

電動マイクロモビリティのシェアで まち全体の「駅前」化を目指す

株式会社Luup
代表取締役社長兼CEO
岡井 大輝

【プロフィール】

岡井 大輝(おかい だいき)
1993年7月15日東京生まれ。東京大学農学部卒業後、戦略系コンサルティングファームにて上場企業のPMI、PEファンドのビジネスDDを主に担当。その後、株式会社Luupを創業。趣味：仕事／座右の銘：「人間が想像できることは、人間が必ず実現できる」／マイブーム：社員と銭湯に行くこと／尊敬する人：孫正義、イーロン・マスク／好きな事業・サービス：WHILL(次世代型電動車椅子・パーソナルモビリティ)、Google Calendar、Twitter



コロナ禍で加速する3密回避へのニーズが後押しとなり、世界中で「電動マイクロモビリティ」に注目が集まっている。ちなみに国土交通省は、マイクロモビリティを「超小型モビリティ」と名付けており、「自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の電動車両」と定義している。日本では、トヨタ車体の1人乗りEV「コムス」、昨年末に販売が始まったトヨタ自動車の超小型EV「C+pod(シーポッド)」などがその流れを組んだものだが、視点を世界に移すと、マイクロモビリティは電動キックボード、電動自転車、電動バイクなどが主役だ。いずれもシェアリングエコノミーの市場で拡大を続けている。

現在、日本はこの分野で後れを取っているが、近年、その状況を挽回すべく、複数のスタートアップ企業が登場した。今回ゲストにお招きした株式会社Luupはその代表的なプレイヤーだ。同社が現在展開しているのは電動アシスト付き自転車だが、近い将来、電動マイクロモビリティのシェアリングを計画している。同社代表取締役社長兼CEOの岡井大輝氏に話を聞いた。(対談収録：2021年2月10日。リモート形式で実施)

事業の失敗から着想を得て Luupが生まれた

森井 Luup創業前、大学卒業後にサラリーマンとして働いた期間があったそうですね。すぐ起業しなかったのは何故ですか。
岡井 実は大学2年の時、仲間5人と起業しようとして資金調達を行ってはいったのです。しかし、2～3000万円ほどしか集まらず、これでは継続は難しいと考えました。中途半端になるより、一旦、社会人としての経験を蓄え、それを基に改めて起業しようと考えたのです。ですから入社前から会社には「遠くない将来

起業を考えており、辞めることになると思います」と伝えてはいました。

森井 当初は「介護」をテーマにした事業を進めていたと聞いています。

岡井 はい。いわば「介護士版Uber」を目指しました。具体的には、数時間だけ働きたい主婦や元介護士が、数時間だけ家族の面倒を見てほしい家に対して「見守り」サポートを行うマッチングサービスです。ただ、ほどなくこの事業は断念したわけですが。

森井 何故断念されたのでしょうか。

岡井 特に都市部の交通インフラが、駅やバスを起点としているために十分なマッチングが行えず、介護する人と、介護をお願いしたい人の家の間をフレキシブルに行き来する事業が成り立たないと判断したからです。

森井 なるほど。

岡井 ちなみに東南アジアでは、バイク版のライドシェア「ゴジェック」「Grab」が普及していて、マッサージの派遣サービスなどがかなり手厚く行われています。日本にも一部で同様のサービスはありますが、あまり継続性がなく、結局、駅近くに店舗をつくることでしか業態を拡大できないのが現状です。しかし、人口が減少していく日本において、僕らが挑んだ

「介護士Uber」のような、CtoCのマッチングサービスや配達系サービスのニーズが上昇していくのは確実です。そうしたサービスを普及させるためには、駅やバスに依存せず、人が手軽に移動できる手段が必要だ——そこでたどり着いたのが、電動マイクロモビリティのシェアリングサービスだったのです。

森井 大きな挫折を反面教師にして、現在のLuupに至ったわけですね。私はIHI、東芝をそれぞれ10数年経た後に、サイカパーキングで現在の仕事に就きました。時代が違えばそれまでですが、それにしても岡井さんのように学生時代から高い志を持ち、起業していくことは、日本経済の活性化において大きな意味があると痛感します。

岡井 ありがとうございます。僕ははまだこの業界の新参であり“持たざる者”です。そこで副社長に、Uberのライドシェアの領域の責任者とデータベースの統轄をしていた人間を招き、プロダクト、営業のトップを担ってもらっています。一方、僕は政治家、全国の自治体、関係省庁、地域住民などと関係を構築し、協議・連携を進める領域を主に担当しています。森井会長のように豊富な経験があり、基盤がしっかりしていれば



2020年10月27日～2021年3月、株式会社Luupが中心となり、東京都千代田区大丸有エリア、神田・御茶ノ水・神保町エリアで行われた電動キックボードの実証実験の様子(提供/Luup)

ば、プロダクト、営業の領域も担当したと思いますが、おかげ様でLuupはいろいろな方から期待をしていただいて急成長を遂げている。ならば、エキスパートを採用して分業したほうが、目指す交通インフラの構築に早くたどり着けると考えています。

森井 外資系企業のようなシビアな考え方ですね。

岡井 はい。これは社員にも求めていることです。ミッションを達成する上で適任でない判断したら辞めてもらうこともあり得ますし、逆に社員自身が、自分の目標を達成するために、Luupではない場所を選ぶとしたら、それは仕方ないことだとも思っています。大勢の方々の期待を背負って事業に臨むのだから、このくらいの覚悟が必要だと考えています。

機体デザインのコンセプトは「自転車におけるiPhone」

森井 続いて、現在御社が展開している電動アシスト付き自転車のスペックに話を移しましょう。何と言っても印象的なのが、あのデザインです。スマートでとてもカッコいいのですが、あのスタイルにはどのようにたどり着いたのですか。

岡井 ありがとうございます。私たちはシェアリング企業ではなく、電動マイクロモビリティの企業として生まれました。

僕らのモビリティを、街の人々にどんな目で見してほしいかを考えた時、浮かんだのが「自転車におけるiPhoneになろう」ということでした。10年後にはほとんどの自転車が電動になり、GPSで管理されているようになるだろうというのが、僕らの推測です。その視点に立った時、将来、こういうデザインの電動マイクロモビリティが、移動手段の主役になっていくのか——と街の人にイメージしてもらえるデザインを目指しました。そしてもちろん、ユーザー様の安全性の担保も同様に重視しています。

森井 「自転車におけるiPhone」は分かりやすいですね。私もPCや時計など、長年のMacintoshユーザーなので、非常に共感します。

岡井 ありがとうございます。いま僕らは電動アシスト自転車のシェアリングをしていますが、将来的には高齢者が1km、500mレベルの移動をする際の電動マイクロモビリティをつくりたいと考えています。ご高齢の方が歩ける距離って、やはり若い年代の人に比べれば短いんですよね。ですので、理想を言えば街中に置かれている自販機くらいのポート数が必要ではないかと考えています。となると、機体は小さくする必要がありますので、その前身となる電動アシスト自転車の機体もコンパクトにしています。

森井 高齢者用の既存のモビリティ＝シニアカーは、確かに足腰が弱った高齢者にとっては非常に便利な移動手段

ではあるのですが、いかんせん、いま出回っているものはデザインがよろしくない。あれに乗って出かけた、という気になれません。その点、御社のデザインはとても洗練されている。「シニアカーにおいてもiPhoneである」といえそうです。いまは試作段階に入っているんですか？

岡井 はい。着々と進めております。僕らが将来する投入する電動マイクロモビリティは、高齢者はもちろんですが、若い人にも好んで乗ってもらえるものにしたいですね。そうすることで大量生産でき、価格を下げることも可能になってきます。仮に、これは若い人専用、こっちはシニア専用、などと機体を分けてしまうと各カテゴリの生産台数が減少し、その分価格が割高になってしまいます。

森井 そのとおりですね。

岡井 ご高齢の方にインタビューすると「いまのシニアカーに乗ると『足腰弱ったの?』と聞かれるのが嫌だ、という声を多く聞きました。ならば、若い年代も好んで乗るようなデザイン性を備えたモビリティなら、そうした心理的ハードルも下がるはず。また、電動マイクロモビリティには、年齢によって異なる運転能力に対応しやすい強みもあります。乗車前の認証登録で、シニアの方は最高速度が時速6kmに制限され、なおかつ機体に格納されていた椅子が現れて腰かけられる一方、若い年代が乗る場合は、最高速度時速20km、椅子が格



サイカパーキングが運営する渋谷駅東口地下自転車駐輪場の一角に、LUUPのポートが設けられている



Luupが近未来に投入しようとしている電動マイクロモビリティ。左は若者が利用する状態で、椅子が畳まれ最高時速20kmに。右は高齢者が利用する状態で、椅子が現れ、最高時速6kmに制限される(提供/Luup)



納される、といったユニバーサルな仕組みを採用する予定です。ひとつの機体で水陸両用、みたいなかんじでしょうか。仮に三世帯居住のファミリーが個人購入するなら、一家に一台でOK!となるはずです。

ポート返却後に自転車の写真を撮影 → 送信する決済システムの“効果”

森井 続いてシェアリングサービスで非常に大切な、ポート展開についてお聞きします。現在は、渋谷区、目黒区、港区、世田谷区、品川区、新宿区の6エリアで展開されており、その密度は大変高いと聞いています。どのようにポートを増やしているのですか。

岡井 そこはかなりアナログで、地道に足を使った営業で開拓しています。渋谷区内の1階にある店舗はすべて訪ねて回っていますね。既存の大手や外資などはまず採らない方法で、それこそ

靴をすり減らしてアプローチしています。弊社の展開エリアには、200以上のLUUPのポートがあるのですが、これは他のシェアサイクルの企業に比べると、おそらく6倍超の密度であり、肌感覚としてはコンビニ並みだと考えています。

森井 どのようなロケーションにポートを設けているのですか。

岡井 最多はオフィスビル、マンションなどの不動産です。続いて、駐車場、駐輪場。3番目が飲食店、4番目がコンビニといったところで、ほかにも個人宅の玄関先などのケースもあります。どんどんポートを増やすことで、LUUPのシェアバイクが視界に入るケースが増え、気に入っていただいて、じゃあうちもポートを設けてみよう、などの相乗効果も生んでいると思います。

森井 2020年末、クラウド月極駐車場管理システム事業に取り組むハッチ・ワークさんと御社が連携したのも、ポート確保を目的としたものですね。

岡井 おっしゃるとおりです。月極駐

車場は住宅街にあるケースが多いため、ラストワンマイルのハブに適しています。また、月極駐車場側としても、シェアサイクルのポートがあることで、駅からの移動時間が大幅に縮められてパークアンドライドをしやすくなり、新たな収益機会創出にもつながっています。

森井 セキュリティはどうしていますか。

岡井 スマホによるGPS管理が主ですね。機体にもスマホと同じSIMカードが入っていて、盗難されたりしていないかをチェックしています。もうひとつ、弊社ならではの利用法である、返却後、駐輪した自転車の写真を撮影し、送信することで決済するシステムも、セキュリティ、さらにはポートの美観維持、メンテナンスに役立っています。

森井 何故そうした仕組みを導入したのでしょうか。

岡井 写真を送ることでそのユーザー様は「自分が枠内にきちんと駐輪したかどうかLuupに筒抜けである」とイメージできますよね。となると人間は、特に日本人は枠内にきちんと駐輪しようとする——こうした心理が働くことに期待してこの仕組みを採用入れ、事実奏功しています。ユーザー様の利便性的には撮影→送信という手間と時間が加わるので、本来やってはいけないことなのですが、一方でポート場所を提供しているビルや飲食店、コンビニなどから見れば、整然とシェアサイクルが駐輪されている状態が持続するので「これくらい美観が維持されて、来店者が増える可能性が上がるのなら、もっと駐輪できる枠を増やすか」という気分になっていただきやすい。駐輪台数が増えるということは、結果、ユーザー様の利便性も向上するという好循環を生むわけです。先述したハッチ・ワーク様の月極駐車場でも、敷地の一角を使ったポートでシェアサイクルのハマダシなどは安全上NGなので、写真撮影・送信をしないと決済できない仕組みは評価されています。

森井 なるほど。だからそのひと手間

LUUP利用方法



専用アプリをダウンロードしてから、近くのポートを探す。ポートの写真付きで確認しやすい。ポートにある自転車や返却可能な台数も把握できる



カメラを起動してQRコードを読み取り、目的地ポートを選択して返却場所を予約すれば乗車できる(あとから変更することも可能)



利用料金は初乗り100円/10分。以降は15円/1分。カゴが付いていないので、荷物はバックパックなどで身に着ける必要がある



目的地ポートに到着したら鍵をかけ、返却時の写真を送信したら決済完了

が必要なんですね。優れたシステムだと思います。

岡井 ありがとうございます。

マイクロモビリティ推進協議会の会長としても普及に尽力

森井 現在御社が行っているのは、電動アシスト付き自転車のみのシェアリングサービスですが、将来的には、電動キックボードなどのマイクロモビリティに置き換えていくお考えだと聞いています。他の先進国の多くは電動キックボードが既に公道を走っており、日本は大きく遅れを取っている。それを挽回するために岡井さんが会長を務めているマイクロモビリティ推進協議会が、国会議員や関係省庁に働きかけて、昨年から今年にかけて実証実験も行っているのですよね。まあ、私が二輪の電動キックボードに乗るのはちょっと難しそうですが…。

岡井 でも、先ほどお話しした若者からシニアまで幅広い世代共通の電動マイクロモビリティは四輪となる予定ですので、問題なく乗っていただけると思っています。弊社では二輪の電動キックボードを開発し、投入していく計画ではありますが、二輪はあくまで通過点であり、理想形は三輪、四輪であると考えています。三輪、四輪のほうが安定していて、若い方にとっても安全に乗れるのは間違いないですね。ともあれ、実証実験を通じて、国土交通省や警察に対しては「電動モビリティの優れた機能のおかげで、こんなに安全に、ストレスなく移動できます」とアピールし、議論を重ねたいと思っています。近い将来、電動マイクロモビリティが公道を走り始め、シェアリングサービスがスタートした際は、関係省庁は今以上にさらに味方であるはずですから。

森井 確かにそのとおりですね。

岡井 電動キックボードについては、日本は世界に比べるとおよそ3年遅れています。これは、僕らが国内で電動キックボードに乗る機会を逸しただけでなく、自動車メーカーにおいても遅れとなって表れています。例えば、BMW、フォード、フォルクスワーゲン、ヒュンダイ…世界の自動車メーカーは既に電動キックボードをつくってしまっていますが、日本のメーカーはまだどこもつくっていません。もっと言えば、EVや自動運転車両の生産でも日本のメーカーは遅れをとってしまいました。もちろん、それらはまだ一部の領域であり、全体を見渡せば日本の自動車産業が世界の先端を走っているのは確かです。ただ、これは、かつて自動車産業を立ち上げた先人とそれを継承した人々が頑張ってくれた成果であり、この先はどうか分かりません。だからこそ、あまり失うものがない僕らが実証実験や率直な議論を重ねて、できるだけ早く、日本の交通インフラに電動マイクロモビリティを導入する先導役を担いたいと考えています。

LUUPがあることで不動産価値が向上すれば本望

森井 やや古い話題になりつつありますが、自転車活用推進法の閣議決定によって、全国で少しずつ自転車専用レーンやサイクリングロード等の整備が進んでいるのはシェアサイクルの業界から見れば、やはり歓迎すべきことだと思っています。どう受け止めていますか。

岡井 ほかの先進国に比べればかなり遅いのですが、もちろん歓迎しています。ヨーロッパ、アメリカでは、二酸化炭素削減、密を避けるための短距離モビリティ推進という2つの観点から、二車線のうち左側の一車線をまるまるつぶして自転車レーンにしたりするくらいの取り組みを行っている一方、日本はまだ、国がシェアサイクル、電動マイクロモビリティの普及を応援していきましよう、となった段階です。まだ先は長いのですが、ともあれ第一歩が踏み出せたのは良かったと思います。ただ、日本という国は、一度枠組みを決めたら、その後



実際のポート写真



渋谷区、目黒区、港区、世田谷区、品川区、新宿区の6エリアで展開。下は実際のポート写真。機体が小さく、ポートを確保しやすい。2021年2月現在のポート数は200ヵ所以上（提供／Luup）

の展開は速く、正確に進むと思うんですよね。ですから我々も安全で良質なシェアサイクルの仕組みや機体を提供して、貢献したいと考えています。

森井 御社の資料を読みまして印象的だったのが、「街じゅうを『駅前』化するインフラを創る」というフレーズでした。仮に駅から20～30分歩かなければならない目的地でも、電動マイクロモビリティのシェアリングサービスで素早く移動でき、駅から遠い場所、あるいは駅と駅間のアクセスの良くないエリアもすべてが「駅前」になるということですね。

岡井 はい。その認識が浸透すれば、LUUPのポートのあるマンションは駅徒歩20分以上でも買う・借りるモチベーションが下がりがづらくなりますし、さらには、LUUPがあるまちなら移動しやすく、住みやすいとみなされ、不動産物件やエリアの価値を引き上げることにもつながります。LUUPの価値をそこまで持っていければ本望ですね。

森井 現在は東京の都心部ですが、いずれは地方でも展開されるのですよね。



緊急事態宣言下につき、森井はリモート参加。場所は、18ページに写真を載せた渋谷駅東口地下自転車駐輪場の一角にある管理事務所。岡井氏の明快な主張、説得力のある論旨に引き込まれた

岡井 はい。現在都心で展開していることの目的は、利用者が多い東京都心でできるだけ多くのデータを取ることにあります。多くのデータを集積、分析し、最適な再配置手順を割り出すなど、システムの精度をより向上させた上で地方へ展開することを計画しています。そうすれば、鉄道、電気、水道、通信など広範囲のインフラ同様のスケールメリットで、利用料金をもっと安く設定できる

と考えています。

森井 地方展開や料金の引き下げは、いつごろまでに達成したいですか。

岡井 3年以内には実現したいと思っています。できなければ僕は絶対クビになっているでしょうね。

森井 分かりました。目標が具体的で、かつ背水の陣で臨んでいるのも潔く、大変結構だと思います。頑張ってください、大いに期待しています！ **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐輪場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々会長

【略歴】 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ82歳。
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒
1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】 現在: ゴルフ・車・自転車・合唱
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。エージシュートを毎年1回が目標。
車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
自転車: 数台保有するも年齢を考え余り乗らない。
歌: 六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。年1～2回サントリーホール等で公演。2018年6月にはNY・カーネギーホールでも公演。
仕事: 健康のため平日は毎日9:00～17:00出勤。(コロナ禍の期間は在宅テレワーク+週3日出勤)
水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。
陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。
テニス: 元テニスマスターのコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でウインブルドンを断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

