

令和5年6月21日
土木部交通安全自転車課

民間シェアサイクル実証実験の中間まとめについて

1 主旨

区では、令和3年7月に策定した「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」において、民間シェアサイクルの実証実験の成果を踏まえ、利用実態に基づく、コミュニティサイクルとの役割分担を含め、今後のコミュニティサイクルのあり方について検討するとしている。

この検討にあたっては、民間シェアサイクルによる区民の移動利便性の向上効果や、区レンタサイクル事業との機能補完・代替の可能性について、利用状況や利用者アンケート、世田谷区自転車条例に規定する世田谷区自転車等駐車対策協議会の意見等を踏まえ進めているところである。

この度、民間シェアサイクルの導入効果等について、実証実験の中間まとめを行ったことから報告する。

2 民間シェアサイクル実証実験の概要

(1) 実証実験の目的

①民間シェアサイクル（HELLOCYCLING）の導入効果

民間シェアサイクルが区民の移動利便性を向上させる新たな交通手段として定着するよう、区全域へのポート拡充を支援するなどの普及促進に努め、導入効果を検証する。

②民間シェアサイクル事業者の事業継続性

民間シェアサイクル事業者の事業継続性等を検証する。

③区レンタサイクル事業の機能補完・代替の可能性

平成6年より運用を開始し施設の老朽化が進んでいる区レンタサイクル事業との機能補完・代替の可能性を検証する。

④複数の民間シェアサイクル事業者の導入効果

新たなに追加した民間シェアサイクル事業者の導入効果を検証する。

(2) 実証実験期間

HELLOCYCLING：令和2年4月1日～令和6年3月31日（4年間）

ドコモ・バイクシェア：令和5年6月1日～令和6年3月31日（10か月間）

(3) 運営事業者

OpenStreet（株）

事業名：HELLOCYCLING

（株）ドコモ・バイクシェア

事業名：ドコモ・バイクシェア

3 民間シェアサイクル実証実験の検証結果について

別紙のとおり

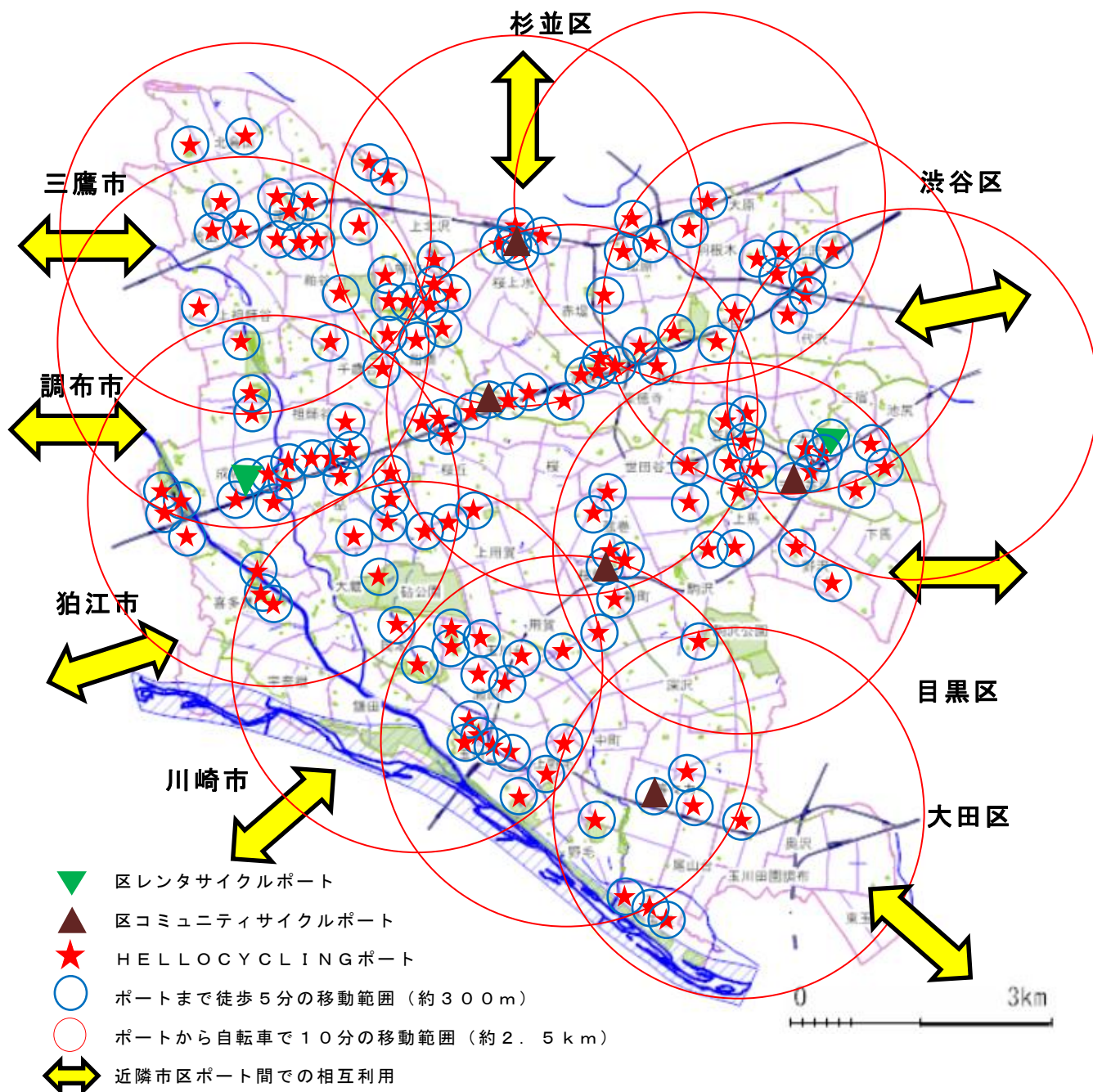
- 4 世田谷区自転車等駐車対策協議会の主な意見
- ・利用者の利便性を考慮し、事業者の新規参入や見直しを行う周期を検討すべき。
 - ・区シェアサイクル事業に参入できる選定条件を明確化し、今後新規参入を希望する事業者に対して説明できるようにすること。
 - ・事業者には利用状況に基づいた様々なデータの蓄積があるので、必要な情報は要望し今後の検証に使用すべき。
- 5 今後の進め方
- ・複数事業者参入に対する導入効果の検証を行う。
 - ・官民連携事業として区シェアサイクル事業を本格実施に移行することについて検討を行う。
- 6 今後のスケジュール（予定）
- | | | |
|------|------|--|
| 令和5年 | ～12月 | 民間シェアサイクル実証実験結果の検証 |
| 令和6年 | 2月 | 公共交通機関・バリアフリー対策等
特別委員会報告 |
| | | ・民間シェアサイクル実証実験のまとめ |
| | 3月 | HELLOCYCLINGの実証実験終了
ドコモ・バイクシェアの実証実験終了 |
| | 4月 | 区シェアサイクル事業の協定締結（実証実験から本格実施への移行）
区レンタサイクル事業のあり方の検証 |

3 民間シェアサイクル実証実験の検証結果について

別紙

①民間シェアサイクル（HELLOCYCLING）の導入効果

民間シェアサイクル導入後の移動範囲イメージ



◆ポート数・利用者数の推移

		R1年3月	R2年4月	R3年3月	R4年3月	R5年3月
ポ ー ト	区レンタサイクル	7か所	7か所	7か所	7か所	7か所
	HELLOCYCLING	—	53か所	81か所	114か所	140か所
利 用 者	区レンタサイクル	6, 107	4, 702	6, 295	6, 143	6, 044
	HELLOCYCLING	—	2, 131	5, 951	12, 084	15, 440
	合計	6, 107	6, 833	12, 246	18, 227	21, 484

◆各サービスの特徴

	HELLOCYCLING	区レンタサイクル	区コミュニティ サイクル
ポート形式	平置 GPS 通信式： 140か所	立体機械式：2か所	平置ゲート式：5か所
自転車種類	電動アシスト	軽快車のみ	軽快車 (一部電動アシスト)
貸出・返却	同一事業者ポート どこでも	同一ポートのみ	5ポート間で どこでも
主な用途	買い物・通勤	通勤・通学	通勤・通学
交通安全 対策	アプリによる通知	ポート内掲示	ポート内掲示

(令和5年3月時点)

【HELLOCYCLING ポート】

- ▶設置ポートの増加に比例して、短時間・短距離移動に HELLOCYCLING が利用され、導入前と比べ区内移動のシェアサイクル利用者は約3.5倍に増加した（P3：『ポート数・利用者数の推移』参照）
- ▶スマホアプリによる24時間利用、キャッシュレス払いが可能となり借出・返却が容易となった（P14：『利用形態の比較』参照）
- ▶二子玉川駅前のポートは、ひと月の貸出・返却回数が約4,100回を超え、日本一の利用回数となっているなど、公共交通機関へのアクセス機能としての需要が高い
- ▶電動アシスト付き自転車の利用によって坂道の多い地域での自転車利用が容易となった（P4：『各サービス特徴』参照）
- ▶大蔵運動公園等の公共交通不便地域にシェアサイクルポートを設置することで、新たな移動手段として HELLOCYCLING が利用されるようになった（P3：『民間シェアサイクル導入後の移動範囲イメージ』参照）

【区レンタサイクルポート】

- ▶貸出・返却が同一ポートでのみ可能であることと、利用プランが1回又は1か月単位であることから、長時間の利用が主となっている

【区コミュニティサイクルポート】

- ▶区内南北交通の補完を目的にポート間利用を可能としているが、ポート間の距離が離れており、利用プランが1回、1日又は1か月単位であることから、約9割が同一ポートでの貸出・返却を行う長時間利用となっている

民間シェアサイクルの導入により、区内の自転車による移動が増加し、また、公共交通機関へのアクセスが容易となるなど、移動利便性は向上している。

②民間シェアサイクル事業者の事業継続性

【HELLOCYCLING の事業状況】

- ▶本事業を区内全域に普及するため、以下を目標に事業展開を進めている
 - ポート数：300 箇所
 - ラック数：2,400 ラック（1 ポート平均 8 ラック）
 - 利用者数：3 万人／年度内月平均
 - 利用回数：10 万回／年度内月平均
- ▶令和 5 年 3 月現在、目標の約 3 分の 1 の進捗状況となっている
 - ポート数：140 箇所
 - ラック数：1,186 ラック（1 ポート平均 8.5 ラック）
 - 利用者数：1.4 万人／令和 4 年度月平均
 - 利用回数：4.1 万回／令和 4 年度月平均

【官民連携の取り組み】

- ▶区は、シェアサイクル事業の周知を行うとともに、ポート設置のための公有地の提供を拡充する（P 8：『地域別ポート数』参照）
- ▶事業者は、駅周辺や公共交通不便地域等の民地でのポート拡充を進めることでポート設置密度を高めていく
- ▶ポート拡充が進むことで、自治体間移動を含めた利用者数及び利用回数はさらに増加する
- ▶区は、自転車活用の推進に関する情報や、警察と連携して実施している交通安全キャンペーンや交通安全教室等の情報を事業者に提供する
- ▶事業者は、アプリケーションを使用し、シェアサイクル利用者に自転車交通のルールやマナーの普及啓発を行う。利用者の交通安全に関する意識を向上することで交通事故の防止に繋げる。また、自転車利用による環境負荷軽減や健康増進効果等に関する情報を周知することで、自転車は環境にやさしく健康づくりに資する移動手段であることの認識を広め、自転車活用の推進に繋げる
- ▶区は、自転車の通行空間を整備し、自転車ネットワークを拡充することで、歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる環境整備を行う

現段階では事業の継続的な運営に課題があるため、官民連携した取り組みを進めることで、民間シェアサイクル事業者の事業継続性の向上が見込まれる。

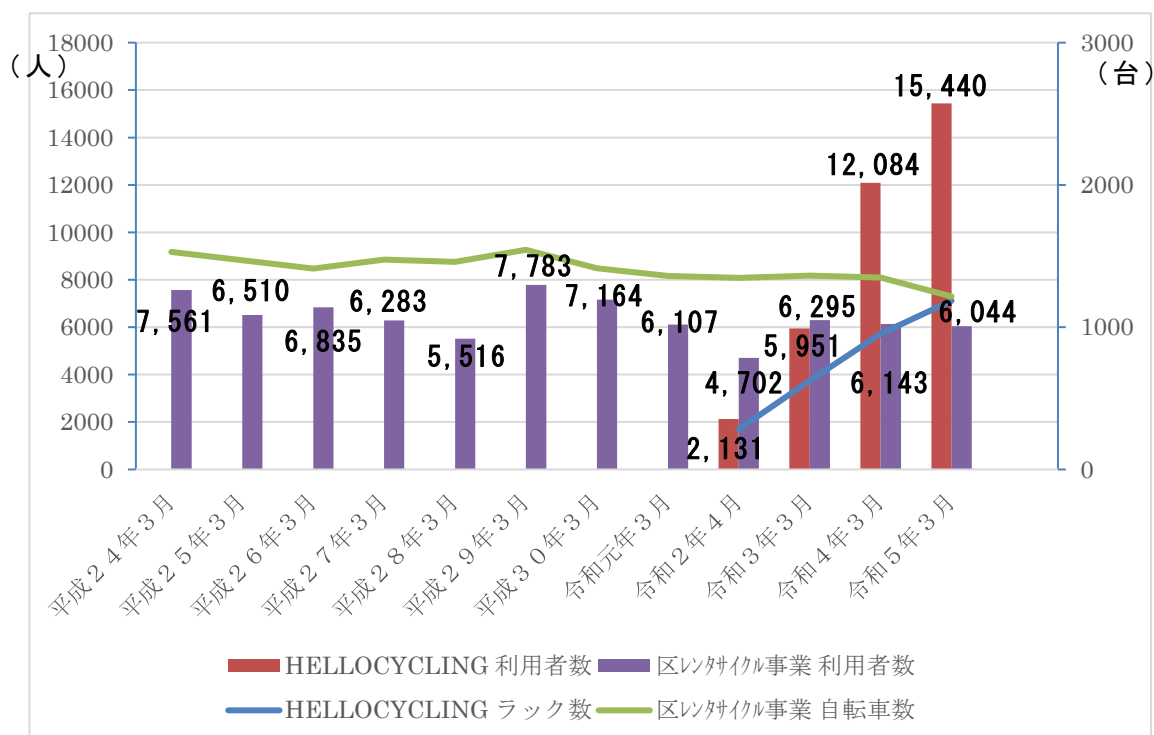
③区レンタサイクル事業の機能補完・代替の可能性

区レンタサイクル事業は、区内南北交通の補完を目的に事業展開してきた。

- ▶区レンタサイクル事業の利用者数は、令和2年度に大きく減少し、その後は横ばいの状態となっている。一方HELLOCYCLINGは令和2年4月のサービス開始以降、利用者数は右肩上がりとなっている。令和5年3月時点では、区レンタサイクル事業と民間シェアサイクルの**利用者数に2倍以上の差が生じている**（P6：『利用者数及び管理自転車数の推移』参照）
- ▶初乗り45分以内の利用であれば区レンタサイクル事業より安価で電動アシスト自転車の利用が可能（P15：『利用料金の比較』参照）
- ▶区レンタサイクル事業では、通勤・通学を目的とした、ポートと目的地の間の利用が主となっている。HELLOCYCLINGは平日の通勤利用に加え、休日の買い物目的や深夜帯の移動等、区内の東西南北方向への移動に一定程度利用されている（P10：『曜日別利用回数』『時間帯別利用回数』参照）
- ▶区レンタサイクル事業の定期又は1日利用と同等の料金設定でのサービスを、民間シェアサイクル事業者は提供していない（P15：『利用料金の比較』参照）

利用者数や利用目的、利用時間帯から民間シェアサイクルは区レンタサイクル事業の機能を補完する可能性は高い。

◆利用者数及び管理自転車数の推移



④複数の民間シェアサイクル事業者の導入効果

令和5年6月1日から令和6年3月31日まで、ドコモ・バイクシェアと協定に基づく民間シェアサイクル実証実験を実施し、複数事業者の導入効果を検証する。

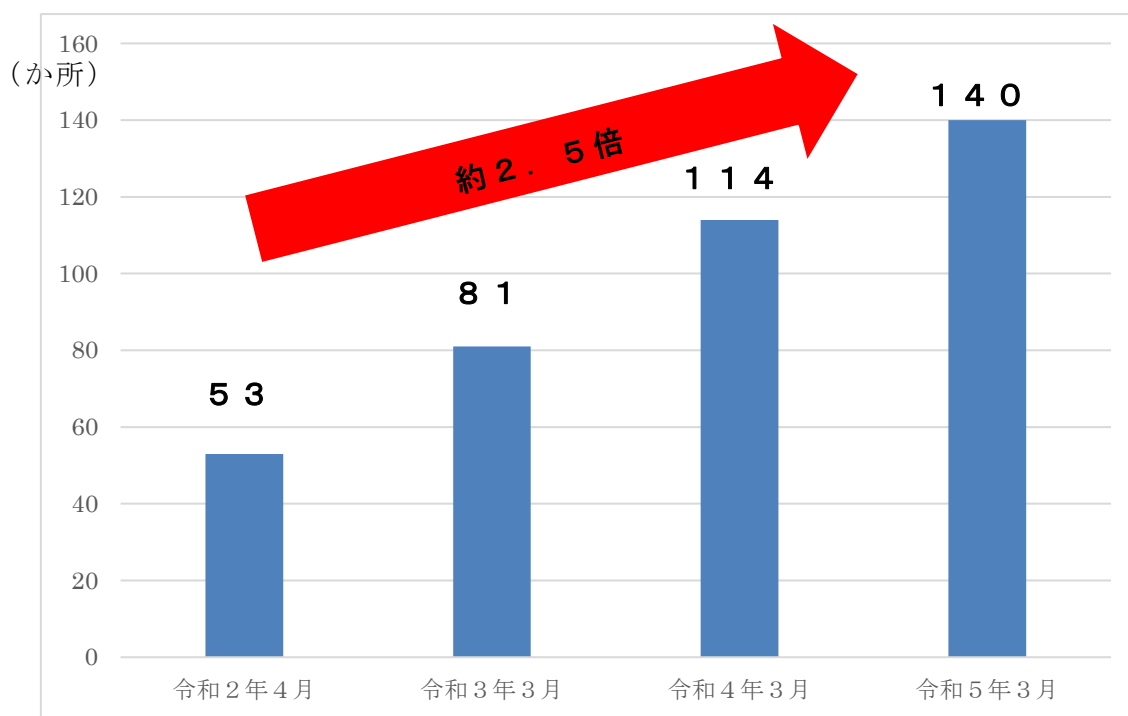
◆令和5年度ポート設置目標

ドコモ・バイクシェア	13か所	➡	40か所
HELLOCYCLING	140か所	➡	170か所

【民間シェアサイクル実証実験（HELLOCYCLING）の参考資料】

①ポート数の推移

- ▶公有地・民地へのポート設置を進めることで、実証実験開始当初の53か所から、令和5年3月時点で**140か所**に拡充した。各ポートに自転車を駐車するためのラック数も、当初の282から**1,186**に増加した
- ▶事業のエリア展開の対象を、当初の砧・玉川地域から区全域に拡大することで、各地域へポートを増設し利用者の移動利便性の向上を図った



◆地域別ポート数（令和5年3月時点）

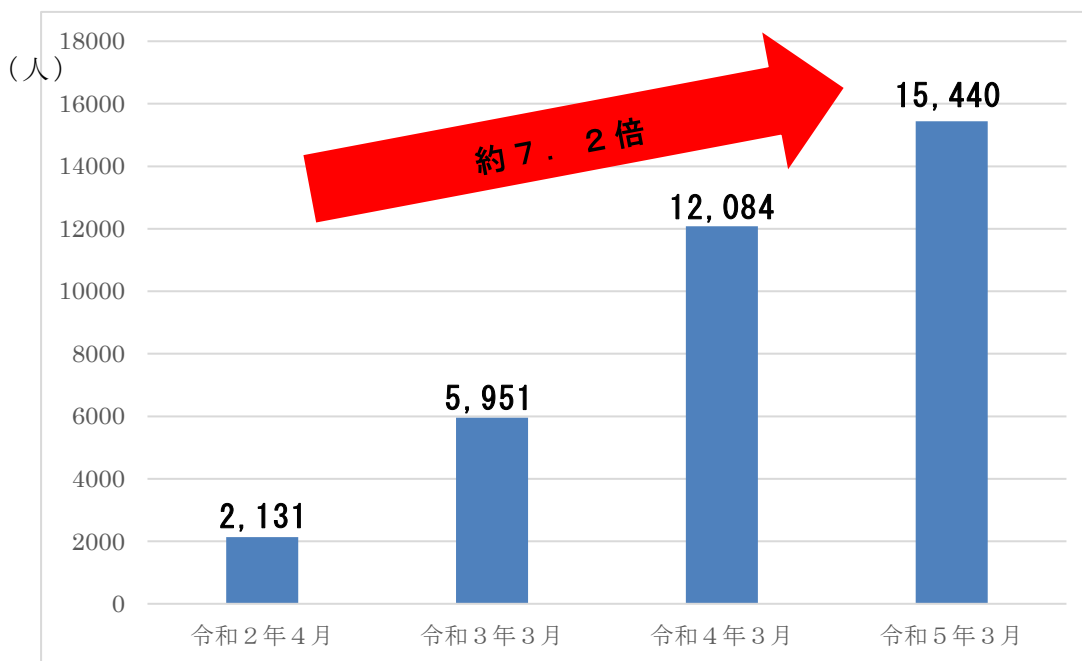
	世田谷	北沢	玉川	砧	烏山
公有地	2	1	4	8	7
民地	28	20	27	29	14
合計	30	21	31	37	21

公有地：世田谷区役所本庁舎、砧総合支所、烏山区民センター前広場、まちづくりセンター、地区会館、区民集会所、区立公園、区立自転車等駐車場

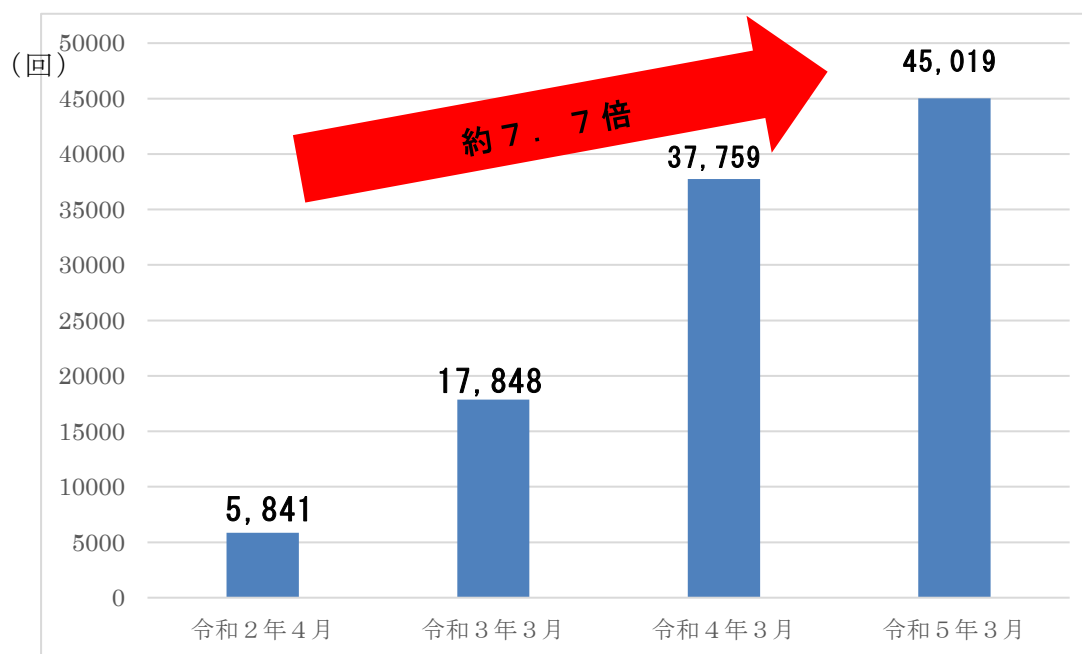
②利用実績の推移

- ▶設置ポートが拡充することで、利用者数・利用回数ともに順調に増加しており、実証実験当初に比べ**利用者数は約7.2倍、利用回数は約7.7倍に増加**した。また、実証実験3年間の総利用者数は約109,000人、総利用回数は約1,040,000回となった
- ▶ポートの設置密度が高まることで、最終目的地への区内東西南北方向への移動に利用されるとともに、ポートの存在自体が本サービスに対する区民の認知度を上げる効果があるため、より多くの利用が見込まれる

◆利用者数の推移



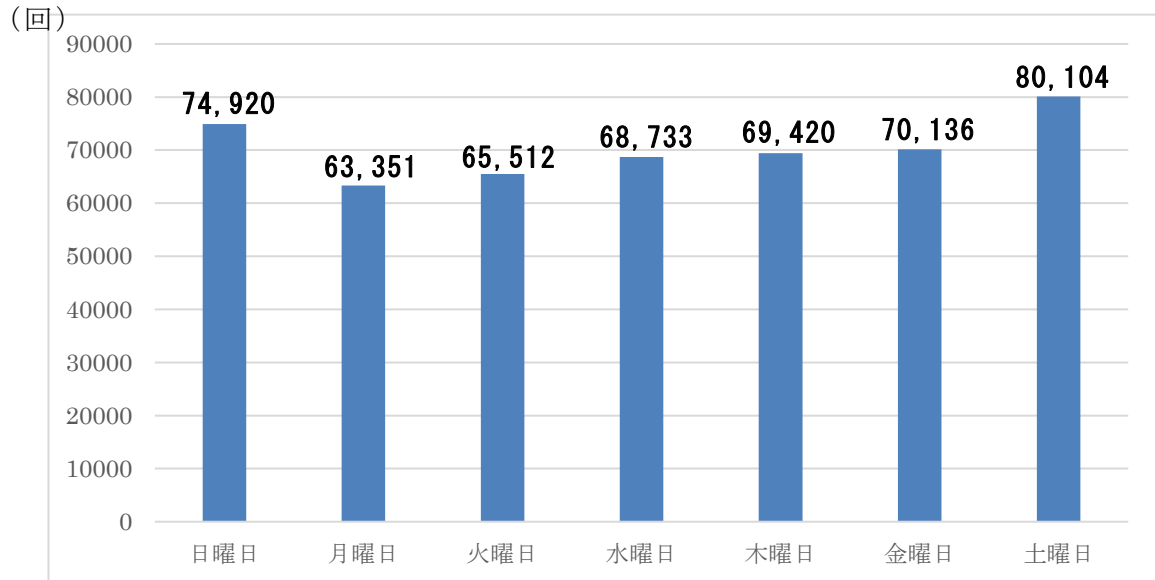
◆利用回数の推移



③曜日・時間別の利用状況

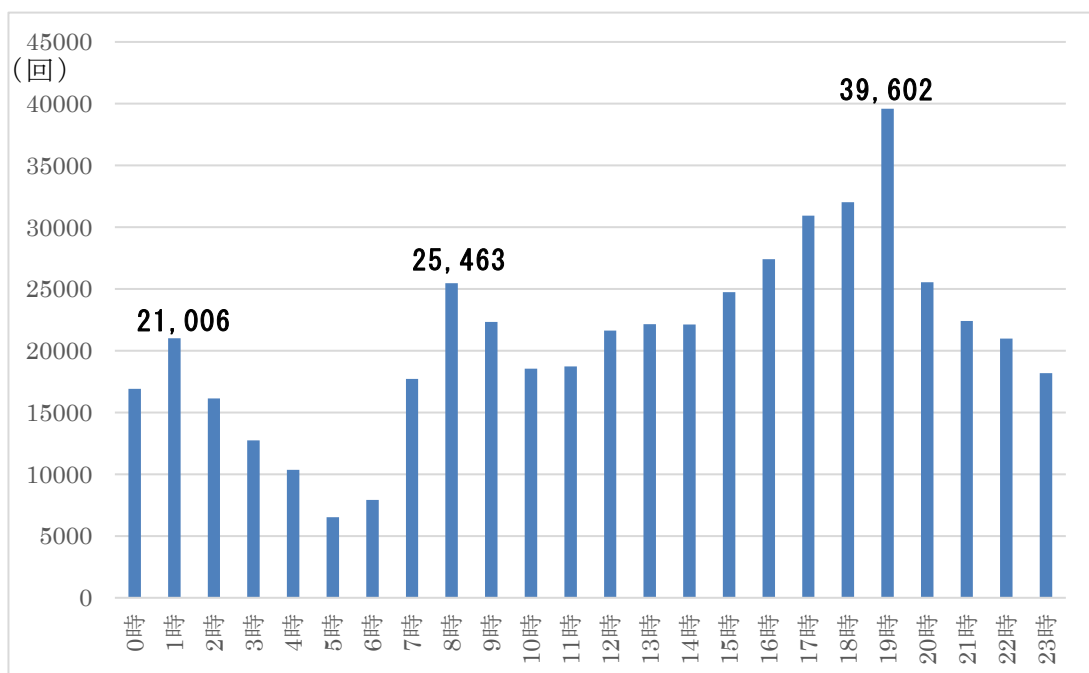
- ▶平日の利用回数に比べ、土・日曜の利用が約1.5割多い。平日の通勤利用に加え、土・日曜の買い物やレジャー、観光などにも利用されていると考えられる

◆曜日別利用回数（令和4年度平均）



- ▶午前では8時台、午後では19時台の利用が多く主に通勤の用途で利用されていると考えられる。また、公共交通機関が運行していない時間帯の利用も多いため、公共交通機関の機能を補完する移動手段として、利用されていると考えられる

◆時間帯別利用回数（令和4年度平均）



④利用時間・利用距離

◆利用時間別利用回数の推移

▶実証実験当初に比べ、60分以内の利用は約7割から約8.5割に増加し、1時間以内の利用が主となっている。追加料金のかからない30分以内の利用が増加し、令和4年度では約7割の利用と最も多くなっている。その中でも、令和4年4月1日に初乗り15分以内70円の料金プランが、30分以内130円に変更されたため、16-30分の利用が大きく増加している。

▶実証実験当初からみると減少してはいるが、30分を超える利用が一定数あり、主に業務用に利用されているものと考えられる

利用時間	令和2年度	構成比	令和3年度	構成比	令和4年度	構成比	前年比率増減
1-15分	43,416回	29.73%	188,793回	36.72%	174,434回	35.44%	減 
16-30分	30,279回	20.74%	115,413回	22.45%	159,757回	32.46%	増 
31-60分	27,194回	18.62%	87,266回	16.97%	89,427回	18.17%	増 
61-90分	10,843回	7.43%	31,332回	6.09%	25,342回	5.15%	減 
91-120分	6,476回	4.44%	17,762回	3.45%	11,825回	2.40%	減 
121-150分	4,338回	2.97%	11,660回	2.27%	7,042回	1.43%	減 
151-180分	3,318回	2.27%	8,572回	1.67%	4,544回	0.92%	減 
181-210分	2,489回	1.70%	6,257回	1.22%	3,165回	0.64%	減 
211-240分	1,947回	1.33%	5,072回	0.98%	2,283回	0.46%	減 
241-270分	1,773回	1.21%	4,587回	0.89%	1,914回	0.39%	減 
271-300分	1,403回	0.96%	3,753回	0.73%	1,463回	0.30%	減 
301分以上	12,543回	8.59%	33,720回	6.56%	10,980回	2.23%	減 

◆利用距離別の利用回数の推移

- ▶ 0～2.5 kmの近距離移動は実験当初の約6割から、約5割の利用となり減少傾向にある
- ▶ 近距離移動の中でも、0～1 kmの利用の減少が大きく、逆に1.1～2.5 kmの利用は増加傾向にある
- ▶ 2.6～5 kmの中距離移動も増加している
- ▶ 5.1～10 kmの長距離の移動は実証実験当初より約1.5割程度の一定の利用がある

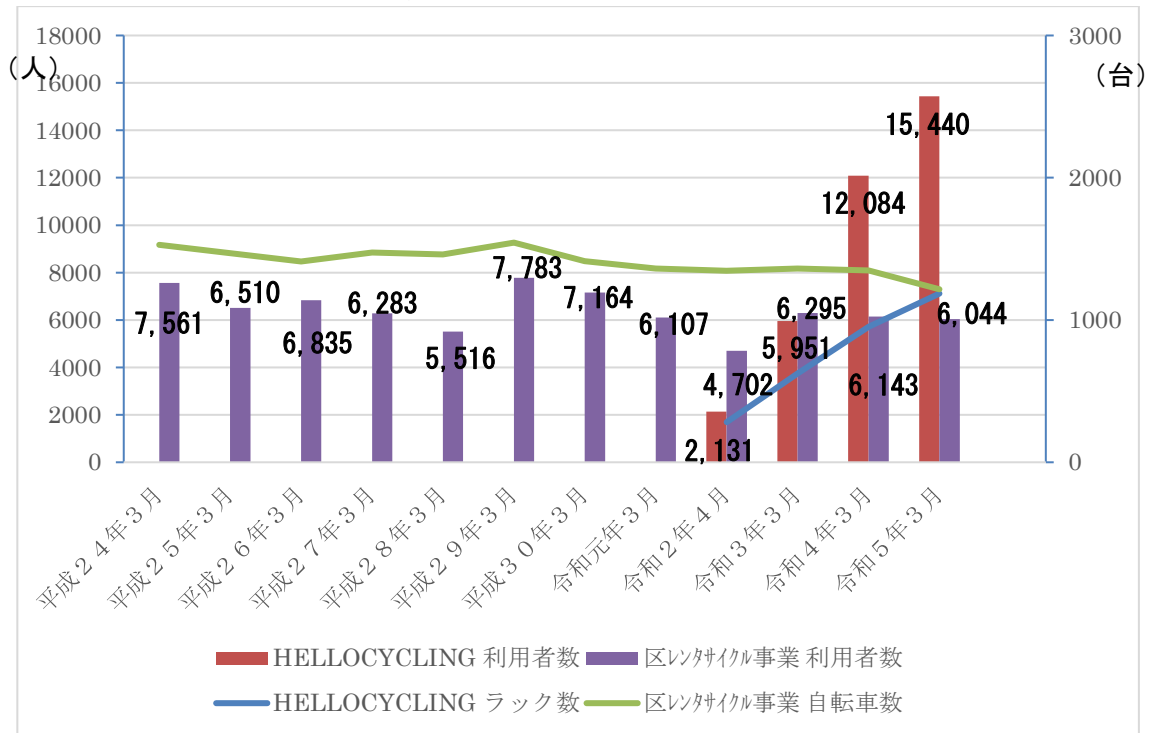
利用距離	令和2年度	構成比	令和3年度	構成比	令和4年度	構成比	前年比率増減
0-0.5km	25,150 回	17.26%	83,033 回	16.15%	51,712 回	10.05%	減 
0.6-1km	16,493 回	11.32%	47,543 回	9.25%	30,889 回	6.28%	減 
1.1-1.5km	16,715 回	11.47%	74,216 回	14.43%	75,455 回	15.33%	増 
1.6-2km	13,428 回	9.21%	57,372 回	11.16%	58,699 回	11.93%	増 
2.1-2.5km	12,401 回	8.51%	45,991 回	8.95%	45,821 回	9.31%	増 
2.6-3km	9,547 回	6.55%	38,521 回	7.49%	42,537 回	8.64%	増 
3.1-3.5km	8,415 回	5.77%	30,641 回	5.96%	34,415 回	6.99%	増 
3.6-4km	5,947 回	4.08%	19,998 回	3.89%	25,417 回	5.16%	増 
4.1-4.5km	5,787 回	3.97%	18,282 回	3.56%	22,691 回	4.61%	増 
4.6-5km	4,668 回	3.20%	14,947 回	2.91%	19,202 回	3.90%	増 
5.1-10km	21,751 回	14.93%	68,482 回	13.32%	72,445 回	14.72%	増 
10km 以上	5,426 回	3.73%	15,116 回	2.94%	12,893 回	2.62%	減 

【区レンタサイクル事業と民間シェアサイクル（HELLOCYCLING）の機能比較】

①利用者数及び自転車数

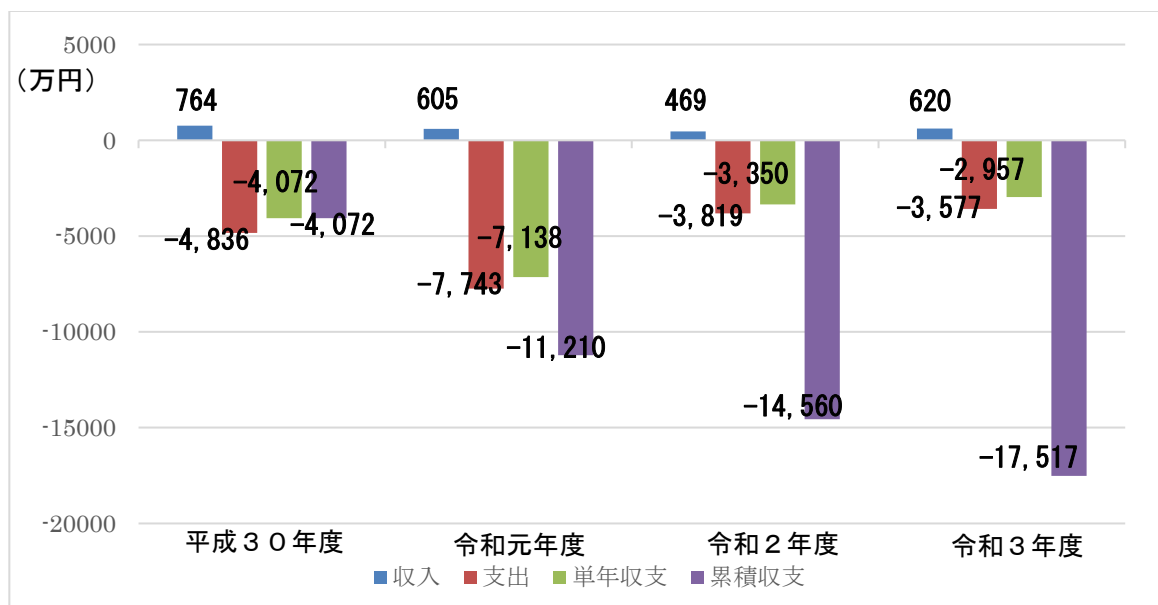
- ▶HELLOCYCLING は令和2年4月のサービス開始以降、利用者数及び管理自転車数は右肩上がりとなっている。一方区レンタサイクルの利用者数は、令和2年度に大きく減少し、その後は横ばいの状態となっている
- ▶令和5年3月時点では利用者数に2倍以上の差が生じている

◆利用者数及び自転車数の推移



②区レンタサイクル収支状況

- ▶指定管理者の運営経費とは別に、土地の賃料や運用保守費、施設修繕費等の区の支出は、利用料金や広告収入を大きく上回っている
- ▶レンタサイクルポートの新設には整備費用等がかかるため、増設は困難
- ▶民間シェアサイクルの運営等に対する区の負担は、ほぼ生じない



③令和4年度事業者実施アンケート結果

◆区レンタサイクル（がやリン）の主な利用理由

- 1) 自宅近くにポートがあるから
- 2) 利用料金が安いから
- 3) 利用方法が簡単だから
- 4) 駐輪場を借りなくても済むから

◆区レンタサイクル（がやリン）の利用で困ったこと

- 1) 電動アシスト付き自転車が借りられない
- 2) 新しい自転車が借りられない
- 3) ポートが少ない
- 4) スマートフォンでの登録・支払いができない

◆HELLOCYCLING 利用者の主な利用理由

- 1) 区を超えた片道（乗り捨て）利用ができるから
- 2) 電動アシスト付き自転車が使用できるから
- 3) スマートフォンのみで利用手続きが完了するから
- 4) 自宅や目的地近くにポートがあるから

◆HELLOCYCLING の利用で困ったこと

- 1) ポートに自転車がいないため借りれない
- 2) 目的地周辺にポートが設置されていない
- 3) ポートに空きがないため自転車を返せない
- 4) 自転車に不備（バッテリー不足、パンク等）がある

◆HELLOCYCLING の事業課題

- 1) 駅周辺や商業施設、公共施設へのポート拡充
- 2) 自転車の充電や整備専用施設の新設
- 3) 既存サービスの見直しによる使い易さの向上

④利用形態の比較

	区レンタサイクル	HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
自転車	軽快車 (一部電動アシスト)	電動アシスト	
安全利用の啓発	ポート内の掲示物	アプリによる通知	
満空表示	なし	アプリによる確認	
利用予約	なし	アプリで 貸出・返却予約	アプリで 貸出予約
移動	区内	区内及び区外（片道利用可）	

(令和5年6月現在)

⑤利用料金の比較

	区		関東圏内一律料金	
	レンタ	がやリン	HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
1回利用	200円	2～300円	130円（※1）	165円（※2）
1日利用	—	300円	1,800円（12時間）	1,650円（※3）
定期利用	2,000円	2,000円	—	3,300円（※4）

（令和5年6月現在）

- ※1 初乗り30分以降15分毎に100円追加
- ※2 初乗り30分以降30分毎に165円追加
- ※3 利用日の23時59分までの料金
- ※4 初乗り30分以内は基本料金内。
以降30分毎に165円追加

【区レンタサイクルのあり方検討に向けて】

区レンタサイクル事業は、区内の南北交通を補完することを目的として事業を展開してきた。

本事業の目的に対しては一定の効果を出している。より効果的に事業を行うとなると、ポートの増設は必須であるが、整備や運用保守費といった大きな支出が必要となる。

なお、利用者数は、3年前に新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出制限等により大きく減少し、翌年は持ち直しはしたが、その後は横ばい状態にあり、令和5年3月の時点で民間シェアサイクルに比べて利用者数は約2分の1という状況にある。

一方、民間シェアサイクルは、区民に新たな移動手段として定着しつつあり、また、民間事業者の負担によって低コストでポートや自転車を増設することが可能である。

今後は、料金体系や利用特性の異なる民間事業者とも民間シェアサイクル実証実験を行い、導入に係る効果を検証する予定である。

このような状況から、民間シェアサイクルが区レンタサイクル事業を補完・代替する可能性があるものとして、区レンタサイクル事業の今後のあり方を検討する段階にあると判断する。