

## 自治体間の広域連携を活用したシェアサイクルについて

自治体間の広域連携を活用したシェアサイクルについて、令和2年度から令和4年度に実施した実証実験の結果及び今後の事業の方向性について、以下のとおり報告する。

### 1 実証実験について

#### (1) 期間

令和2年7月20日～令和5年3月31日

#### (2) 目的

区内の公共交通の補完、区民の移動利便性の向上、自治体間の広域連携等といった課題に対し、シェアサイクルを区で導入することの効果や運用方法等について幅広く検証することを目的とし、実証実験で得られたシェアサイクル事業の利用状況や期待される効果等を踏まえ、実験期間終了後の事業の方向性を定める。

### 2 経緯

令和2年	7月20日	中野区シェアサイクル事業開始 サイクルポート8箇所設置 ・事業主体：中野区 ・運営主体：(株)ドコモ・バイクシェア
	10月1日	自転車シェアリング広域連携に関する協定締結 中野区含む特別区11区が連携区となる
令和4年	4月1日	杉並区、練馬区が自転車シェアリング広域連携に参入
	8月1日	墨田区が自転車シェアリング広域連携に参入
令和5年	3月15日	世田谷区が自転車シェアリング広域連携に参入

### 3 シェアサイクル事業の状況（令和5年3月末時点）

#### (1) 区内サイクルポート数

41箇所（設置か所の詳細は別紙1のとおり）

#### (2) 自転車配備台数の遷移（広域連携区全体）

令和2年7月時点：8,325台 ⇒ 令和5年3月時点：10,234台

#### (3) 広域連携に関する協定により相互乗り入れが可能な自治体数

14区

#### (4) 登録者数（中野区シェアサイクル登録者）

約1.4万人

#### 4 実証実験の結果と検証について 別紙2のとおり

#### 5 今後の取り組み

区は以下の取り組みにより、事業者と連携しシェアサイクルの普及促進を図る。

##### (1) 利用環境整備による利便性の向上

- ・地域活動等の拠点である公有地へのポート増設を支援し、利用環境の向上を図る。
- ・隣接区との往来が増加するよう、他の自治体との広域連携を強化する。
- ・利用者がサービスを選択し、目的地まで最適に移動できる環境をつくるため、ドコモ・バイクシェア以外の事業者との連携を図る。

##### (2) 移動環境の一つとしての定着に向けた普及促進

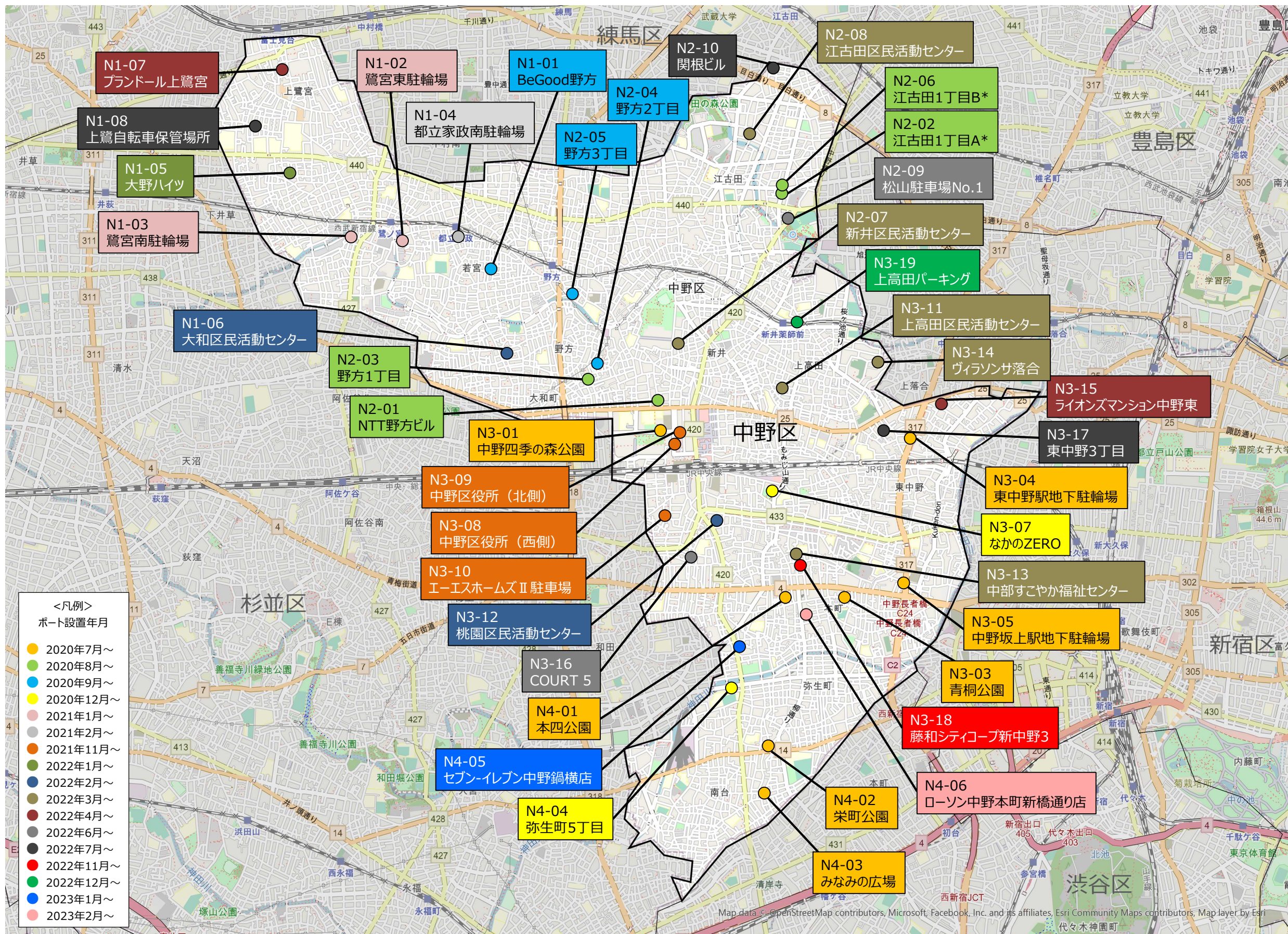
- ・シェアサイクル事業の概要や利用方法、利用料金等についてPRし、区民への普及と利用促進に努める。
- ・事業者と連携し、利用者に対して安全利用の周知・啓発を行う。
- ・事業者に対して適切なポートの維持管理を要望する。

##### (3) シェアサイクルのデータ活用と区政課題解決への寄与

- ・事業者が収集・分析した利用データにより、需給バランスを踏まえたシェアサイクルの適正な運用や将来的な在り方について検討する。
- ・利用実績やビッグデータを活用し、自転車通行空間の利用状況等の検証を行う。
- ・利用軌跡や事故発生箇所等のデータを用いて、効果的な交通安全の啓発活動につなげる。

#### 6 今後のスケジュール

令和5年	7月	ドコモ・バイクシェア以外の事業者への連携に係る意向確認
	8月	連携のための協定締結等の調整
	9月頃	協定締結
	10月以降	定例会議開催、ポート配分、データ活用等



※「N2-02.江古田1丁目A」および「N2-06.江古田1丁目B」は、「N2-02.江古田1丁目」の駐車台数制限導入に併せてポート名を変更 (2021年9月)

# 実証実験の結果と検証について

## 1 実証実験の背景と目的

### 公共交通ネットワークの充実

鉄道や路線バス等の公共交通ネットワークを補完し、自転車ネットワークを適切に構築

### 自転車活用の推進

身近な暮らしを支える自転車の、多様化するニーズに対応するための利用環境整備や活用推進

### シェアサイクルの普及促進

区内の公共交通の補完

区民の移動利便性の向上

自治体間の広域連携

## 2 実証実験における取り組みの概要

### 広域連携への参加

都心方面を含む隣接区へのニーズを見据え、連携区及びドコモ・バイクシェアとの協定による事業実施

### ポートの配置

幹線道路周辺の公園や区有施設等、利用者ニーズが高く、利用されやすいポート配置の実施・検証

### 利用データの収集・分析

アンケート実施及び実績データ集計より、利用者の目的地や移動傾向の把握と分析

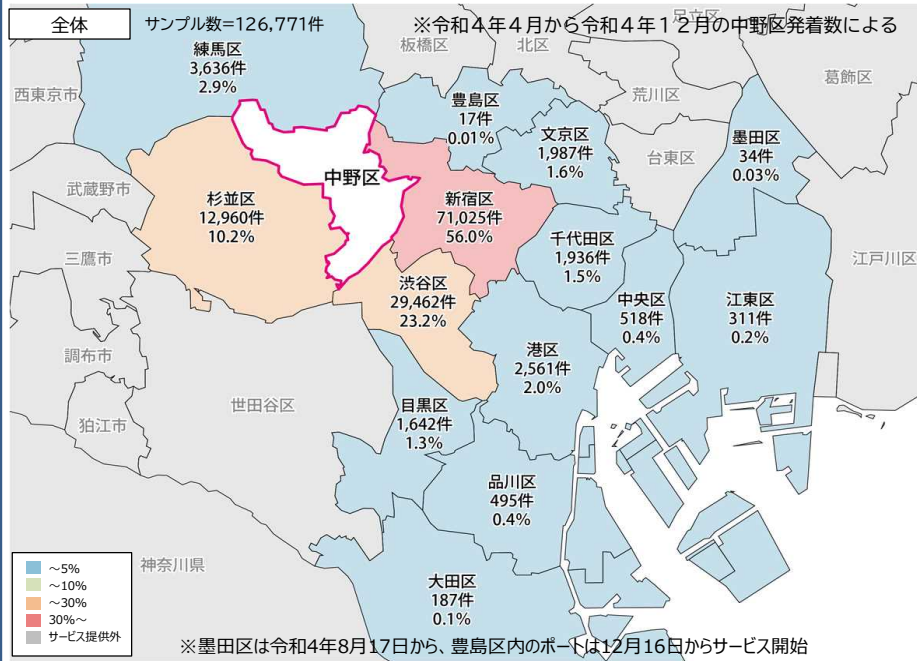
### 区民への周知による利用促進

中野区主催のエコフェア等イベントへの参加や、リーフレット配布による利用の促進

## 3 実証実験結果

### 【広域連携の状況】

#### ■令和4年12月現在の広域連携区と中野区外ポートとのトリップ



#### 広域連携区経過

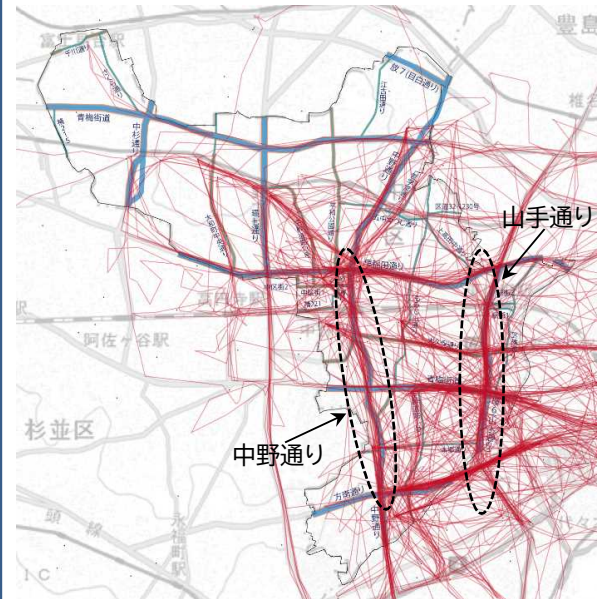
- 令和2年7月 中野区参入
- 令和4年4月 杉並区参入
- 練馬区参入
- 8月 墨田区参入
- 令和5年3月 世田谷区参入 (同年6月から事業実施)

※豊島区のポートは東京都による設置

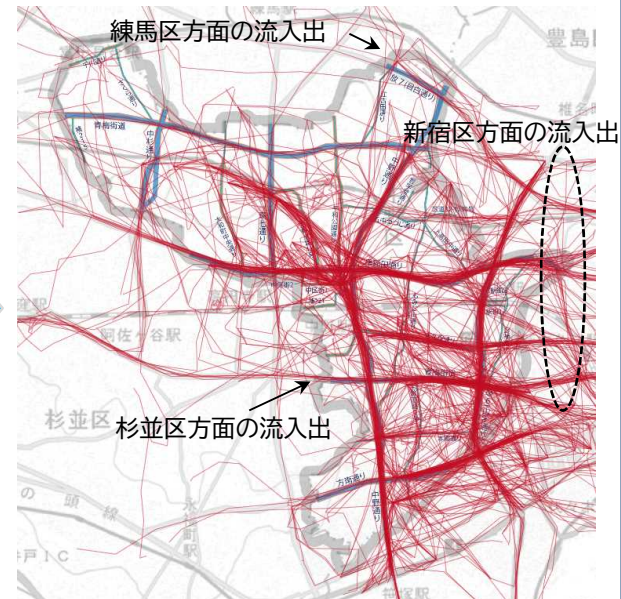
- ・ 現在、中野区含む15区で実施され、自転車の相互乗り入れの範囲が広がっている
- ・ 中野区内移動のほか、近隣区の移動に利用されていて、特に新宿区との流入出が多い

#### ■ビッグデータより読み取れる利用傾向

令和3年10月のうち、平日1日の移動状況



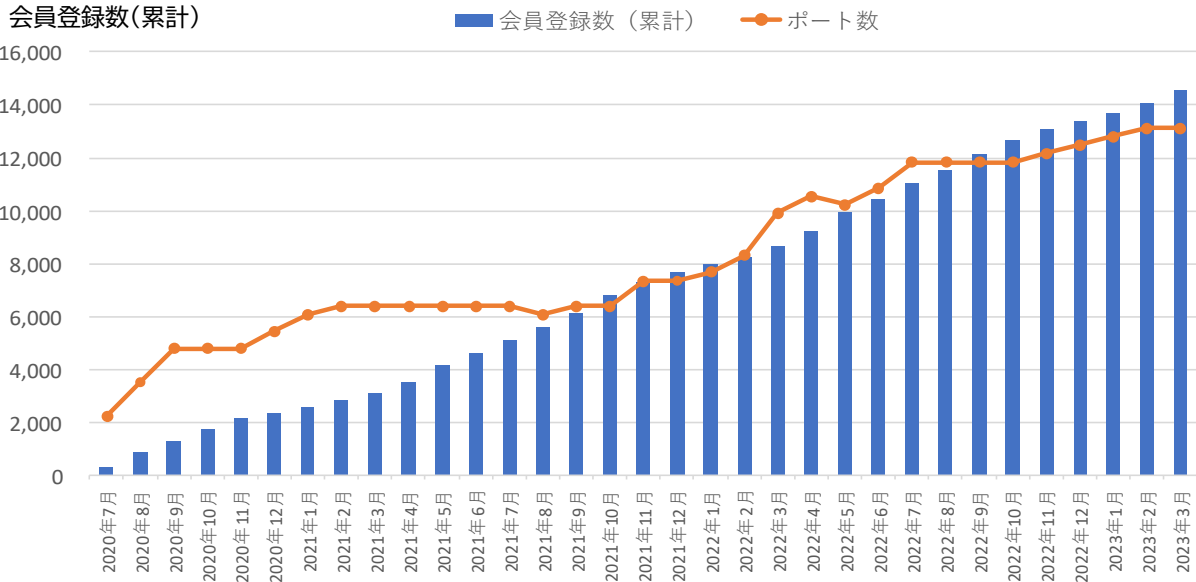
令和4年10月のうち、平日1日の移動状況



- ・ 山手通りや中野通り等、区内主要幹線道路に利用が集中している
- ・ トリップ数同様、新宿区との流入出が多い傾向にある
- ・ 練馬区と杉並区の参入以降、区境を越えた西側・北側への移動が増加している

## 【区内ポートと利用者状況】

### ■ポート数の推移と会員登録数



### ■当初のポート設置計画数と結果

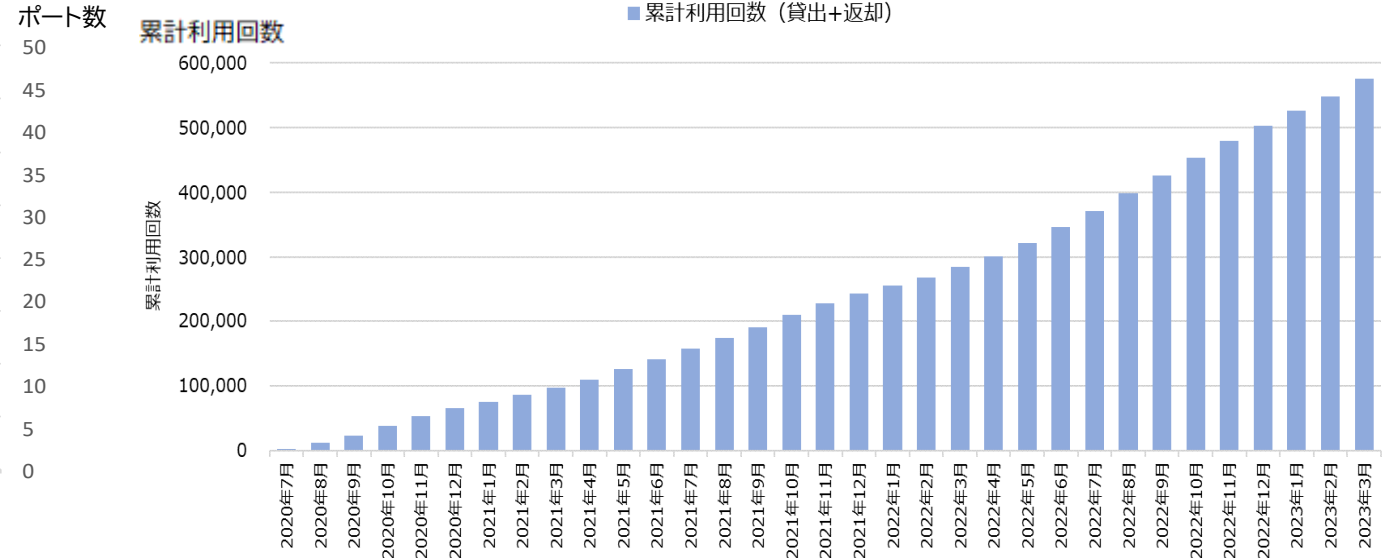
		令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末
累計サイクルポート数	計画 (箇所)	20	30	40
	実施 (箇所)	20	31	41

### ■ポート設置用地別(公有地・民有地)の利用状況 ※…貸出・返却利用数/ラック数/31日

	ポート数 (箇所)	ラック数	令和5年3月 貸出・返却利用数 (回)	1日あたりのラック稼働数※
公有地	20	141	16,628	3.80
民有地	21	132	10,117	2.47

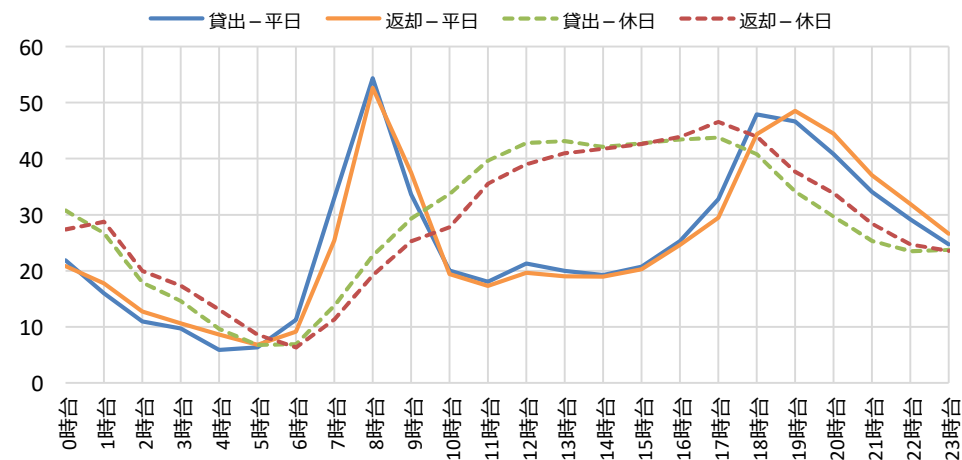
- 区内ポートの増加とともに、会員数も増加している
- 当初計画よりポート数は多く設置された
- 区内ポートの約半数が公有地で、民有地より稼働が多い

### ■区内ポート利用状況



- 事業開始より、利用回数は着実に伸びている

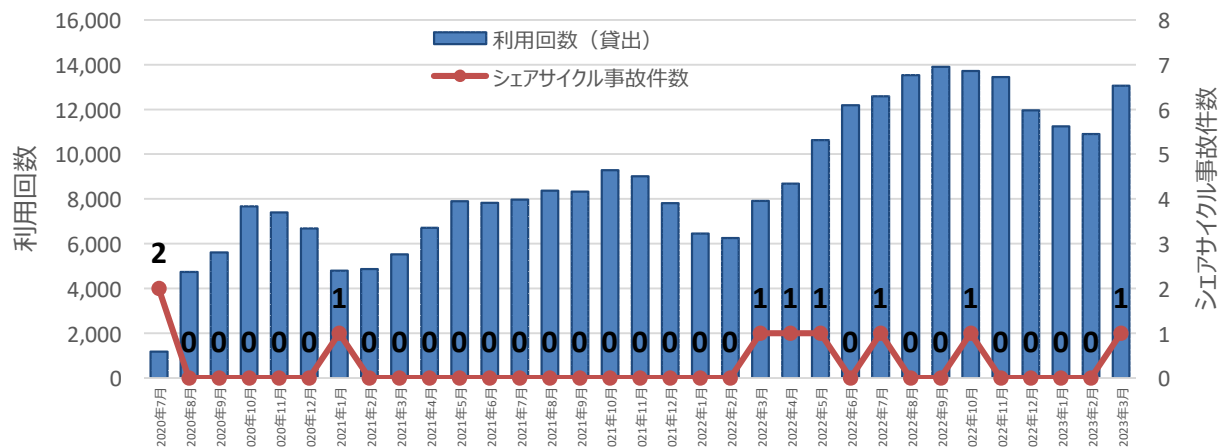
### ■時間帯別利用回数(1日平均)



- 平日は8時台と18～19時台にピークがあり、休日は昼にかけて利用が増加している
- 平日は通勤通学、休日は趣味やレジャーに利用されていると推測され、交通手段の一つとして活用されている

## 【シェアサイクルの安全性】

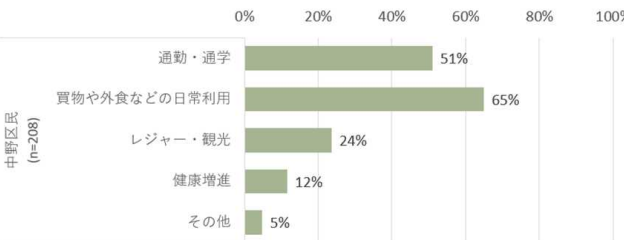
### ■区内シェアサイクル利用回数と関与事故件数



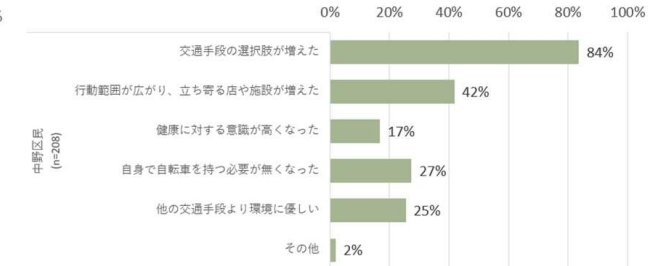
- 各月のシェアサイクルの利用回数は増加傾向の一方で、シェアサイクルが関与した事故は全期間を通じて9件に留まっており、安全に利用されていることがうかがえる

## 【利用者アンケート(令和4年12月実施)】

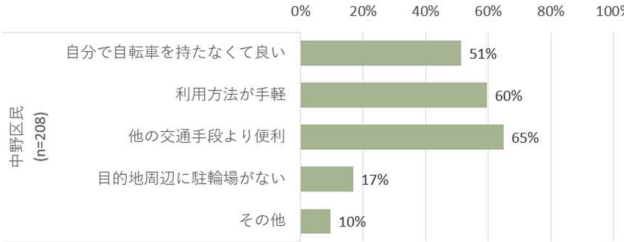
### シェアサイクルの利用用途は



### シェアサイクルを利用する効果は



### シェアサイクルを利用する主な理由は



- 通勤・通学以外にも多用途に利用されている
- 手軽に利用できる交通手段として、シェアサイクルが選択されている
- 移動の選択肢の増加や、行動範囲の広がりにより効果を与えている

## 4 実証実験を通じての課題

### ■区内ポート配置と自転車ネットワーク



- 自転車ネットワーク近郊にポートが少ない

### ■区内ポートの密度

面積 (km <sup>2</sup> )	ポート数 (箇所)	1km <sup>2</sup> あたりのポート数 (箇所)
15.59	41	2.6

- 他の連携区の平均約3.5箇所を下回っている

### ■利用者アンケートでの要望

今後のサービス向上のための改善点は何か (n=109 複数回答)

利用料金	28
ポートの設置場所・設置数	78
ポートまでの距離	25
アプリの仕様	7
充電切れ、自転車の故障	68
その他	21

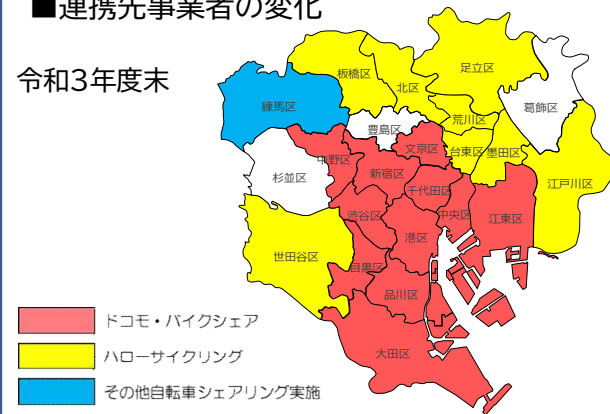
- 利用者からは、ポートの設置場所や設置数についての要望が多い

設置の現状や利用者の要望より、サイクルポートの設置に偏りがあり、設置数も足りていない

## 5 シェアサイクルを取り巻く状況変化

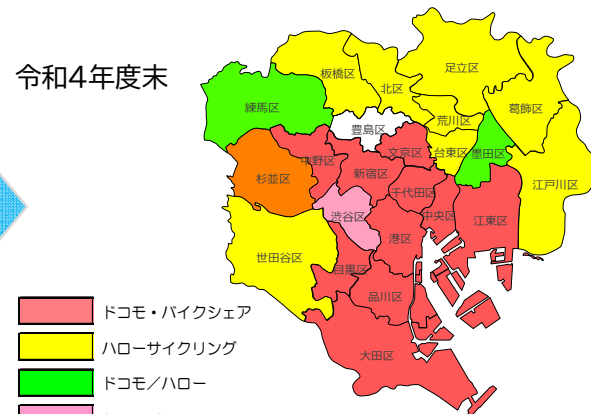
### ■連携先事業者の変化

令和3年度末



- ドコモ・バイクシェア
- ハローサイクリング
- その他自転車シェアリング実施

令和4年度末



- ドコモ・バイクシェア
- ハローサイクリング
- ドコモ/ハロー
- ドコモ/LUUP
- ドコモ/ハロー/LUUP

- ドコモ・バイクシェア以外の事業者も増えており、料金プランやポートの設置場所等、各社特色をもって展開されている
- 23区内においては、複数事業者と連携、協定締結を実施している自治体もある

## 6 実証実験の検証結果

### 区内公共交通の補完

区内ポートや乗り入れ可能な近隣区が増えるにつれて、東西間及び南北間における幹線道路（山手通り、中野通り等）の利用や区境を超える移動も増加しているほか、利用者アンケートで8割以上の回答者がシェアサイクルの利用効果として「交通手段の選択肢が増えた」と回答しており、電車やバス等の公共交通を補完し、移動手段の新たな選択肢となりつつあることが確認できた。

### 区民の移動利便性

区内ポートの増設に伴い会員数も増加し利用回数が着実に伸びているほか、利用者アンケートでは回答者の半数以上が、シェアサイクルの利用理由を「他の交通手段よりも便利であること」、「利用が手軽で自分の自転車を持たなくていい」と回答しており、その利便性の高さがうかがえた。

### 自治体間の広域連携

広域連携の拡大に伴い、区境を超えた移動が増加しており、自治体間の連携強化がシェアサイクルの普及と利用の促進につながっていることが分かった。また、ドコモ・バイクシェア以外の事業者が増え、各社特色をもって展開する中、複数事業者と連携して、利用者がサービスを選択し、目的地までの最適な移動ができる環境構築を図る自治体も増えていることが確認できた。

### 安全性

実証実験期間を通じて、区内におけるシェアサイクルの事故発生件数は9件に留まっており、安全性の高い交通手段であることが分かった。

## 7 シェアサイクル事業の方向性

サイクルポートの新設に伴い、利用者数や会員登録数が増加している

区内のサイクルポートは偏在し、全体として不足している状況であり、利用者の選択肢に課題が残る

区民が効果的にシェアサイクルが利用できるよう、事業者が実施する適正なポート配置等の利用環境整備を支援する

公共交通の一つとしてシェアサイクルを選択でき、目的地まで最適な交通手段で移動できる環境を実現する