横浜市シェアサイクル事業

令和７年度事業評価報告書

令和８年６月

横浜市道路・交通政策局道路政策課
株式会社ドコモ・バイクシェア
OpenStreet 株式会社

目次

令和７年度事業評価報告書 0
第１章　横浜市シェアサイクル事業の概要 2
　１　事業経緯 2
　２　事業概要 3
第２章　事業評価 12
　１　基礎指標 12
　２　重点取組 13
　３　横浜市市民協働条例第 15 条に基づく協働事業の成果 18
　４　次年度の事業改善 20
第３章　アンケート結果 21
　１　実施概要 21
　２　アンケート結果 21
用語の定義 42

第１章　横浜市シェアサイクル事業の概要

１　事業経緯

本市では、横浜都心部において 2014（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「都心部事業」)」を本格実施し、2022（令和４）年６月からは、都心部事業エリアを除く市域を３つの区域に分けて「横浜市広域シェアサイクル事業社会実験（以下「広域事業」)」を開始しており、市内で２つの事業によりシェアサイクルのサービスを提供していました。

その後、都心部事業及び広域事業の両事業の実施期間が 2024（令和６）年度末で終了することに伴い、これまで育ててきたシェアサイクル事業によるサービス提供を切れ目なく継続し、更なる移動の利便性向上に向けて、2025（令和７）年度から「横浜市シェアサイクル事業」として全市一体でのシェアサイクル事業展開を開始しています。

2　事業概要

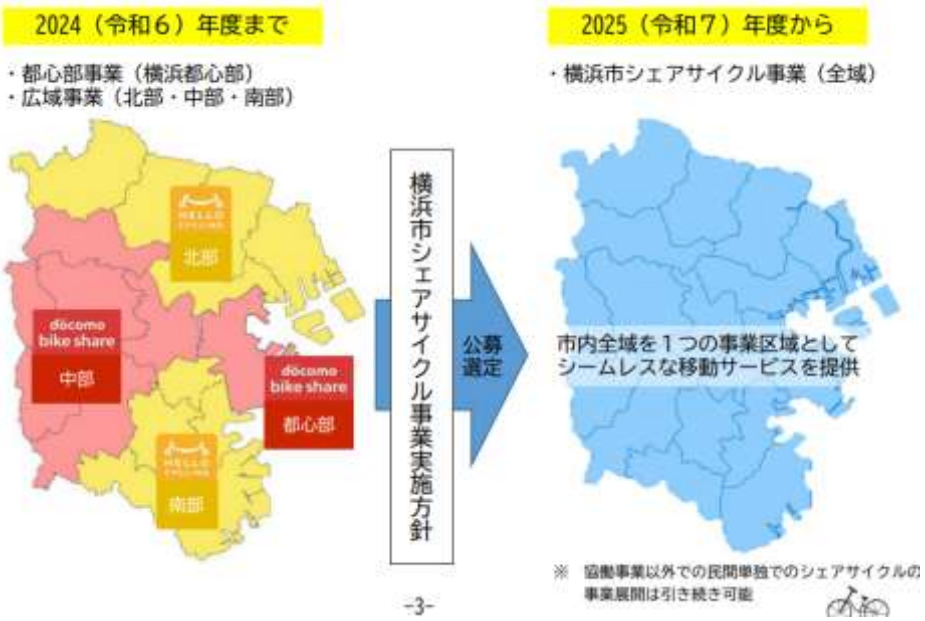
（1）期間

2025 年度（令和７年度）から 2029 年度（令和 11 年度）までの５年間

※ただし、実施期間終了の前年度までの協働事業の取組実績を元に、横浜市自転車等施策検討協議会の意見を踏まえ、横浜市と事業者が協議の上で実施期間を最大５年間（2034 年度（令和 16 年度））まで延長することができるものとします。

（2）区域

市内全域を１つの事業区域としてシームレスな移動サービスを提供



（3）役割分担

公民連携による協働事業として、横浜市と事業者である株式会社ドコモ・バイクシェア及び OpenStreet 株式会社とが連携をして事業を実施します。主な役割分担は下図のとおりです。

【横浜市】

・事業全体の総括
・公有地サイクルポート用地の調整・確保
・地元調整・交通管理者協議
・市民への周知・広報
・協働事業の効果検証 等

【事業者】
株式会社ドコモ・バイクシェア
OpenStreet株式会社

・サイクルポート等の施設整備、維持管理
・事業の運営全般
・民有地サイクルポート用地の調整・確保
・各種データの本市への提供
・交通安全啓発の実施 等

（４）将来像

2034（令和 16）年の将来像を以下の５つの観点から設定し、シェアサイクルには「公共サービスの一つを担う公共的な移動手段」「短中距離での公共交通の機能補完的役割」「自由度が高く付加価値のある移動手段」としての役割を期待しています。

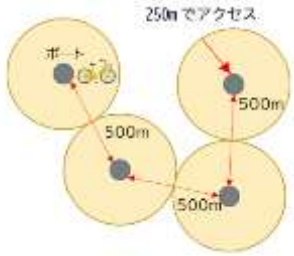
【2034（令和 16）年の将来像】

いつでも、どこでも乗れる便利で手軽なシェアサイクルが市内全域で面的に展開されており、市民や来街者の多様な移動目的に活用され、移動しやすく環境に優しい街「ヨコハマ」

便利　手軽　全域　多様　環境

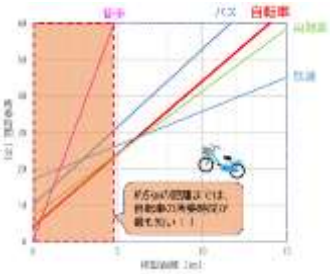
便利	いつでも、どこでも乗れる便利な移動手段

・シェアサイクルは、時間に縛られることなく 24 時間乗りたい時に乗ることができる移動手段です。
・地域の利用ニーズに応じて、概ね徒歩 250m 程度でシェアサイクルポートにアクセスできるポート配置とすることにより、いつでも、どこでも気軽に乗れる移動手段として育てていき、市内の移動の利便性を向上させていきます。



手軽	手軽な料金で手軽な距離をらくらく移動

・シェアサイクルは、鉄道などの公共交通機関の最安運賃と同程度の安価な料金で利用できるため、手軽な料金で移動することができます。健康にも良く、約 20～30 分程度（５km 程度まで）の移動距離であれば、車よりも早く目的地に到着できることもあります。
・また、横浜市のシェアサイクルは、すべてカゴ付電動アシスト自転車なので、お買物の荷物や通勤の鞄などカゴに入れて、急な坂道もらくらく移動することができます。



全域	市内全域で乗換不要なシームレスな移動

・本市の目指すシェアサイクルは、市内全域を一体区域で捉えた面的なサービス展開です。複数のシェアサイクル事業者によるポートの共同利用方法を検討し、異なる事業者間でのポートの相互利用を目指します。
・その結果、市内全域において事業を展開するどの事業者のサービスを利用しても目的地に乗換不要でアクセスでき、市内全域でのシームレスな移動を実現させていきます。

多様	市民や来街者の多様な移動目的に活用

・シェアサイクルの利用は、日常生活の通勤通学、買物や用事、遊びはもちろん、業務利用などの多様な目的に利用可能です。
・また、横浜に観光に来られた方もホテルの周辺や観光スポットに設置されているポートを使えば、観光巡りもしやすくなります。
・このような多様な目的に利用できるよう、鉄道駅周辺、商業施設、行政施設、レジャー観光スポットなどの移動の目的地となる多様な施設にバランスよくポートを設置していきます。

環境	エコな自転車が走るエコな街

・シェアサイクルを含む自転車は、二酸化炭素の排出量が少ない環境に優しい移動手段です。短中距離移動を中心に、自動車・バイクによる移動からシェアサイクルに転換することができれば、二酸化炭素の排出を削減することができます。
・エコな乗り物の象徴であるシェアサイクルが、市内全域を走り回ることにより、エコな街「ヨコハマ」としてのイメージを定着させ、世界に向けて発信していきます。

（4）基礎指標

将来像の実現に向けて、事業の基礎指標として、以下の目標値を設定しています。

ポート数は 1,619 箇所を目標値として掲げることで、市内全域で面的にシェアサイクルを利用できる環境を整備します。

項目	目標値		単位
ポート数	1,619	(R12.3 末)	箇所
ラック数	約 10,000	(R17.3 末)	台
平均ポート密度	4.80	(R12.3 末)	箇所/km2
利用人数	118,971	(R12.3 末)	人/月
普及率	3	(R17.3 末)	%
利用回数	483,713	(R12.3 末)	回/月
平均回転率	3	(R17.3 末)	回/日/ラック

上記に加え、「安全・安心で利便性の高いサービス水準」の提供を最優先事項とし、サービス提供内容や運営形態、ポート・車両の仕様を定めています。

問合せ体制
・シェアサイクルサービスの利用方法やトラブルがあった際の問い合わせが容易にできるよう、専用の電話番号や問い合わせ先のメールアドレスなどを設け、シェアサイクルのアプリケーションやポート等においても利用方法や問い合わせ先等を適切に表示します。

事故対応
・シェアサイクルの利用者が安心して自転車を利用できるよう、シェアサイクルに起因する事故等に対しては、シェアサイクル事業者が契約する傷害保険や賠償責任保険等により適切な対応を図るとともに、事故発生に迅速に対応できる相談窓口体制（コールセンター）を配備します。

ポートの仕様
・ポート内の過剰駐輪による歩道や施設内の通路等への自転車の溢れを防止するため、原則として自転車駐輪ラック数又は指定台数以上の自転車が返却できないようシステム制御（台数制限機能）を行うこととします。 ・また、良好な都市景観と駐輪秩序を形成するため、必要に応じてポート外周部に区画線を設置するとともに、道路内等の公有地ポートには必ず自転車駐輪ラックを設置します。

車両の仕様
・自転車に備え付けるライトやブレーキ、反射器材などは、道路交通法等の関係法令において定められた基準に適合する車両（国家公安委員会の型式認定を受けた車両等）を配置し、自転車安全整備士等の車両整備技術力のあるものが定期的にメンテナンスを行うことで、車両の安全性を確保します。また、事業者においてすべての車両の防犯登録をします。 ・車両選定においては、高低差がある地形が多い本市の地域的特性を考慮し、様々な世代の方が利用しやすいようカゴ付き電動アシスト自転車を標準仕様とします。

注意喚起
・ポートを設置する敷地へのアクセスに課題がある場合や施設利用上の注意事項がある場合は、シェアサイクルのアプリケーション上での利用案内や注意喚起等を適切に表示します。

利用システム
・ポート設置場所に閉場時間がある場合を除き、原則 365 日 24 時間利用でき、スマートフォンのアプリケーション等による利用だけでなく、IC カードによる即時解錠等、多くの人が利用しやすいシステムとします。

利用料金
・公共交通の機能を補完する交通手段として多くの人に利用してもらえるよう適切な料金プランを設定し、複数選択が可能で利用者の多様なニーズに応える料金プランとしていきます。

（５）事業目的と重点取組

横浜市シェアサイクル事業では前述した将来像を実現するための４つの事業目的と 10 の重点取組を設定しています。

詳細は「横浜市シェアサイクル事業実施方針」をご確認ください。

事業目的１：移動の利便性向上
・シェアサイクル事業を市内全域で展開することにより、シェアサイクルが、既存の公共交通網ではカバーしきれないきめ細かい移動ニーズに対応することができ、公共交通の機能を補完する役割を担うことが期待できます。 ・このため、市内全域での「移動の利便性向上」を事業目的とし、鉄道駅などの交通結節点にポートを着実に設置するとともに、駅・バス停から一定程度離れている地域にもポートを配置することで生活に身近な範囲での移動を支援していきます。

事業目的２：都市の活性化
・都心臨海部などにおける観光エリアや駅周辺の商業エリアなどに高密度にポートを配置することで、エリア内に訪れる市民や来街者の方々がシェアサイクルを利用してエリア内を回遊することが可能となり、移動回数の増加と連動して市内経済の活性化が期待できます。 ・このため、「都市の活性化」を事業目的とし、ポート設置によるエリア内の回遊性の向上とあわせて、観光スポットや商業施設への立寄りを、様々な主体と連携した広報やイベント等で促進し、地域の魅力の再発見を促します。

事業目的３：脱炭素社会の形成
・シェアサイクルは、ガソリン等の化石燃料を使用する自動車やバイクと比べて CO_2排出量が少ないため、市内全域においてシェアサイクルの利便性を高めることで、主に短中距離での移動において、マイカーや自己所有のバイクの利用からシェアサイクルへの利用へ転換することにより、運輸部門における CO_2排出量の削減効果が期待できます。 ・このため、「脱炭素社会の形成」を事業目的とし、あらゆる機会を通じて様々な主体と連携したシェアサイクルの利用促進の取組を実施することで、脱炭素社会の実現を目指していきます。

事業目的４：交通安全の推進
・シェアサイクルの普及に伴い、安全・安心な自転車の利用環境を整える必要があります。シェアサイクルの利用者が交通ルールを順守し、節度を持った自転車利用を心掛ける必要があるとともに、シェアサイクルの移動データを活用した自転車通行空間の整備も重要となります。 ・このため、「交通安全の推進」を事業目的とし、横浜市とシェアサイクル事業者、その他の主体が連携した自転車の交通ルールや交通マナー、適切な利用方法の啓発とあわせ、自転車通行空間の整備を推進し、ソフトとハードが一体となった交通安全の推進を図ります。

取組１：地域特性を考慮したポート配置

・本市は、都市機能が集積している横浜都心や駅周辺、郊外部の住宅地など様々な地域特性があり、その特性ごとに移動需要は異なります。このような地域特性を踏まえて適切にポート密度やポート数、ラック数を設定します。

移動の利便性向上	○
都市の活性化	
脱炭素社会の形成	
交通安全の推進	

【評価指標】
・地域種別ごとのポート密度、ポート数、ラック数
・駅・バス停から一定程度離れている地域のポートカバー率

取組２：バランスのよい移動需要の創出

・シェアサイクルは、特定の利用目的や時間帯に需要が偏ると、車両の再配置などに負荷が生じてしまうことから、シェアサイクルが多様な利用目的に利用されているかの指標を設定し、定期的に利用者アンケートなどにより利用目的のバランスなどを把握します。

移動の利便性向上	○
都市の活性化	○
脱炭素社会の形成	
交通安全の推進	

【評価指標】
・利用目的の多様化度（通勤・通学、周遊・レジャー、買い物・飲食、業務）
・ポート満車率、空車率
・利用者満足度

取組３：共同ポート化による相互乗入

・本市は、各シェアサイクル事業者のポートのポテンシャルを最大限有効に活用し、将来的なポート密度の目標値を達成するために、ポートの共同利用化を行っています。
・その際、公有地ポートは率先して共同化を進め、民有地ポートは合意が得られたものから共同化を進めることで、市内全域でのシームレスな移動を実現させていきます。

移動の利便性向上	○
都市の活性化	
脱炭素社会の形成	
交通安全の推進	

【評価指標】
・共同ポートの割合

取組４：公有地を活用したポート設置

・本市の所有する公有地を活用したポート設置検討を全市的に進めます。特に高密度な市街地が形成されている鉄道駅周辺、郊外住宅地及び駅・バス停から一定程度離れている地域においては、用地確保の点で民有地でのポート設置が進まない場合が多いため、公有地ポートの設置を優先的に検討していきます。

移動の利便性向上	○
都市の活性化	○
脱炭素社会の形成	○
交通安全の推進	

【評価指標】
・公有地ポートの設置数

取組５：民有地ポートの設置促進

・シェアサイクルの利便性を高めるためには、移動の目的地と出発地の両方にポートを整備する必要がありますが、これらを実現させるためには民有地におけるポート設置が必要不可欠です。
・そのため、自転車附置条例に基づく制度の改善による民有地ポートの設置促進や市街地再開発事業と連動したポート配置を検討していきます。

移動の利便性向上	
都市の活性化	○
脱炭素社会の形成	○
交通安全の推進	

【評価指標】
・自転車附置条例に基づく制度の改善
・公有地ポートと民有地ポートの割合

取組６：多様な主体と連携した利用促進

・市民の中にはシェアサイクルを１度も利用したことがない方も多くいることから、多様な主体と連携したシェアサイクルの利用促進を検討することで、シェアサイクルを利用しやすい環境の整備により新規利用者の増加や移動の選択肢を増やすことによる移動手段の分散化と混雑緩和に貢献していきます。

移動の利便性向上	
都市の活性化	
脱炭素社会の形成	○
交通安全の推進	○

【評価指標】
・地図アプリ等での経路検索に対応
・多様な主体と連携したイベントや広報展開
・集客性の高いイベントでの臨時ポートの開設

取組７：市内投資と購買活動の促進

・シェアサイクル事業者に対して、市内での資材、人材、サービス等の積極的な調達を働きかけることで、事業規模が拡大することによる一定の市内経済への波及効果が期待できます。
・また、都心部事業と広域事業の取組結果から、市民や観光客のシェアサイクルの利用回数に比例して、 商業・買物施設や観光・レジャー施設での購買活動につながる波及効果も確認されていることから、当該施設へのポート設置を着実に進めるとともに、施設側と連携したシェアサイクルの利用についての PR を積極的に展開することで、購買活動を促進させていきます。

移動の利便性向上	
都市の活性化	○
脱炭素社会の形成	
交通安全の推進	

【評価指標】
・市内経済波及効果額

取組８：マイカー等利用からの転換促進

・脱炭素化を進める上で、短中距離でのマイカー等（自家用車、自己所有バイクなど）の利用からシェアサイクルへの転換を促進することで、マイカー等の利用時における CO_2排出量を削減する効果が期待できるため、マイカー等での移動需要が高い施設に対して優先的にポートの設置検討を行うことで転換を積極的に促進していきます。

移動の利便性向上	
都市の活性化	
脱炭素社会の形成	○
交通安全の推進	

【評価指標】
・自転車・バイク（原付）からの転換割合
・CO2 排出削減量

取組９：交通ルールの周知啓発

・市内全域でシェアサイクルの利用を促進させていくためには、交通ルールを順守し、安全・安心な自転車利用が前提となります。交通ルールや交通マナーについては、神奈川県警察とも連携しながら、シェアサイクルのアプリケーションや会員向けのメールマガジン等を通じた定期的な啓発と併せて様々な媒体や場所で周知することで、交通ルールの順守と交通マナーの改善による安全安心な利用の徹底を図ります。

移動の利便性向上	
都市の活性化	
脱炭素社会の形成	
交通安全の推進	○

【評価指標】
・交通ルール等の発信回数
・自転車利用時の・ルール順守率（車道原則、左側通行、信号・一時停止、夜間ライト点灯、飲酒運転禁止）
・シェアサイクルにおけるヘルメット着用率

取組 10：データの活用・公開と PDCA

・シェアサイクル事業は、収支構造上、採算性の高い事業モデルではなく、中長期的な期間の中で公民連 携により持続可能なサービスに育て上げていく必要があります。
・そのためには、本市と協働で事業展開を図るシェアサイクル事業者からは、シェアサイクルに関する 様々なデータを定期的に本市に提供いただき、当該データを相互に分析してポート配置等の戦略やサービスの改善及び本市の自転車関連施策に反映させる PDCA サイクルを展開していきます。

移動の利便性向上	○
都市の活性化	○
脱炭素社会の形成	○
交通安全の推進	○

【評価指標】
・シェアサイクル関連データの本市への定期提供
・移動データの可視化と一般公開
・シェアサイクルデータのオープンデータ化

第２章　事業評価

１　基礎指標

（１）基礎指標

令和７年度は、ポートが 376 箇所増加の 1,121 箇所、利用人数は 14,642 人増加の 62,498 人/月、利用回数は 58,523 回/月増加の 262,268 回/月など、令和６年度の値よりも規模や利用実績の増加が確認できた。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値	単位
ポート数	745	1,121	1,619 (R12.3 末)	箇所
ラック数	5,611	8,337	約 10,000 (R17.3 末)	台
平均ポート密度	2.21	3.32	4.80 (R12.3 末)	箇所/km2
利用人数	47,856	62,498	118,971 (R12.3 末)	人/月
普及率	1.39	1.81	3 (R17.3 末)	％
利用回数	203,745	262,268	483,713 (R12.3 末)	回/月
平均回転率	1.21	1.01	3 (R17.3 末)	回/日/ラック

２　重点取組

（１）取組１：地域特性を考慮したポート配置

令和７年度は、ポート密度が、1.11 箇所/km2 増加の 3.32 箇所/km2、ポート数は、376 箇所増加の 1,121 箇所、ラック数は、2,726 台増加の 8,337 台など、令和６年度よりも数・密度の増加が確認できた。

駅・バス停から一定程度離れている地域のポートカバー率は、5.4%増加の 16.2%であり、市民の移動利便性向上に向けて順調にカバー率が高まっている。

地域種別	面積（km2）	ポート密度（箇所/km2）			ポート数（箇所）			ラック数（台）		
		実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R12.3 末）	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R12.3 末）	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
横浜都心	8.40	11.78	14.40	16.67	99	121	140	1,025	1,303	1,260
拠点駅周辺地域	6.44	9.32	12.27	17.24	60	79	111	628	852	970
駅周辺地域	24.73	5.05	6.91	11.04	125	171	273	907	1,260	1,976
沿道地域	51.85	3.68	6.11	4.13	191	317	214	1,269	2,034	1,449
一般地域	245.77	0.93	1.51	3.58	229	370	881	1,464	2,420	4,424
市街化調整区域	100.13	0.41	0.63	―	41	63	―	318	468	―
合計	337.20				745	1,121	1,619	5,611	8,337	10,079
平均	―	2.21	3.32	4.80	―	―	―	―	―	―

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
駅・バス停から一定程度離れている地域のポートカバー率	10.8%	16.2%	20%

（２）取組２：バランスのよい移動需要の創出

利用目的の多様化度は、「通勤・通学」「周遊・レジャー」「買い物・飲食」において、31～32%であり、バランスのよい移動需要の創出が取れている。

ポート満車率および空車率は、満車率は僅かに改善されたものの、空車率は微増であることから、ポート配置の是正や再配置の積極的な実施等の対応により改善が必要と考えられる。

また、利用者満足度は、12.2%減少の 77.0%であることから、利用者のニーズを把握・改善による満足度の向上が求められる。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
利用目的の多様化度（通勤・通学）	28%	31%	30%
利用目的の多様化度（周遊・レジャー）	31%	32%	30%
利用目的の多様化度（買い物・飲食）	30%	31%	30%
利用目的の多様化度（業務）	11%	5%	10%
ポート満車率	26.6%	20.5%	10%
ポート空車率	11.3%	12.2%	5%
利用者満足度	89.2%	77.0%	90%

（３）取組３：共同ポート化による相互乗入

共同ポート化は令和７年６月から開始された取組であるものの、令和７年度は、公有地の 94.6%が共同ポート化されており、共同ポートの利用回数は、約 36,000 回と総利用回数の約 14%を占めている等、異なる事業者間での相互乗入が可能になってきている。次年度以降も共同ポート化による相互乗入の実績や効果検証等のモニタリングを行う。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
共同ポートの割合	共同ポート化開始前	公有地 94.6%	公有地 100%

（４）取組４：公有地を活用したポート設置

公有地ポートの設置数は、昨年度と比較して 38 箇所増加の 358 箇所であり、特に用地確保が困難な傾向にある高度利用地区において移動利便性の向上が期待できる。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
公有地ポートの設置数	320 箇所	358 箇所	471 箇所

（５）取組５：民有地ポートの設置促進

自転車附置条例に基づく制度の改善状況について、令和６年９月に『自転車駐車場の附置等に関する手引』が改訂され、横浜市自転車駐車場附置条例に基づく附置義務制度について、附置義務台数の上限 20%の範囲でシェアサイクルポートを算入できるよう、運用基準の見直しを行った。また、公有地ポートと民有地ポートの割合は、1：2.1 であり、目標値を達成している。引き続き、公有地ポートと民有地ポートの割合が 1：2 になるようポートを増やしていく。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
自転車附置条例に基づく制度の改善	R6 年度に改善済み	R6 年度に改善済み	改善
公有地ポートと民有地ポートの割合	1：1.3（公：民）	1：2.1（公：民）	1：2（公：民）

（６）取組６：多様な主体と連携した利用促進

地図アプリ等での経路検索への対応状況は、主要な地図アプリでの検索が可能になった。また、多様な主体と連携したイベントや広報展開は 12 件であり、集客性の高いイベントでの臨時ポートの開設は３件であり、引き続き多様な主体と連携した利用促進が求められる。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
地図アプリ等での経路検索に対応	―	主要な地図アプリで可	主要な地図アプリで可
多様な主体と連携したイベントや広報展開	―	12 件	累計 100 件
集客性の高いイベントでの臨時ポートの開設	―	3 件	累計 20 件

（７）取組７：市内投資と購買活動の促進

市内経済波及効果額は、約 21 億円/年である。後述するアンケート調査においては、シェアサイクルにより店舗の立ち寄り回数が増えることで購買活動が促進されていることがわかる。

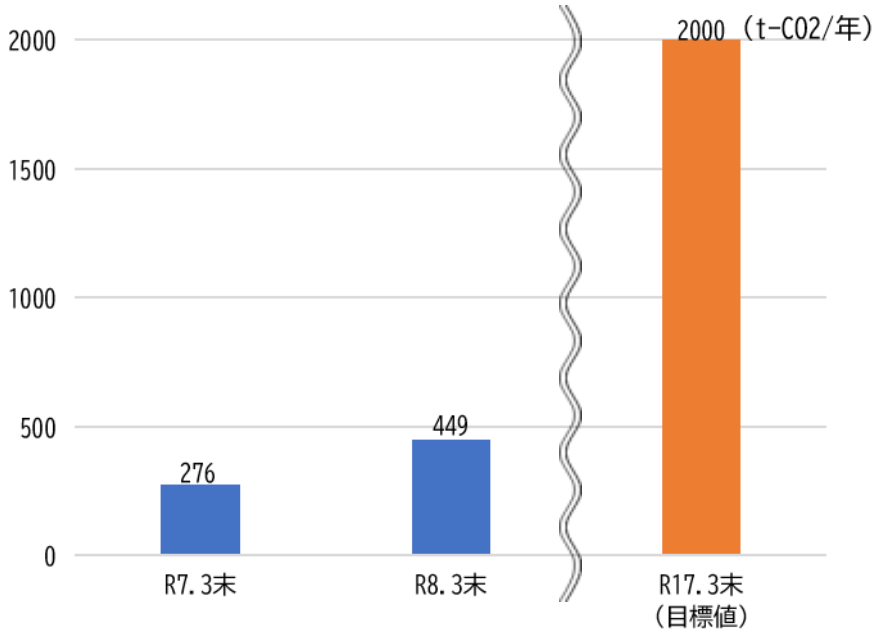
項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
市内経済波及効果額	―	約 21 億円/年	約 20 億円/年

（８）取組８：マイカー等利用からの転換促進

自動車・バイク（原付）からの転換割合は、過去１年間の利用で 5.9%であり、CO2 排出削減量は、449t-CO2/年である。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
自動車・バイク（原付）からの転換割合（当該年度分※）	7.0%	5.9%	-
自転車・バイク（原付）からの転換割合（累積）	7.0%	11.3%	14%
CO2 排出削減量（当該年度分）	276t-CO2/年	449t-CO2/年	2,000t-CO2/年

※実績値（R7.3）のみこれまでの利用に対する転換割合



CO2 排出削減量の推移（当該年度分）

（９）取組９：交通ルールの周知啓発

交通ルール等の発信回数は、29 回/年である。

自転車利用時の交通ルールは概ね横ばいであるが、「車道原則、左側通行」や「ヘルメットの着用」、の順守率がわずかに改善した。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
交通ルール等の発信回数	―	29 回/年	12 回/年
自転車利用時の交通ルール順守率（車道原則、左側通行）	80.2%	81.4%	90%
自転車利用時の交通ルール順守率（信号・一時停止）	87.8%	86.9%	100%
自転車利用時の交通ルール順守率（夜間ライト点灯）	91.3%	90.4%	100%
自転車利用時の交通ルール順守率（飲酒運転禁止）	86.6%	84.8%	100%
自転車利用時の交通ルール順守率（ヘルメットの着用）	9.0%	9.9%	30%

（１０）取組１０：データの活用・公開とＰＤＣＡ

シェアサイクル関連データについては、シェアサイクル事業者より定期的に本市に提供されている。また、シェアサイクルのポート情報や移動データの Web 地図上での可視化及び本市ホームページ上での一般公開についても、引き続き実施していく。

項目	実績値（R7.3 末）	現状値（R8.3 末）	目標値（R17.3 末）
シェアサイクル関連データの本市への定期提供	―	継続提供	継続提供
移動データの可視化と一般公開	―	Web 地図上で公開	Web 地図上で公開
シェアサイクルデータのオープンデータ化	―	オープンデータ公開	オープンデータ公開

3　横浜市市民協働条例第 15 条に基づく協働事業の成果

横浜市シェアサイクル事業における横浜市とシェアサイクル事業者の協働事業の成果について、相互評価（S～D）及び事業採算性は次のとおり。

（1）相互評価

	事業成果	評価主体		評価理由
①	ポート数	市	A	ポート数は 1,121 箇所まで増加しており、ポート整備が着実に進んでいる。
		事業者	A	道路上などの公有地を含め、目標値に向けてポート整備を進めることができた。
②	ポート配置	市	B	特に一般地域のポート密度が低く、地域種別ごとに配置のばらつきが見られる。引き続き、地域種別に応じたポート配置を進める必要がある。
		事業者	B	全体的に地域別のポート密度向上を図ることができたが、郊外部や一般地域においてはポート密度が低く、利用需要や地域特性を踏まえた更なる配置進める必要がある。
③	利用者の拡大	市	B	利用者数は約 62,000 人に増加しているものの、目標値に向けてさらなる利用促進が必要である。
		事業者	B	利用人数・利用回数は増加し利用者拡大を図ることができたが、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 PR 活動を通じて、利用促進を図っていく必要がある。
④	利用者の満足度	市	B	共同ポート化を実現したものの、利用者満足度は 77%に低下しており、満足度の改善が必要である。
		事業者	B	共同ポート化により、異なる事業者間での相互乗入れが可能となり、利用利便性の向上につながったが、一部エリアで利用偏在が見受けられるため、利用状況を踏まえた改善が必要である。
⑤	交通安全の推進	市	B	交通ルールの順守率は 80～90%程度で推移しているが、100%に向けてさらに高めていく必要がある。引き続き、交通ルールの啓発に注力する。
		事業者	B	アプリ等を活用した交通ルール啓発など交通安全に関する周知活動を行ったが、交通ルール順守率は一定水準で推移して

				いるものの、ヘルメット着用など一部項目では改善余地があるため、行政とも連携しながら継続的な啓発活動を実施していく必要がある。
⑥	事業の持続可能性(※)	市	B	回転率は1.01に下がっているが、事業拡大の過渡期にあると考えられ、今後の利用促進により改善を図る。
		事業者	B	ポート数およびラック数の拡充により、利用環境の向上を進めることができた一方、平均回転率が低下している。これはポート・ラック数の増加やエリア拡大による影響が考えられるため、今後も利用実態のデータを活用しながら、利用回数向上を図っていく必要がある。

＜相互チェックシートの評価基準＞

S	協働事業の成果は極めて大きい
A	協働事業の成果は大きい
B	協働事業の成果はあったが、一部改善点もある
C	協働事業の成果はあまり生じなかった
D	協働事業の成果は生じなかった

(※)について、事業の定量的な事業採算性は次のとおり。

指標	実績値（R7.3末）	現状値（R8.3末）	目標値（R17.3末）
事業収支	[redacted]		—
公有地利用料等の 事業者一部負担の場合の事業収益			—
公有地ポートと 民有地ポートの割合	1：1.3（公：民）	1：2.1（公：民）	1：2（公：民）

４　次年度の事業改善

（１）事業の課題

・共同ポート化により、公有地ポートの 94.6%が共同化され、共同ポートの利用回数も総利用回数の約 14%を占めるなど、相互乗入れが進んでいる一方で、アンケート結果では「今まで利用できていたポートに返しにくくなった（34.8%）」「借りにくくなった（20.1%）」との回答もあり、一部利用者において利用しづらさが発生していることが見受けられる。

・ポート数、利用人数、利用回数ともに増加しているものの、普及率や平均回転率は目標値に届いていないため、更なるポート開拓や需要に応じた車両配置を行う必要があると考える。

（２）社会経済情勢等の変化

・共同ポート化の開始により、事業者間を跨いだ利用が可能となり、利用者利便性の向上が期待される一方で、利用集中による満車・空車の偏りが発生する可能性がある。

・シェアサイクル利用の拡大に伴い、移動手段としての定着が進む中、安全・安心な利用環境を維持するため、交通ルールやマナー啓発を継続的に行う必要がある。

（３）次年度の改善内容

・共同ポート利用状況や満車・空車データを確認し、利用偏在が発生しているエリアに対して、ポート最適化や再配置を実施する。

・普及率向上および利用環境改善のため、公有地・民有地ともに更なるポート開拓を進めるとともに、需要に応じた車両配置を強化する。

・共同ポートに関する利用者意見を継続的に収集し、借りやすさ・返しやすさの向上に向けた改善検討を行う。

第３章　アンケート結果

１　実施概要

実施期間	令和８年２月 12 日(木)～２月 25 日(水)
調査目的	横浜市シェアサイクル事業における基礎指標の把握や効果検証
調査内容	横浜市シェアサイクル事業の利用状況や満足度
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	baybike 1,091 人　HELLO CYCLING 1,883 人

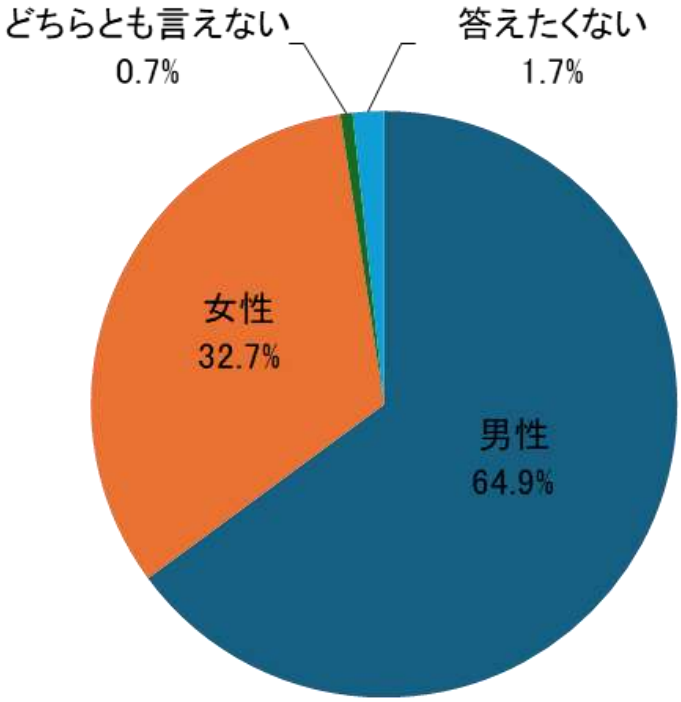
２　アンケート結果

アンケート結果を以下に示す。

なお、Q6 の利用目的に関する設問以降は、シェアサイクルを利用したことがある回答者を対象に集計した。

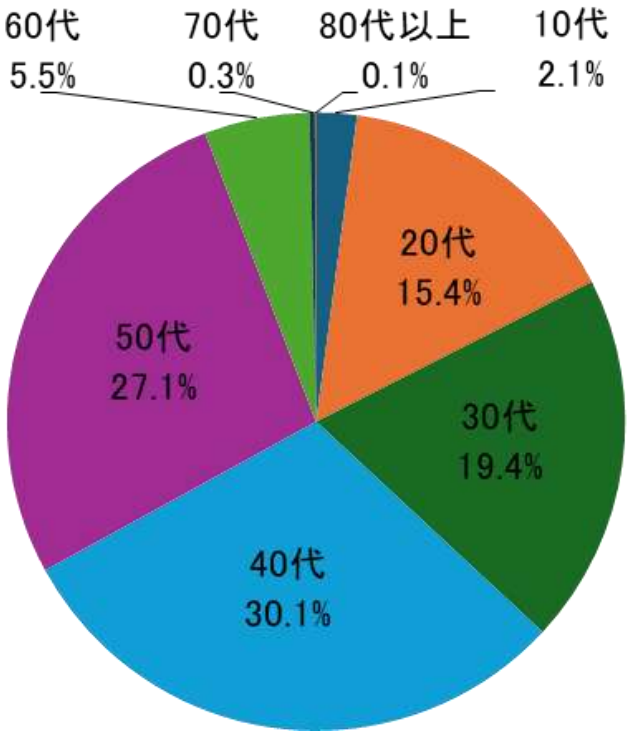
Q1　あなたの性別を教えてください。

選択肢	回答数	構成比
男性	1930	64.9%
女性	973	32.7%
どちらとも言えない	20	0.7%
答えたくない	51	1.7%
計	2974	100.0%



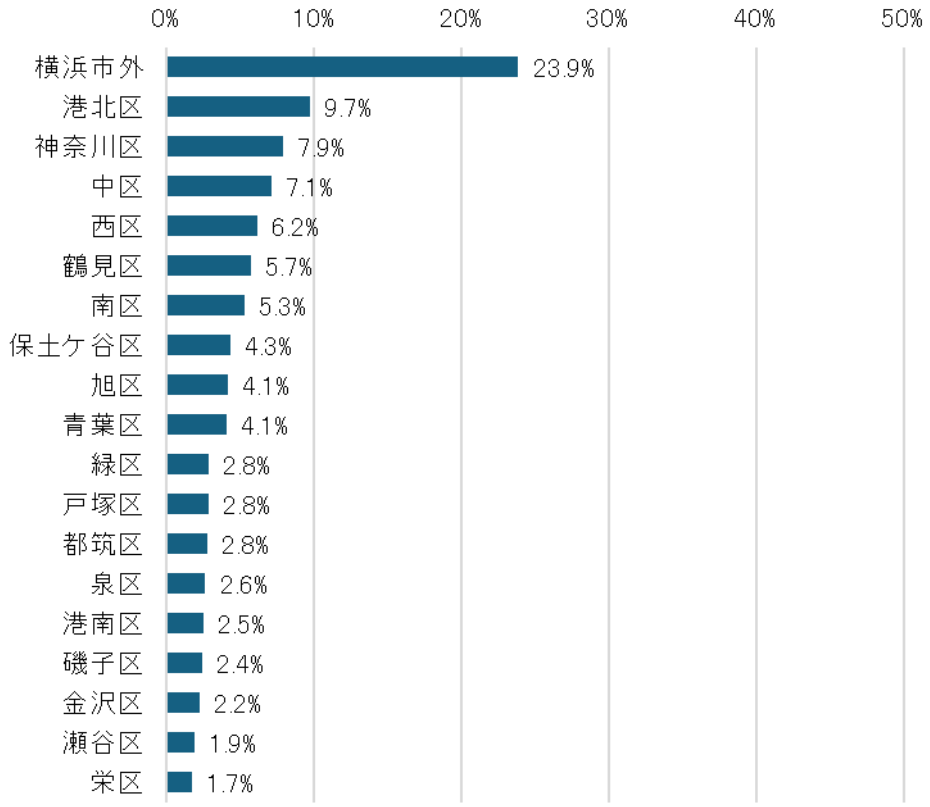
Q2　あなたの年齢を教えてください。

選択肢	回答数	構成比
10 代	63	2.1%
20 代	458	15.4%
30 代	577	19.4%
40 代	895	30.1%
50 代	807	27.1%
60 代	164	5.5%
70 代	8	0.3%
80 代以上	2	0.1%
計	2974	100.0%



Q3　あなたのお住まいを教えてください。

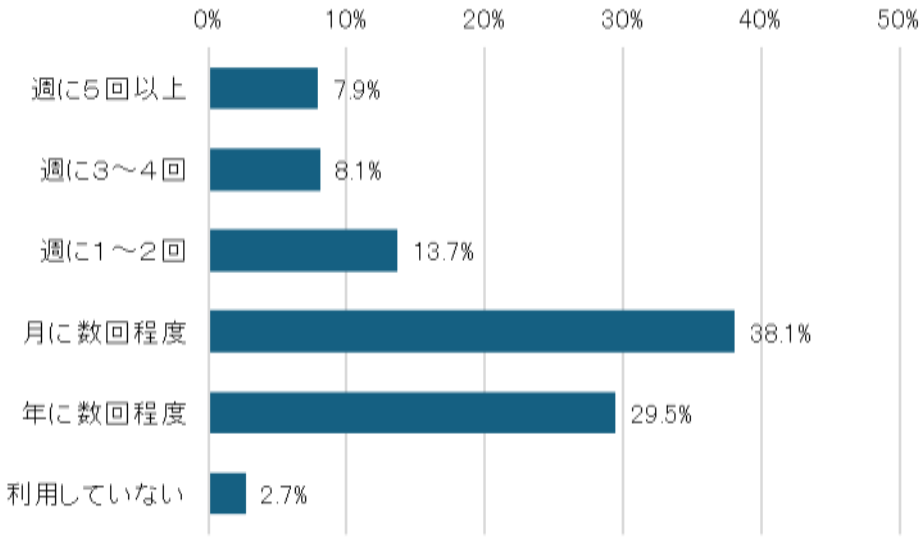
選択肢	回答数	構成比
横浜市外	710	23.9%
港北区	289	9.7%
神奈川区	234	7.9%
中区	211	7.1%
西区	183	6.2%
鶴見区	171	5.7%
南区	157	5.3%
保土ケ谷区	128	4.3%
旭区	123	4.1%
青葉区	121	4.1%
緑区	84	2.8%
戸塚区	84	2.8%
都筑区	83	2.8%
泉区	78	2.6%
港南区	74	2.5%
磯子区	71	2.4%
金沢区	66	2.2%
瀬谷区	56	1.9%
栄区	51	1.7%
計	2974	100.0%



Q4　あなたは横浜市内でどれくらいの頻度でシェアサイクルを利用しますか？

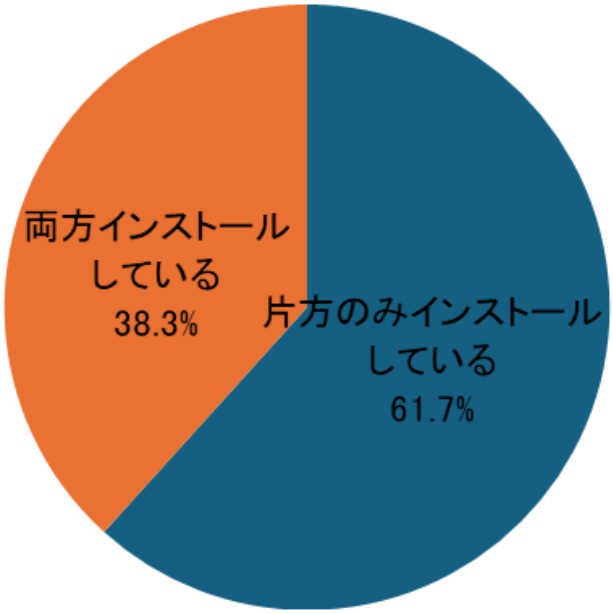
※横浜市内の移動とは、出発地または目的地のいずれかに横浜市内に立地するポートが含まれるものを指します。

選択肢	回答数	構成比
週に５回以上	236	7.9%
週に３～４回	240	8.1%
週に１～２回	407	13.7%
月に数回程度	1133	38.1%
年に数回程度	877	29.5%
利用していない	81	2.7%
計	2974	100.0%



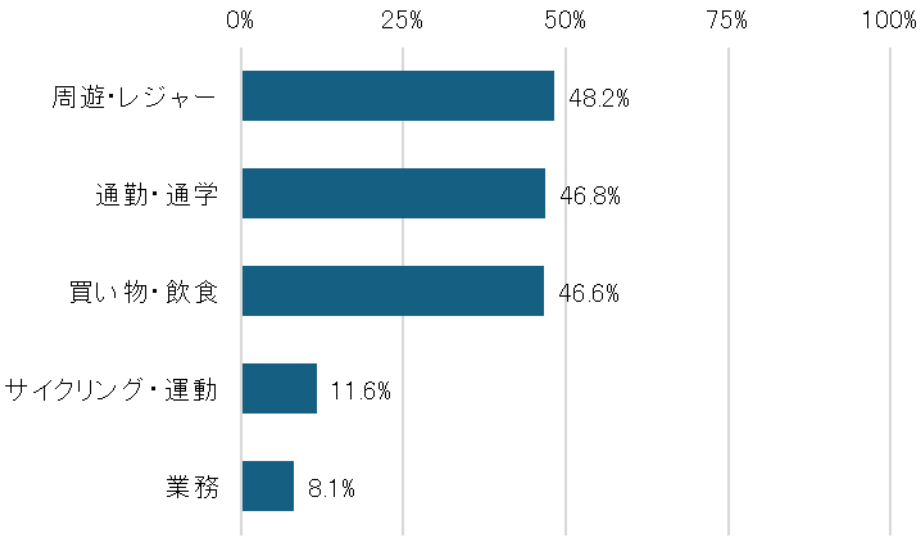
Q5　あなたは「バイクシェアアプリ（株式会社ドコモ・バイクシェア）」と「HELLO CYCLING（OpenStreet 株式会社）」をインストールしていますか？

選択肢	回答数	構成比
両方インストールしている	1139	38.3%
片方のみインストールしている	1835	61.7%
計	2974	100.0%



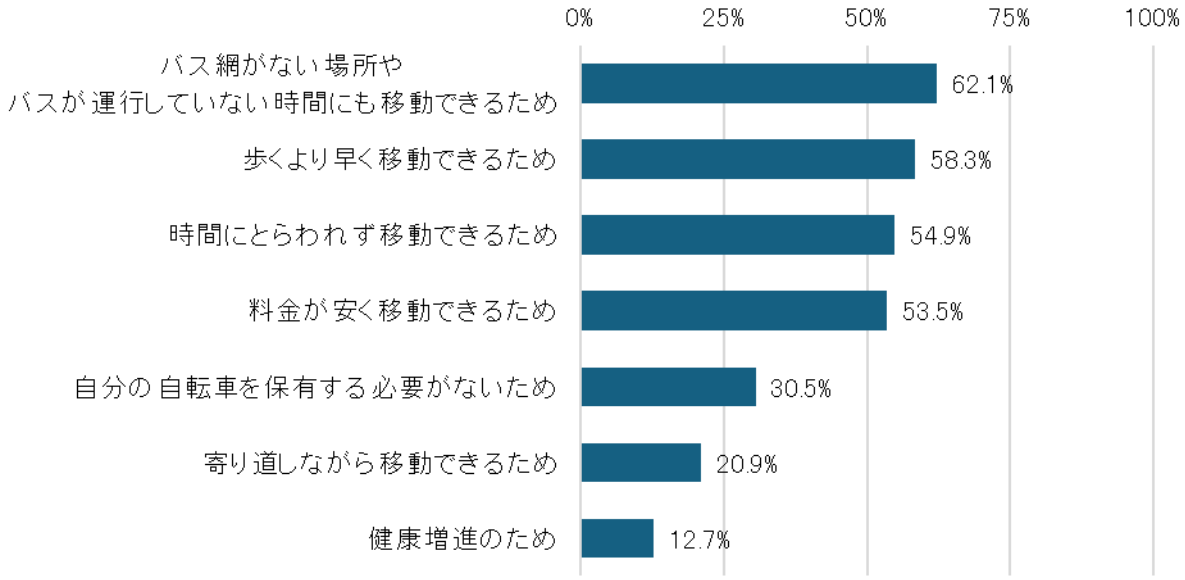
Q6　シェアサイクルの利用目的を教えてください。（複数回答可）

選択肢	回答数	構成比
周遊・レジャー	1394	48.2%
通勤・通学	1353	46.8%
買い物・飲食	1347	46.6%
サイクリング・運動	335	11.6%
業務	233	8.1%
計	4662	—



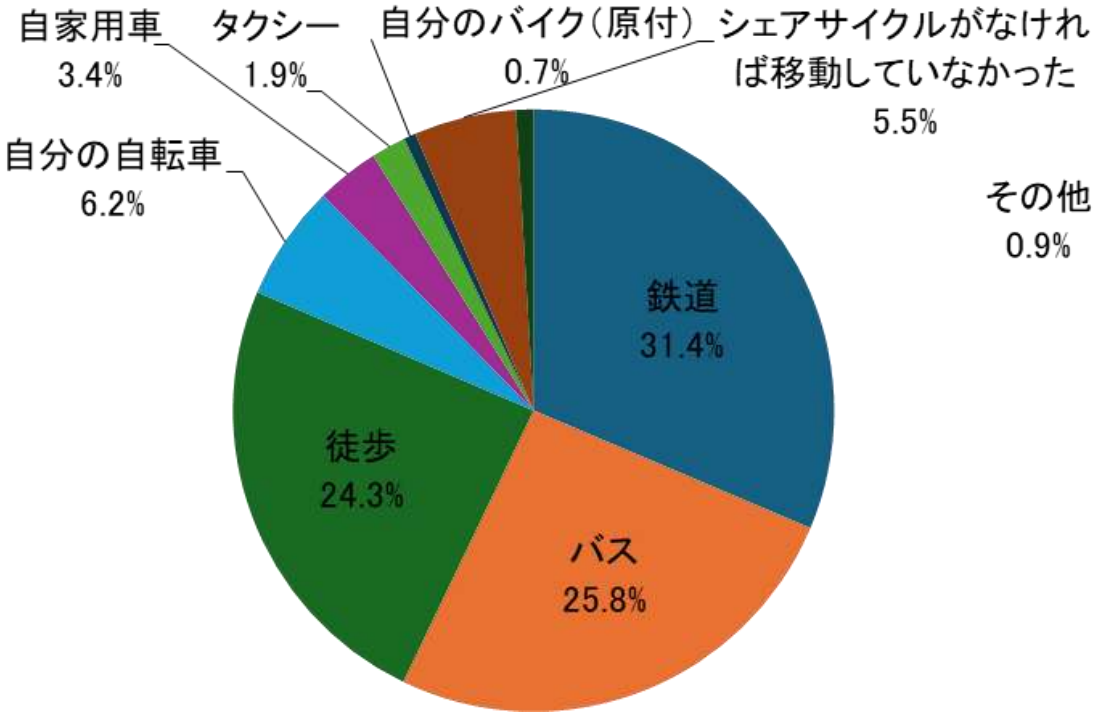
Q7　シェアサイクルを利用する理由について教えてください。（複数回答可）

選択肢	回答数	構成比
バス網がない場所や バスが運行していない時間にも移動できるため	1797	62.1%
歩くより早く移動できるため	1688	58.3%
時間にとらわれず移動できるため	1587	54.9%
料金が安く移動できるため	1547	53.5%
自分の自転車を保有する必要がないため	883	30.5%
寄り道しながら移動できるため	606	20.9%
健康増進のため	368	12.7%
計	8476	—



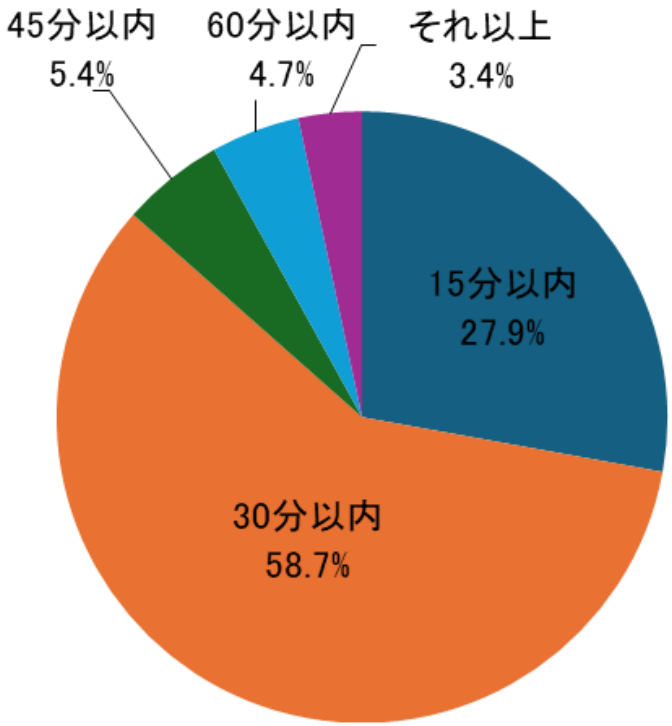
Q8　**あなたの過去１年間のシェアサイクルの利用についてお聞きします。**
シェアサイクルで一番よく行く場所について、利用前は主にどの交通手段を利用していましたか？

選択肢	回答数	構成比
鉄道	908	31.4%
バス	745	25.8%
徒歩	703	24.3%
自分の自転車	180	6.2%
自家用車	98	3.4%
タクシー	54	1.9%
自分のバイク（原付）	19	0.7%
シェアサイクルがなければ移動していなかった	159	5.5%
その他	27	0.9%
計	2893	100.0%



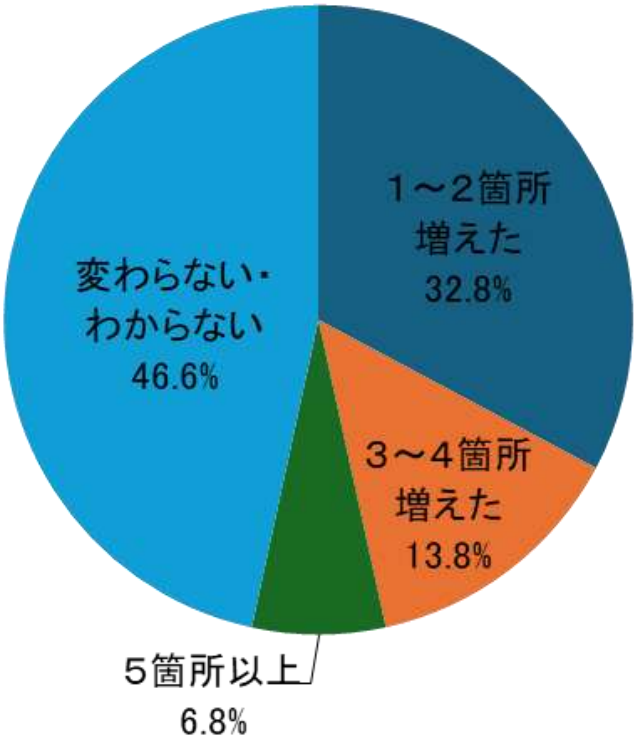
Q9　シェアサイクルで一番よく行く場所について、シェアサイクルを何分程度利用していますか？

選択肢	回答数	構成比
15 分以内	806	27.9%
30 分以内	1697	58.7%
45 分以内	157	5.4%
60 分以内	136	4.7%
それ以上	97	3.4%
計	2893	100.0%



Q10　**あなたの過去１年間のシェアサイクルの利用についてお聞きします。**
シェアサイクルを利用することで、店舗等への立ち寄り回数は増えましたか？

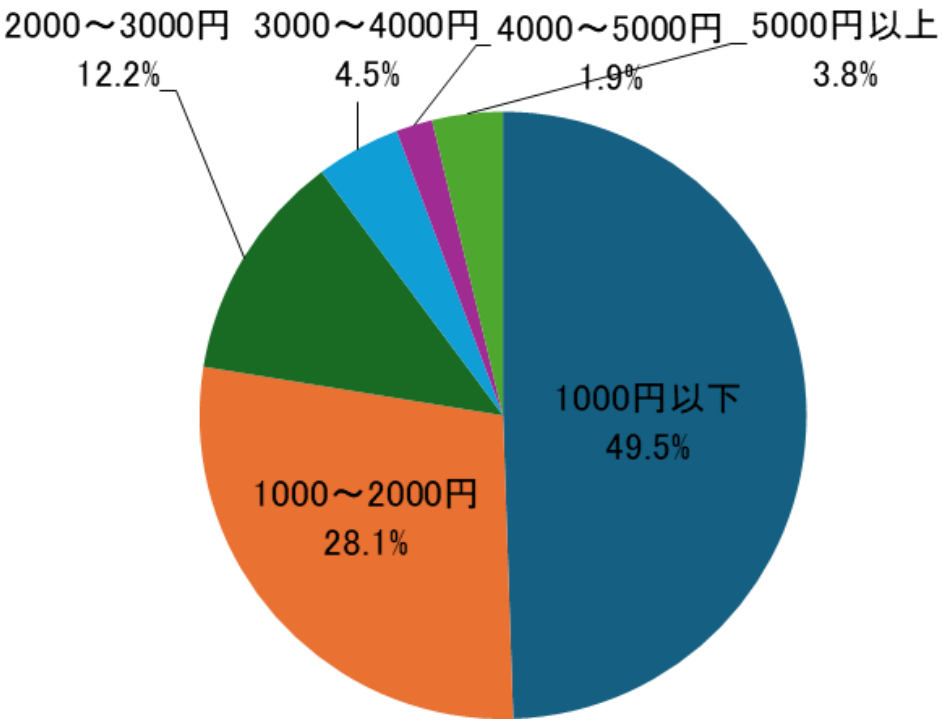
選択肢	回答数	構成比
１～２箇所増えた	949	32.8%
３～４箇所増えた	398	13.8%
５箇所以上	198	6.8%
変わらない・わからない	1348	46.6%
計	2893	100.0%



Q11　**シェアサイクルを利用し、店舗等に立ち寄った時の消費額を教えてください。**

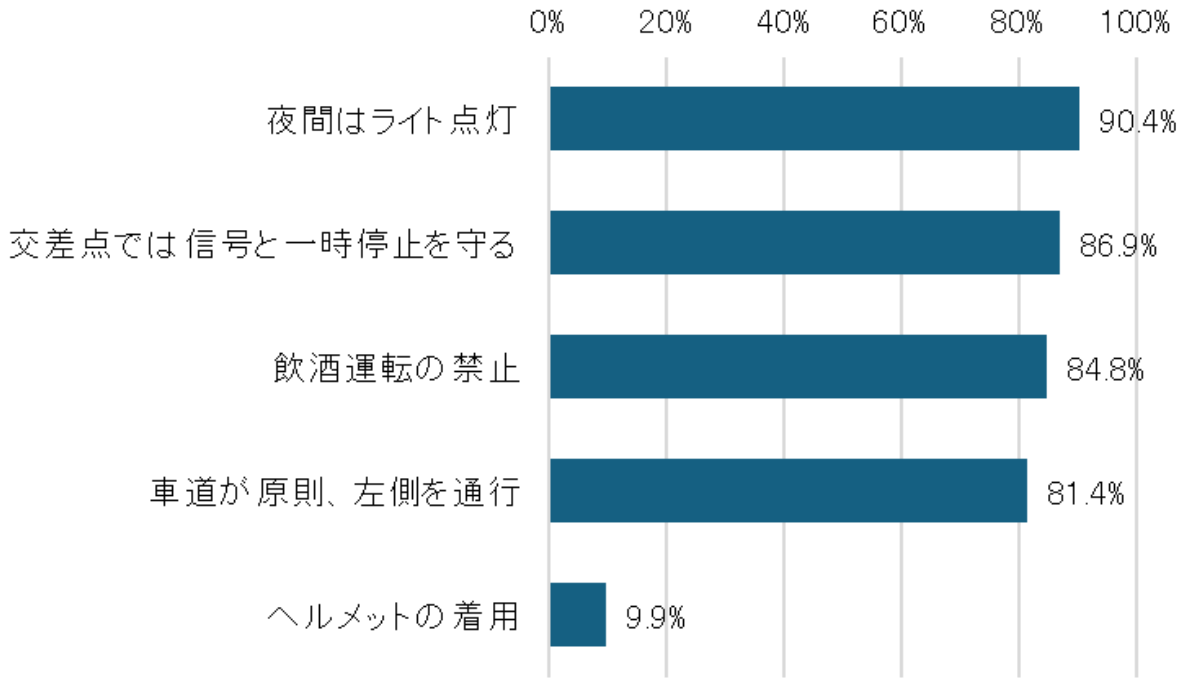
※複数店舗に立ち寄る場合は総額の消費額を教えてください

選択肢	回答数	構成比
1000 円以下	1431	49.5%
1000～2000 円	813	28.1%
2000～3000 円	354	12.2%
3000～4000 円	130	4.5%
4000～5000 円	56	1.9%
5000 円以上	109	3.8%
計	2893	100.0%



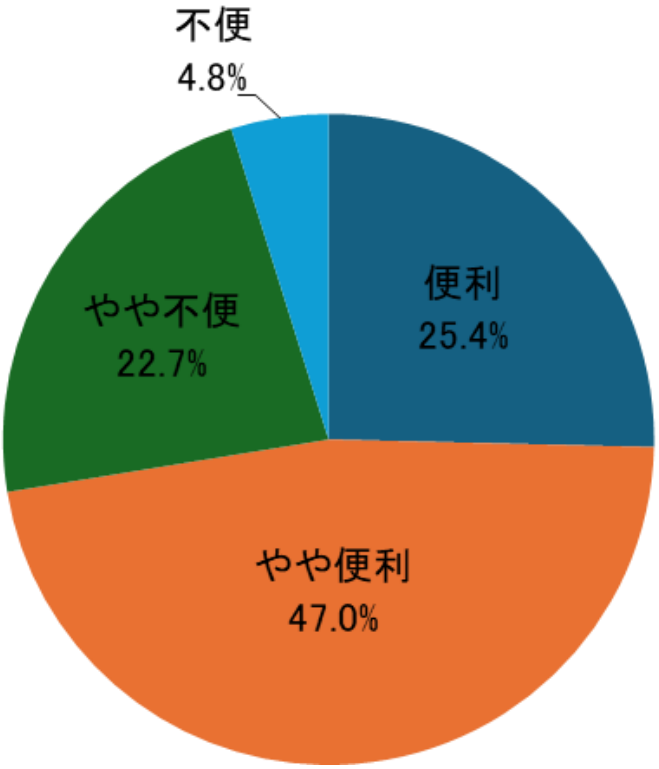
Q12　シェアサイクル利用時に順守している交通ルールを教えてください。（複数選択可）

選択肢	回答数	構成比
夜間はライト点灯	2615	90.4%
交差点では信号と一時停止を守る	2515	86.9%
飲酒運転の禁止	2453	84.8%
車道が原則、左側を通行	2354	81.4%
ヘルメットの着用	285	9.9%
計	10222	—



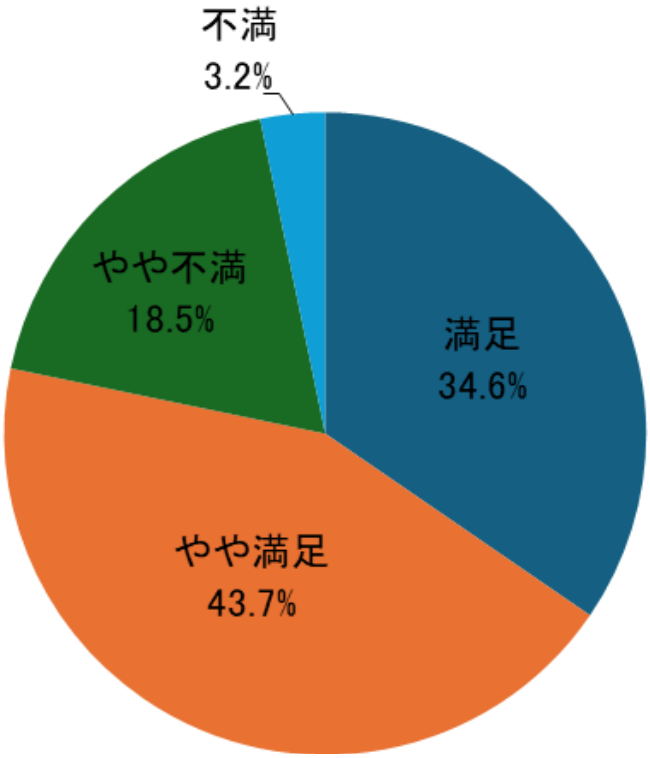
Q13　シェアサイクルポートの設置場所（アクセスのしやすさ）についてどのように感じていますか？

選択肢	回答数	構成比
便利	734	25.4%
やや便利	1361	47.0%
やや不便	658	22.7%
不便	140	4.8%
計	2893	100.0%



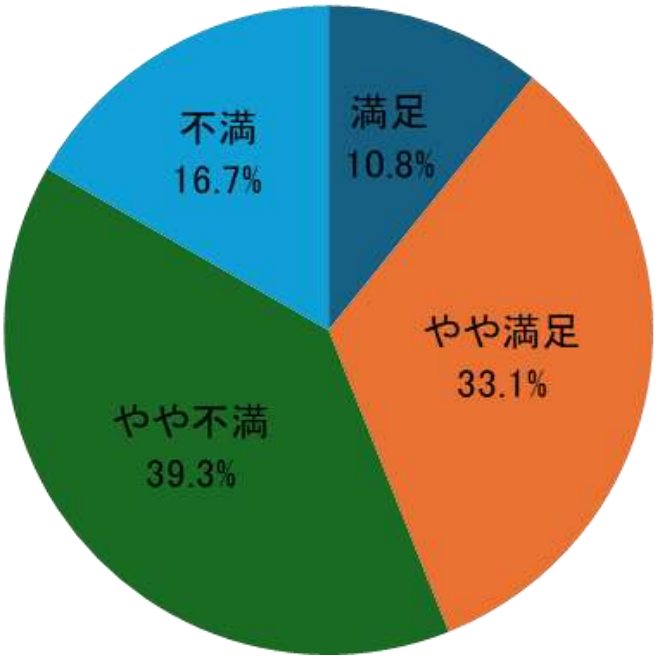
Q14　シェアサイクルの利用料金についてどのように感じていますか？

選択肢	回答数	構成比
満足	1000	34.6%
やや満足	1264	43.7%
やや不満	535	18.5%
不満	94	3.2%
計	2893	100.0%



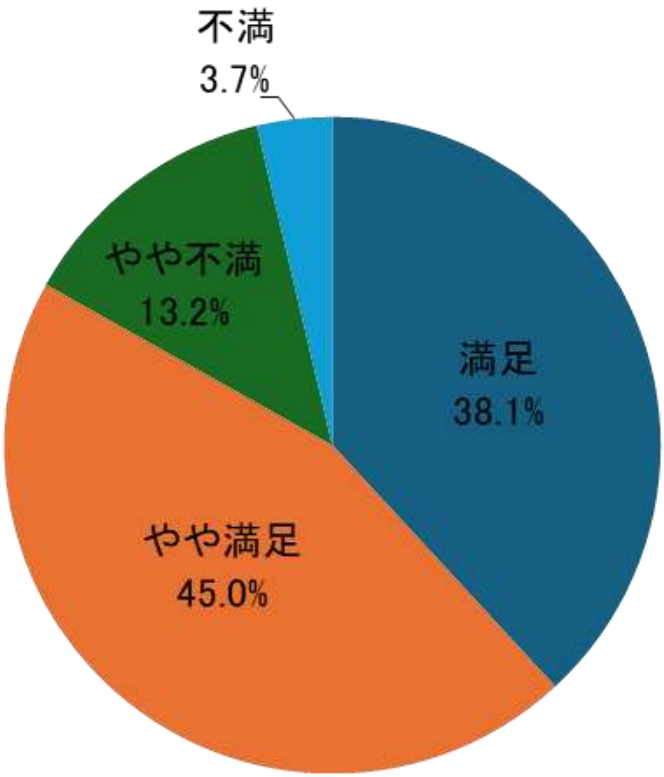
Q15　シェアサイクルポートの貸出・返却台数についてどのように感じていますか？

選択肢	回答数	構成比
満足	313	10.8%
やや満足	959	33.1%
やや不満	1138	39.3%
不満	483	16.7%
計	2893	100.0%



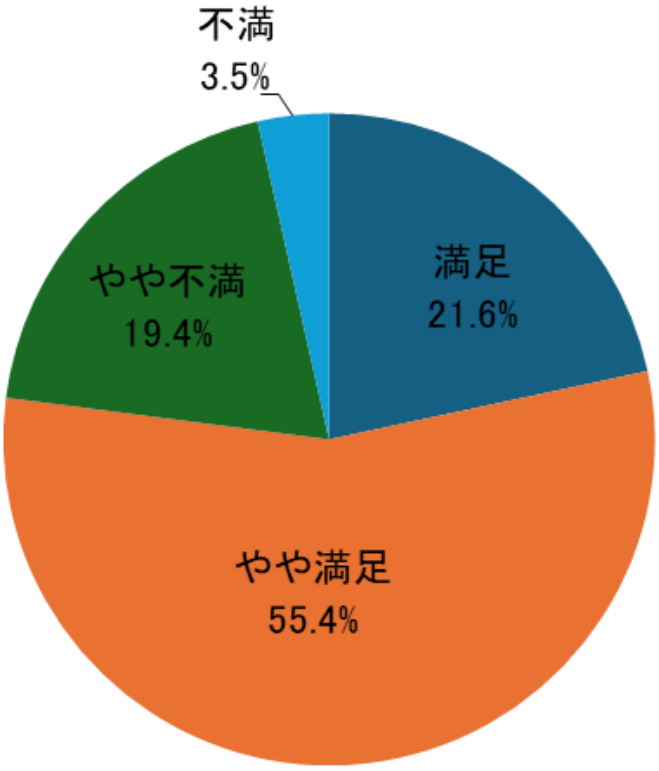
Q16　シェアサイクルのアプリまたはウェブサイトの使いやすさについてどのように感じていますか？

選択肢	回答数	構成比
満足	1103	38.1%
やや満足	1302	45.0%
やや不満	381	13.2%
不満	107	3.7%
計	2893	100.0%



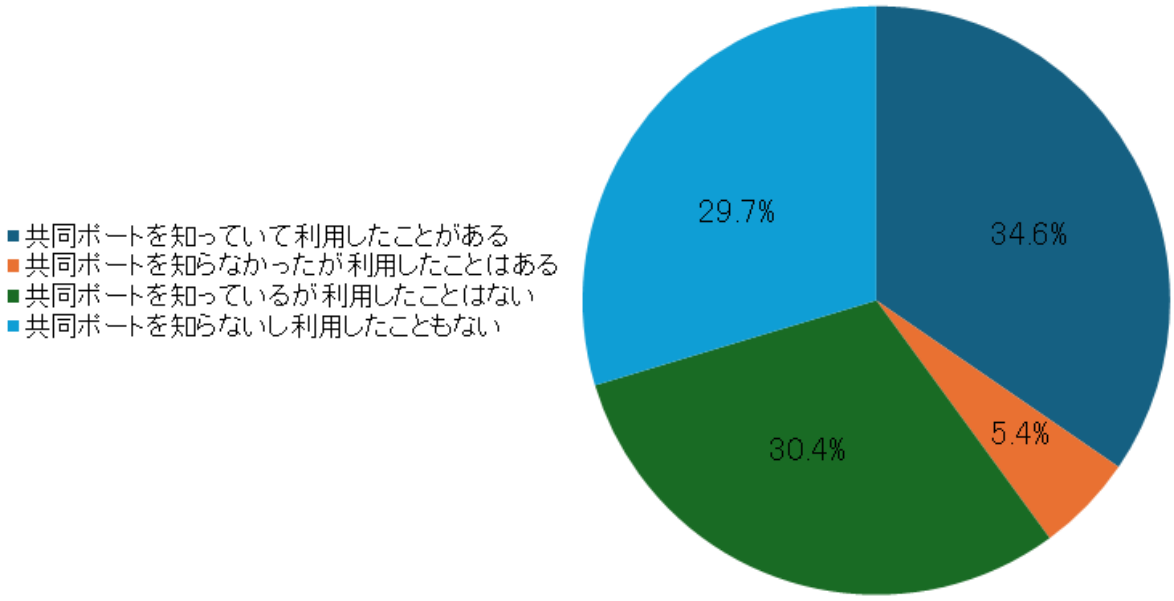
Q17　横浜市におけるシェアサイクルの総合的な満足度について教えてください。

選択肢	回答数	構成比
満足	626	21.6%
やや満足	1603	55.4%
やや不満	562	19.4%
不満	102	3.5%
計	2893	100.0%



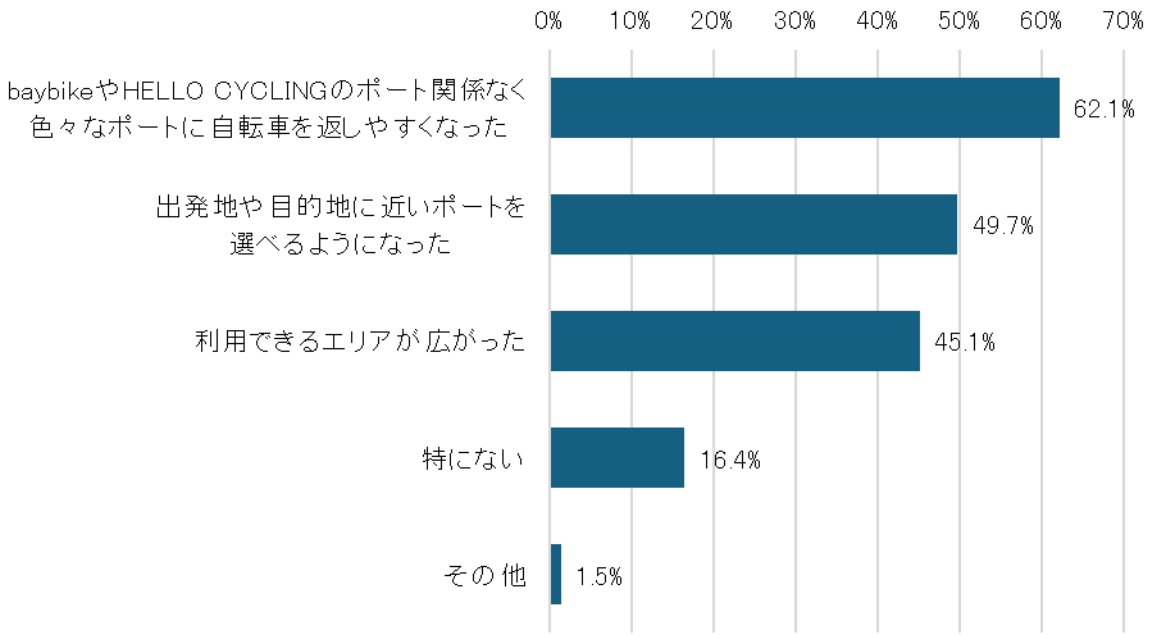
Q18　**2025年６月２日からbaybikeとHELLO CYCLINGの「共同ポート化」が開始されました。あなたは「共同ポート」というものを知っていますか？また、「共同ポート」からシェアサイクルを利用または返却をしたことはありますか？**

選択肢	回答数	構成比
共同ポートを知っていて利用したことがある	1000	34.6%
共同ポートを知らなかったが利用したことはある	156	5.4%
共同ポートを知っているが利用したことはない	879	30.4%
共同ポートを知らないし利用したこともない	858	29.7%
計	2893	100.0%



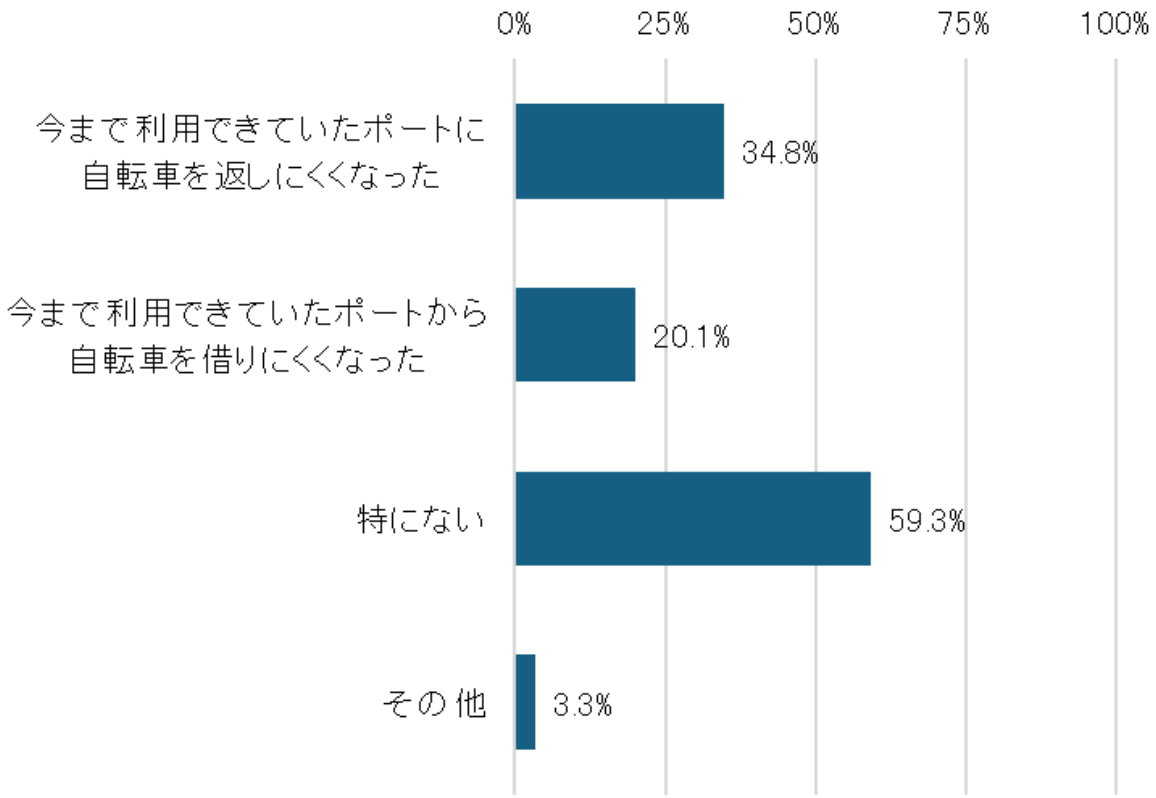
Q19　**共同ポートを「利用したことがある」と回答した方にお聞きします。**
共同ポートを利用して感じるメリットを教えてください。（複数回答可）

選択肢	回答数	構成比
baybike や HELLO CYCLING のポート関係なく色々なポートに自転車を返しやすくなった	691	62.1%
出発地や目的地に近いポートを選べるようになった	553	49.7%
利用できるエリアが広がった	502	45.1%
特にない	183	16.4%
その他	17	1.5%
計	1946	—



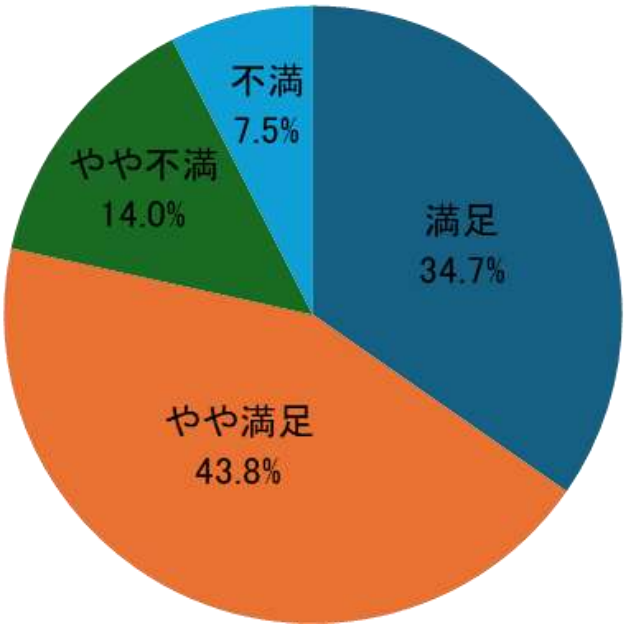
Q20　**共同ポートを「利用したことがある」と回答した方にお聞きします。**
共同ポートを利用して感じるデメリットを教えてください。（複数回答可）

選択肢	回答数	構成比
今まで利用できていたポートに自転車を返しにくくなった	402	34.8%
今まで利用できていたポートから自転車を借りにくくなった	232	20.1%
特にない	685	59.3%
その他	38	3.3%
計	1357	—



Q21　**共同ポートを「利用したことがある」と回答した方にお聞きします。**
共同ポート化の総合的な満足度について教えてください。

選択肢	回答数	構成比
満足	506	43.8%
やや満足	401	34.7%
やや不満	162	14.0%
不満	87	7.5%
計	1156	100.0%



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	一般地域	市街化区域のうち、横浜都心、拠点駅周辺地域、駅周辺地域及び沿道地域以外の地域
	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、港湾区域等で自転車での乗り入れが不可能な地域は除外） ・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	横浜都心、拠点駅周辺地域及び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
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
	共同ポート	複数のシェアサイクル事業者間で、一つのポート内の駐輪状況が相互に共有され、当該ポートに設定された最大駐輪可能台数内であれば、どの事業者の車両であっても自由に返却が可能なポートのこと
	拠点駅周辺地域	横浜都心を除き、交通結節機能の高い駅から半径 300m のエリア
	空車率（%）	ポート空車時間（分/ポート・日）／（24 時間×60 分）×100
	経済波及効果	ある産業に新たな需要が生じたとき、その需要を満たすために行われる生産は、その産業だけでなく、原材料等の取引や消費活動を通じて関連する産業にも次々と波及していき、この過程のことを「経済波及効果」という。
	公有地	横浜市が所有する土地・建物内（横浜市が土地所有者等から借り受けている土地・建物のうち、サイクルポートとしての使用の承諾を得られた土地・建物を含む。）
	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
	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
	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
	CO2 排出削減量(t-CO2/月)	自動車・バイク（原付）の代わりにシェアサイクルを利用するようになったことで削減されたと想定される CO2 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、CO2 排出削減量を算出
	自動車・バイク（原付）からの転換割合	横浜市内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）／横浜市内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	横浜市内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）／横浜市内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	駅周辺地域	横浜都心及び拠点駅周辺地域を除く駅から半径 300m のエリア
ハ行	普及率（%）	横浜市内居住者のシェアサイクル利用人数（人）/横浜市内の 10 歳以上 90 歳未満人口（人）×100
	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
	ポート数（ポート）	シェアサイクルポートの数（ポート）
	ポート密度（ポート/㎢）	ポート数（ポート）/区域面積（㎢）
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	『横浜市都心臨海部再生マスタープラン（平成 27 年２月策定）』の対象となる都心臨海部統計データ範囲の区域のこと
ラ行	ラック数	ポートにおける駐輪可能な台数のこと（なお、ラックがないポートの駐輪可能 台数についても本方針においては便宜上「ラック数」と称する。）
	利用人数（人/月）	シェアサイクルを横浜市内のポートから利用した又は横浜市内のポートへ返却した人数（人/月）
	利用目的の多様化度（%）	横浜市内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	（横浜市内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））／横浜市内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）	シェアサイクルを横浜市内のポートから利用した、又は横浜市内のポートへ返却した回数（回/月）
ワ行	－	－