

日本のシェアサイクルのあり方 No.11

シェアサイクルの展開に期待すること

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

シェアサイクルが優れた公共交通の一端であることは、論を待つものではない。すでに世界900以上の都市で導入されており、都市交通にとって不可欠な存在になっている。

欧米におけるシェアサイクルの目的は、「環境対策、エネルギー対策、健康増進」であり、日本の自転車利用者との価値観は近いものがある。

しかし、自転車そのものの「価値」は大きく異なる。欧米では軽快車（いわゆるママチャリ）でも5～8万円する「高品質」なものであり、使用する距離も日本より長く、オランダにおける自転車寿命は10年単位である。日本では廉価な軽快車が1万円前後で購入することができ、家の近所を走行するだけの消耗品といった感覚が強い。

シェアサイクルは場所や地域によって、求められる目的・効果の程度は様々だ。整備・運営手法も世界的に過渡期であり、海外事例をそのまま日本に導入しても成功させることは難しいだろう。

2 シェアサイクルの目的とポートの拡充

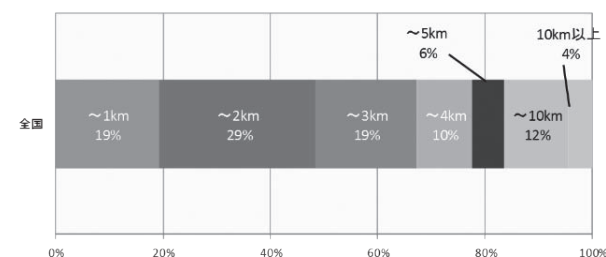
都市部の中心市街地では公共交通が充実しているため、自動車の維持管理費などトータルコストの観点から、必要な時だけカーシェアリングを利用する人が増えている。しかし自転車は本体価格も維持費も安価なことから、

経済的理由のみでシェアサイクルを選ぶ人は多くない。

日本における一般的な自転車の使い方は、主に自宅周辺の買い物や通学など、バスや鉄道などの公共交通のない、2～3km先の目的地への移動が多くを占めている。その意味でシェアサイクルが必要とされる場面は、公共交通の端末から目的地までの移動、つまり「ラスト・ワンマイル」を補完することにある。

東京都区部における自転車シェアリングは、2012年11月に江東区内で行った実証実験が始まりであり、2017年11月時点で10区（千代田、中央、港、江東、新宿、文京、渋谷、品川、大田、練馬）が行っている。区境を越えて相互乗り入れができる「広域相互連携」は品川、大田、練馬以外の7区で進められており、7区のポート数は344箇所、自転車台数は4160台となっている。

シェアサイクルは、ポートを中心として有機的なつながりを展開することで、面的な都市交通システムとなり得る。しかし、ポートの拡大には事業採算性といったシェアサイクルシステムの存続性そのものが密接に関係してくる。特に諸外国では多くのポートが道路上に設置されているが、国内では路上設置に様々な制約



自転車のトリップ長分布

出典：平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）



広域連携7区におけるポート位置

があったものの、交通管理者・道路管理者の理解も深まり、一定条件のもとで設置できるようになった。このことは、大きな転機となるだろう。

また、民地内ポートに対する税の優遇措置など、行政が深く関与していくことも考えられるが、市場経済による最適化との調和をどう図るかが大きな課題であり、行政の在り方にもかかわる、言わばgov.ver2の要素も内包している。

3 安全で快適な自転車走行環境の創出

最近10年間では、健康志向も相まって自転車ブームが加速し、ロードレーサーなどのスポーツ車の年間販売台数が約2.2倍にも伸びている。

「自転車」と一括りにされているが、買い物や通勤通学に使われる軽快車と、スポーツ車では速度も走り方も異なる。スポーツ車は自動車に匹敵する速度で走っており、一般的な軽快車と数倍の速度差がある。これだけ速度差のある存在を、同じ自転車走行空間の中で混在させることは危険である。自動車においては速度差が事故を誘発するため、道路によって最高・最低の速度を定めている。自転車であっても速度差に注目して、車種や用途に応じた対策が必要ではないか。

自転車走行空間には、専用の走行空間を設ける「自転車道」と車道上に設置する「自転車専用通行帯（以降：自転車レーン）」がある。また専用の空間が設置できない場合には、自転車の走行位置を明示する「通行位置明示（自転車ナビマーク）」の設置などがある。

自転車道は、車道・歩道と構造的に分離されており、自転車のみが走行する空間となっている。既存道路に設置する場合は、車線構成や沿道アクセスの再検討を要す

自転車走行空間の整備事例



自転車道

自転車専用通行帯

るが、自転車と歩行者、自動車が最も安全に走行できる専用空間である。

自転車レーンは道路の左側端に整備されており、駐停車車両を避けて走行する際には車道に出るため、後方に注意を払う必要がある。しかし、車道と構造的に分離されていないことから自転車同士の追い越しが容易となり、速度差のある自転車でも走行しやすい。

車道混在（通行位置明示）は、自転車ナビマークなどの法定外表示を用いて、車道内における自転車の走行位置や方向をわかりやすくしたものである。

広幅員の歩道に設置する自転車歩行者道（構造分離方式、視覚分離方式）は、交差点付近では自転車と歩行者が混在するため、歩行者との接触事故を完全には排除できない。どの整備手法にも一長一短があり、地域特性や道路幅員に応じた選択となるが、自転車の種類や利用目的に応じたルール作りと周知徹底が必要だ。自転車走行空間の整備と、スポーツ車の免許制導入や学校教育での充実など、ハードとソフトの両面から実施することが、自転車走行環境の安全性を高めることになる。

4 期待するシェアサイクルの今後の展開

シェアサイクルは、日本においても極めて効果的な端末交通となり得るシステムであり早急に成熟化を目指すべきである。

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し、多様な都市交通システムを実現することが重要と考える。

最近「働き方の構造改革」の一環として、「時差BiZ」といった取り組みがなされ、需要追随型からの脱却が試みられているが、シェアサイクルは24時間発生する需要に対応でき、新たな都市における多様な働き方や暮らしを支える機能を有している。このシステムが、総合都市交通体系の良き変容に資することを願って止まない。

PP

