

〔研究員の視点〕

コミュニティサイクル

— 東京都心部の現状と問題点 —

運輸調査局研究員 永瀬 雄一

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

近年、さまざまな国や地域で公共交通を補完するもの、特に駅端末交通手段として、コミュニティサイクルが注目を集めている。コミュニティサイクルとは、一定のエリアに複数配置されたステーション（駐輪設備）で自転車を自由に貸し出し・返却でき、借りたステーションとは異なるステーションに返却することが可能なレンタサイクルシステムである。日本においても、小規模ながらコミュニティサイクルを採用している地域や実証実験を行う地域が増えている。

コミュニティサイクルは2020年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピックにおける交通インフラとしても注目されている。舛添要一東京都知事も「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に合わせて、世界の大都市に負けないシェアサイクルをつくりたい」としており、東京も会場の一つとなっている2019年のラグビー・ワールドカップまでにできるだけ整備したいとしている。

東京都心部におけるコミュニティサイクルの整備近況

現在東京都では、事業として世田谷区の「がやリン」や、小金井市や武蔵野市の「Suicle」、実証実験として千代田区の「ち

よくる」等がコミュニティサイクルとして運営されている。ちよくるの利用率（自転車1車両の1日あたりの利用割合）は、0.91回と日本全体の平均利用率0.4回と比較して倍以上となっており、利用者も徐々に定着してきていると言われている。

オリンピック・パラリンピックの主会場となる東京都心部では、千代田区以外に、港区、江東区で実証実験が行われており、今後中央区でも実証実験が行われる予定となっている。ただし、現状では区ごとに実証実験が行われていることから、千代田区と港区は近接しているが、千代田区は千代田区内で、港区は港区内で完結される必要がある。つまり、千代田区で借りた自転車は千代田区で返却する必要があり、港区で返却することはできない。このような状況もあり、現状ではコミュニティサイクルの利便性は限定的となっている。

そのような中、2015年3月3日、江東区、千代田区、港区及び中央区の4区と東京都によるコミュニティサイクルの「基本協定」が締結された。この基本協定は、①「各区の自転車シェアリング事業を円滑に実施するための事項」②「各区の自転車シェアリング事業の今後の広域的な相互利用を実現するための事項」③「その他自転車走行空間の整

備や自転車利用ルールの遵守及びマナーの向上に向けた取り組みなど、安全で快適な自転車利用環境の整備等に関する事項」という3事項について、各区との連携を強化し、具体的な課題の整理や検討を進め、コミュニティサイクルのさらなる利便性向上に取り組むために締結されたものである。これにより、将来的にこの4区におけるコミュニティサイクルの相互利用が可能となり、利便性の向上が図られることになる。

海外事例におけるコミュニティサイクル成功のポイント

海外におけるコミュニティサイクルの成功事例として、パリの Velib やロンドンの Santander Cycles (2015年4月より。以前の名称は Baraclays cycle hire)、台北の YouBike 等が挙げられる。この中でも特に YouBike の利用率が高い。ちよくるの利用率は、0.91回と日本の平均利用率の2倍以上であるが、YouBike の利用率は12.8回と、ちよくるの利用率をはるかに上回っている。

これらコミュニティサイクルの共通点として、①コミュニティサイクルの導入と同時期の自転車走行空間の整備②地下鉄駅近くにステーションを設置するなど公共交通機関との連携構築③当初より、ある程度の規模感を持った上でのコミュニティサイクルの導入

④利用者の障壁を減らすための利用登録の簡素化や利用料金の低廉化、が挙げられる。

このように、コミュニティサイクルの導入を単独で行うのではなく、自転車通行空間の整備や既存の公共交通との連携等、利用者の視点を踏まえた自転車利用環境整備を総合的な政策として行うことが、コミュニティサイクル導入の成功のポイントと言える。

東京都心部におけるコミュニティサイクル本格導入に向けた課題

東京都心部のコミュニティサイクルにおける自転車の性能や、貸し出し・返却の簡易さについては海外の事例と比較しても遜色ないものである。しかし、現在は実証実験中ということもあり、自転車台数やステーション数、ステーションの設置場所等に制限があるようだ〈表〉。前述した通り、今後4区での相互利用が進められることになるが、現状のまま相互利用が実現したとしても、規模や公共交通との連携については十分とは言えない。また、自転車通行空間整備も進んでいると言い難く、コミュニティサイクルや自転車利用環境を含めて総合的に考えると、相互利用が実現しても利便性がそれほど高くなるとは考え難い。

今後、本格的なコミュニティサイクルの導入には、実証実験の結果や海外事例を踏まえ、東京都心部の地域特性に合った事業規模

表：コミュニティサイクルの規模比較

		4 区				台 北	パ リ	ロンドン
		江東区	千代田区	港区	中央区			
ステーション数	85	21	27	17	20	196	1,800	700
自転車台数	960	300	250	210	200	6,500	23,000	10,000

出典：各種資料から運輸調査局作成

研究員の視点

の設定や、自転車通行空間の整備、公共交通機関との連携を含めた総合的な目標設定と計画が重要となるだろう。

さらに、東京だけではないが、日本特有の課題として、不明瞭な自転車交通の位置づけや、自転車利用のルール・マナーの徹底が挙げられる。日本では、自転車は利用者が多く、多くの人々にとって馴染みの深い交通手段である。ただし、自転車は法的には軽車両とされており原則車道を通行する必要があるが、歩道通行が一般的となっており、自転車の位置づけは歩行者と同等となっている。

改正道路交通法が2015年6月1日より施行され、法的な自転車交通の位置づけが再定義され始めており、また自転車の乗り方についてメディア等でも多く取り上げられてい

る。ただし、歩行者や自転車利用者、自動車利用者の自転車に対する意識が変わるには、まだ時間が必要ではないだろうか。ルールやマナーの周知を続け、認知してもらうことがコミュニティサイクル導入に際し重要となるだろう。

2020年のオリンピック・パラリンピックは東京都心部におけるコミュニティサイクル導入に際し大きな転機となる可能性が高い。また、コミュニティサイクルを含めた総合的な自転車政策の日本におけるモデルともなりうるであろう。東京都や各区が導入に積極的な姿勢を見せていることもあり、東京都心部のコミュニティサイクルがどのように展開されていくか、注目したい。