

# シェアサイクルの動向 (確報版)

---

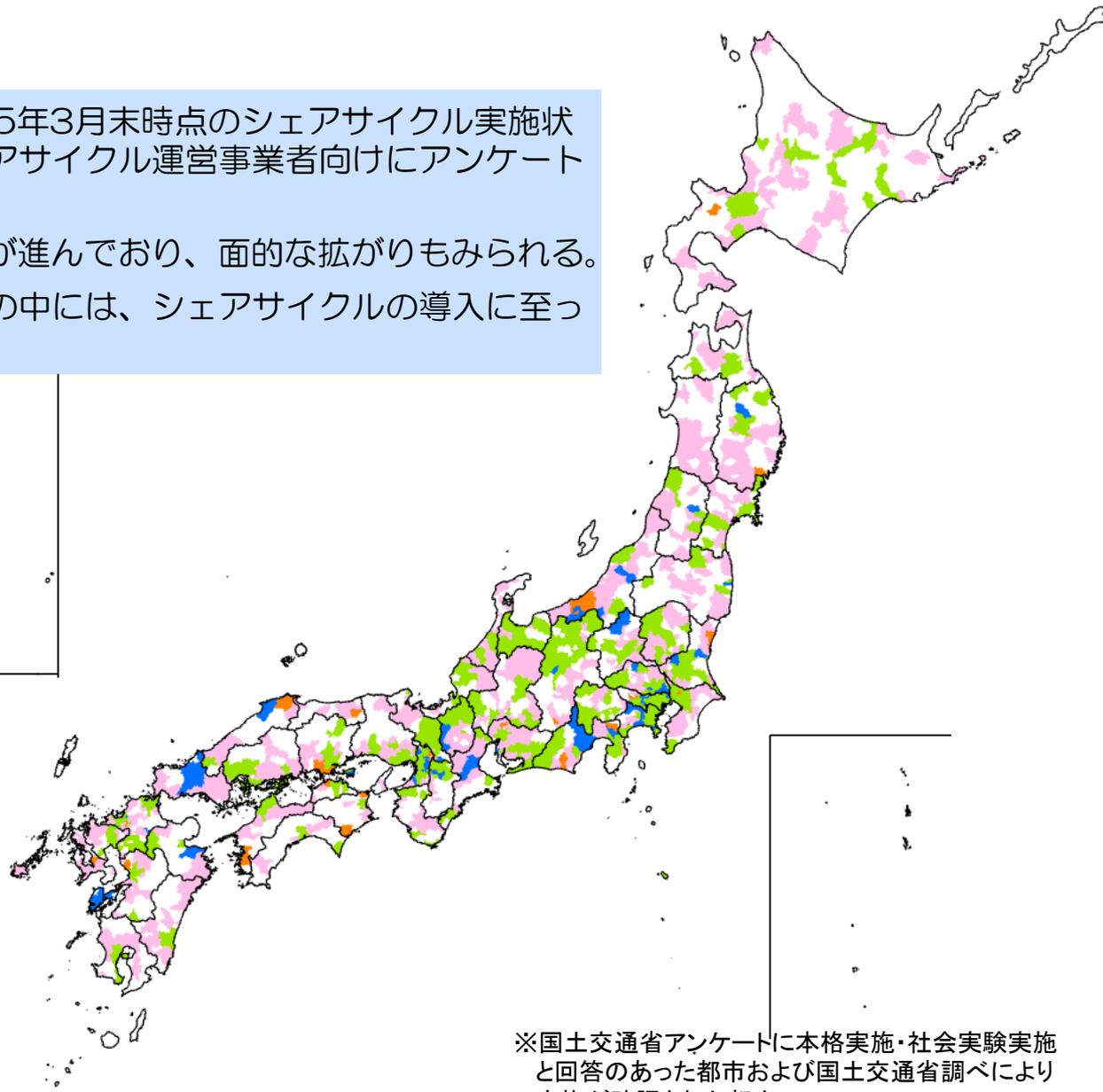
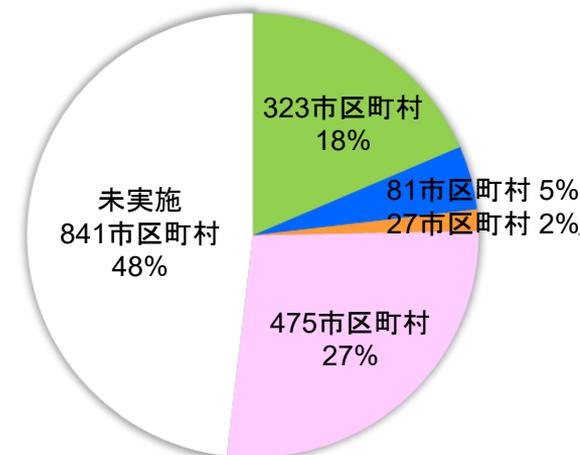
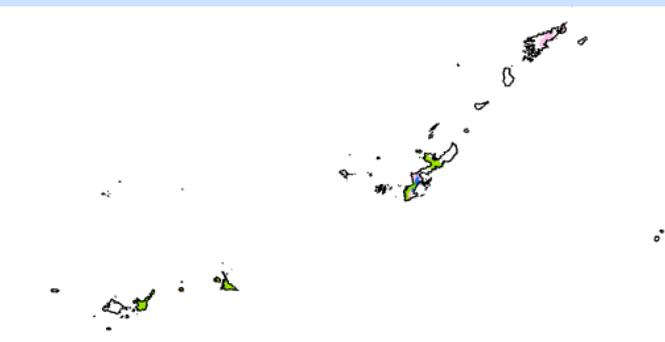
国土交通省 都市局 街路交通施設課

令和8年2月

# シェアサイクルの取組動向

## シェアサイクル実施状況【確報版】

- ▶ 国土交通省街路交通施設課が2025年3月末時点のシェアサイクル実施状況を調査するため、自治体とシェアサイクル運営事業者向けにアンケート調査を実施。
- ▶ 社会実験を含め多くの地域で導入が進んでおり、面的な拡がりもみられる。
- ▶ 一方、人口集中地区を有する地域の中には、シェアサイクルの導入に至っていない都市も一定数存在する。



※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  
 ※合計には北方領土6自治体を含む

# シェアサイクルの取組動向

## シェアサイクル実施状況【**確報版**】

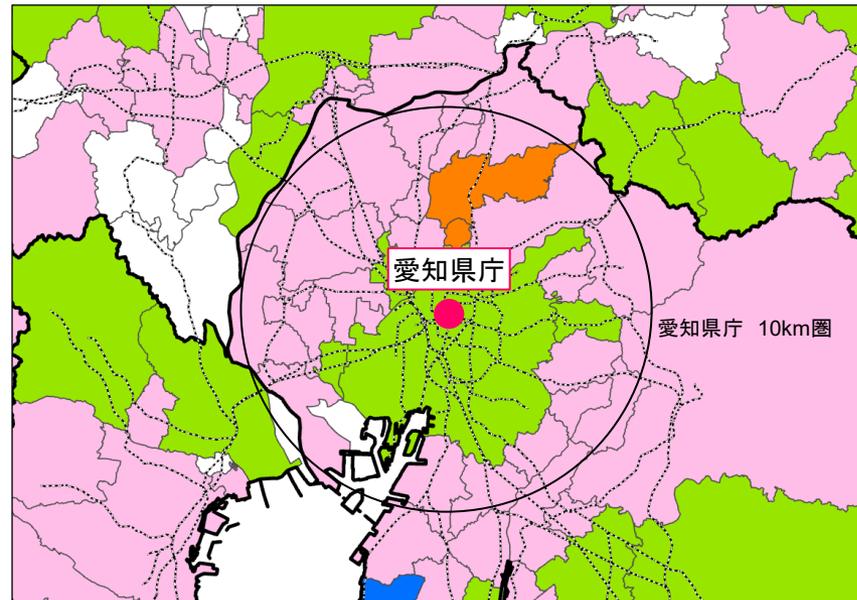
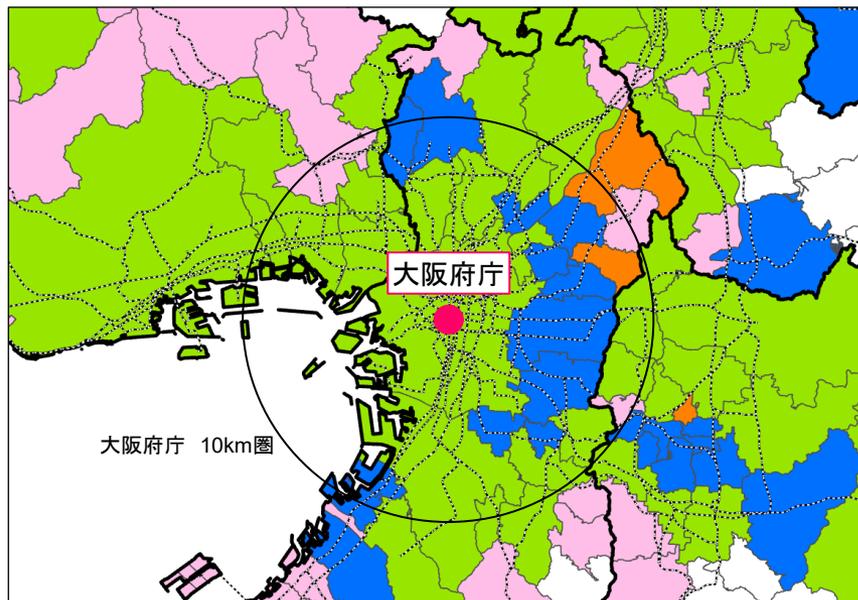
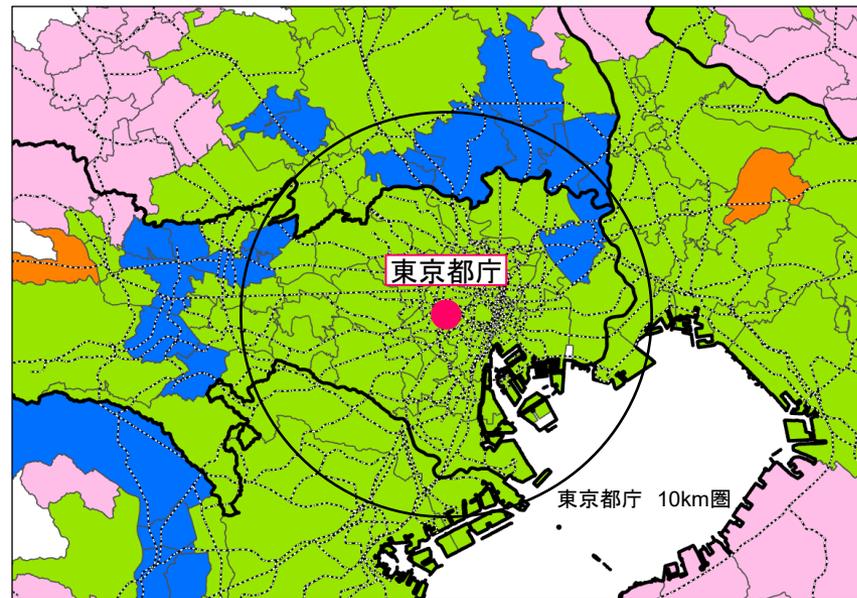
- ▶ 三大都市圏（東京・大阪・名古屋）のシェアサイクル実施状況を比較すると、いずれの都市圏においても山間地域は未導入が多い。
- ▶ 中でも名古屋都市圏は他の都市圏と比較して導入の余地が大きく残されていることから、今後の発展が期待できる。

■ 本格実施
 ■ 社会実験
 ■ 検討中
  鉄道

■ 未導入かつ人口集中地区を有する都市

※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

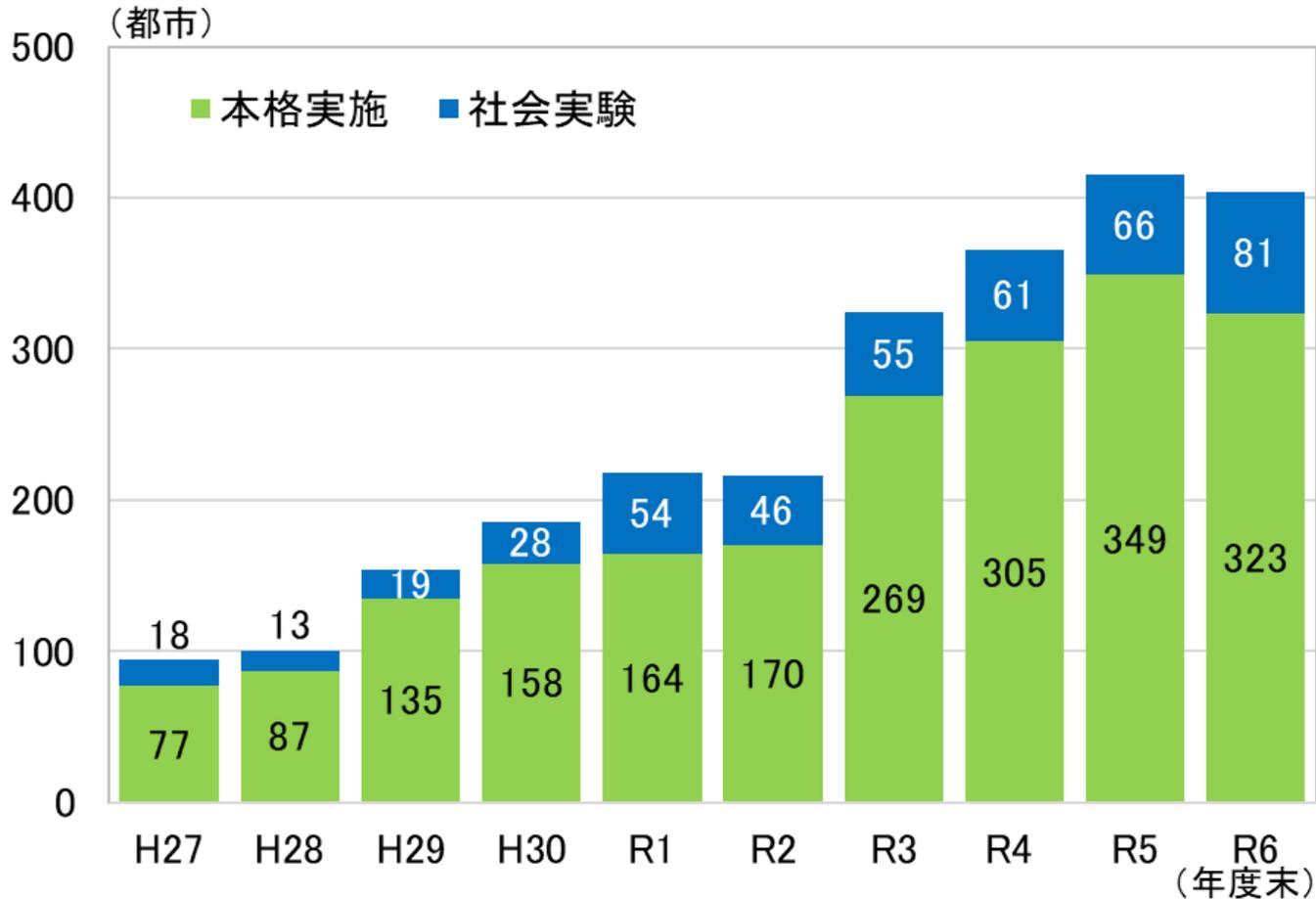
※いずれも縮尺は1:500,000



# シェアサイクルの取組動向

## シェアサイクル実施都市数の推移【確報版】

➤ シェアサイクルの本格実施都市数は2025年3月末時点で323都市。



### 【シェアサイクルの検討中の都市数】

・検討中の都市数 27都市

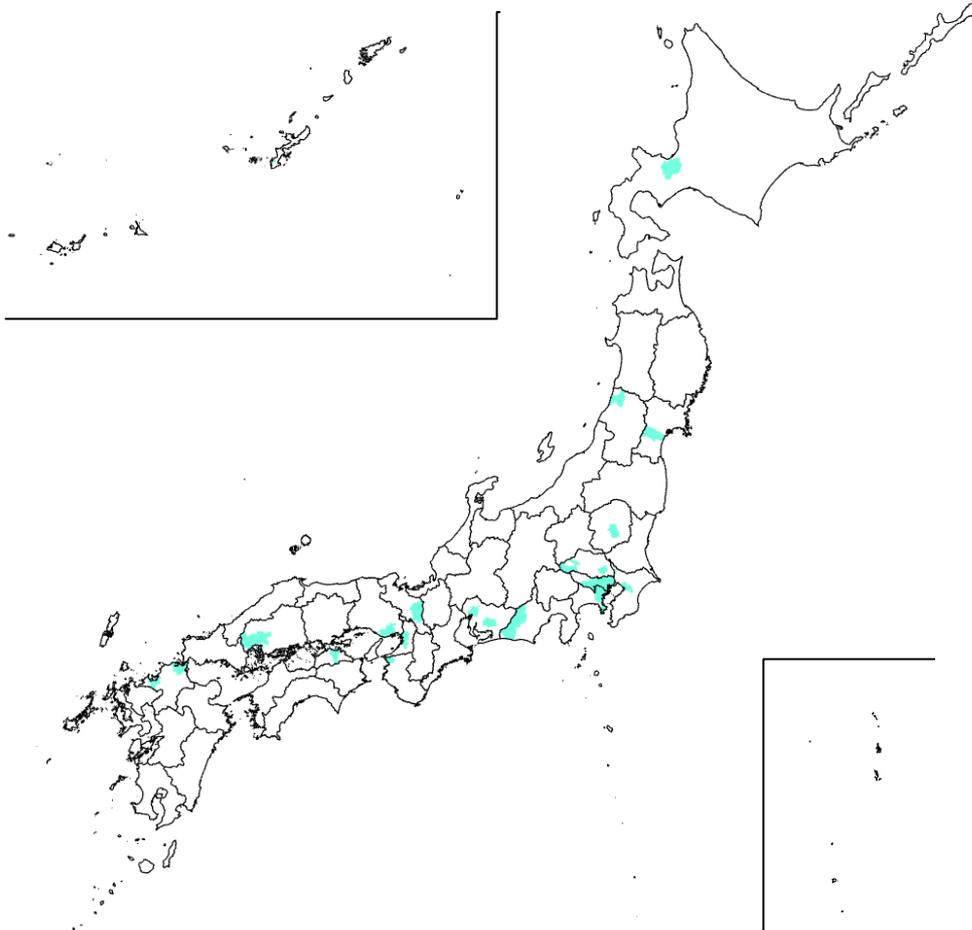
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

# シェアサイクルの取組動向

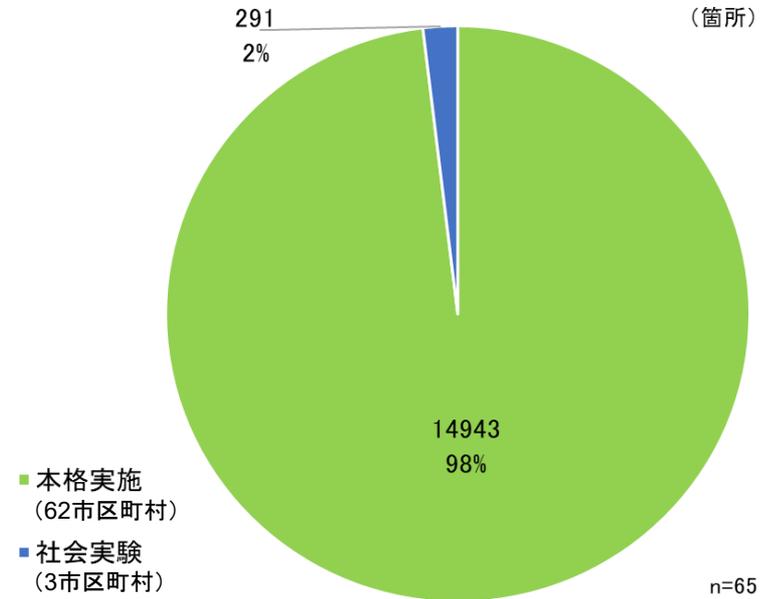
## シェア型特定小型原付(電動キックボード等)の実施状況【確報版】

- シェア型特定小型原付は2025年3月末で71都市で実施中。
- ポートは本格実施都市で約15,000箇所設置されている。

【実施都市】



【ポート数】



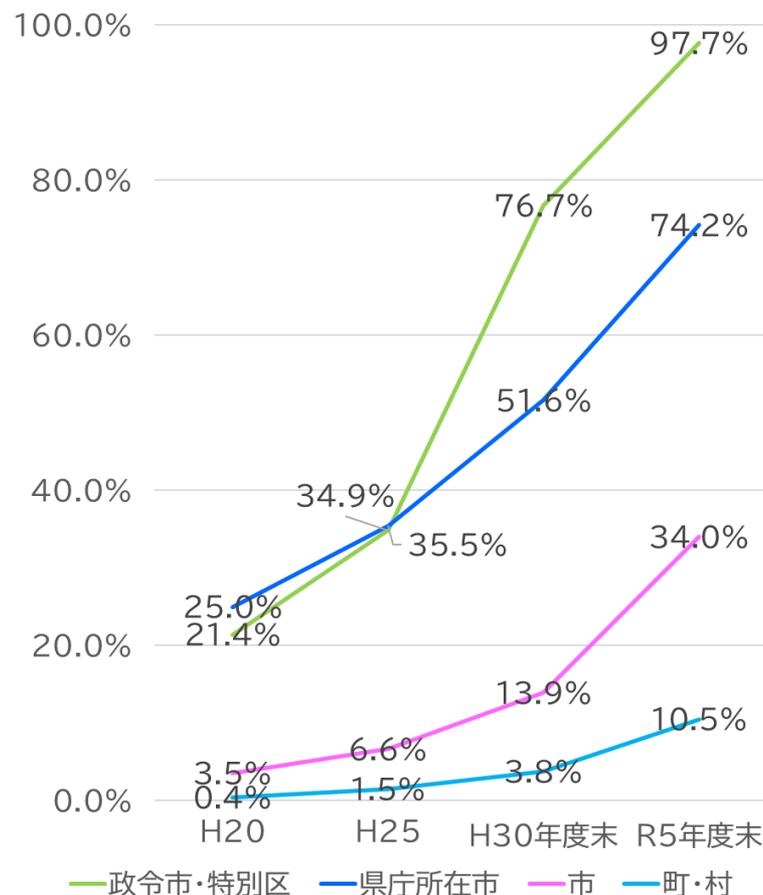
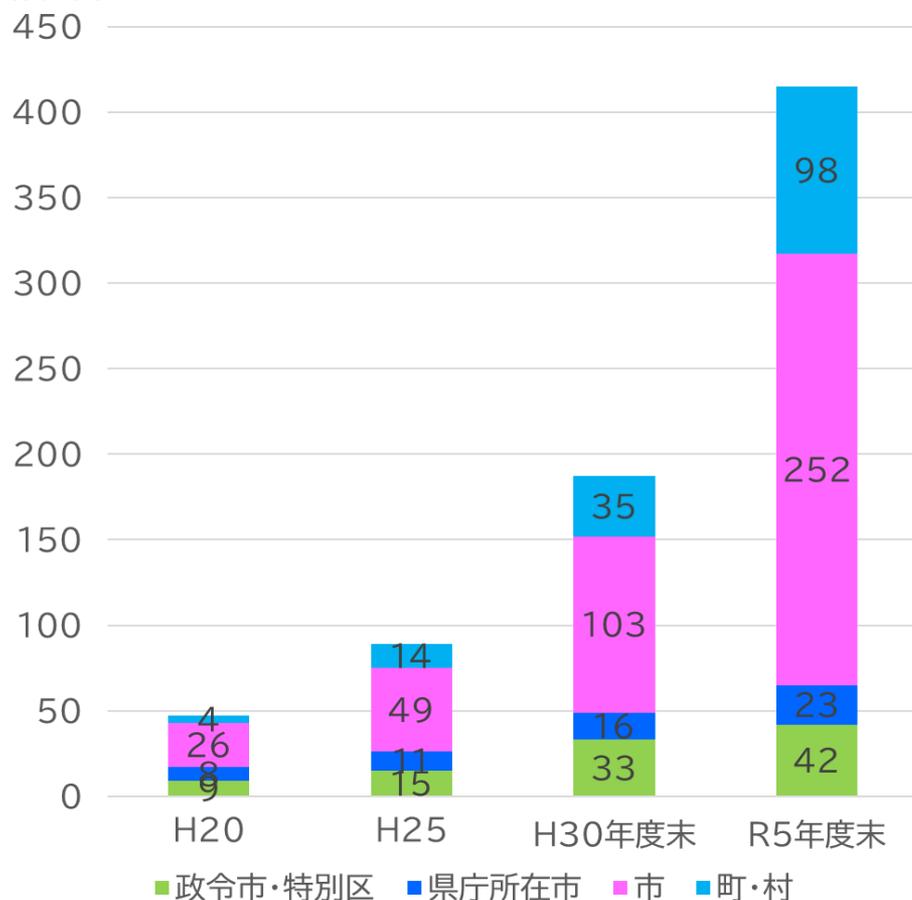
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計  
 ※シェアサイクル事業と一体で行っている事業や自治体と連携して行っている事業が対象  
 ※ポート数は回答のあった都市(65都市)のみ集計

# シェアサイクルの取組動向

## 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、R5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。

(都市)

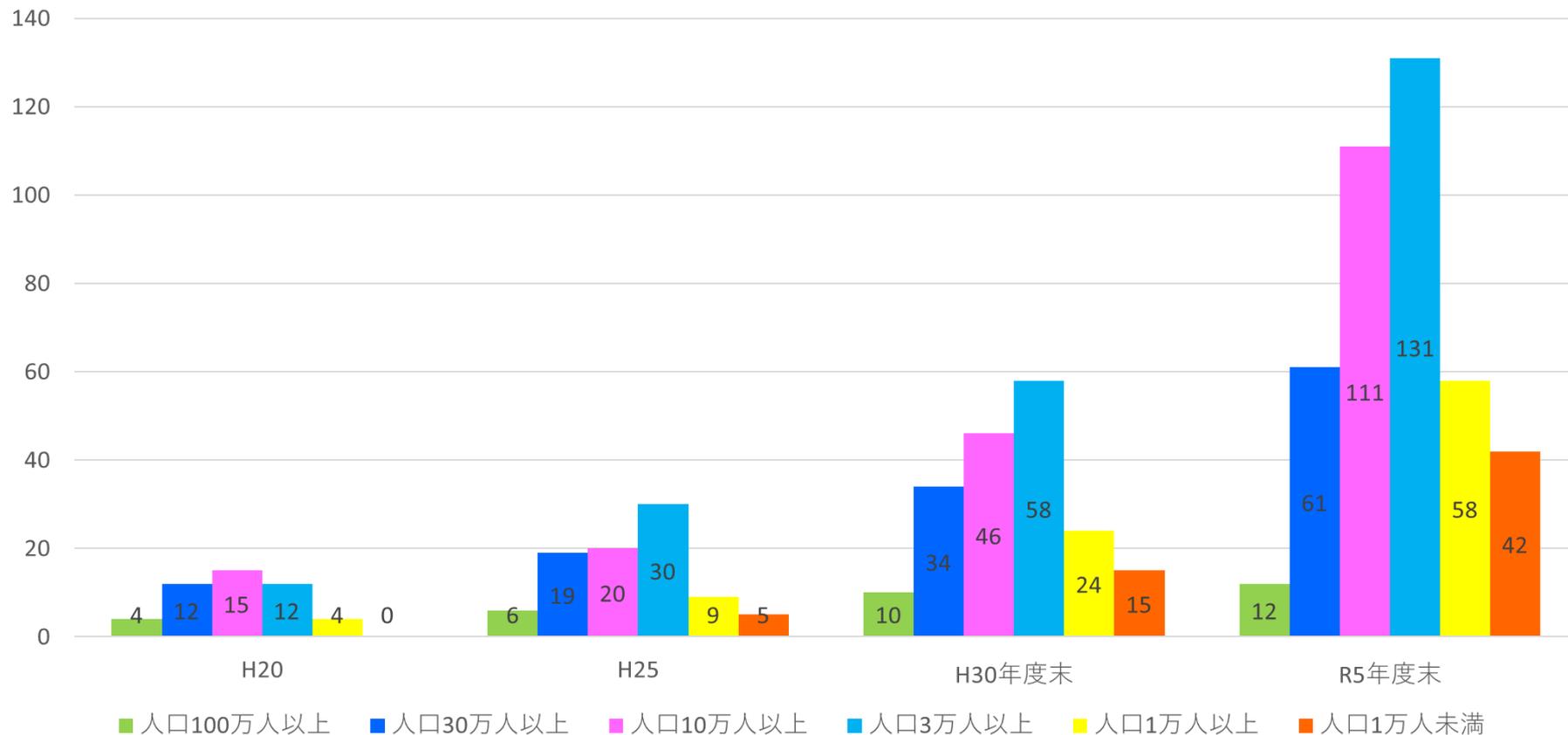


※社会実験実施都市を含む ※東京都特別区は政令市・特別区に含む。

## 都市人口規模別導入数の推移

- 人口規模別にみると、人口3万人以上～10万人以上の都市の伸びがH30年度末以降高くなっている。
- 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。

(都市)

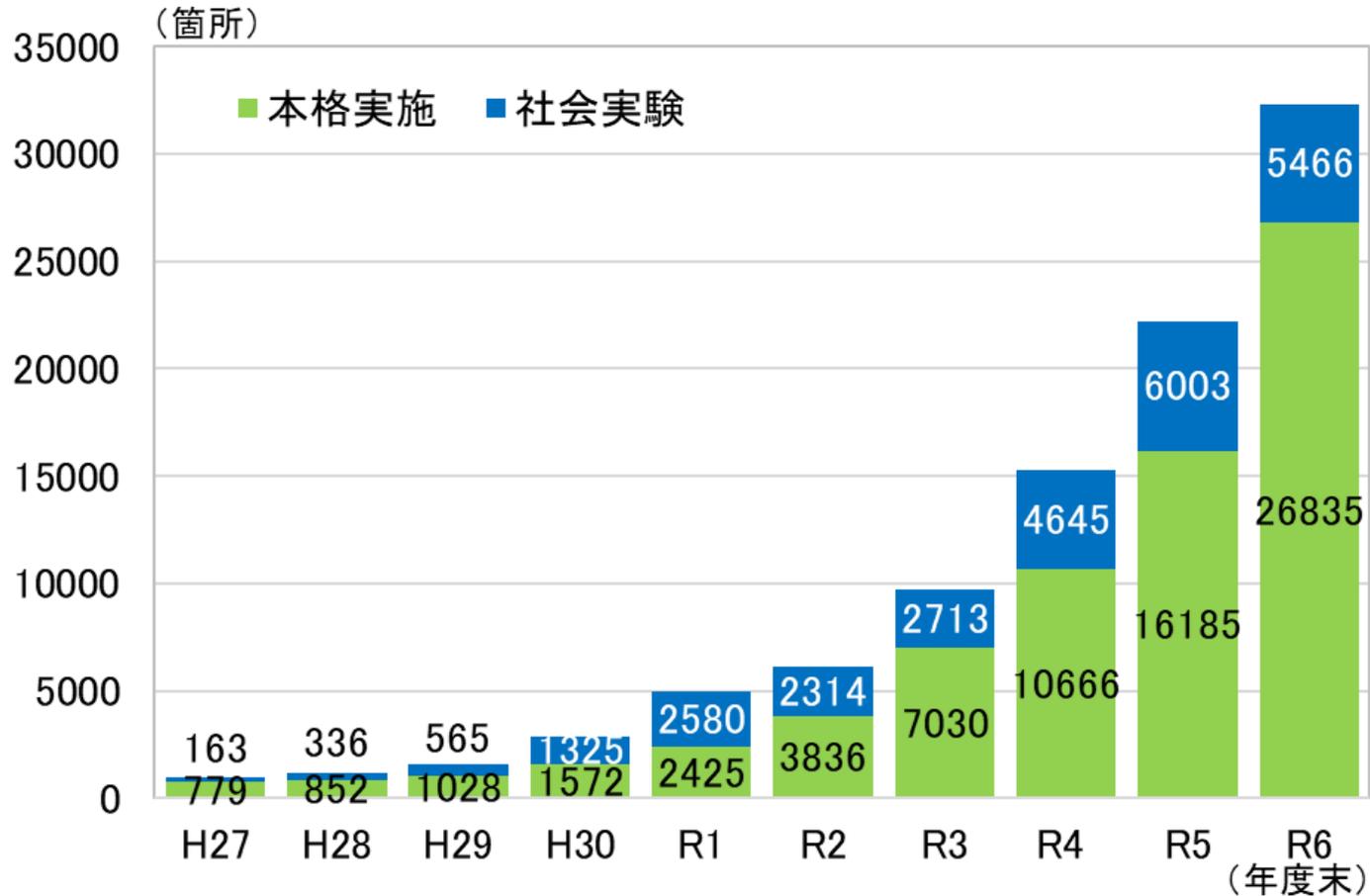


## シェアサイクルの取組動向

ポート数の推移【**確報版**】

▶ ポート数は年々増加し、R6年度末時点で全国で30,000箇所を超え、昨年度比で約5割増となっている。

## 【ポート設置数の推移】



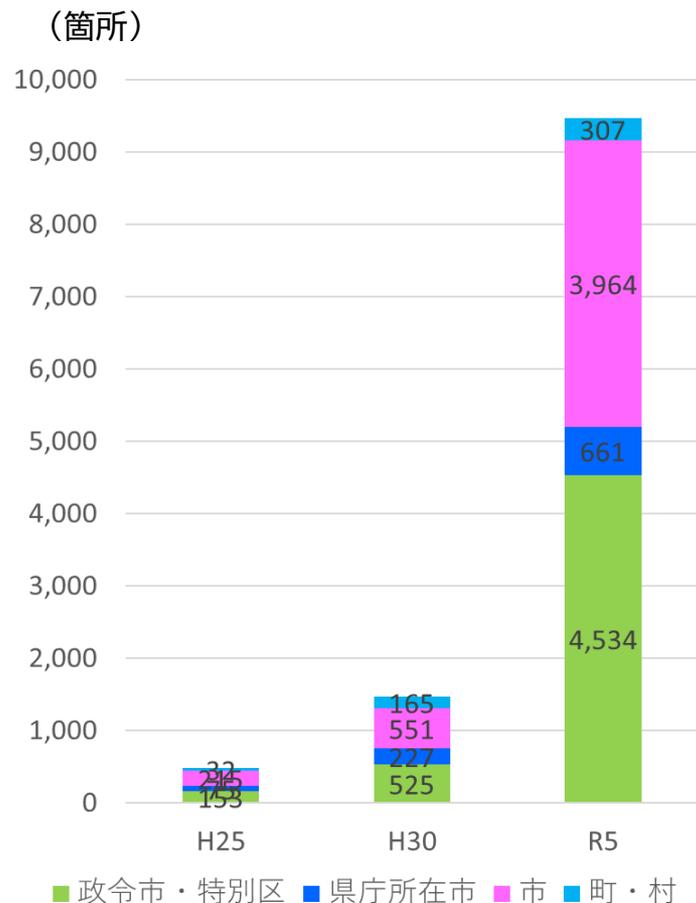
※複数事業行う都市であっても、すべての事業を集計対象としている  
 ※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市  
 および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

# シェアサイクルの取組動向

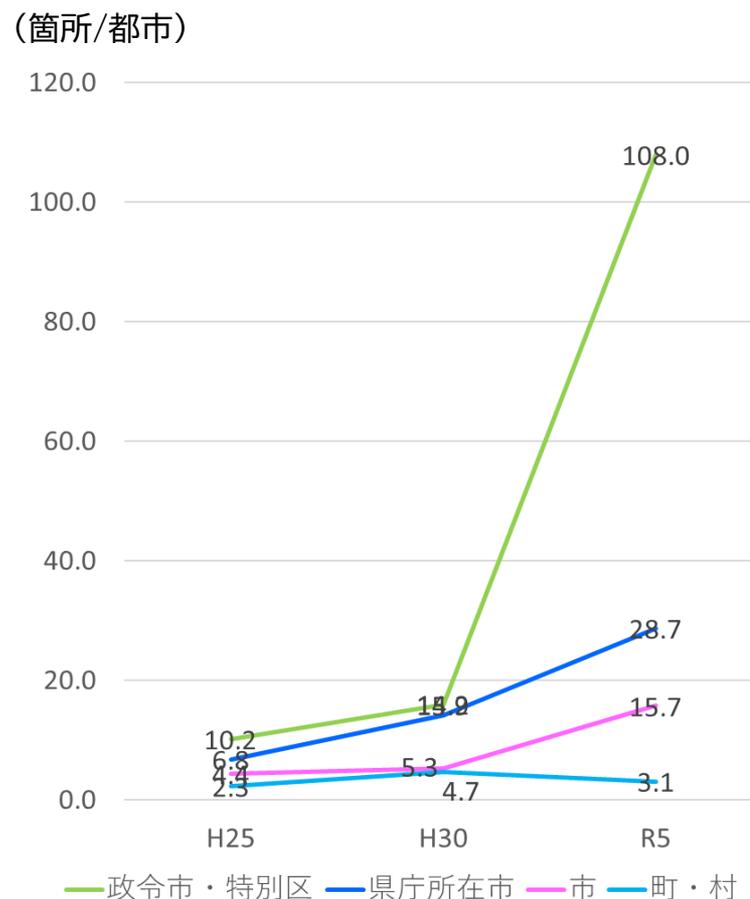
## ポート数の推移

- 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都市あ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】



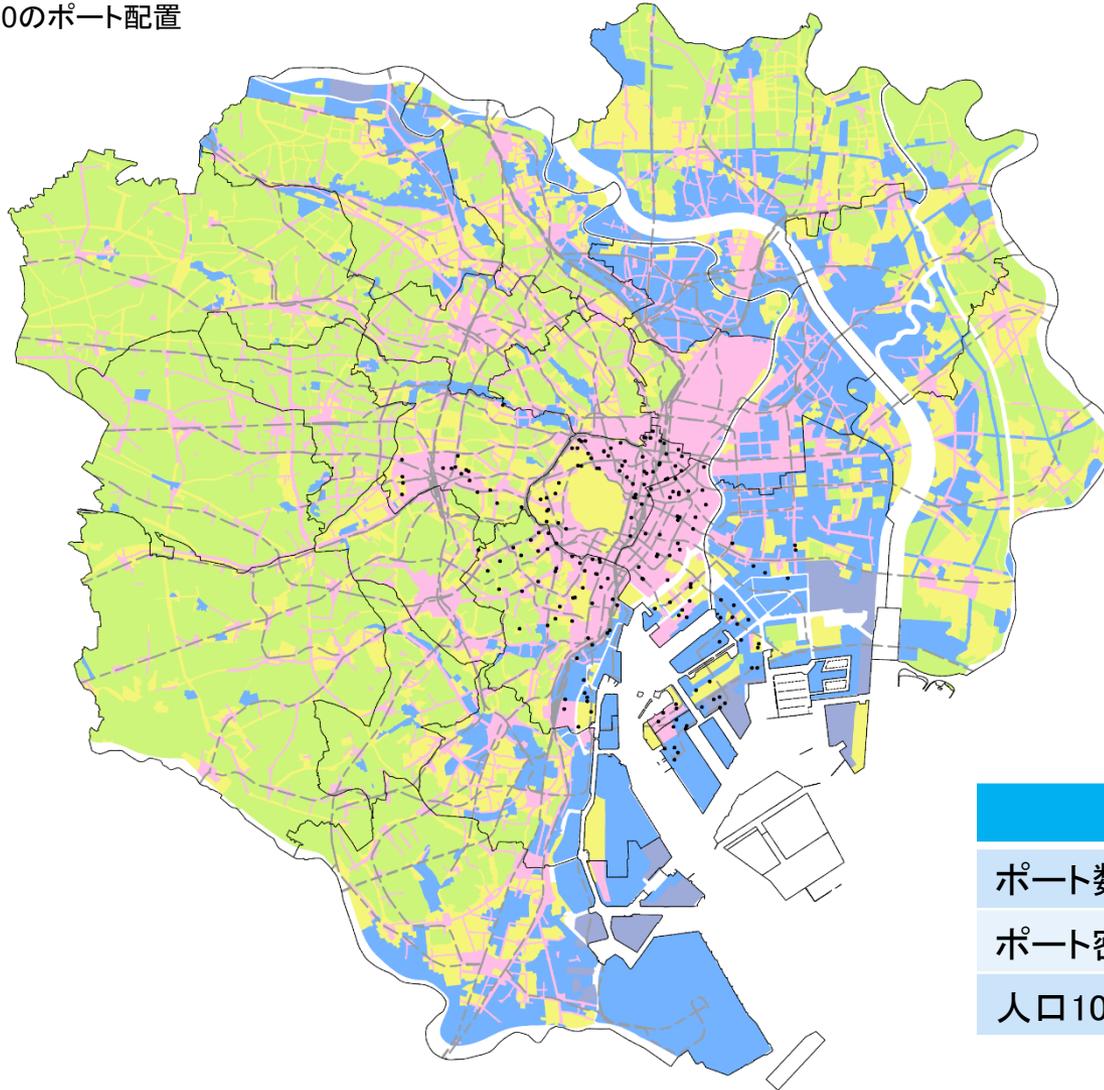
### 【1都市あたりの平均ポート数】



## 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



### 凡例

住居専用地域	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
住居系地域	第一種住居地域
	第二種住居地域
商業系地域	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
工業系地域	準工業地域
	工業地域
工業専用地域	工業専用地域

### ドコモバイクシェア社のポートを表示

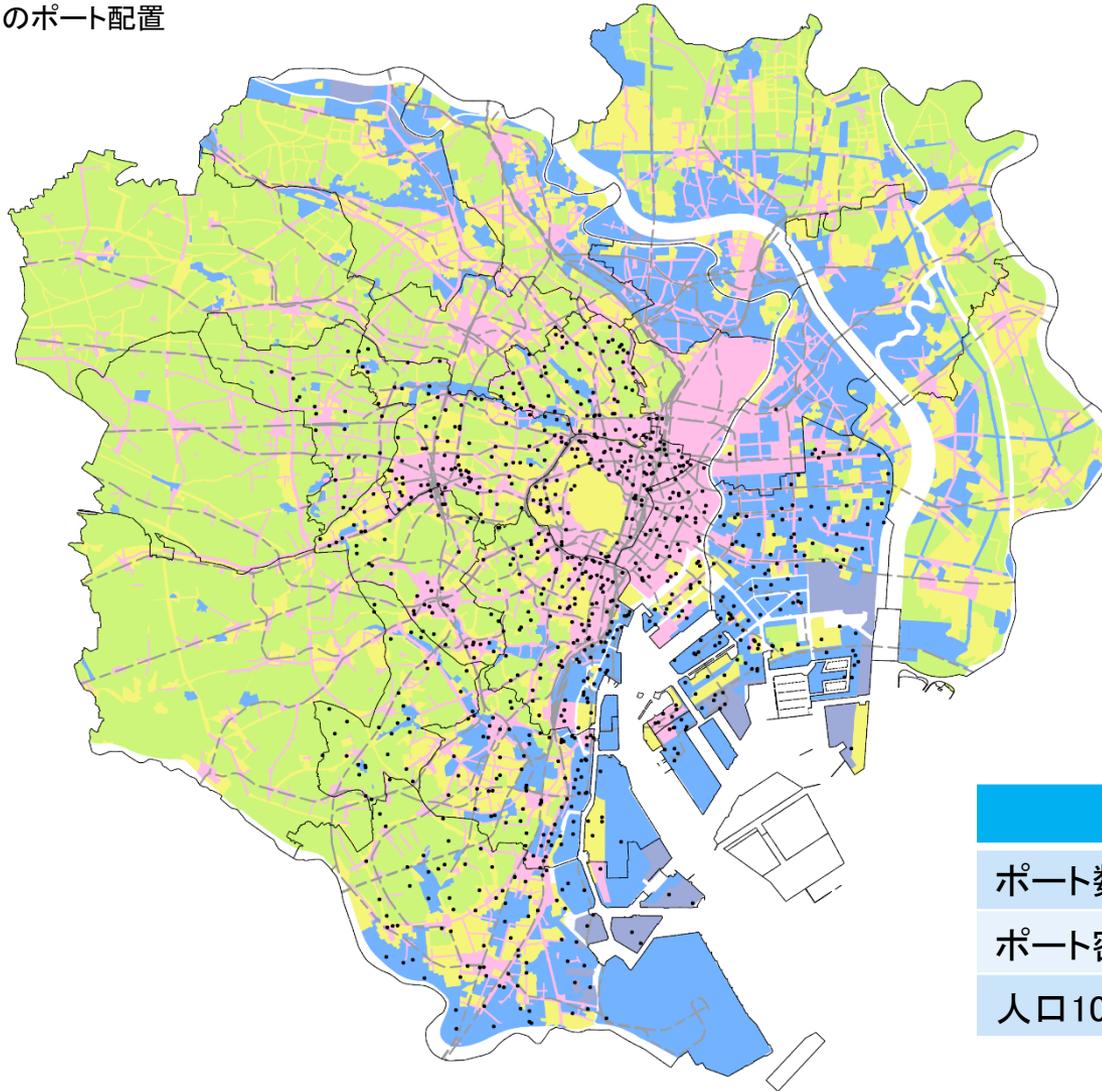
	H 28.10
ポート数	196箇所
ポート密度(1km <sup>2</sup> あたり)	1.89箇所/km <sup>2</sup>
人口1000人当たりポート数	0.15箇所/1000人

# シェアサイクルの取組動向

## 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。

R2.12のポート配置



### 凡例

住居専用地域	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
住居系地域	第一種住居地域
	第二種住居地域
商業系地域	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
工業系地域	準工業地域
	工業地域
工業専用地域	工業専用地域

### ドコモバイクシェア社のポートを表示

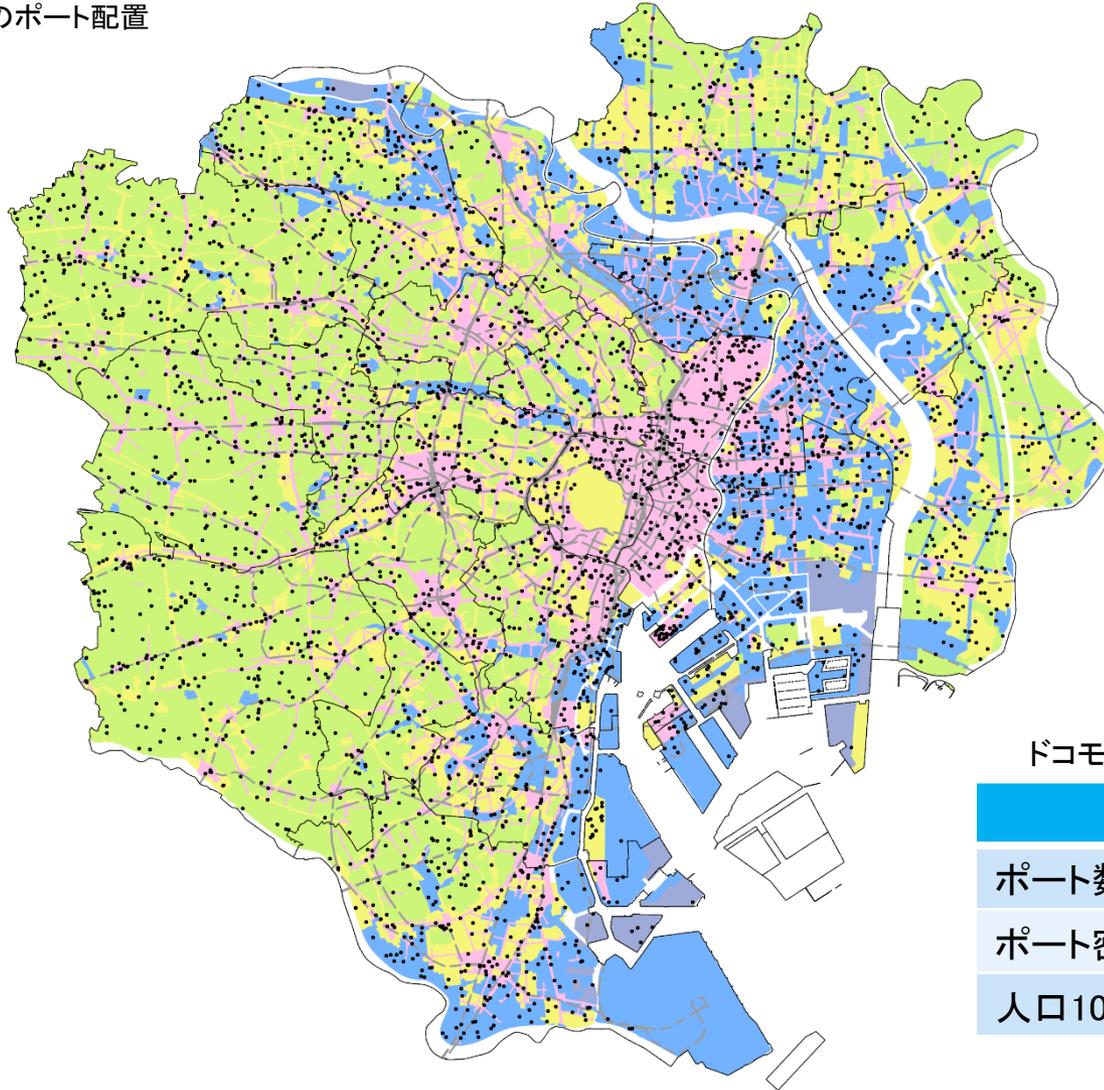
	R 2.12
ポート数	842箇所
ポート密度(1km <sup>2</sup> あたり)	3.93箇所/km <sup>2</sup>
人口1000人当たりポート数	0.28箇所/1000人

# シェアサイクルの取組動向

## 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。

R7.9のポート配置



### 凡例

住居専用地域	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
住居系地域	第一種住居地域
	第二種住居地域
商業系地域	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
工業系地域	準工業地域
	工業地域
工業専用地域	工業専用地域

ドコモバイクシェア社とOpenStreet社のポートを表示

	R 7.9
ポート数	3,742箇所
ポート密度(1km <sup>2</sup> あたり)	5.96箇所/km <sup>2</sup>
人口1000人当たりポート数	0.38箇所/1000人

# シェアサイクルの取組動向

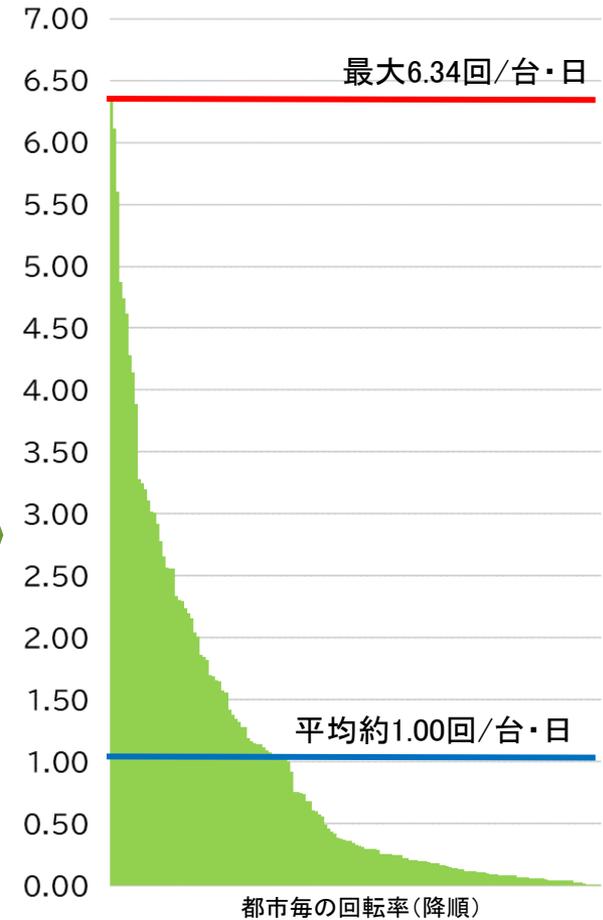
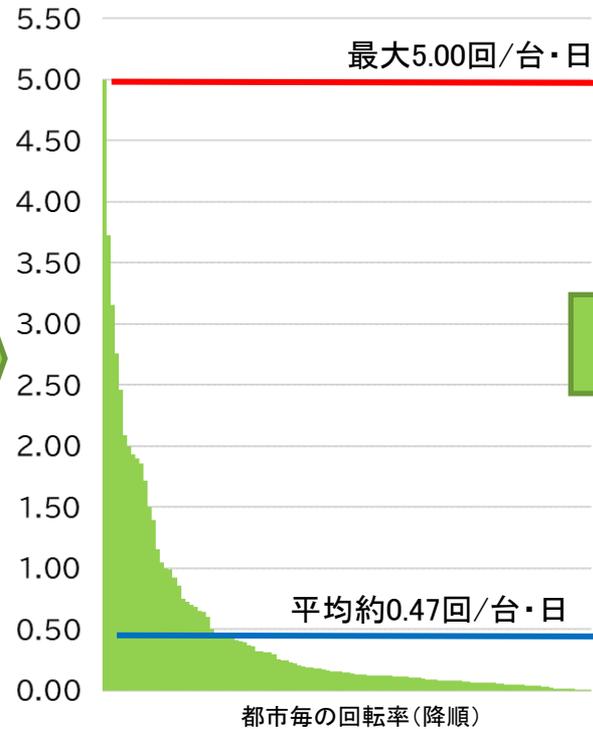
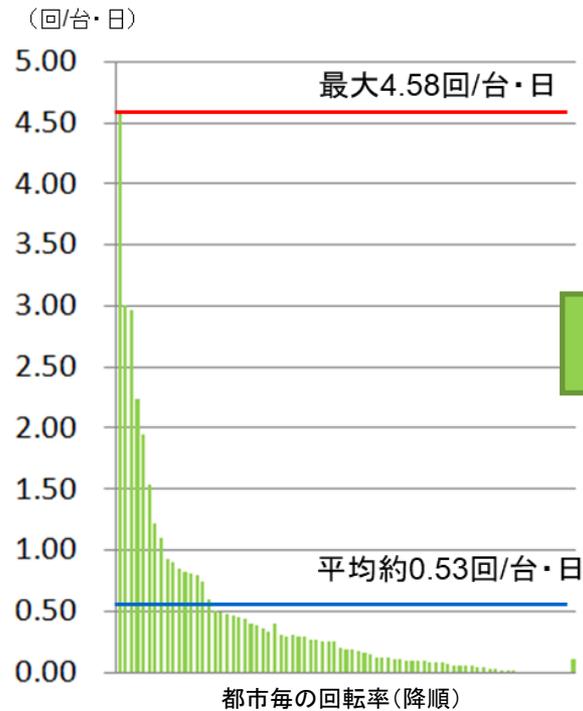
## 回転率の変化

▶ 回転率で見ると時間の経過により、最大値・平均値共に向上している。

【H27年度末】

【H29年度末】

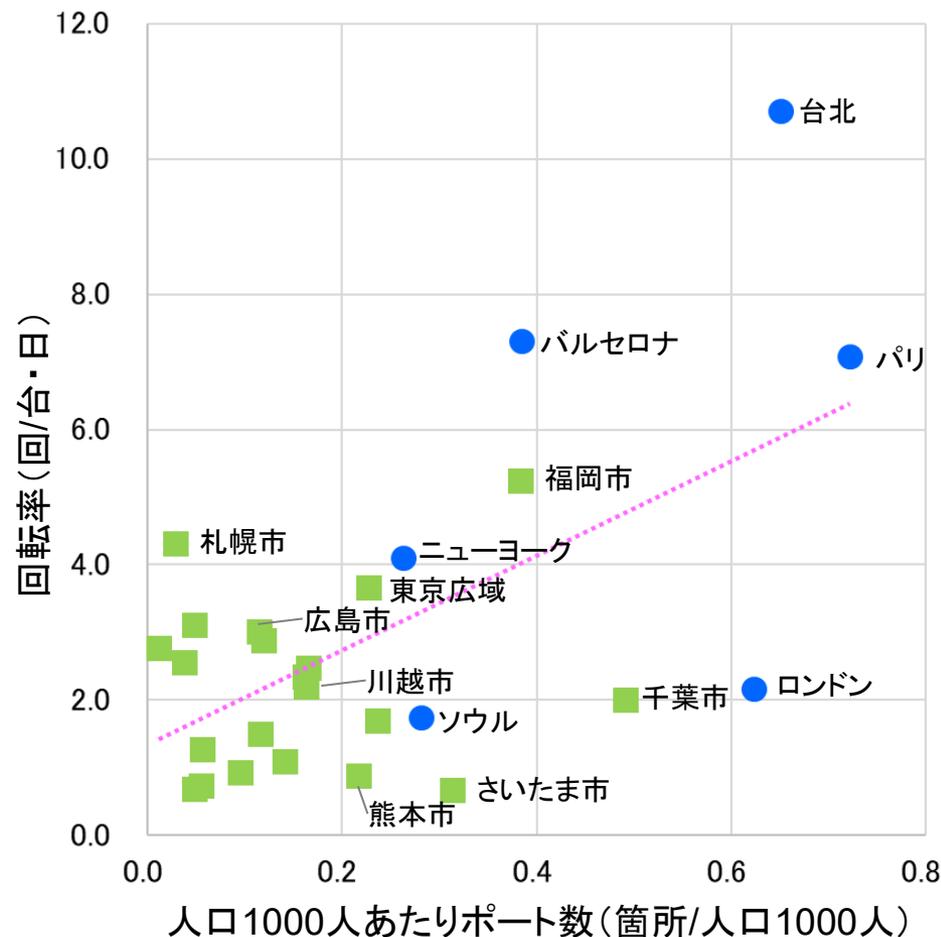
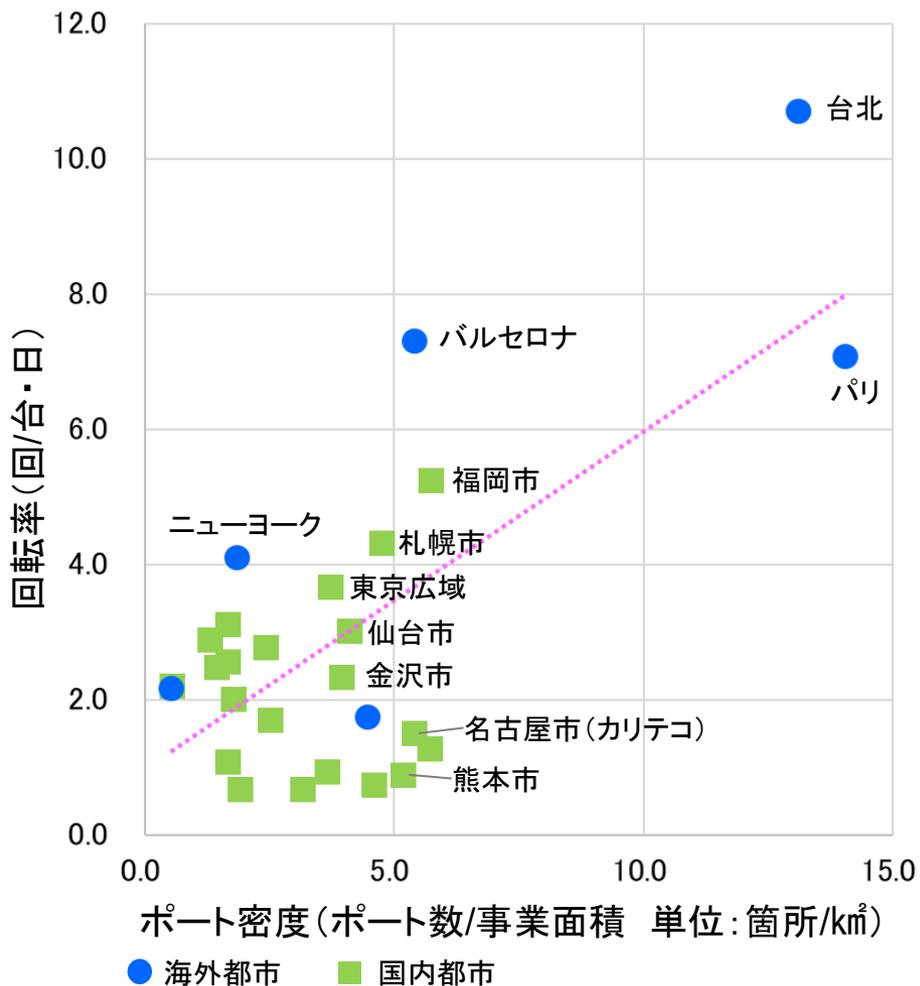
【R4年度末】



# シェアサイクルの取組動向

## ポートと回転率の関係

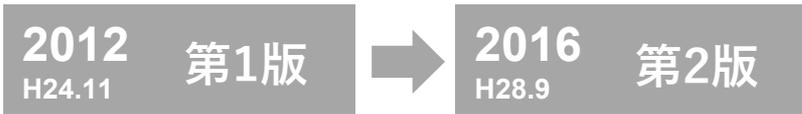
- ▶ ポート密度や人口1000人あたりポート数と回転率の関係をみると、ポート数に関する指標と回転率の間には一定の相関が認められる。
- ▶ ポート数やポート密度等のサービス水準を確保することで、持続可能な都市交通の形成と事業の継続的運営に期待できる。



## 背景

- 平成28年5月に公表された本ガイドライン（第2版）以降、翌年の平成29年に「自転車活用推進法」が施行され、平成30年には第1次自転車活用推進計画が、そして令和3年には第2次自転車活用推進計画が閣議決定されるなど、自転車に関する政策は大きく進化しました。また、令和2年に発生した新型コロナウイルスのパンデミックは、リモートワークの普及や新しい生活様式の広がりなど、自転車の利用パターンにも変化をもたらしました。
- さらに、シェアサイクルの広がりと共に、電動キックボードを含む多様なモビリティが出現し、令和5年の道路交通法改正では特定小型原動機付自転車のカテゴリーが新設されました。
- 本ガイドラインは、このような変化を踏まえ、従来のガイドライン（第2版）に、「コンパクト・プラス・ネットワーク」や人間中心のウォークアブルなまちづくりの観点、近年の多様なモビリティの出現等を踏まえた自転車等駐車場の整備方策及び都市におけるシェアサイクルの活用方策等を追加し、各都市での取組事例を織り交ぜながら改訂した第3版です。

## 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインの主な改訂概要



・目次構成は変更なしで時点更新  
・H28以降の自転車の動向を考慮

### <改訂の視点・ポイント>

- 1.1** ◆ 第2版以降の自転車施策の変遷と現状を整理し、近年の傾向について記載。
- 1.2** ◆ 近年の傾向を踏まえた現状の課題を整理し、今後の対応策について考え方を記載。
- 2.2** ◆ 事例を体系化して、現状把握方法の視点とアウトプット例を整理して解説。
- 2.3** ◆ 最新事例も踏まえ更新。  
◆ 参考として、自治体からの要望の高い「効率的な放置自転車等の撤去等の取組について」の項目を追加。
- 2.4** ◆ コミュニティサイクルからシェアサイクルに表記を統一し、都市における位置づけと役割と都市政策からの支援と都市交通政策としての実効性を高める工夫について記載。  
◆ 運営等に関する内容は、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」に記載。

### 2024 ガイドライン 第3版【目次】

【第1編】 自転車等駐車施策の基本方針	1.1 自転車等駐車施策の現状
	1.2 自転車等駐車施策の課題と対応の基本的な方針
【第2編】 今後の自転車等駐車施策の展開	2.1 自転車等駐車施策展開の考え方
	2.2 自転車駐輪の現状把握方法
	2.3 具体的な自転車等駐車施策
	2.4 シェアサイクル