

平成29年8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（後編）

前回のレポートでは、モバイク (Mobike) 社の進出によって、日本でも展開されることとなった中国発シェアサイクルビジネスについて、これまでの動向や諸課題、またそこから感じる現代中国社会についてレポートいたしました。

今回は、引き続き、中国におけるシェアサイクルビジネスと、そこから見えてくる「中国らしさ」についてレポートいたします。

o f o とモバイク、ライバルの対照的な車両展開

モバイクとシェアを争う競合に、o f o (o f o 単車) があります。こちらは黄色い自転車が特徴の業界最大手で、「北京拜克洛克科技」という企業が運営しています。

7月上旬には、電子商取引 (E C) 中国最大手のアリババ等が出資し、7億米ドル (約796億2,000万円) 超の資金調達を終えたとの報道もあった同社ですが、驚くべきことに、2013年に北京大学を卒業したばかりの90年代生まれの若者が創業し、まだ設立からわずか3年しか経っていないという、新しいベンチャー企業です。

o f o は現在、世界5カ国の150都市余りで650万台の自転車を使ってサービスを展開しており、1日の利用者数は述べ2,500万人超で、2017年末には、自転車投入台数を2,000万台まで増やし、サービス展開を世界20カ国・地域の200都市まで拡大する計画とのことです。

このo f o と、(前編)で取り上げたモバイクは、業界でトップシェアを争うライバルですが、当初は非常に対照的な車両を開発・展開しました。

この2社の車両開発への当初の考え方とその後の展開を、ユーザーとして身近に見ていましたが、その展開がいかにも中国社会らしいという印象を受けましたので、ご紹介したいと思います。

まずモバイクは、次ページに掲載した写真「モバイク (旧型車両)」がサービスを開始した際には、既に (前編) でご紹介したような I T 技術が満載され

ており、例えばGPSで位置情報を得てスマートフォンのアプリで予約することが可能で、アプリでQRコードをスキャンすることにより開錠し、ノーパンクタイヤやシャフトドライブを採用して頑丈で壊れにくく、部品を切り売りされないようにオリジナルの形態をしているなど、額は不明ですが、相当に高機能かつ車両本体も高額であると思われる車両でサービスを開始しました。

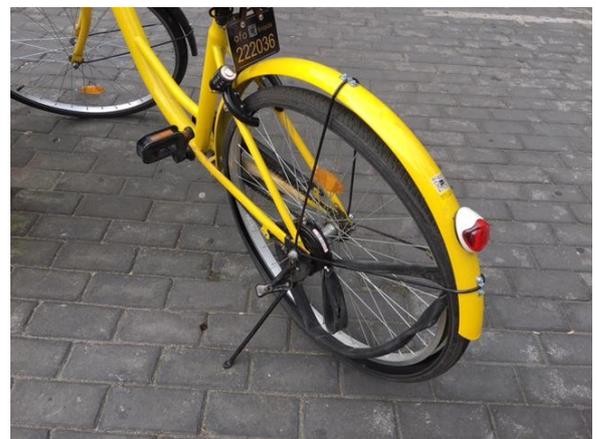


モバイク（旧型車両）は奇抜なデザインで展開

逆にofoは、本当にただの一般的な自転車で、車両に固有のダイヤルロック番号をSMSで送信して報せるという、非常に簡潔なシステムを採用してサービスを開始しました。普通のタイヤなのでパンクもしますし、ダイヤルロックは番号固定式であるため一度暗証番号を知ってしまえば何度でも施錠・開錠が可能で、それ故に車体番号を消して私物化もできてしまうし、部品も汎用品を使っているため解体して切り売りされる可能性すらあるという、本当にただの自転車でした。コストも相応に安いものであると考えられます。



番号固定ダイヤルロック式の旧型ofo車両



普通のタイヤを採用しているため、パンクしてチューブが出てしまっているofo車両

そのため、当初は、盗難・故障・私物化等で、すぐに利用可能な車両が無くなってしまわないかという心配をしていました。しかし、そもそもシェアサイクル自体の利用料金が安いリスクを冒して盗む意味も薄く、私物化してしまっても「どこでも乗り捨てられる」という利便性もないため、一程度以上にはそのような不正利用は発生しなかったということと、また仮に盗まれたり切り売りされたり簡単に壊れたりしたとしても、コストを抑えて生産した車両を大量に市場に投下することで顧客が利用可能車両を維持するというビジネスモデルであったようで、利用可能車両が枯渇することもなく、順調に顧客を増やしていきました。

このように、車両に対する考え方が全く真逆の方向からスタートした両者ですが、注意して見ていると、新モデルが投入されるごとに、徐々に、お互いに近づいていく方向性へ進化を遂げていきました。

即ち、モバイクは、そのオリジナル構造ゆえの乗りにくさ（車重そのものが重い、シャフトドライブの漕ぎ感が重い、サドルが上下動せず固定されている）がネックでしたが、モバイクライトという一般自転車に近いモデルの追加や、オリジナルのモバイクも、チェーンドライブの採用、サドルの上下稼動を可能にするなどの改修を経て、独自性が薄れ一般の自転車への歩み寄りが進んだ結果、格段に乗りやすく製造コストも安い（であろう）車両に進化しました。



格段に乗りやすくなったモバイク（新型車両）

一方、o f oは逆に、(前編)で紹介した上海市質量技術監督局の指導（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）を受けてか、GPSや電子ナンバーロックの搭載を進め、自転車の高機能化が進みました。現在では、アプリ上で空き車両の位置を把握することもでき、QRコードをアプリで読み込むことにより、ロック解除ナンバー（従来と異なり毎回変わる）を得ることができる等の機能が搭載されました。



o f oの電子ナンバーロック改修済み車両

結果として、現在では、以前に比べて、利用者にとって両者の車両の利便性・機能性に大差はなくなってきたような印象を受けます。つまりは、最初は各自がバラバラの考え方により各々サービス形態の異なる車両を開発しましたが、出てきた問題点や市場の様々なニーズを踏まえて、事業展開しながら最適な形へと変化して行った結果、進化した方向性が同じところへ行き着いたのではないかと思います。

中国らしいビジネスの進め方、スピード感

日本においては、サービス開始前に、時間をかけて様々な観点から問題点を検証し、多くの議論を経て、諸課題の解決策を得てからスタートを切る（またはスタートさせない）ことが好まれると思いますが、この中国のシェアサイクルビジネスの伸張のスピード感、それに対してなされる規制、またモバイクとo f oの車両進化等からは、スピード重視で、「まず何かを始めてみて、やってみた結果出てきた問題点の最適解を、走りながらみんなで解決していく」という非常に中国らしいやり方が、良く現れていると感心した次第です。

このようなスピード感に対応できるか否かは、日系企業が苦手としているとよく言われる点ですが、中国社会においてビジネスをしていく上では、とても重要なポイントのひとつではないでしょうか。

上海産業情報センターでは、今後も引き続き中国の現地情報について提供していきたいと思っております。

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まし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。