

シェアサイクルと日本のこれから No.3

# 日本での成功を握る2つの鍵

文

宇都宮共和大学シティライフ学部教授

古池 弘隆

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>

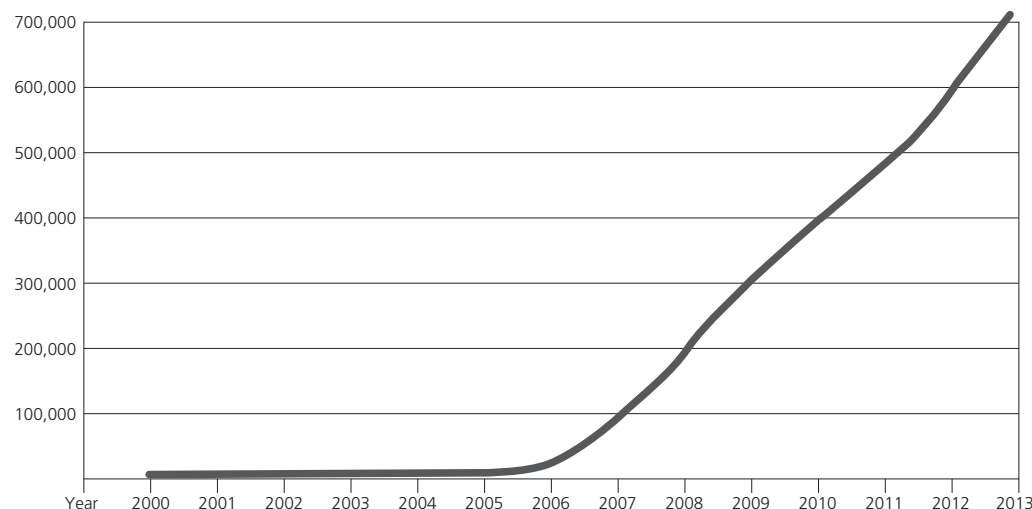
近年の世界的な自転車利用の増加に伴い、自転車を私有の交通手段から、公共交通機関として位置付ける動きが広がっている。わが国でも、これまで不特定多数の人々が乗り捨て自由で短時間自転車を利用する方式は、都市型レンタサイクルとかコミュニティサイクルと呼ばれてきたが、最近ではシェアサイクルと呼ばれることが多くなってきた。筆者の住む宇都宮市でも2003年からレンタサイクルシステムが導入され、現在では7カ所のポートに55台の電動アシスト自転車を含め、乗り捨て自由な165台の自転車が設置されている。全国で50を超える都市でシェアサイクルの導入が進められているが、残念ながらまだ我が国では本格的なシェアサイクルの時代に入ったとは言えない。

筆者は2000年にアムステルダムで開催された世界自転車会議に出席した折に、街なかで同じ形をした白い自転車が多数並んでいるのを見かけたが、これがシェアサイクルのさきがけの一つとなったホワイトバ

イクであった。しかし、当時はあまりにハイテク過ぎて世間に受け入れられなかった。また同じころに訪れたコペンハーゲンの街では、いたるところにシティバイクと呼ばれたチェーンにつながれた自転車があり、コインを自転車のスロットに入れると鍵が外れ、市内を走った後に柵にぶら下がっているチェーンの鍵を自転車に差し込むとコインが戻ってくる仕組みになっていた。

2003年にパリに行ったときには、パリ交通公団(RATP)が運営する大規模なレンタサイクルを利用したが、2008年に再びパリを訪れたときには、Velibが街中を走っていた。同じ時に旅行したバルセロナでは赤と白のBicingを、南仏のモンペリエでは青と緑のVelomaggを見かけた。同じころアジアでも、中国では武漢や杭州において世界最大規模の公共自転車システムが導入されている。このころから世界的なシェアサイクル新時代が始まったといえよう(図参照)。

■ 世界のシェアサイクル台数の増加(2000年-2013年)



出典：  
The Bike-Share Planning  
Guide, ITDP, pp.13 (2013)



パリVelib



バルセロナBicing

その後、2010年にはロンドンでBarclays Cycle Hireが、また2013年にはニューヨークでCiti Bikeが始まるなど、欧米において多くの都市でシェアサイクルの普及が進んでいる。最近では2年前から台北でYouBikeという名のシェアサイクルシステムが始まり、急激な広まりを見せている。いまや、世界全体では700余りの都市において、約38,000のステーションに80万台を超えるシェアサイクルが使われている。

ひるがえってわが国の現状をみると、本格的なシェアサイクルの普及には至っていない。ここでわが国でのシェアサイクルの導入に向けた課題について考えてみよう。最も大きな課題は、シェアサイクルの台数とポートの数である。国内では、ほとんどの都市で数百台の自転車と数か所から数十か所のポートにとどまっているのが実態である。これに対し、世界各地での成功都市に共通しているのは、圧倒的なシェアサイクルの台数であり、ポートの数である。杭州の66,500台、2,700ポートや、パリの21,000台のVelibと1,450のポートをはじめ、多くの都市が数千台のシェアサイクルや数百か所のポートを備えている。台北でも90年代から過去に2回ほどシェアサイクルの試みが行われたが、いずれも小規模で失敗に終わっている。今回は160のポートに5,400台を投入することによって成功をおさめた。ここで学ぶべきことは、いわゆるクリティカル・マスの効果である。すなわち、シェアサイクルも一定以上の台数を導入しなければ、その効果は限定的にとどまり、逆に一定数を超えると一気に普及が進むことになる。シェアサイクルのクリティカル・マスは人口の1%程度といわれており、それにいかにして近づけるかが課題であろう。台北でも年内には現在の2倍の10,000台、300ポートをめざしているという。

利用者を増やすためには、300m程度歩けばポートにアクセスできるように高い密度（例えば1km<sup>2</sup>当たり10～16ポート）で配置することが望ましい。また、シェアサイクルの対象地域も最低10km<sup>2</sup>以上と、利用者が行政区域を越えて利用できることも必要である。

シェアサイクルのもう一つの成否の鍵は、1台当たりの回転率、すなわち1日に何回1台の自転車を利用するかということである。世界でシェアサイクルに成功している都市では、回転率が4～8回に達しており、台北では1日10回以上利用されている。

さらに、気軽にアクセスできる利用手続きと利用しやすい料金設定も重要である。前者については、携帯電話やスマートフォンなどのICTの活用が効果的であろう。料金に関しての現在の世界的な趨勢は、最初の30分～1時間は無料とし、利用時間が長引けば累進的に料金が上がっていくというものが多い。当然のことながら、料金収入のみによる採算性の確保は困難となるが、筆者はかねがねシェアサイクルは、鉄道やバスの駅から目的地までのラストワンマイルをつなぐ公共交通の一部と考えている。それゆえ、道路のように公的な財源補助が必要になるかもしれない。道路といえば、シェアサイクル推進のためには、自転車レーンなど安全・快適に走行できる空間の整備が欠かせない。パリやロンドン、ニューヨークでも、シェアサイクルの導入に伴い、自転車のインフラ整備が大々的に行われていることも忘れてはならない。東京オリンピックに向けて30,000台のシェアサイクルを導入する計画がある。あとわずか5年しか時間が無いが、先進諸外国の成功事例は、短期間に大規模なシェアサイクルの導入をめざすことの重要性を示しているといえよう。

PP