

日本のシェアサイクルのあり方 No.14

シェアサイクル利用拡大のための三つの提言

文

北陸大学名誉教授

三国 千秋

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>

いかなる事業や施策、取り組みも、まずはそのねらいや目的を明確にする必要がある。ここで自転車利用ということで考えているのは、スポーツやレジャーとしての自転車ではなく、市民にとっての移動手段としての自転車である。シェアサイクルにとっても観光客のみならず、市民の通勤や買い物等、まちなかでの移動にいかに自転車を利用するか、いかに市民の利用者を増やすかが課題である。筆者は、金沢市で自転車利用に関わってきたが、その経験から以下の三点について述べてみたい。

調査活動の重要性

まずは自転車に関する調査活動である。自転車というととにかくインフラ整備に重点が置かれるが、インフラが大事であることは言うまでもない。筆者が自転車に関わったのは2000年からであるが、その年、講演に招いたスイス「環境と交通」(NGO)代表のマティアス・ツインマーマン氏といっしょに市内を自転車で走ってみたのだが、彼は、「金沢で自転車に乗らないのは、何よりも人々が道路が危険であると潜在的に感じているからではなく」と指摘した。そこで翌年から手がけたのは金沢市内の道路状況の調査であった。その後の調

査と取り組みについては、『月刊パーキングプレス』(2014年3月号)の特集「徹底した調査と利用者目線を重視、『金沢モデル』が自転車の未来をひらく」を参照していただきたい。このような調査は予算がないとか手間がかかる、誰が調査するか?などの理由で、日本ではとかく後廻しにされがちだが、金沢では自転車の施策を行う際に、現場でのクルマと自転車の交通量、自転車事故の発生件数と発生箇所などのデータを基に対策を検討している。県や市の管理する道路であっても、予算的に無理な場合、国が調査に協力することもある。

日本大学理工学部の小早川悟教授はかつて本誌紙上で、国内外のシェアサイクルの利用状況の分析結果を報告しておられる。それによると、シェアサイクルの利用回数の向上には、「国内事業では「自転車台数」と「対象面積」が影響しており、さらに国内外両方のデータからは自転車台数の他に「登録者数」と「ポート数」の増加が重要であるという(「シェアサイクルシステムの継続的な利用環境の改善」：日本のシェアサイクルのあり方No 5、『月刊パーキングプレス』、2017年7月号、42-43ページ)。一例としてロンドンのシェアサイクル(サイクルハイヤー)利用者アンケートの詳細な調査項目と回答グラフが紹介されているが、ロンドンではほぼ年2回のペースで2015年までにすでに11回のシェアサイクル利用者の調査が実施されている。日本でも事業開始前後の調査はあるが、それを継続するところが優れている。シェアサイクル事業でも地道に成果を積み上げていくためには、このような調査活動が大いに役に立つ。こうした調査なしには、改善策を検討する際にも主観的な印象や思い込みが先行して、客観的で冷静な評価に欠けることになりかねない。



2011(H23)年2月
金沢自転車ネットワーク協議会設立

関係機関の連携

次に挙げたいのは関係機関との連携である。自転車利用の場合、国・県・市の道路管理者はもちろん、事故データの提供には警察との連携が欠かせない。金沢市の場合、国・県・市・警察に学識者を加えた連携が生まれてから10年になるが、ここから「金沢自転車ネットワーク協議会」という会も生まれた。ここでは互いの情報交換、各機関の取り組みの発表や、年一回の勉強会を行っている。最近はこの勉強会に県外の発表者や参加者も増えている。加えて近年は観光や健康面での自転車のニーズや関心が高まっており、シェアサイクルの場合も地元の観光協会や宿泊事業者、市のまちづくり部局などとの連携もありうる。もちろん、こうした関係機関の連携の仕方はどこでも同じというわけではなく、地域の特色に応じた多様なあり方が考えられる。問題は、誰が、どのような仕方での連携を進めていくかにある。行政担当者には3～5年ごとに異動があるので、できれば地元の学識経験者や信頼できる市民グループが望ましい。

連携の一例として、金沢市の公共レンタサイクル「まちなり」を活用した市内自転車マップ「まちなりで見つけた金沢」について紹介したい。このマップは、平成29年度金沢市「協働のまちづくりチャレンジ事業」の支援を受けて、金沢星稜大学地域スポーツマネジメント研究室、まちなり事務局、地球の友・金沢の三者の協働により作成された。学生と留学生が「まちなり」に乗って市内三つのコースに分かれて走り、市内の魅力あるスポットを写真に撮り(Discovery Kanazawa)、地図に落とし込んだものである(写真参照)。普段はあまり自転車に乗らない学生や留学生にとって、これは新鮮な体験であったようである。バスやクルマではとらえられない細部にいたる新しい発見もあった。



公共交通と自転車の連携

最後に「公共交通と自転車の連携」がある。昨年、松山市での第6回「自転車利用環境向上会議」の「まちづくり」分科会でも、地元の伊予鉄道の電車で自転車を持ち込める事例が報告されたが、いきなりそこまで行かなくても、電車やバスの停留所、JRの駅前にシェアサイクルポートを設置することで、より多くの市民利用者を増やすことができる。このように市民利用者を増やすという観点からも、今後は公共交通機関と自転車の接続や連携が期待される。世界の自転車事情を紹介した“Cyclists & Cycling Around the World”(2013)という本によると、スペインのセビリヤ市の場合、シェアサイクルの導入前に自転車駐輪場の調査を実施し、さらに駐輪場の数を増やし、その駐輪場にほぼ重ね合わせる形でシェアサイクルポートを設置していった。このようにシェアサイクルと駐輪場を連結させるアイデアはとても斬新なことに思われる。もう一つ大事な点として、サイクルポートの場所を利用者に分かりやすく見せる工夫も必要である。「まちなりで見つけた金沢」マップをご希望の方は筆者までご連絡いただきたい。(e-mail:c3mikuni@gmail.com) PP

著者紹介

三国 千秋

(みくに ちあき)

出身は北海道、北海道大学卒。金沢大学大学院文学研究科修士課程修了。専門はドイツ哲学・倫理学。北陸大学教授を経て、2014～2015年 北陸大学孔子学院長。現在 北陸大学名誉教授。1990年～「地球の友・金沢」代表。1997～99年 ドイツとスイスの「環境と交通」調査。2005年～NPO法人「市民環境プロジェクト」代表理事、2011年～金沢自転車ネットワーク協議会委員。2013年 環境省「環境にやさしい自転車の活用方策検討委員会」(座長)。2015年～中国・四国地方環境事務所「bikebizの推進方策に関する意見交換会」(座長)。2017年～自転車利用環境向上全国委員会委員。自転車によるまちづくり、風力発電、太陽光、木質バイオマス等、再生可能エネルギーによる環境配慮型まちづくりに取り組んでいる。著書に「エコ・らいふ」(共著)「チュービンゲン哲学入門」、「静かな力」、「世の中を変えて生きる」、「ライフ・イズ・ミラクル」、「未来ビジョンが組織を変える」(以上翻訳)。