



自転車社会の環境改善を目指して No.64

## 日本のこれからを思う 第1回 中国で感じた既視感の正体



文

特定非営利活動法人  
自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基

自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル4階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 「若者時間」が支える中国社会

一年前の2017年春、中国の天津市を訪れて驚いた。

北京から高速道路を通過して130km、約1時間半のドライブは、高速で頻繁に車線変更を繰り返すアクロバティックな運転のクルマをたくさん発見するスリリングな時間であった。

片側4車線の高速道路は、ドイツのアウトバーンを連想させる。かたわらの人工的なまっすぐな土堤の上を英国の超高速特急そっくりの中国新幹線が疾走していく。新幹線は片道55円から115円(約900円から1,900円)で最速35分で到着するが、同区間の高速道路料金は33円(約550円)だから、乗車人数が多ければクルマのほうがはるかに安い。そのためか高速道路は混んでいた。混み合いながらも、速度は速い。

トラックや汚れた古いクルマの間を、フォルクスワーゲン、アウディ、トヨタ、日産、ホンダ、フォード、GMなどの新しいクルマが、方向指示器も出さずに縫うように時速80km以上ですり抜けていく。どのクルマも中国資本が51%以上を占める合弁会社の製品が多いそうだが、資産家は中国産では

なく原産地から直輸入しているという。日本車などは、我が国で見かけるものとデザインはまったく同じなのだが、エンブレムが微妙に異なる。

車窓からせめぎ合うクルマの波を眺めていて、強い既視感を覚えた。ずっと以前、この光景は確かに見たことがある。そして、私自身もその凶悪な群れの中にいた。

1970年代、80年代の日本の道の情景をにとってもよく似ているのである。

当時、クルマはクイックに走った。隙さえあれば他のクルマの前に躍り出て、次のクルマを追いかけ、追い越し、信号が変わるのを待ちかねて発進し、歩行者や自転車を警笛で威嚇することが普通に行われていた。道路の幅は中国のその半分ほどしかなく、クルマの速度もやや遅かったはずだが、誰もが先を争って前へ前へと殺到していた。

いまでもルール無視のドライバーは少なくないが、中国のドライブはまさに交通戦争ならぬ、交通戦闘の様相を呈している。移動の間、荒野に点在する、多分人工的に植えられたであろう緑の塊と高層アパート群、延々と続く工場の屋根、ところどころに集中して拡がる畑などを視野の端に置いて、ひ

たすらドライバーたちの顔を見ていてあることに気がついた。

ドライバーが皆、若いのである。

中年までの年齢層はいる。だが、いわゆる高齢者はほとんど見かけない。歴史も風俗も民族も違い、規模も数も違うのだが、40年前の日本の、追い立てられるような焦燥感に満ちた雰囲気在那里にあった。帰国して思い返すと、わずか4日間の滞在だったが、時代を変化させる大きな要因としての住民の年齢を痛感させられた。東京の街を走るクルマの、なんと平和でのんびりした慎重な動きであることか。

クルマによる徘徊、逆走やブレーキの踏み間違いなど高齢化による問題は続発しているものの、もう私たちの社会は、猛烈な勢いで回転する喧噪の時代には戻れないし、戻りたくもない。

### オルタナティブとしての自転車

国連人口基金の調査によれば、我が国の高齢化率は2005年に20.2%に達して世界最高となった。

2050年時点では37%（社会保障・人口問題研究所推計では37.7%）で世界最高を維持する。生産年齢人口増

減率を見ると、日本が1996年、中国は2015年にマイナスに転じた。中国はほぼ20年遅れてマイナスに突入し、2047年頃に減少率が日本を上回る。

既に中国社会も高齢化の影響を受けて始めているはずだ。しかし、街は騒々しいほど活気にあふれていて、急激な成長に社会システムの多くが間に合っていない。

たとえば、ナンバープレートが付いていないクルマが街を走っている。数は少ないが、しばらく街角に立ってみれば容易に発見できるほど存在する。現地のガイドに聞いたところ、新車登録が間に合わず、新車に限ってナンバープレートがなくても使うことができるとのことだ。モラトリアムの期間がどの程度あるのか確認できなかったが、相当汚れたクルマでもプレート未装着があるので、個体管理よりも新車の販売、使用を優先することが妥当なほど、経済成長優先政策が執られていることがわかる。

当然のことながら運転免許証の発給も間に合っていない。免許は18歳から取得可能で70歳で停止される。取得希望者が多すぎるので、天津市では抽選になっているとのことだった。

公共交通機関は未発達なのだが、路線バスが朝夕のラッシュアワー以外は混み合っていないところを見ると、クルマ社会への移行は急速に進んでいる。

その中国で2016年に始まったシェアサイクル革命を見てみよう。若い世代のライフスタイルの転換が、やがて

来る急激な高齢化のなかでどう変化するのかを推測するのは、我が国のこれからつながるヒントになりそうな気がする。

急激なモータリゼーションの到来が、いわゆる交通戦争を引き起こすのは世の習いである。為政者は経済成長とエネルギー消費のバランスをとろうと、さまざまに施策を立案してきたが、きわめて難しい命題である。

## 「自転車は歩道」が常態化

我が国の場合は、交通事故死者数がこれまでの最高記録となった1970年前後にクルマ以外の交通手段を車道から排除する施策をとった。路面電車、トロリーバス、自転車をはじめとする軽車両は、クルマの円滑な走行を阻害する要因とされた。

特に自転車は、法的には車両とされながら、例外的に歩道などを通行できるとした道路交通法改正によって、やがて歩道通行が常態化し、多くの国民が歩行者の仲間だと勘違いする結果を招いた。東日本大震災以降になると、健康や環境に貢献するだけでなく、災害にも強い利点が見直された。2016年末には、その利用を促進しようと新たに法律が制定されたが、歩道通行を前提としたさまざまな制度が健全な自転車利用を難しいものになっている。

中国では、クルマ社会の到来以前は自転車が一般的な交通手段であり、ピーク時の保有台数は5億台に迫る勢

이었다。いまやクルマの保有台数は米国の2億5800万台に次ぐ1億4300万台(2014年末)に達し、その分、自転車台数は大きく減少しているものと思われる。クルマの増加傾向は衰えていないので、乗用車だけなら米国を凌駕して既に世界一に達し、深刻な大気汚染の原因になっている。

中国第5の都市である天津市もご多分に漏れず街中の空気は排気ガスと砂塵で白濁し、PM2.5による健康被害が連日テレビで取り上げられていた。

慢性的な渋滞はクルマの増大を抑制し、免許証を入手するにも制約があり、公共交通機関がまだまだ未整備な中国の大都市で、自転車への回帰が始まっても不思議ではない。

幸いにして過剰なくらい幅広い道路には自転車のための通路が既に整備済みだ。しかし、自転車の盗難率は我が国の10倍といわれており、新しい自転車を街角に駐めたら、所用を済ませて帰るまで無事である可能性は低い。

所有するリスクから利用者を解放したのがシェアサイクルである。もともと2008年の北京オリンピックに向けて、各地の行政府が観光地を中心にレンタサイクルを振興したが、成功した例は少なかった。2007年にパリ市で始まった「ヴェリブ」のシステムを、そっくり模倣した中国最大の観光地・西湖では5万台規模で運営されており、本家の2万4000台に倍する世界最大のシェアサイクルとされていた。

(次回に続く) PP



自転車社会の環境改善を目指して No.65

## 日本のこれからを思う

### 第2回 ケタ違い！世界規模の“自転車操業”

文

特定非営利活動法人  
自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基

自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル4階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>



#### 主役は20代の起業家たち

2015年に、いずれも20代半ばの若者たちの複数のグループが、ICTを活用した新しいシェアサイクルシステムを開発し、大規模に市場投入を始めた。2000年頃からドイツ鉄道が提供している「コール・ア・バイク」に似たシステムだが、ほとんど規制らしい規制のない中国の道路交通事情に合わせて見事に簡素化されている。

コール・ア・バイクは、市内の交差点付近などに置いてある公共自転車の車台番号を貸し出し基地に電話で伝え、鍵の解除番号を音声またはショートメールで受け取って利用する。中国の最新システムでは、街なかに放置してある公共自転車のQRコードを、スマートフォンの専用アプリで読み取り、借りだしボタンを押すだけでロックが遠隔操作で解除される。事前の準備は99元（約1,600円）から299元（約4,800円）と事業者によって異なる保証金をスマホを通じて支払っておくだけだ。返却は適当な路上に駐めてロックすれば1回1時間、あるいは30分0.5元（約8円）から1元（16円）の使用料がスマホに登録した銀行口座から引き落とされる。

既に大小17社が同様のサービスを中国全土で展開しており、大手2社は北京、上海、天津など、30の主要都市で合計

200万台以上を配置し、さらに増強しているだけでなく、米国、英国、シンガポール市場にまで進出しはじめている。

これまで中国以外での大規模なシェアサイクルの成功例は、パリ市のほか、ロンドンの1万台、ニューヨーク市の8,000台などだが、中国は各社各都市を合計すると300万台を超える公共自転車が、1日1,000万回使われているという。桁外れである。また、この新しいビジネスには莫大な投資が集まっている。簡単に採算が合うとは思えないのだが、創業3年も経たない大手2社は、それぞれ2億米ドル以上の資金調達に成功している。

類推してみると、50%のシェアを持つといわれている「ofo」の場合、自転車のコストは日本円で1万2800円とされているので、100万台で約128億円。人件費やメンテナンスなどの諸費用などを含めて、年間の支出合計を160億円と低く仮定してみる。デポジット（保証金）は1,600円に想定利用者2,500万人（ofo側の発表）を掛けて400億円だが、これは退会時に払い戻さなければならないので、利子分しか収入にならない、貸出料は1回8円が300万回で2,400万円の365日で、年間87億6000万円。2年でモトが取れる計算だ。

シェアを分け合うもう一方の雄「MOBIKE」はアルミ製のシャフトドライブ式の片持ち車体と、軽めに設計

された「Light」と呼ばれる車体の2種類を使用しており、前車は2万8800円、後者は1万円ほど安いとのことなので、平均2万3800円が100万台で約238億円。総コストを280億円と仮定。デポジットは4,800円と高い。会社側は数千万人と言っているが1,000万人とすると480億円。金利が高ければ運用益は大きい。貸出料も1回30分16円と8円の2種類あり、平均12円が300万回で3,600万円の365日で、年間130億円。こちらも2年強で採算が合う。

最近、デポジットについては政府あるいは当局によって禁止されたと聞いている。これは破綻した事業者からの返済不能額が、2017年10月頃の時点で日本円にして約170億円にも上る実態が明らかになったことが理由らしい。禁止されていない地域や中国以外での事業展開については変わらないようだが、利回りの良い中国金融社会からのインカムを失うのはそうとうな痛手なのではないかと推察できる。

#### 目的達成のために割り切る

両社ともメンテナンスを省力化するために、乗り心地や安全性を犠牲にした設計になっていて、ブレーキはドラムの少ないドラムブレーキ、タイヤは空気タイヤでなくソリッドゴムでパンクは

しない。変速機はもちろん、ライトもベルも装備していないので、車体の歪みやブレーキワイヤの調整以外には手がかからない。ただ、自転車の消耗は早い。扱いは乱暴で、わざと壊そうとしたり、車道や川などに投げ捨てるという事件も起きている。

スマホを持っている人だけを客としているビジネスモデルは、学生相手にサービスをスタートさせたからだろう。

大学生は中国全土で約3,000万人といわれており、これからも当分の間、増え続ける。

彼らはシェアすることに抵抗感を持たず、健康や環境にも敏感だ。料金設定も学生向きに設定されており、彼らをベースとなる利用者と想定し、90年代生まれ、80年代生まれのICTに慣れ親しんだ層をターゲットとして制度設計を考えている。

かたや我が国のシェアサイクルの現状を見ると、彼我の差は歴然としている。

東京都心7区をカバーするドコモバイクシェアも、スタートは2015年と中国大手2社と同じだが、全国に19のシステムを擁しているものの総計約5,000台に過ぎない。実に400分の一である。

過半が電動アシスト自転車であるところから、車体のコスト、メンテナンス費用は中国の数倍と考えられる。

自転車を配置するにも自治体が運営主体、あるいは関与していなければ導入が難しく、民地を借りてポートを確保すればますますコストが積み上がる。中国資本は手近な市場である日本を狙っているようだが、放置自転車撲滅のために専門の法律を作り、国と自治体が半世紀近く努力してきた歴史を知れば、迂闊には手を出すまい。自己責任原則が行き渡っている欧米に進出することには成

功するかもしれないが、規制をクリアするために莫大な費用と手間を要する日本市場に進出するのは現実的ではない。

我が国でも全国80都市でシェアサイクル導入の社会実験を延々と繰り返してきているが、現金、クレジットカード、ICカードなどの登録、スマホやガラケーのいずれにも対応するシステムを用意し、万人に公平な機会を提供する建前を実現することを求められるため、補助金が尽きると事業継続は危うい。したがって、いつでも撤退可能な範囲でしか事業展開しないから、利用者の利便は高まらず、いっこうに普及しないという悪循環に陥っている。

世界の500都市以上で大規模に導入され、市民の新たな足となろうとしているシェアサイクルが、なぜ日本で成り立たないのか。中国の割り切り方に比べてみると、我が国の成熟した社会構造が「老齢意識」で支えられている事実が改めて気づかされる。

中国の刮目すべきシェアサイクルベンチャーの拡大は、猛烈な勢いで移動し、活動する中国社会に、新たな利便を与え、莫大な日銭を稼ぎ出し、稼いだ資金を投入して1日に万台の単位で新車投入を続けている。皮肉な見方をすれば、絵に描いたような自転車操業である。いつか近い将来、バブルがはじけて、破綻する事業者が続出するかもしれない。しかし、人力で移動する手段を選択肢として用意するマインドは定着するはずだ。

自転車を発展させた「電動車」も凄まじい勢いで中国の基幹産業の一翼を担おうとしている。日本オリジナルの電動アシスト自転車のレギュレーションとはまったく異なる性能を持った異次元の移動手段が提供されつつある。ホイール・イン・モーターのユニットが恐ろし

く安価に、大量に入手でき、鉛電池からリチウムイオン電池まで、大きさも性能もよりどりみどりのバッテリー市場も生まれている。最近の中国製リチウム電池は「滅多に火を噴かない」と大まじめに説明されて、たじろぐようでは中国の急変には追いつけない。

我が国では原動機付き自転車のカテゴリがあり、ペダルを漕がなくてもモーターで自走する電動車には、ウィンカーやブレーキランプ、ナンバープレートと自賠責保険が必須で、運転免許が必要だが、中国ではモーター定格出力が400W以下、バッテリー電圧48V以下、ペダル走行機能を有してさえいれば、最高時速25kmで電動のみで走行可能な「電動車」が運転免許無しで使える。見たところ、最高速度の基準は守られていない。完成車重量がバッテリーを含めて55kg以下であれば、車体の大きさや車輪数に規定はないから、軽トラックと見まがうもの、農作業用のミニダンプカーまでが「電動車」として売られており、大量に使われ始めている。

免許証を取り上げられた高齢者の足として選択するには格好の乗り物である。

出歩く機会を奪われた高齢者が、足腰を弱らせて寝たきりになれば、若い世代の負担は増し、総体としての社会は衰退する。自分の足で移動し、出かけられる環境とツールを準備しなければ「生活の質(クオリティ・オブ・ライフ)」は実現しない。

移動の選択肢ひとつとってみても、規制のバリアは隙間なく張り巡らされている。日本社会が陥っている迷宮は、すべてに齟齬のない完成された社会の幻想ではないかと私は思う。幻想にとらわれては、どこまでも「満足」に近づくことはできない。(次回に続く) PP



自転車社会の環境改善を目指して No.66

## 日本のこれからを思う

第3回 失敗のリスクが、  
社会的放逐のリスクであってはならない

文

特定非営利活動法人  
自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基

自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル4階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>未来を考えることは「子ども」  
を考えること

これからの社会はどうあるべきかを考えるとき、最もマイナスの要因となるのが高齢化だとしたら、プラスを生み出すための前提として最重要の要素はいうまでもなく子どもである。未来の国民と呼び変えてもいい。

素晴らしく整った都市、快適で安全な環境、移動の自由さなどが実現されたとして、これを甘受する国民がいないのではいったいなんのための未来なのか。すぐれた知恵と科学が苦しい労働を軽減し、質の高い生活を提供してくれたとして、それを支え、生きる私たちの系譜は継承されているのだろうか。

2018年のいま、理解に苦しむのは少子高齢化がもたらすさまざまな弊害が取り沙汰されていながら、解決が先送り、あるいは後回しにされていることの多すぎる現実である。もちろん、自然破壊や資源枯渇、環境にまつわる問題の多くが過剰な人口と野放図な経済活動によるものであることは指摘するまでもないが、これらを改善し、持続可能な社会を模索する目的もまた、人類の経済社会を支えていくことのできる人口規模を維持することのはずだ。

人口の維持は目的でもあり、我々の

存在理由の最大の一つである。

では、我々はプロダクツ・ヘルスのための政策を正しく選択しているだろうか。

答えは多分、前向きではない。現実には子どもを産んでくれる女性たちが、子どもを欲し、子育てに幸せを感じ、子育てが社会の最重要の行為として尊重され、手厚く遇されているとはとても思えない。産んでくれと頼むのではなく、生み育てることが生きがいとなる社会が、いまの時点で実現していないければ、未来についてのいかなる構想も砂上の楼閣に過ぎない。「保育園落ちた、日本死ね」は怨嗟の本音だ。

子どもを育てる上で欠かせない素養は寛容と忍耐である。最近の日本では、この精神が急速に薄れつつあり、社会全般に余裕がなくなっている。ゆとり教育の本来の良さを全うできなかった最大の理由は、教育水準のランクが落ちたせいでも、ものづくりで支えられてきた経済が揺らいでいるからでもない。挑戦し、失敗し、また挑戦するという精神が失われ、ちょっとした失敗や問題が起きると、他に人身御供を見いだして、それを理由に、ひたすら批判から逃れようという「ゆとり」のない精神構造に追い込まれているからだ。

責任をとるのは武士に代表される支

配階級のつとめであり、最終的な責任の取り方が切腹であった時代から、まだ200年を経ているのである。不手際や不適切な発言は、以前は瓦版や新聞であったものが、いまやテレビやネットを介して瞬く間に世の中に喧伝される。いったん野に放たれた「悪評」や「レッテル」は伝染病のようにはびこり、燃えさかる劫火はいずれは沈静化するものの、燬火となって根強く燃り続け、真実は忘れ去られ、放逐されたという事実だけが何度も何度もコピーされ、繰り返し引用され、ネットの中では忘れられることがない。

## 「お砂場」の提唱

こうした傾向が蔓延する社会では、当然のことながら、自己防衛を真っ先に考える思考回路ができあがる。最終的には正しいことが証明されたり、成功することであっても、途上において批判されたり、誤解されて叩かれると前進できなくなるだけでなく、当事者は責任を問われ、否定され、放逐されてしまう場合すらある。その結果、明らかに成功が約束されているもの、それもすぐ好ましい結果が見えるものしか実行されなくなる。

かつては、それでもチャレンジしよ

うとする人々は多く、避難や妨害に立ち向かって闘うことも珍しくなかった。成否を判断できる立場にはないが、原子力船「むつ」についての不思議な議論を思い出す。74年に最初の実験航海で放射能漏れを起こした「むつ」は寄港を拒否されて、16年間、いくつもの港をたらい回しにされ、彷徨った。80年代半ばに某政党内で行われた質疑を筆記した私のメモがある。母港を決めて実験を続けさせてほしいと懇願する日本原子力船開発事業団の説明を、絶対に失敗しないという保証がなければ認めないと政治家たちは突っぱねるのである。絶対に失敗しないのであれば実験の必要は無い、と論理の破綻を指摘する発言を期待したのだが、そのような雰囲気は皆無だった。

発明や発見、技術革新の多くが型破りな発想や、想定不能な失敗を母としていることはよく知られている。やみくもで無謀な冒険が正しいといっているのではない。常識にとらわれない発想は、失敗を恐れては生まれない。チャレンジ精神の枯渇は、発想の貧困につながり、視野を狭くし、領域を超えた融合を容認しない。試行錯誤を許さない硬直化し萎縮する社会に、活性化は起きない。

この閉塞した状況からの脱出のために「特区」なる概念が持ち込まれたが、限定的な規制突破に限られていて、「構造」の改革につながっているとは言いがたい。近年、主に金融領域から始まった政府主導のイノベーション推進方策として「レギュラトリー・サンドボッ

クス (Regulatory sandbox)」が注目されている。直訳すれば「規制の砂場」。子どもが自由な発想で安全に砂遊びできる「お砂場」のような実験環境を政府が提供しようというものだ。米国のアイデアを基礎に、2014年に英国金融行為規制機構 (FCA) がスタートさせ、シンガポール、アブダビ、香港、オーストラリア、マレーシア、台湾などが採用。欧州ではEU加盟国にレギュラトリー・サンドボックスの導入を可能とする法的整備を求めている。金融分野だけでなく、規制の多い産業領域でのアイデアやビジネスモデルの新規参入を促進するための取り組みとして、規制緩和の議論の外に「お砂場」を作り、その中でだけ新しい試みを実験、検証しようという虫の良い仕組みである。

これをもう一歩進め、かつてサッチャー政権が成功させた大規模再開発エンタープライズ・ゾーンやPFI手法を駆使できる場として「お砂場町」を構想することができるのではないだろうか。「特区」に見られる特定の規制緩和は、その地域社会が抱えている他の規制やしきたりを同時に改革することでしか成功しない。地域社会を総体としてとらえ、地域住民の心理までを解析して来たるべき世界を合理的に説明し、理解を得るための「お墨付き」が必要である。国家の中に内在する国をつくってしまうことになるが、特定の規制を念頭に置くアプローチではなく、前提として大きな変革を想定し、細部は試行錯誤を許容しつつ詰めていく手法が期待できる。

## 既得権益を考慮する必要はない

細かいミスや誤解が大々的に取り上げられ、合理的な変化の芽が摘まれていく現状をこれ以上放置しておくことはできない。たとえば、人口1,000人規模の「お砂場町」であれば、既存のエネルギー環境を温存したまま、政府の実証実験予算を注ぎ込んで新たな構造を創造することも可能になる。ひとり一人が支払う対価を、社会全体の満足のための投資、たとえば再生エネルギーへの転換コストの充実に流用するくらいの捻破りを許容されるだろう。若者にシェアサイクルを、高齢者に電動車を与えることで、移動の満足を提供し、公共交通としての路線バスの整備を進めるのに、既存の交通事業者の既得権益を考慮する必要もない。

最大の課題は政府の決断であり、この構想を理解し受け入れる適正規模・適正条件の町の発見と、その首長の度量の大きさである。しかし、子どもの未来を思い、住みやすい街のあり方をゼロから考えようという理想があれば、少なからず進むだろう。うまくいかなかったとき、失敗が生じたときに責任の所在を追及するがあまり、誰も責任を引き受けなくなる社会が正しいとは思えない。

「お砂場」の存在に、利害得失を計算し、危機を感じる人々もいるだろう。だが、どこで、どのように妥協し、満足しない欲求との折り合いを付けるか、模索する時間はもう私たちにはほとんど残されていない。(了) PP