

シェアサイクル社会実験における途中経過報告及び今後の対応と展望について

1 社会実験の目的

シェアサイクルが交通政策の一助又は観光政策の振興に資するか否かの検証を行うことを目的に令和元年10月1日から2年6か月実施。

2 社会実験の概要

OpenStreet 株式会社との協定に基づき、同社は区内で展開するシェアサイクル事業から得られる運行データ等を区に提供し、区は実験期間中に道路・公共施設等を同社が事業に使用するシェアサイクルポートとして無償で貸与する。

3 社会実験開始後2年間の区内における普及現況及び利用現況

(1) 設置ポート数、ラック数、利用者数及び利用回数（カッコは公共施設）

	ポート数	ラック数	利用者数	利用回数
令和元年10月末日	36ポート (7ポート)	329ラック (117ラック)	1,522名	5,064回
令和3年9月末日	173ポート (74ポート)	1,359ラック (732ラック)	11,815名	53,461回
伸展率	約5倍 (約10.7倍)	約4.1倍 (約6.3倍)	約7.8倍	約10.6倍

- ・累計利用者数 44,074名
- ・累計利用回数 636,011回

(2) 区内におけるシェアサイクルの特徴

- ① 令和元年10月の実証実験開始以降、利用者等は徐々に伸びている。なお、令和2年4月と5月（4月3,200名・5月4,623名、前月比約1.4倍）及び7月と8月（7月4,571名・8月5,880名、前月比約1.3倍）にかけて急激に伸びた。
- ② 社会実験又は本格実施をしている自治体と比較して、板橋区のポート数は抜きんでおり、都内でNo.1となった。（令和3年9月末日現在）
（板橋：173ポート、足立：112ポート、荒川：53ポート、台東：54ポート）
- ③ 区内間移動が利用の約7割を占めている。
- ④ 平日は概ね平均的（約85,515回）に利用されており、土曜日と日曜日は平日を上回る利用（平均して約94,675回）となっている。

- ⑤ 時間帯別利用の特徴としては、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・通学での利用と想定される。
- ⑥ 利用時間の約5割は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・通学手段であると想定される。
- ⑦ 連続利用300分（5時間）以上が利用全体の4%あり、サイクリングなどの継続的な利用が想定される。
- ⑧ 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、公共交通のサービスレベルが低い地域へのポート設置、都心で展開しているシェアサイクル（ドコモ社）との相互乗入れ等についての要望や苦情があった。

4 データ活用の可能性

- (1) 自転車のうち「シェア」の部分の促進データとしては使用できる。
- (2) 「自転車駐車場データ」で把握した自転車全体のデータを、「シェア」促進に結びつけるためのデータとしては使用できる。

5 シェアサイクル事業の今後の対応と展望について

- (1) 「シェアサイクル」の特性や交通手段としての将来性は認められている。
- (2) 現在策定中の自転車活用推進計画策定委員会においても、一定の評価を得ている。
- (3) 区民の交通手段としてのシェアサイクルの有用性は、その名のとおり「シェア」が拡大することによって得られる利便性の向上、路上駐輪の抑制及び自転車駐車場不足の解消などである。
- (4) このメリットを有効に享受するためには、複数事業者によるキャパシティの拡大や競争によるサービスの向上が求められる。
- (5) 一方、現在社会実験として OpenStreet 株式会社提供している公共施設内のシェアサイクルポートについては、社会実験後は廃止し、原状回復することが原則である。
- (6) この場合、現在の利用者の利便性を損なうなどの問題が発生する一方で、特定の団体に貸与を続けることは、①行政財産等の利用の公平性を害する、②営利企業の自由競争を侵害するなど様々な問題を発生させることになる。
- (7) こうした条件を精査した結果、現在の利用関係の継続性を担保するため、社会実験を1年に限り延長することとし、その間、公共施設におけるシェアサイクルポートの需要調査、設置施設の選定及び公募・入札など相手方選定方法の決定・規程整備を行うなど、準備態勢を整えることとする。
- (8) 今後のシェアサイクルの需要拡大に向けて重要な要素となる区営自転車駐車場とのリンクを深めるため、令和5年度から開始となる全自転車駐車場の指定管理者化と合わせて機能させることができるよう、スケジュール調整を行うものでもある。

シェアサイクル事業の今後の対応と展望について

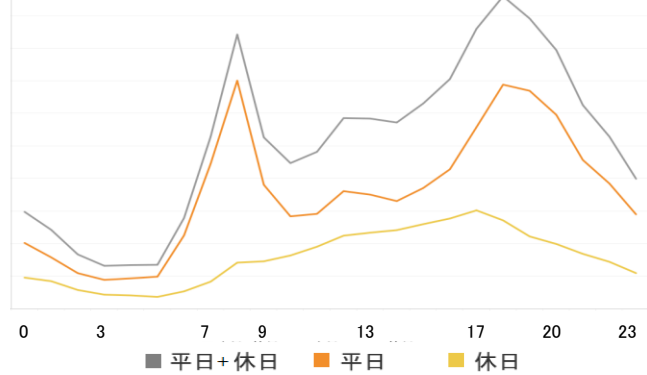
シェアサイクル社会実験の延長

令和4年4月1日以降について(社会実験の延長(1年間))

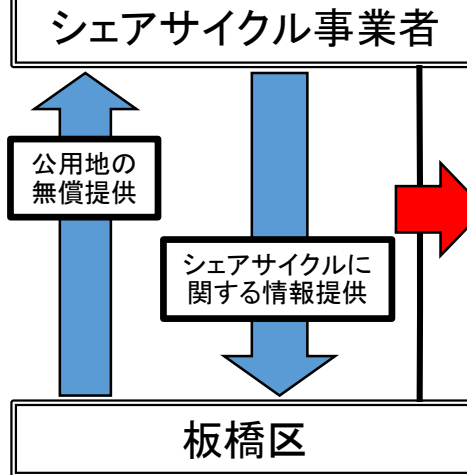
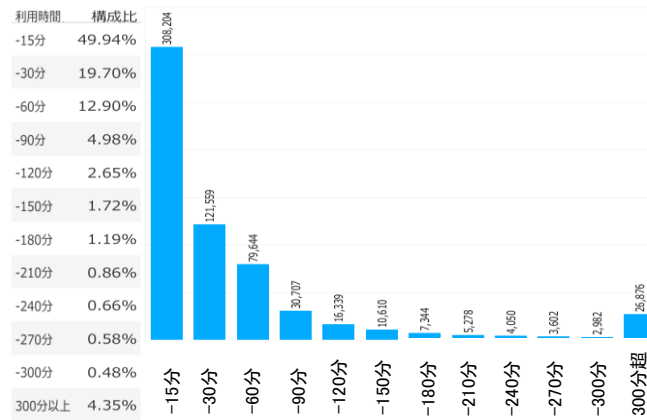
シェアサイクルの社会実験
(令和元年10月1日～令和4年3月31日)

利用の主な特徴

- 午前7時から9時まで、午後5時から8時までがピーク(通勤・通学利用)



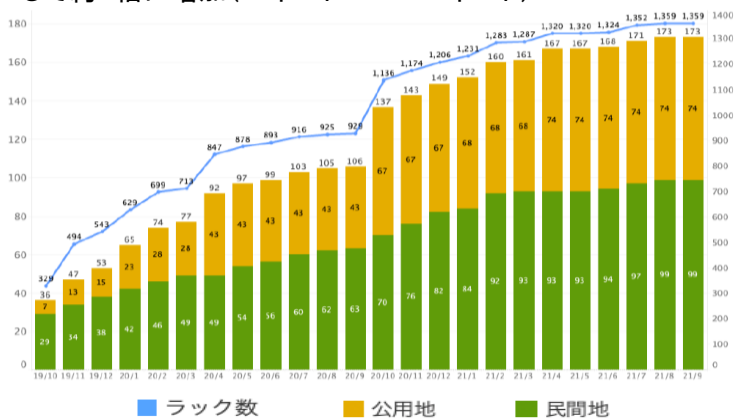
- 利用時間の約5割は15分以内(15分以内で移動可能距離は4km)



- 可能性① 自転車のうち「シェア」の部分の促進データとして使用可。
- 可能性② 「自転車駐車場データ」で把握した自転車全体のデータを「シェア」促進に結びつけるためのデータとして使用可。

現在の利用関係の継続性を担保するため、社会実験を延長し、その間に公共施設におけるシェアサイクルポートの需要調査、設置施設の選定及び公募・入札など相手方選定方法の決定・規程整備を行うなど、準備態勢を整えることとする。

- 板橋区に設置されているポート数は、実験開始時と比較して約5倍に増加(36ポート → 173ポート)



**実験延長
(1年間)**

区の役割

シェアサイクルポート設置に関する基盤整備(土地の借用等)、補助金制度活用の検討等