

シェアサイクルと日本のこれから No.5

## シェアサイクル導入の意義

文

日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授 小早川 悟

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>



### はじめに

近年、自転車交通が脚光を浴びているが、自転車自体は明治時代から存在しており、決して新しい乗り物ではない。しかし、自動車依存型社会からの脱却という流れの中で、「環境によい」「健康によい」「災害に強い」といったメリットが注目され、自転車利用が活性化してきている。その中で、シェアサイクルは自転車自体の進化というよりも、自転車の利用形態が進化した新しい交通システムの一つと位置づけることができる。今後、わが国においてもシェアサイクルの利用促進を図っていかねばならないが、自転車利用の利点とシェアサイクル利用の利点が混同して考えられている場合が多く、上手く整理されていないように感じた。そこで、そもそもシェアサイクルは、いままでの交通システムとなりが異なり、どこに利点があるのかについて考察してみたい。

### 自転車利用の利点

さまざまな書物や報告書等でまとめられている自転車の利点を整理すると、①健康上のメリット、②環境上のメリット、③経済上のメリット、④交通上のメリット、の大きく4点が挙げられている。①健康上のメリットとしては、自転車を利用する際には、適度に体を動かすことになるため運動になり健康促進によいとされる。②環境上のメリットでは、移動の際に化石燃料を必要としないため、排出ガスや騒音が出ないといったメリットが挙げられる。③経済上のメリットでは、自転車自体は、自動二輪車や自動車に比べて安い価格で購入することができることに加え、燃料費や税金が不要であることが

■ 表1 自転車利用の利点

①健康上のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体を動かし、適度な運動になる</li> <li>・運動による肉体・精神の健康増進</li> <li>・自然を感じられる</li> </ul> など
②環境上のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・化石燃料を消費せず、温室効果ガスの排出がない</li> <li>・大気汚染物質の排出や騒音がない</li> <li>・自動車による公害（排気ガス、騒音）の減少</li> </ul> など
③経済上のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両本体が他の交通モードより安価</li> <li>・燃料費や税金が不要</li> <li>・医療費の削減が期待できる</li> </ul> など
④交通上のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・短距離移動に有利</li> <li>・気軽に利用できる</li> <li>・渋滞がなく移動できる</li> <li>・利用時間の制約がない</li> <li>・占有面積が小さい</li> </ul> など

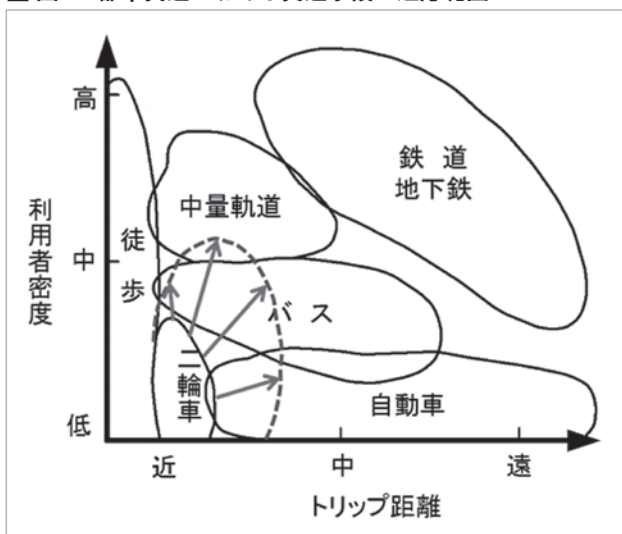
利点として挙げられる。そして、④交通上のメリットでは、短距離移動に便利であることから始まり、利用時間の制約がない、渋滞がなく移動できる、占有面積が小さいといったような様々な利点が挙げられる。

しかし、これらは自転車利用の利点であり、シェアサイクルの利点とはいえない。シェアサイクルは、このような利点を持つ自転車を活用しつつ新しいタイプの交通システムを利用者に提供するものである。

### シェアサイクルの利点とは

自転車は、これまでは自宅から最寄り駅までのいわゆる端末利用の割合が多かったが、近年は出発地から目的地まで自転車のみで移動する割合が増えてきており、いわゆる代表交通機関として利用される割合が少しずつではあるが増えてきているように思われる。さらに、鉄道や地下鉄などの他の交通機関で移動してきた人が都心

■ 図1 都市交通における交通手段の適応範囲



※新谷洋二編著：都市交通計画（第2版）、技報堂出版、p.120、2003。  
に加筆修正

部において、これまでとは違う使い方での「都市内（都心部）における」端末交通機関として利用されることがシェアサイクルのひとつの形となる。図1は、都市交通における交通手段の適応範囲を示したものであるが、この図中の二輪車の適応範囲がシェアサイクルシステムを導入することで拡大していく可能性が秘められている。もともと、個別交通機関で短距離での利用が多かったものが、シェア（共有）利用することで、より利用者密度の高い地域や移動距離が長い場合での利用も期待できる。

表2は、シェアサイクルの利点を、①利用者の視点、②設置者・管理者の視点、の2つの視点から考えたものである。利用者の視点からみれば、シェアサイクルは移動手段の選択肢を増やしてくれるものであるといえる。これまではある場所から「歩く」か「バスに乗る」か「地下鉄に乗る」しかなかったところに、「シェアバイクに乗る」という新しい選択肢を選ぶことができるようになる。また、短距離移動に便利であることや時間的制約がないといったような自転車利用そのものから得られる利点をそのまま享受することができる。さらに、地下鉄やバスなどが停留所等から歩いて行かなければならないことに対して、シェアバイクはポートがない目的地までもそのまま乗っていくことができる。加えて、鉄道駅や駐車場などの交通結節点にシェアサイクルのポートを設置することができれば、他の交通機関と組み合わせ

■ 表2 シェアサイクルの利点

①利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段の選択肢が増える</li> <li>・経路が自由に選択できる</li> <li>・最終目的地まで利用できる</li> <li>・他の交通機関の補完的利用ができる（他交通機関との親和性のポテンシャルが高い）</li> </ul> <p>など</p>
②設置者・運営者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・システムの拡張が容易</li> <li>・地下鉄やバスよりもポート設置間隔が小さく（狭く）できる</li> <li>・利用者が自力で移動するため、乗務員が不要</li> </ul> <p>など</p>

て利用することも可能であり、他の交通機関との親和性も高いのではないかと考える。

一方、設置者や運営者の視点からみると、シェアサイクルはポートを設置していくことでシステム自体を拡張していけるので、駅の建設やバス路線の変更等を伴う他の公共交通機関に比べて拡張性が高いと考えることができる。また、地下鉄やバスよりもポート設置間隔の自由度が高いため間隔を小さく（狭く）設置することが可能である。さらに、シェアサイクルは、利用者が自力で移動するため乗務員が不要であるといった利点も挙げられる。ただし、シェアサイクルの場合は、ポート間の自転車の偏りを調整するためのスタッフが別途必要となる。

## おわりに

わが国におけるシェアサイクルの成功のためには、自転車の利点に加えて、自転車を利用したシェアサイクルという新しいタイプの交通システムとしての利点を明示して、その効果や効用を多くの人に理解してもらうことが重要である。つまり、シェアサイクルを都市交通のなかで、どのように位置づけを行っていくかが重要になってくる。また、ロンドンのシェアサイクル導入の担当者であったデイビッド・エディントン氏によると、成功の秘訣は、①自転車の利用頻度を上げること、②ユーザーの満足度を上げること、③運営の経費を下げることの3つを重要なポイントとして挙げている。今後、導入が増加していくと予測されるわが国では、エディントン氏が指摘した3点に加えて、貸出返却システムの簡略化（統一化）と料金設定についても検討していかなければならないと考える。

PP