

2022.12.23 第13回全国シェアサイクル会議・静岡

# 「シェアサイクルの普及を促進する」とは

鈴木 美緒(東海大学)

✉ [mio.suzuki@tsc.u-tokai.ac.jp](mailto:mio.suzuki@tsc.u-tokai.ac.jp)



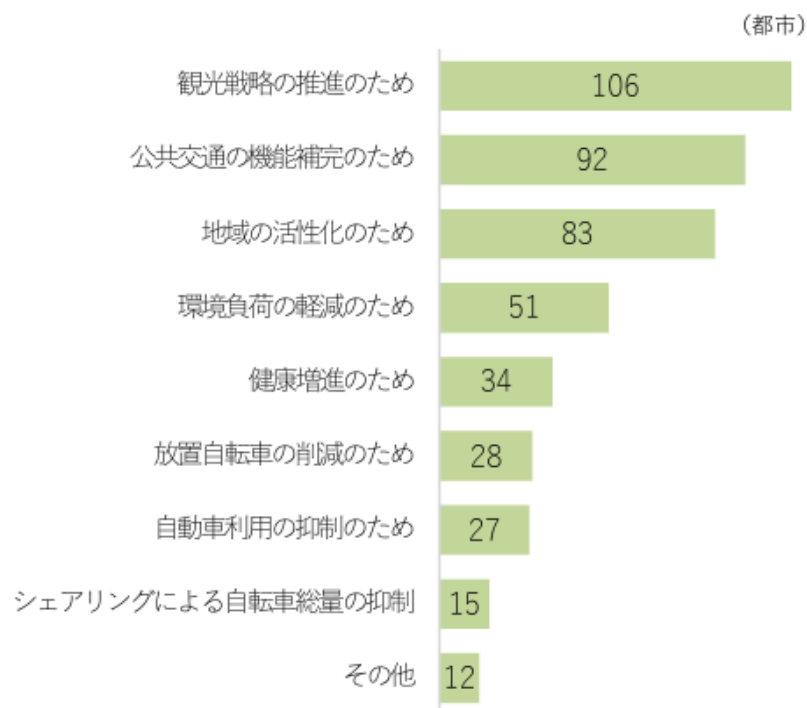
## 問い

- シェアサイクルにどういう役割を担ってほしいのか  
それに対し、利用者はどう考えているのか
- シェアサイクルを試しに導入することで何がわかるのか
- “シェアサイクルのありかた”を検討している



# 日本でシェアサイクルを導入している目的

## ■シェアサイクルの導入目的（地方公共団体）



※回答のあった本格導入都市の集計

出典：シェアサイクル導入都市へのアンケート調査  
(令和元年度、国土交通省)

## ■シェアサイクルの社会的課題の解決への効果

### ①生活利便性の向上

例：鉄道からの二次交通として利用することで、乗り換え利便性が向上（岡山市）

### ②地域の活性化

例：利用者のうち約40%から約60%において、まちなかへ出かける回数、まちなかでの滞在時間、立ち寄るお店や目的の場所が増加（岡山市）

### ③環境負荷の低減

例：シェアサイクルの導入により、3年間で合計41万kgのCO2を削減（東京都中央区）

### ④健康の増進

例：自転車もしくは自転車と徒歩で通勤している人は、自動車や公共交通機関のみの人と比べて、心臓疾患の死亡リスクが52%、がんの死亡リスクが40%低い

### ⑤災害時における交通の機能の保持

例：協定により、災害時に自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できる専用ICカードを配備（品川区等）  
例：災害時に避難者の移動手段等として無料で提供（広島市）

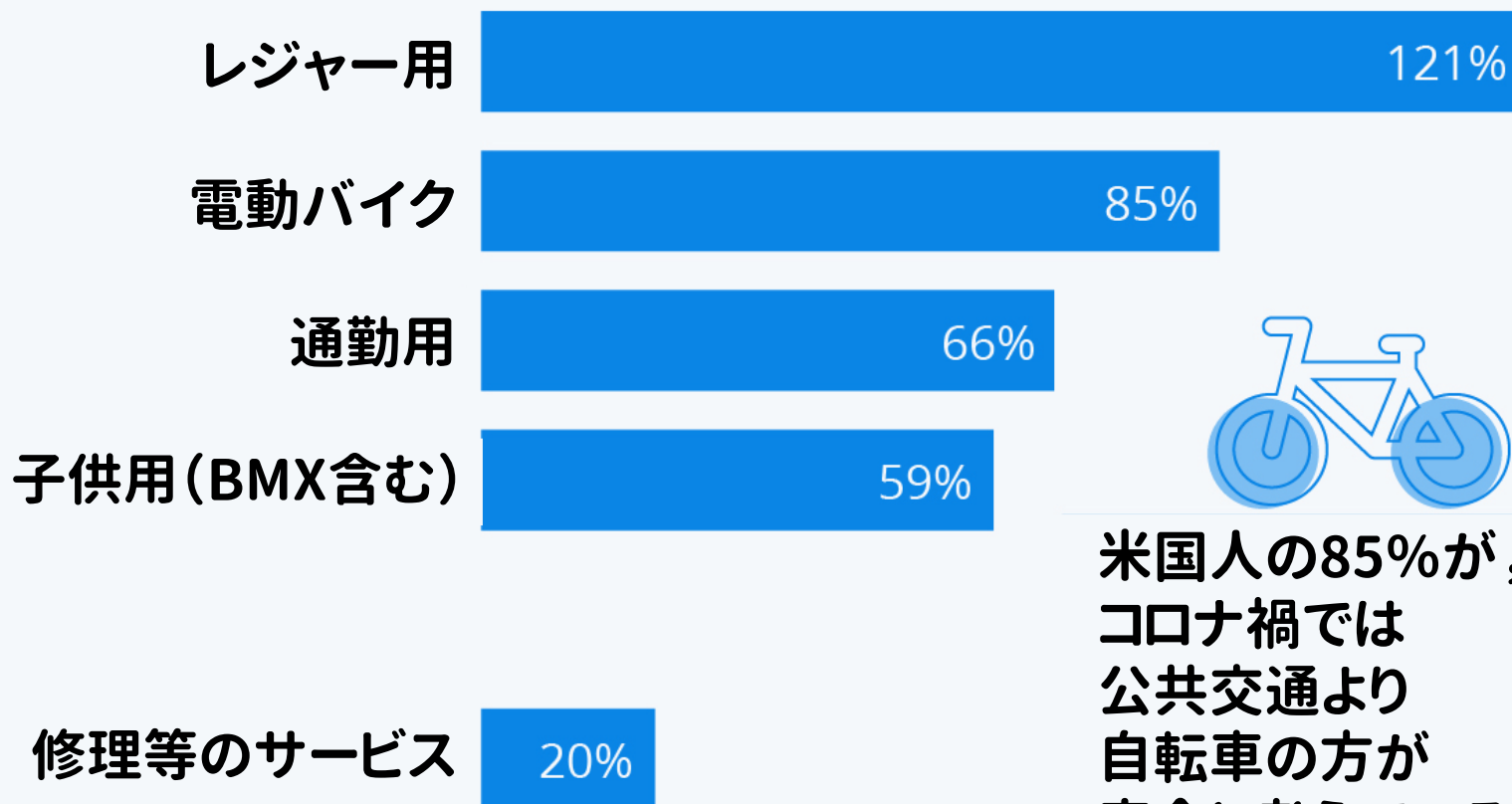
### その他

例：利用者の9割が“移動のしやすいまち”としてイメージアップに貢献したと回答（岡山市）

例：利用者の約2%（100人）が以前は路上駐輪しており、買物やサイクリング等における路上駐輪の減少に寄与（さいたま市）



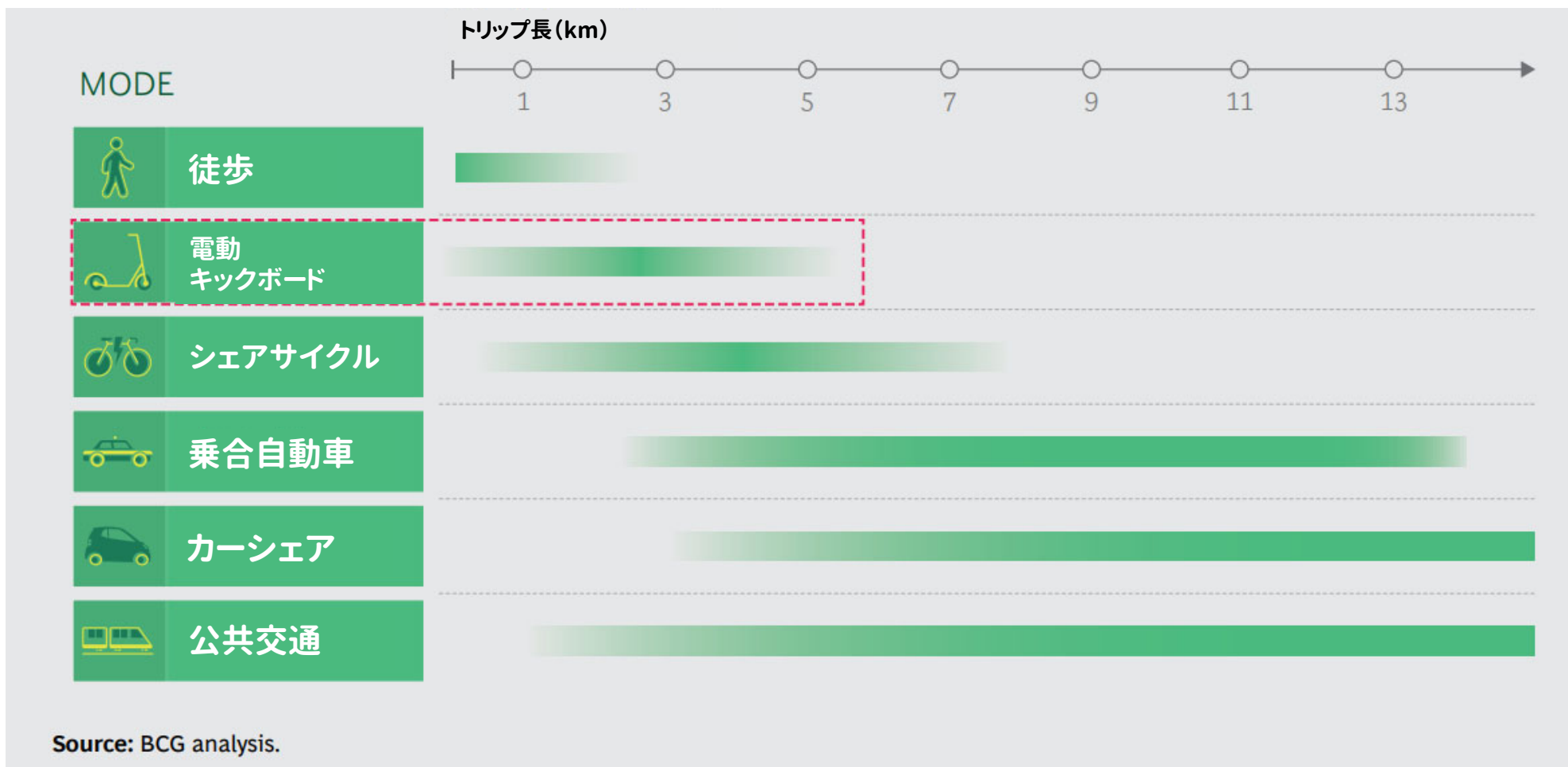
## コロナ禍での自転車の売り上げの増加(米国, 2000年3月)



米国人の85%が、  
コロナ禍では  
公共交通より  
自転車の方が  
安全と考えている。

Sources: The NPD Group, Trek, Engine Insights

## トリップ長による交通手段の棲み分け

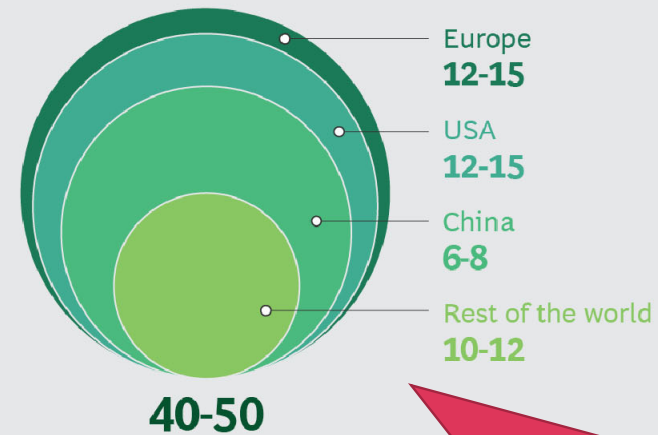




# 電動キックボードの市場規模の計算方法

Company	HQ	Founded	Funding (\$millions) <sup>1</sup>
Lime <sup>2</sup>	San Francisco	2017	765
Bird	Santa Monica	2017	415
Grow Mobility <sup>3</sup>	Mexico City	2017	150
Flash	Berlin	2018	66
Voi Technology	Stockholm	2018	47
Scoot Networks	San Francisco	2011	46
Tier Mobility	Berlin	2018	31
Skip	San Francisco	2018	31
Dott	Amsterdam	2018	23
Blue Duck	San Antonio	2018	23
Wind Mobility	Berlin	2018	22

Estimated global market by 2025 (\$billions)



マーケットの計算  
=対象エリアの人口  
× 平均的なユーザのトリップ数  
× 平均利用価格

Sources: Crunchbase; Pitchbook; TechCrunch; BCG analysis.

Note: This list includes e-scooter-sharing startups with reported funding of Lyft Scooters or Daimler's Hive) and startups bought up by other firms (such as

<sup>1</sup>As of April 1, 2019.

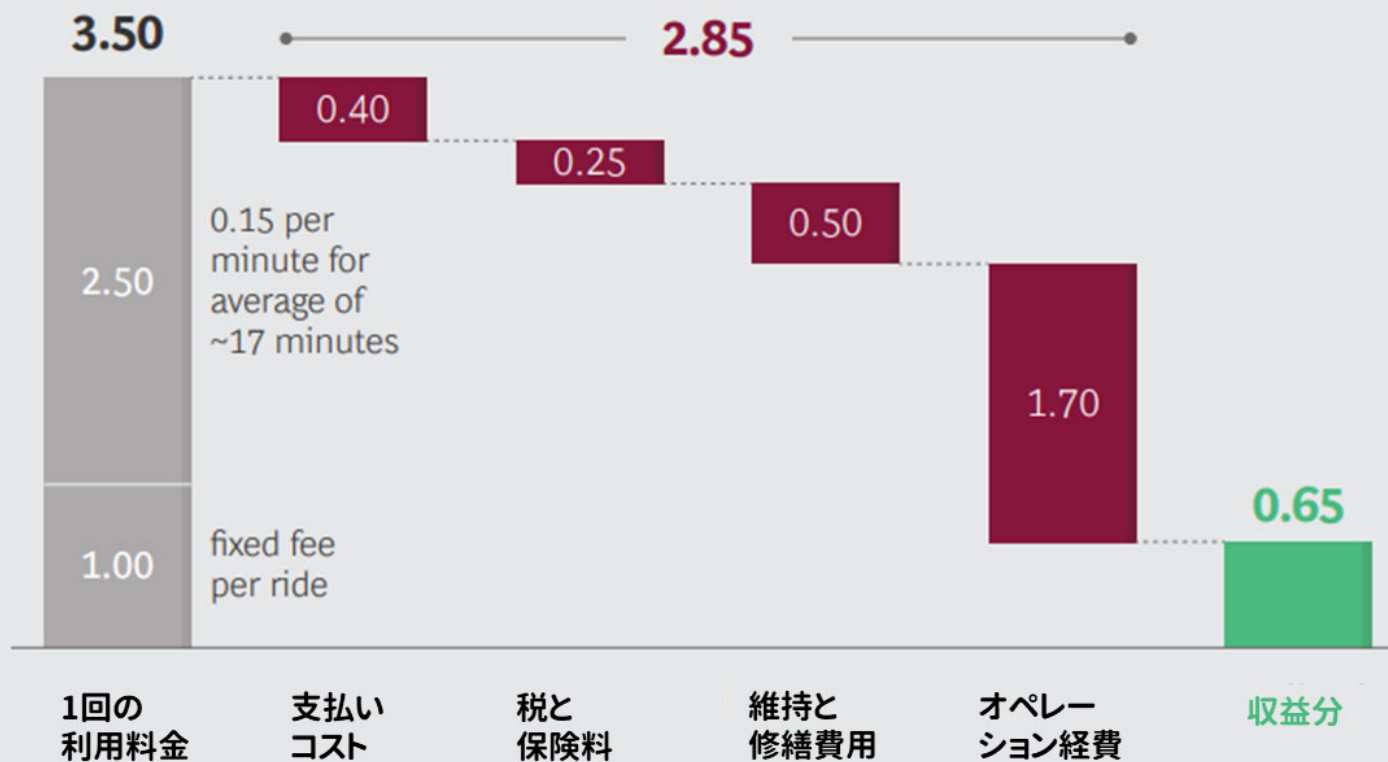
<sup>2</sup>Lime originated as a bike-sharing company.

<sup>3</sup>Grow Mobility was formed in 2019 through the merger of Mexico-based Grin (founded 2018) and Brazil-based Yellow (founded 2017).

<sup>4</sup>To estimate the number of trips (standalone and intermodal) by the average user, we accounted for such factors as trip purpose, e-scooter availability, weather, and general consumer preferences. Target population estimates factored in age, geography, and fitness level. The average local price represents the average use fee plus average minutes within the given region.

## 電動キックボードの収益性(米国)

単位 [USD]



Sources: Expert interviews; BCG analysis.

1日5回転するとして  
収益は 3.25USD.

1台の電動キックボードの  
375USDを回収するのに  
115日 程度かかる.

しかし, 電動キックボードの  
寿命は約3か月.

シェアサイクルではどうか?



## コロナ禍での自転車利用の増加(カナダ, 2021年3月)

カナダ統計局:

昨年のパンデミック開始後, 多くの人々が, 公共交通を利用してCOVID-19に感染する潜在的なリスクが高まるよりも, 自転車の方が安全だと考える利用者が増え, 自転車や徒歩による通勤が増えている。

→自転車専用レーンの整備

トロント大学の研究

職場, 公園, 店舗へのアクセスが改善された。

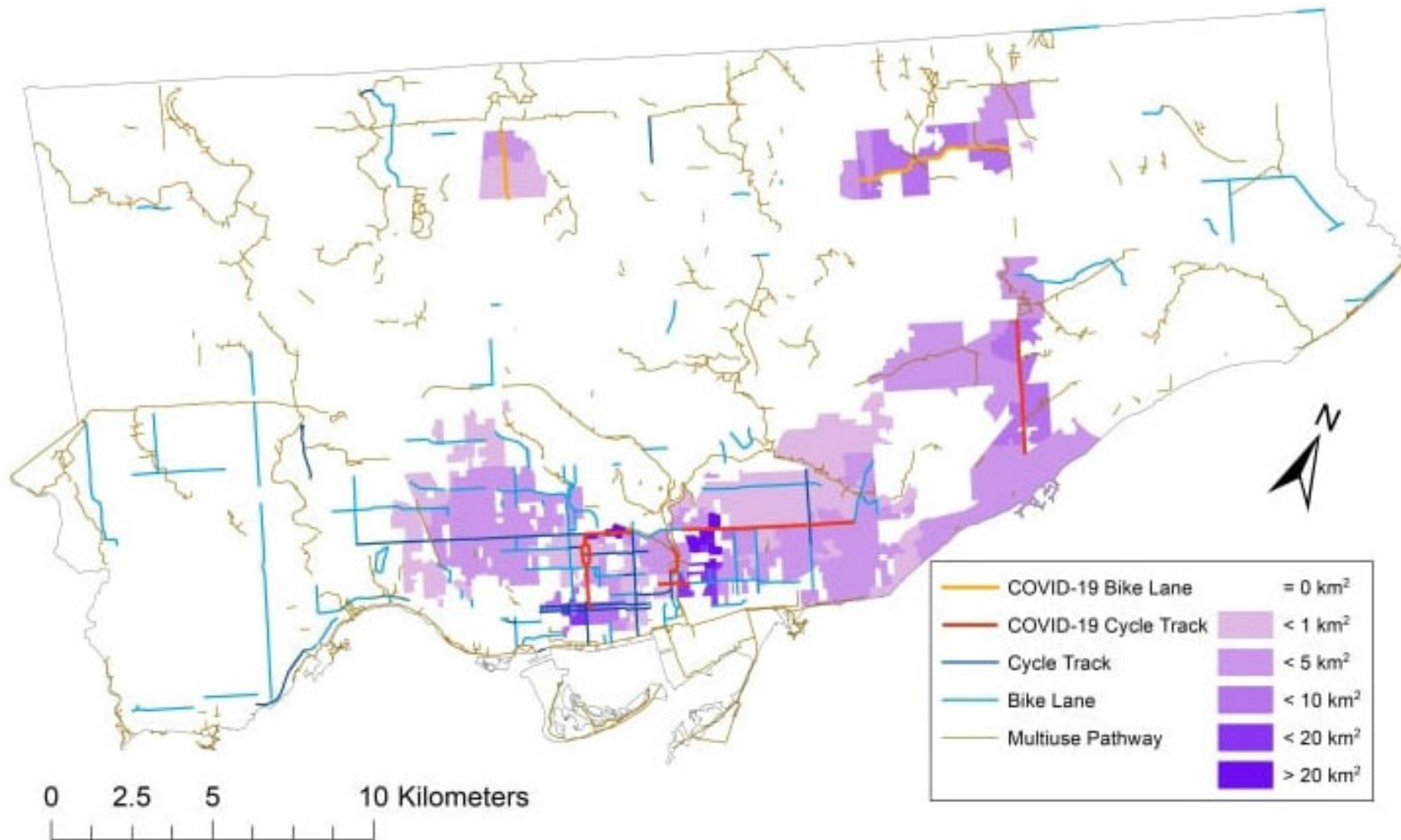
テネシー大学の研究

“パンデミック時に設置された自転車専用レーンにより, 街の連結性が高められた。

Source: CBC NEWS



— カナダ：“COVID-19自転車ネットワーク”による  
— アクセシビリティの向上



# アムステルダムのシェアサイクル



## 普通の自転車レンタル

- ▶ Discover Amsterdam by bike
- ▶ Better and more fun than public transport
- ▶ **Return your bike at flexible times**

[Learn more](#)



## ファミリータイプの自転車レンタル

- ▶ Take your family along
- ▶ Electrical support!
- ▶ **Only available in Amsterdam at Bici Bike!**
- ▶ Available as of € 34.50

[Learn more](#)



## カーゴ自転車のレンタル

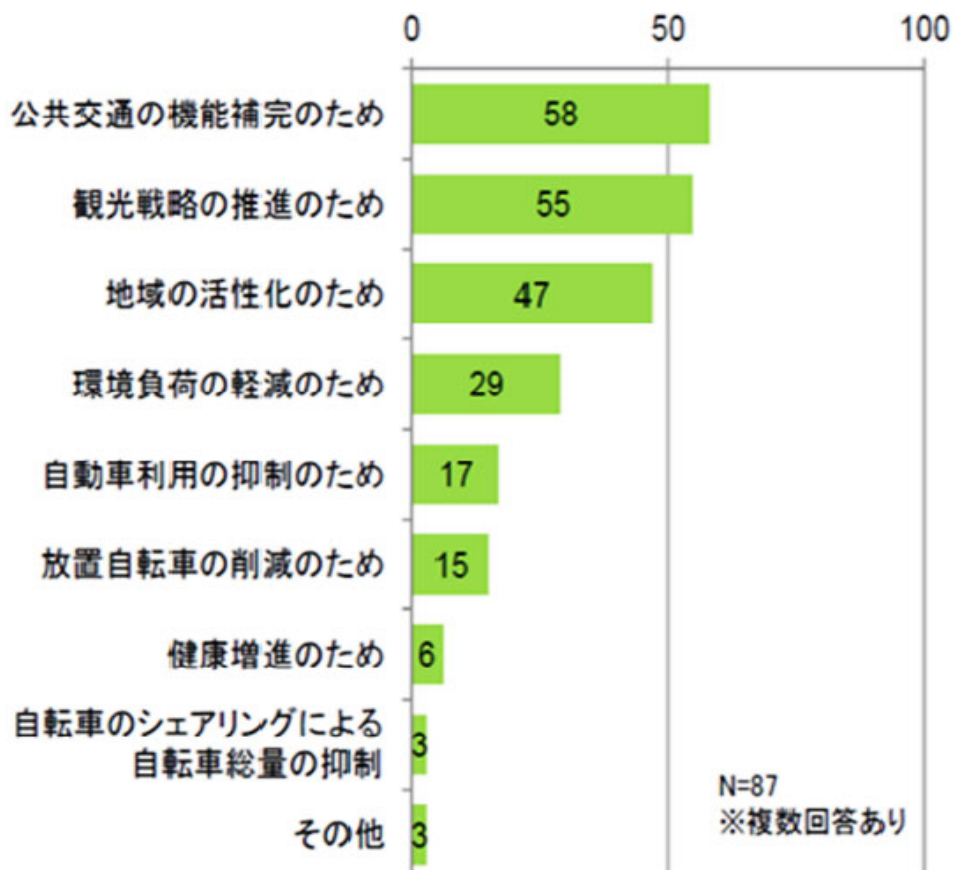
- ▶ Fast and Functional
- ▶ Electrical support!
- ▶ **Big loading capacity!**
- ▶ Available as of € 34.50

[Learn more](#)

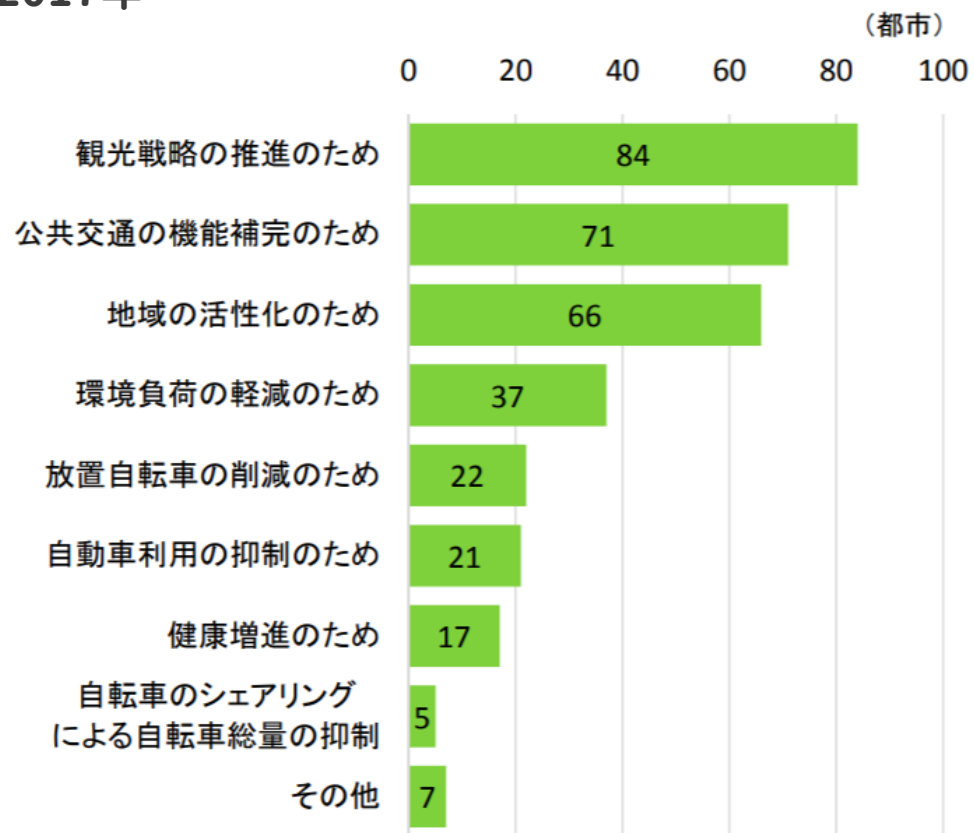


# 日本でのシェアサイクル導入目的の変遷

2016年



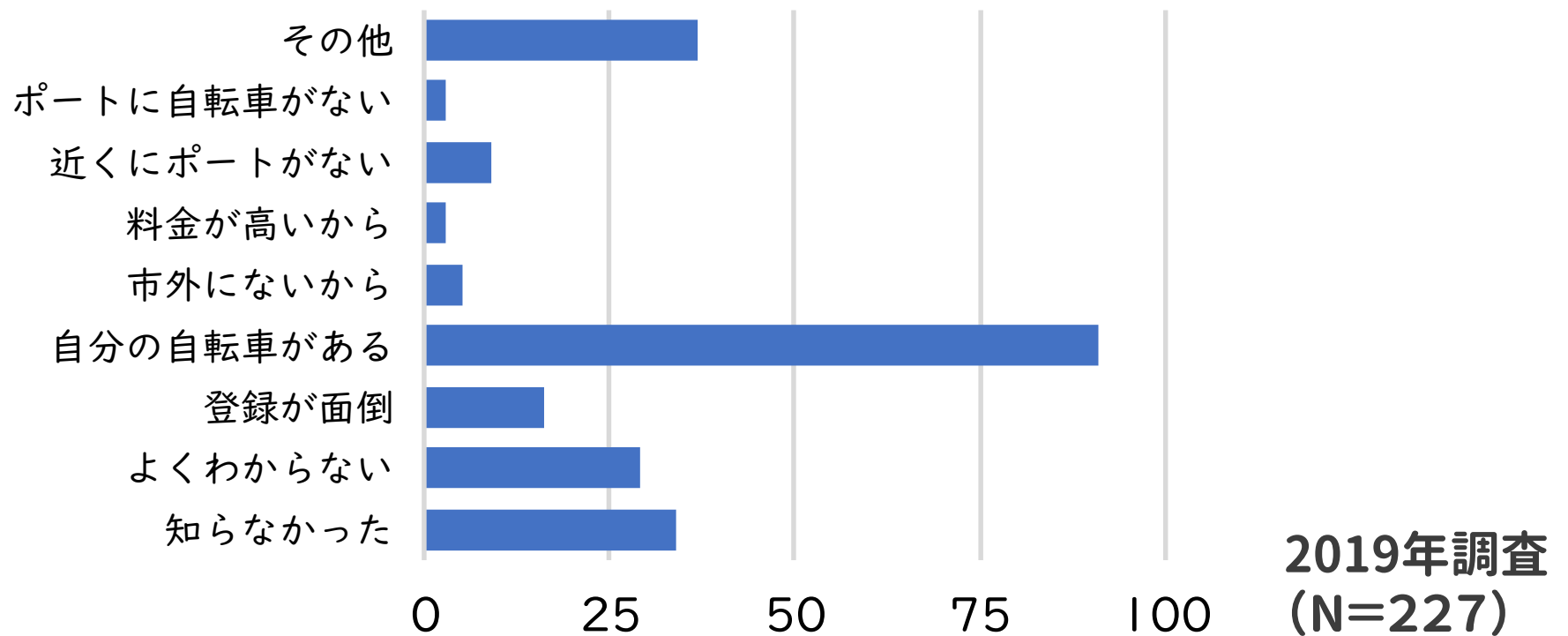
2017年～



回答数330(110都市)  
※複数回答あり

## シェアサイクルを利用していない人の意向(2019年)

すでに自転車を持っている層が転換するには時間がかかると考えられる。  
「知らない」「よくわからない」層への働きかけも必要。

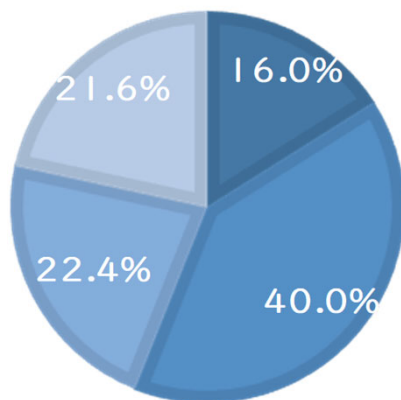




## シェアサイクルを利用していない人の意向(2019年)

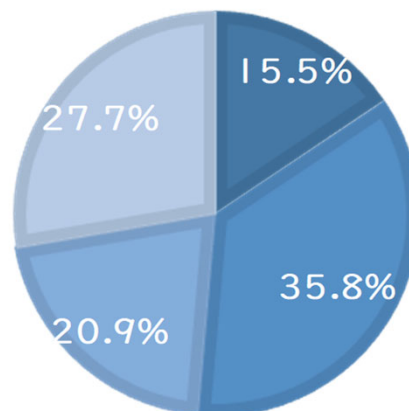
メリットがあるなら

クルマからの転換意向



市外へ展開されたら

公共交通からの転換意向



- 乗り換えたい
- たまに乗り換えたい
- 乗り換えたいが現実的に難しい
- 乗り換えたくない

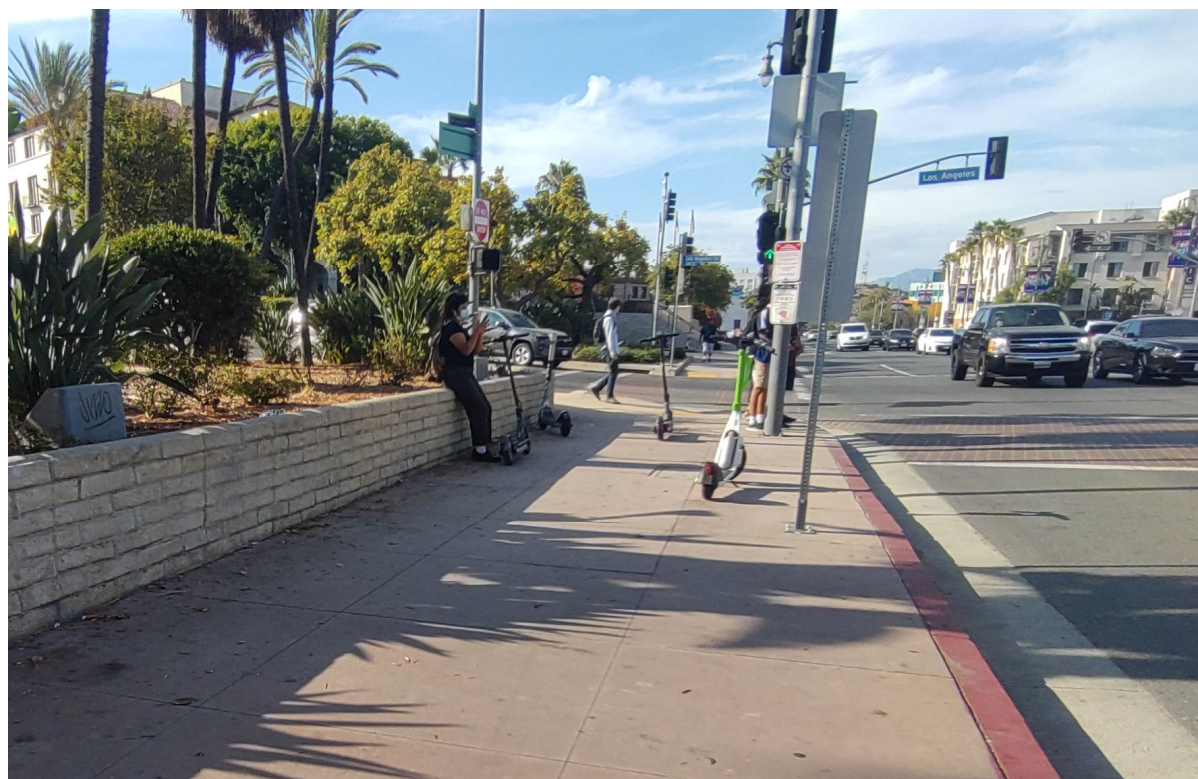
自身にとって直接的なメリット

(自転車活用推進法やまちづくりに関連する内容に限る)

があるとしても、多くの方は毎日使うつもりはない。



≡ (利用者の)利用しやすさの追求



2022年, San Diego



## シェアサイクルを利用している人の自由意見

- 駐輪場料金より,シェアサイクルの月会員の方が安い.  
→ 駅前空間の自転車の量をコントロールできる
- 家族全員で自転車で出かける.  
→ 自転車があることで,新たな移動機会ができる
- 行きと帰りで違う鉄道駅を使う.  
→ 複数の鉄道駅が使える便利な地域でもニーズがある
- 夜,バスがなくなった.  
→ 空間的でなく,時間的な交通不便地域がある
- 帰りに思いのほか荷物が重くなった.  
→ 徒歩のつもりが…CO<sub>2</sub>排出量とかの話でない概念もある

## シェアサイクルを行政が導入し、評価すること

- 交通網の状況に依らずニーズはあるが、その内容は当然異なる。
- シェアサイクルを試しに導入して得られる結果は限定的である。
  - 行動変容には時間がかかる。
  - ポート数, 利用人数や回転数, などから何を知るか。
  - 駐車場や駐輪場の料金, バスサービス等の影響も考える必要がある。
- 移動機会の創出, 駐輪場の容量コントロールなども可能性がある。

**「シェアサイクルの普及」が目的ではない**

**シェアサイクルのありかた, と私が聞かれたら…**

**“いまは自転車が良い”, “いまは自転車でも良い”という時に選べること**

** 自転車(車種込み)がある, 視界に入る, 走る場所がある**