

1. 利用者アンケート

1.1 調査概要

(1) 調査目的

- ▶ 豊中市シェアサイクル実証実験における利用者を対象にアンケートを実施し、シェアサイクル実証実験から本格化への移行を進めるにあたり、実験結果検証の一手段として、利用者アンケートを実施しました。

(2) 調査時期

- ▶ 令和4年(2022年)6月6日(月)～6月12日(日)

(3) 調査対象

- ▶ 豊中市域のシェアサイクルポート利用者

(4) 調査項目

- ①属性(性別、年齢、住まいの地域)
- ②シェアサイクルの利用状況(利用目的、利用理由、利用前後での行動変化など)
- ③シェアサイクルに対する評価
(満足度、利用して困ったこと、今自分の自転車とシェアサイクルとの比較など)
- ④本格実施に向けて
(今後の利用意向、利用できるポートまでの距離、要望など)

(5) 回答インセンティブ

- ▶ HELLO CYCLING 無料30分券 [130円割引×] (※先着100名対象)

※インセンティブの付与は事業者による負担で実施

(6) 回答状況

- 配信数: 1,000人
- 回答者数: 196人
- 回答率: 19.6%

調査対象者の方を対象に、HELLO CYCLING アプリの「お知らせ・通知」によりアンケート依頼を行い、ユーザーの皆様からアンケートにご回答いただきました。



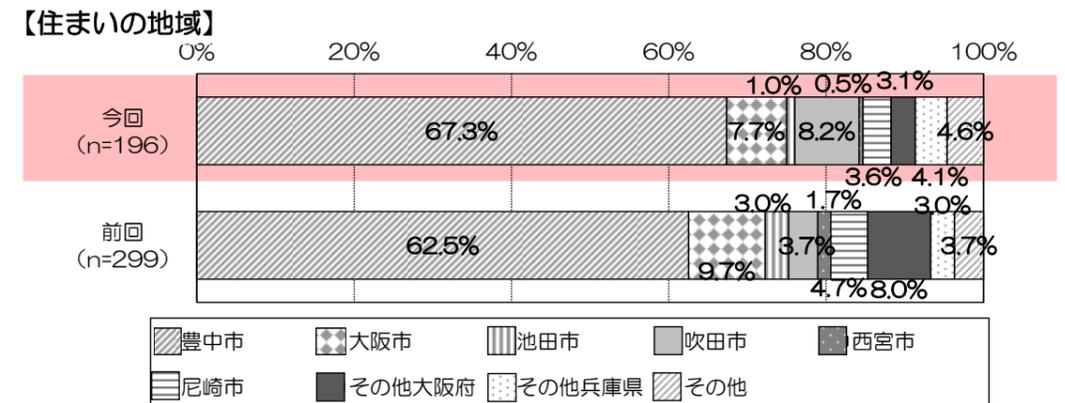
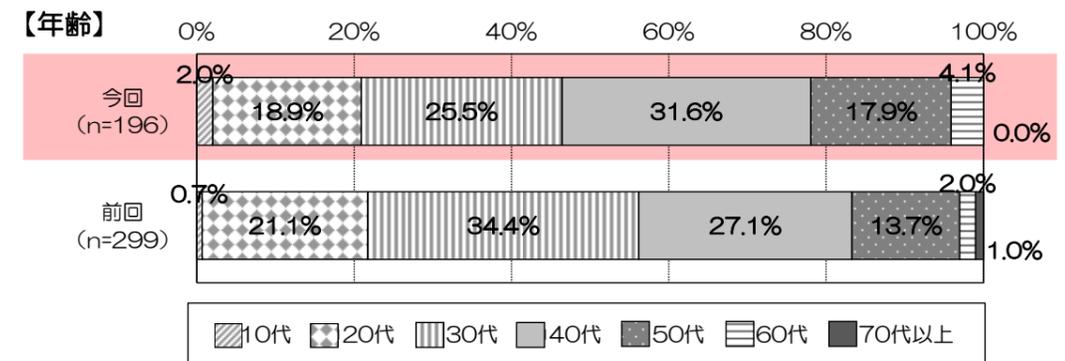
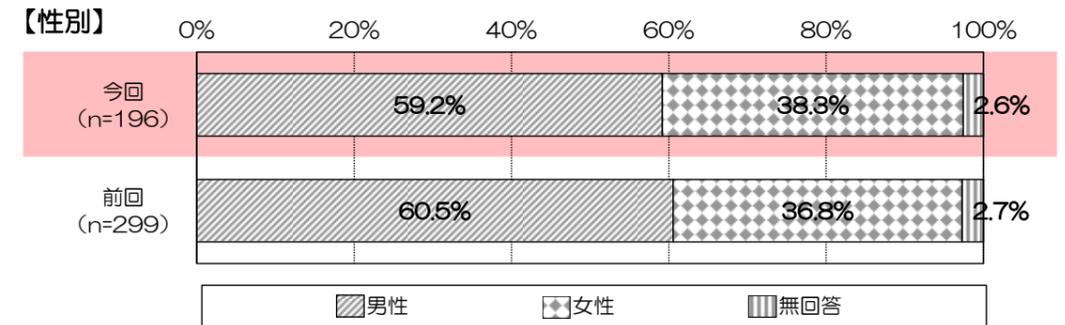
※画像はイメージです。

【前回の利用者アンケート実施概要】

- 調査対象: 豊中市域のシェアサイクルポート利用者
- 調査時期: 令和2年(2020年)9月28日(月)～10月8日(木)
- 配信数: 1,000人
- 回答者数: 299人
- 回答率: 29.9%

1.2 回答者属性

- ▶ 回答者の性別は、「男性」が約60%、「女性」が約38%です。前回調査時とほぼ同じ傾向です。
- ▶ 年齢は、「40代」が約32%と最も多く、次いで「30代」が約26%、「20代」が約19%、「50代」が約18%です。前回踏査時と比べて、「40代」及び「50代」が増加、「20代」及び「30代」が減少しています。
- ▶ 住まいの地区は、「豊中市」が約67%と最も多く、次いで「吹田市」が約8%です。また、HELLO CYCLINGのシェアサイクルサービスエリアである隣接市(大阪市、池田市、吹田市、尼崎市、西宮市の合計)の方が約21%です。前回踏査時と比べて、「豊中市」及び「吹田市」が増加しています。

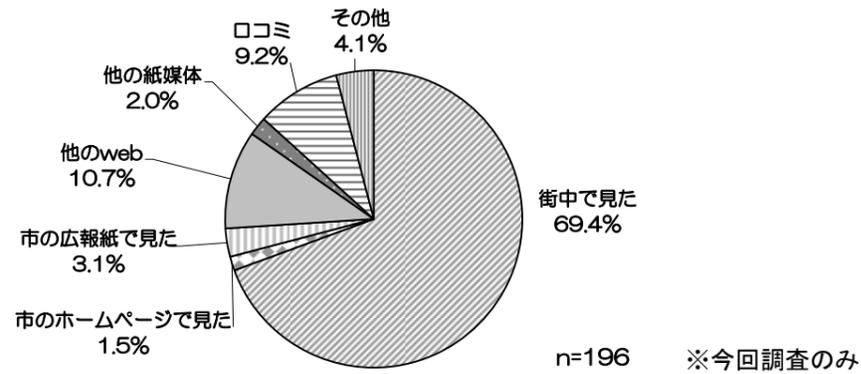


1.3 利用状況

(1) シェアサイクルを知ったきっかけ

- シェアサイクルを知ったきっかけは、「街中で見た」が約69%と最も多く、次いで「他のWeb」が約11%、「口コミ」が約9%です。

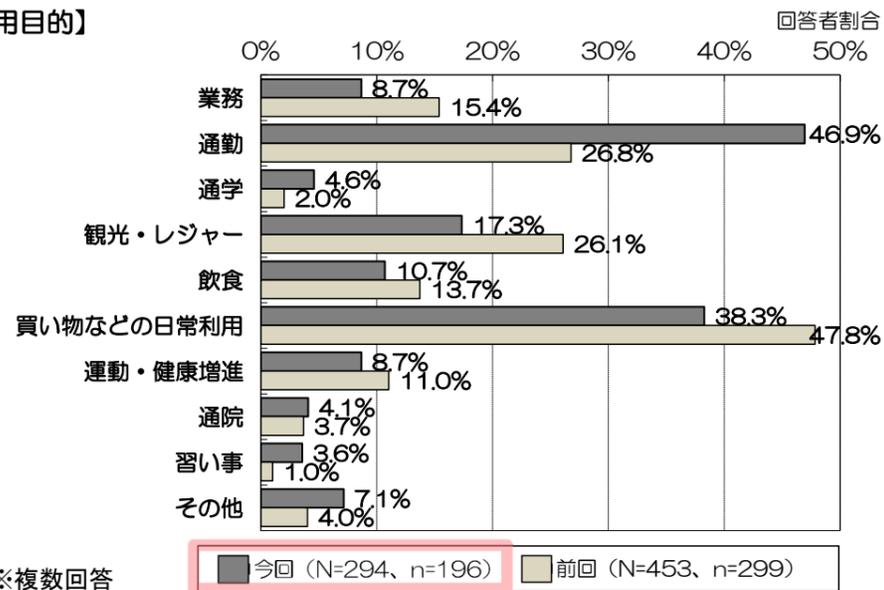
【シェアサイクルを知ったきっかけ】



(2) 利用目的

- 利用目的は、「通勤」が約47%と最も多く、次いで「買い物などの日常利用」が約38%、「観光・レジャー」が約17%です。前回調査と比較すると、「通勤」が大きく増加しています。

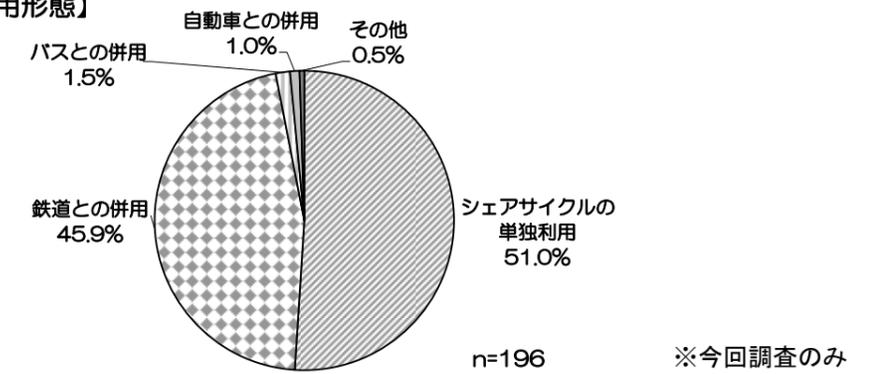
【利用目的】



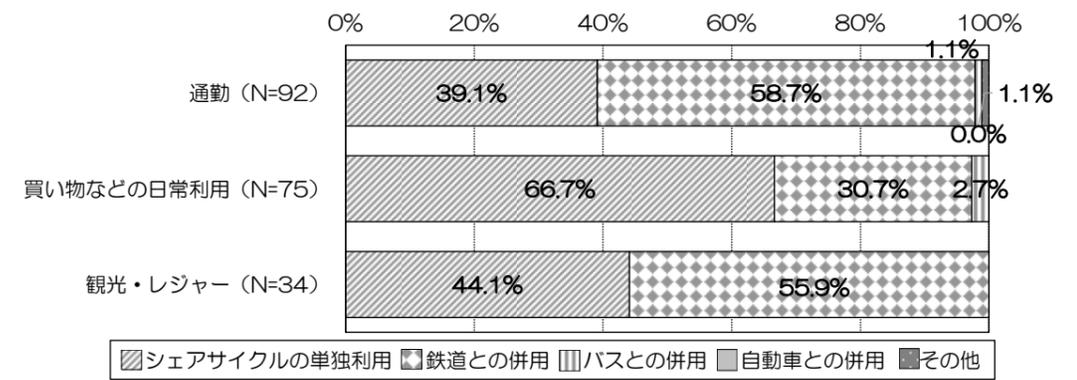
(3) シェアサイクルの利用形態

- シェアサイクルの利用形態は、「シェアサイクルの単独利用」が約51%と最も多く、次いで「鉄道との併用」が約46%です。
- シェアサイクルの利用形態を利用目的別（利用目的上位3位）で見ると、通勤及び観光・レジャーは「鉄道との併用」の割合が高く、買い物などの日常利用は「シェアサイクルの単独利用」の割合が高くなっています。

【シェアサイクルの利用形態】



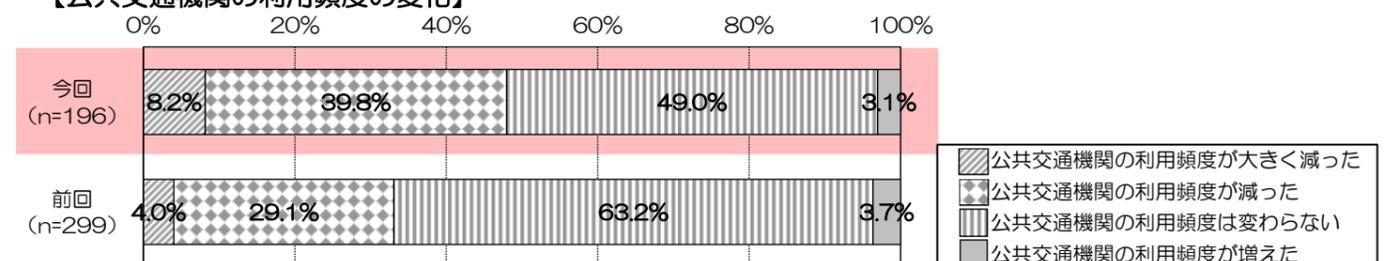
【シェアサイクルの利用形態（利用目的別）】



(4) 公共交通機関の利用頻度の変化

- 公共交通機関の利用頻度の変化は、「公共交通機関の利用頻度は変わらない」が約49%と最も多く、次いで「公共交通機関の利用頻度が減った」が約40%です。前回調査時と比較すると、「公共交通機関の利用頻度が減った」が増加しています。

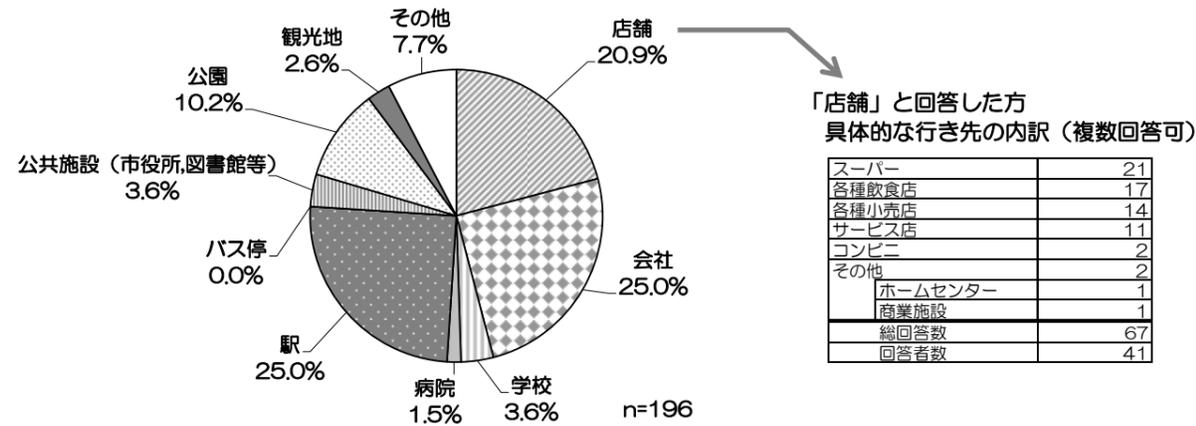
【公共交通機関の利用頻度の変化】



(5) 主な行き先

- ▶ 主な行き先は、「会社」及び「駅」がともに約25%と最も多く、次いで「店舗」が約21%、「公園」が約10%です。
- ▶ 店舗と回答した方の具体的な行き先は、「スーパー」が最も多く、次いで「各種飲食店」、「各種小売店」、「サービス店」の順です。

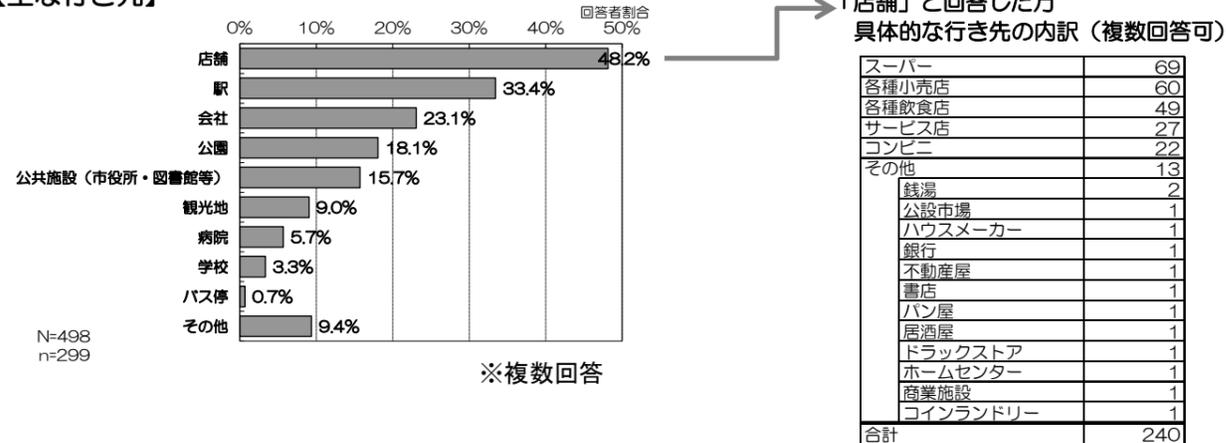
【主な行き先】



【参考】 前回調査結果

※前回調査は複数回答である為、参考に示す（今回調査は単一回答）。

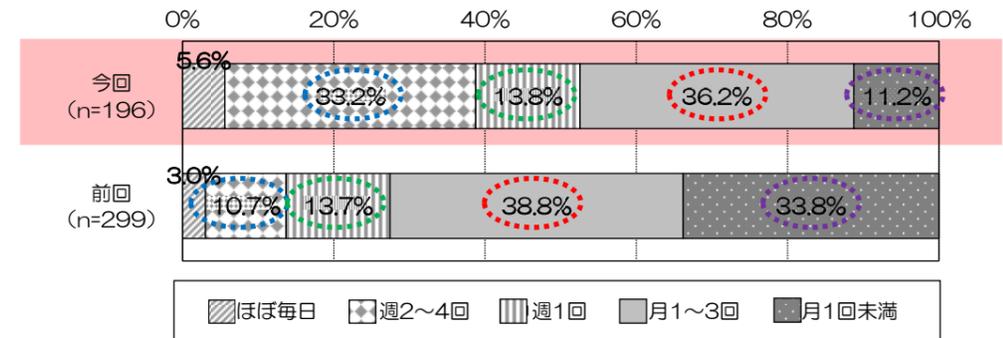
【主な行き先】



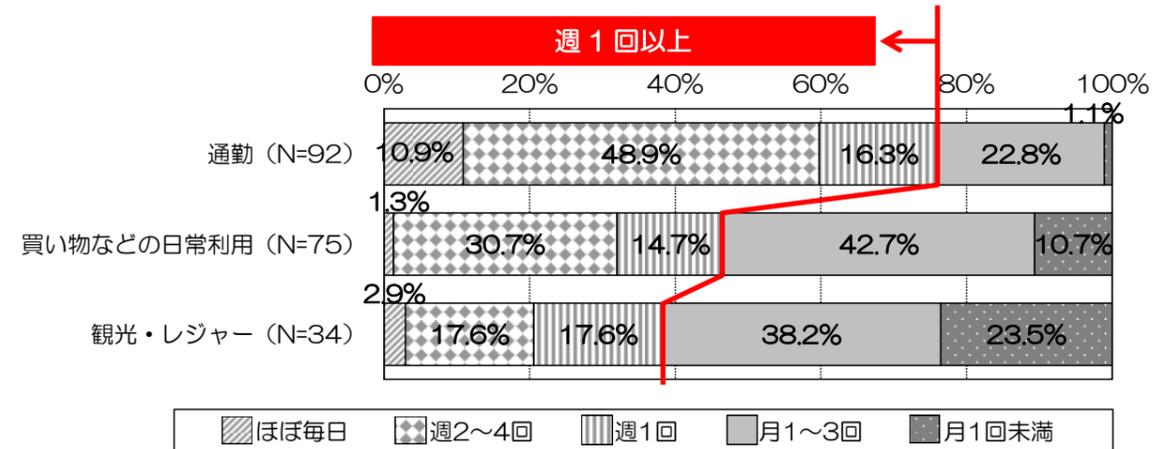
(6) 利用頻度

- ▶ 利用頻度は、「月1~3回」が約36%と最も多く、次いで「週に2~4回」が約33%、「週1回」が約14%です。前回調査時と比較すると、「週1回以上」の割合が約25%増加しています。
- ▶ 利用頻度を利用目的別で見ると、週1回以上を占める割合は、通勤が約76%、日常などの買い物利用が約47%、観光・レジャーが約38%です。

【利用頻度】



【利用頻度（利用目的別）】

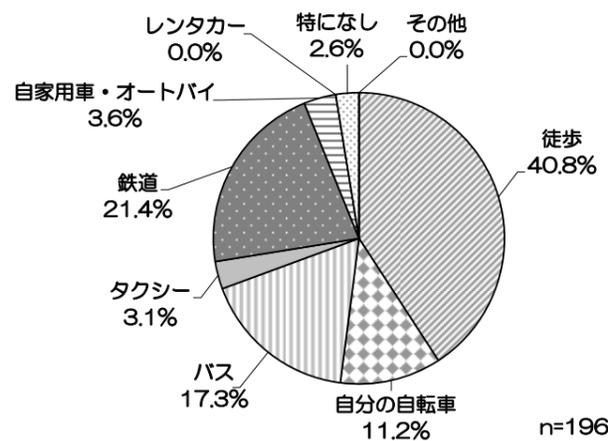


※シェアサイクルの利用目的上位3位を対象に集計

(7) シェアサイクルを利用する前の移動手段

- シェアサイクルを利用する前の移動手段は、「徒歩」が約41%と最も多く、次いで「鉄道」が約21%、「自分の自転車」が約11%です。
- 徒歩と回答した方を対象に、シェアサイクルを利用し始めた理由を見ると、「シェアサイクルを利用する方が短い時間で目的地へ行けるため」が最も多く、次いで「シェアサイクルを利用する方が時間を有効に使えるため」、「サイクルポートが近くにあるため」の順です。
- 鉄道又はバスと回答した方を対象に、シェアサイクルを利用し始めた理由を見ると、「シェアサイクルを利用する方が短い時間又は同等の時間で目的地へ行けるため」が最も多く、次いで「シェアサイクルを利用する方が目的地までの費用が抑えられるため」、「バス又は鉄道を利用し、目的地に行くためには乗り換えがあり不便であるため」の順です。
- 自分の自転車と回答した方を対象に、自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由を見ると、「自宅から離れた出先等で利用するため」が最も多く、次いで「自分の自転車を使用するより、シェアサイクルを利用した方が安い」の順です。
- 自分の自転車と回答した方を対象に、シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて見ると、「シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直さない」が最も多くなっています。

【シェアサイクルを利用する前の移動手段】



「バス」又は「鉄道」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間又は同等の時間で目的地へ行けるため	50
バス又は鉄道を利用し、目的地に行くためには乗り換えがあり不便であるため	20
シェアサイクルを利用する方が目的地までの費用が抑えられるため	38
健康増進、体力向上、心身のリフレッシュのため	18
地球環境に優しいため	4
3密を避けるため	11
サイクルポートが近くにあるため	15
その他	5
満員電車に乗りすぎず済む	1
終電を逃した時に利用できる	1
便利	1
終電を逃した際、帰宅するため	1
バスの時間を気にしなくていいから	1
総回答数	161
回答者数	76

「徒歩」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間で目的地へ行けるため	58
シェアサイクルを利用する方が時間を有効に使えるため	36
サイクルポートが近くにあるため	31
心身のリフレッシュのため	13
その他	2
どのようなものか興味があり、一度試してみたかった	1
自転車通学の娘の送り迎えに自身も自転車が必要だった	1
総回答数	140
回答者数	80

「自分の自転車」と回答した方
自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由の内訳

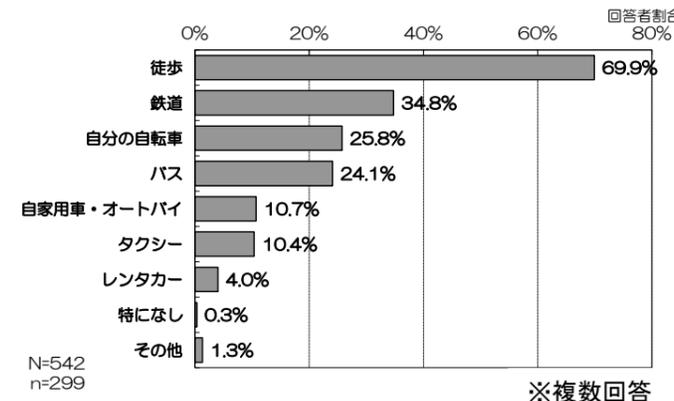
自宅から離れた出先等で利用するため	8
自分の自転車を使用するより、シェアサイクルを利用した方が安い	5
行き先に十分な自転車駐輪場が無い	4
会社等の業務で利用するため	1
その他	4
乗り捨てたいから	1
天候等、移動手段を急に変更することができるため	1
電動自転車を利用したいから	1
アシスト付きなので	1
合計	22

「自分の自転車」と回答した方
シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて

シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直さない	13
シェアサイクルを利用し、自転車所有を見直す可能性がある	6
シェアサイクルは利用せず、自転車所有は見直さない	0
わからない	3
合計	22

【参考】前回調査結果

※前回調査は複数回答であるため、参考に示す（今回調査は単一回答）。



「徒歩」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間で目的地へ行けるため	186
シェアサイクルを利用する方が時間を有効に使えるため	109
サイクルポートが近くにあるため	98
心身のリフレッシュのため	32
その他	8
楽しそうだったから。電チャリがどんなものか知りたかったから	1
Uberの配達のため	1
真夏の暑い日に徒歩だと大変な為	1
会社に自転車を置いて帰る日があるため	1
夫婦で出かける時一台自転車を持っているから	1
駅で借りていたレンタルサイクルが無くなった為	1
足を傷めて運動不足になったので	1
乗り捨て（片道）利用が可能	1
総回答数	433
回答者数	209

「鉄道」又は「バス」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間又は同等の時間で目的地へ行けるため	87
シェアサイクルを利用する方が目的地までの費用が抑えられるため	67
バス又は鉄道を利用し、目的地に行くためには乗り換えがあり不便であるため	60
健康増進、体力向上、心身のリフレッシュのため	51
サイクルポートが近くにあるため	45
3密を避けるため	35
地球環境に優しいため	5
その他	3
終電による	1
バスの時間を気にせずに出かけられる	1
バスの本数が少なく、終バスが早いので	1
総回答数	356
回答者数	144

「自分の自転車」と回答した方
自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由の内訳

自宅から離れた出先等で利用するため	20
電動自転車だから	20
自分の自転車を使用するより、シェアサイクルを利用した方が安い	11
家庭の自転車不足	6
行き先に十分な自転車駐輪場が無い	8
会社等の業務で利用するため	2
その他	10
片道のみ利用したいから	3
出勤時雨でも帰り濡れていたら	1
駐車場の料金がかかるため、天気が心配な日にはシェアサイクルを利用しています	1
雨天時の片道利用	1
悪天候	1
シェアサイクルの方が早く目的地に行けるから	1
飲み会への参加で帰りは電車	1
帰りの酒を飲むから	1
合計	77

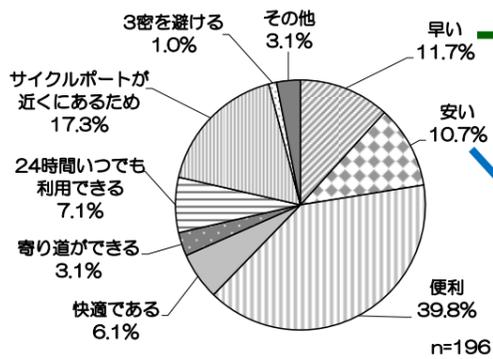
「自分の自転車」と回答した方
シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて

シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直さない	61
シェアサイクルを利用し、自転車所有を見直す可能性がある	10
わからない	4
シェアサイクルは利用せず、自転車所有は見直さない	1
合計	76

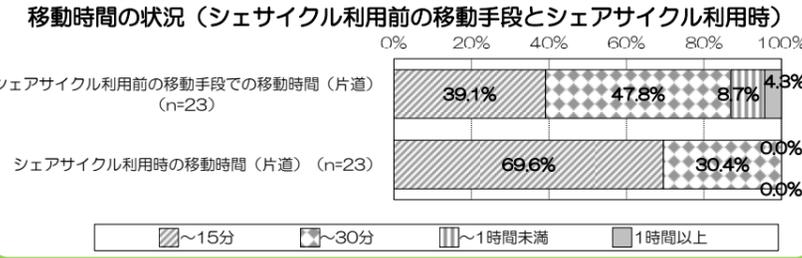
(8) シェアサイクルを利用し始めた理由

- ▶ シェアサイクルを利用し始めた理由は、「便利」が約40%で最も多く、次いで「早い」と「サイクルポートが近くにあるため」がともに約17%、「安い」が約12%、「安い」が約11%の順です。
- ▶ 早いと回答した方を対象に、シェアサイクル利用前の移動手段の移動時間（片道）を見ると、「～30分」が約48%と最も多く、次いで「～15分」が約39%であったものが、シェアサイクル利用時の移動時間（片道）を見ると、「～15分」が約70%と最も多く、次いで「～30分」が約30%となっています。
- ▶ 安いと回答した方を対象に、シェアサイクル利用前の移動手段の交通費（片道）を見ると、「200円以上」が約81%と最も多かったものが、シェアサイクルを利用した場合の交通費（片道）を見ると、「100～200円未満」が約86%と最も多くなっています。

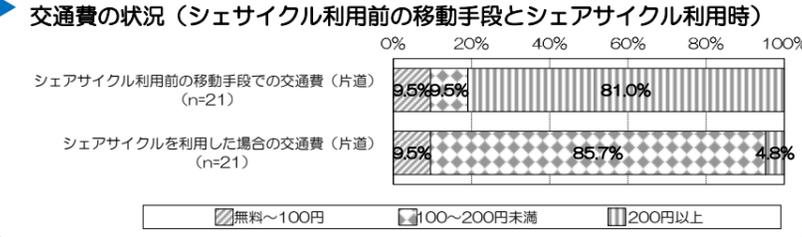
【シェアサイクルを利用し始めた理由】



「早い」と回答した方



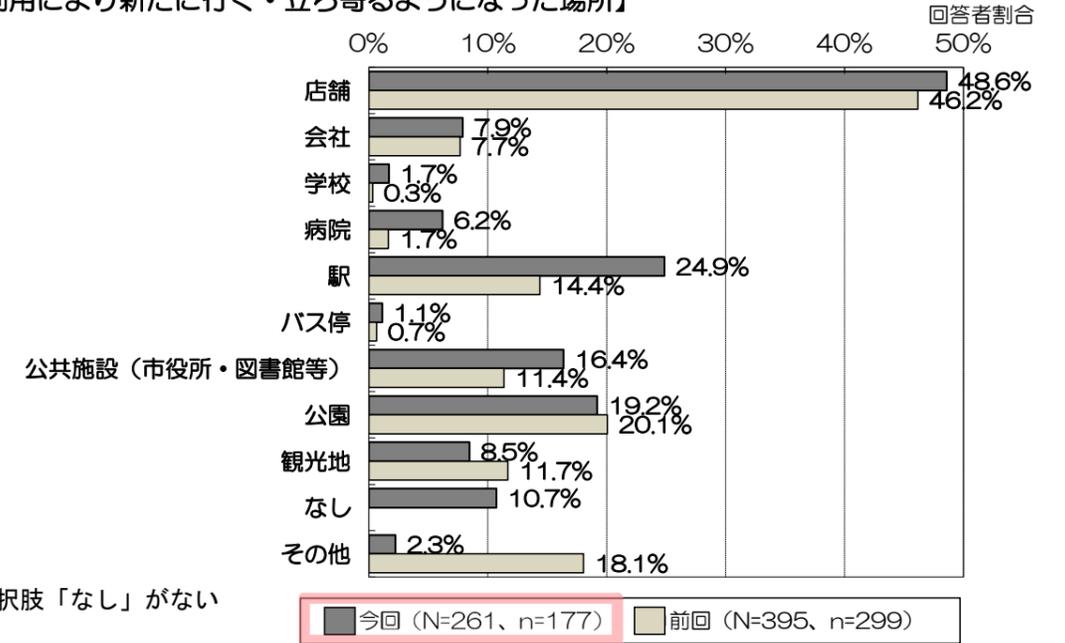
「安い」と回答した方



(9) シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所

- ▶ シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所は、「店舗」が約49%と最も多く、次いで「駅」が約25%、「公園」が約19%、「公共施設（市役所・図書館等）」が約16%です。
- ▶ 前回調査時と比較すると、「駅」及び「公共施設（市役所・図書館等）」がともに増加しています。

【シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所】

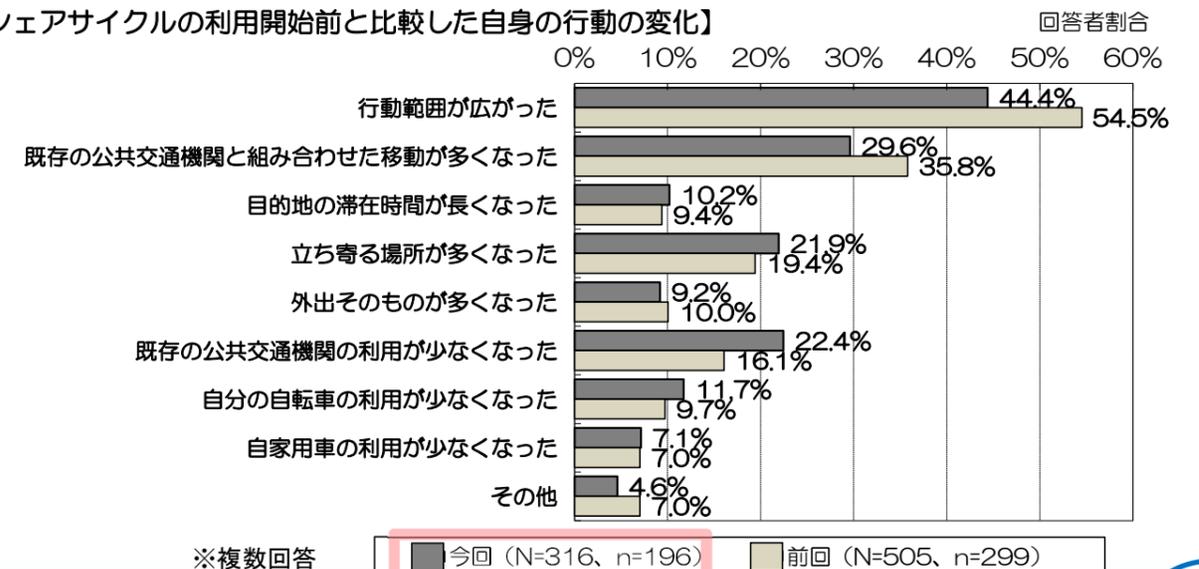


※前回調査時は選択肢「なし」がない
※複数回答

(10) シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化

- ▶ シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化は、「行動範囲が広がった」が約44%で最も多く、次いで「既存の公共交通機関と組み合わせた移動が多くなった」が約30%、「既存の公共交通機関の利用が少なくなった」及び「立ち寄る場所が多くなった」がともに約22%の順です。

【シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化】

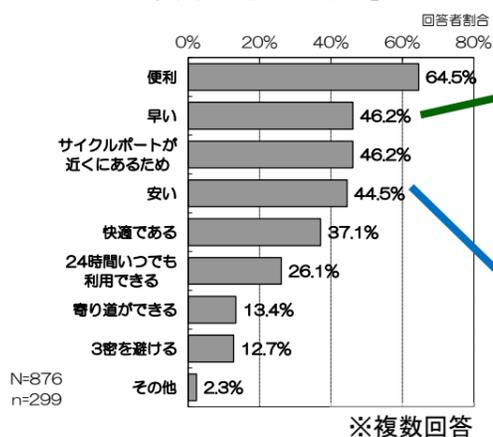


※複数回答

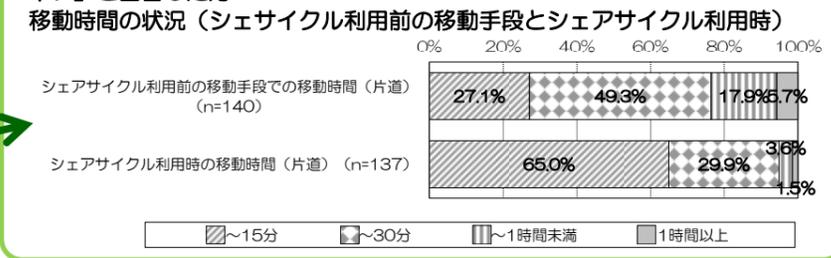
【参考】 前回調査結果

※前回調査は複数回答であるため、参考に示す（今回調査は単一回答）。

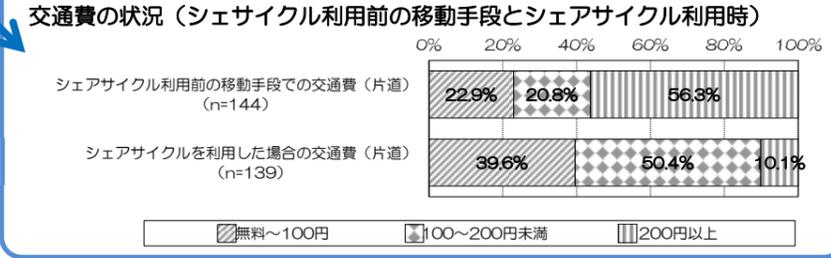
【シェアサイクルを利用し始めた理由】



「早い」と回答した方



「安い」と回答した方

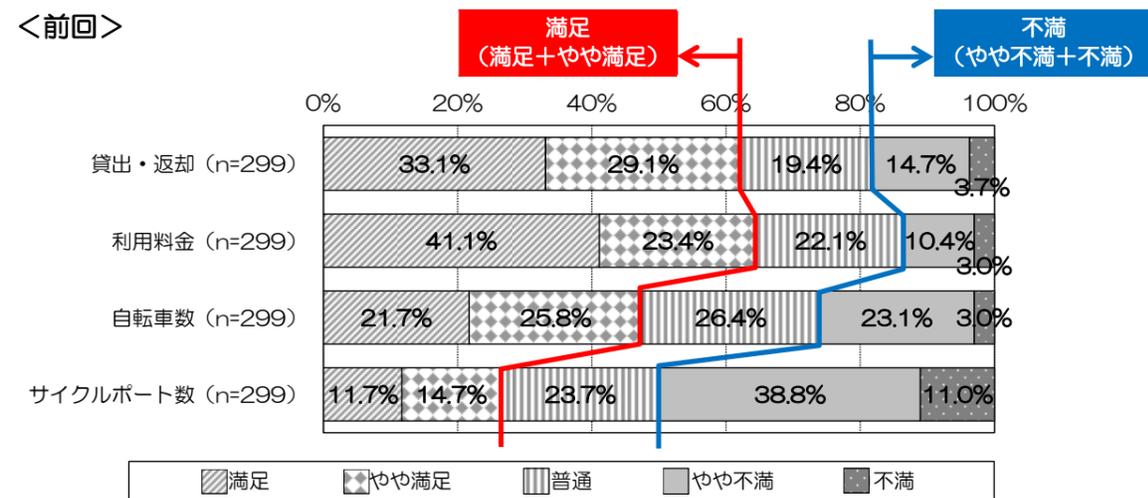
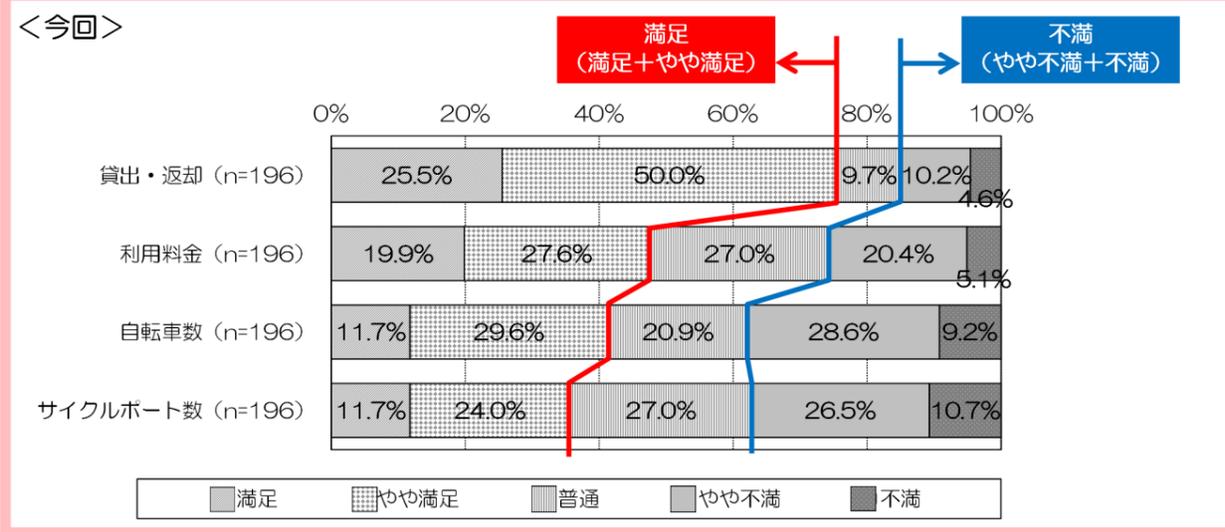


1.4 シェアサイクルの評価

(1) シェアサイクルの満足度

- ▶ シェアサイクルの利用満足度のうち、「満足（満足+やや満足）」の割合を見ると、【貸出・返却】が約76%、【利用料金】が約47%、【自転車数】が約41%、【サイクルポート数】が約35%です。
- ▶ 前回調査時と比較すると、「満足（満足+やや満足）」の割合は、【貸出・返却】が約11%及び【サイクルポート数】が約9%増加し、【利用料金】が約18%、【自転車数】が約9%減少しています。「不満（やや不満+不満）」の割合は、【サイクルポート数】が約13%減少しています。

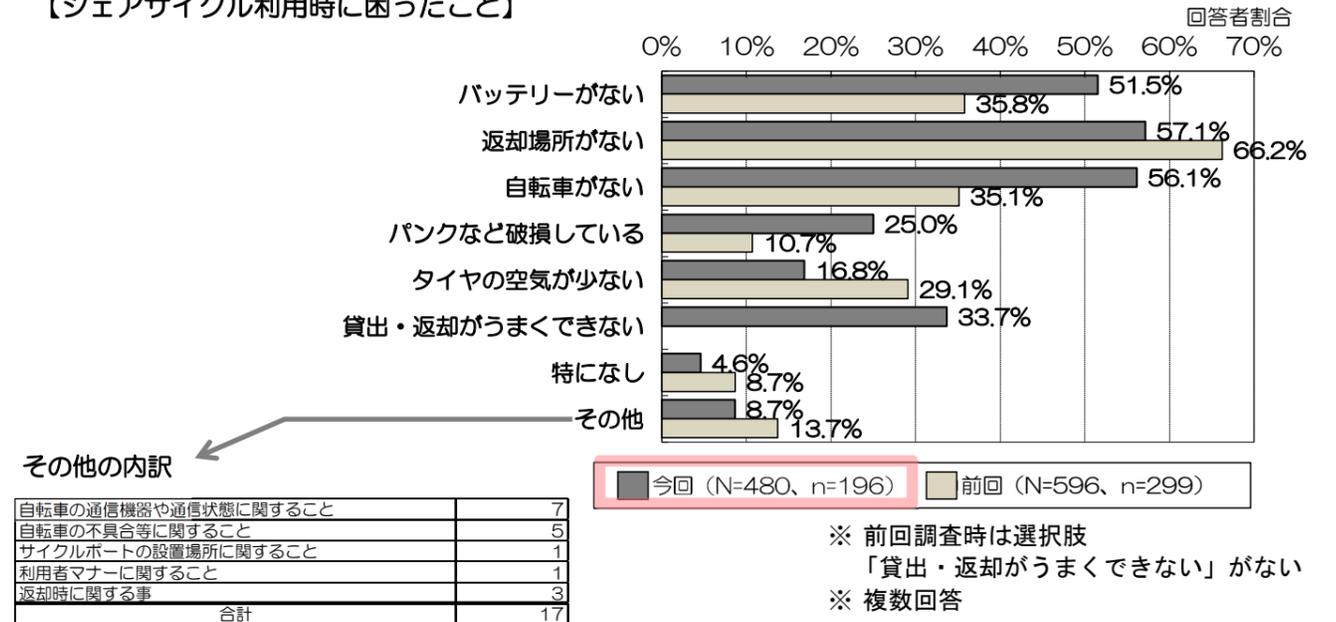
【シェアサイクルの満足度】



(2) シェアサイクル利用時に困ったこと

- ▶ シェアサイクル利用時に困ったことは、「返却場所がない」が約57%と最も多く、次いで「自転車がない」が約56%、「バッテリーがない」が約52%、「貸出・返却がうまくできない」が約34%の順です。
- ▶ 前回調査時と比較すると、「バッテリーがない」及び「自転車がない」の割合が増加しています。

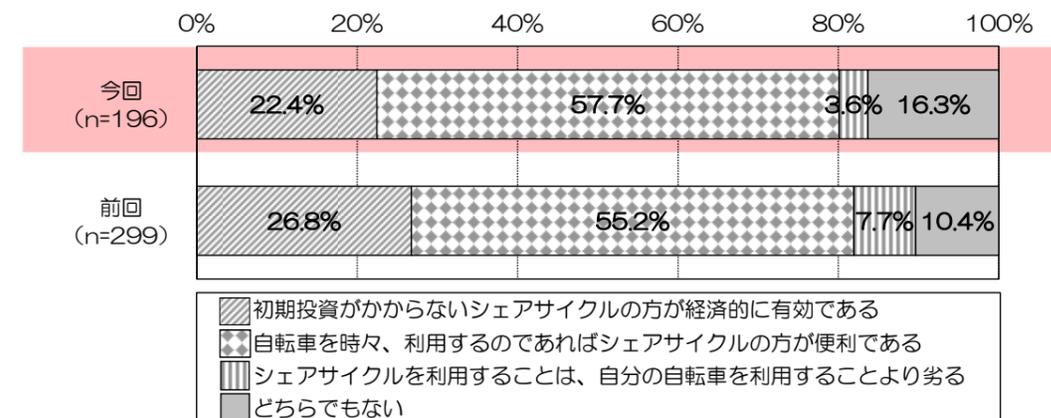
【シェアサイクル利用時に困ったこと】



(3) 自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価

- ▶ 自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価は、「自転車を時々、利用するのであればシェアサイクルの方が便利である」が約58%で最も多く、次いで「初期投資がかからないシェアサイクルの方が経済的に有効である」が約22%、「どちらでもない」が約16%、「シェアサイクルを利用することは、自分の自転車を利用することより劣る」が約4%の順です。前回調査時と比較すると、ほぼ同じ傾向です。

【自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価】

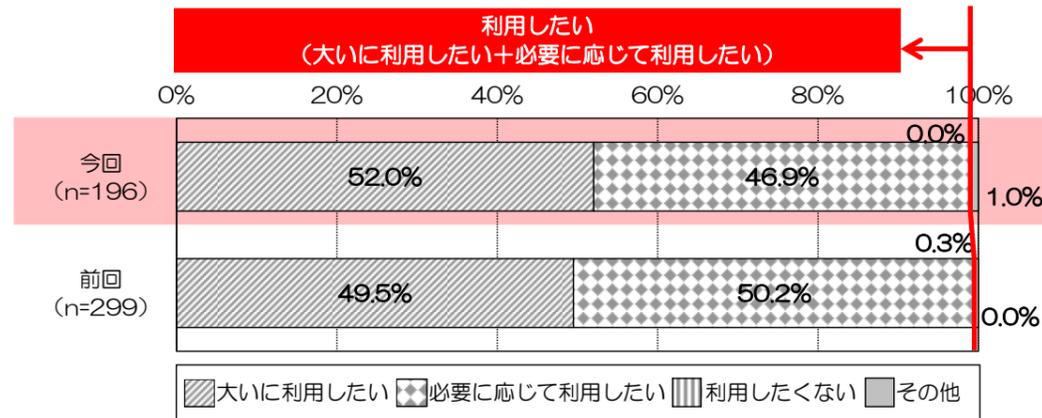


1.5 本格実施に向けて

(1) 利用意向

- 利用意向は、「利用したい（大いに利用したい+必要に応じて利用したい）」が約99%です。前回調査と比較してもほぼ同じ傾向です。

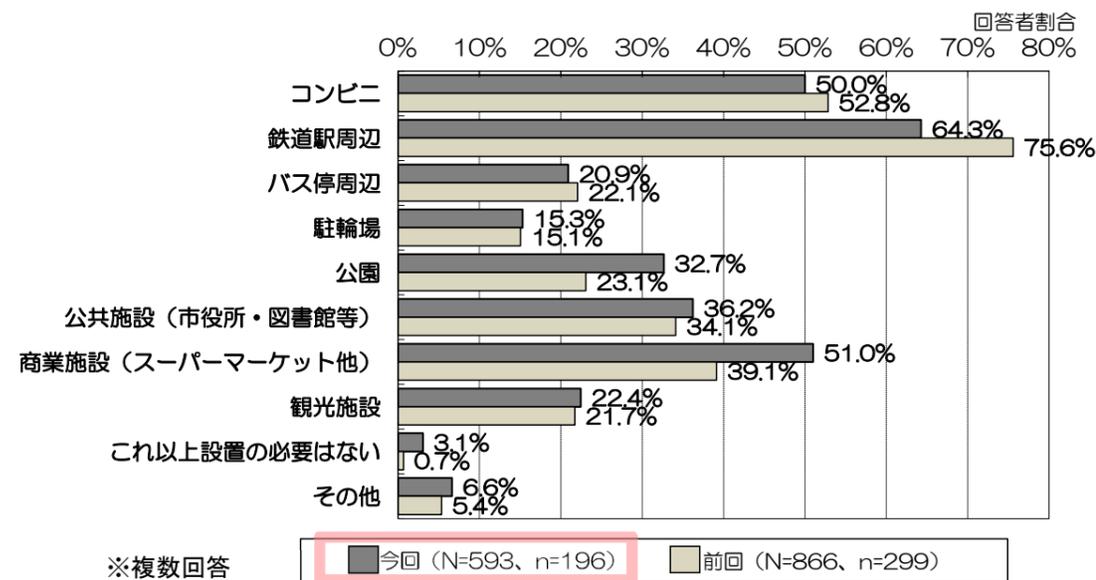
【利用意向】



(2) サイクルポートがあると便利と思う場所

- サイクルポートがあると便利と思う場所は、「鉄道駅周辺」が最も多く、次いで「商業施設（スーパーマーケット他）」、「コンビニ」、「公共施設（市役所・図書館等）」、「公園」の順です。
- 前回調査時と比較すると、ほぼ同じ傾向ですが、「鉄道駅周辺」の割合が減少し、「商業施設（スーパーマーケット他）」及び「公園」の割合が増加しています。

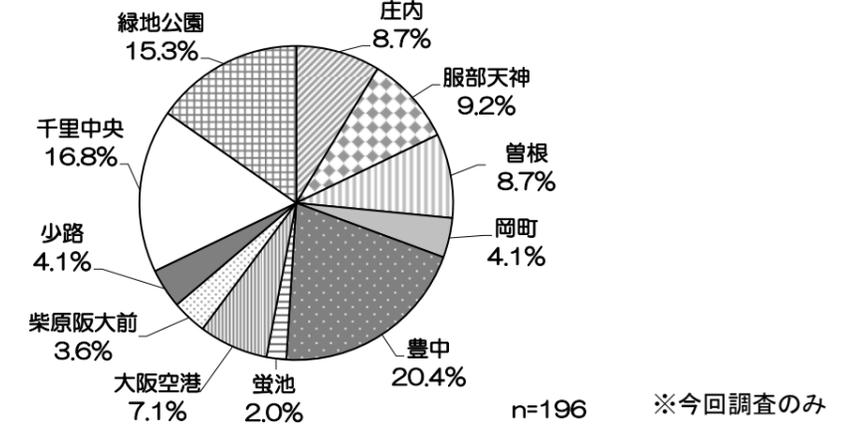
【サイクルポートがあると便利と思う場所】



(3) ポートを増設して欲しい駅

- ポートを増設して欲しい駅は、「豊中」が約20%と最も多く、次いで「千里中央」が約17%、「緑地公園」が約15%、「服部天神」及び「庄内」がともに約9%の順です。

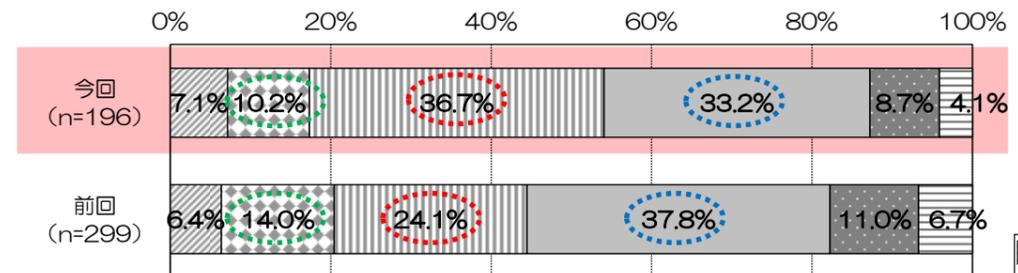
【ポートを増設して欲しい駅】



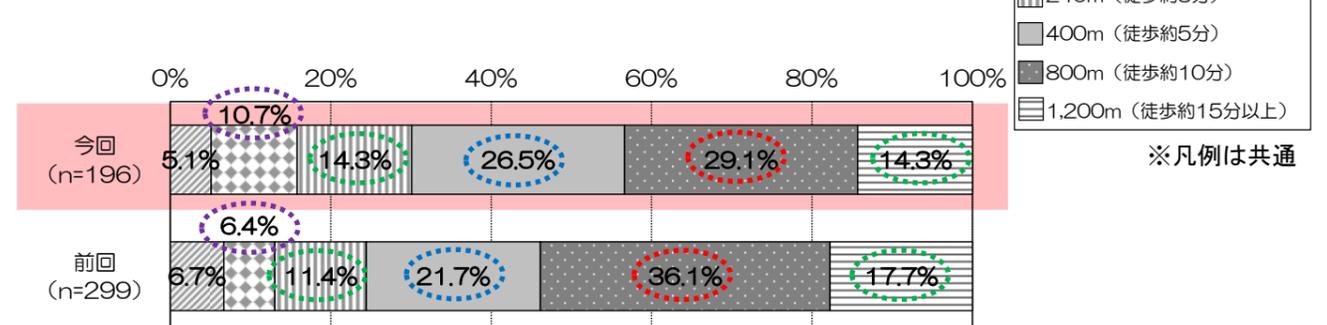
(4) サイクルポートまでの距離と適当だと思うサイクルポート間の距離

- サイクルポートまでの距離は、「240m（徒歩約3分）」が約37%と最も多く、次いで「400m（徒歩約5分）」が約33%、「160m（徒歩約2分）」が約10%の順です。前回調査時と比較すると、「240m（徒歩約3分）」の割合が増加しています。
- 適当だと思うサイクルポート間の距離は、「800m（徒歩約10分）」が約29%と最も多く、次いで「400m（徒歩約5分）」が約27%、「240m（徒歩約3分）」及び「1200m（徒歩約15分以上）」がともに約14%の順です。前回調査時と比較すると、「800m（徒歩約10分）」の割合が減少し、「160m（徒歩約2分）」、「240m（徒歩約3分）」及び「400m（徒歩約5分）」の割合が増加しています。

【サイクルポートまでの距離】



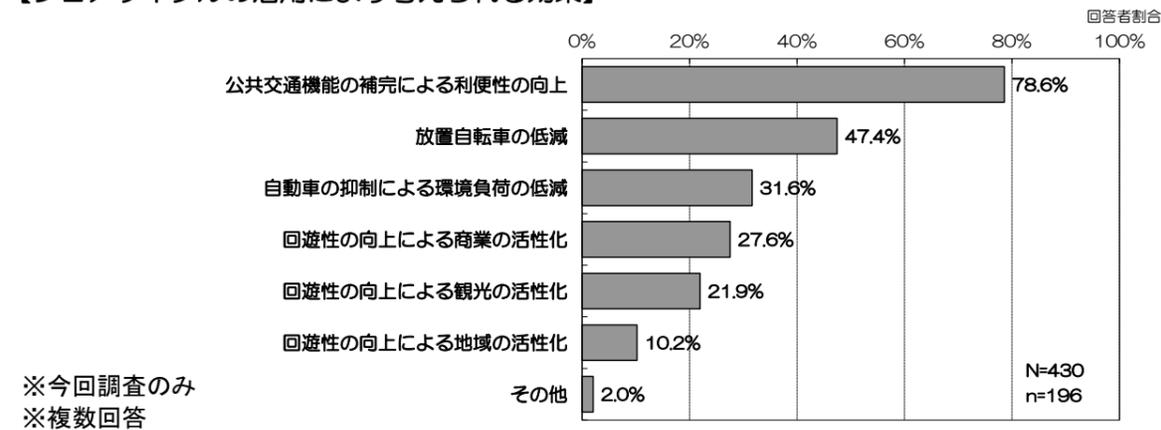
【適当だと思うサイクルポート間の距離】



(5) シェアサイクルの活用により考えられる効果

- シェアサイクルの活用により考えられる効果は、「公共交通機能の補完による利便性の向上」が約79%と最も多く、次いで「放置自転車の低減」が約47%、「自動車の抑制による環境負荷の低減」が約32%、「回遊性の向上による商業の活性化」が約28%、「回遊性の向上による観光の活性化」が約22%、「回遊性の向上による地域の活性化」が約10%の順です。

【シェアサイクルの活用により考えられる効果】



(6) 豊中市内のシェアサイクルへの要望

- 豊中市内のシェアサイクルへの要望は、「自転車メンテナンスの充実」が約52%と最も多く、次いで「豊中・千里中央等市北部への拡充」が約48%、「民間用地への積極的なサイクルポートの設置」が約41%、「料金の見直し」が約39%、「公共用地への積極的なサイクルポートの設置」が約37%の順です。

【豊中市内のシェアサイクルへの要望】

