

シェアサイクルと日本のこれから No.17

シェアサイクルはどうあって欲しいか。 ユーザーの視点で考える(その1)

文

NPO自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基

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>

●「ちょい乗り」が神髄

自転車貸し出しの需要は、自転車が発明された当初からあったと思われる。1817年ごろドイツでカール・フォン・ドライスが二輪を直列に並べ、またがった人が足で地面を蹴って走れば倒れないという、それ以前の常識をくつがえす発見を実用化した。この珍妙な乗り物が拡散して行くには、興味を持った人に貸し出して実際に便利さを享受する機会を提供することが必要だったはずだ。初期の自転車はとんでもなく高価であり、物好きな金持ちの遊び道具の域をなかなか脱せない時代が続いたから、生活のために早く移動したい人、背負ったり荷車に載せるより早く楽に荷物を運びたい人々にまで自転車が普及するには、技術革新によるコストダウンを待たなければならなかった。

我が国でも自転車は長い間、道路に負担を与える一種の贅沢品と見なされ、1958年(昭和33年)まで自転車荷車税が課税され、鑑札が発行されていたほどだ。第二次世界大戦の前後には、自転車を楽しもうという人のためにクラブが発足し、自転車を貸し出す商売が成り立っていた。レンタルサイクルは、今日でも観光地などで命脈を保ち続けているが、自転車を一時的に自分のモノとして借りるという発想とはまったく異なった思想で考えられたのがシェアサイクルである。この二つのどこが違うのかを理解しておかないと、論点が定まらない。

シェアサイクルの神髄は「ちょい乗り」である。利

用のスタイルとしては路線バスに似ている。バス停の代わりにシェアサイクルが駐めてある「ポート」に行き、自転車に乗って目的地に近い「ポート」まで行って乗り捨てる。どのポートで借りても、どのポートで返しても良いという点では、バスよりもタクシーに近い感覚もある。ロンドンのシェアサイクルが「サイクルハイヤー」と名乗っているのはそのためだろう。最大のポイントは、管理と責任の範囲がきわめて限定されていることだ。最初に個人の特定と費用の支払い方法を決めれば、駐輪や整備の心配なしに利用できる。逆に言えば、借り手が立ち寄り場所に駐輪したり、わざわざランプを点灯したりする必要のないシステムを提供しなければならない。利用者に安全運転以外のスキルを要求しない手軽なシステムこそ、シェアの神髄であり、より多くの利用を喚起し、採算性を高める決め手である。

●共用自転車は失敗の歴史

自転車をより自由な仕組みで共用しようという試みは1960年代のオランダで始まった。

自国内に自動車産業を持たないオランダでは、早くから自転車を通勤や仕事に利用することが奨励され、利用環境も整備されてきた。大規模な戦争は働き盛り世代の男性を減少させ、女性や移民たちの社会参加を促した。オランダ政府は、決して裕福とはいえない彼らの足としての自転車普及を促進させた。戦争は、

武器製造技術の発展を加速させ、それらの技術と、戦争の終結によって転換を余儀なくされた機械工場がミシンや自転車の製造拠点となり、急激なコストダウンを実現させた。それでもオランダをはじめとする欧州の自転車価格は、我が国と比べものにならないくらい高い。日本の自転車の平均価格は近年、電動アシスト車や高級スポーツ車のシェア上昇で上がりつつあるが、先進国中最低でせいぜい2万円である。それがオランダでは850ユーロ、円換算で約10万円にもなる。利用者が大柄で体重が重いせいで安全基準がきびしく、関税などがあるとしても高い。それでも人口より自転車の数が多い国なので、持ち主がわからず、行政が保管する自転車も多い。そうした自転車を、民間企業と市交通局が協働して白く塗り、「ホワイトバイク」と名付け、街なかで450台を誰でも無料で使えるよう配置した。市民にはとても喜ばれたが、自分のものではないからと乱暴に扱う、自前の鍵を取り付けて独占する、酔っぱらいがホワイトバイクを運河に投げ込むといったモラルハザードを招き、管理費用に耐えきれず70年代半ばには廃止の憂き目にあった。

アイデアとしては、限られた資源をみんなで有効に使う妙案だった。世界中の報道機関がアムステルダムを試みを報じ、賞賛した。良いことばかりが報じられたこともあって、自転車を多用している世界中の都市で同じような試みが繰り返された。ピーク時に100万台近い放置が発生した我が国でも、どうせ使い道のない自転車だから、少しでも便利に使ってもらおうと、自治体や市民団体がたくさん試みたが、その多くが街に粗大ゴミをまき散らす結果となった。

●敵は「人のころ」

このことから、誰がいつどの自転車を借り出し、いつどこで返却したかを把握して課金しなければ、このシステムは成り立たないということが理解されてきた。オランダでは、いまでも大きな公園内でだけ自由に使

える無料のホワイトバイクはあるが、街なかを回遊する移動手段として利用者の善意に期待するシェアサイクルを使うことはしていない。

21世紀になって、情報技術の発達とクレジットカードやICカードの普及が進むと、個人情報と自転車の個体情報の管理が廉価で素早くできるようになり、少額の課金が容易にできるようになった。現在、世界の大都市で運用されているシェアサイクル・システムは、24時間無人で運用でき、最初の30分、あるいは45分間は無料かごく低額、専用のラックに収納するかロック機能を働かせて利用を終了させれば、すぐ、あるいは数分後にまた借り出せる。利用者は年間4,000円から1万円程度の会費を払って、個人情報を登録するか、一回限りの手続きさえ済ませば、一定時間を低額あるいは無料で使える。

ホワイトバイクに代表される失敗例は、利用者の善意を前提としてシステムを構築したことに起因している。利己的な考えや欲求不満のはけ口としての暴力や破壊行為が発生すると、システム全体が崩壊する。クレジットカードなどで個人認証ができれば、返却しなかったり、故意に壊したりした場合に責任追及ができる。利用者側は、どの自転車をどの期間使ったかが把握されているため、紛失したり傷つけたりすれば賠償請求されることを告げられ、ルール遵守を促される。それでも、シェアサイクル・システム「ヴェリブ(自転車のヴェロと自由のリバティを組み合わせた造語)」で大成功しているパリ市などでは、何かを破壊したい衝動に駆られて壊されるシェアサイクルが少なくない。幸いにして、パリと同じシステムで運用されている富山市では、まったくといって良いほどこうしたトラブルがない。盗難の心配がほとんどない我が国では一般の市販車でもシェアが成り立つが、やはりおしゃれな専用車が欲しい。シェアサイクル・システムを経営する上で、日本人の素直さ、お行儀の良さはとても有利な条件だと言える。

PP

(以下次号)