

平成29年7月10日

愛知県上海産業情報センター
余語 克昭

シェアサイクルビジネスと現代中国社会（前編）

今年6月、中国とシンガポール、イギリスでシェア自転車サービスを展開するモバイク（Mobike）社（本社：中国）が、日本法人であるモバイク・ジャパン株式会社を福岡市に設立し、日本でもシェアサイクルサービスの提供を開始すると発表しました。また、続いて7月初頭には、福岡の次は札幌でサービスの提供を開始すること、2017年内には日本国内におけるサービス提供都市を主要10都市に拡大する計画であるとの報道がありました。これらの報道に接し、初めて中国におけるシェアサイクルブームを知った方も多いかと思います。

モバイクについては、当レポートでも、2016年8月号で取り上げたところですが、その後も中国ではシェアサイクルビジネスが熱く盛り上がり、日々様々なニュースにも取り上げられています。

これから日本でも話題になること必至の中国発シェアサイクルビジネスと、そこから感じる現代中国社会について、2回に渡ってレポートいたします。

モバイクの登場から現在まで

昨年（2016年）3月、筆者が上海に赴任した際には、街には従来の行政が管理している貸し自転車（街中のサイクルステーションで貸し出すもの）はありましたが、いわゆるシェアサイクルなど1台もありませんでした。その後、6月頃であったと記憶していますが、「最近街中で、銀色とオレンジ色の奇抜なデザインの自転車に乗っている人をよく見かけるな」と気づきました。調べて見たところ、これがサービスを開始したばかりのモバイクでした。

従来の行政管理の貸し自転車と異なり、路上のどこでも乗り捨て自由という利便性の高さ、スマートフォンのアプリで利用・支払いもでき、外国人でも利用可能ということで早速使い始め、現在では、日々の生活に欠かせないものとなりました。

モバイクとは、簡単に言えば、アプリで管理するシェアサイクルサービスです。利用者はアプリに実名登録し、デポジットや利用料（30分/0.5元～1元）を、「支付宝（Alipay）」か「微信支付」といった電子決済サービスからア

プリにチャージして支払います。各車のスマートロックやGPSは、内蔵されるモバイル通信によってクラウドからコントロールされており、スマートフォンのアプリの地図上に近隣にある空き車両（一般の歩道上に乗り捨てられている）が表示され予約もでき、車両のQRコードをアプリでスキャンして開錠して利用し、乗り捨てたい場所の路上に乗り捨て可能、というものです。



モバイク（旧型車両）



モバイク（新型車両）

このモバイクですが、サービス開始からあっという間に台数を増やし、見る見るうちに街中の至るところで見かけるようになりました。使用開始当初は「アプリで確認したら近くに空き車両がない」などということも時折ありましたが、現在では、「目の前にもあまりにもたくさん駐輪された車両がありすぎて、どれが自分の予約した車両かわからない」ということが頻繁に起きるほど、街中に溢れています。

現在、サービス提供中の中国とシンガポールを合わせ稼働自転車数はなんと450万台、1日の総利用回数は2,000万回にもなるそうです。投資額も、既に調達総額は9億2,500万ドルにも上り、2017年6月下旬からはイギリスでもサービスを開始されたそうです。

驚くべきことに、モバイクのサービスインから、まだわずか1年しか経っていません。この極めて短時間の間に、ベンチャー企業がこれだけの規模にまで成長すること自体、日本の感覚ではなかなか想像できないのではないのでしょうか。

増加するシェアサイクルと課題

さて、現在、街中で増え続けているシェアサイクルは、モバイクだけではありません。2017年5月現在、正確な発表等はありませんが、一部インターネット

によると、中国では26種類のシェアサイクルが運営されているようです。この26種類のリストの中には、つい最近、上海で筆者が見かけるようになった数種類が含まれていませんので、未だに新たな車種が増え続けているようです。自転車だけでなく電動自転車までもが、複数の企業により投入されています。

顧客獲得競争も熾烈で、週末ごとに無料（無料）キャンペーンや、30日間無料キャンペーン、中には「常に無料」という車種も出てきています。車両の管理の仕方や使用方法等は各種で若干ずつ異なっていますが、概ね共通して、バイクと同様にアプリ等を使用して利用し、デポジットや使用料はスマート決済サービスで支払う形式になっているようです。



増え続けるシェアサイクル各種



増え続けるシェアサイクル各種



増え続けるシェアサイクル各種



電動シェアサイクル

これらのシェアサイクルは、ほとんどの車種で、一般道路の歩道上に白く区切られている駐輪スペースならどこでも乗り捨て可能です（一部の電動車両等を除く）。このどこでも乗り捨て可能という点が、使用者にとっては最大のメリットですが、参入する事業者が増え、各々投下台数を増やしてシェアを拡大

していった結果、現在、上海の街中は、至る所にシェアサイクルが溢れており、当然のことながら車両放置が社会問題になってきています。



夕方地下鉄駅前



観光スポット近辺には大量の車両が集積

当然、行政府も必要な手を打ちはじめています。今年5月には、上海市質量技術監督局の指導のもとで、中国国内初のシェアサイクルの団体基準が定められ、シェアサイクルの運営について、駐輪場所含む諸問題の解決や安全確保のため、以下のような指導が示されました。

1. 12歳未満の子供のシェアサイクル使用の禁止
2. シェアサイクルの出荷質量基準は一般の自転車より厳しく、連続3年使用したら強制廃棄すること
3. シェアサイクルに機械・電子通信及びインターネット機能のある防犯鍵とGPS装置の搭載の義務化
(将来的には、無断駐輪を防ぐため上海の市街地では決められたシェアサイクル駐輪スペースに「電子フェンス」を設け、利用者は「電子フェンス」の中でしか施錠ができなくなる)
4. デポジットの返済は、利用者が申請を出してから7日間以内に実行すること
5. シェアサイクル運営会社は、必ず1000車両に対して5人の比率でシェアサイクルのメンテナンス作業員を配置すること
(以上、当センターにて意識)

3、5の指導に関連し、更にもうひとつ先を行く課題解決のための取り組みとして、モバイクのIoTを活用した車両再配置システムについてご紹介します。

モバイクは、IT技術で稼働率を追求するというコンセプトの元に、各自転車内蔵のGPSとモバイル通信によって車両の位置情報を細かく把握し、収集

した位置情報のビッグデータをAI処理し、最も効率の良い車両回収ルートと需要の高そうなエリアへの再配置を車両再配置チームに指示するというシステムを構築しているそうで、これにより、乗り捨てられた車両が還流せずに郊外等に偏在してしまうという課題を解決しているそうです。

真夜中の上海市内で、何人もの作業員が手作業でトラックにモバイク車両を積み、移動させている光景を目撃したことがあります。その際には、「こんな人海戦術的な車両の再配置をしているなんて、人件費の高騰が叫ばれつつも、まだまだ安い労働力が豊富な国なのか」という単純な感想を持ちましたが、よくよく調べて見ればそれは一つの側面に過ぎず、その背景にはビッグデータを活用し、先進的なIT技術を駆使したハイテクな再配置システムの存在があったことに驚かされました。

上述したような電子決済サービスの普及率が非常に高いことといい、ある意味、日本や欧米諸外国よりもIT化が進んだ社会という側面も併せ持ち、「明治維新と高度成長が同時に来た」などと例えられることもある現代中国社会らしい風景ではないかと思えます。

中国式シェアサイクルビジネスは、日本にどう適応していくのか？

間もなく日本に導入されるモバイクですが、中国のように歩道上どこでも乗り捨てにできるようになるとは思えません。この点について、モバイク本社の海外展開統括担当のクリス・マーティン氏は、「あるビジネスモデルを全ての国に適用できるわけではない」、また「日本の法律・法規を遵守し、現地自治体の指導の下、さまざまな業者と提携する形で専用の駐輪場を確保したい」という趣旨の発言をしています。

サイクルポートのような決まった場所への返却を義務化すれば中国におけるシェアサイクルのような利便性を実現できないとの見方もあります。駐輪場所と利便性をどう両立させるか、また、中国ほど電子決済が浸透していないことなど、日本には中国とは異なる環境がいくつもあり、同社がいかに解決策を見出して行くのか、展開に注視したいところです。

今回は、シェアサイクルを通して見えてくる「中国らしいビジネスの進め方」についてお届けしたいと思います。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

上海産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力していますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否は読者の判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。