

## SF ベイエリアのバイクシェアリング事情

執筆者 KDDI 総合研究所 特別研究員 高橋陽一

### ▼記事のポイント

#### <サマリー>

モバイルアプリを使って自転車を簡単・便利に短時間借りられるバイクシェアリングが米国で急速に広がっている。利用者にとっては交通手段の「ラストマイル」として安くて便利なオプションが追加され、利便性が向上しているが、損壊・放置等の迷惑行為、近隣住民の反発、収益性・持続可能性などの問題も顕在化している。

バイクシェアリングはまた、単なる自転車の利用に留まらず、電動スクーターなどを含む多様な交通手段にまたがる「マルチモーダル」なサービスへと変質しつつあり、他業種からの参入の動きも始めている。この市場における「ラストマイル」の覇権争いが始まったと見ることができる。

本レポートではまず米国全体のバイクシェアリングの現況を概観した後、とりわけ SF ベイエリアにおけるバイクシェアリング事情と最新の市場動向を紹介する。

#### <主な登場人物>

Motivate Social Bicycles/JUMP Bikes BCycle Ford LimeBike/Lime Spin Uber Lyft

#### <キーワード>

自転車 バイクシェアリング ステーション ドックレス スクーター マルチモーダル

#### <地域>

米国

---

# Developments in Bike Sharing in the SF Bay Area

TAKAHASHI, Yoichi

*Research Fellow, KDDI Research Inc.*

---

## Abstract

---

Americans are seeing a rapid proliferation in bike sharing, an easy and handy way for people to rent bicycles for short periods using mobile phone applications. While bringing users improved convenience and wider and cheaper options in the "last mile" of transportation, the operators are facing issues and challenges such as derelict and vandalized bicycles, a backlash from neighborhoods, and uncertain profitability and sustainability.

The bike-share industry is now transforming itself from a simple rent-a-bike service to a multimodal service incorporating electric scooters and other means of transportation, and this, in turn, is encouraging new entrants from other industries. The battle for leadership in this "last mile" transportation market has just started.

This report begins with a brief overview of bike sharing in the U.S., followed by the developments and latest trends in the industry, especially in the San Francisco Bay Area.

## Key Players

---

Motivate Social Bicycles/JUMP Bikes BCycle Ford LimeBike/Lime Spin Uber Lyft

## Keywords

---

bicycle bike sharing station dockless scooter multimodal

## Regions

---

US

## 1 はじめに

中国や欧州で先行していたバイクシェアリングが、自動車社会の米国にもやってきた。モバイルアプリを使って簡単・便利に自転車を短時間借りることのできる新しいサービスが全米の主要都市に次々と導入され、利用者が急増している。

全米規模ではMotive、Social Bicycles、BCycleなどがバイクシェアリングの主要事業者とされているが、サンフランシスコやその周辺を含む「ベイエリア」では、Ford GoBike、JUMP、Lime、Spinなどの自転車を最近よく見かけるようになった。

バイクシェアリングにより、利用者にとっては交通手段の「ラストマイル」として安くて便利なオプションがもたらされ、利便性が高まっている一方、損壊、放置等の迷惑行為、近隣住民の反発、収益性・持続可能性等の問題も顕在化している。

バイクシェアリングはまた、単なる自転車の利用に留まらず、電動スクーターなどを含む多様な交通手段にまたがる「マルチモーダル」なサービスへと変質しつつあり、他業種からの参入の動きも出始め、競争激化の様相を呈している。

本レポートではまず米国全体のバイクシェアリングの現況を概観した後、とりわけベイエリアにおけるサービスの成立経緯、現状、問題点を含むバイクシェアリング事情と最新の市場動向を紹介する。

本稿に登場する「バイク」たち。

ステーション方式  
バイクシェアリング



(筆者撮影)

ドックレス式  
バイクシェアリング



(筆者撮影)

電動スクーター



(<https://blog.spin.pm/>)

## 2 米国のバイクシェアリングの現況

### 2-1 2017年の急拡大

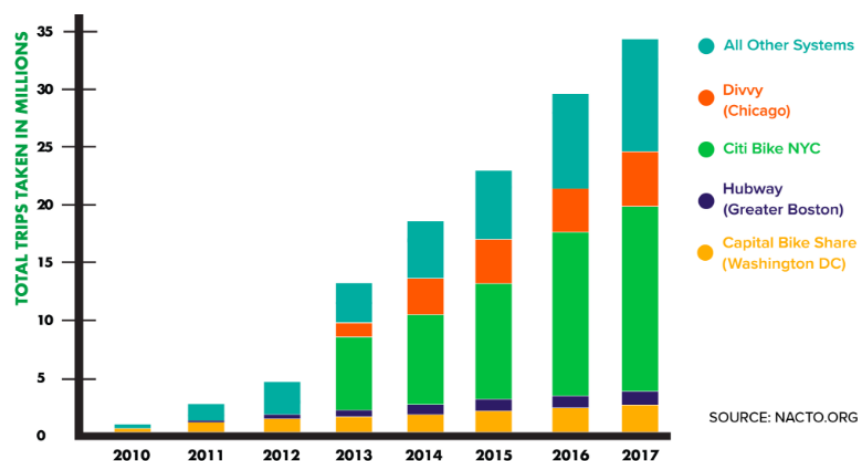
全米各地の都市交通担当自治体職員の連絡協議会であるNACTO（National Association of City Transportation Officials）が発表した「A Bike Share in the U.S.: 2017」によると、米国のバイクシェアリングが2017年に大きく拡大した<sup>1</sup>。

2017年における全米のバイクシェアリングサービスの総利用回数は3,500万回で、2016年に比べて25%も増加した。2010年からの累積利用回数は1億2,300万回に上る。バイクシェアリングは今や都市交通の一角を担う地位を確立しつつあるとしている。

特に2017年は、自転車を1台ずつ収容・ロックするためのドックを設置する「ステーション方式」の既存サービスが拡大したのに加え、ドックを設置しない「ドックレス方式」の新サービスが続々と登場したことで、利用増に拍車がかかった。

都市・サービス別の利用回数ではニューヨークの「Citi Bike」が圧倒的に多く、全体の約40%を占める。以下、シカゴの「Divvy」、ワシントンD.C.の「Capital Bike Share」、ボストンの「Hubway」と続き、ここまでで全体の74%を占める。

【図表1】米国のバイクシェアリング利用回数推移（単位：百万回）



（出所）NACTOの発表文書より

### 2-2 存在感あるMotive

上記で名前が挙がっているバイクシェアリングサービスが、いずれも同じ会社によって運用されているというから驚きだ。ニューヨークに本社のあるMotive International Inc.（以下「Motive」）という会社だ。

<sup>1</sup> <https://nacto.org/bike-share-statistics-2017/>

同社の前身は2009年にオレゴン州ポートランドに設立されたAlta Bicycle Shareという会社。2014年10月にBikeshare Holdings LLCに買収されて現社名に変更し、本社をニューヨークに移転した。

Motivateは米国の主要都市で、各自治体と提携し、スポンサー企業の支援も受けながら、ステーション方式のバイクシェアリングサービスを運用している。

【図表2】 Motivateのサービス一覧（月間利用回数は2018年5月のデータ）

サービス	主なスポンサー	提供都市・地域(州)	開始時期	月間利用回数
 Ford GoBike	Ford（自動車）	SFベイエリア(CA)	2017.6	179,534
 BIKETOWN	Nike （スポーツ用品）	ポートランド(OR)	2016.7	79,408
 citi bike Jersey City	CITI（金融）	ジャージーシティ (NJ)	2015.9	34,454
 COGO	Medical Mutual（医療保険）	コロンバス(OH)	2013.7	6,463
 Divvy	シカゴ市交通局	シカゴ(IL)	2013.6	401,125
 citi bike	CITI（金融）	ニューヨーク(NY)	2013.5	1,824,634
 BLUEbikes.	ボストン市	ボストン(MA)	2011.7	178,850
 capital bikeshare Capital Bikeshare	コロンビア特別区 交通局	ワシントン(D.C.)	2010.9	374,324

（出所） Motivateのホームページ等の情報を元にKDDI総合研究所で作成

## 2-3 全米多都市に展開するBCycle

主要事業者はMotivateだけではない。NACTOの上記発表では、米国のバイクシェアリングサービスは2010年から2016年までの間、Motivate、BCycle、Social Bicyclesの3社によって提供されてきたとされている。

BCycle,LLCは2010年4月に設立され、ウィスコンシン州ウォータールーに本社を置く。総合自転車メーカーのTrek Bicycle Corporation、保険会社のHumana、広告代理店のCrispin Porter + Boguskyによるジョイントベンチャー。

全米の多数の都市でステーション方式のバイクシェアリングサービスを展開している。2018年5月23日に、50番目の都市として、同社としては最大のステーション60か所、自転車600台規模のサービスをテネシー州メンフィスで開始したと発表した。



【図表3】BCycleのサービス提供都市



(出所) BCycleのホームページより

## 2-4 ドックレスも手がけるSocial Bicycles

Social Bicycles (略して「SoBi」とも称される) もNACTOの上記発表で名前の挙がっていた主要事業者の1つ。

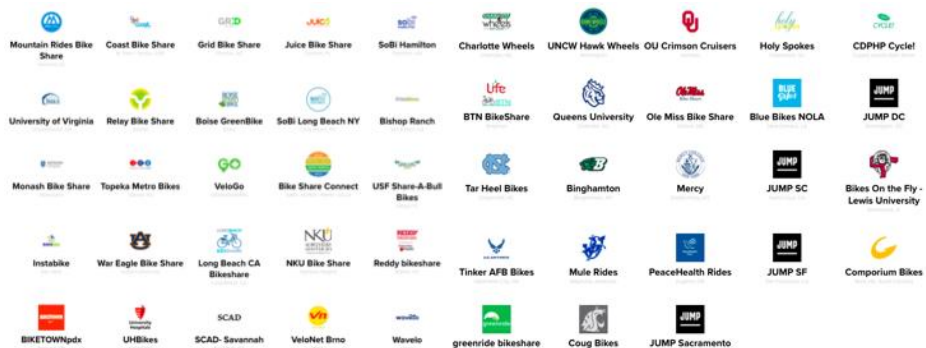
2010年にニューヨークで設立され、執筆時点(2018年6月)で40都市、計1万4,000台の自転車を導入してバイクシェアリングサービスを展開しており、累積利用回数は500万回以上に上る。

サービスは自ら運用するものもあれば、運用は提携会社が行い、Social Bicyclesはハード・ソフトのソリューションを提供するという形で展開しているものもあり、スポンサー企業が付いているものやいないものなど、多様な形態がある。

たとえばフロリダ州タンパとセントピーターズバーグで提供しているバイクシェアリングサービス「Coast」は、ホームページに「Operated by CycleHop | Powered by Social Bicycles」とあるように、CycleHopという別の会社が運用している。

また、ルイジアナ州ニューオーリンズの「Blue Bikes」は、ニューオーリンズ市とSocial Bicyclesの提携により提供しており、保険会社のBlue Cross and Blue Shieldがスポンサーとなっている。

【図表4】 Social Bicyclesが関与するバイクシェアリングサービス



(出所) Social Bicyclesのホームページより

2018年1月には、電動アシスト自転車によるドックレス方式のサービス「JUMP」を正式に開始し、運用会社名を「JUMP Bikes」と改めた。なお「Social Bicycles」もハード・ソフトソリューションの提供会社として存続している。

JUMPの提供地域は、執筆時点（2018年6月）で、サンフランシスコ、ワシントンD.C.、サンタクルズ、サクラメントの4都市。2018年夏にはロードアイランド州プロビデンスにも拡張する予定となっている。

## 2-5 ドックレス方式のサービスが相次ぎ参入

2017年の特徴的な動向として、ドックレス方式の新しいバイクシェアリングサービスが相次いで参入した。上述のJUMP/Social Bicyclesもその1つであるが、その他にLimeBike、Mobike、ofo、Spinといったサービスの名前が挙がっている。

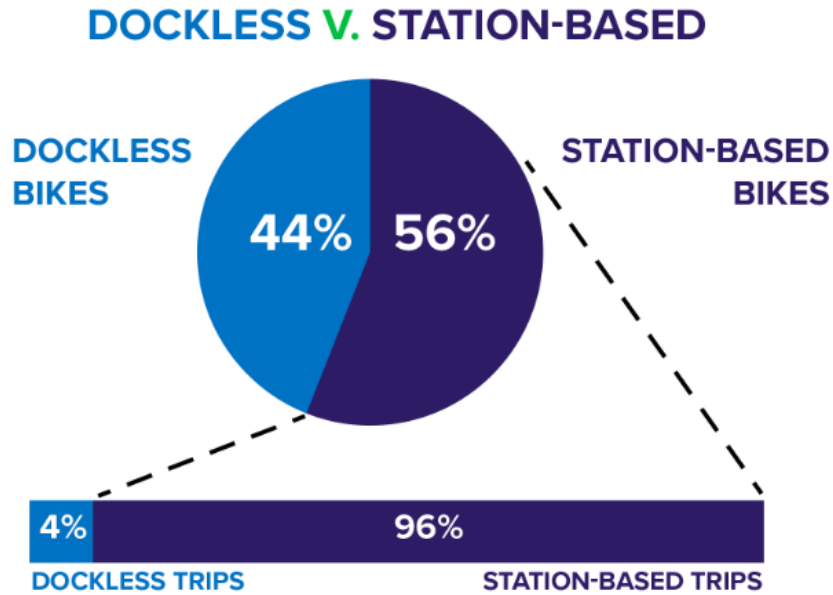
Mobikeとofoはともに中国の北京に本社のある会社（ちなみに「ofo」は自転車の形を文字で表したもの）。両社とも2015年から中国でドックレス方式のバイクシェアリングサービスを展開していたが、2017年に米国を含む世界各地に進出を果たした。

LimeBikeとSpinはともにバリエリア生まれで、LimeBike（会社名はNeutron Holdings, Inc.）はサンマテオ、Spin（会社名はSkinny Labs Inc.）はサンフランシスコが本拠。両社ともドックレス方式のバイクシェアリングサービスを展開する他、最近では電動スクーターシェアリング（5-1項参照）にも足を踏み入れている。

米国全体では、2016年までステーション方式が専有していたバイクシェアリング市場に、2017年に入ってからドックレス方式のサービスが続々と登場して、徐々にシェアを奪っているという状況。

NACTOの上記発表によれば、2017年末時点での自転車数ではステーション方式が56%、ドックレス方式が44%となっており、半々に接近しつつある。なお、利用回数ではステーション方式が96%と、圧倒的に多くなっている。

【図表5】ステーション方式とドックレス方式の比率



(出所) NACTOの発表文書より

### 3 ベイエリアのバイクシェアリング事情

#### 3-1 バイクシェアリングと周辺業種

ベイエリアの主なバイクシェアリングサービスにはFord GoBike、JUMP、Lime、Spinなどがある。ステーション方式とドックレス方式があるが、いずれもモバイルアプリを使って自転車を短時間貸し出すのが共通の特徴。

これとは別に、昔からある「レンタル自転車」という業種も未だに存在する。フィッシャーマンズワーフなどの観光地にショップを構えて観光客向けなどに1日単位や1時間単位で自転車を貸し出すもので、自転車は借りたところに返すシステム。これはバイクシェアリングとは別ものとして扱われている。

周辺の業種として、「スクーター」のシェアリングサービスを提供しているScootという会社もある。この「スクーター」は、日本で一般的に「スクーター」と呼ばれている、座席がついていて両足を揃えて乗るタイプのオートバイの一種。これもバイクシェアリングとは別物として扱われている。ただし、Scootがバイクシェアリングに参入する可能性はある。

さらに後述の「電動スクーターシェアリング」がある。この「スクーター」は、通常座席がついていない、いわゆる「キックスケーター」のこと。バイクシェアリングとは別ものであるが密接に関連するので、最新動向の中で取り上げている。



### 3-2 実験プロジェクトの開始

ベイエリアではステーション方式のバイクシェアリングの実験プロジェクトとして、「Bay Area Bike Share」が2013年8月29日にスタートした。

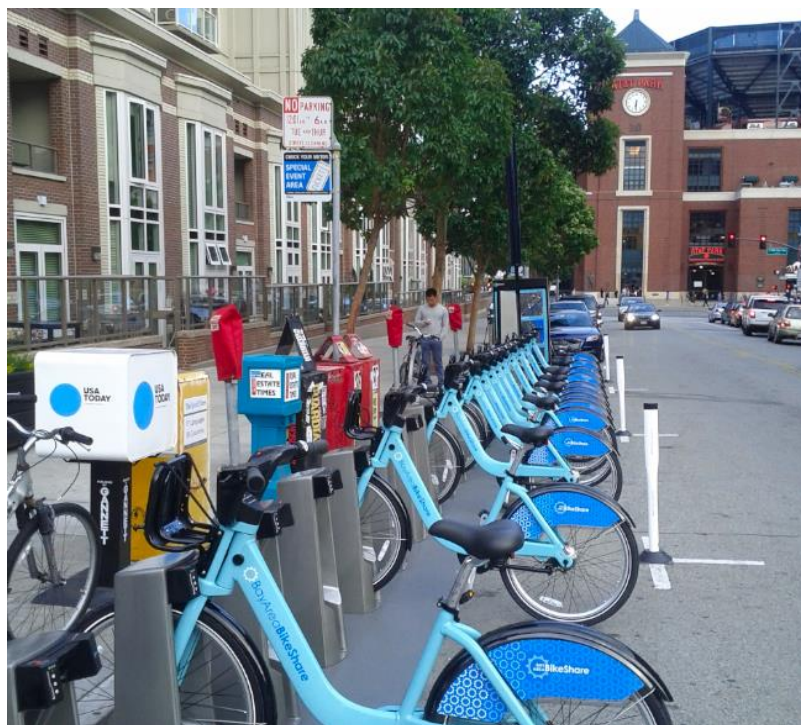
地域の大气汚染を管理するベイエリア大气品質管理局（Bay Area Air Quality Management District）が中心となって推進し、サンフランシスコ市交通局（San Francisco Municipal Transportation Agency、以下「SFMTA」）やその他の関係機関の協力を得て実現した。

自転車の利用を促進して自動車の数を減らし、交通混雑を緩和するとともに大气汚染を抑制して住民の健康促進やコミュニティの活性化を図ることを主目的にしたもの。

自転車やドックなどの設備はカナダのモントリオールに本社のあるPublic Bike System Company（愛称「Bixi」、2014年1月に破産申請）から調達し、運用はニューヨーク等でバイクシェアリングサービスを展開していたAlta Bicycle Share（現Motive）に委託した。

ベイエリアの5都市（サンフランシスコ、レッドウッドシティ、パロアルト、サンノゼ、マウンテンビュー）の70か所にステーションを設置し、自転車700台という規模でスタートした。

【図表6】 Bay Area Bike Shareのステーション（SFダウンタウンにて）



（筆者撮影）

サービス開始後1年間で利用者数は3万2,000人、利用回数は30万回、走行距離は63万マイルを記録し、市の関係者からは一定の成功を取めたと評価された。

2016年1月からはベイエリアの9つの郡（County）の運輸政策を調整・統括する運輸委員会（Metropolitan Transportation Commission、以下「MTC」）の管轄に移された。

利用料金は年間パスが88ドル、3日パスが22ドル、1日パスが9ドル。1回の利用は30分までが利用料金に含まれ、それを超えると30分ごとに4ドルの超過料金がかかる。自転車を返却しなかったり紛失したりすると1,200ドルが請求される。

この料金設定を含め、当初の実験的サービスに対する利用者の評判はあまり良くなかったようだ。理論的には30分以内に返却することを繰り返せば1日9ドルで利用できるが、実際にはステーションの数が少なく30分以内に返却することが難しく、結局超過料金が嵩んでばか高いサービスになる、というのが大方の不満の根源だ。

この実験プロジェクトは、本格的なバイクシェアリングサービスへの移行に伴い、2017年6月11日に終了することとなる。

### 3-3 本格サービスの提供準備

---

2016年9月9日、ベイエリアのバイクシェアリングサービスを運用するMotivateは、自動車メーカーのFordと提携して、規模を拡大した本格サービスを提供すると発表した。

提携の内容は、Fordが7年間に渡り、1年につき700万ドル、合計で4,900万ドルの資金を拠出する代わりに、本格サービスの名称に「Ford」の名を冠することと、自転車にFordのロゴを表示するというもの。

本格サービスの展開にあたり、MTCはMotivateとの間で独占契約を結んだ。すなわち、ベイエリアでバイクシェアリングサービスを提供できるのはMotivateだけに限るということになった。これが後々悩みのタネとなる。本格サービスは自転車の数をそれまでの700台から7,000台へと10倍に増やし、提供地域をイーストベイ（オークランド、バークレイ、エミリービル）にも拡大する。拡大に必要な資金はすべてFordからの資金で賄えるので、住民の負担、すなわち税金の投入は一切ない。

収入配分は、MTCがFordからの拠出金の5%とサービス収入の5%を徴収し、残りはMotivateが運用に充てる。MTCは徴収した金額の20%を手元に残して、残りを参加5都市の自治体に、ステーション数と利用回数に応じて配分する。

ステーションの設置場所に関しては、公平性を確保することと、少なくとも20%をMTCが指定する「問題地域」、すなわち低所得者層が多く居住し、支援が必要とされている地域に配置することとされた。

Motivateは、2015年5月から2017年始めにかけて、地域のコミュニティグループや関係企業・団体等と200回に及ぶミーティングを持った。さらに近隣住民が参加できるワークショップを27回開催し、ステーションの設置場所に関してできるだけ住民の声を反映させるようにした。

### 3-4 Fordの新たな取り組み

---

自動車メーカーのFordがバイクシェアリングという、一見関係がないか、むしろ本来業務に利益相反するとも思える活動に取り組んでいるというところは興味深い。その背景には同社の方針転換がある。

Fordは、2016年9月、自動車メーカーとしての事業の枠を超える「モビリティ（移動手段）」の改善・提供に取り組む方針を発表した。

移動手段の改善に向けて、世界主要都市の官民共同のプロジェクトに参画する意向を発表し、手始めにサンフランシスコにおいて、シャトルサービスの「Chariot」の買収と、バイクシェアリングのMotivateとの提携を発表した。

シャトルサービスは、バスや地下鉄などが通っていない不便な地域の住民の通勤・通学に資するために、アプリで予約・乗車が可能なシャトルバスを運行するもの。これは車両にFordのバンを使用するので、本来業務から外れるものではない。

もう1つのバイクシェアリングの方は、車の購入や利用を減らすことにつながるもので、Fordからすれば本来業務に反するものと言え、自動車メーカーが取り組むのは意外な印象を受ける。

Fordがこのような新しい分野に取り組むこととしたのは、現状の自動車中心の交通システムに関する危機的状況を憂慮したからだ。

交通渋滞は深刻な社会問題の1つ。今この瞬間にも全米の都市で渋滞につかまっているドライバーが大勢いる。渋滞のために1分間で延べ15,000時間が無駄になっている。ガソリン代にすると1分間で14万9,000ドルの無駄遣いとなる。

さらにサンフランシスコでは渋滞を引き起こしている車のうち30%が駐車スペースを探すためにぐるぐる回っている車だ。そのような車のために、全米では1分間に102トンの二酸化炭素が排出されている。

残念なことに、この状況はさらに悪化する傾向にある。Fordはこのような状況に危機意識を抱き、「移動手段」という広範な視野からの抜本的見直しを行うべきことを提唱している。

### 3-5 ドックレス方式のサービスも動き出す

---

2017年1月、中国でドックレス方式のバイクシェアリングを展開していたBluegogoがサンフランシスコへの進出を計画していることがわかった。正式に発表されたものではなく、同社の人材募集広告や中国紙の報道などで明らかになったもの。

その計画とは、米国進出の第1弾としてサンフランシスコでドックレス方式のサービスを展開するというもの。しかも市の許可を受けずにやろうとしていた。同社の中国でのやり方からすると、1都市に数万台の自転車導入される可能性があり、サ

サンフランシスコの歩道が青い自転車で埋め尽くされる可能性も懸念された。

同社から市に対して計画の説明や許可の相談などは一切なかった。事前に当局に相談して許可を得るよりも、既成事実を作って事後的に認めてもらおうという作戦。これは、UberやAirbnbなどのやり方と同じ。新しいサービスで既存の市場に「破壊的変革」をもたらしてきた「シリコンバレー流」だ。

もっとも、たとえ事前に相談・申請したとしても、許可される見通しはほとんどなかった。ベイエリアでバイクシェアリングサービスを提供できるのはMotiveだけに限られていたからだ。

市の関係当局はBluegogoに警告のレターを送り、もし噂どおりの内容で事業を行うとすれば違法になる旨と、それでも実行するのであれば法的措置を検討せざるをえない旨を通知した。

これに対し同社は、ドックレス方式でなければいいのだろうと、私有地を借りて臨時のステーションを設置する計画に切り替えた。「ステーション」と言っても、自転車を固定的に収容するものではなく、単に自転車が置けるスペースにすぎない。

利用者は「ステーション」で借りたり返したりするよう促された。これにより、歩道が自転車で埋め尽くされるような事態は起こりえないとして、市内11か所に設置した「ステーション」でバイクシェアリングをスタートした。

同社はこれで違法性をクリアしたと考えたが、きちんと許可を得たわけではないので、違法営業には変わりはない。その上、利用者が決められた場所に自転車を返却することを担保する方策も講じられなかった。

実際、街中至るところにBluegogoの青い自転車が氾濫することとなり、2017年3月には、「ステーション」が設置されていないカストロ地区の歩道上などで、一夜にして大量の自転車が放置されるというトラブルも起こっている。

一方、サンフランシスコを本拠としてドックレス方式のバイクシェアリングサービスの展開を計画していたSpinも、本拠地での提供準備が進んでいる状況を明らかにした。同社の共同創業者の1人でCEOのDerrick Ko氏は、前職はLyftでソフトウェアエンジニアやプロダクトマネージャを務めていた人物。

同社が計画しているサービスは、自転車のプレートに掲示されたQRコードをモバイルアプリでスキャンしてロックを解除する方式。自転車は本体を明るいオレンジ色に塗装し、空気を入れない「ソリッドタイヤ」を装着することで運用コストの削減を図る。利用料金は30分で1ドル。米国で2017年中に10万台を導入する計画。

同社はBluegogoと異なり、サービス開始に当たっては事前に当局に相談して許可を得ることとしていたのが、法的枠組みが整うのを待つこととしていたが、サンフランシスコではMTCがMotiveと結んでいた独占契約がネックになると見込まれた。



### 3-6 ドックレス方式の法的枠組みが確立

ドックレス方式のバイクシェアリングの動きが活発化してきたのを受けて、サンフランシスコ市も対応に向けて動き出した。特にBluegogoが無許可で営業し、多数の自転車が歩道上などに放置されている問題を早急に解消する必要があった。

2017年3月14日、市議会はドックレス方式のバイクシェアリングサービスを規制する条例を満場一致で可決した。基本的にはドックレス方式のサービスもステーション方式と同じように規制するという内容。

サービス提供に当たっては事前に市の許可を得ることを義務付け、従わない場合には罰金や強制撤去などの措置も発動できるようにした。許可の条件等の詳細規則はSFMTAが策定した。

市はこれに基づき、Bluegogoに対し、15日以内にすべての自転車を撤去するか許可を取得するよう命じ、従わない場合は所定の罰則を適用する旨を通知した。ところが、Bluegogoは、期限までに自転車を撤去せず、許可の申請もしなかったため、市は強制執行に踏み切り、3月末までに同社の自転車を完全に撤去した。

### 3-7 Ford GoBikeがスタート

2017年6月28日、Motivateが運用してFordがスポンサーとなったベイエリア唯一の本格的な公式バイクシェアリングサービス「Ford GoBike」がいよいよスタートした。

ベイエリアの5都市（サンフランシスコ、サンノゼ、オークランド、バークレイ、エミリービル）をカバーし、2017年夏にステーション332か所、自転車3,500台、2018年末までに546か所、7,000台体制とする計画。

専用のモバイルアプリを使用すると、利用可能な自転車・ドックの数と場所を地図やリストでリアルタイムに確認することができる。

ステーションに着いてからアプリ上で「Unlock a bike（自転車を解錠）」というボタンをタップすると5桁のコードが表示され、それをドック上のボタンで入力するとロックが解除できるという仕組み。

ユニークな特徴としては、ベイエリアの交通系ICカード「Clipper」をロックの解除に使うことができる。このカードはベイエリアの鉄道（Caltrain）、地下鉄（BART）、市電、バス、フェリーなど、ほぼあらゆる公共交通の利用に使えるもの。バイクシェアリングにも使えるようになったことで利便性がさらに高まった。

モバイルアプリの場合は「Unlock a bike」をタップして5桁のコードを入力することでロックが解除できるが、Clipperカードはドックのカードリーダーに直接かざすだけでロックの解除ができるので、アプリより簡単だ。

ただし、Clipperはロックを解除するのみで、支払いに使えるわけではない。Clipper

でロックを解除した場合でも、支払いはFord GoBikeのアカウントに登録したクレジットカードやデビットカードで行うことになる。

利用料金は、長期使用の場合、年間会員が149ドル/年、月間会員が15ドル/月。1回の利用が45分までであれば有効期間中は何回でも追加料金なしで利用できる。45分を超過した場合は15分につき3ドルが課金される。

短期使用の料金は、1日パスが9.95ドル、3日パスが19.95ドル。1回の利用が30分までであれば有効期間中は何回でも追加料金なしで利用できる。30分を超過した場合は15分につき3ドルが課金される。

他に、利用の都度支払う1回券というのもあり、通常は3ドルのところ執筆時点(2018年6月)ではキャンペーン割引で2ドルとなっている。30分まで利用できる。30分を超過すると15分ごとに3ドルが課金される。

さらに、低所得者向けに「Bike Share for All」という制度も用意された。18才以上のベイエリアの住民で、一定の制限を満たす低所得者は、年間会員が1年間5ドルとなる。1年を経過すると月5ドルとなるが、それでも通常料金より安い。

【図表7】 Ford GoBikeのステーション (SFダウンタウンにて)



(筆者撮影)

### 3-8 JUMPがドックレス方式の「実験」をスタート

Ford GoBikeがサービスを開始したのとほぼ同時に、Social Bicyclesは電動アシスト自転車によるドックレス方式のバイクシェアリングサービス「JUMP」をサンフランシスコのミッション地区とベイビュー地区で限定的にスタートした。

ミッション地区は、以前は低所得者層が集まる治安の悪い地域だったが、最近



大手IT企業の社員や芸術家なども多数移り住み、洒落たレストランやカフェなども立ち並ぶ。治安はかなり改善したが家賃や物価が上がり、以前からの住人が追い出されるといふ「ジェントリフィケーション」の象徴的な場所。

一方、ベイビュー地区はサンフランシスコの南東部に位置し、低所得者層が集まる交通不便で治安の悪い地域。MTCが指定する「支援が必要な問題地域」の典型的な場所。

当初の自転車数は100台と控え目で、招待された人のみが利用者として登録できる方式だった。このように限定的だったのは、UCバークレイ大学が連邦ハイウェイ管理局から73万5,000ドルの助成金を得て行った研究の一環として実施されたからだ。

このシステムを導入して既存の交通パターンがどう変わるか、15分につき1ドルの料金でどのような人がどの程度使うのか、といったことを研究するための「実験」として実施されたもの。

とは言え、この「実験」のために特製の真っ赤な電動アシスト自転車を開発・製造しているのだから、本格サービスへの移行を前提としていることは明らかだった。正式に許可を取得する前に「実験」と称して事実上サービスを開始したものだ。

### 3-9 南サンフランシスコでドックレスがスタート

---

2017年8月8日、ドックレス方式のバイクシェアリングサービスを展開するSpinとLimeBikeが、サウスサンフランシスコで同時にサービスを開始した。

サウスサンフランシスコは文字どおりサンフランシスコの南に隣接するがサンフランシスコとは別の市であり、MTCとMotivateの独占契約にも抵触しない。両社ともその前の週にサウスサンフランシスコ市から許可を取得した。

Spinは当初125台の自転車を配備し、2週間後には500台に増やす計画だった。その3週間前の7月17日にはシアトルにおいて、同社としては初めてのサービスを500台体制で開始したばかり。

LimeBikeは当初300台体制でスタート。同社も7月27日にやはりシアトルでサービスを開始。他にダラスなど米国のいくつかの都市で既にサービスを展開していたが、本拠地のベイエリアではサウスサンフランシスコが初めての提供都市となった。

### 3-10 ドックレスの許可に悩むサンフランシスコ市

---

2017年11月18日、ドックレス方式のバイクシェアリングサービスの許可に関して、Spin、Mobike、LimeBike、JUMP Bikesの4社がSFMTAと交渉中であることが報じられた。

サンフランシスコ市はドックレス方式のバイクシェアリングサービスを提供するための法的枠組みは作ったものの、これに基づく許可をなかなか付与できずにいた。MTCとMotivateの間の独占契約があったからだ。

Motivateはこの独占契約があったからこそ、低所得者層の多く住む地域、すなわち収益性の悪い地域へのサービス提供にも合意したのであり、独占契約でないとすれば話は違ってくる。

この契約を無視して新たにドックレス方式のサービスを認めると、サンフランシスコ市はMotivateから訴えられる可能性があった。MTCが間に入り、MotivateとSFMTAとの間で調整が続いた。

### 3-11 LimeBikeが電動アシスト自転車を導入

---

LimeBikeは、2018年1月8日、ドックレス方式のバイクシェアリングサービスにおいて電動アシスト自転車を導入すると発表した。サービス名称は「Lime-E」。料金はロックを解除するのに1ドル、それに加えて10分ごとに1ドル。通常の自転車の料金（30分ごとに1ドル）よりもかなり高い。

電動アシスト自転車の導入について、LimeBikeの副社長のCaen Contee氏は、単に利用できる自転車の種類が増えただけでなく、業界にとって「触媒的で変革的」な出来事であると評した。

これまで坂道が多いがゆえに自転車の利用を諦めていた人がいかに多かったことか。電動アシスト自転車の導入は、バイクシェアリングの利用を飛躍的に増加させると期待された。

### 3-12 JUMPがSFでドックレスの許可を取得

---

2018年1月9日、SFMTAはサンフランシスコで初めてとなるドックレス方式のバイクシェアリングサービスを運用する許可をJUMP Bikesに付与したと発表した。ただし、18か月間の実験的プログラムという位置付けで、その間に各種データを収集して拡大・本格化するかどうかを見極めようというもの。

電動アシスト自転車を当初250台導入し、9か月後にさらに250台を追加するかどうかを判断する。利用料金は30分まで2ドル。30分を超過すると1分ごとに7セント。Ford GoBikeと同様、低所得者向け料金も用意した。

ドックレス方式なのでステーションは設置しないが、自転車を置く場所は一般の自転車置き場として用意された場所や歩道上の街灯や電柱やベンチなどが設置される「ファーニチャースペース」と呼ばれる場所に限ることとした。

実験的位置付けとは言え、利用者から料金を取ってサービスを提供するもので、しかも実験期間中の18か月間は他社のサービス提供は認めないという、いわばドックレス方式のサービスに関して独占契約を結んだようなもの。

これではドックレス方式のサービスを計画している他社の反発を招くのも無理はない。その上、これまでバイクシェアリングで独占を認められていたMotivateとしても面白くないはずだ。市は両陣営から非難を浴びることとなった。

ドックレス方式のうちJUMPだけを許可したことについて、SFMTAの広報担当者は、申請手続きを完了したのがJUMPだけだったからだと言明している。これに対して、ofoとLimeBikeは、1社しか認めないとは聞いていないし、申請の期限も明示されていなかったと反論している。

両社ともドックレス方式のサービスの許可申請の処理が透明・公正でなく、誰にでも開かれたものになっていないと指摘し、JUMPだけを特別扱いしていることは明らかであると批判している。

### 3-13 LimeBikeがバーリングゲームでサービス開始

筆者の住むカリフォルニア州バーリングゲームにもLimeBikeがやってきた。同社は2018年1月16日、同市でドックレス方式のバイクシェアリングサービスを開始したと発表した。当初は市内に200台の自転車を配備する。

モバイルアプリを開いて自転車に掲示されているQRコードをスキャンするかコードを入力することでロックが解除できるという仕組み。乗り終わったら、どこでも安全・合法的な場所に置けばよい。自転車の後輪のロックをかけると課金がストップする。

料金は30分ごとに1ドル。学生や教職員は半額で利用できる。サービス開始を記念して、2月末までは最初の5回まで無料で利用できるというキャンペーンを実施した。サービス開始後まもなく電動アシスト自転車も登場した。

【図表8】 LimeBikeの自転車（バーリングゲーム・ブロードウェイにて）



(筆者撮影)

### 3-14 UberがJUMPと提携

---

サンフランシスコのドックレス方式バイクシェアリングでJUMPが有利な立場にたったのを見定めたかのように、ライドシェアリングのUberが、2018年1月31日、JUMPとの提携を発表した。

誰にでも安くて信頼性の高い交通手段を利用できるようにするというビジョン実現の一環として、「Uber Bike by JUMP」を導入した。UberのライドシェアリングのアプリでJUMPのバイクシェアリングもシームレスに利用できるというもの。

ただし、JUMP自体が実験的位置付けで、利用できる自転車の数も限られていることから、「Uber Bike by JUMP」も実験的位置付けとし、ウェイティングリストに登録した人の中から選ばれた人だけが利用できることとなった。

## 4 バイクシェアリングの課題

### 4-1 損壊、放置等の迷惑行為

---

バイクシェアリングの導入・普及とともに課題や問題点も顕在化してきた。大きな問題点として、損壊、盗難、放置、投棄などの迷惑行為が行われやすいことが挙げられる。

Fordがベイエリアの公式バイクシェアリングのスポンサーになる前、Motiveはスポンサー探しをする中でGoogleにも声をかけたが、Googleは断ったようだ。その理由が、バイクシェアリングは迷惑行為の対象になりやすいということだった。

実際、Ford GoBikeがスタートして2か月の間に、早くも自転車が木に吊るされる、湖に投げ込まれるなどの事例が発生した。ミッション地区ではステーションに配備されていたすべての自転車の後輪がパンクするという事件が2度も起こっている。

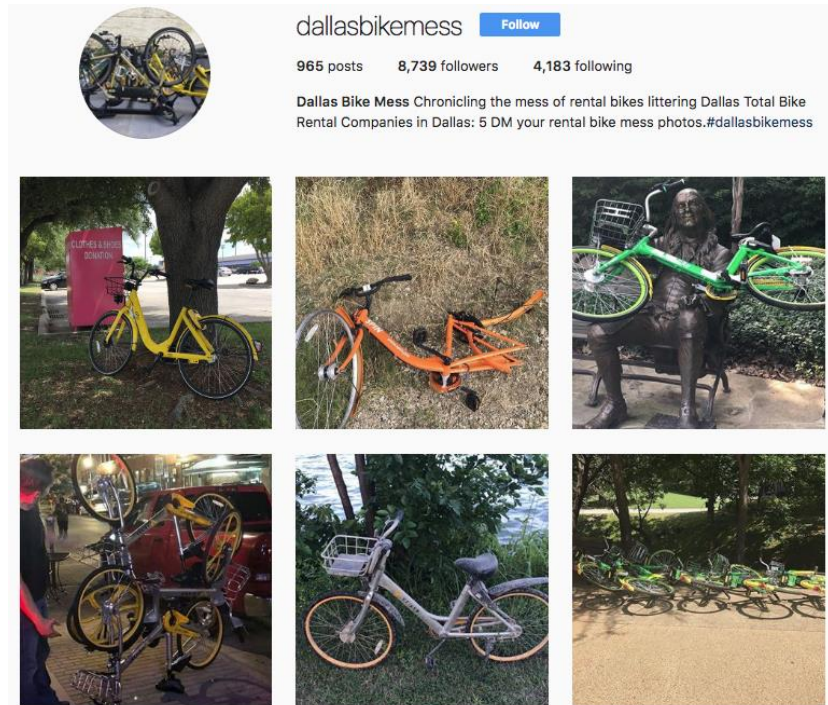
テキサス州ダラスの状況もひどかった。同市は2017年8月からドックレス方式のバイクシェアリングが出始め、その後数か月で急速に拡大し、LimeBike、ofo、Mobike、Spin、VBikesといった色とりどりの自転車2万台が街に溢れかえることとなった。

もともと自動車中心で自転車に乗るという習慣がなかったこともあり、通勤・通学に自転車を利用する人は人口の0.2%という土地柄。自転車やバイクシェアリングに対する規制も緩かった。

街に溢れかえった自転車は適切に利用されることはほとんどなく、木や電柱に掛けられたり、川に沈められたり、個人の家の庭先に積み上げられたりと、まるで「インスタ映え」を競うかのような迷惑行為が繰り返された。実際、Instagramには「Dallas Bike Mess」というアカウントまで現れ、迷惑行為の実態を示す写真が多数投稿された。



【図表9】 Instagramに投稿されたバイクシェアリングの迷惑行為



(出所) Dallas Bike Mess/Instagram

ダラス市議会はバイクシェアリング事業者に対し、放置自転車の撤去など適切な対処を求めるとともに、規制を強化すべく、新たな条例策定に向けて動き出した。これにより事態は今後改善される可能性はあるものの、一方で、こんな状況では米国の大半の都市ではバイクシェアリングは失敗するだろうとの悲観的な見方も広がっている。

事業者側でも迷惑行為の防止に向けてある程度の対策を講じている。たとえばLimeBikeは、ロックされている状態で自転車を持ち去ろうとすると、アラームが鳴るようになっている。また、部品は特注のものを使用し、他に転用できないようにして、盗難の誘因を少しでも減らす工夫をしている。

ステーション方式にすれば放置自転車などの問題はある程度避けられるだろうが、利用者にとっての利便性は著しく低下することになる。利便性と迷惑防止のバランスをいかにとるか、いかに調和させるかが課題となっている。

## 4 - 2 近隣住民の反感

放置自転車等により歩行者や住民が迷惑を被る恐れがあることに加え、所によっては住民のIT企業に対する根強い反感もあって、バイクシェアリングに対する風当たりが強くなっているケースもある。

前項のような迷惑行為はそのような反感から引き起こされたものも相当数あるものと見られる。サンフランシスコもそのような傾向の強い地域で、Ford GoBikeがサービスを開始した際には、地域住民やコミュニティの反感に直面した。

Ford GoBikeのステーション設置場所を示す地図を見ると、ミッション地区の24番通りとその周辺（図表10の赤丸部分）が空白地帯になっていることがわかる。この地域の住民が反対して、ステーションの設置を認めなかったことによるものだ。

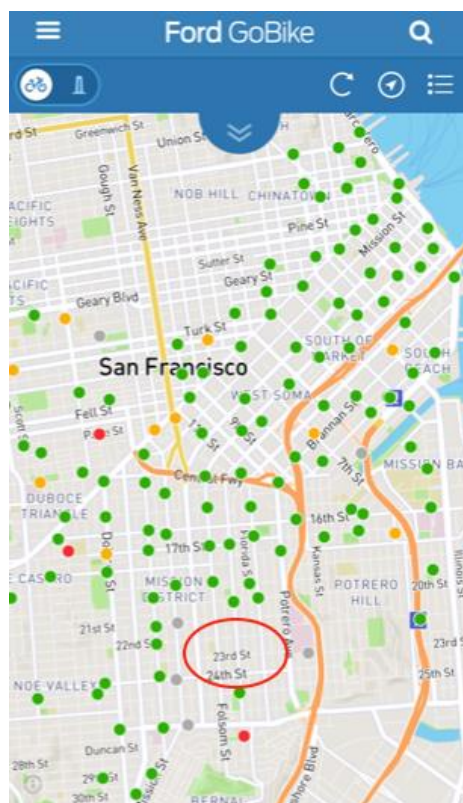
ミッション地区の24番通りの住民団体「Calle 24」は、ヒスパニック系住民の利益を代表する団体。Ford GoBikeのステーション設置提案に対し、「ノー」を突きつけた。同団体は、バイクシェアリングがこの地域に長年住んでいる住民のためのものではなく、新しく入ってきた金持ちのためのサービスであると主張する。

IT企業の裕福な社員たちがこの地域に入ってきたせいで家賃や諸物価が上がり、長年住んでいた住民が追い出される「ジェントリフィケーション」が社会問題になっているが、バイクシェアリングはそれに拍車をかけると考えられた。

さらに、24番通り沿いの商店などは、ステーションが設置されることにより、路上の車の駐車スペースが少なくなって客足が遠のいてしまうのではないかと不安も抱いた。実際、ステーション1か所につき車3台分の駐車スペースが犠牲になる。

現状でも車を停める場所がなくて客が不便な思いをしているというのに、さらに駐車スペースを減らされるのは困る。バイクシェアリングにより車の利用が減って駐車スペースの問題も解決するとの説明で説得するにはまだ材料が足りない。

【図表10】 Ford GoBikeのステーション設置場所



(出所) Ford GoBikeのアプリより



### 4-3 ロードバランシング

バイクシェアリングの運用で問題になるのが、いわゆる「ロードバランシング(負荷分散)」。朝夕の通勤・通学の時間帯などは同じ方向に利用する人が多く、利用できる自転車がない、返したくても返す場所がない、といった事態が起こりうる。

いかにして負荷を分散させるかが課題。基本的には運用会社のスタッフがせっせと自転車を負荷の大きいところから小さいところへと移送しているようで、近所でもときどきLimeBikeの作業員がトラックで自転車を移送しているのを見かける。

【図表11】 LimeBikeの自転車移送作業



(筆者撮影)

これだけではメンテナンスの労力やコストが過大となることが予想されるが、これに加えて、利用者にインセンティブを与えて特定の自転車を移動してもらうという方法も導入されている。

たとえばLimeBikeには「ボーナスバイク」という制度がある。特定の自転車に5分以上乗るとその利用料金が無料になるというもの。これは利用しにくい場所に置かれた自転車を適切な場所に移動してくれることを期待したもの。

この制度の利用促進のため、ボーナスバイクを利用した人には抽選でiPhone XやFitbitのスマートウォッチなどが当たるというようなイベントも時折実施している。

またFord GoBikeも、「バイクエンジェル」という制度を設けている。自転車が多すぎるステーションで借りて不足しているステーションに返すとポイントが付与される。ポイントを貯めると無料で利用できたり、ギフトカードがもらえたりする。

それにもかかわらず、自転車を返したくてもドックに空きがなくて返せなかったといった苦情が絶えず寄せられているところを見ると、思うようにロードバランシングができていないようである。

#### 4-4 収益性と持続可能性

中国のBluegogoが2017年11月に経営破綻し、ofoも最近経営危機が囁かれるなど、中国系のバイクシェアリングサービスは早くも転換期を迎えていると報じられている。競争激化で値下げ合戦が繰り広げられた結果だとも言われている。

中国のバイクシェアリングはもともと収益性が低く、投資家が資金を引き上げてしまうとおしまい、という脆弱な体質であったと考えられるが、それは米国のバイクシェアリングにも当てはまる。

CityLab誌が紹介しているNACTOの試算によると、自転車2,000台規模のシステムを最小限のスタッフで運営した場合、1回の利用を1ドルとすると、1日1台につき4回以上利用されないと元が取れないという<sup>1</sup>。

ところが、同誌によれば、米国で最もよく利用されているニューヨークのCiti Bikeでさえ、1台あたりの平均利用回数は1日に3.8回にすぎず、他の都市、とりわけ中小都市では0.5回から2回程度であると見込まれている。ちなみに東京も同程度であると見られる<sup>2</sup>。

収益を上げようとするれば料金を上げるか、メンテナンスやカスタマーサービスの要員を減らすなどして運用コストを下げるしかなく、サービスの質や満足度を下げることにつながり、利用者は容易に離れてしまう。

今のところは投資家のバイクシェアリングに対する期待が大きいため、潤沢な資金が集まっているが、ひとたび「期待外れ」の事態となれば、投資家やスポンサーが離れ、たちまち経営が行き詰まってしまうかねないという不安定な状況だ。

バイクシェアリングの事業者たちは、今のところ利益を出すことは考えず、利用者数や利用回数を伸ばすことに注力するという戦略を取っているが、いずれは収益性と持続可能性のあるビジネスモデルに修正することを迫られると見られる。

1

<https://www.citylab.com/transportation/2017/06/cities-cant-afford-to-let-rogue-bike-shares-run-wild/530664/>

<sup>2</sup> 新宿区議会環境建設委員会の議事録によれば、平成28年度の新宿区自転車シェアリング事業の実績は平均1台あたり1日0.93回、ドコモ・バイクシェアが運営する6区（千代田区、中央区、港区、文京区、江東区、新宿区）全体の平均は1.67回と報告されている。  
(<http://www.kaigiroku.net/kensaku/cgi-bin/WWWframeNittei.exe?USR=toksins&PWD=&A=frameNittei&XM=0000000000000000&L=1&S=15&D=-1&Y=%95%BD%90%AC29%94%4e&B=-1&T=-1&T0=-1&O=-1&P1=&P2=&P3=&P=1&K=2348&N=4735&W1=&W2=&W3=&W4=&DU=1&WDT=1>)

## 5 バイクシェアリングの最新動向

### 5-1 電動スクーターの氾濫

2018年3月、サンフランシスコに突如、電動スクーターが登場し、またたくまに街中に溢れかえったと、ABCニュースなどが伝えた<sup>1</sup>。ここで言う「スクーター」とは、座席がなく立ち乗りをするタイプの、いわゆる「キックスケーター」のこと。

LimeBikeはサンフランシスコでのドックレス方式のバイクシェアリングサービスの許可を申請していたが、結果は前述のとおり、許可されたのはJUMP Bikesの1社のみ。それならばと、法的枠組みの整っていなかった電動スクーターに切り替えた。

3月17日、LimeBikeはサービスメニューに電動スクーターのシェアリングサービス「Lime-S」を追加し、サンフランシスコに数十台を導入した。利用料金はロックを解除するのに1ドル。それに加えて1分ごとに15セント。

ちょうどこの日は「セントパトリックデー」で、街は緑色のもので埋め尽くされる日。LimeBikeの緑の電動スクーターもそれを祝うのに一役買った。

サンタモニカを本拠とし南カリフォルニアで電動スクーターシェアリングを展開していたBird（会社名はBird Rides, Inc.）もこれに追随し、3月29日、サンフランシスコ、サンノゼ、ワシントンD.C.に進出したと発表した。

Birdの創業者であるTravis VanderZanden氏は、前職ではUberの副社長を務め、その前にはLyftのCOOを務めていた人物。3月13日にシリーズB投資ラウンドで1億ドルの資金調達に成功したのを追い風に、サービス地域の拡張に乗り出した。

一方、Spinは、基本的には他の事業者と異なり、事前に市や関係者と調整した上でサービスを開始する方針にしていたが、先行2社の動きを無視できず、サンフランシスコでの電動スクーターシェアリングの開始に踏み切った。

BirdとSpinの電動スクーターは同じモデルで、中国の電子機器メーカーのXiaomi社製。市販価格は1台500ドル。LimeBikeのスクーターは独自開発したものとされている。3社の中ではBirdが最も多くの電動スクーターを導入し、目立つ存在となった。

なお、サンフランシスコにおける電動スクーターシェアリングの法的枠組みはできていなかったが、電動スクーターの使用については、カリフォルニア州法により歩道上の走行は禁じられ、運転免許が必要でヘルメット着用が義務付けられている。

電動スクーターが無秩序に放置されたり歩道上を走行して歩行者が危険に晒されたりする状況は日々悪化し、住民の不安や反感も高まった。IT企業に反感を持つ住民団体がGoogleの社員用バスの前に電動スクーターを積み重ねて進行を妨害するなどの反対運動も起こった。

<sup>1</sup> <http://abc7news.com/traffic/dockless-scooters-bikes-have-bumpy-launch-in-sf-san-jose/3280071/>

## 5 – 2 UberがJUMPを買収

---

2018年4月9日、UberはJUMP Bikesを買収したと発表した。買収金額は2億ドルと報じられた。なおJUMP Bikesは1月にシリーズA投資ラウンドで1,000万ドルを調達し、創業以来の資金調達額は合計1,100万ドルとなっていた。

Uberの傘下に入ることにより、JUMPは資金調達に奔走する必要なく本業に集中することができ、Uberの持つ地域展開のノウハウを活用して、他の都市に容易にサービスを拡張することができるようになった。

JUMPにとってはビジネス拡大の絶好のチャンスとなったが、Uberにとってもこれまでの自動車のライドシェアリングという事業領域の枠を超え、多様な移動手段を提供するというビジョン実現への重要な一歩となった。

## 5 – 3 SFで電動スクーター規制の動き

---

サンフランシスコ市内で電動スクーターが氾濫し、住民からの苦情が1,800件に達する事態となったため、サンフランシスコ市検事局は、4月16日、違法営業していた3社に対し営業停止命令を出し、4月30日までに対応策を提出するよう命じた。

ただ、この命令は即座に営業を停止するとか、直ちにスクーターを撤去するといった内容を含んでいなかったため、3社は今後当局と調整するとの姿勢を示したものの、目に見える是正措置はとらなかった。

併行してサンフランシスコ市議会は、4月17日、電動スクーターシェアリングサービスの事業者に許可の取得を義務付ける条例を満場一致で可決した。その後一部修正して4月24日に最終可決し、市長が署名して6月4日に発効する運びとなった。

## 5 – 4 Ford GoBikeが電動アシスト自転車を導入

---

2018年4月24日、Ford GoBikeは電動アシスト自転車を導入した。当初サンフランシスコ市内に250台を配備する。既存のサービスと区別し、「Ford GoBike Plus」と名付けた。ドックは既存の自転車と共通に使用する。

自転車はカリフォルニア州フリーモントに本社のあるGenZeというスタートアップ企業から調達した。345Whのリチウムイオンバッテリーを搭載。LCDディスプレイで速度やバッテリー残量などを確認することができる。最高速度は18mph。

GenZeは排気ガスを出さない「ゼロエミッション」を標榜・推進し、電動アシスト自転車の供給ではリーダー的存在。スクーターシェアリングを展開するScootにスクーターも納入している<sup>1</sup>。

---

<sup>1</sup> Scootが提供する「スクーター」はキックスケーターのことではなく、座席が付いているスクーターで、動力は電気モーターを搭載。

サンフランシスコは急な坂道が多いことで有名だが、電動アシスト自転車なら急な坂でも難なく登ることができ、体力があるなしに関わらず誰でもバイクシェアリングの恩恵をフルに享受することができるとしている。

サービス開始を記念して、「期間限定」と銘打ち、30分間利用できる1回券の料金を通常の3ドルから2ドルに値引きした。少なくとも当面は電動アシスト自転車も通常の自転車と同じ料金で利用できるようにした。

## 5 - 5 サンマテオ市がSoBiからLimeBikeに乗り換え

---

サンマテオ市は、ベイエリアの実験プロジェクト「Bay Area Bike Share」の対象都市から外れたことから、独自にSoBiと契約してステーション方式のバイクシェアリングを2016年から運営していた。運用委託費としてSoBiに年間9万ドルを支払っていた。

2018年1月に隣町のバーリングゲームでLimeBikeがドックレス方式のサービスを開始したことで、その存在が脚光を浴びることとなり、地元の企業ということもあり、SoBiを解約してLimeBikeに乗り換えることにした。

LimeBikeによるサービスは2018年5月1日、自転車、電動アシスト自転車、電動スクーターを含め、当初300台体制でスタートした。LimeBikeは委託費を取らないので、市にとっては年間9万ドルが節約できることとなった。

## 5 - 6 LimeBikeがLimeに改称

---

2018年5月1日、LimeBikeはサービス名をLimeに変更したと発表した。電動スクーターシェアリングの開始を機に、事業領域を自転車に限らず、複数の交通手段にまたがる「マルチモーダル」な交通に取り組むことにしたのを受けた措置。

また、同日、電動スクーターの新機種として、Segway社製のモデルを導入することも発表した。新モデルはヘッドライトを搭載し、それまで15mphだった最高速度を18mphに引き上げた。

さらに、同社のサービスが2017年に開始して以来、累積利用回数が300万回を超えたことも発表した。

## 5 - 7 SFが電動スクーターの許可・規制を開始

---

2018年5月24日、サンフランシスコ市は電動スクーターシェアリングについて12か月間の実験プログラムを開始することを発表し、実験プログラムに基づくサービス運用の許可申請の受付を開始した。申請の締め切りは6月7日。

実験プログラムで許可を付与するのは5社に限ることとした。当初6か月間で1社につき250台、合計1,250台までの電動スクーターの運用を認め、その後合計2,500台までに増やすかどうかを判断することとした。



それまで許可なく運用していた不法な電動スクーターシェアリングについて、合法化への道を拓いたものであるが、同時に街中に出回っていた不法な電動スクーターを取り締まるものでもあり、市は6月4日までに完全に撤去するよう各社に命じた。

この撤去命令は一定の効果があった。命令に従わなければ罰金が課された上に正式な許可を申請・取得する資格を失う可能性があったからだ。サンフランシスコの街中に氾濫していた電動スクーターは6月4日までにほぼ片付けられた。

## 5 - 8 LyftがMotiveを買収する動き

---

2018年6月1日、LyftがMotiveを買収することで基本合意に至ったことを、The Informationが関係者からの情報として報じた<sup>1</sup>。買収金額は2億5,000万ドル以上になるものと見られる。

Motiveはその1か月前には身売り先または出資者を探していると報じられていた。ステーション方式のバイクシェアリングでは全米最大手と目されていたが、ドックレス方式や電動スクーターの出現により転換を迫られていたと見られる。

まだ最終合意には至っていないが、もし買収が実現すると、バイクシェアリングにおけるLyftの存在感が一気に浮上することとなり、4月にJUMP Bikesを買収したUberに真っ向から対抗することとなる。

## 5 - 9 SFの電動スクーターにUberとLyftも参戦

---

サンフランシスコにおける電動スクーターシェアリングの12か月間の実験プログラムに基づいてサービスを運用する許可申請の受付は6月7日の夕刻に締め切られた。Uber（JUMP Bikesを通じて）とLyftが申請をしたことが大きな話題となった。

その他、Bird、Spin、Lime、of0、Scoot、Skip、Hoppr、USScooter、Ridecell、Razorの10社の名が報じられ、合計12社が申し込みを済ませたことがわかった。この中から選ばれるのは最大で5社のみとなる。

---

1

<https://www.theinformation.com/articles/lyft-nears-acquisition-of-motive-u-s-bike-share-leader>



## 6 おわりに

米国のバイクシェアリング市場の構図は、今、めまぐるしく変わっている。現時点で主要なプレーヤーたちの名が挙がっているが、まだ支配的なところはない。自転車が主役だと思っていたら、突如として電動スクーターが登場し、さらに構図が変わる可能性も出てきた。

迷惑行為の対象になりやすく、収益性が悪く持続可能性も不透明なビジネス。それでも投資家から多額の資金が集まっているということは、成長余地の見込めるビジネスが他に見当たらないこともあるが、交通の「ラストマイル」として大きな市場に成長する可能性に期待が集まっていることを物語る。

バイクシェアリングは単に自転車をシェアするサービスの市場に留まらず、マルチモーダルな交通手段の市場へと変質しつつあり、ここで「ラストマイル」を握ることが極めて大きな優位性をもたらす可能性がある。

この市場にFordが自動車メーカーの枠を超えて参加してきた。UberとLyftも自動車のライドシェアリングの枠を超えて参加してきた。

交通手段の「ラストマイル」における覇権争いが今始まったところだ。

### 【執筆者プロフィール】

氏名：高橋 陽一（たかはし よういち）

経歴：KDD（現KDDI）にて海外通信事情の調査、サービス企画、海外の通信事業者との交渉、法人営業等を担当した後、1995年よりカリフォルニア支社（ロサンゼルス、サンフランシスコ）勤務。1999年より外資系通信事業者の日本オフィスに勤務。2006年より日本のIT企業にて米国現地法人の設立、運営等を担当。2010年4月よりKDDI総研にて特別研究員として、海外の通信市場・政策動向の調査分析に従事。2011年9月よりサンフランシスコ在住。