

## 第2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6月30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) 事業者等意見聴取結果について
- (2) 事業者等ヒアリング
- (3) 今後の進め方について

### 【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
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：渡邊 昇 東京都環境局自動車環境課長)
望月 秀彦	東京都中央区環境土木部長

#### <事業者>

佐藤 壮	OpenStreet (株) COO 兼 取締役
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、只今から、第2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野田よりご挨拶申し上げます。

【事務局長挨拶】

○事務局（野田）

- ・自転車活用推進本部事務局長代理の野田でございます。委員の皆様方には日頃より自転車の活用の推進にそれぞれのお立場からご協力、ご理解いただき、また、本日はお忙しいところ Web 会議という形でご参加いただき誠にありがとうございます。
- ・前回この会議は3月31日に開催したわけでございます。その頃も Web 会議でさせていただいたと思っております。あの頃はまだ Web 会議に我々慣れていなくて、その後、各種いろいろな会議がこういったような Web 会議で進められておりまして、少しは経験値が僕らも上がってきているのではないかと思います、さはさりながら、聞き取れないとか、いろいろ不具合があるかと思いますが、遠慮なくおっしゃって、何らかのやり方でメッセージをお伝えいただければできるだけの対応をしたいと思っておりますし、また多少不具合等々ある中ではございますが、ご容赦いただければと思っております。
- ・さて、この新型コロナウイルス感染症の件でございますが、自転車についても少し影響が出てきております。6月18日、今月の半ば頃でございますが、新型コロナウイルス感染症に対応する国の政策の一つとして自転車により接触の機会を減らすというような趣旨で取り組まれているということで、我々も当面の取組について公表させていただいております。その中では、例えば自転車通勤の導入の促進ということで、企業等に自転車通勤を促進していただくための手引きの活用等々の広報活動、それから宣言プロジェクトなどを公表させていただいております。また、自転車通行空間の整備も随時23区を手始めに進めていきたいと考えております。
- ・そして、今日のテーマでございますシェアサイクルについても、これも自転車通勤の1つの形態として考えられるということで、積極的に取り組んでいきたいということを公表させていただいているわけでございます。
- ・コロナの話をしていくいろいろなところで自転車、自転車という声が聞こえてきます。我々としては、元々はこんなことは想定していなかったわけでございますが、そういう意味でも我々少しでも感染症対策という面でも貢献できるようにと思っておりますので、よろしくお願いいたします。
- ・さて、本日でございますが、実際にシェアサイクルに取り組んでいらっしゃる事業者の方々にシェアサイクルの普及促進に当たっての例えば課題であるとか、ご提案であると

か、そういったようなことについてのお話を聞かせていただこうと思っているところでございます。委員の皆様方におかれましても、本日聞かせていただいたお話の中で、実情等々をご認識いただいて、引き続き、今後も専門的見地からの忌憚のないご意見、活発なご議論をいただきますようによろしくお願いいたします。以上でございます。

#### ○事務局（長福）

- ・ありがとうございました。
- ・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。お手元の資料の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、事業者等意見聴取結果の概要、資料 2-1 として、事業者等ヒアリングに対する東京都及び中央区、資料 2-2 が石川県金沢市、資料 2-3 が OpenStreet、資料 2-4 がドコモ・バイクシェア、資料 2-5 が neuet の資料でございます。また、参考資料 1-1 として、事業者等意見聴取結果、参考資料 1-2 として、東日本旅客鉄道株式会社による MaaS の取組、参考資料 2 としてポート設置状況がございます。資料の確認をお願いいたします。
- ・それでは委員の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ご出席いただいております。
- ・次に、議事次第（2）の事業者等ヒアリングにおいてお話を伺います皆様をご紹介させていただきます。
- ・本委員会の委員から東京都、渡邊代理、中央区、望月委員、OpenStreet 株式会社の佐藤委員、株式会社ドコモ・バイクシェアの清水委員。委員以外からは、石川県金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課長の中村信治様、neu et 株式会社代表取締役社長の家本賢太郎様にご説明させていただきます。
- ・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。これからの議事進行につきましては委員長をお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくをお願いいたします。

#### ○屋井委員長

- ・おはようございます。改めまして今日もよろしくお願いいたします。
- ・今日は今ご説明がありましたようにヒアリングが中心ですので、早速議事に入らせていただきますと思います。
- ・議事次第（1）事業者等意見聴取結果についてということで、事務局からご説明をお願いします。

## 【1. 事業者等意見聴取結果について】

### ○事務局

- ・ それでは、資料 1 に従いまして事務局より実施した事業者等への意見聴取の結果の概要についてご説明させていただきます。
- ・ 1 ページ目をご覧ください。まず事業者等意見聴取の実施の概要についてですが、実施時期は 5 月、実施方法は委員長とご相談して決定した事業者等を対象として書面での意見聴取を行い、取りまとめています。意見聴取を行った団体は、自治体 5 団体、運営事業者 4 団体、MaaS 事業者 1 団体の計 10 団体でございます。
- ・ 2 ページ目をご覧ください。意見があった社について、東京 10 区とあるのは東京都と中央区、DBS はドコモ・バイクシェア、OS は OpenStreet、宮交は宮崎交通を表します。
- ・ シェアサイクルサービスの導入目的についてお聞きしておりますが、公共交通の補完等による利便性、回遊性の向上が多く自治体、運営事業者から挙げられています。そのほか、環境負荷の軽減や放置自転車の減少、駐車場整備の抑制があります。
- ・ 3 ページ目をご覧ください。採算性向上に向けた課題でございますが、費用面、収入面双方に関わるものとして、自転車の適正配置による利便性の向上、再配置の効率化が多く、自治体の支援の必要性や事業者への収入増、経費削減に取り組むインセンティブが働く仕組みが挙げられています。費用面では、自転車メンテナンスの効率化、コールセンターの効率化、収入面では利便性の観点から電動自転車のバッテリー切れ回避、また、収入増加の観点から、広告収入等の確保や通勤時間帯以外での利用促進などが挙げられています。安全確保に関しましては、自転車通行空間整備が多く、ポート周辺の安全対策として十分なスペースの確保、溢れ防止のための駐車場台数制限、そのほか自転車交通ルールの周知徹底なども挙げられています。
- ・ 4 ページ目をご覧ください。サイクルポートの設置促進における課題です。公共用地に関しましては民間単独での明確な設置スキームが確立されていないですとか、営利目的とされ設置を認められないといったご意見がございます。また、協議に時間を要することが課題として多く挙げられています。民有地に関しましては賃料の負担ですとか、公開空地に関しましては設置を認めていない自治体が存在すること、商業施設に関しましては自転車駐車場付置義務へのサイクルポートを対象化するというようなご意見がございます。公共交通事業者に望むこととしましては、サイクルポート用地の提供などの協力、MaaS 関連で連携が挙げられています。交通系 IC カードにつきましては、会員証として活用がされる一方、コストが見合わず導入されていないといった事業者もございます。
- ・ 5 ページ目をご覧ください。相互利用につきまして必要との声が自治体を中心にございます。経路検索や MaaS に対しての取組がなされている、あるいは取組が必要だとの意見が多くあります。課題につきましてもいくつかご指摘がございます。
- ・ 6 ページ目をご覧ください。自治体の役割についてお聞きしておりますが、ポート設置のための公共用地の提供、安全と利用促進のための広報・啓発が多く、違法駐輪等の課題に

- 対するルールの策定や、サービスレベルの監視、事業が軌道に乗るまでの補助といったご意見もごさいます。利用者・住民意見、特に重要なものとして挙げられているのは、ポートの増設ですとか要望、自転車の故障、不備に対する意見が多く挙げられています。
- ・最後に、その他の課題としまして、ニーズとして公共的なポートとしての位置付け、統一的なサービス水準や公共用地の提供条件の明確化、公共用地の積極的な設置、補助といったご意見がごさいます。
  - ・また、参考資料 1-1 としまして、質問ごとに各社の回答を整理しておりますので、ご参考にしていただければと思います。
  - ・引き続きまして、参考資料 1-2 をご覧ください。東日本旅客鉄道株式会社による MaaS の取組という表題となっております。JR 東日本における MaaS の取組について意見聴取をした内容についてご紹介します。3 ページ、4 ページ目は委員の方々のみの配布とさせていただきます。
  - ・まず 2 ページ目をご覧ください。JR 東日本におきましては、都市型の MaaS アプリ、Ringo Pass といったものを実施しているといったところでございます。これにつきましてはタクシーやシェアサイクルといった各種のサービスの利用手続きを 1 つのアプリケーションに統合したワンストップサービスの実現を目指しているといったこととございます。2020 年 1 月から一般公開で実証実験を行っているということとございます。アプリケーションに Suica の iDI 番号とクレジットカード双方を登録することで、シェアサイクル、タクシーを利用することができます。現在はドコモ・バイクシェアと国際自動車、大和自動車交通が利用可能であり、今後利用可能なモビリティサービスの拡大予定とのこととございます。
  - ・シェアサイクルにつきましては、Ringo Pass 上でポート位置と利用可能な台数が確認でき、事前登録した Suica をタッチするだけでドコモバイクシェアの直営のシェアサイクルを利用することができるということとございます。利用料金は 1 カ月まとめてクレジットカードで引き落とすということとございます。
  - ・タクシーにつきましては、都内 23 区、武蔵野市、三鷹市の国際自動車、大和自動車交通を対象に Ringo Pass 上で空車タクシーの走行位置が確認でき、タクシー配車アプリと連携してタクシーを呼ぶことも可能となっているということとございます。料金は、乗車後、QR コードをスマホで読み取ると料金は登録したクレジットカードで自動決済、利用者は到着後すぐ降車可能という取組がされているということとございます。
  - ・また、参考資料 2 とございますが、課題の中でポート設置の課題も挙げられていることから参考資料としてご用意したものとございます。ドコモ・バイクシェアの東京 10 区広域相互利用におけるポートの設置位置を整理したものと、また OpenStreet の東京 23 区におけるポート設置状況を整理しております。参考にしていただければと思います。
  - ・以上で資料の説明を終わらせていただきます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。
- ・それでは、只今の説明に対して何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

○楠田委員

- ・よろしいでしょうか。モビリティジャーナリストの楠田です。ありがとうございます。
- ・資料 1 の事業者等意見聴取結果の概要の 1 ページ目の意見概要のところでもう少し深くお伺いしたいのですが、意見概要の丸の 2 つ目のところ、サイクルポートの設置に関して公共交通的な交通手段としての位置付け、各種法律への位置付け、統一的なサービス水準云々というところが一文ありますが、やっぺらっしやる事業者さんから、もう少しどういうものが欲しいとおっしやっているのかお伺いしたいのですが。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。これは何かありますか。

○事務局

- ・これから事業者さんのプレゼンがありますので。

○屋井委員長

- ・そこでまた回答してもらえれば。それでは、後でヒアリングの中でこの点についてもご回答いただければと思います。
- ・ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。  
それでは、議事 (2) 事業者等ヒアリングに早速移らせていただきます。

## 【2. 事業者等ヒアリング】

### ○屋井委員長

- ・時間が限られていることもありまして、今日は大変恐縮ではありますが、各団体8分ということで、10分に満たない時間でご説明いただくということ、その後10分程度の意見交換の場をお願いしたいということでもあります。
- ・それでは、まずは東京都さんと中央区さんにご発表いただいて、その後質疑応答とさせていただきますので、早速ですが、よろしくお願いします。

### ○望月委員（説明者：吉川係長）

- ・中央区環境政策課環境計画調整係の係長をしております吉川と申します。よろしくお願いします。
- ・サービスの導入目的です。中央区は導入の目的として、自動車から自転車への転換による環境負荷の低減といった環境側面、自転車総量抑制による放置自転車の減少といった放置自転車対策、観光振興やまちの賑わいの創出などの環境対策などを目的に含めており、そのほかに地域交通の補完や、区民・事業者の利便性向上を目指しています。
- ・サービスの導入効果、環境負荷の軽減という点についてはCO<sub>2</sub>の削減量を指標としています。中央区内を乗り出した場合を対象として、返却をしたサイクルポートまでの直線距離を移動距離として、その移動はすべて自動車から自転車に変更されたものと考えて計算しています。
- ・コミュニティサイクル導入年度の平成27年度の10月から3月までの半年間でおおよそ5トンの削減量であったものが、自転車利用の増加に伴いまして平成28年度にはおおよそ68トン、平成29年度にはおおよそ338トンの削減量となっており、環境負荷の軽減に寄与したものと考えております。
- ・また、サービス導入目的にありました自動車から自転車への転換ということにつきましては、会員を対象とした利用者アンケートで、自動車での移動を自転車に変更しましたという方が約40%いたということから、一定の効果があったものと考えております。
- ・次に採算性についてです。平成30年に中央区コミュニティサイクル事業実証実験の検証のために運営事業者から提供された資料を基にしています。中央区では平成27年10月から令和2年3月までを実証実験としていましたが、その間、中央区の補助は平成27年の実証実験開始時に自転車400台分の購入費としておおよそ4,200万円を補助していました。円グラフでは、運営事業者の中央区における平成29年度の売上原価構成となっています。赤色で示したとおり、自転車の再配置、コールセンターの運営、自転車整備の実施などの運営業務委託費が52%あり、そのうちの3分の2が再配置費用となっていました。このことから、再配置費用の圧縮が収支改善には必要と見込まれました。
- ・また、運営事業者の収入に関しましては、利用料収入が主となり、広告収入が少ない状況にあります。運営事業者はサイクルポートにデジタルサイネージを設置するのですとか、案

内看板に広告を掲示することによる広告収入などを見込んでおりましたが、屋外広告物規制について中央区や広域連携区で広告デザインの審査統一基準を作る、また、自主審査委員会、第三者評価委員会などの設置が必要でした。しかし、実際には大型の広告を設置できそうな場所が少なかったこと、公開空地や利用条件で広告ができなかったこと、民有地であっても広告内容によっては設置ができなかったということがあり、サイクルポートへの広告設置が進まなかったことが要因となっています。

- ・次に公共用地などへのサイクルポート設置の課題についてです。公共用地だけではなく、民有地にサイクルポートを設置したいと施設管理者や所有者などに相談したときに言われることでありますが、既存施設では元々駐輪場が不足している施設が多く、コミュニティサイクルの駐輪場を作る余裕があるのであれば施設利用者のための駐輪場を設置したい、優先したいと言われることがあります。また、公園では園内に自転車の乗り入れを禁じていることから、入口付近に余裕がある場所にしか作れない状況にあります。安全面に関しましても、施設管理者や所有者、敷地内に自転車が乗り入れることによる事故を不安視し、サイクルポートを設置するにしても人通りのない目立たない場所にサイクルポートを設置することもあります。また、サイクルポートを設置することで施設管理者やビルの受付で利用者からの問い合わせに対応しなければいけないのではといった意見もありました。貸しビルのような建物では、建物の施設管理者や所有者だけではなく、ビルに入居しているテナントなどから自転車の色がテナントのイメージカラーに合わないですとか、サイクルポートが店舗から見えることで景観が悪くなるといった反対意見があって設置できないことなどもありました。
- ・路上へのサイクルポート設置についてです。中央区では、区道の歩道上に2か所、サイクルポートを設置しています。道路管理者である中央区に道路占用許可、交通管理者である警察から道路使用許可を得ています。道路に設置している施設の管理者にも話をして了解を得ています。中央区内の歩道上にサイクルポートを設置するには、サイクルポートを設置した後の有効幅員、人が実際に歩けるスペースが3~4m以上必要なため、サイクルポートの幅を含めると5~6m以上の歩道幅員が必要であり、中央区内では設置可能な歩道が非常に限られていました。今回図示しているものは、中央区京橋にありますサイクルポート、柳通り、東京スクエアガーデン前の道路使用許可申請に警察に行った際に添付した図面となります。交差点から交差点までおよそ90mの長さがありますが、幅員が8m程度ある広幅員の歩道です。ただし、この中でサイクルポートとして設置できたのは長さ13m、台数にして約14台でした。警察からの指導によりまして、図の左右にある交差点や歩道、横断歩道から10mの離隔が必要であるということ、図で網目模様で書かれている部分が駐車場の出入りのために切り下げであり、そこが左右の端からそれぞれ5mの離隔、消火栓から半径5mの離隔が必要であるため、赤い線で囲ってある部分にはサイクルポートの設置ができない状況でありました。また、青い線で囲った部分は歩道に接している建物への緊急車両の出入口として設置ができなかったこととなります。

- ・公共交通事業者との連携についてです。現在実施事業者の取組が主体となっていて、乗り換えアプリなどにサイクルポートの場所や自転車台数などを提供しています。また、MaaS への取組の一環として専用アプリを用いて鉄道事業者と連携した実験なども実施していました。先ほどの JR 東日本さんの取組です。中央区の取組としましては、中央区内の地下鉄駅にある区立駐輪場 3 か所にサイクルポートを設置しています。駅構内や町にある地図などへの案内表示についてはまだ表示がないため、今後協力を求めていくこととなります。
- ・次に利用者への利便性向上についてです。中央区内についてはサイクルポートを増加し、概ね 300m 程度に 1 か所のサイクルポートとなることを目指しています。また、サイクルポートに利用できる自転車がないということがないように、再配置の効率化などに取り組んでいます。広域的な取組として、10 区による広域相互利用の更なる拡大に加え、実施事業者が主体となり、利用者 ID を全国共通としてほかの地域であっても同一システムを用いている場合には利用できるようにしたりしています。
- ・その他の課題についてです。利用者の安全対策を進めること、走行ルールの順守、マナーなどの啓発があります。走行ルールについては、中央区に区民の方から基本的な交通ルールが守られていないという苦情を寄せられることもあり、対応に苦慮しております。コミュニティサイクル開始当初、実施事業者がヘルメットの無料配布を実施したことがありますが、その後、着用した人が見られないなど、ヘルメット着用の向上がなかなか見られない点もあります。こうした中で、区、実施事業者として入会時の規約やホームページにルール、マナーを記載したり、警視庁と協力して安全情報を提供するなど取組を進めております。以上となります。

#### ○渡邊委員（代理）

- ・東京都からご報告させていただきます。東京都環境局自動車環境課長の渡邊です。どうぞよろしくお願いいたします。
- ・東京都からは、自転車シェアリングの普及に向けた東京都の取組ということで、都の役割と、どんな取組をしているかをご説明させていただければと思います。
- ・大枠の考え方としては、各区市町村では、主体的にシェアリングを導入していただいておりますが、都は、それに対して支援をさせていただいているという状況になります。
- ・具体的には、公共用地等へポートの設置の支援ということで、都用地等の土地に関してポートの設置に向けた支援をさせていただく。例えば都道、公開空地、海上公園での設置に当たってご支援させていただくというような状況になってございます。
- ・ポートの設置に際して、課題としては大きく 2 つあると考えてございます。先ほどご説明のあった事業者等からの意見聴取結果でもございましたが、都市公園の設置に際して、都市再生整備計画を策定すれば可能となっておりますが、その策定自体が非常にハードルが高いため、なかなか進まないこともあると感じています。あとは公共性が明確になってい

ないため、設置の調整に当たって懸案となることが多くてなかなか進まないというところがございます。

- そのほかの取組としては、普及啓発としてホームページ、リーフレット、動画広告等で、安全利用に関するものも含め、利用者様の利便性向上に向けた情報発信をしているところがございます。
- また、区市町村への補助ということで、区市町村での導入に係る経費、これはハード面、ソフト面で経費の2分の1、上限はありますが、区市町村に対して補助をしています。なお、現状、11区様に6億5,000万円補助をしている状況でございます。
- そのほか、関連の要望としましては、ポートの設置等、シェアサイクルの促進に向けて国の補助金が都の補助金と併用できませんので、併用を可能としたり、または、国の補助金では観光要件が条件としてございますので、要件の緩和や難しければ補助制度の新設をしていただくことで、よりシェアリングが進んでいくのかなと考えてございます。以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。
- それでは早速ですが、何か質問、ご意見はありますでしょうか。

○伊藤委員

- 伊藤です。中央区さんで経路検索サービスに情報提供されているとおっしゃっていたと思うのですが、愛称はmixwayさんですか。これを拡大する予定はあるのかということと、いろいろと利用者が使われるに当たって経路検索からこれを知って使い始めた方はどれぐらいいらっしゃるのか、もし分かれば教えてください。

○望月委員

- 中央区です。こちらを利用してという数はまだ来ていません。また、ほかのところに拡大するということでは、別の利用検索サイトにも提供されていることは聞いています。

○清水委員

- ドコモ・バイクシェアの清水です。今の件、補足をさせていただきます。中央区様の方で弊社はサービスを提供させていただいていますが、乗換案内、mixwayを提供されているヴァル研さん、NAVITIMEさん、ジョルダンさん、国内の主要3社に対しては、全てAPIを提供して乗り換えルート検索に自転車が出てくるような状況とさせていただいております。以上です。

○伊藤委員

- ・件数はドコモさんの方でもまだ分からないのですか。

#### ○清水委員

- ・どうしても乗る方は会員登録が必要になります。現状ではよく使われる方がルートとして出てきて使えるという状況が一般でございます。一部 NAVITIME さんとか、そこから 1 日パスという 1 日券が買えたり、そういうことはあります。まだ全体に占める割合はそれほど多くないと認識しております。

#### ○中村委員

- ・中村です。中央区様の発表の最初の方で、自動車からの転換を前提とした計算があったように見えたのですが、具体的にどういう転換が起きているのかという別途の調査をされているのかというのが 1 つと、もう 1 つ、それを目指すのであれば、さっきの伊藤先生の議論ですが、自動車を使っている人に届くような情報の出し方、あるいはみんなが駅経路検索、多分公共交通に乗るつもりの人が見るアプリのような気がするのですが、自動車を使っている人向けのアピール、あるいは何か情報ツールとのつなぎみたいな工夫はあるのか、2 点教えてください。

#### ○望月委員

- ・自動車から自転車への転換ということにつきましては、利用者のアンケートで、自動車を利用するつもりであったものを自転車に変更しましたということで回答があったものしか今のところないです。また、そういった方へ伝える方法ということですが、今のところ区の方では区報ですとかホームページによるお知らせをする段階になっています。

#### ○屋井委員長

- ・私からも 1 点いいですか。東京都さんの資料には大変重要なことが書かれていて、公共性の明確化というのはこの委員会の非常に重要なテーマなのですが、ただ、この言葉もいろいろあって、一番高いレベルがシェアサイクルは公共交通機関かという議論があって、その手前に、ここに書いてありますが、「公共的な交通機関」というちょっと曖昧な言葉。一方で、「公共性の明確化」という言葉が今日出てきています。この公共性、これはまた別の、関連する議論で、お聞きしたいのは、例えば路上駐輪場、一般の自転車が停めるような施設を場合によっては作ったりする。東京都さんの場合は分かりませんが、路外駐輪場もそうだけれど、一般の自転車が、公共性がある公的負担で作っていったという歴史がありますね。だから、自転車に対して公共性というのはある面では認めてきたということがあるのではないかと私は思っています。ところが、公共交通機関かというところになると、これはいろいろな要件が必要そうだから簡単にはならないねという議論が一方ではあります。

- ・なので、質問ですが、東京都さんとしてこの辺りに踏み込んで何らか考え方を整理していくとか、スタンダード的なものを独自に作ろうとか、シェアサイクルの位置付けを明確化していくような取組を行っていくご予定があるかないか、この辺りについてお伺いできますか。

○渡邊委員（代理）

- ・東京都から発言させていただきます。東京都としては、これまでも公共交通機関の補完的な位置付けという形でシェアリングを位置付けさせていただいています。今何か考えているかというところにつきましては、現状、ご質問への回答を持ち合わせていません。現時点では、補完的な役割として、どのように推進していこうかと検討しているところでございます。
- ・推進に当たっては、各都有施設、都有地ごとに法令上の障害があり、なかなか「公共性」を前提に推進していくというのは課題があると思っております。お答えになっていないかもしれませんが、そういったところを法整備などにより、見直ししていけば、より進むのではないかと感じているところでございます。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。引き続き、この会議の中でも議論させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○楠田委員

- ・モビリティジャーナリストの楠田です。コロナという話は出ないかなと思っていたのですが、コロナの中で東京都さんの中でシェアサイクル及び自転車は何か位置付けが変わったのかということと、おそらく車からではなく公共交通からの転換が今あるのではないかと思います。最近の動きは整理されていますでしょうか。よろしくお願ひいたします。

○渡邊委員（代理）

- ・東京都でございます。コロナ禍の動きですが、今環境局として分かる範囲で回答することになるため、例えば道路であれば建設局、公共交通では都市整備局が所管しているものもあるため、全てのことに答えすることができず大変恐縮ですが、現状として公共交通機関からシェアリングの方に利用が進んでいるのではないかという推測としてはあります。一方で、公共交通機関からシェアリングの移行に向けて、自転車活用推進計画の方でも、専用道路を今後作っていこうとか、そういった取組はほかの局においても検討しているというところですので、ご質問に関して直接のお答えは今持ち合わせていない状況でございます。申し訳ございません。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、時間になっていますので、次にまいりたいと思います。金沢市さんからよろしくお願ひいたします。

○金沢市 中村課長

- ・金沢市でございます。金沢市におけるシェアサイクルの取組についてご報告をいたします。
- ・まず、金沢市におけます自転車活用推進計画についてお話をいたします。およそ10年前に金沢市では、まちなかの自転車利用環境向上計画が期間満了を迎えることと、自転車活用推進法の施行を踏まえまして、今年3月に金沢市自転車活用推進計画を策定したところでございます。
- ・基本目標といたしまして、市民のライフスタイルに自転車が浸透すること、安全で快適に自転車を活用できるまちづくりということを掲げております。また、健康づくりとか観光など多様な視点で自転車を活用することを方針としているものでございます。
- ・自転車活用推進計画におきましては、「はしる」として自転車の走行空間の整備、「とめる」として駐輪場の利用環境の向上、「まもる」ということで交通安全教育の充実、「いかしひろめる」ということで観光やまちの賑わいへの自転車の活用を掲げております。
- ・この「いかしひろめる」というところの中に金沢市におけるシェアサイクル「まちなか」の利用促進を掲げているものであります。
- ・この「まちなか」ですが、平成24年3月に当初レンタサイクルシステムとして運用を開始したものであります。8年経過しまして、今年の3月からシステムを更新しまして、シェアサイクルとしての運用をしているところであります。
- ・グラフは今年の1月まで稼働していました旧「まちなか」の利用状況の推移であります。金沢市におきましては、平成27年3月に北陸新幹線の金沢開業がありまして、その年に20万回を突破する利用回数があったものであります。利用者は観光客を中心に順調に推移してきてまして、目標利用回数は当初は10万回に置いておりましたが、平成27年度以降は約倍の20万回程度を維持してきたところであります。
- ・この8年の流れの中で課題がなかったわけでもありませんで、まず1点、利用者の中に激増した観光客が9割を占めておりまして、市民利用は1割というところが1点目の課題であります。
- ・2点目は、機械の問題になりますが、サイクルポートに端末機がついている形でありまして、設置費用が比較的大きかったというところがあります。
- ・3点目、利用者が想定のおよそ2倍ぐらいになっておりますが、機器類の故障、損耗ということで、再配置の業務について非常に大きくなってきたというところで、運営事業者さんの採算性という問題があったところです。

- ・これらに対応しまして、3月からシステム変更を行い、シェアサイクルを導入したところ  
であります。
- ・自転車活用推進計画の目標の中にも盛り込んでおりまして、1点目は市民利用をもっと増  
加させようということ。それから、サイクルポートは前システムでは20数か所でしたけ  
れども、それを増設することによって利便性の向上を図る。それから料金体系についても  
見直すという、この3点について新しい「まちなり」を公表したところではあります。
- ・これが3月から運用しております「まちなり」の主な変更点であります。サイクルポート  
ですが、システムは路上端末についている形から車載型に変更し、サイクルポート数につ  
いては現時点で52か所にしてあります。自転車は電動アシスト自転車として500台を導  
入しております。利用時間ですが、7時半から22時30分、約24時間体制ということで、  
料金につきましても、最初の30分までが165円、税抜き150円ですが、30分を超え  
ると延長課金ということに、乗り切り性に完全に移行したところではあります。
- ・3月からの「まちなり」の取組方針と状況についてです。まず、市民の利用を始めにして、  
多くの利用を促進するためということ。それから、来街者の観光需要に配慮した回遊性  
の向上のための二次交通としての充実ということを考えております。
- ・対象者は観光客が、金沢の場合はそういう対策も当然必要なもので、中心ですけれども、市  
民利用をもっと促したいと考えております。
- ・対象エリアは、金沢はまちなか区域と言われる金沢駅から概ね兼六園までの間のところ  
ですが、ここに多くの観光地や施設が集中しておりますので、まちなか区域を基本として需  
要に対応していきたいと考えています。
- ・運営方式につきましては、事業の運営は運営事業者さんが行っていただいて、金沢市は実  
施主体の総括としてポートの用地を確保と、機器類についての一定額を負担する形で、公  
設民営に近い形を取っております。
- ・スタートが3月1日でしたので、3月以降の現在の状況ということになるのですが、コロ  
ナ禍による観光客の減少ということがありまして、料金メニューの中で設けました1日  
パスとか1回会員というものの利用が非常に少なくなっている現状です。逆に市民利用  
を中心に考えていきました月額会員は増加傾向にありまして、月額会員は昨年度に比べ  
てもかなりの増加を今見せているところではあります。今後、月額会員を中心にしてど  
のように市民利用を増やしていくかということが現状での課題だと思っております。
- ・現在こうした課題に対する取組でございますが、まず、市民利用を増やしていくという中  
では、市民が利用しやすい箇所へのサイクルポートの設置ということを進めたいと考  
えております。これにつきましては、ほかの自治体さんからもございましたとおりで、道  
路や公園など公共用地へのポートの設置も考えますが、新たなポートにつきましては道  
路管理者と交渉する中で言われたこともあります。道路法の中で駐輪場という例示の位  
置付けはありますが、シェアサイクルポートという位置付けはないということ。それ  
から道路占用許可における無余地性がないという、判断がないではないという状況であり

すので、この辺につきましてはシェアサイクルの位置付けを何とかできないかということを考えております。

- ・2点目が、サイクルポートの案内性ということで、サインの設置をバスや鉄道との交通結節点等において一体的なものにしていけないかということを考えております。
- ・今後ですが、シェアサイクルがもう少し社会的に認知されると利用促進にもつながっていくのかなと考えております。金沢市からは以上でございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○有村委員

- ・室工大の有村です。5ページの主な利用料金で、200円だったものが、基本料が今無料になって、最初の30分も0円が165円になって、この料金設定を変えたことによって利用者の行動がどのように変わったのかということの分析がなされているかということと、その分析が6ページ目で役割分担、金沢市と運営事業者が分かれています。そのような傾向をストック化して分析をしていく役割は市になるのかということが1つ目の質問です。
- ・もう1つの質問が、6ページになりますが、一定額市からの負担があるということで、札幌の場合ここがなくて非常に苦しんでいるのですが、逆に一定額負担をいただいたときにどのようなKPIですとか成果指標をもって、例えば議会への説明に使うですとか、内部での運営のチェックに使っているですとか、もしそのような情報がありましたら教えてください。以上です。

○金沢市 中村課長

- ・3つご質問があったかと思えます。まず、料金体系に関してですが、旧システムにおきましては基本料金200円を置きつつ、最初の30分は0円で、延長料金200円という形で進めておりますが、シェアサイクルとして考えたときに、これだと30分以内の乗り換えであっても、1日中200円で利用してしまうということで、自転車の台数も一定のもので、そういうところを効率的に回そうという料金体系を構想したところが乗り切り性の165円という料金体系であります。
- ・3月に導入したシステムでありまして、調査は運営事業者さんともこれから考えていくところでありまして、まだ行動変化については現在未検証という状態であります。
- ・3点目、市の経費負担についてですが、自転車やポートの初期設置の費用を中心に金沢市が負担をし、それ以外の運営のところは運営事業者さんをお願いをしている部分になります。これについては経費としてこれだけ、基本契約は3月から向こう5年間という形になっておりますが、5年間の経費見積をお示しした上で可決を得たものであります。答

えにならないところもありますが、以上です。

○有村委員

- ・分かりました。ありがとうございます。おそらく次回以降のこの会議の話題の中でも出てくると思いますが、やはり一定額を負担した中で経費だけではなく、利用者がどれぐらい増えたですとか、どれぐらいの距離帯でどれぐらいの人たちが動いていて、結果的にこの公共交通と競合しているのか、または、うまく連携しているのかですとか、MaaSの話ともつながりますが、サイクルシェアの利用動向をしっかりとデータベースしていくことが大事ではないかと。札幌のケーススタディも見ながらそういうことを考えておりますので、また次回の会議でお話ししていきたいと思っております。ありがとうございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。よろしく願いいたします。ほかにいかがでしょうか。

○伊藤委員

- ・東京大学の伊藤です。ポートの設置箇所について、市民の利用を増やしたいという思いで増やただけではなくて、質的な調整もされていると思うのですが、もう少し具体的にどういうところに設置しようと思ったとか、もちろん観光地中心ではないと思うのですが、そういったお話とか、それによってどのように行動が変わったのか、もしもこれまでのところで何かあればぜひお聞かせください。

○金沢市 中村課長

- ・ポートの配置であります。金沢市の場合はどうしても観光利用というところに1つ軸足を置く必要がありまして、市内の主要な観光施設、特に市内の中心部において多く配置をしております。それから、郊外部のほうにおきましても今徐々にポートの設置を進めておりまして、それをもって少し回遊性が上がればと考えております。
- ・市民利用に関してですが、運営事業者さんのご努力もあって、コンビニエンスストアとの提携でありますとか、市の施設、いわゆる公共施設にポートを併設していくということを進めておりまして、どちらにしても観光利用と市民利用という複合の中で進めようとしているものでございます。

○伊藤委員

- ・県庁の設置は難しかったのですか。

○金沢市 中村課長

- ・石川県庁には実はお願いしておりませんで、その近くに民有地で通信事業者さんのところ

のビルがありまして、そういうところで設置をさせていただいている状況です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。まだ質問があるかと思いますが、時間になりましたので、後で時間ができたらまたご質問いただけたらと思いますが、次に移りたいと思います。  
OpneStreetさんからよろしくお願いします。

○佐藤委員

- ・OpneStreetの佐藤と申します。
- ・まずOpneStreetとはというところがございます。我々はOpneStreet株式会社と申しまして、2016年11月に設立した会社です。事業内容としては、シェアサイクル中心ではあるのですが、モビリティシェアのシステム提供をしている会社でございます。筆頭株主はソフトバンクではあるのですが、そのほか、ヤフーですとか、エネルギーで大手のJXTG様ですとか、商社の双日様が株主になっているところがございます。
- ・ソフトバンクグループとしては、自動運転サービスのようなSB Driveですとか、MONET、それからタクシーの配車アプリのDiDiですとか、四輪に対する投資を行っているのですが、二輪においてはシェアサイクルを中心にやっているHELLO CYCLINGというブランドが二輪中心でやっているというところがございます。
- ・現在はシェアサイクルのシステムをうまく活用しながら、HELLO SCOOTERというブランドでスクーターのサービス、それからシェアサイクルのサービスということで2本立てで行っているところがございます。
- ・HELLO CYCLINGにおいては、約4年弱経過いたしまして、ポート数が2,600か所になっております。自治体様との協定ですとか、コンビニさん、それから地域におられる民間の企業さんと連携をしましてローカライズで展開しているといったところです。
- ・HELLO SCOOTERというサービスも本田技研さんと業務提携して、2019年10月からスタートしております。今は東京ですとか埼玉が中心になっているのですが、シェアサイクルとは少し違って、地下の駐車場とか、そういったところをポート化しまして、ユーザーとしてはビジネスマンやデリバリーといった方たちに使っていただいているところです。ここは今日は本題ではないので詳しい説明は割愛させていただきます。
- ・それから、HELLO CYCLINGとはといったところがございます。再掲になってしましますが、シェアサイクルのシステムとして提供しておりまして、アプリからユーザーは貸し出し、返却、満空確認、予約、管理画面からどのような売上があるのか、自転車がどこにいるのかを遠隔監視できるというシステムを弊社のほうで開発しているというところです。
- ・HELLO CYCLINGとしては、ユーザーとの接点づくりですとか、ユーザーが簡単に使えるという多様な決済、それから全国で使えるという地域連携というところを中心に展開

しております。

- 現在 200 市区町村で展開しております。そこでは自治体様との協定を結ばせていただくというのを中心にしながら、それ以外のコンビニさん、飲食店さん、GMS 系といったところと連携して、官民混ぜて連携してサービスを展開しているというのが現状でございます。
- サービスモデルです。我々は基本的にはシェアサイクルを直営でやるといったところはごく一部になっておりまして、左側にある真ん中の各オペレーターと書いておりますが、約 70 社ほど業務提携先の企業様がいらっしゃいます。ここの企業様それぞれが自転車やポートを用意していただいて、サービス提供自体はこの 1 社 1 社がサービス提供者になります。利用者の方はアプリを使って料金を払っていただくといったところになりますので、弊社が回収の代行をして、その利用料はネットワーク事業者に戻ると。弊社はそれに対するシステム利用料を頂戴するというモデルで、70 社と我々が業務提携をすることによって 1 つのサービスを提供しているというのが基本的なモデルになります。
- 我々のシェアサイクルの特徴的な部分としましては、1 つは左側にジオフェンス管理と書いておりますが、ビーコンと GPS によって自転車の位置情報を取得しております。ですので、ポート以外の場所で返そうと思っても返却ができないという仕組みが 1 つです。
- もう 1 つ右側が、サイクルポートの駐輪台数を制限しているといったところなんです。この絵にあります 3 台が自転車が停まっておりますが、3 台と設定しておけば、4 台目はどうしても返せないという仕組みになっております。ここはユーザーからすると、借りたはいいけれど、返せないポートがあるというのはユーザーにとって当然ご不便な部分ではあるのですが、場所を貸す側としては、いくらでも返してしまうといったときに、どうしても近隣からの苦情ですとか、その横にはほかの目的で使っている駐車場があった場合、駐車場を侵食してしまうということもありますので、この満車設定というのは我々も引き続き見守って展開していきたいと思っています。
- 補足になりますが、シェアサイクル運営上の課題です。シェアサイクル運営上の主な課題というのはこの 2 点かと思っております。再配置、それからバッテリー交換というところで、運営上のコストの 4 割を占めているという状況です。
- 再配置はかなり効率的にできてきているかなと思います。およそ 10 秒に 1 回、シェアサイクルのスマートロックから取れる位置情報等を分析しまして、1 つはエリアの最適化施策というところで、ポートの配置ですとか集中しているエリアをしっかりとラックを増設して満車になりづらい環境を作っているというのが 1 つです。2 つ目、再配置ですが、再配置も時間帯によって渋滞ですとかそういったことも起きますので、渋滞情報も連携させながら、この時間はこのポートに何台自転車を置くのがベストかみたいなものを AI が算出しまして最適化を行っているところです。
- 3 つ目が行動変容といったところで、満車になりやすいポートにはなるべく返却してほしくないというところから、分散をしたいと思っていました。分散するためにユーザーに、

500円クーポンをプレゼントするというのをアプリ上にAIが算定をしまして、ポート上に赤いピンが出るようになっていきます。この赤いピンに返却をすると500円クーポンがプレゼントされるという施策を今AIが算定して、ある条件を満たすとそれがピンと赤くなって出てくるわけですが、ここに返すと駅前の一等地に返すよりも少し分散させたステーションにピンが立つことによってユーザーはベネフィットを得るので、少し行動変容を起こしていただいて、200~300m 遠いところに返していただくといったところで、本当にクリティカルに目の前に返さなければいけないんだといったユーザーだけが返却するというので、なるべく再配置を起きづらく、または、満車になりづらいといった施策を行っているというのが現状です。

- 2つ目はバッテリー交換対策ですが、週1回から週2回のバッテリー交換を、約1万台が今走っておりますので、やるとなると週2万回とか、月に直すと×4なので8万回みたいなことを人でバッテリー交換するといったところをなるべく最小化したいというところから、チャージャーステーションと呼んでいますが、ポートで充電ができるというステーションを増やしております。ここは当然電気が必要になってきますので電気工事が伴うといったところで初期費用がどうしてもかかってしまうのですが、長い目で見たときに、人手でやるよりは自動で充電できるほうがサスナブになりやすいという考え方からこれを今推奨しております。
- 更なる発展のためといったところがございます。皆様も説明の中にあると思いますが、ポートの場所と質が非常に重要かと思っております。特に視認性の高い駅前のステーションの確保が非常に重要かと思っております。特にこの駅前のステーションは、当然利用されやすいという場所でもありますけれども、利用者の7割がポートを見てシェアサイクルを認識して、かつ、そこから登録、利用につながっていくというところから、駅前の道路ですとか公開空地といったところの設置というのは非常に大事だと思っております。
- 我々のシェアサイクルを発展させるための成長構造といったところで、まずはサスティナブルにしていきたいと思ったときに、ステーション、ポートが非常に重要だと思っております。ポートが増えると当然自転車も増やしていくわけですが、そうしますとユーザーの利便が向上していきます。利便が向上するとユーザーの利用回数が増えてくる。利用回数が増えると自転車の収益が上がってくる。上がってくるとサスティナブルになってくるといったところがあるのですが、真ん中に自治体との連携と書いておりますが、やはり駅前のステーションがあることによって周りのコンビニさんですとか公園といったポートが生きてくるところがありますので、駅前のステーションが非常に重要だと思っております。駅前で言うと民間だけではどうしても確保しづらいといったところもありますので、自治体様と連携して駅前のポートの配備が重要だと思っております。
- 利便性を向上させてどんなステーションを作っていけばいいかといったときに、まずは駅前のステーションを拡充していきたいと思っております。というのは、利用目的としてはまず通勤と通学というところの需要が非常に多いといったところと、あとは視認性が高くな

って認知が上がるといったところが一番この効果かなと思っております。ただ駅前だけありまして、当然使う方は通勤通学ですので、住宅街にもポートが必要といったところがあります。なので、周辺ステーションの密度を向上させていくといったところも必要になってくる。この2点が必要かなと思っておりますが、その下の例のところ、駅前で言いますと、交通結節点である駅前のロータリーですとか駐輪場といったところ、そこには候補地として道路ですとかビルの公開空地といったところが対象になってくると思うのですが、それを右側の図のように解決するといった際には、道路占用許可が必要になってきまして、ここには警察等の協議が必要ですし、公開空地の許可といったところ、東京都さんは条例によって許可していただいていると思うのですが、東京都以外ではなかなかまだ公開空地をシェアサイクルのポートにするといったところが許可されていないところもあります。それから周辺で言いますと、公園ですとか公民館、図書館、大型ショッピングモールの候補地があると思いますが、公園で言いますと都営、区営、県営というのがありますし、大型施設の公開空地もオープンさせていきたいと思っておりますが、ここにおいてもどうしても課題というか、解決策としては、都市公園法の付帯設備として認められていないといえますか、認知されていないという言い方なのではないでしょうか。なので、なかなかシェアサイクルを公園でポート化するというのはハードルが高いといったところと、それから大型施設においては自転車駐輪場の設置を義務付けられていると思うのですが、その義務の中にシェアサイクルも含んでいただくと、よりシェアサイクルが置きやすくなるのかなと思っております。今は付置義務のところにはシェアサイクルを入れてしまうと、これは付置義務違反といえますか、付置義務を満たしていないとなってしまいますので、付置義務で置いてある駐輪場以外のところにシェアサイクルのポートを置くというのが一般的になっているというのが現状です。それから、密度を上げていくという意味では、駅前のポートから1kmから3kmぐらいのところにしっかりシェアサイクルを作っていく必要があるのですが、これも当然民間施設、道路、公共施設といったところにオープンさせていきたいと思っておりますが、先ほどの説明と同様、都市公園法の関係、付置義務の関係があつて思ったほど急ピッチに進んでいかないというところがあります。ただ、全体的に通すとシェアサイクルの認知度も上がってきたので、3年前よりはシェアサイクルのポートというのは民間も含めて設置しやすくなっている環境にはあるかなと思っております。以上です。

○屋井委員長

- ・ちょっと時間が押していますが、ご質問、ご意見はいかがでしょうか。

○吉田委員

- ・福島大学の吉田です。ありがとうございました。
- ・ポートの配置についてお聞きしたいのですが、OpneStreetさんは八戸や北上とかあまり

人口密度が高くないような地域でも展開されているという印象があつて、最後にお話しされていたいわゆる密度で勝負できるような地域ではないというところの配置モデルを考えるとどういった、要するに大都市部と密度を追い求められる地域との違いがあるかということについてお聞かせいただければと思います。

○佐藤委員

- ・承知しました。まず1点目、我々OpneStreetとしては大都市圏である東京ですとか1都3県を含め、大阪、福岡を中心にやっていきたいという思いはあるんですね。ただ、ビジネスモデル上、我々とビジネスパートナーさんがセットになってサービスをやるといったところから、八戸にある事業者さんがやりたいと言った場合は展開していくというのが1つです。
- ・その場合、盛岡の場合もある程度都市圏ではありますので、利用としては非常に似たような状態で、通勤として使われるというのが現状ですが、東京や大阪とは利用率が違いますので、いかにコストを下げて運営していくかといったところで言いますと、自治体さんからの補助をいただきながらやっているケースもございます。再配置とかバッテリー交換も、先ほどの充電ステーションを設置しまして、なるべく人の手のかからない運営にしていこうということによってサステナブルサービスを展開していけると思っています。都市圏よりは当然利用は少ないのですが、十分に運営継続可能な状況にあるかなと思っています。

○吉田委員

- ・ありがとうございました。

○屋井委員長

- ・ほかにいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・モビリティジャーナリストの楠田です。シェアサイクルの問題としてなかなか事業として成り立ちにくいという問題がありますが、OpneStreetさんは前回、公共用地を開放していただくことによってビジネスとして成り立つところも多いですというお話があったかと思うのですが、先ほどの駅前とかいろいろなところの公共用地の課題を解決できるとどれぐらい利用者が伸びて、収益が伸びるという計算はされていますか。次のドコモさんやほかの会社さんにもお伺いしたいのですが。

○佐藤委員

- ・具体的に何回までというのはパッと出てこないのですが。

○楠田委員

- ・マーケティング用語の 4P で言うとプレイスのところが結構大きいかなと思っていて、そこが改善されるとどれくらい面白いことが日本でできるかなという期待があるのですが。

○佐藤委員

- ・うまく表現できるか分からないのですが、マザーステーションと呼んでいるのですが、駅前の交通結節点であるステーション、これがあるとないとでは約 4 倍ぐらいの利用が違っていると見ているんですね。今、駅前のないところが 1 としたら 4 倍増えるので、売上も 4 倍上がります。4 倍上がると、今でも、表現が難しいですが、まだまだ当然赤字ですが、継続可能な状況にありますので、4 倍になれば十分に事業としては継続していけるかなと思っています。答えになっていますかね。

○楠田委員

- ・またそういう数字とかデータがあったら、お示しいただけたらと思います。ありがとうございます。

○屋井委員長

- ・今に関連して、今 200 都市ぐらい展開されているとおっしゃっているのですが、そのうちの何都市ぐらいが主要な駅前にステーションがありますか。

○佐藤委員

- ・200 市区町村のうち 50 が自治体様と協定を結んでおりまして、50 は駅前のステーションがあるんですね。ですので、ここは非常に採算性から見ても悪くない状況かなと思っています。それ以外の 150 は観光地にもなりますので、そもそも CSR 的な観点でやっているですとか、CO<sub>2</sub>削減というところでやっているといったところで、収益を考えるというよりは、自治体様の補助をもらってやっているというところもあって、あまり採算性を気にしていないといったエリアもございます。

○屋井委員長

- ・50 のうち、例えば東京都心に一番近い都市はどこですか。大都市とか。

○佐藤委員

- ・東京都で言うと墨田区さん、台東区さん、荒川区さん、板橋区さんという、右側の図は弊社で協定を結ばせていただいているエリアです。

○屋井委員長

- ・ 駅にあるわけですね。

○佐藤委員

- ・ そうです。あとは千葉市さん、さいたま市さん、神奈川県さん、川崎市さんといったところも協定を結ばせていただいています、ここも駅前にしっかりあるので、通勤通学等の需要とビジネスマンの利用というところの両方とも 1 日良い回転で回っていただいているという感じです。

○屋井委員長

- ・ どうもありがとうございました。続けて、ドコモ・バイクシェアさんからお願いします。

○清水委員

- ・ ドコモ・バイクシェアです。よろしくお願いいたします。
- ・ 今のドコモ・バイクシェアの運営状況ということで、自転車台数が全国で 1 万 3,800 台ということで、これは我々が直営でやっている部分とシステム提供させていただいているものとの合計になっています。ポート数も同じく合計で 1,680 か所。利用回数は昨年度、2019 年度で 1,200 万回ということで、これは直営のみになります。システム利用者はカウントの仕方とかいろいろ異なったりしますので、我々の直営のところだけで今 1,200 万回というのが 1 年間の利用回数となっております。導入エリアは直営とシステムエリア合わせて 30 地域となっております。
- ・ こちらは利用状況の推移になりますが、2011 年に横浜市さんで初めてやったときは 1 年間の利用が 4 万回でした。それが今 1 年間で 1,200 万回ということで、直近ですと 1 日 4 万回から 5 万回、それぐらいの利用なので、昔 1 年だったものが、今は 1 日でそれ以上使われているというぐらいの利用が増えているという状況でございます。
- ・ こちらは全国の状況で、濃い赤のところは直営エリアになりまして、仙台、東京、横浜、川崎、大阪、奈良、広島、大分というところが直営エリアになっていまして、それ以外の薄いエリアがシステム連携先ということになっております。
- ・ これが導入エリアの詳細になりますが、見ていただきたいのが自転車台数とポート数ということで、概ね直営エリアの方が規模的には大きくて、全国で 1 万 2,000 台で、ポートが 1,420 か所、システム提供エリアが 1,600 台で 250 か所。自転車台数とポート数を見ていただいて割っていただくと、1 ポート当たりの大体の自転車台数が見えると思うのですが、我々ポートを確保するときに最低 10 ラックぐらいは置けるということを目安にポート開拓を直営エリアではしております。それぐらいないと、小規模だと行ったときになかったとか満車だったということが起こるので、それぐらいが最低条件で、1 つの目安としてポート開拓をしているという状況でございます。

- よくこれは聞かれることなのでお答えしているのですが、ドコモ・バイクシェアはなぜこんな事業をやっているんですかというのをよく聞かれます。我々はまちづくりですとお答えしていて、結局我々の自転車が何か都市が抱える課題とか問題を解決し得る、そういう場合にぜひ地元の自治体さんにご協力させていただきながらそういう課題を解決していくことによってまちの活性化とか移動の最適化に貢献していきたいと。そのために我々は事業しているというふうにご会社としては考えております。
- まちづくりというからには何らかまちに貢献をしなければいけないということで、これは品川駅の港南口の例ですが、品川駅の港南口というのはちょっと離れた場所にタワーマンションがたくさんあったり、そのちょっと手前には大学や企業があったりということで、両方の方が、通勤で駅に向かわれる方、通勤で駅から出てくる方、それぞれが自転車駐輪場を借りてしまうということで、それぞれの方が1台ずつ持つと駐輪場が際限なく必要になってくるという状況だったのですが、ここにシェアサイクルを導入することによって、朝タワーマンションから品川駅へ向かっている方が乗ってきたシェアサイクルを、今度そこから大学や企業に行かれる方が乗っていく、こういう循環が生まれることによって駅前の駐輪場が足りなかったところは結構放置自転車が問題になっていたのですが、現状では250台分逆に空きができて、シェアサイクルのポートを増やせたという効果も生んでおります。
- 我々の立ち位置ですが、ここまでシェアサイクルの利用者さんを増やすために自分たちでアプリを登録してもらおうということを中心に進めてまいったわけですが、我々だけではアプローチできるお客さんには限界がありますし、お客さん自体がシェアサイクルだけに乗るために移動しているわけではない。鉄道からシェアサイクルとかバスからシェアサイクルとか、そういう移動がお客さんの行動実態に合っているということで、積極的にAPIを整備して、先ほど乗り換え案内のこともありましたが、MaaSの事業者様に展開しているということで、これは先ほどありましたがJR東日本様の例です。アプリを登録するときの会員の離脱というのが非常に多くて、ここが会員を増やすボトルネックになっているのですが、そういうものが一切必要ないということで、Ringo Passのユーザー様はそのままSuicaをタッチするだけで自転車が乗れるようになるという連携も最近ではさせていただいております。
- これは自動車会社、トヨタ様のmyrouteというサービスなのですが、myrouteの中にいろいろな事業者が連携しながら多様な交通に乗れるようになるということで、鉄道事業者だけでなく、こういうプレイヤーが提供するMaaSとも連携しているというのが今の状況でございます。
- 最近キャッシュレス、ちょうど5%が今日で終わるということでいろいろニュースで騒がれていますが、弊社で言うと親会社のドコモがやっているd払いというアプリがあるのですが、そのd払いの中からタクシーであったりバイクシェアであったり、そういうものがすぐ乗れるような状況ということで、d払いの場合は貯まっているポイントでそのま

ま自転車に乗ることもできるようになっておりまして、我々の直営もそうですし、我々とID連携している全国のシステム提供利用者さんもd払いアプリが使えるというような状況になっております。

- 実際の運用のほうですが、先ほどから事業の採算性というお話がありますが、直近の我々の運営費用の構成比では、やはり再配置というのは大きな課題になっております。そのほかにもコールセンターですとか、自転車の修理・メンテナンス、この辺りが非常に大きな課題です。再配置については、ポートの大型化、ポート密度の向上というのが大きなポイントになるわけですが、これはなかなか民間だけでは難しいところもありますので、ここはいろいろご協力いただきたいところかなと。それ以外に、コールセンターであるとか、修理・メンテナンスの効率化というのは、我々も長く続けていく中でいろいろノウハウも溜まってきていまして、徐々に効率化が進んでいっているもので、引き続き、効率化は進めていきたいと考えております。
- ポートの大型をどう進めていくかという観点で、1つの例として公開空地の活用等ということで、これは東京都さんの例ですが、いろいろご尽力いただきましてかなりスムーズに公開空地の利用ができようになってきております。例えば東京駅の丸の内口、駅前にある丸ビルさんに置かせていただいたり、六本木ヒルズに置かせていただいております。右のグラフは青い棒グラフが自転車の在庫になります。緑色の下へ折れていく線がこのポートから出ていく自転車の数で、黄色がこのポートに入ってくる自転車の数になります。赤いラインがラック数になっております。弊社の場合、ラックをある程度冗長性を持たせて間隔をあけておりますので、ラックの間に1台の自転車を止められるということを考えれば、ラック数×2倍-1ぐらいであればわりと整然として並んでいるという状況になるのですが、この絵で言うとその範囲には収まっているということで、再配置はこの場合必要ないという状況になります。
- バッテリー交換は必要な場合がございます。弊社の今の利用状況で言うと、1台の自転車のバッテリーは3日に1回ぐらい変えないともたないぐらいご利用いただいている状況なので、再配置が必要ない場合は別途バッテリーを交換したりという作業はしたりしております。バッテリーに関しては交換すれば交換するほど利用されるということで、あながち別にマイナスの費用となるわけではなくて、利用促進にもつながるという観点で、前向きにいろいろな状況を踏まえながら実施しているという状況でございます。
- 公有地の活用ということで今日もいろいろご議論されていますが、区さんとやらせていただいている中で、区の公園ですとか、そういうところはわりと管理者と提供者が同じ自治体であるということで、比較的スムーズに最近では進んでいるのですが、例えば区にある都立公園であるとか、区にある都道とか国道、こういうところはいろいろと手続きであったり調整が多くて進んでいないというのが現状でございます。
- 最後になりますが、我々は基本的には自治体様と協力してやっているというエリアがほとんどでございますが、冒頭申しましたように我々はまちづくりの課題を解決するために

この事業をやっているという頭でございますので、各自治体と足並みを揃えながらやっていくというのが基本でございます。当然自治体さんとやる以上、その地域の課題を解決するために継続的にやらなければいけないということなので、どうやってその事業をちゃんと中長期的に維持するかというビジネスモデルは自治体様とよく議論させていただいております。当然我々が効率化すべきところはもちろんあるのですが、その先に、例えば多くの台数で大規模に始めれば立ち上がりも早いですが、その場合はどうしてもキャッシュがかかってしまうのでご協力いただくですとか、あるいはもう少しミニマムに始めたくて費用も少なめに始めて、長い時間をかけて育てていくというご要望があればそういうことでやっていくということで、ここは自治体さんといろいろ議論させていただきながらどのようにビジネスモデルを組んでいくかということが非常に大事なかと考えております。以上でございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・モビリティジャーナリストの楠田です。ありがとうございます。
- ・この会は公的なシェアサイクルの在り方を考えるということもあるので、その観点からお伺いすると、コロナの影響で多分人々にとって自転車のシェアというものが意識がちょっと変わってきたりとか、利用の状況も変わってきているかと思うのですが、現状とか今後の予測であったり、捉え方の部分を教えていただきたいのですが、よろしく願いいたします。

○清水委員

- ・コロナが始まって起きたことは、人の移動は減ったんだと思います。特に東京都内でビジネスで東京に来られる回数は、人が減ってビジネスによる移動が減っているので、流動性というのはコロナ前から減っているということは思っています。当然それに伴って今までビジネスで使われていた方の利用回数はおそらく我々も減ったのだろうと思っています。一方で、ユニークユーザーの数は劇的に増えておりまして、これまで例えば週5回使っていた方が週3回に2日間テレワークで減ったとしても、新たに利用される方が増えてきているので、ユニークユーザーは増えていて、利用回数がそれほど落ちなかったというのが今の状況です。その傾向として顕著なのが、利用される距離が前より伸びております。東京で言っても今までは近くの駅から電車に乗ってこられていた方が直接乗ってきたり、仙台でも仙台の南側の南部エリアの住宅街から今までは地下鉄で仙台駅から乗り換えていた方が直接仙台市の中心まで乗ってくるようになったり、1回のライドの距離が長くなったのかなというのが今の印象でございます。それいがいにも、良くも悪くも話題

になってしまいましたが、Uber Eats のようなデリバリーの方がご利用されるケースが非常に増えているというところがございます。

○楠田委員

- ・ありがとうございます。もう1つ、本当は車を減らすために自転車を使いたいなというところが環境の面では大きいのですが、公共交通に乗りたくないから自転車に行ってしまうというケースのほうが多いでしょうか。

○清水委員

- ・車からの代替というのは我々も明確にこれが代替されたんだろうということは捕捉できておらず、以前やったアンケートでどういう方だったかという程度しか情報がない状況です。
- ・逆に公共交通機関からの乗り換えというところに関して言うと、出発地と到着地を見るとそれぞれに最寄りの駅がこれまでであったであろうところが直線で自転車につながっているというところから見て取れるかなと考えております。

○伊藤委員

- ・東京大学の伊藤です。ユーザーのIDに対する考え方を伺いたいのですが、非常にナイーブに考えると事業を進めるに当たって顧客名簿というのはとても大事なのかなと思うのですが、例えばRingo Pass さんとの連携の中ではそういった情報はJR側に残って、ドコモ側にはあまり伝わらないのかなとか、あるいはまた別の観点かもしれないのですが、ほかの地域で、例えば金沢市さんが書いていると思うのですが、IDが金沢と共有できるのか、ID情報は特に行政と連携する場合に市民が何%使っていて、訪問者が何%使っていてとか、いろいろな情報が多分知りたいと思うのですが、そういった場合、どれぐらい共有できているのかとか、いわゆる事業を進めるに当たってはちょっと考え方が違うのかなと思ったのですが、どのように捉えてやっていらっしゃるのでしょうか。

○清水委員

- ・Ringo Pass さんのような事業者と連携するという話と、金沢の「まちなり」さんと連携するという話ではちょっと意味合いが違うのですが、「まちなり」さんとの連携においては、それぞれユーザーがどこで会員登録された方かという所在エリアみたいなものはお互いに分かっておりますので、1カ月の利用のうち、自エリアの方が利用されたのが何%で、どこのエリアから乗り入れた方が何%みたいなことはお互いに分かるような状態を作っております。
- ・JR さんとの関係に関して言うと、そこは我々からするとJRのSuicaの利用者であるということしか分からないので、どんな方かというのは追えなくなっています。

- ・一方で、我々が元々取っていた情報はデモグラデータに近いものしかないものですから、それをどのようにマーケティングに生かすとか、何かほかのことに生かすかというとなかなかそれだけでは難しい側面もあると考えています。一方で例えば我々の親会社で言うとドコモがdアカウントみたいなものを提供しておりますが、dアカウントのユーザーもdアカウントを利用してドコモ・バイクシェアを乗るということもできます。dアカウントに関してはかなり細かいユーザー特性を許諾いただいて利用可能、把握しておりますので、全体の何割かではあるのですが、dアカウントユーザーの属性を見ることである程度割り戻すことによってどういう方がどれだけ使っているのか。例えばこのエリアからこのエリアに通勤する方のうち何割ぐらいをこのシェアサイクルが捕捉しているのかとか、そういうデータを見るということは現状できているかなと考えております。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○長嶋委員

- ・長嶋です。今出ているスライドは大事なことをたくさん書いていただいているように思ったので、質問を1つだけさせていただきます。
- ・1個目のところですが、確かにまちの回遊性向上、活性化に寄与するといいなと思います。たくさん事例をやっていて、拡大して出ていく中で、こういう形でまちの回遊性や活性化につながりそうだなみたいな動きが見えているところが果たしてあるのか。あれば、言える範囲で結構ですが、このまちでこういう動きがあって、それが回遊性、活性化につながりそうだなみたいなコメントが頂ければと思いました。お願いします。

○清水委員

- ・新たな動線がどう生まれているかということがこの回遊性向上の把握のポイントかなと思っておりますが、多いのは、鉄道が乗り換えで行くところを直接来るであるとか、どこかの駅まで鉄道で来て、どこかからシェアサイクルに乗り換えるみたいなことは非常に多いです。そういう意味では1つのポイントとしては、鉄道網が放射線状というんですか、あるハブを中心に周りに広がって行って、その間を結ぶものがないようエリアに関してはそこでの利用が多いというのが1つ。
- ・あとは、車からの代替がどれぐらいあるのかというのがこの事業の大事なポイントだという話もあったのですが、さっきの六本木ヒルズの例もそうですし、弊社の本社の近くにある虎ノ門ヒルズもそうなのですが、最近は虎ノ門ヒルズ駅ができたので状況が変わったのですが、意外と駅から遠い商業施設というのが多かったです。そこまでかつては徒歩で結構時間をかけて歩いていらっやったとか、そういう方が駅から自転車に乗ったり、あるいは別の場所から自転車に乗ったりすることによって、新たな道を通っていらっ

しゃったというケースもあります。

- 横浜市のように観光施設が湾岸部にあるときに、そちら側へのアクセスが結構限定的なので、例えば桜木町とか、関内とか、横浜駅から直接山下公園とか、関内のもうちょっと海側のエリアに行かれるような方、そういうことが増えているかなと思っております。
- 個別の事象としてお話したので定量的でなくて申し訳ありませんが、以上でございます。

○長嶋委員

- 参考になりました。ありがとうございました。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。それでは次に行きたいと思います。最後の **neuet** さん、よろしく願いいたします。

○**neuet** 株式会社 家元代表取締役社長

- よろしく願いいたします。**neuet** という名前でシェアサイクルをやっております家本でございます。
- 「まちの移動の、つぎの習慣をつくる」ということで、福岡だけでサービスを展開しております。今日のヒアリングの皆さんのように複数のエリアでというわけではないので、福岡市内でのケースということでご説明させていただければと思います。
- ファクトベースでまず申し上げますと、サービスを始めたのが **2018年2月**の終わりであり、昨日の時点で累計で **230万回**ぐらいお乗りいただいております。**2年**ちょっとぐらいです。毎日のライドが多いと **9,000弱**ぐらいまで来ておまして、自転車の投入台数が、日によって **1,200台**から **1,500台**弱ぐらいまでの間で変動させているのですが、自転車の回転数だけで見るとだいぶ高まってきたと思います。世界の様々なシェアサイクルのサービスの中で、ほとんどが北半球にあるサービスが大半なものですから、こと緯度が高いところになってくると冬のサービスをサスペンドされていらっしゃるエリアもありますが、私たちは比較的年間の気候の中で恵まれているかなと思っております。
- 大体今福岡市内で **8割**、県内で **neuet** を **9割**ぐらいのお客様のご登録という感じでして、それが逆に今回のコロナの間において観光のお客様の影響を大きく受けることは数字で見るとなかったなと感じております。
- 先ほど申し上げましたとおり **2018年2月**からなのですが、この時点では当時はメルカリという会社がサービスの運営主体でやらせていただいております、メルチャリという名前で最初はサービスをしておりました。そこから **2018年6月**に福岡市さんの実証実験の共同事業にお選びをいただいて、**2020年3月**までは実証実験という形での共同事業でございました。私は元々、クララオンラインというグループを **20年**ほど経営しておまして、昨年夏にメルカリからこの事業が独立する形でクララオンライングループの

方に入って、今は完全に経営も事業的にもメルカリのグループからは独立して、株主の1社としてメルカリがいるという形でございます。

- この4月から新たに福岡市さんの本格事業のフェーズということで共同事業者としてご採択いただいて、ここから3年進めさせていただくという形でさせていただいております。
- 皆さんそれぞれの事業者のエリアによって違うところはあるのですが、私共の場合には公有地のご提供をいただくということで、特に予算措置、財政支出はしていただいていないモデルになります。
- およそ今50社ぐらいの企業様で、控えているところでプラス15社ぐらいの企業様との連携をいただいて、285のポートが先月末の時点で福岡の市内でございます。年間で100ポートずつぐらいを増やしていければと考えているのですが、まだエリアが福岡の市内の中心部に限られておりますので、ここから交通結節点でのカバーですとか、実はマンションとかがだいぶ増えてきているのですが、不動産全体の価値向上みたいなことにもつながれば嬉しいなと思っております。
- 成長戦略というか、事業としてどのように成り立たせていくかということが明確にこの3点でございます。1つは福岡市内の元々緑色に網がかかっているエリアで展開をしていたのですが、ここから順次広げていこうと。当初の予定と変わりました福岡の西の方の展開は更にもう少し先まで延ばすことをこの夏から考えております。それぞれが、福岡市さんとしても当然重点的に交通課題を解決されていきたいという思いがおりである一方、事業の採算性は私共が独自に取らせていただいているという側面もありますので、自転車の移動のパターンですとか、ご利用の声を伺いながらどこに展開していくかということを考えております。
- もう1つが、事業をきちんと長く確実に継続していくためにという観点で、複数の地域への展開ということで、これは先般名古屋に展開をさせていただくことについて公表させていただきました。人口密度と人口規模、交通課題、こういう課題から見ております。
- 3点目が、私共だけいわゆるシティサイクルでやっておりますが、電動モビリティの導入をいたします。これは自社で、私も設計に自分で入って、特にフロントのフォーク、それから全体のチューブ周りの肉厚な部分等々について、走行距離が通常の市販車と大きく変わってきますので、この辺を踏まえた設計をするということで展開をしております。
- 本当は皆さんの資料を拝見してもう少し細かいものをいろいろ持ってくればよかったと反省しているのですが、ちなみに6月が月間の総ライド数が21万回ぐらいということで、4月、5月が36%ぐらい伸びて、5月、6月で2割ちょっとぐらい伸びているという形で、明らかに緊急事態宣言の最中、ちょっとだけ減ったのですが、人の動きよりは自転車の動きはそれを越す大きな動きがあったなと見ております。
- 私共はそもそも様々な自転車の事業をグループの中で、グループ全体はITクラウドコンサルティングみたいな領域と、あとクララオンラインという会社と電通さんとの合弁の

スポーツと IT を専門にしている事業などもやっているのですが、もう 1 つの事業の領域がこういったモビリティの領域、自転車の領域です。左から 3 番目にある buychari というのが国内で最大の中古のスポーツ用の自転車の買い取りと販売のチェーンでございまして、自分たちでそもそも自転車を扱う、メカニックも含めて自前で持っているということと、右の方に行きますと自転車をそもそも製造するとか設計するというのを、フレームから自分たちでやるファンクションも持ってやっております。

- どんない組をしているかということについてでございます。すごくあっさりしすぎていて申し訳ないのですが、当然収支バランスに関して言うと自活しなければいけないので、人口密度、それから移動の動向が前提の、かなりデータオリエンテッドな内容です。
- お客さま体験全体、アプリもそうなのですが、乗るところを含めてすべてこれが含まれてお客さま体験だと考えているので、本当にフレームの設計から、クランク長から、BOM の管理から全部自分たちで社内でやると。自転車を触るところは基本全部自分たちでやるということをやっています。タイヤもチューブも全部自分たちで調達しているので 1 本当たりの単価は相当、こういうところの小さい積み重ねみたいなもので何とかして採算性を確保していこうということをやっております。
- これはほとんど先ほど清水さんのお話とか佐藤さんのお話をお伺いして私共から何かということはありませんが、あるとすると、下から 2 つ目、いわゆる雑種地の場合とそうではないときの、主に駐車場用地の固定資産税の問題というところは課税関係になってくるのでなかなか簡単なところではないのですが、ヤクザ屋に土地のオーナーさんにならないようにみたいな観点では期待したいなところと、真ん中の部分、民間の土地での設置の促進に当たって、事業者側に対する費用の補助というよりは、例えば先ほど佐藤さんがおっしゃっていたように、自転車が途中横に倒れてはいけなとか潰れてはいけなようなケースは当然おありだと思っておりますが、こういう分離をするに当たって、離隔をするに当たっての費用の補助を、逆に民間の土地のオーナーさんに対してされるようなケース等々もあればありがたいなと、こんなふうに考えております。
- 最後もう 1 ページがまとめでございます。シェアサイクルという議論を皆様がされるに当たって少しだけ最後お伝えをしたいと思うのですが、私共はどちらかというと福岡の場合には市内ですのでいわゆる都市型のシェアサイクルだと思っています。日本の場合、いわゆるコミュニティサイクルからの歴史からして、観光地タイプのシェアサイクルの話と都市型のシェアサイクルがともすれば 1 つで議論されるようなケースがあのではないかなと。本日のヒアリングの中でも皆さんもお感じいただけているとおおり、恐らく都市型のモデルと観光地型のモデルというのは利用のシーンも目的もパターンも相当違うものがあると思っています。これが国内の中で今後議論されていく上で、一緒くたに議論してしまうと必要な措置や期待されるものが異なってくる部分というの、重なる部分は当然ありますが、違うのではないかなと想着ていまして、この辺のモデルの中でご検討いただければ嬉しいなと思っております。

- ・最後のページは、私共はどれぐらいの人口密度をどれぐらいで意識しているかということを見ているものでございますので、参考に添付させていただきました。以上でございます。ありがとうございます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

○長嶋委員

- ・長嶋です。今最後のページにも出ていましたが、経費の問題ですね。先ほどドコモさんが運営費用の構成比ということで、大体 50%ぐらいが再配置の効率化のための経費であろうという言い方をされておりました。ドコモさんの場合に、都内の中心部を直営でやられているということもあって、再配置の部分の経費がかなりかかっているのかなと思ったのですが、それでも多分軽減されているのだらうと思います。福岡という一定の地域の中で運営されているわけではありますが、この辺の経費区分的に見ますと、ざっくりどういうイメージになるかだけご教示いただけたらと思います。

○neuet 株式会社 家元代表取締役社長

- ・分かりました。ざっくり 50%ぐらいが再配置に関わる人件費、トラック、ガソリン代、車のリース、保険、それから倉庫代です。この 6 種類で大体 50%ぐらいを占めております。さらに、中心部では車が入れない場所があるものですから、徒歩のスタッフが昼間は動いて回っておりまして、これも含めても 55%ぐらいという感じです。

○長嶋委員

- ・ありがとうございました。大体皆さん同じような感じなのかなと思いましたが、まさに先ほどおっしゃられたように、観光地などの場合は逆に再配置の費用が大きくかかってしまうので、あまりそちらの経費をかけられないという話もお聞きしたこともあるのですが、そういったところについて客観的にお持ちのことがありましたら教えていただけたらと思います。

○neuet 株式会社 家元代表取締役社長

- ・これは多分ケースバイケースだと思います。私共の出資先に COGICOGI という長く観光地型のシェアサイクルをやっている会社がございますが、地域地域で運営ができていないケースの場合には実はそこまでコストはかかっていませんし、逆に、行って帰っての 1 トリップで終わるのか、複数のステーションドックがあるのかによって結構モデルが違うので、これはさらにその中で細分化されるような気がします。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。ほかは何かありますか。
- ・それでは、時間が超過していることもありますので、残念ながら、まだいろいろ議論したいところがありますが、一旦このあたりでヒアリングについては終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。
- ・議題としては今後の進め方になりますが、今日大変貴重なプレゼンテーション、資料をご提供いただきましたし、それを基に大変有意義な議論ができましたので、この辺りを十分に整理して次回の議論につなげていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

### 【3. 今後の進め方について】

#### ○屋井委員長

- ・それでは(3)今後の進め方についてよろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

#### ○事務局

- ・それでは、資料3をご覧ください。本日6月30日、事業者等ヒアリングを実施しました。ここでのご意見等を踏まえ、第3回目の委員会を8月頃に開催したいと考えております。シェアサイクルの公共的な交通としての在り方、公共用地等へのポートの設置の在り方、サイクルポートへの案内誘導策、この辺りをご議論いただければと考えてございます。以上です。

#### ○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。次回はかなり重要な議論の場ということになりますので、委員の皆様、引き続きよろしくお願いいたします。
- ・それでは、今日の議題は終わりということですね。最後に司会をお戻しいたします。よろしくお願いいたします。

#### ○事務局（長福）

- ・屋井先生、ありがとうございました。長時間にわたりまして多くのご意見を頂き、ありがとうございました。次回の委員会につきましては8月頃を予定しております。事務局より改めて日程についてご連絡させていただきます。
- ・以上をもちまして、第2回の委員会を閉会させていただきます。本日は長時間にわたりご意見を頂きましてありがとうございました。