

# シェアサイクルについて

## 1. 豊中市シェアサイクル実証実験の概要

### 1.1 目的

- シェアサイクルは、都市内に複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい都市交通システムである。加えて、まちの活性化及び健康増進等の効果が期待され、豊中市では、公共交通網の弱い市域中南部において、南北の鉄道路線から東西への移動を補強する役割が期待できる。
- このため、シェアサイクルの本格導入を見据え、その有効性及び課題を明らかにすることを目的に実証実験を実施している。

### 1.2 実験概要

- ・実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、上記エリア内に当初 27 箇所（194 ラック）、令和 2 年（2020 年）10 月末現在 45 箇所（317 ラック）を配置、今後増設予定
- ・自転車：電動自転車 当初 70 台、現在 170 台
- ・利用方法：スマートフォン等を利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、解錠、返却及び支払いを行う
- ・料金：70 円/15 分、1000 円/12 時間
- ・実験期間：令和元年（2019 年）11 月 1 日～令和 4 年（2022 年）10 月 31 日

### 1.3 実施体制

- ・実験実施主体：豊中市
- ・運営事業者：OpenStreet 株式会社
- ・シェアサイクル名称：HELLO CYCLING

【阪急曽根駅東】



【阪急岡町駅東】



【服部緑地西口】



### 1.4 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	中塚塚1丁目	道路	12
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	19
4	阪急曽根駅高架下	曽根東町3丁目	道路	16
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	服部南町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	勝部寺内緑地山町	城山町2丁目	道路	5
23	曾根島江津庄内栄町	庄内栄町5丁目	道路予定地	4
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塚塚店	中塚塚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	豊島水路名神口	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	福津町1丁目	その他行政財産	5
36	URシティコート服部	服部南町1丁目	UR	6
37	高川小学校	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	新豊島川ほたるの里	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
計				317

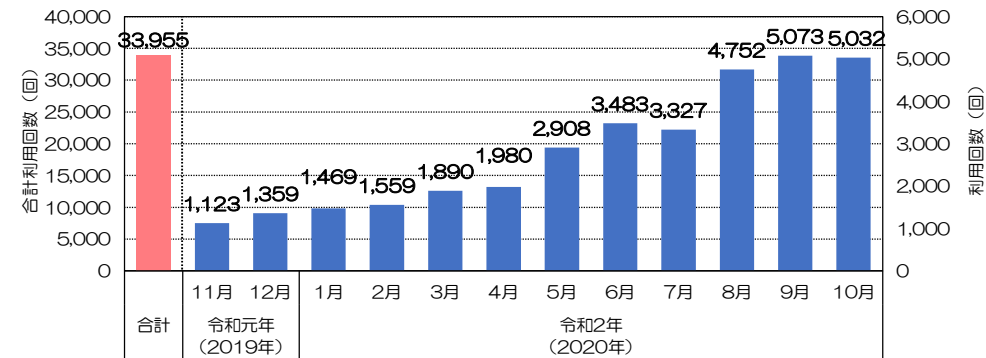
## 2. 利用実績【1年間（令和元年（2019年）11月～令和2年（2020年）10月）】

### 2.1 利用状況の推移

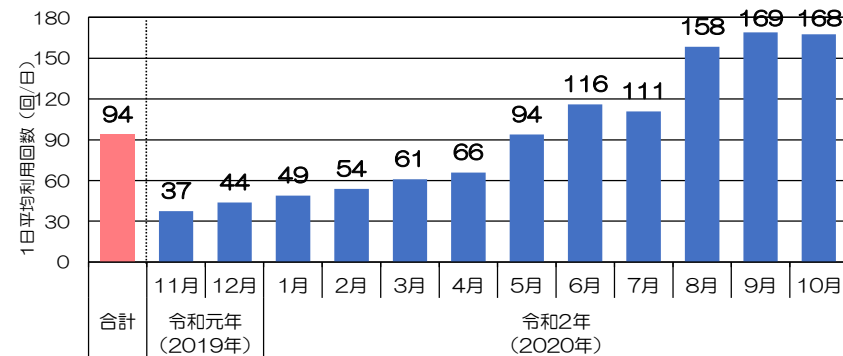
- 利用回数の合計は33,955回、令和2年（2020年）10月の利用回数は5,032回であり、令和元年（2019年）11月の開始時点の4.5倍に増加し、新型コロナウイルス感染拡大後も、3密とならないシェアサイクルの利用は増加傾向にある。

#### 【利用回数の概要】

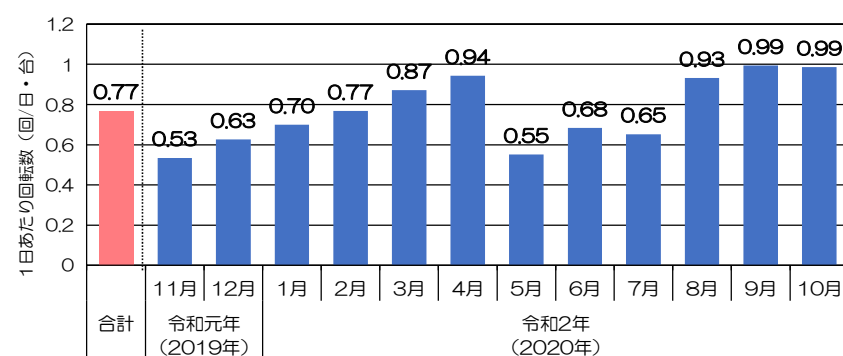
##### ■合計利用回数



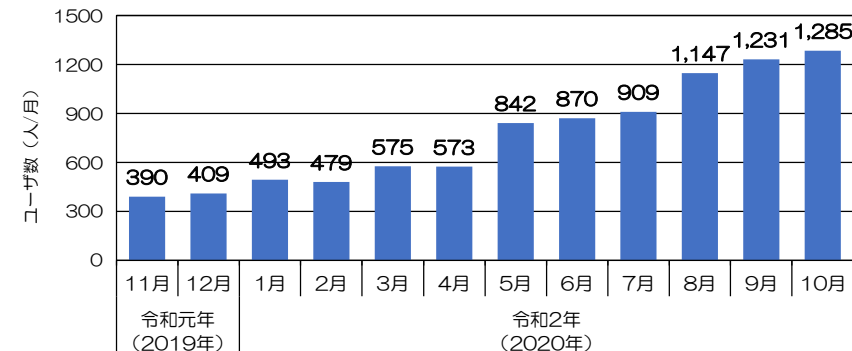
##### ■1日平均利用回数



##### ■1日あたり回転数



##### ■ユーザー数



### 2.2 利用エリア別利用回数

- 利用エリア別利用回数を見ると、実験エリア内ポート間の利用が約80%を占めており、実験エリア内⇄市外ポート間は約15%である。
- 実験エリア内ポート間の内訳を見ると、同一ポート間（貸出ポートと返却ポートが同一）が全体の約19%、実験エリア内別ポート間が約60%である。

#### 【利用エリア別利用回数】

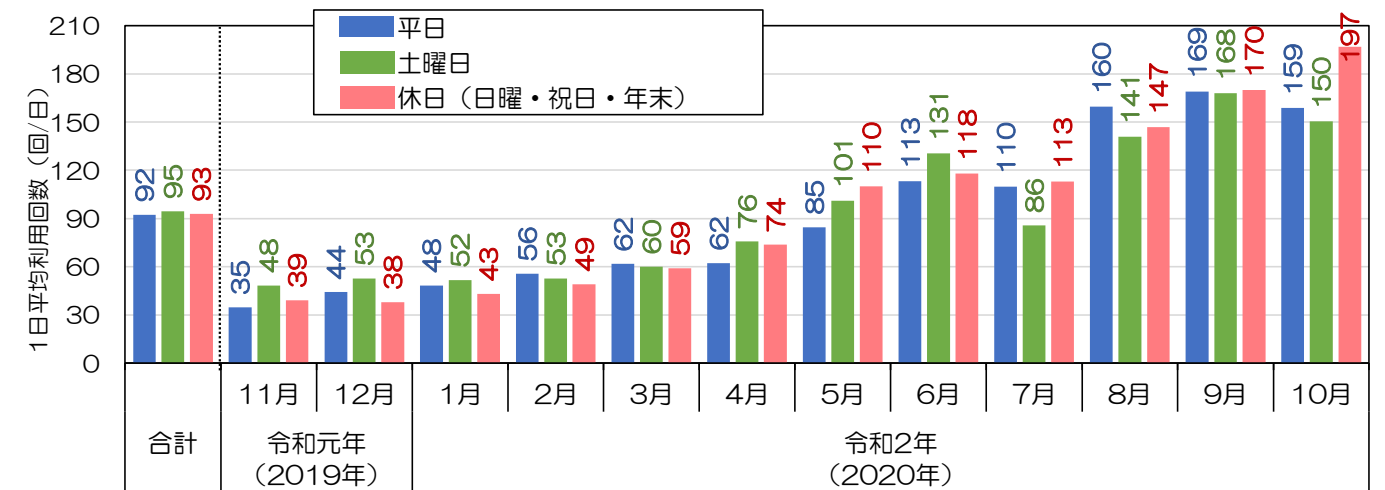
利用エリア区分	利用回数 (回)	構成比
実験エリア内ポート間	27,020	79.6%
同一ポート間	6,521	19.2%
実験エリア内別ポート間	20,499	60.4%
実験エリア内⇄その他市内ポート間	873	2.6%
実験エリア内⇄市外ポート間	5,095	15.0%
その他市内ポート間	560	1.6%
その他市内⇄市外ポート間	407	1.2%
合計	33,955	100.0%

※その他市内ポート：実証実験エリア以外の豊中市内のポート

### 2.3 曜日別利用状況

- 曜日別利用状況を見ると、令和2年（2020年）10月の休日（日曜・祝日・年末）の利用回数は、平日と比べて多いが、それ以外は大きな差異はない。

#### 【曜日別利用回数】

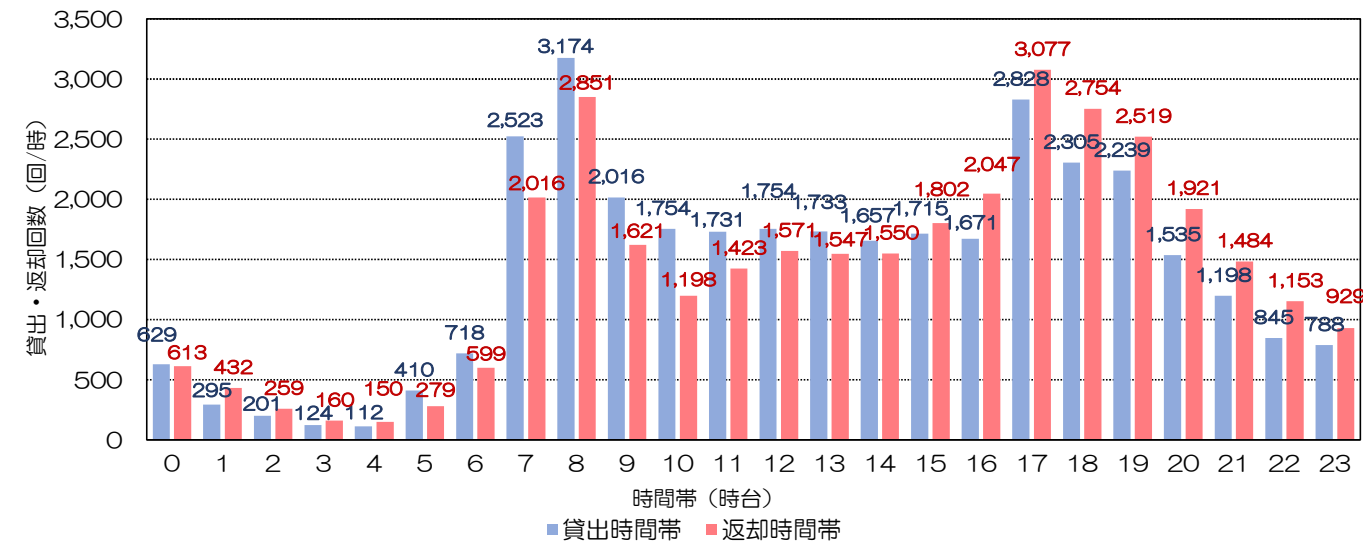


## 2.4 時間帯別利用状況

### (1) 全体

- 貸出・返却回数を時間帯別に見ると、貸出時間帯は「8時台」が3,174回と最も多く、次いで「17時台」が2,828回、「7時台」が2,523回、「18時台」が2,305回である。
- 返却時間帯は、「17時台」が3,077回と最も多く、次いで「8時台」が2,851回、「18時台」が2,754回、「19時台」が2,519回である。
- 貸出時間帯及び返却時間帯ともに、通勤・通学時間帯や帰宅時間帯における利用が多い。

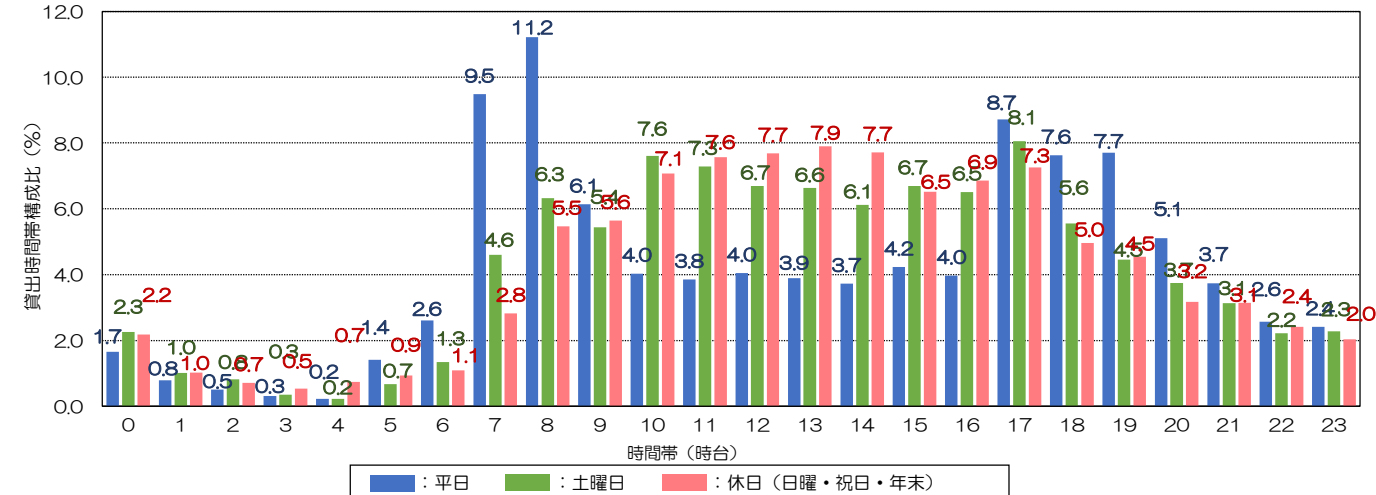
【時間帯別貸出・返却回数】



### (2) 曜日別貸出時間帯

- 貸出時間帯の構成比を曜日別に見ると、平日は「8時台」が最も多く、次いで「7時台」、「17時台」、「19時台」、「18時台」の順である。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「10時台」、「11時台」、「12時台」と「15時台」、「13時台」の順である。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「13時台」が最も多く、次いで「12時台」と「14時台」、「11時台」の順である。

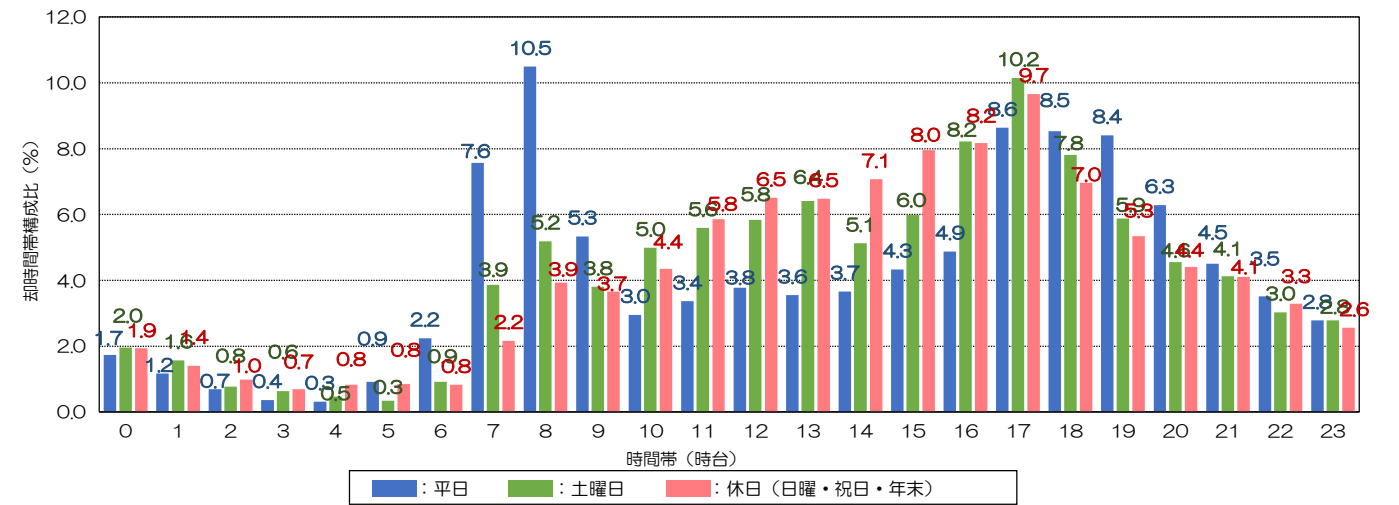
【曜日別貸出時間帯の構成比】



### (3) 曜日別返却時間帯

- 返却時間帯の構成比を曜日別に見ると、平日は「8時台」が最も多く、次いで「17時台」、「18時台」、「19時台」の順である。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」、「18時台」、「13時台」の順である。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」と「15時台」、「14時台」の順である。

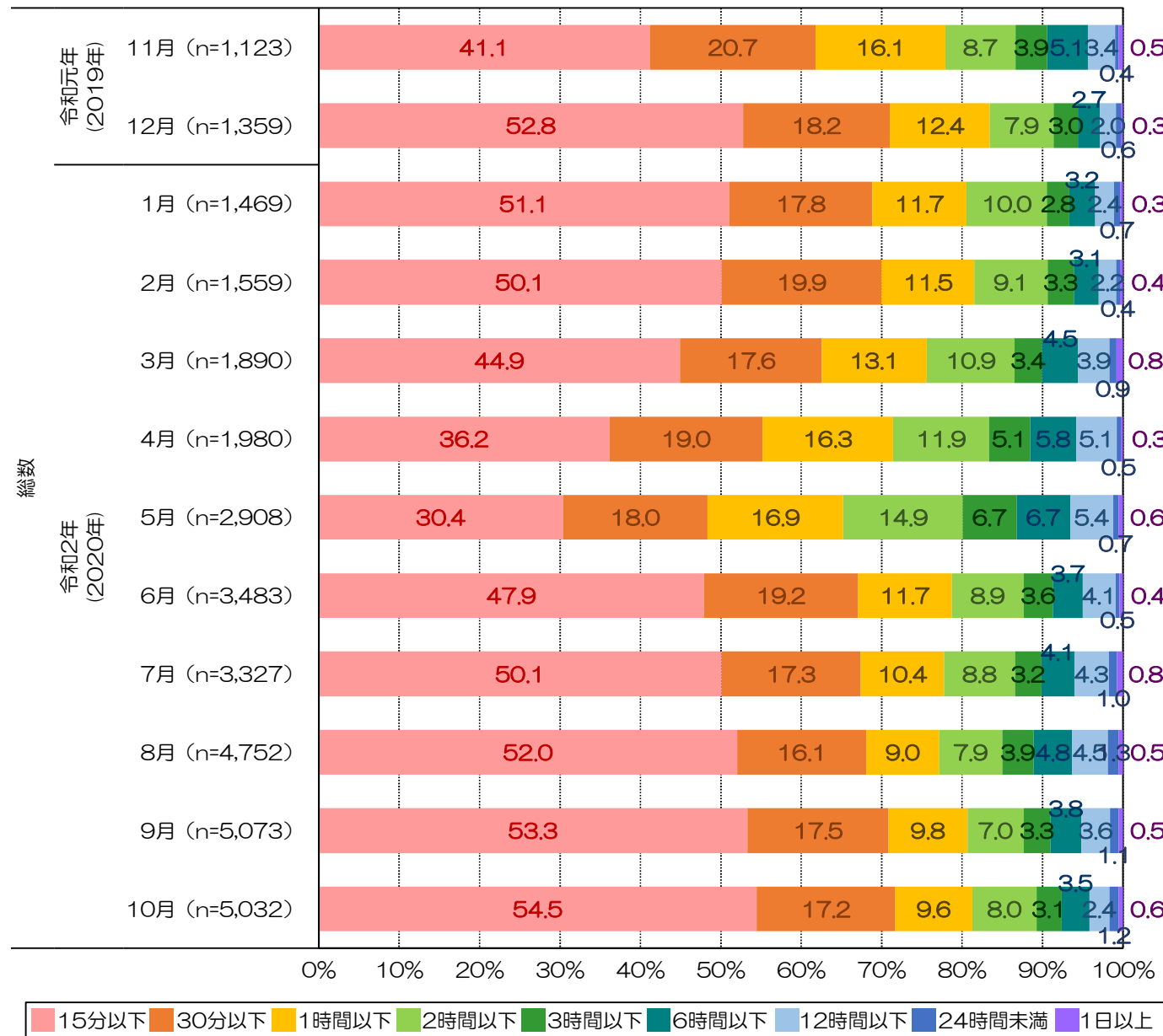
【曜日別返却時間帯の構成比】



## 2.5 利用時間の推移

- 利用時間の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された4月から緊急事態解除宣言が発出された5月にかけて、「15分以下」の割合が低くなったが、6月以降は増加傾向にあり、5割以上を占める。

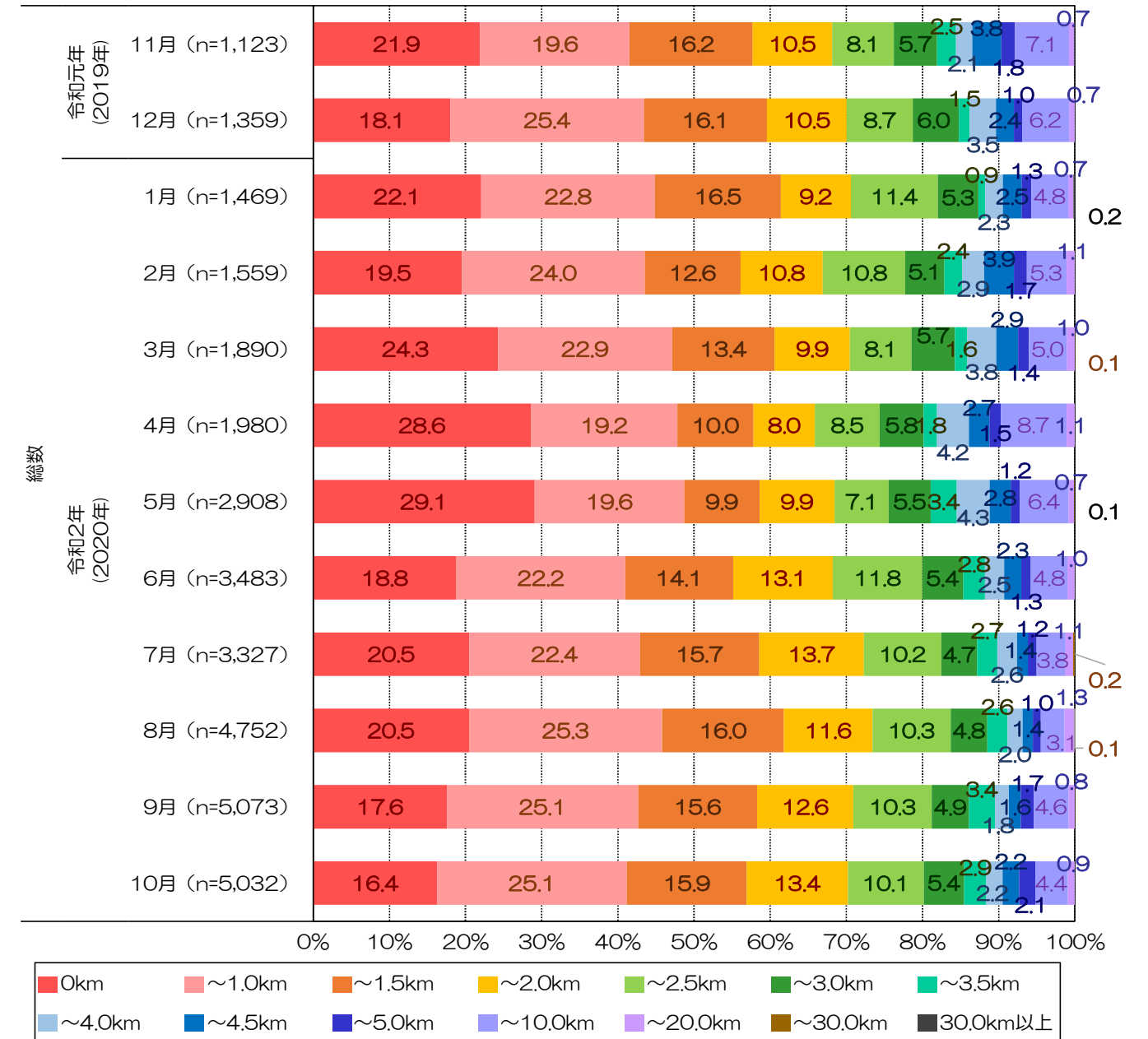
【利用時間の構成比】



## 2.6 利用距離の推移

- 利用距離の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された4月から緊急事態解除宣言が発出された5月にかけて、「0km（同一サイクルポート間の利用）」の割合が高くなったが、6月以降は減少傾向にあり、約2割となっている。

【利用時間の構成比】



## 2.7 ポート別利用状況（実験エリア内ポート対象）

- 実験エリア内に設置しているポートの利用状況を見ると、「北急緑地公園駅西」が最も多く、次いで「阪急曽根駅高架下」、「阪急服部天神駅北」、「阪急庄内駅東」、「阪服部緑地西口」の順である。
- 鉄道駅周辺や服部緑地公園内に設置しているポートが上位を占めており、利用回数も多い状況にある。

【実験エリア内ポート別利用状況（令和2年（2020年）10月実績）】

順位	ポート名称	種別	設置ラック数	利用回数			総数の内訳			1日1ラックあたり利用回数
				貸出数	返却数	合計 (貸出数+返却数)	同一ポート間	市内別ポート間	その他ポート間	
1	北急緑地公園駅西	駅	10	485	489	974	19.9%	74.3%	5.7%	0.27
2	阪急曽根駅高架下	駅	16	409	403	812	18.7%	78.2%	3.1%	0.14
3	阪急服部天神駅北	駅	12	357	362	719	18.4%	74.5%	7.1%	0.17
4	阪急庄内駅東	駅	12	304	306	610	18.7%	68.4%	13.0%	0.14
5	服部緑地西口	周辺	12	261	260	521	18.4%	77.7%	3.8%	0.12
6	北急緑地公園駅東	駅	8	166	161	327	44.0%	46.2%	9.8%	0.11
7	URアルビス旭ヶ丘	周辺	10	157	156	313	16.6%	79.2%	4.2%	0.09
8	阪急曽根駅東	駅	19	147	152	299	16.1%	79.9%	4.0%	0.04
9	勝部寺内線城山町	周辺	5	144	145	289	13.1%	82.4%	4.5%	0.16
10	神崎刀根山線千成町	周辺	5	120	123	243	12.3%	64.6%	23.0%	0.13
11	服部緑地東口	周辺	8	123	118	241	19.9%	76.8%	3.3%	0.08
12	阪急岡町駅東	駅	12	111	111	222	20.7%	74.8%	4.5%	0.05
13	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	103	106	209	23.0%	67.0%	10.0%	0.06
14	新豊島川ほたるの里	周辺	4	101	101	202	4.0%	93.6%	2.5%	0.14
15	阪急岡町駅西	駅	10	102	98	200	24.0%	71.0%	5.0%	0.06
16	服部緑地南口	周辺	8	90	92	182	5.5%	93.4%	1.1%	0.06
17	千里園熊野田線	周辺	5	91	90	181	8.8%	80.7%	10.5%	0.10
18	曽根島江線庄内茶町	周辺	4	90	86	176	8.0%	64.8%	27.3%	0.12
19	高川小学校前	周辺	4	76	80	156	15.4%	60.3%	24.4%	0.11
20	URシティコート服部	周辺	6	68	72	140	20.0%	52.1%	27.9%	0.06
21	クリーンランド	周辺	10	70	69	139	2.9%	91.4%	5.8%	0.04
22	神崎刀根山線神州町	周辺	5	66	63	129	4.7%	53.5%	41.9%	0.07
23	服部緑地植物園	周辺	10	66	62	128	10.9%	78.1%	10.9%	0.04
24	服部緑地レストハウス前	周辺	8	61	60	121	28.1%	68.6%	3.3%	0.04
25	走井学校給食センター	周辺	6	54	54	108	9.3%	24.1%	66.7%	0.05
26	豊島水路名神口	周辺	3	48	47	95	0.0%	92.6%	7.4%	0.09
27	庄本町歩路	周辺	5	44	48	92	0.0%	93.5%	6.5%	0.05
28	新豊島川内環状線	周辺	5	46	46	92	19.6%	62.0%	18.5%	0.05
29	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	40	40	80	25.0%	62.5%	12.5%	0.04
30	庄内駅北仮設自転車置場	周辺	5	37	43	80	17.5%	62.5%	20.0%	0.04
31	庄内文化センター	周辺	5	40	38	78	12.8%	85.9%	1.3%	0.04
32	原田南給食センター	周辺	5	40	38	78	0.0%	89.7%	10.3%	0.04
33	豊島体育館	周辺	5	35	40	75	18.7%	76.0%	5.3%	0.04
34	旧原田給食センター	周辺	4	37	34	71	5.6%	88.7%	5.6%	0.05
35	服部緑地事務所	周辺	10	33	36	69	17.4%	65.2%	17.4%	0.02
36	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	31	31	62	29.0%	64.5%	6.5%	0.04
37	服部緑地北条広場	周辺	5	31	31	62	16.1%	83.9%	0.0%	0.03
38	新豊島川福井橋	周辺	5	26	26	52	19.2%	71.2%	9.6%	0.03
39	ふれあい緑地南	周辺	4	25	24	49	16.3%	79.6%	4.1%	0.03
40	維持修繕事務所	周辺	5	24	23	47	8.5%	89.4%	2.1%	0.03
41	猪名川公園	周辺	4	20	21	41	24.4%	34.1%	41.5%	0.03
42	原田大橋	周辺	4	19	18	37	10.8%	59.5%	29.7%	0.03
43	労働会館	周辺	5	17	18	35	5.7%	42.9%	51.4%	0.02
44	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	12	16	28	21.4%	50.0%	28.6%	0.02
45	文化芸術センター	周辺	5	13	13	26	23.1%	65.4%	11.5%	0.01
-	総数	-	317	4,440	4,450	8,890	14.7%	57.1%	7.1%	0.08

  : 利用割合が1番多い  
  : 利用割合が2番目に多い  
  : 利用割合が3番目に多い

## 2.8 ポート間利用状況

### (1) 実験エリア内ポートを起点とした返却ポートの状況

- 実験エリア内のポートを起点とした返却ポートを見ると、「実験エリア内」での返却が最も多く、次いで「隣接市区」、「その他市区」、「その他市内ポート」の順である。
- 隣接市区の内訳を見ると、「大阪市淀川区」が最も多く、次いで「尼崎市」、「池田市」の順である。
- その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市内（大阪市淀川区以外）」が最も多く、次いで「茨木市」、「吹田市」の順である。

【実験エリア内ポートを起点とした返却ポート市区の内訳（令和2年（2020年）10月実績）】

返却ポート市区	利用回数	構成比
実験エリア内	4,015	90.4%
その他市内ポート	71	1.6%
隣接市区	275	6.2%
大阪市淀川区	211	4.8%
尼崎市	39	0.9%
池田市	25	0.6%
その他市区	79	1.8%
その他大阪市内	64	1.4%
茨木市	6	0.1%
吹田市	4	0.1%
西宮市	3	0.1%
その他市区	2	0.0%
総計	4,440	100.0%

〔その他大阪市内の内訳〕	
大阪市北区	33
大阪市中央区	7
大阪市東淀川区	5
大阪市都島区	5
大阪市城東区	2
大阪市西区	2
大阪市	2
大阪市天王寺区	2
大阪市福島区	2
大阪市西淀川区	1
大阪市大正区	1
大阪市此花区	1
大阪市浪速区	1
合計	64

### (2) 実験エリア内ポートを終点とした貸出ポートの状況

- 実験エリア内のポートを終点とした貸出ポートを見ると、「実験エリア内」での貸出が最も多く、次いで「隣接市区」、「その他市区」、「その他市内ポート」の順である。
- 隣接市区の内訳を見ると、「大阪市淀川区」が最も多く、次いで「尼崎市」、「池田市」の順である。
- その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市内（大阪市淀川区以外）」が最も多く、次いで「茨木市」、「吹田市」及び「摂津市」の順である。

【市内ポートを終点とした貸出ポート市区の内訳（令和2年（2020年）10月実績）】

貸出ポート市区	利用回数	構成比
実験エリア内	4,015	90.5%
その他市内ポート	67	1.5%
隣接市区	268	6.0%
大阪市淀川区	229	5.2%
尼崎市	39	0.9%
池田市	16	0.4%
その他市区	87	2.0%
その他大阪市内	69	1.6%
茨木市	7	0.2%
吹田市	5	0.1%
摂津市	5	0.1%
西宮市	1	0.0%
総計	4,437	100.0%

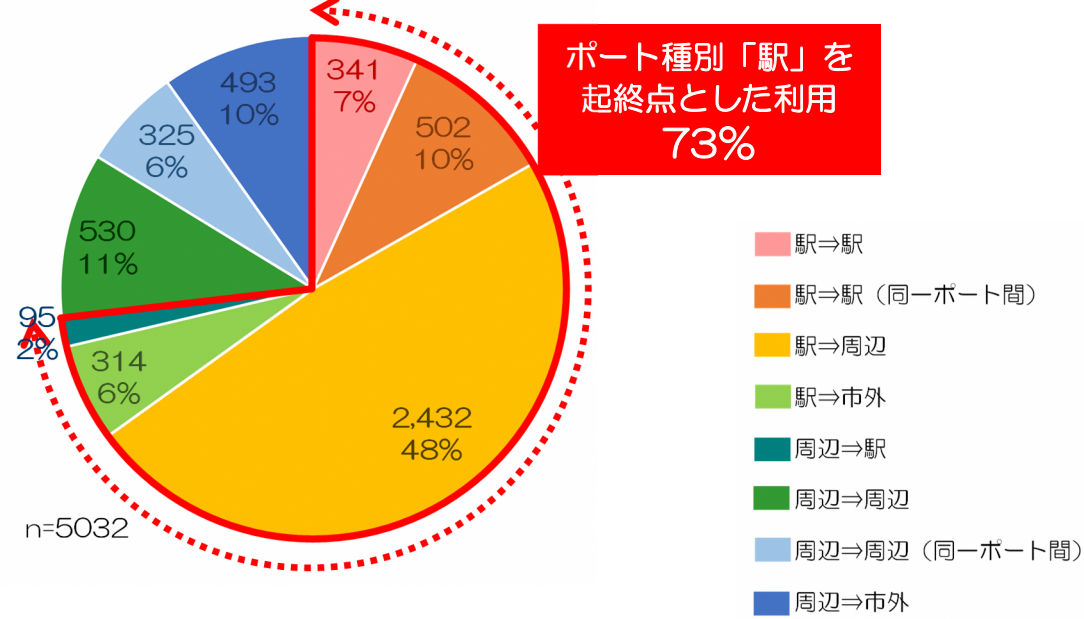
  

〔その他大阪市内の内訳〕	
大阪市北区	37
大阪市中央区	7
大阪市住之江区	4
大阪市西区	4
大阪市福島区	4
大阪市浪速区	3
大阪市都島区	2
大阪市	2
大阪市東淀川区	1
大阪市西淀川区	1
大阪市港区	1
大阪市大正区	1
大阪市天王寺区	1
大阪市東住吉区	1
合計	69

## 2.9 ポート種別利用状況

- ▶ ポート種別利用状況を見ると、「駅⇒周辺」間が最も多く、次いで「駅⇒駅（同一ポート間）」間、「周辺⇒周辺」間、「周辺⇒市外」間の順である。
- ▶ ポート種別「駅」を起終点とした利用が7割以上を占める。

【ポート種別利用状況（令和2年（2020年）10月実績）】



## 2.10 ポート間別利用回数

- ▶ ポート間別利用回数を見ると、「北急緑地公園駅西～服部緑地西口」間が最も多く、次いで「阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町」間、「北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）」間、「阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町」間、「阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート間）」間の順である。

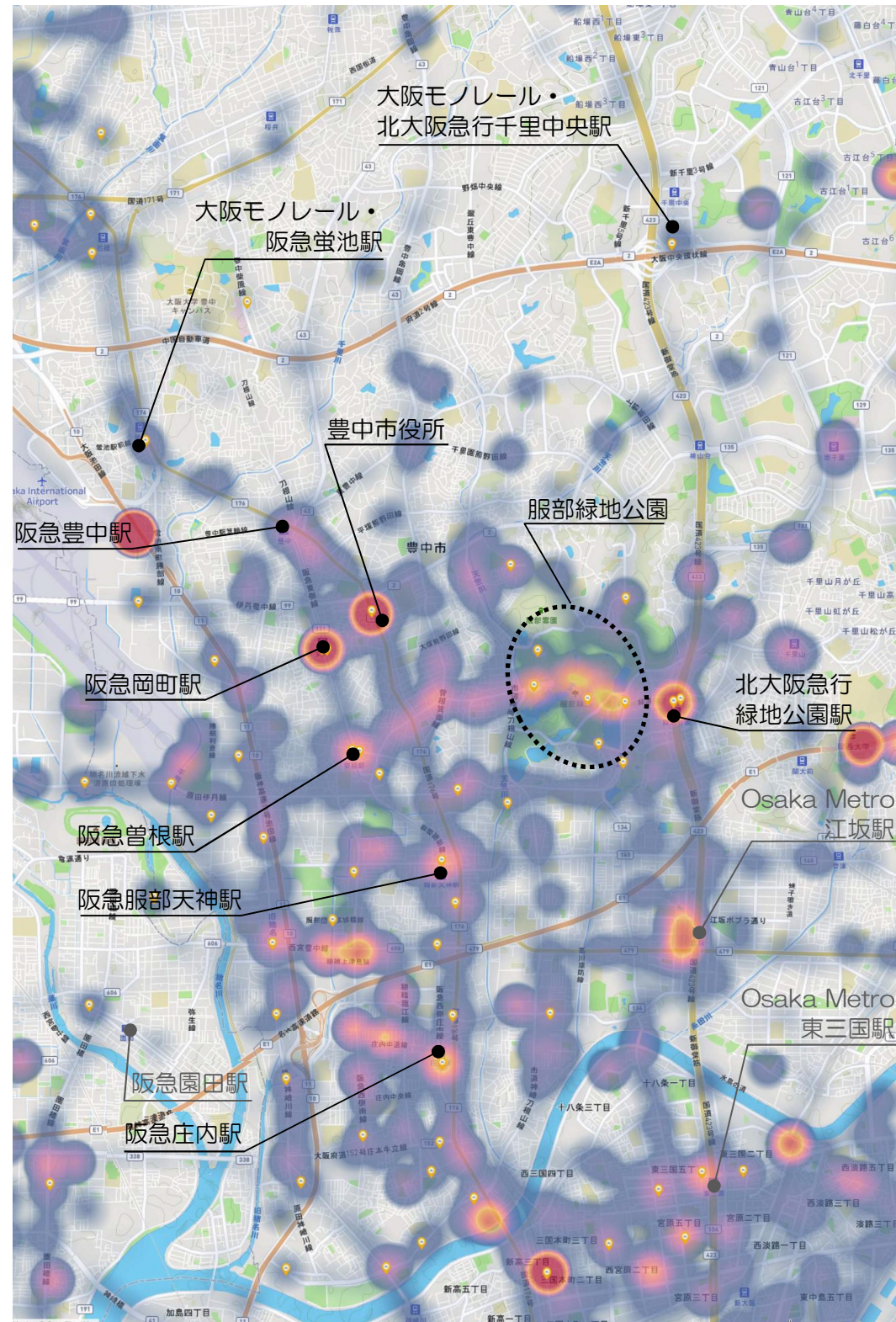
【ポート間別利用回数：上位30位（令和2年（2020年）10月実績）】

順位	利用ポート	種別	利用回数
1	北急緑地公園駅西～服部緑地西口	駅～周辺	1,474
2	阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町	駅～周辺	1,037
3	北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	793
4	阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町	駅～周辺	707
5	阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	615
6	阪急服部天神駅北～阪急服部天神駅北（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	593
7	阪急庄内駅東～市外	駅～市外	572
8	北急緑地公園駅東～北急緑地公園駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	562
9	阪急曽根駅高架下～阪急曽根駅高架下（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	559
10	阪急曽根駅高架下～クリーンランド	駅～周辺	554
11	阪急曽根駅高架下～服部緑地西口	駅～周辺	480
12	阪急曽根駅高架下～新豊島川ほたるの里	駅～周辺	454
13	神崎刀根山線千成町～市外	周辺～市外	406
13	北急緑地公園駅西～千里園熊野田線	駅～周辺	389
15	神崎刀根山線神州町～市外	周辺～市外	378
15	北急緑地公園駅西～服部緑地南口	駅～周辺	370
15	北急緑地公園駅西～市外	駅～市外	338
15	阪急岡町駅西～維持修繕事務所	駅～周辺	338
15	阪急岡町駅東～UR アルビス旭ヶ丘	駅～周辺	334
20	阪急岡町駅西～阪急岡町駅西（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	328
20	阪急曽根駅高架下～北急緑地公園駅西	駅～駅	314
22	阪急曽根駅東～阪急曽根駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	312
23	阪急曽根駅東～服部緑地西口	駅～周辺	276
23	走井学校給食センター～大阪モノレール 蛍池駅	周辺～駅	274
25	阪急服部天神駅北～市外	駅～市外	267
25	神崎刀根山線千成町～庄本町歩路	周辺～周辺	262
27	神崎刀根山線千成町～神崎刀根山線千成町（同一ポート間）	周辺～周辺（同一ポート間）	255
28	大阪モノレール千里中央駅～大阪モノレール千里中央駅（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	242
29	サイクルベースあさひ桜塚店～サイクルベースあさひ桜塚店（同一ポート間）	周辺～周辺（同一ポート間）	237
30	阪急庄内駅東～庄内文化センター	駅～周辺	235

## 2.11 ヒートマップ（利用実績マップ）

- 自転車の動きを見てみると、北大阪急行緑地公園駅周辺～服部緑地公園～阪急曽根駅周辺をはじめ、阪急豊中駅周辺、阪急曽岡町駅周辺、豊中市役所周辺、阪急服部天神駅周辺、阪急庄内駅周辺の鉄道駅周辺等での利用が多くなっている。

【ヒートマップ（利用実績マップ）：令和2年（2020年）10月下旬実績】



※集計期間：令和2年（2020年）10月25日～31日／集計対象利用回数：1,494件

### 3. 利用者アンケート

#### 3.1 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、シェアサイクル事業の本格実施に向けた、有効性や課題の検証を目的とする。

##### (2) 調査時期

- 令和2年(2020年)9月28日(月)～10月8日(木)の11日間

##### (3) 調査対象

- 調査日以前に豊中市でHELLO CYCLINGのシェアサイクルを利用したユーザー

##### (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意見  
(満足度、便利だと思うサイクルポートの設置場所、今後の利用意向、要望など)

##### (5) 回答インセンティブ

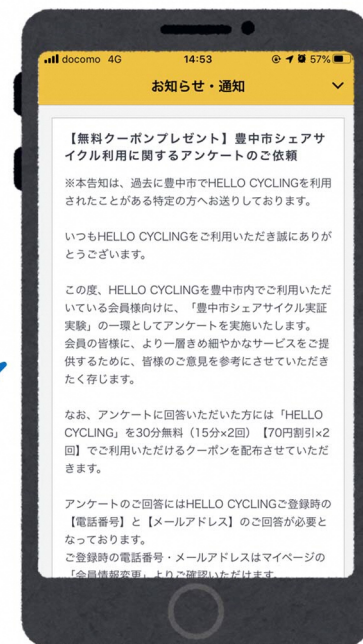
- HELLO CYCLING 無料30分券(15分×2回) [70円割引×2回]

※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: 299人
- 回答率: 29.9%

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。

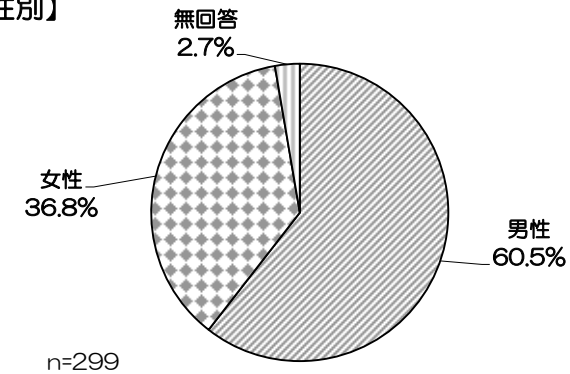


※画像はイメージです。

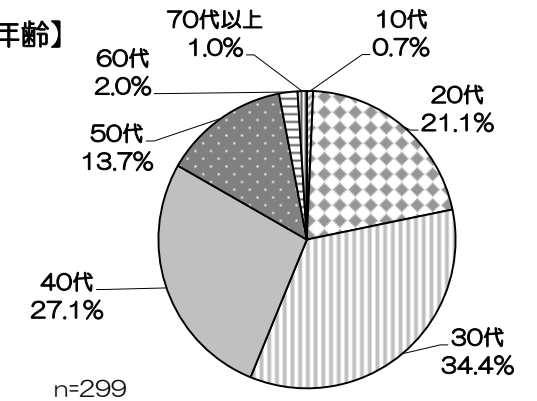
#### 3.2 回答者属性

- 回答者の性別は、「男性」が約61%、「女性」が約37%である。
- 年齢は、「30代」が約34%と最も多く、次いで「40代」が約27%、「20代」が約21%、「50代」が14%である。
- 住まいの地区は、「豊中市」が約63%と最も多く、次いで「大阪市」が約10%、「その他大阪府」が約8%である。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、尼崎市の合計)の方が約21%である。

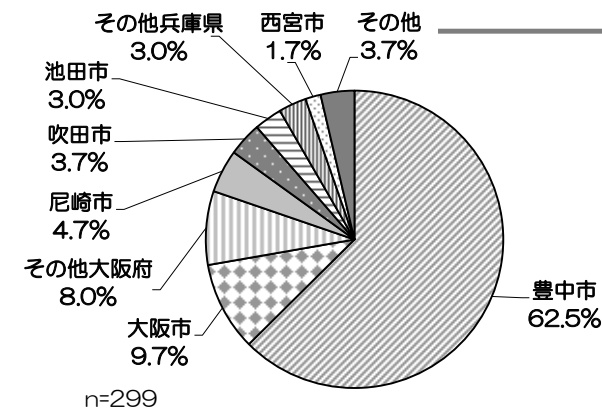
【性別】



【年齢】



【住まいの地区】



その他の内訳

福島県	1
埼玉県	1
東京都	5
千葉県	1
滋賀県	1
京都府	1
奈良県	1
合計	11

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

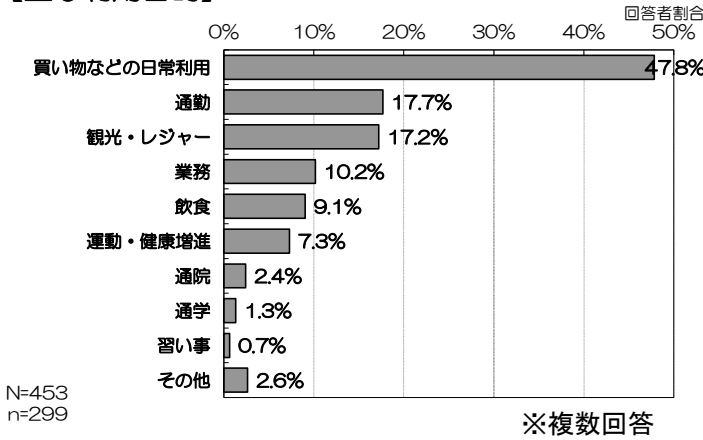


### 3.3 利用状況

#### (1) 主な利用目的

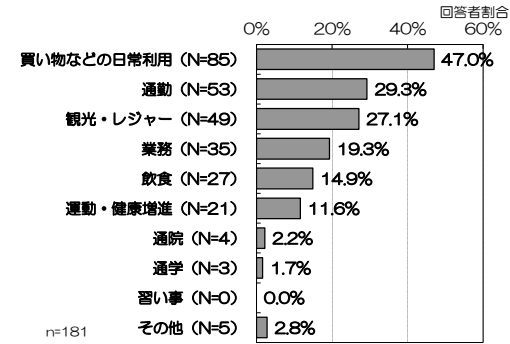
- 主な利用目的は、「買い物などの日常利用」が最も多く、次いで「通勤」、「観光・レジャー」、「業務」、「飲食」の順である。

【主な利用目的】

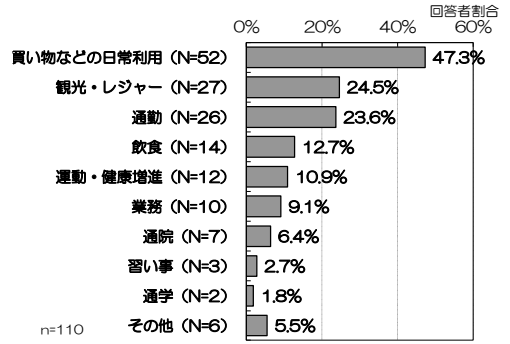


【参考】

【主な利用目的（男性）】



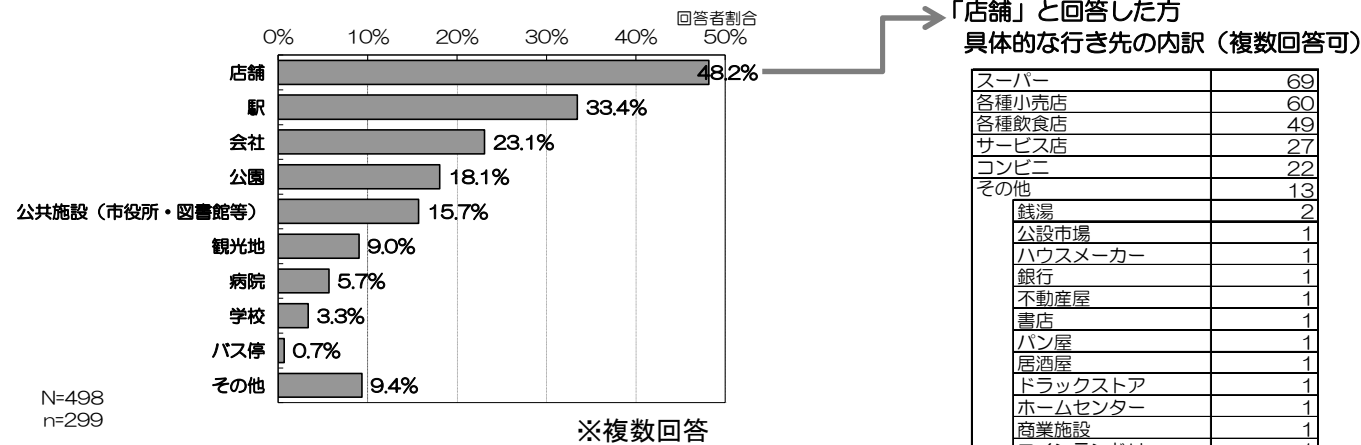
【主な利用目的（女性）】



#### (2) 主な行き先

- 主な行き先は、「店舗」が最も多く、次いで「駅」、「会社」、「公園」、「公共施設（市役所・図書館等）」の順である。
- 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「各種小売店」、「各種飲食店」の順である。

【主な行き先】



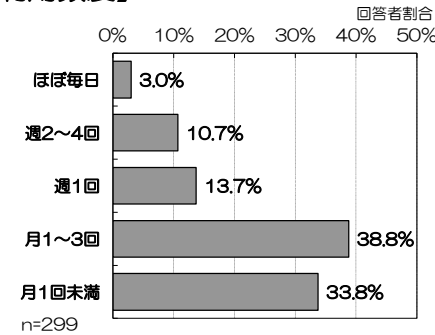
「店舗」と回答した方  
具体的な行き先の内訳（複数回答可）

スーパー	69
各種小売店	60
各種飲食店	49
サービス店	27
コンビニ	22
その他	13
銭湯	2
公設市場	1
ハウスメーカー	1
銀行	1
不動産屋	1
書店	1
パン屋	1
居酒屋	1
ドラッグストア	1
ホームセンター	1
商業施設	1
コインランドリー	1
合計	240

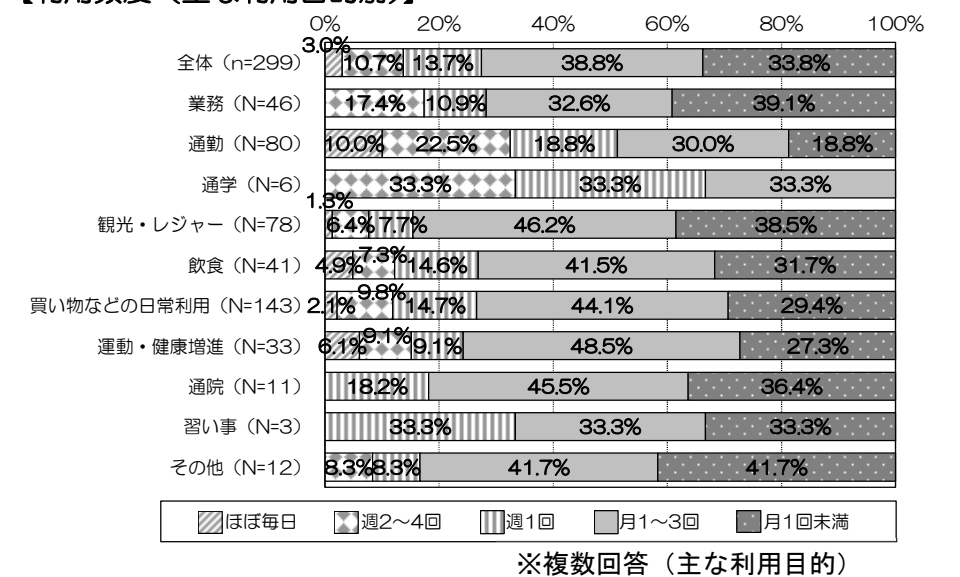
#### (3) 利用頻度

- 利用頻度は、全体では「月1~3回」及び「月1回未満」がともに約34%と最も多く、次いで「週1回」が約14%、「週2~4回」が約11%、「ほぼ毎日」が約3%である。「週1回以上（ほぼ毎日+週2~4回+週1回）」の利用は全体の約3割である。
- 利用頻度を主な利用目的別で見ると、週1回以上（ほぼ毎日+週2~4回+週1回）の割合は、「通学」が約67%（※サンプル数が少ないため参考扱い）と最も高く、次いで「通勤」が約53%である。また、週1日未満（月1~3回+月1回未満）の割合は「観光・レジャー」が約85%と最も高い。

【利用頻度】



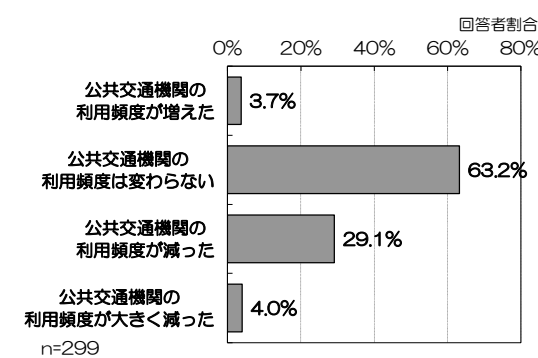
【利用頻度（主な利用目的別）】



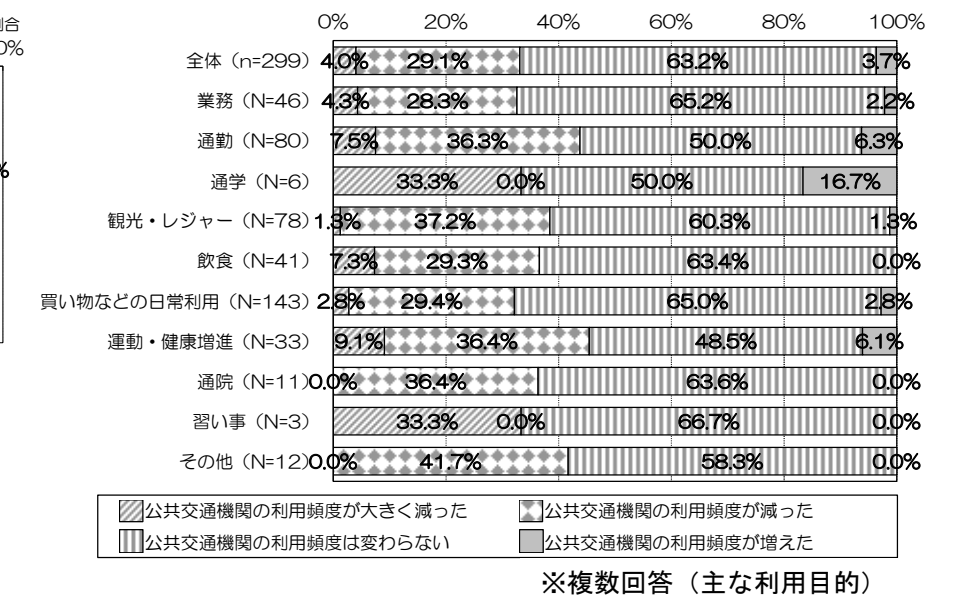
#### (4) 公共交通機関の利用頻度の変化

- 公共交通機関の利用頻度の変化は、「利用頻度は変わらない」が約63%で最も多い。
- 公共交通機関の利用頻度の変化を主な利用目的別で見ると、利用頻度が減った（利用頻度が減った+利用頻度が大きく減った）割合は、「運動・健康増進」が約46%と最も高く、次いで「通勤」が約44%、「観光・レジャー」が約39%である。

【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（主な利用目的別）】

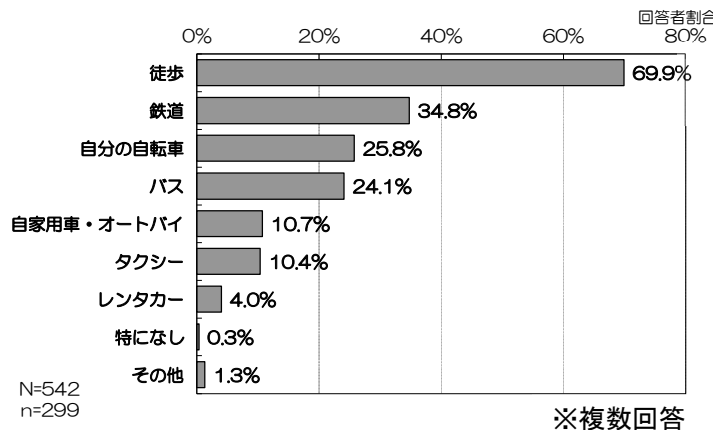


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

### (5) 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70%で最も多く、次いで「鉄道」が約35%、「自分の自転車」が約26%、「バス」が約24%の順である。
- 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」の順である。
- 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」である。
- 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」が最も多い。
- バス又は鉄道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」の順である。

【シェアサイクルを利用する前の移動手段】



「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）利用が可能のため	1
総回答数	433
回答者数	209

「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	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  
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

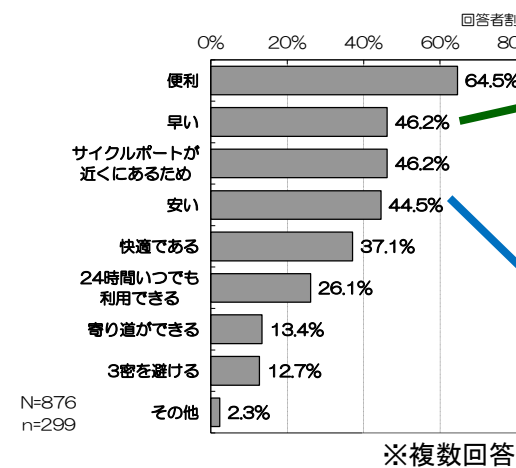
「自分の自転車」と回答した方  
自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由の内訳

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
家庭の自転車が不足	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
出勤時雨でも濡り濡れしていたら	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へ行けるから。	1
飲み会への参加で帰りは電車	1
降り酒を飲むから	1
合計	77

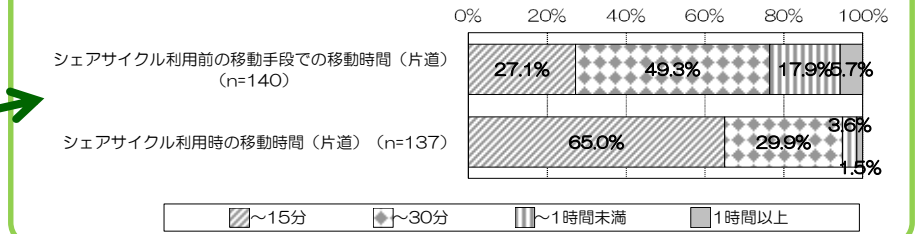
### (6) シェアサイクルを利用し始めた理由

- シェアサイクルを利用し始めた理由は、「便利」が約65%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46%、「安い」が約45%、「快適である」が約37%の順である。
- 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49%と最も多く、次いで「～15分」が約27%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65%と最も多く、次いで「～30分」が約30%となっている。
- 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56%と最も多く、次いで「無料～100円」が約23%、「100～200円未満」が約21%であったものが、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50%と最も多く、次いで「無料～100円」が約40%となっている。

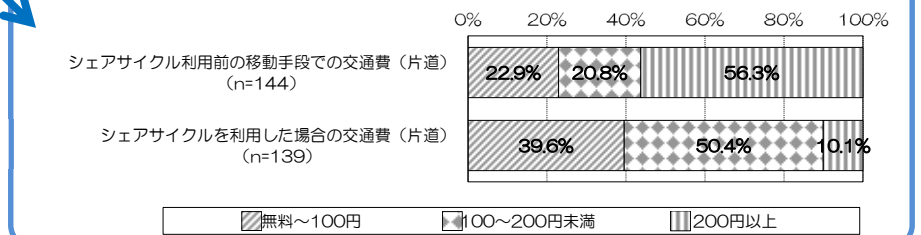
【シェアサイクルを利用し始めた理由】



「早い」と回答した方  
移動時間の状況（シェアサイクル利用前の移動手段とシェアサイクル利用時）



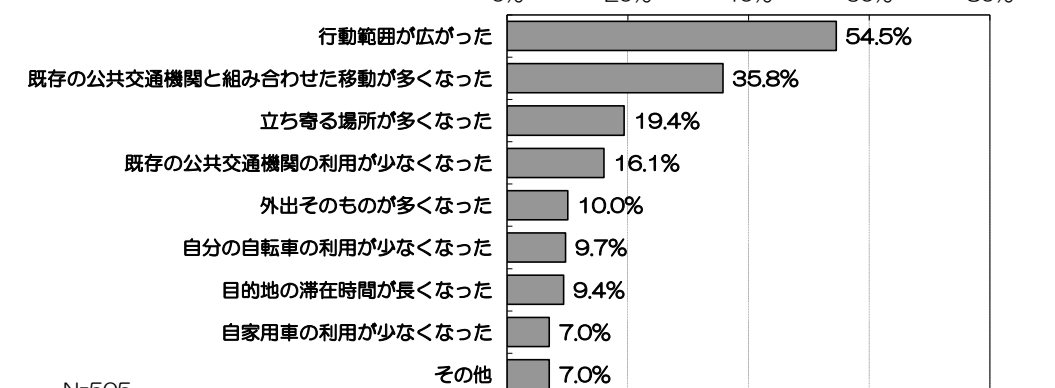
「安い」と回答した方  
交通費の状況（シェアサイクル利用前の移動手段とシェアサイクル利用時）



### (7) 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55%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36%、「立ち寄る場所が多くなった」が約19%の順である。

【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】



N=505  
n=299

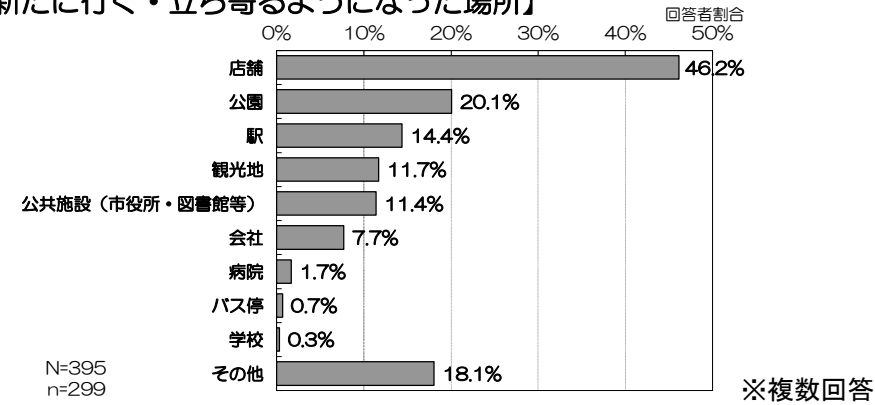
※複数回答

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

### (8) 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46%で最も多く、次いで「公園」が約20%、「駅」が約14%、「観光地」が約12%、「公共施設（市役所・図書館等）」が約11%の順である。

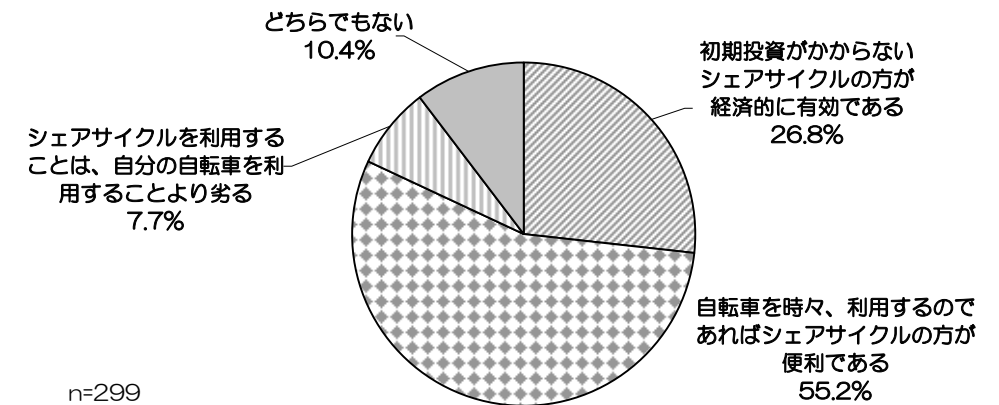
【シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所】



### (2) 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55%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27%、「どちらでもない」が約10%、「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8%である。

【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】

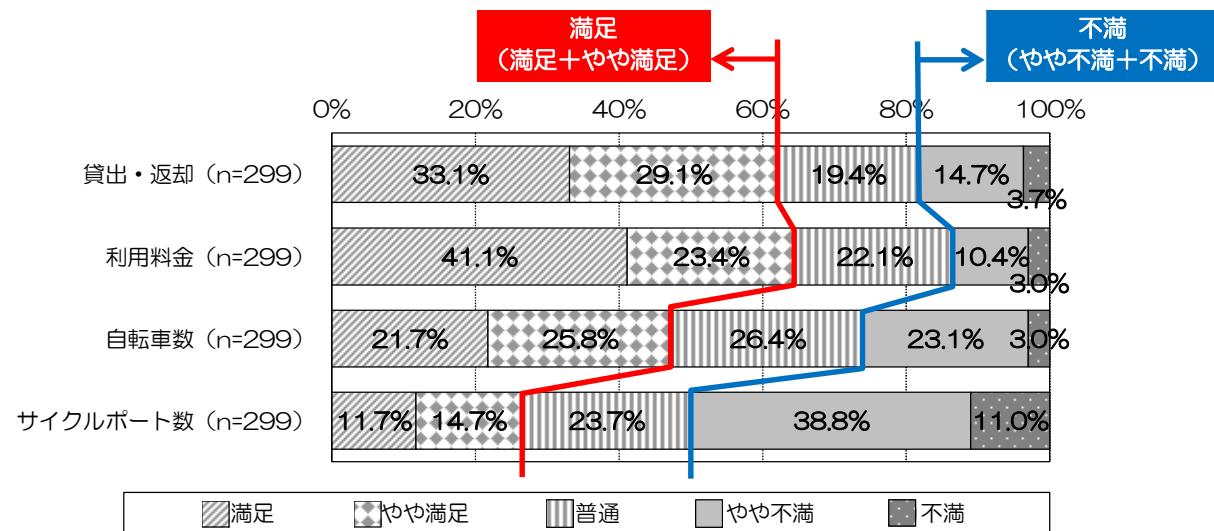


## 3.4 シェアサイクルの評価・要望

### (1) シェアサイクルの利用満足度

- シェアサイクルの利用満足度「満足（満足+やや満足）」の割合を見ると、【貸出・返却】が約62%、【利用料金】が約65%、【自転車数】が約48%、【サイクルポート数】が約26%である。
- 【貸出・返却】及び【利用料金】は「満足（満足+やや満足）」の割合が高いのに対して、【サイクルポート数】の「不満（やや不満+不満）」の割合が高い。

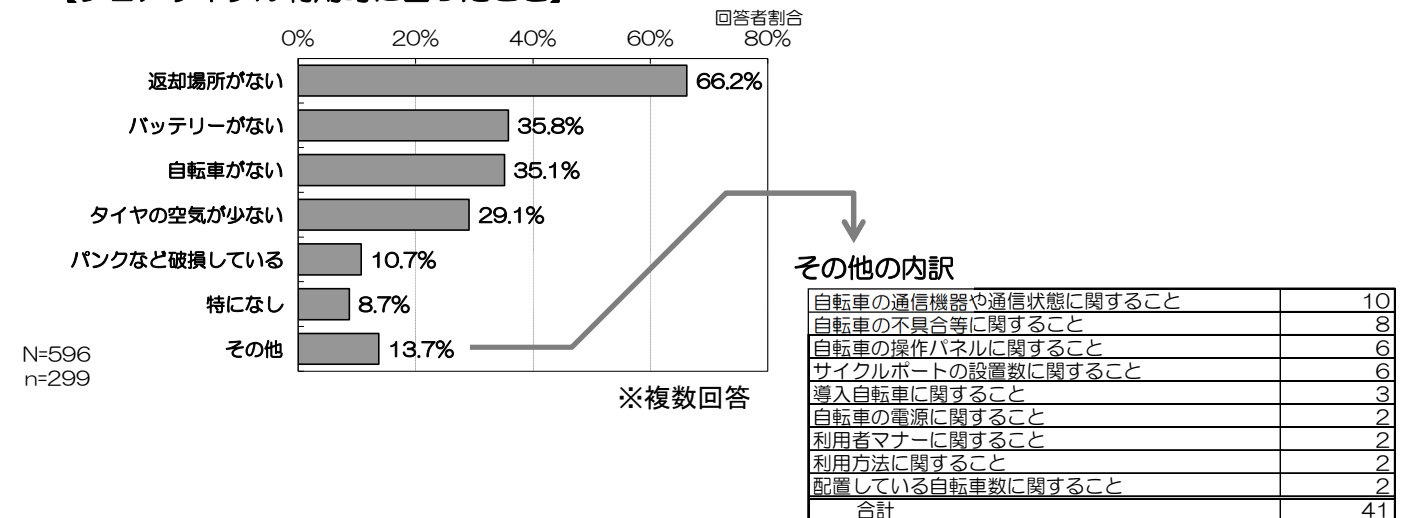
【シェアサイクルの利用満足度】



### (3) 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66%と最も多く、次いで「バッテリーがない」が約36%、「自転車がない」が約35%、「タイヤの空気が少ない」が約29%の順である。

【シェアサイクル利用時に困ったこと】

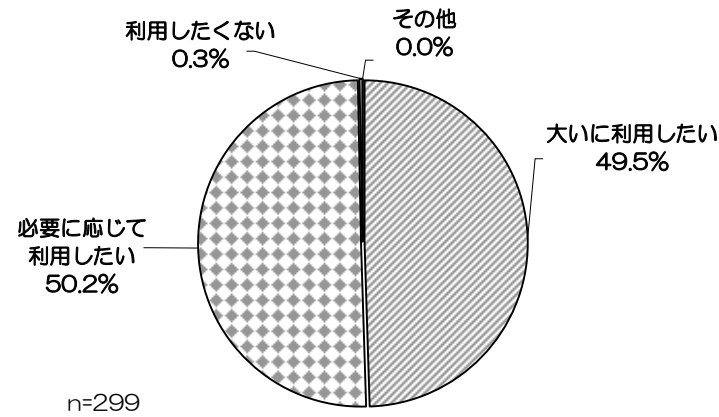


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

#### (4) 利用意向

- 利用意向を見ると、「必要に応じて利用したい」と「大いに利用したい」がともに約 50% である。
- 今後の利用意向については、肯定的な回答が大多数を占める。

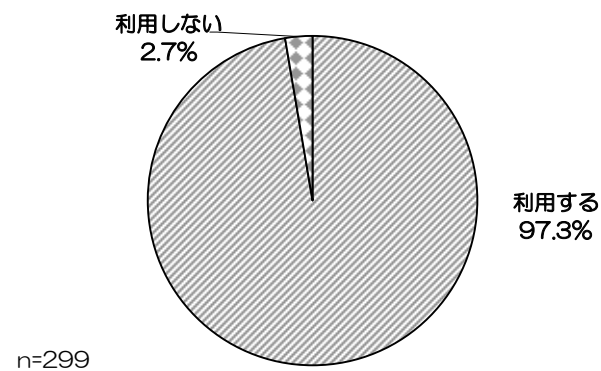
【利用意向】



#### (5) サイクルポート設置拡充による利用意向

- サイクルポート設置拡充による利用意向を見ると、「利用する」が約 97% であり、肯定的な回答が大多数を占める。

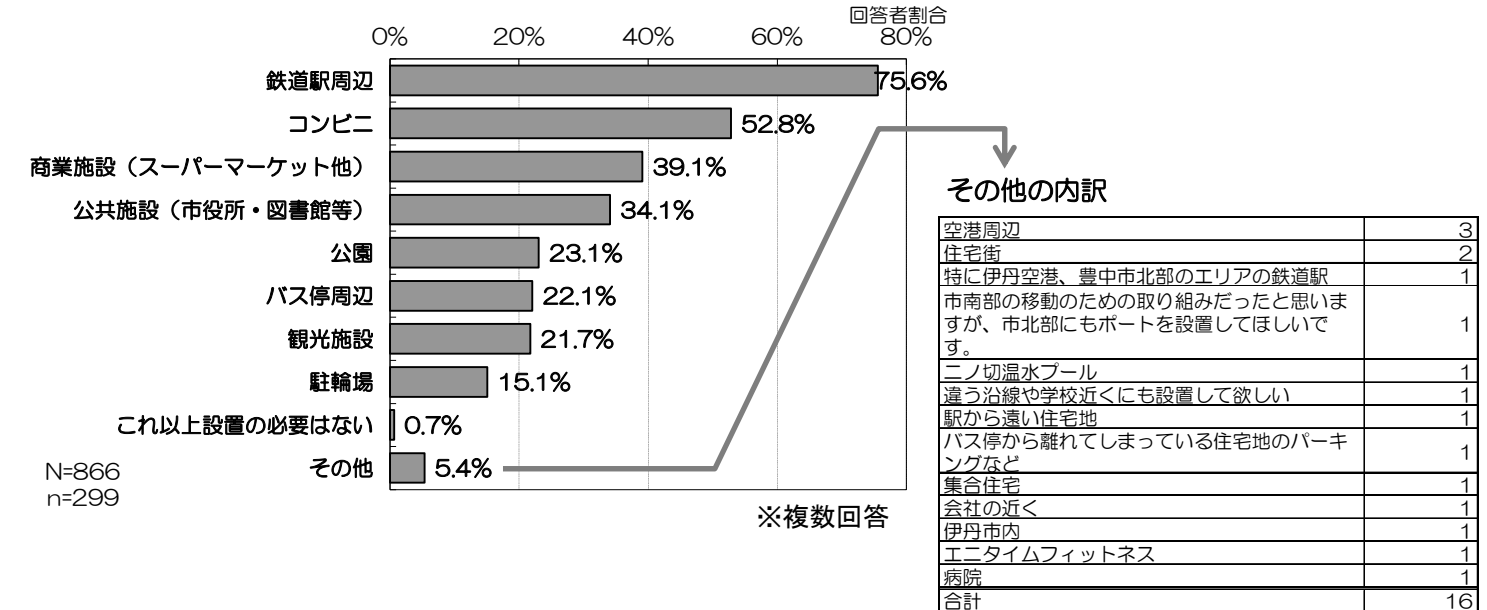
【サイクルポート設置拡充による利用意向】



#### (6) サイクルポートがあると便利だと思う場所

- サイクルポートがあると便利だと思う場所は、「鉄道駅周辺」が約 76% と最も多く、次いで「コンビニ」が約 53%、「商業施設」が約 39%、「公共施設（市役所・図書館等）」が約 34% である。
- 「鉄道駅周辺」の回答割合が高いが、鉄道駅周辺に整備されている「駐輪場」の回答割合は低い。

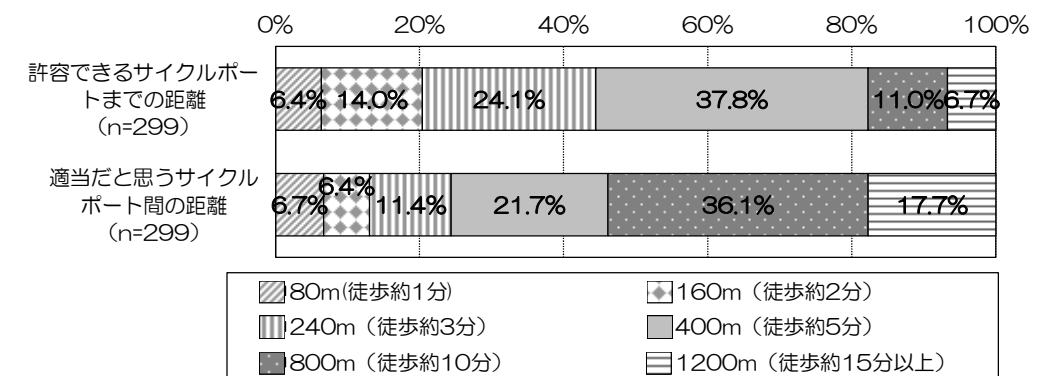
【サイクルポートがあると便利だと思う場所】



#### (7) サイクルポートまでの距離とサイクルポート間の距離

- 許容できるサイクルポートまでの距離は、「400m（徒歩約 5 分）」が約 38% と最も多く、次いで「240m（徒歩約 3 分）」が約 24%、「160m（徒歩約 2 分）」が約 14% の順である。
- 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 36% と最も多く、次いで「400m（徒歩約 5 分）」が約 22%、「1200m（徒歩約 15 分以上）」が約 18% の順である。

【許容できる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】

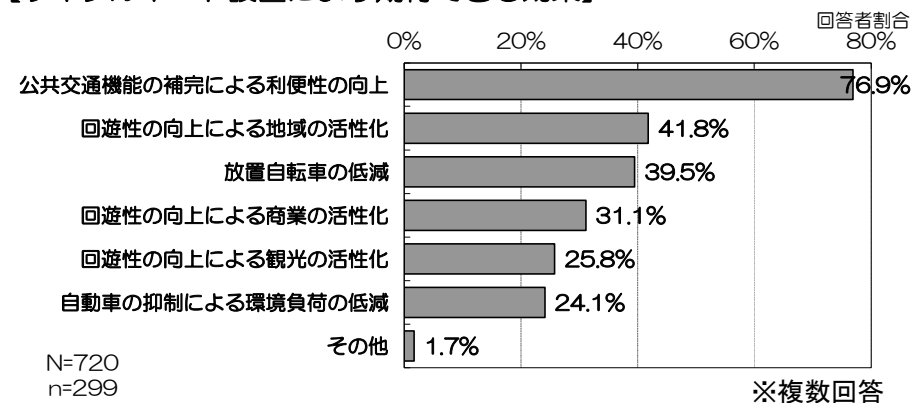


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

## (8) サイクルポート設置により期待できる効果

- サイクルポート設置により期待できる効果は、「公共交通機能の補完による利便性の向上」が約77%と最も多く、次いで「回遊性の向上による地域の活性化」が約42%、「放置自転車の低減」が約40%、「回遊性の向上による商業の活性化」が約31%の順である。

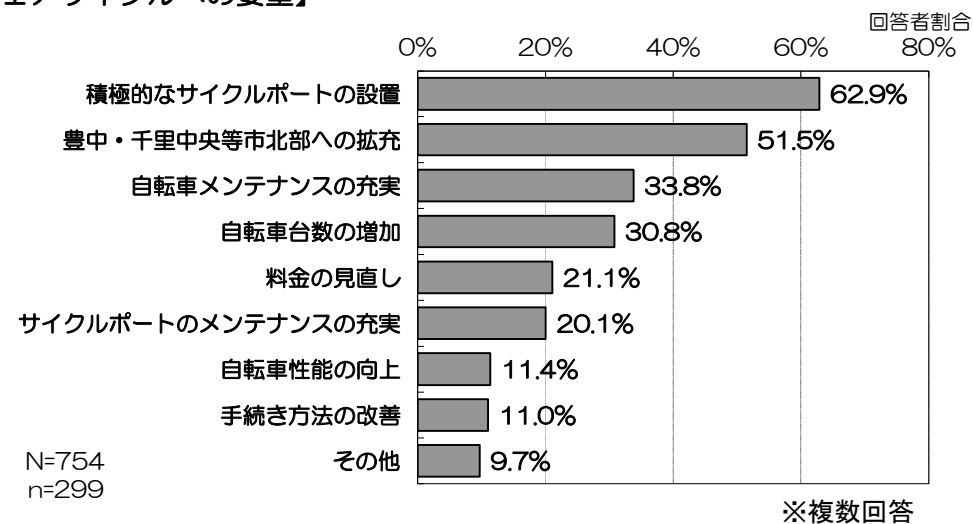
【サイクルポート設置により期待できる効果】



## (9) 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、「積極的なサイクルポートの設置」が約63%と最も多く、次いで「豊中・千里中央等市北部への拡充」が約51%、「自転車メンテナンスの充実」が約34%、「自転車台数の増加」が約31%の順である。
- サイクルポートの増設及びサービスエリアの拡大に関する要望の割合が高い。

【豊中市内のシェアサイクルへの要望】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

## 4. 今後の方向性について

### 4.1 実証実験により見えてきた効果

- **公共交通の機能補完**  
鉄道駅を起終点とした利用が大部分を占めており、鉄道駅等から目的地までの移動の移動手段としてのラスト1マイルを担う新たな公共交通としての役割が期待できます。
- **東西方向の移動を補強する移動手段**  
市域南側においては、鉄道駅間を結ぶ路線バスのネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在している。シェアサイクルの利用状況を見ると、北大阪急行緑地公園駅周辺～服部緑地公園～阪急曽根駅周辺をはじめ、阪急曽岡町駅周辺、阪急服部天神駅周辺、阪急庄内駅周辺の鉄道駅周辺等での利用が多く、東西方向の移動を補強する移動手段としての役割が期待できます。
- **シェアサイクル事業による地域活性化**  
利用者アンケートでは、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として、『店舗』、『公園』、『駅』等の回答が多く、新たな流動が創出されているものと考えられる。本格導入時の「まちのにぎわい創出」への貢献が期待できる。

### 4.2 実証実験により見えてきた課題

- **鉄道駅周辺等のサイクルポートにおける自転車の台数調整方法の検討が必要**  
鉄道駅周辺のサイクルポートは利用が多いため、通勤時間帯や帰宅時間帯において、貸出自転車や返却可能なサイクルポートが不足する状況が発生している。自転車の再配置による調整も必要であるが、台数調整の方法を更に検討するとともに、近隣のポート増設や少し離れたサイクルポートの利用を促すような仕組みを検討することも必要である。
- **実施エリアの拡大による更なる需要の発掘の検討が必要**  
利用者アンケートでは、『積極的なサイクルポートの設置』や『豊中・千里中央等市北部への拡充』等、シェアサイクルの対象エリアの拡大とサイクルポートの拡充を望む回答が多い。実施エリアの拡大は、利便性の向上及び更なる需要の発掘につながると考えられ、運営費用の増加とのバランスを考慮した上で、エリアの拡大とポートの増設を検討することが必要である。
- **ニーズに応じたサイクルポートの拡充が必要**  
利用者アンケートでは、サイクルポートがあると便利だと思う場所として『鉄道駅周辺』の回答割合が高く、鉄道駅周辺に整備されている「駐輪場」の回答割合は低い。サイクルポートの拡充にあたっては、便利で視覚的にPRにもなる駅近くの公共空間を活用する等、ニーズに応じたサイクルポートの拡充が必要である。

### 4.3 今後の方向性

- 道路上及び公園内ポート設置が可能となるように、公的位置づけの補強として、自転車活用推進計画及び都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用を図るための都市再整備計画の策定を進める。
- 令和元年(2019年)11月から実施しているシェアサイクル実証実験について、利便性の向上を図るとともに本格導入を見据え、対象エリアの拡大・サイクルポートの増設を実施する。
- 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。