資料２

さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験の取組状況

令和２年度第１回さいたまはーと推進協議会資料

1. シェアサイクル実証実験の概要

〇本市では、新たな都市の交通システムとしてのシェアサイクルの普及に向けて、民間事業者と連携して実施することの有効性及び課題を検証することを目的に実証実験を展開中。

➢ さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験

- 本市全域を対象に、公共用地を活用しシェアサイクルポートを設置。
- 民間事業者のシェアサイクルポートの密度を高め、利用状況の分析、事業の効果や採算性の検証、本格導入に向けた課題の整理を行う。

平成30年11月14日協定締結

（協定期間：平成30年11月～令和3年3月末）

➢ 実証実験の目的

新たな都市交通システムとしてのシェアサイクルの普及

- 短距離移動利便性向上
- 都市内回遊性向上
- 自転車利用促進
- 都市の魅力向上
- 地域活性化

2．シェアサイクル実証実験の現状　①利用状況

○ シェアサイクルポートは、短時間に配置することが可能であることから、駅周辺の公共施設を始め、区役所やコミュニティ施設等に配置し、ポート密度を高める取組を進めてきた。
○ 結果、ポート数を増設するとともに、利用回数が増加する傾向となり、市民及び来訪者の移動ツールの一つになりつつある。なお、平日は通勤時間帯、休日は日中に利用される傾向である。

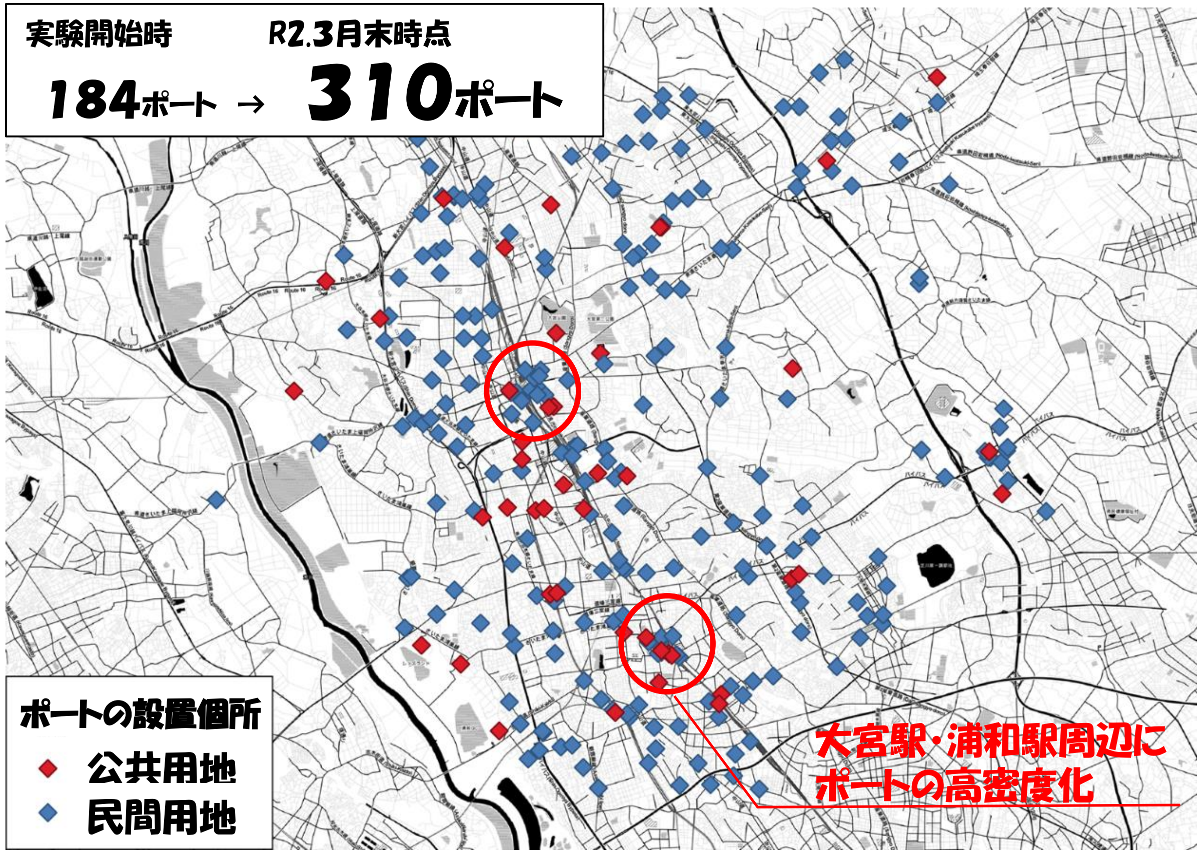
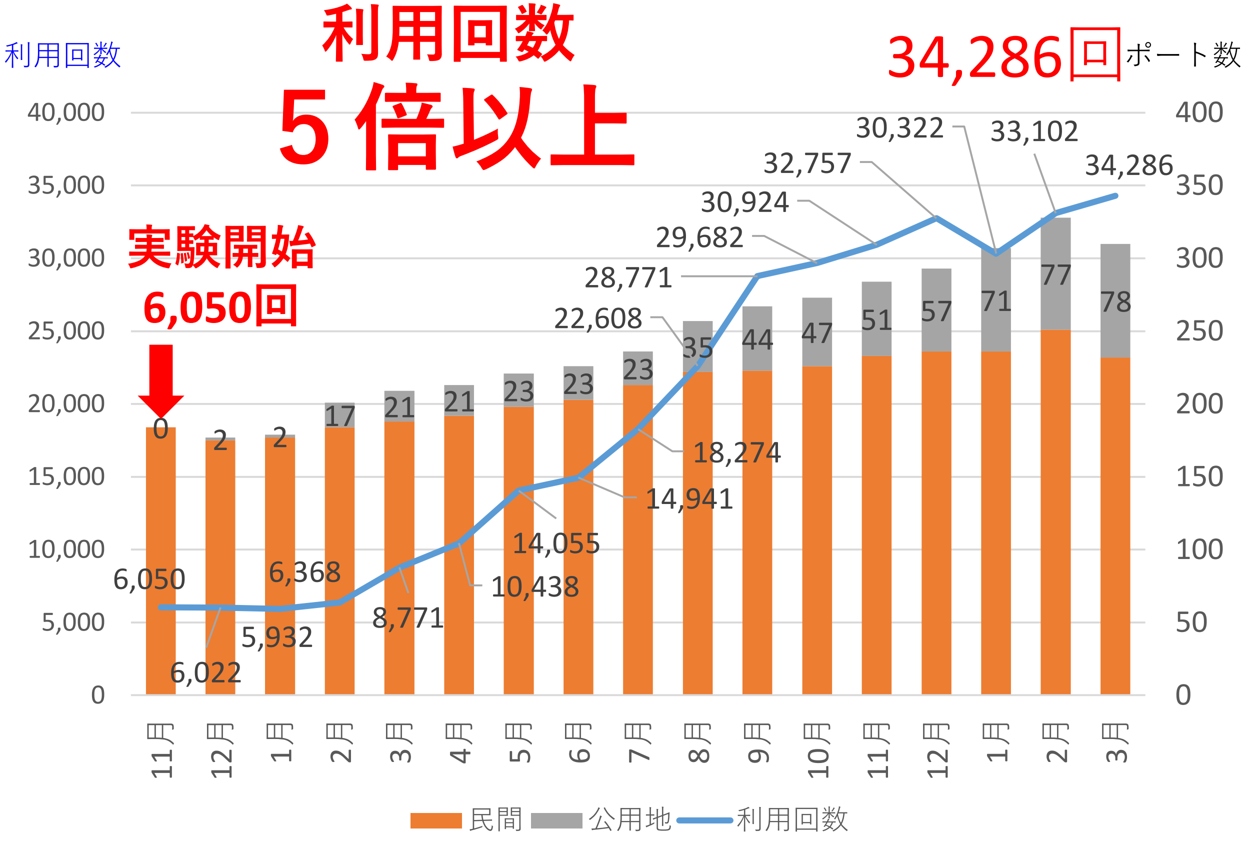


図　シェアサイクルポート配置図



月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公用地	0	2	2	17	21	21	23	23	23	35	44	47	51	57	71	77	78
利用回数	6,050	6,022	5,932	6,368	8,771	10,438	14,055	14,941	18,274	22,608	28,771	29,682	30,924	32,757	30,322	33,102	34,286

図　ポート数と利用回数のグラフ

２．シェアサイクル実証実験の現状　②ポートの配置状況

○　シェアサイクルポートは市全域に広がりつつある。
○　特に鉄道各駅を中心にポート密度が高い傾向にあり、周辺ポートもそれに応じた広がりを見せている。
○　駅前密度の最も高い大宮駅と浦和駅を比較すると、大宮駅では駅の東西でバランスよくポートが配置されているが、浦和駅は西側にポートが偏った状況である。

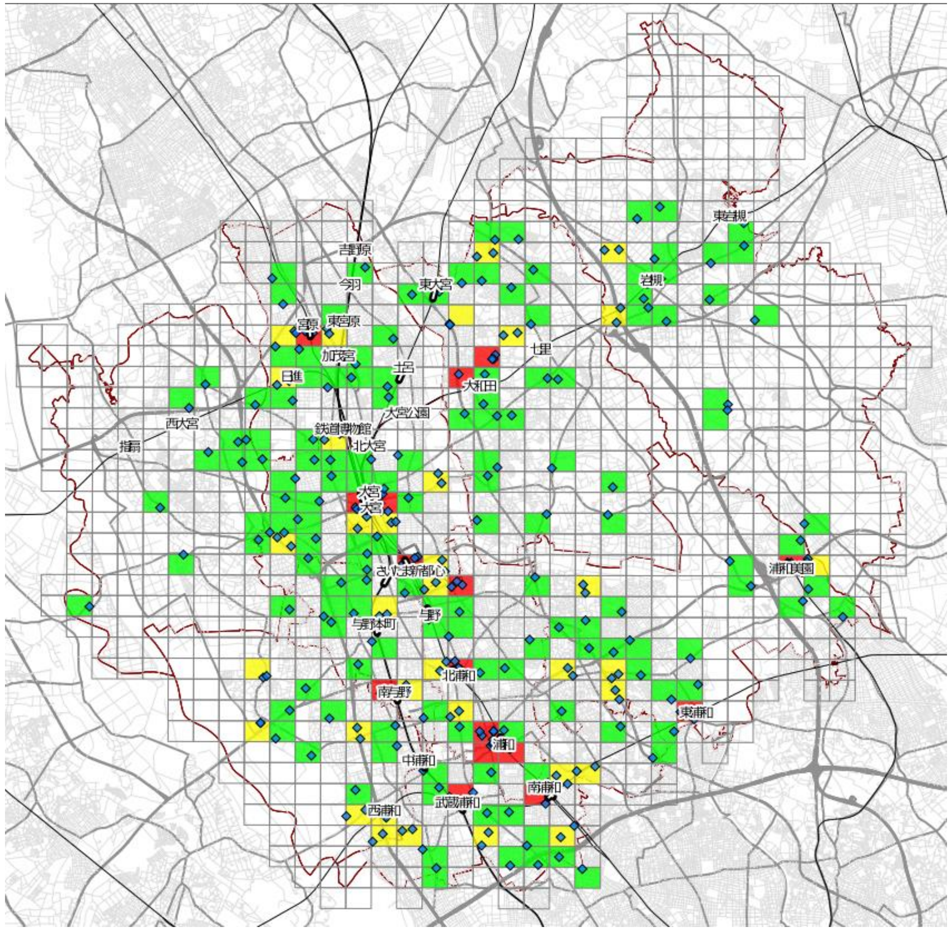
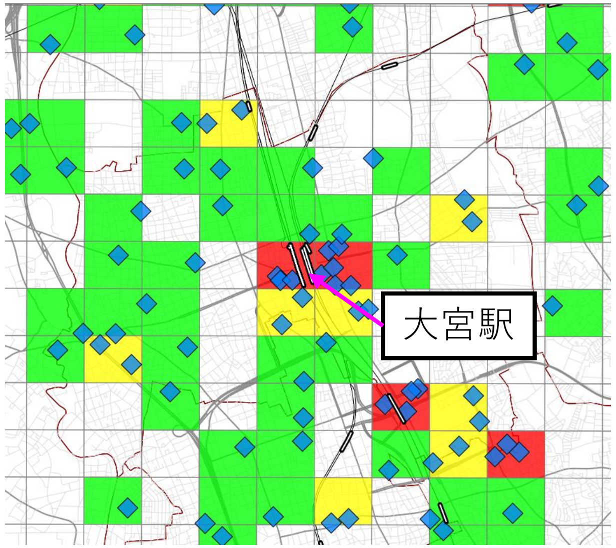
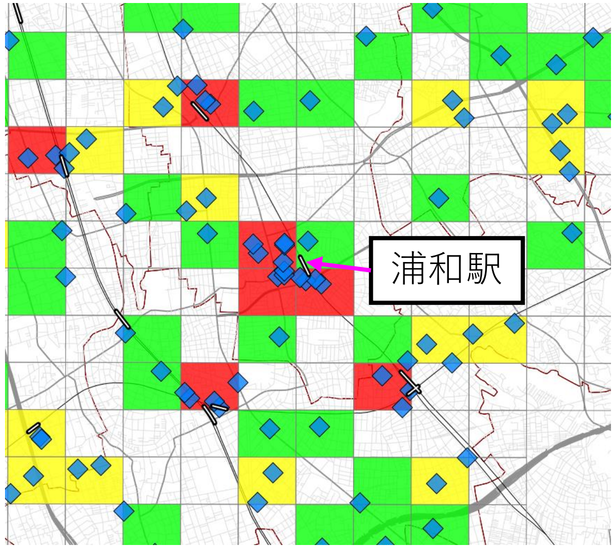


図　ポートの密度（500mメッシュあたり）



大宮駅周辺



浦和駅周辺

- ポート
- 3ポート/メッシュ以上
- 2ポート/メッシュ
- 1ポート/メッシュ
- 0ポート/メッシュ

2. シェアサイクル実証実験の現状　③利用時間

○利用時間別の利用は、30分以内の短時間利用が多く、実験後は8割以上を占めている。
○短時間利用は車両が占有される時間が短いので、多くの人にシェアされる機会が多く、短時間利用が増加したことで、自転車稼働率も向上している。

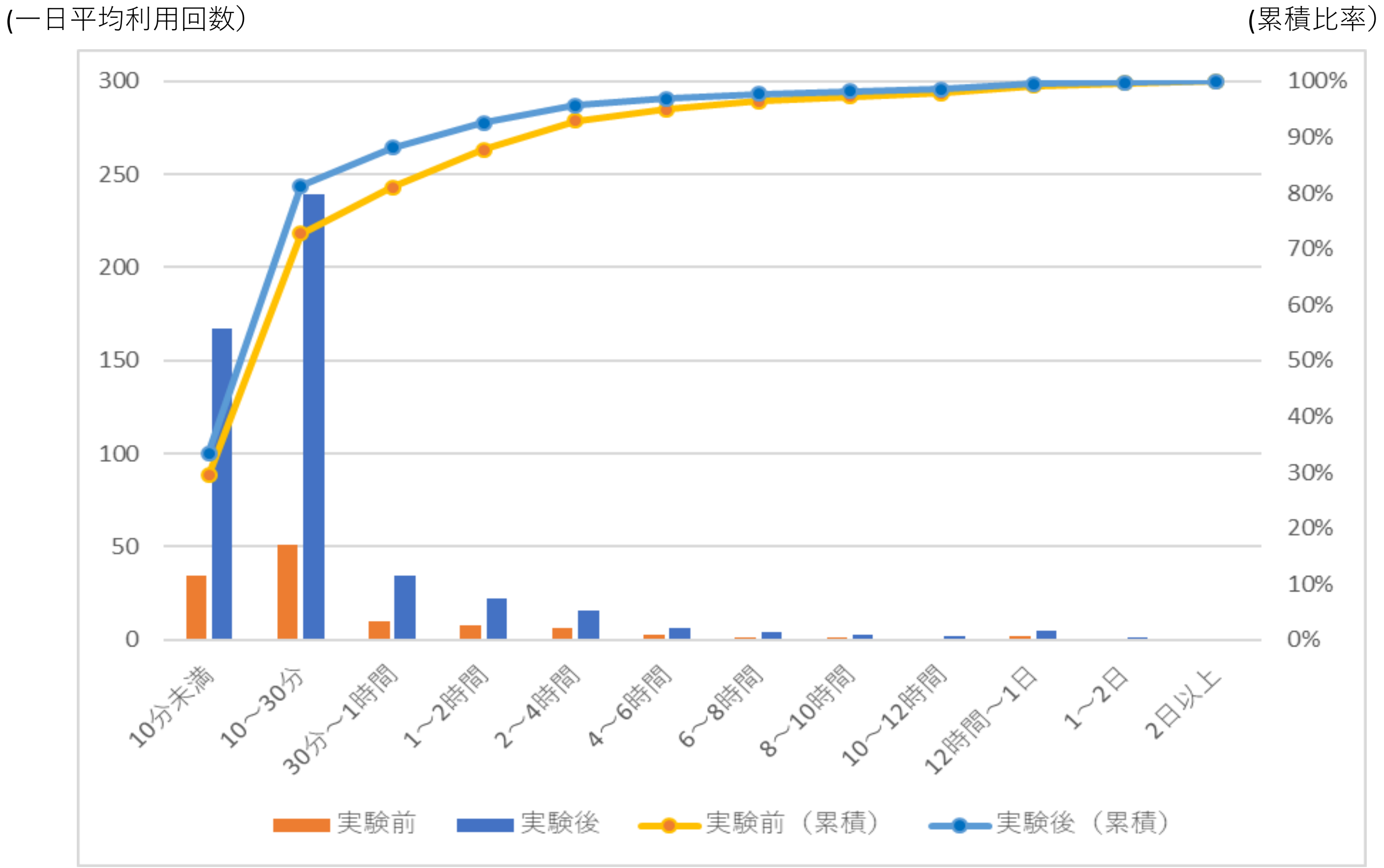


図　利用時間別の利用回数と累積比率

※ピーク時は7 ～ 10時と17～21時、昼間時間帯は10～17時、夜間時間帯は21～7時で抽出し、それらの移動回数の平均値を算出（貸出時間で確認）

２．シェアサイクル実証実験の現状　④利用時間構成比

- ○ ピーク時と夜間では、通勤需要が多いため短時間利用が多く、短距離移動の利便性が高い。
- ○ 昼間時間帯では、1時間以上の利用も20%程度あり、複数の目的がある際の移動における交通手段として利用されていることが想定される。
- ○ 平休日における利用時間の傾向に大きな差はないが、休日のほうが昼間時間帯における利用時間が短い傾向にある。

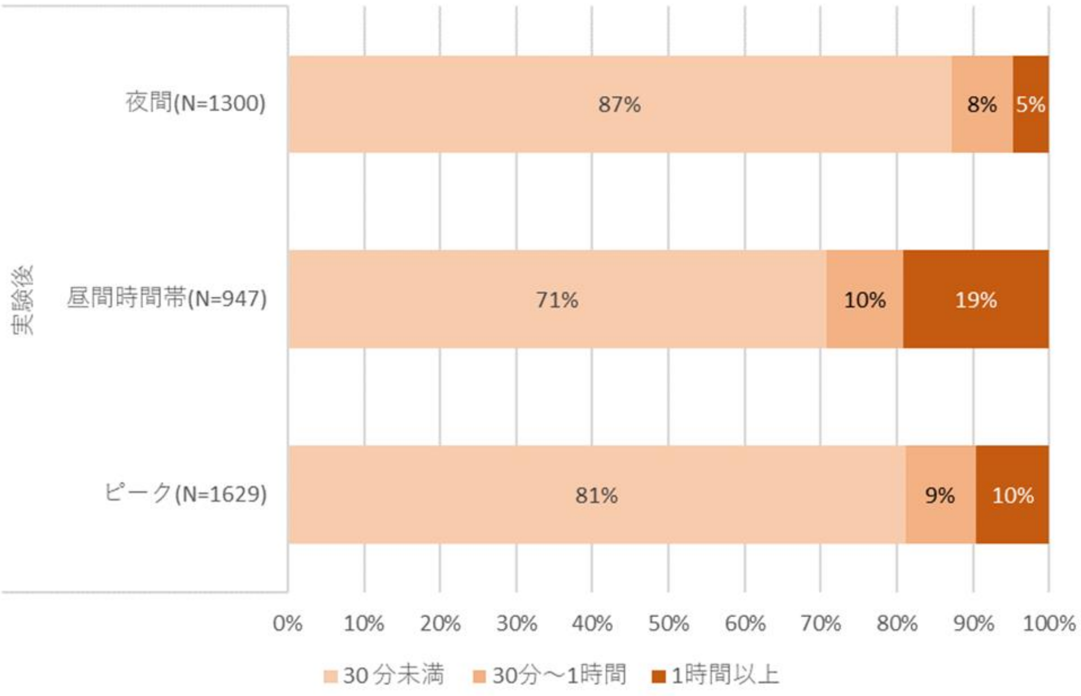


図　利用時間構成比

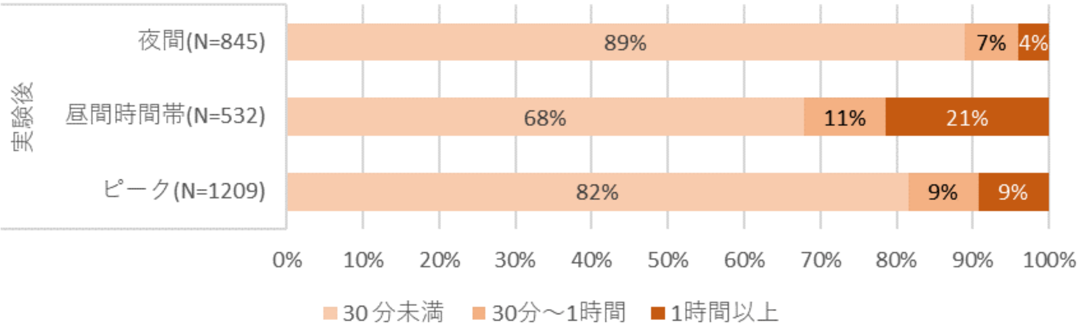


図　利用時間構成比（平日）

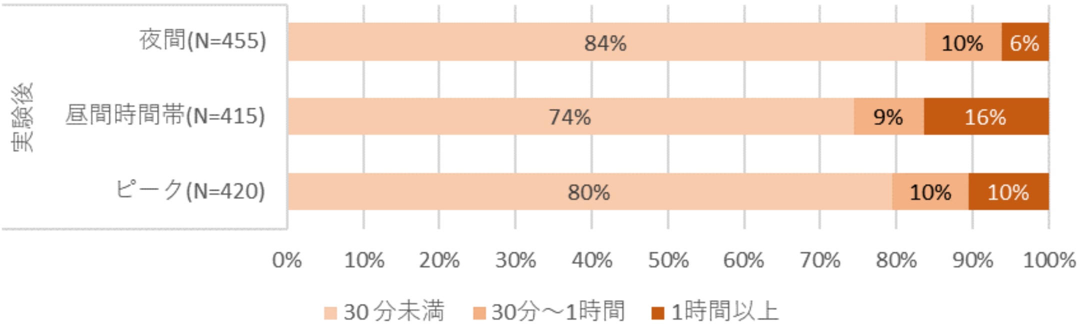


図　利用時間構成比（休日）

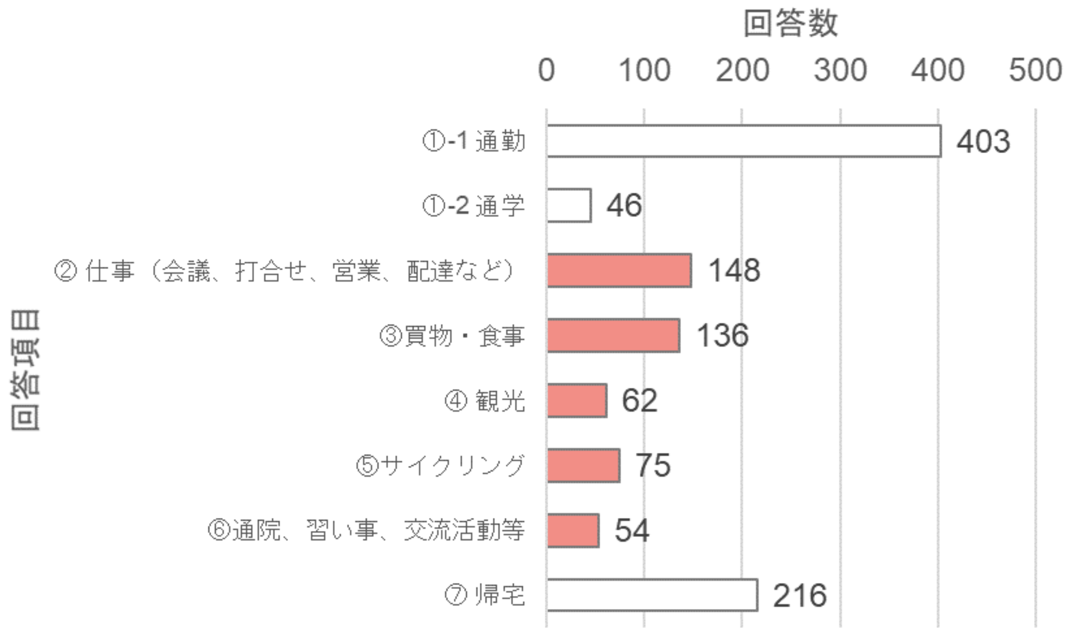
※ピーク時は7～10時と17～21時、昼間時間帯は10～17時、夜間時間帯は21～7時で抽出し、それらの移動回数の平均値を算出（貸出時間で確認）

2．シェアサイクル実証実験の現状　⑤利用者アンケート

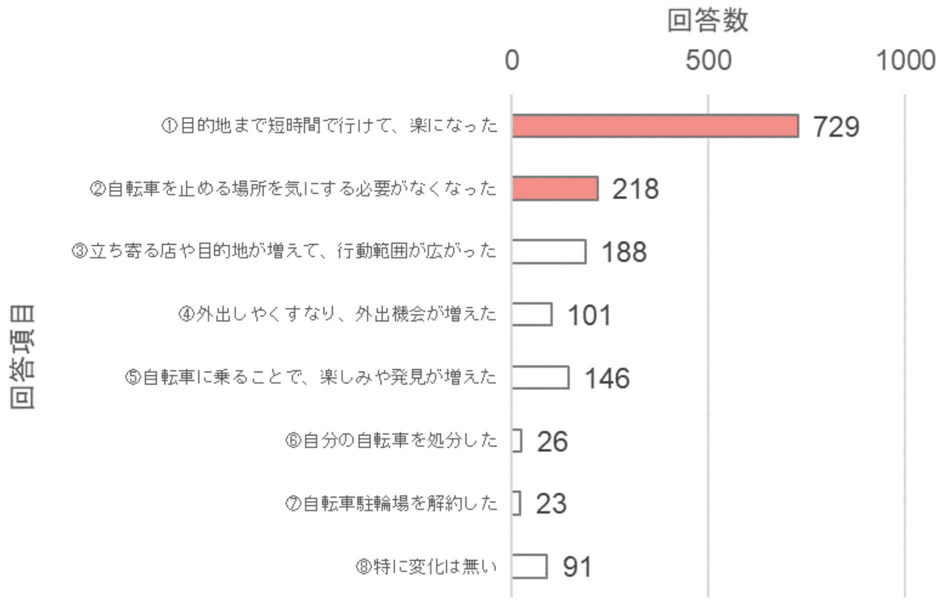
シェアサイクル利用者に対し、利用目的や自転車に対する意識の変化等のアンケートを実施。

〇通勤目的の利用が多いものの、**仕事や買物・食事、観光、サイクリング**等様々な目的に用いられており、回遊性向上に寄与している。
〇 **“目的地まで短時間で行ける”**という回答や**“自転車を止める場所を気にしなくなった”**という回答が多く都市内における回遊性の向上に寄与していると考えられる。

シェアサイクルを用いた移動について、
その主な目的を教えてください。（複数回答可）



シェアサイクルを利用するようになって
生活が変化したか教えてください。（複数回答可）

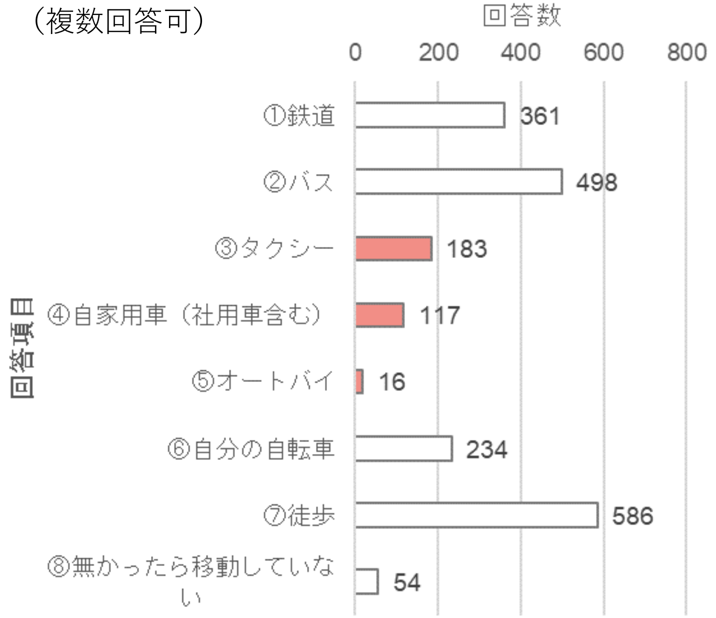


※サンプル数＝935人

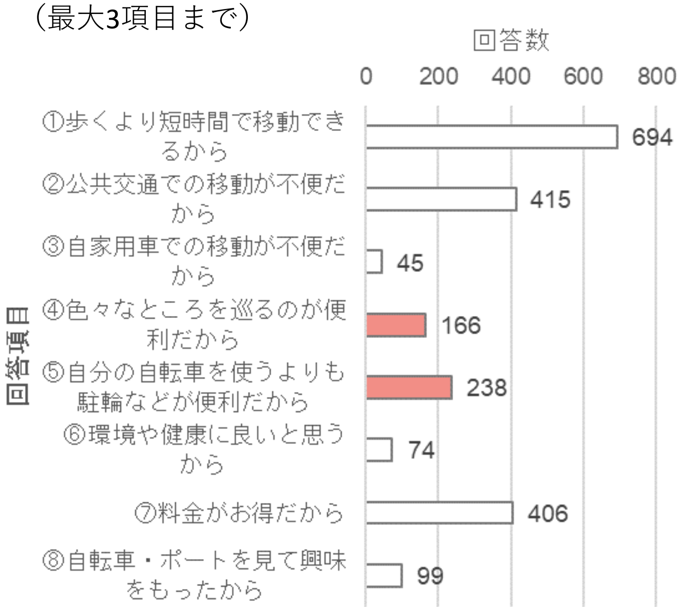
２. シェアサイクル実証実験の現状　⑤利用者アンケート

〇シェアサイクルがなかった場合の交通手段として最も多かったのは徒歩であり、用いる理由を見ても、「歩くより短時間で移動できる」といった回答が多いことから、短距離移動に対するシェアサイクルの活用は効果的であると考えられる。
〇次いで鉄道、バスといった公共交通からの転換も多く、競合が起きていることが予想されるが、意識の変化についての質問で、「⑥シェアサイクルと合わせて、バスや鉄道等の公共交通機関を利用しようと思った」と回答した人も多く、公共交通との連携が重要であると考えられる。
〇タクシーや自家用車からの転換も一定程度起きていることから、自転車の利用促進に寄与していると考えられる。
〇シェアサイクルの利用を通じて、自転車の利便性や自転車利用環境への関心など、様々な意識の変化に寄与している。

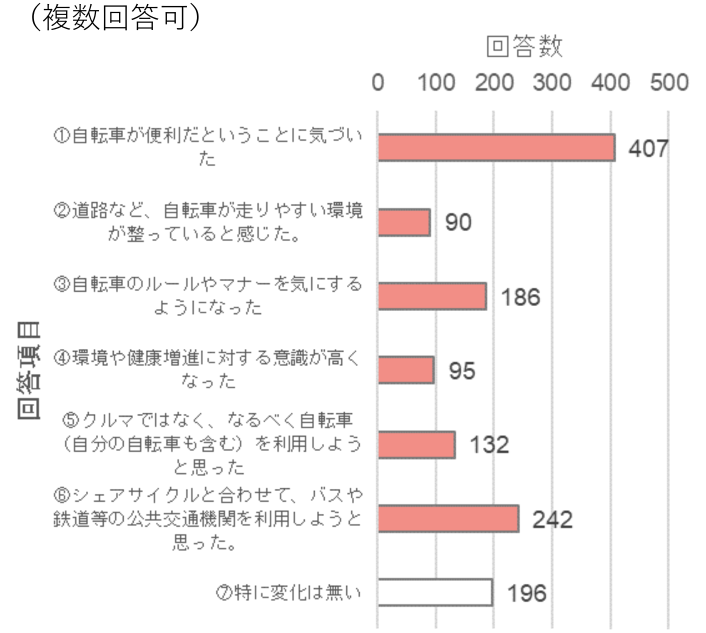
シェアサイクルがなかった場合、
どの交通手段で移動しますか。



シェアサイクル用いる理由
について教えてください。



シェアサイクルを用いるようになって、
考えや意識が変化したか教えてください。



※サンプル数＝935人

3. 今後の展開　①路線バス連携実証実験

〇シェアサイクルによるバス停アクセスを向上し、鉄道やバスが利用しにくい地域に居住する方の外出を促進し、公共交通の利用環境向上につなげる。
〇また、自家用車依存を抑制し、公共交通の利用促進・維持につなげる。

➢ 概要

- 国際興業バスと連携
- 見沼区・日大前バス停周辺にポート設置

➢ 効果検証

- バス・シェアサイクルの利用状況・乗継状況
- サイクルポート設置による効果（バス停アクセスの向上、外出機会の増加※ 、利用の満足度※等）
  ※アンケート調査で把握

➢ 向上効果を高める施策の展開メニュー

- バス停留所・サイクルポートの双方での利用案内充実（時刻表、看板・サイン等）
- リーフレット、ポスター、WEB等での広報強化
- シェアサイクルアプリでのバス利用案内
- 観光・地域イベント等を活用した利用促進の実施
- 無料クーポン・割引サービス等の商業施設等と連携
- バス・シェアサイクルの一括経路案内等のMaaSへの展開

➢ 今後の予定

- 設置箇所の選定、設置に向けた関係者調整の実施
- 調整が終了した箇所から順次設置
- 利用データ収集、アンケート実施
- 効果検証

３. 今後の展開　②ビックデータの活用メニュー

〇シェアサイクルのGPSデータ（移動軌跡） は、ポート配置や自転車通行環境の整備区間、危険個所の抽出等の検討の活用可能性がある。

シェアサイクルのGPSデータ（車両毎の1分間隔の位置情報）

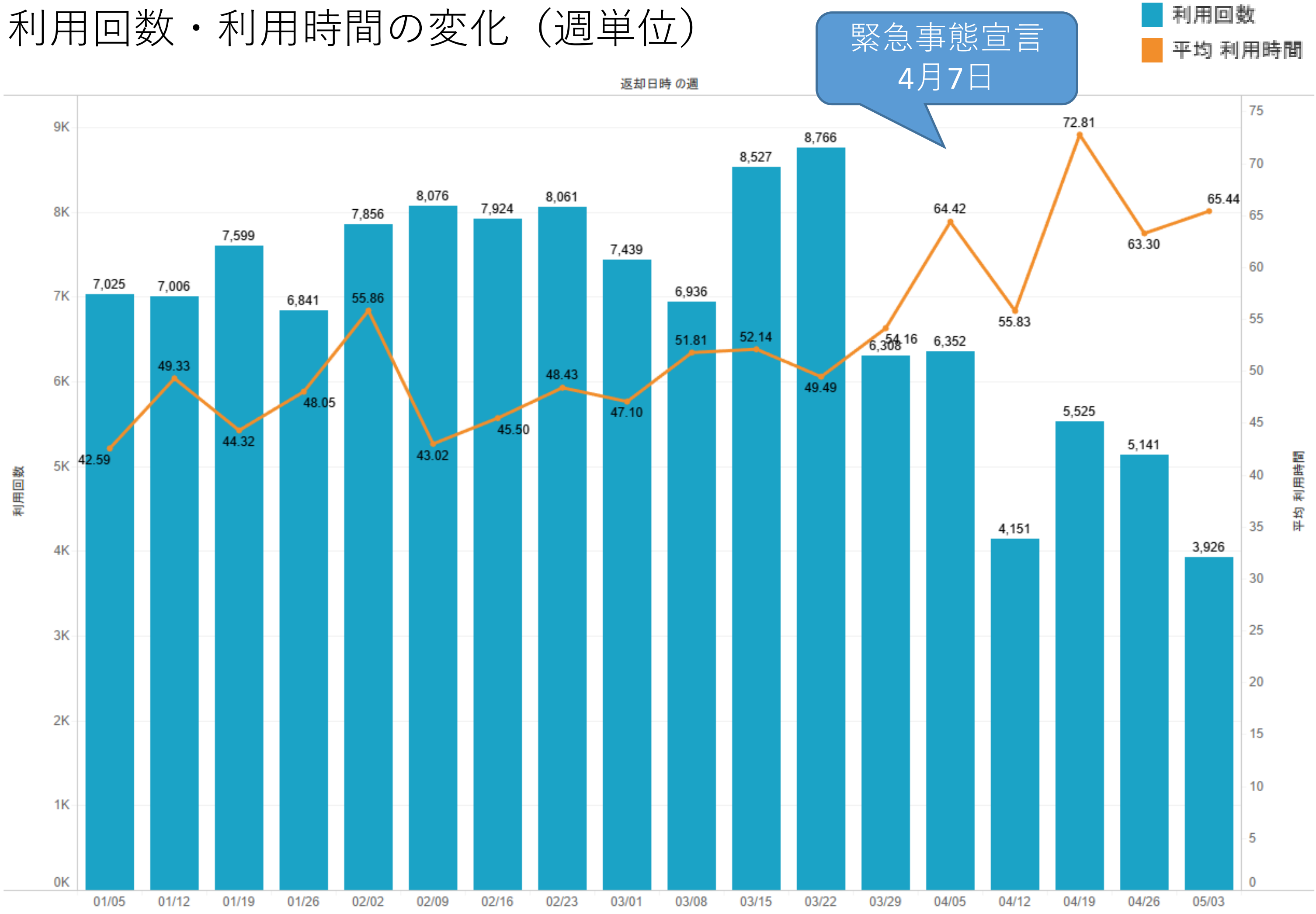
GPSデータの活用メニュー

データ内容	活用方法
①利用回数データ	• 適正なポート配置への転換 • 充電ポートの適正化 • 大規模なマザーポートの配置　等
②軌跡データ	• 自転車レーン等の整備優先区間の選定（自転車通行量が多い区間の抽出） • 自転車レーンの整備効果検証（自転車通行量の変化）　等
③減速度データ	• 急ブレーキが発生している交差点・区間の抽出 • 自転車事故データと組み合わせた分析、注意喚起路線の選定　等

【参考】新型コロナウイルス流行に伴う影響について

〇緊急事態宣言発令後、利用回数の減少・利用時間の長時間化が顕著である。
　三密を回避する移動手段としての利用、デリバリー業務での使用、リモートワーク環境下でのランチ利用等、
　短距離交通インフラとしての位置づけが再定義されつつある。

利用回数・利用時間の変化（週単位）



➢ 現在発生している変化

- 鉄道駅への通勤移動が減少
- 通勤時間帯自体の利用が減少
- 長時間利用が増加
- 登録者数は変わらず増加
- 単価向上により収益は横這い

➢ Afterコロナの検討観点

- 鉄道駅中心⇔分散の両視点
- 通勤時間帯が分散する
- デリバリーニーズへの対応
- 長距離ライド対応（ebike等）
- 都内通勤ベットタウン型の利用形態からの転換対応