都市における自転車活用方策に関する考察（２） ～シェアサイクルの展開に向けて～

（公財）仙台市建設公社 正会員 ○岩崎 裕直

はじめに

これまで日本の都市特性の比較による自転車の都市政策に関して研究してきたが、2017年自転車活用推進法施行後、2020東京オリンピック・パラリンピックを捉えて活況を呈してきた「シェアサイクル」について、都市における活用に関する課題等を把握し、事例分析しながら展開に向けて考察するものである。

1. 都市におけるシェアサイクルの導入

2019年筆者が調査し報告したシェアサイクルの導入都市数は113であったが、1年後の2020年には146都市となっている。また、シェアサイクルのシステムをサービスする企業は、最近の動向では全国展開している大規模事業者2社のほか、小規模で地域に適したシステムを提供している事業者2社に代表化されつつあり、事業者自ら運営のほか資材提供などの方法も行っている。最近の特徴は電動アシスト付き自転車が多くなったことと、スマートフォンの普及でアプリによる登録や自転車の貸出・返却が以前よりスムーズになっている。また、地方都市では、従来の地元市民・企業によるレンタサイクルやコミュニティサイクルから高度なシェアサイクルシステムに移行する事例がよく見られるようになった。

一方で、2020東京オリンピック・パラリンピックという機会と政府のインバウンド政策により外国人観光客の増加への対応が地方において課題となっており、その一助としてだけでなく観光振興や地域活性化に資するとして導入しようとする都市が増えてきた。

2. シェアサイクル実施都市における課題

初めに、シェアサイクル事業者との連携に関連して、札幌市や金沢市の事例から、地元市・企業で実施してきたシェアサイクルを大手ベンダー企業と連携した事業展開について調査した。また、福岡市や堺市の事例からシェアサイクルの新しい事業者との連携のあり方についても分析した。

次に、シェアサイクルの位置づけと事業継続性について、特に2018年6月に策定された国の自転車活用推進計画に掲げられた地方版自転車活用推進計画も含め各課題を整理した。

自転車は、主要な交通手段の一つであるが、歩行者と同列に扱ってきたため、再考すべき点があるにも関わらず、走行環境や駐輪・通行ルールに特化して扱ってきたため偏りが生じている。また、都市においてシェアサイクルは化石燃料を使用しないため、省エネルギーな交通手段として環境分野で最も取上げやすいのだが、その効果検証が確立されていない。最近では自転車利用で人の健康の増進に資する面において脚光を浴びており、まちづくりにおいても看過できないことから、自転車活用推進計画では取上げることが多い。

シェアサイクルについて、ベンダー企業の高度なシステムに移行することで利便性向上になるが、これまで培った地域の市民・企業との連携・協力関係にも配慮している。事業としてのアウトカム指標として MaaS (Mobility as a Service) におけるラストワンマイルの手段としてまちづくりの視点を取上げていることは十分理解できるが、事業の予定期間以降の継続や展開に関する方針が不明瞭となっている。

3. シェアサイクルシステムの最新動向

先述のアプリの開発進展により、システムとしての利便性向上がさらに高まる方向が見える。例えば外国語
キーワード シェアサイクル, 都市, 自転車活用推進計画, MaaS, SDGs

連絡先 〒960-0803 仙台市青葉区国分町3丁目10-10 (公財) 仙台市建設公社 常務理事 TEL022-214-8469

翻訳アプリや行き先情報案内などがサイクルポートの位置や空き情報とリンクされている。できるならば現地の天気情報も同時に得られると良い。自転車の車両について電動アシスト付きが増えたが、少ない人力で走行しやすい技術的工夫の余地はまだあり、電動アシスト付き自転車の重量化が交通安全上においても問題視されている。他方でシェアサイクルのシステムは MaaS の公道における実験場となっている。サイクルポートでの給電や Wi-Fi 併用のほか、自転車のタイヤでも自動給電などが具体化し始めている。

4. 都市におけるシェアサイクルの活用

本章ではシェアサイクルの活用事例や活用手法を取上げるのではなく、活用に当たっての留意点を述べる。

一つは、自転車という交通手段を従来の交通手段から再構築をすべきである。すなわち徒歩・自転車・バイク・自動車・バス・鉄道の役割と分担そして連携を明確化することで、シェアサイクルを都市においてどのように位置づけることができるのかということを検討していく上で取扱いし易くなる。

二つ目は、都市が将来のまちづくりを考えていく上で SDGs（持続可能な開発目標）は不可欠であり、シェアサイクルは IT 技術の進展と MaaS の普及において不可欠なシステムだと考えるが、特に主体が市民だとするならば、SDGs の基本的な施策の一つとなり得る。

三つ目は、シェアサイクルが将来のまちづくりを進めるうえで市民にとって必要となるシステムまたはツールであることを説明できるようにすべきである。例えば地域交通の一翼を担える手段、手軽に外出でき健康増進または成人病予防にも資するほか、行動範囲の拡大によりまちづくりの推進に貢献などが挙げられる。

まとめ

これまで都市の特性と都市政策における自転車をどのように活用できるか研究してきたが、自転車自体の取扱いが杜撰なために、駐輪や走行のルール・マナーが後手になったため、特に都市部において問題が顕在化し対策が行われてきた。それらが基本施策として自転車に関するプランとして各都市で策定された。その後地方版自転車活用推進計画策定に伴い多くの都市でシェアサイクル導入・実現可能に近づいた。しかし、このままでは、シェアサイクルを前述の推進計画において取上げることは、間違いではないとしても適正とは言えない。

これまでの交通政策やまちづくりといった従来の都市政策として扱うのではなく、誰が主体で都市における効用をどのように取扱うかなど、新たな都市政策を考えていく必要がある。その一方で他の公共交通機関との連携も大事だ。お互いが補完できる公共交通システムを構築すべきだろう。

他方で前述の通り、MaaS の一つとしてシェアサイクルを捉えることは、これからの地域公共交通を検討する上で役立つものと期待している。

参考文献

- ・「都市における自転車活用方策に関する考察(1)～シェアサイクルの活用について～」岩崎裕直，第74回年次学術講演会，令和元年度土木学会全国大会，香川大学2019年9月
- ・第8回自転車利用環境向上会議 in 北海道・札幌（北海道・札幌市・北海道開発局），札幌市2019年8月
- ・第10回全国シェアサイクル会議（国土交通省），大阪市2019年8月
- ・「都市特性の比較による自転車の都市政策に関する考察（その1）」岩崎裕直，第72回年次学術講演会，平成29年度土木学会全国大会，九州大学2017年9月
- ・「都市特性の比較による自転車の都市政策に関する考察（その2）」岩崎裕直，第73回年次学術講演会，平成30年度土木学会全国大会，北海道大学2018年8月