

## モビリティハブとしての自転車駐車場整備推進策

### はじめに

従来、放置自転車対策としての側面が強かった自転車駐車場は、自転車活用推進計画の閣議決定やシェアサイクルの導入などの影響で、その期待される役割をドラスティックに変容させてつつある。例えば、公共交通の維持という観点から、自転車との接続を容易にすることで広域のユーザー層を確保しようとする地方公共団体や運営事業者はますます増えている。また、シェアサイクルのポートは、所有から共有という自転車のあり方の変化と共に「停める」以外にも「貸し出す」「返却する」機能を備えた自転車利用のプラットフォームであり、MaaS との連携や他のモビリティ配置も兼ね備えるなどの可能性を有している。

本稿では、まずシェアサイクルを含む自転車と自転車駐車場に関する概要の紹介を行ったあとに、国内におけるモビリティハブの認識を整理した上で、モビリティハブの整備が進む背景にはどういった課題感があるのか、自転車駐車場はモビリティハブにどのような形で組み込まれていくのかを、複数の整備事例から考察した。

### 1. 自転車を取り巻く状況

#### 1.1 自転車に関わる法令・制度

1950（昭和 27）年の新道路法の制定以降、様々なモビリティや歩行者等に対してどのように道路資源を分配していくのかが定められていく過程で自転車も位置づけられていくが、その対応は交通安全上の課題に対する暫定的な意味合いが強かった。しかし地球温暖化防止の観点から温室効果ガスを排出しない道路利用への転換が図られ始めた 2000 年代、環境負荷への小ささ等から自転車を見直す動きが強まり、2016（平成 28）年には自転車活用推進法が制定された。一方で自転車側に違反のある交通事故の多さを鑑みて、危険な違反行為を繰り返す一定の自転車運転者に対する講習の義務付けや反則金（青切符）制度導入を含む道路交通法改正案の閣議決定など、自転車に対する取締りの厳格化も進んでいる。

また、自転車に対する補助・助成制度はこういった自転車施策を反映しながら地域の実情に応じて導入されている。例えば第 2 次自転車活用推進計画（2021（令和 3）年 5 月閣議決定）でサイクルツーリズム推進が掲げられていることを受けたイベント開催やサイクルツーリズム推進事業への補助、子育て支援の一環や高齢者の自動車運転免許の自主返納を目的とした電動アシスト自転車・ヘルメット購入、損害賠償責任保険等の加入費用に対する補助などがある。

#### 1.2 シェアサイクルに関する状況

第 2 次自転車活用推進計画ではシェアサイクルを「公共的な交通」と位置付けてその普及

促進を定めており、ポート設置の固定資産税の特例措置など、国や地方公共団体が様々な支援策が講じられている。公共交通機関と自転車との結節点として、駅併設の駐車場は個人所有の自転車を停める場所として広く認知されているところではあるが、今後は面的に整備されたシェアサイクルポートについても、その有する性質や機能をふまえて結節点としてどのように機能するのかを考慮すべきである。

シェアサイクルは地域住民の日常生活の足から観光の振興まで幅広い目的で導入されており、導入都市数は 2022（令和 4）年度末時点で 297 都市ある。また、社会実験している都市は 56、導入を検討中の都市は 267 と今後さらなる伸び代が期待される状況にある。また、ポート設置数はシェアサイクル導入都市数を上回る勢いで急増しており、すでにシェアサイクルが導入された都市におけるサイクルポートの面的拡充が進んでいることが推察される。

さらに、ただシェアサイクルを設置するだけではなく、MaaS アプリとの連携や自転車以外のシェアモビリティの配置といった追加のサービスとの抱き合わせによって、利用者層を拡大させ、公共交通の利用促進や域内の交通混雑の緩和、環境負荷の低減を一層進展させる動きもある。

## 2. 自転車駐車場を取り巻く状況

### 2.1 自転車駐車場に関わる法令・制度

放置自転車の社会問題化を背景に 1980（昭和 55）年に「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」、旧自転車法が制定され、その後も放置自転車対策を念頭に置かれた自転車駐車場に関する法整備が進んでいた。2021（令和 3）年の調査では、放置自転車台数は自転車駐車場整備の進捗に伴いピーク時（1981（昭和 56）年）の約 2.8% である 2.8 万台にまで減少している。依然として残る放置自転車の背景には、駅周辺の施設利用者等、鉄道を利用しない比較的短時間の自転車利用者の存在が指摘されており、料金体系の見直しによる行動変容や、シェアサイクルの活用で市街地に流入する自転車台数を減らすなど、新たな対策が期待されている。

## 3. 日本におけるモビリティハブの整備事例

国土交通省でもモビリティハブの定義について議論が進められているが、国内で明確な定義が固まっているわけではない。今回の調査を踏まえ、本稿ではこれからのモビリティハブの要件として、まず公共交通機関に他の複数の交通モードが連結しており、一定のユーザーの往来が発生していること、次に土地の高度利用が図られており、外部ユーザーの呼び込みと駐車スペース削減を目的としたシェア型モビリティが配置されていること、最後にあらゆるユーザー層が容易に利用できる、複数の交通モードにまたがるシームレスな乗り換え環境が整えられていることとした。

### 3.1 従来型モビリティハブとしての自転車駐車場

自転車駐車場は従来、放置自転車対策として整備されてきているが、実質的には他の交通モードと自転車との交通結節点としての役割を果たしている。こうした自転車駐車場を「従来型モビリティハブ」とし、他の公共交通として、電車・バス・LRT の 3 つを取り上げた。まず電車では、もともと我が国では自転車駐車場整備が鉄道駅付近の放置自転車対策として進んだ経緯があるため、電車と自転車という異なる交通モード間の交通結節点として、自転車駐車場が全国各地で広く機能している。

次にバスと自転車との交通結節点としての自転車駐車場を取り上げる。出発地から自転車でバス停に向かい、バスに乗り換えて目的地に向かうことをサイクル&バスライド（以下「C&BR」という）と呼ぶ。我が国では 3 度、C&BR が集中的に整備された時期があると考えられる。まず、鉄道に代わってバスが主要な交通機関となっていたエリアでは、放置自転車問題はバス停近辺で発生し、その対策として 1970 年代から C&BR を目的とした自転車駐車場の整備が進められていた。やがて、バス利用促進総合対策事業として 1990 年代後半に始まったオムニバスタウン構想の施策の 1 つとして他の交通機関との連携が唱えられ、C&BR が実施された。そして現在、自転車活用推進やシェアサイクルの普及、公共交通の維持といった観点から、地方公共団体やバス事業者が担い手となって C&BR に取り組んでいる。

LRT と自転車との交通結節点としては、2023（令和 5）年 8 月に開業した芳賀・宇都宮ライトレールの事例を取り上げた。自転車との連携は宇都宮市・芳賀町のモビリティ機能を向上させるうえで重要な手段として位置付けられ、全 19 駅すべてに駐輪場が配置されている。

### 3.2 近年のモビリティハブの整備事例

現在、固有の課題感と結びつきながら多様な形で、全国各地でモビリティハブの整備が進められている。長期的な都市計画と結びついてモビリティハブを積極的に整備しているさいたま市、過疎化・高齢化の進むエリアで防災機能を兼ねたモビリティハブを整備しようとしている館山市西岬地区、不動産開発事業と掛け合わされたモビリティハブを整備した小田急 hocco、都市中核で賑わい創出・防災・次世代モビリティを備えたターミナル拠点としてのモビリティハブである豊洲と呉駅の再開発プロジェクトを紹介した。

### 3.3 今後のモビリティハブ整備における自転車駐車場の可能性

我が国では自転車は最も身近で安価なパーソナルモビリティとして市民権を得ており、今後整備されるモビリティハブにおいても、ユーザーを幅広く誘致する呼び水としては最適な交通モードであると考えられる。また、今後のモビリティハブがコンパクトシティ、集約型都市の一部として機能することを鑑みると、自己所有の自転車を前提とした大規模な

空間としての自転車駐車場は、土地の効率的な活用の観点からシェアサイクルポートにシフトしていく可能性が高い。

高齢化・過疎化の進む地方部においても販売・整備の担い手不足という課題からシェアサイクルのポテンシャルは一定推測されるものの、低速パーソナルモビリティや自動運転車、またオンデマンド交通サービスに期待が集まっている。

## 4. 海外のモビリティハブの事例

### 4.1 ドイツ（ブレーメン都市州 乗継ぎ拠点・乗継ぎ点）

ブレーメン都市州では、自家用車の削減を目的に「乗継ぎ拠点・乗継ぎ点」という規模の異なる2種類のモビリティハブが整備されており、市民の行動変容に繋がる取組が推進されている。公共交通との結節点として整備された比較的大規模な「乗継ぎ拠点」と、300m毎という密度で配置された「乗継ぎ点」とが掛け合わせられ、自家用車を持たないユーザーの移動需要に応えることを可能とした。また、近隣のデベロッパーに対しても一定の規制を課す法改正を実施することで住民の行動変容を促している。

### 4.2 フランス（グルノーブル市 グルノーブル駅モビリティハブ）

グルノーブルの主要鉄道駅であるグルノーブル駅には、自転車利用の発展・促進を目的としてグルノーブル・メトロポールというマルチモーダルな交通拠点が整備されている。ただ複数のモビリティを駅周辺に集約させるだけではなく、乗り換えの利便性を重視して、プラットフォームとその周辺施設が一体的にデザインされているのが特徴である。

### 4.3 イギリス（マンチェスター市 アンコーツ・モビリティハブ）

マンチェスター市中心部に隣接するエリアに、自家用車の削減と徒歩・自転車による移動の促進を目的として、8階建てのビルのような外観をした大規模なモビリティハブ、グレーター・マンチェスターが設置されている。物流施設も兼ねた人・モノ双方の移動拠点としての役割が期待されている他、デベロッパーがハブ内の駐車スペースを購入あるいはレンタルし、近隣の新築住宅の駐車スペースを限定することも計画されている。

## おわりに

本調査では自転車駐車場を含むモビリティハブの整備が様々な固有の課題感と結び付けられながら全国各地で進められている状況について紹介した。タイトルにある「モビリティハブ」は、確定的な概念が与えられている言葉ではないが、本稿では調査結果を総合的に鑑みてその定義を試みると共に、自転車駐車場がどのような位置づけで組み込まれていくのかを考察している。

今後もモビリティハブの整備は、実施主体の目的、対象とされるユーザー、地域が抱えて

いる課題に沿った多様な形で進められていくことが想定される。また、ただ移動ニーズを満たすのみではなく、エリアの開発戦略と抱き合わせることで住民の行動変容を促し、都市のあり方まで変える可能性を有しており、そのためには今以上に自治体と民間事業者が協働していく必要があることが示唆された。

本稿では数例に限った考察を掘り下げたが、様々なバックグラウンドをもつ地方公共団体や民間事業者が全国各地で独自の活動を展開している。それらを網羅的に分析することで、日本版モビリティハブの体系的な分類がなされていくことを期待したい。