

KTX

ソウル支社 稲垣 佐知也

2011年8月に韓国へ赴任してから約半年が経った。こちらでも日本にいた時同様、取材、営業活動を行っているが、ソウル以外の地方に行く場合によく利用するのが「KTX（韓国高速鉄道）」。

KTXは2004年4月1日に暫定開業し、2010年11月1日に東大邱-釜山間の開業により、ソウル-釜山間の京釜線が完全開通した高速鉄道である。KTX開通前はソウル-釜山間の所要時間は4時間20分であったが、KTX開通により2時間20分～30分程度となり、一気に日帰り圏内となった。当初は停車駅が限られていたが、年々駅数が増え、主要都市だけではなく、近くに工業団地などがある場合、そうした工業団地に比較的近い場所に駅が設置され始めた。KTXでは特に呼称で差別化が図られているわけではないが、日本式に言うならば「のぞみ」「ひかり」「こだま」のような列車が時間帯によって運行されており、主要都市以外は時間帯によって停車駅が異なる。

KTXのお陰で我々がカバーすべき領域の企業に行く場合、「KTX+タクシー」という組み合わせで大抵の企業を訪問することが可能になった。そのため、KTXはビジネスマンにとっても必要不可欠な存在となりつつある。

そのKTXであるが、私から見て幾つか長所と欠点がある。

長所は価格の安さである。韓国は基本的に公共交通手段は国営か市などの自治体によって運営されており、運賃は安価である（ソウル市内のバス・地下鉄は基本900ウォン：約60円）。例えば、ソウルから釜山までは距離にして400km強あり、これは東京-大阪間に匹敵する。しかし、KTX運賃は53,300ウォンであり、日本円で約3,500円強（※1円=15ウォン計算）。東京-大阪間の新幹線料金が1万円以上かかることを考えると非常に安価である。

一方、狭い、逆方向の席がある、実はそれほど速くない、というのが私が感じた短所である。

KTXの座席は非常に狭い。感覚的には飛行機のエコノミー席と同程度であり、例えば窓側の席の人が通路に出ようとする時、通路側の人一度席から立ち上がらなければ通れないほどの狭さである。当初、新幹線並みの快適さを期待していた私は、一瞬乗り間違えたか、と思うほど。ちなみに、KTXが開通する前の特急にはセマウル号、ムグンファ号というのがあり、これらは現在も運行されているが、座席のゆたたりさはこちらのほうが非常に快適である（揺れはセマウル号、ムグンファ号のほうがあるが・・・）。

狭いまでならまだしも、逆方向の席があることにも驚きである。車両中央に4人席があり、その座席はちょうど向かい合わせになっており、家族連れなどの「4名様ご一行」向けには最適の席である。問題はその座席以降、車両の端まで席が配置されており、半分は順方向、残り半分は逆方向に向かって座席が固定されている。逆方向席に座ってソウルから釜山に移動する場合、2時間30分にも渡って後ろに引っ張られる感じで移動しなければならない。乗り物に弱い人にとってみれ

ばかなりキツイ。ちなみに、逆方向向けの席は順方向向けの席より数百ウォン程度安い（その程度安くて、というレベルである）。

なお、2010年3月2日より新型車両「KTX-II」が投入されている。従来のKTXよりシートピッチを50mm拡大した980mmの回転式リクライニングシートを採用するなど、上記の不満に配慮した設計となっている。私も最近2度ほど乗車したが、確かに既存のKTXと比較すると幾らか快適になった気がする。

その他、実はまだ高速化されていない路線が残っており、在来線と同じ軌道を使用している線も幾つか残っている。例えば、ソウル-光州はKTXで2時間40分かかる。途中の西大田辺りまでは高速運行しているが、その後は通常の列車とほぼ同程度の速度であり、とても高速鉄道とは言えない（高速鉄道専用の線路は現在も建設中であり、遠からず高速化されるそうである。。。）。完全高速化することで、恐らく所要時間は2時間強程度に短縮化されると思われる。

KTXが開通したことにより韓国内での移動が非常に楽になり、全土がほぼ、日帰り圏となったことでビジネス上便利になったことは事実であるが、私としてはどうしても高速鉄道＝新幹線の快適さのイメージが強く、高速鉄道に対する期待値は高い。遠出の出張時の移動時ぐらい、ゆったりとした気分で一休み、いや、レポート作成に勤しむため、もう一レベル、二レベルの品質向上を期待したい。

※ メモ：ソウル市内のバス、及び地下鉄は乗り返しても2回までなら別途料金を徴収されない。「乗り換え」とみなされるのである。これは、バス同士、地下鉄同士だけではなく、バスから地下鉄への乗り換え、またその逆も同様。改札を出ても30分以内に乗車すれば乗り換えとなり、別途料金を支払う必要がない。これは非常にお得であり、ぜひ日本でも取り入れてもらいたい。

※ メモ2：韓国の場合、郊外に移動する場合には大抵「社用車」で移動するようだ。そのため、取材先からは「(鉄道+) タクシーでいらっしゃったんですか?」と大体驚かれる。私はたいして気にしていないが、部下の一人は「社用車すらない会社と思われて恥ずかしい」と感じているようで、せめて1台程度、リースでも良いので社用車を置くのが目下の目標である。ただ、上記部下は運転免許を持っていない。。。

執筆者略歴：稲垣佐知也

2000年、榊矢野経済研究所入社。レーザーやLED、光通信用部品、レンズといったオプトロニクス分野、コンデンサ、PCB、水晶デバイスなど電子部品など、エレクトロニクス関連の部品市場に関して一貫して調査研究を実施。近年はリチウムイオン電池を中心にエネルギー関連の調査をメインに担当。