

シェアサイクルと日本のこれから No.18

シェアサイクルはどうあって欲しいか。 ユーザーの視点で考える(その2)

文

NPO自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基

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>

●採算性を探る

シェアサイクルは利用者が支払う対価だけで維持することは難しい。自転車本体、ポート(ステーション、ドック)設備、システム運用費、メンテナンス、利便性を高めるための再配置など、数が増えれば莫大な経費がかかる。放置自転車の再利用でコストを下げるメリットは、顧客満足度の低下やより乱暴な扱いを招き、客離れを起こしやすく定着しないデメリットがある上、メンテナンスなどの諸費用の増大につながり、結局はマイナスになる。なぜ多くの都市がシェアサイクル専用自転車を開発しているかを考えると、盗難防止やメンテナンス性を高めることで、最終的にはコストカットや差別化によるメリットの方が大きいことがわかる。究極的には利用者が魅力を感じるか、「乗りたい!」と思うかどうかにかかっているのだ。

利用料を上げれば利用者が減り、利用者が増えれば維持経費がかさむため、うまく定着したとしても独立採算は至難の業だが、そんな割に合わないものをなぜ世界中がやっているかというと、街の回遊性・活性化、公害の低減、事故の減少、健康増進など、地域全体に与えるメリットの方がはるかに大きいからだ。我が国でなかなか普及しない理由の第一は、縦割りのせまい範囲での採算性やメリットでしか評価しない硬直性であろう。また、我が国の国民性として失敗を許さない風潮があり、良いとわかっているもおそろおそろ小出しに実験から始める。シェアサイクルの便利さは運用範囲が広く、導入台数が多く、利用者密度が濃くなければ発揮されない。人口約220万人のパリ市に、人口の約1%、2万台以上を投入したから市民の足として定着したのであって、数十台、数百台ですぐに雲散霧消していたにちがいない。経常経費がなんとかなるレベルであれば、初期

投資を公的機関が受け持つとか、政府保証で返済開始までの期間を長く設定するなど、さまざまな知恵が出てくる。赤字の路線バスに公的な助成があたりまえのように行われていることから、利益を受ける一定の数の市民の存在を認識すれば、行政からシェアサイクルへ投資することは当然のことと受け入れられるはずだ。

不足する資金を町中の広告看板掲出権で調達するバリ方式は、厳しい景観保護が前提であり、看板だらけのわが国では成り立たない。公共駐車場の収益を転嫁するバルセロナ方式は、交通管理と都市計画がバラバラな状態では不可能。ドイツ鉄道のように、鉄道事業単独での採算を考えるのではなく、公共交通の守備範囲を広げることで利用者の増加と固定化を目指す発想も、地価が高く駐輪場経営ですら困難なわが国の現状では望むべくもない。

大手の銀行がCSR(企業の社会的責任)や宣伝目的で、冠サービスとして資金を提供するロンドンのパークレイズバンク、サンタンデール銀行や米国のCITIバンクの例は、自転車の社会的価値が認識されれば日本でも実現できそうだが、スポンサー企業の株主たちが、ルール無視の自転車の迷惑行為を助長しかねない現状を許容するかどうか、懸念もある。

●利用環境の改善ニーズも高まる

シェアサイクルを楽しく安全に使える街にするのはむづかしい。フランスやイギリスでは、そもそも自転車を使わない時代が長く続いた。我が国の全交通に占める自転車分担率は約14%に達する。オランダやデンマークの30%には遠く及ばないとしても、両国とも人口は日本の10分の1、20分の1に過ぎない。10%以上の大国としてはドイツがあるが、人口は半分である。我が国

の自転車利用は先進国中最大といって良い。21世紀に入った頃の統計ではフランスは約4%、イギリスは2%以下とされていた。いまは相当に上昇していると思われるが、自転車利用環境が改善されたことと密接に関係している。たとえば、1995年当時のパリの自転車通行空間はわずか約8.2km。その後、整備目標を立て、さまざまな形式の自転車道やレーンをつくり、2007年にヴェリブを導入する時点では400km、現在では600kmを超えている。道路環境が整っているからシェアサイクル導入がうまく行ったのかというと、そうでもなかったようで、自転車に乗り慣れていないパリ市民が歩道を走り、車道を逆走し、クルマの前に飛び出し、急に止まるといったトラブルが当時の報道にたくさん登場する。それでも、歩行者の仲間のように扱われている日本と違って、自転車は車両として車道を通行することが常識とされており、比較的短期間に整序化している。ロンドンでも、2005年に発生した同時多発テロで3本の地下鉄が1ヶ月間不通となった時、やむなく自転車で通勤し始めた人々が歩道に乗り上げると、警察官や歩行者が大声を上げて注意していた。つまり、車道も歩道もかわらず、左右どちら向きにも自由に走る社会では、シェアサイクルが事故を誘発し、歩行者を脅かすケースが発生するため、市民権が得られにくいという状況がある。

自転車が車両であり、安全のためには車道をクルマと同じ方向に走るという常識を取り戻すには、まずクルマのドライバーの教育が必要になる。免許更新の際に自転車の挙動について警鐘を鳴らす啓発は行われ始めたが、それは決して自転車の存在を肯定的に認識させるものではない。長い間忘れられてきた邪魔者がクルマの領分である車道に戻ってきたと迷惑がっているのである。法的にも、市民感覚から言っても、自転車を使おうとする健全な人々を守る努力が必要である。政府は自転車を車両として利用できる環境整備を促進するため、車道の第1車線や単線の左寄りに自転車のピクトマークや進行方向を示す矢羽根を描く指針を公表し、自治体のいくつかはクルマのドライバーへの注意を促すための路面着色や法定外表示を始めつつある。諸外国に比して、我が国では交差点における自転車関連事故が異常に多い。この背景には、クルマと人や自転車が交錯する都心地域でのクルマの速度の高さが指摘されている。シェアサイクルの増加は、道路の使い方の変革をも

たらずに違いない。道路環境が改善されなければ、シェアサイクルの普及が進まないことも予想される。利用環境整備も同時に進めるなければならない。

●普及の鍵は「日常化」

最大最後の壁は公益特権である。公共スペースの占有、電力や通信ネットワークの配置、個人認証制度の利用範囲、賠償保険制度など、我が国独自の規制のために、実現できなかったり実現するためのコストが非常に高くなったりする「壁」を、どのように乗り越えていくかが課題だ。まず、健康や環境に貢献する自転車の公共的な意義を、関連する法律や制度に明確に位置づける必要がある。公共財としてのシェアサイクルが認知されれば、道路をはじめ公共スペースに配置することが可能となり、ポートが探しやすくなる。どこに借り出せる自転車があるのか、返却しようにもポートや拠点が発見できないのでは、使ってみようと思わない。登録や支払い方法が複雑でわかりにくければ、利用の輪は広がらない。また、便利さに気づいた人が知り合いに薦めたとしても、すぐ試してみることができ環境がなければ利用者を急増させることはできない。

シェアサイクル・システムは都市交通を大転換させる潜在力を秘めているが、急激な変化を恐れる人たちの過剰なまでの慎重論、時期尚早論がまだまだ支配的だ。市民生活の活性化と豊かさを実現するために、市民が驚くくらい大量の、しかもレベルの高いシェアサイクルシステムを集中的に投入する必要がある。実際に使われ始めれば、やってもみないで唱えられていた慎重論は簡単に払拭できる。パリ市民はヴェリブの登場まで、市内を自転車で回遊することはむづかしいとアンケートに答えていた。それが、投入後最初の1年間で約2,700万アクセスを達成している。1日1台が7回以上使われているのである。どこにでもある、いつでも使える、という安心感を支えるために、メンテナンスを徹底させ、ニーズに沿った再配置を怠らない陰の努力が続いている。日本ならもっと効率的に、おもてなし精神に満ちたシステムを展開できるはずだ。東京都、あるいは本気で資金とノウハウを投入できる企業のリーダーシップが必要だ。2020年までにある程度の整備を実現するには、いまが正念場である。 PP