

計画目標の設定

シェアサイクル利用実績（利用回数・利用者数）

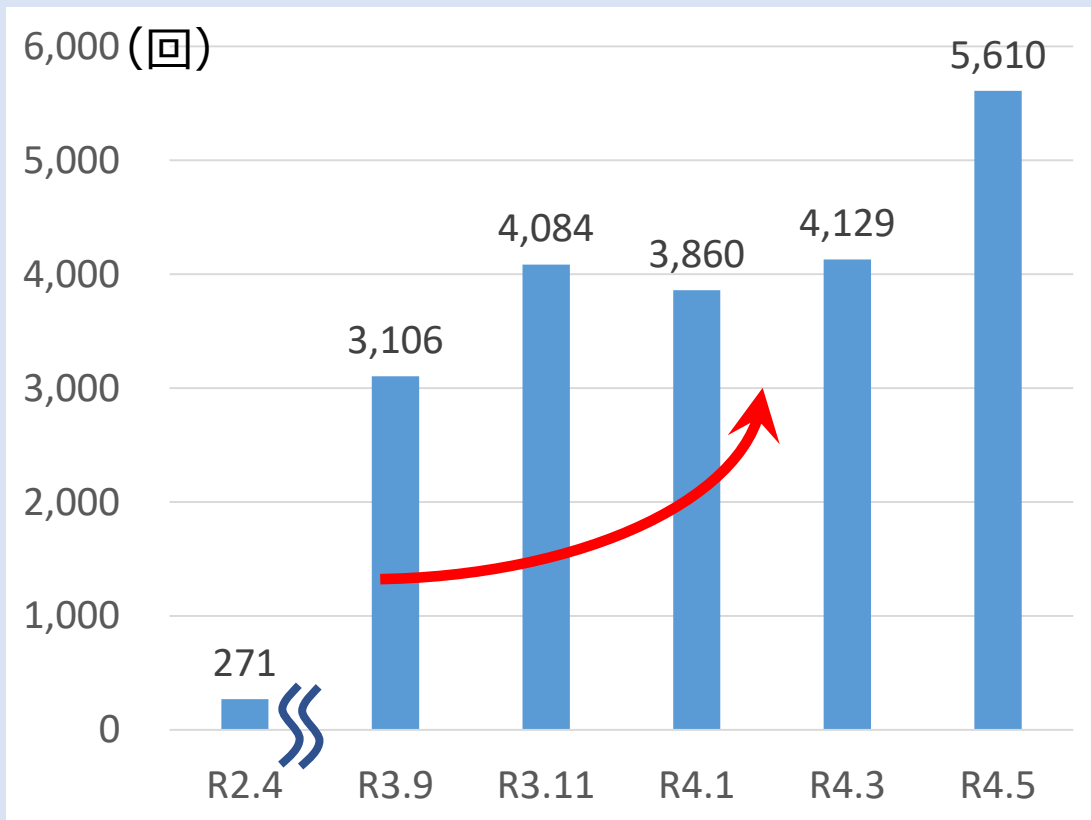
【考察】

- ▶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。

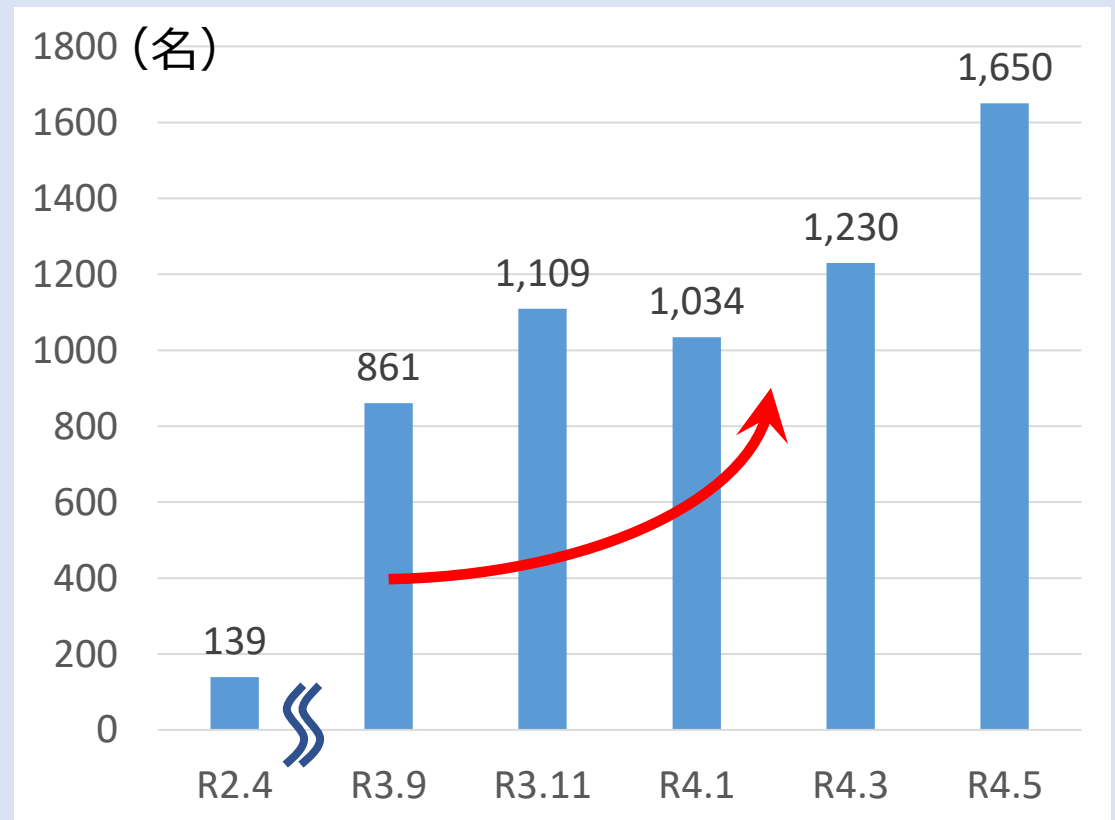
【利用回数・利用者数の推移（R2.4月～R4.5月）】

- ▶利用開始直近の4月の利用回数（271回）と令和4年5月（5,610回）を比べると、**約20.7倍に増加**。
- ▶利用者数も139名（R2.4）から1,650名（R4.5）と**約11.9倍に増加**。

■ 利用回数の推移



■ 利用者数の推移

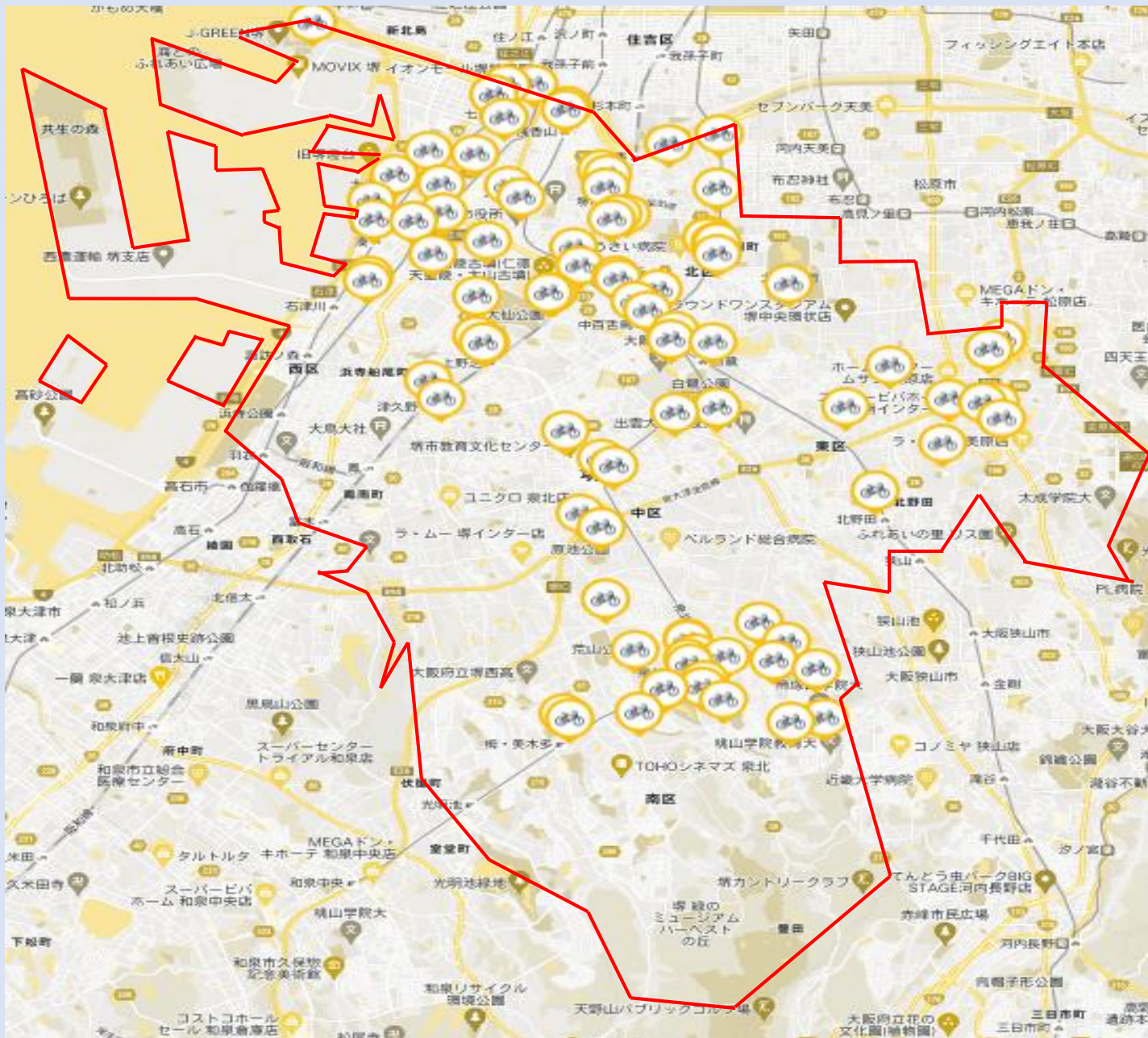


【ポート数・自転車数の推移（R2.4月～R4.5月）】

- ▶ポート21箇所（R2.4）から93箇所（R4.5）と**約4.4倍に増加**。
- ▶自転車93台（R2.4）から435台（R4.5）と**約4.6倍に増加**。

シェアサイクルポートの設置状況

【考察】
 ▶シェアサイクル実証実験では、鉄道沿線を中心に全区にポートを設置したが、ポート密度の向上が課題である。



区	面積(km ²)	ポート数	密度
堺区	23.66	26	1.09
中区	17.88	7	0.39
東区	10.49	3	0.28
西区	28.62	7	0.24
南区	40.39	21	0.51
北区	15.60	21	1.34
美原区	13.20	8	0.6

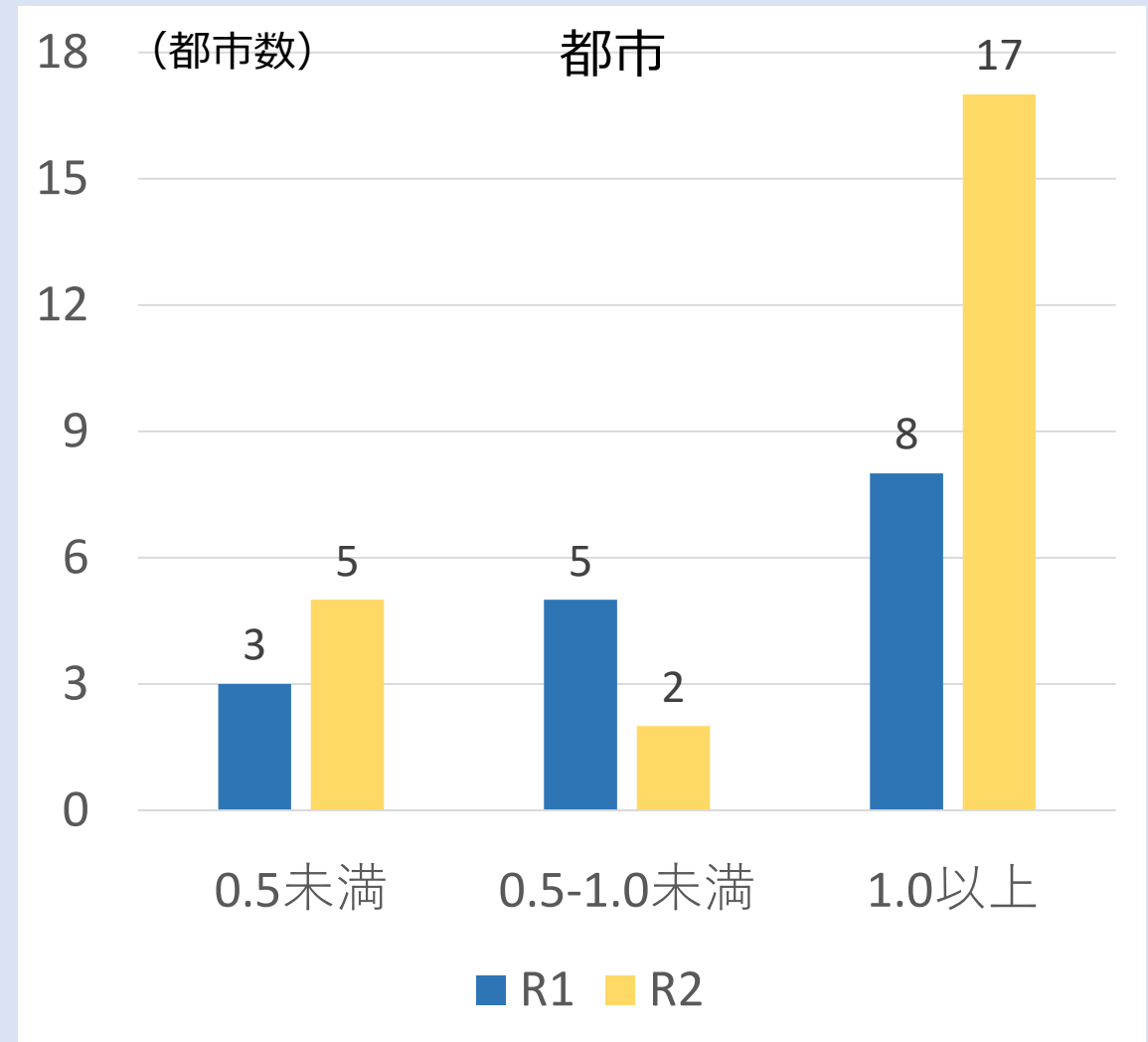
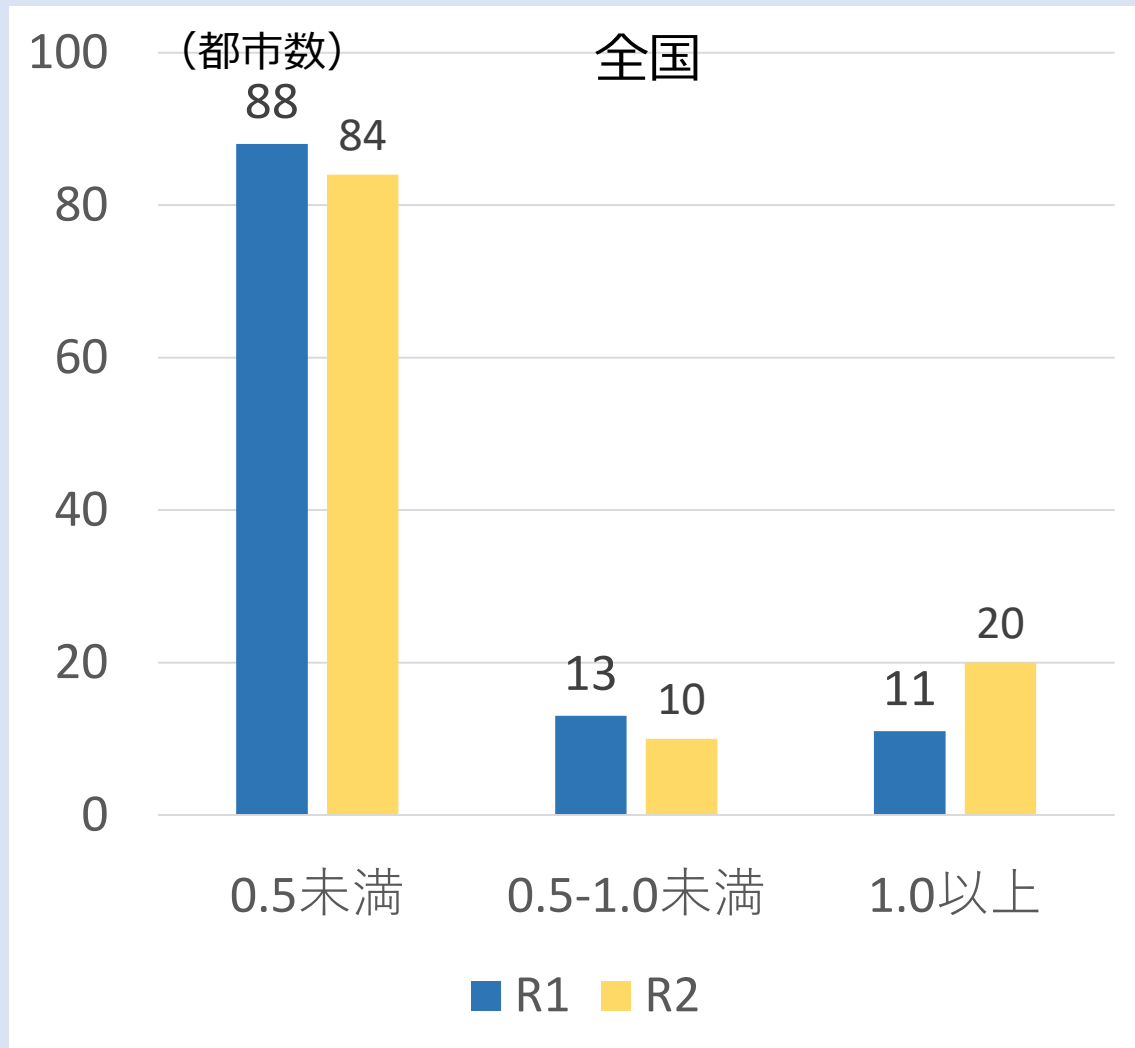
引用：HELLO CYCLING HP (堺市のポート設置状況)

シェアサイクル実施市町村の回転率

【考察】

- ▶都市では、回転率が高い都市の割合が増加傾向にある。
- ▶都市以外の地域では、回転率が0.5未満の都市が大半を占めている。

シェアサイクル実施市町村の回転率

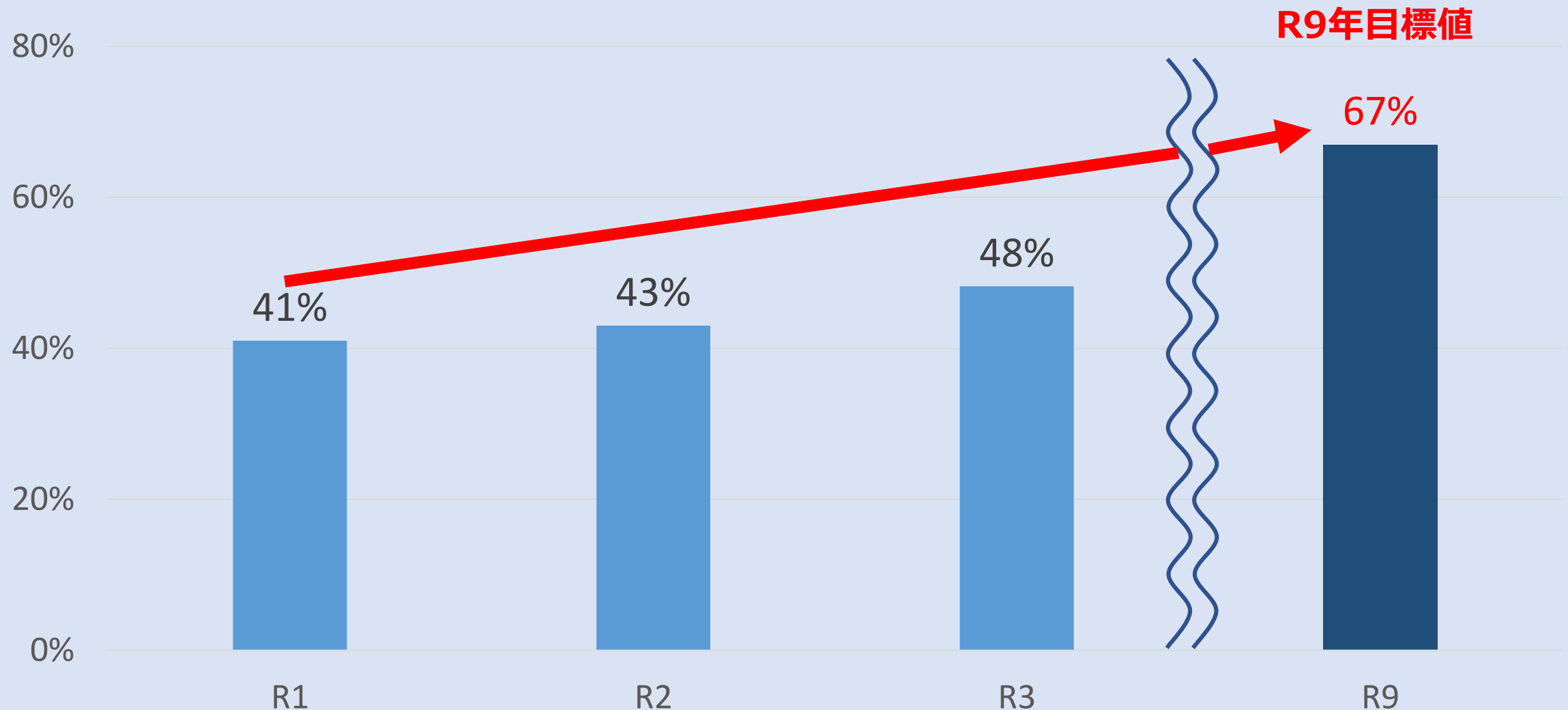


※地域区分の定義は国勢調査において設定されている基準を参考に以下のとおり設定
 都市：大都市圏の中心市（東京都特別区部及び政令指定市）

自転車の通行位置で車道を通行する人の割合

【考察】

- ▶ 年々自転車で、車道を走行する人の割合が増加している。
- ▶ 自転車通行環境が整備され、自治会・ボランティア団体・学校・警察等と連携し、自転車利用者にはルール遵守、マナー向上の啓発をする自転車安全利用キャンペーン等が影響していると考えられる。



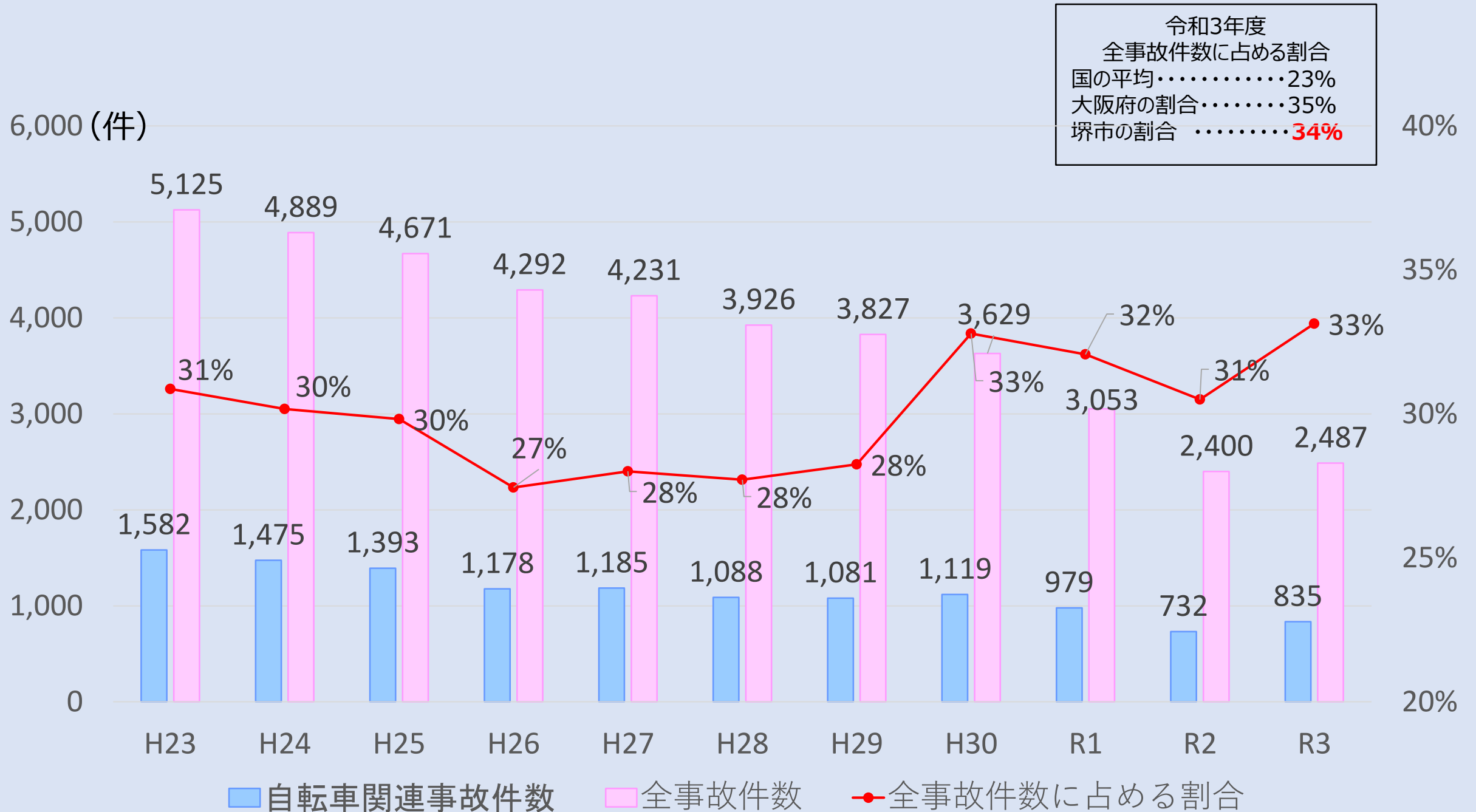
	令和元年		令和2年		令和3年	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
どちらかという「車道」(自動車を通るところ) (自転車道や自転車レーンを含む)	148	41.0%	163	43.7%	176	48.2%
どちらかという「歩道」(白線やガードレール等で車道と分かれているところ)	213	59.0%	210	56.3%	189	51.8%

出典：市政モニターアンケート

自転車に関する事故件数

【考察】

▶ 堺市は全国平均の減少割合より低いが、大阪府、大阪市と比べると減少割合は高く、自転車関連事故は約10年で半数近くまで減少している。



自転車に関する事故件数

自転車関連事故の削減目標達成予想図

