

〔研究員の視点〕

シェア電動キックボードを取り巻く環境と動向

交通経済研究所副主任研究員 永瀬 雄一

※本記事は、『交通新聞』（2019 年 11 月 28 日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

電動キックボードは、車輪にモーターが内蔵され、自走するキックボードである。シェア電動キックボードは、その電動キックボードのシェアリングサービスであり、2017 年後半にアメリカでサービスが開始されると、特に欧米において急速な広がりを見せ、気軽に使えて便利で快適な移動手段として、若い世代を中心に多く利用されている。2018 年時点でアメリカだけで約 100 都市、8 万 5,000 台以上が導入され、日本においても導入に向け様々な都市で実証実験がなされている。

ただし、シェア電動キックボードが新しいモビリティサービスであることもあり、様々な問題も出てきている。本稿では、シェア電動キックボードに関する問題点と、その対応について紹介し、今後の日本におけるシェア電動キックボードの導入や普及について考察した。

電動キックボードとそのシェアリングサービス

シェア電動キックボードは、街中に設置されている電動キックボードを、スマートフォンアプリを利用し、電動キックボードに設置されている QR コードをスキャンすることで利用でき、スマートフォンアプリで返却す

ることができるサービスとなっている。導入されている都市では、街中に何台もの電動キックボードが設置されており（例えばフランスのパリでは約 2 万台）、1 回 200 ～ 300 円程度で、定められたエリア内であれば一時的に借りて好きな場所に行き、好きな場所で乗り捨てることが可能となっている。

シェア電動キックボードの問題点

電動キックボードは、サイズはコンパクトであるが、最高速度が時速 30 キロ以上出る設計となっていることが多い。多くの都市では通行場所が定められておらず、車道で通行するには遅く、歩道で通行するには速い速度となっている。そのため、車道で通行するのが怖い利用者は、歩道を通行することになり、歩道での通行時に歩行者との接触事故が問題となっている。また、ヘルメットの装着は任意であることが多く、自動車との衝突事故により電動キックボードの利用者が重傷となることも多い。加えて、一定のエリア内であれば、どこに駐車しても良いということになっていることから、一般住宅の前に駐車したり、歩行者の通行に邪魔になるような方法で駐車していることも多く、住民からの苦情や街の景観を損ねているという指摘も多くよせられている。

研究員の視点

電動キックボードは、まだ新しいモビリティであり、利用のルールが定められていないことも多いことから、特に個人所有のものでなく、シェア電動キックボードでは、利用者も“自由に”利用しており、多くの接触事故や路上への放置、不法投棄が社会問題となっている。

マドリードにおける電動キックボードの利用に関するルール

このような問題を解決するために、各都市では、電動キックボードについて、どこを通行すべきで、どこに駐車すべきで、どのように乗車・利用すべきかといった事項に関する法整備が進められはじめている。その中で、早い段階で電動キックボードだけでなく、シェア電動キックボードについても規制をはじめたのがマドリードである。

マドリードでは、2018年に電動キックボードの利用に関する条例が制定された。電動キックボードが通行可能な空間は、自転車レーンやゾーン¹⁾などに限定され、最高速度は基本的には時速30キロに、歩行者と共有している部分では時速5キロに制限された。駐車については、オートバイと自転車向けに定められた駐車場に駐車すること、付近にそういった場所がない場合は、自動車向

写真：街に設置されたシェア電動キックボードとドックレス・バイクシェアの自転車



出典：筆者撮影

けの駐車場に、それもない場合には最後の手段として歩道に駐車することとされた。

マドリードでは、特に中心部において自動車から別の交通手段への転移を進めるために、公共交通利用の促進を行っている。シェア電動キックボードについても、公共交通手段の一つとして考えられており、他の交通機関とのバランスを考慮し、マドリード市内21行政区について、行政区と行政区内の地区ごとに台数制限を設け、全エリア合計1万台を上限とし、設置場所も分散させることとした。また、それ以外にも、保険への加入や、禁止されている場所での通行や駐車ができないようにするためのアプリケーションを採用すること、恒常的なメンテナンスを行うことなどが認可の条件として定められた。加

¹⁾ 生活道路における歩行者や自転車等の安全を確保するため、区域を定めて速度規制（時速30キロ）を実施し、区域内の自動車の通行速度や通り抜けを抑制するもの。

えて、認可を維持するために、毎日電動キックボードの再配置をしなければならないとした。

このような条件が設定されてから最初の事業者の参入認可状況については、申請のあった25社10万8,094台のうち、18社8,610台が認可された。その中で、例えばマドリードの中心部であるセントロ区では、設定された最大台数360台（バラシオ地区70台、エンバハドーレス地区80台、コルテス地区40台、フスティシア地区50台、ユニベルシダー地区80台、ソル地区40台）に対し、20社から6,951台分の申請があり、そのうち310台が設置されることとなった。

規制による諸問題の抑制効果

シェア電動キックボードに対して、マドリードだけでなく、パリやサンフランシスコ等、様々な都市で規制が導入されはじめている。シェア電動キックボードの問題点の多くは、エリア内であれば場所を選ばずに乗り捨てができるフリーフローティング型のドックレス・バイクシェアと同様であると考えられる。ドックレス・バイクシェアの場合も、特定の駐輪場が存在せず、指定された範囲内であれば、どこでも利用・返却することができる。そのため、道路の真ん中に駐車する放置自転車や不法投棄といった利用マナーに関する問題が続出していた。これに対して、例えばアメリカの都市では、台数制限を行うことや、事業者に対して利用が制限されている場所での放置等に対する対応を義務付けることで、特に放置自転車問題については抑制されている。なお、歩道通行による歩行者との接触事故については、以前より自転車については通行場所が決められていることが多く、あ

まり問題視されていなかった。これらのことから、本稿で紹介したような通行場所や最高速度、駐車場所、台数等の制限に関する規制は、一定程度の効果を持つのではないかと考えられる。

シェア電動キックボードの日本における動向

日本国内でも、シェア電動キックボードの実証実験が行われており、シェア電動キックボード導入に向けた機運が高まりつつある。しかし、日本では、電動キックボードで公道を通行するためには、方向指示器等、道路運送車両の保安基準を満たした上でナンバーを取得しなければならず、乗車するためには免許が必要である。諸外国の都市で広く普及しているシェア電動キックボードでは、公道を通行できないのが現状である。また、日本においても、電動キックボードに関するルールはなく、本稿で論じてきたような諸外国の都市と同様の問題が起こることは想像に易い。

加えて、過去に日本では、放置や不法投棄といった上記のシェア電動キックボードの問題と同様の問題が、自転車ですでに起こっており、社会問題化している。日本では過去に駅前における放置自転車が全国的な社会問題となり、駅前駐輪場の整備促進だけでなく、放置自転車の強制撤去といった規制をせざるを得ない状態となった。中国を中心として、諸外国の多くの都市でフリーフローティング型のドックレス・バイクシェアが次々と導入されていく中で、日本ではあまり普及しなかった理由も、過去の駅前放置自転車問題があると考えられる。

これらに鑑みると、シェア電動キックボードが、日本に導入されるには多くの課題があり、簡単には進まないだろう。