

ヒアリング対象	<p>大項目：シェアサイクルサービスの導入目的及び効果について</p> <p>設 問：シェアサイクルサービスの導入目的（サービス導入により解決したい課題、都市の目指す姿など）及び達成状況について</p> <p>ヒアリング回答(原文)</p>
東京10区広域相互利用 (東京都)	<p>都市の目指す姿：スマートシティ～ヒトやモノの流れがスムーズな都市～</p> <p>目的：通勤や買い物だけでなくビジネスや観光などの多様なニーズに対応し、更に環境にやさしい交通手段である自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させる。（自転車シェアリングは、自転車の利用の促進に効果的な仕組み）</p>
東京10区広域相互利用 (中央区)	<p>地域交通の補完、自動車から自転車への転換、環境負荷の軽減、自転車総量抑制による放置自転車の減少、区民・事業者の利便性の向上、観光振興やまちのにぎわい創出を目的として導入。</p> <p>効果測定をしているわけではないが、事業開始以降着実に利用回数、登録者数も伸びていることから、一定程度目的を達成していると考えられる。</p>
千葉市	<p>既存の公共交通とシェアサイクルの連携により、移動の利便性と回遊性の向上、公共交通の補完を図るため導入している。</p> <p>実証実験を開始した2018. 3から2020. 3までの約2年間の累計利用回数は約63万回、直近2020. 3月のアクティブユーザー数は8630人になるとともに、様々な用途での利用が進むなど、サービス提供エリアにおいては、公共交通の補完の役割を果たしていると考えている。</p>
金沢市	<p>導入目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民をはじめ、より多くの利用を促進するための都市内交通の充実。 ・来街者の観光需要に配慮した、まちなか回遊性向上のためのさらなる二次交通の充実。
横浜市	<p>【導入目的】 日常や観光の利便性・回遊性向上による都心部活性化、観光振興および低炭素化への寄与。</p> <p>【達成状況】 シェアサイクルを利用することで、立ち寄り箇所増加および滞在時間の増加（令和元年度利用者アンケートより）。自動車およびタクシーからシェアサイクル利用に転換することによる二酸化炭素削減。</p>
ドコモ・バイクシェア	<p>導入する自治体やエリアによって異なるが、</p> <p>①都市型（駅やバス停から離れた施設・オフィス・住宅等を起点や終点とした移動時間の短縮と生活圏拡大）</p> <p>②観光型（複数の拠点を回遊と徒歩やバスで行きづらいエリアへの交通手段の確保）</p> <p>を導入目的とし、二次交通あるいはそれを補完することによるエリアの活性化および違法駐輪の削減や公設駐輪場の抑制といった課題の解決を目指すことが多い状況である。例：品川駅港南口の違法駐輪の削減と駐輪場の低減、横浜市臨海部への移動手段の拡大、仙台市生活利用と楽天スタジアムへのイベント利用の両立、大阪市舞洲のスポーツイベントへのバスの補完など。</p>
オープン・ストリート	<p>シェアサイクル導入時に地元企業との連携を図ることで効率的な運用/地域活性化を実現し、"移動を変え、まちを変える"を実現するための交通課題解決を図っていきたい（第3の交通インフラ）。</p> <p>2020年5月時点で、203の市区町村で展開済み。</p> <p>今後も日本全国で普及できるよう、事業を推進していく。</p>
neuet	<p>【実施目的】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 市内移動の回遊性向上。 2. 放置自転車の縮減。 3. 駐輪場整備費用の抑制。 <p>弊社は「まちの移動の、つぎの習慣をつくる」をミッションに、街の安心安全な公共交通サービスとして利用者にとって気軽に身近な移動手段になっている社会を目指している。</p> <p>【目的達成状況】</p> <p>上記1については、都心部内での回遊性向上など一定の効果が認められた。2、3については引き続き実施状況を確認している。</p>
宮崎交通	<p>目的として、行政が課題としている放置自転車対策の寄与。中心市街地まちづくりの地域活性化寄与。公共交通の機能補完のため。事業を開始して1年10カ月となるが効果としては、バスと路線がない又はバス本数が少ない区間において、一定の利用者を確保することができ、バス路線の補完として機能し始めている。</p>

ヒアリング対象	大項目：シェアサイクルサービスの導入目的及び効果について 設 問：他の公共交通機関との役割分担など、交通サービスとしてのシェアサイクルの位置づけについて ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	自転車全般について、公共交通の補完的な利用を期待。 東京都自転車活用推進計画 https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/pdf/katsuyo_suishin02.pdf
東京10区広域相互利用 (中央区)	公共交通機関の補完、既存の交通機関の代替としての利用。
千葉市	「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画」(2018.3)では、公共交通の代替等の機能を果たすものと位置付けている。
金沢市	二次交通の充実と都市機能の向上。
横浜市	電車・バスなどの公共交通の端末交通としての移動手段として、安価な料金で自転車を提供するもの。
ドコモ・バイクシェア	役割は鉄道駅やバス停からのいわゆるラストワンマイルの移動手段であり、また、鉄道やバスで乗り継ぎや迂回が必要となる移動を短縮するサービスであるとする。
オープン・ストリート	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地帯の補完。 ・ラストワンマイルの移動手段としての、多様な移動手段の確保。 ・移動データの分析による自転車専用道路の整備、交通渋滞の解消。 ・自転車利用促進に伴う健康促進。 ・Co2削減。 ・災害時の移動手段確保。 ・サイクルツーリズムの促進。
neuet	公共交通機関の補完的役割として、利用者の目的地までの日々の移動手段の一つとして利用されることを目指している。
宮崎交通	新しい移動手段として位置づけ確立していく。

	大項目：シェアサイクルサービスの導入目的及び効果について
ヒアリング対象	設 問：サービス導入時に設定された目標値（利用者数、ポート数など）及び現況値について
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	都内における広域相互利用の拡大。
東京10区広域相互利用 (中央区)	千代田：＜目標値＞設定していない＜現況値＞91ポート、800台。 中央：＜目標値＞平成27年(事業開始年度)中に20ポート、200台＜現況値＞58ポート、400台。 港：＜目標値＞170ポート、1710台＜現況値＞119ポート、1710台。 新宿：＜目標値＞100ポート、1200台＜現況値＞82ポート、1305台。 文京：＜目標値＞80ポート、800台＜現況値＞70ポート、800台。 江東：＜目標値＞103ポート、1033台＜現況値＞132ポート、1420台。 品川：＜目標値＞45ポート、500台＜現況値＞83ポート、720台。 目黒：＜目標値＞令和2年度までに40ポート、400台＜現況値＞29ポート、270台。 大田：＜目標値＞125ポート、ポート数に見合う台数を順次導入予定＜現況値＞77ポート、300台。 渋谷：＜目標値＞50ポート、500台＜現況値＞48ポート、500台。 ※利用者数については各区目標等定めていない。
千葉市	2018. 3の実証実験開始時に、実証開始後1年で1000台の自転車を投入する目標を掲げていたが、2019.11末に自転車台数1005台となり、目標を達成した（2020. 3末の自転車台数：1162台）。
金沢市	金沢市自転車活用推進計画の策定委員会において、令和11年度の目標値を年間利用者数10万人以上、市民の利用経験者の割合30%以上と設定。
横浜市	【目標値】自転車台数：1,000台。 【現況値】自転車台数：1,000台。
ドコモ・バイクシェア	弊社としての目標値はない。導入を必要とするエリアの状況によって決まるものとする。 2020年4月末現在の状況は、契約者数77万人（直営のみ）、自転車台数13,800台、ポート数 1,680カ所。 2019年度総利用回数1,200万回。
オープン・ストリート	現状値（2020年5月15日時点）は、ステーション数約2,600カ所。
neuet	非公開
宮崎交通	2020年3月 目標値 稼働率44%。 現況値 稼働率25%。 ポート数 66カ所。 車両 200台展開。

	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
ヒアリング対象	設 問：シェアサイクル事業の採算性に対する課題や、採算性向上に向けた取組、必要な対策及び採算性確保で最も重要だと考えることについて ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	【課題】通勤時間帯以外での利用の促進、再配置業務の効率化。 【取組・対策】効率の良い再配置業務のシステム構築（AIの活用）、利用者の需要に合わせたポート配置、事業者によるカゴ・ドレスガードへの広告掲載（広告収入）。AIの活用については、現在運営事業者が実証実験に行っている、AIが作成した利用予測と再配置のシナリオをもとにした再配置業務が本格的に実施されることを期待している。 【重要だと考えること】利用料収入を増やすこと。法人会員の増加（昼間の時間帯の利用増加）、再配置効率化。
千葉市	採算性向上に向けては、利用データの分析により、ステーションの適正配置、自転車の再配置など、利用者の利便性向上を図ることが重要である。 また、充電ステーションの設置や自転車再配置に向けた利用者へのインセンティブの付与など、運営コストの削減に向けた取組みを並行して実施する必要がある。
金沢市	事業者の努力による収入増や経費削減が、事業者にとってのインセンティブとして働くしくみとする。
横浜市	シェアサイクルに付帯する事業収入の確保、シェアサイクルドレスガード広告事業者の確保。
ドコモ・バイクシェア	本事業は投資回収に時間がかかるため中長期的な観点が必要な事業と考えている。利用の増加は利用者のライフスタイルの変化を前提とするため、立上げ当初は十分な売上を得ることが困難である。一方で費用は自転車の調達のみならず、①再配置、②自転車メンテナンス、③コールセンターについては、「いつでも安全にご利用いただく」ために不可欠かつ大きなコストのかかる要素であることから、効率的で適切な運用が求められる。①については、ポートの大型化やポート密度の向上、最適な再配置ルートの割り出し、②については、耐久性の高いパーツへの変更やメンテナンスの頻度、③事故等緊急性の高いコールとそれ以外の切り分けやchat導入、利用者の理解促進が重要になる。また、地域の課題を解決するために導入することが大前提であることから、自治体による用地確保や住民への周知および一定のコスト負担等の継続的な関与が事業継続には不可欠と考える。
オープン・ストリート	・充電サイクルポート（チャージャーポート）の敷設 弊社の全体的な取り組みとして、バッテリー切れによる機会損失を抑制し、利用回数の満足度が高いサービスを提供するため、電動アシスト自転車のバッテリーが充電可能な「充電サイクルポート（チャージャーポート）」を設置増設していきたい。利用者は返却後にサイクルポートの送信基盤にある送電ソケットを、自転車の前カゴにある受信ポケットに置くだけで自動充電される仕様となっており、利用は非常に簡単である。また、サイクルポート側に必要な設備はAC100V電源のみのため、設置ハードルは低くあらゆる場所に設置が可能である。 既に埼玉県川越市、長野県松本市で実証実験を実施しており、バッテリー交換回数業務は解消され、利用回数は設置前と設置後では30%増の実績がある。住民の方の利用の機会損失を防ぎ、さらにバッテリー交換作業も削減させていくことができることから、オペレーションコストの削減効果も発揮される。 ・再配置の最適化 AIを活用し、該当ステーションに返却をすることでクーポンを付与する。自転車の最適な配置を実施している。
neuet	再配置等の固定費に対して収益を確保するためには都市あたりの事業規模が昼間人口が一定以上の規模である必要があると考えている。また、自転車自体の整備や運営、システム開発等に対してあらゆる領域を統合して取り組むことにより間接コストを削減することも重要である。こうしたことから弊社では弊社グループにおける様々な自転車リソース(店舗、整備体制、自転車設計部門、自転車調達部門、貿易部門)が連携して事業に取り組んでいる。
宮崎交通	日常の再配置運用や定期点検、自動車から自転車への移動手段の転換を促進するための情報発信が課題である。

ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：シェアサイクル利用者や非利用者の安全上の課題、安全性確保のために必要な対策や求める要件などについて
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	必要な対策：ヘルメット着用の必要性の周知徹底。 求める要件：自転車保険への加入（補助要件）。
東京10区広域相互利用 (中央区)	【課題】ヘルメットの着用推進、自転車走行空間の整備。 【安全性確保に必要な対策等】定期的な自転車メンテナンス、アプリ等を活用した安全利用・マナーの啓発。
千葉市	自転車走行環境の整備とともに、公園や公共施設等における自転車の安全利用について周知啓発を行うことが必要である。
金沢市	自転車通行空間整備の推進。
横浜市	自転車通行環境の整備。
ドコモ・バイクシェア	ポート周辺での歩行者等との接触を避けるため、十分なポートスペースの確保と自転車の走行空間の整備。またポートと走行空間が可能な限りスムーズにアクセスできるような配置が望ましいと考える。一方で、導入するエリアの利用者属性にあった自転車の選択も重要な要素であると考えている。
オープン・ストリート	・自転車の安全な通行のため、自転車通行空間の整備。 ・サイクルポート駐輪台数制限により自転車の放置抑制を行うこと（ステーション周りの安全性を確保）。 ※弊社では実施済み。
neuet	走行空間の整備と充実が重要である。特にわが国においては歴史的経緯において歩道走行が習慣化しており、また自動車との走行空間の分離がシェアサイクル導入先進国と比べて遅れている。いわゆる矢羽根では分離は進まず、シェアサイクルの走行頻度が多い道路のデータを活用するなどして積極的な走行空間の分離が求められている。
宮崎交通	自転車ルールの周知徹底。

ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要対策について 設 問；シェアサイクルポートの設置促進における課題や、改善すべき規制や手続きについて ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	<p>《課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市公園 <ul style="list-style-type: none"> ・都市公園への設置：都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画の策定には関係者との調整に時間を要する（計画は国や都道府県への協議等が不要となっているが市町村では高いハードルと認識されている）。都では法に基づき、都市再生整備計画を策定した区市町村に対してのみ都立公園への設置を認めている（現在江東区のみ）。 ②国の補助金 <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル導入促進事業として観光庁の補助金があるが、自転車本体の経費は対象外であり、都の補助金との併用もできないため、都内における使用実績がない。 <p>《改善すべき規制等》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市公園法等において設置可能施設としてサイクルポートを明記（都市再生特別措置法によらないポート設置）。なお、都の海上公園は条例改正により、ポート設置ができるようになっている。 ・補助金の補助対象の見直し。
東京10区広域相互利用 (中央区)	<p>都や国の所管施設、用地へのサイクルポート設置は有償提供であるためハードルが高い。</p> <p>道路上は管理者との協議に時間を要する（「無余地性」や「安全性」が壁になる）。</p> <p>都市公園法における公園へのポート設置の明確な位置づけ。（※都市再生整備計画を策定することによりサイクルポートの占用特例は可能だが、策定の協議に時間を要する。）</p> <p>近隣住民等から設置の協力が得られない。民地の賃料負担。</p>
千葉市	<p>現在、本市では都市公園の占用特例（都市再生整備計画策定）により、都市公園にステーションを設置しているが、公園施設または占用許可物件に位置付けることにより、弾力的な設置が可能になると考える（都市公園法§2、6）。</p> <p>また、商業施設等における自転車駐車場の附置義務の中に、シェアサイクルステーションを含めることが可能になれば、地域の実情に応じたステーションの増設が可能になると考える。</p>
金沢市	<p>道路法や都市公園法にシェアサイクルポートの明記があれば、道路管理者や公園管理者と協議しやすくなると思う。</p>
横浜市	<p>【課題】サイクルポート土地使用料を無償にしていることからの民地ポート拡大の鈍化。</p>
ドコモ・バイクシェア	<p>役所をはじめとした公共用地については、自治体との共同事業エリアでは設置が進んでいるが、それ以外のエリアでは明確な設置スキームが確立されていない状況である。一方で公園や道路については、管理部門によってシェアサイクルへの理解度に相違があることや公園計画の再作成、あるいは警察との個別調整など課題が多く、設置は個々の状況となっている。また民地については、主に公開空地への設置について、自治体ごとに判断が異なり設置が進まないエリアがあるのが実情である。</p>
オープン・ストリート	<ul style="list-style-type: none"> ・公共用地（道路） <p>各自治体にて道路占用許可を取る際、管轄の警察署の許可が必要となるが、警察署でシェアサイクルへの理解（サービス/安全性）が乏しく、話が進まないケースが多い。</p> ・公共用地（県有地） <p>シェアサイクル協定を締結する市区町村（自治体）から、県に対して公有地の有休スペースをシェアサイクルステーションとして占用申請する際、シェアサイクルへの理解（サービス/安全性）が乏しく、話が進まないケースが多い。</p> ・公共用地（公園） <p>都市公園へのステーション設置方法としては、都市再生整備計画の策定、P-P-F Iによる方法があるが、手続きやコスト面での負担が大きい。シェアサイクルのステーションは、公園の効用を高める効果も期待できるため、都市公園法上の公園施設（都市公園法）として設置できるようにして欲しい。</p> ・民間（公開空地） <p>東京都:土地使用申請から承認までの時間が3か月程度掛かる。 その他都道府県:公開空地の利用が認められていない。</p> ・民間（駐輪場） <p>駅周辺の商業施設等においては、法令により自転車駐車場の設置が義務付けられているが、シェアサイクルを使用して施設に行く方もいるため、施設の実情に合わせて附置義務を緩和できることを明確にして欲しい。</p>
neuet	<ul style="list-style-type: none"> ・公共用地における設置促進においては各自治体ごとの判断があると考えられるが、民地についてはその一部の場所を利用させていただくにあたって、周辺の構造物、駐車場にあっては駐車している車との接触・分離等に対する配慮が必要となる。こうしたことから、設置促進にあたって一定の費用補助が行われることも期待される。 ・公開空地の活用のほか、公園の一部利用に関する手続きについて、全国的なガイドラインの策定等が期待される。 ・附置義務への算入について、これを積極的に促すためのガイドライン策定が期待される。
宮崎交通	<p>公共用地は、シェアサイクルが推奨されていない自治体や国交省以外の他の省庁への設置が営利目的とされ設置できない。補助金の助成を受けていないため採算性を確保することが課題である。</p>

ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：公共交通事業者との連携内容や効果、連携の意向や課題、連携に向けて公共交通事業者に望むことについて
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	公共交通機関との連携を図るため、鉄道事業者等に駅周辺へのサイクルポート設置協力を働きかけるとともに、駅等における自転車シェアリングの案内サイン設置に向け、自転車シェアリング事業に取組む自治体と連携して実施する。
東京10区広域相互利用 (中央区)	現在、運営事業者にて公共交通事業者が開発したアプリとの連携など、連携を進めている。公共交通機関とシェアサイクルの乗り継ぎ時の割引などが実現すれば、利用者の利便性向上が期待できるが、シェアサイクル事業者と公共交通事業者間のシステム連携が課題となる。 鉄道駅近くへのサイクルポート設置にあたり、公共交通事業者の用地提供などの協力を望む。
千葉市	駅などの交通結節点におけるステーション設置について、鉄道事業者からの用地協力をお願いしたい。
金沢市	特になし。
横浜市	MaaSへのシェアサイクル導入。
ドコモ・バイクシェア	駅やバス停の近くにポートがあることが利用者の利便性向上に最も資することから、近隣および一部鉄道用地等への設置が進むことが望ましいと考える。仙台駅におけるJR東日本様との連携等、駅至近へのポート設置では他のポートに比べ高い利用回数となっている。
オープン・ストリート	電鉄/バス会社様とMaaS提携に向けた話し合いを実施している。 望むことは各公共交通事業者会社が各々MaaSの取り組みをしているため、国がリードすると良いと考える。
neuet	現時点では公共交通機関との具体的な連携は行っていないが、今後、駅・バスターミナル等での接続性の向上は期待している。
宮崎交通	今後も交通事業者として連携し課題解決に努めていく予定。
ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：交通系ICカードのシェアサイクルへの活用状況、個人認証や決済の実現について意向・事業者への要望について
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	現在は会員証としての利用（開錠の際に使用）、無人販売機、コンビニで1日バスを購入する場合に限り決済に利用可能。 初期登録の簡素化を事業者へ要望したい。 交通系ICカードでの決済実現に関しては利用時間によって金額が変動する料金体系(後払い方式)では、利用料金がチャージ金額を超えた場合に自転車の返却や料金の請求ができないといった課題が想定される。
千葉市	交通系ICカードを登録することにより、シェアサイクルの鍵として利用することが可能である。
金沢市	現在、交通系ICカードを鍵として活用している。
横浜市	【活用状況】交通系ICカードを会員証として登録可。 【課題等】交通系ICカードからの引き落とし。
ドコモ・バイクシェア	交通系ICカードによる認証・決済には、①本人性の確認や②決済金額の確定・精算など多くの課題があると考えている。この点については、交通事業者によるMaaS等の取り組みの中で、一元的な顧客対応が取られていくことが、早期実現へのポイントになると考えている。
オープン・ストリート	現状、弊社サービスでは、交通系ICカードを登録いただくと、交通系ICカードを開錠するためのキーとして使用することが可能。（一度登録すれば、予約なしでライドして頂くことが可能。） 今後は、交通系ICカードにて支払いができるよう、各事業社と調整を進めている。
neuet	現状では交通系ICカードの導入は行っていない。(スマートロックへの導入コスト及びICカードリーダーの導入コストが見合わないため。)
宮崎交通	交通系ICカードの活用は、技術的には可能だが、ICカードを導入する上では、①コストアップ（専用機器をスマートキーに導入するため）、②電力消費（決済する際に電力消費が発生）、③利用ニーズ（お客様からのご要望が少ない、クレジットカードの利用率が高い）が課題である。

ヒアリング対象	大項目；取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について 設 問：他地域で運営するシェアサイクルとの相互利用、会員登録のワンストップサービスなどの必要性、取組状況、課題、求められる対策などについて ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	同一事業者が他地域で運営するシェアサイクルとの相互利用はすでに実施している。より利便性の高いサービスを確保するため、1事業者のサービスのみを提供するのではなく、現状の運営事業者によるサービスと、他の運営事業者によるサービスの連携を図ることも必要となってくるが、各社の事業展開レベルの差、事業者の共同運営システムの開発、収益分配、経費分配、苦情の対応、サービス水準の統一、会員情報やトリップデータをはじめとするビックデータの所有・取り扱いが課題となる。
千葉市	ハローサイクリングのシステム利用により、他地域との相互利用が可能であり、特に問題は生じていない。
金沢市	ID連携による他都市からの利用のしやすさ向上により、シェアサイクルの利用促進や利便性向上につながるため、相互利用すべきである。
横浜市	㈱ドコモ・バイクシェア以外の運営会社との相互利用検討。
ドコモ・バイクシェア	弊社の現状では、運営する他のエリアからの流入期待やMaaSとの連携を目的とした弊社システムの採用や、札幌の「ポロクル」や金沢の「まちのり」のような既存システムのリプレイスが增えつつある状況である。したがって、シェアサイクルに閉じて考えれば、極力同一システムを採用していくことが望ましいと考える。しかしながら、複数のシェアサイクルのシステムの連携を前提に考えるのであれば、シェアサイクルに閉じるより、むしろMaaSを通じた連携の方が複数の交通を利用できることから利用者の利便性は高く、実際の動きは加速しているものと認識している。
オープン・ストリート	HELLO CYCLINGの特徴の1つに「エリアを跨いでも使用することができる」ということが挙げられる。例えば、東京都でHELLO CYCLINGに入会した会員は、その会員IDを用いて東京都外にあるHELLO CYCLINGを利用することが可能である。当社は移動サービスの利用に関して、会員がエリアや地域に限定されないよう「One ID」の思想を持って取り組み、利用者の利便性向上に努めている。
neuet	・弊社は現時点では単独の地域のみで展開しているが、今後複数の地域で展開する際には同一アプリ、同一アカウントでの相互利用を前提としている。 ・事業者を越えたローミングサービス(相互利用)については、外国人観光客等が訪日時に利用するハードルを下げる目的で、特に海外事業者との連携必要性は考えている。なお、シェアサイクル自体のお客さま体験(UX)は各社により異なり、「単に相互利用できるだけ」となることが現実的である。具体的には、技術的な要件の違い、相互利用を実施した際の車体破損時の補償やポートを設置しているオーナーとの規約について事業者毎に異なるため相互利用などの合意に至るまでの過程に課題があると考えられる。
宮崎交通	数多くあるキャッシュレス決済の導入を検討しているが、導入にあたり必要なシステム構築に要するコストが課題。

ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：シェアサイクルを含めた複数の交通手段による経路検索について意向・事業者への要望・取組状況、課題等について
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	経路検索に関しては、運営事業者が経路検索サービス提供事業者と連携し、サービス提供を行っており、利用者への様々な交通手段、経路の提供につながり、シェアサイクルの利用促進につながるものと考えている。 検索後にサイクルポートに自転車がなく利用ができないという事態になると利用者に迷惑をかけるため、自転車台数のリアルタイムの表示だけでなく、経路検索アプリから自転車の貸出の予約ができるようなシステム構築も必要である。
千葉市	シェアサイクルと公共交通をミックスした経路検索サービスが普及することで、利用者の選択肢が増え、利便性向上につながると考える。
金沢市	経路検索にシェアサイクルが表示されることにより、利用促進や利便性向上につながるため、積極的に情報提供すべきである。
横浜市	経路探索と合わせて、予約、決済まで可能なシステムの構築。
ドコモ・バイクシェア	シェアサイクルの利用にあたっては、他の交通機関と連携して利用されることが多いことから、弊社ではAPIを設け主要な経路検索事業者と連携を図っている。
オープン・ストリート	積極的に取り組んでいきたい。 松本市・ジョルダンと提携をし、長野県の観光・交通案内アプリ「信州ナビ」にて、松本市内の一部エリアにおいて、路線検索時にシェアサイクルアプリと連携するサービスを2019年10月に開始した。 信州ナビで、松本市内を出発地として経路検索すると、経路検索結果の中にHELLO CYCLINGのアプリを起動するボタンを表示。マップ上にもHELLO CYCLINGのサイクルポートを表示している。 前述したMaaSアプリにも同様のシステム提供をする予定だが、技術提供（システム連携）の部分に課題がある。
neuet	・シェアサイクルを含めた複数の交通手段による経路検索は利用者にとってメリットであり、弊社として経路検索サービスなどを運営する事業者様と協議する機会があれば積極的に検討したいと考えている。
宮崎交通	複数の経路検索事業者と連携を図っている状況下である。
ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：シェアサイクル事業のMaaSへの意向・事業者への要望・取組状況、課題等について
	ヒアリング回答(原文)
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	MaaSにおいては各事業というよりも情報連携やプラットフォームの構築が重要であると認識している。最寄りの駅から目的地を結ぶラストワンマイルの課題解決を図る上で重要な二次交通手段として、鉄道事業者及びバス事業者と連携する必要がある。 シェアサイクル運営事業者独自の割引、クーポン、ポイント支払い等への対応が可能か否かの課題があると考えている。
千葉市	シェアサイクルを含む複数の交通手段のユーザー情報の連携により、登録、検索、利用に関する利便性の向上を図って欲しい。
金沢市	MaaSの導入により、外出の機会が増え、シェアサイクルの利用促進や利便性向上につながるため、検討すべきである。
横浜市	経路探索と合わせて、予約、決済まで可能なシステムの構築。
ドコモ・バイクシェア	JR東日本の「Ringo pass」や小田急が推進する「MaaS Japan」をはじめ、複数の交通事業者と連携および協議をしている状況である。まだ開始して間もないことから大きな問題は発生していないが、今後複数の交通等をパッケージした時の清算方法や利用者からの回収不能な場合の責任分担などについては、様々な検討がされていくものと考えている。
オープン・ストリート	積極的に取り組んでいきたい。 電鉄/バス会社様とMaaS提携に向けた話し合いを実施している。
neuet	・いわゆる「MaaSアプリ」の開発がわが国においてもいくつか進んでいるが、ユーザーの何らかのペインを解消するものであるのか、既存の地図アプリ(Google Maps)との連携では解決できないものなのかについては改めて検討する必要があると考えられる。特に諸外国においてはGoogle Mapsの中で公共交通機関のダイヤ情報・検索等は多く進んでおり、検索性について改めて異なるアプリを用いる必要があるのかについては議論が必要である。一方、各移動サービス(シェアサイクルを含む)は独自にユーザー体験(UX)を検討しており、MaaSアプリが個別サービスごとに定義するお客さま体験を実現できない点についても見逃されている論点があると考えている。
宮崎交通	課題として、ランニングコスト、ビジネスモデルとして確立していないことが懸念される。またシステム開発費の負担がかかること、事業者間と地域との連携調整が必要であること。

ヒアリング対象	大項目：取り組み状況や、取り組みに対する課題、必要な対策について
	設 問：上記以外の取り組みに対する課題、及び必要な対応について
ヒアリング回答(原文)	
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	特になし。
千葉市	特になし。
金沢市	特になし。
横浜市	特になし。
ドコモ・バイクシェア	特になし。
オープン・ストリート	大都市圏における車の立ち入り禁止エリアの充実（大気汚染、車の事故対策）。 Ex 京都府: https://www.pref.kyoto.jp/kyotodoboku/f_kamogawa01.html
neuet	特になし。
宮崎交通	特になし。
ヒアリング対象	大項目：その他、シェアサイクルサービス全般について
	設 問：シェアサイクルサービスにおいて自治体が果たすべき役割について
ヒアリング回答(原文)	
東京10区広域相互利用 (東京都)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に係る情報発信。 ・ポート用地の提供。 ・サービス水準の確保の監視（ポートのあふれ対策の検討等）。 ・利用上の安全の普及啓発。
東京10区広域相互利用 (中央区)	サービス推進に係る関係機関等との協議及び調整、住民ニーズに応じたサイクルポートの設置等事業者への指導及び協力、各種安全対策の啓発に関する検討。
千葉市	サービス提供に不可欠な公共用地の提供や、違法駐輪、交通事故など、シェアサイクル導入にあたり想定される課題に対する最小限のルール策定が必要である。例えば、道路や公園等の公共用地に設置する場合の根拠法令や運用方法の整理や、違法駐輪（ステーション内に一般自転車が駐車されているケース、公共駐輪場や駐車禁止区域にシェアサイクルが放置されていたケース等）の回収ルールなどが必要と考えている。
金沢市	ポート用地（公共用地）の確保、市民への周知、広報（ホームページ、フェイスブック等）、景観や交通施策等、市のまちづくりの方針に沿った整備・運営とするために行政が一定程度関与できる体制とすること。
横浜市	公有地への積極的なサイクルポート設置。
ドコモ・バイクシェア	シェアサイクルは複数ある交通手段の一部であることから、他の交通手段も踏まえた地域交通全体の最適化の観点からの導入が必要であるとする。またその前提に立てば、最適なポート配置への協力や事業が軌道に乗るまでの間の補助等について期待している。
オープン・ストリート	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポート用の公有地の確保（許可・承認等手続き含む）。 ・関係事業者（タクシー、バス事業者、地元自治会等）との調整。 ・住民への周知、広報（ホームページ、SNS等）。
neuet	<ul style="list-style-type: none"> ・現在弊社が取り組む共同事業において役割を分担して取り組んでいるため、特に自治体が果たすべき役割について特段の記載事項はない。 ・既に十分なご協力をいただいているが、積極的な広報活動、走行空間の改善に必要なデータ連携等については引き続き進めていく。
宮崎交通	公有地の無償提供と地域との連携。

ヒアリング対象	大項目：その他、シェアサイクルサービス全般について
	設 問：利用者や住民からの意見等で特に重要と考えるものについて
ヒアリング回答(原文)	
東京10区広域相互利用 (東京都)	特になし。
東京10区広域相互利用 (中央区)	利用者の安全確保を第一に考え、交通ルールやマナー、自転車のメンテナンスに関する意見を重要と考えている。(最近はUBERの利用について苦情が多い) 他にも利便性向上のためポートの設置要望も反映させていきたい。
千葉市	自転車のバッテリー切れやステーションの満車に対する意見が多いため、対策が必要である。バッテリー切れに対しては、充電ステーションの導入、満車対策については、AI導入による再配置の最適化等を事業者側で検討中であり、自治体としては、キャパ不足の公共ステーションの増設等を検討している。
金沢市	登録、利用のしやすさ。
横浜市	サイクルポートラック数以上の自転車返却によるポートからはみ出し。
ドコモ・バイクシェア	自転車の故障に関する報告については、速やかに回収し修理点検の対応をしている。またその傾向を踏まえ、自転車パーツの見直しを図っている。ポートの設置希望は多数いただくが、十分なスペースが確保できない場合については、自転車の溢れや不足により迷惑をかけることになるため、設置をお断りしている。
オープン・ストリート	自転車やステーションに関する故障/不備の情報、またサイクルステーションの増設/要望への声。 ユーザーニーズに応えることが最重要だと考えており、SNSやコールセンターへの連絡等で常に情報を収集している。
neuet	エリア拡大のニーズや駅周辺でのポート設置を多くご要望いただいている。
宮崎交通	ポート設備と改良自転車の提供。
ヒアリング対象	大項目：その他、シェアサイクルサービス全般について
	設 問：その他、シェアサイクル全般に関し、課題認識及び必要な対応について
ヒアリング回答(原文)	
東京10区広域相互利用 (東京都)	・国として公共的な交通手段としての位置付けを明確にした上で、統一的なサービス水準や公有地の提供条件等を示してほしい。 ・国有地へのポート設置を積極的に進めてほしい。
東京10区広域相互利用 (中央区)	特になし。
千葉市	特になし。
金沢市	特になし。
横浜市	都市再生特別措置法における公園および道路上へのサイクルポート設置に伴う占用料の考え方の条文化。平成25年7月1日国道利第3号『道路占用制度の弾力化による道路維持管理へ民間活用について』にある道路占用料と同様に、公園についても同様の内容を条文化して頂きたい。
ドコモ・バイクシェア	特になし。
オープン・ストリート	サイクルポート地が、ニーズに対してまだまだ少ないと考えている。民間地だけでは足りないため、公用地の更なる貸出しの必要があると考えている。 また、利用にあたり、バッテリーに関する課題も大きいと考えているため、充電サイクルポートの敷設に関して、候補地や補助等があるとよい。
neuet	わが国において「シェアサイクル」というものは一口に取りまとめて議論されることが多いと感じているが、台数規模によりどの程度の固定費がカバーできるか、数十台の設置の要望に対して適当な事業モデルが等の違いがある。仮にシステム提供だけしたとしても、収益性があるとは考えにくく持続性が低いこともある。 また大都市型(千台単位の自転車台数)での展開は、ポートの位置、密度や台数が成否を分けており、収益のバランスにおいては多頻度利用または料金プランの工夫が必要であるのに対して、観光地のシェアサイクルにおいては、従来の対面貸し出しの場合、利用時間が長く収益化しやすい側面があるなど、各都市における移動ニーズと役割に応じて分類したほうが、必要なサイズや運営コストなどの課題が議論しやすいのではないかと考えている。
宮崎交通	特になし。