

## 第4回 シェアサイクルの在り方検討委員会 議事録

日 時：令和3年1月21日（木） 10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館 11階特別会議室

### 【議事】

1. これまでの検討委員会における主な意見
2. 公共的な交通としての在り方について
3. シェアサイクルの採算性確保に向けて
4. 公共用地等へのサイクルポート設置の在り方
5. サイクルポートへの案内誘導策
6. 利便性向上策の検討について
7. 今後の取組について（案）

### 【委員出席者】

#### <有識者>

- 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授・副学長  
有村 幹治 室蘭工業大学大学院工学研究科准教授  
伊藤 昌毅 東京大学生産技術研究所特任講師  
楠田 悦子 モビリティジャーナリスト  
長嶋 良 一般財団法人全日本交通安全協会参与  
中村 文彦 横浜国立大学大学院教授  
吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類准教授

#### <地方公共団体>

- 筧 直 東京都環境局環境改善部長  
(代理出席：渡邊 昇 東京都環境局自動車環境課長)  
望月 秀彦 東京都中央区環境土木部長

#### <事業者>

- 佐藤 壮 OpenStreet (株) COO 兼 取締役  
(同席：工藤 智彰 OpenStreet (株) 執行役員)  
清水 貴司 (株) ドコモ・バイクシェア 取締役

敬称略

委員長以外は五十音順

○は委員長

○事務局（長福）

- ・定刻となりましたので、ただ今から、第4回シェアサイクルの在り方検討委員会を開催させていただきます。本日、司会を務めさせていただきます自転車活用推進本部事務局次長の長福と申します。よろしくお願いいたします。
- ・Web 傍聴の方におかれましては、映像は事務局長代理の挨拶までとさせていただきますのでご了承ください。
- ・委員会を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局長代理の渡辺からご挨拶申し上げます。

【事務局長挨拶】

○事務局（渡辺）

- ・おはようございます。道路局の審議官の渡辺でございます。このシェアサイクルの在り方委員会も今回で4回目でございます。本日は本当にご多忙の中、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。
- ・最近の国における状況をご説明いたします。通常国会が始まりまして、来年度の予算の審議によいよ入っていくというところでございますが、国土交通省の来年度の予算において何点か予算案の中に盛り込まれているものがございましてご紹介したいと思います。
- ・1つは税制改正ということで、サイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置の創設を審議で盛り込んでございます。これは道路局の関係です。それから、都市局では、予算案の中で都市地域交通戦略推進事業の中にシェアサイクルの設備の整備について支援するメニューを今盛り込んでいるところでございます。それから、総合政策局の予算ですが、MaaSの新たなサービスの導入時のシステム整備の支援の中の1つのツールとしてシェアサイクルも盛り込んだ形で要求しているということでございます。これからはいろいろと機会を捉えて国としてもシェアサイクルに支援していきたいと思っております。
- ・本日の委員会でございますが、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方、事業の採算性について、公共用地等へのサイクルポート設置の在り方、ポートへの案内誘導策、利便性向上策等についてご議論いただければと思っております。その上で、今後の取組の方向性ということで、これまでの第3回目までを含めた取りまとめをお示しさせていただいて、本年度末で計画期末を迎える自転車活用推進計画について、現在、次期計画の策定に向けた検討を行っているところですので、その次期計画の中に、シェアサイクルについてどう盛り込んでいくかということにつなげていければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。
- ・後ほど事務局から、今後の進め方の紹介があると思いますが、来年度以降もこの委員会を続けてまいりたいと思っております。来年度以降は、地方公共団体向けのガイドラインの作成など、更なるシェアサイクルの普及促進に向けた取組につなげていきたいと考えておりますので、来年度以降もこの委員会を継続開催し、委員の皆様を引き続きご指導を賜

ればと考えてございます。

- ・最後になりますが、本日の会議で活発なご議論をいただくことをお願いしまして、冒頭の挨拶といたします。よろしくお願いいたします。

#### ○事務局（長福）

- ・議事の進行に先立ちまして、事前に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第から順に、委員名簿、資料1から資料7までがございます。また、委員のご紹介につきましては委員名簿をもって代えさせていただきます。
- ・それでは、議事次第に基づき会議を進めてまいります。これからの議事進行につきましては委員長をお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

#### ○屋井委員長

- ・おはようございます。私も今日はWeb参加をさせていただきました。Webでの進行というところで不手際があるかもしれませんが、ご容赦いただきたいと思います。
- ・先ほど渡辺審議官からもお話がありましておりでございますので、それを前提に今日は忌憚のないご議論をいただきながら進めてまいりたいと思います。
- ・それではよろしくお願いいたします。

#### ○事務局

- ・それでは事務局から資料を説明させていただきます。
- ・まず、先ほど渡辺からご挨拶がございましたとおり、今回の委員会の狙いと次回以降の流れにつきまして簡単にご説明させていただきます。
- ・議事次第をご覧ください。(2) 公共的な交通としての在り方から(6) 利便性向上の検討策につきまして、これまで3回にわたり各委員の方からご議論いただいたところでございます。今回4回目で、本年度の最後ということでございますので、これまでの(2)から(6)に掲げた課題について取りまとめた資料をご用意させていただいております。これをベースといたしまして、今後の取組の中でまたご相談させていただきますが、これらの要素に加え、更に先進的な事例や更なる普及策ということを事務的にも検討させていただきます。最終的にはガイドラインという形で公共団体の方にお示しさせていただいて、それを委員会の中の成果という形にして更なる普及啓発を図っていきたいと考えているところでございます。
- ・そのような前提で資料1から順番にご説明させていただきます。ボリュームが多いのでできるだけ簡単に説明したいと思います。しばらくの間ご清聴いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

## 【1. これまでの検討委員会における主なご意見】

### ○事務局

- ・資料 1 でございます。前回 8 月の委員会から時間が空きましたので、これまでの委員会における主なご意見の概要についてご説明させていただきます。
- ・1 ページでございます。公共的な交通としての在り方につきましては、そもそもシェアサイクルは公共的な交通なのかという議論よりは、むしろ公共的な交通であるがゆえに行政側と事業者側というのはどういう取組をすべきではないかというような視点からご意見をいただいております。
- ・公共的な交通としての在り方につきましては、公共的な交通として扱う以上は地域の公共交通の計画とともに考えていくことが必要だということ。
- ・また、4 番目でございますとおり、シェアサイクルというのは利用者とドライバーが両方の役割を果たすことから、普通の自転車と違い、より安全性の確保が大事だと。その意味でも自転車通行環境の整備とポートを一体的に整備することが必要だというようなご意見もございました。
- ・また、公共的な交通としての在り方の一番下でございますが、シェアサイクルを公共的な交通として扱うのであれば事業者が持っているシェアサイクルのデータを地方公共団体にも提供いただきまして、それを地域の計画にもフィードバックすべきではないかというご意見があったところでございます。
- ・また、利便性の向上につきましては、MaaS の観点から見ると決済の共通化が必要というようなご意見を頂いたところでございます。
- ・次のページをご覧ください。以下、同じようご意見を頂いておりますところでございます。3 回目につきましても、公共的な交通としては、まずは自転車活用推進計画にシェアサイクルを位置付けることが必要だとか、また、事業者のデータを行政の総合計画にいかしていくという視点は非常に大事ではないかというようなご意見。
- ・また、公共用地等へのポート設置の在り方につきましては、各地域でいろいろな工夫を凝らしている取組がございますので、そういうものを情報提供していくことで更なる普及促進につながるのではないかというようなご意見を頂いているところでございます。

## 【2. 公共的な交通解いての在り方について】

### ○事務局

- ・次に資料 2 に移らせていただきます。シェアサイクルの公共的な交通としての在り方についてでございます。
- ・目次をご覧ください。事務局で 2 点まとめております。シェアサイクルによる社会的課題の解決でどういう効果があるのかということをも 5 つほど例示として挙げております。それを踏まえた上で、シェアサイクルの公共性の担保ということで、計画への位置付けだとか、事業者側から言うとデータをしっかり提供していくような仕組みが必要というようなこ

とをまとめております。順次説明させていただきます。

- 次のページをご覧ください。そもそもシェアサイクルにつきましてはいろいろな目的で使われておりますので、いわゆる不特定多数の人の移動手段、これが普通の自転車、個人所有の自転車とは違うだろうというところの特性があるということから、様々な社会的課題に対応するための公共性を有する交通手段ということが言えます。
- シェアサイクルの更なる普及促進につきましては、情報提供や支援の拡充を図ることが必要だということでございます。
- シェアサイクルの特徴につきましては、これまでご議論いただきましたとおりでございます。これはご異論無いと思いますが、不特定多数の移動手段、ラストマイルの移動を担う、それによって面的なネットワークを形成することができる、それによりましてシェアサイクルの普及促進による社会的課題として5つほどまとめておりますが、いろいろな社会的課題を解決することができるのではないかと。
- ただ一方で、普及促進に向けての課題といたしましては3点ほどあるのではないかとということで、1つ目が採算性の確保、2つ目がポートの設置場所の確保、採算性の確保と若干つながるところがございます。そしてサービス、利便性の向上ということでございます。これらにつきましては順次資料3、4、5、6でご説明させていただきたいと思っております。
- 次のページをご覧ください。これが総括表でございます。シェアサイクルの社会的課題につきましてまとめた資料でございます。
- 左側にごございますとおりシェアサイクルの導入目的といたしましては、様々な目的で公共団体は導入されております。観光振興、公共交通の補完、地域の活性化、環境負荷、様々な目的で導入されているところでございます。
- それによりまして、右側にごございますような生活利便性向上から災害時の交通の機能の保持まで大きく分けて5つほどの社会的課題の解決への効果があるのではないかとということでございます。順次それを説明させていただきます。
- 次のページをご覧ください。まずは生活利便性の向上というところで見ますと、これは岡山市のデータでございますが、岡山駅をハブにして、スポーク状にシェアサイクルが利用されているということでございます。それによって鉄道からの二次交通としてしっかりと利用されているということがデータで表れているということでございます。
- 次のページをご覧ください。にぎわいという観点でございます。同じ岡山市のデータでございますが、シェアサイクル導入によりまして利用者に対する行動意識の変化というものを挙げております。例えばまちなかへ出る機会が増えたとか、まちなかでの滞在時間が増えた、立ち寄るお店や目的の場所が増えたということで、車でいきますと目的地にダイレクトに行くということと違いまして、シェアサイクルというのは回遊性確保という機能を持っておりますので、その効果が表れているのではないかとということでございます。
- 次の資料は環境負荷の軽減ということで、これは中央区のデータでございますが、シェア

サイクルを導入することによって 41 万 kg の CO<sub>2</sub>削減が達成されたというデータもあるところでございます。

- 次の資料をご覧ください。健康の増進ということにつきましては、これはイギリスのデータでございますが、通勤時の移動手段別で見ますと、心臓疾患だとかがんによる死亡のリスクというのはほかの公共交通機関と比べますとリスクが非常に低いというデータもあるところでございます。
- 次のページをご覧ください。次は公共的な交通という観点から、災害時における交通機能を維持するというのもあるのではないかとということでございます。事例を調べてみますと、既に品川区、大分市、金沢市で事業者と協定を結びまして、災害時でも自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できるような専用の IC カードを配備しているところでございます。
- また、右下にございますとおり、西日本豪雨のときには 7 か所の避難所にシェアサイクルを配置いたしまして避難者の移動手段として無料で提供するという取組を行っているところでございます。当然シェアサイクルは電源がいらないということでございますので、こういう機動的な設置も可能になるという機動性を有する事業ではないかということでございます。
- 次のページをご覧ください。委員会の中でも度々ご指摘いただきました計画への位置付けでございます。海外の先進都市では、例えばバルセロナやコペンハーゲンのように既に公共交通の一部だとか、公共交通を補完するというようなしっかりとした位置付けがあるところでございます。
- 一方、国内で見ますと、一部、総合交通戦略や地方版自転車活用推進計画にシェアサイクルを位置付けている地方公共団体もありますが、まだまだ発展途上ということでございます。このため、シェアサイクルの普及促進における社会的課題を解決するためには、まず行政の関与といたしましては、シェアサイクルの公共性の担保、また、自分たちの事業を行うためのよりどころという意味でも地域の計画、特に地域の総合的な交通戦略だとかまちづくりの計画に基づいてシェアサイクルを整備することが必要ではないかということでございます。
- 次のページをご覧ください。まずベースとなる地方版の自転車活用推進計画を並べてみたものでございます。令和元年度現在、自転車活用推進計画を策定済みの市町村は全体で 51 ございます。そのうち 17 の市がシェアサイクル事業を位置付けているところでございます。これを更に普及促進していくことが 1 つの課題かなと考えております。
- 次のページをご覧ください。委員からもご意見があつて、公共性を有するがゆえに事業者としても自分たちが持っている走行データを公共側にも提供いたしまして、それを自転車通行環境の整備に生かすべきではないかということでございます。これにつきましても、計画そのものまで反映しているというところまでは至っておりませんが、いくつか、シェアサイクルではないのですが、自転車に GPS データを搭載した上で取組を行っている

る事例もございます。前橋市の事例でございますが、IoTユニットを取りつけた電動アシスト自転車を活用いたしまして実際の走行データを分析するモニタリングを行っているところでございます。こういう得られたデータを令和3年度から予定しているシェアサイクルの事業化、または自転車利用環境、いわゆる自転車道の整備ということにも使っていくというような動きも見られるところでございます。

- ・右下にございますとおり、走行データの分析を行いますと、走行データをもとに実際の生の道路の利用状況を把握できますので、自転車の利用環境の整備の向上に役立てるだとか、または、走行データとアンケートを分析しまして今後の需要予測をすることによって、事業化だとか、運用の改善の参考になるのではないかとということでございます。このようなデータを計画とリンクさせていくような取組ということも公共性を有するがゆえに今後進めていくべきではないかとということでございます。

### 【3. シェアサイクルの採算性確保に向けて】

#### ○事務局

- ・続きまして、資料3、シェアサイクルの採算性の確保につきましてご説明させていただきます。
- ・目次をご覧ください。採算性の確保につきましては3つしかないということでございます。要するに収入を増やすか支出を減らすか、または、それでも足りなければ補助金による支援を行う、3つの視点があるということでございます。
- ・それに先立ちまして、採算性の現状がどうなっているのかということを次の2ページでまとめております。
- ・左側にございますとおり、22都市のデータではございますが、約6割の都市の収支が赤字になっております。その状況をもう少し分析してみますと、黒字都市と赤字都市で比べますと、当たり前ということでございますが、支出に対する利用料金の収入の割合というのは黒字都市に比べて赤字都市の方が非常に低いということで、現状といたしましては、赤字の都市では支出に対する利用料金収入が4割にとどまっているということでございます。
- ・また、コストのうち、再配置費用に占める割合というのが非常に高く、大体3割から4割ぐらいがランニングコストのうち再配置費用が占めているということでございます。補助金を活用している都市で見ますと、黒字都市につきましては39%である一方、赤字都市につきましては21%ということで、赤字の都市では地方公共団体による補助金を活用している事例が2割にとどまっているということでございます。
- ・これを踏まえまして、まずは収入を増やす。次に支出を削減する。補助を行う。3つの観点から整理いたしますと、方針といたしましては、収入の増加につきましては利用料金収入の拡大だとか、付帯する事業の収入。また、支出の削減につきましては、ランニングコストの一番大きな再配置費用をどうやって削減していくのか。補助金による補填につきま

しては、関係省庁や地方公共団体による補助事業がいくつかございますので、それを積極的に活用していくということでございます。

- 次のページをご覧ください。これは何度もお示ししているものでございますが、シェアサイクルのポートの密度と 1,000 人当たりの利用回数というのは相関関係があるということで、ポートの密度を高めれば高めるほど利用回数が増えるというデータが示されているところでございます。
- 次のページをご覧ください。採算性確保の観点で、まず収入を増やすというところにつきましては、付帯する事業ということで、カゴ・ドレスガードへの広告掲載だとか、路上広告の独占的な権利の付与、また、ネーミングライツの活用などの事例が見られるところでございます。景観との関係などいろいろな課題はあるかと思いますが、付帯する事業収入を増やすということも 1 つの採算性確保のための視点ではないかということでございます。
- 次の 6 ページをご覧ください。次はコストを削減していくというところでございます。特に再配置費用というのが大半を占めておりますので、その課題についての検討でございます。シェアサイクルの運営に際しましては、ポート間での自転車の過度な集中や不足を緩和するための再配置というものが必要でございます。そのために 4 つほど掲げておりますが、1 つが AI の活用によって再配置業務を効率化していくこと、2 つ目がポートを増設していく。やはりポートを増設するだけでなく、先ほどの資料にもございましたとおり、できるだけ近接なところで集中的に設置していくということが 1 つの視点かなと思っております。また、3 番目として需要が高いポートにつきましては、ポートを設置するだけでなく、大型化していく。また、ポートにつきましては再配置費用を減らすための充電装置の導入を進めていくというような 4 つの視点があるのではということでございます。
- 次のページをご覧ください。3 番目の補助金による活用ということで、現在事務局においてでべた範囲でございますが、関係省庁による補助事業をまとめさせていただいております。例えば環境負荷の低減という観点からは、環境省の補助事業。健康の増進という観点からは、スポーツ庁。生活利便性という観点では、国土交通省の社会資本整備総合交付金の効果促進事業。また、地域の活性化という意味では、観光という切り口の国際観光旅客税を活用したような事業。また、10 番目にごございますとおり MaaS との連携ということが図られているところでございます。
- 次のページをご覧ください。先ほど審議官の渡辺からもご紹介ございましたとおり、シェアサイクルの導入促進に関する税制ということも来年度に措置すべく準備を進めているところでございます。対象事業といたしましては、自転車活用推進法に基づく計画に記載された事業で、立地適正化計画に基づく都市機能誘導区域に存在するシェアサイクルの事業につきまして、上物であるラック、自転車登録機などにつきまして、課税標準を 3 年間 3/4 にするという措置を講じているところでございます。



- ・次のページをご覧ください。一方で、地方公共団体の事例でございます。東京都におきましては、区市町村のシェアサイクル事業を支援するための補助事業ということで、補助率1/2という事業も行っているところでございます。
- ・次のページをご覧ください。これまでのご説明を受けたまとめでございます。シェアサイクルの採算性を確保するにつきましては、今後の方針といたしましては、まずは既存の支援策や先進事例につきまして情報提供を充実していこうということでございます。また、更なる支援の在り方につきまして検討していくということで、例えばということでございますが、利便性が高い場所におけるポート用地の取得への支援、また、再配置費用の削減に資する技術や設備への投資の支援ということで、例えば再配置することによって全体のコスト、要は生産性向上につながるようなものという切り口で何か支援することができないかということも検討していきたいと思っております。
- ・11 ページが AI を活用した再配置業務の効率化ということで、ドコモ・バイクシェアの例を記載しております。
- ・次のページがポートの大型化、増設化による再配置費用の削減効果ということで、需要が特に高い場所、全体のポートの15%程度についてポートの大型化、ポートの近隣に新しいポートを設置するということによりまして再配置が必要となるときまでの間隔が3倍程度になりますので、それによって再配置費用のコストが1/3に削減できるというようなデータもあるというところでございます。

#### 【4. 公共用地等へのサイクルポート設置の在り方】

##### ○事務局

- ・続きまして、公共用地等へのサイクルポートの設置の在り方についてでございます。
- ・目次をご覧ください。設置場所の確保に関する課題と方策につきまして整理させていただいた後、これは3回目の委員会の中でもご紹介いたしましたけれども、道路、都市公園等への設置に対して工夫した事例をご紹介するというものでございます。
- ・2 ページをご覧ください。まずはサイクルポート設置場所の確保に関する課題と方針をまとめさせていただいております。シェアサイクルの普及促進を図るためには、今後、ガイドラインを作成することを考えておりますが、それを通じましてサイクルポートの設置場所を確保するための制度の運用指針や先進事例ということを周知していきたいと思っております。
- ・具体的には①にございますとおり、道路の占用許可につきましては、この場所でなければいけないという無余地性の基準がございます。これを柔軟に対応する制度はあるのですが、その活用事例を少し工夫していく必要があるのではないかという取組だとか、また、③にございますとおり、公的な支援ということもありますけれども、道路や公共施設用地の占用料につきまして、例えば市が運用主体となって、市が市に占用許可を出すことで占用料をタダにするような取組がございます。そういう取組などが課題としてあるのではないかと

ということで、右側にごございます対応方針といたしましては、ガイドラインの中で各種制度の運用方針だとか活用事例を広く集めて提示していきたいと思っておりますし、また、地方公共団体と事業者の協議の在り方につきまして円滑な運営のための先進事例やポイントを解説していきたいと思っております。そのほかの事業運営上のノウハウに関する先進事例ということでいくつか検討していきたいということでございます。こういうことをガイドラインとしてまとめまして地方公共団体にも周知していきたいと思っております。

- 以下、次の具体的な例につきましては 3 回目の委員会でもお示ししましたので説明は簡単にさせていただきます。
- まずは道路の設置の鹿児島県の例でございます。無余地性、この場所でなければいけないということにつきましては、経済的な要素や利用者の利便等を含めて柔軟に諸般の事情を考慮することができるということで、本来空地がある場所から 400m 離れたところでもこの場所しかないということも含めていいのではないかとということで、駅前一等地のところに占用場所を設置した例でございます。
- 次に名古屋市の例でございます。都市再生法の都市利便増進協定を締結いたしますと道路の無余地性の基準適用について緩和されるということです。
- また、新しい制度といたしまして、昨年 11 月に施行されました道路法の改正によりまして歩行者利便増進道路というものができております。いわゆるにぎわい増進のための歩行者のための利便増進する道路を設定いたしまして、その中の道路の一部の区域ということを指定いたしますとシェアサイクルポートを含めた様々な歩行者利便に資するような施設につきまして無余地性の基準にとらわれずに設置することが可能という制度が昨年 11 月から動き始めているということでございます。
- また、占用主体側が道路の維持、例えば除草だとか草刈に協力していただくということがセットであれば占用料の 9 割が減額されるということも制度として盛り込まれているところでございます。
- 次のページをご覧ください。岡山市の事例でございますが、これはシェアサイクルの事業を岡山市の事業として行って、運営主体としては民間事業者が行いますが、事業主体としては市が行うということで、市が市に対して道路の占用許可を出すということによりまして、これは地方公共団体が行う事業ということになりますので占用料を無料にしているという事例でございます。
- 次のページをご覧ください。これは都市公園への設置事例ということで、都市公園法上、なかなかシェアサイクルポートが読みづらいところはあるのですが、便益施設の中のその他これらに類するものということを活用いたしまして都市公園の中でもポートを設置しているという事例でございます。
- 次のページをご覧ください。次に北海道札幌市の例でございます。これも実証実験ということでシェアサイクルの効果検証が目的ということでシェアサイクルのポートの占用を無料にしているというような事例でございます。

- ・次のページをご覧ください。これは行政財産、国の土地の有効活用ということで、これまで行政財産の使用許可につきましてはかなり厳しめな運用を行っていましたが、行政財産の最適利用を図るということで、例えば占用の期間につきましては原則1年だったものを5年以内に、最長10年に延ばすとか、活用可能な行政財産についての地方公共団体からのニーズを集めまして提供する。それでもなお要望がなければ公募によって事業者に対しても貸し出すというような取組が始まっているところでございます。
- ・次のページをご覧ください。民間空地、公開空地のようなものでございます。これにつきましては、東京都と、次のページで広島市の例を挙げておりますが、いわゆる公開空地などにつきましては、公的な民間空地ということで、行政側で要項を使って、その公開空地を設置するための承認だとか許可ということが成されております。公開空地というのはセットバックによって容積率を増やすということで、公共性のある民間空地ということでございますので、空地に当たりましては従来あまり施設の設備のようなものは認められていなかったのですが、最近、にぎわいを創出するためのイベントだとか、そういうものに活用していこうという動きの一環として、シェアサイクルポートにつきましても、屋根を設けないとか、市が行う事業であるというような一定の要件はございますが、公開空地などの公的な民間空地についても設置することができるという取組が東京都や広島市のようなどころで行われているということでございます。
- ・次のページをご覧ください。次は商業施設への設置事例ということでございます。ご案内のとおり、附置義務駐車場ということで一定の台数、利用者の人数に応じて附置義務駐車場が義務付けられているところでございますが、例えば地区の中でシェアサイクルを導入いたしますと自動車の附置義務駐車場の割合を5%低減しても良いというような緩和措置を神戸市において取られているところでございます。
- ・13ページが過剰駐輪の対策ということで、これは事業者で行っておりますけれども、返却に際してはしっかりとしたポートに置かない限りは料金を課金することによって過剰駐輪の対策を行っているということでございます。

## 【5. サイクルポートへの案内誘導策】

### ○事務局

- ・次の資料をご覧ください。サイクルポートへの案内誘導策でございます。
- ・2ページをご覧ください。サイクルポートといたしましては、まずはポートの位置を示すだとか、ポートの方向性、距離を示すということで誘導を図る、2つの機能がございすけれども、こういうものについて、例えば1つの統一したピクトグラムを作って全国展開を図っていくという取組よりは、むしろ次のページにございますとおり、かなり情報通信技術が発展しております。皆さんスマホとかを必ず持っているというような時代となっておりますので、むしろ案内看板を設置していくというよりかは、シェアサイクル事業者と経路検索事業者とが連携いたしまして地図のアプリの中でポートの位置だとかポートへ

の誘導を図っていくということを推進していくということが 1 つの方向性としてあるのかなということでご提示するものでございます。

## 【6. 利便性向上策の検討について】

### ○事務局

- ・次が資料 6、利便性向上のための検討ということでございます。
- ・資料の 2 ページをご覧ください。利便性を向上させるためにはシェアサイクル単体で利便性を向上させるということについては非常に限界があるということでございます。これまでのヒアリング結果を踏まえますと、シェアサイクルという単体の交通モードに閉じたサービスの一元化というよりも、ほかの交通モードと連携した、いわゆる MaaS として取り組んでいくということで全体的に利便性が向上する中の一環としてシェアサイクルの利便性も向上するのではないかとということでございます。
- ・次に 3 ページをご覧ください。具体的な事例ということで、まずは利用登録のワンストップ化ということでございます。シェアサイクルを含む国内 MaaS アプリはいくつかもう出ておりまして、例えば JR 東日本さんが提供している Ringo Pass を始めとして、鉄道事業者が中心でございますが、いくつかの MaaS アプリが作られているところでございます。
- ・一方で、複数のシェアサイクルサービスの予約・決済に応じた MaaS アプリというのは現在では存在しておりませんので、データ連携のインターフェースを図るための共通化ということも 1 つの課題かなということでございます。
- ・4 ページが交通系 IC カードによるワンタッチ利用ということで、かなりシェアサイクルの中で交通系 IC カードだけで決済が済むという取組が進んでいるかと思いますが、1 つの岡山市の事例ということでご紹介させていただいているところでございます。
- ・次が 5 ページでございます。先ほど審議官の渡辺からご紹介いたしました MaaS の取組に対する国土交通省の取組でございます。切り口といたしましては、with/after コロナにおける MaaS との取組という視点で、パーソナルな移動環境の充実のための取組ということで、AI オンデマンド交通だとか、超小型モビリティと合わせましてシェアサイクルも含めまして従来よりもパーソナルな移動手段を組み合わせた提供を行うためのシステム開発経費を要求しているということでございます。

## 【7. 今後の取組について（案）】

### ○事務局

- ・最後になりますが、資料 7 今後の取組についてご説明させていただきます。
- ・これまでご説明いたしましたとおり、シェアサイクルの公共性に鑑みまして、更なる普及促進を図るためにも論点が 3 つ、1 つ目が採算性の確保、2 つ目としてポート設置場所の確保、3 番目として利便性向上等の課題に向けた支援を行うことが必要でございます。

- ・このため、ご説明いたしました資料に更に先進的な事例だとか普及策を検討いたしましたガイドラインを、来年度、本委員会でお諮りしながら進めていきたいと思っております。
- ・ガイドラインを作ることによって地方公共団体にノウハウを提供していきたいことが1点でございます。
- ・また、2点目といたしましては、地域の取組の事例の蓄積を踏まえて更なる支援措置を行うということで、具体的には、今後の取組の方向性ということで、まずはガイドラインの発出によって、例えば各種支援策だとか、地域における協議の在り方、災害時の運用のサービスの維持、改善等の先進事例の提供を行っていきたく思っております。また、更なる支援策ということで、例えば再配置費用を削減するための支援、ポート用地の取得への支援、利便性向上のための技術の導入、MaaSが中心でございますが、こういうことについて更なる支援を検討してまいりたいと思っております。
- ・従いまして、まとめますと、シェアサイクルは非常に公共性が高いということがゆえに、地方公共団体において、まずは計画の中にしっかりと位置付けていただきたい。その計画も自転車単体の計画はもちろんのこと、できれば地域の交通計画だとかまちづくりの計画ともしっかりと連携していくこと。また、事業者側としては事業者が持っているデータをしっかりと地方公共団体側にも提供いただきまして、自転車の通行空間の計画につなげていく取組も必要だということが公共性の在り方としてのまとめかなと思っております。
- ・シェアサイクルの採算性確保につきましては、収入を増やす、支出を減らす、そして公共団体を中心とした補助事業の在り方につきましてまとめていきたいと思っております。
- ・また、公共用地のポートの設置の在り方につきましてはいろいろな地方において制度を柔軟に運用したり、また、シェアサイクルポートの設置促進に資する制度もございますので、そのような事例を集めていきたいと思っております。
- ・また、利便性の向上につきましては、MaaSの取組を中心に今後、どういう利便性向上策があるかということを考えていきたいと思っております。
- ・こういうことをまとめましたガイドラインを来年度また本委員会にお諮りした上で、地方公共団体におけるシェアサイクルの利用促進につながるような仕組みということにつなげていきたいと考えております。
- ・私からは以上です。説明時間が長くなって恐縮でございますが、よろしく願いいたします。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。まとめてご説明いただきましたので、議論を分けてしたほうがよさそうなのですが、最後にたまたま今後の取組が出ていますので、それを見ながら結構だと思います。今のご説明にありましたように、来年度においてはガイドラインというのが1つの成果、計画づくりとか、1つのまとまりを持った成果として作っていく、そういう方針が示されましたので、その中身というか、どういうことを伝えていくと

ということになってくるのか。その辺りが大きな論点になってきますが、そこに入る前にまずはその前に書いてあるような公共性という議論、これはまだ続いていて、この会議体の中でも結論が出ている状況ではもちろんありませんけれども、そういうものをどこか念頭に置きながらシェアサイクルの普及促進に向けての課題、これを今日は一定程度事務局として整理いただいたということになっています。

- なので、まずはこの建て付けも含めて、資料 3、4、5、6 ということで 3 つの課題になっていますけれども、この辺りの考え方、あるいは、それぞれの資料の中の記載事項に関してのご質問とかご意見、この辺りを先に進めたいと思います。
- それに入るためには、資料の 1 と 2 というのがここに入ってきていないので、資料 1 というのが今までの主な意見ということですね。これと、それから資料 2 は公共的な交通としての在り方、これも重要なので、まずは資料 1 に関して何かご発言はありますでしょうか。資料 1、2 をやってからその先に行こうと思っているわけですが、資料 1 はよろしいですか。
- 特にご意見がなければ、資料 1 については概ねこういう議論がされてきたということですので、これを横に置いていただいて、資料 2 は資料 3、4、5 と関わりますから後で議論いただいてもいいのですが、資料 2 について何かご発言があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

#### ○伊藤委員

- 資料 2 の一番最後、3-3 としてデータの活用という話があります。ここで前橋市の例をご紹介いただいています、私、この例を知らなかったのが非常に勉強になったのですが、データの話は事業者と利用者の関係の話にフォーカスされがちなのですが、ここで行政が交通計画をより良くするためのデータの活用、もちろんそれは間接的ではあれど利用者にとって価値があることだと思うのですが、こういった事例が出てきたというのは非常に貴重なことかなと思います。なので、データが金儲けのためだけではなくて、公共性に結びつくのだという点でも非常に貴重な事例だと思っています。
- 一方で、分析の図を見るとマップマッチングをやれないのかなとか、データの扱いには非常に不安を覚えるところもありまして、ぜひこういった部分についてももうちょっと事例が出るような取組ができると良いのかなと思いました。以上です。

#### ○屋井委員長

- どうもありがとうございます。他の方はいかがでしょうか。

#### ○中村委員

- 簡単なことなのですが、資料 2 で広島市の例だったかと思いますが、災害時に応用できたという話があったと思うのですが、こういうのはすごく良いなと思います。

- ・一方で、技術的に高度になっていくと自転車その他も全部電源管理していて、そこが停電になったら止まってしまうかなということも考えるので、片方ではこれはぜひ紹介していただきたいのですが、個別無停電装置であるとか、そういうことも含めて今後要るだろうということが気になったし、そこを書いていただくと良いかなと思っただけです。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。他はいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・2つありまして、1つが10ページ、自転車活用推進計画の中におけるシェアサイクルの位置付けとあるのに加えると良いのかなと思いますのが、交通計画の中の自転車の在り方みたいなものが日本ではどうなっているのかなというのは取りまとめられたほうが良いかなと思います。交通会議に出た時に自転車の位置付けがあやふやになったりすることが多いので、皆さんがお持ちの自転車とシェアサイクルというところをどう位置付けていくかということは今後のMaaSの取組にも非常に重要になるかと思えます。
- ・2つ目が、11ページでデータを活用した自転車利用環境の整備というところですが、結構最近いろいろなデータが取れてきているので、もしかしたら自転車利用環境整備の中にも含まれるかもしれないのですが、道路整備にもシェアサイクルの情報が使えるなと思っております。ほかの自転車の一般の方が使っているところからの情報というのはなかなか取りにくいのですが、自転車のシェアのデータというのはかなり自転車の整備に使えるかと思うので、有効に使っていったらと思っております。

○有村委員

- ・3-3のデータを活用した計画的な自転車利用環境の整備で、いろいろデータの分析事例が挙げられていますが、ここで行政側の支援の在り方として分かりやすいKPI、指標をうまく作って、それを1枚前の3-2のほうで地方版自転車活用推進計画におけるシェアサイクルの位置付けという資料がありますが、例えば私、今ポロクル関係で札幌市を見ていまして、札幌市は令和2年度に自転車活用推進計画を策定中だと思います。そういうところでシェアサイクル側から出せるいくつかの性能指標といいますか、ラックの空き時間とか、満車の時間とか、観光向けの観光パスで利用された方がどれぐらい観光地を回っているとか、そういうある程度公共性が示されるKPIをうまく示して、そういうものも見ていくんだよという形でこの推進計画の中に盛り込んでいただけたら民設民営で動いているものの中でも何らかの行政からの支援の在り方を探れるかなと思いつつながら3-2と3-3の両方を見ていました。以上です。

○吉田委員

- ・吉田です。よろしくお願いいたします。
- ・私からも2点で、3-2に関してがまず1つになります。自転車活用推進計画、これは策定自治体を見てみると確かに都道府県の策定から始まって、だんだんそれが市町村に行っているというような感じの印象を受けました。一方で、例えば都市再生の総合交通戦略ですとか、地域公共交通計画は、おそらく基礎自治体、つまり市区町村の計画というところが最初に立てられていると考えていますので、実はまず都道府県とかを単位にしたこちらの自転車活用推進計画と、それから在来の公共交通計画との計画のフレームと言いますか、エリア取りの仕方というところが若干違うところからスタートしているというところは少し押さえておいたほうが良いかなと思っています。その辺りがもしかしたら現状、連携事例が少ないというところの要因になっていると思いますので、そこを1つお話ししたいと思っています。
- ・もう1つが、3-3のところですが、先ほど有村先生からも少しお話がありましたが、考えてみればシェアサイクルと言わないまでも観光系のレンタサイクルでGPSとかGPSロガーを積んだいろいろな分析というか、先行事例というようなものが実はあるような気がしています。ところがそういうものが実際の観光政策だとか、それから交通に関わる計画というところにうまく位置付けられたというところをあまり私自身もそういう事例を知らなくてですね。ですから、どのようにこれを活用していくのかというユースケースづくりのようなものが政策としては求められてくるのかなと思った次第です。以上2点です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。
- ・私も1点だけ、公共性という議論はまだ私もこだわってしまっていて、今日の資料の最初は公共性を有する交通手段と言えるというところからスタートしていますので、それはそれで結構だとは思いますが、国としてのスタンスになりますから、そういうものをぜひガイドラインにもしっかりと書き込めるような、もちろんそのための条件が一定程度あるのは間違いないと思いますが、それはよろしくお願いいたしますと思います。
- ・それから、地方自治体にとってのシェアサイクル導入目的については一定程度整理されているので結構なのですが、一方で、事業者さん、世界中を見渡せばいろいろだし、日本でもいろいろ出てきているわけですから、事業者さんの立場から見てやはり目的というのは様々に、先ほどMaaSとの関係もありましたが、いろいろな意味合いで導入されているわけで、その辺をある程度しっかりと書いていくことが必要ではないかと思います。それはいろんな目的で構わないと思うんです。しっかりと両方とも書き込むことが必要ではないかと思いました。
- ・それから、GPSデータの関係ですが、これはもちろん高精度のGPSをつけてモニタリン



グするようなことは従来からもいろいろな、車だけではなくて、自転車でも何でも歩行者でもやってきているわけですから、そういうことは分かるのですが、一方でドコモさんみたいにそれぞれの車両にGPSを積まれていて、ほかの会社も積んでいるかどうか私はよく分かっていないのですが、今後、高精度なものに将来的に変えていけるとかなりいろいろなことができるのですが、今の精度、アキュラシー（accuracy）だと、簡単に言うと走行場所はなかなか分からないですよね。ですから、その辺り、コストも掛かるし、一方でそれが公共性にも非常に関わってきていろいろな役割を果たすようなことになればそういうところを一緒に連携しながら取り組んでいくことも必要になってくるし、できると思うのですが、その辺りについてぜひ踏み込んで議論したいし、情報は私も分かっていないので、現状の各会社さんでGPSをドコモさん以外ももっと精度の高いのを積んでいるんですということであればそれも教えていただきたいと思いました。以上です。

- ・事務局からもお話をいただきたいのですが、後でまとめていただくということにしたいと思いますので、どうもありがとうございます。
- ・次の資料3、4、5、これが課題ということでありまして、今日はそういう立てつけで整理していただきました。資料3、採算性の確保の辺りについていかがでしょうか。楠田さん、中村先生、吉田先生という感じで行きます。

#### ○楠田委員

- ・シェアサイクルのビジネスモデル上、補助金などが非常に必要だと思っているのですが、一方で、自治体さんのお話を聞くと、自治体の負担が前提になってしまうと困りますというご意見も頂いています。そのバランスというのは必要だと思っています。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。続けて、中村先生、よろしいですか。

#### ○中村委員

- ・まず「採算性」と言うかが気になっています。そこは便益だと思いますから良いのですが、細かいのですが、1つが補助金の話のときにいろいろ書いてあって読み込むと読めるのですが、イニシャルのところでは補助するものとランニングのところでは補助するものとあり得るし、ランニングの場合には最初のランニングのスタートアップで補助するのと、ずっと補助していくというものもあって、そこに使えるもの、あるいは使っているものがどうなのかというのがちょっと資料では読みにくかったので、この先そこがいくのかなと思ったのが1つです。
- ・それから、再配置の話の工夫というところでは、どこの例でどうなのかきちんとは記憶していないのですが、返す場所によってポイントの付け方を変えると、ユーザーが少し工

夫して返すことで再配置自体の負荷を下げていくようなアイデアがどこかで何回か聞いた気がするのですが、利用者側に少し行動の工夫をしてもらうメニューというのもあって良いのかなと思いました。この2点だけ発言しておきます。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。「採算性」という言葉の使い方は私も気になっていますので、ぜひ継続して議論したいと思います。有村先生はいかがですか。

○有村委員

- ・質問がありまして、2ページの国内のシェアサイクルの採算性に関する状況で、「約6割で収支がマイナス」というこの図はすごく面白いなと思って見ていたのですが、サイクルシェアの運営主体が公的な自治体である場合とNPOである場合とか民間事業者で行っている場合がいくつか分かれると思うのですが、「収支が0以上で補助金なし」の5都市はどのような運営主体が行っていて、かつ、サービスの展開している空間分布と言いますか、サイクルポートの密度がどれぐらいになっていて、どういう目的で導入しているのかという星取表みたいなものがあると、最後にガイドラインを作るときにそれぞれの都市の状況に合わせてこういう補助の入れ方がありますよですとか、公設民営でやる方法もあるよとか、いくつかヒントが出てくると思いますので、「6割で収支がマイナス」のこの図の中身をもう少し具体的に見せていただけるとありがたいと思って見ていました。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

○吉田委員

- ・私も採算性という整理をされたときに、一般的な地域公共交通と同じような整理だなと思って、逆にそれがシェアサイクルとしての特徴というものちょっと失われた整理なのかなと思っています。それは2つほどありまして、1つが今有村先生も少し触れられましたが、3ページに書かれている対応策というのはどちらかというと日々のオペレーションをどうするかというところに力点が置かれているような気がして、でもシェアサイクルの場合にはマネジメントをする主体というのが多様ですから、そこによって採算性を考えたときに実は全然ベースが違うということは十分に想像がつきますので、その辺りの整理しておく必要があると思っています。
- ・もう1つが、オペレーションの部分のところについても、ポートの密度を向上させるというところが結構効いてくるよというところは1つの到達点だと思っていますが、多分いろいろなプライシングを試行錯誤したりしているというのは今回のこの検討委員会の中でも報告されているところでもありますし、たしかUber Eatsのところでも特別なプランを

ドコモさんが作られていて、それがシェアサイクル事業の高まりに合わせて取りやめるといふ話もありましたけれども、おそらくその対象地域ではない仙台なんかでも実は **Uber Eats** の人がドコモのバイクシェアと言いますか、ダテバイクに乗って配達している様子というのは私も日々見かけていますので、何かプライシングとかそういう民間だからこそやれるような結構柔軟なアイデアというところがもう少し積み上がってくるとこの辺の見立てというところも変わってくるでしょうし、あるいはカーシェアリングなんかですと給油をしてくれた人にポイントが溜まって、それを使って優先的に予約ができるというところで利用者側にいろんなことをやってもらうというところで支出の削減をやっているケースというのもあると伺っています。ですから、そういうシェアだからこそやれるような、民間ベースで発展してきたからこそやれるようなところというものがもう少し書き込めるのではないかと思った次第です。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。質問等も先ほど若干出てきましたので、この辺りで1度事務局から何かレスポンスしていただけますか。

#### ○事務局

- ・事務局でございます。ご意見ありがとうございます。2ページの事業の内訳でございますが、手元に資料がないのですが、確かに先生おっしゃるとおり、公共団体の支援の在り方は大体3つございます。1つ目がインシヤルコストで削減していく。2つ目がランニングコスト。ランニングコストというのはどちらかというとお金は出さないけれど用地として提供していくような形。3番目といたしましては赤字補填という言い方は変ですけれども、マイナスの部分で補填して継続的にやっていくという3つの視点でございます。そういうそれぞれの切り口についてどのぐらいの規模の都市、または、事業主体として公設民営なのか、民設民営なのか、その辺のところをもう少し分析していくと損益分岐点的な言い方になるかと思いますが、行政としてどういう支援の在り方ができるのかという姿が少し見えてくるのかなと思っております。その辺を少し勉強しながらさらに分析していきたいと思っております。
- ・また、吉田先生からご指摘がございましたとおり、単なる日々のオペレーションだけではなくて、もう少し民間側の努力でプライシングを図るだとか、差別化を図るだとか、そういうような仕組みもあると聞いておりますので、その辺の仕組みにつきましては、今後、事業者にもヒアリングをしていきながら、更にどのような支援の在り方があるのかということを検討していきたいと思っております。
- ・また、民間ベースでの料金の工夫ということになりますと、例えばカーシェアだとか、いろいろなシェアリングサービスという切り口があると思っております。そういう意味で民間ベースでのシェアリングサービスという中でプライシングをどのようにやっているのかとい

うことについては、シェアサイクルだけではなくて、カーシェアとかいろいろなシェアリングサービスの事業がございますので、その辺でどういうプライシングをやっているのかということも含めて幅広くに事例収集と分析をしていきたいと思っております。以上でございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。私からも重ねてになりますが、今後、資料を整理する上で「採算性」という言葉を先頭につけたほうが良いかどうか、ちょっとそれは慎重にまた議論しましょう。
- ・事業の継続性だとか、こういうサービスを一定程度サステナブルにしていくという、そういう必要性が社会で、あるいは都市で認められている限りにおいてはぜひそうしていかなければいけないわけで、そのための様々な条件を改めて検討して整理する、この視点は要るので、全然お金が足りませんというところでどこまで事業を続けるかというのはなかなか厳しいのですが、トータルで様々な取組の中で企業側としても一定の位置付けをしながら進めてきているというのは世界の中の動きかもしれないし、採算という言葉だけを切り出してしまうと公共交通で昔行ってきたような議論にもう 1 回戻っているかのような感じも受けるので、ちょっとそのフレームとは違うフレームにぜひ新しい法律ができて進めているこのタイミングでは考えていただきたいと思いました。ちょっと蛇足になりましたが、よろしくお願ひしたいと思います。
- ・それでは、地方公共団体からのご参加の方、あるいは事業者さんの方もどこで発言いただいても結構ですが、とりあえず資料 4、5 辺りの部分に進めていきたいと思ひます。いかがでしょうか。まずは資料 4 で、最後に総合的な議論にさせていただきますでしょうか。
- ・資料 4 についてご質問や個別の意見がなければ、資料 4、5、6 で構いません。

○中村委員

- ・資料 4、ポートの設置場所の議論で、大昔にパリの例を見ていたときに思ったのが、道路上だけれど、歩道部分を使うというよりは路側帯と言うか、もともとの路上駐車していた部分であるとか、場合によっては全体の空間の再配分をして、車道部分を減らしてというところがあって、どこでもとは言いませんが、場合によってそういうこともあり得るなと思うところなのですが、資料の中でそういう方向性の可能性があったのでしょうか。質問です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今の件は、事務局から何かお答えできることがあれば聞きたいと思ひます。よろしくお願ひします。

#### ○事務局

- ・設置という切り口は道路の占有というところの切り口で整理しておりますので、既存の道路、歩道だとか、場合によっては車道も含まれると思うのですが、ハードルは高くなると思いますが、車道も一応含まれた上で、占有ということをするためにはどういう切り口があるかという観点から整理させていただいているというものでございます。

#### ○中村委員

- ・ありがとうございました。希望としては、ここで議論するとすごく頭柔らかくできるのですが、自治体なりで議論していくうちに、最初から歩道に作るか民地に作るかという選択肢だけで、そこで発想が止まってしまうことがないようになればということ意見を意見として申し上げておきます。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今の中村先生のご意見はすごく重要で、ビジネスモデルを考えている世界だとそんなに論点にならないのですが、実際にはこれをシステムとして公共性という観点から見ると、いわゆる走行空間、止める場所、走る場所との関係はすごく重要で、そこがうまく行っていないのが日本の一番大きな問題なわけだから、そこにシェアサイクルが上塗りするような、問題、課題を更に悪化させるような、そういう懸念がずっとあってなかなかうまく位置付けになってこなかったという、これは結構大きいと思うんです、自治体さんの立場から言ってもね。
- ・そういうときに、今中村先生がおっしゃっているのは、せつかく走行空間を作るし、自転車はそれなりの空間を持てる、あるいは混在するような道路であれば車道をしっかりと走ってもらおうような、そういう取組の中でポートの利用場所が歩道上で、歩道で乗り降りしない限りは使えないという、これはリヨンで最初にやったときの失敗だと僕は思っているんだけど、リヨンの失敗も踏まえてパリで始めたときはその辺り、あるいはパリ以降のいろんなフランスの都市はかなり意識的に車道で乗り降りする。それから歩道がない狭幅員の道路でも車道上に、路肩の部分を使いながらポートを設置できる。日本だと歩道がないと設置できないみたいなね。歩道上でも設置できないみたいな、それで道になっているみたいな、そういうことが結構多かったわけですが、これからガイドラインを作るときには、公共性との関係もあるけれども、しっかりと歩道上につける。しっかりと歩道上につけたときには、歩道から走行空間というものも作ってあって、そこに速やかに入っていく。ベストなのは、富山で最初にやったときにできなかったけれど、富山は歩道に設置して、歩道からいきなり車道に降りられれば一番良いのですが、なかなか警察さんとの協議で簡単ではないんだけど、見通しがいいような場所で一定程度の走行空間もできていけばそういうことも可能になってくる。
- ・札幌のポロクルでそういうのを最近やりましたよね。そこら辺の動きをしっかりと書い

て、あるいは写真でもつけて、あたかも歩道上、横断防止柵で歩道上に置くのが前提みたいなことにしていかない。あるいは民地にあつて歩道をガンガンスピードを出して走っていかないと利用できないみたいな、そういう姿にはしないんだという、この辺りは結構重要なメッセージになってくるので、ぜひガイドラインのときに具体的に考えていただくと良いと思います。以上です。

#### ○楠田委員

- ・設置場所の件ですが、ほかのいろんなところを見ていると屋根がないなと思っていて、ニーズがないかもしれないのですが、屋根を付けられないんですかということ現場の方にお伺いすると、構造物なので申請に時間がかかったりして付けにくいんですというお話を聞いたことがあつて、自転車を屋外に雨ざらしで置くと傷みやすいと思うのですが、何かつけにくい制限がかかっているのではないかと思います。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ここで1回事務局から何かありますか。

#### ○事務局

- ・ありがとうございます。歩道と民地の関係でございますが、例えば資料4の5ページをご覧ください。昨年度から成立いたしました歩行者利便増進道路制度につきまして、原則歩道ではあるのですが、1つ技術的条件を出しております、ポートをシェアサイクルポートのような駐輪場を設置する際には、併せて自転車の通行環境の整備とのセットで考えてくれというような通達も出しているところでございます。いわゆるシームレスな移動ということで、単にポートを路上に置くだけではなくて、ちゃんと自転車ということがしっかりと、ポートからすぐに専用通行帯につながるような、車道と、自転車は車両でございますので、しっかりと歩道と走行環境を分けるような、そんな仕組みも通達で出しているところでございます。
- ・また、楠田先生からご指摘がございました屋根の問題でございますが、資料の11ページをご覧ください。これは広島市の例でございますが、真ん中のところにポート設置に関する要件の中の1つとして「屋根を設けない(建築物でない)」ということでございます。公開空地ということでございますので、屋根を設けると建築物になるので公開空地としての性格に馴染まないということからうたわれていることかと思っております。
- ・また、路上に設置するときにも同じように設備ではなくて、もう少しハードルの高い要件が課されているのではないかというのが実態ではないかと思っております。その辺はまた具体的に事業者からもそのような声があれば意見として伺いたいと思っております。私からは以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ほかに、資料 5、6 はいかがでしょうか。

○伊藤委員

- ・資料 6 について、伊藤からよろしいでしょうか。交通系 IC カード等によるワンタッチ利用ですが、岡山の例が紹介されていて、交通系カードでワンタッチで使えるとなっているのですが、これはたしか私が試したときには IC カードで読み取り箇所が 2 か所あって、1 つはアイデンティファイア (identifier)、誰が使うのかを特定するために交通系 IC カードをたまたま使っていて、それからお金の支払いにも IC カードを使っていて、実は 2 つの読み取り箇所があって、ワンタッチと言って良いのか悪いのかよく分からない状況だったような気がするんです。なので、この辺り、この 1 つ前の利用登録のワンストップ化というものもあるのですが、実は ID として使う部分と、支払いで使う部分がちょっとここは混同しているのかなと思います。もう少しうまい整理ができないかなと思いました。特に普通はアプリの中にクレジットカードが登録されているので、そういった意味では結構ワンタッチが多くて、どちらかという岡山はツータッチなのですが、別に不便ではないですが。
- ・もう 1 つ、次の資料の MaaS との取組ですが、コロナとの関係でシェアサイクルが取り上げられるのは興味深くはあるのですが、混雑を回避するためにシェアサイクルを使うというのを個人的な裏技としてやっている人はいるかもしれないですが、そこは社会的に果たしてそっちに誘導すべきなのかとか、コロナ、密度を避ける移動というのは個人の行動としてはすごくよく分かるのですが、本当にそれは社会として誘導すべきなのかというのはいち少し考えても良いのかなと思いました。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今の伊藤先生のお話もありましたが、ほかにいかがでしょうか。関連してでも結構です。MaaS の関係とか出てきましたので。

○吉田委員

- ・今 MaaS の話も出てきましたけれども、MaaS の取組というのは結構都市圏と言いますか、生活圏と言いますか、場所に属地的にそれぞれ今育てている段階だと認識をしています。
- ・一方で、そうになっている 1 つの背景として、例えば MaaS のプレイヤーに地域公共交通が組み込まれるときに、公共交通事業者というのはその場所でサービスを提供していますので、そういった形で閉じた形の運用で構わないわけですが、シェアサイクルと従来の地域公共交通の担い手の一番大きな違いは、シェアサイクルの場合は、例えば仙台で使えるけれども、実は同じようなものが東京でもあったりということで、場所が離れていても利

用可能だという。ですから、地域間のローミングが本来させやすい領域かなと思っています。

- ですから、MaaS というのが例えばインターモーダルでそれをある地域の中でモードごとに串刺しにしていくとすれば、今度、各モード、つまり、シェアサイクルという 1つのモードを横串にしていくような取組というところも必要かなと思っています。どうしても今の場合ですと、例えば東京でも使える、仙台でも使えるというような横で使えるというところの認識があまり浸透していなかったり、あるいはそういう見せ方がされていないというところがあったりもしますので、その辺りはデータの結び付けというところも含めて考えていかなければいけない領域なのかなと考えているところです。以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

○楠田委員

- シェアサイクルの今後の検討の範囲の話にも関わりますが、今回、シェアサイクルは無人の貸し出しの自転車のレンタルというところを範囲にしているかと思うのですが、MaaS であって、地域の観光とかを考える場合、都市部じゃないところに結構ありまして、レンタルで貸し出すところであったり、いろんな形での貸し出しの自転車をつなげて、地域を超えてつないでいくという取組も必要になってきますので、先ほどの吉田先生の話にもあったような形で検討していく必要もありますし、今後のシェアサイクルの考え方ということで、無人の貸し出しのものではないものも含めて考えていく必要があるかなと思っています。以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございます。ほかはよろしいですか。

○中村委員

- MaaS の話というのはいろんなふうに動いているのですが、この先というのは恐らく日本の MaaS とおっしゃっている方々もいらっしゃるのですが、MaaS を通していろんな地域の課題につなげていくという議論が一方であるので、この資料をこの後ブラッシュアップしていかれるときには、地域のいろいろな課題に向かって MaaS が動いていくところとうまくつながるような表現があるといいかなと思いました。以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございます。その辺りはぜひ事務局も中村先生にヒアリングさせていただくとかしながらブラッシュアップをしていただきたいと思います。



- ・私も MaaS という言葉というか、そういう考え方で整理するのも結構だなと思うけれども、シェアサイクルのポジション、都市や地域におけるポジションから言うと、それだけで成り立つかというところを求められている気もします。だから、シェアサービス（City as a Service）サービスなのか、ライフサービス（Life as a Service）なのか分からないけれども、非常に大きな枠組みの中の 1 つのコンポーネント（component）として、あるいはファンクション（function）としていろいろなものと連携をしながらトータルで効果を発揮していくような、その中の 1 つだという位置付けぐらいのほうがいいのかなという気もしたりするのですが、その辺りも含めて、この辺りで事業所さんとか自治体さんにもお話を聞いてみたいのですが、いかがでしょうか。

○長嶋委員

- ・資料 3 の 8 ページの下、固定資産税につきまして価格の 3/4 を課税標準として設置することになったと先ほど説明をいただきましたが、確認というのは、当初 1/2 と国交省さんの資料で出ていたかと思いますが、結論的には 3/4 になったという理解でよろしいでしょうか。
- ・もう 1 点は、これは以前からお話があったのですが、ポートを増やすという観点でいきますと、公共空地ばかりではなく、コンビニ等の事業者さんの支援、協力を得るのが必要であり、そのための税制その他の支援も必要であるということが議論の中に出ていたかと思いますが、この辺りについては次年度以降、特別な措置は講じていないという理解でよろしいでしょうか。以上 2 点でございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それではよろしく願いいたします。

○事務局

- ・シェアサイクルの税につきましては、当初は要求の段階では課税標準 1/2 で要求しておりましたが、税務当局との調整の結果、最終的には課税標準 3/4、すなわち軽減割合は 1/4 ということで決着したというものでございます。
- ・また、コンビニ、民地への支援につきましては、特に税としての要求はしていないという状況でございます。ただし、この税制につきましては都市機能誘導区域の中の立地適正化計画の区域内に存在しているということであれば対象ということになりますので、自ずとコンビニも含めたところについても対象としてはなり得るということが整理としてなされているところでございます。以上でございます。

○長嶋委員

- ・了解しました。ありがとうございました。

○事務局

- ・先ほど事業者からも話がございましたし、また、コンビニとの連携という話もありましたので、全国的な MaaS との取組の展開だとか、また、コンビニとの連携も合わせて、よろしければ事業者からも話を伺えればと事務局としては思っております。もしそれでよろしければ、先生、お進めいただければ助かります。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは佐藤さんお願いします。

○佐藤委員

- ・私の代わりに工藤から説明させていただきます。工藤が MaaS に長けておりますので、よろしく願いいたします。

○工藤委員

- ・Open Street の工藤と申します。よろしく願いいたします。
- ・MaaS に関連しての状況をお伝えするということによろしいでしょうか。

○屋井委員長

- ・はい、お願いします。

○工藤委員

- ・皆さんご存じのとおり、各地方自治体さん主導もありますが、積極的というのは私鉄さんであったり JR さんといったところになります。基本的に各電鉄会社さんから実際に鉄道が走っている路線上に我々のシェアサイクルが展開されている場合、パスアプリを作るので連携してほしいというご依頼を頂いて連携させていただいているところが現状になります。
- ・これに関しては、例えば東京メトロさん、小田急さん等々、電鉄さんのそれぞれの思惑で動かれていますので、我々としては鉄道との連携、公共交通機関との連携をした上でシェアサイクルの意味が出てくると思っていますので、なるべく積極的に協力しようと考えています。
- ・ただし、これは率直にお伝えすると、エンドユーザーの観点で言うと、鉄道会社ごとのアプリをいちいち落として使ったり、自治体ごとで別のアプリがあるというところはあまり利便性が高くないなと思っています。ですので、実際の利用者の動きを見ていると、いわゆる MaaS アプリ経由というよりは直接的に我々のアプリをダウンロードして、あとはそこから使っているというほうがはるかに多いというのが実情ではあります。

- ・ですので、先ほど話があったようなより広域な横串であったり、シェアサイクル事業者間の連携が図れていたほうが実態的には利便性が上がると考えております。以上となります。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。工藤さん、ほかに何か、せっかくの機会だからご意見なり、今までの議論の中で関係することがあればお話しいただいても結構ですが。

○工藤委員

- ・先ほど採算性の部分とコンビニというお話がありましたが、直近起きた事柄として共有させていただきたいことが、コンビニさんの用地にシェアサイクルを設置したところ、東京都主税局の方から、もともと住宅用地として登録していた用地なのでシェアサイクルを置くと減税が対象外になるという連絡を受けて、そうすると土地のオーナーさんからすると税金が上がってしまうのであればシェアサイクルを外してほしいというご意見が上がってきてしまい、その対応に追われたということが昨年末にございました。
- ・一旦見直すというか、検討するということとお持ち帰りいただいたと聞いてはいるのですが、このような動きはおそらく各主税局とか担当者さんの解釈によって動いていたと聞いていますので、この辺の課税の仕方の基準というところを具体的にさせていただけるとそのようなことが起きないのかなということと、シェアサイクルポートを置くと減税の対象外になってしまうということになってしまうと各施設の協力が得られなくなってしまいますので、資金を補助していただくということとは別枠で、シェアサイクルを置くと逆に課税されてしまうというケースを避けていただくための方法論などがこの場で共有されて展開されると事業者としては大変ありがたいのかなと思っています。おそらくコンビニさんの課税の件はドコモ・バイクシェアさんのほうでも問題になったのではないかと思います。清水様、いかがでしょうか。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。清水さんにバトンタッチしたいと思います。いかがでしょうか。

○清水委員

- ・今の課税の件に関しては同じような状況がありまして、工藤さんからご説明いただいたとおりなので、我々も今後の動向を見守っていきたいと考えております。
- ・あと、それ以外の部分で、ここまでご議論いただいた中でちょっと議論が遡っていつてしまうかもしれませんが、MaaSの件に関しては、MaaSと一口に言ってもまだいろいろな方がいろいろな目的のためにやっている段階だと思っています。観光促進のためにやられる方もいれば、自社沿線の利便性とか価値向上のためにやられる方もいれば、はたまた最

近の日本にも Whim (ウィム) さんが来ましたが、三井不動産さんと物件の価値を上げるため、物件の利便性の向上のためにやっているところもあれば、地域交通の最適化のためにやられる方もいて、まだまだどうなるかというのが分からない時期だと思っております。

- ですし、必ずしも 1 つの MaaS に集約されるということでもないのかなと思っておりますので、弊社としては汎用性の高い API を揃えることによってそれぞれのユーザー様に合った入口から使えるようにしていくことが利便性の最大化につながると考えておりますので、それを進めていきたいと考えています。
- その際に、MaaS の連携の仕方が、よくあるのがルート検索上に出てきて、その先に弊社のアプリに飛ぶとか、そういうことだけだったら本質的な課題解決にはなっていないと思うんです。ID が連携されていて、MaaS 側のアプリのほうで会員登録もいらないであるとか、決済が全部完了するとか、そこまでやらないと意味がないと考えておりますので、弊社としてはそういうことをより積極的に推進していきたいと考えております。
- そうなることで、最終的により公共性の高い乗り物としての意義が出てくると思っております。例えば先ほどの三井不動産さんと Whim (ウィム) との連携の件で言うと、お客様は例えば 5,000 円とか 2,000 円の定額を払っているわけです。その中で今日はシェアサイクルに乗ろうとか、今日はバスに乗ろう、雨が降ったから今日はバスだな。例えばシェアサイクルの再配置が間に合っていない時間帯は同じ金額の中でタクシーに乗っていただくとか、こういうこともできてくると地域としてのより交通の最適化にもつながっていくと思っておりますので、そのようなことを今後進めていきたいと考えております。以上でございます。

#### ○屋井委員長

- どうもありがとうございました。それではせっかくの機会ですから、地方自治体さんからは今までのところで議論、論点等が出てきまして、何かご発言はありますか。東京都さんと中央区さんですね。東京都さんはいかがですか。

#### ○渡邊委員 (代理)

- 東京都環境局の渡邊です。いろいろご意見ありがとうございました。東京都としては、先ほどドコモさん、Open Street さんがおっしゃられたように、採算面に加えて、広域的な観点からポートの設置について課題があるなというところを感じています。また、利便性の向上に向けてまさしく今いろいろご意見をお聞きしながら検討しているところでございますので、引き続き、こういった会議を通じて情報共有させていただければと思っております。以上でございます。

#### ○屋井委員長

- どうもありがとうございました。それでは中央区さん、いかがでしょうか。

#### ○中央区

- ・中央区でございます。いろいろ参考になるご意見をいただき本当に勉強になっておりますが、我々、直接事業者の方と接するような自治体でございますが、その中で先ほどの課題としてポートの増設あるいは道路の走行空間の確保、安全性の確保、こういったものをガイドラインでお示しいただけると思っております。
- ・そのほかに、例えばルール、マナーの遵守、あるいは保険を含めた加入の問題ですとか、ルール、マナーの中にヘルメットの着用みたいなお話も当然入ってきます。その辺はこのガイドラインとは別のお話になるのかなという気はしていますが、実際現場でそういった部分の利用をお願いする際にはそういったところも入って説明していく必要があるのかなと思いました。感想でございますが、以上でございます。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。今おっしゃった最後のほうのポートの作り方、置き方とか走行空間の作り方、走行空間については、別途ガイドラインも既にあったりするのですが、シェアサイクル固有のポートに関する何らかの基準というわけではないかもしれないけれども、作り方にフィジカルな意味で、フィジカルな作り方に関しては特に何ら無いような気もするし、そこに多少なり踏み込めるとガイドラインとして意味が出てくるというのは私もそう思いました。どうもありがとうございます。
- ・ほかにご意見はまだあると思いますが、資料7今後のところで、全体的な討議ということでお願いしいのですが、ガイドラインを今後作ることが1つのテーマにはなってきますが、今まで4回やってきましたので一定程度の方向感というのか、論点が出てきた。それも今回まとめていただいているということもあるのですが、今後、それを踏まえて外に向けて方向性や考え方を示せるということになってくると思いますので、決して事例集ということではないと思いますから、その辺りについてアドバイスというか、お考えだとか、あるいはサゼスションを頂けると大変ありがたいと思いますので、これもどこからでも結構ですが、いかがでしょうか。どんな観点でも構いません。
- ・たまたま清水さんの顔が今見えているものだからそちらにお伺いするのですが、先ほど目的がありましたよね。シェアサイクルを地方自治体としてこういう目的に狙いがあるんだ、これは従来からいろいろ言われているんだけど、それを実現していくことは大変重要なんですけれども、一方で全くそれに寄り添って同じ目的でやっていますという形ではなくて構わないわけですよ。いやそのほうが良いんじゃないかと思っていて、その中でうまく連携を取れるところはしっかり連携を取ってやっていくというかな、そのほうが分かりやすい。そう考えたときに、シェアサイクルを将来事業者さんとしてはどう考えて、どんなビジョンを持ち、どういう方向感で考えていっているかという、この辺りはガイドラインを作っていく上でもあったほうが良いのではないかという気が、もちろんあとは利

用者の立場の考え方も当然必要なのですが、自治体さんがあり、事業者さんがあって、あとは利用者さんがいるみたいなね。そういうときにすべてが自治体さんの考えの中ではまっているということではなさそうな気もするし、その辺りに関して何かご意見はありますか。

#### ○清水委員

- ・シェアサイクルを民間事業者としてなぜやるのかということだと思うのですが、とは言え、ドコモ・バイクシェアの事業目的が全国津々浦々自転車を配備することが目標であるかという、やはりそういうことではなくて、これはある種課題解決のためのツールというソリューションだと捉えているので、そこには自治体様を始めとした地元の方が何か課題がある、これによって何か解決できるというのがまず事業をやるトリガーというか、大前提であるというふうには考えております。
- ・ただ、それをやる上で、例えばその中でも民間事業者として見た場合に、場所だけというか、環境だけ与えていただければ採算が合うようなものもあれば、このエリアについては採算が合わないとか、更に双方それぞれ付随したことをやりたい。例えばメインのエリアはここだけでも、近隣にこういう場所もあるので、ここへもついでにやって欲しいということ先方から言われる場合もあるし、我々としてこういうことも取り組んでみたいということもあったりするので、ベースとなる事業の根幹というのは双方握りつつも、そこはお互いに共通のアセットとしてそれをいかしながら、それを更に応分の負担をお互いにするような形でやっていくというのがトータルとして事業を継続するためには一番良い方法なのかなと考えております。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それではほかはいかがでしょうか。全体的なご意見でも構いませんし、ガイドラインに向けたサゼスションでも構いません。楠田さん、どうぞ。

#### ○楠田委員

- ・シェアサイクルであつたり **MaaS** というのは、皆さんご存じのとおり、まだまだ発展の途上にあるかなと思っております、いろいろなテクノロジーであつたり、スタートアップの方々が参入されたりとか、海外でもいろいろな動きがありますから、多分どんどん出てくると思うので、そういったチャレンジを阻害しないで、発展できるようなガイドラインであつたり検討を進めていく必要があるかなと思っております。そうしないと、既存の、先ほど吉田先生からバスのお話がありましたけれども、補助してもらえから工夫しないとか、新しいことをしないという、チャレンジであつたり参入を阻害しないよう、そういったことが後押しできるような内容のほうがまだまだユーザーにとってもいいこと多いのかなとは思っております。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○中村委員

- ・今の楠田さんのお話のところのつなぎからちょっと申し上げますと、大昔、大学で非接触の自転車シェアリングの実験をやったときも、ベンチャーがやってきて、それからいろいろあったのですが、新しいアイデアが出てくるところ、そこが革新的なところまで行くかどうかはあれですけども、そういう部分で地域でこういうことをやりたいという人たちがうまく参加できるような部分はいるなどは思いました。
- ・それと、ガイドラインの全体のイメージを少し理解できていないかもしれませんが、今日最初から議論があって、先生もご指摘されていた公共性のこととか採算性というところとか、あと、後半のところでは地域の課題全体に対してとか、そういう大枠のところに関する記載がうまく入るのか、入ってほしいなという要望にしておきます。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今の点はぜひ入ってほしいなと思いますので、そういうことで検討していきましょう。ほかはいかがでしょうか。

○吉田委員

- ・ガイドラインというところに文字として記述するかどうかというところは若干悩ましいところはあるのですが、今回、シェアサイクルの中で無人でやるというところを仮に前提として考えた場合に、いろいろなサービス提供を行うような事業者さんがおられます。そのときに、その事業者の方々と、とりわけ導入を考えている地方公共団体の方との接点というんでしょうか、それをどのように持たせるのかというところは結構重要なのではないかと思います。
- ・実は同じようなことがAIオンデマンドバスとか、デマンド交通の分野でもそうなのですが、つまりサービスを提供する事業者さんからこういうことができますというふうに言われたら、地方公共団体側は盲目的にもうそれをやるというふうに考える場面もありますし、逆にできませんよということと言われたら、ああできないんだという形ですぐに諦めるし、これは地方公共団体、例えば問題の解決だとか、何らかの政策目的が本来あってやることなんですから、そこはお互い対話をしていく領域というものがあるわけですけども、何かその辺りのところがうまく行っていないなというような印象が、このシェアサイクルでもこれから起きてくるのではないかと想像します。
- ・そうしたときに、双方の対話をどのように進めていくのかというところは今後いろいろな事例も踏まえながら考えていかなければいけない点なのかなとも思いました。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今の点から言うと、ここにも書いてあるけれども、このガイドラインができれば、それは地方公共団体に対して活用してもらいたいという、そういうガイドラインになるんですね。だから、今事務局ではそういうふうに想定されていると思うので、そこに今おっしゃったような観点もうまく入ってくるとまさに良いだろうなと思います。ありがとうございます。

○伊藤委員

- ・細かい話ではあるのですが、資料 6 の MaaS の話に関して、いろいろ今日もお話があったように連携ができるといいなという話はまさにそのとおりだし、ガイドラインにぜひ書いていただきたいと思うのですが、言葉遣いがときどき気になっていて、例えばデータ連携だとか、今日も先ほどワンタッチ利用というのはちょっと違うのではないかという話をしたのですが、例えば本当は ID の連携だったりするところをデータ連携というふうに言ったり、結構、情報技術的な意味で言葉遣いが怪しいなと思うところがあるので、ぜひこの辺りは正確な言葉遣いができるといいなと思っています。細かい話ですが、気になっているので、よろしくお願いします。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ご指摘ありがとうございます。言葉遣いの辺りは事業者さんも含めて、もちろん伊藤先生もそうですが、いろいろとまたご相談させていただきなから改善していただければと思います。

○有村委員

- ・最後の取りまとめの仕方で、今、伊藤先生からもお話がありましたが、MaaS との連携のところは利便性の向上が MaaS になっているというところは若干違和感といいますか、それはそれでいいとは思いますが、エンドユーザー側から見たときには確かに利便性は上がっていくのですが、事務局の最初のご説明の中でデータを計画にリンクさせる取組という言葉があって、やはりこれはすごく考えなくてはいけないのかなと思って聞いていました。
- ・先ほどの MaaS の資料とも関連するのですが、複数の公共交通手段とシェアサイクルを組み合わせて検索した事例が札幌だと mixway で過去にいろいろデータを見せてもらったことがあるのですが、決してシェアサイクルが、例えばバス事業者さんと競合しているとかタクシーと競合している部分があるかとは思いますが、それだけではなくて、組み合わせて全体の移動が自動車に依存しなくても移動できるというものを示すエビデンスにもなりますので、そういうものをこういう形にすると計画でも使える、総合計画でも交通



計画でも使えるんですよというものを示せるような形で、最後になりますけれども、ガイドラインを取りまとめていただけるとすごくありがたいと思いながら最後の資料を見ておりました。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。ぜひその点も踏まえましょう。フィーダー部分なんかは結構多いけれど、連携してまさに使われているというのが増えてきているわけだし、東京辺りだと最近、最後の降車駅とかルートが変わって、そこから自転車を使うというのが、そういう意味で経路が多様化しているというか、選択肢が増えているみたいなことをよく聞きます。

○工藤委員

- ・先ほどお話しいただいたマルチモーダルで移動した際のデータの扱い方というところはまさに課題が出ておまして、弊社が参加しているスマートシティプロジェクトにおいても既存の公共交通機関からシェアサイクルに乗り継いだであったり、そういった乗り継ぎをしたいと相談をいただいて、我々のデータはお出しはできるのですが、どのような形でまとめるべきかというアイデアといたしますか、全体像のイメージを地方自治体さんがお持ちでないケースが多いんですね。なので、どうやってまとめようかというビジョンがない状態でデータをくださいという話になるので、どんな形でどういう絵を描くためのデータが必要なのかというところが分からないままローデータだけ渡すという状態に今なりがちです。なので、こういったので、マルチモーダルが移動を分析する場合の枠組みであったり、まとめ方、それはおそらく皆様のような方々ですと複数の自治体さんで起きたことを横並びで見られると思いますので、そのときにこういう観点、こういうデータを必ず揃えるといったようなガイドラインが出てくると非常にスマートシティ等の取組がやりやすいのかなと先ほどのお話を聞いていて思いました。
- ・実際に終バスの時間が切り上がった駅においては、それ以降の時間帯のシェアサイクル利用が非常に増えたという、公共交通機関の変化に対して、それをシェアサイクルが補完したというデータも出てはきているのですが、その事実をどういう場所に持っていけば良いか、どういう形でお伝えすれば良いのかということが自治体さん側でも整ってはいないので、もっと活用できるデータがたくさんあるなという中で、枠組みがなくてもどかしいというのが事業者からの観点になります。以上となります。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。工藤さん、今たまたま出ていただいたのでお伺いしたいのですが、**Open Street** の場合はどんなデータがあるのか、**GPS** のデータですよ。

○工藤委員

- ・そうです。大きく2つございまして、1つはシェアサイクルの車体に搭載しているGPSデータになります。こちらは勝手に取得ができていますので、自転車の移動の状況が分かっています。
- ・もう1つのデータはユーザーのアプリケーション側のデータ、スマートフォンのアプリから取得しているデータです。こちらはユーザーのデータ取得の許諾がない場合は取れていませんので完全ではないですが、母数はだいぶ溜まっていますので、この場合、自転車を借りる前の動き、つまり、どこでアプリを開いて自転車を予約して、実際に現地に行ったか。自転車を返却した後、どこに行ったかというデータも一部取れています。

○屋井委員長

- ・なるほど。その車載のGPSの精度というのは道路のどこを走っているかまで分かるのですか。

○工藤委員

- ・マッチングをすれば走っている道路は分かりますが、例えば自治体さんにリクエスト頂いたものとして、左側を走っているか右側を走っているかまでは取れていないです。

○屋井委員長

- ・了解です。ありがとうございます。
- ・ほかはいかがでしょうか。概ね時間になりましたので、この辺りでよろしいですか。最後の議論についても1回終わらせていただきます。今まで頂いた委員の方々のご意見を十分踏まえながら、来年度ガイドラインの発出等ですが、次のステップに進めたいと思いますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。
- ・議事次第は7まで終わってしまいます。ですから、今後の取組について(案)についても一応ご了解をいただいたということで、冒頭、渡辺審議官からもありましたが、来年度も継続的に進めていただくということになると思います。よろしくお願ひします。
- ・それでは2の議事は終わらせていただきまして、3のその他に入ります。いかがでしょうか。

【その他】

○屋井委員長

- ・事務局からレスポンスしてもらった時間がなくて申し訳なかったのですが、その他で何か言うべきことがあったら一緒に話してください。

○事務局

- ・事務局でございます。様々なご意見をいただきましてありがとうございます。今後、地方公共団体、特にシェアサイクル事業を積極的に導入したり、または、発展させていきたいという地方公共団体向けのガイドラインということで、更に考えていきたいと思っております。
- ・概ねこれまで議題として上げられたような、議事次第の(2)から(6)に載っているような項目ごとに目次にして、それぞれブレイクダウンしていくようなイメージを考えております。また、その中で、(3)にございましたとおり、シェアサイクルの「採算性」という表現につきましては、どちらかというところと持続可能性とかそっちのほうの論点になるかと思っておりますので、その辺の表現振りも工夫しながらやっていきたいと思っております。
- ・また、今後でございますけれども、本日頂いた貴重なご意見、様々なご意見がございました。そういうことを整理するとともに、場合によっては先生方に個別にお伺いするなり、事業者の方にもお伺いするなりして、更に精度を上げた上で最終的なガイドラインという形で精査できるようなものに来年度していこうと思っておりますので、引き続き、ご指導いただければと思います。事務局からは以上でございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは閉会ということでマイクは事務局にお返ししてよろしいでしょうか。

○事務局

- ・ありがとうございました。ほかの委員の方からご意見、ご質問等がなければ、事務局のほうで引き取らせていただきます。

○屋井委員長

- ・そちらでよろしく願いいたします。

○事務局

- ・委員長、ありがとうございます。長時間にわたりまして貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。今後また、ガイドラインの策定に向けて精査していくとともに、各先生方からも個別にご意見を伺いたいと思っておりますので、引き続き、よろしく願いいたします。
- ・以上を持ちまして第4回のシェアサイクルの在り方検討委員会を閉会させていただきます。長時間のご審議ありがとうございました。