

日本のシェアサイクルのあり方 No.6

## 世界の動向からみるPublic bike share

文

公益社団法人日本交通計画協会 代表理事

中田 康弘

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>

## はじめに

私ども公益社団法人日本交通計画協会は、各種都市内交通システムの計画に携わっていますが、単に計画立案に留まらず、事業化の支援までを行っています。

世界中では、一説として900を超えるバイクシェアリング事業が展開され、直近でもハワイのホノルルで事業が開始されるなど現在も新たな事業が増え続けています。一方で、第3世代と呼ばれるITCシステムを使用した大規模バイクシェアリングが広がってから、すでに10年以上が経過し、運営事業の更新や、事業そのものの見直しなども行われ始めています。今回は、事業側の視点からみたポイントや課題について、最近の世界の動向から整理します。(図-①)

## パリにおける運営事業者の更新

世界で最も知られている事業の一つ、パリ市を中心としたオートリブ・ヴェリブ・メトロポール協議会が実施している大規模バイクシェアリング事業「Velib'」も事業開始から運営事業の契約期間である10年余りが経ち、契約更新の入札が行われました。結果としては、これまでの

運営事業者とは異なる新たな事業者が選定され、報道などによると「新たなシステムのポートを既存の場所とは別の場所に設置。9月にポートの設置を開始し、12月末には保有台数の半分を用意、2018年3月に全ての準備を整える」とされています。1800箇所余りのポートと、2万台を超える自転車という大規模な事業であっても、契約更新によりシステムの変更が行われるという事は、日本ではまだ例がありません。なお、今回の契約では、これまで運営資金の原資として事業スキームに組み込まれていた路上広告については、独立した契約になっており、既に入札が行われたとのことです。

## ロンドンにおける評価を組み込んだ契約

ロンドン市においても金融街シティーを中心として5～10km四方の範囲で、700箇所を超えるポートと1万1千台を超える自転車による大規模バイクシェアリング事業が実施されています。この事業の事業主体は、ロンドン市交通局 (Transport for London: TfL) ですが、運営は民間事業者へ委託契約を行っています。(図-②)



① ハワイ・ホノルルで始まったバイクシェアリング (撮影：日本交通計画協会 濱田)

② ロンドンサイクルハイヤースキームのポート分布 (作成：日本交通計画協会 自主研究)

同事業では、事業主体のTfLが、33項目におよぶKPI(重要業績評価指標)を契約内容に示し、各KPIの評価に応じた委託額を運営事業者に支払うことで、運営内容(サービスレベル)をコントロールしています。指標の内容は、「優先度の高い100箇所のポートにおいて、ピーク時間に30分以上満車状態としない」「コールセンターへ問い合わせた人が、応答前に電話を切ってしまう回数を3%以下とする」など非常に細かいものになっています。このような詳細な契約を結ぶことで、事業主体である公共団体と事業者の役割が明確になり、事業の持続可能性が高まると思います。

また、ロンドンの事業については、収支の責任も事業主体であるTfLが負っており、利用料収入などもTfLに入ってきます。この利用料収入では実際の運営費用の半分程度しか見込めないため、残りの部分は市の負担となります。この負担をできるだけ削減する手法として、ネーミングライツを導入しています。このネーミングライツについても、一昨年に第1期の契約期間が終了しており、再度公募したところ世界の大手企業が入札に参加し、新たに現在のスポンサーであるスペインの銀行が権利を得ています。この契約についても、作業員の制服、管理車両のデザインまで、名称や商標掲出方法について非常に細かく規定されていて、それら契約内容がWeb上でも公開されているのが特徴です。(図-3)

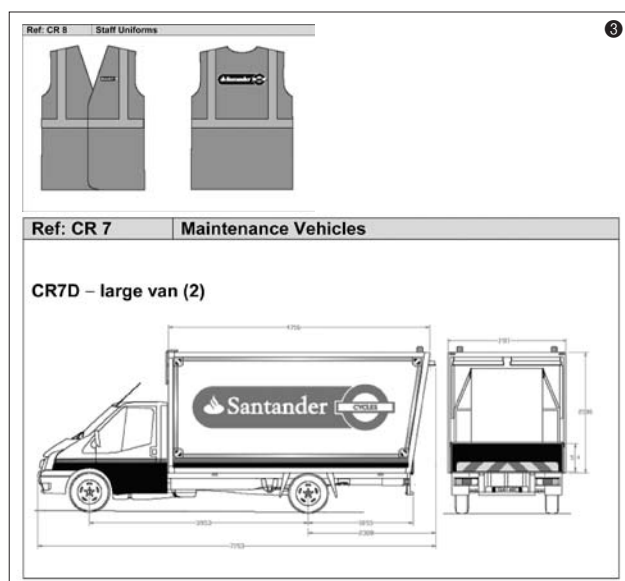


図-3 ロンドンのネーミングライツ契約書の内容  
(出典: cycle-hire-sponsorship-contract)

## 新たなバイクシェアリングシステムの登場

去年より、中国の民間企業が事業主体となってITCによる貸出管理を行う、ラックを使わない新しいバイクシェアリングシステム事業が、急速に世界中に展開を始めています。主なシステムとしては、自転車にあるQRコードをスマートフォンで読み込むことで貸出返却手続き、開錠施錠、決済を行うことができ、返却時にロックするためのラックを要さないものです。また、複数の民間企業が競争しながら導入しており、一地区あたりの導入台数が、これまでのバイクシェアリングシステムに比して極端に多いのが特徴です。

このシステムは、エリア内であれば、歩道、車道どこにでも乗り捨てができる利便性から、利用者には非常に好評と聞きます。一方で、路上における大量の放置状態(中には、横倒しで積み重なるような状況)や、既存の公共バイクシェアリングとの競合の問題などが起こっているとの報道を目にします。これについては、長年放置自転車問題で苦勞してきたわが国の自治体において、今後の高齢社会や子育て支援などに備えたユニバーサルデザインでの移動環境整備を考えたときに、歩道に自転車が無秩序に放置されることは許されないと思います。

中国においても上記に述べたような状況はすでに社会問題化しており、すでに、四川省成都市などの自治体において、これら新たなシステムに対する運営管理の「ガイドライン」を発出している例があります。この中では、民間事業者側の責務だけでなく、公共団体側の部局別の責任分担まで明示されています。

現在、日本国内で実施されている公共主導のバイクシェアリング事業でも、道路空間へのポート設置を行っているものが増えています。新たなバイクシェアリングシステムの参入による混乱をさけるためには、公共団体側の事業の位置づけを明確にすることが大切です。

今後、国内の公共主体のバイクシェアリング事業の持続的な展開を考えると、①同事業が生みだす公益性、②既存の公共交通との連携などの社会的効果、③放置状態の是正など社会環境への悪影響の排除、という点を事業内容と合致させ、それを踏まえた上で革新的なシステムを活用していく事が重要だと考えます。

PP