

東大阪市シェアサイクル 実証実験事業中間報告書 (R4.10～R6.7)

東大阪市 土木部
道路管理室 自転車対策課

～東大阪市シェアサイクル実証実験事業中間報告書（R4.10～R6.7）～

1. 実証実験の概要
2. ステーション及びラック設置状況
3. 利用実績
4. アンケートの集計結果
5. 中間報告のまとめ
6. 課題と今後の方向性

1. 実証実験の概要

《シェアサイクルとは》

さまざまな場所に設置されているステーション（ポート）から自転車をシェア(共有)し、好きなタイミング・時間に使うことができるサービス

《目的》

東大阪市の鉄道網は東西に発達しているが、南北の鉄道は乏しくなっている。南北の移動に関しては、鉄道及び路線バスが活用されているが、路線バスの減便並びに廃止が続いていることから、IoTを活用したシェアサイクルを試験的に導入することで、既存の公共交通機関を補完する移動手段としての可能性や事業採算性、継続性等の検証を行うとともに、利用状況等のデータをまちづくりに活かすこと。

《期待される効果》

公共交通の機能補完、市内移動の利便性の向上、環境負荷の低減、市民の健康増進など

《実験期間》

令和4年10月4日から令和8年3月31日まで

《利用料金》

最初の30分130円、以後15分毎100円、12時間1,800円

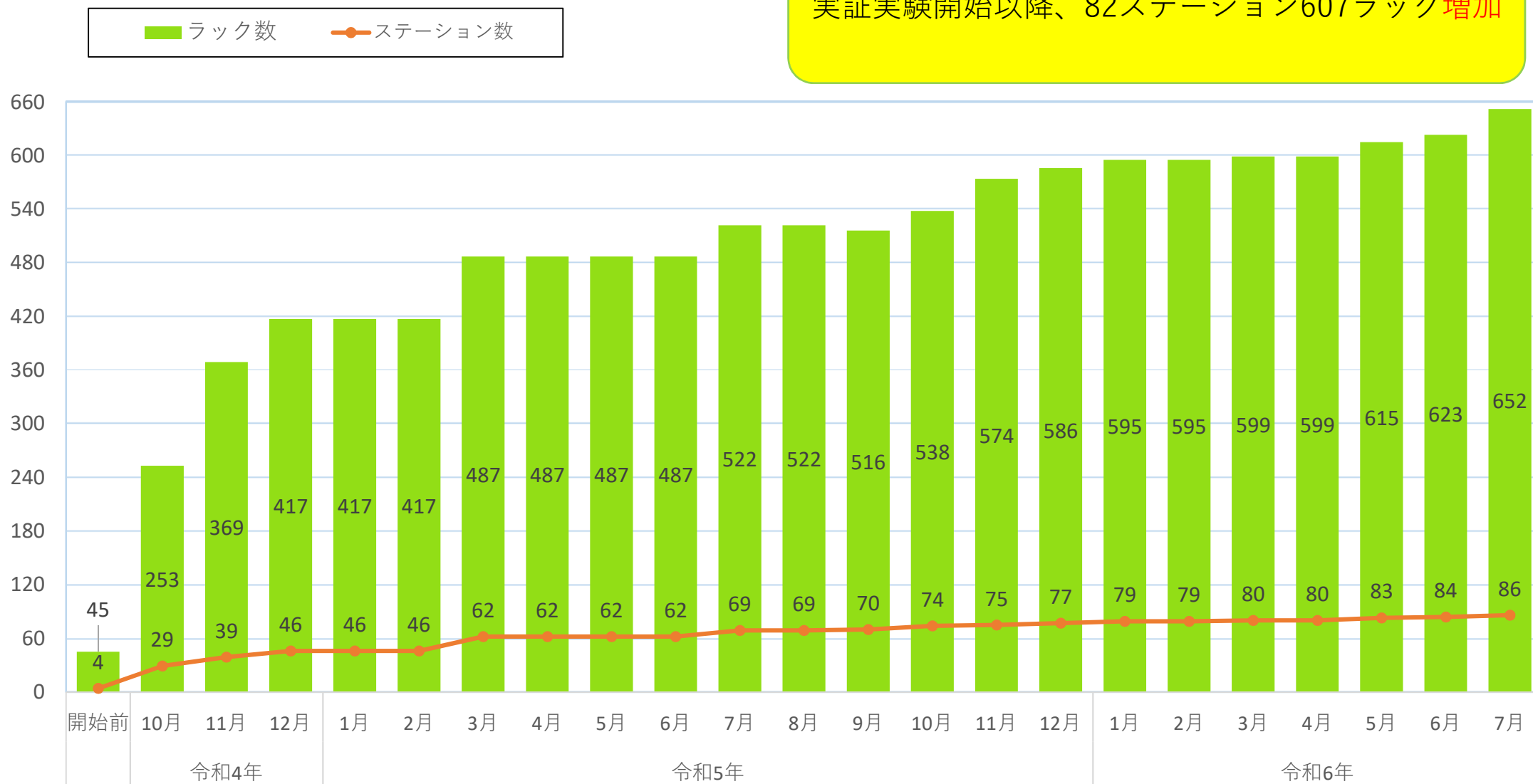
（※利用料金が1,800円を超過した場合、12時間までは定額になり、再度15分毎に100円が加算される）

《事業者》

Open Street(株)：公募型プロポーザル方式で選定

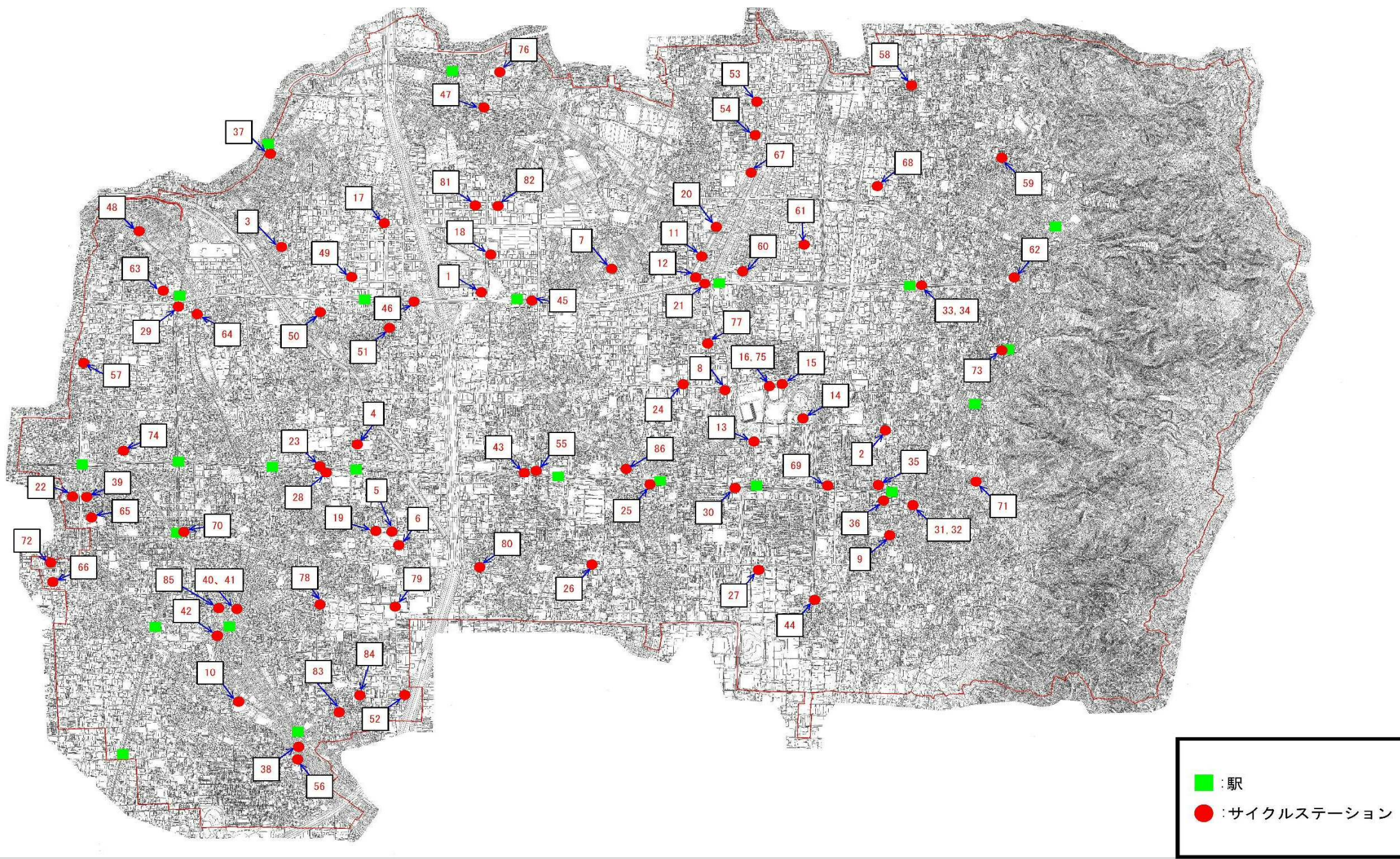
2. ステーション及びラック設置状況

実証実験開始以降、82ステーション607ラック増加



- 開始前は事業者が独自で、設置を行っていた。
- 民間敷地に加え、市有地を活用することでステーション数及びラック数が大きく増加している。
※台数調整に伴い令和5年9月はラック数が減少している
- 電気も基礎も不要で設置手間が少ないことから、比較的展開が容易。

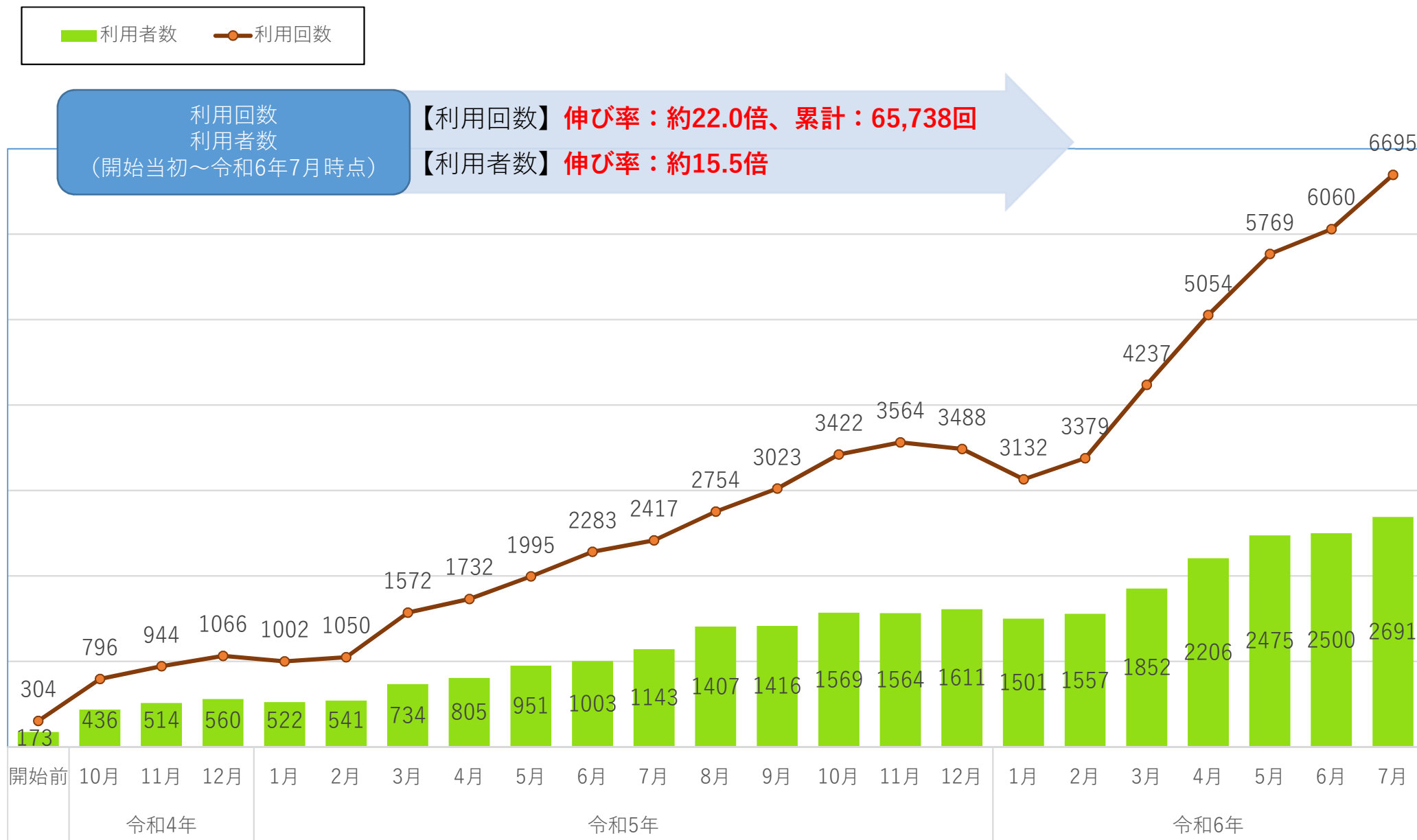
シェアサイクルステーション分布図



1	東大阪市役所	2	旭町庁舎	3	ももの広場（楠根行政サービスセンター）	4	東大阪市文化創造館	5	東大阪アリーナ北側駐輪場
6	東大阪アリーナ南側	7	スポーツホールかがやき	8	花園図書館	9	四条図書館	10	金岡公園野球場
11	中部緑地1	12	中部緑地2	13	花園中央公園市民美術センター前	14	花園中央公園ドリーム21	15	花園中央公園第3駐車場
16	花園セントラルスタジアム	17	菱屋東公園	18	本庄南公園	19	八戸ノ里公園	20	吉原公園野球場
21	吉田駅前駐輪場	22	布施四条通り駐輪場	23	サイクルベースあさひ八戸ノ里店	24	サイクルベースあさひ東大阪吉田店	25	花園本町商店会
26	マジックバード若江店	27	石川自動車(株)東大阪工場駐車場	28	H O S 小阪ゴルフクラブ	29	エコステーション21高井田南	30	近鉄東花園駅
31	瓢箪山稻荷神社 鳥居前	32	瓢箪山稻荷神社 駐車場	33	新石切駅第1駐輪場1階	34	新石切駅第1駐輪場2階	35	瓢箪山駅前北駐輪場
36	瓢箪山駅前駐輪場	37	徳庵駅駐輪場	38	弥刀駅前西第1駐輪場	39	布施四条通り第2駐輪場	40	長瀬駅北B駐輪場①
41	長瀬駅北B駐輪場②	42	長瀬駅南駐輪場	43	若江岩田駅北第1駐輪場	44	池島神社	45	荒本駅東駐輪場
46	長田駅東第1駐輪場	47	寺嶋公園	48	新喜多公園	49	長田中公園	50	長田公園
51	長田東公園	52	金物町公園	53	中部緑地3	54	中部緑地4	55	岩田公園
56	大蓮公園	57	高井田西公園	58	善根寺公園	59	日下公園	60	今米公園
61	水走公園	62	東石切公園	63	布施公園	64	長瀬川緑地公園	65	三ノ瀬公園
66	岸田堂北公園	67	吉原北公園	68	中石切公園	69	桜町公園	70	JR俊徳道駅前駐輪場
71	MTS大阪校 カラバッシュテニススクール	72	有限会社 カワチ	73	額田駅前	74	コーナン布施駅前店	75	花園セントラルスタジアム北側園路
76	イオン鴻池店	77	カムアクロス ファクトリーストア	78	近畿大学東大阪キャンパス(KINCUBABasecamp)	79	近畿大学東大阪キャンパス(Eキャンパス)	80	サイクルベースあさひ若江店
81	大阪機械卸業団地協同組合	82	大阪機械卸業団地協同組合共同展示場	83	kurarucafe前	84	東大阪市友井2丁目駐車場	85	東大阪市長瀬町1丁目6

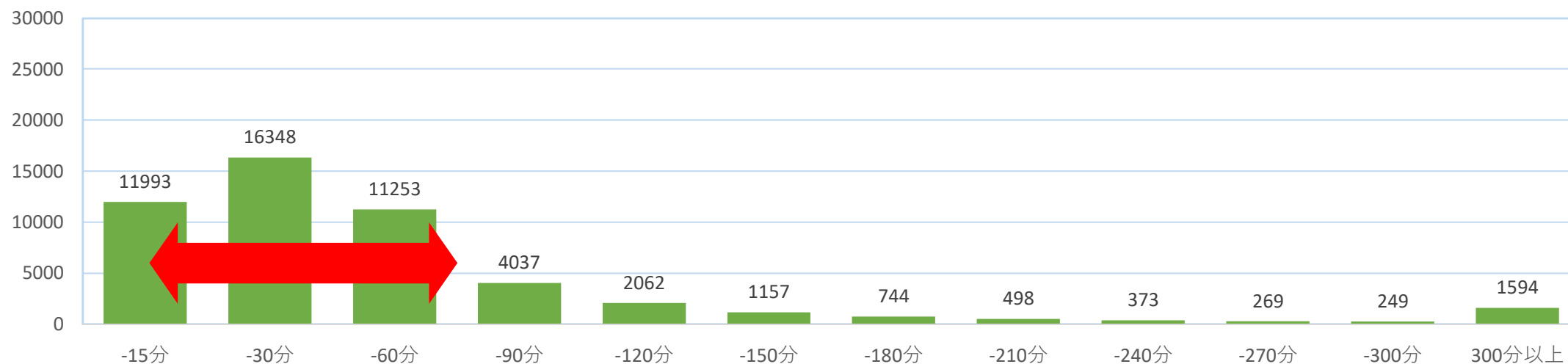
内訳（ 公有地：62施設 民有地：24施設 ）

3. 利用実績



➤全体的に冬季(12月～2月)は減少するが、令和5年3月以降はステーション数の増加もあり、利用回数・利用者数共に右肩上がりである。

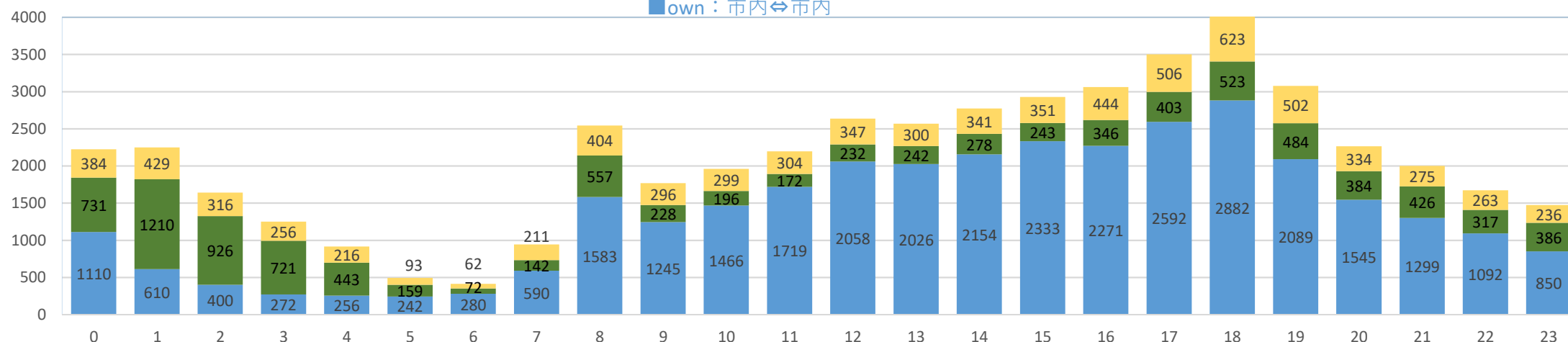
利用時間別（累計）



➤利用時間別では、矢印の範囲が全体の**約78.2%**を占めており短時間利用が多い。

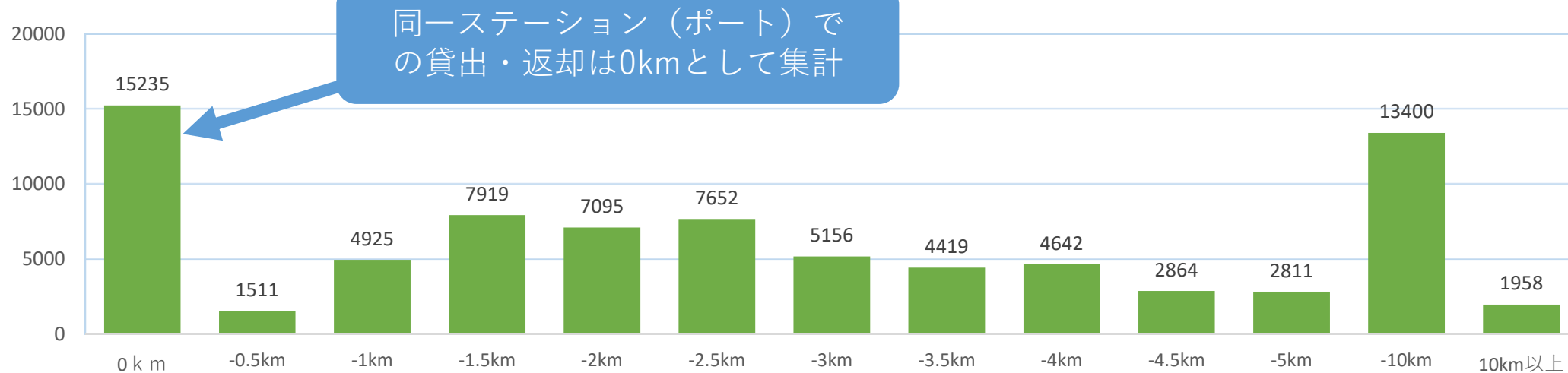
時間帯別（累計）
(in,out,own)

■ in : 市外→市内
■ out : 市外←市内
■ own : 市内⇄市内



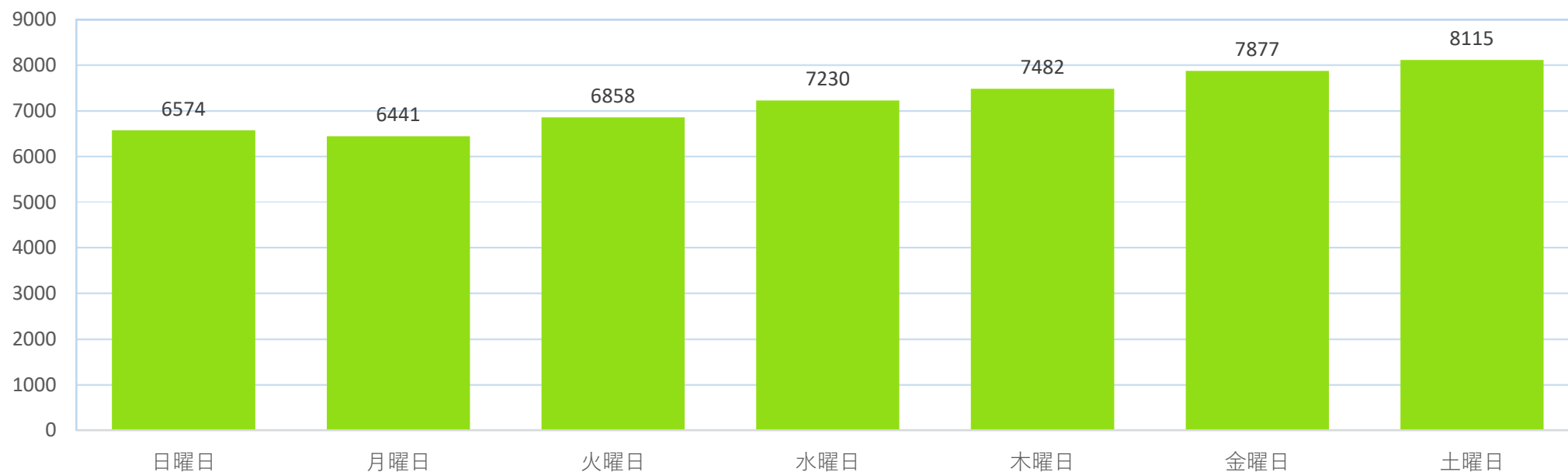
➤昼間は、「out」利用が多く夜中は「in」利用が多くトータルでも「in」が多い。
➤8時台、17時台～18時台の通勤及び帰宅の時間帯、また0時以降の終電後の利用が多い。

距離別(累計)

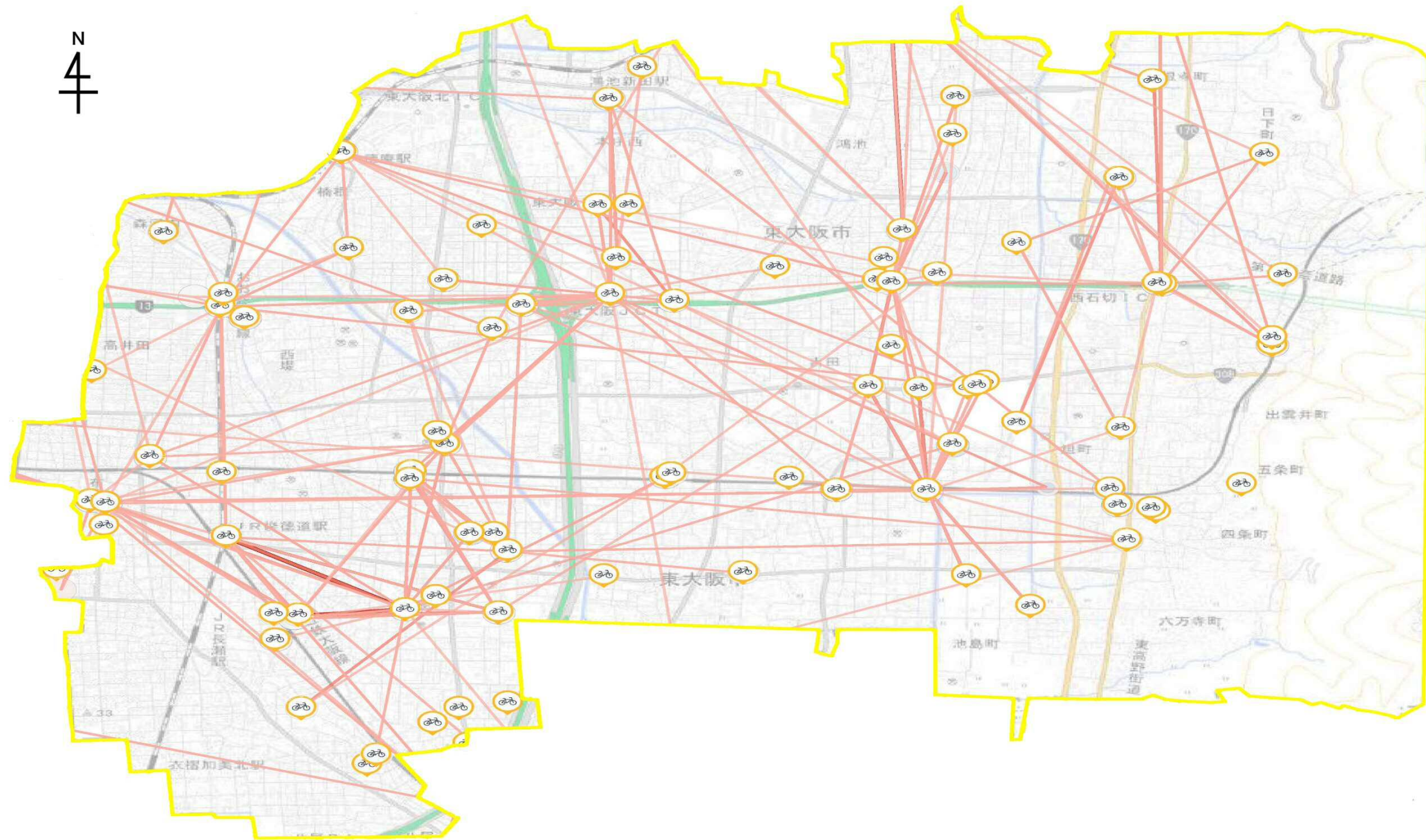


➤同ステーションでの貸出・返却（レンタサイクル的利用）、5kmまでの短・中距離移動、5km以上の長距離利用と様々な利用がされている。

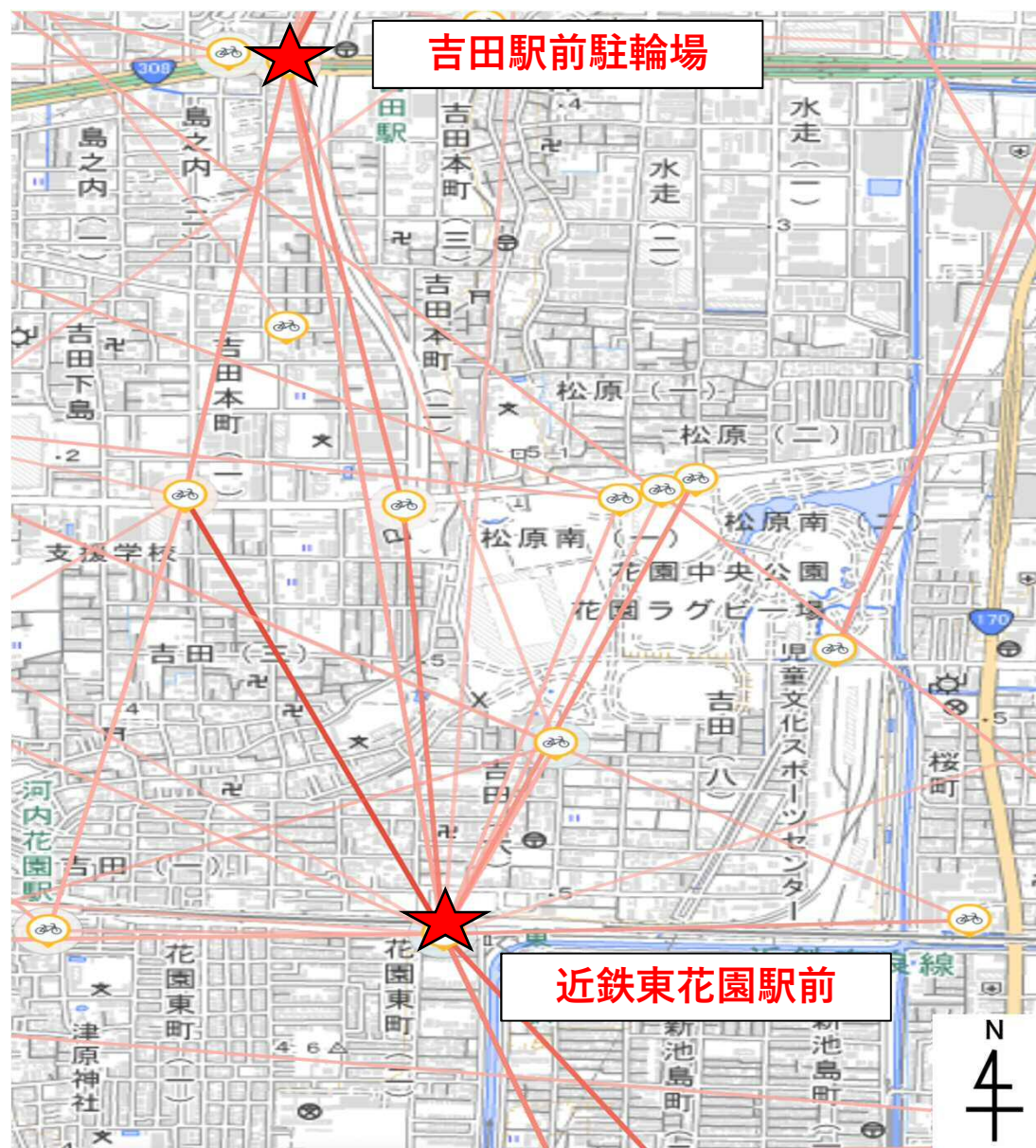
曜日別（累計）



➤曜日によって大きな差はないが、週末に向けて利用が若干増えている。



- 東花園駅～吉田駅間、さらに吉田駅より北（住道駅方面）へ向かって多く利用されている（南北移動）。
- 花園中央公園や近畿大学、市役所などの集客力の高い施設からは多くの線が出ており、様々なステーションから移動がされている。



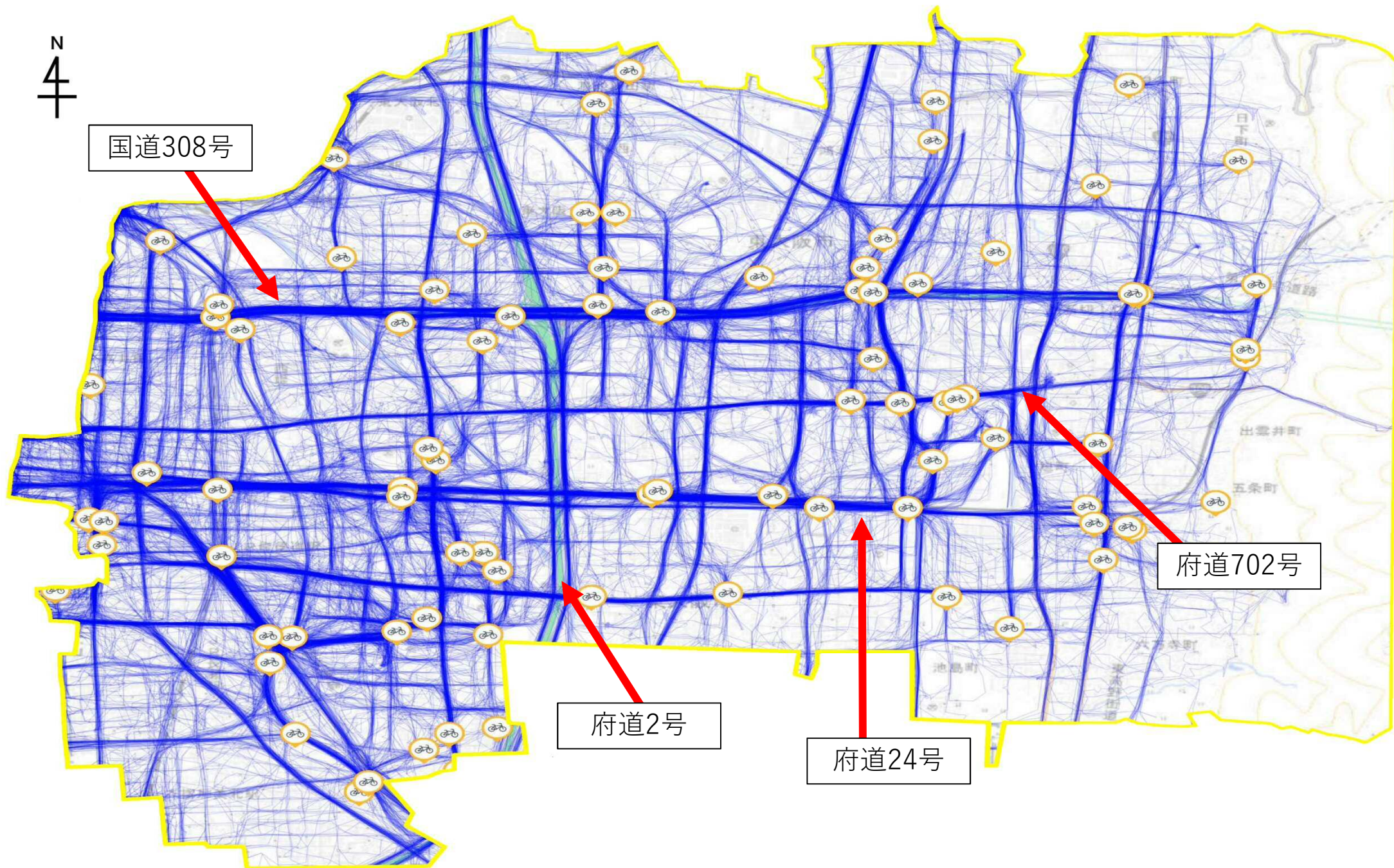
貸出

1	サイクルベースあさひ東大阪吉田店	25
2	池島神社	20
3	石川自動車(株)東大阪工場駐車場	14
4	花園図書館	12
5	布施四条通り駐輪場	10
6	布施四条通り第2駐輪場	9
7	吉田駅前駐輪場	8
8	花園中央公園市民美術センター前	7
9	花園中央公園第3駐車場	6
9	瓢箪山駅前駐輪場	6

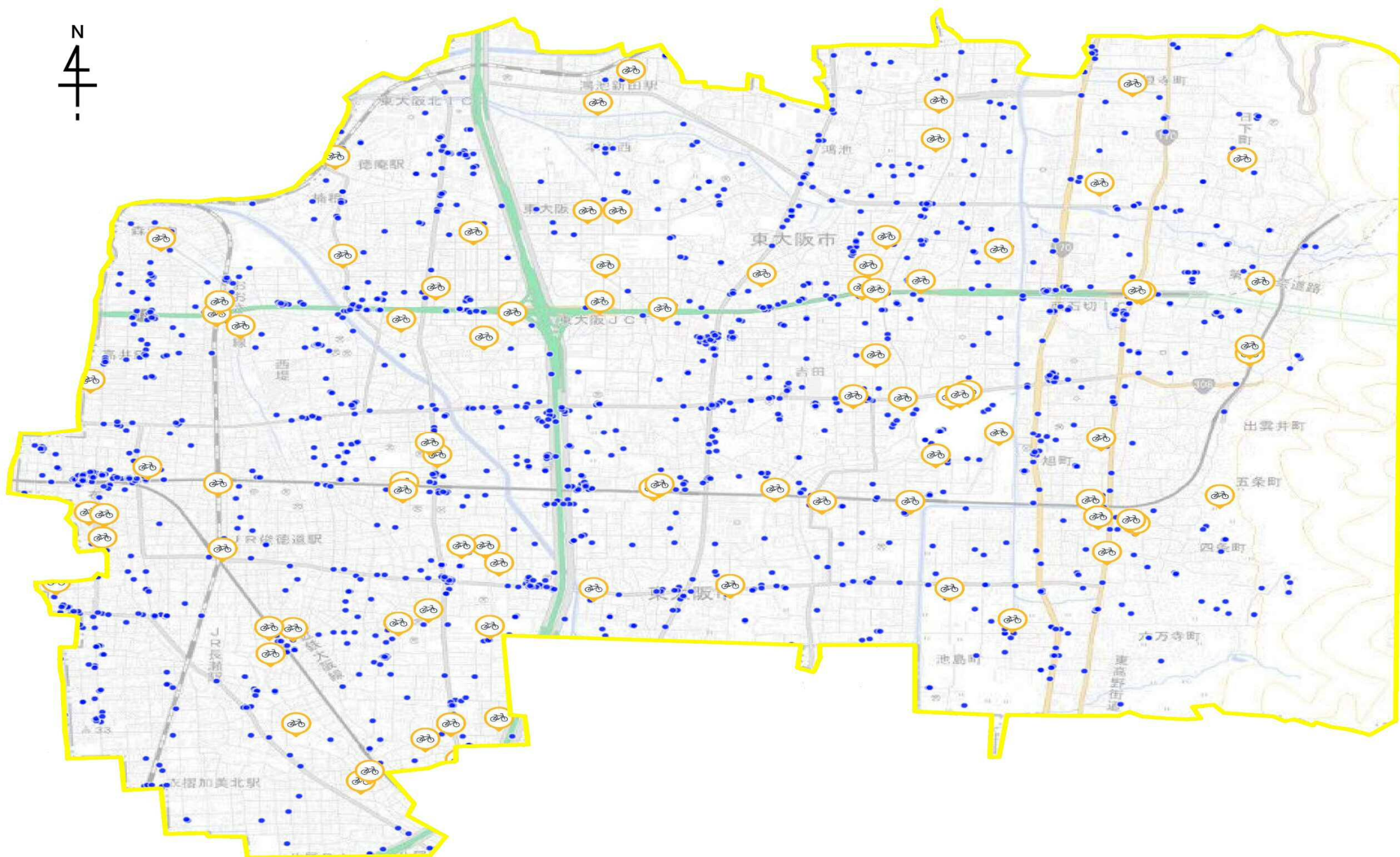
返却

1	サイクルベースあさひ東大阪吉田店	21
2	池島神社	17
3	石川自動車(株)東大阪工場駐車場	13
4	吉田駅前駐輪場	12
5	花園中央公園第3駐車場	11
6	旭町庁舎	8
6	花園図書館	8
8	カムアクロス ファクトリーストア	6
8	花園セントラルスタジアム	6
	八尾市生涯学習センター	6

➤東花園駅～吉田駅間（南北移動）のみでなく府道702号沿いなどの駅から若干距離のあるステーションからの移動も多い。



➤ 幹線道路などの大きな道の利用が多い。
➤ ステーションのないエリアも含んだ市内全域に移動軌跡が広がり、回遊性がある。



- ステーションのないエリアも含んだ市内全域に一時駐輪がされている。
- ステーションがないエリアの一時駐輪の多い場所は、ステーションに対する需要が高い。

4. アンケートの集計結果

《アンケート概要》

アンケート方法：HELLO CYCLINGアプリより

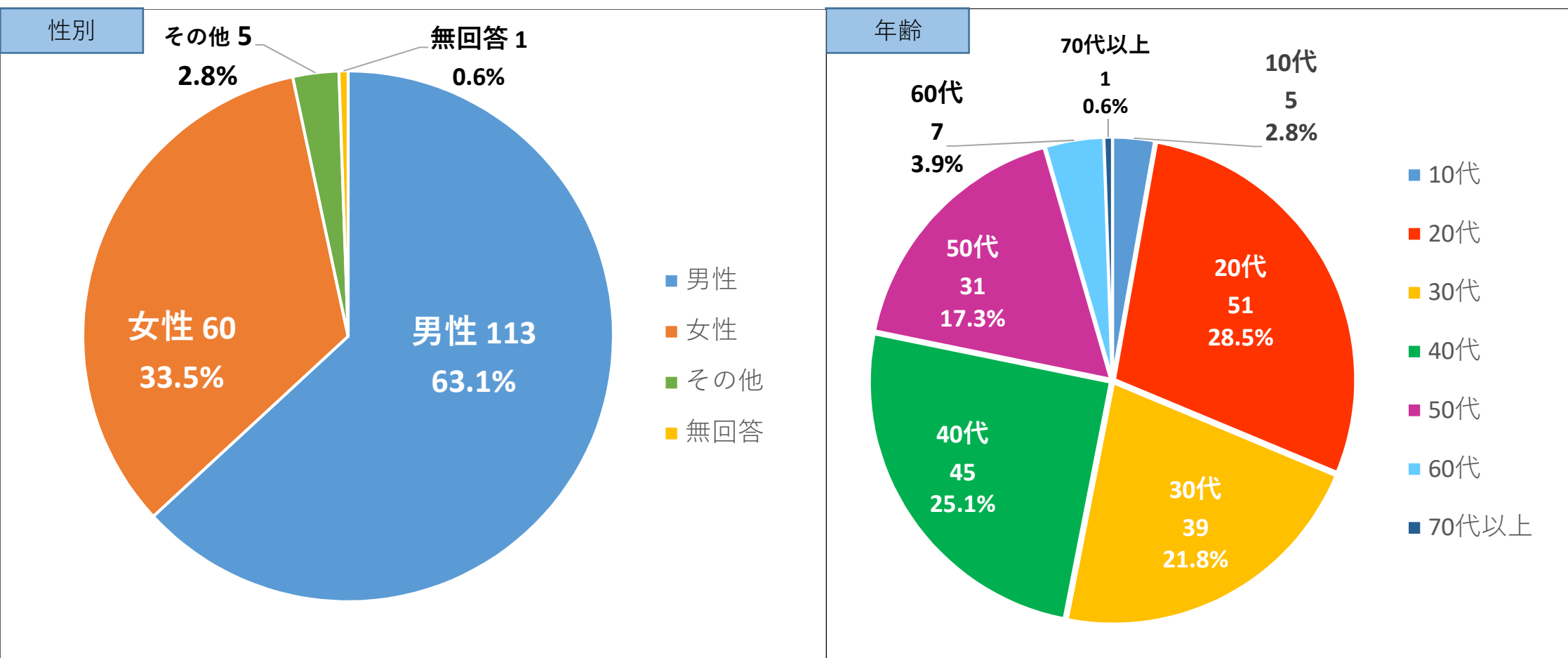
対象者：4,640名※1

回答者：179名

回答期間：2024年7月1日（月）～2024年7月14日（日）

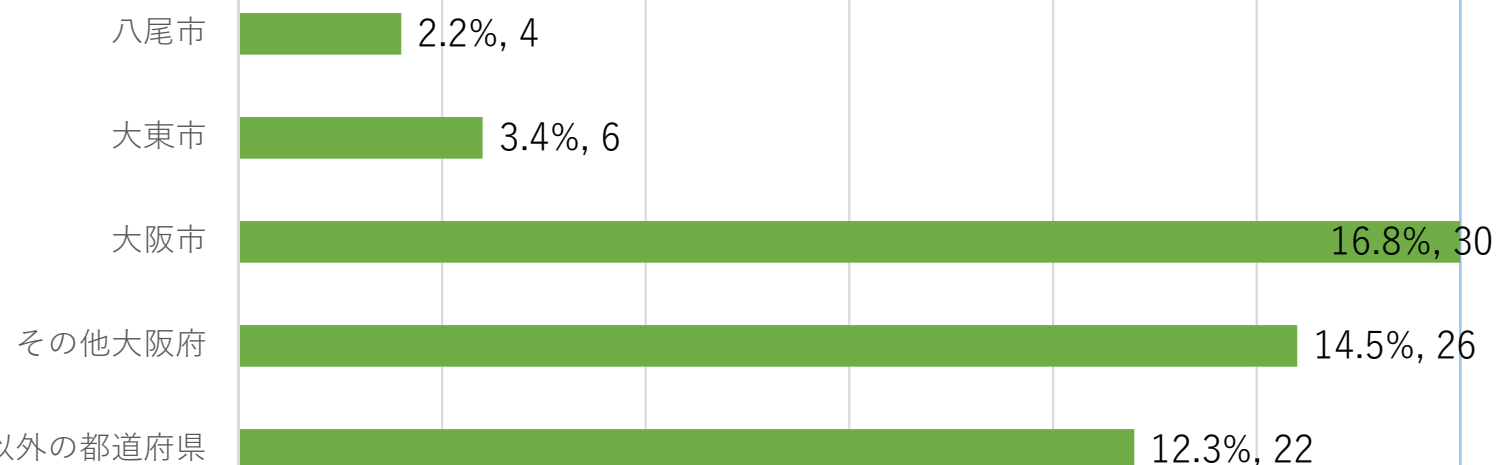
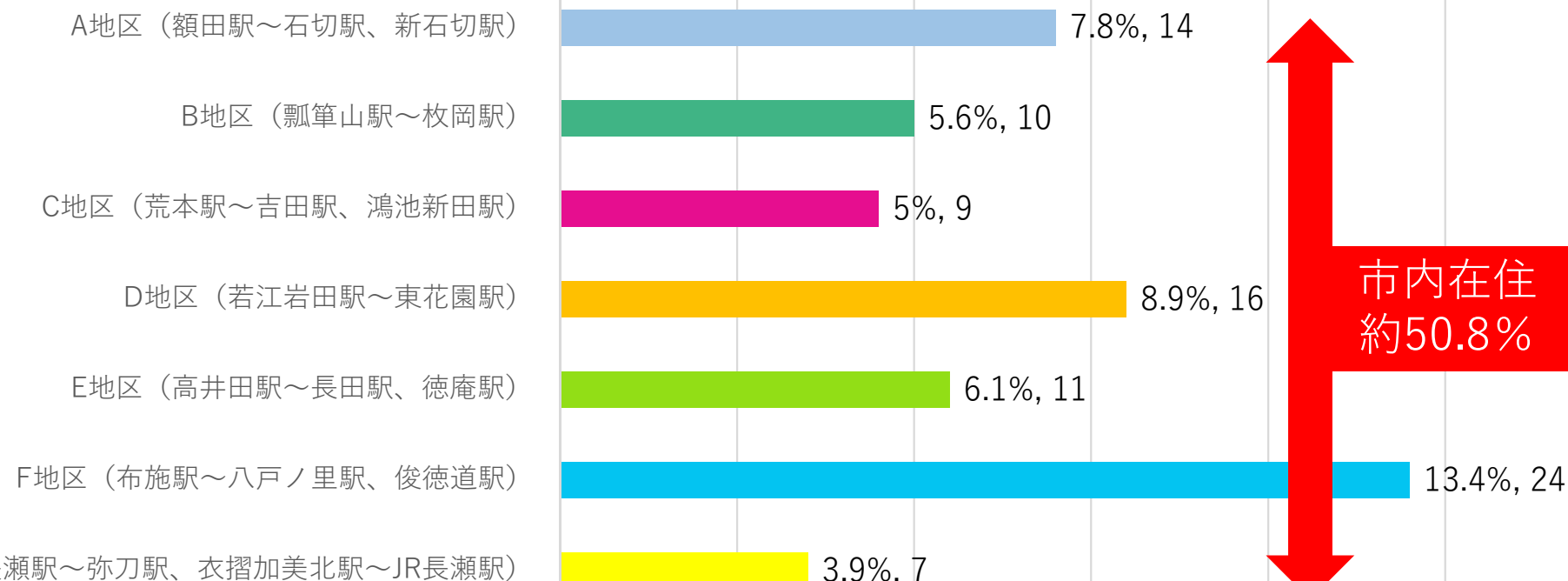
※ 令和6年3月から令和6年5月までの期間、東大阪市内のステーションを使用した利用者

※ 複数回答の設問については、選択項目ごとに％を算出（選択者数/回答者数）



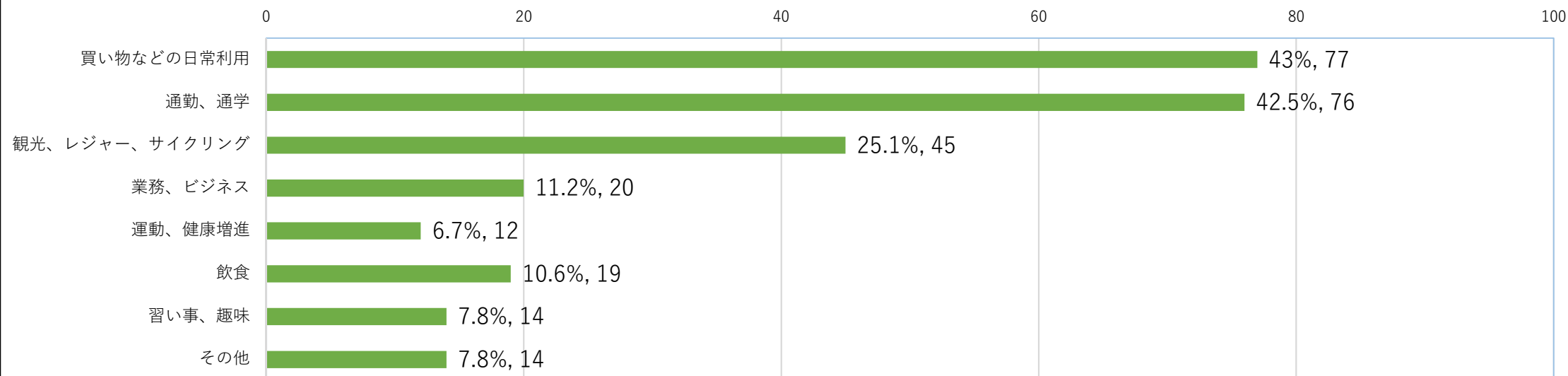
- 性別項目では、男性が63.1%と多かった。
- 年齢項目では、幅広い年齢層が利用している。

居住地



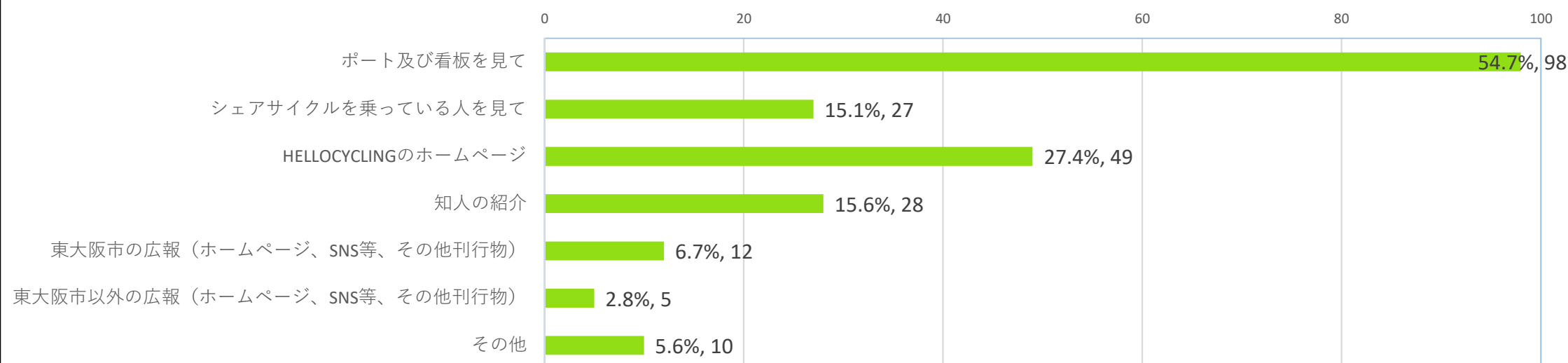
- 市内在住の利用者が全体の約50.8%であり、特に大阪市に近いF地区在住の利用者が多かった。
- 市内外以外にも近隣市在住の利用者、近隣市以外や大阪府外の来訪者もいる。

シェアサイクルの主な利用目的（複数回答）



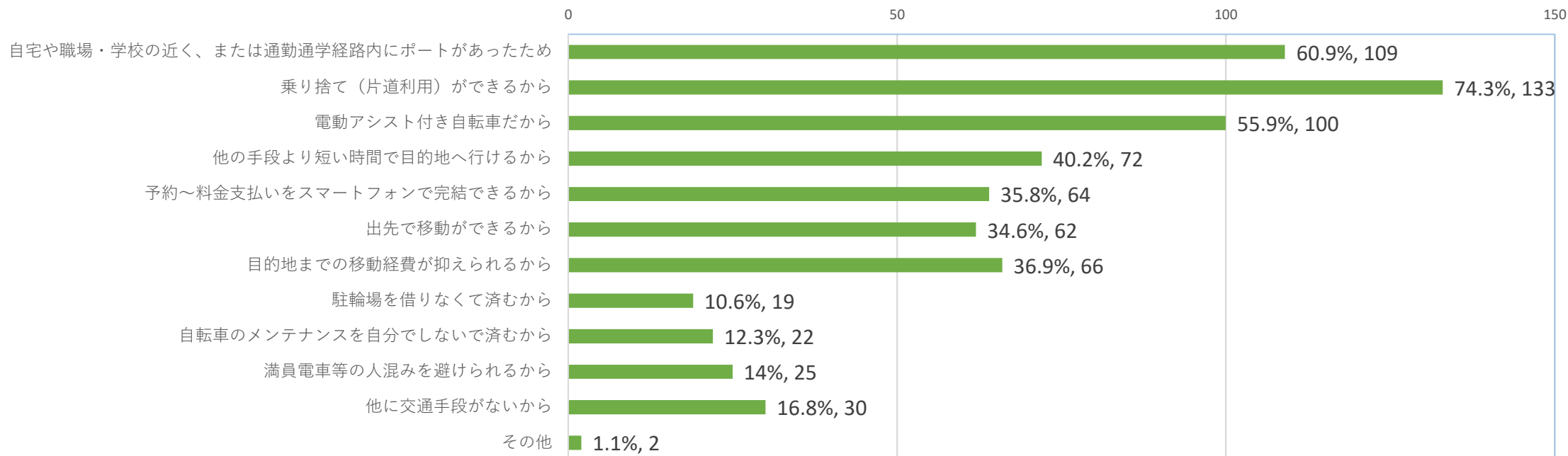
➤シェアサイクルの主な利用目的は、「買い物などの日常利用」が最も多く、次いで「通勤・通学」利用が多い。
また、それ以外の項目でも幅広く**多様なニーズ**に利用されている。

シェアサイクルを知ったきっかけ（複数回答）



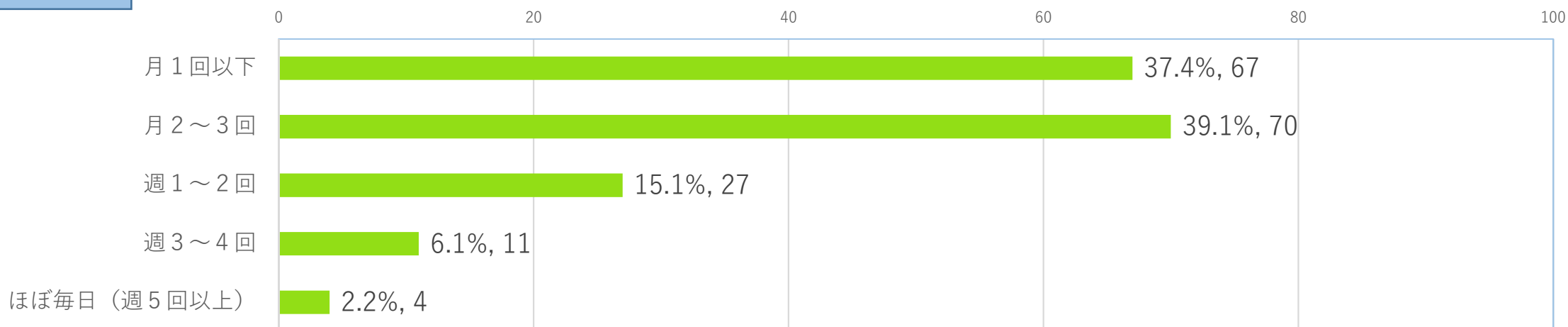
➤ シェアサイクルを知ったきっかけは、「ポート及び看板をみて」が最も多い。

利用する理由（複数回答）



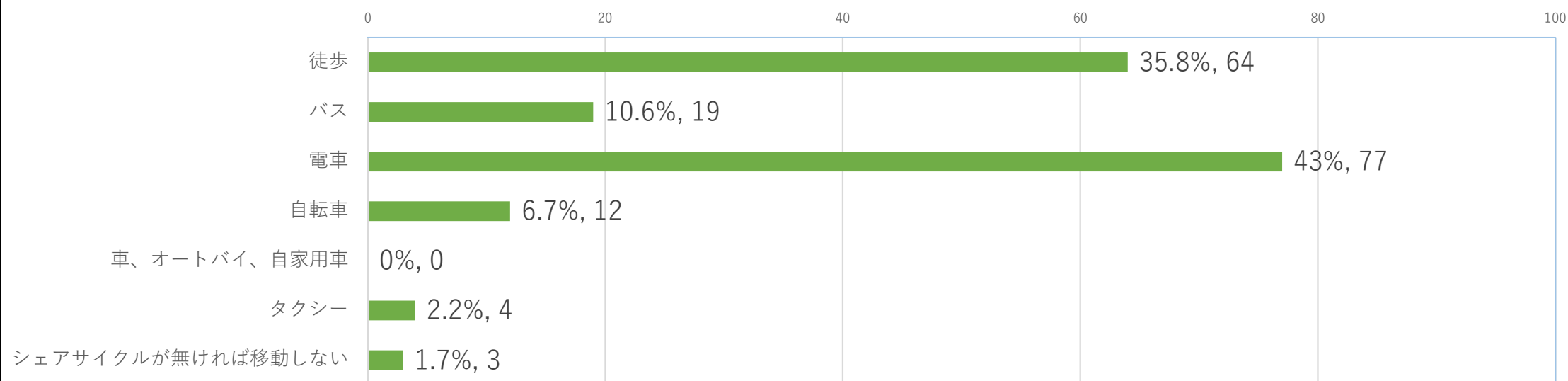
➤ 「乗り捨て（片道利用）ができるから」が最も多い。

利用頻度



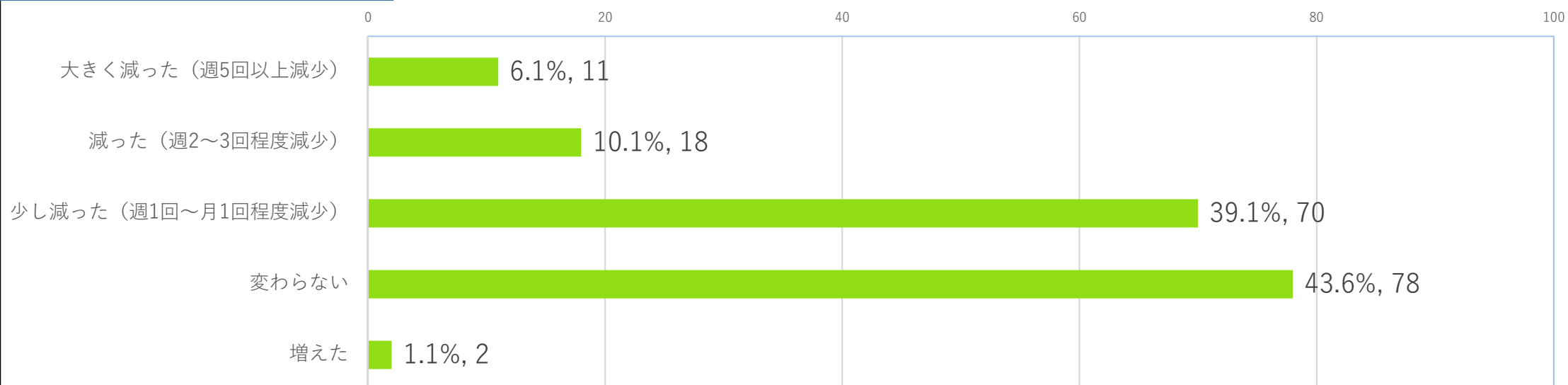
➤ 週 1 回以上の日常的な利用より、月数回かそれ以下の利用が多い。

シェアサイクルを利用する前の移動手段



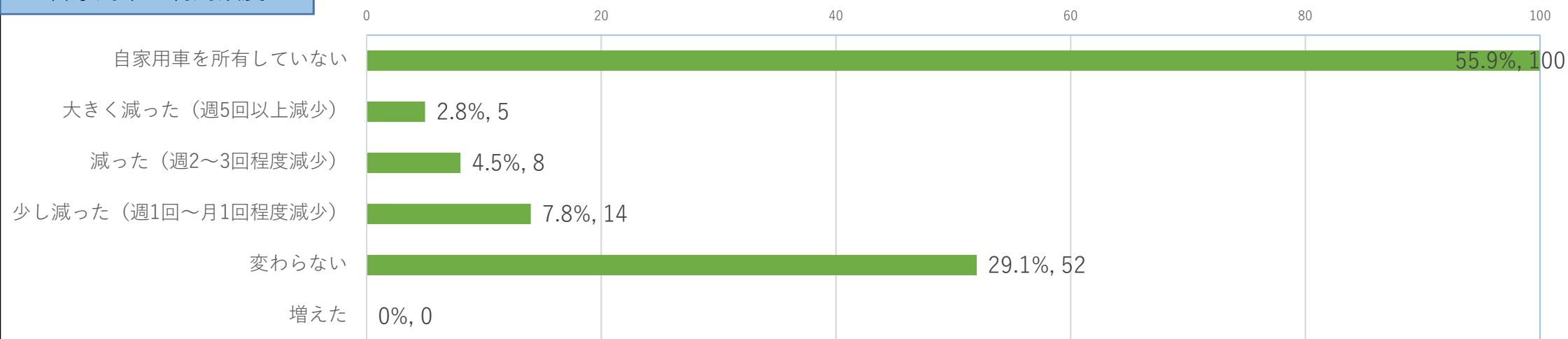
➤ シェアサイクルを利用する前の移動手段は「電車」が多い。

公共交通機関の利用頻度の変化



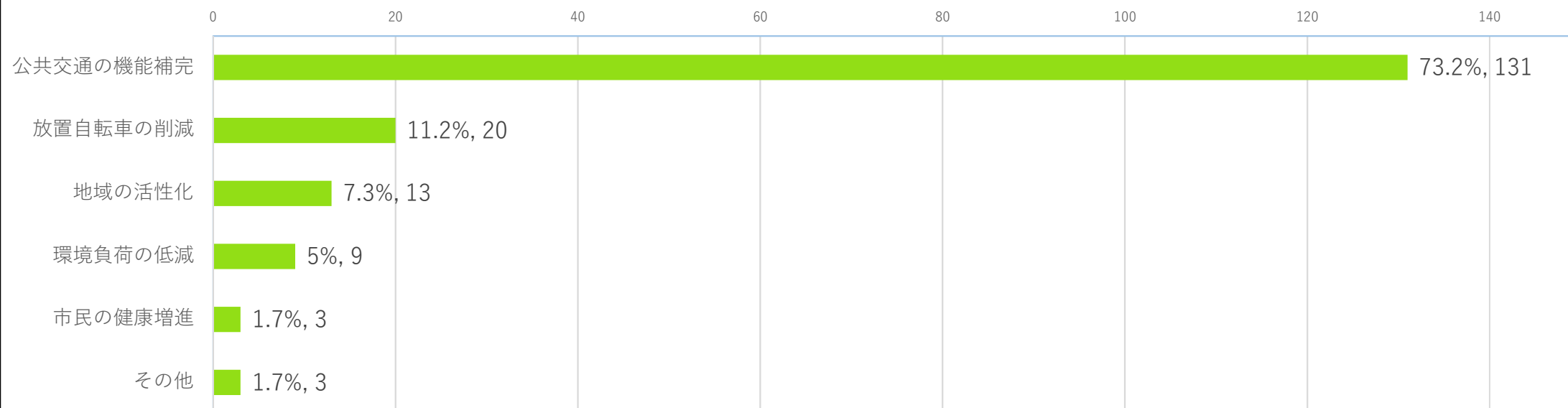
➤ 公共交通機関の利用が「大きく減った」～「少し減った」は55.3%であった。

自家用車の利用頻度



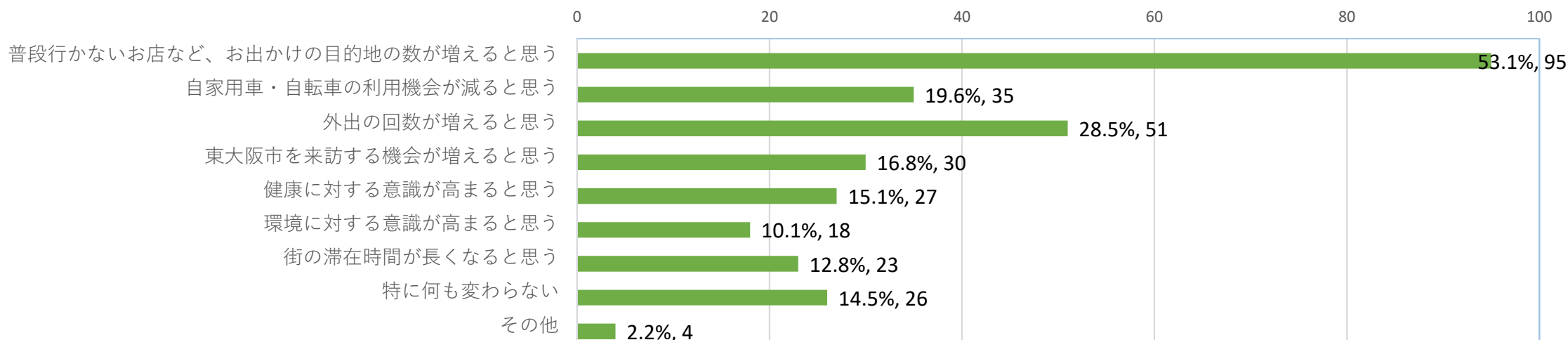
- 自家用車の利用頻度が「大きく減った」～「少し減った」は全体の約15%であった。
- 自家用車を所有する人の内、約34%の方が利用頻度が減ったと回答があった。

シェアサイクルの導入の効果として発現したと考えられるもの



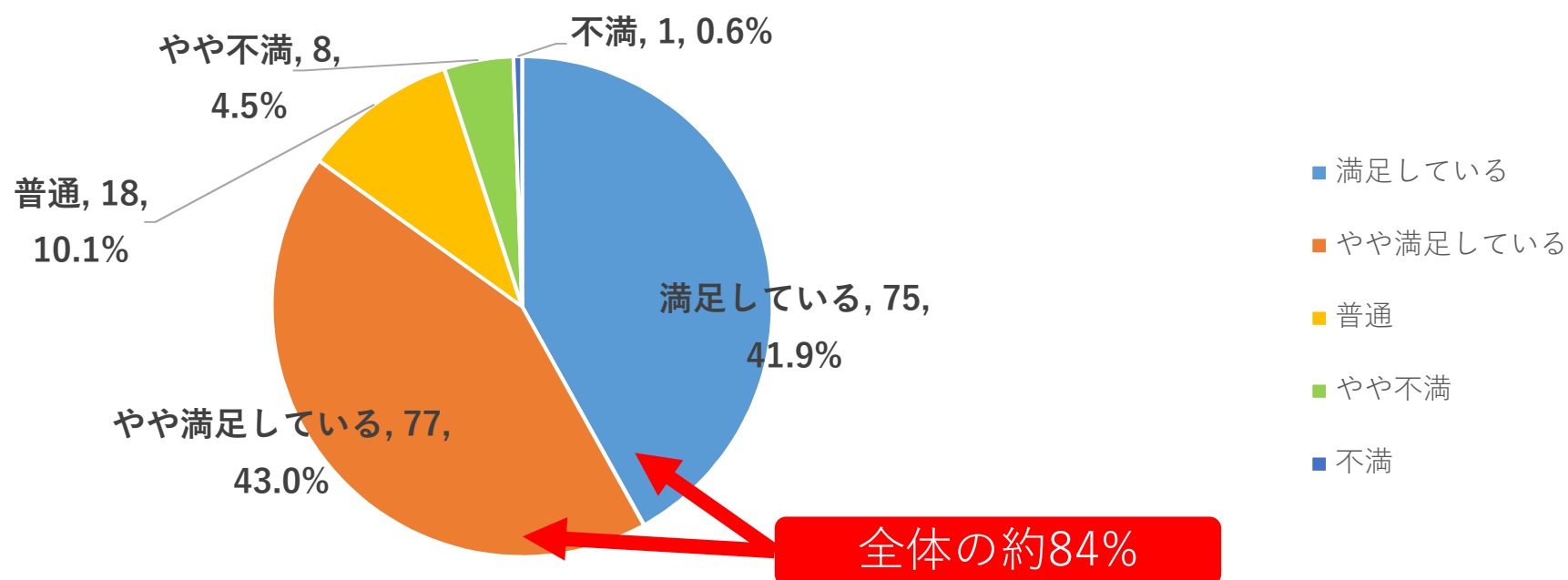
- 導入の効果として「公共交通の機能補完」が多い。

シェアサイクルの利用による自身の行動の変化（複数回答）



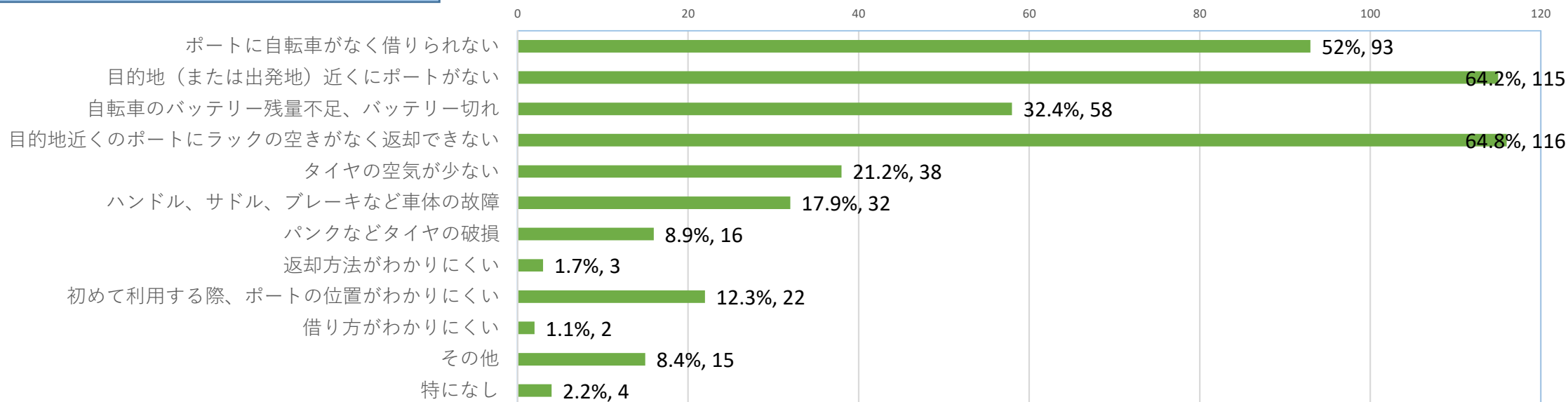
➤ 半数以上が「～目的地が増える」を選択しているが、それ以外も選択されており、シェアサイクルが行動変化に影響を与えている。

満足度



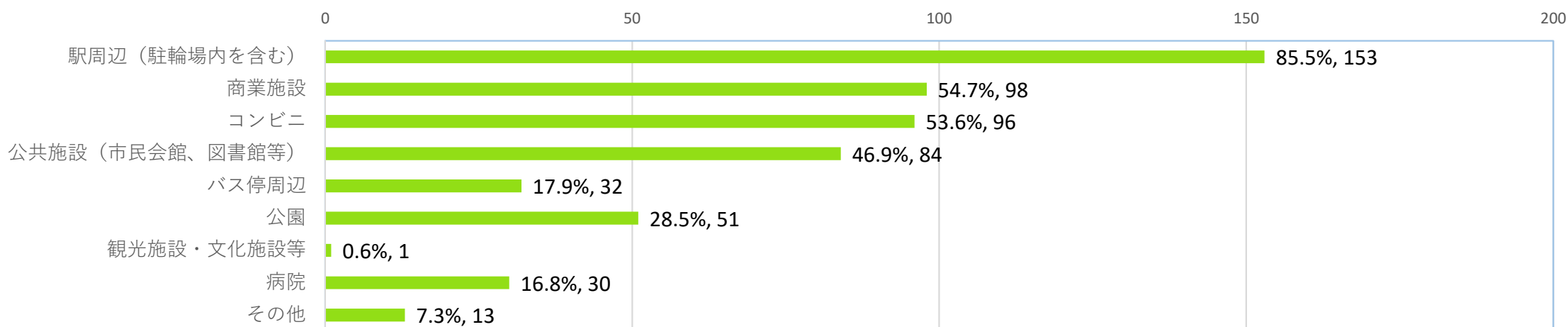
➤ 満足度は、「満足している」「やや満足している」が全体の約84%であり、**満足度が高い**ことが分かる。

利用していて困ったこと（複数回答）



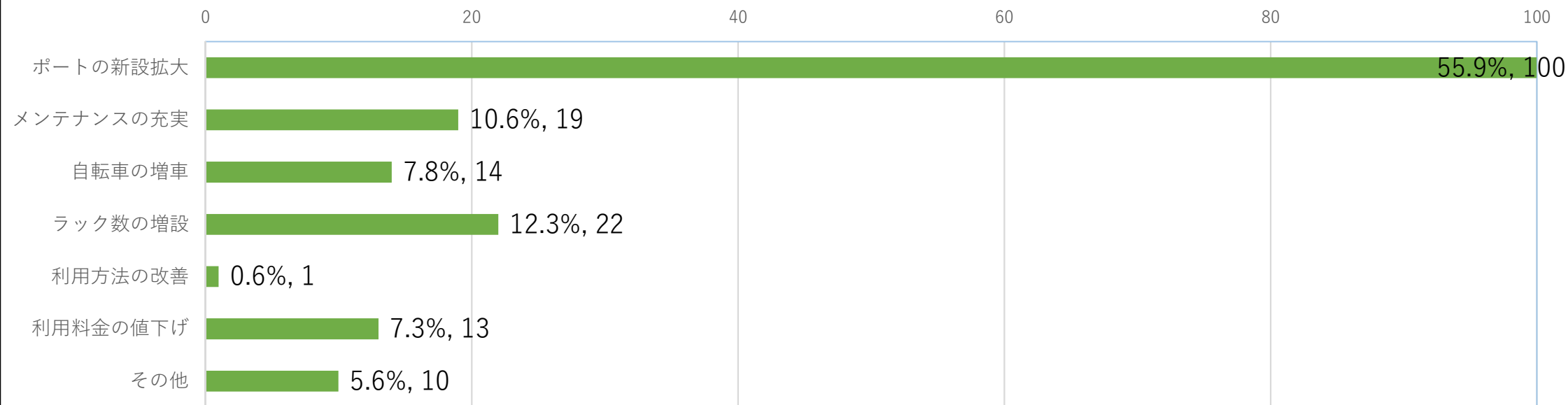
➤ 利用していて困ったことは、「～空きがなく返却出来ない」や「～近くにポートがない」が多かった。

シェアサイクルポートがあると便利と思われる場所（複数回答）



➤ 「駅周辺」が多く、駅利用者からの設置が望まれている。
また、「商業施設」や「コンビニ」、「公共施設」等の集客力の多い施設への設置も望まれている。

シェアサイクルに一番望むこと



➤ 「ポートの新設拡大」が突出して多い。

利用実績より

利用状況	推察される内容等
①利用実績（月当たり）について ・利用者数：173人⇒2,691人（約15.5倍） ・利用回数：304回⇒6,695回（約22.0倍）	・ステーションが拡大されたため利用が増え、利用が増えたために認知度が高まり、さらに利用が増えたものと考えられる。
②一回当たりの利用時間について 比較的短時間（60分以内）利用が多い。	・通勤、通学、買い物等の日常利用が主であるため、短時間利用が多いと考えられる。
③利用時間帯について 8時台、17時台～18時台、0時以降の利用が多い。	・通勤、通学利用（8時台）及びその帰宅（17時～18時台）の為に利用が多い。 ・終電後（0時以降）の交通手段としてタクシーより安価なシェアサイクルが選ばれている。
④市内・市外間の利用について 日中は「市内→市外」利用が多く、夜間は「市外→市内」利用が多い。トータルとしては「市外→市内」が多い。（ステーションが満車となりやすい状態）	・日中は通勤、通学、ビジネス、買い物等で市外への利用が多く、夜間はその帰宅の為に市内への利用が多いと考えられる。 ・電車等で市外へ出た人も終電後の帰宅にはシェアサイクルを利用することがあるため、トータルとしては市内への利用が多い。
⑤公共交通の機能補完について1（南北交通） 「東花園駅～吉田駅～住道駅間」、「市役所庁舎（荒本駅近辺）～寺嶋公園（鴻池新田駅近辺）間」等で多く利用されている。	・東花園駅～吉田駅や荒本駅～鴻池新田駅等の南北移動は、電車では遠回りとなり、徒歩移動には遠く、バス路線についてもない又は本数が少ないため、それらの公共交通等の機能を補完する形でシェアサイクルが活用されていると考えられる。
⑥公共交通の機能補完について2（新たな移動手段） 集客力の高い施設（市役所、近畿大学等）は、様々なステーションからの移動、又は様々なステーションへの移動がされている。	・集客力の高い施設は電車やバスを経ずに広範囲からシェアサイクルが移動してきており、新たな移動手段として活用されていることが分かる。
⑦公共交通の機能補完について3（空白地への移動） ステーションのないエリアでも一時駐輪がされている。	・市内全域で一時駐輪が確認でき、駅やバス停のない交通機関の空白地への移動手段としても活用されていることが分かる。

【アンケート結果より】

アンケート結果	推察される内容等
①年齢層について 幅広い世代（20代～50代）に利用されているが、60代以上の利用が少ない。	・アプリですべて完結できる便利なシステムであるが、60代以上の世代はアプリに馴染みが薄いため、利用が少ないと考えられる。
②居住地区分について 居住地区分は、「市内」が50%以上を占めており、次いで「大阪市を含む近隣市（八尾市、大東市）」22.3%、「大阪府外」は12.3%と多くなかった。	・利用目的の多くが通勤・通学・買い物等の日常利用であるため、市内及びその近隣市の居住者の利用が多いものと考えられる。
③利用目的について 「買い物などの日常利用」「通勤、通学」が多かった。	
④シェアサイクルを知ったきっかけについて 「ポート及び看板を見て」が多かった。	・SNSやホームページ等での広報より、ステーションを増設することが広報として有効であることが分かった。
⑤利用する理由について 「乗り捨てができるから」「～経路内にポートがあるため」が多かった。	・目的地までの経路内に貸出・返却（乗り捨て）のできるポートがあることが利用者にとって重要であり、そのためポートの新設が望まれていると考えられる。
⑥シェアサイクルに一番望むことについて 「ポートの新設」が一番多い。	
⑦シェアサイクルポートがあると便利と思われる場所について 「駅周辺」が一番多く、次いで「商業施設」「コンビニ」が多かった。	・「駅周辺」の要望が多いことから、ラストワンマイルとしての需要が高いと考えられる。 ・「商業施設」の要望が多いことから、集客力の高い施設へのステーション設置が望まれていると考えられる。 ・各地に点在し、日常的に利用することが多いため、「コンビニ」への要望が多いと考えられる。

課題	今後の方向性
ステーションの増設	①市内全域にステーションが拡大したことで、新たなステーション設置のメリットも増しており、改めて鉄道事業者等の民間事業者への働きかけを強める。
自転車が返却・貸出できない（満車・空車）状態の解消。	①満車又は満車に近いステーションから貸出の多いステーションへの自転車の移動（自転車の再配置） ②各ステーションの駐輪可能台数を増やす （駐輪可能台数が増える新型ラックへの変更（令和6年8月より実施））
利用回数の更なる増加	①ステーション間の設置密度の向上 ※利用回数はステーション密度と相関関係にあることが報告されている。 （シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（令和5年9月））
公共交通の機能補完（ラストワンマイル）	②駅周辺へのステーション設置の推進
アプリに馴染みの少ない世代への普及	①アプリに馴染みの少ない人への登録・利用方法の周知方法の工夫

本格実施に向け、上表の課題や今後生じる課題を解消しながら、下記の長期的な目標達成を目指す。

長期的な目標

- ・採算性を確保し、継続性のある事業とする。
- ・既存の交通機関を補完する新たな公共交通としてシェアサイクルを定着させる。
- ・シェアサイクルを普及させることで街の活性化に寄与する。