

日本のシェアサイクルのあり方 No.2

シェアサイクル成功のカギ～海外との比較

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>



近年我が国でもようやくシェアサイクルに対する関心が高まってきた。昨年12月に成立した自転車活用推進法の中でもその整備が位置づけられ、すでに77を超える都市でさまざまなシェアサイクルシステムが設置されているが、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いえない。今後自動車依存社会からの脱却に向けて、公共交通機関との連携によるシェアサイクルの役割がさらに重要になってくると思われるが、これからの日本におけるシェアサイクルのあり方を考えていく上で、世界に目を転じて過去半世紀にわたるシェアサイクルの歴史と現状を振り返ってみたい。

これまでのシェアサイクルは3つの世代に大きく分けられる。まず、第1世代としては、1965年6月にアムステルダムで始まったホワイト・バイクが最初であった。その考え方は現在と同じで、だれでも空いている自転車に乗って目的地に行き、そこで駐輪して、次の利用者がそれを使うというものであった。しかし、自転車の盗難や破壊が続発して事業は中止に追い込まれた。それから30年後の1995年にコペンハーゲンでシティ・バイクといういわゆる第2世代のシェアサイクルシステムが始まった。これはまちのあちこちに置かれている自転車のハンドル部のスロットにコインを入れると柵にぶら下がっているチェーンの鍵が外れ、使用後に鍵を自転車に差し込むとコインが戻ってくる仕組みである。車輪の両側に広告円盤を取り付けてその広告収入でNPOによって運営された。しかし不特定多数の利用者による盗難が相次いだ。この反省から次の世代に向けては、利用者を追尾できるシステムが考えられた。2005年にリヨンに導入された1,500台のヴェロブが第3世代の幕開けとなった。15,000人の

会員が登録し、自転車の回転率は一日平均6.5回に達している。2007年にパリで始まったヴェリブは2万台を超える大量の自転車を1,500か所のポートに配置し、大成功を収めた。同じ年にバルセロナでは6,000台のバイシングを導入した。その後同様の動きが世界中に広まり、ロンドン、台北、あるいは北米のモントリオールやニューヨーク、中南米のメキシコシティやリオデジャネイロなど、このころから世界中でシェアサイクル新時代が始まって現在に至っている。

それでは、世界全体で現在どのくらいの数のシステムが稼働し、また何台くらいの自転車が使われているのであろうか。アメリカのPaul DeMaioとRussell Meddinが2007年から始めたBike-sharing Blogによると、2016年末の世界のシェアサイクルの数は約230万台で、そのうち中国だけで190万台となっている。2015年末には世界で127万台、中国は104万台であった。2013年の推計では世界で70万台であったから、その増加の速度は驚異的だが、とりわけ中国での伸びが著しい。2008年に始まった杭州市のシェアサイクルは現在3,572のポートに8万4千台が設置され、毎日平均31万人が利用しているという(図1)。二人はシェアサイクルの世界地図を公開して常にデータを更新している(図2)。この地図はグーグルマップを利用しており、地図上の都市をクリックするとその都市のシェアサイクルシステムのHPで詳細な情報が得られるようになっている。本年2月現在稼働中の都市は約1,200で、計画中のものは374である。ちなみに日本を見ると札幌のポロクルから鹿児島のかごりんまで、19のシステムが掲載されている(図3)。まだこの地図に載っていない日本中の多くの都市については、それを海外に積極的に発信することが必要であろう。

図1

中国・杭州市のシェアサイクル



出典: Bradley Schroeder/Flickr

図3

日本のシェアサイクル



出典: www.bikesharingmap.com

図2

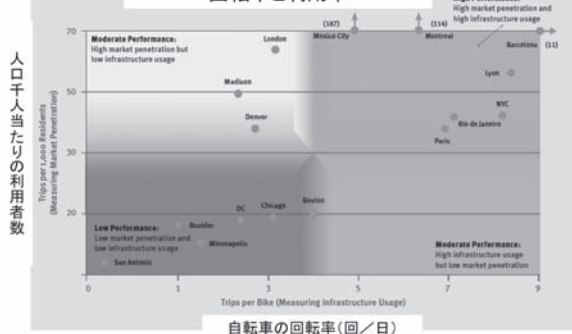
シェアサイクルの世界地図



出典: www.bikesharingmap.com

図4

シェアサイクルシステムの評価 回転率と利用率



出典: ITDP, The Bike-share Planning Guide, p.41

これらの都市すべてにおいてシェアサイクルが成功しているというわけではない。すでに中止あるいは廃止している都市も142に上っている。そこで、シェアサイクルシステムの評価をするために、人口千人当たりの利用者数を縦軸に、また自転車の一日の利用回数(回転率)を横軸に、いくつかの都市についてプロットしたのが図4である。この図の中で右上に位置している都市(例えば、バルセロナ、リヨン、ニューヨーク、パリなど)はシェアサイクルが成功しており、左下の都市はうまくいっていないことを示している。

このことから我が国でのこれからのシェアサイクルの成否の要素として考えなければならないのは、人口規模に応じたシェアサイクルの台数とポートの数である。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台の自転車が利用され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回に達している。利用者を増やすためには、スマートフォンなどにより、ポートの位置や満空情報、利用の予約、低廉な料金設定など利用者の視点に立った施策が重要である。料金収入のみによる採算性の確保は困難となるが、シェアサイクルを公共交通の一部と考え、自転車レーンなど安全・快適に走行できる空間の整備と同様に公的助成を考慮することも必要であろう。さらに、自転車の動きをとらえたビッグデータの活用により、ポート間における再配分、盗難防止、維持管理、あるいは他の公共交通機関との連携など第4世代に向けたより効率的なシステムの構築が期待される。

PP

参考文献:

- Paul DeMaio, Bike-sharing: Its History, Models of Provision and Future (2009)
ITDP, The Bike-Share Planning Guide (2013)
The Bike-sharing World Map, www.bikesharingmap.com
The Bike-sharing Blog, <http://bike-sharing.blogspot.jp/>