

シェアサイクルの取組等について

国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路交通施設安全対策官 奥田 謁夫

令和元年11月

1. シェアサイクルの取組動向

2. まちづくり・観光振興との連携

3. 公共交通との連携

1. シェアサイクルの取組動向

2. まちづくり・観光振興との連携

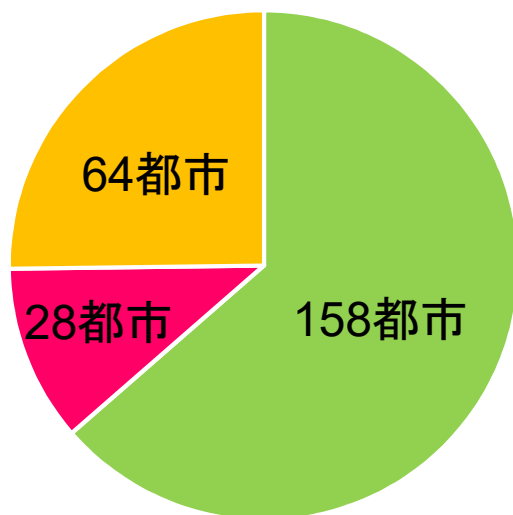
3. 公共交通との連携

1. シェアサイクルの取組動向

①-1アンケート全体集計

➤ 現在、シェアサイクルの本格導入都市は増加しており、現在で158都市。
 (平成31年3月31日時点集計結果)

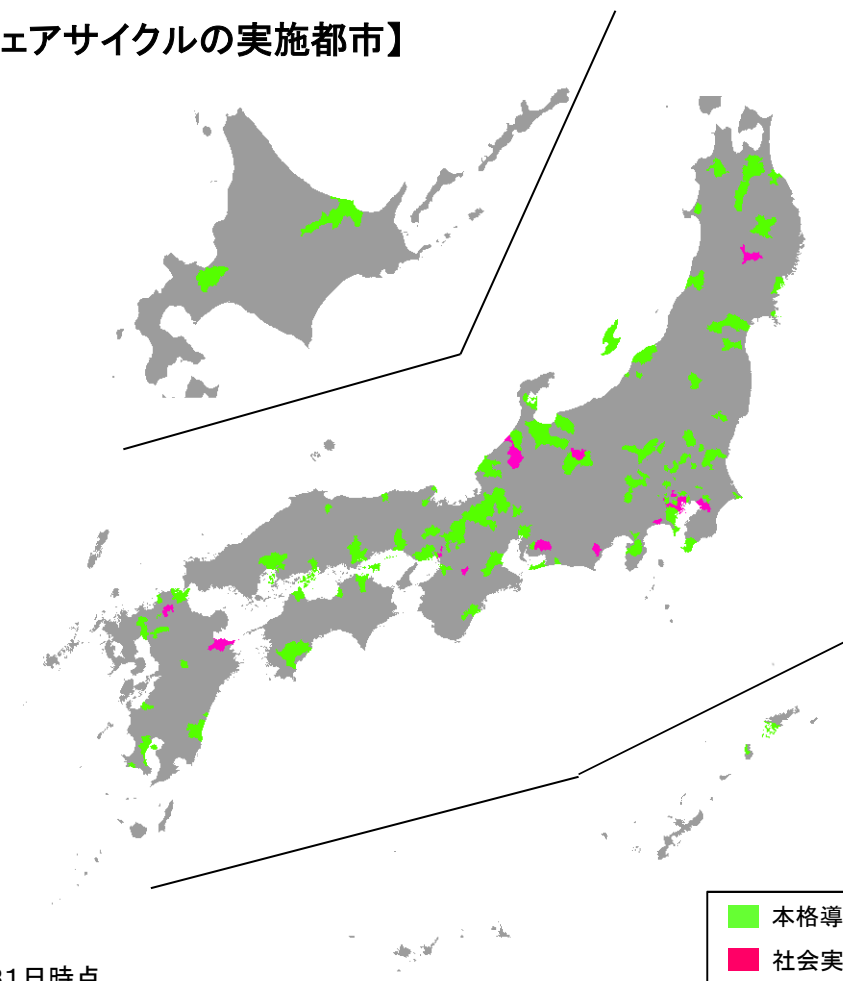
【シェアサイクル実施状況】



※H31年3月31日時点

【シェアサイクルの実施都市】

- 平成30年度末までにシェアサイクルを本格導入している
- 平成30年度末までにシェアサイクルの社会実験を実施している
- 平成30年度末時点でシェアサイクルの本格導入や社会実験を検討



※ H31年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入・社会実験を図示
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体を記載

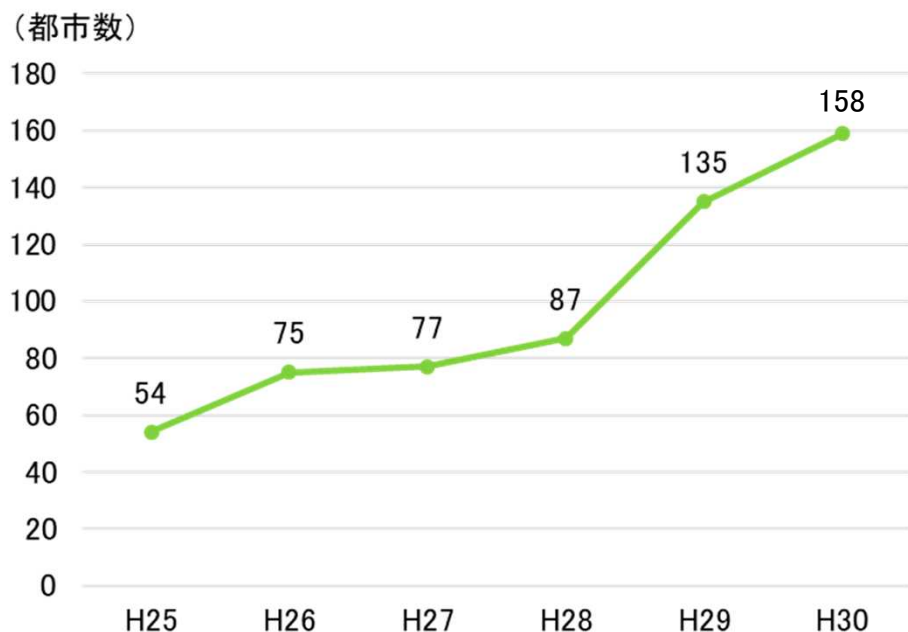


1. シェアサイクルの取組動向

①-2アンケート全体集計

- シェアサイクルの本格導入都市数は増加傾向。
- 導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」、「地域活性化」といった項目が多い。

【シェアサイクルの実施都市数の推移】



【シェアサイクル導入目的】



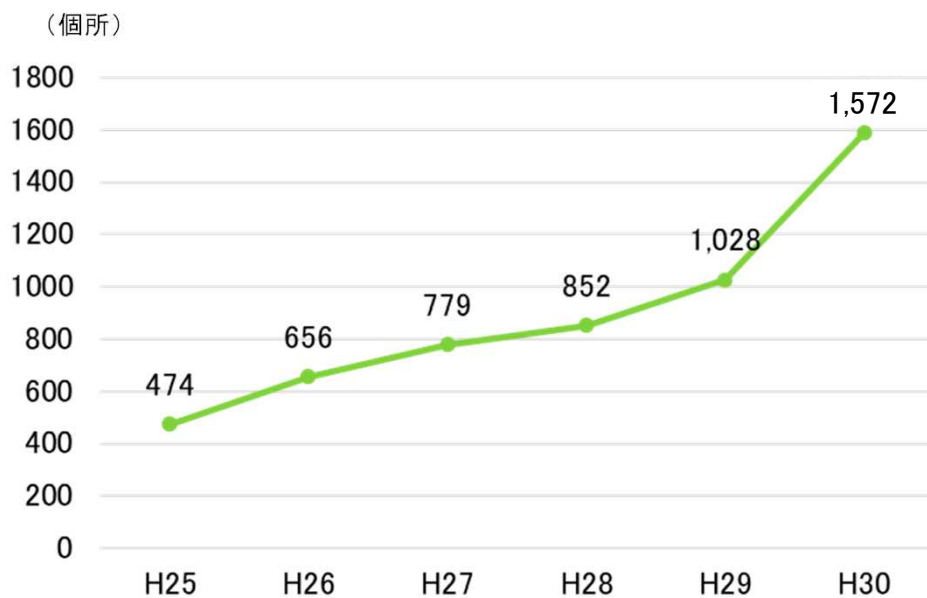
回答数は適宜更新
 ※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

1. シェアサイクルの取組動向

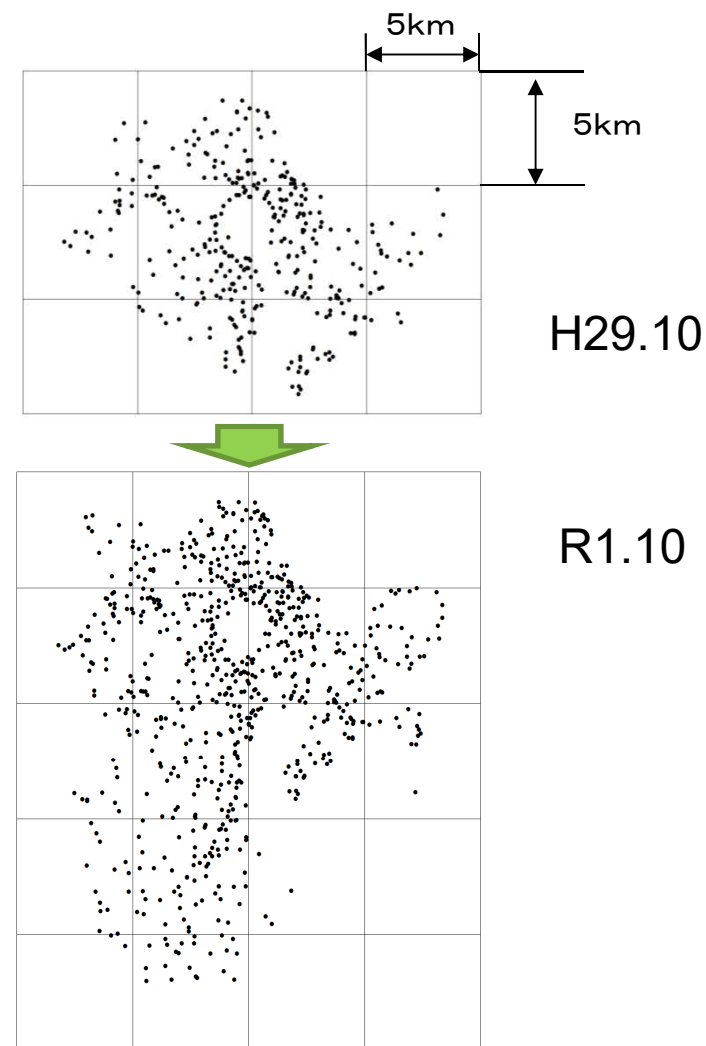
②ポート数・ポート密度の変化

▶ ポート数は年々増加しており、東京などでは密度も高まっている。

【ポート設置数の推移】



【ポート密度の変化の例(東京都)】



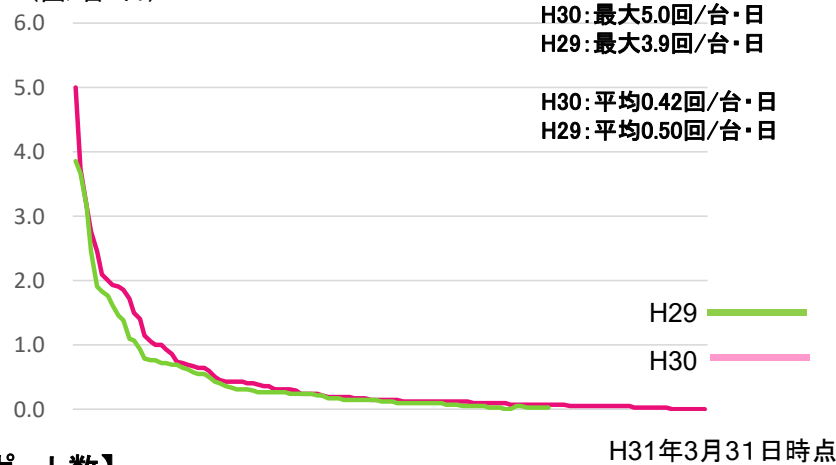
1. シェアサイクルの取組動向

③シェアサイクルの実施規模

- ▶ 前年度と比較して、回転率やポート数は増加傾向である。
- ▶ 10箇所以上ポートを設置している都市数では年々増加傾向にある。

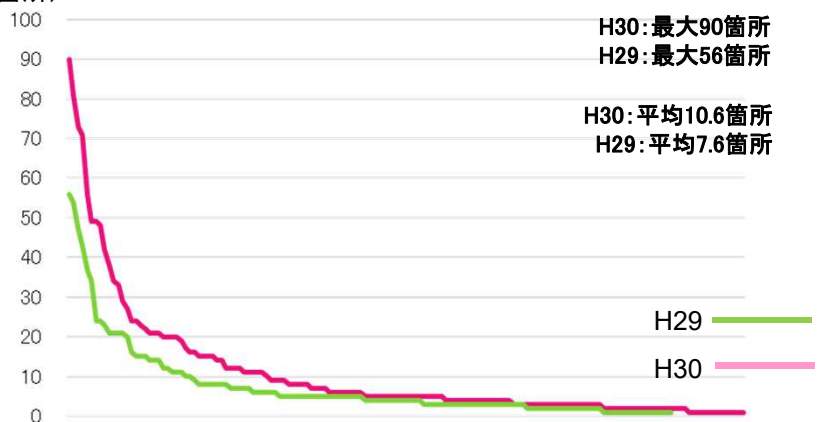
【回転率】

(回/台・日)



【ポート数】

(箇所)



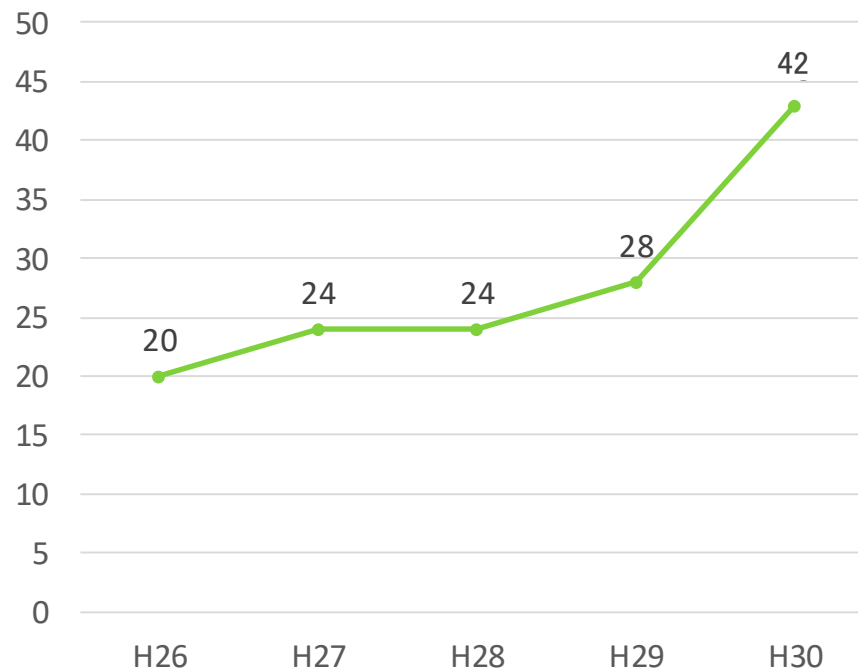
【参考】H26からの年度ごとの変化

H31年3月31日時点

【H26】8.8箇所 → 【H27】9.9箇所 → 【H28】8.4箇所 → 【H29】7.6箇所 → 【H30】10.6箇所

【10箇所以上ポートを設置している都市数】

(都市)



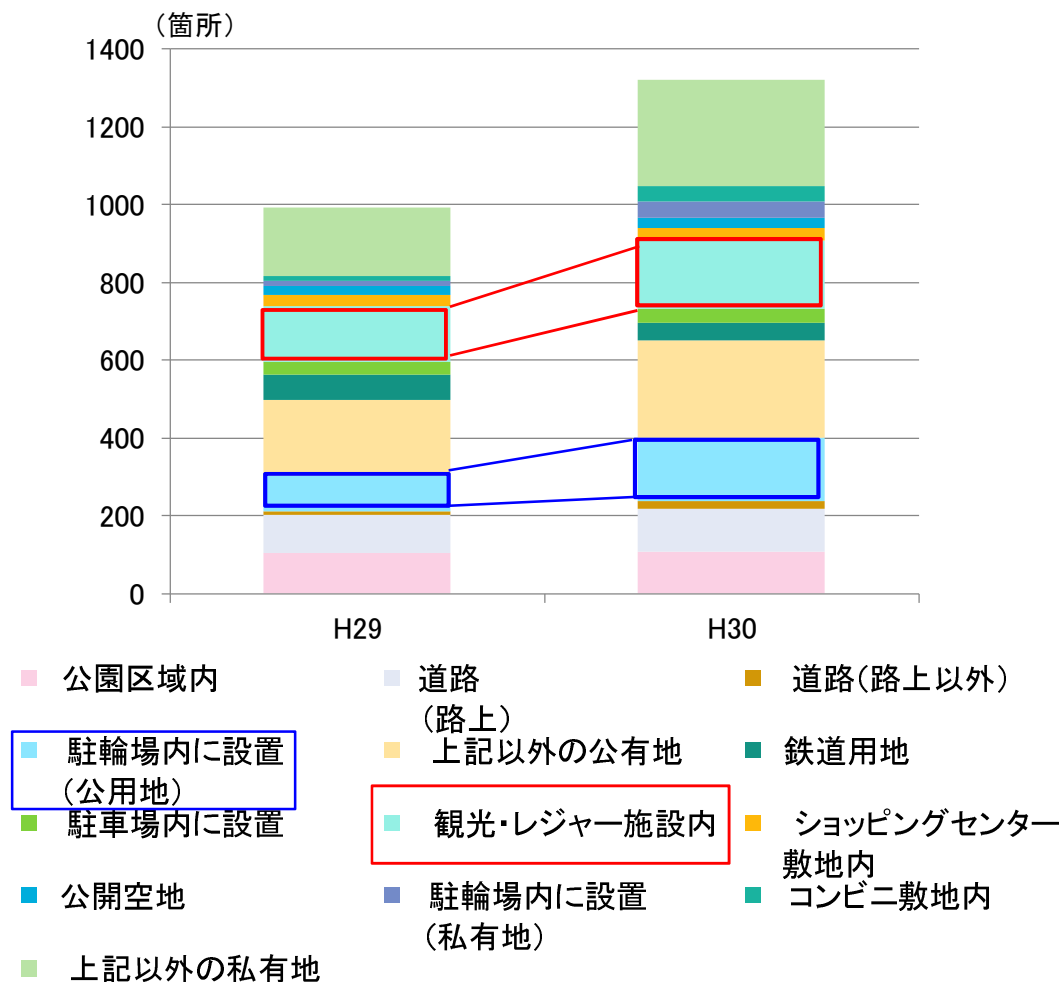
※回答のあった本格導入都市の集計

1. シェアサイクルの取組動向

④ポートの設置個所

▶ 前年度と比較し、公用地の駐輪場内への設置（約1.8倍）や、観光・レジャー施設への設置（約1.2倍）が増加傾向である。

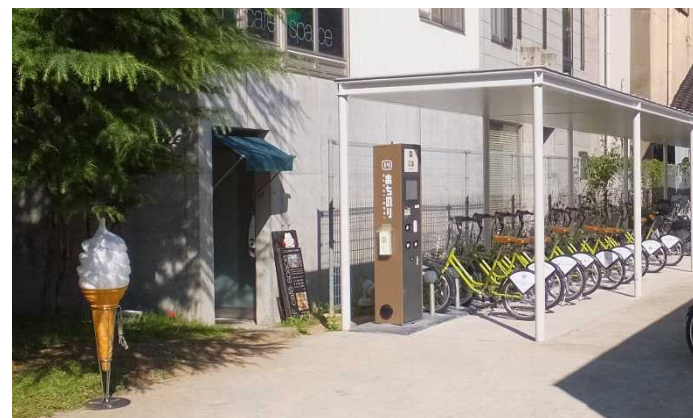
【ポートの設置場所】



【ポートの設置事例】



【公用地】駐輪場内に設置
(広島市)



観光・レジャー施設に設置
(金沢市)

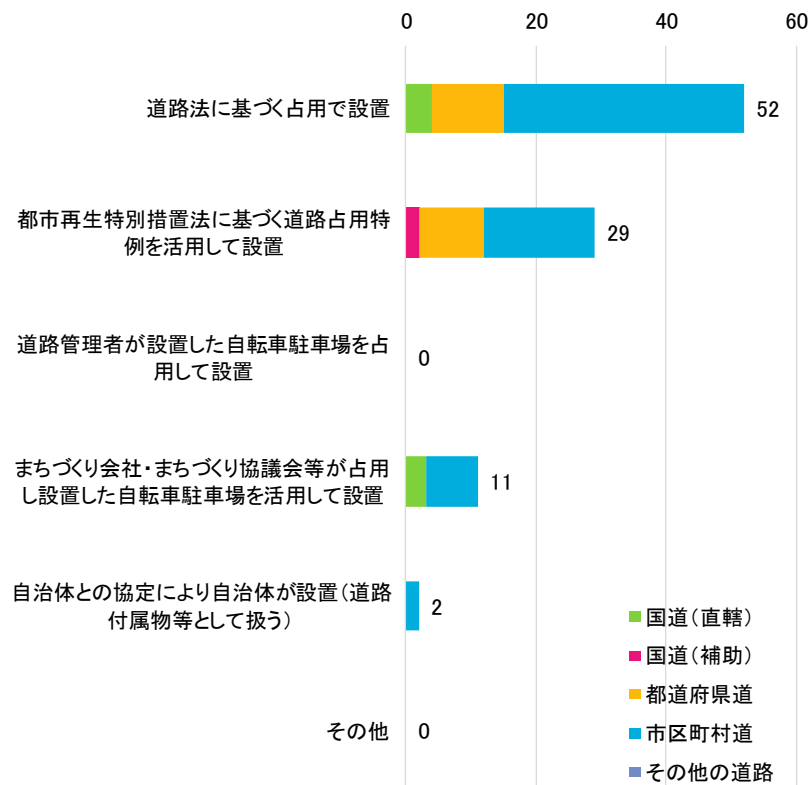
1. シェアサイクルの取組動向

⑤-1ポートの設置について

- 道路上（歩道など）におけるポートは、「道路法に基づく占用で設置」されているものが多く、市区町村道が多い。
- 道路上（高架下など）におけるポートは、全体的に少ないが「道路法に基づく占用で設置」されているものが多い。

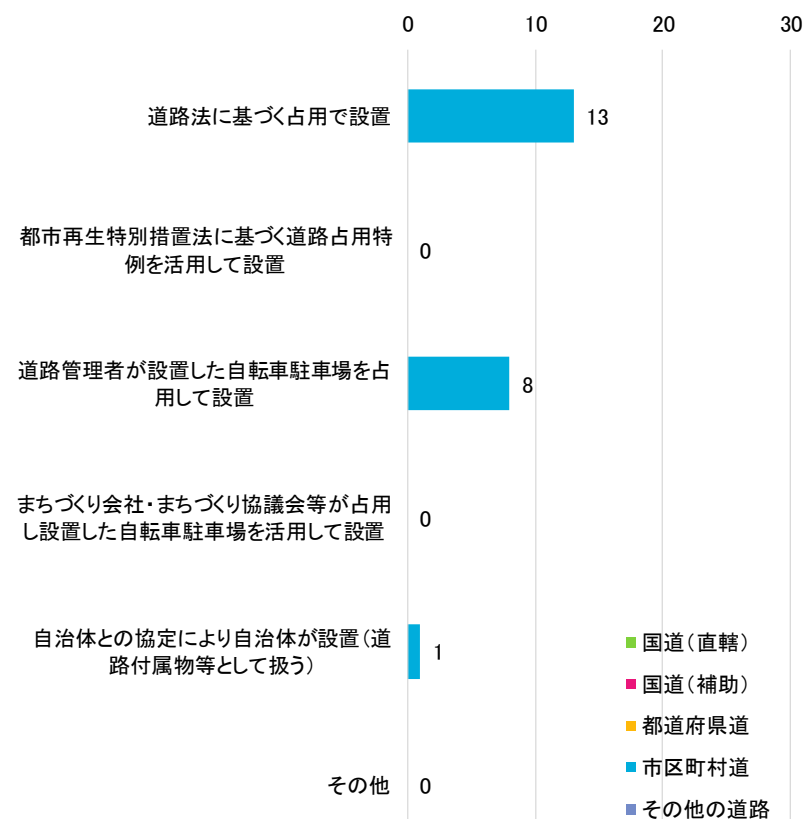
【道路上（歩道など）】

(個所)



【道路上（高架下など）】

(個所)



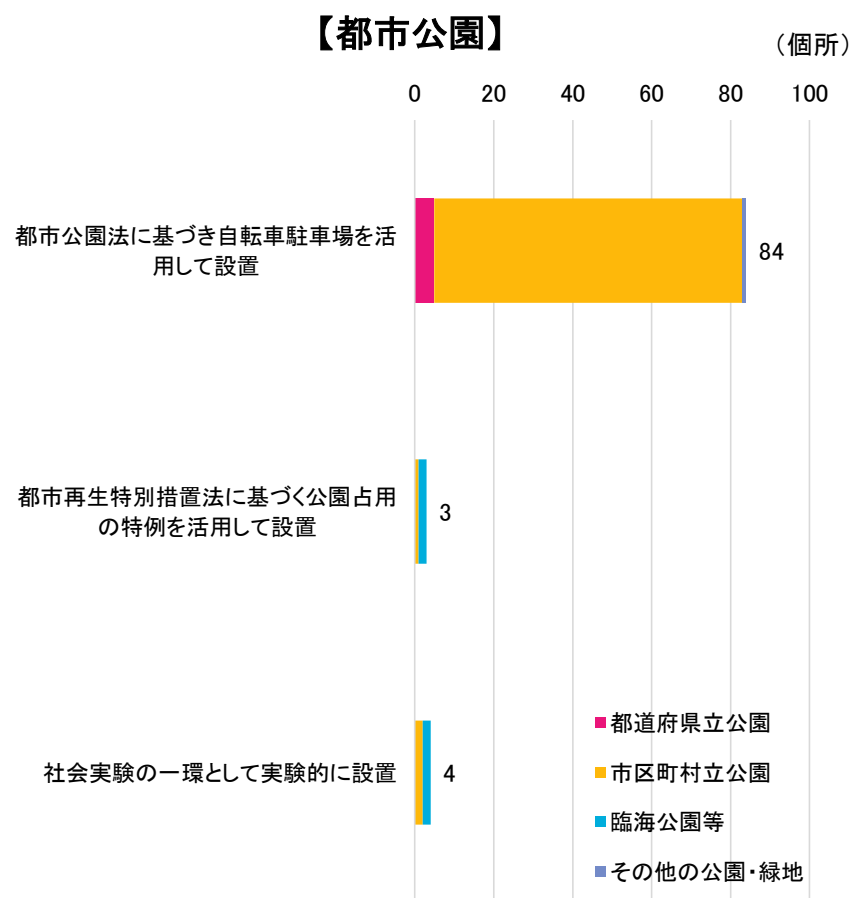
※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

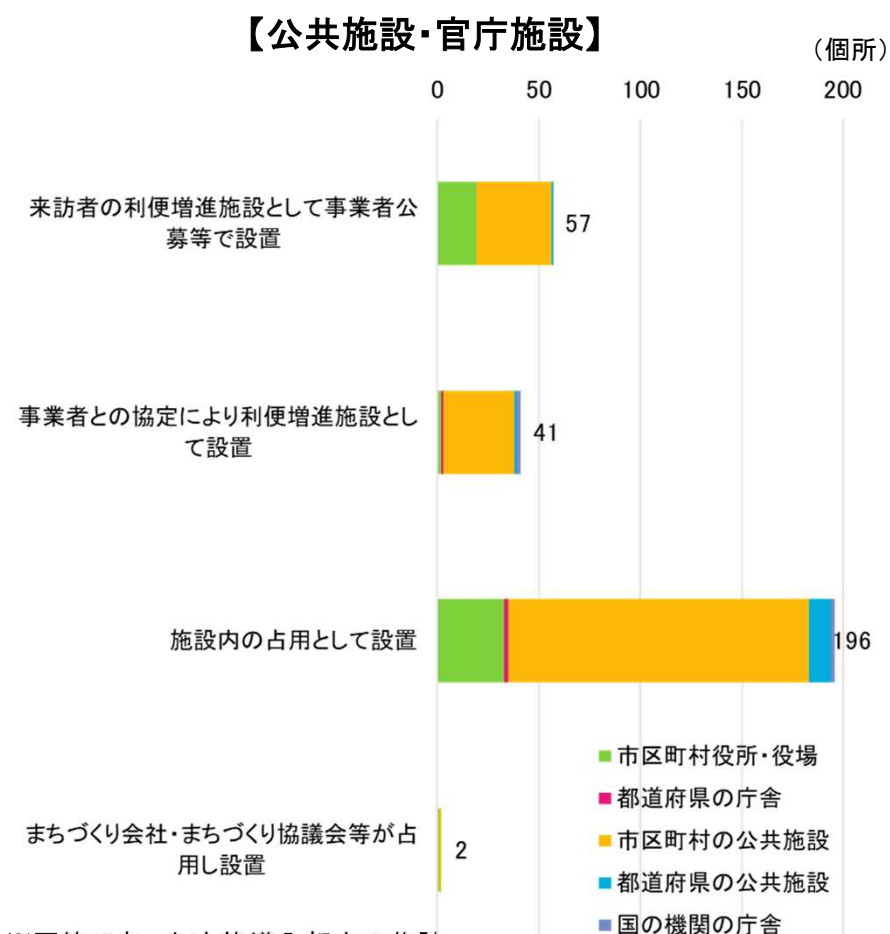
1. シェアサイクルの取組動向

⑤-2ポートの設置について

- 都市公園内におけるポートは、「都市公園法に基づき設置」されている場所が多く、その多くが市区町村の公園内である。
- 公共施設や官庁施設におけるポートは、「施設内の占用として設置」が多く、その多くが市区町村の公共施設である。



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

1. シェアサイクルの取組動向

⑤-3都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用

- ▶ ポート設置位置等を明示した都市再生整備計画（案）を策定し、公共施設管理者協議を経て、HPへの掲載等により公表することにより、公共施設におけるサイクルポートの占用特例が活用できる。
- ▶ 占用特例の活用のみを行う場合は、事務手続き上、国や都道府県との協議は必要とせず、地方公共団体の裁量で、都市再生整備計画の策定・公表ができる。

道路の占用特例

平成23年 都市再生特別措置法改正

○サイクルポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として、無余地性の基準が緩和できる。

特例の対象施設

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であって、施設等の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。（都市再生法46条10項、同施行令14条）

- 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
※道路を通行する際に一般に発生する需要を増やすもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定されます。
※食事施設・購買施設等は、今回新たに占用許可の対象になりました。（国土交通省令第14条第6号）
- ③ 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



※①～③以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来より無余地性の基準が適用されますが、にぎわい創出のために必要な施設として、別途道路占用許可を申請することは可能です。

都市公園の占用特例

平成28年 都市再生特別措置法改正

○賑わいの創出に寄与する施設（観光案内所、サイクルポート等）を都市公園の占用許可対象に追加



都市公園へのサイクルポート設置（イメージ）

■ 占用特例の活用都市の事例

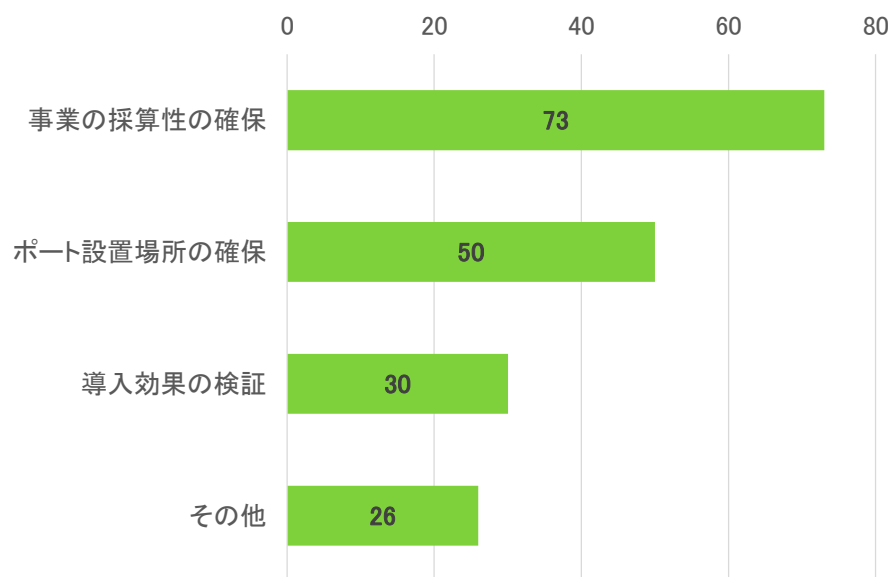
- 道路・・・高崎市、岡山市、北九州市、神戸市、姫路市
- 都市公園・・・姫路市、江東区

1. シェアサイクルの取組動向

⑥課題と今後の展開

- シェアサイクル実施上の課題は、事業採算性の確保が最も多く、全体の約6割が事業採算性を課題と認識している。
- 多くの都市で現状の規模を維持あるいは拡大を企図しており、システム改修やさらなる本格化などを企図している事業もみられる。

【シェアサイクルの課題】

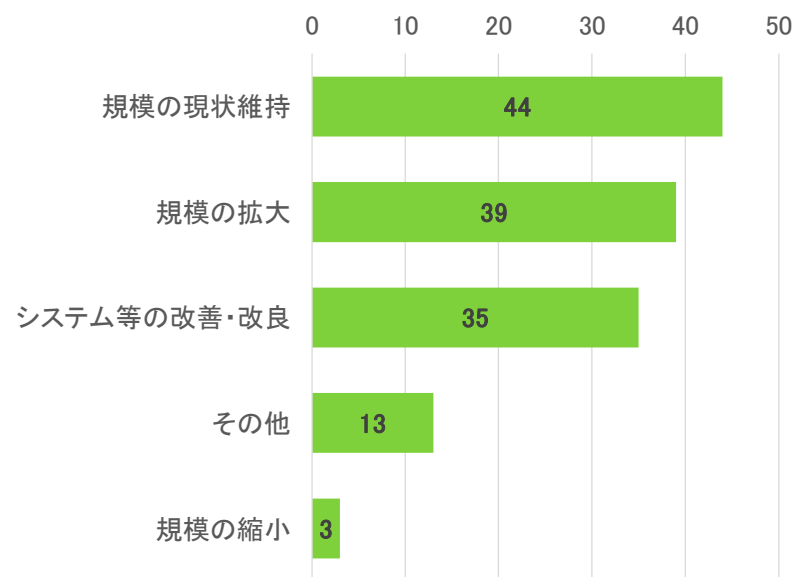


※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

【その他の主な課題】

- ・自転車の偏るステーションからの効率的な自転車の再配置
- ・車両老朽化による新規車両との入れ替え時期の判断 等

【今後の展開】



※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

【その他の主な展開方針】

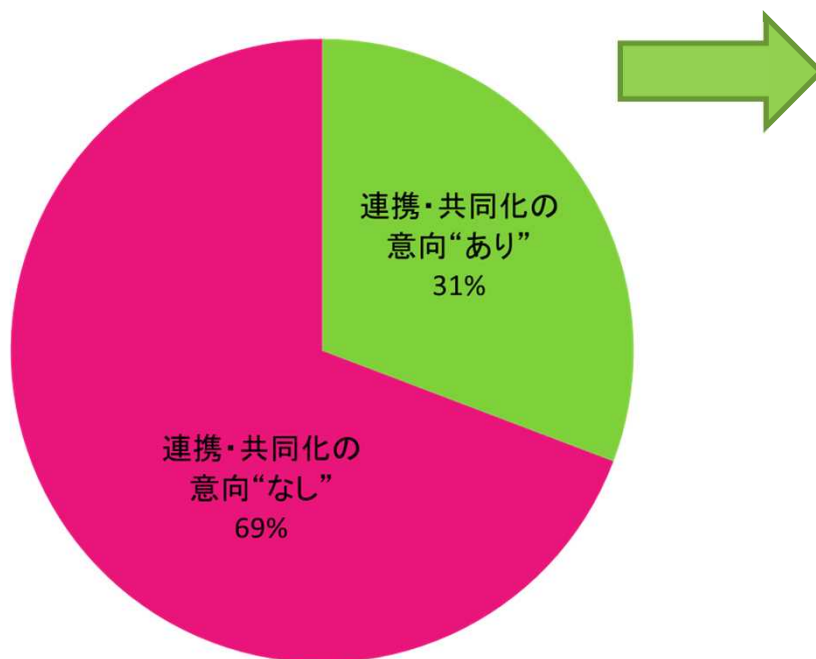
- ・利用動向を分析し検討
- ・今後のニーズや情勢に合わせた運営の実施 等

1. シェアサイクルの取組動向

⑦他自治体との連携・共同化の意向の有無及びその具体的な内容・成果と課題

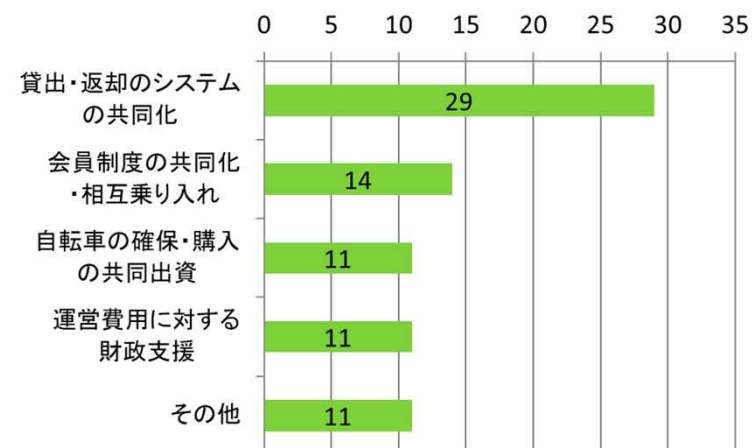
- 連携共同の意向ありは全体の約3割を占める。
- 具体的な内容は貸出返却システムの共同化や、会員制度の共同化・相互乗り入れの意向が多い傾向である。

【連携・共同化の意向の有無】



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【連携・共同化の意向の具体的な内容】



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【連携・共同化の成果と課題】

- 成果
 - ・シェアサイクルにより利用者の行動範囲が広がり、その結果として滞在時間の拡大に寄与。
 - ・相互乗り捨てを実施することで、自転車を広範囲の移動に利用する方の利便性が向上。
- 課題
 - ・相互乗り入れが可能となったが、自転車の返却先が一部の箇所に集中。

※連携実施済み都市からの回答

1. シェアサイクルの取組動向

2. まちづくり・観光振興との連携

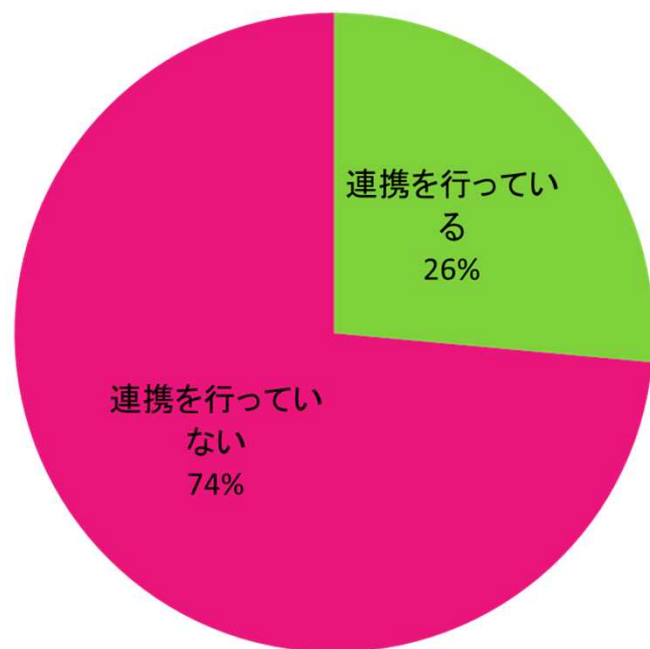
3. 公共交通との連携

2. まちづくり・観光振興との連携

①シェアサイクル事業者と地域団体との連携について

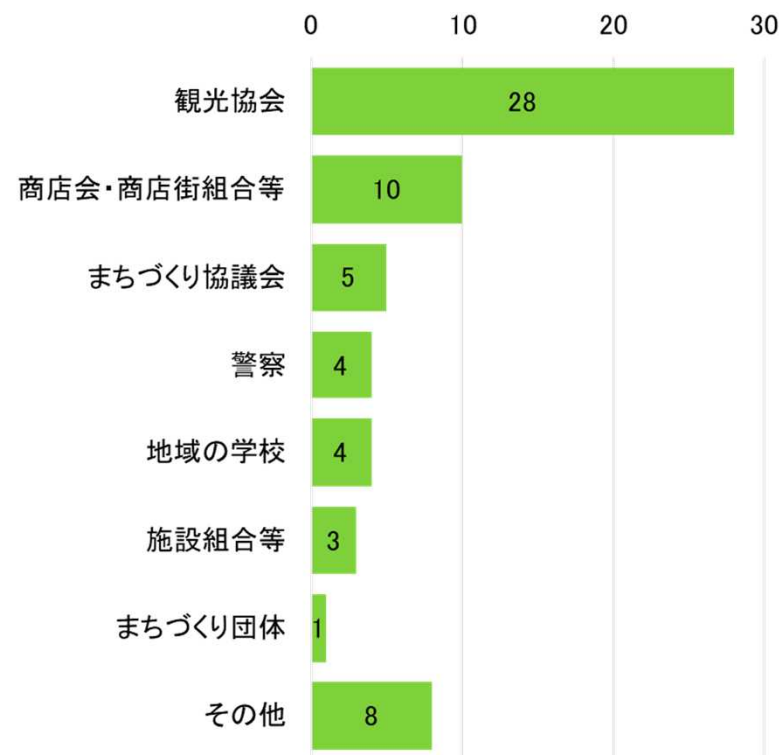
- 地域団体との連携は約3割の都市で実施されている。
- 連携先は、観光協会との連携が多い傾向である。

【連携の有無】



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【どのような団体と連携しているか】



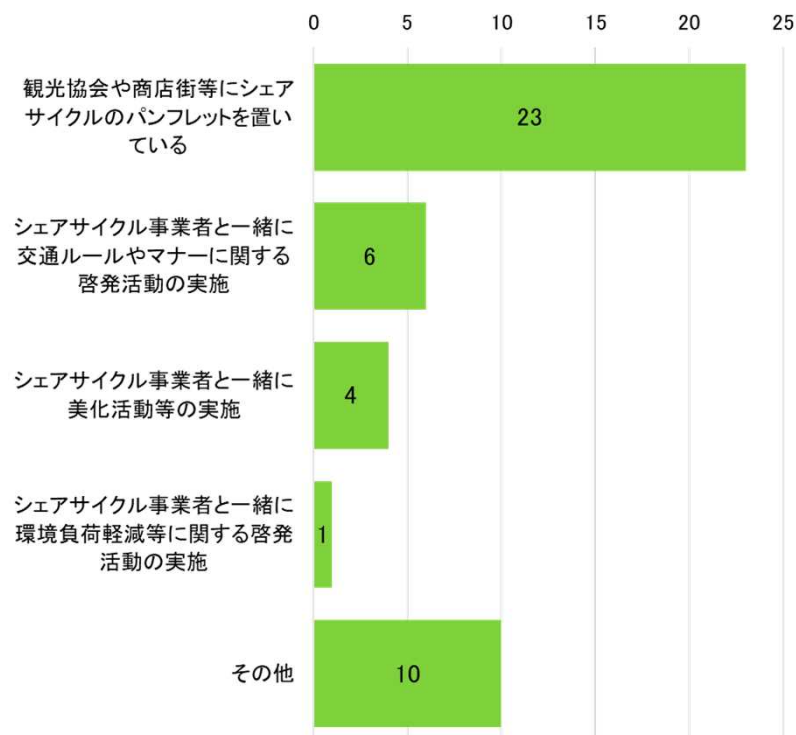
※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

2. まちづくり・観光振興との連携

②シェアサイクル事業者と地域団体との連携の事例

- ▶ 連携の具体的な内容は、観光協会等にパンフレットを置いてあることや、交通ルールやマナーに関する啓発活動、美化活動等である。

【具体的な内容(活動)について】



【その他の取組】

- ・地域団体にサイクルシェアリング事業を委託
- ・ポート間の相互乗り捨ての実施

【観光案内所での情報提供】



DATEバイク(仙台市)

【交通ルール・マナーに関するキッズスクール】



出典：横浜コミュニティサイクルbaybike公式HP

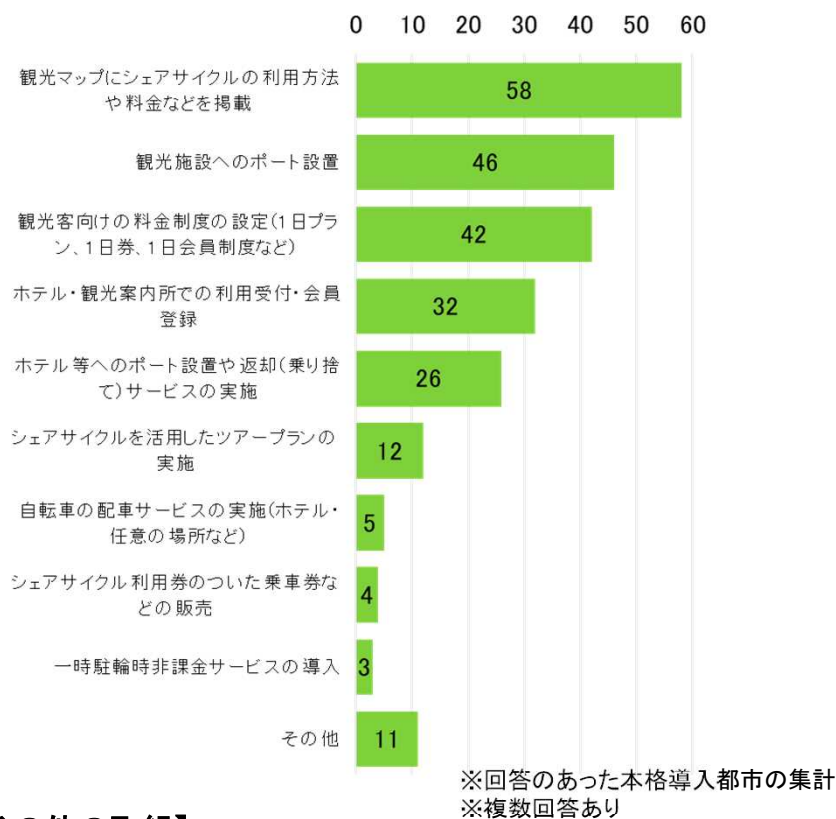
baybike(横浜市)

2. まちづくり・観光振興との連携

③観光振興に関する取組・課題について

- ▶ 観光利用促進の取組は観光マップにシェアサイクルの利用方法などの掲載が多く実施されている。
- ▶ 課題は、繁忙期と閑散期の需要の差が激しいことが多い傾向である。

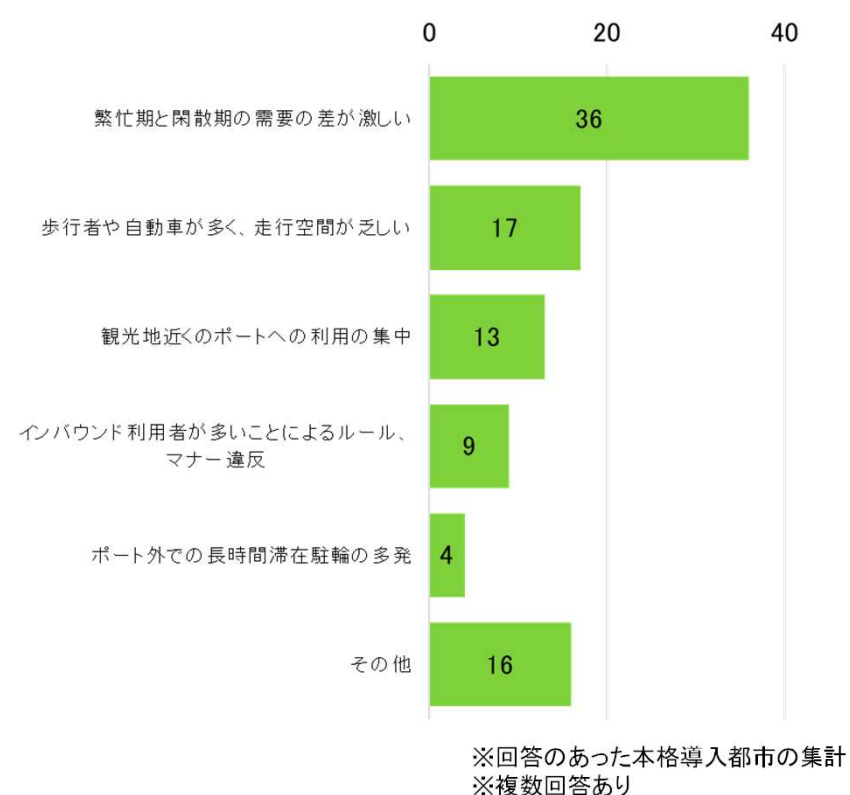
【観光利用促進の取り組み等】



【その他の取組】

デジタルサイネージにて登録方法等の周知
GPS機能搭載自転車で、外国人観光客を対象とし利用促進策の検討 等

【観光地における課題について】



【その他の取組】

シェアサイクルポートから観光地までの距離が比較的遠い
観光客が視認しやすい場所にポートを設置できていない 等

2. まちづくり・観光振興との連携

④観光振興に関する取組事例について

- ▶ 金沢市ではシェアサイクル「まちのり」の案内を観光客向けの公共交通ガイドブック「金沢まちなか交通ガイド」に記載している。
- ▶ 札幌市「ポロクル」は、ホテルでシェアサイクルの1日パス等の購入が可能となっている。

【観光マップにシェアサイクルの利用方法や料金の掲載】




利用時間	料金
1日	200円
30分以内(ポート)に追加	0円
30分超(ポート)に追加	200円

出典:金沢市観光協会公式HP

まちのり(金沢市)

【ホテル等での1日パス等の購入】



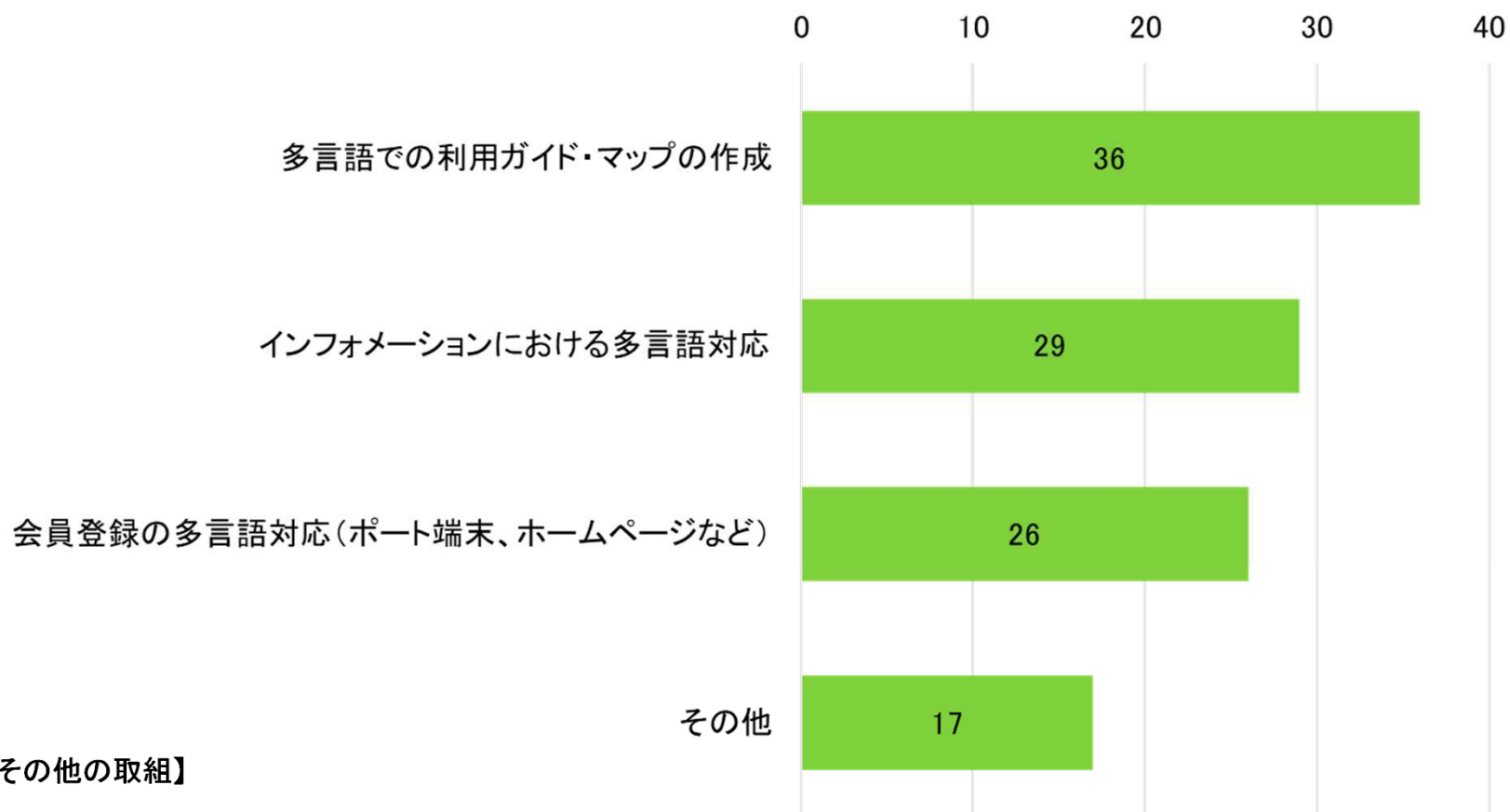
ポロクル(札幌市)

2. まちづくり・観光振興との連携

⑤インバウンド観光への対応について

➤ インバウンド観光への取組は、多言語での利用ガイド・マップの作成が多く実施されている。

【インバウンド観光への対応について】



【その他の取組】

多言語化したデジタルサイネージにて登録方法等の周知
 翻訳ガイド付きインバウンド向けサイクリングツアーの実施 等

※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

2. まちづくり・観光振興との連携

⑥シェアサイクル導入促進事業について

- ▶ 日本の訪日外国人旅行者数は年々増加しており、今後のインバウンド拡大等増加する観光需要に対して高次元の施策を講ずるための財源として、国際観光旅客税※が平成31年1月から導入された。
- ▶ それを財源とし「ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上」を図るため、平成31年度からシェアサイクル導入促進を支援する補助制度を創設した。

※出国1回につき1,000円の負担を求める新税

シェアサイクル導入促進事業(事業イメージ)

外国人観光客にとって

「見つけやすい」「使いやすい」シェアサイクルへ

- 分かりやすい案内サインの整備
- アプリやWEB等での情報提供
- 多言語化されたシェアサイクルの導入
- クレジットカード払い等の導入
- 自転車の管理システムの導入
- サイクルポート・周辺環境の整備



【シェアサイクル(イメージ)】

補助事業者:地方公共団体 補助率:1/2 ※観光庁が指定する地域において実施されるものが対象

1. シェアサイクルの取組動向

2. まちづくり・観光振興との連携

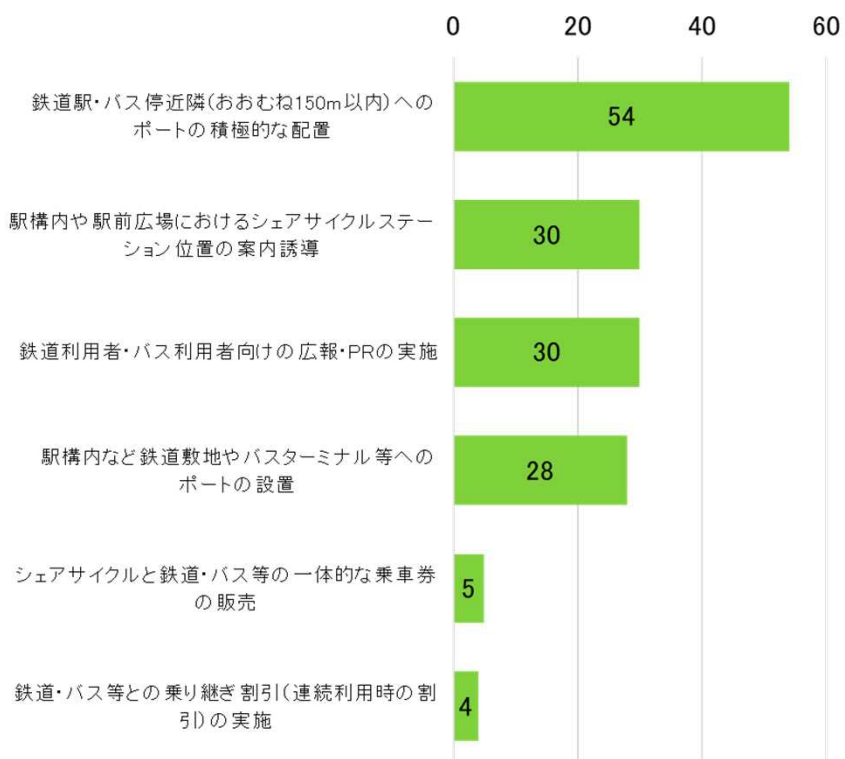
3. 公共交通との連携

3. 公共交通との連携

①公共交通連携の取組・課題について

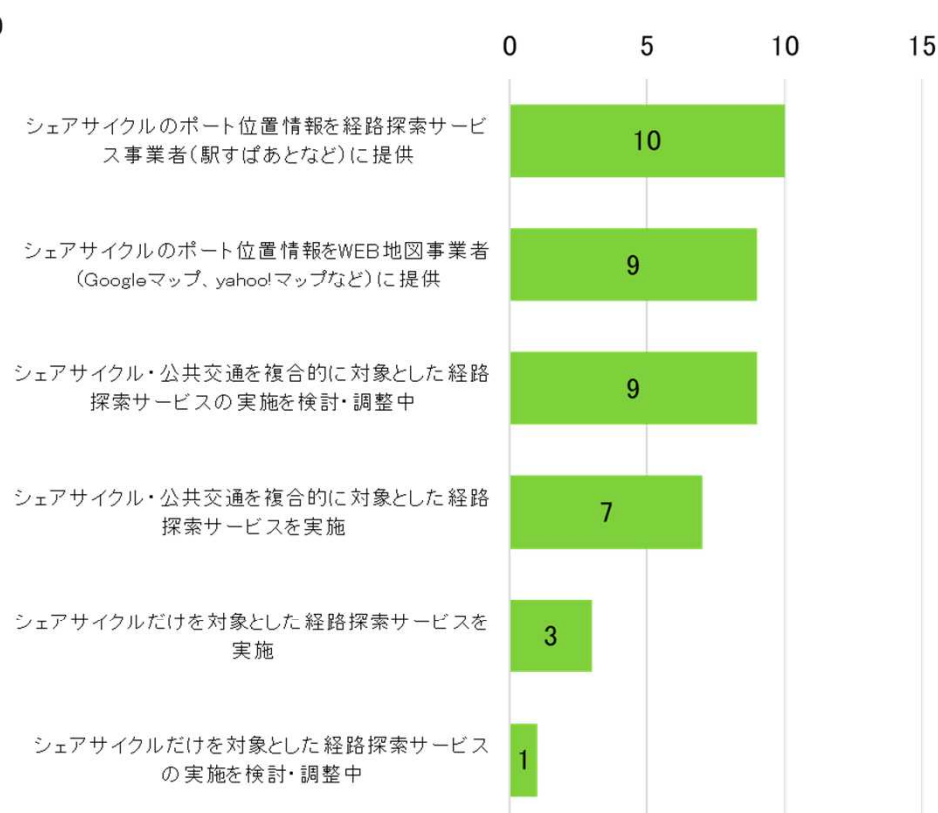
- ▶ 公共交通連携としては、駅近隣へのポートの積極的な配置の取組が多い傾向である。
- ▶ 公共交通を含む経路検索サービスについてはすでに実施を開始している都市もある。

【公共交通連携の取組】



※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【経路検索の実施状況】



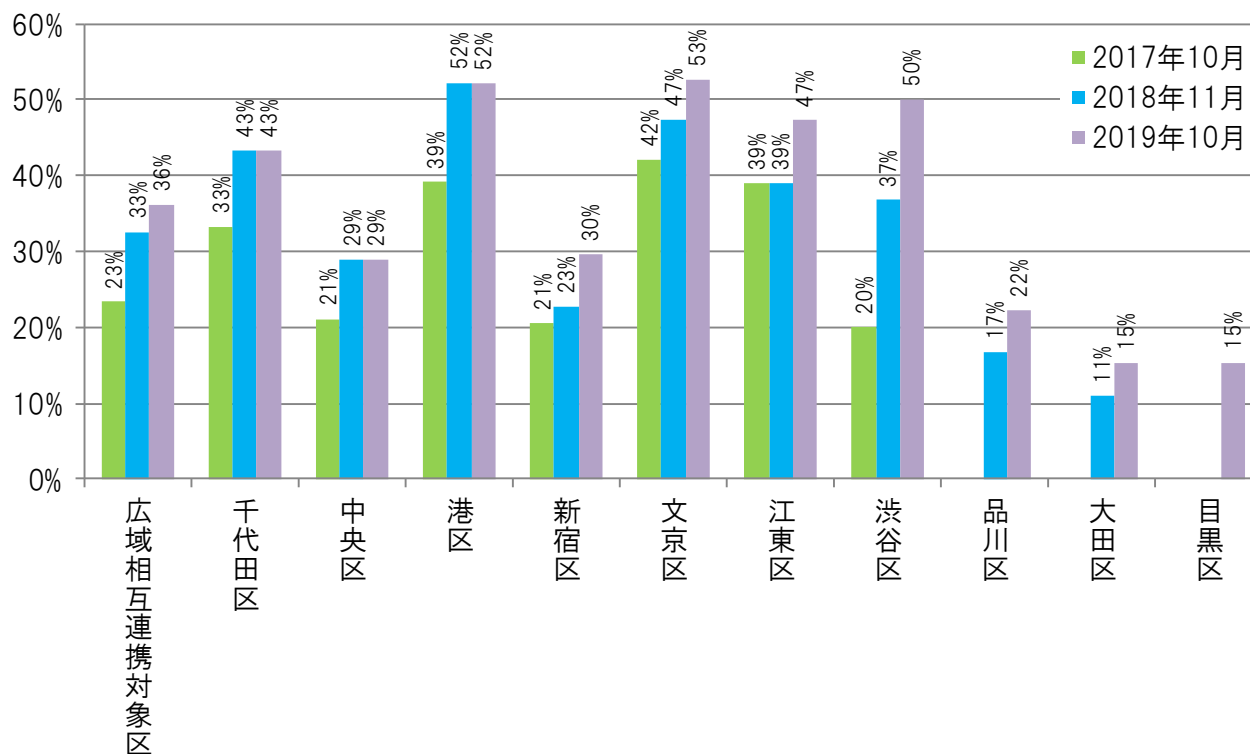
※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

3. 公共交通との連携

②公共交通連携に関する取組事例

- ▶ 東京での事例では鉄道駅の150m圏内にポートがある駅の割合は、2017年10月には23%であったものが、2019年10月には36%と増加するなど、公共交通連携が進んでいるといえる。

【150m圏内にポートのある駅の割合】



二重橋駅前のポート(千代田区)
(区道歩道上)



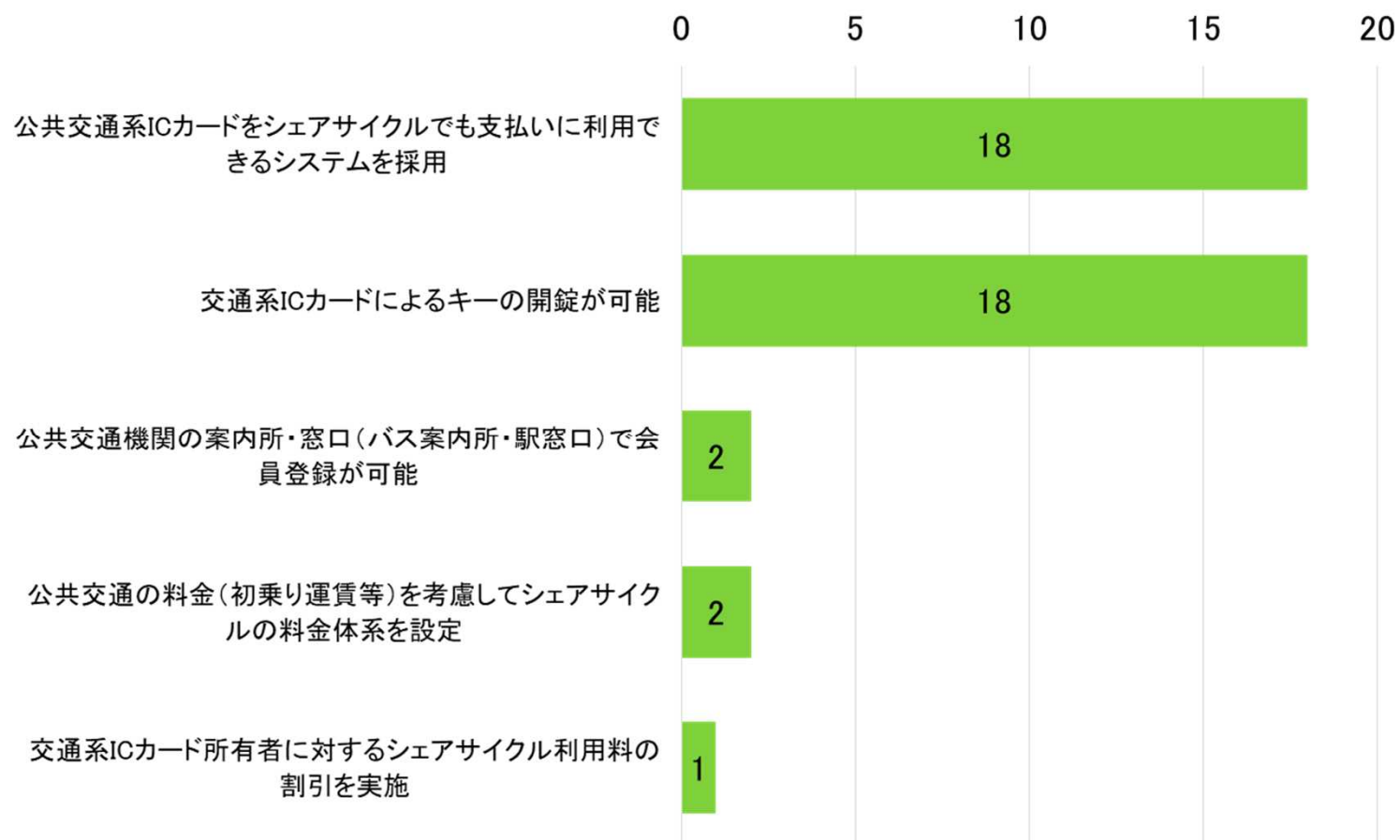
新宿三丁目駅前のポート(渋谷区)
(公開空地)

3. 公共交通との連携

③-1 会員登録・料金支払いについて

- ▶ 交通系ICカードとの連携が取り組まれており、交通系ICカードによる支払いやキーの開錠を可能としている取組が多い傾向である。

【会員登録・料金支払いに関する公共交通との連携】



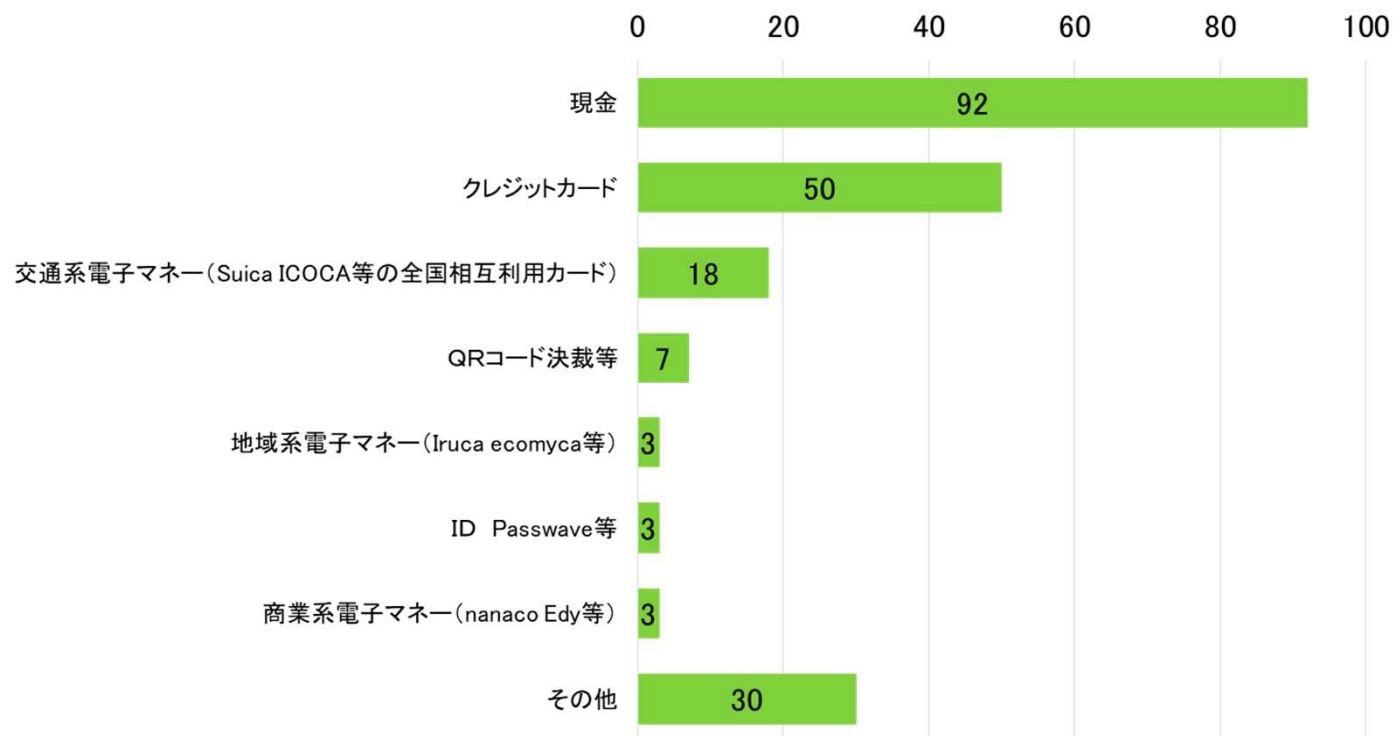
※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

3. 公共交通との連携

③-2 会員登録・料金支払いについて

➤ 支払い方法は現金やクレジットが多い傾向。

【シェアサイクルの支払い方法】



【その他の支払い方法】

携帯電話のキャリア決済
専用アプリでの支払い 等

※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

3. 公共交通との連携

④公共交通との連携の事例

- ▶ 地方都市でも駅前等の公共交通の利便性が高い場所にポートを積極的に設置している事例や、交通系ICカードと連携している事例も存在している。

【駅前へのポートの設置 (京阪電車:出町柳駅)】



PIPPA(京都市)

【バス路線へのポートの設置 (宮崎交通:橘通東②)】



PIPPA(宮崎市)

【地域交通系ICカードとの連携 (会員証としての利用)】



出典:アヴィレ公式HP

アヴィレ(富山市)

4. まとめ

- シェアサイクルは、都市数、ポート数いずれも増加傾向にあるとともに、将来的にも規模を維持～拡大していくトレンドが見られるなど、導入期から成長期へと移行。
- 近年、インバウンドをはじめとした観光施策の進展に伴い、シェアサイクルの需要がさらに高まっている一方で、より観光客にとって見つけやすく使いやすいものとなるような様々な取組も見いだせる。



- 観光振興をはじめとした地域づくりを担う移動手段としての、シェアサイクルの一層の進展に向け、行政と民間が官民連携のもと、更なる役割を担っていくことに期待。
- シェアサイクルの需要・認知はますます広がっていくことが想定される中で、公共交通事業者をはじめ多様な主体によるシェアサイクルの更なる深化に期待。