

横浜市広域シェアサイクル事業社会実験
令和4年度事業評価報告書

令和5年5月

横浜市道路局交通安全・自転車政策課
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

令和4年度事業評価報告書	1
用語の定義	3
第1 市民協働事業の概要	5
第2 社会実験全体の事業評価	7
1 区域概要	7
2 事業実績	8
3 総合評価	9
4 効果検証	9
第3 北部区域の事業評価	11
1 区域概要	11
2 事業実績	11
3 総合評価	13
4 効果検証	13
5 次年度の事業改善	15
第4 中部区域の事業評価	16
1 区域概要	16
2 事業実績	16
3 総合評価	18
4 効果検証	18
5 次年度の事業改善	21
第5 南部区域の事業評価	22
1 区域概要	22
2 事業実績	22
3 総合評価	24
4 効果検証	24
5 次年度の事業改善	26
<参考資料>	28
北部区域アンケート結果	29
1 実施概要	29
2 アンケート結果	29
中部区域アンケート結果	41
1 実施概要	41
2 アンケート結果	41
南部区域アンケート結果	53
1 実施概要	53
2 アンケート結果	53
事業評価手法の策定経緯	65

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
	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
	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
	CO2 排出削減量（t-CO2/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 CO2 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、CO2 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	保土ケ谷区、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 ² ）	ポート配置数（ポート）/区域面積（km ² ）
	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	—
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	横浜市道路局交通安全・自転車政策課
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="399 1288 1369 1758" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%; text-align: center;"> <p>中部区域</p>  <p>株式会社 ドコモ・バイクシェア</p> </div> <div style="width: 35%; text-align: center;"> <p>実施範囲図</p>  </div> <div style="width: 30%; text-align: center;"> <p>北部・南部区域</p>  <p>OpenStreet株式会社 (連携事業者) シナネン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;"> 重点展開区 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"> ・社会実験全体の総括 ・公有地サイクルポート用地の調整・確保 ・関係事業者との調整 ・市民への周知・広報 ・交通安全啓発の実施 ・民有地サイクルポート設置協力者の募集・紹介 ・社会実験の効果検証 等 <p>事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポート等の施設整備、維持管理及び原状回復 ・事業の運営全般 ・公有地以外でのサイクルポート用地の調整・確保 ・広報、利用者への周知等 ・各種データの本市への提供 ・利用者アンケートの実施 ・交通安全啓発の実施 等
<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>

記入日	令和 5 年 5 月 31 日
記入者	<p>・北部・南部区域 団体等名 : OpenStreet 株式会社</p>
	<p>・中部区域 団体等名 : 株式会社ドコモ・バイクシェア</p>
	<p>・部 署 名 : 横浜市道路局交通安全・自転車政策課</p>

第2 社会実験全体の事業評価

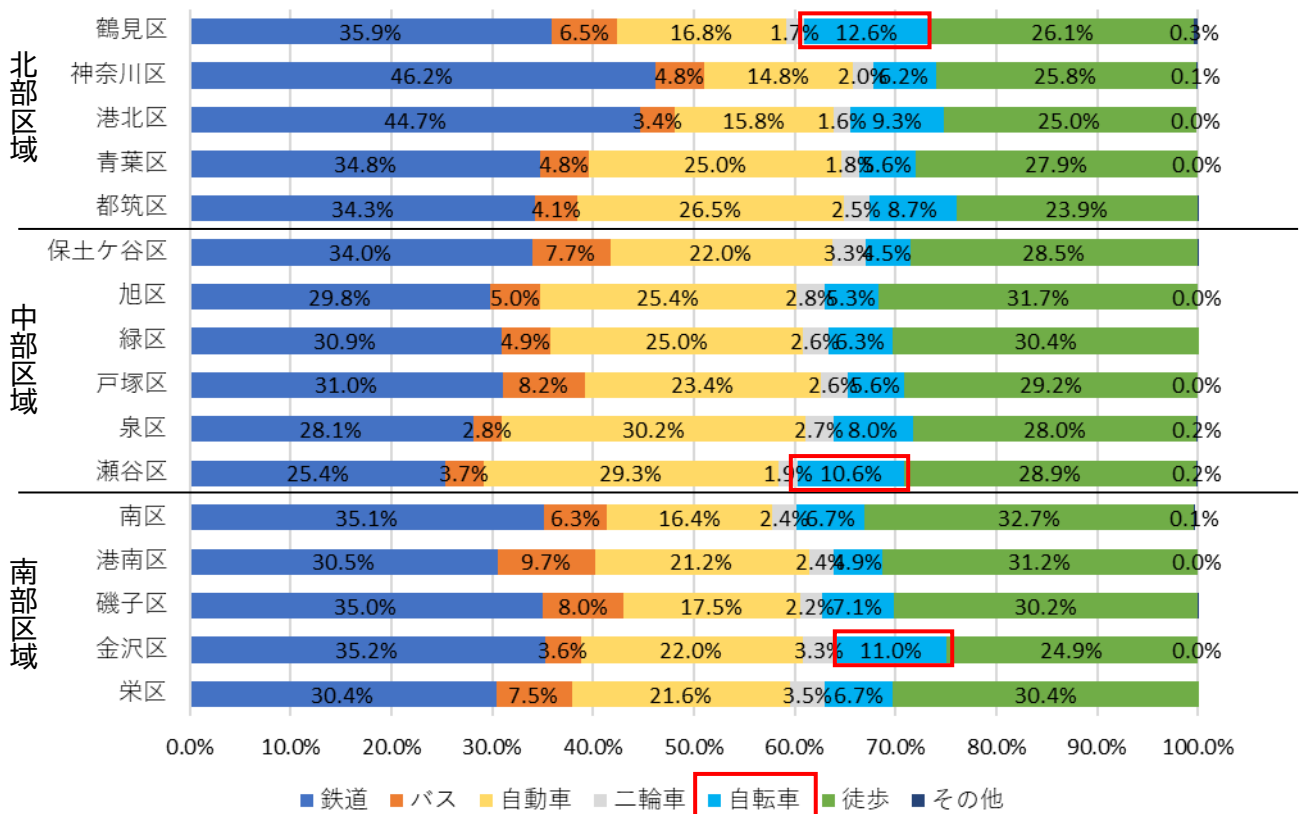
1 区域概要

社会実験の対象区域全体の人口は約350万人、区域面積は401km²、区域内駅数は110駅となっている。

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が最も多い区は、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。

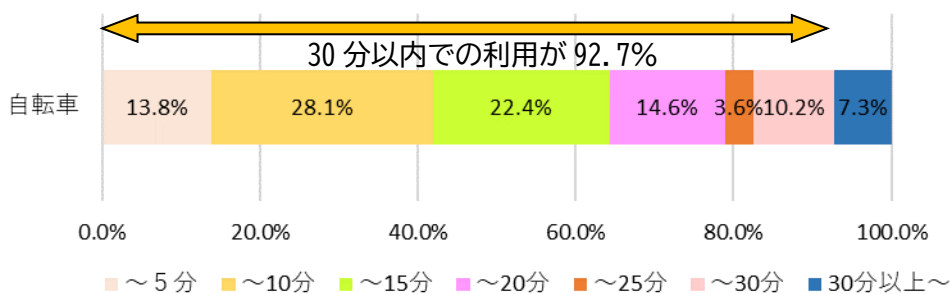
HELLO CYCLINGによるシェアサイクルサービスは、社会実験開始時点で対象区域において民間事業として展開されていたのに対して、株式会社ドコモ・バイクシェアは本社会実験開始後に対象区域でのシェアサイクルサービスを開始した。

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 (%)

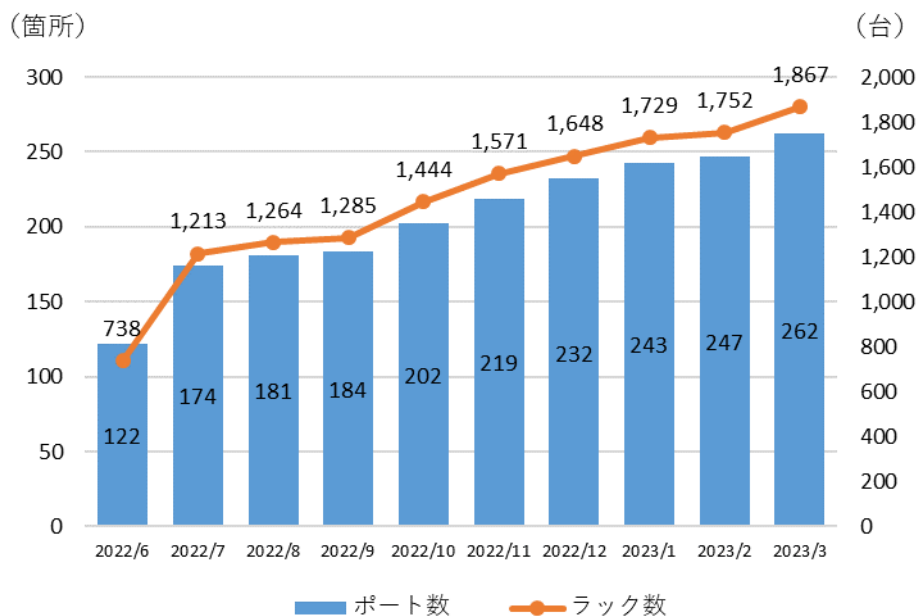


平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査結果を元に集計

2 事業実績

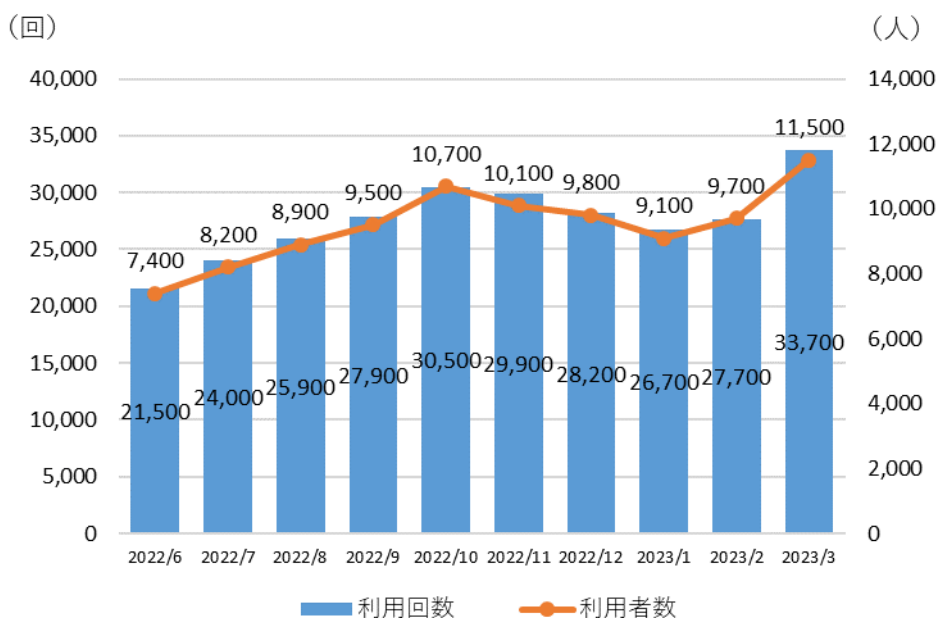
(1) サイクルポートの設置状況

社会実験開始から令和4年度末までの間での全区域内におけるサイクルポートの増加数は140か所となり、内訳は公有地94か所、民有地46か所である。



(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4年度末までの間に、区域全体で延べ94,900人（月平均9,490人）が276,000回（月平均27,600回）シェアサイクルを利用した。



3 総合評価

令和4年度は、サイクルポートの増加数は140か所となり、ポート密度は0.3ポート/㎢から0.6ポート/㎢と2倍になった。その結果、月に1万人程度が利用する移動サービスとなった。利用者数及び利用回数も上昇傾向となっており、事業全体としては総じて順調である。

しかしながら、普及率は0.2%程度であり、多くの市民にとって一般的な移動手段として定着している段階には達していない。

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/㎢以上を目標に事業を推進する必要がある。

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）

普及率は0.2%、利用人数は11,500人/月、利用目的は買い物・飲食（36%）と通勤・通学（32%）が多い。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①普及率	1.0	0.2	%
②利用人数	43,500	11,500	人/月
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	32	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	14	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	36	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	19	%
⑦0D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	2.7	%
⑨ポート空車率	10	12.9	%
⑩ポート満車率	10	12.7	%
⑪利用者満足度	80	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0.6ポート/㎢、利用回数は33,700回/月となっている。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により、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	R5.3 現状値	単位
①ポート密度	1.0	0.6	ポート/㎢
②ポート配置数	757	262	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	244	95	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	237	83	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	157	38	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	119	36	ポート
⑦利用回数	127,833	33,700	回/月
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	73.8	%

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5.5%であり、その結果CO2排出削減量は7.4t-CO2/月となった。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	5.5	%
②CO2排出削減量	11.6	7.4	t-CO2/月

エ 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。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	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	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	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	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	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	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 147 km²、区域内駅数 48 駅）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。

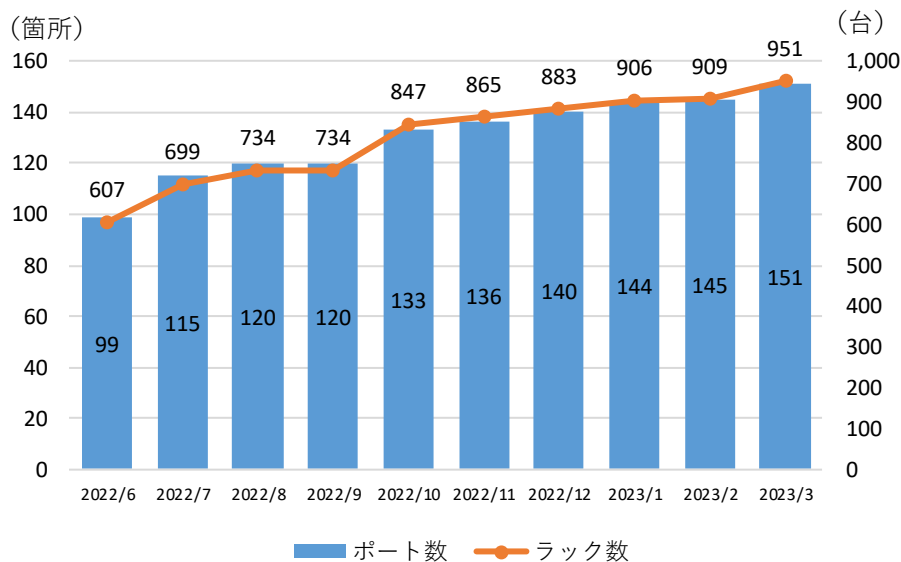
社会実験開始時点でHELLO CYCLINGによるシェアサイクルサービスが既に民間事業として展開されていたため、中部・南部区域と比較するとサイクルポート密度と利用人数も多い地域である。

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

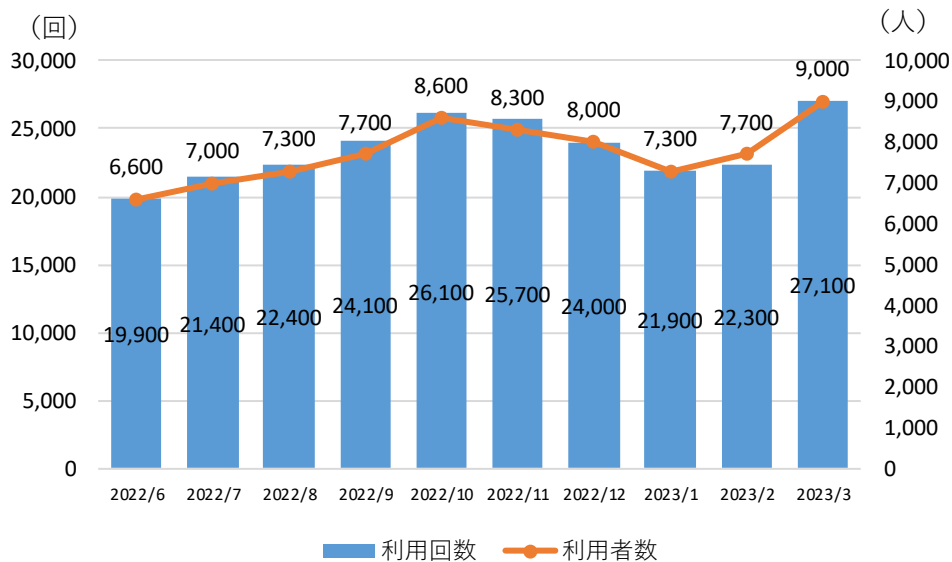
(1) サイクルポートの設置状況

北部区域では、社会実験開始から令和4年度末までの間でのサイクルポート増加数は52か所となり、内訳は公有地31か所、民有地21か所である。



(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4年度末までの間に、延べ77,500人（月平均7,750人）が234,900回（月平均23,490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5年3月13日(月)～3月21日(火)
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	304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 (20代:33.9%、30代:21.1%、40代:27.0%)
利用頻度	月に数回程度の利用者が最も多い
利用する理由	歩くより早く移動できることを理由にした人が71.7% 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64.1% 時間にとらわれず移動できることを理由にした人が50.3%
主な自由意見	駅周辺へのポートを設置してほしい。 整備不良や充電不足の車両を改善してほしい。

(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、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による移動が多くみられる。

また、日常的な買物施設であるショッピングモールなどの商業施設や大学施設へのアクセス方法としてもシェアサイクルが活用されていることがわかった。

利用傾向としては、30分程度で移動できる範囲での利用が約7割を占めており、朝と夕方の通勤通学の時間帯での利用が最も多い。

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4年度末での効果検証で、普及率 0.49%、ポート密度 1.0 ポート/km²、駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率 5.1%という結果となった。

普及率は 0.49%だが、ポート密度が 1 ポート/km²を超えたことで、日常生活の身近な移動手段としての利用され始める段階に達しつつあると考えられる。引き続き、ポート密度の拡充に努め、ポート密度 2 ポート/km²以上を目指していく。

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）

利用目的は買い物・飲食（35%）と通勤・通学（32%）が多い。利用者満足度は 87.8%と高い数値である。一方、ポート満車率は 18.7%であり、返却したいときに返却できないポートが一定数ある。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①普及率	2.54	0.49	%
②利用人数	32,000	9,000	人/月
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	32	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	14	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	35	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	19	%
⑦ODの多様化度	30	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	5.1	%
⑨ポート空車率	10	11.5	%
⑩ポート満車率	10	18.7	%
⑪利用者満足度	80	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 1.0 ポート/km²、利用回数が 27,100 回/月となり、シェアサイクルを利用している人を日常生活の中で目にする機会が増えてきている。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①ポート密度	2.7	1.0	ポート/km ²
②ポート配置数	400	151	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	142	45	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	120	40	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	54	27	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	84	28	ポート
⑦利用回数	100,000	27,100	回/月
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	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 4.6%であり、その結果 CO2 排出削減量は 3.7t-CO2/月となった。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	4.6	%

②CO2 排出削減量	7.3	3.7	t-CO2/月
------------	-----	-----	---------

エ 交通ルールの周知啓発

交通ルール等の発信はアプリケーションを通じて 10 回実施した。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①交通ルール等の発信回数	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	80.9	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	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	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	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	5.6	%

オ その他の副次的効果

- ・商業施設での買い物利用や大学の学生の利用なども多いが、アンケート結果からは月に数回程度の利用者が一番多く、多様な副次的効果を発現させるには更なる利用促進が必要である。
- ・一方で、自分の自転車を保有する必要がないことを「シェアサイクルを利用する理由」で回答している人が半数程度いることから、シェアサイクルを普及拡大させることで、自己所有の自転車の総量を削減する効果があると推察される。

(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	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	現在は将来的な事業性向上のための投資段階であると考えている
		事業者	B	収益化は出来ていないが、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	記者発表や広報よこはま区版による広報を行ったが、利用者増加につながるようさらなる周知が必要
		事業者	S	各地域の広報に取り上げて頂くことで効果があった
⑤	データがより効果的に活用されたか	市	B	今後、ポート数の増加に伴い、利用者数や利用データも増えるため、より効果的に活用できるよう検討が必要
		事業者	S	利用データを展開エリアの検討に活用出来た
⑥	交通安全周知につながったか	市	B	アプリを通じた定期的な周知は実施しているが、ルールの順守につなげる工夫が必要

	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	R5.3 現状値	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	1：3.871	比率

5 次年度の事業改善

(1) 事業の課題

- ・利用回数は 27,100 回/月であり、シェアサイクルを街中で目にする機会も増えてきているが、一方で普及率は 0.49%であり、より多くの方に利用していただけるようにしていく必要がある。
- ・ポート密度は 1 ポート/k㎡となり、公用地を中心にポート設置を進めたが、駅周辺を含めてまだポート空白地が多く、使いやすさを向上させるためにはポート密度を更に高める必要がある。
- ・全区域の中では最も利用者多い区域であるが、月に数回程度の利用者が多く、日常生活の移動手段としての定着はまだこれからの状態である。

(2) 社会経済情勢等の変化

- ・気候変動の深刻化など、地球温暖化対策に関する関心が年々高まっているため、家庭部門での二酸化炭素の排出割合が多い自動車での移動について、短距離での自家用車利用をシェアサイクルなどの環境に優しい移動手段へと転換を更に進める必要がある。
- ・令和5年4月からのヘルメットの努力義務化を受けて、ヘルメット着用のさらなる周知が必要である。

(3) 次年度の改善内容

- ・ポート密度 2 ポート/k㎡以上を目指して、公用地と民間地ともにさらなるサイクルポートの設置を促進し、利用人数と普及率を高めていく必要がある。
- ・ポート満車率が 18.7%とやや高めであるため、利用データ・地域特性を精査し、必要な場所へ適正なラック数のポートを設置又は増設をする必要がある。
- ・アンケート結果では、交通結節点である駅前のポート拡充の意見が多いため、区域内のすべての駅周辺へのサイクルポートの設置が望ましい。
- ・利用データの分析を進め、利用ニーズが高いエリアのポートを拡充するとともに、ポート未設置エリアへのポート設置を重点的に進める必要がある。
- ・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して実施する。

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 km²、区域内駅数 28 駅）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るが、区域内の駅数は最小である。

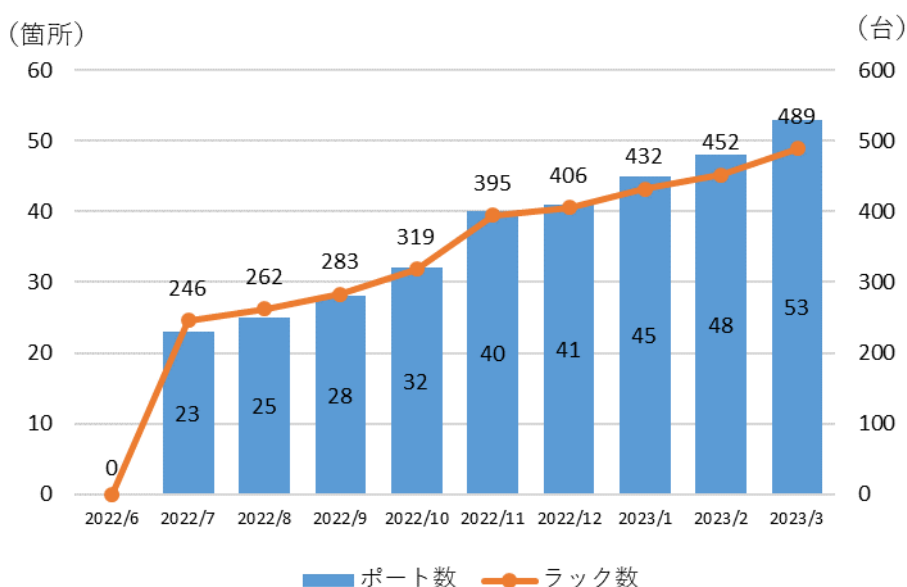
土地利用としては、3区域の中で住居地域の面積が最も多い。

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

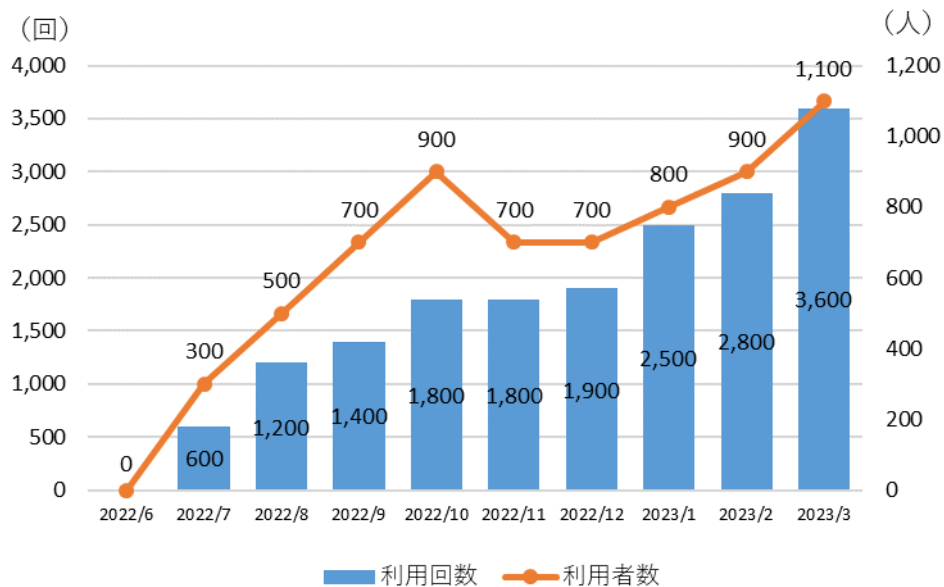
(1) サイクルポートの設置状況

中部区域内では、社会実験開始から令和4年度末までの間でのサイクルポート増加数は53か所となり、内訳は公有地36か所、民有地17か所である。



(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4年度末までの間に、延べ6,600人（月平均660人）が17,600回（月平均1,760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5年3月13日(月)～3月21日(火)
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 104,620 人
回答者	678 人 (うち中部区域での利用したことがある人: 144 人)

イ 回答結果の概要

利用者属性 (年齢)	30代と40代の利用者が多い (20代: 11.2%、30代: 31.3%、40代: 31.9%、50代: 22.2%)
利用頻度	年に数回程度の利用者が最も多い
利用する理由	歩くより早く移動できることを理由にした人が 80.6% 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 76.4% 時間にとらわれず移動できることを理由にした人が 61.8%
主な自由意見	返却予約ができるようにしてほしい。 コンビニへポートを設置してほしい。

(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、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。

その他、日常的な買物先であるスーパーなどの商業施設の利用などへの移動も多く、鉄道路線間での移動ニーズやバイバイクエリアとの行き来もみられる。

利用傾向としては、1回の移動では30分以上60分未満の移動時間が最も多いため、北部・南部区域と比べるとやや長い距離を移動している。利用時間帯の傾向としては、平日は朝と夕方の通勤通学の時間帯での利用が最も多く、休日は午後から夕方にかけての利用が多い。

3 総合評価

利用人数は1,100人/月、普及率は0.05%と現時点では低い結果となっているが、利用者満足度は93.1%と高くなっている。ポート満車率・空車率は10%以下であり、貸出返却がしやすい状態となっている。

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。

一方で、ポート配置のバランスでは、鉄道駅周辺地域では設置が進んでいるものの、出発地側となる住居地域での設置が進んでおらず、現状では発地と着地が同一の利用も多いため、今後は積極的に住居地域内でのポート設置を進めていく必要がある。

また、公有地ポートと私有地ポートのバランスが1:0.472と偏りがあるため、今後日常的な買物施設や共同住宅内など私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が比較的高い結果となり、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が効果的であると推察される。

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0.05%であり、現時点では低い値にとどまっている。利用目的の割合は、買い物・飲食（40%）と通勤・通学（35%）が多いが、他地域と比較すると周遊・レジャー目的の利用がやや低い。

駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率は2.4%。

ポート空車率と満車率は10%以下であり、貸出返却ともに円滑なサービス水準に達している。また、利用者満足度も93.1%と高い評価である。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①普及率	1.3	0.05	%
②利用人数	2,500	1,100	人/月
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	35	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	11	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	40	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	14	%
⑦ODの多様化度	30	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	2.4	%
⑨ポート空車率	10	8.9	%
⑩ポート満車率	10	1.6	%
⑪利用者満足度	80	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0.3ポート/km²、利用回数は3,000回/月である。ポート設置は、鉄道駅周辺地域を優先的に進め、目標値の1/3程度まで進捗したが、住居地域への設置数は少ない。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①ポート密度	1.0	0.3	ポート/km ²
②ポート配置数	157	53	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	38	27	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	64	15	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	47	3	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	8	3	ポート

⑦利用回数	8,333	3,600	回/月
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	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7.6%であり、その結果CO2排出削減量は1t-CO2/月となった。

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

エ 交通ルールの周知啓発

社会実験開始から交通ルール等の発信はアプリケーションを通じて10回実施した。他区域と比較すると自転車安全利用五則の順守率はやや高めの結果となった。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①交通ルール等の発信回数	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	83.3	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	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	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	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	8.3	%

オ その他の副次的効果

- ・健康増進のコラムをアプリで配信するなど、健康づくりの視点からシェアサイクルの利用を促した。
- ・ベイバイクエリアとの相互利用が見られ、長距離での移動手段として活用されていることについては、当初想定していなかった利用ニーズといえる。

(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	B	一定の効果はあったが、目標達成に向けては、引き続き利用者増加に向けた取組が必要である。
		事業者	B	効果があった。スタート時の7月と比べて年度末3月は会員数907%（834名⇒7,568名）。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	公有地の利用によりポート数は増加しているが、民有地でのポート設置も進める必要がある。
		事業者	B	公有地の利用により促進されたが、目標数67か所に対しては未達成であった。
③	事業性は向上したか	市	B	事業性は向上しているが、利用者数及び利用回数をさらに増やしていく必要がある。
		事業者	A	向上した。スタート時の7月と比べて

				年度末3月はポート数は207%、会員数907%、利用回数は567%と季節変動の影響も受けず、毎月増加傾向にあった。
④	効果的な広報展開につながったか	市	B	区役所とともに地域のイベントでシェアサイクルのPRを行うなど、公民連携での広報に取り組んだ。
		事業者	A	広報展開につながった。利用が増えることにより認知度が増えたため、ポート設置の問い合わせが6件あった。
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	A	利用時間や利用エリアの傾向を見ながら、再配置を行った。
⑥	交通安全周知につながったか	市	A	今後も継続的に交通ルールの周知を行い、さらなる順守率の向上につなげていくことが望ましい。
		事業者	A	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	R5.3 現状値	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	1:0.472	比率

5 次年度の事業改善

(1) 事業の課題

- ・ポート密度が0.3ポート/㎢であり、区域全体としてポート総数が十分でない。
- ・中部区域の市民は自己所有の自転車や車の利用者も多く、シェアサイクルの認知度がまだ低い
ため、ポート数を増やすだけでなく、利用者が多く見込まれる20代から50代の年齢層の方が
日常的に認知しやすい媒体での効果的な広報を行う必要がある。
- ・ポート設置バランスとして、住宅地域でのポート設置数が少なく、公有地ポートと比べて民有
地ポートの割合が1:0.472と少ないため、設置バランスの改善を図るとともに、共同住宅な
どの敷地内にポート設置を促進する必要がある。
- ・また、周遊・レジャーでの利用割合(11%)が他区域と比較して低いため、周遊・レジャー目
的の施設にも積極的にポート設置を検討していく必要がある。

(2) 社会経済情勢等の変化

- ・気候変動の深刻化など、地球温暖化対策に関する関心が年々高まっているため、家庭部門での
二酸化炭素の排出割合が多い自動車での移動について、短距離での自家用車利用をシェアサイ
クルなどの環境に優しい移動手段へと転換を更に進める必要がある。
- ・令和5年4月からのヘルメットの努力義務化を受けて、ヘルメット着用のさらなる周知が必要
である。

(3) 次年度の改善内容

- ・公有地民有地ともにポート拡充を行い、ポート密度1.0ポート/㎢以上の実現を目指す。あわせ
て、駅・バス停から一定程度離れている地域へのポート設置も積極的に検討する。
- ・コンビニ、商業施設、共同住宅、レジャー施設等の多様な民有地ポートの設置に向けた取組を
進める。
- ・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して実施する。

第5 南部区域の事業評価

1 区域概要

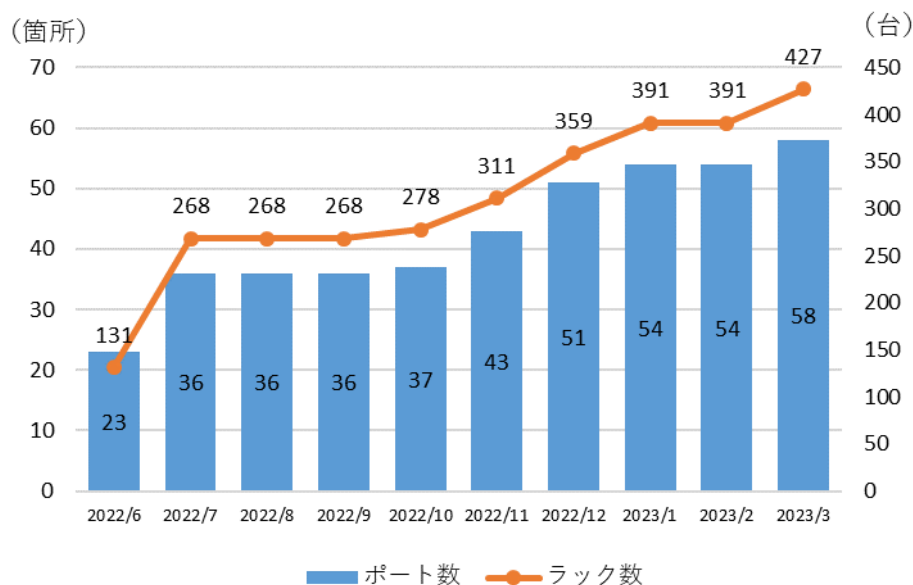
南部区域（人口約 89 万人、区域面積 97.4 km²、区域内駅数 34 駅）は、臨海部に工業業務地が連続し、内陸に住居地域を有する区域である。金沢区の臨海部はレジャー施設などの観光スポットも多いのが特徴である。

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

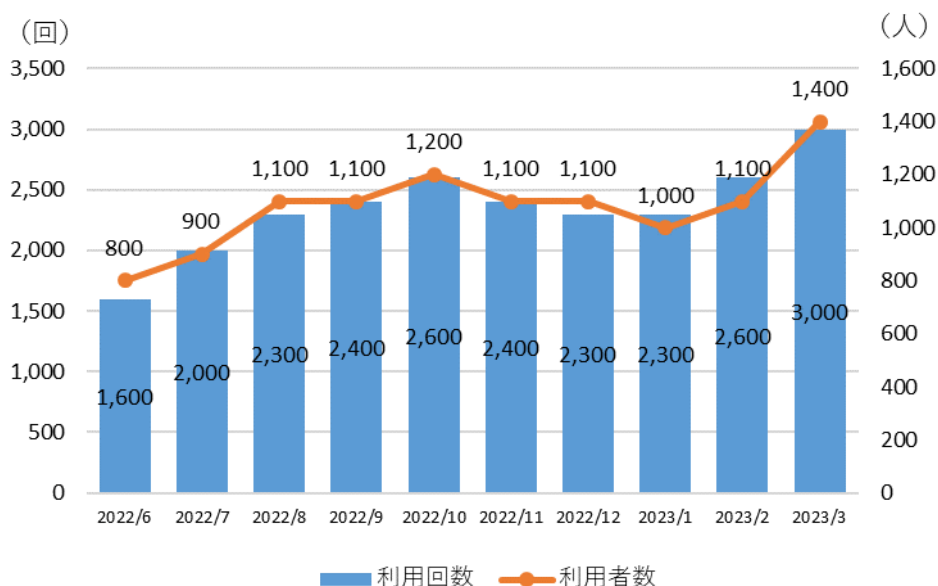
(1) サイクルポートの設置状況

南部区域内では、社会実験開始から令和 4 年度末までの間でのサイクルポート増加数は 35 か所となり、内訳は公有地 27 か所、民有地 8 か所である。



(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 4 年度末までの間に、延べ 10,800 人（月平均 1,080 人）が 23,500 回（月平均 2,350 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5年3月13日(月)～3月21日(火)
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	186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 (20代:21.0%、30代:26.3%、40代:32.3%)
利用頻度	月に数回程度の利用者が最も多い
利用する理由	歩くより早く移動できることを理由にした人が73.1% 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65.1%
主な自由意見	(全体的に)ポートを増やしてほしい。 整備不良や充電不足の車両を改善してほしい。

(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、磯子駅、上大岡駅、上永谷駅などの発着による移動が多いが、明確な移動の傾向が把握できるだけの利用回数には至っていない。

買物施設や共同住宅などに設置されているポートの利用が多く、八景島などは様々な方面からのアクセスがある。

利用傾向としては、30分以内で移動できる範囲での利用が約半分、60分以内までの利用で約7割となっている。平日休日ともに夕方の利用が最も多く、午前中の利用は少ない。

3 総合評価

地域住民への新たな移動サービスであるシェアサイクルの提供を通して、将来的な移動の活性化と地域の価値創出に向けて着実に事業を推進している。

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。

一方で、多くの市民の日常的な買物先としての商業施設などには十分にサイクルポートが設置できていない点は課題であるため、今後重点的にポート設置を検討する必要がある。

定量的な事業指標としては、普及率 0.1%、ポート密度 0.6 ポート/km²、駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率 0.4%となっている。

ポート密度 0.6 ポート/km²とポート数は拡大しているが、普及率は 0.1%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、初回利用者をさらに増やす取組が必要である。

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）

普及率は 0.1%とまだ低い状況である。利用目的は買い物・飲食（35%）と通勤・通学（32%）が多いが、他地域と比較すると周遊・レジャー目的の利用がやや多い。

ポート空車率が 20.4%という結果で、借りたいときに借りることができないポートが一定数ある。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①普及率	1.1	0.1	%
②利用人数	9,000	1,400	人/月
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	30	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	16	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	34	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	20	%
⑦ODの多様化度	30	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	0.4	%
⑨ポート空車率	10	20.4	%
⑩ポート満車率	10	7.8	%
⑪利用者満足度	80	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 0.6 ポート/km²、利用回数は 3,000 回/月、ポート配置数は目標値の 1/4 程度まで進捗したが、住居地域への設置数がまだ少ない。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①ポート密度	2	0.6	ポート/km ²
②ポート配置数	200	58	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	64	23	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	53	17	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	56	8	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	27	5	ポート
⑦利用回数	19,500	3,000	回/月
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	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 5.4%であり、その結果 CO2 排出削減量は 1t-CO2/月となった。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	5.4	%
②CO2 排出削減量	3.6	1	t-CO2/月

エ 交通ルールの周知啓発

交通ルール等の発信はアプリケーションを通じて 10 回実施した。

指標	R7.3 目標値	R5.3 現状値	単位
①交通ルール等の発信回数	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	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	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	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	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	4.3	%

オ その他の副次的効果

・ 3 区域の中では周遊・レジャーの利用目的が一番高くなっているが、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ため、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
		市	事業者	
①	利用者増加の効果はあったか	市	B	利用者は増加しているが、一般的に普及している段階には達していない
		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	公有地を中心にポート設置が促進されたが、民有地への設置も期待したい
		事業者	S	ポート設置は公有地を中心に促進された
③	事業性は向上したか	市	B	利用回数は上がっているが、現在の利用状況では事業性は低いと推察される
		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	広報展開は実施したが、利用者増加やポート設置に効果的に寄与したかは課題がある
		事業者	S	横浜市交通局とタイアップの上、広告を掲出するキャンペーン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	S	データ分析での売上予測の上設置場所

				の調整を行った
⑥	交通安全周知につながったか	市	B	アプリを通じた定期的な周知は実施しているが、ルールの順守につなげる工夫が必要
		事業者	A	鉄道駅内広告の活用によって交通安全周知を行った

<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	R5.3 現状値	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	1：1.148	比率

5 次年度の事業改善

(1) 事業の課題

- ・ 公有地を中心にポートの設置が促進されたものの、普及率が 0.1%と低い結果であるため、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等を改善する必要がある。
- ・ 公有地ポートと民有地ポートの比率は 1：1.148 と同数程度であるが、利用機会向上と事業性確保の面において、買物施設などを中心にさらに民有地ポート設置を推進する必要がある。
- ・ アンケート結果からは、バス網がない場所にも移動できることをシェアサイクルの利用理由として選択した人が多いことから、駅・バス停から一定程度離れている地域においても積極的にポート設置を検討していく必要がある。
- ・ 一方で、通勤通学の利用需要への対応が十分にできていないため、各鉄道駅や大学などへのポート設置を推進していく必要がある。
- ・ ポート空車率が 20.4%であるため、空車時間を短くする対策が必要である。
- ・ バイバイクエリアとの円滑な接続を希望する要望があるため、区域境界に近接したエリアに乗り換え可能なポートを整備していく必要がある。
- ・ ヘルメット着用のルール順守率が 4.3%と低いため、周知を強化する必要がある。

(2) 社会経済情勢等の変化

- ・ 気候変動の深刻化など、地球温暖化対策に関する関心が年々高まっているため、家庭部門での二酸化炭素の排出割合が多い自動車での移動について、短距離での自家用車利用をシェアサイクルなどの環境に優しい移動手段へと転換を更に進める必要がある。
- ・ 令和5年4月からのヘルメットの努力義務化を受けて、ヘルメット着用のさらなる周知が必要である。

(3) 次年度の改善内容

- ・ ポートの設置場所の選定及びポート毎の適切なラック数を精査した上で、シーサイドラインを含む各鉄道駅周辺等の交通結節点へのポートを充実化させる。

- ・ 並行して区域内の目的施設（ショッピングモールやコンビニ等の日常的な買物施設、大学、観光レジャー施設など）へのポート設置を進める必要があり、目的施設側との継続的な対話や交渉のみならず、目的施設側の設置を促進させる方策を検討する。
- ・ 利用者増加への寄与を目的に、案内看板の見直しや様々な媒体を通じて地域住民へのサービスの周知を図ることなどにより、初回利用者の掘り起こしを行う。
- ・ 駅・バス停から一定程度離れている地域や住居地域におけるポート設置拡充策として、共同住宅の敷地内などにおいて設置を促す方策を検討する。
- ・ バイバイクエリアとの境界付近において、バイバイクとの乗り換え可能なポートを設置する。
- ・ 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して実施する。

< 参考資料 >

北部区域アンケート結果

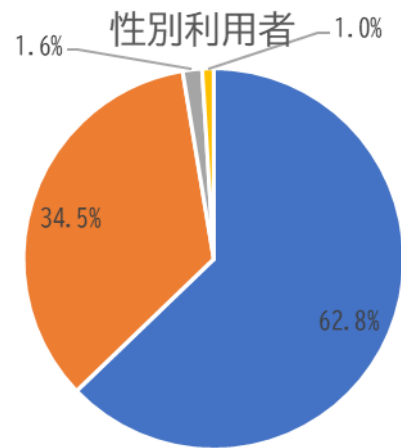
1 実施概要

実施期間	令和5年3月13日(月)～3月21日(火)
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	北部区域で利用した5,000人
回答者	304人

2 アンケート結果

Q1 あなたの性別を教えてください。

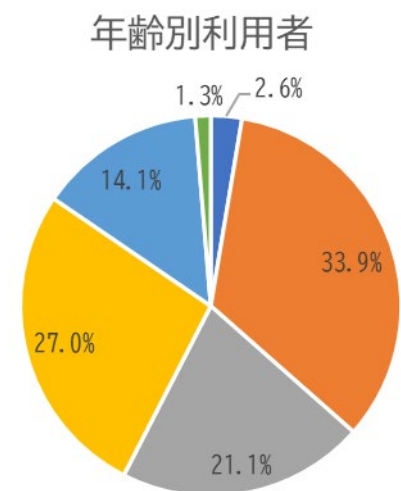
男性	191	62.8%
女性	105	34.5%
どちらともいえない	5	1.6%
未回答	3	1.0%
合計	304	



■男性 ■女性 ■どちらともいえない ■未回答

Q2 あなたの年齢を教えてください。

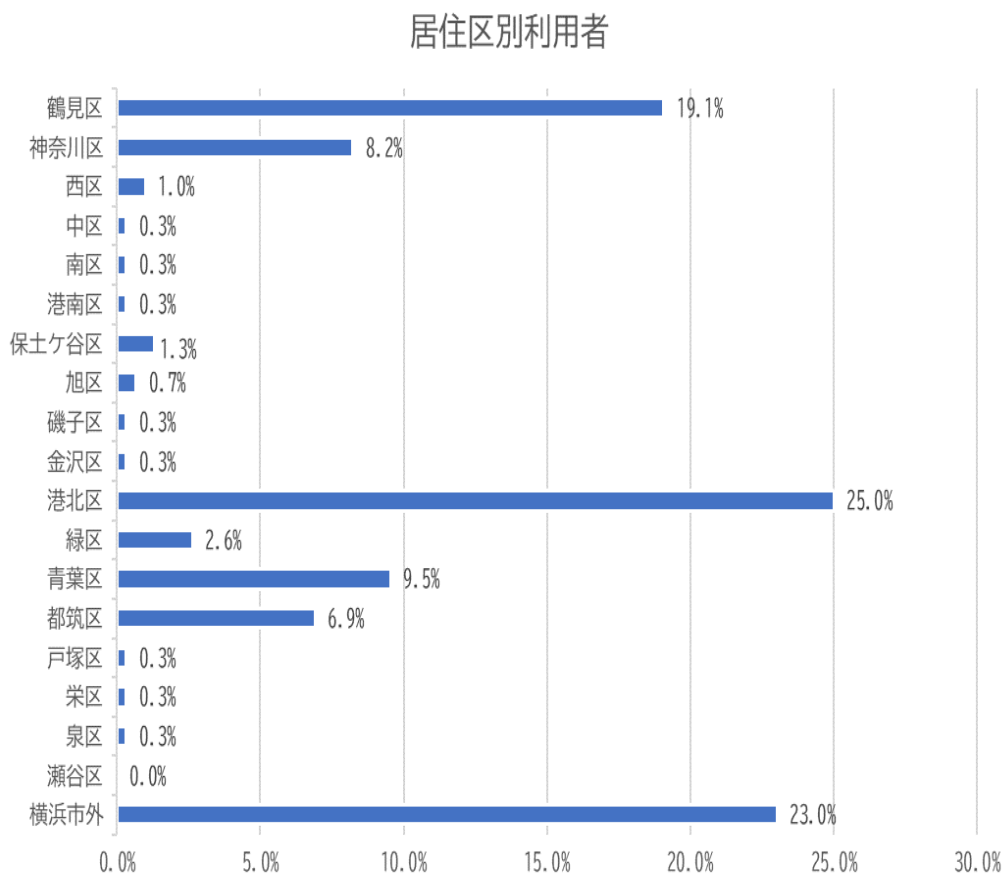
10代	8	2.6%
20代	103	33.9%
30代	64	21.1%
40代	82	27.0%
50代	43	14.1%
60代	4	1.3%
合計	304	



■10代 ■20代 ■30代 ■40代 ■50代 ■60代

Q3 あなたのお住まいを教えてください

鶴見区	58	19.1%
神奈川区	25	8.2%
西区	3	1.0%
中区	1	0.3%
南区	1	0.3%
港南区	1	0.3%
保土ヶ谷区	4	1.3%
旭区	2	0.7%
磯子区	1	0.3%
金沢区	1	0.3%
港北区	76	25.0%
緑区	8	2.6%
青葉区	29	9.5%
都筑区	21	6.9%
戸塚区	1	0.3%
栄区	1	0.3%
泉区	1	0.3%
瀬谷区	0	0.0%
横浜市外	70	23.0%
合計	304	

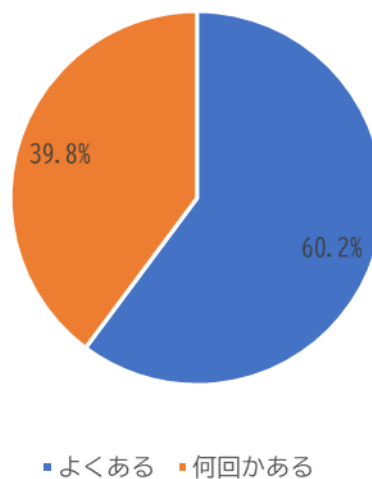


Q4 あなたは鶴見区、神奈川区、青葉区、都筑区でシェアサイクルを利用したことがありますか

すか

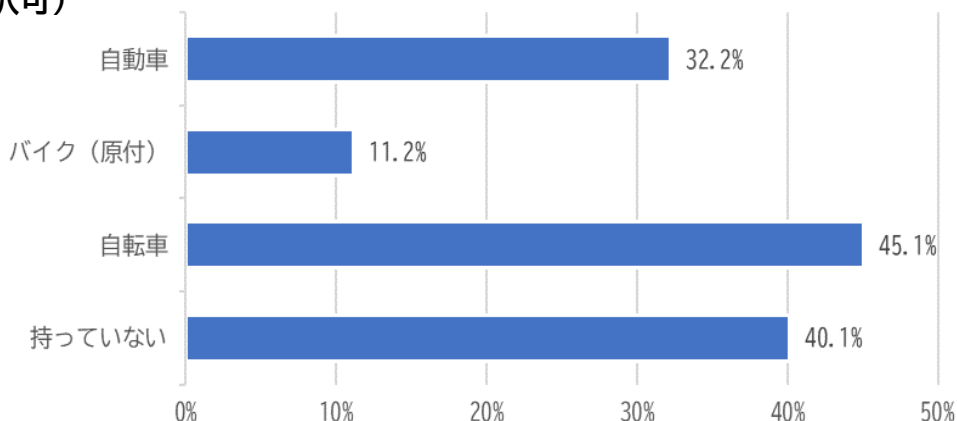
よくある	183	58.5%
何回かある	121	38.7%
合計	313	

北部区域の利用率



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）

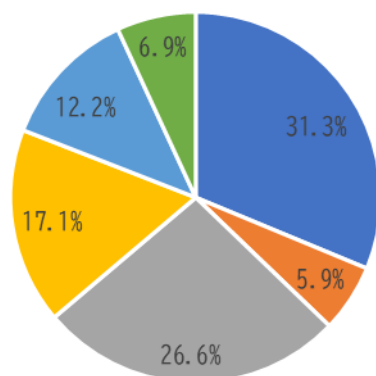
自動車	98	32.2%
バイク（原付）	34	11.2%
自転車	137	45.1%
持っていない	122	40.1%
合計	391	



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		
この目的では利用していない	95	31.3%
年に数回程度	18	5.9%
月に数回程度	81	26.6%
週に1～2回	52	17.1%
週に3～4回	37	12.2%
週に5回以上	21	6.9%
合計	304	

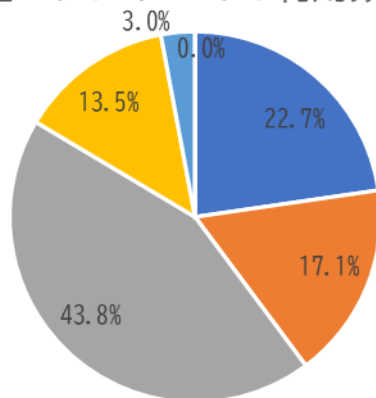
通勤・通学での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

周遊・レジャー		
この目的では利用していない	69	22.7%
年に数回程度	52	17.1%
月に数回程度	133	43.8%
週に1～2回	41	13.5%
週に3～4回	9	3.0%
週に5回以上	0	0.0%
合計	304	

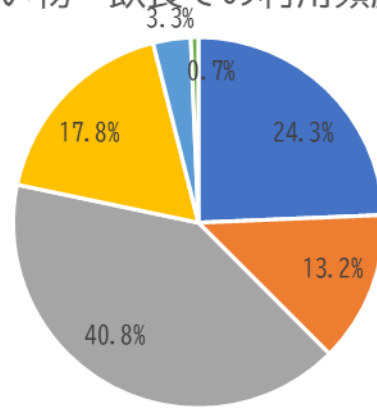
周遊・レジャーでの利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

買い物・飲食		
この目的では利用していない	74	24.3%
年に数回程度	40	13.2%
月に数回程度	124	40.8%
週に1～2回	54	17.8%
週に3～4回	10	3.3%
週に5回以上	2	0.7%
合計	304	

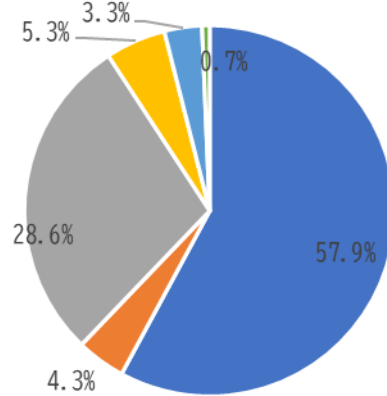
買い物・飲食での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

業務		
この目的では利用していない	176	57.9%
年に数回程度	13	4.3%
月に数回程度	87	28.6%
週に1～2回	16	5.3%
週に3～4回	10	3.3%
週に5回以上	2	0.7%
合計	304	

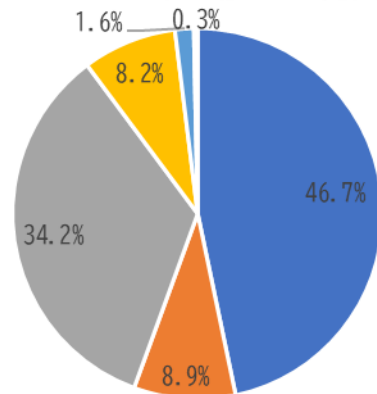
業務での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

サイクリング・運動		
この目的では利用していない	142	46.7%
年に数回程度	27	8.9%
月に数回程度	104	34.2%
週に1～2回	25	8.2%
週に3～4回	5	1.6%
週に5回以上	1	0.3%
合計	304	

サイクリング・運動での利用頻度

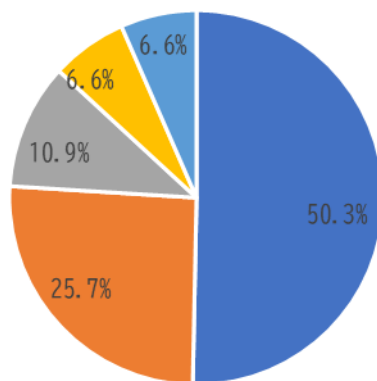


- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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		
そう思う	153	50.3%
どちらかといえばそう思う	78	25.7%
どちらともいえない	33	10.9%
どちらかといえばそう思わない	20	6.6%
そう思わない	20	6.6%
合計	304	

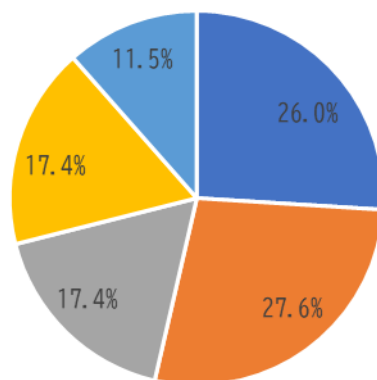
時間にとらわれず移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

寄り道しながら移動できる		
そう思う	79	26.0%
どちらかといえばそう思う	84	27.6%
どちらともいえない	53	17.4%
どちらかといえばそう思わない	53	17.4%
そう思わない	35	11.5%
合計	304	

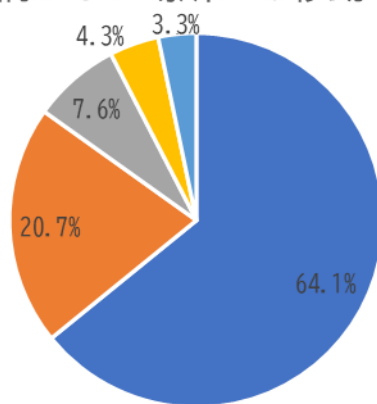
寄り道しながら移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

バス網がない場所にも移動できる		
そう思う	195	64.1%
どちらかといえばそう思う	63	20.7%
どちらともいえない	23	7.6%
どちらかといえばそう思わない	13	4.3%
そう思わない	10	3.3%
合計	304	

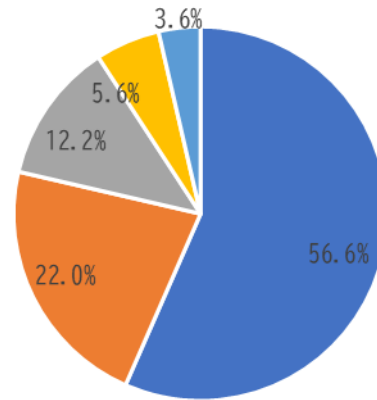
バス網がない場所にも移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

料金が安く移動できる		
そう思う	172	56.6%
どちらかといえばそう思う	67	22.0%
どちらともいえない	37	12.2%
どちらかといえばそう思わない	17	5.6%
そう思わない	11	3.6%
合計	304	

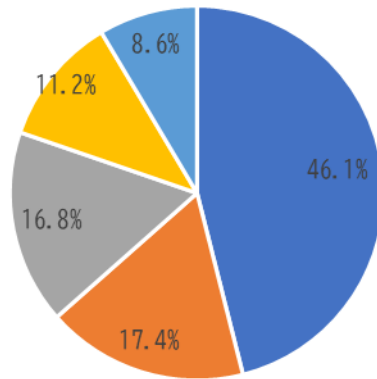
料金が安く移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

自分の自転車を保有する必要がないため		
そう思う	140	46.1%
どちらかといえばそう思う	53	17.4%
どちらともいえない	51	16.8%
どちらかといえばそう思わない	34	11.2%
そう思わない	26	8.6%
合計	304	

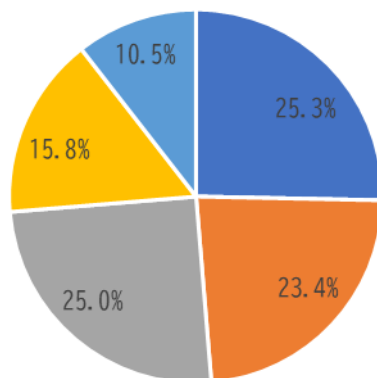
自分の自転車を保有する必要がないため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

健康増進のため		
そう思う	77	25.3%
どちらかといえばそう思う	71	23.4%
どちらともいえない	76	25.0%
どちらかといえばそう思わない	48	15.8%
そう思わない	32	10.5%
合計	304	

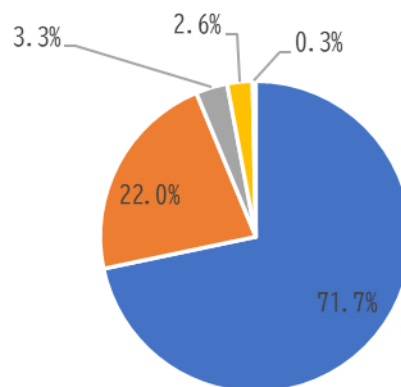
健康増進のため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

歩くより早く移動できる		
そう思う	218	71.7%
どちらかといえばそう思う	67	22.0%
どちらともいえない	10	3.3%
どちらかといえばそう思わない	8	2.6%
そう思わない	1	0.3%
合計	304	

歩くより早く移動できる

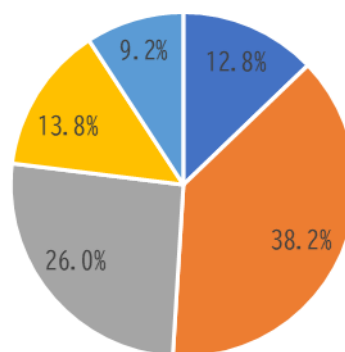


- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- そう思わない

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。

年に数回程度	39	12.8%
月に数回程度	116	38.2%
週に1～2回	79	26.0%
週に3～4回	42	13.8%
週に5回以上	28	9.2%
合計	304	

よく行く場所の利用頻度

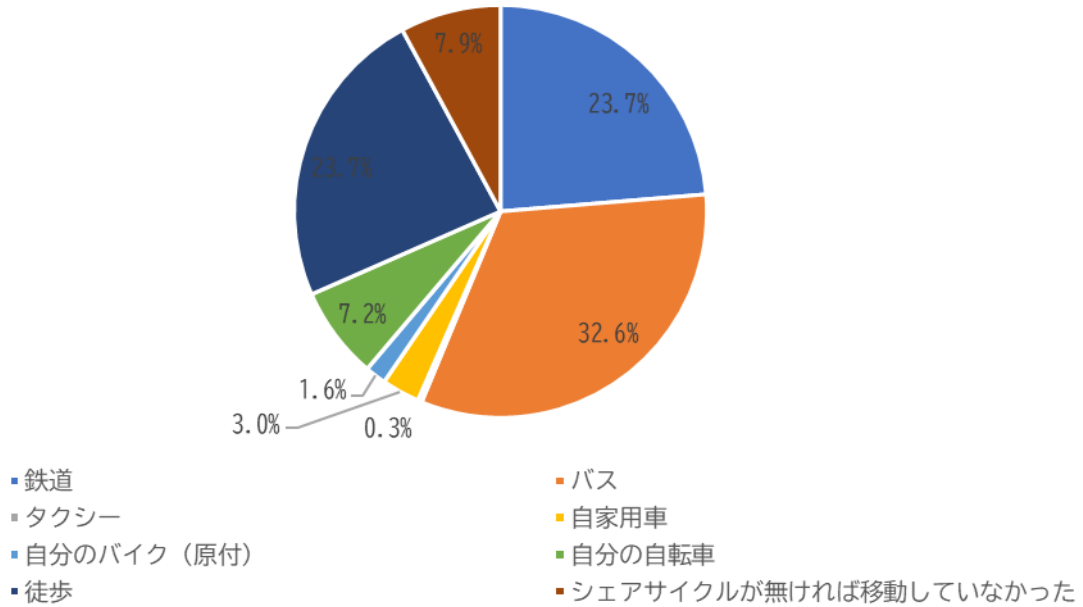


- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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。

鉄道	72	23.7%
バス	99	32.6%
タクシー	1	0.3%
自家用車	9	3.0%
自分のバイク（原付）	5	1.6%
自分の自転車	22	7.2%
徒歩	72	23.7%
シェアサイクルが無ければ移動していなかった	24	7.9%
合計	304	

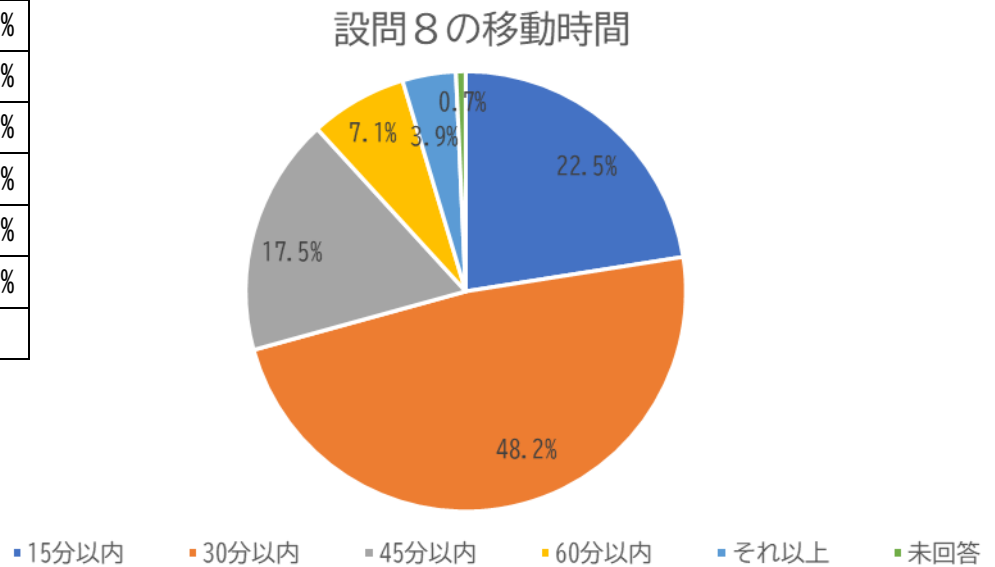
設問8の交通手段



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「シェアサイクルが無ければ移動していなかった）を選択した方は除く)

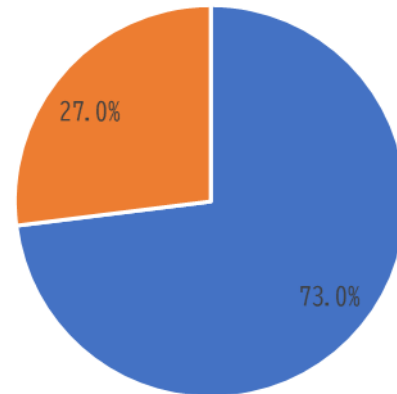
15分以内	63	22.5%
30分以内	135	48.2%
45分以内	49	17.5%
60分以内	20	7.1%
それ以上	11	3.9%
未回答	2	0.7%
合計	280	



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)

買い物したことがある	222	73.0%
買い物したことがない	82	27.0%
合計	304	

ポート設置商業施設での買物経験

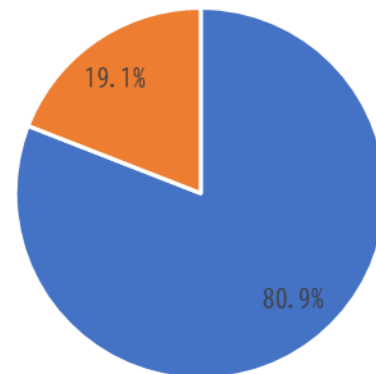


■ 買い物したことがある ■ 買い物したことがない

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)

車道が原則、左側を通行		
している	246	80.9%
していない	58	19.1%
合計	304	

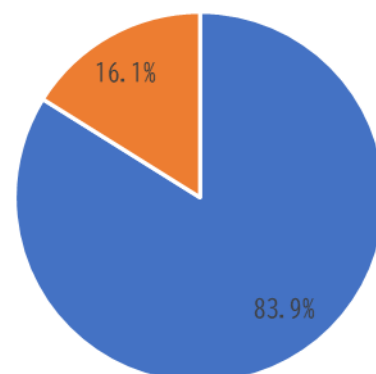
車道が原則、左側を通行



■ している ■ していない

交差点では信号と一時停止を守る		
している	255	83.9%
していない	49	16.1%
合計	304	

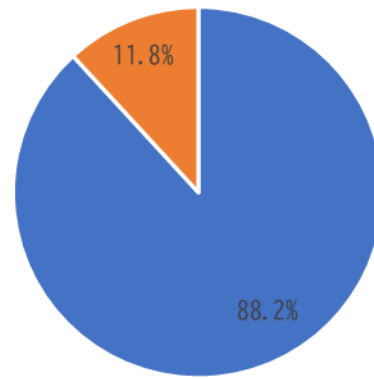
交差点では信号と一時停止を守る



■ している ■ していない

夜間はライト点灯		
している	268	88.2%
していない	36	11.8%
合計	304	

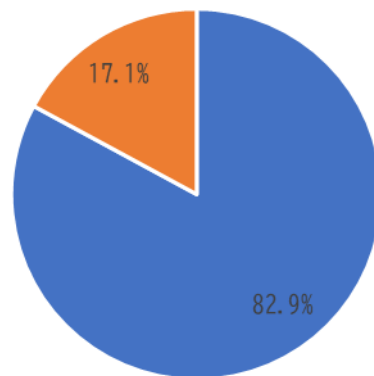
夜間はライト点灯



■ している ■ していない

飲酒運転の禁止		
している	252	82.9%
していない	52	17.1%
合計	304	

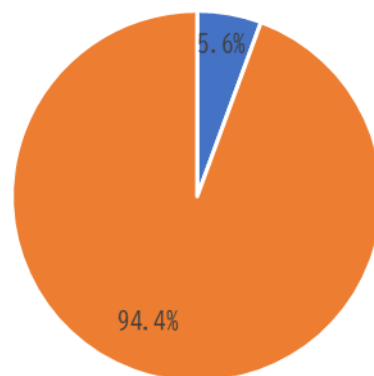
飲酒運転の禁止



■ している ■ していない

ヘルメットの着用		
している	17	5.6%
していない	287	94.4%
合計	304	

ヘルメットの着用

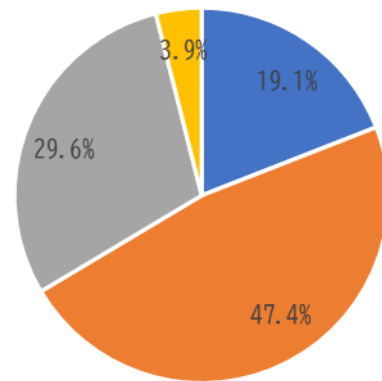


■ している ■ していない

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？

便利	58	19.1%
やや便利	144	47.4%
やや不便	90	29.6%
不便	12	3.9%
合計	304	

ポートの設置場所の満足度

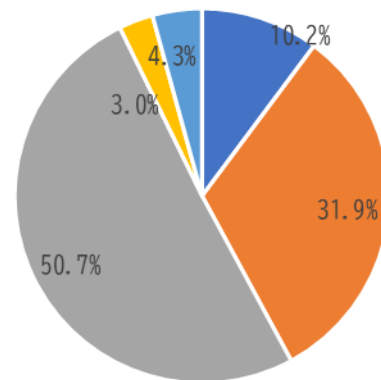


■ 便利 ■ やや便利 ■ やや不便 ■ 不便

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？

高い	31	10.2%
やや高い	97	31.9%
妥当	154	50.7%
やや安い	9	3.0%
安い	13	4.3%
合計	304	

利用料金の満足度

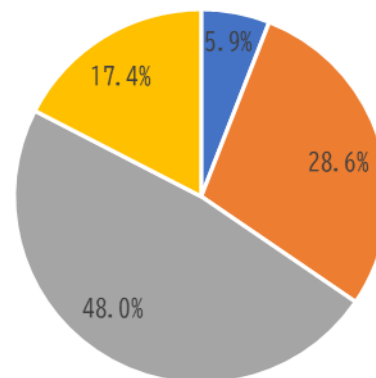


■ 高い ■ やや高い ■ 妥当 ■ やや安い ■ 安い

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？

満足	18	5.9%
やや満足	87	28.6%
やや不満	146	48.0%
不満	53	17.4%
合計	304	

貸出・返却台数の満足度

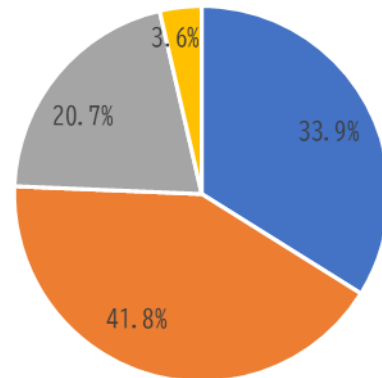


■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満

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？

使いやすい	103	33.9%
やや使いやすい	127	41.8%
やや使いづらい	63	20.7%
使いづらい	11	3.6%
合計	304	

ウェブサイトの使いやすさの満足度

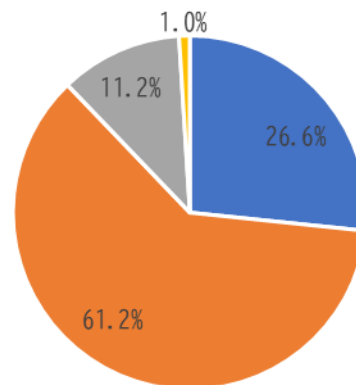


■ 使いやすい ■ やや使いやすい ■ やや使いづらい ■ 使いづらい

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

満足	81	26.6%
やや満足	186	61.2%
やや不満	34	11.2%
不満	3	1.0%
合計	304	

総合満足度



■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満

中部区域アンケート結果

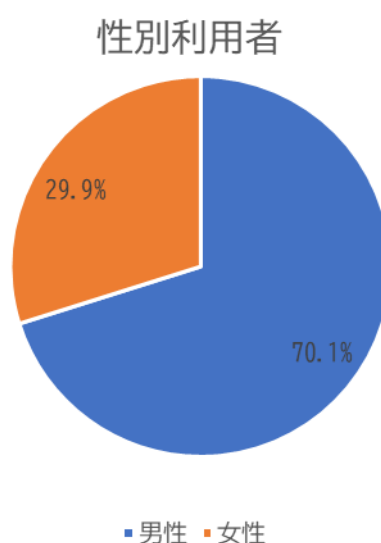
1 実施概要

実施期間	令和5年3月13日（月）～3月21日（火）
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 104,620 人
回答者	678 人（うち中部区域での利用したことがある人：144 人）

2 アンケート結果

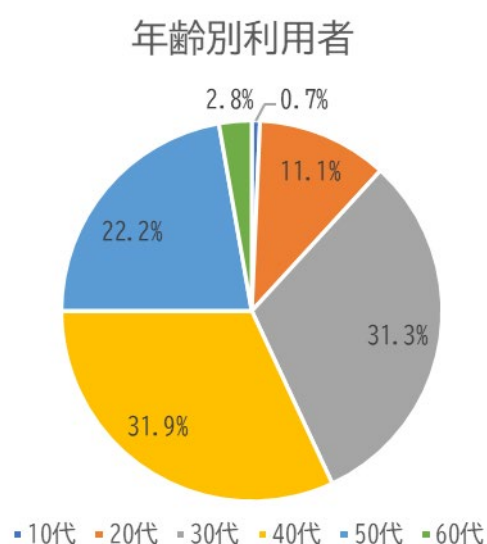
Q1 あなたの性別を教えてください。

男性	101	70.1%
女性	43	29.9%
合計	144	



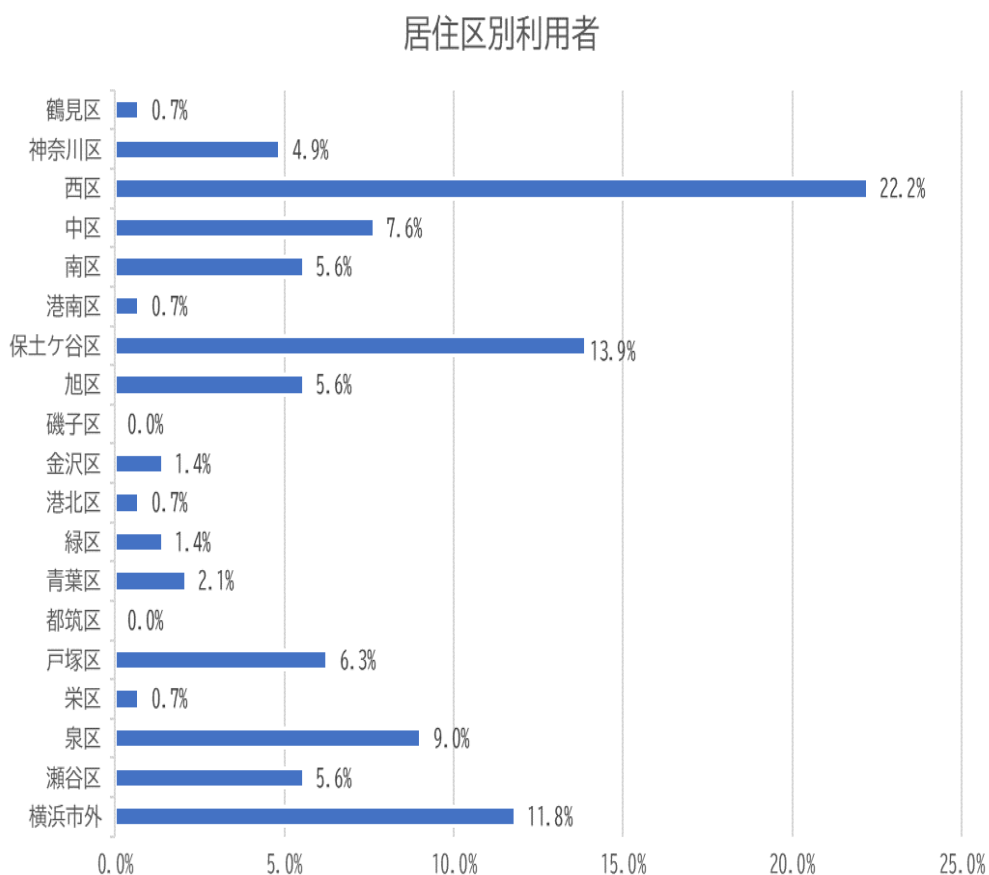
Q2 あなたの年齢を教えてください。

10代	1	0.7%
20代	16	11.1%
30代	45	31.3%
40代	46	31.9%
50代	32	22.2%
60代	4	2.8%
合計	144	



Q3 あなたのお住まいを教えてください

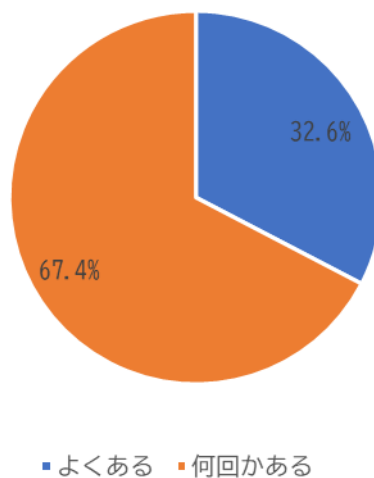
鶴見区	1	0.7%
神奈川区	7	4.9%
西区	32	22.2%
中区	11	7.6%
南区	8	5.6%
港南区	1	0.7%
保土ヶ谷区	20	13.9%
旭区	8	5.6%
磯子区	0	0.0%
金沢区	2	1.4%
港北区	1	0.7%
緑区	2	1.4%
青葉区	3	2.1%
都筑区	0	0.0%
戸塚区	9	6.3%
栄区	1	0.7%
泉区	13	9.0%
瀬谷区	8	5.6%
横浜市外	17	11.8%
合計	144	



Q4 あなたは保土ヶ谷区、旭区、緑区、戸塚区、泉区、瀬谷区でシェアサイクルを利用したことがありますか

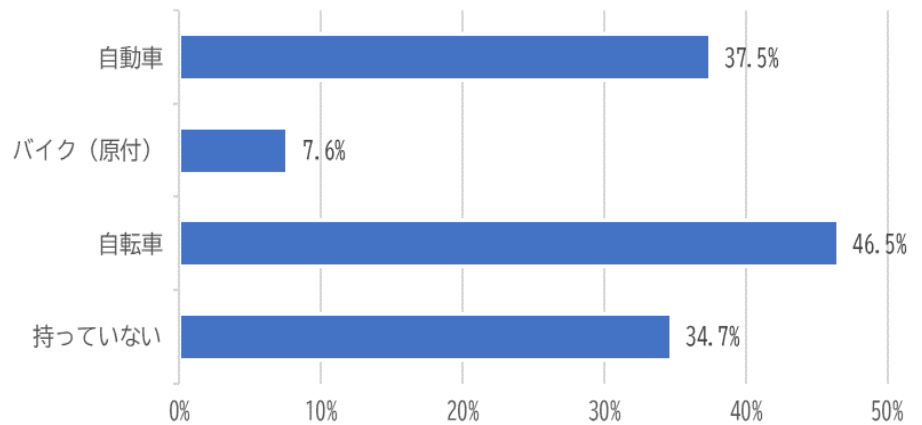
よくある	47	32.6%
何回かある	97	67.4%
合計	144	

中部区域の利用率



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）

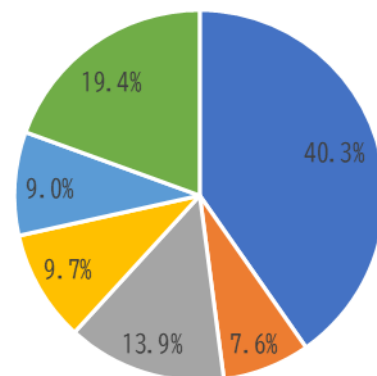
自動車	54	37.5%
バイク（原付）	11	7.6%
自転車	67	46.5%
持っていない	50	34.7%
合計	182	



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		
この目的では利用していない	58	40.3%
年に数回程度	11	7.6%
月に数回程度	20	13.9%
週に1～2回	14	9.7%
週に3～4回	13	9.0%
週に5回以上	28	19.4%
合計	144	

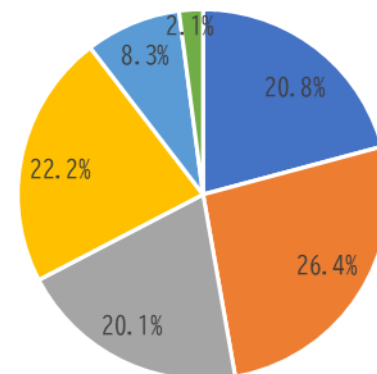
通勤・通学での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

周遊・レジャー		
この目的では利用していない	30	20.8%
年に数回程度	38	26.4%
月に数回程度	29	20.1%
週に1～2回	32	22.2%
週に3～4回	12	8.3%
週に5回以上	3	2.1%
合計	144	

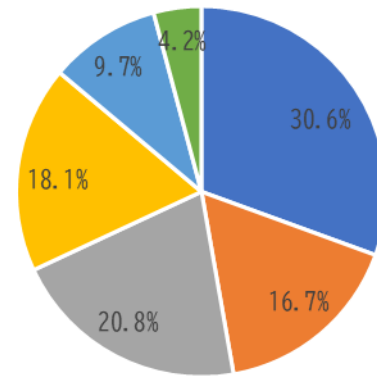
周遊・レジャーでの利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

買い物・飲食		
この目的では利用していない	44	30.6%
年に数回程度	24	16.7%
月に数回程度	30	20.8%
週に1～2回	26	18.1%
週に3～4回	14	9.7%
週に5回以上	6	4.2%
合計	144	

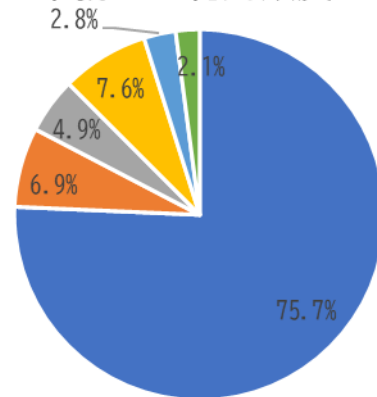
買い物・飲食での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

業務		
この目的では利用していない	109	75.7%
年に数回程度	10	6.9%
月に数回程度	7	4.9%
週に1～2回	11	7.6%
週に3～4回	4	2.8%
週に5回以上	3	2.1%
合計	144	

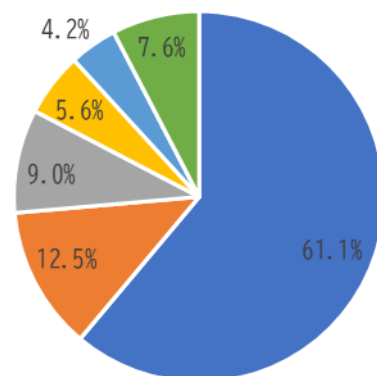
業務での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

サイクリング・運動		
この目的では利用していない	88	61.1%
年に数回程度	18	12.5%
月に数回程度	13	9.0%
週に1～2回	8	5.6%
週に3～4回	6	4.2%
週に5回以上	11	7.6%
合計	144	

サイクリング・運動での利用頻度

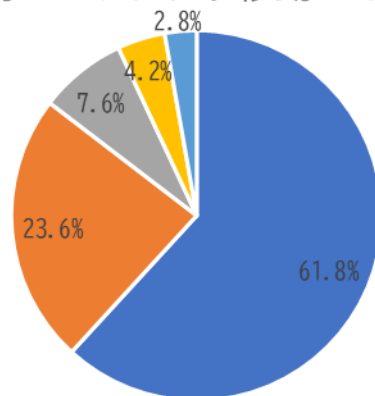


- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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		
そう思う	89	61.8%
どちらかといえばそう思う	34	23.6%
どちらともいえない	11	7.6%
どちらかといえばそう思わない	6	4.2%
そう思わない	4	2.8%
合計	144	

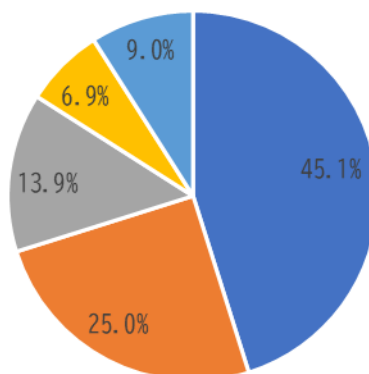
時間にとらわれず移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

寄り道しながら移動できる		
そう思う	65	45.1%
どちらかといえばそう思う	36	25.0%
どちらともいえない	20	13.9%
どちらかといえばそう思わない	10	6.9%
そう思わない	13	9.0%
合計	144	

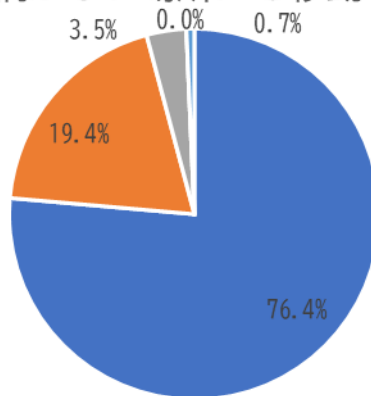
寄り道しながら移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

バス網がない場所にも移動できる		
そう思う	110	76.4%
どちらかといえばそう思う	28	19.4%
どちらともいえない	5	3.5%
どちらかといえばそう思わない	0	0.0%
そう思わない	1	0.7%
合計	144	

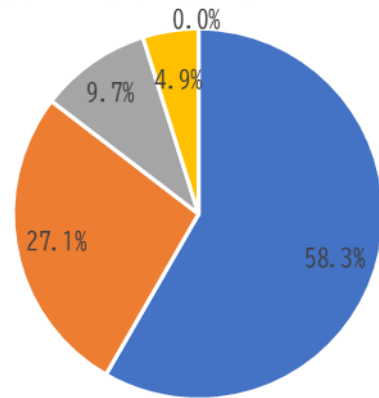
バス網がない場所にも移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

料金が安く移動できる		
そう思う	84	58.3%
どちらかといえばそう思う	39	27.1%
どちらともいえない	14	9.7%
どちらかといえばそう思わない	7	4.9%
そう思わない	0	0.0%
合計	144	

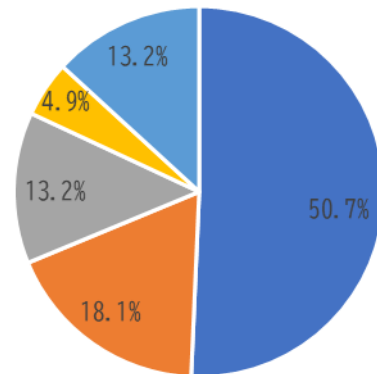
料金が安く移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

自分の自転車を保有する必要があるため		
そう思う	73	50.7%
どちらかといえばそう思う	26	18.1%
どちらともいえない	19	13.2%
どちらかといえばそう思わない	7	4.9%
そう思わない	19	13.2%
合計	144	

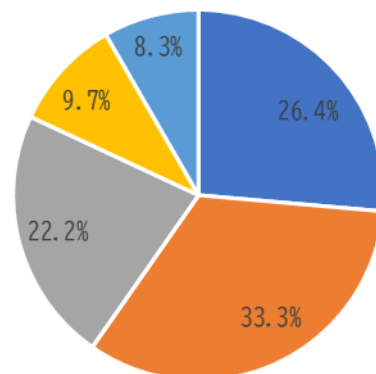
自分の自転車を保有する必要があるため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

健康増進のため		
そう思う	38	26.4%
どちらかといえばそう思う	48	33.3%
どちらともいえない	32	22.2%
どちらかといえばそう思わない	14	9.7%
そう思わない	12	8.3%
合計	144	

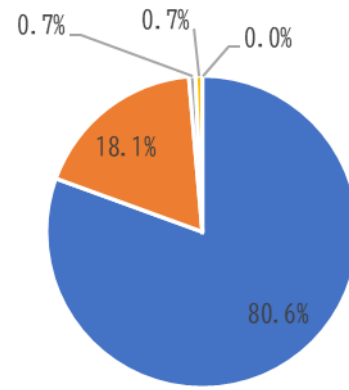
健康増進のため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

歩くより早く移動できる		
そう思う	116	80.6%
どちらかといえばそう思う	26	18.1%
どちらともいえない	1	0.7%
どちらかといえばそう思わない	1	0.7%
そう思わない	0	0.0%
合計	144	

歩くより早く移動できる

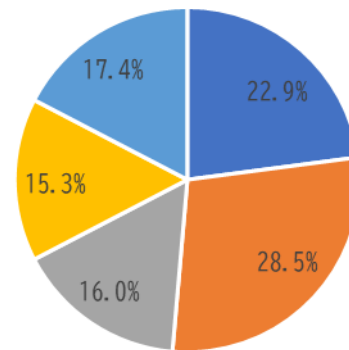


- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- そう思わない

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。

年に数回程度	33	22.9%
月に数回程度	41	28.5%
週に1～2回	23	16.0%
週に3～4回	22	15.3%
週に5回以上	25	17.4%
合計	144	

よく行く場所の利用頻度

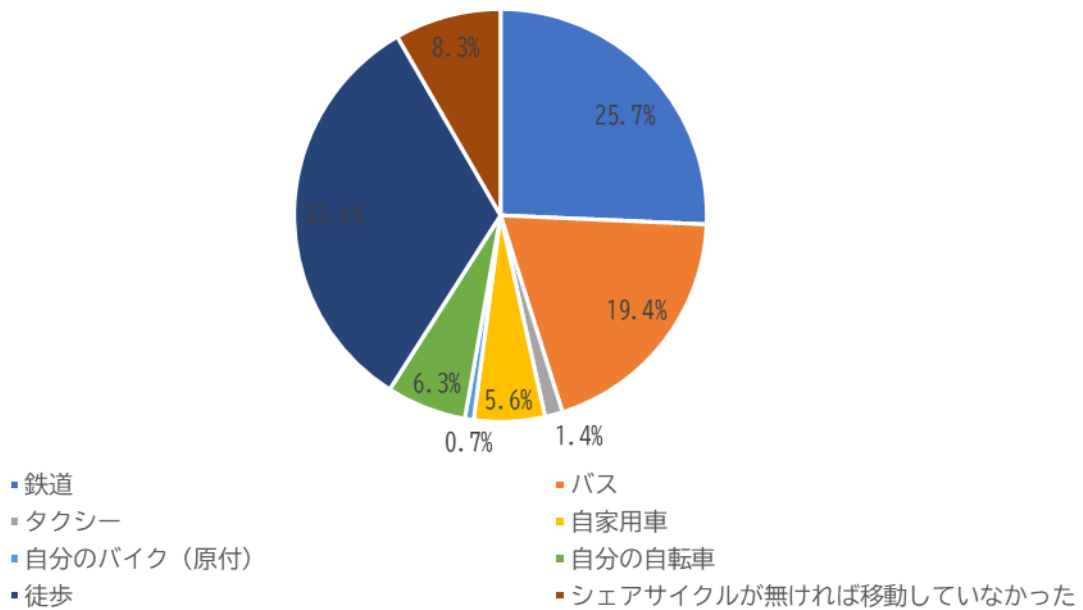


- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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。

鉄道	37	25.7%
バス	28	19.4%
タクシー	2	1.4%
自家用車	8	5.6%
自分のバイク（原付）	1	0.7%
自分の自転車	9	6.3%
徒歩	47	32.6%
シェアサイクルが無ければ移動していなかった	12	8.3%
合計	144	

設問8の交通手段

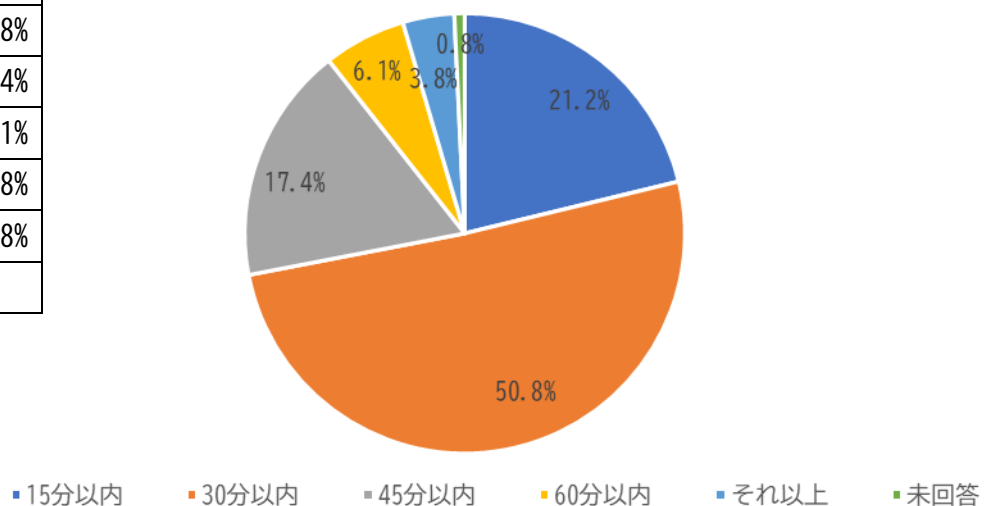


Q10 設問8の移動をシェアサイクル利用前までの交通手段でかかっていた平均時間はどのくらいか教えてください。

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

15分以内	28	21.2%
30分以内	67	50.8%
45分以内	23	17.4%
60分以内	8	6.1%
それ以上	5	3.8%
未回答	1	0.8%
合計	132	

設問8の移動時間

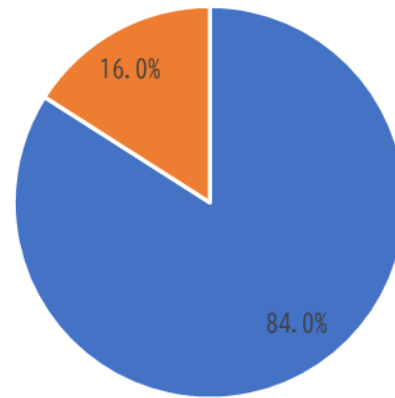


Q11 シェアサイクル利用時に、シェアサイクルのポートが設置されているもしくは隣接している商業施設等で買い物されたことはありますか？

(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)

買い物したことがある	121	84.0%
買い物したことがない	23	16.0%
合計	144	

ポート設置商業施設での買い物経験

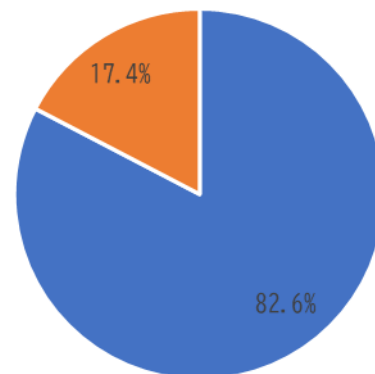


■ 買い物したことがある ■ 買い物したことがない

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)

車道が原則、左側を通行		
している	119	82.6%
していない	25	17.4%
合計	144	

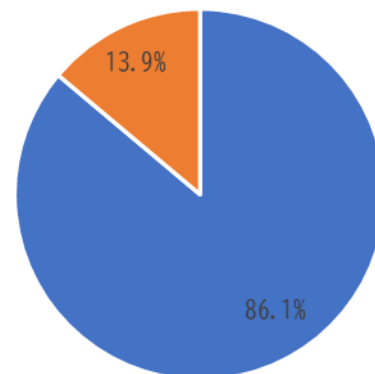
車道が原則、左側を通行



■ している ■ していない

交差点では信号と一時停止を守る		
している	124	86.1%
していない	20	13.9%
合計	144	

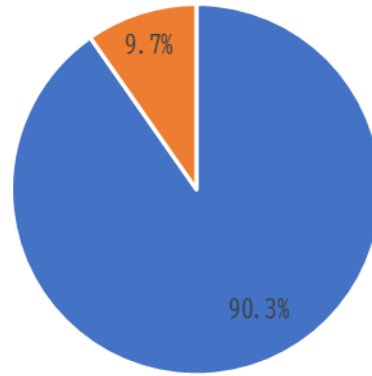
交差点では信号と一時停止を守る



■ している ■ していない

夜間はライト点灯		
している	130	90.3%
していない	14	9.7%
合計	144	

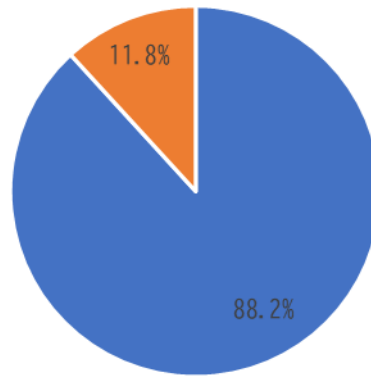
夜間はライト点灯



■ している ■ していない

飲酒運転の禁止		
している	127	88.2%
していない	17	11.8%
合計	144	

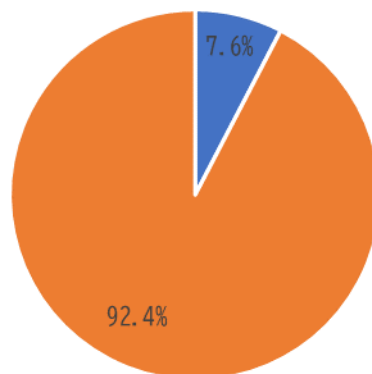
飲酒運転の禁止



■ している ■ していない

ヘルメットの着用		
している	11	7.6%
していない	133	92.4%
合計	144	

ヘルメットの着用

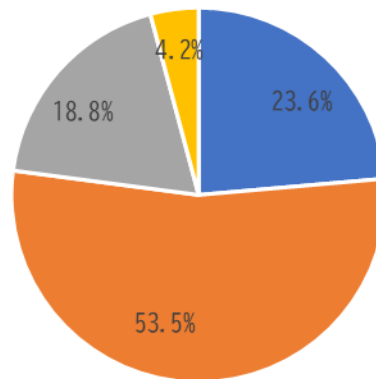


■ している ■ していない

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？

便利	34	23.6%
やや便利	77	53.5%
やや不便	27	18.8%
不便	6	4.2%
合計	144	

ポートの設置場所の満足度

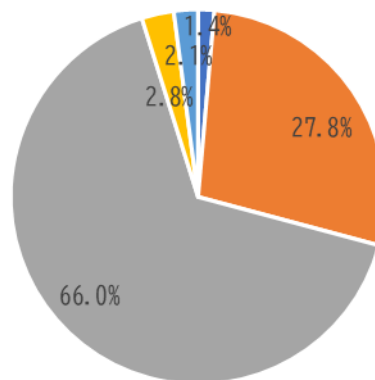


■便利 ■やや便利 ■やや不便 ■不便

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？

高い	2	1.4%
やや高い	40	27.8%
妥当	95	66.0%
やや安い	4	2.8%
安い	3	2.1%
合計	144	

利用料金の満足度

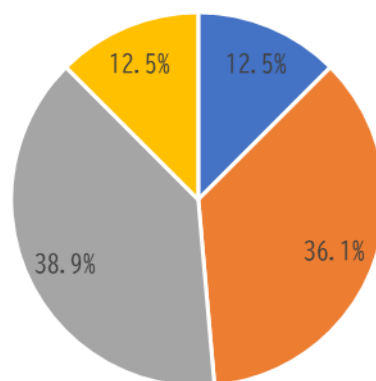


■高い ■やや高い ■妥当 ■やや安い ■安い

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？

満足	18	12.5%
やや満足	52	36.1%
やや不満	56	38.9%
不満	18	12.5%
合計	144	

貸出・返却台数の満足度

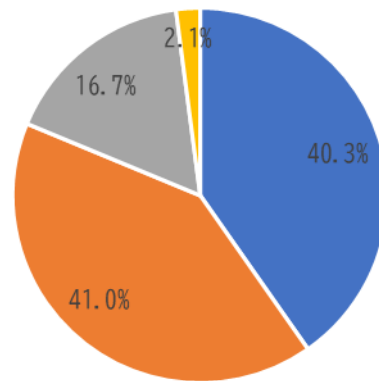


■満足 ■やや満足 ■やや不満 ■不満

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？

使いやすい	58	40.3%
やや使いやすい	59	41.0%
やや使いづらい	24	16.7%
使いづらい	3	2.1%
合計	144	

ウェブサイトの使いやすさの満足度

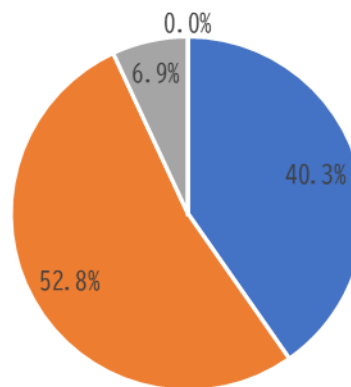


■ 使いやすい ■ やや使いやすい ■ やや使いづらい ■ 使いづらい

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

満足	58	40.3%
やや満足	76	52.8%
やや不満	10	6.9%
不満	0	0.0%
合計	144	

総合満足度



■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満

南部区域アンケート結果

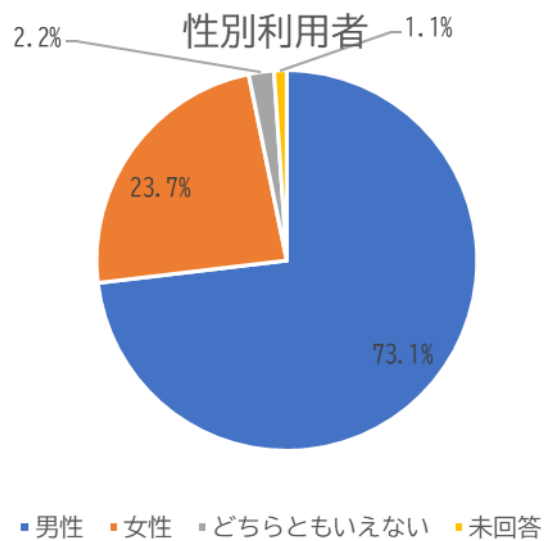
1 実施概要

実施期間	令和5年3月13日（月）～3月21日（火）
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	南部区域で利用した 5,000 人
回答者	186 人

2 アンケート結果

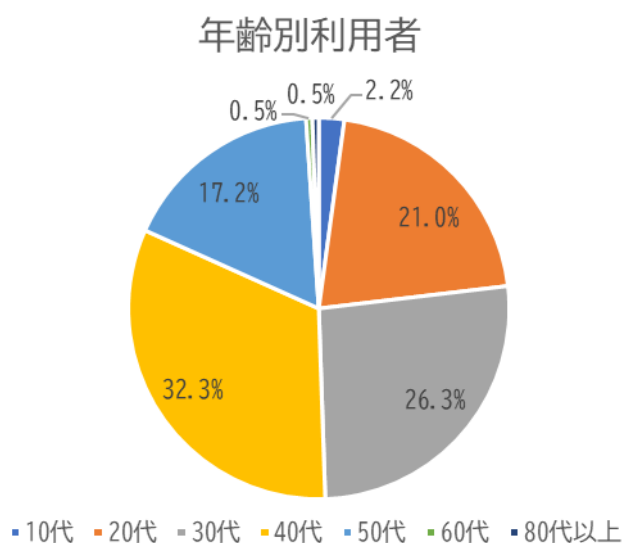
Q1 あなたの性別を教えてください。

男性	136	73.1%
女性	44	23.7%
どちらともいえない	4	2.2%
未回答	2	1.1%
合計	186	



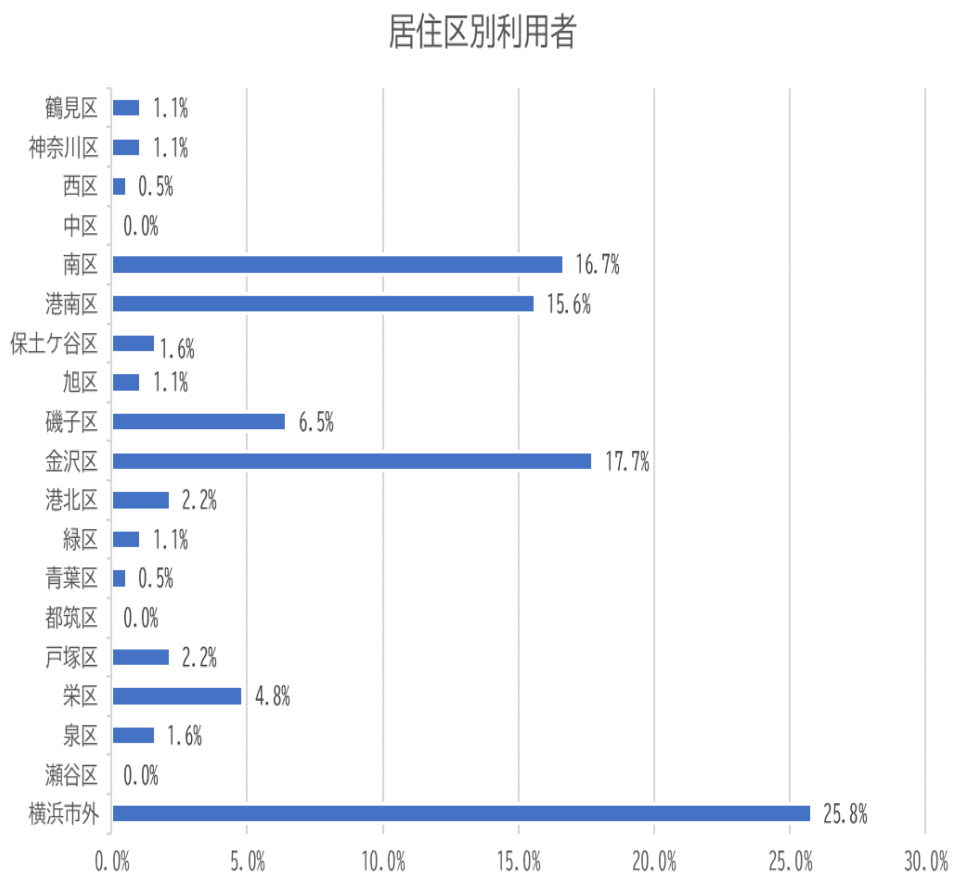
Q2 あなたの年齢を教えてください。

10代	4	2.2%
20代	39	21.0%
30代	49	26.3%
40代	60	32.3%
50代	32	17.2%
60代	1	0.5%
80代以上	1	0.5%
合計	186	



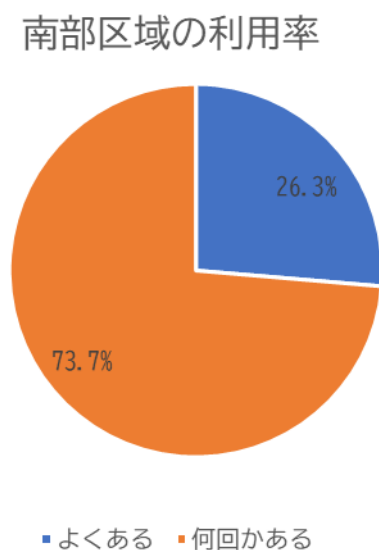
Q3 あなたのお住まいを教えてください

鶴見区	2	1.1%
神奈川区	2	1.1%
西区	1	0.5%
中区	0	0.0%
南区	31	16.7%
港南区	29	15.6%
保土ヶ谷区	3	1.6%
旭区	2	1.1%
磯子区	12	6.5%
金沢区	33	17.7%
港北区	4	2.2%
緑区	2	1.1%
青葉区	1	0.5%
都筑区	0	0.0%
戸塚区	4	2.2%
栄区	9	4.8%
泉区	3	1.6%
瀬谷区	0	0.0%
横浜市外	48	25.8%
合計	186	



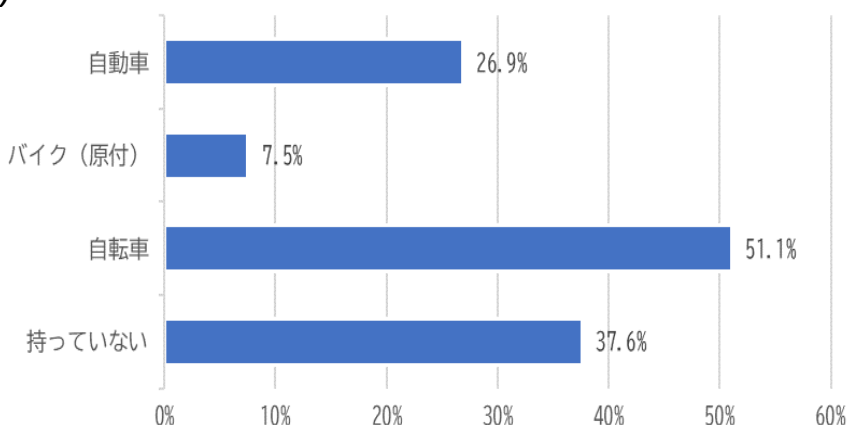
Q4 あなたは南区、港南区、磯子区、金沢区、栄区でシェアサイクルを利用したことがありますか

よくある	49	23.9%
何回かある	137	66.8%
合計	186	



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）

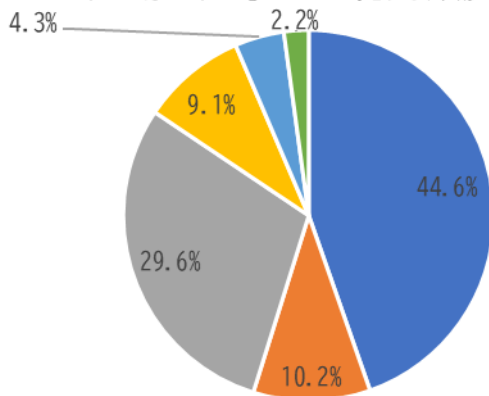
自動車	50	26.9%
バイク（原付）	14	7.5%
自転車	95	51.1%
持っていない	70	37.6%
合計	229	



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		
この目的では利用していない	83	44.6%
年に数回程度	19	10.2%
月に数回程度	55	29.6%
週に1～2回	17	9.1%
週に3～4回	8	4.3%
週に5回以上	4	2.2%
合計	186	

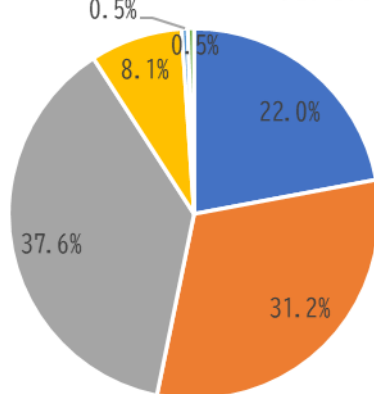
通勤・通学での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

周遊・レジャー		
この目的では利用していない	41	22.0%
年に数回程度	58	31.2%
月に数回程度	70	37.6%
週に1～2回	15	8.1%
週に3～4回	1	0.5%
週に5回以上	1	0.5%
合計	186	

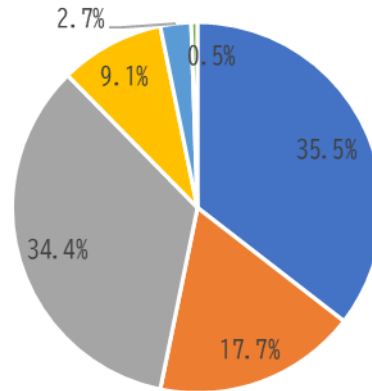
周遊・レジャーでの利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

買い物・飲食		
この目的では利用していない	66	35.5%
年に数回程度	33	17.7%
月に数回程度	64	34.4%
週に1～2回	17	9.1%
週に3～4回	5	2.7%
週に5回以上	1	0.5%
合計	186	

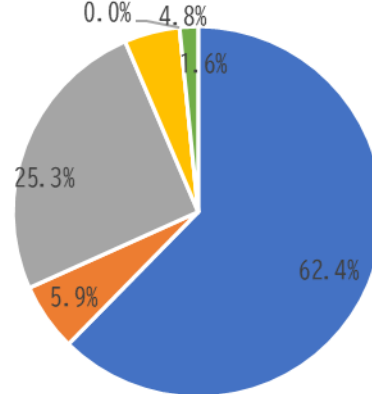
買い物・飲食での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

業務		
この目的では利用していない	116	62.4%
年に数回程度	11	5.9%
月に数回程度	47	25.3%
週に1～2回	9	4.8%
週に3～4回	0	0.0%
週に5回以上	3	1.6%
合計	186	

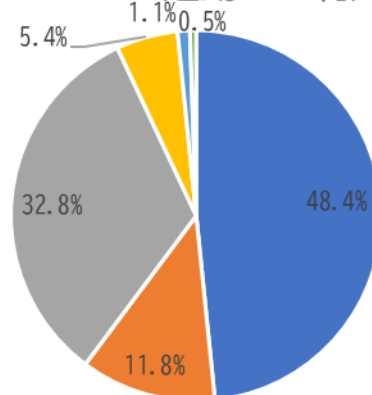
業務での利用頻度



- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

サイクリング・運動		
この目的では利用していない	90	48.4%
年に数回程度	22	11.8%
月に数回程度	61	32.8%
週に1～2回	10	5.4%
週に3～4回	2	1.1%
週に5回以上	1	0.5%
合計	186	

サイクリング・運動での利用頻度

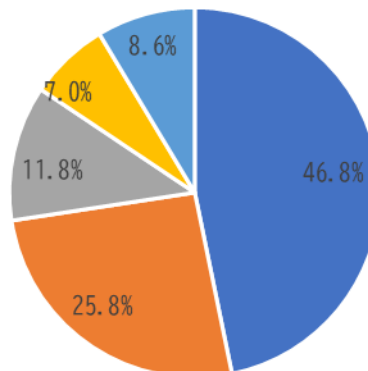


- この目的では利用していない
- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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		
そう思う	87	46.8%
どちらかといえばそう思う	48	25.8%
どちらともいえない	22	11.8%
どちらかといえばそう思わない	13	7.0%
そう思わない	16	8.6%
合計	186	

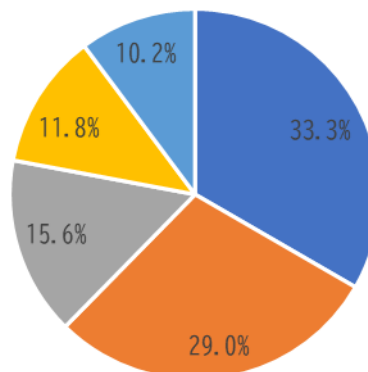
時間にとらわれず移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- そう思わない

寄り道しながら移動できる		
そう思う	62	33.3%
どちらかといえばそう思う	54	29.0%
どちらともいえない	29	15.6%
どちらかといえばそう思わない	22	11.8%
そう思わない	19	10.2%
合計	186	

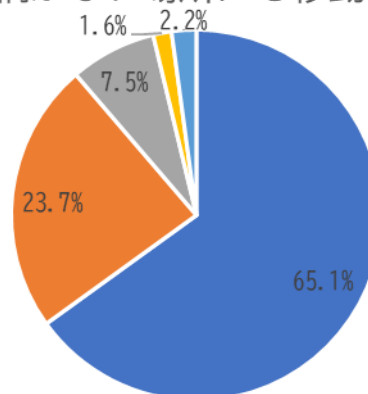
寄り道しながら移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- そう思わない

バス網がない場所にも移動できる		
そう思う	121	65.1%
どちらかといえばそう思う	44	23.7%
どちらともいえない	14	7.5%
どちらかといえばそう思わない	3	1.6%
そう思わない	4	2.2%
合計	186	

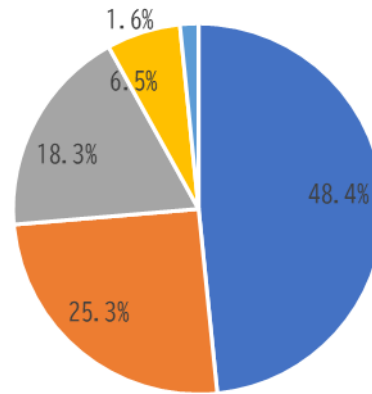
バス網がない場所にも移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- そう思わない

料金が安く移動できる		
そう思う	90	48.4%
どちらかといえばそう思う	47	25.3%
どちらともいえない	34	18.3%
どちらかといえばそう思わない	12	6.5%
そう思わない	3	1.6%
	186	

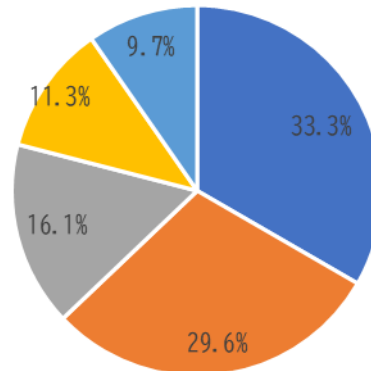
料金が安く移動できる



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

自分の自転車を保有する必要があるため		
そう思う	62	33.3%
どちらかといえばそう思う	55	29.6%
どちらともいえない	30	16.1%
どちらかといえばそう思わない	21	11.3%
そう思わない	18	9.7%
合計	186	

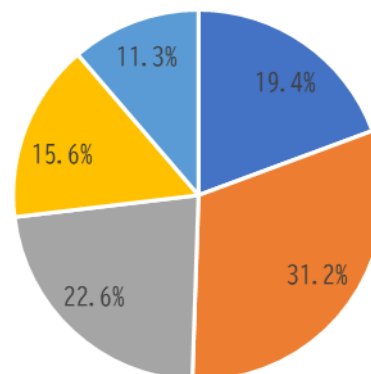
自分の自転車を保有する必要があるため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

健康増進のため		
そう思う	36	19.4%
どちらかといえばそう思う	58	31.2%
どちらともいえない	42	22.6%
どちらかといえばそう思わない	29	15.6%
そう思わない	21	11.3%
合計	186	

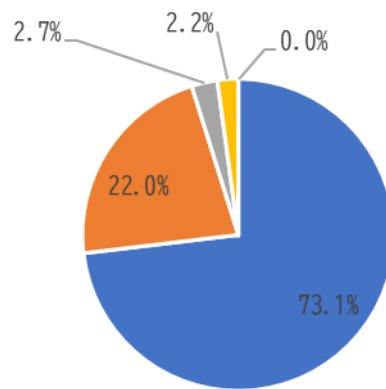
健康増進のため



- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

歩くより早く移動できる		
そう思う	136	73.1%
どちらかといえばそう思う	41	22.0%
どちらともいえない	5	2.7%
どちらかといえばそう思わない	4	2.2%
そう思わない	0	0.0%
合計	186	

歩くより早く移動できる

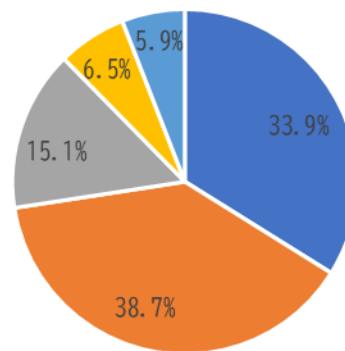


- そう思う
- どちらかといえばそう思う
- どちらともいえない
- どちらかといえばそう思わない
- そう思わない

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。

年に数回程度	63	33.9%
月に数回程度	72	38.7%
週に1～2回	28	15.1%
週に3～4回	12	6.5%
週に5回以上	11	5.9%
合計	186	

よく行く場所の利用頻度

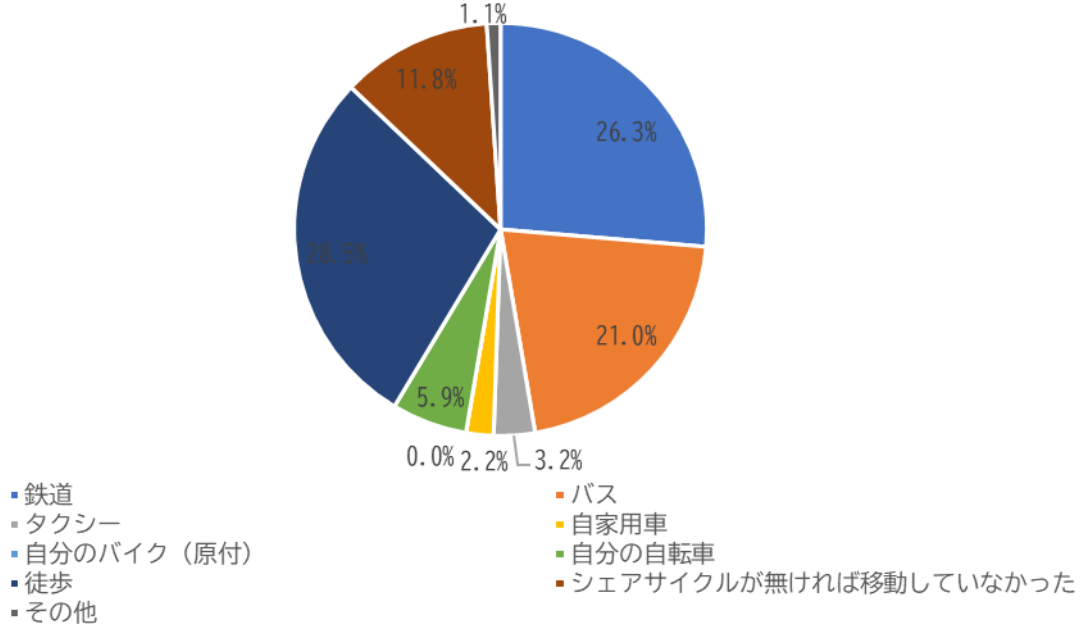


- 年に数回程度
- 月に数回程度
- 週に1～2回
- 週に3～4回
- 週に5回以上

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。

鉄道	49	26.3%
バス	39	21.0%
タクシー	6	3.2%
自家用車	4	2.2%
自分のバイク（原付）	0	0.0%
自分の自転車	11	5.9%
徒歩	53	28.5%
シェアサイクルが無ければ移動していなかった	22	11.8%
その他	2	1.1%
合計	186	

設問8の交通手段

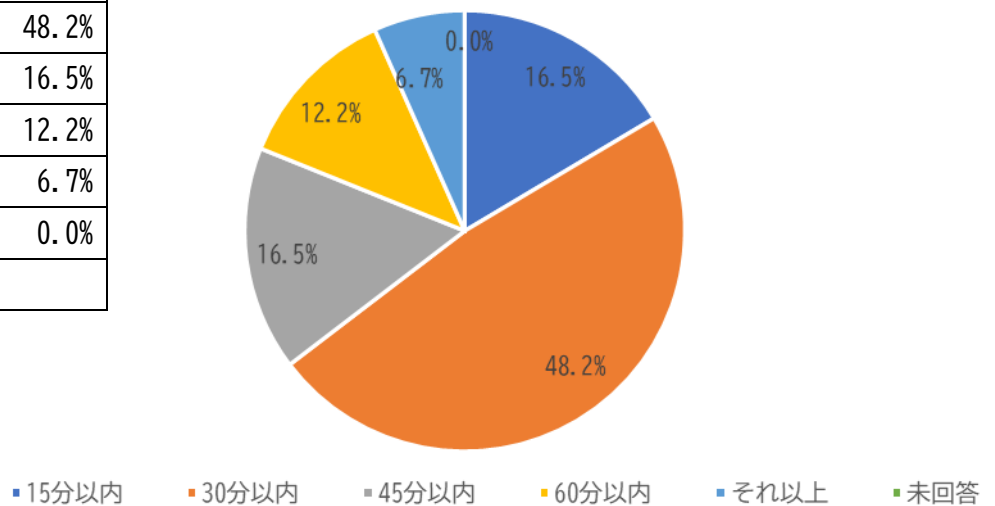


Q10 設問8の移動をシェアサイクル利用前までの交通手段でかかっていた平均時間はどのくらいか教えてください。

(※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)

15分以内	27	16.5%
30分以内	79	48.2%
45分以内	27	16.5%
60分以内	20	12.2%
それ以上	11	6.7%
未回答	0	0.0%
合計	164	

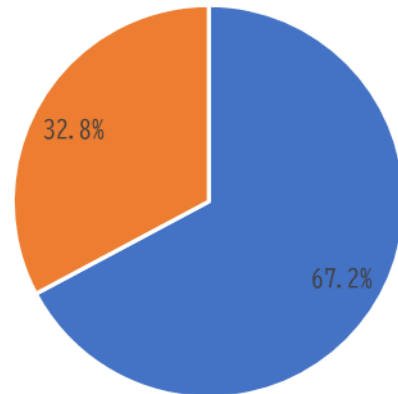
設問8の移動時間



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)

買い物したことがある	125	67.2%
買い物したことがない	61	32.8%
合計	186	

ポート設置商業施設での買物経験

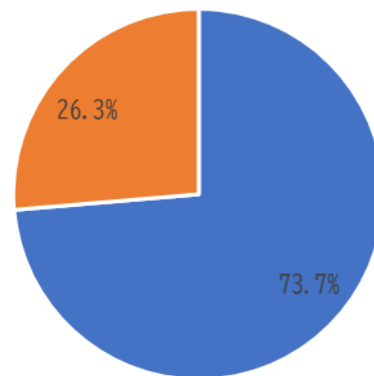


■ 買い物したことがある ■ 買い物したことがない

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)

車道が原則、左側を通行		
している	137	73.7%
していない	49	26.3%
合計	186	

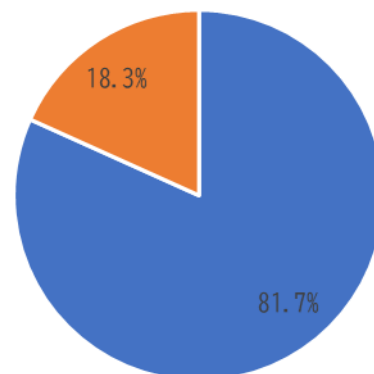
車道が原則、左側を通行



■ している ■ していない

交差点では信号と一時停止を守る		
している	152	81.7%
していない	34	18.3%
合計	186	

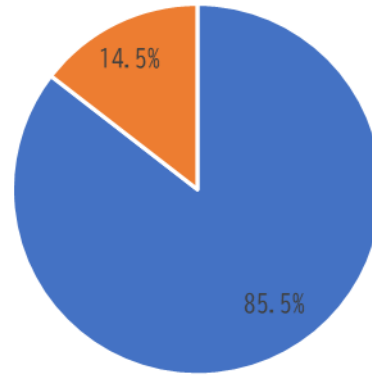
交差点では信号と一時停止を守る



■ している ■ していない

夜間はライト点灯		
している	159	85.5%
していない	27	14.5%
合計	186	

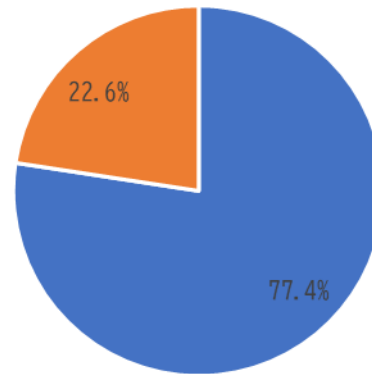
夜間はライト点灯



■ している ■ していない

飲酒運転の禁止		
している	144	77.4%
していない	42	22.6%
合計	186	

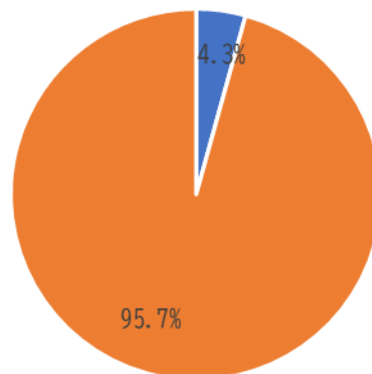
飲酒運転の禁止



■ している ■ していない

ヘルメットの着用		
している	8	4.3%
していない	178	95.7%
合計	186	

ヘルメットの着用

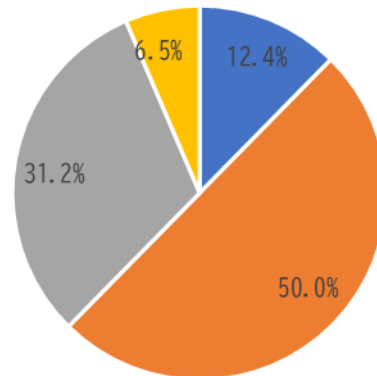


■ している ■ していない

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？

便利	23	12.4%
やや便利	93	50.0%
やや不便	58	31.2%
不便	12	6.5%
合計	186	

ポートの設置場所の満足度

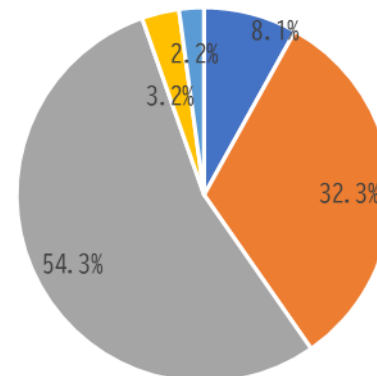


■便利 ■やや便利 ■やや不便 ■不便

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？

高い	15	8.1%
やや高い	60	32.3%
妥当	101	54.3%
やや安い	6	3.2%
安い	4	2.2%
合計	186	

利用料金の満足度

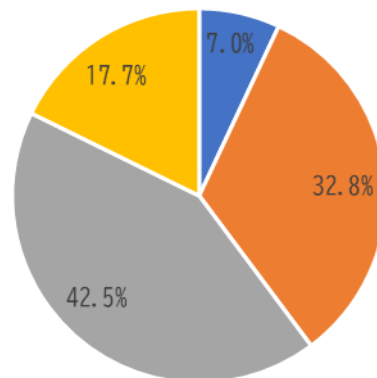


■高い ■やや高い ■妥当 ■やや安い ■安い

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？

満足	13	7.0%
やや満足	61	32.8%
やや不満	79	42.5%
不満	33	17.7%
合計	186	

貸出・返却台数の満足度

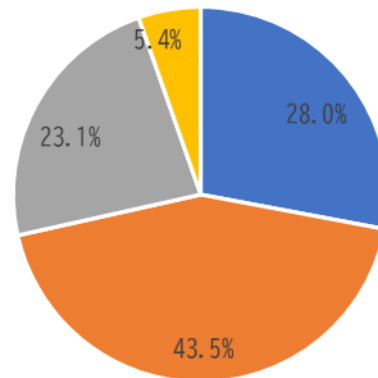


■満足 ■やや満足 ■やや不満 ■不満

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？

使いやすい	52	28.0%
やや使いやすい	81	43.5%
やや使いづらい	43	23.1%
使いづらい	10	5.4%
合計	186	

ウェブサイトの使いやすさの満足度

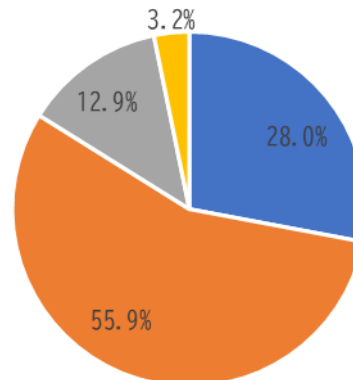


■使いやすい ■やや使いやすい ■やや使いづらい ■使いづらい

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

満足	52	28.0%
やや満足	104	55.9%
やや不満	24	12.9%
不満	6	3.2%
合計	186	

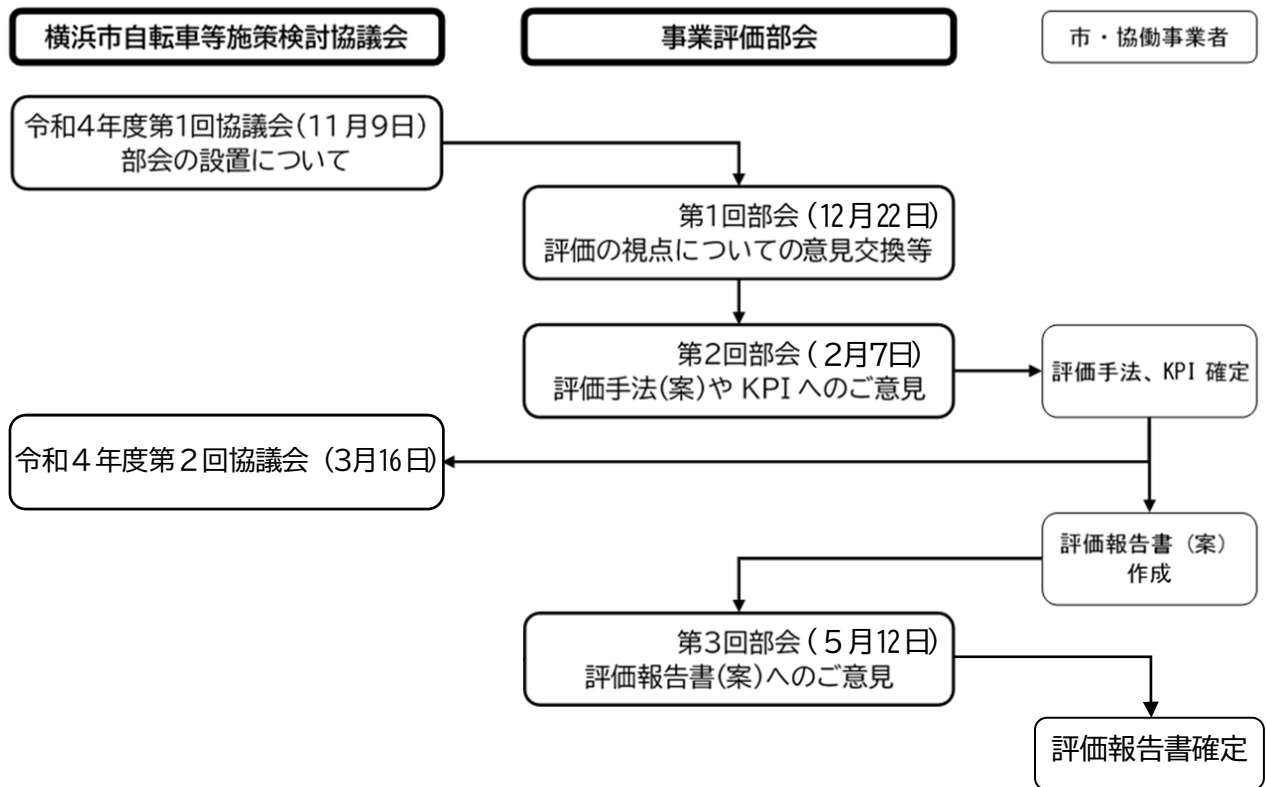
総合満足度



■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4年度事業評価報告書
令和5年5月

【編集】横浜市道路局交通安全・自転車政策課
横浜市中区本町6丁目50番地の10
TEL 045-671-3644
Email: do-kotsujitensya@city.yokohama.jp
