シェアサイクル事業の導入・運営のための
ガイドライン

国土交通省

自転車活用推進本部

令和５年９月

目　次

第 1 章 イントロダクション 1-1

1. ガイドラインの概要 1-1
1.1. 趣旨と目的、ターゲット 1-1
1.2. 本ガイドラインにおけるシェアサイクルのサービスイメージ 1-2
1.3. 本ガイドラインの全体構成 1-3
2. シェアサイクルの概要 1-4
2.1. シェアサイクルの導入状況 1-4
2.2. シェアサイクルに対するニーズ 1-5
2.3. シェアサイクル普及促進による効果 1-7
2.4. シェアサイクルの普及促進に向けて 1-12

第 2 章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順 2-13

1. 導入に向けた手順 2-13
2. 導入要否の検討 2-14
2.1. 地域課題の把握と導入目的の明確化 2-14
2.2. 事業規模の検討 2-15
2.3. 事業スキームの検討 2-24
2.4. 事業者に求める事項・水準の設定 2-27
2.5. 関連計画との連動 2-27
3. 事業者の選定等 2-31
3.1. 選定方法の検討 2-31
3.2. 公募内容等の検討 2-32
4. 実施に向けた準備 2-34
4.1. ポート用地の確保協議・交渉（サイクルポート設置場所の確保） 2-34

第 3 章 持続可能な事業となるためのポイント 3-68

1. 採算性の確保 3-68
1.1. 採算性の確保の視点 3-68
1.2. 収入の確保におけるポイント 3-68
1.3. 支出の削減におけるポイント 3-71
2. 利便性の向上 3-73
2.1. 利便性の向上の視点 3-73
2.2. MaaS との連携 3-74
2.3. 案内看板等の設置 3-77
2.4. データの利活用 3-79
3. 安全・安心の確保 3-84
3.1. 安全・安心の確保の視点 3-84

3.2. 自転車通行空間の考慮 3-84
3.3. 過剰駐輪対策 3-85
3.4. 自転車車両の仕様 3-88
3.5. 自転車の点検整備 3-88
3.6. 保険加入の促進 3-90
3.7. ヘルメット努力義務化への対応 3-92
3.8. 交通安全意識の啓発 3-95
3.9. 災害時の活用 3-96

第 4 章 参考資料 4-97

1. 補助事業等一覧 4-97
2. サイクルポート設置場所の確保に関連する法令 4-98
2.1. 用地種別ごとの設置場所の確保 4-98

第1章　イントロダクション

1. ガイドラインの概要

1.1. 趣旨と目的、ターゲット

自転車は、買物や通勤・通学・子どもの送迎など、日常生活における身近な交通手段として、またサイクリングなどのレジャーの手段として多くの人々に利用されています。さらに近年では、排気ガスや騒音を出さない交通手段としての環境負荷低減の側面や、運動を伴う交通手段としての健康維持・増進の側面など、多様な側面で自転車ニーズが高まっています。

令和 3 年度末時点で、シェアサイクルの導入都市は全国で 269 都市と普及が進んでいますが、事業効率性や利便性、安全性など、更なる普及促進を図る上で解決すべき課題も存在しています。また、シェアサイクルの無秩序な駐輪が社会問題化したことによる海外での規制強化の動きや、複数の交通サービスを組合わせ、ドア・トゥ・ドアでシームレスなモビリティサービスを提供する MaaS（Mobility as a Service）の取組など、シェアサイクル事業を巡る動きも活発化しています。

しかし、国内におけるシェアサイクルの歴史は浅く、シェアサイクルの更なる普及促進に向けては、そのノウハウの充実や専門的知見を有した人材の育成が求められています。

このような中、わが国では、自転車活用推進法に基づき、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された「第 1 次自転車活用推進計画」、および令和 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、目標の一つである「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、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おり、その取組の一つとしてシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、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います。

これらを踏まえ、国土交通省 自転車活用推進本部では「シェアサイクルの在り方検討委員会」を設置し、シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や、普及促進に向けた課題解決などについて、専門的な見地から検討を進めてきました。

本ガイドラインは、「シェアサイクルの在り方検討委員会」での検討を踏まえ、生活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、シェアサイクルの持続可能な事業運営の在り方、シェアサイクルポート設置場所の確保、データの活用等による利便性向上等の観点から、制度運用の考え方や先進的な取組事例等をとりまとめたものです。

なお、本ガイドラインは、今後得られる様々な知見や制度改正などを踏まえ、順次改訂していく予定です。

本ガイドラインのポイント

この「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」は、地方公共団体の実務担当者において、シェアサイクル事業の導入要否の検討から、運営に至るまでの参考となるよう、関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って記載したものであり、本ガイドラインの活用により、より一層のシェアサイクルの普及促進を図るものです。

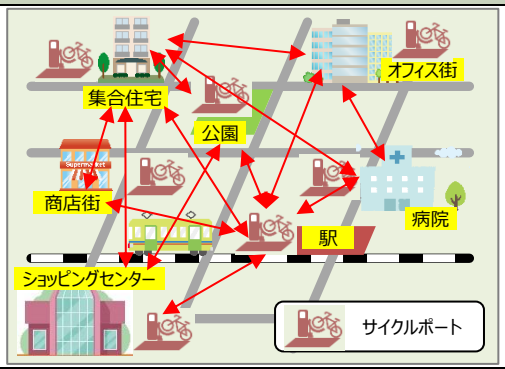
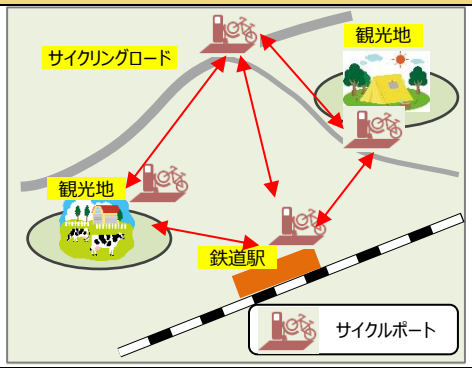
1.2. 本ガイドラインにおけるシェアサイクルのサービスイメージ

本ガイドラインにおける「シェアサイクル」とは、相互利用可能な複数のシェアサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステムと定義します。本ガイドラインで対象とするサービスとして、利用時間帯やシェアサイクルポートの管理方法（有人又は無人）、支払い方式などは限定していません。

また、シェアサイクル事業は、その利用目的が「生活の利便性向上（買物・食事・通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別され、それぞれでシェアサイクルポート配置の考え方や採算性確保に関する留意点などが異なると考えられます。「生活の利便性向上」と「観光の振興」の両方の要素を併せ持つ地域においては、それぞれの地域におけるシェアサイクル事業の導入目的や利用実態に沿った分類の参考として、本ガイドラインをご活用ください。

なお、本ガイドラインは、自転車でのシェアリングに焦点を当てていますが、電動キックボードなどの多様なモビリティでのシェアリングにおいても一部参考となる記載があります。ただし、適用される交通ルール、利用者に対する交通安全教育や年齢確認といった関係事業者が取り組むべき安全対策をはじめとして、自転車のシェアリングとは異なる点があることに留意が必要です。

▼サービスイメージ

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
	● 都市内に面的なネットワークを形成 ● 住民の日常利用としての割合が高い ● 中心市街地の活性化などの役割	● 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成 ● 主に観光としての利用 ● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
ポート配置	交通結節点となる鉄道駅や、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シェアサイクルポートを配置	観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置
事業収支	シェアサイクルポートを高密度に配置することで、利用頻度が増加し、収益が増加する傾向	少ないシェアサイクルポート数であっても、料金設定によって収益の確保が可能な場合も
KPI	利用回数、利用者数、住民満足度など	総利用時間、観光客の滞在時間増加率など
導入地域	愛知県名古屋市、群馬県前橋市など	神奈川県湘南地域、京都府亀岡市など

1.3. 本ガイドラインの全体構成

本ガイドラインは、第 1 章～第 3 章で構成されています。

シェアサイクル事業の導入をまだ検討していない地方公共団体や、今後導入する意向のある地方公共団体の方は、はじめに第 1 章でシェアサイクルに対するニーズやシェアサイクルの普及促進による効果についてご確認いただければと考えています。

第 2 章には、シェアサイクル事業の導入検討を開始する場合に地域で準備しておくべき事項を記載しています。導入に向けた手順を確認した上で、各事項の検討の参考としてください。

さらに、第 3 章には、持続可能な事業となるためのポイントとして、採算性の確保や利便性の向上、安全・安心の確保について記載をしています。既にシェアサイクル事業を導入している地方公共団体の方にも、必要に応じて参照していただきたいと考えています。

▼本ガイドラインの全体構成

第 1 章　イントロダクション

- ガイドラインの概要
- シェアサイクルの概要

第 2 章　シェアサイクル事業の導入に向けた手順

- 導入に向けた手順
- 導入要否の検討
- 事業者の選定等
- 実施に向けた準備

第 3 章　持続可能な事業となるためのポイント

- 採算性の確保
- 利便性の向上
- 安全・安心の確保

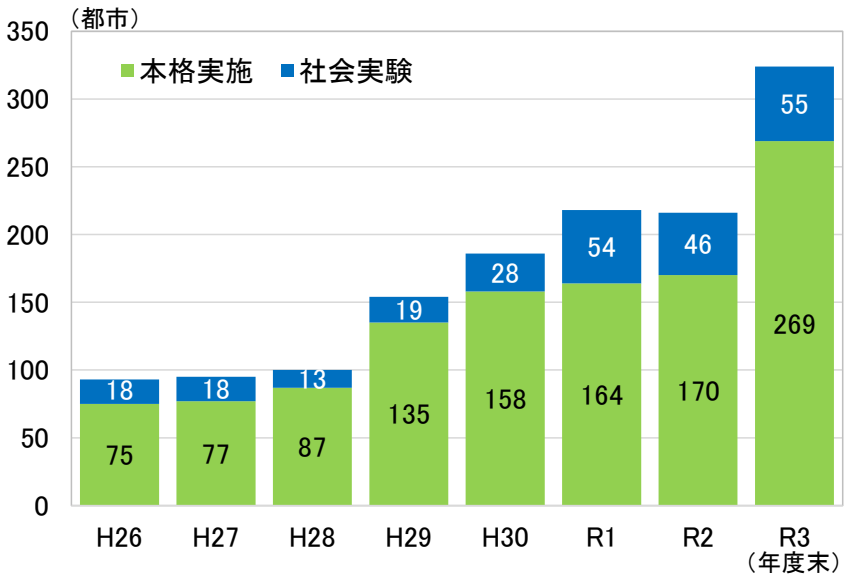
2. シェアサイクルの概要

2.1. シェアサイクルの導入状況

シェアサイクルの導入は全国に拡大しています。導入都市は年々増加を続けており、令和 3 年度末時点では全国 269 都市で導入されています。

▼シェアサイクル実施都市数の推移（R4.3 末時点）

出典：アンケート調査結果（国土交通省都市局、R4）



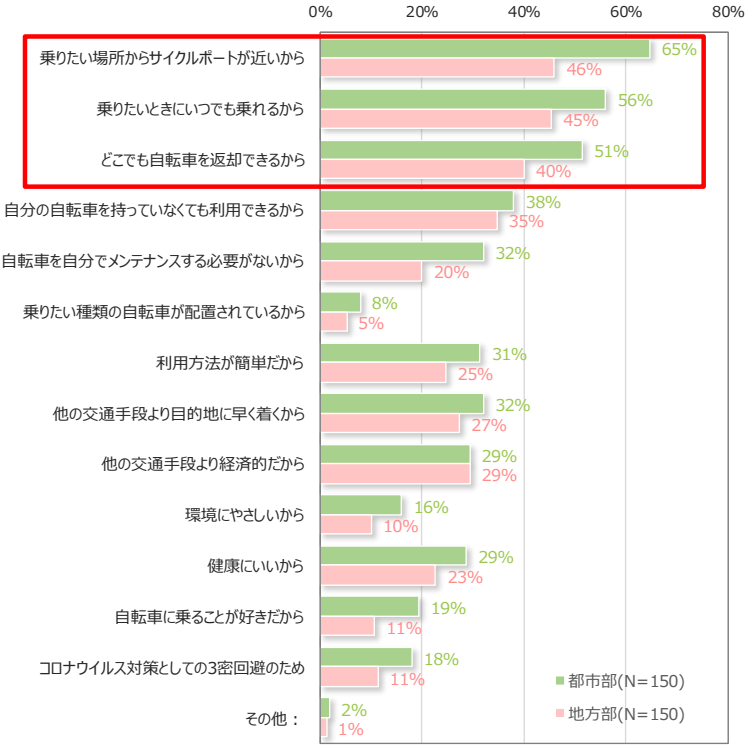
出典：アンケート調査結果（国土交通省都市局、R4）

＊地方公共団体の判断により本ガイドラインの定義に該当しないものも一部含む

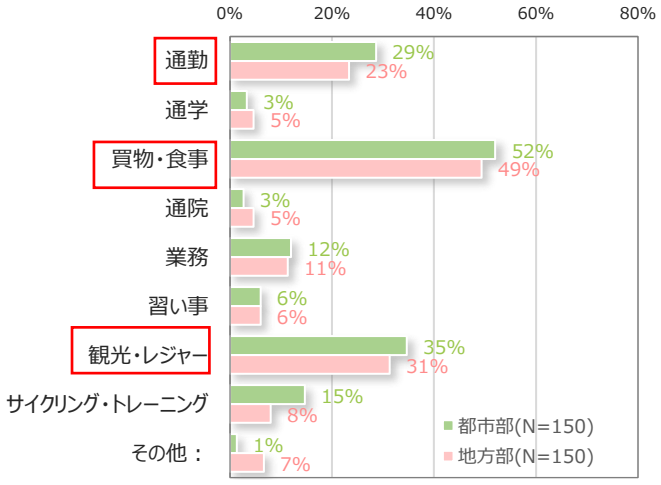
2.2. シェアサイクルに対するニーズ

利用者がシェアサイクルを利用する理由をみると、都市部・地方部を問わず、「乗りたい場所からシェアサイクルポートが近いから」、「乗りたいときにいつでも乗れるから」、「どこでも自転車を返却できるから」が上位であり、利用目的では「買物・食事」、「観光・レジャー」、「通勤」が上位となっています。

▼シェアサイクルを利用する理由



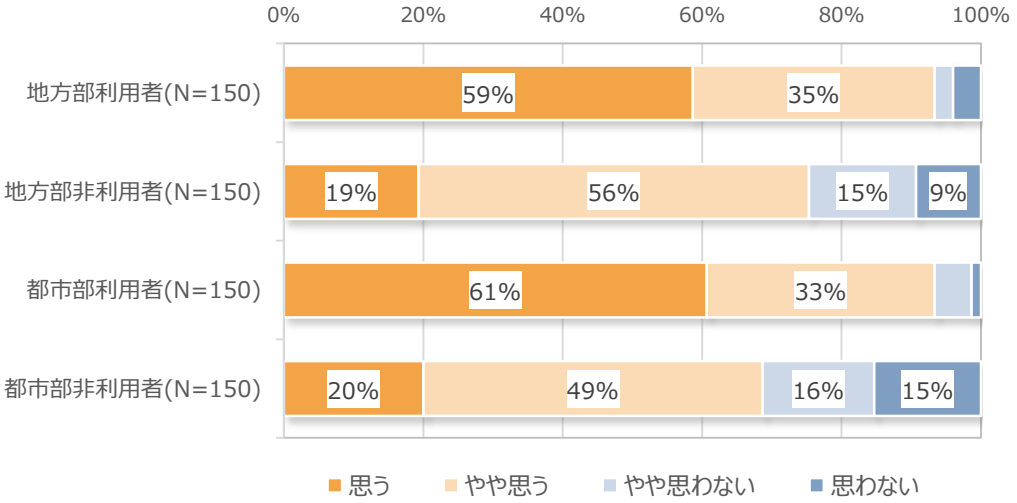
▼シェアサイクルの利用目的



※全国のシェアサイクル導入都市（都市部：東京 23 区、地方部：政令指定都市・中核市のうち、ICT を活用したシェアサイクル事業が実施されている都市）の居住者が対象
出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（国土交通省道路局、R1）を基に作成

また、利用者におけるシェアサイクルの公益性に対する認識を調査した結果、シェアサイクル利用者の９割以上、非利用者の７割程度から、シェアサイクルが社会の役に立つ交通サービスの一つであると認識されていることが分かっています。

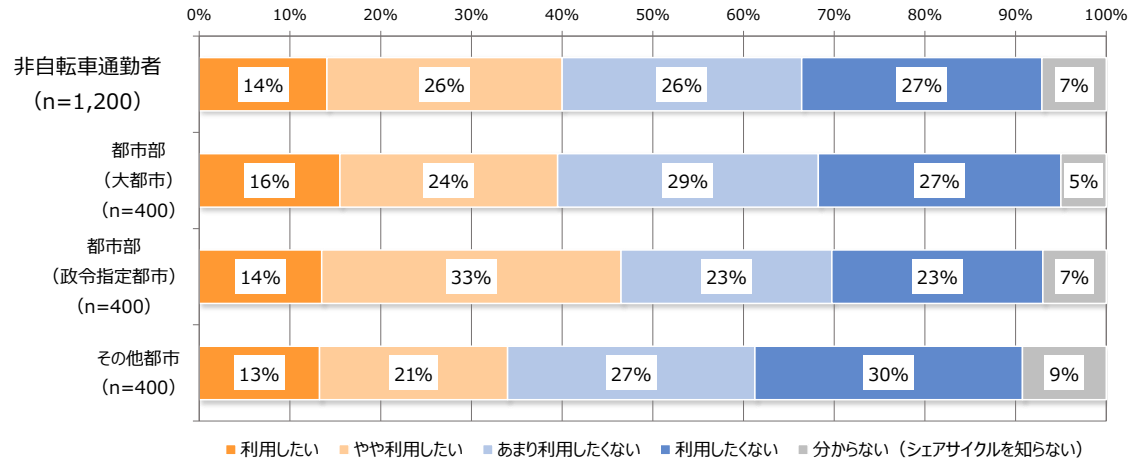
▼シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように
社会の役に立つ交通サービスの一つであると思うか



※全国のシェアサイクル導入都市（都市部：東京 23 区、地方部：政令指定都市・中核市のうち、ICT を活用したシェアサイクル事業が実施されている都市）の居住者を対象
出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（国土交通省道路局、R1）を基に作成

加えて、通勤者の潜在的な利用ニーズを調査した結果、都市部・地方部を問わず、普段自転車を利用しない人でもシェアサイクルであれば「利用したい」、「やや利用したい」と思う人は全体の ４ 割程度いることが分かっています。

▼シェアサイクルの利用意向



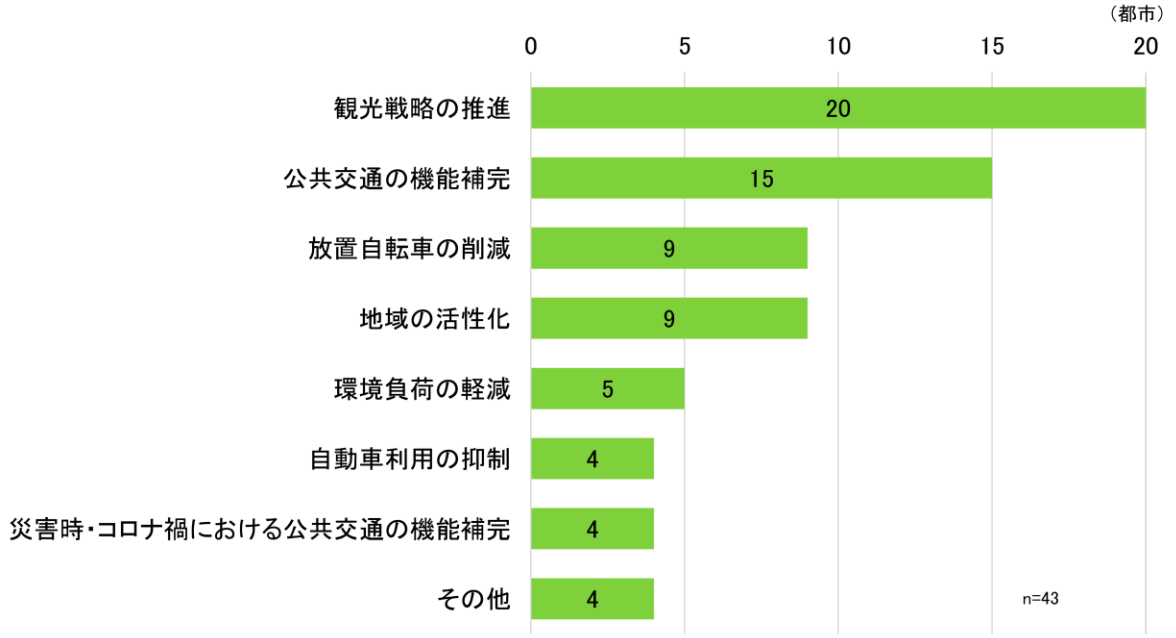
出典：アンケート調査結果（国土交通省道路局、R4）

2.3. シェアサイクル普及促進による効果

シェアサイクルは面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資するなど、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、公共交通との適切な連携などにより、短距離（５km 未満）トリップにおける自動車からの転換や、通勤における自転車分担率の向上に貢献することが期待されます。そして、これらにより、自転車活用推進法の理念である環境負荷の低減、健康の増進、災害時における交通機能の維持に寄与することが期待されます。

実際に、シェアサイクルを導入した地域では、「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「放置自転車の削減」、「地域の活性化」などの効果が確認されています。

▼シェアサイクルの導入の効果として発現したと考えられるもの

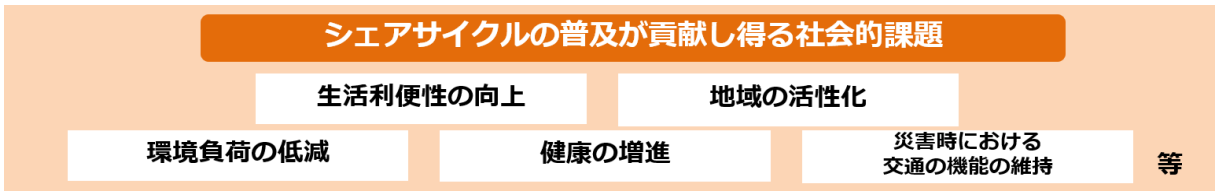


※自由回答を分類し集計
※令和3年度末時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

出典：アンケート調査結果（国土交通省都市局、R3）

以上を踏まえると、シェアサイクルはその普及促進により、「生活利便性の向上」、「地域の活性化」、「環境負荷の低減」、「健康増進」、「災害時における交通の機能の維持」などの様々な社会的課題の解決につながる効果が得られるものと言えます。

▼シェアサイクルの導入による効果

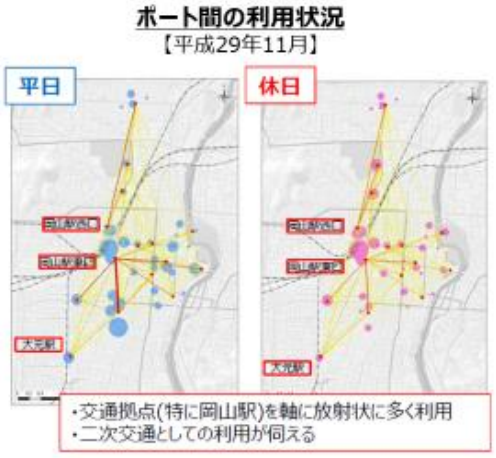


以下、シェアサイクルを導入した地域において把握された具体的な効果の事例を紹介します。

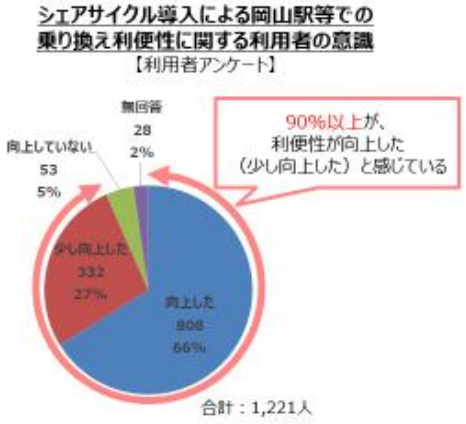
生活利便性の向上に関する事例　乗り換え利便性の向上（岡山県岡山市）

岡山市は、シェアサイクル利用者に対してアンケート調査を実施しました。同調査では鉄道からの端末交通としてシェアサイクルを利用することで、乗り換え利便性が向上したと感じている人が 90%以上を占めています。

▼シェアサイクルポート間の利用状況



▼乗り換え利便性に関する利用者の意識

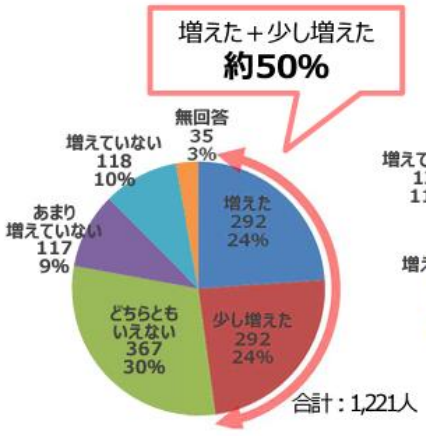


出典：岡山市提供資料を基に国土交通省作成

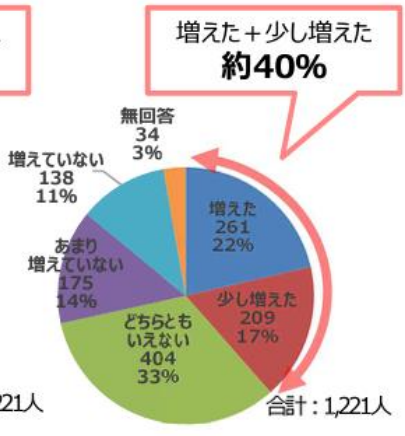
地域活性化に関する事例①　まちなかへ出かける回数や滞在時間の向上（岡山県岡山市）

上記調査では、まちなかへ出かける回数が増えた人が約 50%、まちなかでの滞在時間が増えた人が約 40%を占めていることも確認されています。

▼まちなかへ出かける回数



▼まちなかでの滞在時間

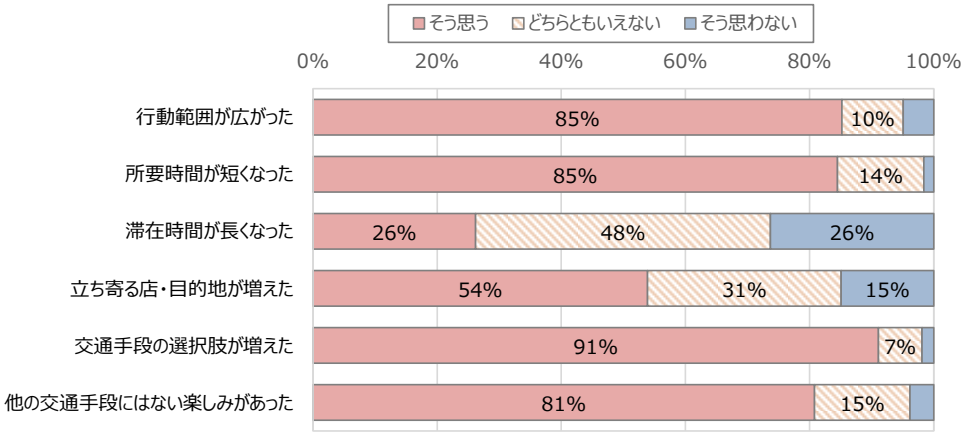


出典：岡山市提供資料を基に国土交通省作成

地域活性化に関する事例②　行動範囲や立ち寄り場所の拡大（東京都千代田区）

東京都千代田区は、シェアサイクル会員 1,500 人に対してアンケート調査を実施しました。同調査ではシェアサイクルによって行動範囲が広がった人が約 8 割、立ち寄る店・目的地が増えた人が約 5 割を占めており、行動範囲の拡大や回遊性の向上による地域活性化への効果が確認されています。

▼利用に関する評価



出典：千代田区記者発表資料（平成 28 年 6 月 7 日）
「"ちよくる"開始から 1 年間の利用分析結果を公開しました」を基に国土交通省作成

地域活性化に関する事例③　まちの回遊性の向上（千葉県千葉市）

千葉県千葉市は、ヤフー株式会社によるデータソリューションサービス「DATA FOREST（データフォレスト）」との連携により、利用時間や利用者属性などに着目した利用動向の分析を行いました。

ZOZO マリンスタジアムでの試合前後の流動を分析した結果、どちらにおいても、駅との単純往復ではない動き（ZOZO マリンスタジアム⇔イオンモール幕張新都心間など）が発生しており、まちの回遊性の向上に寄与していることが確認されています。

▼トリップ表示（左図：朝 6 時台～13 時台、右図：夜 17 時台～19 時台）

出典：千葉市記者発表資料（令和元年 7 月 25 日）「千葉市シェアサイクル実証実験」の効果分析を行いました！
14:00 からデーゲームが開催された 4/20(土)・21(日)の 2 日間、ヤフー分析結果

環境負荷の低減に関する事例　二酸化炭素の排出削減量（東京都中央区）

東京都中央区では、シェアサイクルの導入により 3 年間で合計約 244 万 kg の CO_2 が削減されたと試算しています。

▼シェアサイクルによる総移動距離及び CO_2 排出削減量

	総移動距離（km）	CO_2削減量（kg）
令和元年度	5,471,753	771,517
令和２年度	6,094,842	810,614
令和３年度	6,486,701	862,731
合計	18,053,296	2,444,862

CO_2 削減量：自転車総移動距離（km）×自動車 CO_2 排出原単位
（自家用車で 1 人を 1km 運ぶ時の CO_2 排出量）
※国土交通省 HP 運輸部門における二酸化炭素排出量より、
R 元年度：141g-CO_2/人 km、R2 年度・R3 年度：　133g-CO_2/人 km

出典：東京都中央区作成

健康の増進に関する事例　健康増進目的でのシェアサイクルの利用（東京都大田区）

東京都大田区は、シェアサイクルの利用者に対してアンケート調査を実施しました。心身の健康につながる理由でコミュニティサイクルを利用するようになった人が一定数存在することが示されており、シェアサイクルの利用により、生活習慣病の予防や心の健康づくりにつながることが期待されます。

▼利用する理由について（健康増進に関する回答のみ抜粋）

利用するようになった理由（複数回答有）	回答割合
自転車での移動が気持ち良いから	39.6%
健康に良いから	29.7%
ストレス解消になるから	17.6%

出典：大田区コミュニティサイクル事業の試行実施状況及び効果検証について（令和元年 12 月）

災害時における交通の機能の維持①　避難所へのシェアサイクル設置（広島県広島市）

近年頻発化している自然災害時における交通の機能保持の一助としての活用もされています。広島県広島市では、平成３０年７月に発生した西日本の豪雨災害において、避難所に無料のシェアサイクルを設置し、避難者の移動手段として活用されました。

▼避難所へのシェアサイクル配置（広島県広島市）

出典：広島市自転車都市づくり推進計画【改訂版】令和２年度～令和６年度
（広島市道路交通局自転車都市づくり推進課）

災害時における交通の機能の維持②　地震発生時のシェアサイクルの活用（東京都）

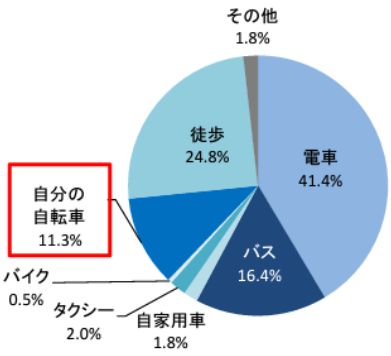
令和 3 年 10 月 7 日に関東地方で発生した震度 5 強の地震の際には、一時運休となった鉄道の代替手段として、シェアサイクルが活用されました。以下は、地震発生の翌早朝に東京都心のシェアサイクルポートが空になった様子です。

▼都心のシェアサイクルポートが空になった様子
（令和３年 10 月 8 日（地震発生の翌早朝））

出典：ドコモ・バイクシェアアプリ画面より作成

その他の効果に関する事例　**放置自転車の削減（東京都大田区）**

東京都大田区の調査結果によれば、「自分の自転車」からシェアサイクルに転換した人のうち、駐輪場に停めず「路上駐輪」したことがある人は 16.3%であり、放置自転車の削減が期待されます。



▼自分の自転車を駐車していた場所

駐輪場所（複数回答有）	回答割合
駅前駐輪場	58.1%
目的施設の駐輪場	65.1%
路上駐輪	16.3%
その他	2.3%

▲利用前に使用していた移動手段

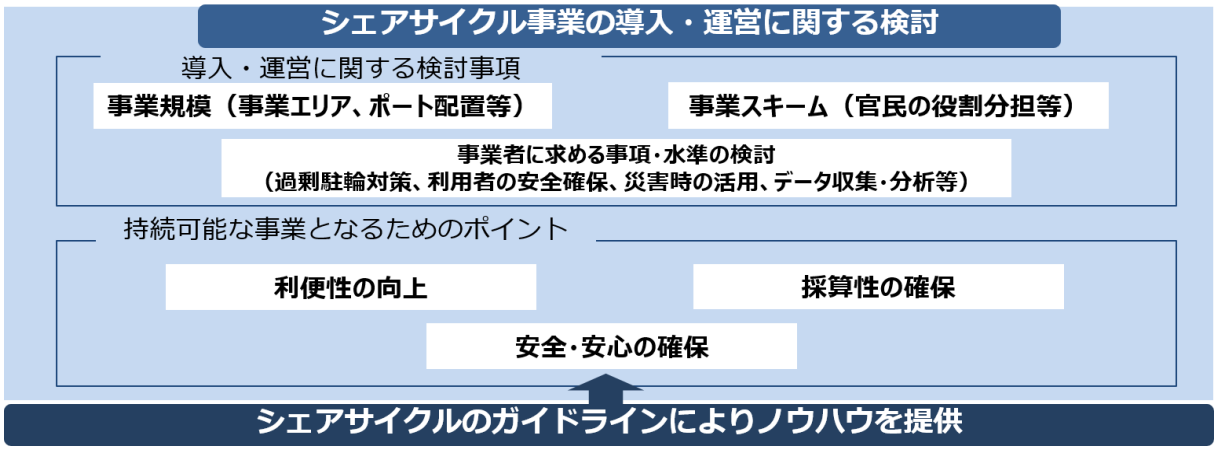
出典：大田区コミュニティサイクル事業の試行実施状況及び効果検証について（令和元年 12 月）（大田区都市基盤整備部都市基盤管理課）

2.4. シェアサイクルの普及促進に向けて

シェアサイクルは生活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、その歴史は浅くノウハウや専門的知見を有した人材が特に行政内部に不足している状況です。

シェアサイクルの普及促進に向けては、持続可能な事業となるためのポイントを踏まえながら、シェアサイクル事業の導入、運営に関する事項を検討する必要があり、これらについて第 2 章で解説します。

▼シェアサイクルの普及促進に向けて



第2章　シェアサイクル事業の導入に向けた手順

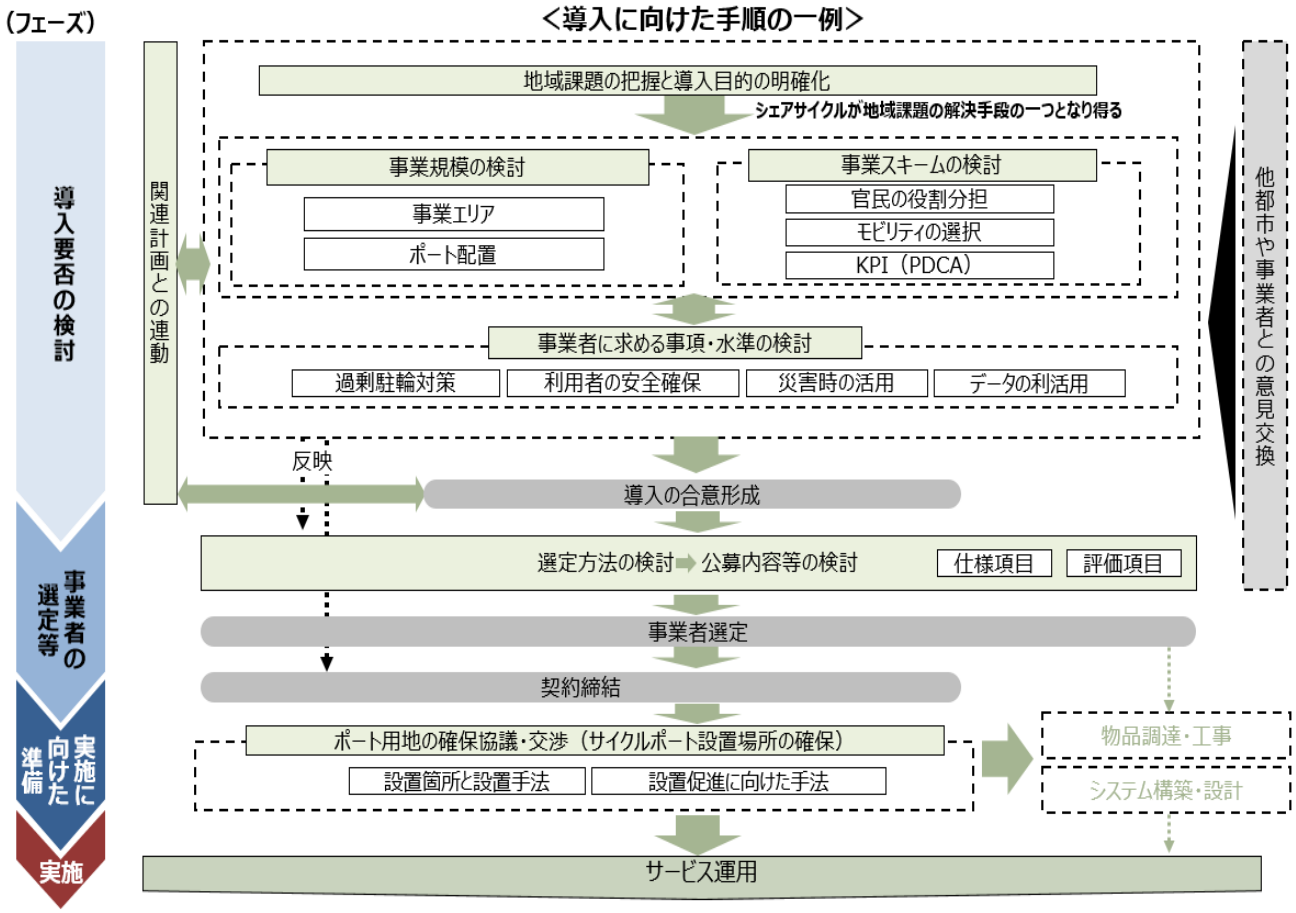
1. 導入に向けた手順

シェアサイクル事業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例を下図に示します。

第 1 章で示したとおり、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います。そのため、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、事業規模や事業スキームなどの検討を通じた導入要否の検討、事業者の選定、実施に向けた準備などを検討することが重要です。

また、導入要否の検討や合意形成の段階などでは、必要に応じて、他都市・事業者との意見交換を行うことも有効です。

▼導入に向けた手順の一例



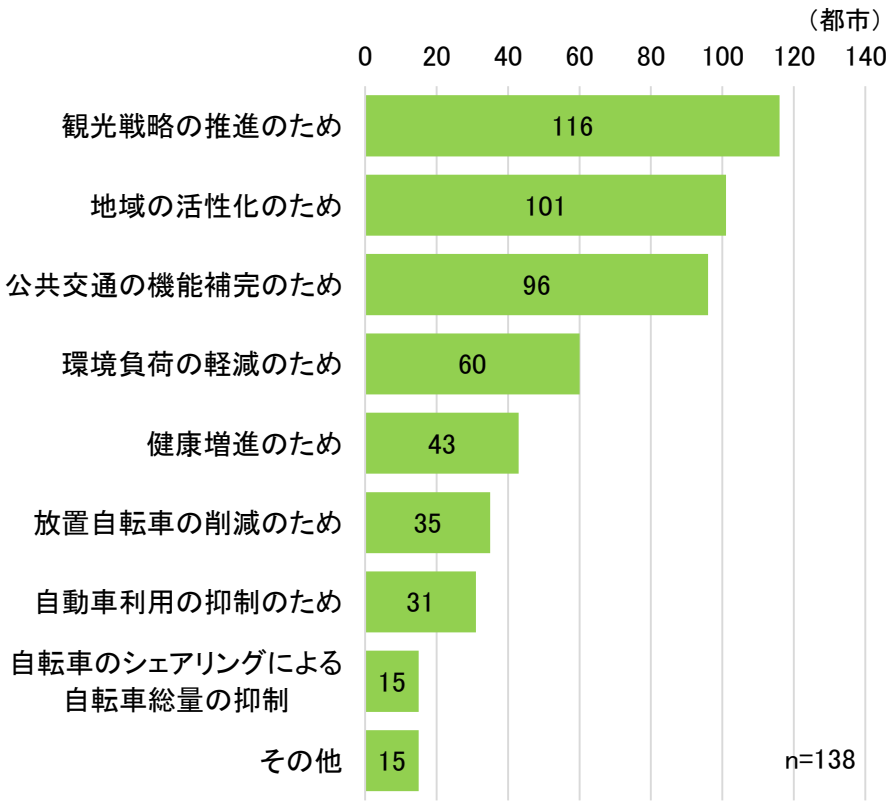
2. 導入要否の検討

2.1. 地域課題の把握と導入目的の明確化

シェアサイクルの導入要否を検討するにあたり、既存の統計資料や住民へのアンケート調査、ワークショップなどのヒアリング調査などより、地域の特性や交通の特性などを踏まえ、目指すまちづくりに対する地域課題を把握します。このとき、総合計画、都市計画マスタープラン、その他関連計画により整理された地域課題との整合への留意が必要です。そして、把握された地域課題に対し、シェアサイクルがその解決方法の一つとなり得るかを確認した上で、シェアサイクルの導入目的を明確化することが重要です。

例えば、既にシェアサイクルが導入されている地域における導入目的としては「観光戦略の推進のため」や「地域の活性化のため」、「公共交通の機能補完のため」といった項目が多く挙げられます。

▼シェアサイクルの導入目的（複数回答可の設問）



出典：アンケート調査結果（国土交通省都市局、R4）

2.2. 事業規模の検討

(1) 事業エリア

シェアサイクル事業の導入効果を十分に発揮させるためには、導入目的に応じて、導入検討時に事業の開始エリアと展開の方向性を設定しておくことが有効です。ここではまちづくりとの整合や展開の方向性についての検討事例を紹介します。

事業エリアの設定事例　（カナダ）

カナダのシェアサイクルガイドラインでは、移動実態を把握するとともに、都市機能が充実したエリアへのシェアサイクルの展開が重要であると解説しています。

▼事業エリアの設定に関する記載（抜粋）

事業エリアについて、以下の利用実態を把握し、これらの利用が多いエリアを事業エリアとして選定することを推奨しています。

- **短距離トリップ数**
- **交通機関の利用状況**
- **徒歩と自転車の利用状況**

結果として、上記のエリアは、カナダの都市の多くにおいて、**住宅、雇用、学生の密度が高く、都市機能が充実したエリア**に該当し、シェアサイクルを展開するのに適切なエリアであることが示されています。

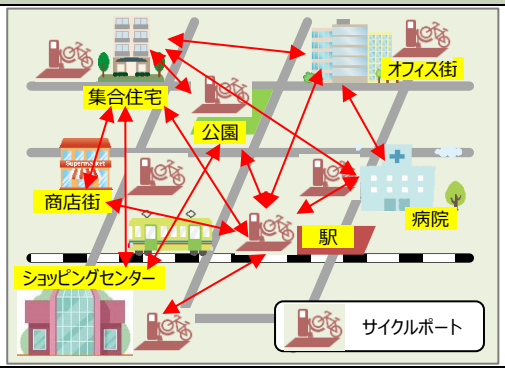
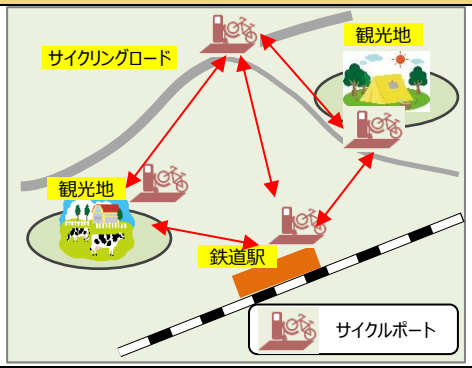
出典：BIKE-SHARING GUIDE（カナダ運輸省）

(2) ポート配置

第 1 章で記載したとおり、シェアサイクルの利用目的は「生活の利便性向上（買物・食事、通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別されます。

シェアサイクルポートの配置の検討にあたっては、これらの目的に応じて、シェアサイクル利用者の動線が異なることに留意する必要があります。

▼導入目的に応じたシェアサイクル事業のイメージ

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
	● 都市内に面的なネットワークを形成 ● 住民の日常利用としての割合が高い ● 中心市街地の活性化などの役割	● 観光地へのアクセスや周遊ルートを形成 ● 主に観光としての利用 ● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
ポート配置	交通結節点となる鉄道駅や、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シェアサイクルポートを配置	観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置

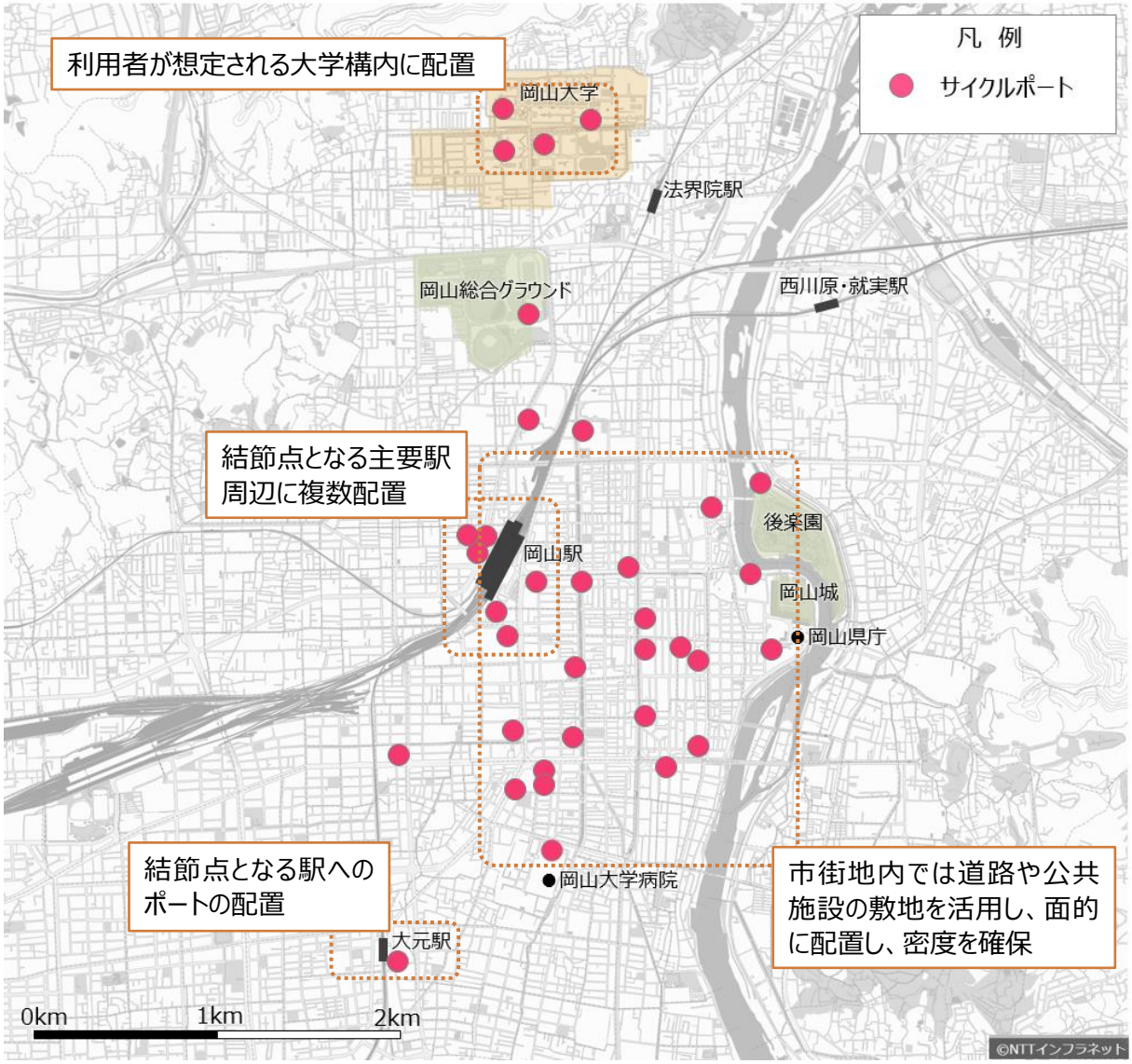
以下、シェアサイクルの利用目的に応じたシェアサイクルポートの配置事例を紹介します。

1)「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

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や、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ります。

自転車は、鉄道や基幹バス等の端末交通手段として利用されることが多くあります。そのため、利便性向上の観点から、鉄道駅やバス停等主要な交通結節点にシェアサイクルポートを設置することが有効です。なお、鉄道駅では、駐輪場が設置されていることが多いことから、駐輪場内や駅周辺の道路上等へのシェアサイクルポートの設置が考えられます。

▼岡山県岡山市の例（令和 4 年 3 月時点）



交通結節点への設置事例　（静岡県静岡市、沖縄県那覇市）

交通結節点においては、鉄道駅やバスターミナル、バス停などに近接し、視認性が良い場所を確保して、シェアサイクルポートを設置することが重要となります。例えば、静岡県静岡市や沖縄県那覇市では駅やバス停に近接してシェアサイクルポートが設置されています。

▼静岡駅前の広場に設置された大型のシェアサイクルポート（静岡県静岡市）

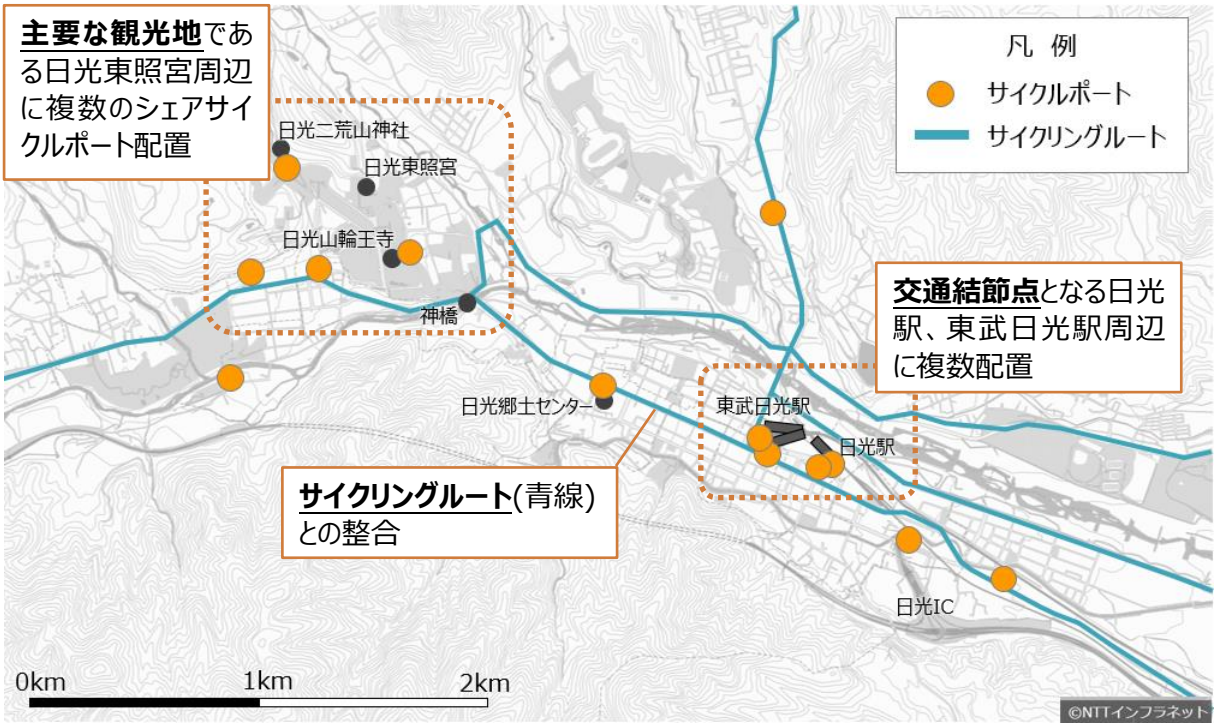
▼バス停付近に設置されたシェアサイクルポート（沖縄県那覇市）

2)「観光の振興」のためのシェアサイクルポートの配置

観光の振興においては、観光客の回遊性を高め、立ち寄り施設や滞在時間を増加させることが重要となります。そのため、観光の振興のためのシェアサイクルポートの配置においては、観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿うことが重要になります。

例えば、栃木県日光市においては、交通結節点である日光駅、東武日光駅と主要な観光地である日光東照宮の間が 1 km 程度離れており、それぞれの施設周辺に複数のシェアサイクルポートを配置しています。また、日光市が発行するサイクリングマップのルートとも整合した配置となっています。

▼栃木県日光市の例（令和 4 年 2 月時点）

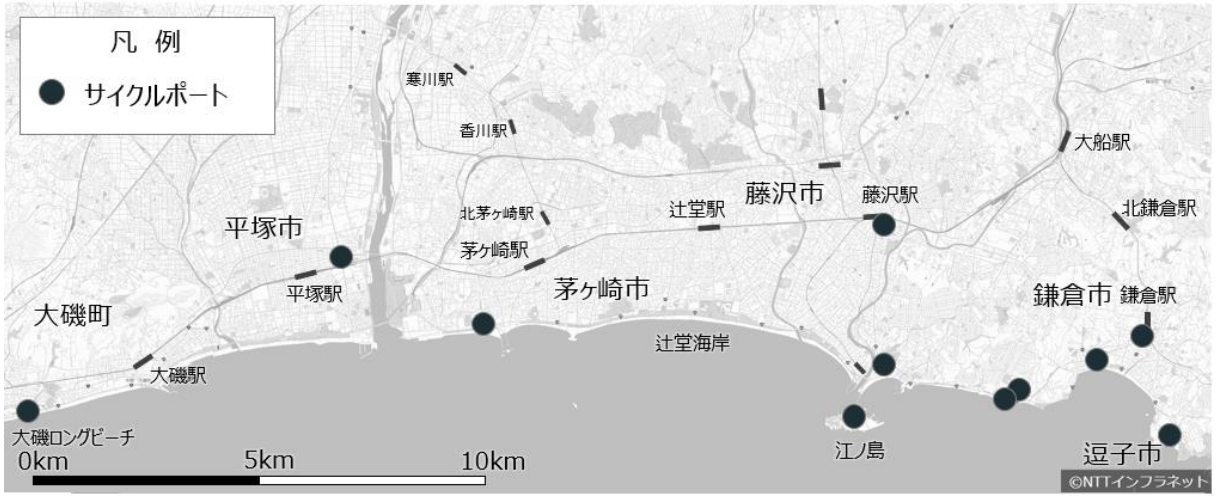


サイクリングルートの出典：日光市「NIKKO CYCLE MAP」

また、観光やレジャーが目的のサイクリングに対しては、長距離の周遊を考慮したシェアサイクルポートの配置を検討することが重要です。

例えば、江ノ島・湘南エリアで展開されているシェアサイクル KUROAD（クロード）では、こうしたサイクリングに対応できるよう、5 市に渡る広域なエリアにシェアサイクルポートを配置するとともに、長距離でも快適に走行できるよう電動アシスト付きのスポーツバイクである e-Bike を配備しています。

▼江ノ島・湘南エリアで展開中のシェアサイクル KUROAD の例（令和 5 年 3 月時点）



▼配備された e-Bike（KUROAD の例）

3) 自転車ネットワーク計画との連動

利用者の安全性・快適性の確保のために、シェアサイクルポートの設置と自転車通行空間の整備を連動させることが重要になります。そのため、シェアサイクルポートの配置の検討時や自転車ネットワーク計画の策定にあたって、双方を連動させることが重要です。

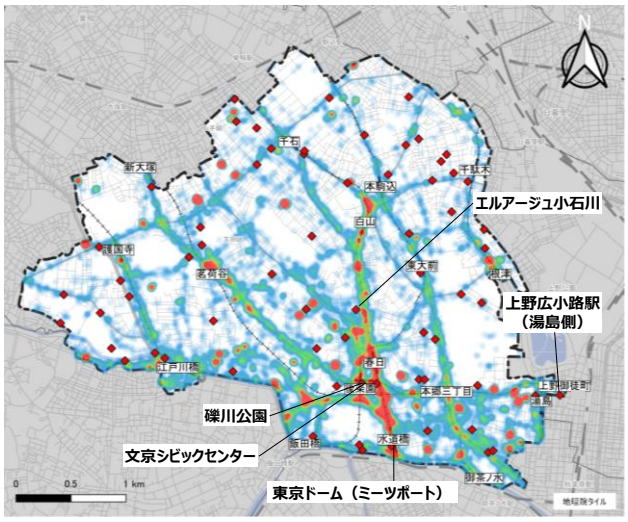
自転車ネットワーク計画との連動の事例　（東京都文京区）

東京都文京区では、自転車ネットワーク路線の選定に際し、シェアサイクルの利用状況やシェアサイクルポートの位置を考慮しています。

【自転車ネットワーク計画】

▼シェアサイクル利用を考慮した自転車ネットワーク路線選定の視点

視点	項目
安全性の向上	自転車関連の事故が発生した箇所
	危険に感じる箇所
	自転車の利用が多い経路
	シェアサイクルの利用が多い経路
施設への接続	鉄道駅、シェアサイクルポート、駐輪場
	行政施設、商業施設、スポーツ施設等
	学校
	幼稚園・保育園、観光スポット



出典：東京都文京区作成

4) 行政界を越えた移動に対応したシェアサイクルポート配置

現状のシェアサイクルでは、自転車を返却できるシェアサイクルポートは同一のシステムであることが基本です。しかし、利用者による行政界を越えた移動が想定される地域で、行政ごとに異なるシステムのシェアサイクルが展開されている場合、異なるシステムのシェアサイクルポートへの返却ができないため、行政界を越える利用者の移動ニーズに対応できない状況が発生してしまいます。

こうした行政界を越える移動に対応するためには、異なるシステムによるシェアサイクルでも共同で利用できるポートの配置を検討することが重要です。

例えば、東京都では既に複数の事業者において各区市の行政界を越えた移動が可能となっていますが、事業者ごとに利用エリアが限定されているなど広域的な利用に課題があります。このため、「ポート用地共同利用検証事業」として、１つのポートを３つに区分し、シェアサイクル事業者３社が共同でポート用地を利用する検証事業を行っています。この取組により、目的地に応じて事業者を選択したり、１つのポート内で他事業者への乗り換えが可能になるなど、利用エリアの拡大や利便性の向上が図られています。

また、愛知県名古屋市においても、異なるシステムのシェアサイクル事業者４社が共同で利用できるシェアサイクルポートを設置し、都心部の限られたスペースを事業者間で有効活用することでポート密度を高め、シェアサイクルの利便性向上に寄与する取組が行われています。

▼シェアサイクルポートの共同利用　（愛知県名古屋市）

出典：愛知県名古屋市提供

5) 多様なモビリティに対応したシェアサイクルポート配置

移動ニーズの多様化や技術の進展にあわせて、電動キックボードをはじめとした様々なモビリティが登場しています。こうした多様なモビリティが登場する中においてシームレスな利用環境を提供するためには、複数のモビリティを 1 箇所に集約するなど、多様なモビリティに対応したポートの配置を検討することが考えられます。

多様なモビリティに対応したポートの事例　（東京都世田谷区）

ＥＮＥＯＳホールディングス株式会社はラストワンマイルの移動変革を目指し、電動アシスト自転車や電動キックボードなどの複数の「電動マイクロモビリティ」と電動二輪のシェアリングサービスを提供する「ENEOS マルチモビリティステーション」を、令和５年２月２日に東京都世田谷区にて開設しています。

▼ENEOS マルチモビリティステーションの様子

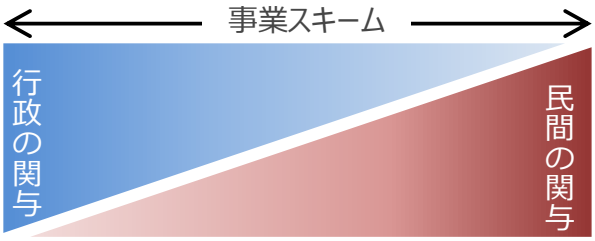
出典：国土交通省道路局作成

2.3. 事業スキームの検討

(1) 官民の役割分担

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す。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です。下表は、公共の関与の度合いを検討する際の視点を整理したものです。

▼事業スキームにおける行政関与の程度のイメージ



▼行政の関与の視点

事項			行政の視点
導入要否の検討	地域課題の把握		まちづくりや交通など全体の視点から地域の課題を把握
	導入目的の明確化		地域課題に対する解決手段の一つとしてのシェアサイクル事業の導入目的を明確化
	事業規模の検討	事業エリア	利用ニーズの反映、事業の費用対効果、収支のバランス（公的資金投入の要否）
		ポート配置	
	事業スキームの検討	官民の役割分担	事業のマネジメント、施設・設備設置者／費用負担、管理・運営実施者／費用負担等の官民分担
		モビリティの選択	地形や都市構造、導入目的などを踏まえた適切なモビリティの選択
		KPI（PDCA）	導入目的に応じた適切な KPI の設定／利用ニーズの分析に基づく運用の在り方
	事業者に求める事項・水準の検討	過剰駐輪対策	事業効率性だけでなく、公的なサービスとして事業者に求める事項・水準の設定
		利用者の安全確保	
		災害時の活用	
		データの利活用	
	関連計画との連動		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などとの連動
事業者の選定等	選定方法の検討		選定などプロセスの公平性・透明性・客観性の担保
	公募内容等の検討	仕様項目	前提条件（与条件）とする事項と応募者の企画提案とする事項の仕分け
		評価項目	
実施に向けた準備	ポート用地の確保協議・交渉	設置箇所と設置手法	公共用地や民地におけるシェアサイクルポート用地の円滑な確保に向けた法令・制度の理解や活用
		設置促進に向けた手法	事業者などに向けたインセンティブ／関係機関との調整に向けた連携体制の構築など

(2) モビリティの選択

シェアサイクルの導入の検討においては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、利用ニーズなどを踏まえながら、自転車以外も含め、適切なモビリティを選択することが重要です。例えば、普通自転車の場合には電動アシストが無い通常の自転車と、電動アシスト付きの自転車の２種類があり、坂道が多い地域などでは、電動アシスト付きの自転車を用いることが有効ですが、充電設備などに対する投資が不可欠であることに留意が必要です。

【自転車】

▼電動アシストが無い自転車

岡山市より画像提供

▼電動アシスト付きの自転車

事業者より画像提供

【自転車以外のモビリティ】

▼自転車以外のモビリティの例（電動キックボード等）

事業者より画像提供

(3) アウトカム指標（KPI）の設定と PDCA サイクルの導入

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す。

また、KPI の達成状況を確認するとともに、必要に応じて地域課題や導入目的の再整理を行い、KPI の適切な見直しについて検討することも重要です（PDCA サイクルの導入）。

▼導入目的に応じた目標、効果を確認するアウトカム指標例

導入目的例	目標例	アウトカム指標例 （★はシェアサイクルデータによって計測可能な例）
生活利便性の向上（公共交通の機能補完）	公共交通利用者数の増加	・公共交通利用者数、公共交通の利用頻度 ・バス停や駅近傍のシェアサイクルポート利用回数や駐輪回数（★）
	公共交通不便地域の解消	・公共交通不便地域のシェアサイクルポート利用回数
	乗り換え利便性の向上	・乗り換え利便性
地域の活性化（まちのにぎわい創出や観光の振興）	商業施設等への立ち寄り機会の創出	・施設近傍のシェアサイクルポート利用回数や駐輪回数（★）
	滞在や消費の促進	・総利用時間（★）、消費額
	観光地へのアクセス性の向上	・観光客数、観光客来訪箇所数（★）
	観光満足度の向上	・観光客満足度
環境負荷の低減	CO_2 排出量の削減	・CO_2 排出削減量（★）
	自動車からの転換	・自動車の利用頻度
健康増進	住民の運動機会の創出	・一人あたり利用距離（★）、外出頻度
放置自転車の削減	放置自転車の削減	・放置自転車台数
全般		・利用回数、利用者数（★）、利用満足度、収支状況
		・住民満足度

※上記のアウトカム指標のほか、進捗状況を確認するためのアウトプット指標としては、シェアサイクルポート数、自転車台数、登録会員数、サービスエリア面積に対するポートカバー率などが考えられます。

2.4. 事業者に求める事項・水準の設定

事業効率性だけでなく、公的なサービスとして事業者に求める事項・水準を設定することが重要です。事業者に求める事項・水準は、例えば、過剰駐輪対策や利用者の安全確保、災害時の活用、データの利活用などが考えられます。

(1) 過剰駐輪対策

第 3 章　3.3 過剰駐輪対策をご参照ください。

(2) 利用者の安全確保

第 3 章　3.2 自転車通行空間の考慮、3.4 自転車車両の仕様、3.5 自転車の点検整備、3.6 保険加入の促進、3.7 ヘルメット着用努力義務化への対応、3.8 交通安全意識の啓発をご参照ください。

(3) 災害時の活用

第 3 章　3.9 災害時の活用をご参照ください。

(4) データの利活用

第 3 章　2.4 データの利活用をご参照ください。

2.5. 関連計画との連動

シェアサイクルの持続的かつ円滑な普及のためには、導入や運営の目的を明確化するとともに、まちづくり計画や地方版自転車活用推進計画、交通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す。

新規にシェアサイクル事業の導入を検討している地域だけではなく、既にシェアサイクル事業を導入している地域においてもシェアサイクル事業を関連する計画に位置づけることで、シェアサイクルが公共的な交通であるという共通認識を図ることができるため、事業が推進しやすくなることも期待されます。

【関連する計画などの例】

① まちづくり計画関係（総合計画、基本計画、都市計画マスタープランなど）
② 交通計画関係（総合交通計画、地域公共交通計画、ゾーン 30、ゾーン 30 プラスなど）
③ 自転車に関する計画関係（地方版自転車活用推進計画、駐輪場に関する計画、自転車ネットワークに関する計画など）
④ 交通以外の分野での計画関係（環境、健康、防災など）

関連計画との連動の事例①　都市計画マスタープランへの位置づけ（石川県金沢市）

石川県金沢市では、都市計画マスタープランや総合交通戦略において、まちなかでのシェアサイクル事業の拡充及び見直し・改善について位置づけています。

【都市計画マスタープラン】

▲自転車走行指導帯の指定

▲金沢レンタサイクル「まちのり」

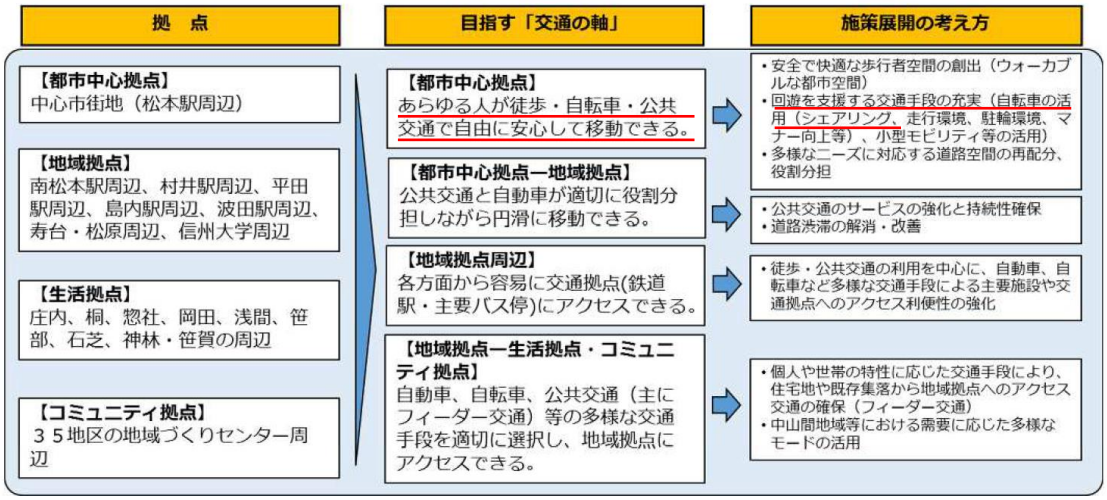
- 鉄道駅やバス停などにおけるサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を行うとともに、既存駐輪場の適正利用や駐輪需要に応じた駐輪施設の整備を推進します。
- 金沢レンタサイクル「まちのり」は、電動アシスト自転車の導入や新たなポートの整備拡充をはじめ、サービス内容の見直し・改善を行っていきます。
- 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の主旨に則り、自転車走行ルールや自転車駐輪マナーの周知徹底を図ります。

出典：金沢市都市計画マスタープラン 2019（R1.8）（石川県金沢市）

関連計画との連動の事例②　総合交通戦略への位置づけ（長野県松本市）

長野県松本市では、総合交通戦略において、中心市街地で目指す交通の方向性と、回遊手段としてのシェアサイクルの利用推進等について位置づけています。

【総合交通戦略】



出典：松本市総合交通戦略（R3.9）（長野県松本市）

関連計画との連動の事例③　地域公共交通計画への位置づけ（静岡県沼津市）

静岡県沼津市では、中心市街地と観光拠点の連携を強化する手段として、シェアサイクルの活用を地域公共交通計画に位置づけています。また、計画の策定や推進にあたっては、地域の関係者も含めた合意形成を図っています。

【地域公共交通計画】

Ⅴ．沼津駅−沼津港連携プロジェクト

都市拠点である中心市街地と、観光交流拠点である沼津港について、新たなモビリティツールを導入するなど、拠点間の結びつきを強化し、相互ににぎわいの波及を目指します。

Ⅴ-①　●新たなモビリティツールの活用

・グリーンスローモビリティツールや自動運転車両などの新たなモビリティツールを検証し、活用について検討を行います。

【事例】低速電動コミュニティビークル

出典：株式会社シンクトゥギャザー資料

【事例】シェアサイクル
（ハレノヒサイクル 加和太建設）

出典：沼津市地域公共交通計画（R2.3）（静岡県沼津市）

関連計画との連動の事例④　自転車活用推進計画への位置づけ（神奈川県横浜市）

横浜市では、市と民間事業者が協働で進めるコミュニティサイクル事業について、シェアサイクルポートの拡充などの利用促進施策を自転車活用推進計画に位置づけています。

【自転車活用推進計画】

施策❻ コミュニティサイクル事業の推進

- 本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」について、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進を進めます。
- 民間事業者が単独で実施する自転車貸出サービス（シェアサイクル事業）について、国の動向を踏まえ支援のあり方を検討します。

ベイバイクのポート（中区）

出典：横浜市自転車活用推進計画（H31.3）（神奈川県横浜市）

関連計画との連動の事例⑤　地球温暖化対策実行計画への位置づけ（神奈川県横浜市）

神奈川県横浜市では、脱炭素化と一体となったまちづくりを進める観点から、過度にマイカーに依存しないための対策の一つとしてシェアサイクルを地球温暖化対策実行計画に位置づけています。

【地球温暖化対策実行計画】

対策
1　「みなとみらい 21 地区」脱炭素先行地域の取組推進
2　国際園芸博覧会における持続可能な都市モデルの創出、そのレガシーを生かした上瀬谷のまちづくりの推進
3　モデル地区の創出などの地域における脱炭素化とまちづくりの一体的な推進
4　米軍施設の返還など、大規模土地利用転換に伴う脱炭素なまちづくりの推進
5　道路・鉄道ネットワークの整備、公共交通の利用促進・低炭素化
6　シェアサイクルなど自転車利用の促進
7　地域交通の維持・低炭素化

出典：横浜市地球温暖化対策実行計画（R5.1）（神奈川県横浜市）

3. 事業者の選定等

3.1. 選定方法の検討

シェアサイクル事業の事業者の選定においては、公平性、透明性、客観性などを確保する仕組みが必要です。

事業者の選定において、競争参加者の設定方法は大別すると、資格要件を満たす者のうち、競争の参加申込みを行った者で競争を行わせる「一般競争入札方式」、発注者が指名を行った特定多数の者で競争を行わせる「指名競争入札方式」、競争の方法によらないで、発注者が任意に特定した者を選定して、その者と契約する「随意契約方式」の３つが挙げられます。

また、落札者の選定方法としては、発注者が示す仕様に対し価格提案のみを求め、落札者を決定する「価格競争方式」、工事価格及び性能等を総合的に評価して落札者を決定する「総合落札方式」、最も優れた提案を行った者と価格や施工方法等を交渉し、契約相手を決定する「技術提案・交渉方式」などが挙げられます。

シェアサイクル事業に係る選定方法としては、「技術提案・交渉方式」での選定が多くなっています。

▼落札者の選定方法

選定方法	概要
価格競争方式	発注者が示す仕様に対し、価格提案のみを求め、落札者を決定する方式
総合落札方式	品質確保のために、工事価格と品質を総合的に評価して落札者を選定する方式
技術提案・交渉方式	技術提案を募集し、最も優れた提案を行った者を優先交渉権者とし、その者と価格や施工方法等を交渉し、契約の相手方を決定する方式

出典：「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」（国土交通省, R4.3 改正）を参考に国土交通省道路局作成

3.2. 公募内容等の検討

(1) 仕様項目

ここでは、シェアサイクル事業の事業者の選定において多く用いられている「技術提案・交渉方式」について、仕様項目の一般的な例を紹介します。

仕様項目の設定にあたっては、前提条件（与条件）とする事項と応募者の企画提案とする事項の仕分けが必要です。前提条件（与条件）とする事項については、地域課題に応じて検討することも考えられます。

【仕様項目の例】

①	導入目的
②	実施期間　　（PDCA サイクルの期間を念頭に実施期間（契約期間）の検討が重要）
③	実施エリア
④	役割分担、費用負担
⑤	事業者に求める事項・水準 （過剰駐輪対策、利用者の安全確保※、災害時の活用、データ利活用など） ※自転車車両の仕様、点検整備、保険加入、ヘルメット、交通安全意識の啓発など
⑥	ポート候補地（公共用地など）
⑦	使用するモビリティ（自転車、電動キックボードなど）
⑧	ポート配置・箇所数、車両台数
⑨	利用方法（利用者への提供システム）
⑩	利用料金
⑪	運営方法 （運営体制、運営設備、採算性、利便性、安全・安心など）
⑫	事業実施計画書、KPI（PDCA）
⑬	その他必要な事項　など

(2) 評価項目

ここでは、シェアサイクル事業の事業者の選定において用いられている「技術提案・交渉方式」について、評価項目の一般的な例を紹介します。

選定においては公平性、透明性、客観性を確保するために、技術提案書に対する明確な特定基準を作成することが必要です。また、評価基準の作成においては、導入要否に関して検討した事項を適切に盛り込むことが重要です。

▼事業者の選定における評価基準の例（技術提案・交渉方式）

評価項目の例	内容例
運営体制	• シェアサイクル事業の実績や運営のノウハウを有しているか • サービス推進体制、維持管理体制は十分か
運営設備	• 自転車の安全性や機能性、耐久性は十分か • 駐輪ラックや案内看板などを設置する場合は設置、撤去が容易なものか
サービス内容・利便性	• 登録から貸出・返却手続は容易で分かりやすいか • 決済は容易で、複数の決済方法が用意されているか
利用促進	• GPS などを活用した有意義なデータを提供できるか • アンケートやデータ分析を効果的に行い、事業提案を行うことができる体制、計画が整備されているか
安全対策等	• シェアサイクルポートは周辺環境や安全に配慮されているか • 加入する保険の補償範囲は十分か • 希望者に対するヘルメットの貸出などが可能か • 冬季におけるサービスの方向性、安全対策が十分に整備されているか
地域連携	• 地域事業者の活用、雇用があるか • 地域の施策との連携があるか • 利便性向上や地域の魅力向上のための提案がなされているか

4. 実施に向けた準備

4.1. ポート用地の確保協議・交渉（サイクルポート設置場所の確保）

(1) 設置箇所と設置手法

シェアサイクルポートの設置箇所の種別ごとに、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ことが必要です。

▼設置場所の種別ごとに係る主な設置手法

設置箇所			設置手法	関係する法規制	特例制度等
公共用地	道路		● 占用	● 道路法 ● 道路法施行令 ● 道路法施行規則	● 都市再生特別措置法 ● 中心市街地活性化法
	都市公園		● 公園施設 ● 占用（Park-PFI や都市再生特別措置法の特例を活用）	● 都市公園法 ● 都市公園法施行令	● 都市公園法による Park-PFI ● 都市再生特別措置法
	河川空間		● 占用	● 河川法 ● 河川敷地占用許可準則	● 都市再生特別措置法
	公共施設内の空間	国有地	● 使用許可の申請により設置	● 国有財産法	
		市有地等	● 使用許可の申請により設置	● 地方自治法 ● 公共施設使用料条例など	
民地	有効空地・公開空地		● 総合設計制度 ● 地区計画に位置づけ設置	● 建築基準法 ● 都市計画法 ● 各地方公共団体の制度など	

公共用地（道路、都市公園、河川空間など）では原則としてその土地を他の目的に使用することが規制されているところ、法令に基づく占用などの手続を経て、シェアサイクルポート設置が行われています。

民地では原則として地権者の同意、契約の上で自由にシェアサイクルポートを設置することが可能ですが、公開空地など、シェアサイクルポートの設置にあたり、特例の活用が必要となるケースがあります。

ここでは、主に公共用地におけるシェアサイクルポート設置の参考事例を紹介します。以下に用地種別ごとにシェアサイクルポートの設置手法及び特例などの活用方法を示します。

1) 道路

シェアサイクルポートを道路へ設置する場合、道路法の規定に基づき、基本的に道路を占用する必要があります。また、道路管理者が道路附属物に該当する自転車駐車場を整備することも可能です。

道路占用時には無余地性の基準を満たす必要がありますが、占用特例などを活用することで無余地性の基準を緩和することが可能になります。

▼道路でのシェアサイクルポートの設置

道路占用によりシェアサイクルポートを設置（道路法第 32 条、第 33 条）

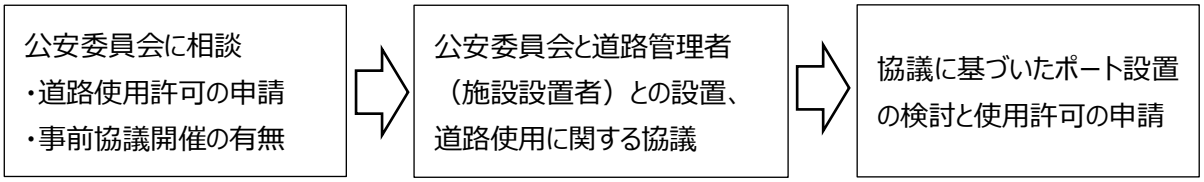
・道路管理者への占用許可申請により設置
・無余地性の基準を満たすことが必要
　・無余地性の基準については、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮することができる
　・高架下においては、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められる場合は、無余地性の条件に関わらず、占用することが可能

道路占用時の特例

・下記の制度の活用により、無余地性の条件にかかわらずサイクルポートを占用することなどが可能
　■ **都市再生整備計画の活用**
　■ **歩行者利便増進道路制度の活用**
　■ **中心市街地活性化制度の活用**
　■ **道路協力団体制度の活用**

なお、道路占用と合わせて道路使用許可の申請や事前協議が必要になることがあります。設置の方法などにより手続が異なるので、シェアサイクルポート設置の検討に際しては、公安委員会に事前協議の必要性や道路使用許可の申請プロセスなどについて相談をしてください。

▼道路使用許可・事前協議に関する概略手順



警察庁交通局の通達において、歩道などに自転車を駐車させるための必要な装置を占用物件として設置する際の対応について下記のとおり示されています。

▼道路使用許可や事前協議に関する交通警察の対応について

「道路法施行令の一部を改正する政令の施行に伴う交通警察の対応について」

（平成 18 年 12 月 6 日　警察庁丁規発第 77 号）

道路法施行令の一部を改正する政令（平成 18 年政令第 357 号）が平成 18 年 11 月 15 日に公布され、平成 19 年１月４日から施行されることとなった。

改正後の道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号。以下「令」という。）において、法面若しくは側溝上の部分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道上において自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下「自転車等駐車器具」という。）を占用物件として設けることが可能とされたことから、**当該物件を設置する場合の道路使用の許可、駐車可の交通規制等の対応方針**につき、国土交通省道路局と協議を行い、下記のとおりとすることとしたので、対応に遺憾のないようにされたい。

なお、「道路法施行令の一部を改正する政令の閣議決定について」（平成 17 年 3 月 29 日付け警察庁丁規発第 29 号）は廃止する。

記

1　主な改正の内容

（略）

2　対応方針

（１）　交通規制に関する事項

ア　**道路管理者が道路の附属物として**自転車駐車場を歩道等（法面若しくは側溝上の部分又は自転車歩行者道を含む。以下同じ。）に設置しようとする場合、若しくは道路交通法（昭和３５年法律第１０５号。以下「法」という。）第４５条第１項に規定する駐車を禁止する道路の部分でない場所に自転車駐車場を設置しようとする場合、又は**道路管理者以外の者が自転車等駐車器具を**歩道等に設置し、若しくは法第４５条第１項に規定する駐車を禁止する道路の部分でない自転車道に自転車等駐車器具を設置し、**これを駐車の用に供しようとする場合は、法第４８条の規定による道路標識を設置した上、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令**（昭和３５年総理府令・建設省令第３号。以下「標識標示令」という。）**第９条及び第１０条に定める規制標示を設置し、駐車の方法を指定すること。**

イ　**道路管理者が道路の附属物として自転車駐車場を法第４５条第１項に規定する駐車を禁止する道路の部分に設置しようとする場合**、又は**道路管理者以外の者が自転車等駐車器具を法第４５条第１項に規定する駐車を禁止する道路の部分である自転車道に設置し、これを駐車の用に供しようとする場合**は、上記アに加えて、**法第４条及び第４６条の規定により、駐車することができる自転車等の種類及び区間等を限定した駐車可の規制を行うこと。**

（２）　**道路使用許可に関する事項**

ア　道路管理者以外の者が自転車等駐車器具を歩道等又は自転車道に設置し、これを駐車の用に供しようとする場合は、法第 77 条第１項第２号に該当し、**当該場所を管轄する警察署長の道路使用許可が必要**であることから、許可の可否に当たっては、**地域住民や道路利用者等の合意形成の度合を見定**めながら、同条第２項各号に照らし適切に判断すること。

イ　自転車等駐車器具を設置し、これを駐車の用に供することは、道路上に放置されている自転車の駐車の整序化につながり、歩行者等の安全で円滑な通行に資するなど社会的意義を有するものであることから、その**許可申請に当たっては手続が円滑に行われるように配意**すること。

（３）　**道路管理者との事前協議**等

道路管理者が道路の附属物として自転車駐車場を設置する場合、又は道路管理者以外の者が自転車等駐車器具を設置し、これを駐車の用に供する場合については、上記(1)及び(2)のとおり都道府県公安委員会の交通規制及び所轄警察署長の道路使用許可が必要であることから、令第 38 条の２第２項に基づく都道府県公安委員会への意見聴取及び法第 79 条に基づく**道路管理者との協議**において、次の諸点につき**遺漏なきよう調整**を行うこと。

ア～ケ　（略）

(A) 道路占用による設置

シェアサイクルポートは、道路法施行令における「自転車駐車器具」に該当し、道路の占用により設置することができます。ただし、道路占用が許可される条件として、無余地性の基準（道路の敷地外に余地がないためやむを得ないもの）を満たす必要があります。

なお、この無余地性の基準の適用の判断については、「道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて」（平成 28 年 3 月 31 日付け事務連絡）及び「道路の占用に係る無余地性の基準等の取扱いについて」（平成 30 年 3 月 26 日付け事務連絡）において、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮できることが周知されており、シェアサイクルポート設置においても、諸般の事情を考慮し、シェアサイクルポートを設置した事例もみられます。

■概要

シェアサイクル事業者や地方公共団体が、道路管理者に対し道路占用許可申請を提出し設置します。

■条件等

- 無余地性の基準を満たすことが必要です。なお、無余地性の基準については経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮の上判断されます。
- 高架の道路の路面下において、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められる場合は、無余地性の条件に関わらず、占用することが可能になります。
- 車道以外の道路の部分に設置することとなります。
- 道路の構造または交通に著しい支障のない場合を除き、自転車または歩行者が通行することができる部分の幅員が、道路構造令または条例で定める幅員であることが必要になります。

■設置期間

- 占用期間は 5 年以内

■占用主体

- 地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者

■必要な手続・協議

- 道路占用許可申請

■占用料等費用

- 道路占用料が発生（占用主体が地方公共団体である場合は除きます。）
  直轄国道では政令で定める額に 50%を乗じて得た額（他の占用特例を用いる場合にはより減免がなされる場合もあります。）を占用料としており、地方公共団体が管理する道路においても減免対象となっていることがあります。

■関連法令・通達等

- 道路法、道路法施行令、道路法施行規則
- 自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用許可基準（平成 18 年 11 月 15 日付け国道利第 31 号）

● 道路法施行令及び開発道路に関する占用料等徴収規則に基づく占用料の減免措置等の取扱いについて（令和２年６月５日付け国道利第６号）

〇道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（道路の占用の許可）

第三十二条　道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一～六　（略）

七　前各号に掲げるもののほか、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

２～５　（略）

（道路の占用の許可基準）

第三十三条　道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

２～６　（略）

（占用料の徴収）

第三十九条　道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

２　前項の規定による占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定める。但し、条例で定める場合においては、第三十五条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

〇道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条　法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一～十一　（略）

十二　道路の区域内の地面に設ける自転車（側車付きのものを除く。以下同じ。）、原動機付自転車（側車付きのものを除く。）又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（第九号に掲げる施設に設けるものを除く。）

十三・十四　（略）

（自転車駐車器具の占用の場所に関する基準）

第十一条の十　法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第十二号に規定する自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下この条において「自転車駐車器具」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一　車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。次条第一項第一号において同じ。）であること。

二　法のり面若しくは側溝上の部分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道上に設ける場合においては、道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該自転車駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の一方の側の幅員が、国道にあつては道路構造令第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員、都道府県道又は市町村道にあつてはこれらの規定に規定する幅員を参酌して法第三十条第三項の条例で定める幅員であること。

２　前項に定めるもののほか、同項の基準については、第十条（第一号及び第五号に係る部分に限る。）の規定を準用する。この場合において、同条第一号中「地上（」とあるのは「地面（」と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次のいずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所）」とあるのは「ロ及びハのいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

無余地性の基準の判断にあたり諸般の事情を考慮した事例　（鹿児島県鹿児島市）

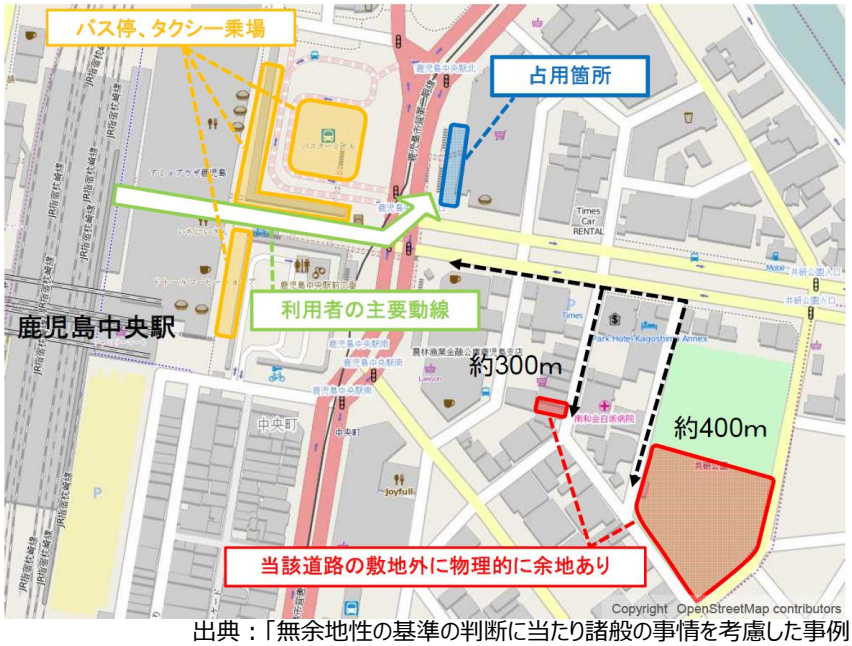
鹿児島県鹿児島市では、鹿児島中央駅周辺の歩道上を占用し、シェアサイクルポートを設置しています。

占用箇所が複数の交通機関が集まる交通結節点に存在し、通勤や通学だけでなく観光客も多く利用するものであることから、利用者の利便性を考慮し、道路用地内にシェアサイクルポートを設置しています。

▼シェアサイクルポートの状況

出典：鹿児島県鹿児島市提供

▼シェアサイクルポート設置箇所と余地の箇所の関係



出典：「無余地性の基準の判断に当たり諸般の事情を考慮した事例」
（国土交通省都市局、道路局）

(B) 道路占用における特例制度の活用

道路占用制度における特例制度として、都市再生整備計画の活用、歩行者利便増進道路制度の活用、中心市街地活性化制度の活用、道路協力団体制度の活用による道路の占用の許可基準の緩和があります。

(a) 都市再生整備計画の活用

■概要

シェアサイクルポートを都市再生整備計画に特例の対象として記載し、道路管理者、都道府県公安委員会の同意を得たうえで、道路管理者が特例道路占用区域を指定・公示することで道路占用の特例を受けることができます。

また、関係部局間で調整の上、都市再生整備計画に位置づけることとなるため、個別の協議・調整が円滑に進むことが期待されます。

■条件等

- 特例道路占用区域の対象範囲内となります。
- 道路の構造からみて道路の構造または交通に著しい支障のない場合を除き、自転車または歩行者が通行することができる部分の幅員が、道路構造令または条例で定める幅員であることが必要になります。
- 周辺の放置自転車の整序等、道路交通環境の維持向上を図るための措置を講ずる必要があります。

■設置期間

- 占用期間は 5 年以内

■必要な手続・協議

- 都市再生整備計画の策定
- 道路占用許可申請
- 道路管理者および都道府県公安委員会への協議・同意

■費用

- 道路占用料が発生（地方公共団体が占用主体となる場合は除きます。）
  直轄国道においては、道路維持管理への協力が行われる場合にあっては政令で定める額に10%を乗じて得た額を占用料としており、地方公共団体が管理する道路においても減免対象となっている場合があります。

■関連法令・通達等

- 道路法、道路法施行令、道路法施行規則
- 都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱いについて（平成 23 年 10 月 20 日付け国道利第 22 号）
- 道路法施行令及び開発道路に関する占用料等徴収規則に基づく占用料の減免措置等の取扱いについて（令和２年６月５日付け国道利第６号）

都市再生整備計画による特例制度を活用した事例　（愛知県名古屋市）

愛知県名古屋市では、都市再生特別措置法に基づき、土地所有者等（市、国）と都市再生推進法人が都市利便増進協定を締結し、占用許可特例を活用して、シェアサイクルポートを設置しています。

▼名古屋市におけるシェアサイクルポートの記載

協定制度等の取り組み

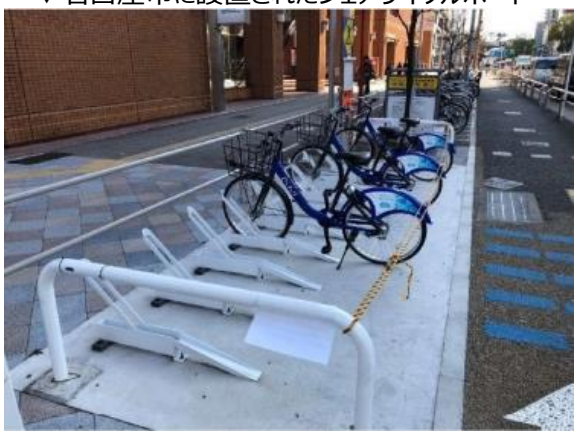
官民連携によるエリアマネジメント方針等

	事業	事業の目的/事業によって解決される課題	事業期間	事業主体(占用主体)	制度別詳細1 道路占用許可特例(法第46条第10項)	制度別詳細2 河川敷地占用許可(河川敷地占用許可準則22)	制度別詳細3 都市公園占用許可特例(法第46条第12項)	制度別詳細4 都市利便増進協定(法第46条第25項)	都行46
1	●デジタルサイネージ(広告塔)の管理運営	歩行者空間を活用し、良好な景観・演出効果による賑わいのある道路空間の形成を図るとともに、まちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	R3～R6	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○	
2	●シェアサイクルポート(自転車駐車器具)の管理運営	栄・伏見・大須地区及び周辺の移動をしやすくし、回遊性を向上するための環境を整備する。	R3～R6	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○		○	○	
			R4～R6	錦二丁目エリアマネジメント株式会社(都市再生推進法人)	○			○	
3	●アーチ添加広告(看板)の管理運営	道路空間を活用し、賑わいのある景観を演出するとともにまちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	R3～R6	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○	

＜道路占用特例＞

【占用主体】栄ミナミまちづくり(株)
　　錦二丁目エリアマネジメント(株)
【道路管理者】名古屋市、中部地方整備局

▼名古屋市に設置されたシェアサイクルポート



出典：栄・伏見・大須地区（第２期）都市再生整備計画（愛知県名古屋市）

○都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）（抄）

(都市再生整備計画)

第四十六条　市町村は、単独で又は共同して、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域において、都市再生基本方針(当該区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、都市再生基本方針及び当該都市再生緊急整備地域の地域整備方針。第八十一条第一項及び第百十九条第一号イにおいて同じ。)に基づき、当該公共公益施設の整備等に関する計画(以下「都市再生整備計画」という。)を作成することができる。

２　都市再生整備計画には、第一号から第六号までに掲げる事項を記載するものとするとともに、第七号に掲げる事項を記載するよう努めるものとする。

一　都市再生整備計画の区域及びその面積

二　前号の区域内における都市の再生に必要な次に掲げる事業に関する事項

イ　公共公益施設の整備に関する事業

ロ　市街地再開発事業

ハ　防災街区整備事業
ニ　土地区画整理事業
ホ　住宅施設の整備に関する事業
ヘ　その他国土交通省令で定める事業
三　前号の事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業に関する事項
四　前二号の事業により整備された公共公益施設の適切な管理のために必要な事項
五　第一号の区域のうち、滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路の整備、多様な滞在者等の交流の拠点の形成に資する都市公園の整備、良好な景観の形成に資する店舗その他の滞在者等の利便の増進に寄与する建築物の開放性を高めるための改築又は色彩の変更その他の滞在の快適性及び魅力の向上(以下この条において「滞在の快適性等の向上」という。)のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域(以下「滞在快適性等向上区域」という。)を定める場合にあっては、その区域
六　計画期間
七　都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する方針
３～８　（略）
９　市町村は、都市再生整備計画に市町村施行国道新設等事業又は市町村施行国道維持等事業に関する事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県に協議し、その同意を得なければならない。

１０　第二項第二号イ若しくはへに掲げる事業に関する事項又は同項第三号に掲げる事項には、道路法第三十二条第一項第一号又は第四号から第七号までに掲げる施設等のうち、都市の再生に貢献し、道路(同法による道路に限る。第六十二条において同じ。)の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして政令で定めるものの設置(道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。)であって、同法第三十二条第一項又は第三項の許可に係るものに関する事項を記載することができる。
１１～２９　（略）

第六十二条　都市再生整備計画の区域内の道路の道路管理者は、道路法第三十三条第一項の規定にかかわらず、都市再生整備計画の計画期間内に限り、都市再生整備計画に記載された第四十六条第十項に規定する事項に係る施設等のための道路の占用（同法第三十二条第二項第一号に規定する道路の占用をいい、同法第三十三条第二項に規定するものを除く。）で次に掲げる要件のいずれにも該当するものについて、同法第三十二条第一項又は第三項の許可を与えることができる。
一　道路管理者が施設等の種類ごとに指定した道路の区域内に設けられる施設等（当該指定に係る種類のものに限る。）のためのものであること。
二　道路法第三十三条第一項の政令で定める基準に適合するものであること。
三　その他安全かつ円滑な交通を確保するために必要なものとして政令で定める基準に適合するものであること。
２～５　（略）

(b) 歩行者利便増進道路制度の活用

道路法等の一部を改正する法律（令和２年法律第 31 号）で、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設しています。この制度により、「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定した道路では、シェアサイクルポートを含め、歩行者の利便増進のために必要な物件を、無余地性の基準にとらわれずに設置することが可能になります。

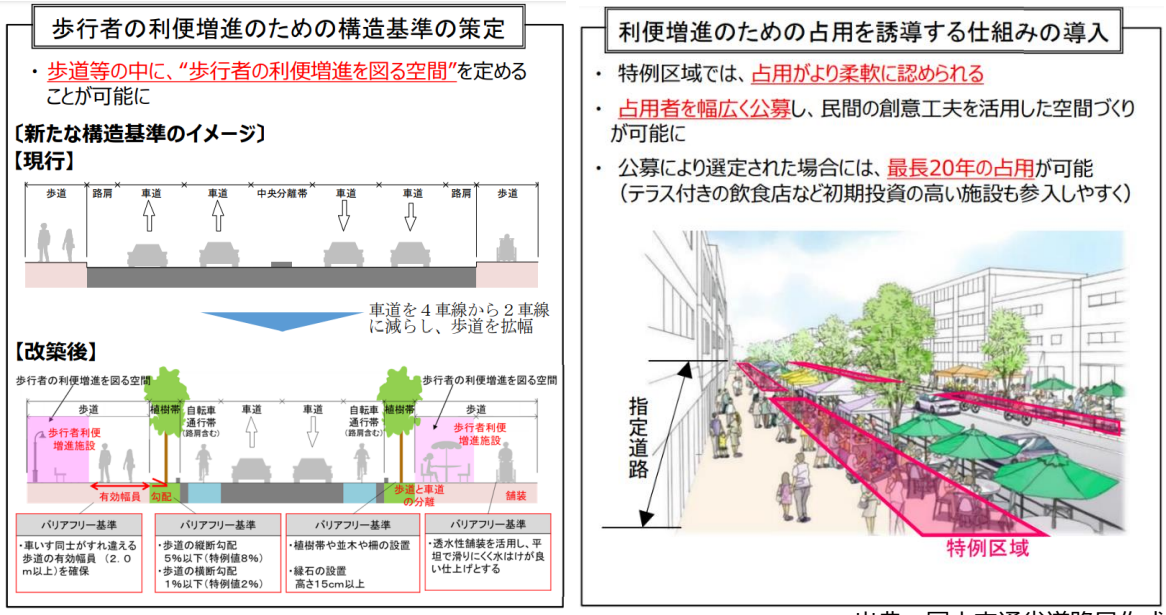
▼歩行者利便増進施設等として認められる物件の例

歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令 第 16 条の２
・広告塔　・ベンチ　・街灯 ・電飾、提灯、ランプ　・フラワーポット　・音響機材（スピーカーなど）	第１号、第２号 第６号イ
・看板　・標識　・旗ざお　・幕　・アーチ	第１号、第３号 第６号ハ
・食事施設　・購買施設（テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。）	第４号
・サイクルポート	第５号

イベントのために設けられる ・露店　・商品置場　・ステージ、やぐら、観客席 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。）	第６号ロ

※　歩行者利便増進施設等の設置に併せて、占用主体が道路維持管理の協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など）を行う場合、占用料の額の 90%が減額されます。

▼歩行者利便増進道路の概要



出典：国土交通省道路局作成

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（歩行者利便増進施設等）

第十六条の二　法第三十三条第二項第三号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一　広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの

二　ベンチ、街灯その他これらに類する工作物で歩行者の利便の増進に資するもの

三　標識、旗ざお、幕又はアーチで歩行者の利便の増進に資するもの

四　食事施設、購買施設その他これらに類する施設で歩行者の利便の増進に資するもの

五　第十一条の十第一項に規定する自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの

六　次に掲げるもので、集会、展示会その他これらに類する催しのため設けられ、かつ、歩行者の利便の増進に資するもの

イ　広告塔その他これに類する工作物

ロ　露店、商品置場その他これらに類する施設

ハ　看板、旗ざお、幕及びアーチ

(c) 中心市街地活性化制度の活用

中心市街地の活性化に関する法律において、道路占用の特例が定められており、認定中心市街地の区域内の道路におけるシェアサイクルポートの占用時に、無余地性の基準にとらわれずに設置することが可能です。

○中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）（抄）

（道路の占用の特例）

第四十一条　認定中心市街地の区域内の道路の道路管理者は、**道路法第三十三条第一項の規定にかかわらず、認定基本計画の計画期間内に限り、認定基本計画に記載された第九条第四項に規定する事項に係る施設等のための道路の占用**（同法第三十二条第二項第一号に規定する道路の占用をいい、同法第三十三条第二項に規定するものを除く。）**で次に掲げる要件のいずれにも該当するものについて、同法第三十二条第一項又は第三項の許可を与えることができる。**

一　道路管理者が施設等の種類ごとに指定した道路の区域内に設けられる施設等（当該指定に係る種類のものに限る。）のためのものであること。

二　道路法第三十三条第一項の政令で定める基準に適合するものであること。

三　その他安全かつ円滑な交通を確保するために必要なものとして政令で定める基準に適合するものであること。

２～５（略）

中心市街地の活性化に関する法律施行令（平成十年政令第二百六十三号）（抄）

（中心市街地の活性化に寄与し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資する施設等）

第五条　法第九条第四項の政令で定める施設等は、次に掲げるものとする。

一　広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの

二　食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの

三　道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第十一条の十第一項に規定する**自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの**

(d) 道路協力団体制度の活用

道路協力団体は、収益活動としてシェアサイクル事業を実施することが想定されており、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもって、道路占用の許可があったとみなす特例が定められています。

▼道路協力団体による活動・道路空間の活用イメージ

出典：国土交通省道路局作成

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（道路協力団体に対する道路管理者の承認等の特例）

第四十八条の六十四　道路協力団体が第四十八条の六十一各号に掲げる業務として行う国土交通省令で定める行為についての第二十四条本文並びに第三十二条第一項及び第三項の規定の適用については、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

〇道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）（抄）

（道路協力団体が業務として設置又は管理を行う工作物等）

第四条の二十七　法第四十八条の六十一第二号の国土交通省令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一　（略）

二　令第七条第九号の自動車駐車場及び自転車駐車場で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの

三　令第七条第十二号の車輪止め装置その他の器具で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの（前号に掲げる施設に設けるものを除く。）

四～七（略）

2) 都市公園

都市公園にシェアサイクルポートを設置する際は、公園施設としての設置、占用し設置の２種類の方法があります。

▼都市公園へのシェアサイクルポートの設置手法

公園施設としてシェアサイクルポートを設置

（都市公園法第２条、第５条）

・公園管理者により公園施設（便益施設）として設置

・公園管理者以外が条例に定められた申請書を提出し、公園管理者の許可を得て設置

占用によりシェアサイクルポートを設置

（都市公園法第５条、第６条、都市再生特別措置法第 62 条の 2）

・都市公園にて占用できる施設は都市公園法及び都市公園法施行令で定められており、シェアサイクルポートは占用できる施設として該当しない

・そのため、下記の特例措置により、占用が必要

■Park-PFI 制度による都市公園法の占用許可の特例措置

■都市再生整備計画による都市公園法の占用許可の特例措置

都市公園の中で、底地を国（公園管理者以外）が所有し、公園管理者（地方公共団体又は国）が土地を賃借する場合に、地方公共団体において公園の用に供する場合は、国有財産法第２２条第１項により、当該土地を無償で貸し付けることができるものとされています。

※同条第２項において、「当該公園施設の経営が営利を目的とし、又は利益をあげる場合」には、無償貸付を行うことはできないとされていますが、当該施設の維持に必要な費用を賄う程度の使用料を徴収しても、必ずしも当該施設の経営が営利を目的とするものとはなりません。

なお、無償貸付契約においては、利用計画を変更しようとする場合には、事前に変更する理由及び利用計画を書面によって申請する等の手続が必要になる点についても留意ください。

○国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）（抄）

（無償貸付）

第二十二条　普通財産は、次に掲げる場合においては、地方公共団体、水害予防組合及び土地改良区（以下「公共団体」という。）に、無償で貸し付けることができる。

一　公共団体において、緑地、公園、ため池、用排水路、火葬場、墓地、ごみ処理施設、し尿処理施設、と畜場又は信号機、道路標識その他公共用若しくは公用に供する政令で定める小規模な施設の用に供するとき。

二～六　（略）

２　前項の無償貸付は、公共団体における当該施設の経営が営利を目的とし、又は利益をあげる場合には、行うことができない。

３　（略）

(A) 公園施設としての設置

都市公園に公園施設としてシェアサイクルポートを設置する場合、公園管理者自身が設置する手法と、公園管理者以外が条例に定められた申請書を提出し、公園管理者の許可を得て設置する手法の２種類があります。

都市公園法に列挙される公園施設に、駐輪場やシェアサイクルポートは明示されていませんが、「都市公園にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて」（令和４年 12 月９日付け国都公景第 93 号）において、シェアサイクルポートは公園施設に該当することが明示されています。

▼公園施設の種類

園路及び広場	・飲食店 ・売店 ・宿泊施設 ・駐車場 ・園内移動用施設 ・便所 ・荷物預り所 ・時計台 ・水飲場 ・手洗場　など
修景施設（植栽、花壇、噴水等）	
休養施設（休憩所、ベンチ等）	
遊戯施設（ぶらんこ、滑り台、砂場等）	
運動施設（野球場、陸上競技場、水泳プール等）	
教養施設（植物園、動物園、野外劇場等）	
便益施設（飲食店、売店、駐車場、便所等）	
管理施設（門、柵、管理事務所等）	
上記のほか都市公園の効用を全うする施設	

国都公景第 93 号
令和４年 12 月９日

都道府県・指定都市
都市公園担当部局長　殿

国土交通省都市局公園緑地・景観課長
（公印省略　）

都市公園にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて

「令和４年の地方分権改革に関する提案募集」において、都市公園法上の公園施設にシェアサイクルポートが含まれている旨を明確化することについて提案があったことを踏まえ、**シェアサイクルポートに関する都市公園法の運用上の考え方**について、下記のとおり通知いたします。

また、都道府県におかれましては、貴管内関係市町村（指定都市を除く。）に対してこの旨周知いただくようお願いいたします。

記

都市公園法施行令第5条第6項に規定する駐車場には、自転車駐車場も含まれる。自転車を賃貸する事業の用に供されるシェアサイクルポートは自転車駐車場の一形態であることから、同項に規定する駐車場に包含されるものであり、**既存の公園利用者又は将来的な公園利用者の利便の確保等に資するものであれば、都市公園の効用を全うする施設として認められ、都市公園法第2条第2項第7号の便益施設として公園施設に該当すると解して差し支えない**。なお、「コミュニティサイクル」、「レンタサイクル」等の他の名称で自転車を賃貸する事業の用に供されている自転車駐車場についても同様である。

〇都市公園法（昭和三十七年法律第七十九号）（抄）

（定義）

第二条　この法律において「都市公園」とは、次に掲げる公園又は緑地で、その設置者である地方公共団体又は国が当該公園又は緑地に設ける公園施設を含むものとする。

一・二　（略）

２　この法律において「公園施設」とは、都市公園の効用を全うするため当該都市公園に設けられる次に掲げる施設をいう。

一～六（略）

七　飲食店、売店、駐車場、便所その他の**便益施設で政令で定めるもの**

八　門、柵、管理事務所その他の管理施設で政令で定めるもの

九　前各号に掲げるもののほか、都市公園の効用を全うする施設で政令で定めるもの

３　（略）

（公園管理者以外の者の公園施設の設置等）

第五条　第二条の三の規定により都市公園を管理する者（以下「公園管理者」という。）以外の者は、都市公園に公園施設を設け、又は公園施設を管理しようとするときは、条例（国の設置に係る都市公園にあつては、国土交通省令）で定める事項を記載した申請書を公園管理者に提出してその許可を受けなければならない。許可を受けた事項を変更しようとするときも、同様とする。

２　公園管理者は、公園管理者以外の者が設ける公園施設が次の各号のいずれかに該当する場合に限り、前項の許可をすることができる。

一　当該公園管理者が自ら設け、又は管理することが不適当又は困難であると認められるもの

二　**当該公園管理者以外の者が設け、又は管理することが当該都市公園の機能の増進に資すると認められるもの**

３・４　（略）

（都市公園の占用の許可）

第六条　都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占用しようとするときは、公園管理者の許可を受けなければならない。

２　前項の許可を受けようとする者は、占用の目的、占用の期間、占用の場所、工作物その他の物件又は施設の構造その他条例（国の設置に係る都市公園にあつては、国土交通省令）で定める事項を記載した申請書を公園管理者に提出しなければならない。

３　第一項の許可を受けた者は、許可を受けた事項を変更しようとするときは、当該事項を記載した申請書を公園管理者に提出してその許可を受けなければならない。ただし、その変更が、条例（国の設置に係る都市公園にあつては、政令）で定める軽易なものであるときは、この限りでない。

４　第一項の規定による都市公園の占用の期間は、十年をこえない範囲内において政令で定める期間をこえることができない。これを更新するときの期間についても、同様とする。

〇都市公園法施行令（昭和三十一年政令第二百九十号）（抄）

（公園施設の種類）

第五条　法第二条第二項第二号の政令で定める修景施設は、植栽、芝生、花壇、いけがき、日陰たな、噴水、水流、池、滝、つき山、彫像、灯籠、石組、飛石その他これらに類するものとする。

２～５　（略）

６　法第二条第二項第七号の政令で定める**便益施設**は、飲食店（風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和二十三年法律第百二十二号）第二条第四項に規定する接待飲食等営業に係るものを除く。）、売店、宿泊施設、駐車場、園内移動用施設及び便所並びに荷物預り所、時計台、水飲場、手洗場その他これらに類するものとする。

７・８　（略）

都市公園への便益施設としての設置事例　（岡山県岡山市）

岡山県岡山市内にある県管理の都市公園では、岡山市の申請により、公園利用者の利便に供するために設けられる「便益施設」としてシェアサイクルポートを設置しています。

▼都市公園に設置されたシェアサイクルポート

(B) 占用

シェアサイクルポートは自転車駐車場の一形態であり、後述の特例により、占用での設置が可能です。

占用での設置には、都市再生整備計画（都市再生特別措置法第 62 条の 2、都市再生特別措置法施行令第 17 条）に記載する方法や、Park-PFI 制度（都市公園法第 5 条の 9）を活用し利便増進施設としてシェアサイクルポートを設置する方法があります。

(a) 都市再生整備計画の活用

都市再生整備計画に、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与するために必要な施設整備としてシェアサイクルポートを記載し、一定の要件を満たせば、シェアサイクルポートの設置に占用許可の特例を受けることができます。

▼都市公園の占用許可特例制度のイメージ

○都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）（抄）

（都市公園の占用の許可）

第六条　都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占用しようとするときは、公園管理者の許可を受けなければならない。

2　前項の許可を受けようとする者は、占用の目的、占用の期間、占用の場所、工作物その他の物件又は施設の構造その他条例（国の設置に係る都市公園にあつては、国土交通省令）で定める事項を記載した申請書を公園管理者に提出しなければならない。

3　第一項の許可を受けた者は、許可を受けた事項を変更しようとするときは、当該事項を記載した申請書を公園管理者に提出してその許可を受けなければならない。ただし、その変更が、条例（国の設置に係る都市公園にあつては、政令）で定める軽易なものであるときは、この限りでない。

4　第一項の規定による都市公園の占用の期間は、十年をこえない範囲内において政令で定める期間をこえることができない。これを更新するときの期間についても、同様とする。

〇都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）（抄）

（都市公園の占用の許可の特例等）

第六十二条の二　第四十六条第十二項に規定する事項又は同条第十四項第一号に定める事項が記載された都市再生整備計画が同条第二十八項前段（同条第二十九項において準用する場合を含む。）の規定により公表された日から二年以内に**当該都市再生整備計画に基づく都市公園の占用について都市公園法第六条第一項又は第三項の許可の申請があった場合においては、公園管理者は、同法第七条の規定にかかわらず、当該占用が第四十六条第十二項又は第十四項第一号の施設等の外観及び構造、占用に関する工事その他の事項に関し政令で定める技術的基準に適合する限り、当該許可を与えるものとする。**

2　（略）

〇都市再生特別措置法施行令（平成十四年政令第百九十号）（抄）

（都市の再生に貢献し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資する施設等）

第十七条　法第四十六条第十項の政令で定める施設等は、次に掲げるものとする。

一　広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの

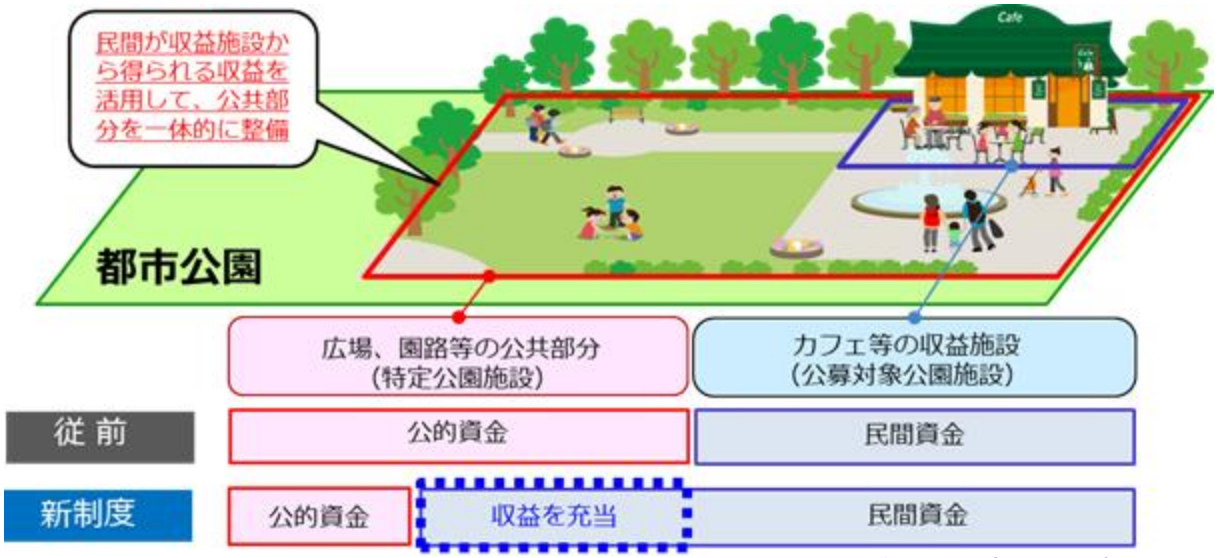
二　食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの

三　道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第十一条の十第一項に規定する**自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの**

(b) Park-PFI 認定事業者による占用

都市公園において、Park-PFI にて施設管理者として認定された民間事業者が認定公募設置等計画に基づき設置する自転車駐車場、地域における催しに関する情報を提供するための看板及び広告塔については、利便増進施設として占用許可の対象となります。シェアサイクルポートも利用増進施設の対象とされ、占用許可が可能です。

▼Park-PFI のイメージ



出典：都市公園の質の向上に向けた Park-PFI 活用ガイドライン（国土交通省都市局）

〇都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）（抄）

（認定公募設置等計画に係る公園施設の設置基準等の特例）

第五条の九　認定公募設置等計画に基づき公募対象公園施設を設ける場合における第四条第一項の規定の適用については、同項ただし書中「動物園を設ける場合」とあるのは、「動物園を設ける場合、第五条の七第一項に規定する認定公募設置等計画に基づき第五条の二第一項に規定する公募対象公園施設を設ける場合」とする。

2　公園管理者は、認定計画提出者から認定公募設置等計画に基づき**利便増進施設のための都市公園の占用について第六条第一項又は第三項の許可の申請があつた場合においては、第七条の規定にかかわらず、当該占用が第五条の二第二項第六号の政令で定める物件又は施設の外観及び構造、占用に関する工事その他の事項に関し政令で定める技術的基準に適合する限り、当該許可を与えなければならない。**

3) 河川空間

河川空間にシェアサイクルポート施設を設置する際は、河川管理者から許可を受ける必要があります（河川法第 24 条等）。この許可を受けるためには、シェアサイクルポート施設が河川敷地占用許可準則（以下「準則」という。）第 7 に規定する「占用施設」に該当することが必要です。

また、占用主体は原則として準則第 6 に規定する公的主体（地方公共団体等）に限られていますが、シェアサイクルポート施設を設置する際、地元地方公共団体から要望を受け、一定の要件を満たす場合に、河川管理者は都市・地域再生等利用区域に指定することができ、民間事業者等の営業活動が可能となります（準則 第 22）。

※「都市・地域再生等利用区域」とは、都市及び地域の再生等のために利用する施設が占用することができる河川敷地の区域のことです（準則 第 22）。

▼河川空間でのシェアサイクルポート施設の設置

占用施設としてシェアサイクルポート施設を設置するためのポイント
（河川法第 24 条等、河川敷地占用許可準則第 7、第 22）

- 河川管理者から許可を受けて設置（河川法第 24 条等）
- 公的主体（地方公共団体等）が占用主体となる場合、準則に規定する占用施設に該当すること（準則 第 7）
- 民間事業者等が占用主体となる場合、河川管理者により都市・地域再生等利用区域に指定されること（準則 第 22）

〇河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）（抄）

（土地の占用の許可）

第二十四条　河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。以下次条において同じ。）を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、**河川管理者の許可**を受けなければならない。

（工作物の新築等の許可）

第二十六条　河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。河川の河口附近の海面において河川の流水を貯留し、又は停滞させるための工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者も、同様とする。

2　（略）

3　河川管理者は、高規格堤防特別区域内の土地における工作物の新築、改築又は除却について第一項の許可の申請又は第三十七条の二、第五十八条の十三、第九十五条若しくは第九十九条第二項の規定による協議があつた場合において、その申請又は協議に係る工作物の新築、改築又は除却が高規格堤防としての効用を確保する上で支障を及ぼすおそれのあるものでない限り、これを許可し、又はその協議を成立させなければならない。

4・5　（略）

（河川の使用等に関する国の特例）

第九十五条　国が行う事業についての第二十条、第二十三条、第二十三条の二、第二十四条から第二十七条まで、第三十条第二項、第三十四条第一項、第四十七条第一項、第五十三条の二第一項、第五十五条第一項、第五十七条第一項、第五十八条の四第一項及び第五十八条の六第一項の規定の適用については、国と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可、登録又は承認があつたものとみなす。

（地方公共団体等への委託）

第九十九条　河川管理者は、特に必要があると認めるときは、政令で定める河川管理施設の維持又は操作その他これに類する河川の管理に属する事項を関係地方公共団体又は当該事項を適正かつ確実に実施することができると認められる者として国土交通省令で定める要件に該当するもの（次項において「地方公共団体等」という。）に委託することができる。
２　前項の規定により委託を受けた地方公共団体等が当該委託を受けた事項についての第二十条、第二十四条、第二十五条後段、第二十六条第一項、第二十七条第一項及び第三十四条第一項（第二十四条及び第二十五条後段の許可に係る部分に限る。）の規定の適用については、当該地方公共団体等と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可又は承認があつたものとみなす。

○河川敷地占用許可準則（「河川敷地の占用許可について」平成 11 年８月建設事務次官通達）（抄）

（占用施設）
第七　占用施設は、次の各号に規定する施設とする。
一～三　（略）
四　次のイからホまでに掲げる施設その他の**河川空間を活用したまちづくり又は地域づくりに資する施設**
イ　遊歩道、階段、便所、休憩所、ベンチ、水飲み場、花壇等の親水施設
ロ　河川上空の通路、テラス等の施設で病院、学校、社会福祉施設、市街地開発事業関連施設等との連結又は周辺環境整備のために設置されるもの
ハ　地下に設置する道路、公共駐車場
ニ　売店（周辺に商業施設が無く、地域づくりに資するものに限る。）
ホ　防犯灯
五～八　（略）
２・３　（略）

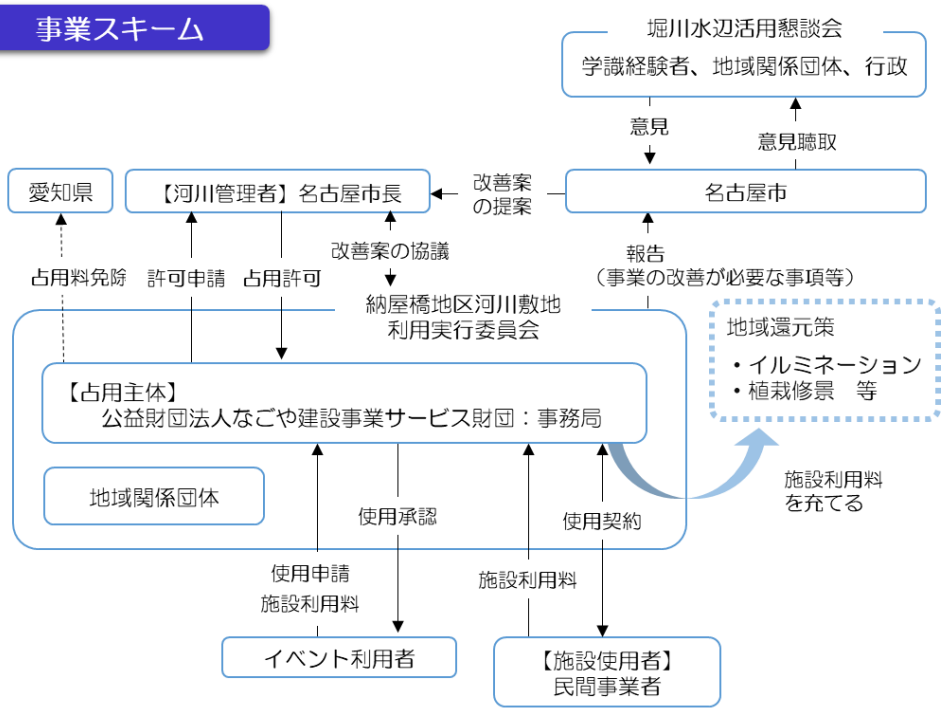
（都市・地域再生等利用区域の指定等）
第二十二　河川管理者は、**都市及び地域の再生等のために利用する施設が占用することができる河川敷地の区域（以下「都市・地域再生等利用区域」という。）を指定**することができる。
２　河川管理者は、都市・地域再生等利用区域を指定するときは、併せて当該都市・地域再生等利用区域における都市及び地域の再生等のために利用する**施設に関する占用の方針（以下「都市・地域再生等占用方針」という。）及び当該施設の占用主体（以下「都市・地域再生等占用主体」という。）を定める**ものとする。
３　都市・地域再生等占用方針には、次に掲げる施設のうちから、当該**都市・地域再生等利用区域において占用の許可を受けることができる施設及びその許可方針を定める**ものとする。
二～十　（略）
十一　**その他都市及び地域の再生等のために利用する施設**（これと一体をなす第六号に掲げる施設を含む。）
４　都市・地域再生等占用主体には、次に掲げる者のうちから、当該**都市・地域再生等利用区域において占用の許可を受けることができる者を定める**ものとする。
一　第六に掲げる占用主体
二　営業活動を行う事業者等であって、河川管理者、地方公共団体等で構成する河川敷地の利用調整に関する協議会等において適切であると認められたもの
三　営業活動を行う事業者等
５　河川管理者は、都市・地域再生等利用区域の指定（都市・地域再生等占用方針の策定及び都市・地域再生等占用主体の指定を含む。第７項において同じ。）をしようとするときは、あらかじめ、**河川管理者、地方公共団体等で構成する河川敷地の利用調整に関する協議会等の活用などにより地域の合意を図らなければならない。**
６　（略）
７　河川管理者は、**都市・地域再生等利用区域の指定をしたときは、その旨を公表**するものとする。

河川空間での設置事例（1/2）　設置の手続（愛知県名古屋市）

河川空間の利用に際しては、河川法や河川敷地占用許可準則に基づいて、事業スキームでの関係機関と協議を行い、適切な手続を行うことが必要です。

＜愛知県名古屋市の事例＞

事業スキーム



（※）地域関係団体とは、以下8 団体のことをいう。
テラッセ納屋橋発展会、広小路中央商店街振興組合、広小路西通一丁目商店街振興組合、栄学区区政協力委員会、御園学区区政協力委員会、新明学区区政協力委員会、六反学区区政協力委員会、広小路名駅商店街振興組合

出典：名古屋市緑政土木局河川計画課作成

河川空間での設置事例（2/2）　河川敷地占用許可準則に基づく設置（愛知県名古屋市）

愛知県名古屋市では、コミュニティサイクル（シェアサイクル）ステーションの社会実験として、堀川の河川区域内に公共コミュニティサイクルステーションを河川敷地占用許可準則に基づいて設置しています。

＜河川敷地占用許可準則に基づく都市・地域再生等利用区域の指定＞

河川敷地占用許可準則に基づく都市・地域再生等利用区域の指定について

ソーシャルメディアへのリンクは別ウインドウで開きます　ツイート　シェア　このページを印刷する　最終更新日：2022年7月8日

ページID:33891

河川敷地占用許可準則第22第1項の規定に基づき、都市・地域再生等利用区域を指定しました。

都市・地域再生等利用区域

指定範囲

一級河川庄内川水系堀川の河川区域内で別図に示す区域

変更年月日

令和2年8月7日

都市・地域再生等占用方針

占用の許可を受けることのできる施設

1. 準則第22第3項第2号に掲げるイベント施設
2. 準則第22第3項第6号に掲げるオープンカフェ
3. 準則第22第3項第11号の都市及び地域の再生等のために利用する施設としての公共コミュニティサイクルステーション

出典：名古屋市 HP「河川敷地占用許可準則に基づく都市・地域再生等利用区域の指定について」

＜コミュニティサイクル（シェアサイクル）ステーションの社会実験：設置箇所＞

注）期間は令和 2 年 4 月 6 日から令和 5 年 3 月 31 日まで（予定）

出典：名古屋市 HP「コミュニティサイクル（シェアサイクル）ステーションの社会実験について」

4) 公共施設内の空間

公共施設内の空間としては、行政庁舎の敷地等が考えられます。

このような庁舎等の敷地へシェアサイクルポートを設置する場合、「地方公共団体が自らの敷地にシェアサイクルポートを設置する方法」、および「行政財産使用許可に基づき、他の管理者の敷地に、市地方公共団体や民間事業者がシェアサイクルポートを設置する方法」の 2 種類の方法があります。

地方公共団体では、地方自治法第 238 条により、その庁舎や敷地などを、「公共用に供し、又は供することと決定した財産」と定めており、行政財産として管理しています。

地方公共団体の庁舎等の敷地に関しては「その用途又は目的を妨げない限度において、貸し付け、又は私権を設定することができる」（地方自治法第 238 条の 4 第 2 項）とされています。また、庁舎等でなくても行政財産である場合は、「その用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができる」（地方自治法第 238 条の 4 第 7 項）とされています。

地方公共団体以外の者に「当該余裕がある部分を貸し付ける」ことにより、シェアサイクルポート施設が設置可能になります。ここで、「当該余裕がある部分」については、「庁舎等についてその床面積又は敷地に余裕がある場合として政令で定める場合」とされています。

なお、国有地の場合は、「行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度において、その使用又は収益を許可することができる。」（国有財産法第 18 条第 6 項）とされています。

▼公共施設内の空間でのシェアサイクルポートの設置

使用許可による設置（地方自治法第 238 条の 4）

・庁舎等についてその床面積又は敷地に余裕がある部分の使用を許可

▼「使用許可」の取扱い基準例（国有地の例）

項　目	内　容
使用許可の条件	・ 使用許可期間は、原則として 5 年以内 ・ 使用許可は必要に応じて、原則として一度に限り更新することができる
使用料	・ 使用料予定価格は、算定基準により算定した額とする ・ なお、法律の規定に基づき無償で使用許可できる場合については、規定に準じて取り扱う
使用許可の手続	【相手方の選定】 ・ 使用許可の相手方は、法令により随意契約が認められている場合のほか、公募になじまないと判断される場合を除き、公募により選定 ・ なお、公募になじまないと判断される場合を例示すれば、次のとおり ① 使用許可の内容あるいは目的等から相手方が特定される場合 ② 高度の機密保持を要する施設の警備上、公募により相手方を選定することが不適当な場合 ③ 緊急に使用許可をしなければならない特殊な事情がある場合

〇地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）（抄）

（公有財産の範囲及び分類）

第二百三十八条　この法律において「公有財産」とは、普通地方公共団体の所有に属する財産のうち次に掲げるもの（基金に属するものを除く。）をいう。

一　不動産
二　船舶、浮標、浮桟橋及び浮ドック並びに航空機
三　前二号に掲げる不動産及び動産の従物
四　地上権、地役権、鉱業権その他これらに準ずる権利
五　特許権、著作権、商標権、実用新案権その他これらに準ずる権利
六　株式、社債（特別の法律により設立された法人の発行する債券に表示されるべき権利を含み、短期社債等を除く。）、地方債及び国債その他これらに準ずる権利
七　出資による権利
八　財産の信託の受益権

2　（略）

3　公有財産は、これを行政財産と普通財産とに分類する。

4　行政財産とは、普通地方公共団体において公用又は公共用に供し、又は供することと決定した財産をいい、普通財産とは、行政財産以外の一切の公有財産をいう。

（行政財産の管理及び処分）

第二百三十八条の四　行政財産は、次項から第四項までに定めるものを除くほか、これを貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、出資の目的とし、若しくは信託し、又はこれに私権を設定することができない。

2　行政財産は、次に掲げる場合には、その用途又は目的を妨げない限度において、貸し付け、又は私権を設定することができる。

一～三　（略）

四　行政財産のうち庁舎その他の建物及びその附帯施設並びにこれらの敷地（以下この号において「庁舎等」という。）についてその床面積又は敷地に余裕がある場合として政令で定める場合において、当該普通地方公共団体以外の者（当該庁舎等を管理する普通地方公共団体が当該庁舎等の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該余裕がある部分を貸し付けるとき（前三号に掲げる場合に該当する場合を除く。）。

五・六　（略）

3～6　（略）

7　行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができる。

8　前項の規定による許可を受けてする行政財産の使用については、借地借家法（平成三年法律第九十号）の規定は、これを適用しない。

9　（略）

協定による使用料の免除の事例　（神奈川県横浜市）

神奈川県横浜市では、「広域シェアサイクル事業社会実験」にて、公有地にシェアサイクルポートを設置する場合、市営住宅では使用許可、区庁舎等では使用承認としています。また、事業者費用負担は市営住宅以外において無償となっています。

＜神奈川県横浜市の事例＞

公有地種別	行為種別	事業者費用負担	手続主体
道路	占用許可	無償	市
公園	設置許可	無償	市
市営住宅	使用許可	有償（※）	事業者
区庁舎等	使用承認	無償	市

出典：横浜市広域シェアサイクル事業社会実験 共通仕様書（神奈川県横浜市）

地方公共団体が所有敷地にシェアサイクルポートを設置した事例　（北海道札幌市）

北海道札幌市内では、民間事業者（認定 NPO 法人ポロクル）が、株式会社ドコモ・バイクシェアと連携してシェアサイクル事業「札幌みんなのサイクル　ポロクル」を運営しています。ポロクルは、公共交通を補完する交通や、市内観光の二次交通などの様々な側面を持ち合わせており、近年利用が拡大しています。

北海道及び札幌市は、都心部において市民や観光客等に移動手段を提供するポロクルの公共的な役割を評価し、所有敷地へのシェアサイクルポートの占用料を免除しています。

▼北海道及び札幌市所有の敷地に設置されたシェアサイクルポート

北海道及び札幌市所有地におけるシェアサイクルポート設置施設（令和 4 年度実績）

・北海道庁赤れんが庁舎　・道庁別館西棟　・市民ギャラリー
・市役所本庁舎西側駐輪場　・札幌市資料館

▼札幌市におけるシェアサイクルの概要

1. 開始時期	平成 23 年 4 月	
2. 実施場所	札幌市中心部	
3. 規模 （令和 4 年度実績）	自転車：480 台（電動アシスト自転車） シェアサイクルポート：約 53 箇所 （札幌中心部のホテルや駅近隣、観光スポットなどに配備）	
4. 各社の役割	【ポロクル】	・事業の運営全般 ・シェアサイクルポートの管理、設置、撤去、改修ほか ・自転車の管理、設置、撤去、再配置、 メンテナンス、運営現場対応ほか
	【ドコモ・バイクシェア】	・シェアサイクルシステムの提供 ・シェアサイクルアプリの提供ほか

行政財産の有効活用に向けた国の取組

行政財産の国有地について、地域社会による更なる活用を促すことで、一層の有効活用を図るとの方針が打ち出されており、シェアサイクルポートも活用用途の 1 つとして想定されています。

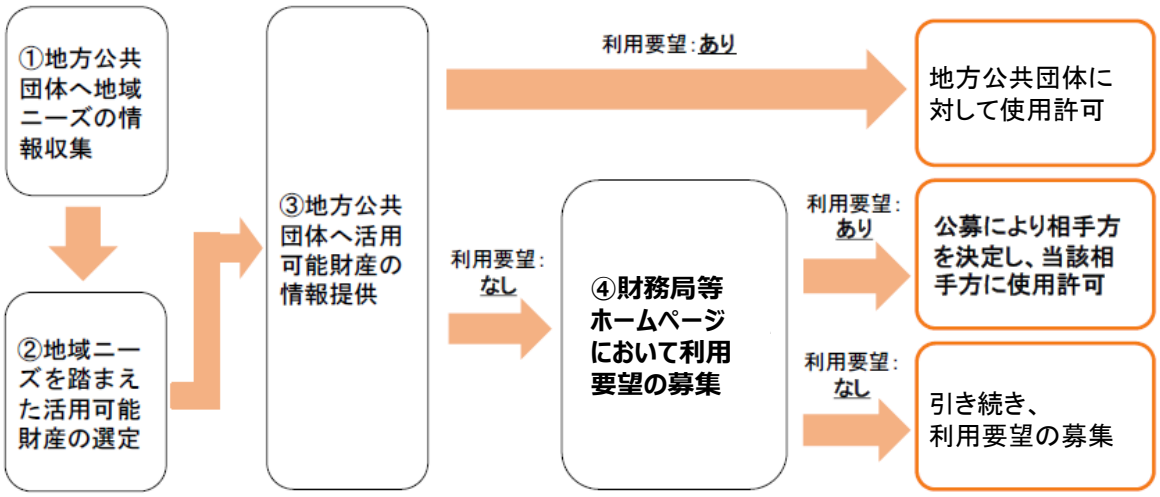
課題

行政財産の使用許可は、短期的なものが多く、利用は限定的。積極的に行政財産の活用を進める必要がある。

主な見直しの内容

使用許可制度や活用可能な財産の情報を積極的に発信し、地域社会による活用を促すとともに、使用許可期間を、個々の利用内容やニーズに応じて、柔軟に設定できるよう見直しを行う。（現状：原則 1 年以内、最長 5 年 → 原則 5 年以内、最長 10 年）

■活用可能な財産の情報提供による有効活用のイメージ



（※１）普通財産（未利用国有地等）の情報提供を行う機会なども捉え、財務局が地方公共団体へ地域ニーズの情報収集を行った上で、各省各庁が所管する庁舎・宿舎を含め一元的に情報提供等を実施。
（※２）使用許可手続きについては、財産を所管する各省各庁が実施。

■今後考えられる庁舎・宿舎の活用用途の例

〈シェアサイクルの取組など（国土交通省 HP から抜粋）〉

○シェアサイクルを導入する市区町村は増加傾向にあり、導入に伴いシェアサイクルポートの設置数も増加。

○設置場所としては、道路上（歩道など）のほか、公共施設や都市公園などにも設置。

○国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）（抄）

（国有財産の分類及び種類）

第三条　国有財産は、行政財産と普通財産とに分類する。

２　行政財産とは、次に掲げる種類の財産をいう。

一　公用財産　国において国の事務、事業又はその職員（国家公務員宿舎法（昭和二十四年法律第百十七号）第二条第二号の職員をいう。）の住居の用に供し、又は供するものと決定したもの

二　公共用財産　国において直接公共の用に供し、又は供するものと決定したもの

三　皇室用財産　国において皇室の用に供し、又は供するものと決定したもの

四　森林経営用財産　国において森林経営の用に供し、又は供するものと決定したもの

３　普通財産とは、行政財産以外の一切の国有財産をいう。

（処分等の制限）

第十八条　行政財産は、貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、信託し、若しくは出資の目的とし、又は私権を設定することができない。

２　前項の規定にかかわらず、行政財産は、次に掲げる場合には、その用途又は目的を妨げない限度において、貸し付け、又は私権を設定することができる。

一～三　（略）

四　国の庁舎等の使用調整等に関する特別措置法（昭和三十二年法律第百十五号）第二条第二項に規定する庁舎等についてその床面積又は敷地に余裕がある場合として政令で定める場合において、国以外の者（当該庁舎等を所管する各省各庁の長が当該庁舎等の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該余裕がある部分を貸し付けるとき（前三号に掲げる場合に該当する場合を除く。）。

五・六　（略）

３～５　（略）

６　行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度において、その使用又は収益を許可することができる。

７・８　（略）

○国の庁舎等の使用調整等に関する特別措置法（昭和三十二年法律第百十五号）（抄）

（用語の定義）

第二条　この法律において「国有財産」、「行政財産」、「公共用財産」、「所管換」、「各省各庁の長」、「所属替」又は「各省各庁」とは、それぞれ国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）第二条第一項、第三条第二項、第四条第二項若しくは第三項又は第三十二条第一項に規定する国有財産、行政財産、公共用財産、所管換、各省各庁の長、所属替又は各省各庁をいう。

２　この法律において「庁舎等」とは、次に掲げるものをいう。

一　行政財産のうち国の事務又は事業の用に供し、又は供するものと決定した庁舎その他の建物及びその附帯施設並びにこれらの敷地（敷地となるべき土地を含む。以下同じ。）

二　国の事務又は事業の用に供するために国が借り受けている建物及びその附帯施設並びにこれらの敷地

３　（略）

（庁舎等使用調整計画）

第四条　財務大臣は、第三条の規定により庁舎等使用現況及び見込報告書の送付を受けた場合又は庁舎等について国有財産法第十条第一項若しくは前条の規定により資料若しくは報告を受け、若しくは実地監査を行つた場合において、必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、庁舎等の使用調整に関する計画（以下「庁舎等使用調整計画」という。）を定め、遅滞なく、これを関係の各省各庁の長に通知しなければならない。

２～５　（略）

６　前項の使用調整を行うことにより庁舎等の床面積又は敷地に余裕が生ずると認められるときは、財務大臣は、関係の各省各庁の長に対し、次に掲げる措置をとることを求めることができる。

一　不用となるべき第二条第二項第一号に掲げる庁舎等の用途を廃止すること。

二　第二条第二項第二号に掲げる庁舎等について廃止その他の借受けの見直しを行うこと。

三　国有財産法第十八条第二項第四号の規定に基づき国以外の者に当該余裕がある部分（次項において「余裕部分」という。）を貸し付けること。

７　財務大臣は、前項第三号の規定により国以外の者に余裕部分を貸し付けることを求めようとするときは、あらかじめ、財政制度等審議会に諮り、その意見を聴かなければならない。

5) 有効空地・公開空地

有効空地や公開空地（※）は、都市内におけるシェアサイクルポートの設置箇所の候補となります。

総合設計制度（1971 年創設、正式名称は「敷地内に広い空地を有する建築物の容積率等の特例」）については、地方公共団体で許可基準が示されていますので、許可基準に記載のある駐輪場の設置に関して確認をする必要があります。

※総合設計制度に基づいて、ビルやマンションの敷地に設けられた一般公衆が自由に出入りできる空間のことを「公開空地」といい、建築基準法第 59 条の 2 に基づいて定められています。これは、建築物の敷地内に一定以上の公開空地を有するなどの条件を満たす建築物について、容積率や各種の高さ制限を緩和するという制度です。

▼有効空地・公開空地でのシェアサイクルポートの設置

空地を利用したシェアサイクルポートの設置（建築基準法第 59 条の 2）

・総合設計制度により、公開空地を用いその中にポートを設置
・公開空地を設置することで容積率や高さ制限の緩和

〇建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）（抄）

（敷地内に広い空地を有する建築物の容積率等の特例）

第五十九条の二　その敷地内に政令で定める空地を有し、かつ、その敷地面積が政令で定める規模以上である建築物で、特定行政庁が**交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ、その建蔽率、容積率及び各部分の高さについて総合的な配慮がなされていることにより市街地の環境の整備改善に資すると認めて許可したものの容積率又は各部分の高さは、その許可の範囲内において、**第五十二条第一項から第九項まで、第五十五条第一項、第五十六条又は第五十七条の二第六項の規定による**限度を超えるものとする**ことができる。

2　第四十四条第二項の規定は、前項の規定による許可をする場合に準用する。

有効空地での設置事例　（東京都）

東京都では、都市開発諸制度（※）の活用によって整備される民間空地において、区市町が実施する自転車シェアリング事業のために設置されるシェアサイクルポートの設置を可能としています。

（※）「都市開発諸制度」とは、公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率などを緩和する制度で、再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区、特定街区及び総合設計の４つの制度をいいます。

▼有効空地へのシェアサイクルポート設置（東京都　六本木ヒルズ）

出典：株式会社ドコモ・バイクシェア提供

東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（抄）

以下のものについては、公開空地への設置を認めるものとする。

（２）自転車シェアリングのサイクルポート

サイクルポートの全体的な配置バランスから、対象となる公開空地にサイクルポートを設置することが必要であると認められる場合には、当該公開空地に設置することができる。

「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準実施細目」（抄）

第４　有効空地の活用

(1) 行為、期間など

次に掲げる要件に適合しているものについては、有効空地を活用することができるものとする。

ア　行為：次のいずれかに該当する行為であること

（ア）～（オ）（略）

（カ）その他の公共及び公益に資する行為

イ　期間：活用期間は、上記ア（ウ）、（エ）、（オ）及び（カ）のうち国際的規模の会議や競技会、国及び地方公共団体等が行う行為、自転車シェアサイクリングのサイクルポートの設置など必要と認められる場合を除き、以下のとおりとする。

（ア）　活用期間は、１回の行為について 90 日以内とする。

（イ）　当該地区整備計画の区域の区分された地区内において、年間 2 回以上の活用行為が行われる場合は、全行為の延べ日数が 180 日を超えない範囲とする。

（ウ）・（エ）（略）

公開空地での設置事例　（広島県広島市）

広島県広島市では、シェアサイクルポートを「一般公共の用に供し、公共交通を補完するもの」と位置づけたうえで、広島市総合設計制度許可取扱要綱において「公開空地に準ずる空地」の定義と要件を定め、「公開空地」と同様に扱うこととし、ポートの設置を可能にしています。

▼公開空地に準じる空地でのシェアサイクルポート設置
（広島県広島市　EN HOTEL Hiroshima）

出典：広島県広島市提供

広島市総合設計制度におけるシェアサイクルポートの位置付けと設置に関する要件・手続き

（令和元年 10 月 8 日 広島市建築審査会 説明資料）

■シェアサイクルポートの位置付け

・シェアサイクルポートは、一般公共の用に供し、公共交通を補完するものとして市街地環境の整備改善と道路交通の改善に資するものであることから、総合設計制度の主旨を満たすものと捉えている。

■シェアサイクルポートの設置に関する要件

① 屋根を設けない（建築物でない）。
② 公開空地の通行、利用の支障とならない適切な配置とする。
　ア 歩道の性質が強い「道路から 2m以内」の位置には設けない。
　イ 公開空地内の通行に支障となる位置には設けない。
③ 公共性の担保として、自転車都市づくり推進課が認めるものに限る。

■総合設計制度の許可に関する手続

・通常の総合設計制度の許可と同様に、要綱に沿って公開空地整備計画等の事前協議を行い、建築審査会に諮っている。

■既存公開空地へシェアサイクルポートを設置する場合の手続

・要綱において、既存公開空地にシェアサイクルポートを設置等する場合、従前の許可の範囲を超えないものとして許可の取り直しを要しないと運用している。

(2) 設置促進に向けた手法

1) 商業施設

シェアサイクル事業に対する行政のサポートとして、シェアサイクルポートの設置を促進するため、駐車場での附置義務台数の緩和などのインセンティブの付与が考えられます。

例えば、神戸市ではシェアサイクルポートを敷地内に設置することで、自動車の附置義務台数が５％緩和される制度となっています

※附置義務駐車施設：駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築などする場合に、設けることが義務付けられている駐車施設

〇駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）（抄）

（建築物の新築又は増築の場合の駐車施設の附置）

第二十条　地方公共団体は、駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、延べ面積が二千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、延べ面積が当該規模以上の建築物について増築をし、又は建築物の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設（以下「駐車施設」という。）を設けなければならない旨を定めることができる。劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供する部分のある建築物で特定用途に供する部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が当該駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の道路及び自動車交通の状況を勘案して条例で定める規模以上のものを新築し、特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、又は建築物の特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対しては、当該新築又は増築後の当該建築物の延べ面積が二千平方メートル未満である場合においても、同様とする。

2　地方公共団体は、駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域（以下「周辺地域」という。）内で条例で定める地区内、又は周辺地域、駐車場整備地区並びに商業地域及び近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であつて自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内若しくは自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区内において、特定部分の延べ面積が二千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、又は建築物の特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

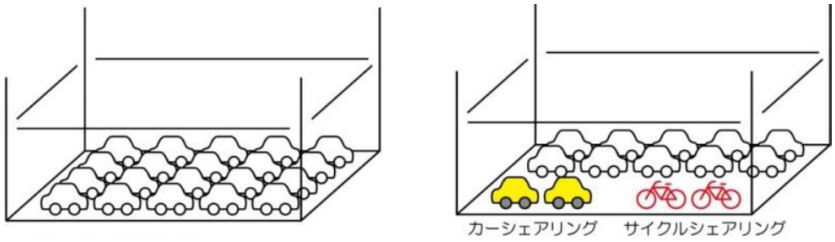
3　前二項の延べ面積の算定については、同一敷地内の二以上の建築物で用途上不可分であるものは、これを一の建築物とみなす。

商業施設の附置義務台数の緩和事例　（兵庫県神戸市）

兵庫県神戸市では、公共交通の利用促進に関する措置の一つとしてサイクルシェアリングの導入を位置づけており、シェアサイクルポートを敷地内に設置することで、自動車の附置義務台数が 5%緩和される制度を実施しています。

兵庫県神戸市におけるシェアサイクルポート設置による附置義務緩和のイメージ

シェアサイクルポート（自転車）を商業施設等に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



●サイクルシェアリング，カーシェアリングなし　　●サイクルシェアリング，カーシェアリングあり

出典：公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和（条例第９条の２関連）（兵庫県神戸市）

▼兵庫県神戸市における公共交通利用促進措置の内容と緩和率

公共交通利用促進措置	緩和率
a.従業員のマイカー通勤の規制	20 分の 1（5%）
b.サイクルシェアリングの導入	20 分の 1（5%）
c.駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20 分の 1（5%）
d.公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20 分の 1（5%）
e.建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20 分の 1（5%）
f.鉄道駅への地下通路等の接続	10 分の 1（10%）
g.公共交通利用者への運賃の補助	10 分の 1（10%）
h.カーシェアリングの導入	10 分の 1（10%）
i.公共交通利用者への商品配送サービス	10 分の 1（10%）
j.駅やバス停からの送迎バスの実施	10 分の 1（10%）

2) 関係機関との連携

シェアサイクルポートを設置する箇所は、道路、公園、河川空間、庁舎などの公共用地などがあり、それぞれに関係する法令や制度があります。そのため、それぞれの設置箇所を所管する関係部署と事前に協議を行い、情報を共有することが、設置手続を行う上で必要です。

また、設置個所から道路などの通行空間にアクセスする際は、道路交通法に基づいた安全性を確保することが必要です。協議に関しては所管部署に加えて、所轄警察などとの連携も必要です。

そのため、行政として各機関との協力関係を作ることは、シェアサイクルポート設置に向けた事業者への重要なサポートとなります。

シェアサイクルポート設置を推進する上での工夫

本ガイドラインを作成するにあたり、地方公共団体や設置に関連する事業者などにヒアリングを行いました。その中で、行政による協力体制の構築支援などの取組が工夫としてあげられています。

＜取組事例 1：事業者との連携＞

公園などの市有地への設置について、庁内でもなかなか理解が深まらず、設置が進まなかった経過があったが、事業者による営業活動のおかげで**民有地への設置が進んできたことにより、市有地へ設置する際の所管部署への説明が楽になった**。

＜取組事例 2：円滑な協議＞

関係者との円滑な協議を行うため、①**地域団体、まちづくり協議会などとの継続的な協議を行い、協力関係を築いた**、②地域行事への参加、③メディアによる普及啓発活動への協力依頼を行った。

＜取組事例３：設置の推進＞

鉄道と連携した二次交通ネットワーク確立のため、鉄道事業者と協議を重ね、鉄道事業者がシェアサイクルの運営会社として参加した。その結果、**地域の理解が進み、駅前・周辺へのシェアサイクルポートの増加**につながった。

＜取組事例 4：警察との連携＞

駅前でのシェアサイクルポートの設置に際して、路上への設置となることから**、所轄警察署及び県警へ相談し、現地の安全確認（指導）を行った**。

第3章　持続可能な事業となるためのポイント

1. 採算性の確保

1.1. 採算性の確保の視点

シェアサイクル事業の持続的な発展においては、採算性（事業の効率性）を確保しながら、サービス水準を高めることが重要であり、採算性の確保にあたっては、「収入の確保」と「支出の削減」の視点で考えることが基本となります。

「収入の確保」においては、地域のニーズに合わせた適切なサービスエリア設定・ポート配置（密度）、車種・料金設定を行うとともに、付帯する事業による収入確保について検討することも考えられます。また、「支出の削減」においては、運営費用（ランニングコスト）の大きなウェイトを占める「再配置費用」などの削減がポイントとなります。

なお、事業の段階に応じて、補助事業を有効活用し、事業性を確保する視点も重要です。

1.2. 収入の確保におけるポイント

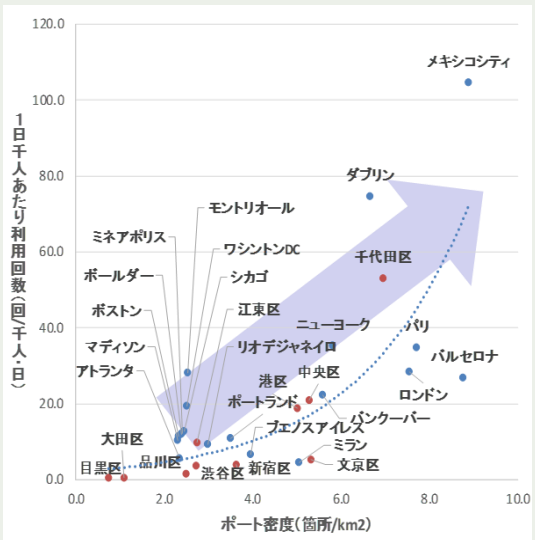
(1) 利用料金収入

シェアサイクル事業の利用料金収入は、「利用料金収入＝利用回数×利用時間×単価」という考え方が基本となります。ただし、シェアサイクルの利用目的に応じてポイントが異なります。

1)「生活利便性の向上」の場合

シェアサイクルの利用回数は、ポート密度と相関関係があることから、ポート密度を高めることが利用回数と利用料金収入を高めることにつながります。

▼ポート密度と利用回数の関係



【海外事例】『The Bikeshare Planning Guide 2018 EDITION』(ITDP)
【国内事例】国土交通省調べ（事業者提供データ、2018.4.1-2019.3.31）
【国内事例】平成 27 年国勢調査　総人口

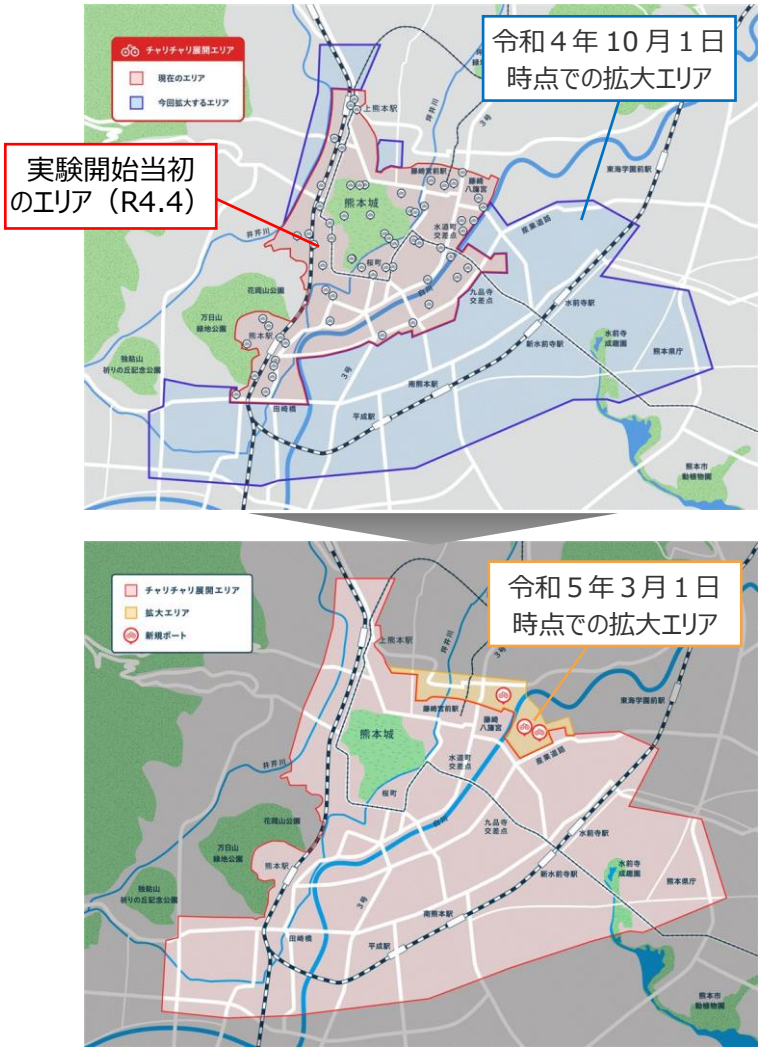
徐々にサービスエリアを広げた事例（熊本県熊本市）

熊本県熊本市では、中心市街地の回遊性の向上などを目指し、令和４年４月より２年間のシェアサイクル実証実験を開始しました。開始時にはサービスエリアを中心市街地周辺に絞ることで高いポート密度を確保しつつ、市民からの利用ニーズを把握しながら、エリア・ポート規模を徐々に拡大させています。これにより、開始当初から一定の利用回数を保ちつつ、エリア・ポート規模の拡大により、利用者数を順調に増加させています。

▼自転車台数、シェアサイクルポート数、利用回数

	開始当初（R4.4）	⇒	１回目の拡大時（R4.10.1）	⇒	現在（R5.3.20）
自転車台数（内、電アシ）	110 台（10 台）		250 台（10 台）		550 台（260 台）
シェアサイクルポート数	42 箇所		87 箇所		161 箇所
延べ利用回数	–		約４万回（R4.9 月末）		約 14 万回（R5.2 月末）
月平均利用回数	366 回/月（9 月）	⇒	579 回/月（10 月）	⇒	867 回/月（2 月）

▼熊本県熊本市のポート展開エリアの推移



出典：熊本市 HP

2)「観光の振興」の場合

観光振興を目的とした場合、観光客のニーズに合わせ、適切な車種や料金設定を検討することが重要です。例えば、江ノ島・湘南エリアでは e-Bike を導入し、通常よりも高い料金設定のサービスを実施しています。

▼目的別　車種・料金設定の例

目的・地域	車種	料金設定
（観光の振興） 江の島・湘南エリア	**e-Bike** **（電動アシスト付スポーツバイク）** 	・**300 円**/最初の 30 分 ・**150 円**/延長 15 分あたり ・**上限　2,000 円**/12h
（生活利便性の向上） 例：千代田区	電動アシスト付 シティバイク 	・130 円/最初の 30 分 ・100 円/延長 15 分あたり ・上限　1,800 円/12h

写真出典：OpenStreet 株式会社提供

(2) 付帯する事業収入

利用料金収入の他に、付帯する事業での収入を確保することも、採算性の確保のための方法の一つです。国内外の事例として、以下が挙げられます。例えば、兵庫県姫路市では、シェアサイクル事業の命名権を企業に売却するネーミングライツを実施し、年間 500 万円の契約を約 4 年間（H29.5.1～R2.3.31）締結しています。

▼付帯する事業収入の例

付帯する事業の例	内容	実施地域
広告掲載（カゴやドレスガードなど）	自転車のカゴやドレスガードに広告を掲載することで、その広告収入を運営費に充てる方法	兵庫県神戸市、岡山県岡山市、鹿児島県鹿児島市など
ネーミングライツ	施設の命名権を企業に売却し、対価を得て施設の運営管理に役立てる方法	東京都世田谷区、兵庫県姫路市など

▼広告掲載（ポーランド・ワルシャワの例）

▼ネーミングライツ（アメリカ・ニューヨークの例）

1.3. 支出の削減におけるポイント

(1) 再配置費用

特に、ポートや自転車の台数規模が大きくなる「生活利便性の向上」のためのシェアサイクル事業において、「再配置費用」が運営費の多くを占めるため、その削減が事業効率性を高める上で重要となります。

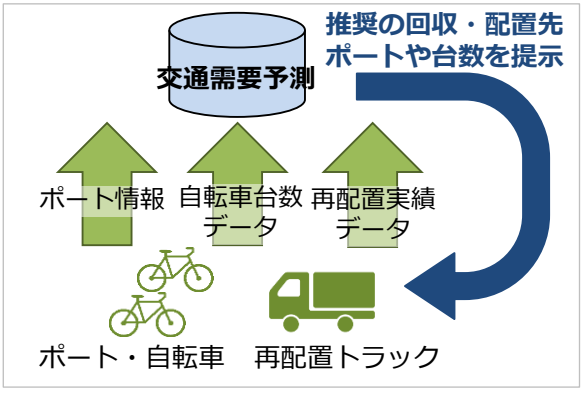
「再配置費用の削減」においては、再配置の必要回数や工程を減らすといった観点があり、事業者の工夫やアイデアを引き出しながら適切な方法を検討することが重要です。

▼再配置費用の削減の方法の例

方法		内容	実施地域の例
再配置の必要回数を減らす	ポートの大型化・高密度化	・ポートを空車・満車にさせにくくするとともに、空車・満車であった場合でも近隣のポートを利用させやすくする	新木場駅（約 70 ラック） 静岡駅（約 50 ラック）　など
	AI 技術等の活用	・ポート需要の AI 予測により巡回する順序や配備台数を最適化	江東区、港区、中央区、新宿区、品川区など
	クーポン配信による需給コントロール	・需給に応じクーポンを配信することで満空状況を平準化	渋谷区、港区、新宿区、世田谷区など
再配置の工程を減らす	充電ポートの導入	・再配置業務における人手による充電作業を解消 （※シェアサイクルの 9 割程度が電動アシスト自転車の場合）	松本市、さいたま市、千葉市、静岡市など

▼ポートの大型化の例（新木場駅　東京都江東区）

▼AI 技術の活用の例



出典：株式会社ドコモ・バイクシェア資料を基に国土交通省道路局作成

▼クーポン配信の例（東京都新宿区）

出典：OpenStreet 株式会社提供

▼充電ポートの例（長野県松本市）

出典：OpenStreet 株式会社提供

(2) 点検整備費用

支出の削減方法について、品質の高い素材・部品を選定することで初期導入費用は高くなるものの、その後の点検整備費用が抑えられ、トータルコストが安くなる場合があります。自転車車両の調達にあたっては、初期導入費用だけでなく、点検整備費用などの運営費用を加味したトータルコストを考慮することが重要です。

車両や部品選定の工夫によって点検整備費用を抑制し、機会損失の削減につなげた例として次のようなものがあります。

- 経年劣化しやすい虫ゴムが使用されている英式バルブではなく米式バルブを採用することで空気入れやパンク修理の頻度を低減
- パンクレスタイヤを採用することによりパンク修理の頻度を低減
- 大容量電池の採用により電池交換費用を削減
- サドルやグリップなどの交換はシェアサイクル事業者が仕入れた共通品に変更することで調達費用を削減

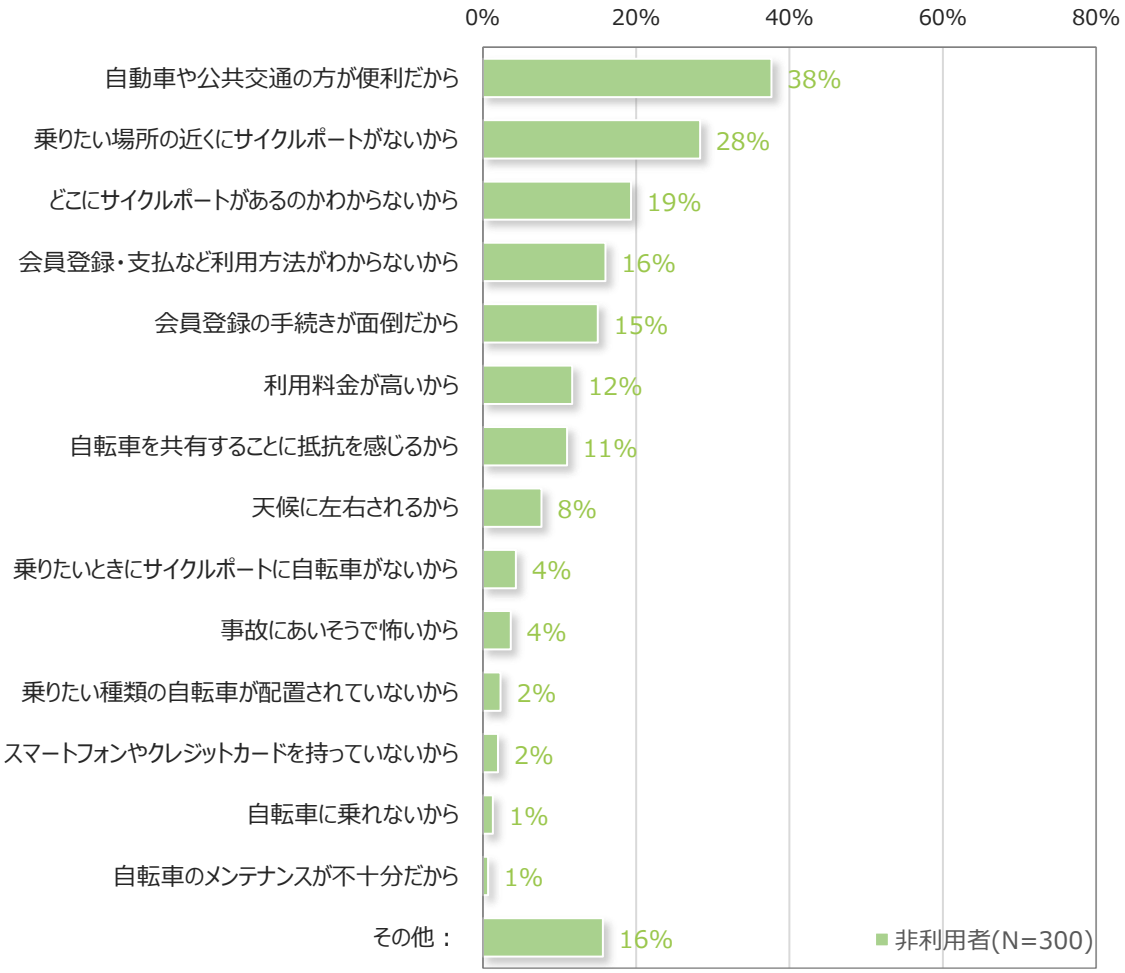
2. 利便性の向上

2.1. 利便性の向上の視点

シェアサイクルは「乗りたい場所」から「乗りたいとき」に「どこでも返却できる」ものとして利用されています。一方で、シェアサイクルを利用しない理由として「自動車や公共交通の方が便利だから」、「乗りたい場所の近くにポートがないから」、「どこにポートがあるかわからないから」、「会員登録・支払いなど利用方法がわからないから」が多く挙げられています。シェアサイクルの利用を促進させる上で、認知度の向上や経路検索サービス・他交通手段との連携などの利便性の向上の検討が重要なポイントになります。

また、シェアサイクルの走行・利用データを、サービス改善や様々な用途で適切に利活用することにより、利用者の利便性の向上につながるだけでなく、都市行政全般の改善にもつながることが期待されます。

▼シェアサイクルを利用しない理由



※全国のシェアサイクル導入都市（都市部：東京 23 区、地方部：政令指定都市・中核市のうち、ICT を活用したシェアサイクル事業が実施されている都市）の居住者を対象
出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（国土交通省道路局、R1）を基に作成

2.2. MaaS との連携

近年、複数の交通手段を一つのサービスとしてワンストップで予約・決済・利用できる「MaaS（Mobility as a Service）」の検討が各地で行われています。MaaS は大きく次の 2 つのタイプに分類されており、地域の交通課題解決のためシェアサイクルの MaaS 連携が期待されます。

MaaS の事例①　経路検索型 MaaS の例（群馬県前橋市：GunMaaS）

群馬県前橋市では、多様な交通モードを使った移動を最適に行えるように、リアルタイムの満空情報の表示やシェアサイクルを含む経路検索型の MaaS サービス「GunMaaS」の実証実験を実施しています。令和 3 年 2 月から開始し、令和 5 年 3 月より対象を群馬県全域に拡大しています。

▼複数の交通手段の経路検索型 MaaS の例（GunMaaS）

<ポート位置の表示>

<満空情報の表示>

<シェアサイクルを含む経路検索>

出典：群馬県前橋市作成

MaaS の事例②　観光型 MaaS の例（滋賀県大津市：こととなびサイクル）

滋賀県大津市では、シェアサイクルが 1 日乗り放題となるデジタルチケットの発売に加えて、観光案内、飲食店や観光施設などで利用できるクーポンなどを提供する MaaS サービス「こととなびサイクル」の実証実験を令和 3 年 2 月に行いました。

▼シェアサイクルを含む観光型 MaaS の例（こととなびサイクル）

<トップ画面>

<1 日利用券購入画面>

<クーポン画面>

出典：滋賀県大津市作成

MaaS の事例③　MaaS 連携組織の設立例

群馬県前橋市では、国土交通省の支援事業として採択された、前橋版 MaaS 実証実験への参画を機に、「前橋市新モビリティサービス推進協議会」を立ち上げ、シェアサイクルのほか、鉄道・路線バス・デマンド交通などの他の交通手段を含めた交通再編の有効化、利便性の高い MaaS 環境の構築に向けた検討を進めています。

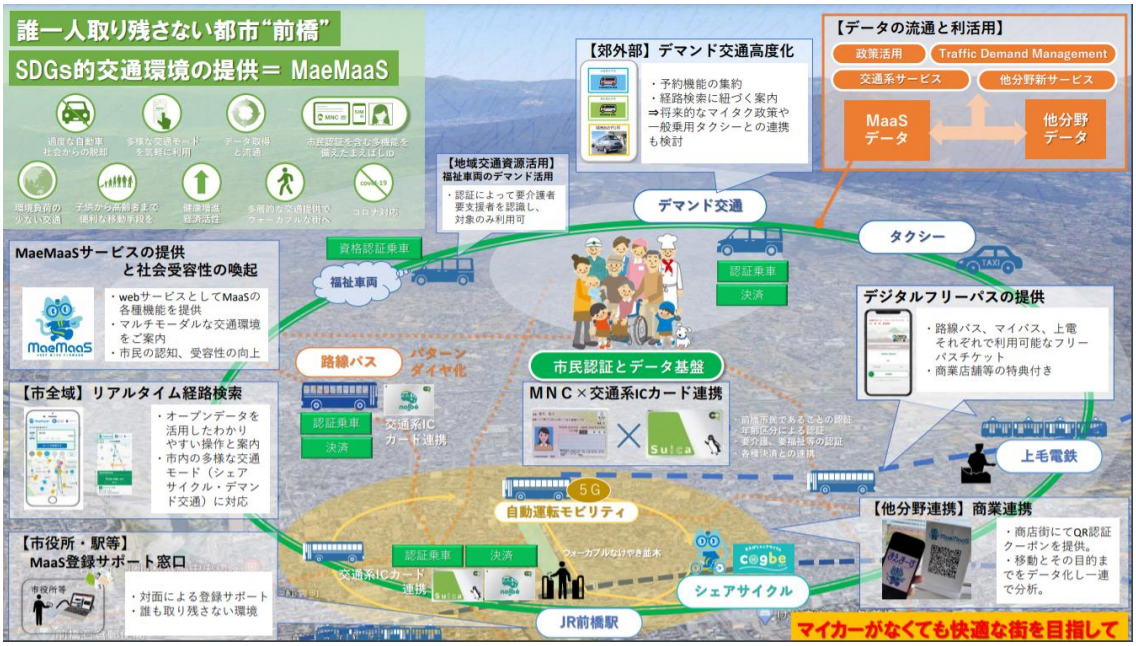
シェアサイクルの運営（料金改定、ポートの新設・移設など）に関する事項については、別途立ち上げられた、前橋市や前橋市まちづくり公社、太陽誘電（株）などで構成される「前橋市シェアサイクル運営協議会」を通じて検討し、実施しています。

特に、前橋市では ecobike アプリ上でマイナンバーカード認証機能を追加し、市民認証割引を導入するなど、独自の対応を行っており、将来的には利用登録を MaaS と一体化させることも検討しています。

前橋市のように、MaaS 環境の構築を機に、まち全体の交通サービス向上を目指すために求められるシェアサイクルの位置づけを明確化し、分野毎に協議会などを立ち上げることで、他の交通手段とも同時並行で検討を進めていく組織の活用事例は他地域でも有効なものと考えられます。

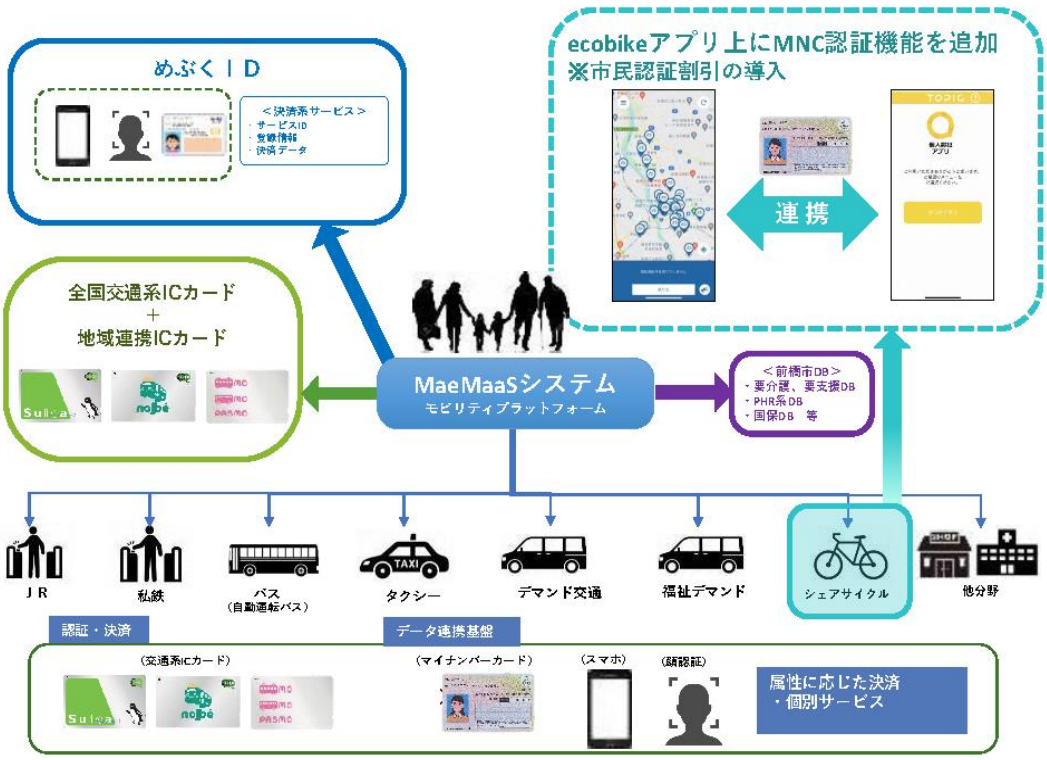
協議会名	メンバー
前橋市新モビリティサービス推進協議会	前橋市、東日本旅客鉄道(株)、（一社）ICT まちづくり共通プラットフォーム推進機構、(株)NTT データ、(株)NTT ドコモ、国立大学法人群馬大学、(株)未来シェア、（一社）群馬県バス協会、前橋地区タクシー協議会、上毛電気鉄道(株)、ecobike(株)
前橋市シェアサイクル運営協議会	前橋市、太陽誘電（株）、ブリヂストンサイクル（株）、（一社）ICT まちづくり共通プラットフォーム推進機構、ecobike（株）、（公財）前橋観光コンベンション協会、（公財）前橋市まちづくり公社、前橋商工会議所

▼実証実験の概要



出典：前橋版 MaaS 実証実験事業（R3.10.1～）

▼MaaS イメージ図



出典：群馬県前橋市作成

2.3. 案内看板等の設置

シェアサイクルの認知向上および利用促進のためには、ポートの位置や経路について、外国人でも分かりやすいよう工夫することが必要です。また、端末交通としての利便性を向上させるには公共交通機関と連携し、積極的にポートの位置などの情報を提供することが重要です。

案内看板の設置事例①　ピクトグラムを用いた案内看板（富山県富山市）

富山県富山市のシェアサイクル「シクロシティ」では、高い位置にポートの看板を配置し、遠くからでも視認しやすくするとともに、利用者が容易に認識でき、外国人でも直感的で分かりやすいピクトグラムを使用した案内看板を設置しています。

▼ピクトグラムを用いた案内看板

出典：国土交通省道路局作成

案内看板の設置事例②　近隣のポートへの方向・距離の案内看板（ドイツ・ベルリン）

ドイツ・ベルリンのシェアサイクル「Call a Bike」では、近隣のポートへの方向・距離に関する案内看板を設置しています。

▼近隣ポートの方向・距離を示す看板

出典：国土交通省道路局作成

公共交通機関と連携した案内例①　鉄道の出口案内板への掲示（大阪府大阪市）

大阪メトロ駅の出口案内板には、出口付近に最寄りのシェアサイクルポートが記載されています。

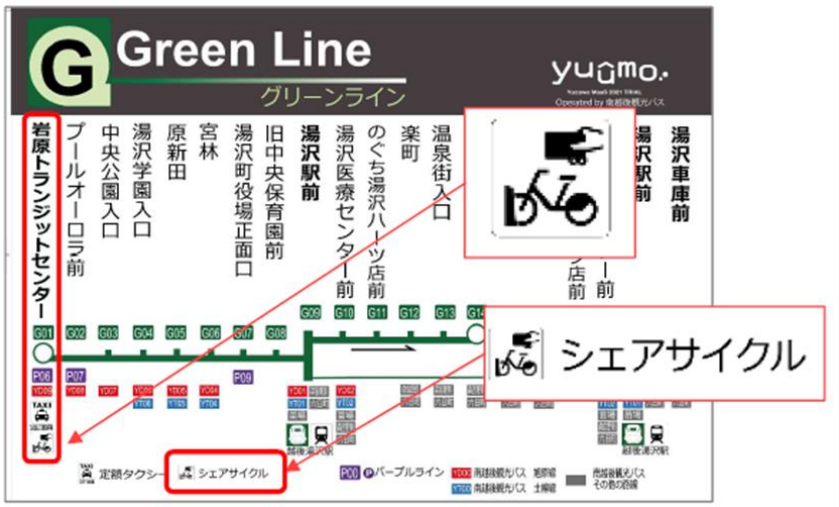
▼ポート情報が記載された出口案内板（大阪メトロ　谷町四丁目駅）

出典：国土交通省道路局作成

公共交通機関と連携した案内例②　バス車内路線図への掲示（新潟県湯沢町）

新潟県湯沢町では、社会実験時のバス車内に表示されている路線図に、バス停から最寄りのシェアサイクルポートが掲示されています。

▼ポート情報が記載されたバス車内路線図（岩原トランジットセンター）



出典：新潟県湯沢町提供

2.4. データの利活用

近年のまちづくりでは、複雑化する都市課題や市民ライフスタイルに対応するため、ICT 技術やビッグデータを活用した政策立案や評価が求められています。

シェアサイクルの走行データを収集・分析し、利用経路／時間帯といった利用実態などから利用者ニーズを把握することで、自転車通行空間や経路探索などのサービス水準の向上のほか、まちづくり計画や自転車に関する計画、交通計画などといった地域の計画体系への活用や、教育や健康増進などの様々なシーンにおいて活用ができる可能性があります。

(1) シェアサイクル事業の運営や自転車利用環境の整備への活用（GPS データの活用）

地方版自転車活用推進計画などの計画立案のほか、シェアサイクルの事業運営や自転車利用環境の整備に、GPS を装着した自転車のプローブデータを活用し、より効果的な政策立案を図っています。

データの利活用の事例①　自転車走行データなどの収集・活用（群馬県前橋市）

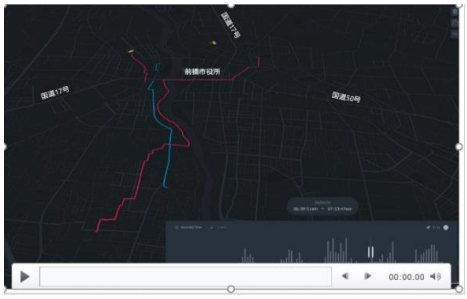
群馬県前橋市では、関連事業者と協定を締結し、**IoT ユニット（GPS、LTE 機能）を取り付けた回生電動アシスト自転車を活用**し、**自転車走行データなどを収集・分析・検証するモニタリング事業を開始**しました。

得られた移動データやアンケート調査の結果は、**シェアサイクルの事業化や自転車利用環境の整備検討**に活用しています。

▼走行データの分析結果

＜走行ルートの可視化データ＞

＜走行ルート動態データ＞



＜走行ルートの狭域分析＞

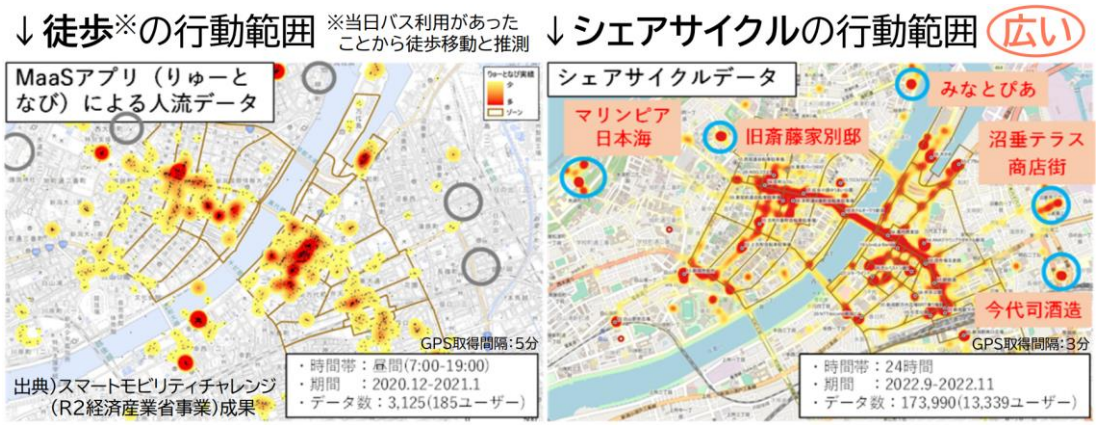
＜走行ルートの中域分析＞

出典：群馬県前橋市作成

データの利活用の事例②　事業効果の分析・ポートの追加場所検討（新潟県新潟市）

新潟県新潟市では MaaS アプリ「りゅーとなび」から取得された徒歩移動履歴データとシェアサイクルの走行データを比較することでシェアサイクルによる行動範囲の広がりを確認し、事業効果を分析しています。またシェアサイクルポートが設置されていない観光地に移動需要があることを走行データから分析し、シェアサイクルポートの追加設置場所の検討に活用しています。

▼走行データを活用した事業効果分析・シェアサイクルポートの設置場所検討



出典：新潟県新潟市作成

(2) 利便性向上に向けたオープンデータ化（国際的な標準フォーマットの活用）

近年、鉄道やバスなどの公共交通機関のデータに関して、「GTFS(General Transit Feed Specification)」と呼ばれる国際的な標準フォーマットでのオープンデータ化が進んでおり、インターネット地図や経路探索などのサービスで活用されることで利便性の向上が図られています。

シェアサイクルについても、自転車や電動キックボードなどのマイクロモビリティ向けの国際的なフォーマット「GBFS (General Bikeshare Feed Specification)」がつくられています。国内においても、官民連携による GBFS 形式でのオープンデータ化を通じた利便性向上につながる取組が一部地域で始まっています。

▼GBFS を構成するファイル群

GBFS ファイル	概要	必須/任意
gbfs.json	各 GBFS ファイルへのリンク	必須
system_information.json	運営事業者やサービスの URL、連絡先などの詳細情報	必須
vehicle_types.json	車両の種類（自転車やスクーターなど）情報	必須※1
station_information.json	各シェアサイクルポートの位置や駐輪容量	必須※2
station_status.json	各シェアサイクルポートの利用可能台数や駐輪可能台数	必須※2
free_bike_status.json	利用可能な自転車の情報	任意※3
gbfs_versions.json	公開されている GBFS データのバージョンの一覧	任意
system_hours.json	営業時間情報	任意
system_calendar.json	営業日情報	任意
system_regions.json	地域情報	任意
system_pricing_plans.json	料金情報	任意
system_alerts.json	運営事業者からのお知らせ	任意
geofencing_zones.json	ジオフェンス※4 のゾーン情報やルール情報	任意

※1 複数の種類の車両（普通自転車と電動アシスト自転車、電動キックボードなど）を提供するサービスの場合は必須

※2 サイクルポートを設置する場合は必須

※3 サイクルポートを設置しない場合（ドッグレス型の場合）は必須

※4 車両の通過・駐輪を規制する仮想的な柵

オープンデータ化の事例　GBFS 形式でのシェアサイクルポート情報の公開（東京都）

東京都では公共交通オープンデータ協議会と連携し、都内のシェアサイクルポートの情報（ポート位置や利用可能な自転車の台数など）を GBFS 形式でのオープンデータとして公開しています。

▼シェアサイクルデータのオープンデータ化

東京都 TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

音声読み上げ　文字サイズ・色合い変更　Language

サイトマップ　Google カスタム検索　検索　検索ページ

トップ　暮らし・健康・福祉　教育・文化・スポーツ　産業・仕事　環境・都市基盤　都政情報

トップページ > 都政情報 > 報道発表 > これまでの報道発表 > 報道発表／令和4年（2022年） > 6月 > 自転車シェアリングのオープンデータ化

報道発表資料　2022年06月28日　環境局

自転車シェアリングのオープンデータ化の開始

HTT 電力をへらす つくる ためる　Tokyo Tokyo

東京都では、環境負荷低減等の観点から、自転車シェアリングの普及促進を図るとともに、「スマート東京」の実現に向け、官民が連携したデータの利活用を推進しています。

今般、公共交通オープンデータ協議会【注1】と連携し、自転車シェアリングのデータ（ポートの位置情報や駐輪状況）について、オープンデータとして提供を開始しました。

データの提供形式は、国際的に用いられているマイクロモビリティの標準フォーマットである「GBFS（General Bikeshare Feed Specification）形式」を用いています。

この取組により、多くのアプリ等の開発者が、自転車シェアリングのデータを利用することが可能となり、様々なアプリケーションやサービスの提供を通じて、自転車シェアリングの利便性の一層の向上が期待されます。

【注1】公共交通オープンデータ協議会：鉄道、バス、航空、フェリーなどのさまざまな公共交通関連データをワンストップで提供する産官学連携の協議会

1.提供するデータ

公開データ

自転車シェアリングのサイクルポート情報
（ポートの位置情報、利用可能な自転車の台数など）

データフォーマット

GBFS形式

公開事業者

株式会社ドコモ・バイクシェア、
OpenStreet株式会社（ハローサイクリング）

データライセンス

CCBY4.0（クリエイティブ・コモンズ表示4.0国際）【注2】　等

【注2】国際的非営利組織クリエイティブ・コモンズが提供する著作物の商用利用、改変、複製等の許諾に関する条項で、「CCBY4.0ライセンス」は原作者のクレジットを表示することを主な条件とし、改変はもちろん、営利目的での二次利用も許可される最も自由度の高いライセンス

2.提供方法

公共交通オープンデータ（外部サイトへリンク）協議会の運営する、公共交通オープンデータセンターから提供

3.提供開始日

令和4年6月28日

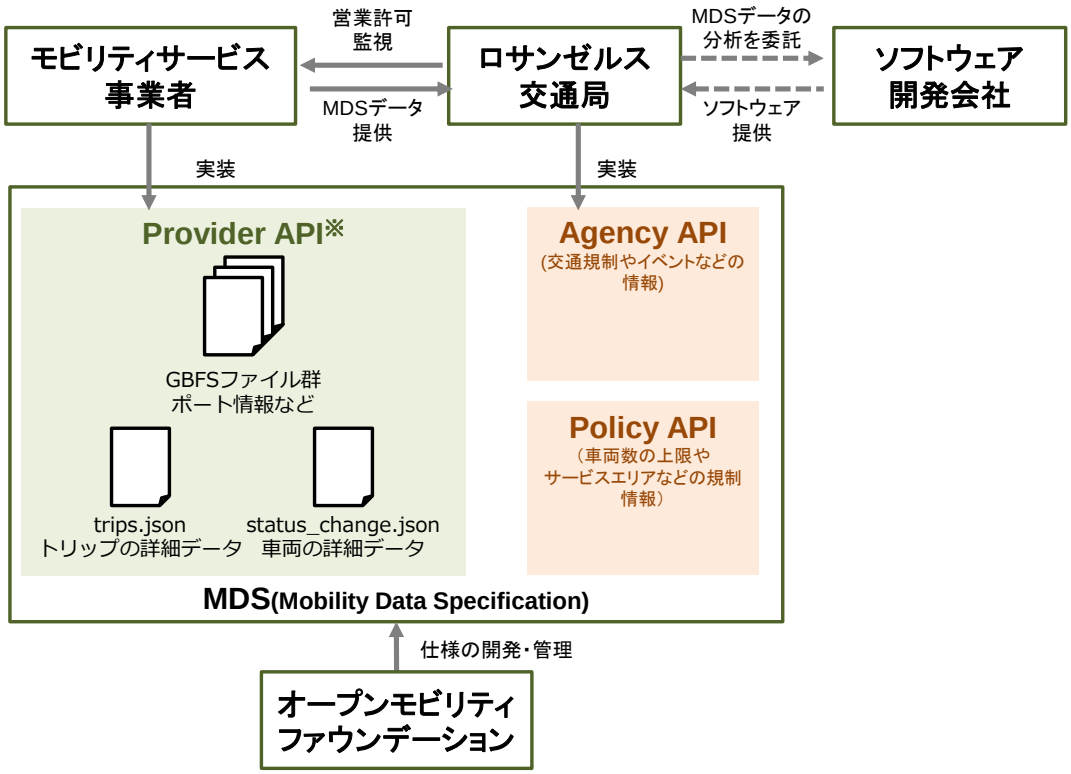
問い合わせ先
環境局環境改善部自動車環境課
電話　03-5388-3525

出典：東京都 HP

データ提供の事例　**シェアサイクルの営業条件としてデータ提供を義務付け(ロサンゼルス)**

アメリカ ロサンゼルス市では電動キックボードの放置が社会問題となり、地域内の台数を適切に管理するために GBFS に走行軌跡データなどの拡張を加えた共通データ仕様「MDS」を開発しました。MDS によるデータ提供をモビリティサービスの営業許可の条件とし、また提供された MDS データを分析するソフトウェアを活用することでサービスが適切に運営されているか監視を行っています。

▼データ提供をシェアサイクルの営業許可条件としている例



出典：国土交通省道路局作成

3. 安全･安心の確保

3.1. 安全･安心の確保の視点

公共的な交通手段であるシェアサイクルは、通常の公共交通とは異なり、利用者自身がドライバーと乗客の両方の役割を果たすことから、安全･安心の確保の視点が必要です。

また、ハード･ソフト両面から適切に安全･安心を確保することは、公安委員会や地域の関係者との円滑な合意形成にもつながることが期待されます。

3.2. 自転車通行空間の考慮

自転車の通行空間は車道の左側が原則となっています。一方、シェアサイクルポートの設置は歩道上や公園内などが多く、通行空間に移動するまでに歩行者の安全を妨げる場合があります。そのため、自転車と歩行者などが錯綜しないよう、シェアサイクルポートと通行空間の円滑な接続を考慮してシェアサイクルポートの設置場所を検討する必要があります。

自転車通行空間に接した場所への設置事例　（北海道札幌市）

北海道札幌市では、自転車通行空間と接したポート配置とすることで、歩行者と自転車利用者の錯綜の低減を図っています。

▼自転車通行空間に接した場所へのポート設置（北海道札幌市）

出典：株式会社ドコモ･バイクシェア提供

3.3. 過剰駐輪対策

海外において、ポートレス型のシェアサイクルでは、自転車の大量投入および交通結節点への利用集中により乗り捨てや歩道上の自転車放置、既存駐輪場などの公共スペースの占拠などが問題となりました。国内ではポート型のシェアサイクルが中心のため上記のような問題は少ないですが、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であるため、シェアサイクルポートの駐車容量を超えた駐車による自転車のあふれが問題になることがあります。シェアサイクルの公共性を考慮すると社会秩序を守るために駐輪台数の制限を設けるなどの対策が必要です。

一部の地方公共団体では、仕様書にシェアサイクルポートの容量を超えた駐輪をシステムにおいて制御することを定め、過剰駐輪を防止しています。

過剰駐輪対策の事例①　仕様書において過剰駐輪対策を定めた事例

4　役割分担
（２）民間事業者
エ 違法駐輪対策

9　サイクルポートの仕様
（４）サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車が返却出来ないシステムとし、違法駐輪が起こらないような工夫をあらかじめ行うこと。

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書（大阪府堺市）

5　役割分担
（２） 事業者
③ 事業の実施に係る違法駐輪対策

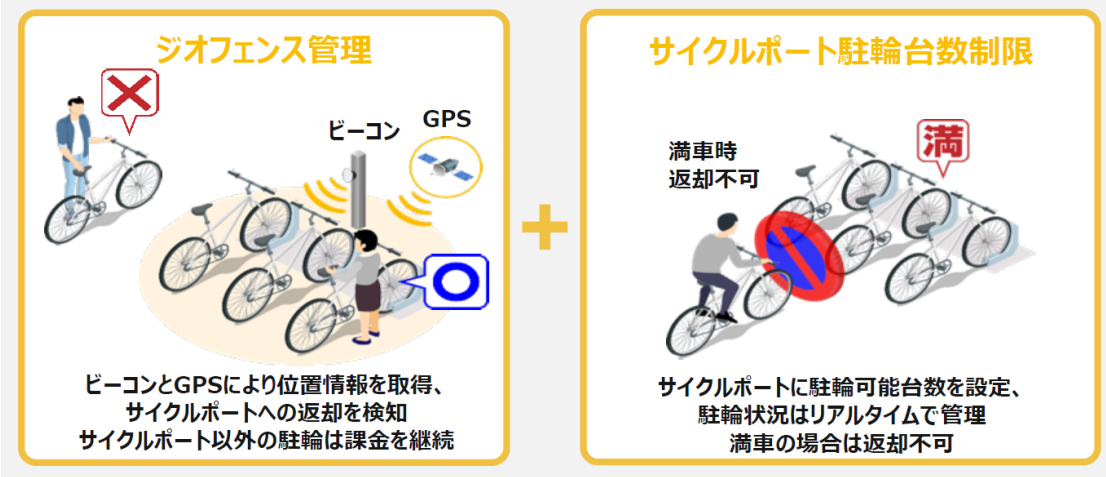
12　サイクルポートの仕様
・放置自転車を誘発しないため、サイクルポート以外で車両を返却できないシステムとするとともに、サイクルポートには自転車駐輪ラック数又は指定台数以上の車両が返却できないようシステム制御をすること。

出典：横浜市広域シェアサイクル事業社会実験 共通仕様書（神奈川県横浜市）

また、一部のシェアサイクル事業者では、自転車に搭載した GPS から取得した位置情報がシェアサイクルポートの一定範囲にない場合は返却できない仕組みや、自転車がポート内に正しく返却されている状況を撮影した写真を利用者に要求する仕組みを導入しています。シェアサイクルポートに駐輪可能な台数を設定し、自転車貸出時に返却するポートの予約/指定を行う・駐輪可能台数を超過する場合はシェアサイクルポートの一定範囲であっても返却できないものとするなど、過剰駐輪が発生しないよう努めています。

過剰駐輪対策の事例②　ジオフェンスと台数制限の組合せによる過剰駐輪対策の事例

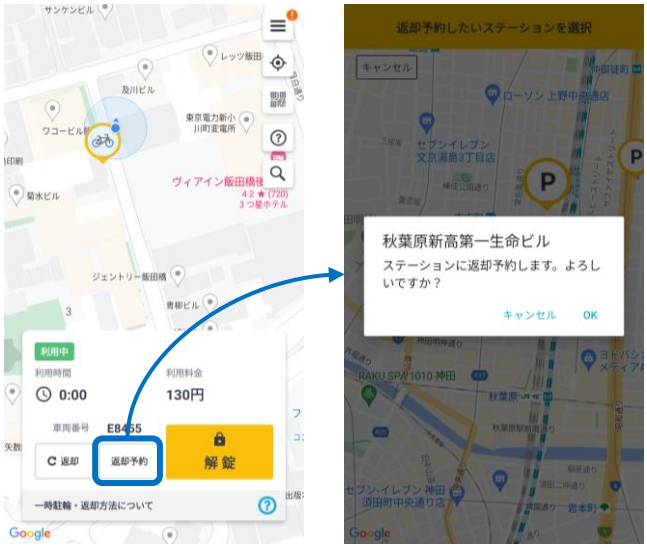
▼システムによる過剰駐輪対策



出典：OpenStreet 株式会社提供

過剰駐輪対策の事例③　返却ポートの予約・指定による過剰駐輪対策の事例

▼返却ポートを予約する例



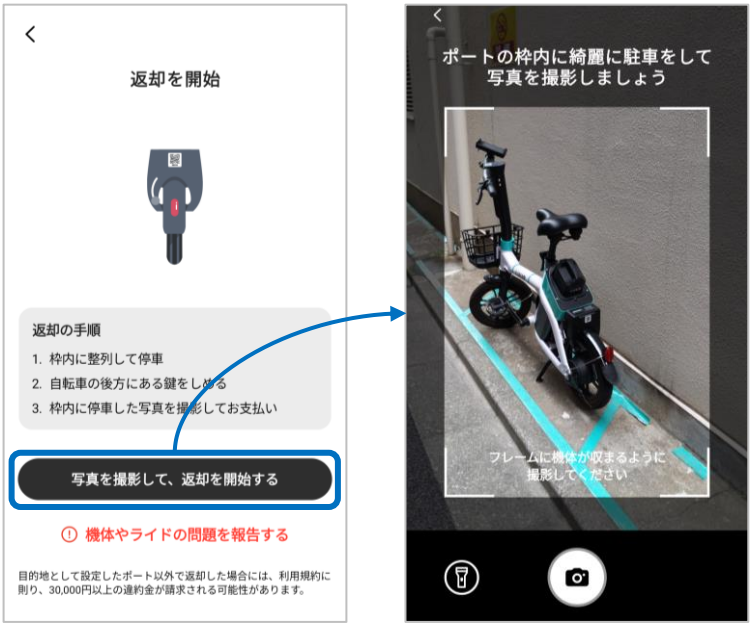
出典：OpenStreet 株式会社提供

▼貸出時に返却ポートを指定する例

出典：株式会社 Luup 提供

過剰駐輪対策の事例④　写真撮影による過剰駐輪対策の事例

▼ポートの枠内に駐輪されている写真の撮影を返却の条件とする例



出典：株式会社 Luup 提供

3.4. 自転車車両の仕様

自転車に備え付けるライトやブレーキ、反射器材などは、道路交通法等の関係法令において定められた基準に適合する必要があります。シェアサイクルで提供する自転車においてもこれらの関係法令に適合することが求められます。

自転車車両の仕様の事例　**仕様書において車両の仕様を定めた事例**

９　自転車の仕様

自転車の仕様は、以下（１）～（５）によるものとし、具体的な自転車の仕様は、事業の目的を踏まえて提案すること。

（１）制御装置（ブレーキ）や警音器を備え付けるなど、道路交通法等の関係法令に適合した車両を使用すること。

（２）幅広い世代で利用可能なものとし、安全性、操作性、耐久性の高いものとすること。

出典：川崎市シェアサイクル実証実験　仕様書（神奈川県川崎市）

3.5. 自転車の点検整備

シェアサイクルで提供する自転車は時間が経つにつれ、劣化や損傷がみられるようになります。このような状態のままの自転車を提供することは、安全性やサービス水準の低下につながります。

自転車を安全かつ快適に利用できる状態に維持するためには、定期的な点検整備を行う必要があり、事業者への仕様書に定期的な点検整備に関する事項を定めるなど検討が必要です。

自転車の点検整備の事例①　**仕様書において自転車の点検整備を定めた事例**

９．施設・機器（自転車、サイクルポート）

（４）自転車及びサイクルポートの維持管理

利用者の安全確保のため、技術力を持った整備士が定期的に整備を行い、必要に応じて自転車及びサイクルポートの駐輪ラックや案内看板等の入れ替えを行うこと。その際の費用は、事業者が負担する。

10.運営方法等

（５）自転車のメンテナンス

利用者の安全確保のため、技術力を持った整備士が定期的に、タイヤの空気圧やギア等の点検、自転車の清掃、メンテナンスを行い、常日頃、利用者にとって満足度の高い設備を整えること。

出典：「にいがた 2km シェアサイクル」導入及び運営事業　仕様書（新潟県新潟市）

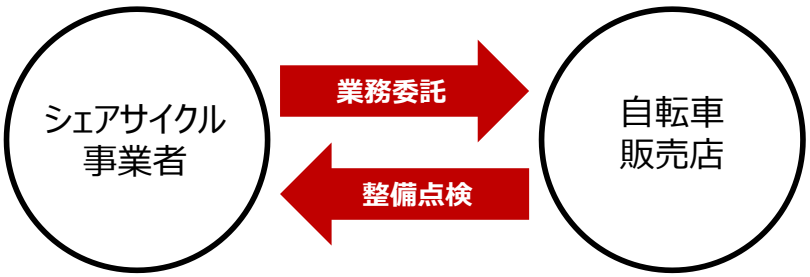
自転車の点検整備の事例②

自転車販売店との連携による地域の自転車産業への貢献（福岡県福岡市）

福岡県福岡市のシェアサイクル「チャリチャリ」では、市内に複数の店舗を持つ自転車販売店との連携により、自転車整備の有資格者による自転車の点検整備を実施しています。

▼自転車販売店との連携による自転車の点検整備（福岡県福岡市）

地域の自転車販売店における点検整備の様子



出典：neuet 株式会社提供

3.6. 保険加入の促進

自転車の利用者が事故の被害者になることもあれば加害者になることもあり、思いもよらない負担を強いられる結果を招くことがあります。もし加害者になった場合は損害賠償責任が生じ、賠償額が数千万円と高額になることもあります。また自転車保険の加入を義務化する地方公共団体も増加しています。事業者への仕様書に傷害保険や賠償責任保険の付保を定めるなど検討が必要です。

保険加入の促進事例　仕様書において保険の付保を定めた事例

11 車両の仕様
（略）
・　関係法令に基づき、十分な傷害保険及び賠償責任保険を付保すること（ただし、TS マーク付帯保険のみの付保は不可とする）。
（略）

出典：横浜市広域シェアサイクル事業社会実験 共通仕様書（神奈川県横浜市）

11 運営方法
（８）利用者のケガや損害賠償事故（対人・対物）に対応する保険に加入すること。また、管理上の事故又は、業務遂行上の事故に対応する保険に加入すること。

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書（大阪府堺市）

自転車事故による高額賠償の事例

▼自転車での加害事故例

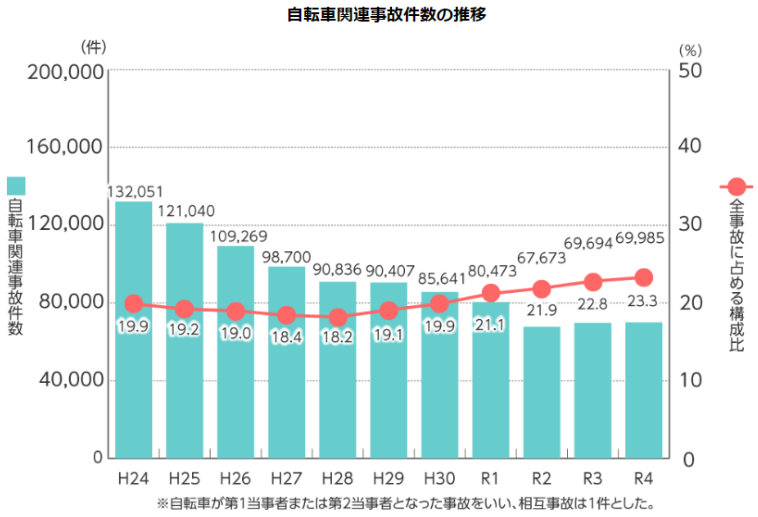
判決認容額	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車走行中、歩道と車道の区別の無い道路において、歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い意識が戻らない状態となった。【神戸地裁 平成25年7月4日判決】
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官(25歳)と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。【高松高等裁判所 令和2年7月22日判決】
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前から車道を斜め横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突、男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失)が残った。【東京地裁 平成20年6月5日判決】
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した【東京地裁 平成15年9月30日判決】
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。【東京地裁 平成19年4月11日判決】

出典：一般社団法人日本損害保険協会作成

自転車事故の発生状況①　自転車関連事故件数の状況

警察庁の統計によると、令和 4 年中の自転車が第 1 または第 2 当事者となった交通事故（自転車関連事故）は 69,985 件で、前年より 291 件増加しました。

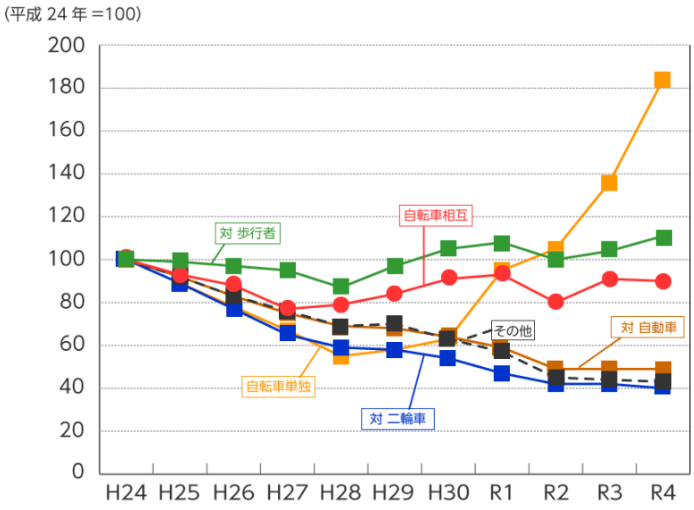
また、自転車関連事故の件数は減少傾向にありますが、全交通事故に占める割合は、約 20%前後で横ばい傾向が続いており、令和 4 年は全事故に占める自転車事故の割合が前年よりも増加しました。



出典：自転車関連事故件数の推移（警察庁）

自転車事故の発生状況②　相手当事者別の自転車関連事故の状況

自転車と歩行者の交通事故は、平成 29 年以降増加傾向となっており、令和 2 年は減少しましたが、令和 3 年には再び増加しました。自転車単独事故については、平成 29 年から増加が続いています。



出典：自転車関連事故の相手当事者別件数（指数）の推移（警察庁）

3.7. ヘルメット着用努力義務化への対応

改正道路交通法の施行により、令和 5 年 4 月 1 日から年齢を問わずすべての自転車利用者の乗車用ヘルメット着用が努力義務化されました。頭部を保護する乗車用ヘルメットを正しく着用することにより、交通事故の被害を軽減し、命を守ることにつながります。シェアサイクル事業者は次の方法により、利用者の乗車用ヘルメットの着用を促進することが重要です。

- 乗車用ヘルメットの交通事故時の被害軽減効果を利用者に対して説明するとともに、ウェブサイト、アプリケーションなどを通じて周知すること。
- 利用者に対して乗車用ヘルメットを購入するよう促し、又は貸し出すこと。
- 乗車用ヘルメットを着用している者を広告宣伝に用いること。
- 講習会、試乗会などを実施する際は、参加者に乗車用ヘルメットを着用させ、乗車用ヘルメットの被害軽減効果について説明すること。

さらに次の例に示すような追加的な対策を併せて実施することが重要です。

- 貸出拠点などにおいて乗車用ヘルメットの貸出し及び返却ができるようにすること。
- 利用者が乗車用ヘルメットを着用した場合には利用料金の割引を行うこと。
- 車体に乗車用ヘルメットを備え付けた上で、当該乗車用ヘルメットを利用しなければ、車体を利用できないようにすること。

ヘルメットの貸出事例　（群馬県高崎市）

群馬県高崎市では前かごに貸出用ヘルメットを収納し、着用を推奨しています。

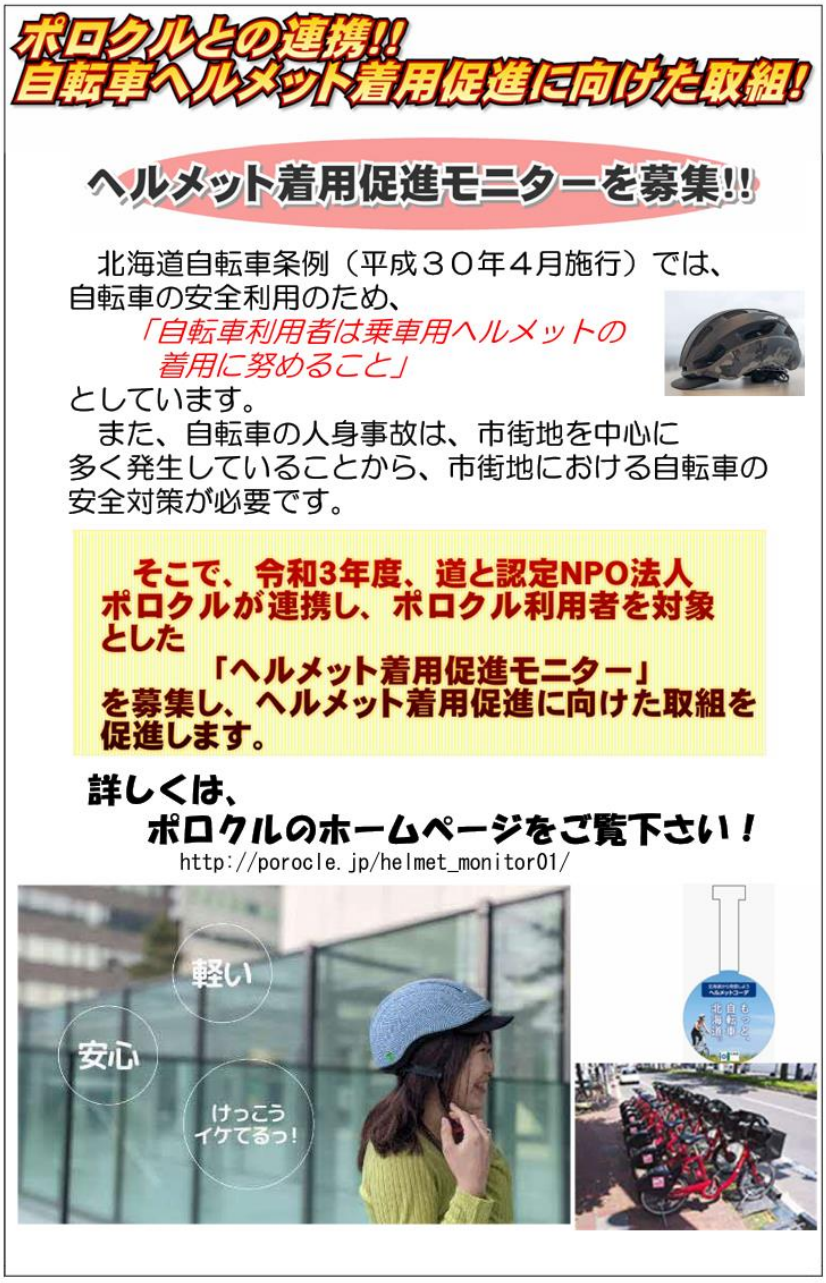
▼ヘルメットの貸出事例

出典：群馬県高崎市 HP

ヘルメットの着用促進事例　（北海道札幌市）

北海道札幌市のシェアサイクル「ポロクル」では、北海道と連携して、ポロクル利用者を対象に「ヘルメット着用促進モニター」を募集し、令和 ３ 年度から、利用後のアンケート回答を条件として無料でヘルメットの貸出を実施しています。

▼シェアサイクル事業者によるヘルメット着用促進例（令和３年）



出典：北海道提供

ヘルメットの購入補助金事例

自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化により、住民のヘルメット購入費用に対する補助を行う地方公共団体が増えています。

▼ヘルメット購入補助に関する取組みをおこなっている地方公共団体例

地方公共団体	対象者	補助内容
宮城県 柴田町	◎町内に住所登録がある方 ◎年齢制限なし	【金　額】購入額の２分の１（10 円未満切捨て）で、上限 2,000 円とする。 【条　件】なし
千葉県 野田市	◎市内在住 ◎年齢制限なし	【金　額】購入額の２分の１（100 円未満切捨て）で、上限 3,000 円とする。 【条　件】なし
東京都 八王子市	◎市内に住所登録がある方 ◎年齢制限なし	【金　額】上限 2,000 円とする。 【条　件】次のいずれかの方法で自転車の安全ルールについて学習すること。 1）自転車安全利用テキスト 2）東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ（りんトレ）」
愛知県 名古屋市	◎市内在住 ◎年齢制限なし ◎令和４年度以前に同補助を受けていない方	【金　額】購入額の２分の１で、上限 2,000 円とする 【条　件】自転車安全利用テキストにより自身で学習すること（窓口で受取またはサイトからダウンロード）。
愛知県 みよし市	◎市内在住 ◎県内他市町村で過去に同補助を受けていない方 ◎年齢制限なし	【金　額】購入額の２分の１（100 円未満切捨て）で、上限 2,000 円とする。 【条　件】なし
大阪府 忠岡町	◎町民 ◎小学校６年生以下の子どもまたは 65 歳以上	【金　額】購入額の２分の１（100 円未満切捨て）で、上限は子ども 2,000 円、65 歳以上の方 3,000 円とする。 【条　件】なし
福岡県 吉富町	◎町内在住 ◎年齢制限なし	【金　額】購入額の２分の１（100 円未満切捨て）で、上限 2,000 円とする 【条　件】なし

出典：各地方公共団体ホームページの掲載情報より（令和５年７月時点）

※ヘルメット購入費助成の取組に関する最新情報については、各地方公共団体のホームページを確認してください。

3.8. 交通安全意識の啓発

社会情勢の変化を背景に、日常的な利用や観光・レジャーなどでの利用のほか、フードデリバリーでのシェアサイクルの活用など、以前に比べて多様なニーズが高まっています。一方で、自転車によるあおり運転や宅配自転車の危険運転などが社会問題となり、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います。関係機関や事業者と連携して、自転車利用に関する自転車安全利用五則の周知など、交通ルールの遵守やマナーの向上を呼びかけることが求められています。

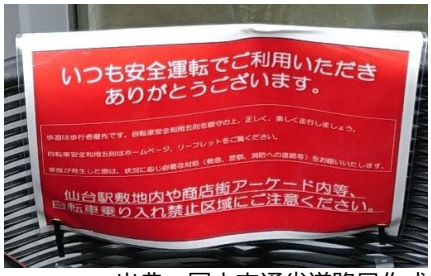
交通安全意識の啓発の事例　（鹿児島県鹿児島市、宮城県仙台市）

▼交通安全意識の啓発の事例

＜ホームページによる啓蒙＞
（鹿児島県鹿児島市）

出典：かごりん HP

＜安全運転励行の前かご貼付＞
（宮城県仙台市）



出典：国土交通省道路局作成

3.9. 災害時の活用

災害時や交通不便時の移動手段の選択肢が広がる効果が確認された一方で、災害の直後は二次災害へも注意する必要があります。地域防災計画への位置づけや防災訓練での活用により、シェアサイクルの活用方法について事前に検討しておくことが有効です。また、災害時に地方公共団体の職員がシェアサイクルを利用できる専用 IC カードを配備するなど、事業者との連携により、被災状況の把握や地域住民の安全確保などを迅速に行うための移動手段としての利用も進んでいます。

仕様書において災害時のシェアサイクル活用を定めた例　（兵庫県尼崎市）

▼災害時のシェアサイクル活用に関する仕様書の記載例（兵庫県尼崎市）

4　役割分担
（2）事業者
ケ　災害時において市民等や本市職員が活用できるよう無料開放する等コミュニティサイクルの利用に資する柔軟な対応

出典：尼崎市コミュニティサイクル事業仕様書（兵庫県尼崎市）

災害時の専用 IC カードを配備した例　（石川県金沢市）

▲市職員専用 IC カードのイメージ（石川県金沢市）

出典：石川県金沢市 WEB サイトより

第4章 参考資料

1. 補助事業等一覧

シェアサイクルの普及促進により、解決が期待される社会的課題の解決を目的として、関係省庁の補助事業等が実施されています。

▼シェアサイクル導入を支援する補助金等一覧

	NO	名称	担当省庁	ｼｪｱｻｲｸﾙ対象	適用可能性あり※1	創設時期
健康の増進	1	地方スポーツ振興費補助金（スポーツによる地域活性化推進事業）	文部科学省 スポーツ庁		○	平成 27 年度～
生活利便性の向上	2	社会資本整備総合交付金（暮らし・にぎわい再生事業）	国土交通省		○	平成 19 年度～
	3	社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）	国土交通省		○	平成 22 年度～
	4	社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）	国土交通省	○※２	○	平成 27 年度～
	5	シェアサイクルの導入促進に係る固定資産税の特例措置	国土交通省	○		令和３年度～令和６年度
地域の活性化	6	観光振興事業費補助金（先進的なサイクリング環境整備事業）	国土交通省 観光庁		○	令和元年度～
	7	日本版 MaaS 推進・支援事業	国土交通省	○		令和元年度～
	8	新モビリティサービス推進事業	国土交通省	○※３		令和元年度～
	9	インバウンド受入環境整備高度化事業	国土交通省 観光庁		○	令和４年度～
	10	持続可能性を核とした日本ならではの世界的価値の創出	国土交通省 観光庁		○※４	令和３年度～

※１　補助金のメニューに「シェアサイクル」の記載はないが、シェアサイクルへの適用も想定されうるもの
※２　令和３年度拡充（シェアサイクル設備の整備を支援対象に追加）
※３　令和３年度拡充（シェアサイクル等を運用するために必要な機器やシステムの導入支援メニューを追加）
※４　事業趣旨は持続可能な観光に関するコンテンツ造成、好循環の仕組みづくりを目指すものであり、そのような事業として評価できることが前提。採択された事業にシェアサイクルが関連する場合には活用可能な場合がある

2. サイクルポート設置場所の確保に関連する法令

2.1. 用地種別ごとの設置場所の確保

(1) 道路

「道路附属物としての設置事例」に関連する法令

〇道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（道路の附属物の新設又は改築）

第八十五条　国道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、国土交通大臣が自ら行う国道の新設又は改築に伴う場合を除き、当該国道の道路管理者が行う。

２　都道府県道又は市町村道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者が行う。

３　道路の附属物の新設又は改築に要する費用は、道路の附属物の新設又は改築が国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者が負担する。

（都道府県公安委員会との調整）

第九十五条の二　道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。）に区画線（道路交通法第二条第二項の規定により同条第一項第十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。）を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、第四十八条の二十第一項若しくは第三項の規定による歩行者利便増進道路の指定をし、第四十八条の二十九の三の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるもの若しくは歩行安全改築を行い、道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設け、若しくは道路に接して特定車両停留施設を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は第四十八条の二十九の三の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、若しくは制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

２　道路管理者は、道路の区域を立体的区域として決定し、若しくは変更し、第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定による自動車専用道路の指定をし、第四十五条第一項の規定により自動車専用道路に区画線を設け、第四十六条第一項若しくは第三項の規定により自動車専用道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は自動車専用道路が他の道路に連絡する位置を定めようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会に協議しなければならない。前項ただし書の規定は、道路管理者が第四十六条第一項の規定により自動車専用道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合について準用する。

○道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）（抄）

（道路の使用の許可）

第七十七条　次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長（以下この節において「所轄警察署長」という。）の許可（当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。）を受けなければならない。

一　道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人

二　道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者

三　場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者

四　前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者

2　前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。

一　当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。

二　当該申請に係る行為が許可に付された条件に従つて行なわれることにより交通の妨害となるおそれがなくなると認められるとき。

三　当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。

3　第一項の規定による許可をする場合において、必要があると認めるときは、所轄警察署長は、当該許可に係る行為が前項第一号に該当する場合を除き、当該許可に道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な条件を付することができる。

4　所轄警察署長は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じたときは、前項の規定により付した条件を変更し、又は新たに条件を付することができる。

5　所轄警察署長は、第一項の規定による許可を受けた者が前二項の規定による条件に違反したとき、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じたときは、その許可を取り消し、又はその許可の効力を停止することができる。

6　所轄警察署長は、第三項又は第四項の規定による条件に違反した者について前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、あらかじめ、弁明をなすべき日時、場所及び当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。ただし、交通の危険を防止するため緊急やむを得ないときは、この限りでない。

7　第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可の期間が満了したとき、又は第五項の規定により当該許可が取り消されたときは、すみやかに当該工作物の除去その他道路を原状に回復する措置を講じなければならない。

（罰則　第一項については第百十九条第二項第七号、第百二十三条　第三項及び第四項については第百十九条第二項第八号、第百二十三条　第七項については第百二十条第二項第五号、第百二十三条）

（道路の管理者との協議）

第七十九条　所轄警察署長は、第七十七条第一項の規定による許可をしようとする場合において、当該許可に係る行為が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ、当該道路の管理者に協議しなければならない。

(A) 道路占用による設置

○自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用許可基準（平成 18 年 11 月 15 日国道利第 31 号別紙）

１　趣旨

道路上における自転車、原動機付自転車又は二輪自動車（以下「自転車等」という。）の放置問題の解消に資するため、道路法第３２条第１項第７号に基づく道路法施行令（以下「令」という。）第７条に定める工作物、物件又は施設に、第８号として自転車等を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下「自転車等駐車器具」という。）を追加することとしたところ、その構造や占用の場所によっては、歩行者又は自転車（以下「歩行者等」という。）の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることなどにかんがみ、占用許可基準を策定したので、占用の許可に当たっては、道路法及び令に規定する占用の許可基準に加え、この基準により事務を取り扱い、道路管理の適正を期すものとする。

なお、自転車等駐車器具の占用に当たっては、本基準に加え、別途通知される路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針（平成 18 年 11 月 15 日付け国道交安第 28 号）を参考にすること。

２　方針

（１）自転車等駐車器具の占用を認めることとしたのは、道路上における放置自転車等の問題の早期解決など、歩行者等の安全で円滑な通行を確保することが喫緊の 課題となっていることを踏まえてのものであることにかんがみ、次のいずれにも該当するものであることとする。

ア　放置自転車等が問題となっている地域等において、これらが整序されることにより、歩行者等の安全で円滑な通行に資する等相当の公共的利便に寄与するものであること。

イ　自転車等駐車器具は、逼迫する駐車場需要に対応するという公益性が大きいことから占用を認めるものであることから、一般公共の用に供するものであること。

（２）占用主体は、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者とする。

（３）自転車等駐車器具の占用に当たっては、放置自転車等の整理や撤去、当該地域における街づくり等に関する各種施策等との整合性を確保するため、占用主体、占用の場所、駐車料金の額や徴収方法などの運営形態等について、関係地方公共団体等と十分に調整し、その意見、要望等を反映したものとすること。

３　占用の場所

自転車等駐車器具の占用の場所については、以下のとおり取り扱うものとする。

（１）自転車駐車器具の占用の場所

ア　車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。以下同じ。）に設けること（令第 11 条の７第１項第１号）。

交通のふくそうする場所、他の占用物件の多い場所等道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所を避けるなど、当該道路及びその周辺の状況等からみて適当な場所であること。

イ　歩行者等が通行することができる歩道等の幅員を確保すること（令第 11 条の７第１項第２号）。

歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがないように設置するため、自転車駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる自転車道、自転車歩行者道又は歩道（以下「歩道等」という。）の部分の一方の側の幅員を以下のとおり確保すること。

ただし、横断歩道橋の下の歩道上や植樹帯間に設ける場合など、当該駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる部分の一方の側の幅員が従前を下回らない場合で、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においては、この限りではない。

① 自転車道については、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 10 条第３項本文に規定する幅員であること。

② 自転車歩行者道については、道路構造令第 10 条の２第２項に規定する幅員であること。

③ 歩道については、道路構造令第 11 条第３項に規定する幅員であること。

ウ 原則として交差点等の地上に設けないこと（令第 11 条の７第２項）。

横断歩道橋の下の歩道上に設ける場合など、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、道路の交差し、接続し、又は屈曲する部分の地上に設けないこと。

エ 道路の上空に設けられる部分の最下部と路面との距離を確保すること（令第 11 条の７第２項）。

オ 特定連結路附属地に設ける場合にあっては、一般工作物等の占用の場所の基準を準用すること（令第 11 条の７第２項）。

カ 近傍に視覚障害者誘導ブロックが設置されている場合には、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所であること。

（２）原動機付自転車等駐車器具の占用の場所

ア 車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く）内の車道に近接する部分であること（令第 11 条の８第１項第１号）。

駐車するために原動機付自転車又は二輪自動車（以下「原動機付自転車等」という。）に乗車したまま歩道等内を通行して、歩行者等との交通事故を惹起させることのないよう車道に近接する部分に設けること。

この場合においては、交通のふくそうする場所、他の占用物件の多い場所等道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所を避けるなど、当該道路及びその周辺の状況等からみて適当な場所であること。

イ 歩行者等が通行することができる歩道等の幅員を確保すること（令第 11 条の８第１項第２号）。

歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがないように設置するため、原動機付自転車等駐車器具を原動機付自転車等の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる歩道等の部分の幅員を３（１）イ①から③までのとおり確保すること。

ただし、横断歩道橋の下の歩道上や植樹帯間に設ける場合など、当該駐車器具を原動機付自転車等の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる部分の幅員が従前を下回らない場合で、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においては、この限りではない。

ウ ３（１）ウからカまでは、原動機付自転車等駐車器具に適用する（令第 11 条の８第２項）。

４構造

自転車等駐車器具の構造等については、以下のとおり取り扱うものとする。

（１）自転車等駐車器具は固定式とし、十分な安全性及び耐久性を具備したものとすること。

（２）構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとすること。

（３）車輪止め装置（通称ラック）は、安全や視距を確保する観点から、平面式とすること。

（４）歩行空間と自転車等の駐車空間を明確に区分すること。この場合においては、自転車等が駐車されることとなる道路の部分の外周のうち、歩行者等の進行方向と交差する部分がある場合には、柵等を設けること。なお、当該部分以外の外周においても接触事故等がないよう、柵等を設けることが望ましい。

（５）必要に応じ、反射材を取り付け又は照明器具を設けるなどにより歩行者等の衝突等を防止するための措置を講じること。

（６）自転車等の駐車等に際し、歩行者や自動車等と接触することがないよう、必要な余裕幅を確保するなどの安全上の配慮を十分行うこと。

（７）駐車可能な範囲及び駐車の方法を示すため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に定められた道路標識、区画線及び道路標示を設ける必要があることから、管轄する警察署長と十分な協議を行うこと。

（８）原動機付自転車等駐車器具を設ける場合においては、柵等を設けることなどにより、原動機付自転車等が原則として車道側から進入するものとすること。

（９）上屋を設ける場合においては、当該上屋の構造等について、「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」（平成６年６月 30 日付け建設省道政発第３２号）Ⅱ３に掲げる基準を準用するものとする。

５　その他

（１）自転車等駐車器具の道路占用の許可に際し、建築基準法第６条、消防法第７条又は道路交通法第 77 条の許可等が必要な場合には、これらの関係機関とも事前に協議等を行うなど十分な連絡調整を図ること。

（２）占用の許可に当たっては、占用の許可を行うに際しての一般的な条件のほか、必要に応じて次に掲げる条件を付すこと。

ア　自転車等が適正に駐車され、歩行者等の安全で円滑な通行が確保されるよう自転車等の整序等を適切に行うこと。

イ　自転車等駐車器具の管理を適切に行うこと。

ウ　不特定多数の者の利用に供すること。

エ　利用者に対して利用約款等を見やすく表示すること。

オ　その利用について時間単位、月単位等により駐車料金を徴収する場合には、付近の駐車場等の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

カ　その他道路管理者が必要と認める事項。

（３）令第７条第８号物件である車輪止め装置、柵、上屋、照明器具、案内板、自動精算機等を自転車等駐車器具として一括して許可をすることができること。

（４）特定の利用者による自転車等の通常の保管場所として、利用されることにならないようにすること。

（５）関係地方公共団体、沿道住民、沿道店舗、道路利用者等の理解を十分に得るなど、地域の合意形成の確保に努めること。

〇道路法施行令及び開発道路に関する占用料等徴収規則に基づく占用料の減免措置等の取扱いについて（令和２年６月５日国道利第６号、令和５年５月 27 日国道利第 24 号最終改正）（抄）

道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号。以下「令」という。）第 19 条第３項及び 開発道路に関する占用料等徴収規則（昭和 42 年建設省令第 29 号。以下「規則」という。）第３条第３項に基づく占用料の減免措置並びに特殊な占用物件の令及び規則別表適用の取扱いについては、下記３(1)から(3)までに掲げる通知によることとしているところ、これらの取扱いについては、下記１及び２のとおりであるので、その運用に遺憾のないようにされたい。

記

１　令第 19 条第３項及び規則第３条第３項に基づく減額措置
(1) 占用料を減額するもの　別表１のとおり
(2) 占用料を免除するもの　別表２のとおり
２　特殊な占用物件の令及び規則別表適用　別表３のとおり
３　附則
本通知の発出に伴い、次の(1)から(3)までに掲げる通知の一部を、それぞれ別紙１から別紙３までのとおり改正する。
(1)「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和 42 年 11 月 13 日付け建設省道政発第 90 号）　…　別紙１
(2)「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令並びに道の区域内の一般国道及び開発道路に関する占用料徴収規則の施行の施行について」（同日付け建設省道政発第 90 号の２）　…　別紙２
(3)「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（同日付け建設省道政発第 90 号の３）　…　別紙３

別表１

	減額対象となるもの	占用料額
1	民営の水道事業（専用の水道事業を除く。）に係るもの	令及び規則で定めた額に50%を乗じて得た額。
2	バス停留所標識、地下鉄出入口案内標識	
3	駐車場（駐車場法第 17 条第１項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。）及び自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具	
（略）	（略）	（略）
19	令第７条第２号に掲げる太陽光発電設備及び風力発電設備	左記の占用物件の設置に併せて占用主体により提案される道路維持管理への協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など）が行われる場
20	都市再生特別措置法施行令（平成 14 年政令第 190 号）第 16 条に掲げる以下のもの ① 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの	

	② 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの ③ 令第 11 条の 10 第１項に規定する自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの （ただし、別表２の 39 に該当する場合を除く。）	合にあっては、令及び 規則で定める額に 10%を乗じて得た額（ただし、別に定める減額措置は適用しない） （「道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用について」（平成 25 年７月１日付け国道利第３号）の記１、２及び３に掲げるもの）
21	国家戦略特別区域法施行令（平成 26 年政令第 99 号）第 19 条に掲げる以下のもの ① 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの ② 標識又はベンチ、街灯その他これらに類する工作物で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの ③ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの ④ 令第 11 条の 10 第１項に規定する自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ⑤ 次に掲げるもので、協議会、集会、展示会、博覧会その他これらに類する催し（国際的な経済活動に関連する相当数の居住者、来訪者又は滞在者の参加が見込まれるものに限る。）のため設けられ、かつ、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの ア 広告塔、ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 イ 露店、商品置場その他これらに類する施設 ウ 看板、標識、旗ざお、幕及びアーチ （ただし、別表２の 39 に該当する場合を除く。）	左記の占用物件の設置に併せて占用主体により提案される道路維持管理への協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定など）が行われる場合にあっては、令及び規則で定める額 10%を乗じて得た額（ただし、別に定める減額措置は適用しない） （「道路占用制度の弾力化による道路 維持管理への民間活用について」（平成 26 年７月 22 日付け国道利第 12 号）の記１、２に掲げるもの）
22	中心市街地の活性化に関する法律施行令（平成 10 年政令第 263 号）第５条に掲げる以下のもの ① 広告塔又は看板で良好な景観の形 成又は風致の維持に寄与するもの ② 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの ③ 令第 11 条の 10 第１項に規定する自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの （ただし、別表２の 39 に該当する場合を除く。）	
（略）	（略）	（略）

別表 2・別表 3 （略）

(B) 道路占用における特例制度の活用

(a) 都市再生整備計画の活用

「都市再生整備計画の活用」に関連する法令

○都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱いについて（平成 23 年 10 月 20 日国道利第 22 号国土交通省道路局路政課長通達、平成 28 年９月１日国道利第９号最終修正）（抄）

都市再生特別措置法の一部を改正する法律（平成 23 年法律第 24 号。以下「改正法」という。）が平成 23 年４月 27 日に公布され、また、都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令（平成 23 年政令第 321 号。以下「整備政令」という。）が平成 23 年 10 月 19 日に公布され、道路関係規定については平成 23 年 10 月 20 日から施行されることとなった。

改正法による改正後の都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号。以下「都市再生特措法」という。）においては、都市の再生に貢献し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして政令で定めるもの（道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。）の占用の許可に当たっては、道路法第 33 条第１項に規定する無余地性の基準の適用を除外することができることとする許可基準の特例が創設されるとともに、特定都市道路（都市再生特措法第 36 条の３第１項に規定する特定都市道路をいう。以下同じ。）については、特定行政庁（建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）第２条第 35 号に規定する特定行政庁をいう。）の認可を受ければ建築物を設けることが可能となった。

これらのうち、都市再生特措法第 62 条等に規定する道路の占用の許可基準の特例（以下「占用特例」という。）の運用については別紙１「都市再生特別措置法に基づく道路占用 の許可基準の特例の運用について」のとおりとし、整備政令による改正後の都市再生特別 措置法施行令（平成 14 年政令第 190 号。以下「特措法施行令」という。）第 16 条に列挙された工作物、物件又は施設（以下「都市再生工作物等」という。）ごとの占用特例を活用する場合の占用許可基準等は別紙２「占用特例を適用する場合の占用許可基準等について」のとおりとする。

また、特定都市道路の上空に設ける建築物等の道路の占用の許可に係る運用及び許可基準については別紙３「特定都市道路の上空に設ける施設等の占用許可基準等について」のとおりとする。

都市再生特措法に係る占用の許可に当たっては、別紙１から別紙３の事項に十分留意し、その運用に遺憾のないようにされたい。また、占用特例にあっては都市再生工作物等が占用されることにより生ずる都市の再生に資する効果及び道路通行者又は利用者の利便の増進に資する効果並びに占用主体の行う道路交通環境の維持向上を図るための措置を併せて考えると、都市再生工作物等が道路区域に設置されることが望ましいといえる場合があることから、厳格な手続を定めた上で無余地性の基準を除外したものであることから、占用特例の対象とならない場合の占用については、無余地性の基準、道路構造又は道路交通への支障等を十分に検討し、従前のとおり適切に対応されたい。

なお、本通達の内容については、警察庁交通局交通規制課と調整済みであることを申し添える。

別紙１・別紙２　（略）

〇都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）（抄）

(都市再生整備計画)

第四十六条　市町村は、単独で又は共同して、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域において、都市再生基本方針(当該区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、都市再生基本方針及び当該都市再生緊急整備地域の地域整備方針。第八十一条第一項及び第百十九条第一号イにおいて同じ。)に基づき、当該公共公益施設の整備等に関する計画(以下「都市再生整備計画」という。)を作成することができる。

２　都市再生整備計画には、第一号から第六号までに掲げる事項を記載するものとするとともに、第七号に掲げる事項を記載するよう努めるものとする。

一　都市再生整備計画の区域及びその面積

二　前号の区域内における都市の再生に必要な次に掲げる事業に関する事項

イ　公共公益施設の整備に関する事業

ロ　市街地再開発事業

ハ　防災街区整備事業

ニ　土地区画整理事業

ホ　住宅施設の整備に関する事業

ヘ　その他国土交通省令で定める事業

三　前号の事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業に関する事項

四　前二号の事業により整備された公共公益施設の適切な管理のために必要な事項

五　第一号の区域のうち、滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路の整備、多様な滞在者等の交流の拠点の形成に資する都市公園の整備、良好な景観の形成に資する店舗その他の滞在者等の利便の増進に寄与する建築物の開放性を高めるための改築又は色彩の変更その他の滞在の快適性及び魅力の向上(以下この条において「滞在の快適性等の向上」という。)のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域(以下「滞在快適性等向上区域」という。)を定める場合にあっては、その区域

六　計画期間

七　都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する方針

３～９　（略）

１０　第二項第二号イ若しくはヘに掲げる事業に関する事項又は同項第三号に掲げる事項には、道路法第三十二条第一項第一号又は第四号から第七号までに掲げる施設等のうち、都市の再生に貢献し、道路(同法による道路に限る。第六十二条において同じ。)の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして政令で定めるものの設置(道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。)であって、同法第三十二条第一項又は第三項の許可に係るものに関する事項を記載することができる。

１１　市町村は、都市再生整備計画に前項の施設等の設置に関する事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、同項の許可の権限を有する道路管理者(道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。)及び都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)に協議し、その同意を得なければならない。

１２～２９　（略）

第六十二条　都市再生整備計画の区域内の道路の道路管理者は、**道路法第三十三条第一項の規定にかかわらず、都市再生整備計画の計画期間内に限り、都市再生整備計画に記載された第四十六条第十項に規定する事項に係る施設等のための道路の占用**（同法第三十二条第二項第一号に規定する道路の占用をいい、同法第三十三条第二項に規定するものを除く。）で次に掲げる要件のいずれにも該当するものについて、同法第三十二条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

一　道路管理者が施設等の種類ごとに指定した道路の区域内に設けられる施設等（当該指定に係る種類のものに限る。）のためのものであること。

二　道路法第三十三条第一項の政令で定める基準に適合するものであること。

三　その他安全かつ円滑な交通を確保するために必要なものとして政令で定める基準に適合するものであること。

２～5　（略）

(b) 歩行者利便増進道路制度の活用

「歩行者利便増進道路制度の活用」に関連する法令

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（歩行者利便増進道路の指定）

第四十八条の二十　道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行並びに沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するため、その管理する道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この条において同じ。）のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として指定することができる。

２～５　（略）

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条　法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一～十一　（略）

十二　道路の区域内の地面に設ける**自転車**（側車付きのものを除く。以下同じ。）、原動機付自転車（側車付きのものを除く。）又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）**を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具**（第九号に掲げる施設に設けるものを除く。）

十三・十四　（略）

（自転車駐車器具の占用の場所に関する基準）

第十一条の十　法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第十二号に規定する自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下この条において「自転車駐車器具」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一　車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。次条第一項第一号において同じ。）であること。

二　（略）

２　（略）

（歩行者利便増進施設等）

第十六条の二　法第三十三条第二項第三号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一～四　（略）

五　第十一条の十第一項に規定する**自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの**

六　（略）

○道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて（事務連絡）（抄）
（平成 30 年 3 月 26 日　国土交通省道路局路政課・都市局まちづくり推進課）

占用特例を活用せずに道路を占用しようとする場合、無余地性の基準が適用されることとなるが、無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮できるものであり、占用特例の対象とされている物件は、占用特例を活用せずとも、占用許可は可能な場合がある点に留意して、許可の可否を適切に判断すること。

(2) 河川空間

「河川空間」に関連する法令

○河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）（抄）

（工作物の新築等の許可）

第二十六条　河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、**河川管理者の許可**を受けなければならない。河川の河口附近の海面において河川の流水を貯留し、又は停滞させるための工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者も、同様とする。

２　（略）

３　河川管理者は、高規格堤防特別区域内の土地における工作物の新築、改築又は除却について第一項の許可の申請又は第三十七条の二、第五十八条の十三、第九十五条若しくは第九十九条第二項の規定による協議があつた場合において、その**申請又は協議に係る工作物の新築、改築又は除却が高規格堤防としての効用を確保する上で支障を及ぼすおそれのあるものでない限り、これを許可し、又はその協議を成立**させなければならない。

４・５　（略）

（河川の使用等に関する国の特例）

第九十五条　国が行う事業についての第二十条、第二十三条、第二十三条の二、第二十四条から第二十七条まで、第三十条第二項、第三十四条第一項、第四十七条第一項、第五十三条の二第一項、第五十五条第一項、第五十七条第一項、第五十八条の四第一項及び第五十八条の六第一項の規定の適用については、**国と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可、登録又は承認があつたものとみなす。**

（地方公共団体等への委託）

第九十九条　河川管理者は、特に必要があると認めるときは、政令で定める河川管理施設の維持又は操作その他これに類する河川の管理に属する事項を関係地方公共団体又は当該事項を適正かつ確実に実施することができると認められる者として国土交通省令で定める要件に該当するもの（次項において「地方公共団体等」という。）に委託することができる。

２　前項の規定により委託を受けた地方公共団体等が当該委託を受けた事項についての第二十条、第二十四条、第二十五条後段、第二十六条第一項、第二十七条第一項及び第三十四条第一項（第二十四条及び第二十五条後段の許可に係る部分に限る。）の規定の適用については、当該**地方公共団体等と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可又は承認があつたものとみなす。**

○河川敷地占用許可準則

（「河川敷地の占用許可について」平成 11 年８月建設事務次官通達）（抄）

（占用の許可の期間）

第十二　占用の許可の期間は、第七第１項第一号から第七号までに規定する占用施設に係る占用にあっては十年以内、同項第八号に規定する**占用施設に係る占用にあっては五年以内**で当該河川の状況、当該占用の目的及び態様等を考慮して適切なものとしなければならない。

２　前項の許可の期間が満了したときは、当該許可は効力を失うものとする

（継続的な占用の許可）

第十四　占用の許可の期間が満了した後に継続して占用するための許可申請がなされた場合には、適正な河川管理を推進するため、この準則に定めるところにより**改めて審査**するものとする。

２　前項の場合において、**従前のまま継続して占用を許可することが不適当であると認められるときは、この準則に適合するものとなるよう指導するとともに、必要に応じて、従前よりも短い占用の期間の設定、不許可処分等の措置**をとるものとする。

（包括占用の許可）

第十六　地方公共団体、公益法人その他これらに準ずる者（以下「地方公共団体等」という。）に対して、治水上、環境の保全上等の河川管理上の支障が生じるおそれが少ない河川敷地について、第七第１項に規定する占用施設に該当する施設を設置する場合に、**河川敷地の具体的利用方法を占用の許可後に当該地方公共団体等が決定できる占用（以下「包括占用」という。）の許可**をすることができるものとする。

２・３　（略）

（都市及び地域の再生等のために利用する施設の占用の許可）

第二十三　河川管理者は、都市・地域再生等利用区域においては、第五第１項の規定にかかわらず、都市・地域再生等占用主体が占用の許可を申請した場合において、当該占用が、都市・地域再生等占用方針及び第八から第十一までの基準に該当し、かつ、**都市及び地域の再生等並びに河川敷地の適正な利用に資すると認められるときには、占用の許可**をすることができる。

（占用者以外の施設利用）

第二十五　第二十二第４項第一号に掲げる者が都市・地域再生等占用主体となる占用にあっては、その**占用施設を営業活動を行う事業者等（以下「施設使用者」という。）に使用**（第二十二第３項各号に掲げる施設の設置を目的とする使用を含む。以下この章において同じ。）をさせることができるものとする。

２　河川管理者は、前項の規定により第二十二第４項第一号に掲げる者に対して、施設使用者に占用施設の使用をさせることを含む**占用を許可する場合には、次の各号に掲げる条件を付す**ものとする。

一　施設使用者に占用施設の使用をさせる場合には、**使用契約を締結**し、当該施設使用者を**適切に指導監督**すること。

二　施設使用者に占用施設の使用をさせることにより**施設利用料を得る場合には、その収入を当該占用許可を受けている河川敷地における施設の維持管理及び良好な水辺空間の保全、創出を図るための費用に充てる**こと。

三　施設利用料の徴収及び活用状況を、河川管理者に、年一回以上で河川管理者が定める回数報告すること。

３　（略）

４　**公的占用者は、使用契約を締結するときは、占用施設の使用の具体的内容（使用する占用施設の概要を含む。）、契約期間、施設利用料、施設の撤去に関する事項その他の必要事項を契約の内容とするほか、次の各号に掲げる条件を付す**ものとする**。**

一　施設使用者による使用は、契約の内容に従って適切に行うこと。

二　施設使用者は、公的占用者の指導監督に服すること。

三　施設使用者が取得する工作物の設置等の許可の状況によって、契約を変更し、又は無効とすること。

四　施設使用者による使用が関係法令若しくは契約内容に違反し、若しくは著しく不適切である場合又は河川工事その他の公益上やむを得ない必要がある場合には、公的占用者の意思表示により契約を解除できること。

５　（略）

(3) 公共施設内の空間

「公共施設内の空間」に関連する法令

○国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）（抄）

（国有財産の分類及び種類）

第三条　国有財産は、**行政財産と普通財産とに分類**する。

２　行政財産とは、次に掲げる種類の財産をいう。

一　**公用財産　国において国の事務、事業又はその職員（国家公務員宿舎法（昭和二十四年法律第百十七号）第二条第二号の職員をいう。）の住居の用に供し、又は供するものと決定したもの**

二　公共用財産　国において直接公共の用に供し、又は供するものと決定したもの

三　皇室用財産　国において皇室の用に供し、又は供するものと決定したもの

四　森林経営用財産　国において森林経営の用に供し、又は供するものと決定したもの

３　普通財産とは、行政財産以外の一切の国有財産をいう。

（処分等の制限）

第十八条　行政財産は、貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、信託し、若しくは出資の目的とし、又は私権を設定することができない。

２～５　（略）

６　行政財産は、その**用途又は目的を妨げない限度において、その使用又は収益を許可する**ことができる。

７・８　（略）

○地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）（抄）

（公有財産の範囲及び分類）

第二百三十八条　この法律において**「公有財産」とは、普通地方公共団体の所有に属する財産**のうち次に掲げるもの（基金に属するものを除く。）をいう。

一　**不動産**

二　船舶、浮標、浮桟橋及び浮ドック並びに航空機

三　前二号に掲げる不動産及び動産の従物

四　**地上権**、地役権、鉱業権その他これらに準ずる権利

五　特許権、著作権、商標権、実用新案権その他これらに準ずる権利

六　株式、社債（特別の法律により設立された法人の発行する債券に表示されるべき権利を含み、短期社債等を除く。）、地方債及び国債その他これらに準ずる権利

七　出資による権利

八　財産の信託の受益権

２　（略）

３　**公有財産は、これを行政財産と普通財産とに分類**する。

４　**行政財産とは、普通地方公共団体において公用又は公共用に供し、又は供することと決定した財産**をいい、**普通財産とは、行政財産以外の一切の公有財産**をいう。