

横浜市広域シェアサイクル事業社会実験

## 令和6年度事業評価報告書

令和7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
3 総合評価	11
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
3 総合評価	16
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	21
1 区域概要	21
2 事業実績	21
3 総合評価	22
4 効果検証	23
5 次年度の事業改善	25
<参考資料>	26
アンケート結果	27
1 実施概要	27
2 アンケート結果	27
事業評価手法の策定経緯	44

## 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 style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="416 1223 730 1641" style="border: 1px solid black; padding: 10px; 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 data-bbox="746 1223 1061 1641" style="text-align: center;"> <p>実施範囲図</p>  </div> <div data-bbox="1077 1223 1385 1641" style="border: 1px solid black; padding: 10px; 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;"> <span style="border: 1px dashed red; padding: 2px;">重点展開区</span> <span style="border: 1px dashed pink; padding: 2px;">横浜都心部区域 (対象外)</span> </p>	

<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 7 年 6 月 20 日</p>
<p>記入者</p>	<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

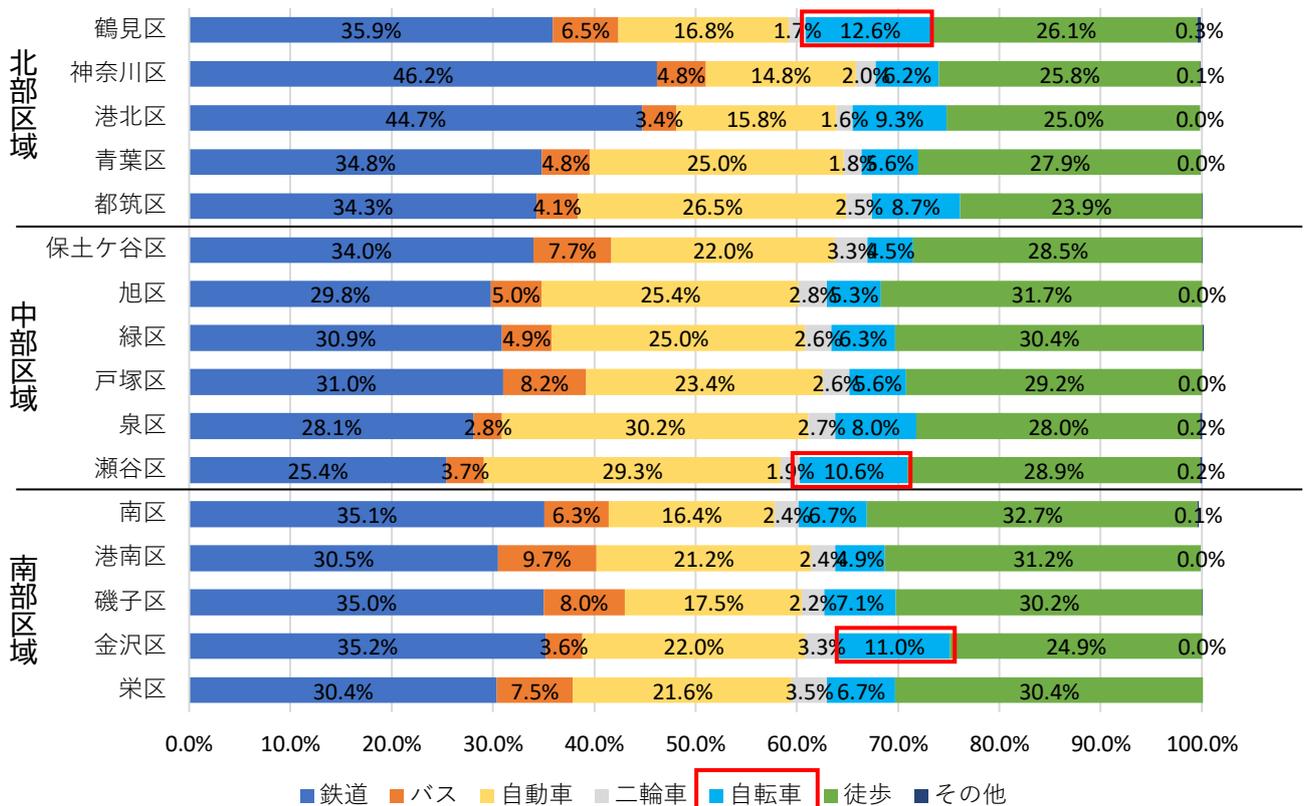
### 1 区域概要

社会実験の対象区域全体の人口は令和7(2025)年3月31日現在で約349万人、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。

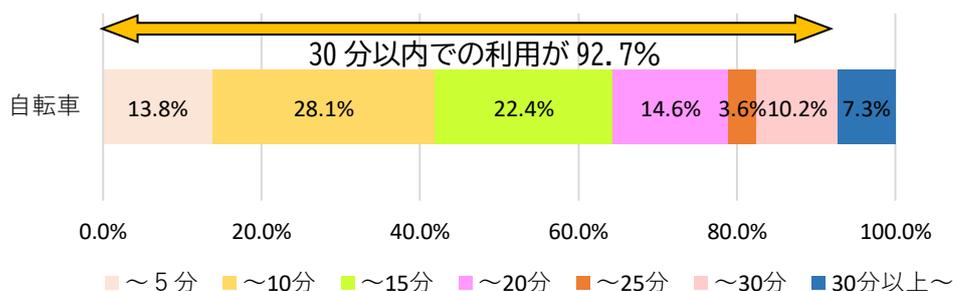
また、同調査結果によると横浜市を到着とする代表交通手段別トリップのうち、自転車での所要時間は、30分以内での移動が92.7%である。

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 (%)

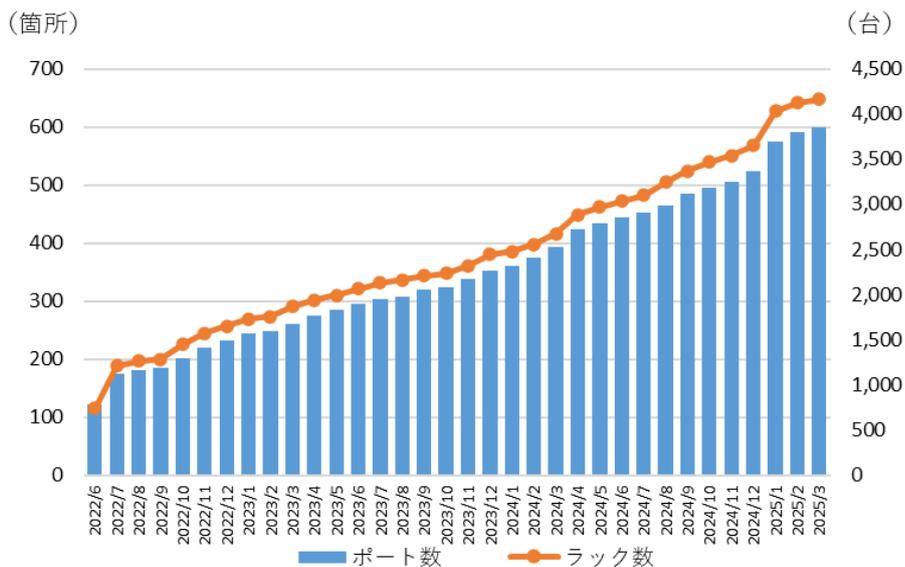


平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査結果を元に集計

## 2 事業実績

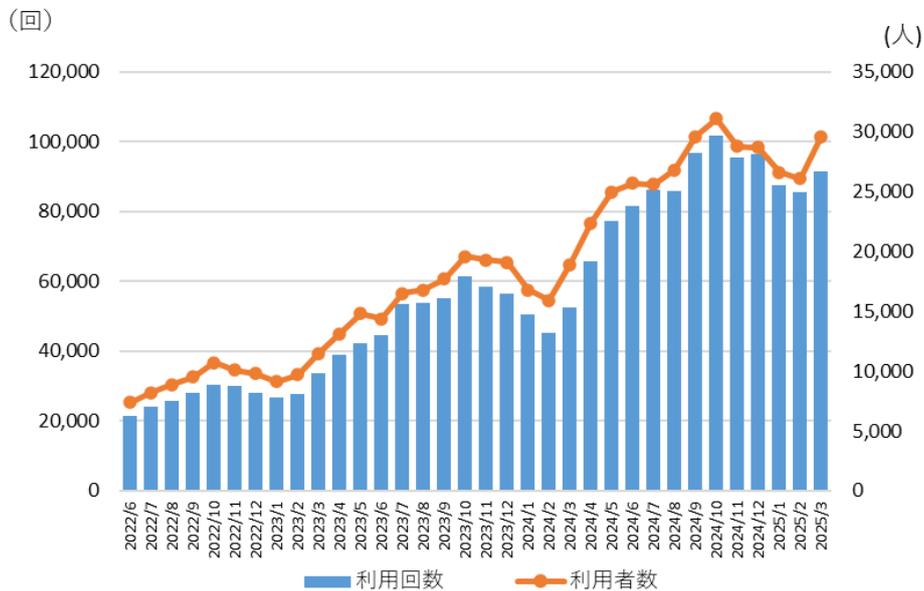
### (1) サイクルポートの設置状況

令和7年3月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 477 か所増え、599 箇所となった。内訳としては公有地 262 か所、民有地 337 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7年3月末までの間に、区域全体で延べ約 623,800 人（月平均約 18,300 人）が約 1,941,500 回（月平均約 57,100 回）シェアサイクルを利用した。



### 3 総合評価

令和6年度中は、サイクルポートが207か所増加し、ポート密度も1ポート/k㎡を上回るなど、令和5年度と同様の伸び率となった。

社会実験開始から約4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、9万回を超える利用回数が生じる移動サービスに成長した。

普及率は0.7%まで上昇し、昨年度より0.31ポイント増加した。

### 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0.7%、利用人数は約29,700人、利用目的は「通勤・通学」（30%）、「周遊・レジャー」（30%）、続いて「買い物・飲食」（28%）となり、3つの項目で全体の88%を占める。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①普及率	1.0	0.7	0.39	%
②利用人数	43,500	29,729	18,900	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	30	27	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	30	32	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	28	29	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	12	12	%
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	11.5	4.8	%
⑨ポート空車率	10	10.0	11.0	%
⑩ポート満車率	10	26.1	27.0	%
⑪利用者満足度	80	87.5	86.6	%

##### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度は1.5ポート/k㎡、利用回数は約91,600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	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①ポート密度	1.0	1.5	0.98	ポート/k㎡
②ポート配置数	757	599	392	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	244	166	130	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	237	164	104	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	157	135	73	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	119	70	45	ポート
⑦利用回数	127,833	91,586	52,500	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	68.8	73.9	%

##### 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7.9%であり、その結果CO<sub>2</sub>排出削減量は11.7t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	7.9	7.0	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	11.6	11.7	9.6	t-CO <sub>2</sub> /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、比較的順守率が高い。ヘルメット着用ルールの順守率については 11.3%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	R7.3 現状値	R6.3 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	82.9	84.0	%
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	88.3	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	91.5	93.7	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	86.1	84.5	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	11.3	11.5	%

### 第3 北部区域の事業評価

#### 1 区域概要

北部区域（人口約142万人、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。

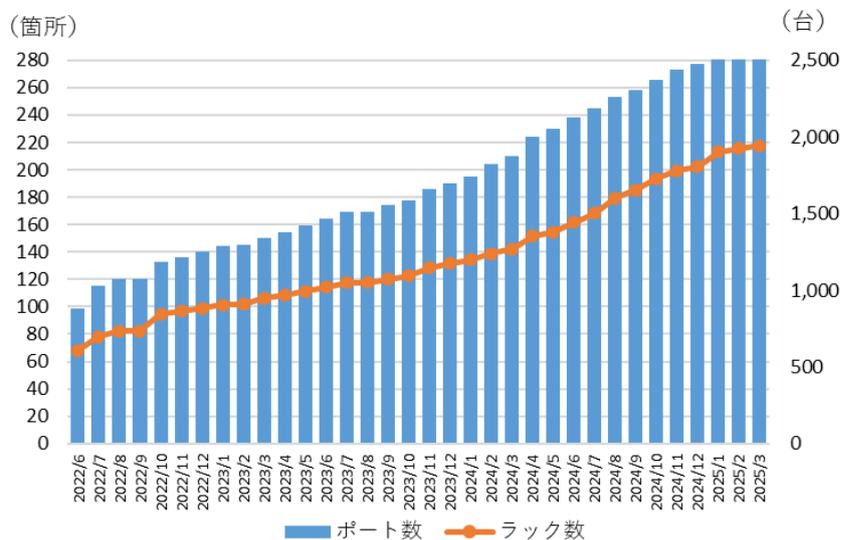
社会実験開始時点でHELLO CYCLINGによるシェアサイクルサービスが既に民間事業として展開されていたため、中部・南部区域と比較するとサイクルポート密度と利用人数も多い地域である。

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

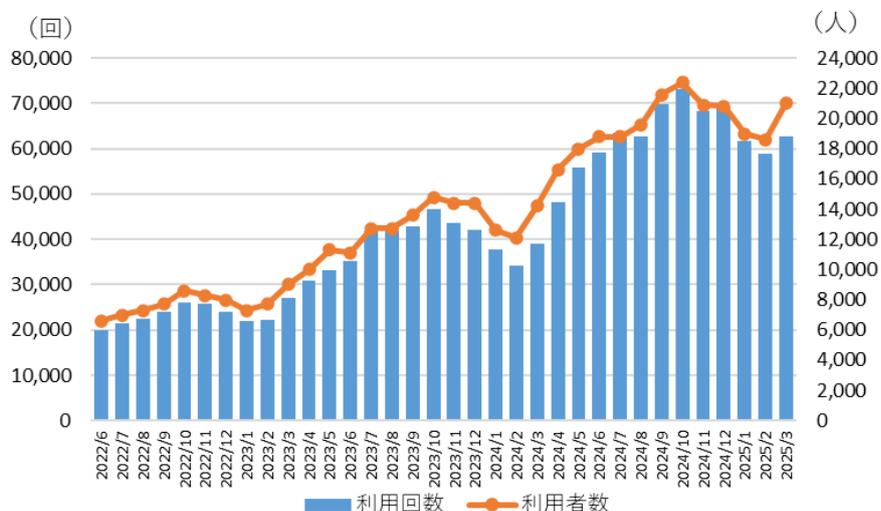
##### (1) サイクルポートの設置状況

北部区域における令和7年3月時点でのサイクルポート数は299件であり、令和5年度末に比べて97箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地81箇所、民有地218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7年3月までの間に、延べ467,500人（月平均約13,800人）が1,456,900回（月平均約42,900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7年2/7(金)~2/21(金)
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	350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:30.0%、30代:22.3%、40代:23.7%)
利用頻度	全ての目的で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79.1% 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68.9% 料金が安く移動できることを理由にした人が68.3%
主な自由意見	メンテナンスを強化して欲しい(42件) サイクルポートを更に設置して欲しい(33件) ポート内の自転車の管理をして欲しい(20件) 満車・空車で利用できない(19件) 事前の返却予約を設定関連(19件) 料金が徐々に上がってきているのが気になります 使い放題プランがあれば嬉しい

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどの分析結果から、昨年度に引き続き港北区、鶴見区、神奈川区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、青葉台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」及び「買い物・飲食」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。

「週に1~2回」、「週に3~4回」、「週に5回以上」の利用頻度である利用者数も多く、ポート密度と比例して利用者の利用頻度も上がっている。

## 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。他地域と比較して、駅周辺と大学間での利用が顕著に見られる。

令和7年度3月時点での効果検証で、普及率1.2%、ポート密度2.0ポート/㎢という結果となった。民間地と公有地がともにポート数を伸ばせたことで、駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率地域のカバー率も15.5%まで向上している。地域住民等の多様な移動ニーズに一定数対応出来ていると考えられ、今後も更なるポート数の増加に期待したい。

ポート密度が2.0ポート/㎢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、メンテナンスの充実を求める声や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や運営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 92.7%と高い数値であるが、ポートの満車率が昨年度より 6.5 ポイント減少し 32.0%となったが、依然として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	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①普及率	2.54	1.2	0.77	%
②利用人数	32,000	21,032	14,200	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	30	30	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	29	29	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	28	28	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	13	12	%
⑦0Dの多様化度	30	25.2	2.0	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	15.5	6.8	%
⑨ポート空車率	10	8.0	4.7	%
⑩ポート満車率	10	32.0	38.5	%
⑪利用者満足度	80	92.7	88.2	%

#### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度が 2.0 ポート/km<sup>2</sup>、利用回数が約 62,600 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	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①ポート密度	2.7	2.0	1.4	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	400	299	202	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	142	74	63	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	120	78	53	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	54	73	41	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	84	50	34	ポート
⑦利用回数	100,000	62,645	39,000	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	79.2	75.2	%

#### 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 4.4%であり、その結果 CO<sub>2</sub>排出削減量は 3.6t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	4.4	3.8	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	7.3	3.6	5.6	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	R7.3 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	83.9	87.0	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	85.6	87.9	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	94.4	95.0	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	88.3	85.0	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	12.3	10.3	%

## 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78%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	着実に利用が増加している
②	ポート設置は促進されたか	市	S	駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率が15.5%まで向上するなど、区域全域でポート設置が進んでいる
		事業者	S	公有地・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	利用人数が21,032人まで増えているが、普及率は1.2%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	A	移動データの分析を新規ポートの開拓につなげるなど効果的な活用がなされている
		事業者	B	ポート開拓にデータを活用していたが、駅前の満空データ含め、より活用していきたいと考える
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	R7.3 現状値	R6.3 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	1：2.7	1：2.8	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- ・ポート数は増加したものの、アンケートの自由記載にもある通り、メンテナンスの課題があるため改善が必要であることが見受けられる。
- ・利用者数、利用回数共に伸びているが、普及率や利用人数は目標値に届いていないため、更なるポート開拓や、増設並びにPR活動を行なっていく必要があると考える。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- ・交通ルールマナーについて、アプリ内での周知活動は継続的に行なっているものの、目標値からは大きく下回った結果になっている。  
事業者のみならず、行政と連携を行いながら、啓発に力を入れていく必要があると考える。

### (3) 次年度の改善内容

- ・共同ポートが開始することにより、今まで以上に移動しやすい環境を提供できるとともに、移動の偏りが起こる可能性があるため、データを可視化しつつ、ポートの最適化を図る。
- ・普及率を上げるためにも、更なるポート拡大、必要な場所への増設が必要なため、引き続きポート開拓を強化していく。

## 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157km<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。

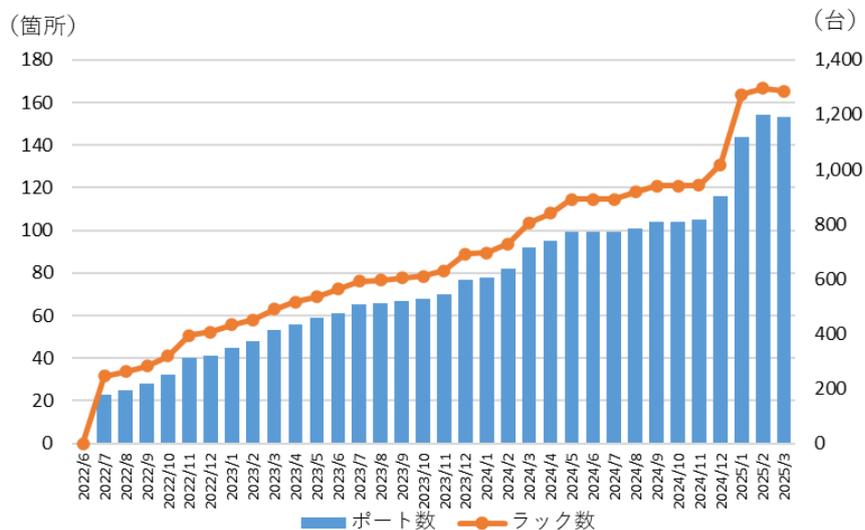
区域面積は3区域の中で最大であり、社会実験3区域の中で住居地域の面積が最も多い。

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

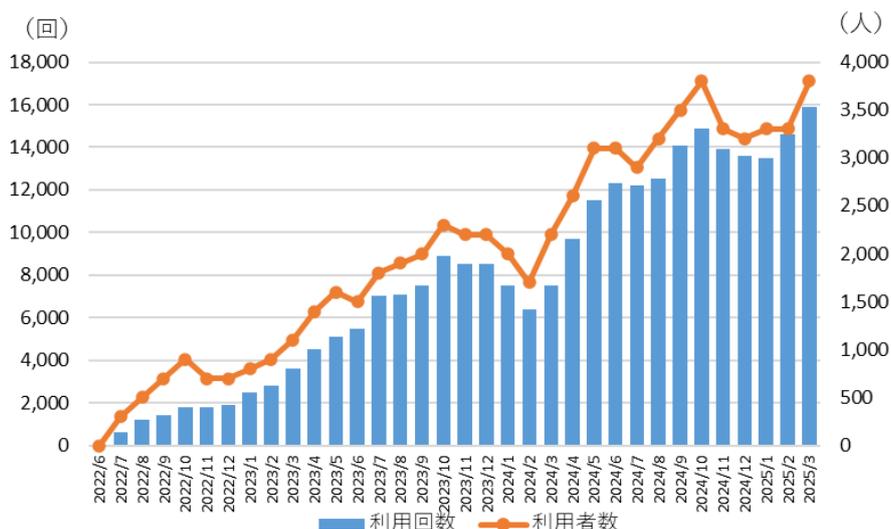
#### (1) サイクルポートの設置状況

中部地区における令和7年3月時点でのサイクルポート数は153件であり、令和5年度末に比べて61箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地108箇所、民有地45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6年度末までの間に、延べ68,500人（月平均約2,000人）が260,300回（月平均約7,700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7年2/7(金)~2/21(金)
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	886人(うち中部区域での利用したことがある人:315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40代の利用者の割合が他地区と比べて高い (20代:9.5%、30代:21.0%、40代:34.9%、50代:27.6%)
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85.7% 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76.2% 時間にとらわれず移動できることを理由にした人が61.3%
主な自由意見	メンテナンスを強化して欲しい(15件) サイクルポートを更に設置して欲しい(104件) ポート内の自転車の管理をして欲しい(11件) 満車・空車で利用できない(14件) 事前の返却予約を設定関連(7件) 料金の値上がりをしてから不具合のある自転車に当たらなくなり、自転車も乗りやすいです 日頃より台数調整、充電のサービスありがとうございます。バイクのおかげで私のQOLは上がりました 電話でのサポートもいいし困ることがない。継続してほしい

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどの分析結果から、保土ヶ谷区、戸塚区、瀬谷区内の移動が多く、保土ヶ谷駅、東戸塚駅、戸塚駅周辺といったJR線沿線、西谷駅、鶴ヶ峰駅、瀬谷駅といった相鉄線沿線のサイクルポートの利用が多くみられる。

利用目的としては、「周遊・レジャー」と「買い物・飲食」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。

駅・バス停から一定程度離れている地域と交通結節点の利用も顕著にみられ、公共交通の補完的な役割としてシェアサイクルが一定程度普及している。

## 3 総合評価

利用人数は3,850人/月で目標値を越えたが、普及率は0.2%と未だ低い数値のまま推移している。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。

利用者満足度については前年度より約4ポイント低下している。サイクルポートを更に設置して欲しい声が他地域と比べて多いことから、サイクルポートがいま一つ拡大していないことに起因していると考えられる。

区域全体において更なるポートの設置をスピード感をもって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）

普及率は 0.2% 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 32% まで高まってきている。

利用人数が約 3,900 人まで大きく上昇し、またポート空車率も減少（昨年度比 -2.8 ポイント）しているものの、利用者満足度は減少（昨年度比 -3.5 ポイント）している。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①普及率	1.3	0.2	0.10	%
②利用人数	2,500	3,850	2,200	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	30	24	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	32	35	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	27	33	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	10	9	%
⑦ODの多様化度	30	8.7	9.0	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	11.7	3.6	%
⑨ポート空車率	10	16.6	19.4	%
⑩ポート満車率	10	7.6	2.5	%
⑪利用者満足度	80	79.7	83.2	%

#### イ 移動回数の増加による地域の活性化

ポート密度は 1.0 ポート/km<sup>2</sup>、利用回数は約 15,900 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	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①ポート密度	1.0	1.0	0.6	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	157	153	92	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	38	44	34	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	64	38	24	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	47	37	17	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	8	5	3	ポート
⑦利用回数	8,333	15,941	7,500	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	64.6	75.2	%

#### 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 11.4%（昨年度比 -0.8 ポイント）と減少した。しかし、CO2 排出削減量は 2.3t-CO2/月となり、目標を大きく上回った。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	11.4	12.2	%
②CO2 排出削減量	0.7	2.3	1.61	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下となっている。特に夜間ライト点灯については昨年度比-4.9 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	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①交通ルール等の発信回数	10	12	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	82.3	83.2	%
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	88.2	%

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	92.9	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	84.2	84.0	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	10.8	12.2	%

## 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65%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	3,850人となり、目標を達成することが出来た。 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	季節変動の影響は受けたが、ポート増加に伴い、利用者は増加し、目標を達成することができた。
②	ポート設置は促進されたか	市	B	ポート数は増えているが、昨年度と同様に、公有地：私有地の比率が1：2を大きく下回っており、私有地のポート増加に期待が残る。
		事業者	B	道路上などの公有地へのポート設置により、目標数まであと一歩のところまで設置ができた。
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	利用回数は上昇してきたが、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	区のイベントに参加し、広報活動を行った。利用回数が増えることでの認知度向上もあり、ポート設置に繋がるケースが増えた。
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、データの分析を踏まえたポート設置への反映など今後の展開に期待したい。

		事業者	B	データを活用して、利用時間や利用エリアの傾向をみて再配置等を行い、効率的に運用を行った。利用増加に繋がるデータ活用を引き続き行う。
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、昨年度と同程度の順守率となっているが、更なる効果的な交通安全周知に期待したい。
		事業者	B	区のイベント参加やアプリは配信などで交通安全周知を行ったが、ヘルメット着用率に関しては低いので、更なる交通安全周知は必要である。

### <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	R7.3 現状値	R6.3 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	1：0.40	1：0.46	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- ・道路上などの公有地ポート増加に伴い、ポート密度は 目標値 (1.0 ポート/km<sup>2</sup>) まで上げられたが、郊外地（鉄道駅周辺以外）は、ポート密度が低い点が課題のため、利用者需要と採算性を鑑みた民有地への設置場所選定をしてポート設置をする必要がある。
- ・交通ルールの順守率については、項目（車道原則・左側通行、夜間ライト点灯、ヘルメット着用）については前年度より下がる結果のため、アプリ等の活用やイベント参加により、更なる啓発活動に力を入れていく。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- ・ヘルメット着用に関する交通ルール順守率は、努力義務化された令和5年度に比べ低下した。安全・安心なシェアサイクルの利用のためには、ヘルメット着用だけでなくその他の項目と共に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 2.3t/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、郊外エリア（鉄道駅周辺以外）のポートの開拓を目指す。
- ・ 交通ルール順守については、令和5年度より令和6年度が下がっていることから、順守率向上を目指すために、啓発活動を引き続き行う。

## 第5 南部区域の事業評価

### 1 区域概要

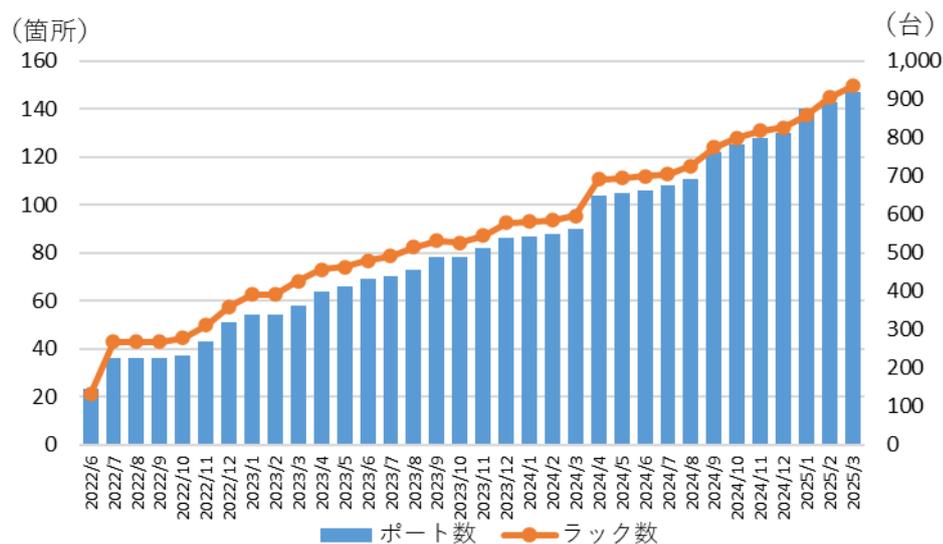
南部区域（人口約 89 万人、区域面積 97 km<sup>2</sup>）は、臨海部に工業業務地が連続し、内陸に住居地域を有する区域である。金沢区の臨海部はレジャー施設などの観光スポットも多いのが特徴である。

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 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

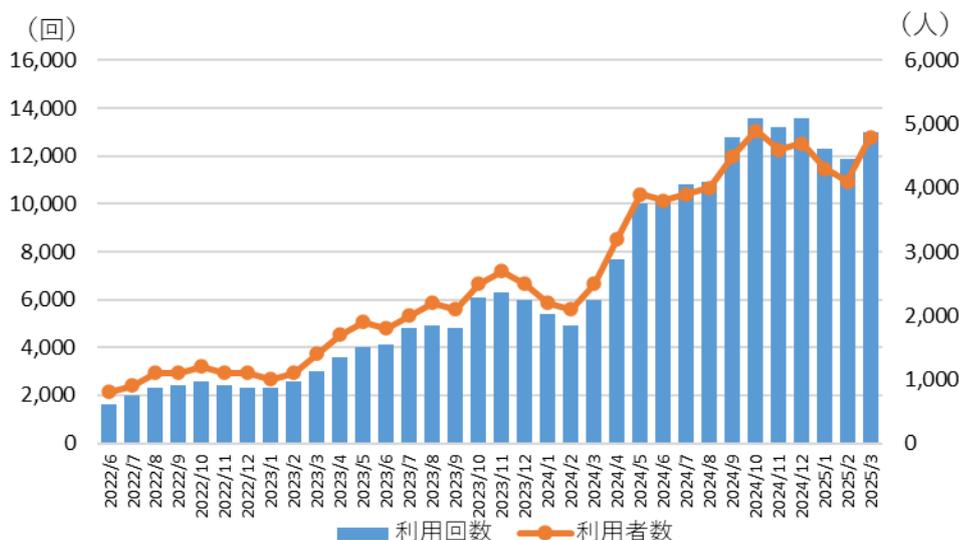
#### (1) サイクルポートの設置状況

南部区域における令和 7 年 3 月時点でのサイクルポート数は 147 件であり、令和 5 年度末に比べて 57 箇所増加している。サイクルポート数の内訳は公有地 73 箇所、民有地 74 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 7 年 3 月までの間に、延べ 87,700 人（月平均約 2,600 人）が 224,300 回（月平均約 6,600 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7年2/7(金)~2/21(金)
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	221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:21.7%、30代:20.8%、40代:25.8%、50代:25.3%)
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）	歩くより早く移動できることを理由にした人が75.1% 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69.2% 料金が安く移動できることを理由にした人が67.9%
主な自由意見	メンテナンスを強化して欲しい(31件) サイクルポートを更に設置して欲しい(39件) ポート内の自転車の管理をして欲しい(9件) 満車・空車で利用できない(22件) 事前の返却予約を設定関連(7件) 自転車定期券をこの地域でも導入して欲しい 移動の自由度があがってありがたいです 故障の連絡をしたユーザーにはクーポンを進呈するなどしていただければ皆が快適に利用できるかと思えます

### (4) 利用傾向の概要

シェアサイクルのODデータやGPSデータなどの分析結果から、新杉田駅、鳥浜駅、根岸駅、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確認でき、シェアサイクルが公共交通の補完的な役割として一定程度普及していることが見受けられる。

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

ポート密度1.5ポート/km<sup>2</sup>とポート数は拡大しており、また普及率も0.4%とポート数の増加に比例して、利用者数も昨年度の2倍程度の増加となっている。

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。

駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率が6.6%と他区域と比較しても低い数値となっており、地域住民等の多様な移動ニーズに対応するためにも今後さらなるポートの拡大が望まれる。

引き続き、ポート数を増やしていくとともに、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。

## 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0.4%とまだ低い状況である。利用目的は、周遊・レジャー（30%）、通勤・通学（29%）と買い物・飲食（28%）の順に多い。

ポート空車率が7.0%、満車率が33.2%であり、昨年度比で空車率が改善されたが、満車率が約2倍となっている。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①普及率	1.1	0.4	0.19	%
②利用人数	9,000	4,847	2,500	人
③利用目的の多様化度（通勤・通学）	25	29	26	%
④利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	25	30	33	%
⑤利用目的の多様化度（買い物・飲食）	25	28	28	%
⑥利用目的の多様化度（業務）	25	12	13	%
⑦ODの多様化度	30	23.2	2.4	%
⑧駅・バス停から一定程度離れている地域のカバー率	10	6.6	4.0	%
⑨ポート空車率	10	7.0	15.6	%
⑩ポート満車率	10	33.2	16.8	%
⑪利用者満足度	80	90.7	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1.5ポート/km<sup>2</sup>、利用回数は13,000回、ポート配置数は目標値の3/4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約5割となっている。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①ポート密度	2	1.5	0.9	ポート/km <sup>2</sup>
②ポート配置数	200	147	90	ポート
③地域別ポート配置数（鉄道駅周辺地域）	64	48	33	ポート
④地域別ポート配置数（沿道地域）	53	48	27	ポート
⑤地域別ポート配置数（住居地域）	56	25	15	ポート
⑥地域別ポート配置数（工業業務地域）	27	15	8	ポート
⑦利用回数	19,500	13,000	6,000	回
⑧ポート設置施設への売上貢献度	70	58.8	70.4	%

#### 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8.3%であり、その結果CO<sub>2</sub>排出削減量は1.4t-CO<sub>2</sub>/月となった。

指標	R7.3 目標値	R7.3 現状値	R6.3 実績値	単位
①自動車・バイク（原付）からの転換割合	10	8.3	6.3	%
②CO <sub>2</sub> 排出削減量	3.6	1.4	0.7	t-CO <sub>2</sub> /月

#### エ 交通ルールの周知啓発

車道原則、左側通行・飲酒運転禁止以外のルールについて、順守率が昨年度を下回った。

指標	R7.3 目標値	R7.3 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	82.4	80.1	%
③自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	90	86.6	88.8	%
④自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	90	92.1	92.7	%
⑤自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	90	85.6	84.5	%
⑥自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメット着用）	10	10.6	12.6	%

## 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59%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	利用人数、及び普及率が目標に対して低い数値となっている。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	B	昨年度と比べると、普及率は上昇しているが、北部と比べ、まだまだ低い数値である。
②	ポート設置は促進されたか	市	B	住居地域のポート配置数が伸びておらず、公有地、民有地ともさらにポート設置を進めていく必要がある。
		事業者	B	1年間で約50ポート増えたが、目標値には到達していないため、来年度はより一層南部エリアに増やしていく必要がある。
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	他のエリアと比べると、利用状況が低いため、より向上させていく必要がある。
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	B	利用回数を増やして認知度を上げることはもちろんだが、駅前や商業施設へ設置を増やし、より視認性を向上できる取り組みを行なっていきたい。
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、データの分析を踏まえたポート設置への反映など今後の展開に期待したい。
		事業者	B	北部同様、ポート開拓にデータを活用していたが、駅前の満空データを含め、より活用していきたいと考える
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、昨年度と同程

				度の順守率となっているが、更なる効果的な交通安全周知に期待したい。
		事業者	A	北部同様、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	R7.3 現状値	R6.3 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	1:1.0	1:1.3	比率

## 5 次年度の事業改善

### (1) 事業の課題

- 普及率がまだ目標値には届いておらず、満車・空車率から、昨年度より利用しにくい環境になってしまったことが読み取れる。データをより利活用しつつ、満車率が高いエリアに重点的にポート開拓を行なっていく必要がある。  
また、利用回数の伸び率についても、北部よりも乏しい結果になっているため、よりポートを拡大し、いつでも利用できる環境を提供できるようポート開拓を積極的に行う必要があると考える。

### (2) 社会経済情勢等の変化

- 交通ルールマナーについて、アプリ内での周知活動は継続的に行なっているものの、目標値からは大きく下回った結果になっている。  
事業者のみならず、行政と連携を行いながら、啓発に力を入れていく必要があると考える。

### (3) 次年度の改善内容

- ポートを拡大することと同時並行で、データを利活用しつつ、適材適所に必要なポート数を配備することを、より行なっていく必要がある。  
来年度は共同ポートの取り組みの開始されるため、エリアに限らず、横浜市全域での全体最適を鑑みて、シェアサイクルの普及を行なっていきたいと考える。

<参考資料>

---

# アンケート結果

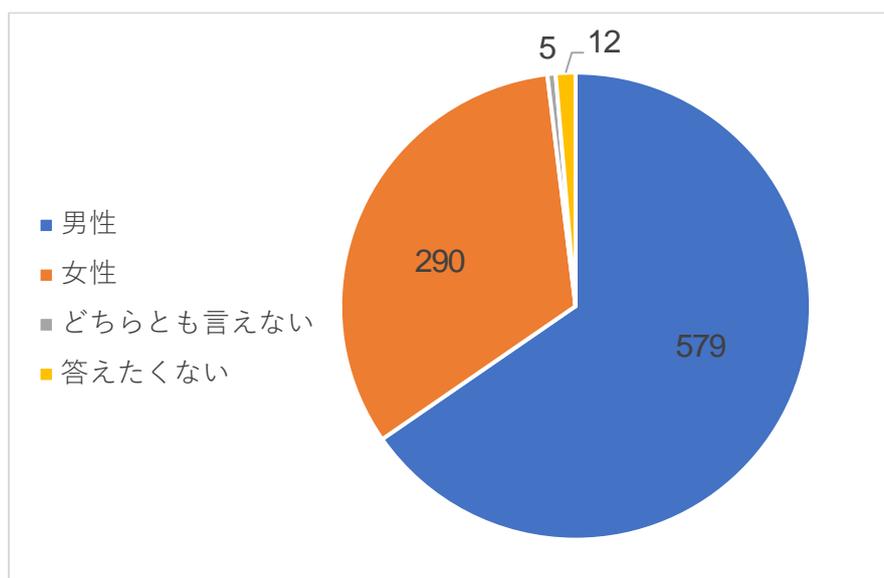
## 1 実施概要

実施期間	令和7年2/7(金)~2/21(金)
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 350 人、中部区域 315 人、南部区域 221 人

## 2 アンケート結果

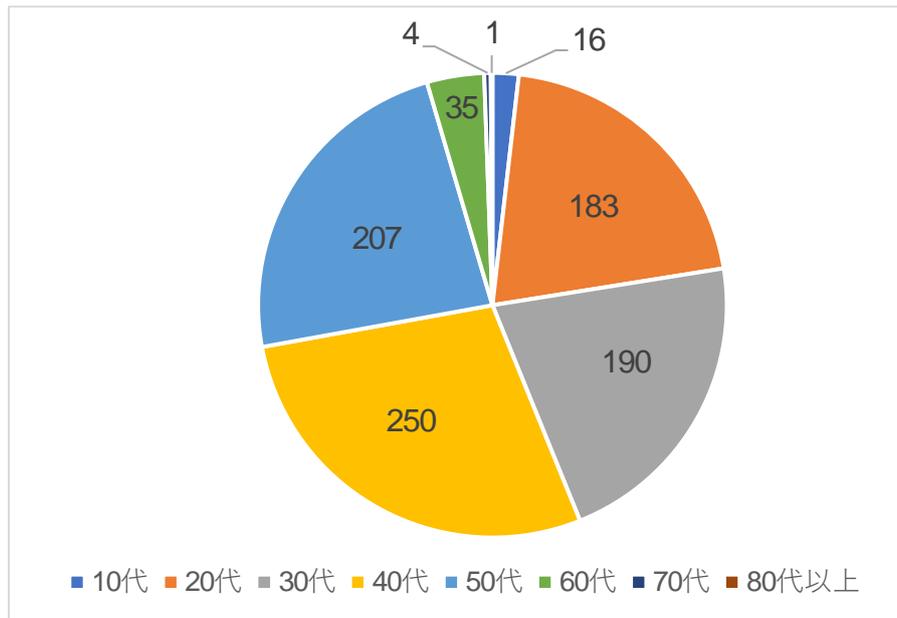
Q1 あなたの性別を教えてください。

	北部	中部	南部	計	構成比
男性	226	200	153	579	65.3%
女性	118	112	60	290	32.7%
どちらとも言えない	3	0	2	5	0.6%
答えたくない	3	3	6	12	1.4%
計	350	315	221	886	100%



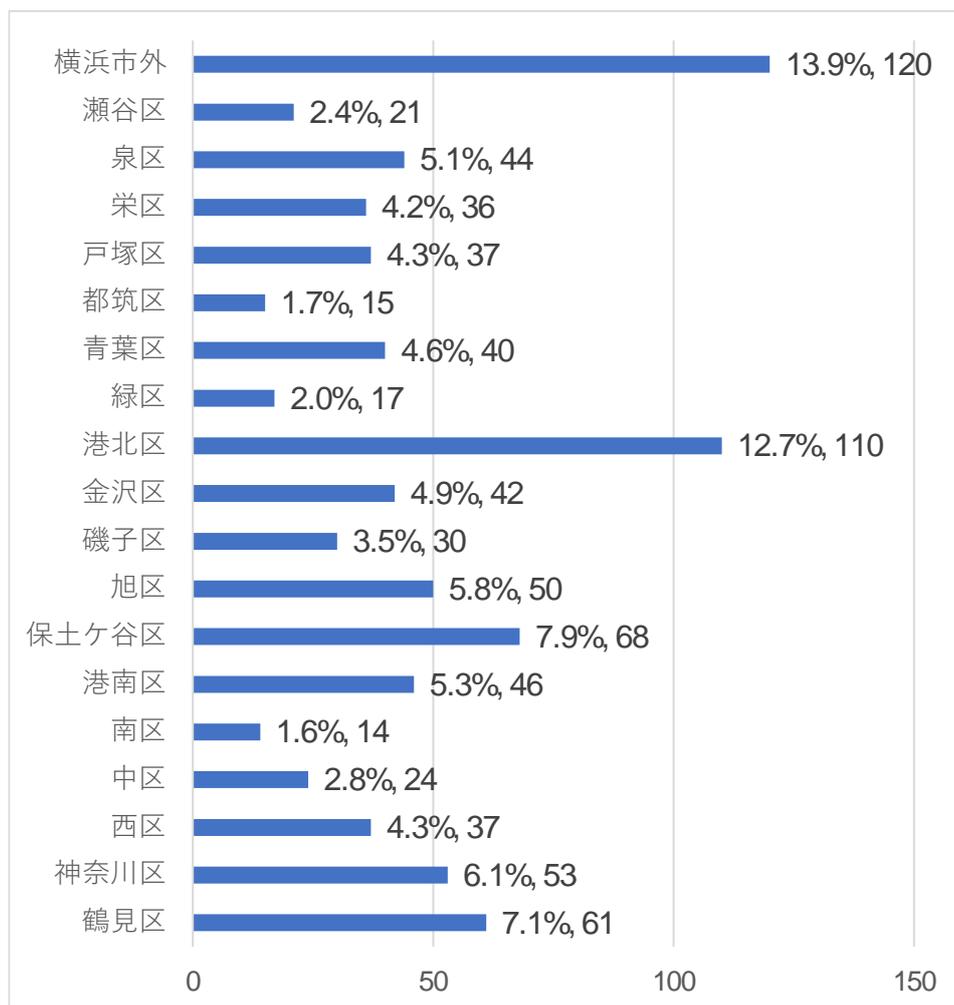
Q2 あなたの年齢を教えてください。

	北部	中部	南部	計	構成比
10代	10	0	6	16	1.8%
20代	105	30	48	183	20.7%
30代	78	66	46	190	21.4%
40代	83	110	57	250	28.2%
50代	64	87	56	207	23.4%
60代	8	19	8	35	4.0%
70代	1	3	0	4	0.5%
80代以上	1	0	0	1	0.1%
計	350	315	221	886	100%



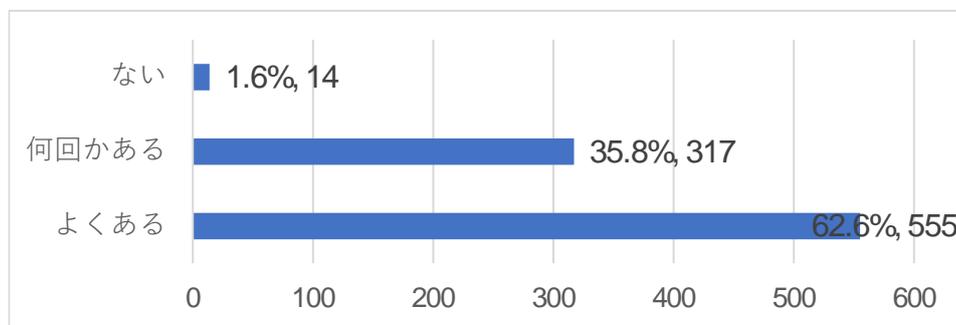
### Q3 あなたのお住まいを教えてください

	北部	中部	南部	計	構成比
鶴見区	57	3	1	61	7.1%
神奈川区	38	12	3	53	6.1%
西区	4	30	3	37	4.3%
中区	0	17	7	24	2.8%
南区	0	14	0	14	1.6%
港南区	3	3	40	46	5.3%
保土ヶ谷区	9	55	4	68	7.9%
旭区	3	47	0	50	5.8%
磯子区	0	4	26	30	3.5%
金沢区	1	2	39	42	4.9%
港北区	109	1	0	110	12.7%
緑区	6	10	1	17	2.0%
青葉区	38	1	1	40	4.6%
都筑区	14	0	1	15	1.7%
戸塚区	0	31	6	37	4.3%
栄区	0	4	32	36	4.2%
泉区	0	44	0	44	5.1%
瀬谷区	1	19	1	21	2.4%
横浜市外	67	18	35	120	13.9%
計	350	315	200	865	100%



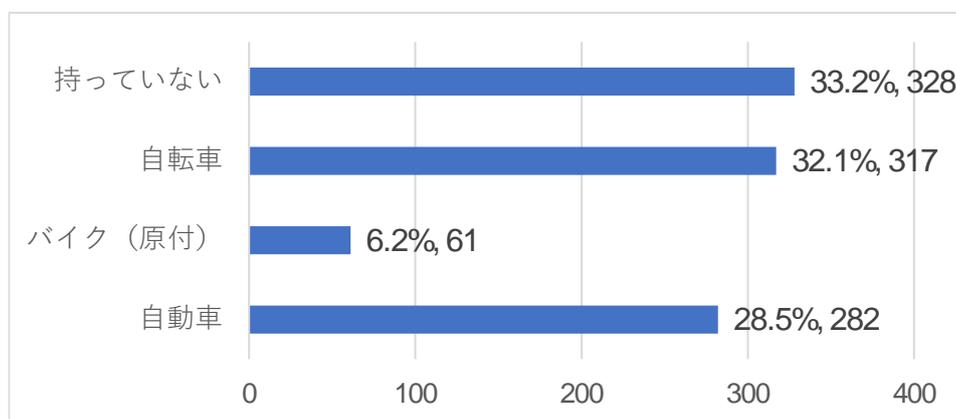
Q4 あなたは各区域内でシェアサイクルを利用したことがありますか

	北部	中部	南部	計	構成比
よくある	279	131	145	555	62.6%
何回かある	62	184	71	317	35.8%
ない	9	0	5	14	1.6%
計	350	315	221	886	100%



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）

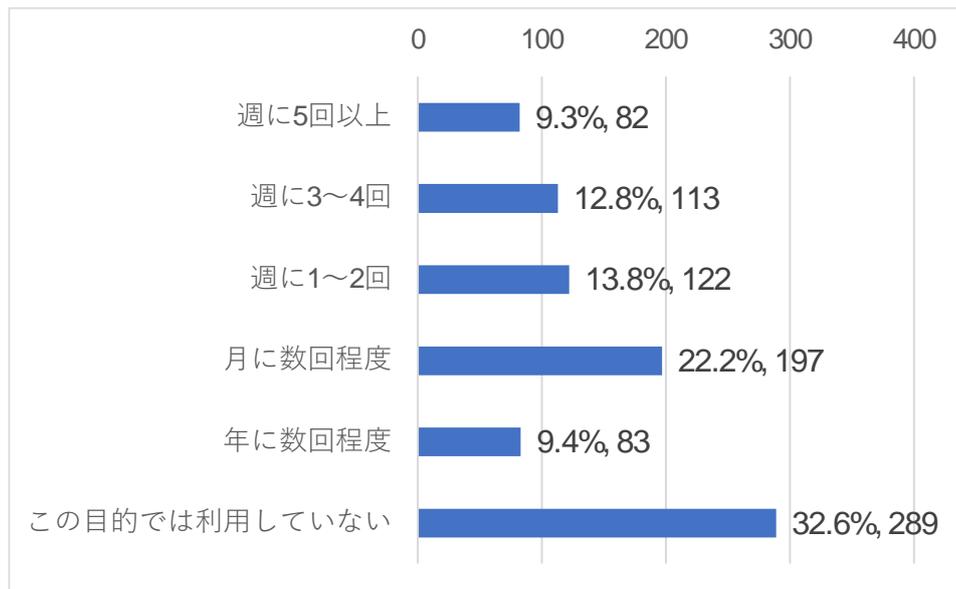
	北部	中部	南部	計	構成比
自動車	85	145	52	282	28.5%
バイク（原付）	13	38	10	61	6.2%
自転車	100	145	72	317	32.1%
持っていない	152	89	87	328	33.2%
計	350	417	221	988	100%



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

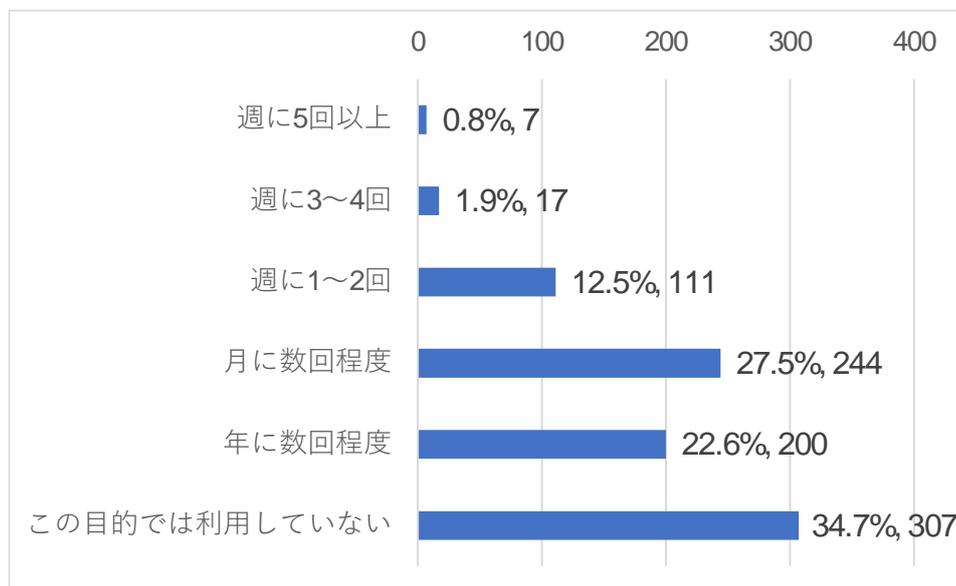
通勤・通学

	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	48	19	15	82	9.3%
週に3~4回	66	27	20	113	12.8%
週に1~2回	56	27	39	122	13.8%
月に数回程度	74	59	64	197	22.2%
年に数回程度	19	43	21	83	9.4%
この目的では利用していない	87	140	62	289	32.6%
計	350	315	221	886	100%



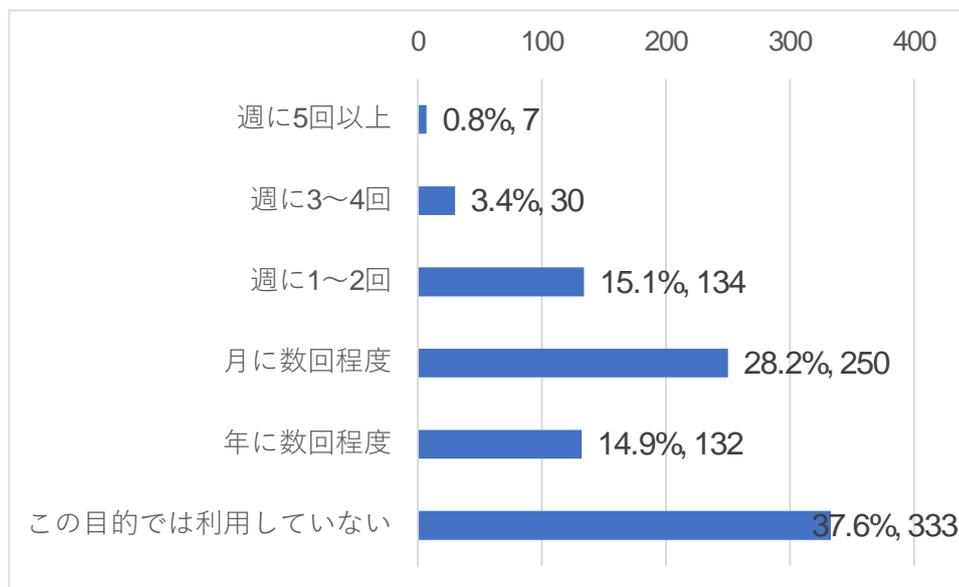
周遊・レジャー

	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	1	4	2	7	0.8%
週に3~4回	14	1	2	17	1.9%
週に1~2回	60	22	29	111	12.5%
月に数回程度	116	59	69	244	27.5%
年に数回程度	60	86	54	200	22.6%
この目的では利用していない	99	143	65	307	34.7%
計	350	315	221	886	100%



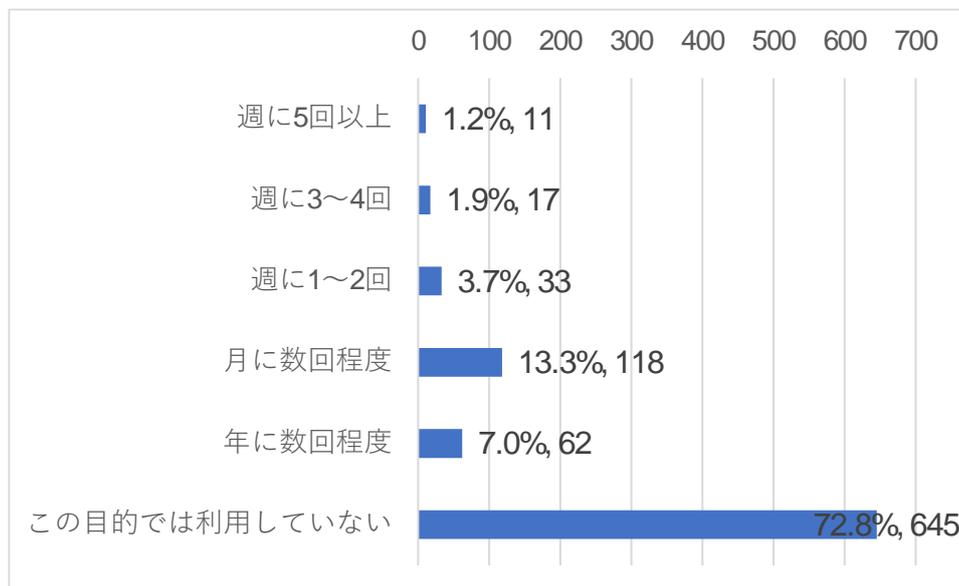
## 買い物・飲食

	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	2	4	1	7	0.8%
週に3~4回	21	3	6	30	3.4%
週に1~2回	70	26	38	134	15.1%
月に数回程度	111	64	75	250	28.2%
年に数回程度	41	57	34	132	14.9%
この目的では利用していない	105	161	67	333	37.6%
計	350	315	221	886	100%



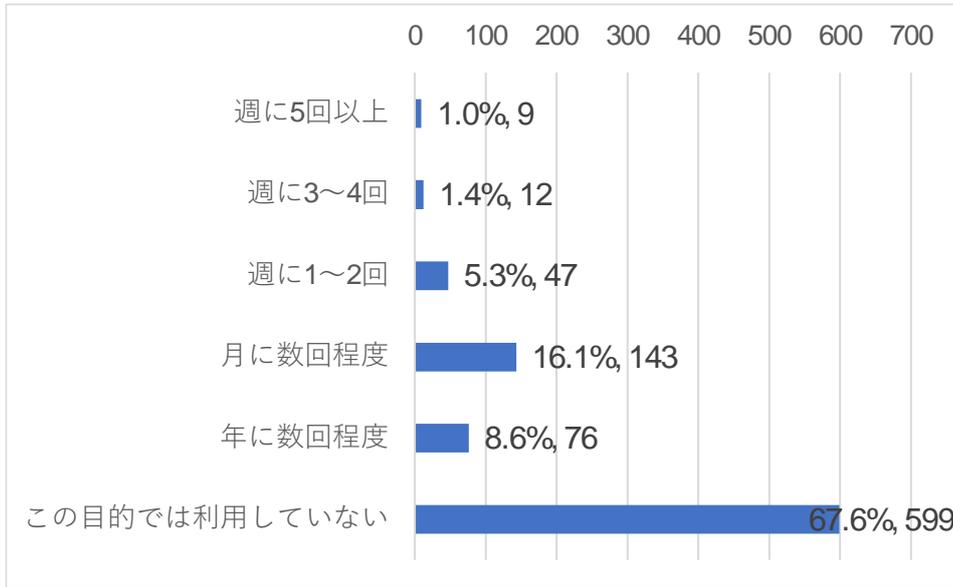
## 業務

	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	3	8	0	11	1.2%
週に3~4回	11	4	2	17	1.9%
週に1~2回	12	6	15	33	3.7%
月に数回程度	59	20	39	118	13.3%
年に数回程度	28	21	13	62	7.0%
この目的では利用していない	237	256	152	645	72.8%
計	350	315	221	886	100%



### サイクリング・運動

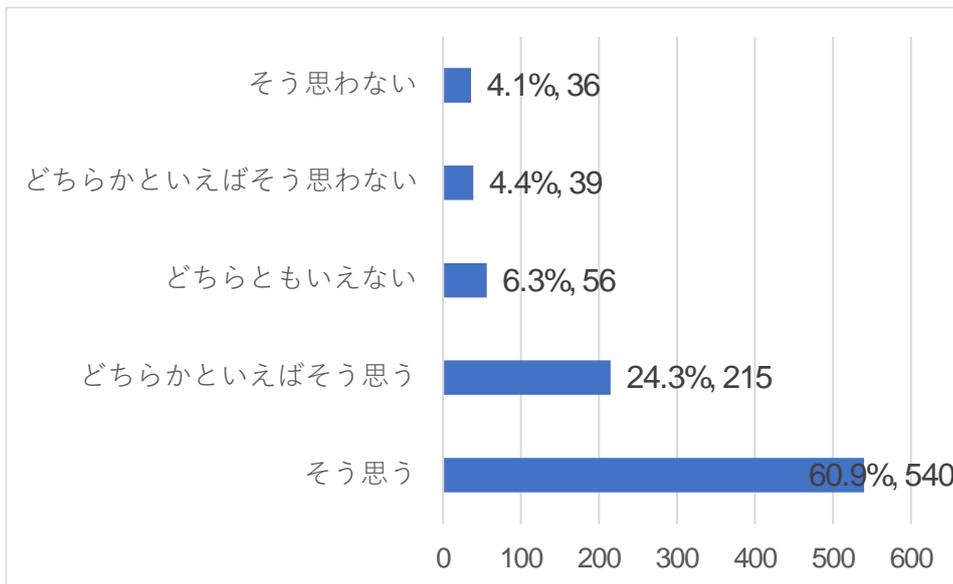
	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	2	5	2	9	1.0%
週に3~4回	7	1	4	12	1.4%
週に1~2回	21	10	16	47	5.3%
月に数回程度	70	25	48	143	16.1%
年に数回程度	26	25	25	76	8.6%
この目的では利用していない	224	249	126	599	67.6%
計	350	315	221	886	100%



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。

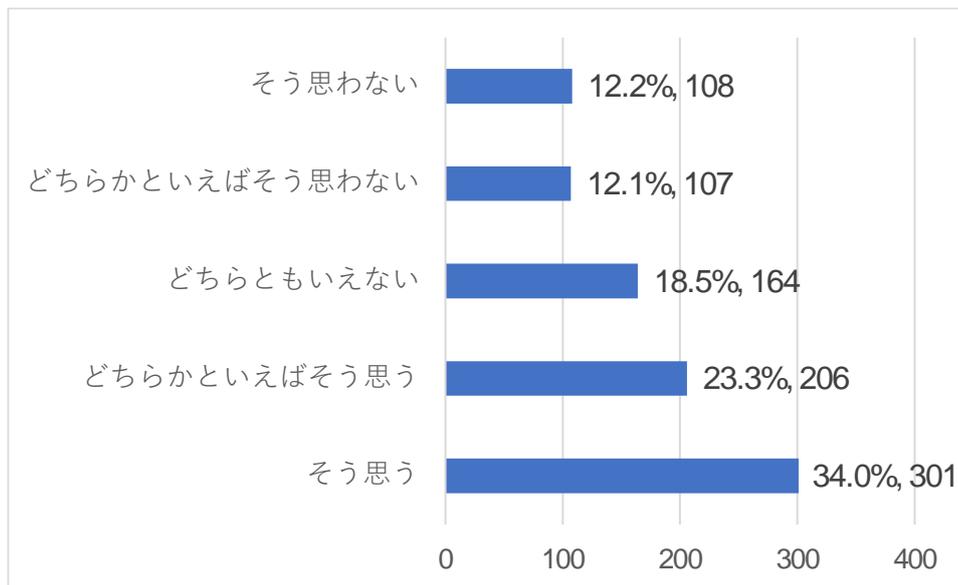
### 時間にとらわれず移動できる

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	215	193	132	540	60.9%
どちらかといえばそう思う	87	75	53	215	24.3%
どちらともいえない	20	22	14	56	6.3%
どちらかといえばそう思わない	14	10	15	39	4.4%
そう思わない	14	15	7	36	4.1%
計	350	315	221	886	100%



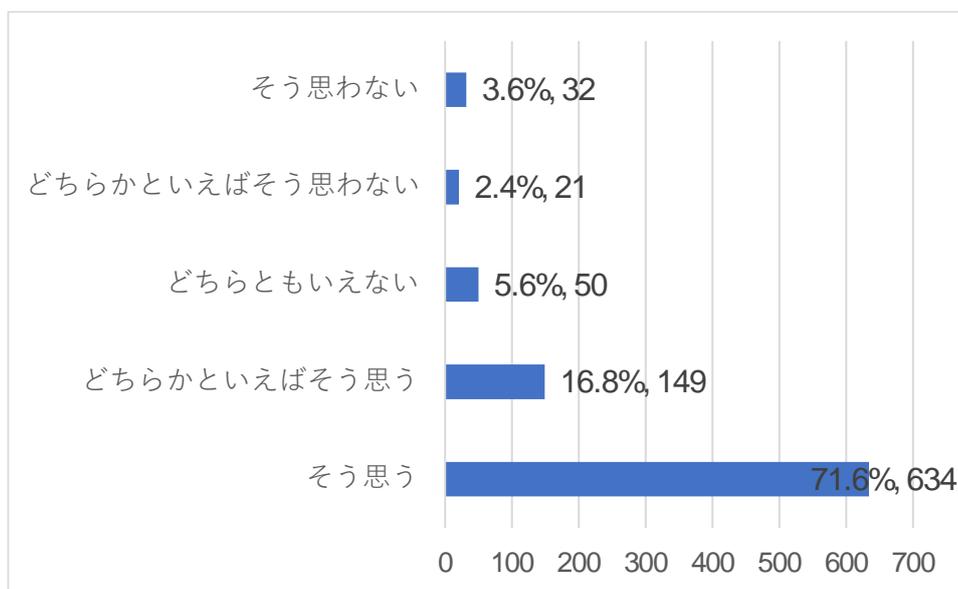
### 寄り道しながら移動できる

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	119	114	68	301	34.0%
どちらかといえばそう思う	71	73	62	206	23.3%
どちらともいえない	80	42	42	164	18.5%
どちらかといえばそう思わない	46	32	29	107	12.1%
そう思わない	34	54	20	108	12.2%
計	350	315	221	886	100%



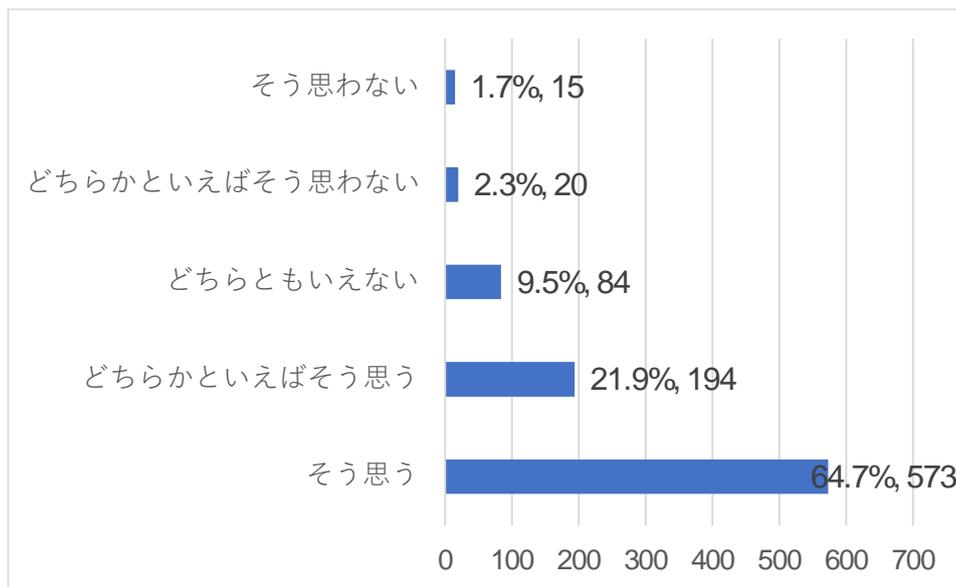
### バス網がない場所にも移動できる

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	241	240	153	634	71.6%
どちらかといえばそう思う	69	40	40	149	16.8%
どちらともいえない	19	14	17	50	5.6%
どちらかといえばそう思わない	10	5	6	21	2.4%
そう思わない	11	16	5	32	3.6%
計	350	315	221	886	100%



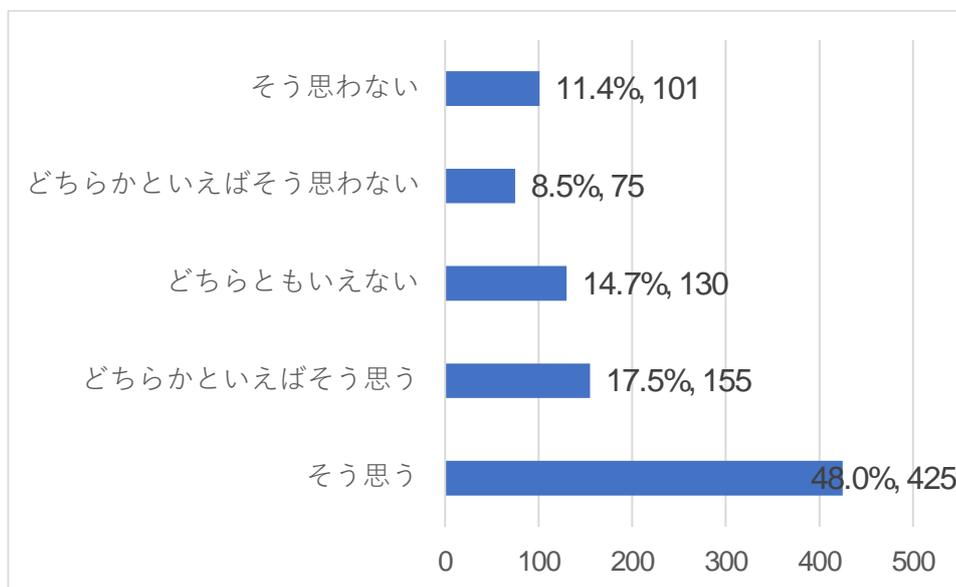
### 料金が安く移動できる

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	239	184	150	573	64.7%
どちらかといえばそう思う	79	68	47	194	21.9%
どちらともいえない	24	43	17	84	9.5%
どちらかといえばそう思わない	5	9	6	20	2.3%
そう思わない	3	11	1	15	1.7%
計	350	315	221	886	100%



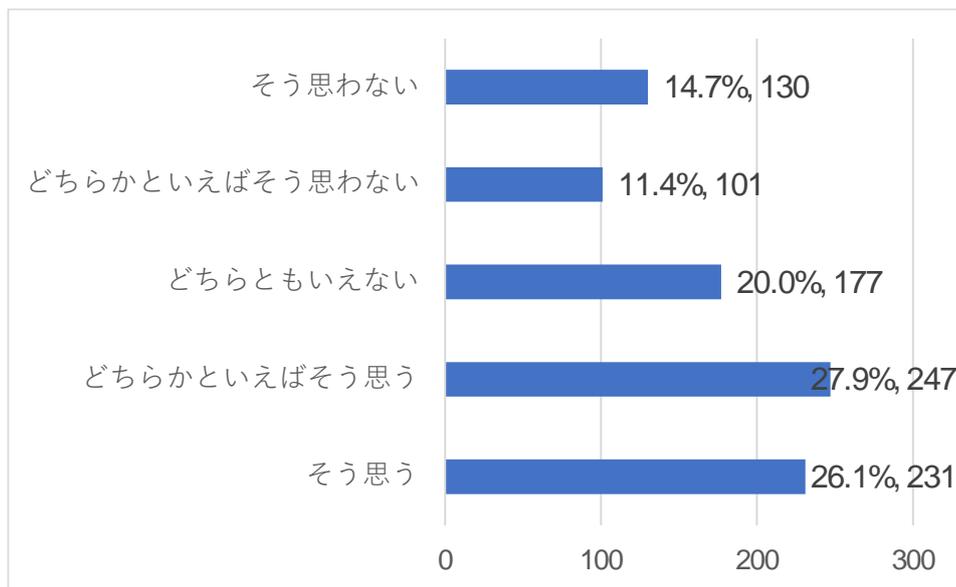
### 自分の自転車を保有する必要があるため

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	156	167	102	425	48.0%
どちらかといえばそう思う	66	52	37	155	17.5%
どちらともいえない	59	39	32	130	14.7%
どちらかといえばそう思わない	31	10	34	75	8.5%
そう思わない	38	47	16	101	11.4%
計	350	315	221	886	100%



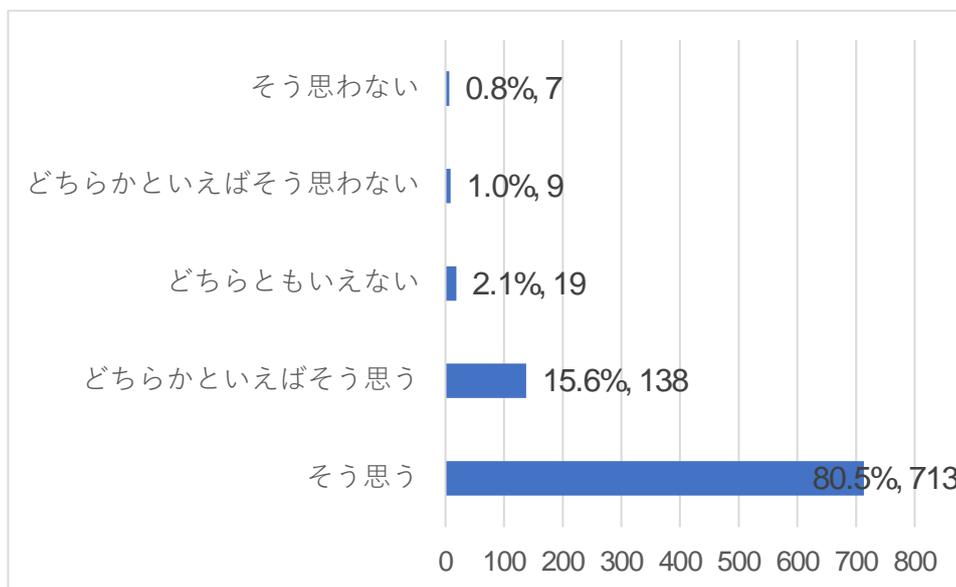
### 健康増進のため

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	85	85	61	231	26.1%
どちらかといえばそう思う	90	102	55	247	27.9%
どちらともいえない	80	53	44	177	20.0%
どちらかといえばそう思わない	48	17	36	101	11.4%
そう思わない	47	58	25	130	14.7%
計	350	315	221	886	100%



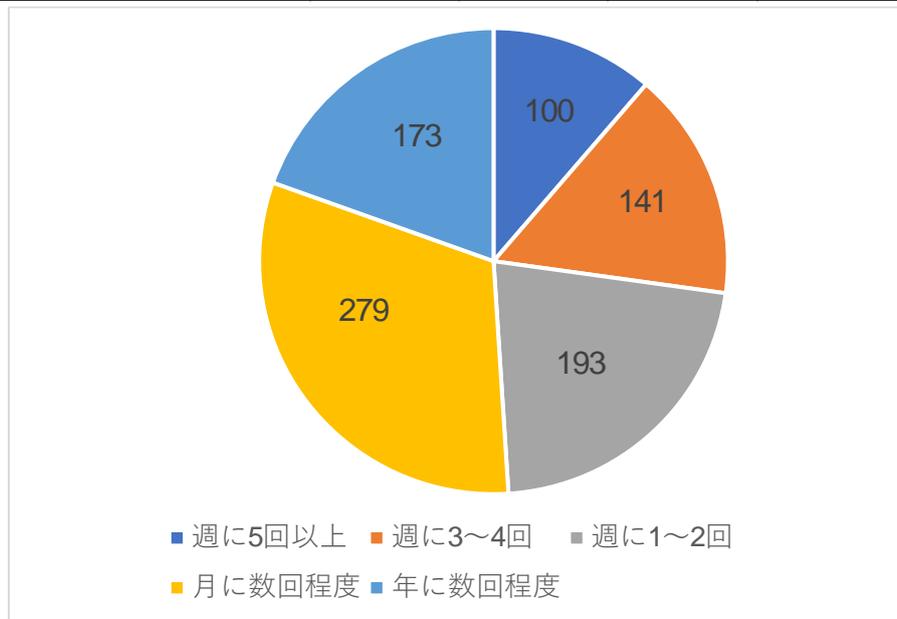
### 歩くより早く移動できる

	北部	中部	南部	計	構成比
そう思う	277	270	166	713	80.5%
どちらかといえばそう思う	56	39	43	138	15.6%
どちらともいえない	9	4	6	19	2.1%
どちらかといえばそう思わない	3	1	5	9	1.0%
そう思わない	5	1	1	7	0.8%
計	350	315	221	886	100%



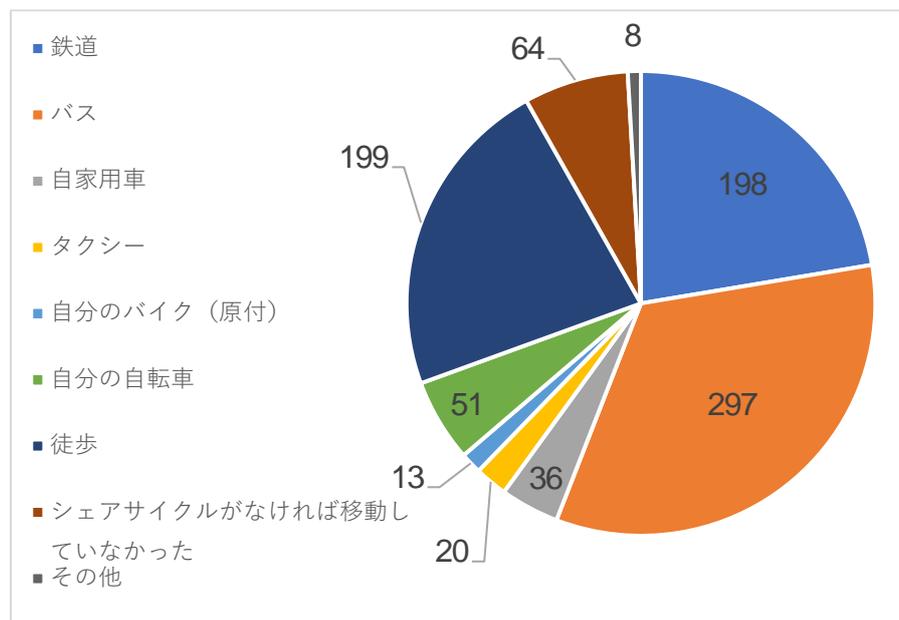
Q8 あなたがシェアサイクルで一番よく行く場所には、シェアサイクルを利用して、どの程度の頻度で訪れていますか。

	北部	中部	南部	計	構成比
週に5回以上	50	28	22	100	11.3%
週に3～4回	87	28	26	141	15.9%
週に1～2回	98	35	60	193	21.8%
月に数回程度	96	110	73	279	31.5%
年に数回程度	19	114	40	173	19.5%
計	350	315	221	886	100%



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。

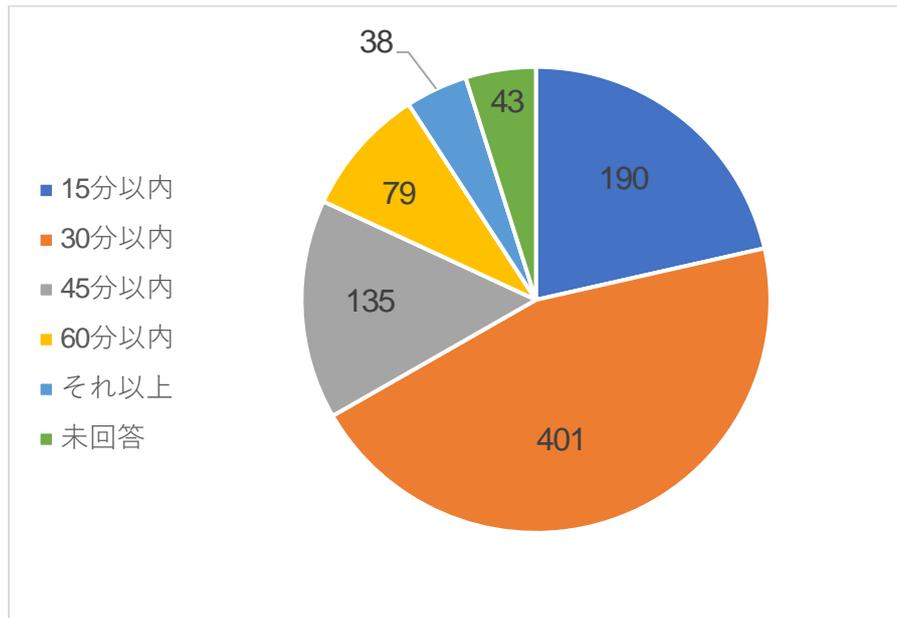
	北部	中部	南部	計	構成比
鉄道	87	62	49	198	22.3%
バス	123	106	68	297	33.5%
自家用車	6	25	5	36	4.1%
タクシー	7	6	7	20	2.3%
自分のバイク（原付）	2	5	6	13	1.5%
自分の自転車	21	14	16	51	5.8%
徒歩	88	58	53	199	22.5%
シェアサイクルがなければ移動していなかった	13	35	16	64	7.2%
その他	3	4	1	8	0.9%
計	350	315	221	886	100%



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。

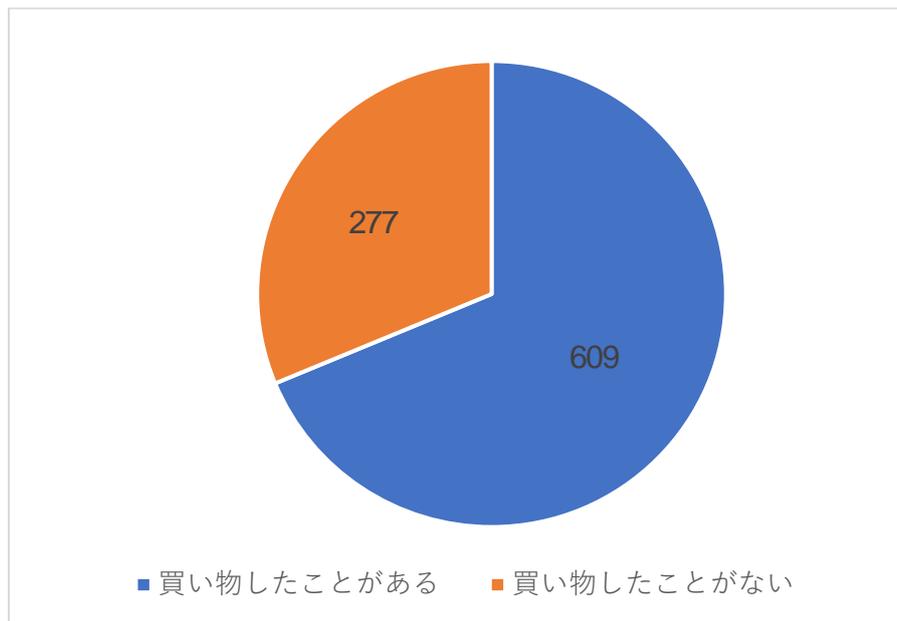
(※設問9で「シェアサイクルがなければ移動していなかった)を選択した方は除く)

	北部	中部	南部	計	構成比
15分以内	71	70	49	190	21.4%
30分以内	175	134	92	401	45.3%
45分以内	54	55	26	135	15.2%
60分以内	26	24	29	79	8.9%
それ以上	11	18	9	38	4.3%
未回答	13	14	16	43	4.9%
計	350	315	221	886	100%



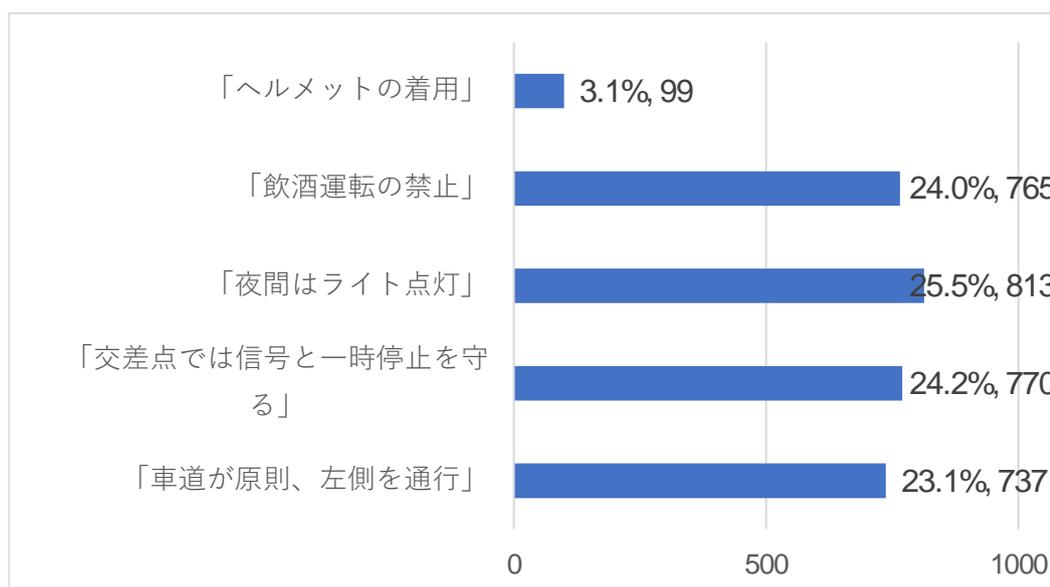
Q11 シェアサイクル利用時に、シェアサイクルのポートが設置されているもしくは隣接している商業施設等で買い物されたことはありますか？  
 (例：ショッピングセンター、スーパー、コンビニエンスストアなど)

	北部	中部	南部	計	構成比
買い物したことがある	275	204	130	609	68.7%
買い物したことがない	75	111	91	277	31.3%
計	350	315	221	886	100%



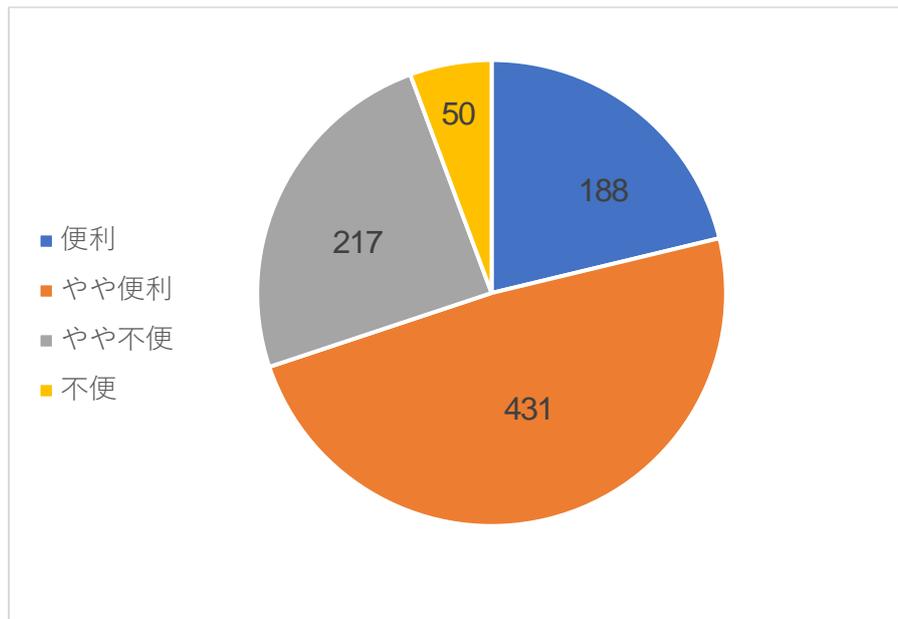
Q12 シェアサイクル利用時に順守している交通ルールを教えてください。(複数選択可)

	北部	中部	南部	計	構成比
「車道が原則、左側を通行」	294	260	183	737	23.1%
「交差点では信号と一時停止を守る」	299	279	192	770	24.2%
「夜間はライト点灯」	331	278	204	813	25.5%
「飲酒運転の禁止」	309	266	190	765	24.0%
「ヘルメットの着用」	42	34	23	99	3.1%
計	1275	1117	792	3,184	100%



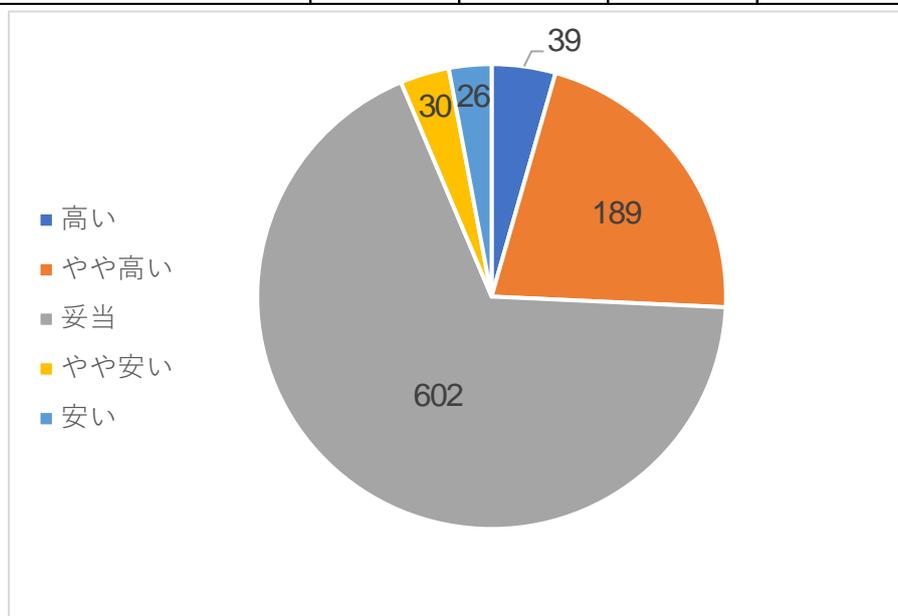
Q13 シェアサイクルポートの設置場所（アクセスのしやすさ）についてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	構成比
便利	76	69	43	188	21.2%
やや便利	196	125	110	431	48.6%
やや不便	68	88	61	217	24.5%
不便	10	33	7	50	5.6%
計	350	315	221	886	100%



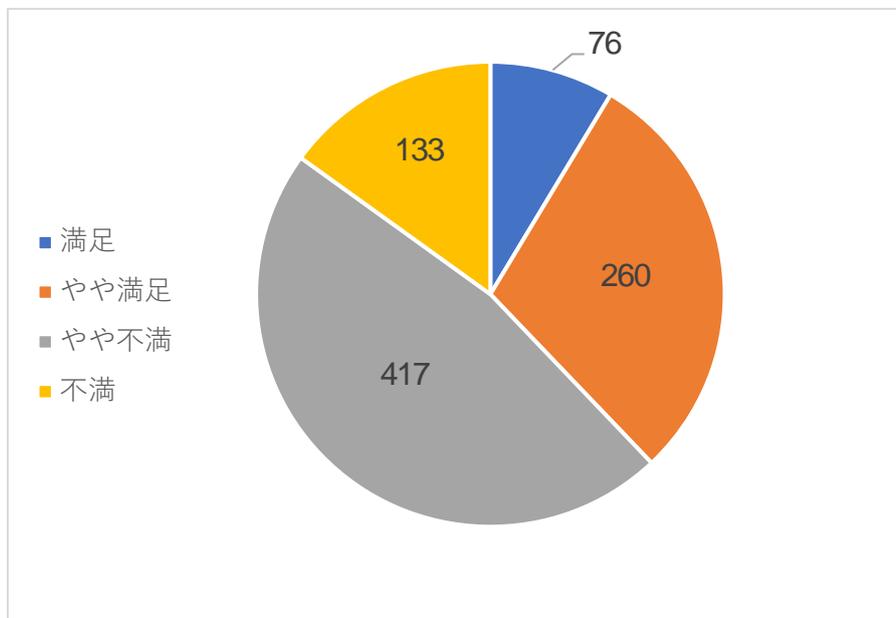
Q14 シェアサイクルの利用料金についてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	構成比
高い	10	21	8	39	4.4%
やや高い	82	64	43	189	21.3%
妥当	235	212	155	602	67.9%
やや安い	13	10	7	30	3.4%
安い	10	8	8	26	2.9%
計	350	315	221	886	100%



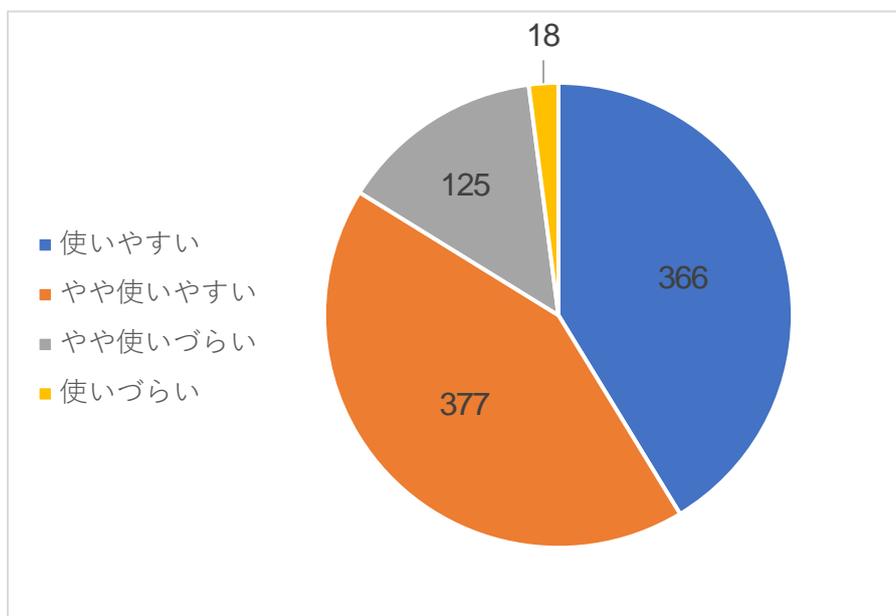
Q15 シェアサイクルポートの貸出・返却台数についてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	構成比
満足	27	38	11	76	8.6%
やや満足	99	97	64	260	29.3%
やや不満	171	140	106	417	47.1%
不満	53	40	40	133	15.0%
計	350	315	221	886	100%



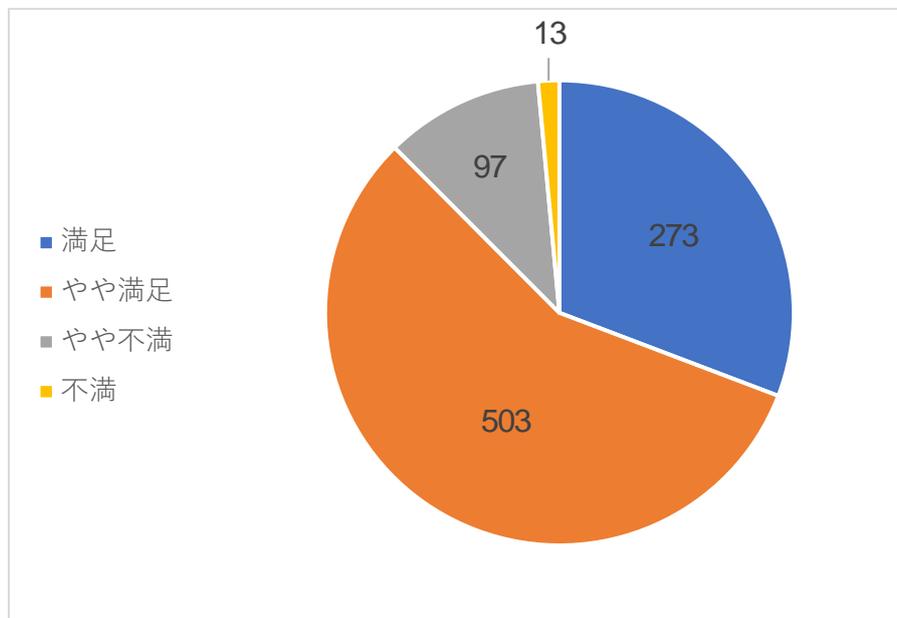
Q16 シェアサイクルのアプリまたはウェブサイトの使いやすさについてどのように感じていますか？

	北部	中部	南部	計	構成比
使いやすい	131	148	87	366	41.3%
やや使いやすい	160	129	88	377	42.6%
やや使いづらい	49	34	42	125	14.1%
使いづらい	10	4	4	18	2.0%
計	350	315	221	886	100%



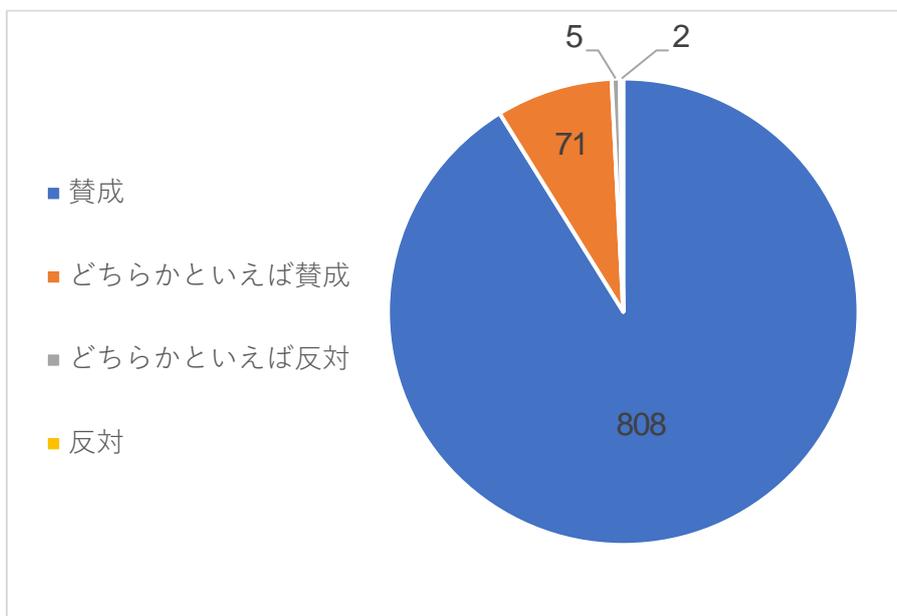
Q17 総合的なシェアサイクルのサービスの評価について教えてください

	北部	中部	南部	計	構成比
満足	107	98	68	273	30.8%
やや満足	218	154	131	503	56.8%
やや不満	24	53	20	97	10.9%
不満	1	10	2	13	1.5%
計	350	315	221	886	100%



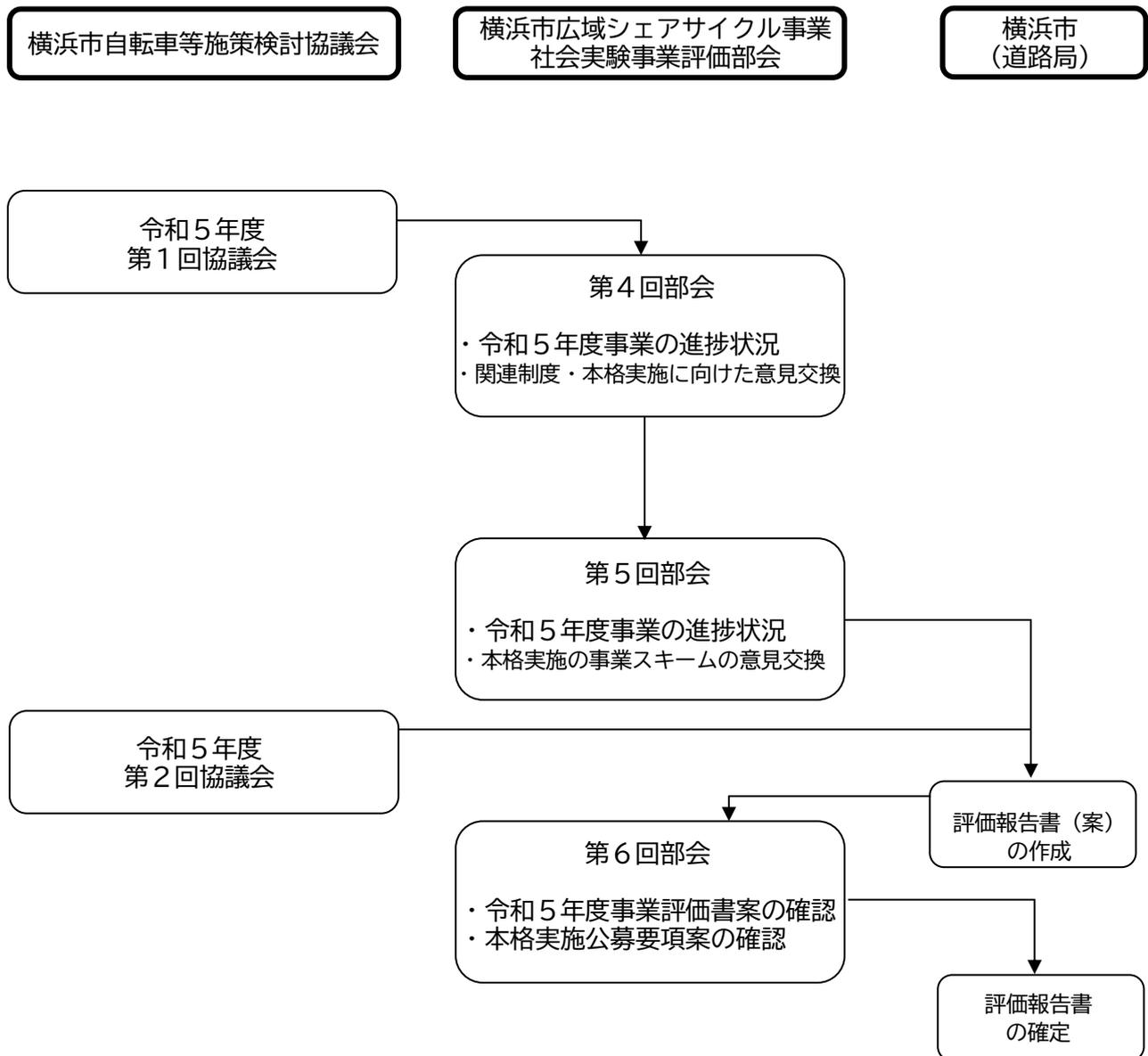
Q18 本事業の継続について、どのように考えますか？

	北部	中部	南部	計	構成比
賛成	311	291	206	808	91.2%
どちらかといえば賛成	38	18	15	71	8.0%
どちらかといえば反対	1	4	0	5	0.6%
反対	0	2	0	2	0.2%
計	350	315	221	886	100%



## 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6年度事業評価報告書  
令和7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 045-671-4086  
Email: do-sharecycle@city.yokohama.lg.jp

---