

横浜市広域シェアサイクル事業社会実験

## 令和5年度事業評価報告書

令和6年6月

横浜市道路局道路政策推進課

OpenStreet 株式会社、シナネンホールディングス株式会社、  
株式会社サンオータス、江ノ島電鉄株式会社、株式会社エネファント  
株式会社ドコモ・バイクシェア

# 目次

---

用語の定義	2
第1 市民協働事業の概要	4
第2 社会実験全体の事業評価	6
1 区域概要	6
2 事業実績	7
3 総合評価	8
4 効果検証	8
第3 北部区域の事業評価	10
1 区域概要	10
2 事業実績	10
4 効果検証	12
5 次年度の事業改善	14
第4 中部区域の事業評価	15
1 区域概要	15
2 事業実績	15
4 効果検証	17
5 次年度の事業改善	19
第5 南部区域の事業評価	20
1 区域概要	20
2 事業実績	20
4 効果検証	22
5 次年度の事業改善	24
<参考資料>	25
アンケート結果	26
1 実施概要	26
2 アンケート結果	26
事業評価手法の策定経緯	36

## 用語の定義

この報告書において使用する用語は、次表の定義とする。

ア行	駅・バス停から一定程度離れている地域	次のすべてに該当する地域（ただし、鶴見区扇島及び金沢区八景島は自転車での乗り入れが不可能なため除外） ・市街化区域内 ・鉄道駅 800m圏域外 ・バス停 300m圏域外
	駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	ポートカバー圏域（シェアサイクルポートから半径 250m のエリア）に含まれる（駅・バス停から一定程度離れている地域面積／駅・バス停から一定程度離れている地域の面積）×100
	沿道地域	鉄道駅周辺地域以外の地域で、主に幹線道路等の沿道において用途地域が路線型で指定されている地域
	ODデータ	交通行動の起点（出発地=Origin）からある終点（到着地=Destination）までの移動データ
	ODの多様化度	（区域内で利用された貸出ポートと返却ポートの組合せ数／区域内の全ポート間の組合せ数）×100
カ行	協働	公共的又は公益的な活動及び事業を市と民間事業者とが協力して行うこと
	空車率（%）	ポート空車時間（分/ポート・日）／（24 時間×60 分）×100
	公有地	横浜市が所有する土地
	公有地サイクルポート	公有地上に設置するサイクルポート
	公共交通の機能補完	シェアサイクルが、市民に普及し、既存の鉄道やバス交通体系で対応しづらい様々な利用者の多様な移動ニーズにも対応でき、かつ、ポート密度を高めるなどによりシェアサイクルによる移動がしやすい状態となること
	工業業務地域	用途地域として、商業地域、近隣商業地域、工業地域、工業専用地域、準工業地域のうち、鉄道駅周辺地域及び沿道地域以外の地域
	交通ルール等の発信回数	利用者に対してアプリ、ホームページ、SNS 等で交通ルール等を発信した回数
サ行	サイクルポート 又は単に「ポート」	シェアサイクルの専用自転車の貸出・返却拠点
	重点展開区	社会実験実施期間中において、公有地・民有地の別にかかわらず優先的にサイクルポートを設置し、サイクルポートの密度、利用者数及び利用回数を高めることを目的とする横浜市の行政区域
	GPS データ	シェアサイクルに備え付けられている GPS 機能により取得する位置情報をまとめた移動データ
	住居地域	市街化区域のうち、鉄道駅周辺地域及び沿道地域、工業業務地域以外の地域
	C02 排出削減量（t-C02/月）	自動車・バイク（原付）の代わりにシェアサイクルを利用するようになったことで削減されたと想定される C02 の排出量のこと アンケートで、自家用車・タクシー・自分のバイク（原付）から転換したと回答した人を対象に、自家用車・タクシー・自分のバイク（原付）での移動の所要時間と頻度から、C02 排出削減量を算出
	自動車・バイク（原付）からの転換割合	各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者のうちシェアサイクル利用前の手段が「自家用車」「タクシー」「自分のバイク（原付）」であると回答した回答者数（人）／各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数（人）×100
	自転車利用時の交通ルール順守率	各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者のうちシェアサイクル利用時に交通ルールを順守していると回答した回答者数（人）／各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数（人）×100
タ行	中部区域	保土ヶ谷区、旭区、緑区、戸塚区、泉区及び瀬谷区のこと
	鉄道駅周辺地域	駅から半径 300m のエリア
ナ行	南部区域	南区、港南区、磯子区、金沢区及び栄区のこと

ハ行	普及率 (%)	区域内居住者のシェアサイクル利用人数 (人) / 区域内の 10 歳以上 90 歳未満人口 (人) × 100
	北部区域	鶴見区、神奈川区、港北区、青葉区及び都筑区のこと
	ポート空車時間 (分/ポート・日)	あるポートにおいて、1 日のうちで自転車が 1 台もなかった時間
	ポート空車率 (%)	ポート空車時間 (分/ポート・日) / (24 時間 × 60 分) × 100
	ポート満車時間 (分/ポート・日)	あるポートにおいて、1 日のうちでラック数と同数の自転車がとめられていた時間
	ポート満車率 (%)	ポート満車時間 (分/ポート・日) / (24 時間 × 60 分) × 100
	ポート配置数 (ポート)	区域内のシェアサイクルポートの数 (ポート)
	ポート密度 (ポート/km <sup>2</sup> )	ポート配置数 (ポート) / 区域面積 (km <sup>2</sup> )
	ポート設置施設への売上貢献度 (%)	各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者のうち「シェアサイクル利用時に、シェアサイクルのポートが設置されているもしくは隣接している商業施設等で買い物をしたことがある」と回答した回答者数 (人) / 各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数 (人) × 100
マ行	満車率 (%)	ポート満車時間 (分/ポート・日) / (24 時間 × 60 分) × 100
ヤ行	横浜都心部区域	都市再生特別措置法 (平成 14 年法律第 22 号) に基づく都市再生整備計画において定められた「横浜市コミュニティサイクル推進地区」の区域のこと
ラ行	利用人数 (人/月)	シェアサイクルを区域内のポートから利用した又は区域内のポートへ返却した人数 (人/月)
	利用目的の多様化度 (%)	各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数 (人) のうち、目的別利用者数 / Σ 目的別利用者数 × 100
	利用者満足度	(各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者のうち総合的なシェアサイクルのサービスの評価について「満足」と回答した回答者数 (人) + 「やや満足」と回答した回答者数 (人)) / 各区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数 (人) × 100
	利用回数 (回/月)	シェアサイクルを区域内のポートから利用した、又は区域内のポートへ返却した回数 (回/月)
ワ行	—	—

# 第1 市民協働事業の概要

事業名称	横浜市広域シェアサイクル事業社会実験	
事業の実施者	団体等	<p>【北部・南部区域】 OpenStreet 株式会社、シナネンホールディングス株式会社、株式会社サンオータス、江ノ島電鉄株式会社、株式会社エネファント</p> <p>【中部区域】 株式会社ドコモ・バイクシェア</p>
	行政	横浜市道路局道路政策推進課
事業の目的	<p>(1) 地域住民等の多様な移動ニーズに対応し、公共交通の機能補完として日常生活の移動手段の確保と移動の選択肢を増やすことで、生活の質の向上を図る。</p> <p>(2) 市内利用者の移動回数の増加により地域の活性化に貢献する。</p> <p>(3) マイカー移動からの転換により環境負荷を軽減し、脱炭素社会の形成を推進する。</p> <p>(4) シェアサイクル利用者を増やすことで、アプリケーション等を通じた自転車を利用する際の交通ルール等の更なる周知啓発を行う。</p> <p>(5) 本格実施段階における公有地利用料等の事業者一部負担に向けて、公民連携により事業採算性の向上を図る。</p>	
事業の内容	<p>横浜市広域シェアサイクル事業社会実験の協働事業者として OpenStreet 株式会社（他連携事業者4社）及び株式会社ドコモ・バイクシェアと令和4年6月10日に協定を締結し、社会実験を開始している。</p> <p>横浜都心部区域を除く市内を3つの区域に分け、下図の体制で社会実験を実施している。</p> <div data-bbox="395 1218 1369 1691" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">実施範囲図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">中部区域</p>  <p style="text-align: center;">株式会社 ドコモ・バイクシェア</p> </div> <div style="width: 30%; text-align: center;">  </div> <div style="width: 30%; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">北部・南部区域</p>  <p style="text-align: center;">OpenStreet株式会社 (連携事業者) シネホールディングス株式会社 江ノ島電鉄株式会社 株式会社エネファント 株式会社サンオータス</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;"> <span style="color: red;">■</span> 重点展開区 <span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> 横浜都心部区域 (対象外)         </p> </div>	

<p>役割及び責任 分担等</p>	<p>横浜市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実験全体の総括</li> <li>・公有地サイクルポート用地の調整・確保</li> <li>・関係事業者との調整</li> <li>・市民への周知・広報</li> <li>・交通安全啓発の実施</li> <li>・民有地サイクルポート設置協力者の募集・紹介</li> <li>・社会実験の効果検証 等</li> </ul> <p>事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルポート等の施設整備、維持管理及び原状回復</li> <li>・事業の運営全般</li> <li>・公有地以外でのサイクルポート用地の調整・確保</li> <li>・広報、利用者への周知等</li> <li>・各種データの本市への提供</li> <li>・利用者アンケートの実施</li> <li>・交通安全啓発の実施 等</li> </ul>
<p>実施期間</p>	<p>令和4年6月10日（金）から令和7年3月31日（月）まで</p>

<p>記入日</p>	<p>令和 6 年 6 月 11 日</p>		
<p>記入者</p>	<p>・北部・南部区域 団体等名</p>	<p>：</p>	<p>OpenStreet 株式会社</p>
	<p>・中部区域 団体等名</p>	<p>：</p>	<p>株式会社ドコモ・バイクシェア</p>
	<p>・部署名</p>	<p>：</p>	<p>横浜市道路局道路政策推進課</p>

## 第2 社会実験全体の事業評価

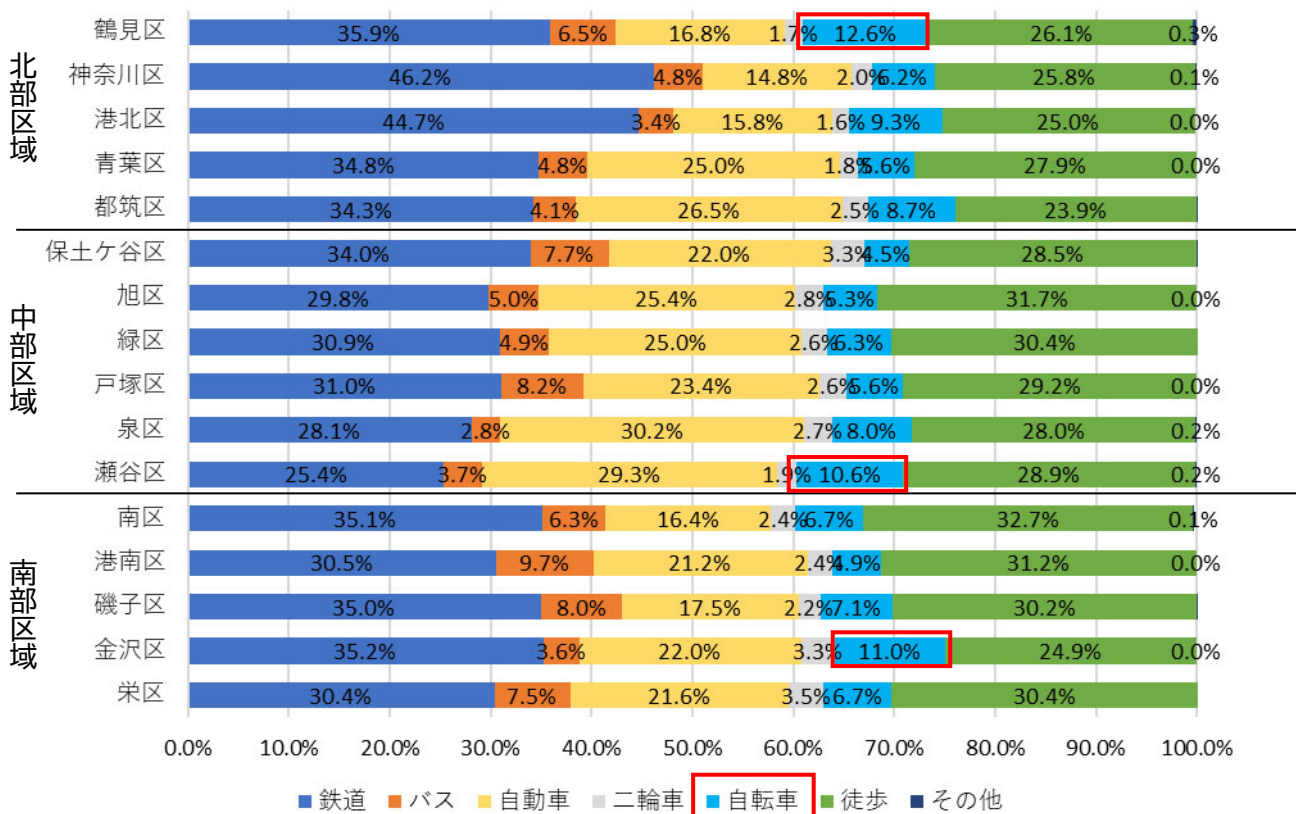
### 1 区域概要

社会実験の対象区域全体の人口は令和6(2024)年1月1日現在で約350万、区域面積は401km<sup>2</sup>となっている。

平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査結果によると、横浜市を出発・到着とするトリップの代表交通手段において自転車利用の割合を区別で見ると、最も多い区は鶴見区で12.6%、次いで金沢区の11.0%、瀬谷区10.6%となっているが、各区の地域特性や鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性の状況により、自転車利用の傾向は様々である。

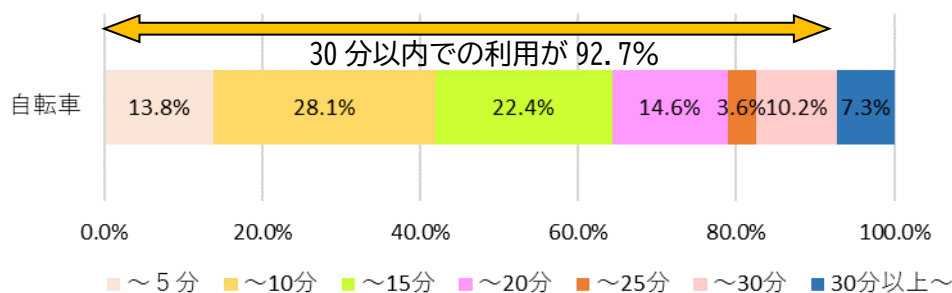
また、同調査結果によると横浜市を到着とする代表交通手段別トリップのうち、自転車での所要時間は、30分以内での移動が92.7%である。

区別代表交通手段構成 (%)



平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査結果を元に集計

自転車利用における所要時間構成 (%)

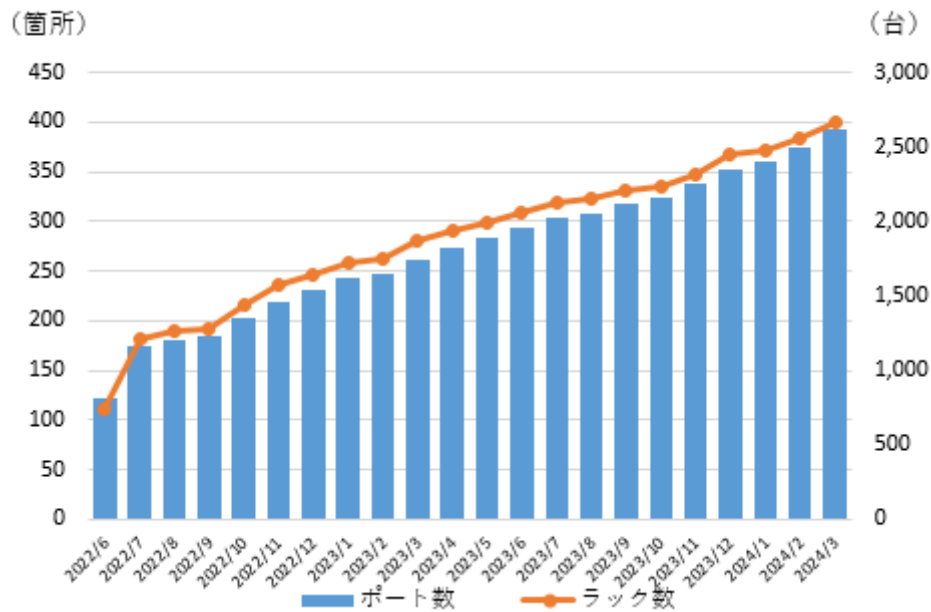


平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査結果を元に集計

## 2 事業実績

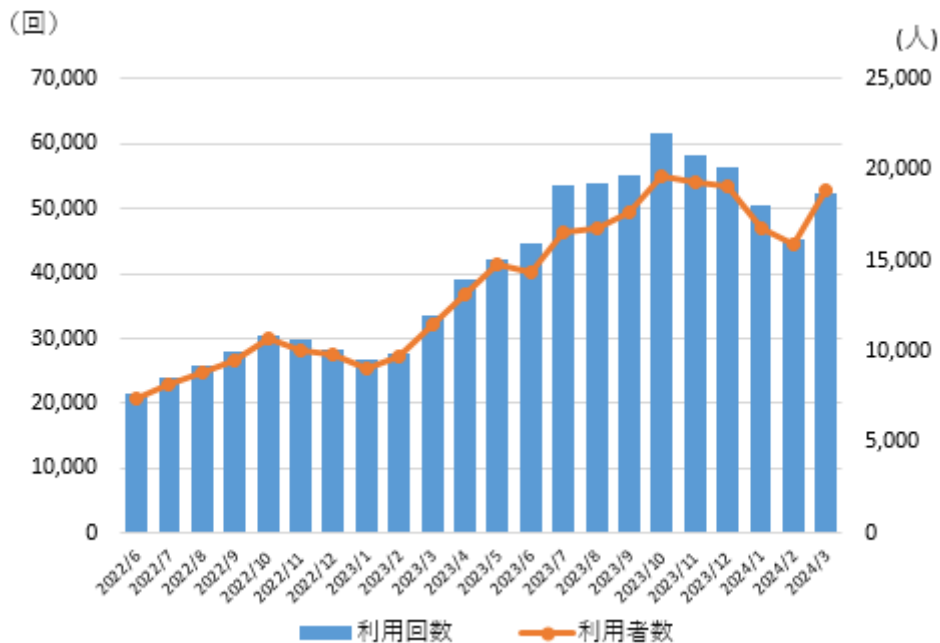
### (1) サイクルポートの設置状況

令和5年度末時点の社会実験全区域内におけるサイクルポートは社会実験開始から270か所増え、392箇所となった。内訳としては公有地157か所、民有地235か所となる。



### (2) シェアサイクルの利用状況

社会実験全区域内での社会実験開始から令和5年度末までの間に、区域全体で延べ約297,800人（月平均約13,500人）が約889,000回（月平均約40,400回）シェアサイクルを利用した。





### 3 総合評価

令和5年度中は、サイクルポートが130か所増加し、ポート密度も0.98ポート/k㎡となるなど、令和4年度と同様の伸び率となった。

社会実験開始から約2年が経過し、ポート数・ポート密度の増加によって事業が周知された結果、5万回を超える利用回数が生じる移動サービスに成長した。

普及率も0.39%まで上昇したが、目標の1.0%に向けて利用者の拡大を図る必要がある。

引き続き、公有地・民有地ともにサイクルポートの設置を進め、ポート密度1.0ポート/k㎡以上を目標に事業を推進する。

### 4 効果検証

#### (1) 目的別事業効果の検証結果

##### ア 多様な移動ニーズへの対応（公共交通の機能補完）

普及率は0.39%、利用人数は約18,900人、利用目的は「周遊・レジャー」（32%）、「買い物・飲食」（29%）、続いて「通勤・通学」（27%）となり、3つの項目で全体の88%を占める。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①普及率	1.0	0.39	0.2	%
②利用人数	43,500	18,900	11,500	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	27	32	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	32	14	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	29	36	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	12	19	%
⑦ODの多様化度	-	-	-	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	4.8	2.7	%
⑨ポート空車率	10	11.0	12.9	%
⑩ポート満車率	10	27.0	12.7	%
⑪利用者満足度	80	86.6	87.9	%

##### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度は0.98ポート/k㎡、利用回数は約52,500回となっている。鉄道駅周辺の市営自転車駐車場内に積極的にサイクルポートを設置したこともあり、地域別ポート配置数は、鉄道駅周辺地域が最も多い。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①ポート密度	1.0	0.98	0.6	ポート/k㎡
②ポート配置数	757	392	262	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	244	130	95	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	237	104	83	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	157	73	38	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	119	45	36	ポート
⑦利用回数	127,833	52,500	33,700	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	73.9	73.8	%

##### ウ 環境負荷の軽減・脱炭素社会の形成

利用者アンケートから推計すると、自動車・バイク（原付）からの転換割合は7.0%であり、その結果CO<sub>2</sub>排出削減量は9.6t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	7.0	5.5	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	11.6	9.6	7.4	t-CO <sub>2</sub> /月

## 工 交通ルールの周知啓発

自転車安全利用五則のうち、ヘルメット着用以外のルールについては、比較的順守率が高くなっている。ヘルメット着用ルールの順守率については11.5%と大きく伸び、目標値を上回っているが、全体から見れば低い順守率となる。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①交通ルール等の発信回数	-	-	-	回/年
②自転車利用時の交通ルール順守率（車道原則、左側通行）	90	84.0	79.3	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	88.3	83.9	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	93.7	88.0	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	84.5	82.6	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	11.5	5.8	%

### 第3 北部区域の事業評価

#### 1 区域概要

北部区域（人口約143万人、区域面積147km<sup>2</sup>）は、社会実験を実施している3つの区域の中で最大の人口を有する区域であり、区域内の駅数も最も多い。

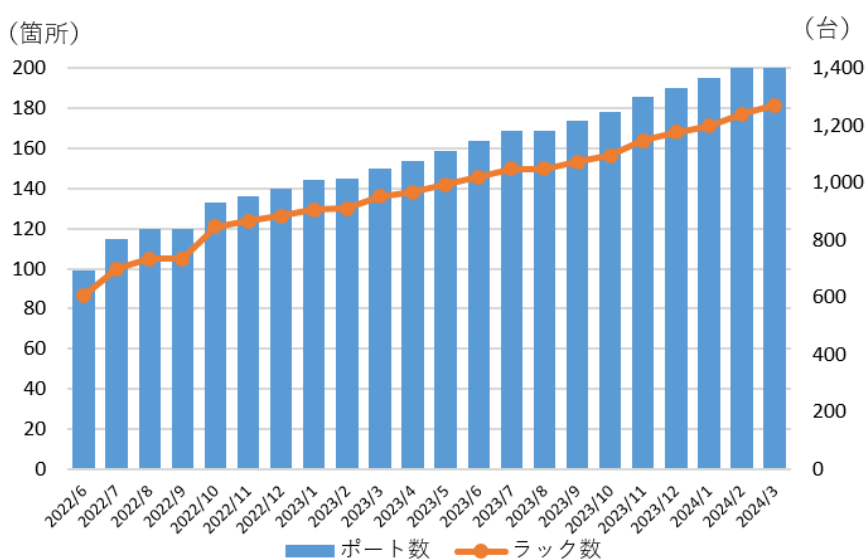
社会実験開始時点でHELLO CYCLINGによるシェアサイクルサービスが既に民間事業として展開されていたため、中部・南部区域と比較するとサイクルポート密度と利用人数も多い地域である。

したがって、主要指標である普及率やポート密度の目標値は、中部・南部区域よりも高い数値を設定し、事業を推進している。

#### 2 事業実績

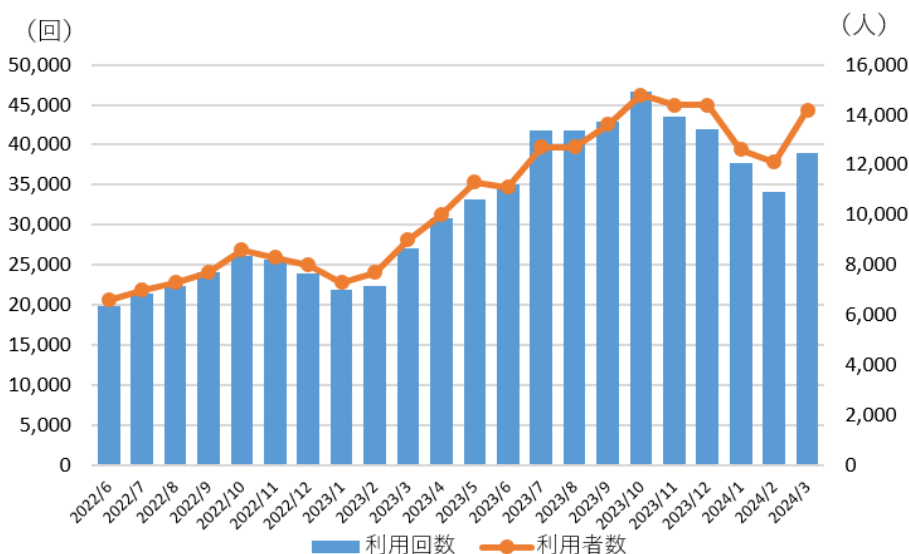
##### (1) サイクルポートの設置状況

北部区域における令和5年度末時点でのサイクルポート数は210件であり、令和4年度末に比べて59箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地55箇所、民有地155箇所である。



##### (2) シェアサイクルの利用状況

北部区域では、社会実験開始から令和5年度末までの間に、延べ231,400人（月平均約10,500人）が703,400回（月平均約32,000回）利用した。



### (3) 利用者アンケートの概要

#### ア 実施概要

実施期間	令和6年2月13日(火)～2月25日(日)
調査方法	HELLO CYCLINGのアプリケーションからシェアサイクル利用者に案内を送付し、アンケートフォームサイト上で回答。
対象者	北部区域でのシェアサイクル利用実績がある5,000人
回答者	351人

#### イ 回答結果の概要

利用者属性(年齢)	20代から40代の利用者が多い 特に20代の利用割合は他地区と比べて高い (20代:24.8%、30代:25.1%、40代:26.5%)
利用頻度	通勤・通学利用以外では月に数回程度の利用者が最も多い
利用する理由上位3項目 (「そう思う」の回答割合)	歩くより早く移動できることを理由にした人が76.9% バス網がない場所にも移動できることを理由にした人が68.7% 料金が安く移動できることを理由にした人が65.8%
主な自由意見	満車・空車で利用できない(55件) サイクルポートを更に設置して欲しい(51件) メンテナンスを強化して欲しい(23件) ちょっとした買い物の際に助かる 普段行かない場所にもよく行くようになった

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどを分析したところ、昨年度に引き続き港北区、鶴見区、神奈川区内での移動回数は総じて多い。

駅としては日吉駅、鶴見駅、綱島駅、たまプラーザ駅などの発着が多く、その他施設としてはショッピングモールなどの商業施設や大学施設のほか、地区センターへの発着も見られる。

また、アンケートによると他と比べて、通勤・通学で使用されている方のうち、「週に1～2回」、「週に3～4回」の利用が高い。

## 3 総合評価

社会実験の開始前からコンビニエンスストアを中心にサイクルポートが設置されていた北部区域において、鉄道駅周辺の市営自転車駐車場を中心にサイクルポートの設置を進めたことにより、地域住民や来街者が、駅からの移動手段としてシェアサイクルを利用した。

令和5年度末での効果検証で、普及率0.77%、ポート密度1.4ポート/km<sup>2</sup>、駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率56.8%という結果となった。

ポート密度が1.4ポート/km<sup>2</sup>となり、日常生活の身近な移動手段としての利用され始めたことで利用者数及び利用回数が伸びている一方、サイクルポートが満車状態で返却ができない時間が増加してきている。

引き続き、利用ニーズに合わせたポートの設置を進めていく必要がある。

## 4 効果検証

### (1) 目的別事業効果の検証結果

#### ア 多様な移動ニーズへの対応（公共交通の機能補完）

利用目的は「通勤・通学」「周遊・レジャー」「買い物・飲食」が約 30%でバランスが取れている。利用者満足度は 88.2%と高い数値であるが、ポートの満車率が昨年度比 2 倍以上の 38.5%となっており、ポートに返却ができない時間が発生している。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①普及率	2.54	0.77	0.49	%
②利用人数	32,000	14,200	9,000	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	30	32	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	29	14	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	28	35	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	12	19	%
⑦ODの多様化度	30	2.0	14.3	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	6.8	5.1	%
⑨ポート空車率	10	4.7	11.5	%
⑩ポート満車率	10	38.5	18.7	%
⑪利用者満足度	80	88.2	87.8	%

#### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度が 1.4 ポート/km<sup>2</sup>、利用回数が約 39,000 回となり、シェアサイクルが日常の足の 1 つとして徐々に成長してきている。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①ポート密度	2.7	1.4	1.0	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	400	202	151	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	142	63	45	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	120	53	40	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	54	41	27	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	84	34	28	ポート
⑦利用回数	100,000	39,000	27,100	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	75.2	73.0	%

#### ウ 環境負荷の軽減・脱炭素社会の形成

自動車・バイク（原付）からの転換割合は 3.8%であり、その結果 CO<sub>2</sub>排出削減量は 5.6t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	3.8	4.6	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	7.3	5.6	3.7	t-CO <sub>2</sub> /月

#### エ 交通ルールの周知啓発

ヘルメット着用ルールの順守が大きく向上し、目標値を上回った。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①交通ルール等の発信回数	10	10	10	回/年
②自転車利用時の交通ルール順守率（車道原則、左側通行）	90	87.0	80.9	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	87.9	83.9	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	95.0	88.2	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	85.0	82.9	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	10.3	5.6	%

## オ その他の副次的効果

・利用者アンケートから、シェアサイクル利用中に、シェアサイクルポートが設置もしくは隣接している商業施設等で買い物をしたことがある割合が 75.5%となり、地域経済の活性化にも寄与していることが分かる。

## (2) 公民連携による事業推進の効果

シェアサイクル事業社会実験を横浜市とシェアサイクル事業者の協働事業として実施する効果について、定性的な相互評価（S～D）と定量的な事業採算性の現状は次のとおり。

### ア 相互評価

	相互評価項目	評価主体		評価理由
①	利用者増加の効果はあったか	市	A	着実に利用者が増加している
		事業者	S	着実に利用者が増加している
②	ポート設置は促進されたか	市	A	公用地・民間地共にポートが増えている
		事業者	S	公用地・民間地共にポートが増えている
③	事業性は向上したか	市	B	利用回数が徐々に増えているが、ラックごと回転数で見ると約 1.4 回であり、改善しているが事業性はまだ乏しい
		事業者	A	区域内での事業性は向上している
④	効果的な広報展開につながったか	市	B	ポート設置や利用回数の増加がそのままシェアサイクルの広報につながっている
		事業者	A	ポート設置や利用回数の増加がそのままシェアサイクルの広報につながっている
⑤	データがより効果的に活用されたか	市	B	今後、バランスよくポート数を増加していくことに伴い、移動データのより効果的な活用が必要となる
		事業者	A	増設ポートの検討や空白地へのポート展開に活用出来た
⑥	交通安全周知につながったか	市	A	アプリを通じた定期的な周知で順守率が向上している。特にヘルメット着用については目標の 10%を上回ることができた。
		事業者	A	アプリを通じ利用者への交通安全周知を行うことができた

### <相互チェックシートの評価基準>

S	公民連携による事業推進の効果は極めて大きい
A	公民連携による事業推進の効果は大きい
B	公民連携による事業推進の効果はあったが、一部改善点もある
C	公民連携による事業推進の効果はあまり生じなかった
D	公民連携による事業推進の効果は生じなかった

## イ 事業採算性

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①事業収支				万円
②公有地利用料等の 事業者一部負担の場合の事業収益				万円
③公有地ポートと民有地ポートの 割合（公：民）	1：2	1：2.8	1：3.87	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- ・利用者数、利用回数共に伸びているが、普及率が0.77%と伸び悩んでいる。  
特定の利用者のみならず、広く多くの方に使用していただけるよう、ポート数を増やしPRしていく必要がある。
- ・満車率が昨年度の2倍以上となる38.5%となっている。移動の目的地が満車で返却ができないと利便性を大きく損ない、利用者の満足度の低下にもつながるので、移動データを参考にしながらサイクルポートの拡大と利用目的の多様化を進めていく必要がある。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- ・令和5年4月からヘルメットの着用が努力義務化されたことで、ヘルメット着用の順守率は目標を上回る10.3%まで上昇した。しかしながら、安全・安心なシェアサイクルの利用のためには、更に着用順守率を上げていく必要がある。
- ・自動車やバイクからの転換による二酸化炭素排出量の削減については、アンケートからの算出によると5.6t/月となっており、脱炭素社会の形成に寄与している。

### (3) 次年度の改善内容

- ・サイクルポートの拡充による利用促進と満車率の抑制を進める必要がある。  
そのためにはアンケートにより利用者のニーズを把握し、交通結節点と併せて、駅やバス停から一定程度離れた地域にも設置を進めていくことが望ましい。  
また、利用目的の多様化を進めることで昼の利用を促進し、利用者の移動による満車率の改善を図る。
- ・ヘルメット着用については順守率が高まってきているので、引き続き更に上昇させるよう周知を強化する。

## 第4 中部区域の事業評価

### 1 区域概要

中部区域（人口約 118 万人、区域面積 156.7 km<sup>2</sup>）は、本市内陸に位置し、横浜駅から JR 東海道線・横須賀線・横浜線、相鉄線、市営地下鉄ブルーライン・グリーンラインが乗り入れているが、路線の異なる駅間の移動は、鉄道で移動すると遠回りで距離が長くなる場合もある。

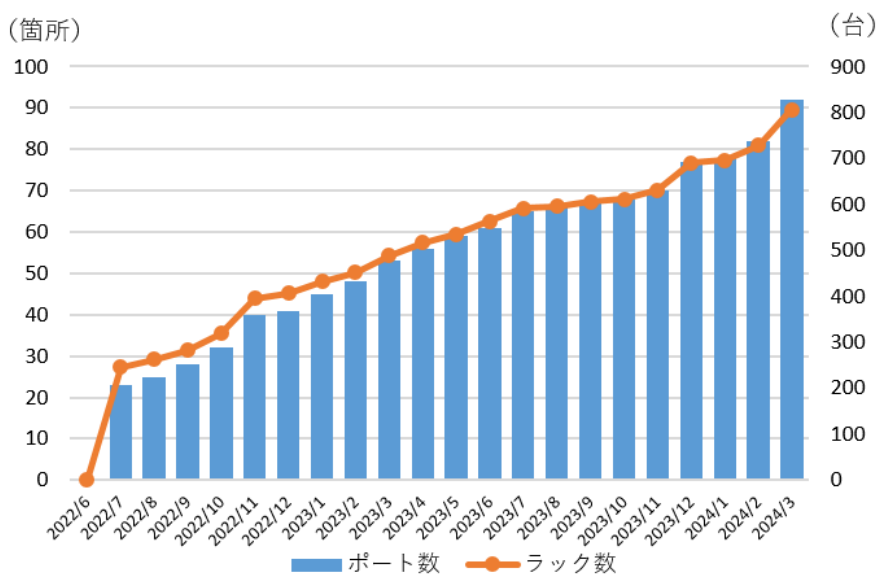
区域面積は 3 区域の中で最大であり、社会実験 3 区域の中で住居地域の面積が最も多い。

社会実験開始時点では株式会社ドコモ・バイクシェアのシェアサイクルサービスは実施されておらず社会実験の開始とともにゼロから事業をスタートした。

### 2 事業実績

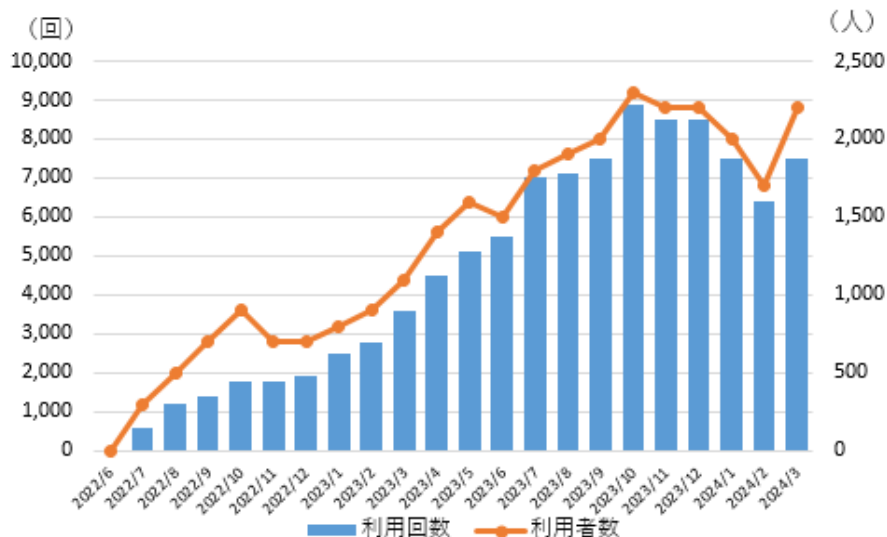
#### (1) サイクルポートの設置状況

中部地区における令和 5 年度末時点でのサイクルポート数は 92 件であり、令和 4 年度末に比べて 39 箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地 63 箇所、民有地 29 箇所である。



#### (2) シェアサイクルの利用状況

中部区域内では、社会実験開始から令和 5 年度末までの間に、延べ 29,400 人（月平均約 1,340 人）が 101,600 回（月平均約 4,620 回）利用した。





### (3) 利用者アンケートの概要

#### ア 実施概要

実施期間	令和6年2月13日(火)～2月25日(日)
調査方法	バイクシェアのアプリケーションからシェアサイクル利用者に案内を送付し、アンケートフォームサイト上で回答。
対象者	横浜エリアで登録した全会員
回答者	910人(うち中部区域での利用したことがある人:238人)

#### イ 回答結果の概要

利用者属性(年齢)	40代と50代の利用者が多い 特に50代の利用者の割合が他地区と比べて高い (20代:8.4%、30代:28.3%、40代:31.1%、50代:30.3%)
利用頻度	利用目的によって年に数回または月に数回程度の利用者が多い
利用する理由上位3項目 (「そう思う」の回答割合)	歩くより早く移動できることを理由にした人が86.6% バス網がない場所にも移動できることを理由にした人が74.8% 時間にとらわれず移動できることを理由にした人が62.2%
主な自由意見	満車・空車で利用できない(12件) サイクルポートを更に設置して欲しい(84件) メンテナンスを強化して欲しい(8件) 移動の自由度が上がり移動自体が楽しくなった 返却予約も出来たら更に利便性が上がる

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどを分析したところ、横浜都心部に近い保土ヶ谷区内の移動が多く、特に天王町駅や保土ヶ谷駅周辺のサイクルポートの利用が最も多い。

利用目的としては、「周遊・レジャーでの利用」と「買い物・飲食での利用」の割合が高く、移動データからもスーパーなどの商業施設や公園などへの移動が多いことが確認できる。また、都心部エリアとの行き来も見られる。

## 3 総合評価

利用人数、利用回数は伸びてきているが1,100人/月、普及率は0.1%と他地区と比べても非常に低い。特定の利用者のみならず、広く多くの方に使用していただけるよう、ポート数を増やしPRしていく必要がある。

利用者満足度については前年度より約10ポイントも低下している。これは、空車率が前年度比約2倍の19.4%まで上がったことで、借りたくても借りられない状況が続いていることが起因していると思われる。空車率の改善には再配置やサイクルポートの拡充も有効だが、普及率の向上により、多くの利用者が多様な目的で使用していただくことで利用時間帯を平準化することも重要である。

利用の傾向としては、異なる鉄道路線間の移動が見られるなど、既存の公共交通網の利便性がよくない経路の移動にシェアサイクルが利用されている点は、公共交通の機能補完などの効果につながっていると考えられる。

公有地ポートと民有地ポートのバランスは1:0.46と、ほぼ前年通りとなり、未だ偏りがあるため、今後日常的な買物施設や共同住宅内など民有地ポートの設置拡充を進める必要がある。

交通ルールの順守率については、アプリケーションなどを通じた民間事業者ならではの交通ルールの発信の効果により全体的に上昇したが、飲酒運転については前年度より下がる結果となった。

## 4 効果検証

### (1) 目的別事業効果の検証結果

#### ア 多様な移動ニーズへの対応（公共交通の機能補完）

普及率は 0.1%であり、他区域と比べて低い値にとどまっている。利用目的の割合では、周遊・レジャー目的の利用が 35%まで高まってきている。

利用人数が約 2,200 人まで大きく上昇した一方、ポート空車率が 19.4%と大きく上がったことが利用満足度の減少（昨年度比 -10ポイント）に影響していると思われる。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①普及率	1.3	0.10	0.05	%
②利用人数	2,500	2,200	1,100	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	24	35	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	35	11	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	33	40	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	9	14	%
⑦ODの多様化度	30	9.0	12.2	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	3.6	2.4	%
⑨ポート空車率	10	19.4	8.9	%
⑩ポート満車率	10	2.5	1.6	%
⑪利用者満足度	80	83.2	93.1	%

#### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度は 0.6 ポート/km<sup>2</sup>、利用回数は約 7,500 回まで大きく上昇した。地域別ポート配置については、沿道地域及び住居地域への設置数の拡大が引き続き課題となる。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①ポート密度	1.0	0.6	0.3	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	157	92	53	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	38	34	27	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	64	24	15	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	47	17	3	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	8	3	3	ポート
⑦利用回数	8,333	7,500	3,600	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	75.2	84	%

#### ウ 環境負荷の軽減・脱炭素社会の形成

自動車・バイク（原付）からの転換割合は 12.2%まで上昇した。その結果 CO2 排出削減量は 1.6t-CO2/月となり、目標を大きく上回った。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	12.2	7.6	%
②CO2 排出削減量	0.7	1.61	0.9	t-CO2/月

#### エ 交通ルールの周知啓発

交通ルールの順守率ではほとんどの項目で昨年度以上となっているが、飲酒運転禁止については昨年度比-5.9ポイントとなっている。引き続き交通ルールの順守について周知啓発する必要がある。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①交通ルール等の発信回数	10	10	10	回/年
②自転車利用時の交通ルール順守率（車道原則、左側通行）	90	83.2	83.3	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	88.2	86.8	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	92.9	91.0	%

⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	84.0	89.9	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	12.2	8.3	%

## オ その他の副次的効果

・利用者アンケートから、シェアサイクル利用中に、シェアサイクルポートが設置もしくは隣接している商業施設等で買い物をしたことがある割合が 75.2%となり、地域経済の活性化にも寄与していることが分かる。

## (2) 公民連携による事業推進の効果

シェアサイクル事業社会実験を横浜市とシェアサイクル事業者の協働事業として実施する効果について、定性的な相互評価と定量的な事業採算性の現状は次のとおり。

### ア 相互評価

	相互評価項目	評価主体		評価理由
①	利用者増加の効果はあったか	市	A	前年度比2倍の2,200人となり、目標に大きく近づいた。 利用者数の増加は脱炭素効果のみならず、事業のPR効果もあるので、引き続き増加に向けて取り組みたい。
		事業者	A	利用者は増加した。 冬季期間も季節変動の影響を受けず、毎月、増加傾向にあった。
②	ポート設置は促進されたか	市	B	サイクルポート数は増えているが、昨年度と同様に民有地が対公有地50%に留まっているので改善したい。
		事業者	B	公有地の利用によりポート設置は促進されたが、目標数に対しては未達成であった。
③	事業性は向上したか	市	B	ラック当たりの利用回数で見ると、事業性の向上には更に利用回数を増やしていく必要がある。
		事業者	B	利用回数は上昇したが、事業性の向上には、利用回数を更に増やす必要がある。
④	効果的な広報展開につながったか	市	B	ポートの拡充や利用者の増加がPRにつながる。イベント等での周知と合わせ、利用回数の増加にも取り組みたい。
		事業者	A	区のイベント等にも参加し、広報展開を行った。利用回数が増えることにより認知度が増えたこともあり、ポート設置に繋がるケースも増えた。
⑤	データがより効果的に活用されたか	市	B	データの提供は有用であるが、データの分析とポート設置への反映などの今後の展開に期待したい。
		事業者	B	利用時間や利用エリアの傾向データを活用し再配置等を行う事で効率的な運用に活用した。利用増に繋がるデータ活用を引き続き検討したい。
⑥	交通安全周知につながったか	市	B	ヘルメット着用を含め、昨年度以上の順守率となったが、飲酒運転については大きく下がってしまった。
		事業者	A	ヘルメット着用を含めた交通安全周知につなげることができた。（交通事故発生0件）

### <相互チェックシートの評価基準>

S	公民連携による事業推進の効果は極めて大きい
A	公民連携による事業推進の効果は大きい
B	公民連携による事業推進の効果はあったが、一部改善点もある
C	公民連携による事業推進の効果はあまり生じなかった
D	公民連携による事業推進の効果は生じなかった

### イ 事業採算性

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①事業収支				万円
②公有地利用料等の 事業者一部負担の場合の事業収益				万円
③公有地ポートと民有地ポートの 割合(公:民)	1:2	1:0.46	1:0.47	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- ・ポート密度が0.6ポート/㎢まで上がったが、他区域と比べても低い水準にある。
- ・利用回数の増加に伴い、空車率が昨年度比で2倍以上となった。空車時間の増加は満足度にも影響するため、利用実態に合わせてラックの増加や周囲へのサイクルポートの拡充も検討する必要がある。
- ・地域別のポート配置では沿道や住宅への設置が低く、バランスの良い配置を進める必要がある。また、中部地区は公有地に比べて民有地へのサイクルポート設置が低いという特徴があり、共同住宅や商業施設への展開も進める必要がある。
- ・交通ルールの順守率については、全体的に上昇したが、飲酒運転については前年度より下がる結果となってしまったため、啓発に力を入れていく必要がある。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- ・令和5年4月からヘルメットの着用が努力義務化されたことで、ヘルメット着用の順守率は目標を上回る12.2%まで上昇した。しかしながら、安全・安心なシェアサイクルの利用のためには、更に着用順守率を上げていく必要がある。
- ・自動車やバイクなどからの転換による二酸化炭素排出量の削減については、アンケートからの算出によると1.61t/月と目標を大きく上回っており、脱炭素社会の形成に寄与している。

### (3) 次年度の改善内容

- ・公有地民有地ともにバランスよくポート拡充を行い、ポート密度1.0ポート/㎢以上の実現を目指す。
- ・空車率の増加には早急に対応する必要があり、ラックの増設や付近へのサイクルポート拡充を検討する。
- ・ヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、ヘルメット着用の周知をさらに強化するとともに、飲酒運転禁止についても啓発を進めていく。

## 第5 南部区域の事業評価

### 1 区域概要

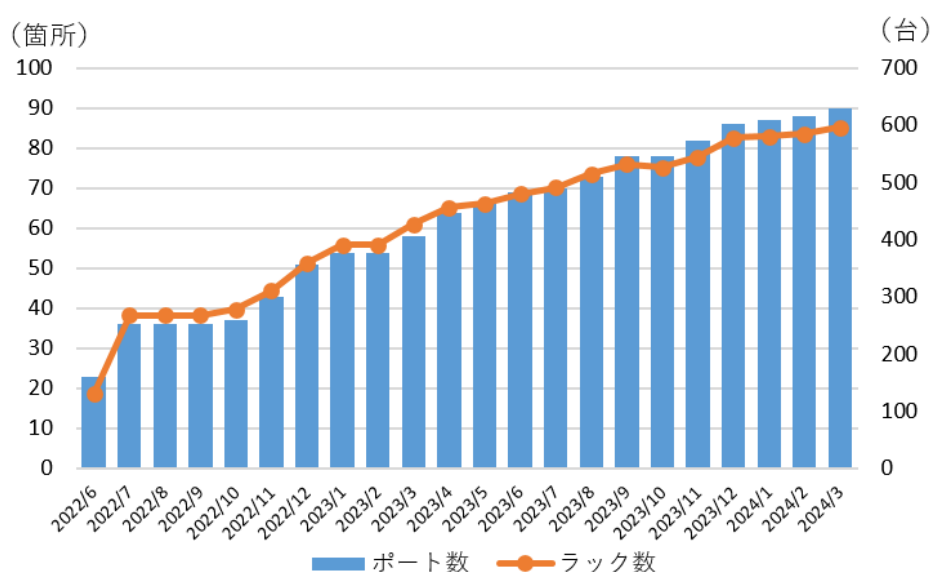
南部区域（人口約 89 万人、区域面積 97.4 km<sup>2</sup>）は、臨海部に工業業務地が連続し、内陸に住居地域を有する区域である。金沢区の臨海部はレジャー施設などの観光スポットも多いのが特徴である。

社会実験開始時点では、民間単独事業として区域内 23 箇所に HELLO CYCLING のシェアサイクルポートが設置されており、月 800 人ほどの利用者がいる状況から社会実験を開始している。

### 2 事業実績

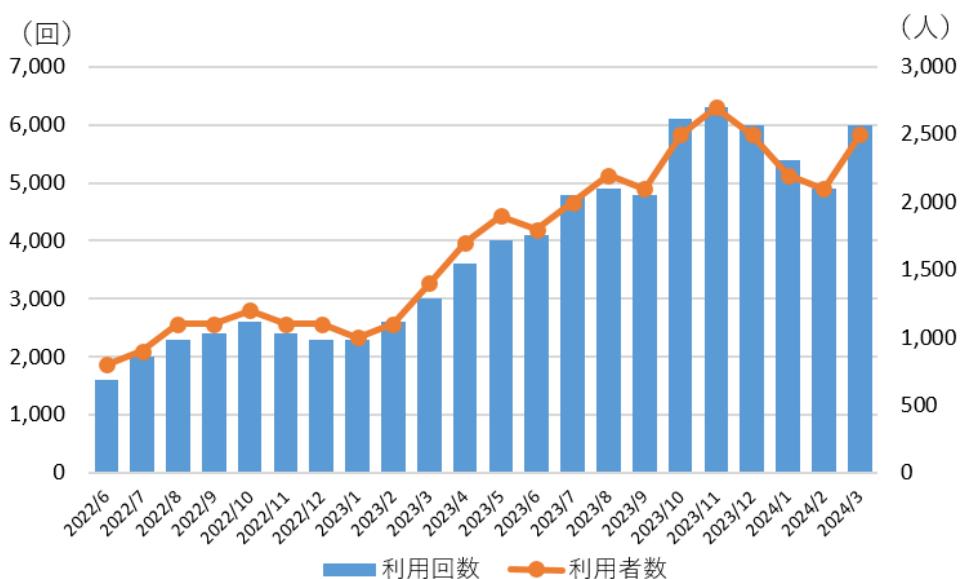
#### (1) サイクルポートの設置状況

南部区域における令和 5 年度末時点でのサイクルポート数は 90 件であり、令和 4 年度末に比べて 38 箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地 39 箇所、民有地 51 箇所である。



#### (2) シェアサイクルの利用状況

南部区域では、社会実験開始から令和 5 年度末までの間に、延べ 37,000 人（月平均約 1,690 人）が 84,400 回（月平均約 3,840 回）利用した。



### (3) 利用者アンケートの概要

#### ア 実施概要

実施期間	令和6年2月13日(火)～2月25日(日)
調査方法	HELLO CYCLINGのアプリケーションからシェアサイクル利用者に案内を送付し、アンケートフォームサイト上で回答。
対象者	南部区域でのシェアサイクル利用実績がある5,000人
回答者	219人

#### イ 回答結果の概要

利用者属性(年齢)	20代から50代の利用者が多い (20代:19.2%、30代:28.3%、40代:26.5%、50代:19.6%)
利用頻度	通勤・通学利用も含め、月に数回程度の利用者が最も多い
利用する理由上位3項目 (「そう思う」の回答割合)	バス網がない場所にも移動できることを理由にした人が71.2% 歩くより早く移動できることを理由にした人が69.9% 時間にとらわれず移動できることを理由にした人が62.1%
主な自由意見	満車・空車で利用できない(25件) サイクルポートを更に設置して欲しい(34件) メンテナンスを強化して欲しい(18件) 車道を走るのにリヤミラーをつけて欲しい サイクルポートに空気入れを設置して欲しい

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどを分析したところ、新杉田駅、鳥浜駅、磯子駅、港南台駅などの発着による移動が多い。

買物施設や共同住宅、公園などに設置されているポートの利用が多く、港南台駅などは様々な方面からのアクセスがある。

アンケートによると、利用目的に関わらず月に数回程度の利用が最も高く、20歳代から50歳代まで平均的に利用されている。

## 3 総合評価

金沢動物園や長浜公園など駅から少し距離がある公園施設への利用手段として、実際にシェアサイクルが活用されている点は、市民の移動ニーズに応えることができたと考えられる。

海側のレジャー施設として、三井アウトレットパーク横浜ベイサイドの最寄りである鳥浜駅や八景島シーパラダイスの最寄りである八景島駅周辺のサイクルポートの利用実績があることについても、観光・レジャーのための移動手段としてのシェアサイクルの有用性があると推察できる。

ポート密度0.9ポート/km<sup>2</sup>とポート数は拡大しているが、普及率は0.19%であり、利用者の広がりが少ない状況である。このため、シェアサイクルの認知度を高め、新規利用者をさらに増やす取組が必要である。

交通ルールの順守率については、いずれの項目も前年度比で7ポイント以上伸びており、アプリなどを通じた交通ルールPRの効果がみられる。



## 4 効果検証

### (1) 目的別事業効果の検証結果

#### ア 多様な移動ニーズへの対応（公共交通の機能補完）

普及率は0.17%とまだ低い状況である。周遊・レジャー（33%）、利用目的は買い物・飲食（28%）と通勤・通学（26%）の順に多い。

ポート空車率が15.6%、満車率が16.8%であり、昨年度比で空車率が改善されたが、満車率が2倍以上となっている。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①普及率	1.1	0.19	0.1	%
②利用人数	9,000	2,500	1,400	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	26	30	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	33	16	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	28	34	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	13	20	%
⑦ODの多様化度	30	2.4	13.7	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	4.0	0.4	%
⑨ポート空車率	10	15.6	20.4	%
⑩ポート満車率	10	16.8	7.8	%
⑪利用者満足度	80	87.9	83.9	%

#### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度は0.9ポート/km<sup>2</sup>、利用回数は6,000回、ポート配置数は目標値の1/2程度まで進捗したが、住居地域や工業業務地域への設置数が目標値の3割以下となっている。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①ポート密度	2	0.9	0.6	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	200	90	58	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	64	33	23	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	53	27	17	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	56	15	8	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	27	8	5	ポート
⑦利用回数	19,500	6,000	3,000	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	70.4	67.2	%

#### ウ 環境負荷の軽減・脱炭素社会の形成

自動車・バイク（原付）からの転換割合は6.3%であり、その結果CO<sub>2</sub>排出削減量は0.7t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	6.3	5.4	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	3.6	0.7	1	t-CO <sub>2</sub> /月

#### エ 交通ルールの周知啓発

ヘルメット着用ルールの順守が大きく向上し、目標値を上回った。

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①交通ルール等の発信回数	10	10	10	回/年
②自転車利用時の交通ルール順守率（車道原則、左側通行）	90	80.1	73.7	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	88.8	81.7	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	92.7	85.5	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	84.5	77.4	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	12.6	4.3	%

## オ その他の副次的効果

- ・ 3区域の中で最も平均的な現状値であり、副次的効果を確認できるだけの利用傾向には至っていない。今後更なる利用促進が必要となる。

## (2) 公民連携による事業推進の効果

シェアサイクル事業社会事件を横浜市とシェアサイクル事業者の協働事業として実施することの効果について、定性的な相互評価と定量的な事業採算性の現状は次のとおり。

### ア 相互評価

	相互評価項目	評価主体		評価理由
①	利用者増加の効果はあったか	市	B	普及率が低く、ポート設置を進めていく必要がある
		事業者	A	利用者の増加は見られる
②	ポート設置は促進されたか	市	B	民有地が大きく増えたが、ポート全体の伸び率は鈍化している
		事業者	B	公有地、民有地共にポート設置の伸びが鈍化した
③	事業性は向上したか	市	B	利用回数は上がっているが、回転数が0.39回と低く事業性向上の余地が大きい
		事業者	B	他の市町村と比べると利用状況はまだ低く、事業性は向上したとは言い切れない
④	効果的な広報展開につながったか	市	B	昨年度に引き続き区主催のイベントに合わせて啓発を実施できた。ポートの密度及び利用者数の増加が他地域に比べて低く、広報効果に乏しかった。
		事業者	S	横浜シーサイドラインの協力の元、車内及び各駅に広告を掲出するキャンペーンを行うことができた他、金沢区区制推進担当並びに横浜金沢観光協会の協力の元、金沢区内ステーション紹介情報の発信並びに民有地ステーション設置幹旋チラシの配布・配架を行うことができた。
⑤	データがより効果的に活用されたか	市	B	データ提供は有用だが、利用回数が少ないため十分に活用できる段階ではない。
		事業者	B	まずはポートの密度化によりデータ分析が十分生かせる土壌にするべき段階となっている。
⑥	交通安全周知につながったか	市	A	コロナ禍で実施を見合わせていたキッズサイクルスクールを再開できた。また、アプリを通じた周知の効果もあり、全体的に交通ルールの順守率が上がった。
		事業者	A	アプリ起動時のポップアップのみならず、年4回の交通安全運動並びに輸送安全総点検期間中において、横浜市南部の主要ステーションに交通安全啓発ポップアップを設定し、利用者への交通安全周知を行うことができた。



### <相互チェックシートの評価基準>

S	公民連携による事業推進の効果は極めて大きい
A	公民連携による事業推進の効果は大きい
B	公民連携による事業推進の効果はあったが、一部改善点もある
C	公民連携による事業推進の効果はあまり生じなかった
D	公民連携による事業推進の効果は生じなかった

### イ 事業採算性

指標	R7.3 目標値	R6.3 現状値	R5.3 実績値	単位
①事業収支				万円
②公有地利用料等の 事業者一部負担の場合の事業収益				万円
③公有地ポートと民有地ポートの 割合（公：民）	1：2	1：1.31	1：1.14	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- ・普及率が 0.09 ポイント上昇したが、目標に比べて低い状況にある。引き続き、利用者需要と採算性に沿った設置場所選定や適正なラック数の検証を行うこと及び地域住民へポートの存在をお知らせできる案内看板の設置場所や周知方法を改善する必要がある。
- ・サイクルポート数がほぼ同じ中部地区の利用回数が 7,500 回であるのに対して、南部地区は利用人数については中部地区より上回っているが利用回数は 6,000 回に留まっている。他地区と比べて利用人数 1 人当たりの利用回数が少ないことが課題となる。
- ・空車率は昨年度より改善されたが、満車率については昨年度比 2 倍以上に悪化している。普及率を高め、多様な目的での利用を促進することで満車・空車率を改善する必要がある。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- ・アプリを通じた周知等によって交通ルールの順守率は大きく向上している。  
令和 5 年 4 月からヘルメットの着用が努力義務化されたことで、ヘルメット着用の順守率は 12.6% と大きく上昇し、目標を超えている。
- ・二酸化炭素排出量削減については年々関心が高まるなか、アンケート結果による削減量は昨年度とほとんど変わっておらず。短中距離における自家用車利用からの転換を更に進める必要がある。

### (3) 次年度の改善内容

- ・まずは普及率と利用回数の増加に向けた事業啓発とサイクルポートを拡充し、ポート密度を高めることが重要となる。
- ・ポートの増設については、シーサイドラインを含む各鉄道駅周辺等の交通結節点や商業施設・レジャー施設に拡充すると共に、電車やバス停から一定程度離れている住宅地域にもバランスよく配置する必要がある。
- ・事業者が異なる都心部エリアとの行き来ができるよう、境界付近において、ベイバイクとの乗り換え可能なポートの設置も検討したい。
- ・交通ルールの順守については引き続き周知啓発を重ねることで、更なる向上を目指したい。

<参考資料>

---

# アンケート結果

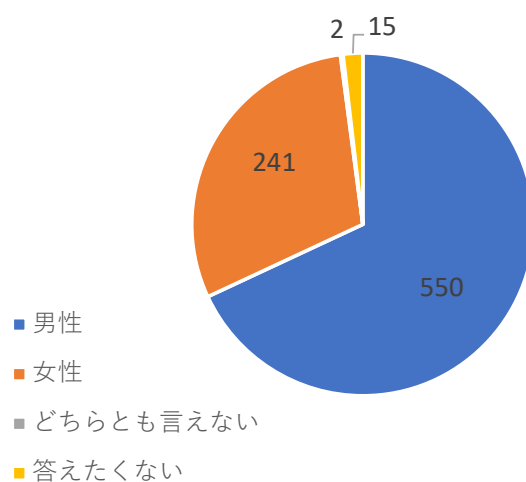
## 1 実施概要

実施期間	令和6年2月13日（火）～2月25日（日）
調査方法	各アプリケーションからシェアサイクル利用者に案内を送付し、アンケートフォームサイト上で回答。
回答者	北部区域 351 人、中部区域 238 人、南部区域 219 人

## 2 アンケート結果

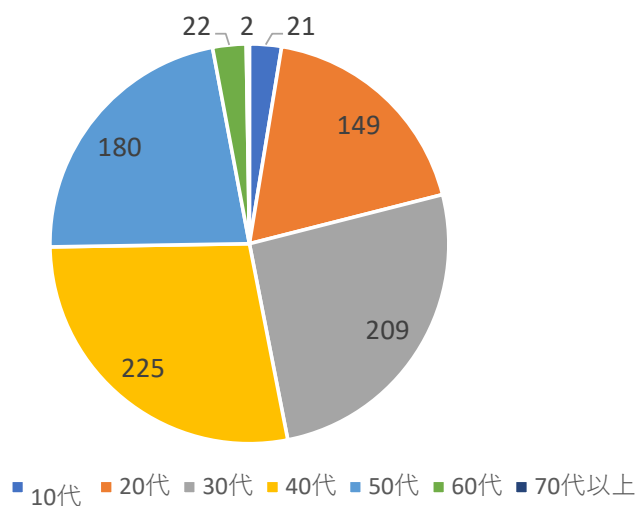
Q1 あなたの性別を教えてください。

	北部	中部	南部	計	
男性	238	162	150	550	68.1%
女性	106	72	63	241	29.8%
どちらとも言えない	0	0	2	2	0.2%
答えたくない	7	4	4	15	1.9%
	351	238	219	808	



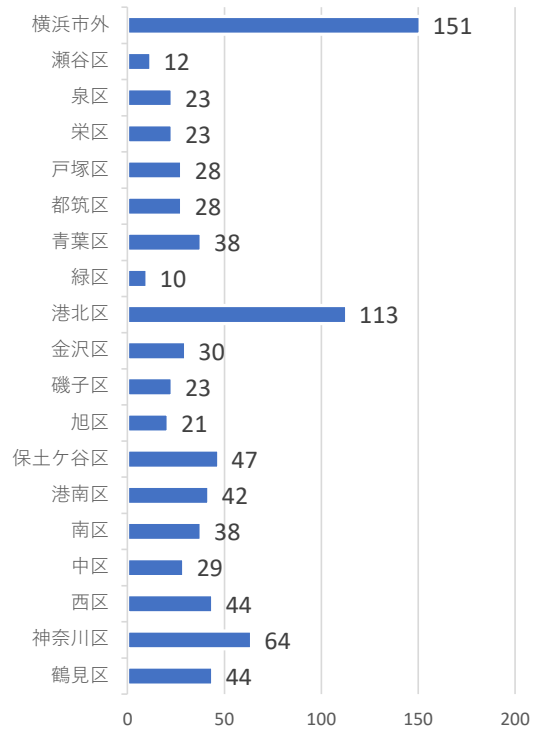
Q2 あなたの年齢を教えてください。

	北部	中部	南部	計	
10代	12	1	8	21	2.6%
20代	87	20	42	149	18.4%
30代	88	59	62	209	25.9%
40代	93	74	58	225	27.8%
50代	65	72	43	180	22.3%
60代	5	12	5	22	2.7%
70代以上	1	0	1	2	0.2%
	351	238	219	808	



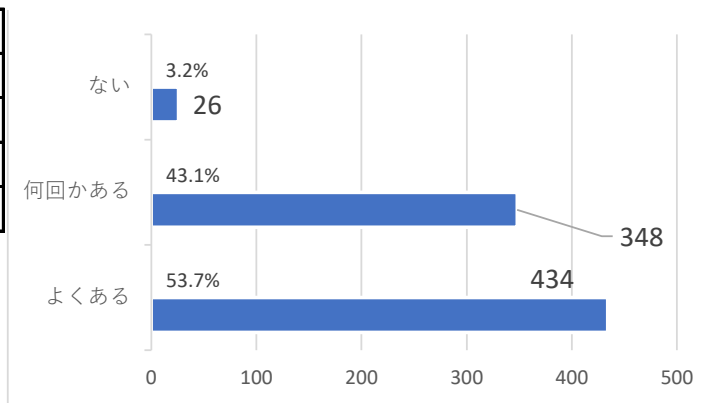
### Q3 あなたのお住まいを教えてください

	北部	中部	南部	計	
鶴見区	38	2	4	44	5.4%
神奈川区	36	24	4	64	7.9%
西区	3	40	1	44	5.4%
中区	0	22	7	29	3.6%
南区	0	17	21	38	4.7%
港南区	2	0	40	42	5.2%
保土ヶ谷区	7	37	3	47	5.8%
旭区	1	19	1	21	2.6%
磯子区	1	3	19	23	2.8%
金沢区	0	0	30	30	3.7%
港北区	110	1	2	113	14.0%
緑区	7	3	0	10	1.2%
青葉区	36	2	0	38	4.7%
都筑区	26	1	1	28	3.5%
戸塚区	0	22	6	28	3.5%
栄区	0	1	22	23	2.8%
泉区		20	3	23	2.8%
瀬谷区	1	11	0	12	1.5%
横浜市外	83	13	55	151	18.7%
	351	238	219	808	



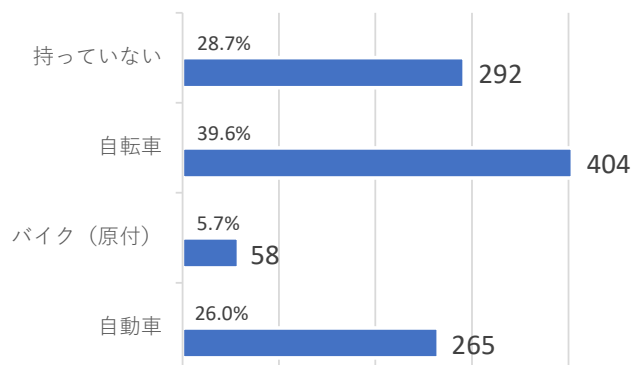
### Q4 あなたは各区域内でシェアサイクルを利用したことがありますか

	北部	中部	南部	計	
よくある	229	76	129	434	53.7%
何回かある	109	162	77	348	43.1%
ない	13	0	13	26	3.2%
	351	238	219	808	



Q5 あなたがお持ちの個人用（家族共用を含む）の自動車、バイク（原付）もしくは自転車を教えてください。（複数選択可）

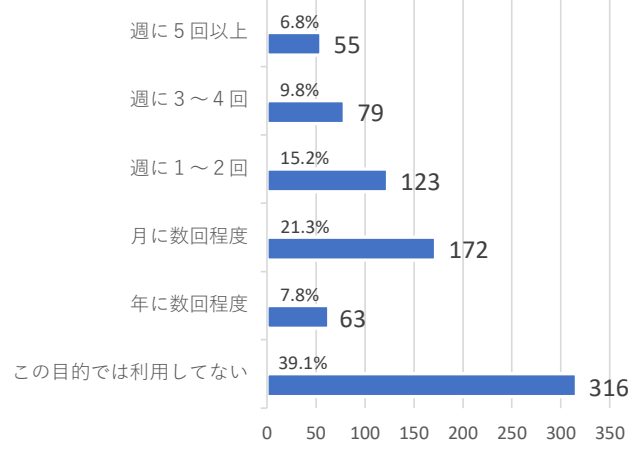
	北部	中部	南部	計	
自動車	106	91	68	265	26.0%
バイク（原付）	28	16	14	58	5.7%
自転車	178	108	118	404	39.6%
持っていない	129	89	74	292	28.7%
	441	304	274	1019	



Q6 あなたがシェアサイクルを利用する主な目的を一つ選んでください

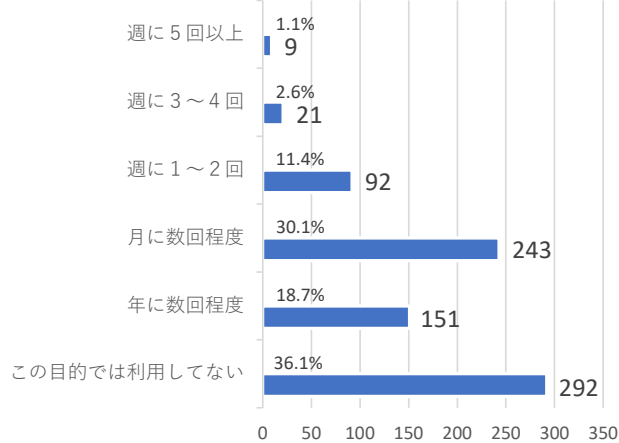
通勤・通学

	北部	中部	南部	計	
この目的では利用してない	100	135	81	316	39.1%
年に数回程度	15	27	21	63	7.8%
月に数回程度	73	32	67	172	21.3%
週に1～2回	84	9	30	123	15.2%
週に3～4回	53	13	13	79	9.8%
週に5回以上	26	22	7	55	6.8%
	351	238	219	808	



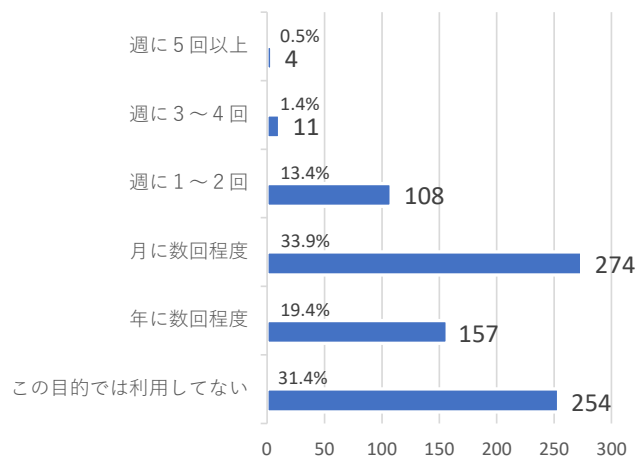
周遊・レジャー

	北部	中部	南部	計	
この目的では利用してない	110	101	81	292	36.1%
年に数回程度	58	72	21	151	18.7%
月に数回程度	129	47	67	243	30.1%
週に1～2回	45	17	30	92	11.4%
週に3～4回	7	1	13	21	2.6%
週に5回以上	2	0	7	9	1.1%
	351	238	219	808	



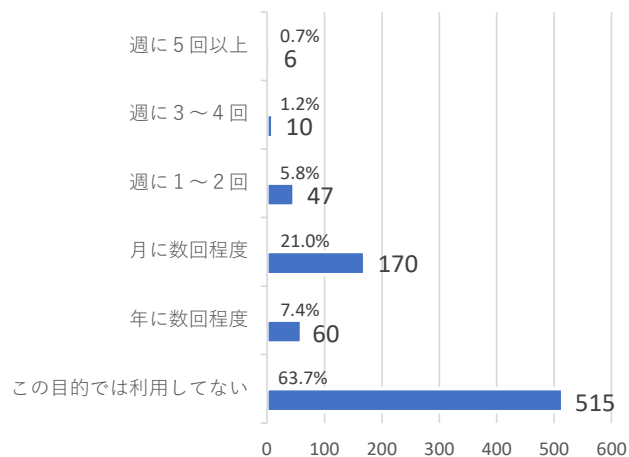
## 買い物・飲食

	北部	中部	南部	計	
この目的では利用していない	109	97	48	254	31.4%
年に数回程度	43	61	53	157	19.4%
月に数回程度	121	60	93	274	33.9%
週に1～2回	70	16	22	108	13.4%
週に3～4回	7	3	1	11	1.4%
週に5回以上	1	1	2	4	0.5%
	351	238	219	808	



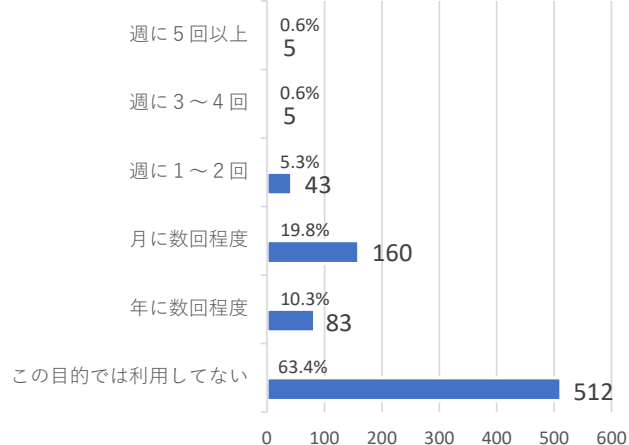
## 業務

	北部	中部	南部	計	
この目的では利用していない	245	201	69	515	63.7%
年に数回程度	15	12	33	60	7.4%
月に数回程度	73	15	82	170	21.0%
週に1～2回	11	3	33	47	5.8%
週に3～4回	6	3	1	10	1.2%
週に5回以上	1	4	1	6	0.7%
	351	238	219	808	



## サイクリング・運動

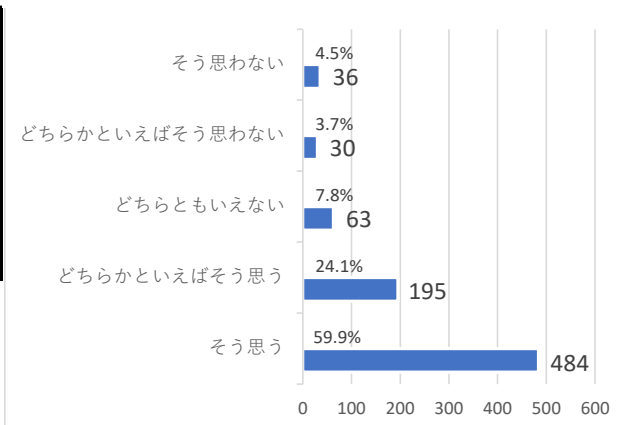
	北部	中部	南部	計	
この目的では利用していない	218	173	121	512	63.4%
年に数回程度	26	33	24	83	10.3%
月に数回程度	83	22	55	160	19.8%
週に1～2回	20	7	16	43	5.3%
週に3～4回	3	0	2	5	0.6%
週に5回以上	1	3	1	5	0.6%
	351	238	219	808	



## Q7 シェアサイクルを利用する理由について教えてください。

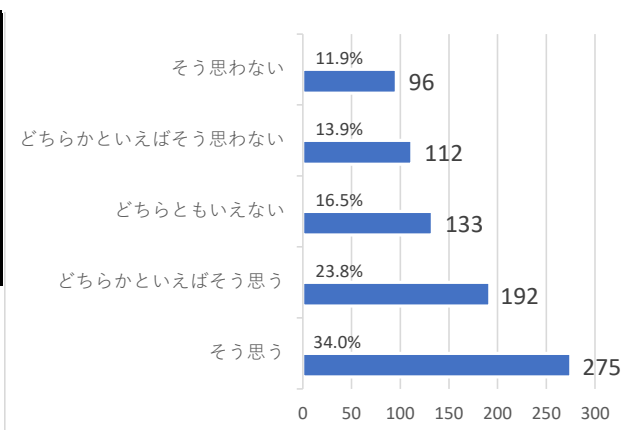
### 時間にとらわれず移動できる

	北部	中部	南部	計	
そう思う	200	148	136	484	59.9%
どちらかといえばそう思う	82	56	57	195	24.1%
どちらともいえない	30	19	14	63	7.8%
どちらかといえばそう思わない	21	4	5	30	3.7%
そう思わない	18	11	7	36	4.5%
	351	238	219	808	



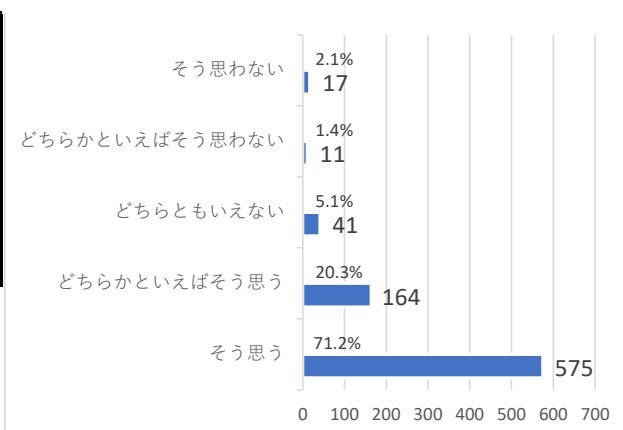
### 寄り道しながら移動できる

	北部	中部	南部	計	
そう思う	92	103	80	275	34.0%
どちらかといえばそう思う	77	53	62	192	23.8%
どちらともいえない	64	35	34	133	16.5%
どちらかといえばそう思わない	67	22	23	112	13.9%
そう思わない	51	25	20	96	11.9%
	351	238	219	808	



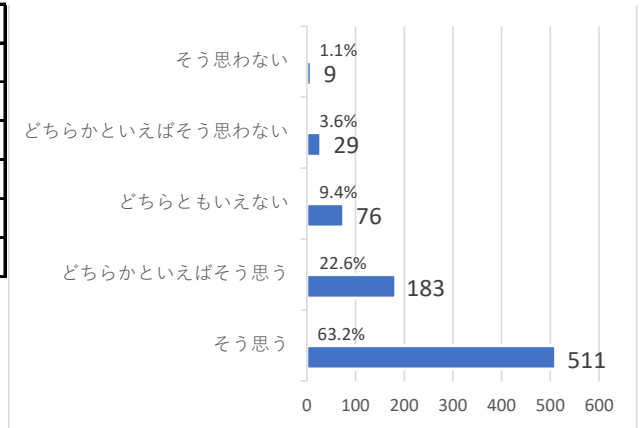
### バス網がない場所にも移動できる

	北部	中部	南部	計	
そう思う	241	178	156	575	71.2%
どちらかといえばそう思う	82	39	43	164	20.3%
どちらともいえない	15	12	14	41	5.1%
どちらかといえばそう思わない	5	4	2	11	1.4%
そう思わない	8	5	4	17	2.1%
	351	238	219	808	



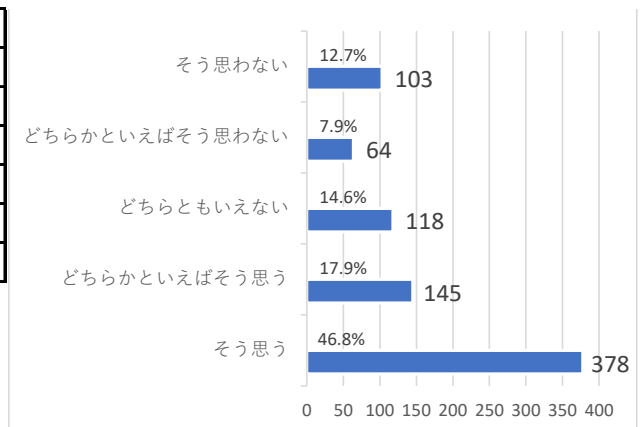
### 料金が安く移動できる

	北部	中部	南部	計	
そう思う	231	145	135	511	63.2%
どちらかといえばそう思う	82	54	47	183	22.6%
どちらともいえない	28	23	25	76	9.4%
どちらかといえばそう思わない	9	12	8	29	3.6%
そう思わない	1	4	4	9	1.1%
	351	238	219	808	



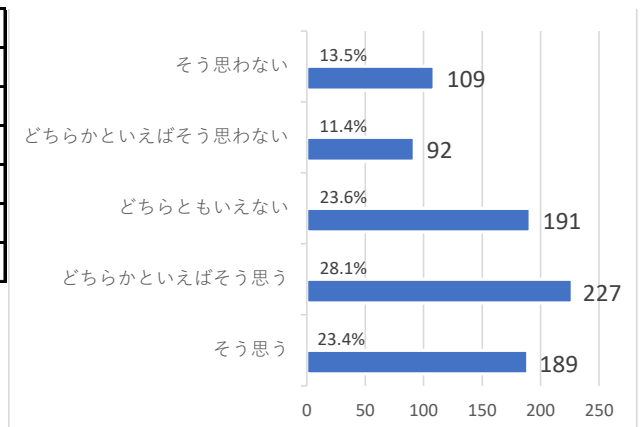
### 自分の自転車を保有する必要があるため

	北部	中部	南部	計	
そう思う	144	139	95	378	46.8%
どちらかといえばそう思う	73	37	35	145	17.9%
どちらともいえない	57	24	37	118	14.6%
どちらかといえばそう思わない	32	13	19	64	7.9%
そう思わない	45	25	33	103	12.7%
	351	238	219	808	



### 健康増進のため

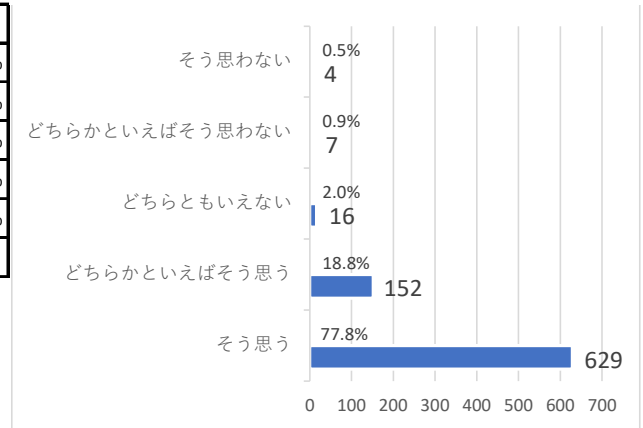
	北部	中部	南部	計	
そう思う	62	73	54	189	23.4%
どちらかといえばそう思う	95	73	59	227	28.1%
どちらともいえない	84	48	59	191	23.6%
どちらかといえばそう思わない	54	20	18	92	11.4%
そう思わない	56	24	29	109	13.5%
	351	238	219	808	





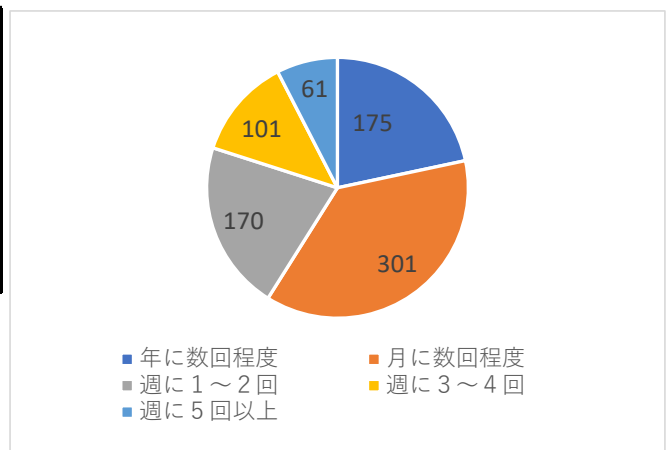
### 歩くより早く移動できる

	北部	中部	南部	計	
そう思う	270	206	153	629	77.8%
どちらかといえばそう思う	69	30	53	152	18.8%
どちらともいえない	6	1	9	16	2.0%
どちらかといえばそう思わない	3	0	4	7	0.9%
そう思わない	3	1	0	4	0.5%
	351	238	219	808	



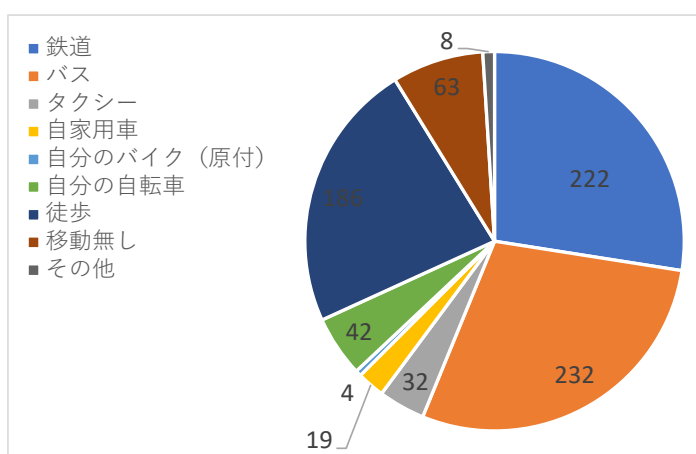
Q8 あなたがシェアサイクルで一番よく行く場所には、シェアサイクルを利用して、どの程度の頻度で訪れていますか。

	北部	中部	南部	計	
年に数回程度	32	104	39	175	21.7%
月に数回程度	115	73	113	301	37.3%
週に1～2回	98	29	43	170	21.0%
週に3～4回	70	15	16	101	12.5%
週に5回以上	36	17	8	61	7.5%
	351	238	219	808	



Q9 設問8の移動をシェアサイクル利用前は主にどのような交通手段で行っていたか教えてください。

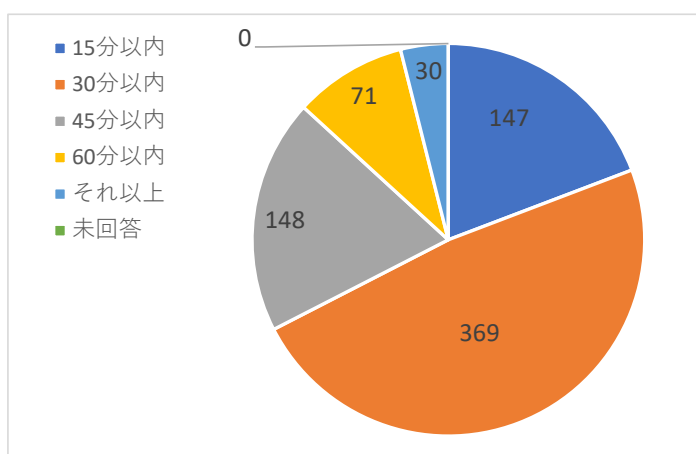
	北部	中部	南部	計	
鉄道	98	59	65	222	27.5%
バス	117	58	57	232	28.7%
タクシー	4	22	6	32	4.0%
自家用車	7	5	7	19	2.4%
自分のバイク（原付）	2	2	0	4	0.5%
自分の自転車	21	9	12	42	5.2%
徒歩	78	53	55	186	23.0%
移動無し	20	28	15	63	7.8%
その他	4	2	2	8	1.0%
	351	238	219	808	



Q10 設問8の移動をシェアサイクル利用前までの交通手段でかかっていた平均時間はどのくらいか教えてください。

（※設問9で「シェアサイクルがなければ移動していなかった）を選択した方は除く）

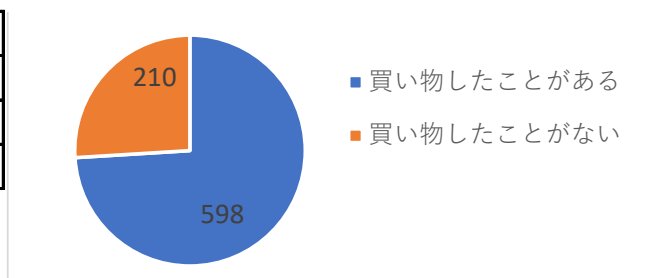
	北部	中部	南部	計	
15分以内	72	39	36	147	19.2%
30分以内	153	116	100	369	48.2%
45分以内	72	36	40	148	19.3%
60分以内	23	26	22	71	9.3%
それ以上	12	10	8	30	3.9%
未回答	0	0	0	0	0.0%
	332	227	206	765	



Q11 シェアサイクル利用時に、シェアサイクルのポートが設置されているもしくは隣接している商業施設等で買い物されたことはありますか？

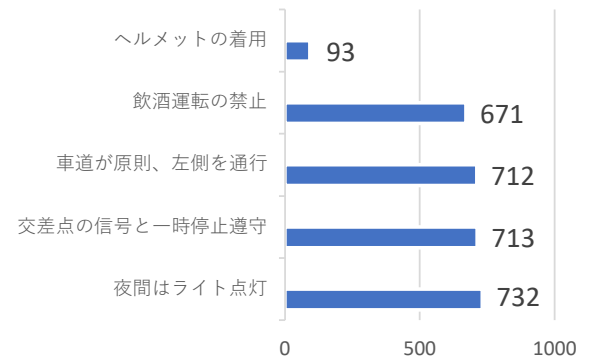
（例：ショッピングセンター、スーパー、コンビニエンスストアなど）

	北部	中部	南部	計	
買い物したことがある	265	179	154	598	74.0%
買い物したことがない	86	59	65	210	26.0%
	351	238	219	808	



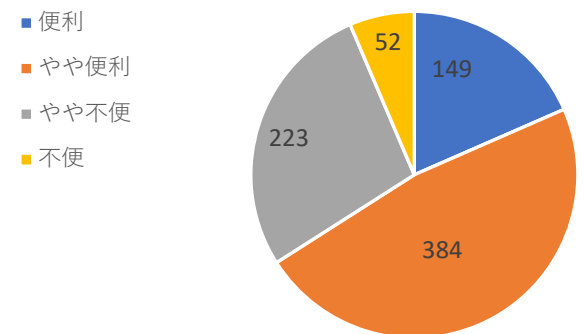
Q12 シェアサイクル利用時に順守している交通ルールを教えてください。(複数選択可)

	北部	中部	南部	計
夜間はライト点灯	333	197	202	732
交差点の信号と一時停止遵守	309	209	195	713
車道が原則、左側を通行	307	220	185	712
飲酒運転の禁止	298	199	174	671
ヘルメットの着用	36	28	29	93
	1283	853	785	2921



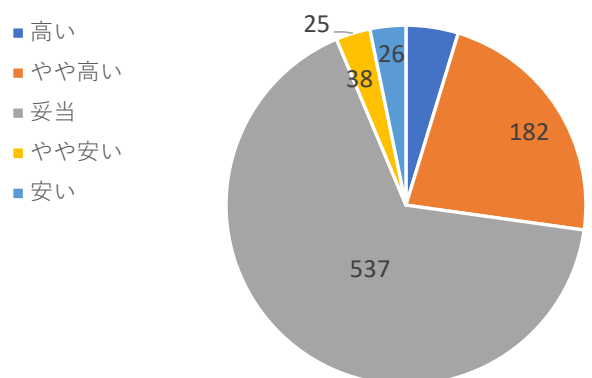
Q13 シェアサイクルポートの設置場所(アクセスのしやすさ)についてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	
便利	74	39	36	149	18.4%
やや便利	185	91	108	384	47.5%
やや不便	78	83	62	223	27.6%
不便	14	25	13	52	6.4%
	351	238	219	808	



Q14 シェアサイクルの利用料金についてどのように感じていますか？

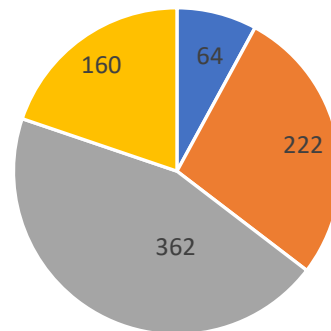
	北部	中部	南部	計	
高い	17	8	13	38	4.7%
やや高い	86	45	51	182	22.5%
妥当	225	170	142	537	66.5%
やや安い	9	10	6	25	3.1%
安い	14	5	7	26	3.2%
	351	238	219	808	



Q15 シェアサイクルポートの貸出・返却台数についてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	
満足	21	26	17	64	7.9%
やや満足	79	82	61	222	27.5%
やや不満	173	90	99	362	44.8%
不満	78	40	42	160	19.8%
	351	238	219	808	

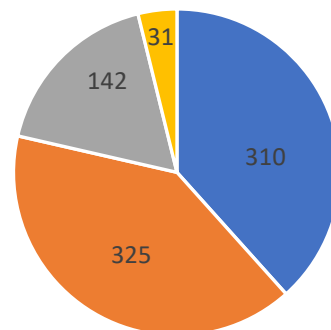
- 満足
- やや満足
- やや不満
- 不満



Q16 シェアサイクルのアプリまたはウェブサイトの使いやすさについてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	
使いやすい	125	115	70	310	38.4%
やや使いやすい	139	88	98	325	40.2%
やや使いづらい	73	30	39	142	17.6%
使いづらい	14	5	12	31	3.8%
	351	238	219	808	

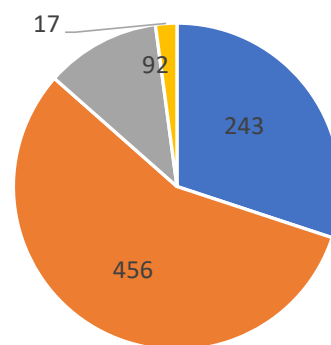
- 使いやすい
- やや使いやすい
- やや使いづらい
- 使いづらい



Q17 総合的なシェアサイクルのサービスの評価について教えてください

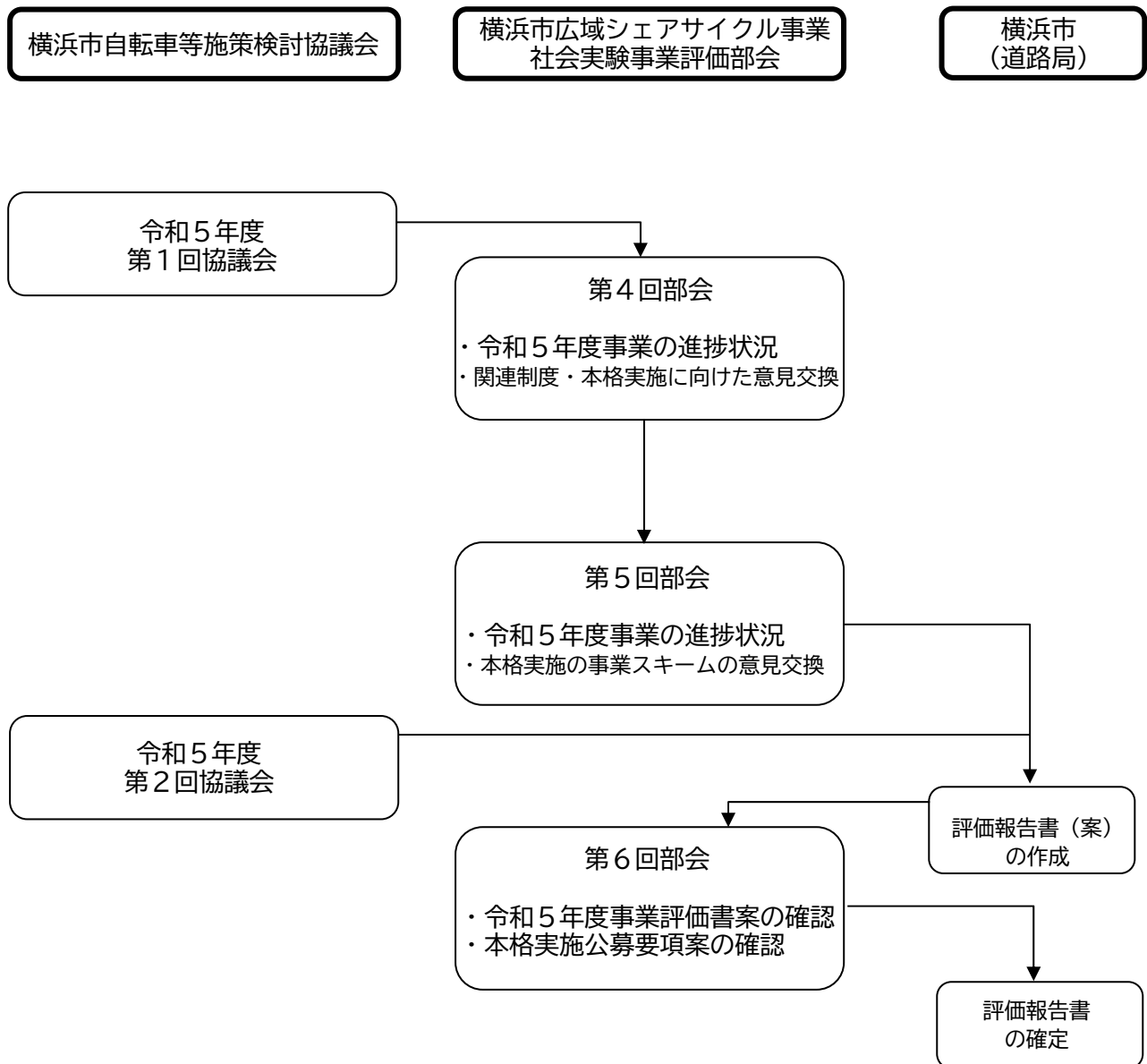
	北部	中部	南部	計	
満足	100	69	74	243	30.1%
やや満足	209	129	118	456	56.4%
やや不満	38	32	22	92	11.4%
不満	4	8	5	17	2.1%
	351	238	219	808	

- 満足
- やや満足
- やや不満
- 不満



## 事業評価手法の策定経緯

本事業評価報告書については、『横浜市自転車等施策検討協議会 横浜市広域シェアサイクル事業社会実験事業評価部会』において、評価の視点、評価手法及び KPI の設定等の内容についてご意見を頂戴し、その内容を踏まえて評価手法を確定した。



---

横浜市広域シェアサイクル事業社会実験  
令和5年度事業評価報告書  
令和6年6月

【編集】横浜市道路局道路政策推進課  
横浜市中区本町6丁目50番地の10  
TEL 045-671-3644  
Email: do-sharecycle@city.yokohama.lg.jp

---