

シェアサイクルと日本のこれから No.19

世界に肩を並べる シェアサイクルシステム確立のために

文

東京海洋大学名誉教授
一般社団法人日本シェアサイクル協会会長

高橋 洋二

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. 日本におけるシェアサイクルの現状

自転車は化石燃料を消費しない・環境にやさしい・健康に良い交通手段として、世界の多くの都市で積極的に導入されるようになってきている。なかでも市街地内に設置されている最寄りのポートで自転車を借り、目的地に近いポートで返却するシェアサイクルは、駅や停留所・商業業務施設・観光スポットなどの間を結ぶ公共性・公益性の高い短距離移動交通手段として、すでに世界900以上の都市で導入されている。わが国では平成27年度末で77都市にシェアサイクルが導入されているが、平均すると自転車台数で154台、ポート数9箇所と小規模で、シェアサイクルが持つ潜在的な効用を発揮する規模には遠く及ばない。現在、東京の千代田・中央・港・江東4区で実験中の広域シェアリングでも自転車台数1,145台・ポート数119個所で、ロンドン・パリ・ニューヨークの10分の1程度の規模にすぎない。

シェアサイクルを導入する場合、道路に自転車レーンおよびポートを設置しなければならないが、このための計画標準・構造・管理・運営体制などについての研究は十分ではない。また、自転車利用のルールに関する社会の認知度は低く、自転車は車両

であって車道の左側を走行しなければならないという基本原則も十分浸透していない。自転車と歩行者・自動車の間の走行ルールや法制度の見直し・事故や保険の制度など検討すべき課題は多い。

2. 社会資本であるシェアサイクル

1960年代以降の急速な都市化とモータリゼーションに対処するために、これまで道路整備を中心とする街づくりが進められてきた。しかし人口減少・高齢化が進む今日では、これまで自動車の利用を前提に拡大してきた市街地を鉄道・バスのような公共交通軸を中心にコンパクトな「歩いて暮らせる街づくり」に再編していくことが求められている。シェアサイクルはこれら公共交通システムの一つとして、今後重要な役割を果たすものと期待されている。

しかし、都市内にシェアサイクルを導入・維持するコストを料金収入だけで賄うことが困難なことも、世界の導入事例を見て明らかである。シェアサイクルは市場の自由な経済活動に委ねるだけでは導入・維持することが困難な、いわゆる社会資本(インフラストラクチャー)として位置づけることが出来、その実現には公共による直接・間接の助成が必要となってくる。

3. シェアサイクル導入の課題

シェアサイクルを導入していくうえの課題として以下の3点が挙げられる。

①多様な主体間の合意形成

日本の都市は欧米都市に比べ道路率が低いので、道路に自転車走行レーンを設置すると自動車の走行空間が不足し交通混雑が生ずると懸念されている。また自転車レーン設置により自動車の沿道アクセスが制限されるので、自動車利用者はもとより沿道の商店・事業所・バスやタクシーなどの交通事業者もシェアサイクル導入に賛同するとは限らない。これら多くの関係者がシェアサイクルの公共性・公益性を理解し、その導入に賛同・協力してもらえよう研究・社会実験を繰り返し、社会に広く情報発信していく必要がある。

②社会資本としての位置づけと公的助成

世界の多くの都市では、シェアサイクルの利用を促進するために短時間利用については無料ないし低額料金としており、不足する収入源として公的助成に依存している。

シェアサイクルが、都市交通の安全・快適・利便性を高め環境改善・健康増進に資する都市の社会資本・インフラであるという社会的なコンセンサスが形成されれば、都市計画として定め導入・維持管理に対して公的助成をしていく道も考えられる。モノレール・新交通システム・LRTなどの整備と同様に、道路整備の

一環として公的に助成していく可能性も高まる。

③自転車走行ルールの徹底

シェアサイクルが導入されることにより交通事故が増えることのないように道路の構造・交通ルール等を見直すとともに、自転車利用者をはじめ社会全体が自転車走行ルートを学習していくことが望まれる。とくに我が国では欧米とは異なり道路管理と交通管理が一元的に所掌されていないので、シェアサイクルを広く普及していくためには両者の密接な協力・協調が何よりも重要となる。

4. 東京オリンピック・パラリンピックに向けて

千代田・中央・港・江東4区では、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催時までにはシェアサイクルを導入すべく2016年2月から社会実験を実施しており、今年の10月からは新宿区もこの実験に参加することとなっている。シェアサイクルを実現するためには区の行政区域や権限を超える広域システムとして、自転車レーンやポートの設置・交通標識の設置・交通安全教育の徹底・料金収受や維持管理システムの確立などを実現しなければならず、東京都の主体的参加と事業主体の決定が急がれる。オリンピック開催時にシェアサイクルが導入され、東京都民やオリンピック・パラリンピックに合わせて訪れる全国および世界からの利用者から高い評価を得られるかどうか、今後、日本にシェアサイクルを広く導入していく鍵になる。

PP