

英語長文テキスト

Wherever you go in Singapore, be it glitzy tourist spots or modest residential neighborhoods, you'll see orange or yellow bicycles — here, there and almost everywhere.

These brightly coloured two-wheelers belong to bicycle-sharing firms. The three major players are oBike, Mobike and ofo, each of which serve at least a dozen countries. For example, ofo has 10 million bikes in more than 250 cities worldwide. Mobike launched a service in Sapporo last August.

To use a shared bicycle, you download the company's app to your smartphone. Find a bike, then use the app to unlock it by entering the bike's number or scanning its QR code. Ride for as long as you wish, and

to anywhere you want. When you are done, use the app to end the ride, thereby locking the bike. You can also use the app to look for bikes.

Typically, users pay a refundable deposit of about 50 Singaporean dollars (¥4,000) to start using shared bikes. The cost of each ride depends on the company. It might be 50 cents (¥40) for 15 minutes, or 50 cents for an entire ride regardless of duration. Some operators offer discount codes or free weekend rides.

Unlike traditional bike-sharing schemes, these bicycles don't have specific docking spots for users to return them. In other words, users can leave them anywhere for the next rider to use. You can imagine how convenient this is, but it has had unpleasant consequences. Some bikes end up in weird places like canals. Many have been spotted blocking pathways. Even more are left out in the sun and rain.

In short, the bikes have become an eyesore and a public nuisance.

The operators say they have been trying to solve the problem. They've promised to remove inconveniently parked or damaged bikes within a day.

Unfortunately, the situation doesn't seem to be improving. It has been more than a year since these companies launched their bicycle-sharing services, and shared bikes are still being parked haphazardly.

To ensure that bikes are parked within designated areas, the land transport authorities now require the firms to introduce geofencing, a technology that detects whether a bike enters or leaves a specially marked area. Users may get points deducted if they don't park the bikes within specific spots. If they have no more points left, they won't be able to use the shared bikes anymore. Conversely, parking in approved locations will help users to earn points.

Time will tell if this carrot-and-stick approach will work. Meanwhile, ongoing public education efforts are crucial in shaping user behavior. Perhaps everyone can also play a part by helping to shift inappropriately parked bikes, and speaking up if we chance upon inconsiderate behavior.

日本語訳

シンガポールへ行くと、華やかな観光地でも閑静な住宅街でも、どこへ行ってもオレンジや黄色の自転車を見かけます。

これらの鮮やかな色の二輪車は、自転車シェアリング会社のものです。大手はoBike、Mobike、ofoの3社で、それぞれが少なくとも10数カ国でサービスを展開しています。例えば、ofoは世界250以上の都市で1,000万台の自転車を所有しています。モバイクは昨年8月に札幌でサービスを開始しました。

モバイクのシェアサイクルは、スマートフォンに同社のアプリをダウンロードして利用します。自転車を見つけたら、アプリで番号を入力するか、QRコードを読み取ってロックを解除します。好きな時間に、好きな場所へ。乗り終わったら、アプリで終了させ、自転車をロックします。また、このアプリで自転車を探すこともできます。

通常、利用者は約50シンガポールドル(約4,000円)の保証金を支払ってシェアサイクルを利用します。1回の乗車料金は会社によって異なります。15分で50セント(40円)、時間に関係なく1回乗ると50セント(50円)などです。割引コードや週末の無料乗車券を提供する事業者もあります。

従来の自転車シェアリングとは異なり、利用者が自転車を返却するための特定のドッキングスポットはありません。つまり、利用者はどこにでも自転車を置き、次の利用者に使ってもらえるのです。この便利さは想像できますが、その反面、不愉快な結果も生じています。運河のような変な場所に置かれている自転車もあります。通路をふさいでしまう自転車も少なくありません。さらに、日なたや雨の中に放置されているものもあります。

要するに、自転車が目障りで、公共の迷惑になっているのです。

運営者側は、この問題を解決しようと努力していると言います。不慣れた場所に駐輪したり、破損した自転車を1日以内に撤去することを約束しています。

残念ながら、状況は改善されていないようです。これらの企業が自転車シェアリングサービスを開始してから1年以上が経過したけれども、シェアリングバイクはいまだに無秩序に駐輪されているのです。

自転車が指定された場所に駐輪されるよう、交通省は各社にジオフェンシング（自転車が特別にマークされたエリアに入るか出るかを検知する技術）の導入を求めています。利用者は、自転車を特定の場所に停めないと減点される可能性があります。ポイントがなくなると、シェアサイクルを利用できなくなります。逆に、許可された場所に駐輪すれば、ポイントを獲得できます。

このアメとムチがうまく機能するかどうかは、時間が解決してくれるでしょう。一方、利用者の行動を形成するためには、継続的な啓蒙活動が欠かせません。皆さんも、不適切な駐輪の解消に協力したり、迷惑な行為に遭遇したら声をかけたりすることで、その一端を担うことができるかもしれませんね。