

日本のシェアサイクルのあり方 No.15

—シェアサイクルに期待すること—



文

三菱地所株式会社 顧問

松井 直人

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>

我が国でも、シェアサイクルがある程度、市民権を得るほどに発展してきた。ここでは、シェアサイクルに期待することをいくつか述べたいと思う。

街角を美しく彩るシェアサイクル

10年程前になるだろうか、欧州で初めてシェアサイクルを目にしたとき、街角に整然と並んだシェアサイクルのオブジェのような美しさに、とっても感動したのを今もよく覚えている。我が国では、公共空間や公共的なものの美しさに対しては、とかく後回しにされる傾向があるが、シェアサイクルが一定程度増えてきている今、美しさの追求は欠かすことができない重要な視点ではないだろうか。せっかくのシェアサイクルが乱雑に停められて、醜悪な姿をさらすのだけは何としても避けたい。まずは、シェアサイクルシステムのデザインにおいて、個々の自転車のデザインもさることながら、サイクルポートに停められたときに、集合体として、美しく町並みに溶け込むにはどのようにすべきか、空間全体をイメージしてデザインすることが重要である。シェアサイクルは、それぞれ、便利で手軽な交通手段としての効用を発揮したあと、サイクルポートに複数台並ぶことによって、今度は街角のしゃれたオブジェとして生まれ変わる。町並みに溶け込み、美しくシェアサイクルが置かれている空間を創出するには、シェアサイクルの美しい停め方の研究を進めなければならないかもしれない。昨今、サイクルポートという概念のない乗り捨て型の海外製シェアサイク

ルが、日本の都市でも導入されているが、長年放置自転車問題に苦しんできた日本の事情から、どこでも乗り捨てられるという機能は制限され、一定のサイクルポートが指定され、少しほっとしている。しかし、停車時の無秩序をITテクノロジーなど先端技術の活用によって克服し、一定の美的水準を満たすようになれば、今後、大きく発展する可能性もある。

我が国のシステムは、美しく停めることを追求しつつ、これら、海外システムの優れた部分を柔軟に取り入れ、「用強美」を備えたシェアサイクルシステムとして発展・熟成させていきたいものだ。

シェアリングエコノミーの時代とシェアサイクル

矢野経済研究所によれば、2016年度の国内シェアリングエコノミー市場規模は前年度比26.6%増の503億4000万円であり、2021年度には1000億円の大台に達すると見込まれている。シェアリングエコノミーとは、不特定多数の人々がインターネットを介して乗り物・スペース・モノ・ヒト・カネなどを共有できる場を提供するサービスのことである。シェアサイクル市場もこの一翼を担っている。海外におけるシェアリングエコノミー市場の拡大の発端はAirbnbといわれているが、我が国でも住宅宿泊事業法（民泊新法）成立（2017年6月成立、2018年6月施行）を背景に市場が大幅に拡大すると見込まれている。車の相乗りサービスであるライドシェアは、海外では広く普及しているが、国内では道路運送法の規制（白タクの禁止）

により普及していない。しかし、もし民泊新法のように、規制を緩和する新たな法律ができれば、かなり普及することが予想され、高齢者など交通弱者の足としても、有望な解決策になりえるだろう。こういったシェア型交通システムに自動運転テクノロジーが加われれば、人や物の移動にかかわる諸問題は大きく改善されるに違いない。その他、駐車場や駐輪場のシェア、店舗スペースのシェア、会議室のシェア、物置スペースのシェア、衣料品のシェア、スキルのシェア、労働のシェア、カネのシェアなど多様なシェアリングエコノミーサービスが続々と登場している。シェアサイクルの分野でも新たな動きがみられる。つい先日、フリマアプリ大手のメルカリの子会社が運営するシェアサイクル「メルチャリ」が福岡市でオープンした。このシェアサイクルは、登録サポーターが自分の敷地をサイクルポートとして提供することで、運営に参加する。従来のシェアサイクルシステムと駐輪場のシェアビジネスを合体したようなもので、シェアサイクルの新しい方向性として示唆に富んでいる。ビジネスシーンでのシェアサイクルの活用としては、富士ゼロックスが代表的。複合機のメンテナンスの担当者は、シェアサイクルを利用して業務をこなす。会社に出勤する必要がなく、働き方改革の一環として導入されている。さらにシェアサイクルを活用したユニークなシェアリングエコノミーサービスも登場している。「UberEats」という世界30か国200都市以上で展開するデリバリーサービスがそれだ。日本では、東京23区と横浜市の一部地域で展開している。UberEatsのサイトにアクセスして対応している沢山のレストランの中から好きな料理を選んで注文すると、自宅であろうが、花見会場であろうが、会社であろうが、どこへでもすぐ届く。配達するのは従業員ではなく登録している一般人（仕事をしたい人）、ここがシェアリングエコノミー型サービスの所以だ。登録している配達人は、自分が配達可能な状況の時にアプリに登録して待機していると、必要な時に配達通知が届き、これに回答して配達元の店舗に向かい配達開始。配達人はGPSで追跡さ

れているので、リアルタイムで料理が配達先へ向かっている状況がアプリの地図上でわかる。決済はすべてネット上で完結するので現金のやり取りはない。配車アプリで有名なUberが配車アプリのノウハウをデリバリーサービスに落とし込んだユニークなサービスだ。UberEatsは、ドコモ・バイクシェアと法人契約を結んでいて、配達人は、自分の自転車やバイクで料理を運んでもいいが、法人契約しているシェアサイクルも利用できる。シェアサイクルを活用したシェアリングエコノミービジネスが、アイディア次第で、ますます増えてくるのではないかと予感させられる事例である。

公共交通をより便利にするシェアサイクル

シェアサイクルを公共交通網の一部に組み入れ、公共交通とシェアサイクルがシームレスにつながることで、公共交通が格段に便利で使いやすくなる。

シェアサイクルは公共交通を降りた後、目的地までのラストワンマイルを支援する。

公共交通機関の離れた駅と駅をシェアサイクルで結ぶことに公共交通ネットワークのミッシングリンクを補完する、あるいは新しいルートを創出する機能が期待される。

最近では多くの人が、スマホで乗換案内のアプリを立ち上げ、目的地までのルートを検索する。この時、経路の途中で徒歩というモードが表示される場合があるが、徒歩であれば概ね5分～10分ぐらいの距離が限界だと思われる。これにシェアサイクルというモードを加えるとどうだろうか？かなり多くの選択肢が表示されるはずだ。マルチモーダルの一部にシェアサイクルを組み込むことによって、公共交通はさらに便利に、使いやすくなる。

以上、シェアサイクルに期待することをいくつか述べたが、今後、シェアサイクルがますます発展し、移動に関する諸問題の解決と地域経済の発展の一助になることを大いに期待している。

PP