

大東市シェアサイクル事業実証実験 結果報告書

令和8年3月

大東市政策推進部
公民連携推進室



目次

<1. 実証実験の概要>1

<2. 大東市の実施状況>2

- ・ ステーション数等
- ・ 利用回数及び利用者数
- ・ 利用実績(曜日別・時間帯別・利用距離別・利用時間別・移動軌跡)

<3. アンケート実施について(集計結果)>9

- ・ 回答者属性
- ・ 利用状況・利用満足度
- ・ ご意見等

<4. 検証結果と今後について>18

- ・ 国の考え方
- ・ 利用実績からみる効果検証
- ・ 課題
- ・ 今後の展望



1. 実証実験の概要

実施概要

シェアサイクル事業は、複数の設置されたステーション(専用駐輪スペース)間で、片道利用のできる短時間・短距離の移動を目的とする新たな都市交通サービスである。また、近隣の自治体にも乗り入れすることができるため、市内外の移動手段としても利用できる。

本実証実験では、本市全域を対象に、公共用地や民間用地を活用して、ステーションを設置していき、事業推進における相互補完の可能性やシェアサイクルの有効性及び事業課題の検証を行うもの。

目的

- ①**交通利便性の更なる向上**…シェアサイクルを活用することで駅・商業地・観光地・住宅街の移動を、より便利にし、市内回遊性及び利便性の向上をめざす。
- ②**新たな魅力発信**…飯盛城跡地や公民連携事業による運営施設等を、シェアサイクルを使って周遊し、連続性を高めた体験を促すことで、市の魅力創造に繋げる。
- ③**安全・安心のまちづくり**…住み続けたいまちを想う、環境に配慮した取組み、また防災等に資するまちづくりを実現するもの。
- ④**健康づくり**…シェアサイクルで市内を周遊することで健康増進に寄与。



期間

令和5年(2023年)7月7日(金) ~ 令和8年(2026年)3月31日(火) まで

期待効果

シェアサイクルが期待される効果として、いつでもどこのステーションでも自転車の貸出・返却が可能であるため、生活利便性の向上が期待される。市内の観光地を巡るなどの周遊性の向上に加え、渋滞を気にせず移動できる利便性、CO2排出削減に伴う環境負荷の低減、更には運動不足解消といった健康増進にも繋がることを期待される。

実施体制 (主な役割)

大東市	OpenStreet(株)
<ul style="list-style-type: none">・実証実験全体の総括・公共のサイクルポート用地の確保・関係事業者との調整・利用者への周知、広報 	<ul style="list-style-type: none">・シェアサイクル事業の運営・民間のサイクルポート用地の確保・利用者への周知、広報・施設及び器材の整備 

2. 大東市の実施状況

◆ステーション数(公共用地)

時期	ラック設置数	施設名
令和5年7月	① 8	①市役所
	② 3	②From Earth Kids (旧諸福児童センター)
	③ 4	③野崎まいり公園
	④ 4	④中央図書館 (文化ホール) /総合福祉センター付近
	⑤ 4	⑤中央図書館 (文化ホール) /総合福祉センター付近
	⑥ 6	⑥西部図書館 (来ぶらり南郷)
	⑦ 5	⑦東部図書館 (来ぶらり四条)
令和5年9月	⑧ 6 ⑫ 6	⑧東諸福公園 ⑫北条公園
	⑨ 6 ⑬ 6	⑨新田中央公園 ⑬大東公園
	⑩ 6 ⑭ 6	⑩南郷公園 ⑭中垣内浜公園
	⑪ 5 ⑮ 18	⑪御供田公園 ⑮末広公園
令和6年9月	⑯ 8	⑯アクティブ・スクウェア・大東
令和7年10月	⑰ 4	⑰大東市保健医療福祉センター
令和8年2月	⑱ 10	⑱御領せせらぎ水路横

◆ステーション数(民間地)

時期	ラック設置数	施設名
令和5年6月	① 25	①ARROW大東店
令和7年5月	② 8	②UR南新田団地
	③ 2	③JR四条駅
令和7年8月	④ 15	④大阪産業大学 (駐輪場スペース)
	⑤ 15	⑤大阪産業大学 (大学構内スペース)
令和7年9月	⑥ 6	⑥オペラパーク
令和7年10月	⑦ 6	⑦キコーナ大東店
令和8年3月	⑧ 5	⑧大阪産業大学バス乗り場
	⑨ 3	⑨ビジネスホテルサンマルコ

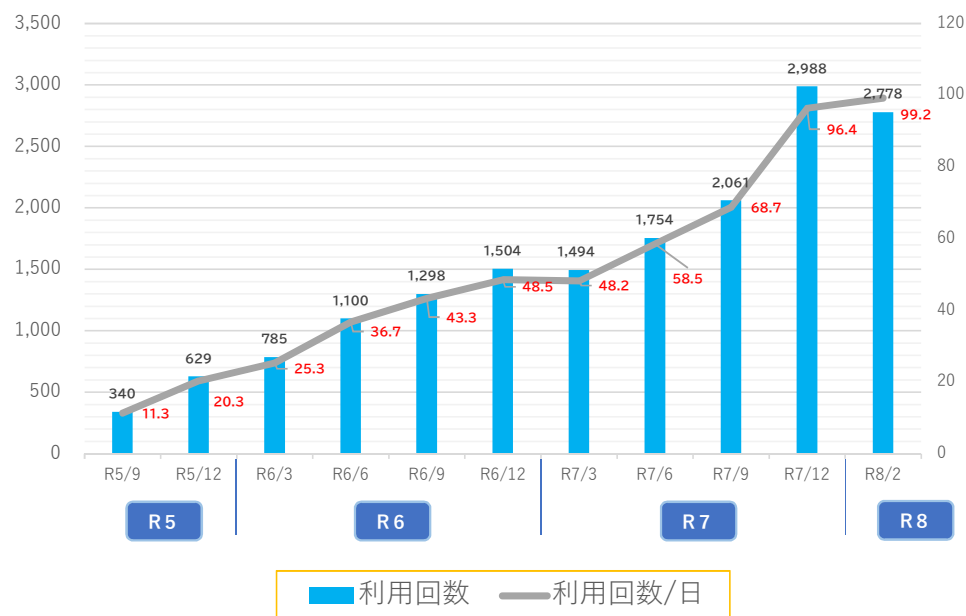
現在、本市エリア内には、公共用地(18箇所)と民間地(9箇所)、計27箇所となっている。

▶考察

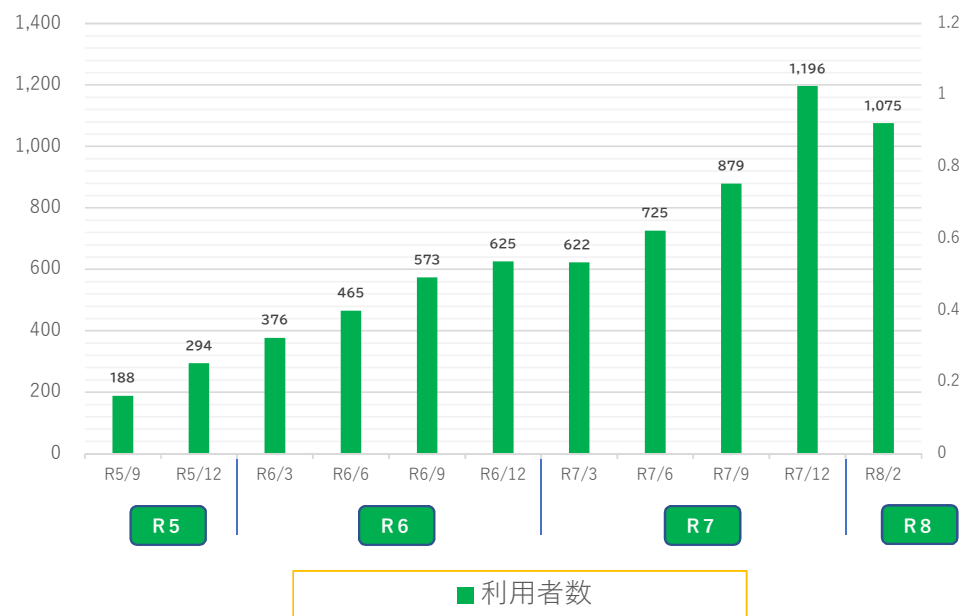
大東市全域のステーション数は、運用開始時の7カ所から段階的に増設し、現在**27箇所**まで拡充された。(R8.3月現在)
 「乗りたい場所」の近くで借りられ、「降りたい場所」の近くで返却できることによる利便性向上、事業認知度の向上、利用者の更なる定着のため、ステーション増設が必須である。利便性の高いネットワーク(半径150m以内に1か所のステーションが理想とされる)構築には、公共用地や民間地の確保が課題である。利用状況の特徴から、需要の高いステーションの大型化も含めた検討が必要である。

2. 大東市の実施状況

◆利用回数



◆利用者数

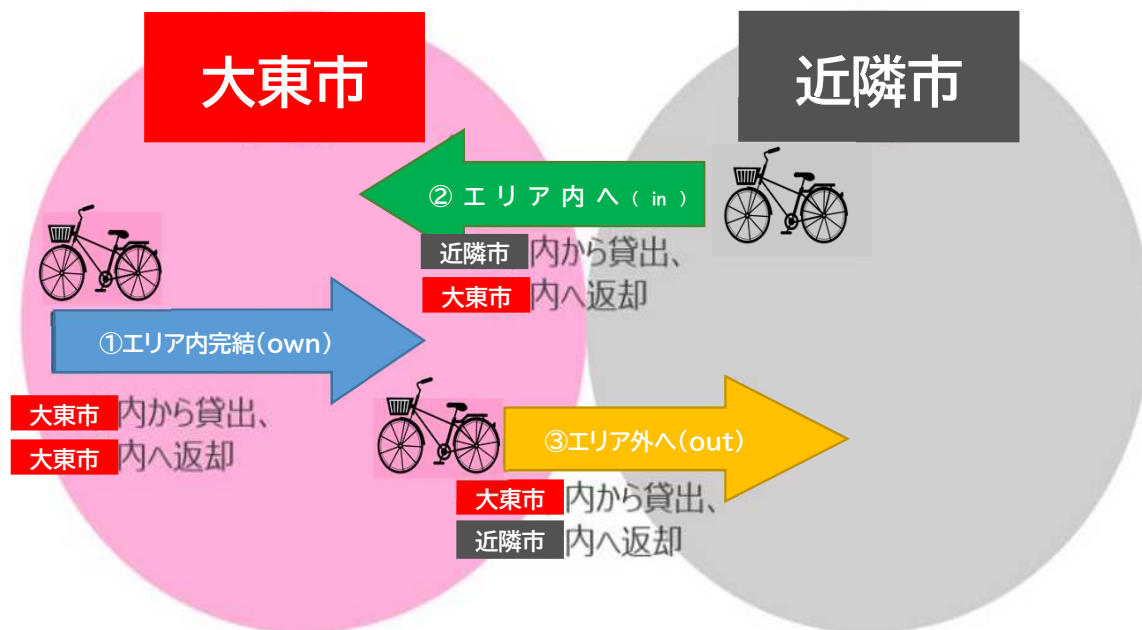
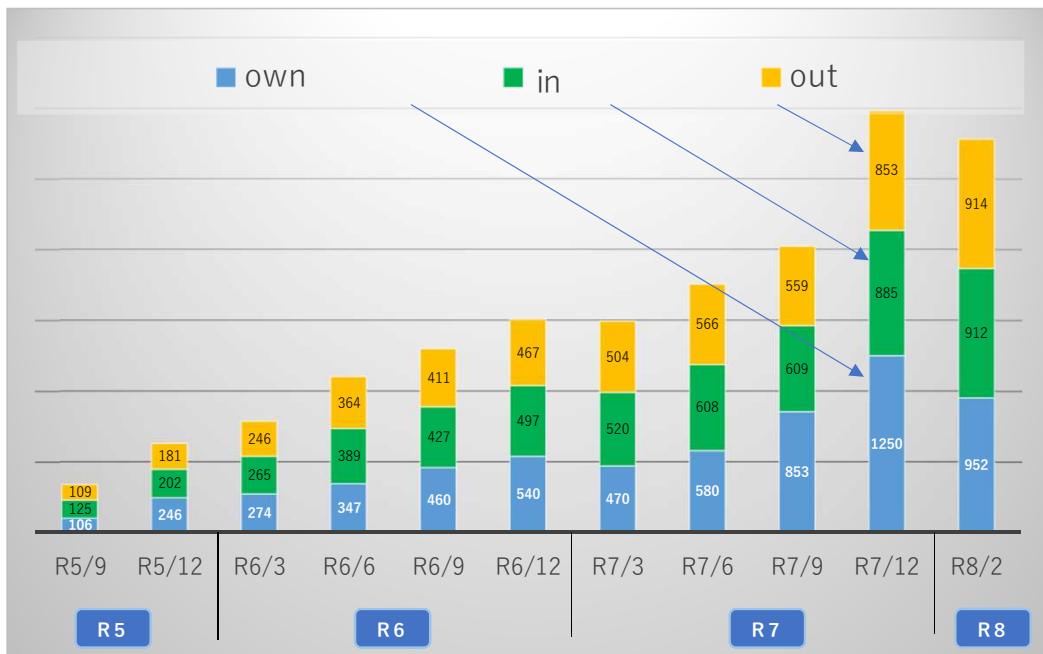


▶考察

利用回数及び利用者数をみると、導入から現在を通して、順調に推移している。全国的には冬季利用が減少傾向になるにも関わらず、本市では利用者数の増加も一定数確認されている。継続した利用者数の推移からも、年間を問わず安定した需要があることが確認できる。

2. 大東市の実施状況

◆利用実績（エリア内（in）/エリア外（out）/エリア内完結（own）別）

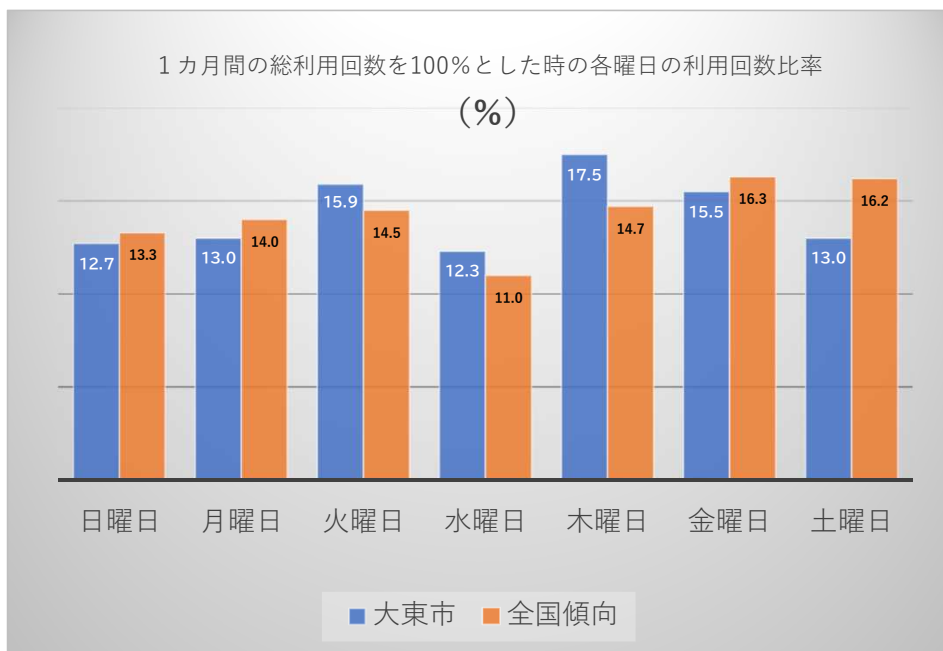


▶考察

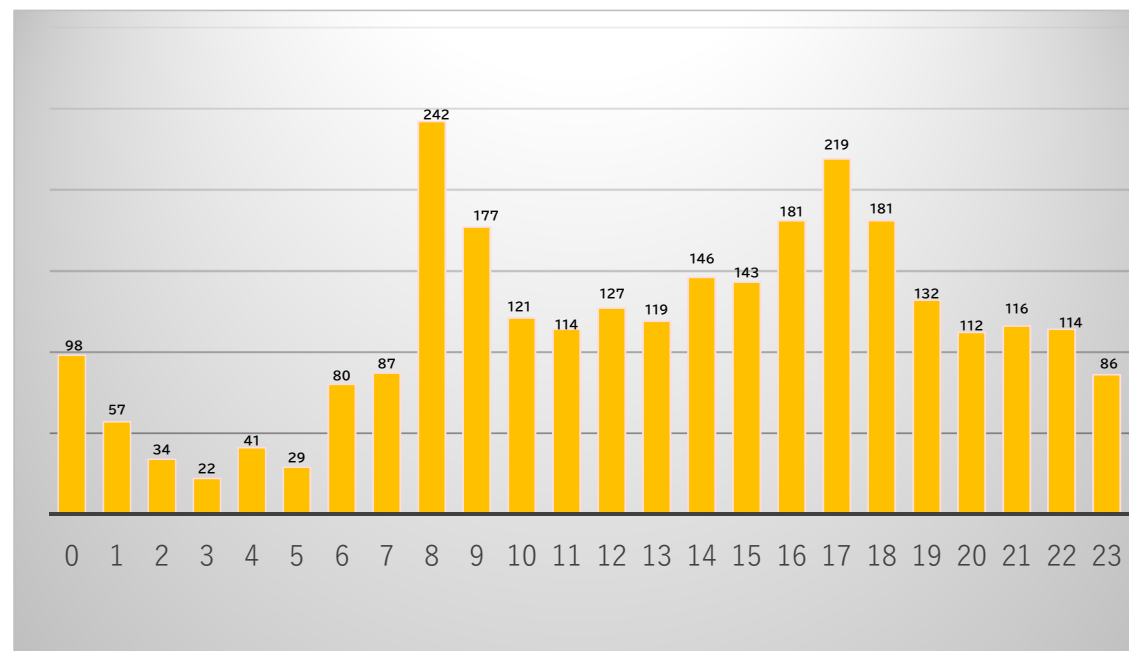
・市内利用者(own青色)が増加傾向にあることから、エリア内の完結が進んでいることがわかる。また、他市から大東市内(in 緑色) = 大東市外(out黄色)では、若干他市から大東市内(in 緑色)が高い状態にある。この状態は理想的かつ採算性が高い運用ができていることを示している。市外での貸出・返却が、月の利用実績の半数以上を占めていることから、本市も更にポート数を増やし、貸出・返却需要といった、in(緑色)とout(黄色)に対応する必要がある。

2. 大東市の実施状況

◆利用実績(曜日別) ※R8.2データ



◆利用実績(時間帯別) ※R8.2データ



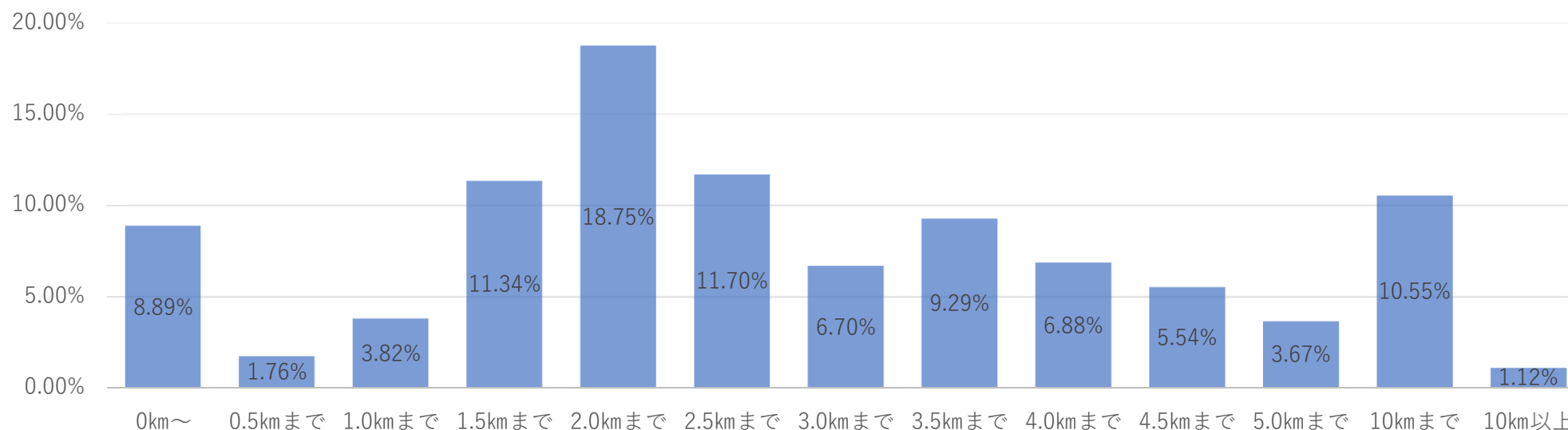
▶考察

- ・本市の場合、曜日別の利用回数は、比較的平日の利用が多いことがわかる。また、8時から18時までが利用のピークの時間帯という結果が出ており、通勤・通学が主な利用目的であることが推測される。朝夕のピーク時には「空車(貸出不可)/満車(返却不可)」が発生しやすいため、需要が集中するエリアのステーション大型化が有効と考える。
- ・時間帯別の利用回数は、20時～23時及び深夜時間帯については、比較的少ない傾向にある。この利用状況は、シェアサイクルが日中の主要な移動に効果的に活用され、市民の生活に根差した移動手段として定着していることを示している。

2. 大東市の実施状況

◆利用実績(利用距離別)

利用距離別 ※R8.2データ



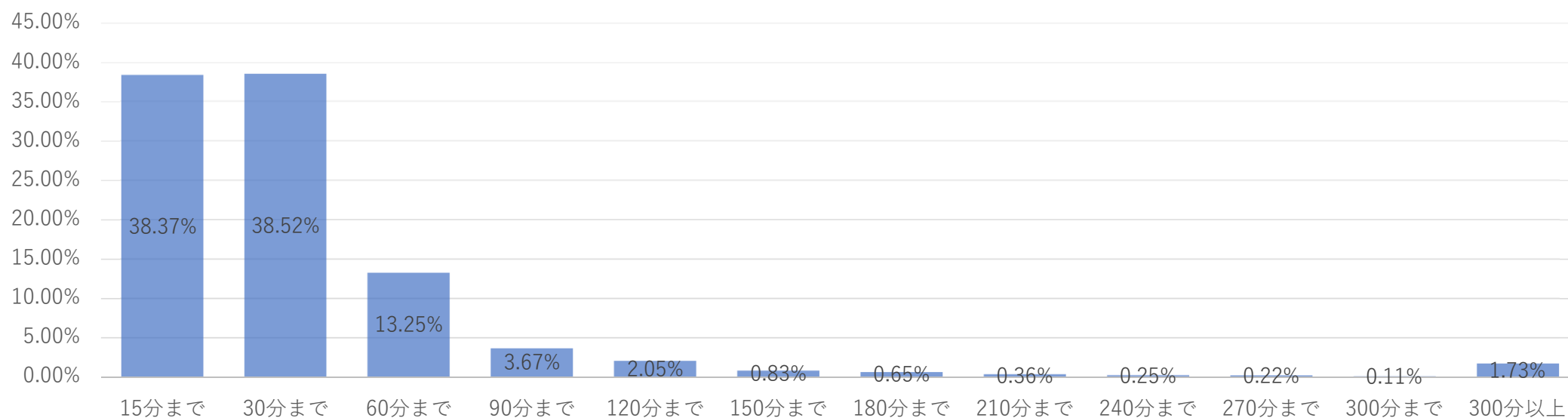
▶考察

・距離別では、直線距離2kmが最も多く、「ラストワンマイル」や「短時間の移動」に多く利用されていることを示している。2kmは徒歩約25分圏内であり、具体的には【曜日別の利用回数(6頁参照)】より、平日の利用が多いこと、また8時から18時までがピークの時間帯という結果から、やはり通勤・通学が主な利用目的であることが推測される。最大利用ステーションとなる住道駅前については、朝夕のピーク時には「空車(貸出不可)/満車(返却不可)」が発生しやすいため、ニーズの取りこぼしが発生している。需要が集中するエリアを戦略的に大型化することが、自転車稼働率の最大化(回転率の向上)に有効と考える。

2. 大東市の実施状況

◆利用実績(利用時間別)

利用時間別※R8.2データ

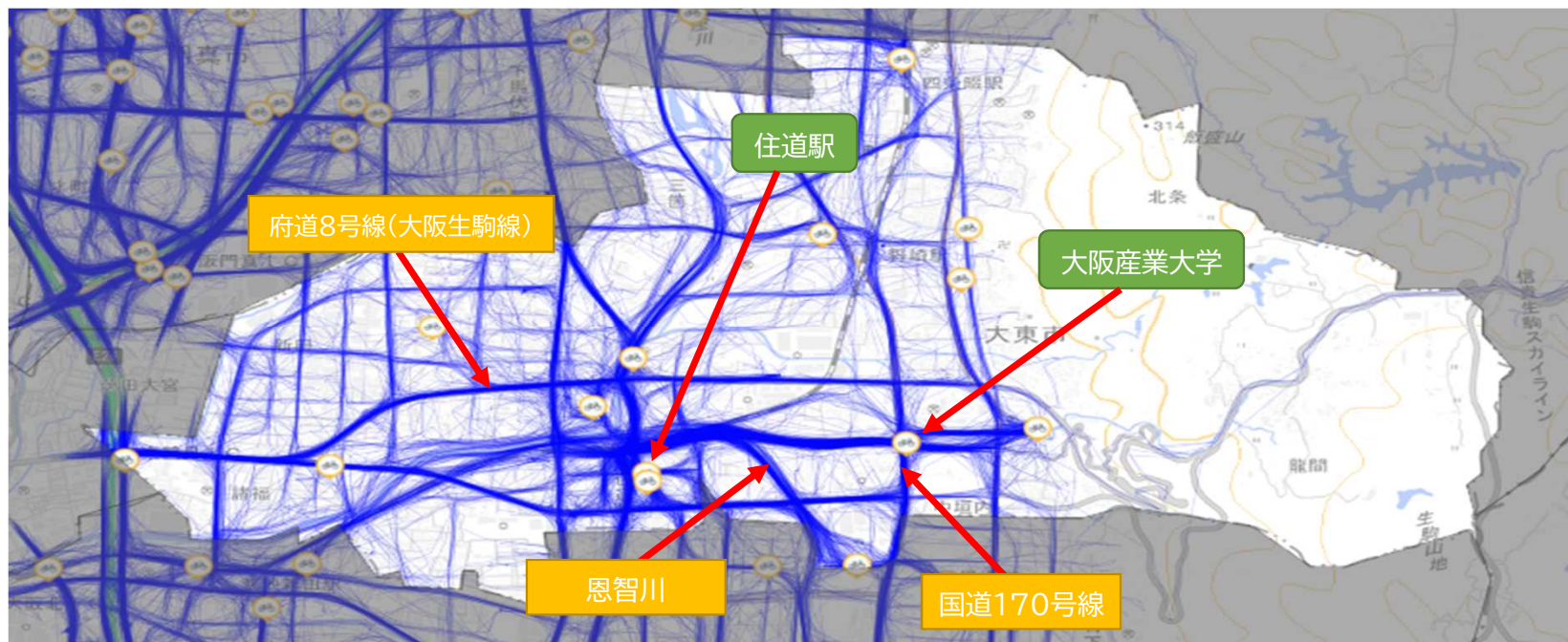


▶考察

・利用時間別では、～30分以内での返却が全体の約7割を占めている。利用料金設計が、「最初の30分間を基本料金」とし、以降は、返却完了までに順次追加料金が発生するスキームとなっているため、基本料金内の30分以内で済ませることが、最もコストパフォーマンスの高い移動を実現している。また、前頁の利用距離別からもわかるように、住道駅から東部地域に位置する大阪産業大学までの距離が約2km(約10分程度)であり、最頻利用距離となっていることから、学生が利用する上での経済的インセンティブとなり、一定の利用者定着に繋がっている。

2. 大東市の実施状況

◆移動軌跡(累計) ※自転車の移動軌跡を示し、移動が多いほど線が濃くなる。



▶考察

・マップで示す通り、シェアサイクリングの移動軌跡は、住道駅(末広公園ステーション)から、大阪産業大学(大学設置ステーション①②)を結ぶルートに顕著な集中が見られた。これは、通学・通勤における『ファースト/ラストワンマイル』の移動ニーズを効果的に満たしていることを示している。また、住道駅を起点に多方面への利用も確認されている。今後、高頻度利用ルート付近において、集中傾向を踏まえたステーションの最適配置を検討していく必要がある。

3. アンケート実施について

◆アンケートの概要

シェアサイクル事業について、事業の導入効果及び利用状況等を検証するとともに、今後のシェアサイクル事業の利用促進に向けた参考とするため、シェアサイクル利用者を対象にアンケート調査を実施するもの。

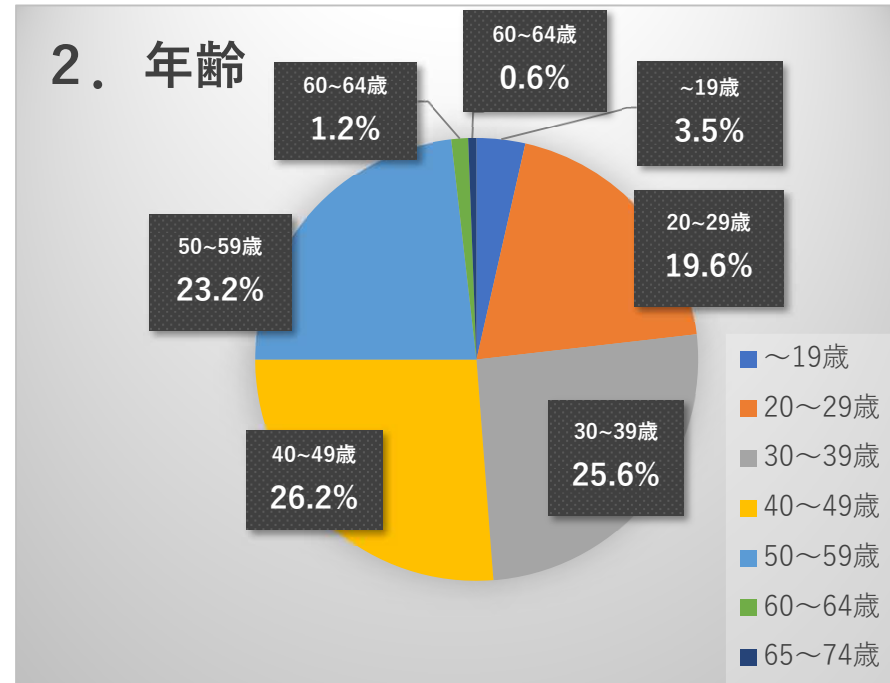
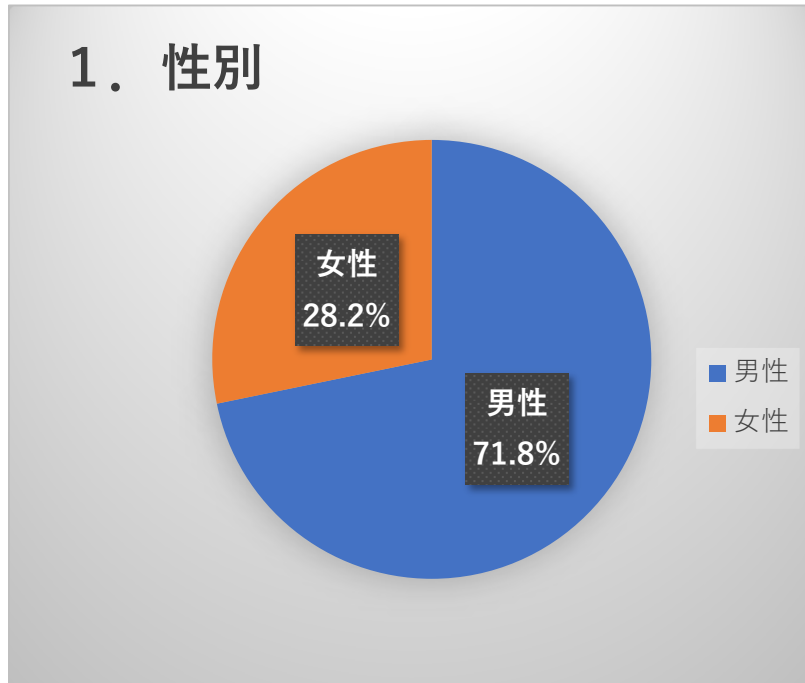
- ◆アンケート方法 :HELLO CYCLINGアプリ内で実施
- ◆対象者 :令和5年12月1日(金)～令和8年1月23日(金)
大東市内でシェアサイクルを利用した方
- ◆対象者数 :7,165名(上記、過去利用者を対象)
- ◆回答者 : 170名
- ◆回答期間 :令和8年1月30日(金)～令和8年2月8日(日)
- ◆回答項目 :回答者属性、利用状況、利用満足度、ご意見等

アンケートへのご協力、ありがとうございました！



3. アンケート集計結果について

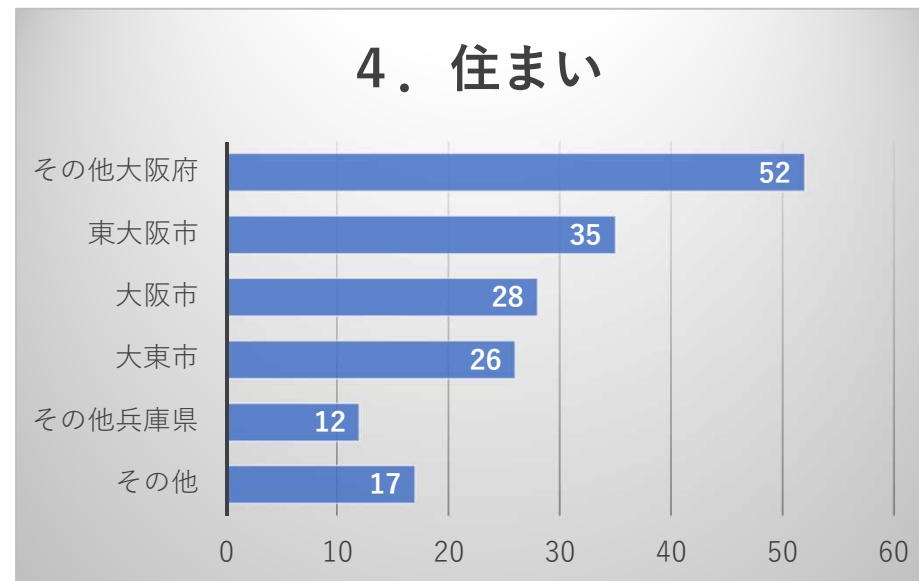
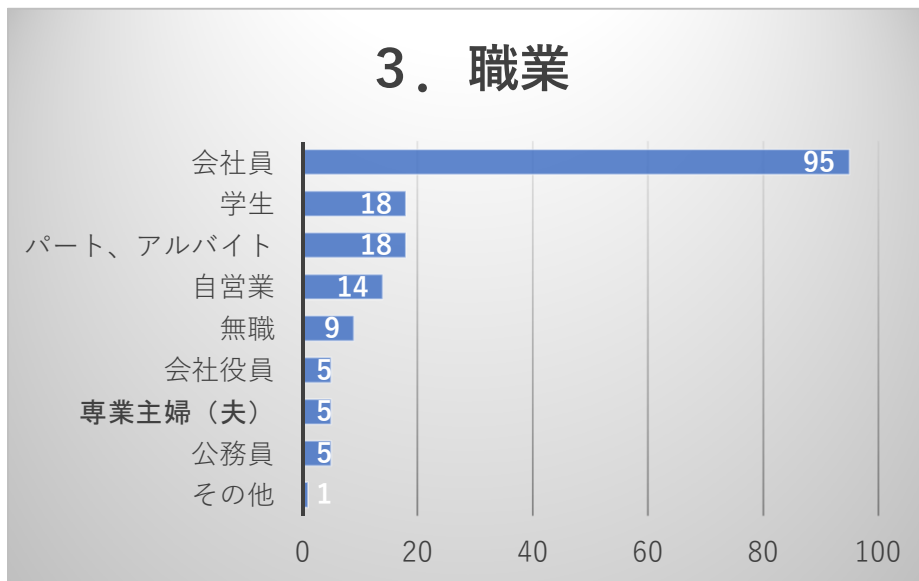
◆回答者属性 <性別・年齢>



1・2➡ 本アンケートにおいては、回答者の属性を見ると、性別は男性の利用率が約7割と高い傾向を示している。しかし、今後は幅広いニーズに対応した車両等(例:・チャイルドシート付き自転車の導入、・低床タイプの小型自転車、・明るさ等安心して利用できるステーション環境の整備等)の導入を検討することで、利用者層の更なる拡大が期待できる。年齢層では20代から50代が約9割を占める中心層であり、特に30代・40代の層に広く浸透していることが伺える。一方で、高齢者層への利用促進には、スマートフォン操作の支援や安全性の確保が課題であり、高齢者が安心して利用できるような配慮を含む働きかけが有効であると考えられる。

3. アンケート集計結果について

◆回答者属性 <職業・住まい>



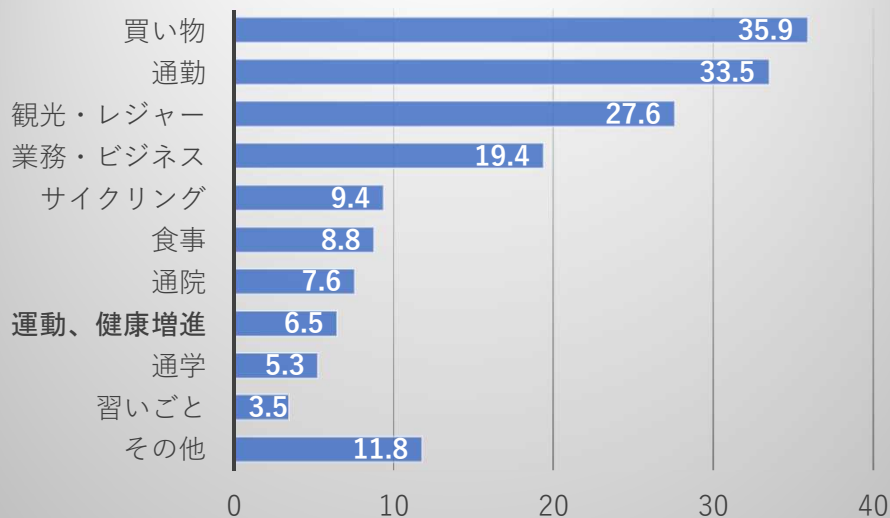
3➡ 職業属性では【会社員】が半数以上を占め、【学生】【パート、アルバイト】とつづいていく。これは日常利用者（通勤・業務）の回答傾向が反映された可能性もある。特に末広公園では地域住民の買い物・通勤等の利用が活発である一方、大阪産業大学内のステーションも、主には学生の通学、公共交通機関との連携利用で多く活用されている。これらのことから、シェアサイクルは通勤・通学だけでなく、地域内の多様なニーズに答えていることがわかる。今後は、これらの多様な利用ニーズに対応した利便性向上策（ステーションの拡充）が、更なる利用促進のために不可欠である。

4➡ 住まい別では【その他大阪府】が最多であったが、【東大阪市】・【大阪市】の利用者からの回答も一定数見られた。これは、大東市への通勤・通学者や観光客、ビジネス利用客など、市外からの訪問者にとってもシェアサイクルが有効な移動手段となっていることを示しており、広域的な交通ネットワークの一部として機能しているといえる。

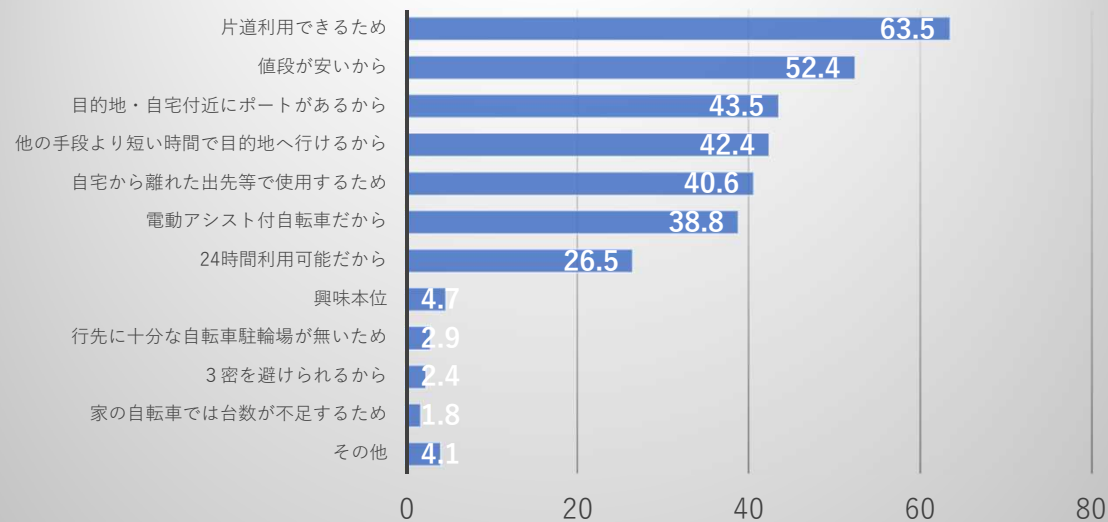
3. アンケート集計結果について

◆利用状況

5. 利用目的（複数回答）



6. 利用開始したきっかけ（複数回答）



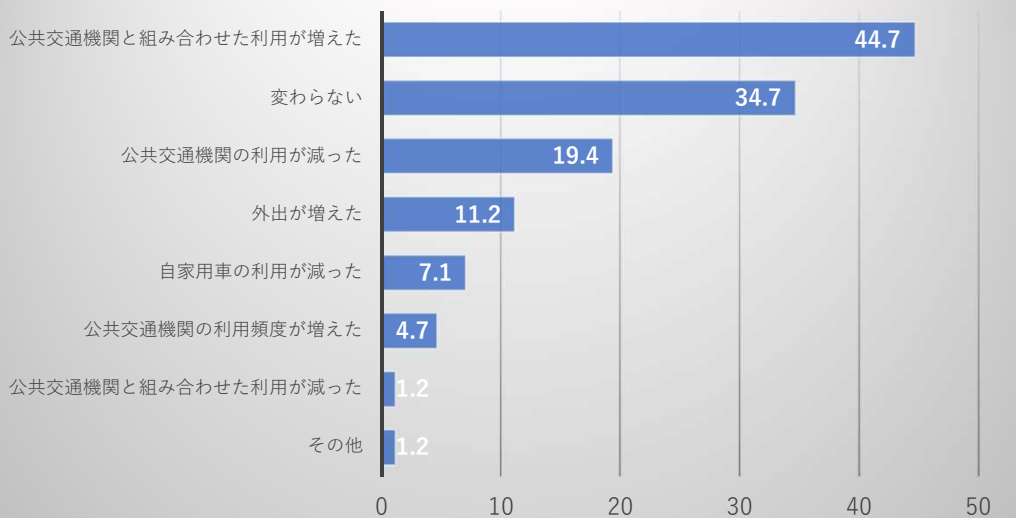
5➡ 利用目的としては、買い物、通勤、業務・ビジネスが上位を占め、多様な用途で利用されていることが分かる。また、観光・レジャー用途での利用も多くあり、市内の歴史資源や観光地へのアクセスや周遊にも貢献し、シェアサイクルが地域活性化に寄与していることが推測される。利用目的全体を通して、生活基盤を支えるインフラとしての役割も果たしていることが伺える。

6➡ 利用開始のきっかけとしては、「片道利用(乗り捨て)ができる」という回答が最も多くを占めた。それに加え、目的地等にステーションがあることも回答として挙げられており、これらは「必要な時に必要な場所で乗り降りできる」という手軽さが寄与していることが推測される。さらに、手頃な料金で電動アシスト自転車を利用できる経済性と快適性も評価されており、これらの総合的な利便性がシェアサイクル利用を後押しする重要な要因となっている。目的地等にステーションがあることへの評価は、潜在的な利用者を増やせる可能性につながることから、現在の利用者の更なる満足度向上と、潜在的な利用者層の獲得という両面でのサービス利用促進のために、ステーションを面的に拡充し、市内を網羅することが重要である。

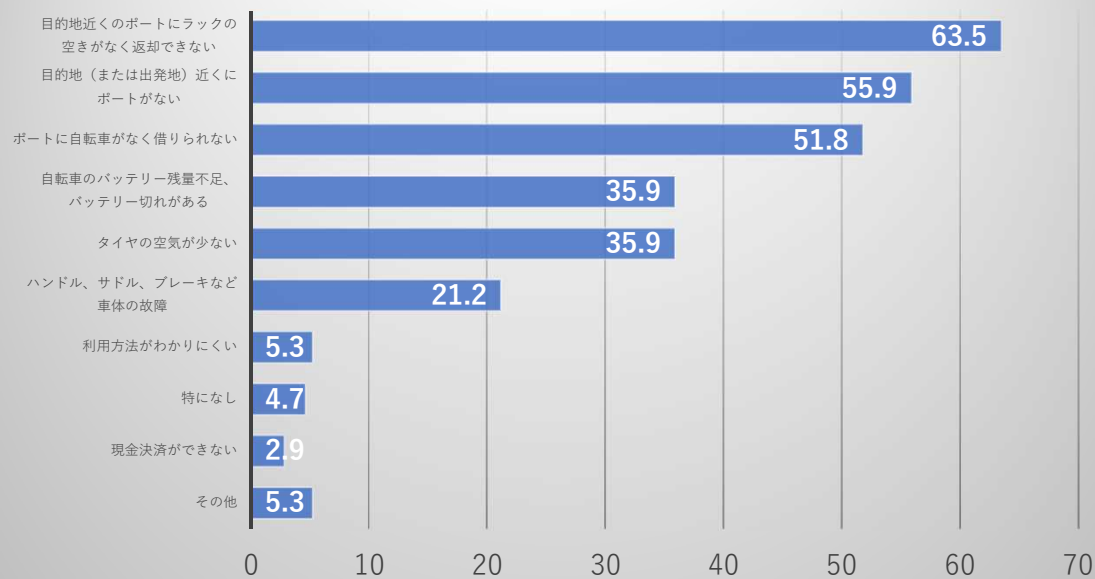
3. アンケート集計結果について

◆利用状況

7. 利用開始前と比較した自身の行動の変化（複数回答）



8. 利用していて困ったこと（複数回答）



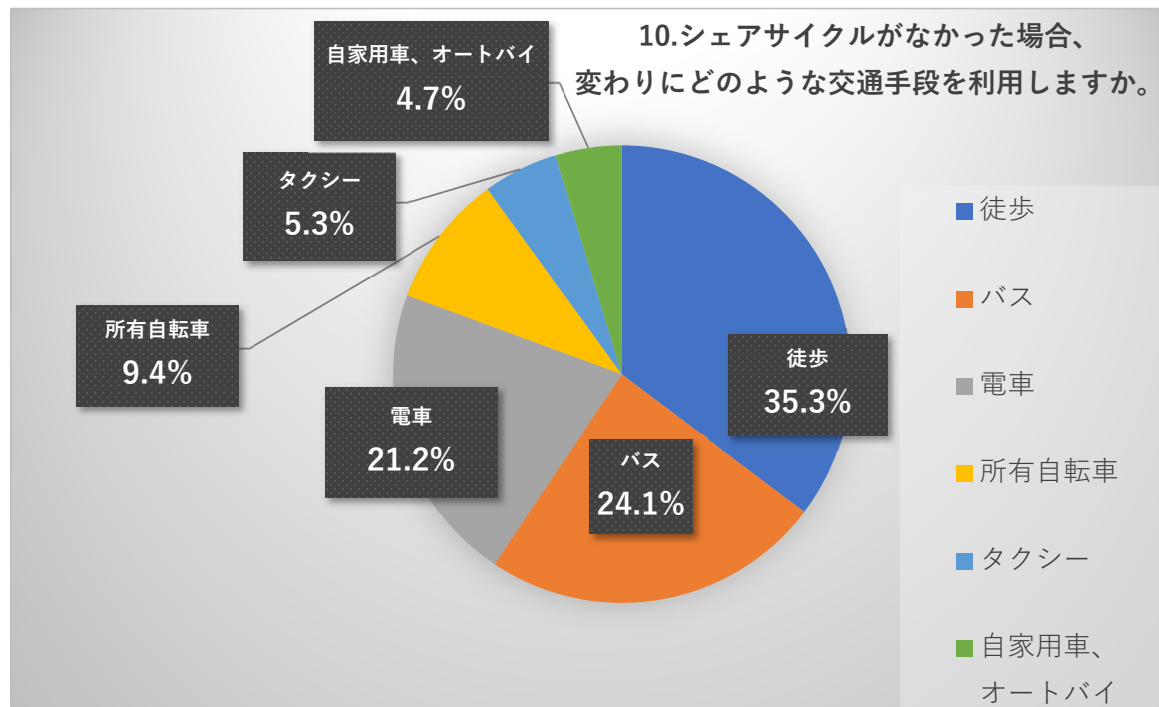
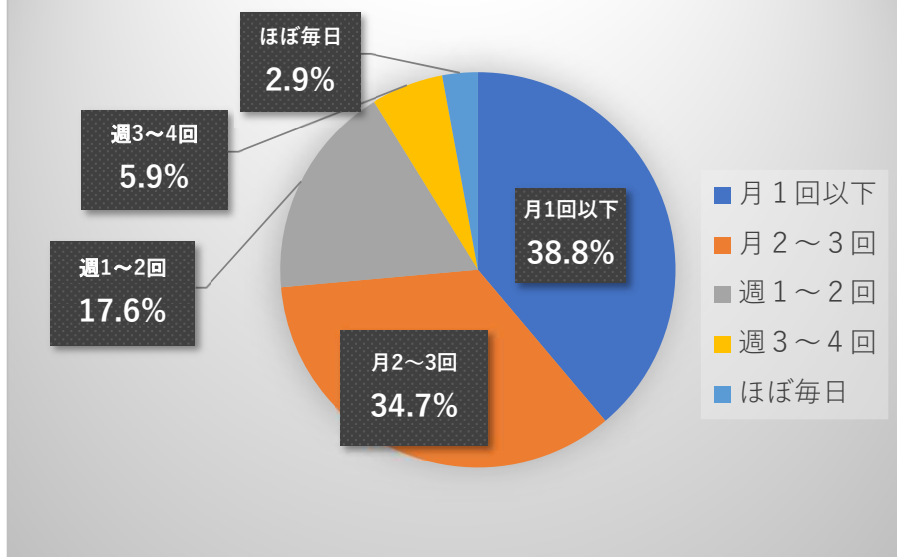
7➡ シェアサイクル利用開始後、最も多かった変化は「公共交通機関と組み合わせた利用が増えた」ことであった。これは、シェアサイクルが公共交通機関のファースト/ラストワンマイルを補完し、交通利便性を大幅に向上させていることを示す。また、一部で公共交通機関や自家用車からの代替が見られ、「外出が増えた」との回答から、行動範囲の拡大や回遊性の促進、環境負荷低減にも貢献していると考察される。

8➡ 「ラックに空きがなく返却できない」「目的地等近くにポートがない」「自転車不足により借りられない」といった上位の困りごとは、ステーション(ポート)の数、配置及び自転車の偏在といった課題に起因している。これらに対応すべく、市としては、ニーズに応じたステーションの戦略的な増設と、既存ステーションの最適化を進めることが、今後のサービス利便性向上における重要な課題といえる。

3. アンケート集計結果について

◆利用満足度

9. 利用頻度について

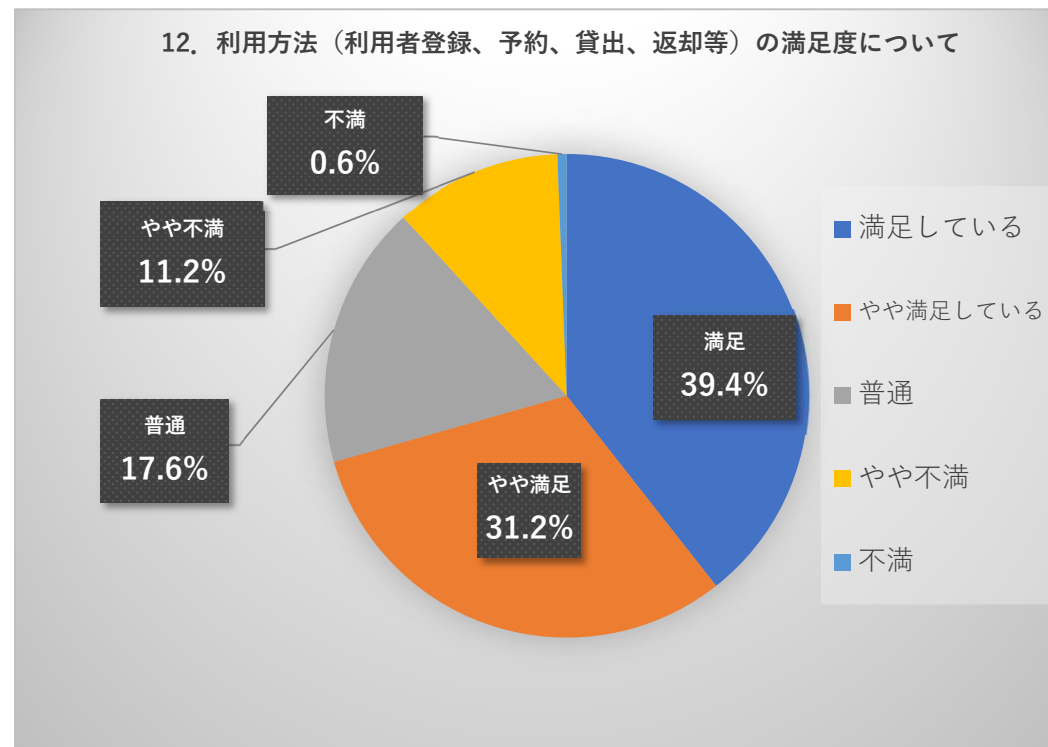
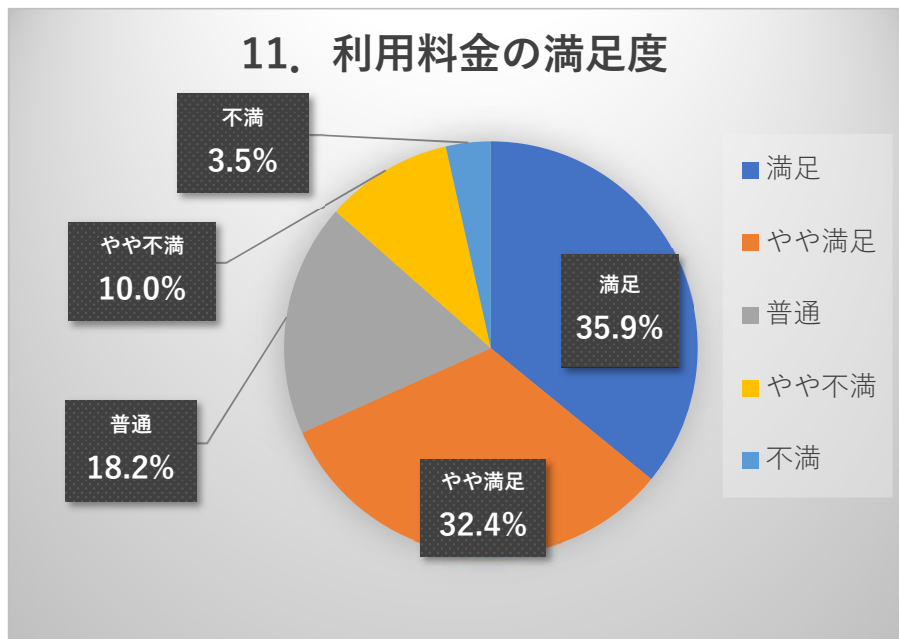


9➡ 利用頻度を見ると、月1回以下が38.8%、月2~3回が34.7%と、全体の約7割が月に数回程度の利用に留まっている。これは、利用者の多くが、特定の目的や必要な時に利用する【スポット利用】をしていることを表している。一方で、週1~2回からほぼ毎日の利用者が全体の約3割存在することから、一部の利用者には通勤・通学や日常の買い物など、比較的定期的な用途で活用されていることも伺える。「必要な時に必要な場所で利用する」という幅広いニーズに応えている現状が示される一方、今後は月数回程度の利用層の頻度向上を図ることで、シェアサイクルがより生活に密着したインフラとして定着していくことが期待される。

10➡ シェアサイクルが利用できなかった場合の代替手段として、徒歩(35.3%)、バス(24.1%)、電車(21.2%)が全体の約8割を占めている。特に徒歩が最も高い割合を占めている点は重要であり、「徒歩で移動可能な距離であっても、より快適に移動したい、あるいは時間を短縮したい」というニーズに対応できている現状が伺える。また、バスや電車が上位に挙がっていることは、シェアサイクルが公共交通機関利用時の「ラストワンマイル・ファーストワンマイル」を埋める移動手段として、その役割が非常に大きいことを示している。

3. アンケート集計結果について

◆利用満足度



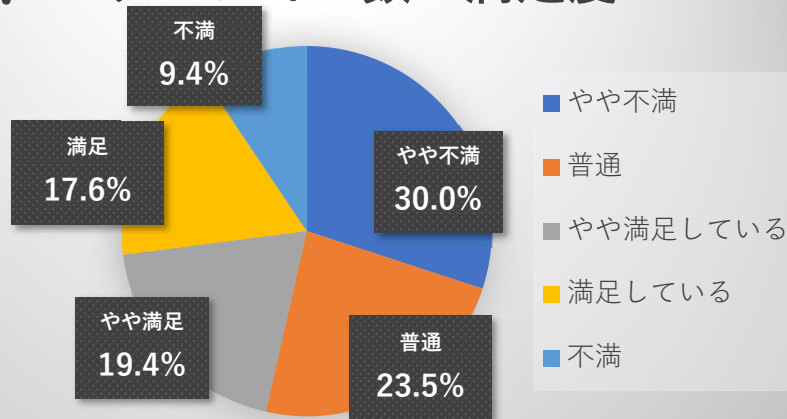
11➡ 利用料金の満足度については、「満足」が35.9%、「やや満足」が32.4%と、合わせて約7割に達しており、これは極めて高い評価といえる。この高い満足度は、シェアサイクルサービスが利用者にとって料金面で非常に魅力的であり、価値を提供できていることを示している。

12➡ 利用方法(利用者登録、予約、貸出、返却等)については、「満足している」が39.4%、「やや満足している」が31.2%となり、これらを合わせると約7割の利用者が満足しているという結果となり、こちらも極めて高い評価といえる。この高い満足度は、サービスの基本的な利用方法が多くの利用者にとって使いやすく、スムーズに機能していることを示している。これは、利便性を重視するシェアサイクルサービスにとって、非常に重要な基盤といえる。

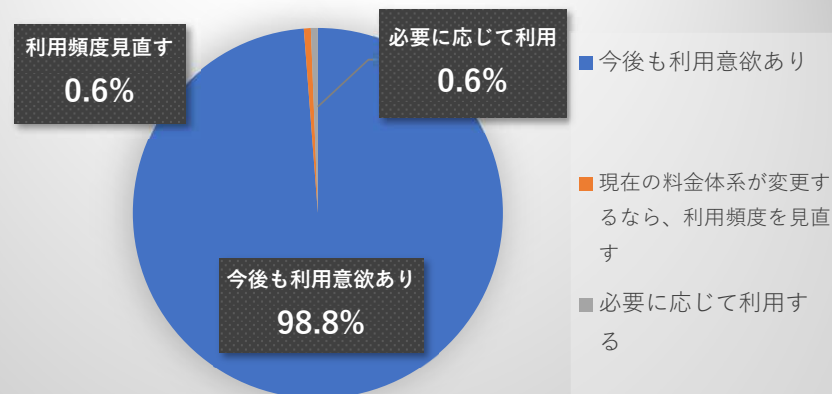
3. アンケート集計結果について

◆利用満足度

13. ステーション数の満足度



14. 今後のシェアサイクルの利用意欲について



13➡ ステーション数の満足度を見ると、【やや不満】が30.0%、【不満】が9.4%と、合わせて約4割の利用者がステーション数に不満を抱えていることが明らかになった。この結果は、利用者の利便性向上に向けたステーションの増設や配置の見直し、事業を推進していく上で、喫緊かつ重要な課題であることを強く示している。「必要な時に必要な場所で借り・返却できる」という部分に不満があると、利用機会の損失やユーザー離れにつながる可能性がある。

14➡ ほぼ全ての方が、【今後も利用意欲あり】と回答しているように、事業自体への高い期待と支持があるからこそ、ステーション不足というボトルネックの解消が急務である。したがって、市として、利用者ニーズに応じたステーションの戦略的な増設と、既存ステーションの最適化を進めることが重要である。これにより利用者の不満を解消し、より安定してサービスを利用できる環境を整備することが不可欠である。こうした環境整備は、利用者の満足度を高め、継続利用を促進するだけでなく、新規利用者の獲得にも繋がり、結果として事業の安定的な運営と更なる利用拡大に貢献すると考えられる。

3. アンケート集計結果について

◆ご意見等



【利用者の肯定的な意見(評価点)】

- ◆ 利用したい時にいつでも手軽に利用でき、突発的な移動にも迅速に対応でき、日常の移動手段として大変役立っている。
- ◆ 手軽に移動ができることや、交通機関トラブル時にも使え、非常に助かった。
- ◆ 大学内にステーションが設置され、利便性が格段に向上された。
- ◆ 以前よりも、自転車の点検や整備(タイヤの空気圧、バッテリー残量など)が改善されている。

【利用者からの指摘事項(課題点)】

- ◆ 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。
- ◆ 特定の地域でステーションが不足している。地域間の偏りを感じる。
- ◆ 料金体系を安くしてほしい。スポーツタイプの車種について、価格設定、乗り心地を改善してほしい。
- ◆ 市内に点在する商業施設や駅周辺、公共施設、公園など利用者の利便性に考慮した場所へ設置、増設してほしい。

4. 検証結果と今後について

◆シェアサイクルにおける国の考え方



■シェアサイクルの普及促進について(背景・必要性)

国においても、自転車活用推進法(平成 28 年(2016年)法律第 113 号)により定められる「自転車活用推進計画」に基づき、シェアサイクルの普及促進を図っている。更なる普及促進に向けては、特に事業導入期における収益の確保等、持続可能な事業運営の在り方の課題も存在している。そこで、国では、シェアサイクル事業に対する支援の一つとして、令和3年度税制改正以降、シェアサイクルの導入促進に係る固定資産税の特例措置を講じている現状がある。

■「第3次自転車活用推進計画」の一部抜粋(2026年度~2030年度)

位置付けの強化: シェアサイクルを「公共交通を補完する都市交通の柱」と正式に位置付け、単なる移動手段から社会インフラへと格上げ。

ポート設置の加速: 鉄道駅、バス停、公共施設へのポート設置を最優先事項とし、全国の設置箇所数を大幅に引き上げる数値目標を掲げている。


安全対策の義務化: 2026年4月開始の「青切符」導入に合わせ、事業者による利用者への交通安全教育や、事故削減のためのデータ分析が計画の柱。

■採算性の確保について

国は、本事業単体での黒字化は困難と認識しつつも、地域活性化や脱炭素への貢献といった社会全体にもたらす多大なメリットを重視しています。このため、公的支援を組み合わせながら、持続可能な事業運営の実現を目指す方針となっております。

シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン

「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を
地方公共団体の実務担当者向けに令和5年9月29日に公表しました。

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	第1章 イントロダクション 1. ガイドラインの概要 1.1. 趣旨と目的、ターゲット 1.2. 本ガイドラインにおけるシェアサイクルのサービスイメージ 1.3. 本ガイドラインの全体構成 2. シェアサイクルの概要 2.1. シェアサイクルの購入状況 2.2. シェアサイクルに対するニーズ 2.3. シェアサイクル普及促進による効果 2.4. シェアサイクルの普及促進の時期	第3章 持続可能な事業となるためのポイント 1. 採算性の確保 1.1. 採算性の確保の視点 1.2. 収入の確保におけるポイント 1.3. 支出の削減におけるポイント 2. 利便性の向上 2.1. 利便性の向上の視点 2.2. Maasとの連携 2.3. 駅や着陸等の設置 2.4. データの利活用 3. 安全・安心の確保 3.1. 安全・安心の確保の視点 3.2. 自転車通行空間の考慮 3.3. 通車時対応 3.4. 自転車乗車の仕様 3.5. 自転車の点検整備 3.6. 保険加入の促進 3.7. ヘルメット着用義務化への対応 3.8. 交通安全意識の啓発 3.9. 災害時の活用
	第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順 1. 導入に向けた手順 2. 導入計画の検討 2.1. 地域課題の把握と導入目的の明確化 2.2. 事業規模の検討 2.3. 事業者チームの検討 2.4. 事業者に関する事項・水準の設定 2.5. 実施計画との連動 3. 事業者の選定等 3.1. 選定方法の検討 3.2. 公募内容等の検討 4. 実施に向けた準備 4.1. ポート用地の確保(借地・交渉(ワイルドポート設置場所の確保))	第4章 参考資料 1. 補助事業等一覧 2. ワイルドポート設置場所の確保に関連する法令 2.1. 用地種別ごとの設置場所の確保

4. 検証結果と今後について

◆利用実績からわかること



■市内の新しい移動手段の一つとしての役割

- ・大東市では、主として会社員、学生、パート・アルバイトといった方々に広く利用されており、特に学生にとっては、「徒歩では遠く、バスでは時間が合わない」という距離及び時間的空白区間を埋めるための、新たな交通手段として寄与している。
- ・実証実験導入の当初より、利用登録者数や利用回数が右肩上がりに推移していることから、シェアサイクル事業が着実に周知・浸透が進み、市民及び来訪者の新たな交通手段として、利用・認知されてきている。

■市内周遊による地域活性化に資する手段としての役割

- ・駅から離れた歴史資源や各観光地への移動を容易にすることで、地域経済に直接的な消費(マイクロツーリズム効果)をもたらすなど、誘客に寄与できる。また、徒歩やバスではカバーできない公共交通の隙間を埋める重要な交通手段の一つである。

■JR住道駅を基点とした市内各地との往来手段としての役割

- ・特にJR住道駅の貸出・返却が全体の7割を占めていることから、更なる利便性の向上のため、こうした利用頻度が高いステーションのポートを増設することで、潜在的な利用に寄与するポテンシャルを持っている。

➡シェアサイクルがもたらす移動の自由度は、既存の交通網を補完するだけでなく、ラストワンマイルを埋める有効な『選択肢の一つ』となっている。市民の日常に溶け込み、生活インフラとして浸透することで、今後更に、有効な移動手段として定着していくことが期待される。

4. 検証結果と今後について

◆課題



HELLO CYCLING

■自転車の偏りによる利用機会の損失

・同じステーション間での貸出・返却が全体の7割を占めるなど、特定のステーションに利用が集中している。このため、利用頻度の高い住道駅周辺や自転車がたまりやすいステーション等では、満車・空車状態が発生し、利用機会の損失に繋がっている。更なる利便性向上と利用拡大のためには、これらのステーションのポート増設が不可欠である。

■近隣他市との連携による相乗効果の最大化に向けた課題

・すでに近隣市(東大阪市・門真市等)では市内にステーションが広く設置されており、四條畷市も令和8年4月よりステーションが設置される予定であるため、本市との広域連携体制は構築されている。公共交通不便地域や近隣市へのアクセスを向上させ、相互の送客を通じて相乗効果を生み出すことで、圏域全体の回遊性と利便性を一体的に高める可能性を秘めている。しかし、本市におけるステーション数の不足や配置の偏りといった課題により、この広域連携による相乗効果を十分に発揮できていない。圏域全体の利用率や利便性を更に向上させるために、戦略的な増設が課題である。

■ルール・マナーの遵守

・一部の利用者の中で、ステーションへの返却時におけるマナー違反(ポートにきっちり収まっていない等)が発生している。不適切な返却・駐輪は、次の利用者への迷惑になるだけでなく、景観を損なうことから、対策が必要である。

➡市と事業者が連携して、ステーション増設のための公有地及び民間地への提案や、自転車の再配置、シェアサイクルマナーを含む周知等の対策を講じる必要がある。

4. 検証結果と今後について



 HELLO CYCLING

◆今後の方向性

■シェアサイクル事業の継続(実証実験の延長の必要性)

- ・利用者数は順調に拡大しており、駅からの短距離移動手段として『**第三の公共交通**』としての役割を担い、地域活性化、近隣他市との都市間連携、CO2削減にも貢献しているなど、その有効性は一定程度確認されている。
- ・しかしながら、全国的な採算性確保の課題に加え、近隣他市とのステーション数不足、自転車の偏り、マナー向上といった諸課題を解決し、地域に根ざした公共交通として事業を継続するためには、実証実験期間の延長が不可欠である。
- ・これには、計画的な取り組みと検証期間を要するため、市としての事業の位置付け、事業者との連携強化、ステーション増設・密度向上による利用率拡大、事業効果の継続的な検証・発信に努める必要がある。

4. 検証結果と今後について

【結論】

- ◆本実証実験により、シェアサイクルが『市内回遊性向上に資する』だけに留まらず、『第三の公共交通』としての役割を担う可能性について、一定の効果が見られた。本事業は、今後もその目的が幅広く進化していく可能性が十分にある。
- ◆また、市民生活の質向上に必要なインフラの確立については、本事業がどこまでの役割を担えるか、関係各所と連携し、ステーションの設置密度を更に向上させながら、検証を進めていく必要がある。
- ◆今後、これらの課題を着実に達成するため、庁内外での連携を更に強化し、本格導入に向けた実証実験を継続していくものとする。