

## 第5回シェアサイクルの在り方検討委員会 議事録

日 時：令和5年3月31日（金）15：00～17：00

会議形式：中央合同庁舎2号館 国土交通省2階会議室A

（WEB併用）

### 【議事】

- （1）これまでの議論の整理
- （2）シェアサイクルのガイドライン（案）について

### 【委員出席者】

<有識者>

○屋井 鉄雄 東京工業大学副学長 教授  
有村 幹治 室蘭工業大学大学院工学研究科 教授  
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科  
附属ソーシャルICT研究センター准教授  
入谷 誠 （一財）全日本交通安全協会専務理事  
楠田 悦子 モビリティジャーナリスト  
中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授  
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>

鈴木 研二 東京都環境局環境改善部長  
（代理出席：吉迫 武 東京都環境局環境改善部自動車環境課長）  
森 孝司 新宿区 みどり土木部長

<事業者>

工藤 智彰 OpenStreet（株） 代表取締役社長 CEO  
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（金籠）

- ・それでは、時間になりましたので、ただいまより第5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国土交通省自転車活用推進本部事務局次長の金籠でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- ・前回の開催時から長く時間があいてしまい、大変申し訳ございません。本日は年度末の最終日、大変お忙しいところ、委員の皆様におかれましてはご参加くださいますことありがとうございます。
- ・オンラインでご参加の委員の皆様はカメラをオンにし、マイクはご発言時のみオンの設定にさせていただきますようお願いいたします。また、オンラインでご参加の報道の方へのお願いでございますが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきます、それ以降は映像の配信はございませんので、ご了承ください。
- ・本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、道路局審議官の久保田よりご挨拶を申し上げます。

【事務局長代理挨拶】

○事務局（久保田）

- ・今ご紹介いただきました国土交通省道路局審議官の久保田でございます。本日は、シェアサイクルの在り方検討委員会に本当に年度末の最終日にお集まりいただきましてありがとうございます。
- ・このシェアサイクルの関係でございますが、第2次自転車活用推進計画の中におきましてもシェアサイクルというものを公共的な交通、このように位置づけておりまして、シェアサイクルの普及を促進していくということになってございます。
- ・具体的には、今日ご議論いただきますけれども、シェアサイクルのガイドラインをきちんととりまとめられていて、あるべきといましようか、どのような形でシェアサイクルというものの事業を進めていくのかということとある意味ガイドライン、方向性を示していけるような、そんなものを作っていければと。特に地方公共団体の方々がこういったことに慣れていただいて、理解していただいて、それで民間事業者の方と一緒に取り組んでいただけるような、そういったものにしていければと、そんな思いでございます。
- ・先ほど司会のほうからもございましたように、前回からあいておりますので、少し振り返りもさせていただきながら今日はガイドラインの案をお示ししながら活発なご議論をお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（金籠）

- ・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としてこれまでの議論の整理、資料2-1としましてシェアサイクルのガイドライン（案）について、資料2-2と

してシェアサイクル事業の導入・運営ガイドライン（仮称）（案）がございます。不足している資料がございましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。

- ・それでは、議事次第に基づき会議を進めてまいります。
- ・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。
- ・ここからの議事進行につきましては、屋井座長にお願いをしたいと思います。屋井座長、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【1. これまでの議論の整理】

##### ○屋井委員長

- ・委員の皆様、年度末の最後の日になってこういう会議の開催になりました。お忙しいところ本当にどうもありがとうございます。
- ・それでは、早速ですが、円滑な議事進行に努めたいと思います。よろしくお願いいたします。
- ・議事はこれまでの議論の整理というところから始まりますので、事務局からの説明をよろしくお願いいたします。

##### ○事務局（金籠）

- ・ありがとうございます。それでは、事務局から本日の資料につきまして、若干駆け足になってしまうかもしれませんが、順にご説明差し上げたいと思います。
- ・まず資料1、これまでの議論の整理をご覧いただきたいと思います。これは今まで4回分行ってきた会議につきまして、また中間的な打ち合わせも行っていただきましたけれども、そういったものも含めてこれまで委員の皆様からいただきました主なご意見について、おさらいの意味も含めて一覧の形にさせていただいております。
- ・主なご意見として、まず分類のほうをご覧いただきますと、ターゲット及び地域課題の解決に関する事項等々、それぞれのカテゴリーに分けてご紹介をさせていただいております。主なものだけかいつまんでいきたいと思います。
- ・まずターゲット及び地域課題の解決に関する事項といたしましては、行政に対するガイドラインということでございますので、シェアサイクル導入によりどのような課題を解決するかということを踏まえることが大事というご意見を頂戴しました。またシェアサイクルは公共交通機関の補完的な位置づけとして、住民の日常利用や観光客の利用における利便性・回遊性の向上、環境負荷の軽減等を目的に導入されているというコメントを頂戴しました。
- ・また、地域の政策としてどのように位置づけるのかといったカテゴリーに関しましては、公共的な交通として扱う以上、地域の公共交通の計画とともに考えていくことが必要であるというご意見。また、自転車活用推進計画にシェアサイクルを位置づけることが行政内の連携を図る上でも重要であるというご指摘。また地方公共団体による支援の判断基準と

してもしっかりと達成すべき目標、数値目標等を設定することが重要であるというご指摘を頂戴しました。

- また、事業スキームの検討・採算性の向上に関する事項につきましては、事業の持続可能性を高めるためにシェアサイクルに対する財政上の対策も考慮が必要であるといったご指摘。また採算性は事業スキームや都市規模によって異なるため、行政としてどのような支援がふさわしいかを整理すべきといったご指摘をいただいております。
- また、地域との連携方法に関する事項といたしましては、都道府県と市区町村間の連携や、庁内の横串、部署間の連携をしっかりと促すことができるガイドラインにできればよいというご指摘を頂戴しております。
- また、サイクルポート設置場所の確保に関する事項といたしましては、特に採算性がよくない都市の共通点として、交通結節点である駅の近くにポートがないことが挙げられますので、地方公共団体等と連携して駅前にポートを設置することが大事であるということ。また公共用地でのサイクルポートの設置に関して、事例の紹介だけでなく、制度の解説についてもわかるようなものにしてほしいというご指摘をいただいております。また各地域の優良事例について、お手本になるような事例について各地方公共団体に対する情報提供、周知をしていただきたいといったご指摘。そして地域によって警察からポートの許可がなかなか下りないというケースがございますので、各地域の警察への情報共有をお願いしたいということもお願いされております。
- 利便性の向上に関する事項といたしましては、公共交通との連携、他地域との相互利用、経路検索や MaaS の取り組みの必要性といったリクエストが多いということがございます。また自動車からの転換を目指すということであれば、自動車を使っている人に届くような情報の出し方、また利用している人以外の方々がシェアサイクルを認識できるような PR が必要であるといったご指摘。そして、公共的な交通として扱う以上はシェアサイクルによって得られたデータを地域の計画のために活用すべきというようなご指摘をいただいております。例えば群馬県前橋市の自転車走行データの活用事例のように、行政による交通計画への活用など、公共性に結びつくような事例がさらに出てくることが期待される、そういったことをガイドラインに向けても期待されているということがございます。
- 最後に、安全・安心の確保に関する事項といたしましては、自転車の通行空間とポートを一体的に整備することが重要であるということ。また自治体向けのガイドラインであれば通行空間の安全性向上についてもガイドラインに明記すべき、こういったご指摘も頂戴したところでございます。
- 主なものについてということで、すべてのご意見をこちらにご紹介できているわけではございませんが、今まで4回分及び中間的な打ち合わせの中でいただいたご意見につきまして、おさらいを含めてご紹介させていただきました。以上、資料1の説明でございます。

## 【2. シェアサイクルのガイドライン（案）について】

○事務局（金籠）

- ・時間の関係で、このまま資料 2-1、資料 2-2 のご説明に移りたいと思います。
- ・資料 2-2 がガイドラインの本体ということで、タイトルは仮称でございますが、こちらを今回いただくご議論、ご審議を踏まえてとりまとめたいと思っておりますが、こちらを一からご説明すると時間が足りなくなってしまうので、大変恐縮でございますが、資料 2-1 におきましてこのガイドラインの中身を少しコンパクトにまとめておりますので、私からの説明としましては資料 2-1 のほうをご説明申し上げたいと思います。
- ・資料 2-1 の 1 ページ目でございます。まず作ろうとしているシェアサイクルのガイドラインの目的についてでございます。こちらのストラクチャーを本編の全体に展開していこうというふうに考えてございます。シェアサイクルは生活の利便性の向上など、社会的課題の解決手段となり得る一方で、その歴史は浅く、ノウハウ、また専門的知見を有した人材が特に行政、地方公共団体の中になかなか十分でないという問題がございます。他方で、シェアサイクルの導入や運営には行政の関与や何らかの支援というものが非常に重要であり、有効である。更なる普及促進を図るための環境整備としては、導入段階や運営段階の検討事項に係るノウハウを示したガイドラインをしっかりと策定すること、これが今回策定しようとしているシェアサイクルのガイドラインの目的であるということでございます。
- ・下の模式図につきましては今申し上げたストラクチャーが書かれているということでございます。
- ・次のページ、2 ページでございます。
- ・ガイドラインの中での構造といたしまして、まず第 1 章、イントロダクションとしてこういった内容をご紹介したいと考えてございます。まずシェアサイクルがどの程度導入されているのかということで、直近の数字、令和 3 年度末でございますが、全国 324 都市で導入されているということでございます。用途としては、買い物・食事、観光・レジャー、通勤、さまざまな利用に供しているということです。こういった目的が利用者の 9 割以上の利用目的であるということでございます。また、利用している方以外の方々も 7 割程度の方々にはシェアサイクルは社会の役に立つ交通サービスの 1 つであるにご認識をいただいているということでございます。
- ・実際の利用の目的につきましては、生活の利便性向上、例えば買い物ですとか食事、または通勤といったような用途、それと観光の振興、観光ですとかレジャー、そういったものに大別されるということでございます。右下のほうにございますが、用途として生活の利便性を上げるための用途と観光のための用途、こういった大きな目的にカテゴリー分けができるのではないかと考えてございます。それぞれの利用目的によってポート配置の考え方ですとか採算性の確保に関する留意点が異なるということ。これがイントロとしてのまず意識の植え付けではないかと考えてございます。
- ・次のページをお願いいたします。

- こちらはこのガイドラインの中で肝となる部分になります。第2章、シェアサイクル事業の導入に向けた手順ということで、まずは大きな筋道はこちらのほうでお示しして、どういった段取りで取り組んでいくのかということをもまずは示していきたいと思っております。
- まずは導入に向けた手順の入口から見ていきますが、まず地域の課題、導入目的を明確化した上で、それに対してどのように解決していくのか、そういった思考回路をまずはご紹介しております。目的を明確化した上で、事業規模ですとか事業スキームなどをどうやって検討したらいいのか、その際に検討すべき中身をこちらに書いてございます。
- また、そういったことを踏まえた上で、導入が必要なのか、そうでないのかといったこと。シェアサイクルをすべてのケースに導入していくことだけが答えではないと考えてございまして、地域課題を考える中で、そういったものを解決していく手段としてシェアサイクルが有効であればその有効な手立てとしてのシェアサイクルをどのように生かしていくのか、そういった頭の使い方導入を始めていく、そういうような思考回路をこちらに示しております。
- 次に、導入すること自体について合意形成ができましたら、行政の側から見たパートナーとしての事業者さんをどのように選定するのか。また実施に向けてどのような準備をするのか。そういったフロー図をこちらに示しております。またこのフロー図につきましては手順の一例ということでございますので、必ずしもこれに拠らなければならないということではございませんが、典型的なフロー図としてこういったものをご紹介させていただきたい。これをもって、ここがスタート地点として導入またはその運用に行っていただきたい、そのように考えてございます。
- 次のページでございまして。
- 第2章のシェアサイクル事業の導入に向けた手順ということで、その中で導入要否の検討ということでございます。1つのステージの中で、事業規模の検討という部分がございますが、事業を展開するエリアにつきましては、まちづくりとの整合ですとか展開の方向性についてどういった検討事例があるのかということをも事例として紹介したいと思っております。事例紹介の中では、国内だけではなくて、海外の事例につきましても紹介したいと考えてございまして、左のほうにございますが、例えば事業エリアの考え方につきましてカナダのガイドラインをご紹介させていただいております。例えばカナダのガイドラインの事例を取りますと、事業エリアの考え方について、例えば自転車移動にふさわしい単距離トリップのトリップ数ですとか、交通機関の利用状況、徒歩と自転車の利用状況、こういった状況を踏まえた上で事業エリアを選ぶのがいいでしょう。そういった結果として、上記のエリアについてはカナダの都市の多くについては、例えば住宅、雇用、学生の密度が高くて都市機能が充実したエリアについてはシェアサイクルを展開するのが適切であるというような、そういった論理展開をガイドラインの中で行っているということで事例として紹介してみたいと思っております。

- また、ポートの配置のあり方につきましては、先ほど申し上げたとおり、導入の目的が2つに大別されますので、生活の利便性を向上させたいという目的のためのポートの配置と、観光振興させたいという目的に向けたポートの配置では若干異なるということで、それぞれ事例として岡山県岡山市の事例、それから栃木県日光市の事例をとらまえながら、生活目的の場合は例えば高密度に配置するといったことを念頭に置いて進めるのがいいですよとか、あるいは観光目的の場合には交通結節点、主要な観光地を結ぶ、または観光ということでございますのでサイクリンクルートにしっかりと沿った形で展開するのがいいですよ、そういったことの事例を踏まえてお示ししたいと思っております。
- また、自転車ネットワーク計画との連動ということでございますが、こういったものもしっかり連動させていくことによってポートが生きてくるということで、事例としては東京都文京区の事例を紹介させていただきたいと思っておりますけれども、自転車ネットワーク路線としっかりと連動させた形でポートを設置するということが計画の中にも書かれていて、しっかりと連動する形になっている、そういった事例としてご紹介したいと思っております。
- 続きまして、5ページ目をお願いいたします。
- 同じく第2章のシェアサイクル事業の導入に向けた手順のファクターでございますが、この中で事業スキームの検討につきましてもできれば示したいと考えてございます。事業スキームにつきましては、左のほうの色がついている図がございますが、シェアサイクルの事業の展開の仕方もさまざまございまして、官民連携といっても官の関与の度合いが大きいものと、民の関与の度合いが大きいもの、かなりグラデーションのようにいろいろなタイプがあるのかな、いろいろなバランスの事例があるのかなと思っております。さまざまなバランスがあるわけでございますが、そういったものというのは導入する目的を踏まえながら公共の関与の度合いをしっかりと検討する。そのときにどういった視点に着目すればいいのかということをごちからでお示しをしていきたいと考えております。
- 行政の関与の際の視点としましては、右上の表に書いてございますが、例えば事項として地域課題の把握ということであれば、行政の視点はまちづくりや交通等全体の視点から地域の課題を把握するとか導入目的の明確化といった意味では、地域課題に対する解決手段の1つとしてシェアサイクルの導入目的を明確化するとか、あるいは先ほども申し上げたとおり、関連計画との連動、また導入要否の検討をする際には例えばPDCAをどういった指標で回していくのか、そういったことについてしっかりと見ながら、行政の関与の視点というのをもう一辺決めていくということと思っております。
- 導入目的に応じた適切なKPIの設定ですとか、あるいは利用ニーズの分析など、大事なことはしっかりとPDCAサイクルを事業として回していくということ。それを継続することによって持続可能だけでなく、しっかりと市民のためになる、ないしは観光客のためになる発展的な運営が可能になるということでございます。
- PDCAサイクルを回すためのKPIの事例もこのページの下に示しております。例えば生

活利便性の向上というところで申し上げますと、指標の例といたしましては、公共交通の利用者の数、こういったものをどうやって増やしていくのか。あるいはポートの利用回数、ないしは駐輪の回数、利用時間、消費額、そういったものを出すことができるのではないか。また、地域活性化、まちの賑わいということであれば、滞在することによって消費された額ですとか、観光客の来訪客の数、または来訪箇所の数、ないしは満足度、そういったものもあるでしょうし、また環境にやさしい乗り物としての自転車ということがございますので、環境負荷の低減といったことで CO<sub>2</sub> の排出の削減、そういったものにつきましても KPI の指標として考えられるといったことをこちらで紹介したいと思っております。

- ・続きまして、6 ページ目でございます。
- ・引き続き第 2 章、シェアサイクル事業の導入に向けた手順ということで、事業者を求める事項、それから水準の検討ということでございます。
- ・参考の項目といたしまして、例えば過剰駐輪対策ですとか、利用者の安全確保の問題、災害時の活用、それから運用するに当たりまして収集できたデータを共有するとか分析するとか、そういったことについての事例をご紹介したいと思っております。
- ・事業者の方々といかに公共がパートナーシップをしっかりと回していく、事業者さんにどういったことをケアしていただくようお願いするのか。事前にどういったことを決めておくのかといったことでございます。
- ・事例としては、過剰駐輪対策ということで、ポートがいろいろな形があろうかと思えます。しっかりとラックにはめるような形であったり、枠で囲うようなものであったり、あるいは海外の事例を見てもポートレスのようなこともあったりするかもしれません。そういった中でしっかりと求めるべき水準としては、過剰駐輪されてしまって、それが道路の通行の妨げになったり、あるいは安全を脅かすようなものであったり、そういったことがないようにどういったことに気をつけるのか、そういったことを一般的なことを含めて事例をこちらで紹介させていただいております。
- ・また後ほどの事例でも申し上げますが、災害時にどういった活用をするのかといったことにつきましてもあらかじめ決めておくことが大事ではないかということで、尼崎市の事例をこちらで紹介させていただきますが、例えば災害が起こったときに、避難に使うのか、あるいは公共団体の職員さんが使うのか、いろいろな用途があると思えますが、それを事前にどういった用途に使えるのかということを決めておく、こういったことも大事ではないか。
- ・また、安全確保の問題も非常に重要だと思っております。ここにはご紹介しておりませんが、ヘルメットの問題等も安全確保の問題として出てくるのではないかと。明日からヘルメットが努力義務化されます。そういったことについても事業者さんとしてどのように対処していくのかということが論点として後半に出てきます。
- ・また、データの収集・分析、こちらはしっかりとポートを戦略的に張っていただくという

こと。公共としてしっかりとデータを活用できる。エビデンスとして活用させていただく。そういった視点もしっかり持っていただくことが大事でございますので、そういったことをどういった水準、どういった事前の取り組みをするのかといったことを事例として紹介したい、そういったことを考えてございます。

- 7ページ目をお願いいたします。
- こちらも第2章のシェアサイクル事業の導入に向けた手順の中の関連計画との連動ということでございます。先ほど来ご紹介しておりますまちづくりに関する計画ですとか総合交通計画、もちろん地方版の自転車活用推進計画といった地域の計画体系の中でしっかりと位置づけ、それぞれが連動すること、そうしたことによって地域全体の社会的な課題に対して効果的に活用できるようなシェアサイクル、そういった位置づけができるのではないかと考えてございます。
- 関連する計画の事例につきまして真ん中あたりに書いてございます。まちづくり計画、交通計画、自転車に関する計画、交通以外の分野での計画も事例がございます。例えば環境に関する計画ということで、右下に書いてございますが、神奈川県横浜市の事例では横浜市の地球温暖化対策実行計画の中に位置づけられているといったものもございますし、それ以外のところでは、例えば防災の計画の中に位置づけられている。そういったところも事例としてございますので、そういった計画の事例を網羅的にご紹介したいと思っております。
- 次の8ページ目でございます。
- 事業の導入に向けた手順の中で、事業者さんの選定方法、また公募内容等の検討でございます。こちらは非常に実務的な内容になってございますが、こういった契約方式があるのか、それぞれの契約方式ごとの特徴につきましてご紹介させていただいた上で、一般的にはこういったものですよというコメントもしながらご紹介したいと考えてございます。
- 大事なものは、公平性、透明性、客観性、そういったものをいかに担保するのか、確保するのかといったことでございます。また、仮にプロポーザル方式、一般的な方法としてプロポーザル方式を取ることが多いということでございますが、評価基準はどういったことを設けているのか、これを先行事例の中から、最大公約数のような形になりますけれども評価項目を例示させていただいて、それぞれどういった内容があるのかということを紹介させていただきたい、そういった内容になっております。
- 次の9ページ目でございます。
- こちらが同じ2章でございますが、手順の中で、ポート用地の確保、その協議、交渉でございます。シェアサイクルを進めていくに当たって、サイクルポートをいかに円滑かつ効果的に配置していくのか、これは非常に大事なことになってございますが、特に公共の場合、公共向けのガイドラインということでございますので、公共用地へのポート設置に関わる関係者の理解、これはしっかりといい方向で揃えていきたいと考えてございます。
- 設置箇所と設置方法につきましては、左下の表のような形でお示ししたいと考えてござい

ますが、実際に設置される箇所というのは、例えば道路上、ないしは都市公園などの公共用地、またはそうではなくても民地にどのように設置する際に関連してくる法規制があるのか、ないしは特例制度が存在するのか、それぞれについて簡潔ながら解説していきたいと思っております。

- また、条例という文脈が多くなりますが、駐車場の付置義務を緩和している、合理的に組み合わせるといった事例もございますので、そういったものもしっかりと示していきたいと思っております。
- 例えば駐車場の付置義務の考え方を合理的に行っている事例としましては、兵庫県神戸市のような事例もございます。例えばサイクルポートを商業施設等に設置することによりまして付置義務の駐車場が緩和できるといったような、そういった工夫の仕方もございますので、行政の現場、事業の現場における柔軟な対応を促す観点からもこういった事例についてしっかりと紹介していきたいと思っております。
- 続きまして 10 ページでございます。
- 次に第 3 章というところで、持続可能な事業となるためのポイントをお示ししていきたいと考えてございます。
- 具体的には利便性の向上をどのようにやっていくのかということで、せっかく始めるシェアサイクル事業が市民の皆様、観光客の皆様に使っていただけて、それが実のあるものになるためにはどういったことに気をつければいいのかといったことでございます。認知度の向上ですとか、経路検索サービス、またほかの交通手段といかに連携をするのかといったことが利便性の向上につながりますので、どういった面に気をつけるのかということでございます。
- 例えば下のほうの図でご紹介しておりますけれども、ピクトグラムを用いた案内看板ということで、例えば駅前に、駅を降りてシェアサイクルポートがせっかくあるのに、そこにあることがわからなければせっかくのシェアサイクルサービスが使われませんので、利用者にとって容易に認識できること。また、文字で書くだけでは外国人の方にはわかりませんので、外国の方にも直感的にわかりやすいようなピクトグラムを使って、目に見えるところにしっかりとアピールするような形の事例を視覚的にも示していきたいと思っております。
- また、駅の構内でも案内板の中でピクトグラムと多言語の表示が大事だということで、諸外国ではよく目にすることがございますが、こういったものをしっかりと日本の中でも進めていくといったことで事例を紹介したいと思っております。
- また、ほかの公共交通手段との連携ということで、MaaS のサービスがどんどん展開しておりますけれども、こちらは群馬県の事例でございますが、リアルタイムで満席というか、いっぱい使われているけれどまだ使えるのか、満空情報の表示ですとか、あるいはシェアサイクルが経路検索の中に出てくるということによって、知らない土地を進むときにもシェアサイクルが 1 つの選択肢として示される、そういった MaaS の展開の仕方というの

が非常に有効であるということをご紹介したいと思っております。

- また、シェアサイクルにつきましては、走行データがしっかりと収集しやすい。マイサイクルに比べて、事業として行いますので、走行の履歴データを蓄積しやすいという利点もございます。こういったことを通じまして利用者ニーズの把握ですとか、あるいは行政の側からすると自転車通行空間を整備するに当たって、そのエビデンスとして使えるのではないか。また事業の効率的な展開ということでは、ポートをどういったところに設置するのが効率的なのかといったこと、それを考えるためのエビデンスとしても利用データというのは非常に有効であるということで、サービスの改善のために、ないしは利便性の向上のために非常に有効な使い方というものもご紹介したいということで、こちらには新潟県新潟市の事例を示しておりますが、走行履歴データを分析してポートの追加設置場所の検討に生かしている事例をご紹介します。
- 次のページでございます。
- 引き続きまして第3章の採算性の確保ということでございます。
- このガイドライン自体は公共団体向けのガイドライン、それを主眼に置いておりますので採算性がすべてではございませんが、やはりシェアサイクル事業の持続的な発展のためには採算性、効率性、事業をしっかりとうまく回していくということが非常に大事になると考えてございます。したがって、サービス水準をしっかりと高めるといったことが重要でございまして、因数分解すると収入をしっかりと確保すること、また支出を削減するという観点から具体的なノウハウや事例を紹介したいということを考えてございます。
- 例えば収入の確保という文脈におきましては、適切なサービスエリアをしっかりと設定するという。ないしは当然ながら適切なポート配置、適切な密度でしっかりとしたポート配置をする。ないしはその土地で使われるシェアサイクルのニーズに合った車種を適切な料金設定で行うことで事業の効率性が上がる。また収入の確保という観点におきましては、付帯する事業における収入確保についてもいろいろな事例を示していきたいと考えてございます。
- 左下の熊本県熊本市の事例は、スモールスタートが有効ですよといったことをお示しております。徐々にサービスエリアを広げて、ニーズないしは供給のバランスを見ながら広げていくことによって過剰なサービスになったりサービスが不足したりといったようなことが少なくなるという事例でございます。
- また、観光地での使い方の事例としましては、江ノ島湘南エリアで提供されているサービス、これは観光地型といったタイプに分けられると思いますが、例えばこういった事例におきましては、e-Bike、高性能な自転車をシェアサイクルとして使えるように設定した上で、料金の設定につきましても少し高めの価格を設定して、そういったところでサービスに見合った収入をしっかりと回していただく、そういう事例もご紹介したいと思っております。
- また、付帯する事業収入ということで、典型的な事例といたしましては、広告掲載ですと

か、あるいはネーミングライツを導入している事例がございます。こちらでご紹介させていただいているのは海外の事例でございますが、国内でもそういった事例がございますので、そういったことも含めてしっかりとご紹介したいと思っています。

- 次の 12 ページでございます。
- 同じく採算性の確保でございますが、支出を削減するという観点も非常に大事でございます。ランニングコストをいかに抑えながら、効率的に事業を展開するのか。
- 一番大きなウエイトを占めるのは再配置コストでございます。この再配置のコストをいかに下げていくのかということ。具体的な方法としては、再配置の必要回数を減らすということで、バッファを大きくする、つまりポートを大型化する、あるいは高密度化すること。またスマートに高効率化ということで AI 技術を活用する。また、再配置の工程そのものを減らすということで、充電式のポートを導入する。それによって再配置業務における人員コスト等のコストを下げていくことができるということで、具体的な事例を下にそれぞれ 3 つ示しておりますけれども、こういった取り組みを通じて支出を減らすということ、こういったことも柔軟に、技術の進展に応じましてこういったものも導入していただくようにご紹介したいと思っております。
- 13 ページ目でございます。次のページをお願いいたします。
- 安全・安心の確保ということで、いろいろと冒頭にも申し上げましたけれども、シェアサイクル自体はほかの公共交通と異なりまして、利用者自身がドライバーと乗客の役割を両方果たすこととなりますので、しっかりと両面から安全・安心を確保することが大事であるということでございます。例えば自転車通行空間に配慮したポートの配置、ないしはまち全体の効率性、景観にも関係しますが、過剰駐輪対策など、ハード・ソフト両面から適切に安全・安心対策を確保すること、そういったことが大事ではないか。それが交通管理者や地域の関係者との円滑な合意形成にもつながる、そういうことを期待してしっかりとやりましょうということをお願いいたします。
- また、明日からになりますが、道路交通法が改正されてヘルメット着用がすべての年齢層において努力義務化されます。そういったことにつきましてビジネスの観点からどのようなヘルメットを着用するような機会を提供するのかといったことが今後求められていくのではないかとございまして。
- 下のほうに今申し上げた事例を 1 つ 1 つ写真や具体的な事例を含めてご紹介したいと思っておりますが、自転車通行空間の考慮といたしましては、通行空間と接したポート配置をすることによって歩行者との錯綜を防ぐといった福岡県北九州市の事例ですとか、自転車の点検整備、自転車が不具合を起こして、それによって事故を起こすことがないようにということで、メンテナンスにつきまして公共と民間の間でしっかりと合意事項が記載されている事例。これは新潟県新潟市の事例です。
- それから、利用ルール・マナー、多くの事故は自転車に乗る人のマナーがしっかり守られていないというデータがございますので、マナーについても周知をするということ、こう

- いったことも政策の中でやっている事例もございますので、そういったことも紹介したい。
- 過剰駐輪対策としては、仕様書の中でしっかりと事業を行っていただく事業者の方に過剰駐輪対策を施してくださいということを要件として書かれている。契約の中にそれをしっかり書いていく。そういうご紹介をしたいと思います。
  - またヘルメットの貸し出しにつきましては、今後いろいろな試行錯誤がされていくものと思っておりますが、ヘルメットを貸し出ししている事例もございます。例えば群馬県高崎市で行われているシェアサイクル事業におきましては、前かごにヘルメットを格納しまして、利用者の方々にかぶるといった機会を提供しているという事例もございますので、こういったことをご紹介して、実際の運用につきましてはさまざまな工夫をお願い申し上げたいということでございます。
  - また、災害時の利用も、災害時に生きるのも自転車の強みでございますが、こういった使い方があるのかといったこと。広島県広島市の事例は災害時に避難された方々の移動手段ということでございましたが、自治体によっては災害時の支援のために行政職員が使えるような提供をするという事例もございますので、いろいろな使い方があると思っております。
  - 以上が中身のご説明でございました。14 ページ目は最後のページになりますが、こちらはシェアサイクルガイドラインの全体の構成を1回俯瞰するというところでございまして、繰り返しになりますが、このガイドラインの目的といったものは地方公共団体の実務を担当される方々が新しくシェアサイクル事業を始めたいというような、さまざまなきっかけがあると思っております。始めたいといった場合、または既に着手されているところにおきましても運用上の参考になる、例えば事業の効率性を上げたい、今後もっと高めたいといった場合にご参考にしていただけるようなものにもしたいと思います。
  - また、関連の制度ですとか、先進的な取り組み、いろいろ現場でお悩みがあると思っておりますので、そういったお悩みに対してこういうふうに対応している事例があるのかといったようないい事例を知っていただくきっかけ、そういった手引きにもしていただきたいということ。それを実務手順に沿って記載することによって、それぞれの悩みのステージに応じて手に取っていただける、そういうようなインデックスつきのものにしたいなと思っております。
  - 専門的な知識がある方だけではございません。行政職員はぐるぐると異動もございまして、その知見が必ずしもある方だけではありませんので、そういう方にとってもわかりやすいように、できるだけ平易な言葉でビジュアルを使いながらわかっていただけるような、そういうような事例、文章の記載にしたいと思っております。
  - 以上、概要説明での駆け足の説明になりましたが、今回ご審議いただきたいのはこのガイドラインの本体ということでございますので、こちらについてもいろいろとご示唆をいただければと考えてございます。
  - 事務局からの説明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、ただいまご説明いただきました資料、または見ていただきたいのは資料2-2のガイドライン（仮称）（案）でございますので、これに関してご意見をいただければありがたいと思います。WEB参加の委員の方々は手挙げ機能でお知らせください。もう挙がっていますね。中村先生、よろしくお願いします。

○中村委員

- ・中村でございます。事情があって今日はWEB参加で申し訳ございません。ガイドラインの説明ありがとうございました。すごく一生懸命調べていただいて、いいなと思っているところです。
- ・細かいところを含めて4点、5点ほど、本当に細かいところです。
- ・何カ所かルートとマナーがセットで書かれていて、よくルール、マナーと言うのですが、特にルールをきちんとという日本の自転車利用の課題が多いと思うので、そこは差をつけてほしいというところが1つ。細かいことですが。
- ・細かいことをもう1つ言うと、過剰駐輪と放置自転車が、混ざっていたのかな、説明では過剰駐輪という言葉がだいぶあったのですが、少しそこをどうにかしてほしい。これはお任せします。
- ・大事なほうを言いますが、1つが、シェアサイクルの事業、例えば横浜もそうですが、やるときに、1つはこれが公共交通としての位置づけもあるという公共性ということになると、今の仕掛けではちょっとやりにくいんだけど、地域公共交通計画を動かしていくことがかなり強化されていく中で、そちらの動きというのは常につなぎを取ったほうがいいということが1つと、今度は自転車が地区内のあちらこちらを走るときにはゾーン30プラスのような地区交通のほうの施策が動くときというのも連携させる。これをPDCAの中にも入れておくことが必要だなと思いました。
- ・それから、途中でデータを使っていろいろ分析ができるというお話があって、それはまさにすごくいいなと思うのですが、事業者が所有しているデータを、データの使用权とか共有とか、後で伊藤先生がおっしゃってくださると期待しますが、理想としてはその自治体の中でいろいろな計画をし、モニタリングするときに、データがある程度自由に使えることが望ましいとすると、データを自治体側が共有できるような仕掛けをうまく入れ込みたい。例えばロサンゼルスのように事業者にデータを出すことを義務化して許可をすとか、ヨーロッパのいくつかの都市でも公共交通を含めてデータを行政に出すことを義務化されて契約されている都市がたくさんあるのですが、それに近いことをどれぐらい意識するか。ここは今のところの感触でお答えを聞きたいところです。
- ・あと、電動キックボードとかほかのものの計画が出できたときに、それとどうつなげるのか。もちろん今いい答えはないのかもしれないけれど、もしどこかに書いてあるのか理解

できなかったので、それをお聞きしたい。

- ・最後に1点ですが、前から思うのですが、自治体のほうが特にこういう計画をされていないタイミングで事業者さんのほうがやりたいと乗り込んできたときに、これは自治体が計画を作って、それから事業者を選ぶときにはこうなのですが、事業者さんがいろいろ計画を持ってきたときに自治体側はある意味丸裸、無防備なときにどうするのかなということがちょっと気になりました。長々としゃべりましたが、以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。事情がおありだということなので、先にここだけは答えておいていただいてもいいですか。中村先生は途中で出られてしまうわけですね。

○中村委員

- ・いえ、最後までいます。

○屋井委員長

- ・そうですか。わかりました。
- ・それでは、関連してでも結構ですし、何かほかの委員の方からご意見はございますでしょうか。

○伊藤委員

- ・東京大学の伊藤です。今中村先生の中に言及がありましたが、データの話をしさせてください。
- ・データの話に関わるのは、1つは、この中では MaaS 連携の話と、それから地域の公共交通計画におけるデータの活用という、その2つの観点なのかなとこれを拝見して思いました。
- ・1つ、MaaS の連携、つまり利用者にとってどう便利になるか、利用者にどう情報を伝えていくかという点については、昨年7月に、ちょうどここにいらっしゃるドコモ・バイクシェアさんと Open Street さんが GBFS という国際的な標準規格でデータをオープンデータとして公開するということをやっております、それが徐々に日本のアプリのメーカー、MaaS の開発者などで使われ始めているという、そういう状況だと承知しております。そういうことで、標準形式のオープンデータによってデータを公開して、それが利用者に伝えられて、MaaS の連携ができる、利便性が高まる、こういった動きがかなり日本の中でも去年と違って今年は既定路線になっていますので、これはぜひ自治体さんなんかにもこういった事情は周知していただいて、シェアサイクル、実はキックボードでも同様なのですが、こういったシェアモビリティを導入する場合にはデータの標準化、オープン化を促す。それによって利便性を高める、そんなことをぜひやっていただきたい。これは

自治体さんにもぜひ意識してほしいなと思っているところです。

- ・もう1つ、それはあくまでも利用者向けのデータであって、例えば利用の実績だとか、どう使われているかの細かいところまではないわけですね。自治体さんについてはそういったところまで欲しい。それを交通計画に活用したいという部分もあって、やはりここは国際的にはGBFSも内包した形でMobility Data Specification、MDSという規格もありますし、中村先生のご指摘のとおり、ロサンゼルスなどを中心にかなり、ここも標準形式として動こうという動きがあります。ここのデータの収集・活用については引き続き多分日本の中では温度感を高めるところだとは思っていますが、やはり自治体がデータを活用する、それを地域全体の交通計画の中で生かすという、その視点は非常に重要な点。そういった意味で中村先生の部分で、自治体とは関係なく事業者がどんどん入ってこられてしまうよね。私も実は杉並区の地域公共交通会議に関わっておりまして、やはり行政が把握していない、あるいは行政と十分連絡を取れないままいろいろなところのサービスが始まっているという実態もあると気づいておりますので、こういった場合どうするのかといった部分、ガイドラインという形になるかどうかはわかっていないですが、観点が必要だなというのは私も同感です。長くなりましたが、以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。このあたりで一旦何かリプライしてもらいましょうか。

○事務局（金籠）

- ・中村先生、伊藤先生、ありがとうございます。意識としてしっかり取り入れていきたいところだと思います。ルール・マナーの言葉の使い方、そういったところもしっかりと入れていきたいと思っております。
- ・また、地域の交通計画ですとか、ゾーン30プラス、そういったいろいろな計画、計画に類するもの、そういったこととの連動は非常に大事でございますので、ご指摘いただいたところ、ちょっと薄めのところがあればそういったところをしっかりと連動する計画のリストアップの中にしっかりと入れていきたいということをいま一度確認した上で取り入れていきたいと思っております。
- ・データに関してのことですが、既にオープン化、標準化が既定路線になっているといったようなことは、自治体がしっかりとそれをわかった上で対応していただくことは大事だと思いますので、そういったところもしっかりと記述の中に活かしていきたいと思っております。
- ・データの活用のところで、我々ご紹介させていただく中では、ポートの配置ですとか、走行空間の整備にもしっかりと生かせるといったところ、こういったところは実はシェアサイクルを進めようとする自治体のご担当だけではなくて、実際に道路を整備するとか、道路部局とかそういったところにも直接的に生きてくるとか、間接的には計画の策定が簡易

化されるとか、エビデンスベース化されるとか、そういった利点も出てくると思いますので、しっかりとそういったところにも意識を持つようにというところをガイドラインの中でしっかりと強められるところは強めていきたいと思います。

- ・特に中村先生からもいただきましたところで、電動キックボード等の制度というか、シェアリングサービスも今後広がっていくと思います。今実証実験段階ですが、7月からはそういったものがしっかりと公道の中に出てくるということが制度化されますので、当然シェアサイクルに限らず、電動モビリティによるシェアリングサービスというものが出てくると思います。このガイドラインそのものにつきましてはあくまでもシェアサイクルという銘を打っていますが、そういったものにも応用できるものだという認識を持っていただく、そういったことを初めのイントロダクションとかそういった中にもしっかりとわかるような形で明示しておきたいと思っております。
- ・最後に、自治体と民間の方々の連携が取れていない、ないしは最初に民間の方のイニシアチブで始まったサービスに対してどのように連動していくかということですが、あくまでもこのガイドラインの目的というのは公共の自治体の方々がどのように事業を始めて運営していくのかというところですが、事例として民間の事業者さんが自発的に始められた事例があるということもわかっておりますし、それによっていろいろと難しい課題が出てくるという事例もございます。そういったことを踏まえて、既に導入されているサービスがあるんだけど、それをどのように、しっかりと舵取りをすると思いますか、公共のためになるような形にもなるように、少なくともマイナス面が出るようなことがないようにするためにはどうすればいいのかということ、意識を持っていただくためにもこのガイドラインを活用していただけるような形になればいいなどは考えてございます。作り込んでいる意図としてはそのような意識を持って作っているということでございます。

○屋井委員長

- ・ということですが、いかがでしょうか。

○伊藤委員

- ・ぜひ GBFS という言葉をこの中のどこかに入れませんか。

○屋井委員長

- ・私も参考のために、キックボードなどはヨーロッパもかなりデータが公開されているというのはわかっているのですが、日本では去年から、先ほどおっしゃった公開されているデータというのはどんなデータなんですか。具体的なデータのイメージを知りたいのですが。何が公開されているのですか。

○伊藤委員

- ・まず、ドコモさん、それから **Open Street** さんから、すべてのポートの位置と、そのポートで何台の自転車が今空いているのかというデータがオープンデータとしてかなり最新の近いデータが出るようになっていきます。

○屋井委員長

- ・リアルタイムではないんですか。

○伊藤委員

- ・ほぼリアルタイムだと思います。

○屋井委員長

- ・それは利用する側にとっての利便性を上げているという意味ですね。

○伊藤委員

- ・そうです。利用する側にとっての情報ではあるのですが、もちろんそれだけの情報でも計画においてはいいよりはだいぶいいのかなという気がします。

○屋井委員長

- ・もちろんいいよりはいいけれど、でもそれで十分かと言ったら、かなりギャップがあるような気がします。

○伊藤委員

- ・そうですね。そこの議論は、なので国際的には **MDS** のような議論はあるのですが、まずは第一歩としてこういったデータが民間から出るようになった。というのでそれを逆戻りさせないというのは大事なと個人的には思います。

○屋井委員長

- ・わかりました。私が何か結論づけるつもりは何もないのですが、このガイドラインを見た自治体さんが、まず事業者さんなりに相談をして、データを出してもらえるような、そういう関係が作れば、オンデマンドという意味だけでも、そこで計画を作るのにすごく役立ちますよね。そういうことが例えば事例としてあればこんなことをやった自治体さんがいますよと言えるのですが、そのレベル感で何か書けますか。データだけだと、データは計画に役立つというのはそのとおりなのですが、もう一歩何か踏み込んだ具体的なものがなくと恐らく初めてというか、新たに取り組もうとする自治体にとってはあまり役に立たないと思いますので、何か具体的なものがあればぜひ入れましょう。

○伊藤委員

- ・ **GBFS** を出しましょうというのは自治体からシェアサイクル事業者に呼びかけるというのはかなりありかなと思います。もちろんこの2社だったらすぐに対応できると思いますし、そうでないところに対してもぜひというところで。

○屋井委員長

- ・ わかりました。先生がおっしゃっているのはすごく重要で、いわゆる活用推進計画そのものにも関わってくるような、すなわちシェアサイクルを導入しようということもあるけれども、利用者のデータが地域の公共交通計画だったり自転車の利用の計画だったり、いろいろなものにも関わってくる重要なデータになりますので、そういうレベル感でぜひ共有しようとか、出してもらおうというかな、何らかの共有を高めていきましょう、公開レベルを高めていきましょうという、そういうのは大いにメッセージというか、伝えていきたいし、書いていきたいところですよね。このガイドラインが、それがふさわしいかどうか、書き方を検討してもらえればいいと思います。ありがとうございました。非常に重要な点だと思います。
- ・ 今の件は、清水さんとか、お二人からコメントはありますか。

○清水委員

- ・ バイクシェアの清水でございます。我々もデータの公開には非常に前向きに取り組む姿勢でございます。今日のガイドラインの中にもありましたが、オペレーションコストを下げたり、そういうことのためにもすべてシェアサイクルだけで賄うというのも、それは事業者としても大変なことです。ほかの交通と連携しながらやっていくということは我々のオペレーションにとってもですし、地域の交通にとっても一番最適解なのかなと考えておりますので、そういうことには前向きに協力していきたいと考えております。

○工藤委員

- ・ **Open Street** の工藤でございます。まず伊藤先生の **GBFS** について明記してはというご意見に対しては、私は明確に賛成でございます。いわゆるデータの共通規格に合わせていくことによって生まれる効果が、まず **MaaS** のアプリ、こちらに最初から経路検索に対応できるということが **GBFS** 化したことで生まれています。なので、これから新たに **MaaS** を作ろうというエリア、自治体さんにおいて経路検索をゼロから作ろうではなく、もう共通データがあるので、すぐに対応させるということが出来ます。
- ・ 今国内での議論になっていますが、海外の方が使うアプリにおいてもグローバルの共通規格になっているので、データを参照してインバウンドの方が、どこに自転車がある、在庫がいくつあるかというところの対応もはかどります。なので、それを共通の規格として採

用することが推奨されるということを書いていただいたほうがより浸透するのではないかと考えております。それは個人向けのデータの話です。

- もう1つ、伊藤先生が受けてお話しいただいた自治体様側でのデータ活用、こちらも積極的にお応えしたいと考えています。私たちの課題感としては自治体さんによってデータの受け口がバラバラだったり、もしくはない、データの渡しようがない、入れる場所がないという課題がありますので、それはスマートシティなのか都市OSなのか、ダッシュボード化なのか、国交省さんの大きい取り組みの中の連携、冒頭にありました他の施策との連携というところで、例えばこういう施策で都市OSに連携する等の事例を何かいただけるとよいのかなと思います。さすがに自治体さんがデータを渡した後、どこにどう格納してどう活用するという部分までは僕らからはなかなか入り込めないところですので、渡したけれども、受け手側が準備ができないというところに対する何かガイドラインがあるとよりはかどるのではないかと感じる人が多いです。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。そのあたりをうまく分けて書ければベターだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。
- それでは、楠田さん、手が挙がったのかな。どうぞ。

#### ○楠田委員

- これに関係することと、ほかのお話も合わせてさせていただきます。
- このGBFS、私も記載に賛成ですが、ほかの事業者さんがそれを対応するのは難しいのかどうかというのを聞きたいです。あと、各地域で用意するのが簡単かということをお伺いしたいと思います。
- 私はほかにいくつかありまして、まず質問があります。その後コメントします。
- 質問としては、全国コミュニティサイクル担当者会議というのが街路課さんでずっとされていたかと思うのですが、そこはここに吸収されているのかなというのが思ったことと、あと、何年先までを見据えてこれを作るのか、更新されるのかというのを後で聞きたいなと思いました。
- その他コメントですが、私、事業者さんではないので必要だったら結構なのですが、自転車の選び方というのが結構大事だったり。車両自体ですね。専用車両が必要だったりとかするのかなと思っていて、こんな車両が向いていますとか、それは事業者さんがやっていらっしゃることで、自主努力なのかもしれないのですが、ノウハウとしては最近はこのように自転車がいいですみたいな、そういう車両の選定とかがあってもいいのかなと思いました。
- あと、整備、メンテナンスというところ、ずっと運用していく中での整備とかメンテナンスのところは事業者さんのほうなのかもわからないですが、それはどうなっているのか。

あと、再配置はどうなっているか。載っているかもしれないですが、そういう整備のお話、空気を入れるとか、バッテリーを取り外すとか、ベルやサドルとか、錆びましたとか、その効率化で結構採算性も変わってくるかと思うので、車両と整備のところというのは結構重要なのではないかな。あと再配置の、先ほど AI を活用したお話もありましたが、そのところ、運用の部分ですね。

- あと、更新時の対応みたいなものがあるのかなと。パラパラ見ているのですが、見つからなかったもので、あればすみません。何年かやったけれども、更新はどうしますみたいなところが何においても結構問題になってくるので、そのお話があるといいかなと。
- あと、ドックレスの有無のよさ、悪さみたいなのとか、昔問題になったなとか。
- 先ほど電動キックボードとかスクーターとか複数社さんのところの共同利用みたいなところをどう考えるかというのがあったかなどうかなみたいなのも思いました。
- 今後恐らくシェアサイクルのほうから ITS とかそんなものが入ってきそうなので、次世代技術みたいな案内があっても面白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。今までのところで何かありますか。

#### ○事務局（金籠）

- 先生、ありがとうございます。全国コミュニティサイクル担当会議のところでございますが、これは平成 23 年 2 月から開いてきたものでございますが、これは平成 30 年度から全国シェアサイクル会議に名前を改めて実施して、直近では昨年 12 月 23 日に開催されて、そういったところで意見交換しながら、うちも新メンバーが出ていますので、そういったところと意見交換しながらやっております。当然ながら策定した後はそういったところにもシェアさせて、いろいろ役立てていきたい。
- また同時に、役立てていくと申し上げましたけれども、何年スパンで更新するのかといったところ、これは明確に何年まで使うということは自転車活用推進計画のように何年度末までみたいなの、そういうところは置いておりません。ただ、この分野の話が技術もサービスも日進月歩だということは非常に認識しております。そうこうしているうちに電動キックボードの話も法律が施行されますという形で、非常にステップの早い世界でございますので、自転車活用推進計画の中で大きく見ていくということはいたしますけれども、策定して、ガイドライン自体のメンテナンスが必要だなというところについては柔軟に見直しをしていきたいと思っておりますし、そのあたりはいろいろと皆様方のご意見を頂戴しながら進めていきたい。自転車活用推進計画の見直しの中でもしっかりとそれを見ていきたいと思っております。
- それから、自転車の選び方ですとか、メンテナンスの話でまとめますけれども、一応例えばで申し上げますが、このガイドライン本体の 3-78 ページあたり、点検整備のところと

いうのはいろいろなやり方があるので、こうしてくださいということを法令のようにキチキチと書くというものではないので、あくまでも大事なことですということと、実際には**官民の連携の形としてどういう取り決めのやり方がありますか**というところは**事例として示したい**など。

- ・楠田先生がおっしゃっている大事なところというのは、エリアによって適切な車種があるだろうといったこともあります。シティサイクルがいいのか、スポーツサイクルがいいのか、スポーツバイクがいいのかというのは、そういうことも含めて最終的にはサービスですので、価格の設定みたいなどころまではなかなか言えませんし、こうだということを強調的に言うのも避けたいのですが、いろいろなタイプの自転車を導入の目的に応じてやって、価格帯もそれにに応じてしっかりやるというような、湘南の事例を先ほどご紹介しましたけれども、そういうような事例を踏まえてそれぞれの地域に応じた使い方をさせていただければいいのではないかと考えてこの中に書いてございます。
- ・一部を切り出すような説明になってしまって大変恐縮なのですが、そういうことを考えております。

#### ○楠田委員

- ・自転車の選び方ですが、シェアサイクル用の自転車というのは一般の自転車と違うらしくて、外でいろいろな不特定多数の方が乗られるとか、パンクしないとかいろいろあるらしくて、そのあたりのことを私は自転車の選び方と、開発するみたいなどころ、開発状況とか、今出ている自転車の特徴みたいなどころのお話でした。
- ・あと、GBFSのお話は事業者さんにお伺いしたいです。

#### ○工藤委員

- ・いただいたご質問は、GBFSにまだ対応していない事業者さんが対応するハードルについてですが、こちらは最初が一番大変でして、どんなデータ形式で、どういう仕組みでやるかという一巡目は大変だったのですが、今やろうとすれば何をすればいいかと僕らからお伝えすることができます。
- ・オープンデータのほうは、データをオープンにするだけでなく、プロセス、仕組みもオープンに扱っていくことだと思っていますので、私たち既に公開している事業者とオープンデータ化を進めている団体さんと連携すればほかの事業者さんが対応するために技術なところはサポートが受けられると思います。
- ・あとは、サーバーのコストとかを負担できる体力がある事業者であるということは1つ求められますので、さすがに小さいまちで1カ所だけやっているレンタサイクル屋さんでやれと言われると難しいのではないかと思います。以上でお答えになりますでしょうか。

#### ○屋井委員長

・どうもありがとうございました。ほかにどうぞ。

○吉田委員

- ・福島大学の吉田です。3点ほどお話しできればと思っています。
- ・資料2-2の13ページ、少し中村先生からのご意見と重なるところがあると思うのですが、2-13ページのフロー図で、地域課題・導入目的というのがすごく小さくて、実際にシェアサイクル事業をやると言ってしまうえばほぼ半ば決断をしてからどういうふうにかかすかという実務のフローが整理されている気がするのですが、それでいいのかなというところはちょっと疑問に思いました。
- ・というのは、恐らくベンダーさんから声かけがあって導入する自治体、地域もあれば、それぞれの地方公共団体が自ら導入するということを決めるということまで幅広い。これもシェアサイクルの特徴かと思うのですが、前者のベンダーさんからお話があった場合だと、それをどういう形でそれぞれの都市の交通政策にうまく調和させていくのかというところは当然考えていかなければいけないですし、後者であったとしても、導入自治体が増えてくれば増えてくるほどやること自体が目的化をしてしまって、結局何のためにやっているんだっけというところが後々議論になってくると、それがうまく定まってこない、例えば自治体としてある程度金銭的な持ち出しが発生するというときに、やっぱりやめようかという持続性のところで難が出てくるということかと思っています。だから、地域課題・導入目的をきちんと考えるというところはもう少し強調しておいてもいいのかなと個人的には思っております。それが1点目です。
- ・2点目ですが、2-24ページ以降に関連計画との連動とあるのですが、これはあくまでも、その後の2-25ページから2-27ページまで計画書のコピーがあって、私が関わった2-26ページの沼津の話が出ていますが、これは全部計画書の位置づけが書かれているだけなんですよね。大事になってくるのは、計画書に位置づけられた後、さらにどういうディスカッションがこうした交通計画等の会議体、例えば地域公共交通会議とか、そういう場のところで議論されているかどうかということのほうはむしろ重要なのではないかと思います。確かに計画書に書くということによって自治体の関わり方というものが明瞭になるという整理はできるのでしょうかけれども、やはり都市交通としてしっかりシェアサイクルを生かしていきたいという、公共的な交通として生かしていきたいという私たちの文脈から考えると、計画で位置づけた後、どのようなプロセスで議論していけばいいのだろうかというところがもうちょっと明確になってきたほうがいいのかなと思いました。
- ・例えばドコモの清水さんも参画されておられますが、仙台市の交通政策の場合ですと当初総合交通計画の中にダテバイク、シェアサイクルを盛り込むときに、地元のバス会社さんから、うちのお客を奪うものだという形で結構批判されたんです。ところが、実際データを見てみると、仙台市の1日のバスの利用者を100とすれば、実際ダテバイクは3から4というところまでのウエイトを占めてきていて、結構バス路線が一筆書きができないよ

うなところのトリップで動いているところもあって、要はしっかりバスで行けないところをうまく補完をしつつ、全体としてマイカーの総量を抑制するという方向に働きそうだねというところが何となく数字から見えてくると議論ができる。だから、数値とかそういうところでちゃんと管理していくとそういう議論もしやすくなるのですが、単に計画書に書いているだけだとなかなか一歩進んでいかないというところがあるので、もう少しその辺のところは書き込めないかなと思いました。

- ・その意味で、先ほどデータの話もありました。例えば 3-74 ページあたりのところに前橋の例があったりいろいろしているわけですが、そもそも自治体の担当者の皆さんにとってみると、例えばシェアサイクルを運営しているベンダーの皆さんからどういうデータが出てくるのかというのはすごく関心があるんです。ですが、関心があるというのは、何が出てくるかと思うと、きちんと地図上に集計されたものが出てきて、そのまま会議で配布できるようなものが出てくるというふうに思っている可能性が高いです。一方で、先ほど来のやりとりを伺っていると、実はデータとしてはあるんだけど、自治体の中の例えば都市 OS とかそういうところをかませればもっと高度な分析だとか、自治体のほうでもカスタマイズをして検討することができるというような、もう一段階踏み込んだことを実際は出せる可能性というのものもあるというふうに見ました。そうすると、その辺の自治体の実務と実際にシェアサイクルのベンダーさんが考えていることの間にか何かまだギャップがあるような気がしていて、例えばこういうものをベンダーさんが用意して、自治体の中でもこういう基盤というものがあって、それを掛け合わせて、例えば〇〇会議というところでこういうようなディスカッションをして、こういう改善ができたというようないくつかのショーケースのようなものももしも書けるのであれば、そういうのもあったほうが実務としては役立つのかな。あるいは先ほどのギャップというものを埋めるところにつながってくるのかなと感じたところであります。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。非常に重要な論点をいくつか出していただいているわけで、最初のところ、自治体の立場で書こうとしていますので、自治体として計画に位置づけるということがどこかにない限りは、実験レベルはできるけれども、しっかりとした公共交通の一部だという位置づけのレベル感から言うと当然どこかには書かなければいけない。ただ、順番がどの順番でやるかということがあるので、位置づけのところでは計画がいっぱい書かれているという、すごく大切なのでちゃんと書いてほしいんだけど、それがあればいいかということでは確かでない。ただ、吉田先生がおっしゃっているところは私も確認したいのですが、計画を作った後の議論が大切だとおっしゃっているので、それは自治体としてはシェアサイクルの計画に、何らかの計画に位置づけましたよと。今度は、その上で実現を試行しているのかもしれないけれども、それをちゃんと定着させるために何をすべきか、何が課題か、そういうことについて広く共有していこうとか、そして

事業者さんだけではなくて、いろいろなパートナーがいるわけだから、その中で役割を高めていけるような、そういうふうに変えていこうという、そのあたりについての議論ということになりますかね。

○吉田委員

・はい、そういう意図で考えておりました。

○屋井委員長

・わかりました。そこは私もそのとおりでと思うし、あとはどう描くかというところはなかなか、誰を相手にするかということも、今広がっていて、フォーカスが必ずしも当たっていないですね。なので書きづらい感じは確かにします。そこは悩ましいところで、私はできれば既にシェアサイクルを導入している自治体さんにもこれを見てもらって、なるほどこういう点はちょっと考え直したほうがいいかなとか、こういう点はさらにこうしたらいいなという、そういう何か示唆というか、情報を与えられるようなガイドラインであつたらありがたいなというか、重要だと思うので、そのレベル感と、事業者さんから仮に何かこういうのをやってみませんかと言われたときに、何も考えていない自治体があつたとして、そういう自治体さんがこれを見てという、そういうレベル感も確かに要るかなとは思うんです。それってかなり開きがあるので、前者のほうも既に恐らく自治体さんの計画に位置づけられていますよ、どこかにはね。入っていなかったら続けられないから。後者のほうは初めて見てという。なので、そのあたりはどうですか。事務局としては誰でも使えるようにしたいという感じがありますか。それによっては書きぶりをどのあたりにフォーカスを当てるかによって若干加えてもらいたい事柄が変わってくるのですが。オールマイティはなかなか難しいかもしれない。

○事務局（金籠）

・そうですね。そこはかなり悩ましいところもございまして、いろいろなケースがあると思います。しかも悩みについても各自治体さんのリテラシーについてもいろいろ千差万別だと思いますので、どういった問題が発生しているのが一般的で、すごくあるあるの問題とか、あるあるの引っかかりとか、そういうところだとすれば我々はしっかりと事例とともに書きたいと思っていて、まさにそこはオールマイティにしたいのか、願望はしたいのですが、なかなかそうはいかない現実的な落としどころがあるはずで。ただ、**あるあるな悩み**なのであれば、それは**事例**についても合わせてご紹介、勉強させていただいた上で許された時間の中で書けることはしっかりと書き込んでいきたい、そういうふうを考えております。

○屋井委員長

・最初の概要でもいいのですが、どこかにポジショニングというかな、自治体さんの立場で見たときに、あなたはどこにいますかということがわかるような、いろいろな立場の人のために書いているよというスタンスでもいいのですが、一応配慮しているよというか、自治体さんそれぞれ違いがあることがわかっているよという、そういうことが書かれているといいのかなという気がします。ですから、計画があった上でさらに議論を深めていくんだということができるよう自治体もあるし、何も位置づけされていないけれどまずはスタートさせてみたい。そのときにハードルがあまり高すぎてしまっても、全部計画を作ってから位置づけてからでないよとなったらあと 5 年待つてくださいますよとなるからそれも駄目だし。だから、そういう違いが我々というか、ガイドラインを作っているほうもわかっていて書いているという、そこら辺が伝えられると、答えがなくて要望だけ僕は言っていて申し訳ないのですが、そういう気がまずはしました。

#### ○入谷委員

- ・全日本交通安全協会の入谷です。今の話に関連するものだと思うのですが、私自体、このガイドラインというのはシェアサイクルを増やしていこうというためのものですから、ターゲットとしては、どうしようかなと迷っている人、もしくはシェアサイクルはどんなものだろうと思っている人をこっちに引っ張るようなものであるのが望ましいのかなという印象を持っております。私個人の話ですので、それが正しいかどうかはわかりません。
- ・そうした場合に、このガイドラインを見ると、最初に導入要否の検討というところでカナダの例とか挙げられていますが、具体的にどう考えたらいいのだろうというところが少し薄いのかなという感じがしてですね。自分の持っている自治体の条件と、それからシェアサイクルを導入することによるプラスの面、こういったものをどのように判断してやるかやらないかを定めるんだというところについてもう少し助けになったほうがいいのかなという気がいたしております。
- ・そうすると、なかなかそれを理論化するのは難しいと思いますので、例えばうちのまちはこういう条件下で、こういう考えでこれぐらいの規模で始めましたみたいな事例をいくつか入れておくと、ああなるほどこれならこういうふうに使えなよというような助けになるようなものをもう少し手厚くしたほうがいいのかなという考えを持っております。ご参考になれば。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。そうですね。では、有村先生、よろしく願いいたします。

#### ○有村委員

- ・ありがとうございます。室蘭工大の有村です。すごく詳細な資料を作成していただきまし

てありがとうございました。全般的なイメージなのですが、シェアサイクルを入れる自治体に向けたガイドラインなのだろうなと思って聞いております。

- ・今まで、例えば5ページを見ると行政の関与と民間の関与があって、どちらかという民間の関与のほうが日本の中では先に議論が進んでいったのかなと思っております。私、ポロクルに関わっておりますが、やはり早い段階からGPSのデータですとか、あと、もともと需要予測のところから始めて、結果的には札幌の場合は公的資金の投入というものはないままに事業が今まで進んで何とかやっているというところではあります。
- ・ところが、アウトカム指標等はこれまでのノウハウがいろいろ溜まってきて、改めて自治体側からシェアサイクルを入れるときにはこういうKPIがあったほうがいいですとか、今まで話題にも出ておりましたデータの使い方、上位計画の総合交通計画等々でエビデンスベースで進めるとか、都市OSという言葉も先ほど出ておりましたが、そういうものを進めていくときにはシェアサイクルが早い段階で取り組んでいくことになっていたといいですか、いろいろなデータが取れるデバイスがついていたという状況なんだろうなと思います。
- ・なので、公的な関与といいますか、行政の関与が強い、自治体側から業者を入れてくる、選定していくようなことを考えていくときに、例えば8ページに一般競争契約とか指名競争契約とか随契とありますが、まともにやると赤字が出てしまうようなシェアサイクルがやはり多いかと思っておりますので、最初の段階で精度の高い需要要則をしっかり行いましょうですとか、今あるデータを使った中でショートトリップ、シェアサイクルが入っていくような移動の状況がどうなっているかということを考えながら、事業者が入っていくような収支バランスが取れるようなものをあらかじめ設定していかないとなかなか地域にシェアサイクルは入っていかないのかなと思いつつ聞いておりました。
- ・今まで皆さんがおっしゃっていたこととだいぶかぶっていますので長々話す気はないのですが、このあたりも行政側からシェアサイクルの事業者さんを入れ込むときの行政の視点のところインセンティブが働くような形、あと、データは必ずオープン化していきましょうとか、そういうことは私も賛成ですのでどんどん進めていきながら、当然バス等、ほかのものに関してもGBFS等々を入れていって、総合計画がちゃんとエビデンスベースでPDCAが回るようになっていくように進めていければいいのかなと思いつつ聞いておりました。以上、感想も含めたコメントです。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。今のお話をお伺いしていて、ポロクルは行政の支援がないで始めている。東京でもそういうところは結構多い。これからこれを使われる予定というか、予想される自治体さんというのはどんな感じをイメージされていますか。すなわち事業者さんのほうからぜひ入れてください、私たちが全部やりますからというケースもあるかもしれないけれども、結構そういうところは今までもやってきていて、一方で私のと

ころももう少し観光で頑張りたいし、シェアサイクルも欲しいんですと言って何とかしたいんですという、そういう自治体さんもありますよね。割合というのは変ですが、どちらが多いという感じですか。

○事務局（金籠）

- ・確かにその問いかけは事業者様にもいろいろ。

○屋井委員長

- ・聞きましょうか。どうですかね。

○清水委員

- ・まさに目的だと思います。自治体としてこのシェアサイクルを導入することが、例えば市民サービス上有益であると。そのことによって人の回遊性が高まり、ひいては例えば小売業が活性化するとか、そういうことまで考えている自治体さんであれば、それは補助金を出してでもやるべきで、人の動きを活発化させましょうというところなので、補助金を出しますというのがあります。
- ・補助金は出せないし、土地の有効活用という観点でシェアサイクルの導入はどうかという自治体さんにおいては、基本的には公有地を無償で提供いただける中で、我々が自助努力で民間としてビジネスに乗せなくてはいけないということなので、そこはなかなか割合という意味では難しいのですが、考え方の違いだと思いますので、どちらもどちらでそれぞれに必要な考え方だし、それぞれ正しい考えだと思うので、我々はその中で協調してできることをやっていきたいというのが今の考え方で、割合がどうだということに関しては私もわかりかねるかなというところがございます。

○工藤委員

- ・先ほどの吉田委員のコメントに近かったなと思ってしまして、入口となっている地域課題によってだいぶ論点が違う話だと思っています。先ほど清水さんがおっしゃったことと同じかもしれません。これは感覚でお答えしますが、時間の流れとともに変化してまして、何もなかった5年前ですと都心の市街地もまだシェアサイクルが全然ないエリアが多かったので、僕らからご提案して、官民連携で、補助金有り無しというよりは、まずやらせてくださいというところをこの数年やってきました。やはりある程度広がってきている中では、次のフェーズで、積極的にシェアサイクル事業者、民間だけでは出ていきにくい地域でも有用性が見えてきたのでやりたいというお声が増えてきた。その比率は少しずつ変わってきたかなという状況はあります。
- ・あと、明確に今年は観光目的にお声が増えています。
- ・ですので、状況によって変わりますので、そこを導入目的なのか、簡単に言うと交通量が

少ない地域と多い地域で打ち手が変わってくるので、そこに応じて論点はこういうものであるという整理が必要なのかなと思いました。一概にシェアサイクルなのですが、同じアプローチで入口を通れないのが実態で、徐々に市街地に普及させるフェーズから、地方の中核都市から少し移動量がそこまで多くない地域のインフラとして使うかどうかという論点の地域が結果的に増えてきているのが現状かなという感触ではあります。あまり明確にお答えできなくて申し訳ないです。

#### ○屋井委員長

- ・よくわかりました。どうもありがとうございます。ですから、そういう実情も想定、私はそんなイメージを持っていましたので、そういう自治体さん向けのガイドラインだということのだったらそういう書き方をしなければいけないし、その場合に、シェアサイクルも安全面とかいろいろありますから、観光客を含めてね。自治体として責任を持ってやらなければいけない部分は何かということもちゃんとお伝えしないと、ただお願いして来てもらってというだけではないよということもしっかりしなければいけないし。そっち方面で行くときに何が抜けているかという観点はポイントとしてありますね。どうもありがとうございます。
- ・ほかはいかがでしょうか。
- ・私から、改めてというか、初めて資料2-2のガイドライン（案）を見させていただきまして、吉田先生がおっしゃっていただいたのと私も感覚的には比較的近いんです。そういう目での話になりますが、自治体さんの役割はできるだけ書いてほしい。ただ、あまりハードルを高くしてしまってもね、裏腹などところがあるから。でも一定の責任を持って対応しなければいけないので、そこは書いてほしい。
- ・その中の1つは計画の位置づけみたいなものはちゃんと持たないと、行き当たりばったりというのはその後続かないという面もあるから、続ける以上は行政としても責任を持って対応しなければいけないと思いますから、そのあたり、前後しても構わないから、計画の位置づけをちゃんと持っていくことはしっかりしてもらいたい。
- ・それから、通行環境は、場所によるから何とも言えないのですが、車がないようなところは構わないわけですが、既に入っているところは引き続き通行環境についてしっかりと整備をしていく。そして安全を担っていく。
- ・それと、ポートの位置も、車道が原則と今日も五則が変わったんだと言っているのだから、なので、車道原則ということから言うと、ポートは車道に出やすい、車道通行しやすいところに置けるようにする。
- ・ポロクルさんなんかで数年前に車道に置いてあったと僕は理解しているのですが、有村先生、清水さんに聞けばいいのかな。札幌で車道から出入りするポートがありますよね。なかったでしたっけ。

○清水委員

- ・あります。

○屋井委員長

- ・ああいう写真を載せてほしいんです。全部歩道上のポートしか置いていないんですけど。ただ、外国の事例もときどきパラパラ出てきますからね。外国はみんな車道通行が原則だから、当然ポートも多くは車道です。車道出入り。日本はなかなかそれができていない。警察さんともちゃんとやらなければいけないけれども、でもそういうことが実例としてもあるし、できれば少なくとも歩道上に置いたとしても車道に出やすいぐらいの環境にしましょうとか、そういうことはどこかにポート配置のところでは書いてほしい。
- ・それから、ネットワークとの連動が出てきますから、連動という言葉は何だということなのですが、1つは今言ったところです。ネットワーク計画があることはベターだし、それは車道を原則として作っているわけだから、そのネットワークに連動というのは沿って、すべてではないけれど、ポートが置いてある。これはベターだよ。そうすると、車道への出やすさは当然考えなければいけない。そういうことあたりはちゃんと示してほしいなと思います。
- ・それで言うと、交通管理者との相談が出てきて、ここの書きぶりですが、2-34 ページ、2-35 ページのところですが、今言った話なんです。歩道へのシェアサイクルポートの設置においては歩行者に十分配慮しましょうというのとどめずに、ここにこそかもしれないけれど、ネットワークとの接続とか、車道への出入りのしやすさみたいなことをちゃんと書いておいてほしい。
- ・そうなるってくると、次のページ、ここは僕は理解ができていないところなのですが、条件として「車道以外の道路の部分に設置することとなります」と書いてある。これと、札幌のポロクルさんがやっているみたいなことというのはどういう関係なのか。場所によってはできないとは言えないのではないかな。できなかったらできるように変えればいいんです。変えることが何によってできるかということもあるけれども。なので、この記述はどうなのかという気はします。できればやめてほしい。車道以外の道路の部分に設置するという言い方なのですが、イコール歩道になってしまうこともある。ということです。そのあたりは写真を入れてもらったりすることもそうだし、記述を、パリなんかで最初に成功したというのは明らかにヴェリブと同時に走行環境、動線をしっかりと整備したからですよ。ネットワークづくりと一緒にやっているからリヨンみたいな失敗はなかったもので、そういうところはぜひ、もう 10 年以上たっていますから、行政の役割として同時に進めていくようにしてもらいたいところだと思います。

○事務局（金籠）

- ・車道への接続のところは写真の差し替えも含めてわかりやすい事例を使っていきたいと

思っております。

- ・2-35ページの「車道以外の道路の部分」というところ、ここは我々の書き方がミスリードかなと思うので変えたいと思っているのですが、道路占用における設置ということで、占用と、そうではない場合といろいろございますので、あくまでも限られたフィールドの中でこういう整理をしつつ、そうではない車道と接続をしっかりとさせるということは、それはそれで実態を含めてしっかり書いていきたいと思えます。

○屋井委員長

- ・占用上はないということですね。

○事務局（金籠）

- ・はい。いろいろなケースというか、いろいろな設置の仕方は併せてご紹介します。それも含めて全体として広く読めるような形にしたいと思います。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。重ねて何かありますか。
- ・中村先生は手を下ろしていないのか、挙げているのか、どちらですか。

○中村委員

- ・下ろしていません。

○屋井委員長

- ・ほかにご意見はよろしいですか。
- ・それでは、大体意見も出尽くしたということですので、今日いただいた意見、非常に幅広い意見から具体的なところまでいろいろありましたが、できるだけこのあたりを反映できるように工夫していただくということですが、そのあたりの載せ方もよく吟味していただきますが、最終的には座長一任というふうに筋書き上なっているのですが、ですから、ガイドラインを作るというのは計画上も定めていくタイミングですので、それに向けて進めているということですので、ぜひそうさせていただきたいところではありますが、今後パブリックコメントも行って、国民の方々のご意見も聞いていきます。その上で最終的な形にしていく。なので、ぜひご意見があれば、今日のご意見でも十分に反映する努力はしますが、もし何か具体的にこの部分をこういうふうに加えたらいいとか、こんな提案はどうだろうかというのがあったら、それをぜひ事務局のほうに送っていただくと、まだ時間がありますから、その中でまた検討していただくということになるかと思えます。
- ・これは第1弾ですから、第1弾ができて、そしてそれをまた見ていただいてバージョン

アップしていくということになると思いますので、そんなことで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。はい。どうもありがとうございました。

- ・それでは、パブリックコメント等公表に向けたというのだからガイドラインができた後ですね、今後の予定について事務局からご説明をお願いします。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございます。本日は本当にいろいろな具体的なご意見を賜りましてありがとうございます。幅広いご意見を賜りましたので、できる限り我々としても沿った形に修正したいと思っておりますし、個別のものも含めてまたご相談させていただくかもしれませんので、そこは引き続きご指導いただきましたらと思っております。
- ・今日いただきましたご意見を踏まえて修正しまして、また共有させていただきつつ、今の思いとしましては、4月の中下旬ごろからパブリックコメント、これは大体2週間が標準でございますので、実施をしたいと考えてございます。
- ・そのパブリックコメントを終了した後は、パブリックコメントでいただいた意見もどういった形で取り込めるのかということをもたえさせさせていただき、また段階、段階で共有させていただいて、最終的には5月中にはとりまとめ、公表したいと考えております。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。そうしましたら、パブコメも踏まえてでき上がった最終案を一度委員のほうにメールか何らかの形でお送りいただいて確認を取ってください。

○事務局（金籠）

- ・はい。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。そんなところでよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。では、そういうことでさせていただきますので、本日の議論は以上ということになります。
- ・それでは、事務局にマイクをお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局（金籠）

- ・本日は本当に多くのご意見を賜りましてありがとうございます。年度末最終日という大変お忙しい時期に、またオンラインの先生方、お集まりになりまして本当にありがとうございます。
- ・また第1回からずっと長らくやってきましたが、このガイドラインの策定に向けたプロセスにおきまして貴重なご意見、ご指導を賜りましたこと、改めて御礼申し上げたいと思

います。また、最終的なとりまとめ、公表に向けて頑張りたいと思いますので、引き続きのご指導をいただきましたら幸いです。

- 以上をもちまして第 5 回のシェアサイクルの在り方検討委員会を閉会とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。