

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.2

シェアサイクルで何を実現するのか？ それが問題だ—その限界について—

文

茨城大学大学院理工学研究科 教授

金 利昭

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>

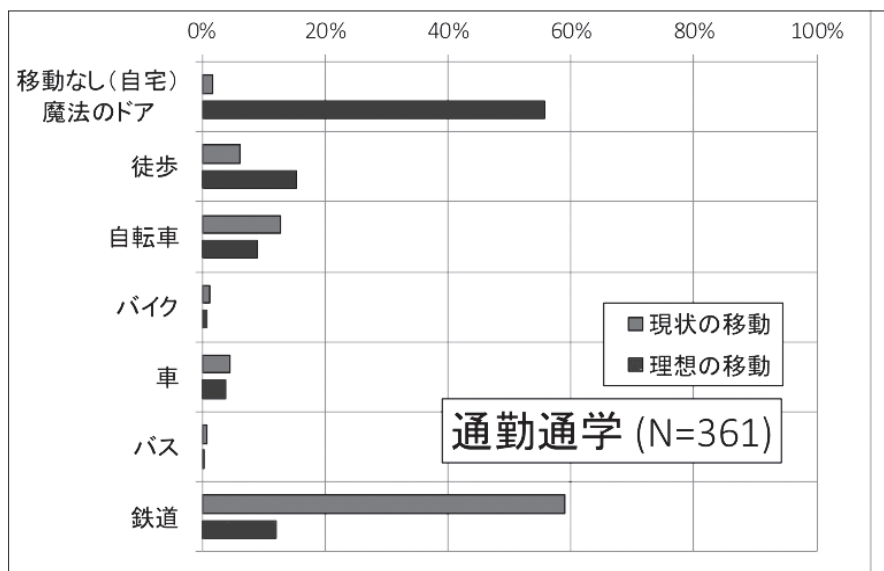
「シェアサイクル実現に向けての方策」というこれまでより一步踏み込んだテーマで書こうとすると、さて困った。難しい。何故か。「方策」ではなく「何を実現するのか」が難しい。シェアサイクルを含む自転車の都市交通の中での位置づけ、さらには社会的な位置づけが不明で目標が決まっていないと思うのである。チョイ乗り・ラストワンマイルを担うのか、新たなビジネス利用なのか、地球環境問題解決のためのグリーンモードなのか、医療費削減のための健康器具なのか、交通弱者救済のための安価な交通手段なのか、観光促進の担い手なのか。すでに自転車に関する多くのことが列挙されてきたと思うが、まだ何も決まっていない。何を狙うかによって道路整備は異なってくるし、ポート数や配置が異なってくる。今、シェア

サイクルを混乱なく早期に持続可能な形で普及させることを考えるならば、多くの識者が指摘しているように、社会的な位置づけとその目標を明確にする必要がある。それによって公的な支援策や規制を含む「方策」が可能となる。

ここで私は、シェアサイクルをどのように実現・普及させるかの直接的な議論ではなく、逆に限界・上限についての私見を述べることによって「シェアサイクル実現」の中身を考えてみたい。もとより自転車・シェアサイクルは万能ではないからである。

そもそも自転車は、様々な交通手段がある中で個人にとって理想の交通手段なのか。個人の理想交通手段の考察から上限を考えてみる。私が2014年に東京区部をはじめ、名古屋、札幌、小樽、水戸、徳島、呉

の7都市で実施した3700人のWeb調査データから個人の理想の交通手段について示す。この調査では目的別に現状と理想の交通手段を問うている。理想交通手段では現行交通手段の交通条件はすべて理想状況、ついでに瞬間移動（移動時間ゼロ）ができる「どこでもドア」をいれてあり、発着地も理想と想定して回答してもらっている。東京における通勤通学目的での理想手段（代表交通手段）では、「どこでもドア」選択率は50%前後（home to homeでは30%程度になる）、徒歩の選択



現状と理想の交通手段（東京区部、通勤通学目的）

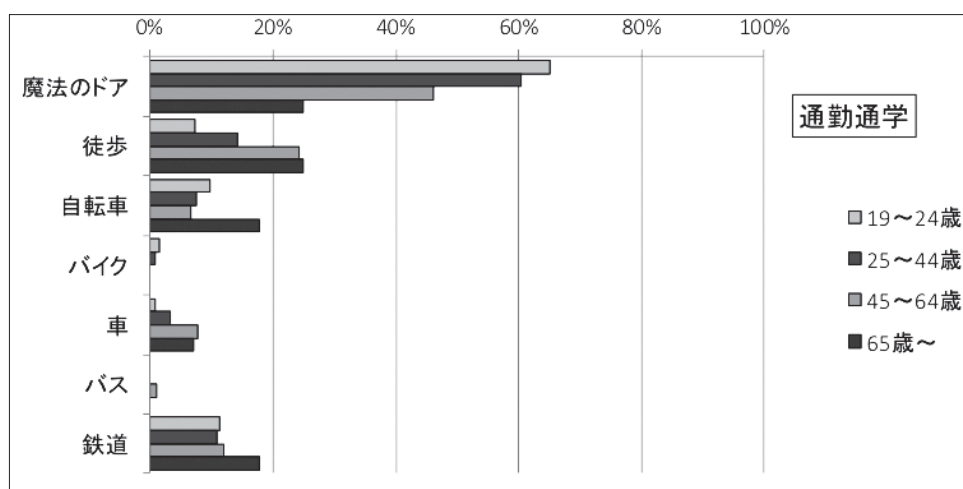
率は18%前後、年齢が上がると「どこでもドア」は激減、逆に徒歩が激増する。驚くことにこの結果は他都市でも大差ない。この結果を用いて、私は「移動には意味・価値がある」「徒歩は重要」ということを主張してきているのだが、ここでは自転車も徒歩に負けず選択されていることが重要である。しかし個人の理想として自転車が車よりも

理想とされているとはいえ、自転車が圧倒的に選択されているわけではないことも忘れてはならない。つまり個人の理想・ニーズからみて上限があるということであろう。この結果は、もとより個人の理想であって社会の理想ではないし、この調査では自動運転やシェアサイクルは選択肢にはなかった。

次に、個人ではなく社会レベルで自転車・シェアサイクルには限界があるだろうことに言及したい。

その1：雨の日には他の交通手段に転換する。そうすると他の交通手段が、雨の日に、シェアサイクル・自転車からの転換交通を受け入れるだけの余裕を日常的に確保しておくことが必要となる。つまり自転車・シェアサイクルは、雨の日の受け入れ交通手段を含めた一体の交通システムと考えなければならない。雨の日に転換する徒歩なり、バスなり、鉄道なり、車（道路）なりが、雨の日の利用者が我慢できるサービス水準でなければ、結局このような需要変動の大きい交通システムは社会的には成立しない。需要変動に対応できる規模が限界ということになる。

その2：システムの低料金と安全性・信頼性はトレードオフである。昨今、私がシェアサイクルを利用するのは、レンタカーやレンタサイクルと同じように自転車本体がしっかり点検整備されて安全だと考えるからでありシステムを全面的に信頼しているから



年齢別にみた理想の交通手段(東京区部、通勤通学目的)

であって、メンテナンスの不備な怪しげな自転車は衣服が汚れるし怖くて乗りたくない。信頼できるシステムにはコストがかかり、料金が高くなれば需要は減る。

その3：シェアサイクルの実際の利用では徒歩範囲のかんりの短トリップが指摘されている。そうすると徒歩との競合をどのように考えるのかも重要であろう。便利だから、どこまでも徒歩と同じように利用させてよいのか。したがって、どこもかしこもポートだらけがよいことなのか。繁華街や観光地では徒歩優先・自転車抑制区域もあってしかるべきである。この意味でポートの数と配置は政策変数として極めて重要である。政策的な限界値の設定もあるだろう。

最後に私が強調しておきたいことは、第一に、シェアサイクル実現のための方策は、シェアサイクルを含む自転車社会がきちんと整備されることであって、それ無くしてシェアサイクルだけの議論はナンセンスである。第二に、近年生まれたシェアサイクルを一つの都市交通システムとして位置づけ、目的と目標を確定することが必要である。第三に、そうすれば、あとはその社会的な役割に応じて公的な支援策なり規制なりの制度を検討・実施することは難しいことではないだろう。

PP

【編集部より お詫びと訂正】

本誌9月号本連載(P.46)に誤りがありました。タイトルに「日本のシェアサイクルのあり方 No.19」とありますが、正しくは「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.1」です。読者の皆様、そしてご執筆いただいた名古屋工業大学大学院 伊藤孝紀准教授、関係者の皆様に謹んでお詫び申し上げます。ここに訂正させていただきます。