

シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(案)に対する意見と対応について

令和5年10月25日
国土交通省道路局

令和5年6月26日(月)から令和5年7月10日(月)までの期間において、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(案)」に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集した結果、計15件のご意見が寄せられました。以下のとおり、お寄せいただいた御意見の概要及びそれに対する考え方をまとめましたので公表いたします。皆様の御協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

※とりまとめの都合上、内容を適宜分割・要約しています。
※本意見募集と直接の関係がないため掲載しなかった御意見等についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

意見概要	国土交通省の考え方
21世紀脱炭素社会のモビリティポートの普及を目指すべきではないでしょうか。	令和3年5月28日に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」を踏まえ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ることとしています。その取組の一つとしてシェアサイクルポートの設置促進等によりシェアサイクルの普及を図ることとしており、今般、本ガイドラインを取りまとめたものです(1-1)。
シェアサイクルを国として積極的に推進するために普及を図るか、地方に任せるか明らかにする必要があります。	本ガイドラインは、生活の利便性の向上など社会的課題の解決手段となるシェアサイクルの更なる普及促進に向け、地方公共団体への情報提供の充実を図るため、制度運用の考え方や先進的な取組事例等を取りまとめたものです(1-1)。
ガイドライン全体を通して、ローカルを除外した内容となっているように見られ、網羅性、公平性という意味で、問題に感じる。	本ガイドラインではシェアサイクル事業の利用目的「生活の利便性向上」と「観光の振興」の2つに大別し、それぞれについて参考となる記載をしています(1-2等)。
シェアサイクルの位置づけや目的をたえず明確にすることが必要である。	シェアサイクルは様々な社会的課題に対応するための公共性を有しており、本ガイドラインにおいても、地域の課題に対してシェアサイクルがその解決手段の一つとなり得るかを確認し、シェアサイクルの導入目的を明確にした上で、検討することとしています(1-2)。
導入に向けた手順の一例が、過剰駐輪対策が記載されているが、ローカル型のシェアサイクルでは論点になりにくい項目ではないでしょうか。	本ガイドラインは、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成に向けて、面的な都市交通に供されるシステムについてとりまとめたものであるところ、そうしたシステムの導入に向けた手順の一例として地方公共団体と民間事業者が連携して事業を行う場合の図を掲載しています(2-13)。

意見概要	国土交通省の考え方
<p>ポートの配置の密度は、明確にされていないが、導入目的のために必要なものと明記するべきであると考えます。</p>	<p>導入目的に応じて、シェアサイクル利用者の動線が異なるため、本ガイドラインにおいては、シェアサイクルポートの配置の検討におけるポート密度を含むポート配置のイメージ等について図示しています(2-16)。</p>
<p>交通結節点での配置は当然のこととして、そこから行った先の「生活の利便性向上」の目的地でのポートが配置されていないと機能がしない点が抜けているような気がする。この点の記述又はコメントが必要である。</p>	<p>生活の利便性向上のためのシェアサイクルポートの配置においては交通結節点となる鉄道駅のほか、都市内で目的地となる主要な施設などに、一定の密度を確保して配置する必要があると本ガイドラインにおいて整理しています(2-17)。</p>
<p>官民の役割分担に関する記述が必要である。</p>	<p>導入目的を踏まえ、官民の役割分担について検討する際の視点を整理しています(2-24)。</p>
<p>シェアサイクルは公共交通としての位置付けとなる場合もあり、シェアサイクル事業単体の採算性が全てではない。従って、二次交通を補完することによる経済波及効果などを目的として、シェアサイクル事業単体としては持ち出しとなる場合があります。そういった点を踏まえると第2章で、事業採算性の検討の記載がないことには違和感を感じる。</p>	<p>事業スキームの検討として、行政の関与の視点を事業の費用対効果や収支のバランスについて検討することを整理しています(2-24)。</p>
<p>シェアサイクル事業の公共性を踏まえると、シェアサイクルを公営化すべきではないか。公共交通としてシェアサイクルポートの増加、自転車の全車の電動化を進めるべきである。</p>	<p>事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々であり、導入目的を踏まえながら、公共としてどのような視点で関与するか、官民の役割分担を検討することが重要となります(2-24)。</p>
<p>シェアサイクルでのモビリティの選択においてはきめ細やかな利用目的と利用対象層などを考慮すべきことを明記する。</p>	<p>モビリティの選択の際に、導入目的や利用ニーズ等を踏まえることが重要であり、本ガイドラインにおいてもその旨を記載しています(2-25)。</p>
<p>電動アシストの3輪の自転車を積極的に推奨して頂きたい。買い物もしやすくなる上に、地域の活性化にもつながると思います。</p>	<p>シェアサイクルの導入の検討の際に、地形や都市構造などの地域の特性や導入目的、交通の特性、利用ニーズを踏まえながら適切なモビリティを選択することが重要であり、本ガイドラインにおいてもその旨を記載しています(2-25)。</p>
<p>アウトカム指標の設定にあたっては、シェアサイクルを活用して何を実現したいかの視点が必要である。</p>	<p>シェアサイクル事業において持続可能なだけでなく発展的な運営を実現させるためには、導入目的に応じたKPIを設定することが必要であり、本ガイドラインにおいてもその旨を記載しています(2-26)。</p>
<p>シェアサイクル普及促進には、自転車走行インフラが整備された箇所为重点的に促進し、好事例を多く作る一方で、リスクのある個所では抑制的とすることで、社会的受容性の涵養に努めるべきと考える。「国や自治体の道路整備計画を考慮し、自動車専用レーンの整備の進んでいるエリアで優先的に事業計画を推進する」などと記載すべきではないか。</p>	<p>本ガイドラインにおいても、自転車ネットワークに関する計画をはじめとする関連計画体系と連携すべきであることを記載しています(2-27)。</p>
<p>シェアサイクルと自転車ネットワーク計画の連動にあたっては、マイサイクルの移動経路や自転車全体の誘導方針の考慮も必要である。</p>	<p>本ガイドラインでは、シェアサイクルの持続的かつ円滑な普及のためには、交通計画や自転車活用推進計画などといった地域の計画体系との連動を通じて、地域の関係者も含めて、導入や運営に関する合意形成を図ることが肝要であることとしています(2-27)。</p>

意見概要	国土交通省の考え方
<p>運営設備における「駐輪ラックや案内看板など」は、事業者によって、あるいは設置場所の特性に合わせて必ずしも設置されることが望ましいとは限らないことから、例示であったとしても誤解を招く恐れがあるため削除されるべきではないか。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、該当箇所の表現を修正しています(2-33)。</p>
<p>道路附属物としてのシェアサイクルポートの設置に係る記述を充実していただきたい。</p>	<p>シェアサイクルポートの設置箇所に応じて、法令による規制などを踏まえて、シェアサイクルポートを設置するための申請手続を行う必要があり、本ガイドラインでは、道路附属物に該当する自転車駐車場の整備など、道路でのシェアサイクルポートの設置について記載しているところ(2-35)。</p>
<p>「利用料金収入」と「付帯する事業収入」が並列で書かれているが、付帯する事業収入は金額インパクトとしても利用料金収入に比して極めて少額に留まらざるを得ず、更に、設計によっては本来の導入目的に相反する効果を生みうることから、個々の事業者の設計に委ねるべき事項であると明記すべきである。 金額インパクトについては、例示されている杉並区のネーミングライツは出典が不明であり、そもそもシェアサイクルのものではないようにも思われるが、仮に年間300万円だとすれば、1日当たり8千円程度となり、利用料金数十回分の収入に留まる。杉並区の規模からすれば1日当たりの利用回数は数百～千回以上となりえ、付帯する事業収入は利用料金のわずか数パーセントのインパクトしかないものである。 また、広告掲載やネーミングライツを実施することによって、掲載企業と同業種の店舗や、そもそも広告物の設置を嫌う不動産へのポート設置が困難になる側面は見逃せず、これら付帯する事業の実施を前提とすれば、ポートが十分な数設置できずにそもそも本来の導入目的に悖る結果を生みうる点にも留意が必要である。 これらのメリットデメリットを踏まえ、付帯する事業を行うか否かは個々の事業者が判断すべき事項であり、付帯する事業での収入確保が利用料金収入と並び立った「収入の確保におけるポイント」であるとの構成は、一部の事業者のモデルを前提とした記載であり、ガイドラインでの記載としては不適切である。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、記載の修正および、事例の差し替えを行いました(3-68,3-70)。</p>
<p>「充電ポートの導入」が「再配置業務における人手による充電作業を解消」として例示されているが、これは再配置業務の過程で充電作業を行っている一部の事業者の運営方法を前提としており、充電と再配置とは本来的には独立した工程であることから、ガイドラインでの記載としては不適切である。 むしろ、再配置費用の削減のためには、記載されている「ポートの大型化・高密度化」「AI技術等の活用」のみならず、ダイナミックプライシング等を通じた需要のコントロールなど、様々なアプローチがあることから、むしろ個々の事業者の工夫やノウハウを引き出すことが重要であるとの記載が適切である。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、「再配置費用の削減の方法例」と表現を修正するとともに、クーポン配信による需給コントロールについても方法の1つとして記載を追加しました(3-71,3-72)。</p>
<p>ユーザーフレンドリーなサービス設計の実現には各メーカーのシステム連携が重要です。経済産業省が主導した「ロボット実装モデル構築推進タスクフォース2019」が参考になります。</p>	<p>本ガイドラインには、シェアサイクル利用者の利便性向上の視点についても記載しております(3-73)。</p>
<p>苦情対応の窓口を適切に設置する必要がある。原則、24時間対応とし、原則オペレータ、やむを得ない場合はデジタル技術を利用した対応も許容すべき。 私有地に不適切に放置/駐輪された自転車は警察で対応することができず、事業者として利用者の不適切な利用によって生じた影響を速やかに収束できる体制が必要である。</p>	<p>公共的な交通手段であるシェアサイクルは、安全・安心の確保の視点が必要であるところ、本ガイドラインでは違法駐輪対策などを記載し、事例を掲載しているところ(3-85)。</p>
<p>駐輪台数の制限を設ける対策の一例として、「ポート型のシェアサイクルが中心」としつつも、「ラックのビーコンから電波が届く範囲であれば返却可能」と記載されている。ラックにビーコンをつけることによって行われる管理手法は、数多ある対策の中のひとつであり何を採用するかは事業者に委ねられるべきところ、唯一の選択肢かのように記載されており誤解を与えかねない。過剰駐輪対策は本来的に、①各ポートに何台の自転車があるかを常時把握する「台数管理」、②各ポートに定められた台数以上の自転車が返却されないようにする「キャパシティ管理」、そして③各ポートに指定台数の自転車がしっかりと返却される「返却管理」の3つのフェーズをセットで管理することが望ましいはずであり、各フェーズにおいてどのような手法を採用するかは各事業者の選択するところである。その整理の上で、手法の例示として、「台数管理」のためのGPSによる車両の管理、「キャパシティ管理」のための「目的地ポート予約(株式会社Luup)」や「サイクルポート駐輪台数制限(OpenStreet株式会社)」、「返却管理」のためのラック設置や「返却時写真撮影(株式会社Luup)」等の手法が示されていることが適切である。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、返却ポートの予約・指定や正しく返却されている状況の写真撮影を要求する仕組みを事例として追記しました(3-86,3-87)。</p>

意見概要	国土交通省の考え方
<p>シェアリング事業者によっては、ヘルメットの貸与ではなくキャンペーン等を通じたプレゼント企画や販売などの検討が進められており、一部自治体で進められている行政によるヘルメット購入の助成促進などと合わせて紹介されることを検討いただきたい。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、類似の事例や自治体におけるヘルメット購入の助成促進の事例を追記しました(3-94)。</p>
<p>シェアサイクルの利用者が交通法規の理解を深める機会を設けることを事業者に推奨する記載を追記すべきではないか。</p>	<p>社会情勢の変化を背景に交通ルールの遵守や交通マナーの向上がより重要となっており、本ガイドラインでは交通安全意識の啓発の事例を掲載しています(3-95)。</p>
<p>シェアサイクルは便利に利用しているが、自転車の利用者のマナーが悪いのではないか。自転車専用レーンなど安全に走れる走行環境の整備とともに、交通ルールの啓発にも努めてもらいたい。</p>	<p>交通ルールの遵守や交通マナーの向上がより重要となっており、自転車安全利用五則の周知などが求められていると考えています(3-95)。</p>
<p>本ガイドラインはスマートロック型のシステム導入ありきとなっていないか。人手不足、予算不足などで段階的に導入されていくローカル型の地域への配慮をお願いしたい。</p>	<p>補助事業等一覧や関連法令など他の地域においても活用できる情報を参考資料において示しており、地域の実情に応じてシェアサイクルが一層活用されることが望ましいと考えています(4-97)。</p>