

シェアサイクルと日本のこれから No.14

# 公共交通とシェアサイクル

文

東京都市大学客員教授 村尾 公一

一般社団法人 日本シェアサイクル協会  
事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>



## 1 はじめに

地下鉄をはじめとする公共交通の利便性を向上させるためには、駅と目的地とを結ぶラストワンマイルを担う末端交通の拡充が必要である。この末端交通として、世界の先進都市では、シェアサイクルが重要な役割を果たし、公共交通の一部となっている。

とりわけ台湾では、日本統治時代からの広幅員の街路を活用して、地下鉄とBRTの同時敷設など、先進的な取り組みが行なわれており、東京の二十年後を見る感があった。そのインフラを前提として、地下鉄事業者が地下鉄を始めとする公共交通の利用率を高めるため、積極的な情報提供や、シェアサイクル等の末端交通の運行の実施など、地下鉄と末端交通との連携を良くする取組が展開されており、シェアサイクルの高い回転率の一因にもなっている。

ここでは、公共交通とシェアサイクルについて、その連携と新たな展開という観点から、先進的な取組を行う台湾において、本年1月に筆者らが現地調査・ヒアリングを行った結果を報告し、将に日本のこれからのを彷彿させる姿を見て頂きたい。

## 2 台湾における公共交通と末端交通の連携

### (1) 公共交通と末端交通の状況

台湾では2地域(台北都市圏〈台北市・新北市〉、高雄市)で地下鉄が運行されており、地下鉄ネットワークとバス・シェアサイクルが一体的な公共交通ネットワークを形成し、様々な形で連携を図っている。

特にシェアサイクルは、台湾では「公共自転車」または「公共踏脚車」と表記され、「Public bike Share」として、地下鉄・鉄道・バスと連携し公共交通の一部と位置づけられている。



地下鉄出入口付近のポート・バス停  
(台北メトロ東門駅)



地下鉄出口への  
ポートの位置表示  
(台北メトロ東門駅)

### (2) 末端交通の情報提供

台北市・高雄市共に、地下鉄とシェアサイクルやバスなど末端交通とのシームレスな利用環境形成の一環として、様々な情報提供がなされている。

シェアサイクルのポートやバス停は、駅の直近に設置されており、その位置情報が駅出入口に分かり易く設置されている。

また、ポートの利用可能な自転車台数や駐車可能な台数等の情報が携帯アプリで提供され、バスの運行状況が駅各所に設置されるバスロケーションシステムによりリアルタイムで分かるようになっている。

### (3) 交通系ICカードの利用

台湾では、交通系ICカードの利用が一般的に行われ、台湾北部～中部(台北市・新北市・基隆市他)では悠遊カード、南部(高雄市・台南市他)ではiPASSが導入さ

れている。地下鉄、シェアサイクル、バス、郊外電車に加え、フェリー、電子マネー（コンビニなど）などで利用可能になっている。

悠遊カード・iPASSではバスと地下鉄の乗継割引があり、iPASSでは、さらに、シェアサイクルと地下鉄の乗継割引がある。乗継割引については市が負担している。悠遊カードが利用される台北市では、シェアサイクル利用者の9割が、iPASSが利用される高雄市では8割が交通系ICカードを利用している。

#### (4) 地下鉄事業者による端末交通の運行(高雄市の状況)

高雄市では、地下鉄事業者(高雄メトロ)が市から受託してシェアサイクルを運営(C-bike)しており、その運営状況は表の通りである。

高雄メトロでは、C-bikeが面的に地下鉄利用を誘発できるシステムと位置付けており、地下鉄駅38駅中34駅にポートを設置している。C-bike全利用のうち、地下鉄沿線と地下鉄非沿線を結ぶトリップが約6割を占めており、約2割が地下鉄とC-bikeの乗継利用である。なお、地下鉄駅間を自転車で代替する動きはC-bike利用者の7.2%に過ぎない。

また、高雄メトロでは、公共交通空白域を埋めるコミュニティバスサービスを自らで運行を開始し、料金割引の実施なども行い、地下鉄利用の拡大を図っている。

さらに、LRTの運行を受託し、地下鉄ネットワークの一部としており、端末交通の選択肢を増やすことにより、地下鉄利用者の利便性を向上させようとする姿勢が窺える。

### 3 台湾におけるシェアサイクルの新たな展開

#### (1) 台北市・新北市の状況

台北市と新北市は同じ都市圏に属し、通勤・通学・業務流動などにおいて頻繁に両市間の移動がみられ、メトロネットワークを含む交通ネットワークも一体のものとして整備が進められている。

台北市と新北市における運営状況は表の通りである。台北市及び新北市ではYoubikeが導入されており、高い回転率となっている。



夜間貸出待ちの状況



多様な層による利用

#### C-bikeの概要

実施主体	高雄市政府
運営主体	高雄メトロ
ポート数・台数	165箇所、1800台
回転率	4.2回／台・日
料金体系(会員)	60分まで無料 以後30分毎に10元(地下鉄からの乗継は6元)

#### Youbikeの概要

	台北市	新北市
実施主体	台北市政府	新北市政府
運営主体	Youbike社(自転車メーカー GIANT社からの分社化)	
ポート数・台数	212箇所、6,934台	251箇所、6,375台
回転率	8.3回／台・日	6～8回／台・日
料金体系(会員)	30分まで5元 以後30分毎に10元 (2015年4月から有料化)	30分まで無料 以後30分毎に10元

#### (2) 相互利用システム

2014年より随時台北市のYoubikeが新北市に拡大する形で導入が進められ、2015年には異なるシステムが導入されていた新北市中心部の板橋区などでYoubikeへの切り替えが開始された。シェアサイクルの相互利用は特に大きな問題なく進められており、今後、他市への拡大も予定されている。

具体のシステムについて、まず、台北市と新北市では料金体系が異なるが、相互利用にあたっては、借りた市の料金制度に従うことを前提にしている。台北市と新北市、それぞれ個別のシステムであるが、各市が持つシステムの情報(会員情報・利用情報)を、統合システム(CPS)を介して共有することで利用可能としている。

### 4 期待するシェアサイクルの今後の展開

台湾では公共交通ネットワークの一部を担う形でシェアサイクルが位置づけられ、導入・運営が進められている。この背景には、公共交通の利便性向上・環境負荷軽減等の明確なビジョン・目的があり、それが端末交通としての連携強化や異なる自治体での相互利用の実施にもつながっていると考えられる。

東京においても本年2月に、4月末までの予定で、東京都心4区(千代田区、中央区、港区、江東区)の相互利用実験が開始されているところであり、我々東京メトロとしても、シェアサイクルの利用実態や公共交通との連続利用などの利用形態の把握により、地下鉄等の新たな利用の発現につながることを期待している。

2020年東京オリンピックパラリンピックに向けて、シェアサイクルが公共交通という位置づけのもと、持続可能でフィジブルなシステムとして構築され、地下鉄等との連携が進むことが望まれる。

PP