

# 日本シェアサイクル政策研究会による政策提言

2024年 7月 30日

我が国におけるシェアサイクルの地方公共団体による導入目的は、放置自転車の削減、自転車総量の抑制などの従来の自転車行政のほか、観光戦略の推進、公共交通の補完機能、地域の活性化などが考えられ、シェアサイクルが社会的便益を高める存在であると認識されている。

また、2017年5月に施行された「自転車活用推進法」に基づき、国土交通省には自転車活用推進本部が設置され、「自転車の活用推進に向けた有識者会議」や「シェアサイクルの在り方検討委員会」において、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や、普及促進に向けた課題解決などについて検討が行われ、2023年9月には「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」が発出されているところである。

日本シェアサイクル政策研究会においては、これらの社会情勢及び政策動向を把握した上で、シェアサイクル事業者の視点において、各地域毎の交通課題や目指す都市政策に沿った事業展開を行うために議論を行ってきた。

今般、シェアサイクル事業が、さらなる地域の社会課題解決に寄与する存在となるべく、以下、提言する。

- 公共交通に対するシェアサイクルの位置付けを明確化すること
- 自転車関連事故の削減を目的とした取り組みを促進すること

以上

日本シェアサイクル政策研究会とは

2022年11月に設立し、シェアサイクル事業を営む民間事業者を中心とし、各研究会参加企業の負担により運営する独立の組織である。我が国におけるシェアサイクルの利用促進・環境整備を目的とした政策に関する調査研究及び政策提言を行い、我が国のシェアサイクルに関わる政策の進歩、地方公共団体におけるシェアサイクルの取り組み推進に資するとともに、シェアサイクル事業の発展に寄与することを目的とする。

2024年7月現在の構成メンバーは、ecobike株式会社、OpenStreet株式会社、シナノンモビリティPLUS株式会社、株式会社ドコモ・バイクシェア、株式会社ドーコン、株式会社日本海コンサルタント、チャリチャリ株式会社、認定特定非営利活動法人ポロクル、名鉄協商株式会社(五十音順)、である。

➤ 公共交通に対するシェアサイクルの位置付けを明確化すること

- 国土交通省自転車活用推進本部では「シェアサイクルの在り方検討委員会」を設置し、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や、普及促進に向けた課題解決などについて、専門的な見地から検討を進めているところと承知している。
- また、地方を中心とする公共交通が抱える課題については、総合政策局を中心に、関係部局を横断して議論されており、特に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号)」に伴う、地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度においては、複数の予算・地方財政措置が整備されている。
- 同制度について、例えば「都市・地域交通戦略推進事業」においては、シェアサイクル設備の整備も含め、公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システム構築を対象として、立地適正化計画の中に公共交通軸を即地的・具体的に位置付けた場合には、都市の骨格となる公共交通として、地方公共団体や都市再生推進法人等に対して支援の強化がなされているところである。
- 2018年6月8日に閣議決定された「第1次自転車活用推進計画」及び、2021年5月28日に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」を踏まえ、目標の一つである「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」に向けて、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ることとしており、その取組の一つとしてシェアサイクルと公共交通機関との接続強化を図ることが自転車政策として求められている背景を踏まえても、シェアサイクルについて、交通政策や都市政策の観点から複合的に捉えて議論することが不可欠であると考えます。
- なお、現状において、各地方公共団体がシェアサイクルを政策として実施する場合、地方版自転車活用推進計画への位置付けだけではなく、公共交通機関との連携の観点から地域公共交通計画等にシェアサイクルを位置付けることが重要であるが、横串となる国の上位計画には、公共交通とシェアサイクルの関係性が明確に位置付けられていないため、公共用地へのポート設置などシェアサイクルの利用促進の肝となる点について、地方公共団体ごとに関与の在り方の粒度が様々である。
- 北米や欧州のシェアサイクル先進国においては、歩道等道路上を中心とする公共用地が主要なサイクルポートとなっており、交通結節点となることで、複数の交通モードとの乗り継ぎが可能となり、利用者にとって極めて利便性の高い環境が整備されている。この点については、例えば、EUにおいては、SUMP(Sustainable Urban Mobility Plans)において、シェアサイクルは公共交通を支える存在である旨が明記されており、EU加盟国はこの上位計画に従って、自転車走行環境や駐輪環境の整備を推進し、さらにSUMPの考え方をアジア・アフリカ・南米等に展開し、これらの国々でも同様に推進が始まっているところである。
- このように、我が国においても、交通政策基本計画にて、シェアサイクルは公共交通の一部を構成するもの、もしくは公共交通を補完するものとその役割を明確化し、公共性の担保と都市における交通課題の解消に寄与する存在として位置付けるべきである。

➤ 自転車関連事故の削減を目的とした取り組みを促進すること

- 警察庁の統計によると、2022年中の自転車が第1当事者又は第2当事者となった交通事故(自転車関連事故)は69,985件で前年より291件増加しており、また、自転車関連事故の件数は減少傾向にあるが、全交通事故に占める割合は、約20%前後で横ばい傾向が続いており、2022年は構成比が前年よりも増加している。
- また、2022年中における自転車乗用中の交通事故による死者の78.0%、負傷者の63.6%は、自転車側にも何らかの法令違反が認められている。
- 上記事実に基づき、シェアサイクル事業者として、シェアサイクルの安全な利用にあたり、自転車安全利用五則、交通ルール・マナーの周知徹底を積極的に行っているところである。
- なお、2023年4月1日から年齢を問わずすべての自転車利用者の乗車用ヘルメット着用が努力義務化されたことで、この点についても、利用者のさらなる安全性を確保すべく、着用促進に向けた取り組みを行っていく所存である。
- 他方で、ヘルメット着用による頭部の保護は事故の被害を軽減する上で重要であるが、ヘルメット着用により事故そのものを抑制することはできないため、一義的には、自動車運転者の交通ルール遵守と併せて、シェアサイクル利用者を含む全ての自転車利用者に対し、交通ルール・マナー遵守を浸透させることが重要であり、バランスを考慮した交通安全意識の醸成が不可欠であると考える。
- 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においては、ヘルメット着用をサービス利用の条件とすることを推奨する旨の記載もあるが、自転車利用者数そのものが減少することがないよう、優先順位を明確にした安全対策の周知・実行が不可欠であると考える。
- 加えて、自転車利用者の交通ルール・マナー遵守については、自転車通行空間整備も併せて重要であり、現状、車道を中心とした総整備延長4,686kmのうち、あくまで暫定形態として、法定外の矢羽根型路面表示等による車道混在の整備が大半(3,836km、81.9%)を占めているが、自転車道(256km、5.5%)及び自転車専用通行帯(594km、12.6%)の整備を促進すべきである。
- この点について、我が国の道路環境において自転車通行空間、特に自転車道の整備が自動車の通行空間を不足させ、渋滞の要因になるという考え方も根強いと思われる。しかし、自転車道の整備は自転車利用の拡大による自動車の円滑な走行にも寄与するとともに、日常の自転車文化形成のためのインクルーシブな走行空間整備に不可欠であると考える。
- このように、シェアサイクル利用者を含む全ての自転車利用者に対し、交通事故(自転車関連事故)を未然に防ぐことを目的とした、交通ルール・マナー遵守の徹底を図るべきである。
- また、車道と構造的に分離した自転車通行空間整備の促進を図るとともに、わが国では曖昧である道路の機能設定を明確化し、大胆な速度抑制策と流入抑制策をも含めた道路環境の改善を促進し、シェアサイクルを含む自転車と公共交通との連携により自動車に頼らずとも移動ができる環境の形成に向けた取り組みを進めるべきである。