

シェアサイクルと日本のこれから No.16

## シェアサイクルシステムのここ10年の発展

文

大阪市立大学大学院工学研究科 准教授

吉田 長裕

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>

私が初めてシェアサイクルサービスをみたのは、約9年前のフランスパリのVelib'でした。オープンしたばかりのサービスを早速利用しようと試みましたが、残念ながらシステムのトラブルでクレジットカードを受け付けてもらえず利用することはできませんでした。その当時のパリ市内は、シェアサイクルのポートは無論、走行している自転車も少なかったのですが、狭い街路にびっしり並んだ路上駐車列の一部が、鮮やかな緑の自転車車列に置き換わっているのを観て、都市交通において自転車から小さな変革が起きつつあることを感じました。

2012年に再びパリに訪れた時には、Velib'だけでなく自転車通行環境のネットワーク整備が着実に進展しており、都市交通の質が明らかに変わってきたことを肌で感じることができました。なぜそのような変化が持続するのか調べると、Velib'を含むモデルは、屋外広告と自転車サービスがセットで事業者と契約されており、パリ市は屋外広告規制の運用とVelib'を宣伝することで収入を得ることができます。公共空間から利益を引きだし、さらに利用者負担を加え、自転車利用環境の改善にもお金が回るようになっている点は特筆に値します。

ロンドンでも、パークレーサイクルハイヤースキームというシェアサイクルを利用する機会がありました。導入の背景をロンドン市の担当に聞いたところ、事前の研究調査に基づき、都市交通における既存の自転車に対する社会の持つイメージも変えたいということで、メイン

スポンサーのキーカラーである青が自転車の車体とスーパーハイウェイと呼ばれる通行帯の着色にも適用され、オリンピック前の街が自転車で変わりつつありました。ロンドンでは、パリとは異なり、既存の道路空間を自転車車体とカラーを統一させて広告的価値にかえたところが面白かったのですが、その後、スキームのメインスポンサーがキーカラーの真っ赤な銀行に変わったところを見ると、ブランドイメージへの貢献、独占的な屋外広告に見合う効果はそれほどなかったのかもしれませんが。加えて、スキームの拡張時に税金を投入したことで、投資費用の回収の難しさ、税の公平性に関しても課題のあることがわかりました。

その後も、訪問したいいくつかの都市で新たに導入された類似のシェアサイクルを見かけました。パリやロンドンのようなマーケティング的手法が取り入れられているシステムはむしろ稀で、それぞれの都市の抱える都市交通の課題に対応し、多様な形でサービスが提供されていることがわかりました。

交通計画におけるシェアサイクルの貢献は、公共交通だけでは提供できないドアツードアのサービスを貸し



路上駐車列に設置されたVelib'と収入源の屋外広告（パリ・仏）



パークレーサイクルハイヤー（ロンドン・英）



ポート周辺で通信による貸出・返却可能。StadtRad (ハンブルク・ドイツ)



ヘルメット義務化も希に使えるものが置いてある。City Cycle (ブリスベン・豪)



自治体運営で公共交通補完がメイン。VCub (ボルドー・仏)



パリよりも前に大規模導入された。velo'v (リヨン・仏)

出し自転車を組み合わせて、端末交通移動の負担を低減したところにあります。これは、いわゆるラストワンマイル問題といわれ、これまで公共交通の欠点であった線と点のサービス享受範囲が、自転車によって拡大することから、シェアサイクルは公共交通を補完するシステムとして位置づけられるようになってきました。また、自転車を置く場所としては、自転車をシェアすることによって保管スペースを有効活用できる可能性もあります。

一方、システムの発展においても、様々な既存の課題に対応しようとされていることがわかります。一部では第4世代のシステムと呼ばれているようですが、その内容はポートの多様なオプションと自転車の高度化です。

まず、ポートの方では、電動系自転車への給電システムや太陽光発電を組み合わせ、モバイル性能も具備されるようになってきています。とくにモバイル性能に関しては、サービスの需給バランスを見ながらのアドホックな再配置に役立っているようです。次に、自転車に関しては、GPS機能による従来の盗難防止に加えて、いわゆるナビゲーション機能の付加です。コペンハーゲンのBycykelには、自転車にICTが標準装備されており、ナビ機能や個人のスマートフォンとの連携が図られています。これによって自転車の位置や貸し借り情報がわかることから、従来の物理ポートの役割が小さくなり、Wi-Fiスポットを簡易ポートにできる可能性もあります。また、路車間、車車間通信によってスマートな都市交通手段の一翼を担う可能性もあり、これらの機能はとくに観光客にとってうれしいサービスです。

昨年10月に再度パリを訪れたところ、パリ市庁のある地下鉄駅の通路と地下駐車場に、写真にあるモビリティハブを見つけました。ここには、電動アシスト自転車や電動カーシェア、レンタカーなどがすべて揃っており、目的地を調べ交通手段を選択できるようになっています。こういった整備事例をみると、都市交通において移動の多様性を確保する取り組みは国内ではまだ不十分であると改めて感じました。実は、紹介した様々なハイテクなサービスを分解してみると、ほとんどの要素技術は日本にも事例があることに気づきます。都市交通における時代のキーワードであるシェアは、要素技術を組み合わせることで可能性を秘めているそうですね。 PP



地下鉄駅併設の地下駐車場エントランスに設けられたモビリティハブ。駐車場には、レンタルできる電動アシスト自転車、電動レンタカー等がある (パリ・仏)