

# 堺市シェアサイクル実証実験検証報告書

(令和2年3月～令和3年9月)

令和3年12月

堺市サイクルシティ推進部  
自転車企画推進課

## 1. 実証実験概要

## 2. 実施状況

## 3. 利用実績

- ・利用回数（曜日別、時間別、エリア別、経路別）
- ・利用者数 ・利用時間 ・利用平均単価 ・移動状況

## 4. アンケート集計結果

- ・利用者アンケート ・市政モニターアンケート

## 5. 実証実験検証まとめ

## 6. 課題の明確化

## 7. 今後の方向性



## 1. 堺市シェアサイクル実証実験概要について

- 本市では、「堺市自転車利用環境計画」を策定し、安全・安心に、そして楽しく自転車を利用できる環境の創出に努めており、その一環として、スマートフォンなどを用いて、自転車の予約、利用料金の支払い等ができるIoT技術を活用したシェアサイクルの普及に向けて、民間事業者と連携して実証実験を実施。
- 通勤・通学や日常での利用、また観光等の来訪者の移動手段の1つとしての効果の検証、また平成22年導入の「さかいコミュニティサイクル」の今後の方向性等の検証を行う。

### 【実証実験の経過】

プロポーザル（公募募集）を行い、決定したOpenStreet（オープンストリート）株式会社と「堺市シェアサイクル実証実験に関する基本協定」を締結し、IoT技術を活用した電動アシスト付き自転車のシェアリングサービスを実施。

### 【目的・検証項目】

- ①百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録に伴う来訪者増による利用者ニーズの把握や回遊性向上、移動手段としての効果の検証
- ②市運営の「さかいコミュニティサイクル」の今後の方向性の検証

### 【実施期間】

○令和2年3月10日～令和4年3月31日

### 【利用料金】

○15分毎に70円

○12時間以内であれば最大1,000円（税込み）

### 【実施概要】

○本市全域を対象に公共用地や民間用地も活用し、シェアサイクルポートを設置

○利用状況や利用者アンケートなどを分析し、事業効果や採算性の検証、また本格導入に向けた課題の整理を行う。

### 【実施体制】

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

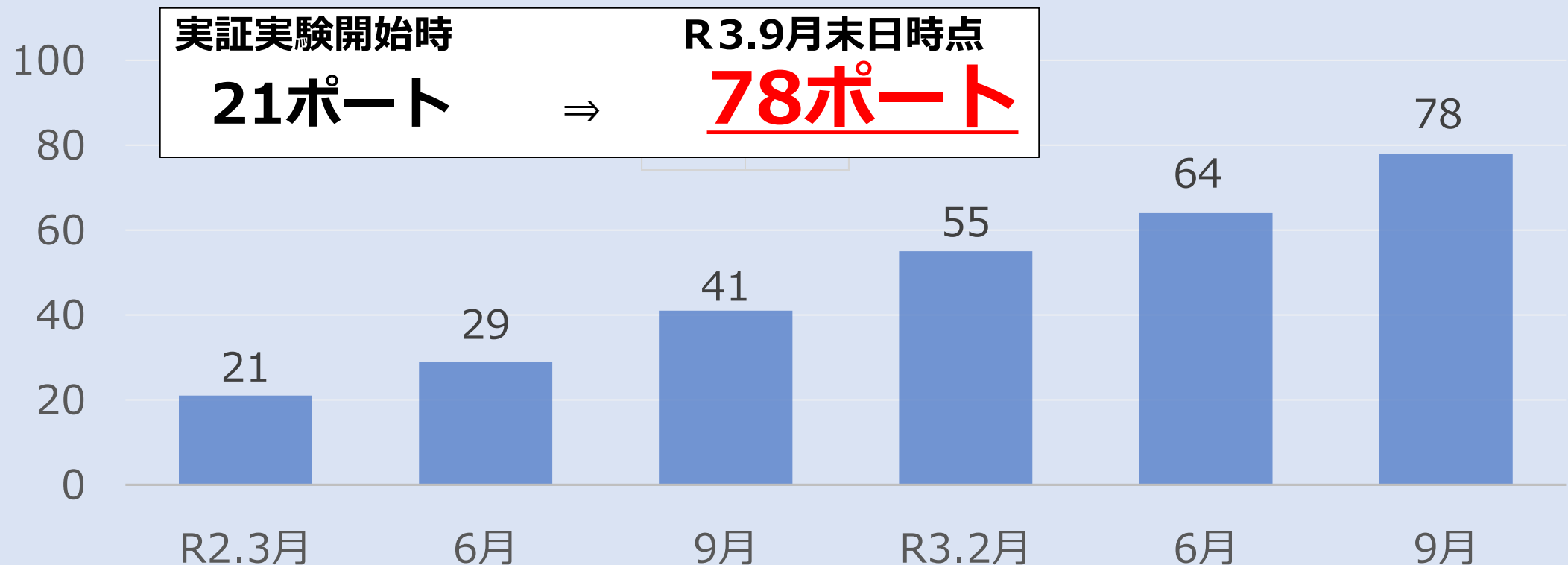
## 2. 実施状況について

### 【考察】

- ▶堺市全域のポート数は、運用開始時の21カ所から、段階的に増設し、**78カ所に拡充**。自転車も96台から**340台へ増車し、サービスは拡大**。
- ▶エリア展開も堺区、北区を中心に運用をはじめ、南区、美原区、中区にも展開。一部であるが、西区、東区にも展開を行うなど、**全区にポートを設置し、利用エリアも拡大**。
- ▶シェアサイクルポートは、電気工事等も必要なく、ポート設置できる仕様になっていることから、比較的展開しやすい。

### ■ポートの設置数推移

(カ所)



### ■区別ポート数

区	堺区	中区	東区	西区	南区	北区	美原区
ポート数	25	7	2	5	22	10	7

※今回実証実験の主なエリア展開は、堺区・北区、南区、美原区、中区

# 堺市シェアサイクル実証実験実施状況

## ■ポートの設置状況及び投入自転車台数

時期	ポート数	自転車台数	ポート設置場所
令和2年 3月10日	<b>21カ所</b>	<b>96台</b>	【堺区ポート】七道駅前第2駐輪場、堺東駅前瓦町公園地下駐輪場、浅香駅前駐輪場、堺市駅前東第1駐輪場、三国ヶ丘駅前西第1駐輪場、長塚古墳、さかい利晶の杜、人権ふれあいセンター、J-GREEN 堺、青少年センター、ポルトス堺（堺駅西口）、御陵前交差点、ザビエル公園、イオンモール堺鉄炮町、サイクルベース堺一条通店 【北区ポート】百舌鳥八幡宮駅前東及び西駐輪場、フレスポしんかな①及び②、サイクルベースあさひ（三国ヶ丘店、新金岡店）
6月26日	29カ所 (8増)	116台 (20増)	【堺区ポート】浅香山駅前東第1及び第2駐輪場、湊駅前第2駐輪場、堺市消防局 【北区ポート】堺市産業振興センター【東区ポート】白鷺駅前西第3駐輪場 【西区ポート】阪堺電車石津北駐輪場（北）及び（南）
9月30日	41カ所 (12増)	166台 (50増)	【南区ポート】三原台近隣センター、高倉台近隣センター、晴美台近隣センター、茶山台近隣センター、槇塚台近隣センター、若松台近隣センター、青少年の家、泉ヶ丘市民センター、泉ヶ丘駅前南第1及び第2駐輪場、泉ヶ丘駅前北第1駐輪場（屋上）及び（2階）
10月29日	43カ所 (2増)	166台	【堺区ポート】OPH大浜、サンスクエア堺
12月 1日	44カ所 (1増)	166台	【南区ポート】泉ヶ丘センタービル
令和3年 2月27日	55カ所 (11増)	221台 (55増)	【堺区ポート】OPH堺少林寺、堺市役所前 【西区ポート】上野芝駅前東第2駐輪場、上野芝駅前西第1駐輪場、津久野駅前西第1駐輪場 【南区ポート】竹城台近隣センター、宮山台近隣センター、桃山学院教育大学、公社茶山台団地①及び②、公社高倉台団地
4月17日	56カ所 (1増)	221台	【北区ポート】JR百舌鳥駅前東口
6月29日	64カ所 (8増)	240台 (29増)	【美原区ポート】美原区役所、美原区役所別館、美原こども館いわき、美原こども館やかみ、美原こども館みはらきた、みはら歴史博物館、美原B&G海洋センター 【東区】東区役所
9月29日	<b>78カ所</b> (14増)	<b>340台</b> (100増)	【中区ポート】中区役所、ソフィア・堺、東百舌鳥公民館、深井駅前高架下自転車等駐車場（※10月1日より運用開始）、原池公園（正面入口横）、原池公園（野球場前）、サイクルヒーロー堺本店 【堺区ポート】堺市駅前自転車等駐車場、堺市立健康福祉プラザ 【北区ポート】堺市立のびやか健康観、中百舌鳥駅前西第3自転車等駐車場、中百舌鳥駅前西第2自転車等駐車場 【南区ポート】南区役所、柁・美木多駅前南第1自転車等駐車場

## 3. 利用実績（期間：令和2年3月10日～令和3年9月30日）

### 【考察】

- ▶ポート増設やエリア展開をするたびに、利用回数、利用者数ともに**右肩上がり**に増えており、さらに認知度が上がり、サービスが向上すれば、さらに**多くの方の利用が見込まれる**と考えられる。

### 【利用回数・利用者数の推移】

- ▶利用開始直近の4月の利用回数（271回）と令和3年9月（3,106回）を比べると、**約11.5倍と増加**。  
**利用回数の合計は、26,619回。**
- ▶利用者数も139名（R2.4）から861名（R3.9）と**約6.2倍に増加**。**利用者のべ合計数は、3,736名。**

#### ■ 利用回数推移



#### ■ 利用者数推移



# 利用実績【曜日別・時間帯別利用状況】

## 【考察】

- ▶ 平日・土日の利用回数にそれほど大きな差異がなく、土日は通勤・通学利用以外の**買物や観光等の利用**も多いと考えられ、**回遊性の効果**があると考えられる。
- ▶ 16時台から19時台の夕方、また朝の午前8時台の時間帯の利用が多く、**通勤利用**として利用されている。

## 【曜日別・時間帯別利用状況】

- ▶ 曜日別では、平日と土日の利用回数を比べてみると、**平日の利用が若干多い**。
- ▶ 時間帯別では、**夕方17時の利用が一番多く**、次いで18、19時の利用が多い。また朝は午前8時台の利用が多い。



# 利用実績【利用時間及び利用平均単価推移】

## 【考察】

- ▶ 短時間の利用が多いことから、**短距離移動手段としての利便性が高く**、駅からの利用も多いことから、最終目的地等への移動手段として利用をされていると考えられる。
- ▶ 180分（3時間）以上の利用も10%以上あり、長時間利用も一定数おられ、**回遊性の向上にも寄与**しているといえる。

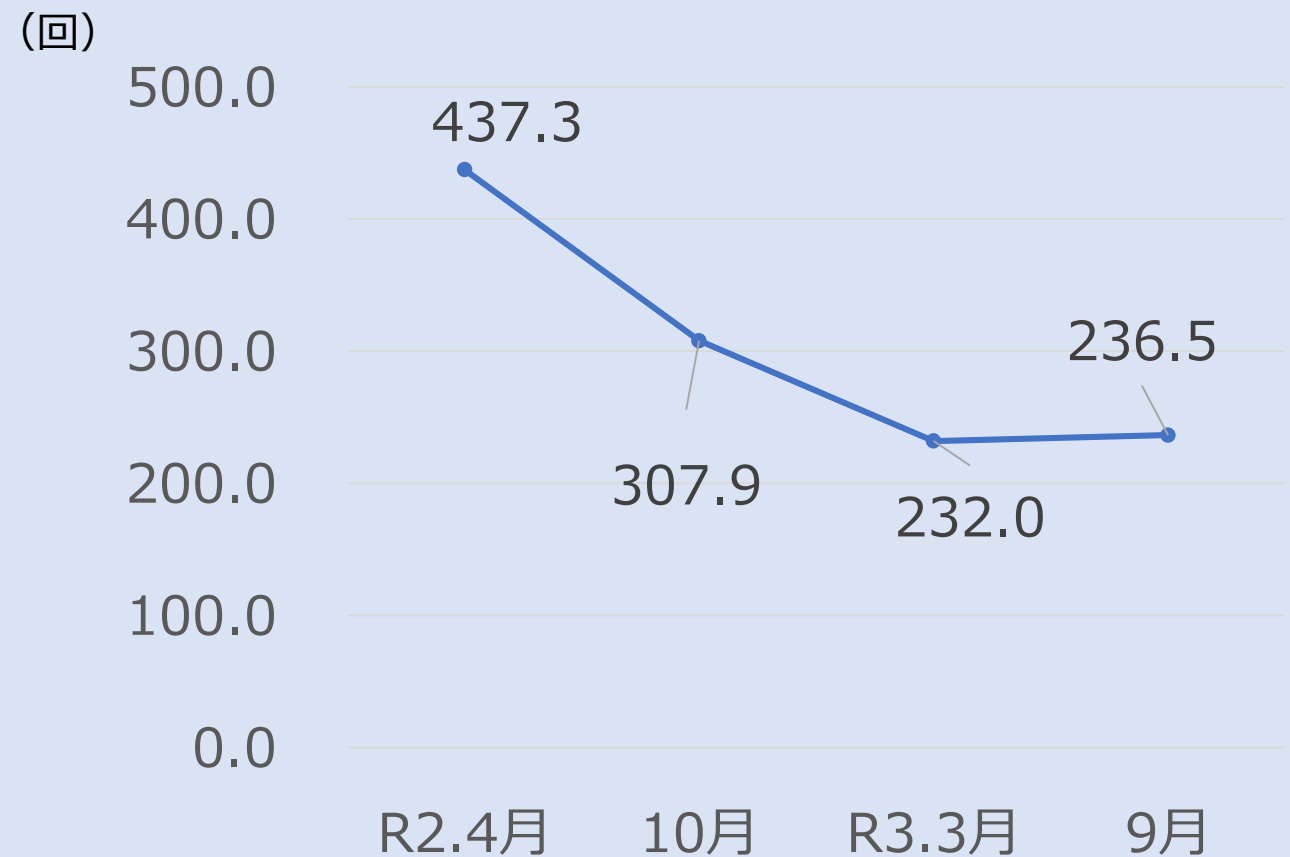
## 【利用時間及び利用平均単価推移】

- ▶ 利用時間は**15分未満が一番多く、利用者の約半数強**。また、60分（1時間）以内の利用が全体の7.5割を占める。
- ▶ 利用平均単価は、利用回数が伸びるほど単価が下がっており、直近では、おおむね230円前後となっている。

### ■ 利用時間

利用時間	利用回数	構成比
- 15分	<b>14,410回</b>	54.13%
- 30分	3,537回	13.29%
- 60分	2,415回	9.07%
- 90分	1,306回	4.91%
- 120分	863回	3.24%
- 150分	635回	2.39%
- 180分	471回	1.77%
- 210分	346回	1.30%
- 240分	329回	1.24%
- 270分	231回	0.87%
- 300分	217回	0.82%
300分以上	1,859回	6.98%

### ■ 利用平均単価推移





# 利用実績【エリア別利用回数】

## 【考察】

- ▶ 堺区・北区エリアと泉北エリアで利用回数を比べると、堺区・北区エリアがR3.9の利用回数は多いが、ポート数が少なく、運用期間が短い点等考慮すると、泉北エリアの利用実績が堺区・北区よりもよいといえる。
- ▶ 堺区・北区エリアのR3.9の利用実績が1,464回と月平均利用回数731回よりも多く、利用が伸びていることがわかる。

## 【エリア別利用回数】

- ▶ 令和3年9月のエリア別の利用回数を比べると、堺区・北区エリア1,464回に対して、泉北エリアは1,372回となっている。
- ▶ エリア別の月平均利用回数は、堺区・北区エリアが731回、泉北エリアが923回となっている。

## ■ ①堺市全域 ②堺区・北区エリア ③泉北エリア別の利用回数等

期間	①堺市全域		②堺区・北区エリア ※1		③泉北エリア ※2	
	R2.3～R3.9	R3.9	R2.3～R3.9 (運用期間 18ヵ月)	R3.9	R2.10～R3.9 (運用期間 12ヵ月)	R3.9
貸出利用回数	26,619回	3,106回	13,102回	1,464回	11,076回	1,372回
月平均 利用回数	約1,479回/月	—	約731回/月	—	923回/月	—
ポート数	78ヵ所		25ヵ所		20ヵ所	

※1 堺区・北区エリアとは、泉北エリア・美原エリア・中区エリア以外をさし、西区、東区のポートも除く。(運用開始以来の運用【約1.5年】)

※2 泉北エリアとは、泉北高速泉ヶ丘駅を中心としたエリア展開をさす。榎・美木多エリアを除く。(運用開始令和2年9月30日より約1年間の運用)

# 利用実績【堺区・北区ポート別利用回数】

## 【考察】

- ▶ 貸出・返却ともに堺駅、堺東駅、両主要駅前のポートからの利用実績が高く、**来訪者の移動手段としての役割**を果たしている。次いで、OsakaMetroの新金岡駅、中百舌鳥駅、JR三国ヶ丘駅など各駅前周辺にあるポートの利用からも多く、**駅を起終点とする利用ニーズ**が高いことがわかる。
- ▶ 駅前以外のポートでは、「ザビエル公園」「人権ふれあいセンター」「さかい利晶の杜」が上位で、複数の駅からアクセスがしやすい場所となっており、また駅からもそう遠くない場所であるなどの要因で利用されているように推測される。

## 【堺区・北区ポート別利用回数】

- ▶ 貸出、返却ポートともに「ポルトラス堺（堺駅西口）」の利用が一番多いが、次いで利用回数が多い「堺市役所前」が運用期間が7カ月と短く、月平均利用回数で計算すると、1番多い。
- ▶ また、「フレスポしんかな①②」（新金岡駅前）や「堺市産業振興センター」（中百舌鳥駅前）も次いで多い。

### ■ 貸出ポート

NO	貸出ポート名	利用回数	利用者数	運用期間
1	ポルトラス堺（堺駅西口）	2,152	579	18カ月
2	堺市役所前	1,248	339	7カ月
3	フレスポしんかな①②	1,029	450	18カ月
4	堺市産業振興センター	914	246	14カ月
5	堺東駅前瓦町公園 地下駐輪場	809	258	18カ月
6	ザビエル公園	653	163	18カ月
7	イオンモール堺鉄炮町	606	227	18カ月
8	堺市立人権ふれあいセンター	495	74	18カ月
9	三国ヶ丘駅前西第1駐輪場	490	253	18カ月
10	さかい利晶の杜	422	168	18カ月

### ■ 返却ポート

NO	返却ポート	利用回数	利用者数	運用期間
1	ポルトラス堺（堺駅西口）	2,088	538	18カ月
2	堺市役所前	1,223	352	7カ月
3	フレスポしんかな①②	1,045	432	18カ月
4	堺市産業振興センター	943	244	14カ月
5	堺東駅前瓦町公園 地下駐輪場	869	262	18カ月
6	ザビエル公園	666	141	18カ月
7	イオンモール堺鉄炮町	636	253	18カ月
8	堺市立人権ふれあいセンター	503	54	18カ月
9	三国ヶ丘駅前西第1駐輪場	498	264	18カ月
10	さかい利晶の杜	414	149	18カ月

# 利用実績【堺区・北区エリア経路別利用回数・移動状況】

## 【考察】

- ▶ 同じポート間での利用が多いことから、通勤以外の買い物等の日常利用や観光等での利用が考えられ、**回遊性向上**に寄与していると考えられる。また、主要駅前から放射線状へ利用されており、駅が起終点となっている。
- ▶ 堺駅、堺東間を結ぶ利用の仕方も多く、**東西への移動手段**としての役割も果たしている。

## 【経路別利用回数】（堺区・北区エリア） ※上位TOP10

- ▶ 「ポルトス堺（堺駅西口）」から貸出し、同ポートで返却する利用の方法が一番多い。
- ▶ 次いで、同様に「堺市産業振興センター」「フレスポしんかな①②」ポートともに、同じポート間での利用が多い。
- ▶ 堺駅（ポルトス堺）、堺東駅（堺市役所、瓦町公園地下駐輪場）間の利用も多い。

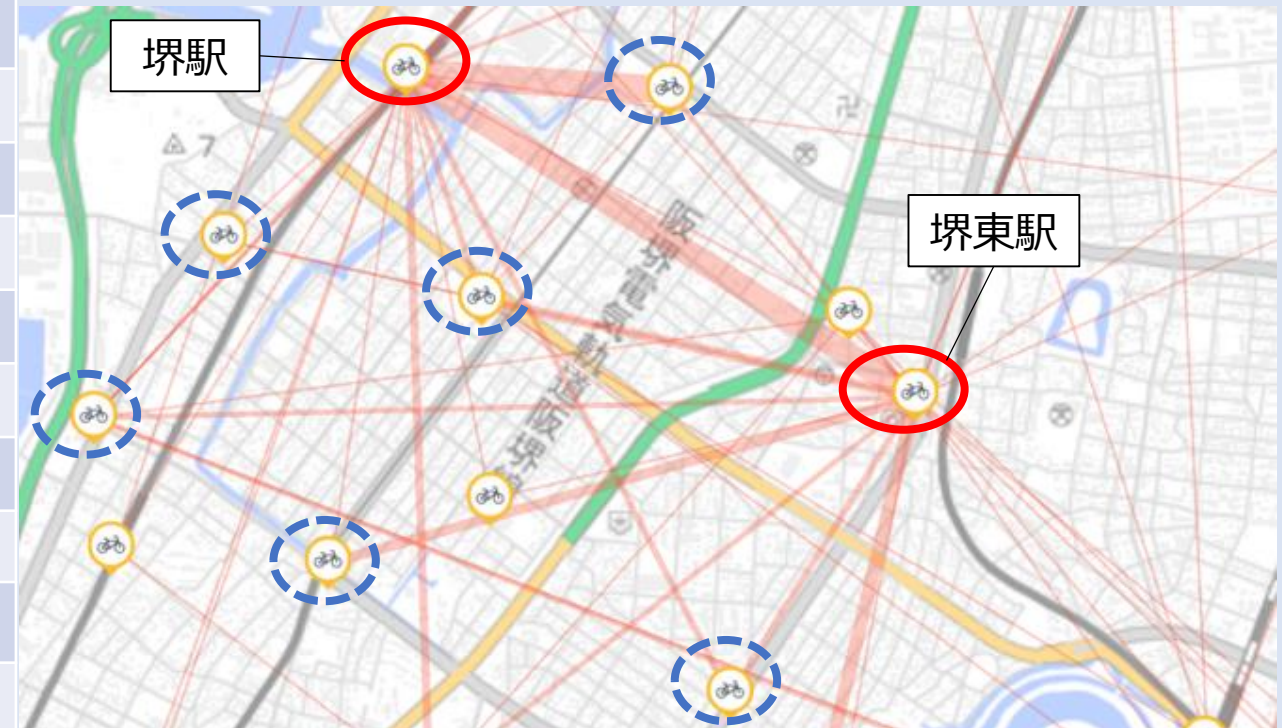
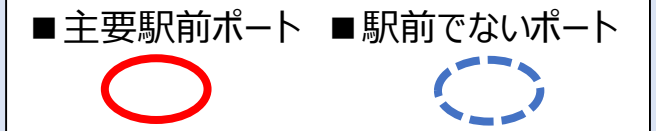
## 【移動状況】（堺区・北区エリア）

- ▶ 堺駅・堺東駅の主要駅から特に市内の南側や東西方面へ放射線状に利用されているのがわかる。
- ▶ 移動状況からも堺駅、堺東駅間の東西の移動が多いこともわかる。

### ■ 経路別利用回数（貸出ポートから返却ポート）

NO	貸出ポートから返却ポート	経路別利用回数
1	ポルトス堺（堺駅西口） to ポルトス堺（堺駅西口）	527
2	堺市産業振興センター to 堺市産業振興センター	313
3	フレスポしんかな①② to フレスポしんかな①②	287
4	ポルトス堺（堺駅西口） to ザビエル公園	242
5	ザビエル公園 to ポルトス堺（堺駅西口）	241
6	ポルトス堺（堺駅西口） to 堺市役所	233
7	堺市役所 to ポルトス堺（堺駅西口）	226
8	ポルトス堺（堺駅西口） to 堺東駅前瓦町公園地下駐輪場	222
9	堺東駅前瓦町公園地下駐輪場 to ポルトス堺（堺駅西口）	210
10	堺市役所 to 堺市役所	207

### ■ 移動状況



# 利用実績【南区泉ヶ丘エリアポート別利用回数】

## 【考察】

- ▶ 泉ヶ丘駅前の視認性の高い「**泉ヶ丘センタービル**」は、**市内でも一番利用回数が多い**ポートとなっている。各近隣センターと駅前とを結ぶことから、**住民の通勤や駅までの移動手段**の1つとして使われている。
- ▶ 駅と近隣センター以外にも、大学と駅間の利用も多く、学生の**通学手段**としても一定効果がある。

## 【南区泉ヶ丘エリアポート別利用回数】

- ▶ 貸出、返却ポートともに「**泉ヶ丘センタービル**」の利用が一番多く、駅からの利用、また駅までの利用形態が一番多いことがわかる。
- ▶ 次いで、「**槇塚台近隣センター**」が貸出・返却ポートとも多く、次に茶山台・若松台の近隣センターが多い。

### ■ 貸出ポート

NO	貸出ポート名	利用回数	利用者数	実施期間
1	泉ヶ丘センタービル	3,765	552	10カ月
2	槇塚台近隣センター	996	149	12カ月
3	茶山台近隣センター	832	91	12カ月
4	若松台近隣センター	790	82	12カ月
5	泉ヶ丘駅前南第2駐輪場	587	143	12カ月
6	晴美台近隣センター	564	96	12カ月
7	桃山学院教育大学	501	72	7カ月
8	泉ヶ丘駅前南第1駐輪場	487	155	12カ月
9	三原台近隣センター	454	79	12カ月
10	茶山台団地①	441	62	7カ月

### ■ 返却ポート

NO	返却ポート名	利用回数	利用者数	運用期間
1	泉ヶ丘センタービル	3,683	517	10カ月
2	槇塚台近隣センター	998	158	12カ月
3	若松台近隣センター	867	89	12カ月
4	茶山台近隣センター	862	93	12カ月
5	晴美台近隣センター	609	88	12カ月
6	泉ヶ丘駅前南第2駐輪場	513	125	12カ月
7	桃山学院教育大学	497	72	7カ月
8	三原台近隣センター	463	71	12カ月
9	茶山台団地①	449	49	7カ月
10	泉ヶ丘駅前北第1駐輪場 (屋上)	383	88	12カ月

# 利用実績【南区泉ヶ丘エリア経路別利用回数・移動状況】

## 【考察】

- ▶ 泉ヶ丘エリアの交通拠点である「泉ヶ丘駅」を軸に放射状の利用が多く、駅と住民が住む地域の拠点である「近隣センター」と結ぶ利用の仕方が色濃くわかり、駅と住まいの地域との交通手段としての利用がされていることがわかる。
- ▶ 近隣センター間の移動は少ないが、今後エリアを周遊する移動手段としての利用も期待できる。

## 【経路別利用回数】（南区泉ヶ丘エリア※榎・美木多駅エリア除く） ※上位TOP10

- ▶ 「榎塚台近隣センター」から「泉ヶ丘センタービル」ポートへの利用が1番多く、2番目に「茶山台近隣センター」から「泉ヶ丘センタービル」ポートへの利用が多い。次いで、上記の逆ポート間の利用が3、4番目と多い。

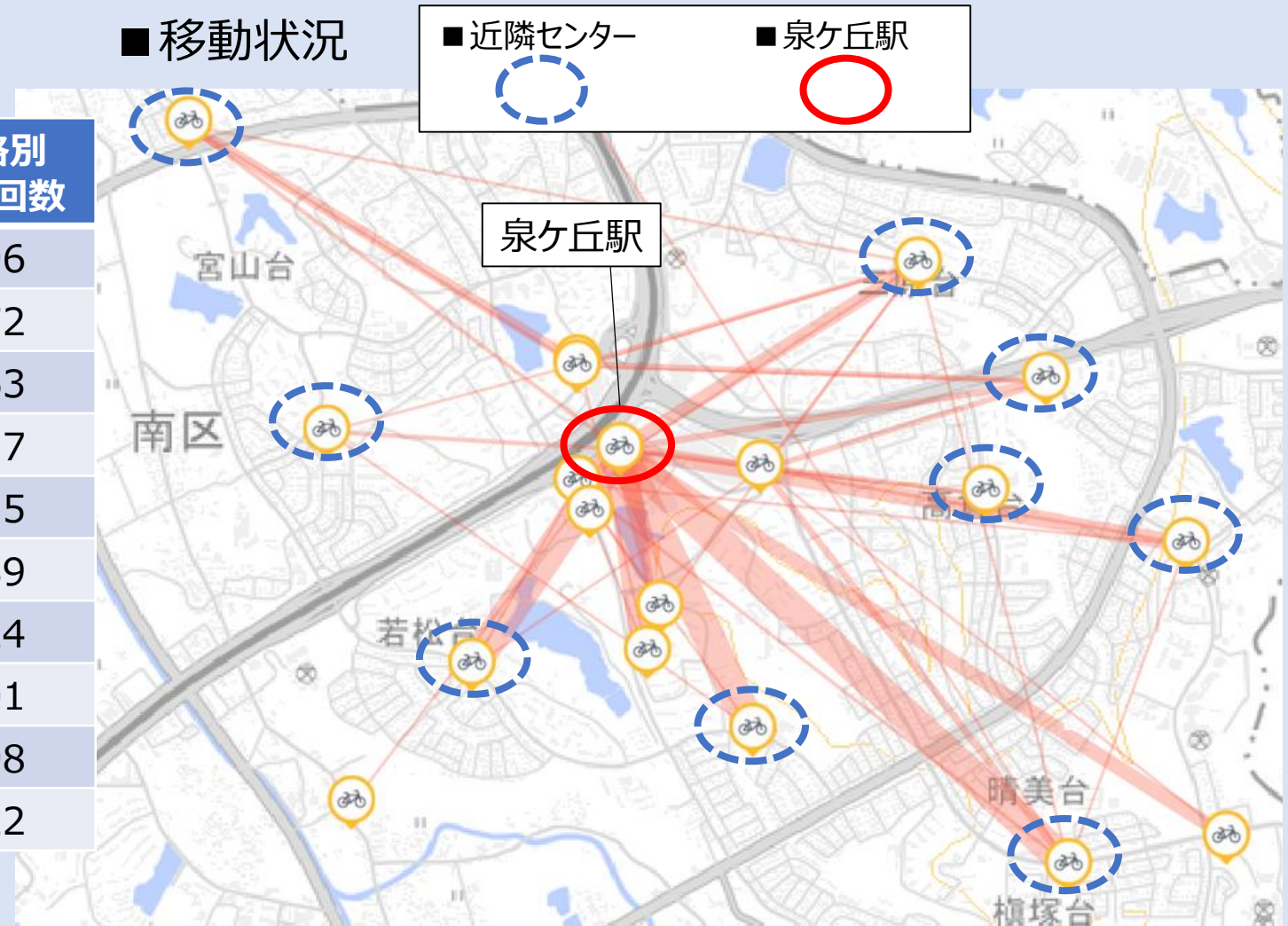
## 【移動状況】（南区泉ヶ丘エリア※榎・美木多駅エリア除く）

- ▶ 泉ヶ丘駅前と各近隣センター間が主な移動形跡であることがわかる。
- ▶ 多くはないが、近隣センター間の利用もあることがわかる。

### ■ 経路別利用回数（貸出ポートから返却ポート）

NO	貸出ポートから返却ポート	経路別利用回数
1	榎塚台近隣センター to 泉ヶ丘センタービル	696
2	茶山台近隣センター to 泉ヶ丘センタービル	572
3	泉ヶ丘センタービル to 榎塚台近隣センター	563
4	泉ヶ丘センタービル to 茶山台近隣センター	537
5	泉ヶ丘センタービル to 若松台近隣センター	535
6	若松台近隣センター to 泉ヶ丘センタービル	489
7	泉ヶ丘センタービル to 桃山学院教育大学	424
8	泉ヶ丘センタービル to 泉ヶ丘センタービル	401
9	桃山学院教育大学 to 泉ヶ丘センタービル	398
10	泉ヶ丘センタービル to 茶山台団地①	322

### ■ 移動状況



## 4. アンケート集計結果

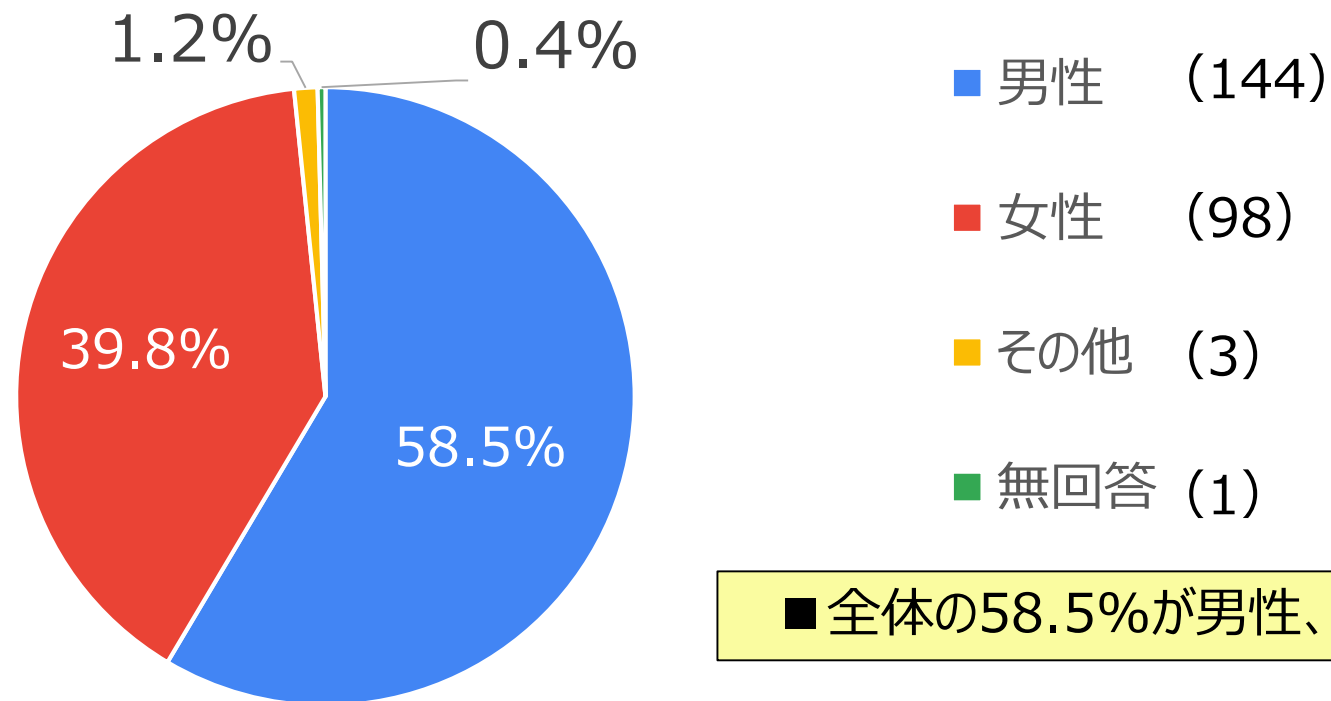
### ■ 利用者アンケート

- 対象者 : 実証実験開始後に堺市で利用を行ったユーザ 2,000人
- 回答者 : 249人（うち有効回答246人）
- 回答期間 : 2021年9月16日（木）～ 9月30日（木）15日間
- 回答項目 : ユーザー属性（性別・年齢・職業・居住地等）  
サービス利用状況（利用目的・利用理由等）  
サービスに対するご意見（サービス満足度・その他意見等）

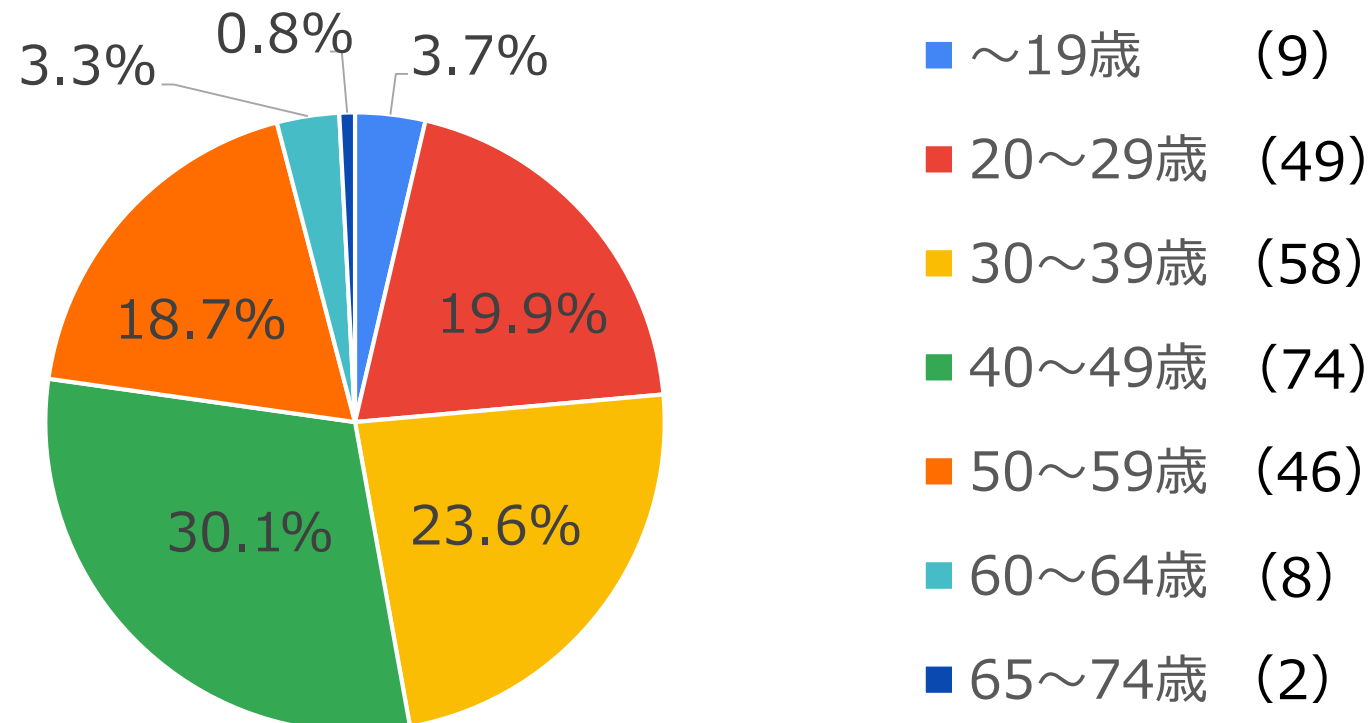
### ■ 市政モニターアンケート

- 対象者 : 市内在住・在勤・在学の18歳以上の計500人（公募制）
- 回答者 : 482人
- 回答期間 : 2021年8月20日（金）～ 9月2日（木）14日間
- 回答項目 : 実証実験の認知度、利用実態、利用希望など

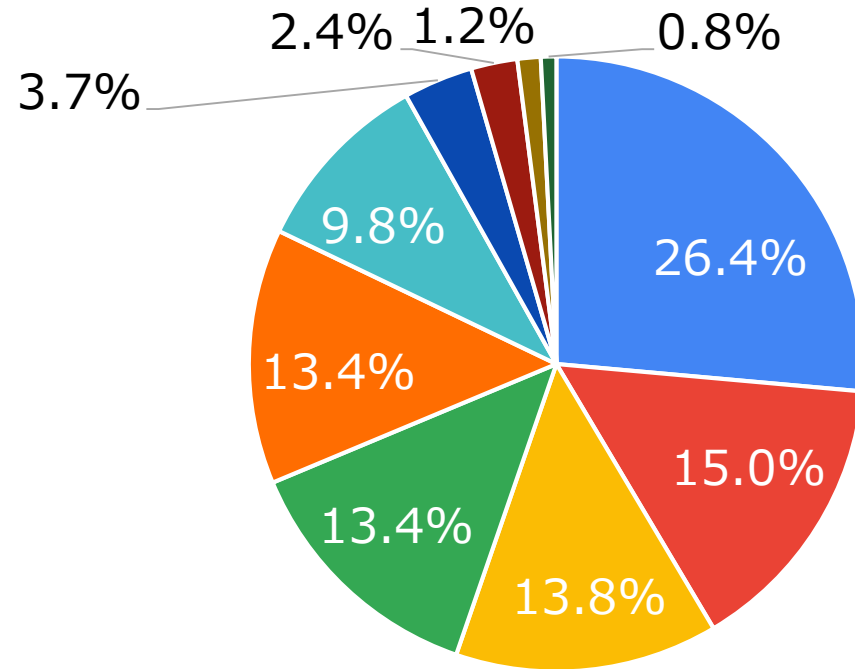
## 1. 性別



## 2. 年齢



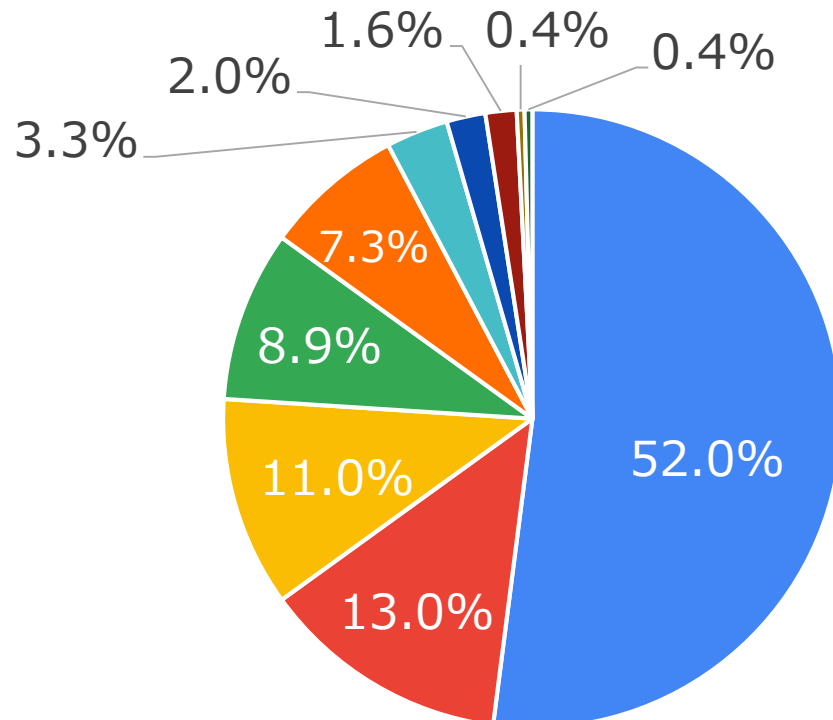
## 3.居住地



堺市南区	(65)
大阪市	(37)
その他大阪府	(34)
堺市北区	(33)
堺市堺区	(33)
大阪府以外の都道府県	(24)
堺市西区	(9)
堺市東区	(6)
堺市美原区	(3)
堺市中区	(2)

■ 堺市民に加えて、近隣の大阪市民や大阪府内その他地域の利用が多く見られる。

## 4.職業

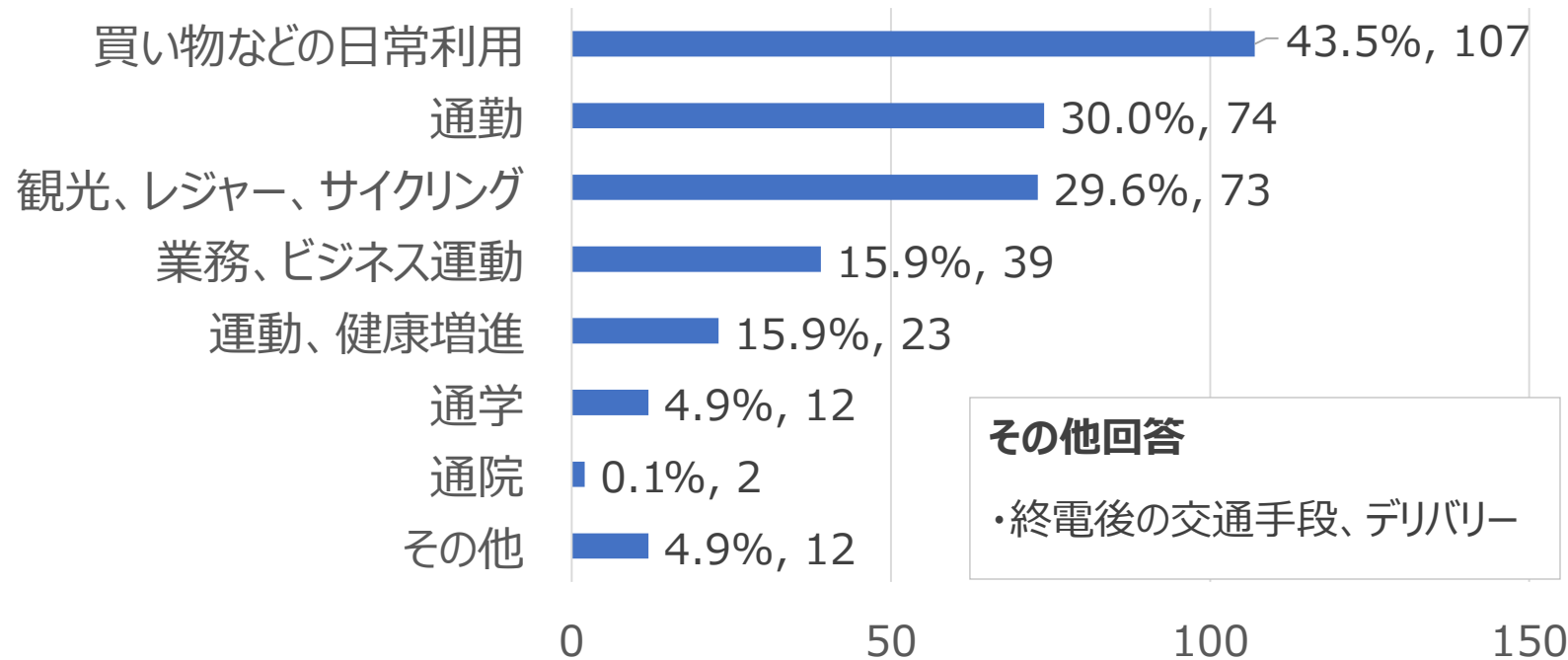


会社員	(128)
パート、アルバイト	(32)
学生	(27)
公務員	(22)
自営業	(18)
専業主婦（夫）	(8)
会社役員	(5)
無職	(4)
営業	(1)
写真家	(1)

■ 会社員の利用が半分以上を占める。次にパート、アルバイト、学生、公務員利用者も多い。

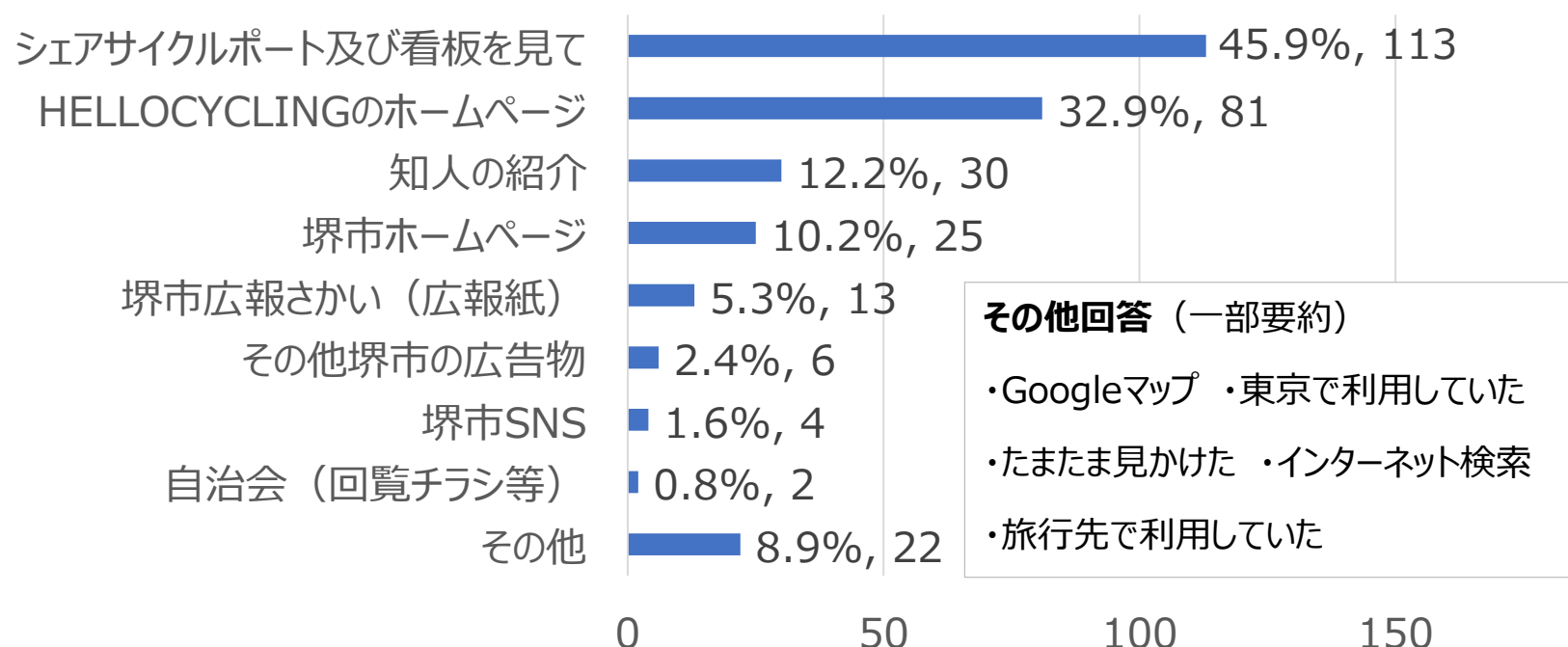


## 5.シェアサイクルの主な利用目的は何ですか。（複数回答可）



■ 利用目的は「買い物などの日常利用」に次いで「通勤」、「観光、レジャー、サイクリング」が同程度に多い。  
⇒ 様々な利用目的があることから、回遊性の向上に寄与していると考えらる。

## 6.シェアサイクルを知ったきっかけをお選びください。（複数回答可）

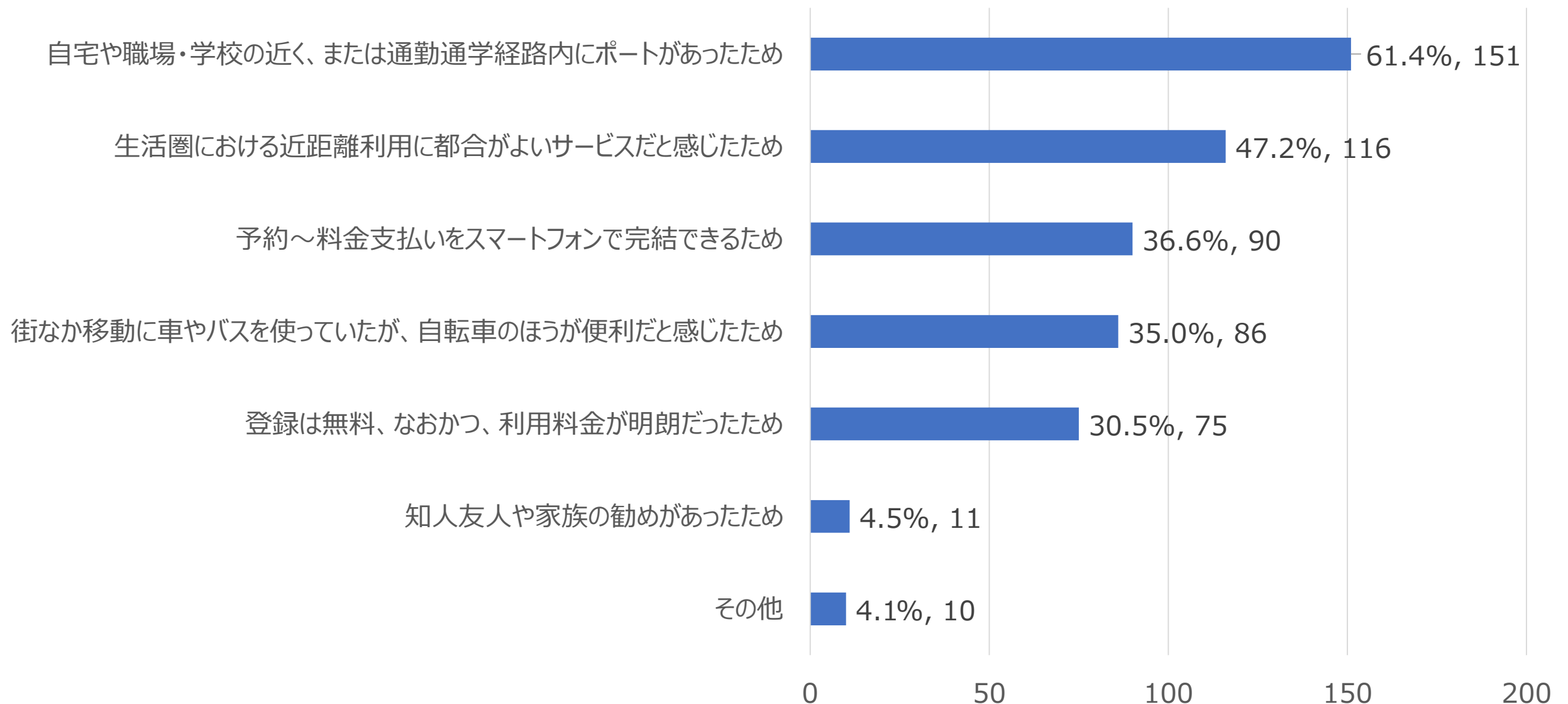


■ 知ったきっかけは「シェアサイクルポート及び看板を見て」と「HELLOCYCLINGのホームページ」が多く見られる。  
⇒ ポートを視認性の高い場所に設置することが利用増に向けたPR効果になると考えられる。

棒グラフ内数値について…左段：全体に対する割合／右段：回答者数（以降、複数回答式の設問についてはすべて同表記）

## 7. シェアサイクルを利用登録したきっかけ（複数回答可）

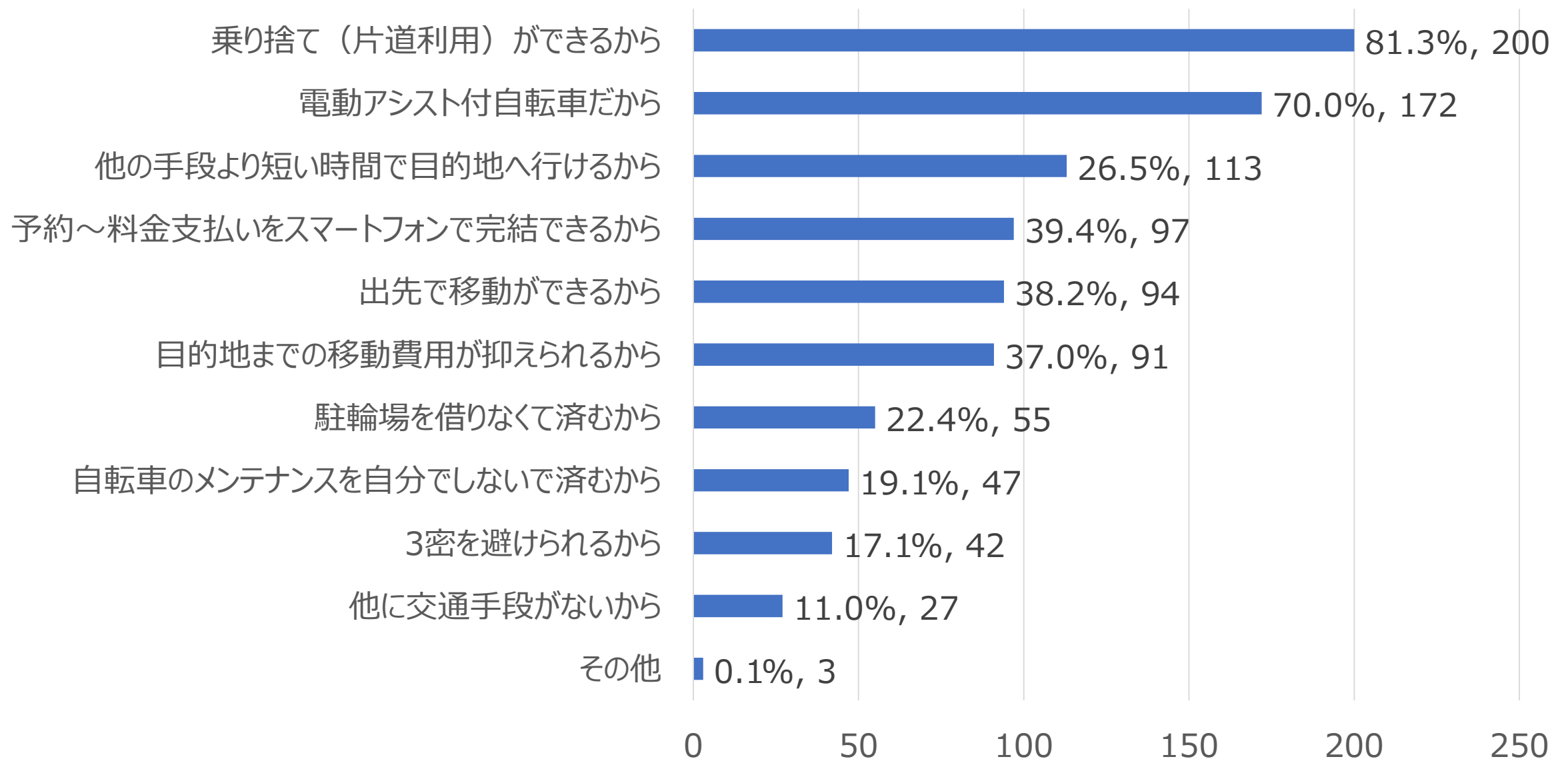
■ 約6割の方は利用登録のきっかけとして、「自宅や職場・学校の近く、または通勤通学経路内にポートがあったため」をあげており、次いで「生活圏における近距離利用に都合がよいサービスだと感じたため」（47%）が多い。  
 ⇒ 貸出拠点であるポートが身近にあることが、利用をするきっかけとなっており、また、短距離での手段として、有効であると感じ、利用するきっかけとなっていることがわかる。



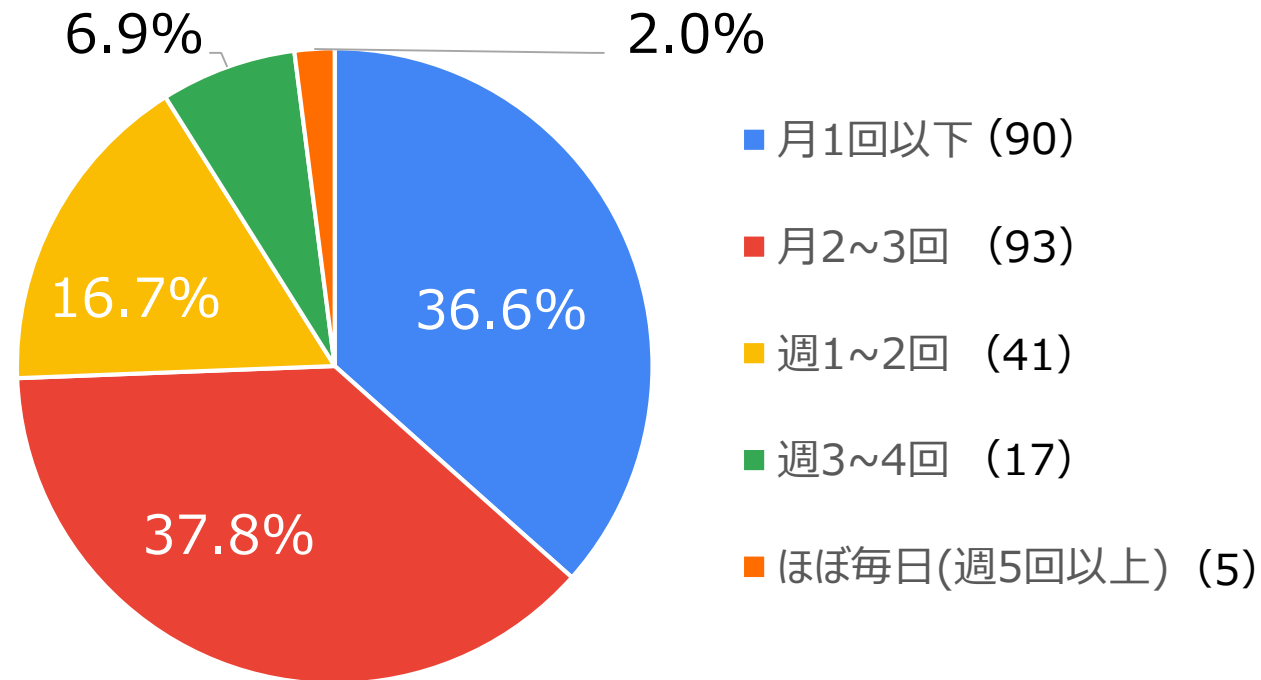
その他回答（一部要約） ・乗り捨てができるため ・運動になるため ・三密回避のため ・堺市に行くことが多いため

## 8.シェアサイクルを利用する理由を教えてください。（複数回答可）

■「乗り捨て（片道利用）ができるから」をシェアサイクル利用の理由として回答する方が全回答者の8割超と多い。その次に「電動アシスト付自転車だから」の回答も7割近い。  
 ⇒利用するきっかけとして、シェアサイクルの特徴の1つであるどこのポートでも貸出・返却できるシステムであることを多くあげており、また電動アシスト付自転車の強みも利用するきっかけとなっていることがわかる。

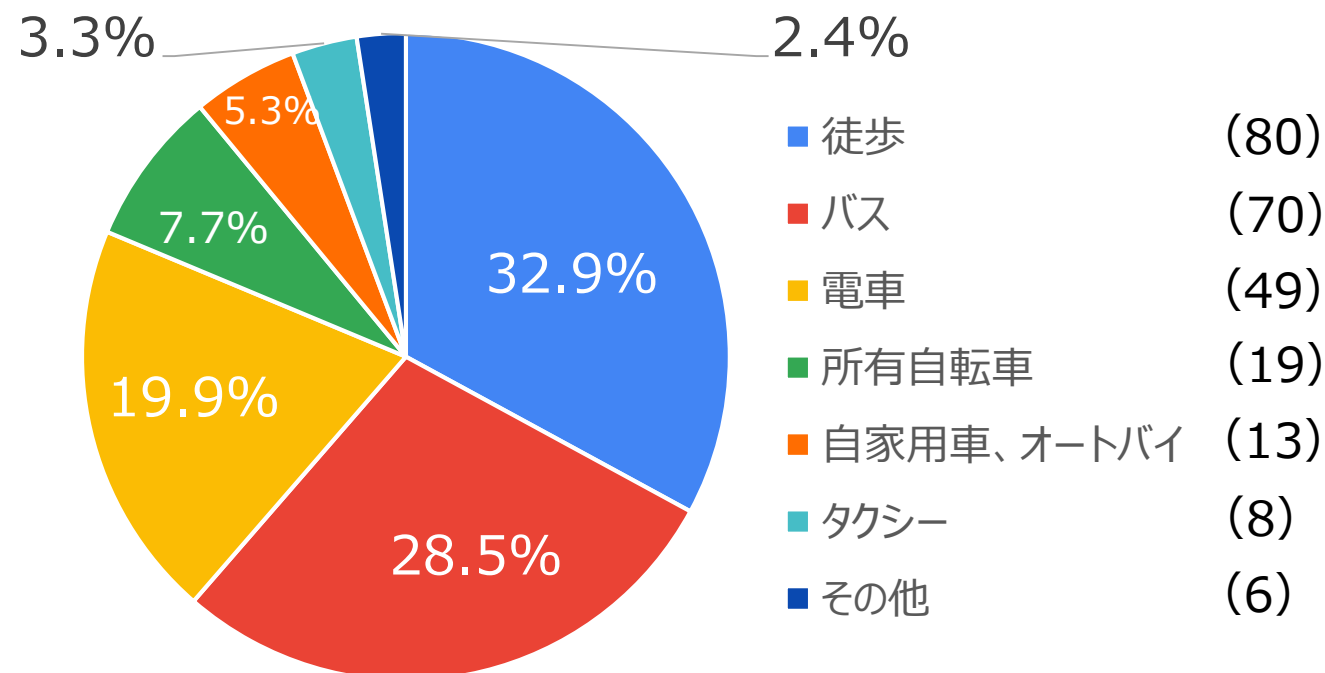


## 9.シェアサイクルの利用頻度はどれくらいですか。



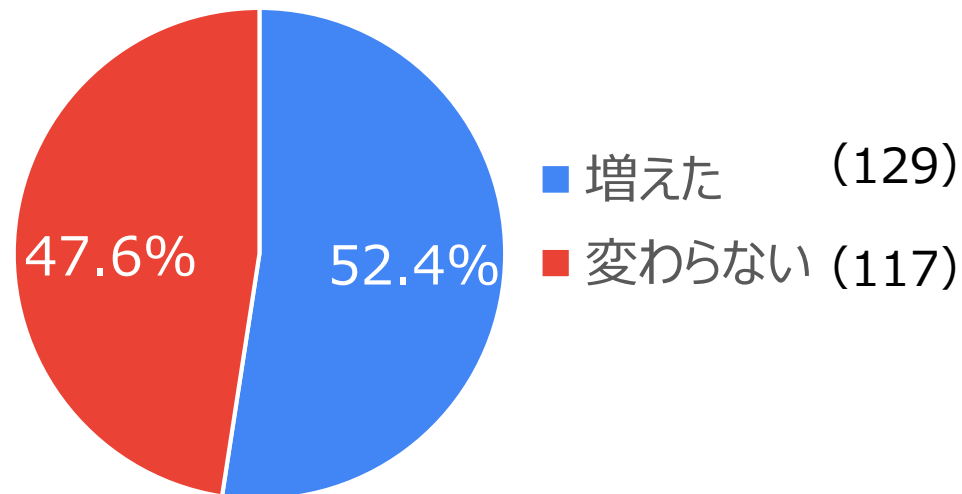
■ 利用回数は月2回～3回が最多。次いで月1回以下が多い。週1回以上利用するのは約25%。  
⇒毎日のように通勤としての利用ではなく、様々な交通手段の1つとして利用されていることがわかる。

## 10.シェアサイクルがなかった場合、代わりに主にどのような交通手段を利用しますか。



■ シェアサイクルがなかった場合、全回答者の約8割の方がバス、徒歩或いは電車と回答。  
⇒様々な交通手段の代替手段の1つとして、シェアサイクルが利用されていることがわかる。  
⇒バスははじめとする公共交通機関から転換も多く、競合が起きている。  
⇒一定数であるが、自動車（タクシー含む）からの転換も見られる。

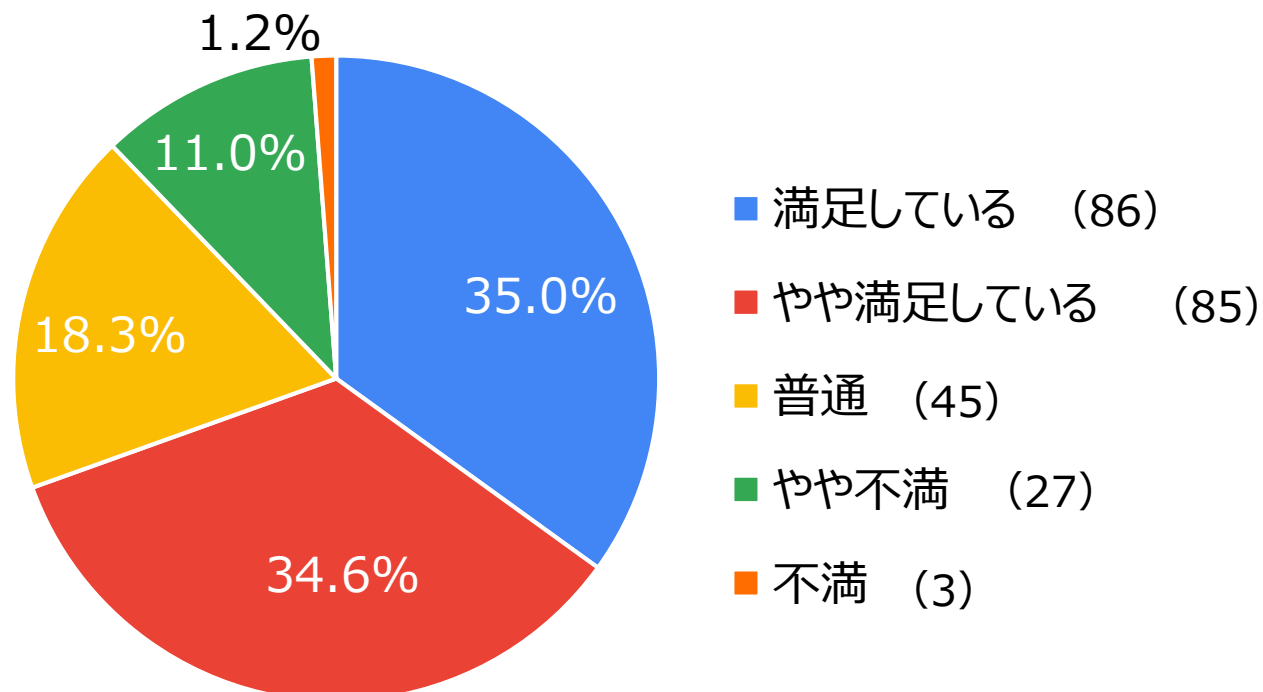
## 11.シェアサイクルの利用により、街中を回る行動範囲が増えましたか。



■ 半数以上の利用者はシェアサイクルの利用により、行動範囲が増えたと回答。  
⇒自転車は寄り道などもしやすい気軽な乗り物であり、目的地に行くまでに、様々な場所へ立ち寄っていることが考えられ、回遊性の向上に寄与している。

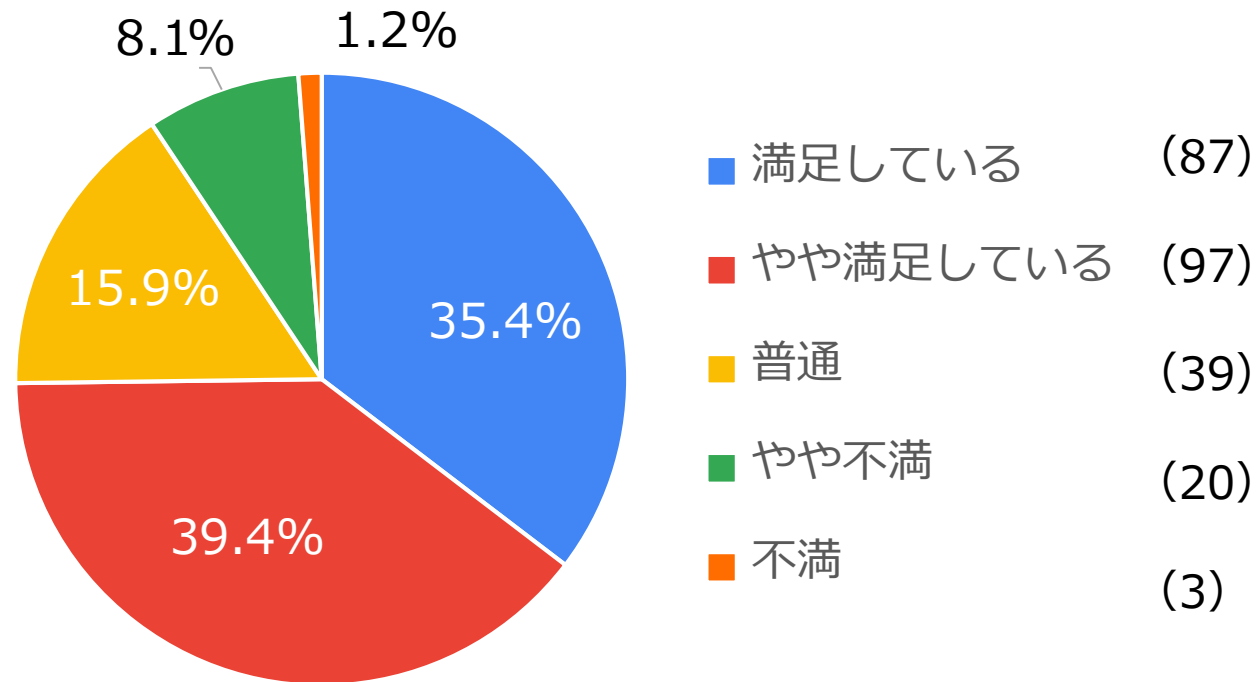
## 12.シェアサイクルの自転車の性能

（電動アシスト機能、付属のタッチパネルの操作性等）の満足度



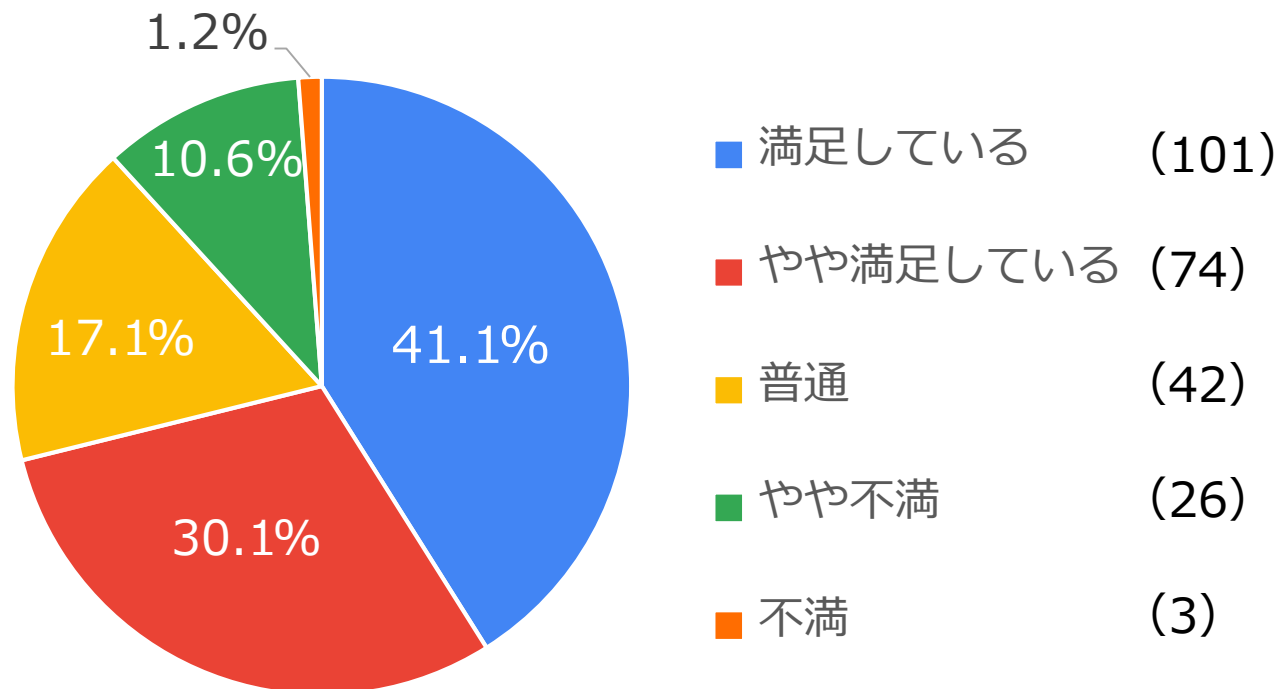
■ 自転車の性能について、「満足」「やや満足」と合わせた回答が約7割。  
⇒全車電動アシスト付自転車であり、またタッチパネルも慣れればわかりやすい操作で貸し借りできるため、自転車の性能の満足度は高い。

## 13.シェアサイクルの自転車の利用方法（ユーザー登録、予約、貸出、返却等）の満足度



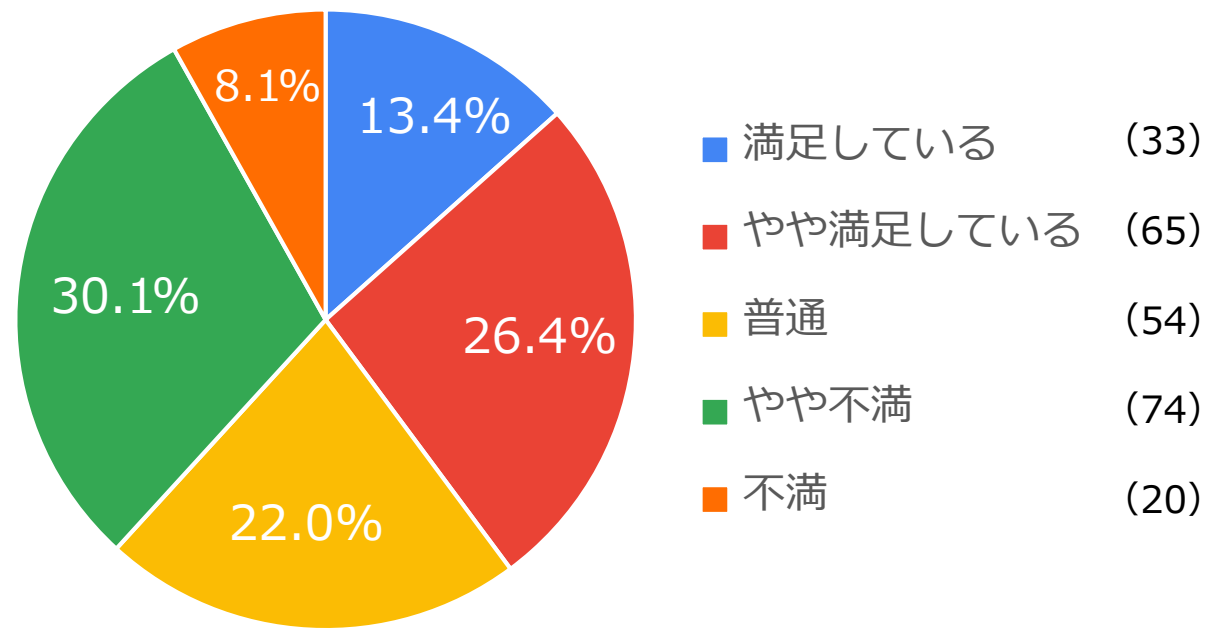
■ 自転車の利用方法は 7割以上の方より「満足」「やや満足」との回答。  
⇒利用している方にとっては、自転車の予約から貸出・返却までの一連の利用の流れは、スムーズにできており、問題は特にないとの見解である。

## 14.シェアサイクルの利用料金の満足度



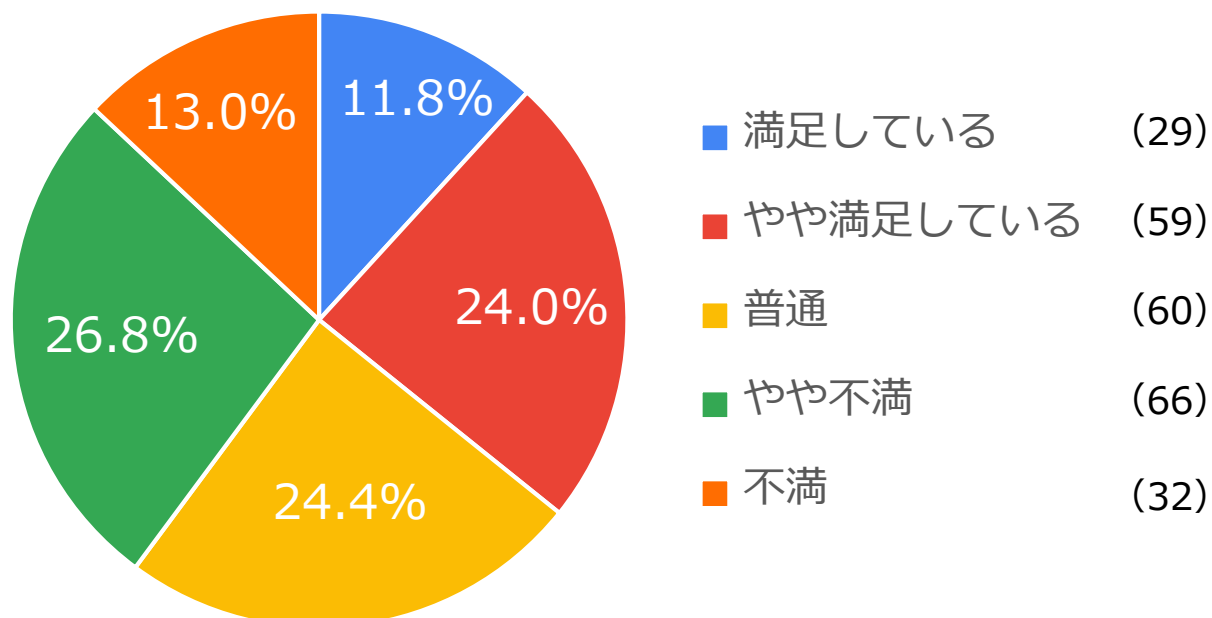
■ シェアサイクルの利用料金は、7割以上の方より「満足」「やや満足」との回答。  
⇒30分以内の利用時間が約6割あることから、多くの方は安価な時間帯での利用形態であり、満足度が大きいと考えられる。

## 15.シェアサイクルの自転車の台数の満足度



■ 自転車台数について、「満足」「やや満足」が約4割ある一方、「やや不満」「不満」と感じられる方も約4割おられる。  
⇒一部のエリアや利用が多い主要駅前等においては、自転車が取り合いとなり、利用したくてもできないケースもあることが原因であると考えられる。また、自転車の偏り等の問題もある。

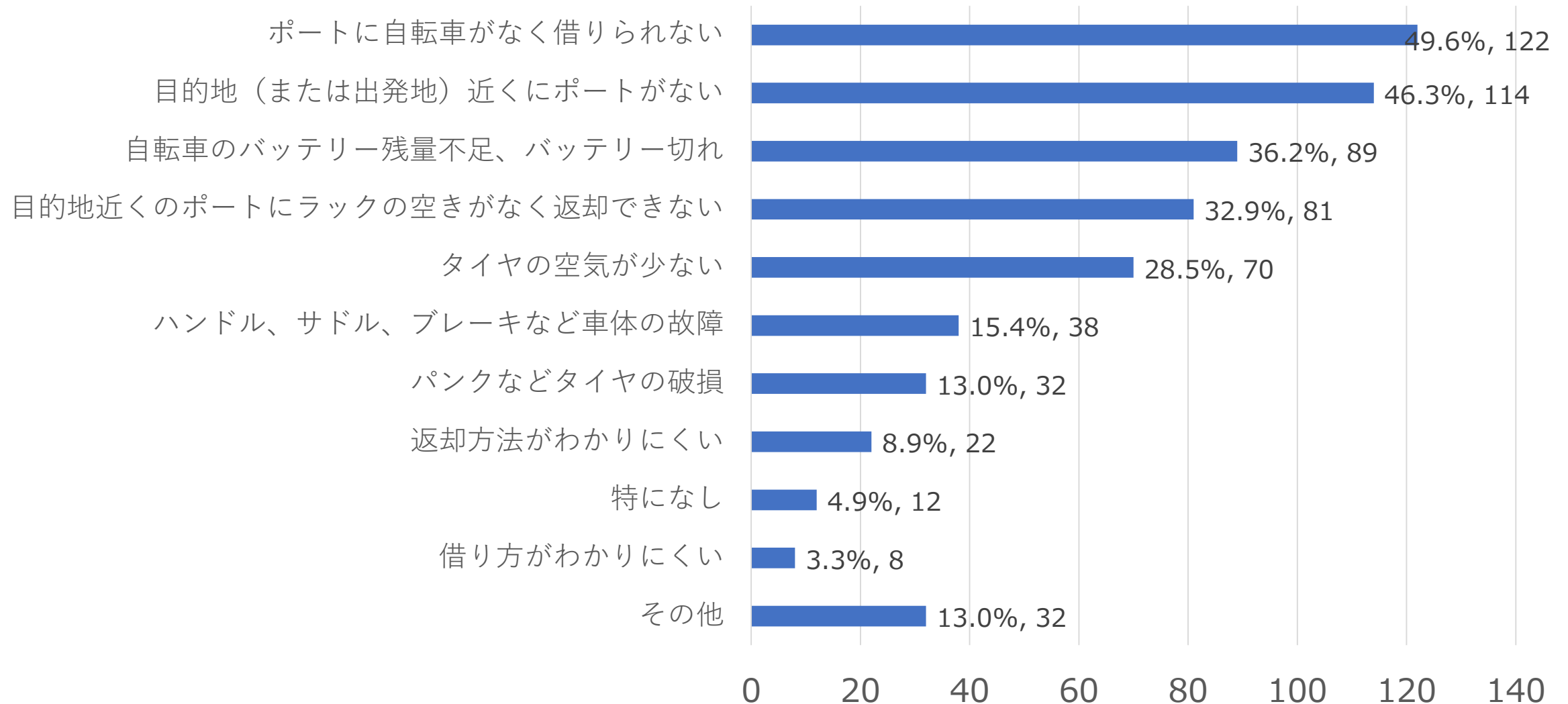
## 16.シェアサイクルのポート数の満足度



■ サイクルポート数について、「満足」「やや満足」よりも「やや不満」「不満」の方（約4割）の回答が多い。  
⇒市有地を中心にポート設置を行っているが、まだまだ不十分であり、ポート設置に対する要望が多いことがわかる。

## 17.シェアサイクルを利用して困ったことは何ですか。（複数回答可）

■前頁の設問（自転車やサイクルポート数の満足度）でも不満の声があがっていた通り、近くにポートや自転車が少ないという意見が半数ある。自転車のメンテナンス不足の指摘も多い。  
⇒自転車が借りたくても借りれない状況やポートが少ないなどの意見があり、運営面の課題が浮き彫りになっている。

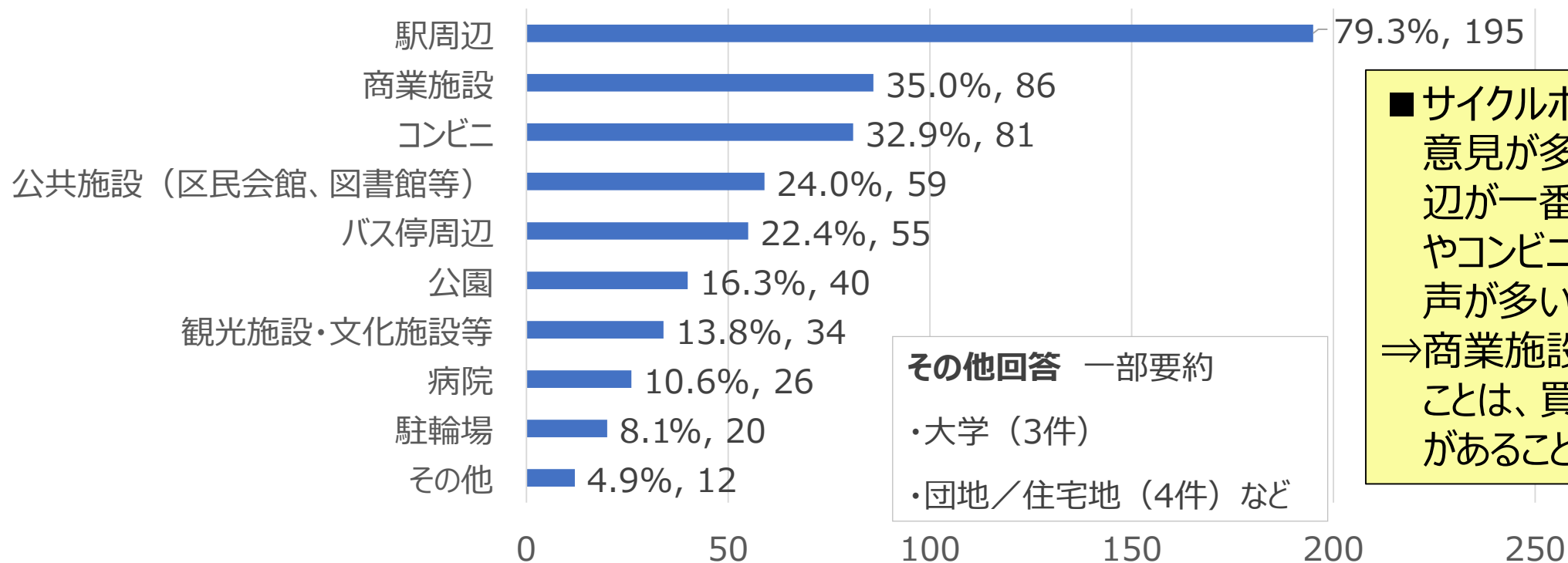


### その他回答 一部要約

- ・通信不良により返却できなかったことがある（6件）
- ・画面が見えにくいときがある（2件）
- ・ポートが近くにない、設置場所に偏りがある（1件）…等



## 18. サイクルポートがあると便利と思われる場所を教えてください（複数回答可）

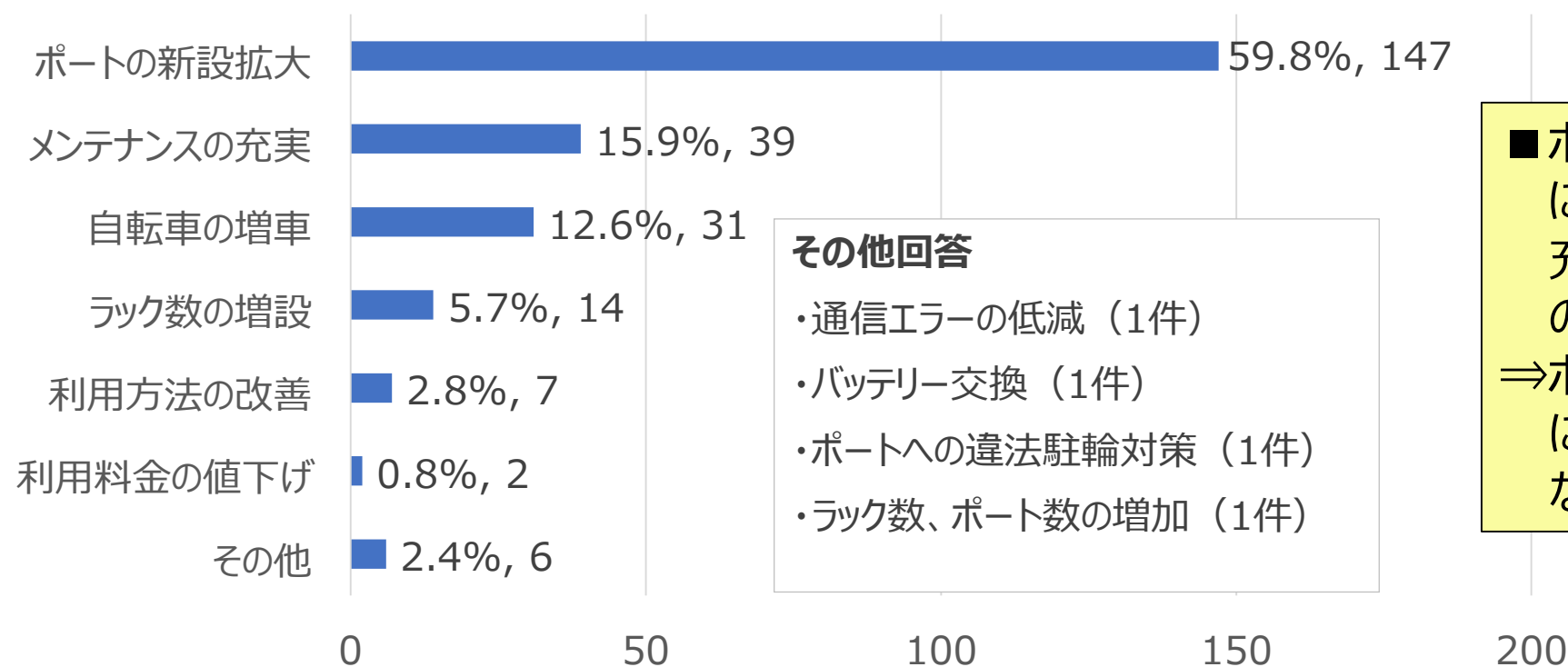


**その他回答 一部要約**

- ・大学（3件）
- ・団地／住宅地（4件）など

■ サイクルポートの増設を期待する意見が多く、設置個所は駅周辺が一番多く、次いで商業施設やコンビニといった民間施設への声が多い。  
⇒ 商業施設へのポート希望が多いことは、買い物等での利用目的があることがわかる。

## 19. シェアサイクルに一番望むことを教えてください。



**その他回答**

- ・通信エラーの低減（1件）
- ・バッテリー交換（1件）
- ・ポートへの違法駐輪対策（1件）
- ・ラック数、ポート数の増加（1件）

■ ポートの増設を望む声が圧倒的に多い。次いで、メンテナンスの充実、自転車の増車やラック数の増設なども多い。  
⇒ ポートの拡大の希望が多く、さらに拡大することで、利用者増につながることに期待が持てる。

## ■ サービスに対するご意見

### <ポート設置について>

- ・ポートや台数が増えていくのをこれからも楽しみにしています。
- ・浜寺公園や大浜公園、また堺市南区にある荒山公園などの大きな公園にポートがほしい。
- ・駅まで遠いので、美原区や松原周辺にもっとポートを増やしてほしい。
- ・自宅の近所にポートがないので新設してほしい。
- ・サイクルポートを全国的に拡大してほしい。旅行先などで利用できると思う。
- ・どんどんポートを増やしてほしい。
- ・柮・美木多駅周辺にポートがほしい。
- ・まだまだポートの数が少ないので積極的に増やしてほしい。
- ・自転車の台数を増やしてほしい。またサイクルポートを増やしてほしい。
- ・桃山学院教育大学のラックを増やしてほしい。

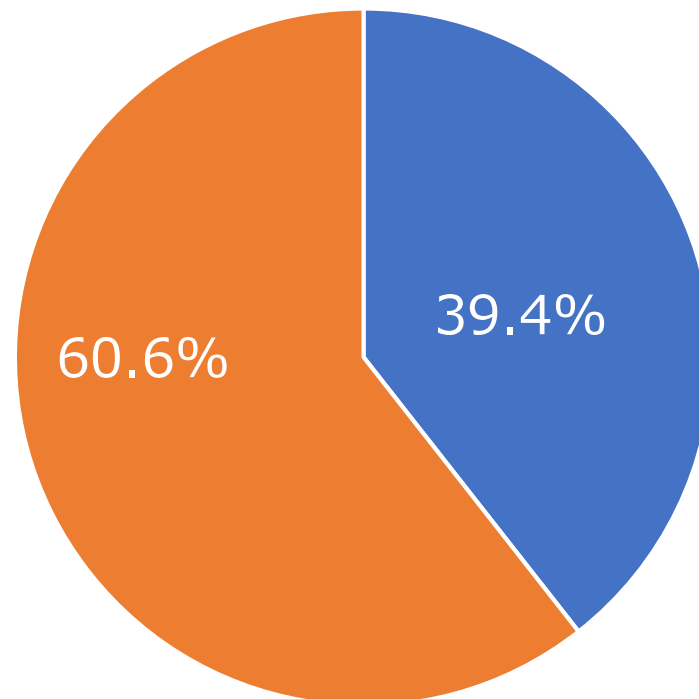
## <自転車のメンテナンス・再配置について>

- ・バッテリーのない自転車がかなり多いので、急速充電などに対応できるようにしてほしい。
- ・メンテナンスの充実と、通信エラーの低減をお願いしたい。
- ・たまにカゴが曲がったり傷が多い自転車があるので、チェックしてほしい。
- ・阪和線沿いに自転車がないことが多く使えない。
- ・以前から利用していたポートに最近自転車がないことが多く、利用したくても利用出来ない事が多い。

## <その他>

- ・料金プラン（1時間、3時間、1日プラン等）の拡充をお願いします。
- ・商業施設と連携したクーポンを作してほしい。
- ・スポーツタイプ（クロスバイク）があればさらに嬉しい。
- ・自転車が雨に濡れるのでポートに屋根があれば嬉しい。

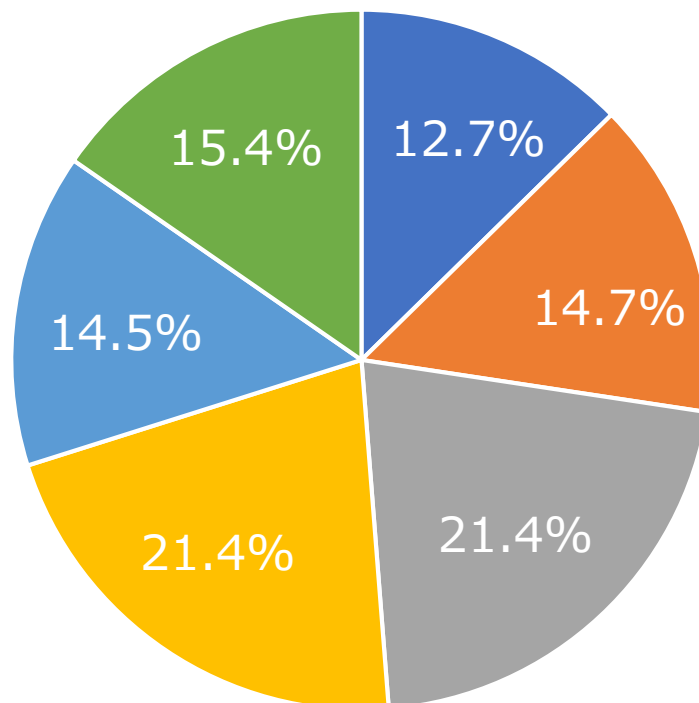
## 1. 性別



- 男性 190
- 女性 292

■ 全体の39.4%が男性、60.6%が女性。

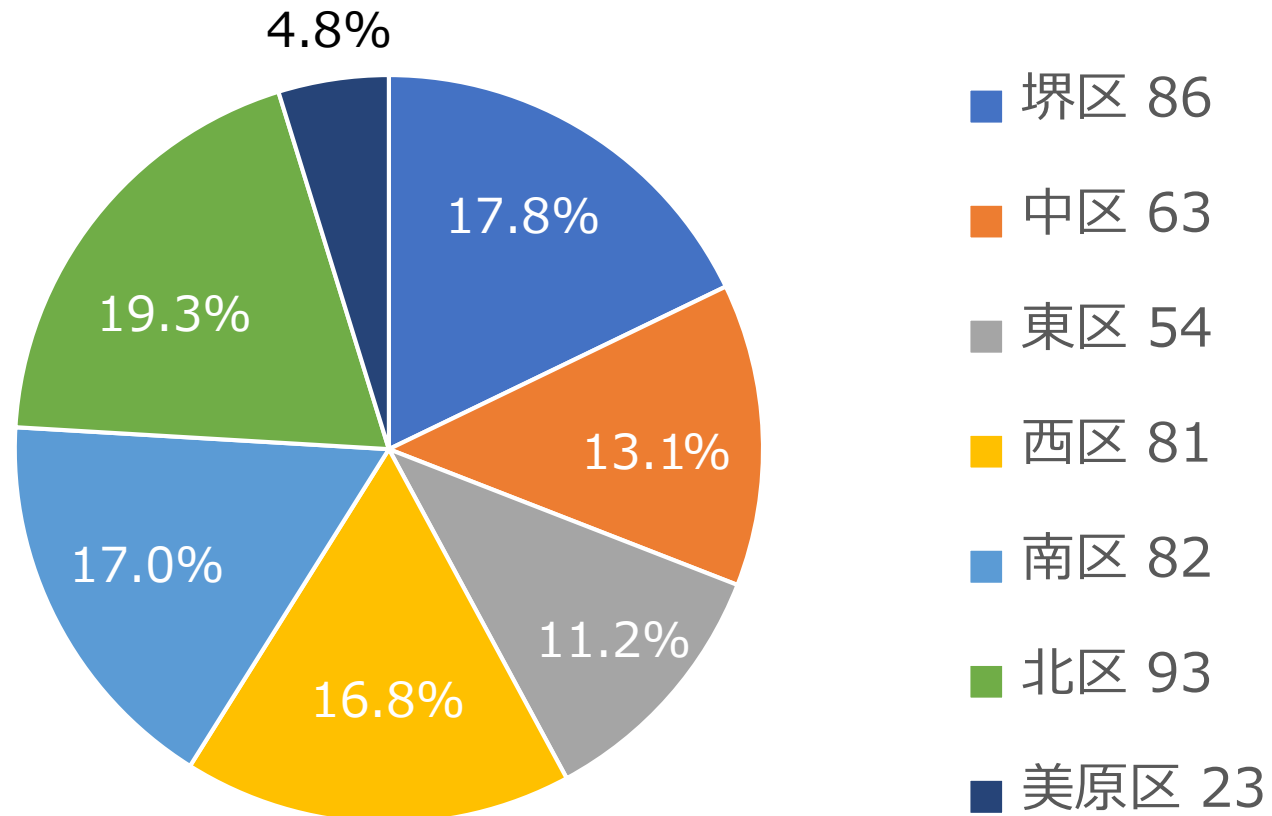
## 2. 年齢



- 18歳以上30歳未満 61
- 30歳代 71
- 40歳代 103
- 50歳代 103
- 60歳代 70
- 70歳代 74

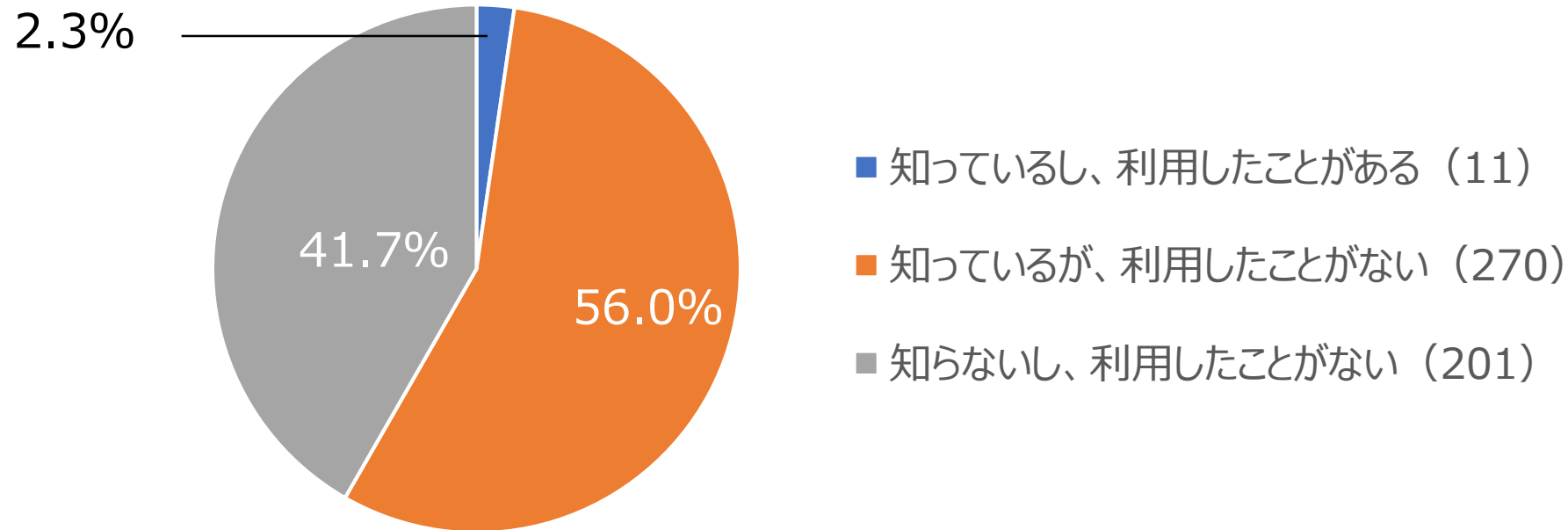
■ 40代～50代の回答が一番多く、他の年代はもバランスよく回答いただいている。

## 3.居住地

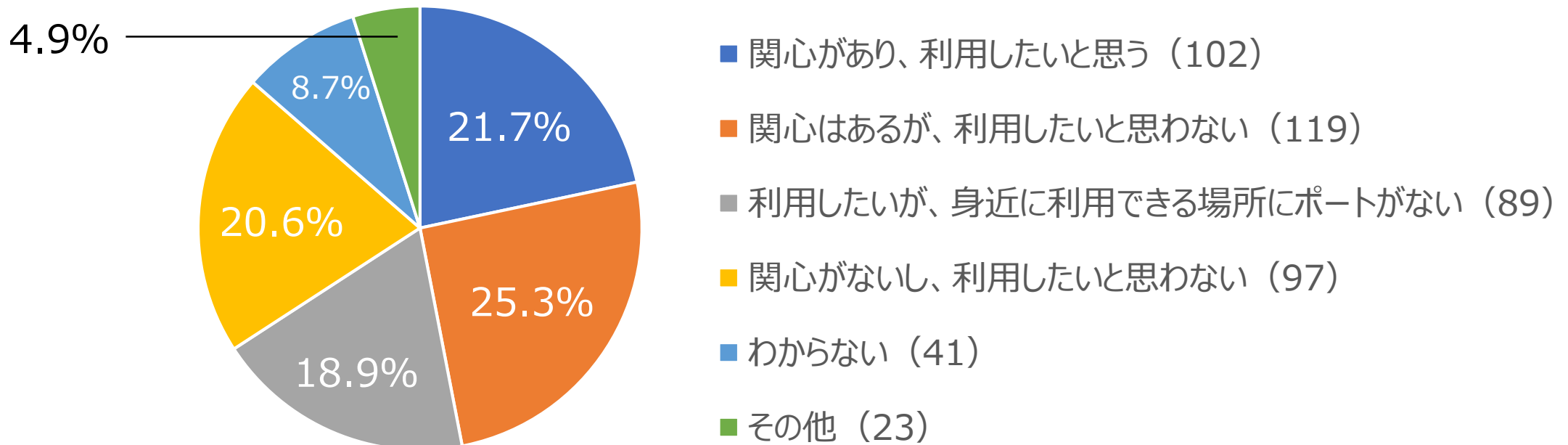


■ 北区居住の回答が一番多く、堺の人口比率と同じような割合となっている。

## 1. 堺市シェアサイクルの実証実験をご存じですか。



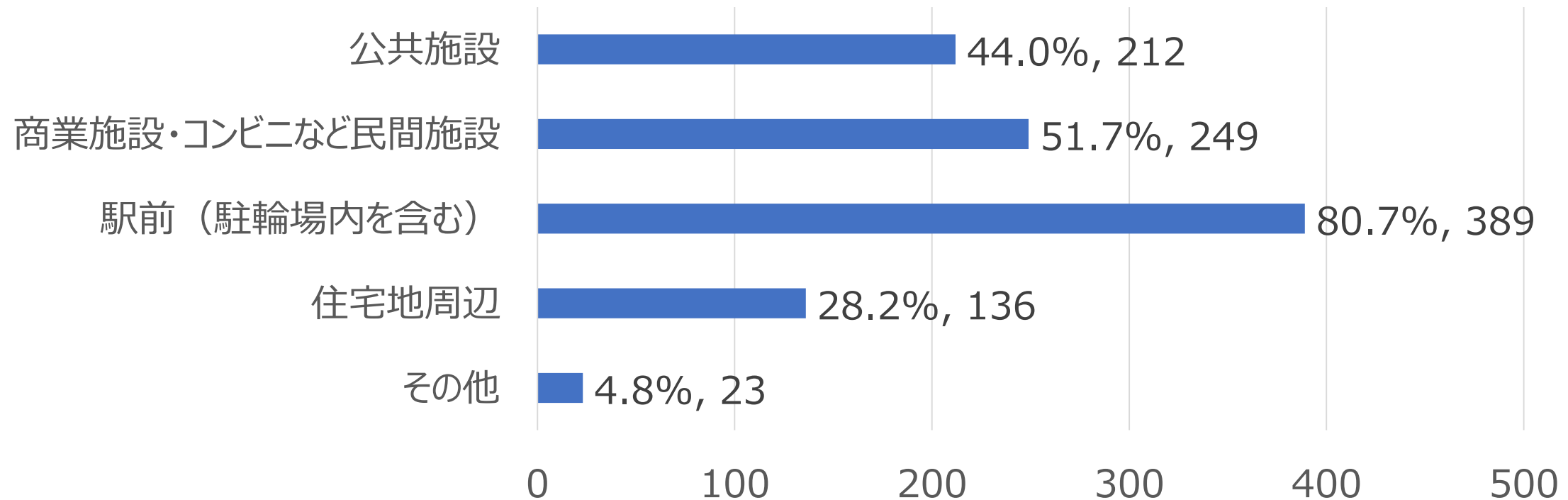
## 2. 今後利用したいと思えますか。（前問で利用したことがないと回答の471名への問）



### その他回答 一部要約

- ・通信不良により返却できなかったことがある（6件）
- ・画面が見えにくいときがある（2件）
- ・ポートが近くにない、設置場所に偏りがある（1件）…等

## 3. どのような場所にポートが設置されていると利用しやすい、また利用しようと思いますか



■ シェサイクル実証実験を知っているかの間では、「知っているが、利用したことがない」（56.0%）が一番多く、次いで「知らないし、利用したことがない」（41.7%）が多かった。また、利用したことがある方は、11名（2.3%）であった。

⇒知っている人の割合が、50%を超えているが、まだ半数の方に実証実験を知られていない。

■ 今後利用したいかの間では、「関心はあるが、利用したいと思わない」（25.3%）が一番多く、次いで「関心があり、利用したいと思う」（21.7%）が多かった。

⇒利用したいと思う方が、約4割。一方、利用したくないと思われる方も約4.5割おられる。

■ ポート設置個所の希望としては、駅前の割合が約8割と高く、商業施設・コンビニなど民間施設の希望が約半数あった。その他、公共施設を希望する声も次いで多かった。

⇒駅前へのポート設置の声は駅を起終点とした利用が多い点と合致しており、また、買い物等の日常で立ち寄る民間商業施設への設置を望む声も多く、ポート展開することで、利用増につながると考えられる。

## ■ その他ご意見

### <シェアサイクル等貸自転車について>

- ・堺市は東西の往来が不便なので、レンタサイクルの推進をお願いしたい。
- ・web上で利用予約できる貸自転車を区役所や主要駅に設置してほしい。
- ・レンタサイクルは市内の全てのコンビニエンスストアと連携すれば良いと思う。
- ・シェアサイクルを利用したいと思ってアプリをダウンロードしたが、登録の仕方がわからず、まだ使えていない。もう少しわかりやすい利用方法がであればいいと思う。
- ・シェアサイクルは泉ヶ丘地域のみで柁・美木多等にはないので地域を広げてほしい。
- ・レンタサイクルを充実させたいのなら、15分70円は高い。1日300円程度にしてほしい。
- ・レンタサイクル事業で採算性を出そうとしているのか。住民サービスとか観光客用なのであればもう少し安くしてほしい。また、もっと利用しやすい環境にしてほしい。
- ・シェアサイクルの利用料金を安くして利用者増加を促進してほしいと思う。



## 5. 実証実験検証まとめ

実証実験の結果、以下の効果が期待できるため、本格実施に向けた準備に入ります。

### ■ 移動手段の選択肢の一つとしての役割

- ▶ 利用回数や利用時間等を見ると、短時間・短距離の利用が多いのが特徴であり、市民、来訪者等の移動手段の一つとして選択されている。
- ▶ 利用経路や利用状況等を見ると、駅を起終点として、放射状線のように広く利用されており、また東西方向の利用も多くみられ、交通手段の一つとして選択されている。
- ▶ 南区泉北エリアにおいては、泉ヶ丘駅から各近隣センターや団地への移動が顕著に表れており、通勤・通学の移動ツールとしても利用されている。

### ■ 回遊性の向上、地域の活性化に寄与

- ▶ アンケート結果から、「行動範囲が広がった」と回答された方が約半数おられ、また、買い物などの日常利用や観光を目的とした利用があり、さらに同じポート間での貸出返却が約2割を占めており、市内を移動する1つの手段としての役割を果たし、回遊性の向上、地域の活性化に寄与したと言える。

### ■ 今後も期待できる利用ニーズ

- ▶ 利用したことない約半数の方は、利用に前向きな回答を得ている。エリア展開、ポート増設に伴い、利用回数、利用者数ともに顕著に伸びており、さらに周知啓発やポート展開をすることで、新たな利用者増につながるとともに、回遊性の向上等に寄与する事業になると考えられる。

## 6. 課題の明確化

実証実験の結果、先述の効果が出た一方、以下のような課題も見てきました。  
本格実施に向けて、課題解決にも取り組んでいきます。

### ■ バッテリー残量の不足や整備不良の自転車による利用の損失

- ▶シェアサイクルを利用する理由の1つに「電動アシスト付自転車」との回答も多いが、バッテリー切れや残量不足が多いなどの声も多く利用機会の損失になっている。  
⇒タイヤの空気が少ない、自転車の故障など自転車の整備不良の声も多く届いており、バッテリーも含めて、サービス向上に向けた課題解決に努めていく必要がある。

### ■ 自転車の偏りによる利用の損失

- ▶利用の多い主要駅前や自転車がたまりやすいポートなどでは、満車、空車状態が見受けられ、貸出自転車の不足や返却できなかつたり、自転車を利用したいときに利用できない状況があり、利用機会を損失している。  
⇒利用機会が阻害することのないようなポート展開や自転車の充実、また自転車を平準化させる再配置などの検討が必要である。

### ■ ポート増設や利便性の高いポート設置の必要性

- ▶シェアサイクルは時間貸しの利用形態であるため、目的地近くにポートがないと利用がしにくい仕組みとなっている。利用したきっかけの多くは、「目的地近くにポートがあった」との回答があり、ポート増設を望む声も多い。
- ▶シェアサイクルを知ったきっかけの多くが、「ポートを見て」との回答であり、視認性の高いポート設置が利用増へつながる。現在、駅前へのポート設置は進んでいるものの、多くは駐輪場内のポート設置であり、視認性は高くない。  
⇒駅前の視認性の高い箇所や商業施設などの民間施設へのポート設置など今後も利便性の高いポート設置に向けた取組を進め、サービス拡大をする必要がある。

## 7. 今後の方向性

シェアサイクルの本格実施への移行に伴い、シェアサイクルの充実を行うなど利便性の向上に努めます。なお、平成22年度より運用を行ってこられた「さかいコミュニティサイクル」を終了します。

### ■ シェアサイクル本格実施へ

#### ▶ より幅広いエリアやポート増設等をするなど利便性向上へ

⇒シェアサイクルは、多くのポートを展開することが、容易なため、利用ニーズを見極めながら、さらなる展開を行っていきます。

※コミュニティサイクルは、ポート展開をするのに多額なイニシャルコストがかかるため、容易も展開できず、最大8ポートの展開にとどまりました。

#### ▶ 自転車の偏りや整備不良の課題解決に努めるなど利便性向上へ

⇒借りたいときに借りれない、バッテリーのない自転車が多いなど運用面に課題が出ており、民間事業者と連携し、課題解決に努めていきます。

#### ▶ 利用方法などの利便性向上へ

⇒アプリ登録のわずらわしさや返却の仕方がわからないなど様々な問い合わせをいただいております、今後も利用方法等の周知を強化し、改善に努めていきます。

#### 【シェアサイクルの特徴（メリット）】

⇒シェアサイクルは、短時間ごとの料金体制になっており、短距離でも利用しやすい。

⇒全自転車が電動アシスト付自転車であり、南区の丘陵地帯や長距離での移動でも利用しやすい。

⇒アプリ登録等の不便さがあるものの、1度アカウント登録すると次回からは、簡単な自転車の予約のみで乗車可能であり、煩わしい手続等なしで、利用可能。