

シェアサイクルの動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課

令和7年2月

シェアサイクルの歴史(1)

海外の動き

1965年アムステルダムで無施錠で誰でも使えるシェアサイクルが開始したが盗難や破壊でとん挫

1995年コペンハーゲンで硬貨のデポジットで解錠・施錠するシェアサイクルが導入されたが盗難や破壊でとん挫

2000年電話で貸出返却を行うCall a bikeがスタート(ドイツ)



フランクフルト(写真:2014年)

ITによる無人管理型で大規模にポートを展開するシェアサイクルがスタート。路上広告に費用で運営資金をねん出する仕組みを導入(2005年リヨン市、2007年パリ市)



リヨンVélo'v
(写真:2014年)



パリVélib'
(写真:2014年)

2008年アジア初の大規模にポートを展開するシェアサイクルが中国・杭州でスタート。



杭州市公共自行車
(写真:2016年Velo-City台北展示)

2010年ロンドンでサイクルハイヤー(通称:ポリスバイク)開始。オリンピック期間中にメディアに多数取り上げられる。



ロンドン市(写真:2014年)

1965年(S40)

1995年(H3)

2000年(H12)

2005年(H17)

2008年(H20)

2009年(H21)

2010年(H22)

2011年(H23)

導入50都市

2012年(H24)

2013年(H25)

有人管理や無料鍵なし共有等によるサービスが一部の都市で展開



1999年秋田県ニツ井町
(現能代市)



2001年高松市
(写真:2004年)

実証実験を各地で実施



2009~2010年札幌市



2009~2010年千代田区

2010年富山市で国内初本格スタート。翌年札幌市でも本格スタート。



2010年富山市



2011年札幌市

H23 第一回全国コミュニティサイクル担当者会議開催 現全国シェアサイクル会議

2013年仙台市で国内初の電動アシスト+車上端末自転車の導入



仙台市

国内の動き

シェアサイクルの歴史(2)

海外の動き

2014年 台北市のYoubikeが回転率10回/台・日を超え、社会現象に。わが国でも関心が高まる



台北市(写真:2015年)

スマートフォン認証によるポートレス(フリーフロート)型のサービスが爆発的に普及。(2014年中国・ofo、2016中国・Mobike、2017年シンガポール・obike等)世界各地で放置が社会問題化し規制が強化される。



アムステルダム(写真:2017年)



深圳(写真:2018年)

2018年電動アシスト自転車を用いたシェアサイクルが急速に普及。自治体がかかわらない民間によるサービスの展開



ベルリン Lime(2019年)

2018年北米を皮切りにシェア電動キックボードが広がる



ブリュッセル(2019年)

2013年(H25)

2014年(H26)

2015年(H27)

2016年(H28)

導入
100
都市

2017年(H29)

2018年(H30)

導入
150
都市

2014年東京都心部で開始



東京都港区

2016年東京都23区で広域展開(複数の自治体で利用できるサービス)開始



東京都中央区

2017年 中国発のポートレス型サービスが日本に進出。だが、放置対策規制もあってフリーフロート型ができないことなどもあり、2018年に日本から撤退。さらに2019年に中国以外から事業撤退。



Mobike(札幌市 2017年)

H29
自転車活用推進法施行

2018年札幌市でシェアサイクルを含めた経路検索サービスの開始



Mixway

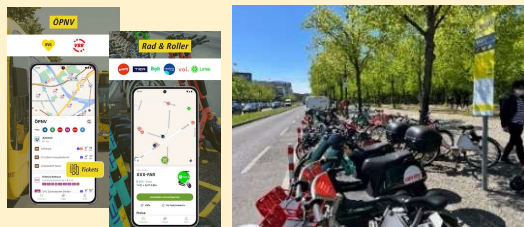
H30
第一次自転車活用推進計画策定

国内の動き

シェアサイクルの歴史(3)

海外の動き

2019年ベルリンで複数事業者によるMaaSアプリ「BVG Jelbi」、共同ポート運用「Jelbi-Station」が始まる



MaaSアプリ
BVG Jelbi:
Mobilität in Berlin

ベルリン
(写真:2023年)

R2
GBFS(Ver2.0) 発行

COVID19を受け、車道の一部を実験的に自転車道化する「ポップアップレーン」や自転車通行空間整備等自転車の活用が広がる。



ポップアップレーン
(ベルリン)

自転車レーン
(パリ)

COVID-19による影響

2018年(H30)

2019年(R1)

2020年(R2)

導入
200
都市

2021年(R3)

2022年(R4)

導入
300
都市

2023年(R5)

2024年(R6)

導入
400
都市

国内の動き

2020年 シェアサイクルとタクシー・公共交通が利用できるMaaSアプリが開始される



2021年シェア電動キックボードが始まる



渋谷区

2022年各社が一つのポートを分割し運用・運営する共同利用ポート開始(名古屋・東京)



名古屋市



杉並区

R5
道路交通法改正
特定小型原付制度

2024年特定小型原付のシェアが始まる



東京都



東京都

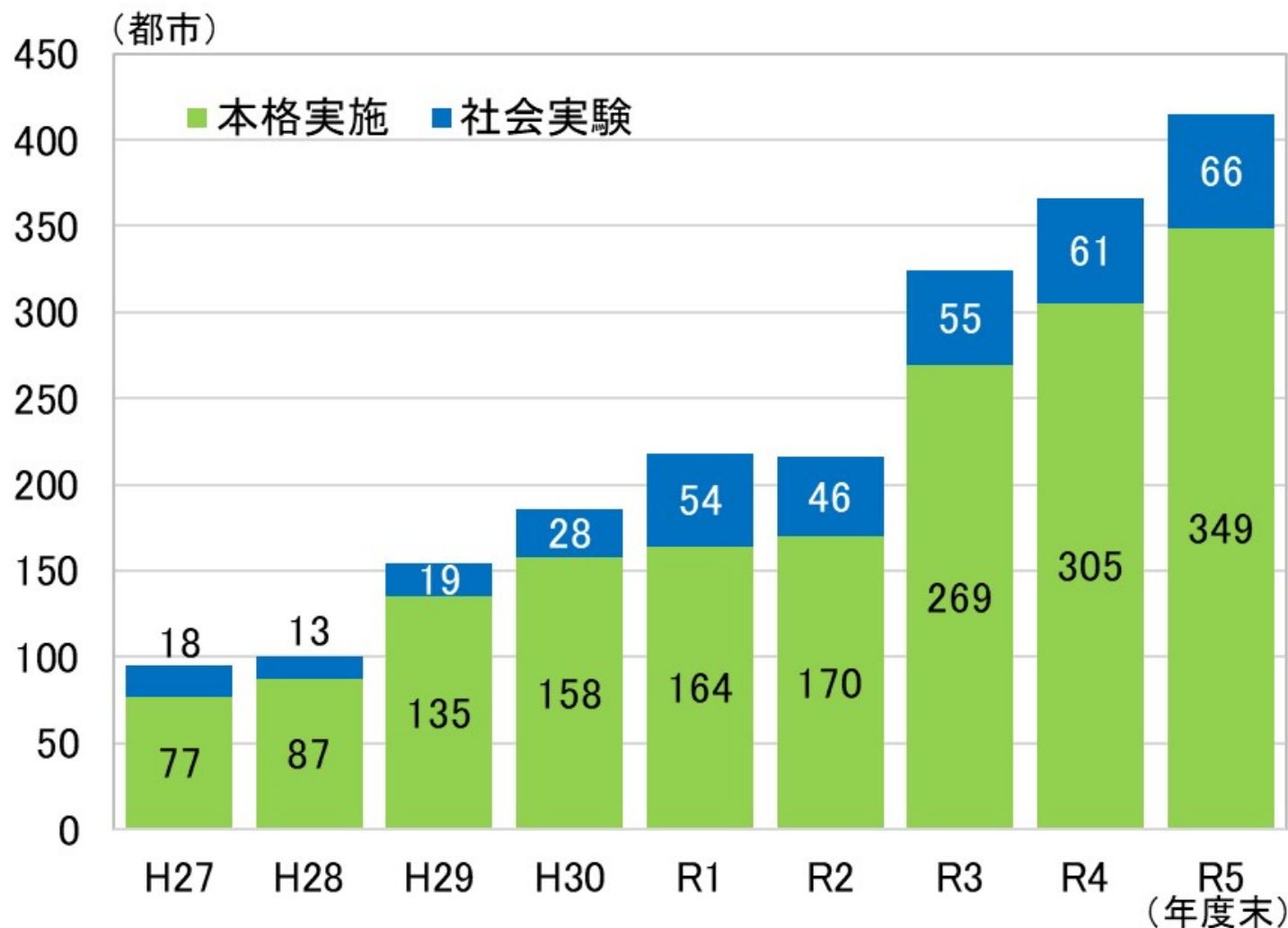
複数の事業者が共同でポートを運営する共同ポート運用開始予定(横浜市2025年)



資料:シェアサイクル便覧(日本シェアサイクル協会)
自転車活用推進本部「シェアサイクルの在り方検討会」資料
横浜市資料、(株)ドコモバイクシェア・OpenStreet(株)資料
JR東日本資料、Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
写真:(株)ドーコン

シェアサイクル実施都市数の推移

➤ シェアサイクルの本格導入都市数は2024年3月末時点で349都市。



【シェアサイクルの検討中の都市数】

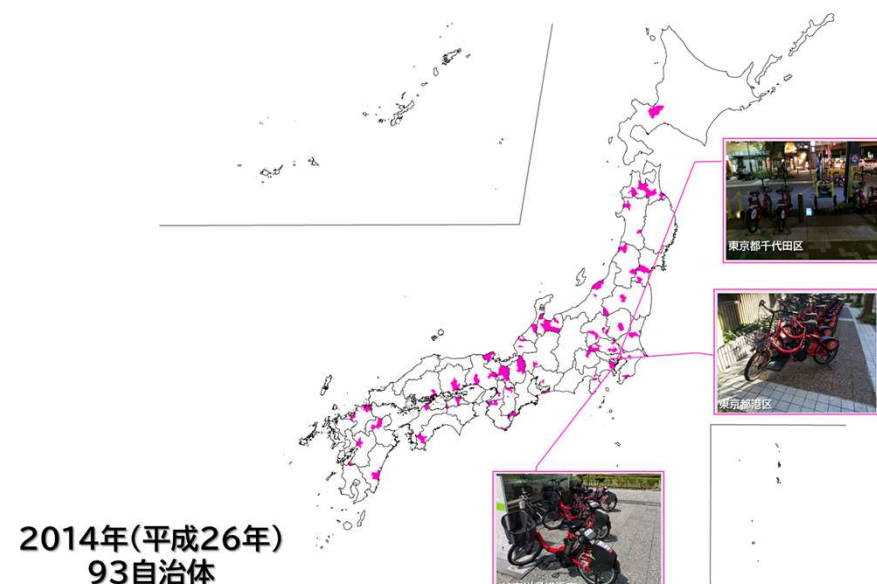
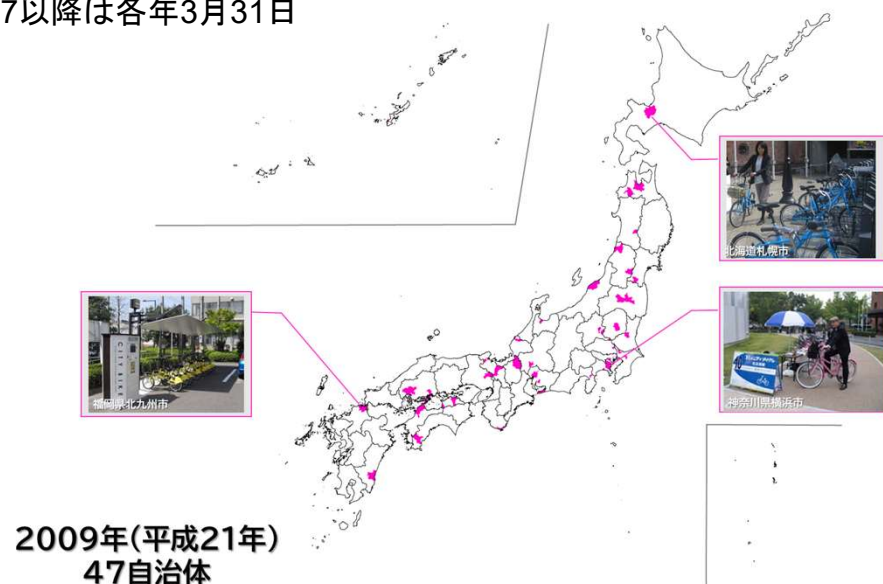
・検討中の都市数 39都市

※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

シェアサイクル実施状況の推移

H26までは各年10月1日
H27以降は各年3月31日

※国土交通省アンケートに本格実施・社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市

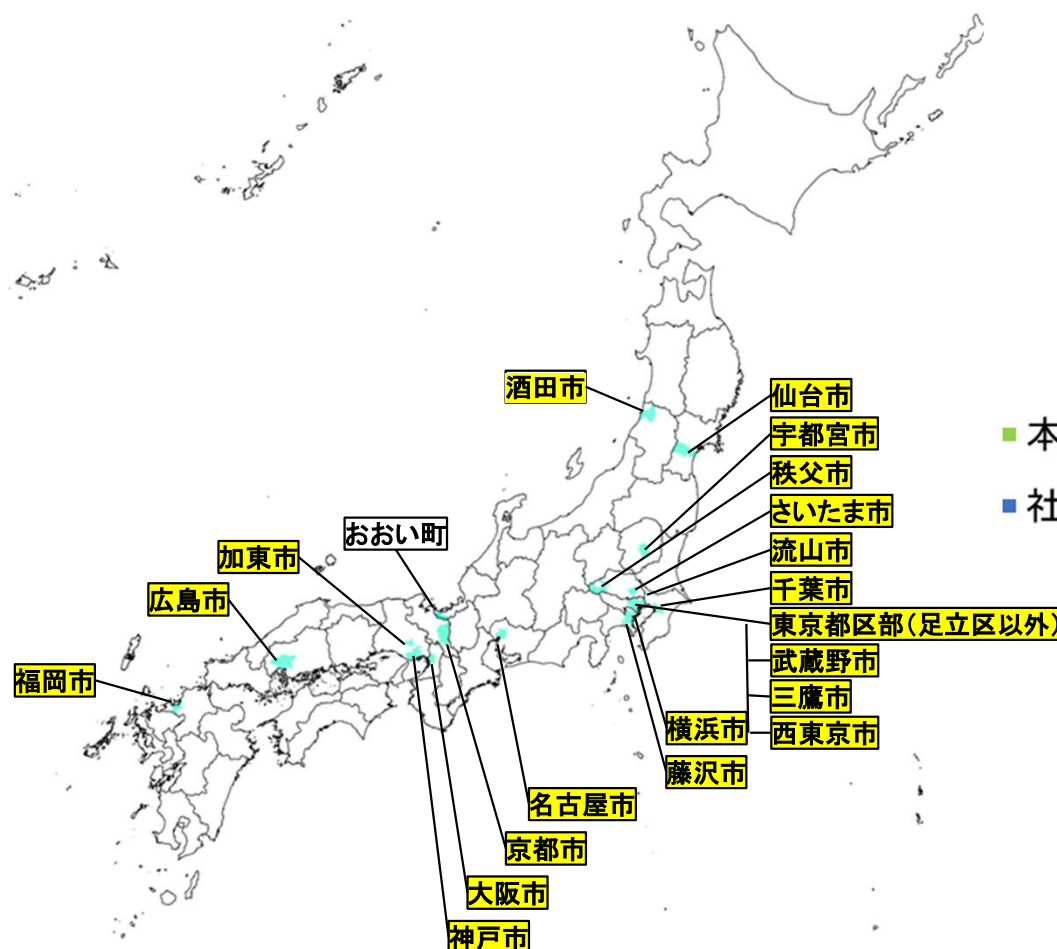


電動キックボード等特定小型原付シェアリングの実施状況

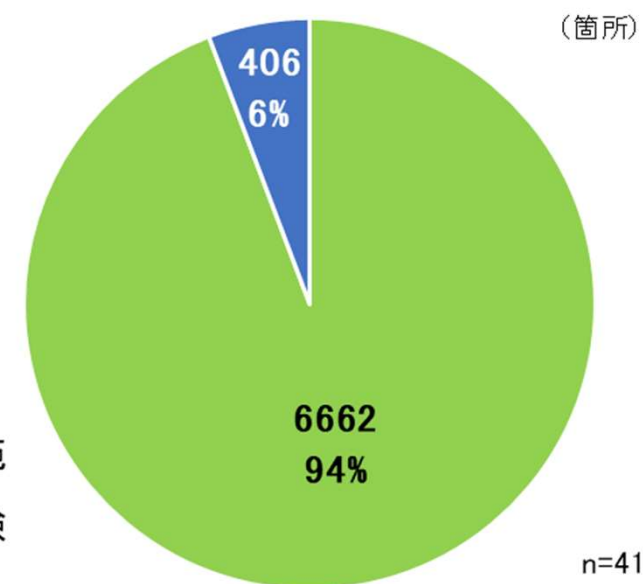
- 電動キックボード等特定小型原付シェアリングは2024年3月末で42都市で実施中。
- ポートは本格実施ですでに6,660箇所が設置されており、その多くはシェアサイクルとの兼用。

【実施都市】

【ポート数】



- 本格実施
- 社会実験



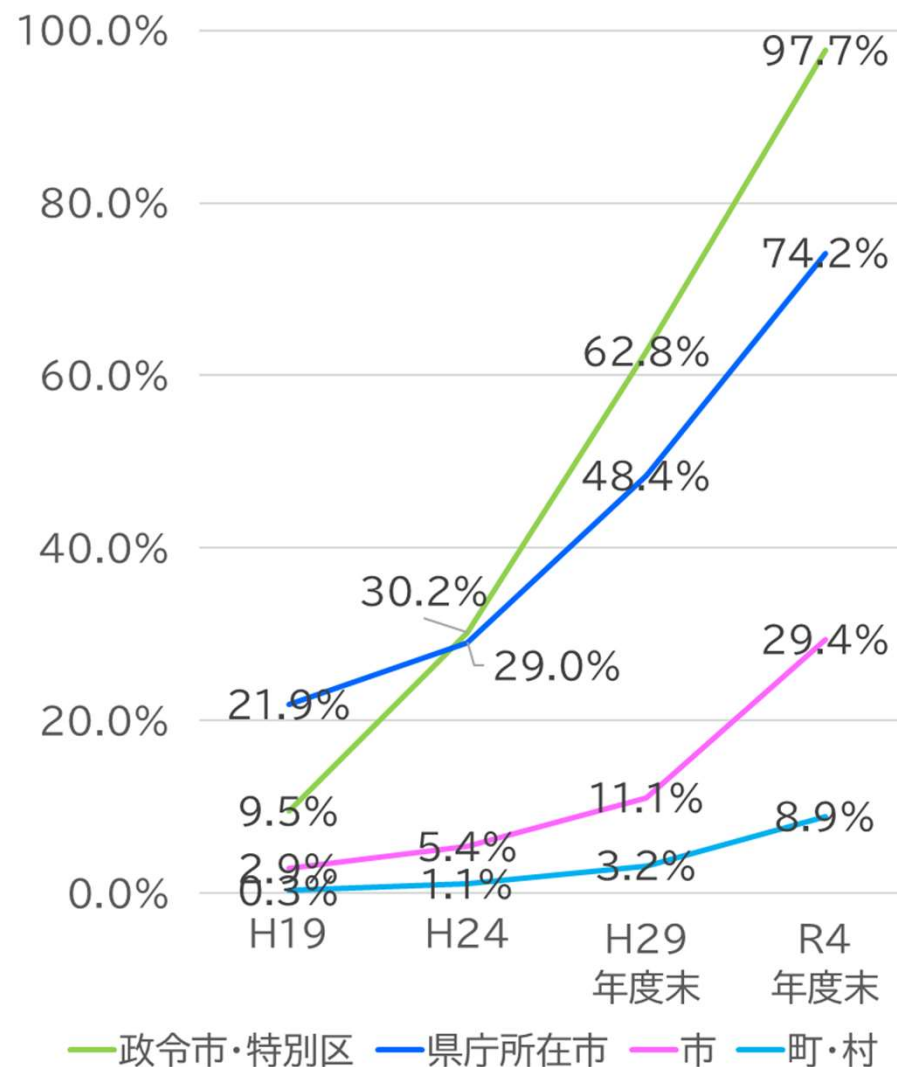
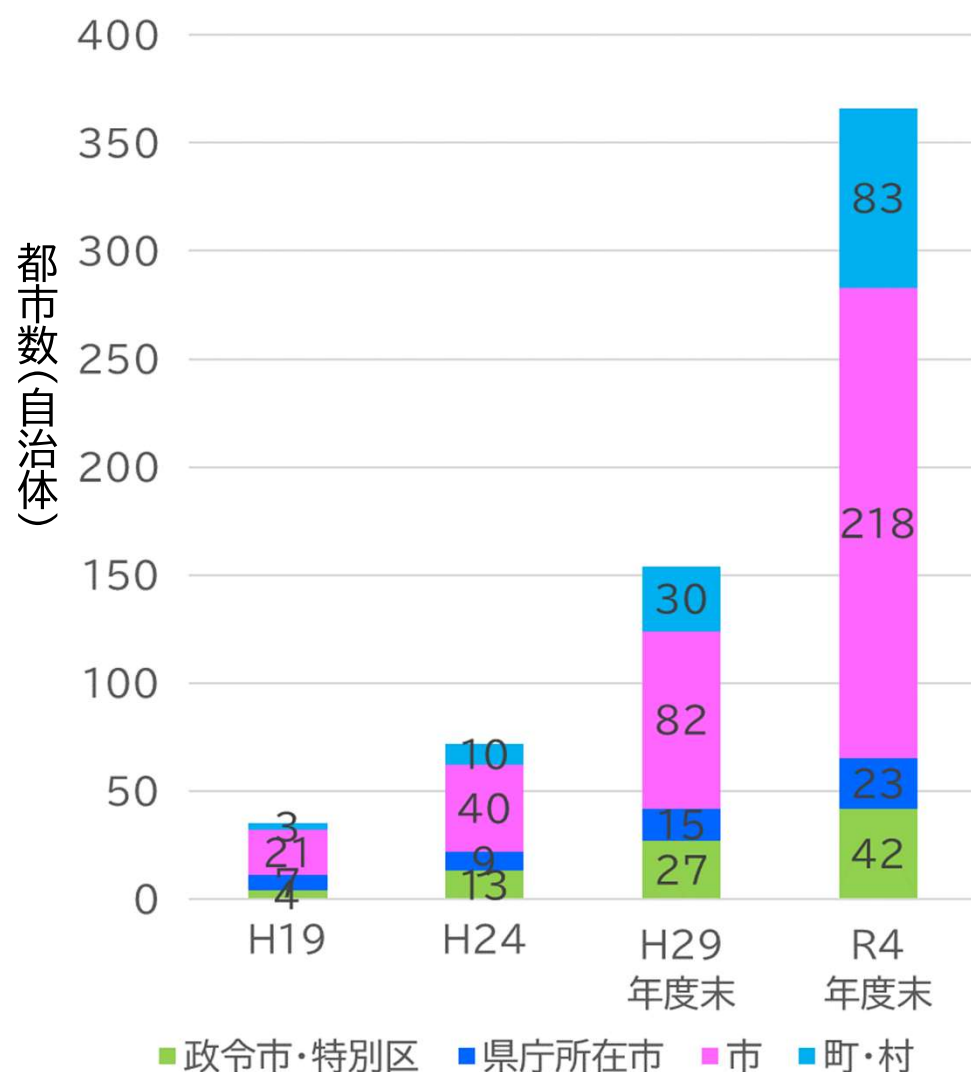
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

※シェアサイクル事業と一体で行っているものが調査対象であり自治体と連携して行っていない民間事業は含まれない。

黄色:シェアサイクルと電動キックボード等特定小型原付シェアリング実施都市

都市規模別導入数の推移

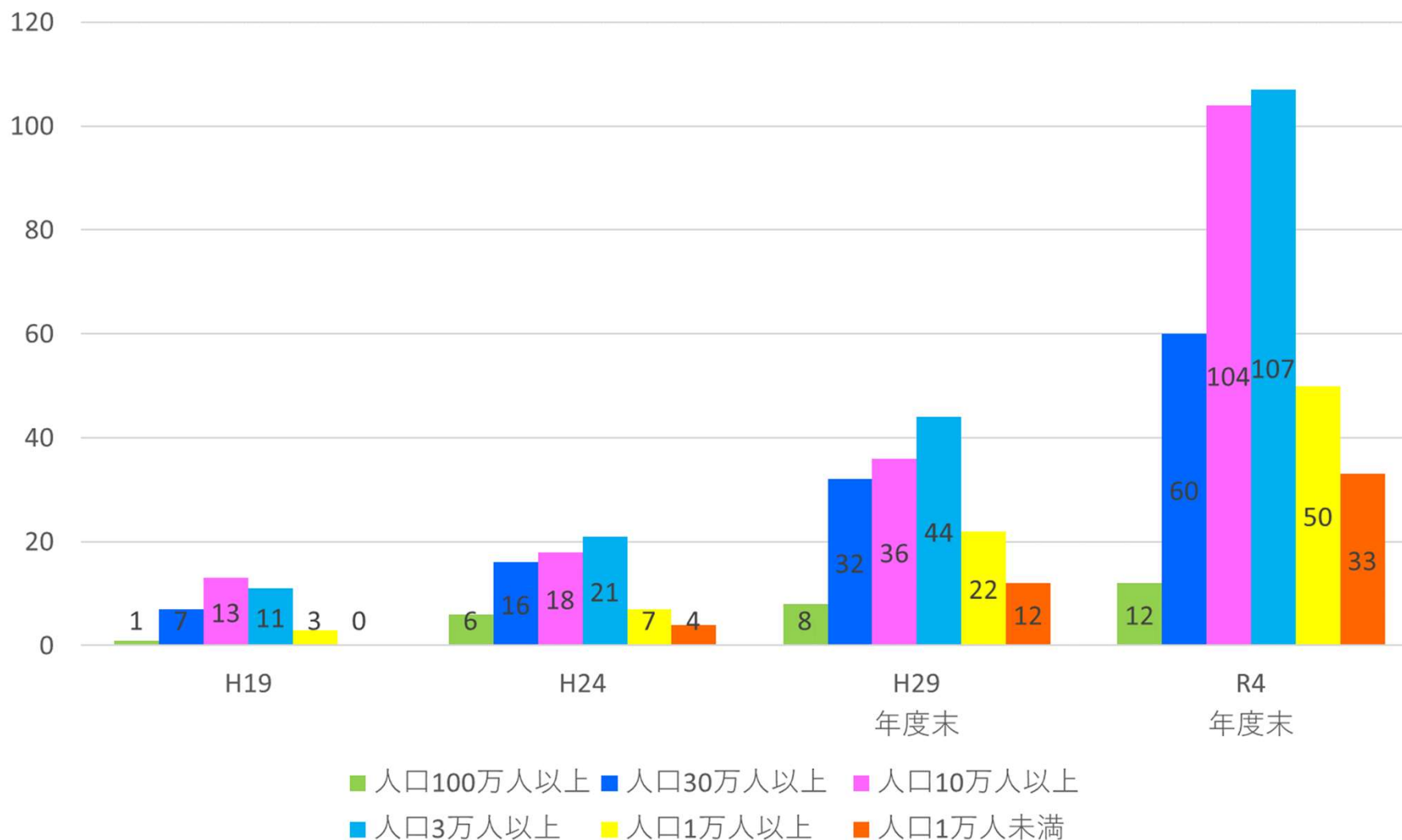
- 政令市・特別区や県庁所在地の多くで導入が進み、R4年度末では政令市・特別区の97.7%（42/43自治体）、県庁所在市の74.2%（23/31自治体）の都市で実施（「回答のあった」又は「データの確認ができた」都市。）
- その他の市や町・村の伸びもみられるが、実施割合ではまだ低い。



※社会実験実施都市を含む ※東京都特別区は政令市・特別区に含む。

都市人口規模別導入数の推移

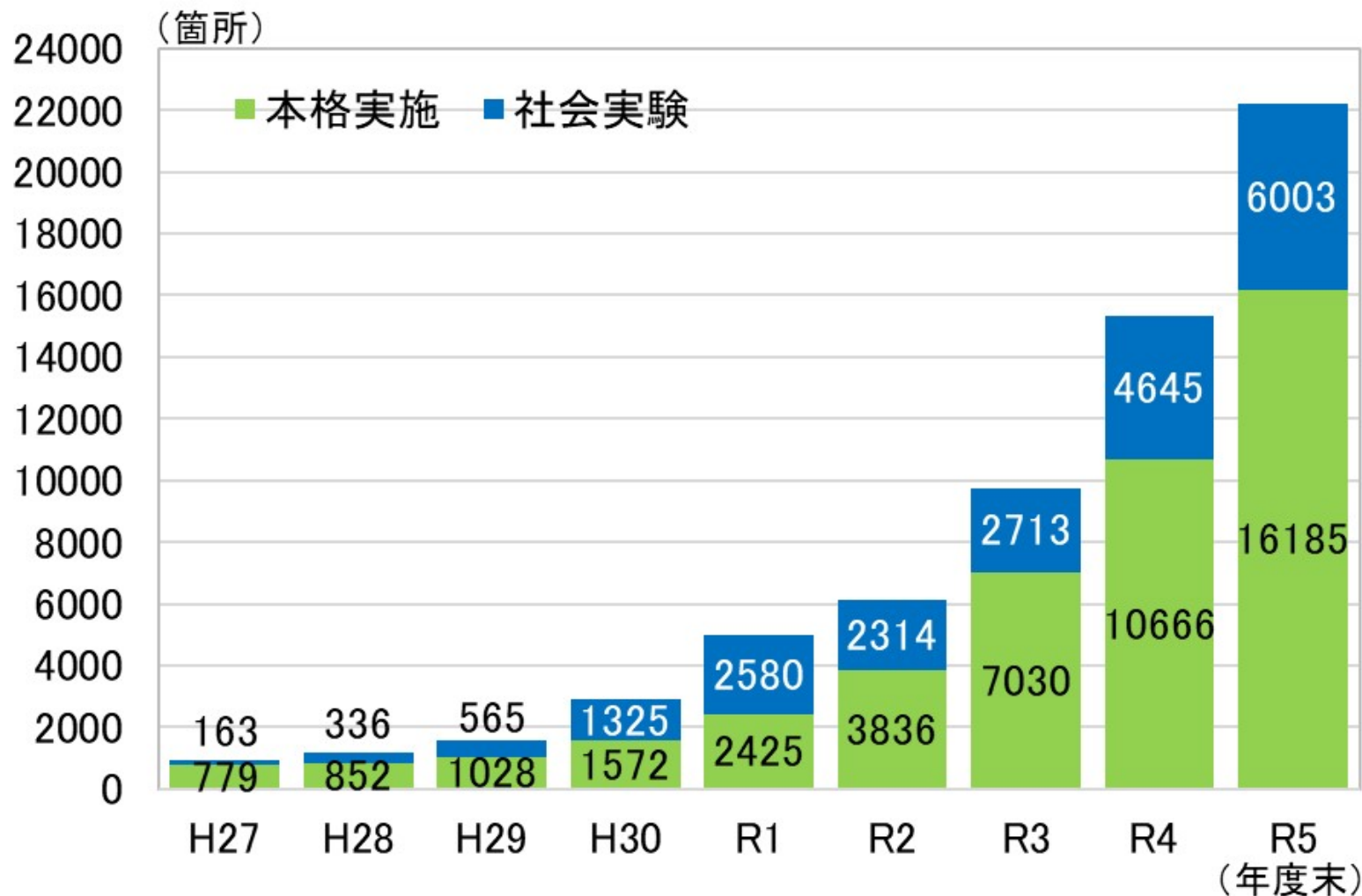
- 人口規模別にみると、人口が1万人未満・人口が1万人以上の都市の伸びがH29年度末以降高くなっている。
- 人口の多い一定の規模の都市部での交通手段から町村部含めた多様な地域での展開が進んでいることがわかる。



ポート数の推移

➤ ポート数は年々増加し、2024年3月末時点で全国で20,000箇所を超えている。

【ポート設置数の推移】

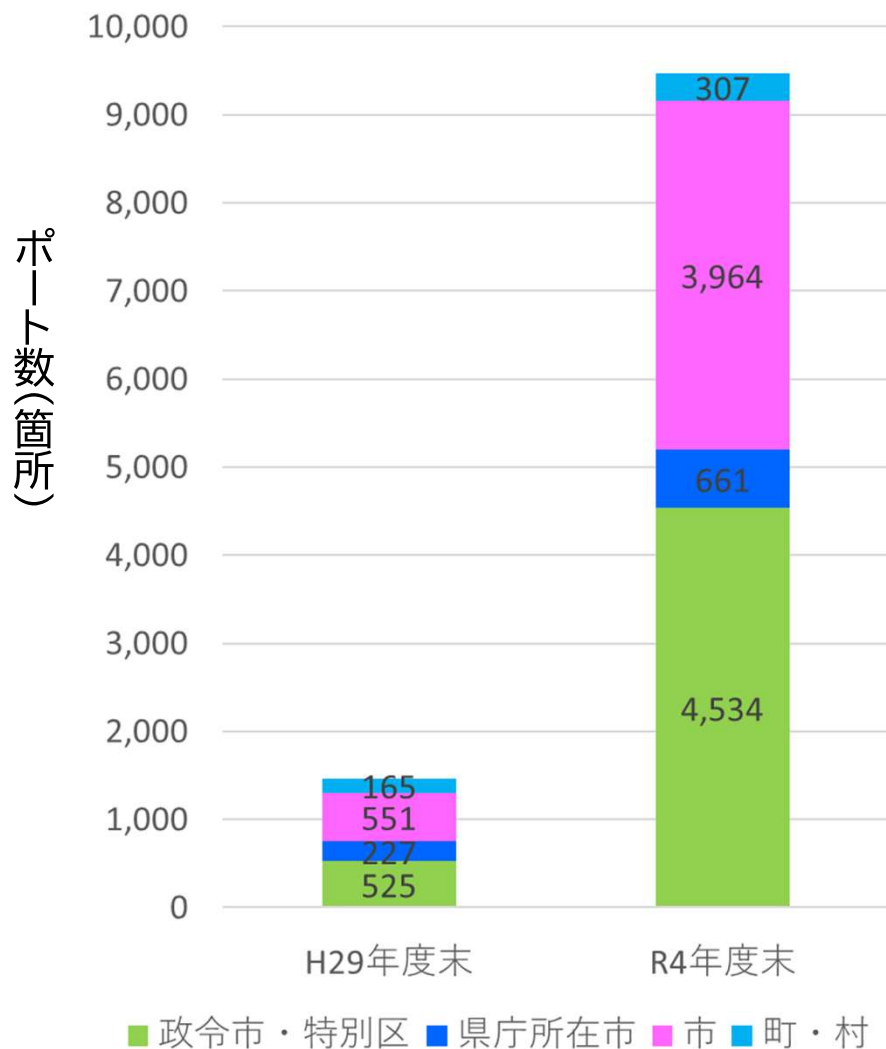


※複数事業行う都市であっても、すべての事業を集計対象としている
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市
および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

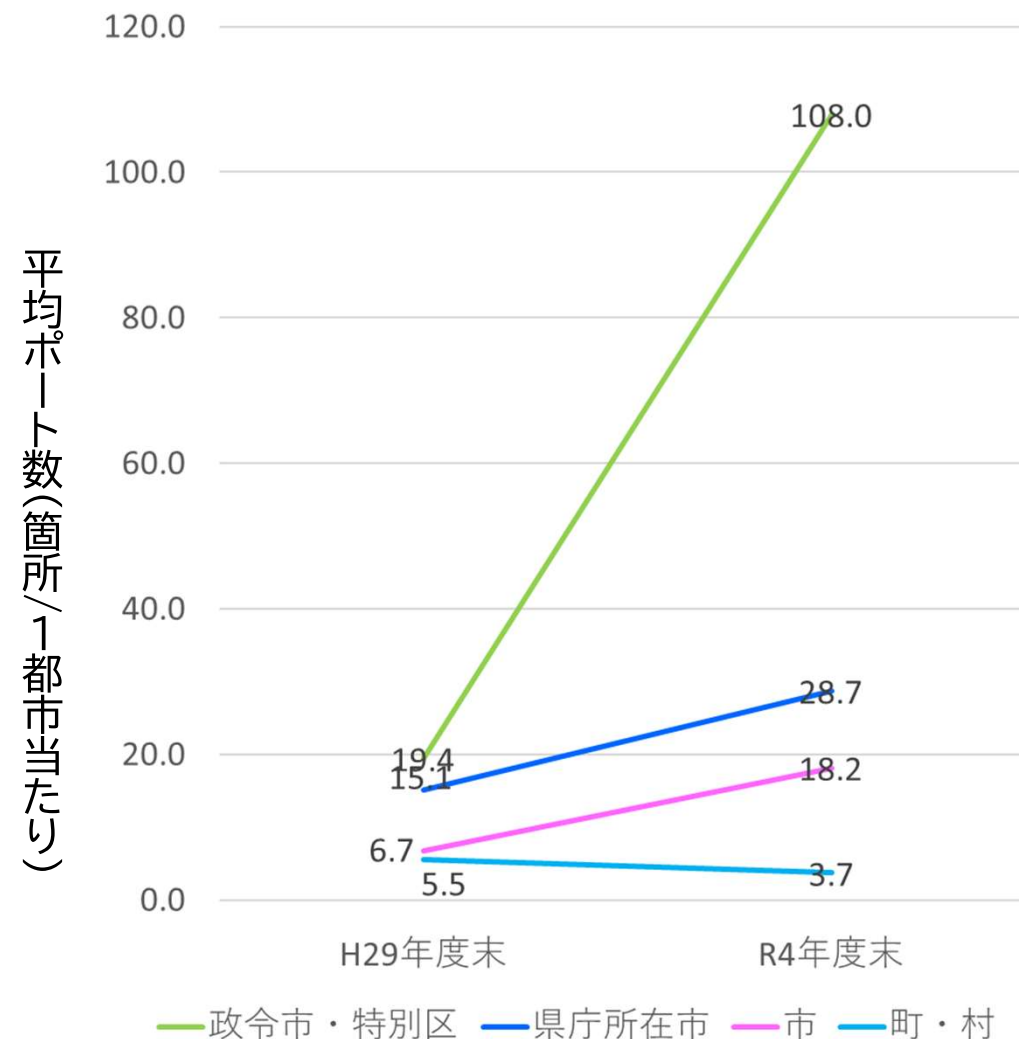
ポート数の推移

- 10年間の都市規模別のポート数推移をみると、政令市・特別区での伸びが著しい。
- 1都市当たりの平均ポート数でみると、政令市・特別区で大きく増加しており、都市部におけるポート密度の上昇がわかる。

【ポート設置数の都市規模別推移】



【1都市当たりの平均ポート数】



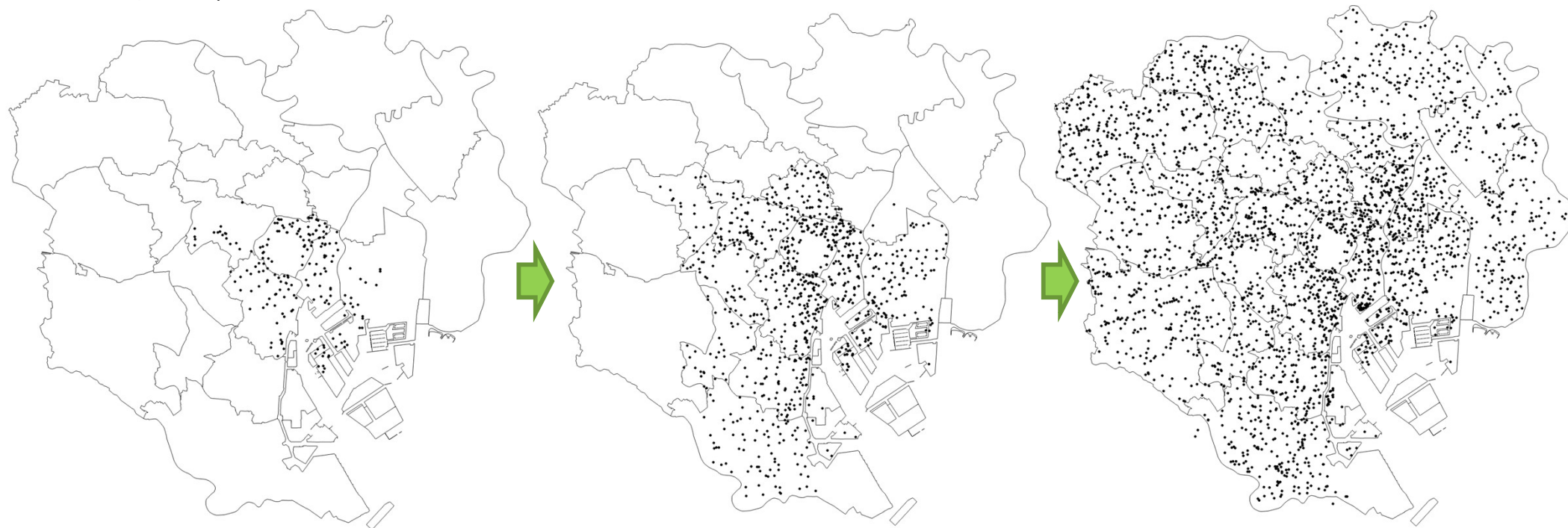
ポート密度の変化

▶ 東京23区におけるポート密度の変化をみると、エリア拡大とともに密度が高まっていることがわかる。

H28.10のポート配置

R2.12のポート配置

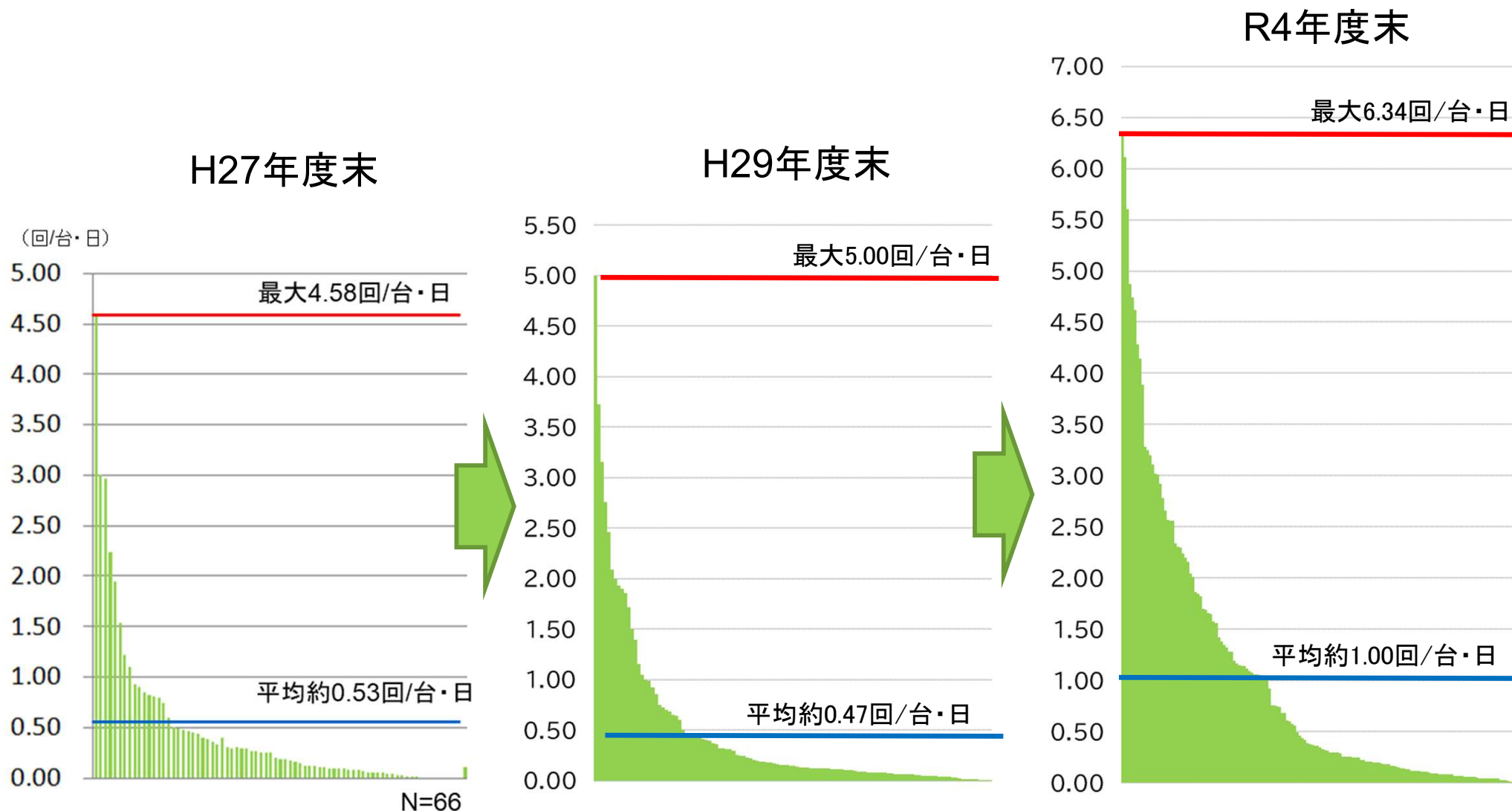
R6.10のポート配置



	H28.10	R2.12	R6.10
ポート数	196箇所	842箇所	3,124箇所
ポート密度(1km ² あたり)	1.89箇所/km ²	3.93箇所/km ²	5.02箇所/km ²
人口1000人当たりポート数	0.15箇所/1000人	0.28箇所/1000人	0.32箇所/1000人

回転率の変化

- 回転率でみるとH27→H29→R4（各年度末）と時間の経過により全体的に高くなっており、最大値・平均値共に向上している。



公共交通連携とモビリティハブ

- シェアサイクルや特定小型原付シェアリング等シェアリングモビリティの利用が可能なモビリティ・ハブ機能を有するポートの設置も進んでいる。

埼玉県さいたま市 大宮ぷらっと



大宮駅近くの氷川参道沿いの駐車場を活用し、交通と生活のプラットフォームとして、モビリティハブ(カーシェア、シェアサイクル、シェアスクーター)機能を持った空間を形成している。

愛知県名古屋市 名駅三丁目「sanagi」



リニア名古屋駅上部においてURが進めるまちづくりプロジェクトの一環として、様々なまちづくり活動を行う広場にシェアサイクルポート・シェア電動キックボードのポートを併設し、モビリティハブ機能を持たせている。

- 公共交通との結節点（駅やバスターミナルなど）へのポートの設置が進んでおり、併設する例がみられる

福井県福井市 ふくちゃり 福井鉄道・えちぜん鉄道田原町駅



福井鉄道・えちぜん鉄道の接続駅である田原町駅には、両社の線路に挟まる形でポートを設置駅舎からも容易にアクセスできる

熊本県天草市 Chari-Chari 九州産交バス 天草バスターミナル



鉄道のない天草における交通拠点であり、熊本市内からの高速バスも発着する天草バスターミナルにポートを設置している。

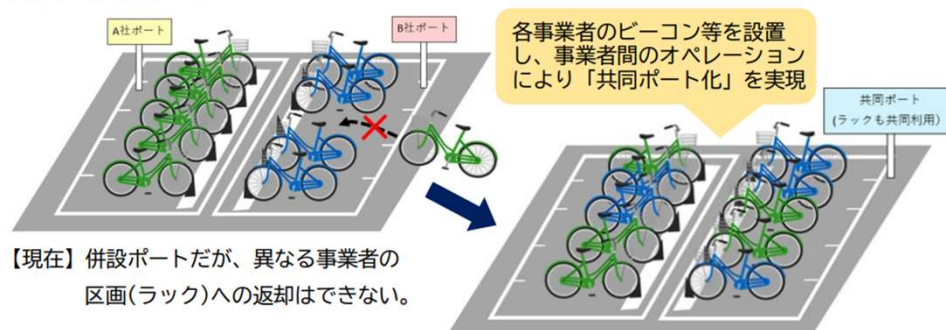
ポートの共同利用化などの連携促進

- ドコモ・バイクシェアとOpenStreetの業務提携が2024年7月に公表。
- これまでは同一の敷地に各社のポートが隣接して設置されているのみであったが、今後は両社の自転車を双方のポートで利用・返却できる「共同利用」のほか、再配置やバッテリー交換の連携、備品やラック等の共同調達に関する提携を予定している。

- 横浜市では2024年9月に公表した横浜市シェアサイクル事業実施方針において、市内で事業展開する複数のシェアサイクル事業者のポート駐輪状況を GBFS（General Bikeshare Feed Specification）形式での公開を求めることとしており、事業者間で相互の情報利用を可能にし、ポートの共同利用化に向けた検討を各事業者に対して促している。
- 異なる事業者間でのポートの共同利用を実現することで相互乗入が可能になりシームレスな移動を実現することに取り組むとしている。



<共同ポートのイメージ>



【現在】併設ポートだが、異なる事業者の区画(ラック)への返却はできない。

【将来】事業者間で駐輪情報を相互に共有し、異なる事業者の区画(ラック)でも返却可能
(まずは、公有地ポートから共同化を推進)

※出典 横浜市シェアサイクル事業実施方針