

シェアサイクルは 未来のモビリティ社会の礎に



山本 稔

本誌編集長



工藤 智彰

OpenStreet株式会社 代表取締役社長 CEO
一般社団法人 日本シェアサイクル協会 副会長

【プロフィール】

工藤 智彰(くどう ともあき)

2003年 明治大学政治経済学部経済学科卒業、通信系販売代理店入社。2008年 現ソフトバンク株式会社(ソフトバンクモバイル株式会社)入社、人事総務統括にて人材開発・事業開発に従事。ソフトバンクユニバーシティの創立・運営、ソフトバンクアカデミア(孫正義氏の後継者育成機関)の企画・運営、ソフトバンクイノベーション(新規事業提案・事業化制度)の企画・運営。2013年 ソフトバンクグループ株式会社(兼務)事業統括 関連事業室 事業化推進グループ。2013年 ソフトバンクイノベーション株式会社(兼務)新規事業開発推進、財務経理管理。2016年 OpenStreet株式会社執行役員 経営企画・データサイエンス管掌。2021年1月 執行役員CFO就任、2021年8月執行役員CMO就任、2021年10月代表取締役社長CEO就任。/ 2022年 一般社団法人 日本シェアサイクル協会副会長就任。

趣味：料理・データ解析と可視化

座右の銘：「共存共栄」

仕事を進める上でのポリシー：ゴールから逆算して考える

最近ハマっていること：車体の検証を兼ねてe-Bikeで東京から自宅があるさいたま市まで帰ること

2021年1月に公表された国土交通省のデータによると、日本のシェアサイクルの導入都市数は横ばい(2018年158都市→2019年164都市)だが、ステーション数は増加傾向(2018年1,572カ所都市→2019年2,425カ所)で、将来的にも規模を維持～拡大していくトレンドが見られるという。コロナ禍を契機に、ニューノーマルに対応した都市交通を担う移動手段として定着したシェアサイクルは、今後一層の進化・深化が期待される。

今回のゲストは、その重要なプレーヤーであるOpenStreet株式会社の代表取締役社長CEO・工藤智彰氏。シェアサイクルサービスを提供する会社の多くは、自社でハードを保有、運営しているが、OpenStreetが行っているのはプラットフォーム「HELLO CYCLING」の提供だ。アプリなどのシステムや仕組みをつくり、運営は各地域に根付いたパートナー企業が担うビジネスモデルである。シェアサイクル業界において、ドコモ・バイクシェアと2大ブランドを形成するHELLO CYCLINGだけに、同社の方向性は業界の未来を大きく左右する。工藤氏に展望を伺った。

収録：2022年10月14日
聞き手：本誌編集長 山本 稔

愛知県岡崎市の事例に学ぶ 持続可能なシェアサイクルの カギ

山本 プロフィールを拝見しまして、工藤さんはソフトバンクに中途入社されているんですね。そしてOpenStreetを生み出した、ソフトバンクイノベーションの企画・運営に携わっておられた。

工藤 そうです。OpenStreetの事業開発推進、財務経理管理などに携わりました。

山本 そして2016年、OpenStreet創業と同時に執行役員に就任されたかと。

工藤 はい。ソフトバンクを退社した



料金は、PayPay残高、各種クレジットカード、各種キャリア、Yahoo!ウォレットなどで決済する。車体はヤマハ、パナソニック製が中心。サイズが大きめで快適にサイクリングできる。英語・簡体中文・繁体中文に対応。

後、OpenStreetに入社し、完全に籍を移しました。シェアサイクル事業は、今後、日本に必要な社会インフラになっていくはずと確信したからです。

山本 なぜそう思われたのですか。

工藤 日本は世界的に見ても、安全安心で正確な公共交通が発達した国であり、特に都市部で移動に困ることはほぼありません。一方で、OpenStreetを立ち上げる前、自転車やマイクロモビリティの領域はまだ柔らかいと言いますか、黎明期であると感じていました。このことはヨーロッパで実感しましたね。

山本 どちらに行かれたのですか。

工藤 スイス、ドイツです。走行空間の安全性や乗り物の種類、使い方、カルチャーも含め、自転車、マイクロモビリティが発展するとまちはこうなるんだなと大いに刺激を受けました。日本も社会的成熟度では引けを取りませんし、優れている部分は多々ありますが、短距離交通の発達度ではまったくこのレベルに及んでいないと痛感したんです。いずれ日本もスイス、ドイツのような短距離交通の環境を整備できれば、大きく変わる可能性を秘めていると思いました。

山本 御社創業から約6年経ってシェアサイクルは確実に普及し、移動の利便性を支援する存在になりました。現時点の御社の展開を数値で教えてください。

工藤 ステーション数は約5,500カ所あり、シェアモビリティ企業としては最大

です。展開している市区町村数は約200、協定を結んでいる自治体は約90。運用している車体数は約2万1,000台ですね。**山本** 改めての感想となりますが、創業から6年でここまでのスケールに成長しているというのはすごいですよね。

工藤 ありがとうございます。最大の理由が、弊社が提供するプラットフォームに各地域の運営事業者様に参加いただくビジネスモデルであると思っています。

山本 地元での運営はやはり、その地域をよく知る業者に任せるのがベストだと。

工藤 そうです。例えば湘南エリアでは江ノ島電鉄様、福岡ではミクニ様という不動産会社、大阪を中心とした広域ではサイクルベースあさひ様とパートナー企業が分かれています。基本的にシェアサイクルは地域密着、ローカライズされるべきもの。したがって、そのエリアを熟知している企業様に運営していただくのが理想的です。実情に応じた場所へのステーション設置、自転車の再配置やメンテナンスなどをしていただけますからね。一方でユーザーにとっては、自転車を借りる・返すといった使い方は全国共通のシステムのほうが分かりやすい。そこでOpenStreetのプラットフォームがベースにあることの意義が出てくるのです。**山本** 場所はやはり、人口が多い、あるいは人気の観光地などが中心ですか。**工藤** ファーストワンマイル、ラストワンマイルの乗り物ですので、ある程度



数の人が住んでいることは大前提です。目安は人口20万人以上の都市。観光地ですともっと少ない場合もありますが、その際は別途観光用の予算や、自治体の取り組みなどを組み合わせて、適切な条件のエリアを選びます。シェアサイクルは観光地で使われるイメージをお持ちの方は多いと思いますが、観光客が観光地に行く回数は限りがありますし、平日はあまり稼働しません。やはり地元の方が日常的に使うことが成功のカギとなります。

山本 直近の成功事例は。

工藤 愛知県の岡崎市ですね。地域の方の足となっていて、そこに加えて観光目的の方にも使われています。

山本 かつては観光地での実証実験としてシェアサイクルを始めるというケー

スが見られましたが、やはり観光客頼みでは成り立たないですね。

工藤 はい。観光目的でシェアサイクルを導入したいとご相談いただいた際には率直に「それだけでは失敗します」と申し上げる場合もあります。駅と観光地を結ぶ「点と点」では難しいですと。

山本 ところで失礼ながら、愛知県岡崎市が成功事例というのは意外でした。

工藤 実は岡崎市は、日本で一番シェアサイクル車両1台当たりの売上げが高い場所なんです。良いときは東京の1.5～2倍になることもあります。移動の軌跡を見ると、市内のイオンモール、短大、市役所、駅での貸出・返却が多く、市民、学生の足になっていると推測できます。そこに週末は1日中借りっぱなしの観光客が加わる状況です。

山本 岡崎の観光地ということ？

工藤 実は岡崎には少し特殊な要因があるんです。「東海オンエア」というYouTuberをご存じでしょうか。1回あたり100万回再生も珍しくない大人気のグループで、彼らが市内でロケをした場所の“聖地巡礼”をするために訪れるファンがかなりいらっしゃるんですね。ファンの皆さんはシェアサイクルで効率的に聖地を巡ることができるとご存じなんです。

山本 なるほど、それは確かに特殊なケースですね。

工藤 岡崎市で、我々は改めて学びを得ることができました。それは、シェア

サイクルの設置は入口に過ぎない、どう使うか、どんな場面で便利か、移動すること自体が楽しい場所があるか、利用者にとってどう認知してもらうか、などを検討し、「インフラとして整える」「マーケティングをしっかりと行う」、この2つの成立が大切だということです。ご存じのとおり、シェアサイクル事業は利益率の高いビジネスではありませんが、持続性のある収益を得られることは実証できています。現在赤字を抱えている場所でも改善点は概ねつかめていますね。

駐車場を利活用して 次世代モビリティの シェアステーション設置

山本 HELLO CYCLINGでは、最近ほかにどんな取り組みをされていますか。

工藤 JR東日本様、地元の自治体と協働して、騒音対策として設けられた新幹線沿いの緩衝地帯の狭小空間をステーションに転用したり、道路用地として立ち入り禁止になっている場所を一時利用したりしています。また、京都のエリッツ様という学生向けの手ごろなアパートを取り扱う不動産会社様と協業し、学生を対象にシェアサイクル活用を進めています。学生が京都近辺に暮らすのは大学在学中の2～4年間だけなので、自転車を買うのはもったいない。そこで、シェアサイクルで代替してはどうかというわけです。



大宮の氷川神社沿いのコインパーキングを活用して、モビリティのシェアリングステーションとキッチンカーなどの商いが融合した拠点「大宮ぶらっと」
(左イラストは概念図)

山本 確かに、キャンパス内に学生が自転車を放置したまま卒業して、どんどんスクラップが溜まっていくという困り事は聞いたことがあります。大学生向けのシェアサイクルは有効ですね。

工藤 ちなみに琉球大学では、学生が、乗っていた軽自動車を卒業後に放置していくそうなんです。自転車よりもさらに深刻な問題であり、シェアサイクルで代替できるかを検討しています。

山本 軽自動車！ それは初耳です。シェアサイクルが役立てば良いですね。

工藤 ほかにもおかげさまで、うちのオフィスやマンション前にステーションを設置できないかと問い合わせをいただく件数が増えています。周囲に既存のステーションがあり、なおかつある程度の台数が確保できるスペースがあれば、検討の対象に入れています。創業以来、膨大なデータを蓄積してきており、多変量解析をすることで、ここにステーションを置けば、大体このくらいの稼働が見込める、というのは確からしく見えてきました。集中したステーション配置が一段落した後にはGPSの移動解析を行うと、大動脈である鉄道の周囲に商店街や住宅地、そしてそれらをつなぐ道路が張り巡らされていることが分かり、そのまちの輪郭が浮かび上がってきます。シェアサイクルの車体の軌跡が毛細血管のように見えますね。いまは毛細血管の密度が低い場所が残っていますので、そうしたエリアの血管を増やしていくことに注力しています。

山本 なるほど、分かりました。ではマイクロモビリティに話を移しましょうか。「HELLO MOBILITY」は現在どのような状況ですか。

工藤 さいたま市で行っている超小型EVの展開に手ごたえを感じています。さいたま市には数万人レベルのHELLO CYCLING利用者がおりまして、その方々にとって「アプリを介してモビリティをシェアして使う」のは、ほぼ日常なんです。近隣の移動なら自転車、遠隔地に行く、あるいは大きなモノを買うなら超小型EV、などと目的に応じて使い分けられているようです。なかにはリモート会議の場として使う方もいるようです。EVですからアイドリングしていても音がほとんど生じないので、会議に支障をきたさないと。

山本 なるほど、その用途はおもしろい。料金的にも、公共のコワーキングスペースとさほど変わらなさそうですね。

工藤 はい。将来、10～20年以内には、自転車、バイク、自動車など多様な、モビリティが電化され、バッテリーシェアリングも一般化していくと考えています。

山本 バッテリー交換ステーションの設置も視野に入れておられる？

工藤 はい。また、サーキュラーエコミーの一環として、劣化状態を把握してリサイクルに回すなど、世の中に出回っているバッテリーの状態を可視化できる仕組みづくりも考えています。その第一歩となるのがシェアサイクルであり、



データ解析で見えてくるバッテリー運用の状況、アルゴリズムはいずれモビリティが大型化していく際にも活用できるはずです。

山本 多様なモビリティといえば、この10月、大宮のコインパーキングを活用して、モビリティのシェアリングステーションとキッチンカーなどが融合した拠点づくりに関わられたそうですね。

工藤 はい。さいたま市大宮区の氷川神社参道沿いの「大宮ぶらっと」です。これは、国土交通省のスマートシティモデル事業の先行モデルプロジェクトに、2020年7月に選定された「さいたま市スマートシティ推進事業」の大宮・さいたま新都心プロジェクトの取り組みの一環です。氷川神社のエリアは、大宮駅から徒歩10分以上離れており、既存の公共交通が不足



① e-Bike「KUROAD」。台湾のメーカー「SANFA」と共同で製造した。満充電状態からecoモードで約140km走行できる ②③「HELLO MOBILITY」は主に埼玉県さいたま市、岐阜県多治見市などで展開。スクーター、超小型EVなどが利用できる。

しているため、次世代モビリティのシェアリングステーションを設置することで、駅～氷川神社エリアにおける回遊性の向上が見込まれます。同時に飲食・休憩スペースも併設することで、付加価値も高くなりそうです。出張理容、ネイリストさんのサービスも展開していきまして好評です。

シェアサイクル&予約制駐車場で フリンジパーキング促進に貢献

山本 では続いてe-Bike「KUROAD」について聞かせてください。日本で最もスタイリッシュなシェアサイクルであり、非常に好評だとお聞きしています。KUROADに乗ることを最大の目的にして湘南エリアに行く人も多いとか。

工藤 ありがとうございます。同じ電動自転車でも、より高速で、より遠くへ移動するための手段として可能性を感じています。おっしゃるとおり、KUROAD体験を第1の目的にしている方は多くて、移動履歴も通常のHELLO CYCLINGなどの距離とは比べ物にならないくらい長いですね。鎌倉から江の島、辻堂、茅ヶ崎、大磯と東西に横断する方や、東京湾を一周する猛者の方もいらっしゃいます。総じて「自転車に乗ること自体が好きの方」に利用される傾向が強いですね。

山本 現在は横浜市南部や海老名市の

ほうでも展開されていると聞いています。ほかからの引き合いもありますか。

工藤 おかげさまでいくつか問い合わせをいただいております。ただ、KUROADは海外でOEM生産をしているのですが、コロナ禍で部材調達が滞っており、サプライに問題があること、さらに製造コストが当初の1.5倍ほどに高騰してしまっていることが大きな課題です。現在、国内生産も視野に入れつつ、調整を図っており、できるだけ早くe-Bikeの生産を始めたいと考えています。来年度にはいくつかのタイプ展開ができそうです。

山本 現在の車体デザインは変えずに進められそうですか。

工藤 サプライに難があるため難しいかもしれませんが、スタイリッシュで乗ること自体が楽しい、疾走する感覚が味わえるなどの基本コンセプトはもちろん踏襲していきます。

山本 e-Bikeは新たな使い方も考えられますよね。例えば、御社が展開する予約制の駐車場、BLUUスマートパーキングとの組み合わせなどができそうです。

工藤 パークアンドライドですね。実は鎌倉を中心とした湘南エリアで取り組みたいと考えています。このエリアは、土日祝の交通渋滞が非常に激しく、地元の方が休みの日、日中に買い物に出かけたら夜まで帰宅できない、とも言われて

いるそうです。そのソリューションとして、駐車場とe-Bike、あるいは街乗り用のシェアサイクルをセットで予約していただき、駐車場に車を停めて自転車に乗り換えて市内や観光地を巡っていただくことができないかを模索しています。

山本 ウォークアブルシティ推進の意味でも、そういったフリンジの取り組みは、今後増やさざるを得ないでしょうね。

工藤 おっしゃるとおりです。ただ、シェアサイクルのために地元の自治体様にスペースを提供いただくスキームはできつつありますが、パークアンドライドで駐車場を提供いただくのはなかなか進んでいないのが現状です。

山本 必要に応じた条例の改正も含めて、自治体にもう少し柔軟に考えていただきたいところです。

工藤 そうですね。自治体様への丁寧な説明を続けてご理解いただき、シェアサイクルと予約制駐車場の組み合わせによる、フリンジパーキングの促進に貢献していきたいと思います。

山本 2022年4月には、JR東日本のRingo PassとHELLO CYCLING、ドコモ・バイクシェアの連携が始まっています。今後MaaSに関わる取り組みについてはどんなお考えを持っていますか。

工藤 どこかひとつの業者が一極集中でまとめるスキームは、現実的に成立しづらいと思っています。海外のMaaS



④ 田園地帯と都市部が共存し、多様な種類の実証実験が行いやすいさいたま市。この写真は工藤氏自ら撮影したもの。
⑤ OpenStreetが描く、近未来のマルチモビリティステーション。鉄道駅、バス停も近く、快適な交通結節点となる。



OpenStreet株式会社があるのは、2020年9月に完成したソフトバンク本社ビル「東京ポートシティ竹芝オフィスタワー」の35階。好天の日には房総半島も見渡せる開放的なオフィスだ。工藤氏は自らもロードレーサー、e-Bikeを保有。「ツール・ド・東北」「富士ヒルクライム」などの大会にも参加している。

が成功しているのは、行政が予算も含めて腹をくくり、強力なリーダーシップのもとで進めているからでしょう。僕らはオープンにさまざまなプラットフォームと連携し、API (Application Programming Interface) を使って取り組んでいくべきだと考えます。ただ、あまりローカルなMaaSをつくっても利用者が少ないと成立しません。最終的にGoogle、LINE、PayPayなど、既にユーザーの手元にあるスーパーアプリからシームレスに繋がる状態が理想的だと思っています。ちなみに2022年7月に、PayPayとOpenStreetが、PayPayアプリ上でHELLO CYCLINGを会員登録不要で利用できるミニアプリ「シェアサイクル」の提供を開始したところ、このミニアプリで最大で1日約1万人も会員が増えました。このことも、MaaSのカギがスーパーアプリであることを裏付けていると思います。

シェアサイクル協会を各社の課題解決の場に

山本 最後に、2022年度に就任された一般社団法人日本シェアサイクル協会の副会長のお立場から伺います。今後の協会の在り方について、どんなお考えを持っていますか。

工藤 これは個人的な考えですが、今、シェアサイクルは「普及させる」から「ある程度広がったことで見えてきた課題解決」へフェーズが移ったととらえています。ですので、シェアサイクル協会というフィールドを、各社の課題を共有し、その解決を図っていくための場として使わせていただければと思っています。

山本 そうですね。特に、業界の2トップである御社とドコモ・バイクシェアさんが情報を共有し、課題解決を進めていければ、ひいては日本のシェアサイクル

の進化・深化につながります。

工藤 2022年6月には、横浜市内で弊社とドコモ・バイクシェア様の協働による社会実験が始まりましたが、私たちが同じテーブルにつくのは、国土交通省の「シェアサイクルの在り方検討委員会」と、シェアサイクル協会くらいしかありません。国交省のほうは開催回数が少ないので、シェアサイクル協会の場は大切にしていきたいですね。ちなみに他社様とのコラボでは、11月中旬ころ、さいたま市でLuup様との連携が始まります。同じ場所でキックボード、シェアサイクルいずれかを選択したり、乗り換えたりといったことができるようになります。

山本 それはおもしろいですね。しかし、先ほどの超小型EVといい、御社とさいたま市はいろいろな取り組みをなさっているんですね。

工藤 実は僕がさいたま市民という縁もあるんです。さいたま市は人口が集積する住宅地やオフィス街、商業地がある一方、田園地帯も多く、多様な用途地域がそろっているだけに、いろいろな種類の社会実験を行いやすい場所なんです。しかもフラットでシェアサイクル、キックボードも使いやすいですしね。

山本 なるほど。さいたま市の社会実験で明らかになった課題や知見をほかの地域に活かせるというわけですね。今後、弊誌としてもさいたま市の動向を見守っていきたいと思います。本日はお時間をいただき、誠にありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔 (やまもと みのる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

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

