

※ 本調査研究では、駐輪場の中長期的将来（5～10年後）の在り方について、更なる普及拡大が見込まれるシェアサイクル、電動キックボード等、新たなモビリティの動向に着目して調査・検討し、将来利用数の推計を行い、その結果を踏まえ、「新たなモビリティに対応した駐輪場の在り方」を提示した。

新しいモビリティに対応した 中長期的将来における自転車駐車場の 在り方に関する調査研究 [概要版]

令和7年3月



公益財団法人
自転車駐車場整備センター

調査研究の手順

1. 対象モビリティの選定

- ・「普及見込み」、「超高齢社会対応」を重視して選定

2. 事業者ヒアリング

- ・事業者は駐輪場スペース活用意向があるか 等

3. WEBアンケート調査

- ・シェアサイクル・電動キックボード利用の実態と意向

4. 将来推計

- ・WEBアンケート調査結果から2030年推計

5. 今後の駐輪場の在り方

- ・「都市・道路空間の秩序化、まちづくり」への貢献

1. 対象モビリティの選定

「新しいモビリティに対応した中長期的将来における
自転車駐車場の在り方に関する調査研究」
の対象モビリティとして、

- ①中長期的将来(5～10年後)における普及見込みから
シェアサイクル、シェア電動キックボード、電動車椅子
- ②超高齢社会を支える移動ツールの観点から
電動アシスト付四輪自転車、特定小型原付(三輪・四輪)
、電動車椅子

1. 対象モビリティの選定

(1) 新しいモビリティの分類

- 道路交通法上の車両（自転車、原動機付自転車、自動二輪車 等）に加え、歩行者とみなされるモビリティ（移動用小型車 等）の中で、形状面又はサービス面で新しいパーソナルモビリティ等について、「**1.自転車**」、「**2.シェアリングモビリティ**」、「**3.その他の新しいモビリティ**」に分類し、事業者ヒアリング等の対象とするモビリティ選定の検討を行う。

速度域		～6km/h程度				～20km/程度				30km/h～						
		ベビーカー			自転車			特定小型原動機付自転車			グリーンスローモビリティ	第一種原動機付自転車		軽自動車		普通自動車
		電動車椅子	搭乗型移動支援ロボット	自動配送ロボット	二輪	三輪	四輪	二輪	三輪	四輪	第一種原動機付自転車	ミニカー	超小型モビリティ	軽自動車	※3	
個人所有	新しい要素なし															
シェアリング (現在導入済みのサービス)	ベビーカーのシェアリング															

自転車

シェアリングモビリティ

その他の新しいモビリティ

自転車
 シェアリングモビリティ
 その他の新しいモビリティ

新しいモビリティ
の分類

1
自転車

2
シェアリング
モビリティ

3
その他の新しい
モビリティ

※1出典：「保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式」（国土交通省）（https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000058.html）

※2出典：超小型モビリティ運行の手引き書 及び 参考資料（国土交通省）（https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000043.html）

※3出典：出典：「第81回基本政策部会 資料1（令和5年3月）」（国土交通省）（https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000634.html）

1. 対象モビリティの選定

(2) 分類:①自転車

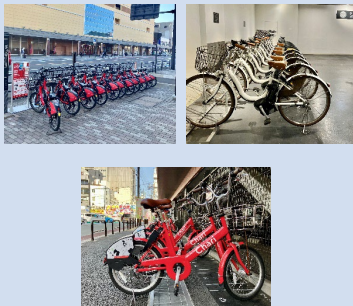
- 自転車に関し、直近に動向があるものや最新技術を有するものとして、タンDEM自転車、電動アシスト付き4輪自転車、カーゴバイクについて以下に示す。

二輪	三輪	四輪
タンDEM自転車	カーゴバイク	電動アシスト付き四輪自転車
	 出典：STREEK HP	 出典：株式会社セリオ
(価格例) 198,000円～330,000円(税込)	(価格例) 1,174,800円～1,350,800円(税込)	(価格例) 382,800円～415,800円(税込)
(全長×全幅×サドル高さ(前)) 一例：2,210×590×760mm	(全長×全幅) 一例：1,890×600mm	(全長×全幅) 一例：1,585×590mm
・(動向) 2023年7月1日に東京都道路交通規則の改正により、全国の公道で走行が可能に ・(将来見込み) 市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	・(動向) 普通自転車の規格を満たす製品は国内で限定的 ・(将来見込み) 市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	・(動向) 国内で2事業者が製造、2024年より新商品ないし新モデルが発売開始 ・(将来見込み) 市販されているものの販売台数は不明。ただし、超高齢社会を支える移動ツールとして重要

1. 対象モビリティの選定

(2) 分類: ②シェアリングモビリティ

- 国内で普及展開しているシェアリングモビリティとして、自動車、自転車、特定小型原付（電動キックボード）等のシェアリングの動向を以下に示す。

ベビーカー (ベビーカーのシェアリング)	自転車 (シェアサイクル)	特定小型原付 (シェア電動キックボード)	原動機付自転車 (シェアスクーター)	自動車 (カーシェアリング)
				
(全長×全幅) 845×495mm	(全長×全幅) ※普通自転車 1,900×600mm	(全長×全幅) 1,300×591mm	(全長×全幅) 1,820×710mm	(全長×全幅) —
・(動向) 導入都市数：17都市 ポート数：21ポート (2024年12月末時点) ・(将来見込み) 将来見込みは不明	・(動向) 導入都市数：407都市※1 ポート数：21,452箇所 (2024年3月末時点) ・(将来見込み) 市場規模※3は 約100億円(2022年) ⇒約553億円(2035年)	・(動向) 導入都市数：37都市※1 ポート数：7,038箇所 (2024年3月末時点) ・(将来見込み) 市場規模※4は 約17億円(2023年) ⇒約68億円(2035年)	・(動向) 導入都市数：18都市 (2025年1月末時点) ・(将来見込み) 将来見込みは不明	・(動向) ステーション数：67,199台※2 (2024年3月末時点) ・(将来見込み) 市場規模※5は 約770億円(2023年) ⇒約1560億円(2030年)

※1出典：「第15回全国シェアサイクル会議 資料3 (令和6年10月)」(国土交通省) (https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

※2出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP (https://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2024.3.html)

※3出典：読売新聞「手軽に街乗り「シェアサイクル」3.5都市に拡大…環境や健康対策で自治体後押し、課題は採算性」(2024年3月15日)より、株式会社 富士経済の推計結果を引用

※4出典：株式会社 富士経済「2023年版 モビリティ社会を実現するxMaaS市場の将来展望 プレスリリース」(2023年11月21日)を引用

※5出典：株式会社 矢野経済研究所「レンタカー&カーシェアリング市場に関する調査を実施」(2023年12月7日)を引用

1. 対象モビリティの選定

(2) 分類: ③その他の新しいモビリティ

- 今後普及が見込まれるその他の新たなモビリティについて、以下に示す。

電動車椅子

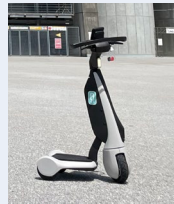


価格例 487,000円（非課税）

（全長×全幅×全高） 985×554×745-945mm
最高速度 6.0km/h
乗車人数 1名

（将来見込み） 市場規模※1は
約1億8,590万ドル（約277億円）（2025年）
⇒約3億3,173万ドル（約495億円）（2030年）

搭乗型移動支援ロボット



価格例 363,000円～376,200円（税込）
（C*walk T）

（全長×全幅×全高） 整理中
最高速度 6km/h～
乗車人数 1名

（将来見込み） 市販されているものの販売台数・将来見込みは不明

自動配送ロボット



出典：経済産業省「自動配送ロボット活用の手引き」

—

（全長×全幅×全高） 962×664×1,089mm
最高速度 6km/h
最大積載量 50kg

（将来見込み） 市場規模※2は
僅少（2023年）⇒約200億円（2035年）

グリーンスローモビリティ



—

（全長×全幅×全高） 4,295×2,000×2,425mm
最高速度 19km/h
乗車人数 10名

（将来見込み） 将来見込みは不明

特定小型原付（二輪）



出典：国土交通省「保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式」

価格例 130,000～297,000円（税込）

（全長×全幅×全高） 1,300×560×1,080mm
最高速度 20km/h以下
乗車人数 1名

（将来見込み） 市販されているものの販売台数・将来見込みは不明。ただし、三輪・四輪は超高齢社会を支える移動ツールとして重要

特定小型原付（三輪）



出典：国土交通省「保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式」

価格例 198,000円（税込）

（全長×全幅×全高） 1200×600×1050mm
最高速度 20km/h以下
乗車人数 1名

特定小型原付（四輪）



出典：国土交通省「保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式」

—

（全長×全幅×全高） 1,290×570×1,070mm
最高速度 12km/h
乗車人数 1名

超小型モビリティ



出典：国交省「超小型モビリティ運行の手引き書」

—

（全長×全幅×全高） 2,495×1,105×1,500mm
最高速度 60km/h
乗車人数 1名

（将来見込み） 将来見込みは不明

※1出典：Mordor Intelligence社「日本の電動車椅子市場規模」を引用

※2出典：株式会社 富士経済「2023年版 モビリティ社会を実現するxMaaS市場の将来展望 プレスリリース」（2023年11月21日）を引用

1. 対象モビリティの選定

(3) 事業者ヒアリング等の対象とするモビリティの選定

- 中長期的将来（5年後、10年後）における**普及見込み**や**超高齢社会**を支える移動ツールとしての重要性からみて、本調査研究で事業者ヒアリング等の対象とするモビリティとして、「シェアサイクル」、「シェア電動キックボード」、「電動アシスト四輪自転車」、「特定小型原付（三輪・四輪）」、「電動車椅子」を選定する。

分類	No	モビリティ	中長期的将来の普及見込み		実態調査の対象
自転車	1	タンDEM自転車	△	市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	
	2	カーゴバイク	△	市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	
	3	電動アシスト付き四輪自転車	△	市販されているものの販売台数は不明 ただし、 超高齢社会 を支える移動ツールとして重要	○
シェアリングモビリティ	4	シェアサイクル	○	市場規模 は約100億円（2022年）⇒約553億円（2035年）	○
	5	ベビーカーシェアリング	△	全国17都市(21ポート)に導入済み、将来見込みは不明	
	6	シェア電動キックボード	○	市場規模 は約17億円（2023年）⇒約68億円（2035年）	○
	7	シェアスクーター	△	全国18都市に導入済み、将来見込みは不明	
	8	カーシェアリング	－	（本調査研究では対象としない）	
その他の新しいモビリティ	9	電動車椅子	○	市場規模 は約1億8,590万ドル(約277億円)（2025年） ⇒約3億3,173万ドル(約495億円)（2030年） 超高齢社会 を支える移動ツールとして重要	○
	10	搭乗型移動支援ロボット	△	市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	
	11	自動配送ロボット	－	（本調査研究では対象としない）	
	12	特定小型原付（二輪）	△	市販されているものの販売台数・将来見込みは不明	
	13	特定小型原付（三輪）	△	市販されているものの販売台数は不明（限定的）	○
	14	特定小型原付（四輪）	△	ただし、 超高齢社会 を支える移動ツールとして重要	
	15	グリーンスローモビリティ	－	（本調査研究では対象としない）	
	16	超小型モビリティ	△	将来見込みは不明	

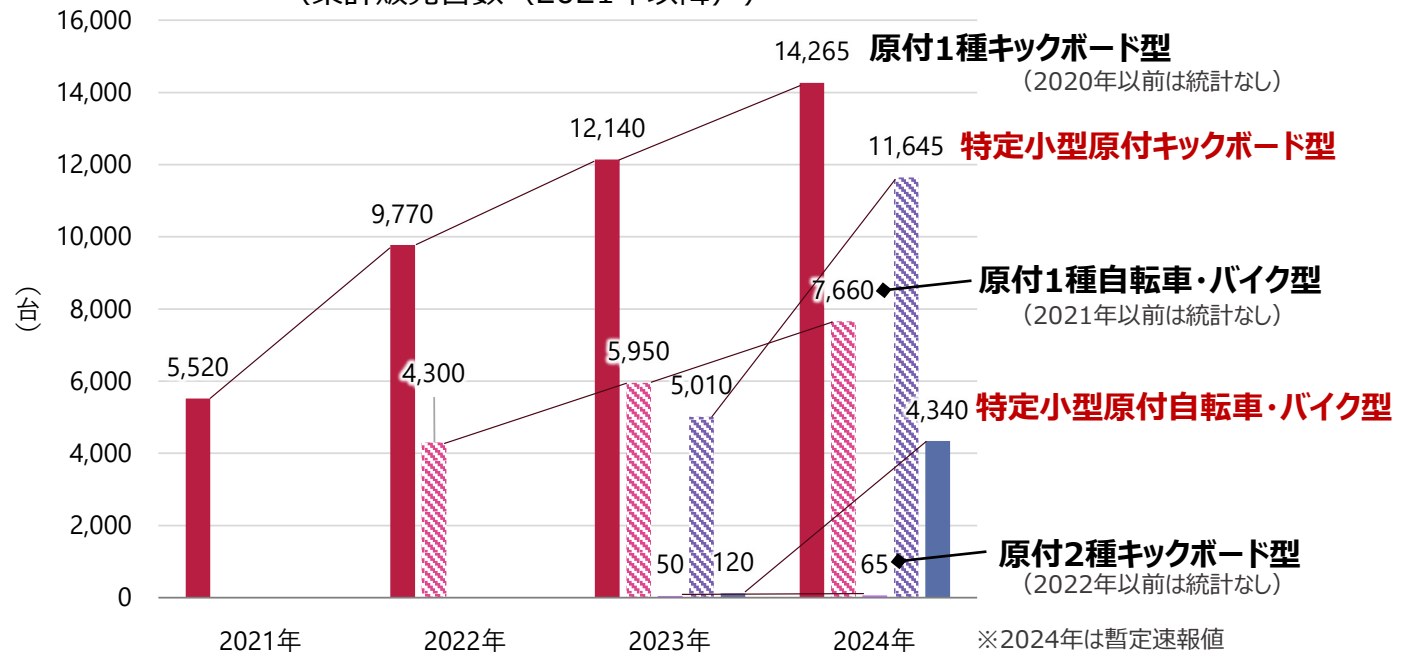
1. 対象モビリティの選定

(4) 参考:①電動キックボードの普及状況

- 一般社団法人 日本電動モビリティ推進協会は、「特定小型原付キックボード型」の累計販売台数は約11,645台（2024年時点）と公表している。
- また、2024年時点で国内における電動キックボード（原付1種、原付2種、特定小型原付）の累計販売台数は概ね3万台程度と考えられる。
⇒ シェア電動キックボードを扱う株式会社Luupの会員数は、約300万人。

<電動キックボード等の累計販売数の推移>

- 累計販売台数は「原付1種キックボード型」が14,265台、「原付2種キックボード型」が65台、「特定小型原付キックボード型」が11,645台である
電動キックボード（原付1種、原付2種、特定小型原付）の累計販売台数は25,975台。定かではないが2020年以前の販売台数を考慮しても概ね3万台程度と考えられる
- また、「原付1種自転車・バイク型」が7,660台、「特定小型原付自転車・バイク型」が4,340台である
(累計販売台数（2021年以降）)

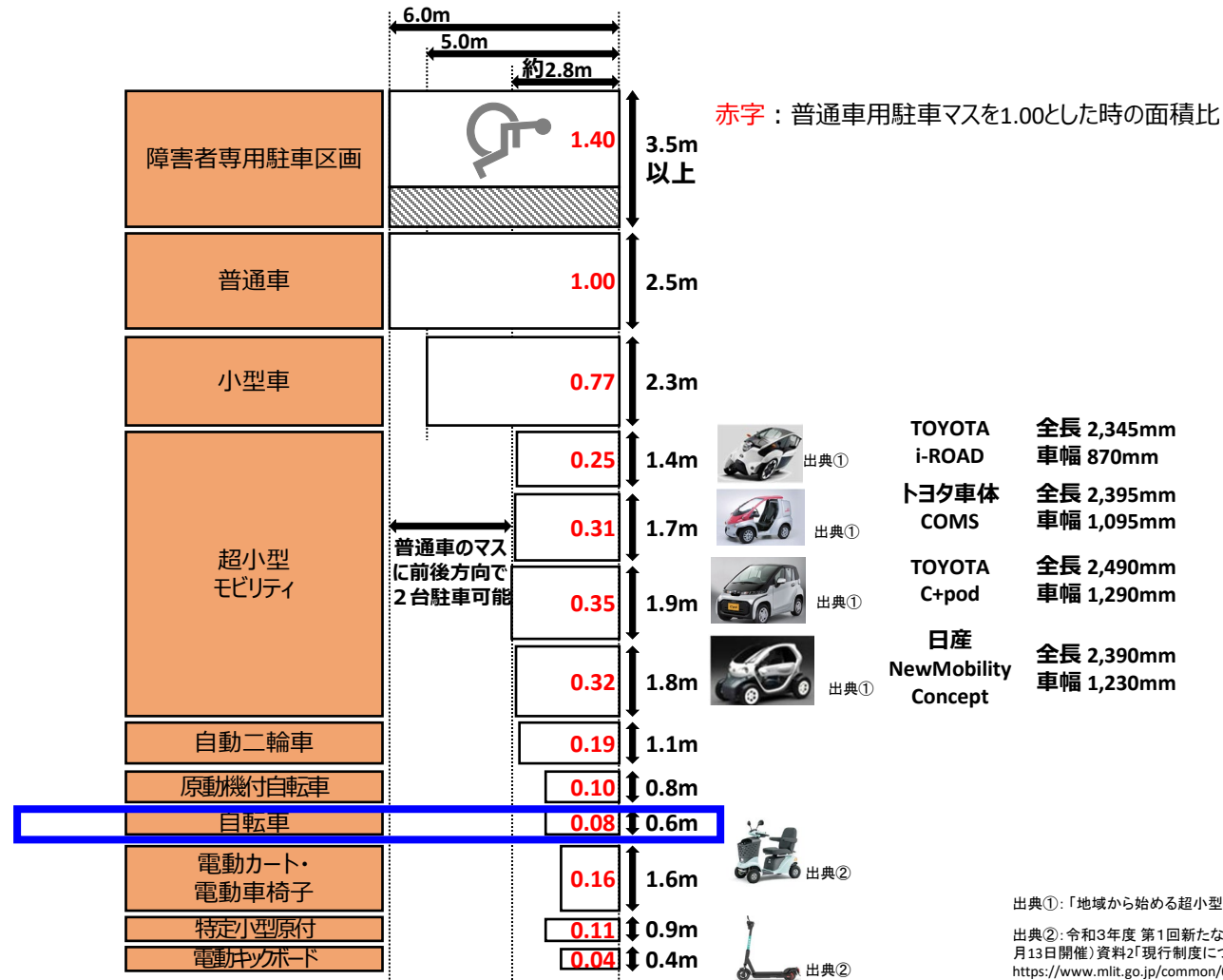


出典：「JEMPA加盟社の製造販売数の推移」（一般社団法人 日本電動モビリティ推進協会（JEMPA））（<https://jempa.org/salesfigure>）（2025年2月24日時点）を加工して作成

1. 対象モビリティの選定

(4) 参考: ②各モビリティに必要な駐車スペース

- 各モビリティに必要な駐車スペースを整理すると、以下のとおりとなる。ほとんどのモビリティは、自転車以上のスペースを必要とする。



出典①: 「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」(令和3年)(国土交通省)

出典②: 令和3年度 第1回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ(令和3年10月13日開催)資料2「現行制度について」
<https://www.mlit.go.jp/common/001430302.pdf>

2. 事業者ヒアリング

対象モビリティの事業者等にヒアリングし、事業展開の現状・課題・将来見込みに加え、「駐輪場スペース活用への期待」について質問

シェアサイクル

(1) OpenStreet株式会社、(2) チャリチャリ株式会社

シェア電動キックボード

(3) 株式会社Luup (シェアサイクル、シェア電動キックボード)

特定小型原付(三輪・四輪)

(4) glafit株式会社

電動アシスト付四輪自転車

(5) 株式会社セリオ

電動車椅子

(6) 電動車いす安全普及協会

2. 事業者ヒアリング

(1) シェアサイクル:OpenStreet株式会社

青字：交通安全関係
赤字：その他の重要事項

設問	回答内容
現状の展開状況	・ 展開エリア：26都道府県216自治体 ・ ポート数：10,000箇所 ・ 車両台数：（電動アシスト自転車）39,000台、（その他）630台 ・ 会員数：約400万人
将来の普及見込み	・ 展開エリア：〔現在〕26都道府県／219の自治体 → 〔5年後〕主要都市の市街地及び全国の観光地 → 〔10年度〕全国 ・ 会員数：〔現在〕約400万人 → 〔5年後〕800万人 → 〔10年度〕1,300万人 ・ ポート数：サービス展開エリアでのステーションの高密度化
普及拡大に伴い発生し得る問題点	・ <u>利用者の法令順守。運転やサービス利用時のマナーの一層の向上</u> ・ 事業拡大に伴うバッテリー交換やメンテナンス体制の構築等
今後新たに登場し得るモビリティ	・ 移動用小型車（COMOVE）：開始時期未定 ・ 特定小型原付（電動サイクル）：さいたま市、千葉市、東京23区、堺市で展開中
駐輪場スペース活用への期待	・ 市区営の駐輪場の<u>月極枠の埋まり具合により、柔軟にシェアリングサービス枠に変えていく運用に期待</u>（例：川口市） ・ ポートのみ運用する事業スキームがあり、駐輪場管理事業者の収益となる形で上記空き枠の運用が可能（例：東京都北区）
その他	・ ウォークブルシティ等、国や自治体からの要望が強まり、自動車駐車場の指定管理者公募での協力依頼など増加。また、再開発事業者からの引き合いも多い ・ 鉄道駅等への配備は継続するが、あらゆる交通結節点を想定し、ニーズのある場所へのマイクロモビリティの展開を検討していく

2. 事業者ヒアリング

(2) シェアサイクル:チャリチャリ株式会社

設問	回答内容
現状の展開状況	- 展開エリア：東京都（協定：台東区、展開：文京区、墨田区、千代田区、江東区）、福岡市（周辺市：志免町、粕屋町）、熊本市、久留米市、佐賀市、天草市、菊陽町、名古屋市、桑名市 - ポート数：1,700ポート（2024年12月時点） - 車両台数：7,700台（2024年12月時点） - 会員数：120万人（2024年12月時点）
将来の普及見込み	- 展開を目指すエリア：〔当面のターゲット〕山陽新幹線沿線の自治体。また、既存の都市圏と重なりがある周辺自治体はポテンシャルがあると考えている - 車両台数：〔現在〕約7,200台 → 〔5年後〕約30,000台 → 〔10年後〕約10万台
普及拡大に伴い発生し得る問題点	ポート設置スペースの不足 自転車利用のルール・マナー：安全教育については、本質的には自治体がやるべきだが、スピードは早くない。販売店やメーカーも含んで一緒にやりたい（やるべき）と感じている
今後新たに登場し得るモビリティ	- カーゴバイク：重心を落とすことでカーブ性能をあげることを検討している - 特定小型原付：現状では検討していない - 四輪自転車：初期的な検討中であるが、カーブが難しい。普通自転車の幅を超えてしまう
駐輪場スペース活用への期待	- 附置義務として設置した地下駐輪場が利用されず、道路上の駐輪場が減少されている経緯がある。使われていない空間について、金銭問わず、シェアサイクルのポートを借りられるようになる」とよい - 駐輪場に関する事業を主導する人が先んじてやらないと進めないような先端的な取組みに期待
その他	駐輪場の一部に自転車自体を整備できる機能・拠点があると面白い - 物流・荷物を運ぶというツールという意味で免許不要な自転車の役割は増えると考えている。ただし、自転車の規格を国内のルールに合わせるということが課題

2. 事業者ヒアリング

(3) シェアサイクル、シェア電動キックボード：株式会社Luup

設問	回答内容
現状の展開状況	・ 展開エリア：（直営11エリア）東京、大阪、横浜、京都、仙台、宇都宮、名古屋、神戸、広島、福岡、高松 ・ ポート数：10,600箇所 ・ 車両台数：（電動アシスト自転車）30,000台 ・ 会員数：約300万人（ダウンロード数）
将来の普及見込み	・ 2年後に現状の倍規模を目指す
普及拡大に伴い発生し得る問題点	・ <u>利用者のルールマナー順守</u>（交通違反、ヘルメット着用等、自転車を含む） ・ <u>ポート用地の確保</u>：設置密度は、歩いて2-3分程度を目指したい ・ 走行空間の確保：10～20年かかってもやるべきことと考えている
今後新たに登場し得るモビリティ	・ <u>三輪・四輪等のユニバーサル車両（対象は免許返納後の60歳以上）</u> 特定小型原付を想定したサイズで製造予定で、一定数のポートはそのまま流用が可能と考えている
駐輪場スペース活用への期待	・ <u>駅前駐輪場の用途拡張：駅前駐輪場は設置したい用地</u>（地面にテープを貼ることでポートを作ることができるため、ラックのない空間があれば、2・3階でも問題はない） ・ 附置義務駐輪場の用途拡張：建物オーナーから希望があっても、附置義務制度の条件の関係で設置できない事例があった
その他	・ モビリティハブは用地確保が極めて困難。乗換の際には、個別アプリを利用してもらうことになる。また、誰が運営の旗振りをするのかが課題

2. 事業者ヒアリング

(4) 特定小型原動機付自転車(三輪・四輪)： glafit株式会社

設問	回答内容
普及状況	- 出荷台数：四輪タイプを今後先行して販売予定 - 利用者属性（四輪）：<u>高齢者を含む全世代（老若男女問わず）</u>
利用実態	- 利用距離帯：半径5km以内の移動を想定 - 利用目的：日常生活における移動（買い物、通院等）
将来の普及見込み	10年かけて10万台程度の市場規模を想定 （ただし、インフラが整備されないと普及が進みにくいと考えられる（<u>道路政策・駐車場政策との連携</u>が重要））
普及拡大に伴い発生し得る問題点	<u>駐車スペースの不足</u>、インフラの不足 <u>免許不要のモビリティについて、国を巻き込んだ交通安全教育（特に運転教育）が必要</u>
駐輪場スペース活用への期待	<u>ユニバーサルな駐車スペース</u>の実現（どのようなタイプでも対応できる形状のラック設備、転回ができるスペース、駐車可否に関する情報等） - 駐車スペースの<u>予約システム</u>、<u>充電</u>に関するインフラ（車両に直接充電できる形が望ましい） <u>駐輪場空きスペースのシェアリングサービスへの活用</u>
その他	非接触充電の規格が統一され、あらゆる車両が充電できるという環境ができあがるのが望ましい

2. 事業者ヒアリング

(5) 電動アシスト付き四輪自転車:株式会社セリオ

設問	回答内容
普及状況	- 出荷台数：販売開始したばかり。レンタル⇒購入の流れが多い。 - 利用者属性：<u>運転免許証返納者、元気高齢者、足腰の弱った方</u>
利用実態	- 利用距離帯：日常移動の範囲 - 利用目的：買い物・私用・社会参加等、リハビリ施設での活用。駅に対応した駐輪スペースがないことは、駅利用を抑制している要因となっている可能性も考えられる - 駐車方法：<u>平置き（縦列駐車のような方法が駐車しやすい）</u>、<u>乗車したまま駐車が利用しやすい</u>
将来の普及見込み	販売台数、保有台数：不明
普及拡大に伴い発生し得る問題点	- 自転車の安全な通行空間（車道・歩道問わず、安全に使いやすい空間が必要） <u>駐輪スペース不足</u>
駐輪場スペース活用への期待	<u>三・四輪用の駐車スペース</u>の設置、駅に対応した駐輪スペースがないことは、駅利用を抑制している要因となっている可能性も考えられる
その他	- 開発にあたっては、杖利用者が転倒しない車体として四輪となった - 歩道と車道の境目の走行においては、最低限のクッション性能を持たせている - 介護ロボット（移動支援）としての認証も目指している

2. 事業者ヒアリング

(6) 電動車椅子：電動車いす安全普及協会

設問	回答内容
普及状況	- 出荷台数：15,543台/年(電動車いす安全普及協会加入会員の出荷台数合計) (2023年度実績) - 利用者属性：<u>免許返納後の高齢者(80代以上)</u>、<u>身体障がい者</u> (完全に歩けない方は利用困難) - 耐用年数：概ね10年程度
利用実態	- 利用距離帯：日常生活圏の範囲(近場が主) - 利用目的：買い物・通院、私用・社会参加等日常の足としての利用 - 駐車方法：施設内にはそのまま入場せずに、<u>施設前の空きスペースや駐輪場等に駐車していることが多い。</u>(店内に入れる施設もある) また、少ないとは思いますが<u>駅に駐車して鉄道利用するケース</u>もある - 介護保険でレンタルすることも可能
将来の普及見込み	- 出荷台数：17,500台/年(5年後も10年後も同様) - 今後登場し得る新技術等：転倒・転落防止につながる予防安全機能や通信機能等
普及拡大に伴い発生し得る問題点	- 電動車椅子自体の認知の低さやイメージ - 安全に通行できない歩道(自動車の出入口、歩道がない箇所、障害物、街路樹等)に対する危険の声がある <u>バス停、駅、買い物施設等の駐車スペース確保(専用スペースがない)</u> - 天候に左右される。
駐輪場スペース活用への期待	<u>事前予約制の駐車スペース、充電設備</u>の設置、<u>観光地駐輪場でのシェアリングサービス</u>の実施、出入口に近い駐車スペース、自転車やバイクと隣接しない安全な駐車スペース、屋根のある駐車スペース
その他	- 雨でも利用できる屋根付きの電動車椅子は現状ない - 雨よけ・日よけの要望はあるが、高さ寸法の規定が1.2mのため設置できない

2. 事業者ヒアリング

(7) ヒアリング結果のまとめ

文献調査および事業者ヒアリング調査より、
対象とするモビリティの現状の普及状況、将来普及見込み、駐輪場利活用ニーズを把握した。

【その１：現状の普及状況】

- シェアサイクル：会員数（事業者合計） 延べ**約700～1,000万人**
- シェア電動キックボード：会員数（事業者合計） 延べ**約300万人**
- 特定小型原付（三輪・四輪）：利用者属性は高齢者を含む老若男女
- 電動アシスト付き四輪自転車、電動車椅子：利用者属性は高齢者等

【その２：将来の普及見込み】

- シェアサイクル：会員数（事業者合計） 延べ**約3,000～4,000万人**
- シェア電動キックボード：会員数（事業者合計） 延べ**約600万人以上**
- 特定小型原付（三輪・四輪）：10年で10万台程度
- 電動車椅子：17,500台/年の出荷

【その３：駐輪場利活用ニーズ等】

- いずれのモビリティにおいても、**駐車スペースの必要性や利活用ニーズを確認**
⇒ 利便性向上や普及拡大において、**公共インフラとして駐車空間の重要性**がより高まる
- シェアサイクル、シェア電動キックボード、特定小型原付（三輪・四輪）において、**安全利用（ルールマナー）の課題を確認**
⇒ **普及拡大とともに安全利用の推進**が必要

3. WEBアンケート調査

【全体調査：約2万サンプル】

- シェアサイクル / 電動キックボード / 個人所有自転車 に関する
 - ・現在（直近3ヵ月）の利用頻度
- シェアサイクル / 電動キックボード に関する
 - ・過去（2023年以前）の利用の有無
 - ・今後の利用意向

【抽出調査：3千サンプル】

- 駐輪場（一時利用・定期利用別） に関する
 - ・現在（直近3ヵ月）の利用頻度
 - ・過去（シェアサイクル / 電動キックボード利用以前）の利用頻度
- 個人所有自転車 に関する
 - ・過去（シェアサイクル / 電動キックボード利用以前）の利用頻度

(1) 調査概要:①全体

- 個人所有の自転車、シェアサイクル・電動キックボードについて、同時点での利用実態や利用意向を把握し、自転車利用に及ぼす影響分析や将来推計における精度を確保するため、大規模かつ全国規模のWEBアンケート調査によりデータ取得を行った。
- なお、調査設計上、電動キックボードは個人所有・シェアリングのいずれも含むが、電動キックボード保有台数 < < シェアリングユーザー数であることを踏まえ、本調査結果はシェア電動キックボードと解釈できるものとする。

項目	内容
調査目的	・新しいモビリティの普及に伴う自転車利用への影響を把握するため、個人所有の自転車・シェアサイクル・電動キックボード利用者における自転車や駐輪場の利用頻度等を把握する。
調査方法	・WEBアンケート（全体調査および抽出調査）
調査時期	・2024年11月

項目	全体調査	抽出調査
調査対象	・計20,964サンプル （全国、16歳～79歳より無作為抽出）	・計3,000サンプル ・個人所有の自転車利用車※ 1,000サンプル （※シェアサイクル、電動キックボードは非利用） ・シェアサイクル利用者 1,000サンプル ・電動キックボード利用者 1,000サンプル
調査項目	・属性（性別、年齢、居住地） ・自転車の保有状況・車種 ・個人所有の自転車／シェアサイクル／電動キックボードの利用頻度（直近3ヵ月） ・過去（2023年以前）のシェアサイクル／電動キックボードの利用有無 ・シェアサイクル／電動キックボードの今後の利用意向	（抽出調査に加え、以下を設問） ・一時利用／定期利用の駐輪場の利用頻度（直近3ヵ月） ・個人所有の自転車の利用頻度（シェアサイクル又は電動キックボード利用以前） ・一時利用／定期利用の駐輪場の利用頻度（シェアサイクル又は電動キックボード利用以前）

次頁の
条件で
抽出

3. WEBアンケート調査

(1) 調査概要: ②抽出調査

- 全体調査と同様に、抽出調査の結果集計にあたり、シェアサイクル・電動キックボードの利用有無による差異を分析するため、以下のモビリティ区分（4カテゴリ）にて集計を行った。

項目	抽出条件	サンプル数	
個人所有の自転車利用者	○個人所有の自転車を利用している人 （シェアサイクル・電動キックボードとも非利用） ・（個人所有の自転車の利用頻度）が「利用していない」以外 かつ、（シェアサイクルの利用頻度）が「利用していない」 かつ、（電動キックボードの利用頻度）が「利用していない」	1,000ss	合計3000
シェアサイクル利用者	①シェアサイクルを利用している人（電動キックボードは非利用） ・（シェアサイクルの利用頻度）が「利用していない」以外 かつ、（電動キックボードの利用頻度）が「利用していない」 ②シェアサイクル・電動キックボードとも利用している人 ⇒回答時点でシェアサイクル利用者と電動キックボード利用者のうち、サンプル数が少ない方に振り分け	1,000ss	
電動キックボード利用者	①電動キックボードを利用している人（シェアサイクルは非利用） ・（電動キックボードの利用頻度）が「利用していない」以外 かつ、（シェアサイクルの利用頻度）が「利用していない」 ②シェアサイクル・電動キックボードとも利用している人 ⇒回答時点でシェアサイクル利用者と電動キックボード利用者のうち、サンプル数が少ない方に振り分け	1,000ss	

【モビリティ区分（4カテゴリ）】

- | | |
|---|---------|
| ①：シェアサイクル・電動キックボードとも非利用（個人所有の自転車のみ利用） | n=1,000 |
| ②：シェアサイクル利用・電動キックボード非利用 | n=888 |
| ③：シェアサイクル非利用・電動キックボード利用 | n=118 |
| ④：シェアサイクル・電動キックボードとも利用（＝ マルチモビリティ積極利用層 ） | n=994 |

3. WEBアンケート調査

(2) 全体調査結果：①単純集計

全国の利用者・非利用者からなる大規模サンプル（補正後 n=20,927）における、自転車の保有ならびに個人所有の自転車・シェアサイクル・電動キックボードの基礎的な実態は以下のとおり。

【その1：自転車の保有状況】

- 全体のうち、自転車の所有率は42%であり、うち電動アシスト自転車が3割を占める（11.7%）。

【その2：個人所有の自転車の利用状況】

- 全体のうち、現在、個人所有の自転車を利用している人は37%（うち週に1日以上利用する人は26%）。

【その3：シェアサイクル・電動キックボードの利用状況】

- 全体のうち、現在、シェアサイクルを利用している人は9%（うち週に1日以上利用する人は6%）。
- 全体のうち、現在、電動キックボードを利用している人は6%（うち週に1日以上利用する人は4%）。

【その4：過去のシェアサイクル・電動キックボードの利用経験】

- 全体のうち、過去にシェアサイクルを利用した経験がある人は17%。
- 全体のうち、過去に電動キックボードを利用した経験がある人は14%。

【その5：シェアサイクル・電動キックボードの今後の利用意向】

- 全体のうち、シェアサイクルの利用意向がある人は14%（利用したい5%、どちらかといえば利用したい9%）、どちらともいえない人は22%。
- 全体のうち、電動キックボードの利用意向がある人は10%である（利用したい3%、どちらかといえば利用したい6%）、どちらともいえない人は19%。

3. WEBアンケート調査

(2) 全体調査結果:②クロス集計

全国の利用者・非利用者からなる大規模サンプル（補正後 n=20,927）において
個人所有の自転車、シェアサイクル、電動キックボードのそれぞれの利用有無によるカテゴライズより、
シェアサイクル・電動キックボードの利用が、個人所有の自転車利用に与える影響や傾向を整理した。

【その1：自転車の保有に与える影響】

- シェアサイクルや電動キックボード利用は、電動アシスト付き自転車の所有率の向上に寄与する可能性。

【その2：個人所有自転車の利用に与える影響】

- シェアサイクルや電動キックボードを利用する人は、個人所有の自転車を一定程度併用する実態にあることを確認。
（「②」の77%、「③」の51%、「④」の90%は個人所有自転車を利用）

【その3：『マルチモビリティ積極利用層：シェアサイクル・電動キックボード両方利用』は、以下の特徴的な傾向がある】

- 10～30代の若い世代が69%を占める。
⇒当該層が将来的に高齢層へと推移していくと、伴ってシェアサイクルや電動キックボードの利用経験がある世代が順次拡大すると考えられる。
- 電動アシスト付きの自転車の保有率が56%で突出。
⇒当該層の拡大は、将来的な電動アシスト付き自転車の普及拡大に繋がる可能性。
- 90%は個人所有の自転車を利用している。
- シェアサイクル・電動キックボードの将来利用意向がともに高い。

3. WEBアンケート調査

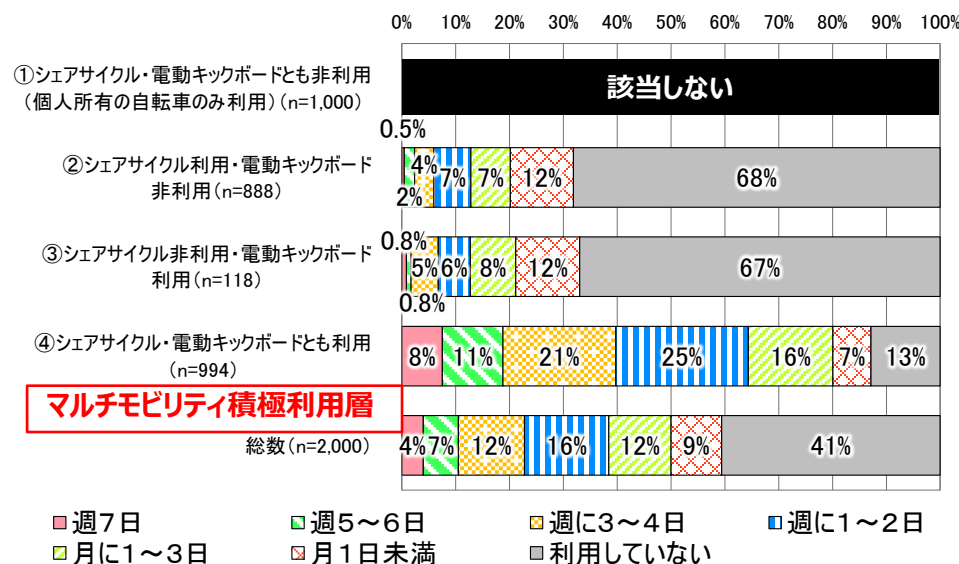
(3) 抽出調査結果:①駐輪場(一時利用)

＜シェアサイクル又は電動キックボードを利用が駐輪場利用（一時利用（時間貸し））に与える影響＞

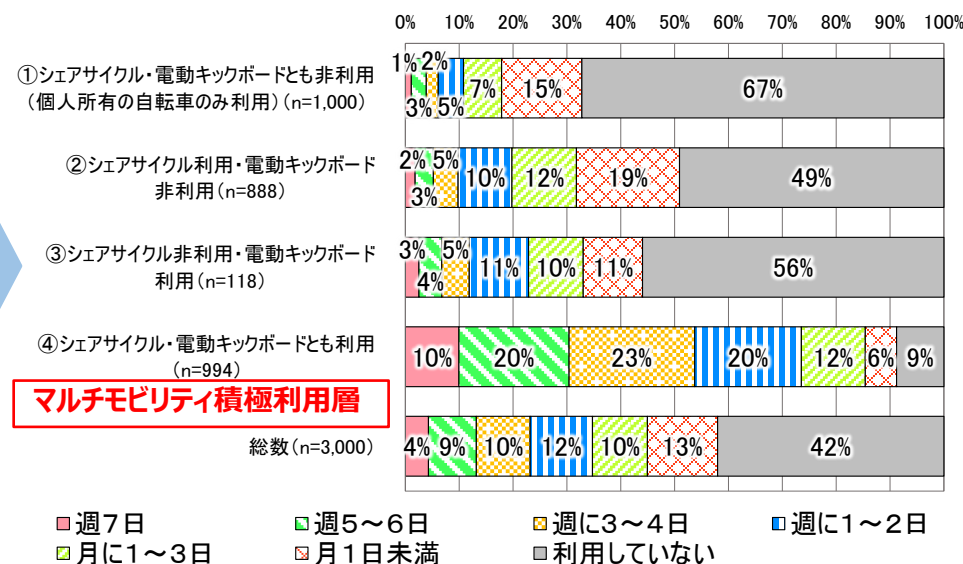
- シェアサイクル・電動キックボードを利用することにより、一時利用の駐輪場を利用する人は、「②」は19ポイント増、「③」は11ポイント増、「④」は4ポイント増である。

⇒シェアサイクル又は電動キックボードの利用は、一時利用（時間貸し）の駐輪場の利用を促す可能性。

問. シェアサイクル又は電動キックボードを利用する以前において、あなたは一時利用（時間貸し）の駐輪場をどのくらいの頻度で利用していましたか。



問. あなたは、一時利用（時間貸し）の駐輪場をどのくらいの頻度で利用していますか。直近3か月間のおおよその平均で結構ですのでお答えください。



3. WEBアンケート調査

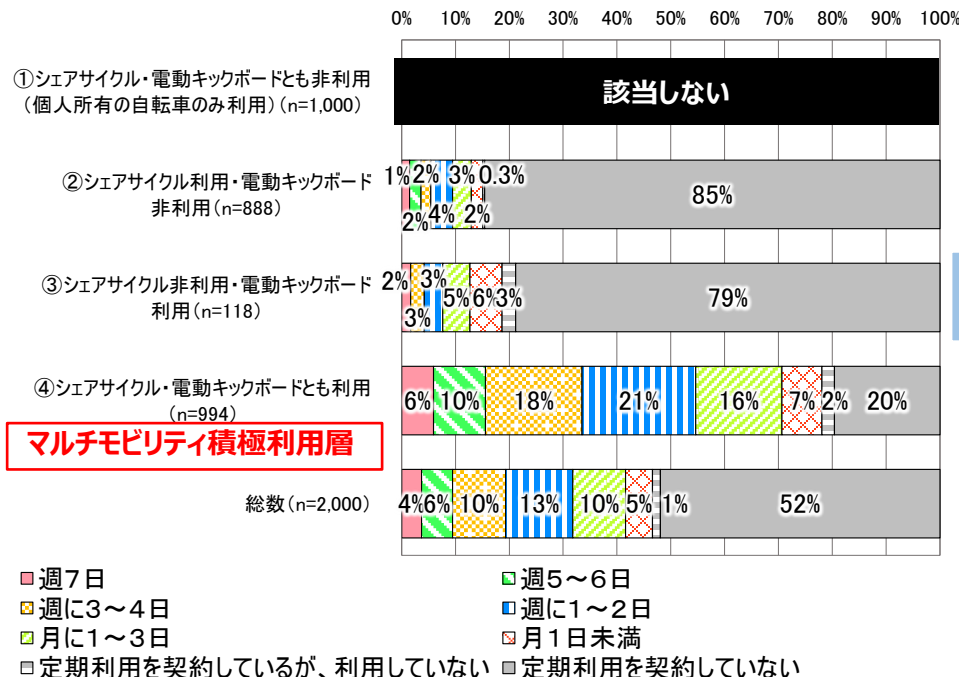
(3) 抽出調査結果: ②駐輪場(定期利用)

＜シェアサイクル又は電動キックボードを利用が駐輪場利用（定期利用）に与える影響＞

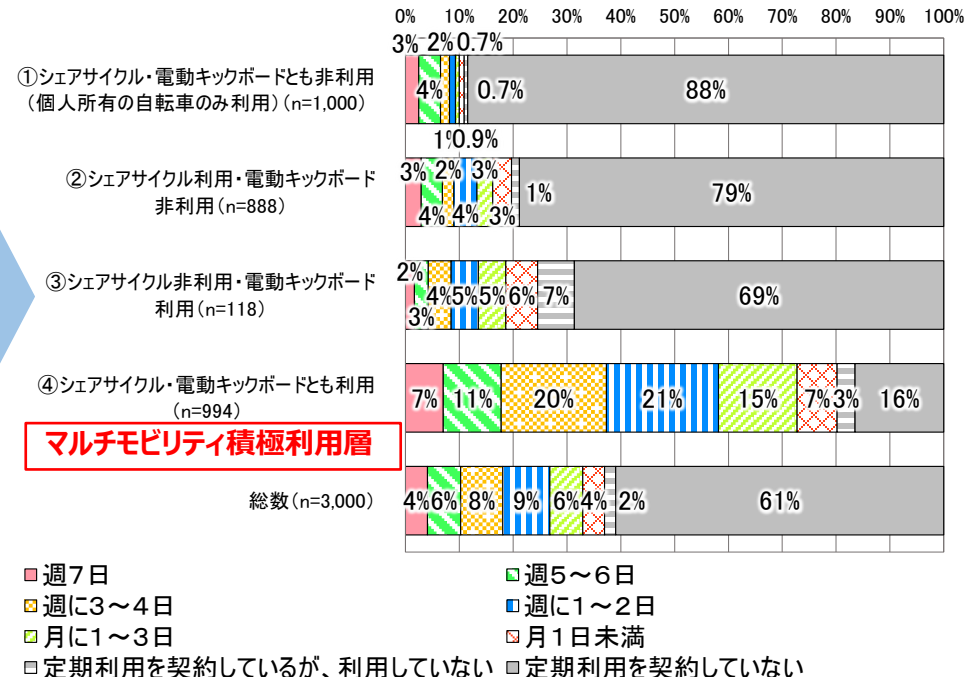
- シェアサイクル・電動キックボードを利用することにより、定期利用の駐輪場を利用する人は、「②」は6ポイント増、「③」は10ポイント増、「④」は4ポイント増である。

⇒シェアサイクル又は電動キックボードの利用は、定期利用の駐輪場の利用を促す可能性。

問. シェアサイクル又は電動キックボードを利用する以前において、あなたは定期利用の駐輪場をどのくらいの頻度で利用していましたか。



問. あなたは、定期利用の駐輪場をどのくらいの頻度で利用していますか。直近3か月間のおおよその平均で結構ですでお答えください。



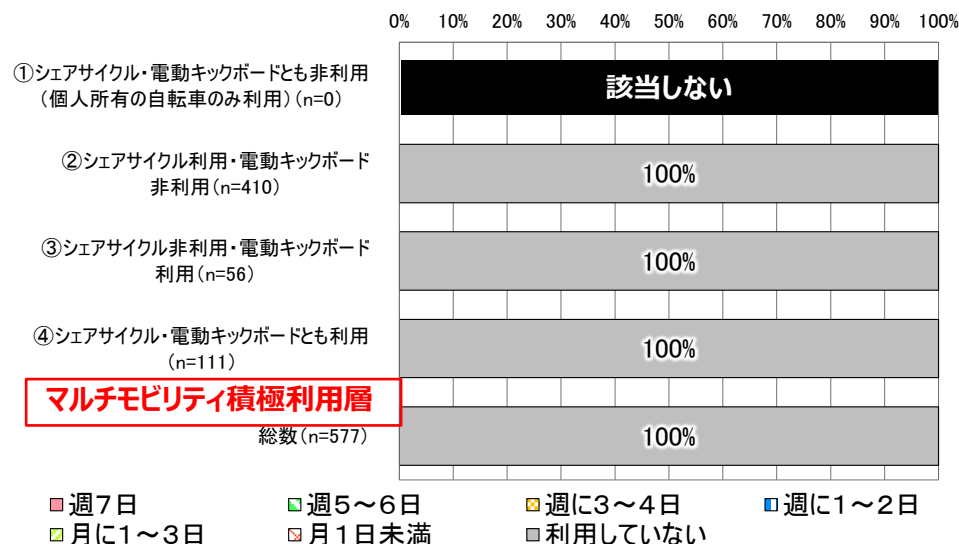
3. WEBアンケート調査

(3) 抽出調査結果:③個人所有自転車の利用

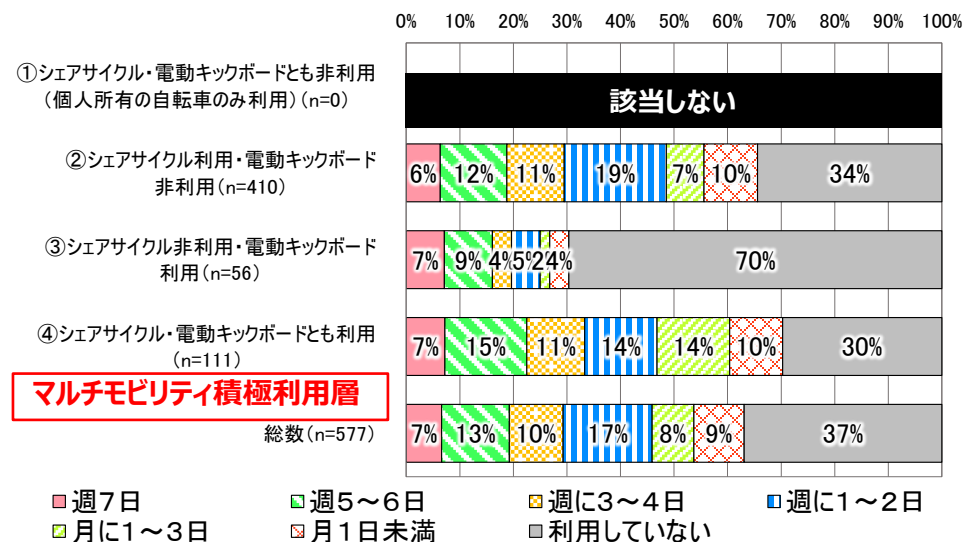
＜シェアサイクル又は電動キックボードを利用が個人所有自転車の利用に与える影響＞
(シェアサイクル・電動キックボードの利用以前において、個人所有自転車を利用していなかった人 = 577サンプルを対象)

- それまで個人所有の自転車を利用していなかった人が、シェアサイクル又は電動キックボードを利用することにより、「②」の66%、「③」の30%、「④」の70%の人が個人所有の自転車を利用するようになっていたことを確認。
⇒**シェアサイクル又は電動キックボードの利用は、個人所有の自転車の利用を促す可能性（全体として63%の人が利用するようになっている）。**

問. シェアサイクル又は電動キックボードを利用する以前において、あなたは個人所有の自転車をどのくらいの頻度で利用していましたか。



問. あなたは、個人所有の自転車をどのくらいの頻度で利用していますか (シェアサイクルやレンタサイクルは除く)。直近3か月間のおおよその平均で結構ですのでお答えください。



3. WEBアンケート調査

(4) 調査結果(まとめ)

・主な調査結果（抽出調査より）

個人所有の自転車、シェアサイクル、電動キックボードのそれぞれの利用有無によるカテゴライズ（n=3,000）により、シェアサイクル・電動キックボードの利用が、自転車利用や駐輪場利用に与える影響や傾向を分析・整理した。

【その1：個人所有自転車の利用に与える影響】

- シェアサイクル又は電動キックボードの利用は、**個人所有の自転車の利用を促進**している面もある（それまで個人所有の自転車を利用していなかった人の63%が、個人所有の自転車を利用するように変化）。

【その2：駐輪場利用に与える影響】

- シェアサイクルや電動キックボードを利用する人は、**駐輪場（一時・定期）を利用している実態**が確認された。
- シェアサイクル又は電動キックボードの利用前後における駐輪場の利用状況を比較すると、**一時利用（時間貸し）、定期利用の駐輪場ともに利用割合が上昇**しており、シェアサイクルや電動キックボードの利用は**駐輪場の利用を促す**可能性がある。

【その3：『マルチモビリティ積極利用層』は、特徴的な以下の傾向がある】

- マルチモビリティ積極利用層の**91%が一時利用の駐輪場を**、**83%が定期利用の駐輪場を利用**しており、**これらは他の層に比べ突出**している。

・調査結果のまとめ（総括）

総括として、シェアサイクル・電動キックボードの利用は、個人所有の自転車利用や駐輪場利用に対して、競合するものではなく、むしろ**ポジティブな影響（利用促進）をもたらす**可能性が示唆された。

- ポジティブな影響の程度は「**マルチモビリティ積極利用層**」が**最も高い**傾向。
（※）これらのポジティブな影響をもたらすプロセスについては、今後更なる検証が必要である。

シェアサイクル / 電動キックボード / 個人所有自転車 / 駐輪場(一時・定期別)の利用者数について、次の手順で現状値と将来値(2030年)を推計

(1) 現状値については、WEBアンケート調査結果により推計

(2) シェアサイクル / 電動キックボードの将来値については、低位・高位の2ケースを設定して推計

- ・WEBアンケート調査で利用意向が「どちらともいえない」と回答した者を、低位ケースでは利用しない側に、高位ケースでは利用する側に算入
- ・シェアサービス導入都市数の増加速度も、低位・高位ケース別に設定

(3) 上記の結果から個人所有自転車 / 駐輪場の利用者を将来推計

- ・シェアサイクル / 電動キックボード利用者は個人所有自転車を積極的に併用し、駐輪場も利用するとのWEBアンケート調査結果を踏まえて推計

4. 将来推計

(1) 推計における条件設定

- 以上の推計における条件をこれらを整理すると下図のとおりとなる。本調査研究においては、以下に示す都市区分D1～D7に分けて推計を行う。
※なお、WEBアンケート調査の範囲はD1～D4であることに留意する。
- また、前述のとおり調査設計の上では、電動キックボードは個人所有・シェアリングのいずれも含むが、電動キックボード保有台数<<シェアリングユーザー数であることを踏まえ、WEBアンケート結果は概ねシェア電動キックボードのサンプルと解釈できるものとして、以降の推計を行う。

総人口（全年齢）

A

A0

【個人所有自転車
の範囲】

5歳以上※1～
79歳以下※2と仮定

※1：子どもが自転車に乗り始める
平均年齢
＝4.9歳より設定

※2：健康寿命の平均値が男性
72.57歳、女性75.45歳である
ことを踏まえ、70代を上限に
設定

※3：シェアサイクルは年齢制限は
ないものの、各社の身長制限が
140cm～145cmとなっている
＝男女とも140cmを超える平
均身長より10歳以上と設定

※4：特定小型原付の年齢制限より
16歳以上と設定

10歳以上
79歳以下

A'

A''

16歳以上
79歳以下

$D7 = A - (D1 \sim D6)$

B

【シェアサイクルの範囲】
・10歳※3～79歳 ・スマートフォンを保有

シェアサイクル導入都市
および隣接都市

D5

D6

D2

D4

シェア電動キックボード
導入都市
および隣接都市

D1

D3

C

【シェア電動キックボードの範囲】
・16歳※4～79歳 ・スマートフォンを保有

現状
個人所有の自転車
シェアサイクル
シェア電動キックボード
の利用者数を推計

駐輪場
利用者数
を推計

比較

将来
個人所有の自転車
シェアサイクル
シェア電動キックボード
の利用者数を推計

駐輪場
利用者数
を推計

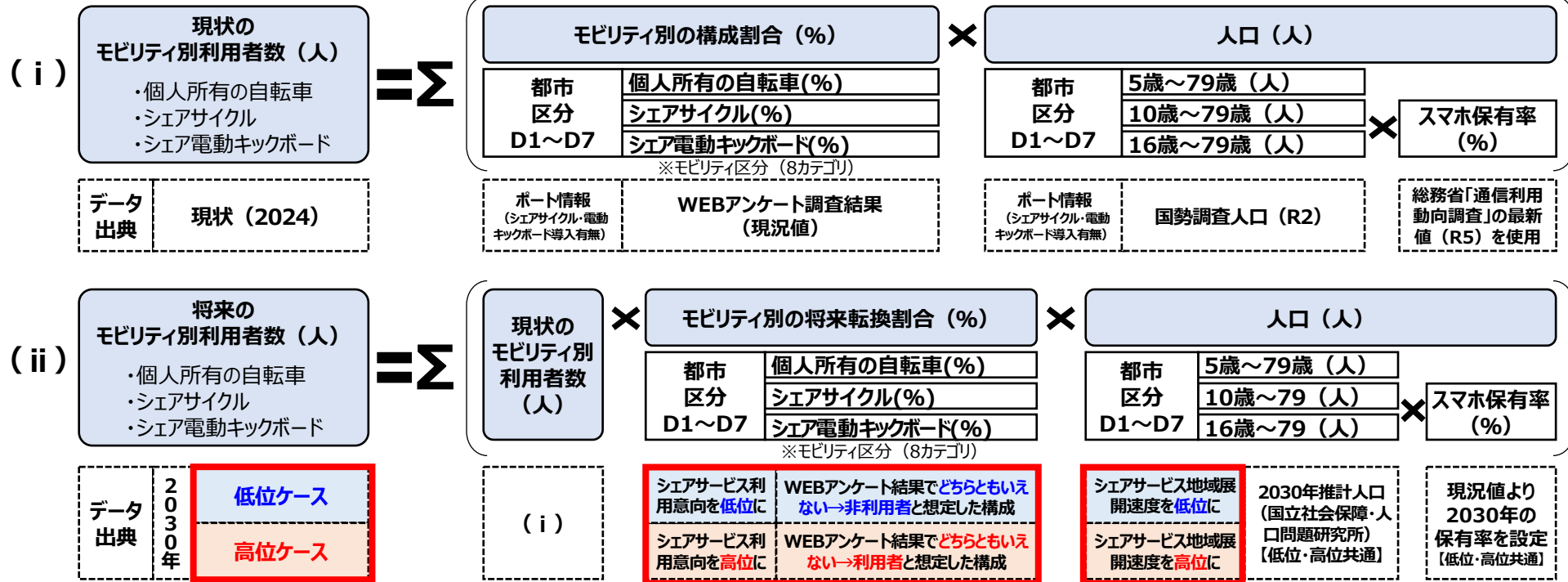
シェアサイクルやシェア電動キックボードは導入都市だけでなく、その近隣での居住者による利用も発生すると考えられるため、導入都市には隣接する都市も含めて集計している。

4. 将来推計

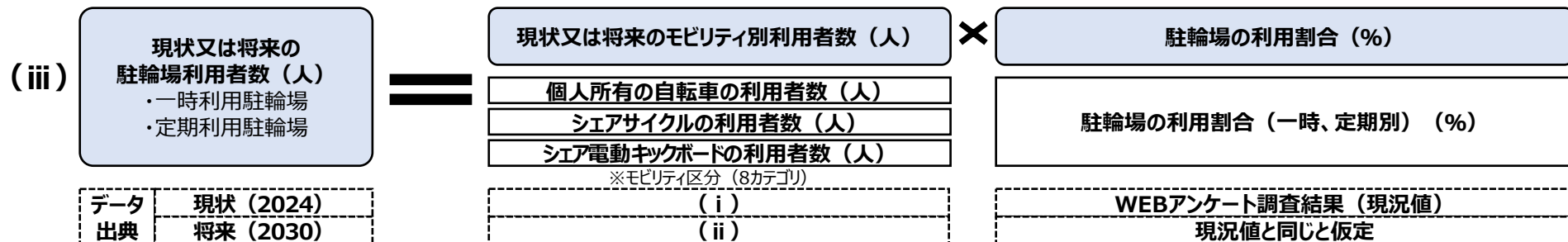
(2) 推計方法

- モビリティ別（個人所有の自転車、シェアサイクル、シェア電動キックボード）の利用者数および駐輪場利用者数の推計方法は以下のとおりである。
- 将来推計では推計年次を2030年に設定し、シェアサイクル及びシェア電動キックボードの需要が低調に推移すると想定した低位ケースと、最大限の需要が発現すると想定した高位ケースの2ケースで推計を行う。

モビリティ別利用者数の推計方法



駐輪場利用者数の推計方法



4. 中長期的な将来動向の調査・整理

(3) 推計結果:①低位ケース

- 低位ケースにおける将来（2030年）の利用者数は、**個人所有の自転車利用者が約3,420万人（約270万人減）**、**シェアサイクル利用者が約1,160万人（約320万人増）**、**シェア電動キックボード利用者が約470万人（約240万人増）**と推計された。
- 事業者ヒアリング結果において、低位ケースに相当する回答を得た**電動キックボード利用者（供給量）は約600万人以上**であることから、その推計結果は事業者ヒアリング結果の範囲内に収まる結果となった。

【低位ケース】

<将来（2030年）の利用者数の推計結果>

分類	現状の 利用者数 (人)	【低位ケース】 将来（2030年）のモビリティ別利用者数（人）								将来-現状 増減 (人)
		D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	合計	
総数	107,380,365	41,832,854	28,423,153		10,716,722	4,625,729	709,285	14,165,963	100,473,705	-6,906,660
①個人所有の自転車利用のみ	29,707,723	11,296,415	6,901,155		2,168,857	1,123,129	143,546	2,731,379	24,364,481	-5,343,241
②個人所有自転車・シェアサイクル	5,081,927	2,114,261	3,047,658		319,281	495,991	21,132	0	5,998,323	916,396
③個人所有自転車・電動キックボード	124,389	446,185	0		0	0	0	0	446,185	321,796
④個人所有自転車・シェアサイクル・電動キックボード	1,950,561	3,387,671	0		0	0	0	0	3,387,671	1,437,110
⑤シェアサイクルのみ	1,156,761	565,536	787,772		58,210	128,206	3,853	0	1,543,577	386,816
⑥シェアサイクル・電動キックボード	199,664	699,530	0		0	0	0	0	699,530	499,866
⑦電動キックボードのみ	89,180	201,198	0		0	0	0	0	201,198	112,018
⑧いずれも利用していない	69,070,160	23,122,058	17,686,569		8,170,372	2,878,402	540,755	11,434,583	63,832,740	-5,237,420

利用者数の推計結果（人）

個人所有の自転車（①+②+③+④）	36,864,600	17,244,531	9,948,813	0	2,488,139	1,619,120	164,677	2,731,379	34,196,660	-2,667,940
シェアサイクル（②+④+⑤+⑥）	8,388,913	6,766,998	3,835,430	0	377,492	624,197	24,984	0	11,629,101	3,240,188
電動キックボード（③+④+⑥+⑦）	2,363,795	4,734,584	0	0	0	0	0	0	4,734,584	2,370,789

【事業者ヒアリング結果より】

- シェア電動キックボード：将来会員数（事業者合計DL数）延べ**約600万人以上（2年後）**

電動キックボードは範囲内に収まる結果

4. 中長期的な将来動向の調査・整理

(3) 推計結果:②高位ケース

- 高位ケースにおける将来（2030年）の利用者数は、**個人所有の自転車利用者が約4,170万人（約480万人増）**、**シェアサイクル利用者が約3,020万人（約2,180万人増）**、**シェア電動キックボード利用者が約1,370万人（約1,140万人増）**と推計された。
- 事業者ヒアリング結果において、高位ケースに相当する回答を得た**シェアサイクル利用者（供給量）は約3,000～4,000万人**であることから、シェアサイクルの推計結果は事業者ヒアリング結果の概ね範囲内に収まる結果となった。

【高位ケース】

＜将来（2030年）の利用者数の推計結果＞

分類	現在の 利用者数 (人)	【高位ケース】 将来（2030年）のモビリティ別利用者数（人）								将来-現状 増減 (人)
		D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	合計	
総数	107,380,365	45,074,342	29,443,446		6,454,941	4,919,065	415,949	14,165,963	100,473,705	-6,906,660
①個人所有の自転車利用のみ	29,707,723	7,900,330	4,742,324		1,238,729	792,292	79,822	2,731,379	17,484,876	-12,222,847
②個人所有自転車・シェアサイクル	5,081,927	3,658,971	8,136,071		269,842	1,359,279	17,388	0	13,441,552	8,359,626
③個人所有自転車・電動キックボード	124,389	533,577	0		0	0	0	0	533,577	409,188
④個人所有自転車・シェアサイクル・電動キックボード	1,950,561	10,247,792	0		0	0	0	0	10,247,792	8,297,231
⑤シェアサイクルのみ	1,156,761	1,012,463	2,491,287		49,438	416,215	3,186	0	3,972,589	2,815,828
⑥シェアサイクル・電動キックボード	199,664	2,544,312	0		0	0	0	0	2,544,312	2,344,647
⑦電動キックボードのみ	89,180	420,162	0		0	0	0	0	420,162	330,982
⑧いずれも利用していない	69,070,160	18,756,735	14,073,764		4,896,932	2,351,279	315,553	11,434,583	51,828,845	-17,241,315

利用者数の推計結果（人）

個人所有の自転車（①+②+③+④）	36,864,600	22,340,670	12,878,395	0	1,508,571	2,151,571	97,211	2,731,379	41,707,797	4,843,197
シェアサイクル（②+④+⑤+⑥）	8,388,913	17,463,539	10,627,358	0	319,280	1,775,494	20,574	0	30,206,245	21,817,332
電動キックボード（③+④+⑥+⑦）	2,363,795	13,745,843	0	0	0	0	0	0	13,745,843	11,382,048

【事業者ヒアリング結果より】

- シェアサイクル：将来会員数（事業者合計） 延べ**約3,000～4,000万人**

シェアサイクルは概ね範囲内に収まる結果

4. 将来推計

(3) 推計結果:③駐輪場利用

- 将来（2030年）の駐輪場利用者数は、低位ケースにおいて一時利用（時間貸し）が約1,430万人（約20万人増）、定期利用が約710万人（約90万人増）。また、高位ケースにおいて一時利用（時間貸し）が約2,220万人（約800万人増）、定期利用が約1,360万人（約740万人増）と推計された。

【低位ケース】

分類	駐輪場の利用割合		現状のモビリティ別利用者数 (人)	現状の駐輪場利用者数 (人)		【低位ケース】 将来(2030年) モビリティ別 利用者数 (人)	【低位ケース】 将来(2030年)の 駐輪場利用者数(人)		将来-現状 増減 (人)	
	一時利用	定期利用		一時利用	定期利用		一時利用	定期利用	一時利用	定期利用
総数	-	-	107,380,365	14,165,533	6,189,741	100,473,705	14,332,539	7,064,840	167,006	875,099
①個人所有の自転車利用のみ	33%	12%	29,707,723	9,744,133	3,446,096	24,364,481	7,991,550	2,826,280	-1,752,583	-619,816
②個人所有自転車・シェアサイクル	51%	21%	5,081,927	2,586,746	1,075,903	5,998,323	3,053,200	1,269,915	466,454	194,012
③個人所有自転車・電動キックボード	44%	31%	124,389	54,816	39,003	446,185	196,624	139,905	141,808	100,902
④個人所有自転車・シェアサイクル・電動キックボード	91%	84%	1,950,561	1,779,838	1,628,738	3,387,671	3,091,165	2,828,740	1,311,327	1,200,001
⑤シェアサイクルのみ	0%	0%	1,156,761	0	0	1,543,577	0	0	0	0
⑥シェアサイクル・電動キックボード	0%	0%	199,664	0	0	699,530	0	0	0	0
⑦電動キックボードのみ	0%	0%	89,180	0	0	201,198	0	0	0	0
⑧いずれも利用していない	0%	0%	69,070,160	0	0	63,832,740	0	0	0	0

【高位ケース】

分類	駐輪場の利用割合		現状のモビリティ別利用者数 (人)	現状の駐輪場利用者数 (人)		【高位ケース】 将来(2030年) モビリティ別 利用者数 (人)	【高位ケース】 将来(2030年)の 駐輪場利用者数(人)		将来-現状 増減 (人)	
	一時利用	定期利用		一時利用	定期利用		一時利用	定期利用	一時利用	定期利用
総数	-	-	107,380,365	14,165,533	6,189,741	100,473,705	22,162,899	13,598,297	7,997,365	7,408,556
①個人所有の自転車利用のみ	33%	12%	29,707,723	9,744,133	3,446,096	17,484,876	5,735,039	2,028,246	-4,009,094	-1,417,850
②個人所有自転車・シェアサイクル	51%	21%	5,081,927	2,586,746	1,075,903	13,441,552	6,841,871	2,845,734	4,255,125	1,769,831
③個人所有自転車・電動キックボード	44%	31%	124,389	54,816	39,003	533,577	235,136	167,308	180,320	128,305
④個人所有自転車・シェアサイクル・電動キックボード	91%	84%	1,950,561	1,779,838	1,628,738	10,247,792	9,350,852	8,557,009	7,571,014	6,928,271
⑤シェアサイクルのみ	0%	0%	1,156,761	0	0	3,972,589	0	0	0	0
⑥シェアサイクル・電動キックボード	0%	0%	199,664	0	0	2,544,312	0	0	0	0
⑦電動キックボードのみ	0%	0%	89,180	0	0	420,162	0	0	0	0
⑧いずれも利用していない	0%	0%	69,070,160	0	0	51,828,845	0	0	0	0

(4) 推計結果(まとめ)

A 今後の利用意向を踏まえた推計

	現状	2030年
シェアサイクル	840万人	1,160～3,020万人
電動キックボード	240万人	470～1,370万人

B 複数モビリティ利用の進展が前提の試算

持ち自転車	3,690万人	3,420～4,170万人
駐輪場：一時利用	1,420万人	1,430～2,220万人
駐輪場：定期利用	620万人	710～1,360万人

注1.シェアサイクル・電動キックボードは2ケースで推計し、今後の利用意向が「どちらともいえない」回答者を、低位では利用しない側、高位では利用する側に算入

注2.持ち自転車は、自転車保有台数の減少率（全国実績）に加え、シェアサイクル・電動キックボードと持ち自転車の併用割合（現状値）を適用して試算

注3.駐輪場は、シェアサイクル・電動キックボード、持ち自転車利用者の駐輪場利用割合（現状値）を適用して試算

5. 今後の駐輪場の在り方

事業者ヒアリング、WEBアンケート、将来推計に加えて
関連事例調査を行い

新たなモビリティ(シェアサイクル・電動キックボードに加え、
特定小型原付、電動車椅子等)の登場・多様化が駐輪場
にもたらす3つの影響 と

新たなモビリティに対応した駐輪場の在り方①～⑥ を整理

⇒ 駐輪場による「都市・道路空間の秩序化、まちづくり」
への貢献 を目指す

(1) 新たなモビリティの登場・多様化が駐輪場にもたらす3つの影響

1. 新たなモビリティの登場が自転車ユーザーの駐輪場利用にもたらす影響

- 台頭する**シェアサイクル・電動キックボード**は
駐輪場利用にポジティブな影響（利用促進）をもたらす可能性

2. 新たなモビリティユーザーの駐輪場利用ニーズがもたらす影響

- 新たなモビリティ（シェアサイクル・電動キックボードに加え、特定小型原付、電動車椅子等）の利便性向上や普及拡大において
駐車空間が公共インフラとして重要な役割を果たす

3. 新たなモビリティの登場・多様化に伴う社会環境の変化がもたらす影響

- モビリティの多様化に伴い、**交通安全の必要性**がより高まる
- モビリティの多様化に伴い、限られた**都市・道路空間の最適利活用の必要性**がより高まる



【関連事例調査の実施】

5. 今後の駐輪場の在り方

(2) 関連事例：①駐車場等のスペースを活用した自転車教室（一般社団法人アジアニューブランド協会）その1

- 一般社団法人アジアニューブランド協会では、こども自転車教室の開催場所として、駐車場や商業施設の屋上等のスペースを活用している。

運用開始時期	2017年5月
整備・運営主体	一般社団法人アジアニューブランド協会
提供サービス	自転車安全教室（子供、大人）、自転車教室（障がい者、企業、地域住民・イベント）

こども自転車教室の概要

- ・参加費用：
9,000円／人・回（税込）
（※消費税・保険代金（傷害保険・賠償責任保険）込）
- ・開催回数・時間：
一日に午前・午後の2回開催、一回あたり**100分**
（1回のうち前半は基本練習40分程度、後半は実践練習）
- ・参加人数（定員）：
10名／回
（1名からでも開催。HPからの事前予約制。当日空きがあれば参加OK）
- ・指導員数：
2名／回（メイン指導者とサポート指導者のペアで対応）
- ・教室スペース：
イベントスペースもしくは屋内屋根付きスペース・駐車場等。
30m×20m程度もしくはそれ以上
（※公園、サイクリングロード、商業施設屋上・駐車場等で開催）



立体駐車場屋上で実施する自転車安全教室
（イオンタウン吉川美南「東街区そば立体屋上駐車場」）

前半	後半
基本練習：40分程度 1 自転車のことを「知る」 指導員とのあいさつや準備体操のあとは、自転車のパーツや交通ルールについてクイズを盛り込みながら楽しく学びます。 2 基本レッスン ペダルなし、補助輪なしの自転車を使ったベーシックな内容で、アジア自転車教室の独自のメソッドによる自転車と体の協調を図るレッスンを行います。 ・自転車を起こす練習 ・押し歩き ・よちよち／エッサホイッサ歩き ・ブレーキ確認 ・足上げバランス	実践練習（終わりまで） 3 実践レッスン 後半はペダルをつけて「こぎ出す」ことにチャレンジします。指導員の先生がしっかり支えているので、安心して思い切りペダルを踏んで前へ進んでみましょう。だんだん遠ざけられるようになり、レッスンが終わるころには、だいぶ長い距離を進めるようになっているかも（先生の支え無し！）。レッスン終了時には、特製キラキラストッカーをプレゼント中です。また、保護者に皆様には、レッスン終了後のご自宅での練習について、個別アドバイスも行っています

こども自転車教室のカリキュラム

5. 今後の駐輪場の在り方

(2) 関連事例：①駐車場等のスペースを活用した自転車教室（一般社団法人アジアニューブランド協会） その2

○ヒアリング結果：一般社団法人アジアニューブランド協会

設問	回答内容
取組内容	・ こども教室（対象は5歳から小学校6年生まで）（2024年度実績：1,679名） ・ マンツーマン教室（5歳以上）（2024年度実績：362名） ・ 教室の拠点は横浜。今まで実施したエリアは神奈川県、東京都、埼玉県など
取組による効果、評判	・ 自転車教室への参加者からの評判は上々であり、いつも感謝の声を頂いている ・ 参加者からは自転車の通行位置（車道、歩道など）についての質問が多い
取組を進める上の障壁や課題	・ 身近な場所での教室構築と維持（継続性）：自転車について質問や確認、学習できる身近な場所がない。 ⇒そのために全国で自転車教室を開催したいが、開催可能な空間の確保が課題。 ・ 関係者／社間の連携：自転車保険、ヘルメット、安全な自転車等の普及が進んでいない。各業界の連携が必要である。
交通安全に関する取組の展望	・ コラボレーションの模索：<u>アジア自転車教室（教える）と自転車保険会社（守る）と自転車メーカー等（買う・修理する）と流通・不動産・学校・行政等（教室場所提供）の民間のコラボレーション</u> ・ <u>主要都市での教室開催（定期開催）</u>：自転車教室の全国展開（主要都市圏）。全国で定期的な自転車教室がないという現状への対応
行政に期待すること	・ 遊休地開放：行政保有の遊休地（普段使われていない遊水地、駐車用スペース、鉄道等の高架下）を開放を期待する ・ 自転車保険業界等含めての連携音頭取り：業界の横連携の構築・促進をお願いしたい
既存の駐輪場スペース活用への期待	・ <u>縦25m×横幅5m程度があれば自転車教室を開催可能</u> ・ <u>これまで駐輪場で自転車教室は開催していないが、駐輪場の屋上部分や2階部分は実施の可能性あり</u>

5. 今後の駐輪場の在り方

(2) 関連事例：②柔軟な料金設定等による利用者の誘導(羽田空港駐車場)

- 羽田空港では道路空間を効率的に活用するため、混雑時の駐車料金設定やリアルタイムの満空情報提供等により、駐車需要の適切な分散・誘導を図っている。

混雑時の駐車場料金設定

整備時期	2017（平成）年7月
整備・運営主体	日本空港ビルディング株式会社、一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構、東京国際空港ターミナル株式会社
提供サービス	多客期（ゴールデンウィーク、夏季、年末年始など）に適用される特別料金。この期間中、通常の駐車料金よりも高い料金が設定され、駐車場の利用を調整することで混雑を緩和することを目的とする。

リアルタイム満空情報サービス

整備時期	2018（平成）年4月
整備・運営主体	日本空港ビルディング株式会社、一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構、東京国際空港ターミナル株式会社
提供サービス	駐車場の混雑状況を3分ごとに更新し、利用者に最新の空き状況を提供するシステム

■羽田空港駐車場における混雑時の駐車料金の設定の例

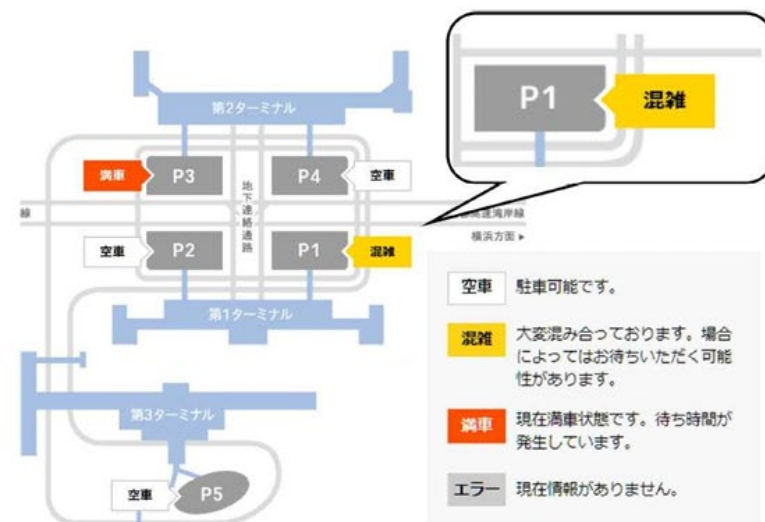


出典：（一財）空港振興・環境整備支援機構 羽田 P2・P3 駐車場資料

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>

■羽田空港駐車場におけるリアルタイムな混雑情報の提供例



出典：駐車場混雑情報（羽田空港国際旅客ターミナル）

出典：令和4年度第2回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会（国土交通省）

5. 今後の駐輪場の在り方

(2) 関連事例：③防災拠点機能を有するシェアサイクルポート(静岡市)

- 静岡市のシェアサイクル「PULCLE」では、都市空間の効率的な活用として、令和5年12月、静岡駅北口駅前広場のステーションに発電・蓄電・サイネージ機能を実装し、防災拠点機能を有するポートにリニューアルしている。

整備時期	2023（令和5）年12月
整備・運営主体	実施主体：静岡市 運営主体：株式会社TOKAIケーブルネットワーク システム提供：OpenStreet株式会社（シェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」）
提供サービス	太陽光発電ガラス、蓄電池、デジタルサイネージ、非接触型給電： 給電コンセント：Wi-Fiサービス

<防災拠点機能を有するシェアサイクルポート>



電アシ自転車の電池を使って外部へ給電可能な給電コンセントを配備

発電した電力は、自転車の充電やサイネージの稼働、蓄電して夜間の電力源として活用するとともに、災害時の非常用電源としても活用。



出典：OpenStreet株式会社「【リリース】HELLO CYCLINGのプラットフォームを利用した静岡市シェアサイクルサービス『PULCLE』、静岡駅北口駅前広場ステーションを「災害レジリエンス強化型 再エネステーション」へリニューアル」
<https://www.hellocycling.jp/info/news/2023/12/27/1676/>

5. 今後の駐輪場の在り方

(2) 関連事例：④地区マネジメント組織（東京都）

- 駐車場対策について、行政だけではなく地元組織や事業者等と合意の上取り組むために、多様な主体により地区マネジメント組織を構成している。

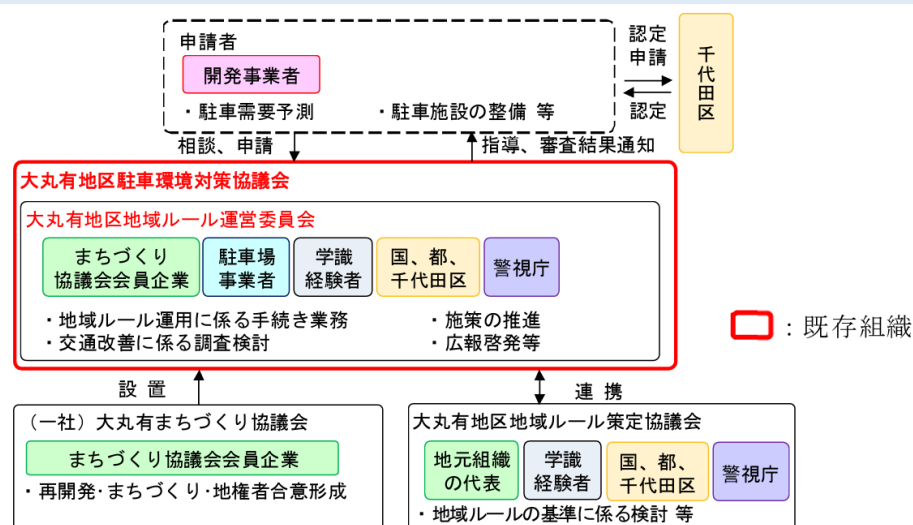
地区マネジメント組織	必要性	・ 地区特性に応じた駐車対策が必要 ・ 行政だけではなく、地元組織や事業者等の幅広い担い手による主体がマネジメントを実施することが重要
	役割	・ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの策定 ・ 継続的な運営に係る資金の管理 ・ 施策の実施・開発協議体制の構築・運営 ・ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証 ・ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し検討 等



地区マネジメント組織の構成員のイメージ

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

大手町・丸の内・有楽町地区では、地元自治体である千代田区に加え、地区の企業や駐車場事業者、交通管理者等が参加した大丸有地区駐車環境対策協議会が中心となって、駐車問題や交通問題への対策、地域ルール運営が行われている。



事例：大手町・丸の内・有楽町地区における組織

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

5. 今後の駐輪場の在り方

(3) 新たなモビリティに対応した駐輪場の在り方

- 1. 新たなモビリティの登場が自転車ユーザーの駐輪場利用にもたらす影響** に対応
⇒ 駐輪場利用にポジティブな影響を与えるシェアリングサービスとの連携

在り方①：駐輪場スペースを柔軟に活用したシェアリングサービスの提供・拡大
【例】駐輪場定期利用の月別利用傾向に応じてシェアリングサービス枠を変動
在り方②：駐輪場におけるシェアリングサービス事業者との連携
【例】シェアリングサービス事業者と連携したヘルメット着用促進の取組

- 2. 新たなモビリティユーザーの駐輪場利用ニーズがもたらす影響** に対応
⇒ 公共インフラとして新たなモビリティの駐車空間を整備

在り方③：多様なモビリティに対応したユニバーサルデザインな駐輪場の提供
【例】様々なサイズに対応可能な駐輪設備、平置きスペース拡充、充電インフラの整備

- 3. 新たなモビリティの登場・多様化に伴う社会環境の変化がもたらす影響** に対応
⇒ 交通安全や都市・道路空間の最適利活用に資する取組

在り方④：駐輪場スペースを活用した交通安全の啓発
【例】駐輪場を活用した自転車交通安全教室、ヘルメット着用促進の取組
在り方⑤：新しいモビリティへの対応を契機とした駐輪インフラの高度化・多機能化
【例】ICT技術を活用した料金の弾力的設定、電源設備を備えた防災拠点の整備
在り方⑥：多様な主体と連携した駐輪場エリアのマネジメント
【例】駐輪場関係者がエリアマネジメント組織に参画

駐輪場による「都市・道路空間の秩序化、まちづくり」への貢献