

令和 7 年 2 月 6 日
土木部交通安全自転車課

区レンタサイクル事業の廃止及び民間シェアサイクル事業への完全移行について

1 主旨

令和 6 年 9 月の公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会で報告した「区レンタサイクル事業のあり方検討の中間まとめについて」に基づき、区レンタサイクル事業利用者への影響などの課題を整理し、本事業のあり方についての検討結果を取りまとめた。

老朽化した区レンタサイクル施設について、今後システム改修に伴う維持管理経費が増大すること等を踏まえ、既存利用者に十分な周知と丁寧な対応を行ったうえで本事業を廃止するとともに、民間シェアサイクル事業への完全移行を行う。

2 区レンタサイクル事業概要

(1) 施設の種類

- ・区レンタサイクルポート（2 箇所）
- ・区コミュニティサイクルポート 通称：I H I がやリン（5 箇所）

(2) 運営法人

いずれも公益社団法人世田谷区シルバー人材センター

指定管理期間：令和 3 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日（5 年間）

(3) 事業目的

放置自転車の抑制、自転車総量の抑制、駐輪場需要の適正化、南北交通の補完等自転車移動の利便性向上

3 区レンタサイクル事業の事業継続における課題

(1) 区レンタサイクル事業の維持管理経費の増大（区の収支）

区レンタサイクル事業の運用にあたり年間約 3,000 万円の赤字が発生している。

（令和元年度は最新 OS 対応によるゲート・精算機等の更新のため歳出が増えている）

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度 (見込み)
歳入	¥6,049,031	¥4,689,972	¥6,197,660	¥4,382,894	¥5,248,916	¥3,644,650
歳出	¥77,616,324	¥38,374,838	¥35,952,216	¥37,709,272	¥42,141,102	¥35,451,360
収支	¥-71,567,293	¥-33,684,866	¥-29,754,556	¥-33,326,378	¥-36,892,186	¥-31,806,710

(2) 施設の老朽化

三軒茶屋北及び成城北第二の区レンタサイクルポートは、老朽化が進んだことで事業を継続するには高額な改修費用が必要な状況にある。

(3) 新たなシステム改修費用の発生

I H I がやリンのシステム保守事業者より、令和 7 年度末までに当該システムの運用サーバを停止する旨の連絡を受けており、サービス提供を継続するにはサーバ移転やシステム改修といった新たな経費として約 4,000 万円が発生する。

4 官民連携による民間シェアサイクル事業概要

区のレンタサイクル事業と並行して以下の民間シェアサイクル事業を運用している。

(1) 事業者及び令和6年11月末現在のポート数

- ・ オープンストリート株式会社 サービス名：ハローサイクリング 194箇所
- ・ 株式会社ドコモ・バイクシェア サービス名：ドコモ・バイクシェア 28箇所

(2) 事業協定期間

令和6年4月1日～令和8年3月31日（2年間）

(3) 事業内容

区・事業者相互連携のもと双方の資源を有効活用し、公共交通の機能補完や地域活性化等に資する新たな都市の交通システムの構築に努める。

5 民間シェアサイクル事業への完全移行に向けた区レンタサイクル事業既存利用者への影響など課題への対応

区レンタサイクル事業と民間シェアサイクル事業との提供サービスの違いに伴う課題への検討を踏まえ、以下のとおり丁寧な対応を行う。

(1) 既存利用者への周知

区広報媒体にて事業廃止について区民周知を行うとともに、とりわけ、区レンタサイクル事業の既存利用者に対しては、駐輪場情報や民間シェアサイクル事業の案内などを区レンタサイクルポート等にて丁寧に周知することで、個人の自転車を使用した駐輪場利用への転換や民間シェアサイクルの利用を促す。

(2) スマートフォンや電動アシスト自転車の利用が不慣れな方への対応

民間シェアサイクルでは、スマートフォンや電動アシスト自転車の利用が必須となるため、移行を促進するために事業者と連携し分かりやすい利用方法に関するマニュアルの配布、区レンタサイクルポートの敷地内でのスマートフォンを使った利用に対する講習会及び自転車の乗り方教室を実施する。

(3) 区レンタサイクル事業の利用料金減免者及び免除者への対応

料金の減免（学生・障害者）及び免除（生活保護受給者）の規定を利用している定期利用者に対しては、同様の料金体系で利用できる区立駐輪場利用へ転換してもらうことを目的とし、福祉団体などによる放置自転車のリサイクル販売について対象者に情報提供を行うとともに、福祉所管との連携について調整をしていく。

(4) 決済方法の周知

民間シェアサイクルの決済方法は、クレジットカードだけでなく、携帯電話会社の利用料金との合算払い等が可能である。多様な決済方法がある民間シェアサイクルの利便性について、区ホームページや区レンタサイクルポートにて周知することで、民間シェアサイクルの利用促進を図る。

(5) 定期利用者の民間シェアサイクルへの移行に向けたポートの拡充

民間シェアサイクルの定期制度を利用した区民の移動利便性の向上を図るため、定期制度を導入している民間シェアサイクル事業者に対して区有地の活用を含め区内全域におけるポートの拡充を支援する。

(6) 事業用地の利用方法の検討

区レンタサイクル事業廃止後の用地活用については、駐輪需要調査の内容を踏まえるとともに、行政需要なども含めた跡地の有効活用について具体的内容を検討する。

6 区レンタサイクル事業のあり方に関する検討結果

区レンタサイクル事業の継続及び老朽化した施設の改善等には高額な費用が必要であり、利用者数も頭打ちの状況であることから、今後の区事業の経営改善は見込めないと判断した。一方、民間シェアサイクル事業の利用者は伸び続けており、また、その事業目的の達成においては民間シェアサイクル事業による代替が一定程度可能である。

今後は、民間シェアサイクル事業への移行に向けた課題に対し丁寧に対応していく必要があることから、令和7年度末を目途に区レンタサイクル事業を廃止し民間シェアサイクル事業へ完全移行する。

なお、民間移行後も、区は引き続き区民の自転車利用の利便性向上のため、官民連携して事業に取り組む。

7 今後のスケジュール（予定）

令和7年	3月～	区レンタサイクル事業利用者への事業廃止の周知 区レンタサイクル事業廃止に向けた手続き
	9月	公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会（世田谷区立レンタサイクルポート条例の廃止の報告） 第3回区議会定例会（世田谷区立レンタサイクルポート条例の廃止）
令和8年	4月	民間シェアサイクル事業への完全移行

【参考資料】

区レンタサイクル事業の廃止及び民間シェアサイクル事業への完全移行について補足資料

● 区レンタサイクル事業施設

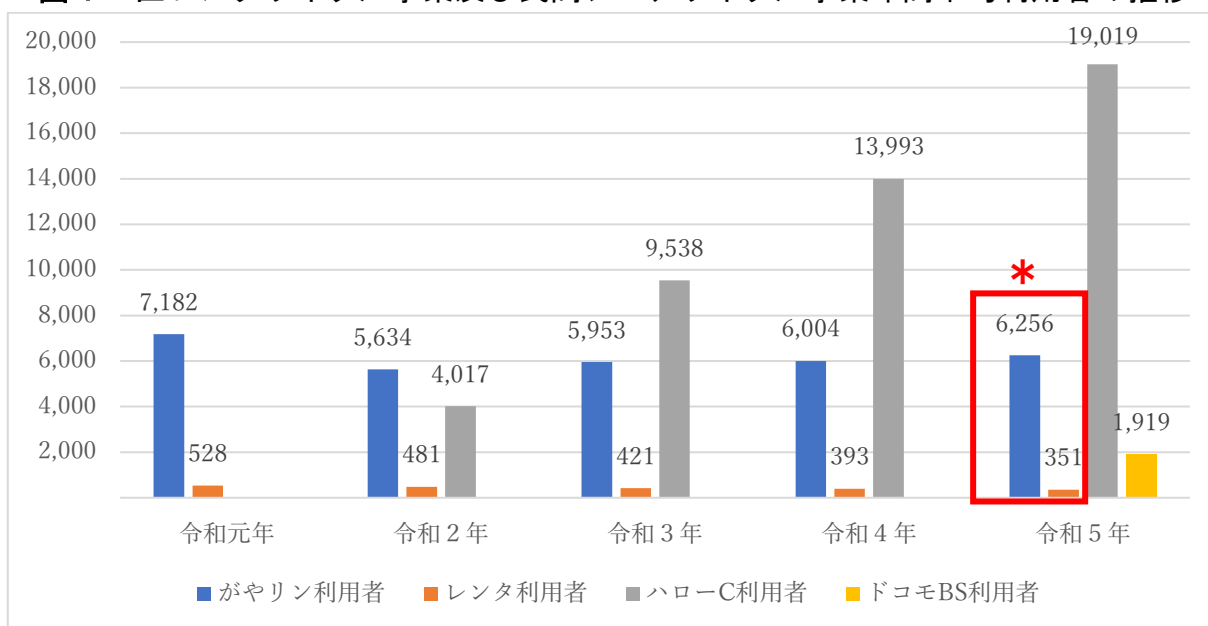
表１－区レンタサイクル事業施設一覧

	ポート名称	サービス開始
区レンタサイクルポート	三軒茶屋北	平成 8 年 5 月
	成城北第二	平成 1 4 年 1 月
区コミュニティサイクルポート (通称：I H I がやリン)	桜上水南	平成 1 9 年 3 月
	経堂駅前	平成 1 9 年 3 月
	桜新町	平成 2 1 年 3 月
	等々力	平成 2 3 年 4 月
	三軒茶屋中央	平成 2 8 年 4 月

● 区レンタサイクル事業及び民間シェアサイクル事業の利用者

- ・ I H I がやリン利用者は横ばいで推移
- ・ レンタサイクル利用者は令和元年と令和 5 年比で 1 7 7 人（3 4 %）の減少
- ・ 民間シェアサイクル事業利用者は令和 2 年と令和 5 年比で約 3 . 4 倍に増加

図 1－区レンタサイクル事業及び民間シェアサイクル事業年間平均利用者の推移

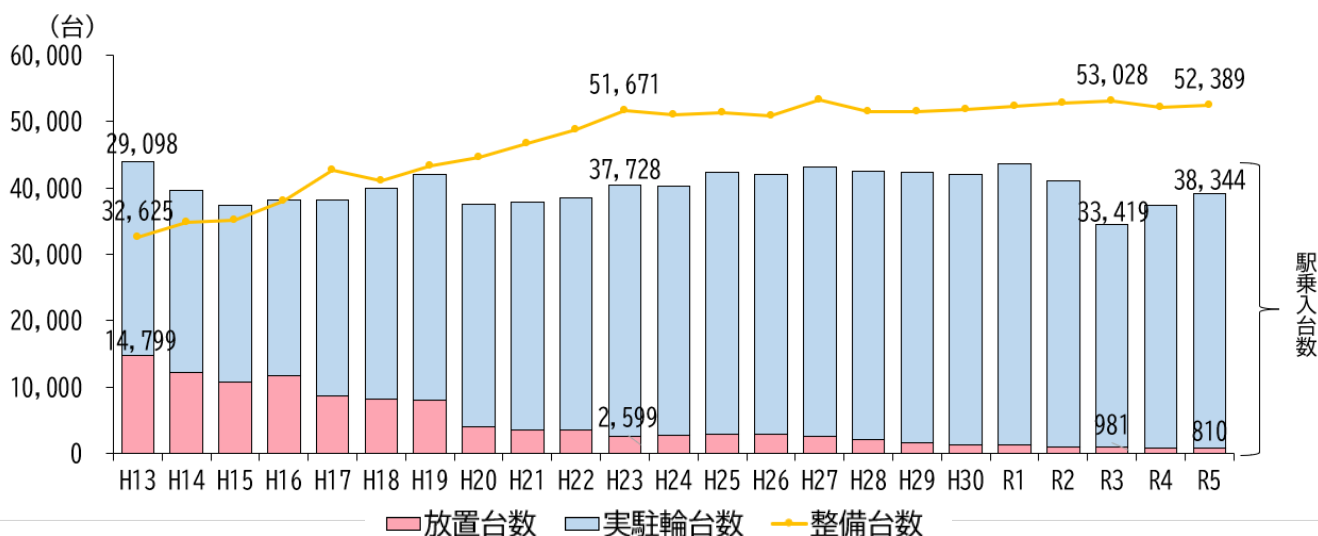


* 令和 5 年：がやリン利用者（6,256 人）＋レンタ利用者（351 人）＝6,607 人

● 区レンタサイクル事業等による放置自転車の抑制効果

区レンタサイクル事業の実施とともに区及び民間の駐輪場整備台数が増加することによって、放置自転車台数は減少している。

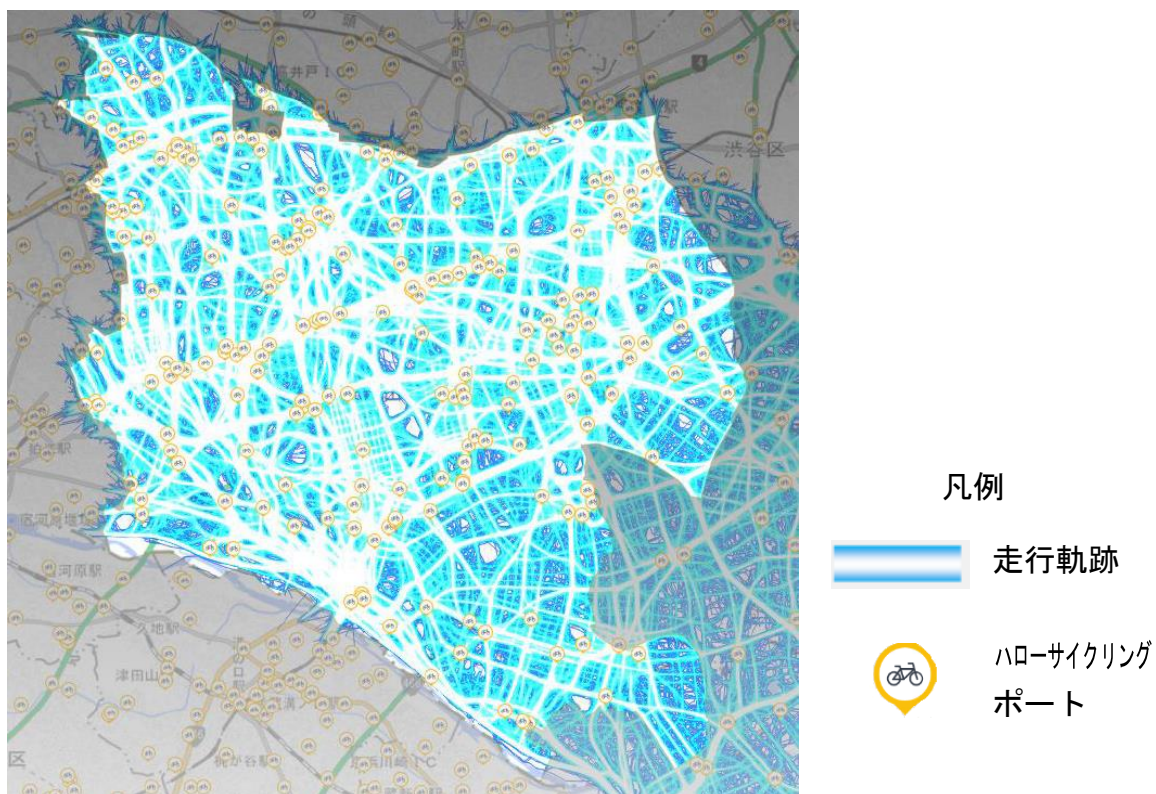
図2－放置台数・実駐輪台数・駐輪場整備台数の推移



● 民間シェアサイクル事業による南北交通の補完効果

民間シェアサイクル事業の利用状況の軌跡から、区内南北交通を補完する利用に加え、東西を横断する利用もされており、区レンタサイクル事業の機能を補完していると判断できる。

図3－ハローサイクリングの走行軌跡図（令和6年11月）



※利用頻度の多い道路は白線が太くなる

● 民間シェアサイクルへの移行に向けた考え方

- (1) スマートフォンや電動アシスト自転車の利用が不慣れな方への対応
- ・民間シェアサイクル事業では10代及び60代以上の利用が少ない

図4－令和5年度民間シェアサイクル事業利用者年齢層（アンケート結果）

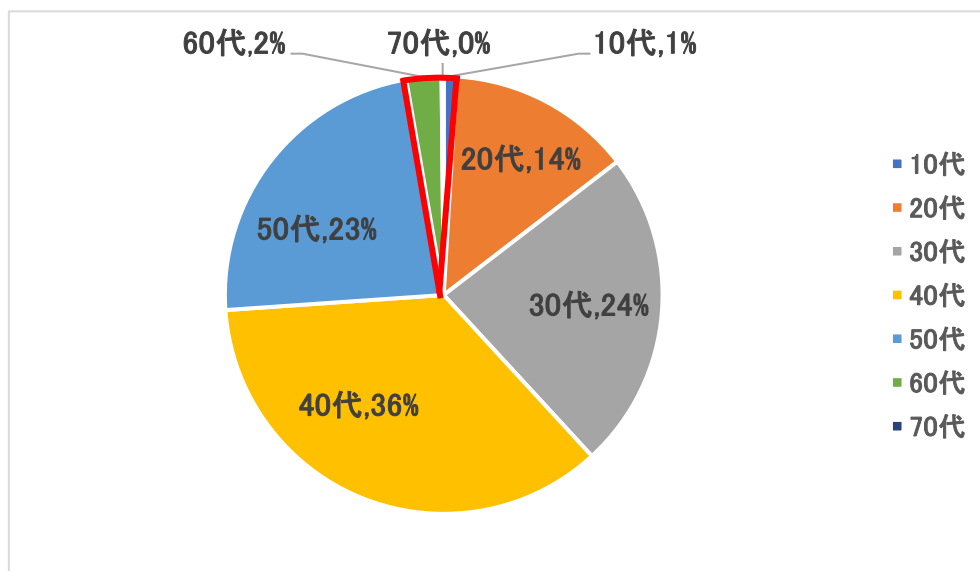


表2－区レンタサイクル事業及び民間シェアサイクル事業の決済方法比較

決済方法	区レンタ サイクル事業	ハロー サイクリング	ドコモ・ バイクシェア
現金・交通系IC	○	×	×
QRコード	×	△	×
クレジット	×	○	○
携帯キャリア決済	×	○	△
独自の電子マネー	×	○	×

【10代及び60代以上の利用が少ない理由として考えられる要因】

- ・スマートフォンのアプリケーション利用が必須であること
- ・電動アシスト付き自転車の利用が必須であること
- ・主な決済方法がクレジットカードであること

【今後の取組】

- ・スマートフォン操作の講習会や、電動アシスト付き自転車の乗り方教室の開催などを民間事業者との連携で実施する
- ・クレジットカード以外の多様な決済方法（例：携帯電話会社の利用料金との合算払い）について、区ホームページ等にて周知を行う

(2) 区レンタサイクル事業の利用料金減免者及び免除者への対応

- ・ 定期利用者のうち減免（学生・障害者）及び免除（生活保護受給者）利用者が令和５年度月平均で約１９０人存在する
- ・ 民間シェアサイクル事業では利用料金の減免及び免除対応は行っていない

表３－令和５年度 区レンタサイクル事業定期利用者の内訳

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
定期（一般）	958	963	971	951	987	952	982	924	898	950	896	898
定期（学生）	172	181	168	178	142	183	166	168	136	153	133	130
定期（障害者）	28	26	23	23	22	19	31	23	21	23	25	23
定期（生活保護受給者）	8	8	5	6	7	9	6	6	3	9	9	11
合計	1,166	1,178	1,167	1,158	1,158	1,163	1,185	1,121	1,058	1,135	1,063	1,062

【今後の取組】

- ・ 区立駐輪場であれば、区レンタサイクル事業と同様の減免及び免除対応が可能であるため、個人自転車を使用した区立駐輪場への利用転換を図る
- ・ 福祉団体などによる放置自転車のリサイクル販売について個別に情報提供する

(3) 定期利用者の民間シェアサイクルへの移行に向けたポートの拡充

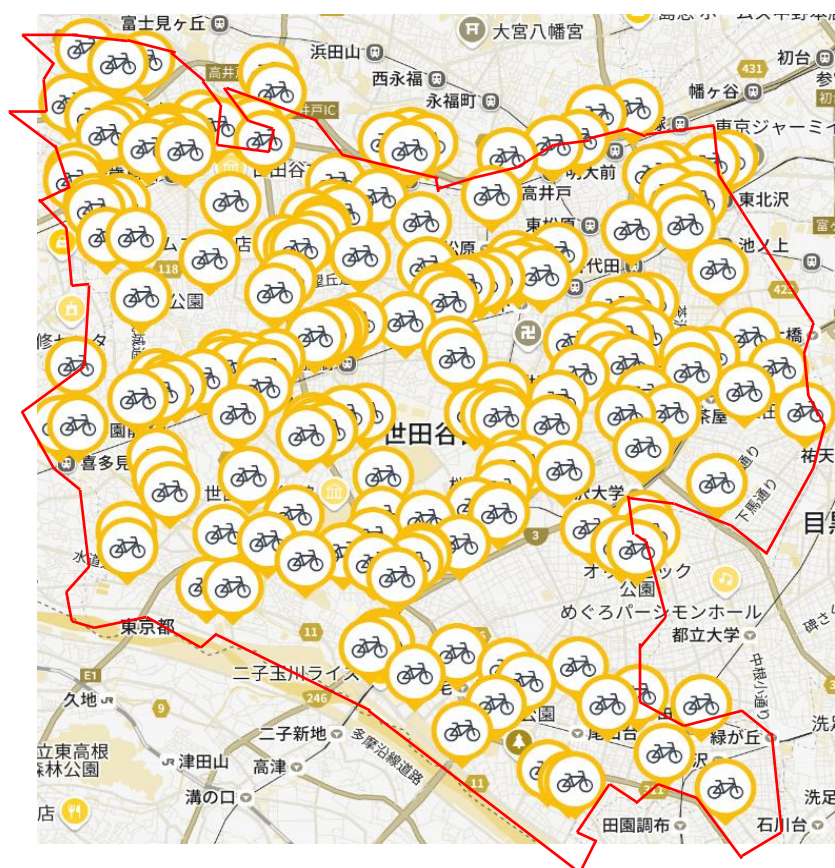
- ・ 民間シェアサイクル事業では定期制度導入の有無に違いがある
- ・ 区レンタサイクル事業の定期利用者は近年横ばいで一定数存在している
- ・ ドコモ・バイクシェアの定期利用者数は伸びていない
- ・ ドコモ・バイクシェアのポート設置は区内北部及び東部に偏っている

表４－区レンタサイクル事業及び民間シェアサイクル事業の定期利用料金比較

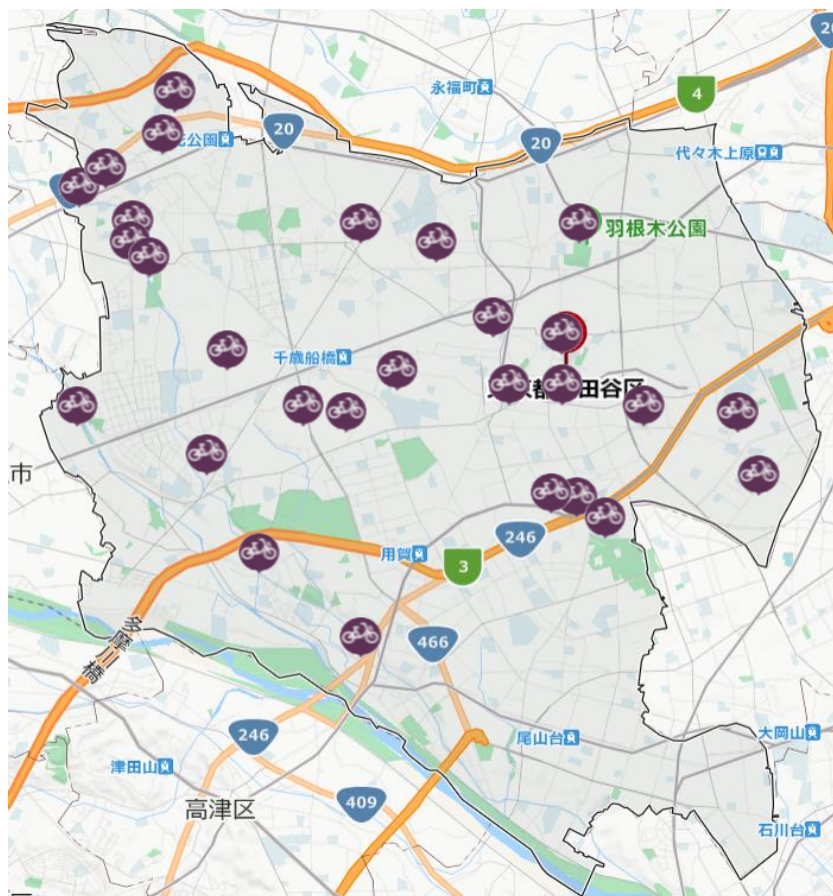
	区レンタサイクル事業		民間シェアサイクル事業	
	レンタ サイクル	I H I がやリン	ハローサイクリング	ドコモ・ バイクシェア
定期利用	2,200 円／月		なし	3,300 円／月（※）

※ 初乗り 30 分以内は基本料金内。以降 30 分毎に 165 円追加

図5－民間シェアサイクル事業ポート設置状況（令和6年11月末）



ハローサイクリングポート



ドコモ・バイクシェアポート

【今後の取組】

- ・定期制度を導入している民間シェアサイクル事業者の区有地・民有地へのポート拡充を支援する