

東京都心部における シェアサイクルについての考察



文

サイクリスト
一般社団法人 日本シェアサイクル協会 顧問

岩渕 和夫

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>

1 はじめに

東京都の自転車政策では、余暇活動やビジネス、観光など多様なニーズに対応する自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させるとし、今後、東京が成熟都市として更なる発展を目指すため、身近な交通手段である自転車を一層活用し、環境にやさしい交通体系を構築することとしている。

本稿は、こうした自転車政策を実現させるため、現在、都心部で展開しているシェアサイクルの実証実験を参照し、その在り方について考察したものである。

2 シェアサイクル運営と課題

東京都心部では、自転車シェアリング実証実験の実施区（平成30年1月現在都心7区）が計画及び事業の主体となり、運営をそれぞれ実施区ごとに「民間事業者」に委託し（運営費の一部を負担）運営経費を利用料金に求め推進している。加えて実証実験は、別途、運営事業者と「広域相互利用の協定」を締結し区境を超えて快走している。

この自転車シェアリングは、今後、実証実験から本格実施に向け、広域相互利用の評価結果を検証し、既存の事業運営システムを拡充し継続するのか、あるいは、新たなシステムを構築するのか、その方向性を示し次のステップに進むものと思われる。

既存システムの継続か新システムの構築か、新たに進む方向は何れの場合であっても、どのようなコンセプトを持って、「第三の公共交通」の一部として位置づけし、どういうスキームで運営していくのか、さらには、事業リスク、経費の負担、情報公開など多くの課題を整理する必要がある。

3 まちづくりの装置としての視点

シェアサイクルは、公共交通に準じる交通手段として「まちづくりの大切な装置」と考えることが必要である

と考える。なぜなら、シェアサイクルが担う役割が、都市政策・環境対策・観光・交通ルール・イベントなど総合的に取り組むべき政策であるからである。かつ、それを支える安全、快適、誘導を担保する走行空間の整備や自転車ステーションの立地、シェアリングの需要に応じた駐輪施設設の形状・規模、さらには、法制度の整備、交通ルールの普及などハード・ソフトの両面にわたる課題があることから「公」が積極的に関与すべきシステムといえる。

事業運営面では、シェアサイクルの新たな仕組みが次々と生まれていることから、事業の知見についてグローバルに海外情報を収集し、計画、経営、制度分析など継続して検討し、運営の安定化・弾力化に繋げる必要がある。また、公共交通機関（鉄道、バス、船運、その他）との連携を前提としたシステムの構築を進めるとともに自転車共同利用への市民参加、情報公開、国内外に向けた情報発信など取り組むことも重要である。同時に財源確保の面から、スポンサードの確立、協力企業、広告などで、「税金の負担を低減するシステム」を確立することも必要である。（community-bike研究会資料参照）

最近の都心部の特性から見ると、観光やビジネスの域内移動の増加、高層マンション建設による居住人口の増加、さらには、居住者の健康、通勤、余暇利用の意識変化など自転車利用は拡大傾向にあり、利用方法も多様化され、新しいニーズが生まれてきている。また、隅田川を中核とした船運との連携も観光や防災対策の面から、その活用方法も視野に入れなければならないと思われる。

＜新しいニーズ＞

- ・スポーツ、通勤などではファッション性の高い仕様の自転車が高まっている
- ・シェアサイクルは、自転車を借りるユーザーを対象としているが、自己所有自転車へのサービスにも目を向ける必要がある。このため、シェアサイクルの基幹ポートには、一般駐輪、ロッカー、シャワー室、コーヒーショップなど併設し、多様なユーザーに応えることも大切

4 今後のシェアサイクルのあり方

シェアサイクルをまちづくりの装置として総合的に取り組むためには、行政において政策の調整や公共空間の活用、行政サービスの継続性確保などの領域を、民間においては民間が持つ技術や経営ノウハウなどの提供を、行政と民間との連携によって効果的に発揮できるシステムの構築が必要である。このシステムでは、行政と民間とで構成する事業連携体の秩序を構築し、シェアサイクルの理念の実現に向けた道筋を示し、実践へ踏み出すことにある。

＜シェアサイクルシステムの運営＞

運営に関する道筋づくり シェアサイクルのシステムづくり	「行政」のマスタープランの推進と課題解決への道筋	運営秩序形成理念の実践への踏み出し
シェアサイクル実現を行政と民間との連携へ転換	シェアサイクル実施計画、運営への民間参加による解決策の提案	市民参加と自転車ルールが徹底された市民社会づくりを誘導するリーダーシップ
事業連携体の秩序の構築と高い課題対応力	事業目的の共有化と危機対応力の高い共同体の構築	情報公開による運営の信頼性と弾力的な事業運営

5 シェアサイクルの展開に向けて

都心部の複数区によってシェアサイクルを展開するためには、行政と民間、市民を加えた相互間の高いコミュニケーションと強固な信頼関係が不可欠である。そのためには、シェアサイクル運営の責任領域と役割分担を明確にした契約をシステム的に行う必要がある。そして、利用者、市民からの事業評価、海外の動向、社会動向など注視し事業へフィードバックし反映できるスキームが必要である。

このため、行政（連携する構成員として参加

する都心区（東京都も含む）と民間（都市再生推進法人・公共交通事業者等）とがシェアサイクルに関する包括協定を締結し、シェアサイクル事業の核となる連携主体（PPP）を成立させる。その連携主体は、事業の理念、方向性を明示し、共有化することから始める。

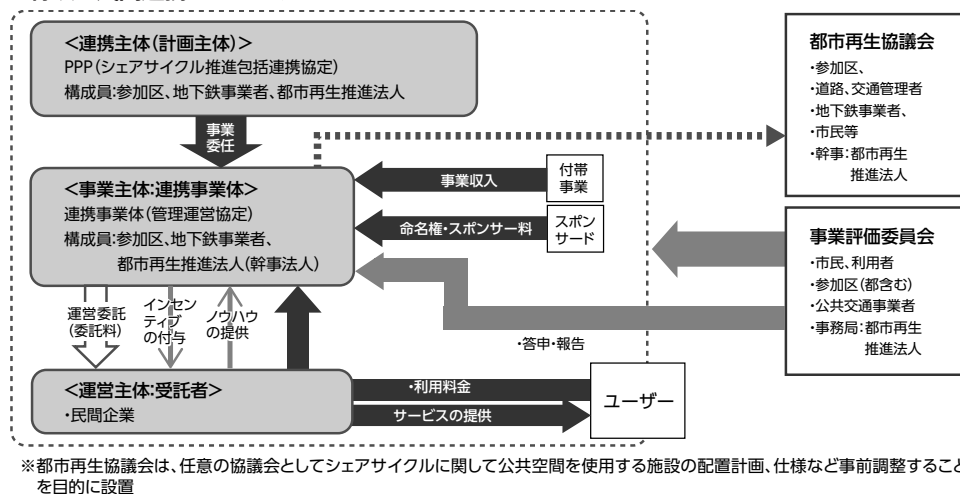
次に、当該包括協定によって成立した連携主体（PPP）は、共有化された理念や方向性を基に、事業実施を行政・民間で構成される連携事業体（管理・運営協定にり成立／事業主体）に委任する。委任を受けた事業主体（連携事業体）は、事業の運営に関する業務を民間企業者（運営主体）に再委託する。

事業主体を構成する参加区（東京都を含む）、都市再生推進法人、公共交通事業者等は、事業のリスクを負担し、運営主体に運営経費を支出するとともにインセンティブを付与したうえで民間が持つノウハウの提供を求め、事業主体と運営主体の役割分担、責任領域を確立させる。他方で、市民、利用者、参加区等で構成する「事業評価委員会」により、当初に設定する事業運営の要求水準の評価を行いフィードバックする。

こうして行政と民間とが連携したスキームによって推進することがシェアサイクルの在り方ではないかと思う。

PP

＜行政・民間連携のイメージ＞



【引用、参考文献等】・東京都長期計画

- ・官民連携まちづくりの進め方（国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室）
- ・千代田区広域相互利用の実現に向けた取組み（千代田区資料）
- ・PPPの知識（日本経済新聞出版社 町田裕彦）
- ・コミュニティサイクルのプログラムモデル検討（（公財）東京都道路整備保全公社・日本交通計画協会） その他