

令和6年2月28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結果まとめについて

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、自転車の総量及び放置の抑制、駐輪需要の適正化を図るとともに、区域を超えた自転車利用者の利便性の向上を図るため、民間シェアサイクルへの支援や実証実験を踏まえた検証を行うとともに、区レンタサイクル・コミュニティサイクル（以下「区シェアサイクル」という。）の役割や、今後の運営のあり方を検討することとしている。この度、民間シェアサイクルの導入効果等について、実証実験結果の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について

(1) シェアサイクルの概要

シェアサイクルは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムであり、公共交通の機能を補完し、観光振興や地域活性化等に資するなど、公共的な交通として重要な役割を担っている。

区では、平成19年から複数のレンタサイクルをインターネット回線で結びつけたコミュニティサイクル（＝シェアサイクル）システムを開発、駐輪場内等に専用の有人ポートを整備し、1台の自転車を複数人でシェアすることで駐輪場の収容効率を上げる放置自転車対策と、自転車ネットワークによる生活交通の利便性向上に活用してきたところであるが、新たなポート用地の確保や、システム運営費、有人ポートに係る人件費、自転車の購入や整備点検などに必要な費用が嵩むなど採算性の低さが課題となっている。

こうした中、民間シェアサイクル事業者が開発した、狭小スペースにも容易に設置可能な無人ポートに、GPSや通信機能を搭載した自転車を配備する新たなプラットフォームを活用したサービスが始まり、新しい都市の交通システムとして広く自治体に導入されるようになった。

(2) 民間シェアサイクル実証実験の経緯

区シェアサイクルは、これまでの長期間にわたる運用によって設備や運用システムの老朽化が進み、サービス水準や事業効果、収益性の維持が困難な状況が続いている。

今後、事業目的や駐輪需要の見直し、大規模な改修工事が不可避となっていることから、区シェアサイクルの更新の検討にあたり、令和2年4月から官民連携による民間シェアサイクル実証実験を実施し、①民間シェアサイクル導入効果、②民間シェアサイクル事業者の事業継続性、③区シェアサイクルの機能補完・代替可能性について検証を行った。

(3) 民間シェアサイクル実証実験参加事業者及び期間

- 1) 事業者 Open Street(株)
サービス HELLO CYCLING
期間 令和2年4月1日～令和6年3月31日(4年間)

- 2) 事業者 (株)ドコモ・バイクシェア
サービス ドコモ・バイクシェア
期間 令和5年6月1日～令和6年3月31日(10か月間)

3 民間シェアサイクル実証実験の検証結果について

検証1) 民間シェアサイクル導入効果

公有地・民有地へのポート設置数の増加、ポートのネットワーク化に伴い民間シェアサイクルの利用者は約5倍に増加した。

また、区内全域において民間シェアサイクルを利用しやすい環境が急速に整うとともに、公共交通機関や公共施設へのアクセスや行政界を超えての移動も可能となるなど、移動範囲や移動手段の選択肢が広がったことから民間シェアサイクルの導入効果は高い。

※詳細については、別紙1のとおり。

検証2) 民間シェアサイクル事業者の事業継続性

スマートフォンでいつでも手軽に利用を始めることができ、また、無人ポートであっても複数のポートに整備点検された自転車が配備されていることなどから利用者の満足度が高く、今後さらにポート数が増加することで高いサービス水準の維持が見込める。

また、実証実験終了後も引き続き区と連携した交通安全の取り組みや、公共交通不便地域へのポート設置など地域課題の解決に寄与する公共性の高い事業展開・発展を計画しているなど、当該事業者の事業継続性は高い。

※詳細については、別紙2のとおり。

検証3) 区シェアサイクルの機能補完・代替可能性

検証1、2及び区シェアサイクルとの比較から、当該民間シェアサイクルは、区シェアサイクルの移動範囲を超えた拡充を続けており、実証実験終了後も利便性の高いサービスが継続して実施される見込みであるなど、区シェアサイクルの機能を補完する。

一方、区シェアサイクル利用者の代替手段としては、これまで有人で運営してきたヘルメット貸出やチャイルドシート搭載車等多様な車種の貸出サービスが利用できなくなる。また、民間シェアサイクルの無人ポートではスマートフォンによる車両予約、開錠、返却、支払等の操作説明の対応は操作が不慣れな人には難しいなど、引き続き慎重に検証する必要がある。

※詳細については、別紙3のとおり。

4 区シェアサイクルの今後の運営のあり方の検討

本実証実験の検証結果のとおり、官民連携による民間シェアサイクルの導入効果は十分に認められたとともに、自転車利用者の増加に伴う観光振興や地域活性化への寄与の他、買い物目的の利用が多いことから店舗付近に駐輪場があっても駐輪場を利用しない短時間放置自転車の抑制になるなど、新たな行政課題の解決にも効果が期待できることから、当該民間シェアサイクルの実証実験は終了し本格実施に移行する。

なお、実証実験を実施した民間シェアサイクルについては、引き続き官民連携による民間シェアサイクルとして運用する。

また、区シェアサイクルについては、有人ポートによるサービスの代替等に課題が残ることから、当面の間は継続して運用するとともに、今後の民間シェアサイクルへの移行など、区シェアサイクルのあり方の検証を踏まえ計画的に実施する。

※詳細については、別紙4のとおり。

5 今後のスケジュール（予定）

令和6年	3月	民間シェアサイクル実証実験の終了
	4月	民間シェアサイクルを本格実施へ移行 ※民間シェアサイクル2社と区シェアサイクルによる並行運用を実施する。
～令和7年度		区シェアサイクルのあり方の検証 ※区シェアサイクルポート用地の駐輪場や民間シェアサイクルポートへの転用といった活用方法の検討等を行う。

民間シェアサイクル導入効果の検証について

1 各サービスの概要

(1) 各サービスの特徴

	民間シェアサイクル	区シェアサイクル	
サービス名	HELLOCYCLING ドコモ・バイクシェア	区コミュニティ サイクル (IHI がやリン)	区レンタサイクル
ポート形式	平置GPS通信式 168か所	平置ゲート式 5か所	立体機械式 2か所
自転車種類	電動アシスト	軽快車 (一部電動アシスト)	軽快車のみ
貸出・返却	同一事業者の 区内外ポート間で どこでも	区内5ポート間で どこでも	区内 同一ポートのみ
主な利用形態	短時間・短中距離	長時間・短距離	
主な用途	<u>買い物</u> ・通勤	通勤・通学	

(2) 区シェアサイクルの特徴

駅周辺にポートを設置し、通勤・通学の長時間利用にも対応できるよう、利用者数に応じた自転車在庫を用意しており、貸出・返却が行えないことがないように、有人によるポート間の在庫管理を行っている。

また、区コミュニティサイクルは、利用者ニーズに対応するため、軽快車・電動アシスト付き自転車・チャイルドシート付き自転車といった複数の種類の自転車を用意している。また、利用者の安全な利用のため、大人・子供向けの自転車用ヘルメットの無償貸出も行っている。

【各設置ポートの最寄駅】

区レンタサイクル：三軒茶屋駅、成城学園前駅

IHI がやリン：桜上水駅、経堂駅、三軒茶屋駅、桜新町駅、等々力駅

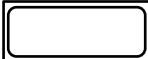


(3) HELLOCYCLINGの特徴

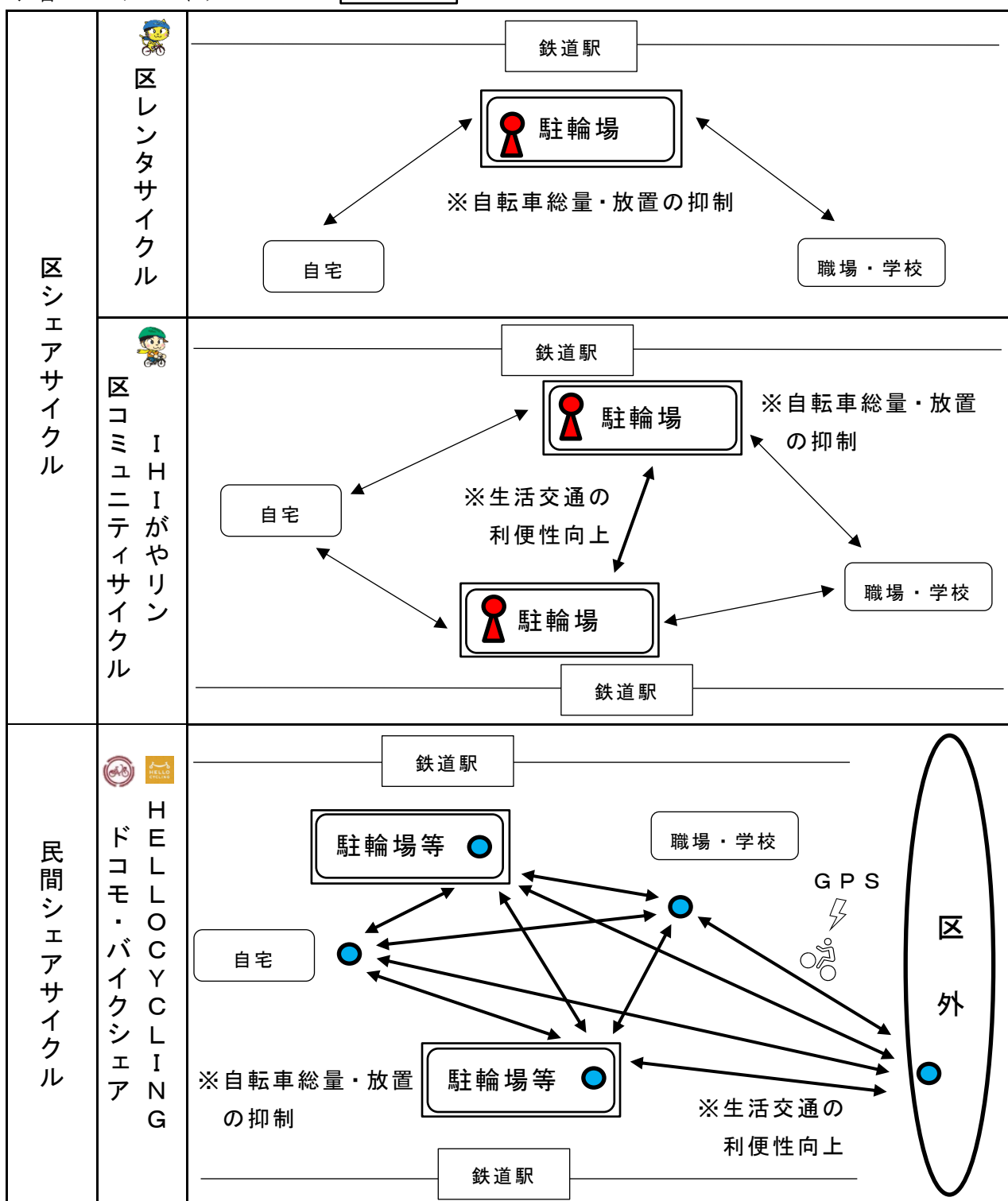
現在、世田谷区周辺区市に多くの民有地ポートを設置している。また、世田谷区周辺の杉並区・三鷹市・調布市・狛江市では事業者と事業協定を締結し公有地ポートへの展開も行っている。利用状況のデータ収集やポート設置、運用経費に係る費用は事業者が負担するなど協議が整ったことから、令和2年度より実証実験を行った。

(4) ドコモ・バイクシェアの特徴

世田谷区と都内15区（千代田、中央、港、新宿、文京、墨田、江東、品川、目黒、大田、渋谷、中野、杉並、練馬、台東）が自転車シェアリング広域連携協定を結んだことで、相互乗り入れが可能となった。また、基本料金が1カ月間30分乗り放題となる月額会員プランがある。

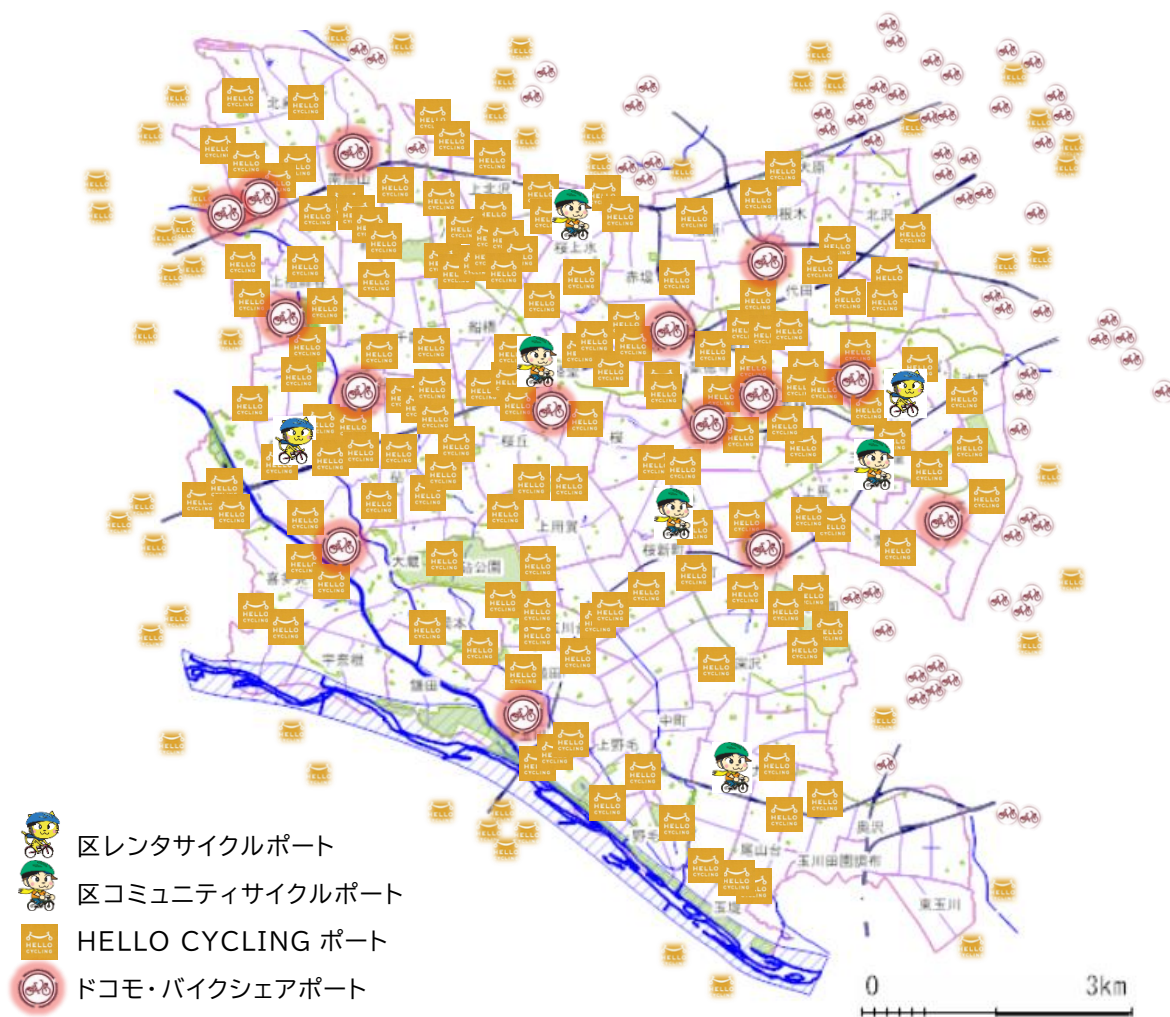
これまでも区民から導入の要望が多く寄せられていたため、上記広域連携区と協議を重ねていたところであるが、都内ポート拡充に伴いポート設置や運用経費に係る世田谷区の費用負担は求めないなど協議が整ったことから、令和5年度より実証実験を行った。

◆各システムイメージ : 公有地 : 無人ポート : 有人ポート



2 各サービスのポート設置・利用状況等

ポート設置状況図



◆ ポート数・利用者数の推移

		R1. 3月	R2. 4月	R3. 3月	R4. 3月	R5. 3月	R5. 11月
ポ ー ト	区シェアサイクル	7 箇所	7 箇所	7 箇所	7 箇所	7 箇所	7 箇所
	HELLOCYCLING	—	53 箇所	81 箇所	114 箇所	140 箇所	153 箇所
	ドコモ・バイクシェア	—	—	—	—	—	15 箇所
利 用 者	区シェアサイクル	6,107	4,702	6,295	6,143	6,044	7,415
	HELLOCYCLING	—	2,131	5,951	12,084	15,440	21,017
	ドコモ・バイクシェア	—	—	—	—	—	754
	合計	6,107	6,833	12,246	18,227	21,484	29,186

3 民間シェアサイクルの評価

(1) 自転車による移動の増加

公有地へのポート設置及び区と事業者が官民連携事業を進めたことで民有地でのポート展開が容易となり、ポート数は導入当初の令和2年4月の53か所から、令和5年11月では168か所まで増加した。

P6「ポート設置状況図」のとおり、ポートを区全域に展開したことで短時間・短距離移動に多く利用され、導入前の令和元年3月時点の利用者数6,107人に比べ、区シェアサイクル及び民間シェアサイクルの利用者数は令和5年11月時点で29,186人となり約5倍に増加した。

今後も、ポート設置を区が支援することでポート密度が高まり、利用者及び利用数の増加が見込まれる。

HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
3年8カ月の実証実験期間の中で、設置ポートが増加するに従って、利用者・利用回数も順調に増加している。	6カ月と実証実験期間が短いため、設置ポートの拡充は進んでいないが、毎月一定の新規利用者があり、利用回数も増加している。
ポート数： 153か所 (公有地) 27か所	ポート数： 15か所 (公有地) 4か所
利用者数： 21,017人	利用者数： 754人
利用回数： 65,326回 (令和5年11月)	利用回数： 1,943回 (令和5年11月)

(2) 自転車による区内外間の利用

民間シェアサイクルの特徴の一つ『片道利用が可能(乗り捨て)』によって、区内の移動に加え近隣自治体との移動手段として、民間シェアサイクルが利用されるようになった。

HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
都心方面に比べ、ポート設置数の多い <u>区隣接の西・南側市部</u> との移動に多く利用されている。	都内15区との相互乗り入れにより、 <u>都心方面</u> との移動に多く利用されている。
利用回数： 65,326回 (区内外間利用) 27,482回 (令和5年11月)	利用回数： 1,943回 (区内外間利用) 1,302回 (令和5年11月)

(3) いつ・どこでも利用できる環境の構築

スマホアプリでいつでも利用登録・支払い等が可能になり、容易に借出・返却ができるようになった。

(4) 電動アシスト付き自転車による快適な移動

全車、電動アシスト付き自転車が整備されており、坂道の多い地域での自転車利用が容易となるなど快適な自転車移動が可能となった。

HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
稼働自転車： 20,738台 (令和5年11月)	稼働自転車： 200台 (令和5年11月)

(5) 公共交通の補完

駅近辺のポートを起終点とした利用が多く、公共交通機関へのアクセス機能及び交通結節点から先の移動手段に利用されている。また、公共交通機関が運行していない時間や、運行が急停止した場合にも利用されている。

HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
二子玉川・経堂・成城駅周辺のポートの利用が多い。 大蔵運動公園と祖師ヶ谷大蔵駅間の利用が多い。	梅ヶ丘駅及び東松原駅周辺の羽根木公園ポートが最も多く利用されている。そのうち、羽根木公園と渋谷区ポート間の利用が多い。
区内総利用回数： 65,326回 二子玉川駅ポート利用回数： 2,419回 (令和5年11月)	区内総利用回数： 1,943回 羽根木公園ポート利用回数： 280回 (令和5年11月)

(6) 定期利用プラン

HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
該当プランなし	利用者数： 754人 (月額会員数) 10人 (令和5年11月)

【検証結果】

公有地・民有地へのポート設置数の増加、ポートのネットワーク化に伴い民間シェアサイクルの利用者は約5倍に増加した。

また、区内全域において民間シェアサイクルを利用しやすい環境が急速に整うとともに、公共交通機関や公共施設へのアクセスや行政界を超えての移動も可能となるなど、移動範囲や移動手段の選択肢が広がったことから民間シェアサイクルの導入効果は高い。

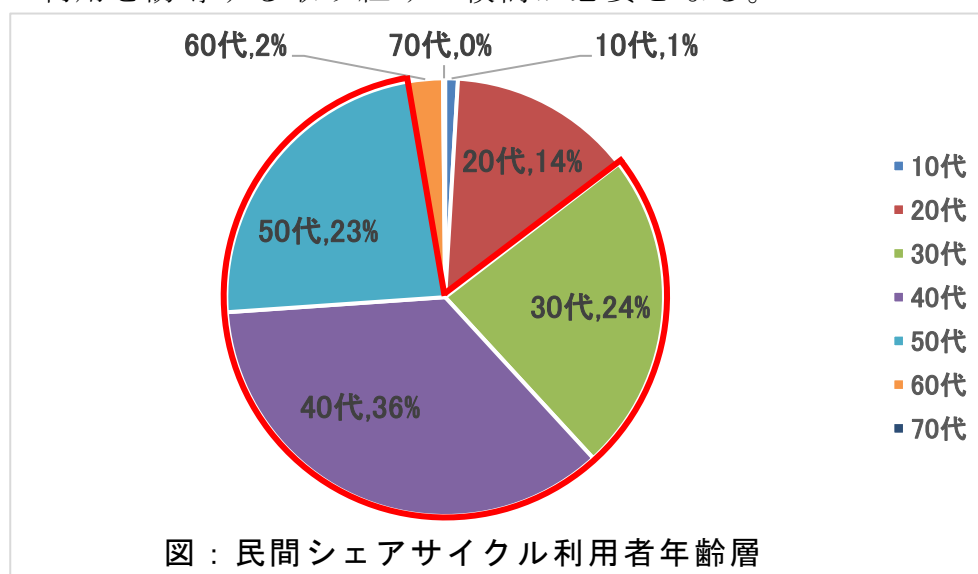
民間シェアサイクル事業者の事業継続性の検証について

- 1 民間シェアサイクルの利用者アンケートの結果及び利用状況
令和5年11月実施の利用者アンケートより（回答者：1,278名）

(1) 利用者層（年齢）

30～50代の利用が全体の8割を占めており、10代及び60代以上の利用が少ない。民間シェアサイクルはスマートフォンの利用やキャッシュレス決済、電動アシスト付き自転車の利用が必須であるため、これらの操作等に慣れている年齢層に多く利用されている。

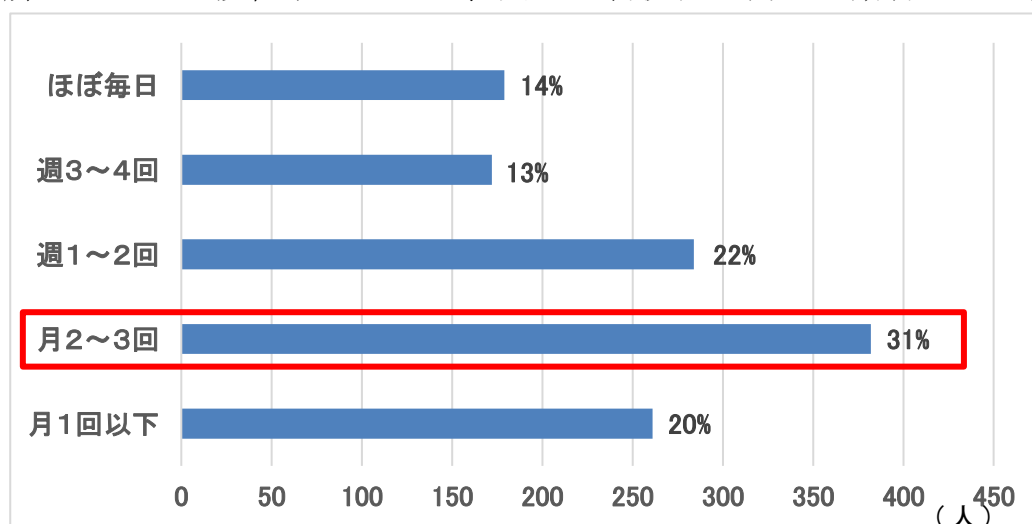
今後は、利用の簡易化や決済方法の拡充といった10代及び60代以上の利用を誘導する取り組みの検討が必要となる。



(2) 利用頻度

月2～3回の利用が最も多い。民間シェアサイクルが無い場合の移動手段について、アンケート結果では『電車』・『バス』との回答が多く、公共交通に代わる手段として利用されている。

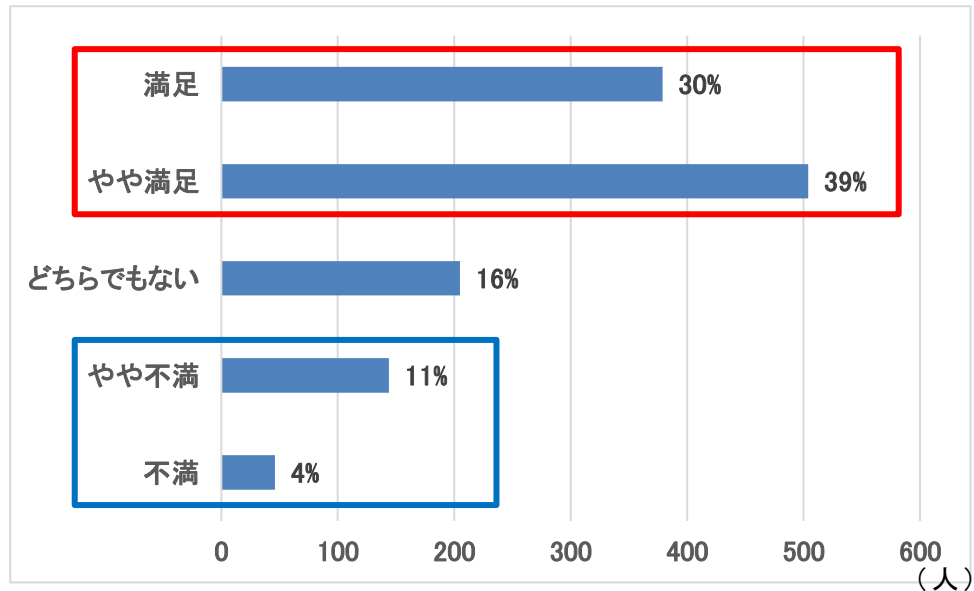
今後は、駅やバス停周辺など公共交通機関と乗り換え利用が可能となる場所にポートを設置することで、更なる利便性の向上が期待できる。



(3) 利用満足度

スマートフォンによる登録・予約・貸出・返却など民間シェアサイクルの提供サービスや、定期的に整備・点検された自転車ポートに偏ることなく再配置されていることに対して、約7割の利用者から「満足」又は「やや満足」と回答されている。

当該利用者が、今後も継続して利用することにより、新たな移動手段として区に広く定着することが期待される。



(4) 利用者からの要望点

利用満足度は高くはあるが、1.5割の利用者からは「不満」又は「やや不満」と回答されている。

また、利用者からは以下のような意見があるため、更なる利便性向上及び利用者の増加のために、今後はこれら利用者からの声に対応する必要がある。

利用者からの主な意見

- ▶ 駅前や目的地周辺へのポート設置（ポートリクエスト機能の新設）
- ▶ 一度開設したポートは継続的に設置し続けるようにしてほしい
- ▶ 貸出・返却がいつでもできるようにポートへの自転車再配置の強化
- ▶ 自転車の不備（充電不足、パンク等）がないよう整備の徹底
- ▶ チャイルドシート付きや買い物用の大きなカゴ付き、スポーツ型など用途に合った多様な種類の自転車の導入
- ▶ 事業者を超えた自転車の共同利用や共有ポートの設置

2 各民間シェアサイクル事業者の実施状況

(1) HELLOCYCLING事業状況(令和2年4月～令和5年11月)

- ▶事業を区内全域に普及するため、以下を目標にポート設置等の事業展開を進めている

ポート数：300か所

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11月現在、目標の約2分の1の進捗状況となっている

ポート数：153か所

ラック数：1,215ラック(1ポート平均8ラック)

利用者数：約2.2万人/令和5年度(4～11月)月平均

利用回数：約6.8万回/令和5年度(4～11月)月平均

- ▶実証実験終了後も世田谷区との官民連携による事業展開を継続する意向

(2) ドコモ・バイクシェア事業状況(令和5年6月～同年11月)

- ▶事業の持続性・安定性を向上するため、以下を令和5年度中の目標としてポート設置等の事業展開を進めている。なお、令和6年度以降も利用状況等から目標を見直し、引き続き区内での事業拡大を行う

ポート数：40か所

利用者数：3,500人/年度内総数

利用回数：7,000回/年度内総数

- ▶令和5年11月現在、利用者・利用数は目標以上の進捗となっているが、今後、設置ポートが増えることで更なる利用が期待できる

ポート数：15か所

利用者数：5,294人/令和5年11月時点総数

利用回数：12,420回/令和5年11月時点総数

- ▶実証実験期間が短くポートのネットワーク形成が発展途中の段階にあるため、実証実験終了後も世田谷区と都内広域連携区による相互乗り入れを含む本事業を継続する意向

3 官民連携の取り組み

(1) ポート設置と利用促進

- ▶区は、民間シェアサイクルの周知を行うとともに、ポート設置のための公有地提供を拡充する
- ▶事業者は、駅周辺や公共交通不便地域等民有地でのポート拡充を進めることでポート密度を高める
- ▶ポート拡充が進むことで、自治体間移動を含めた利用者及び利用数はさらに増加する

(2) 交通安全啓発

- ▶区は、区民のヘルメット購入費の補助を行うことで、民間シェアサイクル利用時も含めた自転車用ヘルメットの普及を推進する
- ▶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民間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い、利用者の交通安全への意識を向上し交通事故防止に繋げる
- ▶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、環境にやさしく健康づくりに資する移動手段である自転車の認識を広め、自転車活用の推進に繋げる

(3) 自転車の走行環境整備

- ▶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

【検証結果】

スマートフォンでいつでも手軽に利用を始めることができ、また、無人ポートであっても複数のポートに整備点検された自転車が配備されていることなどから利用者の満足度が高く、今後さらにポート数が増加することで高いサービス水準の維持が見込める。

また、実証実験終了後も引き続き区と連携した交通安全の取り組みや、公共交通不便地域へのポート設置など地域課題の解決に寄与する公共性の高い事業展開・発展を計画しているなど、当該事業者の事業継続性は高い。

- ◆事業者のアプリケーションを使用した啓発事例
(ヘルメット購入補助)
- ◆区立自転車等駐車場内に設置した民間シェアサイクルポート (桜上水南)



区シェアサイクルの機能補完・代替の可能性の検証について

1 区シェアサイクルの役割

(1) 区レンタサイクルの現状

1台の自転車を複数人でシェアすることで駐輪場の収容効率を上げる放置自転車対策の一環として、平成8年に三軒茶屋北都市計画駐車場、平成14年に成城学園前駅駐輪場内に立体機械施設を整備し運営を行っている。

昭和59年の世田谷区自転車条例施行に伴い進めてきた民間と区による駐輪場整備は約15,400台から約52,300台に増加したとともに、区内41駅周辺において放置自転車の啓発、撤去作業を続けてきたことで、通勤通学など長時間利用の放置自転車台数はピーク時の昭和62年約33,200台から約800台まで減少しており、区レンタサイクルサービスは放置自転車対策に一定の効果がみられる。

【課題】

老朽化が進む三軒茶屋北駐車場施設等の更新にあたっては、民間シェアサイクルのプラットフォームの有効活用を関係者間で検討するとともに、事業目的や駐輪需要、都市計画の見直しなど総合的な検証により実施する。

(2) 区コミュニティサイクル（IHIがやリン）の現状

自転車をシェアすることで駐輪場の収容効率を上げる効果に加え、複数のレンタサイクルポートをインターネット回線で結びつけて形成する自転車ネットワークによる生活交通の利便性向上を目的として平成19年にシステムを開発し、桜上水南駐輪場内や経堂駅前など5か所にポートを整備し運営を行っている。

区レンタサイクル同様、放置自転車対策に一定の効果がみられ、区内移動に活用できる移動手段としての必要性も高い。

【課題】

老朽化が進む設備や運用システムの更新にあたっては、民間シェアサイクルのプラットフォームの有効活用を関係者間で検討するとともに、事業目的や駐輪需要など総合的な検証により実施する。



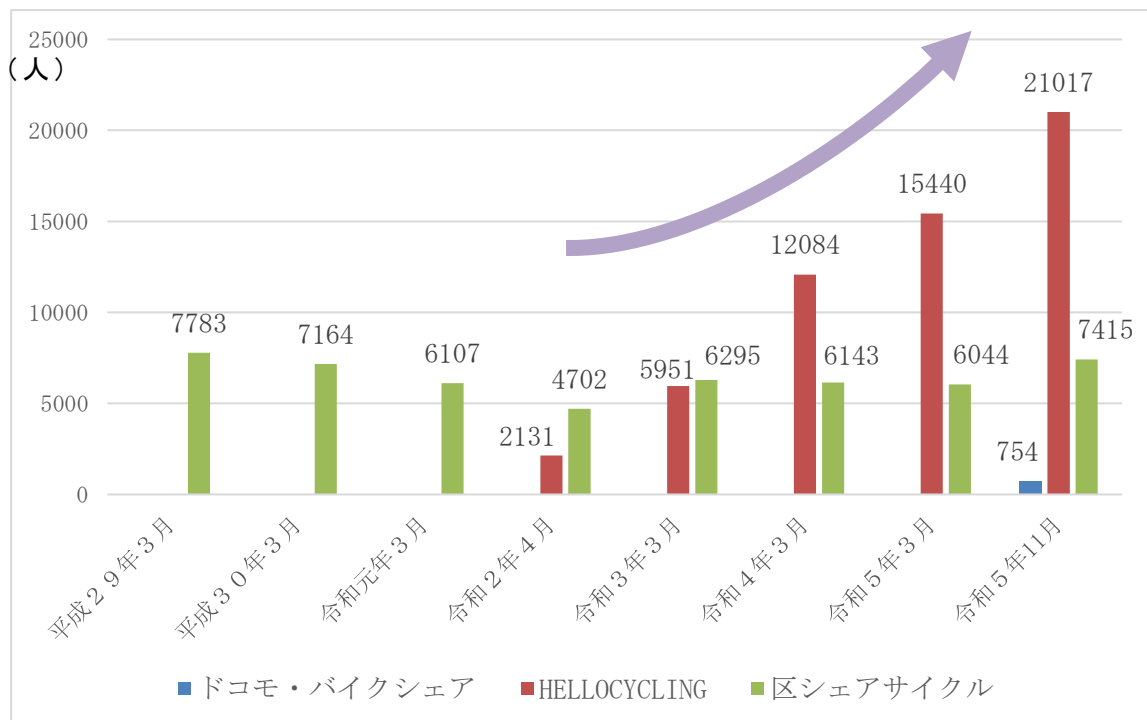
2 利用者数の比較

区シェアサイクルの利用者数は約7,400人、民間シェアサイクル2社の利用者数の合計は約22,000人であり、その差は約3倍となっている。

区シェアサイクル	HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
7,415人	21,017人	754人

(令和5年11月現在)

◆各サービスの利用者数の推移



3 ポート数の比較

区シェアサイクルのポート設置には、駅周辺の敷地と機械設備が必要なため、場所や費用の問題から平成29年以降新設しておらず7ポートの設置にとどまっている。

一方、民間シェアサイクルは小さい敷地でも設置が可能であるため、区内全域168か所にポートを展開しており、区シェアサイクルのポート数とは約24倍の差となっている。

区シェアサイクルはポート設置駅の利用者又は駅周辺の住民・事業者が主な利用者となるが、民間シェアサイクルは区内全域のより多くの利用者を対象とした事業展開となっている。

区シェアサイクル	HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
7か所	153か所	15か所

(令和5年11月現在)

4 自転車移動の利便性の比較

民間シェアサイクルは区を超えた片道利用や電車・バスを含めた一連の移動の中の一部利用といった自由度の高い移動が行えるため、区シェアサイクルに比べ、より利便性が高い自転車移動が可能となる。

	区シェアサイクル		HELLOCYCLING		ドコモ・バイクシェア	
	低い	高い	低い	高い	低い	高い
区内	■		■		■	
区内⇄区外（区）			■		■	
区内⇄区外（市）			■			

5 事業目的の補完

区コミュニティサイクルは同一ポートへの貸出・返却による利用が9割を超えており、区内南北交通を補完しているとは言えない状況にある。

一方、民間シェアサイクルは、区内南北方向への移動に加えて、『電車』や『バス』に代わる移動手段として東西方向への移動にも利用されており、区シェアサイクルの目的を補完している。

6 利用方法等の比較

区シェアサイクルは窓口での利用申込となるため、管理人勤務時間内での受付対応となる。民間シェアサイクルでは申込から利用後の支払いまで全てスマートフォンにていつでも行うことができるが、スマートフォンの操作が不慣れであったり、キャッシュレス決済の手段がない場合の対策等の、多くの人が利用できる取り組みが今後必要となる。

	区シェアサイクル	HELLOCYCLING	ドコモ・バイクシェア
利用申込	窓口での受付	スマートフォンアプリ	
受付時間	7～19時	24時間	
利用予約	不可	スマートフォンアプリ	
料金支払	現金 交通系IC	クレジットカード 通信キャリア決済 等	
チャイルドシート付き	貸出可能（※）	対応なし	
ヘルメット	無償貸出	対応なし	

（令和5年11月現在）

※ 区コミュニティサイクルにて実施

7 利用料金の比較

1 回利用のうち、30分以内の利用であれば区シェアサイクルよりも、民間シェアサイクルの方が安価に利用可能となる。

1日・定期利用では、民間シェアサイクルに比べ区シェアサイクルの方が安価に利用可能となる。また、民間シェアサイクルには、学生や障害者に対する定期利用料金の減免制度は存在しない。

	区シェアサイクル		関東圏内一律料金（※1）	
	レンタ	I H I がやリン	HELLOCYCLING	ドコモ・ バイクシェア
1 回利用	200 円	200～300 円	130 円（※2）	165 円（※3）
1 日利用	—	300 円	1,800 円（12 時間）	1,650 円（※4）
定期利用	2,000 円	2,000 円	なし	3,300 円（※5）

（令和5年11月現在）

※1 東京都板橋区の HELLOCYCLING は除く

※2 初乗り 30 分以降 15 分毎に 100 円追加

※3 初乗り 30 分以降 30 分毎に 165 円追加

※4 利用日の 23 時 59 分までの料金

※5 初乗り 30 分以内は基本料金内。以降 30 分毎に 165 円追加

8 事業運営費の比較

区シェアサイクルは自転車・バッテリー等の購入費や運用保守費、施設修繕費といった運営経費が発生するが、民間シェアサイクルの運営等に対する区の支出は、ほぼ発生しない。

◆区シェアサイクルの区運営経費の推移（含予定）

	令和4年度	令和5年度予算	令和6年度予算
区の支出	約3,500万円	約4,300万円	約3,700万円

【検証結果】

検証1、2及び区シェアサイクルとの比較から、当該民間シェアサイクルは、区シェアサイクルの移動範囲を超えた拡充を続けており、実証実験終了後も利便性の高いサービスが継続して実施される見込みであるなど、区シェアサイクルの機能を補完する。

一方、区シェアサイクル利用者の代替手段としては、これまで有人で運営してきたヘルメット貸出やチャイルドシート搭載車等多様な車種の貸出サービスが利用できなくなる。また、民間シェアサイクルの無人ポートではスマートフォンによる車両予約、開錠、返却、支払等の操作説明の対応は操作が不慣れな人には難しいなど、引き続き慎重に検証する必要がある。

区シェアサイクルの今後の運営のあり方の検討

本実証実験の検証結果のとおり、民間シェアサイクルの導入効果は十分に認められたとともに、自転車利用者の増加に伴う観光振興や地域活性化への寄与の他、買い物目的の利用が多いことから店舗付近に駐輪場があっても駐輪場を利用しない短時間放置自転車の抑制になるなど、新たな行政課題の解決にも効果が期待できることから、当該民間シェアサイクルの実証実験は終了し本格実施に移行する。

なお、実証実験を実施した民間シェアサイクルについては、引き続き官民連携による民間シェアサイクルとして運用する。

また、区シェアサイクルについては、有人ポートによるサービスの代替等に課題が残ることから、当面の間は継続して運用するとともに、今後の民間シェアサイクルへの移行など、区シェアサイクルのあり方の検証を踏まえ計画的に実施する。

1 各サービスの管理運営

区は各サービス全体を統括する。各サービスの運用は区シェアサイクル指定管理者と、実証実験で導入効果が認められた民間シェアサイクル2社が引き続いて実施する。P18：「今後の運営概要」のとおり

2 公有地の利用

区内の移動利便性向上に寄与し公共交通の補完などの公共性の高さから、公有地でのポート設置を継続する。なお、事業目的の達成を図るため、公有地ポートの設置における使用料等は当面の間、無償とする。

3 既存サービス利用者の利便性の維持

区は、実証実験の実施事業者2社及び自転車シェアリング広域連携区と引き続き協定を締結し、各事業者のサービスを継続利用できるようにすることで、既存利用者の利便性を維持する。

4 区シェアサイクルのあり方検討

民間シェアサイクルへ移行するにあたり、区シェアサイクル利用者への周知及び民間シェアサイクルへの誘導を行う。

また、令和6年度実施予定の駐輪需要調査の結果を踏まえ、区シェアサイクル施設の駐輪場としての転用や民間シェアサイクルポートの設置など用地運用方法の検討を行う。





5 事業者の見直し

令和8年度以降の民間シェアサイクル事業者は、利用状況や民間シェアサイクル事業者の事業展開等から、改めて事業者の見直しを検討する。

6 実施期間

令和6年4月1日から令和8年3月31日までの2年間。

【今後の運営概要】(令和6年4月1日から)

	民間シェアサイクル(官民連携)		区シェアサイクル	
サービス名	 ドコモ・バイクシェア	 HELLOCYCLING	 区コミュニティサイクル (IHI がやリン)	 区レンタサイクル
事業主体	ドコモ・バイクシェア/区	OpenStreet/区	区	区
システム管理	ドコモ・バイクシェア	OpenStreet	IHI 運搬機械	技研製作所
管理運営	ドコモ・バイクシェア 都内広域連携16区 (千代田、中央、港、新宿、 文京、墨田、江東、品川、 目黒、大田、渋谷、中野、 杉並、練馬、台東及び世田谷)	シナネンモビリティ PLUS ENEOS 東急バス トヨタモビリティ東京 伊藤忠エネクス 旭化成不動産レジデンス 等	指定管理者 世田谷区シルバー人材センター	
公有地ポート	7か所(無人) 区立羽根木公園 区立若林公園 区立世田谷城址公園 区立下馬中央公園 上祖師谷4丁目他(道路代替地) 等	27か所(無人) 都立駒沢オリンピック公園 区立大蔵運動公園 砧総合支所 烏山区民センター 桜上水南駐輪場 等	3か所(有人) 桜上水南駐輪場 三軒茶屋中央駐輪場(国道) 等々力駐輪場(都道)	2か所(有人) 三軒茶屋北駐輪場(都市計 画駐車場) 成城北第二駐輪場
民有地ポート	11か所(無人)	126か所(無人)	2か所(有人) 経堂駅高架下 桜新町駐輪場	なし