

**(仮称) 横浜都心部シェアサイクル事業の
基本的な考え方**

**令和5年1月
横浜市**

目次

はじめに

1 これまでの事業（平成26年度～令和5年度）

- (1) シェアサイクル（コミュニティサイクル）とは
- (2) シェアサイクル導入の背景と変遷
- (3) 横浜都心部コミュニティサイクル事業の概要
- (4) 主な課題
- (5) 効果検証（事業の成果）

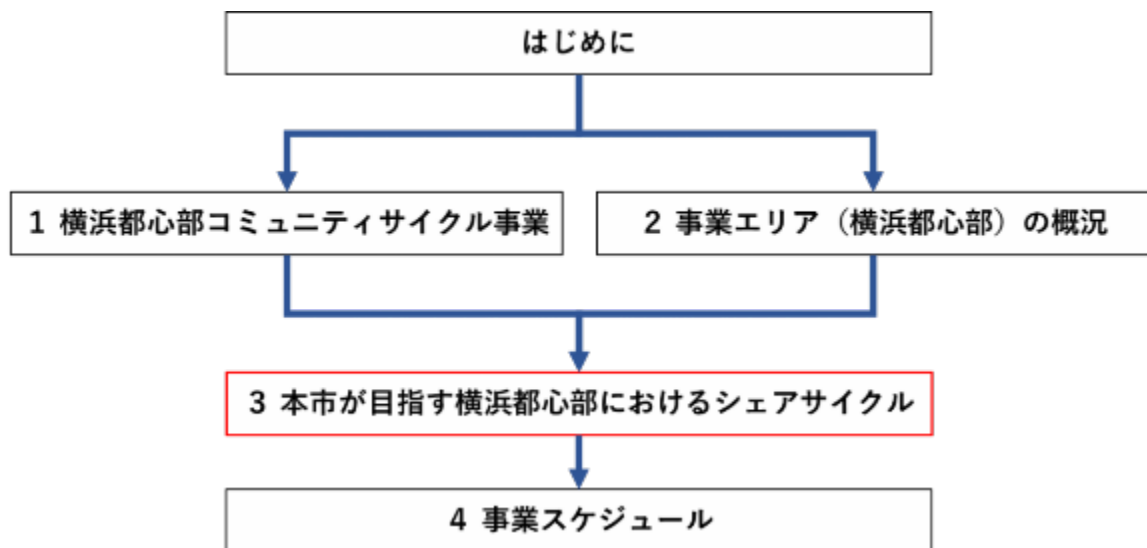
2 事業エリア（横浜都心部）の概況

- (1) 概要
- (2) 各地区の特徴
- (3) 今後の主なまちづくり（関内・関外地区、みなとみらい21地区、横浜駅周辺地区）
- (4) エリアの交通について

3 本市が目指す横浜都心部におけるシェアサイクル

- (1) 基本的な考え方
- (2) 目指す事業のイメージ
- (3) 想定される事業スキーム

4 事業スケジュール



図：本書の構成

はじめに

本市では、横浜都心部における地域活性化、観光振興及び低炭素化への寄与を目的に平成 26 年度から「横浜都心部コミュニティサイクル事業」（以下、「本事業」という。）を実施しています。

本事業は、事業開始から 9 年目を迎え、一日あたりの年間平均利用回数が約 3,100 回（令和 3 年度実績）を記録するとともに、会員登録者数が 17 万 8 千人を超えるなど、シェアサイクルは、横浜都心部における公共交通を補完する移動手段として定着しつつある状況です。

近年、シェアサイクルを取り巻く環境は大きく変わってきており、国は、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された「自転車活用推進計画」において、目標の一つである「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」のため、シェアサイクルの普及を図ることと位置付けました。さらに、令和 2 年度にはシェアサイクルの在り方や普及促進に向けた課題解決等を目的とした、「シェアサイクルの在り方検討委員会」が発足されました。

また、国内においても、企業と自治体の協働などにより、225 都市でシェアサイクルが展開されており、着実にシェアサイクルの普及が進んでいます。（令和 2 年度末時点）

このような背景から、本市では本事業が令和 5 年度に期間満了することを見据え、令和 6 年度以降の事業展開について検討を進めています。令和 4 年 10 月には、より実現性の高い事業とするため、市場型サウンディング調査による民間事業者等との対話を実施しました。

そして、このたび、令和 6 年度以降の事業の基本的な考え方や事業イメージを示す、「（仮称）横浜都心部シェアサイクル事業の基本的な考え方」をとりまとめました。

今後は、この方針に基づいて具体的な事業手法や条件を検討し、令和 6 年度から「（仮称）横浜都心部シェアサイクル事業」を実施できるよう協働事業者の公募を進めていきます。

令和 5 年 1 月

1 これまでの事業（平成26年度～令和5年度）

(1) シェアサイクル（コミュニティサイクル）とは

自転車を共同利用する交通システムで、多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点（ポート）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段です。

（参考：一般社団法人日本シェアサイクル協会）

(2) シェアサイクル導入の背景と変遷

ア 導入背景

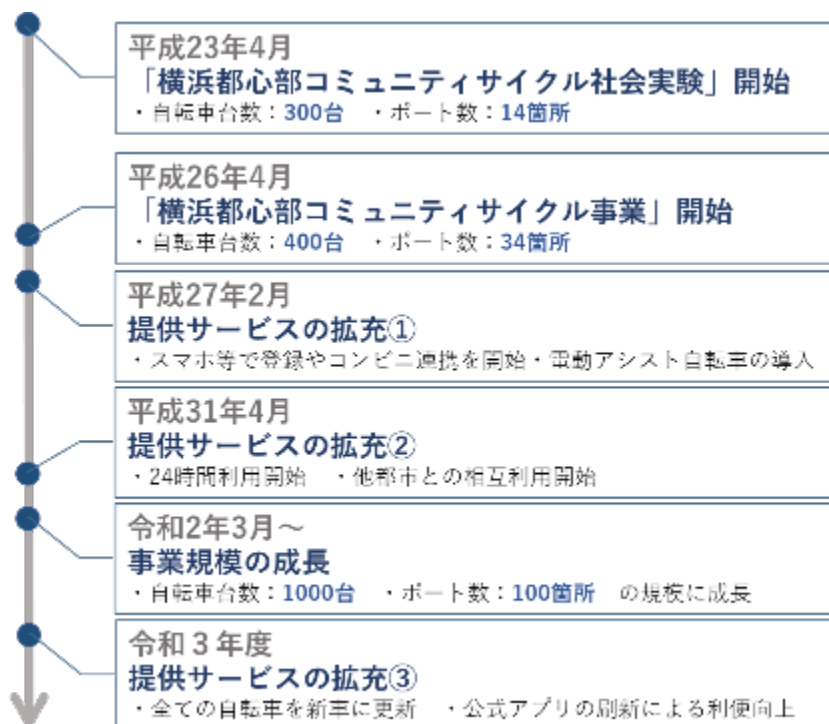
横浜都心部は、鉄道4社による鉄道網が形成されるなど公共交通が充実する一方、来街者等にとっての公共交通を補完する移動手段の充実が求められていました。

そこで、回遊性向上による地域の活性化などを目的に、平成23年度から横浜都心部においてシェアサイクルの社会実験を開始し、利用の増加、認知度の向上を背景に平成26年度から「横浜都心部コミュニティサイクル事業」として本格実施しました。

その後、平成27年2月に策定した「横浜都心臨海部再生マスタープラン」をはじめ、「横浜市都市交通計画」、「横浜市自転車活用推進計画」等、本市の上位計画においても横浜都心部のシェアサイクルを推進することが位置付けられ、徐々に地域に定着していきました。

イ 変遷

「横浜都心部コミュニティサイクル事業」は公民連携のもと、着実に提供サービスを拡充し、成長しています。



図：横浜都心部コミュニティサイクル事業の変遷

(3) 横浜都心部コミュニティサイクル事業の概要

ア 概要

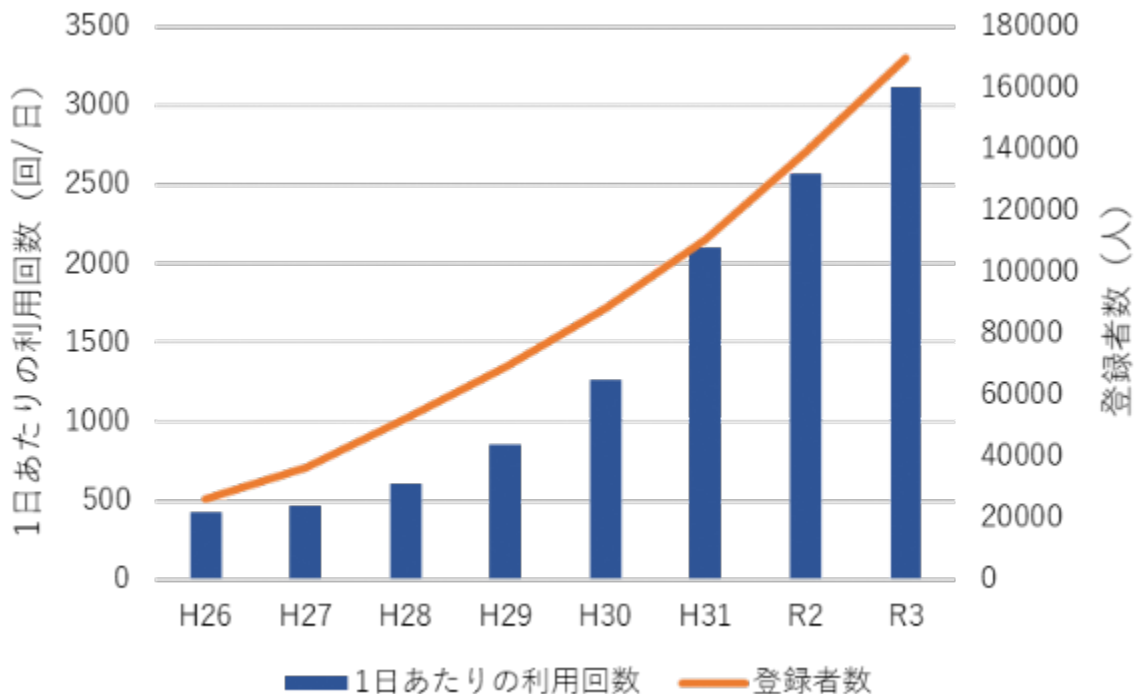
項目		概要
名称		横浜都心部コミュニティサイクル事業 ベイバイク (baybike)
主体	実施	横浜市都市整備局
	運営	株式会社ドコモ・バイクシェア (平成27年度 (株) NTTドコモより地位継承)
目的		都心部活性化、観光振興及び低炭素化への寄与
期間		平成26年4月1日から令和6年3月31日まで
事業範囲		中区・西区の全域と南区・神奈川区内の一部地域
規模		自転車台数900台/サイクルポート110箇所 (令和3年度末時点)
営業時間		24時間 (一部のポートを除く)
料金	登録	無料
	利用	1回利用：30分 165円 月額・法人会員：2,200円/月 1日パス：1,575円/日 等

表：横浜都心部コミュニティサイクルの事業概要

イ 利用等の推移

平成26年度の事業開始から9年目を迎え、登録者数及び利用回数は大きく増加しています。(下図「1日あたりの利用回数及び登録者数の推移」参照)

近年では、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う影響は一時的で、新たな生活様式の定着等を背景に、シェアサイクルはコロナ禍においても「密を回避する交通手段」として全国的に認知が広まりつつあります。



図：1日あたりの利用回数及び登録者数の推移

(4) 主な課題

ア 持続的な事業スキームの確立

利用の増加に伴い、各ポートの自転車台数の平準化やメンテナンスにかかる運営コストは増加傾向となっています。併せて、事業の収益構造は「利用料収入」に頼る形となっており、事業採算性の確保は課題となっています。

今後も、利用サービスの水準を維持するため、公民連携による更なる利用促進に加え、付帯収入の拡充など採算性向上に向けた創意工夫が求められます。

イ 利用機会の損失とポートのあふれ

運営面においては、時間帯によって、自転車の偏りに伴う「利用機会の損失」や「ポートからの自転車のあふれ」が生じています。この課題解決に向けて、利用データ分析による効率的な自転車の再配置に加え、ポートごとに貸出返却を制限する台数制限機能の導入により対応しています。

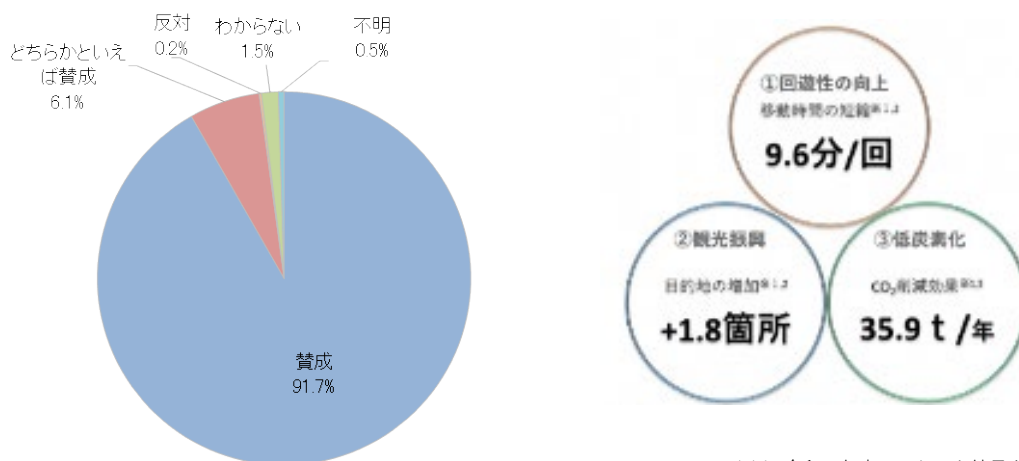
(5) 効果検証（事業の成果）

ア 目的・指標に対する効果

シェアサイクルを利用することで、移動時間の短縮による回遊性の向上効果や、観光目的地の立ち寄り箇所の増加など利用者の行動範囲が広がる効果が確認されました。

また、自動車利用からの転換による間接的な二酸化炭素削減効果が確認されました。

令和元年度に実施した利用者アンケートの結果では、「ベイバイクのサービスを続けていくことについて、どのように思うか」という問いに対し、約9割が賛成と回答しています。

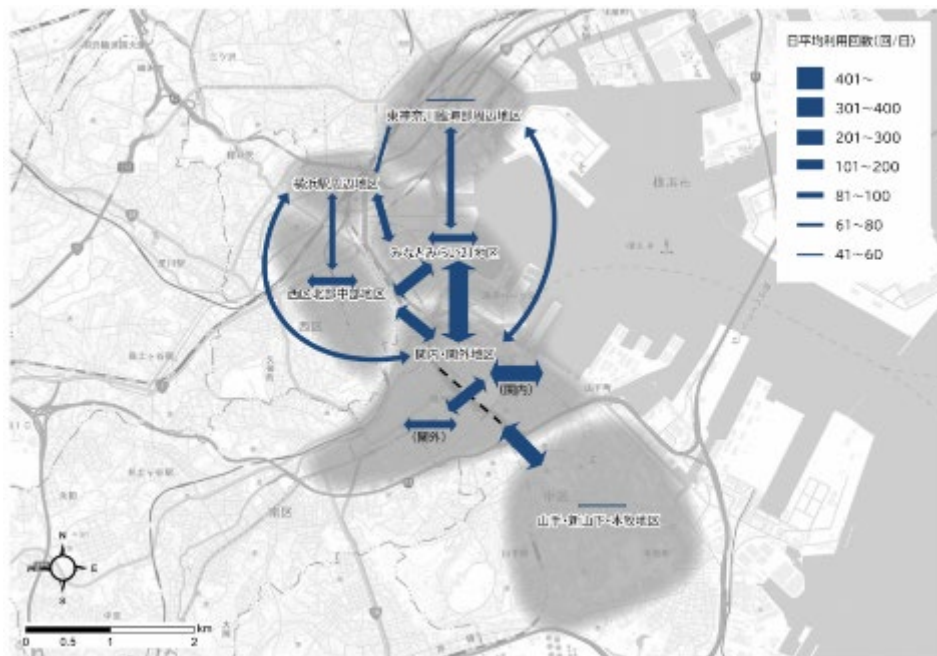


図：令和元年度アンケート調査結果
(ベイバイクに会員登録している利用者対象)

※1 令和元年度アンケート結果をもとに試算
※2 通勤以外の目的で利用する方が対象
※3 自動車・タクシーからの転換率から試算
図：令和2年度事業効果イメージ

イ 地区間移動

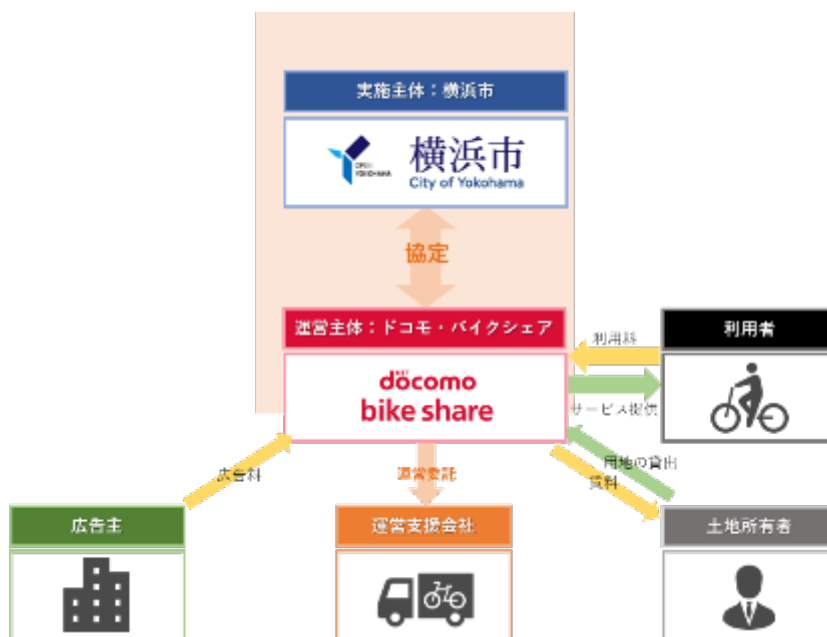
事業エリアの拡大とともに、利用ニーズの高いみなとみらい 21 地区等を中心にポート数を増やすことで、利用回数は大幅に増加しました。また、移動の特徴として、住宅地が広がる地域とみなとみらい 21 地区や関内・関外地区などの業務・商業系用途集積地との往来や、みなとみらい 21 地区や関内・関外地区内を中心に回遊する移動が多くなっており、地域によって移動傾向が異なります。



図：令和 3 年 9 月の日平均利用回数（平日）

<参考>事業スキームについて

横浜市(実施主体)と(株)ドコモ・バイクシェア(運営主体)が協働で事業を進めています。

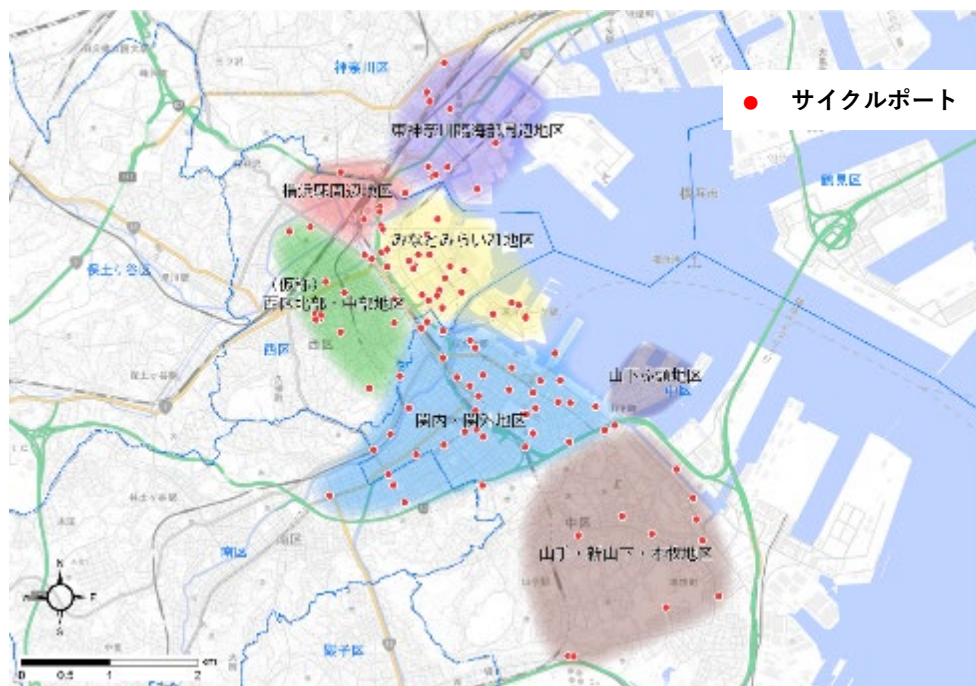


図：「横浜都心部コミュニティサイクル事業」事業スキーム

2 事業エリア（横浜都心部）の概況

(1) 概要

横浜都心部コミュニティサイクル事業の展開地域は、「横浜駅周辺地区」、「みなとみらい 21 地区」、「関内・関外地区」、「山下ふ頭周辺地区」及び「東神奈川臨海部周辺地区」の 5 地区から構成される「横浜都心臨海部」を中心に、事業の進捗に伴い、西区の北部・中部地区や中区の山手・新山下・本牧地区に展開地域を拡大しています。



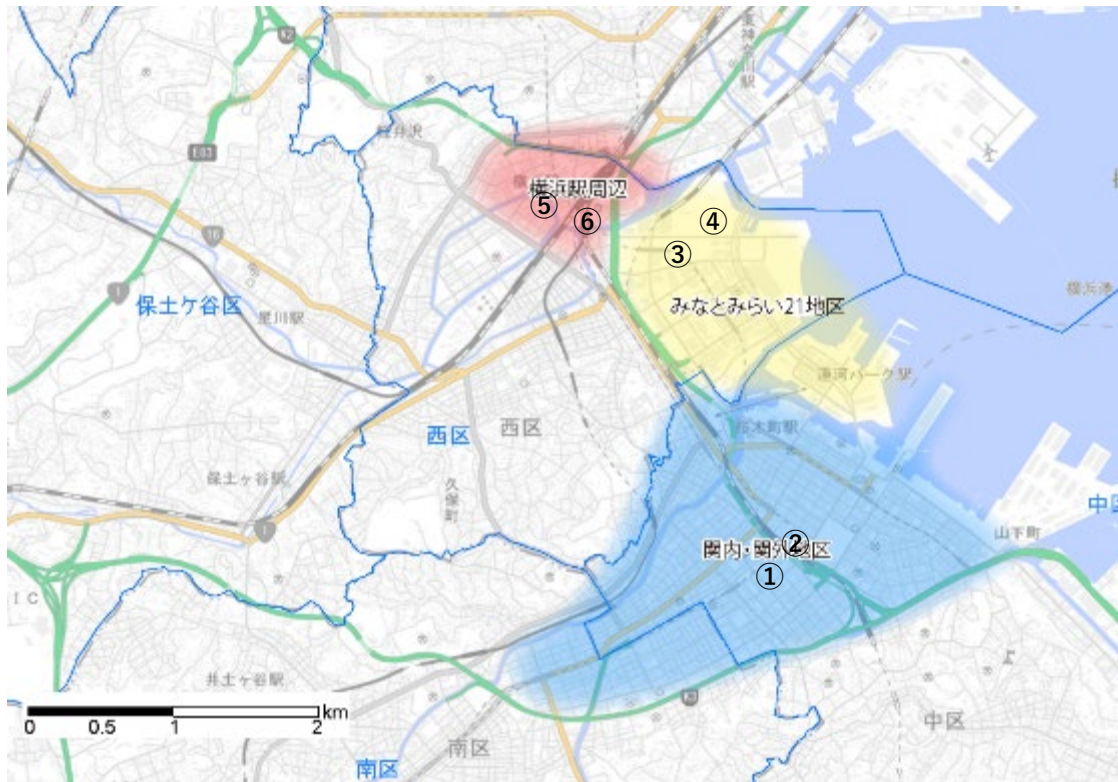
図：横浜都心部コミュニティサイクル事業の展開地域

(2) 各地区の特徴

地区	概要
横浜駅周辺地区	日本有数のターミナル駅である横浜駅を中心とする地区であり、国際都市の玄関口にふさわしいまちづくりを進めています。
みなとみらい21地区	横浜の自立性の強化等を目的に整備された新しい街であり、業務・商業機能、MICE 拠点等が立地し、多くの人々が訪れています。
関内・関外地区	開港以来の歴史を持つ市街地ですが、近年は業務・商業機能が相対的に低下しており、地区の課題解決に向け様々な取組によりまちづくりが進められています。
東神奈川臨海部周辺地区	神奈川台場の遺構や、横浜中央卸売市場が立地しており、現在は、駅周辺の再開発や面整備の検討が進められています。
山下ふ頭周辺地区	山下ふ頭の持つ優れた立地と広大な開発空間を活かし、横浜経済をけん引するまちづくりの実現に向けた検討を進めています。
西区北部中部地区	区民が安心していきいきと暮らすことができるよう、「人にやさしく活気のあるまちづくり」と、区民や来街者など誰にとってもやさしく利便性の高い、「安全で活力にみちたまちづくり」を進めています。
山手・新山下・本牧地区	住宅地としての環境保全を目的としている地区ですが、建築協定やまちづくり指針などのまちづくりルールを策定する等、調和のとれた美しい街並みを保持する取組が進められています。

(3) 今後の主なまちづくり（関内・関外地区、みなとみらい21地区、横浜駅周辺地区）

都心臨海部の「関内・関外地区」「みなとみらい21地区」「横浜駅周辺地区」における今後のまちづくりについて紹介します。



ア 関内・関外地区

令和2年6月の市庁舎移転を契機とした、関内・関外地区の更なる活性化に向けて、関内駅周辺地区を中心に新たなまちづくりを進めています。

① 横浜文化体育館メインアリーナ（2024年4月予定）

- ・延床面積：約 15,000 平方メートル
- ・観客席約：5,000 席
- ・用途：プロスポーツ・コンサートなどの民間企業の興行利用
- ・URL：<https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/sports/shinko/saiseibi/taiikukan/>



② 横浜市旧市庁舎街区等活用事業（2025年12月予定）

- ・延床面積：約 117,000 平方メートル
- ・高さ：約 170m（地上 33 階、地下 1 階）
- ・オフィス、商業施設、ホテル等
- ・用途：「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマに地区の賑わいと活性化の核づくりを行います。
- ・URL：<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/genshichoshagaikutou/genshichosha.html>



イ みなとみらい 21 地区

みなとみらい 21 地区は、企業の本社機能などの業務や商業等の誘致を図るとともに、文化やアミューズメントなど多様な都市機能の集積を進めることにより、街の賑わい創出と活力ある街づくりを推進しています。

③（仮称）みなとみらい 21 中央地区 53 街区開発事業（2024 年 3 月予定）

- ・延床面積：約 183,000 平方メートル
- ・高さ：約 160m（地上 30 階、地下 1 階）
- ・用途：オフィス、店舗等、ホテル、オープンイノベーションスペース等
- ・URL：<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/zaisei/2021/0625-52-2021.html>



（※イメージ）

④（仮称）HARBOR EDGE PROJECT【62 街区】（2026 年 9 月予定）

- ・延床面積：約 82,660 平方メートル
- ・高さ：約 60m（地上 14 階、地下 2 階）
- ・用途：ホテル&ホテルコンドミニアム、水族館、商業施設等
- ・URL：<https://www.ymm21.jp/database/detail/post-140.html>



（※イメージ）

ウ 横浜駅周辺地区

横浜駅周辺地区は、エキサイトよこはま 22 計画に基づき、行政、企業、市民等が連携し「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めています。

⑤ きた西口鶴屋地区【国家戦略特区】（2023 年度末予定）

- ・延床面積：約 79,330 平方メートル
- ・高さ：約 178m（地上 43 階）
- ・用途：住宅、店舗、事務所、ホテル、サービスアパートメント、グローバルスカイcommons、駐車場等
- ・URL：<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/excite22/shuhen/tsuruyachou.html>



⑥ 横浜駅東口地区【ステーションオアシス】（時期未定）

- ・面積：約 2.5 ヘクタール
- ・目的：都心臨海部内各地区との連携強化及び横浜駅周辺の回遊性の向上を図るとともに、都心にふさわしい高度な商業・業務機能等の集積を図ることにより、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力と賑わいのある都市空間の形成を図ります。
- ・URL：<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/plan-rule/chikukeikaku/kubetsu/nishi/c-106.html>

(4) 横浜都心部の交通

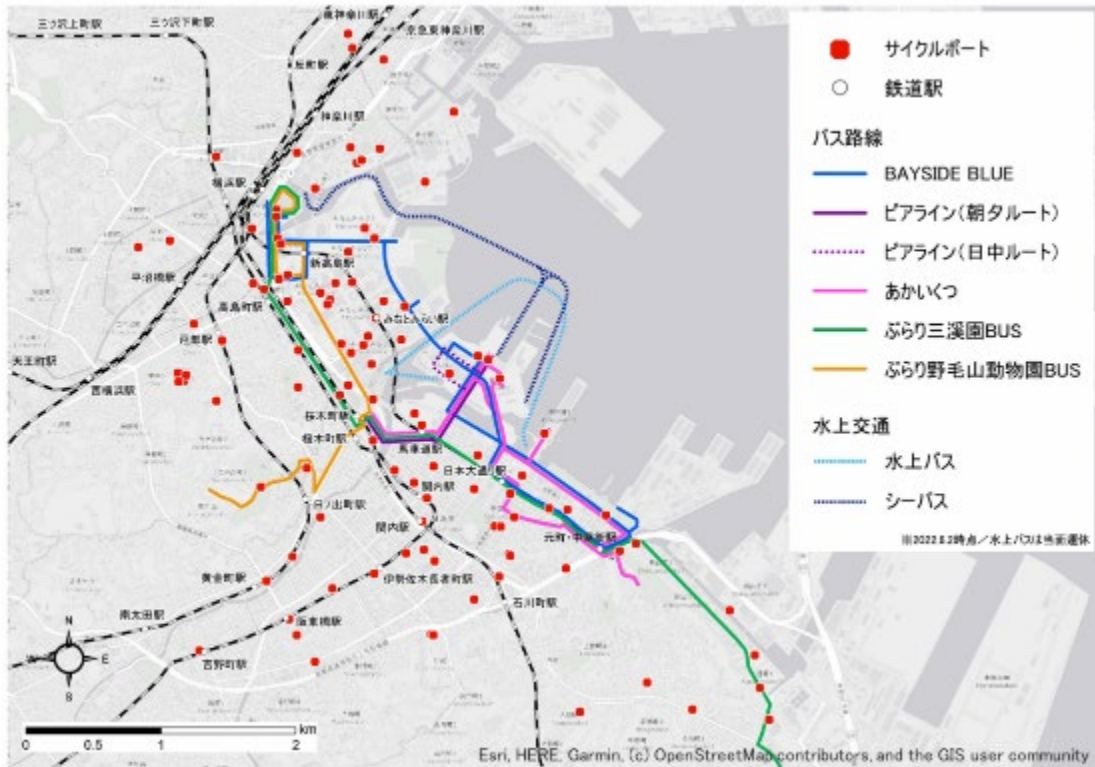
ア 現状

横浜都心部は、横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区、関内・関外地区を中心に多様な公共交通ネットワークが形成されています。

横浜駅を発着する JR 根岸線、横浜高速鉄道みなとみらい 21 線、横浜市営地下鉄、京浜急行本線の鉄道 4 路線が整備され、路線バスは、横浜駅東口と桜木町駅前をターミナルとして、上大岡駅・磯子区方面、本牧方面、根岸駅・磯子駅方面に向かう路線が運行しています。

また、横浜駅東口バスターミナルと山下ふ頭を結ぶ連節バス「ベイサイドブルー」、桜木町駅を起点に、横浜の人気観光スポットを巡る周遊バス「あかいくつ号」、海から横浜の景色を楽しみながら移動することができる水上交通などは、観光・周遊を目的とした移動手段として、都心臨海部の移動を支えています。

さらに、近年では、桜木町駅前と運河パークを結ぶ都市型循環式ロープウェイが運営されるとともに、みなとみらい 21 地区等において電動キックボードシェアリングサービスを試験的に実施しており、多彩な交通手段による回遊性を生み出しています。



図：横浜都心部の鉄道網と観光・周遊を目的とした移動手段

イ 横浜都心部におけるシェアサイクルの有用性

公共交通を補完する面的な移動手段であるシェアサイクルは、充実した交通ネットワークを有する横浜都心部において、公共交通を補完する交通手段として定着しつつあります。

シェアサイクルは、利用が天候に左右されるデメリットがある一方、利用料金が比較的安価で手軽に利用できることや、最寄りのサイクルポートから目的地の近傍にダイレクトにアクセスできるなどの特長から、来街者や在勤在住者の移動ニーズに見合った移動手段となっています。

3 本市が目指す横浜都心部におけるシェアサイクル

(1) 基本的な考え方

ア 事業の目的

まちの魅力向上、観光振興及び脱炭素化への寄与に取り組みます。

イ 事業の視点（コンセプト）

事業の目的に資するため、次の視点（コンセプト）を設定します。

これにより、市民等に対しシェアサイクルを提供するだけでなく、付加価値の創出、付帯収入の獲得などによる新たな事業モデルの実現を目指します。

視点1 「まちづくりとの連動」による事業の成長

みなとみらい21地区や関内・関外地区などで、まちづくりを進める企業や市民等と連動・連携し、まちと共に成長します。（次ページ<参考1>参照）

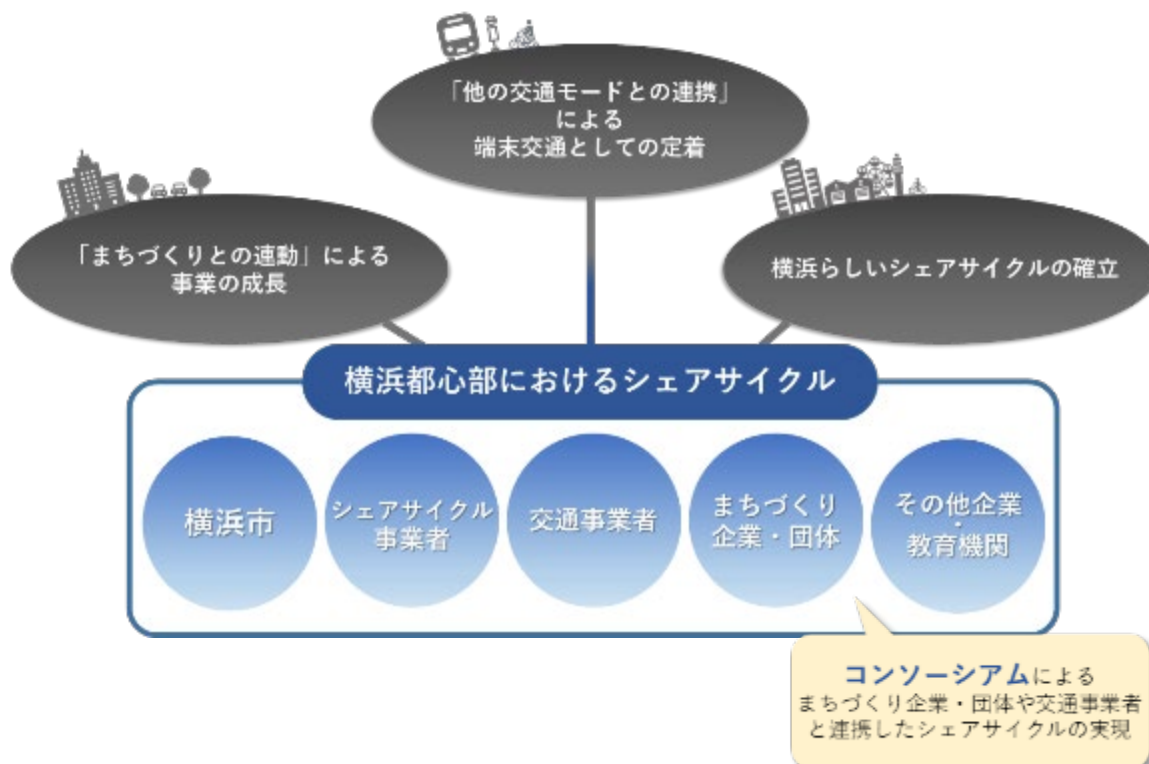
視点2 「他の交通モードとの連携」による端末交通としての定着

公共的な交通手段として、より一層公共交通の補完的役割を担うため、他の交通モードと連携し、共存することを目指すとともに、相互利用の促進に努めます。（次ページ<参考2>参照）

視点3 横浜らしいシェアサイクルの確立

横浜らしい象徴的な交通手段となるよう、デザイン性、機能性の充実に取り組むとともに、横浜都心の魅力ある資源を活かした施策を展開します。

また、本市が進めるデータ活用・オープンイノベーションの取組とも連携し、利用の促進、付加価値の創出に取組み、更に魅力あふれる事業となることを目指します。



図：本市が目指す横浜都心部におけるシェアサイクル像

<参考1> 「まちづくりとの連動」の考え方

横浜都心部は、市民、企業や行政等が共にまちづくりを進め、発展し続ける地域です。

シェアサイクルの利用を促進するだけでなく、まちづくりを進める企業や市民等と連動し、まちと共に成長することを目指します。具体的には、「①利用者ニーズの高いエリアをポート配置重点地区（コアゾーン）に設定し、サイクルポートを戦略的に開拓」、「②シェアサイクルの利用データ（OD データ、GPS データ等）を様々な集客データと相互に分析」することをきっかけに、まちづくりと連動し、まちと共に成長します。

※想定される「まちづくりとの連動」のイメージ

アイデア1 ターゲット：観光客

来街者、ホテル宿泊者の移動ツールにシェアサイクルを活用

→歩いては遠い、鉄道やバスでは行きづらい場所にある観光資源にポートを設置するとともに、観光客の移動データを分析し、人気の観光ツアーや観光ルートを発掘する。

アイデア2 ターゲット：学生

学生や研究者の移動ツールとしてシェアサイクルを有効活用

→“学びの拠点”にポートを設置し、拠点間のダイレクトアクセスを可能にするとともに、学生向けに食・学び・遊びなど様々な情報を発信し、シェアサイクルの利用と組み合わせた学割クーポンを発行する。

<参考2> 「他の交通モードとの連携」の考え方

横浜都心部には、複数の鉄道路線、バスネットワークに加え、多様な観光交通手段が存在していますが、その中でシェアサイクルは、横浜都心部コミュニティサイクル事業の成果を通じ、公共交通等の端末交通手段として定着しつつあります。今後は、他の交通モードと連携し、共存することを目指すとともに、相互利用を促進する取組を進めます。

※想定される「他の交通モードとの連携」のイメージ

アイデア1 キーワード：MaaS

MaaS事業者との連携を強化し、来街者が最適な移動手段を選択できる環境づくりに貢献します。

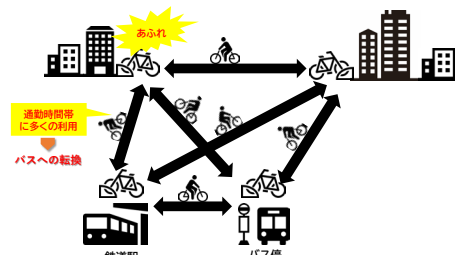


(令和3年度実績)

通勤定期利用者を対象とした利用促進企画

アイデア2 キーワード：データ活用

公共交通機関とシェアサイクルの移動データ(OD データ等)を相互に活用し、ポート配置計画の見直しや各種交通サービスの改善などに活用します。



(2) 目指す事業のイメージ

ア 期間

事業期間は、令和6年4月から10年に設定します。

また、一定期間ごとに事業目標の達成状況を確認しながら事業を進めます。

イ 区域

横浜都心部コミュニティサイクル事業の展開エリアで事業を開始し、利用者ニーズを確認しながら展開エリアを調整します。

ウ 規模

事業5年が経過した時期を目安に、次の規模を達成します。

- ・自転車 1,700 台
- ・サイクルポート 210 箇所*

※ポート密度 約9箇所/km² (ポートが半径300m圏内に1箇所設置されているイメージ)

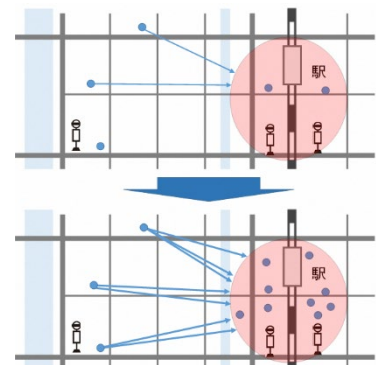
エ 利用回数

事業5年が経過した時期を目安に、1日の利用回数：6,800回/日(おおむね4回/台・日)を達成します。

オ ポート配置

横浜都心部コミュニティサイクル事業で設置したポートを活用することを基本に、引き続き、来街者の利便向上、地域課題の解決につながるポートを拡充します。

また、事業の開始にあわせて、「ポート配置重点地区(コアゾーン)」を設定し、先行的にポートを開拓することで、地域単位での利用促進を目指します。



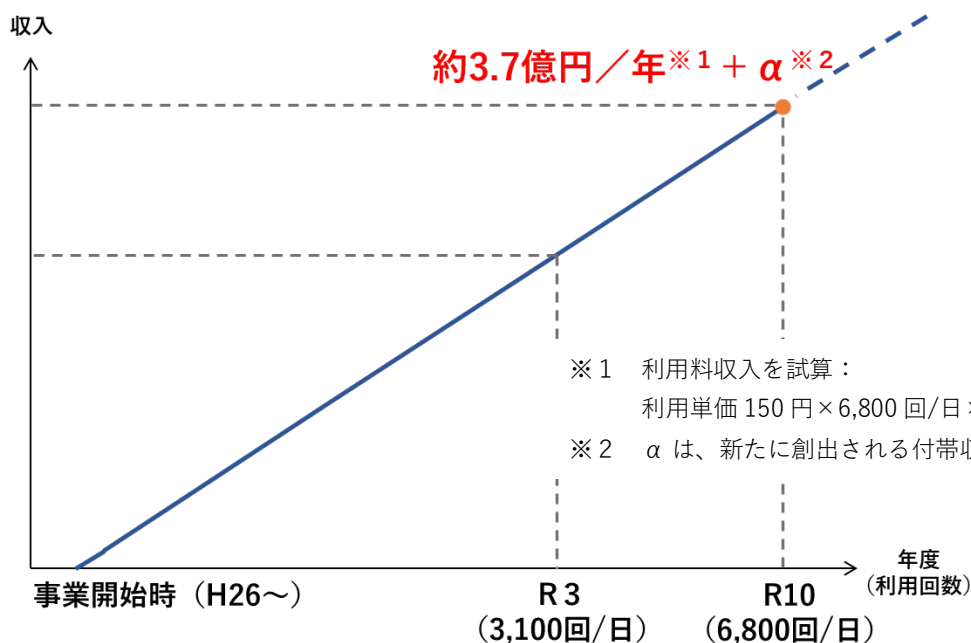
重点地区(コアゾーン)の設定効果イメージ

カ 提供するサービスのイメージ

	サービス	イメージ
(ア)	市民が安心して利用できるサービス	安全・安心なサービスの提供を最優先事項とし、利用増加に伴って起きる事故や自転車の整備不良等の課題について、解決を図ります。
(イ)	誰でも利用できるサービス	クレジットカード決済に抵抗がある方々にも、移動の選択肢となるよう多様な決済手段等を導入します。
(ウ)	利用したいときに利用できるサービス	利用ニーズの高い場所・時間に自転車を最適に配置し、誰もが利用したいときに自由に使えるよう、利便性を高めます。
(エ)	脱炭素社会に貢献するサービス	過度なマイカー利用から公共交通等への転換を促すことによる間接的な脱炭素効果に加え、エコシステムの導入等を検討します。
(オ)	インバウンド需要を見据えたサービス	海外からの来街者も利用できるよう、車体装置、ホームページ、アプリケーションを多言語化するなど、利便性の向上を図ります。
(カ)	横浜らしさを体験できるサービス	横浜都心部の景観にふさわしいデザイン性に優れた自転車やポートラックを導入するとともに、“横浜らしさ”を体験できるモデルコースの紹介などに取り組みます。

参考 事業5年目における規模の目安

「(2) 目指す事業のイメージ」において提示した利用回数(1日あたり6,800回)を達成した場合、営業収入(利用料収入)は年間約3.7億円となる見込です。



図：将来的な営業収入のイメージ

(3) 想定される事業スキーム

ア 公民連携による事業実施

これまで横浜市と(株)ドコモ・バイクシェア(平成27年度(株)NTTドコモより地位継承)が実施してきました「横浜都心部コミュニティサイクル事業」に引き続き、民間事業者のノウハウを活かした魅力と活力ある事業展開を進めるため、公民連携による協働事業とします。また事業の実施に先立ち、プロポーザル方式により事業者を選定します。

イ 本市の役割

本市は事業全体について総合的に調整する役割を担うとともに、市費の支出に頼らない事業の成長を促すための支援を検討します。

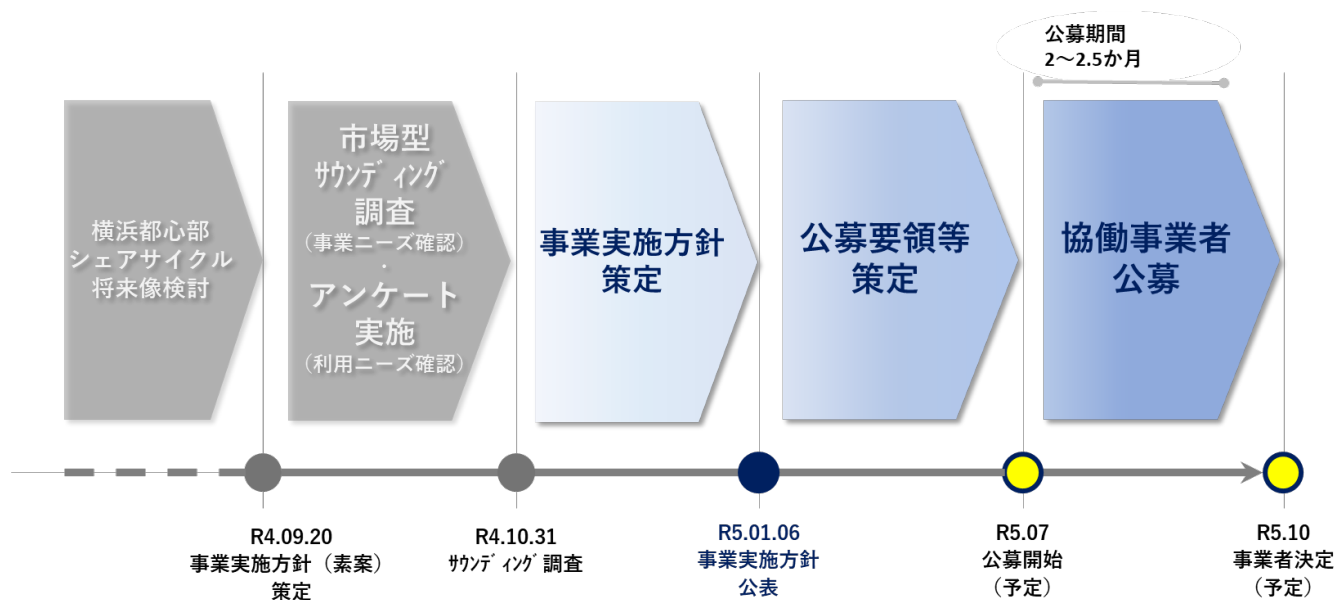
ウ 複数の事業者による事業主体の構成

本市が目指す横浜都心部シェアサイクルを実現するため、公民連携のもと事業を推進し、「まちづくりとの連動」、「他の交通モードとの連携」、「横浜らしいシェアサイクルの確立」の目標を達成する必要があるため、まちづくり等に精通した事業者の参画を推奨し、複数事業者で構成されるコンソーシアムによる提案を求めます。

4 事業スケジュール

現時点で想定しているスケジュールは以下のとおりです。但し、今後の検討状況に応じて変更することがあります。

令和5年度上期に、プロポーザル方式により事業者を選定します。



図：事業スケジュール