

日本のシェアサイクルのあり方 No.17

# ストック効果がシェアサイクルを救う？

文

東海大学工学部土木工学科 特任准教授 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>

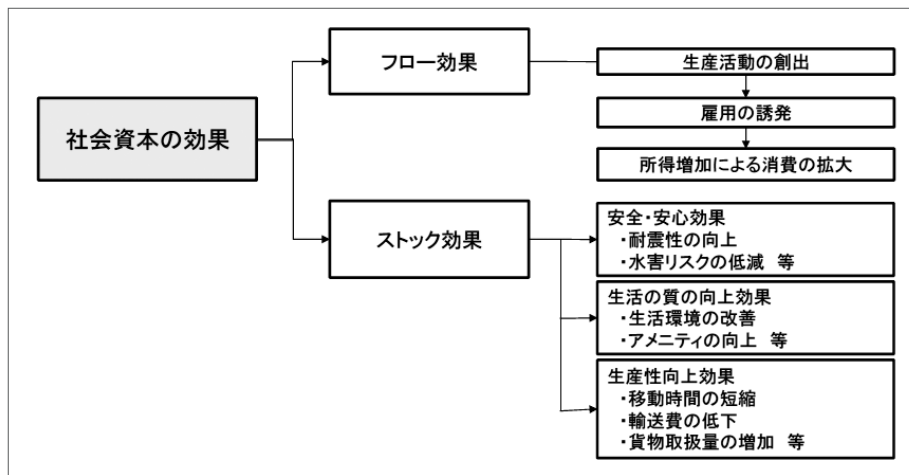
私事で恐縮だが、今年4月から東海大学に着任し、平塚市の広大なキャンパスで過ごしている。駅からもそこそこ距離がある上、キャンパスがとにかく広いため、多くの学生が自転車で行き来している。入学したての1年生と話していたら、皆が口を揃えて「構内にシェアサイクルがほしい」と言っていて、そのように気軽に「シェアサイクル」という単語が出てくるほど、シェアサイクルは身近な存在になりつつあるんだなあ…と感じた。

シェアサイクルと言えどとにかく海外事例が数多く紹介されているが、今年に入って少し目にする情報が変わってきて、ビジネスとしてのシェアサイクルが注目されているように思う。きっかけはおそらく、モバイク(中国)の日本参入だろう。特に2018年3月には多くの動きがあり、中国シェアサイクル大手のofoが和歌山で事業を開始した他、Yahoo、LINE、メルカリ、アパマングループがシェアサイクル事業に参入してお

り、“シェアサイクル元年”というメディアもあるくらい、公共交通として行政がマネージしている多くの海外事例とは全く異なる動向を見せ始めている。

特にIT業界は、すでにアプリ等の技術を持っているので、初期投資の安い自転車であれば参入しやすいと考えているらしい。シェアサイクル協会も、「通信機能は利用状況の管理に必要であり、大手通信事業者の参入はありがたい」と評価している。“地域公共交通の自転車”としてシェアサイクルを見がちな私からしてみたら「シェアサイクルで儲かると思っているんだろうか…」という疑問が湧くが、中国で成功しているという側面から入れば、金脈のように見えるのかもしれない。実際に、参入している都市を見てみると、大都市や(中国人が多い)観光地になっており、札幌市や福岡市のように複数業者が競合するケースもある。東京23区内も、行政が導入したシェアサイクルと他業者が別々に展開されているエリアが少なくない。来訪者の多い地域での利用が多いと想定しての戦略なのだろう。

本年6月8日に自転車活用推進計画が閣議決定され、ある意味で自転車利用の新フェーズが始まった。シェアサイクルの普及も軸のひとつになっていて、ポート数を852箇所(2016年)から1,700箇所(2020年)に増やすことを目標としている。ポート数を目標にするのはあながち的外れ



道路インフラのフロー効果とストック効果の考え方(出典：国土交通省)

ではない。DMMがシェアサイクル事業を諦めた理由について、「放置自転車を100%回収することは難しく、自転車を見るたびにDMMにネガティブな印象を持つことになる」といった趣旨の説明をしている。モバイクは本来どこでも乗り捨てできるシステムだが、日本では決められた場所に返却することになっているのも、放置駐輪のように無秩序になることを防ぐためだ。もう何十年も自転車の駐輪問題を抱えているのに、さらに（来訪者

の）シェアサイクルまで増えるとなると、自転車の置き場所問題が深刻化することは容易に想像される。

ネガティブな雰囲気になってしまったが、海外事例を見ても、シェアサイクルはまず自治体の補助金がないと成り立たない。海外では環境や健康の観点からの「自転車利用促進」が目的になっているが、日本では何が目的になり得るだろうか。“みんながすでに持っている自分の自転車”のために行政が補助金を出すのは現実的でないし、望ましくない。…それなら、シェアサイクルには公益性がないといけないということになる。その結果の“来訪者の自転車利用促進”なのだろうが、本当にそれだけがシェアサイクルのメリットであり、存在意義なのだろうか。中心市街地活性化の成功事例として、観光客が多く訪れるようになった商店街が紹介されることがあるが、地域の活性化とは来訪者が訪れないと成立しないのか？…といった疑問に似ている。あくまでも個人の感想だが。

具体的な業者名を挙げることはしないが、日本でサービスを展開しているある企業は、シェアサイクルを「徒歩の代わりに自転車を利用することで利便性が高まり、まちの価値を上げる」存在と説明している。ポート箇所依存する部分はあるにせよ、地域における存在意義はある程度認められそうだ。シェアサイクルによって、来訪する人にとっては自転車自体の調達



レンタサイクルでは「交通ルールを説明したビデオを見たら利用料割引」という取り組みもある（東京都立川市）

ができるし、地域に住まう人にとっては駐輪場を探す問題がなくなるからだ。（ただし、駐輪場に関しては、「そのへんに適当に停める」という選択肢があるうちは価値を見出しにくいかもしれない。）

そして、自転車利用促進に直結しないせいかあまりアピールされていないように思うが、モバイクやメルチャリで導入されている、ルール違反（主に放置駐輪）のシェアサイクルを見つけて通報した場合にボーナスがつくシステムは、地域に対して直接的に提供できる価値のひとつだ。現状のサービスはシェアサイクル利用者に閉じており、どちらかというところ「悪いユーザを密告」みたいなベクトルだが、これが「自身の自転車利用のモラルに対するボーナス」とするなど、自転車利用者全体の放置駐輪対策やルール遵守につながるインセンティブを持たせることで、地域における存在価値が高まるのではないだろうか。つまり、自転車利用促進というフロー効果ではなく、ストック効果を“シェアサイクルの存在意義”と考え、スキームを構築することはできないだろうか。

私は現在、とある都市で、「シェアサイクルが地域の防犯に役立てられないか」という観点でシェアサイクルの展開をお手伝いしている。シェアサイクルを地域の目にしようという試みだ。いつかこの効果もご紹介できたらと思う。

PP