

これからシェアサイクル導入を目指す都市が留意すべきポイントー仙台市の導入事例に基づく考察ー

岩崎 裕直 (株)ケー・シー・エス コンサルティング事業部(東北支社駐在)

目的

シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドラインの策定・公表(令和5年9月)

国土交通省・自賠賠補償推進本部において作成

ガイドラインの概要

ガイドラインによる導入の手順について

導入に向けた準備(事前)

導入に向けた準備(事後)

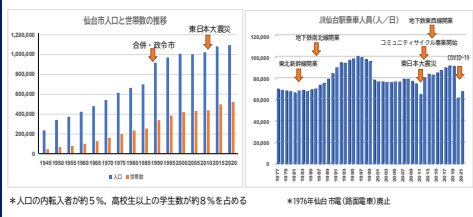
- ガイドラインでは、シェアサイクル事業の導入に向けた手順が左図のように表示されている
- しかし、フェーズで示すような
 - ①導入要否の検討
 - ②事業者の選定等
 - ③実施に向けた準備
 - ④実施
 という順序で進めることができるのか都市のシェアサイクル担当者は躊躇するだろう
- そこである自治体(仙台市)における導入事例を参考に検討することは必要なことだと考え、以下に示すものである



(2013年に仙台市がコミュニティサイクル事業に着手し10年が経過した出発点となった当時の導入手順を事例として捉え直したものである)

背景と捉え方

仙台市のシェアサイクル導入の背景

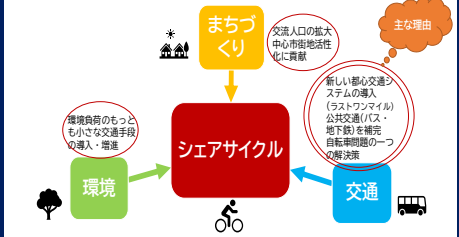


シェアサイクル導入に関する重要な3つの視点

- まちづくり
- 環境
- 交通

最近では、健康や観光の面でも注目されている

シェアサイクル導入に関する3視点からの捉え方



3視点

まちづくり

市中心部における課題

平成バブルの崩壊後、郊外に大規模商業施設が相次ぎ移転

中心市街地活性化促進法(2007)

中心市街地活性化基本計画(2007)

環境

1997年12月(COP3)京都議定書採択

2005年2月...京都議定書発効(2008-2012温室効果ガス5%削減)

自動車は化石燃料中心

自動車は注目されるが最近では30%で脚光を浴びる

交通

- 1960年代から始まったモーターシーズン(冬の温暖で市内中心部の公共交通「仙台市電」(路面電車)が1976年廃止)
- 1987年仙台市地下鉄南北線が開業したが、路線バス同様に郊外と都心をつなぐ路線(市内循環バス「グリーンバス」が1976年から運行したが1987年に廃止)
- 市内中心部では1999年~2000年に都心循環バスの実証実験が行われたが実現せず。2004年都心バス100円均一運賃制(100円パッケ)の発行実施
- 他方で市内中心部では1970年代後半から放置自転車(社会問題化) 1980年代後半から自転車対策(地下駐輪場整備等)本格化

※1982年にシティ・サイクル・システム社会実験が行われた

①仙台市電(1926~1976)



③都心バス100円均一運賃制度(100円パッケ)



④放置自転車対策(駐輪施策)



交通状況

導入過程

2010年11月コミュニティサイクル社会実験実施

1982年実施のコミュニティサイクルシステム社会実験を参考

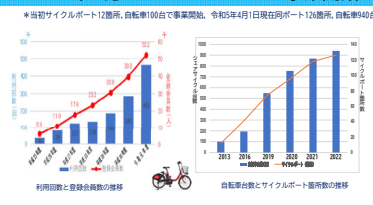
ポート数	10か所
自転車台数	100台
実施期間	30日間
100円パッケ登録・無料	K2:111~33
登録者数	5,284名
延べ利用回数	17,884回
1日あたり平均利用回数	596回
自転車	696回/車・日
自転車未返却	42件

※詳細:「自転車利用実態調査(アンケート)」による

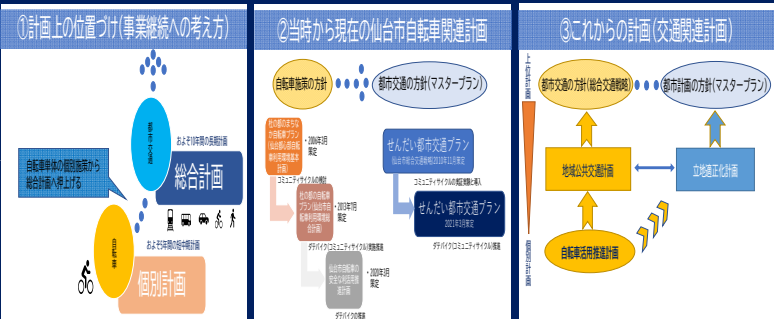
2011年3月11日:東日本大震災

東日本大震災において、カンタン不安や交通渋滞の状況下、震災時における移動手段として自転車の活用(マスメディア)での報道で多く自転車が注目された。

2013年3月コミュニティサイクル事業開始



計画から考察へ



まとめ(考察)

- 都市においてシェアサイクルを導入しようとする場合に留意すべきポイント
- ①自治体におけるシェアサイクルに関するバックボーンを強化すること(交通、まちづくり、環境、健康、観光等各施策に関連づける)
- ②必ず社会実験または実証運用と称して検証すること(利用者の声や導入エリアの対応など事業実現の基礎固めを行う)
- ③事業継続についても自治体が策定する関連計画に盛り込むこと(一時的な取組みではないことをアピール、財政上の裏付けも必要)
- ④自治体の交通とシェアサイクル担当・組織間での密接な連携も重要なお、②及び③に関して、シェアサイクル事業者との十分な協議が必要

本稿では、事業の継続性に関して別途扱うものとするが、今般公表されたガイドラインを参考とされたい