

日本におけるシェアサイクルの実現に向けての方策について No.6

# シェアサイクルの実現と継続のために 必要な公共性



文

(公財)自転車駐車場整備センター 自転車総合研究所 所長

古倉 宗治

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. シェアサイクルについて考える必要がある点

シェアサイクルを実現するためには、シェアサイクルを利用する需要が十分にあることが基本的な要件である。このためには、まず、その地域での自転車の利用需要の存在又は自転車に転換する別の移動需要の存在が求められる。すなわち、その地域では自転車を利用する可能性又は自転車利用への転換のある移動が存在することである。次に、その自転車を利用する需要が、所有自転車(マイ自転車)では賄われないものであるかどうか、又はマイ自転車から転換される可能性があるかどうかである。このような基本的な考察がなされていることが大前提である。

ここで一番重要な点は、シェアサイクルは合理的かつ利便性が卓越しメリットがあるシステムであるので、シェアサイクルの導入ありきとされるケースが多く見かけられるが、冷静にその需要量がしっかりと見込めることが求められる。シェアサイクルのメリットが先行し、運営の継続性に関する課題や需要の十分な存在に関する議論がその影に隠れてしまっている点を危惧するものである。優れたメリットが数多くあるので、市民又は来訪者は利用するのが当たり前又は需要が生ずるのが当たり前というわけにはいかない。シェアサイクルのメリットと利用の需要はまったく別物である。いかなるメリットがあっても、所詮利用と結び付かなければ、何の意味もないものになる。このためにシェアサイクルの需要及び需要の創出をしっかりと把握することが必要である。そして、最後に需要に基づく事業の継続性を担保する優遇策、支援策を行政が前に出て講ずることである。民間まかせは、この重要で重宝な移動手段の需要の喚起や継続性の確保を困難にする。この4点をクリアして、初めてシェアサイクルが市民の足として、又は外来者や観光客の移動手段として継続して活用されることになる。

## 2. シェアサイクルのメリットによる 優先した位置づけと需要の予測

これらに当たっては、マイ自転車とシェアサイクルのメリットの比較を行い、シェアサイクルの優先的な位置付け及び導入の支援の大義名分を明らかにすることが求められる。その次に、市民又は来訪者がどのように具体的に活用できるか、又は、どのような利用を想定するのかに基づく地域でのシェアサイクルの利用需要を分析し、需要がどのような内容なのか、どの程度存在するか又は喚起できるかを想定する。これに応じて、採用しようとしているシェアサイクルのパターン(レンタサイクルかコミュニティサイクルなのか、普通自転車なのか電動アシスト自転車なのか)とその運営方式を検討する。また、マイ自転車に対してのメリットなど比較対象を明確にしながら、その地域に適合したようなシステムをどのように構築するかを十分に考察する必要がある。

## 3. メリット・デメリットの比較

我が国は、マイ自転車の保有台数が極めて多く、シェアサイクルは登場場面がその分少なくなるが、しかし、マイサイクルに比べてメリットが極めて大きいといえる。メリットとしては、①経済性がある(個人にとって使いたい時のみ利用するので、取得費用や管理費用が安くつく)、②自由性がある(自分が利用したいと思った場所、時間、シーンで利用できる)、③自転車を持ち歩く必要がない(公共交通との組み合わせなどが可能)、④駐輪スペースが確保されていて、自分で探す必要がない、⑤観光地などで交通過疎地域にも容易に行ける、待ち時間がない、自由な行程を組める、⑥マイ自転車のような盗難の心配がない、⑦放置がなくなる、⑧医療費の削減、健康な市民、健康寿命の延伸を主体的に推進できる、⑨利用のデータが活用できる、などである。



①イタリアパルマのシェアサイクル  
自転車駐車場よりも近い駅前の一等地に置かれ優遇されている  
ポート（筆者2018年撮影）

②スペインバルセロナのシェアサイクル  
メンテナンス工房での電動アシスト自転車で坂が多いバルセロナ  
ではこれが投入されている（筆者2018年撮影）

③イタリアミラノのシェアサイクル  
中心市街地の広場の利便性の高い位置に設けられているポート（筆  
者2018年撮影）

ただし、マイナス点もあり、利用者にとって①マイ自転車よりも使いづらい（絶えず他人が利用しており、清潔感からみるとマイナス）、②乗り心地が絶えず違う（ハンドルやサドルの高さなど）、③メンテナンスが十分でないとハンドルやペダルのゆがみなどがあり、乗りづらい、④費用が利用に応じてかかる、⑤ポートまで行かねばならない、などである。また、事業者にとっては、①初期費用、管理費用がかかる、②メンテナンスの手間がかかる、③ポート間の偏りを修正する必要がある、④償却が早く、新規の自転車をどんどん投入する必要がある、⑤料金徴収システムを運営する必要がある、⑥利用の季節変動、地域変動などがあり、利用が必ずしも安定しない、などである。

なお、電動アシスト自転車のメリットは、一般自転車のメリットに加え、①利用にあたって場所的な制約が少ない（勾配、向かい風など自然的な制約が少ない）、②行動範囲や距離が拡大し、遠くまで行ける、③利用目的が拡大する（観光、買物、通勤、通学等において普通自転車ではカバーできない目的や目的地、荷物にも対応できる）、④再発進が容易でルール遵守を促進する、ふらつきが少ないなど安全性を向上させる、⑤利用者の拡大を図れる（高齢者、体力的弱者等の拡大）、⑥充電を自分で行う必要がない、などである。マイナス面としては、初期費用や充電への対応がある。

#### 4. シェアサイクルの実現継続のための公共性

以上から見ると、利用者にとっては、一般的には、シェアサイクル、そして、電動アシストシェアサイクルの方が乗り心地や清潔さ以外はメリットが大きいといえる。これに加えてシェアサイクルしかできない場面（高齢者や高台団地、交通不便地域など）での電動アシスト自転車などの点を大義名分にすれば、十分にシェアサイクルが一定の範囲内で公共性を持つ安価な移動手段として不可欠なものであるといえる。しかし、マイナス面もあり、

特に事業者にとってのものが多くあり、その事業の継続性を維持するためには、この事業者のデメリットを解消することが必要不可欠である。どこまで、利用者のメリットやシェアサイクルしかできない側面を評価して、事業者を公共がサポートする大義名分を得るかである。ロンドンやパリにみられるように、事業者にとって経済的なメリットを受ける方策が必要不可欠であるところ、現実には長期的にみると、期限が来ると代替わりをし、前の事業者は撤退しているのは残念である。最終的には行政が住民や観光客等の多大なメリットを正しく評価し、どのような位置づけと優遇措置を講じ、事業の継続性を担保するかにかかっていると考えられる。その公共性ゆえに、道路の占用料の無料化、道路の占用位置を利便性の高い場所に持ってくるなどの優遇や空間の提供についての配慮は当然のことであり、さらに運営費用についても、その重要性、必要性を明確にして、公共からの金銭的な支援等を検討することが必要不可欠である。

PP