

シェアサイクルと日本のこれから No.4

コミュニティサイクルを 自転車政策の中心的な柱にする

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

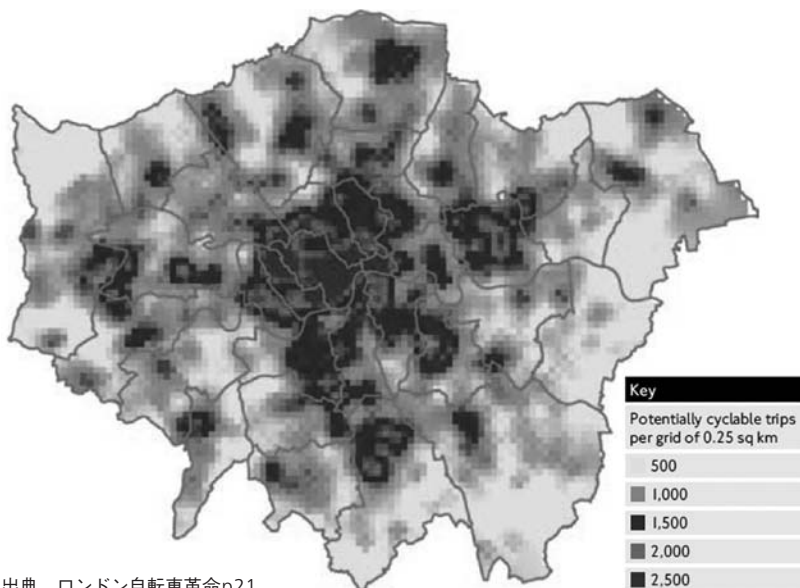
一般社団法人 日本シェアサイクル協会
事務局：TEL 03-3663-6281
URL <http://www.gia-jsca.net>



当たり前のことをいうようであるが、コミュニティサイクルは、一にも二にも、利用率を上げることが至上命題である。世界の先進都市の事例では、単位地区ごとの需要について、詳細な調査を実施し、分厚い報告書を出し、この結果を受けて、コミュニティサイクルの実施の有無、対象地域、ポートの配置等を決めているところも多い。コミュニティサイクルは、いかにも、合理的であり、利便性も高そうであり、健康環境に効果があるので、導入すればたちどころに人々が群がって利用してくれそうであり、また、欧米でも結構成功している例も多いが、これは前もって基本的な入念な需要調査(図1)がなされている。しかし、これとわが国でも受け入れられ、成功することとは必ずしも結びつくものではない。このことはわが国ではすでに十分に認識されている。

■ 図1 ロンドンのシェアサイクルの需要調査

利用需要を0.25平方キロごとに算出して、高い地域にシェアサイクルを設置。



出典 ロンドン自転車革命p21

このようなことを前提として、今後のコミュニティサイクルには、二つの重要な問題点がある。第一に、利便性が高いといっても、競合する他の移動手段との関係があるので、コミュニティサイクルが、総合的な点数で他の移動手段よりも上回る比較優位が必要である。最初はこれが物珍しいことやマスコミもメリットを中心に取りあげることなどのため、利用されることもある。しかし、長期的には、他と比較して、継続した優位性がないと、途中で利用されなくなる。これは、厳然とした事実である。いくら健康や環境によい、放置自転車がなくなるなどといっても、これだけで利用者に受け入れられ、長続きはしない。

第二に、採算性の問題である。いくら、公共交通的な位置づけを与えても、利用料金がある以上、料金を前提とした採算が問題になる。採算を取るため、設備投資や

管理費を抑制すれば、例えば、ポート間の間隔は長くなり、また、故障した自転車が多くなり、利便性などの低下はまぬかれない。このために、公でせめて補てんすることがあればよいが、財政面で他とのバランス等を取る必要があり、補てんを少なくとも長く続けることは難しいであろう。

ではいったいどうすればよいのかである。第一の問題点については、コミュニティサイクルが総合的な優位性を持つことが当然必要である。例えば、他の移動手段と比較するにしても、クルマに対しての総合的な優位性のみでは足りず、一般の所有自転車に対しても同様に優位性が必要である。我が国は、自転車利用が盛んであるが、放置問題、駐輪場の確保、ルール不遵守、安全性、勾配等の障害が

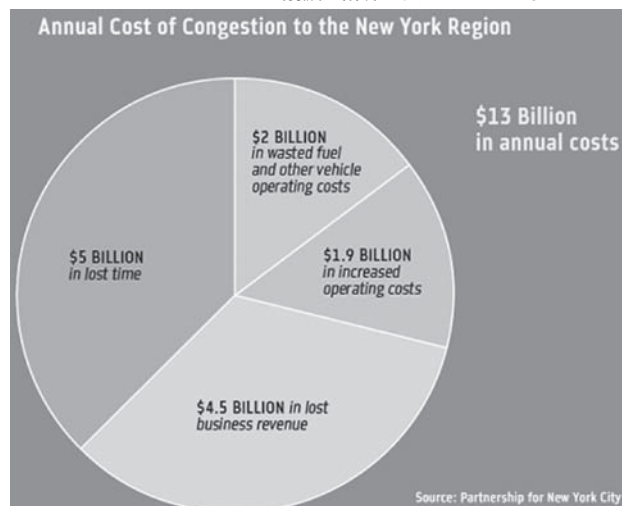
数多く存在する。これらを考慮して、総合性においてコミュニティサイクルの優位性が上回れば、利用がなされる可能性が高い。クルマや自転車から、質の高い安全なコミュニティサイクルへの大規模な転換を図ることも重要である。例えば、一般自転車の駐輪費用よりも低額の料金で提供されること、ポートが駅に近いなど利便性が高いこと、さらに、電動アシスト自転車のコミュニティサイクルにより、坂道や向かい風などに強い、又は、発進や低速、荷物を積んだ際のふらつきを防止でき、安全性が高いなどである。また、クルマに対しては、一般的に、自転車をクルマよりもより優位な位置づけを施策面で与え、都市内の移動の時間、遠回りの距離等の時間面、経済面で、自転車が現実には上回るようにすることなどである。ただし、これらのためには、欧米のような安全性や快適性等の高い走行空間と、ソフト面での自転車を優先する施策など総合的な自転車環境がセットで提供されることが不可欠であり、また、これに加えて、料金や利便性でコミュニティサイクルに強固な優位性が与えられることが必要である。このようにして、総合力で、クルマや、さらに一般の自転車を上回れば、コミュニティサイクルは利用される。

第二の採算性であるが、数多く利用されることと裏腹の関係にはあるが、パリやロンドン、ニューヨークなどを見ても、利用回数が多いだけでは、経験則から採算性を確保することは困難である。まず、市民の足として十分な公共性を強く有するかどうかを明確に出すことができれば、公共側から、例えば、ポートの占用料を無料にすることや、他の公共性のある移動手段と同じような利便性の高い位置にポートを配置できる。また、わが国では、駅までの大量の自転車利用需要があることにかんがみ、公共交通との連携のため、駅構内や隣接地にポートを配置すること、30分以内の返却システム一点張りだけではなく、夜間は利用頻度が少ないので、家への持ち帰りシステムなどとの併用を行い、かつ自転車駐車場料金よりも低額の月極め料金により、固定客を大量に確保することである。もともと所有自転車の保有率は高い国民であるので、これを自転車の利用実態に合うような形で通勤通学等での固定客をつかみ、彼らが使用していない昼間には、他の観光、回遊等の目的に利用できるようにすることで、より公共性を持たせることもできる。

■ 図2 ニューヨーク市での渋滞による損失(毎年13億ドルの損失)

※交通渋滞による年間の損失13億ドルを軽減できる。

シェアサイクルによるコスト削減を計算に入れることが考えられる。



出典 A GREENER, GREATER NEW YORK PLAN NYC p88

しかし、重要なことは、より広い側面からみると、コミュニティサイクルが一般自転車を代替することで、撤去や駐輪場の整備の費用を浮かせることができること、及び利便性の優るコミュニティサイクルで全体としての自転車利用の底上げができ、各種交通渋滞などの社会費用(図2)や健康増進や生活習慣病、介護等の費用を浮かせることができ、コミュニティサイクルの費用をまかなうという総合的な採算性を考えないことで、この公共性はより強固なものとなる。また、電動アシスト自転車は、高齢者の買物、日常生活の足代わりにも十分になるので、福祉タクシーやコミュニティバス等にも代替でき、また、引籠り、認知症、介護の予防等にも効果がある。このように社会全体で、コミュニティサイクルの効用を明確に出すことにより、具体的に得られる公共的な利益を採算性に充てるという考え方をとれば、社会全体での採算性が見えてくるものと考えられるのである。コミュニティサイクルを単なる自転車政策の一つとするのではなく、コミュニティサイクルに焦点を当て、軸とした総合的な自転車利用の促進策がいまこそ必要とされる。すなわち、単なるコミュニティサイクルを推進するという狭い範囲の目標ではなく、健康、環境、福祉、医療、さらに東京五輪に向けた観光等の社会全体の利益を向上させることに寄与できるものとした採算性を考慮して、自転車政策の大きな柱の一つとすべきである。 PP