

日本のシェアサイクルのあり方 No.16

## 中国の“最新”シェアサイクル

文

自転車ツーキニスト・NPO自転車活用推進研究会理事 疋田 智

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>

世界中でシェアサイクルが急増中である。このところのトレンドは、中国発の新システム「どこで乗ってもどこで降りてもOK」のやり方で、そのマネジメントは、スマホ前提。管理アプリとGPSで、自転車の場所を捕捉することで成り立っている。実質上「自転車ポートが不要」となった。

欧州発のヴェリブ形式（乗り降りには自転車ポートからポートまでに限られる）が一気に時代遅れに見えてくるくらいのインパクトで、非常に先進的に見えた。

ところが、2016年の導入から2年弱、伝え聞こえてくる中国型シェアサイクルの評判は、あまり芳しからざるものばかりだ。

その悪評をカテゴライズすると、大まかなところ2つに分かれる。

## ①増えすぎて交通を阻害している

自転車が街中にあふれ、歩行者やクルマの邪魔になっている。業を煮やした自治体の当局は、シェアサイクルを掻き集め、広場に積み重ね、結局全部捨てているとい



う。自転車を集めた「自転車ピラミッド」が街のあちこちに出現した。ところが、シェアサイクルは北京や上海などで1日1万台のペースで増えており、いたちごっこだ。北京市などは230万台に増えた時点で、それ以上のシェアサイクルを許可しないことにした。

自転車洪水の原因のひとつは、自転車ポートを設置しないことで、自転車が駐め放題になってしまったこと。もうひとつは、自転車の疎密を均すはずのトラックなどが機能していないために、朝の駅前、週末の量販店前に極端に自転車が集まってしまったことだ。

## ②ビジネスとして成り立たず倒産続出

合計70社ほどが参入したはずのシェアサイクル会社だったが、いずれも経営がうまくいかず、現在のところ大半が倒産、もしくは事実上倒産の憂き目にあっている。残りの社も今後、黒字化の見通しはほぼゼロだという。

顧客として困ってしまうのは、最初に払った保証金（邦貨で5000円程度）が、ほぼ例外なく返還不可能になってしまうことだ。そもそもこれらの会社は、この保証金を集めて運用することで利益を得ようとしていた。ところが、思うように回らず、自転車の盗難なども相次ぎ（ひどいところはすべての自転車の9割が盗まれ、私物化されたという）結局のところお手上げになった。返還の見込みのない保証金は、総額170億円と報じられたが、おそらく氷山の一角だろう。

## 日本は他山の石とせよ

これらのことが頻々と起きた後に残った廃棄自転車の山。一説によると、その総量は鉄

換算で空母五隻分になったという。さすがは中国、ことが何であっても話がデカすぎる。

もちろん笑いごとじゃない。

日本のシェアサイクルが、二の舞とならないように、中国のシステムの何が問題だったのかを精査する必要がある。

一番の問題はコストとベネフィットのバランスが悪すぎるころだろう。中国シェアサイクルのシェアフィーは、各社大まかなところ30分1元(16円)またはそれ以下である。これこそが諸悪の根源で、これではいくら何でも安すぎる。

自転車本体の価格以外にも、メンテナンス、トラックで運んで台数を均す費用、ほかがかかる。この価格でペイできるわけがない。できるわけがないから、それをしない。

で、結局、自転車が街に溢れるままになり、誰もそれをケアしないという状態に陥ってしまったわけだ。

ちなみにパリやロンドンは大まかなところ30分1ユーロ(140円程度)で約10倍である。それでも赤字を税金で補填しているんだから(税金で補填していること自体はワルイコトじゃない)中国のバランスの悪さは推して知るべしである。

その中国の大手2社のうちの「MOBIKE」が、先日、札幌でサービスを開始した。だが、中国の惨状に恐れをなしたのか、札幌市は導入を100台にとどめ、サイクルポートも「セイコーマート」をはじめとする、地元のコンビニの店先などに限定した。

その対策自体は頷けるものだ。だが、こうなると、これはこれで利便性は上がらないだろう。私には「<sup>あつもの</sup>糞に<sup>なます</sup>膾を吹く」に見えてしまうのだ。



## 要諦は「バランス」に尽きる

一番、萎縮しているように見えるのは規模だ。札幌市の規模でわずか100台では存在しないも同じだろう。シェアサイクルはある程度の台数がないとうまくいかない。「台数」というものはそのまま交通の「確実性」に結びつくものだから。

サイクルポートに来てみて毎度「あ、自転車ないや」ということでは、たとえば大切な打合せに行く、なんてことには使えない。

中国の各都市の例は、たしかに「話がデカ過ぎ」「やり過ぎ」「白髪三千丈」の手合いではあるけれど、その逆に、あまりに話が小さすぎるのでは意味がない。

このあたりのバランスをどうとるかで、日本のシェアサイクルの将来は見えてくる。

とりあえず必要なのは「便利なものはコストがかかる」という当たり前のことを市民に浸透させることだろう。たとえば東京の、赤い電動アシストシェアサイクル「ドコモバイク」は30分150円。利便性から考えると、私はこれでも安いと思うが、とりあえずこの価格で使う人が増えた。現在、港区や千代田区から大田区あたりまで10区をまたいで4000台が稼働している。

あと規模だ。パリ市の人口230万人でヴェリブが2万台だから、その割合でいうと、東京1000万人なら、8万台以上は必要という計算になる。東京五輪までに我々が目指すべきは、そのあたりの規模ではないか。

北京の230万台は多すぎ、現在の4000台は少なすぎる。このあたり、やはり「バランス」なのである。 PP

