

シェアサイクル社会実験の結果報告及び今後の方向性について

1 社会実験の概要及び現状

- (1)実施期間:令和元年10月1日～令和5年3月31日(1年間の延長含む)
- (2)目的:シェアサイクルの交通政策等への有用性の検証
公共施設におけるポートの需要調査、選定、事業者選定方法の決定等
- (3)協定業者:OpenStreet 株式会社

2 実施現況(令和元年10月～令和4年12月)

- (1)利用人数:90,561名(区民数の約16%)
- (2)利用回数:1,513,442回(年間平均約60万回)
- (3)利用傾向:利用者数:41,026人(令和3年)⇒60,375人(令和4年)【+47.1%】
利用回数:535,582回(令和3年)⇒703,502回(令和4年)【+31.3%】

3 主な特徴

- (1)移動傾向:成増⇔高島平エリアなど、主要な経路が存在する。
- (2)移動範囲:板橋区内移動約65%、他自治体間移動(主に和光市)約35%である。
- (3)時間帯:午前8時台、午後6時台の通勤・通学時間帯が最多時間帯である。

4 区政での位置付け

次の視点から、交通政策のひとつとしてシェアサイクルを位置付ける。

- ①公共交通サービスが相対的に低い地域の補完
- ②シェアによる自転車台数の縮減による放置自転車の減少、区営駐輪場不足の解消
- ③自動車等からシェアサイクルへの移行(内燃熱機関→電気)による環境保全の推進
- ④新たな機種(自転車+)の活用を含めた近い将来の移動手段としての活用

5 区施策としての方向性

- (1)公共交通不足地域の補完手段としての活用
- (2)文化・観光施設等の魅力・利便性向上手段としての活用
- (3)新たな交通手段として、交通環境向上のための活用

6 今後のスケジュール

- (1)令和5年3月末 社会実験終了
- (2)同4月～9月末 区施設内ポート暫定協定【区】利用者公募手続き、【協定者】暫定運用
- (3)同10月1日～ 公募事業者による区施設内ポートのシェアサイクル運用開始

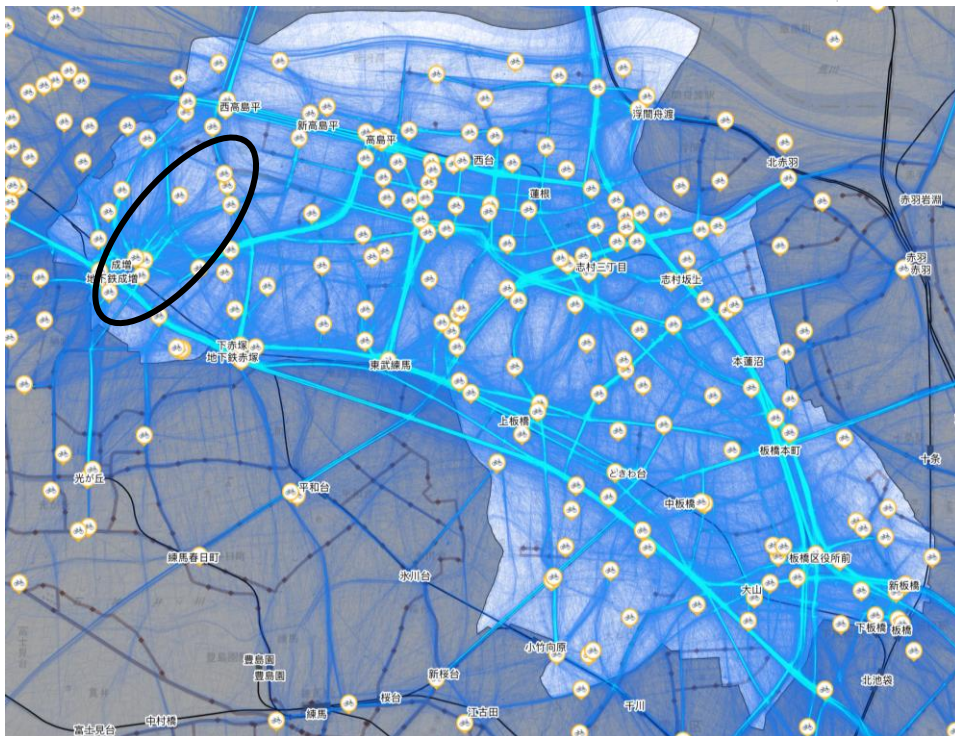
シェアサイクル社会実験の結果報告及び今後の方向性について

シェアサイクルの社会実験(令和元年10月1日～令和5年3月31日)延長期間含む

利用の主な特徴

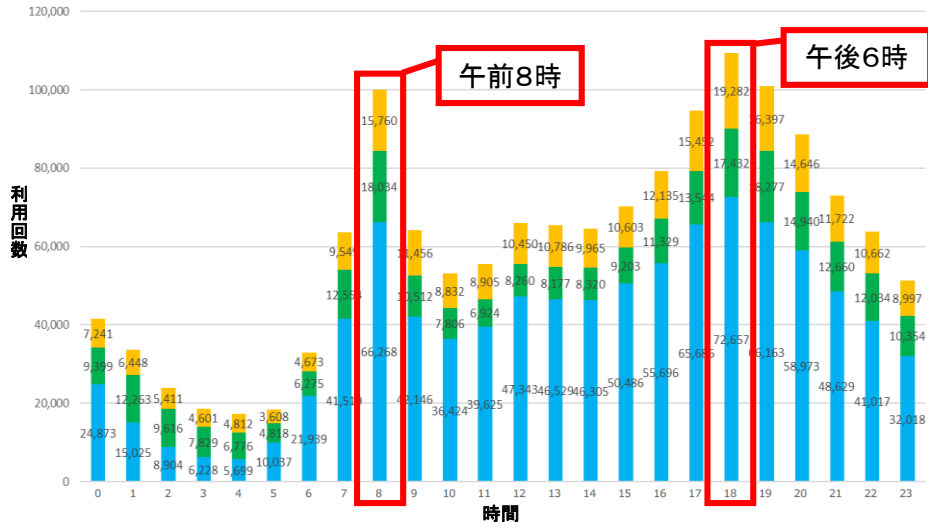
- ・成増⇄高島平エリアなど、利用が特に集中している経路がある。
- ・板橋区内移動約65%、他自治体間移動(主に和光市)約35%である。
(累計利用回数TOP3は令和3年12月～令和4年11月【1年間】のデータ)

| 累計利用回数TOP3 | 貸出ステーション名 | 返却ステーション名 | 経路別利用回数 | 直線距離 (km) |
|------------|-------------------|-------------------|---------|-----------|
| 1 | セブンイレブン 板橋成増3丁目東店 | セブンイレブン 板橋赤塚5丁目店 | 1,557 | 1.1 |
| 2 | セブンイレブン 板橋赤塚5丁目店 | セブンイレブン 板橋成増3丁目東店 | 1,517 | 1.1 |
| 3 | ローソン 板橋成増5丁目店 | セブンイレブン 板橋成増3丁目東店 | 1,332 | 0.7 |



【シェアサイクル移動データ】
 収集期間: 1カ月(令和4年8月分)
 既存ステーション: 174
 ラック: 1,366
 移動軌跡

- ・午前8時台、午後6時の通勤・通学時間帯に利用が多い。
(下表は令和元年10月～令和4年11月【3年2か月】のデータ)



青色: 板橋区内移動 緑色: 区外から区内へ移動 黄色: 区内から区外へ移動

区政での位置付け

次の視点から、交通政策のひとつとしてシェアサイクルを位置付ける。

- ① 公共交通サービスが相対的に低い地域の補完
- ② シェアによる自転車台数の縮減による放置自転車の減少、区営駐輪場不足の解消
- ③ 自動車等からシェアサイクルへの移行(内燃熱機関→電気)による環境保全の推進
- ④ 新たな機種(自転車+)の活用を含めた近い将来の移動手段としての活用

今後のスケジュール

- (1) 令和5年3月末 社会実験終了
- (2) 同4月～9月末 区施設内ポート暫定協定【区】利用者公募手続き、【協定者】暫定運用
- (3) 同10月1日～ 公募事業者による区施設内ポートのシェアサイクル運用開始

板橋区

公用地の無償提供

シェアサイクル事業者

シェアサイクルに関する情報提供