

シェアサイクルと日本のこれから No.21

## 誰のためのシェアサイクルか

文

東京工業大学 環境・社会理工学院  
土木・環境工学系 都市・環境学コース 助教

鈴木 美緒

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>



先日、スウェーデンのいくつかの都市を調査で回ったのですが、コペンハーゲンほどでないにしろ、自転車の多さには目を見張るものがありました。しかし、それ以上に印象的だったのは、いくつかの都市に導入されていたシェアサイクルでした。事前にウェブを通して登録をするのですが、「いつもの登録料+30分無料※のパターンでしょ」と思っていたら、料金体系が“1日(24時間)”“3日(72時間)”“年間”の3種類の登録料しかないのです。結局は滞在時間3時間弱なのになあとはいつつ、1日料金で自転車を借りることにしました。(ちなみに950円くらいでした。)御多分に洩れず重たいシェアサイクルの自転車を漕ぎながら、私の頭に渦巻いたのは「1時間くらいしか乗らないのに1000円近く払う“損した”感」…よりもむしろ、「3日借りるといのはどういうシチュエーションなのか?」といった疑問でした。この都市ではまだ1日料金があっただけくて、ストックホルムのCity Bikeは3日料金かシーズン料金の2択でした。

そして、その少し前に韓国に訪問したのですが、ソウルにもシェアサイクルが導入されていました。そこでは1日、1週間(100円くらい)、1ヶ月(300円くらい)、半年(1500円くらい)、1年(3000円くらい)の料金プランがあります。このプランでいくと1週間100円は相対的に高いですが、全体的に相当安く設定されていて、これもまた驚きました。

なぜ利用料の概念がないのか…この2つの事例には、借りられる時間に制約があるのです。料金は期間で決まっていますが、1時間～3時間程度で一旦返却させるルールがあります。30分無料、長時間借りれば借りるほど料金が増えてくる、という「自然と手放す」タイプと異なり、「ルールなので手放す」タイプといえるのでしょうか。(それを延長してしまうと追加料金が発生しますので、おそらくそれである程度の追加収入を得ているのでしょう。)事業者側の言い分は「みんなが自転車を使えるようにするため、長時間独占させるのを避けるルールを導入している」ということだそうです。

※ベリブ(パリ)等

すでに多くの人が実感しているように、自転車は、それだけで目的地にも行けますし、電車や地下鉄と組み合わせると目的地に行くにも便利な、使い勝手の良い交通手段です。自転車には、“スタイリッシュ”、“健康的”というイメージもできつつありますが、それ以上にやはり“便利”で“手軽”なのが世界共通の認識としてあるのではないかと思います。(シェアサイクルの自転車はスタイリッシュではないですし。)その自転車利用を促進するためのツールとして世界的に急速に導入が進んでいるシェアバイクを見たときに、その役割が果たせるのかどうか、という意味で、以下の点を考えなければいけないのではないかと感じています。

### ハードルが高くないか

ほとんどのシェアサイクルシステムでは、ウェブでの事前登録が必要で、クレジットカードで会費を支払います。たとえば、「電車が止まった」「バスがなかなか来ない」となったとき、他に手段がなく、かつ、急いでいるのなら、めんどくさいと思いつつも登録するかもしれませんが、特に必要に迫られていなければ、「わざわざ登録やらしなきゃいけないなら他の手段を考えよう」と思っても不思議ではありません。そもそも、登録したくてもそのときにPCやスマホがない(電池が残っていない)ということもあるでしょうし、クレジットカードがなければアウトです。手軽なはずの自転車が使いたいときに使えない…そんな登録の煩雑さが利用機会を奪ってはいないでしょうか。

### 目的地につながっているか

私はこのような仕事をしているので、シェアサイクルがあると聞けばポートを探します。それでもなかなか見つからないポートもあります。海外では、比較的目に付きやすいところにシェアサイクルがあり、借りたり返し

たりしやすいですが、日本の場合はポートを探している間に時間を超過して課金されかねない状況です。東京の場合、現状では、ポートの1割程度しか駅の近くにあります。先ほども書いたように、自転車で目的地に行くとしても、他の交通手段と併せて使うにしても、自転車の良さである“便利”や“手軽”を体感することができないのであれば、「だったら歩こうかな」「だったらタクシー乗ろうかな」となってもおかしくないように思います。

## 競合相手は誰か

東京に限っていうと、現状でのシェアサイクル利用の多くは観光ではなく、通勤目的が多いとされています。特に、居住地近くのポートと駅近くのポートをODとするトリップが多いとのこと。これってもしかして…自分のままちゃりがシェアサイクルに代わっただけ？ 実際、「大型マンション下のポートや駅近くのポートで自転車があふれかえっている」とご指摘を受けることも多々あります。シェアサイクルの多くが人力で自転車の再配置をしていることを考えると、ままちゃりの代わりを用意するために労力を使っているというのもどうかという気がします。ただし、もし駅前の駐輪施設のキャパ

シティに限りがあり、「朝、駅まで来るのはいいけど、夕方までずっと置いてあるのはちょっと困るな」といった事情があるとしたら、駐輪施策の一環としての導入は有意義と考えることもできます。（その場合には駅前駐輪場にポートをつくれという話になりそうです。）

\* \* \* \* \*

また、最後に記しておきたいのは、公共交通として維持していくためにはメンテナンスも必要だということです。むしろそちらに費用がかかります。東京5区連携が行なわれているように適用範囲が広がっていくことで利便性が高まることは当然期待できますが、実際には駅と居住地を往復しているケースが多いわけで、現状ではポート数が多いエリアの利用が多いとは限りません。公共交通として地方自治体の支援を受ける場合、その維持管理をどう分担するのかということも考えなくてははいけません。

これらは、私がストックホルムで感じた直感そのもので、つまり、「誰が何のために使うことを想定したシステムなのか」を考えているのかということです。それを考えて導入しないと、誰も使ってくれず、結局は「要らない」と判断されてしまいます。要らないのではなくて、要るように設計されていないという事例もまだまだ多いように思いますが、それは非常にもったいないことです。 PP



マルメ（スウェーデン）のシェアサイクル



シェアサイクルにまぎれて駐輪する自転車



とあるマンション下のポートの様子