

奈良市内のシェアサイクルの課題と発展

研究代表者：柴田 三四朗

研究協力者：尾崎 拓巳・吉村 律希

目 次

1. 本文の研究
2. 奈良のシェアサイクルの現状
3. 奈良市内の放置自転車の分析
4. しまなみ海道の現状
5. まとめ

1. 本研究の目的

観光地として知られている奈良市では、現在シェアサイクルが導入されている。そして、その現状を明らかにすることで、奈良市内におけるシェアサイクルの発展するための課題を明らかにすることである。

研究対象としては、奈良市内のシェアサイクル、奈良市内の放置自転車としまなみ海道で行われているレンタルサイクリングについて分析を行う。現在、奈良市内のシェアサイクルはdocomoとmobikeの2つの企業が行っており、市場は複占市場である。また、市場の需要は観光客と周辺住民に分かれており、特に奈良市内のシェアサイクルについては、観光客を対象にしている。そして、しまなみ街道で行われているレンタルサイクリングは、観光客を対象に観光のツールとしている。しまなみ街道では、レンタルサイクリングを利用する観光客に対して民間の企業が様々なサービスを行っている。すなわち、レンタルサイクリングを通して観光客の集客を行い、その地域の活性化を行うことは可能である。しかしながら、現在の奈良市内でシェアサイクルは十分に活用されていない。

また、今後シェアサイクルを通じて奈良市内の活性化に影響を与えることは可能であると考えられる。結論を先取りすると、奈良市のシェアサイクルは観光客に対してのみならず、周辺住民に対して、需要を増やすことによってシェアサイクルによる産業の活性化を行うことは可能である。

本章では、奈良市内のシェアサイクルの現状を研究するとともに比較対象地域であるしまなみ街道との比較を行い、奈良市内のシェアサイクルの発展するための課題を明らかにできれば、新たなツールによる地域への影響を策定する人にとって非常に重要な示唆を提供できるに違いない。本研究はそのような示唆を得るための試みなのである。

2. 奈良のシェアサイクルの現状

(1) 奈良市内のシェアサイクル事業の現状

奈良のシェアサイクルの現状現在奈良市内のシェアサイクルは、中国企業のmobikeと

docomoが運営を行っている奈良バイクシェアが存在する。

次に、奈良市内でのmobikeと奈良バイクシェアの現状に現地調査とHPの分析を用いて具体的に見ていくとする。(2) mobikeと奈良バイクシェア利用方法とポートの分析を行い、(3) では、2社のシェアサイクルの比較を行う。

(2) mobikeと奈良バイクシェアの利用方法とポートの分析

現地調査とHPの分析により、以下のことが明らかになった。

① mobike

mobikeの使用方法は、3段階存在する。①スマートフォンでmobikeのアプリケーション（以降、アプリとする。）をダウンロードする。②アプリ内でアカウント作成を行いクレジットカードの登録を行う。③使用したいときにアプリを通して、使用可能な自転車の予約をおこない使用する。また、奈良市内にmobikeのポートは18箇所存在する。1.西大寺 2.不退寺 3.奈良市役所 4.鴻池パーク 5.植村牧場 6.白鹿荘 7.奈良市総合案内所 8.奈良100年会館 9.奈良市観光センター 10.なら工芸館 11.ならまちセンター 12.ならまちにぎわい課事務所 13.ならまち南観光案内所 14.JR京終駅 15.入江康吉記念奈良市写真美術館 16.帯解駅 17.JR帯解駅前自転車置き場 18.大安寺がある。

② 奈良バイクシェア

奈良バイクシェアの使用方法は二種類存在する①有人窓口②専門サイトを利用した方法である。以下、その2つの使用方法について述べるとする。

①有人窓口

(1)有人窓口で、専用ICカードを入手する。(2)自転車操作パネルで「START」ボタンを押し、専用ICカードをかざし子錠が自動で開く。

②専門サイトを利用

(1)会員登録を行う。(2)専用サイト内①ログイン(ID・パスワード入力)②駐輪場からを選択③駐輪場を選択④自転車を選択⑤パスコード取得(3)自転車の操作パネルでパスコードを入力し利用。

また、奈良バイクシェアのポートは34箇所と有人窓口である一日パス販売店は2箇所存在する。

1. 平城宮跡歴史公園内天平みはらし館 2. 平城宮跡歴史公園内サイクルステーション 3. 春日大社駐輪場 4. 三和西大寺南町ビル 5. 海龍王寺駐輪場 6. ニッシンパーク近鉄奈良駅前 7. 奈良ロイヤルホテル 8. 奈良センタービル 9. なら和み館 10. ホテルアジュール・奈良アジュール 11. 奈良市役所第1 12. ミ・ナーラ 13. ホテル日航奈良北 14. 奈良公園登大路園地 15. 奈良浮雲園地 16. 奈良公園事務所 17. 猿沢イン 18. 奈良春日野国際術館 21. 奈良県文化会館 22. ホテル日航奈良南 23. ローソン奈良三条添川 24. ローソン奈良三条大路 25. ローソン奈良柏木東 26. ローソン奈良南京終 27. ローソン奈良南紀寺町一丁目店 28. ローソン五条町店 29. ローソン紀寺町店 30. ローソン奈良宝来店 31. ローソン奈良法華寺店 32. ローソン奈良法華寺西店 33. 奈良県立情報館 34. 奈良森のホテル

有人窓口（1日パス販売店）

1. 平城宮跡歴史公園内天平みはらし館観光案内所
2. 奈良ロイヤルホテル

(3) 2社のシェアサイクルの比較

2社の比較 mobikeのシェアサイクルは、世界中の観光地に配置されはじめておりアプリを利用することで様々な国でmobikeを容易に利用することが可能である。また、ポートに奈良総合観光案内所や、ならまちセンターが存在する。以上のことから、観光客にとって利用することが容易であると言えるであろう。一方で奈良バイクシェアは有人窓口を設けることにより、スマートフォンを持っていない人々にも、シェアサイクルの利用を可能としている。その他、有人窓口をホテルに設置することにより、観光客の利用をさらに容易にしている。また、ポートで、観光地以外に市民が暮らしているコンビニエンスストアに設置することによって、地元住民の利用が容易になり、シェアサイクルの利用が観光客だけにかかわらず、地元住民にも利用ができると考えられる。そして、mobikeとdocomoの2社のシェアサイクルでは、ポートとして場所は異なるが観光地に設置している。また、駅の周辺にも設置を行っている。そのことから、2社のシェアサイクルによって、観光地を巡るツールとして役に立つということが可能であろう。2社のシェアサイクルの比較を行い、①どちらも観光地と駅の周辺にポートを設置していることで観光客の利用が容易であること、②mobikeは、世界中に設置していることで海外から来たユーザーがアプリを通して容易に利用できること、③奈良バイクシェアは、観光地外のコンビニエンスストアに設置を行い、地元住民のシェアサイクル利用が容易になることといえること、がわかった。続いて、その検証として奈良市内の放置自転車等を分析することによって、明らかにしたいと考える。次章は奈良市内の放置自転車について分析を行い、シェアサイクルの活用のメリットについて分析するとする。

3. 奈良市内の放置自転車の分析

前章より、奈良市内シェアサイクルを発展の為、奈良市役所交通安全課にインタビュー調査を行い住民の奈良市内の放置自転車の分析を行う。先に、1.奈良市内の放置自転車の概要と特徴 本章での放置自転車の定義として、奈良市自転車等の安全利用に関する条例の第(1)自転車等 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第10項に規定する原動機付自転車及び同項第11号の2に規定する自転車をいう。(2)放置自転車等の利用者または所有者（以下、「利用者等」という。）が自転車盗を離れて直ちに当該自転車を移動させることができない状態をいう。(市長の責務)とする。また、インタビュー調査から以上のことが分かった。

1. 放置場所、理由分析より

奈良市内における放置自転車等の移動台数についてまとめたものである。この文献から、平成25年度をピークに奈良市内の放置自転車の移動台数は減少していることが分かった。このことから、市での放置自転車の対策が強化されたと言えるであろう。

2. 放置自転車等移動台数（年代別）より

奈良市内における駅別放置自転車等の移動台数はJR奈良駅、近鉄奈良駅と近鉄新大宮駅が他の駅に比べると 全体的に放置自転車等の移動台数が多いことがわかる。特に観光客が多く、観光地として放置自転車等の発生を抑制する必要があると言える。次に、この放置自転車等の台数が多いJR奈良駅周辺、近鉄奈良駅周辺そして近鉄新大宮駅周辺を対象地域とし放置自転車等の傾向分析について述べるとする。

(1) JR奈良駅周辺

駅東西に自転車駐車が整備されており、通勤通学客の需要は充足されている。三条通沿いの商店前や駅前の大型スーパー前、銀行引き出し等の用事で短時間なら…、という意識で駐車 三条通ドラッグストア前には外国人による放置も見られる 近年、市に進出したシェアサイクルがポート外にはみ出て道路上に出ているケース。

(2) 近鉄奈良駅周辺

近年駅北側に自転車駐車が整備されており、通勤通学客の需要は充足されている。主に駅前～南側商店街への放置が多い。買い物目的、銀行利用目的での短時間放置も見られるが、一部長時間放置も見られる。外国人観光客によるレンタサイクルの放置が他駅に比べ多い。

(3) 近鉄新大宮駅周辺

放置自転車は駅南北に広く見られる。自転車駐車場は奈良交通の自転車駐車場のほかラック式自転車駐車場が多数存在し、通勤通学客の需要は充足されている。店利用客の短時間放置や路上に駐車し電車で出かける等の長時間放置、2～3日放置され廃棄されていると推定される自転車等幅広く見られる。

以上のことから、放置自転車等の利用者傾向として、(1)三条通沿いの商店前や駅前の大型スーパー前、銀行利用、買い物や引き出し等の用事で短時間なら…、という意識で駐車される方が多い。(2)買い物目的、銀行利用での短時間放置も見られるが、一部長時間放置も見られる。以上の分析で見られたのは、放置自転車等の利用者の多くが周辺住民で 買い物やATM引き出しをするために自転車を利用し禁止区域に駐輪してるということである。そのことから、シェアサイクルを地元住民の利用するメリットとして買い物やATMでの引き落としのために利用する自転車をシェアサイクルにすることによって、放置自転車等の減少を促すことができる点で社会の問題を解決する挙げられる。また、先の文献よりシェアサイクルは、前章で述べたように観光地である奈良公園へのアクセスだけに関わらず、飲食店が並ぶ三条通りで使用されることがわかった。このことから、奈良市内を訪れる観光客がシェアサイクルを使うことが移動手段のツールという点でメリットがあると言えるだろう。一方、放置自転車等の中で、(1)(2)から見られるように外国人が駐輪禁止区域での駐輪が考えられる。

また、その外国人は、シェアサイクルを利用しているのが推測される。次に、(1)の事例で見られたJR奈良駅周辺では、シルキア前にあるシェアサイクルがポート外にはみ出て道路上に出ているケースからシェアサイクルの課題として①利用者に対しての利用規則を確認させること②地元住民にもシェアサイクルを浸透させることが考えられる。

次章では、レンタルサイクルが発展している地域であるしまなみ海道の現地調査を行い現状と奈良市のシェアサイクルの比較を明らかにする。

4. しまなみ街道の現状

しまなみ街道は、広島県尾道市と愛媛県今治市を瀬戸内しまなみ街道である。そして、しまなみ街道ではレンタルサイクリングが盛んであり、奈良市内のシェアサイクルとは、有料で誰でも利用できるという点で研究する意義があるとする。また、対象地域は尾道市と今治市とし研究方法は現地調査を用いた。そこから、以下のことが明らかになった。

(1) 尾道市での現地調査

尾道市は、サイクリング利用者客に対する配慮が街全体で行われていた。例えば、コンビニなどの駐輪場などに自転車用が置きやすいようスタンドが設置されていた。レンタルで貸し出されるロードバイクなどにはスタンドがついておらず、通常は壁などに横たえて置く必要があるが、サイクリングが普及している尾道市の利用者に対する配慮といえる。また、自転車を貸し出している店での聞き込み調査から、尾道市でこの事業が発展した一番の要因にしまなみ海道の開通が挙げられた。開通する以前は一次産業が街の主な職であったが、現在は観光地として位置付けられ、観光事業が主流になっていった。また、利用者はゴールデンウィークが最多になり、冬にも利用者数の増加をさせることが今後の課題であると述べていた。一方レンタルサイクリング事業をするようになってゴミなどが大幅に増加し環境の面で問題を発生している。

(2) 今治市での現地調査

今治市は自転車でまちを巡りながら温泉に入るといった1つの観光形態が形成されていた。例えば、宿泊もできる温泉施設である喜助(きすけ)の湯は、自転車利用者用の自転車置き場とロッカーを外に設置し、多くの自転車利用客が訪れていた。また、店内はサンガラス、ドライバーなどといった温泉では販売されない自転車関連のグッズが販売され、寝泊まりができるネットルームや漫画が読めるリラックスマルームなども常備されていた。このサービスは、ホテルの予約して宿泊するのではなく、旅の流れで立ち寄りしたいというニーズに応えるために生まれた。

(3) 奈良市との比較

現地調査をして得た情報をもとに尾道市と今治市の共通点として、まち全体を通した事業であることが挙げられる。奈良市は今後、シェアサイクルを発展させるためにまち全体を通した工夫、配慮などが重要になってくる。

5. まとめ

今回の研究から奈良市内のシェアサイクルは特徴として、mobikと奈良バイクシェアの2社が観光地と駅の周辺にポートを設置していることで観光客の利用が容易であるとされる。また、mobikeは、世界中に設置していることで海外から来たユーザーがアプリを通

して容易に利用できる。一方で奈良バイクシェアは、観光地外のコンビニエンスストアに設置を行い、地元住民のシェアサイクル利用が容易になることが分かった。そして、地元住民がシェアサイクルを利用するメリットとして放置自転車等の減少などの社会問題を解決するツールなると考えられる。しかし、奈良市内のシェアサイクルの発展課題として①利用者はルール厳守②外国人利用客に対する分かりやすい利用説明③地元住民への浸透④シェアサイクルのポートの場所の拡大又は増加⑤まち全体を通した工夫・配慮といった5点の課題が見つかった。本研究同様、観光地で新たに行われる新たな事業がその地元に影響を与え、社会の問題を解決し、地域の活性化の役割を担う可能性を持っていることは少なくない。そのような、事業を行う際に直面する課題についてどのように立ち向かっていくかを考える上で、本研究が何らかの役に立つのであれば、それは望外の喜びである。

参考文献

〈論文〉

奈良市交通政策課（2006）「奈良市自転車等の安全利用に関する条例施行規則」
（2006）「放置自転車等の移動台数」

〈ウェブページ〉

Mobike（2018）〈<https://mobike.com/jp/>〉 2018年1月30日アクセス

奈良バイクシェア（2018）〈<http://docomo-cycle.jp/nara/>〉 2018年1月30日アクセス