

自転車社会は到来するのか（異文化言い分EVEN）

著者	佐藤 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	182
ページ	54-54
発行年	2010-11
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00046314

自転車社会は到来するのか

佐藤 寛

二〇一〇年七月三日、ロンドン市長は「自転車革命」を宣言してロンドンの「共用自転車借り出し」スキームを開始した。これは、市内四〇〇カ所の「ドック」に六〇〇〇台の共用自転車を設置し、利用者は料金を払えばどのドックからでも自転車に乗り、どこかのドックにでも乗り捨てることが出来るというものである。当面は事前登録会員制をとり、一日一ポンド（約一三〇円）、年会員の場合は四五ポンドの登録料を払えば、三分以内なら何度使っても無料という仕組みである。七月二三日に登録を開始、スキーム開始一週間後の八月七日までに三万五〇〇〇人がすでに登録（当初目標は一万五〇〇〇人）して、最初の一週間で五万回の利用実績を上げたという。この自転車革命の目的は二年後に控えたロンドン五輪に向けての市内の交通渋滞緩和と大気汚染軽減にある。

私は着任早々だったが、自宅のすぐそばに「ドック」の設置工事を見ていたので早速「年会員」を申し込んだ。インターネットで申し込むと翌日には「共用自転車のカギ」が郵送されてきた。試しに自宅から通勤に使う駅まで乗ってみる。歩いて五分の距離が五分以下に短縮される。しかも、ドックに停めれば「迷惑駐輪」問題は発生しないし、自分の自転車と違って盗難を心配することも無い。自転車は「タイプのみ（このスキームのためにパークレーズ銀行が提供した広告付きの頑丈な自転車）」で、サドルの調整ができ、一応ギアも三段ついている。やや重たいが、短時間なら問題ないだろう。こうした共用自転車スキームはすでにパリや上

海でも行われているが、問題は盗難（乗ったまま返却しない）や故障（手荒な乗り方をする事が予想される）であるという。またこの先、さらに多くの会員が登録すれば特定のドックで自転車が払拭してしまうことや、逆に自転車であふれて駐車スペースがなくなってしまうことなどもあり得るだろう。こうしたメンテナンスにどれほどの手間と予算がかかるのかは、予測できない。いまのところ、毎朝車体にパークレーズ銀行の宣伝を大書したトレーラーが自転車のたまったところから、少なくともたつたところに移動させている。

このスキームより前からロンドンはじめイギリスのいくつかの都市では、自転車専用レーンや駐車場の整備などが進んでおり（筆者の通勤先であるブライトンは最初に自転車レーンを設置した町である）、またほとんどの郊外列車には自転車ごと乗車出来るスペースがあり利用者は多いし、改札口には専用の通路が用意されている。こうした意味でイギリスは「自転車フレンドリー」な社会を目指しているといえよう。

さて、良いことづくめの自転車社会だが、これはグローバルシティの将来のモデルになるだろうか。いくつかの前提が必要だろう。第一に利用者者認証し使用状況を管理する電子的な技術、第二にスキーム全体を維持管理するノウハウ、第三に自転車利用のためのインフラ、そして第四に使用する人々のモラル、第五に使用しない人たち（社会全体）の理解、そして第六に気候と地形である。第一の点については銀行口座とクレジットカードを持つている人だけを対象にするなら可能である。逆に言えばそれがない人はこのスキームからは排除される。私が電子キーをドックに差し込めば、即座に私のクレジットカードと関連づけて認

識されるので、私がいつ、どこから何番の自転車（すべての自転車には番号がついている）に乗って何分移動し、どこかのドックに停めたかを、確実に把握することが可能なのである。第二の点は専門の管理会社などが登場する可能性が高い。第三の点は行政がその気になれば可能、第四、第五の点はそれぞれの社会の社会関係資本（人々の規範、道徳、相互扶助の精神など）に依存する。

駅前迷惑駐輪問題に悩む日本の自治体にとっては魅力的かもしれないが、自転車保有が国民の一人に一台という世界的にもトップレベルの自転車保有率の日本（イギリス・フランスは二・六人に一台、中国は二・七人に一台）でわざわざ共用自転車スキームを実施する必要があるのか、もし導入するならば私用自転車の利用は制限するのか、またいったい何台の自転車を用意しなければならないのか、課題は多い。他方、自転車ごと列車に乗ることに対しては、特に都市近郊では自転車を利用しない人からの理解が簡単に得られるとは思えない。

都市化の急速な進展による渋滞と大気汚染が深刻化する途上国にとってはどうだろう。第一、第二の点は金さえあれば当面移植可能である。第三の点は政治的なコミットメント次第。しかし第四、第五の点は、貧富の差が大きい社会であればあるほど困難に直面するだろう。さらに第六の点。炎天下、スコールなどに見舞われる社会で「エラー」が自転車に乗ることは当面あり得ない。なぜなら、そうした社会ではすでに貧困者が自転車社会を実践しているからである。だとすれば必要なのは、ゼロから先進国方の「自転車フレンドリー」社会を構築することではなく、途上国の実情に即して第一、第二の技術とノウハウを導入することではないだろうか。

さとう かん／アジア経済研究所 在ブライトン海外研究員

専門は、開発社会学、地域研究（イエメン）。開発援助プロジェクトの社会的影響を中心に研究。最近ではフェアトレード、BOPビジネスなど途上国と先進国とを結ぶ「ビジネス」にも関心を持って研究している。