

アジアの風

ビジネスの先を読む



後藤 康浩 (ごとう・やすひろ)

亜細亜大学 都市創造学部教授
早稲田大学政経学部卒、豪ボンド大学MBA取得。1984年日本経済新聞社入社、国際部、産業部のほかバーレーン、ロンドン、北京などに駐在。編集委員、論説委員、アジア部長などを歴任した。2016年4月から現職。アジアの産業、マクロ経済やモノづくり、エネルギー問題などが専門

急速に広がる シェアリング・ビジネス



▲台湾でもシェア自転車は普及している (台北市内)

自転車、自動車から宿泊施設までシェアリング・ビジネスがアジアのさまざまな都市で急拡大している。中国で米発祥の配車サービス、Uberを圧倒し、吸収した滴滴出行の大成功は世界を驚かせたが、今、世界の経営学者、ベンチャーキャピタルなどが動向に深い関心を寄せるのは北京、上海をはじめ大都市で雨後のたけのこのように起業されたシェア自転車の動向だ。モノの所有志向が強いアジアで、シェアリング・エコノミー

が成長する背景には経済の構造変化がうかがえるからだ。

北京や上海の地下鉄駅やオフィス街には黄、赤、青などに色分けされた自転車が乱雑に並んでいる場所がある。それぞれの自転車には契約者がスマホで顧客データを入れて解錠し利用できるシステムが装備され、利用は極めて簡便、迅速だ。大手のMobikeとOfobは数千万人規模の契約顧客を抱え、巨額の資金も世界から投資さ

には中国全土に配備する自転車が2000万台を超えるという。

4、5年前からバンコクなどの市中心部で会員制のレンタサイクル、PUNPUNがあった。ここに来てステーションや自転車を増やし始めた。Mobikeは日本の福岡市に進出する計画を発表したが、東南アジアにも中国のシェア自転車会社が一気に進出する可能性がある。マレーシアで始まった「東南アジア版Uber」とも呼ばれるGrabは自動車、二輪

車のシェアリングで、マレーシア、フィリピンなどで成長しており、昨年末、HONDAとの協業を発表した。まずは二輪車オーナーと乗客をスマホアプリでマッチさせる「バイクタクシーの配車」をインドネシアで展開する計画。一方、インドネシアでは地元のGo-Jekがバイクタクシーの配車をすでに運営しており、競争が激化する。

アジア全域でこうした配車サービスなどが急拡大する背景には公共交通機関の整備が遅れ、庶民の足が圧倒的に不足しているという状況がある。さらに深刻な交通渋滞で自動車よりもバイクタクシーの方が便利という特殊な事情もある。Airbnbのような民泊も立ち上がりつつあり、アジアはシェアリング・エコノミーの台頭期にきているのは間違いない。

日本企業がそこにサービス提供者として参入するのは容易ではないが、顧客対応やシステム、車体整備などサービス品質の面で日本企業がビジネスチャンスをつかめる可能性がある。新しい潮流を傍観しないことが重要だ。