

日本のシェアサイクルのあり方 No.8

日本のシェアサイクルのあり方についての一考察

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>

1. はじめに

本稿では、この10年余りのシェアサイクルの動きを踏まえ、都市交通全体の課題認識を整理した上で、シェアサイクルのあり方を考察する。言うまでもないが、シェアサイクルは、都市部において、複数の（原則無人の）貸し出し返却場所を有し、短時間での利用ができるとともに、貸し出し場所と返却場所が同一でなくてもかまわないようなもの（one-way）の総称と位置づける。海外での十余年にわたる動きをみていると、情報通信技術の発展とともにそのシステムは多様になってきており、上記の定義も厳密とは言えない。なお、一般にレンタサイクルという場合には、長時間の貸し出し、同一場所への返却を想定しているものが多いため、ここでは区別しておく。

2. シェアサイクルの現状認識の視点

(1) 技術的な点

シェアサイクルの発想はかなり以前から存在していて、海外でも国内でも比較的広い範囲での取り組み例もあったが、多くは施錠の問題など管理上の課題に直面していた。貸し出しステーションのラックと登録および利用の管理システムを工夫することでこの問題を解決する動きは2000年頃の欧州から始まったと思われる。より大規模なシステムが、リヨン、パリ、オスロ、バルセロナ等に導入され、技術的にはある程度確立した。

近年になり、情報通信技術やGPS機器の進化に伴い、ラックを用いないラックレスステーションの事例や、ステーションレスの事例もみられるようになってきた。

あわせて電動アシスト自転車の充電を組み合わせる工夫もはじまりつつある。

(2) 運営の仕組みの点

行政側主導での公的資金導入によるものに対して、

リヨンから始まるモデルは、屋外広告収入とセットになる仕組みで公的資金導入を必要としない。その他、鉄道事業者主導、自転車に取り付けた広告収入での運営などの工夫がある。システムの規模やステーションの設定は運営と大きく関わってくる。ステーションを道路用地内に設定し、道路占用の費用負担を免除するかたちで、間接的に公的支援を受けている場合もあるが、原則的にはステーションの費用は運営に含まれる。自転車の再配置や自転車の盗難、破損、投棄などへの対応の工夫も求められ、各事業主が苦勞しているところである。

(3) 都市交通計画との関連

都市交通全体の中での自転車利用推進策は、環境問題の議論やコンパクトシティの議論とも相まって強い追い風状態が続いている。結果として、シェアサイクルは、多くの都市で重要な都市交通政策の事項として盛り込まれ、その導入規模や運営方法への十分な検討がないものが少なくない。

都市交通計画で考えると、それなりの量の自転車トリップが増えることになり、自転車の走行空間の確保、ステーション等自転車の駐車空間の確保、そして全体の交通手段分担の中での役割が論点となる。欧州の例を中心に、ステーション配置や走行空間確保の工夫例は増えている。

交通手段分担でいうと、個人利用を含めた自転車利用増加を目標に、代表交通手段として、あるいは公共交通端末交通手段としてのシェアサイクルを位置づけ、自家用車からの転換を明確にうたっている例が欧州では多い。日本では、個人利用自転車からの転換を中心に据える場合が多く、交通手段分担全体での議論は必ずしも明確ではない。近年の中国の事例は、課題が多いものの、個人利用自転車からの転換とともに自家用車からの転換を誘導する方向になっている。

3. 日本のシェアサイクルの課題

前節で概観したような流れの中で、日本において考えるべき課題は比較的明快に指摘できると筆者は考えている。以下に列举する。

(1) 都市交通全体での位置づけの明確化

その都市の交通計画全体の中で、自転車はどういう役割を担うもので、そのうちのどの部分をシェアサイクルが担うべきなのか、その実現のためにどのような手順で現状を変えていくのか、たとえ対象とする需要量の桁数が異なり量として小さいとしても、明確に示す必要がある。シェアリング・エコノミーの議論の中で、パーソナル・モビリティと称される交通具のシェアリングやカーシェアとも横並びになるが、それぞれ出自が異なり、市民の受容性の課題も異なるので、計画の中での立て付けには十分な留意が必要である。誰にどう使ってもらうのか、現在の誰の行動をどう変更してもらうのか、具体的に描くこともないままの計画はあり得ないと筆者は考える。モビリティ（移動可能性）をデザインする発想がプランナーには必要である。なお、雨天や雪国での積雪時期の対応も忘れてはならない。その時だけバス、というのは安直な発想である。

(2) 持続的な運営体制の確保

前者をクリアすると、ターゲットとする需要をつかまえるために、どのようなサービス（ステーションや料金も含む）が望ましいかが明確になる。そして、それを持続させるためには、どのような運営体制が必要かも明らかになる。ステーション位置や密度、自転車台数によって費用が決まってくる反面、利用者数が推計できれば直接料金収入を計算できる。それでは到底賄えない部分をどのように確保するかが課題となる。我が国のいくつもの事例にあるような税金投入は持続性および公平性の点で留意が必要になる。都市交通全体を考えて、税金をどのように割り振って投入すべきか、という大枠があって、政策実現効果とのバランスで、かつ、10年あるいはそれ以上の時間軸を設定した上での措置になる。シェアサイクル単体での独立採算ではなく、他の仕組みとの連携が必須である。

イベントとの連携は、需要確保や受容性喚起などいくつもの効果があるので有意義である。南米コロンビアのボゴタから始まったシクロビア（休日の自転車天国）等が参考になる。

また、登録から利用までの手間についても、海外事例に学び大幅な改善が必要である。



①南米コロンビア第二の都市メデジンで日曜午前に行われている自転車天国規制（シクロビア）



②ステーションレス事例のひとつ。ダラスのLimeBike

(3) 面的な道路空間再配分による安全な走行空間の確保

自転車は、安全に気軽に乗れてこそ本領を発揮する。自転車のための走行空間が十分でない限り、自転車利用の促進はあり得ない。自転車のための走行空間を確保するためには、新規に道路空間を用意しない限りは、既存の道路空間の機能の再配分が必要となる。具体的には、いくつかの道路で、自動車走行部分、自動車駐車部分、街路樹他植樹帯部分あるいは歩行者空間を減らす決断が必要になる。自動車走行部分を減らし、場合によってバスレーン等と組み合わせる等の対応を含め、これまでにない工夫が本来は求められるところである。近年、自転車走行空間が道路上で明示されるようになってきているが、駐停車車両による妨害や、駐輪施設あるいはシェアサイクルステーションとの間の接続不足など、対応すべき課題がいくつかある。

(4) 建物や駅施設および走行空間と連携した駐車空間の確保

前項と連動するが、ステーションのあるシステムの場合は、道路空間内にステーションを置くかどうかは課題となる。道路空間外の場合は、走行空間との接続に十分に配慮する必要がある。駅前広場再整備で自転車施設を充実させる例が多く、それは望ましいことだが、自転車の走行空間確保策との連携は必ずしも十分ではない。ステーションレスの場合には、自転車を駐輪してよい場所とよくない場所の明確化、駐輪してはいけない場所に駐輪した場合の対策（自転車の撤去や利用者へのペナルティ）が確実に実行できる仕組みが必要である。それがない限り、ステーションレスはあり得ない。

4. おわりに

本稿では、日本のシェアサイクルの課題を、筆者のわかる範囲での知見をもとにとりまとめた。技術革新も制度の変更もすさまじい速さで動いているので、理解不足の点もあるかもしれないが、都市の生活を支える移動のある一部分を担う自転車のひとつのあり方という点での議論としてご理解いただければ幸いである。PP

参考 中村文彦：「都市交通のモビリティ・デザイン」、2017