



東大阪市シェアサイクル 実証実験事業報告書 (令和4年10月～令和7年9月)

令和7年12月

東大阪市 土木部
道路管理室 自転車対策課





1. シェアサイクルとは
2. 実証実験の概要
3. ステーション及びラック設置状況
4. 利用実績（開始～令和7年9月）
5. アンケート実施
6. 実証実験の検証
7. 本格実施に向けて



シェアサイクルとは

○シェアサイクルは、さまざまな場所に設置されているステーション（ポート）であれば、自転車を好きなタイミングで貸借・返却ができるシェアサービスである。レンタサイクルとは異なり、借りた場所とは別の場所でも返却が可能である。

※本市では、電動アシスト付自転車を貸借することができ、スマートフォンのアプリを使用することで、貸借・返却の操作を行うことができる。





実証実験の概要

《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。
また、近年路線バスの減便や廃止が相次ぐなど交通サービスが低下する一方、多様化するニーズに対して、シェアサイクルが新たな移動手段として、市民の利便性向上につながるか、また、持続可能か等を検証するもの。

《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、放置自転車の抑制等

《実証実験期間》

令和4年10月4日から令和8年3月31日まで

《利用料金》

シティサイクルタイプ

最初の30分160円、以後15分毎160円、12時間2,500円

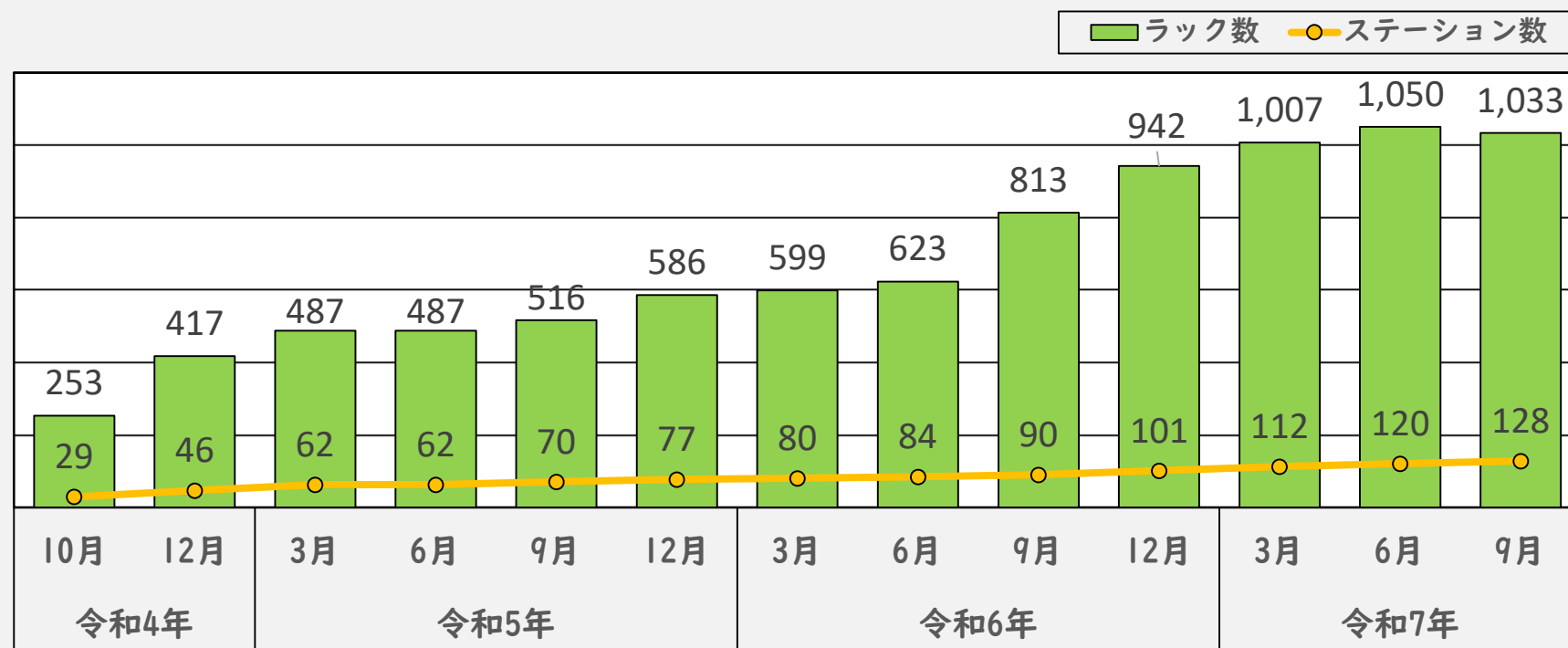
《事業者》

Open Street株式会社（公募型プロポーザル方式で選定）

3. ステーション及びラック設置状況



ステーション及びラック数の推移

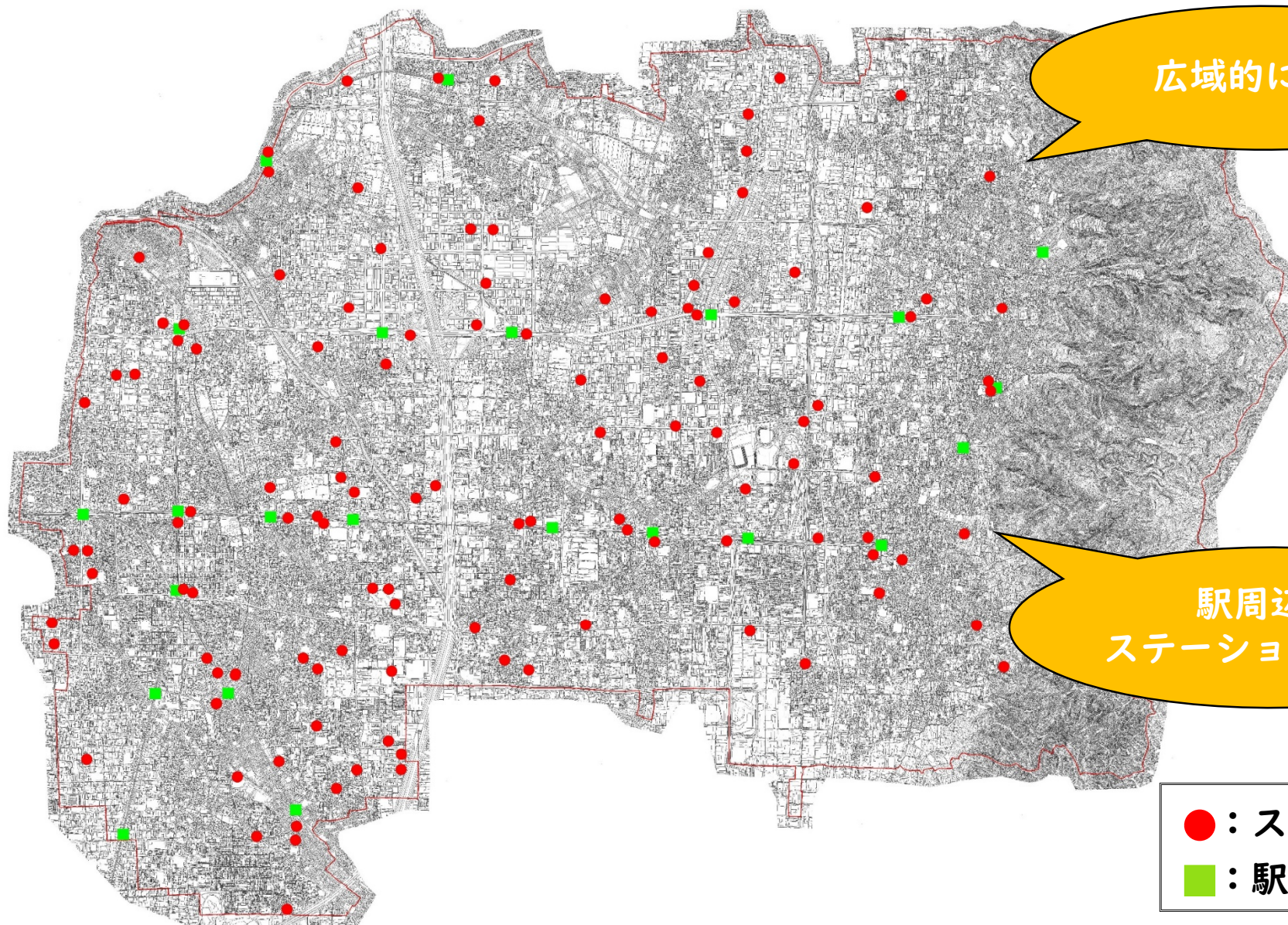


- ◆ ステーション数は実証実験開始当初は29箇所であったが、令和7年9月末で128箇所まで拡大。
- ◆ 128ステーションの内、69箇所は公有地、59箇所は私有地である。
- ◆ シェアサイクルのステーションは自重で支える方式かつ電気工事が不要な為、設置が容易であるので展開しやすい。

3. ステーション及びラック設置状況



ステーション分布図



広域的に展開

駅周辺の
ステーションが増加

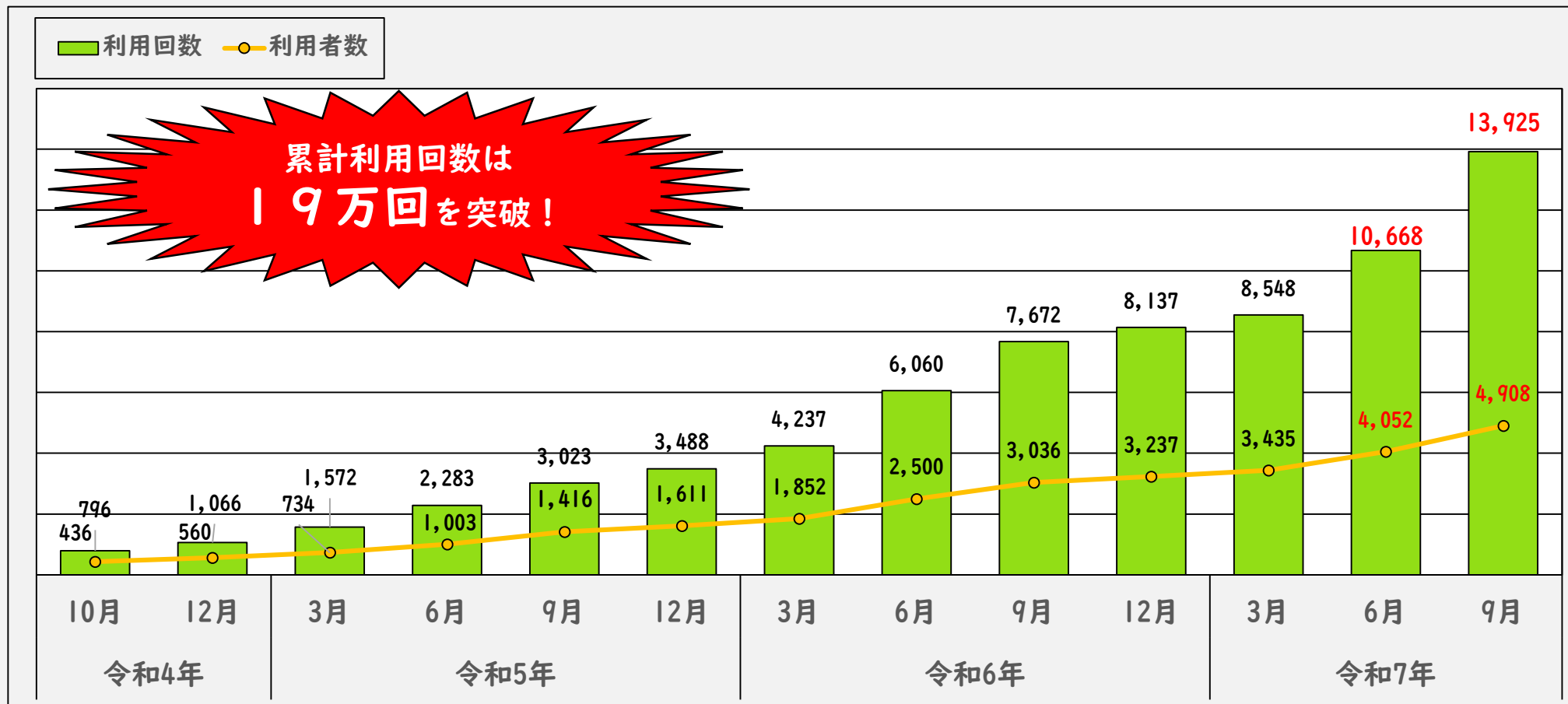
- : ステーション
- : 駅

4. 利用実績（開始～令和7年9月）

HIGASHIOSAKA



利用回数及び利用者数



- ◆ 利用者数及び利用回数ともに増加傾向にある。
- ◆ 令和7年6月からは、利用者数が4,000人を超え、利用回数も月10,000回を超える利用がある。

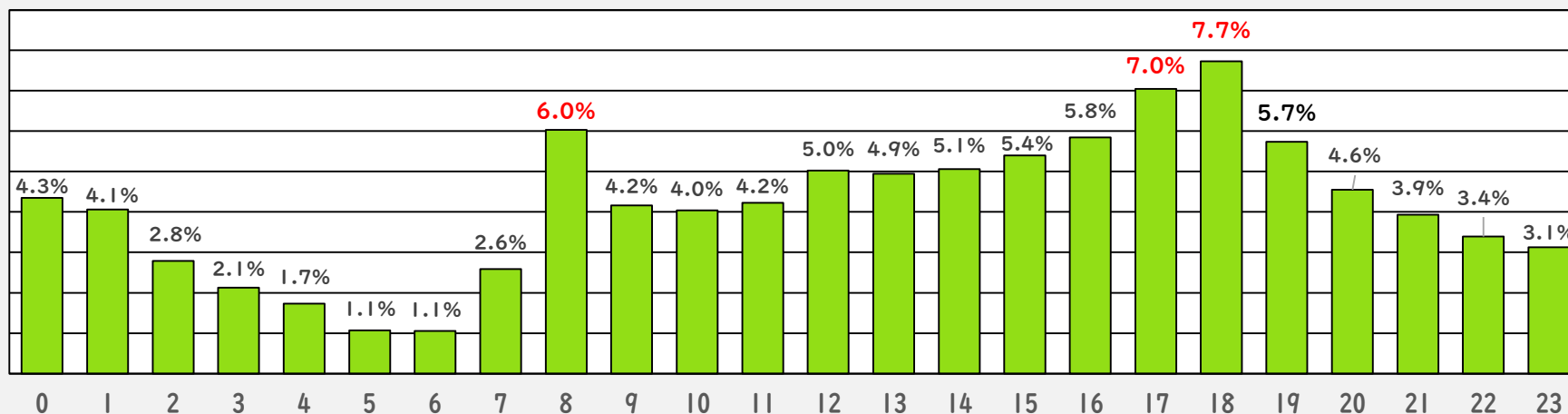
4. 利用実績（開始～令和7年9月）

HIGASHIOSAKA

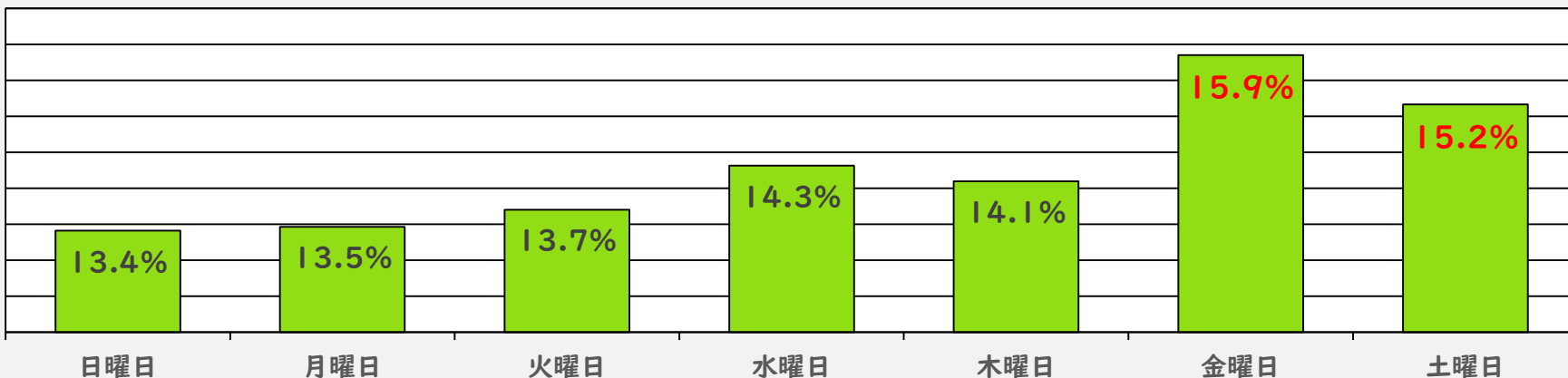


利用時間帯・曜日別比率（累計）

利用時間帯別



利用曜日別



- ◆ 特に通勤・通学の時間帯は多くの利用が見られる。
- ◆ 週末の利用が多くなっている。

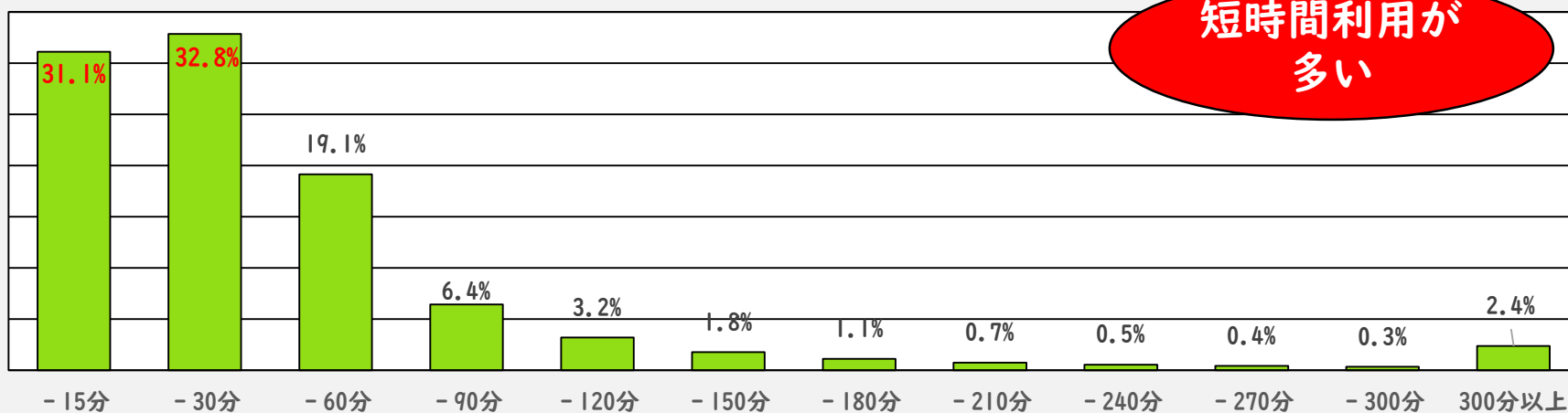
4. 利用実績（開始～令和7年9月）

HIGASHIOSAKA



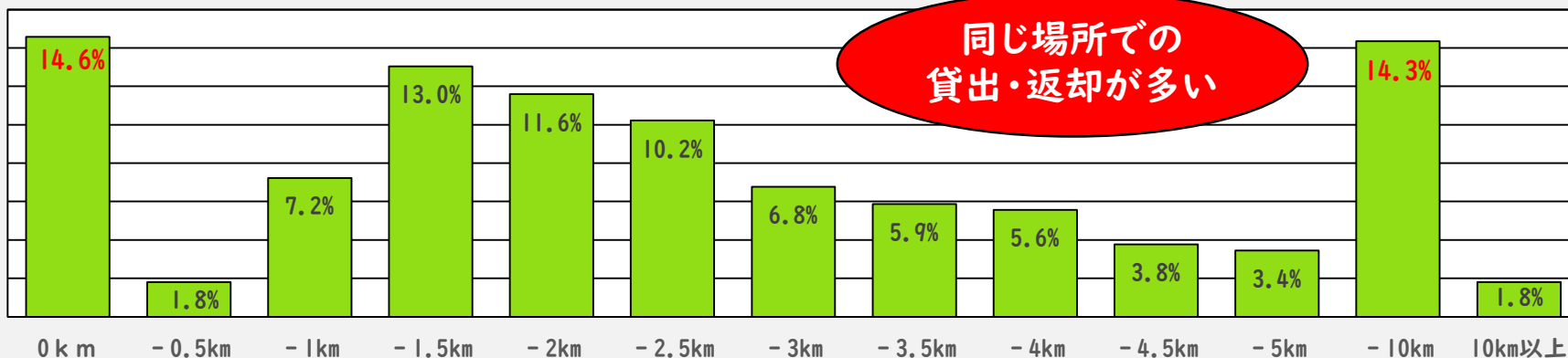
利用時間・移動距離（累計）

利用時間別



短時間利用が多い

移動距離別



同じ場所での貸出・返却が多い

- ◆ 30分以内の短時間利用が多く見られる。
- ◆ 0km（貸出・返却場所が同一場所）の利用が特に多い。また、5km～10kmの利用も多く見られる。

4. 利用実績（開始～令和7年9月）

HIGASHI-HOSAIKA



貸出・返却ステーションランキング（令和6年10月～令和7年9月）

順位	貸出ステーション		返却ステーション	
	ステーション名	回数	ステーション名	回数
1	近鉄東花園駅	3,688	近鉄東花園駅	3,917
2	JR俊徳道駅前駐輪場	3,286	東大阪市役所	3,479
3	東大阪市役所	3,269	JR俊徳道駅前駐輪場	3,291
4	近畿大学東大阪キャンパス (KINCUBA Basecamp)	2,899	長瀬駅北B駐輪場	2,971
5	長瀬駅北B駐輪場	2,764	近畿大学東大阪キャンパス (KINCUBA Basecamp)	2,897
6	近畿大学東大阪キャンパス (Eキャンパス)	2,333	近畿大学東大阪キャンパス (Eキャンパス)	2,750
7	近鉄河内小阪駅	2,122	近鉄河内小阪駅	2,134
8	エコステーション21 高井田南	2,105	エコステーション21 高井田南	2,108
9	吉田駅前駐輪場	1,987	吉田駅前駐輪場	1,985
10	布施四条通り第2駐輪場	1,882	HOS小阪ゴルフクラブ	1,939

4. 利用実績（開始～令和7年9月）

HIGASHIOSAKA



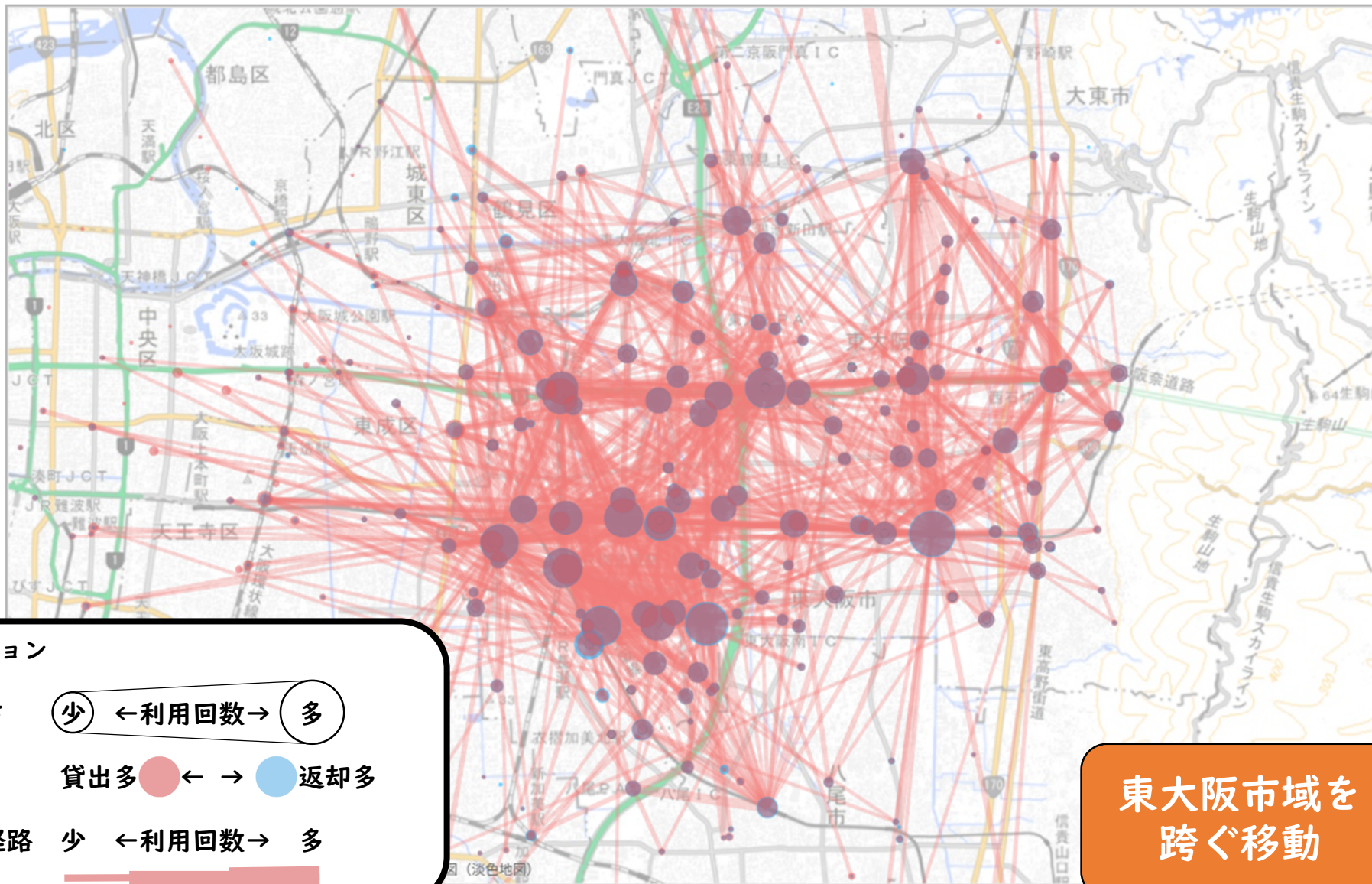
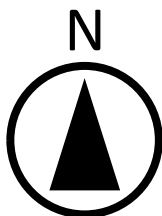
経路ランキング（令和6年10月～令和7年9月）

順位	貸出ステーション	返却ステーション	利用回数	直線距離
1	近鉄東花園駅	近鉄東花園駅	714	0.0 km
2	近畿大学東大阪キャンパス (KINCUBA Basecamp)	JR俊徳道駅前駐輪場	642	1.4 km
3	JR俊徳道駅前駐輪場	近畿大学東大阪キャンパス (KINCUBA Basecamp)	556	1.4 km
	長瀬駅北B駐輪場	近畿大学東大阪キャンパス (Eキャンパス)	556	1.4 km
5	吉田駅前駐輪場	吉田駅前駐輪場	433	0.0 km
6	JR俊徳道駅前駐輪場	近畿大学東大阪キャンパス (Eキャンパス)	426	2.0 km
7	若江岩田北第1駐輪場	若江岩田北第1駐輪場	409	0.0 km
8	徳庵駅駐輪場	徳庵駅駐輪場	394	0.0 km
9	JR俊徳道駅前駐輪場	JR俊徳道駅前駐輪場	377	0.0 km
10	荒本駅東駐輪場	荒本駅東駐輪場	357	0.0 km

4. 利用実績 (開始～令和7年9月)



ODデータ (市域 令和7年9月)



ステーション

大きさ (少) ← 利用回数 → (多)

色 貸出多 (赤) ← → (青) 返却多

利用経路 少 ← 利用回数 → 多

東大阪市域を
跨ぐ移動

4. 利用実績（開始～令和7年9月）



ODデータ（近鉄東花園駅 令和7年9月）



ステーション

大きさ (少) ← 利用回数 → (多)

色 貸出多 (赤) ← → (青) 返却多

利用経路 少 ← 利用回数 → 多

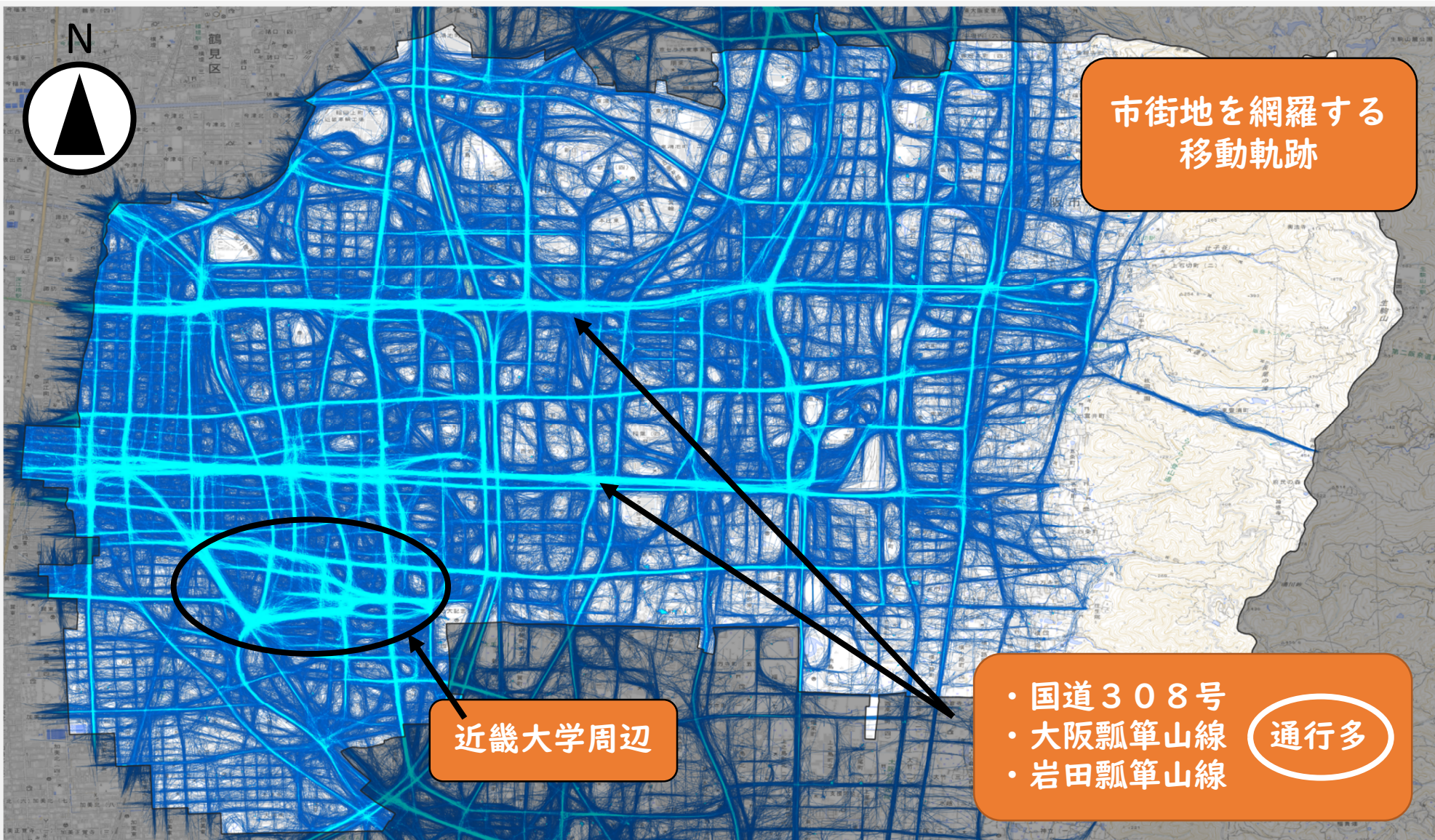
順位	貸出地点（⇒近鉄東花園駅）
1	池島神社
2	花園図書館
3	サイクルベースあさひ東大阪吉田店
4	花園温泉 sauna kukka
5	石川自動車(株)東大阪工場駐車場

順位	返却地点（近鉄東花園駅⇒）
1	池島神社
2	花園温泉 sauna kukka
3	花園図書館
4	サイクルベースあさひ東大阪吉田店
5	八尾市生涯学習センター

4. 利用実績 (開始～令和7年9月)



移動軌跡データ (令和6年10月～令和7年9月)

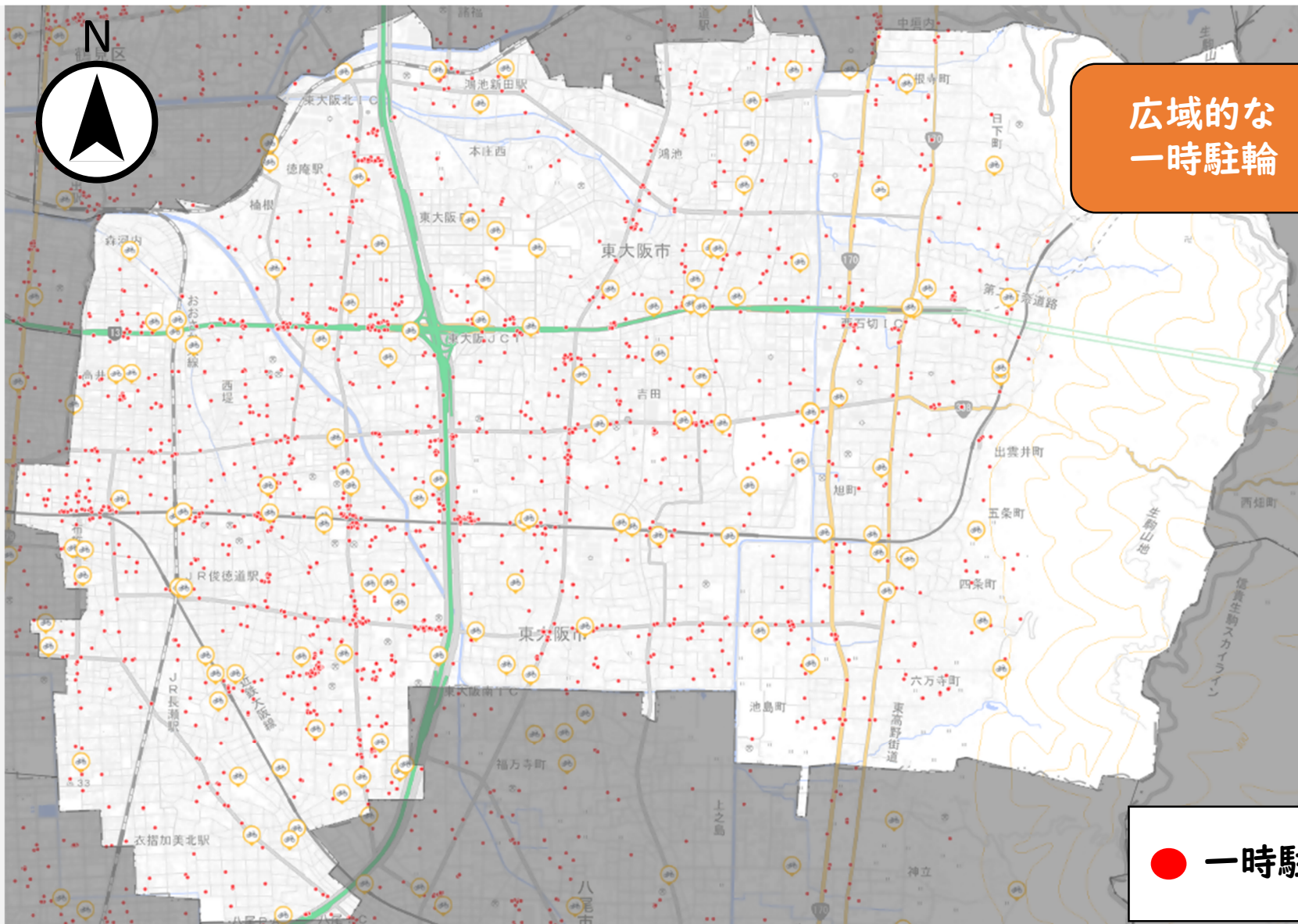


4. 利用実績 (開始～令和7年9月)

HIGASHI-OSAKA



一時駐輪データ (令和7年9月)



広域的な
一時駐輪



アンケートの概要

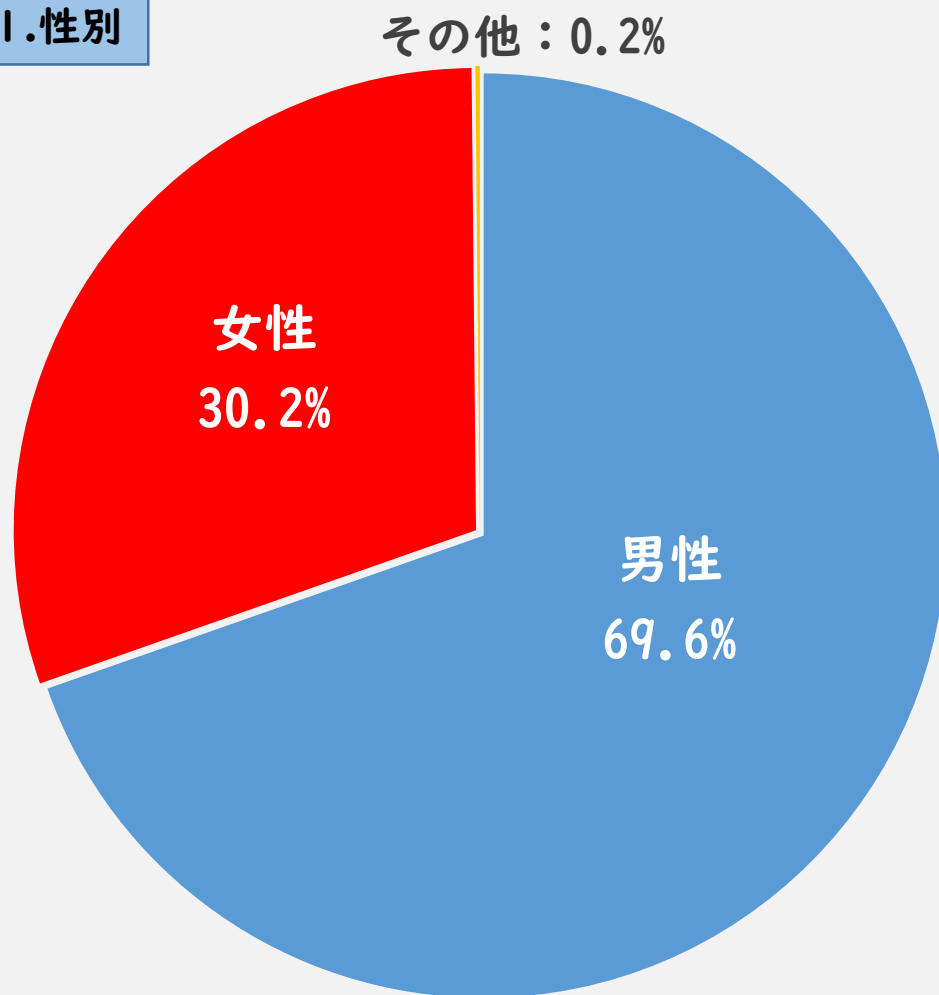
- ◆ アンケート方法 : HELLO CYCLINGアプリ内で実施
- ◆ 対象者 : 令和4年10月1日から令和7年9月9日に
東大阪市内でシェアサイクルを利用した方
- ◆ 対象者数 : 27,487名
- ◆ 回答者 : 642名
- ◆ 回答期間 : 令和7年9月19日(金)～令和7年9月25日(木)
- ◆ 回答項目 : 回答者属性、利用状況、満足度、今後の意向

5. アンケート実施

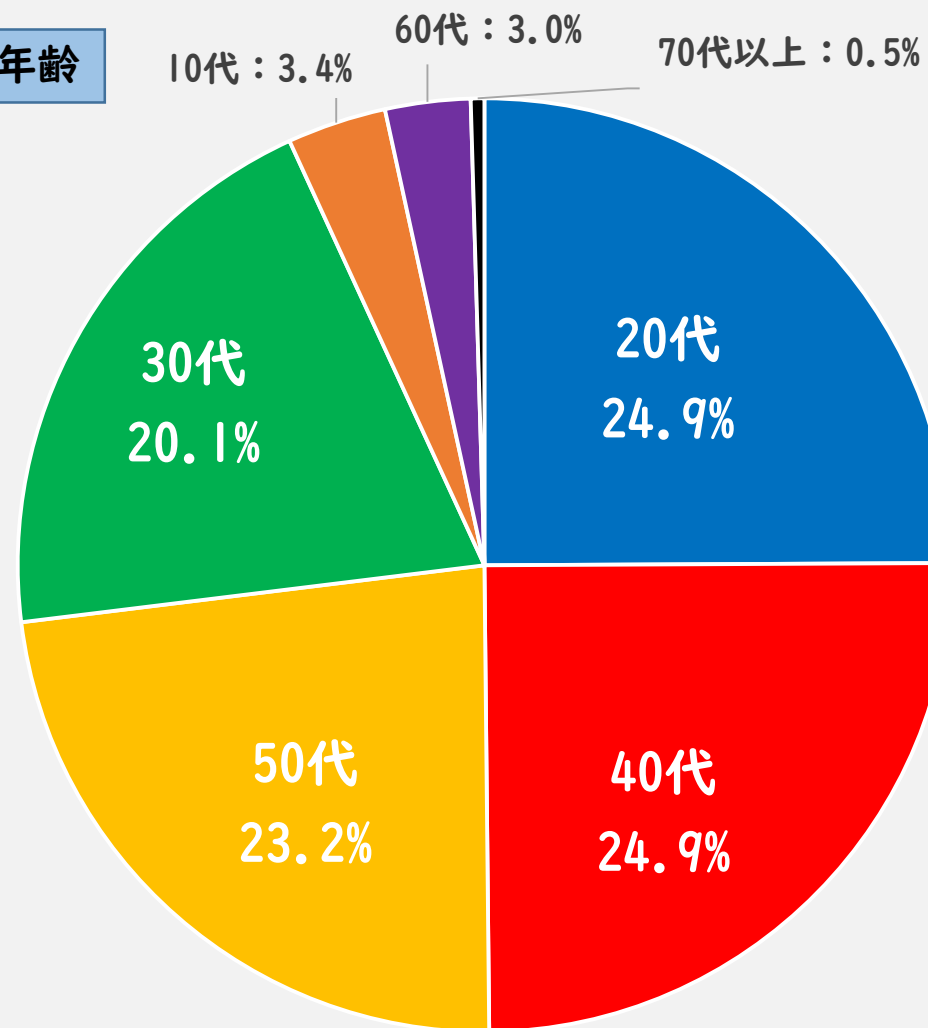


回答者属性<性別・年齢>

1.性別



2.年齢



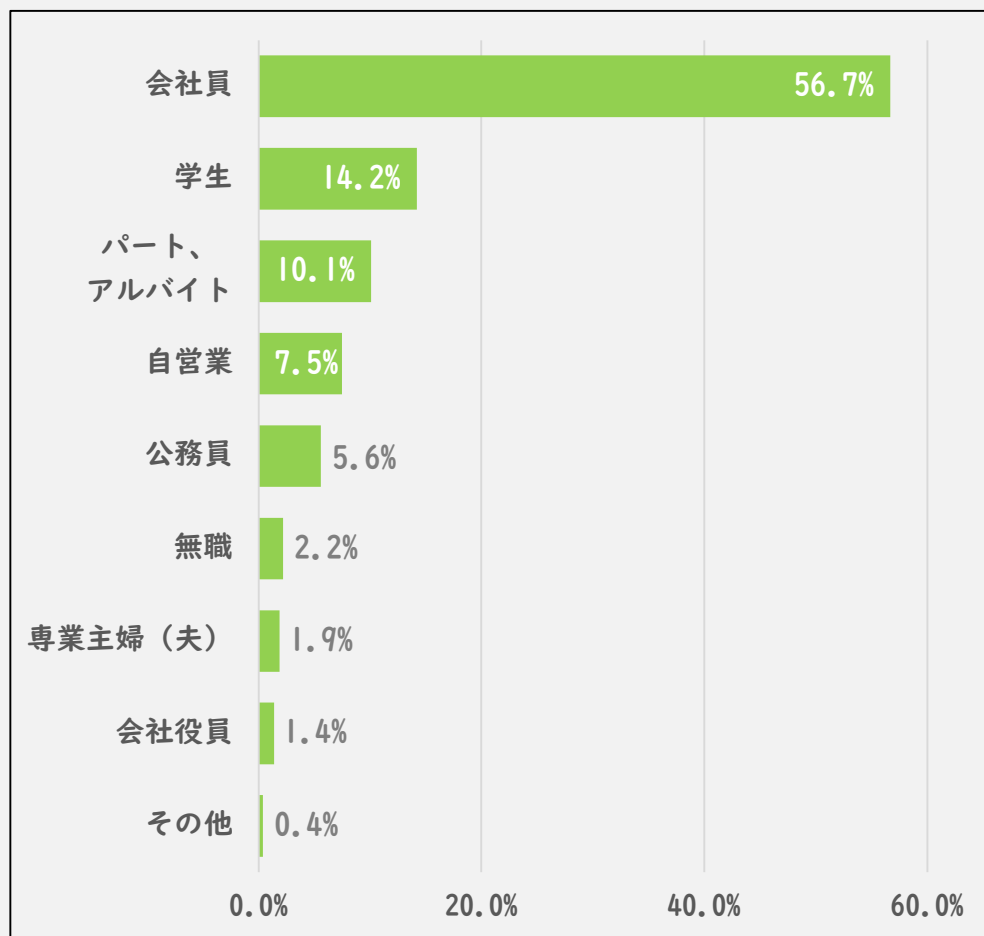
- 性別項目では、男性が69.6%と多かった。
- 年齢項目では、20代～50代が特に利用している。

5. アンケート実施

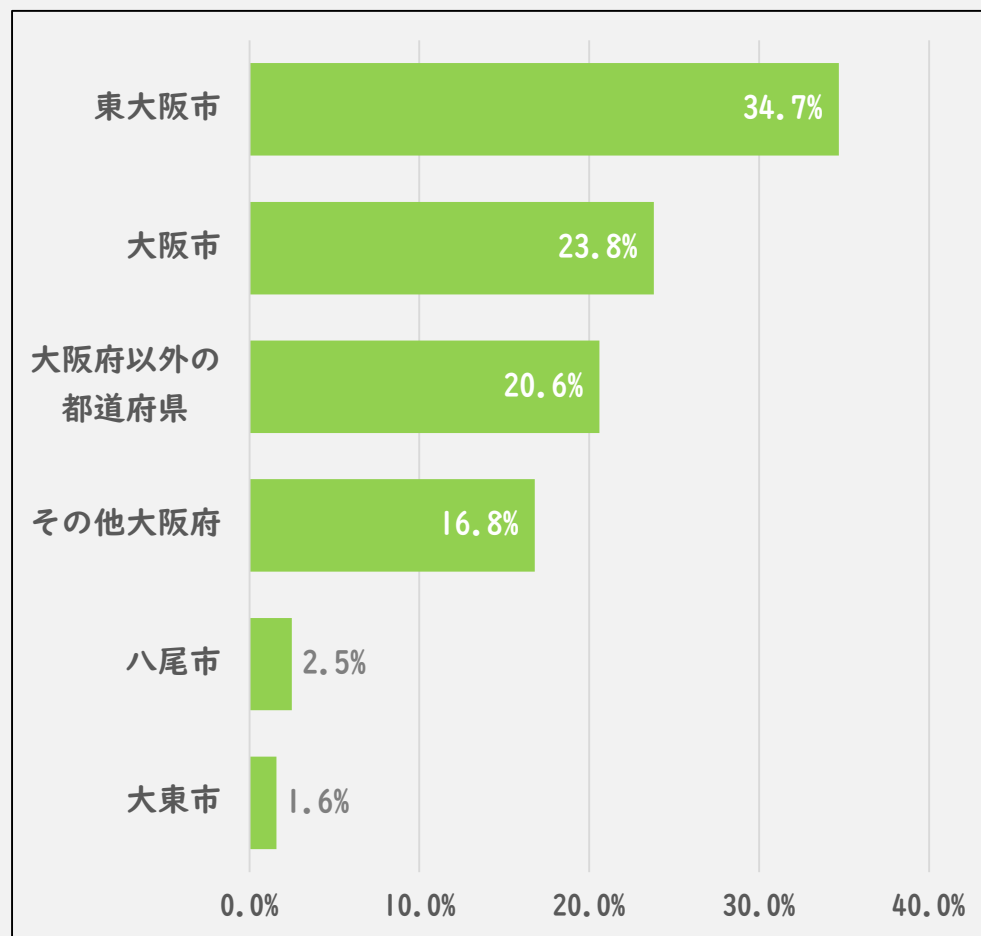


回答者属性<職業、住まい>

3. 職業



4. 住まい

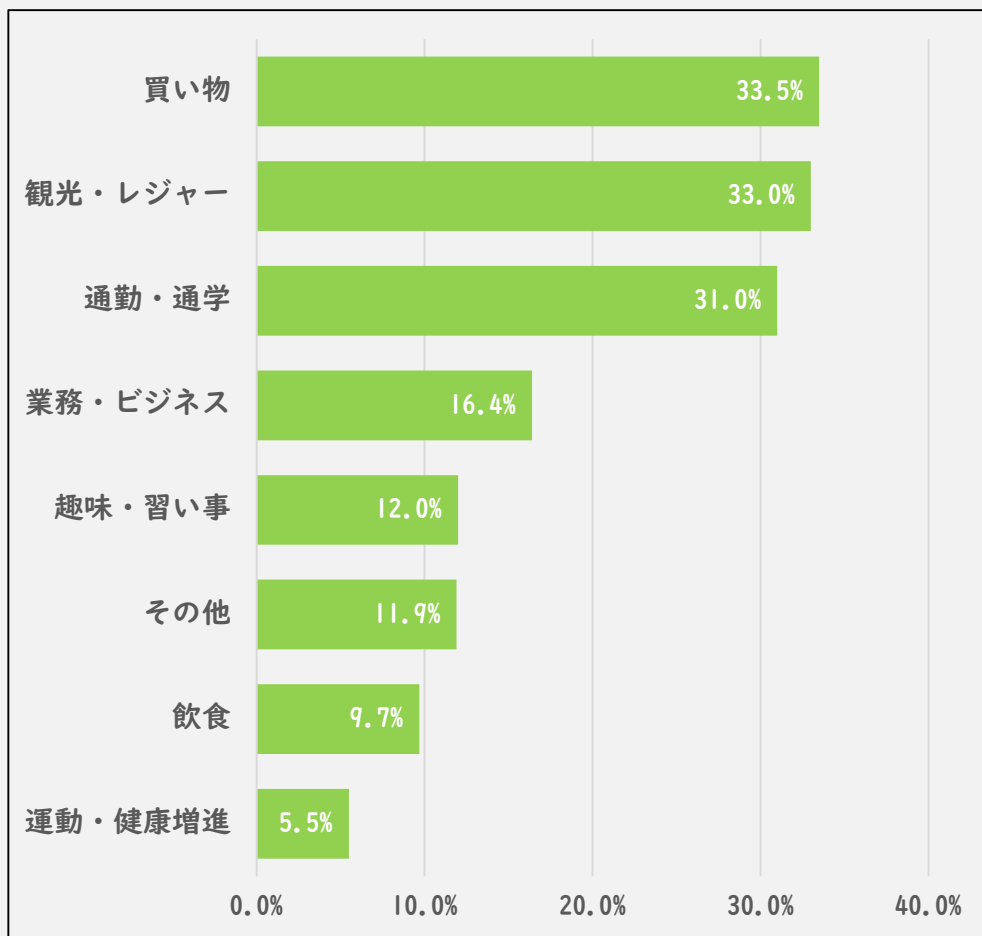


- 職業項目では、会社員が半数以上利用している。
- 住まい項目では、東大阪市以外の方も多く利用している。

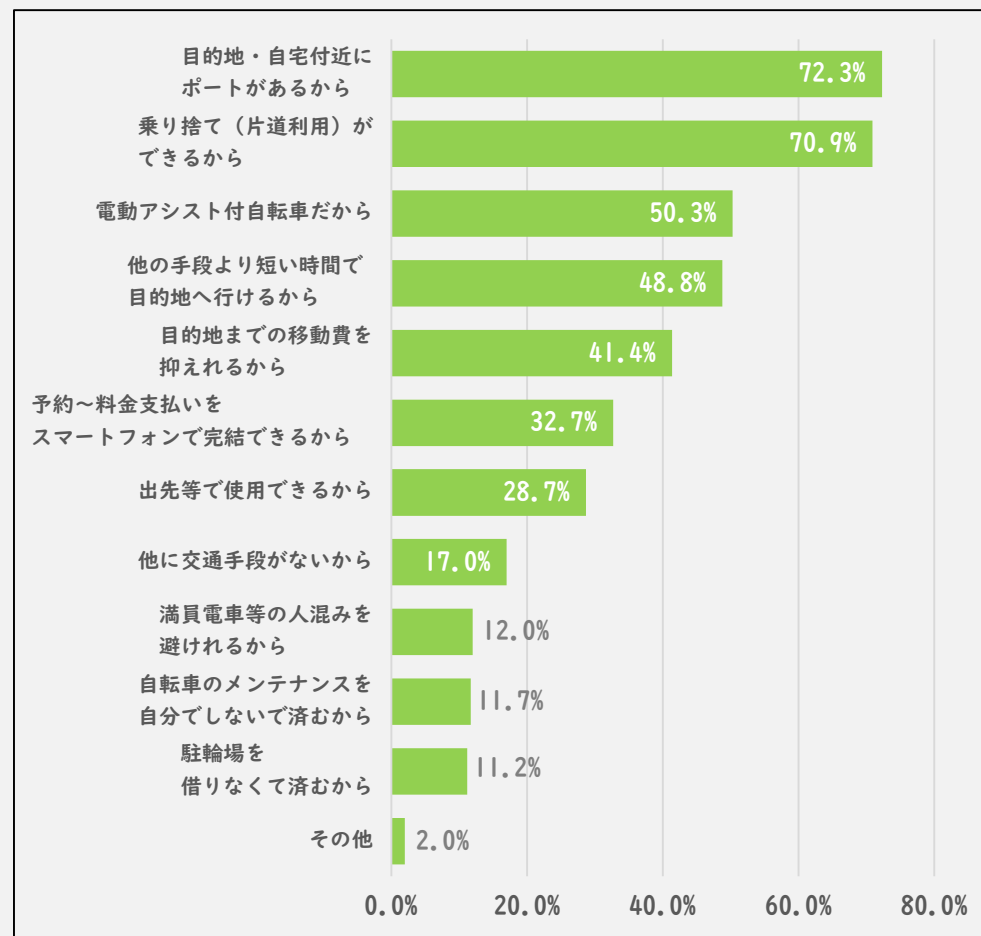


利用状況

5. 利用目的 (複数回答)



6. 利用したきっかけ、理由 (複数回答)

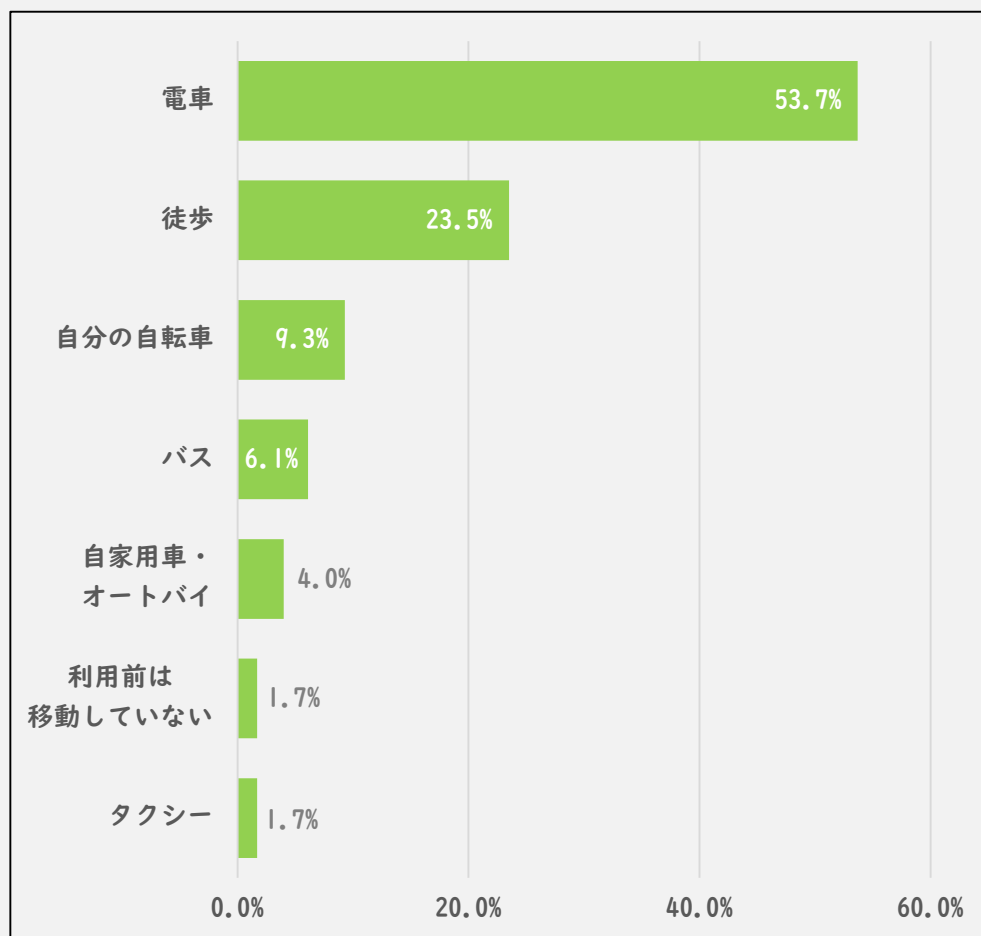


- 買い物、観光・レジャー、通勤・通学などさまざまな目的で利用されている。
- 約7割の方が近くにポート(ステーション)があり、乗り捨て可能なことから利用されている。

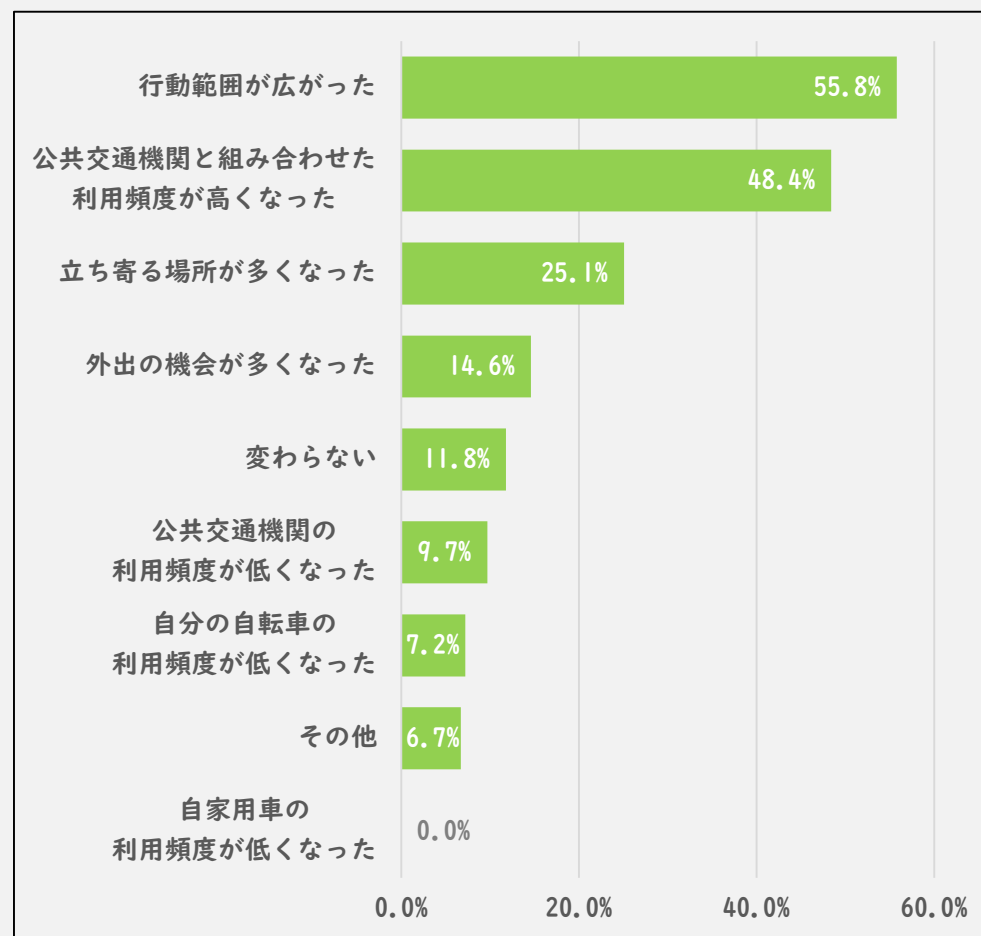


利用状況

7. 利用前の主な移動手段



8. 利用後の自身の行動変化(複数回答)

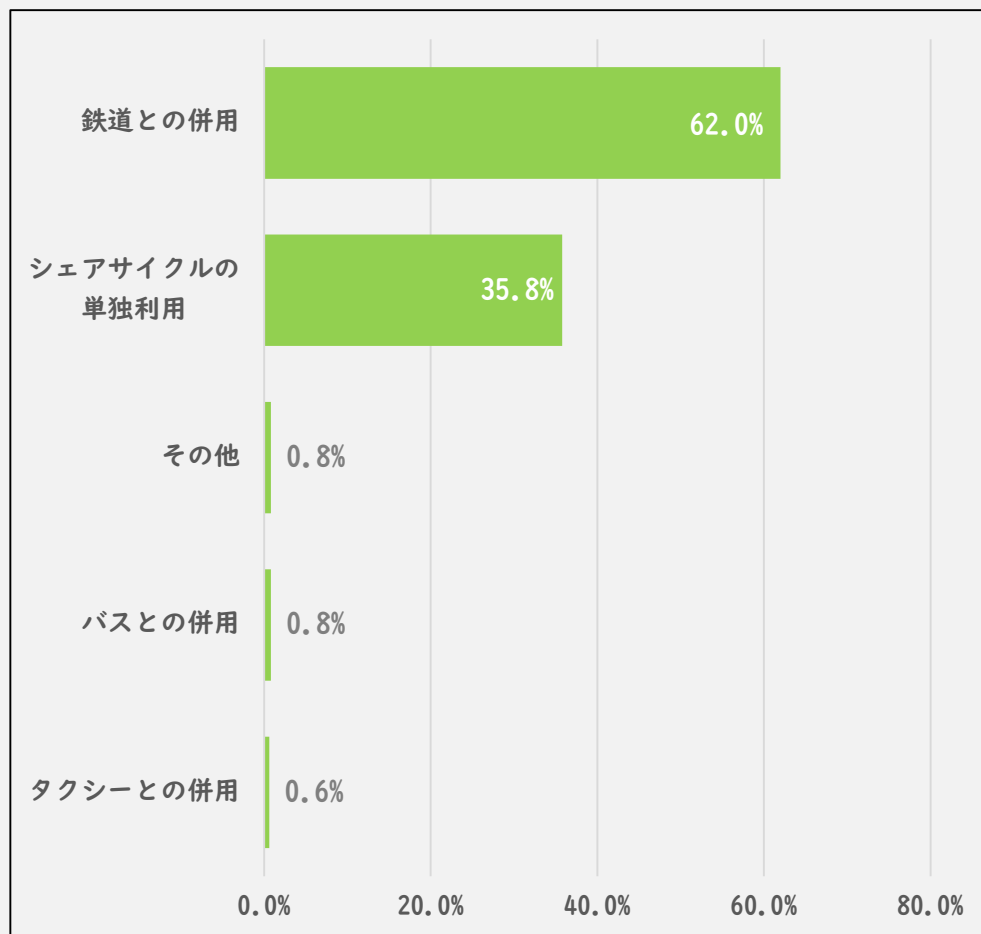


- 電車を利用していた方がシェアサイクルをよく利用されている。
- 行動範囲が広がり、公共交通機関を組み合わせた利用も多くされている。

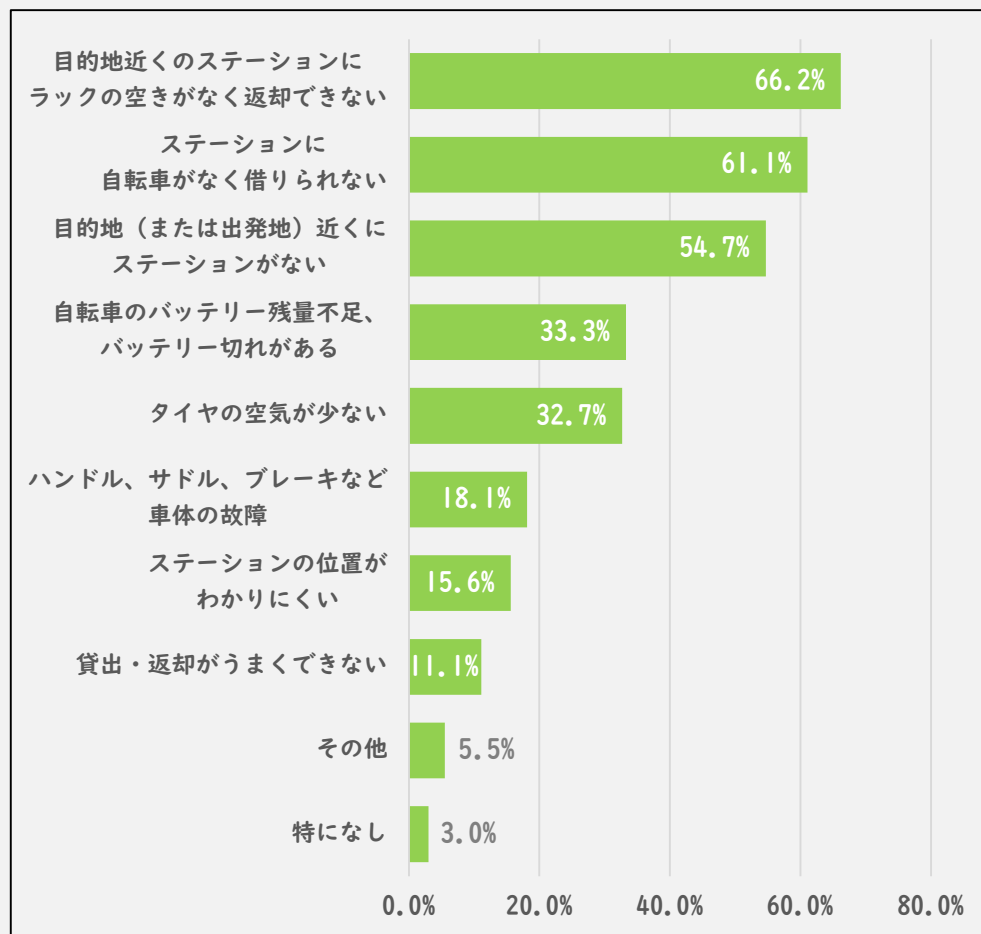


利用状況

9. 利用する際の利用形態



10. 利用していて困ったこと(複数回答)



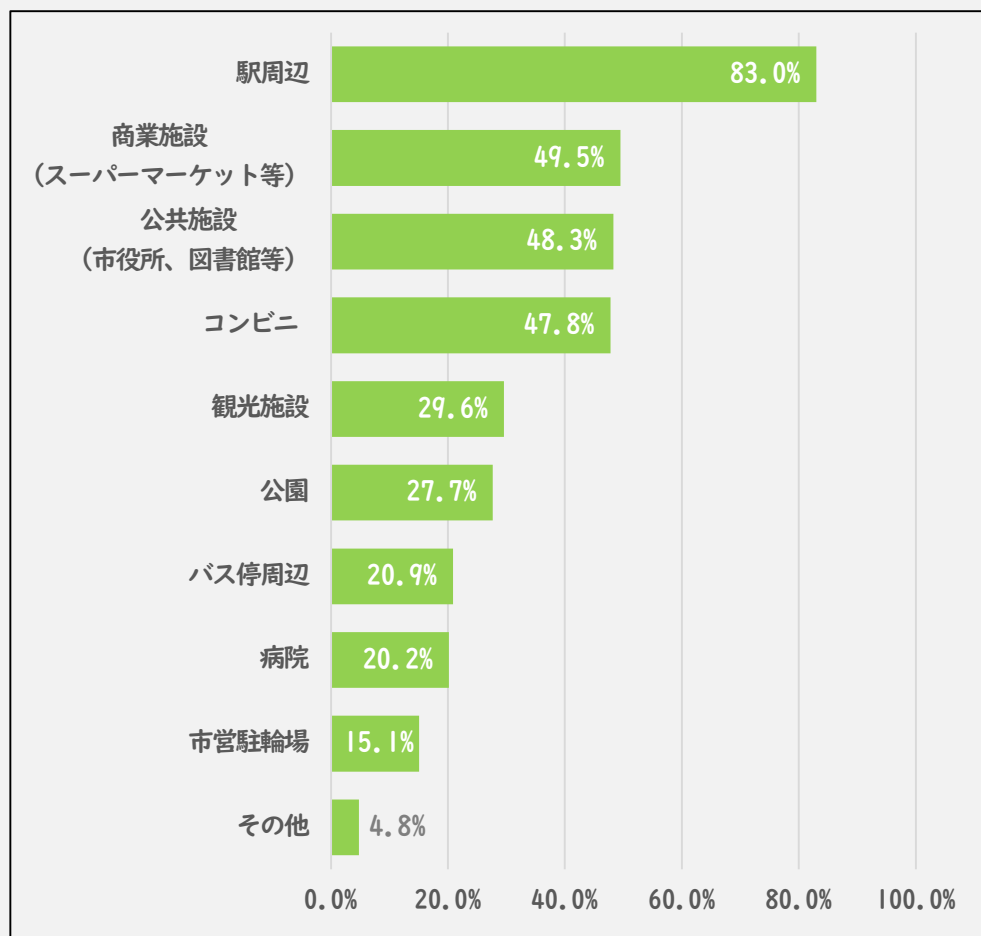
- シェアサイクルだけの利用ではなく、鉄道との併用利用が多く占めている。
- ステーション、ラックの数不足によって困ったことが多くある。

5. アンケート実施

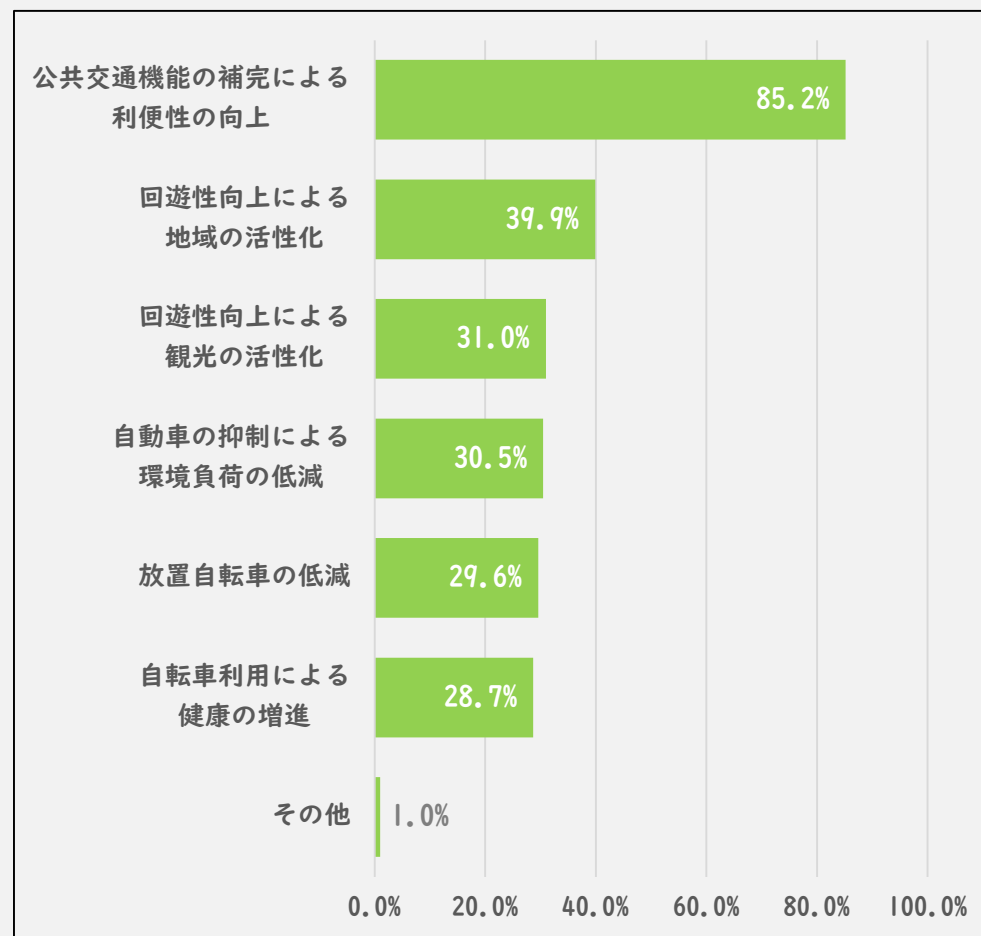


利用状況

11. ステーションがあると便利な場所（複数回答）



12. 考えられる効果（複数回答）

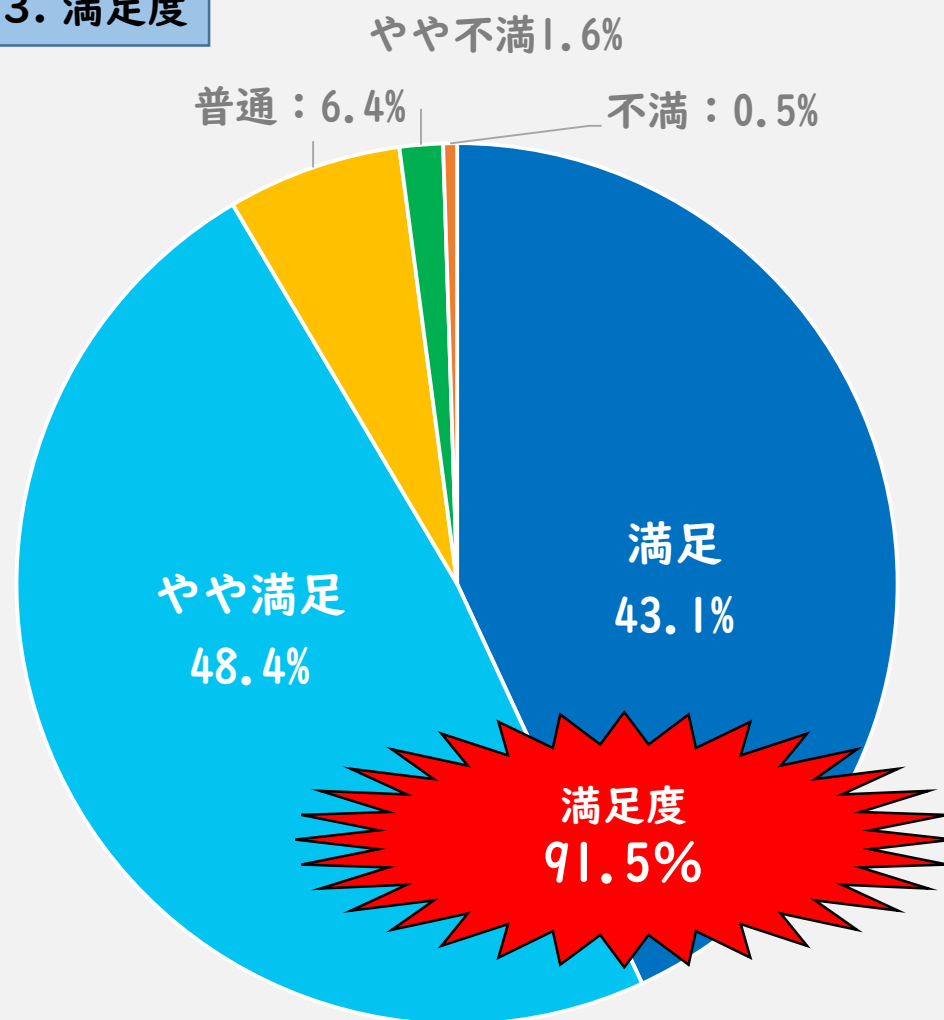


- 特に駅周辺に設置を望む意見が多い。
- 公共交通機能の補完による利便性の向上効果を考えられている方が多い。

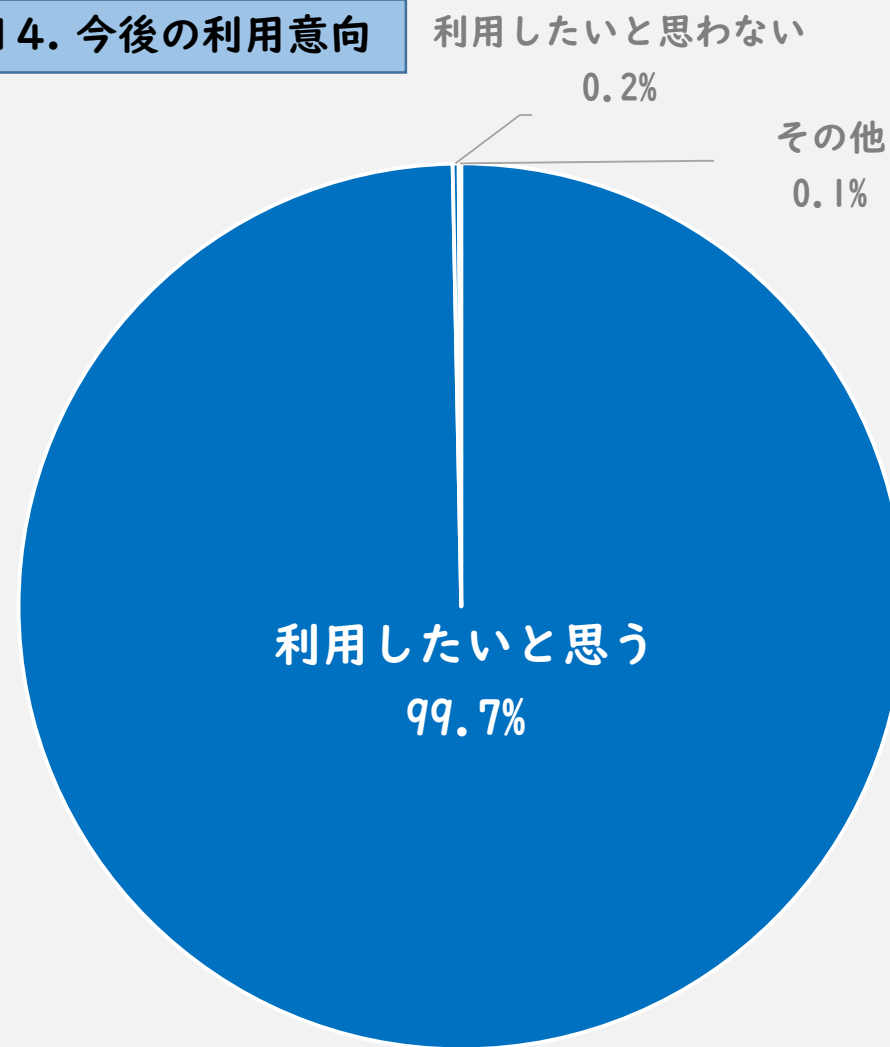


満足度・利用意向

13. 満足度



14. 今後の利用意向



➤ やや満足・満足が90%を超えており、今後利用したい方は99%を超えている。



意見等

満足な点

- ◆ 駅間の移動やバスの待ち時間を回避できる。
- ◆ 公共交通機関ではアクセスしにくい場所への移動に役立つ。
- ◆ 自宅や職場周辺あるいは旅行先での利用に助かっている。

不満な点

- ◆ ステーションに空きや自転車が無く、遠方のステーションへ移動しなければならない。
- ◆ 自転車のメンテナンス不足（タイヤの空気圧、バッテリー残量など）がある。
- ◆ 料金体系を安くして欲しい。
- ◆ カゴの設置、ヘルメットの貸出し、スマホホルダーの完備などをして欲しい。

6. 実証実験の検証



要約（利用実績）

項目	まとめ
ステーション数・利用回数など	(令和4年10月(開始月) ⇒ 令和7年9月末の推移) ステーション数 : 29箇所 ⇒ 128箇所 利用回数 : 796回/月 ⇒ 13,925回/月 利用者数 : 436人/月 ⇒ 4,908人/月
時間帯別・曜日別	<ul style="list-style-type: none">・通勤・通学の時間帯の利用が多い。・週末の利用が若干多い。
利用時間・移動距離	<ul style="list-style-type: none">・30分以内の短時間利用が多い。・同じ所で貸借・返却する利用が多い。
貸借・返却ステーション順位	<ul style="list-style-type: none">・近鉄東花園駅は貸借・返却ともに最多である。
利用経路	<ul style="list-style-type: none">・俊徳道駅 ⇄ 近畿大学間での利用が多く見られる。
ODデータ等	<ul style="list-style-type: none">・移動軌跡、一時駐輪データから、広域的にシェアサイクルで移動されている。



要約(アンケート)

項目	まとめ
回答者属性	<ul style="list-style-type: none">・20代～50代が特に利用している。・会社員の方の利用が多い。・東大阪市民以外の方の利用も多数ある。
利用状況	<ul style="list-style-type: none">・買い物、観光・レジャー、通勤・通学に多く利用している。・鉄道などの公共交通機関と組み合わせた利用が多い。・ラックの空き・自転車がなくて困ることが多い。・公共交通機能の補完により利便性が向上したと考えられている。
満足度・利用意向	<ul style="list-style-type: none">・90%を超える方がやや満足・満足である。・99%を超える方が今後も利用したいと思う。
その他意見	<ul style="list-style-type: none">・駅間の移動やバスの待ち時間を回避できる。・公共交通機関ではアクセスしにくい場所への移動に役立つ。・カゴの設置、ヘルメットの貸出し、スマホホルダーの完備などをして欲しい。・料金体系を安くして欲しい。・自転車のメンテナンス不足がある。



検証結果のまとめ(効果)

実証実験により、下記の結果が得られました。

1 新たな移動手段として

- ◆利用回数は1万回/月を超えており、特に30分以内の利用が多く、手軽な移動手段として採用されている。
- ◆俊徳道駅周辺⇄近畿大学周辺での利用が多く、通学などの手段として利用されている。
- ◆日中の利用が多いが、深夜・早朝など電車・バスの運行がされていない時間帯にも利用されている。
- ◆自動車からの転換があり、環境負荷の低減や健康増進につながっている。

2 回遊性の向上、地域の活性化

- ◆同じステーションで貸借・返却するケースが多く、ステーション周辺の回遊に利用されている。
- ◆アンケート結果から、シェアサイクルを利用したことで「行動範囲が広がった」、「立ち寄る場所が多くなった」などの回答が多く、回遊性が向上し、地域の活性化にもつながっている。
- ◆近隣市からの往来があり、市域を跨いだ移動手段として活用されている。

3 増加傾向にある需要

- ◆ステーション数の増加もあり、利用回数、利用者数ともに増加傾向にある。
- ◆アンケート結果から、満足度は90%を超えており、99%を超える方が今後も利用したいと回答している。



検証結果のまとめ(課題)

実証実験により、下記の課題が浮き彫りになりました。

1 空きラック・ステーション等の不足

- ◆利用者の半数以上が、利用していて困ったことに、「ステーションに空きがなく返却できない」、「ステーションに自転車がなくて借りられない」を挙げており、ステーションごとの自転車の偏りによって利用機会が損失する状況となっている。
- ◆利用したきっかけの理由の最多である「目的地・自宅付近にステーションがあるから」とあるとおり、ステーションが近くにあることで利便性が向上し、利用機会の増加につながる。
また、駅周辺、商業施設、公共施設などに設置を求める意見も多くあり、新たに設置・増設することで利用機会の増加につながる。

2 自転車のメンテナンス不足

- ◆利用していて困ったことに自転車のメンテナンス不足（バッテリー不足、タイヤの空気が少ない、車体の故障）に関することが多く挙げられている。

3 市が関与する必要性

- ◆公有地への設置が容易になること、民有地への設置においても承諾を得られやすくなること、民間事業者のみの判断でポートの存廃が決定されないことから市の積極的な関与が必要である。



今後の取り組み

本格実施への移行に向け、下記のことに取り組みます。

1 ステーションの増設

ステーションの増設は、より利用されやすくなること、またステーションの密度を高めることでステーションの空きや自転車が無いことなどの課題への対策にもなることから、さらなるステーションの増設を検討する。

【公有地】公園や観光施設などの公有地に設置ができるように市内部・関係各所と調整を行う。

【民有地】駅周辺や商業施設などの需要がある箇所に設置できるように支援を行う。

2 維持管理体制の向上

バッテリー不足、タイヤの空気圧、自転車の故障などのメンテナンス不足、ステーションごとの自転車台数の偏りなど、利用機会の創出及び利用者へのサービス水準の維持・向上について民間事業者と協議を行い、改善に努める。

3 民間事業者との協力関係

民間事業者には、「ステーションの増設」「維持管理体制の向上」に努めること、さらなるPR活動を行うことなどを求め、本市と協力関係を築きながら、市民にとって快適で使いやすい移動手段となるよう支援していく。