

**「横浜市シェアサイクル事業」の実施に向けた
サウンディング型市場調査（対話）の実施結果について**

<結果概要>

1 エントリー期間

令和6年6月14日（金）～6月28日（金）

2 対話期間

令和6年7月1日（月）～7月12日（金）

3 参加事業者数

5者（内訳）法人4者、法人グループ1者

4 対話方法

直接対話

5 いただいた主な提案・意見（概要）

（1）実施方針(案)の目標指数について

- ・目標はポート数だけではなく、利便性と運営効率向上の観点から、ポートあたりのラック数の指標をコントロールすることも重要
- ・駅前等の交通結節点に設置する利便性の高いインセンティブポートは、数十台規模の大型化やハブポート化が必要

（2）実施方針(案)の10の重点取組について

- ・共同ポートにおいては、責任主体がどこなのか明確になるような仕様であるべき。
- ・目標である「共同ポートの割合（公有地・民有地合わせて）90%」に固執すると、事業継続が困難となる可能性があるため、「公有地100%」とするほうが望ましい。
- ・利用率向上のためには、ハブポートとなる駅前や公園でのポート開発を行ってほしい。
- ・ヘルメット着用率の向上には、啓発活動や、安全講習への参加等を通じ、意識の醸成が第一

（3）仕様書(案)について

- ・車両の安全性担保の観点から、電動アシスト自転車にあっては、型式認定の取得または同等の試験に合格した車両を要件とすべき。
- ・統合アプリの開発は、利用者の利便性を損なわないという本来の目的の範囲内で、事業者に裁量を持たせてほしい。

（4）提案書評価・選定基準(案)について

- ・スマートフォンのホルダーについては、改正道路交通法における「ながら運転」の禁止に関する罰則基準が明確になっていない中で、行政が敢えて加点基準とすることは望ましくないのではないか。
- ・「地域の自治会・町内会等の地縁組織やまちづくり団体と連携した民有地ポート設置提案」の加点について、地域住民や地元自治体とのコミュニケーションや地元の理解がなくては成り立たない事業であると考えてるので、もう少し加点評価が大きいほうが事業を円滑に拡大させるために有効。

<対話項目ごとの提案・意見>

対話項目	意見・提案
<p>実施方針(案)の目標指数</p>	<p>(ア) ポート規模とラック数の指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性と運営効率向上の観点から、ポート数だけではなくポートあたりのラック数の指標をコントロールすることも重要。 ・ラック数の具体的な目標設定までは必要ないが、収容力が大事だという目標共有は必要。 ・駅前等の交通結節点に設置する、利便性の高いインセンティブポートは大型化やハブポート化が必要。数十台規模のものが理想。 <p>(イ) 普及率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係人口・交流人口の指標のコントロールも考慮してもいいのではないかと。 <p>(ウ) 平均回転率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再配置の積極実施やバックヤードの確保、ダイナミックプライシングによる仕組みが有効。 ・「回転率」として数字を見てしまうと、ラック数が母数として反映されるため、ラックの拡充により、回転率が下がっているように見えてしまうため、「回転数」での評価のほうが正しい実績を反映できるのではないかと。
<p>実施方針(案)の10の重点取組</p>	<p>(ア) 取組1：地域特性を考慮したポート配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前等のインセンティブポートでは、ポートの大規模化、ポート自体の機能強化、ポート周辺環境整備を行っていくことで、単に乗り降りする場所から人の動きが活性化する場所へ変容し、まちの魅力向上につながる。 ・防災の面から、ポートと備蓄倉庫を結びつけるような提案があれば住民の理解も得られやすくポート高度化につながるのではないかと。 <p>(イ) 取組2：バランスのよい移動需要の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再配置作業はポート周辺の清掃や事故対応からも重要だと考える。 ・ポート台数制限の導入は、利用者の利便性と事業採算性の確保の観点から、一概に全てのポートに設けるのではなく、ポート個別の特徴にあわせて導入することで、回転率を結果的に上げられるようなことにつながっていくのではないかと。 <p>(ウ) 取組3：共同ポート化による相互乗入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・共同ポート化は利便性の面からも必要であると考えます。 ・利用者の利便性向上の観点において良い取組である。 ・民地を含めて事業者間で共同化するというのであれば、対応事業者に対するインセンティブ設計が重要である。 ・共同利用時におけるラックの適合性について、事業者により車体の規格が異なることから、車体やラックの損傷につながるのではないかと。 ・共同ポートは1社あたりの台数をさらに減らし、再配置増加につながる懸念がある。事業採算の面から考えると、再配置についても事業者内でエリア分担するなどが必要。 ・再配置を含めたフィールドワークの共同事業化が必要不可欠。

- ・共同事業体の場合、責任主体がどのようになるのか明確になるような仕様であるべき。
- ・民有地は共同か単独か選択できるようになるが、共同・単独が混在することで逆に利用者に混乱を招かないような制度設計が必要。
- ・民有地に共同ポートを促進することは、要素が複合的になるため、民有地ポート開発にブレーキをかけることにつながる可能性がある。
- ・モビリティ自体の開発も発展途中のなか、共同ポートの促進は、モビリティやラックの仕様の固定化につながりかねない。現段階ではまだ事業者間競争が必要ではないか。
- ・システム連携まで必要となると、ハードルが上がることで参入への大きな妨げとなる。現時点で公募までにそこまでの調整を前提とした座組は厳しいのではないか。
- ・共同ポートは公有地だけの導入に限り、民有地には導入しない、と分離して考えるほうが事業者としては参入しやすい。
- ・「公有地・民有地ポートの別に関わらず、ポートの共同化を促進し、」「共同ポートの割合（公有地・民有地合わせて）90%」の記載では、市として民有地に関して大幅な促進を促していると読めるが、事業者としては継続的な事業採算性から民有地までの促進は厳しい。
- ・共同ポートの運営は、オペレーションの効率化も併せて考えることが前提となるのでは。
- ・実施方針の目標「共同ポートの割合（公有地・民有地合わせて）90%」に固執すると、事業継続が困難となる可能性があるため、「公有地100%」とするほうが望ましいが、「（オペレーション等、運営上支障にならない範囲で）公有地100%」という例外付きの表記が望ましい。
- ・民有地ポートの共同化は土地所有者の意向にも左右されるため、全てのポートでは厳しい面もある。

(エ) 取組4:公有地を活用したポート設置

- ・利用率向上のためには、ハブポートとなる駅前や公園でのポート開発を行って欲しい。
- ・国内でも車道上へのポート設置が進んでいくことを期待。
- ・横浜市が全国で先行するためにも、あわせて走行空間の整備が求められる。マイカー規制、走行レーンの整備、ハード面から転換促進が求められる。シェアサイクル単独というよりも社会課題全体としての取り組みが必要。

(オ) 取組5:民有地ポートの設置促進

- ・商業施設、共同住宅の附置義務駐輪場、公開空地、歩道等の道路上のポート確保が重要。都心部では余土地がなく飽和状態のため、附置義務緩和が大規模ポートの大きな材料となり得る。
- ・商業施設を含む附置義務駐車場についても、横浜市の運用検討により、マルチモビリティハブの実現につながりやすい。

(カ) 取組6:多様な主体と連携した利用促進

- ・回遊性を高める面、ポート高度化による滞留面から観光まちづくりを推進する各種団体等と連帯を図っていくことが有効。
- ・公共交通空白地帯の存在を説明し、鉄道事業者・バス事業者にさらなる連携を求

	<p>め、合意形成を得ることが必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルも含めた交通機関のマルチなデータ分析をしながら、交通分担の最適化を行うことが今後重要になってくる。 <p>(キ) 取組 8：マイカー等利用からの転換促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルに加え、EVカーシェア、電動キックボード、歩行者共存型電動マイクロモビリティ等、脱炭素社会実現に向けた象徴的なシェアリング型の移動サービスとの共同拠点化が、利用者の利便性向上や、パーク&ライド推進などの地域課題解決に寄与する。 ・郊外部の駅周辺でもマルチモビリティハブのポテンシャルは十分あると考える。 ・今後のモビリティの進化も見据え、利用者目線では特定小型原付含めモビリティの種類を限定しないほうが利便性向上につながる。特定小型原付やEV含め、他部署を含めた枠組みに広げてもらいたい。 ・今後さらに多様な事業者の参入が考えられる中、法令順守ができていない（横浜市が目指す形に従えない）事業者には、横浜市として適切な指導等を行っていくことが、サービス性および安全性の向上に繋がると考える。 <p>(ク) 取組 9：交通ルールの周知啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全啓発はシェアサイクル単体というよりも、自転車事業全体で包括的に行っていくべき。 ・行政からの補助によるヘルメット購入促進も有効ではないか。 ・ヘルメット着用率の向上には、啓発活動や、安全講習への参加等を通じ、意識の醸成が第一。 <p>(ケ) 取組 10：データの活用・公開とPDCA</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行データを収集分析することで効果的な施策につながっている。
仕様書（案）	<p>(ア) 車両の仕様</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の安全性担保の観点から、電動アシスト自転車にあつては、型式認定の取得または同等の試験に合格した車両を要件とすべき。 ・カゴの大きさの規定は通勤や買い物の利用者を想定しているとしても自由度を高くしてほしい。 <p>(イ) 民有地サイクルポートの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アプリを用いて、利用者から設置場所のリクエストを募り、設置実現に繋げることが有効。 <p>(ウ) 費用負担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者の負担減のため、直接的ではなくとも間接的な行政支援を求める。 公有地の使用料減額に加え、交通結節点の公有地での大規模ポート設置、公有地での大規模バックヤード提供など。 ・広域部は都心部と比べて採算性が低いため、行政主体による駅前等での大規模ポートやマルチモビリティハブ整備が、事業者の長期的な採算性向上につながると考える。

	<p>(エ) サイクルポートの仕様</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苦情等の抑制やシェアサイクルのイメージ向上のためにも、民有地を含めた全ポートで「溢れだし防止」の対策が必要ではないか。 ・看板をポート一体とすることは公有地のみであることを明記できないか。 ・リーフレットは全箇所一律の設置ではなく、必要な箇所のみでも構わないのではないか。民有地までの必須は、効率化の支障となりかねない。 <p>(オ) 利用システム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・統合アプリの開発は、利用者の利便性を損なわないという本来の目的の範囲内で、事業者には裁量を持たせてほしい。 <p>(カ) 利用料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定額利用プランは事業者の採算性から厳しいため、料金設定の自由度は高くしてほしい。 <p>(キ) 運営体制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「現地事務所」について、情報発信リアル拠点や再配置効率化の観点から何かしらの支援をいただきたい。 <p>(ク) 交通安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アプリでの啓発に加え、講習会や安全教室の実施も有効ではないか。
<p>提案書評価・選定基準(案)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンのホルダーについては、改正道路交通法における「ながら運転」の禁止に関する罰則適用の考え方や運用が明らかになっていない中で、加点基準とすることは望ましくないのではないか。 ・「ポートの高度化」を加点対象として配点も高くすることで、まちづくりの観点から市の魅力向上とともに、事業者の採算性向上の創意工夫余地につながる。 ・「10年先のモビリティの変化を見据えた提案があるか」を加点評価に加えることで将来的な変容に柔軟に対応しやすいのではないか。 ・「地域の自治会・町内会等の地縁組織やまちづくり団体と連携した民有地ポート設置提案」の加点について、地域住民や地元自治体とのコミュニケーションや地元の理解がなくては成り立たない事業であると考えるので、もう少し加点評価が大きいほうが事業を円滑に拡大させるために有効。 ・「民有地サイクルポートの整備」評価基準は、設置予定箇所数の提示だけでは不確定要素が大きいため、他都市での設置実績のほうが提案しやすい。 ・「利用料金」ポート割引機能を用いたダイナミックプライシング等の取組を加点評価に加えることで、再配置を抑制し、環境負荷軽減につながるのではないか。 ・「利用料金」登録時のマイナンバー等から収集しているユーザー情報を用い、割安な「市民割」等の利用料金プランを加点対象とすることで、より市民に根付くサービスになるのではないか。 ・各評価項目において「①共同事業体としての合計値」、「②共同事業体を構成する全ての事業者が要件を満たす必要がある」、「③共同事業体を構成するいずれかの事業者が満たしていれば良い」等、評価・選定基準の明確化が必要。 ・「民有地ポート」内諾・合意に関する期限についての明確化が必要。

	<ul style="list-style-type: none">・「民有地ポート」イベント開催時の対応への合意件数は何を指すのか曖昧。
--	---

以上