

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.5

都市を支える都市交通の ひとつの要素になるための課題

文

横浜国立大学 理事・副学長 教授

中村 文彦

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>

1. はじめに

都市部でのシェアサイクルについては、各国でさまざまな動きがあり、我が国でも東京都区部をはじめいくつもの都市で導入が進んでいる。利用者数は増加し、シェア自転車1台あたり1日あたりの利用回数も増加傾向にあると言われている。この10年間で明らかに存在感を増してきているということができよう。ただし、一方で、多くの課題も露呈していると言わざるを得ない。本稿では、副題からもわかるように、都市を支える都市交通の中のひとつの要素、という視点での課題を整理する。

2. 都市交通としての シェアサイクルへの問いかけ

都市を支える都市交通は、さまざまな交通手段から成り立っていて、さまざまな形態の需要に対応している。持続可能な都市という場合に、低環境負荷で、社会的に公平で、財源的にも安定して、というバランスを基本目標とする。その場合、そのような都市の目標を支える都市交通も、当然ながら低環境負荷で、社会的に公平で、財源的にも安定することが求められる。現在のシェアサイクルの動向をみているとき、特に低環境負荷と財源的安定に課題があると思われる。

低環境負荷という場合に、自転車だから低環境負荷という簡単な議論では済まない。都市全体として、より低環境負荷になる方向に導いているかどうかは鍵となる。そこで以下の問いかけを示す。

問いかけ①

誰がどのような場面でシェアサイクルを使っているのか？ どのような交通行動変更が起きているのか、トータルでみて環境負荷が下がっているのか？

詳細な調査分析事例が決して多くないので、推測の域だけでの議論になるが、例えば、バス利用者や地下鉄利用者が、それらの利用を止めてシェアサイクルに転換していたとすれば、どう解釈すればよいだろうか？

パリのヴェリブは、都心部のメトロの混雑緩和の意図もあったと言われている。この場合、放置しておけばメトロから自家用車への転換が起きてしまうところを、そうなる前に自転車を用意したとも解釈できる。が、我が国で果たして同じ議論になるかと言われれば若干心許ない。たとえば東京では、放置しておいても公共交通から自家用車への転換が進むということは想定しづらい。都県境河川部等のボトルネックがあり、駐車場費用のこともあって、そもそも東京では都心への自動車通勤が少ない。一方で都心での自動車交通の少なからずの割合が業務交通である。これらがシェアサイクルに転換すれば、低環境負荷貢献と評価できるが、地下鉄やバスから転換している場合には、低環境負荷貢献とは単純には言えない。

バス事業者とシェアサイクル事業者が民間事業者同士で、利用者の取り合いをする図式は、ビジネスにおける戦いという見方をすればあり得るかもしれないが、都市交通の枠組みの中で、全体を考えると望ましくはない。考えるべきは、自動車利用とそれ以外の交通手段の戦い、言い換えればバランスであるといえる。これは、地方都市で、自家用車利用が多い中

で、鉄道とバスが戦っている、あるいはバス事業者同士が戦っている、という様相とよく似ている。両者が協力しあって、自家用車利用を減らすべきところで仲間割れをしていて、小さなパイを取り合い、その疲弊で、パイ自体がさらに小さくなってしまいうような物語になってしまいがちである。

このような議論が起きてしまうのは、ひとつには包括的な交通戦略が欠如していることに起因する。それぞれの交通手段が、多少の重複はあるとしても、どのような役割を担うべきか、そのために、運営方法やサービス内容、空間や財源の割当て方法などを決め、それを達成するための方策が、十分に整理されていないところが問題といえる。逆に言えば、そのような交通戦略が機能している場合には、シェアサイクルは大きな役割を果たし得る。

なお、所有から共有への流れの中で、個人所有の自転車車を減らすという目的のためにシェアサイクルが整備され、個人所有の自転車からの転換が発生する場合には、駅前等の放置自転車にかかる諸問題への解決という役割を担うことになり社会的な意義があるといえる。しかしながら、フランスの例などでは、個人所有を減らすという目的はそもそもなく、また中国の例などでは、シェアサイクルが「放置」されることも多く、この議論も単純ではない。基本的には、シェアサイクルでは「放置」が起きないように管理するための費用を十分に計上したビジネスモデルが必要で、その上で、個人所有からの転換が、それぞれの都市でどれだけの意義があるのかを吟味する必要がある。

もうひとつの視点が財源的安定である。これは裏を返せば公的関与の課題になる。補助金で整備され、あるとき補助金が削減されるという不安定さも含めての議論になる。

問いかけ②

システムの整備と運営に公的資金提供を含む公の支援がどれだけ使われているか？ 今後どれだけ必要か？ 他の交通手段への公的資金提供を含む公の支援とのバランスをどう整理するか？

多くの社会実験で、国や地方自治体の補助金が提供されているが、それは他の交通手段、例えばバスや地

方都市の地下鉄を含む鉄道と比べて、どのように合理的な説明ができるのかが論点になる。そもそも地方都市で、鉄道とバスで補助金の入り方が大きく異なり、比較評価は容易ではない。そこにシェアサイクルが登場し、補助金だけでなく、ステーションスペースの提供や案内周知などでも公的関与があるとする、その輸送量や環境負荷削減度合いから評価すると、関与の量が適切といえるか、過剰な関与ではないか、慎重な議論が必要である。シェアサイクルは都市の公共性をもった交通システムだから税金も公的関与も当然、という場合、鉄道やバスとどう差別化するかも容易ではない。

この問題も、都市全体の包括的な交通戦略の欠如につながる。包括的な交通戦略では、関係者合意の上で、財源の活用についても整理される必要がある。現在の日本の各都市での交通戦略ではそこまでの議論はできていないと思われるが、ゴールの実現、都市の持続、それを支える都市交通システムの持続のための戦略であって、戦略には当然ながら財源の確保と活用が含まれるべきである。ニーズ、正負のインパクト、技術と制度を踏まえた実現可能性は、都市交通の戦略の基本であることは言うまでもない。

なお、シェアサイクルは、自転車の通行空間がきちんと確保されてこそそのものであり、そのための通路確保は、道路整備、道路空間の再配分の中で行われるものであるが、自転車の通行空間はシェアサイクルだけのものではないので、上記の議論の枠組みとは分けておく。ただし、自転車の通行空間が確保されていない都市でのシェアサイクルが望ましくないことは言うまでもない。

3. おわりに

シェアサイクルが都市を支える都市交通システムのひとつになるために、包括的な交通戦略の中できちんと位置づけて、そこでは、人々の交通行動が現在からどのように変わっていくのかシナリオを描き、社会的な意義を確認し、それを実現、持続させていくための、バランスのとれた（総花的という意味ではなく）公的関与が必要となる。この大枠の中で、個別の場面のさまざまな知恵が必要となる。

PP