

# 公共用地等への 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に関わる現状と課題について
2. サイクルポートの設置事例等について
3. 公共用地等へのサイクルポート設置促進について



# 1. サイクルポート設置に関わる現状と課題について

---

## 1.1 サイクルポート密度と利用頻度

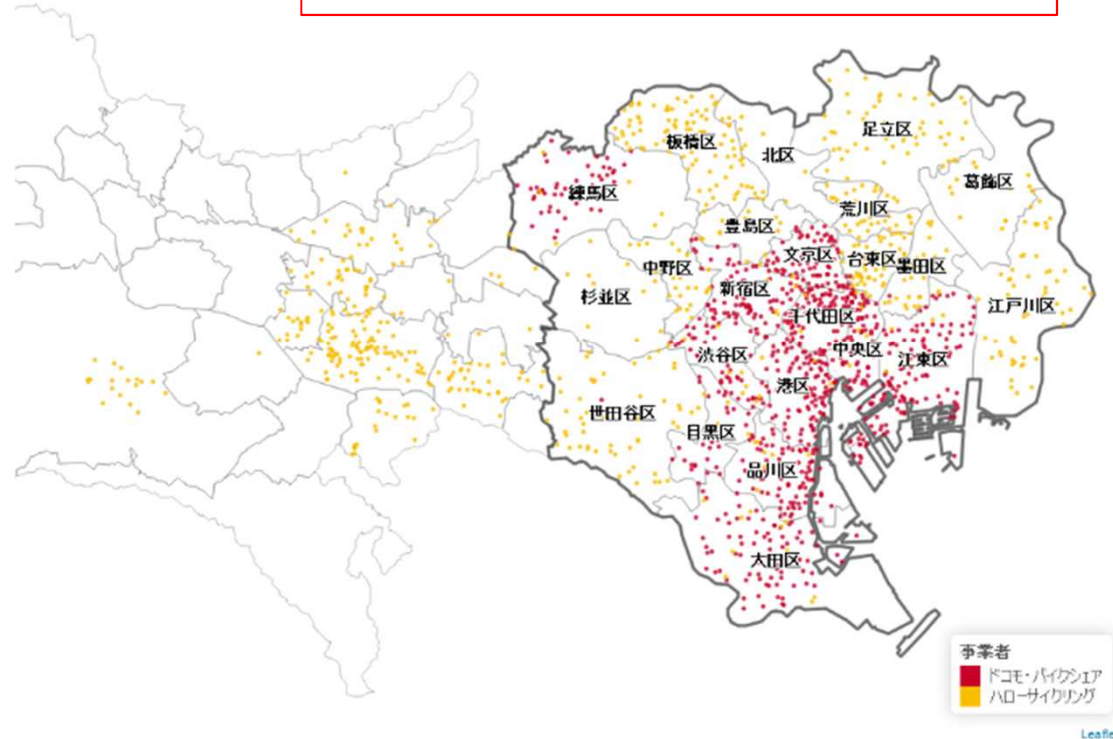
## 1.2 サイクルポート設置場所の確保に関する課題

# 1.1 サイクルポート密度と利用頻度



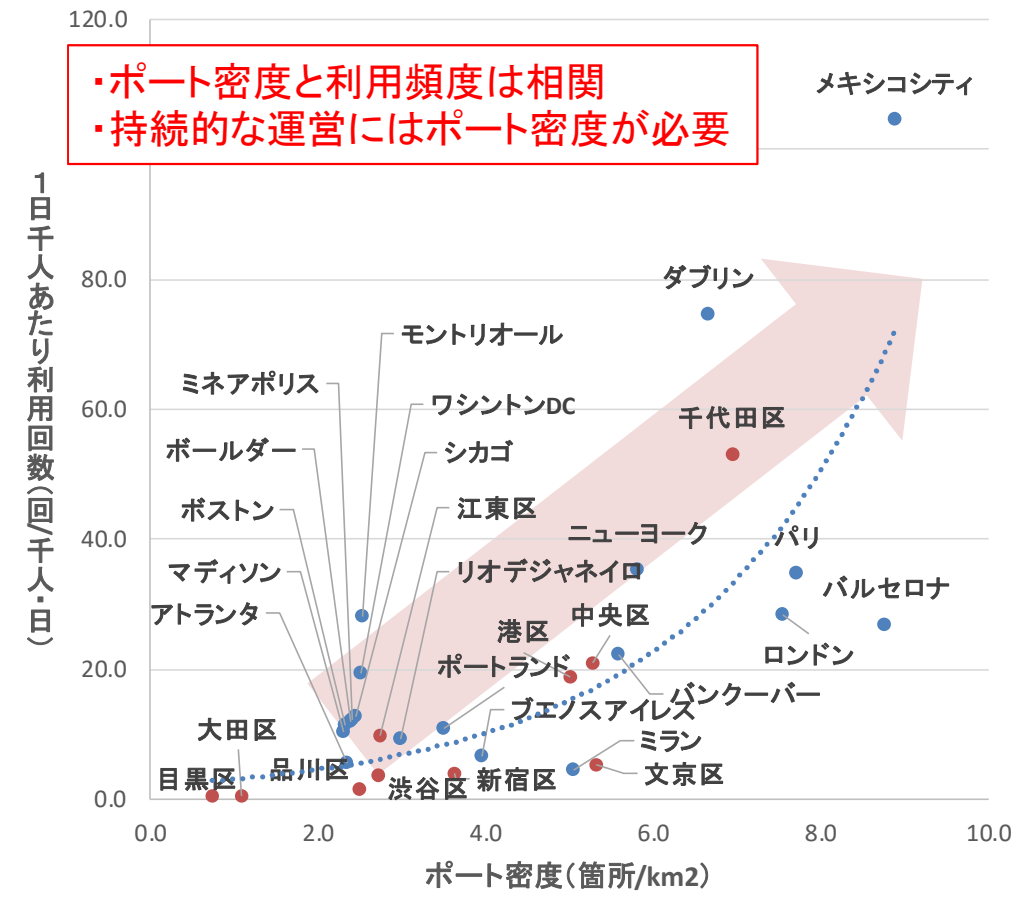
東京都のポートの分布  
(ドコモ・バイクシェア、オープンストリート)

23区内でも空白エリアがまだまだ多く存在



出典:ドコモ・バイクシェア、オープンストリートHP(2020年5月13日時点)

ポート密度と平均利用回数



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

## 1.2 サイクルポート設置場所の確保に関する課題



場所	課題
道路	<ul style="list-style-type: none"><li>① 占用対象物件におけるシェアサイクルの位置づけが不明確</li><li>② 歩行者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li><li>③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない</li></ul>
都市公園	<ul style="list-style-type: none"><li>① 公園施設におけるシェアサイクルの位置づけが不明確</li><li>② 公園利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li><li>③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない</li></ul>
公共施設・ 官庁施設	<ul style="list-style-type: none"><li>① 営利目的とされ設置できない</li><li>② 施設利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li></ul>
公開空地・ 民地	<ul style="list-style-type: none"><li>① 公開空地での設置が認められていない</li><li>② 商業施設等の附置義務の対象外</li></ul>



## 2. サイクルポートの設置事例等について

---

**2.1 道路法に基づく占用許可の「無余地性の基準」 (鹿児島市の事例)**

**2.2 都市公園 (公園施設) の設置事例 (岡山市の事例)**

**2.3 都市再生特別措置法の活用による道路・都市公園の占用 (名古屋市事例)**

**2.4 国有財産の有効活用に向けた取組**

**2.5 公開空地 (民有地) の活用 (東京都事例)**



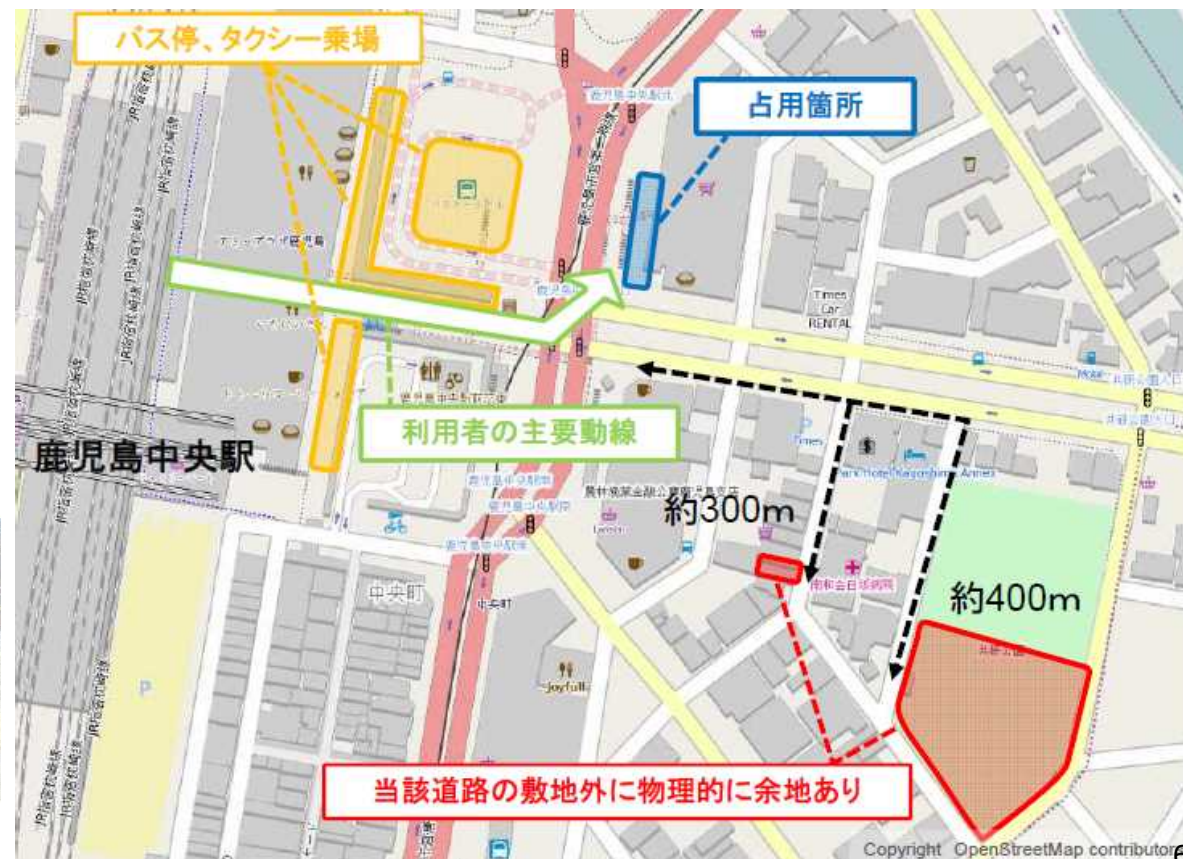
## 2.1 道路法に基づく占用許可の「無余地性の基準」(鹿児島市の事例)

- 「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、経済的な要素や利便等を含めた諸般の事情を考慮できる

(「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、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、以下の理由で、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
  - ・ 占用場所は、複数の交通機関が集まる交通結節点
  - ・ 通勤や通学だけでなく、観光客も多く利用する場所

鹿児島市「コミュニティサイクルポートかごりん」



## 2.2 都市公園(公園施設)の活用(岡山市の事例)



- 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がある
- 岡山市では、県管理の公園において、市が申請し、便益施設としてポートを設置

### ■都市公園(公園施設)へのポート設置事例



岡山県総合グラウンド

### ■公園施設の分類

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

### ■都市公園法第5条

- 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）



## 2.3 都市再生特別措置法の活用による道路・都市公園の占用(名古屋市事例)

- 都市再生特別措置法の占用許可特例を活用し、道路や都市公園にポートを設置することが可能。
- 名古屋市では、都市再生特別措置法に基づき、シェアサイクルポートについて土地所有者等(市、国)と都市再生推進法人が都市利便増進協定を締結。

### 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										
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(占用主体)	活用する制度					
					道路占用許可特例(都市再生特別措置法46条10項)	河川敷地占用許可(河川敷地占用許可準則22)	都市公園占用許可特例(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い、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)	○			○		

#### <道路占用特例>

【占用主体】栄ミナミまちづくり(株)  
【道路管理者】名古屋市、中部地整

#### <都市公園占用特例>

【占用主体】栄ミナミまちづくり(株)  
【公園管理者】名古屋市





## 2.4 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、以下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つとして想定されている。

### ■行政財産の維持管理に係る見直し

#### 課題

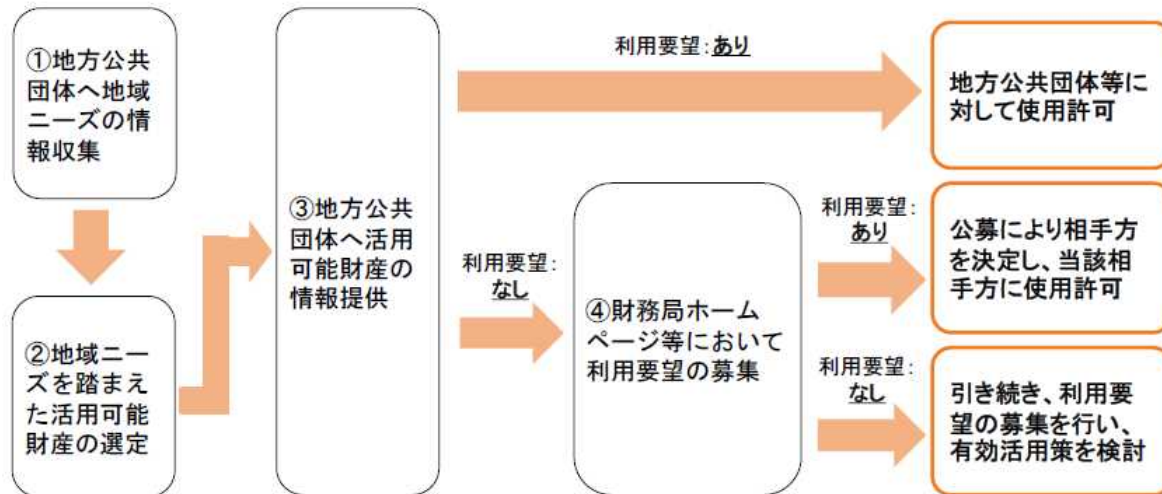
行政財産の使用許可は、短期的なものが多く、利用は限定的。積極的に行政財産の活用を進める必要がある。



#### 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・宿舎の活用用途の例

〈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・宿舎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。

出典：令和元年6月14日 財政制度等審議会資料(抜粋)・一部加工



## 2.5 公開空地(民有地)の活用(東京都の事例)

- 東京都では、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度(※)活用方針」を改訂
- 公開空地において、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た。

※「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良好な建築計画に対して、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。

### ■公開空地へのサイクルポート設置事例



丸ビル(東京駅丸の内口)



六本木ヒルズ

### ■東京都 都市開発諸制度の改定内容例

#### ○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) (H31.3改定)

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。

#### ○「東京都総合設計許可要綱実施細目」(抄)

#### 第24 公開空地等の一時占用等

##### 1 公開空地等の一時占用

(1) 次のアからウまでに掲げる基準に適合するものについては、公開空地等を一時占用することができる。(略)

##### 2 公開空地等の活用

(1) 以下に掲げるものは、1の規定にかかわらず公開空地等を活用することができる。

ア・イ 略

ウ 活用方針に定める自転車シェアリングのサイクルポート

(2) 略

(3) (1)イ及びウにより公開空地等の活用をしようとする場合、様式6-4による公開空地等の活用申請書を知事に提出し、承認を受けなければならない。



## 3. 公共用地等へのサイクルポート設置について

---

### 3.1 サイクルポート設置促進の方向性（案）



### 3.1 サイクルポート設置促進の方向性(案)

場所		課題	方向性(案)
公共用地	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 占用対象物件におけるシェアサイクルの位置づけが不明確</li> <li>② 歩行者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li> <li>③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路占用や公園施設の設置管理許可、都市再生特別措置法の占用特例による設置事例を収集するとともに、関係機関等とのより良い協議のあり方や設置時の安全対策、駐輪対策等についてとりまとめ、周知することで全国への横展開を図る</li> </ul>
	都市公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 公園施設におけるシェアサイクルの位置づけが不明確</li> <li>② 公園利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li> <li>③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない</li> </ul>	
	公共施設・官庁施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 営利目的とされ設置できない</li> <li>② 施設利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確</li> </ul>	
公開空地・民地		<ul style="list-style-type: none"> <li>① 公開空地での設置が認められていない</li> <li>② 商業施設等の附置義務の対象外</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都での公開空地における制度設計など、地方自治体による既存制度を活用した好事例を収集してとりまとめ、全国への横展開を図る</li> </ul>