

新サービス開発で需要を掘り起こし シェアサイクルを次のフェーズへ

山本 稔
本誌編集長



菅原 健

シナネンモビリティ P L U S 株式会社
代表取締役社長



【プロフィール】

菅原 健(すがわら たけし)

宮城県出身。1995年シナネンホールディングス株式会社前身の品川燃料株式会社入社。1996年大阪支店で経理を担当、2000年九州営業所にて九州全域での石油営業、その後、プロパンガス販売会社の社長を兼任。2013年シナネン石油で全国20店舗のガソリンスタンド統括、2018年名古屋の住宅設備工事会社を買収したことに伴い、社長として赴任。2020年東京・新宿の不動産会社買収に伴い、社長として赴任。不動産業務全般に携わる。2023年6月より現職。
座右の銘/サントリー創業者 鳥井信治郎氏の「やってみなはれ」。文字どおり、何事もやらなければ始まらない、との思いから。
趣味/家族とのキャンプ。日本各地での勤務経験から、全国のあちこちにお気に入りのキャンプ場があるという。

国土交通省・自転車活用推進本部が昨年9月に地方公共団体の実務担当者向けの「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を策定・公表してから、半年が経過した。社会実験を含めると、2023年3月末現在でシェアサイクルは全国350都市以上で導入されていて、今後その数はさらに増えていることが予想される。

こうした状況を受け、既存の大手運営事業者はどのようなアクションを起こすのか。今回の対談では、日本最大級のシェアサイクル事業者であり、「ダイチャリ」を運営するシナネンモビリティPLUS株式会社代表取締役社長、菅原 健氏に取材。現在の取り組みや課題、展望などをうかがった。

収録：2024年4月5日

聞き手：本誌編集長 山本 稔

ダイチャリ利用者なら 間接的に環境保全に寄与できる

山本 菅原社長のキャリアを拝見致しまして、入社以来、各地で多様な業務に就かれていることに驚きました。同時にシナネンホールディングスの事業領域がいかに多様であるかにも気づかされました。ご自身の自転車に関するエピソードは何かありますでしょうか。

菅原 単身赴任をしていた頃は、自宅に帰って家族と出かける際、一人のユーザーとしてダイチャリをよく使っていました。自宅には私の自転車がなかったので、私はダイチャリを借りて、家族とサイクリングを楽しんでいたんです。以前から家族旅行で国内の各地を観光した際も、各地の観光用レンタサイクルをよく使っていたのですが、シェアサイクルは借りた場所に返却しなければならないレンタサイクルと違い、乗り捨てで使えるため、やはり便利だと実感していました。後年、自分がダイチャリの会社の社長になるとは思ってもみませんでした(笑)。

山本 自転車に直接関係ない業界を歩んでこられたとはいえ、なかなか良いエピソードだと思います。さて、では社長就任以降、弊誌でこうした形で登場されるのは初めてということで、改めて抱負をお聞かせいただけますでしょうか。

菅原 我々のグループでは、石油、ガスの取扱高が総利益のおよそ7割を占めております。地球規模の脱炭素社会実現に貢献すべく、現在この事業ポートフォリオの転換に挑戦しているところです。その意味で非エネルギー事業となるシェアサイクル事業は、当グループにとって非常に大切な位置づけとなっています。

山本 なるほど。

菅原 ちなみに当グループは2027年に創業100周年を迎えます。そこで、ビジョンとして「脱炭素社会の実現に貢献する総合エネルギー・ライフクリエイト企業グループへの進化」を掲げ、第三次中期経営計画をスタートしているのですが、シェアサイクル事業はその一翼を担う重要な領域になります。その分、プレッシャーはあるのですが、それを上回るやりがいを感じています。前任の三橋(美和氏。現シナネンホールディングス株式会社 取締役CCO)が培ってきた土台を受け継ぎ、さらに業績を拡大させていくことが私に課せられたミッションだと思っています。

山本 承知しました。では、直近の事業

展開規模について、ステーションや自転車の台数などを教えていただけますか。

菅原 ステーション数は3,500ヵ所超、自転車は12,000台を超えています。展開エリアは1都3県および大阪ですね。また、提携先パートナー企業は約450社にのぼります。今年3月20日からは新型車の本格導入が始まりまして、現在は100台ほどが走っています。これからどんどん台数を増やし、展開エリアを拡大していきたいですね。

山本 新型車、スタイリッシュでとてもカッコいいですね。個人的に、これまでの車体は女性的なデザインだと思っていましたが、新型車はよりシャープな印象になったと思っています。

菅原 ありがとうございます。新型車も以前の車体同様に低床フレームで、スカートの女性も乗りやすいとの声も頂戴していますね。

山本 バッテリーをフレームの中に内蔵していることもスタイリッシュなデザインの要因だと思っています。

菅原 そうですね。なおかつバッテリーは災害時にはUSB電源としても使うことができます。

山本 同じグループ企業のシナネンサイクルさんと開発されていることも御社ならではの強みですね。

菅原 ありがとうございます。

山本 もうひとつお聞きしたいのが、



3/20から本格投入された新型車。これまでの車両同様快適な26インチ。またがりやすいスタイリッシュなフレームデザイン。扱いやすいシート調整レバーも搭載している。



2022年1月から、御社がシナネン株式会社が推進する環境保全プロジェクト「シナネンあかりの森プロジェクト」に参画されていることです。この取り組みについて改めて教えていただけますか。

菅原 このプロジェクトでは、毎月の電気使用量に対する0.1円/kWh(税込)を環境保全活動に寄付しており、合わせて同額をシナネンも支援しています。これによって、ユーザーはシェアサイクル利用時に「ダイチャリ」を選んで移動するだけで、環境保全に貢献することができるのです。こうした取り組みは日本初の事例です。

山本 ユーザーは自転車で移動するだけでも環境保全に寄与できるのに、加えて、間接的に寄付も行っているわけですね。何かインセンティブを与えるなどの

仕組みがあったりはしないのですか。

菅原 あくまでHELLO CYCLINGの中のダイチャリなので、弊社単独でインセンティブを付けることはできません。ただ、シェアサイクルユーザーは環境意識が高い方が多いと思いますし、ダイチャリのブランディング強化の意味でも何らかの発信はしていくべきだと考えています。それはこれからの課題ですね。

新たな需要を掘り起こす 「利用者限定シェアサイクル」

山本 続いて、改めてとなりますが御社のシェアサイクルの特徴、強みを教えていただけますでしょうか。

菅原 OpenStreetが提供しているシェアサイクルプラットフォーム「HELLO CYCLING」を活用しているため、7,800ヵ所のステーションのどこでも利用可能であることが大きな特徴であり、強みです。弊社独自の部分で言いますと、先ほども触れましたが、実質再生可能エネルギーでバッテリーを充電しており、これまでに、累計約80tのCO₂削減に寄与している点は、ほかの運営事業者にはないことと自負しています。加えて「利用者限定シェアサイクル」もひとつの特徴といえます。これは、マンションやシェアオフィス・コワーキングスペース、企業などの利用者に限定して使ってもらえるシェアサイクルサービスです。スマ

ホでいつでも利用できるダイチャリのメリットは変わらず、物件・建物の規模やご要望に合わせて運用方法や料金設定などをカスタマイズすることが可能です。

山本 利用者限定シェアサイクルには、現在どのような反響が寄せられていますか。

菅原 特に大規模な分譲マンションの管理組合からの問い合わせが増えてますね。私は以前に不動産会社での勤務歴があるのでよく知っているのですが、マンション住人は敷地内に非住人が出入りすることに対して大きな抵抗を感じられるんですね。その点、クローズドで住人しか利用できない限定シェアサイクルなら問題がないというわけです。

山本 基本的にマンション敷地内で借りた自転車は、そこに戻さなければならぬのですよね。

菅原 そうです。その点ではレンタルサイクルに近いですね。それでもマンション駐輪場の効率的な運用に役立ちますし、家族全員分の駐輪区画を借りられない世帯にも便利なことから、概ねご好評をいただいております。また、自分では電動アシスト自転車を持っていないので、試しに乗ってみたいから借りてみる、といったニーズもあると聞いています。

山本 確かに、例えば家族4人いて、皆が自転車に乗っていても、マンションの駐輪場4区画を借りるのはあまり現実的ではないかもしれません。以前、家族皆でサイクリングに出かける際は、お母さんと子どもは各々の自転車で、お父さん

利用者限定シェアサイクルの取り組みイメージ



「利用者限定シェアサイクル」の運用フロー。運営者が利用者を限定してサービスを提供でき、物件価値の向上や入居者様の満足度向上に寄与できる。

だけシェアサイクルを使うというニーズは根強いと聞いたことがあります。

菅原 通勤、通学でほぼ毎日使う方なら駐輪区画を確保したいところでしょうが、毎日乗らない方ならシェアサイクルでも十分事足りるはずですから。

山本 展開エリアはどの辺りですか。

菅原 現時点では東京都内が中心ですね。もちろん、今後エリアの拡大に向けて努力して参ります。

大規模イベントへの 自転車提供で シェアサイクルの魅力を発信

山本 昨年11月のレインボーブリッジを使ったイベントでは、多くのダイチャリの車体を提供されたと聞きました。

菅原 昨年11月23日の祝日に行われた「GRANDCYCLE TOKYO」の臨海イベントですね。レインボーブリッジ、東京ゲートブリッジを封鎖して普段は車道になっている場所を自転車で走るといって、希少で大変人気の高い催しです。レインボーブリッジのみと、レインボーブリッジ+東京ゲートブリッジ、2つの橋を走る2種類のコースがありました。



レインボーブリッジの上を走行するという希少体験ができる「GRANDCYCLE TOKYO」。電動アシスト自転車、シェアサイクルの利便性も実感したことだろう。なお、今年度は12/1(日)の開催が決定している(写真は2022年度開催時の様子)。

山本 ダイチャリからは何台貸し出されたのですか。

菅原 およそ800台です。と言うのは簡単なのですが、現在ステーションで稼働している車両を集めてしっかり整備して、それから貸し出すのは、なかなか実行が難しいんですよ。このイベント以外にも、大規模なスポーツイベントなどで会場内のブースが複数個所に分かれており、ブース間をスタッフが移動するための手段としてダイチャリを一定数お貸出ししたこともありました。こうした大規模イベント用に、数百台規模の自転車を機動的に提供できることも、我々のストロングポイントであると思っています。

山本 そうした実績によって、認知度がさらに高まる効果がありますね。

菅原 はい。さらに加えて、そもそもレインボーブリッジの上を自転車で走るといって非日常的な経験は、ユーザーにシンプルな感動や楽しさをもたらすでしょう。ひいては自転車の普及や意識の向上につながれば理想的だと思います。

山本 確かに。ただ、残念ながら私は高所恐怖症の気があるので、レインボーブリッジ上を自転車で走るのは遠慮しておきます(笑)。イベントでのシェアサイクル運用と言えば、昨年9月から「イベント会場が駅から遠いため、会場への交通手段としてシェアサイクルを使いたい」「近隣の幅広いエリアから集客したい」「道路の交通混雑を回避したい」といった要望のソリューションとして、「ダイチャリ短期設置プラン」の運用を開始されていますね。これも先ほどの「利用者限定シェアサイクル」同様、御社ならではのサービスとして、拡大に期待したいと思います。

菅原 ありがとうございます。

フランス視察で実感した 日本のシェアサイクルの良し悪し

山本 MaaSにおける移動手段として、シェアサイクルも重要な役割を担うよう



になっています。ダイチャリとしてどのように関わっていきますか。

菅原 Googleなどの検索サービスを使うと、移動手段として紹介されるのは確かです。ただ、決済も含めて、民間事業者だけでひとつにまとまっていくのは非常に難しい部分もありますので、政府や行政と協働して進めていくのが望ましいと考えています。

山本 そうですね。MaaSは言葉としての認知度が上がっているとはいえ、現状は地域によって複数のMaaSが存在する状態で、本当に利便性が良いとは言えないと思っています。ただ、将来的に状況が整備されてきた時、ラストワンマイルの移動手段としてシェアサイクルが重要な役割を担うのは確かです。地道に進めていっていただきたいと考えています。

菅原 そのとおりですね。

山本 では話題を変えまして、海外との日本のシェアサイクル事情についてうかがわせてください。現状をどのようにご覧になっていますか。

菅原 昨年11月、公益財団法人 自転車駐車場整備センターの調査企画によるフランス視察に参加致しまして、パリとボルドーの自転車施策実態調査に行ってきました。まず率直に感じたのは「電動アシスト自転車の少なさ」でした。ヒ



昨年11月のフランス視察のひとコマ。①パリのヴェリブは人が集まりやすい広場の一角などアクセス利便性の高い場所にステーションが設置されていた。②自転車専用レーンの整備も進んでいる。本格的な普及はコロナ禍以降とのことだが、走行環境の充実度は見習いたいものだ。

アリングしてみると半分以上はアシストなしの普通自転車だったようです。パリのヴェリブでもアシスト付きは半分くらいでした。それに比べると、日本のシェアサイクルの多くは電動アシスト自転車と言ってよく、その比率の高さを知った次第です。また、自転車専用レーンの整備は進んでいて、そこはさすがだなと思ったのですが、急速に整備が進んだのはコロナ禍以降でここ3～4年とのことでした。

山本 それは少し意外ですね。

菅原 一方、先ほども理想のMaaSの話で少し触れましたが、自治体が強力でバックアップし、制度設計にも深くかかわっているようで、ほかのモビリティ、例えばバス、地下鉄、トラムなどとの結節点に近い理想的な場所に30～50台レベルの大規模なステーションが設置されているのをいくつも見ました。私は滞在中、かなりの時間をシェアサイクル移動に費やしたのですが、利便性は非常に高かったですね。駅から出るとすぐ目の前にシェアサイクルのステーションがあり、迷うことなくたどり着けました。また、車体重量は日本に比べるとやや重いのですが、電動アシストがカバーする範囲が日本よりも広く、パワーは強かったですね。日本より速度は速いと感じました。

山本 私も以前ロンドンで見ましたが、あの都市でもシェアサイクルステーションに置かれた自転車台数は圧巻でしたね。

日本とは本当に違うと痛感しました。

菅原 ただ、ダイチャリの例では、千葉県海浜幕張エリアで100台超のステーションを設置したり、埼玉県朝霞市の朝霞駅前周辺にあるステーションを合計すると100台レベルの自転車が置けたりと、利便性の高いサービスを提供できていると思います。特に朝霞市は、市役所の職員の方々も積極的に活用していただいております。それまで28台あった公用車を5台減らすことができたと聞いています。また、普段、車で移動していた時には分からなかった道路の損傷を自転車に乗っていた時に発見できて、市政に反映できたなどの声もいただきました。自転車の適度な速度と視界の広さがあればこそその気づきだったそうです。

山本 なるほど、良いお話ですね。近いうちにぜひ朝霞市の自転車の利活用や取り組みを取材したいと思います。

菅原 それはいいですね。

災害発生時の シェアサイクル利活用には 十分な議論が必要だ

山本 では次に、ここ1年ほどで大きく変わったシェアサイクル・自転車活用を取り巻く環境について伺います。ヘルメット着用努力義務化、道交法改正による特定小型原動機付自転車の新設、自転車の悪質な違反に対して「青切符」の

反則金制度2年以内に施行する閣議決定など、それらの動きをどう捉えていらっしゃいますか。

菅原 概ね好意的に捉えており、それらの変化を受けて我々にできることは、ヘルメット着用や自転車安全利用五則遵守の啓発を継続していくことだと思います。特定小型についても一部で乗り方のマナーやモラル、走行場所について議論がありますが、一般社団法人日本シェアサイクル協会と協働して、地道に啓発活動を続けていきたいと考えています。先日弊社の20代の社員と話をしていた、かつては自動車に乗る際、シートベルトを着用しなくても走ることができたと言ったところ、本当に驚かれました。ご存じのとおり今は着用しないと警告音がなりますからね。やがては、自転車も車道の左側を走行すること、常にヘルメットを着用することが、現代の自動車のシートベルト着用と同様、当たり前になる日も来ると思っています。そういえば、フランス視察の際も見たのですが、シェアサイクル利用者の多くはヘルメットを着用していました。皆さん、バラバラのヘルメットだったので、おそらく自前のものを使っているのでしょう。我々も日本のユーザーにそうした意識を持ってもらうべく、努力していく必要があります。

山本 今年元日の能登半島地震、さらに先日台湾で大地震がありました。そうした災害発生時のシェアサイクル利活

用についてはどんな見解をおもちですか。

菅原 自動車の通行が禁止されたとしても自転車なら小回りがききますし、徒歩よりもはるかに速いので非常時の移動手段として有効であるとの話は確かにあります。ただ、能登でも発生していましたが、道路に亀裂が生じていたら、いくら小回りがきくとはいえ、自転車でも危険であることに変わりはありません。道路の破損状況はケースバイケースです。災害の種類、地震なのか水害なのかによっても自転車を使っていいかどうか、判断するのは極めて難しいため、十分に議論を深めていくべきでしょう。その上で自転車の機動力を発揮できればと思います。

山本 では最後に日本シェアサイクル協会の会員企業としてのご意見を聞かせてください。協会の今後のあるべき姿や



対談冒頭「自転車とほぼ関係のない領域で仕事をしてきましたから」と話された菅原社長。しかし、そのキャリアゆえのニュートラルな視点を活かした取り組みは、シェアサイクル業界に新風を吹き込みそうだ。

ご要望などがありましたら、教えていただけますでしょうか。

菅原 「シェ（4）ア サ（3）イクル」の語呂合わせと、新生活が始まるこの時期、新たな環境での移動手段として自転車

を使い始める方が多いことから、今年から4月3日が「シェアサイクルの日」に制定されました。これは当社を含めて、多数の協会会員企業がHPやSNSで発信しています。この記念日をフックに、協会全体でシェアサイクルの認知度を上げるための取り組みを進めていきたいですね。日常の手軽な移動手段としてはもちろん、ロングライドも楽しめる自転車の魅力を知らしめるのは、お試し感覚で使えるシェアサイクルが最適だと思っています。また、電動アシスト自転車の機能性を知らいただき、需要喚起がしやすいという点でもシェアサイクルの仕組みは有効ではないでしょうか。

山本 そのとおりですね。シェアサイクル普及の新たなフェーズ移行に向け、弊誌も頑張って記事を制作していきたいと思っています。本日は多様なお話をおうかがいでき、多くの刺激をいただきました。ありがとうございました。 **PP**



今年1月、一般社団法人日本シェアサイクル協会が、一般社団法人日本記念日協会に申請し、4月3日が「シェアサイクルの日」に制定された。これを機に、シェアサイクルのさらなる普及促進、自転車マナー、安全利用の啓発も進める必要がある。

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芸学部卒業。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

