

日本のシェアサイクルのあり方 No.18

シェアサイクルの発展に向けて

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. シェアサイクルに期待される役割

平成26年に『都市再生特別措置法の一部改正法』、『地域公共交通活性化再生法の一部改正法』が施行されたが、これにより都市化とモータリゼーションにより平面的に拡大してきた市街地を、今日の人口減少・高齢化社会に合わせて『コンパクトシティ・アンド・ネットワーク』型の都市に改変する施策が推進されてきた。コンパクトシティ・プラス・ネットワークの基本は、鉄道・バスなどの既存公共交通機関の活性化、LRTやディマンドバスのような交通手段の導入等を通し、都市の骨格となる交通軸の沿線に居住を誘導しコンパクトな市街地に再編成していくことを狙いとしているが、シェアサイクルもその一環を担うシステムとして大いに役立つと期待されている。すでに全国400を超える自治体で、中心市街地における低未利用地の再生、公共公益施設・駐車場等の創出、公共交通機関のサービス改善等を行い、市街地を再生・活性化する『立地適正化計画』を立案しているが、今後シェアサイクルがこれら計画の中で明確な役割を荷うようになることを望みたい。

自転車は環境にやさしく利用者の健康増進に役立つ交通手段であるが、特にシェアサイクルは利用者が自転車を保有し駐輪場を確保する必要がなく、誰もが自転車を必要な時に手軽に利用することの出来る

公共性の高い交通システムである。平成28年度には、シェアサイクルの普及促進を目標のひとつに掲げた『自転車活用推進法』が公布され、30年度には国の『自転車活用推進計画』が国会に報告された。現在、地方公共団体による『自転車活用推進計画』が検討されつつあるが、この中でシェアサイクルを公共交通機関の一つとして位置づける地方公共団体が増えていくことに大いに期待したい。

2. 日本のシェアサイクルの現状

現在わが国のシェアサイクル導入都市は110都市程に増えているが、その規模は自転車台数・ポート数いずれをとっても実験的規模にとどまっており、都市交通システムとして期待されている役割を果たすことが可能な水準には遠く及ばない。現在、千代田・中央・江東・港・新宿・文京・渋谷・品川・大田の9区で広域自転車シェアリングの実証実験が行われており、欧米先進都市と比較すると自転車台数・ポート数ではロンドン・パリの1/4～1/2、ニューヨークと同程度まで増えてきた。しかし東京の導入区域はロンドンの2倍・ニューヨークの4倍・パリと同程度となっているから、「導入面積当たりの自転車数」・「導入面積当たりのポート数」のいずれをとっても、これら世界の

| | ロンドン | パ リ | ニューヨーク | 東 京 |
|---|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| 自転車台数 (A) | 11,000台 | 23,900台 | 6,142台 | 5,090台 |
| ポート数 (B) | 744カ所 | 1,800カ所 | 469カ所 | 447カ所 |
| 導入区域 km ² 注2) (S) | 66 km ² | 135 km ² | 30 km ² | 140 km ² |
| 自転車台数 / 導入面積 (A/S) | 167 | 177 | 204 | 36 |
| ポート数 / 導入面積 (B/S) | 11.3 | 13.3 | 15.6 | 3.2 |

1) ロンドン・パリ・ニューヨークの自転車台数・ポート数は平成29年3月国土交通省都市局、コミュニティサイクルの取組等についてのPP2から引用。

2) 各都市の導入区域面積はポートが設置されている範囲を筆者が簡略な図上計測を行った数値

都市の1/3から1/6の水準にすぎない。とくに東京のシェアサイクルは公共交通機関としての長所を十分発揮できるポート密度に達していないことが大きな課題といえる。都市の公共交通システムとして、シェアサイクルの公共性・公益性が社会に認知されるまでの道は険しいと言わざるをえない。

3. 乗り越えるべき課題

我が国のシェアサイクルシステムを海外の先進都市並みの水準にまで高めていくために解決すべき課題は多い。シェアサイクルは都市内の自動車交通を抑制することにつながり、エネルギーの節約・環境改善・健康増進に大いに貢献できるが、そのことについて社会的に広く認知され、都市の公共交通機関として位置づけられない限り本格的導入は望めない。仮にシェアサイクルが本格的に導入されれば、これまで自動車に

利用されていた空間が大きく削減されるから、自動車ドライバー・商店や事業者・バスタクシー等交通事業者は劇的な影響を受けることになる。これらすべて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・協力してもらえる状況が実現しない限り、シェアサイクルの本格的導入は難しい。

なお、現在のシェアサイクルには高齢者や身障者の利用という観点が欠落しているが、都市の公共交通機関として『コンパクトシティ・アンド・ネットワーク』型の都市の公共交通機関として位置づけようとする限り、この問題の解決は本質的に重要である。シェアサイクルは2輪車であるがゆえに、高齢者社会における安全・快適・利便な公共交通機関となり得よう十分研究し対策を講じる必要がある。高齢化社会における交通手段として転倒の心配のない3輪車、4輪車の可能性も検討すべきであるし、雨天等でも快適に利用できるシステムの開発も早急に行っていく必要がある。

PP