

# 台湾における シェアサイクルのモデル間競争 ——Ubike対Obike——

佐藤 幸人

台北の街角ではここ数年、台湾名物のオートバイの大群に交じって、自転車が走っているのをよくみかけようになった。特に目に付くのが黄色と橙色に鮮やかにカラーリングされた自転車である。これが台湾の公共自転車YouBikeである。Ubikeと略されることも多く、本稿でも以下ではこれを用いよう。

## ●Ubikeのしくみと歴史

Ubikeは台湾の県や市といった地方自治体と、世界的な自転車メーカーのジャイアントとの間の官民パートナーシップ（PPP）事業である。Ubikeは地下鉄の駅やバス停と自宅や職場との間の「最後の1マイル」を結ぶ交通手段として位置づけられている。台北市から始まり、現在では新北市、桃園市、新竹市、台中市、彰化県でも導入されている。台湾以外では中国福建省泉州市でも2016年から運営が始まっている。一方、台湾のなかでも台南市や高雄市などでは、ジャイアント以外の企業が公共自転車を運営している。

Ubikeはステーション方式の公共自転車である。各ステーションには固定された数十のスタンドが設置され、そこから自転車を借り出し、空いているスタンドに戻す。各ステーションの自転車や空いているスタンドの有無はアプリで知ることができる。2017年10月初頭現在、台北市には378カ所、新北市には408カ所、それ以外の県・市には492カ所のステーションがある。

自転車を借りるには、事前にインターネットで登録するか、ステーションのキオスクで登録する。登録に必要なのは携帯電話の番号と「悠遊卡」（ゆうゆうカード）である。保証金は要らない。ゆうゆうカードは日本のスイカなどと同じもので、台北や新北の市民ならば通常1枚は携帯している。

登録済みのゆうゆうカードを、自転車が置かれているスタンドのカードリーダーにかざせばロックがはず

れる。返すときは、自転車をスタンドに戻してからカードリーダーにゆうゆうカードをかざす。そうすると料金がカードから差し引かれる。料金は4時間以内ならば30分ごとに10元（約35円）である（台北市政府ははじめの30分に対して5元の補助をしている）。外国人などゆうゆうカードを持たない人は、キオスクでクレジットカードを使って借りることができる。

Ubikeの台湾における利用者数は2016年8月にのべ1億人を突破した。1台の1日の利用数は約12回である。しかし、ここに至るまでには20年近くに及ぶ試行錯誤があった。以下は2017年9月1日に筆者がUbikeを運営する微笑單車股份有限公司のスポークスパーソンである劉麗珠氏に対しておこなったインタビューに基づいている。

台湾の公共自転車の歴史は1998年、ジャイアントが台北市に1000台の自転車を寄付したことに遡る。このときのシステムは、ステーションで50元硬貨を投じると開錠され、ステーションに戻して施錠すると50元硬貨が返却されるというものだった。しかし、多くの自転車はステーションに戻されず、道端などに放置され、1年も経たずに失敗と認めざるを得なかった。

次に2000年になって、馬英九市長のもと、台北市の淡水河畔に限定した公共自転車が導入された。ジャイアントが設立した自転車新文化基金会在が運営にあたり、今も続いている。

Ubikeは2009年、試験的にスタートしたが、結果は失敗だった。250台の自転車が、1台あたり1日約0.5回しか利用されなかった。失敗の原因は範囲が台北市の信義区に限られ狭すぎたこと、登録手続きが面倒だったこと、保証金が必要だったことなどである。

しかし、当時の台北市長の郝龍斌は環境保護署長の経験があり、Ubikeの方向性は正しいと考え、2012年になって、逆に台北市全域に範囲を拡大した。これに

よって利便性が大きく増した。一方、ジャイアント側もシステムを改善し、上述のように登録手続きを簡素化し、保証金も撤廃した。こうしてUbikeは軌道に乗ったのである。劉氏はUbikeのようなPPP事業が成功するには、行政側が政策を整備し、予算を手当てすることと、運業者が熱意と専門能力をもって取り組むことが不可欠だと述べている。

## ●ObikeとUbikeの違いと地方自治体との軋轢

今年になって台北の街角では、黄色を基調としているがUbikeとは違った自転車もみかけるようになった。これがObikeである。Obikeはシンガポール発の純民間の営利事業であり、台湾では台北など10の県・市でスタートしている。

ObikeとUbikeの最大の違いはステーションの有無である。Obikeはどこでも乗り捨てることができる。借りるときはスマホのアプリで最も近くの自転車を探し、自転車のQRコードをスマホで読み取れば鍵が解除される。ほかにもいくつかの違いがある。ユーザーの声をきいてみよう。

- ・ 記者は変速できないObikeと三段変速のUbikeを借りて、勾配のきつい台北市の民権大橋を走って実測してみた。Obikeは明らかに力を入れてこがなければならない、最も高いところまで5分かかった。Ubikeは体力に合わせて変速でき、同じところを3分半で上ることができた。…Ubikeのサドルは座り心地がよい。Obikeのかごは小さく、大きなカバンは入れられない。Obikeのフレームは大きく、曲がるときにゆらゆらする（『蘋果日報』2017年7月11日）。
- ・ 「大学生の証言」1週間に3、4回、Obikeに乗る。Ubikeのステーションは家から遠いので、Obikeで家まで乗るようになった。料金も安い。でも、同級生はクレジットカードがないため、Obikeを使っている人は少ない。移動の途中でUbikeのステーションがあれば、Ubikeを優先する。Obikeは乗り心地が悪いので（『聯合報』2017年8月7日）。

ジャイアントが提供しているだけあって、自転車自体はUbikeの方が優れている。それに対して、どこでも乗り捨てられることは、確かにObikeの魅力になっている。15分2元という低料金も評価されている。一方、登録にクレジットカードが必要なため、学生などは利用しにくい。また、個人情報管理の懸念も生んでいる。



Ubikeのステーション（筆者撮影）

900元の保証金も障害となっていたが、現在は廃止されている。

Obikeの会員数は、8月には50万人を超えている（『聯合報』2017年8月13日）。一方、Ubikeの利用状況をみるかぎり、Obikeの影響は認められない（『聯合報』2017年8月7日）。

ユーザー以上に地方自治体に受け入れられるかが、Obikeにとって難関となっている。どこでも乗り捨てられるというObikeの特長は、無秩序な放置につながりやすく、歩道を塞いだり、街の景観を損ねたりするからである。街の美観を整える効果を持つ、ステーション方式のUbikeとは好対照である。

さらに台湾特有の問題がある。台湾では今も多くのオートバイが走っている。地方自治体はその駐車スペースを時間と費用をかけて整備してきた。それでもなお不足気味である。いきなり投入された数百台、数千台のObikeはその駐車スペースを奪い取るようになった。Obike側は、自分たちにも公共のスペースを使う権利があると主張しているが、地方自治体からすればあまりに手前勝手な言い分である。

大勢として地方自治体のObikeに対する姿勢は次第に厳しくなっている。台中市政府は一貫してObikeの進出を認めていない。新北市政府は7月から市内の主要な駐車スペースにおいて、Obikeの駐輪を禁止した。台北市政府が今、準備している条例は、どこでも乗り捨てられるというObikeの最大の特長を制限しようとしている。Obikeが限られた公共のスペースを使う以上、地方自治体との協調なしでは成り立ちえない。Obikeが今後、地方自治体との間に妥協の余地を見出し、Ubikeと競っていくのか、それともこのまま居場所を失っていくのか、注視していきたい。

（さとう ゆきひと／アジア経済研究所 新領域研究センター）