

## 自転車シェア・サービスの光と影

～日本でも多くの事業者が参入へ、中国では新たな課題も～

スマートフォンの普及によるシェアリングプラットフォームの整備や、シェアリングサービスの使いやすさ・手軽さから、「シェアリング・エコミー」は大きな経済活動分類の一つとして注目を浴びてきました。今回のレポートでは自転車シェア・サービスに焦点を当て、日本での展開状況や自転車シェア・サービス先進国である中国における現状と課題について紹介します。

### ■日本でも見慣れてきた自転車シェア・サービス

日本でも NTT ドコモが数年前から「バイクシェア」のサービスを提供しています。これはいわゆる自転車のシェア（共有）です。このサービスは、最近はかなり身近になり、例えば東京都内で(株)ドコモ・バイクシェア<sup>1</sup>が提供している赤い自転車を見かけたことがある人や利用したことがある人が多いのではないのでしょうか。

ドコモ・バイクシェア社の自転車シェア・サービスでは、ステーションと呼ばれる自転車の貸出および返却所があり、そこで自転車を借ります。そして利用した後は、ステーションがある場所ならどこでも返却できます。都心の近距離移動には利便性が高いことや、行った先のステーションに気軽に乗り捨てできること、低価格で利用できること、環境にも優しいことから近年、日本でも人気が出ています。



▲東京都千代田区内のNTTドコモが運営するバイクシェアのステーション（筆者撮影）

<sup>1</sup> 2015年2月に設立された、NTTドコモ、NTT都市開発、NTTデータ、NTTファシリティーズ、4社の経営資源を活用し、サイクルシェアリング事業の提供を行う合併会社。

[https://www.nttdocomo.co.jp/info/news\\_release/2015/02/02\\_00.html](https://www.nttdocomo.co.jp/info/news_release/2015/02/02_00.html)

近年ではその人気と今後の成長への期待から、多くの事業者が自転車シェア事業に参入しようとしています。2017年8月にはソフトバンクコマース&サービスと中国の自転車シェア会社OFOが提携して、日本で自転車シェア事業の展開を発表しています。また同年11月にはセブンイレブンとソフトバンクグループのOpenStreetが自転車シェア・サービスで協業を発表しており、同年12月にはLINEが中国の自転車シェア・サービス最大手のモバイクと提携して、同事業に進出すると発表しました。また外資の国内参入としては、LINEと提携したモバイクが2017年6月にモバイク・ジャパンを設立し、8月から札幌で自転車シェア・サービスを提供しています。このように中国の自転車シェア企業が積極的に日本に進出しようとしています。

### ■ 中国でも大人気のバイクシェア・サービス、一方で新たな課題も

一方で、中国における自転車シェア・サービスはどのような状況でしょうか。中国では日本よりも自転車シェア・サービスが普及しています。報道によると、2017年の中国の自転車シェアの市場規模は2016年より倍増、売上は1億元（約16億円）、2020年まで2億元（約32億円）を超えると予測されています<sup>2</sup>。理由としては、近距離用途に手軽に利用できて低価格である以上に、自転車シェアにおける主な決済手段であるスマートフォン決済が十分に浸透しているためと考えられます。

日本での自転車シェア・サービスは、自転車をステーションで借りて、ステーションに返却をするものが主流です。しかし中国では、どこでも乗り捨てできるサービスが主なものとなっている点が大きな特徴です。昼間に乗り捨てられた自転車は、夜間に事業者に戻り回収され、定位置に戻されています。この「自転車でちょっと移動して、どこにでも乗り捨てられる」という利便性が中国での自転車シェアの人気の一因となりました。日本では目的地の近くに返却用のステーションがないという理由で自転車シェア・サービスの利用を諦めたという人も意外と多いのではないかと思います。

中国には約70社の自転車シェア企業が存在し、サービス用自転車は1600万台、登録利用者は1億3000万人を超えていると言われています<sup>3</sup>。その中でもモバイクとOFOが2大企業です。例えば、LINEと提携して日本に進出したモバイクは2016年4月に上海でサービスを開始し、現在では中国だけでなく、全世界200都市以上でサービスを展開しています。そのユーザー数は2億人以上で、1日の最大利用回数は3000万回以上と世界最大の自転車シェア企業になっています<sup>4</sup>。

ところが、中国では、あまりにも自転車シェア用の自転車が増加してしまったことから、新たな問題が起

<sup>2</sup> JTB 総合研究所（2017年4月10日）「『インターネット+』中国の自転車シェアリングサービスが開花する?!」

<https://www.tourism.jp/tourism-database/viewpoint/2017/04/lingling-saigo-3/>

<sup>3</sup> AFP 通信（2017年11月30日）『保証金で「自転車」操業？ 中国、一部シェア自転車企業で返還されず』（元の記事は東方新報）<http://www.afpbb.com/articles/-/3153311>

<sup>4</sup> LINE（2017年12月20日）『LINEとモバイク・ジャパン、日本国内におけるシェアバイク事業展開に向けた資本業務提携を締結』<https://linecorp.com/ja/pr/news/ja/2017/1995>

きています。急速に普及し、増加した自転車シェア用の自転車があらゆる所で乗り捨てられ、放置されるようになってしまい、回収が追い付かなくなっています。そのため、歩行者や自動車の通行の邪魔になるといった問題に発展しています。他にも、自転車の不法投棄や盗難などの問題も起きています。

そこで、2017年8月に中国政府は自転車シェアに関するガイドラインを発表し、自治体に対し、それぞれの都市にふさわしいガイドラインの策定を促しています<sup>5</sup>。例えば上海では自転車シェア用の自転車のための専用スペースを設置し、そこに自転車を停めない場合には罰金を科すようにしています。

以上

(情報通信総合研究所 佐藤仁)

問い合わせ先：情報通信総合研究所 野口正人 メール：noguti@icr.co.jp 電話：03-3663-7289
--

---

<sup>5</sup> Glo Tech Trends (2017年8月12日)『中国シェア自転車ビジネスの問題点 改善のため中国政府がガイドラインを発表』<https://glotechrends.com/sharing-bicycle-problem-170812/>