

オートバイ宅配便（クイックサービス） にみる韓国社会

樫村 賢二

はじめに

——モノから民俗をみる

本稿は「チゲ（지개）」と呼ばれる韓国の背負梯子というモノと、チゲの系譜を引く韓国特有のオートバイの荷台、そして韓国のオートバイ宅配便「クイックサービス」という職業に注目する。しかし筆者は、これがいわゆる民具に注目し、民具研究を行うという確信を持っていない。オートバイとその荷台は道具であるが、それが民具であるという確信をもっていないのである。さらに、民具研究というものは、はたして民俗学とどのような関係なのだろうかという大きな課題を抱いている。

近年、注目される民具研究者の河野通明は、20余年の各地の掣調査から、長床掣は大化改新政府の殖産興業政策で導入されたことを主張し、無床掣の分布から朝鮮系渡来人の居住地特定にも目をつけた。そして現在、農具の形態や使用法の違いから縄文系住民の居住地域の特定作業を進めている（河野2004：194-221）。また本稿が韓国背負梯子のチゲを扱うことから注目すべき研究として、織野英史の日本の背負梯子の研究成果『背負梯子の研究』がある。背負梯子に注目した織野は日本の背負梯子を調査し、さらに韓国、中国の背負梯子について調べ、旧来の東の「無爪型」、西の「有爪型」という分布論、韓国のチゲの影響を受けた「有爪型」が西から次第に広がったという伝播論に異論を唱えている。

このような分布論、伝播論は当然民俗学においても用いられるが、有形資料を用いて形状、材質、機能を重視した分析と伝播に偏重した研究となった場合、それが民俗学とどのような関係になるのだろうか。もともと河野は農業技術、経済史、古代史の専

門家であり、自らも「民具の向こうに古代が見える」をキャッチフレーズにして民俗学者ではないとしている。織野についても次のように述べている（織野1999：1-3）。

もともと大学で西洋史を選考した人間がにわかには民俗学の肩書をつけ、一つの道具について調べ始めた。筆者の素性は、学芸員養成課程で教育を受けた人間でも、郷土の知識人として信頼されている博識の郷土史家でもない。民具をどう規定し、扱っていくかはともかくとして、民具学会と呼ばれる団体でさえも民俗学を土壌とする物質文化にやや興味の薄い人々が主体をなしている。この不思議な状況を思うとき、やや物質偏重であったり、政治から物事を判断しがちな歴史に興味をいなく人間の出る幕もあるのではないか。現実に民具学会をリードしてきた人間の中にも考古学出身であったり、経済学部を出ていたりといった一見変わり者が何人もいるのである。それが実は変わり者ではない。民俗学者がそのまま民具を扱う主体だということの方がおかしいのである。（中略）民具学は民具を武器とする。民具を通して民俗を証明しようなどというから、民具を見ること自体から遠のいてしまう。そういう人は民具を通して見るほど、民具をみているのだろうか。

民俗学への決別であるこの主張は、近年の民具学の成果と照らし合わせればかなりの的を射ている。

しかし民俗学、その創始者である柳田国男においても数は少ないが物質文化に関係した論考は見られる。『木綿以前の事』では日本の衣料素材は麻が中心であったのが、綿が日本に入ったことで生活にどのような変化をもたらされたか、また木地ばかりの食卓に瀬戸物が入ったことで食生活が豊かになった

ことを指摘している（柳田 1939）。さらに『村と学童』に収められている「三角は飛ぶ」にて住居の屋根に注目し、「棒の歴史」においては風呂敷、背負梯子、天秤棒などを用いた、または頭上運搬などの運搬法について述べ、モノにはすべて歴史があると事物に注目することが重要であることを諭している（柳田 1945）。『村と学童』は「はしがき」で柳田自身が語っているように疎開学童のために書かれたもので、疎開により都市の学童が初めての土地、都市では見ることができないような事物に対する注意力と知識欲を養って、今後の人生に役立ててほしいという意図があった。都会から田舎へ移り住むのを機会として、様々な事物に注目、観察し理解する力を得て、「社会と人生とを周囲の事物の間から、覚えていくやうな路を開きたい」と、いわばフィールドワーカーとしての目を養ってほしいと願っている啓蒙書という性格をもっている。

柳田が前記の屋根、運搬具や運搬法などに、人々の生活の歴史や地域性が刻まれていることを述べているこの書は、風呂敷、天秤棒、背負梯子、住宅の屋根など挿絵が有効に使われているが、道具（民具）の詳細な形状、技術、分布などを詳細に述べることはない。道具から緩やかな生活の変遷が述べられているに過ぎないのである。

しかし、柳田からすれば最初から物に対して微に入り細をうがった考察を促すのが目的ではなく、あくまでも物を通して人々の生活、社会全体に目を向けてほしいという願いが込められている。日本の家屋の屋根に注目した「三角は飛ぶ」では屋根の勾配の角度と屋根の萱葺き、板葺きという材質の違いなどの関係を述べているが、萱葺きに関して萱場の管理、萱の葺き替えという共同作業に伴うユイの存在に注目するなど、物を通して社会組織にまで目を向かわせようとしている。このような研究とその方向性は博物学的な展開とは異なる柳田民俗学における物を研究資料とする方法といえる。

今後の民具等モノの研究動向は、すでに使われなくなり、その使用法を知る人も少なくなった民具が民家、資料館の倉庫に眠る状況になっていることをみれば、河野、織野のような民具自体を見つめて研

究することが主流になっていくことは間違いない。しかし、民俗学の立場から民具等モノを見つめ、そこから研究する立場も重要であろう。筆者は後者の立場から僅かながら韓国の民俗を考察してみたい。

I モノに興味をもつ、モノを通じて知る

柳田は、都市の学童が疎開により田舎に行き、そこで都市ではあまり見ることが出来ない事物にふれて、興味関心を抱いてその歴史、人々の生活から学習することを願ったが、偶然ながら筆者が韓国のモノに注目した経緯、論考を執筆する動機と多少重なると感じている。

筆者は縁もゆかりもない韓国に3年、居住した。その理由は、第一に職を求めていたところで韓国での職を紹介されたこと、第二に海外で生活することは民俗学を目指すにも人生の経験としてもプラスになると感じたからであった。しかし当初、言葉も不自由で人の顔は似ていてもやはり異文化である韓国社会を理解することに苦勞することとなった。言葉に不自由な中、聞き取り調査はできるはずもなく、できることは風景、人の動作、そして道具などモノを観察することであった。

当初続いたそのような観察の日々の中で一つ関心をもち、惹きつけられたのが韓国のチゲという運搬具（図1参照）とオートバイにつけられているチゲの構造に酷似した荷台（図2参照）であった。はじめこれを民俗学的な研究に発展させるつもりはなく、単なる興味からこれに注目した。しかし、それが韓国社会、韓国人を僅かながら理解することにつながった。柳田は学童が疎開という運命により都市から田舎という異世界を訪れ、そこで珍しい事物から学習することを願ったが、筆者は偶然から日本から韓国という異世界を訪れ、日本にはない珍しいオートバイの荷台に注目し、そこから韓国という地域を一定の範囲で理解した。

よって本稿はモノには注目するのだが、濫澤敬三の「一つの民具が、材料を調べられて、生まれ出で、用いられ、貯蔵され、破壊され、棄てられ、死んで

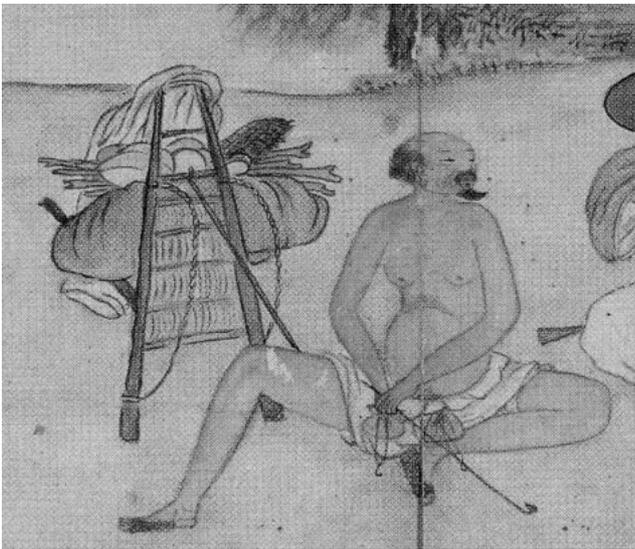


図1 絵図にみる農夫のチゲ（金光彦 2003『チゲ研究』p.7より）

ゆく、その生活行程を、殊にこれを用いる人々の心意との関連を重視しながら生態学的に見極めて」いくという研究には当てはまらない（濫澤 1937：250-251）。とりあえず民具ではなくモノからそれに関わる人々、社会に注目する。

Ⅱ 韓国のオートバイ宅配便との出会い

まず注目するモノへの出会いから述べることにしたい。2001年2月、筆者は初めて韓国を訪れた。当時の国際空港であった金浦空港から勤務することとなったソウル市内の大学に向かうため、模範タクシー⁽¹⁾に乗り込んだ。当時、韓国語はまったく出来なかったため、模範タクシーの運転手とは拙い英語での会話となった。ソウル市の東西横断道路である通称「8 8 道路」(オリンピック大路)を走っているとタクシーの運転手は顔をしかめた。見ると前に大きな荷物を積んだオートバイが走っている。タクシーの運転手は「韓国のハイウェイではオートバイは通行禁止になっている。韓国のオートバイは危険だ」というふうなことを言ったことを記憶している。そのときは違法にもかかわらず、大きな荷物を積んでずいぶん堂々と走っているなあと考えた。

韓国に住むとオートバイの存在が気になりはじめた。もともと自分が趣味としてオートバイに乗っていたこともあり、韓国のオートバイ事情に対して好



図2 チゲと酷似したオートバイの荷台（2002年3月、韓国京義道果川市にて撮影）



図3 疾走するクイックサービス（2005年12月ソウル市会賢交差点にて撮影）

奇心があった。しかし、韓国では趣味としてのオートバイ、オートバイによるツーリングなどの楽しみはごく限られた人々の趣味であることが次第にわかってきた。韓国のオートバイは働く人の道具なのである。ソウル市内をみると、オートバイは日本であれば明らかに違法であるくらい大きな荷物を積んで走っている（図3参照）。違法であるどころか、バランスの悪いオートバイに危険なくらいに荷物を積み上げ、両脇に荷物が大きくはみ出ている。これらの荷物を積んだオートバイは燃料店がプロパンガスや灯油を運んだり、ガラス店がガラスを運んだりと専門店が自ら配達にオートバイを利用している場合もあるが、多くは専門の配達業者で日本における宅配便にあたるもので、韓国人は「クイックサービス（quick service）」と呼んでいる。もちろん日本のように自動車による宅配業者や郵便小包も存在するが、慢性的な道路渋滞が見られるソウル市内にあって



図4 LPガスを配達するオートバイ。停車時はつかえ棒で車体を支える。(2002年3月ソウル市黒石洞にて撮影)

ては渋滞をすり抜け、ソウル市内や近郊までは原則当日、数十分で書類、物品を届けるクイックサービスの存在は人々の生活に欠かせないものとなっている。

このクイックサービスは先ほども述べたとおり、とんでもない大きさや量の物品を運ぶが、そのために工夫された荷台が取り付けられている場合が多い。この荷台の形状は韓国の伝統的運搬具の一つである背負梯子「チゲ」とほぼ同じ形状であることは早くから気になっていた。背板部分、そして荷物を支え安定させる底の部分、そして大きな荷物を積載し不安定なバイクを駐車するときに用いるつかえ棒は、チゲの付属備品として欠かせないものである(図4参照)。現代のオートバイに韓国の伝統的な運搬具であるチゲが融合、継承され活躍している姿は古い韓国の絵図に描かれ、市場の写真に写っている行商人や運搬夫の姿に重なるものがある。

韓国人である知人によれば「オートバイ・アジョシ」(オートバイおじさんの意)は信号も守らないし、逆走し、歩道などもオートバイで走り回り危険で気をつけなくてはならないが、危険な交通の中を



図5 大きな荷台を設置し、重い積載に耐えられるようサスペンションとダンパーを増設。車体を垂直に保つことができるスタンドも増設する改造が施される。(2005年12月ソウル市黒石洞にて撮影)

安く早く何でも運んでくれる庶民の味方であるという認識があり、警察を含めた社会全体が多少の違法性なども大目に見ているという。

もし趣味のオートバイであれば、このように大目に見るということはなく社会の風当たりも強いであろうが、クイックサービスが物流に欠かせないもの、庶民の味方と認識されていることと、なおかつ、かつての行商人や運搬夫が使用したチゲの姿を継承していることと何らかの関係があるのではなかろうか。この疑問の解明のために韓国のクイックサービスの現状をまず報告したい。

Ⅲ クイックサービスとは

クイックサービスとは、主にソウル市とその近郊都市部を中心としてオートバイを使って書類・商品などを個別に即日届けるサービス業で、日本のバイク便とさほど変わらない。配達してほしい荷物があれば、コールセンターに電話してその旨を伝える。コールセンターが会社に所属する「オートバイ・アジョシ」に連絡し配車する。そうするとオートバイが荷物を受け取りに来て、荷物を渡し料金を支払うと配達してくれるというものである。しかし、その料金は約8000ウォン(1000ウォンは約100円)からで、それに距離などに応じて加算される。日本の大手S社のバイク便においては走行距離が1km以内で1,260円からはじまり5kmで2,940円程度となり、

表1 日本における二輪車分類

排気量	～50cc	50cc超～125cc	125cc超～250cc	250cc超～400cc	400cc超
道路運送車両法	第一種原動機付自転車	第二種原動機付自転車	二輪の軽自動車	二輪の小型自動車	
道路交通法	原動機付自転車	普通自動二輪車			大型自動二輪車

それと同様の業者が多く、それに比べると若干安い。

配達可能な荷物の大きさ、重さは日本のバイク便の場合、大きさはバイクに取り付けられたケースに収まるものであり、バイク便の大手S社の場合は49cm×38cm×58cmとなっており、重量は20kgまでである。荷物の寸法はバイクに取り付けられたケースの内寸であり、このケースに入るものが配達可能というわけである。

韓国のクイックサービスでは120cm以内で、重量が30kg以内というのが主流である。しかし、これは表向きのものであり、実際はオートバイに積むことが出来て、ある程度お金を出せばなんでも配達するというのが実情であり、日本において業者は社会から法令順守の厳しいまなざしがある一方、韓国では業者の存続と利用者の利便性のために法令を犯すような現状があっても社会が許容しており、警察の取り締まりが厳密におこなわれることはまずない。

Ⅳ 日韓の法律による二輪車の分類と積載制限

日本において、二輪車は表1のように道路交通法によってエンジンの排気量によって分類され、50cc未満の二輪車を原動機付自転車、50cc以上400cc未満を普通自動二輪車、400cc以上を大型自動二輪車としている。道路運送車両法においては排気量50cc未満を第一種原動機付自転車、50cc以上125cc未満を第二種原動機付自転車、125cc以上250cc未満を二輪の軽自動車、250cc以上のものを二輪の小型自動車と分類している。

一般には排気量が50cc以上125ccまでの二輪車を「小型二輪車」、排気量が125cc超～400ccまでの二輪車を「中型二輪車」、排気量が400ccを超える二輪車を「大型二輪車」と呼んでいる。

50cc以上125cc以下の小型二輪車は市町村管轄で

あり、税制、保険などの諸費用からすると有利であり、また一般道路では50cc以下の原付きバイクとは異なり速度30kmの制限がないという利点があるが、あくまで原動機付自転車であり自動車ではないために自動車専用道路、高速道路などは通行できない。多くのビジネスバイクがこの中におさまり、郵便配達にも主に小型二輪車が利用されている。125cc以上のバイクは高速道路なども通行可能でスポーツモデルが主流となり、趣味レジャーが主流となる。

韓国においては表2のようにになっているが、特徴は排気量125cc以下のものは道路交通法において原動機装置自転車に分類され、日本とは異なり自動車免許で運転可能であり、特別消費税、自動車税、免許税、登録税、特別消費税などが無いという利点が見られる。排気量50cc以下においては自動車管理法における登録（使用申告）の義務すらなく、よってナンバー登録されることすらない。

また日韓の法律における積載制限について述べる。日本において自動二輪（排気量50cc以上）の積載制限は以下となる。重量60kg、荷台からはみ出る長さ0.3m以下、横幅左右0.15m以下となっている。原動機付自転車（排気量50cc未満）の積載制限は重量30kg、長さ0.3m以下、横幅左右0.15m以下となる。この積載制限は日本人の感覚からすればバイク便という業者であるからこそ遵守すべきものであり、バイク便もバイクに取り付けられた専用のケースに収まらないものは配達をしない。

韓国においては積載用量の安全基準と二輪車の場合、荷台のはみ出る長さ0.3m、幅は後方確認ができる範囲、車体を含めた積載物の高さが2m以内とされる。また最大積載量は排気量100cc以下が60kg以下、100cc以上が100kg以下となっている。

法律的にみると、日本よりも韓国のほうがオートバイに対する免許制度や積載制限がややゆるやかで

表2 韓国における二輪車分類

区分		～50cc未満	50～100cc以下	100～125cc以下	125～260cc以下	260cc超過
名称	自動車管理法		小型二輪自動車	中型二輪自動車		大型二輪自動車
	道路交通法	原動機装置自転車			二輪自動車	
免許証	原動機免許	運転可能			運転不可	
	2種小型免許	運転可能				
	自動車免許	運転可能			運転不可	
使用申告		義務無し	邑、面、役場に購入の後即時			
2人乗車		不可	可能			
最高速度		60km/h (4車線以上 70km/h)				
高速道路走行		不可				
ヘルメット		着用 (後面に反射マーク付着)				
税金	取得税	無し	購入価格の2%			
	農漁村特別税	↑	取得税の10% (1999.1.1から廃止)			
	登録税	無し			800cc以下2%、以上3%	
	免許税	↑			年12,000ウォン	
	自動車税	↑			事業者：3,300ウォン/年	
					非事業者用：18,000ウォン/年	
	特別消費税	↑			物品価格の7%	
教育税	↑			特消費税額30% (1999.1.1廃止)		

あるといえるが、決して極端なものではないことがわかれると思う。しかし日本と韓国においてオートバイ利用方法に大きな差異があるとすれば法的見地ではなく、異なる見地から検討しなければならない。ではそのオートバイ宅配便「クイックサービス」の従事者、韓国の交通事情などを概観しながら韓国のオートバイ宅配便からみえてくる韓国社会に迫りたい。

V クイックサービス従事者

従事者はほぼ男性である。年齢はさまざまであるが、体力を必要とするので20代から中年層までであり、高齢者が従事するのは困難である。従事者にインタビューすると、その日その日で収入はばらつきがあるものの、平均すれば1日10万ウォン程度であるという。休日は日曜と祝日で一月に二十数日勤務することになり、200万ウォン以上の収入があることになろう。韓国では大学卒の初任給が一月に170万ウォン程度であるから、高学歴者の少ないクイックサービス従事者の収入としては悪い収入とは

いえない。

ただクイックサービスの難点は、その危険性であろう。韓国の交通は、日本に比べかなり危険である。事故の多さ、そのマナーの悪さは筆者も経験している。バス停に停車するバスを降車口側から追い越すバイクも多く、バスの降車口にはオートバイに注意するように注意書きがあり (図6参照)、筆者もバスから降車する人にオートバイが衝突する事故を目撃した経験もある。従事者自体も危険に晒されている一方、社会からはクイックサービス従事者を含めたオートバイ自体が危険な存在として捉えられている。

多くの荷物を運び収入を増やすためには早く目的地に届ける必要があり、時には違法を承知で自動車専用道路を走行、歩道の走行、対向車線の逆走などを行うものも多いからそのような認識もやむを得ない (図7参照)。

今回は20代の若いクイックサービスの従事者から話を聞いたが、彼のオートバイにはチゲのような荷台は設置されていなかった。彼が言うにはあの荷台は格好が悪いのでつけないという。機能性よりス



図6 バスから降車する際、すり抜けるオートバイに注意を促すステッカーがバスの降車口にはられている。(2005年12月ソウル市内のバス車内にて撮影)

マイルにこだわるのは若い層の特徴で、オートバイも年齢が高い層は運転姿勢が楽なアメリカンスタイルのオートバイを好む一方、若い層はスポーツタイプのオートバイやカジュアルなスクーターを利用している者が多い。

また大きな荷台を取り付けている人は大きなものをたくさん運べるからといい、会社では荷物の大きさや重量で料金の取り決めがあるが、どんなに大きくて重くてもお金になれば何でも運ぶという。よって運搬の可否や料金は従事者次第ということになる。

Ⅵ 韓国の交通事情

すでに韓国の交通事情について触れているが詳しく見てみたい。韓国は日本とは異なり、アメリカなどのように自動車が右側を通行し、よって自動車は左ハンドルである。そしてソウルなど都市部においても片側5車線であるなど道幅はかなり広い。そしてソウルのような都市部においては規制があるため日本のようにトラックなど貨物車は少なく、乗用車がほとんどである。

交通マナーは日本に比べると決してよいものではない。強引な車線変更、信号無視などはかなり多く(図9参照)、歩行者が横断歩道の信号が青であるからといって安全確認もせずに横断しようとするれば危険である。運転手同士が窓を開けて怒鳴りあっている光景もよく目にする。公共交通である路線バスで



図7 歩道を走るオートバイ (2005年12月ソウル市南大門市場付近にて撮影)



図8 日本と同様に近年、大型スクーターが流行し、クイックサービスも利用している (2005年12月ソウル市南大門市場付近にて撮影)

あっても安全運転とはほど遠い。急発進、急停車はあたりまえで、降車する場合はバスが停車する前に降車口まで行って早く下りないと運転手に怒鳴られ、降車する前に発車されることもある。筆者が乗車していたバスでは老人が急ブレーキで転倒し、料金箱に頭部を強打し出血したことがあるし、知人も急ブレーキで降車口に顔から転倒し、顔面を数針縫う怪我をしたことがある。バス停ではその前後25メートルくらいが停車範囲であり、乗車する場合は



図9 赤信号を無視し、ヘルメット未着用のオートバイ（2005年12月ソウル市新村付近にて撮影）

走って乗車口まで行かなければならない。悠長に歩いていると運転手に舌打ちをされる程度であればいい方で、ドアを閉めていってしまうこともある。

また韓国の交通事情でいえることは路上駐車が非常に多いということである。日本における車庫法にあたる法律がないため駐車場が少ない。よほどの金持ちでない限り、庭付きの家があっても敷地内に車庫をつくることはなく、路上駐車する。アパート（日本のマンションにあたる）の駐車場も駐車してある自動車の出口をふさぐように駐車し、サイドブレーキをかけず、手押しで自動車を移動できるようにしておき、さらに自動車のフロントガラスに自分の携帯電話の番号を提示しておき、不都合な場合は電話してもらう。

このような交通事情の中、自動車よりも事故の場合危険であるオートバイを運転することは、かなりのリスクを伴うこととなる。

Ⅶ 韓国の自転車事情

オートバイと類似性がある自転車についても見てみよう。韓国において自転車を使用する人は少ない。日本においては生活道具として当たり前の存在であり、都市部の駅前には違法な駐輪に頭を悩ますことも多いが、韓国においてはそのようなことは考えられない。安価な地下鉄や路線バスがあり、バスはソウル市内であればくまなく走っているし、タクシーも安くて使いやすい。しかし、そもそもソウル市内の

道は自転車通行をはじめから想定していない。段差が多く、横断歩道は少ない。そして階段のみの地下道が発達しているため自転車では移動しにくいのである。地下道が多いのは交通が激しく、数車線の広い道のせいもあるだろうが、北朝鮮との軍事境界線から約50キロメートルと近いソウル市では、地下道がいざという時の避難所になっているのである。

ソウル市内で自転車を見かけるのは、ソウル市中心中央を流れる漢江沿いの公園で、親子または恋人同士でサイクリングをする様子である。自転車は有酸素運動になるといい健康のために乗るものか、観光地などで乗るレジャーの遊具的存在である。

ただし、急激な経済成長のため都市部に集中した人々の住宅安定供給のために行政主導で造成された新都市、京畿道高陽市一山、京畿道安養市坪村、京畿道軍浦市山本、京畿道城南市盆唐、または政府第二庁舎がある京畿道果川市などは自動車のように環境汚染の心配がなく、渋滞などの問題と無縁の自転車の利用促進を行政が積極的にアピールしており、駐輪場の設置や自転車専用レーンを設けている。こういった場所では他所よりも自転車が普及しているが、日本のように誰もが自転車に乗るということではなく、また女性が自転車に乗ることはさらに少ない。そのためか韓国の自転車といえばマウンテンバイク風のスポーツタイプが主流であり、日本のようないわゆる「ママチャリ」、ハンドル前に駕籠がありスカートでも乗れるように座席前方のフレームが低くなっているような自転車はあまり見かけない。

韓国人の友人によれば、韓国人の感覚からすれば自転車は下品なイメージがあり、特に女性が乗るべきものではないとされるという。これを韓国人の両班意識からとする説明をよく目にするが、年配の韓国人に聞くと、自転車は物を運ぶものというイメージがあり、自転車に乗るということは考えられないという。自動車やオートバイが普及する以前は、自転車がよく運搬に使用され、現在も配達用の自転車は市場などではよく眼にすることができる（図10参照）。このような状況からであろうが、韓国の大学に勤める日本人教師が、自転車での通勤をしようとしたところ上司から、自転車は教師が乗るような



図10 運搬用の自転車。荷台に木製のチゲを直接設置したものもある。(2002年3月京義道果川市にて撮影)

ものではなく、学校の品格の問題ともなるからやめるようにと諫められたという話を耳にしたことがあった。

これも自転車は下層の人々が使用するモノで、肉体労働や商売を蔑視する韓国特有の儒教の考え方によるものであろう。

VIII 韓国のオートバイ事情

— 運搬具としてのオートバイ

ソウル市内で自転車をあまり見かけない一方、路上、歩道すら自由に走り回っているのがオートバイである。日本では小型二輪車（125cc未満）は郵便配達や蕎麦屋・食堂の出前、銀行の集金などビジネス用が主であるが、中型二輪以上はスポーツタイプが主で、移動手段よりも趣味の領域で利用されているものが多い。一方、韓国では趣味でオートバイに乗る人はきわめて限定される。まして女性でオートバイに乗る人は日本でも少ないが、韓国ではさらに見かけることはない。私が女性でオートバイに乗っているのを目撃したのは、電気会社のメーター検針をする中年の女性、同じく区の清掃員、近所まで食堂の出前をするおばさんなどすべて働く中年女性である。唯一私が知る、趣味と日常の足として125ccのアメリカンタイプのオートバイに乗る若い女性がいるが、彼女はフランスのパリに長く留学をして翻訳を職業としている人で、また母親が在日韓国人ということもあり、周囲の韓国人は責めることはなく



図11 自転車にエンジンを付けた本当の原動機付き自転車。(2005年12月ソウル市忠武路にて撮影)

ても韓国人としてはアウトサイダーとして見られていた。

韓国においては自転車、オートバイはあくまで運搬具であるという認識が強く、また危険で卑しい存在として忌避されるものである。しかし、社会全体からみればオートバイの違法な改造、積載、危険な運転を問題としつつも厳しく取り締まろうという動きはない。違法な積載に関してはソウル市内のオートバイショップの店員曰く、そのような厳しい取り締まりをしたらクイックサービスなどの従事者が生活できなくなってしまうし、運送コストが上がったら一般の利用者も困るだろうという。社会全体の雰囲気を知るに、ある程度の教育水準が高い中産階級以上のクイックサービス従事者たちへの眼差しは、あたたかく見守るというより下賤な存在として無視するに近い状況にあると感じる。そのような中、彼らが関係する事故が日常茶飯事であっても大きな社会問題に発展する兆しはない。

もし韓国においてオートバイが趣味的な存在であれば大目に見るということではなく、もっと彼らに対しての風当たりも強いだろう。しかしクイックサービスが物流に欠かせないものであり庶民の味方と見る認識もあり、さらに韓国のクイックサービスの荷台がかつて行商人や運搬夫などが用いた道具チゲの構造を持ち、彼らのシルエットを継承していることと関係があるのではないだろうかと考えている。



図12 バクニ（籠）商人（鄭勝諱 2002『市場の社会史』p.109より）

Ⅸ チゲクンと裸負商

——自転車・オートバイ以前

朝鮮時代、朝鮮半島の商業は市場を中心に裸負商（ポブサン）とよばれる行商人によって成り立っていた。裸負商は負裸商ともいい、朝鮮時代に郷市、すなわち地方の定期市場を中心に行商しながら生産地と消費者の間で経済的な交換を媒介した専門的な市場商人である。裸負商とは「裸商」と「負商」をあわせた総称であり、市場の実権を掌握していた。裸商は金銀・毛織物・化粧品・呉服などを風呂敷に包んで歩くところから裸商と呼ばれ、負商は概して木製品・竹製品・鉄器・陶器などを扱う行商人で、運搬用具として「チゲ」を用いて商品を背負うことから負商と呼ばれた（図12参照）。これらの裸負商は、互いに連絡を保ち、助け合いながら市場における商権を確保した（鄭 2002：109）。

韓国には負商と類似した「チゲクン（지개꾼）」という人々がいる。チゲ（지개）とは背負梯子のことであり、クン（꾼）は「～する人」の意で、チゲで荷運び商いをする人を示す。このチゲクンは現在もソウル市南大門市場などで活躍している。

南大門市場を訪れると、目立つように道の真ん中にチゲがたくさん置かれていることがある（図13参照）。その近くには男たちが立っており、声がかかるのをまっているが、その男たちこそチゲクンである。市場にトラックやバンで納品に訪れた者は、人通りがあり内部には車を乗り入れることができないため、大通りに停車してチゲクンに声をかける。直ちにチゲクンたちは荷物を車から配達先にチゲで運ぶ（図14、15参照）。南大門市場は道が狭く、古い建物が多いためエレベータなどがないビルが多い。そのようなビルの上階まで重くたくさんある荷物を運ぶのは簡単ではなく、チゲクンのような商売が成立している。前述のように目立つ場所でひたすら声をかかるのを待つものもいる一方、チゲなどを利用した看板を作ってそれに携帯電話の番号などを記載して、連絡を待つ方法もある。料金などについては不明であるが、彼らのぶっきらぼうに言った「きつくて（賃金は）安くて割の合わない仕事だよ」という言葉が印象的であった。

チゲクンは現在も市場での運搬に寄与しており、かつてはソウル駅などにも大勢いたという⁽³⁾。チゲクンは自分たちからチゲクンと名乗りはじめたのではなく、周囲から見てチゲで荷物を運んでいればそれがチゲクンであり、行商、負商などもチゲで荷物を運んでいれば周囲からはチゲクンと呼ばれるものであった。

チゲは現在も農村部では普通の道具として用いられており、民芸品店などでは小さなチゲの模型がお土産として売られており、また物産展などでディスプレイとして用いられるなど、韓国人にとって郷愁を誘うイメージをもつものとされている。

X チゲの象徴性

——形状の継承と社会的地位の継承

筆者としては韓国社会において運搬形態がチゲクン（負商）→自転車の荷運び→クイックサービスという移行があったと想定しており、韓国の薬草商人を調査研究した林史樹の調査によると、やはり商人は自転車を使い、やがて1985年頃になってオート



図13 南大門市場で仕事依頼を待つチゲクン。円中の二人。
(2005年12月ソウル市南大門市場にて撮影)



図14 依頼主の商品を車からチゲに積み替える。
(2005年12月ソウル市南大門市場にて撮影)



図15 南大門市場で荷運びをするチゲクン。
(2005年12月ソウル市南大門市場にて撮影)



図16 チゲクンが使用するチゲ。使い易いように自分で作る。
(2005年12月ソウル市南大門市場にて撮影)

パイに移行していったという聞き取り調査の結果がある（林 2004：128-129）。

それは単なる運送形態の移行ではなく、人々の彼らへの認識、社会的地位などをも継承してきているということである。韓国的儒教思想の影響を受けながら、社会的地位が低く過酷な労働をする人々という蔑視、哀れみ、同情がある一方郷愁をさそい、利便性のある存在としての支持がチゲクンとクイックサービスへのまなざしの中には混在する。そしてチゲクンから推移を象徴的に示すのが、運搬に用いられる自転車、オートバイに継承されているチゲの構造、外観をもつ荷台である。チゲ的構造、外観をもつ荷台に大量、大きな荷物を積載するシルエットが郷愁を誘うかつてのチゲクン、負商と重なり合うことで違法、危険であっても人々が許容することになっているのではないだろうか。

チゲという物、そしてそのチゲを用いる裸負商、

チゲクン、クイックサービスという生業には韓国的儒教思想を今なお継承する韓国社会にて下層として認識され冷視されつつ、また庶民にとって味方とも認識されるという複雑な現実が見え隠れしている。

まとめ

韓国においてオートバイのチゲに似た荷台に関心をもったことから、韓国社会におけるオートバイ、

自転車、チゲというモノに注目し、それらを使用するクイックサービス、チゲクンなどの職業と低い社会的地位について考察を行った。そして庶民の運搬用具の歴史の変遷としてチゲ(チゲクン)→自転車→オートバイ(クイックサービス)という変遷があり、その社会的役割とともに低い社会的地位も継承したと推察した。

これらは、ゆるやかな歴史を示したのみであり、これからさらに詳細なる調査研究が進められるべきことは自覚している。

しかし、このわずかな論考にあっても、柳田からはじまる民俗学としてモノに注目する研究は可能であることを確認することができたと考えている。なぜわざわざこのような再確認作業を行ったかといえ、民俗学全体の傾向としてモノという物質文化研究を積極的に行ってきたのか、その可能性を認めてきたのかという疑問があったからである。そしてそれは民俗学を志してきた自分自身への問いに他ならない。民俗学の周囲を見渡せば人類学からもモノに

注目し、異文化を見るという試みは進んでおり、朝鮮文化としては朝倉敏夫らの研究成果など見ることができ(朝倉 2003)。民俗学は近隣する学問や、民俗学とは一線を画す民具研究者らから刺激を受けつつ、今後さらにモノ研究を活性化すべきであろう。

(かしむら・けんじ)

【謝辞】

神奈川大学21世紀COEプログラムでは若手研究者(PD・RA等)育成事業として、海外提携機関に若手研究者を派遣する事業を実施し、この事業の支援を受けて2005年12月1日から14日までの韓国の延世大学博物館に派遣研究員として滞在した。この論考は大部分がその期間に収集した資料に基づいている。その延世大学博物館への滞在期間、大変お世話になった延世大学の白永瑞教授、延世大学博物館の朴英哲館長、同館キュレーターの尹賢鎮氏、調査補助をいただいた延世大学大学院生、洪秀京氏に感謝したい。

【注】

- (1) 韓国には一般タクシーと模範タクシーがあり、模範タクシーの料金は割高になるが経験豊かなドライバーで車も高級、一般タクシーではよくある他人同士での乗り合いもしない。英語や日本語が通じて外国人が使用するには安全である。
- (2) 韓国では運転技師(운전기사)という。運転手では頭を使わない「手」であることになり失礼にあたるという。ちなみに乗客が丁寧に運転手を呼ぶ場合「技師様(기사님)」と呼ぶ。
- (3) 古くは山から都市部まで燃料の木を運ぶナムクン(나무꾼)などもおり、近代にはリアカーで荷物を運ぶ「リアカークン(리어카꾼)」と呼ばれる人たちもいたという。

【引用文献】

朝倉敏夫編

2003『「もの」から見た朝鮮民俗文化』東京：新幹社

織野英史

1999『背負梯子の研究』東京：慶友社

金光彦

2003『チゲ研究』ソウル：民俗苑(韓国語)

河野通明

2004「民具の掣調査にもとづく大化改新政府の長床掣導入政策の復原」『ヒストリア』188

澁澤敬三

1937「まえがき」アチックミュージアム編『民具問答集』東京：アチックミュージアム

鄭勝謨

2002『市場の社会史』朝倉敏夫監修・林史樹訳、東京：法政大学出版会

林史樹

2004『韓国のある葉草商人のライフヒストリー—「移動」に生きる人々からみた社会変化—』東京：お茶の水書房

柳田国男

1939『木綿以前の事』東京：創元社(『定本柳田国男集』14所収)

柳田国男

1945『村と学童』東京：朝日新聞社