

都市交通の中でのシェアサイクルのこれから ～速報版～

国土交通省 都市局 街路交通施設課

令和4年3月15日

1. シェアサイクルの取組動向

2. シェアサイクルの公共性

3. シェアサイクルに関する支援制度

1. シェアサイクルの取組動向

2. シェアサイクルの公共性

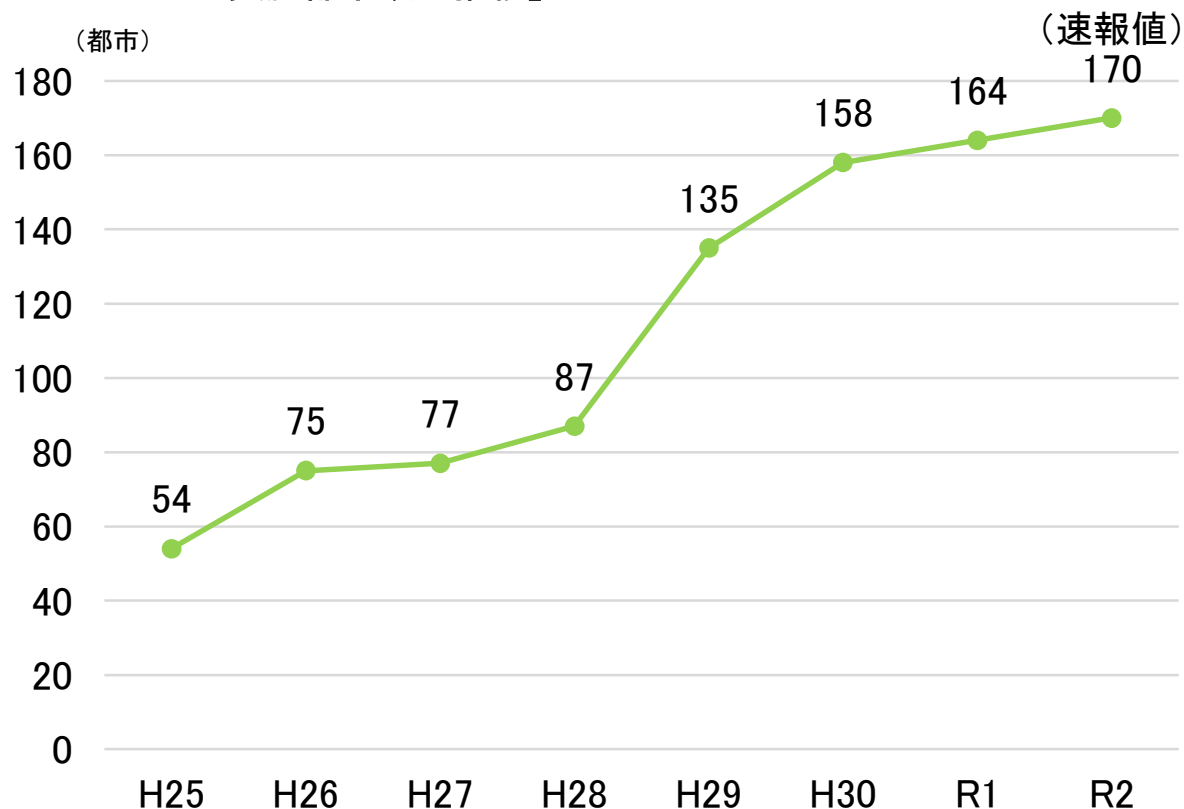
3. シェアサイクルに関する支援制度

1. シェアサイクルの取組動向

①アンケート全体集計

- シェアサイクルの本格導入都市数は令和2年度末時点で170都市。
- 本格導入都市数は毎年増加傾向にあるが、一方で撤退した都市も存在。

【シェアサイクルの実施都市数の推移】



【シェアサイクルの社会実験実施都市数・検討中の都市数】

・社会実験の都市数	45都市
・検討中の都市数	50都市

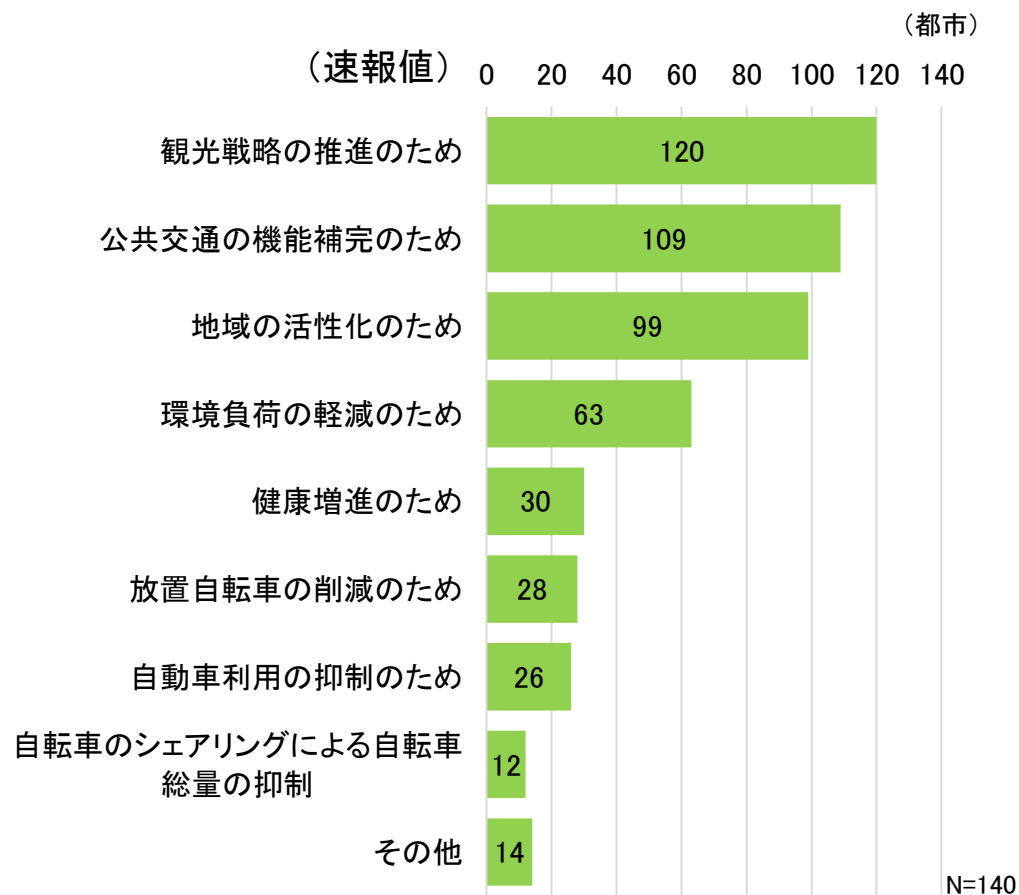
※令和4年3月11日時点、回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

1. シェアサイクルの取組動向

①アンケート全体集計

➤ 導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」といった項目が多い。

【シェアサイクル導入目的】



※複数回答あり

※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

※複数事業行う都市は、規模の大きい事業の回答を集計対象とした

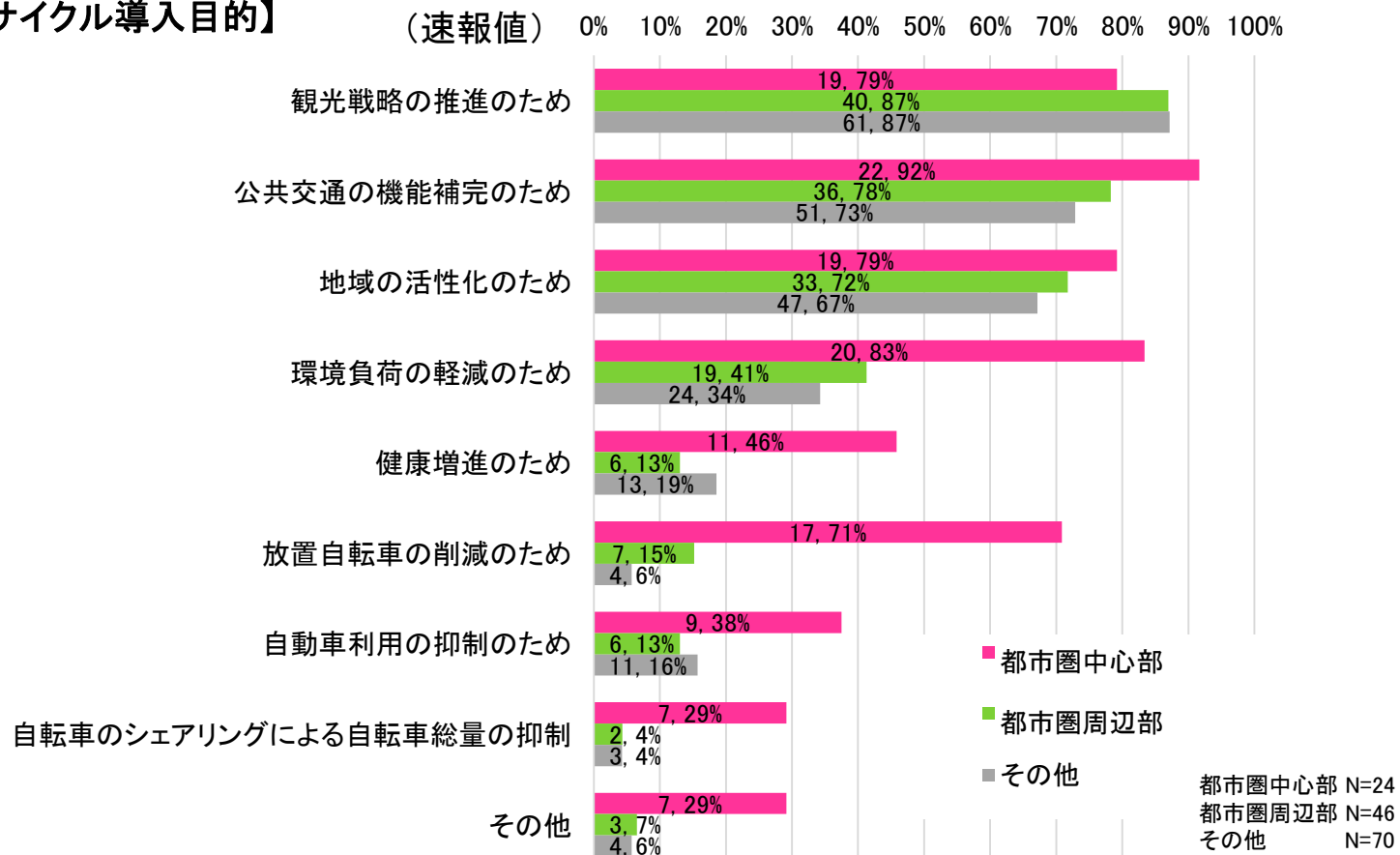
1. シェアサイクルの取組動向

①アンケート全体集計

▶ 都市圏中心部では、多様な目的を持って導入されている傾向があり、その他の地域と比較し「環境負荷軽減」・「放置自転車削減」・「自転車総量抑制」等の目的を設定している割合が高い。

【シェアサイクル導入目的】

(速報値)



※地域区分の定義は国勢調査において設定されている基準を参考に以下のとおり設定した

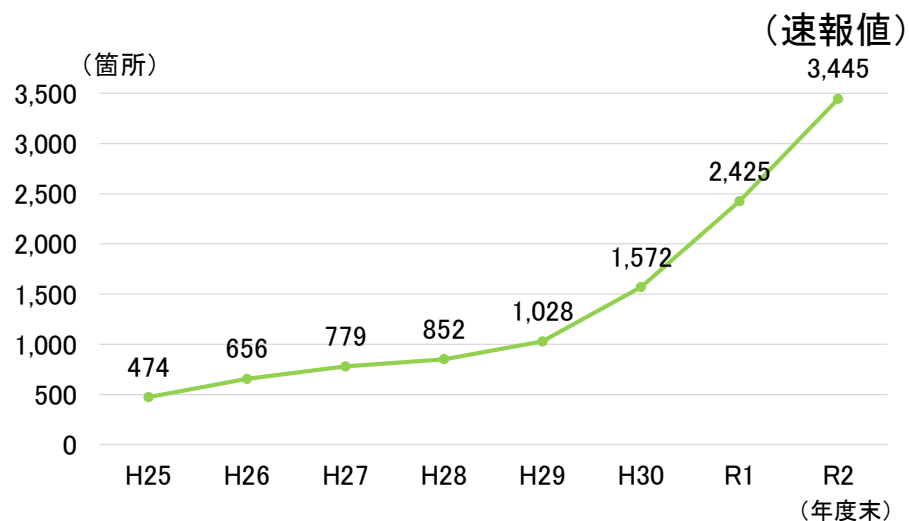
- ・都市圏中心部: 大都市圏の中心市(東京都特別区部及び政令指定市)、都市圏の中心市(大都市圏に含まれない人口50万以上の市)
- ・都市圏周辺部: 中心市に社会・経済的に結合している市町村
- ・その他: 上記に該当しない市町村

1. シェアサイクルの取組動向

②ポート数・ポート密度の変化

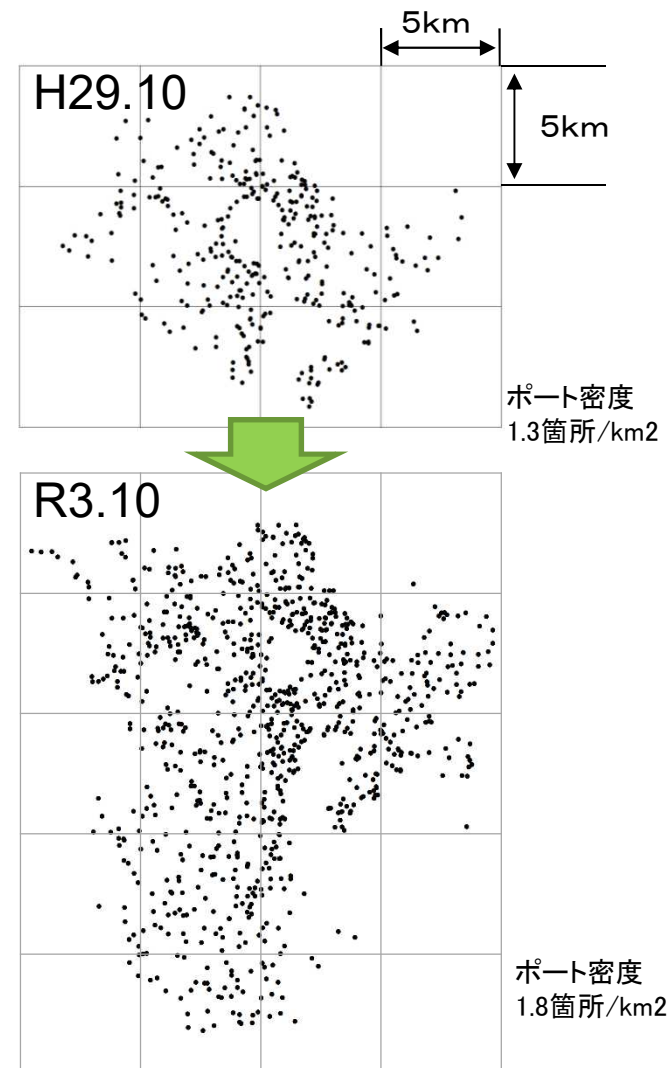
▶ ポート数は年々増加しており、都市圏中心部では設置密度も高まっている。

【ポート設置数の推移】



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

【ポート密度の変化の例(東京都)】

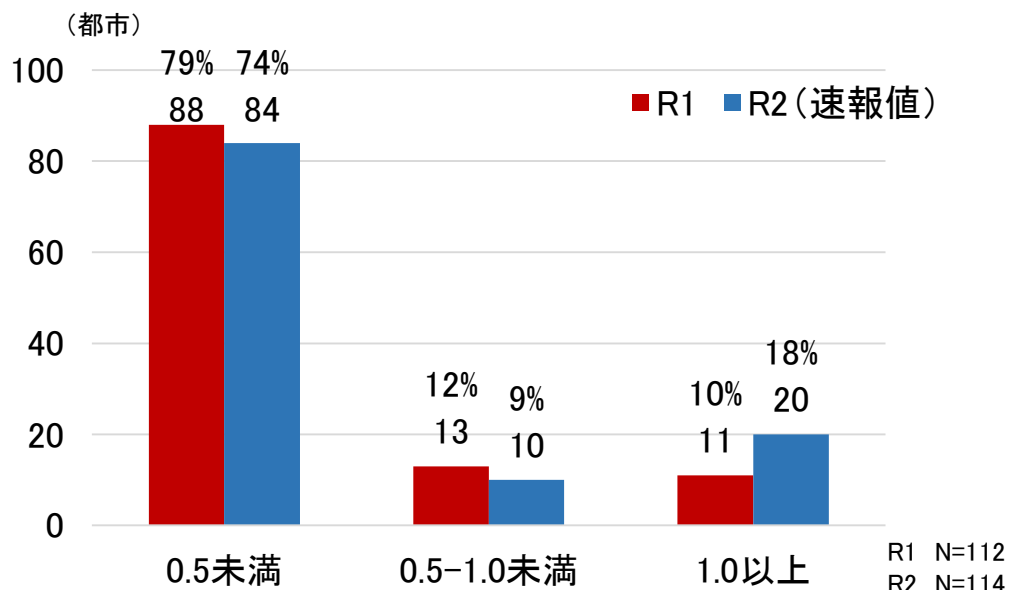


1. シェアサイクルの取組動向

③-1 回転率の変化

- 都市圏中心部では、回転率が高い都市の割合が増加傾向にある。
- 都市圏中心部以外の地域では、回転率が0.5未満の都市が大半を占めている。

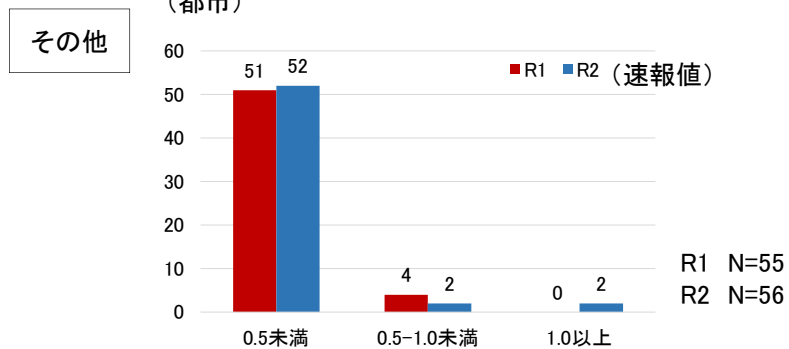
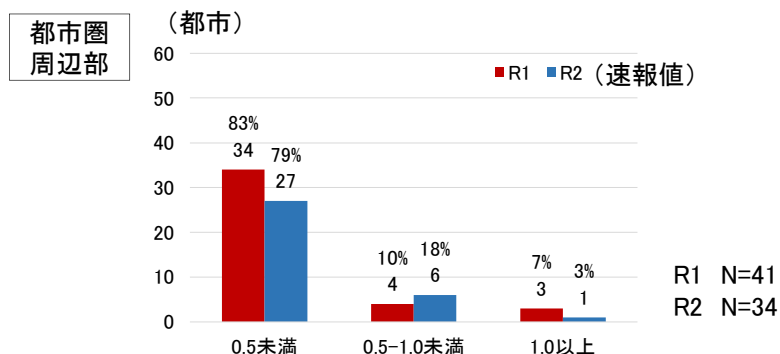
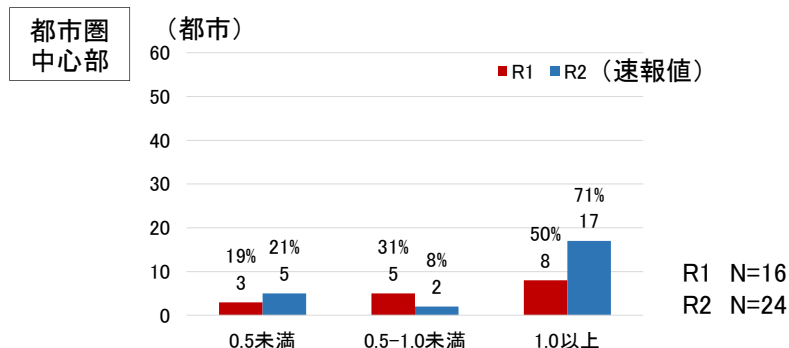
【回転率】



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

※のべ利用回数、自転車台数、運営日数をもとに回転率を算出

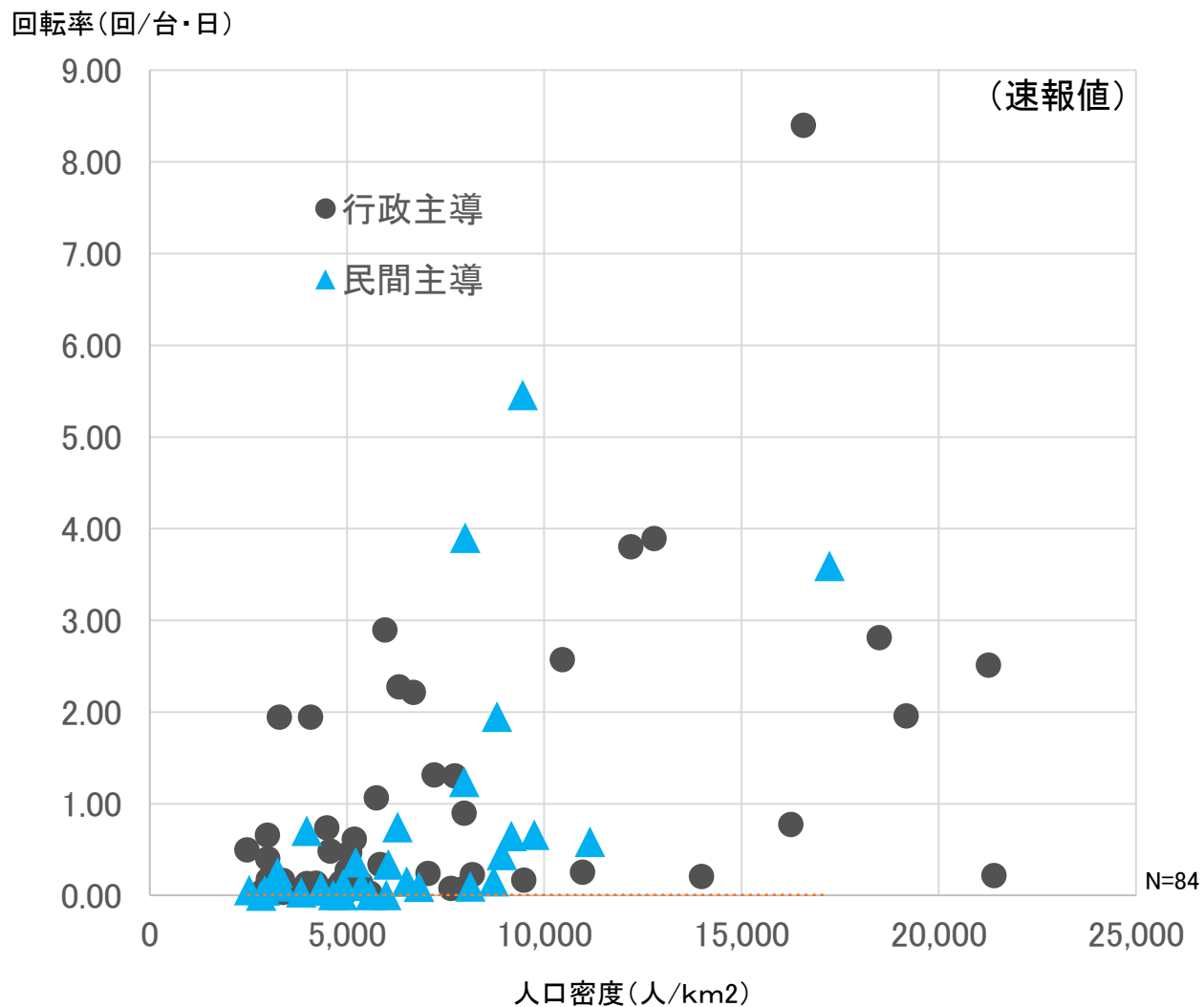
※地域区分の定義は、前述した定義(P5)と同様



1. シェアサイクルの取組動向

③-2 回転率と人口密度

➤ 回転率と人口密度にはやや相関関係が見られる。



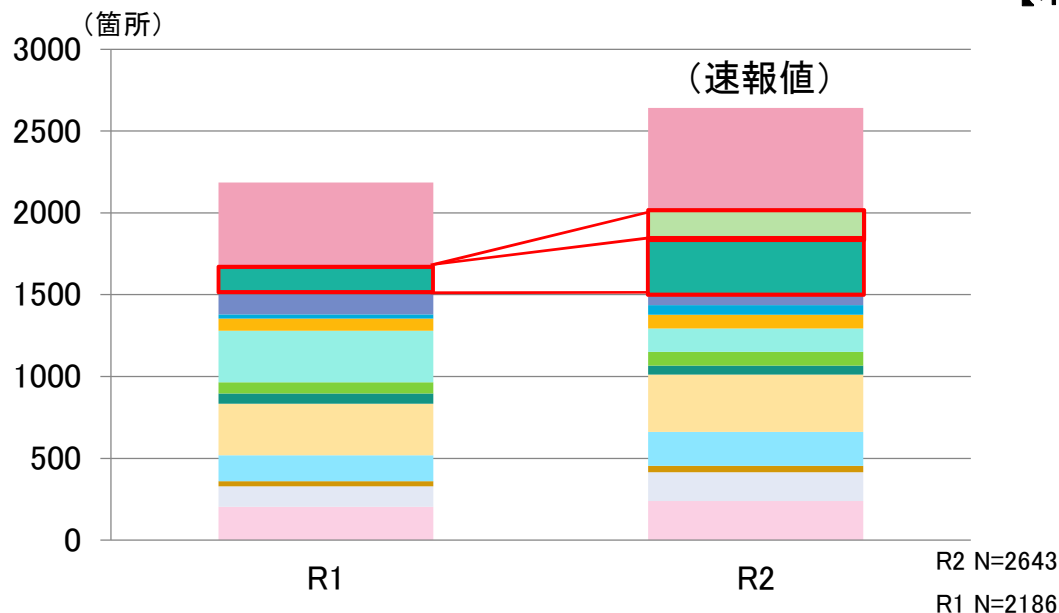
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

1. シェアサイクルの取組動向

④ポートの設置個所

▶ 前年度と比較し、コンビニ敷地内への設置（198箇所増）、宿泊施設への設置（158箇所増）が増加傾向である。

【ポートの設置場所】



- 公園区域内
- 道路
- 道路(路上以外)
- 駐輪場内に設置(公用地)
- 上記以外の公有地
- 鉄道用地
- 駐車場内に設置
- 観光・レジャー施設内
- ショッピングセンター敷地内
- 公開空地
- 駐輪場内に設置(私有地)
- **コンビニ敷地内**
- **宿泊施設敷地内**
- 上記以外の私有地

【ポートの設置事例】



コンビニ敷地内への設置
(さいたま市)



宿泊施設敷地内に設置
(宮崎市)

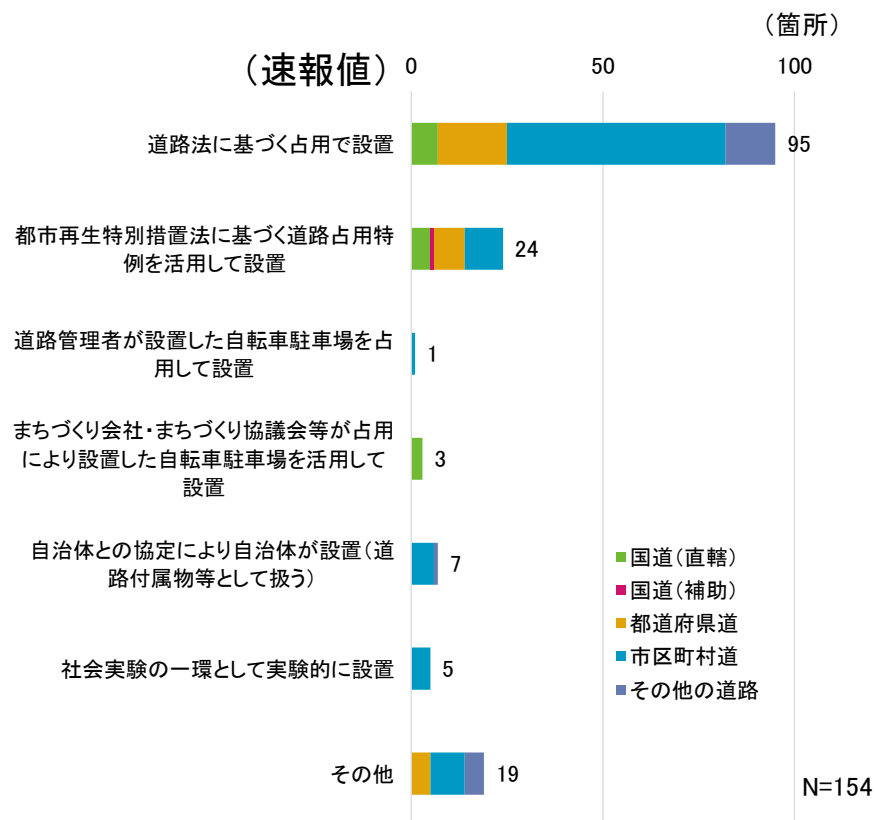
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

1. シェアサイクルの取組動向

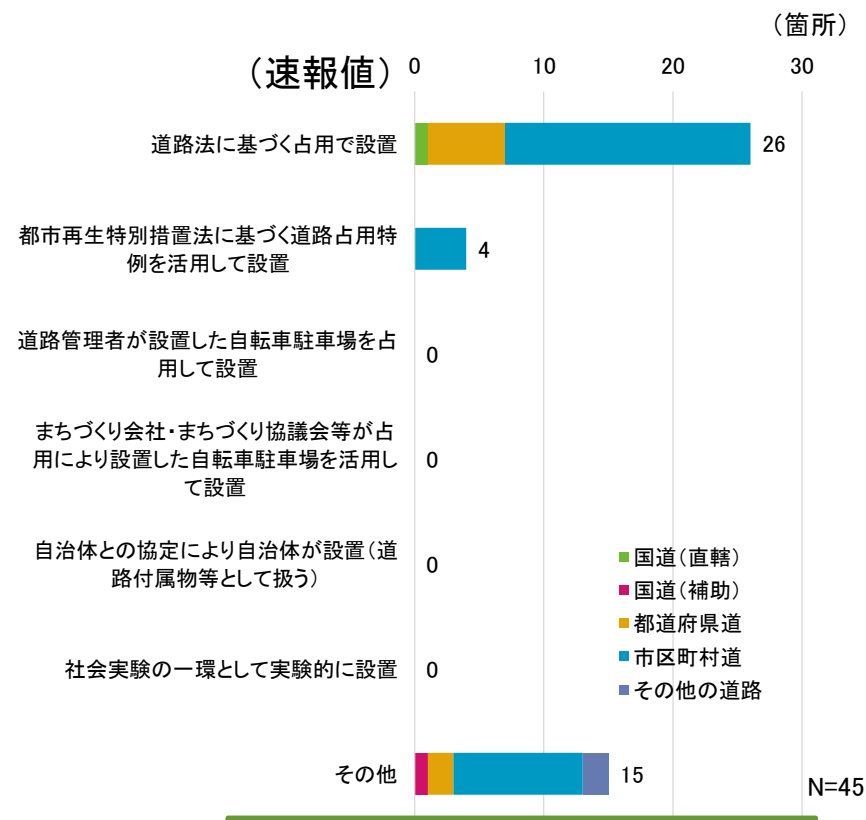
⑤-1ポートの設置について(道路上)

- 道路上（歩道など）におけるポートは、「道路法に基づく占用で設置」されているものが多く、市区町村道上が多い。
- 道路上（高架下など）におけるポートは、全体的に少ないが「道路法に基づく占用で設置」されているものが多く。

【道路上(歩道など)】



【道路上(高架下など)】



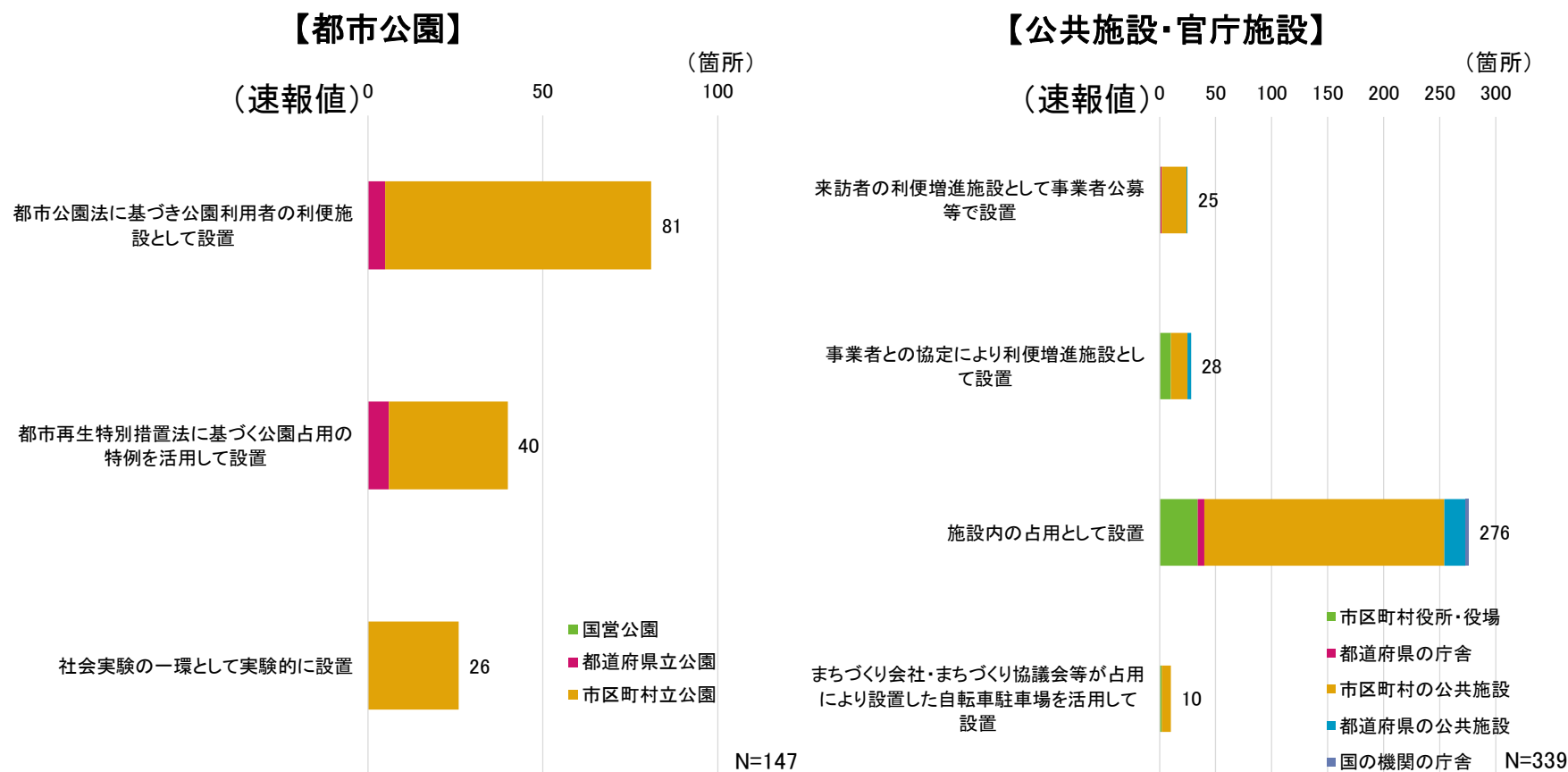
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計
 ※複数回答あり

その他
 業務委託の中で、公有地の確保は市の役割となっており、管理上、道路として区分している鉄道駅舎下スペース土地の使用について道路管理者との協議によるもの。

1. シェアサイクルの取組動向

⑤-2ポートの設置について(都市公園および公共施設・官庁施設)

- 都市公園内におけるポートは、「都市公園法に基づき公園利用者の利便施設として設置」されている場所が多く、その多くが市区町村の公園内である。
- 公共施設や官庁施設におけるポートは、「施設内の占用として設置」の場所に設置されているものが多く、その多くが市区町村の公共施設である。



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

※複数回答あり

1. シェアサイクルの取組動向

⑥都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用

- ▶ ポート設置位置等を明示した都市再生整備計画（案）を策定し、公共施設管理者協議を経て、HPへの掲載等により公表することにより、公共施設におけるサイクルポートの占用特例が活用できる。
- ▶ 占用特例の活用のみを行う場合は、事務手続き上、国や都道府県との協議は必要とせず、地方公共団体の裁量で、都市再生整備計画の策定・公表ができる。

道路の占用特例

平成23年 都市再生特別措置法改正

○サイクルポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として、無余地性の基準が緩和できる。

特例の対象施設

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であって、施設等の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。（都市再生法46条10項、同施行令16条）

① 広告塔又は看板で、良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの

② 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの

※道路を通行する際に一般に派生する需要を満たすもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定されます。

※食事施設・購買施設等は、今回新たに占用許可の対象になりました。（道路法施行令第7条第6号）

③ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの

※①～③以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来どおり無余地性の基準が適用されますが、にぎわい創出のために必要な施設として、別途道路占用許可を申請することは可能です。



都市公園の占用特例

平成28年 都市再生特別措置法改正

○賑わいの創出に寄与する施設（観光案内所、サイクルポート等）を都市公園の占用許可対象に追加



都市公園への
サイクルポート設置（イメージ）

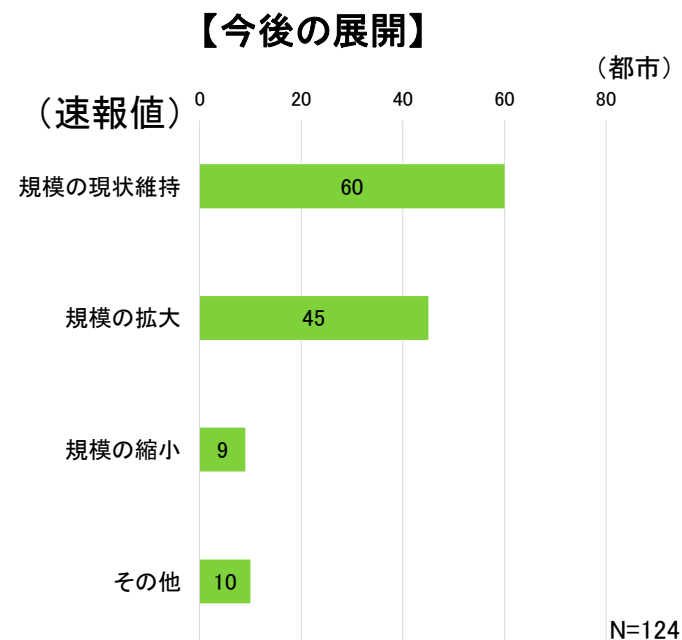
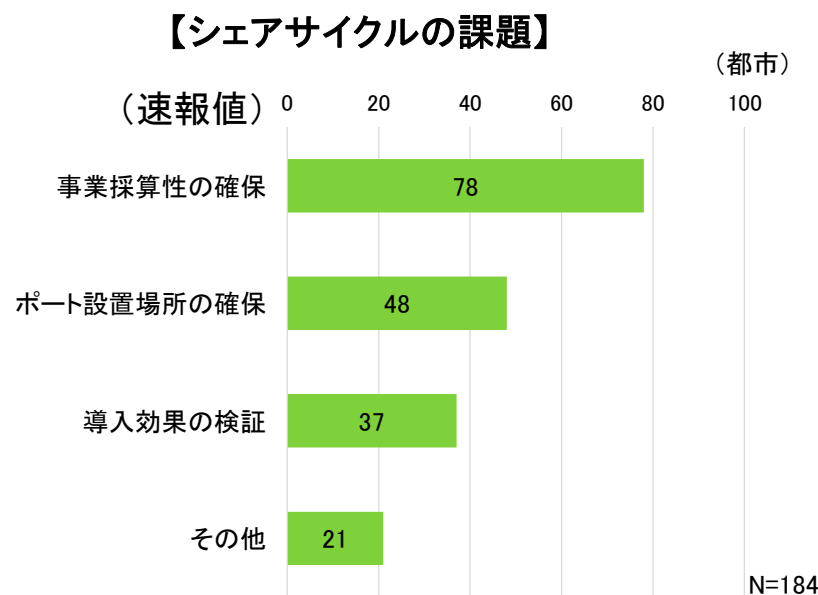
■ 占用特例の活用都市（令和4年3月時点）

- 道路・・・高崎市、名古屋市、大阪市、神戸市、姫路市、岡山市、北九州市 等
- 都市公園・・・江東区、千葉市、藤沢市、名古屋市、大阪市、姫路市 等

1. シェアサイクルの取組動向

⑦課題と今後の展開

- シェアサイクル実施上の課題は、事業採算性の確保が最も多く、全体の約7割が事業採算性を課題と認識している。
- 多くの都市で規模の現状維持あるいは拡大を企図しており、システム改修やさらなる本格化などを企図している事業もみられる。



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計
 ※複数回答あり

【その他の主な課題】

- ・ポートの所在が容易にわかる案内標識等の設置について
 - ・サイクリングロードの整備や活用について
- 等

【その他の主な展開方針】

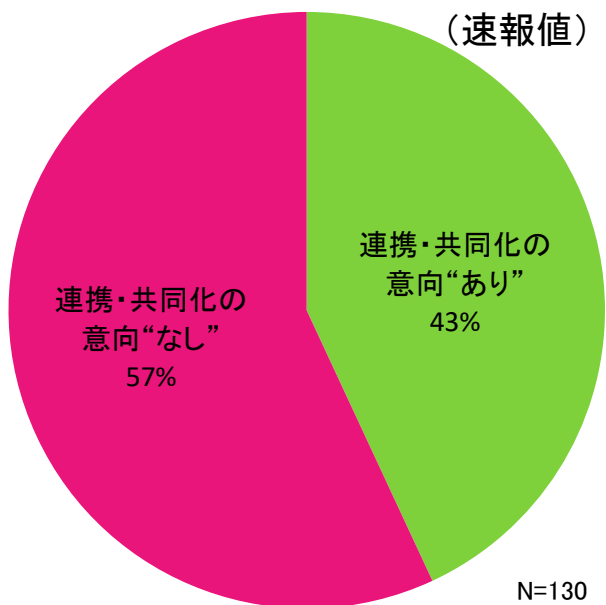
- ・利用実績からポートの再配置を検討
 - ・管理運営システムの変更も含めた事業展開の検討
- 等

1. シェアサイクルの取組動向

⑧他自治体との連携・共同化の意向の有無及びその具体的な内容

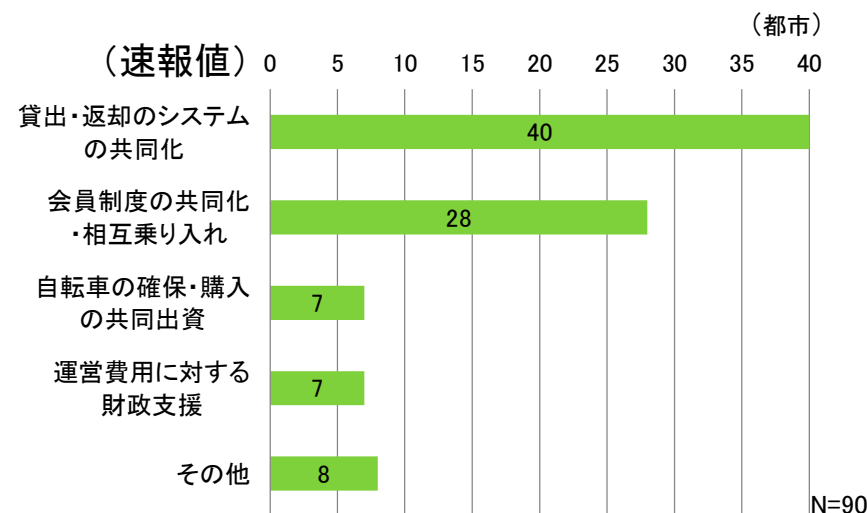
- 連携共同の意向ありは全体の約4割を占める。
- 具体的な内容は貸出返却システムの共同化や、会員制度の共同化・相互乗り入れの意向が多い傾向である。

【連携・共同化の意向の有無】



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

【連携・共同化の意向の具体的な内容】



※162都市のうち回答があった都市を集計
※複数回答あり

【連携・共同化の成果と課題】

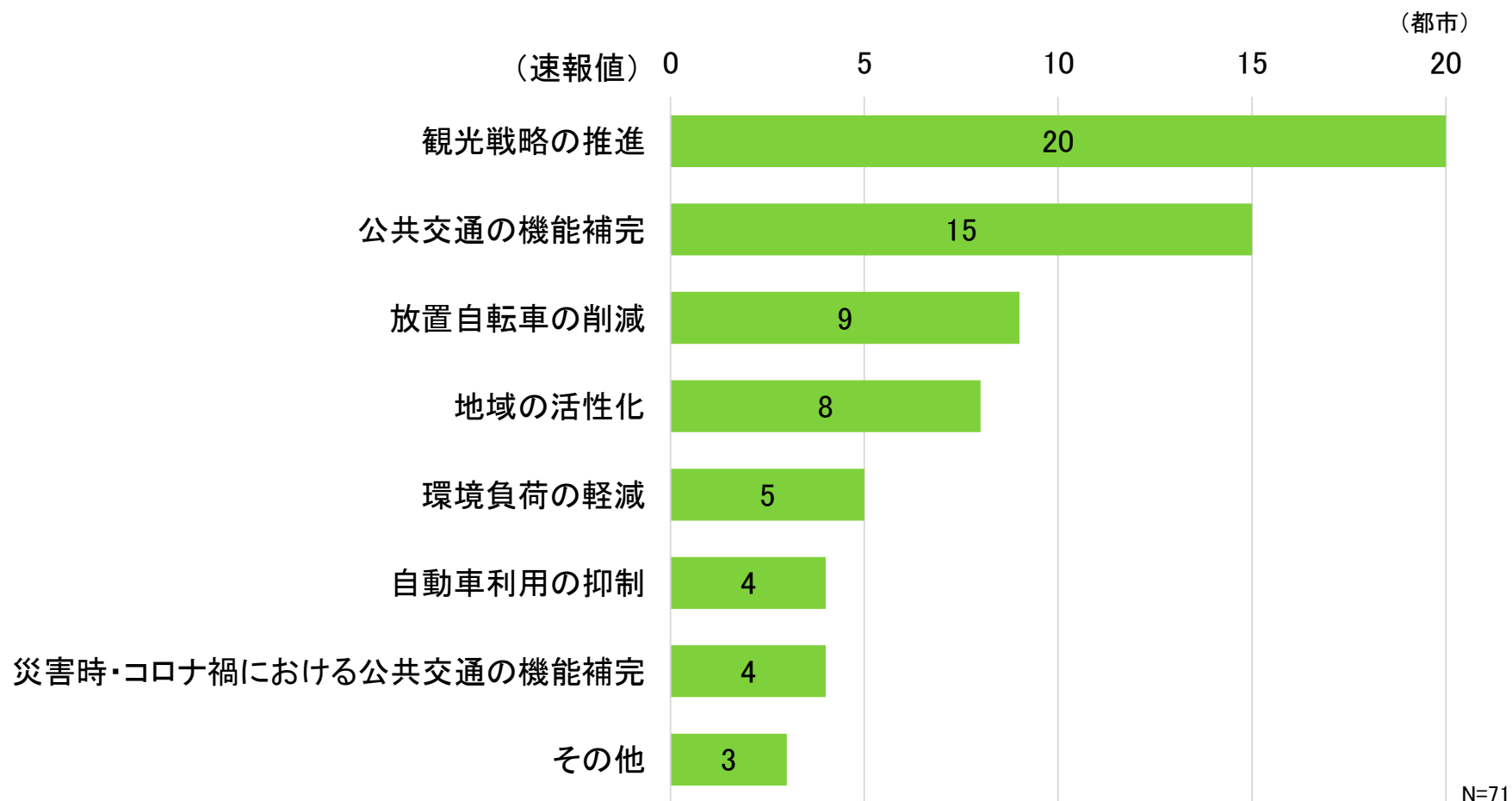
- 成果
 - ・市町を越えた利用が可能となり、利便性が向上した。
- 課題
 - ・同一システム、もしくは連携可能なシステムを導入することが必要不可欠であるため、各自治体の事業開始以前に連携・共同化を念頭に置いた自治体間の計画を立てることが必要。

※連携実施済み都市からの回答

1. シェアサイクルの取組動向

⑨シェアサイクルの導入効果

➤ 導入効果として発現したと考えられるものは、「公共交通の機能補完」、「観光戦略の推進」が最も多い傾向である。



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

1. シェアサイクルの取組動向

2. シェアサイクルの公共性

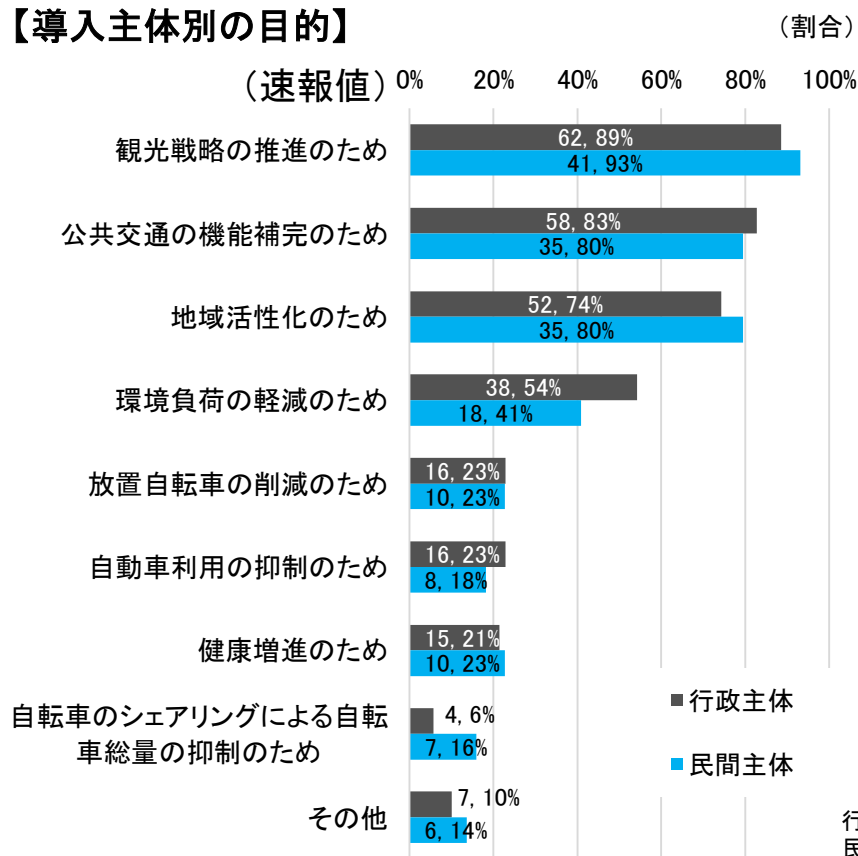
3. シェアサイクルに関する支援制度

2. シェアサイクルの公共性

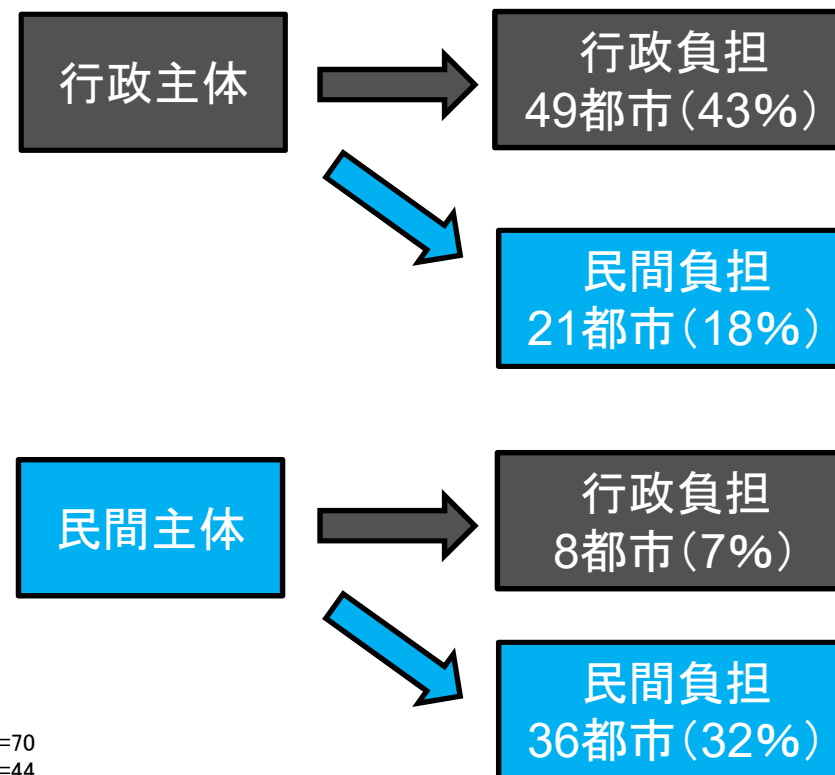
①シェアサイクルの実施主体

- 導入主体別の事業目的は、行政主体・民間主体どちらも「観光・公共交通連携・地域活性化」が多い傾向。
- 金銭的負担は、民間主体であっても行政が負担している都市も存在。

【導入主体別の目的】



【金銭的負担】



※複数回答あり

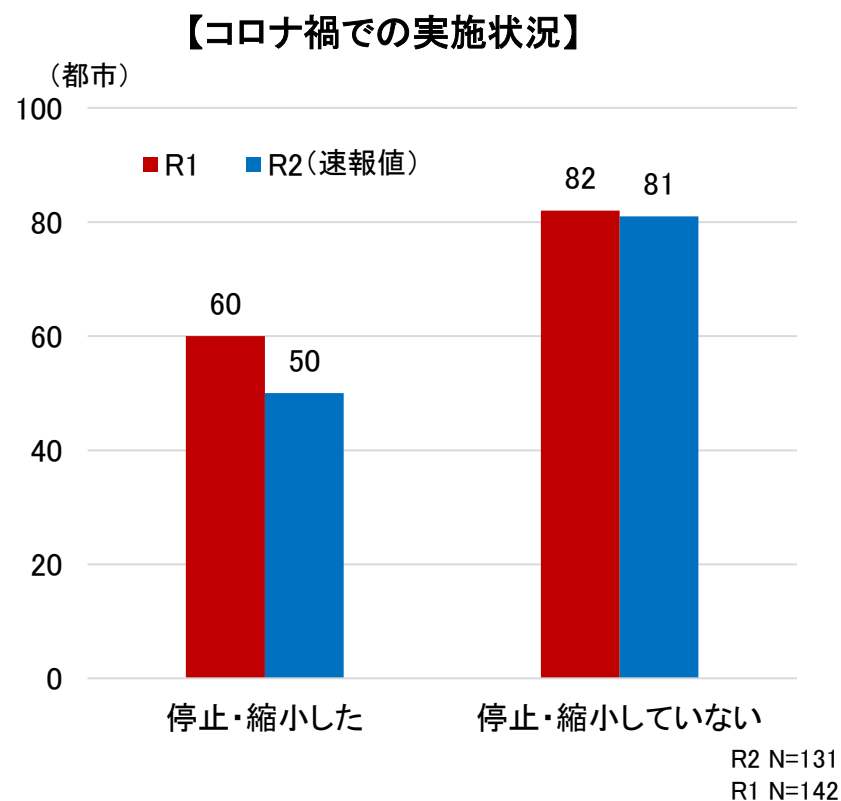
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計
※複数事業行う都市は、規模の大きい事業の回答を集計対象とした

※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

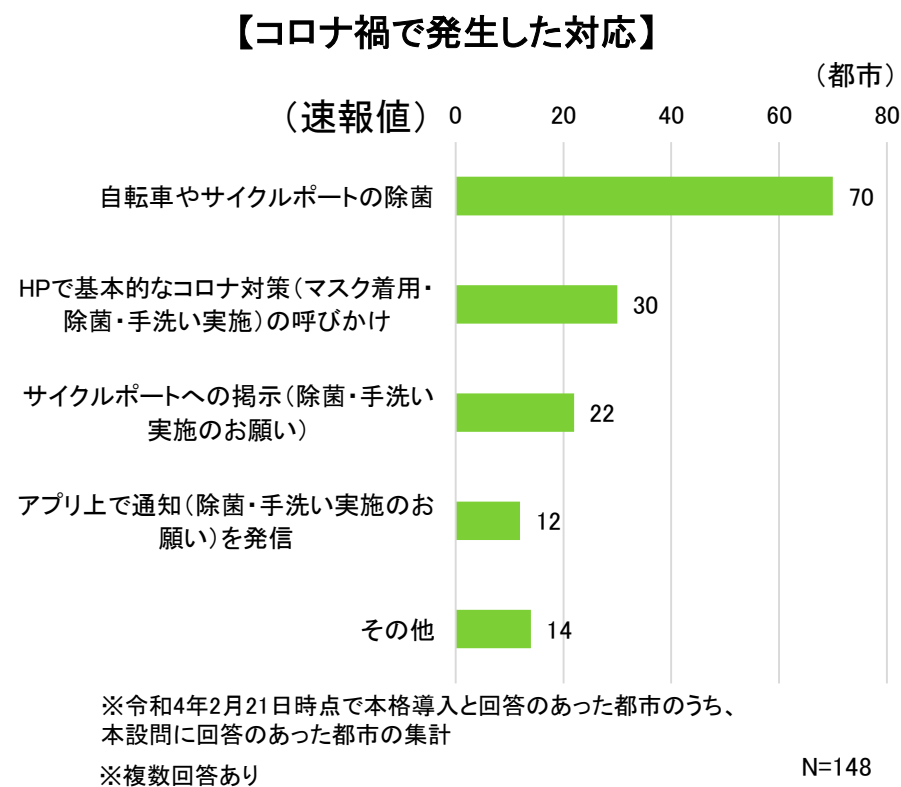
2. シェアサイクルの公共性

② コロナ禍におけるシェアサイクルの実施状況・対応

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部の都市ではサービスを停止・縮小。
- コロナ禍で、発生した対応としては、除菌が多い。



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計



【その他の内容】

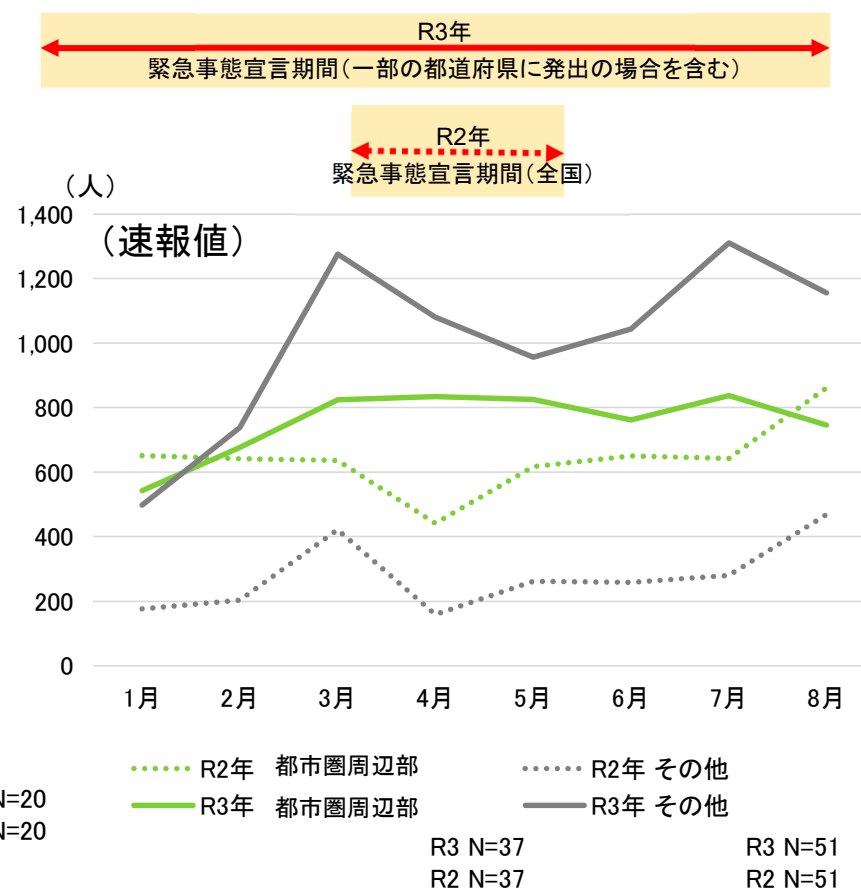
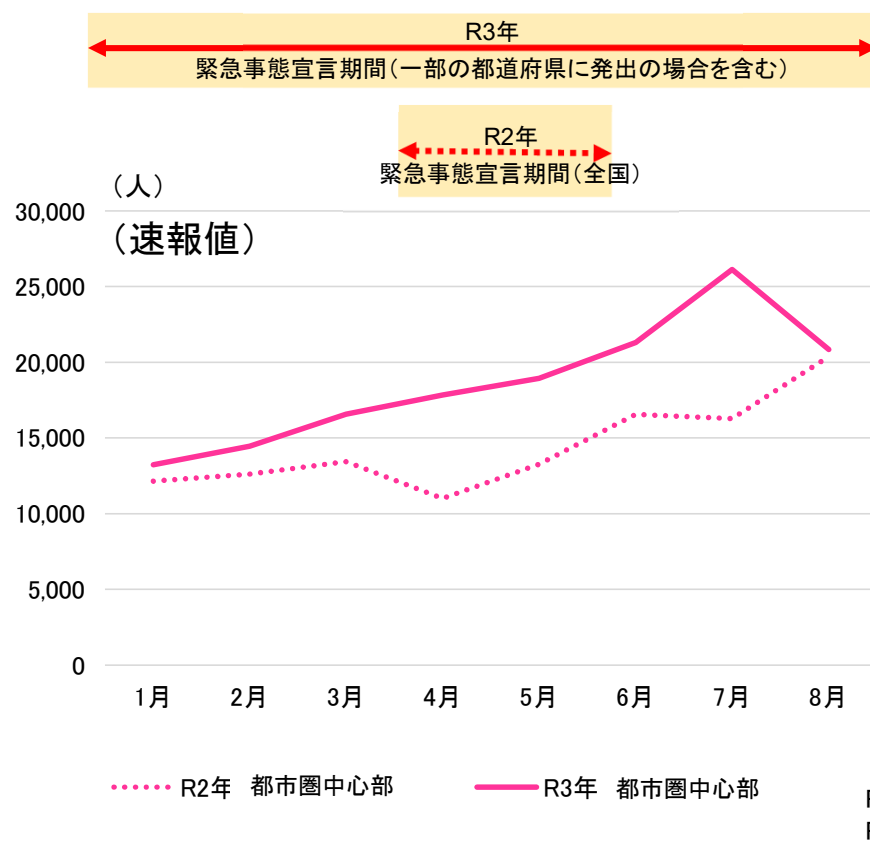
- ・有人管理から無人管理への一部移行
- ・キャッシュレス決済の導入
- ・利用促進のための回数券利用カードの無料配布(数量限定)

2. シェアサイクルの公共性

③-1コロナ禍(緊急事態宣言前～緊急事態宣言後)におけるシェアサイクルの利用実態

- 令和2年と比較すると、全体的に利用者数は増加傾向。
- 特に、その他の都市の利用者数は、大幅に増加傾向。

【1都市あたりの平均利用者数】



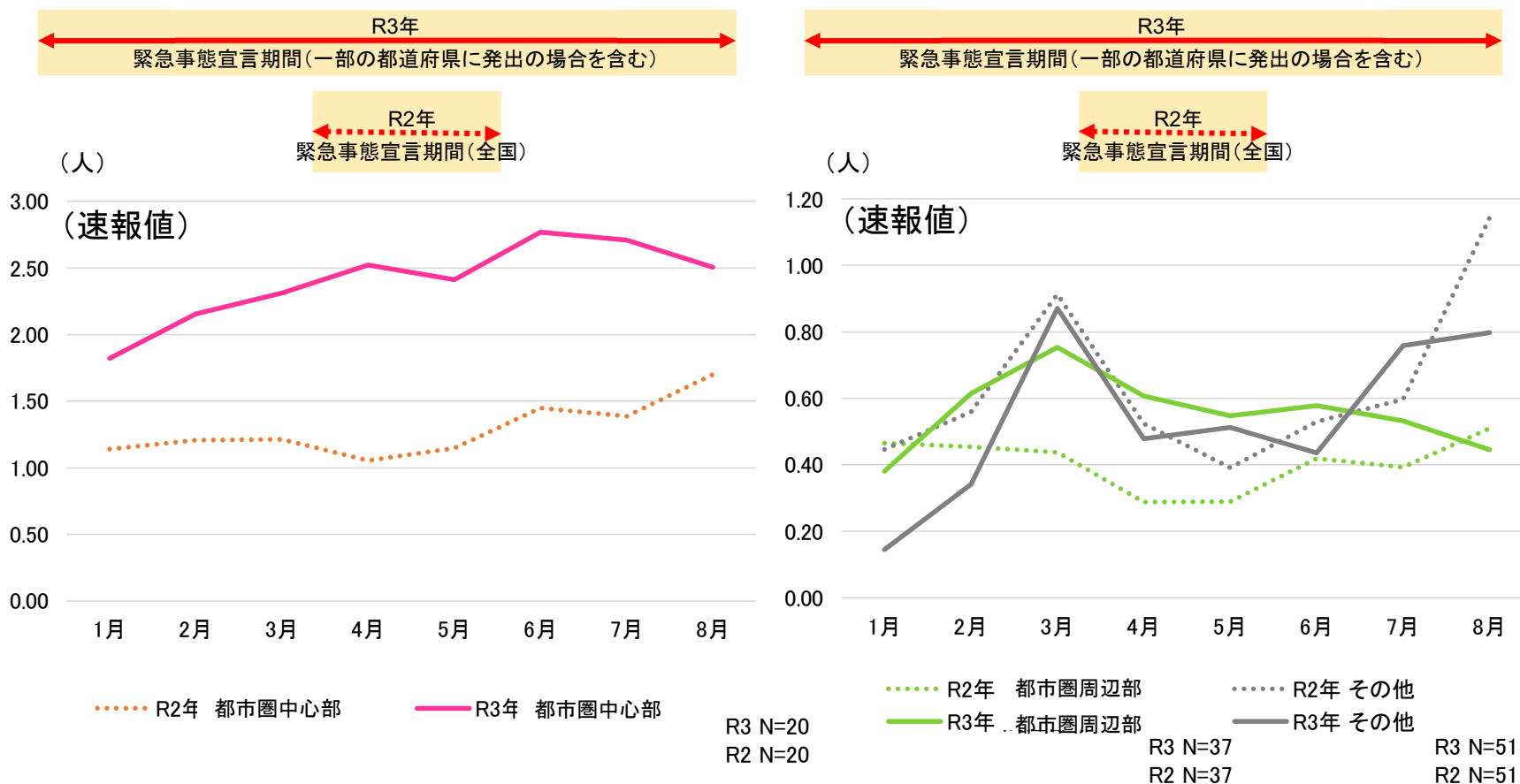
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計
 ※地域区分の定義は、前述した定義(P5)と同様

2. シェアサイクルの公共性

③-2コロナ禍(緊急事態宣言前～緊急事態宣言後)におけるシェアサイクルの利用実態

▶ 令和2年と比較すると、大都市圏・都市圏の回転率は、大幅に増加傾向。

【1都市あたりの平均回転率】

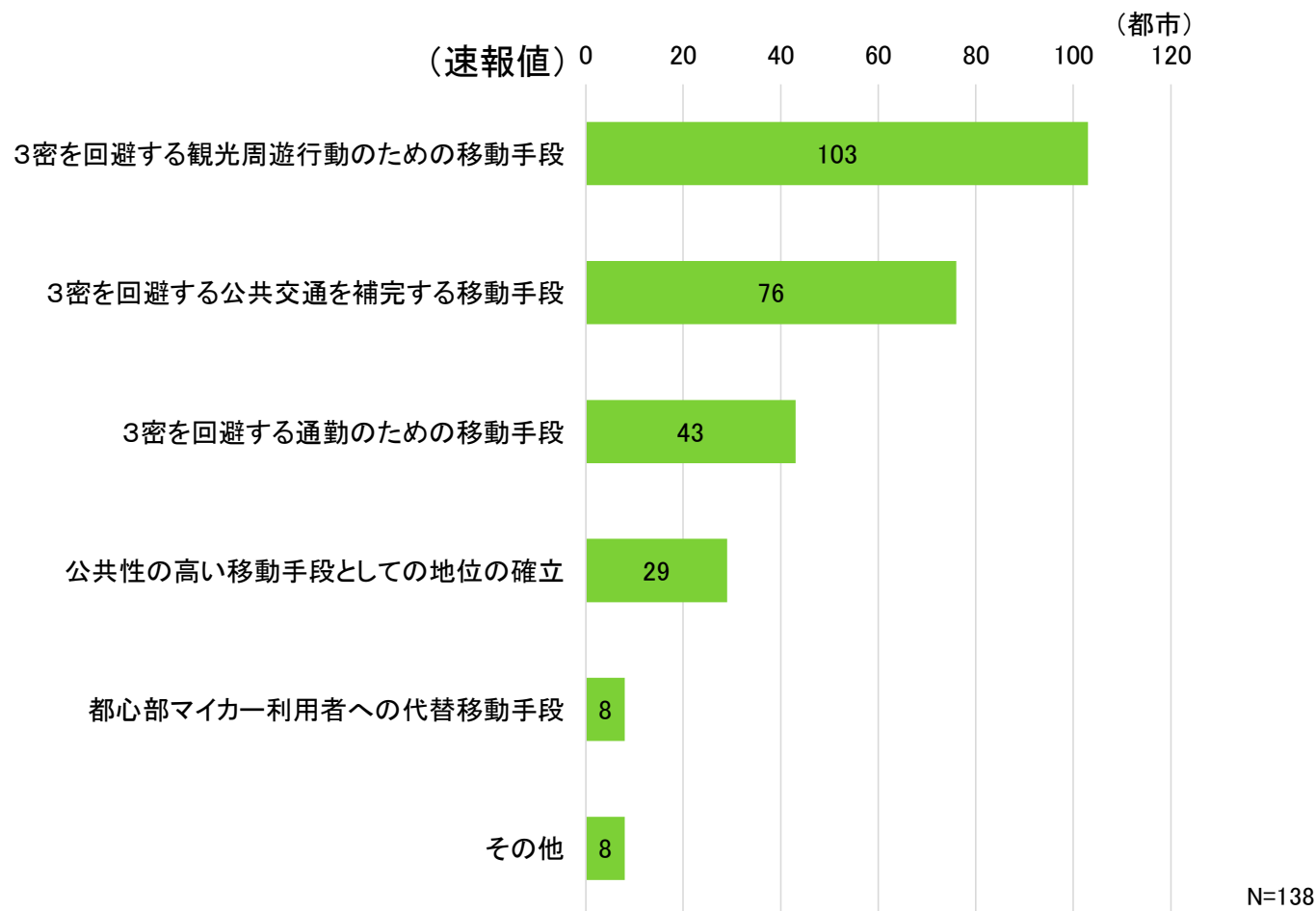


※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計
 ※地域区分の定義は、前述した定義(P5)と同様

2. シェアサイクルの公共性

④コロナ禍におけるシェアサイクルへの期待

- コロナ禍におけるシェアサイクルへの期待として、3密回避「観光周遊」や「公共交通の機能補完」への期待が高まっている。

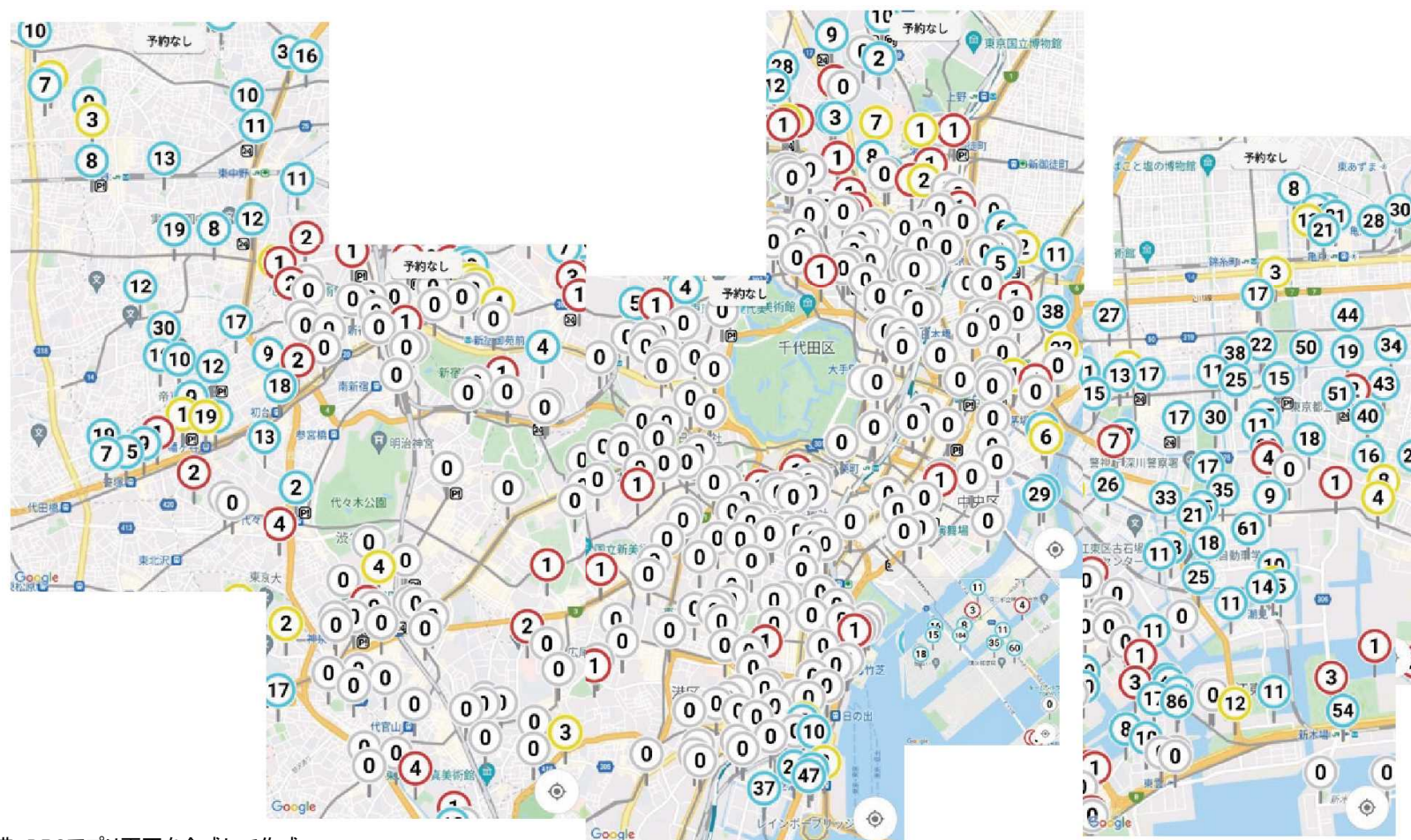


※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

2. シェアサイクルの公共性

④2021年10月7日の首都圏における地震時のシェアサイクルの利用動向

- ▶ 2021年10月7日22時41分の地震（震源千葉北西部 M5.9最大震度5強）により、首都圏の鉄道が運行停止し、多くのシェアサイクルの利用が見られている。
- ▶ 東京都心11区が実施している広域相互利用（オペレーション：ドコモバイクシェア）では、発災後、都心部のポートから外縁部のポートに多数の自転車移動。特に江東区や中野区方面への移動が顕著。



出典：DBSアプリ画面を合成して作成

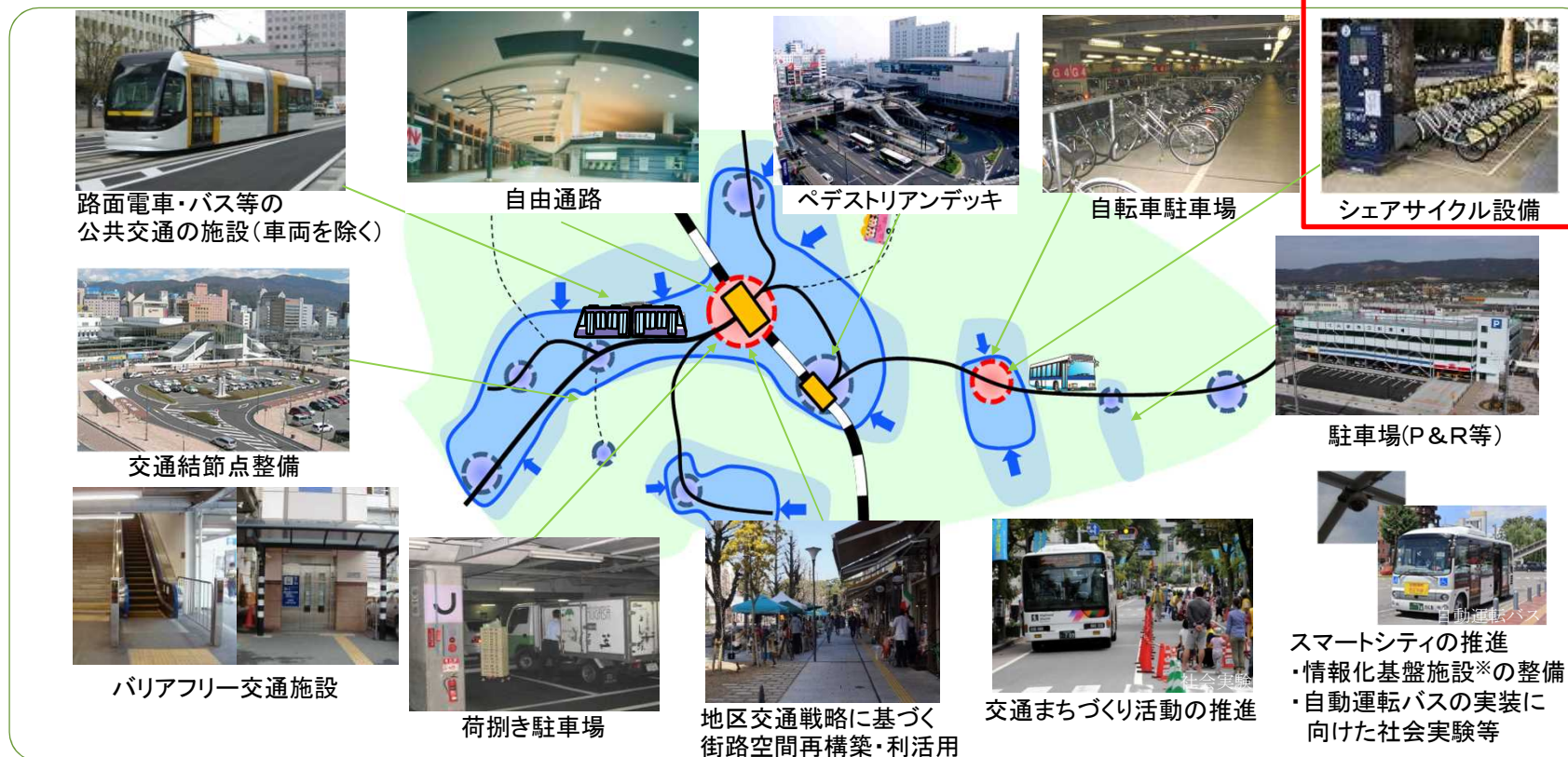
1. シェアサイクルの取組動向

2. シェアサイクルの公共性

3. シェアサイクルに関する支援制度

目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。そこで、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体、法定協議会※、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
※整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、交通ターミナル戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業）



※情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設等

都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、歩行空間の拡大や公共空間の芝生化、民間用地を活用した公共空間の整備などを重点的・一体的に支援する事業

事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1 / 2	【補助金】都道府県、民間事業者等
--------------	----------------------------------	------------------

施行地区	① 都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、 ② 都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（周辺整備事業実施地区を含む）
-------------	---

<p>対象事業</p> <p>【基幹事業】 道路、公園、既存建造物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニュー</p> <p>【提案事業】 事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、 地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ウォーカブルな空間整備 <ul style="list-style-type: none"> ● 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変 ● まちなかウォーカブル区域を下支えする周辺環境の整備 例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 水辺周辺のプロムナードや水上デッキ 等 ○アイレベルの刷新 <ul style="list-style-type: none"> ● 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供 ● 1階部分の透明化等の修景整備 例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等 ○滞在環境の向上 <p>『滞在環境整備事業』において支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備 ● 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査 例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等 ○景観の向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 景観資源の活用 例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美装化 等
--	---



都市再生整備計画区域

沿道施設の1階部分の開放
市民に開かれた公共空間の提供

景観の向上

1階 (店舗やオフィス等)

街路の広場化・芝生化

民間空地

街路

広場

公園

周辺環境の整備 (外周道路の整備等)

滞在快適性等向上区域

社会実験や
デザインコーディネート

ポストコロナ、デジタル社会の進展等に対応し、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方を実現するため、身近なエリア（＝ネイバーフッド）において、官民の関係者の役割分担の下、地域の資源として存在する官民の既存ストックを最大限に利活用し、エリアの価値の向上を進める取組を新たに支援する。（令和4年度予算概要）

身近なエリアにおいて、都市再生整備計画に整備・維持管理を含めた官民の費用負担や役割分担等のルールを記載した場合、まちの既存ストックの最大限の利活用によるエリアの価値向上に資する人間中心・機動的なまちづくりを支援。

都市構造再編集中支援事業、都市再生整備計画事業、まちなかウォークアブル推進事業の対象事業を拡大し、エリア価値向上整備事業を創設。

エリア価値向上整備事業

（都市再生整備計画に整備・維持管理を含めた官民の費用負担及び役割分担を記載）

・官民連携により既存ストックを活用し、公共公益施設の利便性向上、及び都市再生整備計画内の地域の価値向上に資する以下の事業

◆ 既存ストックの改修・改変・高質化によるまちの有効活用

- ・低未利用地のオープンスペース化、陳腐化した公共施設の改修・撤去
- ・既存建物のリノベーションによるコミュニティハブ化



空き駐車場を広場へ転換
（静岡県沼津市）



空き家を活用した
コワーキングスペースの設置
（神奈川県真鶴町）

◆ 多様なサービスの導入によるまちの利便性向上

- ・利活用状況等データを取得するセンサー設置
- ・利活用を高めるサービスの導入（エリア内のシェアモビリティ等）



人の回遊性を把握する
ためのカメラの設置



シェアモビリティの導入

◆ 社会実験等によるまちの新たな可能性発掘

- ・データ分析・見える化、まちの情報発信・共有のためのシステム整備
- ・既存ストックの活用に向けた社会実験の実施



混雑情報・防災情報等まちの
情報のリアルタイム発信



空き地を暫定利用した広場化の
社会実験（広島県福山市）