

オペレーションシステム一新へ

ドコモ・バイクシェアが見据える シェアサイクルの“これからの役割”

森井 清

『パーキングプレス』発行人
サイカパーキング株式会社代表取締役社長

NTT
docomo
bike share

清水 貴司

株式会社ドコモ・バイクシェア
代表取締役社長

【プロフィール】 清水 貴司（しみず たかし）

1998年4月に株式会社NTTドコモに入社し、営業部門で携帯電話に関する販売企画や代理店営業を担当。その後、経営企画部門やプロモーション部門において提携案件等の業務に携わる。2017年、株式会社ドコモ・バイクシェアにて取締役役に就任し、パートナー協業・営業統括に従事、その後経営企画部にて全社事業戦略策定等を経て、2025年7月に代表取締役社長に就任。仕事のほかに、少年サッカーのコーチを13年担当する傍ら、公共政策大学院に在学中。

本誌7月号でも既報のとおり、株式会社ドコモ・バイクシェアとOpenStreet株式会社による「シェアサイクル共同ポート化」の取り組みがこの6月から横浜市でスタートしている。これによって日本のシェアサイクルは新たな、そして大きな一歩を踏み出したといえるだろう。今回のゲストは、この7月1日にドコモ・バイクシェアの代表取締役社長に就任した清水貴司氏。シェアサイクルの普及に長く携わってきた清水氏ならではの洞察力で見通すシェアサイクルの未来とは――。

対談収録：2025年7月29日

聞き手：本誌発行人 森井 清

司会：本誌編集長 山本 稔

オペレーションシステムの全面更改に取り組む

――清水さんはドコモ・バイクシェア設立当初から活躍されている印象です。

清水 正確には2015年の設立から2年たった2017年からのメンバーですね。

森井 シェアサイクルがここまで日本に普及、定着しているのは貴社なしでは成し得なかったことだと思います。改めて敬意を表したいと思います。

清水 ありがとうございます。

――ここまでのどのように振り返りますか。

清水 私が当社に入った2017年はようやくシェアサイクルの利用が伸び始めたタイミングでした。東京で広域連携が始まったのがその前年でしたので。ただ、当社での私のスタートは、最初の週にシステムがダウンしたため、挨拶回りがお詫び行脚になったことをよく覚えています。

森井 それは大変なデビューでしたね。当時は苦労も多かったのではないですか。

清水 私が着任して3期ぐらいはシェアサイクルの利用が伸びても、それとただけ費用もかさんでしまう状態で、赤字が続いていました。が、ポートを増やして再配置の効率を上げ、同時にメンテナンスの方法を工夫するなどしてコストを下げていき、それに伴い利用も増えたこと

でその後は黒字にすることができました。

森井 今では多くの都市や観光地でドコモ・バイクシェアの自転車走っているのを見るようになりましたね。

清水 ありがとうございます。当社設立前の2011年に、NTTドコモの事業としてシェアサイクルを横浜でスタートさせたのですが、当時は年間の利用が4万回ほどでした。そして昨年は年間の利用が約2,400万回ありましたので、600倍くらいに増えたことになります。たくさんのお客様にお使いいただいていることに、本当に感謝しています。

――貴社のこれまでの歩みは、各地の自治体との連携をうまく取りまとめながら、丁寧にシェアサイクルの普及を進めてこられた印象です。自治体側のシェアサイクルに対するスタンスなどに変化は感じますか。

清水 今はシェアサイクルに関する国のガイドラインがあり、各地で実績も上がってきているので、今から新たに組みもうという自治体や、最近取り組みはじめた自治体は、シェアサイクルをよく理解されていると思います。以前はとにかくやってみるんだという、

ある程度強い意思をもって取り組まれていたのかもしれませんが、今は成熟してきたと感じています。

森井 地域ごとの特徴や傾向はありますか。地方＝観光目的と想像しますが。

清水 それはエリアによりさまざまですね。例えば金沢市はもともと観光利用のためにシェアサイクルが導入されましたが、二期目に私たちのシステムを採用いただいたときは、市民にも使っただけという目的が掲げられていました。

――現在、ドコモ・バイクシェアとして特に注力されている、また新たに着手するような取り組みはありますか。

清水 大きく2つあります。1つはシステムの更改で、私たちがこの事業を始めてから長い期間が経っているので、今となってはシステムが古くなってしまった面があります。そのためシステムを全面更改しようと準備を進めているところです。

森井 現在も貴社のシステムを古く感じるようなことはありませんが……。

清水 私たちはこの事業を（国内同業他社より）先に始めたので、後

ドコモ・バイクシェアの自転車はいくつかのバリエーションがあるが、小径タイヤで、足つき性に優れ、跨ぎやすいフレームが採用されている。写真は全台数のおおよそ半数を占めるヤマハ製電動アシスト自転車。



利用回数の推移

docomo bike share

2011年のサービス開始よりシェアサイクルの普及に尽力し、2024年5月には累計1億回を突破。全国の利用回数は毎年伸びつづけています。

全国の利用回数
国内NO.1

2,380万回



ドコモ・バイクシェア設立前、NTTドコモが2011年に横浜市でサービスを開始した当時は年間4万回の利用だったが、今では年間2,400万回に。実に600倍に増えたことになる。



発の事業者さんたちに比べたとき、搭載できていない機能があるんです。

森井 それは例えばどのような？

清水 具体的には、例えば利用料金の割引クーポン機能といったものは現在の仕様では実装されていませんし、ポートや車両ごとに料金を細かく変えるといったこともできませんので……。

森井 新システムではそれらができるようになると。それは利用者から喜ばれる機能更新となりそうですね。では、もう1つの大きな取り組みとは？

清水 もう1つは新しいモビリティの導入です。現在、広島市で特定小型原動機

付自転車(以下「特定小型原付」)に区分される新型電動モビリティを用いた実証実験を進めているところです。

森井 この4月から取り組まれている、言わば「漕がない電動自転車」ですね。手応えはいかがですか。

清水 まだ実証実験の段階ですが、ある程度の数のお客様にご登録、ご利用いただいています。ただ、特定小型原付は新しい区分であり、やはり交通ルールの理解が進んでいない面もあります。そのため、この新型モビリティの普及・浸透にも時間がかかると思っています。

森井 本来、特定小型原付は運転免許不要ですが、この実証実験では利用にあたっては運転免許証を持っていることを必須とされていますね。これは今おっしゃった、交通ルールが現状では浸透していないという判断からですか。

清水 おっしゃるとおり、一定の条件をクリアしている方に提供しようというのが今の私たちのスタンスです。交通ルールに関する10問のテストに全て正解しなければ利用登録できない仕組みになっているのですが、1回でクリアする方は1割もないぐらいですね。

森井 そんなに少ないのですか!? 運転免許を持っている人が対象で？

清水 そうなんです。運転免許を持つ

ている人でさえ1割も合格できないというのが実態で、この乗り物はそれぐらい難しいということです。乗っている人はもちろんですが、乗っていない人にもどうやってルールを知っていただくか。これは本当に大きな課題です。

森井 おっしゃるとおりですね。

——ヘルメットの着用については？

清水 特定小型原付なので、努力義務という扱いですね。

森井 ヘルメットに対してはどのようなスタンスですか。例えば車両と一緒に貸し出すような取り組みは？

清水 それはしていません。ヘルメットを貸し出した場合、それがどのような状態にあるか、こちらで把握し続けることができないからです。

森井 貸し出し中に損傷していたとしても、その確認ができない、ということですね。「努力義務だから対応しない」ではなく。

清水 はい。なので、当社としてはヘルメットに関してはお客様ご自身に準備していただくことを前提に、ヘルメットをプレゼントするキャンペーンを実施するといった取り組みを行っています。

森井 外から見ただけではヘルメットの状態……いざというときに正しく性能を発揮できるか判断できませんからね。

■ 新型電動モビリティ 実証実験（広島市）

特定小型原動機付自転車に区分されるオリジナル新型電動モビリティ（YADEA製）100台を投入し、広島市内35箇所のポート（広島市シェアサイクル「びーすくる」の一部ポートを使用）を用いて2025年9月末まで実証実験を実施中。



自転車タイプの形状・タイヤサイズ・着座乗車が可能な新型電動モビリティ。「歩行者の方の安全を考慮し、歩道走行が可能となる特例モード（時速6km/h）は搭載していません」（ドコモ・バイクシェア）



―この新型モビリティの今後の展開についてどのような計画を？

清水 現時点ではいつ、どこで、と明言はできませんが、実証実験を踏まえて本格導入を行う前提で取り組んでいます。

横浜市で 「共同ポート化」をスタート

―ではここからは、シェアサイクル業界のみならず、業界外からも大きな注目を集めている取り組み、横浜市における貴社「baybike」とOpenStreet株式会社「HELLO CYCLING」のシェアサイクル共同ポート化について伺います。この6月よりついにスタートしました。

清水 この取り組みの目的として最も重要なのは、「baybike」と「HELLO CYCLING」の両方の利便性が上がることで、トータルの利用が増えることだと思っています。現在のところどちらも利用回数が伸びているので、うまくいっていると捉えています。

森井 手応えあり、ということですね。

清水 ただその一方で、これまでの「baybike」の赤い自転車だけだったポートに「HELLO CYCLING」の白い自転車が置かれるようになったことで、

「baybike」のポートなのに赤い自転車を返却できなかったとか、その逆の状況も起きているので、そのあたりはもう少し工夫する必要があると思っています。

―「baybike」の利用者からは「白い自転車のせいで返せない」と見えてしまいますね。

清水 この取り組みの結果、お客様にとって前より不便になってしまっただけは意味がないので、オペレーションを調整していかなければなりません。ただ、まだ始まって2か月弱しか経っていませんので、具体的な課題が浮き彫りになってくるのはこれからだと思います。

―現時点では「baybike」の自転車が「HELLO CYCLING」のポートを使っているのと、その逆とはどちらが多いのですか。

清水 詳細なデータ分析はこれからですが、共同ポートの提供数は私たちのほうが多いので、手応えとしては「HELLO CYCLING」の白い自転車が私たちのポートを使うケースのほうが多いでしょうね。もともと横浜市内のシェアサイクルサービスは「みなとみらい周辺」と「北部」「中部」「南部」に分かれているのですが、みなとみらい周辺と中部は私たちのポートが多く、北部と南部は「HELLO CYCLING」が多くあります。

森井 両社でエリアを分担して市全体をカバーしているのですね。



清水 はい。これまではエリア間の相互乗り入れができなかったのが、そこを両方行けるようにしようということで、今回の取り組みを始めました。ただ、現時点では市内全域に広げているわけではなく、私たちのポートが多くあるエリアでスタートさせた、ということですね。

森井 今後、対象エリアを広げていった場合には新たな課題も……？

清水 その時は逆に、私たちの赤い自転車が北部や南部の遠くのほうまで行くことで、そのポートが「赤い自転車でいっぱいになる」とか「中心部から赤い自転車がなくなってしまう」といった問

■「baybike」「HELLO CYCLING」シェアサイクル共同ポート（横浜市）



6月2日からスタートしたドコモ・バイクシェアとOpenStreetの連携による「baybike」と「HELLO CYCLING」の共同ポート化。市内94箇所を実施され、写真のように「baybike」のポートに「HELLO CYCLING」の白い自転車が「共存」して置かれている（左：横浜市政府／右：赤レンガ倉庫）。

題が起きるかもしれません。

森井 いたずらに連携を広げても不便になってしまう恐れがあるわけですね。

清水 ですので、こういった課題に対処できるオペレーションを確立させ、利便性をしっかり維持できて初めて、「(共同ポート化が)事業として成立する」という評価になるのだと思います。

——バッテリー交換や自転車の再配置などの際は、お互いの自転車も扱うのですか。

清水 エリアで区切って、そのポートにあるお互いの自転車どちらも扱うことになっています。

森井 再配置については、例えば白い自転車が「baybike」のポートにある場合、回収して「HELLO CYCLING」側に戻すのですか。それともその白い自転車の配置についても「baybike」側のオペレーションに委ねられるのですか。

清水 その場合、再配置先もこちらで判断することになりますね。

森井 「baybike」のポートにあった白い自転車が、さらに別の「baybike」のポートに移されることもあるということは、利用者から見ると目的地＝返却先のポートだけじゃなく、出発地＝借り出しのポートも増えることになりますね。お互いの自転車を扱うオペレーションは大変な面もあるのでは……？

清水 例えばバッテリーを交換しようと思っても、「HELLO CYCLING」の自転車がポートにないタイミングだったとか、「HELLO CYCLING」の自転車をどこに再配置するかとか、始めたばかりなのでいろいろあります。とはいえ、お

客様からすると自分が利用しているほうのアプリでポートを探すだけなので、それがもともとどちらのポートかは意識されないと思います。

森井 昨年7月に共同ポート化の取り組みが発表されたとき、日本のシェアサイクルにとって非常に大きな一歩になると感じましたが、こうしてお伺いすると、さまざまな課題も想定される中で本当によく実現されたな、と改めて思いました。

——両社の英断があればこそですね。

森井 今後のシェアサイクルの発展に資する、まさに英断です。

清水 お互いにやると決めてスタートしていますので、できない課題を並べて諦めるのではなく、課題にどうやって対処していくかを見い出して、先駆けの事業なのだと認識しています。

日本のシェアサイクルは独自の発展を目指すべき

——ここで改めて、日本におけるシェアサイクルの特徴についてお聞きしたいと思います。海外では自治体が用意する公共用地にポートが設置され、公共交通的な役割が明確に与えられているなど、公的な取り組みというイメージが強くありますが……。

清水 確かに日本と海外では違いはあります。日本では自治体が提供する公共用地のポートのみで運営するモデルは少ないものの、自治体から補助や委託を受けて運営している事例もあります。後者の場合、公共用地だけでポートの配置が

足りることはなく、民地をポート用地として開拓しているのは事実なので、その点で道路上や公共用地だけでポートが成立している海外とは確かに違います。ただ、どちらがいいとは一概には言えないと思うんです。

森井 「日本式」にもメリットがある、と。

清水 事業的リスクという

観点では、海外では基本的に入札形式での業務委託といったかたちになることが多く、これは民間がリスクを負わないモデルとして確かに利点はあるのですが、見方を変えれば、行政側のやり方に則って運営するということですよね。そうではなく、民間が創意工夫するほうがうまくいくケースも多々あると思うので、特に日本は少子高齢化や交通空白地といった課題を抱える中、一方だけで決めるのではなく、官民が連携し、協働して取り組んでいくほうがいいと思います。

森井 「日本式」ならではのメリットですね。

清水 さらに言えば、それをシェアサイクル事業だけでなく、他の公共交通を含めたエリア全体での交通の最適化という視点で考えていくべきだと思います。MaaSのような取り組みを発展させ、利用者が同じインターフェースから全てのサービスを利用できるようにする。これがあるべき姿だと思っていますので。

森井 そうなれば、シェアサイクルの役割、価値はさらに増しますね。

シェアサイクルの利用は目的ではなく「手段」

——では次に、自転車を取り巻く環境をテーマにお伺いします。自転車活用のあり方について、どのように考えていますか。

清水 自転車をどういう存在にしたいのか、まずは共通して目指すゴールをはっきりさせるべきだと思います。片方で「自転車利用を増やしたい」としながら、もう一方で自転車の取り締まりを厳しくしていったら、結果的に自転車利用が減ることもありえますよね。これが、「とにかく自転車事故を減らすこと」を最優先するゴールとして掲げているなら、厳しく取り締まるほうがいいとなります。「何のために」という共通のゴールを明確にすることが大事だと思います。

森井 おっしゃるとおりですね。

清水 環境負荷が低いとか、健康増進につながるとか、そういう観点から自転車



自転車の再配置やバッテリーの交換は重要なオペレーションのひとつ。横浜市の共同ポートでは「HELLO CYCLING」の白い自転車の再配置やバッテリー交換作業も行う。

利用を増やそうとしても、それによって歩行者の安全が脅かされるようなことはあってはなりません。

森井 自転車活用の一面だけを見るのではなく、全体を見なければならぬ、と。

清水 自転車をどのように活かしていくにしても、自転車に正しく乗ってもらうことが重要ですので、そのために取り組みを強化することはあっていいと思っています。

森井 自転車は小さい子からお年寄りまで誰もが利用でき、免許もいらない乗り物です。だからこそ、交通ルールの浸透が難しいという面もあると思います。小さい頃からきちんとした教育環境を整えることが必要だと私も思います。

清水 それに加えて、自転車に乗らない人にも自転車を理解してもらうこと。これも同じくらい重要です。

日本シェアサイクル協会の役割は変化が求められている

―日本シェアサイクル協会の活動についてはいかがでしょう。今後は協会の副会長として携わることになりますね。

清水 客観的に見て、私がこの業界に携わり始めた8年前と比べれば、今はもう「シェアサイクルを普及促進しましょう」というフェーズではないと思っています。

森井 シェアサイクルという存在の認知は相当進んだといえますね。よって、シェアサイクルの普及拡大を第一に掲げてきた協会の役割も変化しているの？

清水 そう思います。例えば、まちなかを走っている個人の自転車はそれが誰



平日は代表取締役社長としての仕事を終えた後に公共政策大学院で専門分野の学びを深め、休日には地元の少年サッカーのコーチを務めるというバイタリティ溢れる日々を送る。地域の交通少年団の団長を務める森井と「今どきの子どもにどう接すべきか」で意見を交わし盛り上がる一幕も。

で、どう乗っているのかは分かりませんが、シェアサイクルはそれがわかります。私たちは「このお客様が利用されている」とわかる状態でサービスを提供していますので、これを活かして安全の啓発をしていくなど、できることをしっかり考えていくべきだと思います。

―そういった取り組みを協会がリードできれば、協会のプレゼンスは向上しますね。

清水 そして、シェアサイクルは今「より使いやすくするためにはどうすればいいか」というフェーズに入っているといえますので、海外でうまくいっている事例があるなら積極的に取り入れたいという思いを持っています。そういう情報を協会が的確に収集することができれば、それは大きな役割になると思います。―では最後に、シェアサイクルの今後の展望についてお聞かせください。

清水 シェアサイクルに携わるようになって以来ずっと同じことを思っているのですが、シェアサイクルに乗ること自

体を目的に利用する人はいません。移動する目的があって、その中のどこかの区間でたまたまシェアサイクルが選ばれる、というだけです。雨が降ればその選択も変わります。人が移動する際には、いかにスムーズに、最適な手段を選択して移動できるかが大事であり、その中でシェアサイクルはどうあるべきか。それを私はずっと思っています。だからこそ、いろいろな交通機関と柔軟に連携できなければならないと思うのです。

森井 その実現を視野に、新システム開発に取り組まれているということですね。

清水 はい。開発を終えれば業界最新ということになりますので、そういう役割にしっかり応えていきたいと思っています。

森井 今回お話しを伺って、社会におけるシェアサイクルのあり方という視点をいかに大切にされているかがよくわかりました。今後のドコモ・バイクシェアの取り組みにますます期待したくなりました。今日はありがとうございました。PP

聞き手：本誌発行人 森井 清（もりい きよし）

1993年東海大学大学院体育学研究科修了後、外資系保険会社を経て2002年に日本駐車場救急サービス株式会社入社。2005年同社代表取締役社長就任。2014年モーリスコーポレーション株式会社代表取締役社長就任。2008年サイカパーキング株式会社監査役就任。2016年同社代表取締役社長就任。

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

