

付け加えることができる価値は何か？

～ 公共と個人との間 ～

7

千葉 晃央

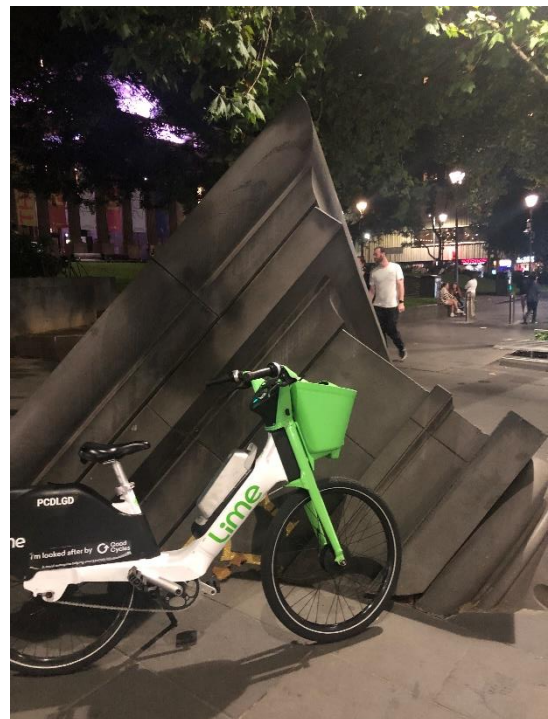


移動を変える、まちを変える

メルボルンでは市内中心部のトラム（路面電車）に無料で乗車できた。便利で住民も、観光客も活用していた。こういうのが自分の住んでいるところに欲しいものである。

もう一つ気になったのは主要な道路の車線の構成である。車道、歩道はわかるがその間にもうひとつ車線があった。そこを走っているのは電動自転車や電動キックボードだった記憶がある。

誰もが車を運転している時、周囲にとっても注意を払っている。視界内で動くものはその大きさと動くスピードで、勝手に判断もしている。メルボルンでは、自転車の大き



さやフォルムでバイクの速さまではいかない、しかし自転車よりは速いものが移動していた。

これまで、歩くか、車に乗るか以外の選択肢を持つ必要性があることは大いに発信されてきた。災害時の帰宅困難状況やコロナ禍では自転車も注目された。それでも車の圧倒的な利便性と普及実態がある。実際に車を辞めることは簡単なことではない。

帰国後、電動自転車、電動キックボード、カーシェアに興味を沸き、使っている。オーストラリアの経験から、日本がまだあまり持ち得ていない選択肢の、これらを試みた。



アクセシビリティという社会課題

移民の立場で車を所有し、維持するのは簡単なことではない。また若い世代がお金をあまり持っていないのは、いくつかの国も同じで、若い世代の移動手段の確保がテーマとなっている。

モータリゼーションが一定進行した時代に生まれた私は、生まれたときから家に車があった。普通免許もすぐにとり 30 年以上運転してきた。日本で運転していないところはないぐらい運転したし、1 日関西から東北まで一人で運転するのも平気である。

だからこそ、ここで一旦車を手放してみようと思った。車のある暮らしはしたが、車のない暮らしは経験していない。これはいい機会である。オーストラリアで見た電動自転車などの自転車以外の選択肢の日本版を使って今暮らしている。

電動アシスト自転車は最強か？！

メルボルンの町でも動力付きの自転車をよく見かけた。電動アシスト自転車はマイカーのある時代から私は持っていた。後ろの荷台にもかごをつけて、運搬と個人の移動に特化して使った。そして、車がなくなったのもう一台購入し利便性を高めた。坂道の下りで車輪が回ると充電もするし、ベルトチェーンで高耐久とメンテナンスフリーというのにしてみた。

電気代はかかるが値上がりしたガソリン代に比べると負担感は少ない。また、交通違反で罰則金を支払うこともゼロに近い。充電もそれほど頻繁ではないし、自転車を漕ぐ負担は激減する。暮らす地域にアップダウンが少ないと活動範囲は飛躍的に拡大する。京都はおおむねこの特徴に当てはまる。

電動アシスト自転車史の浅さ

書店にいても自転車の雑誌はあっても電動自転車の本は見たことがない。結局はネット情報や動画の情報を見てネットで購入した。ここ数年は大きな自転車店も見かける。自転車産業も電動アシスト自転車の伸びが引っ張っているともいう。

車を持っているとメンテナンスでお世話になるディーラーや整備工場の人と仲良くなる。自転車生活では、それが自転車店に変わり、はじめは近所の自転車店を探すことになる。いろいろ行ったが、結局とてもお世話になっているのは、おじいちゃんがやっている小規模な自転車店である。高校の前にあり、販売よりもっぱら修理需要がある様子である。

電動アシスト自転車も日常で乗っているとメンテがいる。乗っていてわかったのは、電気のパワーに車体が耐えられない、運転者の体重に耐えられないということも起きるということである。自転車屋さんに教えてもらったのだが、強度と軽さとコストの課題とのことである。

電動アシスト自転車はギアが一番重いものでも動力パワーで補い発進できる。その強めのアシストを得るハイパワーモードも選択できる車種も多い。その結果、チェーン等の軌道系の劣化、車輪の劣化が普通の自転車より顕著とのことであった。

さらに運転者にパワーがあり、体重が重いとなると自転車事態に影響もある。その結果として、車輪内の細い棒のスポークが折れる事案が頻発していると自転車店で聞いた。そもそものスポークの鉄やステンレ

ス材質の質の問題もあるそうである。普通の自転車では経験したことがない「スポークの折れ」は大口径のインチが大きい車輪ほど発生しているようで私も複数回経験した。

そして、パンクもある。これには酷暑の影響も強くあるそうで、釘を踏まなくても、ゴムがたまたま少し薄い部分があって、そこに気温40度以上の路面、真っ黒で熱吸収…が重なって起こっているともいう。

そもそも、電気動力と自転車のドッキングによる製品の歴史がまだ浅い。改善はこれからも続くだろう。



シェアリング方式で敷居を低く

先日「メルボルン市が電動キックボード
全面禁止、事故や苦情増加 オーストラリア」

というニュースが飛び込んできた。シェアサービスのキックボードは私が行った時もあちこちに乗り捨てられて、倒れていることもしばしば。楽しそう、便利そうではあるが厄介者とされるのには納得でもある。

日本のこうしたサービスではオーストラリアと違うところがある。どこでも乗り捨てができるのではなく、ポートといって止める場所が決まっている。そのため、道にはみ出たりはしていない。アプリをスマホに入れて、周辺検索をして近くのポートまで歩く。目的地の近くのポートを決めて向かい、そこで駐車して目的地まで歩く。こうした前後に徒歩があるのも日本のサービスの特徴である。それでもいつもと違うところを歩くので面白い。『Luup』という会社は電動自転車と電動キックボード両方を展開していて、使い分けることができる。一回乗ると数百円ということが多い。距離と時間で料金が決まり、登録しているクレジットカードの口座から引き落とされる。

この『Luup』という会社は「街じゅうを『駅前化』するインフラをつくる」をテーマに展開している。電車、バスが不便な地域には本当にありがたい。夜の減便対策にもなる。利用料が数百円なのもありがたい。今は立位乗車の電動キックボードタイプ、2輪の電動アシスト自転車タイプである。今後は2輪で着座できる車両を投入し、次には4輪車両導入も予定している。

電動キックボードの速度は自転車に抜かれる程度に制限が車両にかかっている。安全性は利用の仕方次第のように感じる。飲酒運転、二人乗り、歩道で規制速度以上での走行（6㎞以下での歩道の走行は可）など、まだ課題があるのは他の交通機関と同様で

ある。



車好きほど、カーシェアを！

私はマイカーを辞めてみた。車の運転は大好き。それでも、あえて自分がしないだろうということをしてみると新しい経験ができるときき、試みた。公共の交通機関での移動が増えると、国鉄の分割民営化の弊害を多く感じる。JR 西日本で暮らしていると、JR 東日本にある実家までの切符が買いにくい。大きな駅間の切符はネットでも買いやすいが大きな駅から先の数駅までの切符、大きな駅の前に小さな駅から乗っていくときの切符の購入をネットにするにはどうしたらいいかいまだにわからない。

車がある子育てはしてきたが、車なし子育ては初めて。雨でも雪でもエアコン完備で移動ができる魅力は強い。そのため、まったくゼロというのは現実的ではないのでレ

ンタカーも、カーシェアも利用するようになった。

予定時間に返せない！

先日のゲリラ豪雨、京都駅で帰宅難民になった。同行していた子どもは長距離移動の帰りで疲労が激しい。子どもには明日の朝の予定も控えている。雨でも動く別の路線を選択しできるだけ自宅に近づいた。その駅近くでタクシーを拾って…と行きたいところだが、こういう時にタクシーは来ない。そこで、天候も回復していたので、駅前に泊まっているカーシェア車両で帰宅した。その後、天気が回復したので車を返しに行き、その帰りは「LUUP」の電動キックボードで帰った。

こうした使い方ができるのは、私が使っているカーシェアでは、ガソリンを満タンで返さなくていいというところ、そして何時に借りても返してもいいというところである。また、近くのシェアカーはいくつかあるのでいろんな車種に乗れるので、楽しい。「結局どの車が好き？っていうか、運転しやすいのは？」「うーん、スイフトかな」「わかる！あれが一番いいやんな。ヤリスは後が見えなさ過ぎてあかんわ。アクアもそんな感じ。ヤリスクロスも…。」「こないだコウヘイがマツダ3できたわ」「あそこの新しいところやんな、俺も乗ったで。ナビの操作がむずない？」「そう、手で画面が押せないし、ダイヤルやし」「天井低いし」「頭ぶつけるよな」…独立している長男が地元の友達と遊ぶときに借りている車と私が借りる車が同

じで、共通の話題ができた。また、長男自身もカーシェアでよく乗っているといろんな車に乗り、車メーカーごとの特徴や車の運転のしやすさの違いなど20歳なのに詳しい。マイカーしかない頃はこうしたことはほぼなかっただろう。

ところで、カーシェアで返却が遅れたときは、どうなるのか？ユーザーの中には返却時間を守らない人は一定いるようである。私も実際思ったよりも時間がかかり、返却時間に遅れることがあった。借りている車に私の後の予約がなければ、延長も15分単位で延長できる。しかし、すでに予約が入っていることがあった。その時はタイムズの電話窓口にお問い合わせることになっていた。その電話では、まず電話をしたことに感謝をされた。いくらかは無断の遅れがあるようである。次の予約のお客さんにはタイ



ムズが電話をして近隣の別車両の利用の提案か、利用開始時間の後ろ倒しなどの調整をしてくれた。その上で次回以降は余裕を

もって借りるよう伝えられた。

暮らしやすさという福祉課題

メルボルンは、移民も多く、若い人も多い。図書館は誰でも利用ができ、遅くまで複数開館している。そういった基本インフラのアクセシビリティまで都市が保障しているのである。

公共の交通機関利用者とマイカーなど自家用のものを所有して移動する者との間には、「持つ者」と「持たざる者」との差がある。いきなり平等にはできなくても、その中間を作ることの重要さも見えてくる。

日本でもシェアエコノミーは着実に進んでいる。メルボルンでみた徒歩とマイカーの中間の移動手段、シェアリングサービスは、庶民にも優しい。こうした企業を応援することも多くの人に移動の機会を増やし、人々の幸福に寄与するだろう。

公園には犬を散歩する姿。公園には糞を処理する袋とゴミ箱が完備されていた。ま



た、マーケットには無料の給水ができるどころがあったメルボルン。こうした景色が日本では、まだあまり見ていない景色である。それでも東京の「エコルとごし」はじめ、無料給水ポイントも各所でできつつある。まだまだ工夫はできるかもしれない。

