

第3回 シェアサイクルの在り方検討委員会 議事録

日 時：令和2年8月26日（水） 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. 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
2. 公共用地等へのポートの設置の在り方について
3. その他（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参与
中村 文彦 横浜国立大学副学長・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
（代理出席：三留 一浩 東京都中央区環境政策課長）

<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（長福）

- ・定刻となりましたので、ただ今から、第3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。
- ・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よりご挨拶申し上げます。

【事務局長挨拶】

○事務局（渡辺）

- ・ただ今ご紹介にあずかりました、この7月に道路局の審議官になりました渡辺と申します。自転車活用推進本部事務局長代理という位置付けになってございますので、委員の皆様方にはよろしくお願いいたします。
- ・背景はご説明するまでもないのですが、最近の状況をお話ししますと、ご存じのとおりコロナで自転車に対する着目も大きくなってきてございます。例えばシェアサイクルにつきましても、全国的に網羅的にデータを取った訳ではないのですが、シェアサイクルの利用の数が実際に増えてきているという状況になってございます。
- ・また自転車通勤などもいろいろな企業様にやっただいていっているようなものが加速をしているという状況もありまして、自転車通勤につきましては、4月から「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」ということで、自転車通勤を推進する企業さんは宣言してくださいというものの広報を今現在しておりまして、近々宣言をしていただく企業について公表させていただくような段取りになってございます。
- ・当委員会は3回目でございます。本日は公共的な交通としてのシェアサイクルの在り方、それから、公共用地等へのポートの設置の在り方について、特にこの2テーマについてご議論いただくことになってございますので、また、活発なご議論をいただければということで冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第をおめくりいただきますと、委員名簿のほか、資料1として、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、資料2として、公共用地等へのポートの設置の在り方について、資料3として、今後の進め方についてでございます。
- ・それでは、委員のご紹介でございますが、これ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。なお、東京都からは代理で渡邊様に、中央区からは三留様にご出席をいただいております。よろしくお願いいたします。なお、吉田委員におかれましては本日ご欠席と連絡をいただいておりますが、ご意見を頂戴しておりますので、これは資料1の

後にご意見があったことを紹介させていただきたいと思っております。

- ・それでは、議事次第に基づきまして委員会を進めてまいります。これからの進行につきましては委員長にお願いしたいと思っております。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

- ・皆様、おはようございます。今日もまたよろしくお願いいたします。
- ・それでは早速でありますけれども、今日は既にご紹介のあった 2 つの議事がありますので、(1) シェアサイクルの公共的な交通としての在り方という大変重要なテーマでありますけれども、これについてまずはご議論いただきたいと思っております。最初に資料の説明をお願いします。

【1. 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】

○事務局

- ・事務局から資料 1 につきましてご説明させていただきます。
- ・まず表紙の次のページをご覧ください。おさらいということでございますが、1 回目の委員会の中で提示いたしました 4 つの課題のうちの上 2 つ、シェアサイクルの公共的な在り方と公共用地のポートの設置の在り方、この 2 つについて本日はご議論いただきたいというものでございます。
- ・次のページをご覧ください。1 回目と 2 回目の主な意見をご紹介します。
- ・1 回目で多くのご意見を寄せられたものは、地域公共交通計画や都市の総合交通戦略、そういう他の公共交通の計画との連携が非常に大事なのではないかと。またご質問として海外における交通計画の位置付け、これは後ほど資料としてご紹介いたします。また、他の交通機関との役割分担の議論。そして 1 つ飛びまして、導入目的、何を解決するか。下の 2 つは都市部と観光地は分けて議論する必要があるのではないかとというご意見をいただいたところです。
- ・2 回目で事業者のヒアリング、これは後ほど資料 2 で出てくるポートの設置の在り方について絡むものでございますが、シェアサイクルというのはいろいろな目的で導入されているということでございます。ポートの設置に関しましては公共的な交通手段としての位置付け、各種法律への位置付け、その他いろいろな課題があるということでございます。また、行政による用地提供、補助等の支援を求める声、特に初期投資というところについての支援ということもご意見としてございました。また、これは 4 回目のテーマにもつながりますが、他の地域との相互利用だとか、経路検索、MaaS の取組ということのご意見をいただいたところでございます。
- ・これを踏まえて、次のページでございますが、シェアサイクルが有する公共的性格につきましてご説明させていただきます。

- ・まず、シェアサイクルの利用状況がどれだけ広がっているかという資料でございます。シェアサイクルそのものを本格的に実施した都市というのは年々増加傾向が続いているということでございます。
- ・また、シェアサイクルの利用目的といたしましては、通勤、買い物・食事、観光・レジャーということで幅広い分野で使われているということでございます。
- ・また、シェアサイクルの年代別の利用状況を見ますと、30代、40代が中心となっておりますが、幅広い世代で利用されているということがこのグラフからも読み取れるのではないかと考えております。
- ・次のページをご覧ください。公共団体の中でシェアサイクルを導入した目的は何ですかということの1回目の議論でも出てきたおさらい的なものでございますが、シェアサイクルの導入目的としては、観光、公共交通の補完、地域の活性化という、大きな、どちらかという行政として積極的に推進していくようなテーマと合致するということが見て取れると思います。
- ・右側でシェアサイクルの導入効果ということでいくつか実証実験している結果をピックアップしております。事例として岡山市の例が多いので恐縮でございますが、まずは公共交通の機能補完という意味では、鉄道からの二次交通としての乗り換えが向上した、車からの転換が図られた、地域の活性化ということで回遊性が向上した。次はさいたま市の事例ですが、路上駐車減少、いわゆる放置自転車の減少に寄与したということで、これはある意味行政コストの削減というところにも寄与したものではないかと考えております。その他ということで、シェアサイクルを利用して環境にやさしいまちづくりという形で都市そのもののイメージアップにつながったというような報告もいただいているところでございます。
- ・次のページをご覧ください。次に公共交通機関と連携・補完ということで、事業者において公共交通機関と連携して取り組んでいるということにつきましては、できるだけ駅やバス停の近いところに設置したいとか、案内看板で誘導していく、鉄道事業者・バス事業者と一緒にPR活動を行っているということでございます。
- ・右のほうに移りますと、シェアサイクル導入によって公共交通機関の補完事例ということで、図面が小さいのですが、大きな丸がついているのは岡山駅でございます。駅を1つの交通結節点といたしまして、まちなかへのハブ&スポークと申しますか、回遊というのが進んでいるということでございます。
- ・また右下にございますとおり、「ももちゃり」を導入したことによって利用者の意識ということでございますが、利用者の中の90%以上が回遊性が向上したというような、利便性の向上ということ意識さ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。これは第1回目の委員会の中で委員から宿題をいただいた海外におけるシェアサイクルの位置付けということでございます。
- ・まず、パリ、ロンドンにつきましては、完全に公共交通というわけではなくて、公共交通

を補完するとか、ロンドンの例ですと公共交通機関と統合しながらということで、シェアサイクルは公共交通機関そのものではないけれども、補完するだとか連携するような位置付けがなされております。

- 一方、バルセロナやコペンハーゲンにつきましては、完全に公共交通システムの中にビルトインされているというような形になっておりまして、バルセロナですと市の交通システムに完全に統合されている。コペンハーゲンにつきましては完全なる首都圏の交通システムということの位置付けがなされているということでございます。
- これが我が国ではどうなっているかというのが次の資料でございます。大きく分けて2種類ございまして、まず、左側が都市の総合交通戦略、任意の各市町村で作られている計画でございますが、そういうところとの連携が図られているような取組が25都市ほどあるということでございます。一方で、自転車活用推進計画にのみシェアサイクルの位置付けがあるということが37都市ということでございます。これはこの後のご議論になるかと思いますが、自転車活用推進計画だけでシェアサイクルを位置付けるのではなくて、総合交通戦略のような上位計画や関連するような自転車道のハード整備とのネットワーク計画、そういうものとの連携を図っていくということが1つの大きな方向性として見えてくるのではないかとということでございます。
- 下のほうにございますとおり、上記のほか、1回目に委員からご指摘をいただきました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画、これは現在600ほどございますが、その中では、数は少ないのですが、交通施策との連携を図っている例も存在しております。事例としては、例えば宮崎市ですとバス事業者がシェアサイクルそのものを運営しているということがありますので、ちゃんとバスとシェアサイクルの連携が取れているとか、富山市につきましては、ご案内のとおり「コンパクト・プラス・ネットワーク」ということを前面に市を挙げて取り組んでいるというところもありますので、そういう他の計画との位置付けがなされているという例もございます。
- ただ一方で、1回目の資料でもご提示いたしました、シェアサイクル導入済みの225都市のうち、ハード整備系の自転車ネットワーク計画を策定しているのは76都市にとどまっているというところがありますので、こういうところのテコ入れというところも1つの次の姿として見えてくるのではないかとということでございます。
- 次のページをご覧ください。次に社会に広くサービスを普及させるためということでございます。サービス、安全、案内・周知、利便性、それぞれのベクトルで調査いたしましたところ、これは2回目の委員会でも出てきた姿でございますが、サイクルポートを増やすとか料金を安くするというようなところの必要性が強いということでございます。
- その裏返しということでございますが、右側にございますとおり、シェアサイクルの事業運営に当たっては事業の採算性の確保、ポートの設置の確保、いわゆる密度を高めながら回転数を増やしていくということが1つの課題だということでございます。これは後ほど資料2で解決方策の案をお示ししたいと思っております。

- 次のページをご覧ください。先ほどの自転車のネットワーク計画とシェアサイクルとの連携という例では、左上にございますとおり、さいたま市は積極的に取り組んでいただいております。さいたま市では自転車のネットワーク整備計画の中にしっかりとシェアサイクルを位置付けまして、自転車ネットワークの計画というハード整備の計画とシェアサイクルの進め方について非常に連携が取れているという 1 つのいい事例ということで紹介させていただきます。そういう効果もありまして、左下にございますとおり、さいたま市ではかなりシェアサイクルの会員数が増えているということで、ハード整備とポートの設置を相乗効果で発揮していくということが 1 つの大きな姿として見えてくるのではないかとございます。
- 次のページをご覧ください。安全という面でございます。利用者と非利用者という 2 つのベクトルで安全性に対する課題を掲げております。安全性につきましては、利用者も非利用者も事故発生時の補償に不安があるというところがあります。これにつきましては、現在、自転車の損害賠償責任保険等の加入義務付けを各自治体に条例を策定するようお願いしております。我々が作っている標準条例の中では自転車貸付事業者についても加入の義務付けをうたっておりますので、こういう取組を更に促進していくということも 1 つの課題としてあるのではないかとございます。
- 次のページをご覧ください。これは 1 回目の意見で委員からご指摘がございましたが、海外でヘルメット着用はどうなっているのかということでございます。1 回目で委員からご指摘のとおり、確かにメルボルンでは義務付けがなされておまして、そのほか、調べてみますと複数の海外の都市では、ここに例として掲載されているところはすべてヘルメットの義務化がされているところでございます。シェアサイクルについてヘルメットをどうしているのかということでございます。右から 2 つ目の枠でございますが、例えば自転車のカゴに備えつけているとか、ロック付きの自転車そのものに備えつけていくというような取組がある一方で、全くないところもあるということでございます。我が国では自転車ヘルメットにつきましてはご案内のとおり道路交通法では努力義務ということでございます。安全性確保というところでの 1 つの課題ということでございます。
- 次のページからが支援策についてでございます。採算性、安全性、公共交通との連携、利便性、大きく 4 つのベクトルに分けています。
- 例えば採算性の確保という形で見ますと、1 回目で事業者から再配置業務が相当人件費がかかっているということがございます。これは 4 回目の議論の中の一部になってしまうかと思いますが、例えば AI の活用で効率的な配置ができるようなシステム、それにつきましては考えられる支援策といたしましてはデータ収集を行うための補助が考えられるのではないかとございます。
- 次のページをご覧ください。次は安全性の確保、若干資料として紹介させていただきましたが、自転車の走行空間の確保ということで、自転車のネットワーク計画との連携ということが 1 つの大きな方向性として見えてくるのではないかとございます。ま

た、ヘルメットの着用率向上につきましては、周知・啓発とともに、自転車の損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例をしっかりと各自治体に取り組んでいただくということも1つの姿として見えてくるのではないかと考えています。

- 次のページをご覧ください。公共交通との連携につきましては、交通結節点や周辺へのサイクルポートの設置、交通結節点から離れた場所にあるサイクルポートへの案内の誘導を促進していく。そのためには、まずは公共交通事業者と連携・協力していくような取組や、④にございますとおり、オープンデータ化、事業者ごとにデータを共有して役割分担していきながらやっていくような、いわゆる相互共存のような仕組みということもございます。
- 以上を踏まえまして、次のページでございますが、本日中心としてご議論いただきたい点についてご説明させていただきます。
- シェアサイクルというものについてはどういうものなのかということもございます。別紙をご覧くださいればと思います。別紙として、個人所有の自転車とシェアサイクルはどういう手段であって、行政としてどういう関与があるのかということを表にしたものがございます。
- 左にございますとおり個人所有の自転車は機能としては個人の移動手段でございます。使われ方としては、近隣の目的地までの移動や、最寄りの公共交通機関までの移動である。それに対する行政の関与といたしましては、放置自転車対策としての駐輪場の整備、安全の確保という観点から通行空間の整備ということで、個人使用の自転車であってもある程度行政の関与というのは公的な位置付けがあるのではないかと考えています。ただ、駐輪場の整備や通行空間の整備ということは、どうしても需要の多いところから整備していくということが行政の関与として出てくるのではないかと考えています。
- 一方で、右側のシェアサイクルにつきましては、機能として不特定多数の者が利用する移動手段ということが個人所有の自転車との決定的な違いではないかと考えています。行政の関与といたしましては、観光、地域活性化、ほかの公共交通との連携、そして何よりも大事な安全性の確保という、不特定多数が利用するがゆえに行政としてより積極的に関与するような行政目的が出てくるのではないかと考えています。これに対する行政の関与の在り方としては、ポートの整備、用地の確保のほか、通行空間の整備ということで、左側の個人所有の自転車とやることは一緒のように一見見えますが、右下の一番最後でございますとおり、上位計画や関連計画と連携して戦略的ネットワーク整備を進めていく必要性がシェアサイクルは個人所有の自転車より、より高まっていくのではないかと考えています。
- 1ページ戻っていただいて恐縮ですが、シェアサイクルというのは不特定多数の方の移動手段という特性を有しているがゆえに、地域住民や来訪者の広範な移動目的、観光、公共交通の補完、地域の活性化、放置自転車削減という行政として関与すべきいろいろな目的

というのが出てくるのではないかとということでございます。そういう意味で、様々な地域課題に対応するための公共性を有する交通手段であるということが言えるのではないかとということでございます。

- 一方で、シェアサイクルの導入につきましては、上位計画や関連計画との連携を一層図りながら進める必要があるということで、例えば走行空間の整備計画との連携、再度繰り返しになりますが、シェアサイクル導入自治体のうち、自転車のネットワーク計画済みが3割にとどまっているというところ、また上位計画である総合交通戦略や、関連計画で法定計画である地域公共交通網形成計画との連携をいかに図っていくのかということが1つの課題として浮かび上がってくるのではないかとということでございます。
- 資料1の最後のページでございますが、これは資料2の前掲きの位置付けになるかと思いますが、一方で、持続的な運営、事業者目線という目で見ますと、採算性を確保するためには利用機会の創出のためのポートの密度を高める必要があるということで、資料1でご紹介いたしましたようなシェアサイクルの公共性に鑑みまして、その更なる普及促進を図るためには公共用地という公的な土地へのポートの設置の促進を図るような環境整備を図ることが必要なのではないかとということでございます。これにつきましては資料2で具体的な在り方についてご説明させていただきたいと思っております。
- 説明は以上でございますが、冒頭で申し上げましたとおり、本日欠席の吉田委員から資料1に関しましてご意見をいただいておりますので、この場でご紹介させていただきます。
- 1つ目としては、「都市の総合交通戦略等」や「地域公共交通計画」との連携につきましては、ユースケース、今現状どうなっているかということだと思っておりますが、どういう計画の使われ方をしているかを整理した上で、今後、それを具体化するような手立てが必要ではないか。
- 2つ目といたしまして、実際に計画に関わってのご意見ということでございますが、目標としてポートの数という数値目標を掲げておりますが、お題目の域を出ないところがあって、それを戦略的に行うということが課題である。また、自転車とバスというのはある意味競合関係というところで、なかなか地域公共交通計画の中身に入れてくれないところがあるということでございます。
- また、関連しますが、コロナの関係で、バスの密を懸念してシェアサイクルが使われるケースもありますが、双方がシームレスに利用できるような仕組みということで、例えばということで公共交通とシェアサイクルの中で動きみたいなことのデータの連携、収入のプールということが求められているのではないかと。こういう有効な事例を発掘して展開していくことが1つのこの取組の進化につながるのではないかとご意見をいただいております。
- 私からの説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、ただ今ご説明いただきました資料1ですが、ご意見、ご質問をいただければと思います。いかがでしょうか。

○中村委員

- ・資料、ありがとうございました。海外の動向を整理されていて、とてもよく理解できました。あえて1点だけ確認ですが、最後のほうの資料で、個人の自転車とシェアサイクルの表がありましたが、確かに行政の関与という点ではそうなるのですが、交通計画として個人の自転車にどう使ってもらいたいのかということと、シェアサイクルを市民、あるいは訪問する方にどう使ってもらいたいのかということの整理が現実のいろいろな都市でどのようになっているのか、あるいはこの会議では個人の自転車との交通のモードとしての役割分担、そこはどのような考えなのか。私、聞き漏らしたのかもしれませんが、少し教えていただければと思います。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。今中村先生からご質問があったので、いくつかお受けしてからお答えいただきたいと思います。ほかに何かご質問はありますか。

○伊藤委員

- ・2点お願いします。1つは最近、数がどれぐらいあるかわかりませんが、**Uber Eats** がシェアサイクルを使っている例をよく見るような気がしていて、こういうのを公共性という観点でどう捉えるのかというのが気になっています。これは民間企業が公共の施設にただ乗りして利益をかつさらっていると見るのか、それとも貨客混載みたいな形でいろいろな需要を束ねることで、1つ1つの需要だけではなかなか事業が支えきれないのですが、いろいろな需要が重なることで事業が成り立つ、非常にいいことだと捉えるのか、どういう方向性で考えたらいいのか。
- ・吉田先生からもデータ連携の指摘があったと思うのですが、公共性を考えるときに物理的にどうあるべきかの側面だけでなく、データがどうあるべきかという部分に対しても戦略的に考える必要があるのではないかと。これは前もご紹介したかもしれませんが、カリフォルニアか、ロサンゼルスか、**MDS(Mobility Data Specification)**みたいなものを作って、事業者からのデータを行政に強制的に出しなさい、というような未来の考え方が結構あって、これは従っている事業者もいるのですが、**Uber** なんかは結構反発していたりするわけです。公共性のあるものなので、例えばポートが今どこにあるのかとか、そういった情報は逐一共有して、戦略の中でも位置付けるべきだと思いますし、利便性とか利用促進といった面でもデータの流通を促していく。一方で利用に関する細かいデータに関しては、これは事業者の競争のためのデータだと言えるし、こういった部分の整理が、ちょうど **MaaS** のデータ連携の資料があって、これは私も吉田先生も委員に入っていたのです

が、楠田さんもですね、こういった話と接続しながら議論ができるといいかなと。これは公共性というよりも、データの観点も必要なのかなと思っています。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

○事務局

- ・ありがとうございました。中村委員からございました、個人所有の自転車とシェアサイクルとの関係でございます。こちらの資料は行政の関与というのがどう違いが出てくるかということをつかひ上げらせるような目的で作ったものでございまして、特に個人の自転車とかシェアサイクルということが各地域の交通計画の中でどう位置付けられているかということについてまだ把握できていませんので、600ほど地域の交通計画がありますので、そういうところをよく分析した上でどういう位置付けがあるかということについてまたお出しできればと考えております。
- ・また、Uber Eats でございますが、どちらかという交通事故とか安全とか、そういうところを守っていないというところで社会的な問題的意见をいただいているというのが現状かなと思っております。ただ、Uber Eats につきましては、これを現在規制するような法的な手段はないというところでございます。ここを民間企業として単にただ乗りしているような悪いと捉えるのか、それとも本来担うべき機能ということで代替してもらっているというところについては、正直言ってまだ政府側として公式にまとめたものがないというところでございます。
- ・また、データとの連携のご意見も頂きました。1回目でも同じようなご意見をいただきまして、非常に重要なテーマだと思っております。ただ、データにつきましては、データを持っている人たちのところに著作権的なものがあると思っておりますので、事業者間との連携というところはなかなか難しいかもしれませんが、例えば事業者が持っているデータを公共にご提供いただきまして、公共のデータを活用しながら、公共側のほうで次のネットワーク計画だとか自転車の計画、市の総合戦略の中で使っていく、そういうやり方というのもあり得るのではないかと考えているところでございます。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。中村先生、伊藤先生、いかがでしょうか。

○中村委員

- ・僕の記憶が正しければですが、例えばパリのヴェリブというのはやるときに個人の自転車も奨励していて、ステーションの横に個人の自転車の駐輪スペースも増やしていくというふうに行っているところもあれば、あるいはいくつかの、特に国内では、先ほど資料の

中にもありましたが、個人の放置自転車その他の問題を調整するべく、個人の自転車からシェアに移ってもらうというのもあって、どちらが正しいという議論ではないのかもしれませんが、どういう見方があって、それぞれどんな特質があるのか、海外事例も含めてまとめていくといいと思いました。以上です。

○屋井委員長

- ・伊藤先生はよろしいですか。

○伊藤委員

- ・データに関しては、MaaS のデータ連携のガイドラインが出ているので、議論の出発点としてはその辺りのレベル感から考えると良いのかなと思っています。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。おそらく公共性という観点に照らしてご発言をいただいたから、そういうソフトフェア、データをソフトウェアと言うかどうかは別にしても、そういう観点からの社会貢献というか、これもシェアサイクルが行える可能性もあって、その辺りは公共性を高める理屈の1つにもなり得るとい、そんな観点かもしれません。
- ・ほかはいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・資料の作成ありがとうございます。いくつかありまして、長くなってしまったらすみません。
- ・1つが、会計や財政上の対策というのも公共的なもので持続性を考えると必要ではないかと思っております。自転車 1 台当たりの稼働力を上げていく必要があると思うんです。そうする場合、例えば自転車の場合、減価償却が問題だよということを聞いたことがあります。2年だったりするらしくて、こちらは調べていただきたいのですが、自転車は多分2年以上使えたりすると思うので、もし1台もうちょっと長く使えるようになると事業性というところで変わってくる可能性があると思うんです。減価償却であったり、ほかに会計上のところで引っかかっているものがあつたら事業者さんに聞いていただけたらと思っております。
- ・あと会計と税制の問題とすると、場所の問題、次のポートかもしれないのですが、固定資産税も結構大変だということを知ったことがあります。公共性の高いお仕事をしてくださっているのであつたら、固定資産のところを少し見直すというところも、場所に大きくお金がかかってしまっているというところも改善すると持続可能かなと感じております。
- ・先ほど伊藤先生のお話があつたり、情報のところですが、バスであればグーグルマップに一生懸命乗せていこうと伊藤先生筆頭に頑張っていらっしゃっていると思うんです。ど

ここでシェアサイクルがあるかということをごわからなかったら使えないので、今経路検索をかけたときに皆さんは何を使っていらっしゃるのかということ、その経路検索に載せていこうという取組が非常に大事だと思っております。バスみたいな形で、例えば GTFS のような形で載せていったりするためには、業界間でどういったことをしていかないといけないかということをお考える必要があるかと思っております。

- ・次に、持続可能な仕組みを作るということで、1つ MaaS の場合、車の保有をどうするかというお話がよく挙がるのですが、例えば自転車を保有しているものを全部シェアにしてしまうということも考えられると思うんです。それをシェアリングのサービスの運営に使っていくということが車の発想を自転車に転換すると考えられると思うので、自転車を利用されて、買って乗っている方を都市部のほうで合ったシェアに使っていく。放置自転車対策に莫大なお金がかかっているので、そのお金を使っていくというような抜本的な発想の転換を行っていかないと、今のシェアサイクルの仕組みを考えていると先が非常に不安だなと感じておまして、変えていく必要があるかなと。もし撤退があるようであったら、恐らく今後大きな撤退もあると思うので、大きな大きな撤退があったときにどうするのか。ないようにはどうしたらいいのかということがとても大事なかなと思っております。
- ・最後に、自転車のシェアリングの仕組みの中に、おそらく今後、電動キックボードとかほかのモビリティサービスが入ってくるときがあると思うので、その時にどういう整理を行うかという、今後検討すべき課題として載せておいたほうが良いと思っております。ありがとうございます。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。最初の財政面というか、減価償却や固定資産の話というのは、清水さんとか事業者さんが入っておられるから、そこに聞いたほうがまずいいのかな。

○事務局

- ・楠田先生から 5 点ほどいただいたので、事務的にまずご回答させていただく形でもよろしいでしょうか。
- ・まず、財政上の対策という意味で見ますと、我々が把握している中では自転車の減価償却は 2 年になっています。ただ、ボートの設備そのものは 10 年というのが減価償却上なっています。自転車につきましては償却が早いというところがありますので、その分、企業の負担になっているというところは事実ではないかと思っております。
- ・2 番目の固定資産税の関係でございますが、これは事業者の方にお聞きいただくのがいいかと思うのですが、おそらく事業者の方はボートの設置というのは恒久的に買うというよりは、土地を借りて行っている例が多いのではないかと思います。むしろ貸し手側

の所有者の観点から見ると、固定資産税というのは、例えば住宅を解体した場合については更地になってしまいますので固定資産税が大きくなる。そういうところなのかなと思っています。これは事業者の方からご意見をいただきたいと思っております。

- また、情報につきましては、グーグルマップとの連携というお話がございました。我々のほうでも経路検索業者に対して情報提供をできるような橋渡しの仕掛けをして経路検索ということも積極的に推進していくような取組を行っているところでございます。
- また、持続可能な仕組みということで、MaaSの車の保有をどうするかというようなご意見もございました。ここはやはり持続可能という意味では公共団体にとっても持続可能な仕組みということも非常に大事なかなと思っております。いわゆる公共団体にとってもシェアサイクルを導入することによって行政コストそのものが下がるということも大事かと思っております。
- 現在、放置自転車という意味で見ますと、数はピーク時から6分の1に減ったのですが、まだ都市によっては年間1億円以上の放置自転車の撤去費用がかかっているというところがございます。ただ一方で、シェアサイクルを導入することによって放置自転車の台数そのものが減ったというようなデータというのも複数の都市からいただいておりますので、抜本的な発想転換というところがございますが、事業者と行政そのものがWin-Winにつながるような対策、1つの切り口としては放置自転車対策をした上でシェアサイクルとうまく転換を図っていく、連携していくというような姿というのも見えてくるのではないかなということでございます。
- それと、新しい交通手段として電動キックボードだとかマイクロモビリティという話が出ています。これにつきましては、現在は車両という位置付けになっております。こういうのが自転車という形で位置付けられるということであれば、また新たな展開としてこの委員会の中でも議論が出てくるような流れになってくるのかなと思っております。事務局の説明としては以上でございます。

○屋井委員長

- いかがでしょうか。

○有村委員

- 皆様のご意見を聞いていて、全くそのとおりだなと。伊藤先生のお話のMaaSとの連携と申しますか、データをストック化して総合計画に生かしていくというお話はそのとおりだと思っておりました。
- 1点、シェアサイクル事業者の質の補償をどう保つのかということが問題になるのかなと思います。ポロクルの事業をしばらくやっけて、毎年市民向けの安全教室、自転車が安全に走るための教室を北海道警察と連携してまちなかで行う等の活動をしていたりですとか、あと、ヘルメットの貸し出しはまだできておりませんが、可能であればやって

みたいということも理事会の中では意見が出てきています。ですので、2017年にモバイクが札幌に入ってきたときに、都心はポロクルが展開をしていたのですが、モバイクは西区の端のほうで実験といいますか、事業を始めていまして、なかなか連携ができなかったということもあります。

- ・あと、公共用地へのポートの設置が次の話題で出てくるとと思いますが、こういう支援を受ける側の事業者がどういう質といいますか、内容の事業を行っていくかということは、単純にシェアサイクルを運営するだけではなくて、自転車の移動の文化といいますか、そのようなことをちゃんと市民にアピールしながら、ある程度ネットワークの経済といいますか、密度の経済が働くようにシェアサイクルのネットワークを構築させつつ、事業者の中で溜まるデータは自治体のほうに出しながら、総合計画の質も上げていくような、こういうデータの管理と安全教育がうまく連携していくような、事業者にうまく支援の手が回るようにしていただけるとすごく助かるなと思って聞いておりました。コメントです。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。大変重要な点ですよ。
- ・固定資産税の関係がまだ残っているようです。事業者さんから何かご発言があればということですが。

○清水委員

- ・固定資産税はご指摘のとおり、弊社が土地を取得しているわけではないので、我々が直接払うべきものではないものとなっています。
- ・ただ一方で、事例としては、ある都市部ではポート用地を提供してくださった方に対して、その部分の固定資産税の減免をするというような措置をすることによって用地提供を進めているような事例もあつたりするので、そういうことがあればよりポートは確保しやすくなるかなと考えております。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。

○長嶋委員

- ・清水さんの回答に関連しますが、固定資産税の関係では、コンビニ等、敷地を提供してくれた方の固定資産の減免をしているところがあつたと認識しております。
- ・これまでの有識者会議の中の議論でも自転車の活用を推進していく上で駐輪場等を設ける際に場所の提供をしていただける方々に対して何らかの固定資産税等の税制優遇処置が必要があるだろうという議論があつたと思います。

- ・もう1点、先ほど議論や資料を見ておきますと、また前回のヒアリングの際の意見として事業者の方々から公共空地等の活用ができないというお話がありました。活用しにくいとか、提供されにくいということをお聞きしました。結局のところ、自転車活用推進計画やネットワーク計画などもそうなのですが、行政の方の各部門の横の連携がうまくできていないのではないかとこのことを私は強く感じています。こういった計画を立てる段階で単にお題目にならないよう各部門が連携をした上で、シェアサイクルを公共輸送機関の補完という位置付けや、公共輸送機関の一部であるという位置付けにするような協議をした上で計画を立てるべきだろうと考えますので、ぜひそのようにお願いしたいという意見だけ申し上げたいと思います。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今長嶋さんが言われた最後のところは地方自治体さんの縦割りの部分なのですが、都市計画や交通計画、あるいは企画部門だとか、そういう部門が特にこういう問題に関わってやったりするのですが、最後の道路管理者さん、管理部隊のほうとうまく合わないとか、そういうことはあるので、道路管理の立場からも納得の行く位置付けだとか、公共性、公共交通という議論がありますが、その辺りの何か日本ならではの新しい理屈を作ってあげないとなかなか進まない面もありそうなので、各自治体さんに任せて「やっておいてね」だと、おっしゃるとおりお題目だけになってしまう可能性もありますし、ちょっとその辺りに踏み込んで、有村先生の議論については私は全く同感なので、誰でもシェアサイクルというだけでいいんだというわけではないから、一定の資質とか要件があるので、そこもはっきりしてあげて、日本の事業者さんの場合はかなりそこを満たしているわけですから、そこを明確にしていくということで理解を浸透というかな、高められると思うんです。その辺の議論をぜひ継続したいと思います。どうもありがとうございました。
- ・私からもいいですか。私も今若干申し上げましたが、1つ意見を申し上げたいのですが、今日の資料で、結論は19ページに方向性としてあるので、シェアサイクルの公共性に鑑みということですが、今そこはまさに申し上げたように一定の要件は議論すべきだと思います。その要件の中に、安全性というのかな、少なくとも自転車の走行空間、自転車道を今盛んにとか、自転車レーンも含めて整備を推進していますが、それによって個別利用の自転車の安全性が高まるということもありますが、一方で歩行者や自動車、道路を使う様々な主体に対しても公共の利益とか、社会に対してのプラスの利益がありますよね。ですから、まさにそこが公共性に関わるころだと思います。だから、シェアサイクルもそういった装置として自転車の利用が安全に行えて、そして社会にプラスの利益をもたらす装置なんだ、システムなんだという限りにおいては、やはり公共性は高いと思うんです。それをマイナスの要素、すなわち安全性を逆に低くしてしまうような、モバイクがぐちゃぐちゃと停まっている中国の姿みたいなああいうことで誰も歩けないじゃ

ないかみたいなの、そういう環境は公共性があるとは言えない。なので、様々な観点があると思いますが、資質の部分というかな、そこは前提条件として出てきてしまう、出てこざるを得ないと思います。その要件について深めて、そのときにはネットワークを作るという立場は同時に自治体としては非常に重要な責務でありますので、走行、あるいは後で議論する駐車の環境もありますが、その辺りを整備すること、これは事業者さんではできないことだから、それを行政が行い、そして一定の要件を満たすようなシェアサイクルがあるということ、これがセットになって公共性だとか公共的な交通機関としての役割が高まっていくんだという、そういう姿を示せるということが大変重要ではないかと思いました。

- その上で、あとは上位計画との関係だとか、これはちょっとはっきりと書かれていないような気もするけれど、地方版の自転車の活用推進計画、この中にしっかりと位置付けているということはおそらく重要で、そのときに今私が申し上げたようなことを地方自治体としては横の連携を取りながらしっかりと進めますということが明記されているはずですから、そこは重要な位置付けで、そして自転車活用推進計画がその自治体のどこに紐付いているかというところで、総合計画とか何とかにしっかりとくっついているでしょうし、あるいは地域の公共交通網、ここにも関連していることがベターだし、そういうことで位置付けを強化してもらう、これも重要だと思います。
- そういうことで、今日の 16 ページや 19 ページの方向性については、私は賛同したいと思うのですが、ぜひその辺りを継続的に議論させていただければありがたいと思いました。以上です。
- 重ねて何か委員の方々から 1 番目の公共的な交通、公共的な交通と言っているのだから、今度公共交通の手前みたいなのところ、そこは私自身何度も言うように、自動運転の未来になっても乗客として乗っている人の安全を確保するシステム、これが、運転手がいなくても公共交通の大前提ではないかと思えます。運転手が乗客を 1 人 2 役で運んでいるシェアサイクル、現状のシステムは、システムとして安全を確保できていないと公共交通と言えないのではないかという大原則を思えますので、その手前である公共的な交通というのも一定程度はそういう可能性が何か必要なのではないかと個人は思いますがね。これは個人的な意見ですから、いろいろな方々の意見があると思えますけれども、私の個人の意見として申し上げさせていただきました。
- いかがでしょうか。ほかに何かございましたら。よろしいですか。では、次の 2 番目に行ってからまた議論していただきますので、今度はポート設置、公共空間への設置問題ですね。説明をしていただいてから議論したいと思います。お願いします。

【2. 公共用地等へのポートの設置の在り方について】

○事務局

- ・それでは、資料 2 の公共用地等へのポートの設置の在り方につきましてご説明させていただきます。資料の 3 ページをご覧ください。
- ・おさらい的なところでございますが、サイクルポート密度と利用頻度をプロット化したものでございます。東京都の分布状況を見ますと、23 区内でもまだまだ空白エリアが多く存在しているというのが実態ということでございます。
- ・また、右側にごございますとおり、これは皆様ご案内の資料かと思いますが、横の線としてポートの密度、縦線として利用回数ということの相関関係を諸外国も含めてプロット化したものでございます。そのうち、赤い印を付けているのが我が国の状況でございます。やはりポート密度を高めれば高めるほど利用回数が増えていくというところがございます。2 回目の事業者のヒアリングの中でもそこが課題だということでございますが、それをグラフでも実証できるようなものだなと思っております。
- ・次のページをご覧ください。サイクルポート設置場所の確保に関する課題ということで、2 回目の事業者からのヒアリングをまとめたものでございます。大きく分けて、道路、公園、公共用地、公開空地、4 つあったと思います。おさらいになって恐縮ですが、道路につきましては占用対象物件におけるシェアサイクルの位置付けが不明確、都市再生法における占用特例の活用事例がまだ少ない。公園におきましては、公園施設におけるシェアサイクルの位置付けが不明確、占用特例の活用事例が少ない。道路と都市公園共通して言えることといたしまして、公園とか道路の利用者の安全確保とか過剰駐輪の対応方策が行政のほうで示されていないというような意見がございました。
- ・また、公有地につきましては、そもそも営利目的なので話も聞いてくれない、設置ができないという話もございます。また、公開空地、いわゆるセットバック型の公的な空間、民有地でございますが、東京都を除きまして認められていないという話、また、附置義務駐輪場の関係かと思いますが、商業施設の方で附置義務駐輪場を設置しようとするとならばシェアサイクルは対象になっていないという課題があったということでございます。
- ・これらを踏まえまして次のページでございますが、先進的な事例や、つい最近制度改正したというようなことが事務局の調べでわかりましたので、いくつかご紹介させていただきます。道路、公園、都市再生法、公有地、公開空地の順に説明させていただきます。
- ・まず 6 ページでございますが、道路の話でございます。道路につきましては、道路法本体で占用許可を取ろうといたしますと、いわゆる無余地性の基準、この場所でなければ駄目だというようなものでなければ設置できないという原則がございます。これにつきましては平成 30 年度に無余地性の適用を道路管理者が判断するに当たってのいわゆる緩和になるような通達を出しております。無余地性の判断につきましては、経済的な要素や利便も含めた諸事情を考慮できるということでございます。
- ・これを受けまして、鹿児島市の事例でございますが、右下にごございますとおり、これは左側が鹿児島中央駅でございますが、青いところに道路の占用許可が認められました。無余地性の関係から見ますと、300m あるいは 400m 離れたところに空地がありまして、ここ

にも設置できるのではないかとということもございましたが、鹿児島中央駅からの主要な動線だとか観光活性化というところも経済的な要素と利便ということを含めて諸事情を考慮してこの場所でなければいけないというふうに整理できるのではないかとということでも設置が進んだということもございます。

- 次のページをご覧ください。都市公園ですが、岡山市の事例でございます。都市公園法の中では公園管理者以外でも申請により設置可能という仕組みがございます。ただ一方で、都市公園法上、公園施設の中には駐輪場やポートというのは列記されておりませんが、真ん中のところがございますように、公園施設の種類として法律の中で便益施設というのが掲げられております。また、政令に落としまして、その便益施設とは何ぞやというところで、「その他これらに類するもの」というところが入っておりますので、こういうところを準用しまして岡山市では市が申請いたしまして便益施設としてポートを設置しているような事例もあるということもございます。
- 次に、都市再生法に基づく道路・都市公園の占用特例でございます。名古屋市の事例を挙げていますが、全国的にいくつか事例はあります。ご案内のとおり、都市再生特別措置法のスキームを使いますと都市再生整備計画を作らなければいけないという要件はございますが、そこで認められたエリアにつきましては、道路につきまちはいわゆる無余地性の基準というのは省略することができますし、都市公園法の中でも都市公園の中にストレートに認めることができるという整理でございます。これをフル活用しているというのが名古屋市の事例でございます。都市再生法につきましては、都市再生推進法人ということで栄ミナミまちづくり株式会社が都市再生推進法人になりまして、都市再生法のスキームといたしましては都市再生推進法人が都市再生整備計画の原案を作って市町村に提案することができるというメリットがあります。また、計画を作りますと、道路、公園のほうの占用許可が取りやすくなるというような都市再生法のスキームをフル活用したようなスキームを使っておりまして、これによりまして道路とか公園のようなものに設置をどんどん進めているということもございます。シェアサイクルの事業者が都市再生推進法人になるという事例はまだまだ少ないということもございますが、こういう仕組みも1つ進めていく上であり得るのではないかとということもございます。
- 次のページでございます。これは1年前に出た方針でございます。行政財産、いわゆる公有地という庁舎を使うところに関するものでございます。実は1年前ですが、令和元年6月に財務省の財政制度審議会で1つの答申が出ております。その中で、目玉といたしまして行政財産を最適利用ということを大きく方向転換するような施策を打ち出しております。
- 具体的には2つの打ち出しをしておりまして、1つ目が使用期間の見直し、いわゆる行政財産の目的外使用についてでございます。これにつきましては原則1年、最長でも5年だったのが、原則5年、最長10年ということで、長い間、行政財産の目的外使用が認められるような仕組みができております。

- ・2 番目といたしまして、使用可能な行政財産という情報を公共団体や民間事業者に提供するというのも新しく始めております。具体的には左下のイメージでございますが、まずは国が持っている行政財産に対しての地方公共団体のニーズを各地方財務局が把握いたしまして、それを③にございますとおり、地方公共団体へ活用可能な財産を情報提供いたしまして、要望があれば公共団体に対して使いますし、公共団体からの利用の要望がなければ財務省ホームページにおいて公募によりまして民間も含めて利用することができる、こういう流れを作っていくというような仕組みもできております。これが令和元年 6 月の答申を踏まえたものでございますので、なかなかこの制度そのものをご存じない方も結構いらっしゃると思いますし、これは国有地に関するものでございますので、同様な取組が公共団体所有の公有地ということにも普及していくような仕組みができれば、かなり公有地に対しましての設置というのがしやすくなるような仕掛けができるのではないかと考えてございます。
- ・次に 10 ページでございますが、今度は民有地の公開空地でございます。これは本日東京都の方がいらっしゃるのですが、公開空地につきましてはご案内のとおり公共貢献ということでセットバックする代わりに容積率の特例を認めるということで、民地ではあるのですが、オープンスペースとして公的な使い方をしなければいけないというのが今までの現状でございました。これにつきましては、東京都において平成 31 年ですが、都市開発諸制度活用方針を改定いたしまして、公開空地において市区町村が実施するシェアリング事業のために設置される自転車の貸出・返却を行うポートの設置は可能という形になりました。具体的には、都市開発諸制度というのは大きく分けて建築基準法に基づく総合設計制度と、都市計画法に基づく総合特定街区、いろいろな制度がございますが、公開空地であっても知事の許可を得ればシェアサイクルポートが設置できるということが初めて認められたというものでございます。
- ・実は同じような取組を行っている自治体というのはほかに例はないと我々は把握しております。唯一、横浜市で駅前の駐輪場対策という目的で駅前にあるような公開空地に限ってシェアサイクルポートを認めている例はございますが、東京都のように公開空地一般につきましてシェアサイクル、区が実施するという要件はございますが、公開空地にシェアサイクルポートを設置することができるということをうたっているというのは公共団体では初めてでございますので、公共団体ごとに要綱という形で規制をかけているところがございますので、これからこういうところを直していくという取組を全国的に展開していくということが 1 つの切り口としてあるのかなと考えているところでございます。
- ・まとめになります。12 ページということで、先ほど事業者から出てきたヒアリングに対する課題と方向性を示しております。道路、都市公園につきましてはご紹介させていただいたような鹿児島県の道路占用の事例、岡山県の事例、あと都市再生法に基づく名古屋の事例、こういう事例を、ほかにもあると思いますので、事務局において積極的に収集した上

で周知していく。

- 一方で、関係機関とのより良い協議の在り方、設置時の安全確保、駐輪対策等についてのとりまとめ、周知する、わかりにくく書いておりますが、ある程度行政の関与があったほうがより設置しやすくなるのではないかということで、そこに掲げているようなことについての行政の関与の在り方ということも検討する必要があるのではないかということでございます。
- また公共施設につきましても、先ほど申しましたような財政制度審議会、国有地につきましては最適利用ということで目的外使用許可が1年から5年に延びたとか、国有地につきましてもニーズに応じて公共団体、場合によっては民間事業者に貸し出すような流れもできております。こういうことを積極的に情報展開していくということがあるのではないか。
- また、公開空地につきましても、東京都のみで行っている取組につきましても、ほかの自治体につきましても要綱改正ということを展開していきながら、東京都の事例があるということがほかの公共団体にも普及啓発を図って要綱改正を促していくという取組もあるのではないかとご提案させていただいているものでございます。
- なお、欠席された吉田委員から、資料の3ページのところでございますが、ポート密度と平均利用回数のところにつきましても現状をやっておりますが、これをもう少し年次的に、時系列的にどんどんポツが上のほうに伸びていくような、その辺の姿を見せていけばもう少し迫力がある資料ができるのではないかとようなご意見を頂いているところでございます。
- 事務局からの説明は以上でございます。ご議論をよろしくお願いいたします。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。ご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。

○楠田委員

- 楠田でございます。よろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。
- いろいろな公共用地を開放して使っていただけるような形にしていくのは非常にいいなと感じております。
- 1つ海外の方をいろいろ見ていると、これは日本ではどうするかという話は大事だと思うのですが、ポートの中にいろいろな会社さんが使われていたりするときもあると思うので、ポートの活用、設置というときにどう整理するかというのは検討しておいたほうがいいかなと思いました。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。ほかにいかがでしょうか。いくつかお伺いしてからお答えいただきます。

○中村委員

- ・何とも言えないコメントをするのですが、資料の 12 ページあたりで、営利目的というのがご説明の中にもあったのですが、1つ思い出すが、大昔ですが、自分が卒論のころですが、とあるところにバス専用道路を入れようとしたときに民間事業者だから何だかんだと言われて、結局道路運送法どおりにしなければいけなかったということとか、いくつかバス絡みでも営利目的だという言い方をされたり、公共交通とされたりという、今はいくつかの例もそうですが、だいぶすっきりはしてきているのですが、そんなことをちょっと思い出して、果たして営利目的という言い方でそのままずっと通していくのかどうかは気になりました。
- ・例えば一々パリを言うのもあれですが、海外の例などで置くときにはどんな理屈にしているのか。そこに公共性という議論が出てくるのだと思いますが、そういうところで今のところの制度整理だとかうなのかもしれないですが、先々どうしていくのかというところの議論が、あるいはそういう提言がこの委員会のアウトプットとしてあるといいと思いました。これは感想です。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。大変重要なポイントですよね。そこは何か関連してご発言はありますか。事業者さんのほうからでも結構ですが。
- ・採算性という言葉が今日も出てきているし、営利目的と採算性というのは何となく関係が深いんですよね。ところが事業性とか持続可能性、公共性というのはまた違う次元で関係性があって、だから先ほどの中村先生のご発言で言うと、パリもそうだし、元々、広告収入とか、皆さんご存じだけれど、自転車そのものから採算性を確保しようという発想はなかなか難しいわけです。そういうところできている場所があるかもしれないけれど、だけでもそういうものではないよねというところが結構強かったと思うのですが、営利目的で駄目だというのはまだあるわけですね。
- ・何かご発言はありますか。

○伊藤委員

- ・どういう場所にポートを設置したいのかという評価基準みたいなものがどれぐらいあるのか、もしもあれば伺いたいのですが、学術的な研究を見ると、例えば何百 m とか、そういうふうに言えるのですが、一方で、目の前、見えるところにあるのか、それとも角を曲がったところにあるのか、数 m の違いが実際には非常に利便性に関わってくるのかなとか、すごく現場的な現実的な評価基準がどういうところにあるのかということ。

- ・もう1つは、あるところにポートを置いたら急に使われるようになるわけではなくて、多分それなりに時間がかかって定着してくるのだろうと思うのですが、そういった時間の感覚をどう見たらいいのか。誰かに対する質問というわけではないのですが、ポートをどうそこに置くべきというふうに考えるかの評価基準というのはどれぐらい共通認識があるのか、もしも何かご意見があればお願いします。

○有村委員

- ・私が答えられるかわからないのですが、自分の実感として、札幌のまちなかでポートをどこに置くかという議論をよくします。やはり多くの人たちが集まっていて、ショートトリップが発生する場所、例えば10分の徒歩とか、20分今まで自転車であったところですか、タクシーでも移動できていたようなところに集中的に配置して、多くの方々が交流している場所に置くと突然その利用回数が増えます。
- ・増えるのですが、問題は、総合的に交通戦略として考えたときに、採算性といいますが、効率がいいのは街中ですが、末端の地下鉄とか、末端駅の周りにもポートを置いて、その周りの先にも置いて、住宅地から乗ってこられるような形にすることが多分一番いいのかなと思います。ただ、そういうところはもちろん採算性が悪いですよ。全然そういうところにインセンティブが働かなくて、かつ、赤字体質が続いていきますので、できるだけ効率性を上げながら赤字を圧縮させながら公益性を出すように、安全教育をしながらですとかやりながら何とかもっているというところですよ。
- ・ですので、伊藤先生のお話にあったように、そもそもバイクシェアリングはコネクトになっていてデータが溜まるんですよ。地下鉄やJRのデータとうまく連携しながら、データのフローとしてはMaaS的な展開ができればいいでしょうし、そのデータをストック化していきながらまち全体の交通戦略を立てる上でうまく使っていただけると非常にいいのかなと思うのですが、まだそこまで行っていません。いないのが状況かと思います。
- ・すみません、どこにポートを置くべきかから外れるかもしれないのですが、実感としてはそんな印象があります。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。有村先生、今のご発言でちょっとお伺いしたいのは、ポロクルはこれだけ歴史もあって位置付けられてきているのですが、札幌市の交通計画上で言うとどういう位置付けになっているのですか。

○有村委員

- ・資料で言うと最初の資料の中に札幌市自転車活用推進計画はあるのですが、総合交通戦略の中では明記されていない状況にあります。総合交通戦略の中にはサイクルシェアという言葉がありませんので市からの援助がないんですね。なくて、企業からの寄付がほとんど

どです。それをできるだけ募って、社会のための活動をしていますよということをアピールするということと、市からは認定 NPO の資格を頂いていまして、若干それで寄付行為が有利になるというところなんです。位置付けとしてはそういうことです。

○屋井委員長

・そうすると、自転車活用推進計画が作られる前は位置付けがなかったとっていいのですか。

○有村委員

・そうですね。企業といますか、NPO が行っているという状況が今でも続いています。

○屋井委員長

・どうもありがとうございます。そうすると、更に追加して質問になってしまいますが、住宅地側に展開するという、なかなか厳しいところを企業として自ら選んでいて、そのときに行政としての何らか連携だとか位置付けだとか、そういうものがない中でやったということなんですか。

○有村委員

・実質やれないということだと思います。

○屋井委員長

・わかりました。ほかはいかがでしょうか。

○楠田委員

・そのお話に関連して思ったことですが、どこに置くのかというノウハウの共有や研究が既にあるのでしたらもっと活用していく必要がありますし、ないのであればもっとノウハウを共有したり研究を促していく必要があるのではないかと。ポートの設置、場所の確保はすごく大事だと思うので、ご検討いただけたらいいのではないかと思います。

○屋井委員長

・どうもありがとうございます。最初に横浜市でやったときにポートは皆さんから見やすい場所に置きたい。駅のそばだったら駅を降りた人がすぐ見える場所に置きたいとか、そういうことは基本的にはもちろんあるわけですが、一方で道路管理者や景観条例、景観計画の関係から行くとそんな汚らしいものを置いたら困るということで、結局、陰の誰も見えない、一生懸命探さないと辿り着けないような場所にしか置けなかったというのがスタートだったのですが、それがどんどん変わっていきましたよね。それから、見せ方によっ

ては結構きれいではないかみたいなのもあるし。その辺りの考え方は、ノウハウはあり得るのかもしれないですが、どういう視点から評価していくかということをもとに 1 回整理しておかないと、利用のされやすさだけから考えてしまうというのはなかなか難しい状況にずっとあったと思います。

- 一方で、マイクロで言うと、パリがやったように基本的には自転車は車道通行なのだから、車道から出入りできるポートにするんだと。これが大原則になると民地に置けないんです。民地は大概の場合歩道を横断して出入りしますからね。なので、日本ではほぼできないかな。だけど、車道から直接出入りしたり、あるいは歩道がないような道路の車道にポートが置けるかとか、すごくいろいろな議論が本当はグローバルというか、ほかの国を考えたらきっと出てくるんですね。コメントでした。皆さんご存じのことだと思いますが。
- ほかはいかがでしょうか。これはまだ今日は結論ではないから、方向性として 12 ページにありますが、もう少し包括的というか、コンプリヘンシブな方向性というのもぜひ示していきたいですね。そのときには公共性が関わってきってしまうわけですが、最初の占用物件というか、ここはスタートラインの議論として重要ではないでしょうか。さっき 6 ページにありました鹿児島ケース、僕はこれは理解できていませんが、300m、400m も離れているところにある、だから無余地性という議論が 400m、300m にも関わってくるというのはすごいことで、こういう議論のレベルを超えないと、自転車の利用とかポートの利用ということを考えてたらちょっとこのレベルではないんですよ。確かに 50m 先、100m 先にあるじゃないかと言われると、50m ぐらいになってくるとそれはちょっと違うのではないと言われてしまうのですが、でもそれだってさっきの民地であって、そこにたどり着くまでになかなか大変だよとか、歩行者の安全があるよということになってきたら代替地にならないような感じもするし、このあたりの考え方を何らか一歩踏み込めたりすると、これは道路側としてはすごく意味がありそうなのですが。
- 300m、400m というのは対象になるものなのですか。鹿児島だけではなくて、大概どこでもそうなっているわけですか。

○事務局（渡辺）

- 私は鹿児島に勤務したことがあるので。多分これは道路としての無余地性を整理してここに整備したという、道路側として良い事例として載せたのですが、利用者側からすれば多分屋井先生の問題意識はもっと駅の直近につけるべきだという意味合いがあると思うのですが、まさしくそのとおりで、私も住んだことがある者として 300m 先に駐輪場があるとほとんど多分そこまで行って使おうという面倒くささというのが非常にあって、そこは非常に問題だと思います。
- 先ほど公開空地だとか JR 用地だとか、そういうところにちゃんと交通体系の中で位置付けられた中で、みんなが共有した中で一番便利なところに作られるという姿が理想だと思います。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。良い事例だと考えるという視点で言うと、利用者の利便性を考慮しておいてくれたということがすごく重要なわけですね。利便性を考慮できるということですね。

○長嶋委員

- ・鹿児島県の例ですが、たしか駅に通じる地下道から上がったところにサイクルポートを作ったと思います。おっしゃられたように駅の施設の中に作るというのが理想的ですが、鹿児島県の中が施設のそういう状況下がないというのもあったかと思います。
- ・ただ、私も 300m、400m 先にといいことには疑問を持ったのです。それから、先ほどの岡山や東京のうまくいっている事例がありました。国交省の方でこういった事例について情報収集して提供していきますというお話もありました。各自治体がうまく活用するという考え方や視点を持っていないのではないかと思いますので、国交省による自転車活用推進のための技術的指導というのが重要だなという感じがしましたので、今後ともぜひこういった情報収集と、各自治体に対する提供をしていただき、ある程度各自治体で活用についての判断をしていただき、運用ができるんだということをご指導いただけたらありがたいと思います。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す。ほかはいかがでしょうか。

○佐藤委員

- ・OpenStreet の佐藤からご意見をさせていただければと思います。
- ・12 ページ、サイクルポート設置促進の方向性というところの道路のところですが、ここで最近すごく感じるのですが、道路占用許可というのを自治体さんですとかは OK いただくというケースは少しずつ増えてきているのかなと思うのですが、これを最終的に合意いただくときは地元の警察の許可が必要というので私もたまに警察と一緒に自治体さんとお伺いして説明をするのですが、シェアサイクルを置くことによって事故が増えるのではないかとか、シェアサイクルを置くことによってそこに一般の自転車が停まるのではないかとか、そういうリスクのことをかなり言われて駄目になるケース、許可をいただけないケースというのが散見されているんですね。これは自治体さんの説得力にもよってくるのかなと思っています。シェアサイクルをすごくサポートしてくれる警察があれば、そうじゃないところもあって、偏りといいますか、理解の深さがかなり違うがあるなというのがあるんですね。それによって我々も設置できるところ、できないところが出てきているというところがあります。シェアサイクルを普及させるというのは国とし

てもしっかりうたっているわけなので、これが警察署にもしっかり情報が共有されるとこういうことが少なくなるのではないかと思っているところです。これはご相談と
いいですか、ご意見になるのですが、以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。今おっしゃられた最初の違法駐輪がほかの自転車も停めて
増えるのではないかという危惧がある。これは実態としてはどうなんですか。実際にそう
いうものはあまり見たことがない気もするのですが。

○佐藤委員

- ・例えば道路上にある駐輪場でも同じことが起きているのかなと思っているのが、人の目がある
かないかかなと思っているんです。例えばシルバー人材センターさんのスタッフの方
がいらっしゃるような場所には違法駐輪というのはない。要は人の目があるかないか
かなと思っています。
- ・シェアサイクルの場合は当然無人のポートステーションなわけですが、美観に気をつけて
いるというところと、週4、週5でバッテリー交換とか、ステーションの清掃で回って
いるので、ある意味人の目が触れているような場所です。そういった場所は違法駐輪とい
うのはかなり減ってきているのかなと思っています。決してゼロとは言わないのですが、
我々のポートに一般の自転車が停まっていることはたまにあるわけですが、かなり少
なくなっていると思います。その説明をしたりですとか、あとは、ポート設置前はかなり違
法駐輪が多かった場所が、ポートを設置したら違法駐輪がなくなったという写真もちや
んとお見せしながら警察には説明しているのですが、やはりそこは鶏と卵ではないで
すが、起きる前にリスクを先に感じてしまって許可が得られないというケースはあります。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。中村先生が最初におっしゃいましたが、シェアサイクルの
横に一般の自転車が停められるようなスペースを作っているというところもあるん
ですね。私もあまり認識はないのですが、別にそれと独立に、ちょい停めというの
かな、一般の自転車だっってちょっと10分、20分停めて用事をしたいということ
もあるから、世界各国、路上にちょっと停められるようなものを作っているところ
もありますよね。日本の場合、なかなかそこははっきりしないところで、あまり増
えてしまってもいけないし、だけど全く停められないのもどうかとか、それは店
舗のほうで何とかやってよとか、いろいろな議論があるわけです。一概にちょ
っと一緒に停めているのが悪いと言えば悪いのですが、本当に停める場所がな
くていいのかという議論は残りますね。難しい議論ですが、この委員会の範
囲を多少超えています、わかりました。
- ・事故が増えるというほうはどうか。これは警察さんも気にするのだろうけれど、こ

で言っている事故というのは何なのでしょう。単にシェアサイクルを使っている人が、そういう利用者が増えると事故が増えるのか、シェアサイクルを利用する人が特別に何か事故を起こすリスクがあるのか。あるいはポート周辺の接触みたいな問題なんですかね。何を気にされるのかな。

○佐藤委員

- ・物理的に自転車が増えるということだと思います。これ説明はしていく中で、当然一時的には自転車は増えると思うんですね。ただ、シェアサイクルが普及することによって所有する自転車が減っていく、イコール将来的に見ると自転車の総量自体が減っていくわけなので、そういう未来観の話をするのですが、そこはなかなか伝わらないという点が1つです。
- ・あとは、事故をしたときの補償はしっかりあるのかという話をされるのですが、当然我々民間でやっていく上では損害賠償責任保険、傷害保険も含めて全てしっかり入っているので、むしろ一般の方が入る保険よりも手厚く入っているという意味では、起きた後の対応というのはしっかりしているという説明は差し上げるのですが、そこもなかなか平行線になるケースは結構多いところですよ。

○屋井委員長

- ・そういう警察署のある自治体さんで、自転車の政策というか、計画ですが、しっかりと立って進めているというところが含まれていたらちょっと問題なのですが、あまり自転車のそもそも総合的な計画づくりだとか、関心がなくて、ただシェアサイクルだけ入れてみようかみたいな感じが入ってしまうとなかなか厳しい面もありますよね。そういう地盤というかな、前提条件が整っていないというかな。だから、今おっしゃっている警察さんというのがどんどこで起こっているか。地方部のほうでそういう傾向があるという理解をしておけばいいですか。大都市の？

○佐藤委員

- ・大都市の方が多いですね。自転車活用推進計画をしっかりと作っているところでさえそういうことはおっしゃっています。

○屋井委員長

- ・そこは極めて関心が高いですね。そうですか。

○佐藤委員

- ・地方の方が逆にスペースはあるので、楽に気にせず置けるのですが、都心になればなるほど、かつ、自転車総合計画があっても、そこはなかなか警察には伝わっていないという感

じですかね。

- ・警視庁さんは理解しているんですね。警視庁さんからご要望で、我々もアプリケーションですとかに、例えば違法駐輪が増えているという注意喚起をしたり、自転車安全 5 原則を周知したりというのも定期的にやっているの、かなり歩み寄って一緒にやることも増えてきているのですが、警視庁さんから地元の警察署に情報がちゃんと落ちていなくて、そこには乖離がかなり生まれているというところかと思います。

○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。東京都さんの条例でずいぶん進んでいるようですが、東京都さんから今日は何かご発言はありませんか。この関係だけでなくもいいのですが。

○東京都

- ・意見等はありません。

○屋井委員長

- ・ほかは何かございますか。全体を通してのご発言でも結構です。今日は論点が 2 つありましたがよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。
- ・それでは、(2) の議論は終わらせていただきます。継続的にまだ議論させていただくことにさせていただきます。
- ・それでは、その他に入ります。今後の進め方がありますので、よろしく願いいたします。

【その他 今後の進め方】

○事務局

- ・資料 3 をお願いいたします。今回 3 回目の委員会が終わりましたので、次は 4 回目ということでございます。4 回目につきましては、今日いただいた 2 つの論点につきましていくつか宿題もありますので、また事務的に整理した上でお示ししたいと思います。
- ・その上で、メインテーマといたしましては残りの 2 つの議題、サイクルポートへの案内誘導策、そして利便性向上、いわゆる MaaS や共同化利用というところについてご議論いただきたいと思っておりますので、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。第 4 回は秋頃ということですね。
- ・それでは、特にご発言がないようでしたら、これで今日の第 3 回の検討委員会を終わらせていただきたいと思います。

○事務局

- ・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より改めて日程調整のためのご連絡を差し上げたいと思います。
- ・本日は活発なご議論をいただきましてありがとうございました。以上をもちまして第3回目の委員会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。