



Pacific
Consultants



都市部における マイクロモビリティのシェアリングサービスに関する 利用実態調査

調査報告書

令和8年3月

パシフィックコンサルタンツ株式会社・
株式会社Luup

はじめに

- 電動キックボードや電動アシスト自転車などの**マイクロモビリティのシェアリングサービス**は、**新しい種類の移動手段**として近年都市部で急速に普及しています。
- 一方で、このようなモビリティが実際に**どのように利用され、どのような役割を果たしているのか**については、**都市・交通政策的な視点から定量的な把握はこれまで十分に行われていませんでした**。
- そのため、今後ますます存在感を増していくこれらの**マイクロモビリティを都市部の新しい交通手段としてどのように位置づけ、利用していくか**を検討することは難しい状況でした。
- そこで、本調査ではマイクロモビリティのシェアリングサービスの一つである**LUUPを対象に**、都市部の新たな交通手段として**日頃どのように利用されているか**、**都市部の移動課題にどのように貢献しているのか**について、定量的な分析を行いました。

本資料の構成

1. 調査手法について
2. LUUPの利用実態について
3. 本調査で得られた示唆・今後の展望

調査対象・利用データ

- 都内において主に利用実態が異なると考えられる、**住宅地** および **商業・業務地** の2エリアを選定し、調査・分析を行いました。

住宅地

：下北沢駅～三軒茶屋駅～学芸大学駅周辺エリア（世田谷区内）

商業・業務地

：恵比寿駅周辺（渋谷区内）
- ライドログデータ**※1に加え、**アンケート調査**（配信アンケート・ライド後アンケート）※2を用いた分析を行いました。

※1 株式会社Luupより提供。 ※2 パシフィックコンサルタンツ株式会社・株式会社Luupが共同でアンケート調査を計画・実施。

	ライドログデータ	配信アンケート	ライド後アンケート
概要	調査対象地域のポートを利用した際の利用ポート・時間等の利用実態を調査	主な利用目的や利用形態※2、属性、LUUPがなかった場合の移動手段など、利用目的を詳細に調査	LUUPの利用とあわせて移動目的等をアンケートで調査し、ログデータと紐づけることで、ライドに直接紐づく目的や利用形態※3等を調査
調査期間	分析対象ログデータの期間 2024/6/1(土)～2025/6/1(日)	アンケート配信期間 2025/5/22(木)～6/1(日)	アンケート配信期間 2025/5/19(月)～6/1(日)
対象者	調査期間中に、対象地域のポートを利用した全ての移動	直近2ヶ月（2025年3月～4月）の間に対象エリア内でLUUPを利用したユーザーにアンケートを配信	アンケート配信期間中に対象エリア内でLUUPを利用したユーザー
サンプル数	2,752,795	1,858	5,659

* 本資料では、**LUUPを利用したポート間の移動**を「ライド」と記載する。

※3 利用形態は、駅まで・駅からの移動 or LUUPのみを使った移動 の区分を示す。

1. 調査手法について

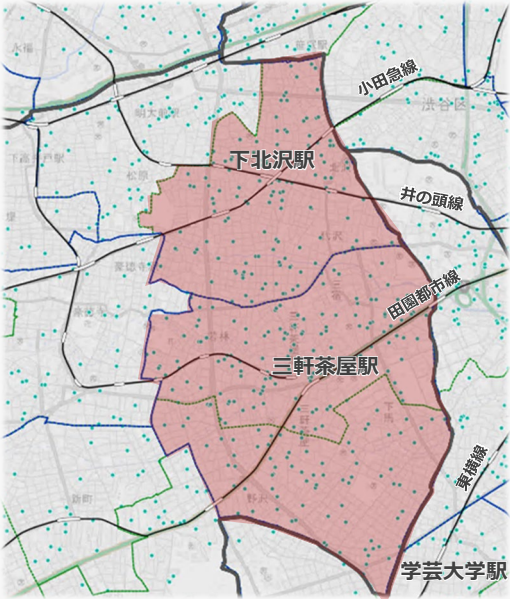
都内の代表的な「住宅地」「商業・業務地」を対象に、
LUUP のライドログデータ および アンケート調査結果 を用いて分析

● 調査対象地

住宅地エリア

- ・居住者が多い一方で、交通サービス（鉄道やバス路線）の密度が比較的低い住宅地を選定

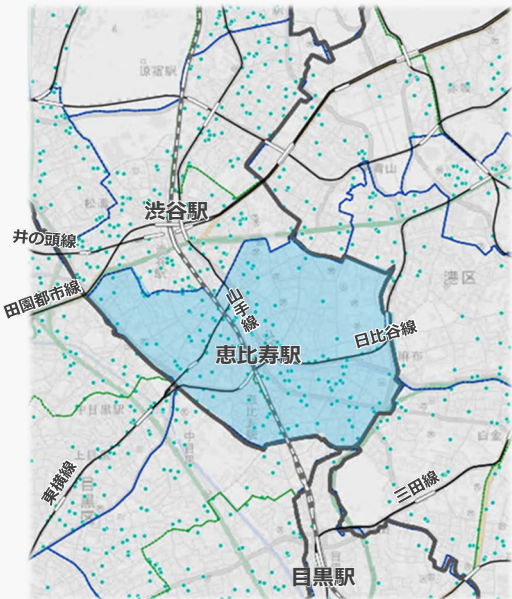
下北沢駅～三軒茶屋駅～
学芸大学駅 周辺エリア
(世田谷区内)



商業・業務地エリア

- ・従業人口が多く、交通サービス（鉄道やバス路線）の密度が比較的高い商業・業務地を選定

恵比寿駅
周辺エリア
(渋谷区内)



凡例 □ 行政界 □ PT調査 計画基本ゾーン □ PT調査 小ゾーン ● LUUPポート位置

● 調査方法

- ・ユーザーへの配信アンケートおよびライド後の簡易アンケートを実施し、通常のライドログデータだけでは十分に把握できない、移動目的や利用形態(駅まで・駅からの移動 or LUUPのみを使った移動)等を把握し、移動実態を整理しました

移動目的



		最後の目的地									
		自宅へ	勤務先へ	仕事中的外出先へ	通学先へ	買い物へ	食事へ	通院へ	観光・行楽へ	散歩・散策へ	その他用事へ
最初の出発地	自宅		通勤	通学							
	勤務先			業務							
	仕事中的外出先										
	通学先										
	買い物での外出先										
	食事での外出先										
	通院先										
	観光・行楽での外出先										
	散歩・散策先										
	その他用事での外出先										

利用形態

駅まで・駅からの移動
(端末交通手段としての利用)

駅までの移動 (アクセス)



駅からの移動 (イグレス)



LUUPのみを使った移動
(代表交通手段としての利用)



配信アンケートとライド後アンケートで 5W1H を把握

● アンケート調査の概要

配信アンケート調査

- 移動目的・端末交通としての利用有無など、
日常的にLUUPがどのように利用されているかの把握に加えて、
LUUPが無かった場合の移動手段や、それらの移動手段を選択せずに
LUUPを利用した理由など、**他の移動手段との使い分け**を調査

実施日：2025/5/22(木)～6/1(日)
対象者：直近2ヶ月(2025年3月～4月)の
間に対象エリア内でLUUPを利用したユーザー
サンプル数：計1,858
居住地エリア=1,206(内 居住者※=477)
商業・業務地エリア=652(内 来訪者※=515)
※対象エリア内に住所を持つ回答者を居住者、それ以外を来訪者と判定

ライド後アンケート調査

- ライドログデータと紐づけて**、移動目的や端末交通としての
利用有無など、**網羅的な移動実態**を調査

実施日：2025/5/19(月)～6/1(日)
対象者：
アンケート実施期間中に対象エリア内で
LUUPを利用したユーザー（※ライド毎にアンケート画面を提示）
サンプル数：計5,659

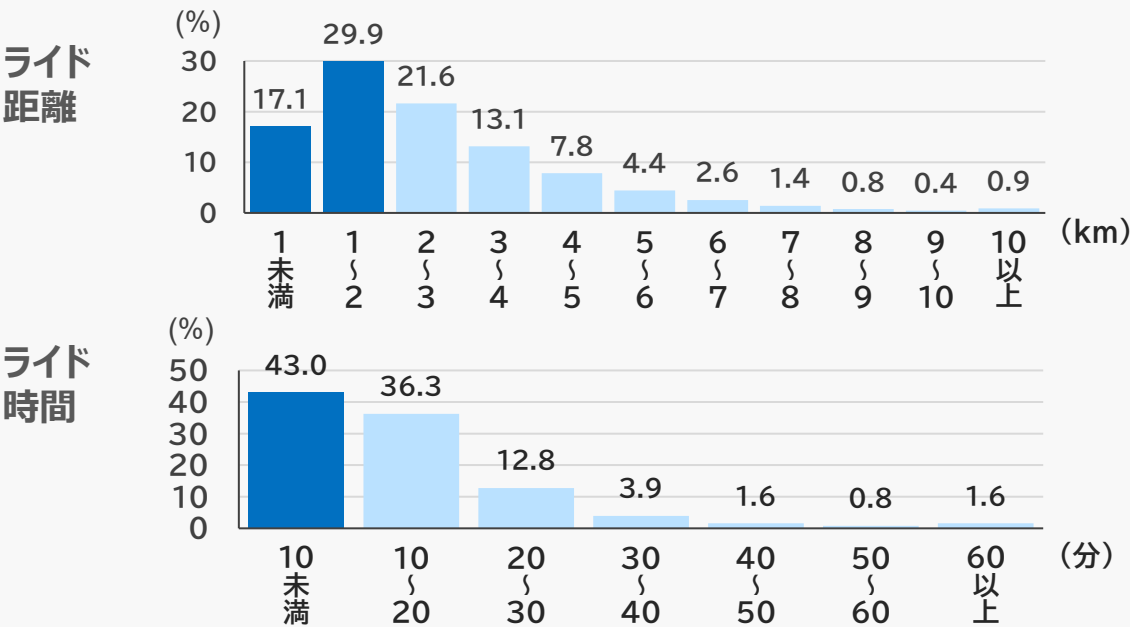
＜アンケート調査項目（一部）＞

項目	細項目	配信 アンケート	ライド後 アンケート
When Where How LUUPの利用 目的・形態	移動目的（出発地・目的地） ※ 配信アンケートでは”主に”LUUPを利用する目的を聴取	●	●
	利用形態 (駅まで・駅からの移動 or LUUPのみの移動)	●	●
	利用頻度・平休別	●	(ログデータより取得)
	時間帯		(ログデータより取得)
What Why 手段代替/補完 外出・活動誘発 目的地選択 など	LUUPがなかった場合に利用した 他の交通手段	●	●
	LUUPを選択して 他の交通手段を選択しなかった理由	●	
	LUUPがあることで 外出しようと思ったことがあるか (移動誘発への影響)	●	
	LUUPがあることで 目的地を決めたことがあるか (目的地選択への影響)	●	
Who 個人属性	年齢・居住地などの各種属性	●	(属性データより取得)

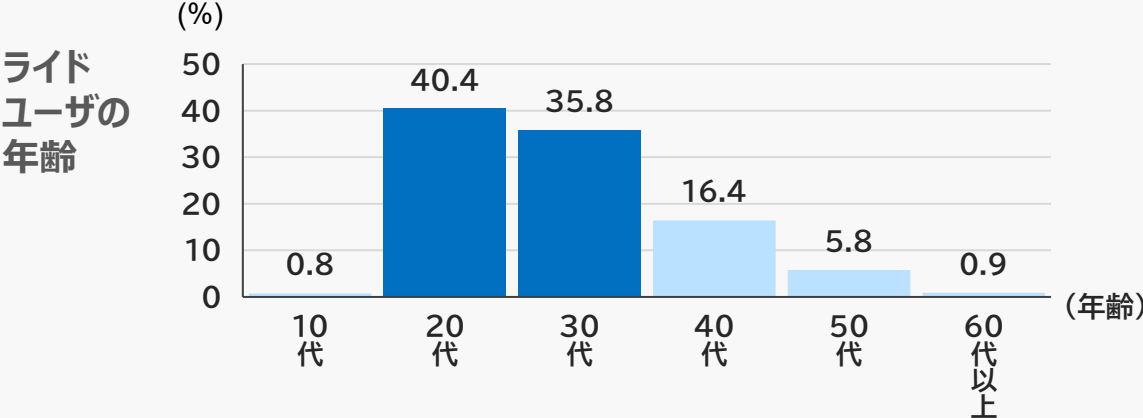
2. LUUPの利用実態について

2km未満・10分未満の短距離・短時間ライドが約半数

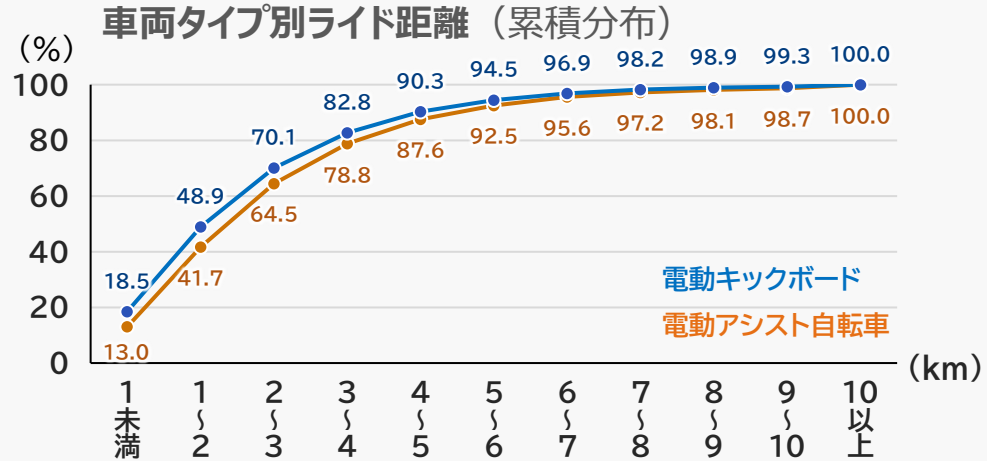
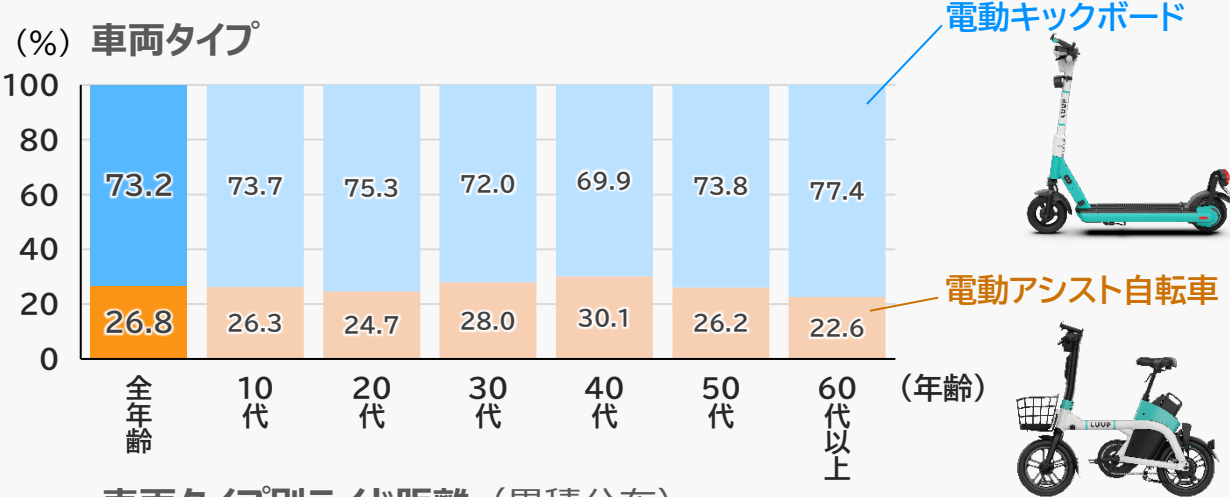
●2km未満、10分未満の利用が半数近くを占める



●利用者は20～30代が多い傾向



- 電動キックボードタイプの利用が約7割
- ライド距離は、電動キックボードが電動アシスト自転車よりやや短い傾向



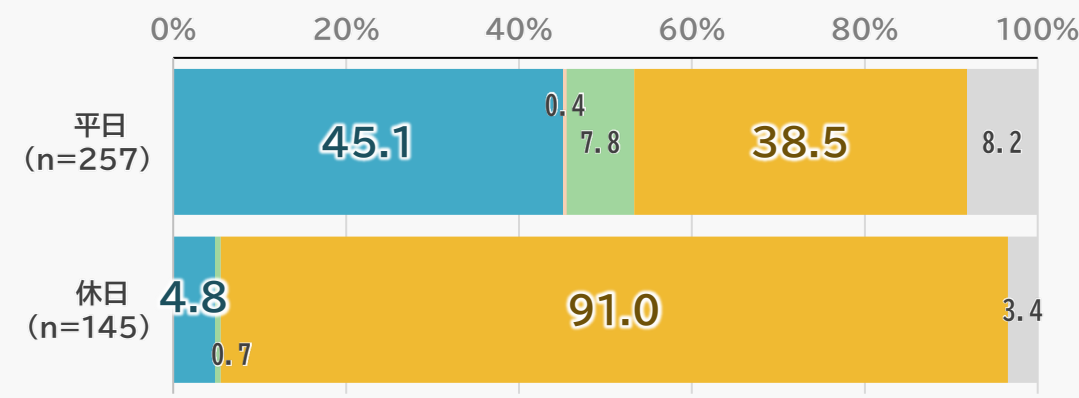
※ 2024年6月～2025年5月の調査対象エリアの全ライド (計 2,752,795 ライド) を対象に集計
※ 電動キックボードと電動アシスト自転車での利用実態 (利用目的など) に大きな差異はなかったため、以降の分析では両者を一括りで扱っている。

LUUPは 必需性の高い日常的な移動でも利用されており、住宅地エリアでは約4割のユーザーが主に通勤で利用

●住宅地エリアでの利用目的

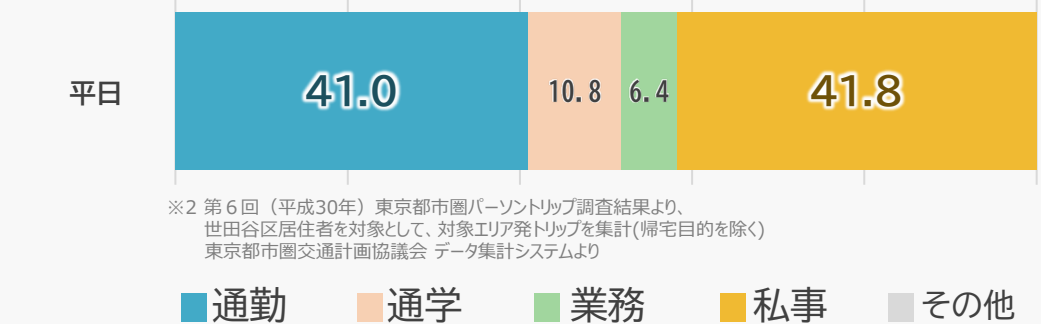
- 平日は、主に通勤目的が約4割、私事目的が約4割を占めており、PT調査結果※2と同様な傾向がみられる。
→ 通勤や私事目的において、日常的な移動手段としての利用が示唆される。
- 私事目的では、買い物先や食事先への移動が約6割を占め、自宅発の移動が大半を占める。

LUUPの主な利用目的（配信アンケート調査結果※1）



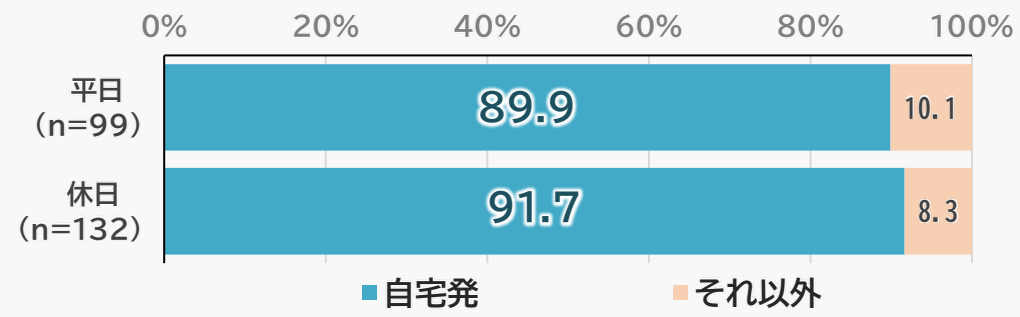
※1 配信アンケート調査結果より対象エリアに住所をもつ回答者(≒居住者)を対象に集計(帰宅目的を除く)

全体の移動目的（PT調査結果※2）

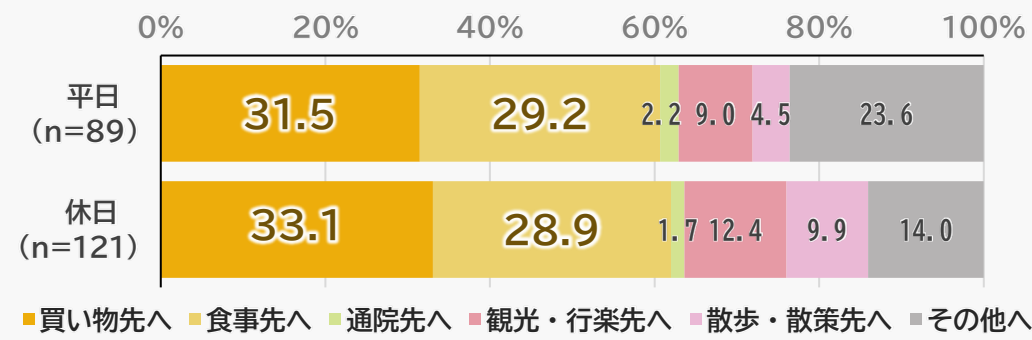


※2 第6回（平成30年）東京都市圏パーソントリップ調査結果より、世田谷区居住者を対象として、対象エリア発トリップを集計(帰宅目的を除く) 東京都市圏交通計画協議会 データ集計システムより

私事目的の出発地



私事目的(自宅発)の移動先



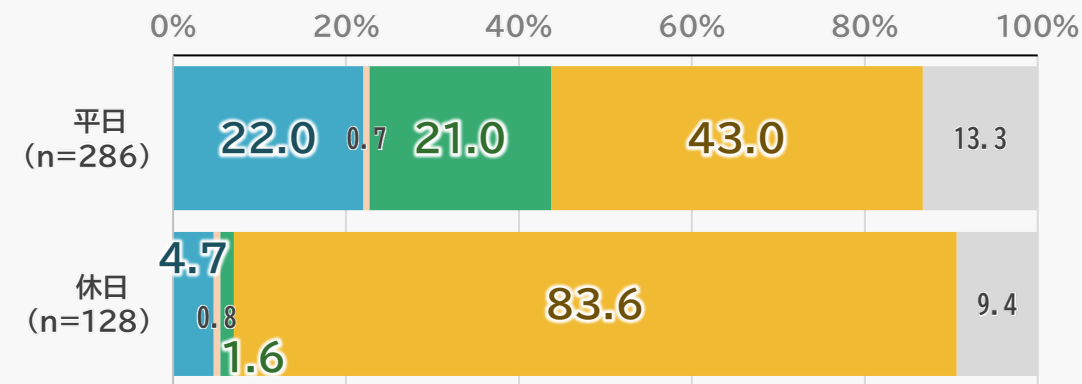
※1 配信アンケート調査結果より対象エリアに住所をもつ回答者(≒居住者)を対象に集計

商業・業務地エリアでは、私事や業務目的での利用も多く、
業務先への移動 や 勤務先から私用での外出先など さまざまなシーンで活用

● 商業・業務地エリア での 利用目的

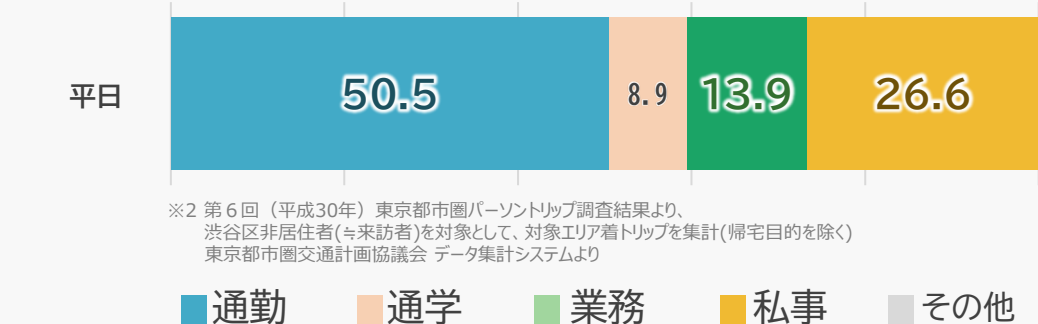
- 平日は、主に通勤目的が約 2 割、私事目的が約 4 割、業務目的が約 2 割を占めており、PT調査結果※2と比べて、私事および業務目的の割合がやや高い。
- 私事目的では、住宅地エリアと比べて自宅以外を出発地とする移動が多く、買い物先、食事先、観光・行楽先への移動が比較的多い傾向。
→ 来訪者のさまざまなシーンでの移動に活用。

LUUPの主な利用目的（配信アンケート調査結果※1）



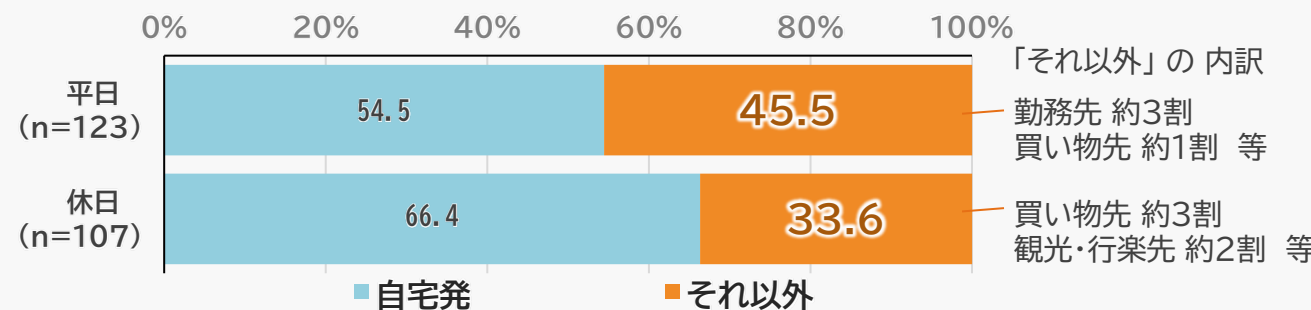
※1 配信アンケート調査結果より対象エリアに住所をもたない回答者(≒来訪者)を対象に集計(帰宅目的を除く)

全体の移動目的（PT調査結果※2）



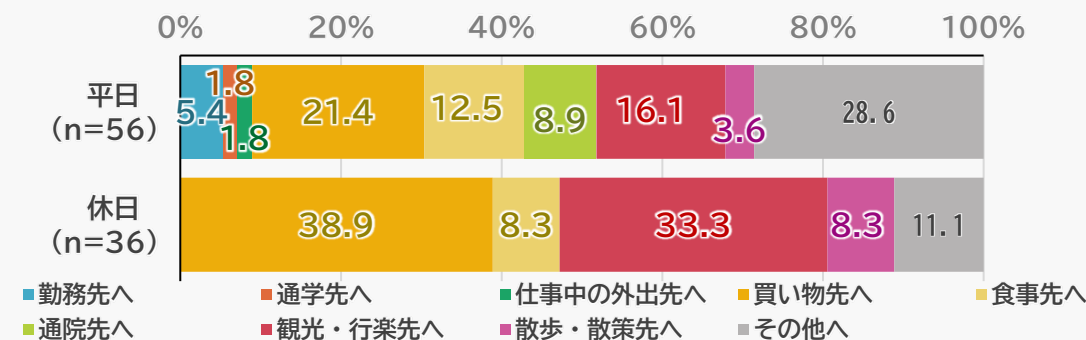
※2 第6回（平成30年）東京都市圏パーソントリップ調査結果より、渋谷区非居住者(≒来訪者)を対象として、対象エリア着トリップを集計(帰宅目的を除く) 東京都市圏交通計画協議会 データ集計システムより

私事移動 の 出発地



「それ以外」の内訳
勤務先 約3割
買い物先 約1割 等
買い物先 約3割
観光・行楽先 約2割 等

私事目的(自宅発) の移動先



※1 配信アンケート調査結果より対象エリアに住所をもたない回答者(≒来訪者)を対象に集計

平日は 通勤（帰宅）時間帯の利用が多い

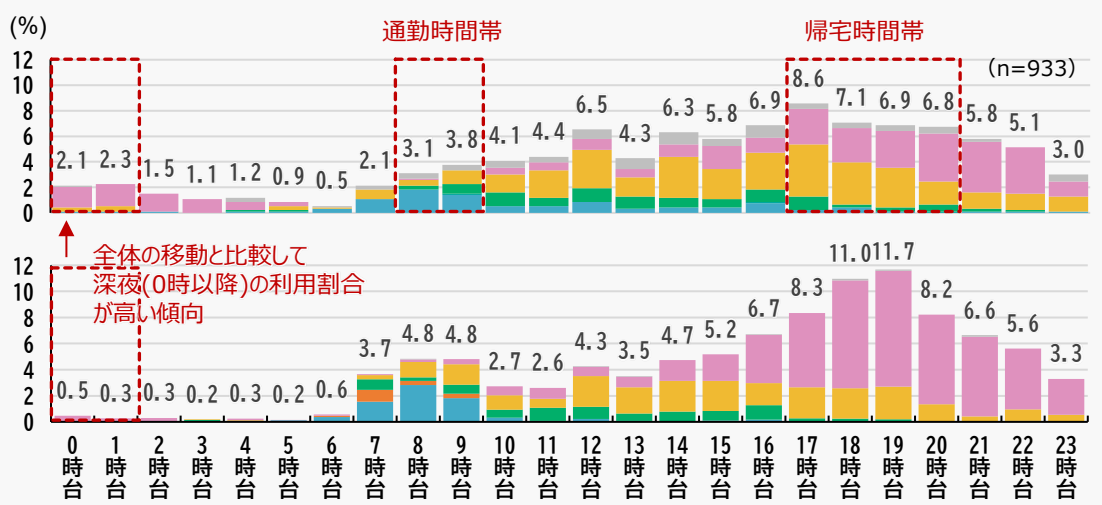
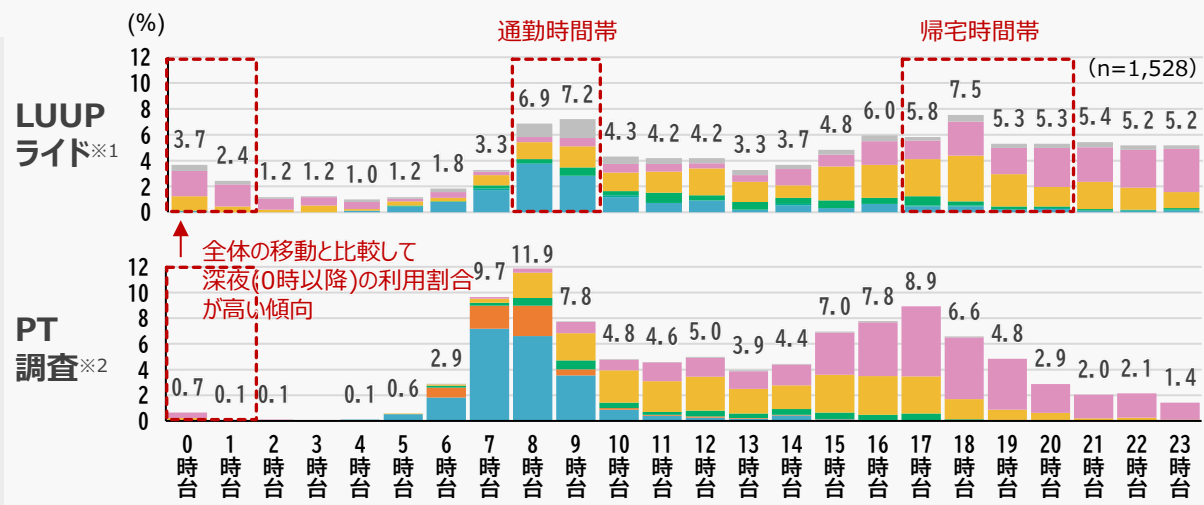
平日・休日ともに公共交通サービス時間外（夜間等）の移動も多く、時間的空白の補完として活用

- 平日は通勤時間帯（8～9時台）および帰宅時間帯（17時台以降）の利用が比較的多い傾向。
- PT調査結果※2と比べて、深夜時間帯の割合がやや高い傾向。
→ 鉄道等の公共交通サービス終了後の時間帯における移動を補完していることが示唆される。

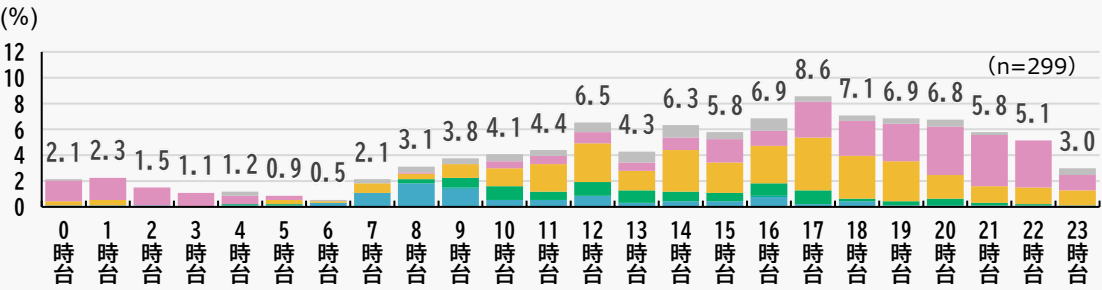
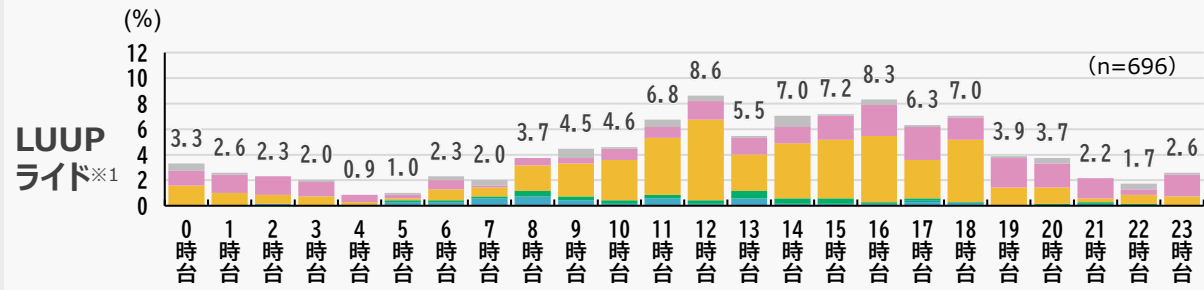
●住宅地エリアでの 利用時間帯

●商業・業務地エリアでの 利用時間帯

平日



休日



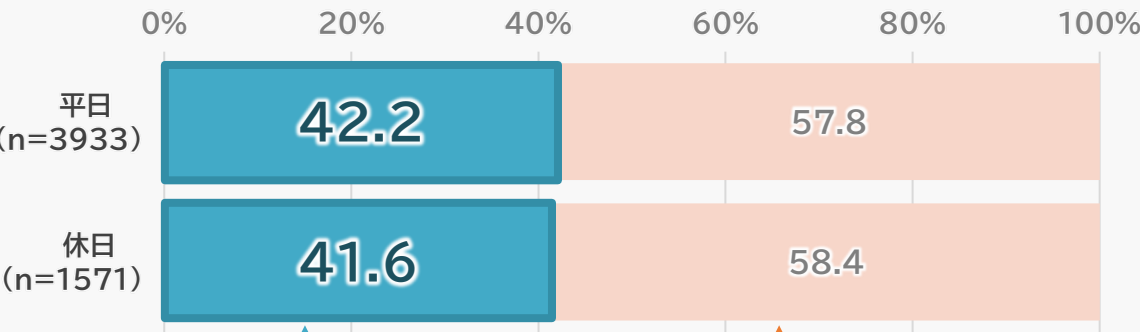
※1 ライド後アンケート調査結果より、対象エリア発ライドを集計
※2 第6回（平成30年）東京都市圏パーソントリップ調査結果より、対象エリアを発トリップを集計
東京都市圏交通計画協議会 データ集計システムより

駅まで・駅からの移動が約4割を占めラストワンマイルの移動手段として活用

- 平日・休日を問わず、約4割が駅まで・駅からの移動に利用されており、ラストワンマイルの移動手段として活用されている。
 - 最寄駅に限らず、他路線の駅や急行停車駅への移動も確認される。
- 少し距離があるものの利便性の高い駅へ負担なく移動することが可能であることが示唆される。

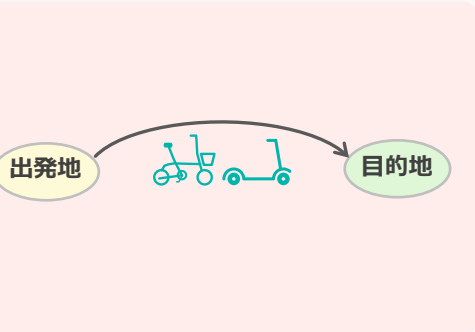
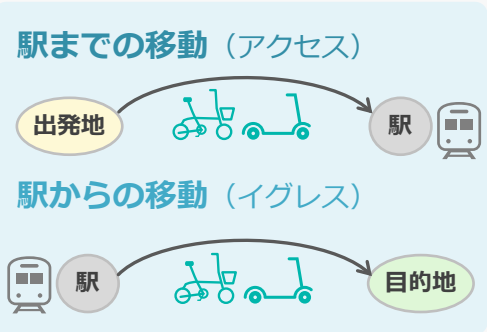
最寄駅等への比較的短距離(0.5~1.0km程度)のライドが多い一方で、他路線の駅や急行停車駅へのライドも見られる。
→ 少し遠くても、最終目的地への移動に便利な駅まで負担なく移動

駅まで・駅からの移動



駅まで・駅からの移動
(端末交通手段としての利用)

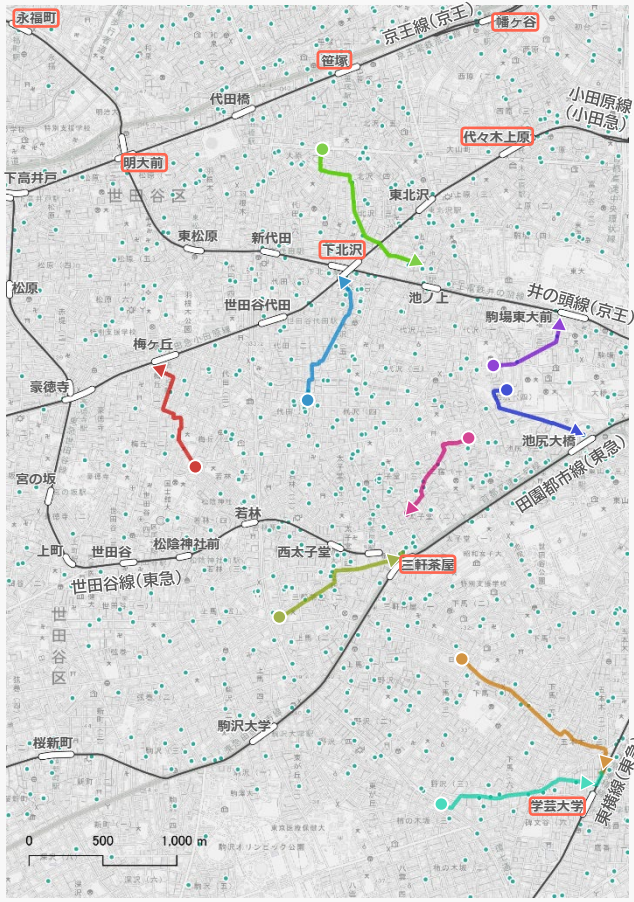
LUUPのみを使った移動
(代表交通手段としての利用)



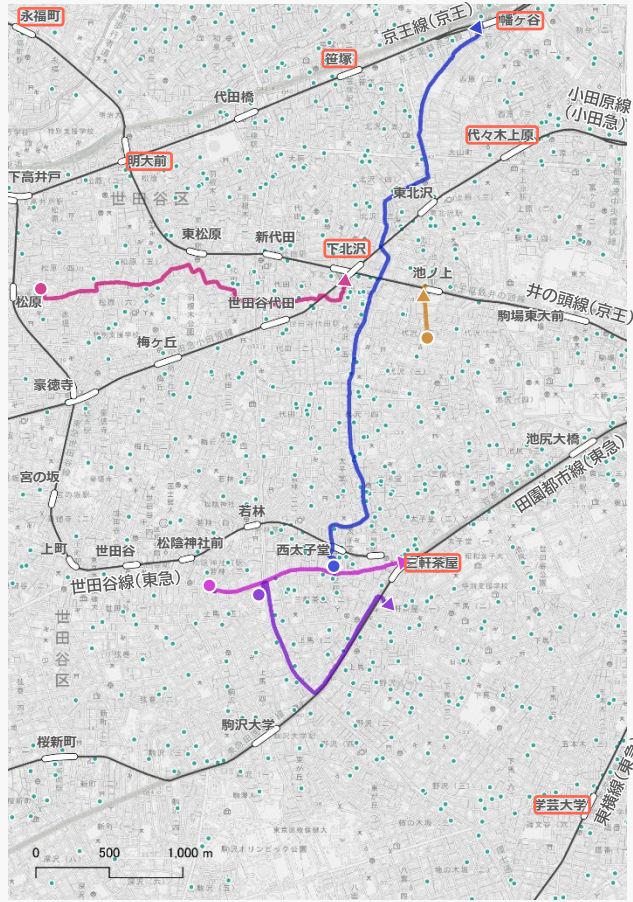
※ ライド後アンケート調査結果より集計(両エリアを合わせた集計結果を表示)

移動経路の例 (駅までの移動)

通勤目的



私事目的

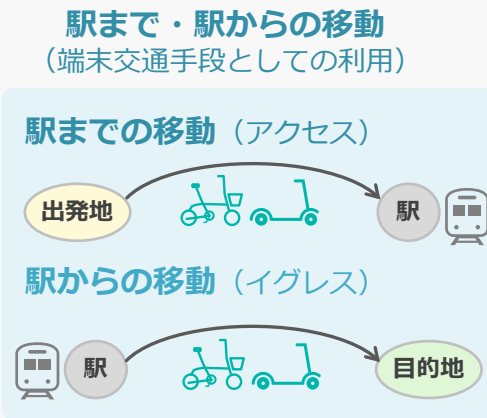
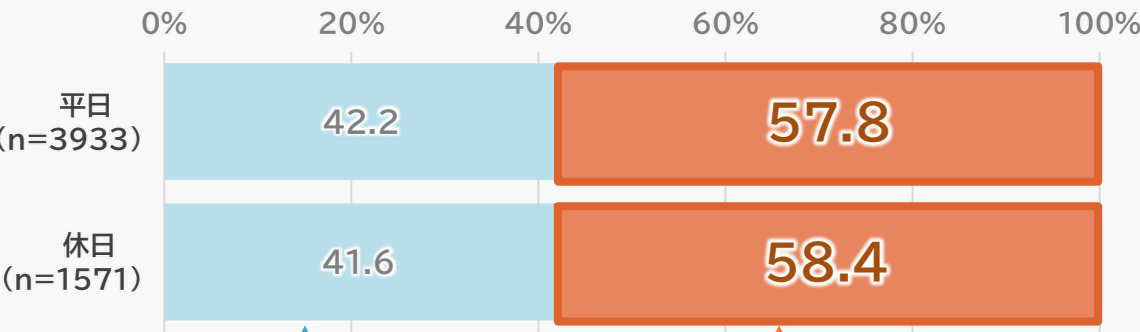


※ 2025/05/21(水)のログデータおよびライド後アンケート調査結果より、下北沢駅～三軒茶屋駅～学芸大学駅周辺エリアを対象に、例として数サンプル抽出
※ ●はライド開始地点、▲はライド終了地点を示す。 ※ □は急行停車駅を示す。 ※ ●はLUUPポート位置を示す。
地図) 地理院タイル(国土地理院)、国土数値情報(国土交通省) © 2026 PACIFIC CONSULTANTS CO., LTD. and Luup, Inc. All rights reserved.

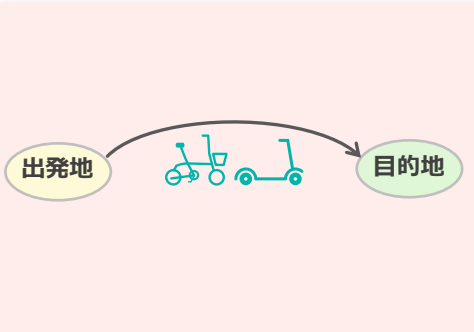
LUUPのみを使った移動は約6割

- 平日・休日を問わず、約6割がLUUPのみを使った移動。
 - 対象エリアでは、東西に走る鉄道に対して、南北方向の移動が多い傾向。
- 鉄道（既存公共交通）では移動が不便な地点間の移動に活用。

LUUPのみの移動



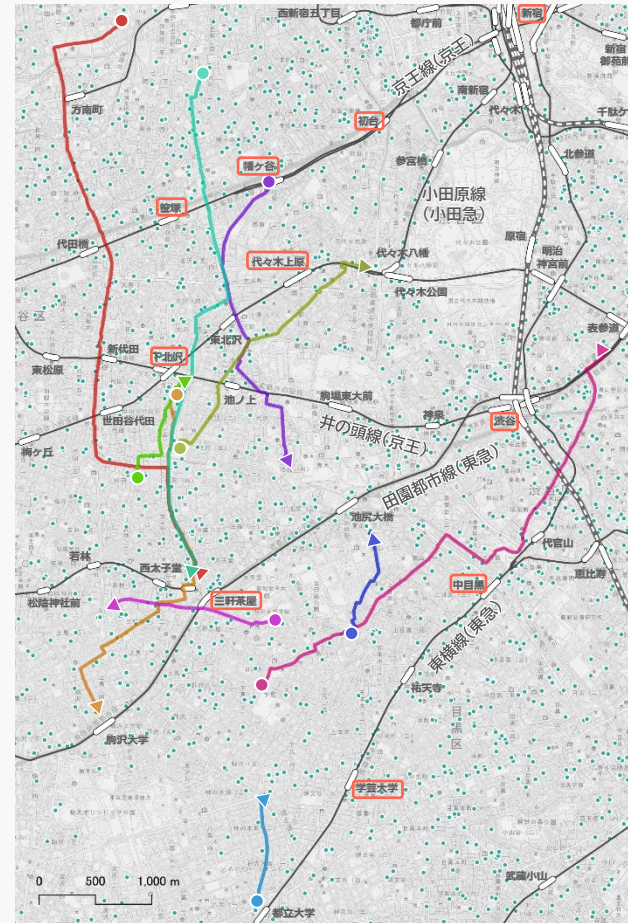
LUUPのみを使った移動
(代表交通手段としての利用)



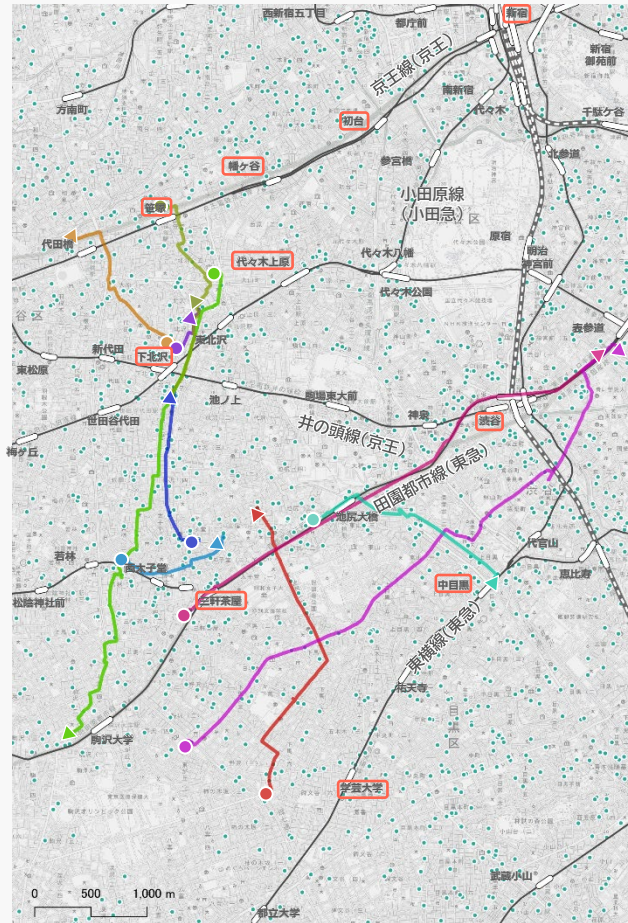
※ ライド後アンケート調査結果より集計 (両エリアを合わせた集計結果を表示)

移動経路の例 (LUUPのみの移動)

通勤目的



私事目的

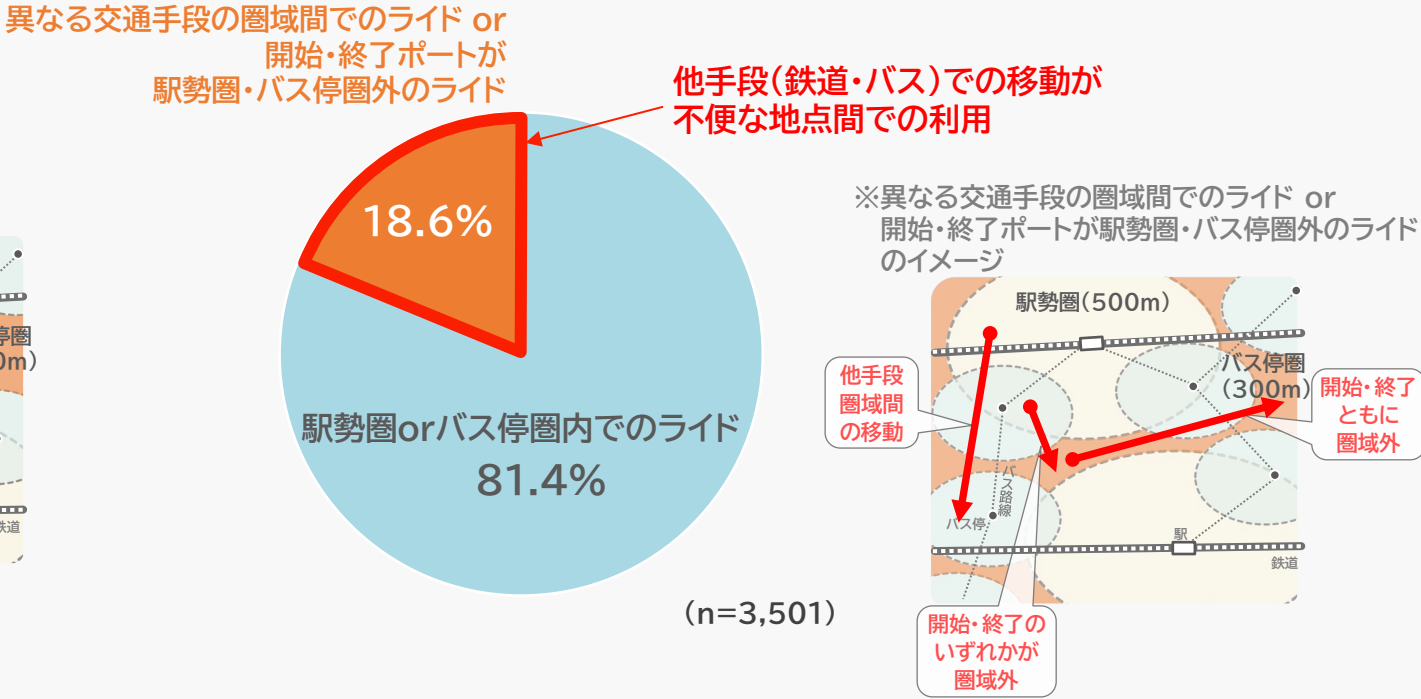
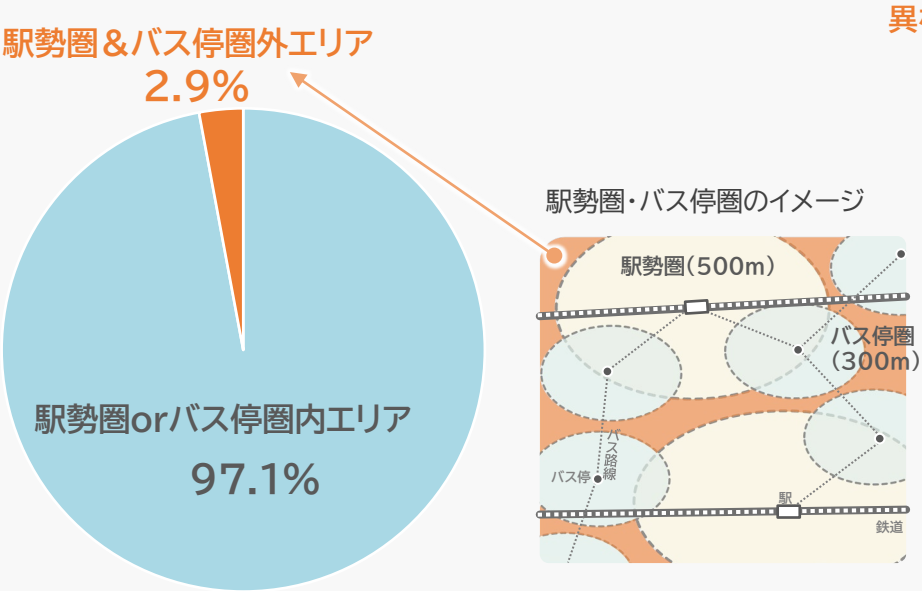


駅までの移動と比較すると、
やや長距離のライドが多い傾向。
南北方向の移動が多い傾向。
→ 東西に走る鉄道での移動が不便な
地点間(南北)の移動に利用

※ 2025/05/21(水)のログデータおよびライド後アンケート調査結果より、下北沢駅～三軒茶屋駅～学芸大学駅周辺エリアを対象に、例として数サンプル抽出
※ ●はライド開始地点、▲はライド終了地点を示す。 ※ □は急行停車駅を示す。 ※ ◆はLUUPポート位置を示す。
地図) 地理院タイル(国土地理院)、国土数値情報(国土交通省) © 2026 PACIFIC CONSULTANTS CO., LTD. and Luup, Inc. All rights reserved.

他手段（公共交通）では移動が不便な地点間の移動に利用

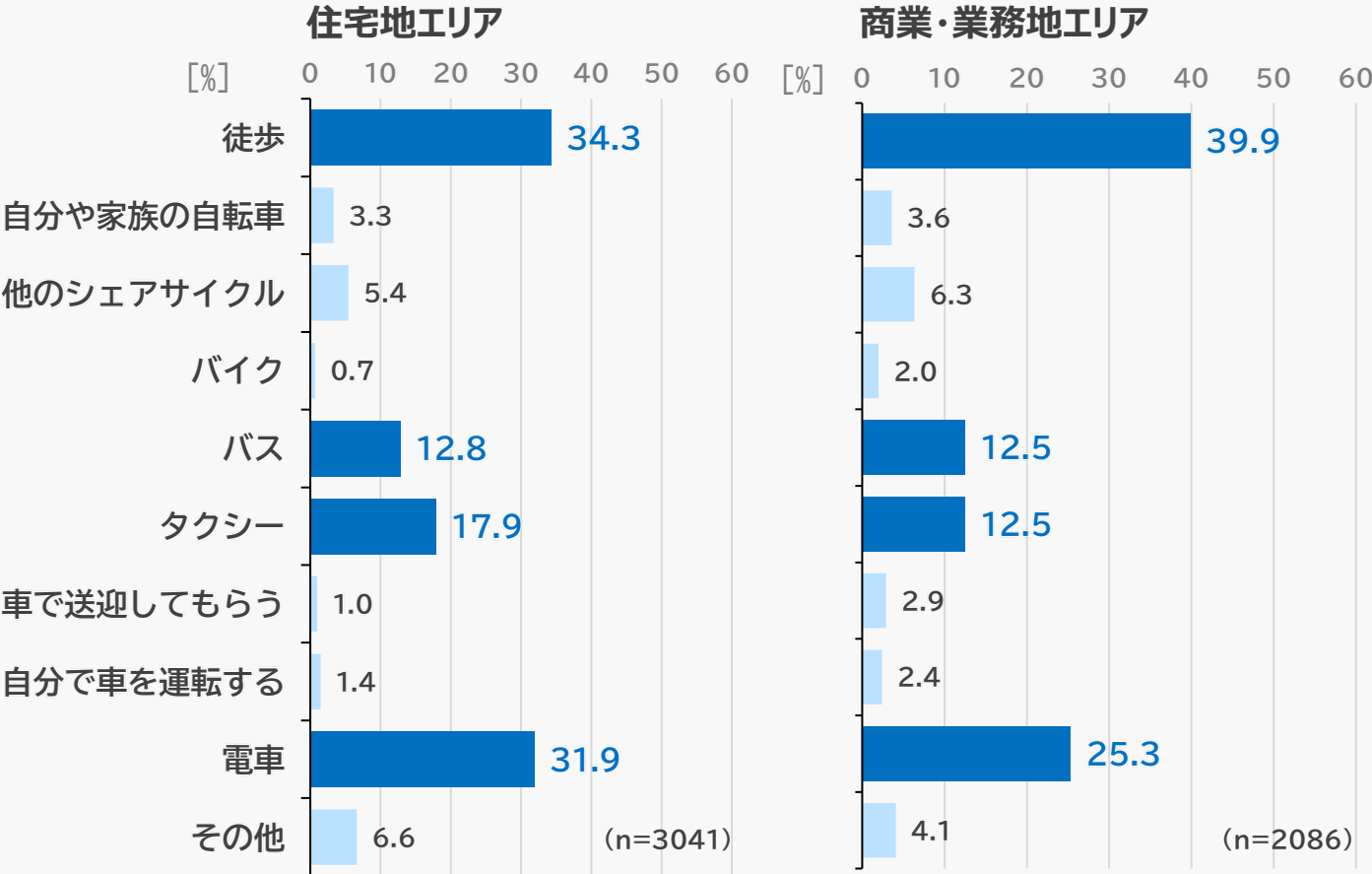
- 調査対象エリア（住宅地エリア）では、鉄道駅勢圏(500m)・バス停圏域(300m)に含まれないエリアはわずか約3%であり、空間的には比較的公共交通サービスの密度が高い傾向。
- 一方で、LUUPライドのうち、開始・終了ポートのいずれか、または両方が駅・バス停圏域に含まれない等※のライドは約2割。
→「駅・バス停圏には含まれているもの、同一の公共交通手段では移動が困難な地点間」や「開始・終了ポートのいずれかが駅・バス停圏に含まれていない地点間」など、他手段での移動が不便な地点間の移動を補完する手段として利用されていることが示唆される。



徒歩の代替手段として使われていることに加え、公共交通（鉄道・バス等）の代替としても利用

- ・LUUPがなかった場合に利用した交通手段として、いずれのエリアも「徒歩」が最も多く、次いで「電車」、「バス」、「タクシー」が多い。
→ 公共交通（電車・バス等）の代替としても利用されていることが示唆される。

LUUPが無かった場合に利用した交通手段



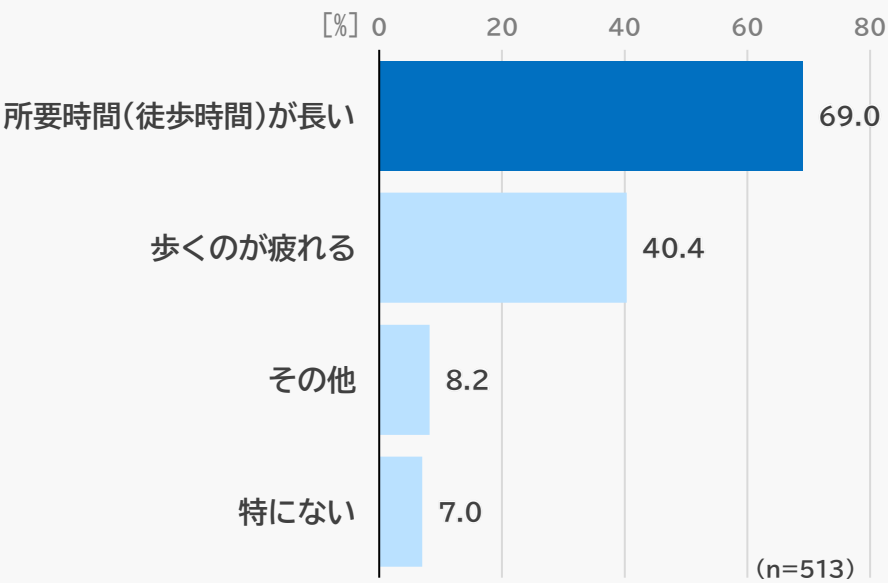
※ ライド後アンケート調査結果より集計

徒歩移動の負担軽減への効果が期待

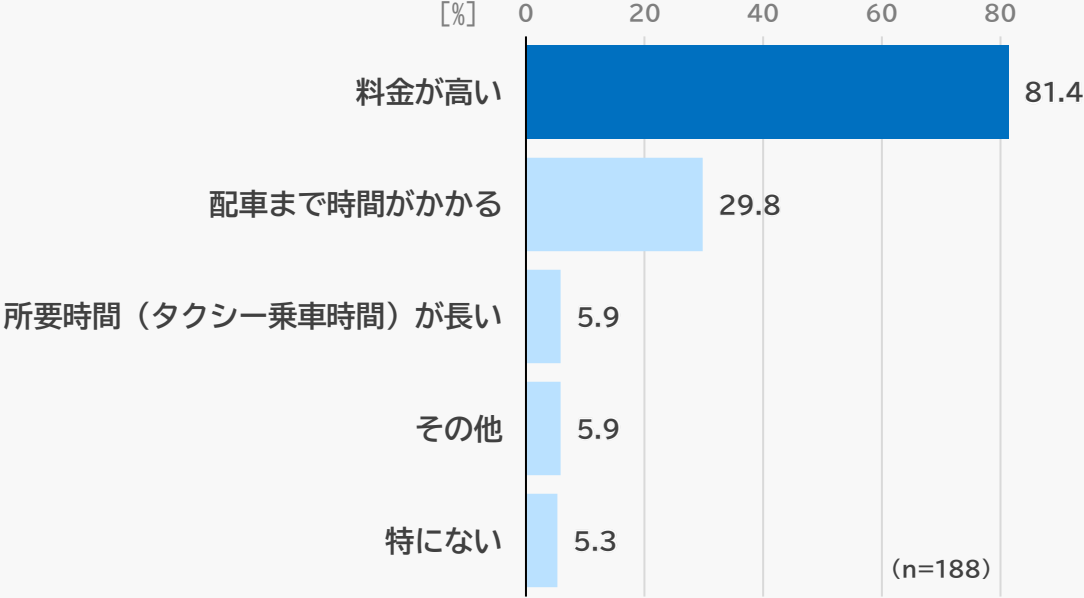
- ・「徒歩」を選択しなかった理由として、「所要時間が長い」が最も多い。 → 徒歩移動負担削減 への効果が期待。
- ・「タクシー」を選択しなかった理由として、「料金が安い」が最も多い。 → 任意の地点間を安く移動できる手軽な手段。

LUUPを選択して、「他の交通手段」を選択しなかった理由

「徒歩」



「タクシー」

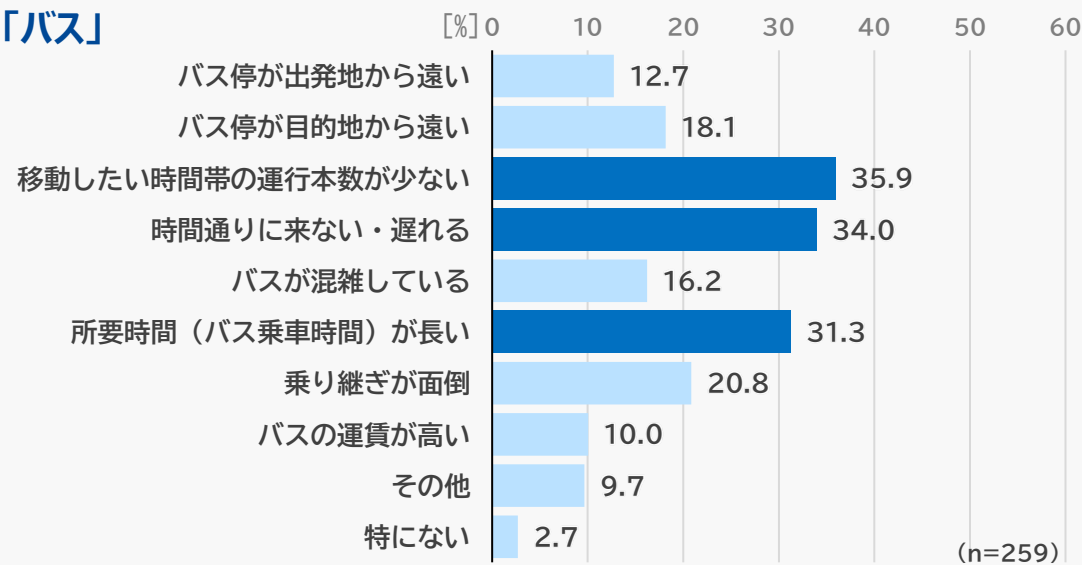
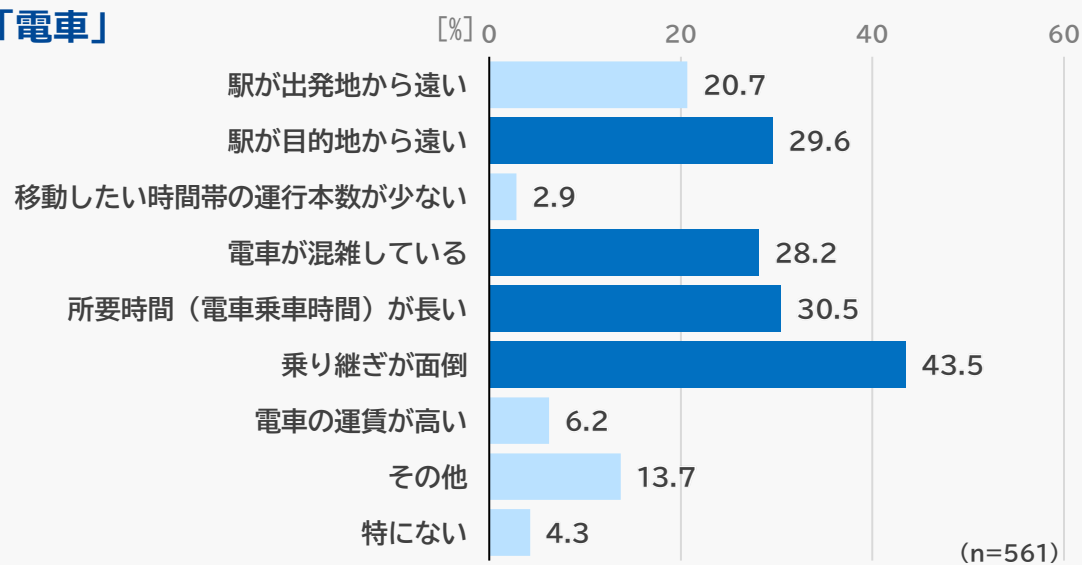


※ 配信アンケート調査結果より集計

移動の快適性・目的地へのアクセス性向上、他手段での移動が不便な時間帯を補完する役割が期待

- 「電車」を選択しなかった理由として、「乗り継ぎが面倒」が最も多く、次いで「電車が混雑している」、「所要時間が長い」、「駅が目的地から遠い」などが多い傾向。
→ **乗り継ぎや混雑回避による移動の快適性向上**や、
乗車・降車駅の選択圏拡大による乗換負担の軽減や**最終目的地へのアクセス性向上**などへの効果が期待される。
- 「バス」を選択しなかった理由として、「移動したい時間帯の運行本数が少ない」が最も多く、次いで「時間通りに来ない・遅れる」、「所要時間が長い」など、時間に関する回答が多い傾向。
→ **バス移動が不便な**（運行本数が少ない等）**時間帯の移動を補完**する役割などが期待される。

LUUPを選択して、「他の交通手段」を選択しなかった理由



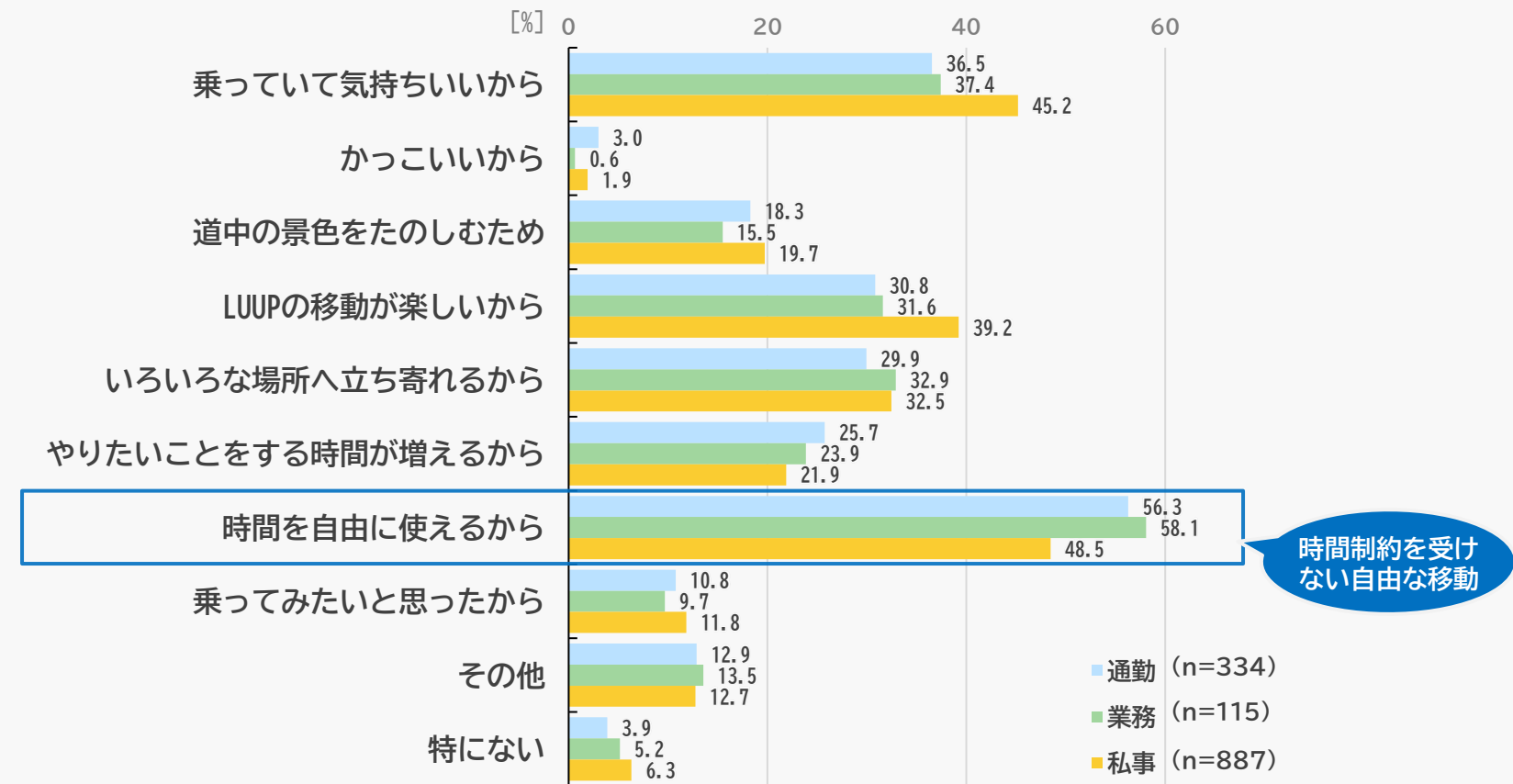
※ 配信アンケート調査結果より集計

時間制約を受けない 自由な移動 を実現する手段として期待

- LUUPを選んだ理由としていずれの目的も「時間を自由に使えるから」が最も多い。
→ 時間制約を受けない自由な移動 を実現する手段として期待される。

LUUPを移動手段に選んだ理由

主にLUUPを利用する目的別

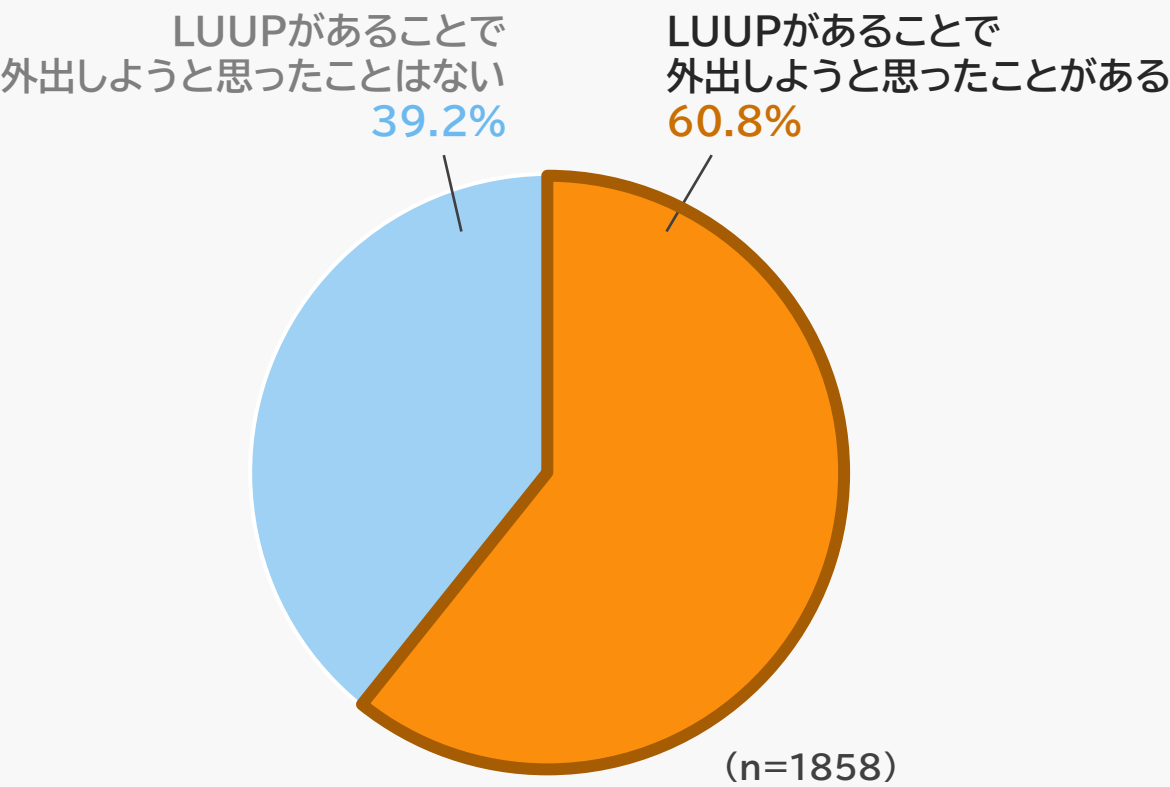


※ 配信アンケート調査結果より集計

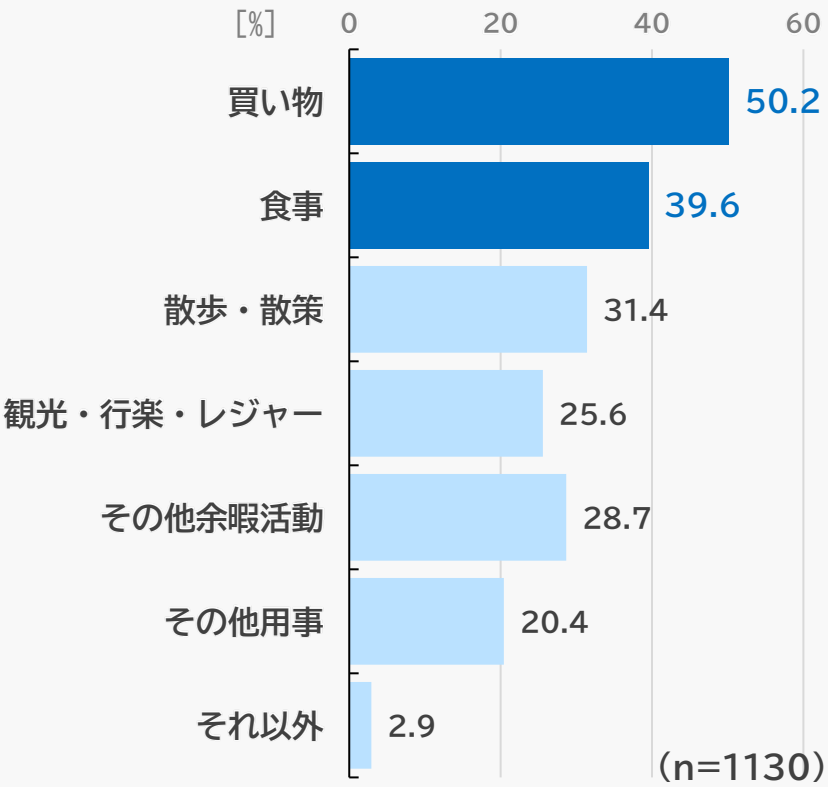
単なる移動手段に留まらず人々の外出・活動を創出する効果が期待

- LUUPがあることで外出しようと思ったことがある人は約6割。
- その場面として「買い物」「食事」が多い傾向。
→買い物や食事などを伴う**外出・活動を創出する効果**が期待。

LUUPがあることで外出しようと思ったことがあるか



外出しようと思ったことがある場面

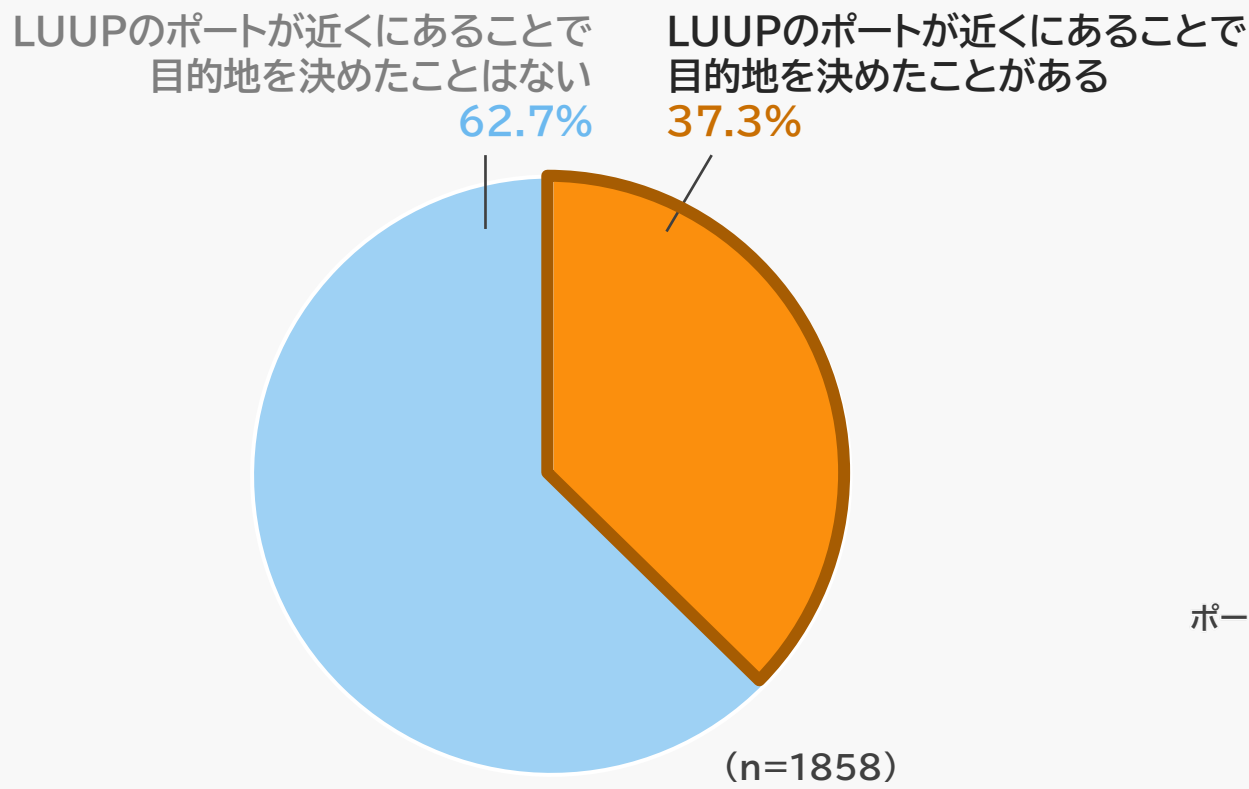


※ 配信アンケート調査結果より集計

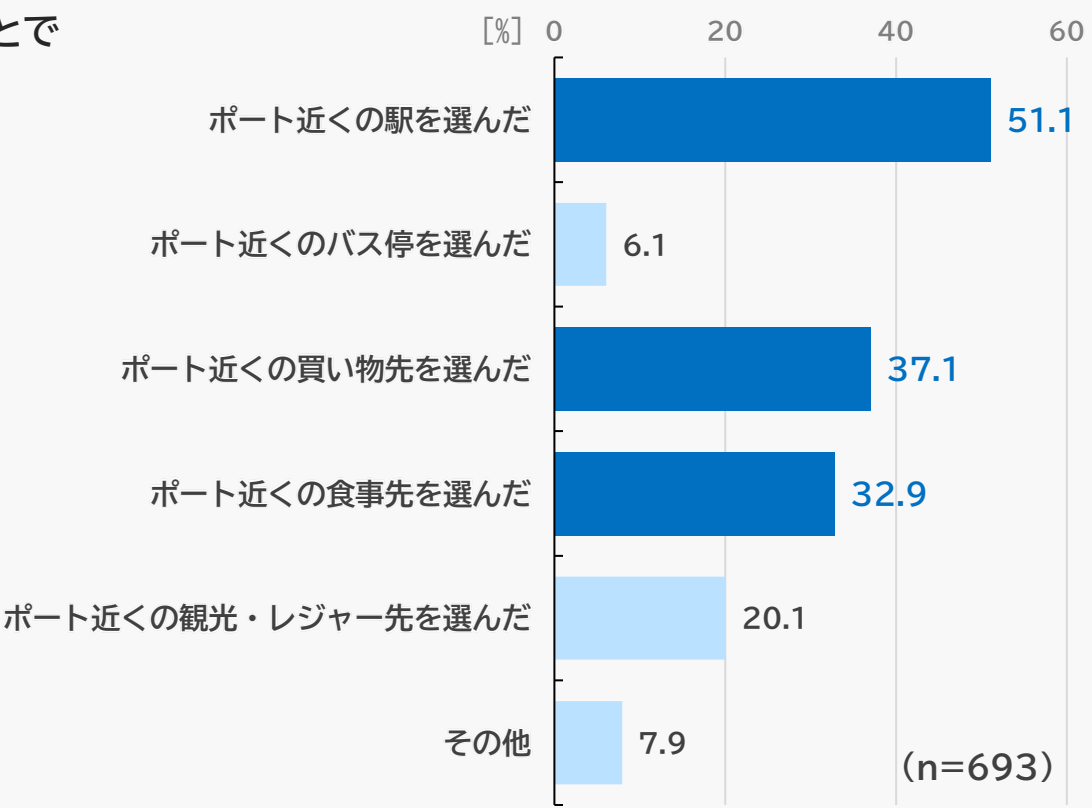
ポートの存在が、駅の集客圏拡大・商圈の拡大などにつながることを期待

- LUUPのポートがあることで目的地を決めたことがある人は約4割。
- その場面として「駅の選択」が最も多く、次いで「買い物先の選択」「食事先の選択」が多い傾向。
→ポートの存在が目的地選択の一要素となり、駅や施設の集客圏拡大につながる可能性が期待。

LUUPのポートがあることで目的地を決めたことがあるか



目的地を決めたことがある場面

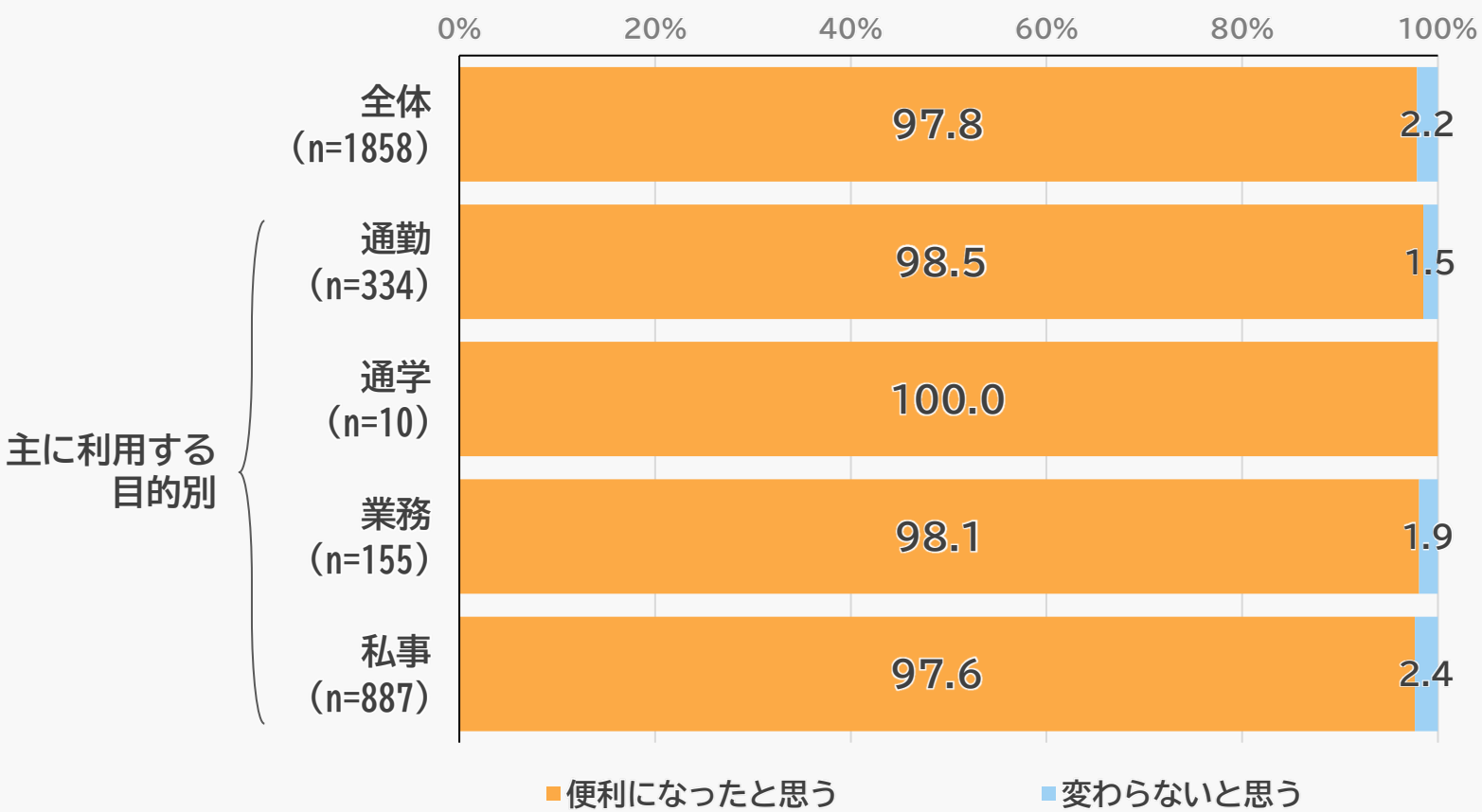


※ 配信アンケート調査結果より集計

多くのユーザーが移動が便利になったと回答

- 主にLUUPを利用する目的にかかわらず、多くのユーザーが移動が便利になったと回答。

LUUPを利用したことで移動が便利になったか



※ 配信アンケート調査結果より集計

3. 本調査で得られた示唆・今後の展望

● 得られた示唆

利用実態	短距離・短時間のライドが主流 ・2km未満・10分未満の利用が半数近くを占める	公共交通（鉄道）のラストワンマイルとしても利用 ・LUUPライドの約4割が駅まで・駅からの移動
	特に住宅地では、日常的な交通手段として定着 ・居住者の通勤利用は約4割で、全移動の目的構成比と同様	商業・業務地では、ニーズに応じてさまざまなシーンで活用 ・工作中的の移動、買い物、食事、観光・娯楽など、さまざまなシーンで活用
都市部における移動課題への対応 期待される効果	公共交通（鉄道・バス）が不便な地点・時間を補完 ・ほとんどのエリアが駅勢圏やバス圏にカバーされる都市部であるが、約2割が公共交通での移動が不便な地点間で利用※ ・バスの運行本数の少なさや定時性に起因した利用もある ・公共交通の運行していない深夜時間帯でも一定程度利用 ※開始・終了ポートのどちらかまたは両方が、同一交通手段の圏域（駅500m・バス停300m）に含まれない移動	徒歩移動の代替のほか、公共交通（鉄道・バス停）の代替手段としても利用 心身両面での移動負荷を軽減 ・徒歩移動の代替としての利用のほか、鉄道の代替としての利用も多い ・徒歩の移動負荷軽減のほか、鉄道の混雑や乗り継ぎの回避のために利用される傾向
	場所や時間を選ばない自由度の高い移動の実現 ・マイクロモビリティを選んだ理由として、「時間を自由に使えるから」と回答した利用者が約5割	外出機会の創出 ・マイクロモビリティがあることで外出意向を持った利用者が約6割
		施設の集客圏拡大 ・マイクロモビリティがあることで目的地を決めたことがある利用者が約4割

● 今後の展望

- ・本調査より、都市部におけるマイクロモビリティのシェアリングサービスは、場所や時間を選ばず気軽に利用できる、自由度や公共性の高い近距離移動手段としての役割を持つことが示唆されました。
- ・今後の都市・交通計画を検討していく上では、このような特性を活かしたシェアリングサービスの適切な導入を検討し、高齢者から子供、住民や来訪者など、あらゆる人にとって移動しやすい環境を整えることで、にぎわいを創出し、持続可能なまちの形成を図っていくことが重要だと考えられます。

(参考) 本調査より示唆された、都市部におけるマイクロモビリティのシェアリングサービスの利用イメージ

