

超高齢化社会に対応した 電動アシストシェアサイクルの必要性

文

株式会社三井住友トラスト基礎研究所 研究理事

古倉 宗治

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. 電動アシスト自転車の高齢者の日常生活での有効性

先ごろ静岡県袋井市において、高齢者（60歳以上）で電動アシスト自転車を実際に利用した人を対象にして、アンケート調査を実施した（配布138票、回収95票、回収率68.8%）。袋井市は日本一の健幸文化都市を目指して市民に徒歩とともに自転車の利用を呼びかけている。この結果で興味深いのは、実際に電動アシスト自転車の利用は、高齢者の日常生活での外出行動に極めて効果が高く、超高齢社会に相応しい移動手段であることが明らかになった点である。

超高齢社会に突入して、自動車の運転ができない、又は危険性・不安がある高齢者が続出し、高齢ドライバーの事故も数多く発生している。生活に不可欠な生鮮食料品店や医療機関までの距離が長く、その移動方法に困っている高齢者のいわゆる買物難民や医療難民が数多い。高齢者は日常生活の範囲の目安が徒歩圏で500m以下の範囲とされているが、全国で生鮮食料品店までの距離が高齢者（65歳以上の人）は地方圏で700万人、三大都市圏でも320万人に上る（薬師寺ら「食料品アクセス問題における店舗の近接性」）。

そのような中で、公助や共助に頼らず、いつでも好きな時に、自分の足で、しかも、安全に必要な外出を可能とする手段の確保が喫緊の課題であることは明らかである。

2. 高齢者にとってメリットは大きい

勾配のある我が国の地形や向かい風に強い電動アシスト自転車は、この条件に唯一当てはまる高齢者に適した移動手段であるといえる。自転車は雨や夏の暑さ日差し、冬の寒さなど自然的な環境に弱いという点が指摘されているが、これはどちらかという自転車の利用を避けようとする車依存派の議論である。どのような移

動手段でもマイナス面があり、自転車のマイナス面を指摘するなら、クルマの健康面、環境面、経済面等のマイナス面に対してそれぞれのメリットも加えて総合的に判断すべきである。また、自転車のマイナス面にしても、例えば、自転車が乗れない雨天の確率は1-2割以下の範囲とわずかであり、雨のレインコートやポンチョの抵抗、夏や冬の気候など自然的な要素を電動アシスト自転車は緩和してくれる。その持っているメリットは普通自転車のマイナス面を十分補えるものである。さらに、電動アシスト自転車は、①高齢者が特に課題とする体力の低下や疲労を補ってくれ、さらに注目すべきは、②二輪車である自転車の発進時や坂道でのふらつきを最小限にするとともに、③信号待ちや一時停止などの場合の再発進を容易にしてルールの遵守を促すなど自転車の交通安全に大きく貢献できる。しかも、④電動アシスト自転車の運動量は普通自転車に比較して7分の6程度（厚労省資料）であり、運動量での見劣りはしない。

3. 高齢者にとっての電動アシスト自転車6つの効能（アンケート調査結果）

上述した電動アシスト自転車利用者アンケートにより、電動アシスト自転車が実際に次のような大きな役割や効果を発揮していることがわかる。第1に、電動アシスト自転車を利用し始めてから、外出回数が増加したという人が53%であり、しかもその増加した回数の加重平均は3.5割となっているなど相当の外出促進効果があったといえる。第2に、その移動範囲が広がったとする人が51%であり、また、その移動範囲は加重平均で4割と大幅に拡大し、活動範囲を大きく広げている。第3に、利用後に改善した外出の目的は買物が一番多く（50.5%）、次いで、日常用務（46.3%）、運動・レクリエーション（38.9%）、医療・病院への通院（25.3%）となっており（図1）、買物難民、医療難民等の解消に大きく寄

図1 利用開始後に改善、増加した外出目的

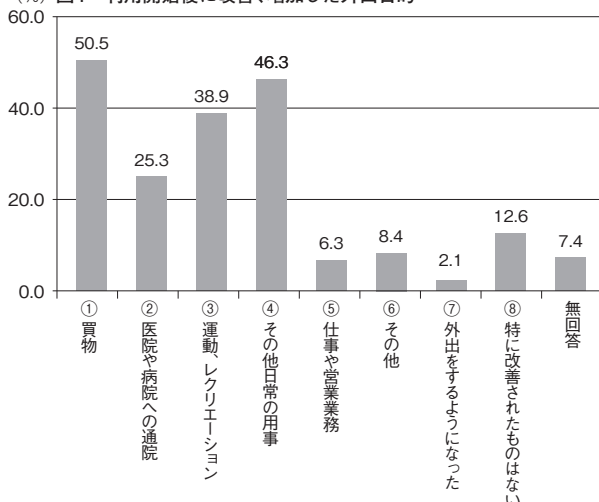


図2 今後の電動アシスト自転車での外出

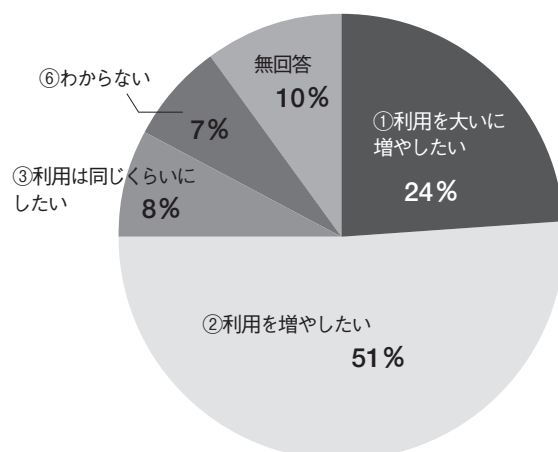
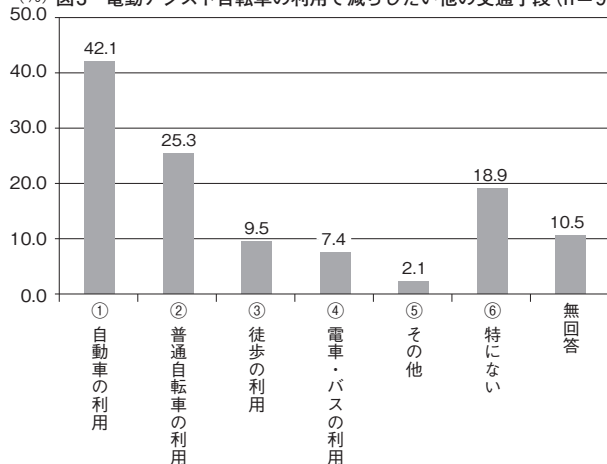


図3 電動アシスト自転車の利用で減らしたい他の交通手段 (n=95)



与し、さらに日常生活や運動の確保にも大きく貢献している。第4に、今後の電動アシスト自転車の利用による外出について、利用を増やしたいとするのは75%となっており、利用を減らしたいとする回答は皆無であった(図2)。電動アシスト自転車は利用してみて、その良さが浸透していくものと理解する。第5に、この利用に伴い減らしたい他の交通手段としては自動車が42.1%で群を抜いて高く、電車バス(袋井市では両方とも存在し利用されている)は7.4%に過ぎず(図3)、高齢者の脱クルマに向けて大きく貢献可能である。

4. 電動アシスト自転車の所有とシェアサイクルの高齢者対応の必要性

しかし、ここで注目すべき点は、電動アシスト自転車の改善してほしい課題として、価格を求めやすくするが70.5%となっており、高齢者が特に要望するであろうと思われた軽量化40.0%、防犯対策、充電器の各29.5%を圧倒的に上回った。

以上をまとめると、高齢者の電動アシスト自転車の

必要性和効果はスバ抜けて高いが、価格面でこれを購入するには大きな抵抗があることが分かる。このような状況を背景とすると、シェアサイクルでの電動アシスト自転車果たすべき別の面の課題が見えてくるのではないと思う。すなわち、年金生活者が多い高齢者は、電動アシスト自転車の購入が価格的に難しい面があるが、需要は若い者以上に高いことである。超高齢社会を迎えて、高齢者の移動に対応したまちづくりが進められているにもかかわらず、シェアサイクルの主流をなす電動アシストシェアサイクルの高齢者対応があまり考慮されていないように思われる。高齢者が特に必要とし、かつ、有効性が高く、需要も大きいのが電動アシスト自転車であるにもかかわらず、電動アシストシェアサイクルは、ポートの密度が低く(同アンケート回答結果から高齢者のポートへのアクセス距離は500m以内が適当)、また、高齢者の買い物、通院、日常用務などに必要な後部荷台がなく、前かごも小さなものが多いこと、また、配色などもどう見ても若者をターゲットにした仕様や構造となっているとしか思えないのである。超高齢社会にもかかわらず、また、高齢者の電動アシスト自転車の需要や効果が若者よりも社会的にみても高いにもかかわらず、高齢者の買物や通院等の日常的な利用をあまり想定していないものとなっているとみられ、高齢者の需要に対応しきれていない。シェアサイクルをまちの公共交通として位置づけ、高い公共性を主張するとするならば、喫緊の最大の課題である超高齢社会にも的確に対応する公共性を備えた仕様とすること、又は一部でもこれにすることが当然のことと思われるが、高齢者の健康と足の確保のための電動アシストシェアサイクルの活用は必要がないということであろうか。

PP