

日本におけるシェアサイクルの実現に向けての方策について No.8

ヴェリブの供用開始に立ち会ったあの瞬間から今に続く 日本へのシェアサイクル導入の歩み、そして展望

文

一般社団法人日本シェアサイクル協会 専務理事 森井 博（本誌発行人）

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>



日本でシェアサイクルを本格的に導入しようという機運が高まったのは2007年のことでした。きっかけはその年に開催された自転車駐車場工業会の海外研修会。主目的はヨーロッパの駐輪場の視察でしたが、視察先のひとつにウィーンのシェアサイクルがありました。渡欧前にも「海外ではシェアサイクルというものが普及し始めている」という話は聞いていましたが、まだまだ国内では「借りて乗る自転車」といえば「レンタサイクル」、多くの人にとってシェアサイクルは未知のシステムだったといえるでしょう。

当時のウィーンのシェアサイクルは小規模なものでしたが、レンタサイクルとは異なりポート間を自由に移動できるシステムは、確かに便利なものだと感じました。そしてその視察の際に、「翌週、パリで大規模なシェアサイクルの運営が開始される」という情報を、現地関係者からまさにその場で聞かされたのでした。もちろんこれは、その後シェアサイクルの代表事例として挙げられるようになる「ヴェリブ」のことです。我々視察団は急遽予定を変更して、このヴェリブの視察をスケジュールに加えました。そして実際に大規模なシェアサイクルの供用開始を目の当たりにし、また、試乗することでもできたのでした。

今にして振り返ると、ヴェリブの「成功」は偶然ではなく、成功のために綿密な計画が練られていたことがわかります。それは、今でもシェアサイクルの利便性の指標として掲げられる「ポートの300mメッシュ（運営エリア内は300m間隔でポートを配置）」に、運営開始時点から取り組んでいたことが象徴しています。市民が積極的に使いたいと思うような、「便利な移動手段」と認識させるための準備が当初から整っていたのです。

この視察体験は非常に強い印象を我々に残し、日本に戻ってからすぐに、日本におけるシェアサイクルの導入について様々な検討を始めました。そんな中、同じ頃に国際会議に出席するためパリを数回訪れていた森 喜朗

元首相もヴェリブに目を止めたようです。ヴェリブが市内を走り回る姿は、あっという間にパリの日常的な光景となっていたのです。そして同年11月、森元首相から、自転車業界に携わる同郷の私に声が掛けられました。「あのパリの自転車は何なのだ？」と。そこからはあっという間に物事が動き始めました。もちろん国土交通省でも研究が進められていたことなのでしょう。それらが本格化し、社会実証実験というかたちで各地でシェアサイクルがスタートすることとなったのです。そういった意味で、2007年は日本のシェアサイクルの歩みにとって重要な年となりました。

思えば2007年は亥年。今年で一回りです。今では全国135都市でシェアサイクルが導入されるまでになりました。東京の区境を超えて利用できる広域シェアサイクルは、2018年末現在で10区約570ポート、約5,900台という規模に達し、日本のシェアサイクルの象徴的事例になっていると思います。一方で、この「135都市」の中にはごく小規模なものも含まれていて、導入しているシステムや自転車、利用料金も様々です。そこで議論の対称となるのが「シェアサイクルは採算に見合う事業なのか」という点です。これは東京広域シェアサイクルも例外ではありません。もっといえば、世界的にも議論的となっています。ここ最近では、派手に海外の都市に進出した中国系のシェアサイクルが、これまた派手に撤退するというニュースが飛び交っているのはご存じのところかと思います。

ここで考えたいのは、シェアサイクルを「採算」という切り口一点で捉えるのが、果たして正しいことなのか、ということです。シェアサイクルは「ラスト1マイル」を担う交通手段である、といういわれ方もします（1マイルは約1.6km、そこそこの距離となりますので、あくまで象徴的表現と捉えるべきでしょう）。電車やバスではカバーしきれない、最寄り駅から目的地までの「最後の移動」（あるいはその逆の移動）を支える手段、それがシェ

アシクルの大きな役割のひとつです。電車やバスの利用料金がどんなに安くなっても、結局この「最後の移動」の利便性は、自由な移動が可能な自転車に譲ります。タクシーにはそれが可能ですが、そこは自転車活用推進法に象徴されるように、環境性能や健康志向といった「付加価値」、また、料金的メリットなどが自転車ならではの価値として挙げられるでしょう。

結局のところ、数ある移動手段の中から利用者がシェアサイクルを選ぶのは、それが便利であり、選ぶメリットがあるからに他なりません。ならば、地域の利便性を支える移動手段＝「公共交通機関」のひとつと捉え、「採算」とは異なる視点での評価があって然るべき、と考えます。地域によっては、地域の移動手段として深く根付いた、あるいは根付きつつあるところも多いと思います。採算に合わないという理由で撤退(実証実験終了)となったなら、地域の利便性にとっては大きな損失です。シェアサイクルは地域を支える公共交通機関のひとつであるという評価のもと、公的補助などのあり方に対する議論が高まってほしいと思います。

そしてそれは東京も同様です。日本シェアサイクル協会では、事業目的のひとつに「東京オリンピック・パラリンピックに向けた『東京シェアサイクル』実現のため、主要な役割を果たす」という項目を掲げています。これはもちろん、東京オリンピック・パラリンピックが終わればシェアサイクルも終わっていいという話では決してありません。むしろそれ以降のほうが大切です。まさにレガシーとして長く残すべきものです。当協会としても、そのための活動に力を入れて取り組んでいきます。

駐輪場をシェアサイクルポートに

地域の移動手段としてシェアサイクルの評価をさらに高めていくためには、利便性のさらなる向上が不可欠です。ポート密度はもちろん、利用しやすい場所にポートを設置することも忘れてはいけません。海外では車道上にポートが置かれている例が珍しくありません。日本にいる我々からするとこれは羨ましい。これだけでシェアサイクルの使い勝手が大きく変わります。車道を走る自転車が、スムーズな動線でポートにアクセスするためには、車道上にポートがあったほうがいい。これはごく自然なことです。

残念ながら日本ではそれが難しい。車道走行を原則としながら、ポートは歩道(または路外)にあるのです。そもそもの話をすれば、自転車が歩道を走っていることが

今なお多いという問題があります。特に、幹線道路等、自動車の交通量が多い車道には広めの歩道が設けられていることも多くありますが、そのような道路では、たとえ車道に矢羽根などで自転車通行ラインが示されていても、自転車は歩道を走るのが当たり前になっています。ならば、広い歩道の「再配分」を行って、歩行者と自転車の通行帯を分け、両者が安全に通行できるような再整備をすることも考えるべきではないでしょうか。ただし、これは広い歩道であることが大前提です。そもそも定められた有効幅員が確保できなければ、ポートの設置自体が不可能ですから。あるいは、二車線ある車道ならば一車線は潰して自転車レーンにする。これぐらいの明確な取り組みが必要だと思っています。これで自動車が渋滞するようになるなら、他の交通機関のほうが便利だと判断してそれらにシフトするドライバーも増えるでしょう。これがまさに時代の要請なのではないでしょうか。

さて、現状、日本の各地域でポートを増やすにはどうすればいいか。その一つの手段として、駐輪場の活用があると考えています。実際に、高松市や堺市、新潟市などで導入例があります。放置自転車対策を積極的に進めてきた日本の各都市では、駅前の大規模駐輪場の整備がある程度行き届き、今はまちなかの商店街など、人の集まるところに小規模な駐輪場を設置する動きが活発化しています。これは自転車活用推進計画を進めるという視点でも必要な取り組みです。自転車を活用する以上、自転車を駐める場所が必要ですから。そうして整備された駐輪場は、シェアサイクルの利用者にとってもまた使いやすいポート場所となります。駐輪場の一部スペースをシェアサイクル用ポートとして「シェア」する。この取り組みを積極的に推進していきたいと考えています。

日本のシェアサイクルの特徴のひとつとして、電動アシスト自転車の採用例が多いという点を挙げることもできるでしょう。起伏の激しい地域や体力に不安を抱える人にも利用しやすいなど、電動アシスト自転車は大いに魅力的ですが、導入コストは(非電動アシスト車と比べて)相対的に大きくなり、充電作業など維持管理の手間も無視できません。そういう意味でも、自転車の選択肢は非電動アシスト車を含めて多様であるべきだと思います。また、大きな都市であれば、タクシーがそうであるように同一エリアに複数のシェアサイクル事業者が参入してもいい。複数のシステムから、最適だと思うものを利用者が選べばいいのです。そうして利便性が高まることで、シェアサイクルが地域の移動手段としてより密接に地域に根づいていくのだと思います。(談) PP