

2014年4月1日に設立登記!!

「一般社団法人日本シェアサイクル協会」設立準備総会

2020年に東京オリンピック・パラリンピック開催が決定し、エコでクリーンな交通手段として注目を浴びるシェアサイクル&コミュニティサイクル。その調査研究・発展を目的とする「一般社団法人日本シェアサイクル協会」の設立準備総会が、去る3月7日、東京都千代田区のアイオス永田町ビル会議室にて開催された。概要をレポートする。

会員を含めた総勢51名が参加 4月1日の設立登記向け説明

業界内外の関心を集めた、昨年10月30日(本誌2013年12月号既報)の設立説明会に続き、4月1日の設立登記が迫った本総会では、正会員入りを表明した企業11社からの参加者を含めた、総勢51名が朝早くから集まった。

会の冒頭、発起人の一人であるNPO自転車活用推進研究会理事の齋藤勝氏より、これまでの経緯と、顧問・関係者らへ複数の面談を行ったことを報告。続いて同協会の設立発起人の二人が開会挨拶及び趣旨説明を行った。抜粋要約してお伝えする。



冒頭であいさつする森井博氏

49カ国500都市以上でシェアサイクルが稼働 メインユーザーとなる女性の感性も取り入れよう

設立発起人 NPO自転車活用推進研究会理事長 小林成基



IT技術の導入により、現在シェアサイクルが世界各国でどんどん進んでいて、すでに49カ国500都市以上で動いています。日本では富山、広島、札幌、仙台、東京、横浜、名古屋などで展開していますが、まだまだ数が少ないのが問題です。数が少ないとシェアにならない。さらに、「自転車ネットワーク」と政府は言っていますが、交差点ごとにネットワークが切れる現状はいまだに残ります。そういう貧弱な道路環境の上に、シェアサイクルが成り立つのだろうか——と思っていました。

しかし、パリの例を見ると、シェアサイクルが道路整備を推進して、道路整備がシェアサイクルを推進するという、いい循環が生まれています。だから日本でもシェアサイクルを何とか実現・成功させたい、と思って準備をしまっていました。

幸いなことに駐輪場業界の方々に——特に発起人の森井さんをはじめ——非常にご協力を頂いています。駐輪・放置対策で始まった駐輪サービスが、商売としてきちんと成り立ち、社会的な地位を得つつある。その次の課題は、自転車の“利用”の部分だと思えます。自転車は24時間のうち、23時間何十分間は止まっているのが普通です。止まっている自転車を、どう使うかにフォーカスし、いかに公共交通のひとつと位置づけるか。

東京を始めとした日本の大都市で、シェアサイクルを生活の中に取り入れることを目指さないといけない。「シェアサイクルは特殊なもの」という状態では発展しません。みんなで考えて運動し、成功例を作ってシェアしていく。まさにシェアサイクルの「シェアすることが大切だ」を一義においていきたい。

最後になりますが、周りを見渡すと、会場に女性がほとんどいませんよね。シェアサイクルの大きなターゲットの一つは女性です。女性の知恵と感性を取り入れるのは非常に重要です。有能な女性の意見をうまく吸い上げ、すべての智恵を集めるんだということをあらためてご認識頂き、この協会を皆さんの手で作って頂きますよう、お願いしてご挨拶と致します。



(左) 会場は51人の出席者でほぼ満席に (右) 都知事選告示翌日の読売新聞朝刊に出した自活研の広告について語る小林氏



環境・エネルギー・健康問題への打開策として 東京オリンピック・パラリンピックへ向けて



設立発起人 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長 森井博

欧米では、シェアサイクルの目的の一つが「環境問題」です。交通渋滞や排気ガスを抑制するためです。二つ目は「エネルギー問題」で、化石燃料の節約です。これに対して日本は非常に鈍感で、金さえ出せば石油もガスもどんどん輸入できると考えがちですが、欧米では非常にエネルギー問題を重視し、できるだけ節約を考えています。三つ目が「健康問題」で、自転車に乗って鍛えることで、結果的に医療費の節減になります。医療費や介護で国家予算がかなり使われる日本と違い、ヨーロッパでは問題視され、健康のため自転車に乗ろう、となるわけです。

さらに日本のシェアサイクルの場合は、観光や街の活性化のために期待されるのでは、と思っております。日本では公共交通機関がかなり発達していますが、その先に補完したシステムとして、シェアサイクルを考えることも必要です。例えば地下鉄を上がって、出口の先にシェアサイクルがあれば、街を非常に活性化させ、買い物や観光もしやすくなるでしょう。そうし

た場所にシェアサイクルを置いての活用も考えています。

さらに、東京オリンピック・パラリンピックが2020年、6年後に開催されます。これを見据えた「東京シェアサイクル」の完成が一つの目標です。2012年のロンドンのオリンピックで、ボリス・ジョンソン市長が「ボリスバイク」と名付け、8,000台のシェアサイクルを走らせました。スタートの際はかなりの反対意見もあったようですが、いまでもなお、ロンドン市民が重宝しているという成功例です。ちなみに「東京シェアサイクル」の目標規模は、パリが24,000台ですので、色々な意見がありますが、ひとまず30,000台を考えております。

これらの莫大な設備投資や運営資金を民間だけで捻出するのは困難です。国や関係諸官庁へのお願いに際しても、一企業ではなく、「日本シェアサイクル協会」の立場なら、働きかけやすくなります。メンバーの皆様へも還元できるよう、しっかり運営していきたいと思っておりますので、よろしくご依頼致します。

4月以降のロードマップ案提示

いよいよ本格始動へ

二人の挨拶の後には、協会の定款の説明と若干の修正、および、設立時の代表理事・理事・監事・顧問の選任と承認が満場一致で行われた。

また、平成26年度4月設立登記以降のロードマップ(案)も示され、理事会、運営委員会の日程のほか、世界のシェアサイクルの最先端を視察する名目での海外研修会(欧州/アメリカ/台湾)の可能性にも言及した。

最後の意見交換では、スポンサー企業集めの方策や、各種交通機関との連携等の提案もなされた。4月1日の設立登記の後には5月13日に設立総会を予定。協会はいよいよ本格始動となる。

PP



都市交通評論家の巨理章氏(左)は「自転車以外の交通機関諸団体の協力体制を得られるように、働きかけて頂ければ」と述べた



日本サンサイクル株式会社代表取締役の内田勉氏は「資金のためにスポンサー企業を集めて頂ければ」と提言

問い合わせ先

一般社団法人 日本シェアサイクル協会 事務局
〒103-0016 東京都中央区日本橋小網町 7-2 ペンてるビル
TEL 03-3663-6281 FAX 03-3667-0057
E-mail jsca3533@gia-jsca.net