

日本のシェアサイクルのあり方 No.5

シェアサイクルシステムの 継続的な利用環境の改善

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

筆者がシェアサイクルシステムの導入に初めてかかわったのは、平成21年に東京駅周辺の大手町・丸の内・有楽町地区(大丸有地区)で実施されたマルチポート型コミュニティサイクルの社会実験のお手伝いをさせていただいたときです。その後、これらの実験の結果をもとに千代田区における「ちよくる」の導入が始まり、今では千代田区だけでなく、中央区・港区・新宿区・江東区・文京区を加えた6区での区境を越えた相互乗り入れの実証実験が行われており、様々な場所でシェアサイクルの自転車をよく見かけるようになりました。このような自転車をみると利用者が増えていと感じることができ、とてもうれしい気持ちになります。今後、わが国におけるシェアサイクルシステムが定着していくためには、人々にとって利用しやすいシステムにすることで利用率や回転率を向上させていくと同時に、利用者側の意識の把握や走行環境の改善も重要になってくると思います。

システムの改善

シェアサイクルの利用向上を促進させるためには、どのような要素が影響しているのかを明確にするために、研究室の学生にシェアサイクルシステムの利用回数や回転率を目的変数に重回帰分析をしてもらいました。データは、2011年から2015年までの全国コミュニティサイクル担当者会議の資料から比較的詳細なデータがわかる国内の40事業に海外の4事業(パリ、ロンドン、バルセロナ、台北)を加えて

分析を行いました。その結果、利用回数に影響を与える要素としては、「国内事業」だけで分析した場合には「自転車台数」と「対象面積」が影響しており、海外の事例を加えた場合には「自転車台数」と「登録者数」が利用回数に影響を与えているという結果となりました。また、回転率については、国内外両方のデータで分析したところ、「登録者数」と「ポート数」が影響していることが判明しました。つまり、利用回数の向上には、自転車台数と登録者数の増加および広い面積を対象とすることが重要であり、回転率の向上には、登録者数とポート数の増加が重要であるといえます。そのため、今後のわが国のシェアサイクルシステムの利用向上には、隣接した自治体同士が協力してシステムを拡張していくことや登録者増加のための戦略を検討していく必要があると考えます。

利用者意識の把握

シェアサイクルの利用者を増やしていくためには、利用者の意識を把握することも重要です。日本に先んじて導入が進められたロンドンでは、シェアサイクル(サイクルハイヤー)の利用者に対するアンケート調査が2010年からほぼ年2回のペースで実施されており、2015年末ですでに11回の調査が実施されています。その結果によると、利用者の満足度は年々増加傾向にあり、2015年以降はその満足度を維持していると報告されています(図1参照)。

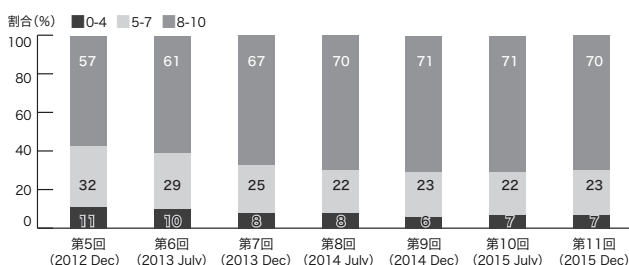


図1 ロンドンのシェアサイクルシステム(サイクルハイヤー)の満足度の経年変化

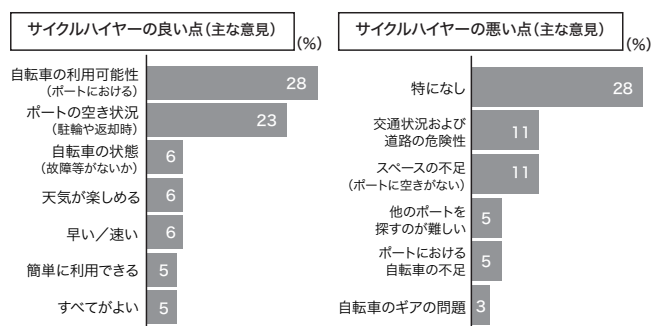


図2 ロンドンのサイクルハイヤーの良い点・悪い点(第11回調査)
(出典: Santander Cycles Customer Satisfaction and Usage Survey: Members Only: Wave 11 (Quarter 3 2015/16)を著者が和訳)

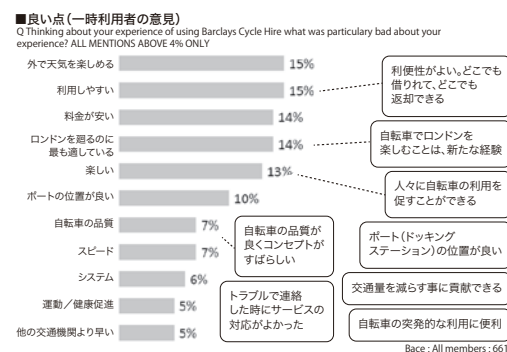
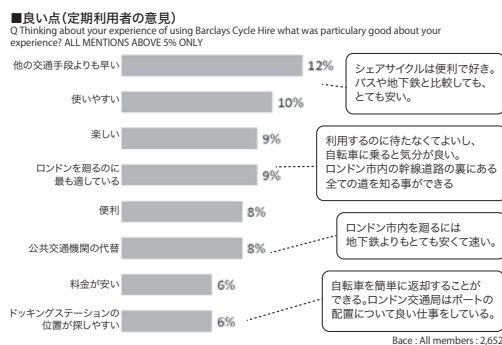
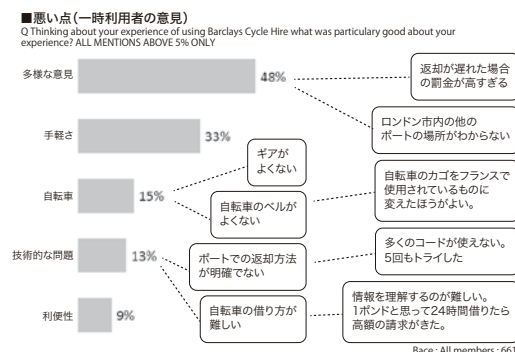
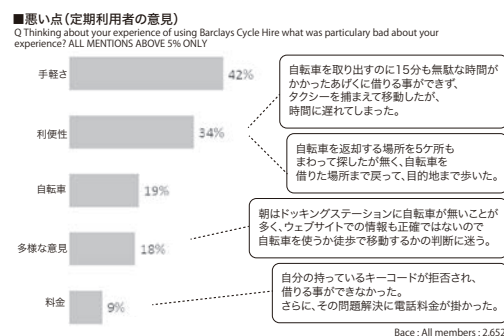


図3 ロンドンのサイクルハイヤーの
良い点・悪い点(第2回調査)
(出典: Barclays Cycle Hire
customer satisfaction and usage
-wave 2, 10102, Transport for
London, (2011)を著者が和訳)



また、サイクルハイヤーの良い点と悪い点に関する項目では、良い点として「ポートにおける自転車の利用可能性(利用したい時にポートに自転車があるか)」や「ポートの空き状況(返却したい時に空きスペースがあるか)」といった点が挙げられているほか、「他の交通手段よりも移動が早い」といった点や「簡単に利用できる」といった点が評価されています。一方、悪い点としては、「特になし」といった意見が最も多くなっていますが、ロンドン市内における道路状況や自転車通行の際の危険性に関する項目が高くなっており、自転車走行空間の環境整備の必要性がわかります(図2参照)。なお、過去(2011年)に実施された第2回の調査では、「手軽さ」や「利便性」さらには「自転車」自体に関する不満も挙げられていましたが(図3参照)、現在ではこのような調査結果を受けての改善を進め、満足度の向上に努めているようです。わが国においても各シェアサイクルシステムにおいて、アンケート調査や利用者意向調査等が行われていますが、利用者の意見を如何に取り入れてシステムの改善を図り利用者数を増やしていくかが、利用回数や回転率の向上に重要となると考えます。

自転車利用環境の整備

ロンドンの事例でもわかる通り、シェアサイクルシステムの推進には、システム自体の改善に加えて自転車走行環境の整備が必要となってきます。国土交通省と警察庁が2012年に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が2016年に一部改訂が行われ、自転車の走行環境の整備が進められています。しかし、実際には自転車

専用の空間確保は難しいため道路上に矢羽型の法定外表示を描くことで、自転車と自動車の混在の空間確保をすることが多くなってきています。今後は、可能な限り自転車が走行するための走行レーンが確保できるような工夫を行っていく必要があるかと思えます。

さらに、これからは海外からの観光客の方々がシェアサイクルを利用する頻度も高くなってくる可能性があります。しかしながら、日本人である我々でさえも自転車を利用して知らない土地の目的地に到達するのは容易なことではありません。特に、東京都内の道路はわかり難い場所が多く、どの道をどのように通行していけばよいのかといったことが不明確です。自転車走行のためのナビゲーションシステムや案内表示等が必要になってくると思います。海外等の事例では、自転車の走行ルートに番号を付けて、旅行者にもわかりやすいような案内表示を付けている例もあります。シェアサイクルシステム自体の利用環境改善だけでなく、道路インフラや社会インフラ側の自転車利用環境の整備も合わせて行っていくことが重要となると考えます。

おわりに

わが国におけるシェアサイクルシステムは、以前に比べると随分浸透してはきましたが、未だ発展途上にあると思います。これから、さらに利用者を増やし交通システムのひとつとして機能させていくためには、シェアサイクルシステム自体の改善とそれに合わせた社会インフラの整備も行う必要があります。そのためには、各関係機関における情報共有とPDCAサイクルを回していくことで、利用環境の改善を常に試みていくことが重要になると考えます。PP