

途上国における人力車（シクロ・その他）の成立と発展過程の都市交通機能から見た分析

Formation and Development Process of "Rickshaw" Industry in Developing Economies

黒川 基裕*

By Motohiro KUROKAWA

1. はじめに - 問題の所在と限定

東南アジア地域においては、経済発展がある程度進展し、都市の交通システムが高度化しつつある現在においても、人力車やそれに順ずる交通手段が、市民の日常の移動において重要な役割を果たしている。人力車の狭義の定義としては、文字通り「人間の力」を動力とする乗り物であるが、たとえ初期型の車夫が走って牽引する典型的なスペックのものから自転車型、バイク型に変化しているとしても、資本依存度や技術集約度が低く、依然として労働力に大きく依存した交通手段として大きく定義づけることもできる。通常、経済発展や社会の進歩に伴って、資本・労働比率が変化していくことを考えると、労働集約的な産業は、コスト面での限界から淘汰されるようになるが、東南アジアの都市部においては、代替的な交通システムが登場する段階になっても人力車が並存し続けている。人力車が発明されたといわれる日本においては、重要な交通手段として機能していたものの、経済発展とともに都市の機能が変容し代替交通手段が出現する中で衰退していった。

この点から、東南アジア諸国における都市交通の特殊性を明確にして、通常的发展パターンとの相違点を明らかにすることには一定の意義があると考えられる。また、人力車の今日的役割を把握し、途上国の都市交通システムの全体像を明らかにした上で、今後の発展過程を考察することも重要な課題である。

途上国において、経済発展がある程度進展しているにもかかわらず、未だに人力車が一定の役割を果たしている点については、注目されることも少なくはないが、人力車の役割や都市交通における機能に関して分析された先行研究は少ない。インフォーマ

ルセクター研究の視点から人力車夫の実情を分析した高田（1992）などは、人力車が多いといわれているバングラディッシュの第2都市チッタゴンをフィールドとして、車夫の供給状況、所得水準、人力車産業の構造の一部を明らかにしているが、都市機能の中での位置づけの解析や都市化の進展という局面をむかえた場合、その位置づけがどのように変わるのかという時系列的な側面は考察されていない。

前川（1999）は、東南アジア各国の人力車、三輪自動車の現状をまとめ、様々な人力車を特徴や機能によって類型化することを達成し、先行研究などの引用で社会的な位置づけや日本との関係を含めた歴史の変遷をまとめている。日本の人力車からエンジン付きの三輪車までを合わせて取り扱っている点では幅広いが、都市鉄道などの近代的な交通システムとの関係性にまでは言及されていない。

世界銀行は、Replogle（1992）及びFlora（1999）において、人力車を Non Motorized Vehicle（NMV）と定義して、その現状を紹介するとともに一定の役割を果たしていることを評価している。ここでは、本研究が担おうとしている、都市交通システムの中での位置づけや人力車サービス供給の背景にある労働力、車輛の保有状況などについても言及されている。しかし、本研究では、これらに加えて、タイ国のトゥクトゥクのようなエンジン駆動の三輪車も人力車の発展型であると定義し、広範な人力車市場を取り扱ってみたい。また、これらの先行研究では想定されていなかった地下鉄などの新交通システムとの関係性も考察されるべきである。

そこで本研究では、はじめに日本から伝播されていった人力車が東南アジア諸国で定着したという人力車普及の歴史の変遷をレビューした上で、その人

* 高崎経済大学

力車や発展型で元来の人力車と同様の役割を果たしている自転車駆動、エンジン駆動の小型の交通手段が、2輪・4輪自動車が普及し、バスなどの公共交通機関も充実しつつある途上国の都市において存続し続けているという状況を解明することを目的としている。そこでは、人力車という交通サービスがどのような背景をもって供給されているのかを解明するとともに、市民の需要や都市の特徴がどのように人力車サービスの供給と結びついているのかが検討される。

そして、近代的な交通システムの導入や都市化の著しい進展の中で、当初の役割からの地位が低減されていくことが予測されるため、実際にどのようなインパクトを受けているのかを分析することも検討する。東南アジア諸国などでは、いわゆる「人力」車が活躍しており、研究対象として採用されるべきではある。しかし、近代的な交通システムとの関係性を考察するために、本研究ではタイ国のバンコックをフィールドとして選択する。バンコックでは、現在1999年開通のBTS(高架鉄道)及び2004年開通のMRT(地下鉄)が存在しており、トゥクトゥク、シーロー、モータサイなどをRickshaw - Type Vehicle(以下、RTV)として取り扱うことにし、主たる研究対象とする。

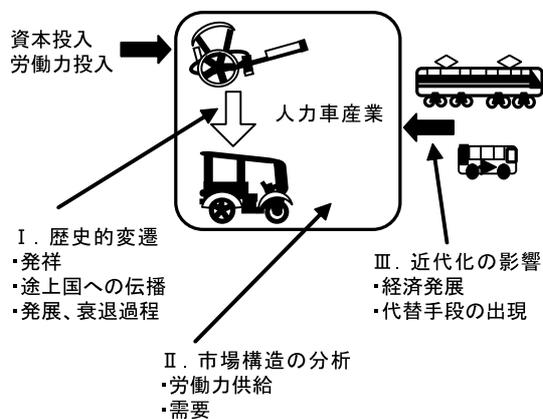


図-1 人力車研究の論点

本研究では、3つのアプローチから研究目的を達成しようとしている。「I. 歴史的変遷」については、先行研究や公文書などのレビューに依存する。ただし、日本からどのように諸外国に広がっていったのかについては、日本の人力車の輸出状況などを軸として分析し、各国との関連性を明確にする。次に「II. 市場構造の分析」については、バンコック

におけるRTVドライバー調査を通じて供給サイドからサービスの存続する理由を求める。最後に、「III. 近代化の影響」では、都市交通システムの近代化が人力車営業に与える影響を利用者調査などで分析する。これは、人力車とBTS(高架鉄道)、MRT(地下鉄)とが並存している都市であるバンコックにおいて可能な調査である。

2. 人力車産業の形成と展開

(1) 歴史的変遷

本項では、人力車産業の発祥の地である日本の状況をレビューする。斉藤(1979)は、1875年から1938年を中心に日本の人力車の歴史を取りまとめているが、1890年代後半にピークを迎えて1900年代に衰退していった人力車の歴史は、この期間を中心に論じることができる。

人力車や自転車での移動は、長距離でもなく、かといって歩くには遠いというタイプの移動に適しているといわれるが、1870年に登場した人力車は、人々の生活に急速に受け入れられていった様子が伺える。この背景として、斉藤(1979)は、幕末以来の商品経済の発展によって、人々の活動圏が広がり、「時間の迅速化」を貴重と考える階層が増えたことが挙げられるという。また、その変化に準じてコミュニケーションが活発化し、その維持のためには迅速な移動が必要不可欠になったために、よりいっそう人力車が受け入れられていったと説明されている。登場から約20年後には、営業台数は20万台を突破し、1日、1台当たりの利用者数も約200人になった。量的拡大とともに、人力車のスペックも高度化し、屋根が付いたタイプや全て覆われた上でガラスの窓が付いているタイプのものもあった。しかし、その後急速に役割が低減し、営業台数は激減していった。この過程で人力車は様々な変化を遂げ、また人力車夫の立場や交通システムもめまぐるしく変わっていった。

人力車は、その登場以降、急速に市民に受け入れられていったが、問題視される点も幾つかあり、それは移動に人力車を使うことは贅沢であり無駄遣いであるとか、運動量が減るので健康によくない、またその構造が「人間が人間に曳かせた車に乗る」という体裁であるために、道理上忍びがたいというものであった。これは主に欧米人によって主張された

ことで、日本のみならず人力車が走る東南アジアでも聞かれた批判である。

次に、人力車産業の供給サイドについて考察すると、日本における車夫の地位は、決して安定的なものではなかったようである。途上国における車夫の地位と比較すれば、まだ人々から受け入れられているところはあったが、所得水準は高くなく、仕事の内容も過酷であったことから、需要が多かった時期にも積極的に選択される職業ではなかった。ただし、失業などで仕事を探している者にとっては、比較的参入しやすい仕事であり、一時的に車夫となり、景気が回復して旧業に復帰できるまでの一時しのぎの車夫が多数存在しており、失業者の受け皿としての役割を果たしていた。

また、車夫の分類としては、個人や会社などに雇われている「お抱え車夫」、現在のタクシー運転手のように車宿に雇われている「宿車夫」、または「番」と称する、駐車場を拠点として組織された集団に所属する車夫、そして番に入っていない「もうろう車夫」があった。当然それぞれの収入も異なり、安定していたお抱え車夫が最も恵まれた待遇であった。

次に、東南アジアの人力車が日本から広がっていった過程については、どのような経緯で東南アジアに人力車が持ちこまれ、また日本で製造された人力車が海外に流通するチャンネルがどのように構築されたのかは明らかにされていない。しかし、当時の人力車の輸出台数はよく記録されており、その推移からおおよその状況を考察することができる。

人力車の輸出は、1880年ごろから開始されており、1900年までは、国内需要も高かったために生産が間に合わないほどであったという。その後新たな交通機関の普及に伴い、国内需要が低下していった期間も、輸出量は増加傾向にあった。そのように堅調な伸びを見せていた輸出は1910年に最大となり、その輸出先はマレーシアとシンガポールが圧倒的に高かった。その後輸出量は急速に減少することになったが、この変化は、東南アジア諸国における需要の低下によってもたらされたと考えられる。1918年には、マニラに路面電車が、1920年にはシンガポールでバスが採用され、その後もバスの導入や都市の鉄道の電化などが影響を及ぼしたと考えられる。

しかし、その後3輪自動車の時代になってから、日本は再び輸出を伸ばすことになった。ダイハツの

ミゼットやマツダのK360などが代表的であり、タイやビルマなどに輸出された。ミゼットは、タイのトゥクトゥクの原型となっている。しかし、日本の輸出については、常に海外の都市交通事情や都市政策に左右されており、積極的なマーケティングが人力車の普及に繋がったという様子は見られなかった。

(2) 労働力供給

次に、ルイスモデルを中心として、車夫側からの労働力の供給原因を考察するという視点で、人力車の存続理由の説明を試みる。また、本報告書では、理論的考察に加えて、実施された現地調査の結果を照らし合わせ、人力車サービスへ労働力が供給される原因について、さらに考察を進めてゆく。

図-2は、農業中心の途上国経済において、都市化や工業化が開始された際の変容を説明するルイス型の2重経済構造モデルである。ルイスモデルでは、農村中心の経済に工業部門が出現し、①発展が開始された場合、農村から工業部門へどのように労働力移動が起きるのか、②その際に農業部門がどのように変化するのか、また、③その状況下で食糧供給は維持されるのかという点を説明したものである。ここで、図の上部は、右から左への収穫逕減型の農業の生産関数を示しており、下部は工業部門における賃金曲線を示している。ルイスは、途上国の農業部門には偽装失業状態といえる限界生産力ゼロの労働力が含まれており、この部分を工業部門に移転しても農業部門の生産は変化しないとしている。これは、工業部門の拡大初期において、労働力を非常に安く獲得できる理由として用いられる概念である。しかし、偽装失業部分を移転させると、いよいよ生産に貢献している労働者を獲得する必要が生じ、そのために賃金が若干上昇し始める。これが「食料不足点」であるが、最低生存水準量の食料需要と、生産関数の接線で求められる限界生産性が等しくなる「転換点」までは、緩やかな賃金上昇が続く。最終的には、転換点を越えたところで農業部門の市場経済化が発生し、工業部門に労働力を留めておくためにも同部門の賃金が以前より急速に上昇していくとされる。これによると、やはり工業化がある程度進展した途上国では、低賃金で車夫になる労働力が存在しないのではないかということになるが、途上国の実情とここで説明された理論を比較した場合、農村から流入してくる労働力に対する賃金を低位に留

めておく要因が複数存在すると考えられるのである。例えば、それは近代化と並行して融解しない伝統部門のシステムであり、最低生存水準をにらんで設定される非熟練工の賃金であったり、階級システムであったりする。都市と農村のあらゆる面の格差は依然として圧倒的で、その格差の中では、新規の流入者は、低水準の都市インフォーマル部門で別の段階の経済システムの中で生きることを甘んじて受け入れなければならない。また、その状況下で、自らは車夫のような低価格のサービスをフォーマルセクターに供給することになっている。

ルイスは、転換点以下の状況を中心に、最低生存水準をわずかに上回る賃金で工業部門の労働需要よりも多い労働力供給が期待できる様子を“Unlimited Supply of Labor（無制限の労働供給）”と表現したが、その状況を継続的に維持する要因が、途上国の都市 - 農村格差を中心として存在しているといえる。高田（1992）によると、車夫などは、そのほとんどが農村部からの流入者で構成されているという。それにしたがって考えると、人力車産業への安価な労働力供給は、ルイス型の二重経済構造モデルが示す Unlimited Supply of Labor で説明できることになる。

人力車は、極めて労働集約的な交通システムであるが、地方からの「無制限供給」が継続的である限り安定的に存続すると考えられる。通常は、多くの先進国のように転換点を迎えて、交通手段が資本集約的なものにシフトしていくことになるが、今日の途上国のように、都市 - 農村間格差、インフォーマ

ルセクターが恒常的であると、比較的長い期間、流入者の賃金が抑制された状態が続く。この状況が実際の賃金曲線を定義付けて、新しい交通システムが存在する現在もトゥクトゥクなどが並存するというような事態を引き起こしていると考えられる。

(3) フォーマル産業としての発展

図-3は、人力車の組織形態を図式化したものである。ここでは、従来の供給システムから、ドライバー主体の供給システムに変化しつつあること、そして、ドライバー群のコミュニティ形成の中で、サービスの市場化が進展していることが説明されている。バンコック調査では、多くのドライバーが自らの車体を所有していることが分かったが、今日のタイ国のトゥクトゥク、及びモータサイ市場では、前川（1999）が説明するような、ガレージを単位とした組織体がサービスのハブとなっているシステムは確認できない。現在のRTVサービスでは、各々の業務エリアを単位としたコミュニティが形成されている様子が今回の調査から明らかとなった。今回の調査の中で、現場を観察してみると、彼らが「客待ちスポット」を拠点として利用している様子が伺える。出勤タグによる管理があり、またパラソルを立て、ベンチや給水タンクを持ち込むなど、いわば一種の共同体を形成していることが分かる。

また、現地では多くの「客待ちスポット」において、主要区間の料金をまとめた料金表の存在も確認されている。これは、各コミュニティが、渋滞の程

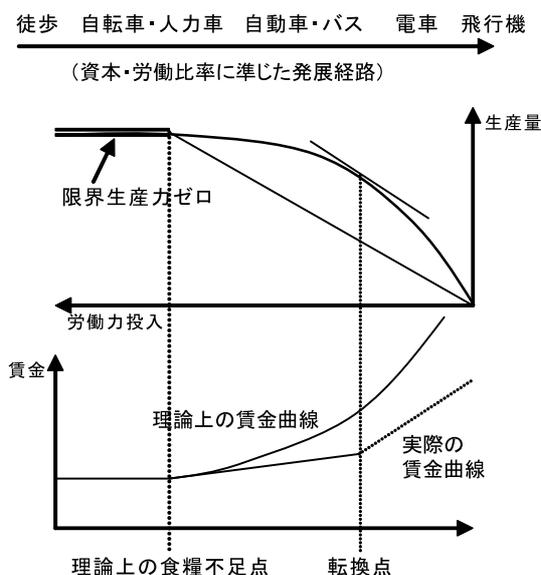


図-2 ルイスモデルと労働力供給

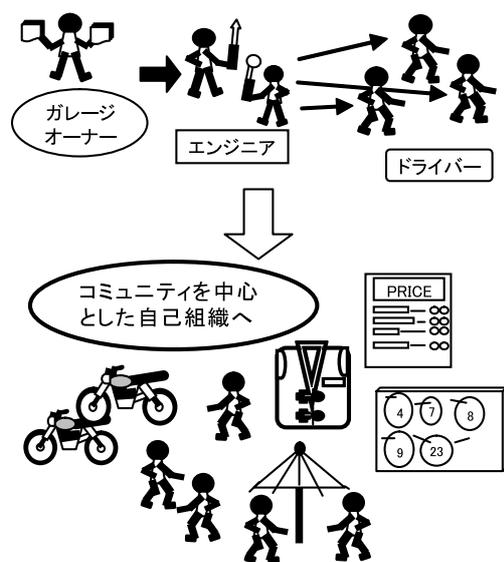


図-3 供給システムの変化と市場化の促進

度、燃料などのコストなどを自ら考慮し、需要を参照した上で設定しているものであると考えられる。

これは、本来は毎回の「交渉」によって決められていた不明瞭な料金の体系化が進んでいるということで、市場形成の進展を現す典型的な側面であるといえる。さらに、現在では行政管理による登録制度も浸透しつつあり、RTV サービスは完全にフォーマルな産業としての認知を受けているということもある。このような状況から、タイ国においては、供給サイドの成熟が進むなかで、本来はインフォーマルな経済活動であった RTV サービスがフォーマルな産業としての地位を獲得しつつあることが明らかにされた。

3. RTV の評価と位置づけ

本研究では、2006年6月にタイ国バンコックにおいて、トゥクトゥク・モータサイドライバーへの街頭アンケート調査を実施した。この調査は、RTV サービスの供給構造を明らかにするために推進されたものであるが、主にドライバーの所得・労働時間など勤務実態に関する調査であった。

まず、ドライバーの学歴に関しては小学校卒業者及び東北地方出身者が半数以上であり、これまでの仮説のようにインフォーマルセクターの労働者としての典型的な傾向を示していた。しかしながら、1ヶ月あたりの収入については8000 Baht ~ 12000 Baht のモータサイドライバーが50%であり、若干収入が低いトゥクトゥクドライバーについても6000 Baht ~ 10000 Baht の所得階層が43%であった。また、12000 Baht 以上のドライバーもトゥクトゥクで19%、モータサイドで21%であることから、この職業が必ずしも低賃金労働ではないということが明らかになった。これは、低賃金労働力の供給があつてこそ人力車産業が成立するという第2節での考え方に即するものではなかった。

また、ドライバーという仕事を選択した理由としては、「自由だから」「収入が良いから」という回答が圧倒的に多く、また前職が雇用者であったというドライバーが約60%もいたことから、上記のような理由で積極的にこの仕事を選択しているという実態があつた。これは、季節労働者が26% (トゥクトゥク)、54% (モータサイド) と先行研究より低い程度であること、モータサイドライバーに関しては

車両保有率が99%であることとあわせて考察すると、このRTV産業はもはや「能力不足によって他の職業を選択できない程度の季節労働者によって提供されているインフォーマルセクター産業」に属するとは言いえない段階にあり、この市場が低賃金労働力の存在ではなく、比較的高い所得や自分が好む自由な勤務形態に誘引されるドライバーの積極的参入や利便性からくる需要によって成立しているという状況が分かった。

今回の調査では、台数が激減し衰退しつつあるトゥクトゥクと、その一方で渋滞を抜けられるなどの強みを発揮して役割を拡大させているモータサイドが調査対象となっていたが、両者の間には、長距離・長時間はトゥクトゥク、短距離・短時間はモータサイドという棲み分けが確認された。これは、荷物がたくさん詰めてゆっくり座るスペースもあるトゥクトゥクと、ただ単にバイクの2人乗りという形態をとっているモータサイドという、車輛構造の違いがもたらす役割分担であるとも考えられるが、トゥクトゥクが街中の短距離を気軽に移動する際の手段として選択されなくなっていることを説明している。トゥクトゥクのドライバーについては、46%が兼業であるのと同時に車両保有率も16%と低水準であり、トゥクトゥクサービスだけで生計を立てることは困難な状況になってきている。この点からもバンコックにおけるRTVサービスの中心がトゥクトゥクからより効率性の高いモータサイドに移行していることが確認された。

4. 新交通システムとの連結性

バンコックでは、近年BTS (高架鉄道) とMRT (地下鉄) などの整備計画が進展しており、近年の都市中心部の移動手段は変化しているようである。そこで本研究においては、2005年6月にバンコックにおいてBTS・MRT利用者に対する街頭アンケート調査を実施し、既存のRTVが新交通システムの出現によってどのようなインパクトを受けたのか、また、新交通システムとどのような連結性を保持しているのかという点を明らかにしようとした。

結果として、安全性、利便性、料金に対する満足度、快適性、ステータス、迅速性のあらゆる尺度で新交通システムがRTVに対して優位性を持っており、今後BTS・MRT網が拡大していく中で、その

役割を段階的に縮小させていく可能性が示された。しかしながら、BTS・MRT 利用前後の移動手段については、バス（41%）、徒歩（32.5%）に次いでモータサイ利用（7.5%）が挙げられており、街中の細かい移動についてRTV が一定の役割を確保しているということが明らかになり、「バスや自動車ですべての都市部のエッジにある駅まで移動した後にBTS・MRT を利用し、中心部では徒歩かRTV を利用する」という連結性が確認された。バンコクの都市構造から考えると新交通システムがカバーできない地域が中心部に残存することは明らかであり、短距離でも歩くことを好まない利用者の移動行動から考えても特にモータサイが現在の役割を担い続けることは確実である。この点からは、新交通システムによって中距離・長距離移動が縮小されることはあっても目的地までの最終的な短距離移動の部分でRTV サービスが根強く残存する可能性が説明された。

5 . 結論

本研究では、人力車がどうして途上国で存続しているのかという点を考察してきた。今後、途上国の経済構造や都市構造が大幅に変化しない限り、ある程度発展ステージが進んでも人力車型のサービスは簡単に役割を終える様子はないというのが本研究の結論である。あらゆる面で高度化を進めたいとする途上国政府や既存の都市計画のパターンを進展させた

いという視点からすれば、人力車産業がどのように終焉を迎えるかという点に関心があるかもしれない。

しかし、一方で深刻な問題となっている過度の集積や渋滞、交通システムがもたらす環境負荷などと人力車産業の長所を照らし合わせた場合、この産業をさらに成熟させて、より質の高い交通手段として存続させることを検討していく方向性の方に高いフィージビリティが存在しているのかもしれない。その際には、効率性の維持とともに、環境性能、安全性の向上という3つの側面から次世代のRTV を開発していくことが妥当であり、そのような交通手段の促進も途上国の都市交通政策の選択肢として検討されるべきである。

参考文献

- 1) 齊藤俊彦：人力車，産業技術センター，1979
- 2) 高田峰夫：チッタゴンのリクシャワラー「ムラ」と「マチ」を繋ぎ合わせる，アジア経済，第33巻第10号，pp 61 - 81，1992
- 3) 前川健一：東南アジアの人力車，旅行人，1999
- 4) Flora, J.: Non motorized Vehicles in Ten Asian Cities, World Bank, 1999
- 5) Jenks, M.: Above and below the line: Globalization and Urban form in Bangkok, The Annals of Regional Science, Vol. 37, pp. 547 - 557, 2003
- 6) Replogle, M.: Non-Motorized Vehicles in Asian Cities, World Bank technical paper, No. 162, 1992
- 7) Wheeler, T.: Chasing Rickshaws, Lonely Planet, 1998