

シェアサイクルと日本のこれから No.7

シェアサイクルへの期待

文

横浜国立大学 理事・副学長 中村文彦

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>



シェアサイクルという言葉が、わが国でようやく一般的になったように思われる。筆者は、学生時代から都市交通の勉強を続けてきて、数えればもう30年になるが、その間、なんとなく、このシェアサイクルの流れに出会ってきた。

1) 郊外駅での双方向利用レンタサイクル

自分が卒業論文を書いていたときの同級生、そして自分が助手だったときの学生が、このシステムに関連したテーマを取り上げていた。1980年代のことである。いまにして思えば、これは、個人所有の自転車2台分を共用の自転車1台に切り替えることにより、駅前の駐輪スペース必要量を少なくするという、きわめて明確にターゲットユーザーとゴールが示されたプロジェクトの類であったといえる。同級生が取り上げた上尾市の事例は、後に日本初の都市型レンタサイクルの成功例としてあちらこちらで紹介されている（たとえばhttp://www.kkr.mlit.go.jp/road/re_cycle/event20021119report02.html）。学生の時代にこの事例を、同級生と一緒に（自分はほんの少しだけ手伝っただけ）調査できたことは、今思えば、きわめて貴重な機会であったと思える。

2) 横浜パークアンドサイクル実験

1998年と1999年の2年度にわたって、みなとみらいでレンタサイクルの実験を企画実施した。間に葬られている感があるが、このネーミングも内容企画提案も自分の責任のものであった。交通需要マネジメントの実践というのが当初の主眼で、みなとみらい地区の休日の道路混雑緩和が目的であった。多車線道路が充実しているみなとみらい地区での休日の道路混雑の理由は、路

上駐車、特定の割引駐車場への行列、地区に不案内な車両のうろつき交通が複合するもので、地区のフリンジの駐車場に車を止め、そこから自転車で地区内を回遊してもらえば、地区内の道路混雑は減少するだろうという仮説のもとに、果たして、自動車でみなとみらいまで来た人が、駐車場で自転車に乗り換えてくれるのだろうか、ここを検証する実験を提案、企画した。

馬車道地下駐車場の中にホールスペースがあり、かつエレベータもあったので、ホール内で自転車を貸し出すことができた。実験の事務局であった横浜市道路局および計量計画研究所の尽力により、事前案内も十分に行うことができ、用意した自転車はすべて貸し出しという盛況な結果を得た。しかしながら、周辺の他の民間駐車場との兼ね合い、みなとみらい地区外での自転車の走行環境の問題など、数多くの問題点を指摘され、実験は2年で終了した。この実験でも、ターゲットユーザーとゴールは明確であった。

3) COGOO プロジェクト

2011年からお付き合いを始めたベンチャー企業の企画立案で、結果的には、自分の勤務する横浜国立大学のキャンパスをフィールドに、自転車のシェアリングシステムを試行導入することになった。2008年頃から欧州で、JC-DecauxのシステムやClearChannelのシステムの事例が紹介されていた時代で、筆者も、パリ、オスロ、バルセロナなどを視察していたこともあり、ステーションでラックが不要なシステムを、大学キャンパスから発信していくことに、とても共感を抱き、当時の学長や副学長に頭を下げて、全学的な協力をとりつけて取り組んだ。前輪ホイールの青い部分は当時の学長のアイデア（というか実施の条件）であった（写真）。比較的起伏に富んだキャンパスではあるが、それなりに学内利用自転車は多

い。学内のオートバイ走行が禁止されているので、原付で、近くのアパートから通学する学生が、門のところで自転車に乗り換えるというような例もある。これらの自転車は、卒業後にそのまま大学に放置されることが多く、その数は毎年数百台を超える。これをシェアサイクルに置き換えることができれば、というのが狙いであった。

2013年には本格実施とし、徐々に台数を増やして、8ステーション70台のシステムとした。この運営には、自転車に取り付けた広告からの収入費用をあて、長期的な効果をみる実証実験として実施を続けている。もっとも順調なときで、1日1台あたり回転率が9回以上を記録したこともあった。しかしながら、問題も少なくない。恥ずかしい話であるが、学外への持ち出しや借りっ放しなどの事例がどうしても発生する。COGOOのシステムは、大学メールアドレスで管理しているので、すべての自転車の最終利用者の情報を分析することが可能である。この仕組みを活用することにより最終的には紛失車両はすべて返還されるのだが、管理費用がかさむ。この問題をどのように克服していくかが今後の課題で、本稿執筆時点では運用を休止している。

4) 南米コロンビアのメデジン市のシェアサイクル

コロンビア第二の都市のメデジンは、都市デザイン活動で世界的な賞を受賞するほどに都市の改革が進んでいる有名な都市である。都市交通でいえば、1995年には高架鉄道、2006年には郊外低所得者地域ロープウェ

イ、2012年にはBRT、2014年には郊外低所得者地域エスカレータ、そして2015年にはLRTを導入（10月15日開業）するという、都市交通の見本市のような都市である。ここで、バルセロナのBicingを参考したというシェアサイクル「エンシクラ」の話を伺ったときはきわめて驚いた。ターゲットは大学生で、大学生の主たる移動動線上に自転車専用通行路を確保し、その動線上の大学の前、高架鉄道やBRTの駅前にステーションを置く、当面は有人で実施する、という明確な方針だった。自転車専用通行路の確保のためには、一部の道路で、自動車用のスペースを減らしていた。発想がきわめてシンプルで明確で、当然ながら、すでに多くの利用者があるシステムになっている。

以上、かかわった事例をもとに、シェアサイクルの今後に期待する中での論点を箇条書きでまとめておく。

- ・ターゲットユーザーの明確化。その行動変更の影響や効果の見極め（例えばバス利用から転換するという行動変化を都市交通政策の全体枠組みの中でどう位置づけるのかなど）
- ・自転車の走行空間の確保（限られた道路空間の中で何を減らして自転車の空間を確保するのか、その空間利用変更を都市交通政策の全体枠組みの中でどう位置づけるのかなど）
- ・安定した経営の確保（見えなくなっている人件費も含め費用を明確化することと、税金を用いる場合には税収が別の場面で増えることを明示するなど費用負担の正当化をどうするのかなど）。

PP



横浜国立大学のシェアサイクルシステム
COGOO
(写真提供：神之門はな子氏)