

シェアサイクル社会実験開始後1年間の途中経過の報告について

令和元年10月1日から開始したシェアサイクルの社会実験について、令和2年9月30日までの1年間の途中経過について状況及び所見を報告する。

1 ポート設置状況

(1) 区内ポート数及びラック総数（令和2年9月30日時点）

	区有地	民有地	合計
ポート数	44	63	107
ラック数	455	406	861

2 社会実験開始後1年の区内利用状況

(1) 基本情報

- ・期間 令和元年10月1日から令和2年9月30日まで
- ・設置ポート数及びラック数 107ポート、861ラック
- ・利用回数 167,440回
- ・利用者数 16,903名

(2) 利用の特徴

①普及について

- ・令和元年10月の実証実験開始以降、利用回数は徐々に伸びている。なお、令和2年4月と5月及び7月と8月にかけて、利用者が急激に伸びた。
- ・同一プラットフォーム（ハローサイクリング）で実証実験を実施している足立区、荒川区、台東区と比較しても利用回数が多い。（令和2年9月中）
板橋：26,549回、足立：8,311回、荒川：9,310回、台東：15,949回

②鉄道路線間移動及び公共交通過疎地域の補完手段について

- ・区内間移動が利用の6割を占めている。
- ・東上線と三田線間や三田線と埼京線間の移動が確認でき、各駅に近いポートが利用されている。
- ・練馬区、豊島区、北区にはポートがほとんど設置されていないため、これらの区を跨ぐ利用は極端に少ない。
- ・区の西側及び北側の自治体である和光市、戸田市にはポートが設置されているため、区内西部に所在するポートから、県境を跨いだ利用も多くみられる。

- ・同じポート間の利用が1ヶ月に100回以上あるケースがある。

③時期的特徴

- ・平日は概ね平均的に利用されているが、日曜日は平日を上回る利用となっている。
- ・時間帯別利用では、午前7時から9時まで、午後5時から8時までがピークであることから、通勤での利用と想定される。
- ・全体の4割強は15分以内の利用であり、移動可能距離は4km程度であることから、最寄り駅までの通勤手段であると想定される。
- ・連続利用300分（5時間）以上が5%あり、出前や宅配、休日のサイクリングなどの継続的な利用が想定される。

④実証実験に係る区民からの意見

- ・公園にポートを設置後、撤去したポートが5か所あった。
（高島平四丁目公園、高島平五丁目公園、高島平五丁目第二公園、三園公園、前野町五丁目西児童遊園）
- ・公園ポートを撤去したことについて、再設置の要望もあった。
- ・バッテリー残量に関することやコールセンターの繋がりの悪さ、公共交通過疎地域へのポートの整備等についての苦情や要望が11件あった。

3 課題

- ・交通手段として広域的な利用拡大を図るためには、近隣区内への同一プラットフォームのポート設置が必要である。
- ・テレワーク等のこれまでとは異なる生活スタイル、勤務スタイルが定着するまでの変化を見極める必要がある。
- ・通勤時間帯以外の利用を伸ばす必要がある。
- ・バッテリー切れの解消、又は、交換頻度を少なくする工夫が必要である
- ・故障など不都合が生じた際のサポート体制強化など、継続実施（本格実施）への条件整備が必要である。

4 課題を解決するための検討事項

- ・利用頻度に応じたポートやラックの整理
- ・駐輪場の利用状況を踏まえた、駐輪場内のポート設置
- ・交通の補完的利用に合わせたポートの設置
- ・区有地の確保とより使いやすいポートの整備

ステーション自転車出入り図

2020年9月集計

成増東歩道橋高架下



高島平駅南口①



セブンイレブン教育科学館前店



板橋区役所

