国土交通政策研究所 第195回政策課題勉強会 概要

日時 : 平成29年1月18日(水) 12時30分～14時00分

講師 : 中村 寛樹氏 (九州大学大学院特任助教)

植木 和宏氏 (NPO 法人タウンモービルネットワーク北九州理事長)

テーマ : モビリティ×大学生による地方創生: 住みよいまちづくりのための草の根活動

1. 都市モビリティとシェア・エコノミー

- ・研究者などの専門家ではない、大学生といった若い方々にモビリティや都市計画に興味をもってもらい、一緒にどう町作りをしていくかを、考えていきたい。
- ・高齢化が進む中で都市機能をコンパクトに集約し、その中で資本や環境などのストックをどう活用するか、都市作りに有用な人材をどう育成していくかといったサステナビリティの問題に取り組んでいかねばならない。実際の活動を紹介しながら、述べていく。
- ・近年カーシェアが普及しつつあり、コンパクトシティの取組は進んでいる。しかし、都市空間は限られており、カーシェアに頼るのみでは厳しいと思われる。省スペース化のために、人々の移動において公共交通や自転車などを組み合わせることが重要となる。
- ・地域の市民、企業、自治体などが連携し、都市モビリティシステムを充実させ活用していくといった中で、モビリティシェアは重要な役割を持つ。自転車シェアに着目し、TMN北九州の活動内容を通じて、その仕組み作りの事例を紹介したい。

2. NPO 法人 TMN 北九州

- ・民間で運営しており、交通結節点の駅前にて交通サービスを提供している。
- ・活動のキッカケは、民間企業に勤めていた際に、駅前の放置自転車に困っているという声を聞いた事である。博多駅周辺では長年解決できていない社会課題になっており、市営の駐輪場だけでは解決できない課題を、民間が利用目的にあった駐輪場を運営することで解決できないかと考えた。
- ・税金を投入せずに民間で経営する例はそれまで見られなかったようで、行政や自治体の理解を得ることに苦労をしたが、脱サラをして NPO 法人を立ち上げた。
- ・2002年に設立し、徐々に軌道に乗り始めた。自分たちで資金を出し合い自転車等設備をそろえ、土地は行政財産を占用し実施していた。それが注目され補助金事業も実施することとなった。その際、イニシャルコストは行政から補助金を受けるが、オペレーション(ランニング)コストは補助金を貰わず実施する「PFI・PPP方式」と決めていた。
- ・補助金を受け10箇所ほど自転車共同利用ステーションを整備したが、資産を持ちすぎたため固定資産税が膨大になった。2013年には自分たちで作ったシステムを売り、現在の売上は1.2億円ほどである。
- ・今の経済市場では、利益性が高く他益的な領域は民間企業が参入し、利益性が低く公益的

な領域は行政が担当する。その両者の中間が、NPO 法人として活動すべき領域と考える。TMN 北九州は、一定の公益性（社会的課題等）が存在しつつ対価性のない分野・ある分野の双方において、事業的手法を活用し、企業経営的視点で直接的便益と社会的便益を同時に実現している。企業も行政もカバーしづらいニッチな領域において、NPO 法人の存在は重要である。

3. NPO 法人による都市モビリティマネジメントの事業戦略

- ・実践事例として、門司港レンタサイクルを紹介する。自転車設置用スペースや建物の「ハード面」は行政が提供し、中身の設備などの「ソフト面」は自分たちで揃えた。
- ・利潤追求の企業ではないために、利益を利用者に還元することも可能であり、合わせて民間企業としての運営ノウハウも備えているので、柔軟に質の高いサービスを提供できる。
- ・例えば、学生のアイデアが取り込まれた、飲食店等を掲載したサイクリングマップを作成し、好評を受けた。また、先駆的な取組として、坂の多い町であったため、企業と提携して世界最軽量で GPS 搭載の電動アシスト自転車を開発し、安価に提供して貰った。
- ・別の実践事例として、北九州市のまちづくり駐輪場を紹介する。放置自転車問題の解決に向けた駐輪場整備のために、用地などを無償で北九州市や商業施設から提供してもらい、設備・運営等は自分たちにて負担し事業を行っている。補助金を貰おうとすると物事は進まなくなるため、用地などスペースの提供や啓発活動といった面のみ、行政から手助けを受ける。
- ・福岡市は、違法駐輪は全国ワーストであった。解決したいという気持ちと、マーケットとしての魅力から、取組みを始めた。駅前及び隣接する商店街内の放置自転車問題が解決しづらい理由として、長時間駐輪（通学・通勤等）と短時間駐輪（買い物等）が入り交じり、限られたスペースに対して、台数が相乗的に増えてしまうことがある。これにより、自動車利用の増加と周辺道路の渋滞といった問題も引き起こされかねない。
- ・まちづくり駐輪場を福岡市へ提案している。利用目的別に駐輪場整備をおこなうことであり、例えば 1 日 100 円の市営駐輪場と、2 時間迄無料・延長すると 1 日 200 円を収受する民間私有地（商業施設など）の駐輪場を整備することで、目的別に利用を誘導することである。このようなまちづくり駐輪場事業は、自治体や商業施設等からは事業用地の提供のみを受け、補助金を貰わずに投資し整備や運営をすることで、独立採算型駐輪対策事業と位置付けている。NPO 法人単独でなく、まちづくり団体・企業との協働とすることで、信用不安などのリスクヘッジも提案している。
- ・多重駐輪の減少と、歩道の通行可能空間の増加といった効果も出ており、さらに駐輪場の巡回などで雇用も創出している。無料で放置できる敷地が近くにあるが 100 円払って駐輪場で管理して貰いたいという客が居るために、常に満車の駐輪場もある。収益性も高く、公益性も実現できる。また、無人貸し出しのシステムも作り、宅配ボックスのシステムを基にして、鍵の貸し出しや電動自転車バッテリーなどのやりとりを行うシステムである。

- ・車社会からの脱却では、自転車利用ばかりでなく、バスなどの公共交通の利用もバランス良く増えて行かなければいけないと考え事業連携している。
- ・NPO 法人だからこそ行えるような、社会的かつ収益性のある活動が存在する。TMN 北九州は、放置自転車の整理等を含む、駐輪ビジネスを行っており、ボランティアでは無い。このような、NPO 法人の事業内容を行政側が理解することによって、NPO 法人の活動の幅や充実度合いが変わっていく。

4. 分析と考察

- ・コミュニティサイクルは、海外では取組は進んでいるが、収入確保等そのマネジメントは大変難しい。TMN 北九州は、財政的に収益も挙げつつ、どのような都市を実現したいかといったビジョンに基づきマネジメントをしており、自転車安全教育などにも取り組んでいる。大きな駐輪場を作るといった行政側の取組だけではなく、商店から少しずつ駐輪場所を借りるといったような草の根活動も重要であり、地域ぐるみの、民間を巻き込んだ事例である。
- ・自転車シェアは、都市を活性化させる役割を担っている。余剰スペースの少ない商店街の中などでも、空間を上手に活用していくことで、その役割を十分に発揮できる。
- ・電動アシスト自転車シェアの利用者の中には、単純に移動手段としての自転車利用の他、自転車シェア事業への応援、まちづくりへの共感、高い環境意識など、幅広い関心やニーズがある。地域活動を通じて、総合関心型の利用者を増やしていくことが、マネジメントの難しい事業には重要と思われる。
- ・運営方法の工夫も重要である。電動アシスト自転車シェア事業のみでは採算は難しく、駐輪事業と組み合わせることに効果がある。例えば、シェアする自転車の偏在が発生すると移動させる人件費がかかるが、駐輪場運営事業のための人件費と一体化することで経費削減効果生まれ、採算性が高まる。事業の一体的運営のうち、収益性の高い駐輪場事業の稼働率をいかに高めるかが特に重要であり、違法駐輪削減といった社会的便益にも関連する。
- ・乗り物評価のアンケートによると、個別には、利便性、楽しさよりも安全性を重視する傾向がある。だが、新技術である超小型モビリティは、従来技術の電動アシスト自転車よりも評価されている。新技術は、安全性にこだわらない総合的な視点・基準で評価を受けるが、しかし若い世代は電動アシスト自転車を高く評価している。利用者の年齢・利用目的等は多様であり、モビリティの選択肢は複数存在することが求められる。NPO 法人は、モビリティの選択肢を広げ、企業や行政が出来ないことを補える。買い物支援事業など、新技術を草の根活動によって社会になじませていく役割も担える。
- ・事業モデルは一つだけではなく、色々な場所に様々なモデルが存在する。都市や地域ごとに様々な形があり、行政や研究者、NPO 法人が意見を出し合い、関心の薄い学生や地域の人も巻き込んで、地域に最適なモビリティを考えていくことが重要である。

・最後に、学生による草の根地域活動の事例を紹介する。青パトや買い物支援、ワークショップなどがある。また、自転車の安全や違法駐輪を無くすことを、学生から発信し啓発する **Keeple** 活動というものがあり、活動地域での自転車盗難件数が減少するという効果があった。この活動はボランティアではなく、学生にとってもビジネスの勉強にもなる。

・まちづくりには、継続的なマネジメントを続けることが重要で、地元のかたから協力頂きながら進めることが重要である。

5. 質疑応答

【問1】

自転車シェアを導入していく中で、環境の変化や効果を把握していることがあれば教えて頂きたい。

【答1】

例えば小倉北区は、逆ドーナツ化現象が起こっている。郊外に行くほど車利用者は多いのだが、コミュニティサイクルや自動車のカーシェアがあるので車を手放すといった人もいる。単体で見ると事業性が無いのだが、自転車シェアはカーシェアと違い予約制ではなく、無人で鍵を貸し出すこともでき、スマートフォンを使わずに済むので高齢者にとっても役立っていると考えます。行政も、公務利用で近場への移動で自転車を使ってくれており、車利用は減りつつあると思う。また、モノレールの定期保有者には、コミュニティサイクルを無料で使って貰う実証実験も行っている。7000人ほど定期保有者はいるが、実際の利用者は1日平均8.7人くらいしか稼働していない。有ると便利だが実際はそれほど使わないものがコミュニティサイクルかもしれないが、有ることに非常に意味があると考えます。財政面も含めマネジメントを管理し、モビリティの選択肢を提供し続けることが NPO 法人の役割でもある。

【問2】

駐輪場が収入源と伺ったが、どのくらいの期間で採算が取れるか。

【答2】

駐輪場運営事業は収益性がある。売上の内、半分人件費で半分償還にあてて、ほぼ5年で償還した。その後の収益は投資や、赤字事業への補填としている。

NPO法人は、金を借りることは難しいが、設備を借りることで利点がある。例えば、駐輪機のメーカーに機械を貸して欲しい、と申し込みをした際、割安で貸してくれた。メーカー側にも、社会的事業への協力ということで、CSRの面でメリットがあるのだろう。

民間企業も駐輪場運営には参入している。駐輪機を大量に導入し、大量に使って貰うという大規模な駐輪場運営のビジネスモデルの場合は採算が取れるだろう。だが、啓発運動などの活動も含めて、町中の小さいスペースを活用して事業を行う事業はNPO法人ならではのあり、収益性を確保しつつ社会への貢献も実現できる。

【問3】

近年、省としても道路上のカーシェア、サイクルシェアの取組を進めようとしているが、大変だった点等があれば伺いたい。また、世の中へ、こういった取組を広げる事は、どうすれば可能になるか。

【答3】

カーシェア事業は民間企業が事業拡大するほど事業性が高く、NPO が取組む課題がない。しかし、道路上を占有する際の大義として「公益か他益」が判断基準であるならばNPOの存在は無視出来ないと思う。また、道路占有の判断は交通管理者の合意が重要であるため交通安全や防犯活動で連携して活動しているNPOが事業者である影響は大きいと考えられる。一方、サイクルシェア事業は、収益性が低いため駐輪場事業を同時に展開する事が重要である。ただ、駐輪場設備は1台当たり10万円するといったように、借金する金額が大きくなる。そのリスクマネジメントをどうするかがポイントである。

現在、福岡市でパッケージモデルを考えており、我々がまずリスクヘッジ等の事例を作り、軌道に乗った場合は広げる、ということではいかがであろう。今年福岡市で立ち上げると思うので、是非ご参考頂ければと思う。

【問4】

福岡市は比較的公共交通が発達しているが、渋滞が激しい。一方で、北九州市は渋滞が少ない。福岡は、都市集中型であり、北九州は都市分散型であるので、自動車から自転車利用に転換する場合、福岡市はサイクルシェア事業が進めやすいと思われるが、北九州市は難しいのではないか。

【答4】

マーケットの大きさから、事業性としては福岡市のほうが大きい。マーケットが大きい領域は、民間企業で事業展開が可能であり、NPOのミッションではない。なお福岡市都心部で事業を行う場合はバス事業者等への影響や競合の懸念があるが、周辺地域の、アクセスが悪い場所でNPO法人として進出する事は充分意義がある。また、NPO法人は、事業性を追求するのみでなく、放置自転車対策などを含めた交通サービスを提供せねばならないと考えて、まず北九州市で事業を始めた。

また公共交通が発達した都市でも、新しいコミュニティサイクルモデルをどう作るかが今後重要となる。パリは渋滞や景観等への意識から、行政が力を入れ、自転車運営事業に道路など土地を使って良いとして推し進めた。日本はまた事情が異なり、大都市は違法駐輪なども多いが公共交通も発達している。民間バス事業者が自転車シェアを運営しても良いのかもしれないが、ニッチな、NPO法人が対応しないといけない領域が有るはずで、モデルとしてどのような形が良いのかは、行政等とも協力し模索していきたい。