

民間シェアサイクル実証実験の中間まとめ

(令和2年4月から令和4年3月まで)



令和5年6月

世田谷区土木部交通安全自転車課

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、区レンタサイクル事業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こととしています。


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いました。


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  HELLO CYCLING の導入効果
- ② 民間シェアサイクル事業者の事業継続性
- ③ 区レンタサイクル事業の機能補完・代替の可能性
- ④ 複数の民間シェアサイクル事業者の導入効果

(2) 実証実験期間

 HELLO CYCLING : 令和2年4月1日～令和6年3月31日(4年間)

 docomo bike share : 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



 Open Street 事業名:  HELLO CYCLING

 docomo bike share 事業名:  docomo bike share

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 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の本格実施移行について検討する。

5 今後のスケジュール(予定)

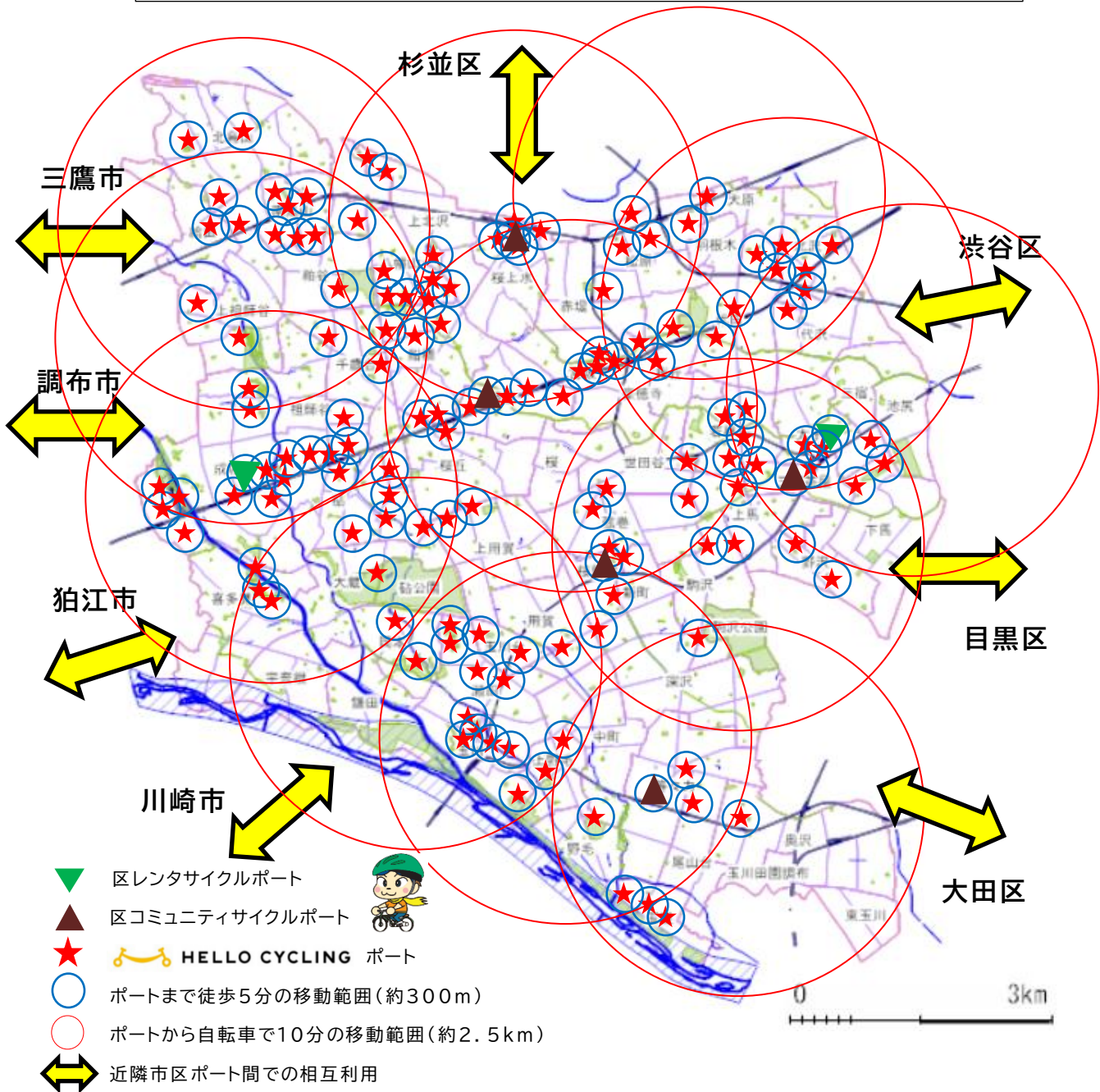
令和5年	～12月	民間シェアサイクル実証実験結果の検証
令和6年	3月	 HELLO CYCLING の実証実験終了  docomo bike share の実証実験終了
	4月	区シェアサイクル事業の協定締結 (区レンタサイクルと民間シェアサイクル本格実施の並行運用) 区レンタサイクルのあり方の検証

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 HELLO CYCLING 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	区レンタ事業 	7か所	7か所	7か所	7か所	7か所
	 HELLO CYCLING	—	53か所	81か所	114か所	140か所
利用者	区レンタ事業 	6,107	4,702	6,295	6,143	6,044
	 HELLO CYCLING	—	2,131	5,951	12,084	15,440
	合計	6,107	6,833	12,246	18,227	21,484

※HELLOCYCLING:当月利用したユニークな利用者数(延べ利用者数ではありません)

◆各サービスの特徴

	 HELLO CYCLING	 区レンタサイクル	 区コミュニティ サイクル(IHI がやリン)
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)

【 HELLO CYCLING 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倍に増加しました (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・返却が容易となりました(P15:『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、公共交通機関へのアクセス機能としての需要は高くなっています
- ▶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りました(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りました (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・返却が同一ポートのみで可能であることと、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ます

【 区コミュニティサイクル(IHI がやリン)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ますが、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ます

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ます。

②民間シェアサイクル事業者の事業継続性

【🚲 HELLO CYCLING 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ます
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ます
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します(P8:『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きます
- ▶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します
- ▶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を提供します
- ▶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います。利用者の交通安全への意識を向上することで交通事故の防止に繋がります。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がっていきます
- ▶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います



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ます。



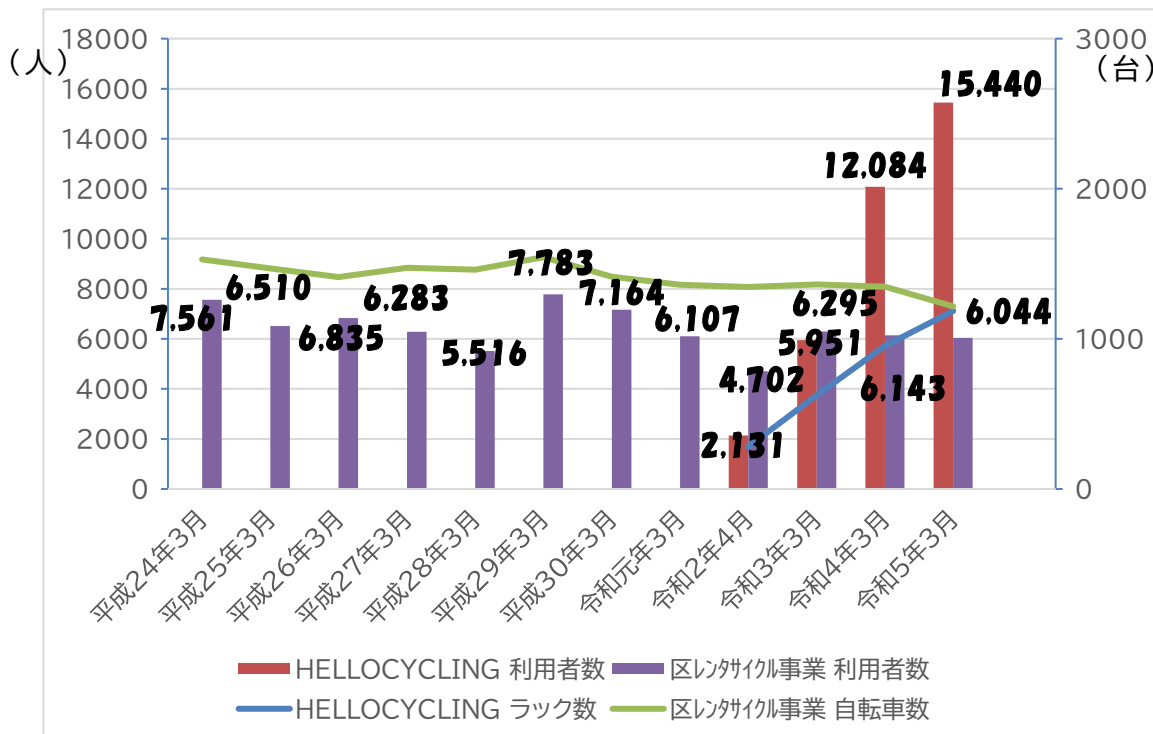
③区レンタサイクル事業の機能補完・代替の可能性

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ました。

- ▶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ます。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ます。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ます**(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です(P16:『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、ポートと目的地間の利用が主となっています。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ます(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ません(P16:『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と思われます。

◆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、**docomo bike share** 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します。

◆令和5年度ポート設置目標

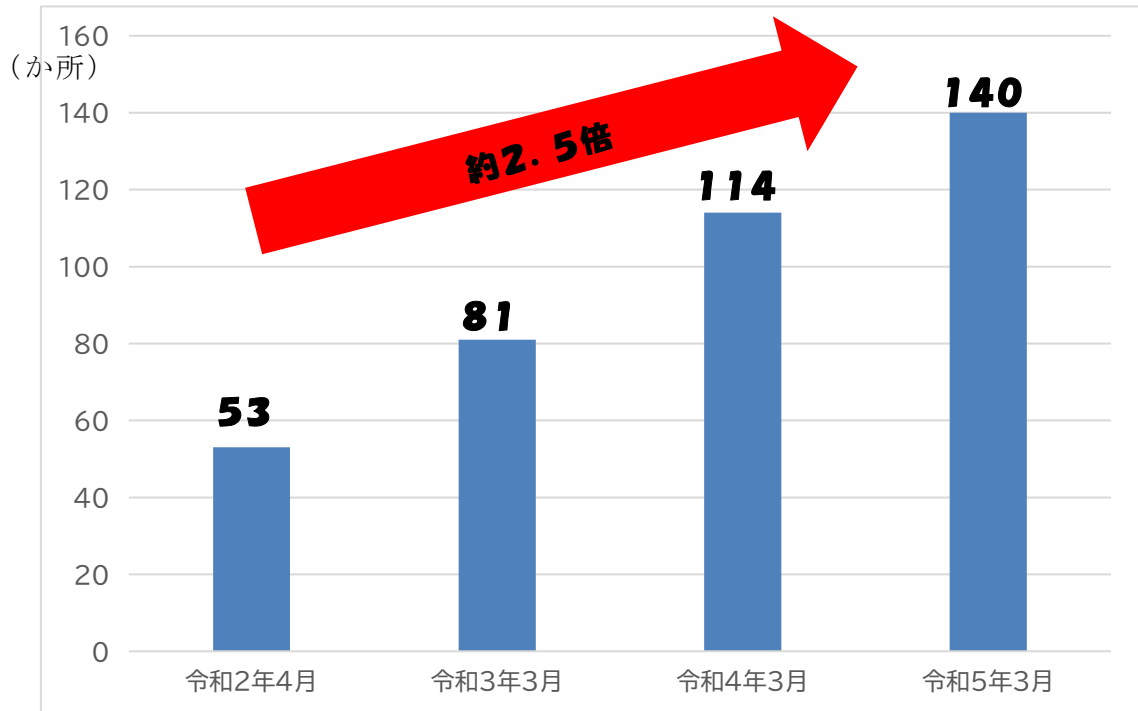
docomo bike share	13か所	➡	40か所
 HELLO CYCLING	140か所	➡	170か所



【民間シェアサイクル実証実験  HELLO CYCLING 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**に拡充しました。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**に増加しました
- ▶ 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りました



◆地域別ポート数(令和5年3月時点)

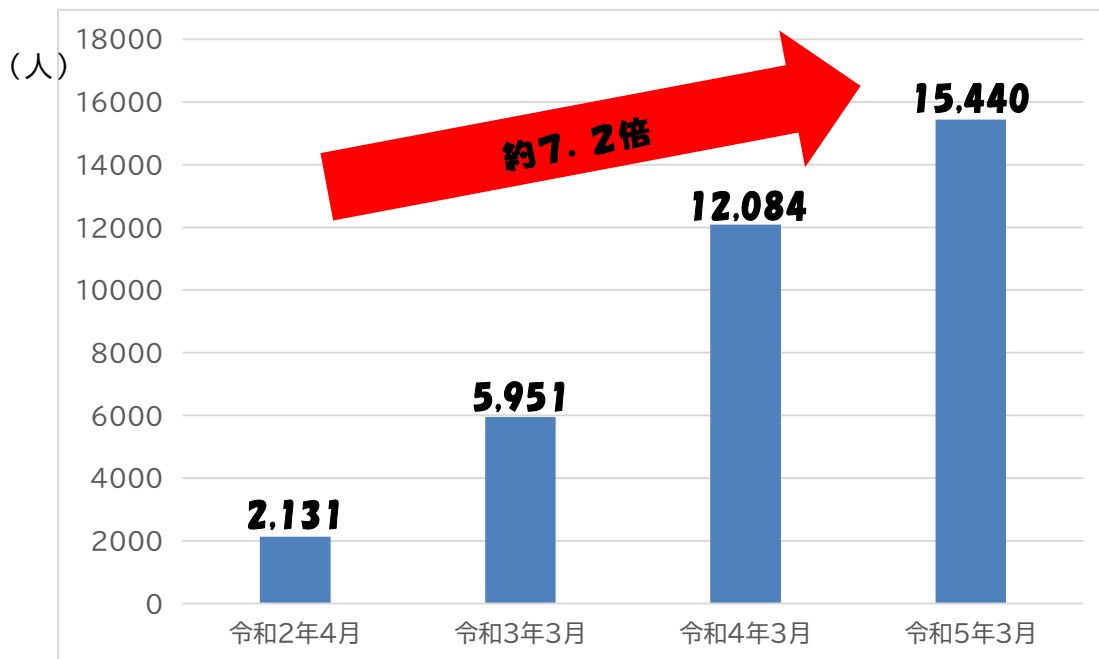
	世田谷	北沢	玉川	砧	烏山
公有地	2	1	4	8	7
民地	28	20	27	29	14
合計	30	21	31	37	21

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

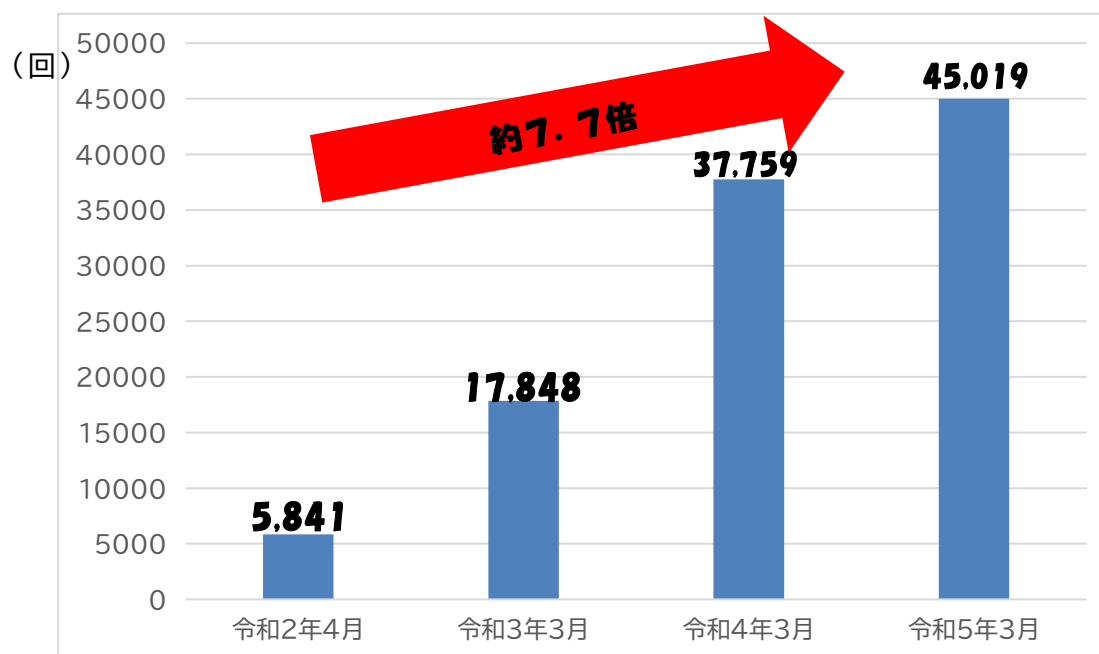
②利用実績の推移

- ▶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回となっています
- ▶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ます

◆利用者数の推移



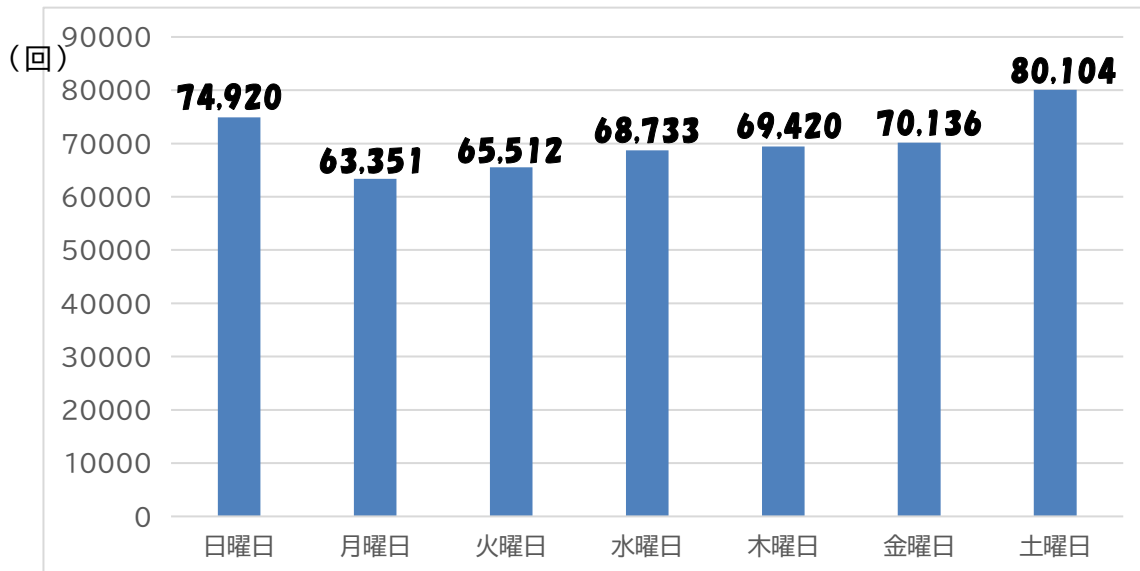
◆利用回数の推移



③曜日・時間別の利用状況

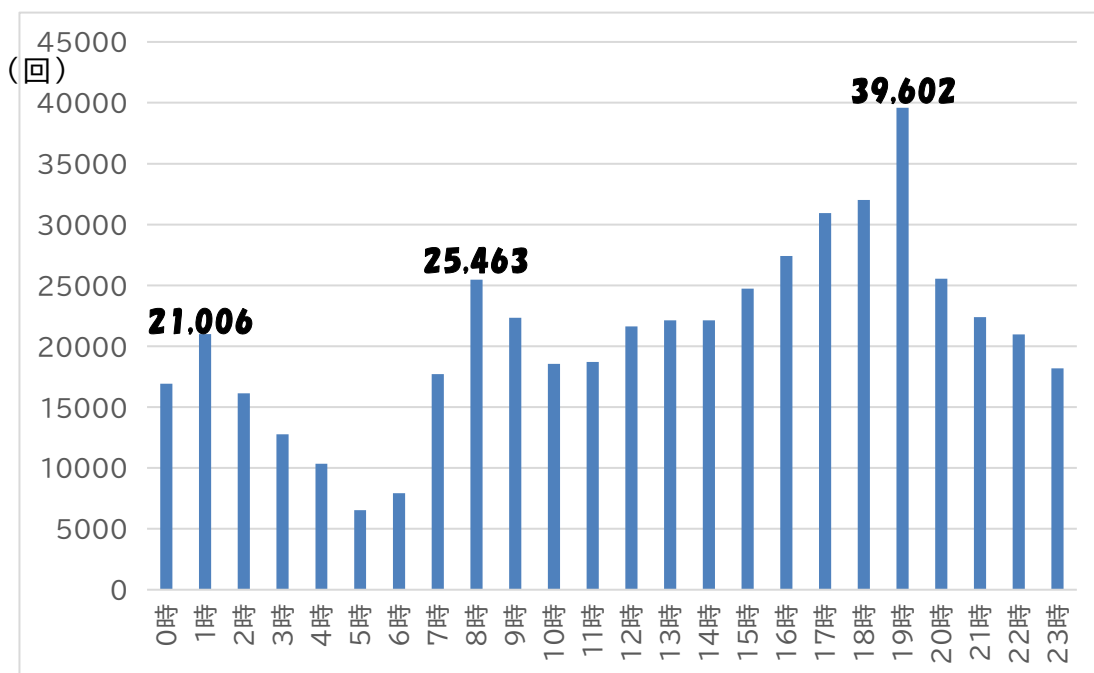
- ▶平日の利用回数に比べ、土・日曜には約1.5割利用が多くなっています。
平日の通勤利用に加え、土・日曜の買い物やレジャー、観光などにも利用されていると考えられます

◆曜日別利用回数(令和4年度累計)

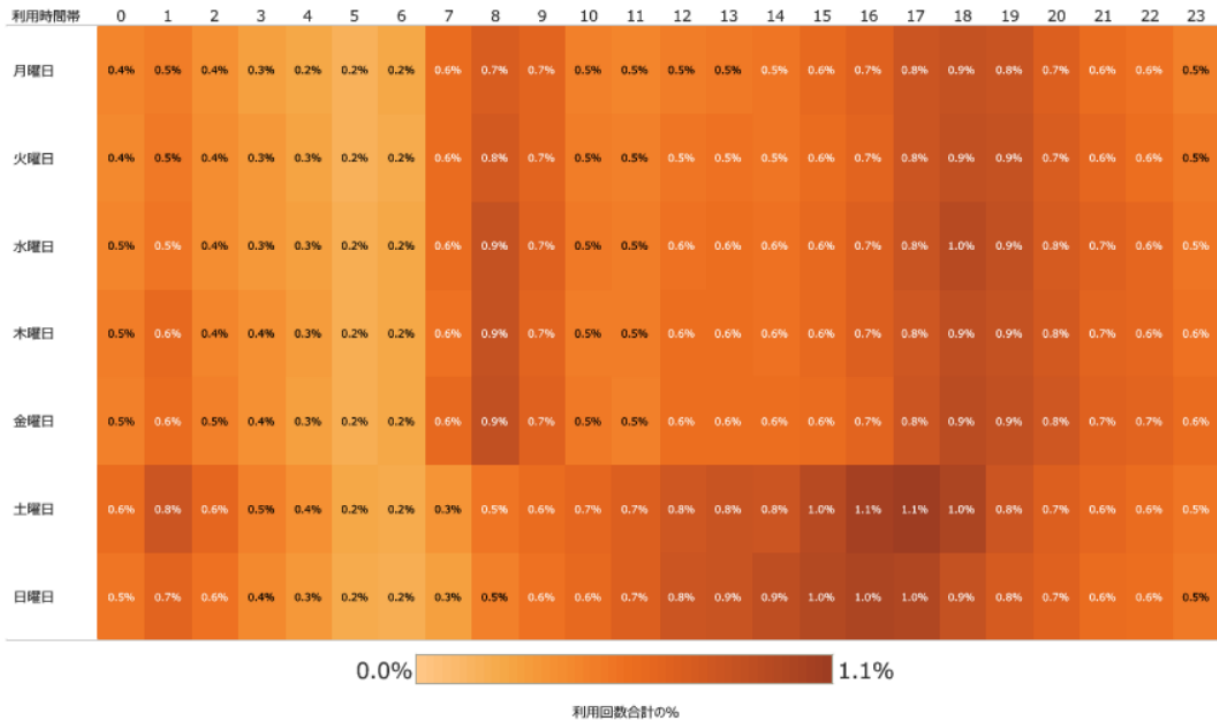


- ▶午前では8時台、午後では19時台の利用が多く主に通勤の用途で利用されていると考えられます。また、公共交通機関が運行していない時間帯の利用も多いため、公共交通機関の機能を補完する移動手段として、利用されていると考えられます

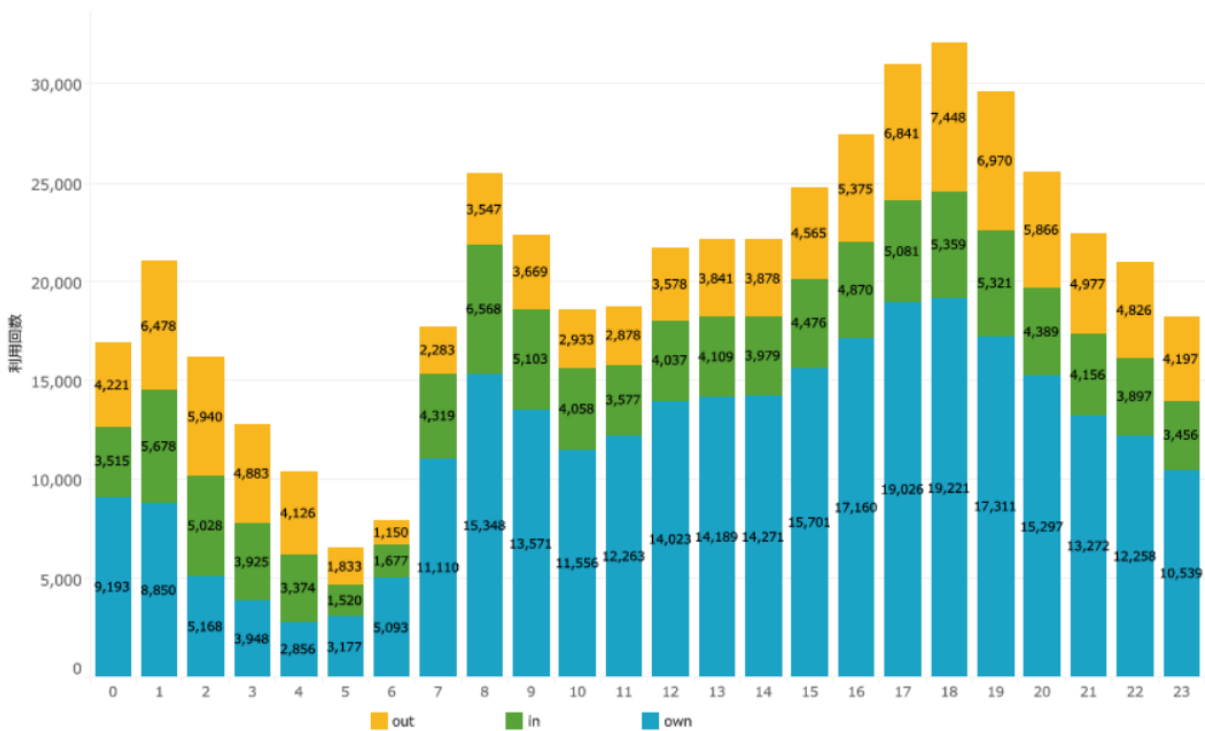
◆時間帯別利用回数(令和4年度累計)



◆時間帯別ヒートマップ(令和4年度累計)



◆時間帯 in/out/own 別利用回数(令和4年度累計)



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ます。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ます。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ます。

▶実証実験当初からみると減少してはいますが、301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ます

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

- ▶0～2.5km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ります
- ▶近距離移動の中でも、0～1kmの利用の減少が大きく、逆に1.1～2.5kmの利用は増加傾向にあります
- ▶2.6～5kmの中距離移動も増加しています
- ▶5.1～10km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ります

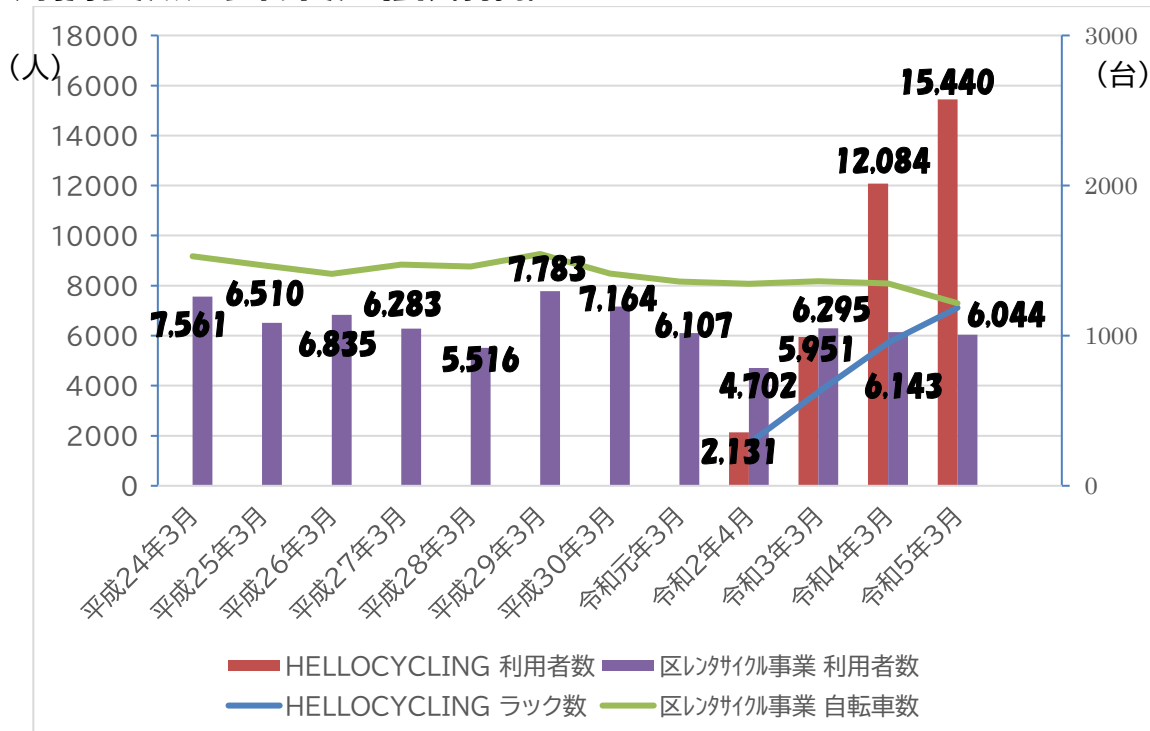
利用距離	令和2年度	構成比	令和3年度	構成比	令和4年度	構成比	前年比率増減
0-0.5km	25,150 回	17.26%	83,033 回	16.15%	51,712 回	10.05%	減 
0.6-1km	16,493 回	11.32%	47,543 回	9.25%	30,889 回	6.28%	減 
1.1-1.5km	16,715 回	11.47%	74,216 回	14.43%	75,455 回	15.33%	増 
1.6-2km	13,428 回	9.21%	57,372 回	11.16%	58,699 回	11.93%	増 
2.1-2.5km	12,401 回	8.51%	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 HELLO CYCLING の機能比較】

①利用者数及び自転車数

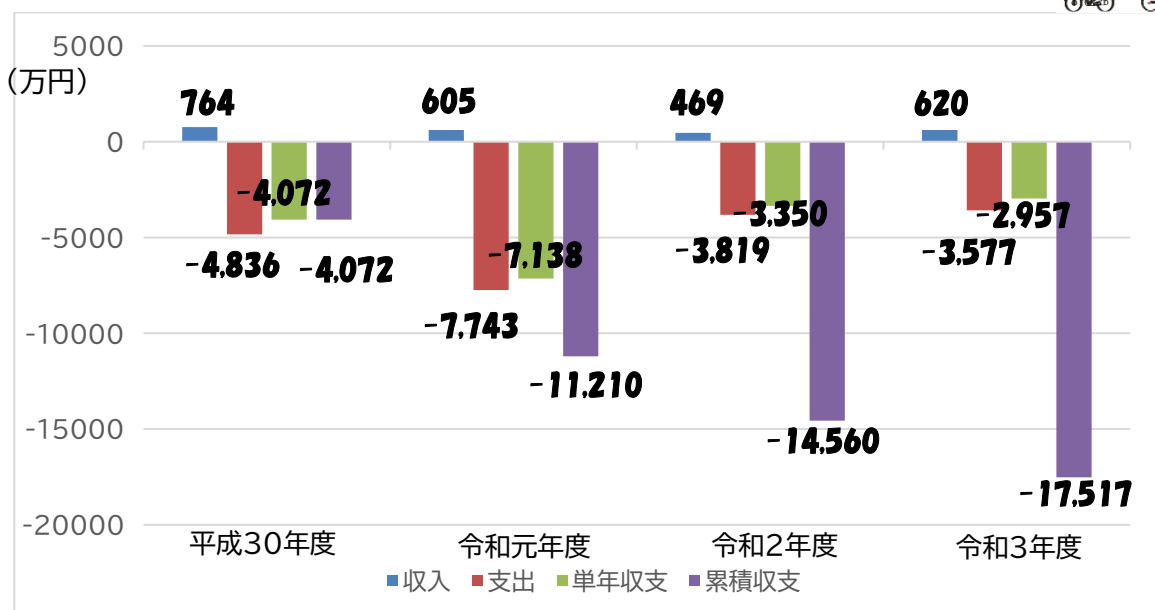
- ▶HELLOCYCLING は令和2年4月のサービス開始以降、利用者数及び管理自転車台数は右肩上がりとなっています。一方区レンタサイクルの利用者数は、令和2年度に大きく減少し、その後は横ばいの状態となっています
- ▶令和5年3月時点では利用者数に2倍以上の差が生じています

◆利用者数及び自転車数の推移(再掲)



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、自転車・バッテリー等の購入費や運用保守費、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ます
- ▶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、増設は困難です
- ▶民間シェアサイクルの運営等に対する区の負担は、ほぼ生じません



③令和4年度事業者実施アンケート結果

◆区コミュニティサイクル(IHI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



◆区コミュニティサイクル(IHI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)ポートに自転車がなかったため借りれない
- 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)自転車充電ポートの設置や整備専用施設の新設
- 3)既存サービスの見直しによる認知の向上



④利用形態の比較

	区レンタサイクル事業	 HELLO CYCLING	 docomo bike share
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	IHI がやリン	 HELLO CYCLING	 docomo bike share
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ました。

本事業の目的に対しては一定の効果を出しています。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ります。

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ましたが、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という状況にあります。

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となります。

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す。

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します。