

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 小路 剛志

令和3年1月

1. シェアサイクルの取組動向

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

3. シェアサイクルの導入効果

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

1. シェアサイクルの取組動向

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

3. シェアサイクルの導入効果

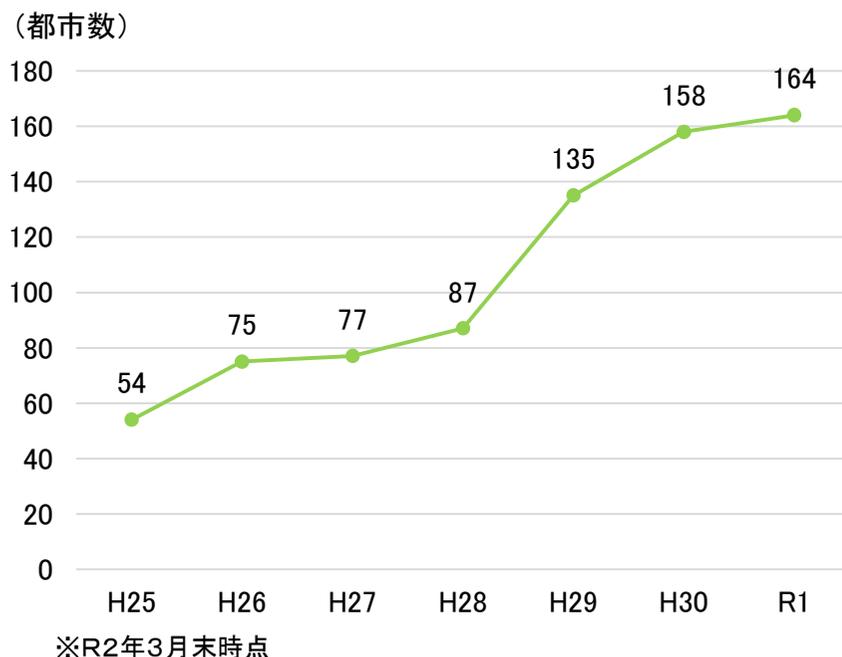
4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

1. シェアサイクルの取組動向

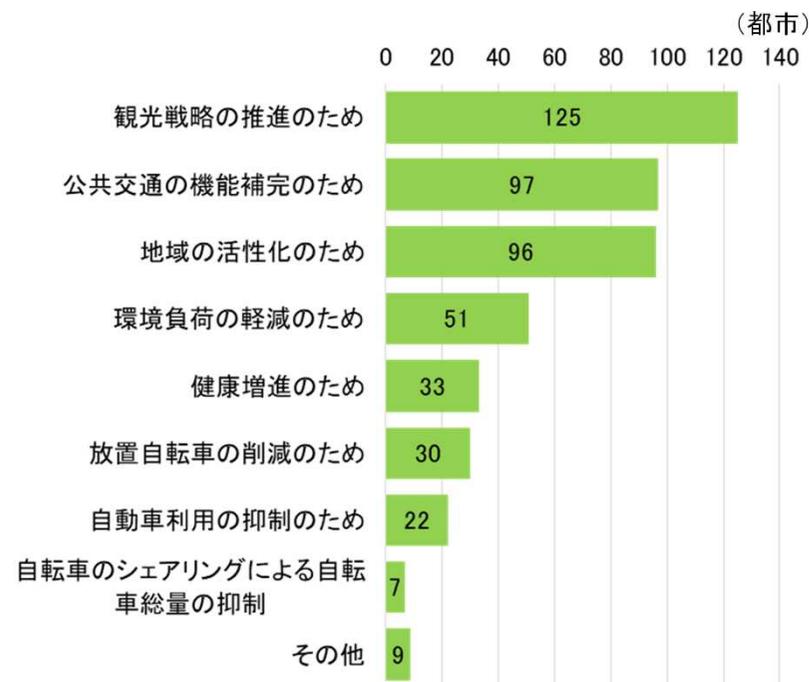
①アンケート全体集計

- ▶ シェアサイクルの本格導入都市数は横ばい傾向であり、現在164都市。
- ▶ 導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」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】



【シェアサイクルの社会実験実施都市数・検討中の都市数】

- ・社会実験の都市数 54都市
- ・検討中の都市数 40都市

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

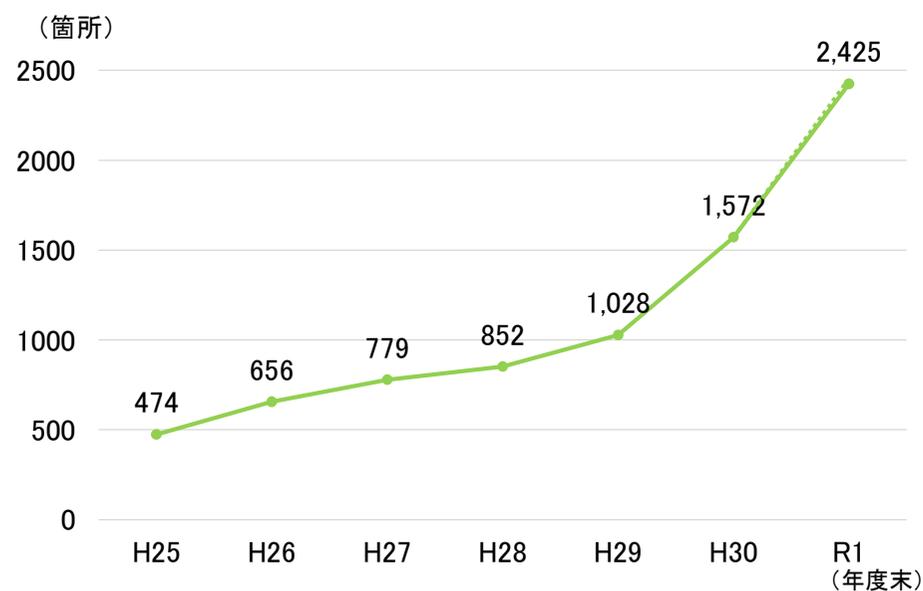
※複数事業行う都市は、規模の大きい事業の回答を集計対象とした(以降同様)

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

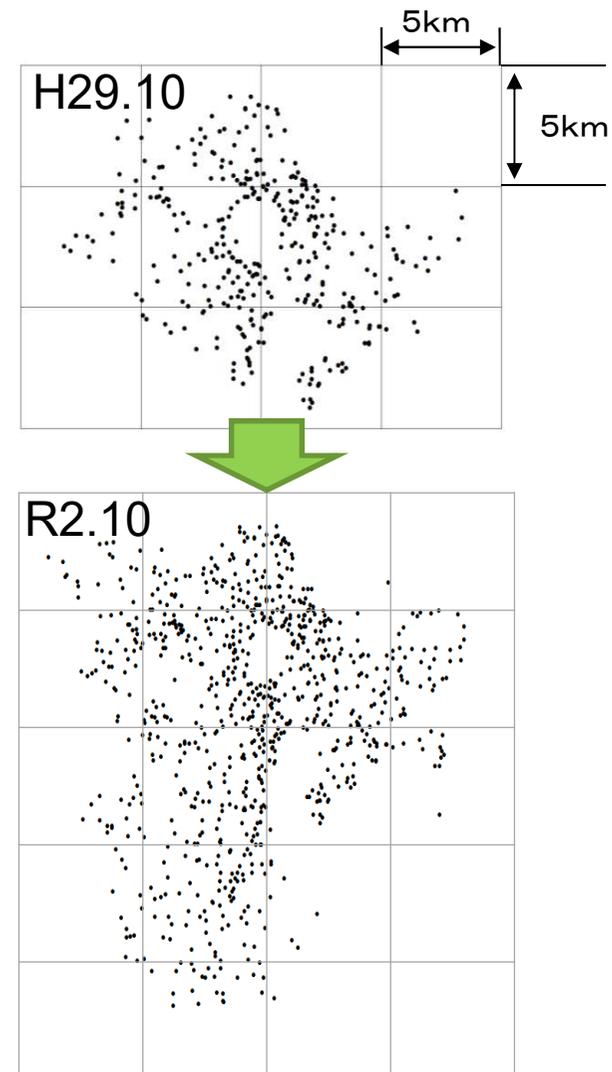
▶ ポート数は年々増加しており、東京などでは密度も高まっている。

【ポート設置数の推移】



※R2年3月末時点
 ※本格導入と回答した都市の合計数

【ポート密度の変化の例(東京都)】

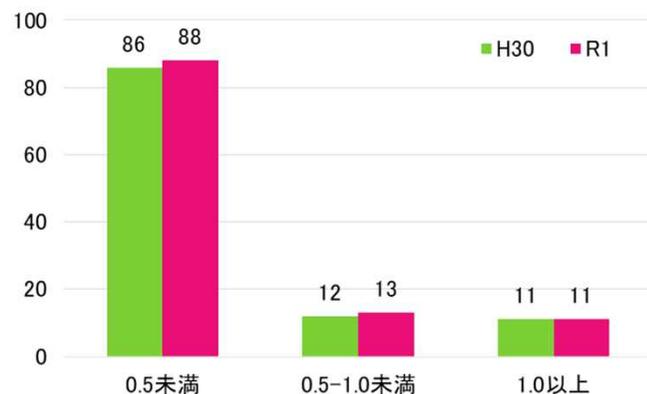


1. シェアサイクルの取組動向

③シェアサイクルの実施規模

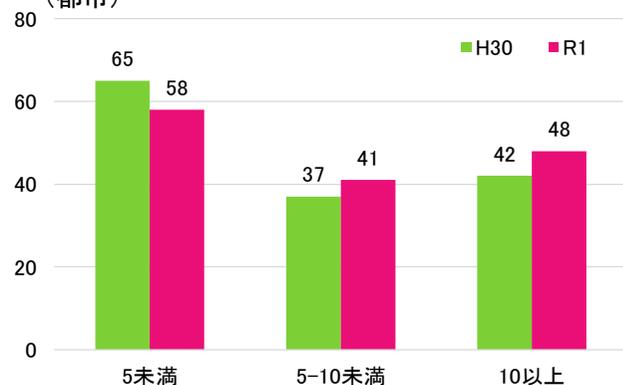
- 回転率・ポート数ともに横ばい傾向である。
- 10箇所以上ポートを設置している都市数は年々増加傾向にある。

【回転率】(都市)



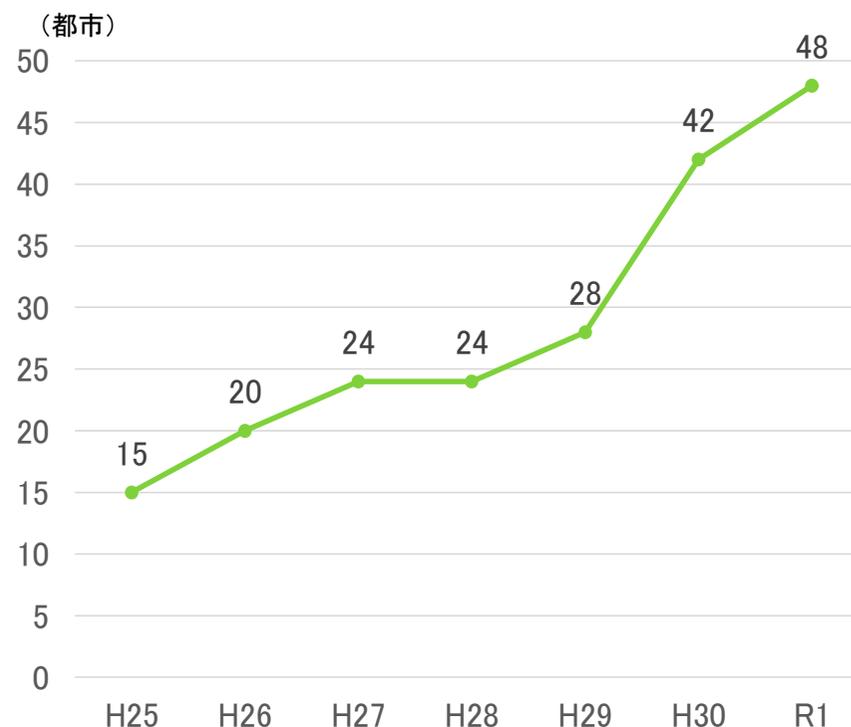
※R2年3月末時点
 ※のべ利用回数、稼働自転車台数、運営日数をもとに回転率を算出

【ポート数】(都市)



※R2年3月末時点

【10箇所以上ポートを設置している都市数】



※各年次の数値は各年度末(3/31)時点

【参考】H26からの年度ごとの変化

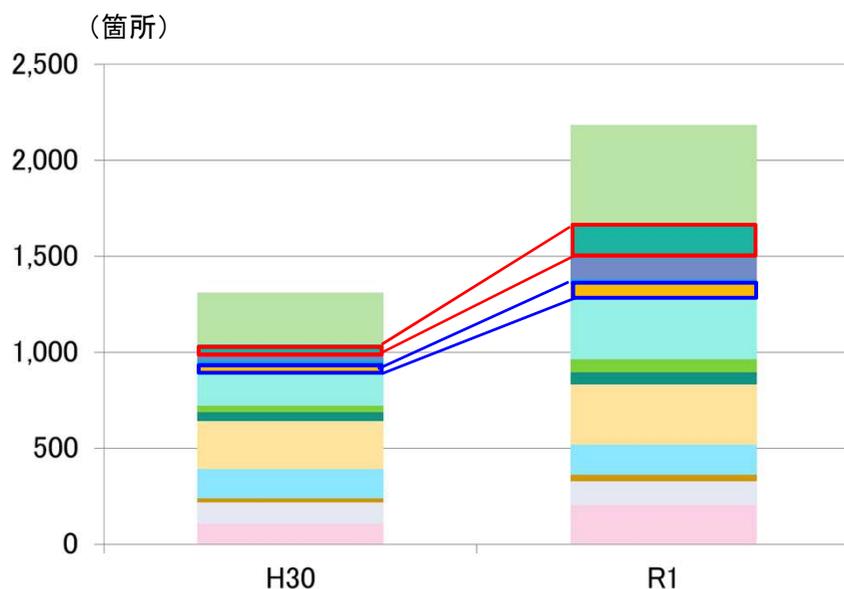
【H26】8.8箇所 → 【H27】9.9箇所 → 【H28】8.4箇所 → 【H29】7.6箇所 → 【H30】10.6箇所 → 【R1】15.8箇所

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、コンビニ敷地内への設置（約4.05倍）や、ショッピングセンター敷地内への設置（約2.24倍）など、私有地への設置が増加傾向である。

【ポートの設置場所】



- 公園区域内
- 道路(路上)
- 道路(路上以外)
- 駐輪場内に設置(公用地)
- 上記以外の私有地
- 駐輪場内に設置(私有地)
- 観光・レジャー施設内
- 鉄道用地
- ショッピングセンター敷地内
- コンビニ敷地内
- 公開空地
- 上記以外の私有地

【ポートの設置事例】



コンビニ敷地内への設置
(さいたま市)



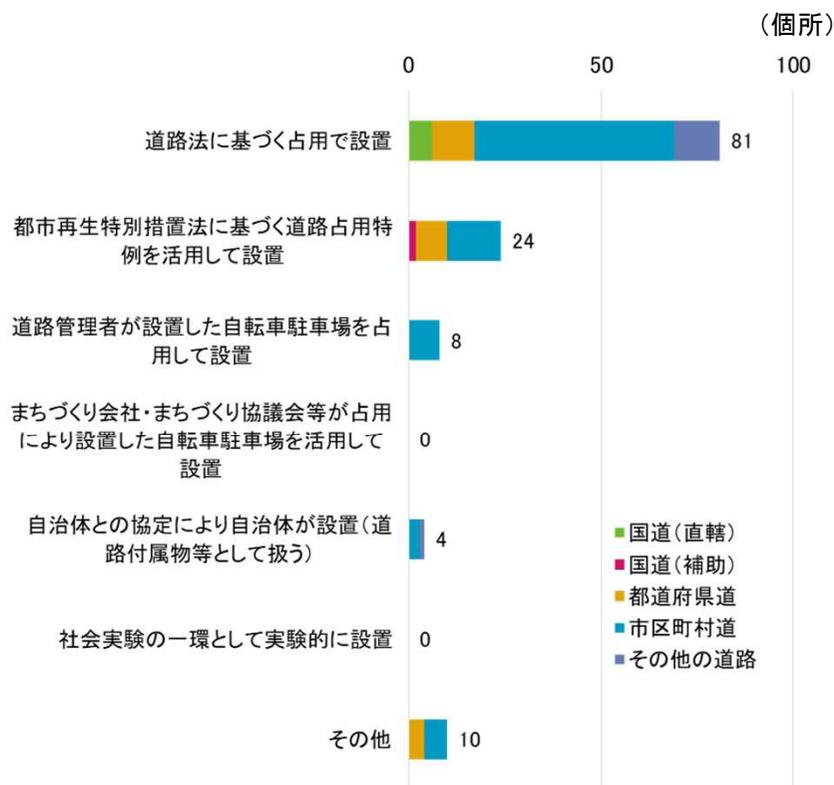
ショッピングセンター敷地内に設置
(岡山市)

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)

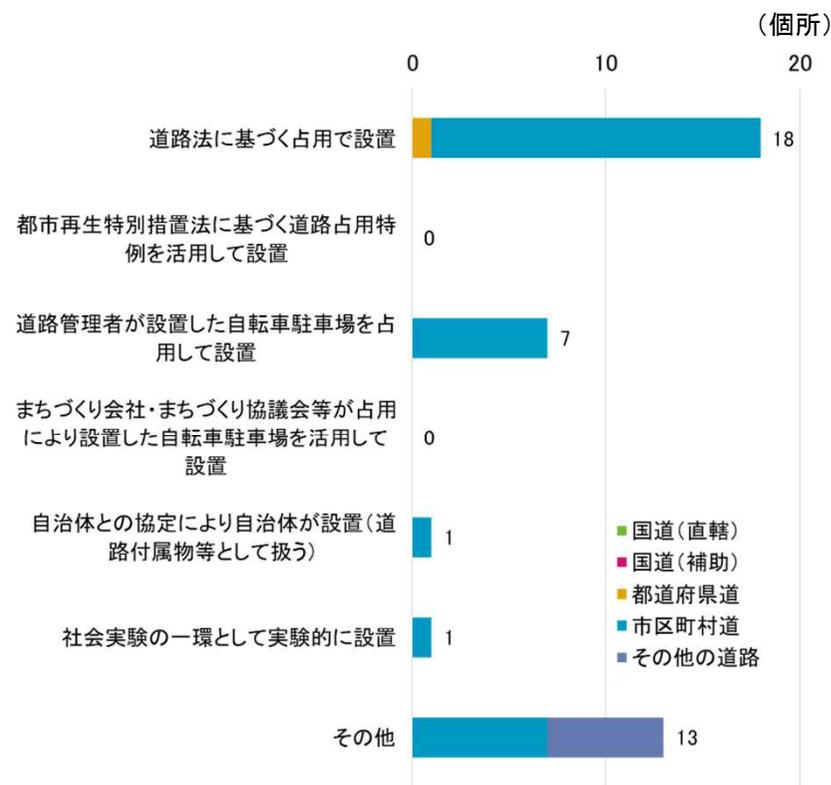
- 道路上（歩道など）におけるポートは、「道路法に基づく占用で設置」されているものが多く、市区町村道上が多い。
- 道路上（高架下など）におけるポートは、全体的に少ないが「道路法に基づく占用で設置」されているものが多い。

【道路上(歩道など)】



N=127箇所
 ※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

【道路上(高架下など)】



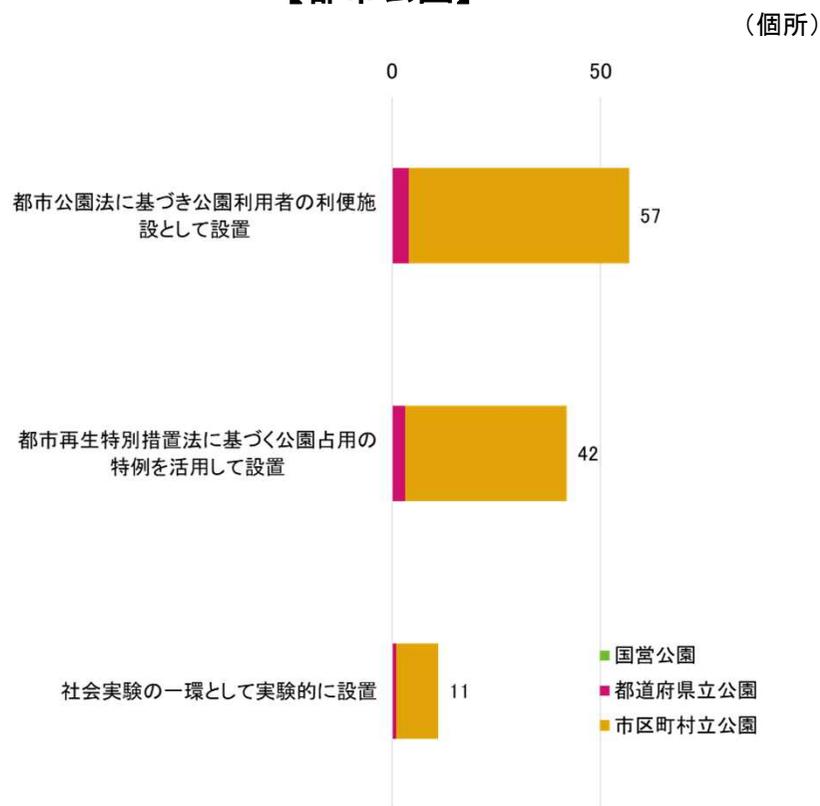
N=40箇所
 ※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

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(都市公園および公共施設・官庁施設)

- 都市公園内におけるポートは、「都市公園法に基づき公園利用者の利便施設として設置」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」の場所に設置されているものが多く、その多くが市区町村の公共施設である。

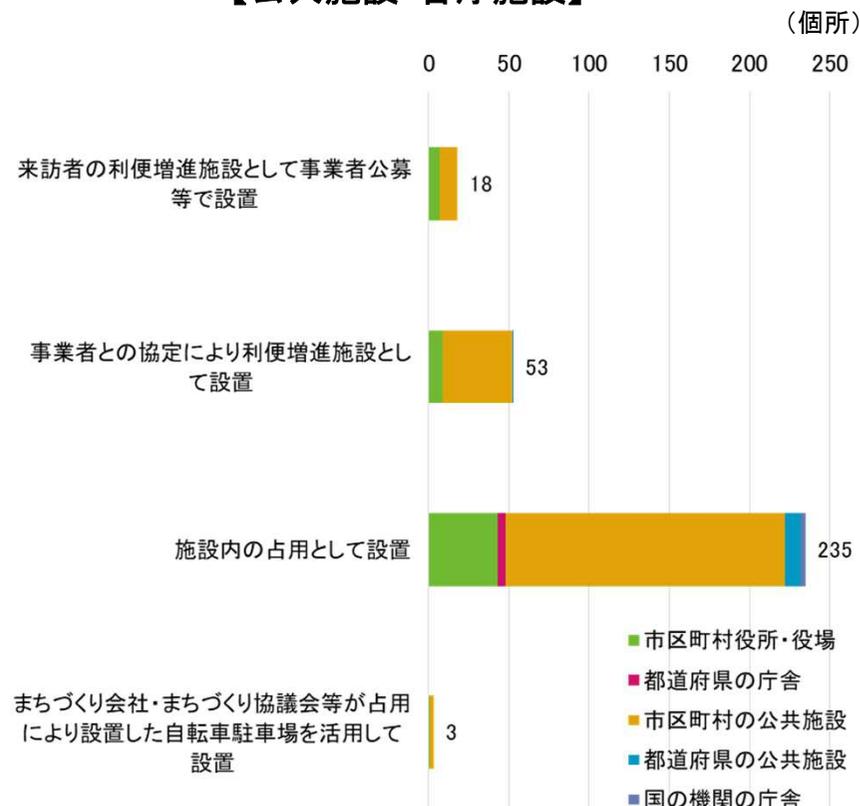
【都市公園】



N=110箇所

※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【公共施設・官庁施設】



N=369箇所

※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

⑥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16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派生する需要を満たすもの。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。（道路法施行令第7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、従来どお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（令和2年12月末時点）

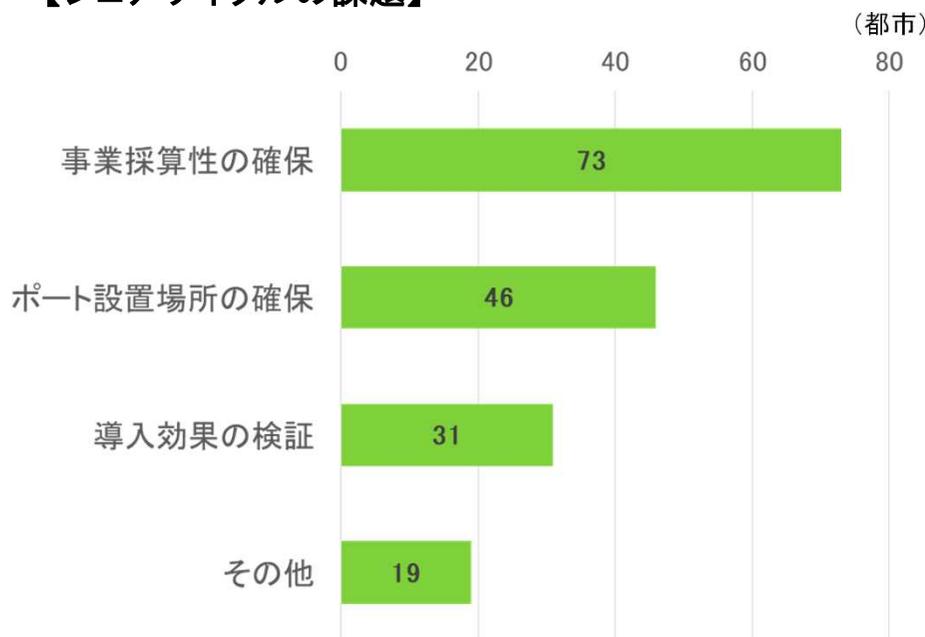
- 道路・・・高崎市、名古屋市、大阪市、神戸市、姫路市、岡山市、北九州市
- 都市公園・・・江東区、千葉市、藤沢市、名古屋市、大阪市、姫路市

1. シェアサイクルの取組動向

⑦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7割が事業採算性を課題と認識している。
- 多くの都市で規模の現状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】

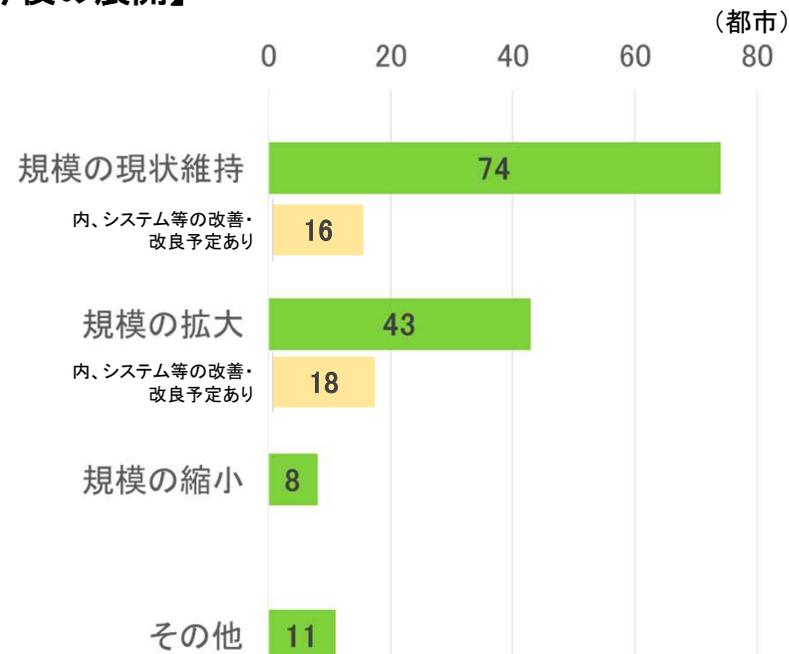


※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

【その他の主な課題】

- ・ポートの所在が容易にわかる案内標識等の設置について
 - ・サイクリングロードの整備や活用について
- 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】

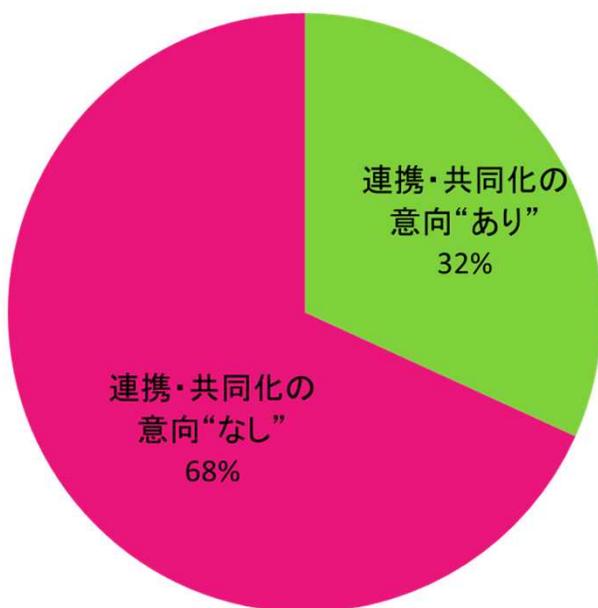
- ・利用実績からポートの再配置を検討
 - ・管理運営システムの変更も含めた事業展開の検討
- 等

1. シェアサイクルの取組動向

⑧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

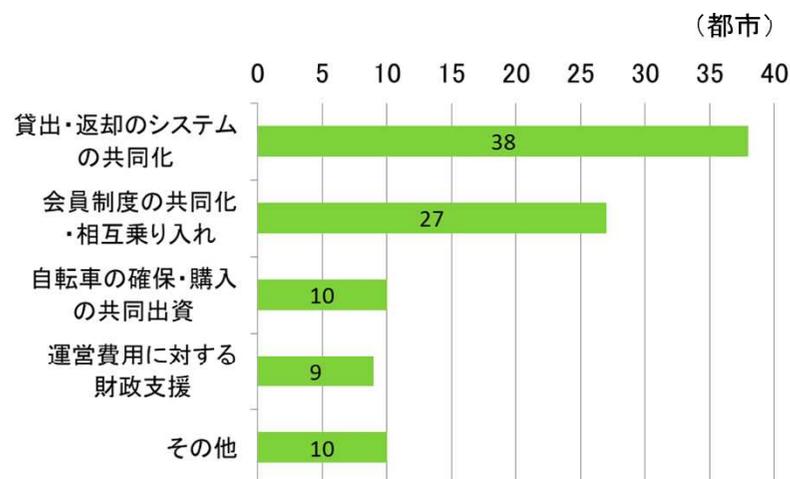
- 連携共同の意向ありは全体の約3割を占める。
- 具体的な内容は貸出返却システムの共同化や、会員制度の共同化・相互乗り入れの意向が多い傾向である。

【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

【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
 - ・市町を越えた利用が可能となり、利便性が向上した。
- 課題
 - ・同一システム、もしくは連携可能なシステムを導入することが必要不可欠であるため、各自治体の事業開始以前に連携・共同化を念頭に置いた自治体間の計画を立てることが必要。

※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. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

3. シェアサイクルの導入効果

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

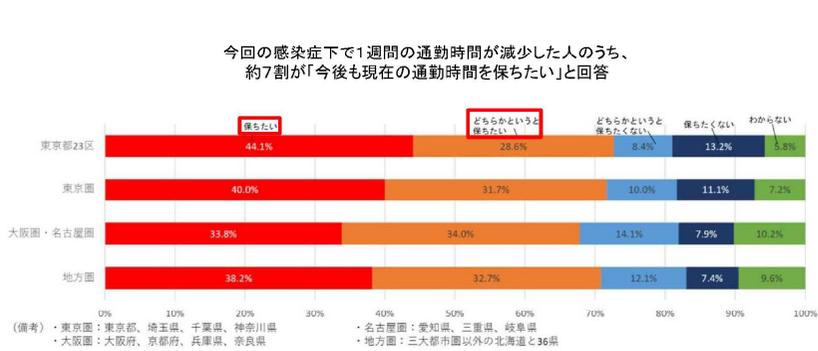
2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

①シェアサイクルを取り巻く環境の変化

- ▶ 新型コロナ危機を契機に生じた変化として、公共交通から自転車への転換の可能性が挙げられる。
- ▶ 今後の方向性として、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。

【論点2】 都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞	＜今後の方向性＞
○ 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、公共交通利用者が減少。	○ 混雑状況のリアルタイム発信等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
○ 移動時間等の削減により時間価値の重要性が強く認識されるものと考えられる。	○ まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
○ 近距離の移動については、公共交通から自転車に転換している可能性。	○ 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。
○ 公共交通について、感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応も必要に。	○ 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備も必要。
○ 歩行者にとつての過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性が高まっていくと考えられる。	○ 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日内閣府政策統括官(经济社会システム担当))

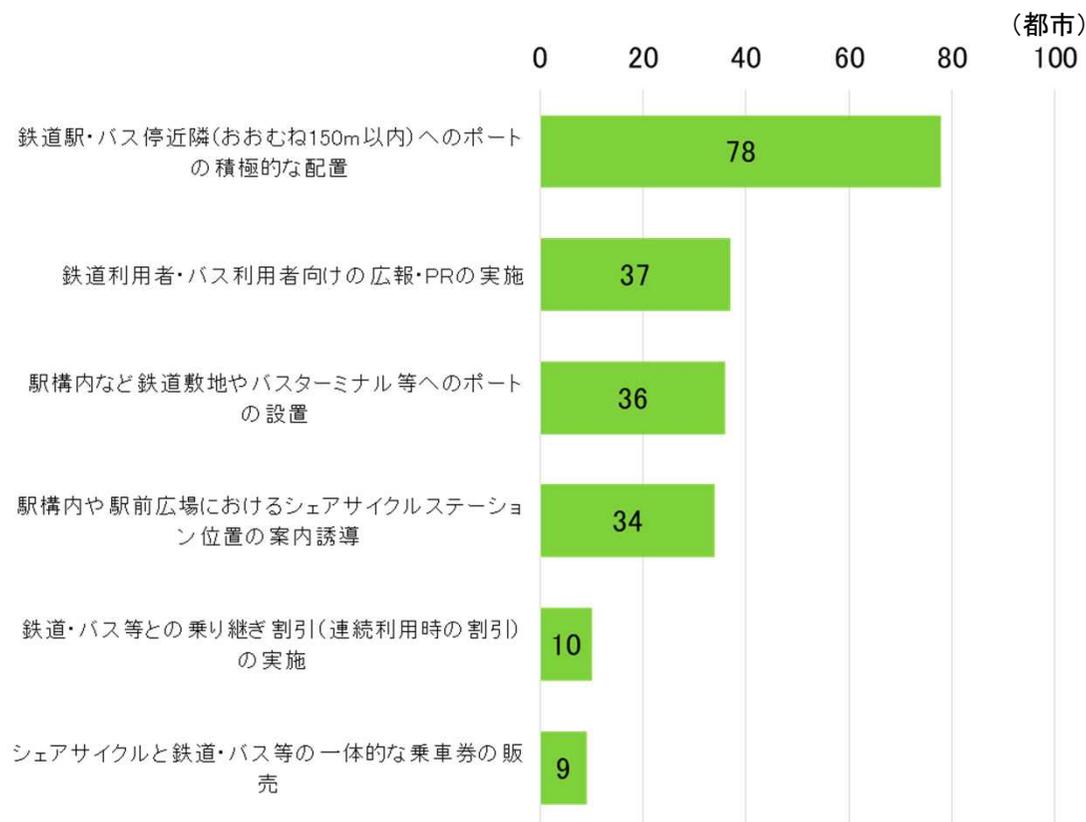


2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

②-1 公共交通連携に関する取組状況

- 取り組み内容としては、「鉄道駅・バス停近隣（おおむね150m以内）へのポートの積極的な配置」が最も多い。

【公共交通連携に関する取り組みの事例】



※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

【取り組みの事例】



駅前広場にポートを設置
 (富山市 富山駅前)



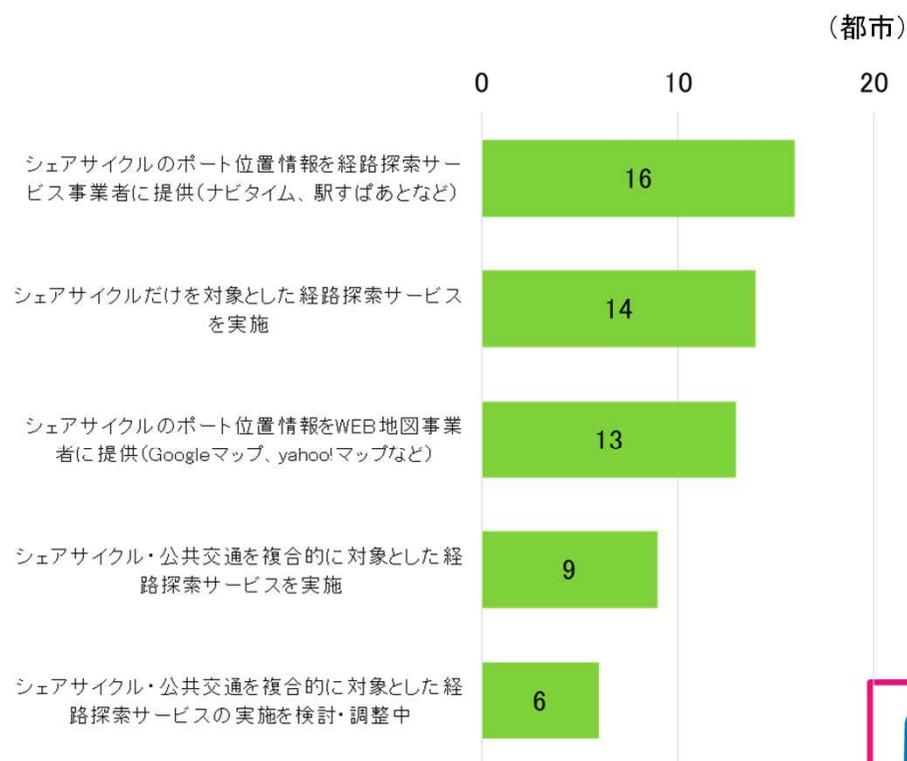
駅構内にシェアサイクルの登録機を設置
 (仙台駅)

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

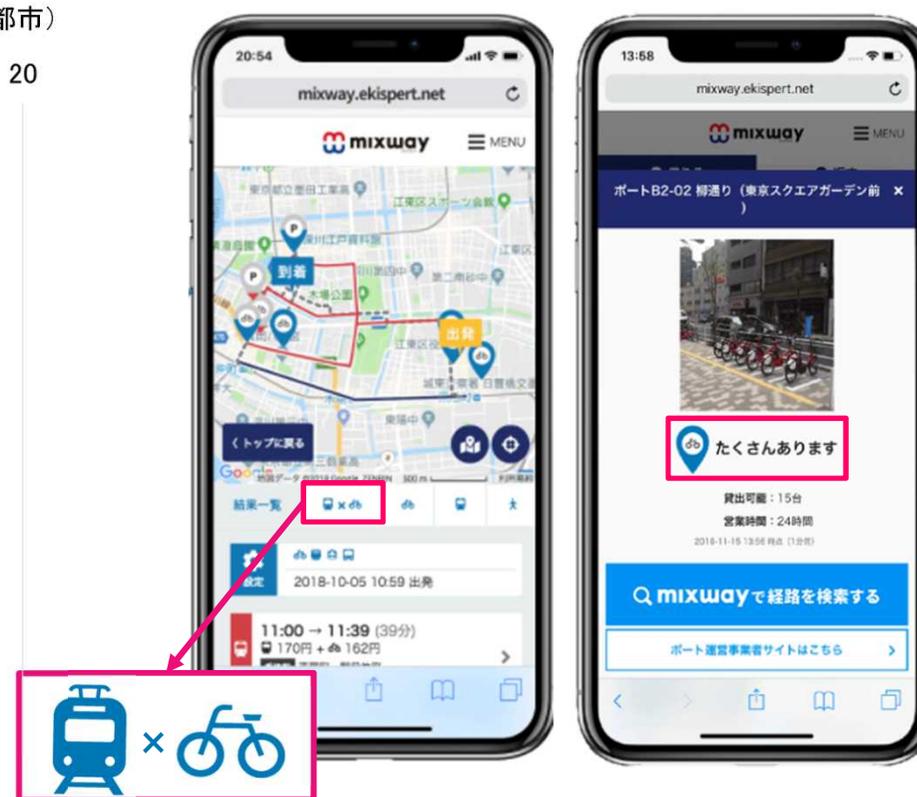
②-2公共交通連携に関する取組状況

- 経路検索の実施状況としては、「シェアサイクルのポート位置情報を経路検索サービス事業者（駅すばあとなど）に提供」が最も多い。

【経路検索の実施状況】



【経路検索の事例:「mixway」】



- ・シェアサイクルと公共交通の複合検索案内サービス
- ・現在地や目的地の状況をリアルタイムで把握可能

※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

③MaaSに関する取組事例

- SuicaのID番号とクレジットカード情報を登録することで、複数の交通手段を利用することができる。
- 各種モビリティサービスの利用手続きのワンストップ化が可能。

【MaaSアプリ「Ringo Pass」(JR東日本、ドコモ・モビリティ)】



【「Ringo Pass」で利用可能なサービス】

- タクシー
 - <配車サービス>
 - ・東京都(東京23区、武蔵野市、三鷹市、北多摩交通圏、南多摩交通圏)
 - ・神奈川県横浜市(中区、西区、南区)
- シェアサイクル
 - ・全国のドコモ・バイクシェア直営ポート

※出典「JR東日本ニュース」

https://www.jreast.co.jp/press/2019/20200116_ho01.pdf

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

③都市・地域交通戦略推進事業の拡充について

▶ コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出に向けて、都市・地域交通戦略推進事業において、シェアサイクル設備の整備を支援対象に追加

2. コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出

都市・居住機能が集積するまちなかにおいて、既存ストックの改変による「居心地が良く歩きたくなる」空間（ウォーカブル空間）を形成し、官民によるゆとりとにぎわいの創出に取り組む。また、新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、オープンスペースの充実や、職住近接のニーズの高まりにも対応したまちづくりを推進する。

施策の概要

まちなかウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）
※歩ける範囲のエリア（概ね1km程度以内の区域を想定）であって賑わい溢れるまちなかづくりに必要な施策を重点的・集中的に講じる区域

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたら、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地よい	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

都市再生整備計画区域
※まちなかウォーカブル区域を下支えする周辺環境の整備を図る区域

コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブルなまちのイメージ

2. コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出

(2) 官民連携によるウォーカブル空間の形成

まちなかウォーカブル推進事業	補助	2.0億円(1.33倍)
都市・地域交通戦略推進事業	補助	9.0億円(1.30倍)
まちなかウォーカブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業 社総交 6,311億円の内数		
官民連携まちなか再生推進事業	補助	5.1億円(1.02倍)
まちなか公共空間等活用支援事業	補助	0.6億円(1.07倍)

※令和2年度第3次補正予算 まちなかウォーカブル推進事業 社総交 1,157億円の内数

新型コロナウイルス感染症拡大を契機として顕在化した、「まちの過密」を避ける観点から、官民連携による良質なオープンスペースやゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を推進する。

事業内容

○ 官民連携による取組を推進し、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成

<p>まちなかウォーカブル推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 水辺周辺のプロムナードや水上デッキの整備について支援を明確化 	<p>官民連携まちなか再生推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> エリアプラットフォーム構築、未来ビジョン等策定支援期間の延長（最大2年間⇒最大3年間）
<p>都市・地域交通戦略推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル設備を支援対象に追加 軌道緑化の整備について支援を明確化 まちなかウォーカブル区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設の整備について国費率を嵩上げ（1/3⇒1/2） 	<p>まちなか公共空間等活用支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ベンチの設置等(カフェ等も併せて整備)を行う都市再生推進法人への低利貸付による支援を推進

まちなかウォーカブル区域

1. シェアサイクルの取組動向

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

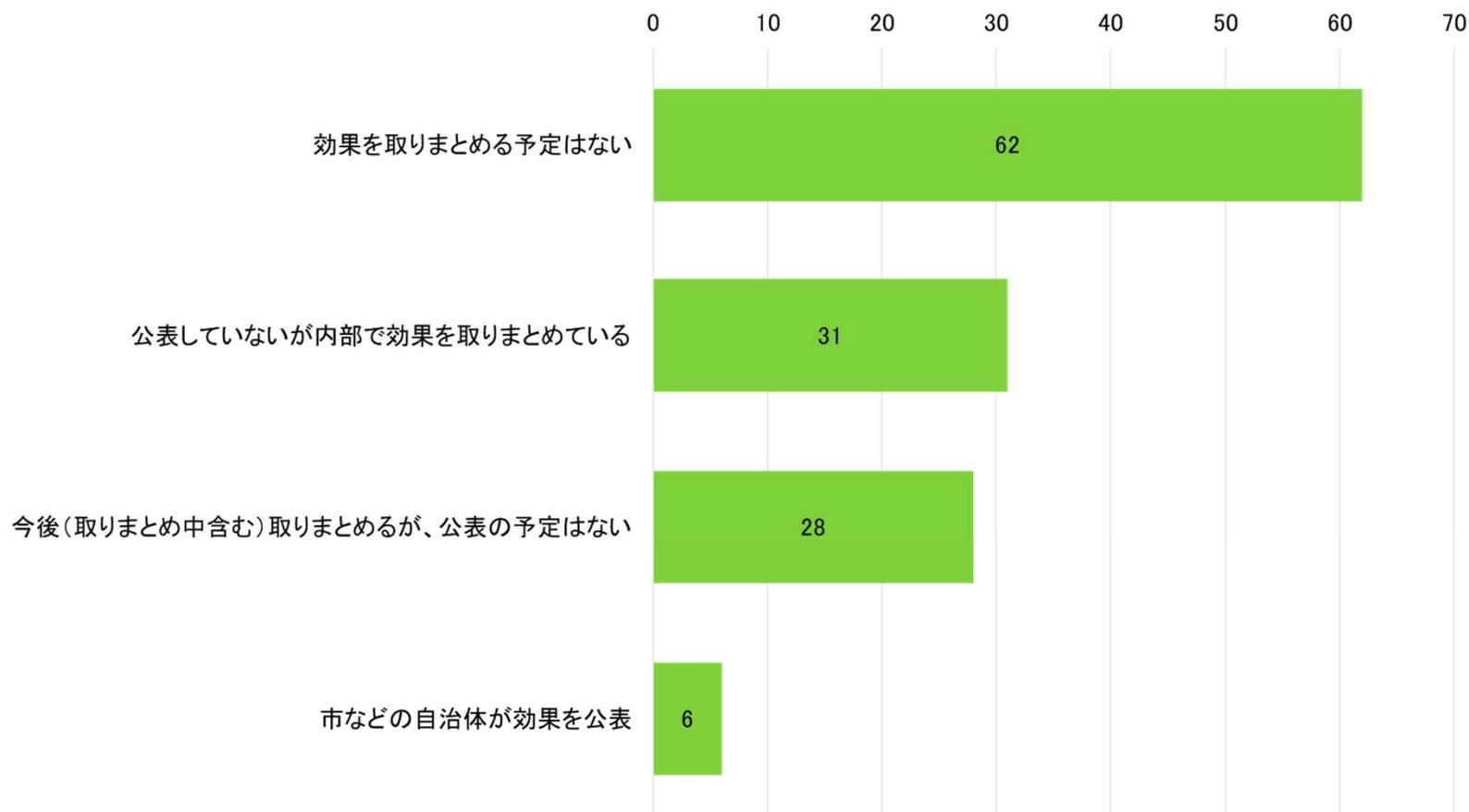
3. シェアサイクルの導入効果

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

3. シェアサイクルの導入効果

①シェアサイクルの導入効果の検証状況

- 導入効果の検証状況は、「効果を取りまとめる予定はない」都市と「効果を取りまとめている」・「今後取りまとめる」都市がそれぞれ半数程度。

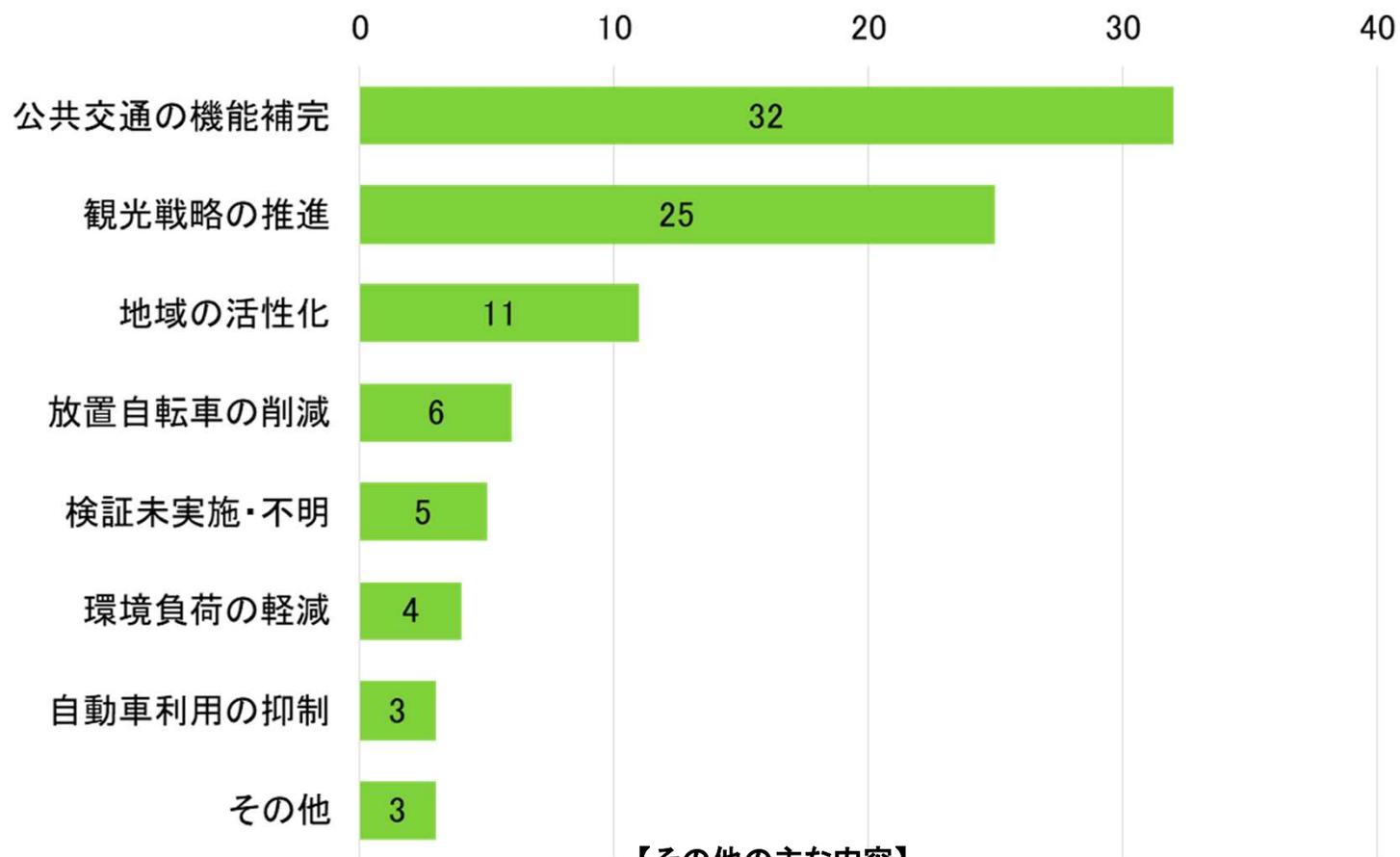


※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

3. シェアサイクルの導入効果

②シェアサイクルの導入効果として発現したと考えられるもの

- 導入効果として発現したと考えられるものは、「公共交通の機能補完」、「観光戦略の推進」が最も多い傾向である。



【その他の主な内容】

- ・利用者からの評価
 - ・市民サービスの向上
- 等

※回答のあった本格導入都市の集計
 ※自由回答

3. シェアサイクルの導入効果

③シェアサイクルの導入効果事例

- ▶ 板橋区及び荒川区にある5つのUR賃貸住宅では、シェアサイクルステーションを設置し、まちの低炭素化、交通利便性の向上、災害時の交通インフラとしての機能など、社会・地域が抱える課題の解決に向けた取り組みを行っている。



【エステート西台】



【坂下けやき台ハイツ】



【アミティ大山西町】



【リバーハーブタワー南千住】



【リバーハーブコート南千住】

1. シェアサイクルの取組動向

2. 都市交通におけるシェアサイクルの位置づけ

3. シェアサイクルの導入効果

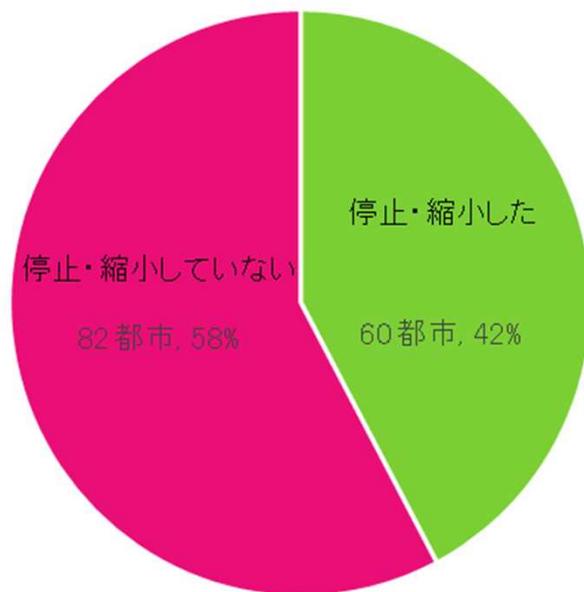
4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

① コロナ禍におけるシェアサイクルの実施状況・対応

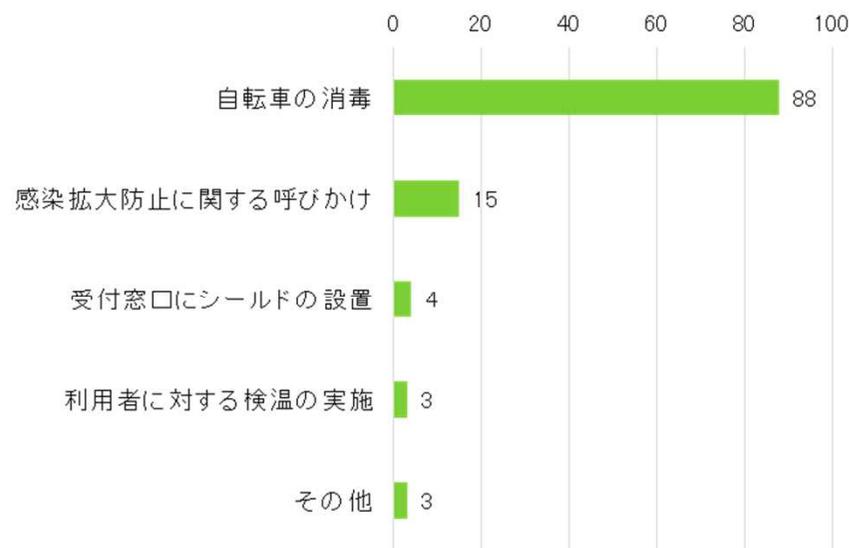
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、サービスを停止・縮小した都市は42%。
- コロナ禍で新たに発生した対応としては、「自転車の消毒」が最も多い。

【コロナ禍での実施状況】



※回答のあった本格導入都市の集計

【コロナ禍で発生した対応】



※回答のあった本格導入都市の集計

※自由回答

【その他の内容】

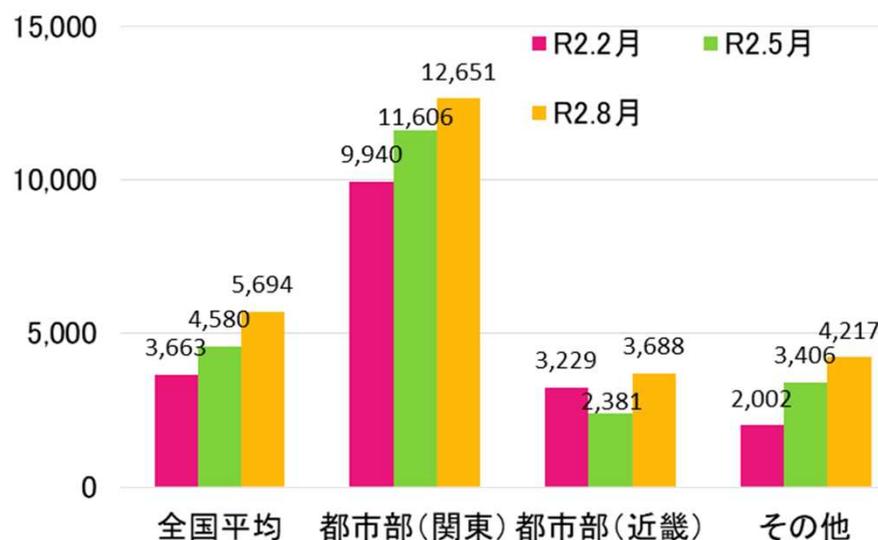
- ・有人管理から無人管理への一部移行
- ・キャッシュレス決済の導入
- ・利用促進のための回数券利用カードの無料配布(数量限定)

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

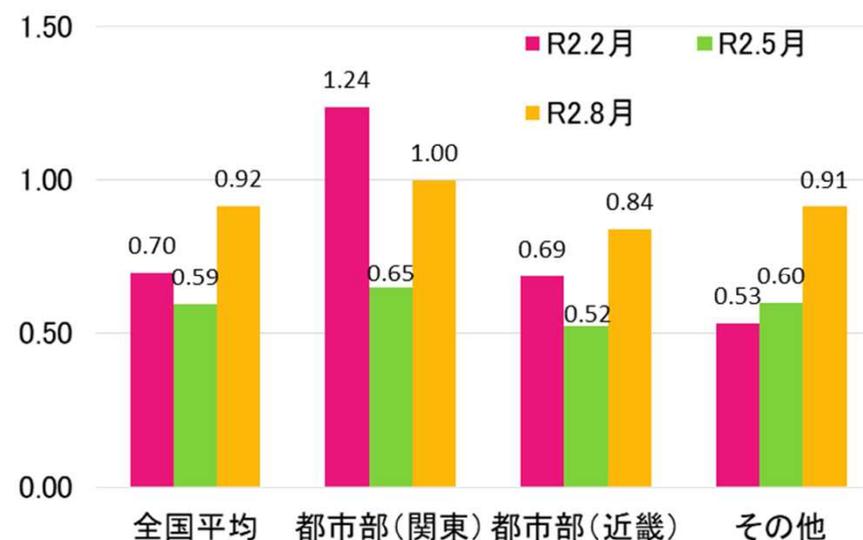
②コロナ禍(緊急事態宣言前～緊急事態宣言後)におけるシェアサイクルの利用実態

- 利用者数、回転率ともに、緊急事態宣言後（R2年8月）が増加傾向である。
- 特に回転率は、緊急事態宣言中（R2年5月）に一度減少するものの、その後は緊急事態宣言前（R2年2月）と同等またはそれ以上に回復した。

【利用者数】



【回転率(回/台・日)】



※回答のあった本格導入都市の集計

※緊急事態宣言前～後の月を下記の通りとした

緊急事態宣言前: R2年2月

緊急事態宣言中: R2年5月

緊急事態宣言後: R2年8月

※全国平均は回答のあった本格導入都市の平均

※都市部(関東)は東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県を対象

※都市部(近畿)は大阪府、京都府、奈良県、兵庫県を対象

※その他は都市部(関東)、都市部(近畿)以外の都市

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

③コロナ禍におけるシェアサイクルへの期待

- コロナ禍におけるシェアサイクルへの期待として、「3密回避・感染予防対策」や「公共交通の機能補完」への期待が高まっている



※回答のあった本格導入都市の集計

※自由回答

5. まとめ

- シェアサイクルは、都市数は横ばいであるが、ポート数は増加傾向。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。
- 近年では、鉄道駅でのポート設置による公共交通との連携、経路探索システム等の導入、近隣自治体とのシステム共同化等、新たなシェアサイクルの取組も進展。



- 新型コロナ危機を契機に、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。
- ニューノーマルに対応した都市交通を担う移動手段としての、シェアサイクルの進展に向け、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。