

公共用地等への サイクルポートの設置の在り方について





目 次

1. サイクルポート設置場所の確保に関する課題と方策
2. サイクルポートの設置事例
 - 2.1 道路への設置事例
 - 2.2 都市公園への設置事例
 - 2.3 公共施設への設置事例
 - 2.4 民間空地への設置事例
 - 2.5 商業施設への設置事例
 - 2.6 過剰駐輪の対策事例



1. サイクルポート設置場所の確保に関する課題と方針

○シェアサイクルの普及促進を図るため、ガイドラインの策定を通じて、サイクルポート設置場所の確保のための**制度の運用方針**や**先進事例の周知**を行う。

現 状

課 題	関連する用地の種別				
	道路	公園	公共施設	民間空地	商業施設
①道路占用対象物件における「 無余地性の基準 」の判断にあたり、利用者の利便性が考慮される例が少ない	○				
② 占用特例 の活用事例が少ない (道路法、都市再生特別措置法等)	○	○			
③道路や公共施設敷地等の 占用料 について柔軟な運用が求められている	○	○	○		
④ 民間空地への設置 が認められていない地域もあり、制度の柔軟な運用が求められている				○	
⑤駐車・駐輪ニーズに応じた 商業施設の附置義務制度 の柔軟な運用が求められている					○
⑥歩行者や施設利用者の 安全確保、過剰駐輪への対応 を図る必要がある	○	○	○	○	○

対 応 方 針

ガイドラインの策定

- **各種制度の運用方針、活用事例**を提示
 - ・「無余地性の基準」の運用
(歩行者利便増進道路制度の占用特例等) 等
- 地方公共団体と事業者の**協議の在り方**について、円滑な運営のための**先進事例**や**ポイント**を提示
- その他の事業運営のノウハウ面に**関する先進事例**を提示
 - ・ポート設置時の**安全対策** 等



- ✓ **地方公共団体への周知、働きかけ**
- ✓ **各地域における運用事例の蓄積を踏まえた更なる制度改善の検討**

2.1 道路への設置事例（鹿児島市）（課題①に関連）



- 「無余地性の基準」の適用を道路管理者が判断する際、国の通達により、**経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮**できるとなっている。

（「道路の占用に係る無余地性の基準等の取扱いについて（平成30年3月26日国土交通省道路局）」）

- 鹿児島市では、シェアサイクルポートの占用場所から約300～400m離れた位置に余地が存在するが、以下の理由により、**利用者の利便性を考慮し、道路の敷地外に余地がないと判断**され、道路用地内にポートを設置。
 - ・ 占用箇所は、複数の交通機関が集まる交通結節点に存在。
 - ・ 通勤や通学だけでなく、観光客も多く利用。

鹿児島市「コミュニティサイクルポートかごりん」





2.1 道路への設置事例（名古屋市）（課題②に関連）

○ 名古屋市では、都市再生特別措置法に基づき、土地所有者等（市、国）と都市再生推進法人が**都市利便増進協定を締結**し、占有許可特例を活用して、シェアサイクルポートを設置。

名古屋市 都市再生整備計画

協定制度等の取り組み		官民連携によるエリアマネジメント方針等		活用する制度						
都市再生整備	事業	事業の目的/事業によって解決される課題	事業期間	事業主体(占有主体)	道路占有許可特例(都市再生特別措置法46条10項)	河川敷地占有許可(河川敷地占有許可条例22)	都市公園占有許可特例(都市再生特別措置法46条12項)	都市利便増進協定(都市再生特別措置法46条15項)	都市再生整備歩行者経路協定(都市再生特別措置法46条14項)	低未利用土地利用促進協定(都市再生特別措置法46条16項)
1	●デジタルサイネージ(広告塔)の設置・管理運営	歩行者空間を活用し、良好な景観・演出効果による賑わいのある道路空間の形成を図るとともに、まちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	H30~R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○		
2	●シェアサイクルポート(自転車駐車器具)の設置・管理運営	栄・伏見・大須地区及び周辺の移動をしやすくし、回遊性を向上するための環境を整備する。	H30~R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○		
3	●アーチ添加広告(看板)の設置・管理運営	道路空間を活用し、賑わいのある景観を演出するとともにまちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	H30~R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○		
4	●有料駐輪設備(自転車等駐車器具)の設置・管理運営	地域に適した駐輪環境の整備を行うとともに、駐輪のルールを浸透させ、まちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	H30~R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)				○		
5	●パークレット(歩道の拡幅に伴い設置される歩行者等の利便に資する休憩施設)の設置・管理運営	歩行者空間を活用し、賑わいのある道路空間の形成を図る。	R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○		
6	●パークレット添加広告(看板)の設置・管理運営	歩行者空間を活用し、良好な景観・演出効果による賑わいのある道路空間の形成を図るとともに、まちづくりへの再投資を図る収益を確保する。	R2	栄ミナミまちづくり株式会社(都市再生推進法人)	○			○		

<道路占有特例>

【占有主体】 栄ミナミまちづくり(株)
【道路管理者】 名古屋市、中部地方整備局

<都市公園占有特例>

【占有主体】 栄ミナミまちづくり(株)
【公園管理者】 名古屋市



【参考】歩行者利便増進道路制度の占用特例（課題②に関連）



- 道路法等の一部を改正する法律（R2.5.27交付、R2.11.25施行）により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設。
- **「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定した道路では、シェアサイクルポートを含め、歩行者の利便増進のために必要な物件を、無余地性の基準にとらわれずに設置することが可能。**

■ 占用特例制度

- ・ 歩行者利便増進道路のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するための区域（利便増進誘導区域）を指定した場合、当該指定した区域内におけるこれらの施設等の占用については、**占用特例を認める**こととしました。
- ・ 占用特例とは、対象区域内において、**無余地性の基準にとらわれず**歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することができることを意味します。

歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令 第16条の2
・ 広告塔 ・ ベンチ ・ 街灯 ・ 電飾、提灯、ランプ ・ フラワーポット ・ 音響機材（スピーカーなど）	第1号、第2号 第6号イ
・ 看板 ・ 標識 ・ 旗ざお ・ 幕 ・ アーチ	第1号、第3号 第6号ハ
・ 食事施設 ・ 購買施設 (テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。)	第4号
・ サイクルポート	第5号
イベントのために設けられる ・ 露店 ・ 商品置場 ・ ステージ、やぐら、観客席 (テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。)	第6号ロ

※歩行者利便増進施設等の設置に併せて、占用主体が道路維持管理の協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など）を行う場合、**占用料の額の90%減額**される。

2.1 道路への設置事例（岡山市）（課題③に関連）



○ 岡山市では、路上のサイクルポート設置に関し、**事業主体を市とする協定を民間事業者と結び、市の事業として位置付けるとともに、市が占用手続きを行うことで道路占用料の徴収対象外**となっている。

■ 岡山市における事業スキーム

項目		事業主体 (岡山市)	運営主体 (民間事業者)
用地確保		○	—
占用手続き		○	—
運営(設置・管理等)		—	○
費用負担	設備 (ラック・ガードパイプ・看板等)	○	—
	道路占用料	徴収対象外※	—



岡山市における路上サイクルポート

※事業主体を市とする協定を民間事業者と結び、市の事業と位置づけている。
 そのため、道路法第39条「地方公共団体の行う事業」に当てはまる事業であるとして、道路管理者は占用料を徴収していない。
 なお、占用手続きは市が行い、都市再生特別措置法による占用特例により、許可されている。

2.2 都市公園への設置事例（岡山市）

（課題②等に関連）



- 都市公園法第5条第1項に基づき、**公園管理者以外でも、申請により公園施設の設置や管理が可能。**
- 都市公園法に列挙される公園施設に、駐輪場やサイクルポートは明示されていないが、**公園利用者の利便に供するために設けられる「便益施設」として設置**しているケースもある。
例えば、岡山市では、県管理の公園において、市の申請により「便益施設」としてポートを設置。

■ 公園管理者以外の者の公園施設の設置 (都市公園法第5条より)

- 公園管理者以外が都市公園に公園施設を設ける場合、公園管理者の許可が必要
- **公園管理者による管理が困難、または公園管理者以外が管理することが公園機能の増進に資すると認められるものについて、公園管理者以外の公園施設設置及び管理を許可できるものとする**
- 管理の期間の上限は10年（更新の場合も同様）

■ 公園施設の種類の種類

(都市公園法第2条第2項、都市公園法施行令第5条第6項より)

公園施設	
園路および広場	運動施設
修景施設	教養施設
休養施設	便益施設
遊戯施設	管理施設

- ・ 飲食店
- ・ 売店
- ・ 宿泊施設
- ・ 駐車場
- ・ 園内移動用施設
- ・ 便所
- ・ 荷物預り所
- ・ 時計台
- ・ 水飲場
- ・ 手洗場
- ・ **その他これらに類するもの**

■ 都市公園へのポート設置



岡山県総合グラウンド

2.3 公共施設への設置事例（北海道、札幌市）（課題③に関連）



- 札幌市において、令和元年4月から2年間、シェアサイクル事業者（認定NPO法人ポロクル）と（株）NTTドコモがシェアサイクルの共同運営を実施。
- 当該期間においては、シェアサイクルの効果検証を目的としていることから、北海道及び札幌市は、**所有施設へのサイクルポートの占用料を免除**している。

■北海道及び札幌市所有地におけるポート設置施設

- ・北海道庁赤れんが庁舎
- ・札幌市水道局本庁舎
- ・道庁別館西棟
- ・市民ギャラリー
- ・市役所本庁舎西側駐輪場
- ・札幌市公文書館
- ・札幌市資料館

■北海道及び札幌市の公共施設のポート



赤れんが庁舎



札幌市資料館

■共同運営試行の概要

- 1. 開始時期 2019年4月
- 2. 実施場所 札幌市中心部
- 3. 規模 自転車：350台（電動アシスト自転車）
サイクルポート：約40か所（札幌中心部のホテルや駅近隣、観光スポットなどに配備）
- 4. 各社の役割
 - 【ポロクル】
 - ・事業の運営全般
 - ・サイクルポートの管理、設置、撤去、改修ほか
 - ・自転車の管理、設置、撤去、再配置、メンテナンス、運営現場対応ほか
 - 【ドコモ】
 - ・シェアサイクルシステムの提供
 - ・シェアサイクルアプリの提供ほか
- 5. 共同運営の試行実施後について 2カ年にわたる共同運営の試行実施後、運営方式・収益性などについて評価・検討を行い、事業継続の可否について判断する方針。

【参考】行政財産の有効活用に向けた国の取組



- 行政財産の最適利用の推進を目的として、以下の方針が打ち出されている。
 - ①使用許可期間の見直し
 - ②使用許可制度や活用可能な行政財産の情報を地方公共団体や民間事業者へ提供
- シェアサイクルポートも活用用途の1つとして想定。

■行政財産の維持管理に係る見直し

課題

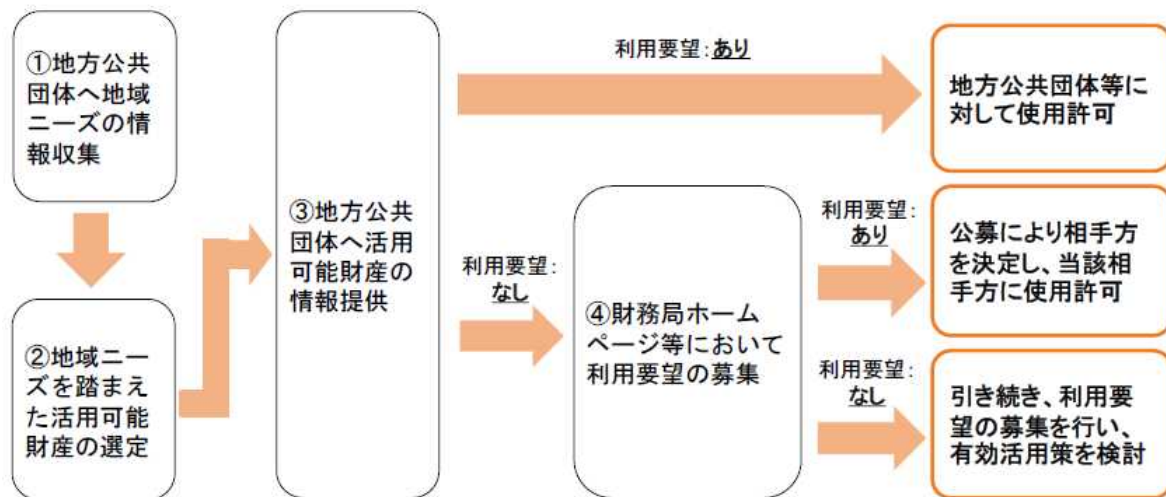
行政財産の使用許可は、短期的なものが多く、利用は限定的。積極的に行政財産の活用を進める必要がある。



主な見直しの内容

使用許可制度や活用可能な財産の情報を積極的に発信し、地域社会による活用を促すとともに、使用許可期間を、個々の利用内容やニーズに応じて、柔軟に設定できるように見直しを行う。（現状：原則1年以内、最長5年 → 原則5年以内、最長10年）

■活用可能な財産の情報提供による有効活用のイメージ



■今後考えられる庁舎・宿舍の活用用途の例

〈シェアサイクルの取組等(国土交通省HPから抜粋)〉

- シェアサイクルを導入する区市町村は増加傾向にあり、導入に伴いポートの設置数も増加。
- 設置場所としては、道路上（歩道など）のほか、公共施設や都市公園等にも設置。

（※1）普通財産（未利用国有地等）の情報提供を行う機会なども捉え、財務局が地方公共団体へ地域ニーズの情報収集を行った上で、各省各庁が所管する庁舎・宿舍を含め一元的に情報提供等を実施。

（※2）使用許可手続きについては、財産を所管する各省各庁が実施。

2.4 民間空地への設置事例（東京都）（課題④に関連）



○ 東京都では、**都市開発諸制度（※）の活用によって整備される民間空地**において、**区市町が実施する自転車シェアリング事業のために設置される自転車の貸出・返却を行うサイクルポートの設置を可能としている。**

（※）「都市開発諸制度」とは、公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率などを緩和する制度で、再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区、特定街区及び総合設計の4つの制度をいう。

■東京都 都市開発諸制度関係規程の例

○**東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」**（抄）
以下のものについては、公開空地への設置を認めるものとする。
（2）自転車シェアリングのサイクルポート
サイクルポートの全体的な配置バランスから、対象となる公開空地にサイクルポートを設置することが必要であると認められる場合には、当該公開空地に設置することができる。

○**「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準実施細目」**（抄）
第4 有効空地の活用
（1）行為、期間など
次に掲げる要件に適合しているものについては、有効空地を活用することができるものとする。
ア 行為：次のいずれかに該当する行為であること
（ア）～（オ）（略）
（カ）その他の公共及び公益に資する行為
イ 期間：活用期間は、上記ア（ウ）、（エ）、（オ）及び（カ）のうち国際的規模の会議や競技会、国及び地方公共団体等が行う行為、自転車シェアリングのサイクルポートの設置など必要と認められる場合を除き、以下のとおりとする。
（ア）活用期間は、1回の行為について90日以内とする。
（イ）当該地区整備計画の区域の区分された地区内において、年間2回以上の活用行為が行われる場合は、全行為の延べ日数が180日を超えない範囲とする。

■有効空地へのサイクルポート設置



六本木ヒルズ

出典：第2回シェアサイクルの在り方検討委員会（株）ドコモ・バイクシェア資料

2.4 民間空地への設置事例（広島市）（課題④に関連）



- 広島市では、シェアサイクルポートを「一般公共の用に供し、公共交通を補完するもの」と位置付け、広島市総合設計制度許可取扱要綱において「公開空地に準ずる空地」の定義と要件を定め、「公開空地」と同様に扱うこととし、ポートの設置を可能にしている。
(現在、制度を活用して1カ所の公開空地にポートが設置。)

■広島市総合設計制度におけるシェアサイクルポートの位置付けとポート設置に関する要件

シェアサイクルポートの位置付け （令和元年10月8日 広島市建築審査会 説明資料より）

- ・シェアサイクルポートは、一般公共の用に供し、公共交通を補完するものとして市街地環境の整備改善と道路交通の改善に資するものであることから、総合設計制度の主旨を満たすものと捉えている。

ポート設置に関する要件

- ① 屋根を設けない（建築物でない）。
- ② 公開空地の通行、利用の支障とならない適切な配置とする。
ア 歩道の性質が強い「道路から2m以内」の位置には設けない。
イ 公開空地内の通行に支障となる位置には設けない。
- ③ 公共性の担保として、自転車都市づくり推進課が認めるものに限る。

■広島市の公開空地へのポート設置に関する手続き

総合設計制度の許可に関する手続き

- ・通常の総合設計制度の許可と同様に、要綱に沿って公開空地整備計画等の事前協議を行い、建築審査会に諮っている。

既存公開空地へシェアサイクルポートを設置する場合の手続き

- ・要綱において、既存公開空地にシェアサイクルポートを設置等する場合、従前の許可の範囲を超えないものとして許可の取り直しを要しないと運用している。

■公開空地へのサイクルポート設置



EN HOTEL Hiroshima

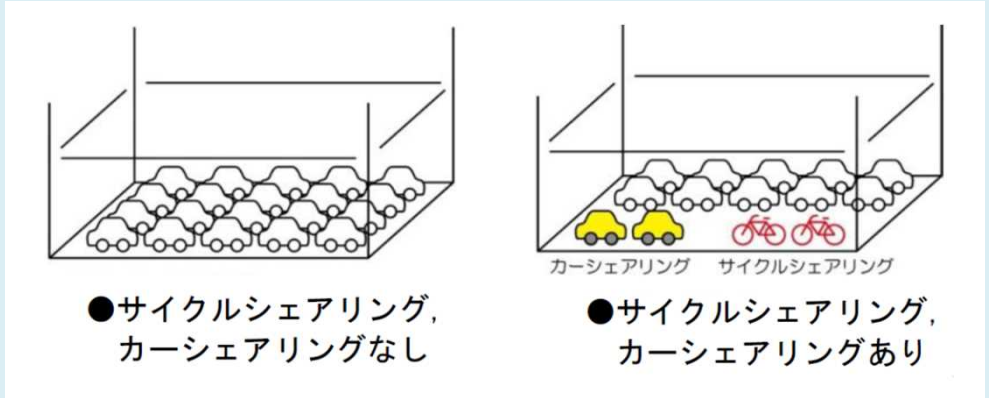
2.5 商業施設への設置事例（神戸市）（課題⑤に関連）



- シェアサイクルポートの設置により、商業施設の附置義務台数の緩和を行っている例も存在。
- 神戸市では、公共交通利用促進措置のひとつとしてシェアサイクルの導入を位置付けており、シェアサイクルポートを敷地内に設置することで、自動車の附置義務台数が5%緩和される制度となっている。

■ 神戸市におけるシェアサイクルポート設置による附置義務緩和のイメージ

ポート（自転車）やステーション（自動車）を商業施設等に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



出典：神戸市資料

■ 神戸市における公共交通利用促進措置の内容と緩和率

公共交通利用促進措置	緩和率
a. 従業員のマイカー通勤の規制	20分の1(5%)
b. サイクルシェアリングの導入	20分の1(5%)
c. 駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20分の1(5%)
d. 公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20分の1(5%)
e. 建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20分の1(5%)
f. 鉄道駅への地下通路等の接続	10分の1(10%)
g. 公共交通利用者への運賃の補助	10分の1(10%)
h. カーシェアリングの導入	10分の1(10%)
i. 公共交通利用者への商品配送サービス	10分の1(10%)
j. 駅やバス停からの送迎バスの実施	10分の1(10%)

2.6 過剰駐輪の対策事例 (課題⑥に関連)



○ シェアサイクルポートにおける過剰駐輪や、ポート外の駐輪による歩行者等の通行阻害への対策として、ポート外に駐輪された場合は課金を継続し、サイクルポートが満車の場合は返却不可とする対策を実施している例もある。

■ ポート外への駐輪対策 (OpenStreet社)



出典：OpenStreet (株) 資料

■ 駐輪対策を講じたポート



東京都墨田区



静岡県沼津市