

日本のシェアサイクルのあり方 No.9

日本のシェアサイクル——課題と期待——

文

徳島大学 副理事(地域連携担当) 山中 英生

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. はじめに

日本のシェアサイクルのあり方というシリーズへの寄稿をお引き受けすることになった。このシリーズ、既に8回、多彩な実践家、有識者の意見が披露されている。読み返してみても、なるほどと深く感心し、これは大変だと、後悔している。筆者は、自転車の利用空間の設計や安全に関する研究に主として携わってきて、シェアサイクルには大いに興味を持つものの、専門的な知識を持っているとはとても言えない。しかたがないので、日頃感じていることを書き綴ることにしたい。

2. 小規模に留まる日本のシェアサイクル

富山市のシェアサイクルを見学した時、「自転車の回転率は貸出返却ポートの数が多いと伸びない」という話を聞いた、ご存じのように、富山市のシェアサイクルを運営しているシクロシティ社は、パリなどの広告収入シェアサイクルを運営するJCDecauxの子会社で、世界の動向を熟知されている。当時は15箇所のポートで、1日1台当たり1回未満の回転率であった。海外での先行事例に比べると低い利用率と感じた。その後、順次ポートは追加されて20箇所になり、ホテルで1日券を買えるなど、進化しているが、依然として、小さなスケールには違いない。

国交省のコミュニティサイクル担当者会議の資料によると日本では既に72都市でシェアサイクルが展開されているというが、平均のポート数はなんと約8箇所、最大でも46箇所という。何千箇所という規模が散見される海外のシステムに比して、とても小さなシステムに留まっている。

国の補助を得て、公共団体が実験的に導入してきた事例が多く、そもそもの投資規模が制約されるという理由も大きい。総貸出し数といった需要からみても小さなスケールに留まっているという点も、日本のシェアサイクルを考えるには、重要な視点であると思う。

3. 大規模なシェアサイクルの特徴

シェアサイクルの火付け役となったパリは、ベリブを導入する10年以上以前から自転車利用を増やすという政策のもとで自転車道などの利用環境整備を進めていた、しかし、自転車の保有が伸びない。パリの町では、多くの市民が都市中心の沿道に立ち並ぶ中層の古い建物のアパートマンに暮らしていて、自転車を保管することができない。それに気づいた市が導入したのが、当初から数百箇所のポートと1万台を導入するというシステムで、これで市民の移動手段を自転車へと転換させるというものであった。もちろん、世界最大の観光都市であるパリでは、観光客にも歓迎されたが、主眼は市民の日常移動にあったと言える。同様に、大規模システムを導入している欧州や北米の都市、さらにはアジアでも成功している台北なども、もともと自転車保有率が低く、市民の移動手段提供という側面が大きいと言える。

これに対して、日本のように自転車の保有率が高いオランダでは、観光用には通常のレンタサイクルが見られるが、分散型ポートシステムは広がっていない。

オランダやデンマークに次ぐ自転車利用国である日本は、自転車の保有率も高く、日常移動に自転車が有意な市民は、自分の自転車で移動をしているということが、これらの大規模システムを有する都市とは需要構造が異なると言えるだろう。

4. 成功している観光むけのシェアサイクル

小スケールのシステムでも、かなりの回転率を上げて、また手堅い利用実績を上げているところもある。回転率が1日1台平均5回程度という金沢市の「まちのり」はその典型だろう。公園やポケットパークなど公共空間を活用してポートが設置されていて、観光客にも存在が認知されやすい。しかし、なんといっても観光地が市内に適当な距離間隔で点在していて、しかも駐車場も少なく、市内の道は狭く、幹線道路は結構混雑しているので、自転車が観光の周遊にうってつけということが、活用される理由と言える。

国交省の調査でも、観光促進を目的としているシェアサイクルが、比較的成功していると聞いたことがある。しかも、最近増えているインバウンドの観光客には、日本で自転車に乗ること自体が非日常体験として、楽しみにしている人たちが見られるなど、自転車都市観光の促進の面ではシェアサイクルのしくみは確かに期待できる。

実は、こうした観光面での自転車利用の利点は、例えば京都にも言えるが、京都はシェアサイクルのシステムでなく、多くの民間レンタサイクル業者がこうした観光客の需要を担っている。1日、巡回型が基本の観光利用の場合は、分散型ポートシステムが必要なのかについては、検討の余地が残っているかもしれない。

ただし、分散ポート式は、レンタサイクルの存在を町中の至る所で来街者に伝えられ、しかもその場でかり出せるという、いわば展示即売会のような、プレゼンス性の高さがあるので、その機能も捨てがたい、観光用には分散ポートと合わせて駅の大型ポートで比較的長時間貸し出すといった併用システムがよいと考えている。

筆者は、統一デザインの自転車が整然と並ぶシェアサイクルポートの風景は、都市景観のアクセントとしてすばらしい面があると感じている。この景観自体がシェアサイクルの大きな魅力の一つとも思うのである。その点で、最新の第四世代のシステムに見られるポートレスの方法には、懐疑的である。

5. 公共モビリティインフラとしてのシェアサイクル

観光客と同様に、比較的長中距離から来街している人々の都市内移動を担う役割としてのシェアサイクルでも成長が見られる、これには鉄道などで通勤してきた就労者も含まれるわけで、東京などでは、こうした来街者の大きな潜在需要が見込まれると思われる。筆者は東京で拡張しているシェアサイクルの状況、利用実態には疎いが、想像するにはこうした来街者と観光客が主要な利用者ではないかと持っている。

こうした需要は、今は鉄道通勤が多い大都市に多く存在している。今後、大都市以外の都市でも、公共交通システムを核とするモビリティシステムを構築する上では、ラスト1、2マイルを担う手段として、バス停・鉄道駅などと連動した分散型シェアサイクルを活用することは大変重要な視点だろう。

シェアサイクルを観光客のためだけのものとするのであれば、ポートなどに公共空間の利用権利を付与する必要はあるが、運用自体は民間ビジネスとして成立する可能性はある。しかし、公共モビリティインフラとして戦略的なシステム構築をするには、先行的、積極的な公的関与が重要であり、こうしたチャレンジに取り組む自治体の出現に期待したい。

PP



台北 YouBike



金沢市 まちのり