

# 北京大野木マイツ・天津大野木マイツニュースレター

## 2017年3月号

### 「共享单车」 自転車シェアリングサービス

担当者：平出・高

現在中国の企業では 2016 年度決算・監査手続き、税務確定申告のための準備などで財務担当者は 1 年で一番多忙な時期にあります。弊社でもお客様の会社の決算支援等をさせていただいており、そのせいか、月末だというのに 3 月号のニュースレターの原稿がなかなかあがってきません。そこで今月はいつもの「会計・税務」から少し離れて、最近中国の都市部で大ブームの「共享单车」（スマートフォンを使った自転車シェアリングサービス）についてお話しさせていただきます。

今年の春節が終わったころからでしょうか、私たちの住む北京や天津で、車体が黄色や緑、オレンジ、青、白のとても目立つ色の自転車に乗った人達と、その自転車が大量に並べられている光景が街中いたるところで見られるようになりました。これは「共享单车」といわれる自転車シェアリングサービスに使用されている自転車で、特徴は携帯のアプリで登録して、道端に置いてある自転車に取り付けられたバーコードを携帯で読み取るとロックが解除されて、目的地までいったらどこで乗り捨てても OK、使用料も 1 回 1 元や 0.8 元程度の金額で設定されており画期的サービスです。

天津では現在 7 社から 8 社くらいの「事業者」が、この自転車シェアリングのビジネスを展開しています。最初に誰か頭のよい人がこのビジネスを考案して事業展開を始めると、次々とそのビジネスモデルをまねた事業者の数が増えたということでしょう。

2015 年第十二届全国人民代表大会で李克強総理がはじめて提唱した「互联网+」がその後 2016 年、17 年と中国経済を推し進めるうえでのキーワードになっていますが、この自転車シェアリングビジネスはまさに、中国人が得意とする通信・携帯電話を活用したビジネスであり、昨今の環境や交通問題の解決の一助になる可能性も期待されているようです。

ただ私たち「外国人」にとって、この自転車シェアリングサービスがどうやってビジネスとしてなりたっているのかとても不思議です。それなりの台数の自転車を用意する必要がありますが、使用料 1 回 1 元では到底ビジネスにはなりません。ネットによる広告収入があるわけでもありません。では収入の源泉はどこにあるのでしょうか???

最初は地方政府が市民の利便や環境保護の観点から補助金を出しているのかとも思いましたがそうでもなさそうです。

いろんな人から聞いた情報を集約すると、人口が多い中国の「数のパワー」のなせる技ということで、利用者が最初に携帯で登録するときに徴収される「保証金（押金）」やその後「チャージ（充值）」した金額が半端じゃなく桁違いに大きいということです。こ

の保証金（押金）もすぐに返せという人は多くないでしょうから、一定期間資金を確保することができます。利用者の中には、複数の事業者に保証金を払ってアプリに登録している人もいます。

大手銀行もこの資金を預け入れる口座を自分の銀行で開設してもらうため、事業者に有利な利率での OFFER をして取り込みを図ります。

大量の資金が集まるというのも「数のパワー」なのですが、北京市にしても天津市にしても1つの都市で人口が1千万を軽く超えていますので、自転車をどこに乗り捨てても、その乗り捨てた場所でその自転車をピックアップして利用する人がたいていの場合いるというのもこの仕組みが成り立つ要因です。スマートフォンを持っていて、代金決済するためのアプリを使っている人で自転車に乗れる人なら誰でも利用できます。

現在中国で浸透している「滴滴」等（アプリによるタクシーの呼び出しサービス）もそうですが、中国では新しいビジネスが出てきて、いろいろな不具合が出て初めて、当局がそれに対応する規定を定めることが多いので、この自転車シェアリングサービスについても、まだきちんとした規定がありません。新しい自転車を自分の所有物のようにして自宅まで持ち帰っている人もいますし、所詮他人のものなので扱いが乱暴でサドルがなくなった自転車、どうみても乗れなくなっている自転車が路上に放置されていることもあります。

このビジネスを展開するにあたり地方自治体も市民の利便や環境保護の観点から、資金的援助は無いにしても、運営上の側面からのサポートはしてくれているものと思われま

す。日本のように最初からさまざまな規制があってユニークな発想による新しい事業が生まれにくい環境から比べると、まずは自由なアイデアでいろんなビジネスを生み出してもらい、問題があればそこは規制・管理していくという中国のやりの方が、柔軟性があるてよいのかもしれませんが。インターネットを活用した新しいビジネスを生み出す中国人のセンス・能力には感服します。

聞くところによると、大手運営会社は国外での展開にも着手しているとのこと

です。現在、複数の業者が乱立した状態ですが、今後はより資金力のある大手が中小を吸収していくとか、地方政府が会社ごと買い取るといったようなことが行われていくかもしれません。

「共享单车」の言葉のとおり、この自転車シェアリングサービスが中国でも海の向こうでも、継続して皆にとってメリットのあるサービスになることを期待します。 （結）