

シェアサイクル実証実験から本格化へ

1. 実験の背景と目的

- シェアサイクルは、都市内に複数のポートを配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とする新たな都市交通システムです。加えて、環境負荷の低減、まちの活性化および健康増進等の効果が期待され、本市においては、南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西への移動を補強する役割が期待できます。
- このため、シェアサイクルの本格導入を見据え、その有効性および課題を明らかにすることを目的に令和元年（2019年）11月に実証実験を開始しました。

2. シェアサイクルの役割・効果と実験のねらい

① シェアサイクルの役割

- (1) シェアサイクルは、都市内に複数のポートを配置し、どのポートでも自転車の貸出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい交通システムである。これにより自転車のシェアが可能となる。
- (2) 個人所有の自転車とは異なり、不特定多数の者の移動手段としての機能を有する。
- (3) 公共交通を補完する手段として、交通結節点から先のラストワンマイルの移動を担う。
- (4) 面的なネットワークの形成により、自由度の高い移動が可能である。
- (5) 24時間利用可能で時間的制約がほとんどない。
- (6) 出発地から目的地までの一連の移動の一部としての利用や、往復で異なった経路の選択なども可能である。

② シェアサイクルの効果

- (1) 本市においては、南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西への移動を補強する移動手段である。
- (2) 時間的制約が少なく、ルートが自由で、経済的であることから、回遊性に優れ、様々な場所に移動可能で、地域活性化に資する。
- (3) 周辺市においても同様のシェアサイクルが実施されており、市域を越えた移動が可能となり、都市間連携が強化される。
- (4) 1台の自転車を多数が利用することで、自転車の駐車時間が減少し、放置自転車および駐輪場の削減に寄与する。
- (5) 災害時、鉄道や自動車が不通であっても、自転車は可能である場合が多く、移動手段の確保に資する。
- (6) 一般の自転車と同様、健康増進、自動車利用の抑制、CO₂排出量の抑制等の効果を発揮。
- (7) コロナウイルス対策として「三つの密」を回避する移動手段として活用できる。

③ 実験のねらい

シェアサイクルの本格導入を見据え、上記効果が期待できるのか、また、事業を進めて行く上で、どのような課題があるのかを明らかにすること。

3. 事業（実験）内容

- 令和4年（2022年）5月末現在の事業内容は次の通りです。

3.1 概要

実施エリア	：市全域		
設備	：ポート85箇所、電動自転車265台		
利用方法	：スマートフォンなどを利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、貸出し、返却および決済を行う。どのポートからでも貸出し・返却が可能		
料金	：130円/30分	1,800円/12時間	
実施体制	：実験主体	=	豊中市
	：運営	=	OpenStreet 株式会社
	：プラットフォーム	=	HELLO CYCLING
実験期間	：令和元年（2019年）11月1日 ～令和4年（2022年）10月31日（3年間）		

3.2 これまでの経緯

① 事業運営に関すること

令和元年（2019年）11月1日	：市中南部エリアで実験開始
	：ポート26箇所、自転車70台
2年（2020年）4月	：増設 ポート46箇所、自転車170台
3年（2021年）4～6月	：増設 ポート54箇所、自転車195台
3年（2021年）11月	：市全域にエリア拡大
3年（2021年）11月～4年（2022年）2月	：増設 ポート85箇所 自転車265台
4年（2022年）4月1日	：利用料金の改定 70円/15分 → 130円/30分

*上記以外にも随時増設している

② 事業を支える体制に関すること

令和3年（2021年）1月	「豊中市自転車活用推進計画」策定
3月	「都市再生整備計画（豊中市シェアサイクル推進地区）」策定
7月	「豊中市と株式会社あさひとの自転車活用推進にかかる連携協定」締結
令和4年（2022年）2月	「シェアサイクル推進連絡協議会」設置

【阪急曽根駅東】



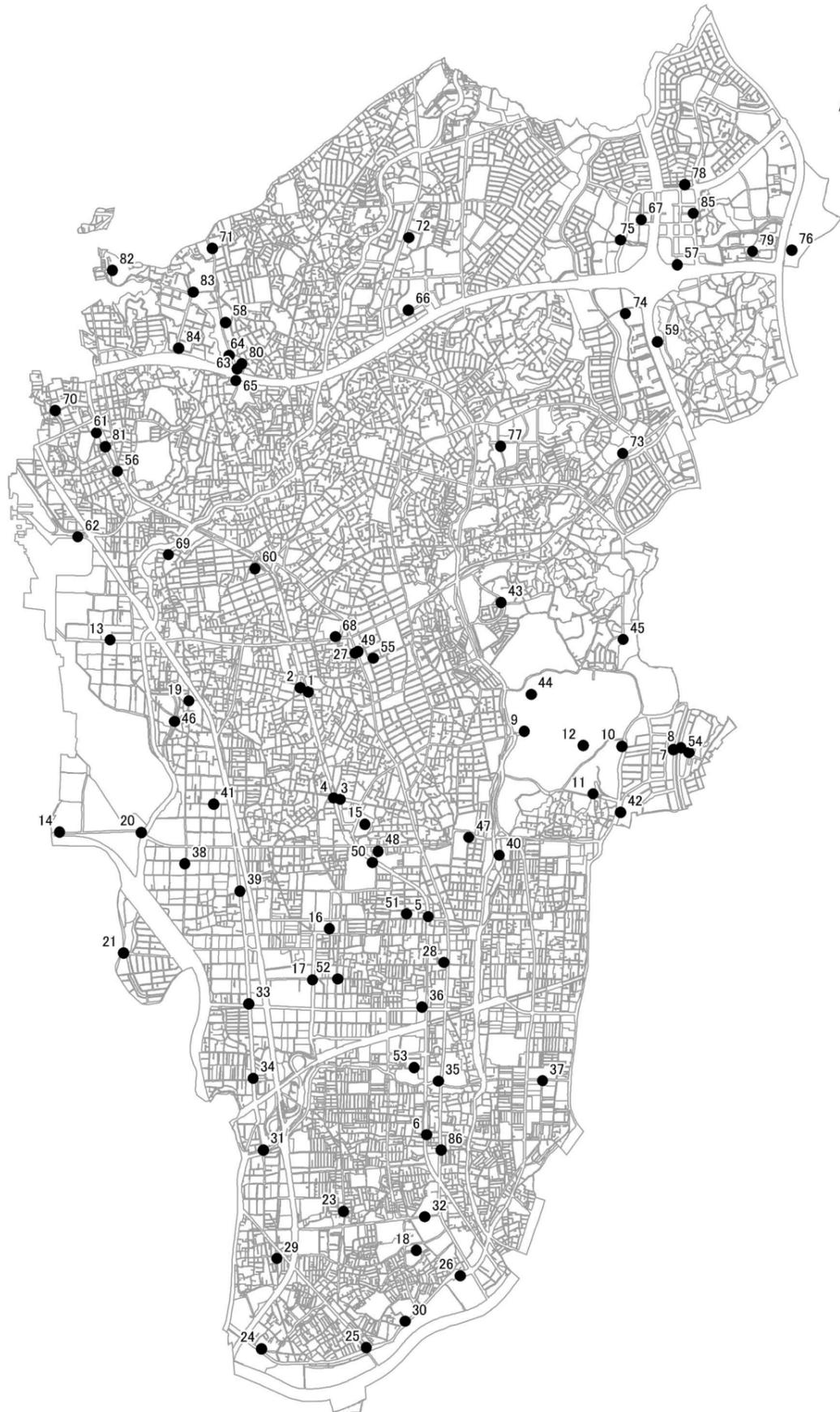
【服部緑地西口】



【大阪空港】



3.3 サイクルポート



番号	名称	所在地	管理区分	ラック台数
1	阪急岡町駅東	中桜塚1丁目	道路	16
2	阪急岡町駅西	岡町北1丁目	道路	10
3	阪急曽根駅東	曽根東町3丁目	道路	23
4	阪急曽根駅高架下	曽根東町3丁目	道路	18
5	阪急服部天神駅北	服部元町1丁目	道路	12
6	阪急庄内駅東	庄内東町1丁目	道路	12
7	北急緑地公園駅西	寺内2丁目	道路	10
8	北急緑地公園駅東	東寺内町	道路	8
9	服部緑地西口	服部緑地	府公園	12
10	服部緑地東口	服部緑地	府公園	8
11	服部緑地南口	服部緑地	府公園	8
12	服部緑地レストハウス前	服部緑地	府公園	8
13	走井学校給食センター	走井3丁目	施設用地	6
14	クリーンランド	原田西町	施設用地	10
15	文化芸術センター	曽根東町3丁目	施設用地	5
16	豊島体育館	服部西町4丁目	水路	5
17	ふれあい緑地南	服部寿町4丁目	水路	4
18	庄内文化センター	三和町3丁目	施設用地	5
19	維持修繕事務所	勝部3丁目	施設用地	5
20	原田大橋	原田中2丁目	道路	4
21	猪名川公園	利倉西2丁目	道路	4
22	欠番			
23	曽根島江線庄内栄町	庄内栄町5丁目	道路予定地	6
24	神崎刀根山線二葉町	二葉町2丁目	道路	5
25	神崎刀根山線千成町	千成町2丁目	道路	5
26	神崎刀根山線神州町	神州町	道路	5
27	サイクルベースあさひ桜塚店	中桜塚2丁目	民間施設	10
28	サイクルベースあさひ服部店	服部南町1丁目	民間施設	4
29	庄本町歩路	庄本町2丁目	その他行政財産	5
30	神崎刀根山線千成町2	千成町2丁目	道路	5
31	景観水路名神口	名神口3丁目	水路	3
32	労働会館	三和町1丁目	施設用地	5
33	新豊島川内環状線	上津島3丁目	水路	5
34	新豊島川福井橋	上津島1丁目	水路	5
35	庄内駅北仮設自転車置場	稲津町1丁目	その他行政財産	10
36	URシティコート服部	服部寿町1丁目	UR	6
37	高川小学校前	豊南町東2丁目	道路	4
38	原田南給食センター	原田南2丁目	道路予定地	5
39	新豊島川ほとるの里	原田南1丁目	水路	4
40	服部緑地北条広場	北条町1丁目	府公園	5
41	旧原田給食センター	原田中1丁目	水路	4
42	服部緑地植物園	寺内1丁目	府公園	10
43	URアルビス旭ヶ丘	旭丘	UR	10
44	服部緑地事務所	服部緑地	府公園	10
45	千里園熊野田線	西泉丘3丁目	道路予定地	5
46	勝部緑地帯	勝部2丁目	道路	5
47	公社豊中団地	服部本町5丁目	府公社	10
48	URシティコート曽根東町	曽根東町6丁目	UR	6
49	豊中市役所西	中桜塚3丁目	施設用地	5
50	豊島公園	曽根南町1丁目	市公園	5
51	服部天神駅西第1自転車駐車場	服部豊町1丁目	駐輪場	9
52	ふれあい緑地東	服部寿町3丁目	市公園	5
53	庄内体育館・ローズ文化ホール	野田町	施設用地	5
54	北急緑地公園駅東広場	東寺内町	道路	10
55	豊中市役所南	中桜塚3丁目	施設用地	10
56	モノレール蛍池駅	蛍池中町3丁目	大阪モノレール	8
57	モノレール千里中央駅	新千里東町1丁目	大阪モノレール	10
58	ティースカレッジ大阪大学前	柴原町4丁目	民間施設	15
59	あさひ千里中央	上新田1丁目	民間施設	6

番号	名称	所在地	管理区分	ラック台数
60	イトレとよなか	玉井町1丁目	施設用地	10
61	蛍池公園	蛍池中町4丁目	市公園	5
62	大阪空港	蛍池西町3丁目	関西エアポート	20
63	柴原体育館	柴原町4丁目	施設用地	6
64	市立豊中病院	柴原町4丁目	施設用地	10
65	かがやき	刀根山元町5丁目	民間施設	4
66	羽鷹池公園	少路1丁目	市公園	10
67	千里中央駅北第2バイク駐車場	新千里西町1丁目	駐輪場	10
68	大門公園	北桜塚1丁目	市公園	5
69	久保公園	玉井町3丁目	市公園	4
70	蛍池人権平和センター	蛍池北町2丁目	施設用地	4
71	柴原浄水場	宮山町3丁目	施設用地	5
72	あさひ豊中緑丘店	西緑丘1丁目	民間施設	4
73	二ノ切池公園	東豊中町5丁目	市公園	5
74	OPH新千里南町	新千里南町1丁目	府公社	10
75	OPH新千里西町	新千里西町2丁目	府公社	10
76	千里体育館	新千里東町3丁目	施設用地	10
77	URシャレール東豊中	東豊中町6丁目	UR	7
78	UR新千里北町団地	新千里北町1丁目	UR	7
79	UR新千里東町団地	新千里東町2丁目	UR	7
80	ユニバーサルコート柴原	柴原町4丁目	民間施設	6
81	モノレール蛍池駅第2自転車駐車場	蛍池中町3丁目	駐輪場	4
82	大阪大学坂下駐輪場	待兼山町	大阪大学	10
83	大阪大学サイバーメディアセンター	待兼山町	大阪大学	10
84	大阪大学正門付近	待兼山町	大阪大学	5
85	千里中央駅東第4自転車駐車場	新千里東町1丁目	駐輪場	10
86	176号庄内東町	庄内東町4丁目	水路	10
計		85箇所		646

4. 実験結果（利用実績：令和4年（2022年）5月まで）

別紙参照

5. 実験結果（利用者アンケート調査）

別紙参照（後日配布）

6. 考察

6.1 シェアサイクルの効果

- 利用回数が当初の1,127回/月から令和4年（2022年）5月の9,618回と8.5倍に、利用者数も390人/月から2,992人/月と7.7倍に増え、市民の新しい交通手段となっている。
- 時間別・距離別利用状況からも短時間・短距離の移動に使われている。
- 駅を起終点とする移動が63%、鉄道との併用が46%と既存の公共交通（鉄道）を補完する役割を果たしている。
- 区間別の利用を見ると、駅と東西のポートを結ぶ経路の移動が上位を占め、南北の鉄道路線（駅）から東西への移動に役立っている。
- アンケート結果を見ると、買い物目的が38%、行動範囲が広がった人が44%となっていることから、地域の活性化につながっている。
- 市域外との利用が約34%であり、都市間連携が強化されている。
- 一般的な自転車の効果、環境負荷の軽減、自動車利用の抑制、健康増進等は、シェアサイクルの利用増に応じて、発揮できていると考えられる。
- 鉄道、バス等の利用者数がコロナウイルス対策による移動制限に合わせ減少しているが、シェアサイクルの利用はそれに関わらず増加しており、コロナウイルス対策の三つの密を回避する移動手段として活用されている。

6.2 シェアサイクルの課題

①ポート設置

- シェアサイクルは、公共交通を補完する交通システムとして、エリア内にポートを適正に配置し、特に駅前に利便性の高いポートを設置することが重要で、駅前広場等道路占用の活用が望まれる。
- 当初、道路占有物として許可を得て道路上にポートを設置したが、交通管理者から異議が出され、公的位置付けを強化するため、令和3年（2021年）1月に「豊中市自転車活用推進計画」を、3月に「都市再生整備計画（豊中市シェアサイクル推進地区）」を策定し、安全対策等、その他の課題解決を図り、その後の協議を経て、自転車駐輪器具で、自転車を賃貸する事業の用に供するものとして、設置可能となる見込み。
- 市の公園は、「都市再生整備計画」を策定したことにより、占有物件として認められ設置が可能となった。
- 令和4年6月、懸案のコンビニへの設置が可能となったが、民間ポートは少ない状況である。
- シェアサイクルの公的位置付けや役割が十分に理解されていないこともあり、管理者（土地所有者）からの承諾が得られず、ポートを設置できないこともある。
- 中南部エリアから事業を開始・増設したこともあり、北部のポート密度が低い。

②採算性

- シェアサイクルの利用回数とポート密度には相関があるとされており、密度を高めることで利用機会が創出され、利用回数、利用料金収入の拡大につながる。
- ロンドンやパリでのポート密度は8箇所/km²、東京は（千代田区等4区、令和元年調べ）4.3箇所/km²であり、豊中市（2.3箇所/km²）も拡充させることが必要である。
- 事業費に関して、市は公共施設のポート用地の無償提供のみとし、初期投資及びメンテナンスを含む管理運営費は運営事業者の負担としているが、支援のあり方については、今後全国の動きも見ながら検討する必要がある。
- 市内全体には自転車があるが、あるエリアのポートは満車、他のエリアのポートでは空車と偏りが見受けられ、利用したくてもできない状況が発生している。採算性も踏まえ再配置のあり方を検討する必要がある。

③運営・その他

- バッテリーの不足、貸出・返却がうまくできないこと、自転車の整備不良等メンテナンスについての意見、要望は多い。
- シェアサイクルの認知度は約40%と低く、そのきっかけは「街中で見た」が69%であり、効果的なPRの検討、実施が必要である。
- 公共交通を補完する交通システムとして、ポート位置、案内、経路探索等、乗り換え利便性が十分でない。
- 上記のように運営上の課題はあるが、事業の中止につながるような大きな問題はない。

7. 今後の方向性

7.1 実験から本格化へ

- ①実験は一時的なものであり、実験結果として期待する効果が得られ、大きな問題もなかったことから本格化に移行する。
- ②アンケート結果を見ると、ほぼすべての人（99%）が今後もシェアサイクルを利用したいと考えている。
- ③令和3年（2021年）1月に策定した「豊中市自転車活用推進計画」においても、「実証実験の結果を検証し、公共交通を補完する新たな都市交通システムとしての位置づけ、役割を強化するため、実験から本格実施への移行を進める。」と記載している。

7.2 市の事業として実施する理由

- ①収支が厳しく、民間事業者の自主的活動に委ねると、市全域に広くサービスを提供できない可能性がある。
- ②その結果、民間事業者の判断でポートの存廃が決定され、利用率の低い公共施設や交通不便地に設置できない可能性がある。
- ③市が関与することでポート設置の承諾が得られることも多い。
- ④現状では市の事業として、積極的にポートを選定し、公共用地等を無償提供することで、市全域の適正なポート配置及び事業運営が成立している。

7.3 本格化の要領

- ①市内におけるシェアサイクル事業の運営は民間事業者任せ、市は全体を統括する。重要事項（ポートの廃止、料金改定等）の変更は原則事前協議とする。
- ②公正に民間事業者を選定するため、改めて公募し、プロポーザルを実施する。
- ③基本的に現在のポートを継続し、事業規模を維持・拡充する。公共用地等は原則無償で提供する。
- ④事業期間を原則5年とし、その時点で全国の動向等も踏まえ、運営事業者の選定を行う。

7.4 本格化の考え方

- ①ポート用地所有者、周辺住民、利用者等市民にシェアサイクルの公的位置づけや役割が十分に理解され、事業を円滑に推進できるよう、機会ある時、場所、手法で周知に努める。
- ②ポートを20箇所/年程度増設し、事業期間内に5箇所/km²程度、計170箇所、利用者数6,800人/月、利用回数34,000回/月を目標とする。
- ③増設に当たっては、密度の薄い北部の充実を図る。道路・公園への設置を進め、公共施設には限りがあるので、民間施設の拡大を働きかける。
- ④シェアサイクル事業は発展途上にあり、国においても採算性確保等の議論を進めているところであり、それに係わるポート配置、自転車の再配置、メンテナンス、サービス水準、利用料金等について国や全国の動向も見ながら、市の関わりを検討し、必要な取り組みを実施する。
- ⑤シェアサイクルの認知度は低く、知らないから利用していないとも考えられることから、利用者層に対する効果的な周知手法を検討・実施する。
- ⑥鉄道等公共交通とシェアサイクルの乗り換えについて、その利便性向上策を検討・実施する
- ⑦都市間連携を推進するため、「シェアサイクル推進連絡協議会」を通じ、周辺市と情報交換、共通課題解消の検討、利用者への共同のPR、市域を越えた散走の取り組みを進める。
- ⑧シェアサイクル利用者が多く走行する路線の自転車通行空間整備を推進する。
- ⑨シェアサイクル利用者が、交通ルール・マナーを順守するよう交通安全啓発を推進する。

7.5 スケジュール

令和4年（2022年）8月	実験結果・本格化方針公表 シェアサイクル事業を運営する事業者の公募
9月	事業者選定
11月	本格化開始