

シェアサイクルの採算性確保に向けて





目 次

1. 国内のシェアサイクルの採算性に関する状況
2. 採算性確保に向けた課題
 - 2.1 採算性確保に向けた課題
 - 2.2 採算性確保の視点 ①収入の増加
 - 2.3 採算性確保の視点 ②支出の削減
 - 2.4 採算性確保の視点 ③補助等による補填
3. 採算性確保に向けた公的支援策の方向性

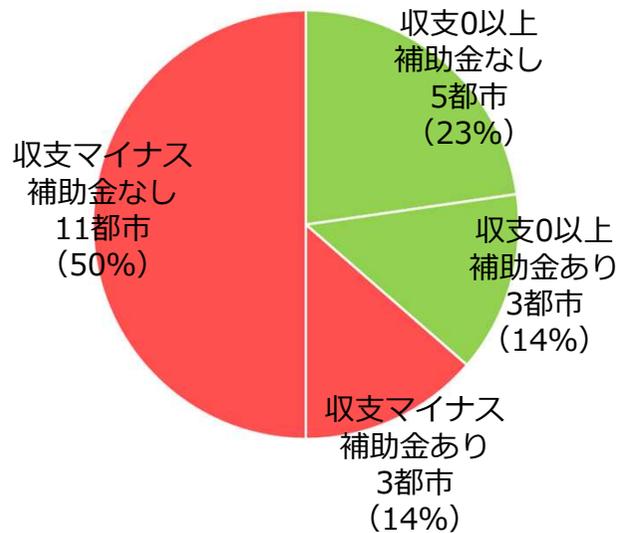


1. 国内のシェアサイクルの採算性に関する状況

- シェアサイクル導入都市のうち約6割において収支がマイナスであり、**収益の確保が困難**な状況。
(※2017年度調査で回答があった22都市（無人管理型）のうち14都市)
- ランニングコストに占める**再配置費用は3～4割程度に上り、事業運営を圧迫**。
- 赤字の都市では、**支出に対する利用料金収入の割合は4割程度にとどまり、地方公共団体による補助金を活用している都市も2割程度にとどまる**。

<収支と補助の状況（22都市の内訳）>

約6割で収支がマイナス



出典：国土交通省及び事業者調べ（2019年3月31日時点）
 ※国土交通省の地方公共団体に対する調査で、シェアサイクルを導入していると回答した都市単位で整理
 ※無人管理は無人管理・有人管理を併用しているシステム提供者を含む。
 ※収支は補助金その他の収入を含めて収支を判定。

<収支と補助の状況>

視点	黒字都市 (8都市)	赤字都市 (14都市)	現状
収入の状況	支出に対する、利用料金収入の割合 65% (8都市全体)	支出に対する、利用料金収入の割合 42% (14都市全体)	赤字の都市では、支出に対する 利用料金収入が4割程度にとどまる 。
支出の状況	支出のうち、再配置費用の占める割合 3～4割程度 (札幌市等)		ランニングコストのうち、 再配置費用が3～4割程度を占める 。
補助金活用の状況	補助金を活用している都市の割合 39% (8都市中3都市)	補助金を活用している都市の割合 21% (14都市中3都市)	赤字の都市では、 地方公共団体による補助金を活用している事例は2割程度にとどまる 。



2.1 採算性確保に向けた課題

○シェアサイクル事業の採算性の確保に向けて、①「収入の増加」、②「支出の削減」、③「補助等による補填」の3つの視点から、対応策の例を整理。

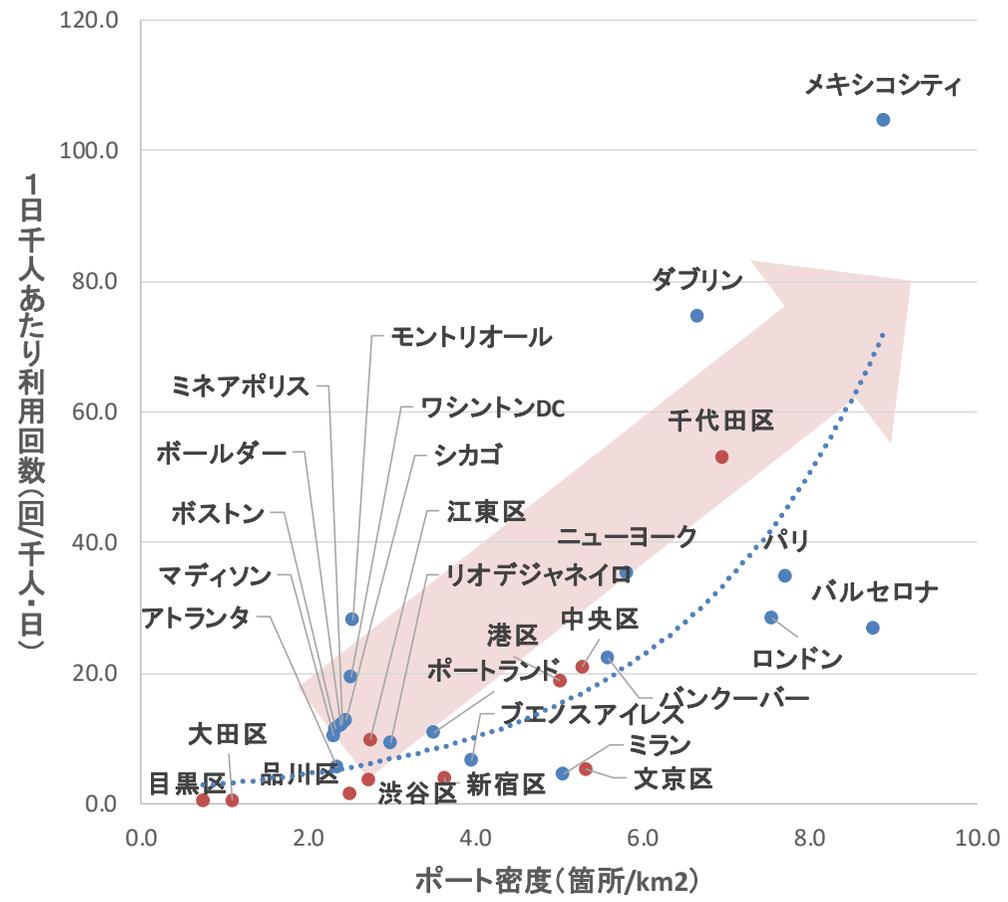
視点	現状	対応方針	対応策の例
① 収入の 増加	・赤字の都市では、支出に対する 利用料金収入が4割程度にとどまる。	・利用料金収入の拡大	・ポート密度の向上
		・付帯する事業収入の確保	・カゴ・ドレスガード等への広告掲載による収入の確保 ・ネーミングライツによる収入の確保
② 支出の 削減	・ランニングコストのうち、 再配置費用が3～4割程度を占める。	・再配置費用の削減	・AI等の新技術の活用 ・ポートの増設・大型化 ・充電サイクルポートの設置 等
		・その他費用の削減	・メンテナンスやコールセンター業務等の効率化
③ 補助等 による 補填	・赤字の都市では、 地方公共団体による補助金を活用している事例は2割程度にとどまる。	・補助事業の活用	・関連省庁や地方公共団体による補助事業の活用

2.2 採算性確保の視点 ①収入の増加（利用料金収入の拡大）



○シェアサイクルの利用回数とポート密度には相関があり、**ポート密度を高めることで、シェアサイクルの利用機会が創出され、利用料金収入の拡大につながる。**

ポート密度と平均利用回数



出典：【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）
 平成27年国勢調査 総人口

2.2 採算性確保の視点 ①収入の増加（付帯する事業収入の確保）



- 付帯する事業収入の確保に関する事例として、
 - ・ カゴ・ドレスガード等への広告掲載（鹿児島市等）
 - ・ 路上広告の独占的な権利の付与（パリ、リヨン等）
 - ・ ネーミングライツの活用（姫路市、ニューヨーク等）
- などの事例が見られる。



鹿児島市「かごりん」の事例
(ドレスガード(フェンダー)への広告掲載)



ミミちゃん号西松屋チェーン 姫チャリの事例
(ネーミングライツ)



パリ Vélib' Métropoleの事例
(路上広告の独占的な権利を与えその収益を充当)



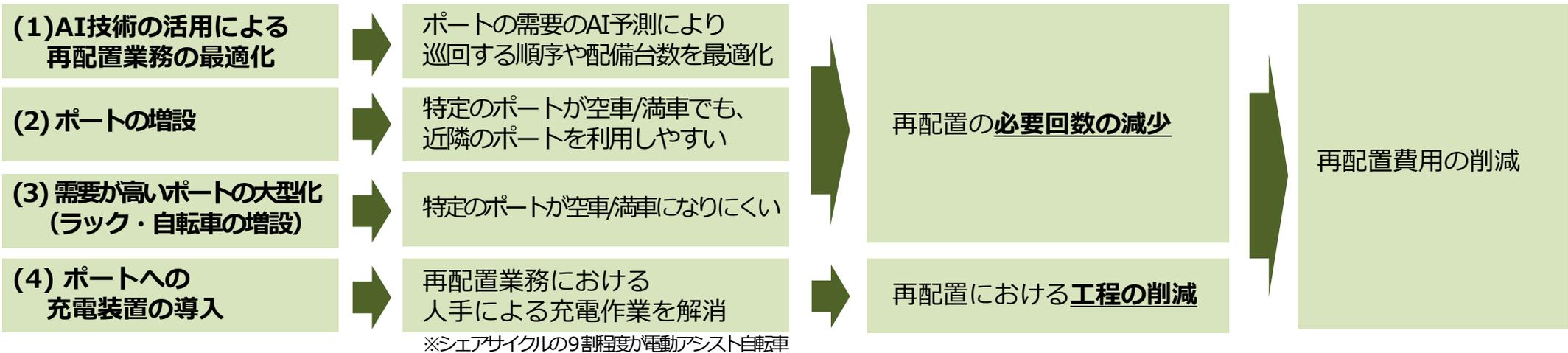
ニューヨーク CitiBikeの事例
(ネーミングライツ)

出典：『The Bikeshare Planning Guide (ITDP)』、『District of Columbia capital Bikeshare Development Plan (District Department of Transportation)』、『BIKE SHARE BUSINESS PLAN (Sacramento Metropolitan Air Quality Management District)』、『VeloCitta』WEBサイト、『Montreal Gazette』January20,2017「Bixi says it's gaining in popularity among occasional users」、各事業者WEBサイト、その他国土交通省調べ

2.3 採算性確保の視点 ②支出の削減（再配置費用の削減）

- シェアサイクルの運営に際して、**ポート間での自転車の過度な集中や不足を緩和するための「自転車の再配置」**が必要であり、そのための**人件費等が事業運営を圧迫する要因の一つ**となっている。
- AI技術の活用、ポートの増設や大型化（ラック・自転車の増設）、充電装置の導入**により、再配置作業の省力化・効率化が見込め、再配置費用の削減が可能。

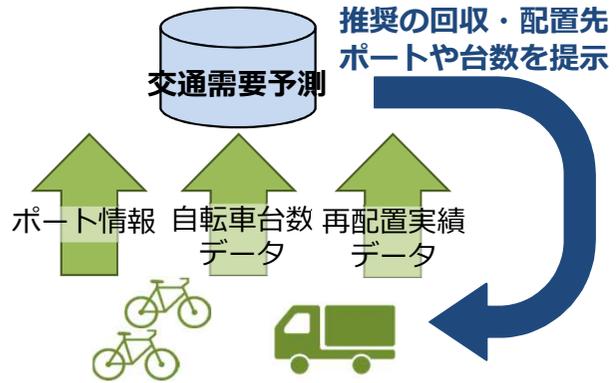
再配置費用の削減の取組の例



(1) AI技術の活用による再配置業務の最適化



再配置作業の様子



ポート・自転車 再配置トラック

出典：(株)ドコモ・バイクシェア資料より国土交通省作成

(2)(3)ポートの増設・大型化

需要が高いエリアにおける自転車の容量を増やし、返却時の満車状態を一定程度解消



大型のポート（新木場駅）

(4)ポートへの充電装置の導入



充電サイクルポート（松本市）

出典：OpenStreet(株) 6

2.4 採算性確保の視点 ③補助等による補填（関係省庁による補助事業）



○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が実施されている。

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	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
環境負荷の低減	1	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (地方と連携した地球温暖化対策活動推進事業)	環境省	○		平成26年度～
	2	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (ライフスタイルの変革による脱炭素社会の構築事業)	環境省		○	平成29年度～ (令和2年度で廃止)
	3	公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業 (自転車利用環境の整備を通じた交通分野の低炭素化促進事業)	環境省	○		平成29年度～ (平成31年度で廃止)
健康の増進	4	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	5	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～
	6	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～
	7	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～
地域の活性化	8	観光振興事業費補助金 (シェアサイクル導入促進事業)	国土交通省 観光庁	○		令和元年度～ (令和2年度で廃止)
	9	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～
	10	日本版MaaS推進・支援事業	国土交通省	○		令和2年度～
災害時における交通の機能の維持	-	-	-	-	-	-

※1 補助金のメニューに「シェアサイクル」の記載はないが、事業の目的からシェアサイクルへの適用が想定されるもの

※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)

※【参考】令和2年度第3次補正予算案 (環境省)

全国34の国立公園と57カ所の国定公園、77カ所の国民保養温泉地にある観光事業者や宿泊施設を対象とし、持続可能で自然の魅力を満喫できるツアーの企画や実施、広報に向け、電動スポーツバイクなど備品の購入費用や人件費を助成

【参考】シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の創設(固定資産税)

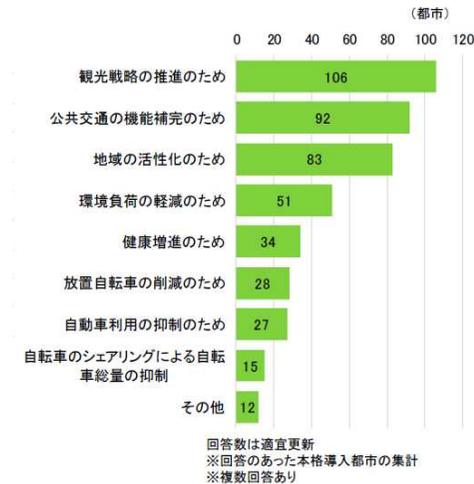


公共交通を補完する移動手段であるシェアサイクルの普及促進を図るため、市町村自転車活用推進計画に記載された事業を対象として、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設する。

施策の背景

- 国は、自転車活用推進法に基づき、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るため、自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)を策定し、自転車の活用の推進に関する施策の充実を図ってきたところ。
- また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性向上のための交通ネットワークの整備を推進するためにも、公共交通を補完しファースト/ラストマイルを担う交通システムであるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。
- さらに今般、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても人との接触を低減する取組として推奨されている自転車の利用について、強力に推進を図っていく必要がある。
- 地方公共団体では、観光戦略の推進、公共交通の機能補完、地域の活性化のほか、放置自転車の削減といった行政コスト削減を目的として、シェアサイクル導入のニーズが高まっており、その普及促進を更に進めるために、事業者の費用負担の軽減により、安定的な事業運営を促進することが必要。

シェアサイクルの導入目的



(平成31年3月 国土交通省アンケート結果より)

【政府方針】

- 新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針(新型コロナウイルス感染症対策本部決定 R2.3.28策定、R2.5.25変更) 三(3)4)職場への出勤等
「③政府及び地方公共団体は、(中略)自転車通勤等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。」

要望の結果

【固定資産税】

- 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3/4とする特例措置を創設。
 - ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
 - ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け等
 - ・特例期間：2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)



シェアサイクルポート
(札幌市)



登録機



充電装置 ラック

2.4 採算性確保の視点 ③補助等による補填（地方公共団体独自の補助事業）



○東京都では、区市町村のシェアサイクル事業の取組を支援するため、「**ICT技術を活用した自転車シェアリングの普及促進事業**（東京都区市町村との連携による地域環境力活性化事業）」を実施。

<事業の概要>

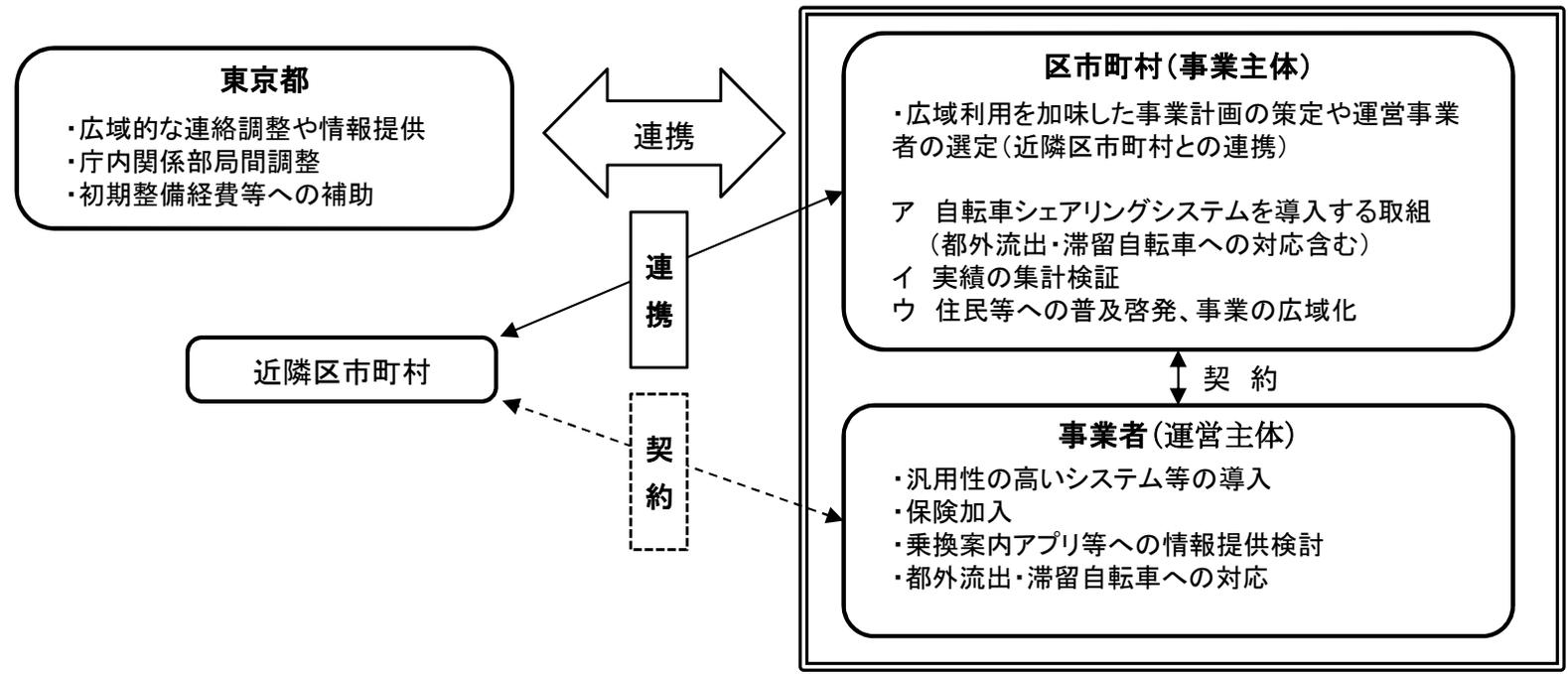
- 補助期間： 3年度以内（実証期間を含め、4年以内の本格導入を見込む）
 （必要に応じて、3年を超えて補助する場合は、体制整備に係る経費に限る。この場合においては、事業期間は2年間とする。ただし、事業期間は、本事業の実施期間である令和5年度までで設定すること。）

●実施主体： 区市町村

●補助率： 補助対象経費の1/2

【補助対象経費】補助事業の内容の実施に必要な経費のうち、報酬、賃金、報償費、旅費、需用費、役務費、委託料、使用料及び賃借料、工事請負費、備品購入費並びに負担金補助及び交付金（ただし、システム開発費、自転車シェアリング設備の設置工事に係る経費を除く。）

<事業スキーム（イメージ）>





3. 採算性確保に向けた支援策の方向性

○シェアサイクルの採算性の確保に関する支援策の今後の方向性として、

- ・ガイドラインの策定・周知等により**既存の支援策や先進事例の情報提供の充実**を図るとともに、
- ・地方公共団体や事業者の取組事例の蓄積を踏まえ、**地域の計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業に対する更なる支援の在り方について検討**。

分類	課題	事業者の対応策	既存の支援策 (国・地方公共団体)
収入の増加	利用料金収入の拡大	① ポート密度の向上	① ポート用地の提供
	付帯する事業収入の確保	② カゴ・ドレスガード等への広告掲載 ③ ネーミングライツ	② - ③ -
支出の削減	再配置費用の削減	④ AI等の新技術の活用 ポートの増設・大型化 充電サイクルポートの設置	④ ポート用地の提供 固定資産税の減免措置 (償却資産)
	その他費用の削減	⑤ メンテナンスやコールセンター業務等の効率化	⑤ -
補助等による補填	補助事業の活用	⑥ 補助事業の活用	⑥ 関係省庁や地方公共団体独自の補助事業

支援策の今後の方向性 (案)

✓ **既存の支援策や先進事例の情報提供の充実**

✓ **更なる支援の在り方について検討**

(例)

- ・利便性が高い場所におけるポート用地の取得への支援
- ・再配置費用の削減に資する技術や設備への投資 等



- ドコモ・バイクシェア社では、人口統計データや実績データ、気象データ、周辺施設データなどを組み合わせ、**AI技術を適用させた「シェアリング交通需要予測技術」**を導入。
- **自転車の貸出や返却の需要を予測**し、各ポートの利用可能な自転車の台数がより適切となるための再配置計画を作成し、再配置業務を効率化。

シェアリング交通需要予測技術



シェアリング交通需要予測技術のイメージ

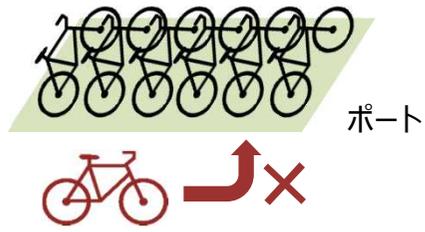
(出典：(株)ドコモ・バイクシェア)



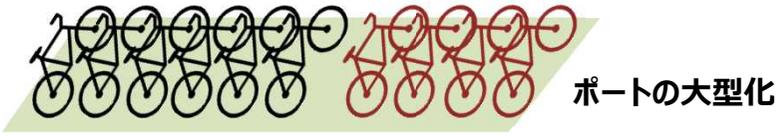
○ポートの増設や、需要の高いポートの大型化（ラック・自転車の増設）により、**再配置費用の一定程度の削減**が見込まれる。

再配置費用の削減効果

- 特に需要が高いポートにおいて、ラック数が少ない場合、満車状態（自転車の返却が不可の状態）に至るまでの時間が短くなり、再配置の必要回数が多くなる。



- ポートの大型化（ラックの増設）または周辺への新たなポートの設置を行うことにより、需要が高いエリアにおける自転車の容量が増加し、返却時の満車状態が一定程度解消される。



- 事業者ヒアリング結果によると、需要が特に高い箇所（ポート全体の15%程度）において上記の設備投資を行うことで、再配置が必要となる（満車となる）までの時間の間隔が3倍程度となり、再配置の必要回数が約1/3となる。
⇒再配置費用の1/3が削減



大型のポート
(新木場駅)