

シェアサイクル実験結果報告書

(別紙資料)

令和4年(2022年)8月

豊中市

シェアサイクル実験結果報告書（別紙資料） 目次

1. 実験結果（利用実績）	1
1.1 利用回数と利用者数の推移	1
1.2 回転数の推移	1
1.3 平均利用単価の推移	2
1.4 エリア別利用回数の推移	2
1.5 曜日別 1日あたり利用回数	3
1.6 時間帯別利用回数	4
1.7 時間別利用回数の推移	5
1.8 距離別利用回数の推移	6
1.9 日別利用回数の状況	7
1.10 ポート別利用回数	8
1.11 経路別利用回数	9
1.12 ポート種類別利用状況	10
1.13 ヒートマップ	11
1.14 走行軌跡	12
1.15 利用回数の他市比較	13
1.16 公共交通との利用状況比較	14
1.17 利用がないポートの状況	15
1.18 稼働自転車の利用状況	15
1.19 自転車の1日の動き	16
1.20 利用回数上位5位のポートにおける自転車の動き	17
1.21 各ポートの自転車台数の変化	22
2. 実験結果（利用者アンケート調査）	24
2.1 回答者属性	24
2.2 利用状況	25
2.2.1 シェアサイクルを知ったきっかけ	25
2.2.2 利用目的	25
2.2.3 シェアサイクルの利用形態	26
2.2.4 公共交通機関の利用頻度の変化	26
2.2.5 主な行き先	27
2.2.6 利用頻度	28
2.2.7 シェアサイクルを利用する前の移動手段	29
2.2.8 シェアサイクルを利用し始めた理由	31
2.2.9 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	32

2.2.10	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	32
2.3	シェアサイクルの評価	33
2.3.1	シェアサイクルの満足度	33
2.3.2	シェアサイクル利用時に困ったこと	34
2.3.3	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	34
2.4	本格実施に向けて	35
2.4.1	利用意向	35
2.4.2	サイクルポートがあると便利と思う場所	35
2.4.3	ポートを増設して欲しい駅	36
2.4.4	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	36
2.4.5	シェアサイクルの活用により考えられる効果	37
2.4.6	豊中市内のシェアサイクルへの要望	37
3.	その他	38
3.1	個別インタビュー結果	38
3.2	市民アンケート結果	39
3.3	ポート密度	40

1. 実験結果（利用実績）

1.1 利用回数と利用者数の推移

令和4年（2022年）5月の利用回数が約9,618回、利用者数が約2,922人である。

利用回数は当初の8.5倍、利用者数は当初の7.5倍に増加しており、新型コロナウイルス感染症拡大後も、3密とならないシェアサイクルの利用は増加傾向である。

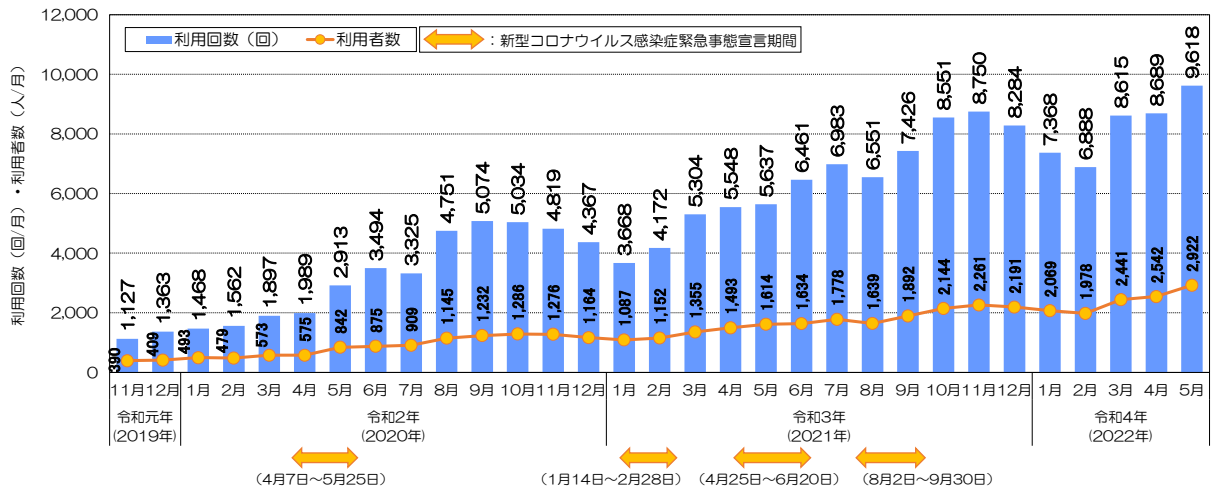


図 1.1 利用回数と利用者数の推移

1.2 回転数の推移

令和4年（2022年）5月の回転数は約1.17回/日・台であり、自転車台数の増加により、一時的に減少するものの増加する傾向にある。

(※回転数の算出にあたっては、便宜上、市内に配置した自転車数で試算している。)

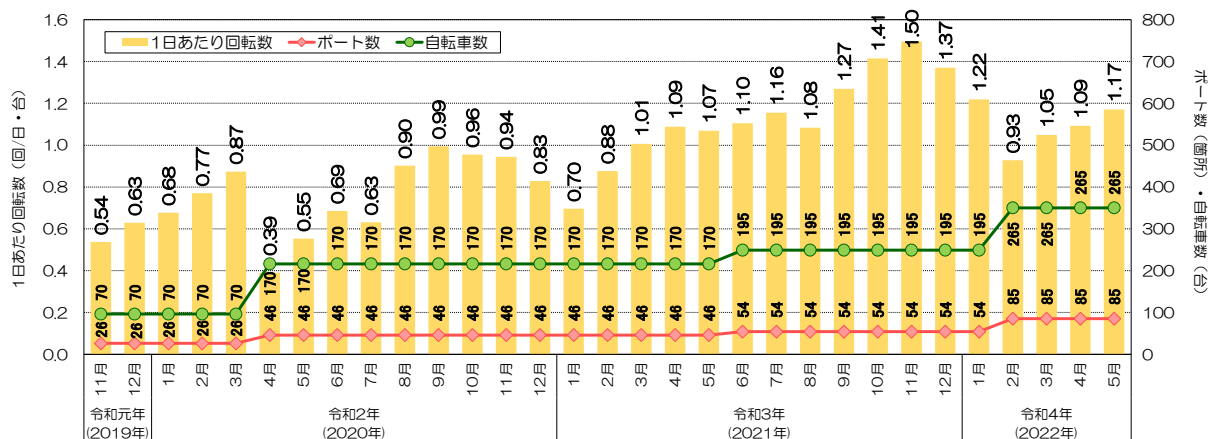


図 1.2 回転数の推移

1.3 平均利用単価の推移

令和4年（2022年）5月の平均利用単価は約264.1円である。

平均利用単価は減少傾向にあったが、令和4年（2022年）4月の料金改定以降、増加している。

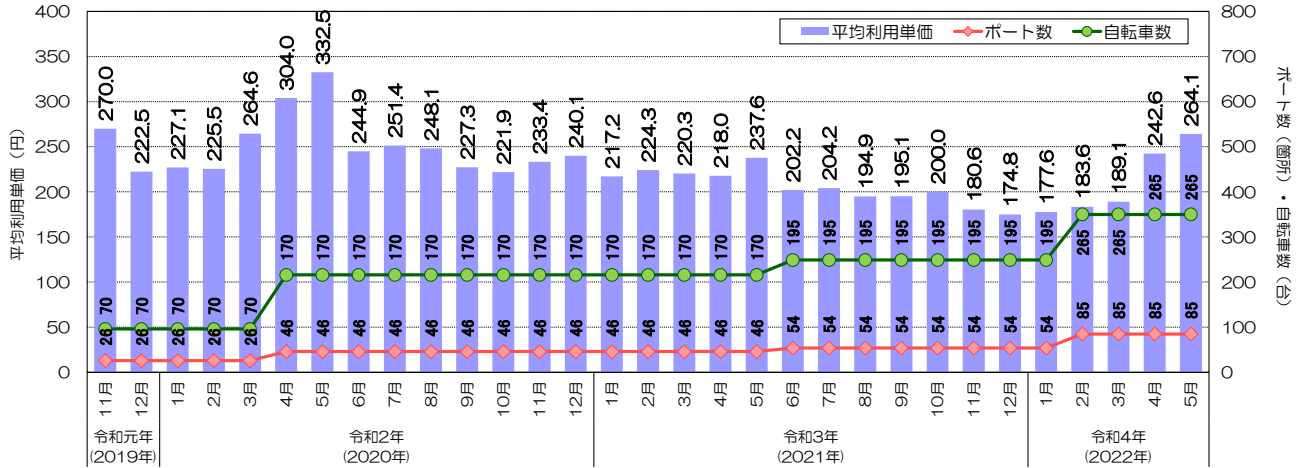


図 1.3 平均利用単価の推移

1.4 エリア別利用回数の推移

令和4年（2022年）5月のエリア別利用回数は豊中市⇄豊中市が約66%、豊中市→他市が約16%、他市→豊中市が約18%であり、市域をまたぐ利用の割合が約34%を占める。

市域をまたぐ利用の割合には、大きな変動はない。

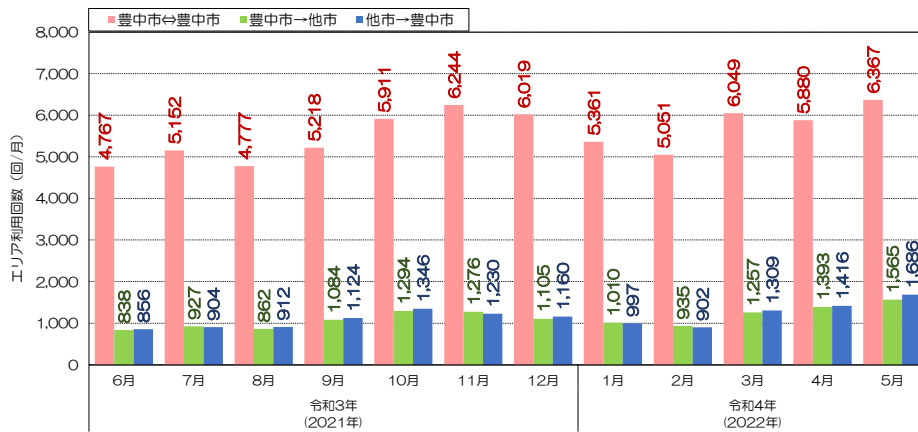


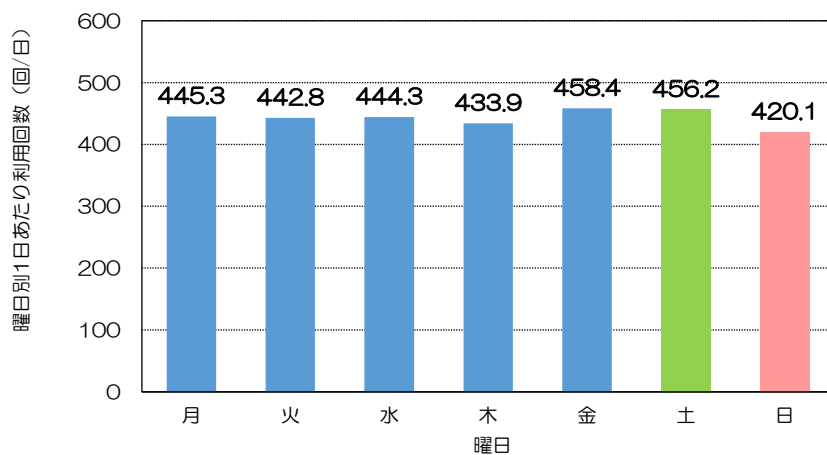
図 1.4 平均利用単価の推移

表 1.1 エリア別利用回数の割合（令和4年（2022年）5月）

	割合
豊中市⇄豊中市	66.2%
豊中市→他市	16.3%
他市→豊中市	17.5%
合計	100.0%

1.5 曜日別 1日あたり利用回数

曜日別 1日あたり利用回数を見ると、令和 4 年（2022 年）5 月は、曜日により利用回数の差が見受けられるが、直近 1 年間（令和 3 年（2021 年）6 月～令和 4 年（2022 年）5 月）では大きな差が見受けられない。



※直近 1 年間：令和 3 年（2021 年）6 月～令和 4 年（2022 年）5 月の 1 年間

図 1.5 曜日別 1日あたり利用回数（直近 1 年間）

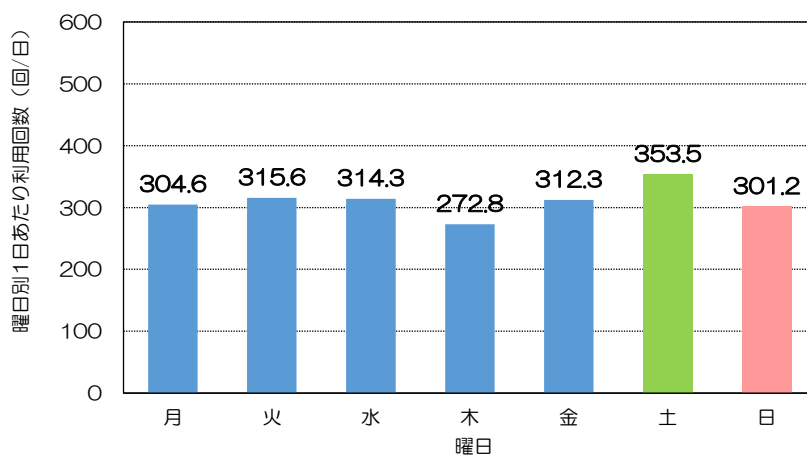


図 1.6 曜日別 1日あたり利用回数（令和 4 年（2022 年）5 月）

1.6 時間帯別利用回数

令和4年（2022年）5月の時間帯別利用回数を見ると、平日は朝の通勤・通学時間帯及び夕方
の帰宅時間帯においてピークが見受けられる。

休日は、平日と比べて大きなピークが見受けられない。

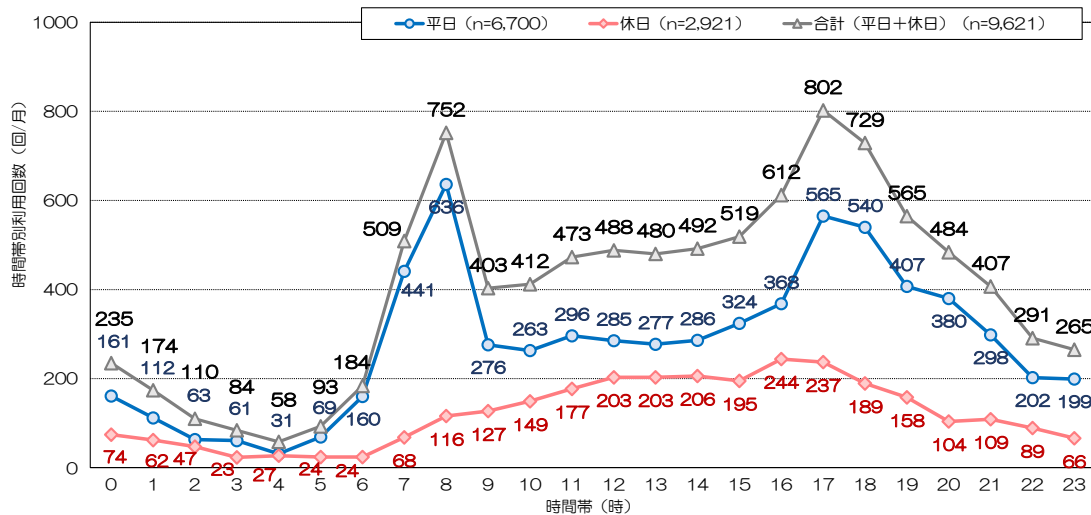


図 1.7 時間帯別利用者数（令和4年（2022年）5月）

1.7 時間別利用回数の推移

利用した時間別利用回数の割合を見ると、「～15分」は令和4年（2022年）1月をピークに減少傾向にあり、「～30分」が増加傾向にある。

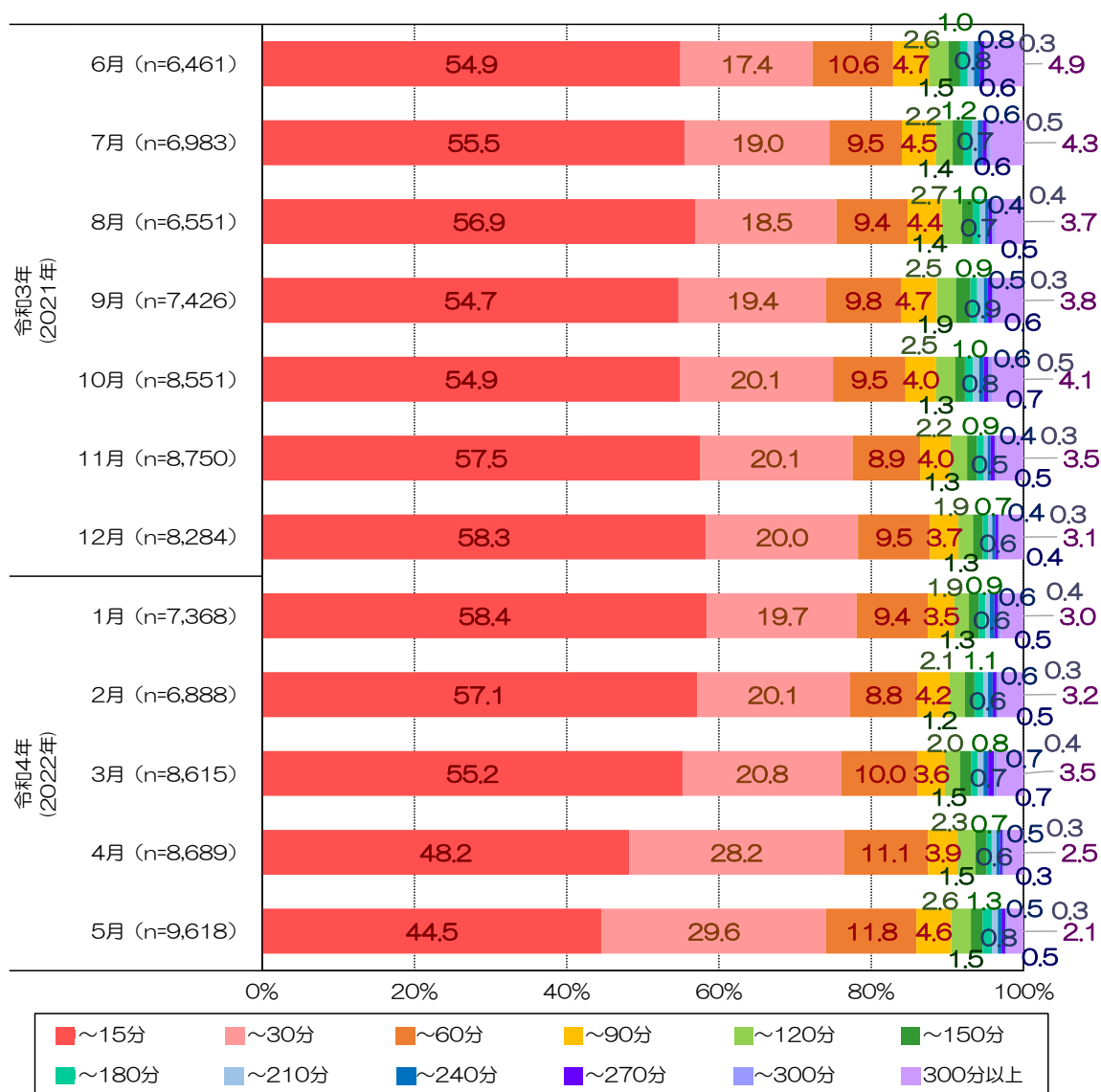


図 1.8 時間別利用回数の推移（直近1年間）

1.8 距離別利用回数の推移

利用したサイクルポート間の距離別利用回数の割合を見ると、令和4年（2022年）1月以降は、2km以上の割合が増加傾向にある。

「0km（同一サイクルポート間の利用）」の割合は概ね約10%前後で推移している。

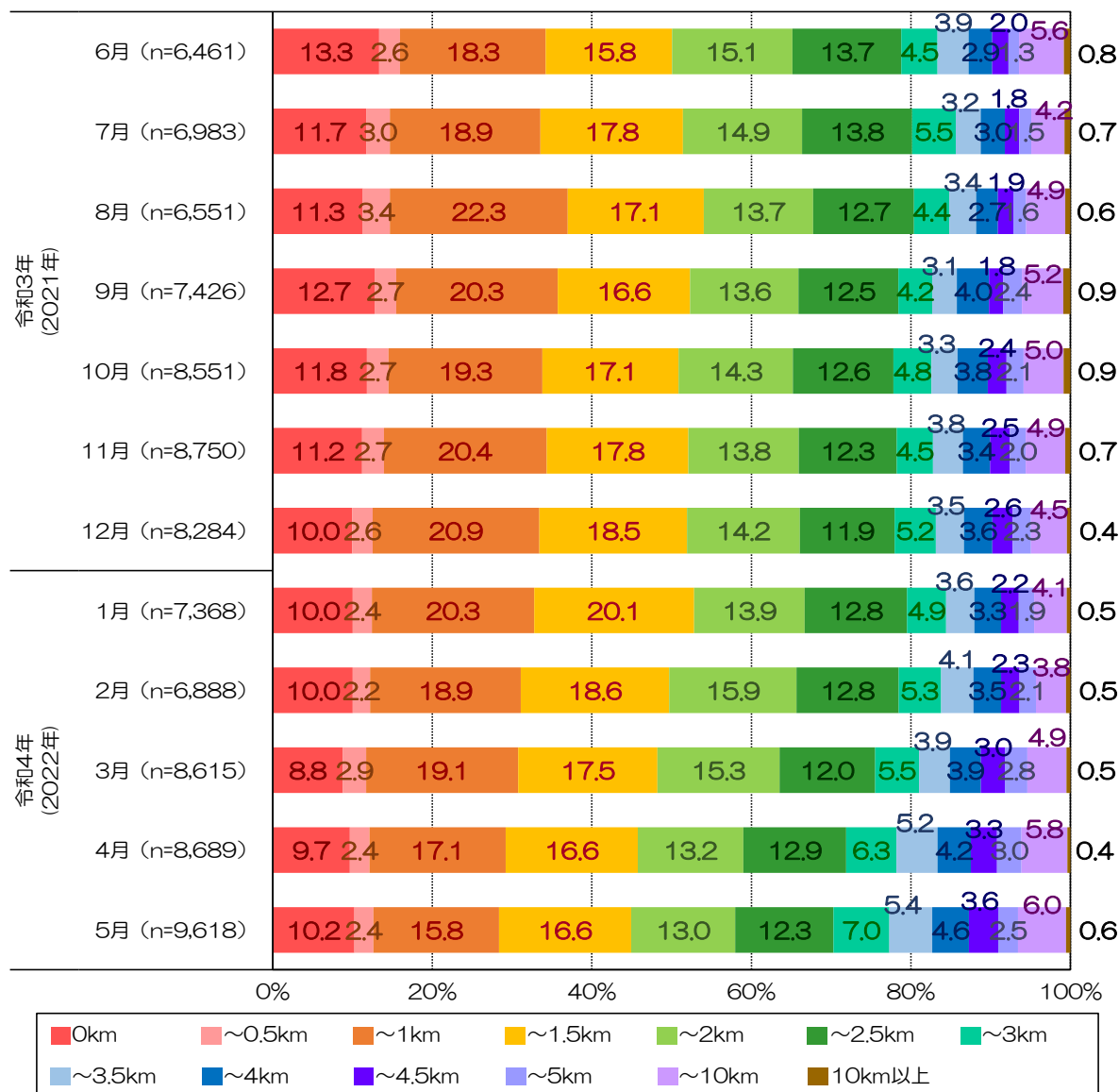
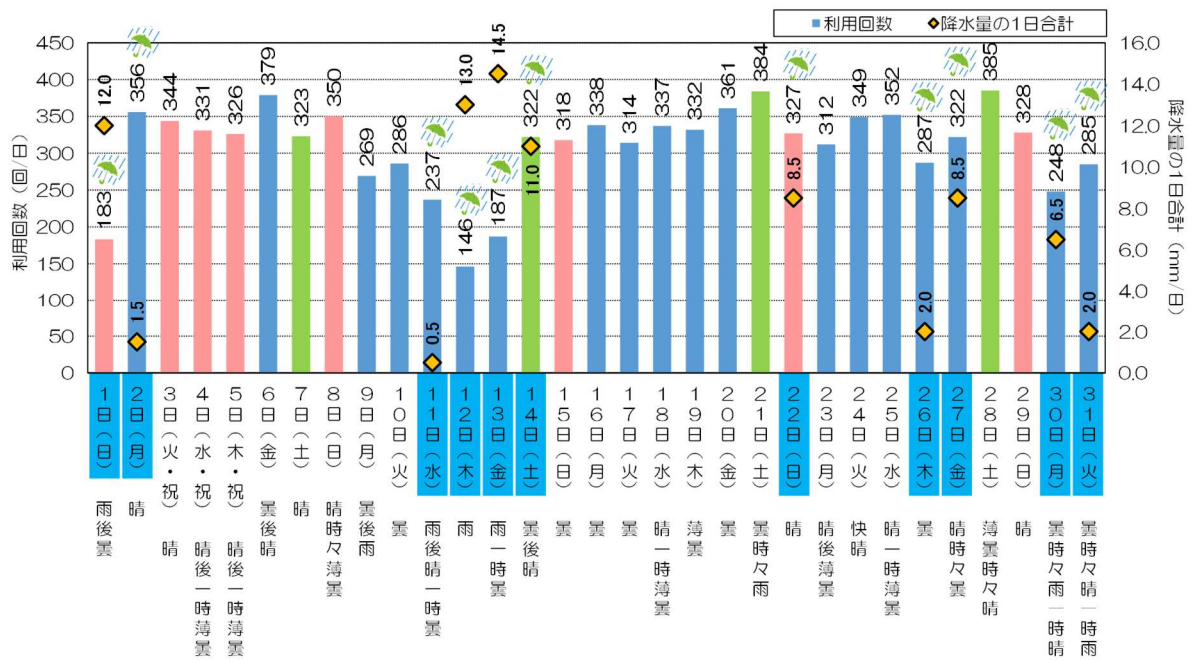


図 1.9 距離別利用回数の推移（直近1年間）

1.9 日別利用回数の状況

令和4年(2022年)5月の日別利用回数を見ると、降水量が確認された日(※利用者数の上部に傘マークがある日)は、利用回数の減少傾向が見受けられる。



日にち(曜日) : 降水量が観測された日を示す。

☂ : 降水量が確認された日を示す。

※天気概況は大阪管区気象台における天気概況(6時~18時)の観測結果による(※国土交通省気象庁HPの過去の気象データ検索結果)

※降水量はアメダスの豊中観測所における観測値による(※国土交通省気象庁HPの過去の気象データ検索結果)

※大阪管区気象台: 大阪市中央区大手前

※豊中観測所: 豊中市蛍池西町 大阪航空測候所

※天気概況の時間帯(昼: 6時~18時)以外に降雨が観測された日もある(※2日(月)、14日(土)、22日(日)、26日(木))

※天気概況と降水量の観測地点が異なるため、天気概況と降水量の表記が一致するとは限らない(※9日(月)、21日(土))

図 1.10 時間別利用回数の推移(令和4年(2022年)5月)

1.10 ポート別利用回数

令和4年（2022年）5月の市内に設置しているポート別利用回数を見ると、「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」、「服部緑地西口」の順である。

鉄道駅周辺や服部緑地公園内、大規模団地等に設置しているポートが上位を占めており、利用回数が多いためである。

利用の極端に少ないポートは存廃の必要性を検討する必要がある。

表 1.2 ポート別利用回数（令和4年（2022年）5月）

順位	ポート名称	種別	設置 ラック数	利用回数		
				貸出数	返却数	合計 (貸出数+返却数)
1	北急緑地公園駅西	駅	10	522	526	1,048
2	阪急曽根駅高架下	駅	18	510	514	1,024
3	阪急服部天神駅北	駅	12	340	346	686
4	阪急庄内駅東	駅	12	303	309	612
5	服部緑地西口	周辺	12	296	290	586
6	エトレとよなか	駅	10	260	259	519
7	UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	周辺	10	232	234	466
8	阪急曽根駅東	駅	23	187	190	377
9	大阪空港駐輪場	駅	20	186	189	375
10	千里園熊野田線	周辺	5	173	172	345
11	羽鷹池公園	駅	10	158	168	326
12	公社豊中団地	周辺	10	157	164	321
13	阪急岡町駅西	駅	10	163	156	319
14	大阪モノレール千里中央駅	駅	10	155	156	311
15	UR 賃貸住宅 シャーレル東豊中	周辺	7	152	152	304
16	阪急岡町駅東	駅	16	146	153	299
17	神崎刀根山線千成町	周辺	5	145	148	293
18	北急緑地公園駅東	駅	8	123	125	248
19	高川小学校前	周辺	4	123	124	247
20	神崎刀根山線神州町	周辺	5	122	121	243
21	新豊島川ほとろの里	周辺	4	121	122	243
22	服部緑地事務所	周辺	10	108	111	219
23	服部天神駅西第1自転車駐車場	駅	9	109	108	217
24	服部緑地東口	周辺	8	105	108	213
25	サイクルベースあさひ千里中央店	周辺	6	98	101	199
26	豊中市役所(南)	周辺	10	95	96	191
27	クリーンランド	周辺	10	91	89	180
28	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	82	89	171
29	服部緑地植物園	周辺	10	84	86	170
30	庄本町歩路	周辺	5	83	85	168
31	豊島体育館	周辺	5	81	81	162
32	千里中央駅東第4自転車駐車場	駅	10	80	80	160
33	新豊島川内環状線	周辺	5	80	79	159
34	大阪モノレール 蛍池駅	駅	8	75	76	151
35	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	75	75	150
36	UR 賃貸住宅 シティコート服部	周辺	6	70	72	142
37	北急緑地公園駅東広場	駅	10	67	73	140
38	庄内駅北仮設自転車置場	駅	10	66	72	138
39	二ノ切公園	周辺	5	66	68	134
40	勝部緑地帯	周辺	5	64	69	133
41	服部緑地レストハウス前	周辺	8	66	66	132
41	UR シティコート曽根東町	周辺	6	65	67	132
43	曽根島江線内栄町	周辺	6	65	64	129
44	176号庄内東町	駅	10	58	67	125
45	新豊島川福井橋	周辺	5	63	61	124
46	OPH新千里西町	周辺	10	61	60	121
46	千里中央北第2バイク駐車場	駅	10	61	60	121
46	UR 賃貸住宅 新千里東町	周辺	7	60	61	121
49	大阪大学 豊中キャンパス サイバーメディアセンター駐輪場	周辺	10	62	53	115
50	大門公園	周辺	5	56	58	114
51	服部緑地南口	周辺	8	56	56	112
51	原田南給食センター	周辺	5	55	57	112
53	旧原田給食センター	周辺	4	54	55	109
54	柴原体育館	周辺	6	50	51	101
55	モノレール蛍池駅第2自転車駐車場	駅	4	50	50	100
56	大阪大学 豊中キャンパス 正門付近	周辺	5	46	46	92
56	文化芸術センター	周辺	5	45	47	92
58	志井学校給食センター	周辺	6	44	46	90
59	サイクルベースあさひ豊中緑丘店	周辺	4	43	46	89
60	UR 賃貸住宅 新千里北町	周辺	7	44	43	87
61	豊中市役所(西)	周辺	5	43	42	85
62	ふれあい緑地南	周辺	4	43	41	84
62	原田大橋	周辺	4	42	42	84
64	ふれあい緑地東	周辺	5	39	43	82
65	維持修繕事務所	周辺	5	38	39	77
66	人権平和センター蛍池	周辺	4	37	37	74
67	久保公園	周辺	4	36	36	72
68	OPH新千里南町	周辺	10	35	36	71
69	猪名川公園	周辺	4	34	36	70
70	豊島公園	周辺	5	30	33	63
71	千里体育館	周辺	10	31	31	62
72	ティースカレッジ大阪大学前	周辺	15	30	31	61
73	庄内体育館・ローズ文化ホール	周辺	5	29	31	60
73	柴原浄水場	周辺	5	29	31	60
75	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	27	25	52
76	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	22	25	47
77	労働会館	周辺	5	21	25	46
78	服部緑地北条町広場	周辺	5	20	20	40
79	かがやき	駅	4	18	21	39
80	大阪大学 豊中キャンパス 阪大坂下駐輪場	周辺	10	15	19	34
81	豊島水路名神口	周辺	3	14	14	28
81	庄内文化センター	周辺	5	12	16	28
83	ケケ池公園	駅	5	13	13	26
84	市立豊中病院	駅	10	9	9	18
85	敷島住宅 コニハサルコート柴原	周辺	6	8	7	15
-	総数	-	646	7,932	8,053	15,985

1.11 経路別利用回数

経路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「阪急曽根駅高架下～新豊島川ほたるの里」間、「UR 賃貸住宅 シャレール東豊中～市外」間、「高川小学校前～市外」間順である。

表 1.3 経路別利用回数：上位 20 位（令和 4 年（2022 年）5 月）

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	196
2	阪急曽根駅高架下～新豊島川ほたるの里	駅～周辺	125
3	UR 賃貸住宅 シャレール東豊中～市外	周辺～市外	120
4	高川小学校前～市外	周辺～市外	114
5	神崎刀根山線神州町～市外	周辺～市外	100
5	千里園熊野田線～市外	周辺～市外	100
7	阪急服部天神駅北～公社豊中団地	駅～周辺	95
8	阪急曽根駅高架下～クリーンランド	駅～周辺	94
9	北急緑地公園駅西～千里園熊野田線	駅～周辺	92
10	北急緑地公園駅西～UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	駅～周辺	80
11	大阪モノレール千里中央駅～市外	駅～市外	78
12	庄本町歩路～神崎刀根山線千成町	周辺～周辺	76
13	北急緑地公園駅西～服部緑地事務所	駅～周辺	74
14	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）	73
15	阪急庄内駅東～市外	駅～市外	71
15	北急緑地公園駅東～市外	駅～市外	71
17	北急緑地公園駅西～市外	駅～市外	69
18	阪急岡町駅東～UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	駅～周辺	64
19	エトレとよなか～羽鷹池公園	駅～駅	63
20	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）	62
20	神崎刀根山線千成町～市外	周辺～市外	62

1.12 ポート種類別利用状況

ポート種類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⇒市外」間、「周辺⇒周辺」間の順である。

ポート種類別「駅」を起終点とした利用が約6割を占めている。

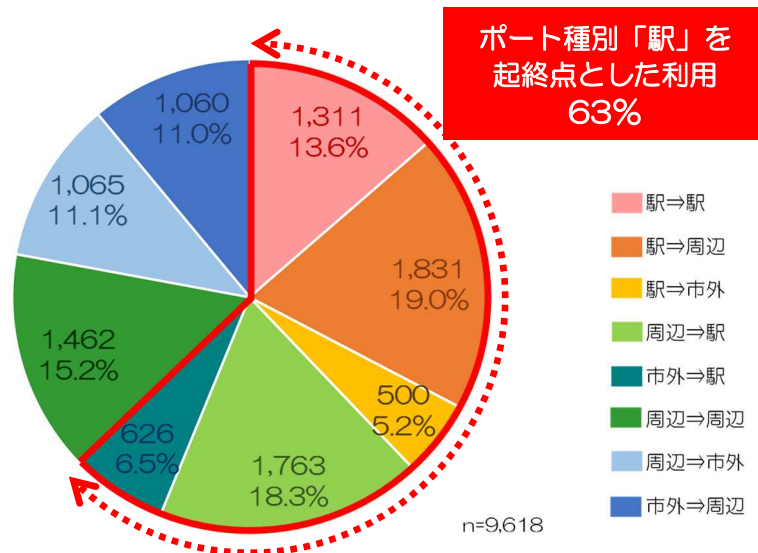


図 1.11 ポート種類別利用状況（令和4年（2022年）5月実績）

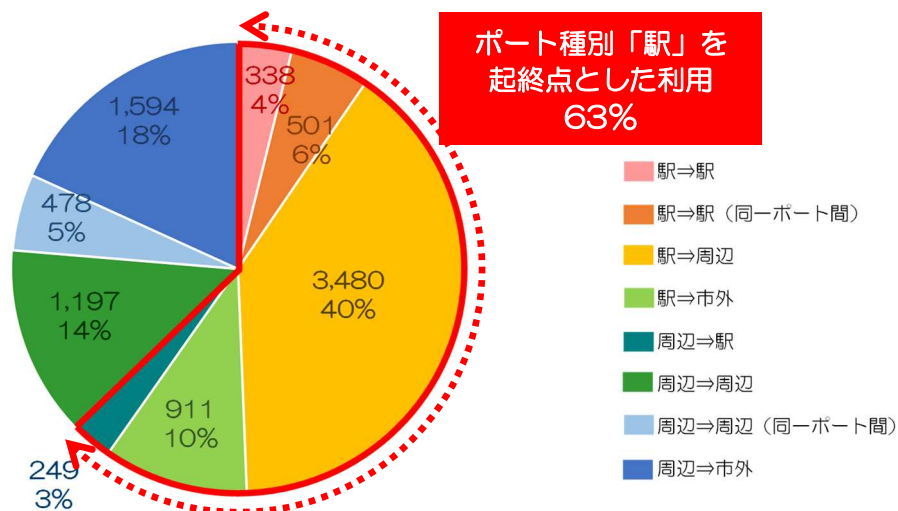
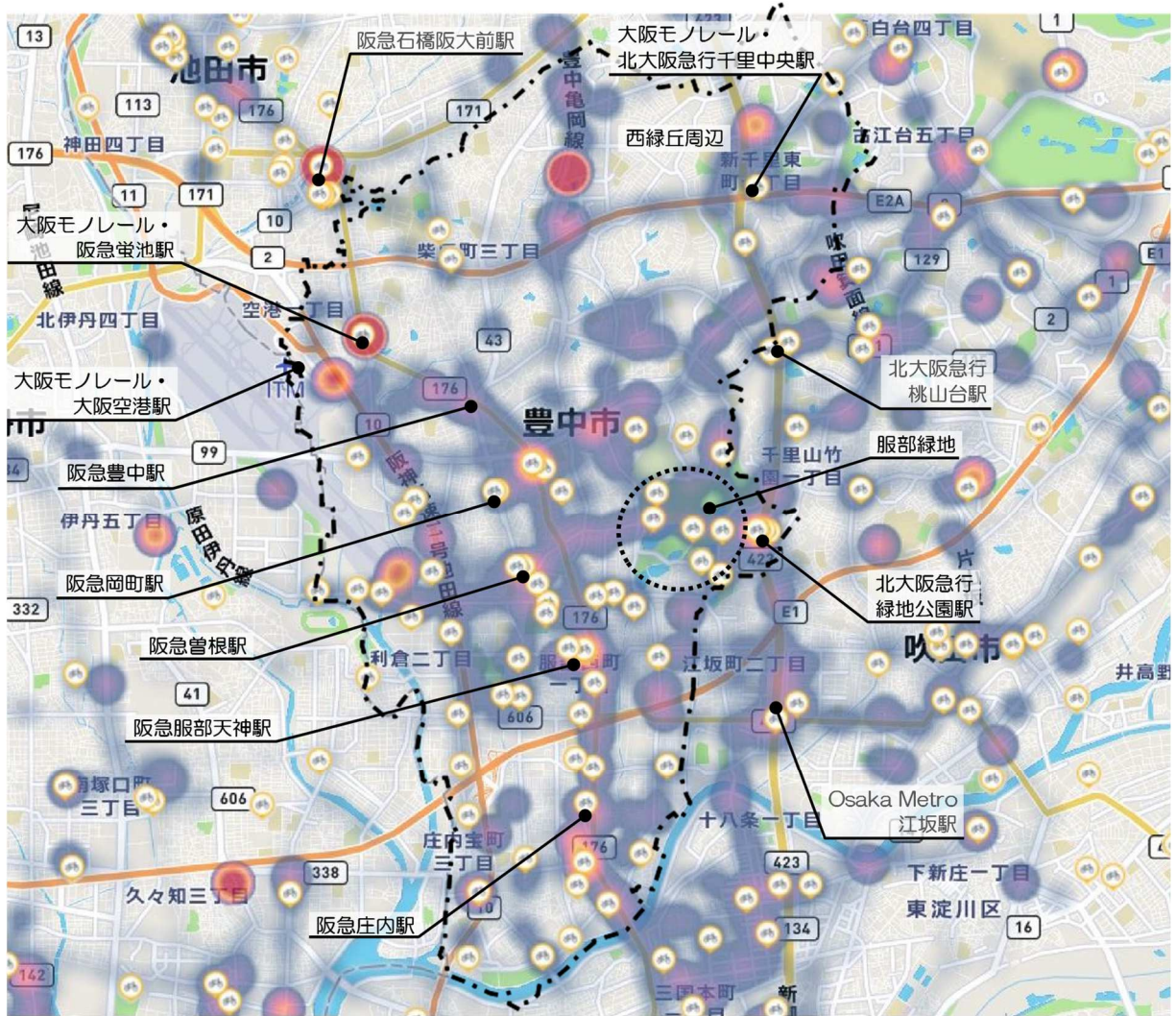


図 1.12 【参考】ポート種類別利用状況（令和3年（2021年）10月実績）

1.13 ヒートマップ

自転車の動きを見ると、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、大阪モノレール・阪急蛸池駅周辺、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なっている。

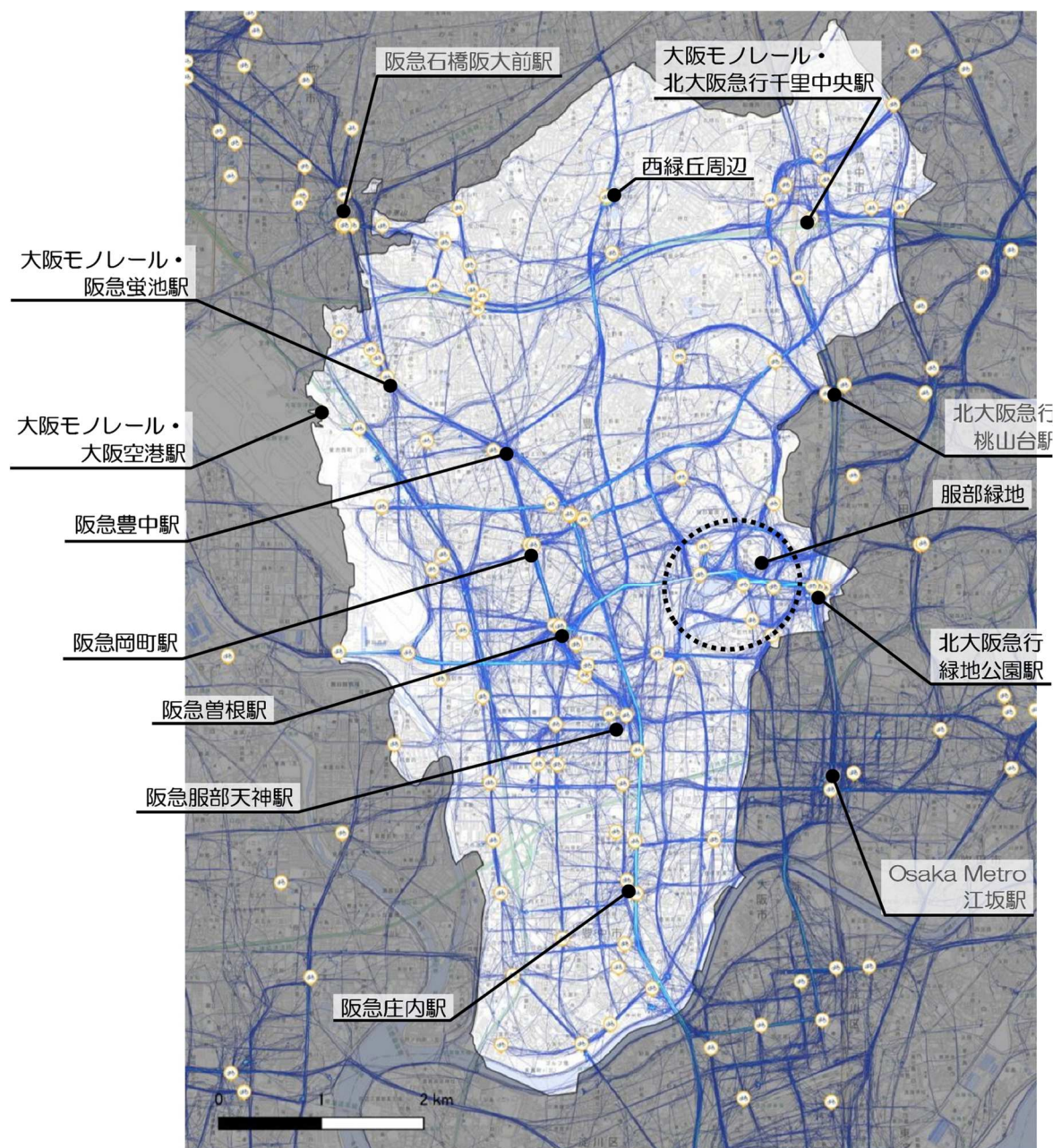


※集計期間：令和4年（2022年）5月25日（水）～31日（火）の1週間

図 1.13 ヒートマップ（利用実績マップ）：令和4年（2022年）5月下旬実績

1.14 走行軌跡

走行軌跡を見ると、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、国道 176 号、旧大阪中央環状線等の幹線道路での走行が多い状況である。



※集計期間：令和 4 年（2022 年）5 月 1 日（日）～31 日（火）

図 1.14 走行軌跡（令和 4 年（2022 年）5 月）

1.15 利用回数の他市比較

利用回数について他市と比較すると、豊中市の利用回数は他市の2～5倍と高い水準で推移している。

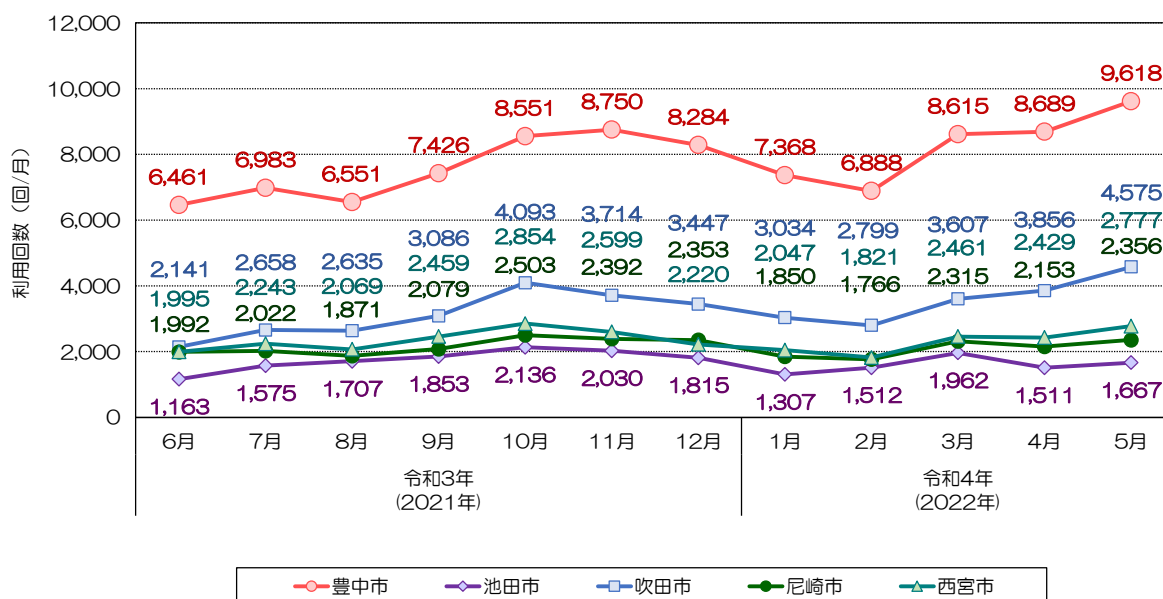


図 1.15 利用回数の他市比較 (直近1年間)

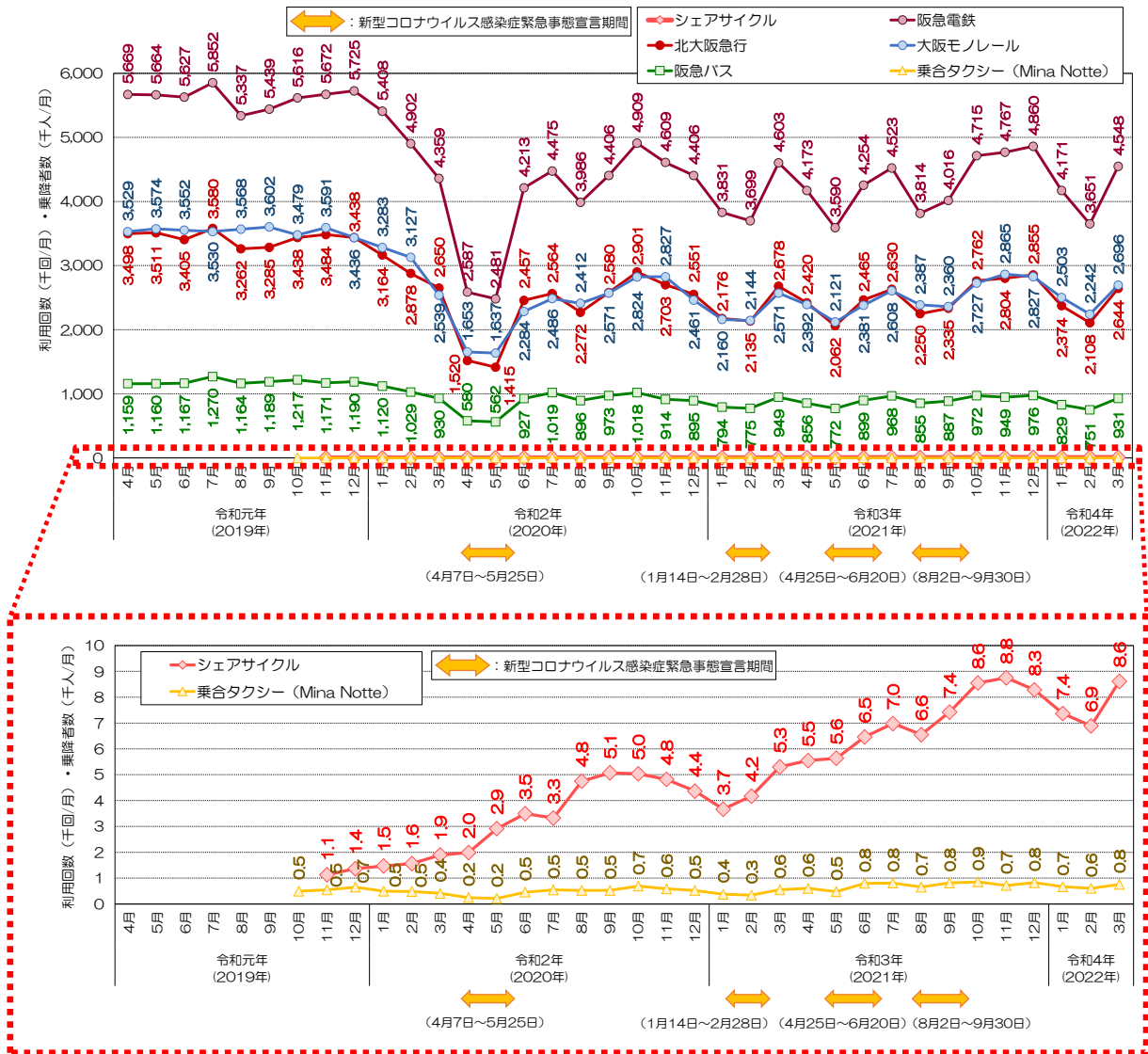
表 1.4 各市の事業状況の比較

	豊中市	池田市	吹田市	尼崎市	西宮市
シェアサイクル エリア面積 (km ²)	36.6	22.1	36.1	50.7	41.8
ポート数 (箇所) ※令和4年(2022年) 5月末時点	85	26	39	29	45
事業開始時期	2019年11月	2019年3月	2021年1月	2018年12月	2019年7月
事業段階	実験 2022年10月末まで	実験 2023年3月末まで	実験 2024年3月末まで	本格化 2021年4月～	実験 2023年3月末まで

1.16 公共交通との利用状況比較

シェアサイクルと市内公共交通の利用状況を比較すると、シェアサイクルは公共交通（鉄道・軌道・路線バス）と比べて、非常に少ない状況である。

公共交通利用者は、令和2年（2020年）4～5月の新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言以降において減少しているが、シェアサイクルは大きな影響を受けていない状況にある。



※シェアサイクルは令和元年（2019年）11月開始。
 ※阪急電鉄、北大阪急行、大阪モノレールは、市内鉄道駅における乗降者数。
 ※阪急バスは、停留所の乗降者数を域路線単位で集計したものであり、一部市域外停留所含む。
 ※乗合タクシー（Mina Noite）は、西部地域北路線及び西部地域南路線が令和元年（2019年）10月運行開始。
 南部地域路線東側ルート及び南部地域路線東側ルートが令和3年（2021年）4月運行開始。市内停留所における乗降者数。

図 1.16 公共交通の利用状況比較

1.17 利用がないポートの状況

令和4年（2022年）5月17日（火）におけるポートの利用状況を見ると、貸出及び返却ともに利用がないポートは、市内85箇所中4箇所、貸出のみ利用がないポートは9箇所、返却のみ利用がないポートは5箇所である。

表 1.5 貸出及び返却ともに利用がないポート（令和4年（2022年）5月17日（火））

ポート名称	区分	貸出回数	返却回数	合計回数
豊中市役所(西)	周辺	0	0	0
服部緑地北条町広場	周辺	0	0	0
大阪大学 豊中キャンパス 阪大坂下駐輪場	周辺	0	0	0
敷島住宅 ユニバーサルコート柴原	周辺	0	0	0

表 1.6 貸出のみ利用がないポート（令和4年（2022年）5月17日（火））

ポート名称	区分	貸出回数	返却回数	合計回数
UR 賃貸住宅 シティコート服部	周辺	0	2	2
庄内駅北仮設自転車置場	駅	0	2	2
サイクルベースあさひ服部店	周辺	0	1	1
サイクルベースあさひ豊中緑丘店	周辺	0	1	1
神崎刀根山線二葉町	周辺	0	1	1
神崎刀根山線千成町2	周辺	0	1	1
景観水路名神口	周辺	0	1	1
蛍ヶ池公園	駅	0	1	1
市立豊中病院	駅	0	1	1

表 1.7 返却のみ利用がないポート（令和4年（2022年）5月17日（火））

ポート名称	区分	貸出回数	返却回数	合計回数
労働会館	周辺	2	0	2
原田大橋	周辺	1	0	1
ふれあい緑地東	周辺	1	0	1
人権平和センター蛍池	周辺	1	0	1
庄内文化センター	周辺	1	0	1

1.18 稼働自転車の利用状況

令和4年（2022年）5月17日（火）における稼働した自転車の利用状況を見ると、利用回数1回が約47%、2回が約31%、3回が約13%である。半数以上の自転車は、利用回数2回以上となっている。

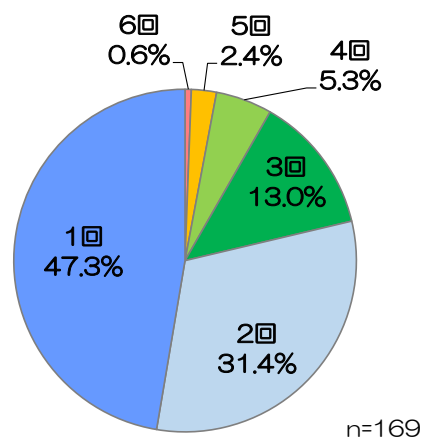


図 1.17 稼働自転車の利用状況（令和4年（2022年）5月17日（火））

1.19 自転車の1日の動き

利用回数5回以上の自転車の1日の動きを見ると、広域での利用や同一ポートでの利用など、多様な利用がされており、不特定多数の利用が見受けられる。

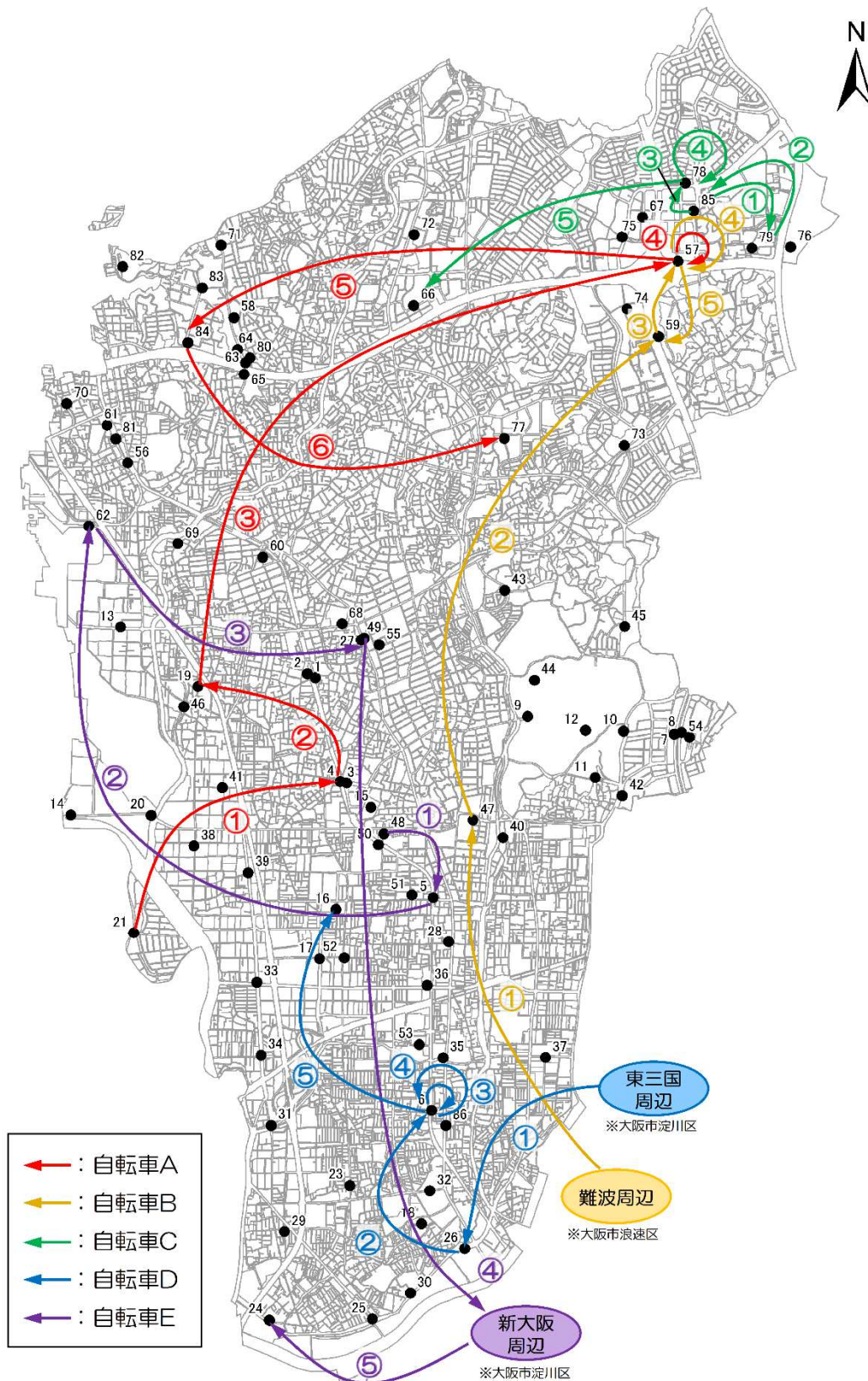


図 1.18 利用回数5回以上の自転車の1日の動き（令和4年（2022年）5月17日（火））

1.20 利用回数上位 5 位のポートにおける自転車の動き

以下に示す利用回数上位 5 位のポートを対象に自転車の動きについて把握・整理する。

表 1.8 利用回数上位 5 位のポート（令和 4 年（2022 年）5 月 17 日（火））

順位	ポート名称	区分	貸出回数	返却回数	合計回数
1	阪急曽根駅高架下	駅	17	24	41
2	北急緑地公園駅西	駅	19	14	33
3	阪急服部天神駅北	駅	10	12	22
4	阪急庄内駅東	駅	12	9	21
5	服部緑地西口	周辺	9	9	18

(1) 阪急曽根駅高架下

阪急曽根駅高架下では、同一ポートの出発・到着利用が多いが、市内の西部地域をはじめ、北部、東部、南部、市外からの利用もある。

表 1.9 阪急曽根駅高架下における自転車の到着地と出発地の状況

（令和 4 年（2022 年）5 月 17 日（火））

・ 阪急曽根駅高架下で貸出した自転車の到着地（終点ポート）

市域区分	終点ポート名称	利用回数
市内	阪急曽根駅高架下（同一ポート）	5
	クリーンランド	2
	旧原田給食センター	2
	サイクルベースあさひ豊中緑丘店	1
	UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	1
	阪急曽根駅東	1
	服部緑地事務所	1
	維持修繕事務所	1
	原田南給食センター	1
	勝部緑地帯	1
	新豊島川ほたるの里	1
	合計	17

・ 阪急曽根駅高架下で返却した自転車の出発地（起点ポート）

市域区分	起点ポート名称	利用回数	
市内	阪急曽根駅高架下（同一ポート）	5	
	新豊島川ほたるの里	3	
	クリーンランド	2	
	大阪大学 豊中キャンパス 正門付近	1	
	北急緑地公園駅西	1	
	サイクルベースあさひ桜塚店	1	
	UR シティコート 曽根東町	1	
	久保公園	1	
	豊島公園	1	
	旧原田給食センター	1	
	原田南給食センター	1	
	勝部緑地帯	1	
	原田大橋	1	
	猪名川公園	1	
	池田市	UR 賃貸住宅 アルビス池田	1
	吹田市	江坂公園自転車駐車場	1
淀川区	セブンイレブン 大阪宮原4丁目店	1	
合計	24		

(2) 北急緑地公園駅西

北急緑地公園駅西では、北急緑地公園駅西～緑地公園西口間の利用が多く、市内の中部地域・西部地域・南部地域の利用が見受けられる。また、市外へは吹田市や大阪市淀川区との利用が見受けられる。

表 1.10 北急緑地公園駅西における自転車の到着地と出発地の状況

(令和4年(2022年)5月17日(火))

・北急緑地公園駅西で貸出した自転車の到着地(終点ポート)

市域区分	起点ポート名称	利用回数
市内	服部緑地西口	4
	セブンイレブン 大阪宮原4丁目店	2
	北急緑地公園駅東	2
	北急緑地公園駅西(同一ポート)	1
	阪急曽根駅東	1
	UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	1
	神崎刀根山線千成町	1
吹田市	吹田SSTサステナブル・スマート・タウン	1
淀川区	マジックバード3	1
合計		14

・北急緑地公園駅西で返却した自転車の出発地(起点ポート)

市域区分	終点ポート名称	利用回数
市内	服部緑地西口	5
	服部緑地レストハウス前	1
	服部緑地事務所	1
	服部緑地東口	1
	服部緑地南口	1
	北急緑地公園駅西(同一ポート)	1
	阪急岡町駅東	1
	阪急曽根駅高架下	1
	阪急曽根駅東	1
	豊中市役所(南)	1
	UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	1
	UR シティコート 曽根東町	1
	新豊島川福井橋	1
	吹田市	北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場
吹田市役所本庁正面玄関前		1
合計		19

(3) 阪急服部天神駅北

阪急服部天神駅北では、同一ポートの利用をはじめ、市内の中部地域・西部地域・南部地域や市外の大阪市淀川区・北区との利用が見受けられる。

表 1.11 阪急服部天神駅北における自転車の到着地と出発地の状況

(令和4年(2022年)5月17日(火))

• 阪急服部天神駅北で貸出した自転車の到着地(終点ポート)

市域区分	終点ポート名称	利用回数
市内	阪急服部天神駅北(同一ポート)	2
	ふれあい緑地南	2
	公社豊中団地	2
	大阪空港駐輪場	1
	UR シティコート菅根東町	1
	高川小学校前	1
	豊島公園	1
	合計	10

• 阪急服部天神駅北で返却した自転車の出発地(起点ポート)

市域区分	起点ポート名称	利用回数
市内	阪急服部天神駅北(同一ポート)	2
	公社豊中団地	2
	大阪空港駐輪場	1
	UR シティコート菅根東町	1
	豊島体育館	1
	ふれあい緑地南	1
	新豊島川内環状線	1
	淀川区	セブンイレブン 大阪宮原4丁目店
北区	セブンイレブン 大阪芝田北店	1
尼崎市	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	1
合計		12

(4) 阪急庄内駅東

阪急庄内駅東では、同一ポートの利用をはじめ、市内の中部地域・西部地域・南部地域や市外の吹田市・大阪市淀川区との利用が見受けられる。

表 1.12 阪急庄内駅東における自転車の到着地と出発地の状況

(令和4年(2022年)5月17日(火))

・阪急庄内駅東で貸出した自転車の到着地(終点ポート)

市域区分	終点ポート名称	利用回数
市内	阪急庄内駅東(同一ポート)	2
	阪急岡町駅東	1
	服部天神駅西第1自転車駐車場	1
	UR賃貸住宅 シティコート服部	1
	豊島体育館	1
	ふれあい緑地南	1
	景観水路名神口	1
	新豊島川福井橋	1
神崎刀根山線神州町	1	
吹田市	江坂駅前中央自転車駐車場	1
淀川区	セブンイレブン 大阪十三本町3丁目店	1
合計		12

・阪急庄内駅東で返却した自転車の出発地(起点ポート)

市域区分	起点ポート名称	利用回数
市内	阪急庄内駅東(同一ポート)	2
	公社豊中団地	1
	高川小学校前	1
	新豊島川内環状線	1
	曽根島江線庄内栄町	1
	神崎刀根山線神州町	1
淀川区	SARASA HOTEL 新大阪	1
	セブンイレブン 大阪十三本町3丁目店	1
合計		9

(5) 服部緑地西口

服部緑地西口では、緑地公園西口～北急緑地公園駅西間の利用が多く、同一ポートの利用をはじめ、市内の北部地域・東部地域や市外の吹田市・大阪市淀川区との利用が見受けられる。

表 1.13 服部緑地西口における自転車の到着地と出発地の状況

(令和4年(2022年)5月17日(火))

・服部緑地西口で貸出した自転車の到着地(終点ポート)

市域区分	終点ポート名称	利用回数
市内	北急緑地公園駅西	4
	服部緑地西口(同一ポート)	2
	北急緑地公園駅東	1
吹田市	江坂駅前中央自転車駐車場	1
淀川区	セブンイレブン 大阪塚本6丁目店	1
合計		9

・服部緑地西口で返却した自転車の出発地(起点ポート)

市域区分	起点ポート名称	利用回数
市内	北急緑地公園駅西	5
	服部緑地西口(同一ポート)	2
	OPH新千里南町	1
淀川区	セブンイレブン 大阪十三本町3丁目店	1
合計		9

1.21 各ポートの自転車台数の変化

各ポートの時間経過に対する自転車台数の変化を見ると、調査日においては、南部に多くの自転車が集まり、北部は少ない状況が続いている。

表 1.14 各ポートの自転車台数の変化

(令和4年(2022年)6月9日(木))(1/2)

ポート番号	ポート名称	区分	ラック台数	自転車台数						利用回数
				6/9(木)					6/10(金)	
				6:30	9:30	12:30	16:00	21:00	6:30	
24	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	3	3	3	3	4	3	2
25	神崎刀根山線千成町	周辺	5	3	2	2	3	4	4	9
30	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	5	5	5	5	5	5	0
29	庄本町歩路	周辺	5	4	4	4	4	2	1	4
26	神崎刀根山線神州町	周辺	5	4	3	3	4	5	4	12
18	庄内文化センター	周辺	5	3	3	2	2	3	4	6
32	労働会館	周辺	5	5	5	5	5	5	5	0
31	景観水路名神口	周辺	3	2	2	2	2	1	1	3
34	新豊島川福井橋	周辺	5	1	0	0	0	3	4	5
23	曾根島江線庄内栄町	周辺	6	5	4	4	5	5	6	6
86	176号庄内東町	駅	10	10	10	10	10	10	10	0
6	阪急庄内駅東	駅	12	12	12	11	12	10	9	19
35	庄内駅北仮設自転車置場	駅	10	10	10	10	9	9	10	4
53	庄内体育館・ローズ文化ホール	周辺	5	4	4	4	4	4	5	1
37	高川小学校前	周辺	4	4	2	2	2	4	4	6
33	新豊島川内環状線	周辺	5	1	0	0	1	4	4	7
39	新豊島川ほたるの里	周辺	4	0	0	1	0	0	0	11
38	原田南給食センター	周辺	5	0	0	0	1	1	0	4
17	ふれあい緑地南	周辺	4	2	3	3	3	2	2	2
52	ふれあい緑地東	周辺	5	3	3	3	3	3	1	2
16	豊島体育館	周辺	5	2	5	5	5	1	2	9
36	UR 賃貸住宅 シティコート服部	周辺	6	6	5	5	5	5	6	4
28	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	4	4	3	4	4	4	2
5	阪急服部天神駅北	駅	12	10	9	9	10	11	10	22
51	服部天神駅西第1自転車駐車場	駅	9	6	7	7	7	8	8	5
50	豊島公園	周辺	5	5	5	5	5	5	4	3
48	UR シティコート曾根東町	周辺	6	5	4	4	5	6	6	3
47	公社豊中団地	周辺	10	8	8	8	6	9	9	5
40	服部緑地北条町広場	周辺	5	2	2	2	3	3	3	1
14	クリーンランド	周辺	10	6	9	8	7	5	5	7
20	原田大橋	周辺	4	0	0	0	0	0	0	0
41	旧原田給食センター	周辺	4	2	3	2	2	0	0	7
46	勝部緑地帯	周辺	5	2	1	2	2	4	3	7
19	維持修繕事務所	周辺	5	4	2	2	2	3	4	4
15	文化芸術センター	周辺	5	2	1	1	1	3	3	3
3	阪急曾根駅東	駅	23	21	18	19	17	16	13	20
4	阪急曾根駅高架下	駅	18	14	7	8	7	5	3	7
1	阪急岡町駅東	駅	16	5	6	6	2	3	3	7
2	阪急岡町駅西	駅	10	3	2	1	1	2	2	14
55	豊中市役所(南)	周辺	10	1	6	6	6	2	2	11
49	豊中市役所(西)	周辺	5	0	0	0	0	0	0	0
27	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	7	7	7	9	8	9	5
68	大門公園	周辺	5	3	3	3	3	4	3	4
42	服部緑地植物園	周辺	10	2	2	2	1	1	2	2
11	服部緑地南口	周辺	8	3	3	3	3	2	2	1
10	服部緑地東口	周辺	8	0	0	0	0	0	0	0
12	服部緑地レストハウス前	周辺	8	0	0	0	0	0	0	0
9	服部緑地西口	周辺	12	3	6	7	8	7	10	11
44	服部緑地事務所	周辺	10	3	1	0	1	3	7	13
43	UR 賃貸住宅 アルビス旭ヶ丘	周辺	10	8	6	4	6	9	7	15
45	千里園熊野田線	周辺	5	5	1	1	1	2	3	11
54	北急緑地公園駅東広場	駅	10	6	6	5	7	9	9	4
8	北急緑地公園駅東	駅	8	8	8	8	8	8	8	2

表 1.15 各ポートの自転車台数の変化

(令和4年(2022年)6月9日(木))(2/2)

ポート 番号	ポート名称	区分	ラック 台数	自転車台数						利用 回数
				6/9(木)					6/10 (金)	
				6:30	9:30	12:30	16:00	21:00	6:30	
7	北急緑地公園駅西	駅	10	5	9	9	9	7	3	29
21	猪名川公園	周辺	4	3	3	3	3	2	2	5
13	走井学校給食センター	周辺	6	5	5	5	4	5	4	5
62	大阪空港駐輪場	駅	20	1	2	3	0	1	2	12
69	久保公園	周辺	4	1	0	0	0	0	1	2
60	エトレとよなか	駅	10	1	0	0	1	1	0	11
56	大阪モノレール 蛍池駅	駅	8	0	0	0	1	1	0	=
81	モノレール蛍池駅第2自転車駐車場	駅	4	0	0	0	1	1	0	6
61	蛍ヶ池公園	駅	5	0	0	0	0	0	0	0
70	人権平和センター-蛍池	周辺	4	2	1	0	0	1	1	5
82	大阪大学 豊中キャンパス 阪大坂下駐輪場	周辺	10	0	0	0	0	0	0	0
83	大阪大学 豊中キャンパス サイバーメディアセンター駐輪場	周辺	10	0	0	0	0	1	1	1
84	大阪大学 豊中キャンパス 正門付近	周辺	5	0	0	0	0	0	0	6
65	かがやき	駅	4	0	0	0	0	1	0	2
63	柴原体育館	周辺	6	0	0	0	0	0	0	2
80	敷島住宅 ユニバーサルコート柴原	周辺	6	0	0	0	0	0	0	0
64	市立豊中病院	駅	10	0	0	2	1	0	0	4
58	ティーズカレッジ大阪大学前	周辺	15	1	0	0	0	0	0	=
71	柴原浄水場	周辺	5	0	0	0	0	2	2	4
66	羽鷹池公園	駅	10	5	4	4	6	5	4	12
72	サイクルベースあさひ豊中緑丘店	周辺	4	4	4	4	4	3	3	1
77	UR 賃貸住宅 シャレール東豊中	周辺	7	4	1	0	1	3	5	15
73	二ノ切公園	周辺	5	1	0	0	1	0	0	5
59	サイクルベースあさひ千里中央店	周辺	6	1	0	0	0	0	0	5
74	OPH新千里南町	周辺	10	0	0	0	0	1	0	2
57	大阪モノレール千里中央駅	駅	10	0	0	1	0	0	0	=
75	OPH新千里西町	周辺	10	0	0	1	1	0	0	2
67	千里中央北第2バイク駐車場	駅	10	0	0	1	0	0	0	4
85	千里中央駅東第4自転車駐車場	駅	10	0	0	0	0	0	0	4
78	UR 賃貸住宅 新千里北町	周辺	7	0	0	0	1	0	0	4
79	UR 賃貸住宅 新千里東町	周辺	7	1	0	1	1	0	0	7
76	千里体育館	周辺	10	0	0	0	0	0	0	0
22	欠番	周辺	-	-	-	-	-	-	-	-
計	85箇所	-	646	272	251	251	257	267	260	467

2. 実験結果（利用者アンケート調査）

2.1 回答者属性

回答者の性別は、「男性」が約 60%、「女性」が約 38%である。前回調査時とほぼ同じ傾向である。

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%である。前回調査時と比べて、「40代」及び「50代」が増加、「20代」及び「30代」が減少している。

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、西宮市の合計）の方が約 21%である。前回調査時と比べて、「豊中市」及び「吹田市」が増加している。

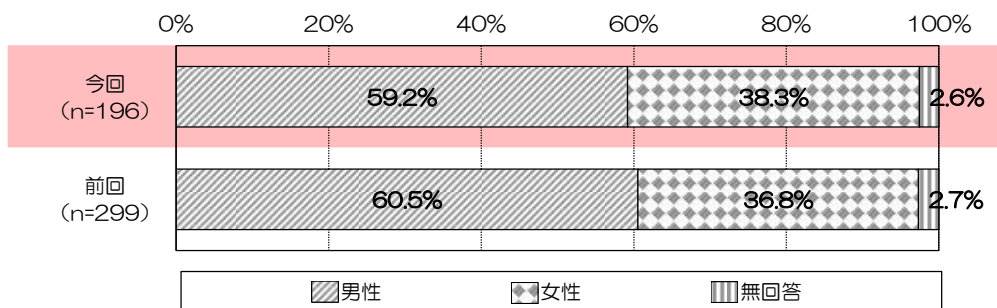


図 2.1 性別

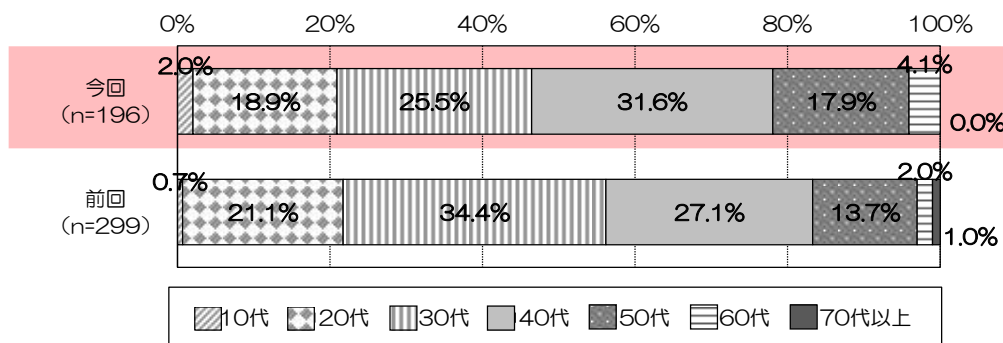


図 2.2 年齢

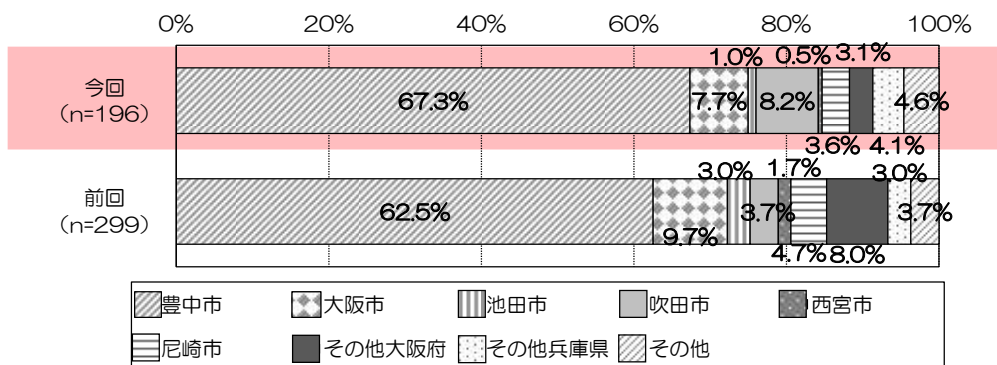


図 2.3 住まいの地域

2.2 利用状況

2.2.1 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%である。

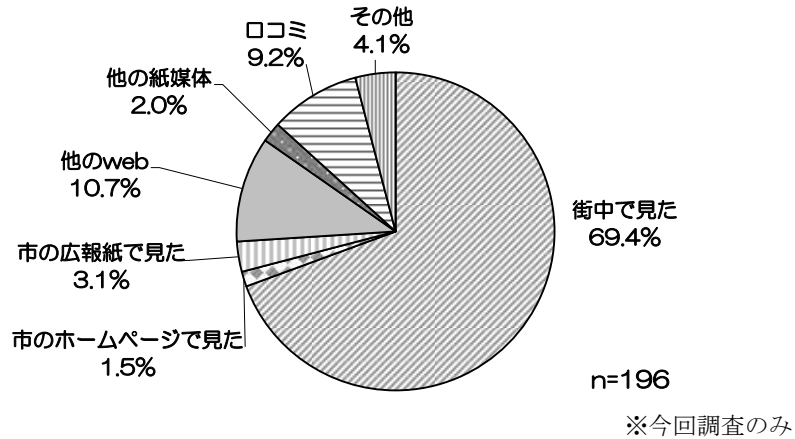


図 2.4 シェアサイクルを知ったきっかけ

2.2.2 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%である。前回調査と比較すると、「通勤」が大きく増加している。

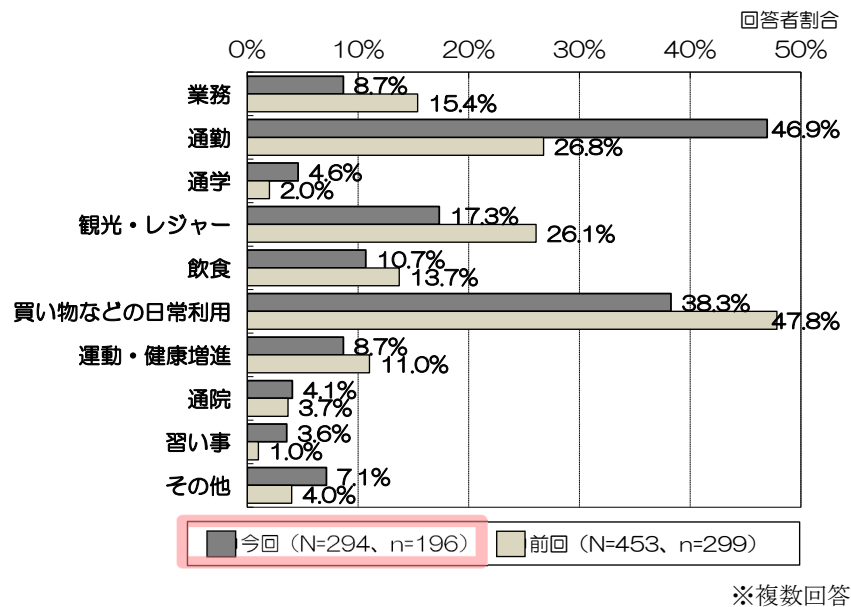


図 2.5 利用目的

2.2.3 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%である。

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る。

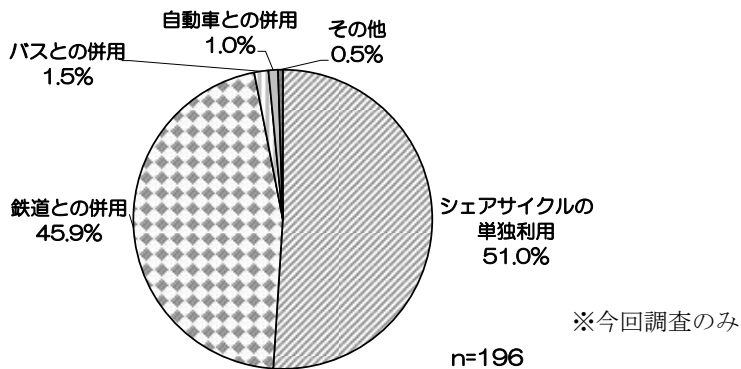
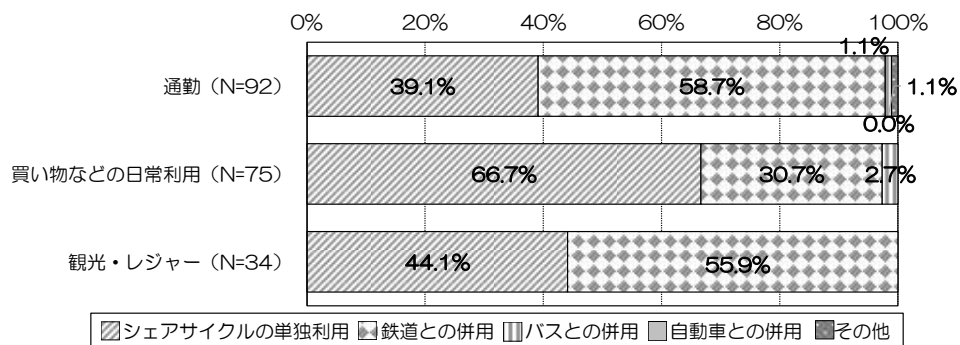


図 2.6 シェアサイクルの利用形態



※利用目的上位 3 位を対象に集計

図 2.7 シェアサイクルの利用形態（利用目的別）

2.2.4 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%である。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」が増加している。

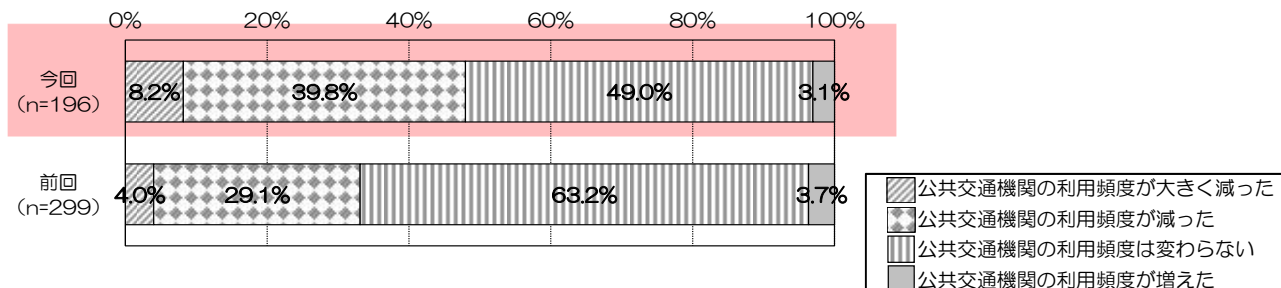


図 2.8 公共交通機関の利用頻度の変化

2.2.5 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「各種飲食店」、「各種小売店」、「サービス店」の順である。

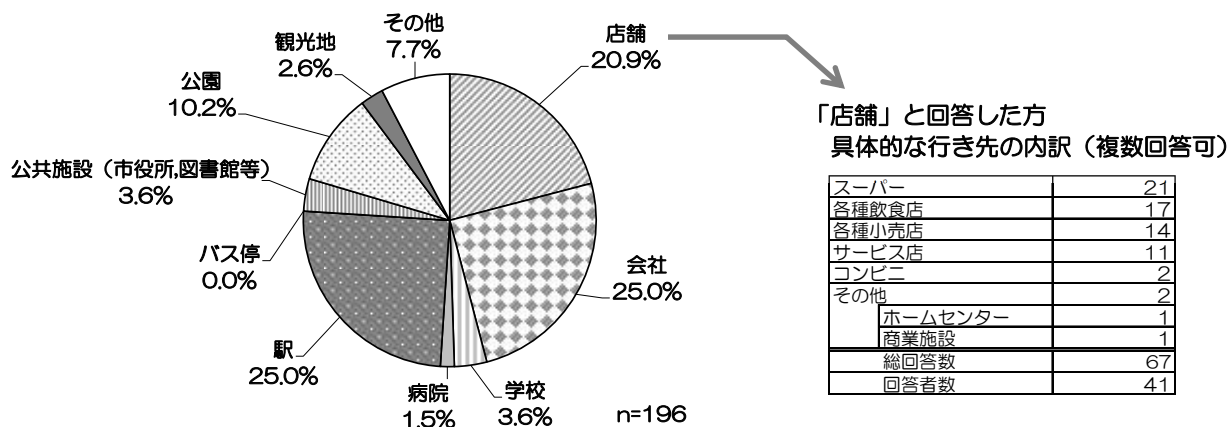
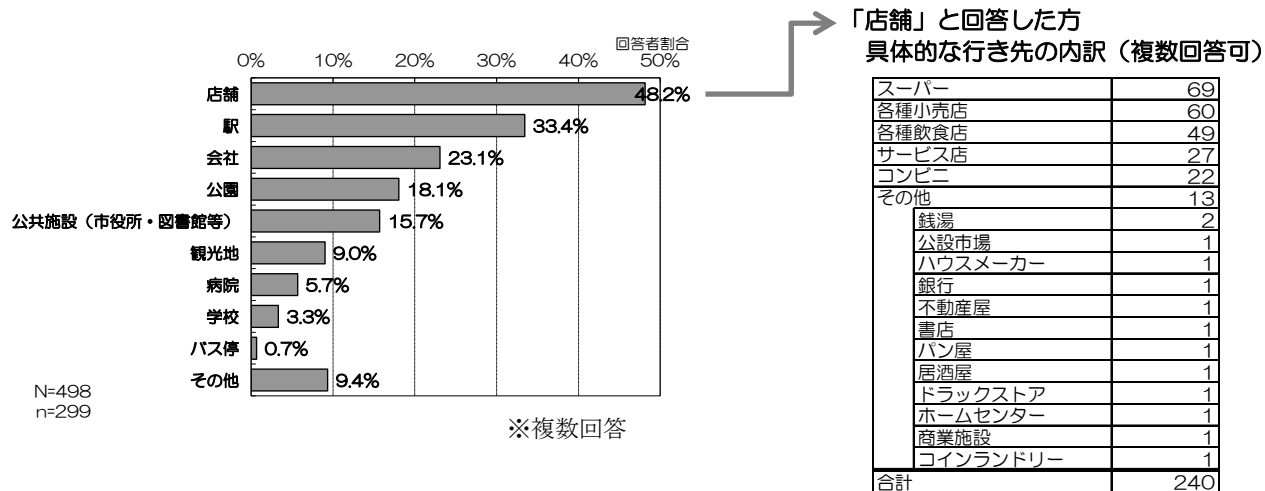


図 2.9 主な行き先

【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）。



2.2.6 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%である。前回調査時と比較すると、「週1回以上」の割合が約25%増加している。

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%である。

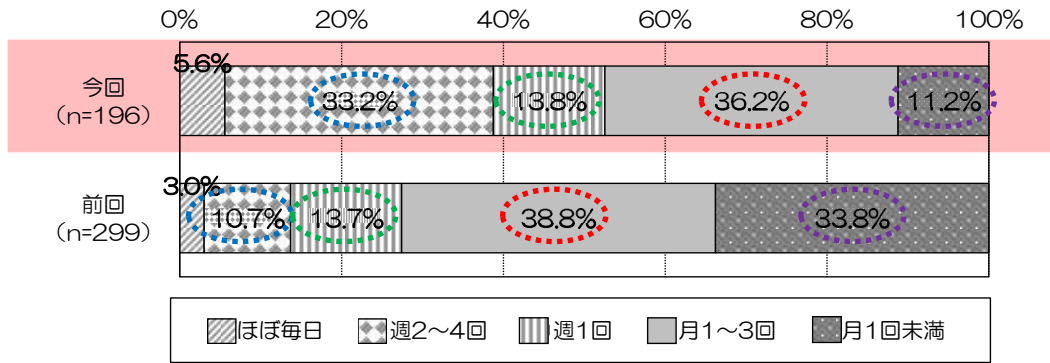
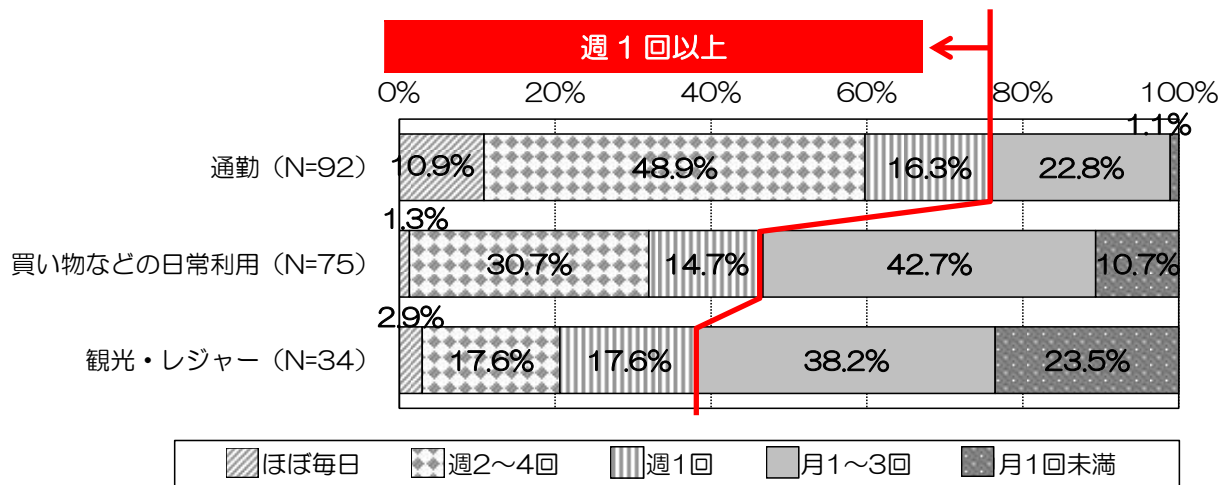


図 2.10 利用頻度



※シェアサイクルの利用目的上位3位を対象に集計

図 2.11 利用頻度（利用目的別）

2.2.7 シェアサイクルを利用する前の移動手段

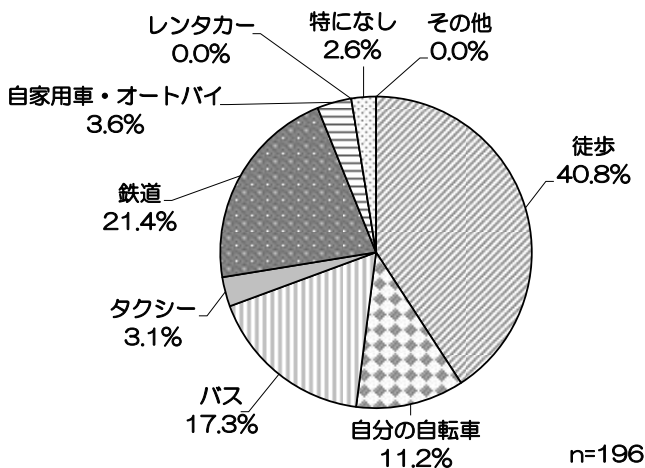
シェアサイクルを利用する前の移動手段は、「徒歩」が約 41%と最も多く、次いで「鉄道」が約 21%、「自分の自転車」が約 11%である。

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。

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」の順である。

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」が最も多くなっている。



「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
満員電車に乗らずに済む	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有り、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

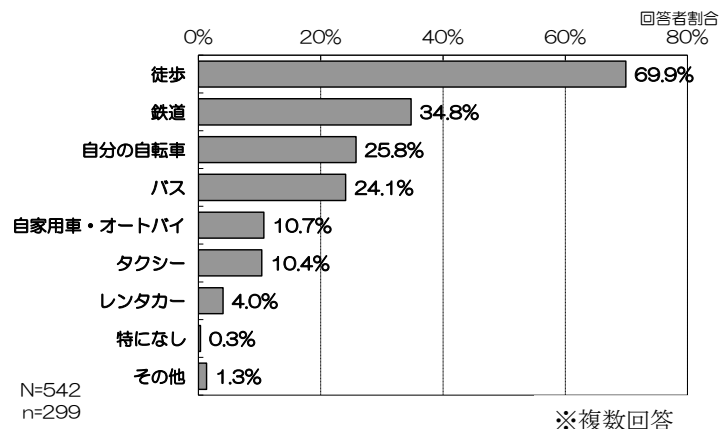
「自分の自転車」と回答した方
シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて

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

図 2.12 シェアサイクルを利用する前の移動手段

【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）。



「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

「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）利用が可能なので	1
総回答数	433
回答者数	209

「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
ため	
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ていた	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

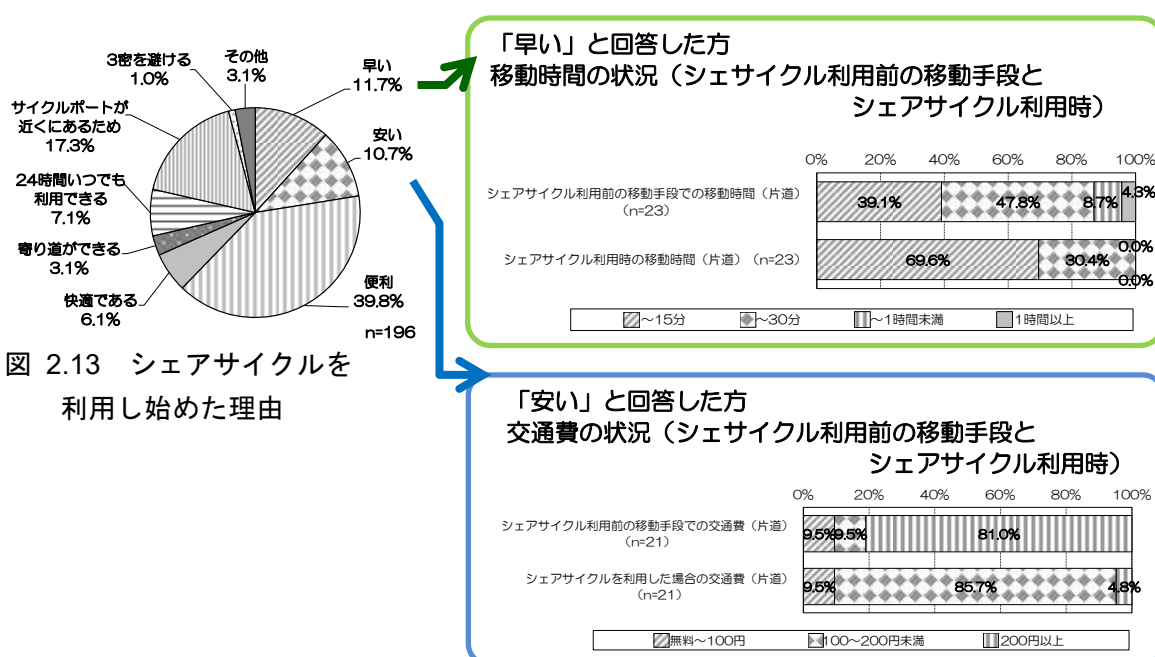
シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直ししない	61
シェアサイクルを利用し、自転車所有を見直す可能性がある	10
わからない	4
シェアサイクルは利用せず、自転車所有は見直ししない	1
合計	76

2.2.8 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%、「早い」が約12%、「安い」が約11%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。

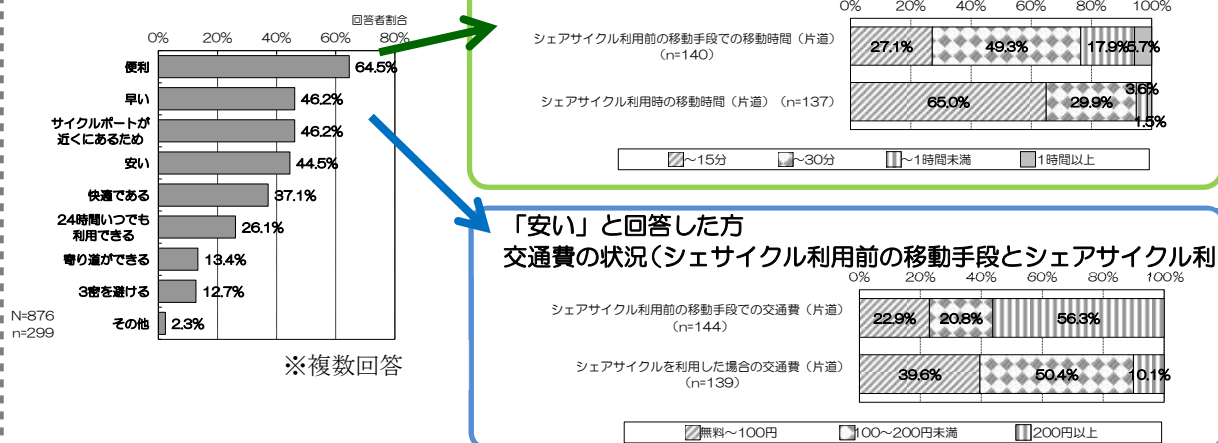
安いと回答した方を対象に、シェアサイクル利用前の移動手段の交通費（片道）を見ると、「200円以上」が約81%と最も多かったものが、シェアサイクルを利用した場合の交通費（片道）を見ると、「100～200円未満」が約86%と最も多くなっている。



【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】



2.2.9 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%である。

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る。

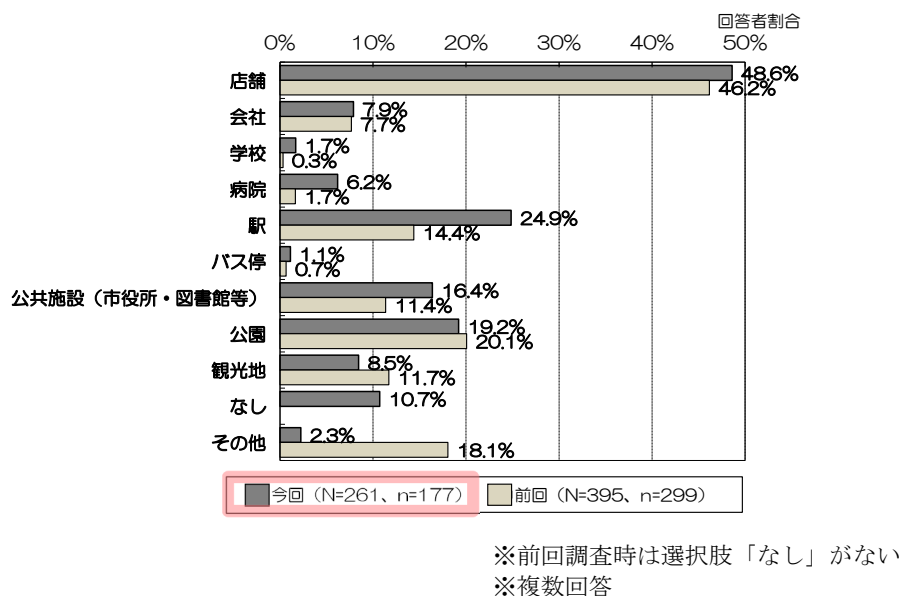


図 2.14 シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所

2.2.10 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%の順である。

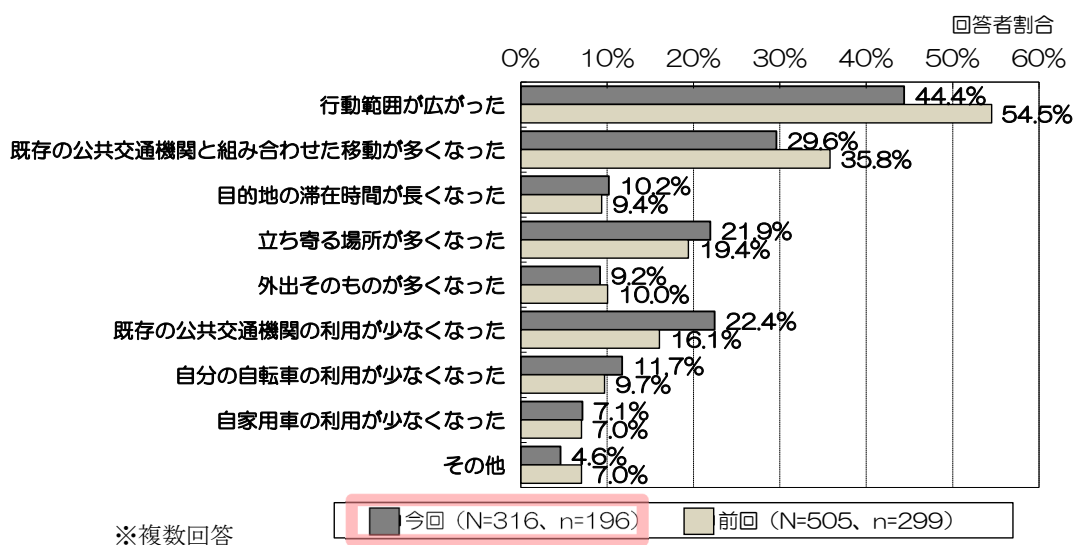


図 2.15 シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化

2.3 シェアサイクルの評価

2.3.1 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%である。

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%減少している。「不満（やや不満+不満）」の割合は、【サイクルポート数】が約13%減少している。

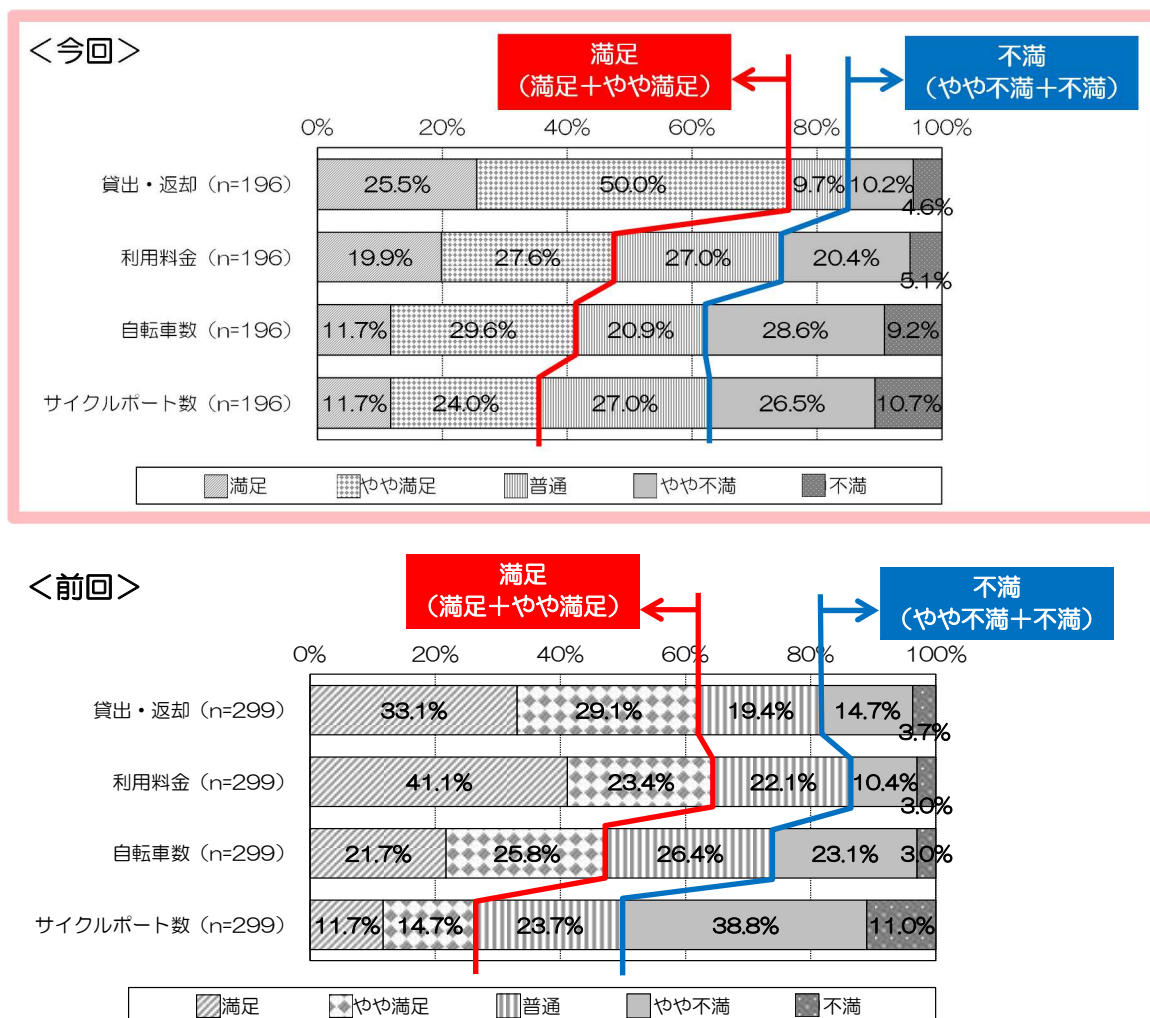


図 2.16 シェアサイクルの満足度

2.3.2 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%の順である。

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る。

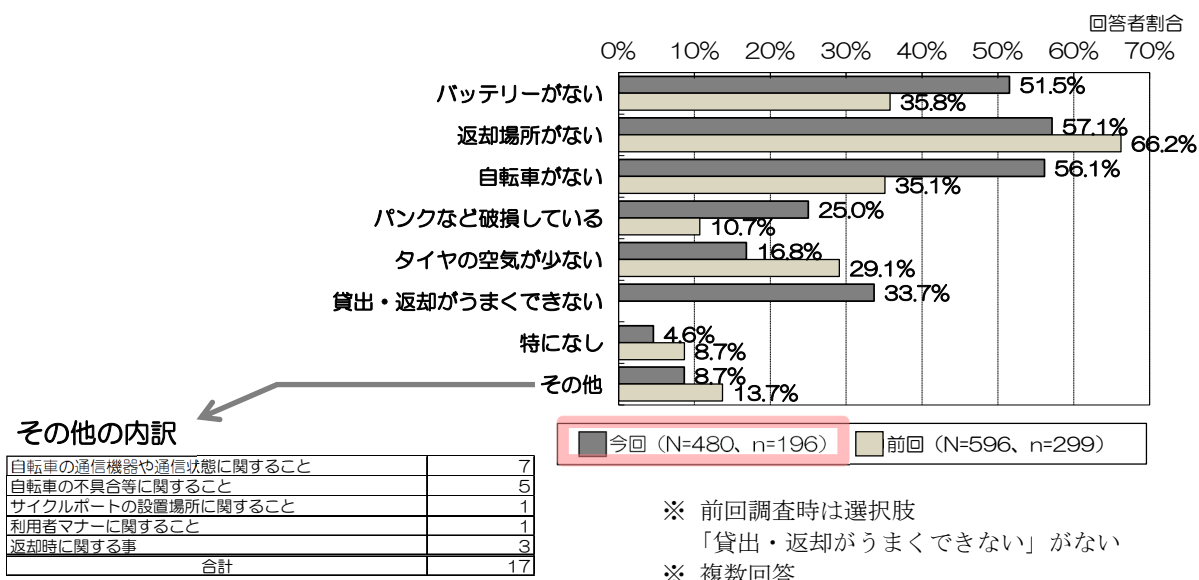


図 2.17 シェアサイクル利用時に困ったこと

2.3.3 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%の順である。前回調査時と比較すると、ほぼ同じ傾向である。

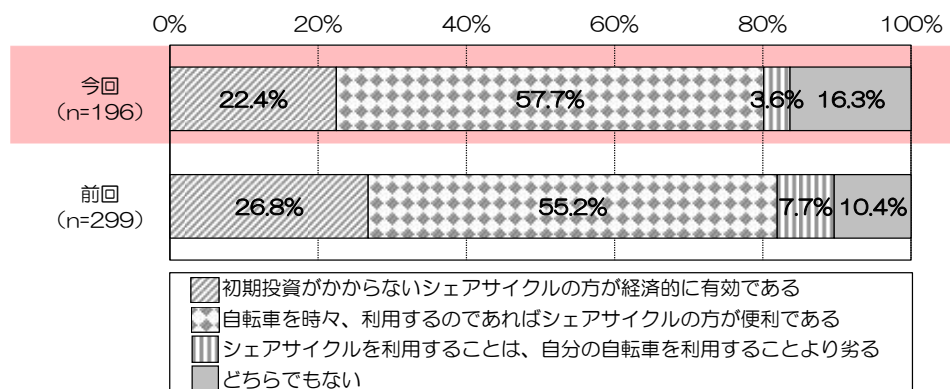


図 2.18 自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価

2.4 本格実施に向けて

2.4.1 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%である。前回調査と比較してもほぼ同じ傾向である。

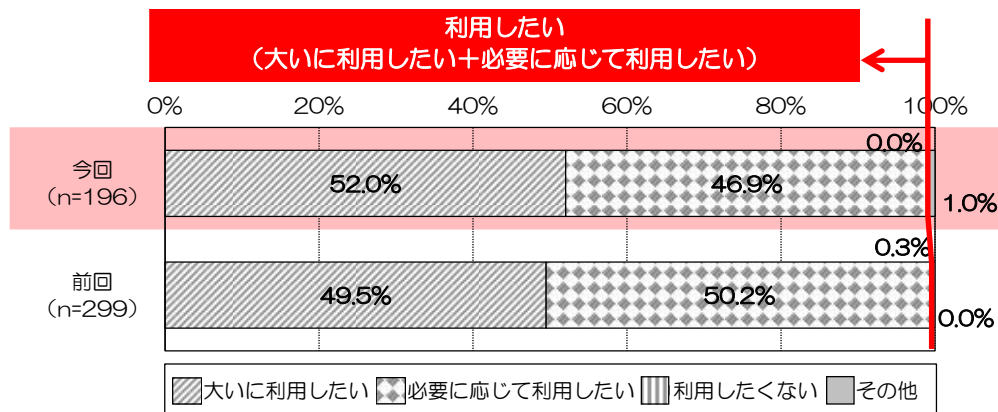


図 2.19 利用意向

2.4.2 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」の順である。

前回調査時と比較すると、ほぼ同じ傾向であるが、「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る。

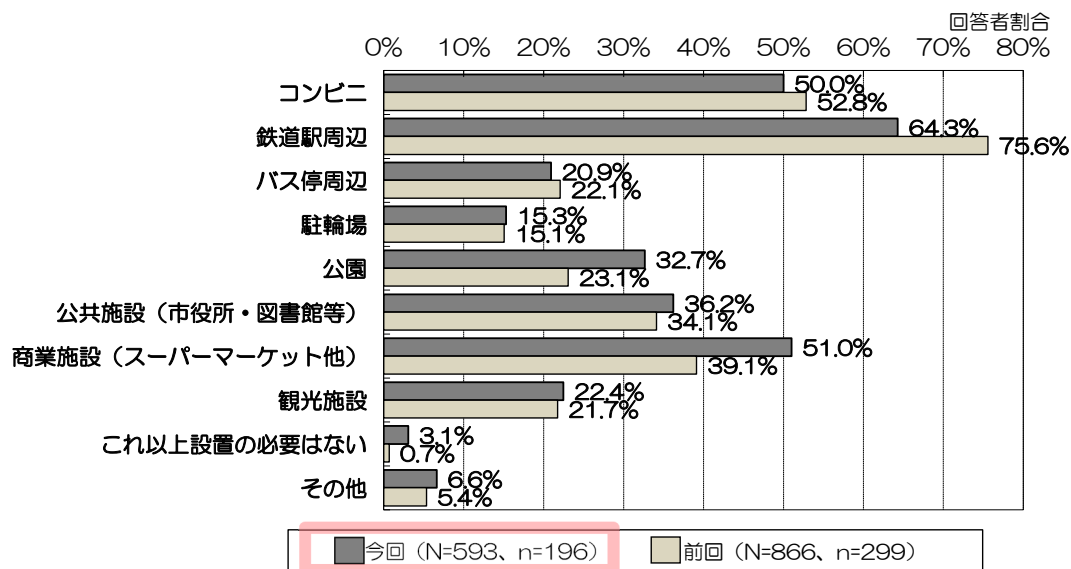


図 2.20 サイクルポートがあると便利と思う場所

2.4.3 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%の順である。

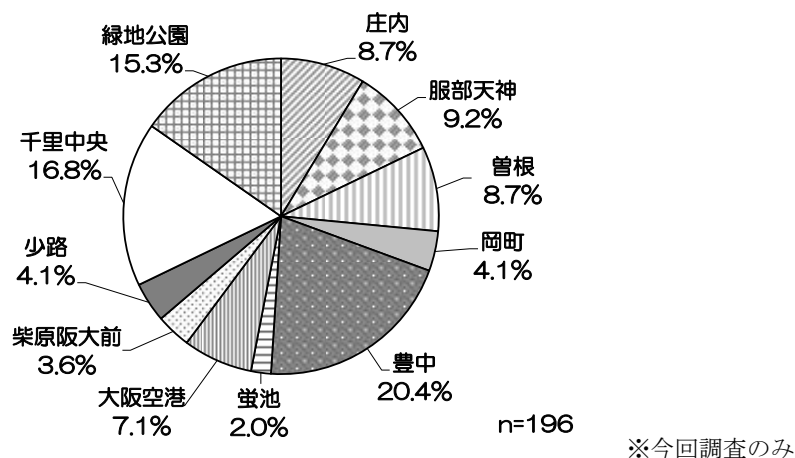


図 2.21 ポートを増設して欲しい駅

2.4.4 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%の順である。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 29%と最も多く、次いで「400m (徒歩約 3 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%の順である。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 3 分)」の割合が増加している。

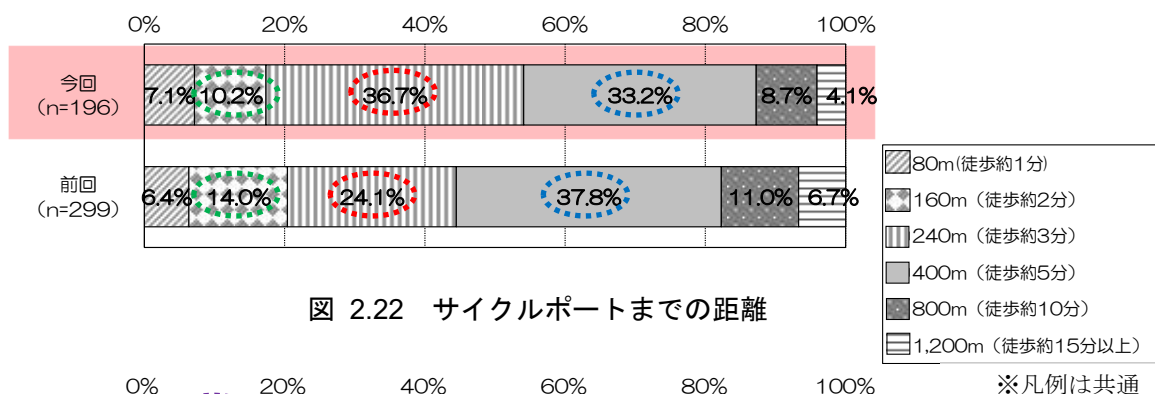


図 2.22 サイクルポートまでの距離

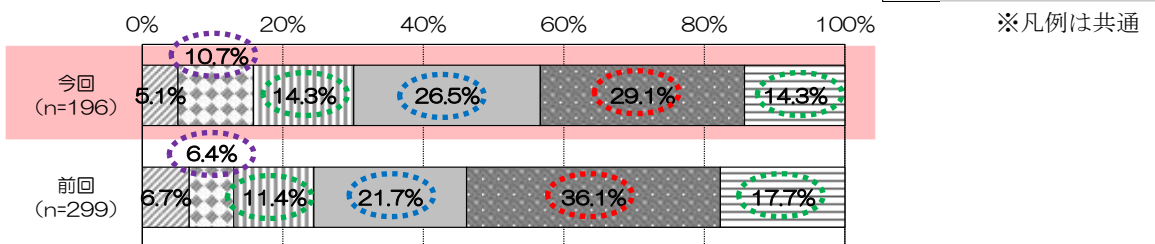


図 2.23 適当だと思うサイクルポート間の距離

2.4.5 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%の順である。

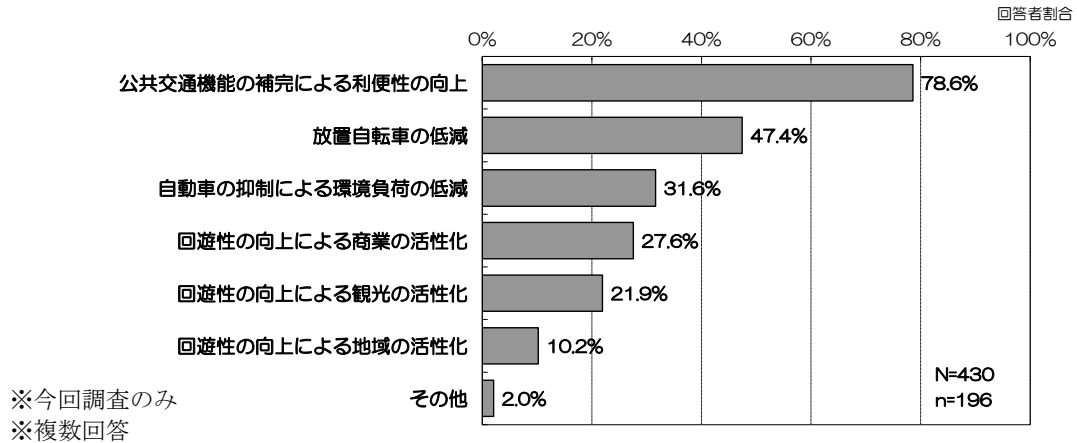


図 2.24 シェアサイクルの活用により考えられる効果

2.4.6 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%の順である。

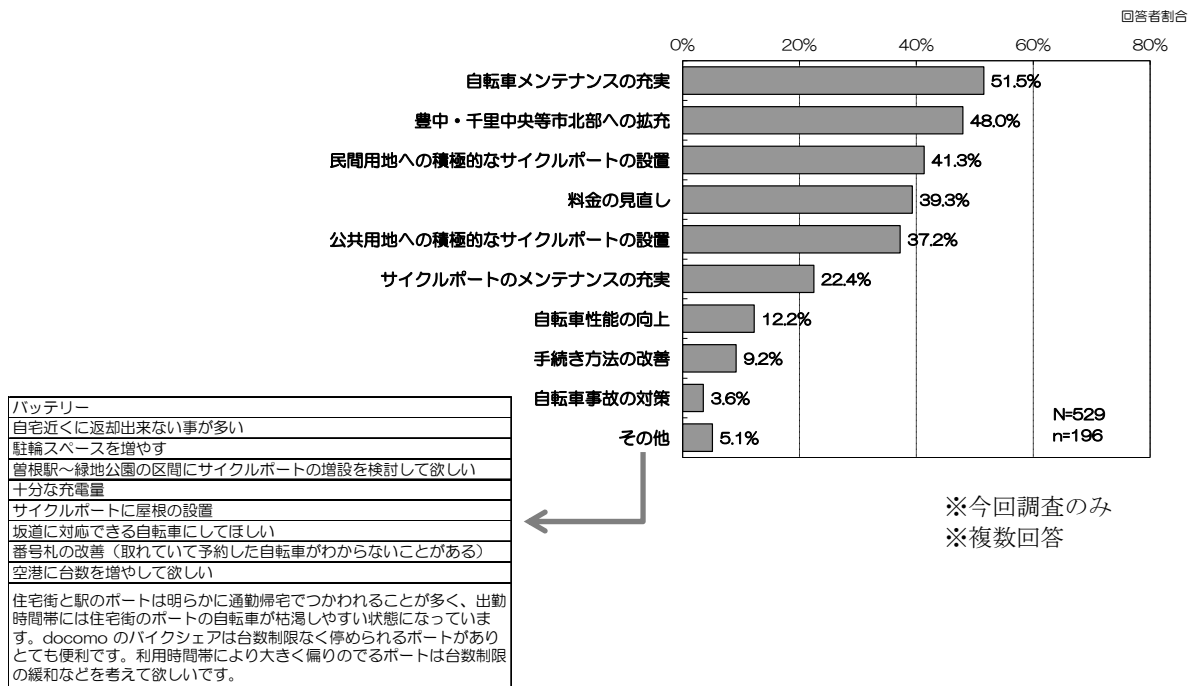


図 2.25 豊中市内のシェアサイクルへの要望

3. その他

3.1 個別インタビュー結果

令和4年6月に実施した個別インタビューで出された意見・要望は次の通りである。

表 3.1 シェアサイクルに対する意見・要望

ポートについて	<ul style="list-style-type: none">• 借りたい時、借りたいポートに自転車がない（特に蛸池）、再配置必要• 返したいポートの自転車が満車で、その近くにポートがない• 駅前ポートが少ない（特に豊中）• イベント時の臨時ポートを設置してほしい• マンション、コンビニへのポート設置を積極的にしてほしい• 伊丹市にも置いてほしい
自転車のバッテリーについて	<ul style="list-style-type: none">• 自転車があってもバッテリーが少ない• スマホ上より現地の充電が少ないことがある• 充電ポートを設置してほしい
自転車のメンテナンスなどについて	<ul style="list-style-type: none">• 自転車の整備不良でコキコキと音が鳴る、注油必要• 雨ざらしのためか、自転車の劣化が目立つ• タイヤの空気が少ない• 自転車のパネルの表示が見にくい• 貸出返却時にパネルの通信が悪い、できない• 返却時にカギが閉まらないことがある• メンテナンスを充実させてほしい• バッテリーのせいかアシストが弱い自転車がある• サドル調整レバーが固い、もう少し大きくなれないか• 困ったときのヘルプデスクの電話が分かりにくい
料金体系について	<ul style="list-style-type: none">• 料金が高くなった、15分料金にしてほしい• 電動機なしで料金が安いものも導入すればよい• 月額料金を設定すると自転車の保有に代わることができる• 基本料金制、最初の時間無料とかできないか
システムや仕組みについて	<ul style="list-style-type: none">• 自転車がない原因を探れるようデータ管理できないか• 自転車がない場合にも予約ができ、配車できたら通知が来ることはできないか• 空車が多いポートに返却すればクーポンが出る取り組みをしてほしい

3.2 市民アンケート結果

令和4年(2022年)5月実施の公共交通利用状況調査アンケートにおけるシェアサイクルの認知率を見ると、「知っていた(知っていて利用したことがある+知っていたが利用したことがない)」は約40%である。

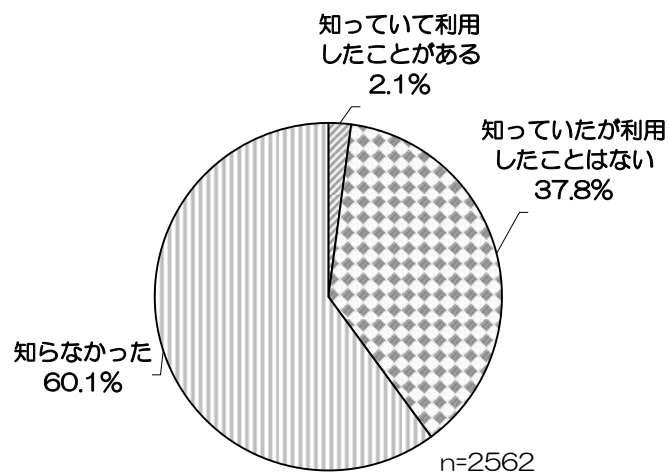


図 3.1 公共交通利用状況調査アンケートにおけるシェアサイクルの認知率

3.3 ポート密度

令和4年（2022年）8月9日現在のポート配置図と密度表は下記のとおりである。

サイクルポート配置図

令和4年8月

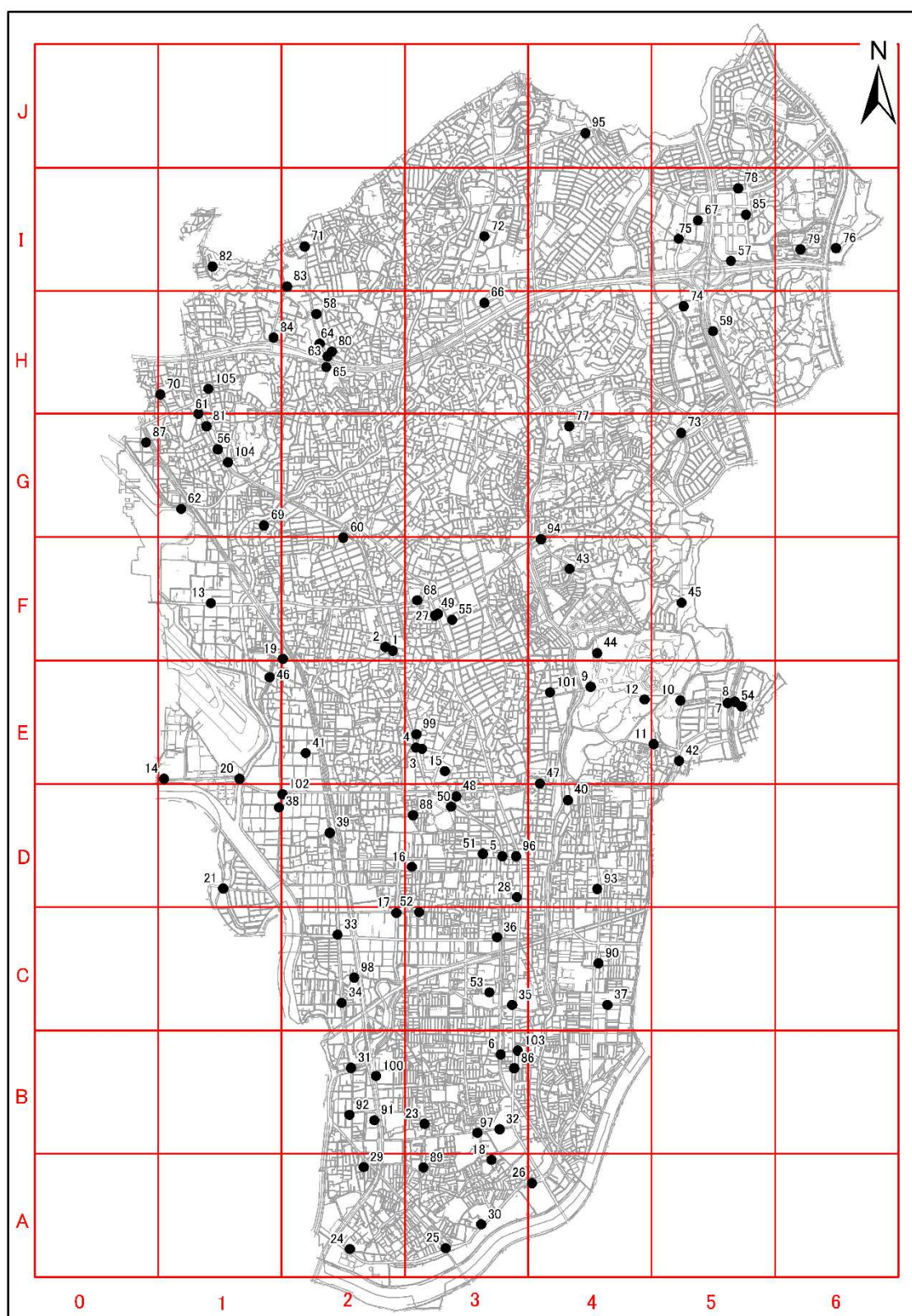


図 3.2 サイクルポート配置図（令和4年（2022年）8月9日現在）

表 3.2 密度表（令和4年（2022年）8月9日現在）

エリア	番号	面積(k㎡)	現箇所数	目標数	増数	エリア	番号	面積(k㎡)	現箇所数	目標数	増数		
南部	A	2	0.7	2	3.5	1.5	北部	F	1	0.5	0	2.5	2.5
		3	0.8	4	4	0			2	0.5	0.5	2.5	2
		4	0.2	1	1	0			3	0.3	1	1.5	0.5
	B	2	0.6	4	3	0		G	0	0.2	1	1	0
		3	1	6	5	-1			1	1	5.5	5	-0.5
		4	0.7	0	3.5	3.5			2	1	0.5	5	4.5
	C	2	0.8	4	4	0			3	1	0	5	5
		3	1	4	5	1			4	1	2	5	3
		4	0.9	2	4.5	2.5			5	0.6	1	3	2
	D	1	0.5	2	2.5	0.5		H	1	0.8	3.5	4	0.5
		2	1	2	5	3			2	1	5	5	0
		3	1	8	5	0			3	1	1	5	4
		4	1	2.5	5	2.5			4	1	0	5	5
	E	1	0.9	3	4.5	1.5			5	1	2	5	3
		2	1	1.5	5	3.5			6	0.4	0	2	2
		3	1	4	5	1		I	1	0.2	1	1	0
		4	1	4	5	1			2	0.7	2	3.5	1.5
		5	0.7	5.5	3.5	0			3	1	1	5	4
	F	1	0.5	1	2.5	1.5			4	1	0	5	5
		2	0.5	2.5	2.5	0			5	1	5	5	0
3		0.7	3	3.5	0.5	6	0.7		2	3.5	1.5		
4		1	2	5	3	J	3	0.5	0	2.5	2.5		
5		0.4	1	2	1		4	0.5	1	2.5	1.5		
		計	35.7	104	178.5		26.5						

* 目標は1ブロック（1k㎡） 5箇所
 * 目標は地区の状況を考慮していない目安