



シンガポール 社会問題化するシェアサイクル

たま
玉井

さとし
諭

●UNIグローバルユニオンアジア太平洋地域組織
キャンペーン・組織化担当ダイレクター（在シンガポール）

シンガポールに対する一般的な印象は、きれいで安全、緑豊かな国といったところであろうか。しかし、その“きれい”というイメージを損なう存在としてシェアサイクル（自転車）が今日、社会問題化している。1年半ほど前からバス停やMR T駅の周辺でオレンジ色や黄色の目立つ色をした自転車を見かけるようになった。それからというもの瞬く間にその数が増えていき、それにつれて放置自転車や迷惑駐輪が至るところで目につくようになった。それもそのはずで、東京23区ほどの広さしかないシンガポールに、オーバイク（oBike）、オフオ（ofo）、モバイク（Mobike）など6社が現在、スタートアップ・ビジネスとしてシェアサイクル事業を展開。合計で推定10万台もの自転車が投入されているという。

利用は至って簡単だ。利用者は自転車に付いているQRコードにスマホをかざして解錠し、目的地に着いたら施錠するだけ。固定の貸出しステーションを持たず、“どこでも”乗り捨て可能というのが売りになっている。会社によっては、自転車にGPSが搭載されており、専用のアプリで最寄りの自転車を探し出すといったサービスもある。料金は基本的に時間当たり（15分・30分単位）の課金で支払いはオンラインで決済される。

短距離・短時間で利用する人にとっては、バスや電車、タクシーより手取り早く、かつ安価に移動できるという点で便利なことこの上ない。しかし、この利便性に企業側の社会的責任と利用者側の公共

モラルが伴わないことで放置自転車や迷惑駐輪といった問題が起こっている。バス停やMR T駅の周辺のほか、道端や公園、公営住宅周辺にところ構わず置かれ、ひどい場合は歩行者の通行の妨げになっている。中国では街中に放置されたシェアサイクルを各社が労働力を使って回収させ、所定の場所に並べ直すという人海戦術も取られているそうだが、労働力不足で人件費の高いシンガポールではそういうわけにもいかない。

利用状況はというと、それほど人気があるようには思えない。実際に「利用」されているのは10万台のうち半分ほどとも言われているが、そこまでの実感はない¹。そもそも利用者が次々と利用していたら放置自転車の問題は起こらない。それに政府も社会的インフラとして認め、駐輪場の設置など利用環境の整備をもっと押し進めるだろう。利用が進まない理由として考えられるのは、まず、気候的理由。赤道直下の照りつけるような日差しの中、自転車は移動手段として馴染まない。少しの距離でもエアコンのきいたタクシーや公共交通機関の利用が好まれる。もう一つは道路環境。とにかく自転車の走行を前提としていない。歩道は道幅が狭いうえに段差が多い。さらに、路側帯も幅が狭くバスや車の往来が激しいため走行に適していない。

しかし、ここにきて政府もさすがにシェアサイクルによって生じる問題とその対応を求める声を無視できなくなったようだ。対策として、年内にもシェ

1. 各社は「利用」台数を公表していない。1回でも「利用」となるのか統計の取り方も不明である。



路上や道端に放置されたシェアサイクル

アサイクル事業にライセンス制度を導入。各社の放置自転車への対応やどのくらい「利用」されているのかなどを評価して自転車の数を半年毎に見直すという。そして、当局の指導に従わない場合は、最高10万シンガポールドルの罰金のほか、業務停止や免許の取り消しもあるとのこと。一方で、バス停やMRT駅を中心にシェアサイクル用の駐輪スペースの整備も順次進めていく。

各社はライセンス制度の導入にももちろん批判的で、スタートアップ・ビジネスに重い負担を強いるだけでなく、ひいては利用者の利益も損なうことにもつながると指摘している。しかし、シェアサイクル事業はあくまでも利益を目的としたビジネスであり、公共サービスではない。放置自転車や迷惑駐輪という社会的不利益と、撤去や駐輪スペースの整備にかかる費用を他者（国とそこに住む人々）に押し付け、ビジネスの保護だけを求めることは許されない。企業としての責任を果たす必要がある。

一方で、予てより不思議に感じているのが、シンガポール政府のこの問題への取り組みのスピードだ。ライセンス制度の導入も今すぐではなく“年内”と幅を持たせている。シンガポールの美観維持は、「ガムはダメ」、「ゴミのポイ捨てはダメ」など違反に対しては罰則を伴う厳しい管理によって成り立っている。それからすると、放置自転車や迷惑駐輪は有無も言わず撤去。事業者や利用者に対して厳しく罰金を科すというのが本来の姿となるのだが、シェアサイクルについてはすでに社会問題化しているにも関

わらず随分とゆっくりしている。事業者に猶予を与えているようにも見える。その背景には、デジタル化時代の成長産業として期待できるスマホを利用したサービス事業の発展を後押ししたいという政府の思惑が見え隠れする。

経済活動に活性化をもたらすスタートアップ・ビジネスを保護し、育成するのは大事かもしれない。しかし、現状から見ても、シェアサイクルが広く受け入れられる可能性が低い中で、国のイメージを損ってまで支援する価値があるものなのかはなはだ疑問である。日本でもシェアサイクル事業に乗り出す会社が出ているが、自治体との調整がつかず、駐輪場の確保や貸し出しステーション設置が問題になって事業計画から撤退するケースもあると聞く。強権的な管理国家であるシンガポールのやり方はまずはやってみて対策は後からいかようにでもなるところだろう。しかし、日本のように初めから問題を想定した慎重さと準備があってもいいのかもしれない。

シェアサイクルという存在が今後、シンガポール社会の中である程度定着していくことになるのか、それともこのまま消えていくのか。政府と事業者の取り組みがシェアサイクルと美観の共存につながっていくのか。さらには、もっとも問われる点になるが、利用者が自己の利便性の追求だけでなく、公共モラルと責任をもって利用できるようになるのか。今後の展開に関心をもって見守っていきたい。