

論文

台湾のシェアサイクルはなぜ成長を続けるのか

－「YouBike」拡大における行政と

事業者の関係構築に対する考察－

野嶋 剛

台湾のシェアサイクル「YouBike」は、2012年に台北市で運用が始まって以来、順調に成長を続け、2022年時点で台湾の9都市、人口ベースで約7割まで普及が拡大した。すでに年間延べ利用回数は1億回に近づいている。台北市の成功に倣おうと各市・県で次々と新規導入、あるいは既存業者からYouBikeへの切り替えが進んだ結果である。世界的にみても異例の好パフォーマンスを台湾のシェアサイクルが見せている背景には「自転車文化を定着させたい」というYouBikeの運営母体となる自転車メーカーGIANTの企業理念と、「交通戦争」の悪名高い交通環境を変革したい行政の政策方針がうまくマッチングした台湾特有の事情がある。一方、YouBike（事業者）と行政の関係において、いかにウィンウィンの関係を構築するのかという点で、YouBikeの運営や行政との契約方法には先進性のある内容が存在すると考えられる。台湾のシェアサイクルに対する検討は、昨今、導入する都市は着実に増えているが「成長」については壁にぶつかっている日本のシェアサイクル事業のボトルネックと解決策を探し出すことに貢献する可能性がある。本論では2020年、既存業者からYouBikeの切り替えの結果、利用者が急増した台湾の主要都市・高雄市のケースを検証する。

キーワード：シェアサイクル、YouBike、台湾、交通行政、GIANT

1. 目的と視点

本論では、日本のシェアサイクルの成長に必要な要素を海外の実例から検討することを目的として、順調な拡大を続ける台湾のシェアサイクル「YouBike」の事績を取り上げる。

シェアサイクルとは、地域内に複数のサイクルポートを設置するなどの方法で自転車を配置し、利用者が借りる／返すことによって成立している交通手段である。都市における

新たなモビリティとして世界各国で普及が進んでおり、日本においても多くの都市で導入が行われている。

日本では、2017年施行の自転車活用推進法の第8条で「自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備」が定められ、同法の基本方針における重点的施策のなかで「シェアサイクル施設の整備」が掲げられている。2021年に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」においても、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、シェアサイクルの普及促進が掲げられている。

シェアサイクルは市民生活への貢献度が高い公共交通の一部を担う。一方で、国内外の観光客へのサービスとして観光振興戦略への活用、「脱炭素」などの環境問題対策や、高齢化時代の「健康増進」に対するメリットなども想定できる。行政の論理からすれば、多目的な政策効果が期待できるシェアサイクルは魅力的な事業といえるだろう。

2005年ごろから日本の自治体ではシェアサイクルの試験導入や社会実験が積極的に行われてきた。近年ではIoTやAIを活用した技術の革新により、ユーザーの利便性も大幅に向上している。シェアサイクルは新規事業としてシンプルに導入自体へ期待を寄せる段階から、成功モデルを確立し、日本各地へ確実に普及させる成果が問われる段階に入ったとの認識が広がっている。

2021年末時点の国土交通省の調査（速報値）によれば、シェアサイクルの実施都市数は調査の始まった2013年が55であったのが2021年では230に達し、導入を検討中と回答した都市数も66を数えている。シェアサイクルの成功の鍵を握るとされる要素の一つである「ポート（駐輪場）」の設置数の推移についても、2013年の474ポートから2021年には5836ポートに増加している。都市圏でシェアサイクルを利用する市民の姿は明らかに増えている実感は多くの人々が抱いているだろう。

日本でシェアサイクルは定着の方向へ向けて順調に進んでいるようにも見えるが、現実に直面する課題も少なくない。そのなかでも最大の課題は利用者数の伸び悩みである。

一台の自転車が1日に平均何回利用されるかを示す回転数については、0.5未満としている都市が、回答のあった112都市のうち88都市を占めており、回転数1以上の都市はわずかに11都市にとどまることがわかった。採算性が保証される回転数は3回と言われるが、ほとんどの都市のシェアサイクルは黒字化には遠い状態にあるとみられる。

シェアサイクルの導入目的の質問についても「観光戦略の推進のため」と回答している都市が106都市と最も多く、「公共交通の機能補完のため」と答えている都市（92都市）よりも多くなっている（2019年度）。シェアサイクルにおける観光用途を否定する必要はないが、季節性が大きく、レンタル自転車と区別がつきにくい観光目的を主要の導入目的

とすることは、本来、交通システムの改革を目指すシェアサイクルの本旨とはズレのある状況が出現してしまう。逆に、公共交通の機能補完がシェアサイクル事業でなかなか容易に達成できない、という現実が各地で直面していることが推測される。

日本のシェアサイクルのどこにボトルネックが存在し、さらなる成長を阻害する要因があるのかを検討し、日本の国内環境にふさわしい拡大のための成功モデルを確立することで、シェアサイクルの「成長期」に入っていく必要がある。

一方、日本の隣人である台湾に目を転じてみれば、日本とほぼ同時期の 2010 年前後にシェアサイクルの本格導入が始まっているが、最有力事業者である YouBike が、日本からみれば異次元ともいえる安定した利用者の増加・導入都市の拡大を続けている。

2022 年末時点で、YouBike が導入された都市（市・県）は、六大直轄市のうち 5 都市を含む 9 市・県に達し、人口カバー率は 69% に達している。年間の延べ利用者数も 9874 万回（2020 年）となり、年 1 億回に近づいている。システムエラーや故障などのニュースが日常的に台湾メディアを賑わしていることは、YouBike が台湾において、電車やバスなどと同様の不可欠な交通インフラ、生活インフラになりつつあることを示している。

日本と台湾は、経済水準、生活習慣、稠密な都市環境、車優先の交通社会など共通の条件を有している。その台湾に対する実例研究は、これまでシェアサイクルのモデルとして紹介されることが多かったヨーロッパ諸国とも異なる実用的なインプリケーションを与える可能性があると考えられる。YouBike の掲げている事業方針や運営政策、行政との協力関係の構築方法などの中に、シェアサイクルのスムーズな成長を誘引する要素があり、その結果、台湾でシェアサイクルの普及が進んでいるという仮説をもとに、2020 年に、事業者の交代によって普及が一気に進んだ高雄市のケースを中心に検討を進める。

2. 現地調査の概要

筆者は 2022 年 8 月、台湾の台北、台中、高雄を訪問し、YouBike の現況に対するヒアリングを行った。台北では、YouBike の運営会社である「微笑單車」の何友仁総経理（社長）と面談した。台中では、YouBike を主導した台湾の自転車メーカー GIANT の総本部を訪問し、杜綉珍董事長（会長）と面談した。そして、YouBike の急激な普及が注目されている高雄市政府を訪問し、シェアサイクル政策の責任者である張淑娟・高雄市公安局長と面談した。また、各地を訪問するなかで、実際に YouBike を利用し、利用者目線での体験も加味している。

3. 台湾における YouBike の展開

台湾におけるシェアサイクルの展開は、日本でいう地方自治体、台湾で市・県と呼ばれる行政単位主導で行われおり、国からの補助や支援はほとんどない。シェアサイクルに対する特定の法規なども存在しないという。「道路交通管理処罰条例」でシェアサイクルは車両の中の「slowing-moving vehicles（低速車）」と位置付けられているのみである。

一方、交通状況の改善は市民の間でも極めて関心の高いテーマである。日本では60年代や70年代に語られた「交通戦争」という言葉が台湾のメディアで今日でも取り上げられることは珍しくない。台湾では、交通事故件数、死亡者数とも、およそ日本の6対1程度の人口規模であるにもかかわらず、いずれも日本を上回っている。¹台湾で交通事故が多い理由については複雑な背景があるが、大きな理由の一つにオートバイ（特に原付バイク）依存型の交通社会であることが各方面から指摘されている。

台湾では、都市の朝晩に道路を埋め尽くすオートバイの姿が日本人観光客を驚かすという話をよく聞く。実際、台湾政府交通部が調べた交通分担率で最大の割合を占めるのはオートバイで45.2%で圧倒的な割合を誇っている。次が自家用車で25.8%、鉄道、バスなどが続き、自転車はシェアサイクルを含めて3.2%に止まっている。²

その原因として考えられるのは、台湾自身がオートバイ生産国で廉価なオートバイが入手できる経済要因に加えて、長年政府の交通網整備が遅れた間にオートバイが普及し、すでに市民の足として定着しており、都心部の歩道にもオートバイの停車スペースが設けられるなど、利用しやすいインフラもある。だが、その代償として台湾は長年、前述のような交通環境の悪化に悩まされてきた。香港メディア「端傳媒」によれば、人口あたりの交通事故死亡率で台湾は10万人あたり12.1人が亡くなっており、同じ東アジア圏で香港の1.8人、日本の3.6人、韓国の3.8人を大きく上回っている。³

筆者の個人的感覚でも、オートバイで事故に遭ったという知人・友人に出会うケースは非常に多い。2021年、筆者にとって長年の友人であった作家・ジャーナリストの陳柔縉さんが、自転車で走行中に後方からきたオートバイに衝突され、逝去する事件が起きている。著名人などが絡む事故が起きるたびに、メディアで交通安全問題に関する議論が盛り上がるので、問題意識は社会全体に共有されている状況にある。

オートバイから公共交通機関へのモビリティシフトは、台湾の行政にとっては悲願といえ、これまでも都市交通のなかで地下鉄などが整備されてきたが、オートバイ依存の大きな改善には結びついていない。台湾も都市住民は地価の高い都心部を避けて郊外への転居を行なっているが、そこからオートバイで職場に向かう人々が多い。「ラストワンマイル」と呼ばれる地下鉄やバスなどの公共交通機関から目的地（職場、自宅）までの1-2キ

ロの距離をシェアサイクルが埋めることで、オートバイや自家用車から公共交通機関への乗り換えが進むことへの期待がある。

4 . 台湾および高雄市での YouBike の展開

4-1 台湾各地での状況

こうした状況下で、2009年に台北市で試験的に YouBike の導入が始まった。利用者は伸び悩み、ポート不足、自転車不足などユーザーの不満が多かったという。しかし、2011年に正式運用に切り替えてポート数、台数、展開区域などを広げたところで利用者が増え始め、2013年に YouBike は黒字化に成功。2012年に年間100万回に過ぎなかった利用者数は2017年には2200万回に成長し、事業として軌道に乗った。2017年時点で400ポート、1万3千台の配置が完了している。

台北市に続いて導入する自治体も着実に増えた。2022年8月時点で、導入した市・県は、台北市（2012年）、新北市（2013年）、台中市（2014年）、桃園市（2016年）、新竹市・新竹科学園區（2017年）、苗栗県（2018年）、高雄市、嘉義市、新竹県（2020年）。総台数で86172台、ポート数は6409に達している。年間の延べ利用者回数は新型コロナ流行前の2020年には9870万回に及んでおり、一億回に近づいている。これらの数字は YouBike 単体のものであるが、2021年の日本全体のポート設置数5834ポート（国土交通省調べ）と比較してもその普及度がわかるだろう。

メディア報道によれば、2023年から、南部の台南市、屏東県でも YouBike の導入が始まっている。2022年時点で導入された9つの市・県の人口を合計すると1600万人を超え、カバー率は台湾の全人口2350万人の69%に達しており、台南市、屏東市まで加算すれば、全人口の80%に近づく。もともと高雄、台南、屏東の各市・県では、別の事業者によるシェアサイクルが導入されていたが、思うような利用者の伸びがみられず、高雄市を皮切りに、次々と YouBike へ切り替えることになった。さらなる利用地域の拡大も予想されており、YouBike による台湾全土の展開という日が来ることも遠くなくさそうである。

4-2 YouBike への切り替え

高雄市は、台湾南部に位置し、日本統治時代に築港された高雄港を中心に発展した商工業の集積地であり、人口280万人を擁する台湾第3の都市である。人口百人あたりのオートバイ保有率は75%と台湾の六大直轄都市中、最も高い比率で、「機車之都（オートバイの都）」との異名を取るほど、街中でとにかく大量のオートバイの姿を見かける。

高雄市がシェアサイクルを導入したのは2009年からで、台北市の試験導入と同じタイミングだった。事業者は「City Bike(C Bike)」の名称となった。しかし、利用者数が伸び悩み、導入から10年が経過した2018年の年間利用回数は450万回で頭打ちになっていた。

これに対して、2020年に高雄市政府は事業者を新たに公募し、7月から事業主体をYouBikeへ切り替えた。下半期からYouBikeは顕著に成長を見せ、2021年の年間延べ利用回数は900万回を超え、2022年は1000万回の大台に乗ると見られている。C Bike時代の最大ポート数は316ポート、台数は5628台であったが、今年8月時点でYouBikeのポート数は1105ポート、台数は8960台になっている。単月の最高利用者数も、C Bike時代は月間44万人だったが、YouBikeは月間129万と、いずれも有意な成長がみられる。

4-3 切り替えにおける見直し項目

高雄市政府に対する今回のヒアリングよれば、2020年の前事業者からYouBikeへの切り替えにあたって主に「主管部局」「所有権」「契約期間」「収益」について見直しを行った。

行政として特に意義が大きかったのは、主管部局を従来の環境保護局から交通局に切り替えた点であったと高雄市政府は説明している。シェアサイクルの導入時である2009年は環境保護政策の一環という意識が強かったため、環境保護局担当になった。その間、交通局は協議には参加したものの、主体となることはなかった。だが、シェアサイクルを「公共交通の担い手」と位置付けるうえでは、交通局が主管部局になることにより、ほかの交通体系とのリンケージが容易になったとしている。

自転車、ポートの所有権について従来は市政府に属していたが、事業者の所有に変更した。行政の財産としていた場合、紛失・損傷などのケースにおいても行政が責任をもって対処しなければならないが、そうした煩雑な事務的対応が負担となっていた。これらは主に行政サイドの事情に関わる部分である。

一方で契約期間を従来の2年間から7年間に変更した。台北市などでも契約期間は7年間にされており、YouBike側から提案したものとみられる。事業者側にとって長期的な運営のビジョンを描けることになり、投資なども行いやすくなる。また収益について従来は行政に帰属していたものを事業者に帰属させている。事業者にとってのモチベーションを高めるための変更であるとしている。高雄市によれば、これらの変更点が契約の切り替えで行われたことによって、行政と事業者との契約上の責任やメリット・デメリットが整理され、全体としてYouBikeの事業展開に役立ったという。

4-4 無料化による利用促進

一般的にシェアサイクルは利用開始直後の費用が低く抑えられるほど、利用者の増進には役立つと見られている。特に無料化は利用者には強いモチベーションとなるが、一方で、利用時間が通常は30分以内が多いシェアサイクル事業においては、この部分を無料化してしまえば経営が成り立たなくなる。

高雄市政府はYouBikeが利用者に対して30分の利用無料を実施するための予算措置を行っている。YouBikeを使用する前後に、公共交通機関（新都市交通、軽軌道、バス、渡船、台湾鉄道）に乗車する場合、優遇費用5元（20円）を割り引くほか、30分間の無料優遇がある。また、高雄市の「MenGo」（Maas）定期券（月間）を持っている場合も、回数無制限で30分間の無料優遇を受けることができる。大学、専門学校、高校、中学、小学校の学生が「一卡通數位學生證（iPass=デジタル学生証）」でYouBikeを借りたい場合は30分間の無料優遇を受けられる。これらの措置について、ヒアリングで高雄市政府からは「学生ら若者がグリーン交通手段を利用する習慣をつけるため」という説明があった。

高雄市中でYouBikeの設置場所について視察を行ったが、学校の周辺に比較的大きなポートが設置され、ポートの横に、自転車の仮置き場も設けていた。学生・生徒の利用が多いため、朝晩の通学時間帯は特に再配置のための人員を学校に配置し、朝の場合は大量にたまった自転車をほかの場所に移し、午後の下校時には他のポートから自転車を集めて仮置き場にも配置し、学生・生徒が利用しやすいサービスを心がけているという。

無料サービス実現のため、行政が財政負担を行うかわりに、「アメとムチ」でいえば「ムチ」の部分も用意している。それは「KPI」による事業評価とペナルティの制度である。各ポートにおいて、0600-2400の18時間のなかでカラの状態もしくは満車の状態が10%（1.8時間）を超えた場合、超過1%につき契約金額の10万分の1を事業者は市政府に罰金として支払う。YouBike以前の事業者は14.8%だったが、2020年からより厳しく10%へ基準が引き上げられた。金額的にはそこまで大きな額にはならないため、象徴的なものではあるが、ペナルティを設けることで事業者の運営に行政頼みの緩みが出ないようにするための措置であると高雄市政府はヒアリングに対して説明している。

4-5 事業者の経営に対する補助とインセンティブ

高雄市中とYouBikeを運営する微笑單車の関係は事業委託関係であり、委託費として毎年8200万台湾ドル（2023.1.1時点のレートで1台湾ドル=4.3円）が支払われている。加えて、前述のように30分間無料のためのコストを充当するため、「モビリティ切り替え予算」として6500万台湾ドルが計上されている。

ちなみに、これらの予算は高雄市が運営する公営パーキングからの収入を主体とする「駐車場管理作業基金」から支出されている。高雄市の説明によれば、交通行政の一環として車両使用者がコストを負担するという理由になっている。交通行政のコストをシェアサイクルに用いようという手法はほかでもあり、高雄市ではビルを建設する場合、ビル内の自動車・オートバイの駐車場の法定数量を確保することが定められている。駐車場の確保ができなかった場合、1車両の駐車スペースにつき3つのシェアサイクルのポート建造分の費用を拠出しなくてはならない。

従来では、事業者は予算の範囲内でシェアサイクル事業を展開し、予算以上の収益が生じたときは、高雄市にすべて還元しなくてはならなかった。だが、YouBike との契約に切り替えた時点で、収益はすべて事業者に属することに変更したという。これは事業者のインセンティブを考えての措置である。収益が上がれば、その分、補修・再配置などにコストをかけることができる。

一方、YouBike の年間の営業収入が7000万台湾ドルを超えた場合、超過分の15%を高雄市に還元することが定められている。ただし、過去の運営での赤字分の補填を優先する。高雄市政府によれば、こうした行政への利益還元は過去に一度もなかったが、2023年からは発生する可能性があるという。YouBike の経営状態が向上していることを裏付けている。

5. 事業者および行政のモチベーションについて

筆者は台中市にある「巨大機械工業」(Giant Manufacturing、GIANT と表記)を訪れ、杜綉珍董事長と面談した。そこでYouBikeのことを尋ねた際、杜董事長は「GIANTは公益性の観点からYouBikeを展開しています。純粋な企業活動として、シェアサイクルそのものは継続的な利益を生む事業にはなり得ない。よって行政がしっかり関わらないシェアサイクルは失敗する可能性が高い点を参入にあたって重視しています」と語っている。

つまり行政がどこまでシェアサイクル事業に関与し、事業者であるYouBikeと密接な関係を構築するかを最も重視しているという方針をGIANTは採っている。行政と事業者の協力関係はシェアサイクル事業において決定的に重要なファクターである。ポートの設置、他の公共交通機関との連動など、民間企業単体で対応できない問題も多いからだ。一方、行政と事業者の関係について特定のモデルがあるわけではなく、実態としては事業ごとに千差万別になっている。

台湾のシェアサイクル展開について、YouBikeを運営していたGIANTの創業者であり、2016年まで会長職にあった劉金標元董事長のイニシアチブが大きかったことは留意しなくてはならない。劉氏はGIANTをグローバルな自転車会社に成長させ、2006年の73歳のとき

に、初めて自らが生まれ育った台湾の一周約 1000 キロを自転車で走破する「環島」を行った。そのことをきっかけに「台湾を自転車アイランドとする」ことを目標に掲げる。財団法人「自転車新文化基金会」を設立し、GIANT の経営と半ば切り離れた社会貢献活動を展開するようになった。2009 年に台北市とのシェアサイクル事業に参入したのも、「環境対策」や「健康増進」、「交通環境の改善」に役立つ自転車習慣を広げるためだった。2016 年に経営を後継に譲ったあとも、YouBike など自転車に関する公益活動には関わり続けてきた。

劉氏は中央通信社のインタビューに対して「当時台北で YouBike を請け負う時、利益は目的ではなかった。GIANT が政府の補助を自分の利益に回しているという汚名を着せる声があり、とても残念な思いをした」と回顧している⁴。また、台北市での拡大の決めてとなった「30 分無料」について、GIANT 側が 5000 万台湾ドルの赤字を負担しながら推進したことも明らかにしている。

自転車が広がることで、市民は新しいレジャーや移動手段を手に入れ、環境保護にも役立ち、メーカーは自転車を買ってもらえるようになり、政府にとっても国内産業の育成や CO2 削減にもつながる。そうした自転車利用を広げる取り組み総体を GIANT では「自転車新文化」と呼び、自転車の拡大が公益と企業益の両立につながるという哲学を持っている。

(野嶋, 2014)

YouBike を運営する「微笑單車」の何友仁総経理は、筆者のヒアリングでシェアサイクル参入の経緯を以下のように説明している。

「2009 年から 2012 年まで実験運営をやりましたが、成果は今一つ。ですが、当時の台北市長も劉金標元会長も全市に広げるべきだと考え、最初は 162 ポート、5350 台の予算を組み、人気を広がり始めたので 2017 年までに 400 ポート、1372 台を導入しました。人々の評価が徐々に高まり、やがて他の市・県に拡大しました。2021 年 8 月で累積利用回数は 5 億回に達し、2022 年は年間 1 億回の利用に到達するでしょう。現状では雨が降っていない日は 1 日に全台湾で 30 万回の利用があります。人々の生活に浸透し、シェアサイクルは各市・県の重要政策になりました」

同社が掲げるシェアサイクルの経営モデルは「官民協力型」の事業であるとして、何総経理は「政府には政策があり、予算があり、発注し、我々は受注します。ですが、我々は普通の事業者ではありません。政府のかわりに業務を執行するのであり、純粋にビジネスのためには受注していません。なぜなら、シェアサイクルはポートを公共の土地に作らなければならないので行政の支援がなければ不可能です。我々はどこにポートを作りたいか提案し、政府が受け入れたら、種々の障害を解決するのは政府です。政府が出てこなければ

ば社会の協力は得られません。そして、我々は交通行政との協力を望みます。ほかの交通機関と効率的に結びつけるにはどこに自転車を配置するべきか、行政と民間が協議し、一緒に同じ方向に向けて努力してこそ成功するのです。行政が予算だけ組み、民間に任せてしまっただけではいけないのです」と説明する。

また、何友仁総経理によれば、YouBike 導入時に GIANT 内部において、世界でナンバーワンであり、オンリーワンとなる「ONE&ONLY」の公共シェアサイクルを作り上げることを目標に、以下の四つの方針を立てた。

- (一)、公共交通機関の子系統の役割を果たす。
- (二)、登録と利用は簡便ではなくてはならない。
- (三)、快適な自転車を提供する。
- (四)、優良な運営とサービスを実現する。

本論では、主に (一) の部分を論じているが、例えば (二) について、YouBike では、キオスク形式の貸し出しシステムは採用しなかった。GIANT の定義では、キオスク形式になると、登録や利用に時間がかかるため、「中レベル輸送量」の交通手段になってしまうのだという。利用者が集中すると行列ができてしまうためだ。YouBike は最初に導入したシステム「YouBike1.0」ではポートで制御し、さらに 2020 年から切り替えを始めた「2.0」では、各自転車に制御機器を搭載し、速やかな登録・利用を可能としている。前段で検証した高雄市における C bike と YouBike との間のシステム上の差異も、この KIOSK 式から、自転車制御方式への切り替えが主なものの一つであった。

このように見てくると、台湾のシェアサイクルでは発足当初から「事業者と行政」との間で、シェアサイクルは交通政策の一環として高い公共性を有したプロジェクトであるというコンセンサスが存在していたと見ることができる。劉氏が「シェアサイクル事業は行政が決定主体であり、我々は YouBike の事業者として運営を任されている立場」(同)と述べるように、行政の公共政策であるシェアサイクルを YouBike は行政と一緒に運営している、という認識なのである。その点は、公共事業か民間事業かの点で曖昧さを残している日本のシェアサイクルとは一線を画している。

一方、行政サイドからも、シェアサイクルの成長は市政における主要業績として意識されている点も日本も大きく異なる。YouBike を導入した時期の台北市長であった郝龍斌氏は「YouBike は私の 8 年の在任中で最も誇るべき業績の一つ」「シェアサイクル政策は台湾の誇りにもなり、海外から視察が相次いでいる」⁵と述べ、後任の柯文哲市長も「台北の YouBike システムは優れており、世界に向けてセールスすべきだ」⁶と語るなど、行政サイドから、シェアサイクルシステムの成功をメディアにアピールする声が上がっている点は

特筆すべきであろう。高雄市政府は交通環境の改善のため「15分以内の移動は徒歩か自転車を利用する」ことを政策目標に掲げているが、2022年にウェブメディアが行った「2011年から2021年の十年間で最も感動が高雄市民に与えた社会建設」を挙げる世論調査について、YouBikeがほかの項目を抑えてトップに選ばれている⁷。市民の評判が良好なことは選挙における業績のアピールにもつながる。行政として、シェアサイクルシステムのさらなる推進にモチベーションが働くことが、このシェアサイクル事業の特徴であるといえるだろう。

6、総論

台湾におけるYouBikeの成長は、シェアサイクルという新しい交通アイテムが、現代型社会においても新たな都市交通の手段として広く定着する可能性を有していることを示唆している。

台湾は日本と同じ東アジアにあり、稠密な都市生活や車優先の社会という条件も似通っている。一方、オートバイの普及度が台湾で非常に高い点や、逆に日本では自転車保有率が非常に高い点など条件面で相違点はあるが、いかに未来の交通手段として「環境保護」「健康増進」などの課題解決にも合致したシェアサイクルを普及させていくのかという目的意識は共通している。

本論の検証により、2020年に高雄市で行われた事業者の変更にともない、シェアサイクルの主管部門を環境保護部門から交通行政部門に切り替えたことや、収益分配体制や役割分担体制を見直したことなどは、その以前の事業者による事業展開がスムーズに進まなかったことに対する反省を生かした措置として実際に効果を生んだことが明らかになった。

また、行政と事業者の関係構築において、行政が無料化のための予算措置を積極的に組む一方で、業者の事業遂行をKPIによって管理し、事業としての成功可能性を高める措置を講じている点も高雄市のシェアサイクル拡大の原因になっていると見られる。

シェアサイクルは、多くの市民の生活に影響する交通行政の変革という点で非常に公共性の高い事業である一方で、利用者の支出に収入を依存しながら運営していく以上、一定の経済合理性がなければ持続可能な展開は難しいという「公」と「私」の両面を有している。交通問題は国、地域ごとに異なる慣習と法令があり、行政と事業者が不断に議論を重ね、あるべきシェアサイクルの理想形を模索していかなければならない。

台湾においては、行政サイドにはオートバイ中心社会からの脱却という政策目標があり、YouBike側には「自転車と共にあるライフスタイルの実現」という企業理念がある。政策目標と企業理念が合致したところが台湾のシェアサイクルの強みだといえる。

また、本論では分析を深められなかったが、台湾北部の台北市・新北市・桃園市では「YouBike」による越境移動が可能なが利用者が好評を得ていることも、YouBikeの拡大の誘因になっている。また、高雄市でのYouBikeへの切り替えが成功した後、高雄市と生活圏を共有する隣の台南市と屏東市でも、既存の業者からYouBikeへの切り替えが決まったが、市民からYouBikeの導入を求める声が行政の決定を後押ししたことがわかっている。台湾の場合は、一枚の交通系プリペイドカード（悠遊卡）を持っていれば、北から南まで、利用者は面倒な登録などなくYouBikeが利用することができる。今後さらに規模のメリットが高まり、台湾を代表するシェアサイクルとしてYouBikeの地位は不動のものになる可能性が高い。その結果、YouBikeは公共交通システム、市民生活、観光などあらゆる面において社会の公共財化していこう。

日本においてシェアサイクル事業は現時点では日本各地の都市に薄く広く展開される形で進んでいる。今後のさらなる成長のためには、各都市間の事業の統合や整理が求められる局面も出てくるだろう。その意味でも台湾の実例には小さくない参考価値が存在すると考えられる。

〈注〉

¹ 財団法人公益事故総合分析センター「交通事故発生状況」（2022年12月20日取得、https://www.itarda.or.jp/situation_accidents）。

² 中華民国交通部統計処「109年民衆日常使用運具状況摘要分析」7-8

³ 2022年12月15日、端傳媒「模糊又彈性的道路環境，台灣如何終結「交通地獄」惡名？」（2022年12月15日取得、<https://theinitium.com/article/20221215-taiwan-traffic-problems/>）。

⁴ 2015年1月16日、中央通信社

⁵ 2016年7月25日、中央通信社

⁶ 2016年3月14日、中央通信社

⁷ 2021年4月20日、風傳媒「韓國瑜政績『YouBike2.0』高雄最有感的建設？」（2022年1月5日取得、<https://www.storm.mg/article/3623316>）。

〈参考文献〉

奥田謁夫, 2020, 「日本におけるシェアサイクルの現状と展望」『交通工学』55(1):25-28

鈴木美佳, 2021, 「日本の都市部におけるシェアサイクル運営の課題」『地理学評論』94-3:152-169

野嶋剛, 2012, 『銀輪の巨人 GIANT』東洋経済新報社

Why Taiwanese Bicycle Sharing Continues to Grow: A Study on the Relationship Building Between Government and the Business in the 'YouBike'

Tsuyoshi Nojima

Since YouBike, the new shared bicycle program, began operating in 2012 in Taipei, it has been growing steadily. As of 2022, the service has expanded to nine domestic cities and permeated into 70% of the population base, with the total number of rides per year approaching 100 million. Following the success in Taipei, several other cities and counties have introduced YouBike and switched from existing businesses to it. This paper will examine the case of Kaohsiung City, Taiwan, which drastically increased the number of users in 2020 due to the switch from existing businesses to YouBike. The reason behind the excellent performance--exceptionally more robust than those in the other countries--lies in a unique business-administration relationship: the corporate philosophy to establish a bicycle culture that was enhanced by the parent company (GIANT) meet with the government's policy to reform the notoriously chaotic traffic in Taiwan. Regarding a potential win-win situation created by the business and the government, both YouBike and the Taiwanese administration successfully shared some innovative details for establishing and operating contracts. This bicycle program may contribute to finding solutions (and bottlenecks) in the shared cycle business in Japan, which recently hit a wall in growth, despite the increasing number of cities introducing this type of business.

Keywords: shared bicycle program, YouBike, Taiwan, administration of public transportation, GIANT