



# 「自転車シェアリング」に関する意識調査

## I. 調査趣旨

全国では全旅客輸送のうち約3割を鉄道で分担しているが、沖縄県では陸上交通の約9割が自動車に依存している。県内の自動車保有台数は年々上昇を続け、平成27年度末には108万台を超えており(1人あたりの保有台数は0.76台)。

深刻な道路渋滞は、沖縄を訪れた観光客が地域の生活文化に触れ、住民との交流を楽しむ機会を奪うだけでなく、観光地としての魅力そのものを損なうことになりかねない。また、交通渋滞は、観光・物流を始め沖縄のリーディング産業の生産性向上にとって大きな阻害要因になるとともに、沖縄県民に大きな経済損失をもたらしている。

このため渋滞対策の一つとしての「自転車シェアリング」のニーズや普及可能性を把握して、そのあり方などについて調査を行った。

### [Webアンケート調査の実施概要]

(1)調査期間: 平成29年11月10日～11月19日

(2)調査対象: (①～④)沖縄県在住者

- ①自家用車利用者 ②モノレール・バス利用者
- ③自転車利用者 ④県外観光客

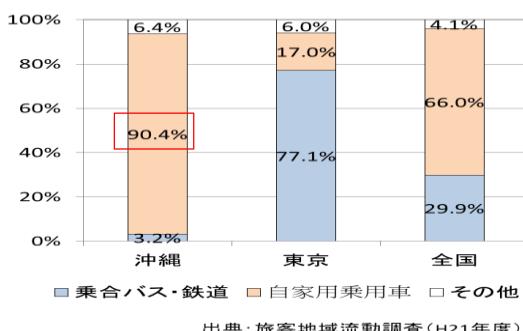
(3)各対象: 100名

## 【現状】

### ①極端なマイカー依存

自家用車依存率: 90.4%  
公共交通利用率: 3.2%

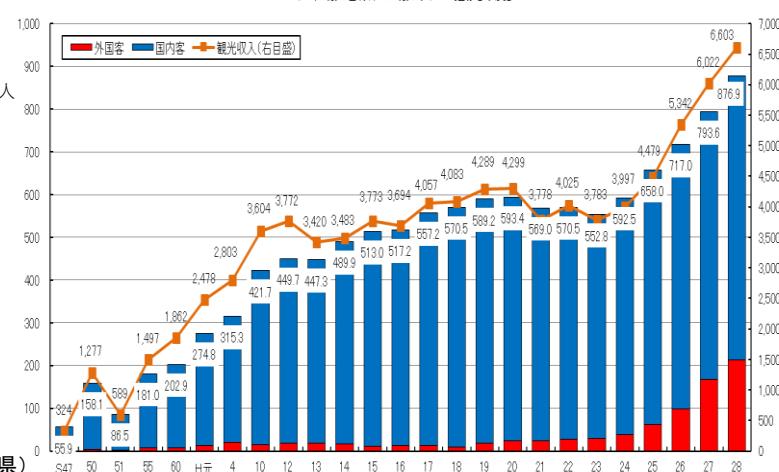
### ◆機関別旅客輸送分担率



### ②観光客の急増

H28年度: 約876万人

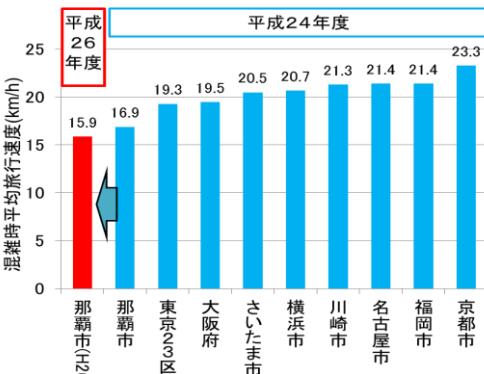
入域観光客数及び観光収入の推移【年度】



### ③全国一の渋滞

全国県庁所在地で最低  
ピーク時の速度: 16km/h

### ◆平日混雑時旅行速度の比較



### ④自転車利用の少なさ

自転車利用率: 3.5%

沖縄: 10.0% (徒歩だけ)  
7.5% (勤め先・学校のバス)  
(8.8%) (自家用車)  
1.3% (オートバイ)  
1.0% (鉄道・電車(モノレール含む))

全国: 6.9% (徒歩だけ)  
24.8% (勤め先・学校のバス)  
7.4% (自家用車)  
(32.2%) (オートバイ)  
1.1% (鉄道・電車(モノレール含む))  
47.5% (自転車)  
0.2% (乗合バス)  
0.7% (ハイヤー・タクシー)  
3.9% (オートバイ)  
16.0% (自家用車)  
1.4% (鉄道・電車(モノレール含む))

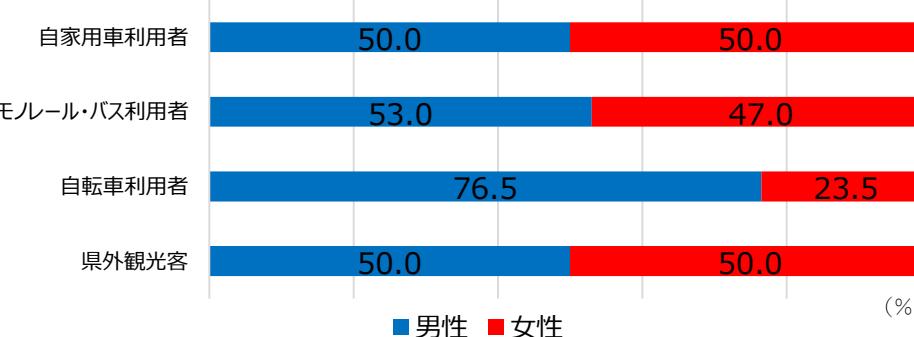
- 徒歩だけ
- 勤め先・学校のバス
- 自家用車
- オートバイ
- 鉄道・電車(モノレール含む)
- 自転車
- 乗合バス
- ハイヤー・タクシー
- オートバイ
- その他

(平成22年国勢調査)

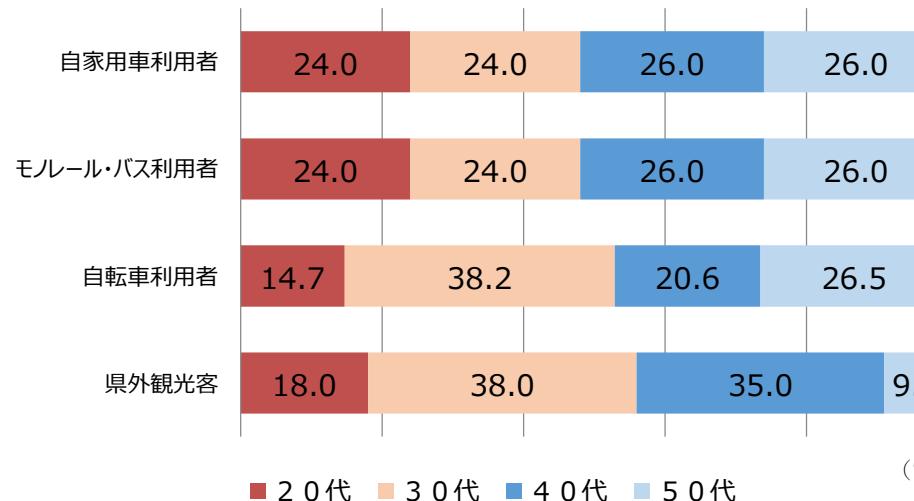
## II. アンケート回答者の属性

- 沖縄県内で通勤や通学で利用している交通機関別(自家用車、モノレール・バス、自転車)に各100人選んで調査したもの。  
(ただし、自転車についてはサンプル数が34人と少なかったため、以下参考値として記載。)
- 県外観光客についても100人選んで調査。

### 【性別】



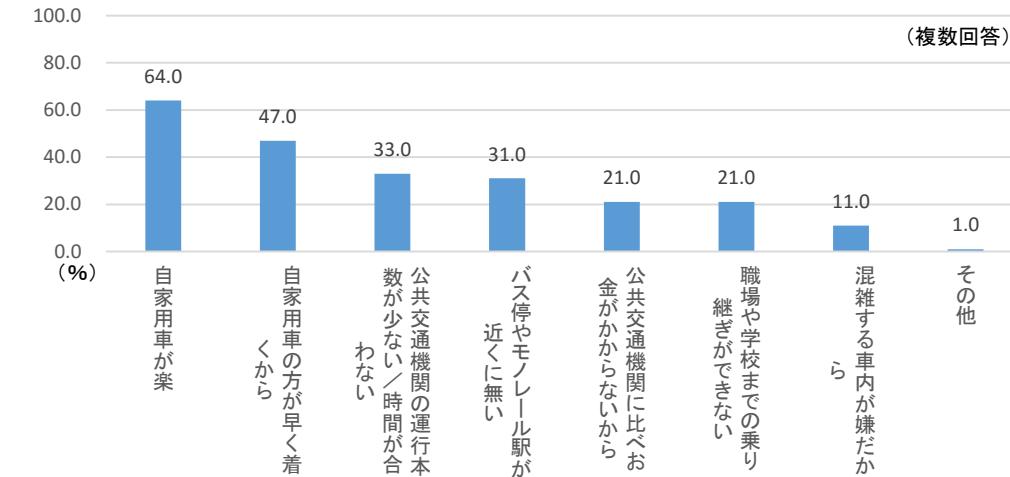
### 【年代】



## III. アンケート調査結果

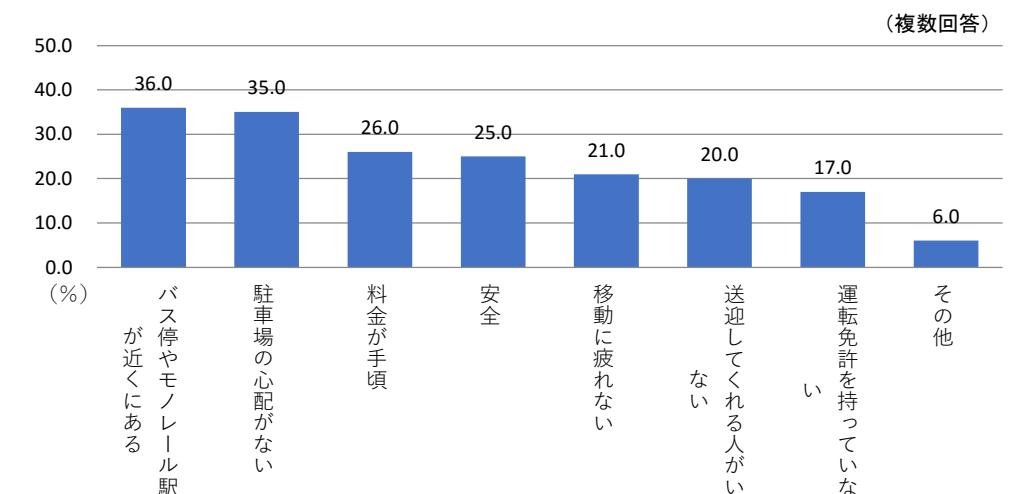
### 【1. 自家用車で通勤通学をしている理由】(県内自家用車利用者)

- 「楽」が64%、「早く着く」が47%、「公共交通機関の運行本数が少ない／時間が合わない」と「バス停やモノレール駅が近くに無い」が30%以上となっている。



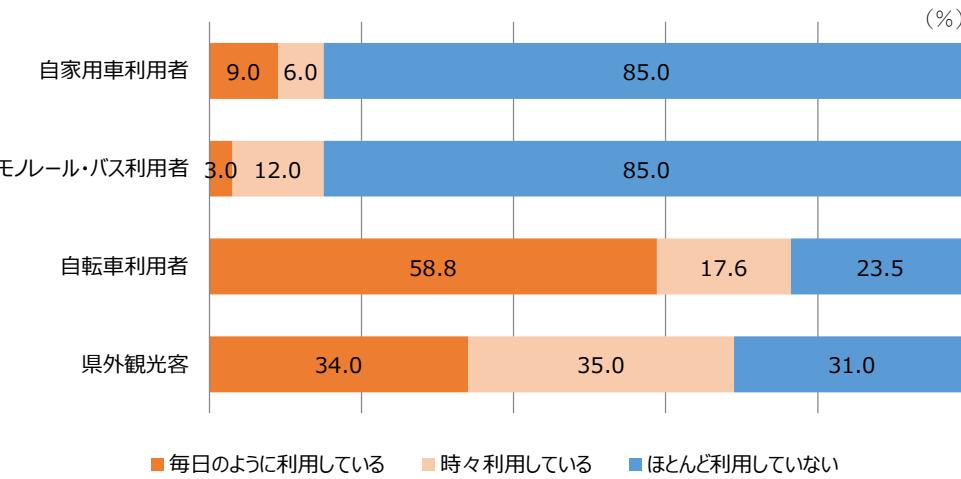
### 【2. モノレール・バスで通勤通学している理由】(県内・モノレール・バス利用者)

- 「バス停やモノレール駅が近くにある」が36%、「駐車場の心配がない」が35%、「料金が手頃」が26%となっている。



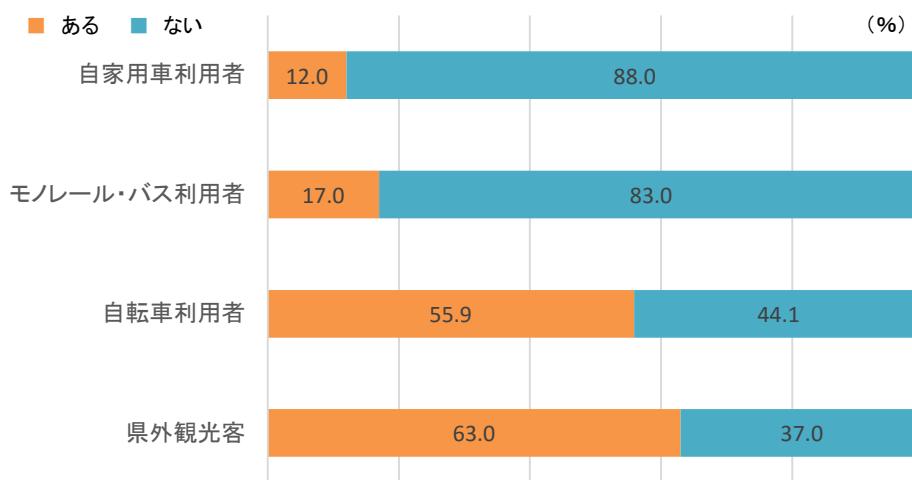
### 【3. 普段の自転車利用頻度】

- 「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」は、普段も「ほとんど利用していない」(85%)。
- 「自転車利用者」は、普段も利用している(「毎日のように」(58.8%)、「時々」(17.6%))
- 「県外観光客」は、地元で普段利用している(「毎日のように」(34%)、「時々」(35%))



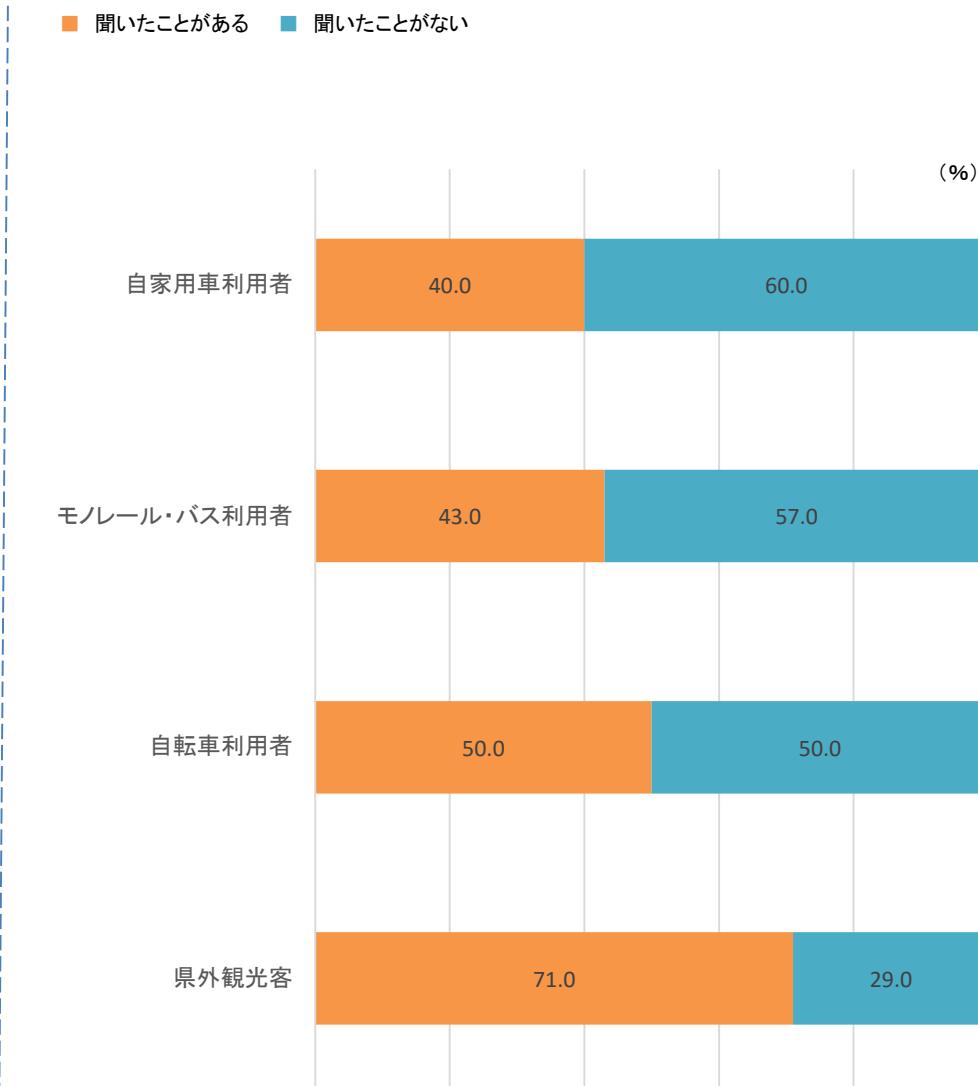
### 【4. 電動アシスト付き自転車の利用経験】

- 「自家用車利用者」、「モノレール・バス利用者」は10%台、「自転車利用者」は50%台、「県外観光客」では60%以上となっている。



### 【5. 自転車シェアリングの認知度】

- 「自家用車利用者」、「モノレール・バス利用者」は40%台、「自転車利用者」は50%、「県外観光客」は70%以上となっている。



## 【6. 自転車シェアリングの利用意向】

●「自家用車利用者」、「自転車利用者」は約30%、「モノレール・バス利用者」は40%以上、「県外観光客」は65%となっている。

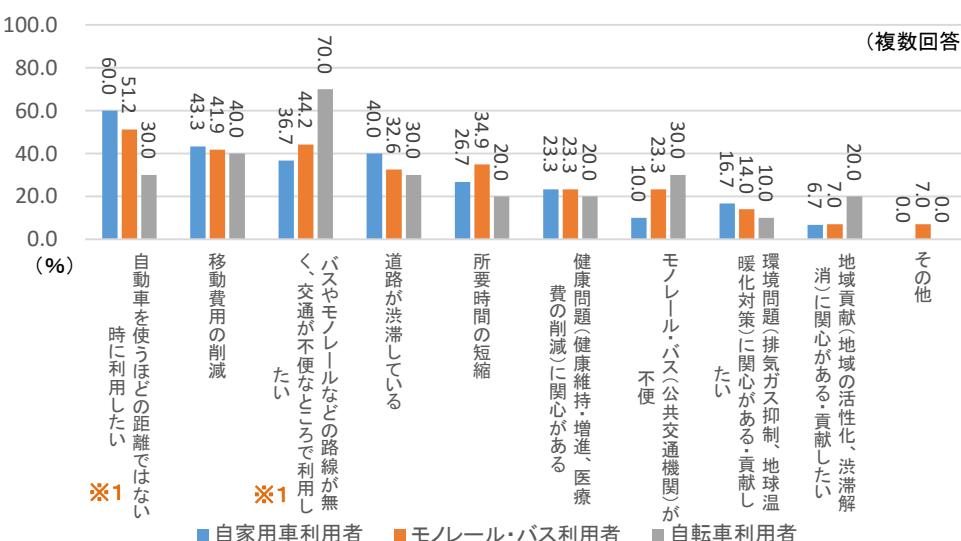
【沖縄県内向け設問】県内で、自転車シェアリングがあれば利用してみたいですか？ ■ はい ■ いいえ  
【県外観光客向け設問】沖縄旅行において、自転車シェアリングがあれば利用してみたいですか？



## 【7. 自転車シェアリングを利用したい理由】(県内自転車シェアリング利用意向者)

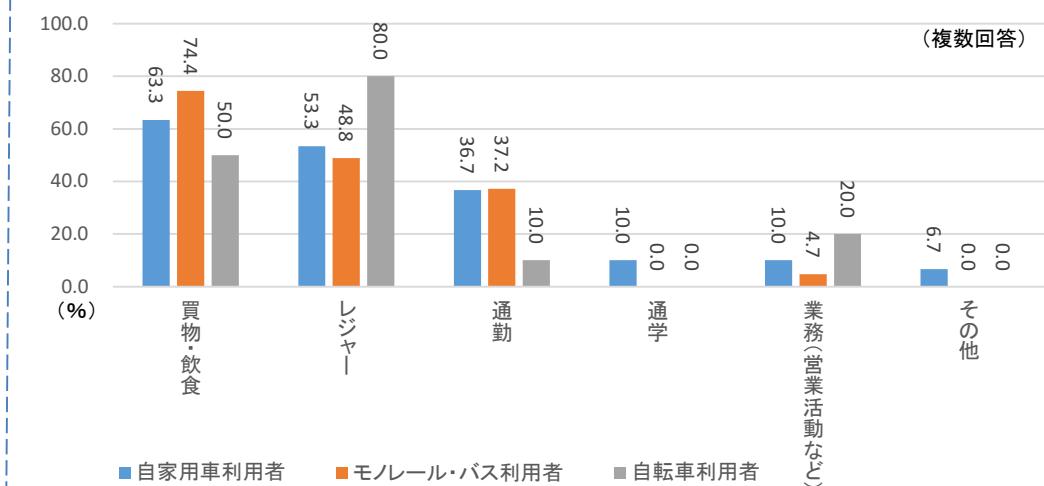
●「自家用車利用者」、「モノレール・バス利用者」は、「自動車を使うほどの距離ではない時に利用したい」、「移動費用の削減」、「交通が不便なところで利用したい」などが多い。

※1 県内向けのみ設定



## 【8. 自転車シェアリングを利用したい内容】(県内自転車シェアリング利用意向者)

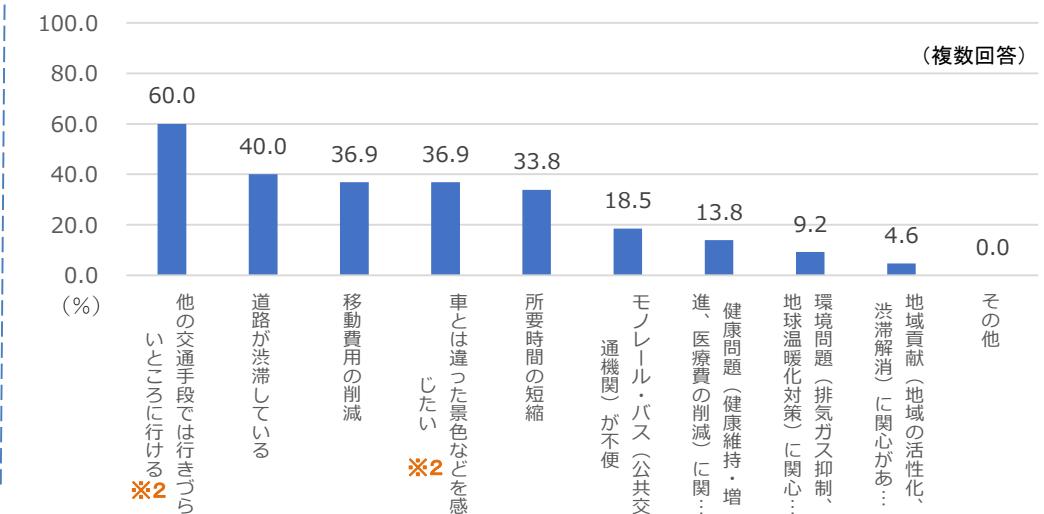
●「自家用車利用者」、「モノレール・バス利用者」は、「買物・飲食」、「レジャー」が多く、「通勤」「通学」で約4割程度に上っている。



## 【9. 自転車シェアリングを利用したい理由】(県外観光客自転車シェアリング利用意向者)

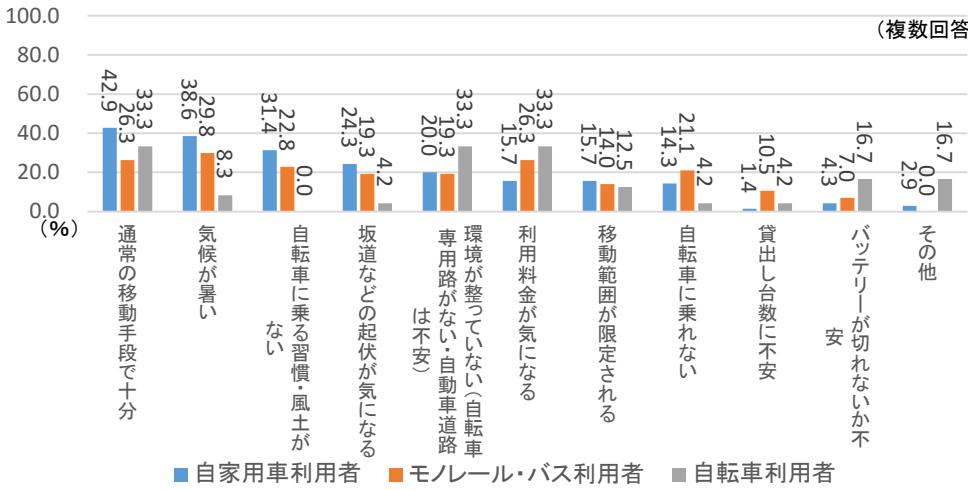
●「他の交通手段では行きづらいところに行ける」、「渋滞」、「移動費用の削減」、「車とは違った景色などを感じたい」が多い。

※2 県外観光客向けのみ設定



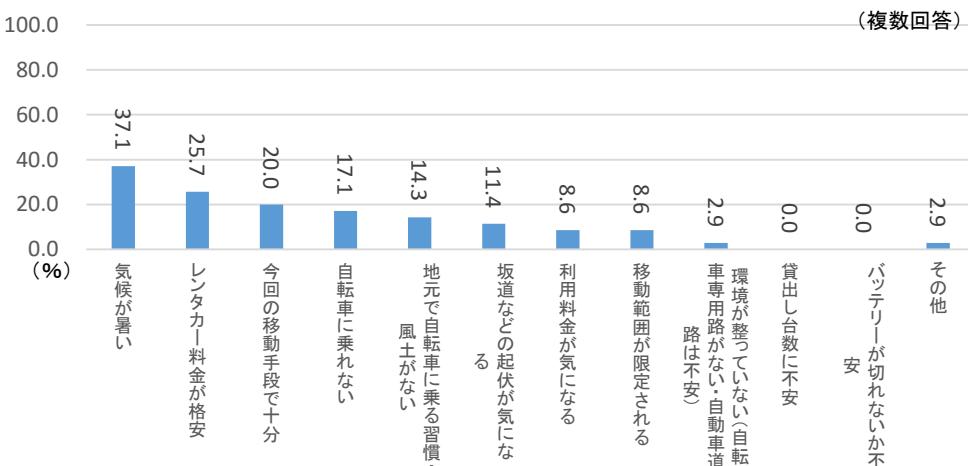
## 【10. 自転車シェアリングを利用したくない理由】(県内自転車シェアリング利用したくない意向者)

●「自家用車利用者」は、「通常の移動手段で十分」が42.9%、「暑い」が38.6%。「モノレール・バス利用者」は、「暑い」が29.8%、「通常の移動手段で十分」「利用料金が気になる」が26.3%となっている。



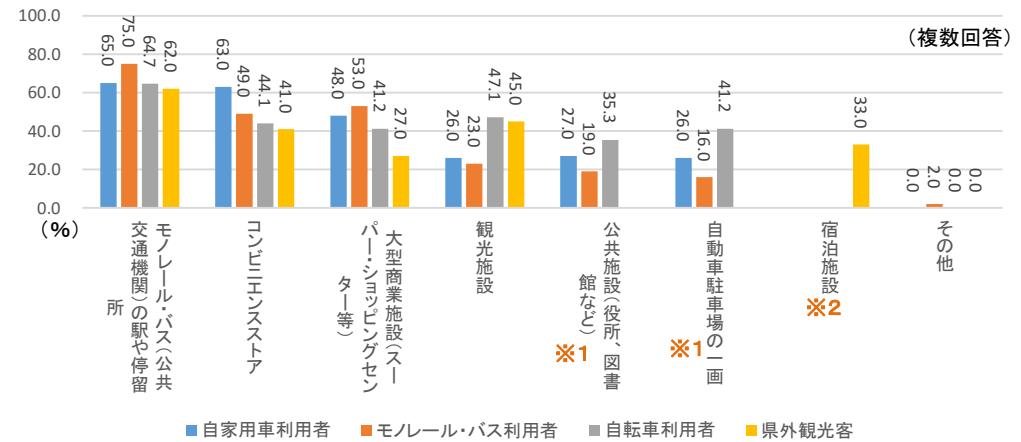
## 【11. 自転車シェアリングを利用したくない理由】(県外観光客自転車シェアリング利用したくない意向者)

●「県外観光客」が自転車シェアリングを利用したくない理由は、「暑い」が37.1%、「レンタカー料金が格安」が25.7%、「今回の移動手段で十分」が20.0%となっている。



## 【12. 利用しやすいサイクルポート(貸出し・返却拠点)】

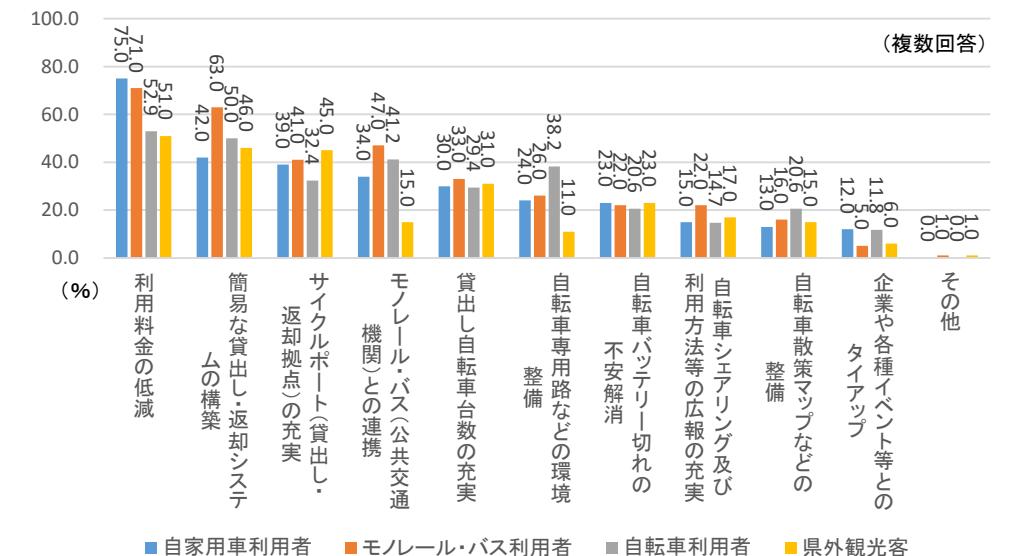
●県内では「駅や停留所」、「コンビニ」、「大型商業施設」が多く、「県外観光客」では「観光施設」が多い。  
※1県内向けのみ ※2県外観光客向けのみ



## 【13. 自転車シェアリングの利用促進方法】

●「利用料金の低減」が最も多く、「簡易な貸出し・返却システムの構築」、「サイクルポートの充実」が続いている。

●「モノレール・バス利用者」では、「モノレール・バスとの連携」も多くなっている。



#### IV. 国内・海外先進地事例調査

##### 1. 港区（担当者へのヒアリング）

###### (1) 実施目的、背景等

総合的な自転車施策の一環として幅広い効果を得ることを目的。(放置自転車対策、環境負荷の低減や環境意識の向上、回遊性の向上による街の魅力の向上や地域・観光の活性化、区民の利便性の向上等)

###### (2) 実施主体等

実施主体: 港区、運営主体: ドコモバイクシェア

###### (3) 取組概要等

- ① 実証実験(H26.10～H30.3末)までに、港区の基本計画等に自転車活用を盛り込み、事前調査を実施。
- ② 自転車設置数: 1,010台、サイクルポート: 63箇所
- ③ 品川駅港南口では、自転車シェアリングの平均貸出台数が大幅に増えており(平成26年10月(24.1回)⇒平成28年12月(192.4回))、自宅から駅までの代替利用、放置自転車対策に繋がっている。
- ④ 平成28年より、近隣6区で広域相互乗り入れ実証実験の開始、コンビニエンスストアにポートの設置など、利用者の利便性を向上。
- ⑤ 東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、公共交通空白地を埋める端末交通として期待。

##### 2. 台湾（文献調査）

###### (1) 実施目的、背景等

台北市では、バイク利用者が世界有数の規模で、交通渋滞や排気ガスによる大気汚染が社会問題。このような問題への対処とともに、市民生活の質や満足度向上、より住みやすく、持続可能性を高めること等を目指し、公共交通機関への転移を促す環境整備を行うことを目的。

###### (2) 実施主体等

実施主体: 台北市

運営主体: ジャイアント(世界的自転車メーカー)

###### (3) 取組概要等

- ① 自転車設置数: 7,000台以上、ステーション(サイクルポート): 222箇所
- ② 台北の公共自転車シェアリング「YouBike」は、導入から2年で大成功をおさめている。
- ③ 自転車一台の一日あたりの利用者数は平均で10人を超え、世界最高レベルに達している。
- ④ 自転車シェアリングの導入に関して、アジアの首都レベルの規模ではおそらく最初の成功例だと言われている。



YouBikeステーション

#### V. 有識者ヒアリング

##### 1. 一般社団法人 日本シェアサイクル協会

###### (ヒアリング結果)

- ① 沖縄と気候も類似している台湾(台北)で、シェアサイクルが伸びている。当地のジャイアント社(世界的自転車メーカー)の協力の下、同社の車輌を初期から多数導入している。市の負担により導入当初は、乗りだし30分を無料(現在有料)とすることにより普及が進んでいる。メンテナンスがあまり必要ない自転車を使うことにより、運営コストを抑えている。
- ② 自転車専用路の整備が必要。乗車環境としては、自転車専用路がベストであるが、暫定的に、矢羽根印を道路脇に示して進めているところもある(金沢市)。これは、安全教育の取組の一つとして、自転車だけでなく、自動車の運転手や歩行者を含めた道路を利用する全ての人に、ここは自転車が通る可能性のあるレーンだと普段から意識付けできる。
- ③ シェアサイクルをその地域における基本計画やビジョンに沿った取組であると位置づけて、地元の意識をまとめる、意識の醸成に繋げる仕組みも必要。



出典: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

##### 2. 一般社団法人 沖縄観光コンベンションビューロー

###### (ヒアリング結果)

- ① 平成29年3月から沖縄バイクシェアとして実証実験中(電動アシスト自転車20台)で、観光客の利用がメイン。夏場の利用状況を危惧していたが、利用者数は減らなかった。電動アシスト自転車の快適性が示されているものかと考える。
- ② 大きな駐車場などをを利用して、パークアンドライドのような利用方法が出来るようなシステムも良いのではないか。
- ③ ゆいレールや主要なバス停との連携も重要。自転車放置などの抑制にもなる。
- ④ 自転車の安全教育に関する啓蒙活動が必要。沖縄では自転車に乗るという風土がない為、警察の協力を得て、「自転車安全利用五則」といったチラシも作成して、活用している。自転車自体の普及に繋げていく必要がある。



沖縄バイクシェアの電動アシスト自転車

## VI. 自転車施策に向けての今後の展望

### (現 状)

自動車保有台数の増、観光客数の増（移動手段の6割がレンタカー）等の影響により、本島中南部都市圏では3大都市圏より深刻な道路渋滞が慢性的に発生しており、観光地としての魅力の低下、観光・物流を始め沖縄のリーディング産業の生産性向上にとって大きな阻害要因となっている。

通勤等に利用する交通手段では、「自家用車」は全国の47.5%に比べ64.3%と高く、「公共交通機関」は全国の32.2%に比べ8.8%と低く、「自転車」も全国の16.0%に比べ3.5%と低い。

### (調査結果)

1 自転車に日頃から乗る習慣がない。

2 自転車シェアリングの利用が期待できる。

(1)自転車シェアリングがあれば利用したいとの回答

・県外観光客:65%

・県 内:自家用車利用者30%、モルール・バス利用者43%

(2)認知度

・県外観光客:71%

・県 内:自家用車利用者40%、モルール・バス利用者43%

3 自転車シェアリングの利用に関して多様なニーズがある。

・県 内:「自動車を使う程の距離でない」「移動費削減」「交通が不便なところ」「道路が渋滞」

・県外観光客:「他の手段では行きづらい」「道路が渋滞」「移動費削減」「車とは違った景色」

4 適正な事業規模

電動アシスト機能付き自転車の導入、対象エリアを広く、サイクルポート数を多くすること等により、利用者増は見込まれる反面、自転車の適正な再配置、メンテナンス費用も増加する為、持続可能な仕組みが必要。

### (導入に当たっての取組等)

1及び2 広報及び安全対策

(1)自治体における各種基本計画(まちづくり、観光、自転車施策、環境対策等)へ自転車活用を盛り込むとともに、住民及び観光客の利用が促進されるよう広報活動の展開

(2)関係機関(警察や道路管理者)との協力による安全面への配慮

(3)自転車利用に対する全県的な醸成や、自動車運転者、歩行者などの道路利用者を含めた全体への自転車乗車ルールの徹底

3 地域の実情にあった導入目的の検討

渋滞対策(自家用車利用の抑制)、公共交通の補完、観光戦略の推進、地域活性化 等

4 ターゲットを踏まえたサイクルポート設置場所、自転車のタイプ及び設

置台数、安価な利用料金、簡易な貸出し・返却システム 等

## 沖縄ミニ経済レポート調査一覧

### 【2013年】

「那覇まちま~い」の経済効果等について（2013年7月）

### 【2014年】

沖縄における専業主婦の就労意識等について（2014年2月）

島豆腐に関する調査等について（同年5月）

沖縄リゾートウェディングに関する調査について（同年9月）

「かりゆしウェア」に関する調査について（同年11月）

### 【2015年】

「マラソンin沖縄」に対する県外ランナー意向等調査（2015年2月）

沖縄県内大学生の就職に対する意識等調査について（同年5月）

沖縄の通訳案内等に関する調査について（同年9月）

### 【2016年】

「組踊」に関する調査について（2016年3月）

沖縄の伝統工芸品「織物」に関する調査（同年6月）

全国の「アンテナショップ」に関する調査（同年9月）

離島の高校生に関する意識調査（同年12月）

### 【2017年】

働く女性に関する意識調査（2017年2月）

県民の県内観光等に関する調査（2017年5月）

沖縄土産品実態調査（2017年12月）

○公表資料（URL）：<http://www.ogb.go.jp/soumu/3094/010099.html>

平成30年2月

～美ら島の未来を拓く～

内閣府沖縄総合事務局



沖縄ミニ経済レポート vol.16

## 「自転車シェアリング」に関する意識調査

【本件に関するお問い合わせ先】

内閣府沖縄総合事務局

総務部調査企画課

担当：八幡 Tel:098-866-0047（直通）



# 目次

## I.はじめに

1.調査趣旨	4
2.沖縄県の交通の現状と課題	5
3.「自転車シェアリング」の概要	7

## II.アンケート調査

1.実施概要	9
2.回答者属性	11
3.調査結果	
(1)自家用車通勤通学をしている理由	13
(2)バス・モノレールで通勤通学をしている理由	14
(3)沖縄旅行中の移動手段（県外観光客）	15
(4)普段利用する移動手段	16
(5)自家用車利用についての満足度	17
(6)自家用車利用の不満点	18
(7)普段の自転車利用頻度	19
(8)自転車利用目的	20
(9)自転車利用理由	21
(10)電動アシスト機能付自転車の利用経験	22
(11)自転車シェアリングの認知度	23
(12)自転車シェアリングの利用経験	25
(13)自転車シェアリングの利用意向	27
(14)自転車シェアリングを利用したい内容	29
(15)自転車シェアリングを利用したい理由（県内在住者）	30
(16)自転車シェアリングを利用したい理由（県外観光客）	31
(17)自転車シェアリングを利用したい日、時間帯	33
(18)自転車シェアリングを利用したくない理由（県内在住者）	34
(19)自転車シェアリングを利用したくない理由（県外観光客）	35
(20)自転車シェアリングの貸出方法・料金別利用意向	37
(21)料金の支払い方法について	41
(22)利用する場合の距離	42
(23)サイクルポートの拠点（貸出し・返却拠点）	44
(24)利用促進方法	45
(25)自転車シェアングへの要望・課題等（自由意見）	46

## III.国内・海外における先進地事例調査

(1)国内	49
(2)海外	53

## IV.有識者ヒアリング

(1)県外	63
(2)県内	66

## V.まとめと今後の展望

1.調査結果より	69
2.沖縄における自転車シェアリングの今後	73
3.まとめ	75



# I. はじめに

## 1. 調査趣旨

全国では全旅客輸送のうち約3割を鉄道で分担しているが、沖縄県においては陸上交通の約9割が自動車に依存しています。県内の自動車保有台数は年々上昇を続け、平成27年度末においては108万台を超え、1人あたりの保有台数は0.76台となっています。

深刻な道路渋滞は、沖縄を訪れた観光客が地域の生活文化に触れ、住民との交流を楽しむ機会を奪うだけでなく、観光地としての魅力そのものを損なうことになります。また、観光・物流を始め沖縄のリーディング産業の生産性向上にとって大きな阻害要因になるとともに、沖縄に居住する県民の交通渋滞による経済損失も大きなものになっています。このため渋滞対策の一つとしての「自転車シェアリング」のニーズや普及可能性を把握して、そのあり方などについて調査を行いました。

## 2. 沖縄県の交通の現状と課題

「沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会」より

- ・蒸暑地等の理由により、旅客運送の約9割が自家用車に依存し、モルールを含めても、公共交通機関の分担率は、わずか3.2%（全国平均で29.9%）に留まっている。
- ・沖縄県の自動車保有台数は、人口増加に伴い、増加。
- ・観光客数の増加（観光客の移動手段はレンタカー約6割）
- ・沖縄本島中南部都市圏では、3大都市圏より深刻な道路渋滞が慢性的に発生。
- 観光地としての魅力低下。また、観光・物流を始め沖縄のリーディング産業の生産性向上にとって大きな阻害要因。

### 【現状】

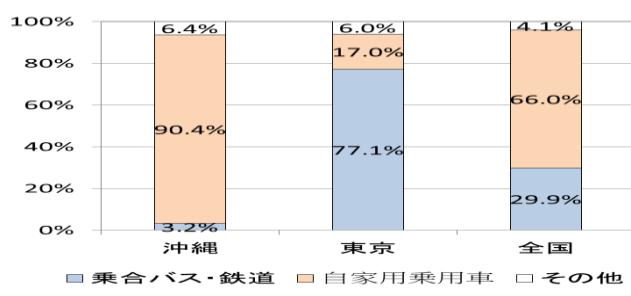
#### 極端なマイカー依存

自家用車依存率：90.4%  
公共交通利用率：3.2%

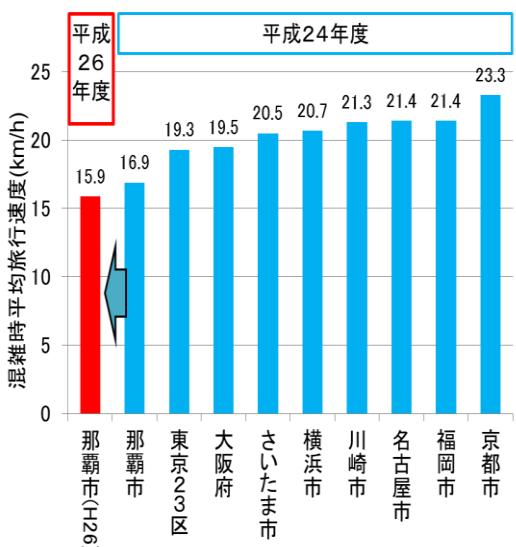
#### 全国一の渋滞

全国県庁所在地で最低  
ピーク時の速度：16km/h

#### ◆機関別旅客輸送分担率



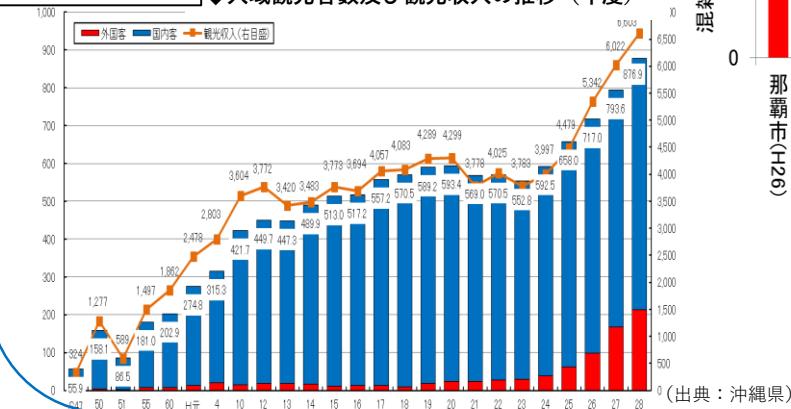
#### ◆平日混雑時旅行速度の比較



#### 観光客の急増

H28年度：約876万人

#### ◆入域観光客数及び観光収入の推移（年度）

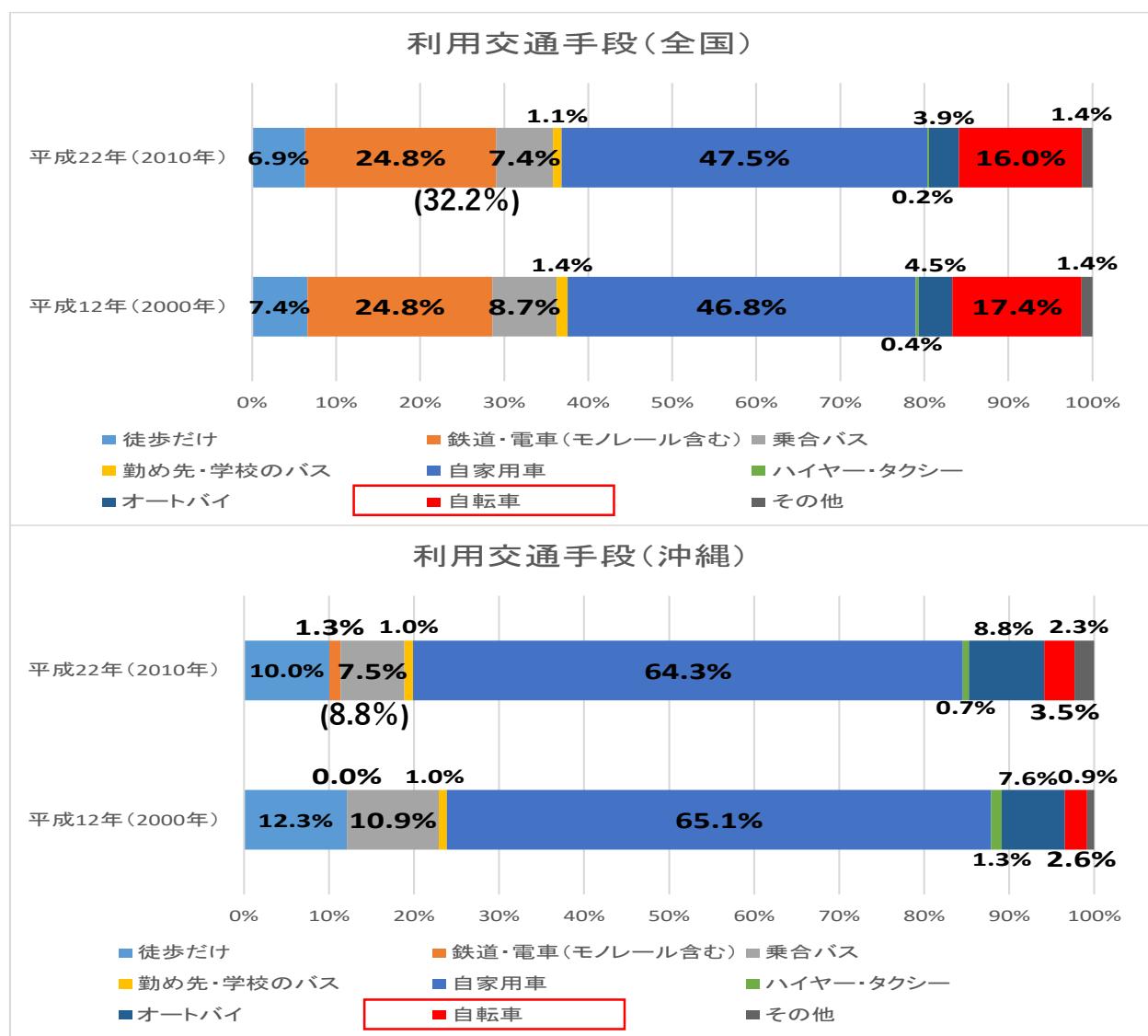


・「沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会」の提言を受けて開催された「沖縄の新たな交通創造会議」で取りまとめた「新たな交通環境実現に向けたロードマップ」においては、渋滞対策の主要プロジェクトの一つに「自転車利用の促進」が位置づけられ、その中の主な取組として3つ「①自転車走行環境の整備」、「②コミュニティサイクル（レンタルサイクル・シェアサイクル）の導入」、「③企業等における自転車利用環境の整備」が提示されている。（※①については、国、県、関係市町村が実施主体となる。②については関係市町村が実施主体となり、国及び県が副主体で推進する。③については民間事業者が実施主体となり、県及び関係市町村が副主体とされている。）

国勢調査では、10年ごとの大規模調査（西暦年の末尾が0の年）において、従業地又は通学地へ通勤・通学するために利用している交通手段について調査をしており、以下のとおりとなっています。

- 全国の「自家用車」の47.5%に比べると、沖縄県の「自家用車」は64.3%と高くなっている。
- 全国の「鉄道・電車（モノレール含む）」（24.8%）と「乗合バス」（7.4%）の合算値の32.2%に比べ、沖縄県の「鉄道・電車（モノレール含む）」（1.3%）と「乗合バス」（7.5%）の合算値は8.8%と低くなっている。
- 全国の「自転車」の**16.0%**に比べると、沖縄県の「自転車」は**3.5%**と低いものの、平成12年と比較すると0.9%増加している。

今回の「自転車シェアリング」に関する意識調査の分析に当たっては、特に沖縄における自転車利用の低さが、全国と比べてかなり低くなっている点について、留意する必要があると考えます。



〈出典元：国勢調査〉

### 3. 「自転車シェアリング」の概要

- ・世界各国で導入が進んでいる自転車シェアリングは、都市の新たな移動手段として注目を集めています。国内においても、地域の活性化や公共交通の機能補完、観光振興、自動車利用の抑制等を目的に、多くの都市で本格導入が進められています。
- ・自転車の共同利用サービスであり、コミュニティサイクル、シェアサイクル、バイクシェアリング、と各地で呼ばれているが、仕組みとしては同意語である。（今回の調査報告書においては、調査先の呼び名をそのまま使用している箇所もありますのでご了承願います。）
- ・利用者は一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出し・返却拠点（サイクルポート）で自由に自転車の貸出・返却をすることができる。
- ・地方公共団体と民間企業の協業で運営されるケースが多く、利用料金はサービスによって異なる。
- ・全国 87 都市で実施（H28.10.1時点・出典：国土交通省）
- ・各都市における導入目的は、 ○公共交通の機能補完のため、○観光戦略の推進のため、○地域の活性化のため、○環境負荷の軽減のため、○自動車利用の抑制のため、○放置自転車の削減のため、○健康増進のため、○自転車のシェアリングによる自転車総量の抑制のため、と各都市において様々である。（出典：国土交通省）

## Ⅱ.アンケート調査

## 1. 実施概要

①調査方法 : WEB調査

②対象 :

調査対象	件数	条件
(沖縄県在住) ①自家用車利用者	100件	通勤通学に自家用車を利用している方
(沖縄県在住) ②モノレール・バス利用者	100件	通勤通学にモノレールやバスなどの公共交通機関を利用している方
(沖縄県在住) ③自転車利用者	34件	通勤通学に自転車を利用している方
④県外観光客	100件	過去1年以内に沖縄観光をした方

※自転車利用者については、サンプル数が34件と少なかったため、参考値として記載。

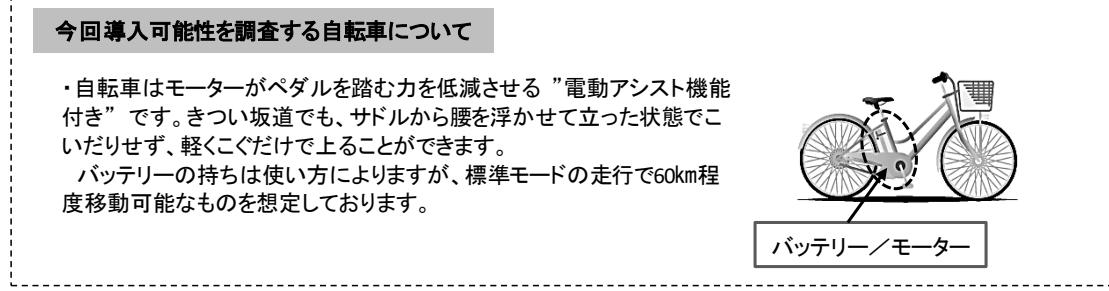
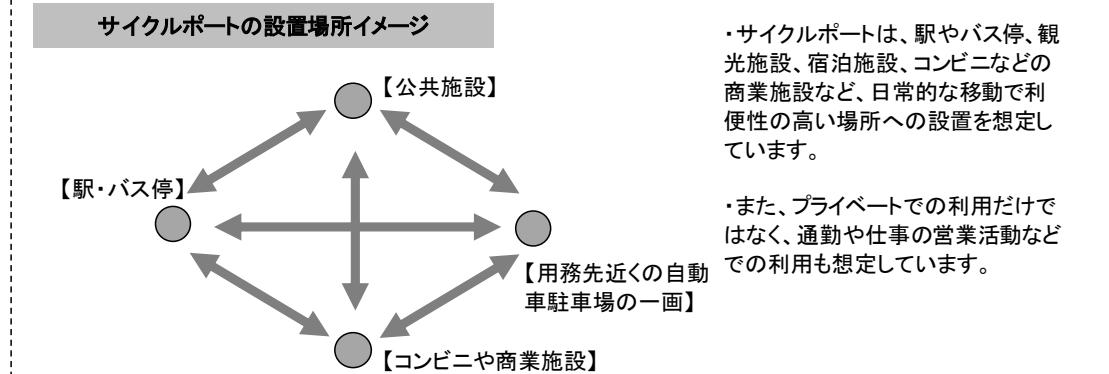
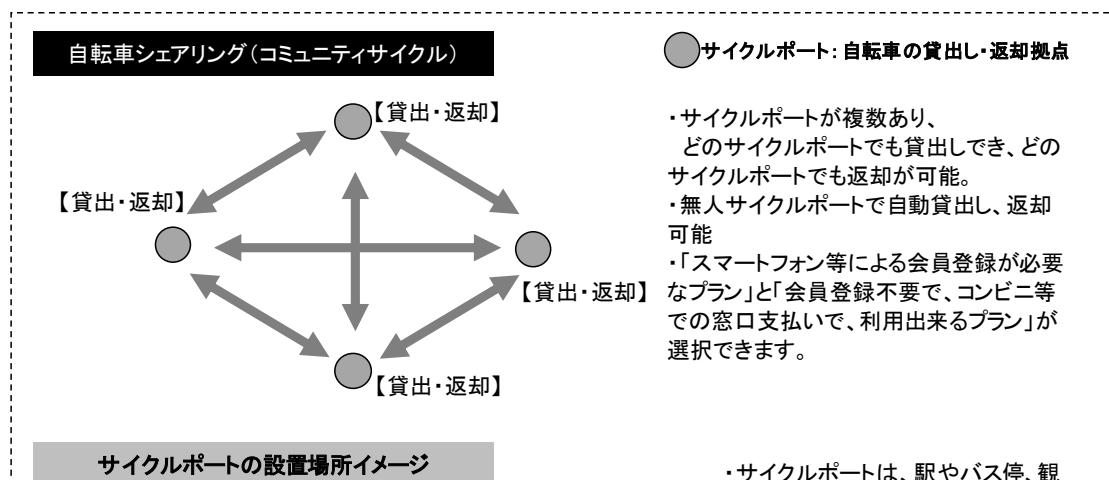
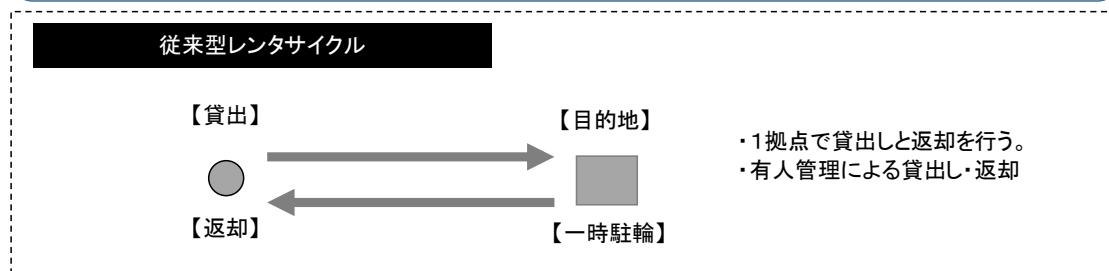
③調査期間 : 2017年11月10日～11月19日

## ■調査時の注記について

※各アンケートへの回答に際し、あらかじめ下記の説明文を示し、自転車シェーリングについて理解していただいた上で各質問に回答していただいた。

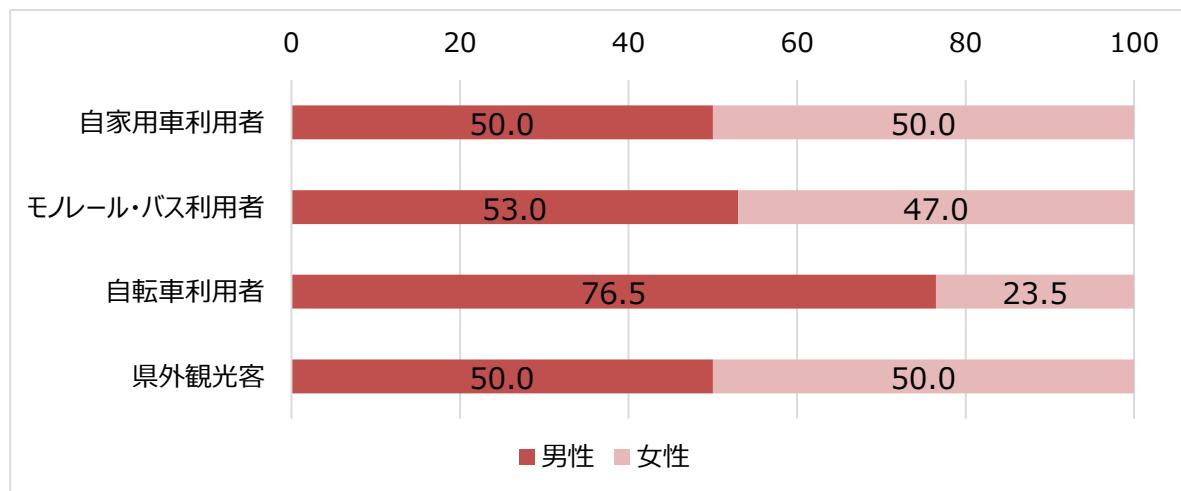
本調査は「自転車シェアリング（コミュニティサイクル）」についてのアンケート調査です。  
下記の説明文をお読みになり、それぞれの質問にお答え下さい。

- 自転車シェアリング（コミュニティサイクル・シェアサイクル等）とは？
- ・安価な料金で、都市部の交通手段として自転車を提供するもの。
  - ・一定のエリアで複数の拠点を設置し、どの拠点でも貸出し、返却が可能なシステム



## 2. 回答者属性

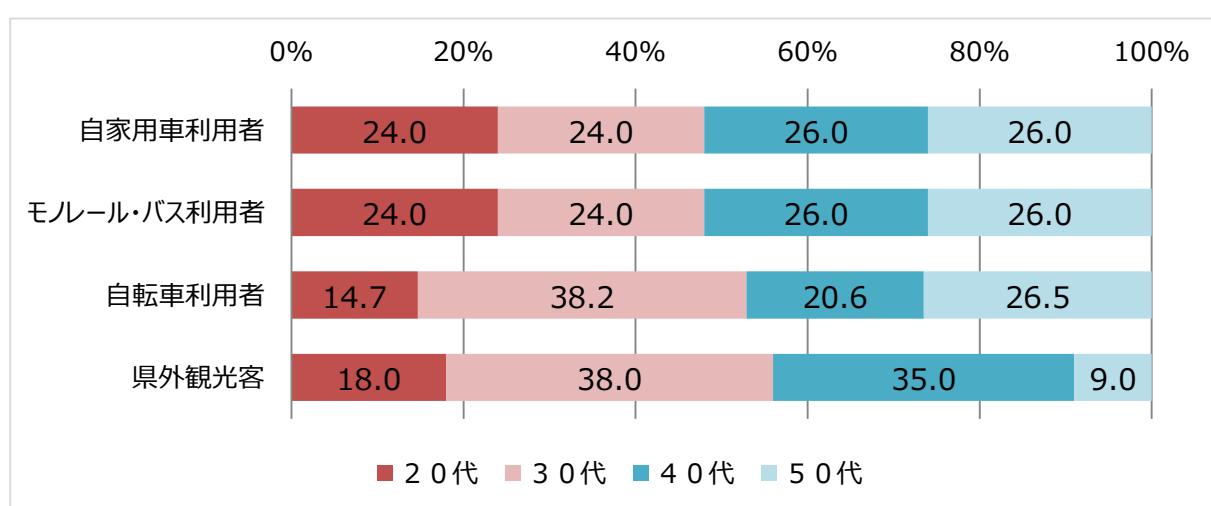
### 性別



		該当数	男性	女性
沖縄県内	自家用車利用者	100	50.0	50.0
	モノレール・バス利用者	100	53.0	47.0
	自転車利用者	34	76.5	23.5
県外	県外観光客	100	50.0	50.0

単位 : %

### 年齢



		該当数	20代	30代	40代	50代
沖縄県内	自家用車利用者	100	24.0	24.0	26.0	26.0
	モノレール・バス利用者	100	24.0	24.0	26.0	26.0
	自転車利用者	34	14.7	38.2	20.6	26.5
県外	県外観光客	100	18.0	38.0	35.0	9.0

単位 : %

## 住所／沖縄県内在住者

単位：%

		該当数	うるま市	沖縄市	中頭郡読谷村	中頭郡嘉手納町	中頭郡西原町	中頭郡中城村	中頭郡北中城村	中頭郡北谷町	宜野湾市
沖縄県内	自家用車利用者	100	8.0	15.0	5.0	1.0	1.0	2.0	1.0	2.0	6.0
	モノレール・バス利用者	100	4.0	8.0	1.0	0.0	4.0	0.0	0.0	1.0	1.0
	自転車利用者	34	5.9	8.8	0.0	0.0	8.8	0.0	0.0	0.0	8.8

		浦添市	那覇市	島尻郡南風原町	豊見城市	島尻郡八重瀬町	南城市	島尻郡与那原町	糸満市	その他
沖縄県内	自家用車利用者	10.0	30.0	2.0	5.0	2.0	4.0	2.0	4.0	0.0
	モノレール・バス利用者	10.0	59.0	2.0	5.0	1.0	2.0	0.0	2.0	0.0
	自転車利用者	8.8	55.9	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

## 住所／県外観光客

単位：%

		該当数	北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	新潟県	
県外	県外観光客	100	2.0	0.0	2.0	2.0	1.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.0	2.0	8.0	5.0	23.0	9.0	1.0

		富山県	石川県	福井県	山梨県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	鳥取県
県外	県外観光客	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	0.0	3.0	9.0	6.0	1.0	1.0	0.0

		島根県	岡山県	広島県	山口県	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	沖縄県
県外	県外観光客	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0

## 観光客の来訪頻度

単位：%

該当数（100）		100.0
1	初めて	21.0
2	2回目以上	79.0

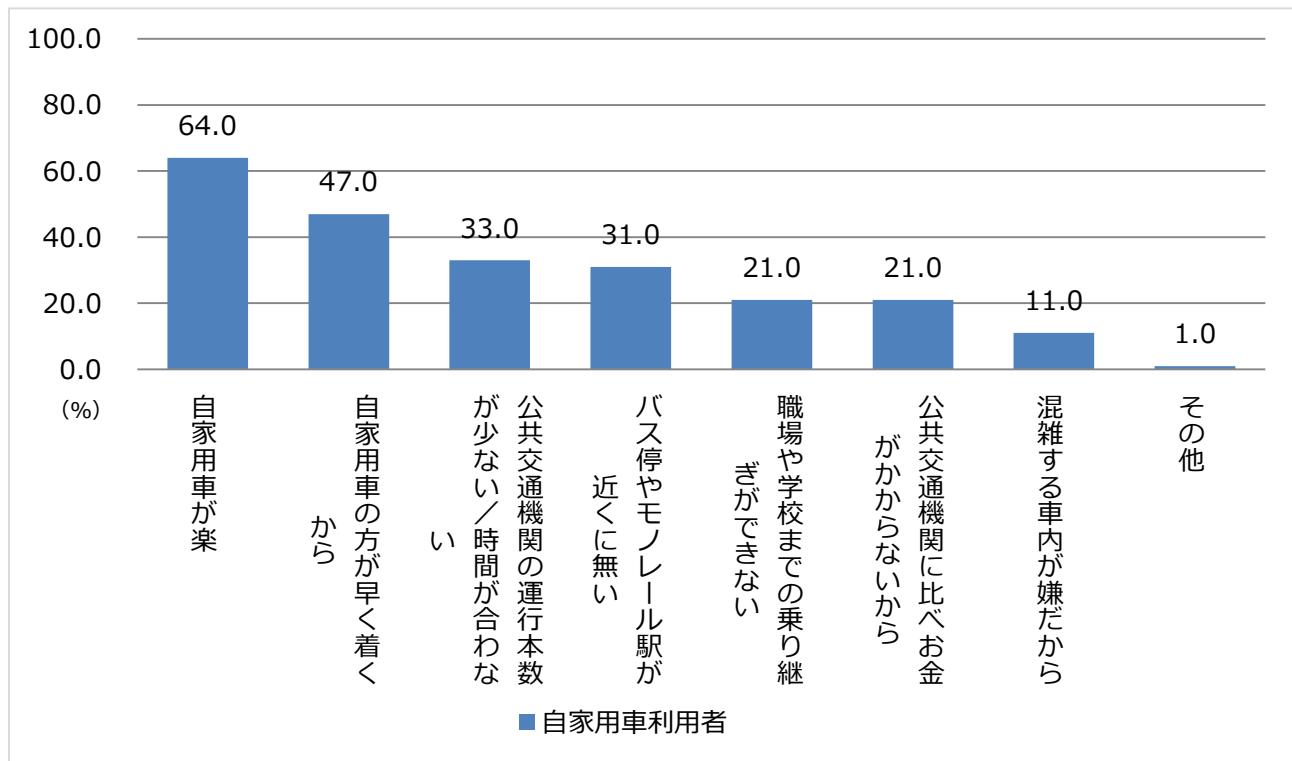
●来訪頻度が2回目以上が79.0%となっており、県外の観光客であるが、沖縄県内の道路事情などの自転車乗車環境については、ある程度理解していると考えられる。

## 3. 調査結果

## (1) 自家用車で通勤通学をしている理由

- 自家用車通勤通学をしている理由は、「自家用車が楽」が64.0%、「自家用車の方が早く着くから」が47.0%、「公共交通機関の運行本数が少ない／時間が合わない」が33.0%、「バス停やモノレール駅が近くに無い」が31.0%となっている。

(複数回答可)



		該当数	自家用車が楽	自家用車の方が早く着くから	公共交通機関の運行本数が少ない／時間が合わない	バス停やモノレール駅が近くに無い	職場や学校までの乗り継ぎができる	公共交通機関に比べお金がかからないから	混雑する車内が嫌だから	その他
沖縄県内	自家用車利用者	100	64.0	47.0	33.0	31.0	21.0	21.0	11.0	1.0

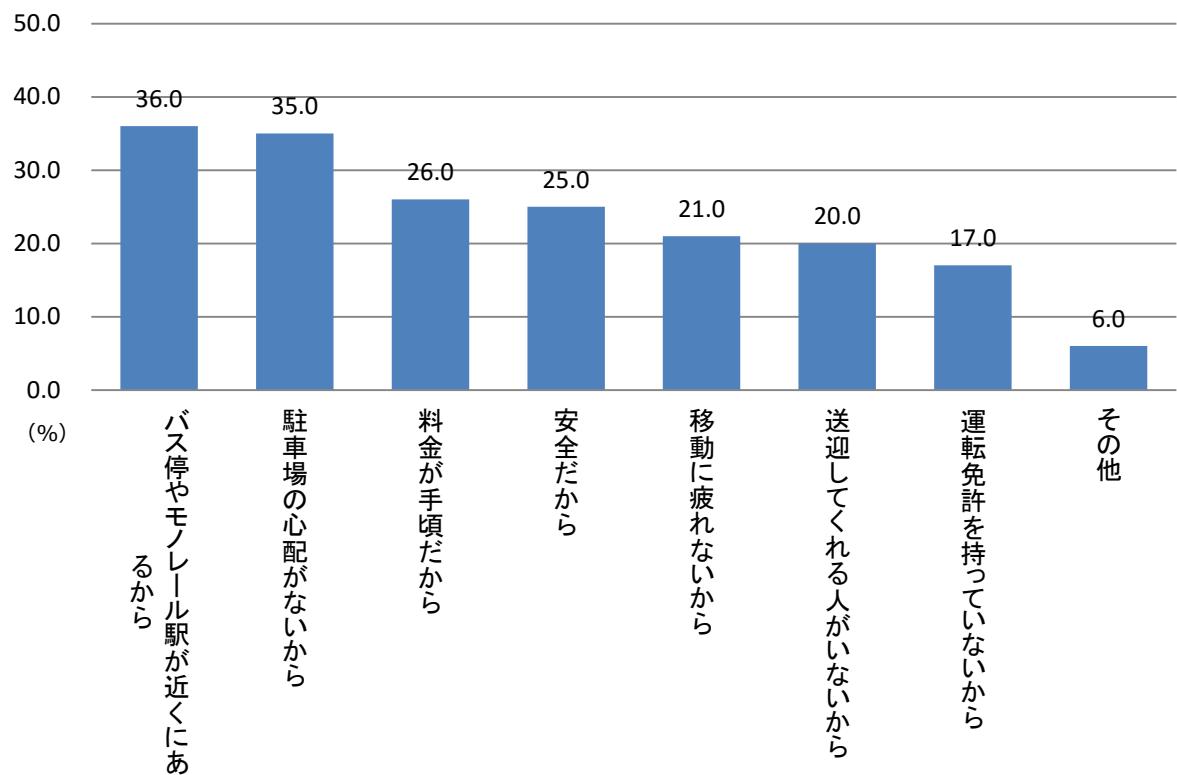
単位：%

## (2) バス・モノレールで通勤通学をしている理由

## 【モノレール・バス利用者調査】

- モノレール・バスの利用理由は、「バス停やモノレール駅が近くにあるから」が36.0%、「駐車場の心配がないから」が35.0%、「料金が手頃だから」が26.0%となっている。

(複数回答可)



		該当数	バス停やモノレール駅が近くにあるから	駐車場の心配がないから	料金が手頃だから	安全だから	移動に疲れないから	送迎てくれる人がいないから	運転免許を持っていないから	その他
沖縄県内	モノレール・バス利用者	100	36.0	35.0	26.0	25.0	21.0	20.0	17.0	6.0

単位：%

その他回答

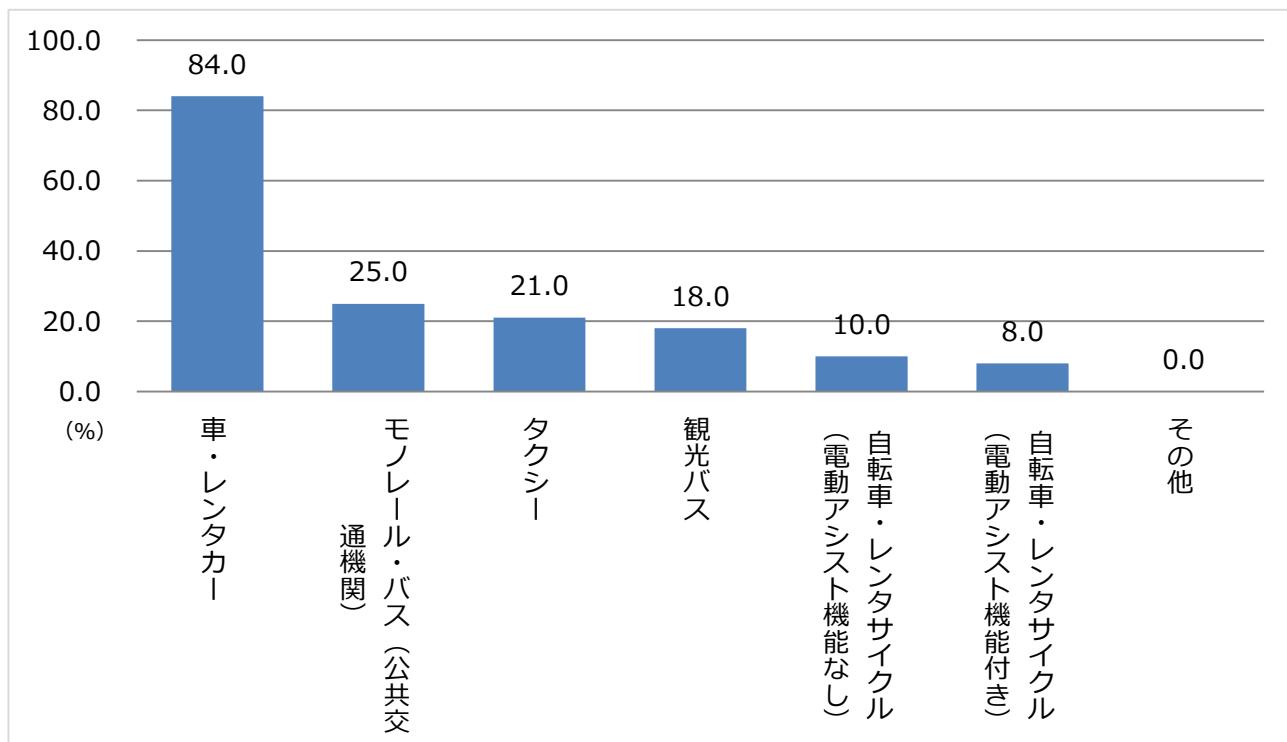
モノレール・バス利用者	女性	20代	車を持っていないから
モノレール・バス利用者	女性	30代	車を持っていないから
モノレール・バス利用者	女性	30代	会社が自動車通勤を認めていないから
モノレール・バス利用者	女性	40代	渋滞に関係ないから
モノレール・バス利用者	男性	50代	通勤手段として利用
モノレール・バス利用者	男性	50代	車を持っていないから

## (3) 沖縄旅行中の移動手段

【観光客調査】

- 「県外観光客」の旅行中の移動手段は、「車・レンタカー」が84.0%、「モノレール・バス」が25.0%、「タクシー」が21.0%、「観光バス」が18.0%となっている。

(複数回答可)

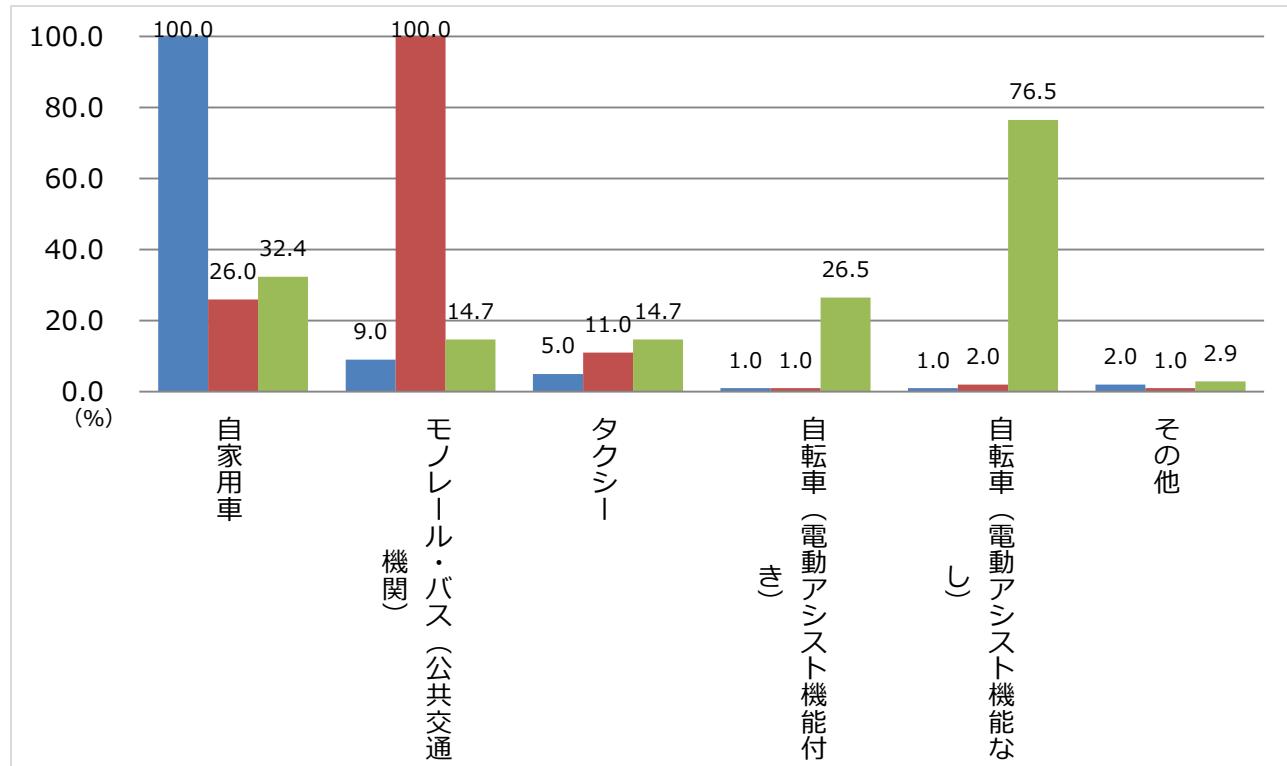


		該当数	車・レンタカー	モノレール・バス (公共交通機関)	タクシー	観光バス	自転車・レンタサイクル (電動アシスト機能なし)	自転車・レンタサイクル (電動アシスト機能付き)	その他
県外	県外観光客	100	84.0	25.0	21.0	18.0	10.0	8.0	0.0

単位：%

- 普段利用する移動手段は、「自家用車利用者」は自家用車の他に「モノレール・バス」利用が9.0%、「タクシー」は5.0%となっている。
- 「モノレール・バス利用者」は、「モノレール・バス」の他に「自家用車」が26.0%、「タクシー」が11.0%となっている。
- 「自転車利用者」は、「自転車」では「電動アシスト機能付き」が26.5%、「電動アシスト機能なし」が76.5%となっている。

(複数回答可)



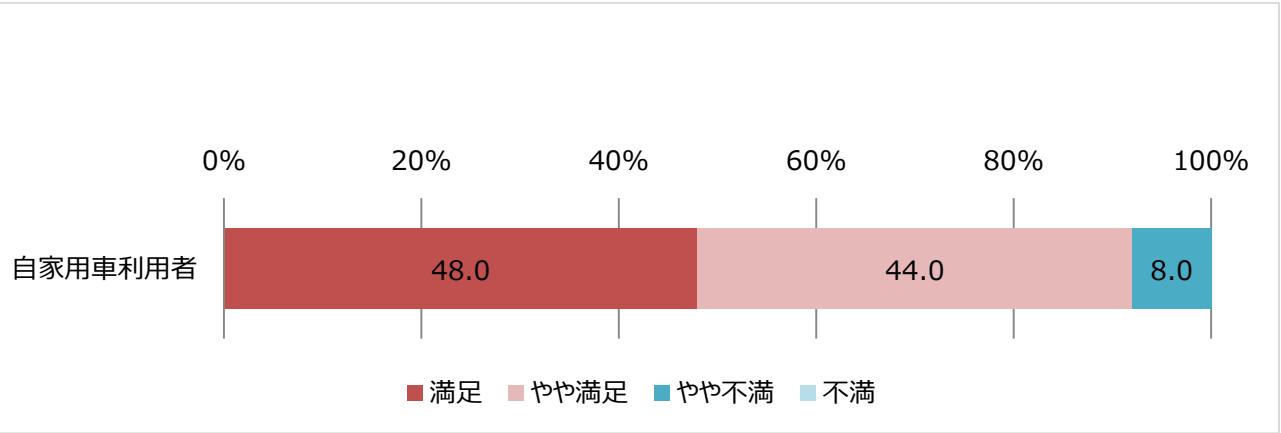
		該当数	自家用車	モノレール・バス(公共交通機関)	タクシー	自転車(電動アシスト機能付き)	自転車(電動アシスト機能なし)	その他
沖縄県内	自家用車利用者	100	100.0	9.0	5.0	1.0	1.0	2.0
	モノレール・バス利用者	100	26.0	100.0	11.0	1.0	2.0	1.0
	自転車利用者	34	32.4	14.7	14.7	26.5	76.5	2.9

単位: %

その他回答

自家用車利用者	男性	30代	オートバイ
モノレール・バス利用者	女性	50代	レンタカー

- 「自家用車利用者」の自家用車利用の満足度は、「満足」が48.0%となっている。

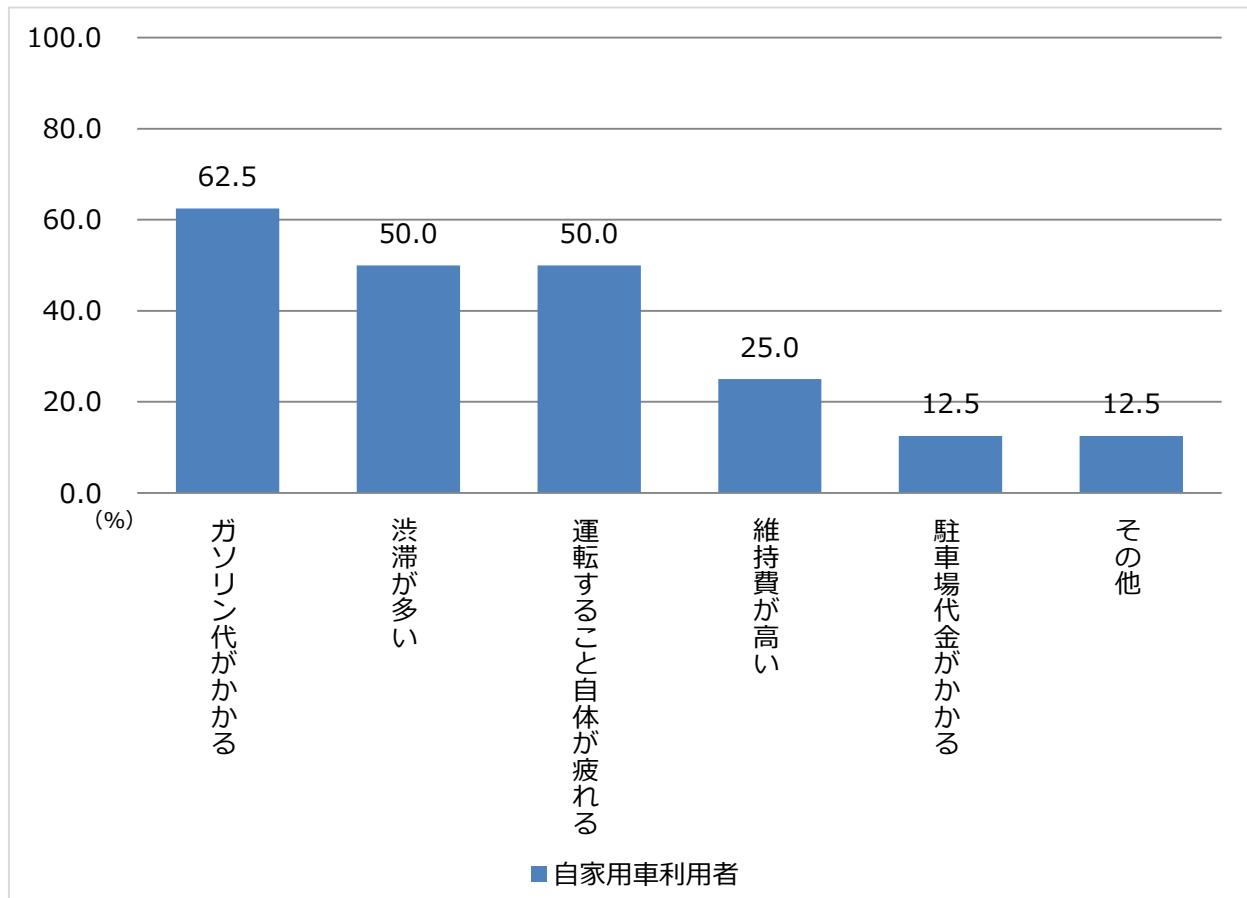


	該当数	満足	やや満足	やや不満	不満
沖縄県内 自家用車利用者	100	48.0	44.0	8.0	0.0

単位：%

- 「自家用車利用者」の自家用車利用の不満点は、「自家用車利用者」は、「ガソリン代がかかる」、「渋滞が多い」、「運転すること自体が疲れる」の順となっている。

(複数回答可)

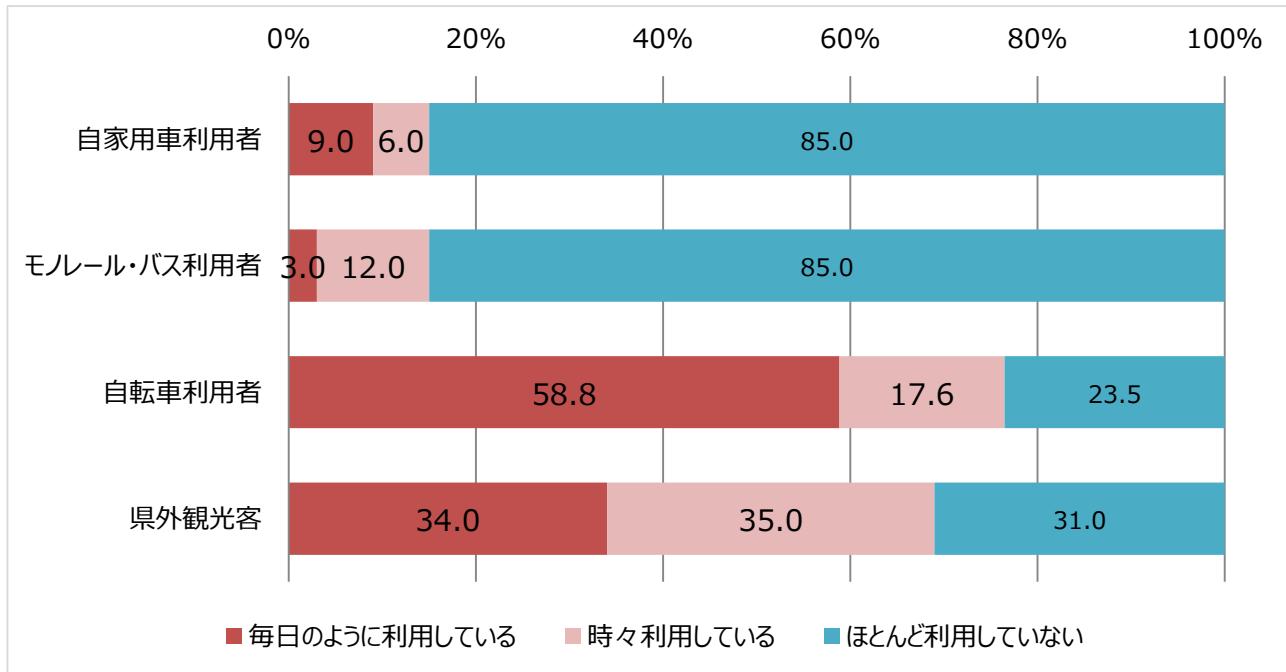


		該当数	ガソリン代がかかる	渋滞が多い	運転すること自体が疲れる	維持費が高い	駐車場代金がかかる	その他
沖縄県内	自家用車利用者	8	62.5	50.0	50.0	25.0	12.5	12.5

単位：%

## (7) 普段の自転車利用頻度

- 「自家用車利用者」と「モルレール・バス利用者」は、「ほとんど利用していない」が85.0%となっている。
- 「自転車利用者」は、「毎日のように利用している」が58.8%、「時々利用している」で17.6%となっている。
- 「県外観光客」は、「毎日のように利用している」が34%、「時々利用している」で35%となっている。



		該当数	毎日のように利用している	時々利用している	ほとんど利用していない
沖縄県内	自家用車利用者	100	9.0	6.0	85.0
	モルレール・バス利用者	100	3.0	12.0	85.0
	自転車利用者	34	58.8	17.6	23.5
県外	県外観光客	100	34.0	35.0	31.0

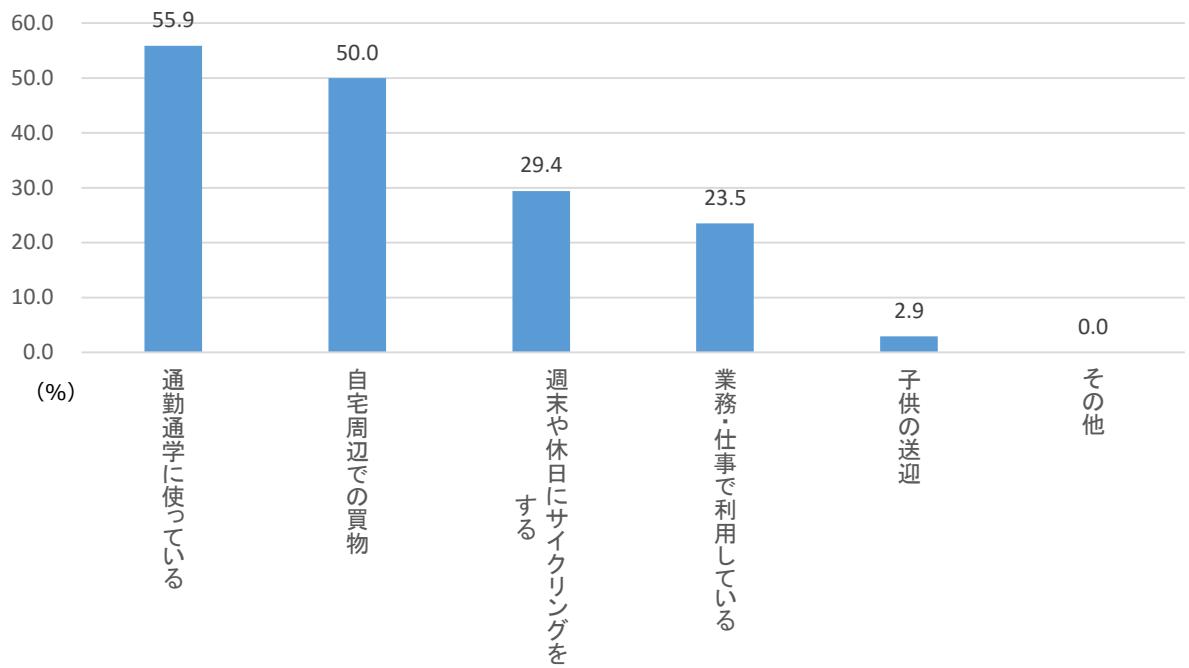
単位：%

## (8) 自転車利用目的

## 【自転車利用者調査】

- 自転車の利用目的は、「通勤通学に利用」が55.9%、「自宅周辺での買物」が50.0%。「週末や休日にサイクリングをする」が29.4%となっている

(複数回答可)

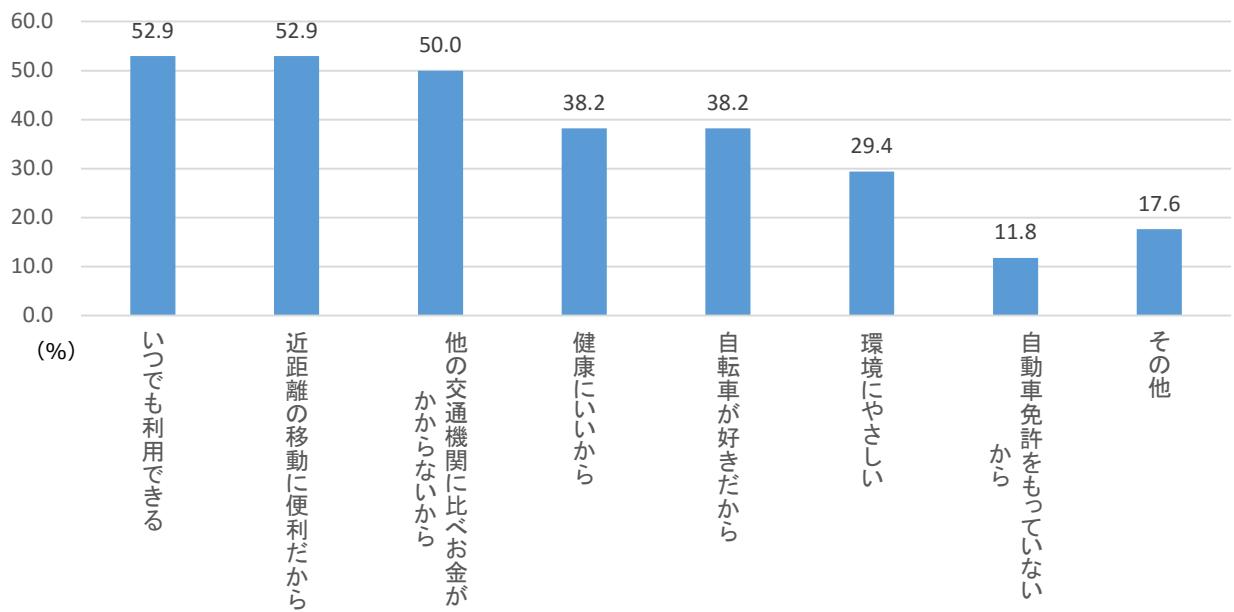


		該当数	通勤通学に使っている	自宅周辺での買物	週末や休日にサイクリングをする	業務・仕事で利用している	子供の送迎	その他
沖縄県内	自転車利用者	34	55.9	50.0	29.4	23.5	2.9	0.0

単位：%

- 自転車の利用理由は、「いつでも利用できる」が52.9%、「近距離の移動に便利だから」が52.9%、「他の交通機関に比べお金がかからないから」が50.0%となっている。

(複数回答可)

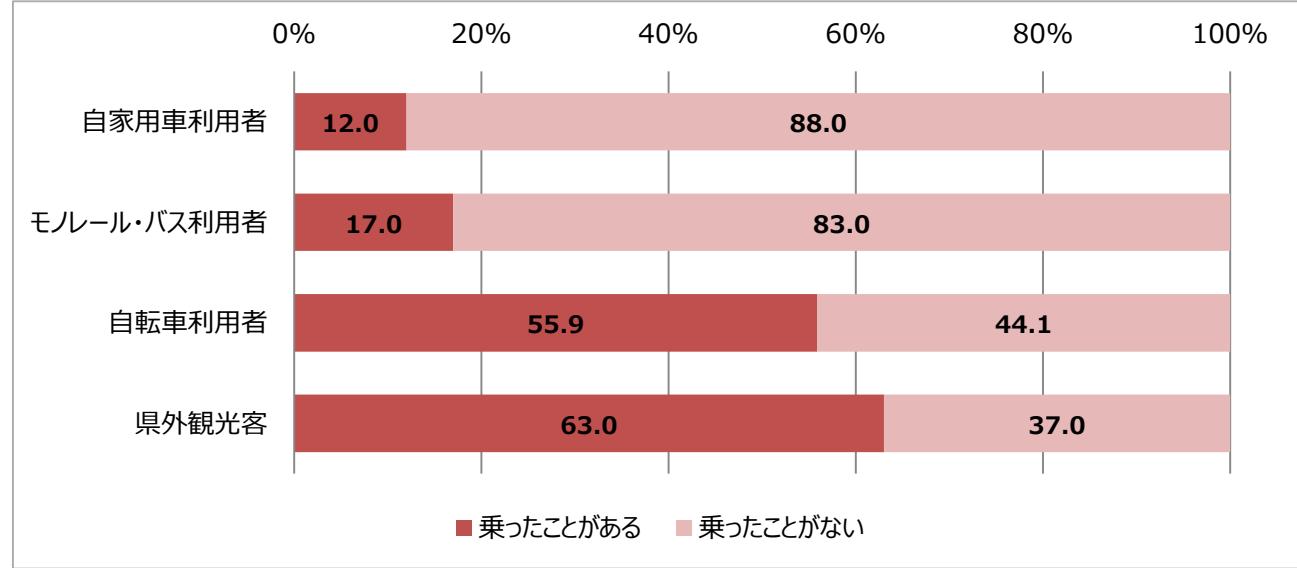


		該当数	いつでも利用できる	近距離の移動に便利だから	他の交通機関に比べお金がかからないから	健康にいいから	自転車が好きだから	環境にやさしい	自動車免許をもっていないから	その他
沖縄県内	自転車利用者	34	52.9	52.9	50.0	38.2	38.2	29.4	11.8	17.6

単位：%

## (10) 電動アシスト機能付き自転車の利用経験

- 電動アシスト機能付き自転車の利用経験は、「自家用車利用者」が12.0%、「モノレール・バス利用者」が17.0%と低くなっている。
- 「県外観光客」の利用経験は63.0%と高くなっている。

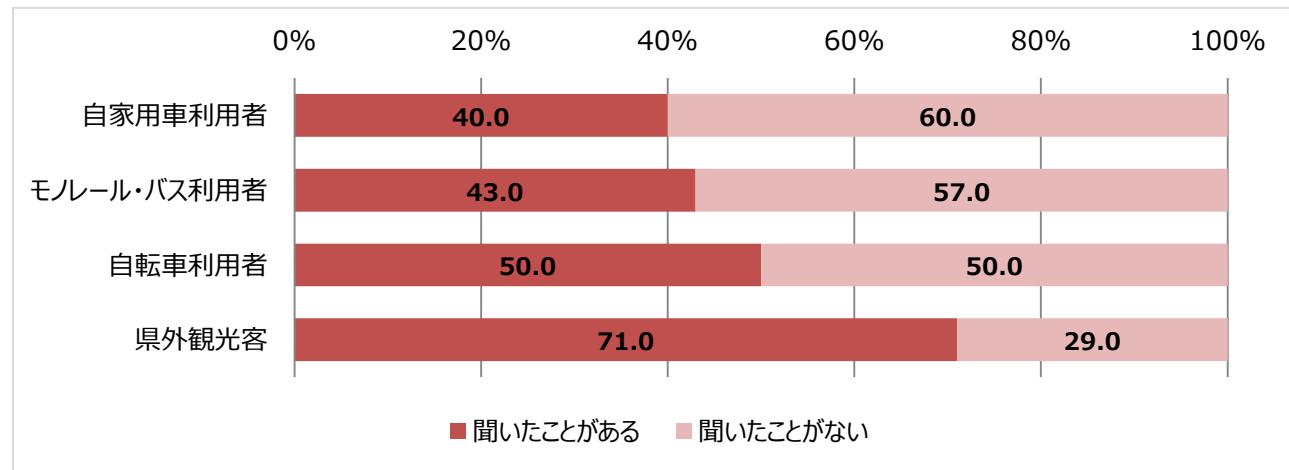


		該当数	乗ったことがある	乗ったことがない
沖縄県内	自家用車利用者	100	12.0	88.0
	モノレール・バス利用者	100	17.0	83.0
	自転車利用者	34	55.9	44.1
県外	県外観光客	100	63.0	37.0

単位：%

## (11) 自転車シェアリングの認知度

- 自転車シェアリングの認知度は、「自家用車利用者」が40.0%、「モノレール・バス利用者」が43.0%で過半数以下となっている。
- 「県外観光客」は71.0%と県内に比べ高くなっている。



		該当数	聞いたことがある	聞いたことがない
沖縄県内	自家用車利用者	100	40.0	60.0
	モノレール・バス利用者	100	43.0	57.0
	自転車利用者	34	50.0	50.0
県外	県外観光客	100	71.0	29.0

単位 : %

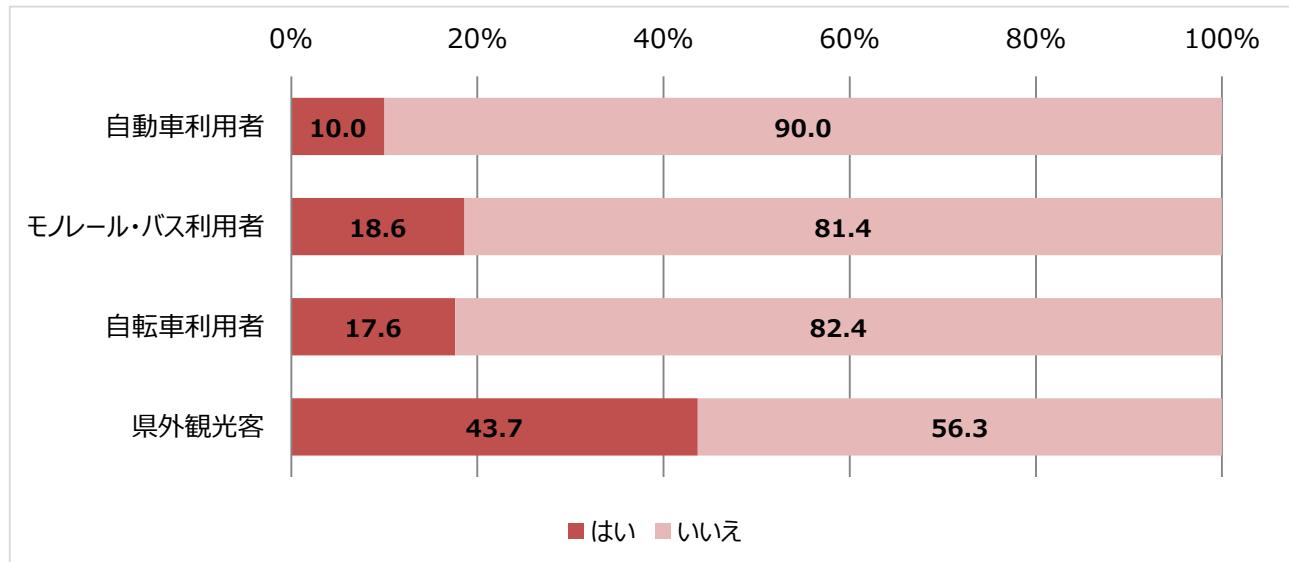
## (11) 自転車シェアリングの認知度

			該当数	聞いたことがある	聞いたことがない
県外	県外観光客		100	71.0	29.0
	性別	男性	50	72.0	28.0
		女性	50	70.0	30.0
	年代	20代	18	61.1	38.9
		30代	38	71.1	28.9
		40代	35	68.6	31.4
		50代	9	100.0	0.0
自転車利用頻度	毎日のように利用している		34	67.6	32.4
	時々利用している		35	85.7	14.3
	ほとんど利用していない		31	58.1	41.9

単位：%

## (12) 自転車シェアリングの利用経験

- 自転車シェアリング認知者の利用経験は、「自家用車利用者」が10.0%、「モノレール・バス利用者」が18.6%、「自転車利用者」が17.6%となっている。
- 「県外観光客」は43.7%と4割を超える方で利用経験があると回答している。



		該当数	はい	いいえ
沖縄県内	自家用車利用者	40	10.0	90.0
	モノレール・バス利用者	43	18.6	81.4
	自転車利用者	17	17.6	82.4
県外	県外観光客	71	43.7	56.3

単位：%

			該当数	はい	いいえ	
県外	県外観光客			71	43.7	56.3
	性別	男性	36	50.0	50.0	
		女性	35	37.1	62.9	
	年代	20代	11	54.5	45.5	
		30代	27	48.1	51.9	
		40代	24	41.7	58.3	
		50代	9	22.2	77.8	
	頻度利用	毎日のように利用している	23	47.8	52.2	
		時々利用している	30	46.7	53.3	
		ほとんど利用していない	18	33.3	66.7	

単位：%

## (12) 自転車シェアリングの利用経験

- 前の設問(11)の認知度と合わせて利用経験率を推計すると、「自家用車利用者」の自転車シェアリング認知度は40.0%で経験率10.0%なので利用経験率は4.0%、同じく「モノレール・バス利用者」では8.0%となる。「県外観光客」では、31.0%となっている。

### ●各対象属性全体での「自転車シェアリング」経験率 (認知度×利用経験率)

	認知度	利用経験率	各調査対象全体での 利用経験率
自家用車利用者	40.0%	10.0%	4.0%
モノレール・バス利用者	43.0%	18.6%	8.0%
県外観光客	71.0%	43.7%	31.0%

単位 : %

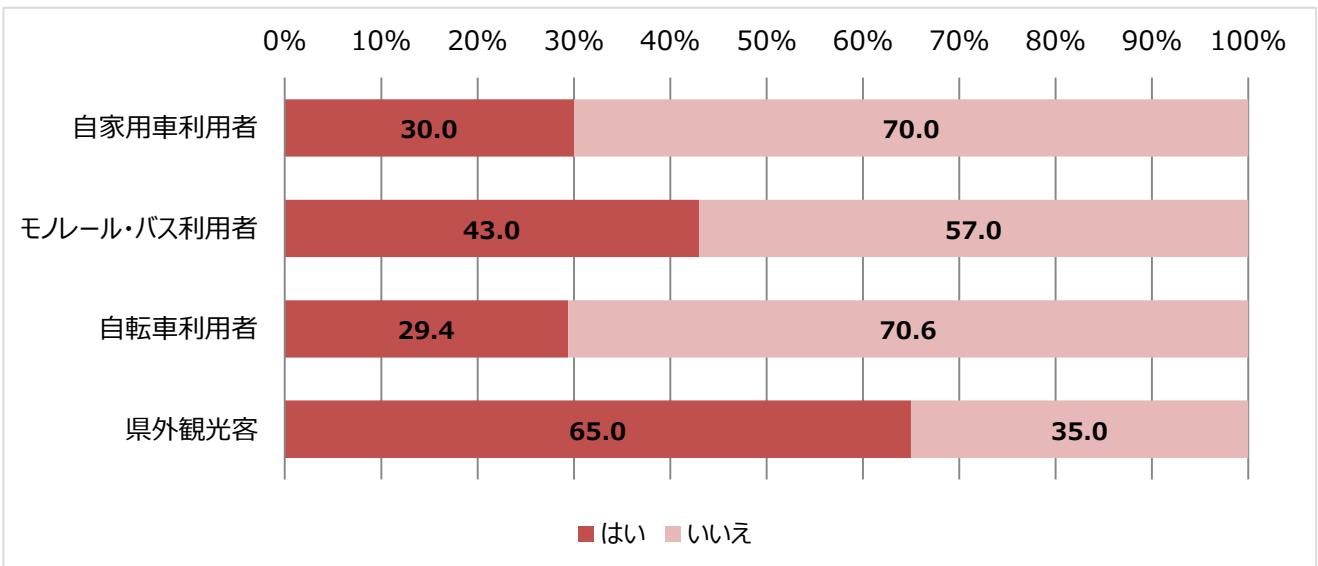
### (13) 自転車シェアリングの利用意向

- 自転車シェアリングに対する利用意向は、「自家用車利用者」が30.0%、「モノレール・バス利用者」が43.0%、「自転車利用者」が29.4%、「県外観光客」が65.0%となっている。

設問

【沖縄県在住者】県内で、自転車シェアリングがあれば利用してみたいですか？

【県外観光客】沖縄旅行において、自転車シェアリングがあれば利用してみたいですか？



		該当数	はい	いいえ
沖縄県内	自家用車利用者	100	30.0	70.0
	モノレール・バス利用者	100	43.0	57.0
	自転車利用者	34	29.4	70.6
県外	県外観光客	100	65.0	35.0

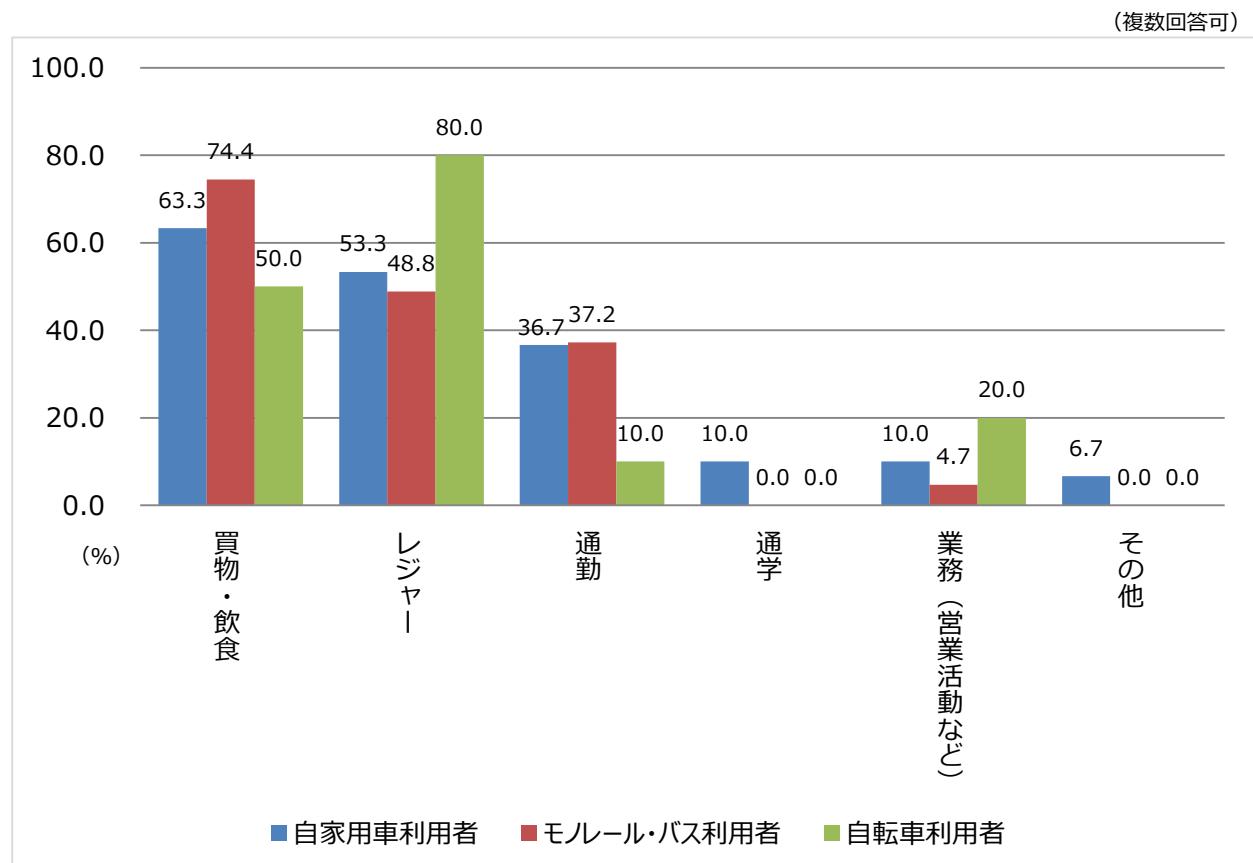
単位：%

## (13) 自転車シェアリングの利用意向

			該当数	はい	いいえ
県外	性別	県外観光客	100	65.0	35.0
	男性		50	70.0	30.0
	女性		50	60.0	40.0
	年代	20代	18	72.2	27.8
		30代	38	55.3	44.7
		40代	35	65.7	34.3
		50代	9	88.9	11.1
	自転車利用頻度	毎日のように利用している	34	64.7	35.3
		時々利用している	35	68.6	31.4
		ほとんど利用していない	31	61.3	38.7

単位 : %

- 「自家用者利用者」、「モルール・バス利用者」は、「買物・飲食」、「レジャー」が多く、「通勤」「通学」で約4割程度に上っている。



		該当数	買物・飲食	レジャー	通勤	通学	業務（営業活動など）	その他
沖縄県内	自家用車利用者	30	63.3	53.3	36.7	10.0	10.0	6.7
	モルール・バス利用者	43	74.4	48.8	37.2	0.0	4.7	0.0
	自転車利用者	10	50.0	80.0	10.0	0.0	20.0	0.0

単位: %

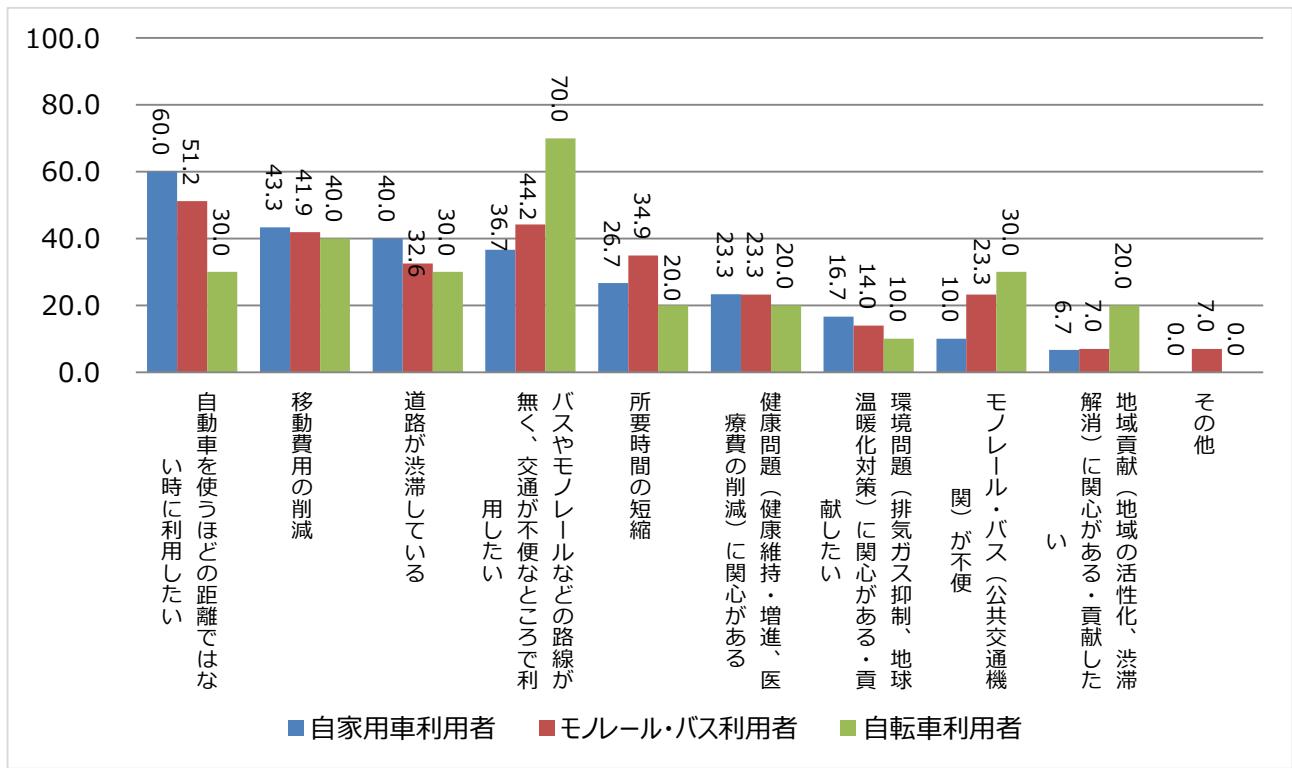
その他回答

自家用車利用者 女性 40代 運動のため

## 自転車シェアリングを利用したい理由（沖縄県在住者）

- 自転車シェアリングを利用したい理由としては、「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」は「自動車を使うほどの距離ではない時に利用したい」、「移動費用の削減」、「道路が渋滞している」、「交通が不便なところで利用したい」などが多い。

(複数回答可)



		自家用車利用者	モノレール・バス利用者	自転車利用者	その他
		該当数	該当数	該当数	該当数
沖縄県内	自家用車利用者	30	60.0	43.3	40.0
	モノレール・バス利用者	43	51.2	41.9	32.6
	自転車利用者	10	30.0	40.0	70.0

単位：%

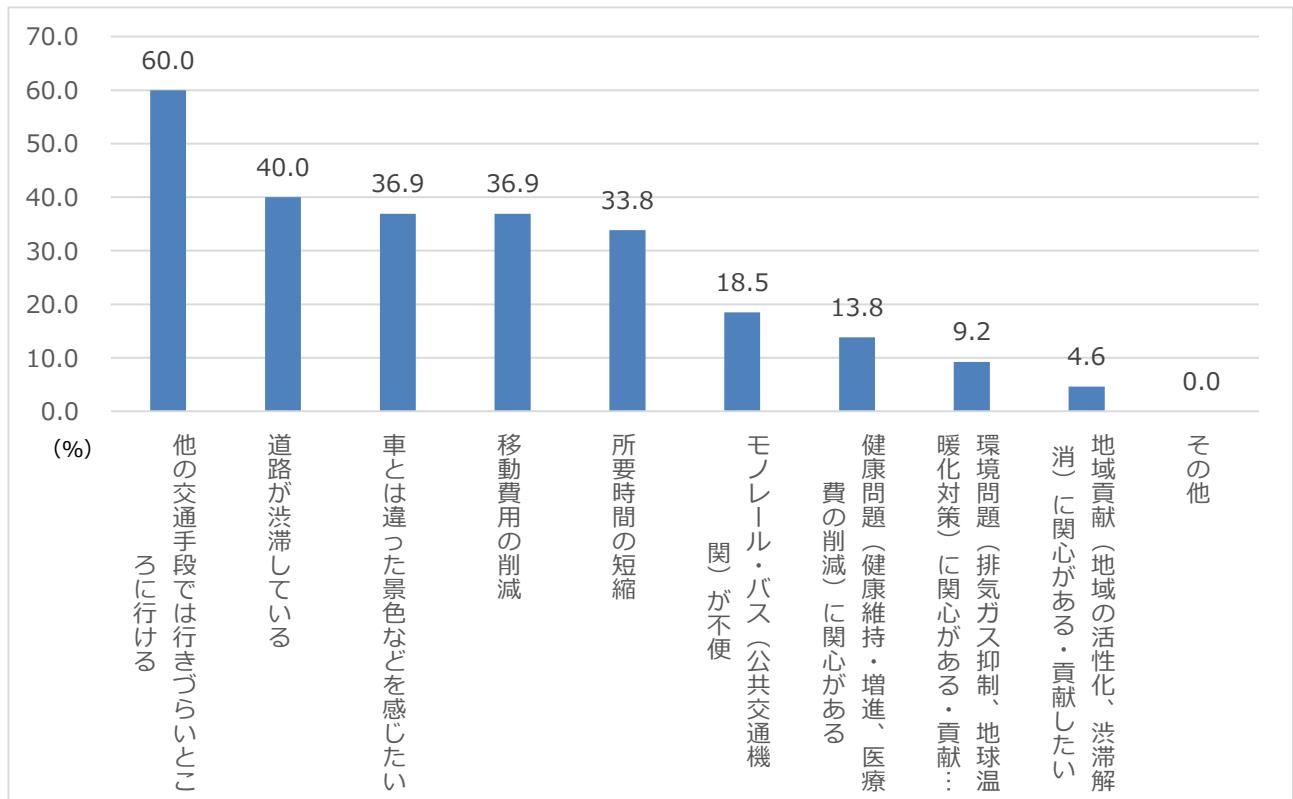
その他回答

モノレール・バス利用者	女性	30代	自分専用の自動車がないため
モノレール・バス利用者	女性	40代	車を手放すため
モノレール・バス利用者	男性	50代	買い物の重量負担軽減のため

(16) (自転車シェアリング利用意向者に)  
自転車シェアリングを利用したい理由 (県外観光客)

- 「県外観光客」の自転車シェアリングを利用したい理由は、「他の交通手段では行きづらいところに行ける」が60.0%、「道路が渋滞している」が40.0%、「車とは違った景色などを感じたい」と「移動費用の削減」が36.9%となっている。

(複数回答可)



(16) (自転車シェアリング利用意向者に)  
自転車シェアリングを利用したい理由 (県外観光客)

(複数回答可)

			該当数	他の交通手段では行きづらいところに行ける	道路が渋滞している	車とは違った景色などを感じたい	移動費用の削減	所要時間の短縮	モノレール・バス（公共交通機関）が不便	健康問題（健康維持・増進、医療費の削減）に 関心がある	環境問題（排気ガス抑制、地球温暖化対策）に 関心がある・貢献したい	地域貢献（地域の活性化、渋滞解消）に関心が ある・貢献したい	その他
県外	性別	県外観光客	65	60.0	40.0	36.9	36.9	33.8	18.5	13.8	9.2	4.6	0.0
		男性	35	65.7	57.1	37.1	37.1	37.1	17.1	14.3	11.4	5.7	0.0
		女性	30	53.3	20.0	36.7	36.7	30.0	20.0	13.3	6.7	3.3	0.0
	年代	20代	13	61.5	38.5	46.2	38.5	30.8	15.4	7.7	15.4	7.7	0.0
		30代	21	52.4	33.3	28.6	33.3	14.3	19.0	14.3	4.8	0.0	0.0
		40代	23	60.9	43.5	34.8	26.1	43.5	21.7	13.0	8.7	0.0	0.0
		50代	8	75.0	50.0	50.0	75.0	62.5	12.5	25.0	12.5	25.0	0.0
	自転車利用頻度	毎日のように利用している	22	59.1	36.4	40.9	45.5	45.5	22.7	36.4	22.7	9.1	0.0
		時々利用している	24	62.5	45.8	25.0	41.7	37.5	20.8	4.2	4.2	4.2	0.0
		ほとんど利用していない	19	57.9	36.8	47.4	21.1	15.8	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0

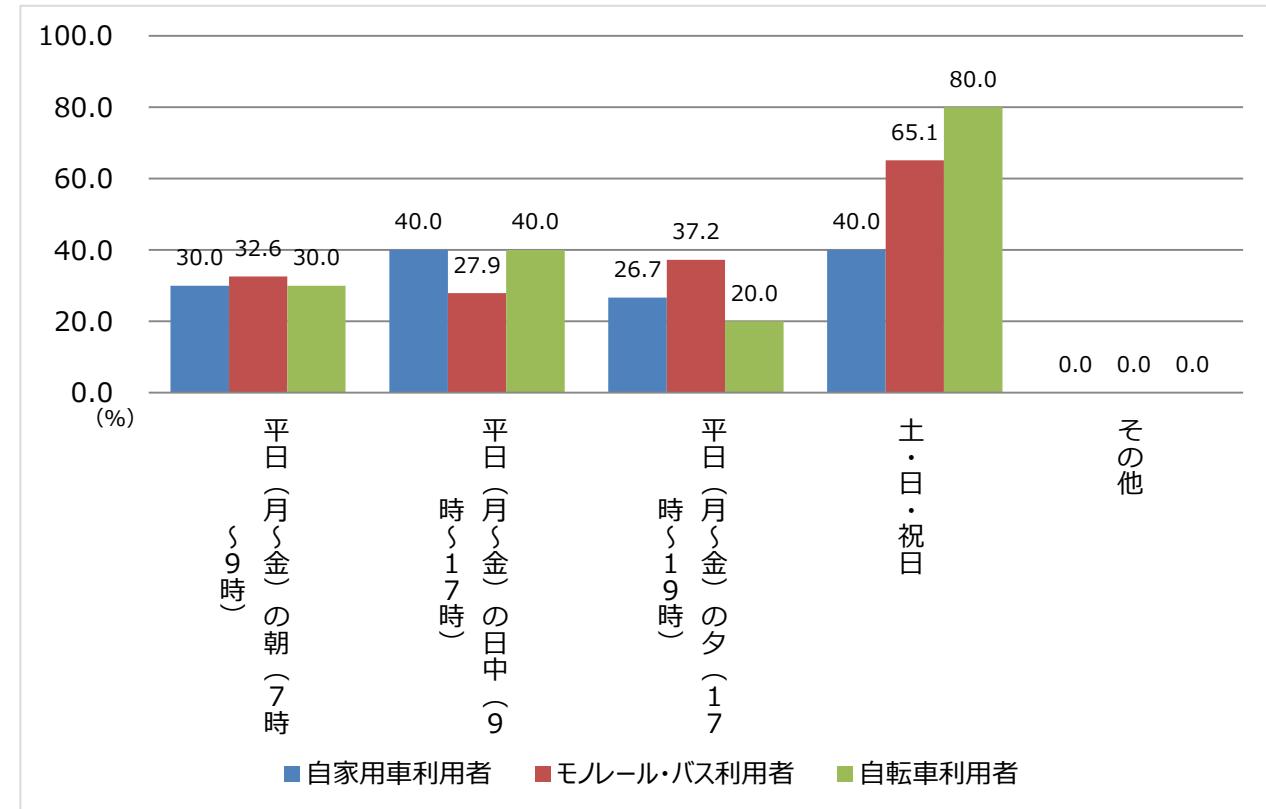
単位 : %

(17) (自転車シェアリング利用意向者に)  
自転車シェアリングを利用したい日、時間帯

【県内3対象調査】

- 自転車シェアリングを利用したい時間帯としては、「自家用車利用者」は「平日の日中」と「土・日・祝日」が40.0%で多い。「モノレール・バス利用者」と「自転車利用者」は「土・日・祝日」がそれぞれ65.1%、80.0%と6割を超えて多くなっている。

(複数回答可)



		該当数	平日（月～金）の朝（7時～9時）	平日（月～金）の日中（9時～17時）	平日（月～金）の夕（17時～19時）	平日（月～金）の夕（17時～19時）	土・日・祝日	その他
沖縄県内	自家用車利用者	30	30.0	40.0	26.7	40.0	0.0	
	モノレール・バス利用者	43	32.6	27.9	37.2	65.1	0.0	
	自転車利用者	10	30.0	40.0	20.0	80.0	0.0	

単位：%

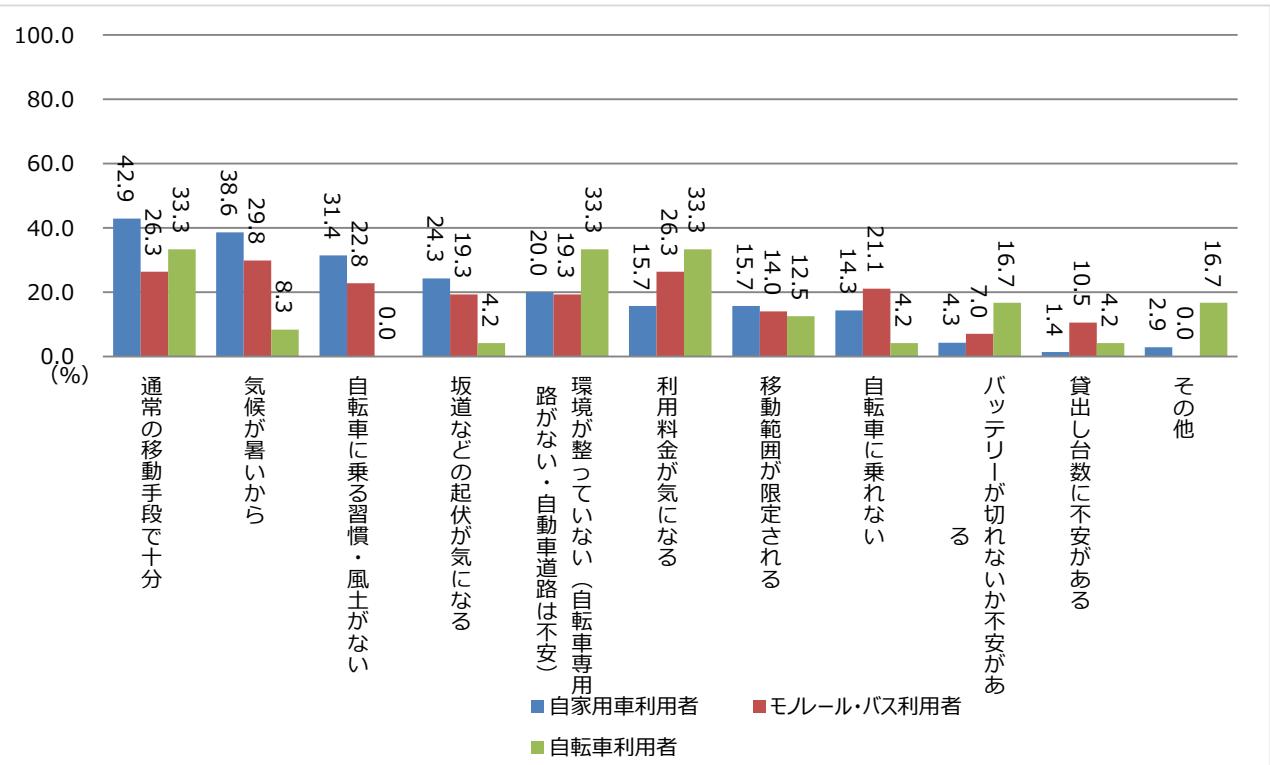
(18) (自転車シェアリングを利用したくない意向者に)

【県内3対象調査】

## 自転車シェアリングを利用したくない理由（沖縄県在住者）

- 「自家用車利用者」は、「通常の移動手段で十分」が42.9%、「気候が暑いから」が38.6%。「モルール・バス利用者」は、「気候が暑い」が29.8%、「通常の移動手段で十分」「利用料金が気になる」が26.3%。「自転車利用者」は、「通常の移動手段で十分」「利用料金が気になる」「環境が整っていない」が33.3%となっている。

(複数回答可)



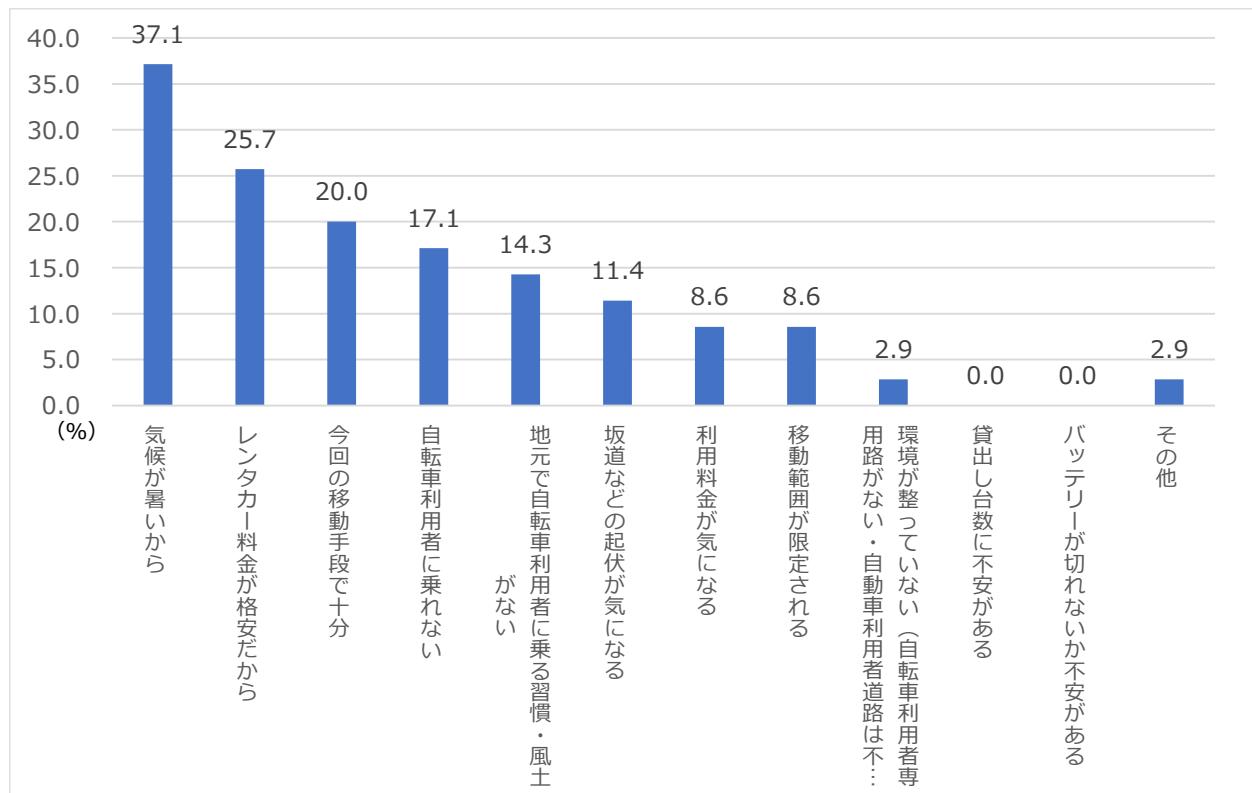
		該当数	自転車に乗る習慣・風土がない	坂道などの起伏が気になる	通常の移動手段で十分	環境が整っていない（自転車専用道路がない・自動車道路は不安）	利用料金が気になる	移動範囲が限定される	自転車に乗れない	バットマークが切れないうちに不安がある	貸出し台数に不安がある	その他	
沖縄県内	自家用車利用者	70	42.9	38.6	31.4	24.3	20.0	15.7	15.7	14.3	4.3	1.4	2.9
	モルール・バス利用者	57	26.3	29.8	22.8	19.3	19.3	26.3	14.0	21.1	7.0	10.5	0.0
	自転車利用者	24	33.3	8.3	0.0	4.2	33.3	33.3	12.5	4.2	16.7	4.2	16.7

単位：%

(19) (自転車シェアリングを利用したくない意向者に)  
沖縄旅行時に自転車シェアリングを利用したくない理由（県外観光客）

- 「県外観光客」が自転車シェアリングを利用したくない理由は、「気候が暑い」が37.1%、「レンタカー料金が格安だから」が25.7%、「今回の移動手段で十分」が20.0%となっている。

(複数回答可)



(19) (自転車シェアリングを利用したくない意向者に)  
自転車シェアリングを利用したくない理由 (県外観光客)

(複数回答可)

			該当数	気候が暑いから	レンタカー料金が格安だから	今回の移動手段で十分	自転車に乗れない	地元で自転車に乗る習慣・風土がない	坂道などの起伏が気になる	利用料金が気になる	移動範囲が限定される	環境が整っていない(自転車専用路がない・自動車道路は不安)	貸出し台数に不安がある	バッテリーが切れないか不安がある	その他
県外	性別	沖縄県外観光客	35	37.1	25.7	20.0	17.1	14.3	11.4	8.6	8.6	2.9	0.0	0.0	2.9
		男性	15	20.0	40.0	13.3	0.0	13.3	13.3	20.0	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0
		女性	20	50.0	15.0	25.0	30.0	15.0	10.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0	5.0
	年代	20代	5	20.0	20.0	0.0	60.0	0.0	20.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0
		30代	17	35.3	47.1	11.8	11.8	23.5	11.8	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		40代	12	41.7	0.0	33.3	8.3	8.3	8.3	16.7	16.7	0.0	0.0	0.0	8.3
		50代	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	自転車利用頻度	毎日のように利用している	12	33.3	25.0	16.7	25.0	0.0	8.3	16.7	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0
		時々利用している	11	36.4	27.3	18.2	0.0	36.4	9.1	9.1	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0
		ほとんど利用していない	12	41.7	25.0	25.0	25.0	8.3	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	8.3

単位 : %

## (20) 自転車シェアリングの貸出方法・料金別利用意向

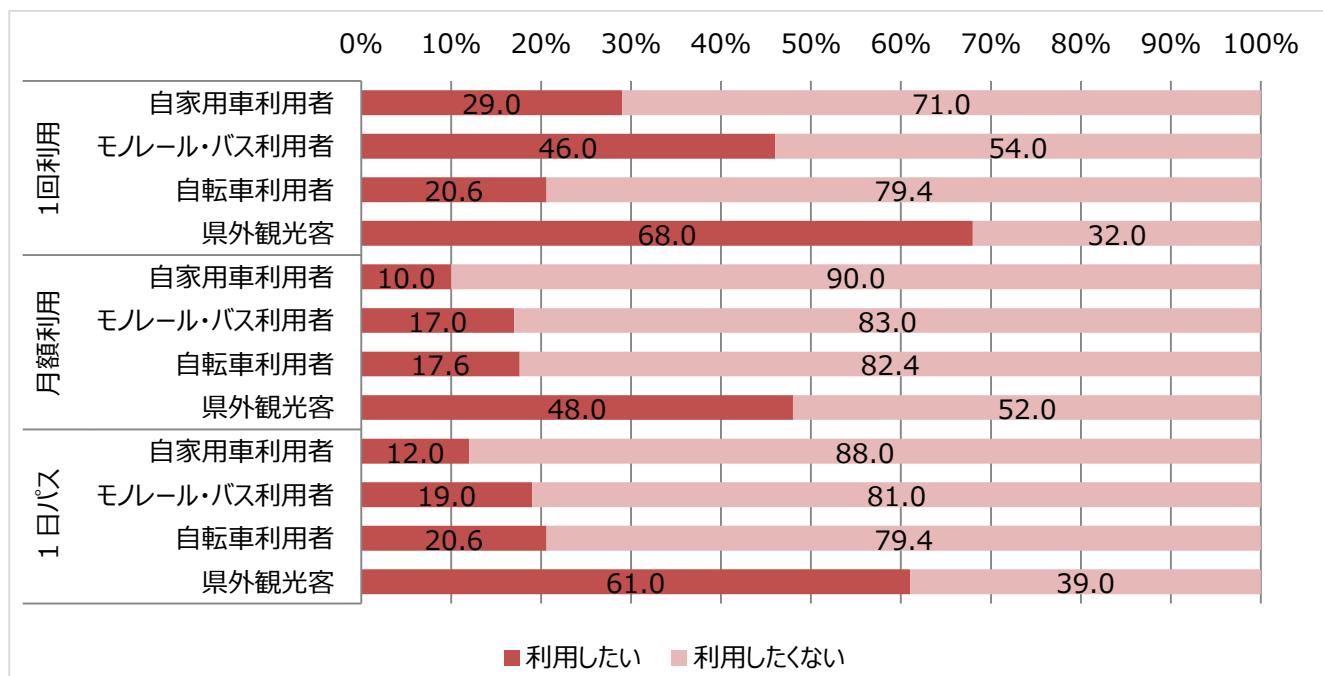
- 各料金について利用意向が高いのは、「自家用車利用者」と「バス・モノレール利用者」で「1回利用」での利用意向が高く、それぞれ29.0%と46.0%となっている。
- 「県外観光客」では、「1回利用」が68.0%、「1日パス」が61.0%となっている。

利用料金について下記の3種を示し、それぞれに対して利用意向を確認した。

(記)

種類	利用時間	料金	回答
A:1回利用	24時間 ※短時間利用したい方に	基本料0円／月 最初の30分150円／回 30分超過の場合、30分毎に100円	<input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 利用したくない
B:月額利用	24時間 ※滞在期間中に、頻繁に利用したい方に	基本料2,000円／月 30分以内は月に何回利用しても無料 30分超過の場合、30分毎に100円	<input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 利用したくない
C:1日パス	当日の23時59分まで ※1日中利用したい方に	1,500円 ／1日	<input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 利用したくない

(複数回答可)



該当数	1回利用	月額利用		1日パス		
		利用したい	利用したくない	利用したい	利用したくない	利用したい
沖縄県内	自家用車利用者	100	29.0	71.0	10.0	90.0
	モノレール・バス利用者	100	46.0	54.0	17.0	83.0
	自転車利用者	34	20.6	79.4	17.6	82.4
県外	県外観光客	100	68.0	32.0	48.0	52.0
					61.0	39.0

単位：%

## (20) 自転車シェアリングの貸出方法・料金別利用意向

(複数回答可)

		該当数	1回利用		月額利用		1日パス	
			利用したい	利用したくない	利用したい	利用したくない	利用したい	利用したくない
県外	県外観光客	100	68.0	32.0	48.0	52.0	61.0	39.0
	性別	男性	50	70.0	30.0	54.0	46.0	64.0
		女性	50	66.0	34.0	42.0	58.0	42.0
	年代	20代	18	72.2	27.8	55.6	44.4	66.7
		30代	38	71.1	28.9	55.3	44.7	65.8
		40代	35	65.7	34.3	37.1	62.9	51.4
	自転車利用頻度	50代	9	55.6	44.4	44.4	55.6	66.7
		毎日のように利用している	34	61.8	38.2	50.0	50.0	64.7
		時々利用している	35	71.4	28.6	54.3	45.7	62.9
		ほとんど利用していない	31	71.0	29.0	38.7	61.3	54.8
								45.2

単位：%

## 料金についての意見

自家用車利用者	男性	20代	時間が30分は短い
自家用車利用者	女性	20代	Aの30分150円は少し高い。50~100円位が妥当
自家用車利用者	女性	40代	利用したことがないので相場を知らないが高く感じる。30分と短い時間で区切ると運動に使いづらい感じがする。
自家用車利用者	男性	40代	定額乗り放題のプランがあるといい
自家用車利用者	女性	40代	ちょっとずつお金を払うなら最初から自分で買ったほうが早い
自家用車利用者	男性	40代	上記プランは基本的に高い
自家用車利用者	女性	40代	割高になる
自家用車利用者	男性	40代	収入に対し料金が高すぎるため
自家用車利用者	男性	40代	借受場所がコンビニぐらい多数あればいい

モノレール・バス利用者	女性	20代	高いと思います
モノレール・バス利用者	男性	20代	バスの運賃より安くなければ利用しないと思う。月々基本料金を取るのであれば、追加料金無しで乗り放題でないと利用しないと思う。
モノレール・バス利用者	男性	30代	モノレールより安くしてほしい
モノレール・バス利用者	女性	40代	100円くらいなら良い
モノレール・バス利用者	男性	40代	料金が高いと思います
モノレール・バス利用者	女性	40代	上記料金の半額ぐらいなら利用したいです。
モノレール・バス利用者	女性	40代	この値段ならタクシー移動か、自転車買った方が安くつく。
モノレール・バス利用者	女性	40代	月額利用については、30分を越える可能性が有る時、払うのが嫌いな人は、無謀な走行をして周りに迷惑を与えてしまう事も有ると思う。
モノレール・バス利用者	男性	50代	一度に高いお金を払うのは気が乗らない
モノレール・バス利用者	女性	50代	どのプランも感覚的に高すぎる。この2/3程度の額でないと使わないと思う。
モノレール・バス利用者	女性	50代	Aについて、最初の利用時間は一時間くらいのほうがよいと思う。
モノレール・バス利用者	男性	50代	中国並みに一気に拡大して料金をドラスティックに下げるといい
モノレール・バス利用者	男性	50代	もう少し時間の幅を広げてほしい

※ 料金が高い、安い方がよいといった意見等

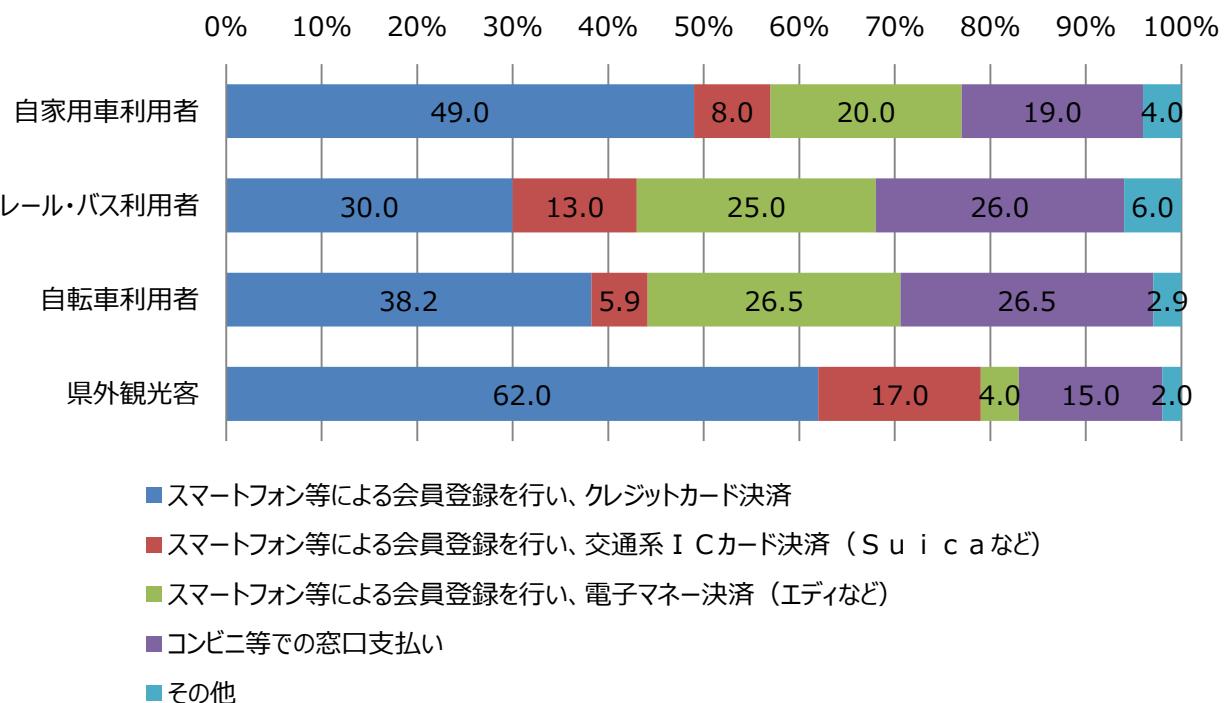
## 料金についての意見

県外観光客	男性	20代	なんとなくおもしろそう
県外観光客	男性	20代	やはり乗り放題が嬉しい
県外観光客	女性	20代	新しいものは試してみたい
県外観光客	女性	30代	1日に何度も利用出来る方がよい
県外観光客	男性	30代	「A:1回利用」の料金設定が高い。100円/1.5時間程度が妥当である
県外観光客	男性	40代	1日バスは高い
県外観光客	男性	40代	料金も安い方が良い
県外観光客	男性	40代	半日料金があればよいと思う
県外観光客	男性	40代	もう少し安い方が嬉しい。
県外観光客	女性	40代	値段が高過ぎる
県外観光客	女性	40代	観光客の場合は、1回利用か1日バスが便利。
県外観光客	男性	50代	一日の利用時間が短い

※ 料金が高い、安い方がよいといった意見等

## (21) 料金の支払い方法について

- 利用しやすい利用料金の支払い方法は、「スマートフォン等による会員登録を行い、クレジットカード決済」が各対象者とも最も多くなっている。



		該当数	登録を行った、クレジットカード決済による会員登録	登録を行った、交通系 ICカード決済による会員登録	登録を行った、電子マネー決済による会員登録	コンビニ等での窓口支払い	その他
沖縄県内	自家用車利用者	100	49.0	8.0	20.0	19.0	4.0
	モルール・バス利用者	100	30.0	13.0	25.0	26.0	6.0
	自転車利用者	34	38.2	5.9	26.5	26.5	2.9
県外	県外観光客	100	62.0	17.0	4.0	15.0	2.0

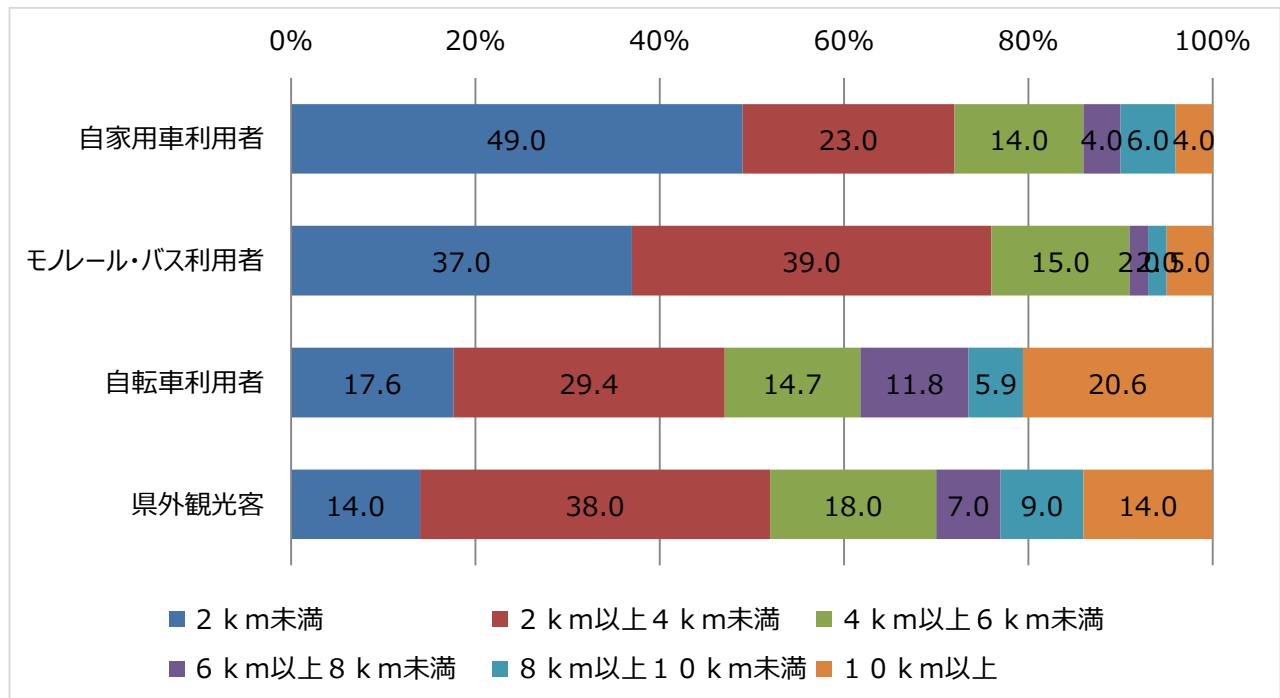
単位 : %

その他回答

自家用車利用者	男性	40代	現金
モルール・バス利用者	男性	20代	現金
モルール・バス利用者	女性	40代	電話料金と一緒に引き落とし
モルール・バス利用者	女性	40代	フィーチャーフォンもQRコードとかで対応してもらわないと、スマホ持っていないので利用できません

## (22) 利用する場合の距離

- 利用の際、どの程度の距離なら利用するかは、「自家用車利用者」は利用距離が短い傾向にあり「2km未満」が49.0%となっている。
- 「モノレール・バス利用者」は、「2~4km」が39.0%、「2km未満」が37.0%となっている。
- 「自転車利用者」は、「2km未満」が17.6%、「2~4km」が29.4%で、長距離利用の「10km以上」も20.6%と多くなっている。
- 県外観光客では、「2~4km」が最も多く38.0%、長距離利用の「10km以上」も14.0%と多くなっている。



		該当数	2 km未満	2 km以上4 km未満	4 km以上6 km未満	6 km以上8 km未満	8 km以上10 km未満	10 km以上
沖縄県内	自家用車利用者	100	49.0	23.0	14.0	4.0	6.0	4.0
	モノレール・バス利用者	100	37.0	39.0	15.0	2.0	2.0	5.0
	自転車利用者	34	17.6	29.4	14.7	11.8	5.9	20.6
県外	県外観光客	100	14.0	38.0	18.0	7.0	9.0	14.0

単位：%

## (22) 利用する場合の距離

			該 當 數	2 k m 未 滿	2 k m 以 上 4 k m 未 滿	4 k m 以 上 6 k m 未 滿	6 k m 以 上 8 k m 未 滿	8 k m 以 上 10 k m 未 滿	10 k m 以 上
県外	性別	県外観光客	100	14.0	38.0	18.0	7.0	9.0	14.0
		男性	50	12.0	22.0	24.0	10.0	12.0	20.0
	年代	女性	50	16.0	54.0	12.0	4.0	6.0	8.0
		20代	18	11.1	44.4	5.6	5.6	27.8	5.6
	頻度利用	30代	38	13.2	44.7	28.9	0.0	5.3	7.9
		40代	35	17.1	37.1	8.6	14.3	5.7	17.1
		50代	9	11.1	0.0	33.3	11.1	0.0	44.4
	自転車利用	毎日のように利用している	34	11.8	35.3	20.6	5.9	2.9	23.5
		時々利用している	35	11.4	42.9	20.0	2.9	14.3	8.6
		ほとんど利用していない	31	19.4	35.5	12.9	12.9	9.7	9.7

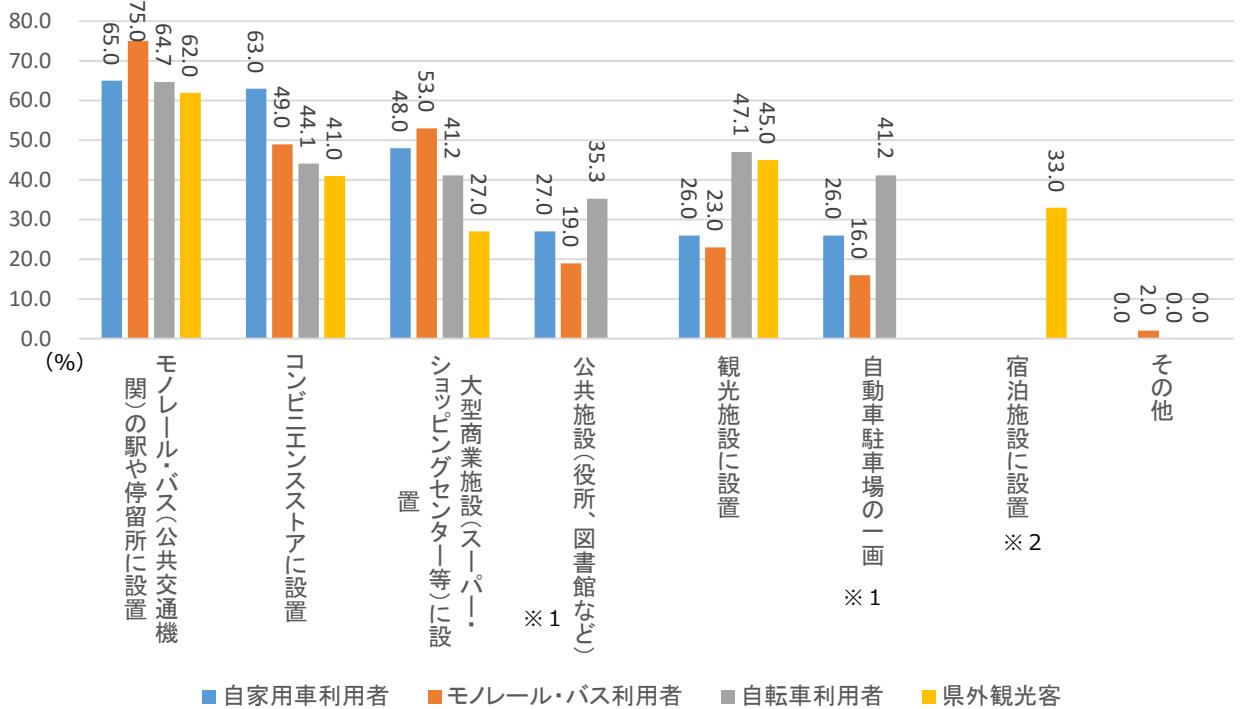
単位 : %

## (23) サイクルポートの拠点（貸出し・返却拠点）

- 利用しやすいサイクルポートの拠点は、各対象者とも「モルール・バスの駅や停留所に設置」が多く求められている。
- その他、「自家用車利用者」は「コンビニエンスストア」、「モルール・バス利用者」は「大型商業施設」、「県外観光客」は「観光施設」に多く求められている。

(複数回答可)

※1 県内向けのみ ※2 県外観光客向けのみ



		モルール・バス(公共交通機関)の駅や停留所に設置	コンビニエンスストア	大型商業施設(スーパー・ハピタス等)に設置	公共施設(役所、図書館など)	観光施設に設置	自動車駐車場の一画	宿泊施設に設置	その他
調査地	対象者								
沖縄県内	自家用車利用者	100	65.0	63.0	48.0	27.0	26.0	26.0	- 0.0
	モルール・バス利用者	100	75.0	49.0	53.0	19.0	23.0	16.0	- 2.0
	自転車利用者	34	64.7	44.1	41.2	35.3	47.1	41.2	- 0.0
県外	県外観光客	100	62.0	41.0	27.0	-	45.0	-	33.0 0.0

単位 : %

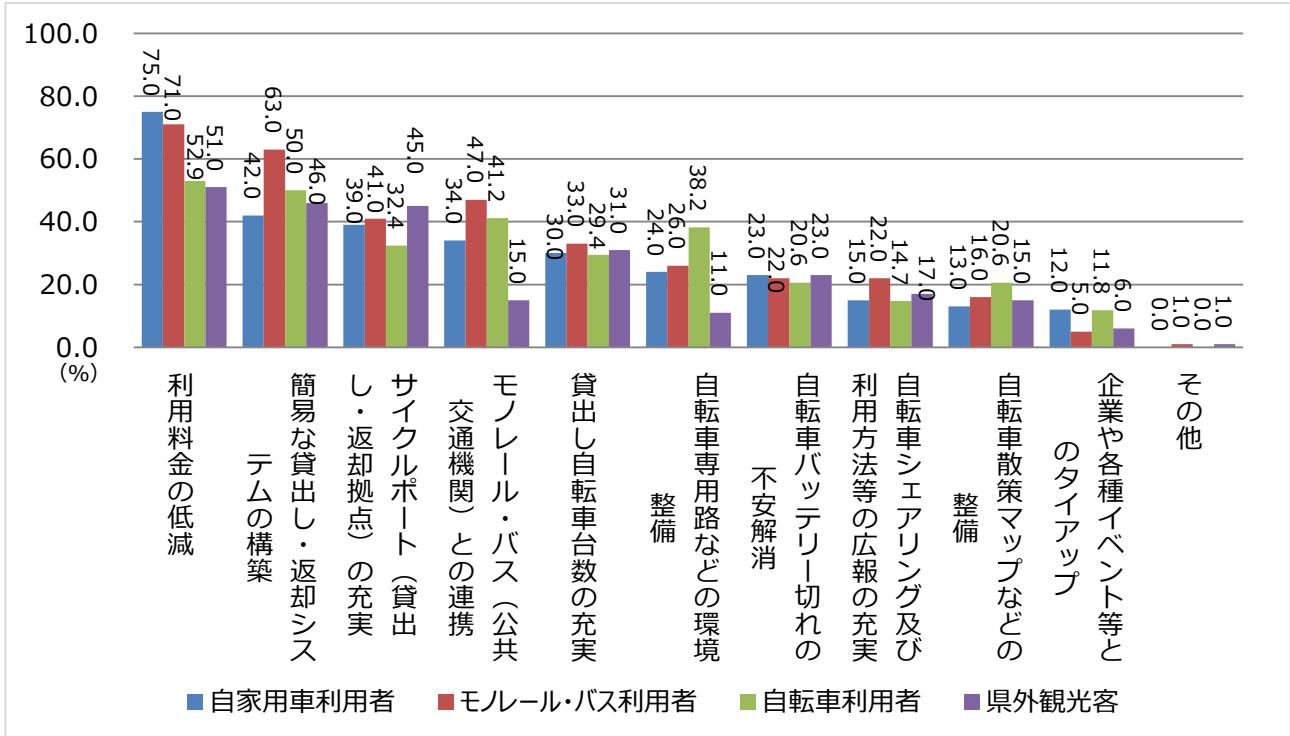
その他回答

モルール・バス利用者 女性 40代 拠点はあればあるほど便利だと思う

## (24) 利用促進方法

- 自転車シェアリングの利用しやすい施策として、最も多いのは各対象とも「利用料金の低減」となっており、次いで多いのが「簡易な貸出し・返却システムの構築」、「サイクルポートの充実」となっている。
- 「モルール・バス利用者」では、「モルール・バスとの連携」も高くなっている。

(複数回答可)



			該当数	利用料金の低減	簡易な貸出し・返却システムの構築	モルール・バス（公共交通機関）との連携	サイクルポート（貸出し・返却拠点）の充実	自転車専用路などの環境整備	貸出し自転車台数の充実	自転車バッテリー切れの不安解消	自転車散策マップなどの整備	企業や各種イベハート等とのタイアップ	その他	
沖縄県内	自家用車利用者	100	75.0	42.0	39.0	34.0	30.0	24.0	23.0	15.0	13.0	12.0	0.0	
	モルール・バス利用者	100	71.0	63.0	41.0	47.0	33.0	26.0	22.0	22.0	16.0	5.0	1.0	
	自転車利用者	34	52.9	50.0	32.4	41.2	29.4	38.2	20.6	14.7	20.6	11.8	0.0	
県外	県外観光客	100	51.0	46.0	45.0	15.0	31.0	11.0	23.0	17.0	15.0	6.0	1.0	

単位：%

自家用車利用者	男性	20代	沖縄県では利用する人は少なそう
自家用車利用者	男性	20代	自転車が通りやすい道路を増やしてほしい。
自家用車利用者	男性	20代	道路を歩いている歩行者や車道の車への迷惑がかからないよう、道が広くなれば自転車も乗りやすいと思う。
自家用車利用者	女性	20代	田舎には向かない
自家用車利用者	男性	30代	値段
自家用車利用者	男性	30代	いろいろな場所に設置して、いろいろなところに返却できるようにしてほしい
自家用車利用者	男性	30代	県内に普通に走れるサイクリングロードを作ってほしい
自家用車利用者	女性	30代	整備が足りない
自家用車利用者	女性	30代	沖縄県内は子供が自転車乗ってる事が多く大人はあまり乗ってるイメージがありません。新都心公園内とか浦添大公園でサイクリング感覚で自転車が乗れたらいいな~と思う事が多いです。運動がてら景色を見ながらって感じで。
自家用車利用者	男性	40代	貸出在庫のweb確認
自家用車利用者	男性	40代	とにかく料金を安く
自家用車利用者	男性	40代	沖縄では難しい。
自家用車利用者	男性	40代	利用者のマナー向上
自家用車利用者	男性	40代	料金の価格設定です
自家用車利用者	男性	40代	坂が多い地域では難しい
自家用車利用者	女性	40代	狭くて混む那覇市でどのようにして自転車専用道路を設けるのか。万が一事故に遭った時の保険はどうになるのか万が一壊してしまった場合は全額弁償？定額弁償？少額弁償？
自家用車利用者	女性	40代	沖縄では自転車専用道がない。あっても整備されてなくて草木が生い茂っている。狭いが車と人が頻繁に往来する道では乗りにくい。国道沿いは怖い。誰が使ったかわからないものに触りたくないし、座りたくない。さびなどの見た目の手入れも適切に行えるのか？バッテリーの管理、充電、整備はきちんと行えるのか？
自家用車利用者	女性	40代	レンタル場所次第
自家用車利用者	女性	40代	モノレールを県内全体に整備すれば自転車シェアも増える

モノレール・バス利用者	男性	20代	盗難
モノレール・バス利用者	男性	20代	出来るだけ早めに充実することをねがっています
モノレール・バス利用者	女性	20代	沖縄県内でもシェアリングサービスを充実させて欲しい。
モノレール・バス利用者	男性	30代	貸出場所の周辺がサイクルコースの整備がされている。
モノレール・バス利用者	女性	30代	不法駐輪などがないような仕組みであってほしい。
モノレール・バス利用者	女性	40代	知名度がない
モノレール・バス利用者	女性	40代	乗らないので利用しない
モノレール・バス利用者	男性	40代	現在の道路で自転車を利用するのは怖い
モノレール・バス利用者	女性	40代	便利だと思います。
モノレール・バス利用者	男性	40代	道路事情
モノレール・バス利用者	女性	40代	マナーの悪い方が増えそうなので、最低限のマナーを周知の上貸し出して欲しい。レンタカーをネットで事前チェックインするみたいに、貸し出し時ではなく事前に周知すれば、貸し出し時の手間も少ないとと思う
モノレール・バス利用者	男性	50代	自転車だけでなく、高齢化社会に配慮した転倒しにくい乗り物(三輪等)の導入も検討してほしい。
モノレール・バス利用者	男性	50代	買い物かごは必須
モノレール・バス利用者	女性	50代	田舎にもあればよい。
モノレール・バス利用者	女性	50代	設置場所を増やすこと
モノレール・バス利用者	女性	50代	自転車専用レーン
モノレール・バス利用者	女性	50代	家の近くにできたらぜひ使いたい。できるだけたくさんの拠点があると便利ですね。

※ 料金についての要望

自転車乗車について安全面への要望意見

県外観光客	男性	20代	セキュリティ面で
県外観光客	男性	20代	盗難対策
県外観光客	女性	20代	軽いのにしてほしい
県外観光客	女性	20代	駐輪しやすい環境があるといい
県外観光客	女性	20代	値段を安く
県外観光客	女性	20代	貸し出しの場所が多ければ利用しやすい。
県外観光客	女性	30代	乗りやすい自転車がいい
県外観光客	男性	30代	もっと増やしてほしい
県外観光客	男性	30代	返却場所以外への放置
県外観光客	男性	30代	貸し出し自転車は新品でなくとも構わないので、利用料金を安くするべきである。
県外観光客	女性	30代	自転車の色、デザインがいいとより使ってみたくなります。
県外観光客	男性	40代	途中でパンクした時の保険や修理業者の手配をしてくれる店が欲しい
県外観光客	男性	40代	沖縄は自動車の交通量が多いので、安全啓発（自転車シェアリングを利用する人への交通ルールの徹底だけではなく、自動車を運転する人への啓発活動も）を実施してほしい
県外観光客	男性	40代	もっとみんなに知ってほしい
県外観光客	男性	40代	料金も安い方が良い
県外観光客	男性	40代	駐輪施設の整備が必要だと思う
県外観光客	男性	40代	おしゃれな自転車に乗りたい
県外観光客	女性	40代	都会ではよいと思うが観光地ではゆっくりみたいのであまり必要性を感じない。
県外観光客	女性	40代	もっと認知されるといいと思います。
県外観光客	女性	40代	便利だと思う。
県外観光客	女性	40代	知らない土地で利用することになるので、走行できる道の案内などが分かりやすいことが大事だと思います
県外観光客	男性	50代	安くする
県外観光客	男性	50代	台数が多いかが重要

※ 料金についての要望　自転車乗車について安全面への要望意見

### III.国内・海外における先進地事例調査

- 国内先進地：担当者へのヒアリング
- 海外先進地：文献調査取りまとめ

# 1.国内先進地事例

## (1) 港区

### 【目的】

#### ■想定したターゲット

- ①放置自転車対策
- ②通勤等
- ③二酸化炭素排出量削減ターゲット
- ④業務
- ⑤観光
- ⑥私事

#### ■実施の目的や背景等

総合的な自転車施策の一環として放置自転車対策、環境負荷の低減や環境意識の向上、回遊性の向上による街の魅力の向上や地域・観光の活性化、区民の利便性の向上等幅広い効果を得ることを目的としている。

### 【概要】

実施期間	H26.10.1～H30.3.31																										
運営時間	24時間（一部ポートを除く）																										
自転車台数	1,010台（平成29年2月末現在）																										
ポート数	63か所（平成29年2月末現在）																										
料金体系	<table border="1"><tr><td rowspan="6">個人</td><td>プラン</td><td>料金(税抜)</td><td>支払方法</td></tr><tr><td>月額会員</td><td>基本料金:2,000円/月 30分以内無料</td><td>クレジットカード ドコモケータイ払い</td></tr><tr><td>1回会員</td><td>基本料金:なし 最初の30分:150円/回</td><td></td></tr><tr><td>1日バス</td><td>1,500円/1日分 (23:59まで)</td><td>現金</td></tr><tr><td>無人登録機</td><td>※有人窓口購入の場合 別途ICカード発行料500円</td><td>クレジットカード 交通系ICカード</td></tr><tr><td></td><td>※月額会員・1回会員の延長料金:100円/30分</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">法人</td><td>月額会員</td><td>基本料金:2,000円/月 30分以内無料</td><td>請求書払い ※初期費用として ICカード発行手数料:500円</td></tr><tr><td>定額会員</td><td>基本料金:4,000円/月 ※延長料金なし</td><td></td></tr></table>	個人	プラン	料金(税抜)	支払方法	月額会員	基本料金:2,000円/月 30分以内無料	クレジットカード ドコモケータイ払い	1回会員	基本料金:なし 最初の30分:150円/回		1日バス	1,500円/1日分 (23:59まで)	現金	無人登録機	※有人窓口購入の場合 別途ICカード発行料500円	クレジットカード 交通系ICカード		※月額会員・1回会員の延長料金:100円/30分		法人	月額会員	基本料金:2,000円/月 30分以内無料	請求書払い ※初期費用として ICカード発行手数料:500円	定額会員	基本料金:4,000円/月 ※延長料金なし	
個人	プラン		料金(税抜)	支払方法																							
	月額会員		基本料金:2,000円/月 30分以内無料	クレジットカード ドコモケータイ払い																							
	1回会員		基本料金:なし 最初の30分:150円/回																								
	1日バス		1,500円/1日分 (23:59まで)	現金																							
	無人登録機		※有人窓口購入の場合 別途ICカード発行料500円	クレジットカード 交通系ICカード																							
		※月額会員・1回会員の延長料金:100円/30分																									
法人	月額会員	基本料金:2,000円/月 30分以内無料	請求書払い ※初期費用として ICカード発行手数料:500円																								
	定額会員	基本料金:4,000円/月 ※延長料金なし																									
料金收受	・現金・クレジットカード ・ドコモケータイ払い・交通系ICカード																										
登録方法	専用Web又は無人登録機																										

### 【利用実績】

登録者数	28,576名
延べ利用回数	589,489回
1日平均利用回数	334回/日
回転率	2.02回/台・日



出所：国土交通省HP 公開資料より抜粋

## 【取組概要】

- ・実証実験までに、港区の基本計画（港区まちづくりマスターplan・港区低炭素まちづくり計画）等に自転車活用を盛り込み、事前の調査を行っている。
- ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、公共交通の空白地を埋める端末交通として期待されている。
- ・平成28年より、近隣6区（港区、中央区、文京区、千代田区、新宿区、江東区）で広域相互乗り入れ実証実験を開始し、利用者の利便性向上を図っている。
- ・コンビニエンスストアにポートを設置するなど利便性向上を図っている。
- ・安全面に配慮することも重要、港区は比較的に歩道が広く、自転車の走行が可能な歩道（道路交通法上も走行可能となっている歩道）が多い。歩道が狭く自転車が走行出来ないところは、道路脇に矢羽根印（>>>）を引くことを警察に要望している。
- ・品川駅港南口では、実証実験開始当初の平成26年10月の自転車駐車場の定期契約台数が887台であったが、平成28年12月では718台となり、169台減となっている。一方、自転車シェアリングの1日平均貸出台数は、平成26年10月では24.1回であったが平成28年12月には192.4回となり、168回増となっている。このことから、自宅から駅までの代替利用がなされ、放置自転車対策につながっていると見られている。

### 港区自転車シェアリング HP

港区自転車シェアリングは、どこのサイクルポートでも自転車のレンタル・返却ができるレンタサイクルです。

English

港区  
自転車シェアリング

会員登録/ログイン

江東 千代田 港 中央 新宿 文京 渋谷 大田 横馬 品川 横浜 仙台 広島 沖縄 DBS

奥日光 寛美 神奈川県西 甲州 岐阜西濃 神戸 東北(青森/岩手) 尾道

## 30分150円～(税別) 安心料金プラン

30分150円～ 安心料金プラン！

¥150 30分150円～ 選べる料金プラン

坂道もラクラク 電動アシスト付き自転車

簡単！借り方・返し方  
借り方・返し方

お知らせ

2017.12.16 12月22日(金)新ポート「C1-41.港区立エコプラザ」オープン

2017.12.13 12月29日(金)～1月3日(水)「C1-22.神明いきいきプラザ」ポート営業時間変更と一時休止のお知らせ

2017.12.11 システムメンテナンス実施にともなうサービス一時停止のお知らせ

2017.11.10 「自転車を放置運転はダメ！絶対！」

港区自転車  
シェアリング実証実験  
期間：  
2014年10月1日～  
2018年3月31日  
運営：株式会社ドコモ・  
バイクシェア

法人会員  
募集中

港区  
自転車  
シェアリング  
モバイルサイト

QRコード



## (2) 横浜市

### 【目的】

- 想定したターゲット：観光/買物/業務/通勤等
- 実施の目的や背景等：「中期4か年計画」「横浜都 市交通計画」「関内・関外活性化推進計画」「環境未来都市計画」などの上位計画に位置づけられた都心部活性化、観光振興及び低炭素化に寄与する取組

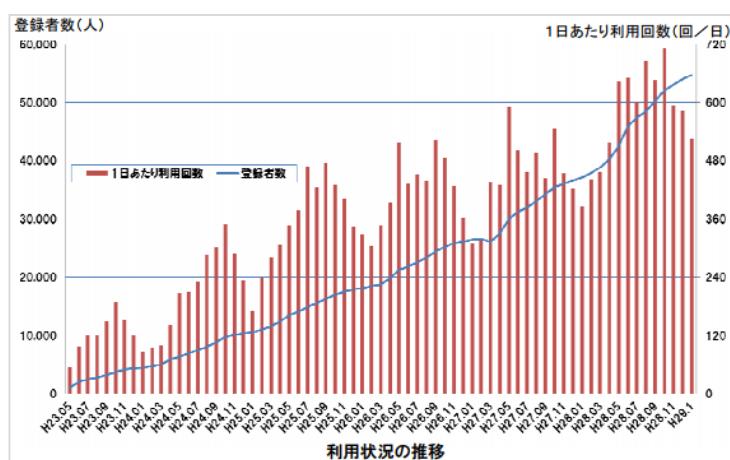
### 【概要】

サービス名	Baybike (ベイバイク)												
事業者	実施主体：横浜市 運営主体：ドコモ・バイクシェア												
実施期間	H26.4.1 ~ H31.3.31												
運営時間	6:00 ~ 22:00												
自転車台数	400台												
ポート数	47か所 (H29.2.1時点)												
料金体系	<p>登録料：0円          利用料金：基本料金 + 利用料</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>基本料(税抜)</th> <th>利用料(税抜)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1回利用</td> <td>-</td> <td>30分毎 150円</td> </tr> <tr> <td>月額会員</td> <td>2,000円／月</td> <td>最初の30分 0円 超過30分毎 150円</td> </tr> <tr> <td>法人会員</td> <td>2,000円／月</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		基本料(税抜)	利用料(税抜)	1回利用	-	30分毎 150円	月額会員	2,000円／月	最初の30分 0円 超過30分毎 150円	法人会員	2,000円／月	
	基本料(税抜)	利用料(税抜)											
1回利用	-	30分毎 150円											
月額会員	2,000円／月	最初の30分 0円 超過30分毎 150円											
法人会員	2,000円／月												
料金収受	クレジットカード、ドコモケータイ、現金（30くりパス）、請求書（法人）												
登録方法	携帯電話、パソコンによる登録												

### 【利用実績】

(H29.1.31)

登録者数	54,644名
延べ利用回数	783,038回 (H26.4～H29.1)
1日平均利用回数	615回/日 (H28.4～H29.1)
回転率	1.53回/台・日 (H28.4～H29.1)



出所：国土交通省HP 公開資料より抜粋

## 【取組概要】

- ・実施主体の役割は、事業全体の総括、運営事務所、バックヤード、ポート候補地（市の施設など）の用意、市民への広報、安全運転の啓蒙活動、自転車専用路確保のための警察等との調整等。
- ・運営主体は、自転車購入費の負担、シェアリングシステムの提供、料金回収、ポートの整備（自転車止め・自転車管理用のビーコン設置）、自転車の管理・再配置等。
- ・費用について、自転車購入費用は、運営主体が負担し、実施主体は利用料金の一部負担（利用者数・利用者料金に応じた割合補助）のみ。運営主体は自転車への広告主を募り、広告料を運営費に充てることが出来る。
- ・利便性の向上のため自転車の増設、ポートの拡充、事業エリアの拡大を図る。今後はコンビニエンスストアへのポート設置なども予定している。
- ・イベントを活用して本事業のPR等も行っている。イベント会場が複数箇所あった場合に、臨時ポートを設置して会場を行き来できるようにするなど。

### 横浜コミュニティサイクル 「baybike」HP

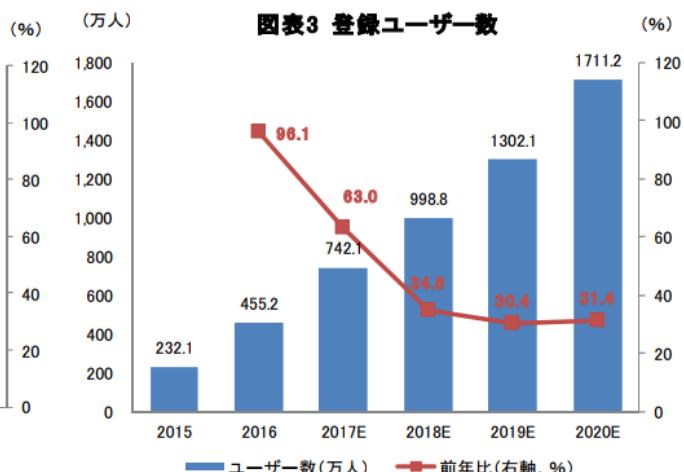
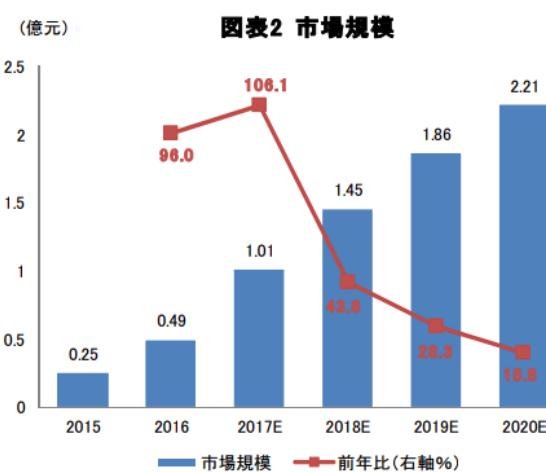
The screenshot shows the homepage of the baybike website. At the top, there is a navigation bar with links for English, and a map of Yokohama showing various station locations. Below the map, a large banner announces the opening of a Facebook page with three speech bubbles containing text: "おすすめスポット!", "便利な使い方!", and "ポートの紹介!". To the right of the banner, there is information about basic fees: 150円 per 30 minutes for individual users and 2,000円 per month for members. The operating hours are listed as 6:00～22:00. On the left side, there is a sidebar with links for new users, payment methods, location guides, and member information. At the bottom, there is a news section with several articles and a sidebar for the Yokohama Community Bike Project.

## 2.海外先進地事例

### (1) 中国

#### ・自転車シェアリング市場の概況

シェアリング自転車の市場規模は2015年にわずか2,500万元（約4億2400万円）程度であったが、2016年のMobikeの参入で一気に脚光を浴び、市場規模はほぼ倍増の4,900万元（約8億3200万円）へと拡大した。今後、参入企業の増加、人々の認知度の向上に伴い、2020年の市場規模は2億2,100万元（約37億5500万円）に上る見通し。ユーザー数を見ると、2016年末時点の各社登録ユーザー数は450万人規模であったが、2020年には1,711万人に達すると見られている。



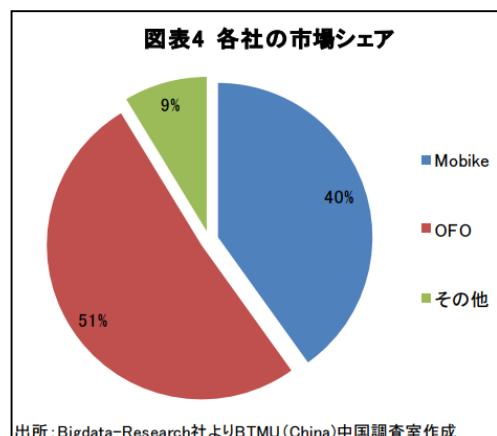
注:2017年以降は予測値

出所:速途リサーチよりBTMU(China)中国調査室作成

注:2017年以降は予測値

出所:速途リサーチよりBTMU(China)中国調査室作成

企業別では、2016年末時点、OFOの市場シェアは51.2%、Mobikeは40.1%と2社合わせて全体の9割以上を占め、事実上の寡占状態となっている。



#### ・シェアリング自転車市場

シェアリング自転車は短距離移動の利便化を趣旨としており、ユーザーは100～300元（約1700円～5,100円）の保証金を預け、QRコードをスキャンすることで自転車を利用できることから利便性が高い上、1回の使用料金は0.5～1元（約9～17円）と価格も安い。またシェアリング自転車は使用可能エリアといった制限はなく、目的地に着いたら鍵をかけるだけで盗難される心配もなく、人々のお出かけに確実な便利をもたらし、画期的な存在と評価されている。

中国における最初のシェアリング自転車は2014年に北京大学で生まれ、当時、北京大学の学生である戴威氏はキャンパス内移動の利便化を図るためにOFOを創設し、2015年までに2,000台以上のシェアリング自転車が北京大学キャンパス内で利用されるようになった。2016年に入り、Mobikeの参入に伴い、シェアリング自転車は大きく注目されるようになり、現段階では、Mobike、OFOをはじめ、20社以上のシェアリング自転車会社が市場に参入している。

## ⇒主要サービス

<b>サービス名</b>	Mobike
<b>特徴</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンのアプリで自転車の認識番号やカギとなる暗証番号のやり取りをするため、自転車をどこでピックアップしても、どこで降りてもいい。</li> <li>・自転車にはGPSが内蔵されており、どこに自転車があるかを地図で確認できる「GPS電子ロック」となっている。</li> <li>・現在、100都市で展開しており、ユーザー数は約1億人、1日の乗車回数は約2500万回に上る。</li> </ul>
<b>保証金（元）</b>	299元（約5,080円）
<b>単価（30分）</b>	一般型：1元（約17円）、 Lite型：0.5元（約9円）
<b>今後の展開</b>	2017年6月29日にはアジア以外の都市で初となる英国のマンチェスターと、マンチェスターの郊外ソルфорドで運営を開始。2017年末までには200都市へと拡大する予定。

<b>サービス名</b>	OFO
<b>特徴</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンのアプリで自転車の認識番号やカギとなる暗証番号のやり取りをするため、自転車をどこでピックアップしても、どこで降りてもいい。</li> <li>・手動パスワードロック</li> </ul>
<b>保証金（元）</b>	99元（約1,682円）
<b>単価（30分）</b>	1元（約17円） /0.5元（約9円）

※ 1元：16.99円（2017年12月6日時点）

### ・自転車シェアリングの課題

地下鉄駅前やショッピングモール近くの路地が放置自転車で溢れるといった問題が起こっていると指摘している。放置された自転車の中には、サドルがなくなっていたり、鍵が壊れていたり、QRコードが削り取られていたりと、使えなくなってしまった自転車も少なくない。

### 「MOBIKE」ホームページ



## (2) 台湾

### ・導入の背景

台北では、経済成長とともにモータリゼーションが進行し、特に、バイク利用者は世界有数の規模となり、交通渋滞や排気ガスによる大気汚染が社会問題となっている。台北市は、このような問題への対処とともに、市民の生活の質や満足度の向上といった台北の価値向上を目指し、より住みやすく、持続可能性を高めることを目指した。その中で自動車やバイクといったプライベートな交通手段から、公共交通機関への転移を促す環境整備を行うため、公共交通システムの向上を目標に都市計画を推進している。

### ・自転車シェアリングについて

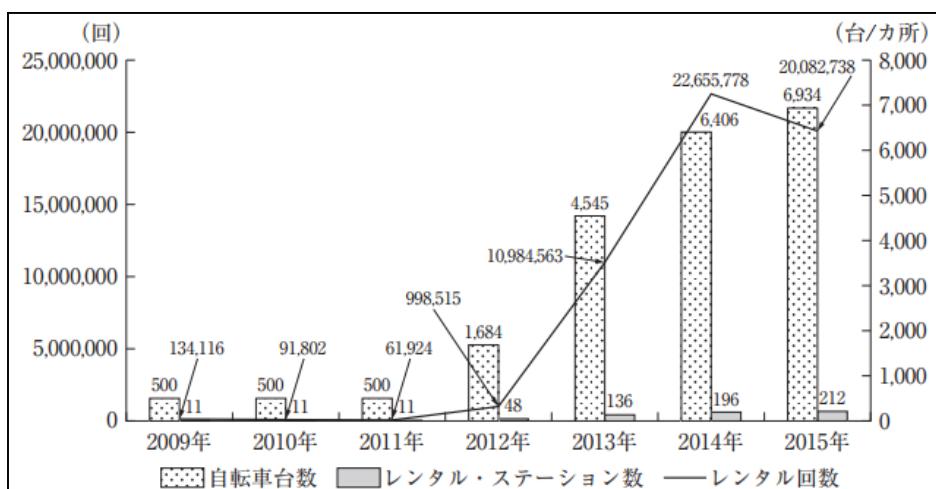
台北の公共自転車シェアリング「YouBike」は、導入から2年で、周囲の予想を大きく覆し、大成功をおさめている。自転車一台の一日あたりの利用者数は平均で10人を超える、世界最高レベルに達している。自転車シェアリングの導入が欧米などに比べて遅れていたアジアにおいて、首都レベルの規模ではおそらく最初の成功例だろう。

### ⇒主要サービス

サービス名	YouBike
特徴	・1日1台あたり、9~10名ほどが利用しており、約7000台以上の自転車が設備されています。
利用料金	30分：5元（約19円）、 4時間までは30分ごと：10元（約38円） 4~8時間は30分ごと：20元（約75円） 8時間以上は30分ごと：40元（約150円） 年会費は無料、デポジット不要
ステーション	222カ所
今後の展開	今後2018年までにレンタル・ステーション400カ所、自転車1万3,000台にまで拡大する計画である。これにより、350m毎にレンタル・ステーションが配置されることになり、5分歩けば自転車が借りられる環境が整備されることになる

※1元：3.74円（2017年12月6日時点）

### You Bikeの自転車台数、レンタル・ステーション数、レンタル回数の推移



### (3) タイ・バンコク

#### ・交通事情

バンコクは、交通渋滞がひどく、排気ガスの排出量が多い都市として周知のとおりである。ではなぜバンコク都内で交通渋滞が発生するのか。その原因の1つは、バンコク都内における自動車登録台数が約800万台であるのに対し、面積約1,570km<sup>2</sup>のうち道路率がわずか5パーセント程度しかないことである。東京都の自動車登録台数が約330万台で面積約2,190km<sup>2</sup>のうち道路率が約8.5 パーセントであること比較すれば、バンコクの道路の狭さがお分かりいただけるだろう。

⇒主要サービス

サービス名	Pun Pun
特徴	<ul style="list-style-type: none"><li>・現在の登録者数は8,668人で、利用回数はサービスを開始してから2015年12月末まで34万8,578回。</li><li>・外国人でもパスポートがあれば登録可能である。また、自転車は、借りたステーションとは別のステーションでも返却可能であり、利便性を高めている。</li></ul>
利用料金	カードの発行時保険料：220バーツ（約759円） チャージ料金：100バーツ（約345円） 合計320バーツ（約1,104円） 利用料金は利用者の増加を図るため、現在は無料にされている。
ステーション	50か所のステーション、約500台の自転車が置かれている。

※ 1バーツ：3.45円（2017年12月6日時点）

#### 「PUN PUN」（タイ）ホームページ

The screenshot shows the official website for Pun Pun Bike sharing. The top navigation bar includes links for 'Home', 'About Us', 'Bike Station', 'Join Us', 'FAQ', and 'Contact'. The main header features the 'PUN PUN' logo with two stylized green bicycle icons. Below the header, there's a large image of people riding bicycles at a station. A descriptive text box in Thai explains the service's purpose: "To encourage the use of bicycles as a mode of transport and reduce traffic jams in Bangkok, we have introduced a bicycle rental service called 'PUN PUN'." To the right, a sidebar lists links such as 'About Us', 'FAQ', 'Contact', and 'How to Join'. The bottom section features a large image of a green bicycle with various icons around it, each accompanied by a caption in Thai: 'จักรยานสาธารณะ', 'จักรยานสาธารณะ', 'จักรยานสาธารณะ', 'จักรยานสาธารณะ', 'จักรยานสาธารณะ', and 'จักรยานสาธารณะ'.

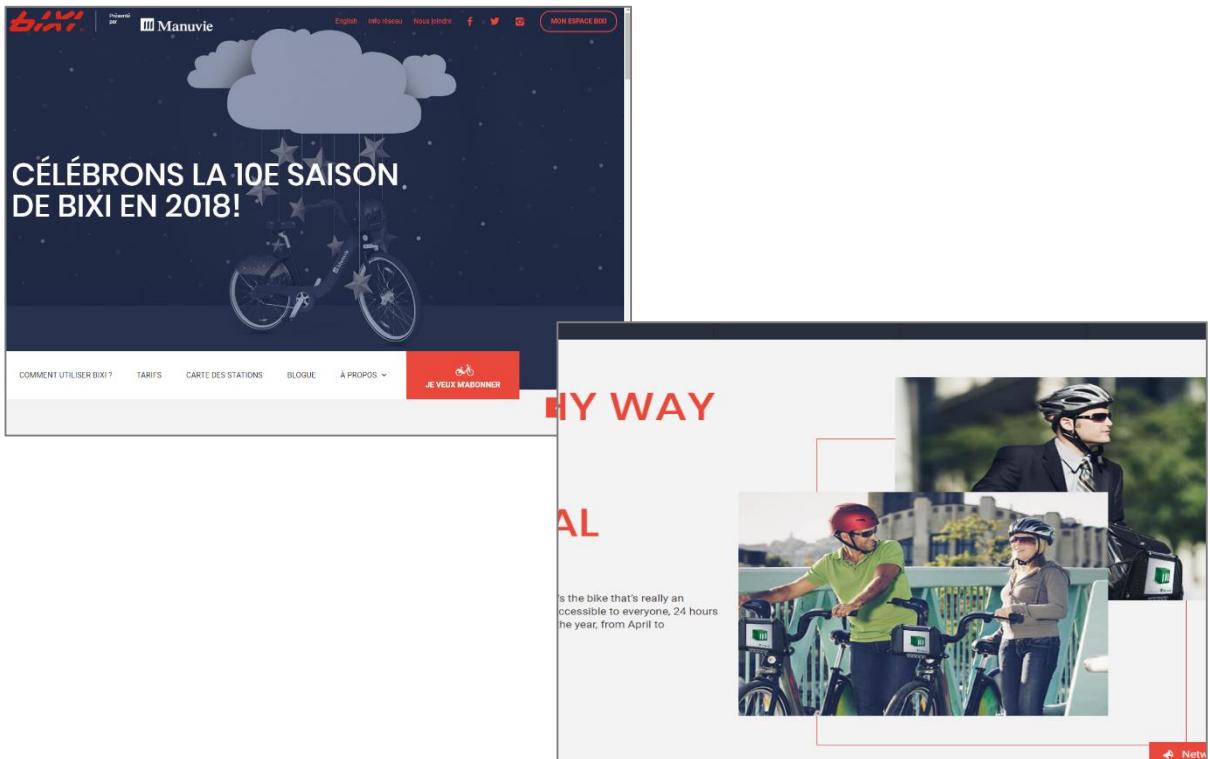
## (4) カナダ・モントリオール

⇒主要サービス

<b>サービス名</b>	BIXI
<b>特徴</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ステーションの自動支払機は太陽光で運用している</li> <li>短期旅行者、ビジネストリップ、モントリオール在住者向けの様々な料金プランがあり、仲間とメンバーシップをシェアすることができます。</li> <li>自転車にはID情報を無線通信する「RFIDタグ」が装着されており、利用者は「BIXI」のウェブサイト上で、空いている自転車をリアルタイムで探すことができる。</li> </ul>
<b>利用料金 (カナダドル)</b>	年間パス : 89カナダドル (約7,883円) 30分以内 : 2.95カナダドル (約261円) 24時間 : 5カナダドル (約443円) 3日間 : 14カナダドル (約1,240円)
<b>ステーション</b>	460か所のステーション、約5,200台の自転車が稼動

※ 1ドル : 88.57円 (2017年12月6日時点)

### 「BIXI」(カナダ) ホームページ



The image shows two screenshots of the BIXI Canada website. The top screenshot displays a dark blue header with the BIXI logo and Manuvie branding. Below it is a large banner with a white cloud and stars, with the text "CÉLÉBRONS LA 10E SAISON. DE BIXI EN 2018!". The bottom screenshot shows a red-themed section with the word "WAY" and a photo of a man and a woman on bicycles.

## (5) アメリカ・ニューヨーク

### ・自転車利用の概況

近年、ニューヨーク市で北米最大規模の自転車シェアリングプログラム「シティバイク（Citi Bike）」が開始し、米国内の他地域でも自転車シェアリングプログラムを導入しようとの動きが相次いだ。米国内各都市で真新しい自転車レンーンを目にする機会も多く、米国で自転車利用は新たなトレンドとして存在感を増し、利用者も増加している様子が窺える。

### ・自転車シェアリング導入の背景

ニューヨーク市では、2009年にシェアバイク導入に関する「Bike share opportunities in New York City」が発表され、本格的に導入の検討が進められた。当時からニューヨークでは、日常的な自転車の利用者は13万人を超えるなど自転車の利用が盛んであり、直近の3年間だけで新たに約320km、累計675kmにおよぶ自転車レンーンなどが整備されていた。また、そもそもシェアバイクは人口が密集した都市への導入に適しているが、特にニューヨーク市ではマンハッタン区の面積は小さく主要な目的地それぞれを結ぶ距離は短いこと、また働く人の半数は自宅と職場の距離がサイクリングに適した距離（8km以内）に収まっていることなど、ニューヨークにはシェアバイク導入に向けた条件が整っていた。さらに、シェアバイク導入は、雇用創出などの経済効果や利用者の健康増進をもたらすとされ、自転車の利用拡大は、長期計画「PlaNY」で温室効果ガスの削減を掲げるニューヨーク市にとって、環境に優しい都市としてのイメージアップにも効果的であった。

### →主要サービス

サービス名	Citi Bike
特徴	・年齢制限：16歳以上、パス購入は18歳以上 ・2016年 6月末時点で、年会員数は10万人を突破。
保証金（米ドル）	101ドル（約11,355円）
利用料金	年間パス：163ドル（約19,956円） 24時間パス：12ドル（約1,469円） 72時間パス：24ドル（約2,698円） 追加チャージ 15分毎の超過につき：4ドル（約450円） 紛失盗難：1200ドル（13,492円） 1回の利用が30分以内無料（何度でも利用可能）
ステーション	600以上。

※ 1ドル：112.43円（2017年12月6日時点）

### ・自転車シェアリングの課題

場所や時間帯によって駐輪台数が変動する各駐輪ステーション間の需給バランスが自然には調整されないため、日々自転車を移動させる作業が発生し、運営の重荷になっている。また、駐輪ステーションの端末がクレジットカードを読み取らず、借り出しできない駐輪ステーションが散見された。駐輪ステーションの無人化により管理コストが低減したこと、多数の駐輪ステーション設置が実現した一方、このようなトラブル発生時の対応はどうしても後手に回ってしまう。コールセンターが用意されてはいるが、即時に対面での対応ができない点は、無人化を前提とした運用そのものが抱える課題である。

### ・「Citi Bike」導入の効果と今後

Citi Bikeの導入による効果については、Citi Bikeの管理を行う自転車修理工やコールセンターのオペレーターなど年間で新たに170人の雇用の創出と、3,600万ドル（約43億円）の経済効果が期待されている。

さらに、健康面では、Citi Bikeの利用により、2015年の一年で73万キロカロリーが消費された。近くの場所への移動のしやすさという特性のあるシェアバイクは、運動を日常に取り入れる絶好の機会になると考えられる。加えて、環境面でも約4,000トンに及ぶ温室効果ガスの排出が抑制されたとされている。市内を走る自転車レーンなどは2015年までに約1,625km整備され、日常的に自転車を利用する人は、2014年には77万人となり、そのうち4万人が通勤に使用している。通勤での自転車利用者は、Citi Bikeの導入前の2010年と比べると67%増加し、シカゴなどシェアバイクがある他の主要都市と比べ倍の早さで増加している。このことから、渋滞などに左右されない新たな交通手段として、Citi Bikeを含め自転車がいかにニューヨーク市民に浸透しているかが窺える。今後、ニューヨーク市では、マンハッタン区の北側のハーレム地域やブルックリン区の南側などへ貸出ステーションを拡大し、2017年末までに、貸出ステーションを現在の472か所から700か所に、自転車の台数を8,000台から1万2,000台に拡充することとしている。

## 「citi bike」（アメリカ）ホームページ

The screenshot shows the homepage of the Citi Bike NYC website. At the top, there's a banner with two gift boxes and the text "Give the gift of bike share this holiday season!" followed by a "Shop Now" button. Below this is a large image of a woman smiling while riding a bike. Overlaid on the image is the text "Unlock a bike. Unlock New York." and a subtitle "Faster than walking, cheaper than a taxi, and more fun than the subway." There are "Get Started" and "How it Works" buttons. To the right, there's a section titled "Experience NYC in a whole new way" with a subtext about the program being the nation's largest bike share program. At the bottom, there are four numbered steps: 1. Join (with an icon of a lock), 2. Unlock (with an icon of a person on a bike), 3. Ride (with an icon of a person riding a bike), and 4. Return (with an icon of a person returning a bike). Each step has a brief description and a "See pricing" or "Find a bike" link.

## (6) フランス・パリ

### ・パリの道路事情

パリ市の面積は105km<sup>2</sup>で、山手線の内側ほどの広さです。そこに220万人が住んでおり、慢性的な交通渋滞と駐車場不足の状態にあります。中世の建物が多く残り、建築基準の厳しいパリでは、建物を潰して駐車場にするというわけにはいきません。このため、パリ市内の道路は商業地であろうと住宅地であろうと多くが一方通行化されており、道路の片側もしくは両サイドを有料駐車帯にしています。

### ・自転車シェアリングについて

渋滞の激しい市内の移動を容易にするため、パリ市では2007年に自転車シェアリングvelib（ヴェリブ）がスタートしました。現在、約20万人が年間パスに登録し、1,800のステーションと2万台の自転車を抱える世界最大の自転車シェアリングに成長しています。会員登録をしていれば、24時間いつでも利用したいときに使え、借りた場所と異なるステーションに返却できる利便性が評価されているようです。

### ⇒主要サービス

サービス名	Velib
特徴	料金体系で30分以内であれば無料にして、時間が経つほど割高にしているところです。これにより利用者は自転車をすぐにステーションに返却するようになり、次に借りたい人がすぐに利用できる環境ができます。
保証金（ユーロ）	150ユーロ（19,934円）
利用料金	登録料1日：1.7ユーロ（約226円） 7日：8ユーロ（約1,063円） 使用開始から最初の30分は無料 31-60分：+1ユーロ（約133円） 61-90分：+2ユーロ（約266円） 91分以降：30分ごとに4ユーロ（約532円）
ステーション	1800の貸出・返却ステーションに2万3600台の自転車が用意されている。

※ 1ユーロ：132.89円（2017年12月6日時点）

### 「velib」（フランス）ホームページ

The screenshot shows the official website of Velib' (www.velib.paris). The top navigation bar includes links for 'ACCUEIL', 'ACTU', 'COMMENT ÇA MARCHE?', 'ABONNEMENTS & TARIFS', 'PLAN', 'LE MAG', and 'P'TIT VELIB'. Below the header, there's a banner for 'Toutes les infos sur les stations en travaux' with a link to 'velib2018.com'. The main content area features sections for 'S'inscrire' (Registration), 'Se connecter' (Login), and 'Les stations' (Stations). The 'S'inscrire' section has fields for 'Nom de famille', 'Prénom', 'Date de naissance', and 'Code postal'. The 'Se connecter' section has fields for 'Nom d'utilisateur' and 'Mot de passe'. The 'Les stations' section shows a map of Paris with station locations marked. A sidebar on the left provides links for 'Votre abonnement', 'Pour un an', 'Utiliser Velib' occasionnellement', 'Pour un jour', 'Pour une semaine', and 'Besoin d'aide?'. A footer at the bottom contains links for 'Questions - Réponses', 'Besoin d'aide? Contacter Allo Velib', and a phone number '01 30 79 79 30'.

## (7) デンマーク・コペンハーゲン

### ・交通手段

コペンハーゲンは主に電車とメトロ（地下鉄）、バスといった交通手段があります。切符も共通のため車がなくともなんの不便もなく都市部では生活することができます。しかし、最も使われている交通手段はこれらの公共の乗り物ではなく自転車です。自転車用の道路がどこにいっても整備されており、また右左折用の表示等もされているため、通勤時間帯はまるで車の様な状態になります。

### ・自転車政策の背景

市民の環境や健康に対する意識が高いことに加え、自転車道の整備など、市が積極的に自転車政策を進めたことが背景にある。

⇒主要サービス

サービス名	Bycyklen
特徴	<ul style="list-style-type: none"><li>一台一台に端末がついています。この端末から、目的地や使用料金を見られるだけでなく、観光情報、アクセスも閲覧が可能です。</li><li>GPSがついているため、目的地までの所要時間や距離、近くの観光施設を検索することができます。</li></ul>
利用料金	<p>デポジット：200クローネ（約3,572円） 1時間：30クローネ（約536円） 1か月：70クローネ（約1,250円） ※1ヶ月140分利用でき、超える分は超過料金が発生 10時間：300クローネ（約5,358円） 20時間：500クローネ（約8,930円）</p>

※ 1クローネ：17.86円（2017年12月6日時点）

### 「Bycyklen」（デンマーク）ホームページ

The screenshot shows the official website for Bycyklen. The top navigation bar includes links for Home, How to, Find a bike, Pricing, The Bycykel, FAQ, Contact, and a 'Bycyklen Account' button. The main banner features a photo of people riding bicycles and the text: 'Your green shortcut in the city -for commuting as well as for sightseeing'. Below the banner, there's a 'Discover' section with links to 'Create an account', 'Find a Bycykel', and 'How to'. A 'News' section lists recent updates. The right side of the page has a large 'How to' section with several circular icons illustrating the process of using the service, such as 'Create a Bycyklen account', 'Go to a docking station', 'Log into a bike and go', 'Ride where ever you please', and 'Return to a docking station'. The bottom of the page contains detailed terms and conditions for rental.

## IV.有識者ヒアリング調査

今回の有識者ヒアリングは、シェアサイクルの発展に寄与するため設立され、日本及び海外でのシェアサイクルの取組事例や動向等を多数把握している「一般社団法人 日本シェアサイクル協会」と、沖縄県内において平成29年3月から実証実験として「沖縄バイクシェア」を実施している「一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー」を選定して、沖縄におけるシェアサイクルの導入可能性について、ヒアリングを行った。

## (1).県外

対象 : 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事 森井 博氏  
事務局長 青木 美雪氏

ヒアリング実施日 : 2017年12月7日

### 【一般社団法人 日本シェアサイクル協会 協会概要】

名称 : 一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事業目的 : ① シェアサイクルの業界関係者が本協会の会員としてまとまり、日本のシェアサイクルの発展に寄与する。

② 日本のシェアサイクル発展のため、官公庁・鉄道・各団体 等とのパイプ役及び協働組織として活動する。など

会員数 : 33社（正会員20社、賛助会員8社、協力会員5社） 2017年10月18日現在

■現在は、各地において様々なタイプのシェアサイクルが行われている。導入目的も燃料削減による環境対策、健康維持、渋滞対策など様々である。まずは、その地域が、どのような目的で実施するのか？それにより、導入規模や導入システム、導入自転車が変わってくる。

■台湾（台北）のシェアサイクルが伸びている。沖縄と気候も類似しているので、参考になるのは。

当地に本社を構えるジャイアントと言う世界的な自転車メーカーの協力の下、ジャイアント製の車輪を初期から多数導入している。乗りだし30分を、利用者負担は無料（現在は有料）として、代わりに市が料金負担することにより、普及が進んでおり、今は街の日常光景である。普及のためには、利用料金は無料か出来るだけ安く抑えるのがベターである。電動アシスト自転車はメンテナンスや充電の際の入件費などのコストがかかるが、台湾で使う自転車はシェアサイクル向けの強固なメンテナンスフリーなものとすることにより、運営コストを抑えている。

■電動自転車は利用者側からは非常に楽だが、運営管理という面ではバッテリー交換の入件費やメンテナンスなどが発生し、コスト的にも負担になる。設備投資とランニングコストが出来るだけ安くなるシステムを考えていく必要がある。ヨーロッパでは一部のエリアで電動自転車を使用しているが、起伏が激しいエリアでも電動でない自転車で運営している所もあるようだ。エコという観点からも、健康志向という視点からも必ずしも電動自転車でなければならないということはない。

■例えば、沖縄の那覇市の人口規模であれば、500台ほど導入し、実証実験をしたほうがいいのではないか。実際に始めてみないと分からないことが多い。ある程度の自転車台数が必要。少数だと利用状況のデータにも偏りも出てしまう。少数導入となると住民の認知にも繋がらない。

- 低料金での実施が必要と感じる。沖縄は自転車の文化があまり無いため、低料金でなければ普及に繋がらないのではないか。
- 北海道では、中国の「Mobike」が導入されている。自転車は電動アシストではない、自転車の施錠及び位置確認のため、簡易な蓄電池を備えた機器を搭載している。自転車はノーパンクタイヤ（チューブレスタイヤ）を使用しており、4年間メンテナンスフリーとなっている。
- 以前のポートは基礎工事が必要な地面設置型のシステムにより、自転車管理や施錠を行っており、初期設置コストが多くかかったが、最近は、ビーコン一つで自転車管理が出来るようになって、例えばビーコンを取り付けておくポール一本を設置すれば、ポート内の自転車管理が出来る。また、施錠は通信により自転車側で電気的に出来る形態が普及したことから、ポートを設置する初期コストが少なくなった。この仕組みのポートには自転車を固定するラックは不要であるが、無秩序に停められると困ることから、停める場所を示す「ガイド」としてラックを置いているもの。
- 自転車を複数種用意して、利用者が用途により、自転車を選択出来るシステムの展開も始まっている。「電動アシスト機能付き自転車」、「（電動アシスト機能付きでない）一般車」や「（電動アシスト機能付きでない）小径車」や「スポーツタイプ」など。
- 今は、多種多様なシェアサイクルのシステムが展開している。導入目的により、導入規模や導入システムを検討する必要がある。まずは、実証実験的に進めて、導入目的を定めて、それに応じた規模やシステムを展開していくのが主流のように思う。また、シェアサイクルがその地域における基本計画やビジョンにそつた取組であると位置づけて、地元の意識をまとめる、意識の醸成に繋げる仕組みも必要。
- 鹿児島市の自転車政策は、市の行政計画に「コミュニティサイクル事業」と「乗車環境の整備」も自転車の前輪・後輪の関係として併せて位置づけて進めており、参考になると感じる。**※次頁参考照**
- 自転車が走行する為の自転車専用路の整備が必要ではないか。乗車環境としては、自転車専用路がベストであるが、暫定的に、矢羽根印を道路脇に示して進めているところもある。金沢市などは道路幅がごく狭いところ（矢羽根印を両端に引くと、自動車の実寸幅がとれないのが明確な狭さ）であっても、とりあえず矢羽根印を引いている。これは、そのレーンを走る自転車だけでなく、自動車の運転手や歩行者を含めた道路を利用する全ての人に、ここは自転車が通る可能性のあるレーンだと普段から意識付けしているものである。道路を利用する全ての人に、「ルール」を教えている安全教育の取組の一つとも言える。
- 沖縄にはバスレーンがあるので、これをなんらかの形で活用することは出来ないか。
- シェアサイクルの普及のためには、安全教育なども必要。当協会では、様々なイベントでシュミレーター等を活用した安全教育の勉強会を実施している。
- 放置自転車禁止区域の把握が必要。自転車シェアリングのシステム導入にも関わってくる。
- シェアサイクルの導入にあたって、これを環境配慮の取組として、環境省の補助を受けることも出来るようである。

## 【コミュニティサイクル「かごりん」の事業概要】

管理運営 : (株) JTB九州  
時期 : 本格導入 平成27年3月  
規模 : サイクルポート21箇所 自転車174台 回転率: 2.2回/日  
目的 : 自動車等から、環境にやさしい「自転車プラス公共交通」への転換  
: 中心市街地に導入することで、中心市街地の回遊性向上や観光の振興を図る。  
経緯 : 鹿児島市の各行政計画にコミュニティサイクル（現名称の）「かごりん」を位置づけて、数度の社会実験を経て、本格導入に至っている。コミュニティサイクル事業は、自転車が走る環境を整備する「自転車走行ネットワーク整備計画」と自転車の前輪・後輪の関係で進めている。「自転車走行ネットワーク整備計画」の具体的な取組としては、中心市街地と周辺部を対象に選定した78のネットワーク路線について、車道を活用した自転車専用通行帯や歩道を活用した自転車通行位置の明示などの整備を進めており、国道、県道、臨海道路を含む約49km（平成28年度末までに20.1km完了）について、関係機関である国、県の道路管理者や警察と連携して取り組んでいる。  
「かごりん」の特徴として、サイクルポートの立地は、交通結節点や観光拠点などをカバーし、会員期間内なら何回利用しても30分以内は無料と設定することなどにより、ターゲットとしている中心市街地のチョイ乗りや観光客の利用促進に繋げている。



〈かごりんHP〉

## (2).県内

対象 : 一般社団法人 沖縄観光コンベンションビューロー 企画部 松田 泰氏

ヒアリング実施日 : 2017年12月12日

### 【沖縄バイクシェア実証実験の概要】

エリア : 那覇市内に6ポート  
期間 : 平成29年3月6日から実証実験を実施中  
車両数 : 20台（電動アシスト自転車）  
事業主体 : 一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー<sup>1)</sup>  
運営主体 : ドコモバイクシェア及び株式会社陽報



〈沖縄バイクシェアHP〉

- 現在は観光客の利用がメイン。観光客利用で認知を広げていくのが今の沖縄には最もフィットすると考えている。県民利用としては、例えば、よその街から車で来てもらい、その駐車上からバイクシェアを利用してそこの街を回遊してもらう、言えばライド＆バイク的な利用もあるのではないか。
- バイクシェアの停留所（ポート）は、現在ホテルがメイン。アンケート結果にもあるように商業施設やコンビニエンスストアにあれば利便性が向上され、利用者増にも繋がるのではないか。
- 現在の実証実験では1日パス（2,000円）と時間利用（30分：200円）を用意しており、1日パスの利用が多くなっている。アンケート結果では、近距離の利用を望む声が多いようだが、糸満市や本島中部辺りまでの利用者もいる。
- 利用者も増加傾向にある。特に観光客利用が多いため、1台での利用に加え、ペアでの利用など複数台同時利用が多い。HPでは、日本語のほか、英語と中国語（繁体字）も選んで表示が可能であり、外国人にも対応している。
- 大きな駐車場などを利用して、パークアンドライドのような利用方法が出来るようなシステムも良いのではないか。
- 実証実験前は、夏場の利用状況を危惧していたが、利用者数は減っていなかった。電動アシスト自転車の快適性が示されているのかと考える。
- ゆいレールとの連携が必要だと感じる。各駅にポートを設置することで、乱雑な自転車放置などの抑制にもなる。主要なバス停との連携も重要になるのではと感じる。ゆいレールやバス利用の際の利用料金に対するインセンティブ（双方利用の際の料金割引）も検討出来ると良いと思う。
- 自転車専用道路の整備が必要ではないか。自転車専用道路があるのは一部のエリアのみ。路側帯が狭いので危険を感じることも多いのではないか。
- 沖縄は坂が多く、地形的には電動アシスト自転車が有用だと感じる。
- 自転車に乗るという風土がないと言われている。自転車についての安全教育に関する啓蒙活動が必要と考える。警察の協力を得て、「自転車安全利用五則」と言ったチラシも作成して、活用している。自転車自体の普及に繋げていく必要がある。
- 民間企業のみで実施するのではなく、行政との連携が今後根付いていく為には必要ではないか。



## V.まとめと今後の展望

# 1.調査結果より

## ●アンケート分析にあたって

先ず、今回のアンケート調査においては、「自家用車利用者」及び「モノレール・バス利用者」は通勤通学にそれぞれ自家用車及びモノレール・バスを利用している方を対象としています。

同様に「自転車利用者」においても通勤通学に自転車を利用している100人の方を対象と考えていたが、アンケート調査を実施したところ必要回答数が得られなかつたため、参考値としております。

併せて、国勢調査の結果（沖縄県で通勤・通学に自転車利用3.5%）から鑑みて、本調査の「自転車利用者」が、実存割合で見ると少数派であり、単純に三者合計の平均で沖縄県内のトレンドを示すものではなく、回答によっては大多数を占める「自家用車利用者」「モノレール・バス利用者」に依ったトレンドとなるであろうことにも留意する必要があると考えられます。

## ●通勤・通学の交通手段

国勢調査では、10年ごとの大規模調査（西暦年の末尾が0の年）において、従業地又は通学地へ通勤・通学するために利用している交通手段について調査をしており、全国の「自転車」の16.0%に比べて、沖縄県の「自転車」が3.5%と、かなり低くなっています。他方、全国の「自家用車」の47.5%に比べて、沖縄県の「自家用車」は64.3%と高いものとなっています（P6）。

これは、蒸暑地等の理由により、旅客運送の約9割が自家用車に依存し、モノレールを含めても、公共交通機関の分担率は、わずか3.2%（全国平均で29.9%）に留まっている沖縄特有の背景が見てとれます。

## ●自転車利用状況

「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」は、普段も「ほとんど利用していない」が85.0%となっており、沖縄県内のトレンドとしてもこれに近いものと想定されます。

「自転車利用者」は、普段も「毎日のように利用している」が58.8%、「時々利用している」で17.6%となっております。

「県外観光客」は、地元で普段利用している、「毎日のように利用している」が34%、「時々利用している」で35%となっております（P19）。

## ●自転車利用理由について

「自転車利用者」の利用理由では「いつでも利用できる」「近距離の移動に便利だから」が52.9%、「他の交通機関に比べお金がかからないから」が50.0%となっています（P21）。

## ●電動アシスト機能付き自転車の利用経験について

本調査では、「電動アシスト機能付き自転車」の導入を前提に調査をしました。電動アシスト機能付き自転車は、「坂道を少ない力で上れる」「重い物を乗せても楽」「楽に遠くまで行ける」「体力に自信のない人でも大丈夫」とのメリットがあり、普段自転車に乗らない方に対しては、一般車に比べて、自転車乗車に誘引しやすいものと思われます。

「自家用車利用者」の利用経験は12.0%、「モノレール・バス利用者」が17.0%、「自転車利用者」と「県外観光客」でそれぞれ55.9%と63.0%で過半数を超えています(P22)。

のことから採用する自転車を「電動アシスト機能付き自転車」とし、導入する自転車シェアリングへ多くの利用者を呼び込むためには、県内の「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」向けには電動アシスト機能付き自転車の快適性などのメリットを含めた利用者への十分な説明が必要と思われます。

## ●自転車シェアリングの認知度について

「自家用車利用者」が40.0%、「モノレール・バス利用者」が43.0%と過半数以下となっています。

また、「県外観光客」では71.0%となっており、県外での自転車シェアリングの広まりが要因と考えられます(P23～24)。

## ●自転車シェアリング利用経験について

上述の自転車シェアリングを認知していると答えた方に聞いた自転車シェアリング利用経験は、「自家用車利用者」が10.0%、「モノレール・バス利用者」が18.6%、「自転車利用者」が17.6%で、「県外観光客」が43.7%となっています。また、全体数に対する利用経験率は、それぞれ「自家用車利用者」が認知度40.0%×10.0%で4.0%、「モノレール・バス利用者」が認知度43.0%×18.6%で8.0%、「県外観光客」が認知度71.0%×43.7%で31.0%となっています(P25)。

## ●自転車シェアリング利用意向

自転車シェアリングの利用意向は「自家用車利用者」が30.0%、「モノレール・バス利用者」が43.0%、「自転車利用者」が29.4%となっています。これは、県内の大多数の自転車利用頻度が「ほとんど利用していない」の85.0%に近いものと想定される中では、相対的に見て、自転車シェアリングの利用意向は高いものと考えられます。

また、「県外観光客」へは「沖縄旅行において」という条件を付けて利用意向を聞いたところ、65.0%と高い利用意向を示しています(P27～28)。

## ●（自転車シェアリング利用意向者に）自転車シェアリングを利用したい内容について

利用意向者の利用内容として、県内での「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」では、「買物・飲食」が最も高く、次いで「レジャー」「通勤」となっており、県内の「自転車シェアリング」導入にあたってのターゲットとなると想定されます(P29)。前述の自転車シェアリング利用意向及び利用したい理由と併せて、これらが導入目的を検討する際の参考になると思われます。

## ●（自転車シェアリング利用意向者に）自転車シェアリングを利用したい理由について

利用したい理由としては、県内の「自家用車利用者」と「モノレール・バス利用者」は「自動車を使うほどの距離ではない時に利用したい」、「移動費用の削減」、「交通が不便なところで利用したい」などが多くなっています。

「県外観光客」は「他の交通手段では行きづらいところに行ける」が60.0%、「道路が渋滞している」が40.0%、「車とは違った景色などを感じたい」と「移動費用の削減」が36.9%となっております(P30～31)。

## ●（自転車シェアリングを利用したくない意向者に）利用したくない理由について

利用したくない理由は、「気候が暑いから」が「モノレール・バス利用者」で29.8%、「県外観光客」で37.1%と最多になっており、「自家用車利用者」でも38.6%と比較的高くなっています。なお、「電動アシスト機能付き自転車」を採用して沖縄で実証実験中の沖縄観光コンベンションビューローへのヒアリングによると、当初は夏場の利用状況が危惧されたが、利用者数は落ちていなかったとの話もありました。採用する自転車を検討する際に「電動アシスト機能付き自転車」とするかの参考材料となりそうです。(P34～35)。

## ●自転車シェアリングの貸出方法・料金別利用意向及び支払い方法について

利用料金については料金体系を示し、利用意向を確認したところ、県内では、「利用したくない理由」で「通常の移動手段で十分」と「利用料金が気になる」が高くなっている(P34)ことからも、総じて各料金体系で「利用したくない」が過半数を占めており、自由回答でも「高すぎる・安く利用したい」との声が多く見られることから、現状の移動手段に変えて料金を負担してまで利用することに対しての抵抗があるように思えます。その中でも相対的に見てみると各対象とも「1回利用」での利用意向が高くなっています、次いで、「1日パス」>「月額利用」となっています(P37)。

料金の支払い方法は「スマートフォン等による会員登録を行いクレジットカード決済」が各対象とも最も多くなっています(P41)。

これらによると、現状で満足している県内の対象を自転車シェアリングへ誘引するには、低料金で、簡易な手続きで単発利用出来るような仕組みを検討する必要がありそうです。

## ●自転車シェアリングを利用する場合の距離について

利用する場合の距離は全体的に短距離利用（2km未満・2km以上4km未満）が多い傾向が見られますが、「自転車利用者」と「県外観光客」で、長距離（10km以上）の利用意向も見られます(P42～43)。自転車の種類については短距離利用の「チョイ乗り」タイプや長距離を想定しての「スポーツタイプ」などの採用も検討が必要と考えられます。

## ●サイクルポートの拠点について

利用しやすいサイクルポートの設置場所としては、「モノレール・バスの駅や停留所に設置」が全体的に比較的多く求められています。「自家用車利用者」では「コンビニエンスストアに設置」、「モノレール・バス利用者」は「大型商業施設に設置」、県外観光客では「観光施設に設置」が多く選ばれ、それぞれの属性の利用内容に合った場所が選定されています(P44)。自転車シェアリングとモノレールやバスとの連携利用の際のインセンティブの検討、県外の他地域で進んでいるコンビニエンスストアへの協力設置など、先に述べた導入目的や利用者ターゲットを想定してのサイクルポートの選定が必要となります。

## ●利用促進方法について

自転車シェアリングの利用しやすい施策としては、最も多いのは各対象とも「利用料金の低減」となっており、次いで「簡易な貸出し、返却システムの構築」、「サイクルポートの充実」となっています。また、県内の「モノレール・バス利用者」では、「モノレール・バスとの連携」も高くなっています、自転車シェアリングを進めていく際の参考になると思われます(P45)。

## ●自家用車利用について

自家用車通勤通学者の自家用車利用の満足度は、「満足」が48.0%となっております。自家用車通勤通学に対して、多くの方は不満を抱いていない状況が見受けられますが、自転車シェアリングの利用意向が30.0%であることから、その利用が期待出来ます(P17・P27)。

## 2.沖縄における自転車シェアリングの今後

自転車シェアリングは都市の交通手段として世界各国で普及が進んでおり、国内においても各地において、自動車利用の抑制（渋滞対策）のため、公共交通の機能補完のため、観光戦略の推進のため、地域活性化のためなどの様々な目的で導入が進んでいます。沖縄県は蒸暑地等の理由により、旅客運送の約9割が自家用車に依存し、モノレールを含めても、公共交通機関の分担率は、わずか3.2%（全国平均で29.9%）に留まっているとの沖縄特有の背景などもあり、他府県と比較して自転車を日常的に利用する環境に大きな違いがあります。（国勢調査のデータでは従業地又は通学地へ通勤・通学するために利用している交通手段について調査をしており、全国の「自転車」の16.0%に比べて、沖縄県の「自転車」が3.5%と、かなり低くなっています）

そのような環境の中で、自転車施策の一つである自転車シェアリングの導入を進めて行くには、そもそも自転車利用が少ないという環境の全県的な意識の見直しなどの検討が必要であり、その上で自転車利用者のみならず、自動車利用者や歩行者などを含めた道路利用者全体への自転車乗車ルールの徹底等の安全面の取組も実施していく必要があると考えられます。

他地域の例を見ますと、金沢市などは道路幅がごく狭いところ（矢羽根印を両端に引くと、自動車の実寸幅がとれないのが明確な狭さ）であっても、矢羽根印を引いており、そのレーンを走る自転車だけでなく、自動車の運転手や歩行者を含めた道路を利用する全ての人に、ここは自転車が通る可能性のあるレーンだと普段から意識付けを図っています。道路を利用する全ての人に、「ルール」を教えている安全面の取組の一つとも言え、参考になると思われます。

また、鹿児島市のコミュニティサイクル事業の「かごりん」は、市の行政計画に「コミュニティサイクル事業」と、安全に自転車に乗るために「乗車環境の整備」も自転車の前輪・後輪の関係として併せて位置づけて、数度の実証実験により、導入目的や導入するシェアリングシステムを見直して進めており、こちらも参考になりそうです。

自転車シェアリングの事業主体について他地域の事例を見ると、「地方自治体が事業主体になり、自転車シェアリングシステムの提供事業者が運営主体となる形態」と、「民間のレンタルサイクル事業者等が事業主体になり、自転車シェアリングシステムの提供事業者が運営主体となる形態」が見られ、前者の地方自治体が参画した形態が多く見受けられます。地方自治体が事業主体となる場合は、自治体の公共施設をサイクルポート拠点として利用したり、自治体広報による自転車シェアリングの普及推進などの利点も多く見られます。

沖縄県は自動車社会であることもあり、自家用車での移動が多数を占めているのが現状であり、その上、「自家用者通勤通学が楽」との回答が多いことから、現状で自家用車利用者を自転車シェアリング利用に誘引するためのハードルは高いと思われます。そのため、地方自治体が自転車シェアリング事業に参画し、自転車シェアリングを地域の行政計画に位置づけて、地域総意に基づく事業とし

て、実証実験もふまえつつ、導入システムを見直しながら、全体の意識の醸成に繋げつつ進めていく。そのような形も有効と考えられます。さらに、渋滞対策（自家用車利用の抑制）、公共交通の補完、観光戦略の推進、地域活性化等、地域の実情にあつた導入目的の検討も必要と考えられます。

今回の調査で、東京都港区と横浜市の取組をヒアリングさせて頂きました。両者とも事業主体に自治体がなり、自転車シェアリングシステムの提供事業者が運営主体となっておりますが、導入自転車費用への補助の有無、事業への関与内容等に違いが見られました。各地域の実情に応じた役割分担等を事業主体と運営主体で検討する必要があると思われます。

提供エリア、導入自転車の台数、サイクルポートの設置箇所及び設置数、導入する自転車の種類については、自転車シェアリングの導入目的及び利用者ターゲットをふまえた検討が必要です。

利用者の利便性向上を考えると、導入台数やサイクルポート設置数もエリア内に多く用意することが有用ですが、多くすることに伴い、自転車の適正な再配置費用やメンテナンス費用が増加するので、収支も含めた事業計画が必要です。先ず進めていくにあたっては、エリアを狭く限定して実証実験をスタートさせ、将来的に拡げていくといった手法も考えられます。東京都では複数の区が相互乗り入れが出来る仕組みを構築し、利用者の利便性向上を図っており、沖縄県においても、観光客の利用などを考えると、将来的には複数市町村をまたぐ相互乗り入れが出来る仕組みの構築も検討の余地があると考えられます。現在実証実験している沖縄観光コンベンションビューローの事業でも、広範囲で移動している利用者が存在しています。

導入する自転車の種類によって、初期導入費用、メンテナンス費用及び充電池の入替えに係る人件費などの費用が多くかかるが、坂道などでも快適に走行出来る「電動アシスト機能付き自転車」を採用するか、又は、費用を抑えられるが、夏場の暑さによる利用状況の見通しが難しい「（電動アシスト機能付でない）一般車」とするか、それぞれのメリット、デメリットを含めた検討が必要です。最近は、自転車の種類を選択出来る自転車シェアリングサービスも見られますので、女性や子供が乗りやすい「小径車」、又は、長距離層をターゲットにした「スポーツタイプ」なども含めて検討が必要です。

なお、「電動アシスト機能付き自転車」を採用するにあたっては、県内では利用経験者が少ないため、イベント等における試乗機会の提供や、昇りの坂道でも快適に走行出来るといったメリットなども幅広く広報する必要があります。

サイクルポート拠点については、「モノレール・バスの駅や停留所」と「コンビニエンスストア」がニーズとして高くなっています。「モノレール・バスの駅や停留所」については、モノレール事業者やバス事業者との協力によるサイクルポート設置や前述した双方連絡利用時の料金へのインセンティブなども検討が考えられます。併せて、渋滞緩和のために推進している「パーク＆ライド」事業などと連携し、「サイクル＆

「バスライド・モノレール」などを模索していくことも必要と思われます。また、「コンビニエンスストア」については、来店機会の増加も期待されることから全国的に協力が拡がっています。加えて、地球環境に配慮した取組とも言える自転車シェアリングは、昨今の環境問題への意識の高さを考えると、その他の事業者に対しても協力を得られやすいといった可能性も有しており、関係者の協力を得て、協力事業者、商業施設、ホテル、観光施設、公共施設など、ニーズの高い場所へ、サイクルポートの設置を拡げていくことも必要と考えます。

その他、サイクルポート設置以外の協力事業者との取組として、自転車への企業広告の掲載（運営主体への広告費（＝運営費）の支出）や法人契約等による従業員の営業利用、従業員の自転車への通勤手法の転換なども考えられます。

利用料金について、「料金の低減・提示した額が高すぎる」との声が多くあったことは、現状の自家用車及びモノレール・バスの移動手段に変えて、料金を負担してまで利用することに対する抵抗感があると考えられます。これを自転車シェアリングへ誘引していくには、自転車の利便性（自動車を利用する距離ではない「チョイ乗り」）や、自転車シェアリングを行政の計画に位置づけて、地域の総意による取組であるとするなど、全体の意識の醸成に繋げていくことが必要と考えます。

### 3.まとめ

以上、自転車シェアリングの普及促進を図るにあたっての課題等を整理してきましたが、本格的な事業実施にあたっては、地域の自治体、各関係機関（運営事業者、協力企業、警察や道路管理者、エリア内の住民や事業者）などの多種多様な関係者との協力のうえ、自転車乗車環境の整備も併せて進めていくことが重要です。

各地域において、導入目的や利用者像を適正に設定し、地域の実情に合わせた自転車シェアリングシステムを構築することも重要です。

最後に、繰り返しになりますが、自家用車利用が多く、日差しの強い夏場環境などもあり、自転車利用が少ない現状の沖縄県において自転車施策を開拓するにあたっては、幅広く広報を行うなどにより、自転車に乗車しない人も含めた県民全体への自転車に対する意識改革が必要であり、併せて、道路における自転車の乗車ルールや走行ルールについても、自転車利用者以外の自動車利用者、歩行者等の道路利用者全体で理解・共有を行い、安全面についても留意し進めていくことが必要と考えられます。