

新座市シェアサイクル事業 実証実験報告書



令和6年5月

新座市まちづくり未来部交通政策課

I 実証実験概要

I-1 シェアサイクルとは

シェアサイクルとは、ステーション（専用駐輪スペース）間で片道利用のできる自転車サービスです。

事前に、シェアサイクル事業を運営する HELLOCYCLING のアプリから登録（無料）を行い、登録後、パソコンやスマートフォンのアプリから自転車の予約ができます。

HELLOCYCLING のステーションであれば、新座市内だけでなく、全国どこのステーションでも貸出・返却が可能です。

I-2 実証実験の目的

地域の活性化や観光振興、公共交通機能の補完・代替等に役立てる移動手段としてのシェアサイクルの有効性及び課題を検証することを目的としています。

I-3 実施状況

実験期間：令和3年2月19日～令和6年3月31日

ステーション数：79か所（令和6年3月末時点）

ラック数：549台分（令和6年3月末時点）

利用料金：利用開始30分まで130円～ 延長15分ごと100円～ 12時間まで1,800円～

※埼玉県、令和6年3月末時点の場合。地域や車種によって料金が異なる場合があります。



サイクルステーション（例）



HELLOCYCLING ホームページはこちら

2 利用状況

2-1 利用回数推移

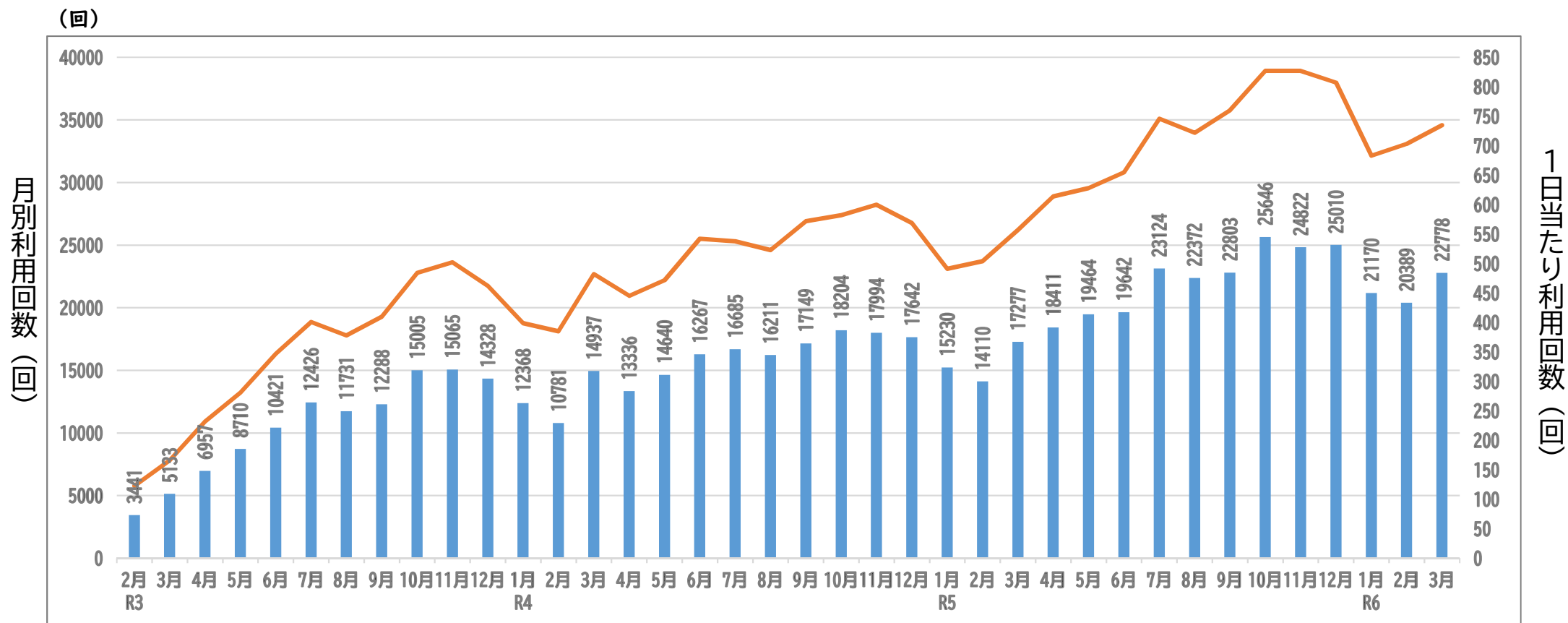


図1 月別利用回数

月別利用回数は、令和3年2月の3,441回から増加しており、令和3年6月以降、毎月1万回以上利用されています。また、令和5年12月末時点で25,010回と実証実験開始時の約7倍となっています。

2-2 利用者数推移

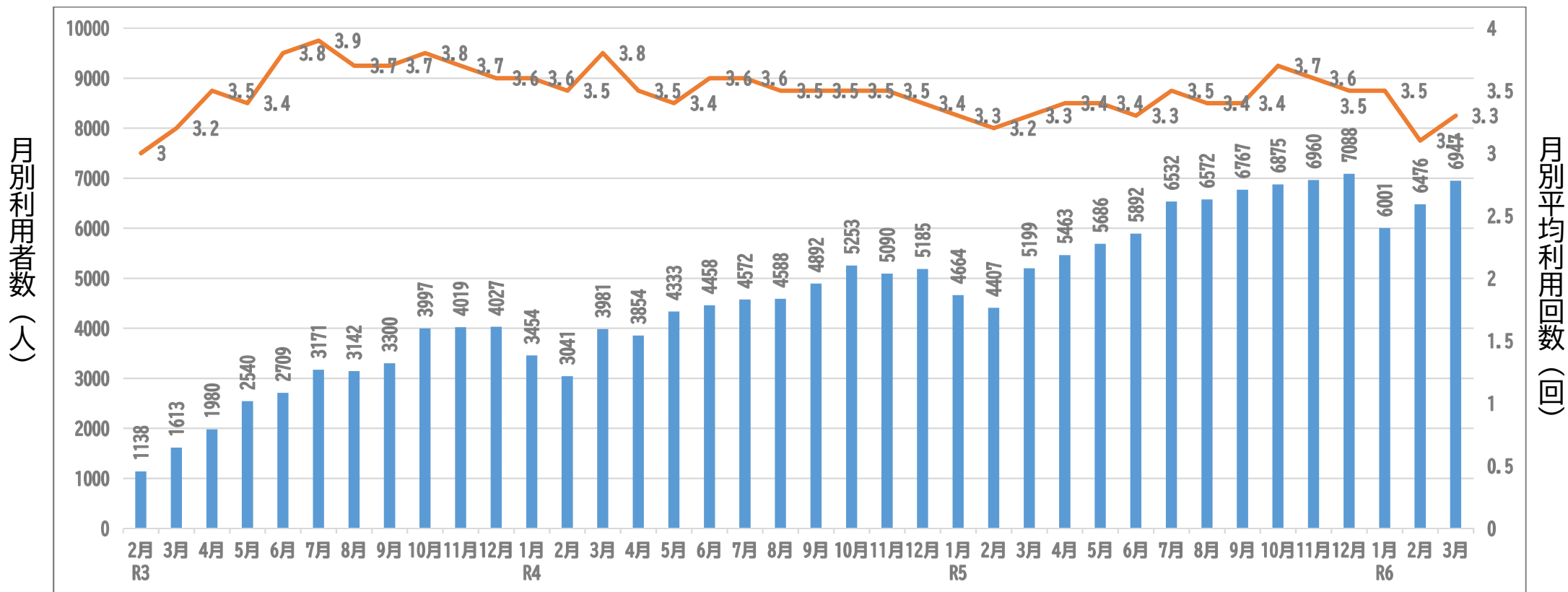


図2 月別利用者数及び平均利用回数

月別利用者数は、令和3年2月の1,138人から増加しており、令和5年12月末時点で7,088人と実証実験開始時の約6倍となっています。

また、利用者1人あたりの平均利用回数は3.5回前後を推移しています。

2-3 曜日別・エリア別利用回数

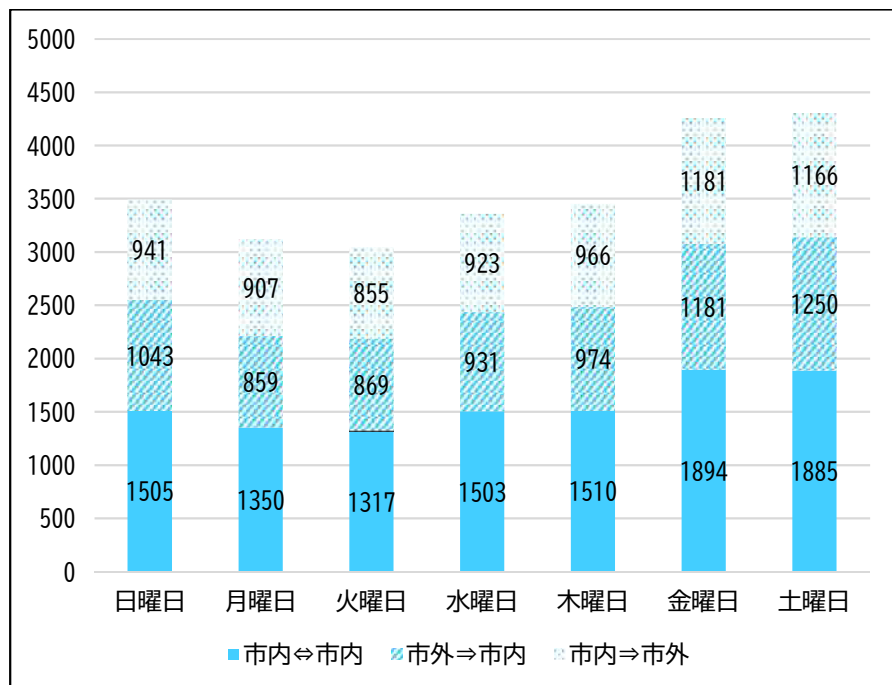


図3 曜日別・エリア別利用回数（令和5年12月実績）

利用実績を曜日別にみると、平日と休日の利用回数はほぼ同じになっています。

また、市内のサイクルポート間の移動と、市内から市外、市外から市内の移動がおおよそ半数ずつを占めていることから、市域をまたいで広域に利用されていることが分かります。

2-4 時間帯別利用回数

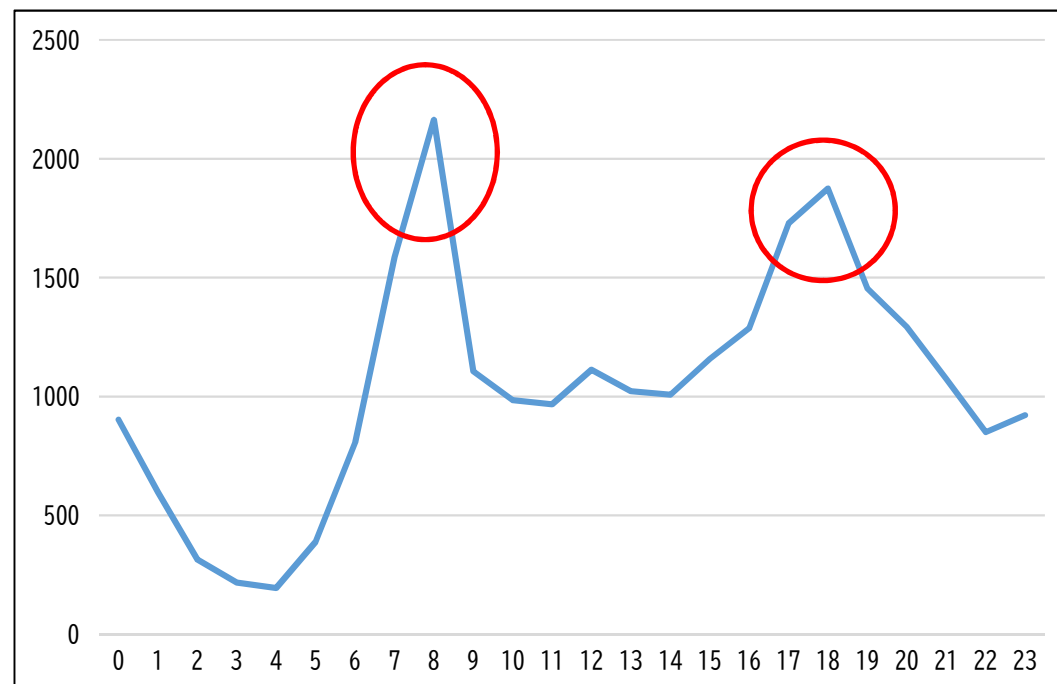


図4 時間帯別利用回数（令和5年12月実績）

利用回数を時間帯別にみると、7時～8時、17時～19時の朝夕の時間帯の利用が多くなっており、通勤目的の利用が多いと考えられます。

2-5 利用時間別利用回数

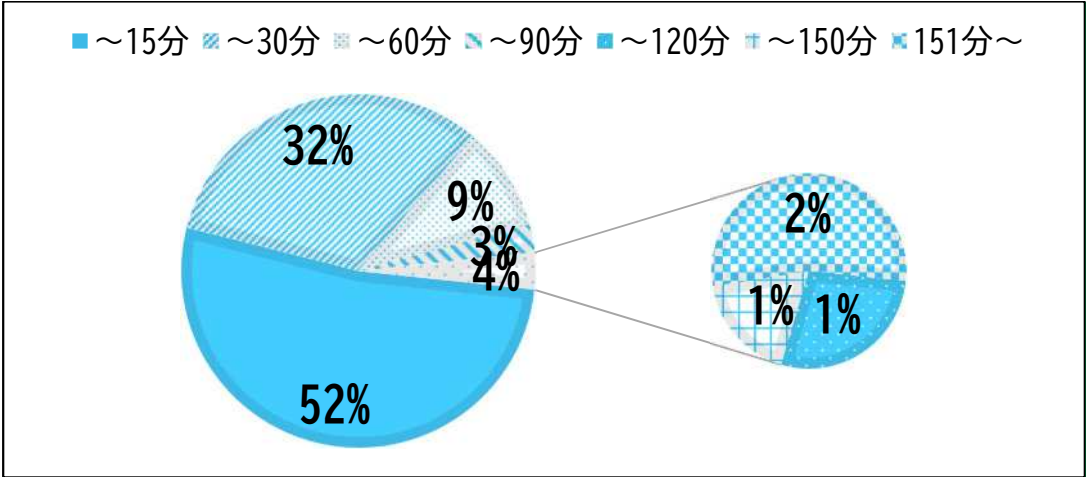


図5 利用時間別の利用状況（令和5年12月実績）

利用時間別では、15分以内の利用が52%、30分以内と合わせると84%となっており、ほとんどが短時間の利用となっています。

これは、通勤以外にも日常の短時間の移動手段として利用されていることが推測されます。

2-6 サイクルステーション別利用回数

貸出			返却		
順位	ステーション名	貸出回数	順位	ステーション名	返却回数
1	新座駅③	1,156	1	新座駅③	1,136
2	志木駅南口①	1,096	2	志木駅南口①	1,095
3	新座駅①	1,065	3	新座駅①	1,063
4	新座市役所	917	4	新座市役所	939
5	ファミリーマート新座市役所通り店	715	5	ファミリーマート新座市役所通り店	725
6	新座駅②	672	6	新座駅②	655
7	志木駅南口②	484	7	志木駅南口②	486
8	セブンイレブン慶応志木高校前店	478	8	セブンイレブン慶応志木高校前店	479
9	富士塚公園	469	9	富士塚公園	471
10	ファミリーマート新座東一丁目店 ローソン新座東北一丁目店	447	10	ファミリーマート新座東一丁目店 ローソン新座東北一丁目店	450

表1 ステーション別貸出・返却回数TOP10（令和5年12月実績）

2-7 利用経路別利用回数

順位	ステーション名（貸出→返却）	経路別 利用 回数
1	新座市役所→新座駅③	155
2	新座駅③→新座市役所	151
3	ファミリーマート新座市役所通り店→セブンイレブン朝霞台駅南口店	120
4	新座市役所→新座市役所	116
5	セブンイレブン朝霞台南口店→ファミリーマート新座市役所通り店	115
	新座駅③→ファミリーマート新座市役所通り店	
	朝霞駅南口駅前広場→新塚緑道	
8	栄緑道→朝霞駅南口駅前広場	106
9	朝霞駅南口駅前広場→栄緑道	97
10	新座駅①→新座市役所	93
11	ファミリーマート新座市役所通り店→新座駅③	92
12	ファミリーマート新座市役所通り店→新座駅②	83
13	新塚緑道→朝霞駅南口駅前広場	82
14	新座市役所→新座駅②	79
15	新座駅②→ファミリーマート新座市役所通り店	78
	新座駅②→新座市役所	
17	セブンイレブン新座北野2丁目店→志木駅南口①	76
18	OSCデオシティ新座 Olympic 食品館→新座駅①	75
	新座駅①→OSCデオシティ新座 Olympic 食品館	
20	朝霞駅南口駅前広場→いなげや大泉学園店	74

表2 利用経路別利用回数回数TOP20（令和5年12月実績）

貸出・返却別利用回数、利用経路別利用回数をみると、共に、駅前の利用が多くなっており、公共交通機関の補完の役割を果たしていると考えられます。

また、新座市と朝霞市、和光市間の移動も多くみられ、市域を超えた移動手段としての役割を果たしているといえます。

3 アンケート

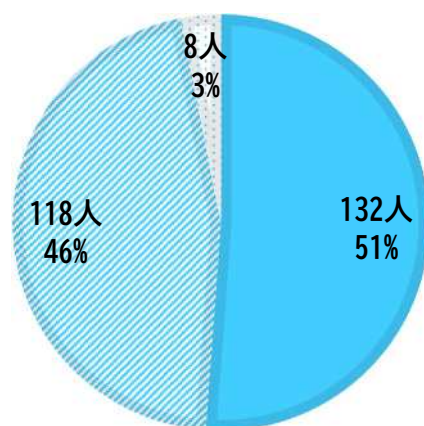
3-1 アンケート調査概要

目的 : 実際に新座市周辺でシェアサイクルを利用している方の意向・目的などを把握するため
対象者 : 朝霞市・新座市・志木市・和光市内のステーションを利用した方 5,000 人
回答者 : 260 人
有効回答 : 258 人
回答期間 : 令和 5 年 6 月 5 日 (月) ~ 6 月 16 日 (金)
実施業者 : OpenStreet 株式会社

3-2 回答者の属性

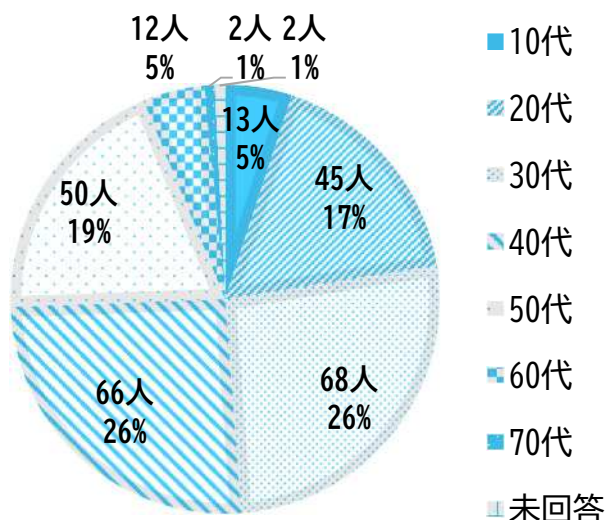
1. 性別

■ 男性 ■ 女性 ■ 未回答



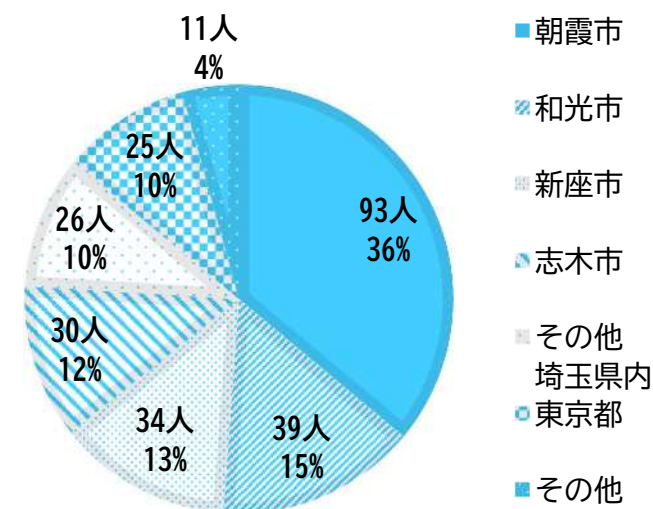
男性と女性の割合はほぼ半分となっています。

2. 年齢



20代~50代の利用が約9割となっています。

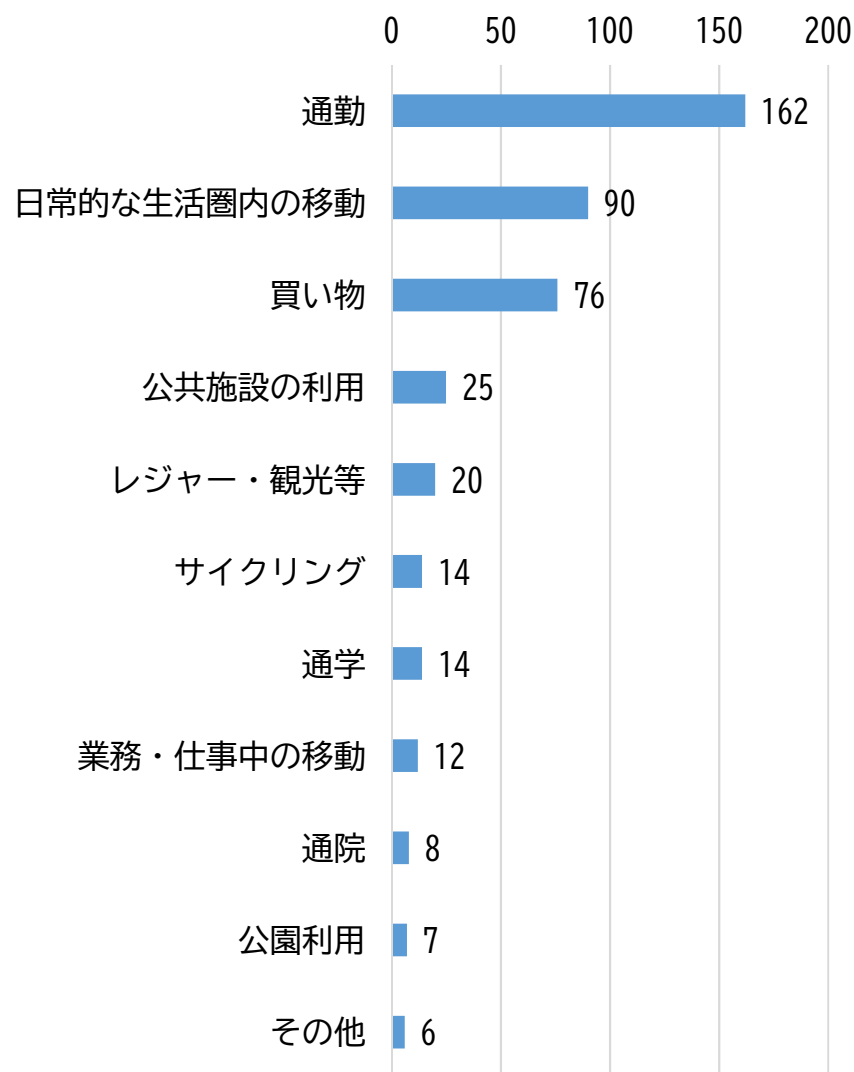
3. 居住地



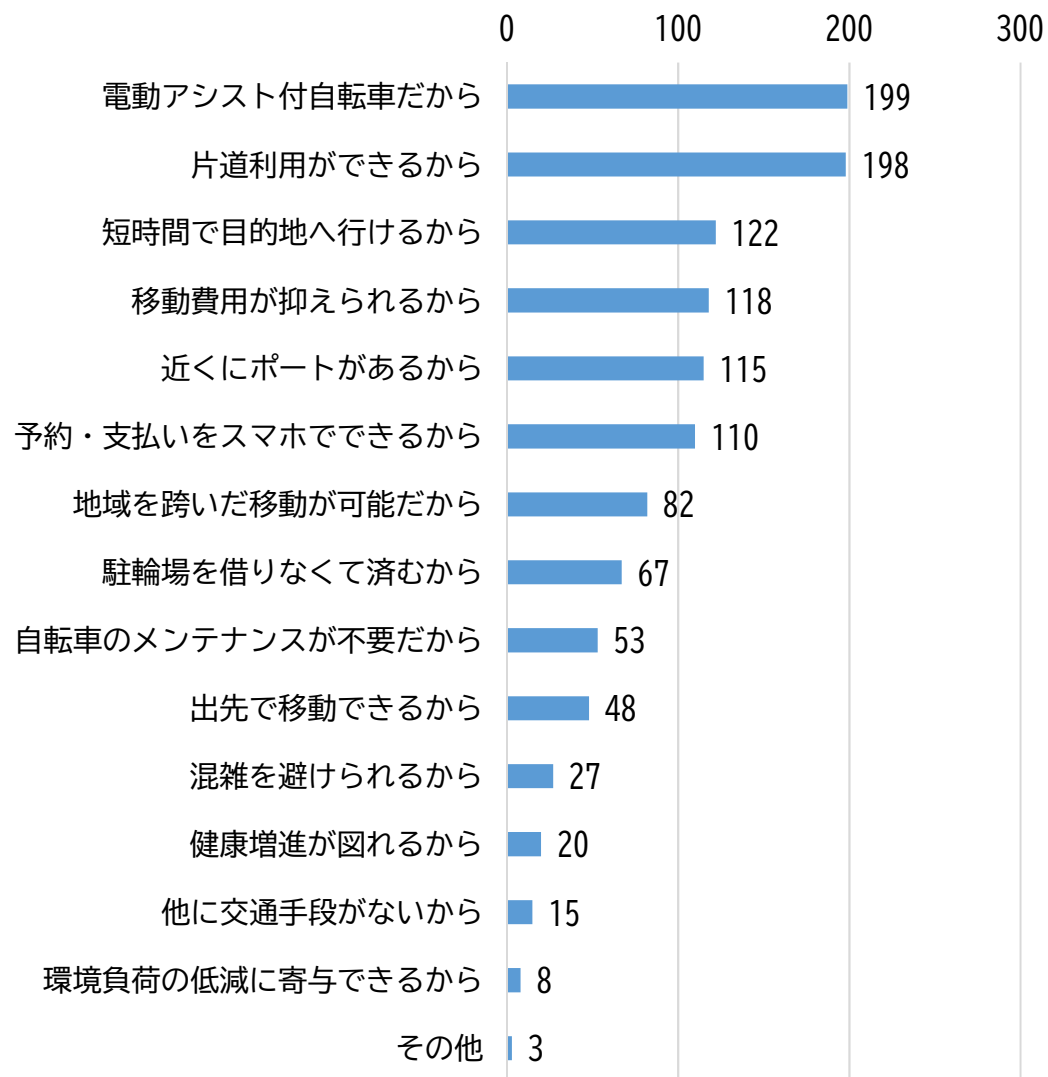
朝霞市在住の方が最も多く、和光市、新座市、志木市在住の方と合わせて約8割となっています。

3-3 利用状況

1. 利用目的（複数回答可）

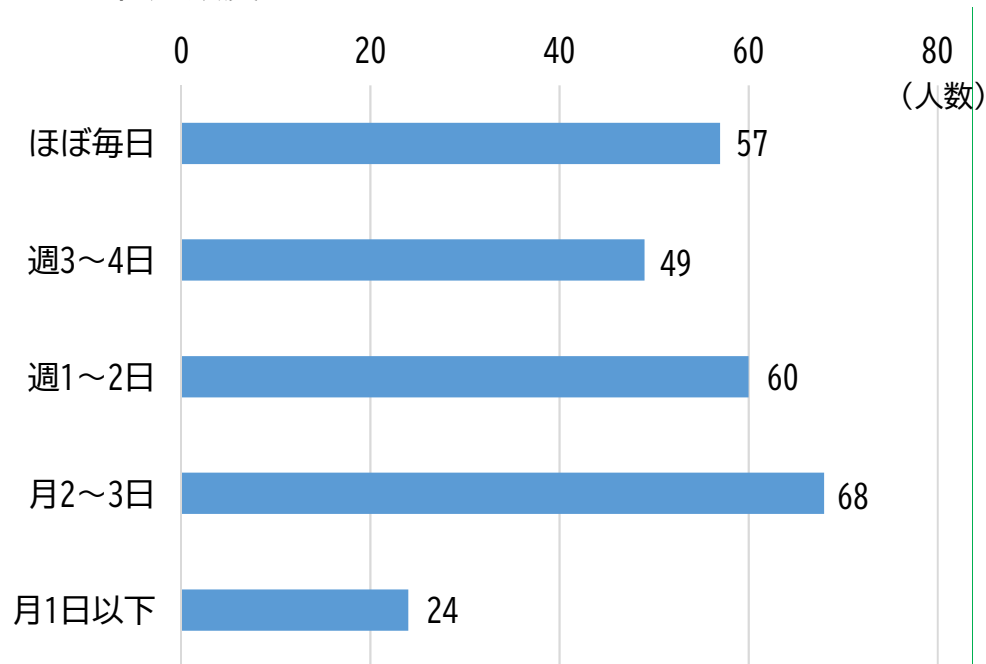


2. 利用した理由（複数回答可）

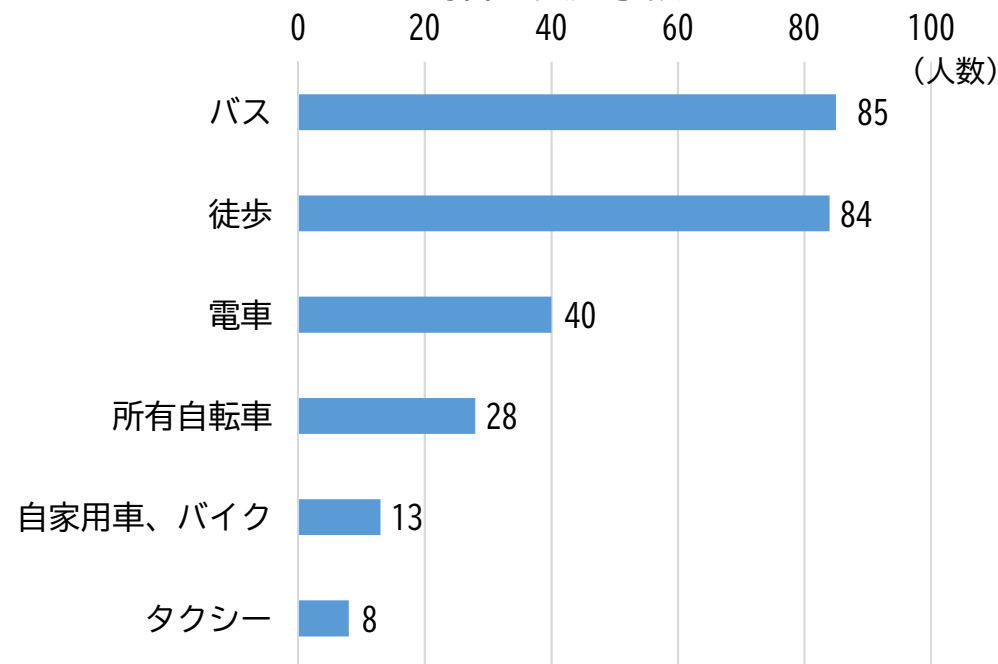


利用目的は「通勤」が最も多く、次いで「日常的な生活圏内の移動」が多くなっています。
利用した理由については、「電動アシスト付自転車だから」「片道利用ができるから」が多くなっています。

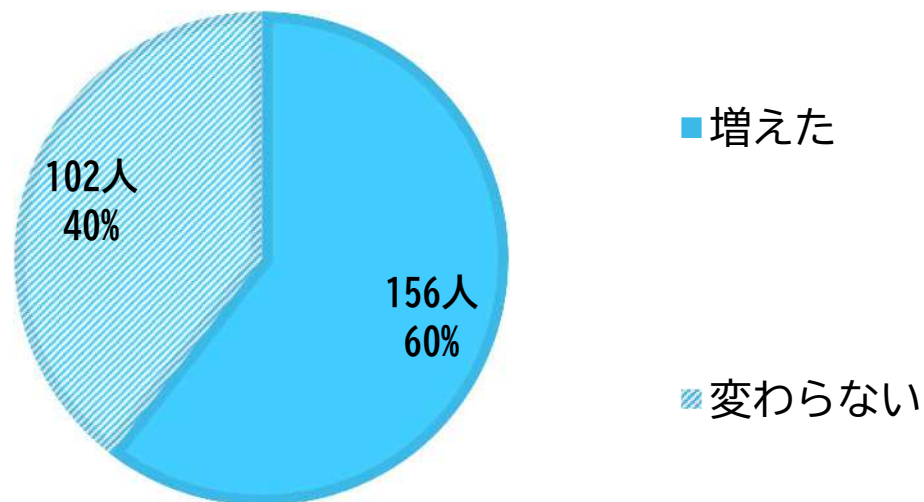
3. 利用頻度



4. シェアサイクルがない場合の交通手段



5. シェアサイクルの利用により外出の機会や行動範囲が増えたか



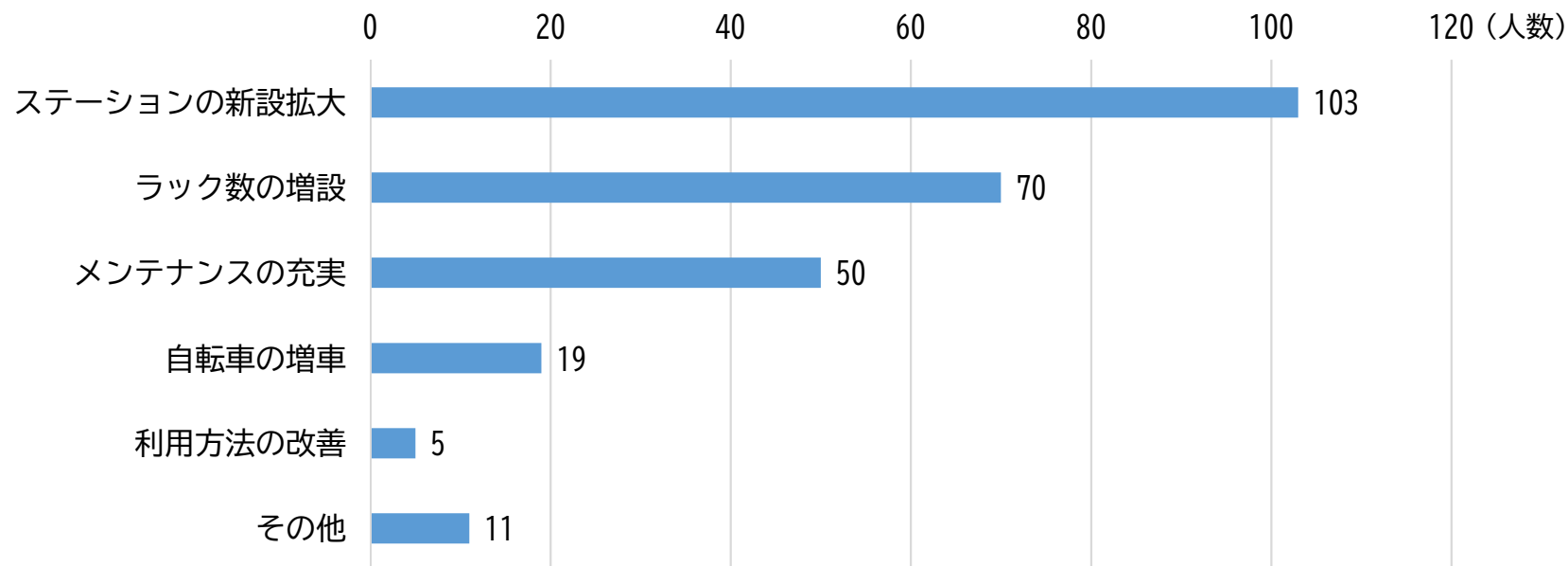
約 5 人に 1 人がほぼ毎日シェアサイクルを利用しています。

また、シェアサイクルはバスや徒歩の代替手段として使用している人が多いです。

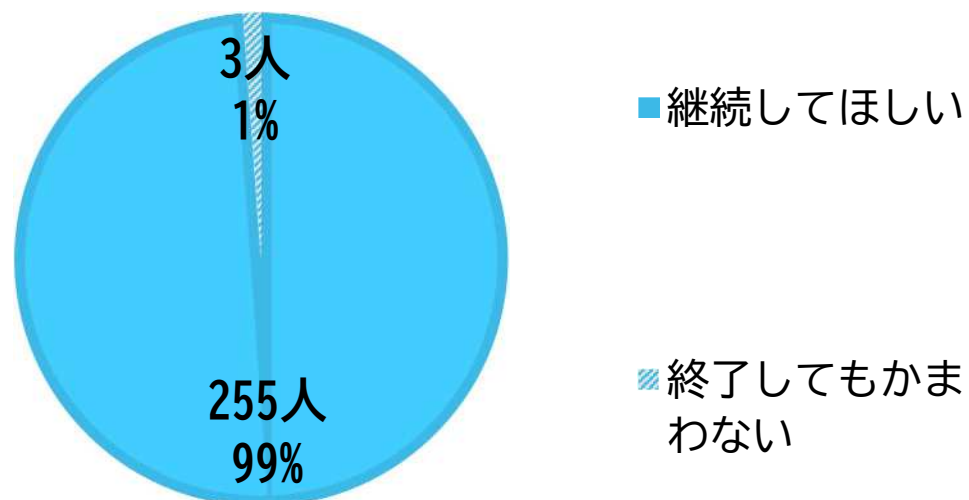
約 6 割がシェアサイクルの利用により外出の機会や行動範囲が増えたと回答しています。

3-4 シェアサイクルへの意見

1. シェアサイクルに一番望むこと



2. 令和6年3月末でシェアサイクル実証実験が終了予定ですが、事業の継続希望の有無を教えてください



回答者の多くがシェアサイクルステーションの新設拡大やラック数の増設を望んでいます。

回答者の99%がシェアサイクル事業の継続をしています。

4 実証実験まとめ

4-1 実証実験の評価

- ・ 約3年間の実証実験期間において、利用者数、利用回数共に増加しており、今後も幅広い世代の利用者の増加が期待できる
- ・ アンケートの回答率は5%と低いが、回答者の内、9割以上の方がシェアサイクル事業の継続を望んでいることから、満足度の高いサービスであると言える
- ・ 駅前の利用が最も多く、駅から目的地への移動手段として、公共交通を補完する役割を果たしていると考えられる
- ・ エリア別の利用回数をみると、市内から市内、市外から市内、市内から市外への利用率がそれぞれ30%前後の利用となっており、市内に留まらず、広域での利用が確認できる

4-2 課題の整理

- ・ アンケート回答者の多くがステーションの新設やラックの増設を望んでいることから、周辺にステーションが少ない地域への新設拡大や、利用者数の多いステーションへのラック増設など、ニーズに応じたラックの配置が必要である
- ・ アンケートにおいてもメンテナンスの充実が求められているとおり、バッテリー切れや故障により利用できないという状況がないよう、シェアサイクル車両の継続的なメンテナンス向上を図る必要がある
- ・ さらなる利用者増加に向けて、周知啓発活動が必要である

4-3 今後について

シェアサイクル利用者は増加しており、利用状況からも市民の日常の移動手段の一つとして公共交通を補完する役割を果たしていると言え、シェアサイクルの利用により、市民の健康増進や環境負担の軽減も期待できます。

また、災害時等の公共交通機関の利用が難しい場合の移動手段としての活用も見込めます。

さらに、市内の利用に留まらず、近隣市域をまたいだ広域的な移動も可能であるため、行動範囲を広げ、観光振興への寄与や回遊性を高める効果も期待できます。

以上のことから、実証実験期間終了後も引き続きシェアサイクル事業を継続すると共に、前項で挙げた課題の解決に向けて取り組んでいきます。