

第1回 シェアサイクルの在り方検討委員会

日 時：令和2年3月31日（火） 10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館 11F特別会議室

【議事】

- (1) 検討会の設置趣旨について
- (2) シェアサイクルに関する現状と課題について
- (3) シェアサイクルの在り方に関する検討の方向性について
- (4) 今後の進め方

【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事務局長
中村 文彦 横浜国立大学副学長・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>

- 笥 直 東京都環境局環境改善部長
(代理出席：堀 哲 東京都環境局環境改善部自動車環境課長)
望月 秀彦 東京都中央区環境土木部長
(代理出席：三留 一浩 中央区環境土木部環境政策課長)

<事業者>

- 佐藤 壮 OpenStreet (株) COO 兼 取締役
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（大野）

- ・定刻となりましたので、ただ今から、第1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大野と申します。よろしくお願いいたします。
- ・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の池田よりご挨拶を申し上げます。

【事務局長挨拶】

○事務局（池田）

- ・自転車活用推進本部事務局長、道路局長の池田豊人です。今日は大変な混乱の中ですが、皆様におかれましてはこういった Web 会議の形式で、シェアサイクルの在り方検討会にご参加いただきましてありがとうございます。また、今日は第1回ということで、委員の皆様にはご賛同いただき、この委員を引き受けていただきまして本当にありがとうございます。
- ・自転車活用推進法に基づく計画が、2年ほど前に閣議決定されて進んでいます。私も都内を車で走ってみる度に、年々車道を自転車で走行する方が増え、自動車を運転する方についても、自分も含めて車道の中で自転車と自動車が共存するという意識が年々高まっていることを実感いたします。ぜひ、また皆さんのお力を借りながら、そういった文化をつくり上げていただくようお願い申し上げます。
- ・その点にプラスして、今日から議論いただくシェアサイクルですが、こちらも今のような全体の考え方が変わってきていることに伴い、あるいはそういったことを後押しする意味で進んでいます。後ほどまた話があると思いますが、この3月時点で導入都市は225都市にも及んでいきますし、特に進んでおります、今日もご参加いただいている東京都の中央区さんを始め、10区が連携していただいているシェアサイクルは、平成30年度の利用回数は700万回を超えているということで、シェアサイクルの利用は日常的になりつつあるということかと思えます。全国的に見ますと、まだまだ今後の展開が望まれるところであります。
- ・その上で今日からご議論いただくのは、全国に展開する際の課題となってくるようなことをピックアップして、それを解決するための方策をつくっていくということかと思えます。まずはこのシェアサイクルが公共交通的な意味合いが強いことをみんなで共有できれば、公共的なものとして財源にしても人手にしても、いろいろなサポート体制が整ってくるのではないかと考えています。
- ・長くなりましたが、委員の皆様におかれましてはこのシェアサイクルの普及・促進、ひいては自転車の活用の推進に、引き続き、たくさんの建設的なご意見をいただけますようお願い申し上げます。冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・ありがとうございました。
- ・議事の進行に先立ちまして、事前にお送りさせていただいている資料を確認させていただきます。議事次第のほか、資料 1-1 として本委員会設立趣意書、資料 1-2 として本委員会の規約及び委員の一覧表がございます。なお、委員のご紹介は後ほどさせていただきます。さらに、資料 2 といたしまして、「シェアサイクルに関する現状と課題」。資料 3 として、検討の方向性(案)。資料 4 として、今後の進め方(案)。参考資料として、「自転車活用推進計画」がございます。

【1. 検討会の設立趣旨について】

○事務局（大野）

- ・それでは本委員会の設立趣旨につきまして、資料 1-1、「シェアサイクルの在り方検討委員会設立趣意書」により、説明いたします。資料 1-1 をご覧ください。
- ・先ほど事務局長からもご紹介がありましたが、シェアサイクルの本格導入都市につきましては、非常に近年増えてきており、現在導入都市は 225 に拡大しています。
- ・しかしながら、事業規模やポートの密度など、事業効率面での課題や、事業者ごとに利用登録が必要であるなど利便性の面での課題など、更なる普及促進を図る上で解決すべき課題も存在いたします。
- ・また、様々な取組の中で、ドア・トゥ・ドアでシームレスなモビリティサービスを提供する MaaS の取組など、シェアサイクルを巡る動きも活発化してきています。
- ・このような中、自転車活用推進法に基づき作成された自転車活用推進計画において、目標の一つに「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」を挙げており、その中でシェアサイクルと公共交通機関との接続の強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を図ることとしています。
- ・これを踏まえ、シェアサイクルの在り方や普及促進に向けた課題解決等について、専門的な見地から検討する本委員会を設置することといたしました。
- ・なお、本委員会の事務局につきましては、自転車活用推進本部事務局に置くこととしています。設立趣意書については以上です。
- ・引き続きまして、資料 1-2 の規約案についてご説明いたします。
- ・第 1 条、名称。本委員会は、シェアサイクルの在り方検討委員会といたします。目的につきましては、自転車活用推進計画に基づき、シェアサイクルの普及促進にかかる様々な課題について、専門的な見地から意見を聴取することを目的としています。委員の紹介については、後ほどさせていただきます。委員長につきましては、事務局から推薦し、委員による確認により定めることとしています。委員長に事故があるときは、委員長が指名する者がその職務を代理することとしています。また、委員等以外の者の出席につきましては、委員長が必要と認めるときについては委員会に出席して意見を述べ、説明を行うことができることとしています。また、議事の公開につきましては原則として公開とし、議事概要、議事録は会議後ホームページで公開いたします。ただし、特段の理由があるときは、会議を非公開とするこ

とができることとしています。

- ・以上につきまして、質問等ございましたらお願いいたします。
- ・よろしいでしょうか。
- ・それでは資料1-2につきまして、本日付で本検討会の規約といたします。
- ・それでは続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。五十音順にてご紹介させていただきます。まず、有識者委員をご紹介します。室蘭工業大学大学院工学研究科准教授、有村幹治委員です。

○有村委員

- ・有村です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・東京大学 生産技術研究所 特任講師、伊藤昌毅委員です。

○伊藤委員

- ・伊藤です。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・モビリティジャーナリスト、楠田悦子委員です。

○楠田委員

- ・よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・一般財団法人全日本交通安全協会事務局長、長嶋良委員です。

○長嶋委員

- ・長嶋でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・横浜国立大学副学長・教授、中村文彦委員です。

○中村委員

- ・よろしくお願ひします。

○事務局（大野）

- ・東京工業大学大学院教授・副学長、屋井鉄雄委員です。

○屋井委員

- ・屋井です。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・福島大学人文社会学群経済経営学類准教授、吉田樹委員です。

○吉田委員

- ・吉田でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・続きまして、地方公共団体の委員をご紹介します。東京都環境局環境改善部長、笥直委員の代理で、自動車環境課長、堀哲様です。

○堀委員（代理）

- ・笥の代理で出席しています堀でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・東京都中央区環境土木部長、望月秀彦委員の代理で、環境政策課長、三留一浩様です。

○三留委員（代理）

- ・望月の代理の三留です。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・続きまして、事業者の委員をご紹介します。OpenStreet 株式会社、COO 兼取締役、佐藤壮委員です。

○佐藤委員

- ・佐藤です。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・株式会社ドコモ・バイクシェア取締役、清水貴司委員です。

○清水委員

- ・清水です。よろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・続きまして、委員長を選出いたします。先ほどご説明いたしました規約第4条第2項に基づき、事務局において東京工業大学大学院教授・副学長、屋井委員を委員長として推薦いたします。委員の方々のご確認を求めますが、ご意見等はございますでしょうか。

[「異議なし」の声あり]

○事務局（大野）

- ・それでは、事務局の推薦に対してご了解をいただきましたので、屋井委員に委員長をお願いいたします。

【委員長挨拶】

○屋井委員長

- ・それではご指名ですので、座長を務めさせていただきます。
- ・こういう状況でこのような形で一言ということですので、既に局長さんからのご挨拶がありましたように、シェアサイクルに関しては推進計画の中でも位置付けられていますし、あるいは実際に大変多くの方が毎日ご利用されて、非常に便利な交通手段の一部を形成しているわけです。
- ・今回この場を借りて一言だけ付け加えさせていただくとすれば、公共交通との関係という言葉が出てきました。シェアサイクルそのものも公共交通であるという位置付けをしている国もあると思います。我が国でも公共交通あるいは公共性についての議論は非常に重要な視点ではありますが、1点だけ申し上げておきたいのは、一般に公共交通は運行者、運転手、ドライバーが乗客を安全に輸送する、移動を担うという性格を持っていますので、これをシェアサイクルに当てはめると、1人の人間がドライバーとパッセンジャー両方の役割をしているという立場と言えます。自分自身を安全に、ましてや他人に危険を及ぼすことがない状況でサービスが提供できる、そういう在り方を事業者さんだけではなくて、もちろん利用者もあるし、道路管理者、警察等、様々な主体が連携して取り組んでいくことが日本では特に必要だと思えます。多面的な観点で大いに議論をしていただければ、大変ありがたいと思っています。
- ・長くなっちゃいけないので、この辺りで終わらせていただきますが、これから活発な議論をよろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・ありがとうございました。なお、池田事務局長におかれましては公務のため、ここで退席させていただきます。
- ・それでは議事次第に基づき、委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきまして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。

【2. シェアサイクルに関する現状と課題について】

○屋井委員長

- ・それでは、議事次第の(2)「シェアサイクルに関する現状と課題」ということがありますので、皆さん、お手元の資料をご覧くださいということで、よろしくお願いします。

○事務局

- ・それでは事務局から、資料2についてご説明をさせていただきます。資料2「シェアサイクルに関する現状と課題」について、ご覧いただけますでしょうか。
- ・1枚めくっていただきまして、目次です。1. シェアサイクルの導入状況、2. シェアサイクルの課題で整理しています。次のページをめくっていただきますよう、お願いいたします。
- ・シェアサイクルの導入状況です。海外の導入状況は、World Bike Sharing map の情報に基づいています。日本のデータについては、国土交通省都市局が地方公共団体に対して毎年行っている調査結果をベースに、ドコモ・バイクシェアとHELLO CYCLINGのデータについて、それぞれドコモ・バイクシェア、OpenStreet からご提供いただき、そのデータで差し替えて整理した結果です。
- ・なお、シェアサイクルの定義ですが、国土交通省都市局が地方公共団体向けに実施している調査では、「シェアサイクルとは、相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム」と定義されています。ただし、地方公共団体の解釈により、これに該当しないものも一部含まれているようですが、基本的にそのまま使用しています。
- ・このような整理をしたところ、日本は225都市で導入されており、中国、米国に次ぐ多さとなっています。
- ・引き続きまして、4ページ目、シェアサイクルの変遷 ①海外です。シェアサイクルの変遷については諸説あるようですが、概略は概ね表にまとめたとおりに考えています。
- ・1965年に日本語で「白い自転車」という意味の白く塗られたシェアサイクルで、鍵をかけずに乗り捨てする形態のものがアムステルダムに導入されました。しかしながら、盗難や破壊行為により頓挫しました。人によりましては、これを第一世代のシェアサイクルと言っているようです。
- ・次の変化は1995年で、コペンハーゲンに硬貨のデポジットで貸出・返却を行う形態のシェアサイクルが導入されました。第二世代のシェアサイクルと言われています。盗難や破壊行為への対策として、デポジット方式が導入されたわけですが、盗難や破壊の問題を解決するには至りませんでした。
- ・次に、1996年にイギリスのポーツマス大学で、個人を特定可能な磁気カード認証が導入されました。その後、1998年、フランスのレンヌで第三世代といわれるシェアサイクルが導入されます。カード認証に加え、貸出・返却の無人管理方式、利用可能な自転車情報などがリアルタイムで把握可能なシステムです。また、財源の面では、路上広告費用で運営資金を捻出・充当するスキームが導入されました。
- ・同様の方式が2005年にフランス・リヨン、2007年にパリに大規模に導入され、世界各地にシェアサイクルが普及していくこととなります。

- その後、2016年ごろから中国においてスマートフォンによる認証で、どこでも乗り捨て自由な、いわゆるドックレス型といわれるシェアサイクルが急速に増加。世界各地に拡大し、自転車の放置や無秩序な駐輪、投棄等が社会問題化しました。
- 2017年頃から、いわゆるドックレス型に対する規制が各国で導入され、規制に対応できない事業者が撤退、規制に対応したものは事業中です。
- 2018年頃から、ラック型シェアサイクルで電動アシスト自転車が導入されています。
- 次のページをお願いいたします。引き続きまして、国内のシェアサイクルの変遷です。主に「コミュニティサイクル導入の現状と課題」という国土交通省都市局の資料を基に整理しています。
- 1980年代、公共が主導する社会実験が試行され、1981年仙台市、1992年練馬区で実施されています。2005年に世田谷区において、それまで実施していたレンタサイクルを一部拡充する形でシェアサイクルが導入されたということです。その後、全国各都市で社会実験や導入が進められてきました。
- 2010年には、リヨン、パリでシェアサイクルを運営するジェーシードゥコーの子会社であるシクロシティが、富山で「アヴィレ」の運用を開始しました。
- 2012年には、江東区において、臨海部でコミュニティサイクル実証実験が開始されています。
- 2016年には、ドコモ・バイクシェアを利用する千代田区・中央区・港区・江東区において、区境を超えて相互乗入ができる「広域相互利用」を開始し、2018年には10区まで拡大しています。
- また、2017年には中国資本のモバイクが日本でサービスを開始しました。
- 2018年には、ofoがサービスを開始し、同年撤退しています。
- 2020年にはモバイクが撤退しています。
- 引き続きまして6ページ目、シェアサイクルの国内における導入状況です。先ほど申しました、シェアサイクルが導入されている都市は年々増加し、2019年3月31日時点で225都市で導入されています。
- 7ページ目をご覧ください。システムごとに、全国における導入状況を整理した図となります。
- 引き続きまして、8ページ目をご覧ください。システム提供者259、このシステム提供者というものは、各システム提供者を市区町村単位で1とカウントしたときに、それを積み上げたものが259ということです。そのうちICTの活用による無人管理は146者でシステム提供者の約6割を占め、自転車の台数でいいますとICTの活用による無人管理が約8割、ポート数で約9割を占めています。ドコモ・バイクシェア、OpenStreetの2者で、システム提供者の約5割、自転車の約6割、ポートの約7割を占めている状況です。
- 引き続きまして、9ページ目です。シェアサイクルの導入の状況に続き、シェアサイクルの課題を整理しています。大きく三つの課題に整理しています。2.1.として、シェアサイクルの公共的な交通としての位置付け、採算性に関する課題。2.2.として、サイクルポートの設置、案内に関する課題。2.3.として、利用者の利便性に関する課題です。それぞれについて見ていきたいと思っております。

- ・ 2.1.シェアサイクルの公共的な交通としての位置付け、海外ということで 10 ページ目です。海外のシェアサイクルが導入されている都市では、交通計画等において、シェアサイクルは公共交通の一部又は公共交通を補完するものと位置付けられています。
- ・ 次のページをご覧ください。国内では、シェアサイクルは公共交通あるいは公共性のある交通手段としての位置付けを明確にしている例は少ない状況です。交通戦略、地方版自転車活用推進計画などにおきまして、シェアサイクルの普及促進が位置付けられているといった状況です。
- ・ 引き続きまして、スライド 12 です。社会秩序への影響、ポートレス型シェアサイクルの問題です。ポートレス型シェアサイクルによる社会秩序への影響について説明しますが、その前にページを飛ばし、15 ページをご覧ください。
- ・ タイトルとして「【参考】サイクルポートの方式」と記しているものです。これからご説明する中で、サイクルポートの方式を三つに区分して定義をしています。左からラック型として、シェアサイクルを貸出・返却する場所であるポートを設定して、その中に設置したラックに返却させる方式をいいます。次に真ん中ですが、ラックレス型としてラックを設けずポート内に置くだけの管理方式をいいます。この二つを併せまして、ポートを設置するという意味でポート型としています。この二つに対しまして一番右側、ポートを設けずサービス提供地域内であれば任意の場所で貸出・返却が可能な方式をポートレス型としています。一般的にはドックレスやフリー・フローティングなどといわれている形式がこれに当たります。この分類を頭に置いていただきまして、12 ページにお戻りください。
- ・ 中国では、いつでもどこでも利用、乗り捨てが可能なポートレス型シェアサイクルが 2016 年ごろから急速に普及し、世界各地に拡大しました。ポートレス型は、自転車の大量投入と交通結節点等の利用が集中する箇所への乗り捨てにより、歩道上の放置自転車、既存駐輪場等公共スペースの占拠、さらには自転車の破壊行為等が社会問題化しました。
- ・ 13 ページをご覧ください。海外におきましては、ポートレス型シェアサイクルの放置や無秩序な駐輪・投棄等の問題に対して、各地で行政による監督強化、ライセンス制度等の規制の導入、新規参入コントロールによる自転車総量の制限などを実施するところが出てきました。
- ・ 次のスライドをご覧ください。国内におきましてはポート型のシェアサイクルが中心であり、各国で発生したポートレス型シェアサイクルの問題は発生していません。しかしながら、欧州のラックによる厳密な駐車台数管理と異なり、ビーコンが届く範囲であれば返却可能であるため、ポートの駐車容量を超えた駐車による自転車のあふれが問題になることがあります。シェアサイクルの公共性を考えた場合、社会秩序を守るための規制、条件を検討する必要がありますのではないかと考えています。
- ・ 引き続きまして、スライドの 16 ページをご覧ください。運営事業者の撤退による影響 ①海外です。海外において、ポートレス型シェアサイクルの放置や無秩序な駐輪・投棄等の問題に対する厳しい規制に対応できない不適格事業者が、事業を撤退しているケースが発生しました。利用者に保証金が返還されない、自転車を放置したまま事業者が撤退し、その撤去費用を自治体が負担するなどの問題が発生しました。
- ・ スライドの 17 をお願いします。国内の状況です。国内では、ofo が和歌山市、北九州市、大

津市から2018年10月末に撤退しました。また、Mobikeも2020年2月16日までに札幌市、奈良市、福岡市、大磯町から撤退しています。大きな混乱は発生していないと聞いていますが、ofoの撤退に際しては、現地の運営事業者が残された自転車の撤去等の費用を負担したようです。

- 次のスライド18をご覧ください。シェアサイクルサービス提供エリアにおける自転車通行空間です。シェアサイクルを公共的な交通と捉えるならば、利用者の安全な利用環境を確保する必要があります。国におきましては、自治体に対して自転車ネットワーク計画を策定し、計画的な自転車通行空間の整備を働き掛けているところです。シェアサイクルを導入している225都市のうち、ネットワーク計画策定済みは76都市、約3割となっている状況です。
- 次のページをご覧ください。参考として、自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備をご紹介させていただいています。国土交通省道路局では、警察庁交通局と連名でガイドラインを発出し、地方公共団体に自転車ネットワーク計画の策定と、交通状況に応じた自転車通行空間の計画的な整備の促進を図っているところです。左側に自転車通行空間整備の例、右側に自転車ネットワーク計画の例を示しています。
- 引き続きまして、スライドの20ページをご覧ください。採算性です。シェアサイクルの大きな課題の一つに、低い採算性があります。海外では、事業に係る費用の全部もしくは一部を地方公共団体が負担している事例がございます。事業に係る費用をまかなう工夫として、ネーミングライツでありますとか路上広告の独占的な権利を与えて、その収益を充当するなどの事例が見られます。
- 21ページをご覧ください。採算性の国内の状況です。国内におきまして、2017年度調査で回答があった69都市のうち、18都市で委託費を含めて地方公共団体の補助が入っています。このうち無人管理では約6割、有人管理は約2割において、地方公共団体からの補助金等の収入も含めた収支がマイナスとなっています。なお、姫路市ではネーミングライツ、神戸市では駐輪場運営権を付与した一体的な運営による工夫などから、収支が改善、採算が向上している事例もあると聞いています。
- 次のスライドに、国内外におけるシェアサイクル事業への公共の関わりということで、地方公共団体の関わりについて公共主体、民間主体に分け、公共負担あり・なしで整理しています。ここでいう公共負担ありというものは、用地の提供なども含めた行政の関わりを指しています。
- 次のスライド、23ページをご覧ください。再配置にかかるコストということで、同じく参考ですが、運営経費の大きな部分を占める経費に、再配置にかかる経費がございます。札幌のポロクルの例ですと、再配置にかかる経費が運営経費の約3割を占めています。海外ですと、再配置に関して、利用が集中するポート近隣に大量の自転車を一時的にストックするためのストリートハブを設置するなどの工夫がなされている事例もございます。
- 続きまして24ページの運営規模・ポート密度をご覧ください。わが国におけるシェアサイクルは、広く普及が進み利用も増えているものの、規模が全般的に小さい状況です。東京は運営規模、利用状況とも、海外の都市に近づいてきていますが、海外の都市と比較して空白地帯が多い状況です。

- ・スライド 25 ページに、参考までに東京の空白地帯として、代々木駅・原宿駅周辺、白金高輪駅周辺、池上駅・大森駅周辺をお示ししています。
- ・スライドの 26 ページをご覧ください。運営規模拡大等の効果としまして、東京においては 2016 年に「広域相互利用」として、それまでに運営を開始した千代田区、港区、中央区、江東区で相互乗り入れを開始し、2019 年には 10 区まで拡大しています。2015 年度から 2018 年度までに、ポートの数は約 4.6 倍の 650 箇所、利用回数は約 11 倍の 720 万回に増加しています。
- ・次のスライドをご覧ください。引き続き、東京 10 区の広域相互利用の例です。千代田区、中央区、港区、江東区の 4 区で、ポート数は全体の約 55% を占め、利用回数は約 8 割を占めています。ポート密度、回転率も全体より高い状況です。比較的最近始まった 6 区につきましてもポートの設置が進み、認知と利用の相乗効果が進むとともに、周辺の区が広域相互利用に参画してくると、更なる利用の増加も考えられるのではないかと思います。
- ・引き続きまして 28 ページ、公共用地等へのポートの設置状況です。海外では、道路上に設置されたポートをよく見かけます。東京 10 区広域相互利用におきましては、公共用地、民地へのポート設置の割合は、概ね 4:6 であり、公共用地は道路 6%、公園 17%、公用駐輪場内 3% となっています。公共用地、民地共にポートの設置数は増加傾向です。東京 10 区広域相互利用では、公共用地よりも民地への設置が多い状況となっています。
- ・次のスライドをご覧ください。公共用地等へのポートの設置ということで、道路の状況です。海外では、利便性の高い道路上への設置が多く見受けられます。一方、国内は道路上へのポート設置が少ない状況です。道路上への設置に際して、シェアサイクルの法的な位置付けや公共的な位置付けがないことなどから、各種許可等を受けることができない場合があるとの意見がございます。道路上への設置に際しては、道路法に基づく道路占用のほか、都市再生特別措置法に基づく道路占用特例を活用して設置している場合が多い状況です。
- ・次のスライドは、公園の状況です。公園への設置に際しては、都市公園法に基づき自転車駐車場を活用して設置している場合が多い結果となっています。公園への設置に際しては、シェアサイクルが都市公園法に位置付けられていないなどから、公園管理者の許可を受けることができない場合があるとの意見がございます。
- ・次のスライドです。公共用地等へのポートの設置、民地です。公開空地へのポートの設置は、各自治体が制定する総合設計制度やまちづくり条例等を改正し、広場状空地としてのオープンスペース機能を損なわないことを前提に、ポート設置部分を公開空地に準ずる空地面積に加えることが可能となっています。東京都では 2019 年 3 月に東京都総合設計許可要綱実施細目に、公開空地等の活用としてシェアサイクルポートを位置付けています。また、一部の区では東京都の制度を活用しています。
- ・区長が公共公益に資すると認める行為を占用要件に位置付け、占用可能としているケースもあります。公開空地の目的である「一般公衆の利用」の妨げになるため、条例改正を行っていないケースもあるということです。また、コンビニエンスストア等を含む民地への設置は規制を受けませんが、自転車の過度な集中や安全性が確保できない等の懸念から、ポート設置への許可が得られないケースもあるということです。

- 引き続きまして、32 のスライドです。海外ではシェアサイクルの利便性を向上させるため、公共交通との接続のしやすさに配慮し、公共交通との結節点近くの分かりやすい場所にサイクルポートが設置され、また、ポートへの案内が充実している都市もあります。国内におきましては、公共交通との連携に力を入れてきているものの、用地制約、各種許可が得られないなどのために、交通結節点から離れた場所や民地など、分かりづらい場所に設置されることが多く、ポートへの案内等も十分にされていないため、利用の制約となっている恐れがございます。
- 引き続きまして、33 ページから 35 ページですが、まず海外の状況です。海外におきましても都市により主要な事業者が異なり、それぞれシステムが異なるため、シェアサイクル利用のため事業者ごとに登録が必要な状況です。
- ページが飛びまして 35 ページ。国内も同様の状況で、事業者ごとに登録が必要となっています。
- 参考としまして、同一事業者における既登録 ID での他地域利用ということで、36 ページのスライドをご覧ください。ドコモ・バイクシェアにおきましては、以前は利用する地域ごとに登録が必要でしたが、最近ではある地域で登録すれば、その ID で利用可能な地域を拡大し、現在 20 の地域で利用可能となっています。ただし、地域をまたいで自転車の返却はできません。
- OpenStreet におきましては、一度登録すれば日本全国どこでも利用可能で、貸出・返却も可能となっています。
- 引き続きまして、2.3 その他利用環境上の課題です。交通系 IC カード利用を主に想定しています。海外、国内ともシェアサイクル専用 IC カードを発行するか、または、交通系 IC カードを登録し、会員認証及び鍵の解錠に使用するものが多い状況です。シェアサイクルは利用時間に合わせて事後清算となります。また、盗難・破壊行為等の保証としても、クレジットカードの登録が必要となっています。
- 国内の無人管理システムのうち、10 のシステムで交通系 IC カードの会員認証・鍵の解錠としての利用ができず、公共交通機関とのシームレスな利用ができない状況です。公共交通機関とのシームレスな利用環境の構築が必要と考えています。
- 次のページに参考としまして、MaaS (Mobility-as-a-Service) のヘルシンキの状況です。四つのプランが設定されており、シェアサイクルについてはシーズンチケットが組み込まれている、あるいは購入することになります。
- あとは参考までに、ドコモ・バイクシェアと OpenStreet について、登録から貸出・返却までの手続きをまとめています。
- 最後、スライドの 41 ページをご覧ください。シェアサイクルの経路検索の対象化に向けた取組ということでご紹介させていただきます。自転車活用推進本部事務局においては、経路検索事業者の意見を踏まえ、データの提供方法とフォーマットについて設定し、地方公共団体へ通知しました。また、地方公共団体を通じて、当該地方公共団体の管内で運営するシェアサイクル事業者に対し、経路検索への参画を依頼し、参画意向のあるシェアサイクル事業者について、窓口を経路検索事業者へ情報提供し、経路検索事業者とシェアサイクル事業者で

経路検索の実施に向けて具体の調整を行っていただき、調整が整い次第、経路検索を開始という取組を行っています。

- ・最後の 42 のスライドに、ヴァル研究所の mixway とナビタイムジャパンの NAVITIME における経路検索の対象を整理しています。
- ・以上で資料 2 の説明を終わります。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、ただ今ご説明いただいた資料 2、シェアサイクルに関わる現状について、世界の動向も踏まえながら整理いただきましたので、これに関してご意見、ご質問をいただきたいと思います。ご自由にご発言をお願いします。

○伊藤委員

- ・東大の伊藤です。資料、ありがとうございました。いくつかちょっと気になっている点を。シェアサイクルが非常に日本で伸びてきている中で、ご説明の中で公共的な交通、それから屋井先生はもう公共交通というようにおっしゃっていた部分が非常に気にはなっておりまして、やはり今のところ制度的な部分が設備に関わる部分が非常に多いのかなと。一方で、公共交通の在り方としてどうするのかという論点、あるいは制度づくりがまだまだ少ないのかなと思っています。
- ・今、地域公共交通活性化再生法みたいなものが、私自身が直接関わっているわけではありませんが進んでいる中で、地域の交通計画みたいなものも策定しようという部分が、かなり制度が進みつつあって、そういった話の中とこのシェアサイクルの話がまだ全然かみ合おうとしていないというのは、一つ問題かなと思っています。ぜひその「公共交通として」というキーワードが出てきている以上、やはり地域公共交通計画を、地域の協議会なりにちゃんと計画を一体化して考えるといった方向性が必要なのかなと思っています。何かそこが非常に国交省の縦割りの中で抜け落ちているような気がするので、非常に気にしています。
- ・それから、いろいろ海外の動向を見ていると、もうドックレスがかなり当たり前になっていて、しかも自転車だけではなくてキックボード、スクーターとかいろいろな言い方があると思いますが、電動キックボードみたいなものがかなり普及し始めている。この領域はマイクロモビリティなどといって、技術的にも非常にイノベーションがいま進もうとしている領域なのかなと思っています。
- ・ここの部分は日本としてどうするのかという話が、これは自転車活用推進計画なので、自転車というようにハードを決めてしまったところが、非常にたぶん建て付けがあまりよくなくて、本当はモビリティを確保する手段として、たまたま自転車がよかったのだと思いますが、別に目的を考えれば自転車である必要はないはずなので、ちょっとここは手段と目的をもう一回考え直したほうがいいのかと思っています。
- ・それから最後のほうで、データの共有の話があったと思いますが、これも世界のほうで非常にフォーマットは一つ定まっています、GBFS というフォーマットが使われています。これは私も関わっている公共交通のフォーマット GTFS と同じ組織が関わっていますが、

日本だけでこういった IT の話をしてもやはりもったいないので、GBFS 自体もまだよちよち歩きの組織というかフォーマットなので、今後ぜひ日本の知見と世界の標準化の在り方とをつなげていって、別に日本だけで頑張る必要はないですし、日本のテクノロジーが外に出ていけば良い話なので、GBFS のコミュニティともしっかりと関わっていったほうが良いのかなと思っています。国際標準的な動きが必要なのかなと。

- それからも一つ、フォーマットというかデータの話をする、海外というかアメリカの事例などを見ていると、ロサンゼルスでしたか、データを、ここは Uber 以来の交通事業者というか、IT 業者対市の交通局みたいな流れがずっとある中で、マイクロモビリティに関しては市の中で営業を許可するときの条件として、データを提供することというのを明確に決めています。そのため、実はデータというのが公共的な立場として、マイクロモビリティやシェアサイクルを位置付けるときのデータをどうするかというのが、公共性の在り方によって非常に重要になっている。
- ここはアメリカでもまだ議論が進んでいるという、訴訟が起こっていたりするのでちょっと動向は分かりませんが、こういったデータに注目して、データの権利は誰が持っているのかとか、誰がそれを評価できるのかとか、そういった在り方の部分を考えていく？必要があるのかなと思っています。とりあえず以上です。

○屋井委員長

- ありがとうございます。それでは、いくつかご意見等をいただきながら、また事務局からもご発言いただきますが、ほかはいかがでしょうか。

○中村委員

- 今、伊藤先生のお話の中にあつた地域公共交通部会の部会長なので、何か言わなければいけないと思いますが、あの中という話はそうですが、そもそも歴史をたどるといろいろな都市で交通戦略をつくっていきこうという流れがあつて、それは今でもいくつもの都市でやっていて、その中でシェアサイクルと位置付けられているものはちょっとあるけれど、位置付けているときに片方に公共交通という屋井先生のお話から出たつながり、もう一つは道路空間をうまく使っていくという話の位置付けで、おそらく少し精査して、これは事務局にお願いしたいのですが、いくつかの都市ではいろいろやろうとして位置付けている。でもそれがなかなか進んでいないかもしれない。そのあたりを少し整理していくと、どうやってブレークスルーできるのかなというところが見えてくると思いますので、ぜひそういう作業をこの後、時間のあるときにしていただければと思います。その件に関しては、そこまでです。とりあえずそれで結構です。

○屋井委員長

- ありがとうございます。続けて、いかがでしょうか。

○吉田委員

- ・福島大の吉田です。ちょっと確認ですが、21 ページの資料のところに、国内のシェアサイクルの有人管理の収支の状況というところがございます。これを見ると、本来であれば人件費という固定費用が少ないであろう無人管理のほうが収支がいいのかなと思っただけで、これを見ると収支 0 以上で緑になっているのは有人管理のほうが多い。どうもその採算が合わないというところは、この辺りに鍵があるのではないかなというところが一つ考えたところですよ。
- ・あと 33 ページ以降に、海外事例が出てきて、その価格のところ注目すると、フランスにしてもアメリカにしても基本料金という 1 日の固定費用を取っていて、その上に実際どのくらいの時間使ったかというところで、可変費用として徴収している。おそらくその固定費用というところは、たぶんポートといいますか、その維持費や、それ以上にかかってくる、いわゆるシェアサイクルの車両をほかに移していくというようなところは人力で行われてくると思いますので、その辺りの部分で固定費をうまく取っているのではないかな。ですからその辺りの値付けというところは、何かもう少し注目してもいいのかなというところが 1 点です。
- ・もう一点ですが、11 ページのところ都市総合交通戦略、それから自転車活用推進計画の地方版が書かれています。おそらくシェアサイクルを公共交通というところに位置付けにくかった背景は、都市地域総合交通戦略がどちらかといえば規模の大きい都市に限定される。ところが地域公共交通網形成計画というのは、規模の大小を問わず、でもとりわけ小さいところというような気はしますが、そこで策定される。だから地方版自転車活用推進計画というところが、より裾野を広く自治体で策定をしてもらおうという戦略かなと私は解釈をしているのですが、どうもそこ地域公共交通網形成計画のリンクがうまくいっていないところが、少し解くべき課題なのかなという印象を持ちました。以上、2 点です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。ほかはいかがでしょう。

○長嶋委員

- ・一点だけよろしいでしょうか。
- ・シェアサイクルの拠点になっているところに話を伺ったことがあるのですが、ユーザーの皆さんの中では、サラリーマンの方ももちろんですが、地方都市に行きますと駅から病院まで、駅まで電車に来て、そこから地域の病院に行くのにこのシェアサイクル等を活用している。富山がそうだったと思いますが、やはり公共輸送機関又は公共輸送機関を補完する手段が少ないというようなこともあって、そのような活用の仕方をしているということでは、先ほど委員長もおっしゃったように、公共輸送機関的な性格を有するものであるということが言えるのかなと思っています。それだけに、この検討会の中でもしっかりとしたその位置付けというものを、条例もしくは法令の改正等をここでやるべきだとなれば、やるべきなのかなという感じも持っています。

- ・もう一つ、ポートレスの問題ですが、徐々にポートレス化が増えてきている状況にあたり、駅前駐輪といったものとの関係等々から見ますと、私自身はあまりポートレスで、しかも駐輪が道路上もしくは歩道上ということになると、大変公共の安全、歩行者の安全という観点からして問題があるのではないかと考えています。したがって今後の検討だと思いますが、ポートの設置については、できるだけポートレスではなく、やはりポートを基本的には設けていくというようなことをお願いしていきたいと考えています。以上2点、意見的なものとして申し上げておきたいと思います。

○屋井委員長

- ・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

- ・楠田から5点ぐらいお願いも含めてございます。
- ・一つ目ですが、公共交通に自転車シェアというような…?…が考えられますというお話が何点か皆様から出ましたが、公共交通である中での自転車シェアとは何かということをしっかり整理していただかないと、よく分かりにくいなと思いましたので、その整理を一つお願いいたします。
- ・二つ目が、海外では交通計画の中に位置付けられている国があるというようなお話がたくさん出てきましたが、どのように計画に位置付けられているのかという文面であったり計画をお示しいただきたいということと、あと日本の中で交通計画の中に位置付けられているところはるか、調べていただけたらなと考えています。
- ・三つ目が、日本で自転車シェアをしている目的は何でしょうか。おそらく観光であったりということがたくさんあるかと思いますが、それは交通計画に位置付けるということがちょっと変わってきたりするかと思うので、海外との比較をするときにも大事になりますし、今後の検討にも大事になると思うので、目的であったり、それを管轄している部署はどこかを調べてください。
- ・最後ですが、伊藤先生からお話がありましたが、また、事務局から経路検索のほうに載せていただくようにまとめていらっしゃるというようなことがございましたし、フィンランドのWhimのお話だったり、ヴァル研究所さんのmixwayとかございますが、今月ヨーロッパを4カ国ぐらい回ってウェブサイトとかアプリを調べに行きましたが、そうすると各国の主要な公共交通の経路検索に必ず自転車シェアが位置であったり、そのポートに何台あって、何台借りられるということがウェブであったり、アプリ上で見られるようになってきていました。
- ・加えて、グーグルのマップの経路検索では、自転車シェアと同じところに電動キックボードが検索して自転車か電動キックボードかということが選べるような国もありました。
- ・海外に行くと、公共交通の一部として、または、徒歩とか自転車とか環境に優しい乗り物に乗ってってもらおうということで、自転車シェアとかカーシェアが公共交通の経路検索の中に普通に検索ができるようになってきていました。ですので、ぜひ私側からアプリであっ

たりウェブサイトのまとめた情報もご提供しますので、海外で今どのような状況で自転車シェアの設置場所とかそういった情報提供ができたりとか、経路検索の中で位置付けられているかということ、まとめていただけたらなと思っています。

- ・加えて、その経路検索の話ですが、伊藤先生からや、事務局側もまとめていらっしゃるかと思いますが、サイクルシェアをやっていらっしゃる事業者さんに向けて、「このようにまとめてください」というようにまとめていらっしゃるかと思いますが、まだ進んでいない感じがあるかと思っています。その課題となっているものの課題整理をお願いします。以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。この辺りでご質問なども入ってきましたので、事務局さんからお願いします。

○事務局（大野）

- ・事務局次長、大野です。いくつかご指摘、ご質問を頂いた中で、まず公共交通との関係、それはひいては地域の交通計画に関連が出てくるわけですが、今の政府の自転車活用推進計画を策定する中で、政府内で自転車の位置付けをどうするかというのは議論したことがございます。その整理の中では、やはり自転車、これはシェアサイクルも含めての話ですが、いわゆる公共交通そのものに位置付けるのは非常に難しいのではないかという議論で、その議論の中で公共交通とは違うものとして法律的に整理をしていくということが尾を引いて、今、地域交通計画を中央で議論する中で、おそらくその流れを踏まえて自転車という存在があいまいな存在になって位置付ける方向、また、完全に存在がない中で議論されていくというような、そのあいまいさがそういった状況を生み出しているのではないかと考えています。
- ・今後、この検討会の中で、シェアサイクルの位置付けをどうしていくのかというのが一つの大きな検討課題と考えており、そういった中で、公共交通との関係についてきちんと整理をするとともに、今後の地域の交通計画の中でそれをどう取り扱っていくのかということについても、政府内で議論をさせていただければと思っています。
- ・続いて、目的・手段の中で、シェアサイクル以外のモビリティ、キックボード等、最新の技術を活用したものも出ている中で、それをどう取り扱っていくかということですが、自転車とそれ以外の公共交通、特に最近検討が進んでおりますキックボードについて考えてみますと、キックボード等については、自転車以上にほとんどその位置付けはあいまいな存在で、どこを走るのか、どういう人がそれに乗れるのかということも含めて、また教育もまったくなされていない。乗り方も誰も理解できない。ルールも教える機会すらない存在です。
- ・これが自転車と並列して、同じ土俵でいきなり誰でも借りて乗っていいよというような存在になりますと、非常に社会的混乱が大きい状況ですので、やはりキックボード等その他のモビリティにつきましても、基本的なところの整理が、シェアサイクルを議論する以前のいろいろ整理しなければならないことがものすごく多いと考えています。それは政府内でもいろいろ議論は進んでおり、その議論で位置付けが明確になった上で、そういったシェアの議論をどうするのかということが進んでいくものと考えています。ということで、既に進んでい

るシェアサイクルとそれらほかのモビリティは、とりあえず分けたものとして整理、検討をさせていただければと思っています。

- ・あと、データの共有、それとデータの国際標準化。これは経路検索を通じてシェアサイクルを扱うデータについて、いろいろな形で共有できるところは目指していきたいと思っていますし、今後ほかの公共交通も含めて国際標準についてどう取り扱っていくのかは、課題として捉えさせていただければと思います。
- ・いろいろなシェアサイクル事業者等が保有しているデータを、いかにどこが提供を受けるのかということは、これは公共交通機関の所有しているデータも同じですが、かなり経営の根幹に関わるデータが非常に大きい部分もございまして、そういった部分を公共としてどこまで共有できるかは、今後検討課題とさせていただければと思っています。
- ・それと吉田委員から質問のございました、21 ページに示している無人管理は採算が悪い、有人管理は採算がいいということは、当然無人管理になるとかかる要素としての人手の部分が、窓口の人は少なくなるということではございますが、この無人管理と有人管理の大きな違いは、有人管理のシェアサイクルは、ほとんどが小規模なレンタサイクル事業者で、サイクルポートも2箇所、3箇所、少数の運用をしているところがほとんどです。
- ・その結果、23 ページをご覧いただきたいと思います。23 ページの右側の図です。これは札幌市のポロクルの事業経費の内訳の例ですが、ポロクルも比較的多くのサイクルポートを運用しているシェアサイクル事業者ですが、この中で再配置に関わる費用が1/4ということで、徐々にサイクルポートが増えて、当然増えると無人管理にせざるを得ませんが、そうすると規模が大きくなると再配置の費用が増えていく。この点が、結果として無人管理のものは採算が悪いものが多いという結果につながっているのではないかと考えています。
- ・長嶋委員からございましたポートレスは交通安全に問題があるということについては、私も中央区等の実態からそのように認識しており、やはりポート型が望ましい形態ではないかという方向で、シェアサイクルの要件等の中では整理をしていきたいと考えています。
- ・あと、楠田委員からございました、こういったことを調べてほしいという点については、後日整理をさせていただきたいと思っています。また、経路検索の中でいろいろな諸外国の事例を整理する中で、こういったものがさらに望ましいのかについても、整理をしていきたいと考えています。
- ・これまでの点については、以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。ほとんどレンタサイクルで、貸出・返却場所が複数あるような、その程度のものなのでしょうね。

○事務局（大野）

- ・そうですね。有人管理は小規模なものが多い。

○屋井委員長

- ・分かりました。ほかにもまだあるかもしれませんが、続けてご発言いただけるようでしたら、委員の方々からお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○有村委員

- ・有村です。私はポロクルの理事をしばらくやっております、ポロクルをやる中で先ほどいろいろ話題にも出ましたが、再配置にかかる経費が非常に多くて、こういうところをどうやってこのあと削減していくかということを考えています。
- ・ただ、やはり個人的に思うことは、ここ2年間でNTTドコモのバイクシェアのほうと共同運営することになりまして、人の行動が大きく変わってきたということがデータで見えるようになってきています。過去は白いポロクルは、皆さんご存じかと思いますが電動ではなかったのですが、電動になった瞬間にモエレ沼とか5km、6kmとか、下手をすると10km以上移動する方々が出てきて、そこで新しい観光の形態が出るとか、そのデータも共有化することでMaaSと観光はよく馴染むと思いますが、シェアサイクルとMaaSと何かの目的の観光ですとか、ほかにもいろいろあると思いますが、物を運ぶとか出てくるとはありますが、新しい可能性を感じています。
- ・議論の中で、やはり地下鉄ですとかJRとの連携。行った先で新しいポロクルがちゃんと駅の近くにあって、当然横には自転車のネットワークがある。自転車ネットワーク計画と、ハードウェアのほうとちゃんと整合性を持った形でポロクルを将来的に考えていかないと、いままでどおりのシェアサイクルで終わるのではないかと考えています。
- ・財源が非常に逼迫しているといいますか、なかなか黒字になっていかないという、NPOですので当然そうですが、採算性を考えていくと、やはりちゃんとした財源が確保されているとか、ハード整備と一体化しているとか、そういうものが見えてくると、札幌の新しいモビリティの形というものも見えてくるのではないかなということで、内部ではそういう議論はしています。今回この話を聞きながら、いろいろなヒントをいただいていると思いますが、まだまだ公共交通にはなりきれていないというのが、札幌のポロクルの現状かと思っています。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ほかにもいかがでしょうか。

○伊藤委員

- ・先ほどのデータの話ですが、経営の根幹に関わるデータなので、公共としてどこまで共有できるか検討だとおっしゃっていたところで、ちょっとここがこのレベル感の議論からたぶんだいぶ世界は進んでいるのかなと思っていて、アメリカなどの例を見ると、かなり強くマイクロモビリティの事業者に対してデータを提供しろと。それは行政、市の交通局に具体的にはどういう利用状況なのかというのを提供しろというようなことを強く求めている、これは実際には従っている事業者だけではなくて、それが訴訟にもなっています。
- ・やはり地域の交通計画などを考えるに当たっても、その地域の交通需要がどのようになって

いるのかを把握したい。その上でその計画があるので、もうちょっと言うと自転車のデマンドがあるところが本当に自転車で良いのか。量があるのであれば、そこはもっと別なやり方があるのではないかと、たぶん全体のバランスを考えていかなければいけない。そう思うと行政の側の主張としては、おそらくデータの提供をしたほうがいい、すべきだという主張がふさわしくて、事業者の側がそれに対し、なかなか難しいという言い方はあると思いますが、あまり行政の側の立場として、それはなかなか難しいというところから始めるのはどうなのかなと個人的には思っています。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。伊藤先生、私も同感ですので、そういう方向性などもこの検討会の中で議論できれば大変ありがたいと思いますし、現在はおそらく事業者さんによってはそういうことを条件に運営されていたりする場合もあるでしょうから、その辺りをまたデータを集めて議論を是非しましょう。

○伊藤委員

- ・ことさら対立的にやるつもりは決してないですが。

○屋井委員長

- ・そんなことは考えていません。大丈夫です。ぜひ前向きにやりましょう。ありがとうございます。
- ・それでは、議事進行は次にいきます。資料の説明をお願いします。

【3. シェアサイクルの在り方に関する検討の方向性について】

○事務局

- ・ それでは、資料 3「シェアサイクルの在り方に関する検討の方向性について」をご説明いたします。資料 3 をご覧ください。1 枚のものになります。先ほどご説明させていただきました資料 2 のシェアサイクルの課題に対しまして、大きく四つの観点から検討を行うことを考えています。
- ・ まず一つ目、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方に関する検討です。公共的な交通としてのシェアサイクルの普及を図るため、次のことを検討したいと思っています。一つ目がシェアサイクルの公共的な交通としての位置付け。次に、シェアサイクルが満たすべき要件、例えば放置自転車を防止する、あるいは自転車通行空間を整備するなどが考えられます。そして三つ目として、行政による支援の在り方です。
- ・ 引き続きまして、大きな観点の二つ目です。公共用地等へのポート設置の在り方に関する検討です。道路上など利便性の高い場所へのポートの設置促進を図るため、次のことを検討したいと考えています。公共用地へのサイクルポート設置促進に向けた規制緩和、ルールの明確化です。
- ・ 大きな観点の三つ目、サイクルポートへの案内誘導策に関する検討です。シェアサイクルの利用場所を容易に認識できる環境を構築するために、次のことを検討したいと考えています。案内看板の仕様や設置基準の統一。二つ目として、鉄道駅などにおける案内看板の設置を促進することです。
- ・ 最後四つ目、利便性の向上等の検討です。シェアサイクルの利便性を向上するために、登録から利用までシームレス、簡便に行えるよう、MaaS の動向も踏まえつつ、次のことを検討したいと考えています。一つ目が、登録のワンストップ化です。地域や事業者に関わらず利用できる登録のワンストップサービスの構築です。二つ目として、交通系 IC カードによる利用に向けた運用改善ということで、個人認証や決済への交通系 IC カード等によるワンタッチの利用を検討していきたいと考えています。
- ・ 以上で資料 3 の説明を終わりにします。

○屋井委員長

- ・ どうもありがとうございました。それでは、先ほどもう既に論点という今後の検討課題に加えるような事柄もご提案、ご発言いただいているわけですが、改めてこの資料 3、今回①から④という整理になっていますが、ご意見を頂ければと思います。いかがでしょうか。

○長嶋委員

- ・ 検討の方向性についてはそういう感じかなと思いますが、この課題として入れるかどうかは別ですが、ちょっと先ほど申し上げ損ねた部分とあわせて申し上げたいと思います。
- ・ 検討の方向性についてはそういう感じかなと思いますが、この課題として入れるかどうかは別ですが、ちょっと先ほど申し上げ損ねた部分とあわせて申し上げたいと思います。
- ・ シェアサイクルに限らないことだと思いますが、今、自転車の安全性、安全面を考えたとき

に、各都道府県の条例等によりヘルメットの着用促進というようなことが言われているわけです。交通事故の死者数の6割が頭部損傷であったというような実態を踏まえると、やはりヘルメットの着用が重要になってくるのかなと思います。

- ・そこをお願いといいますか、検討課題ということではありませんが、サイクルポートの案内誘導施策又は情報提供の在り方の検討をされるときに、ぜひユーザー登録の段階なり、情報提供の看板などの中に、ヘルメットの着用を呼び掛けるようなことも必要かと感じています。検索サービスを利用するときにヘルメットを着用しましょうねというようなことでもよろしいかと思います。
- ・現に私も何か所か見てきましたが、シェアサイクルを比較的に利用される方の中には、ヘルメットをあらかじめ持参して着用して利用している方々も散見されますので、やはりこれからはそういった活動も必要ではないかと思います。ぜひそういった視点も含めてお願いできればと思います。以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。大変重要な視点で、世界中でヘルメット付きで展開している事業者さんというのは、聞いたことも見たこともない。すぐ盗まれてしまうでしょうからね。自転車から取り外しできないみたいな工夫をするのは、日本流にあるかもしれませんね。と勝手なことを申し上げて、どうぞ。

○事務局（大野）

- ・ヘルメットを義務化した都市でシェアサイクル事業をやっている、韓国でそういう形態に後からヘルメットが義務化された状況になった時に何が起きたかといいますと、シェアサイクルを貸し出す際にヘルメットも一緒に貸さないといけない状況になりまして、その際起きたのは盗難であるとか、やはり守られないという状況で混乱を来しまして、シェアサイクル事業自身が立ち行かなくなるような問題が生じておりますので、この点については着用義務化というのはシェアサイクル事業にはなかなか難しいかと思っています。
- ・今、長嶋委員からご指摘を受けたとおり、情報提供でできるだけ着用を促していくであるとか、そういう何らかのことができないかというのは検討していきたいと考えています。以上です。

○屋井委員長

- ・いきなり義務化というのはなかなか難しいかもしれないけれど、でもすごく良い視点ですし、検討に値すると思いますので、ぜひ議論を。

○長嶋委員

- ・ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますので、その点は私も義務化をするというよりも、事業者の義務として啓発・広報をするのが必要だろうと思っています。そういった趣旨ですので、よろしく申し上げます。以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。フリークエントユーザーとかヘビーユーザーとか、東京だとビジネスユースだとかが出てきているし、特定の方などはそういうことをやっていただけると非常に良いと思います。どうもありがとうございます。
- ・ほか、いかがでしょうか。どうぞ、お願いします。

○中村委員

- ・まず、今の話ですが、ちょっと調べておいてほしいのは、メルボルンでは、そもそも自転車は全部ヘルメットが義務化されていて、その中でのシェアリングはたぶん何とかなっているように聞いたことがあるし、自分で行ったときも何とかなっているように見えたんですが、ちょっと後日で良いので調べておいてください。
- ・それから、資料3についてですが、①のところでさらっと書いてあるのですが、やはり一つは括弧書きにはなっているけれど、通行空間の話はとても大事だと思います。自分が大昔、20年前にみなとみらいでシェアサイクルの社会実験を行った際も、やはりそこですごい課題があって、道路上の中に確保することと、そもそもステーションとのつなぎのところでどうデザインするかというところは簡単のようで結構大変で、この先のポートの設置とも絡むと思いますが、パリなどの例ではそういうところも配慮はできていて、そこが課題だということが一つ。
- ・それからもう一つは、中規模の都市であればバス、大都市であればバスや地下鉄との役割分担というところまで踏み込んだ議論は、どこかでしておいたほうが良いと思います。MaaSでどうこうするということの前に、交通計画の位置付けという大きな言い方との間ぐらいの表現になりますが、具体的にどういうトリップでバスあるいは地下鉄、場合によっては路面電車と共存するのか、役割分担するのかという議論は、項目としては必要ではないかと思いました。以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○伊藤委員

- ・利便性向上の話のところちょっとコメントさせてください。一つは検索の話がいくつか出ていましたが、ぜひ検索エンジンへの登録みたいなものがここに挙げられるといいなというのと、もう一つは利用者にとってどうなのか。それこそ検索できるかどうかとか、ワンストップかどうかという利用者にとっての話がここにあるかと思いますが、一方でそれを実現するメカニズムとして何があるか。検索でいったらデータの標準化であったりオープン化であったりみたいなものがメカニズムとしてあるわけですし、ワンストップ化をもしもやるとしたら、例えばインターネットだったら OpenID みたいな仕組みがあるわけで、本当にここまでやるのか。僕はこちらのほうがもっと抵抗があると思います。

- ・ということで、ぜひ利用者の側の目線ではなくて、その仕組みがちゃんと汎用的に、かつ持続的に使えるようなところまで考えると、それがテクノロジーとしてどのように実装されるのか。その仕組みまでぜひ踏み込んだ話ができたらなと思っています。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○吉田委員

- ・行政による支援の在り方というのが①の3ポツ目にありますが、たぶんこれはその前段にどんな交通課題を解決するのかというところがあると思っています。しかもそのその？素性というのは、たぶん大都市圏とか、あるいは地方都市の中心部と、それからいわゆる観光が主体となっているようなところで文脈が違うのではないかと考えています。
- ・例えば先ほどの有村先生のお話ですと、北海道で交通行動が変わったというお話がありましたが、地方だとそういう形で一つの観光のいわゆる二次交通といいますか、観光の端末交通の役割のところでは理解がしやすいところがあるかもしれませんが、例えばこれが都市部の、つまり密度が高いところの中でどのように位置付けていくのか。中村先生の話とも重なると思いますが、他の交通モードと比べて、どのような共存の在り方とか、役割分担の在り方があるのかというところは、やはり一度整理しておく必要があるのではないかと考えているのが1点です。
- ・もう一つが④。これは伊藤昌毅先生の話とも重なりますが、おそらくラック型、ラックレス型、ポートレス型というところがあって、先日もある地域でラック型のシェアサイクルを観光時に使ったことがあります。目的地側のラックが埋まってしまって途方に暮れたということが経験として実はあります。そうすると、例えばそういうものをオープンにしていたときに、検索でしっかり出てくるけれども、現地に行ったら実は置けなかったということになると、案外普通のバスとか鉄道以上に動的な情報をしっかり出していないと、使えないのではないかと、何か独特なところのような気がしています。そのあたりの課題整理というのも必要と思いました。

○屋井委員長

- ・なるほど。了解です。ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○楠田委員

- ・楠田も中村先生始め、皆さんおっしゃっているように、役割分担がタクシー会社さんとかバス事業者さんにとっては脅威になったりしますので、交通を計画するときに結構大変になってくるので、役割分担というのは非常に大事ななと思っています。あと、たくさん乗っていらっしゃるから危ないと思うこともたくさんあるので、通行空間はしっかりやっつけていかなければいけないということが言えると思います。
- ・また、先ほどたくさん情報の関係が出てきていますが、行政の支援の在り方のところで、例

えば何かしら補助するのであれば、デジタルデータの提供をお願いすることをセットで提案することもあるかと思うので、その時に提案するというセットで検討するということもあるかと思うので、支援の在り方というところで考えていく必要もありますし、そうすることによって情報を活用していくことによって、利用の利便性を伸ばすこともできる。それがプロモーションになったりするかと思いますので、データを活用して交通計画にいかしていったら、ほかのところも一緒に利便性を上げていくことも考えていく必要があると思います。

- それは④でも話ができるかと思いますが、要はデータを活用していくということは、情報提供するというよりも業務改善につながっていくことが大きくポイントとしてあるかと思う。両方の運営する側もメリットがある、利用者さんもあるというような形で組んでいく必要があるかと思うので、ここで MaaS とかが挙がっていますが、デジタルデータの活用ということが抜け落ちているので、そこをしっかりと加える必要があるかと思います。以上です。

○屋井委員長

- ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。とりあえずここまで一度切りましょうか。
- それでは、また大いにいろいろなご意見をいただきましたので、事務局からお願いします。

○事務局（大野）

- まず、複数の委員からご指摘を受けました通行空間の関係につきましては、非常に重要な要素だと思っています。先ほどの資料でも説明いたしましたが、シェアサイクルを導入している都市であってもネットワーク計画を策定しているような都市は3割にしか過ぎない状況で、都市全体の中でハード、それとシェアサイクルのソフトも一緒に考えていくことが必要だと思っています。
- 今、ネットワーク計画は、全て地方が策定する自転車活用推進計画の中に位置付けをお願いしているところです。今後そのようなシェアサイクルの位置付けについても、この地方の自転車活用推進計画との関係を明確にすることによって、ハード、ソフトを一緒に考えるような位置付けにしていければと思っています。
- シェアサイクル事業者が保有するデータの関係についての整理ですが、経路検索に登録するという点で、いろいろなフォーマット、これは静的なものも動的なものも含めてデータの在り方の位置付けをしていっているところですが、それをどのように行政と共有するかという点については、データ整理自身にも費用が発生する問題等もございますので、行政の支援の在り方と併せ、このデータの活用、共有の在り方についても一緒に整理をしていければと思っています。
- ④の利便性の中で、経路検索についても検討すべきということは、利便性を考えた上でやはり非常に重要な要素だと考えておりますので、これについては検討課題として捉えさせていただきます。
- バスやタクシーを合わせた役割分担につきましては、先ほど①の公共的な交通としての位置付けの中で、国としてその位置付けを明確にしていくということと併せ、地方の自転車活用

推進計画の中でハード、ソフトを議論する上、または、地域の交通計画を議論する中で、これらについてもきちんと地域の実情に応じた形で検討し位置付けをして、それに基づいてきちんと普及促進が図られるよう、今後、その仕組みを考えていきたいと思っています。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、ほかの委員の方いかがでしょうか。地方公共団体、事業者さんはいかがでしょうか。

○清水委員

- ・ドコモ・バイクシェアの清水ですが、よろしいでしょうか。今日、皆様からいろいろご意見となる点をお知らせいただきまして、本当にありがとうございました。全体を通して伺った中で、いくつか我々も考えている部分等がございますので、ちょっと何点かコメントをさせていただきます。
- ・まず、この問題を考える上で我々も今一番大事にしているのは、いろいろご議論もいただきましたが、やはりこのシェアサイクルをなぜやっているのか、何の目的のために導入しているのかというのが非常に重要だと考えています。弊社の場合はほとんど地方公共団体さんと共同事業であったり、そのような形でやらせていただいていますので、何のために導入して、何を解決しなければいけないのかということは、非常に大事なポイントだと考えています。
- ・ご指摘もありましたが、では補助金は何のために使うのか。その課題を解決する上で、インシヤルとして何か必要なものなのか、地方でインフラとして交通を維持するために必要なものなのかによって、補助金の有無ということも変わってくるかと思っています。
- ・データにつきましては、維持管理、データを保持し続けるために負担になる部分はあるものの、共同事業でやらせていただいているので、基本的には今日もお出ししておりますが、活用されるべきものだと思っておりますので、この点については地方公共団体さんと共同でより良い使い方を考えていきたいと思っています。
- ・また、ワンストップの動き等につきましても、弊社はAPIを準備させていただきまして、経路検索事業者ですとか、はたまた最近ではキャッシュレスの動きがございますが、そういうアプリからも直接自転車にお乗りいただけるような仕組みをつくっておりますので、我々だけが前面に立つことではなく、お客様は自転車だけが使いたいわけではないので、いろいろな方がいろいろな場所から目的に応じて自転車を使えるような、そういう連携の在り方を考えていきたいと思っています。
- ・最後ですが、やはりシェアサイクルというものがまだまだ出始めで、利用方法も含めてまだ十分理解されていないところもあります。それによって安全面でご利用者様にとってももうちょっとお勉強いただかなくてはいけない部分もあると思っておりますので、弊社でも今、警視庁と連携しながら、安全喚起のアプリを使った啓発等をしておりますので、そういうものはもっともっと力を入れてやっていきたいと考えています。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ほかの方はいかがでしょうか。

○佐藤委員

- ・主に2点ありまして、一つは採算性についてというところになります。我々は今、200市区町村で展開をしているわけですが、地方公共団体様から補助金を頂いているのは、だいたい2割ぐらいです。残りの8割においては民間ベースで、補助金を頂かずに展開をしています。
- ・補助金なしで展開しているエリアにおいて、当然採算性が良いところ、それから悪いところを区別していったときに、まだまだ採算性が悪いところの共通点としては、交通結節点であるJRさんですとか私鉄の駅の近くにポートがあるかどうかというところが、すごく採算性にヒットしてくるのかなと思っています。
- ・うまくいっていないところは、バスですとかタクシーですとか、そういったところは駅前のロータリーに乗り場があるわけですが、シェアサイクルにおいてはまだまだ公共交通としての在り方として認められていない部分があると思っています、それでなかなか駅前に置けないのかなと思っています。
- ・逆に地方公共団体様よっての温度差はありますが、駅前一等地に公共用地としてポートを設置できるといった場合においては、まず一つはユーザーからの認知が確保できるということ、それから交通結節点、駅で降りてからすぐシェアサイクルに乗っていただけるところにおいて、かなり利便性も高いところでかなりユーザーが増えていく状況です。
- ・駅前一等地がありますと、我々は今70者ほど業務提携している先がありますが、そういったところもいわゆる駅前があれば、当然利用される可能性が高くなるので、周りの民間地もどんどんオープンしていただける状況になってきますと、ODパターンと呼んでいます、駅前から乗ってどこに行くのかという目的地が多数できますので、それでユーザーがどんどん増えていく形になります。ですので、我々の民間のベースでやっていく上でも、補助金うんぬんよりも、まずは地方公共団体様と協力をして、駅前にポートを設置することさえ確保できれば、十分にシェアサイクルとしては根付いていくのではないかなと思っています。
- ・二つ目がデータ提供についてですが、データ提供においてはわれわれもどんどん、どんどん情報は公開していきたいと思っています。ただ、われわれもドコモ・バイクシェア様が先ほど年間700万回使われているとおっしゃっていましたが、われわれもそれに近いぐらいいま利用されている中で、1日1億レコード程度情報がどんどん更新されていっています。そういった中で、例えばシェアサイクルのポートの設置設計にそのデータを活用したり、または、地方公共団体様に、どこから自転車専用道路を造っていけばいいのかといった明確な目的があった場合はデータを提供できますが、それが無い場合、かなり膨大なデータがありすぎて、どこから出していけばいいかというところが非常に困惑しているところではあります。ですので、何を目的にデータを使うのかといったところが議論の中で明確化すれば、それに基づいたデータは提供できるのかなと思っています。
- ・もう一つ、データ提供というところと、経路検索についてですが、経路検索においても先ほど動的、静的という話がありましたが、理想的なものは動的情報をしっかり共有することか

など思っています。例えば駅で降りてからシェアサイクルに乗っていただくというところをワンアプリで提供したときに、ポートに行ったは良いけれど、なかなか自転車が無かったといった時には、ユーザーの不満につながってしまいますので、やはりそこには自転車が何台あって、何台返せるかみたいな動的情報をしっかり共有する必要があるかなと思っています。

- さらに MaaS という観点から見ると、まずはワンアプリで移動の経路検索ができる上に、その決済の共通化がすごく重要なかなと思っています。それぞれのモビリティの会社さんのアプリをまとめたとして、情報をまとめたとしても、その後の決済手段がばらばらであれば、ここはユーザーの不満にもつながってくるかと思しますので、そこを共通化するところが次のステップ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した。ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。
- それでは、今の何点かに事務局からご発言がありますか。

○事務局

- 大丈夫です。

○屋井委員長

- 今の佐藤さんのお話を聞いて、私もこの際だからこの場をお借りして意見を申し上げたいと思います。最後に佐藤さんがおっしゃった中で、これも一つの論点だなと思うのは、いわゆる個人利用の自転車というのは、元々、交通計画にも位置付けられているし、各国その位置付けは非常に高まっていて、それは紛れもない事実です。ただ、一方で駅前の駐輪場などは、これまで日本も随分路外駐輪場を造ってきたけれど、いまだに利用者も多いから造らなきゃなどと言っているところもある。
- でも、自転車というものの位置付けがあるとして、個人の自転車とシェアサイクルの自転車のどちらが公共的な観点から重要視されるべきかという論点があるはずです。私などはある種条件を満たせば、シェアサイクルのほうがいろいろな面で、練馬が昔やってみたくらいに一定程度の空間、施設を小さくできるなど、いろいろな効果もある。そのための条件みたいなものが、一つポイントかなと思います。
- 2 点目は、今日のご議論で公共交通とか公共的な交通とか、ある種公共性に関する議論がさまざまな観点でご提示されたわけで、そのあたりを一定程度整理していくのがこの在り方検討会の目的でもあります。その時に目的と手段をちゃんと分けなければいけないという議論があって、私はそのとおりだと思います。
- この目的。有村先生が観光ではうまく使えるという議論もあったし、先ほどの通勤時に駅までみたいなものもある。この目的の部分は、結局のところは地域、地域が選んでいく対象であって、その地域がある種目的をしっかりと位置付けていけばやれることであるけれども、一方でその目的を達成するための手段としてシェアサイクルを考えたときには、やはり一定の条件、要件は必要。それは公共的なという議論はもちろん必要で、公共交通などという言

い方をしたときには、圧倒的に必要になってくる。

- それは何かというと、まさに中村先生からもありましたが、通行空間。リヨンは駄目だったけれどパリはしっかりやったということで、あれだけ世界の流れを変えたわけで、通行空間をシェアサイクル導入と一体的に行っていくことはマストです。それから駐輪空間。これも行政が二の足を踏んでしまうのは、当然公共的なのところが厳しいものだから、道路上にも歩道上にもポートは作りにくいという議論はずっとあるわけだけれども、通行空間というのは、少なくとも行政側、道路管理者がやらなければいけないことで、そういうことを抜きにして公共的な交通と言えるかということ、おそらく言えない。
- それから更に言うとルール・マナー。ヘルメットの話も出てきましたが、ルール・マナーを守るというインセンティブを内装していくとか、組み込んでいくようなサービスにならないと、日本の場合には30年、40年と自転車の歩道通行が原則化してきたみたいな国ですので、そのマインドセットをどのように変えていくかということには、やはりルール・マナーを自発的に守ってくれるようなことを、何らか工夫していかなければいけないのではないかと思う。
- その上で、公共的なのときに最後にもう一つは、サステナブルであるとか、スケーラブルとか、ドコモさん、OpenStreetさんにしても大きく拡大していく面はあるから、一定程度はスケーラブルにもなっているわけですが、同時にサステナブルというのは、一定程度継続してくれるとか、信頼性があるとか、こういうことでないと行政側もまともにというか、一体的には対応できないところもあります。こういったような事柄を、データの問題もありましたが、条件としてある程度明らかにしていって、その上で公共的な交通としてはどのように位置付けられるのだろうか。その先にある公共交通という議論に、どうやったら近づけられるのだろうか。そういったところが大いに議論できるのではないかと理解して、私の意見も同時に述べさせていただきました。どうもありがとうございます。
- それでは、ほかにご発言があればお伺いしますが。有村先生もよろしいですか。

○有村委員

- 大丈夫です。

○屋井委員長

- では、今回は第1回目だし、非常に核心的というか、核心に迫る、そういう議論ができていると思います。今日、宿題が出ています。まだ調査してくれということもありますから、そういうことを事務局でやっていただくということで、この資料3について、とりあえず今日の時点では、①から④を柱にして、今後の検討を進めていくということによろしいでしょうか。
- 今日の議論を踏まえて、次回出てくる時にこれは変わっているかもしれませんが、その辺りは事務局にお願いしたいと思います。
- それでは次の議題、今後の進め方に移っていただきます。お願いします。

【4. 今後の進め方】

○事務局

- ・ それでは資料4、今後の進め方（案）をご覧ください。本日2020年3月31日、第1回委員会において、シェアサイクルに関する課題と検討の方向性についてご議論いただきました。第2回目の委員会を6月までに開催し、事業者から取組状況、課題などについてヒアリングを行っていただきたいと考えています。事業者のヒアリングを踏まえ、その後、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方を中心にご議論いただき、その他課題について一つ一つご議論いただきたいと考えています。
- ・ 第3回目の委員会としましては、現状では7月から8月を、そして第4回目は夏頃と書かせていただいておりますが開催し、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、一定のとりまとめを行っていきたいと考えています。資料4につきましては以上です。

○屋井委員長

- ・ どうもありがとうございました。それでは、これに関していかがでしょうか。第4回委員会を夏頃開催ということですが。特にご発言がなければ、次回は6月より前には開催ということになりますが、よろしいでしょうか。
- ・ それでは特にご発言はないと判断しまして、この進め方とさせていただきます。
- ・ それでは、これでいったん議事は終わりたいのですが、何か更にご発言はありますか。
- ・ それでは、今日はいろいろとご審議ありがとうございました。

○事務局（大野）

- ・ 長時間にわたり、多くのご意見を頂きましてありがとうございました。次回の委員会につきましては、事務局から改めて日程についてご連絡をさせていただきたいと思っております。
- ・ 事業者ヒアリングの対象につきましては、今後、全国各地の事業者等について、事務局から調査を行いまして、ヒアリングの対象者については委員長とご相談をして決めたいと考えています。
- ・ それでは、以上をもちまして第1回の委員会を閉会とさせていただきます。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

○屋井委員長

- ・ ありがとうございました。