

平成 28 年 6 月 16 日

平成 28 年度第 1 回 J S C A 技術委員会議事録

日時：平成 28. 年 6 月 16 日（木） 13:30～15:00

場所：サイカパーキング株式会社 会議室

〒103-0016 東京都中央区日本橋小網町 7-2 ペンてるビル 7 F

対象：技術委員会メンバー

参加者：20 名（別紙リスト、事務局 2 名含む）

森井技術委員会担当理事より挨拶と議事進行が進められた。

議題として『シェアサイクルのシステム、自転車等のあるべき姿』について討議された。

■ 自転車その物について

森井理事：ヨーロッパ各都市等のシェアサイクルは専用の自転車をつかっている、日本の現状はどうか。【メーカーとしての話】を伺いたい。

パナソニックサイクルテック：現在導入している自転車について報告があった。

不特定多数に提供する、公共交通として使うための仕様を考えている。

個人が使う自転車とは違い B to B で提供するため、専用車は規模的に難しい。

原状だいぶ絞られてきている。

誰でもが乗りやすい自転車として 20 インチを選択、採用しつつある。

スポーティーでありながら足抜きの良い（乗り降りのしやすい）ものになりつつある。

メンテ、再配置を考えた時に重量、堅牢性、コストとの兼ね合い等が問題になる。

電動アシストの場合バッテリーの容量、走行キロ数も含めて検討しなければならない。

ドコモバイクシェアには一般向けの物を供給し、ドコモで改良を加えている。

IHI エスキューブ：放置自転車を再利用したシェアサイクルを実施したこともある。

20 インチと 26 インチの車両を実験したが、最終的に 20 インチに落ち着いた。

一目でシェアサイクルと分かるものにしたいが、日本での使用を考えたとき、買い物かごは外せない等もあり、市販車ベースで考えざるを得ない。

NCD：今はあまりシェアサイクルを行っていない。

タイヤ等のメンテナンスを考えたとき市販車にならざるを得ない。

ドーコン：ポロクルはデザインを日本で考え、台湾で製作した。

街中同一色にして、デザインを考え、誰でも乗りたくなるようなものにしたいと考えた。

海外のように統一されたデザインを考えることも必要である。

10 年以上長く使おうと思うと耐久性を考えることも必要、現在 5 年位経過しており修理が必要になってきている。

高見沢サイバネックス：イニシャルコストが問題になっている。

ドコモは携帯端末を自転車に搭載する方式で、他に電磁ロック側に通信システムを設置する方法もあり、どちらが良いのかを検討していく必要があるのではないかと。

位置情報等のデータを共有し、利用方法について研究する必要があると、利用者目線で使い易いもの（支払方法ふくめて）を検討する必要がある。

森井理事：北米シェアサイクル協会が ISO にシェアサイクルの標準化を提案中、その中に自転車そのものの規格も決まりかねないので、我々も意見をまとめて提言して行かねばならない。

諸外国のシェアサイクルを見ると、一目でわかるようになっている。

日本も一目で分るようにして欲しい。

コペンハーゲンのゴーバイクも見てみたい。

サイカパーキング：サイカも岡山でドイツのコーラバイクを 100 台位輸入して実験をしたが女性には利用しづらい面もあった。

メーカーには独自のものを是非作ってもらいたい。

ドコモは自転車が端末であり、スマホを積んでいるのと同じで、電池交換が必要である。

そのため自転車のリチウム電池を利用しているが、再配置のトラックに 200 個位電池を積んで走っている。しかし、自転車（シェアサイクル）が 1 万台、2 万台となった時のオペレーションも考えないといけない。

非接触型の充電システムが必要。

利用者の使い勝手を考えると、初回利用時の登録の分り易さや、支払手段の多様化（クレジット・IC カード・現金）が望まれる。

ベルニックス：電動アシスト自転車のワイヤレス充電を利用する実験を始めた。

充電のための費用を考えて行かないといけない。

■ 現状の課題は何かを考える

モーリス：コールセンター業務として見てみると、運営の仕組みにより問い合わせの内容が変わってき、自転車の利用頻度によりシステムや自転車の故障に関する問い合わせもふえてくる。

■ システムについて（機器、料金回収等）

ドイツのコーラバイクのように自転車に通信機器を搭載したもの、ポートに通信システムを配備したもの、駐輪場に併設した通信システムを利用したものに大別できると思う。

無人管理だけでなく有人管理をうまく取り入れる必要もある。

また、設置場所については法的な問題を含めて検討の必要もある。

技研：ここがシェアサイクルの置き場であるということをアピールできるようにしなければいけない。

JFE：IC タグを自転車に埋め込んでおけば JFE の駐輪場を利用することはできる。

シェアサイクルであることが一目で分ることは必要であり、諸外国にあるような盗難に対する配慮は日本の場合あまり考えなくて良いのではないかと。

森井理事：日本から外国に行った観光客が外国のシェアサイクルを利用している人数（割合）を調査、

また外国人で日本のシェアサイクルを利用している人数（割合）の調査をしてみたい。

観光局が多言語化を進めているが通常はあまり多くないのではないかと。

中国・台湾・韓国人が訪日客の大半を占めており残りは 10%位ではないかと。

ドーコン：ポロクルはインバウンドを受け入れており、英語を話せるオペレーターもおいている。

外国人利用客は3ヶ月で7～80名位、様子見ではあるが需要があるかもしれない。

ポロクルの通常営業期間は4/25～10/31まで運営している。

シーズン中の回転率は2回位。多い時は3回位の時もある。

■ 放置自転車対策について

シェアサイクルで配置が偏ると放置自転車の増加に繋がりがねない。

放置自転車を少なくする方法も考えて行かないといけない。

ドコモ方式ではビーコンの範囲以内であれば返却もできるが、実際には枠外でも返却が可能で、これも放置自転車になりかねない。

既存の駐輪場に併設するなどの研究も必要である。

■ 今後の活動内容

● 見学会の実施

① 9月に札幌のドーコンを見学。

② 10月には（一社）自転車駐車場工業会と合同で大阪のNPO運営のシェアサイクルと自転車博物館を見学。

③ 2月の研修と海外研修は未定、ハワイはどうか。

● ピクトグラムは広報委員会で検討することになった。ISOではピクトグラムを選定している。日本のシェアサイクル協会として独自のものを考案するかどうかを検討することにした。

● 日本のシェアサイクルはこうあるべきだということを提言していくために、製造に関して製造技術WGが、運営に関するシステム等は運営技術WGがそれぞれ、調査研究を進めて行くこととする。

● また、自転車そのものを協会として示していくために、当協会顧問の名古屋工業大学の伊藤先生に自転車のデザイン（日本のシェアサイクルとして格好の良いもの）を作成してもらうというのも一つの選択肢であり、具体的に、やってくれるのか、いくらかかるのか等を再度確認することとする。

● 今後会議を進めるに当たりNDA結び、機密保持を考える必要がある。

事務局でひな形を作成し、検討を進めることとする。

以 上