

日本におけるシェアサイクルの実現に向けての方策について No.7

回転数が持つ意味

文

東海大学工学部土木工学科 特任准教授

鈴木 美緒

一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>

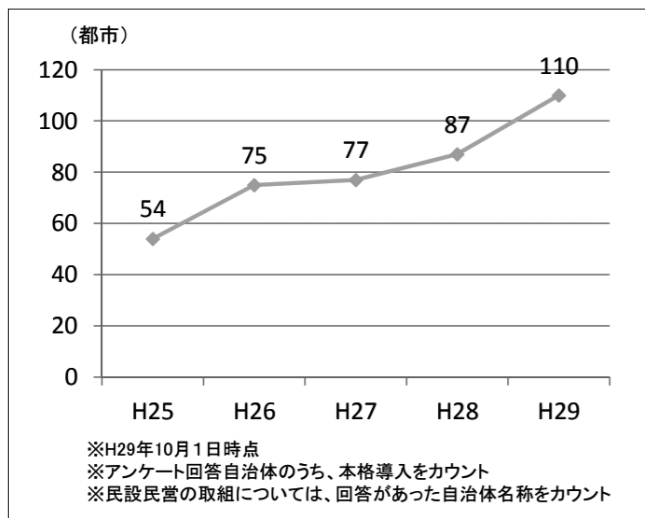
コミュニティサイクルのリレーエッセイも3回目を担当させていただくことになりました。コミュニティサイクルについては、着実に導入都市が増えており、「増えた」とか「回転数が上がった」といった話題を聞く機会も多くなりました。ですが、3回目ともなると、事例紹介ばかりを書くわけにもいかないというのが正直なところです。

コミュニティサイクルは、2017年10月時点で110都市で本格導入されていますが、本格導入が決まっているのが4都市、社会実験を実施しているのが19都市、社会実験や本格導入を検討中なのが42都市あることがわかっています。さらに、民設民営の取組については回答があった自治体のみが計上されているため、全容把握がされているとは言えません。そのような母数ではありますが、運営方法等のほか、各システムの自転車の台数、ポート数、回転数といったデータが毎年公表されていて、小規模なシステムがたくさん存在している

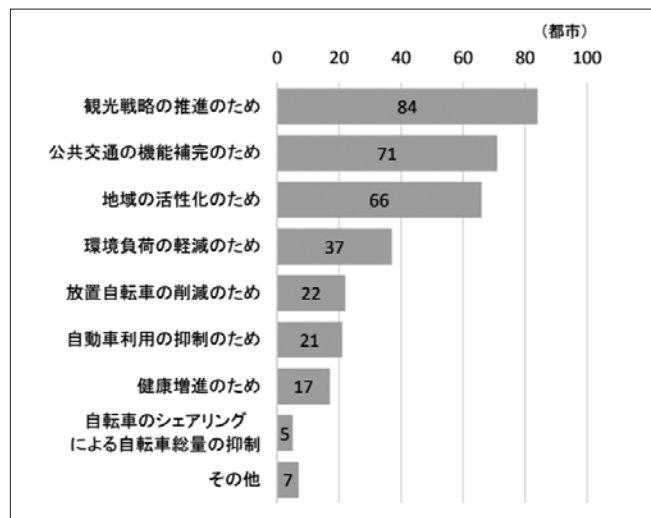
ことが窺えます。自転車活用推進計画におけるコミュニティサイクルの施策目標は全国でのポート数でした。その意味では着実に事業は進んでいると言えます。

コミュニティサイクルといえば海外事例が紹介されることが多く、私も以前にこの紙面で掲載したかと思いますが、海外でのコミュニティサイクル導入目的は、「環境への配慮」や「自転車利用促進」です。このように書くと、日本と大して変わらないように見えます。ですが、海外の多くの都市ではまだ自転車分担率が低く、「試しに自転車に乗ってみてもらいたい」とか、「自分で自転車を買わなくても自転車を利用できるようにしたい」といった意図が隠れています。そう考えると、自転車やポートの数、ポートの設置密度が、海外の多くの都市が想定する、“試しに自転車に乗ってみよう”というシチュエーションに影響することは容易に想像が付きまじ、それらの指標で評価することが理解できます。

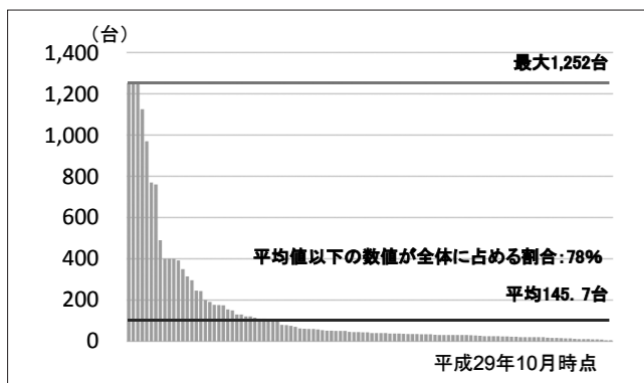
では、日本はどうでしょう。すでに多くの人が自転車



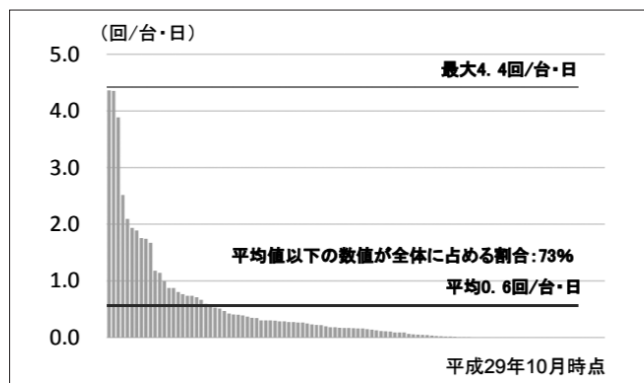
コミュニティサイクルの実施都市数の推移 (本格導入都市のみ)



コミュニティサイクルの導入理由 (複数回答有) N=330 (110都市)



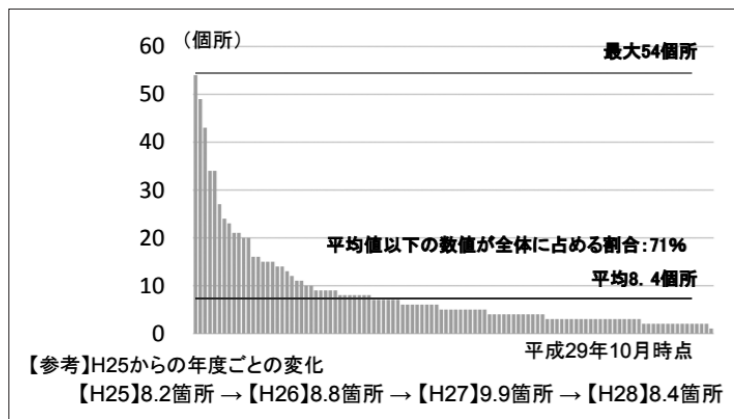
コミュニティサイクルにおける自転車の台数



コミュニティサイクルにおける回転数

を持ち、利用しています。いわゆるママチャリであれば、躊躇せず買える価格です。そして自治体考えるコミュニティサイクルの導入目的も、「観光戦略」や「公共交通の機能補完」、「地域活性化」と、海外とは事情が違います。すでに自分の自転車が利用されているのだから、目的が異なっただけです。こういった目的で導入されたコミュニティサイクルを、自転車やポートの数、回転数で評価できるでしょうか。もちろん、自転車やポートが多くなければ利用の機会がないわけで、少ないより多い方が良いとは思いますが、結局のところ、行ってもらいたい場所の来訪者が増えたのか、回遊が実現したのか、といったことが本来の評価指標であって、現状ではそれが抜け落ちてしまっています。もう少し細かい指標ですと、いくつかの事例で、コミュニティサイクルの事業報告書で、ポートの時間帯別発着回数やOD、回転数あたりを目にします。そうすると当然、人が多く集まる鉄道駅のポートや、大型マンションやオフィスビル付近のポートの発着回数が多いわけですが、それはあくまで“そこにポートがあったからの結果”であって、そのポートの収容台数を検討することはできても、ニーズを把握することはできません。回転数に至っては、当然、自転車があるかどうかによる結果でもあります。そもそも事業者側の採算面での評価の側面が強いのではないかと…と思うのは私だけでしょうか。もちろん、コミュニティサイクルが事業として成立するために、採算は非常に重要な問題です。ですが、自転車が何回転しようが、それが特定のポートの行き来だけであれば、行政が目指す利用とは本質的に異なります。

とある都市では、「コミュニティサイクルを導入したのだから、他のシェアリングエコノミー施策もがんばっ



コミュニティサイクルにおけるポート数

参考文献)国土交通省：コミュニティサイクル担当者会議資料

てほしいが、どう考えているか」と議会で議員さんに質問され、行政側が「シェアリングエコノミーのつもりで導入したわけではないので知りません」と回答していました。その都市では、公共交通の機能補完が目的での導入だったようです。コミュニティサイクルの位置付けや意義自体をより広い目で見ることにより、回転数のような指標が活きてくるはずなのですが。

現状では、コミュニティサイクルの交通手段としての側面に焦点が当たりながらも、その指標はシェアリング事業的な側面が強いため、実態が見えないように思われます。コミュニティサイクルを導入するだけでなく、その効果検証や波及効果等をきちんと評価していかないと、本来のニーズを発掘し、事業として成立させたり、行政が補助を出して継続させたりすることが難しくなってくるのではないかと思います。(今年度、学生とコミュニティサイクルの利用実態調査をしたのですが、コミュニティサイクルを利用していない方の意見にそのような本質を垣間見ました。)

PP