

シェアサイクルは 自転車のメリットと公共性を兼ね備えた “最強の交通手段”です

——— 日本シェアサイクル協会 新会長に聞く



一般社団法人 日本シェアサイクル協会 会長
公益財団法人自転車駐車場整備センター
自転車総合研究所 所長

古倉 宗治

【プロフィール】

古倉 宗治(こくら むねはる)

東京大学法学部卒業。建設省(国土交通省)、東京工業大学助教授、(財)民間都市開発推進機構都市研究センター、(財)土地総合研究所、株式会社三井住友トラスト基礎研究所研究理事等を経て、2018年10月から公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所所長。非営利活動法人自転車政策・計画推進機構理事長。2007年度～2019年度 京都大学法科大学院・公共政策大学院講師(途中客員教授、「都市・地域計画」の講義担当)。2022年5月、一般社団法人日本シェアサイクル協会会長に就任。



本誌編集長

山本 稔

国土交通省の調べ(2019年3月末)によると、日本でシェアサイクルを導入している都市数は、中国693、アメリカ310に次いで225と世界第3位に位置している。この数値だけ見れば、わが国はシェアサイクル先進国といえそうだが、課題は決して少なくない。公共交通における位置づけ、採算性、ポートへのアクセス・案内、利用者層の拡大…多様なソリューションが必要だ。そうした状況において、2022年5月、一般社団法人 日本シェアサイクル協会の会長に就任したのが古倉宗治氏だ。自転車とまちづくりの政策・計画などを専門に長年研究してきた第一人者である。本誌でも「欧米自転車先進国の自転車政策について」を240回以上にわたって長期連載しているオーソリティだ。積み上げてきた豊富な知見のもと、日本のシェアサイクル界をどのようにけん引していくのか。話を聞いた。

収録：2022年7月28日

聞き手：本誌編集長 山本 稔

自転車はまちづくりと密接に結び付いた存在

山本 本誌では長く連載をご執筆いただき、この対談企画にご登場いただくのも2度目となります(編集部注：1度目は2011年1月号)。読者の皆さんもよくご存じとは思いますが、改めて自己紹介からお願いできますか。

古倉 はい。私はもともと国土交通省でまちづくりや住宅、道路、河川、土地、都市計画など様々な分野を幅広く担当してきました。特に長く経験してきたのが、まちづくり、都市計画関係です。この間には、京都大学公共政策大学院と同法科大学院で、客員教授や講師として、10年以上にわたり、都市計画や地域計画というまちや地域づくりの講義を担当してきました。

山本 まちづくり分野のなかに自転車も関係してきたのでしょうか。

古倉 はい。1995年から2年間、当時の総務庁の交通安全対策室に勤務してい

た時に、自転車の放置対策を担当しました。その頃は、自転車の放置問題が社会問題化していましたが、どうして環境や健康に好影響をもたらす自転車が悪者扱いされ、利用促進なんてとんでもないという風潮になっているのかについて大きな疑問を持ち、もっと積極的な利活用を図るべきであるという確信をもったのです。そして、環境共生型のまちづくりをテーマに勉強を進め、その代表的な存在である自転車に注目しました。以来、20数年、まちづくりの中での自転車、特にソフト面での利用促進策のあり方について取り組んでまいりました。

山本 やはり、自転車はまちづくりと密接に結び付いた存在なのですね。

古倉 自転車のあり方はまちづくりの大きな柱であることが非常に重要であり、自転車単独に存在するものではありません。

山本 こうして改めてお聞きすると、近年の自転車活用推進法の制定や自転車活用推進計画の策定などにより、自転車活用推進政策が大きく進展しようとしている現状は感慨深いものがありますね。シェアサイクルの導入や運用も全国で進んでいます。そんな中、この5月に日本シェアサイクル協会会長に就任されました。抱負、展望などを教えてください。

古倉 まだ就任してから間もないので、私見も相当含まれることをご容赦ください。自分が自転車施策に取り組んでいた1990年代後半は、現代に比べると地方分権が強かったため、国は自転車施策に関して後方支援が基本姿勢でした。したがって、国が責任を持って進める自転車活用推進計画が登場してきたのは、隔世

の感がありますね。一番大きいのは、自転車活用推進法で自転車に関する計画が法定化された点です。これによって、従前、国の自転車の位置付けが弱く、他の交通手段に比べて存在感が薄かった自転車が、法的にも行政的にも明確な位置付けを得られました。今後、さまざまなまちづくりの施策を進めていくうえで、自転車利用を非常に組み込みやすくなったのです。ちなみにドイツも国の自転車施策に乗り出したのは日本同様遅かったんですよ。

山本 ドイツはEUをけん引する国のひとつであり、進んだ自転車施策が実施されているイメージをもっていました。

古倉 連邦制のため州の権限が強く、国が自転車施策をつくったのは2002年だったのです。ドイツでは自転車1台分の幅員のレーンが多くみられますが、自転車先進国であるオランダは2台分、デンマークのコペンハーゲンはさらに余裕があって3台分の幅員が確保されています。これはつまり車の走行車線を転用しないとできません。このように同じヨーロッパでも国によって違いはありますが、いずれも日本より、まちづくりにおいて自転車は重視されていると思います。

山本 コペンハーゲンはオランダを上回る自転車フレンドリーな場所なんですね。

古倉 ええ。コペンハーゲンは、2014年に国が自転車戦略をつくったのですが、もっと強烈に自転車通勤通学比率5割を目指しており、実現が目前に迫っています。これに対して特徴的なのはアメリカのポートランドです。

山本 「全米で最も住みたい街」「全米で最もサステナブルな都市」などと称さ



都市部や観光地を中心にシェアサイクルが着実に普及し、認知度が向上している。
(左)ドコモ・バイクシェア、(右)ハローサイクリング。



「マイサイクル」と「シェアサイクル」 分けて、同時に考える

山本 日本のシェアサイクルの今後の発展にはどのような取り組みが必要だとお考えでしょうか

古倉 重要なのは、他の移動手段に対する位置づけや関係の明確化です。電車やバスなどの公共交通やマイカーなどが含まれた交通体系の中での関係はもちろんですが、自転車自体も、個人的に所有している自転車=マイサイクルと、シェアサイクルの2つに分けて考える必要があるのです。

山本 なるほど、「マイサイクル」と「シェアサイクル」。

古倉 ラストワンマイルの視点から駅前の自転車駐輪需要を考える場合、シェアサイクルは、アクセスとイグレス（主要な交通機関を降りてから目的地までの区間）のバランスが取れると、駅前の貴重な都市空間としての駐輪空間を2分の1以上、大幅に縮小することができます。また、電動アシスト自転車など利便性の高い自転車を供給でき、自転車を持たない人も含め多数の人が利用できるなど、マイサイクルに比較して、大幅なメリットを有しています。

山本 マイサイクルはどうでしょう。

古倉 マイサイクルは、マイカー同様のプライベート交通です。環境、健康、そのほかの多方面で社会貢献度は優れていますが、個人の所有物だけに私的な交通

手段として公共性は弱いといえます。対してシェアサイクルはタクシーなどと同様に、誰でも利用できる公共的なものです。去年閣議決定された第二次自転車活用推進計画にも「公共的な交通であるシェアサイクル」と書かれています。環境に優しい、健康に良い、さらに経済性・時間性に優れているだけでなく、「公共的な交通」でもあるシェアサイクルは、自転車の環境・健康などのメリットと、誰もが使える公共性を兼ね備えた“最強の交通手段”といえるでしょう。私は、シェアサイクルのこの側面をもっと広めていきたいと考えています。

山本 最強の交通手段。インパクトの強い、良いフレーズですね。

古倉 しかし、これだけでは、シェアサイクルに対する社会の見方や位置づけ、普及の速度はすぐには変化しません。自転車事故が増えている、ルール遵守がなされないなどの自転車自体の持つマイナス面や誤解の解消がないと、社会的な認知や理解が進まないでしょう。

山本 そういった面では、協会の広報的役割、情報発信も重要といえそうですね。

古倉 はい。公共的な交通として社会的な役割をもっと強調することも必要でしょう。シェアサイクルの公共性の理解と自転車のマイナス面の解消を図ること、併せて、シェアサイクルが本来の公共性と自転車としての有用性の両面を発揮できる取り組みができたかと考えております。

れた、あのポートランドですね。自転車施策も充実しているのではないですか。

古倉 そう思いますよね。ところが自転車の優遇度はヨーロッパほどではないんです。私がかつて視察に行った際、もっと優遇しないのかと指摘したら、担当者からは「アメリカは民主主義で多数決の国。多数の市民が利用するものでないと優遇できない。つまり、ポートランドでは自転車を支持する層はマジョリティではないということです」との返答があったのです。私は「コペンハーゲンはとても自転車を優遇していて、持続可能な都市としても成熟している」と返したんですね。すると担当者は「デンマークは要するに社会主義の国。多数でなくとも政府が良いと思うものを優遇するんじゃないですか」ときっぱり返してきましたよ(笑)

■ 通勤通学時利用交通手段 (31区分)

	2000年		2010年		2020年	
総数	62,105,123	100.00%	58,423,465	100.00%	57,152,761	100.00%
I.利用交通手段が1種類	53,470,098	86.10%	50,209,321	85.94%	49,646,742	86.87%
徒歩だけ	4,610,418	7.42%	4,019,123	6.88%	3,999,367	7.00%
鉄道・電車	8,668,423	13.96%	9,143,384	15.65%	9,784,717	17.12%
乗合バス	1,761,190	2.84%	1,418,271	2.43%	1,261,031	2.21%
勤め先・学校のバス	526,783	0.85%	339,872	0.58%	348,684	0.61%
自家用車	27,512,493	44.30%	26,348,055	45.10%	26,812,275	46.91%
ハイヤー・タクシー	87,286	0.14%	45,753	0.08%	38,838	0.07%
オートバイ	2,152,217	3.47%	1,709,460	2.93%	1,164,748	2.04%
自転車	7,508,969	12.09%	6,550,589	11.21%	5,604,252	9.81%
その他	642,319	1.03%	634,814	1.09%	632,830	1.11%

以下利用交通手段2種類等省略

各年の国勢調査から抜粋して作成。この数値には通学者も入っているが、2020年の通学者の合計は5,972,444人で通勤通学者の合計の9.6%である。自転車のみの利用者が減少する一方、鉄道・電車のみ利用者は増加、自家用車のみ利用者は微増となっている。

コロナ禍による自転車通勤の需要は限定的だった？

山本 2020年春以降、コロナ禍における安全な移動手段として自転車の存在感が高まっている、という見方があります。これについてはどうお考えでしょうか。

古倉 確かに、一時的にはコロナ禍で大きく伸びると言われてきましたし、各種アンケートでもそのような結果が一部にありました。しかし、2000年・2010年・2020年各年の国勢調査における「通勤通学時の移動手段」(前頁下段参照)を見ると、自転車利用者の数字は下がっており、コロナ禍に入った2020年も下がっていたことが分かりました。2020年には直行型(自宅から職場、学校まで自転車のみで移動する)の通勤通学の割合は全国で一桁台にまで落ち込んだのです。また東京都、大阪府などでも軒並み低下しています。したがって、コロナ禍による自転車通勤の需要は限定的ではないかと思われます。この需要を持続できるかは今後を注視する必要があります。

山本 なるほど。イメージとしては自転車ユーザーが増加していると感じていましたが、国勢調査の結果とあれば、かなり実態を反映しているといえますね。

古倉 自転車を移動手段とする人が減少する背景には、自転車リノベーションの停滞も関係しているかもしれません。要するに、自転車の進化は電動アシスト自転車などを除いては目立ったものは少ないのです。対して自動車の進化のバリエーションは実に多様です。水素、EVの急速充電、ハイブリッド、グーグル搭載、空飛ぶクルマ―利便性がどんどん向上していく移動手段のほうに注目が集まるのは当然といえます。

山本 「空飛ぶクルマ」は2025年の大阪・関西万博で運用されるようですね。

古倉 三重県でも実証実験があるようですが、ともあれ、「自転車」と「自動車」の間には技術の進化に大きな隔りがあるため、自転車の活用に向けて国が施策で補う必要があるというのが私の持論です。

山本 その意味でも自転車活用推進法は非常に有益ですね。

古倉 はい。ただ、自転車利用者数が減少傾向にある一方で、シェアサイクルは存在感が増す可能性があります。近年、日本に“持たない文化”が定着していくなかで、必要な時に必要な分だけ利用するという、シェアリングの合理性が受け入れられていることが背景にあると考えられます。特に、マンションやオフィスなど、十分な駐輪スペースがない場所では、よりシェアサイクルは重宝されるでしょう。

日本のシェアサイクルは高齢者に寄り添うべき

山本 シェアサイクルの普及・定着のカギのひとつはポートの高密度化とされていますが、どのようにお考えですか。

古倉 私は、需要の多寡に応じて必要な個所に必要な量のポートを設けることが大切だと考えています。ロンドンのシェアサイクル「パークレイズ・サイクルハイヤー」では、その地域の自転車の出発・到着需要を綿密に調査し、確実に需要が見込まれる地域にポートを設置しています。また、その地域の住人のマイサイクル保有率もシェアサイクルの需要に大きな影響があります。ポートをどんどん増やせばよいというわけではありません。

山本 日本の諸都市でも、もちろん事前調査は行ったうえでポートを設置しているのですが、なかには、事前調査が不十分なままポートを設置しているケースも散見されるようです。

古倉 私は、需要の多寡に加えて、高齢者の利用にも寄与する形でのシェアサイクルの提供も検討するべきだと考えています。現状、運用されているシェアサイクルの多くは、電動アシスト自転車(電アシ)が用いられていますが、これにより電アシを持たない方への普及促進につながります。高齢の電アシ利用率は、70歳以上で16%、



60歳代で13%と、全体の10%より高い割合です。高齢者の移動手段の確保の方策として、アンケート調査でも可能性が高くなっていますので、免許返納後の移動の確保、健康寿命延伸の手段として有意義でしょう。ちなみにヨーロッパ各国は、こぞ電アシ供給を進めています。電アシの利用で高齢者を含め自転車移動の距離を延ばし、車からの転換を促進しているのです。日本でもこれを実現するためには、高齢者の利用に適した電アシを用意する必要があります。シェアサイクルはまさにそのけん引役として重要な役割を果たせるのではないのでしょうか。以前、経済産業省が実施していたと思いますが、今後も国レベルの強力な補助制度が必要です。

山本 おっしゃるとおりですね。
古倉 また、走行環境整備も高齢者の利用を考慮して早急に検討すべきです。2020年にイギリスでボリス・ジョンソン氏が作った国の自転車戦略では、80歳以上の方でも安全安心に利用できるよう、万が一自転車走行中にふらついても、ほかの自転車と接触しないくらいの幅員を



電動アシスト自転車が、高齢者の日常の行動範囲を広げる。

設けるといった基準を一般化しています。

山本 これからは、いま以上に子ども、若者世代が減り、高齢者が増えるのですから、高齢者に配慮した自転車走行インフラの整備はマストですね。

古倉 シェアサイクルの車両にも目を配るべきです。自転車の最も多い利用目的に買い物がありますので、例えばカゴを後輪の上に設置して、もっとサイズを大きくしてはどうでしょうか。走行中のバランスも取りやすくなると思います。また、スマートフォンを介した予約や返却などのオペレーションは変わらないにせよ、画面操作をもっと分かりやすくシンプルにし、高齢者にもより使いやすいものとなれば、いま以上のシェア拡大が期待できそうです。

山本 なるほど。操作がすべて音声でできると、喜ばれるかもしれません。

古倉 そのとおりですね。

ナショナルサイクルルートにはストーリー性が必要だ

山本 一地方の施策であった自転車施策を、国が前面に立って推進するこ

とになり、ナショナルサイクルルート（NCR）の整備も進みました。古倉さんはNCRの審査委員会の委員を務められていますね。

古倉 現在、6つのルートが指定され、整備は進展しています。しかし、3点今後の課題があります。

山本 それはぜひお聞きしたい。

古倉 まずひとつ目は、相互に繋がらない単発ルートである点です。サイクルツーリズムを名目として、全国津々浦々まで自転車走行空間のネットワークを築き、観光だけでなく日常利用も含め、自転車普及を底上げさせるべきです。今後は全国での利用促進を兼ねた戦略をもつことが課題となります。観光の名目ではありますが、12のルートが全国約11,700kmのネットワークでつながっているドイツのD-Netzなどが好例です。

山本 例えば、つくばと太平洋岸などは比較的距離が近く、つなげやすそうですね。ではふたつ目の課題は何でしょう。

古倉 現状のNCRは幹線の自転車走行空間で、この幹線から“枝線”の地域ネットワークが形成される必要があります。一気に通貫に幹線のみを走行してもらうだけでは、NCRの地域活性化の意義

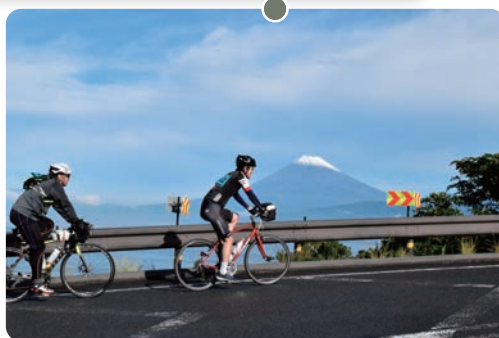
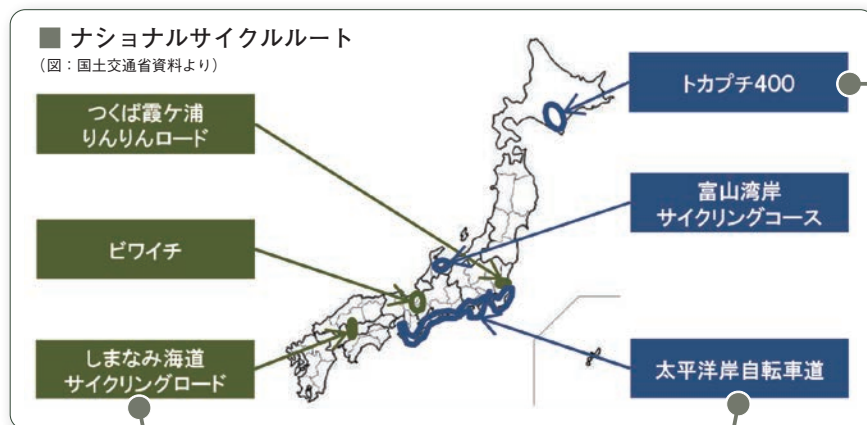
が薄れます。いわゆる“ガチ”のサイクリストは、NCRに来る目的を、純粋にルート走破のみとしている人も多いようです。以前、関西方面で行った調査では、NCRではないのですが、ルート走行中に使った金額は1,000円未満だったという結果もありました。

山本 地域に全然おカネが落ちていない……。文字通りの単なる「ルート」であり、地域を活性化する「ツーリズム」になっていないのですね。

古倉 そうなんです。「チープに」がサイクリストの目標というわけでもないのですが、ともあれそうした傾向を定着させないためには、地域に枝線を設け、地域のサイクルツーリズムとネットワークで連携させる必要があります。これができる初めて、本格的な地域活性化が実現するのです。

山本 なるほど。三番目の課題は。

古倉 NCRはハードの空間や設備などを充実させることが重視されていますが、そのルートのコンセプトをもっと明確にすることです。ヨーロッパでは、歴史的建築物である古城を巡るなど、世界に知られた観光資源を訪問してもらうためにルートが設定されています。日



サイクリングは経験を積んだ上級のサイクリストだけでなく、一般の親子連れ、シニアなど幅広い年代が楽しむべき。



この対談企画には2011年1月号以来、2度目の登場。相変わらずの知見と精緻な説明に感心したが、一方で、「前回の対談では森井さん（弊誌発行人）とモリ〜イあがりましたね〜」とギャグを飛ばすお茶目な一面も。

本も同様に、ルート of 景観が美しい、自然が豊かだけではなく、ルート沿いの歴史や地域の生活、文化伝統などを享受してもらうストーリーを実現する手段としてのルートであることが大切です。例えば、NCR周辺の過去の歴史に思いを馳せる歴史ルート、この地域ならではの文化や食事などを絡める味わいルート、知る人ぞ知るエリアを走る秘境ルートなど、独自のコンセプトを実現する手段ということに重きを置くべきだと思います。NCRは地域のサイクルツーリズムを堪能するためのツールであり、主目的ではないと考えるべきです。

山本 おっしゃるとおりですね。日本は東西南北、弓なりに長い国土をもち、各地域には多様で豊かな観光資源がありますから、それを活用しない手はないと思います。いまはまだ展望できませんが、そうしたストーリー性のあるNCRは、いずれ、サイクルツーリズムに親しんでいる欧米の旅行者に評価されそうですね。
古倉 確かに将来的にはインバウンドの需要喚起も期待できるでしょう。ただ、いまの段階では、日本国内のロングライドに興味を持ち始めた“初級サイクリス

ト”や、一般の家族連れ、さらに日常利用の人にも焦点に当てて設定することが重要です。今のルート設定は、人口のわずか2〜3%しかいない、経験豊富なサイクリストを主眼としており、付け足的に一般ユーザーや家族連れが位置付けられているのが現状です。しかし、人口の大多数は後者です。これらの人が容易に利用できる仕組みができれば、地域の活性化が期待でき、ひいては、自転車利用人口の拡大も図ることができます。

MaaSとシェアサイクルが連携する未来

山本 では次に、シェアサイクル普及の後押しにもなるMaaSとの連携についてお聞かせください。各種ルート検索サービスへの組み込みや、JR東日本のRingo Passのようなシェアサイクルとの連携を前面に打ち出すプラットフォームの登場など、MaaSにおけるシェアサイクルの存在感は向上した印象があります。

古倉 元来、GPSや利用履歴、ユーザー

のデータの一元管理などが進んでいるシェアサイクルだけに、MaaSに対応する素地は十分に整っているといえます。MaaSは、利用してもらう普及活動として、利便性だけでなく、この仕組みを使うと割引があるなどのインセンティブをしっかりと訴求していく必要があります。さらに先ほど触れたとおり、超高齢社会で普及させるためには、操作が簡単かつ分かりやすいことも重要です。こうした工夫が実現できれば、今後、MaaSにより多くのシェアサイクルが連携されることが期待できるでしょう。

山本 今後の普及に向け、国土交通省が「シェアサイクルの導入促進に係る税制特例の活用に関するガイドライン」を公表するなど、官民一体となった前向きな姿勢を感じることもできますね。

古倉 先に申し上げたとおり、シェアサイクルは自転車活用推進計画で「公共的な交通」として位置づけられていますので、税制上のこのような優遇策は普及促進効果があると思います。しかし、そもそもシェアサイクルが、他の公共交通と同じように公共の用に供する性格の移動手段であるということ、理論的にも市民の意識的にも、もっと定着させることが必要です。例えば駅前にバスやタクシーの乗り場が提供されているのと同様に、シェアサイクルのポートも公共側がもっと目に入りやすい場所に整備をする。そうすることで誰でも利用できる公共交通であることを印象づけられそうです。

山本 分かりました。本日はシェアサイクル、自転車について多岐にわたって古倉さんの豊富な知見をうかがい、非常に勉強になりました。誠にありがとうございました。

PP

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

