

「道路の周りで起こっていること その⑦ 弱者への働きかけに 更なる工夫」

米国では、新型コロナウイルス(COVID-19)感染拡大直後から、特に低中所得層をターゲットとした多様な交通施策が主要都市を中心に展開されてきました。本シリーズでもご紹介している「歩行者・自転車空間の拡充」(Slow Streets など簡易措置により自動車通行を制限する手法が主)や、「エッセンシャルワーカー優遇」(シェア自転車・電動キックボード無料提供など)といった施策がその代表例です。ただ、なかなか狙い通りの効果が得られない現実もあるようです。今回は、新たなモビリティサービスや道路施策が低中所得層の居住地域に広まりにくい現状と、彼らを取り残されないよう更なる働きかけを始めている事例を、NACTO (全米都市交通局協議会)の活動及びレポートを中心にご紹介いたします。

1. COVID-19 禍における低所得地区の「環境」改善プロジェクト支援 (NACTO)

COVID-19 により健康・経済・教育等社会活動の様々な分野において、所得や人種「弱者」はより大きな影響を被っていると認識されています。例えば道路を封鎖してレストランのテーブルを設置する施策は、低所得層の居住地域では殆ど実施されていないようです。また3密を回避するための「野外学習」も Wi-Fi 環境が整備さ

れていないためオンライン学習ができない、といった現実もあります。NACTO はこういった状況の改善を支援するため、低所得地区支援プロジェクトを公募し 10 の都市・プロジェクトを採択しました。各プロジェクトに \$25 千を提供すること。(8月25日記者発表)

そのプロジェクトを見ると、米国の都市が抱えている課題が垣間見えますし、プロジェクトのIT・技術頼みではない“手作り感”も感じられます。

【図表 1】 NACTO が採択した 10 都市・プロジェクト概要

都市名	プロジェクト概要	パートナー
アレクサンドリア	インターネットアクセスが未整備な地区で屋外での学習・家族支援活動を行える安全なスペースを確保し Wi-Fi 環境を整備	Casa Chirilagua- 地元で貧困家族支援や課外補習等提供する NPO
アトランタ	市南西地域に COVID ハブ設置し適切な情報提供。また道路封鎖によりエッセンシャルワーカーの安心・安全な移動を保証	Georgia Standup / TransFormation Alliance
デンバー	低所得 2 地区での路上食堂 (Patio) 設置支援。特に女性・マイノリティの小商い従事者向けに技術・ノウハウ支援を提供	市交通インフラ局単独実施

都市名	プロジェクト概要	パートナー
デトロイト	4 地区の学校・公園脇道路を封鎖し、各地区に適したプログラム提供。屋外学習・学童・交流活動・ストリートアート等を展開予定	Urban Neighborhood Initiatives / Brilliant Detroit
デュルハム	「歩車共存空間」(Calles Compartidas) を活用し、芸術・文化・レク設備・サイネージ等を通じた住民主導の憩いの場所創出	SpiritHouse
ロングビーチ	キッチンカー等の移動商売を低所得地区で展開するため、事業ツールや資金を小規模事業者に提供し開業を支援	The Long Beach Conservation Corps
ミネアポリス	従来取り組んできた「結節点強化」(Mobility Hubs) プロジェクトを COVID で甚大な影響を受けた地区に展開し地区交流拠点化	City of Minneapolis Public Works 単独
ニューヨーク	クイーンズ地区の地下鉄 A ライン高架下を COVID 検査・情報ハブ化すると共に市民イベント場所として活用	Rockaway Initiative for Sustainability & Equity (RISE)
フィラデルフィア	「路上食堂」展開が進まない非白人地区での展開促進のため、地元レストランと連携し課題解決法を策定、(連邦規制)道路の用途拡大を実現	Philadelphia oTIS 単独
ポートランド	黒人居住区での安全な買い物・食事スペースの設計開発、アートや若者向けプログラムの実施可能なスペースデザインを織り込む	Portland Bureau of Transportation 単独

【図表 2】 展開イメージ (対象都市他地区で既実施例、ニューヨークのみイメージ)



〈ロングビーチ Parklet レストラン〉



〈ポートランド路上レストラン〉



〈ミネアポリス Mobility Hub〉



〈ニューヨーク高架下スペースのアート活用〉

(出所: ロングビーチ・ミネアポリス・ポートランドは 2020-08-25 NACTO プレスリリースより、ニューヨークは RISE ホームページより)

2. Micromobility 低所得層利用促進の仕掛け

NACTO が毎年実施している Micromobility 実態調査の本年版が 2020 年 8 月 27 日に公表されました。主要ポイントについては後掲の「参考コラム」をご参照ください。

今回 NACTO では、ユーザー属性からみる傾向を把握するため、いわゆる「オプトイン調査」(同意をした利用者のみを対象とした調査)を実施しました。対象都市における利用者の年齢・性別、所得、人種・民族によるユーザー特性について、以下で興味深い点をご紹介します。(【図表 3】ご参照)

まず、年齢・性別については電動キックボ

ード利用者は過半が男性(66-81%)かつ 40 歳以下(50-73%)でした。

所得については、都市により傾向にバラつきがあることがわかりました。サンフランシスコやミネアポリスでは、ほぼ所得中間値(年収 \$75 千+)に合致、他方サンアントニオでは利用者の過半数が \$75 千+と中間値(\$55 千)を大きく上回る結果となっています。

また人種・民族についても都市によりバラつきがみられました。ワシントン DC では有色人種比率が 63% ですが、電動キックボード利用者の人種構成は、Latine / x が比率の 1.5 倍に対し、Black は大幅に少なく、White はほぼ同等の構成比率となりました。他方、バルチモアでは有色人種比率は 72% ですが、電動キックボード利用者をみると、Latine/x が比率の

13.6 倍、Black はほぼ同等、White はきわめて高い比率となっています。

都市毎に人種構成や就業・所得構造、居住のあり方が異なるため、注意深くみる必要はありますが、やはり低所得層や黒人の方にとってはアクセス性が十分でない状況がうかがい

知れます。

こういった不平等・不公正な状況にたいする改善アプローチについても、今回のレポートで取り上げています。下表【図表 4】で、都市が事業者や NPO などと連携して取り組んでいる改善の取り組み事例をご紹介します。

【図表 4】アクセス困難な地区・住民に対するスペシャルサービス事例

事業者(都市)	事業種別	対象・狙い	施策概要	2019 効果
Divvy (シカゴ)	シェア自転車	D4E (低所得層アクセス向上) - 家族構成に応じ所得基準設定	\$5 / 年で乗り放題 (45 分 / 回以内) 現金払い OK	利用者人種多様化 (2015 白人 79% ⇒ 2019 黒人 28%・アジア 27%・白人 28%)
Red Bike (シンシナティ)	シェア自転車	Go Program (低所得層アクセス向上)	運賃割引	Go Program 利用者が全体の 28%
サンフランシスコ	電動キックボードシェア	低所得層アクセス向上	低所得層居住区に優先配置	全体の 52% が対象地区起点 / 終点
Mo Go (デトロイト)	シェア自転車	Adaptive MoGo (移動困難者アクセス向上)	13 種類の障がい者向け自転車提供 (右写真参照)	

(参考) オークランド・シアトルでも同様の「Adaptive」プログラム展開

ちなみに今回のレポートでは、COVID-19 禍で改めて顕在化した不公正さについても、補論的に触れています。公共交通が大きな打撃を被ったなか、例えばニューヨークでは 4 月第 1 週で最も利用されたシェア自転車ステーションは、3 大病院にそれぞれ隣接する場所でした。シェア自転車や電動キックボード事業者が多くの都市において、エッセンシャルワーカー向けの無償や割引サービスを提供したり、病院などの施設近辺に新たにステーションを設置したりしたことは良く知られている通りです。

また、年前半で 3 千万人の失業者が生じた米国では、彼らの生活を支える「足」が極めて重要となっています。就職面接や買い物、受診など必要不可欠な移動のため、Micromobility 事

業者の割引サービスを適用することは大いに意義がある、と評価しています。

3. おわりに

米国における人種や所得などに起因する社会的格差の問題は、今改めて大きな関心を集めており、COVID-19 禍で更に焦点があたっていることは、皆様ご承知の通りです。ただ、今回ご紹介した事例をみると、その改善というのがたやすいことではないという現実の厳しさを改めて感じます。その中で、行政や民間団体・事業者などが連携して知恵を出し合い、改善のためのアクションを実行している点は大いに評価すべきだと思います。小さ

【図表 3】Micromobility シェア利用者属性調査結果

Age and Gender-Identity

Opt-in user surveys conducted by the cities of Santa Monica, CA, San Francisco, CA, Minneapolis, MN, Baltimore, MD and Austin, TX suggest that the user base of scooter share trends overall more young, and male than the general population.

Across all surveys, the majority (66 - 81%)⁹ of surveyed users reported their gender identity as male, and more than half (50 - 73%)¹⁰ are under the age of 40.

Income

Income distribution varies by city. In Santa Monica, CA and Minneapolis, MN, for example, the income of the average scooter user seems to match area median income; about half of scooter users report incomes of \$75,000 or more and the area median income for these cities is \$75,000 and \$77,000 respectively. In contrast, in San Antonio, TX area median income is \$55,000 but about half of scooter users report incomes of \$75,000 or higher.

Race/Ethnicity

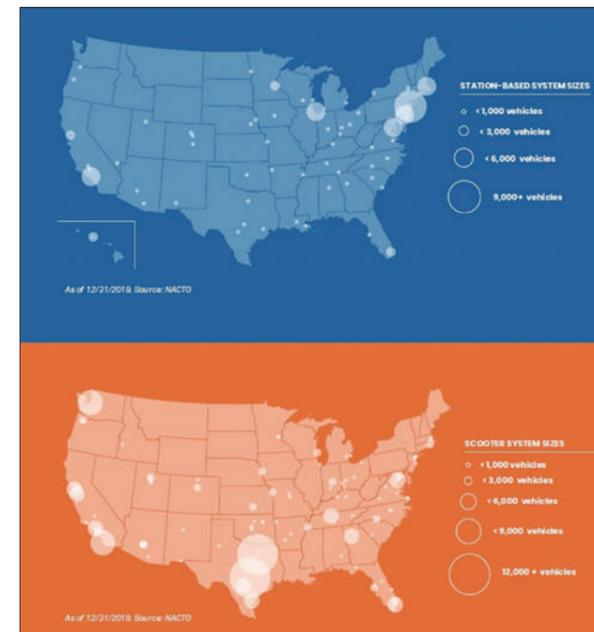
Opt-in survey data also suggests that the racial and ethnic demographics of shared micromobility users vary from city to city, even for cities with similar demographics. For example, people of color (POC) make up the majority of the population in both Washington, D.C. and Baltimore, MD (63% and 72% respectively). Both cities' Latine/x survey respondents report using scooter share at rates higher than their share of the population (DC: 1.5x,¹¹ Baltimore 13.6x¹²). Scooter usage amongst Baltimore's Black population is on-par with the population ratio, and disproportionately higher for White residents while in the DC-region scooter-usage is less common for Black residents and consistent with the population share for White residents.

なアクションを連続して起こしていくやり方は、日本のモビリティや街づくりでも見習うところが多いと考えます。

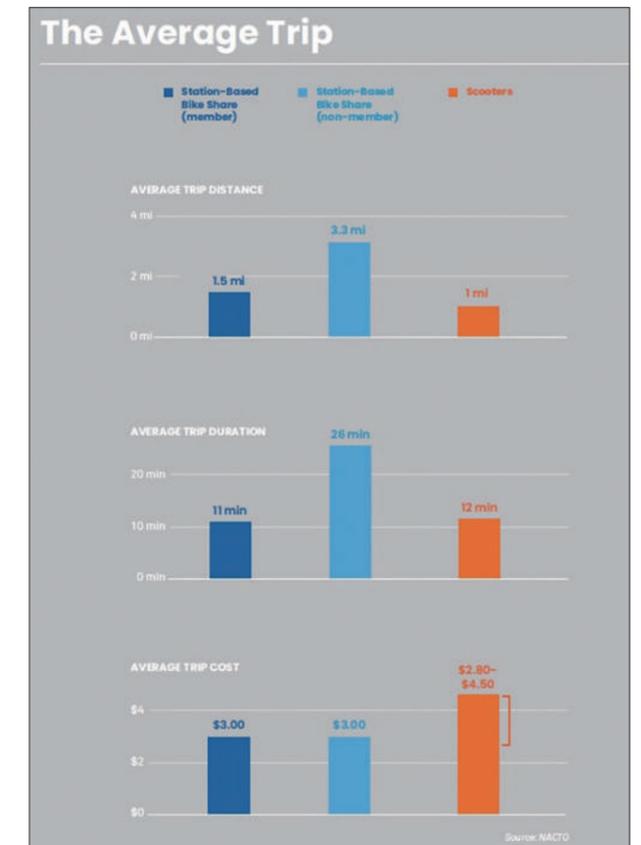
日本でもコロナ禍で収入が激減したり失業したかたも多くいらっしゃいますし、社会的な弱

者は高齢者や障がい者の方にとどまらず、様々な背景を抱えた方々がおられます。モビリティという切り口で何ができるのか、アクションを起こしやすくするにはどうしたらよいか、更に深く広く考え、発信していこうと思います。

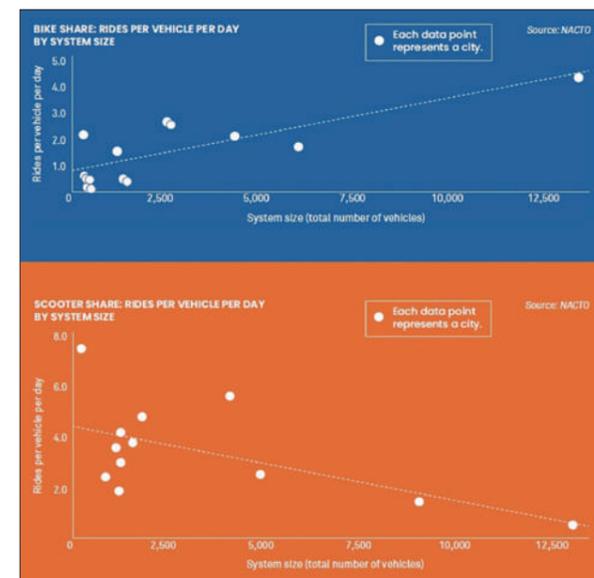
【参考図表 2】 Micromobility シェア事業規模と所在



【参考図表 3】 Micromobility 利用の特徴



【参考図表 4】 Micromobility 規模と利用頻度



【参考コラム】米国 Micromobility シェアサービスの実勢と特徴

2019年のMicromobilityシェアサービス利用は、全体では対前年比50%増の136百万回を記録しました。自転車シェア10%増に対し、電動キックボードは100%増、全米109都市で展開(45%増)と急拡大を遂げています。(【参考図表 1】参照)

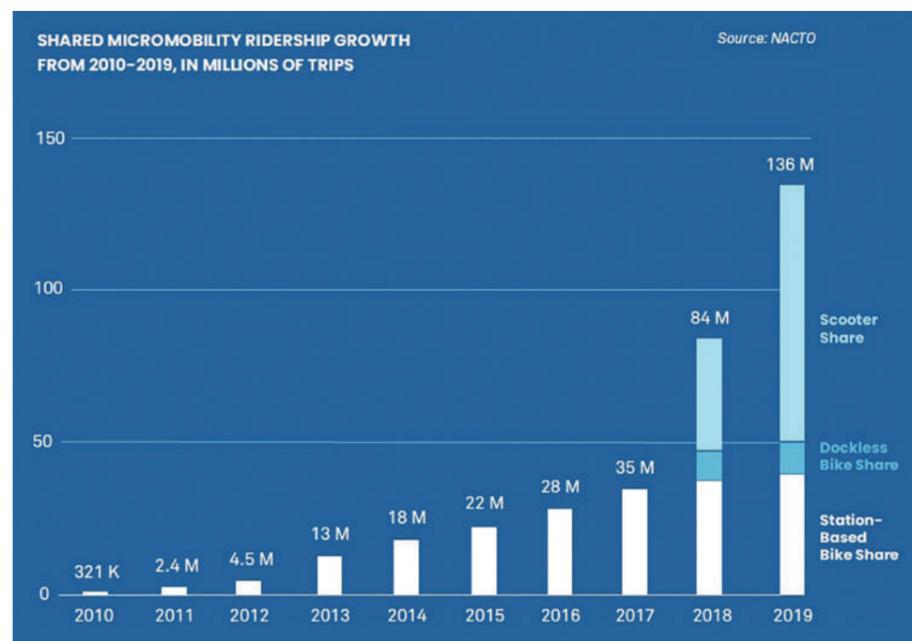
自転車シェアサービス利用は上位6都市で87%を占めています。(Bay Area / Boston / Honolulu / Chicago / NY / DC)他方、電動キックボードシェアについては上位6都市 (Atlanta / Austin / Dallas / San Diego / LA / DC)が占める割合は38%にとどまり、1千台以上の規模で展開する都市が数多くみられるのが特徴です。(【参考図表 2】参照)

利用パターンについては、自転車シェアは1回あたり平均1.5マイル・11分・\$3、電動キックボードは平均1マイル・12分・\$2.8-4.5であり、いずれも「チョイ乗り」手段として活用されていることがわかります。(【参考図表 3】参照)

なお、自転車シェアは規模が大きいほど利用頻度が増える正の相関、電動キックボードは負の相関を示すという真逆の傾向を示しています。レポートの中でも、なぜそうなっているかについて要因不明とのことですが、非常に興味深い傾向で今後更に分析が進むことを期待したいと思います。

(【参考図表 4】参照)

【参考図表 1】 米 Micromobility シェア利用回数推移



著者紹介：宮代 陽之 (ミヤダイ ハルユキ) 株式会社国際経済研究所非常勤フェロー
 1983年に工販合併後第1期としてトヨタ自動車株式会社に入社、海外営業法務・渉外を皮切りに、広報全般(企業・商品・技術)や営業・事業企画などを担当。海外勤務は米国留学、欧州・トルコ駐在を経験。2008年夏より国際経済研究所にて調査研究生生活をスタート。中東・アフリカ・イスラームの担当に加え、10年前からモビリティと都市・社会の関係とその変化に注目し、内外動向調査・分析を行う。現在はMaaSやスマートシティの日本での実装・実践に関する課題や機会について頭を悩ませる日々を送っています。