

キーワードを入力

| Q

マイページ

購入履歴



トップ

速報

ライブ

個人

オリジナル

みんなの意見

ランキング

有料

新着記事

オースー一覧

コメンテーター一覧

ニューヨーク自転車シェアリング、利用者の平均収入100万ドル？



田中めぐみ | 米環境・社会問題研究者

2013/9/20(金) 6:00



システムトラブルやハリケーン被害による度重なる延期の末、ようやく5月末に始動した、ニューヨークの自転車シェアプログラム「シティバイク」。

3ヶ月半が経過した今、直面する課題は何か。自転車シェアリングに採算性はあるのか。ニューヨーク市立大学にて開催された、関係者によるパネルディスカッションの内容をレポートします。

パネラーは、市の交通局政策部長ジョン・オルコット氏、プログラムを運営するNYCバイクシェア社のジャスティン・ギンスバーグ氏、そして、冠スポンサーであるシティバンクの消費者マーケティング&広告担当バイスプレジデントのジョン・セルマン氏。モデレーターは、エネルギーと交通の専門家、且つ環境活動家でもあるチャールズ・コマノフ氏。1時間半にわたるディスカッションのうち、大半の時間が参加者からの質疑応答に割られました。

税金に頼らないシステムを確立

ニューヨークの自転車シェアリングは、市の交通局の取り組みではあるものの、税金は一切投入されていません。冠スポンサーのシティバンクがネーミングライツと自転車のロゴ・カラー利用権に対し4,100万ドルを投資。運営は、全米とオーストラリアで自転車シェアリングサービスを行うアルタ・バイシクルシェア社の100%子会社、NYCバイクシェア社が行っています。

現時点で、市内中心部に6千台の自転車と300箇所以上のステーションを導入済と、北米で最大規模。24時間利用可能で、コールセンターも24時間オープン。利用料金は、年会



トピックス (主要)

- 台風11号 西日本で災害級大雨恐れ
- 離婚後親権の試案先送り 自民反発
- 国の1/3冠水 パキスタン人ぼう然 ▶
- 日本ロジステックが民事再生
- おかしいな 詐欺を確信した13歳 ▶
- 不登校新聞「悩むなら読んで」
- GUCCI パロディに異議申立も失敗
- 蛭子能収 認知症で前衛的な画風に

個人アクセスランキング

- 人気のハラミは肉じゃない？ 今さら聞けない焼肉の秘密
山路力也 8/29(月) 15:09
- 人件費を減らせて儲かるから？ ホテルが朝食でbuffet・バイキングを行う本当の理由
東龍 8/28(日) 16:33
- 台風11号は顕著に発達し沖縄近海へ、かなり気がかりな海水温の高さ
杉江勇次 8/29(月) 10:29
- 上海でロリータファッションをする50代の中年女性がSNSで賞賛されている、ある理由
中島恵 8/28(日) 14:22
- 夏休みの自由研究におススメ！『走れメロス』の友情の走りを科学的に考えると……!?
柳田理科雄 8/29(月) 9:00

員が95ドル、一週間券が25ドル、一日券が9.95ドル。一週間と一日券は、1回の利用時間が30分以内であれば何度でも利用でき、年会員は通勤利用を想定しているため、1回の利用時間が45分以内とされています。いずれも、利用時間を越えると、購入時に使用したクレジットカードに延長料金がチャージされます。ドックに固定された自転車を開錠するには、年会員には鍵が郵送されますが、一週間・一日券は利用の度クレジットカードを挿入し、発行された番号を打ち込む必要があります。

ロンドンを上回る利用数

利用開始から現在まで約3ヵ月半の総利用回数は、300万回以上。

成功事例として挙げられることの多いロンドンの自転車シェアプログラムは、2010年の開始後2年7ヶ月で総利用数が2,260万回ですから、単純計算すると3ヶ月半で255万回。ニューヨークの自転車シェアリングはそれを上回っていますから、「成功」と考えてよいでしょう。

短期間でこれほどの利用数を獲得した要因はニューヨークの過密性にあると、オルコット氏。ギンスバーグ氏は、過密ながらも地下鉄駅が遠く利便性の悪い区域があること、そして旅行客の多さも利用数獲得に繋がっていると分析しています。

しかし、採算性に関しては、今のところ成功しているとは言い難いようです。

ギンスバーグ氏は、採算性に関する質問に対して明言を避け、「うまく行っている」とだけ回答。ただし、更なるスポンサー収入を求めているとの発言から、利用料収入だけでは難しいことが想定されます。

公表されているデータからこれまでの収入を試算すると、95ドルの年間会員が8万1千人、25ドルの一週間券の売上総数は2万1千、9.95ドルの一日券売上総数は18万7千ですから、単純計算で総売上高は約1千万ドル。これに加え、シティバンクから4,100万ドル、レシートに広告を掲載しているマスターカードからの広告収入などがあります。

ステーション間の需給調整が大きな課題

一方、コストは、自転車やステーションなどの装置代とそのメンテナンス（修理台数は一日200台）、56人体制24時間オープンのコールセンター。そして一番のネックは自転車の需給バランス調整。主要駅周辺のステーションでは、朝の通勤時には電車到着と同時に在庫が不足、帰宅時には在庫過多に。住宅街では逆の現象が起こります。これに対処するため、トラックで一日2,500台以上の自転車を移動しているとのこと。現在、学者を交えて対応策を検討中だそうです。この問題が解消されない限り、採算性どころか自転車シェアリングの意義が問われてしまいそうです。

シティバンクのセルマン氏は、予想をはるかに上回る広告効果に満足している様子。先行して自転車シェアリングが導入されているロンドンやワシントンDCに比べ、ソーシャルネットワークで話題に上る回数、主要メディアに掲載された回数、そのうち好意的な記事であった比率、いずれもはるかに多いとのこと。競合他社に比べて支店数が少ないという弱点を補うために、スポンサーになることを決めたと言う同氏。街中を縦横無尽に駆け回るシティバンクカラー・ロゴ入りの自転車を見れば、効果のほどは明らかでしょう。

自転車シェアリングは、地域経済にも貢献しているようです。

ギンスバーグ氏によると、自転車シェアによる経済効果は3,600万ドル、新規雇用は170人。主に低所得層を中心に雇用し、平均時給は14.5ドルと市平均を上回る額を支給して



[↑ ページ上部へ戻る](#)

いるとのこと。ただし、冬季には自転車利用の削減が予想されるため、今後人員削減の可能性はありそうです。

これまでのところ、自転車シェアによる事故もなく、市民の反応は良好。ついで買いを期待して店前にステーションの設置を希望する店主もいるとのこと。逆に、煩雑さを嫌う店主がステーションの撤去を求めるケースもあるそうですが、どんなプログラムにも賛否両論はあるため適宜対応していると、オルコット氏。

利用者の多くが高所得の白人男性

ギンスバーグ氏によると、利用者の人口統計は、女性より男性が多く、大多数が白人、25〜44歳が最も多く、収入は100万ドルを超える人が多いとのこと。参加者から、自転車シェアリングは階級差別的要素が強いのではという批判も出ましたが、オルコット氏は市営住宅の在住者に対して年会費を安く設定しているなど、公平性を主張。現時点では観光客が多く家賃の高いマンハッタンとブルックリンの一部のみに導入されているため、データが偏ってしまうのも仕方ないでしょう。

モーダルシフトによる影響に関しては、まだ数値は出ていないものの、CO2削減効果は確実にあるだろうとオルコット氏。需給調整用に使われるトラックはCO2排出源となるため対策が必要ですが、今後トラックから運搬用自転車に変えることを検討しているとギンスバーグ氏。

一方、同氏は地下鉄への影響はあまりないだろうと楽観視しています。市内の地下鉄やバスを運営する都市交通局は、新路線の開発やハリケーン被害の復旧で資金不足に悩まされているため、利用者数の削減はなんとしても避けたいところでしょう。環境面で見ても、CO2排出源である車利用を減らすためには公共交通網の充実は必至です。ギンスバーグ氏は、地下鉄駅近くまで行くのにシティバイクを利用するケースが多く、利便性を考えても、地下鉄を一切使わなくなることは考えられないとのこと。

将来性に関しては、拡張予定時期はまだ決まっていないものの、現在の4倍の規模にできるとオルコット氏は予測。観光客からの評価も上々のようですし、CO2削減のためにモーダルシフトは不可欠ですから、自転車シェアリングは一過性のトレンドではなく交通手段の一つとして定着することが期待されます。未だ課題は多いものの、サービス開始からたった3ヶ月半。今後順次対応策が実施され、サービスも採算性も改善していくでしょう。



田中めぐみ
米環境・社会問題研究者

米ニューヨーク在住、米環境・ソーシャルビジネス・政策の研究・コンサルタント。ハーバード大学エグゼクティブエデュケーション サステナビリティリーダーシップ修了。慶應義塾大学商学部卒業後、経営コンサルティング会社アクセンチュア勤務を経て渡米。ニューヨーク州立ファッション工科大学卒業後、02年米国にて起業。当初米小売・ファッション市場の調査・コンサルティングを行うが、社会課題解決の必要性に目覚め、以来持続可能な社会の実現に向けて取り組む。著書『サステイナブルシティ ニューヨーク』『グリーンファッション入門』(織研新聞社)、共著書『エコデザイン』(東京大学出版会)、訳書『ターゲット』(商業界)。

田中めぐみの最近の記事

[もっと見る](#)

