

令和7年度外部評価

自転車活用推進事業 （内、シェアサイクル）

都市計画課



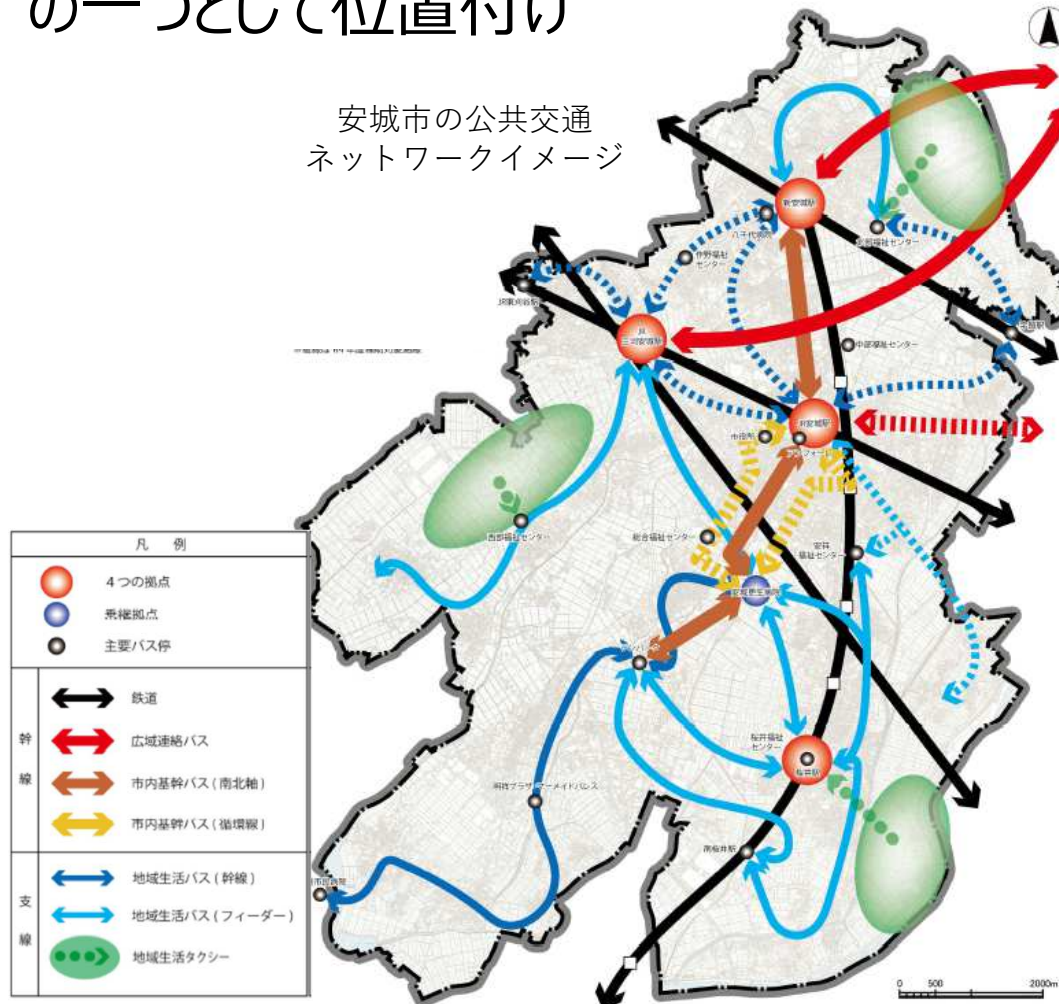
ともに育み、未来をつくる しあわせ共創都市 **安城**

事業の必要性

自転車のシェアリングサービス

鉄道、バス、タクシー等とともに、公共交通の一つとして位置付け

安城市の公共交通ネットワークイメージ



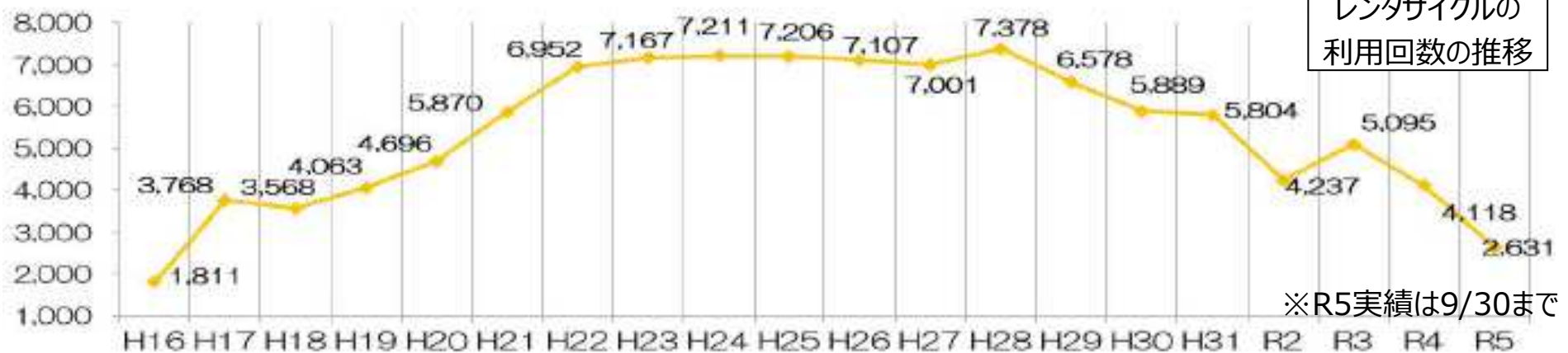
上図及び右図
(安城市地域公共交通計画より抜粋)

	系統	対象路線	路線の役割
広域幹線	鉄道	JR 東海道新幹線 JR 東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄西尾線	都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応
	広域連絡バス	名鉄バス岡崎安城線	市内外を結ぶ広域的な移動需要に対応
		高速バス	都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応
地域内幹線	市内基幹バス（南北軸）	名鉄バス安城線	市内の南北方向の移動需要に対応
	市内基幹バス（循環線）	あんくるバス 循環線右まわり 循環線左まわり	まちなかの移動手段として機能するとともに、各路線からの乗継需要に対応
支線	地域生活バス（幹線）	あんくるバス 西部線・作野線・東部線・南部線	
	地域生活バス（フィーダー）	あんくるバス 安祥線・桜井線・高棚線・北部線・桜井西線	幹線に接続し、市内の主要施設相互を連絡する地域内の移動需要に対応
	地域生活タクシー	あんくるタクシー	
	個別輸送	一般タクシー	上記地域公共交通を空間的・時間的に補完し、鉄道やバスが運行されない地域や時間帯の移動需要にも対応
	個別輸送	レンタサイクル	まちなかの移動手段として機能するとともに、上記公共交通の端末移動需要に対応

事業の必要性（経年の状況）

「レンタサイクル」

- 「シェアサイクル」の導入以前に実施していた、有人管理で市内の複数のポートで貸出・返却ができる、無料の自転車のシェアリングサービス
- 平成16年の事業開始から、ポートの増設に合わせ利用も増加し、平成28年度には最大の7,378回の利用された
- 近年は、下記の事由により、事業継続の課題が顕在化
 - ・ 有人管理による利用時間の制限や、事前に利用の可否が分からないことによる利用の低下
 - ・ 車両の老朽化
 - ・ ポート管理の人件費の増加



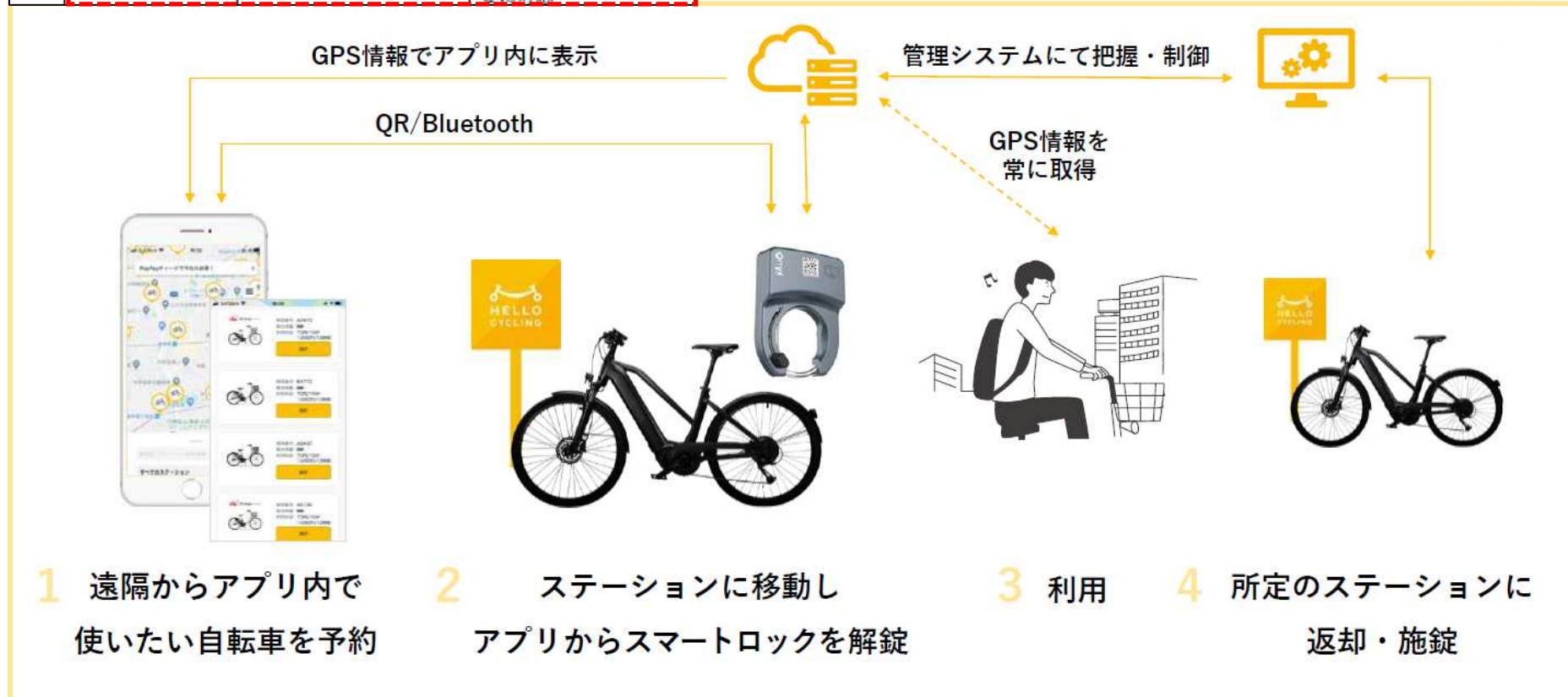
事業の必要性

系統	対象路線	路線の役割
個別輸送	レンタサイクル	まちなかの移動手段として機能するとともに、上記公共交通の端末移動需要に対応

→R5.10.23

シェアサイクル

複数のポートに設置された自転車を
どこで借りてどこで返してもよいシステム



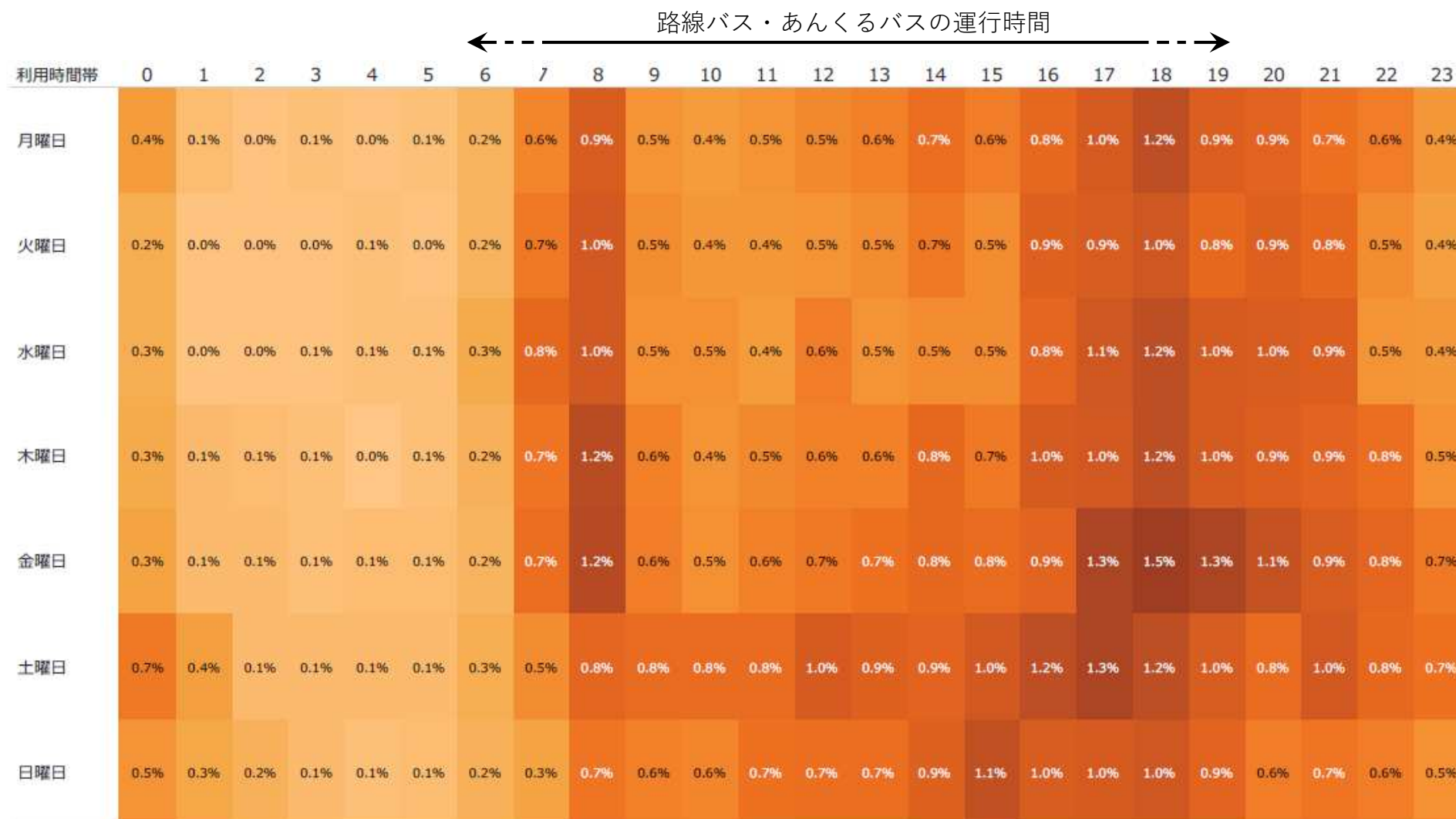
- 快適性に優れた電動アシスト付き自転車によるサービス
- スマートフォンで借りられ、ポートは無人で24時間利用可能
- 50円／15分、1000円／12時間で貸し出し
- Iot技術による効率的なメンテナンス体制
- GPSを搭載することで、盗難防止だけでなく、蓄積したデータを分析して 利用頻度などの分析が可能



事業の必要性

【24時間の移動需要への対応】

シェアサイクルは、鉄道やバスが運行していない時間帯の移動需要に対応

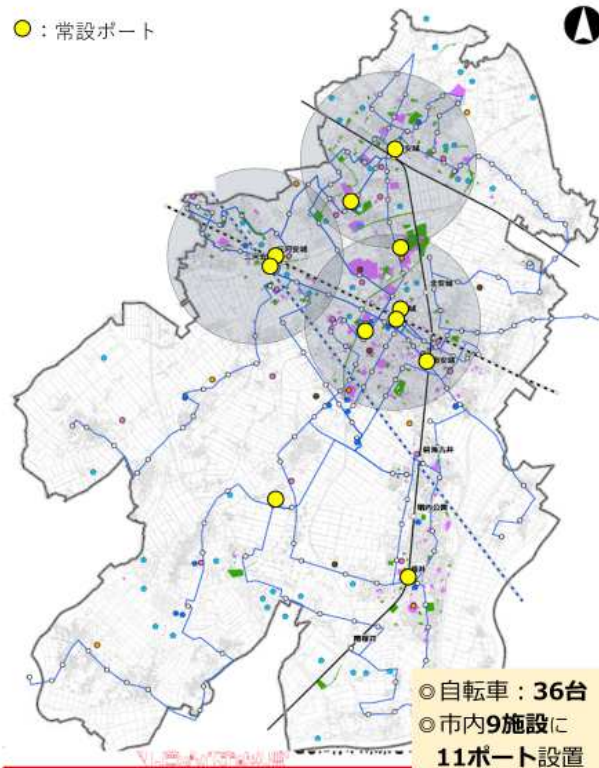


シェアサイクルの令和6年度の累計時間帯ヒートマップ（曜日別）

活動実績

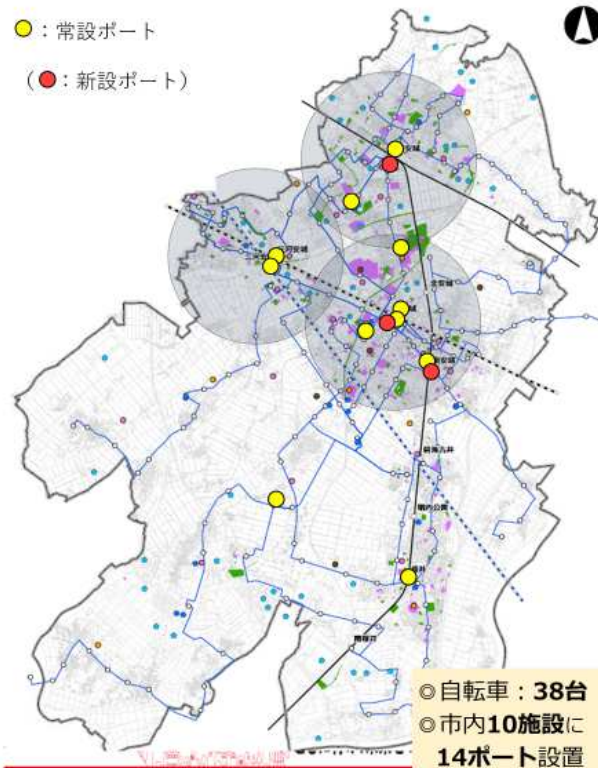
事業開始時

シェアサイクルポート (R5.10.23開始)



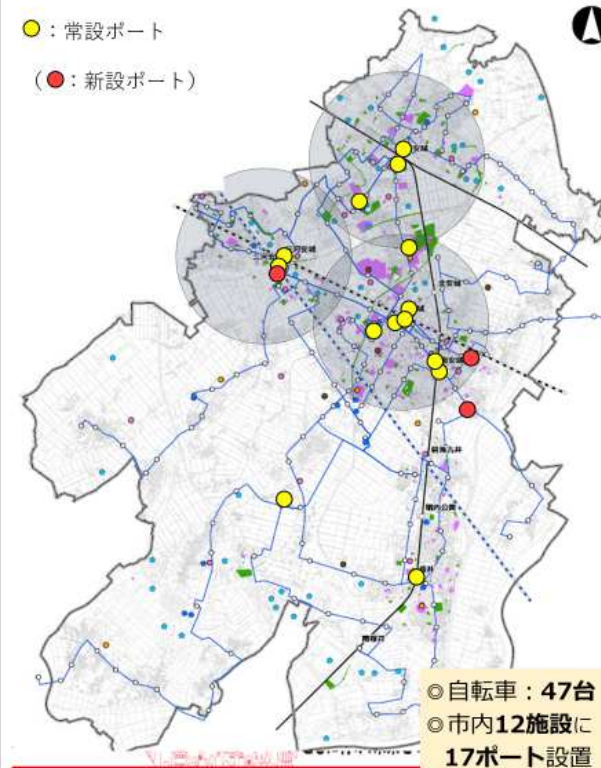
令和5年度末

シェアサイクルポート (R6.3.31時点)



令和6年度末

シェアサイクルポート (R7.3.31時点)



利用回数 : 3,539回
自転車回転数 : 0.63

利用回数 : 16,721回
自転車回転数 : 1.02



ともに育み、未来をつくる しあわせ共創都市 **安城**

活動実績

令和7年度シェアサイクル事業展開

4月3日:

さくら庁舎、名鉄北安城駅
社会実験ポート 供用開始

4月18日:

ららぽーと安城 東駐輪場、
北駐輪場ポート 供用開始

6月20日:

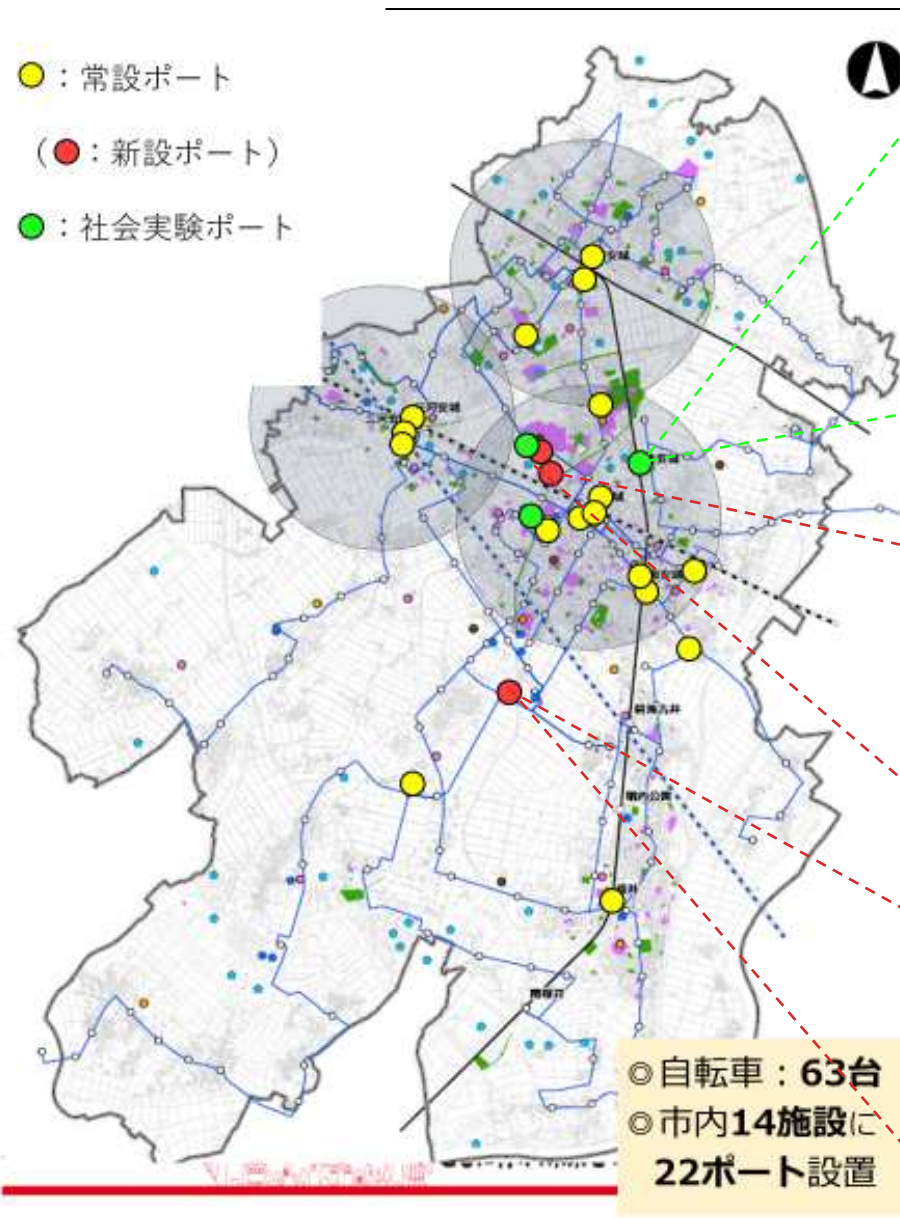
でんまるしえポート
供用開始

R7.4～6実績

利用回数: 約9,300回

自転車回転数: 1.67

- : 常設ポート
- (●): 新設ポート
- : 社会実験ポート



北安城駅
(社会実験ポート)
<R7.4.3供用開始>



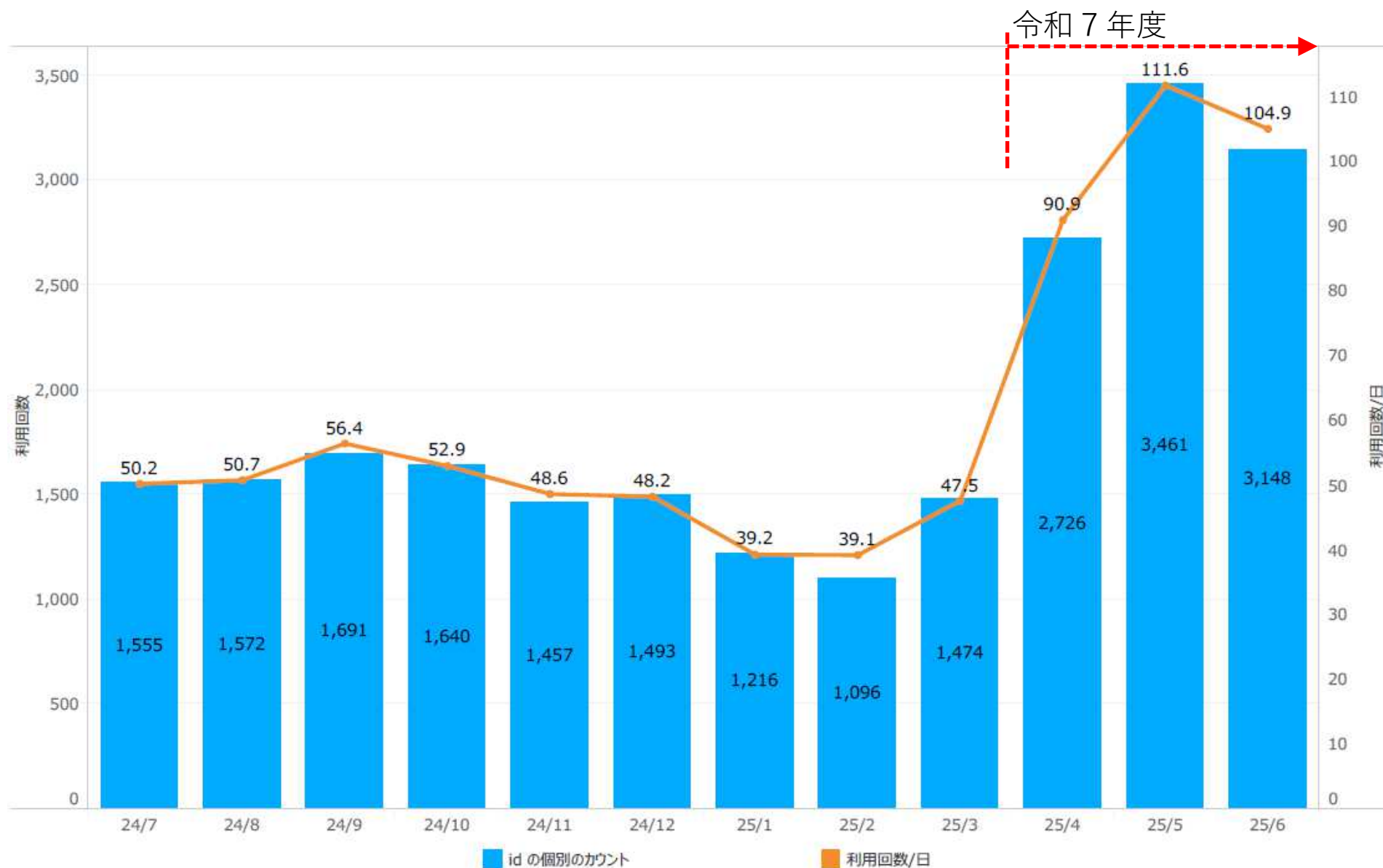
ららぽーと安城
東駐輪場
<R7.4.18供用開始>



でんまるしえ
<R7.6.20供用開始>



活動実績



事業費

No	区分	令和4年度	令和5年度	令和6年度
①	事業費(決算額) (千円)	4,826	16,133	5,151
年間事業費等の推移	事業費内訳			
	シェアサイクル機器導入費		10,144	2,195
	シェアサイクル管理費		2,898	514
	成果報酬費(利用料の70%)		709	2,442
	レンタサイクル委託料	3,696	1,873	
	レンタサイクルポート使用料	220	110	
	レンタサイクル修繕・点検等手数料	910	399	
②	人件費(従事職員数×6,600千円 令和6年度からは6,700千円) 従事職員数 (人)	3,300 0.5	3,300 0.5	1,340 0.2
③	総事業費(①+②) (千円)	8,126	19,433	6,491
財源内訳	一般財源 (千円)	4,826	8,621	210
	特定財源(国庫補助・利用料) (千円)		※7,512	※4,941
	財源合計 (千円)	4,826	16,133	5,151

利用料の7割を成果報酬として支払い

特定財源の内訳

	R5	R6
国補助	6,500	1,354
利用料	1,012	3,587

<国庫補助対象>
イニシャルコスト
(自転車、ポート資材購入費)
ランニングコスト
(システム利用料、管理費等)

【概要】

- 令和4年度は、レンタサイクルのランニングコスト
- 令和5年度は、9月末まで実施していたレンタサイクルのランニングコストと、10月から開始したシェアサイクルのイニシャル及びランニングコスト
- 令和6年度は、シェアサイクルポート増設分のイニシャルコスト及びランニングコスト



ともに育み、未来をつくる しあわせ共創都市 **安城**

課題

自転車回転数の全国平均 1.0以上を達成

まちなかを中心にシェアサイクルポートの設置を進めたことで、導入2年目で**自転車回転数1.02**と**全国平均1.00**を超えた

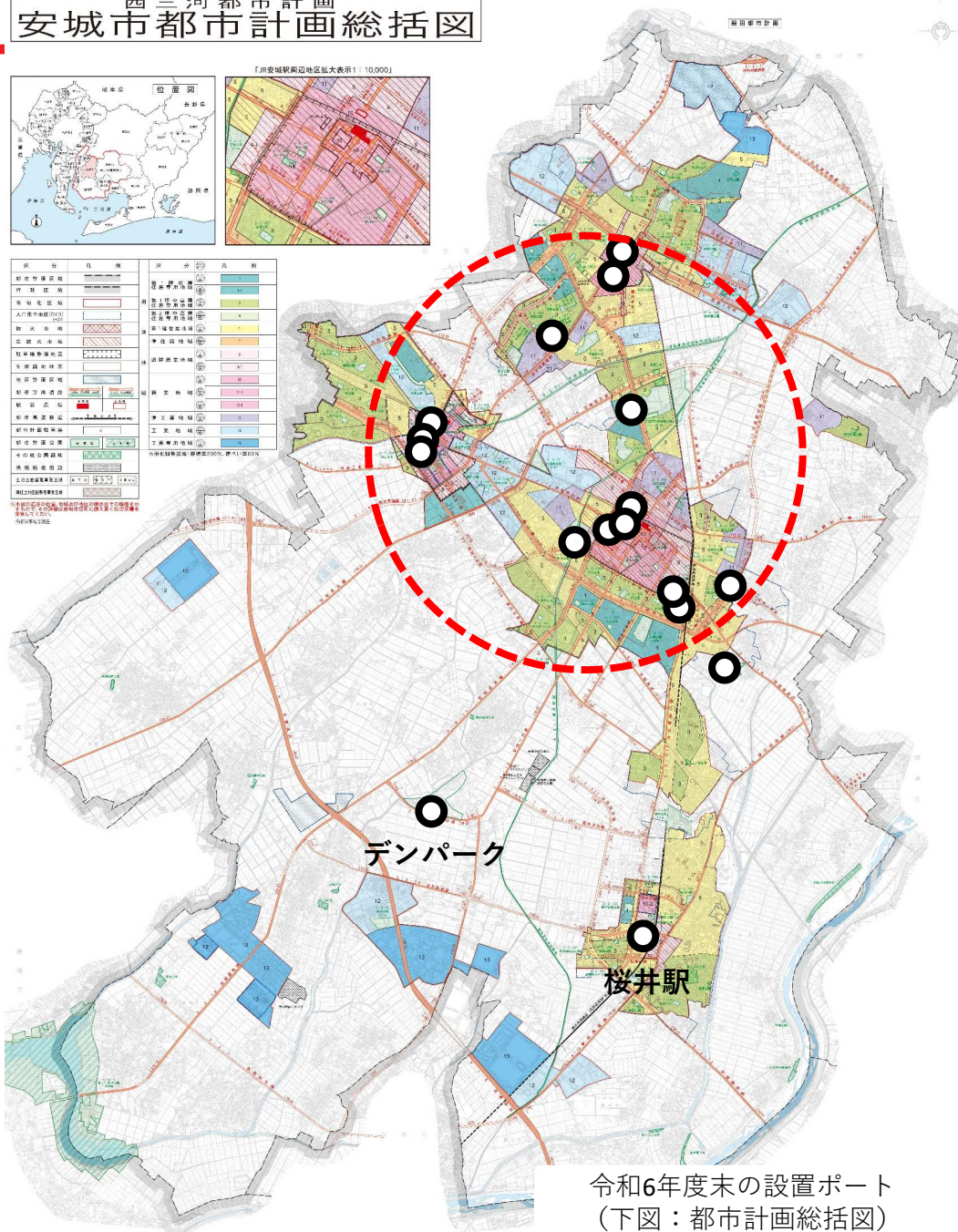
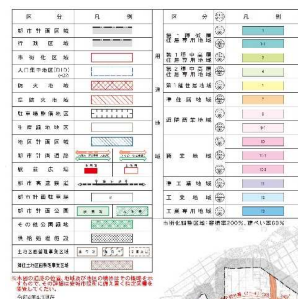
⇒ 需要に合った事業展開



まちなかから離れたポート は、利用の伸びが低調

利用多
まちなか

郊外
利用少



令和6年度末の設置ポート
(下図：都市計画総括図)

課題

理想

公共交通として...

- まちなかから離れた居住地域の移動需要への対応
- 市民から新たなポートの設置を望む声



課題

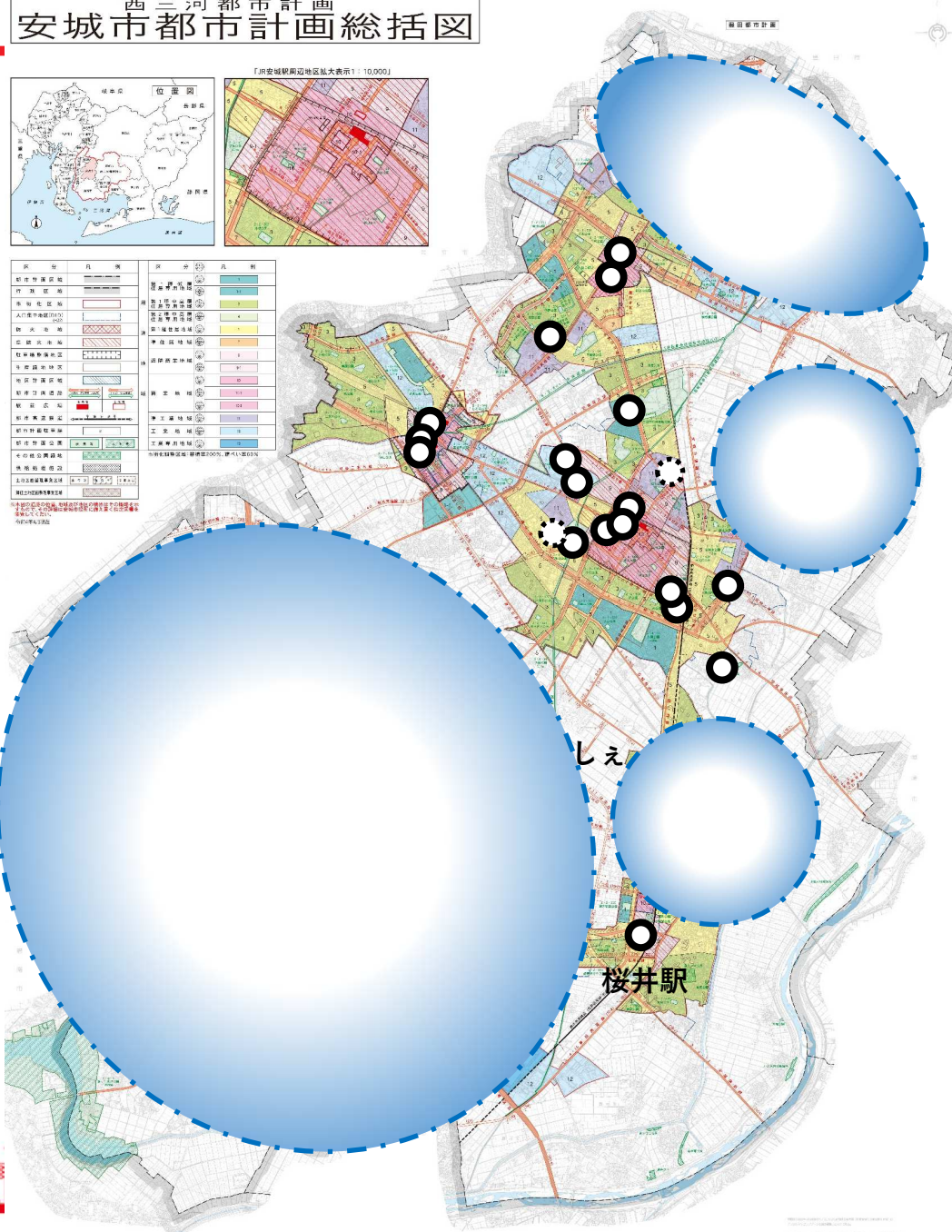
しかしながら...

- 現状、まちなかから離れるほど利用が減少する傾向
- 利用率を保ちながら、ポート設置の拡大が図られるか

西三河都市計画 安城市都市計画総括図



区分	凡例	区分	凡例
都市計画区域	緑色	工業地域	黄色
準工業地域	黄色	住宅地域	白色
農業地域	緑色	商業地域	白色
森林地域	緑色	公共施設	白色
河川	青色	道路	灰色
鉄道	黒色	公園	緑色
緑地	緑色	その他	白色



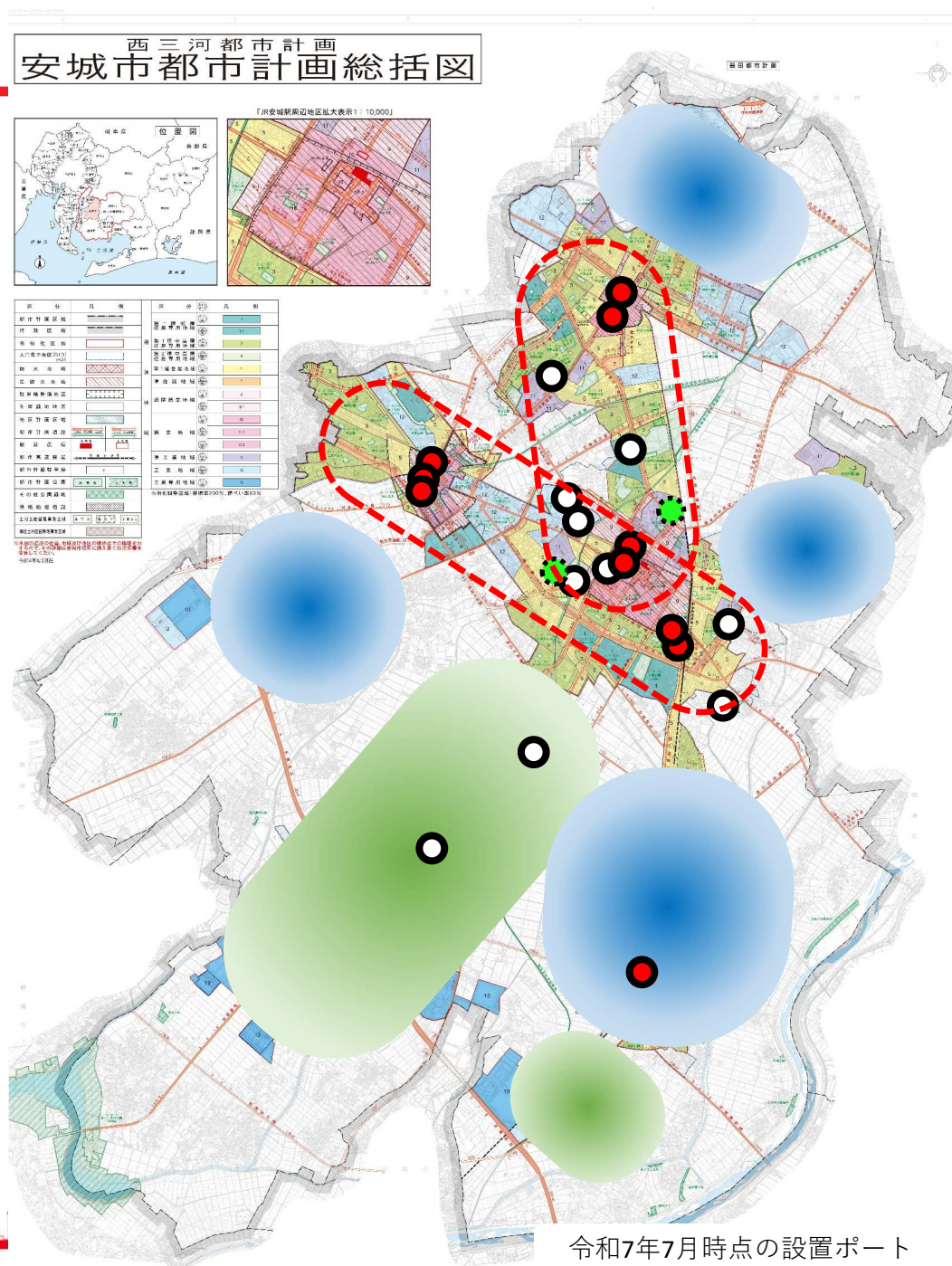
論点

成果指標の達成には... ポート間の相互利用が重要

1. まちなかで一定密度のポートを確保するエリア：
2. 鉄道駅等から二次交通利用が想定されるエリア：
3. 観光施設が複数位置し利用が見込まれるエリア：



- 社会実験ポート（)を設置し利用数を確認
- 既存ポート利用の変化も分析



活動指標・成果指標

成果指標

	令和6年度 (実績)	令和7年度 (目標)	令和8年度 (目標)
利用回数	16,721回	25,300回	26,500回
自転車回転数	1.02	1.1	1.1

成果を達成するために...



活動指標

	令和6年度 (実績)	令和7年度 (目標)	令和8年度 (目標)
ポート数	17ポート	23ポート	24ポート
ラック数 (自転車台数)	94ラック (47台)	126ラック (63台)	132ラック (66台)

(実施想定)

- R7の社会実験ポートの利用状況結果をもとに、一部を常設化
- 郊外にも社会実験ポートを設置し利用需要確認



シェアサイクルポート

(R8 想定)

●：常設ポート

(●：新設ポート)

●：社会実験ポート

