

快走するシェアサイクル市場

ぶぎん地域経済研究所 調査事業部副部長兼主席研究員 藤坂 浩司

はじめに

近年、都市部を中心にシェアサイクルの市場が拡大している。シェアサイクルはコミュニティサイクルの一形態で、市街地にある空き用地などを組み合わせ、最新のICT（情報通信技術）を活用した形でサービスを提供するビジネスである。サービスの普及地域では、コンビニエンスストア感覚でいつでも気軽に利用できることが支持層の拡大につながっている。また、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、公共交通機関を避けて自転車で移動する人が増えていることも普及を後押ししている。本稿では、シェアサイクルのビジネスモデルについて、本県の動向に触れながら紹介する。

1 シェアサイクルのビジネスモデル

シェアサイクルとは、専門のサービス事業者や自治体が貸出する自転車を不特定多数の人でシェア（共有）して利用するサービスの総称を指す。その仕組みは、街中に設置された自転車の貸出・返却を行う“ポート”や“ステーション”と呼

ばれる自転車専用ラック（写真1）を使い、貸出可能な自転車があれば、24時間いつでも利用できるケースが一般的である。ポートは無人で、自転車の貸出・返却一切はスマートフォンなどの携帯端末上で専用のアプリケーションソフトウェア（スマホアプリ）を通じて行う特徴を持つ。

“自転車を借りて利用する”というビジネスでは、レンタサイクルが先行している。レンタサイクルは1980年代初期に国内に登場したが、観光地や駅周辺の駐輪場を拠点に、1日または1ヵ月単位で自転車をレンタルするビジネスモデルとして定着してきた。都市部のレンタサイクルは、観光地のレンタサイクルと区別するために、“都市型レンタサイクル”と呼ばれていたが、後に“コミュニティサイクル”という呼称に変化していった。

都市部、観光地、いずれのレンタサイクルも自転車の貸出と返却は同一店舗で行われることから、駐輪場と特定場所を往復する“線的な移動手段”として認知、利用されてきた。これに対してシェアサイクルは、レンタサイクルの一種ではあるも

写真1：シェアサイクルの自転車と専用ラック



撮影：ぶぎん地域経済研究所



の、特定のエリア内で広く利用されるケースが多いため“面的な移動手段”と位置付けられている。

図表1はシェアサイクルと従来のレンタサイクルの特徴を比較したものだ。両者とも「自転車を借りて利用する」というスタイルは同じだが、両者の大きな違いは、レンタサイクルが利用する現地で申込や料金の支払いをするのに対して、シェアサイクルはWEB上で自転車の予約や決済を完結させる。その上で実際に自転車を借りる際に、あらかじめWEB上で受け取ったパスワードを自転車に設置されたシステム(スマートロックシステムなどと呼ばれる)に入力すれば開錠されて利用が始まる。

国土交通省の報告書「シェアサイクルに関する現状と課題」によれば、シェアサイクルの国内導入状況(2019年3月)では、シェアサイクルの事業者が所有する自転車の総台数2万8,500台のうち、約80%の2万2,600台が無人管理されている。ICTの活用により、自転車の位置情報を基に遠隔で無人管理を実現して

いるものだが、さらには自転車の利用状況や移動経路、電動アシスト自転車の場合はバッテリー残量まで遠隔管理できる。集められたデータ(ビッグデータ)をうまく活用すれば、地域の活性化にも貢献できる。

前述の通り、シェアサイクルはレンタサイクルの一形態であるが、その原型は、欧州のコミュニティサイクルに近い。財団法人日本自転車普及協会が主催するレンタサイクルシステム研究会は欧州のモデルについて、「都市の一定地域内に多数のステーションが配置され、利用者はどのステーションにおいてもレンタサイクルの借出と返却ができる。利用料金の支払いは、ICカードやクレジットカードが使用でき、ステーションは無人

図表1 レンタサイクルとシェアサイクルの特徴

	シェアサイクル	従来のレンタサイクル
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ●WEB上で予約 ●借りる場所と異なる場所で返却可能 	<ul style="list-style-type: none"> ●レンタサイクル業者のお店で借りる ●借りる場所と返す場所が同じ
利用時間	24時間利用可能	レンタサイクル業者の運営時間内
決済方法	ICカードやスマホ決済	現金決済
自転車の種類	一般車、電動アシスト自転車など多様	一般車、電動アシスト自転車など多様

各種資料を基に当研究所で作成

図表2 コミュニティサイクルの定義

1	自治体が掲げる交通政策の一環として、例えばモーダル・シフトによる温室効果ガスの削減などを目的とすると共に、地域における自転車政策の課題、例えば放置自転車対策等に効果を発揮するなど、目的と整合するもの。
2	導入地域において利用者の移動の利便性の向上に資し、他の公共交通と密接に連携・協調して運営される公共交通手段の一つ。
3	コミュニティサイクルのシステムは、導入地域では多くのポートと適当な数のレンタサイクルが設置され、基本的にいつでも(24時間)利用でき、いずれのポートにおいてもレンタサイクルの貸出・返却が可能であること。
4	利用料金は低廉であること。

レンタサイクルシステム研究会報告書「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」を基に当研究所で作成

で、24時間いつでも利用できる」と指摘している。

なお、レンタサイクルシステム研究会では、図表2の通りコミュニティサイクルを定義(1から4のいずれの条件も満たすことが必要)している。

2 シェアサイクルが広がる背景

次に現在、国内でシェアサイクルの利用が広がっている背景として3つの理由について説明する。

① 市民権を得た“シェアリングエコノミー”が追い風

一点目は「シェアリングエコノミー(共有型経済)」の社会全体への広がりである。シェアリングエコノミーは、“サービスをシェアする”という新

しい消費スタイルで、若者を中心に 2000 年代以降に支持され広がりを見せている。当初は海外を中心に先行して市場が形成されてきたが、国内でも民泊をはじめ、フリマアプリを使ったモノの売買、高級品のレンタルサービスなど、各種サービスが登場し、急速に市民権を得ようとしている。

一般社団法人シェアリングエコノミー協会によれば、2018 年度のわが国のシェアリングエコノミーの市場規模は 1 兆 8,874 億円に達し、2030 年には 5 兆 7,589 億円に市場が拡大すると試算している。

シェアリングエコノミーにおけるビジネスは様々だが、例えば、シェアサイクルのビジネスモデルに似たカーシェアリングを例に見ると、その市場規模（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ、2002 年は 4～6 月調査、2020 年は 3 月調査）は 2002 年車両台数 21 台、会員数 50 人であったものが、2020 年には車両台数 4 万 290 台、会員数は約 204 万人へと一貫して拡大を続けている。他人とサービスをシェアするという考え方が社会に浸透する流れの中で、シェアサイクルもシェアリングエコノミーの 1 つのカテゴリーとして認知され、利用が広がっていると考

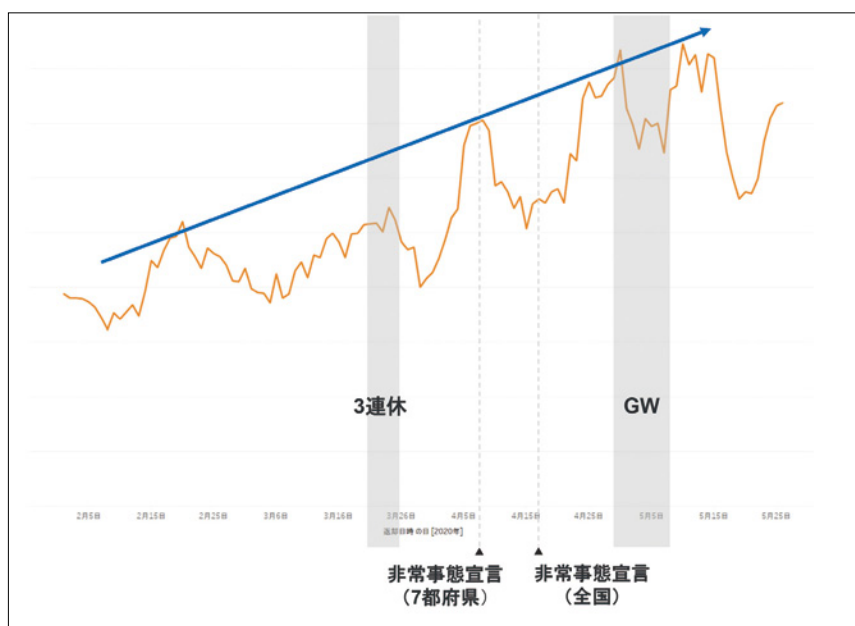
えられる。

② 「MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス)」の台頭

シェアサイクル市場が拡大する二点目の理由は、MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス、略称：マース) の登場である。MaaS は日本語で、“各種の交通サービスを需要に応じて利用できる一つの移動サービス”と定義されている。従来、人が移動する際、目的地までの到達方法は、電車やバス、タクシーなど、利用者が自分で経路や交通機関の時間、料金などを調べていた。時に接続がうまくいかないケースや駅を降りた後、最終目的地までの利便性が悪いケースなどが考えられたが、MaaS はこれらの行動を ICT の活用でシームレスにつながるシステムである。

シェアサイクルは MaaS の考え方の中で、電車やバスを降りて目的地までの最後の区間で使用される“ラストワンマイル”と呼ばれる交通手段として位置付けられている。MaaS の本格的な普及には、現状、鉄道会社をはじめ関係各機関のシステム共有化など課題も挙げられるが、次世代の移動サービスとして世界的に期待されており、今後の普及が見込まれている。そうした今後の潮流を

図表 3：シェアサイクルを利用した通勤距離変化の推移



資料提供：OpenStreet 株式会社

見据えて、シェアサイクル事業者が先行して全国各地でシェアサイクルのポート設置を増加させるなど先行投資的な側面も見られる。

③「新型コロナウイルス感染症」を契機とする自転車移動の増加

三点目の理由として、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を指摘する。国内では、2020年3月下旬以降、感染拡大が顕著になり、4月7日の緊急事態宣言発出につながった。その後、5月25日に宣言は解除されたが、政府は今後の生活様式の見直しとして、在宅勤務（テレワーク）や時差出勤といった、人との接触を低減する施策を打ち出した。その一環として政府は、シェアサイクルの利便性向上を目指し、公共用地等へのポートの設置促進やシェアサイクルの利用場所を容易に認識して貰うために、案内看板の仕様・設置基準の統一化、駅などでの案内看板の設置促進に取り組んでいる。

図表3は、シェアサイクルユーザーのうち、朝の時間帯に利用する長距離通勤者の利用時間の推移を示している。本図で示す長距離通勤者とは、①朝7時から9時の間に自転車を返却、②レンタル時間が30分から2時間、③貸出・返却ステーション間の直線距離が2キロメートル以上の3条件を満たしたケースを推定したもののだが、国内で新型コロナウイルスの感染拡大が顕著になり始めた3

月下旬以降、長距離通勤時間が継続的に増加傾向を示している。

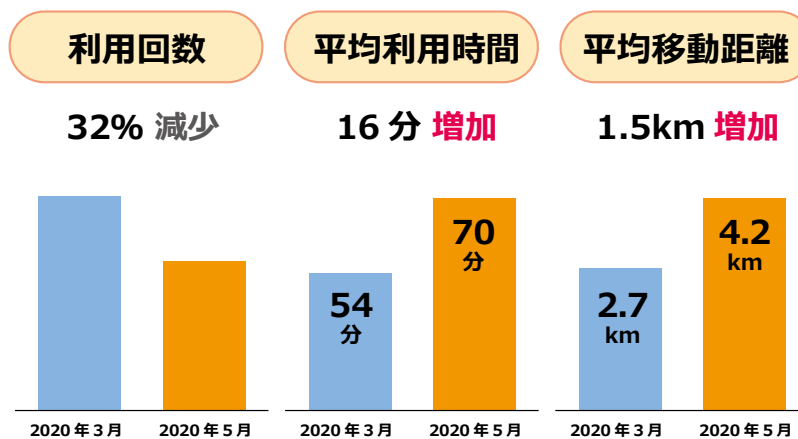
また、図表4は、緊急事態宣言発出中のシェアサイクルの利用状況を同年3月時点と比較したもののだが、平均利用時間、平均移動距離はともに増加している。このことから自宅近所から鉄道駅、鉄道駅からオフィスといった短距離利用が減する一方、自宅から直接オフィスに移動する利用者が増加したことがうかがえる。

シェアサイクルとは直接の関連性はないが、au損害保険が2020年7月に、東京都在住で週1回以上自転車通勤をし、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会社員の男女500人を対象に行ったアンケート調査では、回答者全体の23%（115人）が、国内で新型コロナウイルス感染症の流行が始まって以降に自転車通勤を使い始めたという調査結果も出ている。また、新型コロナウイルスの感染を警戒して、外食を控えて飲食店の配達サービスを利用する人が増えたことが、シェアサイクルの利用増も後押ししているようだ。

3 シェアサイクルに関する政府の施策

シェアサイクルの普及を後押しするのが2018年6月に閣議決定した「自転車活用推進計画」だ。前年に施行された「自転車活用推進法」に基づいた施策で、同計画では、歩行者と分離された「自

図表4：自粛期間中のシェアサイクル利用状況の変化（1都3県）



資料提供：OpenStreet 株式会社

転車通行空間の整備」について、全国自治体による整備の促進をはじめ、官民が連携して先進的なサイクリング環境を目指す「サイクル・ツーリズムの推進」、新たな都市交通システムとして全国にシェアサイクルのポートを1,700箇所設置を目指すことなどが明記されている。

わが国における従来の自転車政策は、自転車事故防止を目的とした利用者向けの交通安全ルールやマナー向上、駅周辺の放置自転車対策として駐輪場整備や放置自転車の撤去などに関するものが多かった。これに対して「自転車活用推進法」は、従来の施策とは一線を画し、環境負荷の低減や、災害時の交通機能の維持、健康増進等を図ることなどが盛り込まれ、シェアサイクルを実現手段の1つに位置づけている。

一方、シェアリングエコノミーの観点からの取組みも追い風となっている。2016年11月、内閣府は「内閣官房シェアリングエコノミー促進室」を創設したが、これは地方創生の実現や少子高齢化対策として、シェアリングエコノミーを推進するものだ。2019年3月には、民間企業や自治体が取組むシェアリングエコノミーの活用事例集を紹介する「シェア・ニッポン100～未来へつなぐ地域の活力～」を公開するなど、国を挙げてシェアビジネスを促進している。

4 シェアサイクル事業者の現状と本県の動向

一般的にシェアサイクルの事業者は大きく2つに分類される。シェアサイクルサービスを行うのに必要なICTサービスを提供するシステム提供者と、同システムを利用して実際にシェアサイクル事業を手掛ける運営会社である。シェアサイクルに関心を持つ自治体がシステム提供者および運営会社と業務委託契約を結び、シェアサイクルに必要な用地を提供するなどの形で展開していく。

国土交通省の調査（2019年3月31日時点）によれば、シェアサイクルが導入されている全国259自治体のうち、有人管理（113都市）を除いた無人管理システムを提供する事業者で

は、株式会社ドコモ・バイクシェア（33都市）、OpenStreet株式会社（88都市）の2社で全体の81%を占めている。このことから、国内のシェアサイクル市場は寡占状態にあることが分かる。

一方、シェアサイクルに必要なポート数（全国）について、検索アプリ「ロケスマ」による2020年10月13日時点のデータでは、「HELLO CYCLING（OpenStreet株式会社）」（2,920箇所）、「docomo bike share（株式会社ドコモ・バイクシェア）」（1,790箇所）、「PiPPA（株式会社オーシャンブルースマート）」（240箇所）、「COGICOGI（コギコギ株式会社）」（46箇所）の順となっており、上位2社がポート数でも市場で大きくリードしていることが分かる。

なお、本県においては、観光地利用を除けば、現時点までは国道16号線以南の地域でシェアサイクルの普及が進んでいる。

OpenStreet株式会社は、川越市（協定締結月2018年9月）を皮切りに、さいたま市（同2018年11月）、朝霞市（同2019年月）、和光市（同2019年7月）の4つの自治体と提携を結んでいる。

一方、株式会社ドコモ・バイクシェアは都内中心部での展開を特徴としており、現時点で本県でのサービスは行っていない。

図表5は、さいたま市中心部におけるシェアサイクルの利用状況の軌跡をソフトウェアにより可視化したものだ。画面上の赤色は自転車の走行区間を線で示しているが、画面の上から下、南北に走るJR高崎線の沿線を中心に大きく東西方向に利用が広がっている。

最も赤色が多く集まっているのはJR大宮駅である。このようにシェアサイクルは東西の横断手段として機能していることが分かる。本県は東京都心部からJRや私鉄など鉄道が南北に放射状に走っている。一方、東西を結ぶ鉄道路線が少なく、路線バスが鉄道と鉄道の間地域の交通手段として補完している。シェアサイクルは本県の地理的な特性に合わせて今後、普及していくことが考えられる。

以下では、シェアサイクル事業者2社の取組事例を紹介する。



OpenStreet 株式会社 (東京都港区)

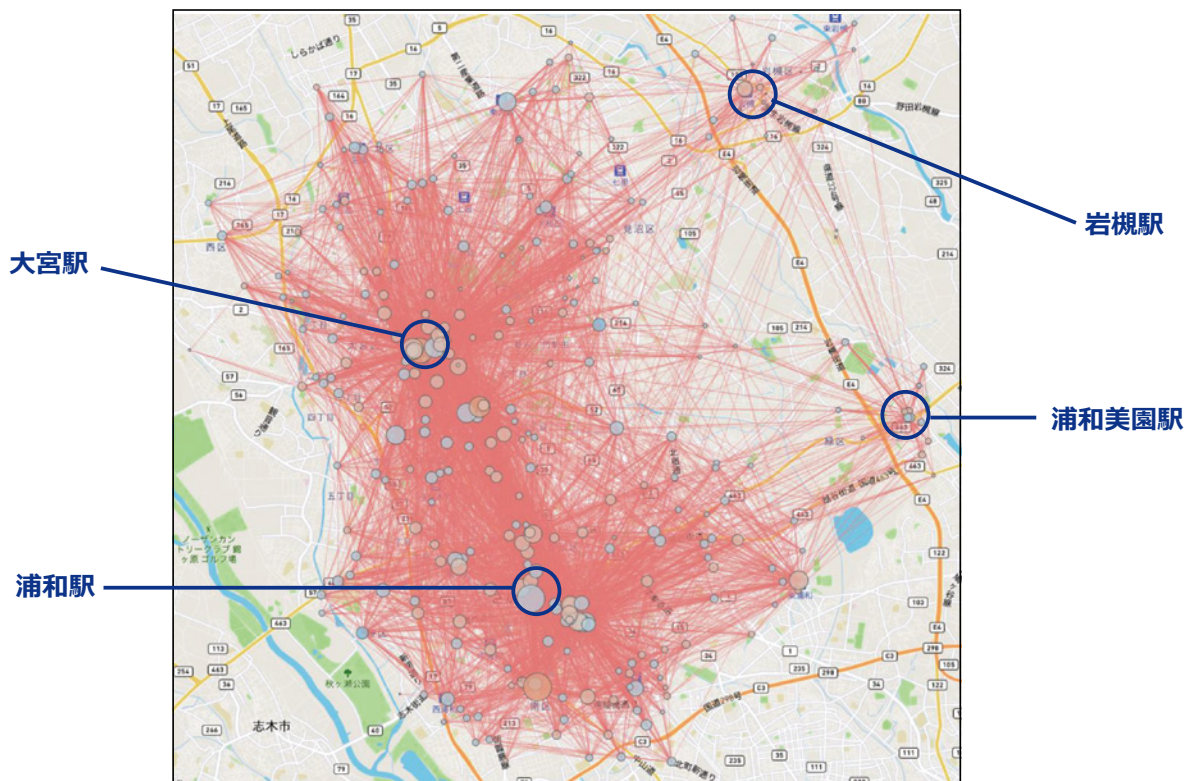
同社はソフトバンクグループ企業で、「HELLO CYCLING」のサービス名称で事業を全国展開している。ビジネスの特徴は、自らシェアサイクルサービスを地域で展開するのではなく、予約や課金システムを含めて、シェアサイクル事業に必要なプラットフォームを同社が用意、企業や自治体に提供している。シェアサイクルに必要な用地を提供してもらう事業パートナーは、不動産事業者をはじめ、コインパーキング、鉄道会社、コンビニエンスストアなどである。

2016年11月に自転車10台からサービスを開始し、2018年3月に自治体として初めて千葉市と協定を結んだのを皮切りに、約2年半で全国206の市区町村とシェアサイクル事業に関する協定を結んでいる。2020年9月8日現在のポート

数は全国に2,803箇所で業界首位となっている。同社は「昼間人口」「人口密度」「交通結節点」を進出する際に検討するポイントとし、直線距離3キロ圏内を利用エリアに、市街地の短距離交通インフラとして展開している。全車両が電動アシスト自転車で、サービスに登録すれば、1つのIDで全国に展開する「HELLO CYCLING」のシェアサイクルを自由に利用することができる。利用価格は15分70円を基本にしている。

執行役員で財務経営統括AI・データサイエンス管掌の工藤智彰氏は、埼玉県はシェアサイクル事業者にとって相性が良いエリアとした上で、「都心部から鉄道が放射線状に広がっていて、鉄道と鉄道の間の横の移動割合が低い。その不便をシェアサイクルがカバーできる」とする。同社は、国道16号線より南側地域を重点的に開拓しているほか、県内の西部地区、東部地区を今後、拡大していく計画を持っている。

図表5：さいたま市内のシェアサイクルの動線状況



資料提供：OpenStreet 株式会社



株式会社オーシャンブルースマート (東京都板橋区)

同社は電動アシスト自転車メーカー、株式会社カイホウジャパン(八王子市)のグループ企業で、「PiPPA」のサービス名称で事業を展開している。2018年1月、事業を開始し、和歌山、奈良、宮崎、京都など地方都市や観光地をターゲットに展開するのに加えて、都内23区に特化したサービスも提供している。

2020年8月末現在で自転車の保有台数は1,200台となっている。同社の特徴は、全車両が変速機付き普通自転車で電動アシスト自転車は導入していない。電動アシスト自転車の未利用はバッテリーの交換などにコストがかかるため、同社は出来る限りメンテナンス費用を掛けないため、パンクしづらいノーパンクタイヤ仕様にするなど工夫

をしている。経費を抑える分、利用価格(30分100円)を安く設定している。都内では板橋区、豊島区、北区、中野区の4区に30カ所のポートを設置しているが、都内の場合、ユーザーは年齢層では8割が20代と30代で、男性6割、女性4割の比率となっている。自転車の用途では全体の4割が買い物など日常生活の利用と分析している。緊急非常事態宣言発出期間中は約10%売上(実数は非公表)が増えたという。

埼玉県内への進出事例はないが、「今後、3年間で埼玉県でもしっかりと市場を作り上げたい。ライバルが入っていない市場を狙っていく」(小竹海渡社長)と話す。

本県では生活需要をメインに半径5キロ圏内で自転車を使って活動する人で、現在自転車を保有していない消費者をターゲットにしている。

5 まとめ

シェアサイクル事業は利用単価が低いものの、リピート率が高く、潜在市場をいち早くおさえれば安定成長が見込まれる事業である。そのため、陣取り合戦の様相が強い業界であるとも言える。

現在のICTを活用したシェアサイクルのケースでは、上位2社で市場の8割以上を押さえる寡占化状態にあるが、両者とも親会社が通信事業を手掛けている。シェアサイクル事業単体で収益を上げるビジネスモデルの追求ではなく、シェアサイクルで得られたビッグデータを様々なサービスなどに横展開するほか、今後、普及が見込まれる

MaaSとの連携などにより、消費者情報を囲い込む動きが加速することが予想される。

平野部が多い本県は、自転車保有台数が東京、大阪に次いで多いが、シェアサイクルが身近に広がれば、さらに自転車を利用した活動が活発化し、街の賑わいなどに貢献できる可能性もあり、本県では当面、市場の拡大が進むと考えられる。

