

# シェアサイクルの 公共的な交通としての在り方について



## 第3回検討委員会でご議論いただきたい項目

### ①シェアサイクルの公共的な交通としての在り方に関する検討

○公共的な交通としてのシェアサイクルの普及を図るため、以下を検討

- ・シェアサイクルの公共的な交通としての位置付け
- ・シェアサイクルが満たすべき要件（放置自転車の防止、自転車通行空間の整備等）
- ・行政による支援の在り方

### ②公共用地等へのポート設置の在り方に関する検討

○道路上等利便性の高い場所へのポートの設置促進を図るため、以下を検討

- ・公共用地へのサイクルポート設置促進に向けた規制緩和、ルール明確化

### ③サイクルポートへの案内誘導策に関する検討

○シェアサイクルの利用場所を容易に認識できる環境構築のため、以下を検討

- ・案内看板の仕様、設置基準の統一
- ・鉄道駅等における案内看板の設置促進

### ④利便性向上等の検討

○シェアサイクルの利便性を向上するため、登録から利用までシームレス、簡便に行えるよう、MaaSの動向を踏まえつつ、以下を検討

- ・登録のワンストップ化  
地域、事業者に関わらず利用できる登録のワンストップサービス
- ・交通系ICカードによる利用に向けた運用改善  
個人認証、決済への交通系ICカード等によるワンタッチ利用



<放置されたシェアサイクル(中国・北京)>



<道路上への配置(ロンドン)>



<案内看板の統一仕様案>



<交通系ICカードでの利用(台湾・台北)>



## 第1回 委員 主なご意見

- 地域の公共交通の計画とともに考えていくことが必要。
- 海外における交通計画への位置付けを知りたい。
- 他の公共交通との役割分担の議論が必要。
- 駅から病院までなど公共交通を補完する役割を担っているケースがある。
- 導入理由、何を解決するかがポイント。
- 大都市圏や地方都市の中心部と観光が主体のところとでは解決すべき課題が違う。
- 目的は地域が選択。それに対して公共的な手段となるか否かには要件の議論が必要。

## 第2回 事業者 ヒアリング

- シェアサイクルは公共交通機関の補完等として、住民の日常利用や観光客の利用における利便性・回遊性の向上、環境負荷の軽減等を目的に導入されている。
- サイクルポートの設置に関して、公共的な交通手段としての位置づけ、各種法律への位置付け、統一的なサービス水準や公共用地の提供条件等の明確化、手続きの簡素化、公開空地の活用、附置義務へ算入、交通結節点への設置促進を求める声が多い。
- また、行政による用地提供、補助等の支援を求める声もある。
- 公共交通との連携、他地域との相互利用、経路検索やMaaSの取組の必要性に対する意見が多い。



# 目 次

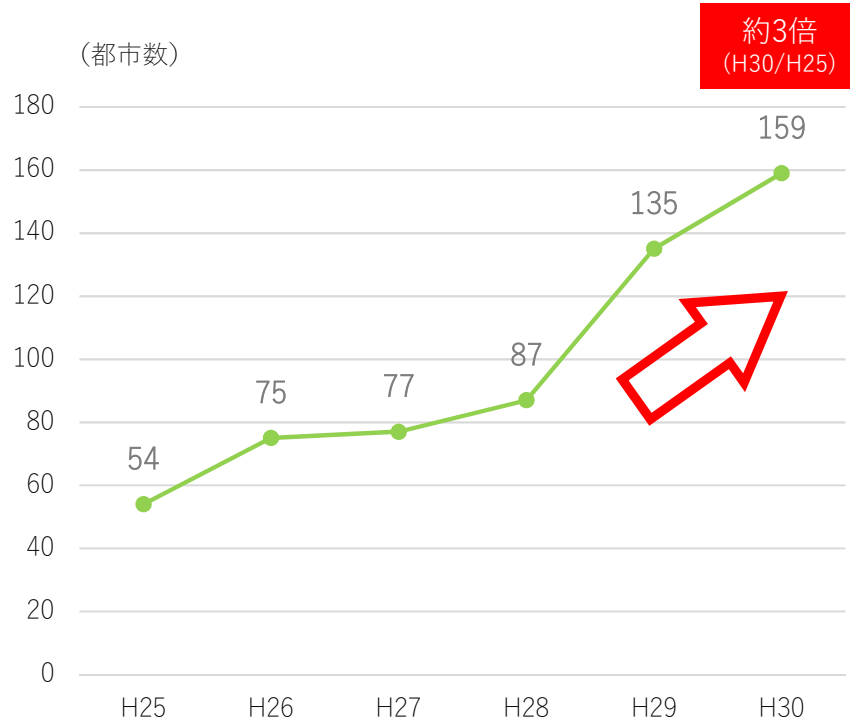
---

1. シェアサイクルが有する公共的性格
2. 公共的な交通としての位置づけを確立するために



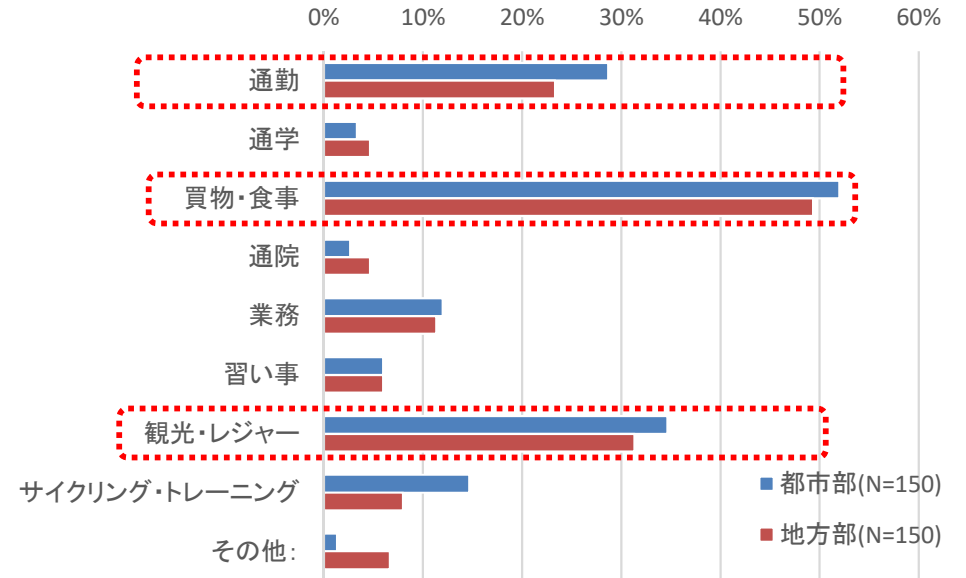
# 1 利用状況の広範さ

## ■シェアサイクル本格実施都市数の推移



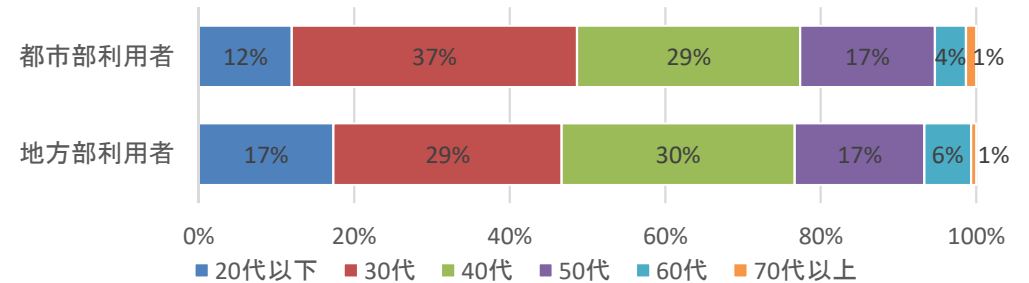
出典：R1シェアサイクル導入都市へのアンケート調査（都市局）

## ■シェアサイクルの利用目的



出典：R2シェアサイクル利用者へのWEBアンケート調査  
※過去半年以内のシェアサイクルの利用目的

## ■シェアサイクル利用者の年代

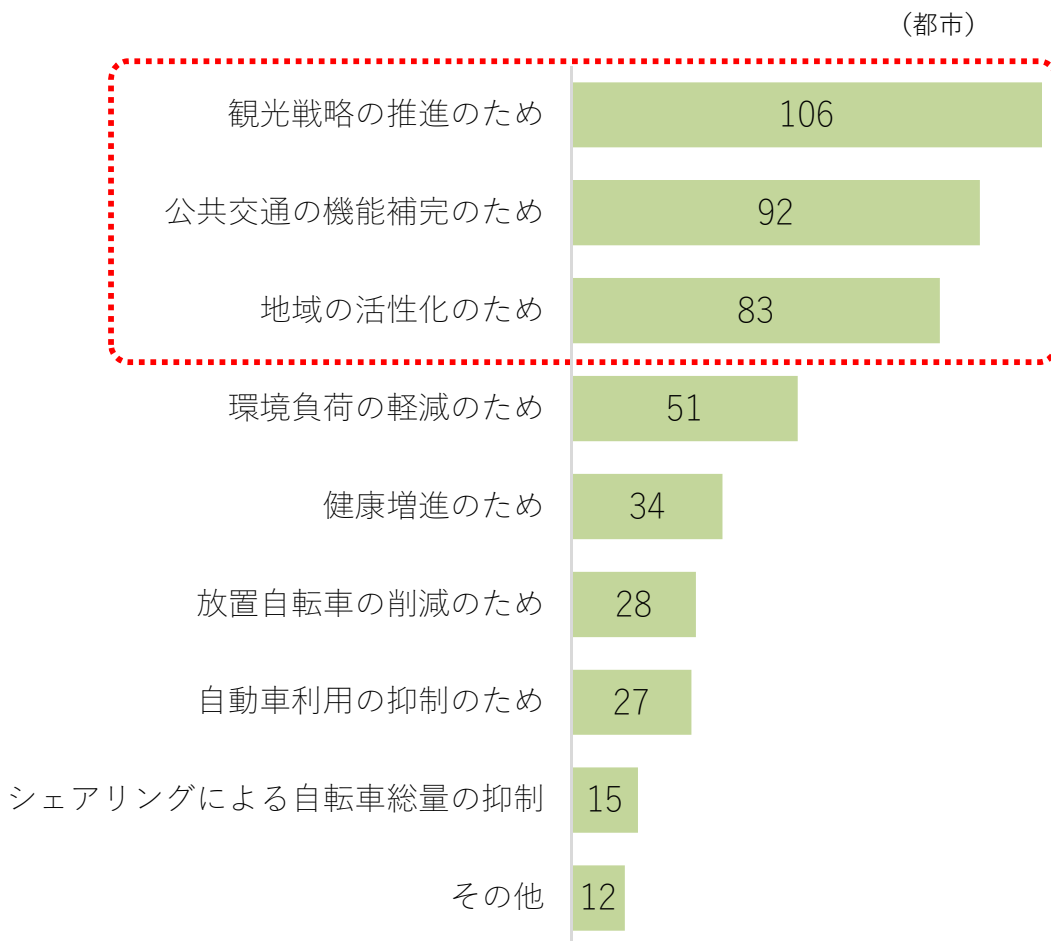


出典：R2シェアサイクル利用者へのWEBアンケート調査  
※過去半年以内にシェアサイクルを利用した方、いずれもN=150



# 1 社会的課題の解決への貢献

## ■シェアサイクルの導入目的



出典：R1シェアサイクル導入都市へのアンケート調査（都市局）  
 ※回答のあった本格導入都市の集計

## ■シェアサイクルの導入効果

目的	導入効果
公共交通の機能補完	鉄道からの <u>二次交通として利用</u> することで、乗り換え利便性が向上（岡山市）
自動車利用の抑制	約4,500人が <u>自動車だけの利用から転換</u> （岡山市）
地域の活性化	娯楽系利用の多くの利用者が全体の8%が1日3回以上利用しており、 <u>駅⇔商業地・観光地等を回遊</u> （岡山市）
放置自転車の削減	利用者の約2%（100人）が以前は路上駐輪しており、買物やサイクリング等における <u>路上駐輪の減少に寄与</u> （さいたま市）
その他	利用者の9割が“移動のしやすいまち”として <u>イメージアップ</u> に貢献したと回答（岡山市）

出典：  
 岡山市HP「岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」は平成25年7月27日から運用しています。」ももちゃりの評価について（H30.6）

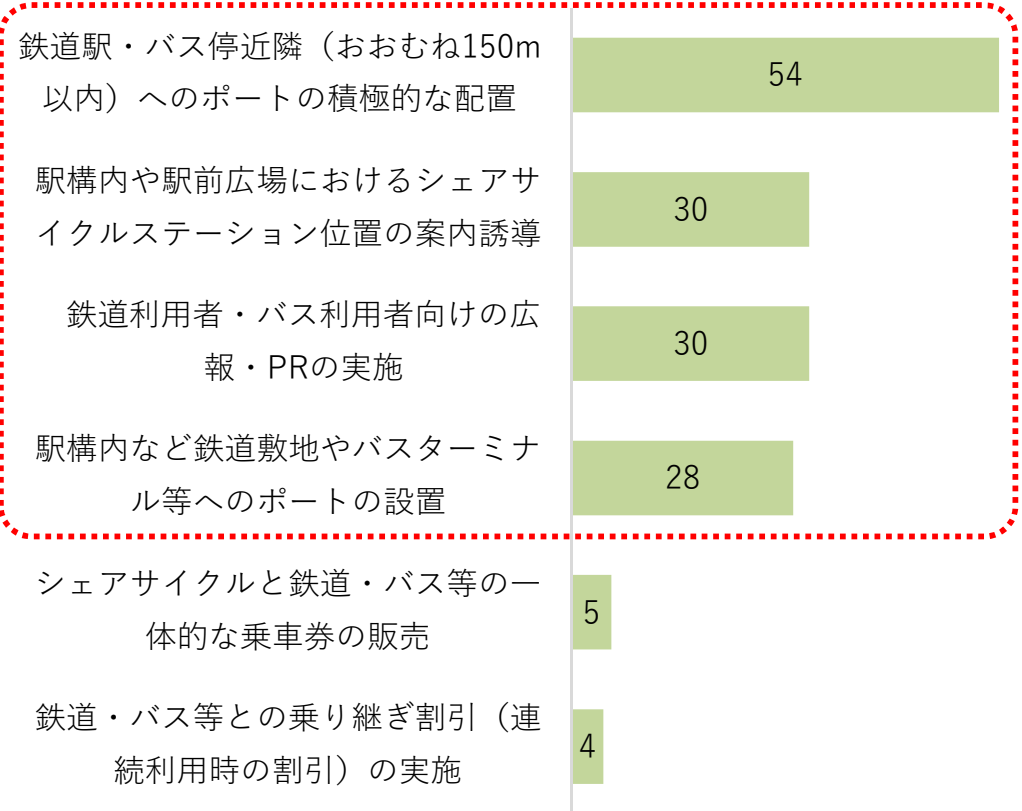
国土交通省 全国コミュニティサイクル担当者会議（平成27年3月16日）  
 資料3-1「自動車に過度に依存しない交通体系の実現～コミュニティサイクルの推進～」（さいたま市）



# 1 公共交通機関との連携・補完

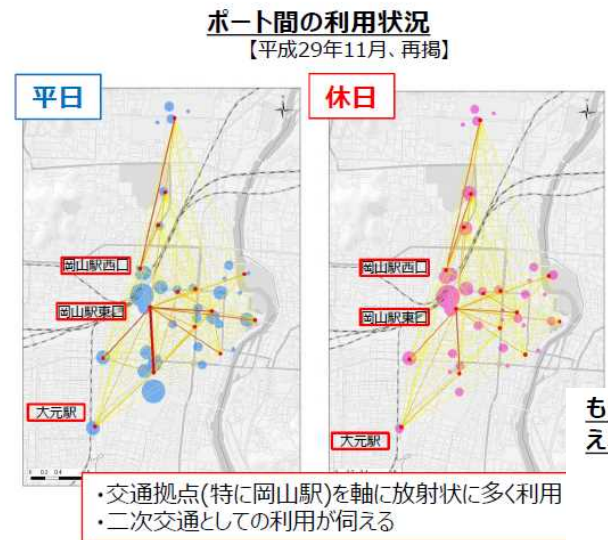


## ■公共交通連携として取り組んでいること (都市数)



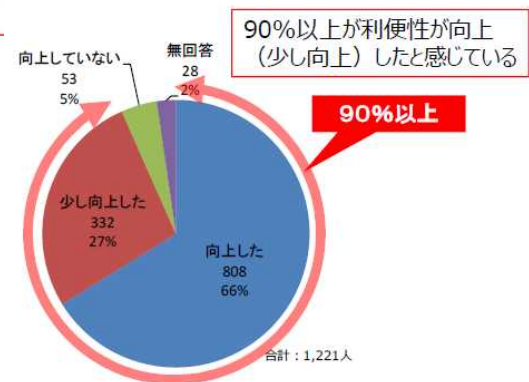
出典：R1シェアサイクル導入都市へのアンケート調査（都市局）  
 ※回答のあった本格導入都市の集計

## ■シェアサイクルの導入による公共交通機関の機能補完の事例



交通拠点からの  
 端末交通として利用  
 ↓  
 利便性の向上

ももちゃり導入による岡山駅等での乗り換え利便性に関する利用者の意識  
 【利用者アンケート】



出典：  
 岡山市HP「岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」は平成25年7月27日から運用しています。」ももちゃりの評価について（H30.6）



# 1 海外における公的な計画へのシェアサイクルの位置付け

## ■ 先進諸国の総合交通計画へのシェアサイクルの位置づけ

都市名	パリ	ロンドン	バルセロナ	コペンハーゲン
計画名称	Le PDUIF (Plan de Déplacements urbains Île-de-France)	Mayor's Transport Strategy	Urban Mobility Plan (Pla de Mobilitat Urbana)	URBAN DEVELOPMENT Bicycle Strategy 2011-2025
策定年	2015年	2018年	2014年	2011年
記載内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> <li>パリでは、どんな地域であっても、自転車は環境、交通安全、街をより快適に移動する手段の一つとして、<b>公共交通機関の利用を補完</b>するものと位置づけ。</li> <li>シェアサイクルは、<b>大都市中心だけでなく、住宅地においても市民の移動を支える</b>。</li> <li>「Vélib」は、公共交通機関を補完し、79%のユーザーが、別の交通機関との関連で使用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロンドンでは、環境に配慮し、アクティブで効率的で持続可能な移動手段として自動車への依存度を減らし、徒歩、自転車、公共交通機関への転換を図る。</li> <li>シェアサイクルは、自転車ネットワークを補完し、<b>公共交通機関と統合</b>しながら、ロンドンでのサイクリングの魅力を拡大し続けることが重要。</li> <li><b>公共交通ネットワークの不可欠な部分としてのシェアサイクルの役割を強化</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バルセロナでは、市民の持続可能で健康的で経済的活動と移動の安全性を向上させるため、公共交通や自転車利用の促進を進めている。</li> <li>シェアサイクル「Bicing」は、それらを実現するための公共サービスで、<b>バルセロナ市の交通システムに完全に統合</b>されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コペンハーゲンでは、環境首都として、Co2削減等の環境問題への対応、健康政策、より住みやすい都市を作る上での優先順位の高い政策ツールとして自転車を位置づけ。</li> <li>コペンハーゲンを世界最高の自転車都市とする。</li> <li>シェアサイクルは<b>バス、電車、地下鉄と同等な首都圏の公共交通システム</b>。最新の自転車共有システムにより、自転車をバス、電車、地下鉄と簡単に組み合わせることで、「キッチンカウンターからデスクへ」の移動をスムーズにする。</li> </ul>

出典: 「Le PDUIF (Plan de Déplacements urbains Île-de-France)」、 「Mayor's Transport Strategy」、 「Urban Mobility Plan (Pla de Mobilitat Urbana)」、 「City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025」



# 1 国内における公的な計画へのシェアサイクルの位置付け



## ■シェアサイクル導入都市における上位計画へのシェアサイクルの位置づけ事例

計画名	都市の総合交通戦略等	自転車活用推進計画
事例	金沢市	横浜市
計画名称	第2次金沢交通戦略	横浜市自転車活用推進計画
策定年	2016年	2020年
策定	金沢市(都市政策局 交通政策部 交通政策課)	横浜市(道路局総務部交通安全・自転車政策課)
記載内容 (概要)	公共交通の利便性が極めて高いまちなかにおいては、歩けるまちづくりや自転車の利用環境向上など、人がまちの主役となるまちづくりを引き続き進め、歩けるまちづくり協定地区をはじめとするまちなかの歩行環境の充実、自転車駐車場の整備や公共レンタサイクル「 <u>まちのり※</u> 」の拡充に取り組む。	本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部コミュニティサイクル「 <u>ベイバイク</u> 」について、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、 <u>サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進を進める</u> 。 民間事業者が単独で実施する自転車貸出サービス(シェアサイクル事業)について、 <u>国の動向を踏まえ支援のあり方を検討</u> する。
その他の都市 ※都道府県 コード及び市区 町村コード順	水戸市 筑西市 川崎市 中央区 港区 世田谷区 中野区 葛飾区 三鷹市 小平市 国立市 大和市 大磯町 金沢市 安曇野市 京都市 宇治市 亀岡市 尼崎市 岡山市 広島市 福岡市 宜野湾市 浦添市 沖縄市 以上25都市	札幌市 石岡市 笠間市 さいたま市 加須市 柏市 千代田区 江東区 目黒区 杉並区 豊島区 八王子市 武蔵野市 調布市 国立市 横浜市 川崎市 小田原市 大和市 新潟市 福井市 藤枝市 伊豆市 安城市 大阪市 堺市 茨木市 神戸市 姫路市 尼崎市 広島市 北九州市 久留米市 佐賀市 大分市 宮崎市 那覇市 以上37都市

出典:国土交通省調べ(各自治体のWEBサイトより)

※シェアサイクル導入都市は2019年3月31日時点の本格導入のみ

※「シェアサイクル」、「コミュニティサイクル」を明記されているものに限定。

連携を図る必要

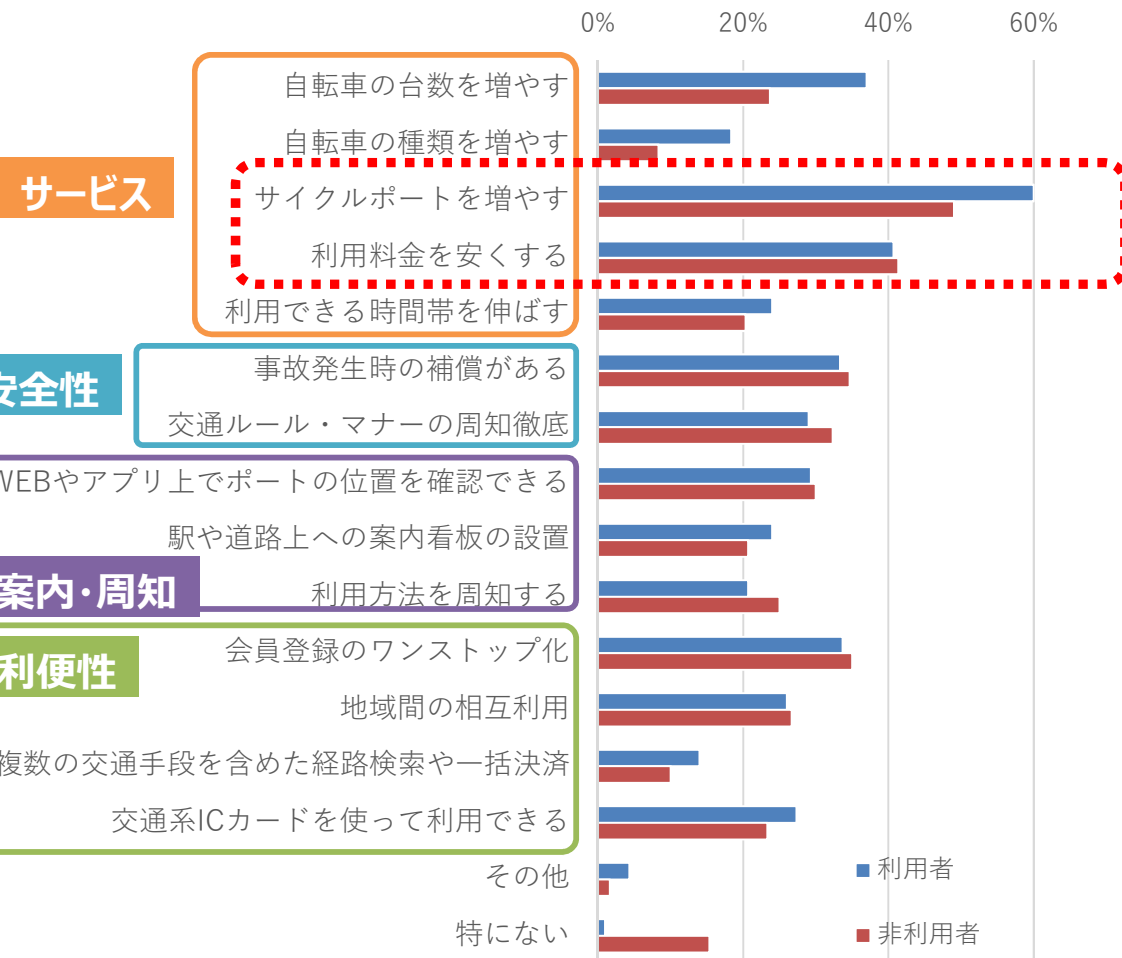
※上記のほか、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画(令和2年7月末現在、600件策定)においてシェアサイクルを位置づけ、公共交通施策との連携を図っている例も存在。

※シェアサイクル導入済みの225都市のうち、自転車ネットワーク計画策定済みは76都市(約3割)。

# 2 社会に広くサービスを普及させるには①

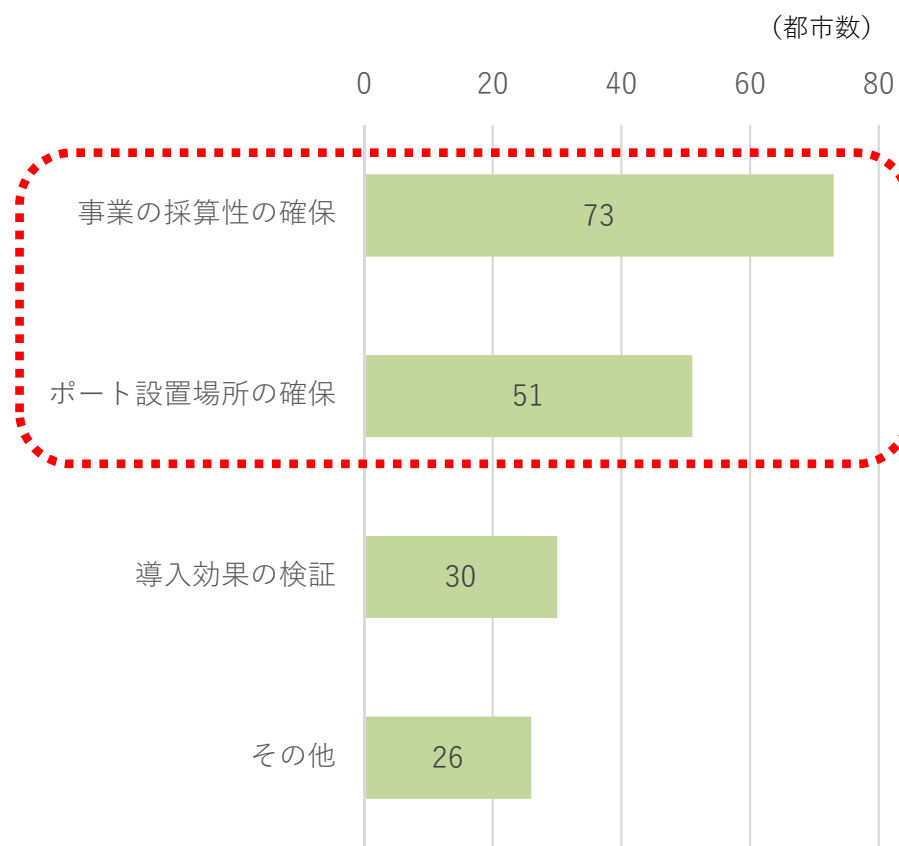


## ■シェアサイクルの普及促進に向けて必要だと思うこと



出典：R2WEBアンケート調査 ※いずれもN=300

## ■シェアサイクルの事業運営にあたっての課題

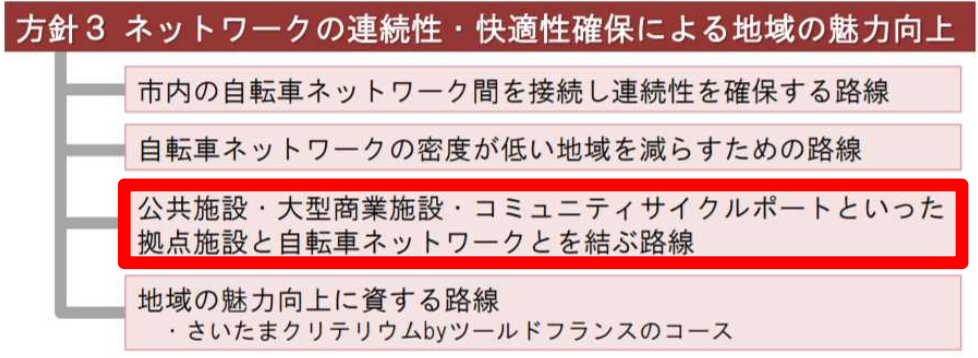


出典：R1シェアサイクル導入都市へのアンケート調査（都市局）  
※回答のあった本格導入都市の集計

# 2 社会に広くサービスを普及させるには②



## ■シェアサイクルポートの立地と走行空間の整備計画の紐づけがされている事例（さいたま市）



出典：さいたま市自転車ネットワーク整備計画（H26.4）

## ■海外におけるシェアサイクルポートと走行空間の整備事例

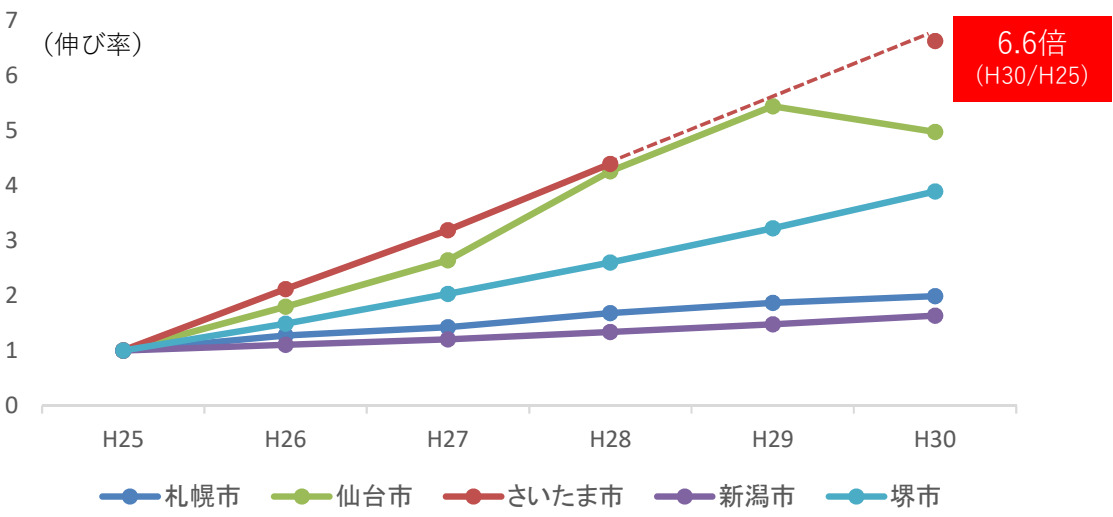


鉄道駅前に設置されたポート（パリ）



自転車道に面したポート（台北市）

## ■シェアサイクルサービスの会員数の推移



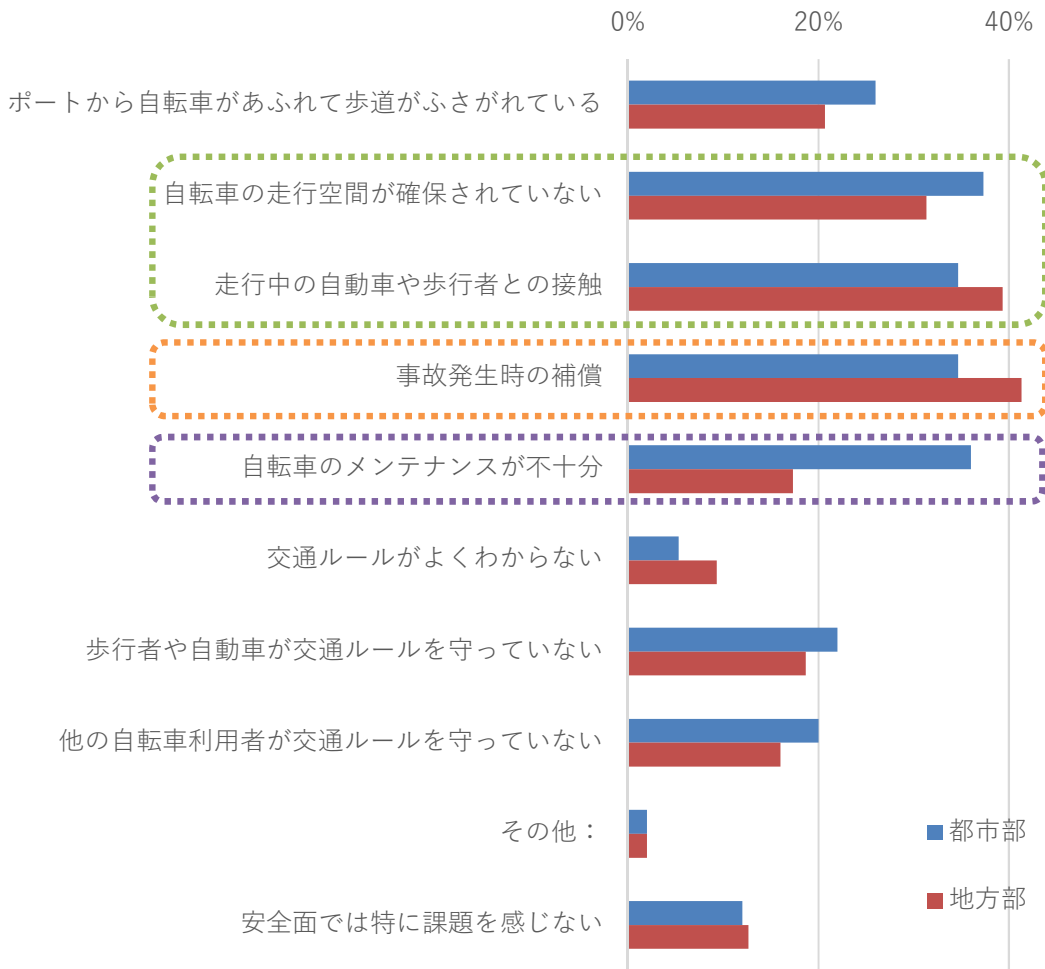
出典：シェアサイクル導入都市へのアンケート調査より国土交通省にて作成  
 ※回答のあった本格導入都市のうち政令指定都市を抜粋  
 ※さいたま市のH29値は欠損（回答なし）

出典：第5回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 資料3

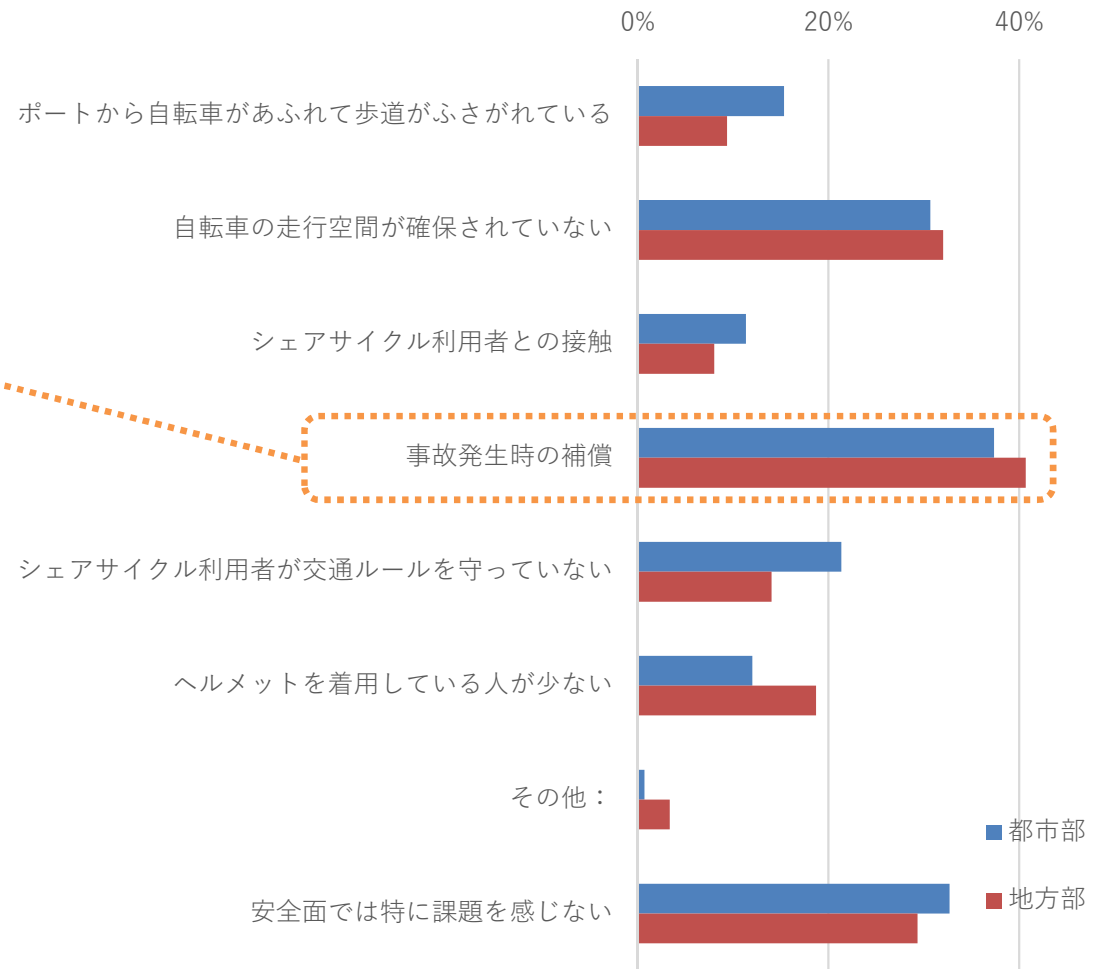
# 2 利用者及び非利用者の安全を確保するためには①



■シェアサイクル利用者が感じる安全性に対する課題



■シェアサイクル非利用者が感じる安全性に対する課題



出典：R2シェアサイクル利用者へのWEBアンケート調査  
 ※過去半年以内にシェアサイクルを利用した方、いずれもN=150

出典：R2シェアサイクル利用者へのWEBアンケート調査  
 ※シェアサイクルのサービスは知っているが利用したことはない方、いずれもN=150

## 2 利用者及び非利用者の安全を確保するためには②



### ■シェアサイクル利用者へのヘルメット貸し出し事例

事業者	国名	都市名	ヘルメットの有無	備考
Melbourne Bike Share (2019年11月30日にサービス終了)	オーストラリア	メルボルン	自転車のカゴに備え付けられている	オーストラリアでは各州の州法で自転車利用者へのヘルメット着用が義務付けられている
City Cycle	オーストラリア	ブリスベン	2台に1台は付いている	
Onzo NZ	ニュージーランド	オークランド	自転車に備え付けられている (ロック付き)	ニュージーランドでは自転車用ヘルメットが義務付けられている
nextbike NZ	ニュージーランド	オークランド クライストチャーチ	自転車に備え付けられている (ロック付き)	
Mobi by Shaw Go	カナダ	バンクーバー	各自転車に取り付けられている(軽量の発泡材で出来ており、紛失・盗難防止のためのロックシステム付き)	ブリティッシュコロンビア州は法律で自転車利用者のヘルメット着用が義務付けられている
Spin、LimeBike (サービス終了)	アメリカ	シアトル	なし	ワシントン州キング郡内では、ヘルメット着用が義務付けられている
Jump	アメリカ	シアトル	なし	
タルンイ (ソウル市)	韓国	ソウル(返却スポットを地下鉄駅の近くに設置)	当初は無料でヘルメットを貸出したが、現在はなし	韓国では2018年9月28日から自転車利用者へのヘルメット着用が義務付けられている。罰則はないが、事故の時に自転車側の責任が重くなる可能性あり
KakaoT カカオ (IT大手)	韓国	韓国首都圏(特定の返却スポットは設けていない)	なし	

出典:各事業者公式サイト、一般社団法人自治体国際化協会機関紙「各国のシェアバイク事情」、東洋経済ONLINE「韓国自転車シェア、ヘルメット義務失敗のワケ」  
GeekWire「Spin is rolling out of Seattle, leaving just one dockless bikeshare service」、My Ballard「LimeBike to pull bikes from Seattle by Dec. 31」



# 2 公共的な交通としてのシェアサイクルへの支援方策①



■ 事業の採算性確保に向けた支援策

種類	課題	事業者の対応策	考えられる支援策
採算性の確保	再配置業務の効率化	① AI等の活用による効率の良い再配置作業・サイクルポートの適正配置に向けたシステム導入 ② 充電サイクルポート（チャージャーポート）の敷設、ポートの大型化、密度向上 ③ 利用者の行動変容を促すインセンティブの付与	① システム構築・導入、AI等の活用に向けたデータ収集を行うための車両のICT化に対する補助 ② ポートを設置する用地の提供、設置費用の補助 ③ 実証実験の実施と全国シェアサイクル会議等での知見の共有
	通勤時間帯以外での利用の促進	④ 法人会員の増加（昼間の時間帯の利用増加）	④ 自転車通勤推進企業の認定、PR
	シェアサイクルに付帯する事業収入の確保	⑤ カゴ・ドレスガード等への広告掲載	⑤ -
	自転車の点検・メンテナンスの充足	⑥ 耐久性の高いパーツへの変更	⑥ 車両の購入に対する補助
	コールセンター業務の効率化	⑦ 緊急性の判断やチャットの導入 ⑧ 基本的な利用方法やルール・マナーについて周知・PR	⑦ - ⑧ -



# 2 公共的な交通としてのシェアサイクルへの支援方策②



■ 安全性の確保に向けた支援策

種類	課題	事業者の対応策	考えられる支援策
安全性の確保	自転車走行空間の確保	① -	① 自転車走行空間の整備、ポートと走行空間の接続部の整備、自転車ネットワーク計画への位置づけ
	ヘルメットの着用率向上	② アプリ等を活用した安全利用・マナーの啓発	② ヘルメット着用の必要性の周知徹底
	事故発生時の補償の確保	③ 自転車損害賠償責任保険等の付保	③ -
	走行ルール・マナーの順守	④ アプリ等を活用した利用者に対する安全利用・マナーの啓発	④ 非利用者も含めた住民に対する安全利用・マナーの啓発

# 2 公共的な交通としてのシェアサイクルへの支援方策③



■公共交通との連携及び利便性の向上に向けた支援策

種類	課題	事業者の対応策	考えられる支援策
公共交通との連携	相互利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 交通結節点や周辺へのサイクルポートの設置促進</li> <li>② 交通結節点からサイクルポートへの案内誘導の強化</li> <li>③ 乗り継ぎ時の利用料金の割引</li> <li>④ MaaSへの参入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 公共交通事業者への協力依頼</li> <li>② 実証実験の実施と全国シェアサイクル会議等での知見の共有</li> <li>③ -</li> <li>④ オープンデータ化に向けた共通データフォーマットの作成</li> </ul>
利便性の向上	交通系ICカードの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑤ 会員証（鍵）として利用</li> <li>⑥ 交通系ICカードでの支払い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑤ 専用機器（スマートロック、ICカードリーダー等）の導入補助、システム連携に対する支援</li> <li>⑥ -</li> </ul>
	同一事業者間や異なる事業者間の相互利用、ワンストップ化	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑦ オープンデータ化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑦ ④と同様</li> </ul>



- シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり、**不特定多数の者の移動手段という特性を有していることから**、地域住民や来訪者の広範な移動目的に利用され、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等、様々な地域課題に対応するための公共性を有する交通手段である。（別紙）
  
- 一方で、シェアサイクルの導入については、下記のような上位計画や関連計画との連携を一層図りながら進める必要がある。
  - ・ 走行空間の整備計画（ネットワーク計画）との連携  
（現状：シェアサイクル導入自治体のうちNW計画済みは約3割）
  - ・ 総合交通戦略、地域公共交通網形成計画との連携

(別紙) 個人所有の自転車とシェアサイクルにおける公共的な関与について



	個人所有の自転車	シェアサイクル
機能	個人の移動手段	不特定多数の者の移動手段
使われ方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣の目的地までの移動</li> <li>・ 最寄りの公共交通機関までの移動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最寄りの公共交通機関までの移動</li> <li>・ 最寄りの公共交通機関から目的地までの移動</li> <li>・ 業務目的の近隣目的地までの移動</li> </ul>
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置自転車対策 ⇒ 駐輪場の整備</li> <li>・ 安全の確保 ⇒ 通行空間の整備</li> </ul> <p style="text-align: center;">↑</p> <p style="text-align: center;">需要の多い箇所から整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光 ・ 地域活性化 ・ 公共交通の補完</li> <li>・ 安全の確保</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ポートの整備 ・ 通行空間の整備</li> </ul> <p style="text-align: center;">↑</p> <p style="text-align: center;">上位計画や関連計画と連携した戦略的ネットワーク整備</p>

# (参考)国内における公的な計画へのシェアサイクルの位置付け(再掲)



## ■シェアサイクル導入都市における上位計画へのシェアサイクルの位置づけ事例

計画名	都市の総合交通戦略等	自転車活用推進計画
事例	金沢市	横浜市
計画名称	第2次金沢交通戦略	横浜市自転車活用推進計画
策定年	2016年	2020年
策定	金沢市(都市政策局 交通政策部 交通政策課)	横浜市(道路局総務部交通安全・自転車政策課)
記載内容(概要)	公共交通の利便性が極めて高いまちなかにおいては、歩けるまちづくりや自転車の利用環境向上など、人がまちの主役となるまちづくりを引き続き進め、歩けるまちづくり協定地区をはじめとするまちなかの歩行環境の充実、自転車駐車場の整備や公共レンタサイクル「 <u>まちのり※</u> 」の拡充に取り組む。	本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部コミュニティサイクル「 <u>ベイバイク</u> 」について、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、 <u>サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進を進める</u> 。 民間事業者が単独で実施する自転車貸出サービス(シェアサイクル事業)について、 <u>国の動向を踏まえ支援のあり方を検討</u> する。
その他の都市 ※都道府県 コード及び市区 町村コード順	水戸市 筑西市 川崎市 中央区 港区 世田谷区 中野区 葛飾区 三鷹市 小平市 国立市 大和市 大磯町 金沢市 安曇野市 京都市 宇治市 亀岡市 尼崎市 岡山市 広島市 福岡市 宜野湾市 浦添市 沖縄市 以上25都市	札幌市 石岡市 笠間市 さいたま市 加須市 柏市 千代田区 江東区 目黒区 杉並区 豊島区 八王子市 武蔵野市 調布市 国立市 横浜市 川崎市 小田原市 大和市 新潟市 福井市 藤枝市 伊豆市 安城市 大阪市 堺市 茨木市 神戸市 姫路市 尼崎市 広島市 北九州市 久留米市 佐賀市 大分市 宮崎市 那覇市 以上37都市

出典:国土交通省調べ(各自治体のWEBサイトより)

※シェアサイクル導入都市は2019年3月31日時点の本格導入のみ

※「シェアサイクル」、「コミュニティサイクル」を明記されているものに限定。

連携を図る必要

※上記のほか、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画(令和2年7月末現在、600件策定)においてシェアサイクルを位置づけ、公共交通施策との連携を図っている例も存在。

※シェアサイクル導入済みの225都市のうち、自転車ネットワーク計画策定済みは76都市(約3割)。



- 一方で、持続的な事業運営に向けて採算性を確保するためには、利用機会の創出のためにサイクルポートの密度を一定程度確保する必要がある。
- シェアサイクルの公共性に鑑み、その更なる普及促進を図るため、公共用地等へのポート設置促進、利便性向上等の環境整備が必要。