

謹賀新年

THE NEWSLETTER OF INSTITUTE FOR URBAN AND REGIONAL POLICY STUDIES

変わる社会経済にふさわしい都市づくりを

コンパクトなまちづくりの潮流

“コンパクトシティ”やそれに類する理念に基づく取り組みは、1990年代から欧米諸国、特にEU諸国において活発に展開されてきました。わが国でも、2003年の社会資本整備審議会答申で“コンパクトシティへの転換（都市構造再編）”が提起され、その後の政策を方向付ける考え方となりました。昨年9月に閣議決定された国土形成計画においても、「集約型の都市構造は、国土利用の効率化、高齢者等が都市機能を利用する際の利便性やCO₂の排出量削減、街なかのにぎわい創出等の点で優れており、それぞれの地域の実情を踏まえた選択はあり得るものの、今後目指していくべき都市の基本となるものと考えられる。」と記されています。

“コンパクトシティ”は、これまでの都市の拡大によって生じた環境負荷の増大、中心市街地の人口や産業の空洞化といった問題の是正を図ろうとする概念の表現といえます。そして、これから、超高齢化、そして雇用の流動化が避け難い社会において、多様な生活施設や就業の場が一定の範囲に充実していることが、人々の日常生活に便利だけでなく、社会的排除といったマイナス面の軽減にもつながるとも考えられています。

北九州市の特性が活かされる拠点連携型の都市構造

北九州市では、旧5市の時代から、いずれも人口10~30万規模に見合った都市基盤や都市機能を持つ中心市街地が形成され、そのような多核型の都市構造ゆえに、一極集中型の都市に比較して都心集積が弱いとされてきました。しかし、21世紀にふさわしい、環境にやさしく住みよい都市であるためには、むしろ、拠点連携型の都市構造の方が適しているといえます。

また、多様な魅力をもつ都市を目指すためにも、それ

ぞれの拠点地区で培われてきた歴史的、文化的な特性や、これまでの地域づくりの実績などを活かして、拠点連携型の都市構造を発展的に継承していくことが必要と考えます。

「街なか居住」の維持・回復

2005年以降、市内主要駅の徒歩圏では人口が回復傾向をみせています。他の政令都市等では、10年以上も前から人口の都心回帰傾向が続いていますが、そのような動きからみて、北九州市においても“内向き”に転じた居住地選択のベクトルは強まっていくものと思われます。

しかし、都市人口が減少していくなかで、趨勢に任せれば、全体として人影が薄いさびしい都市になり、都市の魅力を失って人口転出がさらに進むといった事態は深刻化していくでしょう。

生活サービスの水準や都市の魅力を維持するためには、都市機能のストックや都市空間を共有できる人口集積の維持が必要です。2003年に策定された北九州市都市計画マスタープランでは、相対的に人口、従業者の多い一定のエリアを「街なか」として、そこでの居住や従業の維持・回復を重視するという方向付けがなされました。しかし、どうすればそれが可能なのか、決め手はなく、社会経済の変化に応じた模索を続けて行かざるを得ません。北九州市にふさわしい「街なか」の考え方、望ましい「街なか居住」のあり方等について、さまざまな視点や立場からの議論や検討が求められています。

今月、1月29日に、「街なか居住」をテーマとして、当研究所の研究報告会を行います（4面参照）。多くの皆様にご参加いただき、ともに考えることができれば有り難いと考えています。

（伊藤解子）

日本とインドネシアの自転車タクシー事情

都市政策研究所 准教授 内田 晃

環境にやさしい公共交通として注目

全地球的に環境問題への関心が高まる中、過度に自動車に依存せずに生活が可能な都市構造への転換を図ることで、自動車から公共交通や自転車利用へと転換する施策が全国各地の都市で真剣に考えられている。このような中、排気ガスを発生しない環境にやさしい乗り物として「自転車タクシー」が注目されている。インドやバングラディッシュの「リキシャー」は日本の「人力車」が語源であるのは有名だが、タイ、ベトナム、マレーシアなどの東南アジア各国では古くから市民の足として自転車タクシーが活躍している。近年は、1997年にドイツで開発されたペロタクシーをはじめとして、欧米各国にも広がりを見せている。

そこで本稿では、研究の対象として日本とインドネシアで走行している自転車タクシーを取り上げ、それぞれの持つ現状や特性、課題について比較・考察を行う。

全国に広がるペロタクシー

ペロタクシー（velotaxi）の「velo」とはラテン語で「自転車」を意味する。ベルリンにあるペロタクシー本部（Velotaxi GmbH Berlin）から公式に認定を受けたNPO法人環境共生都市推進協会が2002年5月に京都で、同年10月に東京で運行を開始した。現在は地方中核都市（札幌、名古屋、福岡など）、地方都市（函館、敦賀、尾張旭など）、観光都市（松島、喜多方、石見银山など）など全22地区で営業運行されている。

ペロタクシーの運行管理団体はNPO法人、株式会社、有限会社、財団法人など多種多様だが、ほとんどがペロタクシー事業を単独では行っていない。

環境をテーマとした活動を行っている団体がその一環としてペロタクシーを運行し、環境まちづくりに寄与しているケースや、観光をテーマとした団体がペロタクシーを観光資源としても活用してい

るケースが多い。さらには、広告代理店がペロタクシーを広告媒体と位置づけ、その運営にも関与しているケースも見られる。

歩行者空間での移動を補完・多様な利用形態

ペロタクシーは排出ガスを全く出さない乗り物であることから、多くの人が集まる都市空間、例えば歩行者天国や公園内での走行に適している。那覇・国際通りで日曜日に実施されているトランジットモールでは、コミュニティバスとペロタクシーのみが走行可能である。このように歩行者優先の都市空間内での移動を補完する公共交通機関としても位置づけられる（写真1）。

またペロタクシーは、単一移動を目的とした従来型タクシーと、案内ガイド付き観光バスの両方の良さをあわせ持っている。その長所を活かして、高齢者の生活支援サービスでの利用時はドライバーが高齢者の話し相手になり、子どもの塾の送迎利用時はドライバーがボディーガード代わりになるなど、両者の関係性が密接になる点も特徴である。単なる移動手段としての乗り物ではなく、本来は脇役であるはずのドライバーが重要な役割を担い、車両とドライバーとが一体となった総合交通手段と言える。



写真1 トランジットモールを走行するペロタクシー

日常生活に欠かせないインドネシアのベチャ
 インドネシアの地方都市ではベチャ（becak）と呼ばれる自転車タクシーを数多く見かける。世界遺産・ボロブドール遺跡の玄関口であるジョグジャカルタ市は最も多くのベチャが走っていると言われており、市内の登録台数は7~8千台にも上る。目抜き通りであるマリオボロストリートでは、最も多い時間帯で1時間当たり258台の走行が確認された（図1）。自動車と比較するとその総量は4分の1に過ぎないが、1分間あたりに約4.3台、つまり15秒に1台のベチャが走行していることになる。商店が建ち並ぶマリオボロストリートの側道には常に空車待ちのベチャが待機しており（写真2）、市民にとっては最も利用頻度の高い交通手段と言える。

平成20年11月にベチャドライバー及び利用客を対象としてアンケート調査（有効回答数：320）を実施した。ドライバーは、旧来は農業の閑散期に出稼ぎとして都市部に来ている人が多かったが、今回のアンケート調査では「本職」と回答した人が約8

割にも上っていた。勤続年数では10年以上のベテランが63.1%で、年齢では40歳代以上が71.3%強にも上っていた。彼らの多くは車両を毎日約3,000ルピーの使用料を払って会社から借り受け、1日の収入は平均約21,600ルピー（約170円）という非常に厳しい労働環境にあることが分かった。1日の平均実車回数が5回未満と回答した人が86.3%もあるという状況からも、運賃収入があがっていない実情が垣間見える。

一方、利用客の利用目的としては「買い物」が最も多く全体の58.8%を占めていた。実際に乗車した時間については「5分以内」と回答した人が87.5%で、日常の買い物に頻繁に利用している状況が見て取れる。利用者の平均支払い額は約7,900ルピー（約65円）であった。スーパーで売られているミネラルウォーター500mlボトルの値段が約2,000ルピーであることから、相対的には決して安い料金ではないと思われるが、「週3回以上利用する」と回答した多頻度利用者は約4割もあり、地域住民の日常生活には切っても切れない乗り物であることが明らかとなった。

日本で自転車タクシーが活躍するために

インドネシアでも首都ジャカルタなどの大都市では、交通渋滞を引き起こす原因であるという理由からベチャの走行が原則禁止されている。しかしジョグジャカルタでは、マリオボロストリートの車道と側道で車・バイク・馬車・ベチャのすみ分け（写真2）がきちんとされており、ベチャが走行するためのインフラ条件が整っている。アジアの雑踏の中でもこのような条件がシステムティックに機能していることが、市民にも幅広く支持されている理由でもあろう。

日本でも渋滞緩和のため路面電車を廃止してきた都市が多いが、昨今は環境に優しい乗り物としてその価値が見直され始めている。道路など都市的条件やドライバーの労働条件の整備、市民意識の啓発などによって、いつの日か自転車タクシーが気軽な乗り物として市民権を得る日が来ることを期待している。

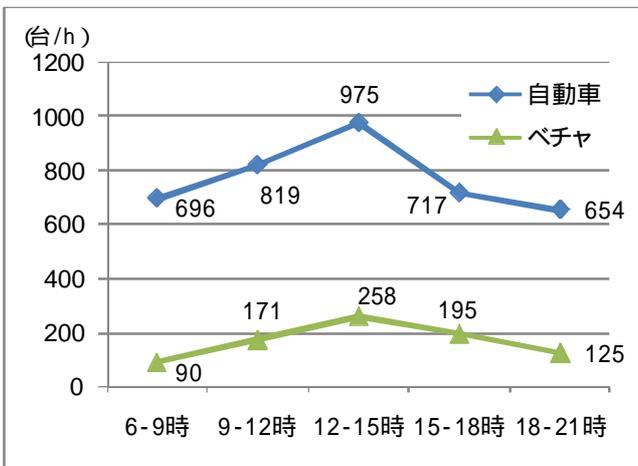


図1 マリオボロストリートの1時間当たり交通量



写真2 ベチャが走行・待機するマリオボロストリート

2008 年度 研究報告会のお知らせ

北九州市立大学都市政策研究所では、2008 年度の研究報告会を下記の要領で開催いたします。

少子・高齢化、雇用縮小、低炭素社会への移行など激変する環境のなかで、各地で新たなまちづくりの方向性を模索する動きが高まっています。今回の研究報告会では、研究所のこれまでの調査研究を踏まえ、また、海外の事例など先進的取り組みの知見も含めて、学際的視点からまちづくりへの提言を行います（1面参照）。

みなさまのご来場をお待ちしております。どうぞ、ふるってご参加ください。

日 時：2009 年 1 月 29 日(木)14:00～17:00

場 所：西日本総合展示場新館(AIM ビル)

3F 314・315 会議室

入 場：無料

テーマ：「まちづくりのフロントライン

～街なか居住の課題と展望～」

申込み：北九州市立大学都市政策研究所

Tel: 093-964-4302 Fax: 093-964-4300

E-mail: toshiken@kitakyu-u.ac.jp

都市政策研究所資料室・新着図書

通商白書 2008

独占禁止白書 平成 20 年版

日本都市社会学会年報 26 地域福祉の現在と未来

事業日誌 (2008 年 10 月～12 月)

研究会等

- ・地域づくり研究会：10/18、12/6
- ・仁川発展研究院との研究交流会：11/13-15
- ・関門地域共同研究専門委員会：10/20、11/10、12/13

講演、シンポジウム、学会等

- ・エリアマネジメント研究会：10/4
- ・日本都市計画学会学術研究論文発表会：11/8-9
- ・小倉地区中心市街地活性化協議会幹事会：11/21
- ・日本都市学会：10/25-26
- ・第 3 回日本-台湾交流国際シンポジウム：12/1
- ・Graduate Festa：12/16

出張・視察・訪問

- ・自転車タクシー調査(インドネシア)：10/29-11/5
- ・租界建物調査(中国・武漢市)：11/16-11/20
- ・福岡市役所：11/27
- ・大分県庁：12/5
- ・水俣市役所：12/15
- ・佐賀県庁：12/16

お知らせ

都市政策研究所の調査・研究内容や発行された報告書は、WEB サイトから閲覧・ダウンロードすることができます。

どうぞご利用下さい。

(<http://www.kitakyu-u.ac.jp/iurps/index.htm>)

《都市政策研究所資料室のご案内》

約 14,000 冊の図書や雑誌を所蔵しています。ぜひお気軽にご利用下さい。

[利用時間]

月曜日から金曜日 10:00～16:15

祝日・年末年始は除きます。

[編集・発行]

北九州市立大学 都市政策研究所

〒802-8577 北九州市小倉南区北方 4-2-1

Tel: 093-964-4302 Fax: 093-964-4300

E-mail: toshiken@kitakyu-u.ac.jp

URL: <http://www.kitakyu-u.ac.jp/iurps/>

NEWSLETTER No.47

1.1.2009

INSTITUTE FOR URBAN
AND REGIONAL POLICY STUDIES,
THE UNIVERSITY OF KITAKYUSHU,
KITAKYUSHU CITY, JAPAN