

# シェアサイクルのガイドライン(案)について



# シェアサイクルガイドラインの目的等



- シェアサイクルは生活利便性の向上など社会的課題の解決手段となり得る一方、その歴史は浅くノウハウや専門的知見を有した人材が特に行政内部に不足。
- 他方、シェアサイクルの導入や運営には行政の関与や支援が重要。
- 更なる普及促進を図るための環境整備として、導入段階や運営段階の検討事項に関するノウハウを示したガイドラインを策定。

## シェアサイクルの普及が貢献し得る社会的課題

生活利便性の向上

地域の活性化

環境負荷の低減

健康の増進

災害時における  
交通の機能の維持

等

## シェアサイクル事業の導入・運営に関する検討

導入・運営に関する検討事項

事業規模（事業エリア、ポート配置等）

事業スキーム（官民の役割分担等）

事業者を求める事項・水準の検討  
（過剰駐輪対策、利用者の安全確保、災害時の活用、データ収集・分析等）

持続可能な事業となるためのポイント

利便性の向上

採算性の確保

安全・安心の確保

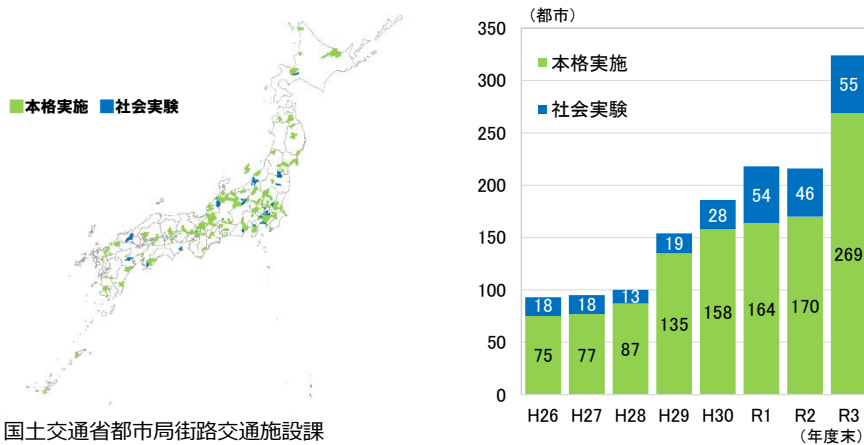
シェアサイクルのガイドラインによりノウハウを提供

# 第1章 イントロダクション

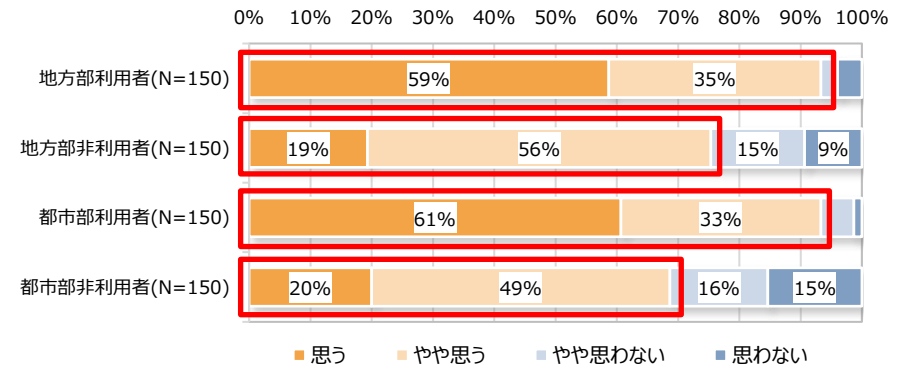


- シェアサイクルは全国324都市（令和3年度末）で導入。**買物・食事、観光・レジャー、通勤**目的の利用が多く、利用者の9割以上、非利用者の7割程度がシェアサイクルを**社会の役に立つ交通サービスのひとつ**であると認識。
- 利用目的は「**生活の利便性向上**（買物・食事、通勤）」と「**観光の振興**（観光・レジャー）」とに大別。それぞれ **ポート配置**の考え方や**採算性確保**に関する留意点などが異なる。

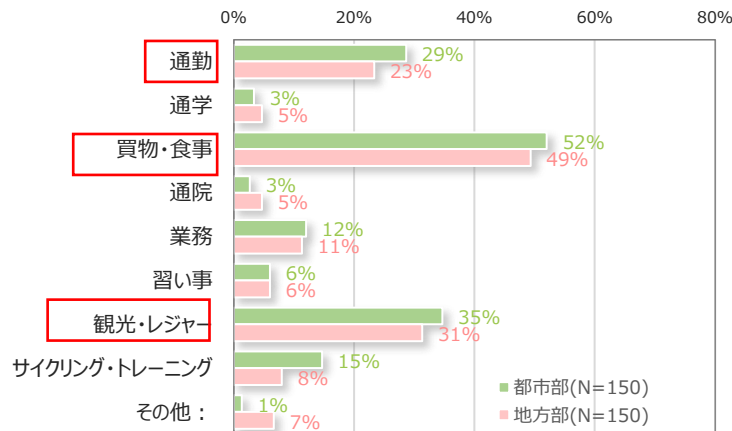
## <シェアサイクルの導入状況>



## <シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように、社会の役に立つ交通サービスのひとつであると思うか>



## <シェアサイクルの利用目的>

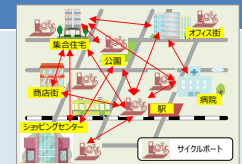


## <シェアサイクルの定義・分類>

まちなかに相互利用可能なサイクルポート、自転車（電動アシスト自転車が主流）を複数設置し、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

### 生活の利便性向上

- ✓ 都市内に面的なネットワークを形成
- ✓ 住民の日常利用としての割合が高い
- ✓ 中心市街地の活性化等の役割



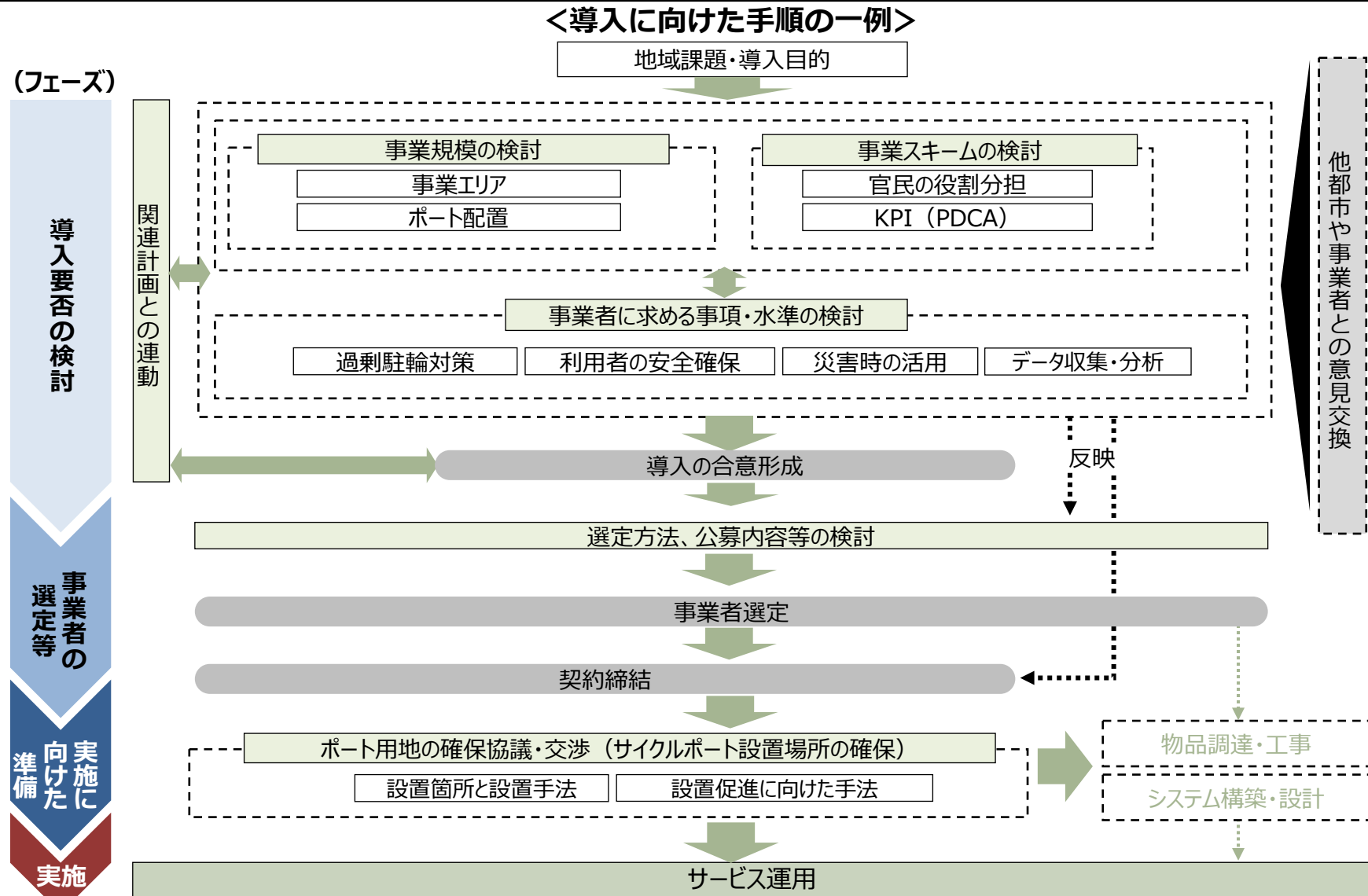
### 観光の振興

- ✓ 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成
- ✓ 主に観光用途としての利用
- ✓ サイクリングルート等の観光資源と連携する場合も





- **導入目的を明確化**した上での、事業規模や事業スキーム等の検討を通じた**導入要否の検討**、**事業者の選定**、**実施に向けた準備**など導入に向けた手順の一例を示す。



物品調達・工事

システム構築・設計

# 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



## 事業規模の検討

- 事業を展開するエリアについては、まちづくりとの整合や展開の方向性についての検討事例を紹介。
- ポートの配置においては、**利用ニーズや導入目的に応じたポート配置**や**自転車ネットワーク計画との連動**が重要。

### <事業エリアの例>

(カナダのガイドライン例)  
 カナダのシェアサイクルガイドラインでは、**移動実態を把握**するとともに、**都市機能が充実したエリア**への展開が重要と解説。

#### ▼カナダガイドラインの例

事業エリアについて、以下の利用実態の把握し、これらの利用が多いエリアを事業エリアとして選定することを推奨。

- ・ **短距離トリップ数**
- ・ **交通機関の利用状況**
- ・ **徒歩と自転車の利用状況**

結果として、上記のエリアは、カナダの都市の多くにおいて、**住宅、雇用、学生の密度が高く、都市機能が充実したエリア**に該当し、シェアサイクルを展開するのに適切なエリアであることが示されている。

出典：BIKE-SHARING GUIDE (カナダ運輸省)

### <ポートの配置>

(生活利便性の向上)  
 交通結節点となる鉄道駅等、市役所、商業施設等への設置など**日常生活における市民の移動ニーズ・交通行動**を想定したポート配置の計画が重要。

#### ▼岡山県岡山市の例

目的地の一つである**大学構内**

**交通結節点**となる主要駅周辺

**市街地内の日常利用等の目的地**に面的に配置(一定の密度を確保)

凡例  
 ● サイクルポート

### <ポートの配置>

(観光の振興)  
 鉄道駅の交通結節点との**アクセシビリティ向上**のほか、観光地、誘客施設、サイクリングルートなど**観光客の周遊ニーズ・周遊行動**を想定したポート配置の計画が重要。

#### ▼栃木県日光市の例

**交通結節点**となる日光駅、東武日光駅周辺に複数配置

**主要な観光地**である日光東照宮周辺に複数のポート配置

**サイクリングルート**(青線)

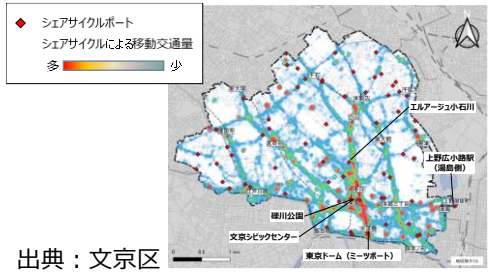
サイクリングルートの出典：日光市「NIKKO CYCLE MAP」

### <自転車ネットワーク計画との連動>

東京都文京区では、**自転車ネットワーク路線の選定**に際し、**シェアサイクルの利用状況やポート位置**を考慮。

#### ▼ポートを考慮した自転車NW路線選定の視点の例(東京都文京区)

視点	項目
安全性の向上	自転車関連の事故が発生した箇所
	危険に感じる箇所
	自転車の利用が多い経路 <b>シェアサイクルの利用が多い経路</b>
施設への接続	鉄道駅、 <b>シェアサイクルポート</b> 、駐輪場
	行政施設、商業施設、スポーツ施設等
	学校 幼稚園・保育園、観光スポット



シェアサイクルの利用状況(東京都文京区) 4

# 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



## 事業スキームの検討

- 事業スキームによって**行政と民間の関与の度合いは様々**。導入目的を踏まえながら、**公共の関与の度合いを検討する際の視点を紹介**。
- 導入目的に応じた適切なKPIの設定や利用ニーズの分析など**PDCAサイクルを継続**させることで、**持続可能なだけでなく発展的な運営**を可能に。

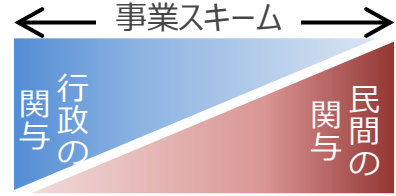
### <官民の役割分担>

・事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々。導入目的を踏まえながら、**公共としてのどのような視点で関与を行うかの検討が重要**。

### ▼行政の関与の視点

事項			行政の視点
地域課題の把握			まちづくりや交通等全体の視点から地域の課題を把握
導入目的の明確化			地域課題に対する <b>解決手段の一つとして</b> のシェアサイクルの導入目的を明確化
関連計画との連動			まちづくり計画、交通計画、自転車に関する計画、交通以外分野での計画等との連動
導入要否の検討	事業規模の検討	事業エリア ポート配置	利用ニーズの反映、 <b>事業の費用対効果、収支のバランス</b> （公的資金投入の要否）
	事業スキームの検討	官民の役割分担 KPI（PDCA）	<b>事業のマネジメント、施設・設備設置者／費用負担、管理・運営実施者／費用負担</b> 等の官民分担 導入目的に応じた <b>適切なKPI</b> の設定／利用ニーズの分析に基づく運用の在り方
事業者に求める事項・水準の検討		過剰駐輪対策	事業効率性だけでなく、 <b>公的なサービスとして事業者に求める事項・水準</b> の設定
		利用者の安全確保	
		災害時の活用	
事業者の選定等	選定方法の検討		選定等プロセスの <b>公平性・透明性・客観性</b> の担保
	公募内容等の検討		<b>前提条件（与条件）</b> とする事項と応募者の <b>企画提案とする事項の仕分け</b>
実施に向けた準備	ポート用地の確保協議・交渉	設置箇所と設置手法	公共用地や民地におけるポート用地の円滑な確保に向けた <b>法令・制度の理解や活用</b>
		設置促進に向けた手法	事業者等に向けた <b>インセンティブ</b> ／関係機関との調整に向けた <b>連携体制の構築</b> 等

### ▼事業スキームによる行政の関与の程度のイメージ



### <KPI (PDCA) >

### ▼導入目的に応じた目標、効果を確認するアウトカム指標例

導入目的例	目標例	指標例 (★：シェアサイクルのデータによって計測可能な指標例)
生活利便性の向上 (公共交通の機能補完)	公共交通利用者数の増加、公共交通不便地域の解消 乗換利便性の向上	・公共交通利用者数、バス停や駅近傍、公共交通不便地域のポート利用回数や駐輪回数 (★) 等 ・乗換利便性 等
地域の活性化 (まちの賑わい創出や観光振興)	商業施設等への立寄機会の創出、滞在や消費の促進 観光地へのアクセス性の向上 観光満足度の向上	・商業施設等近傍のポート利用回数や駐輪回数 (★)、総利用時間 (★)、消費額 等 ・観光客数、観光客来訪箇所数 (★) 等 ・観光客満足度
環境負荷の低減	CO2排出量の削減	・CO2排出削減量 (★) 等
健康増進	住民の運動機会の創出	・一人あたり利用距離 (★)、外出頻度 等
放置自転車の削減	放置自転車の削減 全般	・放置自転車台数 等 ・利用回数、利用者数 (★)、利用満足度、住民満足度、収支状況 等

※上記の指標のほか、進捗状況を確認するための指標として、ポート数、自転車台数、登録会員数、サービスエリア面積に対するポートカバー率等が考えられる。 5



## 事業者を求める事項・水準の検討

- 事業者を求める事項や水準の検討の参考として、過剰駐輪対策や利用者の安全確保、災害時の活用、データ収集・分析などの事例を紹介。

### <過剰駐輪対策>

仕様書において過剰駐輪対策を定めた事例  
(大阪府堺市)

- 4 役割分担  
(2) 民間事業者

#### I 違法駐輪対策

- 9 サイクルポートの仕様  
(4) サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車~~が返却出来ないシステムとし、~~違法駐輪が起こらないような工夫をあらかじめ行うこと。

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

### <利用者の安全確保（自転車の点検整備の例）>

仕様書においてメンテナンスを記載した事例  
(新潟県新潟市)

- (4) 自転車及びサイクルポートの維持管理  
利用者の安全確保のため、技術力を持った整備士が定期的に整備を行い、必要に応じて自転車及びサイクルポートの駐輪ラックや案内看板等の入れ替えを行うこと。その際の費用は、事業者が負担する。

出典：新潟市「にいがた2 kmシェアサイクル」  
導入及び運営事業 仕様書

### <災害時の活用>

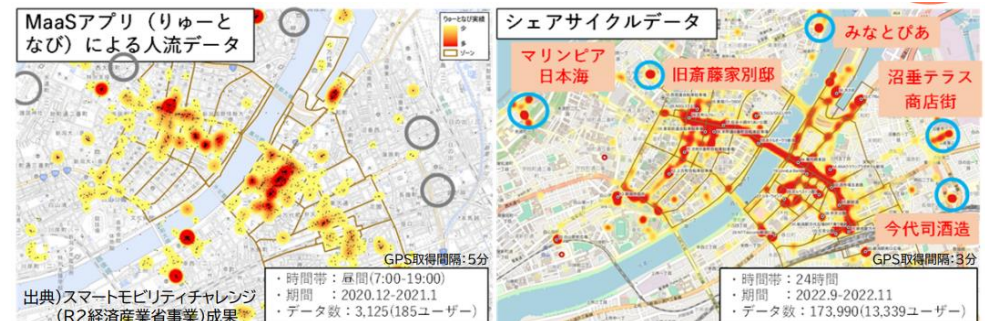
仕様書において災害時のシェアサイクル活用を定めた事例  
(兵庫県尼崎市)

- 4 役割分担  
(2) 事業者
- ケ 災害時において市民等や本市職員が活用できるよう無料開放する等  
コミュニティサイクルの利用に資する柔軟な対応

出典：尼崎市コミュニティサイクル事業仕様書

### <データ収集・分析>

走行履歴データを分析し、ポートの追加設置場所の検討に活かす事例  
(新潟県新潟市)  
(徒歩の行動範囲) (シェアサイクルの行動範囲)



出典：新潟市

# 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



## 関連計画との連動

○ シェアサイクル事業の持続的かつ円滑な普及のためには、導入や運営の目的を明確化するとともに、**まちづくり計画や総合交通計画、地方版自転車活用推進計画といった地域の計画体系との連動**を通じて、導入や運営に関する合意形成を図ることが肝要。

## 関連する計画の例

- ① まちづくり計画（総合計画、基本計画、都市計画マスタープラン等）
- ② 総合的な交通計画（総合交通計画、地域公共交通計画等）
- ③ 自転車に関する計画（地方版自転車活用推進計画、駐輪場計画等）
- ④ 交通以外の分野での計画（環境、健康、防災等）

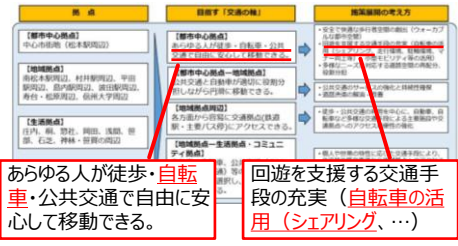
### ▼金沢市都市計画マスタープラン2019 (石川県金沢市、R1.8)

- 鉄道駅やバス停などにおけるサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を行うとともに、既存駐輪場の適正利用や駐輪需要に応じた駐輪施設の整備を推進します。
- 金沢レンタサイクル「まちのり」は、電動アシスト自転車の導入や新たなポートの整備拡充をはじめ、サービス内容の見直し・改善を行っていきます。
- 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の主旨に則り、自転車走行ルールや自転車駐輪マナーの周知徹底を図ります。



出典：石川県金沢市「金沢市都市計画マスタープラン2019」

### ▼松本市総合交通戦略 (長野県松本市、R3.9)



出典：松本市総合交通戦略

### ▼沼津市地域公共交通計画 (静岡県沼津市、R2.3)



出典：沼津市地域公共交通計画

### ▼横浜市自転車活用推進計画 (神奈川県横浜市、H31.3)

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「ベイバイク」**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、**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。**



出典：横浜市自転車活用推進計画

### ▼横浜市地球温暖化対策実行計画 (神奈川県横浜市、R3.10)

第5章2（6）持続可能なまちづくりの例  
イ 交通まちづくり

市民・事業者・行政が協働し、鉄道やバスなど、**公共交通機関の利用促進、自転車活用の推進、モビリティマネジメントの取組等を進め、過度にマイカーに依存するライフスタイルを見直し、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、移動の円滑化などを含め、運輸部門の低炭素化を表現します。**

対策・施策
モビリティマネジメントの推進
駅及び駅周辺のシームレス化 <sup>2)</sup> の推進
鉄道ネットワークの整備
地域交通サポート事業の推進
バスコケーションシステム（バス運行状況把握）導入支援
都心臨海部における連動バスを活用した「高度化バスシステム」の導入
道路ネットワークの整備
次世代交通（低炭素交通）に関する取組（超小型モビリティの活用等）
カーシェアリングの普及促進
コミュニティサイクル（共有自転車）の活用
自転車活用の推進
自転車走行空間の形成

コミュニティサイクル (共有自転車) の活用

出典：横浜市「横浜市地球温暖化対策実行計画（平成 30 年 10 月）」



# 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(事業者等の選定)



## 選定方法、公募内容等の検討

○ シェアサイクル事業の事業者の選定においては、**公平性、透明性、客観性などを確保**する仕組みが必要。

### ▼契約方式と特徴

契約方式	特徴	選定方式
一般競争契約	・ 契約に関する公告をし、一定の資格を有する不特定多数の希望者を競争に参加させ、契約主体に最も有利な条件を提供した者との間に締結する契約方式	・ 最低価格落札方式
指名競争契約	・ 資力、信用その他について適当であると認める特定多数の競争加入者を選んで競争させ、契約主体に最も有利な条件を提供した者との間に締結する契約方式	・ 総合評価落札方式
随意契約	・ 契約主体が契約の相手方を選定するのに競争の方法によることなく、任意に特定の者を選んで締結する契約方式	・ プロポーザル方式

出典：環境省「国等の機関における契約方式の概要」より  
平成20年度環境配慮契約法基本方針検討会 船舶懇談会資料

### ▼事業者の選定における評価基準の例（プロポーザル方式）

評価項目	内容例
運営体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シェアサイクル事業の実績や運営のノウハウを有しているか</li> <li>・ サービス推進体制、維持管理体制は十分か</li> </ul>
運営設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の安全性や機能性、耐久性は十分か</li> <li>・ 駐輪ラックや案内看板等サイクルポートの設備は設置、撤去が容易なものか</li> </ul>
サービス内容・利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 登録から貸出・返却手続きは容易でわかりやすいか</li> <li>・ 決済は容易で、複数の決済方法が用意されているか</li> </ul>
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ G P S 等を活用した有意義なデータを提供できるか</li> <li>・ アンケートやデータ分析を効果的に行い、事業提案を行うことができる体制、計画が整備されているか</li> </ul>
安全対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ポートは周辺環境や安全に配慮されているか</li> <li>・ 加入する保険の補償範囲は十分か</li> <li>・ 希望者に対するヘルメットの貸し出しなどが可能か</li> <li>・ 冬季におけるサービスの方向性、安全対策が十分に整備されているか</li> </ul>
地域連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域事業者の活用、雇用があるか</li> <li>・ 地域の施策との連携があるか</li> <li>・ 利便性向上や地域の魅力向上のための提案がなされているか</li> </ul>

# 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(実施に向けた準備)



## ポート用地の確保協議・交渉(サイクルポート設置場所の確保)

○公共用地へのポート設置に関わる関係者の理解を図るため、**道路や都市公園等の公共用地、民地へのポート設置に関連する法規制、特例制度等の解説、駐車場附置義務緩和などの事例を提示。**

### <設置箇所と設置手法>

設置箇所	設置手法	関連する法規制	特例制度等
<b>道路</b>  (鹿児島県 鹿児島市の例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>占有</li> <li>道路付属物として設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路法</li> <li>道路法施行令</li> <li>道路法施行規則</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生特別措置法</li> <li>中心市街地活性化法</li> </ul>
<b>都市公園</b>  (岡山県 岡山市の例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園施設</li> <li>占有 (Park-PFIや都市再生特別措置法の特例を活用)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市公園法</li> <li>都市公園法施行令</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生特別措置法</li> <li>都市公園法による Park-PFI</li> </ul>
<b>河川空間</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>占有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川法</li> <li>河川敷地占有許可準則</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生特別措置法</li> </ul>
<b>公共施設内の空間</b>	<b>国有地</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>使用許可の申請により設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国有財産法</li> </ul>	—
	<b>市有地等</b>  (北海道 札幌市の例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用許可の申請により設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方自治法</li> <li>公共施設使用料条例等</li> </ul>
<b>有効空地・公開空地</b>  (東京都 六本木ヒルズの例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合設計制度</li> <li>地区計画に位置付け設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築基準法</li> <li>都市計画法</li> <li>各地方公共団体の制度など</li> </ul>	—

公共用地

民地

### <都市公園にシェアサイクルポートを設置する場合の取り扱い(公園施設)>

**シェアサイクルポートは公園施設に該当する旨の通知(令和4年12月)**

国都光景第93号  
令和4年12月9日

都道府県・指定都市  
都市公園担当部局長 殿

国土交通省都市局公園緑地・景観課長

都市公園にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて

「令和4年の地方分権改革に関する提案募集」において、都市公園法上の公園施設にシェアサイクルポートが含まれている旨を明確化することについて提案があったことを踏まえ、**シェアサイクルポートに関する都市公園法の運用上の考え方**について、下記のとおり通知いたします。

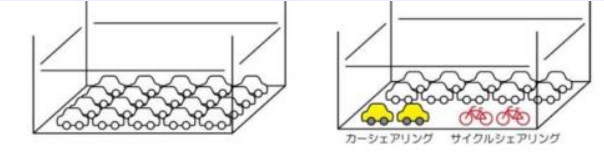
また、都道府県におかれましては、貴管内関係市町村(指定都市を除く。)に対してこの旨周知いただくようお願いいたします。

記

都市公園施行令第5条第6項に規定する駐車場には、自転車駐車場も含まれる。自転車を賃貸する事業の用に供されるシェアサイクルポートは自転車駐車場の一形態であることから、同項に規定する駐車場に含まれるものであり、**既存の公園利用者又は将来的な公園利用者の利便の確保等に資するものであれば、都市公園の効用を全うする施設として認められ、都市公園法第2条第2項第7号の便宜施設として公園施設に該当すると解して差し支えない**。なお、「コミュニティサイクル」、「レンタサイクル」等の他の名称で自転車を賃貸する事業の用に供されている自転車駐車場についても同様である。

### <附置義務駐車場の緩和によるポート設置促進の事例(兵庫県神戸市)>

**サイクルポートを商業施設等に設置することで、附置義務駐車場が緩和**



●サイクルシェアリング、カーシェアリングなし  
●サイクルシェアリング、カーシェアリングあり

# 第3章 持続可能な事業となるためのポイント(利便性の向上)



- シェアサイクルの利用を促進させる上で、**認知度の向上や経路検索サービス・他交通手段との連携などの利便性の向上**の検討が重要。
- シェアサイクルの走行履歴データを分析し、利用者ニーズの把握や**自転車通行空間整備等のサービス改善を繰り返すこと**で更なる利便性の向上を図ることが重要。

## <ピクトグラムを用いた案内看板>

利用者が容易に認識でき、**外国人でも直感的で分かりやすい**ピクトグラムを使用した案内看板の事例(富山県富山市)



## <他公共交通手段との連携>

リアルタイムの満空情報の表示や**シェアサイクルを含む経路検索**を行うMaaSサービスの事例(群馬県前橋市)



<ポート位置の表示> <満空情報の表示> <シェアサイクルを含む経路検索>  
出典：前橋市

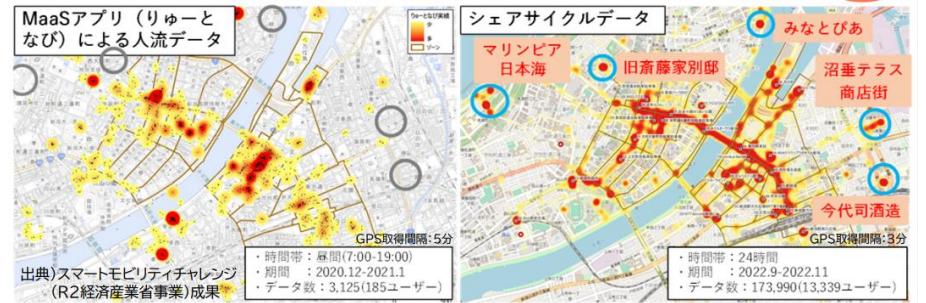
## <駅構内の出口案内板>

**ピクトグラム・英語併記**でポートへの案内誘導を行う駅構内の出口案内板の事例(大阪府大阪市)



## <データ収集・分析>

走行履歴データを分析し、**ポートの追加設置場所の検討**に活かす事例(新潟県新潟市)  
(徒歩の行動範囲) (シェアサイクルの行動範囲)



出典：新潟市

# 第3章 持続可能な事業となるためのポイント(採算性の確保)



- シェアサイクル事業の**持続的な発展**においては、**採算性を確保**しながら、**サービス水準を高める**ことが重要であり、「**収入の確保**」及び「**支出の削減**」の視点からノウハウや事例を紹介。
- 「収入の確保」においては、地域のニーズに合わせた**適切なサービスエリア設定・ポート配置(密度)**、**車種・料金設定**を行うとともに、**付帯する事業による収入確保**についても検討することが重要。

## <収入の確保>

- ・生活利便性の向上を目的とした場合、シェアサイクルの**利用回数とポート密度とは相関関係あり**。ポート密度を一定水準に保つ意味でも、**適切なサービスエリアの設定**が重要。
- ・熊本市では、**実証実験**開始時には、**サービスエリアを中心市街地周辺に絞る**ことで高いポート密度を確保しつつ、市民からの**利用ニーズを把握しながら、エリア・ポート規模を徐々に拡大**。

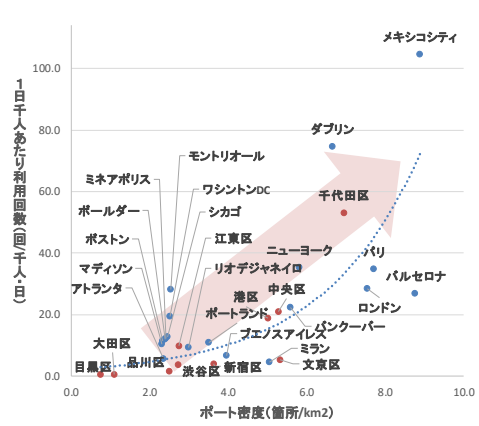
- ・観光振興を目的とした場合、観光客のニーズに合わせ、**適切な車種や料金設定**が重要。例えば、江ノ島・湘南エリアではe-Bikeを導入し、通常よりも高い料金設定のサービスを実施。

### ▼江ノ島・湘南エリア(観光振興)での車種・料金設定の例

	車種	料金設定
(観光振興) 江の島・湘南エリア	e-Bike (電動アシスト付スポーツバイク) 	・300円/最初の30分 ・150円/延長15分あたり ・上限 2,000円/12h
(生活利便性の向上) 例:千代田区	電動アシスト付シティバイク 	・130円/最初の30分 ・100円/延長15分あたり ・上限 1,800円/12h

写真出典：OpenStreet(株)

### ▼ポート密度と平均利用回数の関係



出典：  
【海外事例】『The Bikeshare Planning Guide 2018 EDITION』(ITDP)  
【国内事例】国土交通省調べ(事業者提供データ、2018.4.1-2019.3.31) 平成27年国勢調査 総人口

### ▼徐々にサービスエリアを広げた事例(熊本県熊本市)(R4.4.28より実証実験として開始)



	自転車台数	ポート数
実験開始当初(R4.4.28)	110台	42箇所
エリア拡大時(R4.10.1)	250台	87箇所

出典：熊本市HP

## <付帯する事業収入の例>

- ・付帯する**事業収入の確保**も採算性の確保の方法の一つ。
- ・国内外ではカゴやドレスガードへの**広告掲載**や、**ネーミングライツ**を導入。
- ・杉並区では、施設の命名権を企業に売却する**ネーミングライツ**を実施。3年間(R4.4.1~R7.3.31)、年300万円で契約を締結。

### ▼広告掲載(ポーランド・ワルシャワ) ▼ネーミングライツ(アメリカ・ニューヨーク)





○ 「支出の削減」においては、運営費用（ランニングコスト）の大きなウェイトを占める「**再配置費用**」の削減がポイント。

## <支出の削減>

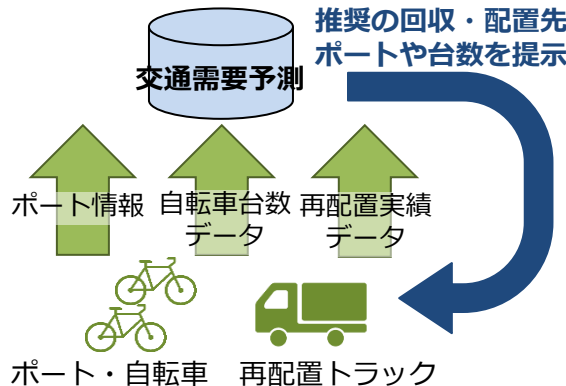
- ・「再配置費用」が運営費の多くを占めるため、その削減が事業効率性を高める上で重要。
- ・「再配置費用の削減」においては、再配置の必要回数を減らす、再配置の工程を減らすという2つの考え方があり、適切な方法を検討することが重要。

方法		内容	実施地域の例
再配置の必要回数を減らす	ポートの大型化・高密度化	・ポートを空車・満車にさせにくくするとともに、空車・満車であった場合でも近隣のポートを利用させやすくする	・新木場駅（約70ラック） ・静岡駅（約50ラック）等
	AI技術等の活用	・ポート需要のAI予測により巡回する順序や配備台数を最適化	・江東区、港区、中央区、新宿区、品川区
再配置の工程を減らす	充電ポートの導入	・再配置業務における人手による充電作業を解消（※シェアサイクルの9割程度が電動アシスト自転車の場合）	・松本市、さいたま市、千葉市、静岡市等

### ▼ポートの大型化の例 (新木場駅 東京都江東区)



### ▼AI技術の活用の例



出典：(株)ドコモ・バイクシェア資料より国土交通省作成

### ▼充電ポートの例 (長野県松本市)



出典：OpenStreet(株)

# 第3章 持続可能な事業となるためのポイント(安全・安心の確保)



- シェアサイクルは**利用者自身がドライバと乗客の役割を果たすことから、安全・安心の確保が必要。**
- 自転車通行空間を考慮したポート配置や過剰駐輪対策など、**ハード・ソフト両面から適切に安全・安心を確保**することは、交通管理者や地域の関係者との円滑な合意形成にも繋がることが期待。
- 道路交通法の改正より、**ヘルメット着用の努力義務への考慮も必要。**

## <自転車通行空間の考慮>

通行空間と接したポート配置とすることで、歩行者と自転車利用者の錯綜を低減する事例（福岡県北九州市）



## <自転車の点検整備>

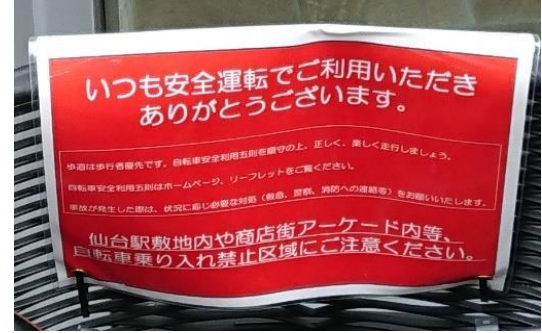
仕様書において自転車の点検整備を定めた事例（新潟県新潟市）

(4) 自転車及びサイクルポートの維持管理  
利用者の安全確保のため、**技術力を持った整備士が定期的に整備を行い、必要に応じて自転車及びサイクルポートの駐輪ラックや案内看板等の入れ替えを行うこと。**その際の費用は、事業者が負担する。

出典：新潟市「にいがた2 kmシェアサイクル」  
導入及び運営事業 仕様書

## <利用ルール・マナーの啓発>

自転車の前かごに運転マナーを掲示し安全運転を励行する事例(宮城県仙台市)



## <過剰駐輪対策>

仕様書において過剰駐輪対策を定めた事例（大阪府堺市）

- 4 役割分担
- (2) 民間事業者
- I **違法駐輪対策**
- 9 サイクルポートの仕様
- (4) サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車が返却出来ないシステムとし、**違法駐輪が起これないような工夫をあらかじめ行うこと。**

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

## <ヘルメットの貸出>

前かごに格納しヘルメットの着用を推奨する事例（群馬県高崎市）



## <災害時の活用>

西日本豪雨の災害時にシェアサイクルを避難所に配置し避難者の移動手段を提供した事例（広島県広島市）



出典：広島市Webサイト13



- **地方公共団体の実務担当者**にとってシェアサイクル事業の**導入、運営の参考**となるよう、**関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って記載**。
- 専門的知見が無い者が**具体的なイメージ**を持って理解できるように事例を充実。

## 第1章 イン트로ダクション

- (1) ガイドラインの概要
  - ・ ガイドラインの目的・ターゲット等の説明。
- (2) シェアサイクルの概要
  - ・ シェアサイクルの導入状況、利用ニーズ、普及効果、シェアサイクルの普及促進に向けた説明。

## 第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順

- (1) 導入に向けた手順
  - ・ 導入に向けた手順の説明。
- (2) 導入要否の検討
  - ・ 事業規模や事業スキームの検討等を踏まえた導入要否の検討について解説。
- (3) 事業者の選定等
  - ・ 事業者の選定に関する検討内容等について解説。
- (4) 実施に向けた準備
  - ・ ポートの用地の確保の協議・交渉における、用地種別ごとの法規制・制度運用の事例等を紹介。

## 第3章 持続可能な事業となるためのポイント

- (1) 採算性の確保
  - ・ 収支改善の取組の実事例を紹介。
- (2) 利便性の向上
  - ・ MaaSとの連携、案内看板設置、走行・利用データ(GPS等)活用等の事例を紹介。
- (3) 安全・安心の確保
  - ・ 自転車通行空間の考慮、過剰駐輪対策、点検整備、保険加入、ヘルメット義務化、災害時の活用等の事例を紹介。

## 参考

- ・ シェアサイクルに関する具体的な補助事業等一覧
- ・ サイクルポート設置場所の確保に関連する法令