

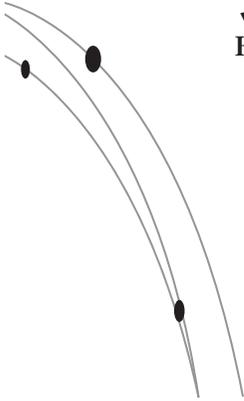
連載

フィールド・アイ Field Eye

ロサンゼルスから——①

大阪大学 石瀬 寛和

Hirokazu Ishise



自動車依存緩和はその足で

「ロサンゼルス（LA）市の住民の80%は電車の駅から自転車圏内に住んでいます。また、電車には自転車を持ち込めます。ぜひ電車でお出かけを。」自動車依存の国にあっても悪名轟く渋滞の街、LA。公共交通の存在感の薄いこの街で少しでも自動車依存を緩和すべく、さまざまな取り組みが行われている。地下鉄と路面電車からなる市内電車への自転車の持ち込み奨励もその取り組みの1つ。米国の多くの地下鉄や路面電車は、自転車の持ち込みを許している。日本では自転車を分解して袋に閉まう必要があるが、そのような手間はなく、駅で自転車から降りて乗り込み、ベビーカーや車いす、自転車などを停める共通スペースに置く。冒頭の文章は車内の共通スペースに貼られていたポスターで見かけたもの。実際、車内ではいつも数台の自転車を見かける。もっとも、これは自転車を楽に載せられる程度しか人々に市内電車が使われていないということでもある。

2021年秋からサバティカルを利用して南カリフォルニア大学（USC）経済学部には訪問研究者として滞在している。私もキャンパスに行くときは駅まで自転車で行き路面電車に自転車を持ち込んでいる。USCの最寄り駅はキャンパスの目の前。少なからぬ学生、教員と思いき人々が電車から降りてキャンパスに入っていく。知り合った教員に聞くと大多数は自動車通勤だが、何人かは路面電車通勤をしているとのことだった。

キャンパス内でもよく自転車を見かける。LAの中心市街地に広いキャンパスを持つUSCでは建物間の

移動が問題になる。キャンパス内の至る所に自転車置き場があり、自転車で移動する学生も多い。近隣の学生寮から教室へ、教室から食堂へと学生が自転車を乗り回す光景は日本のキャンパスと変わらない。キャンパス内では他にもさまざまな移動手段を見かける。性別問わず多くの学生が使っているのがスケートボード。確かにキャンパス内には坂がなくスケートボードでも移動しやすい。自転車より値段が安く、また自転車と違って教室に持ち込めるので駐輪場所を見つけて鍵をかけるという手間がかからないぶん使い勝手がよいのかもしれない。他には、キックボード。これも折りたたんで教室内に持ち込める。そして、電動キックボード。こちらは建物内には持ち込めないが、動力付きな分だけ移動は楽になる。日本でも道路交通法の改正があり、近いうちに運転免許不要で公道で使えるようになるようだが、米国でも多くの街に広まっている。先日、学会参加で訪れた中西部インディアナ州のパデュー大学の近隣でも同じようにたくさんの電動キックボードを見かけた。

街で多く見かける電動キックボードは、個人所有ではなくシェアリングサービス業者のもの。街角には色とりどりに塗られたさまざまな事業者の電動キックボードが止まっている。スマートフォンでアプリを起動し、電動キックボードについてのQRコードを読み取ると鍵が外れて動かせる。目的地に着いたら、停車した状態の写真をアプリ内で撮ることで鍵がかかって終了できる。料金はアプリに登録したクレジットカードから引き落とされる。とくに決まった駐車場はなく、歩道上の邪魔にならないところに停めておく。個人がそれぞれの目的地へ移動するため電動キックボードの配置は片寄りし、定期的に充電も必要になる。そのような保守管理は係員がトラックで巡回し、充電切れのものを回収し、逆に完全に充電されたものを必要な場所に再配置することで行われているようである。作業中のトラックを何度か見かけた。電動キックボードのほかに、電動アシスト自転車を同じ仕組みで貸し出している事業者もある。私は乗り心地もスピードも電動アシスト自転車の方がよいと思うのだが、あまり見かけない。非電動のものも含めれば、自転車のシェアリングサービス事業は観光地などで10年以上前から見かけたが、あまり広まってこなかったようである。ひょっとしたら、自動車依存の米国ではそもそも自転

車に乗れない人が多いのかもしれない。幼少期に自転車に乗る練習をしたことがない人にとっては、電動キックボードの方がはるかにとっつきやすそうである。ただ、手軽さの反面、交通事故も各所で問題になっている。USCでも学生が電動キックボード利用中に事故にあい、利用の是非について問題提起がされている。

脱自動車の取り組みは自治体によってもさまざまである。私の自宅近隣にあるサンタモニカ市は積極的な取り組みを行っている。いくつかの道路では自動車の車線を減らし、減速のための障害物を設置、自動車とは明確に区切られた自転車（および電動キックボード）の専用レーンを設けている。ところが、自治体によっては電動キックボードは使用禁止。自治体の方でも、どの事業者にどのぐらいの認可料金で認可を出すのか、安全管理との兼ね合いも含めて頭を悩ます問題のようである。実際、上述のパデュー大学の所在地では認可制度ができる以前に突如参入した事業者は市に命ぜられて撤退。その後、市で認可制度を整えようと事業者を募り、別の事業者が認可料を払って参入した経緯があるようだ¹⁾。

大学街という観点で考えると大学がキャンパス内への乗り入れの許可を出すかどうかとも問題となる。安全上の懸念からキャンパス内への乗り入れを禁止している大学もある一方、積極的に活用している大学もある。カリフォルニア大学ロサンゼルス校（UCLA）は許可を出すにとどまらず、さらに踏み込んで事業者と契約をし、低額の定期利用も提供されている²⁾。UCLAのキャンパスは丘陵沿いに広がるため坂道が多く自転車やスケートボードの使い勝手は悪い。キャンパス内の至る所に立体駐車場を設けても駐車場は不足し、周辺の道路は慢性的に混雑。大学を挙げて脱自動車の取り組みが行われており、その一環としての電動キックボードなのだろう。実際、UCLAのキャンパス周辺では学生らしき多数の若者が電動キックボードで移動している姿を見かける。

電動キックボードのシェアリングサービスは米国では2018年頃から急速に広まったようである³⁾。現在のところ事業者も多数。開始後すぐに2社による寡占となった自動車のライドシェアと異なるところが興味

深い。システム開発などに費用が掛かる点はライドシェアと共通だが、個々の運転手が自分の車を利用するライドシェアと異なり、電動キックボードを事業者が用意した上で保守管理も行うという点が影響しているのであろうか。大手の事業者は多くの街で事業展開しているが、認可との兼ね合いもあるのか、どの街に参入するかは事業者ごとに異なっている。LA市内には2022年初夏の時点で6社が参入しており、ときおり割引のキャンペーンが行われるなど価格面での競争もなかなか激しいようである。

実際に車以外の移動手段がどれだけ使われているのだろうか。このような移動に関する調査は数年に一度、National Household Travel Surveyで行われている。現時点では2017年の調査が最新であるため、電動キックボードのシェアリングサービスの効果はほぼゼロと思われる。2022年にも調査が行われているとのことなので、前回からの変化が気になるころである。ただ、急速に伸びているとはいっても、影響があるのは都市部の一定の年齢層のみであろう。電動キックボードでは一度に運べる量に限りがあるため食料品などの買い物には制約があるし、二人乗りはできないから子の送迎は不可能である。平面的に広がる米国の街で通勤、子の送迎、各種の買い物を成り立たせるには自動車に頼らざるを得ない。実際、USCの教員の一人は以前は路面電車で通勤していたが、子の保育園送迎が入って自動車に変えたと話していた。そうは言っても、減らせるところから少しずつ自動車を減らそうとしているのが今の米国の実情なのだろう。

- 1) <https://www.wishtv.com/news/electric-scooters-returning-to-west-lafayette/>
- 2) <https://transportation.ucla.edu/content/approved-electric-scooter-and-electric-bike-vendors>
- 3) <https://transportation.ucla.edu/content/approved-electric-scooter-and-electric-bike-vendors>

いしせ・ひろかず 大阪大学国際公共政策研究科准教授。
主な論文に“Capital Heterogeneity as a Source of Comparative Advantage: Putty-Clay Technology in a Ricardian Model,” *Journal of International Economics*, Vol. 99, pp. 223-236 (2016年)。国際経済学・マクロ経済学専攻。