

自転車シェア、活況

碓 知子

わずか1年少し前に始まったシンガポールの自転車シェア市場。地場系のoBikeを皮切りに中国系のofo、Mobikeが参入。1時間あるいは30分1シンガポールドル（約80円）程度で手軽に利用できるとあり、瞬く間にシンガポール中に広がりました。この市場の勢いを見て、現在3強の市場にSG BikeとGBikesの2社が乗り込もうとしています。

oBikeは2017年1月に1,000台で事業を開始しましたが、今では14,000台に拡大。同社は既に20カ国に事業を拡大し、総ユーザー数100万人以上を抱えています。上海で事業を立ち上げた中国系のMobikeは200都市で800万台の自転車シェアリングを展開。ofoは250都市で運営台数は1,000万台です。



<政府、自前の自転車シェアリングを棚上げ>

交通渋滞や大気汚染対策の観点から車の台数を制限したい政府も、自転車シェアリングを検討していました。当初は2017年末にサービスを開始する予定でしたが、民間自転車シェアの台頭を見てこれを棚上げ。民間が自己資金でサービスを拡大しているところに、政府が税金を使って同じサービスを提供する必要はないからです。

一方、政府が検討していたサービスは、駐輪場を設立し、乗った駐輪場に使い終わったら返す仕組みでした。この場合、利用者は駐輪場を探し、同じ駐輪場まで戻ってこなければなりま

せん。しかし民間3社のサービスは「Dockless」と言われる方式で、いわば「乗り捨て」です。自転車がどこにあるかは、モバイルアプリでわかるので、次の利用者は近くにある「乗り捨て」られた自転車を使って行きたい場所に行き、そこに「乗り捨て」ます。駐輪場が定められていると、目的地が駐輪場から数百メートル離れていたら、その距離は歩かなければなりません。乗り捨てでは目的地に自転車を止めることができます。

<便利、しかし弊害も>

乗り捨てできることは利用者にとっては便利ですが、自転車が他の歩道利用者の邪魔になったり、町の景観を損ねたり、という弊害も出てきています。陸上交通局（LTA）が早速対策に乗り出し、通行の妨げになる自転車は半日以内に撤去するように指示、自主撤去しない場合は没収され、バイクを返してもらうには、撤去費用140Sドルと300Sドルの罰金が科されます。2017年には248台の自転車が没収されました。

LTAは10月にタウンカウンスル（町内会のようなもの）、国家公園庁と自転車シェア企業と、「責任ある自転車シェアサービスを促進」することで、合意しました。これにより、自転車シェア企業は「ジオフェンシング」と呼ばれる技術を使い、自転車が駐輪すべきところでない場所に駐輪された場合にシグナルを送るシステムを導入することになりました。しかし技術に頼るのも限界があり、一般ユーザーの教育が重要になります。

さらに、使おうとした自転車が「壊れている」こともよくあります。ユーザーの使い方にも問題があるかもしれませんが、豪雨が多いシンガポールという特異の事情もあります。屋外に置かれた自転車、あるいは屋根がある場所でも豪雨で横殴りの雨に降られた自転車はびしょびしょになります。劣化しない自転車の素材が必要だ、とシンガポールでの自転車シェアの利用状況を調査したシンガポール-MITアライアンスのZhang Xiaohu教授は新聞インタビュー

に語っています。

今後、強化されるであろう規制への対応、ユーザー教育などを考えた場合、自転車シェア企業の何社が生き残れるか、今後の展開が注目ですが、シェアリングエコノミーは進化し、生活の一部となっていくことは必須。劣化しない自転車の素材などは、日本の技術が活躍できる場かもしれません。