

日本におけるシェアサイクルの実現に向けての方策について No.3

## 銀輪公害の再来を招かないために

文

宇都宮共和大学シティライフ学部 教授

古池 弘隆

一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>

本年6月に閣議決定された自転車活用推進計画においては、これまで主流であったサイクルポートに駐輪するいわゆる第3世代のシェアサイクルの普及を促進することとなっている。しかし、世界のシェアサイクルの最新動向をみると、スマホなどGPSを活用したどこでも自由に乗り捨てができるドックレス・シェアサイクルといわれる第4世代のシェアサイクルの普及が急速に進んでいる。特に一昨年あたりから中国でofoやMobikeを中心に爆発的に普及が進んだドックレスは、その後多くの中小業者の新規参入による過当競争の結果、多くが縮小や撤退を余儀なくされている。その結果、膨大な量の自転車が路上に放置・廃棄され、それらの写真が世界のマスコミをにぎわした(図1)。

どこかで見たことのある光景ではなかろうか。わが国では、かつて駅周辺における放置自転車が銀輪公害といわれて大きな社会問題となっていた。その問題を解決するために1992年に全国172の自治体が集まり、全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連)を発足して、それ以来懸命に放置自転車の解消活動が続けてきた。その結果1981年には100万台あった放置自転車

を10分の1にまで減少することができた。しかし、中国をはじめ世界中で増え続けるドックレスの第4世代のシェアサイクルは、銀輪公害の再来の危険性を予感させると考えるのは筆者だけではあるまい。

アメリカでは2013年頃からシェアサイクルが急増し、2017年にはシェアサイクルによるトリップ数が全米で前年より25%多い3500万トリップに達した(図2)。また台数についてみると2016年には約43,000台だったシェアサイクルは2017年には約10万台と1年間で倍増している。その増加分はほとんどが新たに導入されたドックレスによるもので、ドックレスがシェアサイクル全体の台数の44%に達している。ただ、NACTOの推計によるとドックレスによるトリップ数はまだ全体の4%に過ぎない(図3)。しかし、パリのVelibやニューヨークのCiti Bike、あるいは台北のYouBikeなどのポート設置型のシェアサイクルに対して、新たに導入されたドックレスのシェアサイクルの急増は、各地で混乱や問題をひきおこしている。

たとえば、ボストンでは2011年からBlue Bikeと



図1 北京市内で歩道を塞ぐシェアサイクル  
(出典：The Atlantic, Mar. 22, 2018)

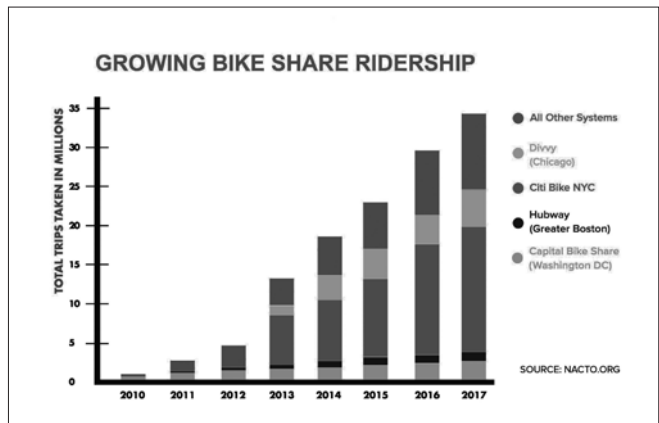


図2 アメリカのシェアサイクル利用回数の増加  
(出典：nacto.org/bike-share-statistics-2017)

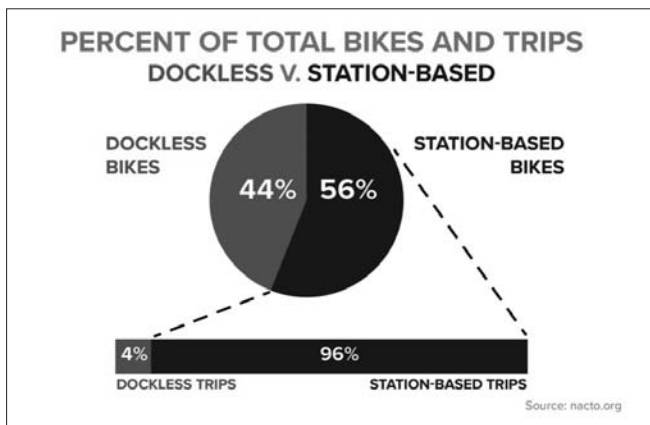


図3 ドックレスとポート型の台数とトリップ数の割合  
(出典：同上)



図4 ダラスの処分場に大量に廃棄されたシェアサイクル  
(出典：www.ndcdw.com/news, Aug. 5, 2018)

呼ばれるポート型のシェアサイクルが導入され、現在1800台が200個所のステーションに設置されている。そこに昨年から500台のドックレスが導入された。ボストン市はポートの設置や維持の費用を負担しなければならない一方、ドックレスの民間業者は安易にローコストで参入することができる。その結果、歩道など公共施設上のみならずいたるところでドックレスの乗り捨てや廃棄が横行し、大きな社会問題になっている。

ダラスでは、さらにひどい結果となった。昨年の夏にドックレス・シェアサイクルの実証実験を募集したところ、民間の5社(Vbike, Spin, LimeBike, ofo, Mobike)が参入して昨年末までに2万台のドックレスが街中にあふれた。街のあちこちに放置され廃棄された自転車は廃棄物処分場にうず高く積み、それを放映した現地のニュースを見たダラス市長は彼のツイッターでただ一言、「Terrible」とつぶやいた(図4)。

今年1月には市から5社に対して撤去命令が出され、今年の夏までにはほとんどの業者がダラスから撤退した。

シアトルでも昨年7月から半年にわたる実証実験が行われ、ofo, LimeBike, Spinの3社が1万台のドックレスを投入したが、利用者のマナーの悪さからダラスと同様の結果をもたらし、2社が撤退した。しかしシアトル交通局は実験結果を検証し、今年の8月に新規のドックレスの実証実験の募集を行い、すでに昨年から継続しているLimeBikeに加えて新たにJUMP(Uber)とLyft Bikeが参入を表明している。

それらの結果の検証を通して第4世代のシェアサイクルをどのように取り入れていくべきかという模索はまだ始まったばかりである。BordenkircherとO'Neilはダラスやシアトルなどドックレスの実証実験を行っている全米の10都市を比較して行政の役割の重要性を指摘している。特に、①運用と維持管理、②倫理規範(公平性とデータの公開)、③供用台数、再配分と駐輪、④安全性の4つの分野にわたって規制や許可条件の詳細な比較を行い、今後のドックレス・シェアサイクルの導入が成功裡に行われる方策を提言している。また、最近ITDPから「Optimizing Dockless Bikeshare for Cities」と題するレポートが公表され、ドックレス・シェアサイクルを都市交通の一部として取り入れるための政策ガイドラインを示している。

日本でもMobikeやofoのような海外勢だけではなく、国内の新規参入事業者も増加しつつあり、北米の諸都市と同様の問題が今後起こってくるものと思われる。これにどう対応すべきかについては、まだ問題が顕在化していないためにあまり深刻にはとらえられていないのではなかろうか。自転車活用推進計画でシェアサイクルを推進するのはよいが、30年かかって解決したはずの放置自転車問題に代わってドックレス・シェアサイクルによる新たな銀輪公害が起こらないよう対応する必要がある。市民の利便性を向上させつつ秩序あるシェアサイクル環境を整備していくためには、積極的に規制・誘導を図るべく自治体等の行政の役割が極めて重要となってくる。

PP

#### 参考・引用文献

- Bike Share in the U.S. : 2017, National Association of City Transportation Officials (NACTO), 2018.
- Brandon Bordenkircher & Riley L. O'Neil, Dockless Bikes : Regulation Breakdown, Twelve Tone Consulting, 2018.
- Optimizing Dockless Bikeshare for Cities, Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), 2018.