

シェアサイクルと日本のこれから No.8

公共交通としてのシェアサイクル

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>



我が国における自転車交通の位置づけ

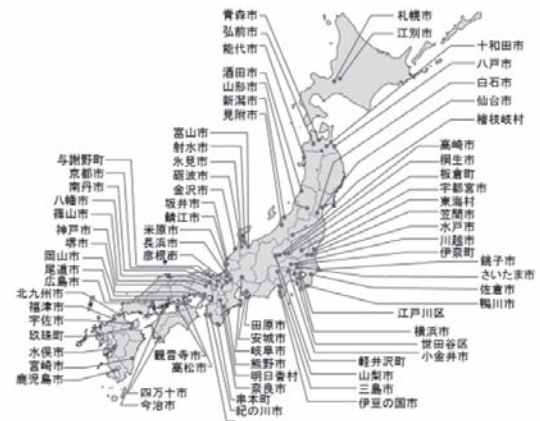
我が国において、自転車は子どもから高齢者に至るまで手軽に利用できる身近な交通手段である。しかし、身近であるがゆえに、歩行と同類系に括られ、交通体系の中での位置づけが曖昧のまま今日に至っている。道交法上では歴とした車両であるにも関わらず、規則による緩和により歩道走行が常態化して来ていた。ここ数年の自転車ブームもあり、自転車と歩行者の衝突事故の増加等から、車道通行の原則に立ち返る動きが出てきたところである。

自転車は利便性が高く、環境負荷軽減や健康増進にも有効な交通手段であるとされるが、その利点を十分に活かしていくためには、交通体系に明確に位置づけるとともに、安全性、利便性の向上のための政策的なバックアップも必要とされている。自歩道という緊急回避的なものから卒業し、歩行者、自転車、双方の安全を確保するために、ソフト、ハードの工夫により、自転車走行空間の確保、自転車通行のルールを明確にしていくことが重要である。

シェアサイクルの機能とメリット

自転車利用の中でも、昨今注目されているのがシェアサイクルである。パリ、ロンドン、ニューヨークなど世界の多くの都市でも取組まれ、我が国でも、試行中も含め、全国75都市で導入され、概ね好評のようである。

シェアサイクルに期待される交通機能は、大きくは次の2点である。1点目は歩行の補完機能である。最も柔軟性の高い移動手段である歩行を補完し行動範囲を広げる。これにより短距離・多頻度移動の利便性向上が図られる。2点目は鉄道等の公共交通機関を補完し、その利便性を高



シェアサイクル導入都市 (H27.8.31 現在) 国土交通省資料

めることである。例えば、地下鉄の乗換において、駅が離れており乗換が不便な場合に、シェアサイクルでつなぐことで結節性が高まり公共交通の利便性が向上する。

これらの機能により、都市内の交通利便性が向上し、自動車交通から公共交通への転換が促進され、その結果、渋滞の緩和、環境負荷の軽減が期待される。さらに、面的に高密度な交通網が形成されることにより、都市生活の利便性向上や観光交通機能の向上、しいては、都市の魅力の向上や都市の活性化が期待される。

駐輪問題とシェアサイクル

ところで、自転車利用における大きな問題の一つが駐輪対策である。鉄道駅周辺における放置自転車対策は、各市区町村の頭の痛い問題である。通行の妨げともなる乱雑な放置自転車への対応や駐輪場整備は、財政的な負担も大きい。放置自転車は歩行者等の安全性の毀損とともに、特にまちの顔となる駅における美観も損ねる。

シェアサイクルのメリットはここにもある。多数の



目の前に駐輪場があるにも関わらず放置された自転車（都内某所）

人間が1台の自転車を利用することにより、必要とされる自転車の数は減少し駐輪場の数を減らすことができる。また、シェアサイクルのポートに自転車が整然と並んだ様子は、パリやロンドンにおいてもまちの一つの顔となっており、駅前への景観向上につながる。

シェアサイクルの展開方向

これらのメリットを生かすためには、シェアサイクル単独ではなく、歩行に一番近い交通モードとして公共交通ネットワークに組み込んで考えることが効果的であろう。つまり、歩行につぐ短距離移動ニーズに対応する人や環境にやさしい面的移動支援システムとして公共交通に位置づける。

シェアサイクルが公共交通として位置づけうるのは前段で述べたように、不特定多数の人が利用できる交通といった観点からである。現在、我が国で稼働しているシェアサイクルは殆どが地方自治体が運営に大きく関与しており、既に行政側が公共交通として認知しつつあるといっても過言ではないだろう。

公共交通として位置づけることにより、さまざまな課題がクリアできる可能性が高まる。例えば上述の駅前放置自転車対策として、駅から徒歩5分圏内(400m)はトランジットエリアとし、シェアサイクル以外の自転車の乗入れを制限することにより、自転車利用のメリットは残しながら、放置自転車につながる自家用自転車の乗入れを食い止めることができるようになる。

進化型シェアサイクル ～ P to P (Person to Person) 型の可能性

カーシェアをはじめとしたシェア・エコノミーが進展している。中でもインターネットの普及を背景に、その最先端をいっているのがP to P型である。これまでの

カーシェアなどが企業対個人(B to P)の仕組みであったのに対し、個人対個人の仕組みである。

このP to P型モデルを現在のシェアサイクルシステムと連携させる“究極のシェアサイクルシステム”はどうか。日本は自転車の保有率がすこぶる高いが、多くの自転車は1日のうち殆どが利用されずに駐輪されているだけである。自転車を登録制にし、持ち主は貸出可能時間をサイトに登録する。通常のシェアシステムでは利用したい人は、このサイトにアクセスして予約し貸主・借主間で自転車の受け渡しを行うが、ここで現在のシェアサイクルのポートを活用することで実物授受の手間を省く。料金は現在のカード決済システムを利用。持ち主は実績に応じ利用料収入が受けられる。きちんとしたシステムがあれば、貸してもいいという人は必ずいる。運営側は、現在のシェアシステムに比べ初期投資費用、ランニングコストが軽減できる。利用者側も多様な自転車が選択利用できるため利用意欲が高まる。いろいろ課題もあるだろうが、可能性は高い。我が国では、祭事用の食器や衣服は地域で共有するなど元来シェアの文化が根付き、地域のコミュニティや文化の醸成に寄与してきた。根底は「もったいない」精神であり、資産の有効活用である。現代版シェアはICT技術を使い、人々の生活を豊かにするシステムであろう。究極のシェアサイクルシステムは、日本型システムとして世界最先端のものとなり、我が国の文化の発信にもつながるだろう。

自由な発想のシェアサイクルで 移動の利便性と楽しさの向上を

既成概念にとらわれず、自由な発想で一歩前に踏み出した斬新なチャレンジが望まれる。その試行を通じて、是非、新しい日本型のシェアサイクルが生まれ、日本の街に馴染んでいって欲しい。そして、それが日本文化に根差した新しい交通システムとしてアジアや世界に広く発信できれば最高ではないだろうか。

PP



MRT駅の出入口に整備されたシェアバイク（台北市）