

シンガポールにおけるシェアリングエコノミー

シンガポール駐在員事務所
島 宗辰

アジアでは中国を中心にシェアリングエコノミーが拡大・浸透していますが、良い点だけではなく、様々な弊害も出てきております。ここシンガポールにおいても例外ではなく、シェア自転車の急速な拡大に対する政府による規制が出始めてきました。

現在、シンガポール陸上交通局 (LTA) は 6 社に対しシェア自転車サービス業の免許を交付しています。今までは「どこにでも乗り捨てができる自転車」として、利便性が高いことから人気を集めていましたが、私有地等に無造作に駐輪される壊れた自転車（サドルがない、パンクしている等）等が問題になってきました。そこで LTA は駐輪に対する厳格な規制（駐輪スペースの設置、駐輪スペース内の QR コードを読み取ることで利用を終了させるというルール化等）を設け、この基準を満たす 6 社にのみ免許を交付したのです。

事業者名	認可台数
Mobike	25,000
ofo	25,000
SG Bike	3,000
エニーウィール	1,000
Grabサイクル	1,000
チチ・ジャーシャン	500

(出所:LTAのHPより)

シェア自転車の利用方法は非常にシンプルです。各事業者のアプリをスマホにダウンロードし利用者登録をし、利用時には自転車に取り付けられている QR コードを読み取り、終了時には鍵をかける、もしくは QR コードを読み取れば終了です。利用料金等は事業者によって異なります。私が使用していた事業者 (A 社) は、保証金が 49 ドル (約 4,000 円)、利用時の料金は 15 分毎に 50 セント (約 41 円) でした。プライベートで利用するなど、非常に便利であったのですが、A 社は 2018 年 6 月末にシンガポールから撤退してしまいました。撤退理由は A 社の財政難により、上記で申し上げた厳格化されたルールへの対応が困難であったためと思われる。この撤退では、多くの利用者の保証金が返還されておらず、今後の返還に関しては不透明なままです。



指定されたスペースに駐輪された自転車と
スマホアプリによる QR コード読み取り

自転車シェア以外で有名なのは Grab 社等の自動車配車サービスです。Grab 社は最近、米国を本社とする Uber 社の東南アジア事業を買収したことでシンガポール市場を独占しました。これに対し、シンガポール政府は独占禁止法に違反するということで罰金を科すなど、市場競争原理による良いサービスを国民に提供しようとする強い姿勢を見せています。この自動車配車サービスは利用者にとって便利であるだけでなく、車両数を抑制しようとするシンガポール政府の政策にも貢献しています。資源に乏しく、国土の狭いシンガポールでは、テクノロジーを駆使した効率的な輸送が求められているためです。自動車産業が盛んである日本にとっては自動車販売台数が減少するという事で痛手になるかもしれませんが、限りある資源の有効活用という点で見れば好ましいことではないでしょうか。

すべてが日本社会にマッチするわけではありませんが、今後は中国やシンガポールを手本として、日本においてもシェアリングエコノミーによる効率化が加速していくのではないのでしょうか。