



いつでも、きがるに  
‘シェアサイクル’で行こう！



横浜市シェアサイクル事業実施方針  
横浜市 道路局 2024（令和6）年9月

## 目次

1	はじめに	1
(1)	シェアサイクルとは	1
(2)	事業経緯と今後の展開	1
(3)	実施方針の役割	2
2	事業概要	3
(1)	事業手法	3
(2)	役割分担	3
(3)	事業期間	3
(4)	事業対象区域	3
3	現況と課題	4
(1)	本市の概況	4
(2)	シェアサイクルの現状	5
(3)	これまでの協働事業の成果	6
(4)	シェアサイクル事業の課題	10
4	シェアサイクルの将来像と目標	11
(1)	シェアサイクルの将来像	11
(2)	シェアサイクル事業の目標指標	13
(3)	安全・安心で利便性の高いサービス水準	14
(4)	交通手段としてのシェアサイクルの役割	15
5	シェアサイクル事業の目的	16
	事業目的1 移動の利便性向上	16
	事業目的2 都市の活性化	16
	事業目的3 脱炭素社会の形成	16
	事業目的4 交通安全の推進	16
6	10の重点取組	18
	取組1：地域特性を考慮したポート配置【継続】	18
	取組2：バランスのよい移動需要の創出【継続】	20
	取組3：共同ポート化による相互乗入【新規】	20
	取組4：公有地を活用したポート設置【継続】	21
	取組5：民有地ポートの設置促進【新規】	22
	取組6：多様な主体と連携した利用促進【継続】	22
	取組7：市内投資と購買活動の促進【新規】	23
	取組8：マイカー等利用からの転換促進【継続】	23
	取組9：交通ルールの周知啓発【継続】	23
	取組10：データの活用・公開とPDCA【継続】	24
7	事業の進め方	25
8	用語の定義	26

# 1 はじめに

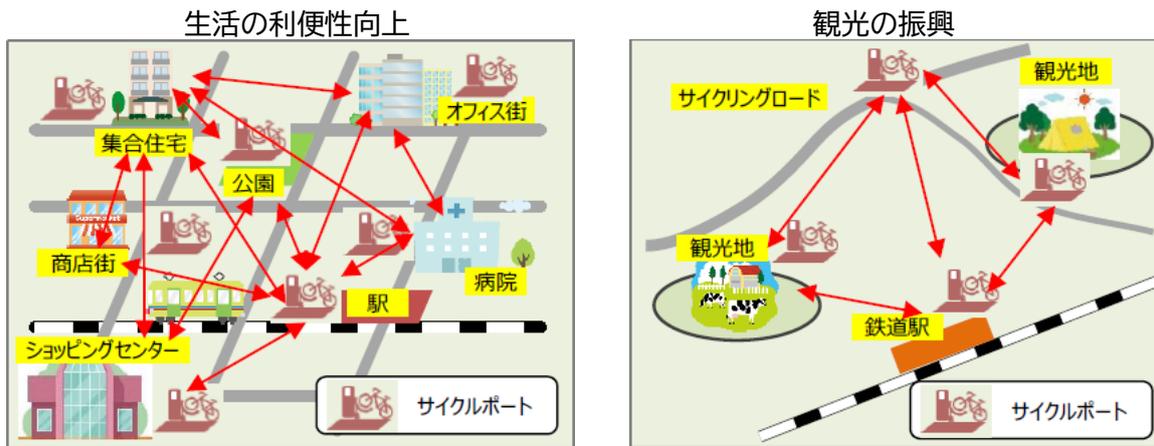
## (1) シェアサイクルとは

シェアサイクルは、地域内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用でき、借りた場所でもなくても自転車を返却できる利便性の高い交通システムです。

公共交通の機能を補完し、買物・レジャー利用や通勤通学等の多様な移動目的に使用され、環境に優しい地域の移動手段の一つとして、近年日本全国で導入が進められています。

全国で展開されているシェアサイクル事業は、その利用目的が「生活の利便性向上（買物・食事・通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別されますが、本市では地域特性により差は生じるものの、両方の要素を兼ね備えている点が特徴となり、多様な利用目的に対応したシェアサイクル事業の展開が求められます。

### <シェアサイクルの利用イメージ>



出典：『シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国土交通省・自転車活用推進本部）』より抜粋

## (2) 事業経緯と今後の展開

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」という）」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」という）」を開始しており、現在市内で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す。

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）年度からの全市一体でのシェアサイクル事業展開を見据えて、2024（令和6）年度中に事業者の公募を実施します。





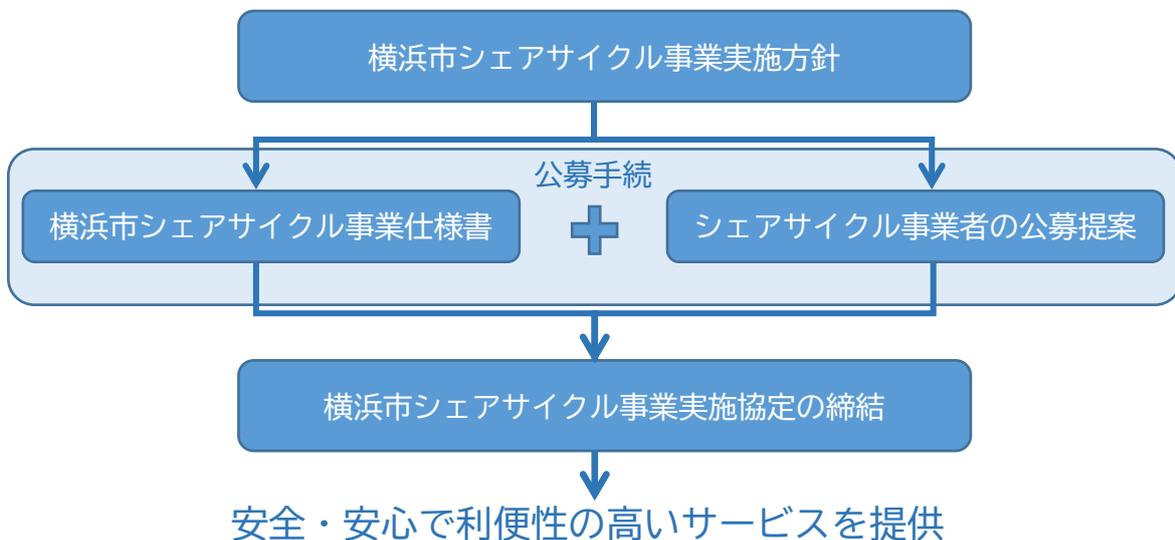
(3) 実施方針の役割

本実施方針は、公募に先立ち、横浜市内全域におけるシェアサイクル事業展開の将来像（2034（令和16）年度末まで）をお示しするとともに、シェアサイクルの位置づけや期待する役割、事業の目的等を市民の皆様やシェアサイクル事業者の皆様と共有することで、公募における質の高い提案を引き出し、公民連携による協働事業を円滑に推進することを目的に策定します。

公募に際しては、本実施方針の考え方を踏まえ、本市として必要な事業実施の必須条件を記載した「横浜市シェアサイクル事業仕様書」を公募手続きの際に公表します。

公募に応募するシェアサイクルの事業者は、本実施方針の考え方を踏まえ、仕様書の条件以上の公募提案をいただき、本市は、その提案内容を適切に評価して事業予定者を決定します。

その後、仕様書の条件と公募提案の内容を盛り込んだ事業実施協定を締結し、安全・安心で利便性の高いサービス提供体制を担保した上で、協働でシェアサイクル事業を展開していきます。



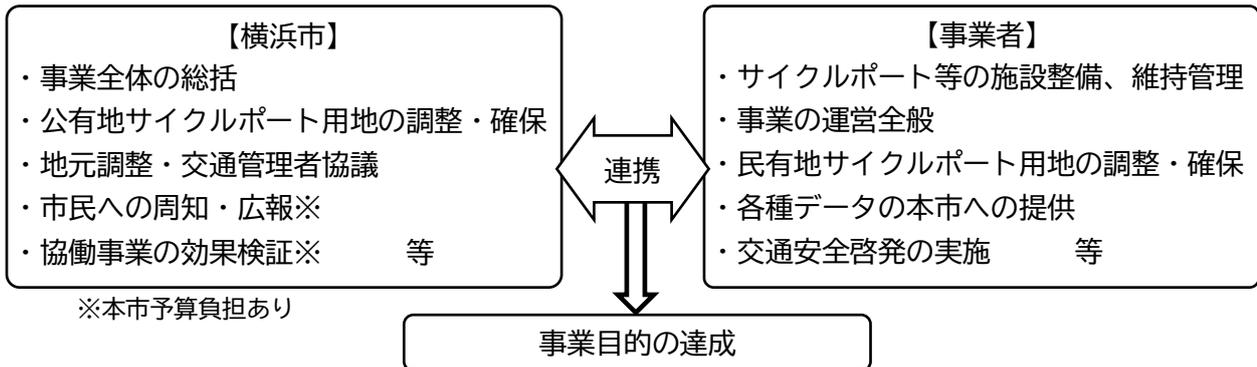
## 2 事業概要

### (1) 事業手法

これまで実施してきた都心部事業及び広域事業の事業手法を踏襲し、引き続き公募型プロポーザル方式で選定した事業者（共同事業体も可）と公民連携での協働事業による事業推進を図ります。

### (2) 役割分担

公民連携による協働事業の主な役割分担は下図のとおりです。



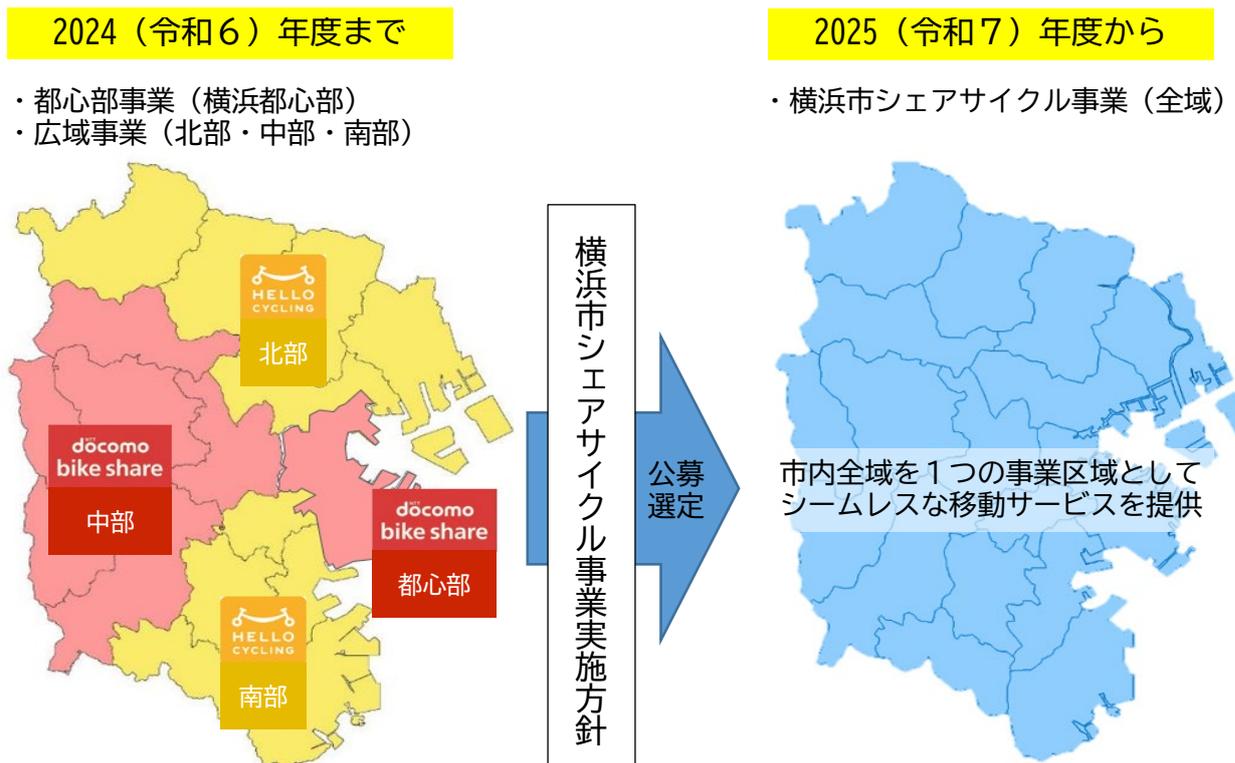
### (3) 事業期間

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。

### (4) 事業対象区域

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



※ 協働事業以外での民間単独でのシェアサイクルの事業展開は引き続き可能



# 3 現況と課題

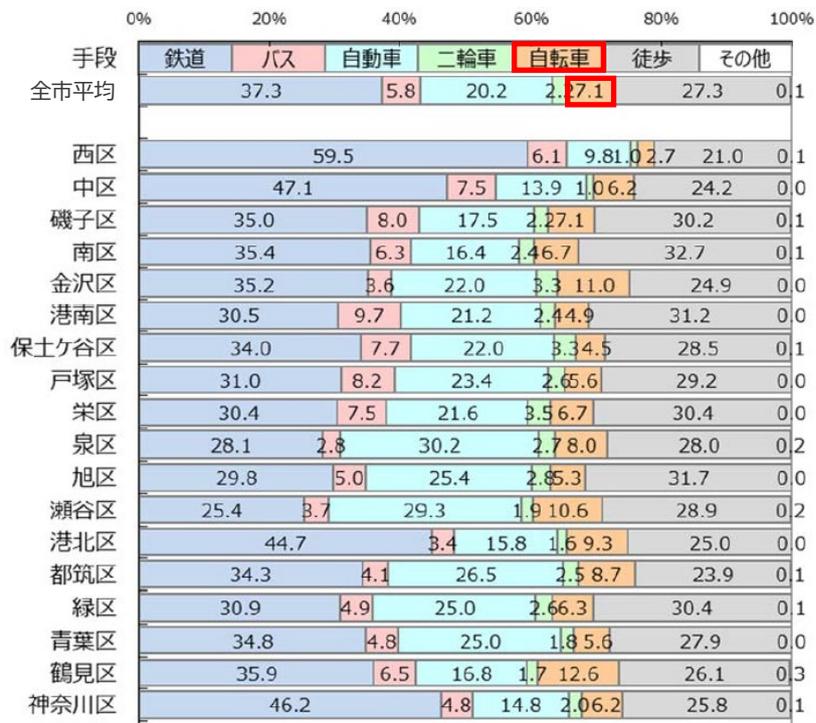
## (1) 本市の概況

本市の市域面積は 438.01 km<sup>2</sup>、人口は 2024(令和6)年 1 月 1 日現在で約 376 万 9 千人、人口密度は約 8,605 人/km<sup>2</sup>となります。

令和 6 年 1 月 1 日時点の市内の鉄道駅の数 は 157 駅、バス停の数は 3,475 箇所となります。

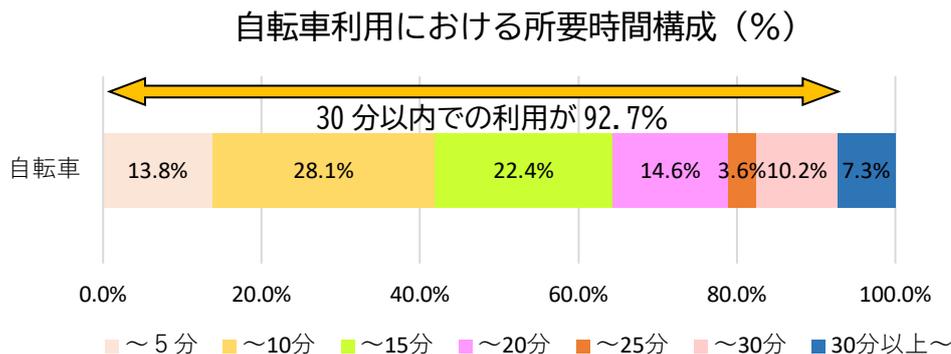
2018 (平成 30) 年の東京都市圏パーソントリップ調査結果によると、横浜市を出発・到着とするトリップの代表交通手段において自転車利用の割合は、全市平均で 7.1%です。

区別でみると最も多い区は、鶴見区で 12.6%、次いで金沢区の 11.0%、瀬谷区 10.6%となっていますが、各区の地域特性や鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性の状況により、自転車利用の傾向にはばらつきがあります。



平成 30 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

また、同調査結果によると横浜市を到着地とする代表交通手段別トリップのうち、自転車での所要時間は、30 分以内での移動が 92.7%となっています。



平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果を元に集計



## (2) シェアサイクルの現状

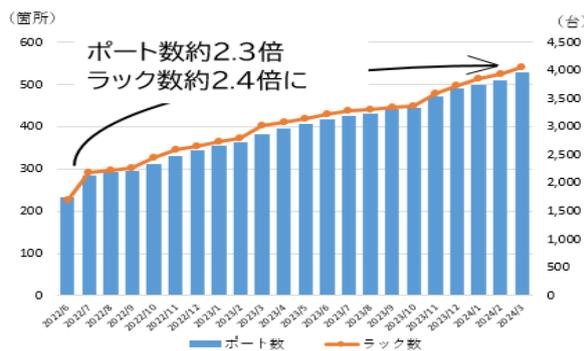
本市におけるシェアサイクル事業では、都心部事業と広域事業ともに、事業開始からポート数、ラック数が大幅に増加し、それに伴いシェアサイクルの月間利用回数と利用者数も右肩上がりです。毎年増加しています。

その結果、本市におけるシェアサイクルは、2024（令和6）年3月末時点で、市内全域でポート密度が1.21ポート/㎢（都心事業エリアにおいてはポート密度が4.45ポート/㎢、広域事業エリアにおいては、ポート密度が0.98ポート/㎢）となっており、公共交通の機能を補完する手軽な移動手段として、認知及び定着化が進んでいます。

一方で、広域事業開始後においては、ポート設置数を急激に増加させていることに比例して、ラック数も増大していることから、ラック当たりの1日の回転率は低下傾向にあります。しかし今後、利用回数の増加に伴って回転率も増加していくものと推察されます。

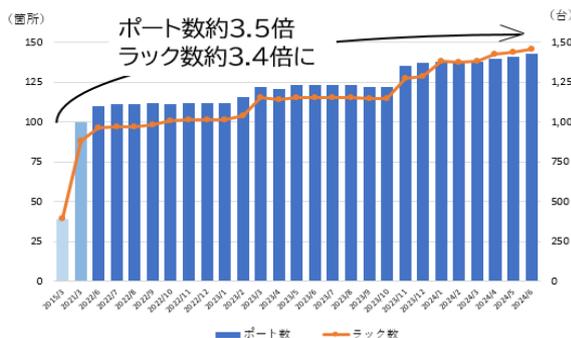
## 【市全体での事業展開の推移】

時期	ポート数	ポート密度/㎢	ラック数	利用回数/月	回転率/日/ラック	利用者数/月(アクティブ)	普及率
2022(R4).6	232 箇所	0.52 ポート	1,705 台	144,000 回	2.81 回	25,300 人	0.43%
2023(R5).3	384 箇所	0.87 ポート	3,019 台	148,100 回	1.63 回	27,200 人	0.51%
2024(R6).3	530 箇所	1.21 ポート	4,054 台	172,800 回	1.41 回	36,800 人	0.57%



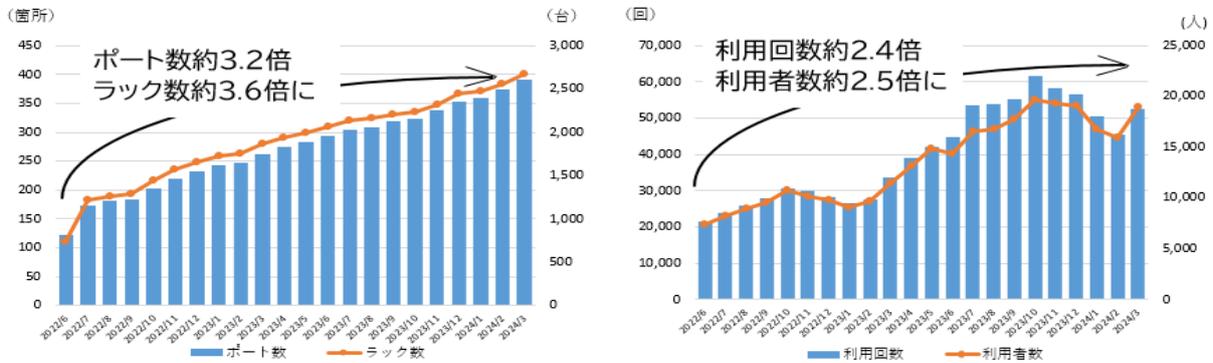
## 【都心部事業の事業展開の推移】

時期	ポート数	ポート密度/㎢	ラック数	利用回数/月	回転率/日/ラック	利用者数/月(アクティブ)	普及率
2015(H27).3	39 箇所	1.25 ポート	397 台	14,000 回	1.17 回	3,400 人	0.88%
2021(R3).3	100 箇所	3.22 ポート	881 台	92,400 回	3.49 回	14,000 人	3.41%
2022(R4).6	110 箇所	3.55 ポート	967 台	122,500 回	4.22 回	17,800 人	4.36%
2023(R5).3	122 箇所	3.94 ポート	1,152 台	114,200 回	3.29 回	15,600 人	3.78%
2024(R6).3	138 箇所	4.45 ポート	1,382 台	120,100 回	2.89 回	17,900 人	2.94%



【広域事業の事業展開の推移】

時期	ポート数	ポート密度 /km <sup>2</sup>	ラック数	利用回数/月	回転率/日/ラック	利用者数/月 (アクティブ)	普及率
2022(R4).6	122 か所	0.30 ポート	738 台	21,500 回	0.97 回	7,400 人	0.14%
2023(R5).3	262 か所	0.65 ポート	1,867 台	33,700 回	0.60 回	11,500 人	0.24%
2024(R6).3	392 か所	0.98 ポート	2,672 台	52,500 回	0.65 回	18,900 人	0.39%



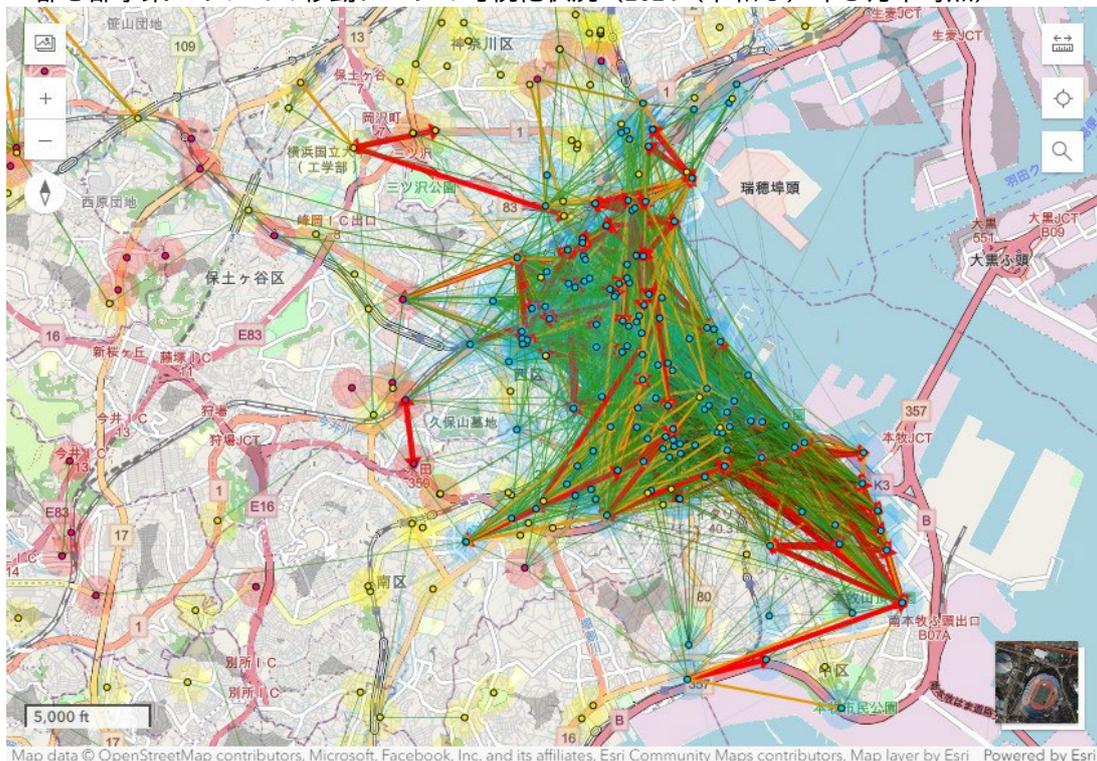
(3) これまでの協働事業の成果

① 都心部事業の成果

都心部事業においては、①回遊性の向上による都心部活性化、②観光振興、③脱炭素化への寄与の3つを事業目的として展開してきました。

移動データの分析や利用者アンケートの結果から、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や、観光目的地の立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ています。また、脱炭素への寄与についても 197t-CO<sub>2</sub>/年のCO<sub>2</sub>削減効果が算出されました。

<都心部事業エリアでの移動データの可視化状況(2024(令和6)年3月末時点)>



○ シェアサイクルポート    ■ 駅・バス停から一定程度離れている地域  
 → 移動量 (51回~/月)    → 移動量 (31~50回/月)    → 移動量 (11~30回/月)



## ② 広域事業の成果

広域事業においては、①公共交通の機能補完、②地域の活性化、③脱炭素社会の形成、④交通ルール等の周知、⑤事業採算性の向上の5つを事業目的に掲げています。

公共交通の機能補完という目的に対しては、駅・バス停から一定程度離れている地域をカバーするようポート配置を行いました。その結果、広域事業の開始前の当該地域のカバー率が1.11%であったのに対し、事業展開後（2024（令和6）年3月末）には5.98%まで引き上げることができ、当該地域の移動の利便性が向上しました。さらには、移動データの分析によると、駅・バス停から一定程度離れている地域からの利用、公共交通網の路線間の移動、公共交通の営業時間終了後の移動など、シェアサイクルが公共交通の機能を補完する役割を担っていることを確認しました。

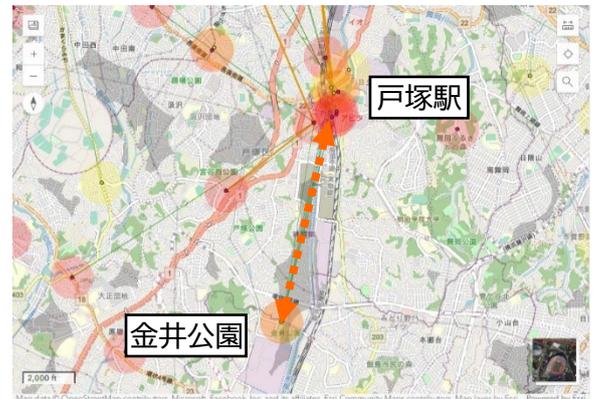
利用者アンケートからは商業施設へのポート設置による購買活動の増大や、自動車やバイクからの転換による115t-CO<sub>2</sub>/年のCO<sub>2</sub>削減効果も確認しました。

交通ルール等の周知についてはアプリを通じて定期的にお伝えすることで、交通安全に向けた啓発を行いました。

また、協働事業の協定に基づきシェアサイクル事業者から提供を受けた移動データを可視化し、Web 地図上での一般公開も全国で初めて実施しました。

これにより、シェアサイクルの移動需要を容易に把握することが可能となることで、民間企業等のマーケティング活動の高精度化や最適化が期待でき、結果として地域の活性化につながることを予想されます。

<広域事業での移動データの可視化と分析例>  
(2024（令和6）年3月末時点)



駅・バス停から一定程度離れている地域との移動



公共交通網の路線間の移動



公共交通の営業時間終了後の移動

〈参考〉WebGIS サービス「ArcGIS Online」上での移動データの一般公開

名称：横浜市シェアサイクル事業移動データマップ

公開先：<https://yokohama-bicycle.maps.arcgis.com/apps/>

[instant/sidebar/index.html?appid=27ac7d84c5974def9d98bfe8f7f5e228](https://yokohama-bicycle.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=27ac7d84c5974def9d98bfe8f7f5e228)

本サービスは横浜市がサービス利用契約しており、ドメインは本市のものとは異なり arcgis.com です。

(横浜市インターネット受発信ガイドライン第6条第4項により協議済)



(公開先の二次元バーコード)



### 3 現況と課題

#### ③ 本市全体の総評

両事業ともにポートの設置場所の特性としては、民有地のみならず、公有地でのポート設置も積極的に進めることで、ポート数の拡充に寄与しています。このため、事業者と公民連携での事業展開を進めることでシェアサイクルの普及促進に大きな成果をもたらしています。

また、事業者と協定を締結し、その中でシェアサイクルの仕様、利用のルール、適正な管理運営体制、車両の放置や事故への対応及び公民の役割と責任の分担を明確にすることで、シェアサイクルという移動サービスを都市空間内に導入する際に生じる潜在的なリスクを未然に防止し、利用者の安心感と適正な都市空間の秩序を醸成する効果があります。

総じて、公民連携による協働での事業展開を実施することが、両事業において設定した行政課題の解決につながる事業目的の達成に効果的であることを確認しました。

#### <種別ごとのポート設置数一覧>

種別		2024(R6).3 末時点 ポート設置数 (箇所)					
		市内全域	広域事業			都心部事業	
				北部区域	中部区域		南部区域
公有地	庁舎等施設	41	29	8	15	6	12
	道路	44	22	7	12	3	14
	公園	51	31	9	10	12	20
	駐輪場	63	63	25	22	16	8
	港湾	4	0	0	0	0	4
	その他	12	12	6	4	2	0
	小計	215	157	55	63	39	58
民有地		315	235	155	29	51	80
合計		530	392	210	92	90	138



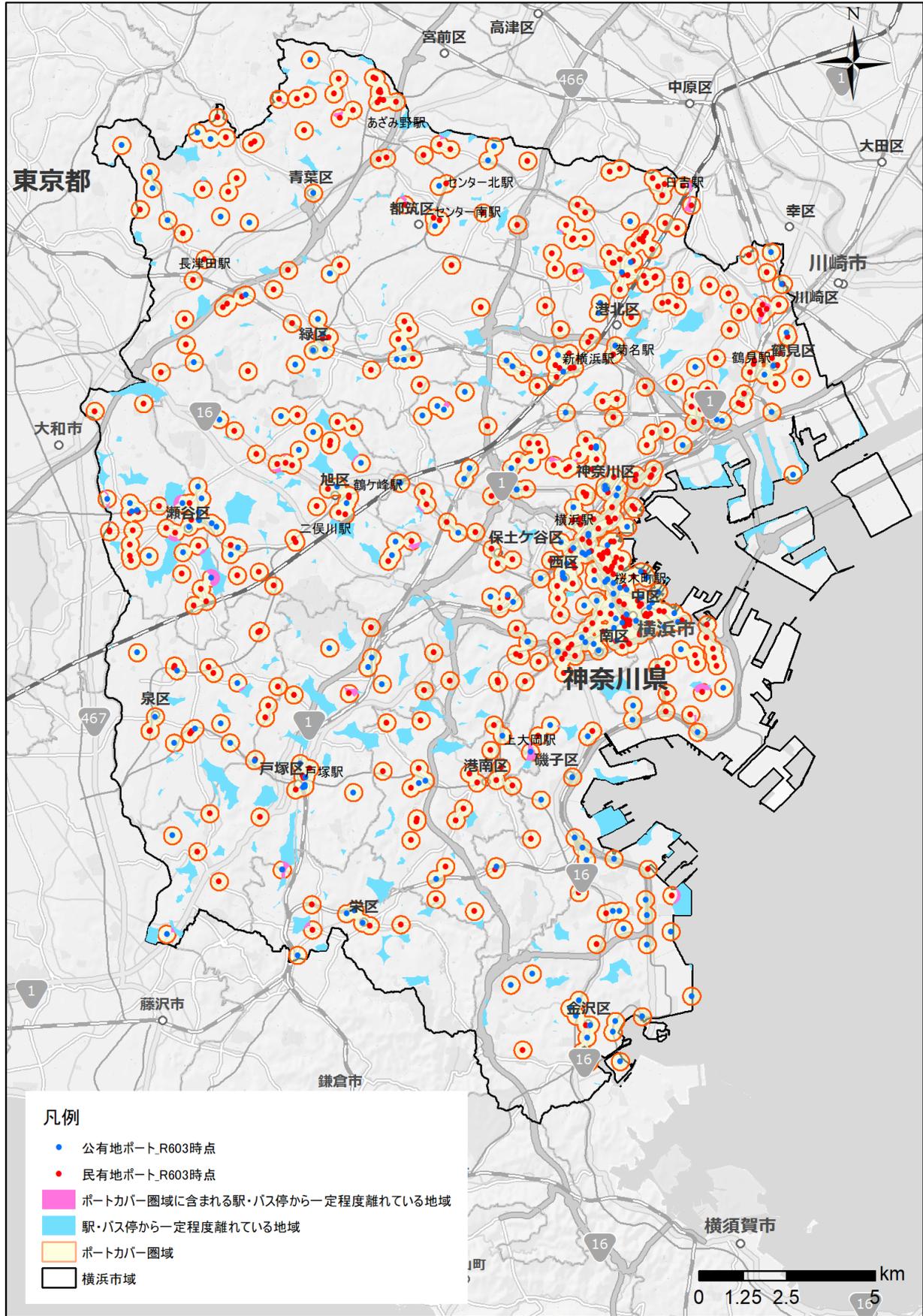


図 ポートカバー図 (2024(R6). 3末時点)



#### (4) シェアサイクル事業の課題

##### ① ポート数の更なる拡充と事業採算性の向上

本市においては、2011（平成23）年の横浜都心部での社会実験の開始から13年が経過し、その間にポート総数は約38倍の530箇所まで増加しましたが、市域全域を見るとポートが設置されていないエリアも依然として多く存在し、更なる利便性向上に向けて、引き続きポート数及びポート密度を高めしていく必要があります。

また、広域事業の開始に伴い、事業エリアが市内全域に広がったことで、各ポートの自転車台数の標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ります。

このため、移動ニーズの高い駅前や駅・バス停から一定程度離れている地域に、データを活用しながらポートを設置し、全体的にバランスのとれたポート配置を進めることで車両の再配置など事業上の負荷を極力抑え、事業採算性を高めしていく必要があります。

##### ② ポートの満空率の抑制

市内全域のポートの満車率、空車率データを分析した結果、商業施設や駅周辺及び駅から遠く交通が不便な地域においては、満空率が高いポートがあり、ポートは設置されているものの実際サービスを使用することが困難なポートがあります。

また、満車率と空車率を比較すると満車率の方が高い傾向にありますが、その原因としては、移動の需要量とポートのラック数のミスマッチであること、片方向のみの偏りがある移動ニーズが生じていること、ラック数に対して車両の総量が多すぎることなどが原因と推察されます。

このため今後は、よりデータを経年で注視し、満空率を抑制する総合的な対策が求められます。

##### ③ ポートの事業者間共同利用

都心部事業および広域事業では、横浜市内に複数のシェアサイクル事業者が参入しており、多くの市民が日常生活の中で、自分の生活圏において提供されているシェアサイクル事業者のサービスを利用していますが、シェアサイクルによる移動のニーズは多様化しており、異なる事業者が設置しているポートへの移動ニーズがあることがアンケート結果などからも確認されています。

シェアサイクルが公共交通の機能補完手段として根付きつつある中、これまで設置されてきたポートのポテンシャルを活かし、市民生活の移動の利便性をさらに高めるには、ポートにおける車両の駐輪状況を事業者間で相互に共有し、同一ポート内のラック（駐輪スペース）を共同化し、異なる事業者の車両が乗り入れることが可能となるよう事業者間の連携を促していく必要があると考えます。

##### ④ 交通ルールの順守

2023（令和5）年4月1日付の道路交通法の一部改正により、全ての自転車利用者に対し、自転車の乗車用ヘルメットの着用努力義務が課されましたが、シェアサイクル利用者アンケートの結果からは、ヘルメット着用率は、10%と低い結果となっています。

ヘルメット非着用時の自転車事故による致死率は、着用時の約1.9倍<sup>※1</sup>にもなることから、その着用による効果が認められています。一方で、都心部事業における有人事務所でのヘルメットの貸出サービスを行ったところ、貸出実績件数は低調に推移していることから、ヘルメットの貸出サービス以外の取組も含めて、横浜市と事業者が協力しながら、引き続き様々な手段を通じて、交通ルールの順守やヘルメット着用に向けた取組を実施していく必要があります。

※1 2019（令和元）年から2023（令和5）年までの5年間の合計で比較（警察庁HPによる）



## 4 シェアサイクルの将来像と目標

### (1) シェアサイクルの将来像

【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

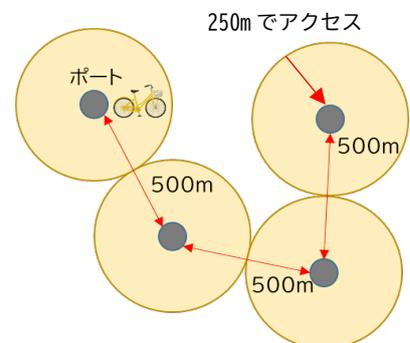
多様

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。

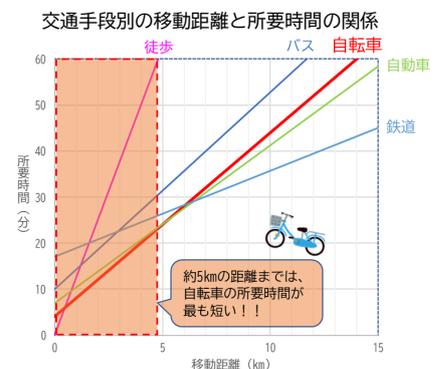
地域の利用ニーズに応じて、概ね徒歩 250m 程度 でシェアサイクルポートにアクセスできるポート配置とすることにより、いつでも、どこでも気軽に乗れる移動手段として育てていき、市内の移動の利便性を向上させていきます。



### 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（5 km 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鞆などカゴに入れて、急な坂道もらくらく移動することができます。



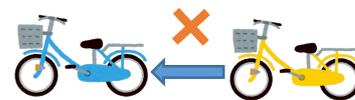
『自転車通勤導入に関する手引き』  
掲載図を元に道路局が作成



## 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。



異なる事業者の車両に  
乗換不要

## 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、買物やちょっとした用事、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。

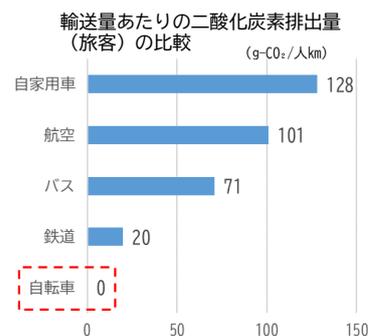


日常生活の多様な移動目的に活用

## 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。



※電動アシスト付自転車については  
5g-CO<sub>2</sub>/人km程度

国土交通省ウェブサイト掲載情報を  
元に道路局が作成



## (2) シェアサイクル事業の目標指標

## ① 平均ポート密度（ポート数、ラック数）

シェアサイクルの事業展開において、市内全域における移動の利便性の向上を図るためには、全体的にポートの設置数を高め、ポート密度を底上げし、将来的には徒歩 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設置環境を目指していきます。

そこで、シェアサイクル事業の目標指標としては、市内における市街化区域内の平均ポート密度を平方キロメートルあたり約4ポート（ポート数 1,414 か所、ラック数約 10,000 台）に設定します。

一方で、シェアサイクルを利便性が高いサービスに育てていくためには、広い市域において均一にポートを配置していくのではなく、移動需要を考慮した地域特性格のポート密度の目標値を設定した上で、優先順位を付けてポート拡充を行う必要があります。

## 【目標指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
ポート数	530 か所	1,414 か所
ラック数	4,054 台	約 10,000 台
平均ポート密度	1.21 ポート/k㎡	約 4 ポート/k㎡

## ② 普及率（利用人数）

シェアサイクルが特定の利用者のための移動手段ではなく、更に多くの市民が利用する公共的な移動手段として育てていく際の指標として、市内の主たる自転車利用人口に対するシェアサイクルの利用人数のうちの市内居住者数の割合である「普及率」という指標を設定します。

また、脱炭素社会の実現に向けた取組の一つとして、環境に優しい移動手段であるシェアサイクルの利用を全市的に促進し、過度にマイカーに依存しないライフスタイルへの転換を促していくためにも、より多くの市民にシェアサイクルを利用してもらう必要があります。

そこで、事業の目標指標として普及率3%（約 11 万人/月）を設定します。

## 【目標指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
利用人数	36,800 人/月	113,000 人/月
普及率	0.57%	3%

## ③ 平均回転率（利用回数）

公共的な移動手段としてシェアサイクル事業を公民連携により育てていくためには、事業の安定性と事業採算性の確保は重要な視点となります。シェアサイクル事業の収益構造は、利用料収入に依存していることから全体的な利用回数と連動しますが、より事業の安定性と事業採算性を高めていくためには、各ポートのラック数あたりの回転率を分析し、回転率を上げることで、シェアサイクル事業者による設備投資の投資回収期間を短くすることが可能です。

そこで、全ポートのラック数あたりの一日平均回転率を事業の目標指標として設定します。

## 【目標指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
利用回数	172,600 回/月	320,000 回/月
平均回転率	1.41 回/日/ラック	3 回/日/ラック



### (3) 安全・安心で利便性の高いサービス水準

シェアサイクルの利用者と利用者以外の人のおいれに対しても、安全・安心なサービスの提供となることを最優先事項とし、シェアサイクルの普及や利用増加に伴って生じる事故等の潜在的なリスクに対して効果的に予防するためには、予め安全・安心の視点でのサービス提供内容や運営形態、ポート・車両等の仕様を示し、事業者と合意することで、サービス提供の水準を確保していきます。また、利用システムや利用料金なども多くの人利用しやすく利便性が高いサービスとして提供していきます。

これらの詳細な仕様については、「横浜市シェアサイクル事業仕様書」において定めませんが、主な点としては次のとおりとなります。

#### 問い合わせ体制

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。



#### (4) 交通手段としてのシェアサイクルの役割

##### ① 公共的な移動手段

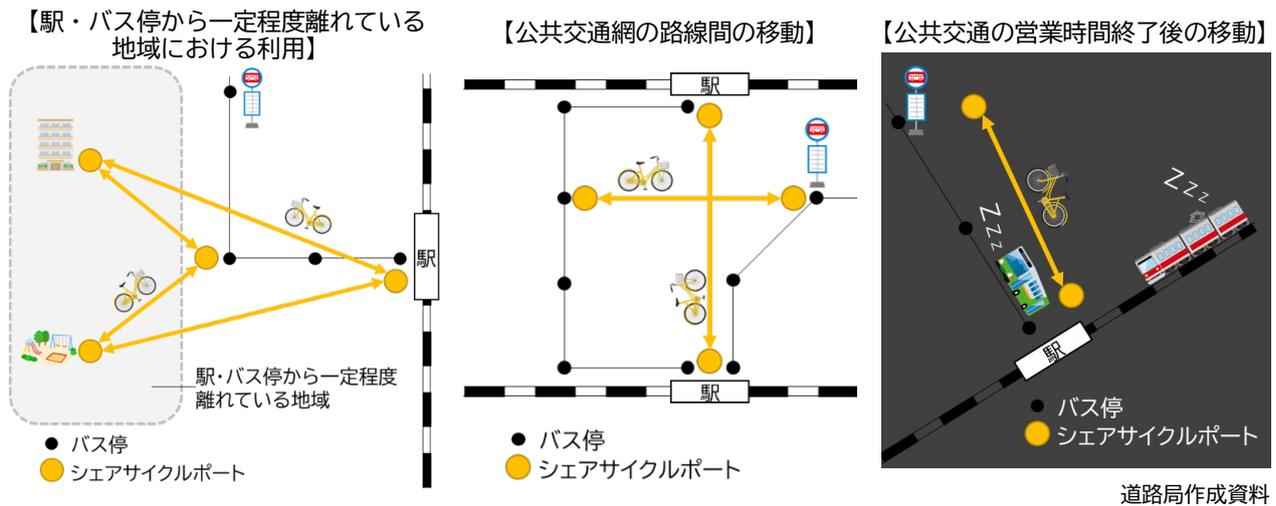
シェアサイクルは、現時点において多くの市民や来街者の多様な移動目的に活用されており、自転車に乗車できる年齢や身体的な制限はあるものの、多くの方が利用できる移動手段としての特性を有することから、交通サービスの一つを担う公共的な移動手段といえます。

##### ② 短中距離での公共交通の機能補完的役割

シェアサイクルの特性上、鉄道やバス等の既存の公共交通のような大量輸送ができる移動手段ではなく、1 km から 5 km 程度の短中距離の移動が中心となるため、出発地と目的地の両方にポートを適切に配置することで、短中距離における目的施設への代表交通手段としての利用が期待できます。

また、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る移動手段としてもその存在価値を発揮し、特にマイカー利用の代替手段としての役割も期待できます。

実際の移動データの分析結果からも、都心部や鉄道駅周辺の回遊に加え、駅・バス停から一定程度離れている地域における利用、公共交通網の路線間の移動、公共交通の営業時間終了後の移動等の実績が確認できていることから、総じてシェアサイクルは、公共交通の機能を補完する役割を担うことが期待できる移動手段といえます。



##### ③ 自由度が高く付加価値のある移動手段

一方で、シェアサイクルは、雨などの悪天候時には利用しづらく、大きな荷物も運ぶことができないというデメリットもあります。

しかし、ポートの密度が高まれば、出発地と出発時間、目的地や移動経路、経由地も自由に選択可能でいつでも利用可能な移動手段というマイカーの機能と類似した代表交通手段としての役割が期待できるとともに、健康増進への寄与や災害時の移動手段などの付加価値を有する特性があります。

また、マイカー利用での少人数乗車時における短中距離移動の代替手段としてシェアサイクルへの利用転換を促すことで、CO<sub>2</sub>排出量の削減による脱炭素社会の実現に向けたまちづくりとしてのイメージアップにも貢献できるという付加価値を創出します。

これらを踏まえ、本市におけるシェアサイクルは、他の公共交通機関との共存を目指して事業の推進を図るとともに、シェアサイクルを普及させることで交通手段としての移動の選択肢を増やし、移動の自由度を高めて、市民や来街者の移動の利便性を向上させることが可能となります。

加えて、シェアサイクルが創出する付加価値により都市全体の魅力を高める効果が期待できます。



## 5 シェアサイクル事業の目的

### 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<sub>2</sub>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<sub>2</sub>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。



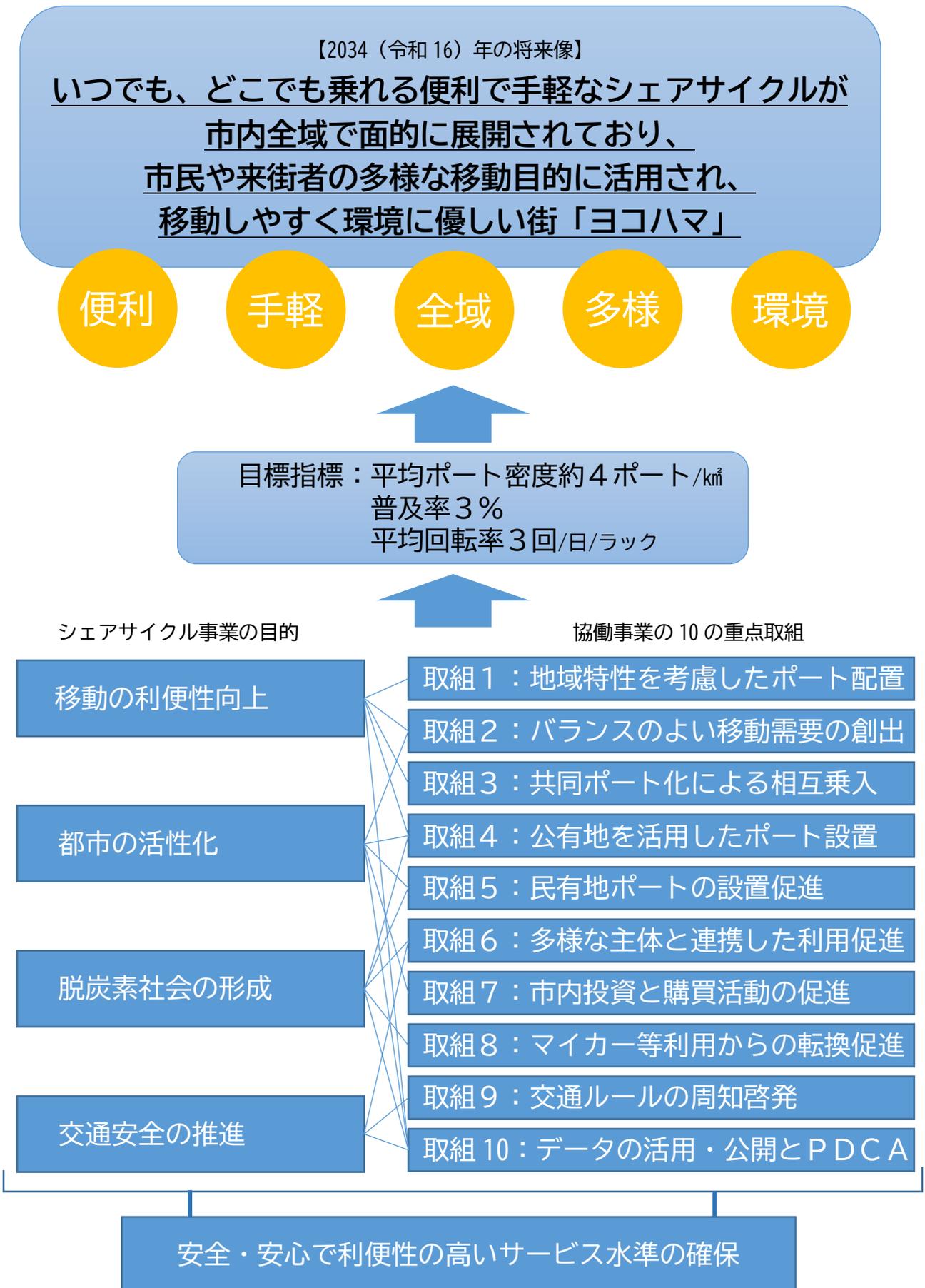
### 事業目的4 交通安全の推進

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。



【事業推進の全体像】



## 6 10の重点取組

## 取組1：地域特性を考慮したポート配置【継続】

市内全域におけるシェアサイクルの利用に際しての利便性の指標の一つとして「ポート密度」があります。本市のシェアサイクル事業の展開においては、2034（令和16）年度までに市内における市街化区域内の平均ポート密度を約4ポート/㎢を目指して事業を推進しますが、市域全域の地域特性を見ると、多くの都市機能が集積している横浜都心や駅周辺と郊外部の住宅地では、同じ面積でも移動の需要量が異なるため、より多くの移動需要が見込まれる地域のポート密度は、より高く設定し、優先的にポートを設置する必要があります。ポートに駐輪可能な台数（ラック数）の目標値も利便性の観点では、地域特性を踏まえて適切に設定する必要があります。特に横浜都心や駅周辺においては、1ポートあたりのラック数を大規模化したポートの整備も推進する必要があります。

そこで、地域特性を考慮したポート密度等の事業指標を下表に示します。

## 【事業指標】

地域種別	面積(㎢)	直近の現状値(2024(R6).3時点)			目標値(2035(R17).3時点)		
		ポート密度 (ポート/㎢)	ポート数※ (箇所)	ラック数 ※(台)	ポート密度 (ポート/㎢)	ポート数 (箇所)	ラック数 (台)
横浜都心	8.40	11.90	100	971	15	126	1,260
拠点駅周辺地域	6.44	7.92	51	238	15	97	970
駅周辺地域	24.73	4.81	119	876	10	247	1,976
沿道地域	51.85	2.93	152	660	4	207	1,449
一般地域	245.77	0.67	166	975	3	737	4,424
市街化調整区域	(100.13)	—	—	—	—	—	—
合計 (市街化調整区域を加算)	337.18 (437.31)	—	588	3,720	—	1,414	10,079
平均 (市街化調整区域を含む)	—	1.74 (1.34)	—	—	4.19 (3.23)	—	—

※ポート数・ラック数の算出は、都心部事業及び広域事業での整備ポート数に加え、協働事業者の単独整備ポートも含む

また、駅・バス停から一定程度離れている地域（面積18.91㎢）へのポート配置は、市民生活における移動の利便性向上に直結するために戦略上重要な要素となります。

そこで、当該地域へのポート設置の指標を別途設定し、特に利用ニーズが高い公有地ポート（インセンティブポート）の整備と連動したポート配置を誘導します。

また当該地域は、立地特性から潜在的に移動手段の拡充を求めている地域であると推察できることから、ポートの設置とあわせてシェアサイクルの利用が促進される取組や広報を積極的に展開していくことにより、潜在的なシェアサイクル利用者の掘り起こしと利用の定着化を図っていきます。

## 【事業指標】

	直近の現状値 (2024(R6).3時点)	目標値 (2035(R17).3時点)
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	6.0%	20%



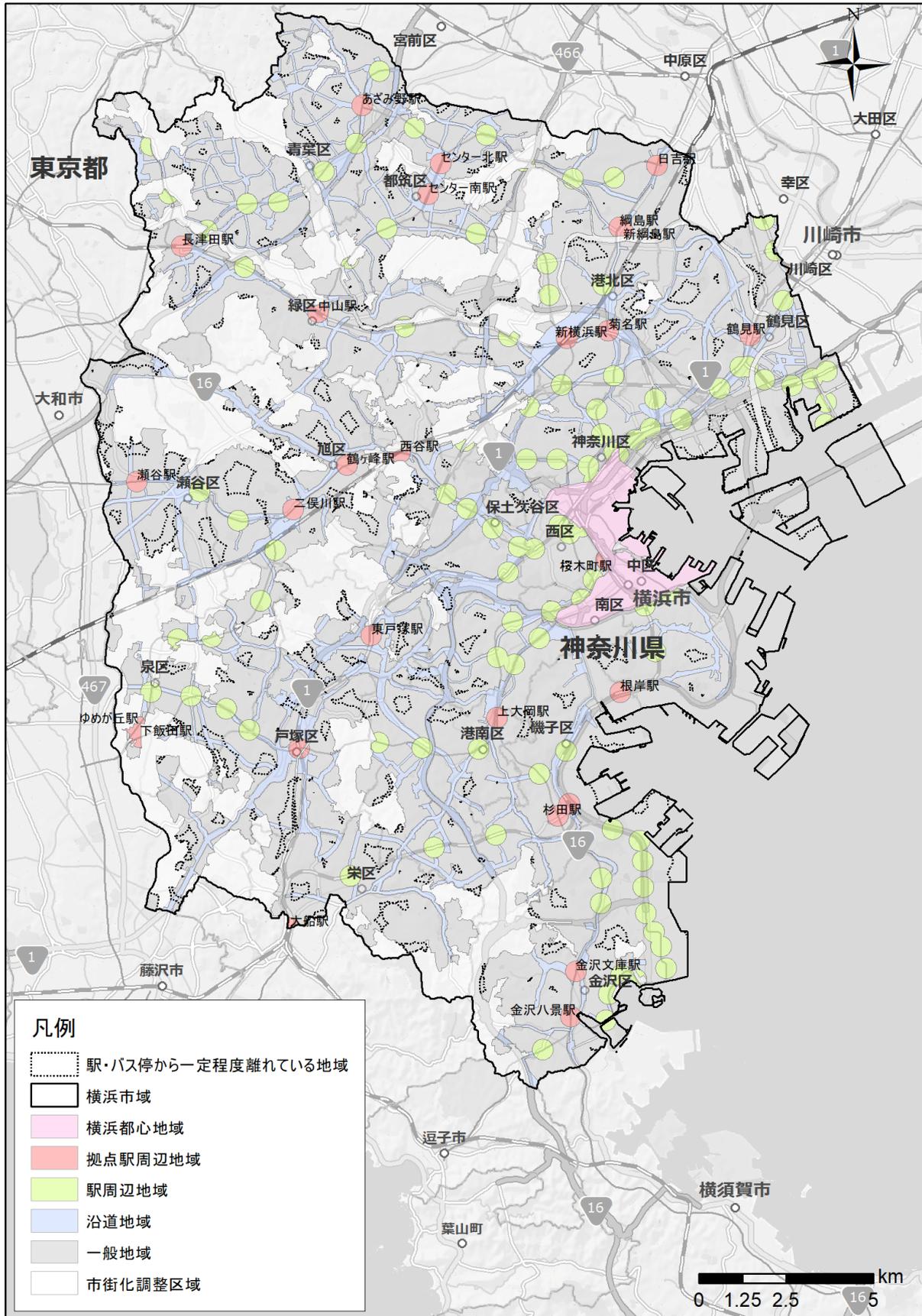


図 地域種別等一覧図

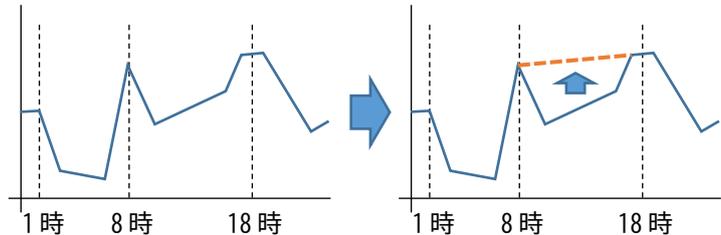


## 取組2：バランスのよい移動需要の創出【継続】

シェアサイクルは、人力で車両を移動させる特性上、特定の移動目的や時間帯に移動需要を偏らせてしまうと、車両の再配置などの事業上の大きな負荷が生じてしまうことから、移動時間が分散し、バランスのとれた多様な移動目的に活用されるようポート配置を工夫し、事業を育てていく必要があります。

そこで、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る利用目的のバランスを把握しながら、ポート配置計画に反映することが重要です。

特に、朝と夕方の通勤通学に偏った移動のみを創出するのではなく、日中の移動時間が分散する買物・飲食・周遊・観光・レジャー・業務などにも活用してもらえよう事業を推進し、目標指標であるラック総数に対する1日あたりの平均回転率3回以上を目指していきます。



また、シェアサイクルの利用満足度に直結する指標がポートの満空率ですが、データを定期的に分析し、ポート配置の是正、再配置の積極実施又はクーポンの発行等による利用者による自主移動などの対応により、満空率を下げる取組が求められます。

## 【事業指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
利用目的の多様化度(通勤・通学)	26%	30%
利用目的の多様化度(周遊・レジャー)	33%	30%
利用目的の多様化度(買い物・飲食)	30%	30%
利用目的の多様化度(業務)	10%	10%
ポート満車率	27%	10%
ポート空車率	11%	5%
利用者満足度	86%	90%

## 取組3：共同ポート化による相互乗入【新規】

本市内において既に設置されているポートのポテンシャルを最大限有効に活用し、さらに将来的なポート密度の目標値を達成するためには、本市で事業展開をしている複数のシェアサイクル事業者のポート駐輪状況を GBFS (General Bikeshare Feed Specification) 形式での公開を求め、事業者間で相互に情報共有を行い、ポートの共同利用化に向けた検討を各事業者に対して促します。その結果、異なる事業者間でのポートの共同利用を実現させることで相互乗入が可能となり、ポートの価値が最大化されます。

そこでまずは、公有地ポートについて率先して共同化を進め、民有地ポートについては、土地所有者や事業者間等の合意が得られたポートについて順次共同化を促進し、将来的には市内全域において事業を展開するどのシェアサイクル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。

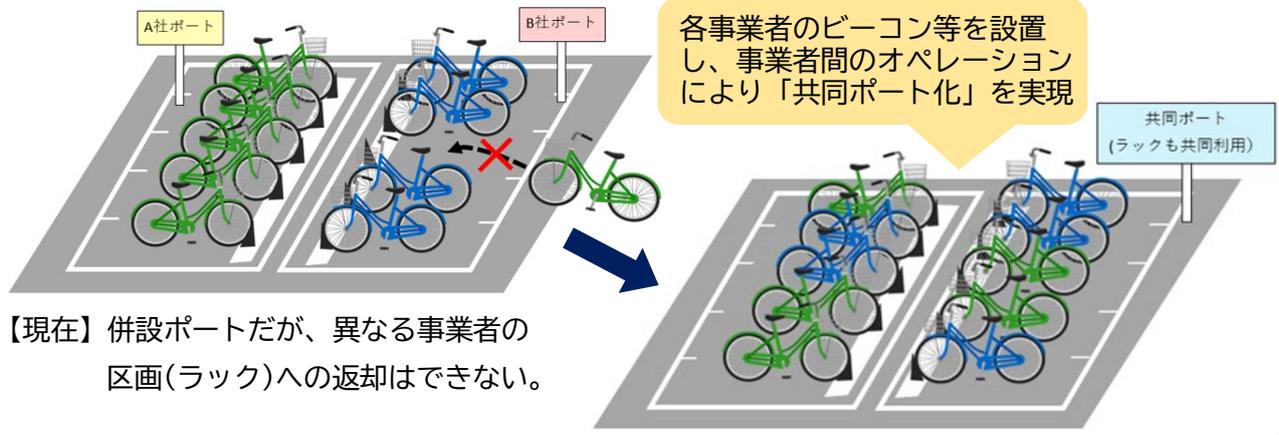
また、共同ポート化の促進は、ポート用地確保の競争から脱却し、車両の開発やメンテナンス、料金、アプリケーション等の利用サービス向上に向けた健全なる事業者間競争が生まれることも期待できます。



## 【事業指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
共同ポートの割合	—	公有地 100%

## &lt;共同ポートのイメージ&gt;



【現在】併設ポートだが、異なる事業者の区画(ラック)への返却はできない。

【将来】事業者間で駐輪情報を相互に共有し、異なる事業者の区画(ラック)でも返却可能(まずは、公有地ポートから共同化を推進)

## 取組4：公有地を活用したポート設置【継続】

道路、公共施設※、公園など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。また、幹線道路などの歩道や住宅地内の公園においても、各土木事務所や神奈川県警察と連携してポートの設置を着実に推進していきます。

なお、本市が所有する公有地の使用料等については、シェアサイクル事業の全市展開による4つの事業目的の達成という公益的効果を考慮して、下表とおりその費用の一部を減額します。

※庁舎、地区センター、地域ケアプラザ、スポーツセンター等

公有地種別	行為種別	関係法令	事業者費用負担	手続主体
①道路	占用許可	道路法 都市再生特別措置法	1割負担	事業者
②公園	占用許可	都市公園法 都市再生特別措置法	1割負担	事業者
③港湾	占用許可	横浜市港湾施設条例	1割負担	事業者
④区庁舎等	使用許可	横浜市公有財産規則	1割負担	事業者
⑤公共下水道	占用許可	横浜市下水道条例	5割負担	事業者
⑥普通財産	貸付	横浜市公有財産規則	全額負担	事業者

## 【事業指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
公有地ポートの設置数	215か所	471か所



## 取組5：民有地ポートの設置促進【新規】

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あり、民有地におけるポート設置を促進させる施策を検討する必要があります。

「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例（以下「自転車附置条例」という。）」の届出制度においては、年間約370件の商業施設を含む集客施設や共同住宅等において自転車駐車場が整備（2023（令和5）年度整備実績約15,000台）されており、民有地ポートを増やすためには、これらの対象施設においてシェアサイクルポートの設置を促進させるような制度の運用を検討する必要があります。あわせて、自転車駐車場に関する規定がある大規模小売店舗立地法の届出制度においても、自転車附置条例の制度と連動した運用を検討する必要があります。

また、市街地開発事業等を含む大規模な土地利用転換や市街地環境設計制度等の良好な市街地環境の形成を誘導する制度を適用する事業に際しては、シェアサイクルの導入について、計画の初期段階から開発事業者等と協議を行い、周辺地域との移動需要を考慮した利便性の高いポート配置を検討します。

## 【事業指標】

	直近の現状値 (2024(R6).3時点)	目標値 (2035(R17).3時点)
自転車附置条例に基づく制度の改善	－	改善
公有地ポートと民有地ポートの割合（公：民）	1：1.47	1：2

## 取組6：多様な主体と連携した利用促進【継続】

本市におけるシェアサイクルの利用状況は、現時点で普及率が0.57%になっており、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、これまで以上に多様な主体と連携したシェアサイクルの利用促進の方法を検討する必要があります。

鉄道・バス等の交通事業者と連携し、シェアサイクルと既存の公共交通網のスムーズな接続が実現できるようポート設置場所や案内看板の設置などを工夫し、利用しやすい環境を整備していきます。

また、多くの市民にとってgoogleマップ等の地図アプリでの経路検索が日常的となっているため、主要な地図アプリやシェアサイクルのアプリケーション内において、シェアサイクルによる移動を経路検索結果に表示させていくよう働きかけ、シェアサイクルによる移動をより円滑にしていきます。

加えて、都心部事業や広域事業で実施してきた市内の商業施設、交通事業者、大学、地域の地縁団体や地元企業、まちづくり団体等と連携したシェアサイクルの利用促進の取組や体験会、スタンプラリー等のサイクルイベントの実施及び広報啓発の発信などについても、引き続き様々な機会を通じて、継続して取り組む必要があります。

特に、多くの市民や観光客が集まる集客性の高いイベントにおいては、臨時ポートを積極的に開設することで、新規利用者の増加とあわせて、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。

## 【事業指標】

	直近の現状値 (2024(R6).3時点)	目標値 (2035(R17).3時点)
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
多様な主体と連携したイベントや広報展開	12件/年	100件（10か年）
集客性の高いイベントでの臨時ポートの開設	2件/年	20件（10か年）



### 取組7：市内投資と購買活動の促進【新規】

シェアサイクルは、ポート設置や車両導入の設備投資や毎日の運営オペレーションが必要なサービスです。このため、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。

効果検証に際しては、経年による市内経済波及効果の算出を行うとともに、事業者と連携して定期又はイベント開催時等において利用者アンケート等の方法により市民・観光客の購買活動の調査を行います。

#### 【事業指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
市内経済波及効果額	—	約20億円/年

### 取組8：マイカー等利用からの転換促進【継続】

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<sub>2</sub>排出量を削減する効果が期待できるため、転換を積極的に促進していく必要があります。

そこでまずは、マイカー等による移動の目的地となる商業施設や大規模公園、レジャー施設、通勤先となるオフィス街などに、シェアサイクルポートを適切に設置する必要があります。特に駐車場の収容台数が多い施設においては、マイカー等での移動需要が高いことから優先的にポート設置検討を行います。

また、行動変容を促すために、「シェアサイクル×脱炭素」をテーマとしたイベント等の企画、プロモーションの展開、啓発グッズの配布などを事業者と連携して実施します。

#### 【事業指標】

	直近の現状値(2024(R6).3時点)	目標値(2035(R17).3時点)
自動車・バイク（原付）からの転換割合	7%	14%
CO <sub>2</sub> 排出削減量	336t-CO <sub>2</sub> /年	2,000t-CO <sub>2</sub> /年

### 取組9：交通ルールの周知啓発【継続】

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、本市及びシェアサイクル事業者のウェブページやSNS、利用案内パンフレット、ポート内の設置看板などの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。

シェアサイクル乗車時のヘルメットの着用については、利用者アンケート結果からはヘルメット着用率が低いため、特に重点的に啓発を行う必要があるとともに、シェアサイクル事業者には民間企業ならではのヘルメット着用の促進策の提案を求めています。



## 【事業指標】

	直近の現状値 (2024(R6). 3時点)	目標値 (2035(R17). 3時点)
交通ルール等の発信回数	10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)	81%	90%
自転車利用時の交通ルール順守率(信号・一時停止)	88%	100%
自転車利用時の交通ルール順守率(夜間ライト点灯)	91%	100%
自転車利用時の交通ルール順守率(飲酒運転禁止)	83%	100%
シェアサイクルにおけるヘルメット着用率	10%	30%

## 取組 10：データの活用・公開とPDCA【継続】

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く必要があります。

また、民有地でのポート設置を促進させるためには、ポートの位置やカバー範囲、シェアサイクルによる移動ニーズ(実績)の可視化と一般公開を行うことが有効です。

これによりポート設置を検討する民間企業等の社内意思決定を支援するとともに、移動データの可視化により民間企業の経済活動における将来予測やマーケティング活動の精度向上に貢献でき、市内経済の活性化にも寄与できることが想定されます。

このため、広域事業で実施し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は、引き続き継続して進めていきます。

加えて、2022年6月から東京都において実施されたシェアサイクルのデータ(ポートの位置情報や駐輪状況)のGBFS(General Bikeshare Feed Specification)形式によるオープンデータ化については、本市においても同様の対応をシェアサイクル事業者に求めていきます。

## 【事業指標】

	直近の現状値(2024. 3時点)	目標値(2035. 3時点)
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

〈参考〉WebGISサービス「ArcGIS Online」上での移動データの一般公開

名称：横浜市シェアサイクル事業移動データマップ

公開先：<https://yokohama-bicycle.maps.arcgis.com/apps/>

[instant/sidebar/index.html?appid=27ac7d84c5974def9d98bf8f7f5e228](https://yokohama-bicycle.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=27ac7d84c5974def9d98bf8f7f5e228)

本サービスは横浜市がサービス利用契約しており、ドメインは本市のものとは異なり arcgis.com です。

(横浜市インターネット受発信ガイドライン第6条第4項により協議済)



(公開先の二次元バーコード)



## 7 事業の進め方

都心部事業と広域事業によるシェアサイクルのサービス提供を途切れることなく継続させるため、2024（令和6）年度中に本実施方針に基づく事業者の公募手続、事業者の決定及び事業実施協定の締結を行い、2025（令和7）年4月から横浜市シェアサイクル事業をスタートします。

事業展開においては、逐次シェアサイクル事業に関連するデータの分析を事業者と協働で実施し、毎年の事業展開に反映させる PDCA サイクルを展開していきます。

実施方針が目指す将来像は 2034（令和 16）年度末までの目標値となりますが、事業実施に際しては、2029（令和 11）年度に横浜市自転車等施策検討協議会の意見を踏まえた事業評価を行い、今回の公募で採択した事業者との協働事業を延長するか、再度の事業者公募を実施するか判断をしていきます。その際に、必要に応じて実施方針の見直しや事業実施協定の再締結も行います。



## 8 用語の定義

本実施方針において使用する用語は、次表の定義とする。

ア行	インセンティブポート	平均回転率が3回以上の利用ニーズが高いことが見込まれる公有地ポートのこと
	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	回転率	1日あたりのシェアサイクルの利用回数をラックの台数で割った値
	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
	共同事業体	複数の企業や団体が事業を共同して実施することを目的として結成された共同体のこと
	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
	GBFS	General Bikeshare Feed Specification の略で、シェアサイクルなどのシェアモビリティサービスに関する世界共通のデータフォーマット規格
	市街地開発事業	土地区画整理事業や市街地再開発事業など都市計画法第 12 条に定められた事業のこと
	市街地環境設計制度	敷地内に歩道や広場（公開空地）を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和することで、良好な市街地環境の形成を誘導する制度のこと



	CO <sub>2</sub> 排出削減量 (t-CO <sub>2</sub> /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 CO <sub>2</sub> 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、自家用車・タクシー・自分のバイク (原付) での移動の所要時間と頻度から、CO <sub>2</sub> 排出削減量を算出
	自動車・バイク (原付) からの転換割合	対象区域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) / 対象区域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	対象区域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) / 対象区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数 (人) × 100
夕行	代表交通手段	トリップで利用した主な交通手段のこと。複数の交通手段を利用した場合、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車 (自転車を含む) →徒歩の順となる。
	致死率	死傷者数に占める死者数の割合
	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
	トリップ	パーソントリップ調査における人の移動の単位のこと
ナ行	—	—
八行	普及率 (%)	市内居住者のシェアサイクル利用人数 (人) / 区域内の 10 歳以上 90 歳未満人口 (人) × 100 (参考: 令和 6 年 1 月 1 日時点での 10 歳以上 90 歳未満の人口は約 333 万 9 千人)
	パーソントリップ調査	全国各地の都市圏で実施され、都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用されている都市における人の移動に着目した調査のこと。調査周期は概ね 10 年に 1 度。
	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
	ポート配置数 (ポート)	対象区域内のシェアサイクルポートの数 (ポート)
	ポート密度 (ポート/km <sup>2</sup> )	ポート配置数 (ポート) / 事業区域面積 (km <sup>2</sup> )
	ポート設置施設への売上貢献度 (%)	対象区域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、シェアサイクルのポートが設置されているもしくは隣接している商業施設等で買い物をしたことがある」と回答した回答者数 (人) / 対象区域で利用実績があると回答したアンケート回答者数 (人) × 100
マ行	満車率 (%)	ポート満車時間 (分/ポート・日) / (24 時間 × 60 分) × 100
	満空率 (%)	ポート満車時間 (分/ポート・日) + ポート空車時間 (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)	シェアサイクルを対象区域内のポートから利用した又は対象区域内のポートへ返却した人数 (人/月)
	利用目的の多様化度 (%)	対象区域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	(対象区域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)) / 各区域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)	シェアサイクルを対象区域内のポートから利用した、又は対象区域内のポートへ返却した回数 (回/月)
ワ行	—	—



---

横浜市シェアサイクル事業実施方針

【発行】2024（令和6）年9月

【編集・発行】横浜市道路局道路政策推進課

〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10

TEL：045-671-3644 FAX：045-550-4892

E-Mail：do-sharecycle@city.yokohama.lg.jp

---