

都市内カーシェアリングの潜在需要分析

岡村 敏之¹・中村 文彦²・王 鋭³

¹正会員 東洋大学教授 国際地域学部国際地域学科 (〒112-0001 東京都文京区白山2-36-5)

E-mail:okamura@toyo.jp

²正会員 横浜国立大学教授 大学院都市イノベーション研究院(〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)

E-mail:f-naka@ynu.ac.jp

³正会員 横浜国立大学研究教員 大学院都市イノベーション研究院

E-mail:wang-rui@ynu.ac.jp

本研究では、都市内でのいわゆる「乗り捨てタイプ」(借り出し場所と返却場所が同じとは限らず、都市内に複数の借り出し・返却のためのステーションが配置されているタイプ)のカーシェアリングを対象として、現行のトリップ(発着地のOD)を所与として、カーシェアリングに移行可能性のあるトリップを抽出することで、都市内カーシェアリングの「潜在需要」を求め、その結果から短距離移動のニーズを満たすためのカーシェアリングの可能性の評価を行うことを目的とする。横浜市中心部を対象として、平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査データを用いてカーシェアリングの潜在需要を試算した結果、地区内総発着トリップ数で見たときに最大で10%の移行がありうることが示され、カーシェアリングの普及が都市内交通へのインパクトが非常に大きくなりうることを示された。

Key Words : car sharing

1. はじめに

一台の自動車を複数で利用する「カーシェアリング」システムが注目されている。住宅地やマンション内などでの「共同所有タイプ」から、都市内にいくつものスタンドを備えた「乗り捨てタイプ」とよべるものなど、貸出しシステムの高度化や低コスト化により、カーシェアリングの普及可能性が高まりつつある。とくに都市内の乗り捨てタイプのカーシェアリングは、レンタカーと比べて短距離・短時間型の利用を想定したものであり、カーシェアリングシステムが普及した際には、徒歩や公共交通からの転換なども含めて、都市内の人々の移動パターンは少なからず変化することが容易に想像される。

さて、都市内の人々の短距離の移動特性は多様であり、カーシェアリングの「需要予測」は、様々な仮定や想定のもとに行わざるを得ない。本研究では、都市内でのいわゆる「乗り捨てタイプ」(借り出し場所と返却場所が同じとは限らず、都市内に複数の借り出し・返却のためのステーションが配置されているタイプ)のカーシェアリングを対象として、現行のトリップ(発着地のOD)を所与として、カーシェアリングに移行可能性のあるトリップを抽出することで、都市内カーシェアリングの「潜在需要」を求め、その結果から短距離移動のニーズを満たすためのカーシェアリングの可能性の評価を行うこと

を目的とする。ここで「カーシェアリングの潜在需要」とは「都市内でカーシェアリングに移行しうる最大の需要量」とする。すなわち、カーシェアリングの利用に対する様々な制約を取り払った場合の最大需要量とする。カーシェアリングに関する既往研究は、利用者特性や利用意向に関する研究が多く、普及した際の交通や環境に対する影響についての研究は少ない。この「潜在需要」そのものは、(おそらく)実現し得ないという意味で非現実的な値であるが、この値を知ることは、カーシェアリングの普及目標を定めたり、カーシェアリング普及による環境改善効果を計測したりする際の評価のベースとなりうる値である。この最大需要量(=「潜在需要」)が都市内で可視化された上で、環境という側面からカーシェアリングに「移るべき」(移すべき)トリップが何かを評価することが政策評価として必要である。

2. 分析の概要

(1) 分析の対象地区

本研究では、横浜市中心部を対象として、平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査データを用いて分析を行う。対象地区は、都市型カーシェアリングの普及可能性が高いと考えられる都心型業務地区とそれに隣接する住宅地として、神奈川県横浜市西区・中区の中から、

パーソントリップ調査の小ゾーンを単位として計 17 ゾーンを選定した(図 1)。この地区内には、JR 横浜駅・桜木町駅・関内駅などが立地し、横浜駅周辺・みなとみらい地区や関内地区などの業務・商業地区、元町・中華街などの商業・観光地、山手・本牧などの鉄道でのアクセス利便性が低い観光地・住宅地を含んでおり、短距離/短時間・乗り捨て型のカーシェアリングの普及可能性の高い地区である。



図-1 分析対象地区(横浜市西区・中区の一部地域)

(2). 分析の枠組み

1) 分析対象トリップの抽出方法

本分析では、「カーシェアリングに移行しうる最大の需要量=カーシェアリングの潜在需要」を推計するにあたり、現行のトリップを所与として、カーシェアリングに移行可能性のあるトリップを抽出する。本分析では、前節で示した横浜市中心部の17ゾーン内を発着するトリップのうち、この対象地区内をそれぞれ出発地と到着地とする「内内のリンクトリップ(以降、内内トリップという)」を対象とする。

また、パーソントリップ調査から内内トリップを抽出するにあたり、トリップ数は拡大前の値を用いて算出する「カーシェアリングのトリップ分担率」を指標とする。拡大係数を用いてトリップ数そのものを推定することは可能であるが、各交通機関別の地区内の内々トリップ数を求める際には様々な仮定を必要とすること、それらの仮定を行って算出した「拡大後の分担率」と「拡大前の分担率」の値には大きな差が見られなかったことから、本分析では「拡大前の分担率」を評価指標とする。

2) カーシェアリングへの移行可能性のあるトリップの抽出

まず前提条件として、本分析で想定するカーシェアリングシステムは、エリア内のみの利用、つまり内内トリップ利用とし、免許非保有者のトリップはカーシェアリングには移行しないとする。現状の内内トリップのうち、カーシェアリングに移行しうる最大需要量を求めるにあたり、カーシェアリングに移行可能性のあるトリップ(以降は「カーシェアリングへの移行トリップ」、または単に「移行トリップ」と称する)の条件を設定し、この条件をもとに、移行トリップ数を算出する。

基本的には移動時間が既存トリップの交通手段より短くなる場合にカーシェアリングに転換するとし、利用料金に関しては特に設定せず、どの手段よりも安価であると仮定する。すなわち、環境に関する個人の意識、カーシェアリングに対する意識、意向などの条件は考慮せず、転換条件を単純化し、カーシェアリングに移行しうる最大の需要量を推定するものである。

転換シナリオとして、カーシェアリングのステーション密度別に2つのシナリオを想定する。

■シナリオ1:ステーションが高密度配置の場合

地区内のどこからでも概ね徒歩3分以内でステーションにアクセスできる場合を想定し、カーシェアリングに移行するトリップとして、以下を想定。

- ・自動車免許保有者の内内トリップのうち、自動車以外のトリップで、現状で所要時間が6分以上のもの。

■シナリオ2:ステーションが低密度配置の場合

地区内のどこからでも概ね徒歩10分でステーションにアクセスできる場合を想定し、カーシェアリングに移行するトリップとして、以下を想定。

- ・自動車免許保有者の内内トリップのうち、自動車以外のトリップで、現状で所要時間が16分以上のもの。

3. 各移行シナリオごとの、カーシェアリングの潜在需要の分担率の算出

(1) 移行対象トリップの抽出

図2に、対象地区の総発着トリップ数を100としたときの、総発着トリップ数・内内トリップ数・免許保有者の内内トリップ数それぞれの各トリップの代表交通手段の利用率を示す。この地区の内内トリップ数は総発着トリップ数の約34%であり、同じく免許保有者の内内トリップ数は約20%である。内内トリップでの公共交通(バス、鉄道)の分担率が相対的に低い。内内トリップでの自動車利用トリップは、総発着トリップ数に対して3.6%でありそれほど大きな値ではない。また内内トリップでは、全体および免許保有者ともに、およそ半数が徒歩トリップとなっている。この徒歩トリップがカーシェアリングへの移行可能性の大きいトリップである。

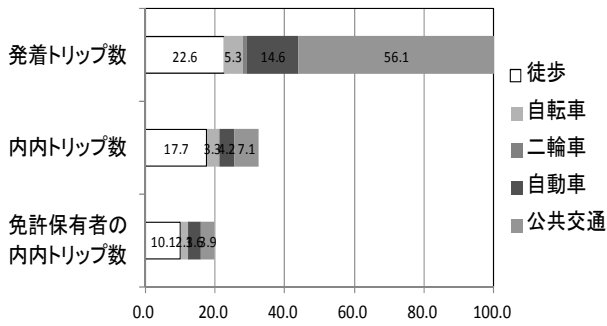


図2 分析対象地区の各トリップの手段分担
(対象地区総発着トリップ数を100としたときの値)

分析対象地区の内内トリップを抽出し、それらの所要時間分布を、図3から図6にそれぞれ徒歩・自動車・公共交通・自転車（いずれも代表交通手段）について示す。

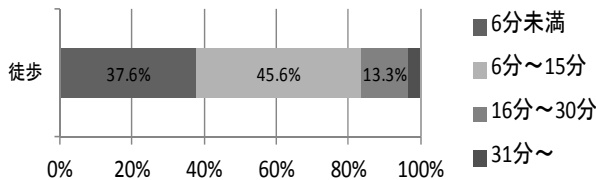


図3 分析対象地区の徒歩内内トリップの所要時間分布

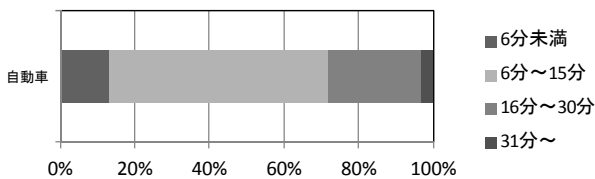


図4 分析対象地区の自動車内内トリップの所要時間分布

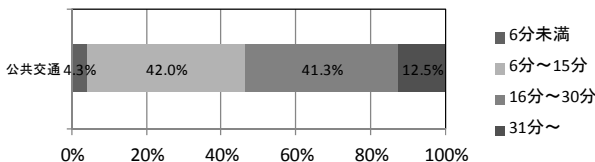


図5 分析対象地区のバス内内トリップの所要時間分布

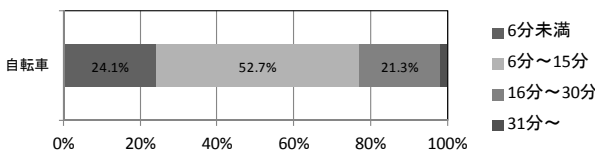


図6 分析対象地区の自転車内内トリップの所要時間分布

(2) カーシェアリングの潜在需要の分担率の算出

例えば、現状の徒歩トリップでは、この地区内での6

分以上の移動が徒歩トリップのうちの約62%、16分以上の移動は同じく16%である。本分析では、これらのトリップが、2章でのそれぞれシナリオ1、シナリオ2でのカーシェアリングへの移行可能トリップである。徒歩による移動が内内トリップの約半数を占めることから、現在徒歩で移動している内内トリップがカーシェアリングに全て移行すると仮定すると、地区全体でかなりのカーシェアリングへの移行トリップが存在することとなる。また、現状のバス利用トリップでは、地区内での6分以上の移動がバス利用トリップの約95%、16分以上の移動は同じく54%である。本分析での想定ではかなりの割合がバスからカーシェアリングに移行しうることになる。

図7に、各シナリオごとの分析対象地区でのカーシェアリングの潜在需要の分担率を示す。それぞれ分担率の母数は、免許保有者の内内トリップ、総内内トリップ、総発着トリップである。これにより、カーシェアリングの利用に対する様々な制約を取り払った場合のカーシェアリング最大需要(分担率)が明らかになる。

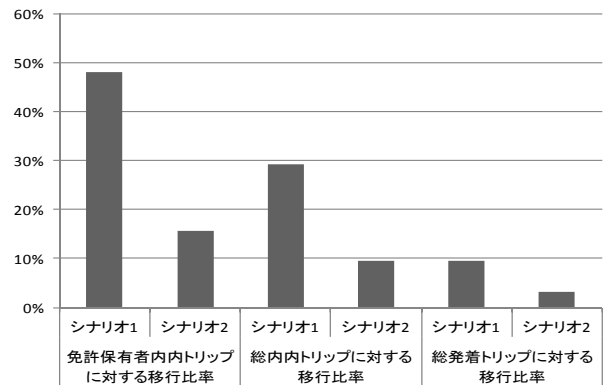


図7 各シナリオごとの分析対象地区でのカーシェアリングの潜在需要の分担率

4. おわりに

高密度ステーションシナリオでは、免許保有者の内内トリップのうち約50%がカーシェアリングに移行するという試算となり、カーシェアリングへの利用制約がなくなったときの需要は非常に多きことが分かった。この地区の総発着トリップ数に対するカーシェアリング利用率も約10%であり、カーシェアリングに最大限移行した場合には、交通需要への影響が非常に大きいものとなりうることが分かった。低密度ステーションでも総発着トリップ数の約3%がカーシェアリングに移行しうることとなり、「カーシェアリングの普及」による主に徒歩・公共交通からの転換が無視できない量になることを示した。

(?受付)