

# 泉大津市シェアサイクル事業実証実験 結果報告書

R7.3 泉大津市成長戦略課

# 目次

## 1. 実証実験概要

## 2. 実施状況

- ・ステーション数
- ・利用者数・利用回数
- ・利用実績（曜日別・時間帯別）
- ・利用実績（日別）
- ・利用実績（利用距離・利用時間別）
- ・利用実績（移動状況）

## 3. 検証結果まとめ

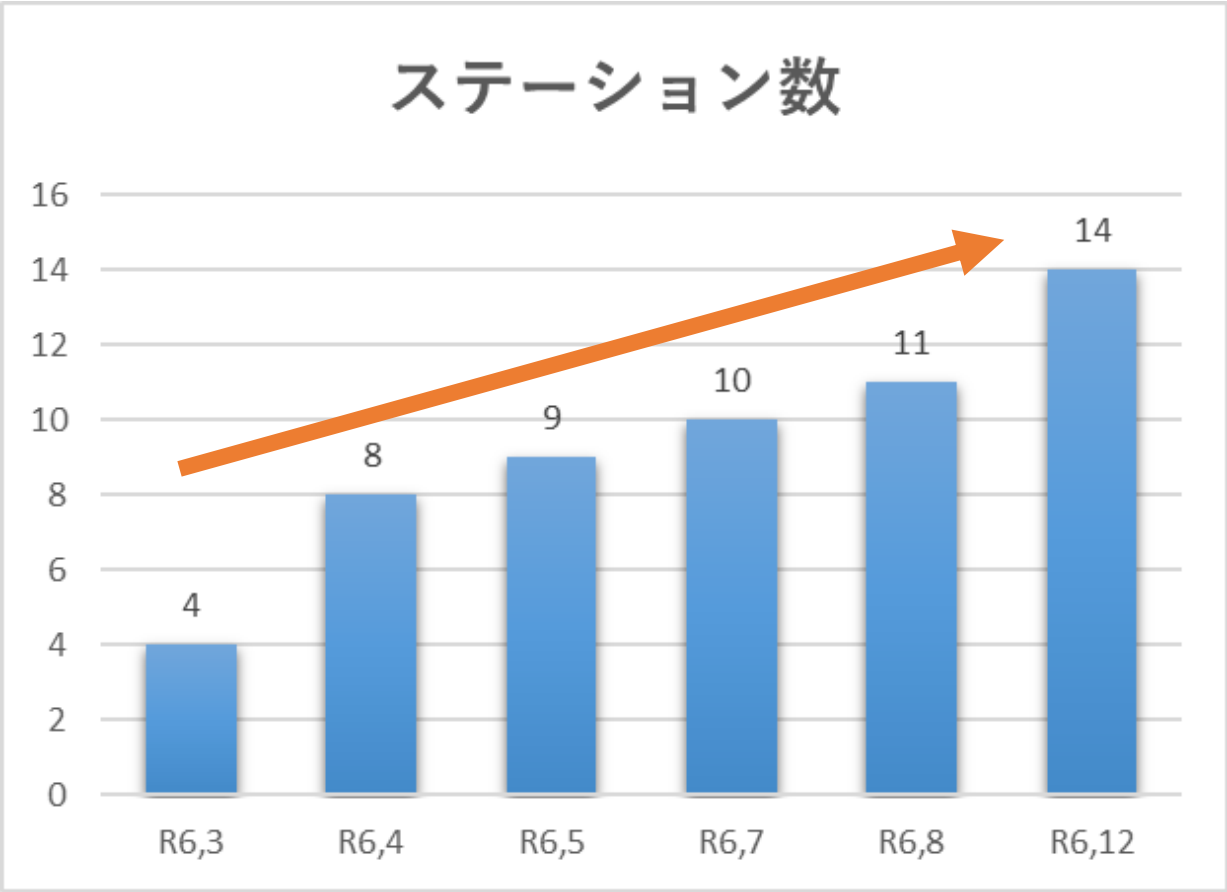
- ・効果検証
- ・課題
- ・今後の展望

# 実証実験の概要

実施概要	シェアサイクルは、都市内に複数のステーションを設置し、いつでもどのステーションでも自転車の貸出・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とする新たな都市交通システム。 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。 シェアサイクルの本格導入を見据え、本実証実験にてその有効性および課題を検証する。									
目的	①大阪・関西万博やその先のインバウンド需要等を見据えた地域の活性化や観光振興等に資する新たな交通システムとしての効果検証 ②通勤や通学等、市民の日常的な交通手段としての効果検証									
期間	令和6年3月15日から令和7年3月31日（6月30日）まで									
期待効果 (効果検証)	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内の新しい移動手段としての役割 ⇒市街地における観光客及び市民の交通の利便性の向上 ⇒市内イベント場での臨時設置による市民及び観光客の利便性向上</li><li>・市内を周遊する手段としての役割</li><li>・南海本線各駅を基点とした市内各地との往来手段としての役割 ⇒各駅からのラストワンマイルの利便性、市内各所から駅への利便性向上</li></ul>									
実施体制	令和6年3月1日に連携協定を締結し、実証実験を実施。									
	<table><tr><th>主体</th><th>泉大津市</th><th>OpenStreet株式会社</th><th>日新商事株式会社</th></tr><tr><th>役割</th><td><ul style="list-style-type: none"><li>・ステーション用公有財産の確保</li><li>・泉大津市内外の関係事業者との調整</li><li>・市民への周知、広報</li></ul></td><td><ul style="list-style-type: none"><li>・アプリケーション、システム及び付随する機器類の提供</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・各種データの収集、整理</li></ul></td><td><ul style="list-style-type: none"><li>・実証実験の運営</li><li>・民間のステーション用地の確保</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・施設及び器材の準備</li></ul></td></tr></table>	主体	泉大津市	OpenStreet株式会社	日新商事株式会社	役割	<ul style="list-style-type: none"><li>・ステーション用公有財産の確保</li><li>・泉大津市内外の関係事業者との調整</li><li>・市民への周知、広報</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・アプリケーション、システム及び付随する機器類の提供</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・各種データの収集、整理</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・実証実験の運営</li><li>・民間のステーション用地の確保</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・施設及び器材の準備</li></ul>	
主体	泉大津市	OpenStreet株式会社	日新商事株式会社							
役割	<ul style="list-style-type: none"><li>・ステーション用公有財産の確保</li><li>・泉大津市内外の関係事業者との調整</li><li>・市民への周知、広報</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・アプリケーション、システム及び付随する機器類の提供</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・各種データの収集、整理</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・実証実験の運営</li><li>・民間のステーション用地の確保</li><li>・利用者への周知、広報</li><li>・施設及び器材の準備</li></ul>							

# 泉大津市の実施状況

## ◆ステーション数



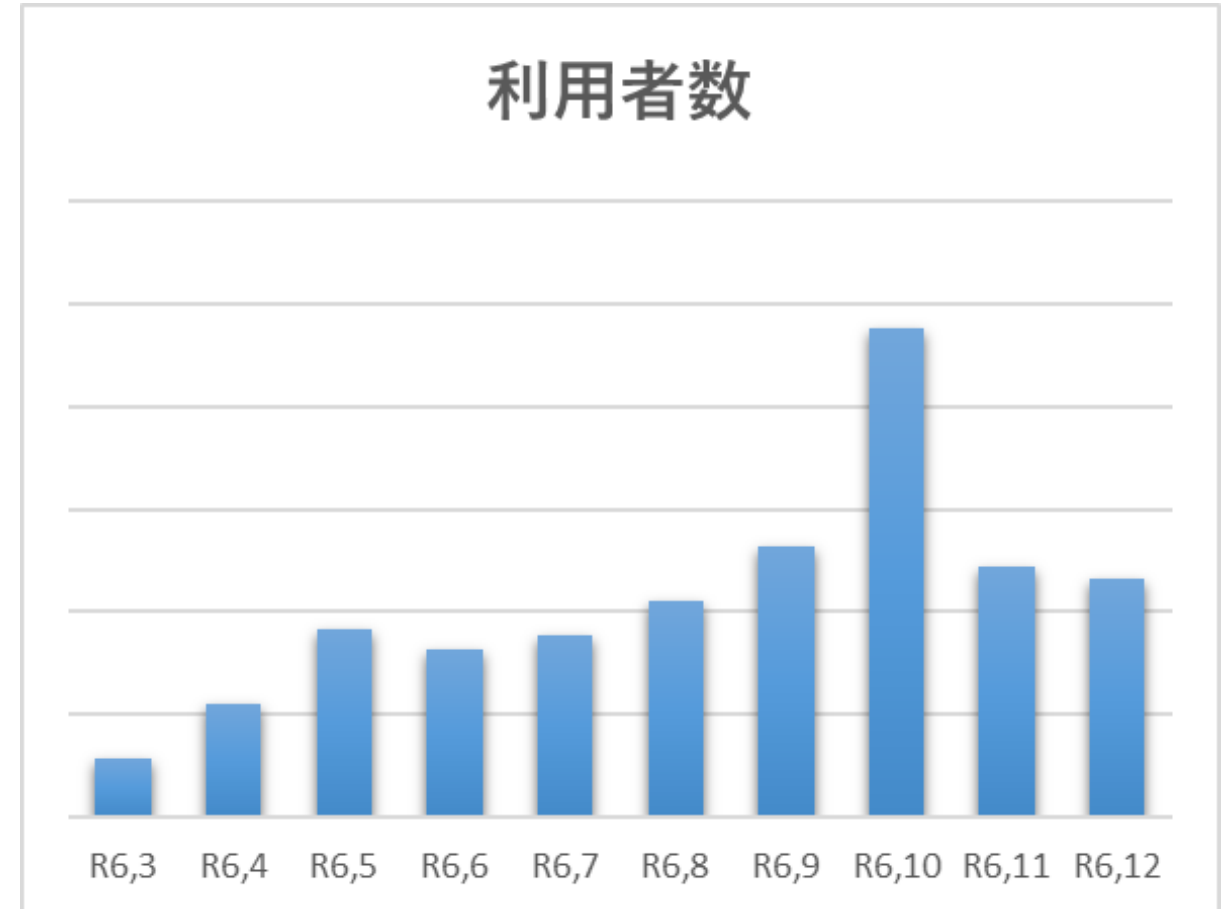
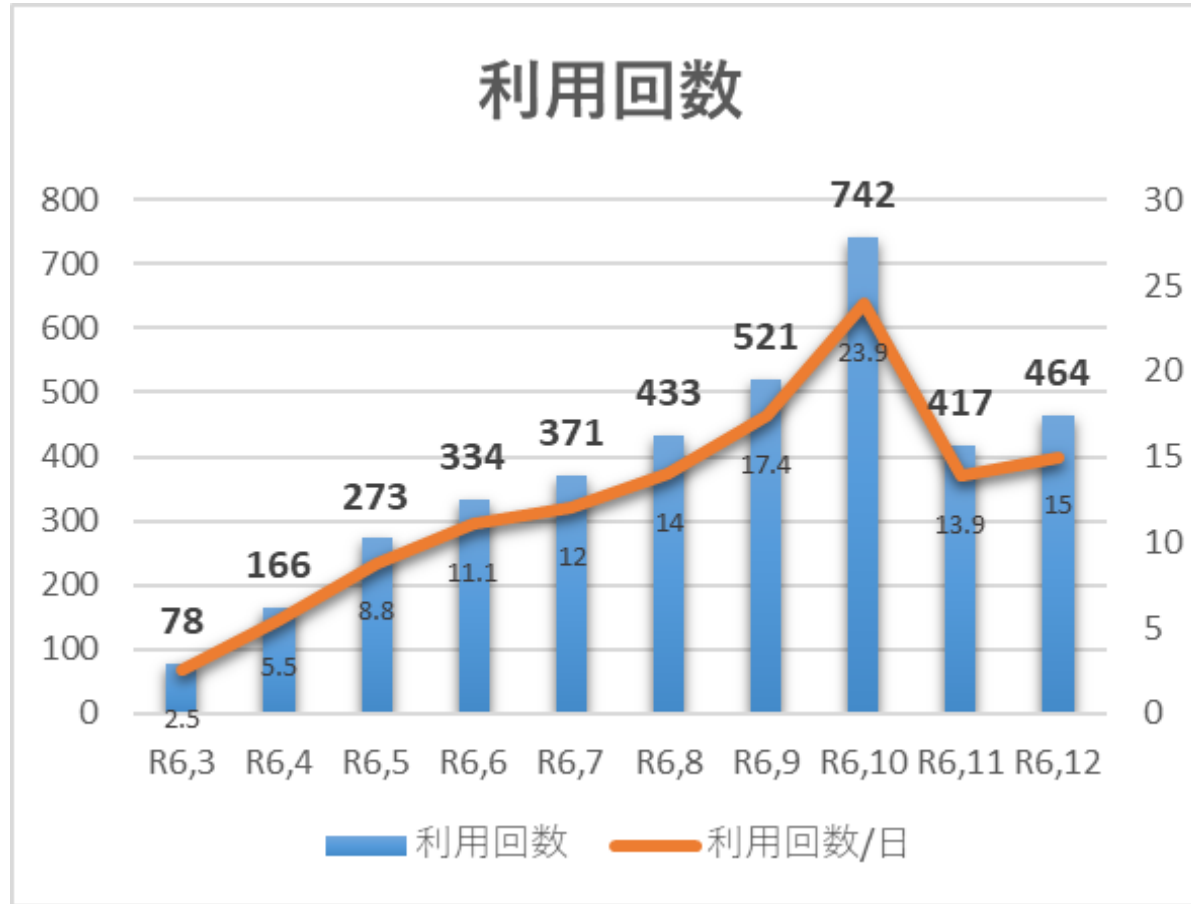
### ▶考察

泉大津市全域のステーション数は、運用開始時の4カ所から段階的に増設し、14ヶ所まで拡充。自転車も35台から最大117台まで増車し、実証実験期間中にサービスを拡大させていった。

	名称	所在地	ラック数
1	泉大津駅	旭町19－1	12
2	松ノ浜駅	二田町1丁目1	20
3	関空ワシントンホテル	なぎさ町5-1	10
4	泉大津市役所	東雲町9-12	20
5	北公民館	東助松町4丁目8-4	4
6	総合体育館	宮町2-50	7
7	N GRILL	なぎさ町8 なぎさ公園内	6
8	シーパスパーク	小松町1-55	5
9	泉大津フタバボウル	松之浜町1丁目2-53	7
10	おもしろセルフ泉大津中央SS	昭和町5-13	4
11	フィッシングマックス 泉大津店	東港町11-33	5
12	北助松駅	東助松町1丁目11-1	10
13	助松団地	助松団地	9
14	くすの木団地	虫取町1丁目5	4

# 泉大津市の実施状況

## ◆利用回数・利用者数

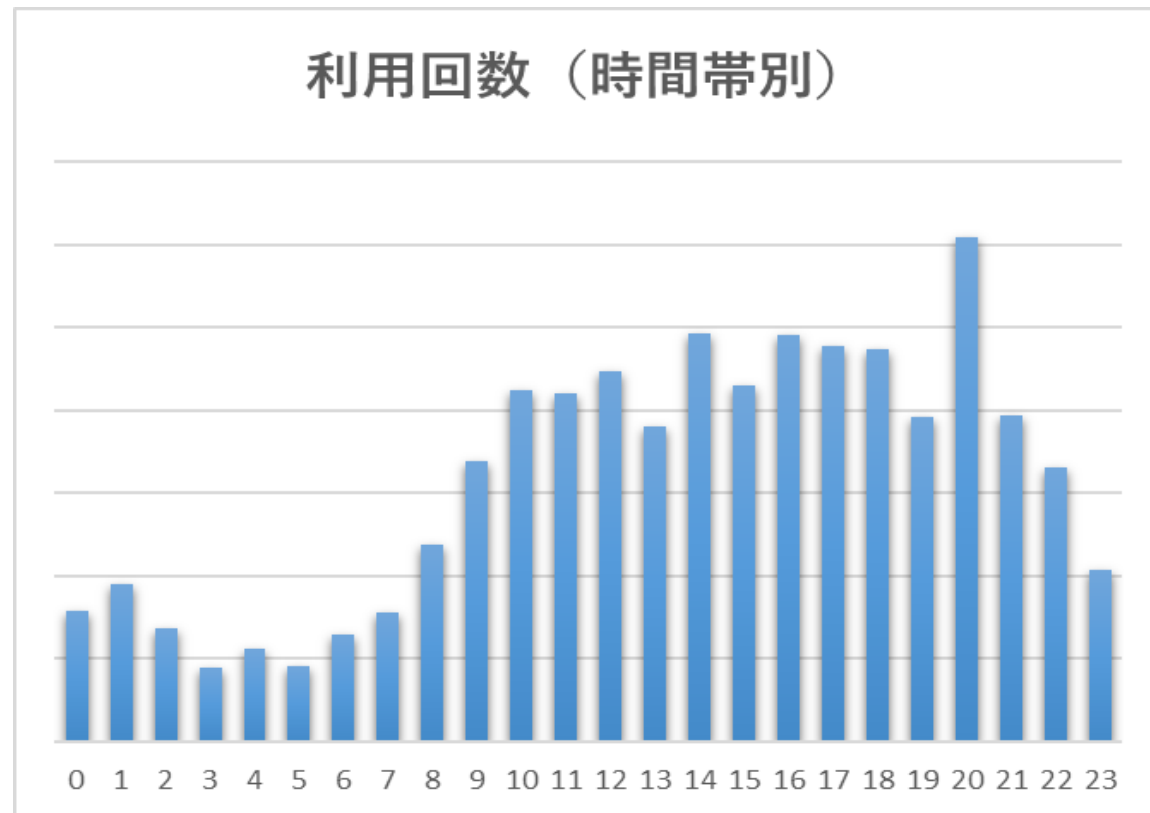
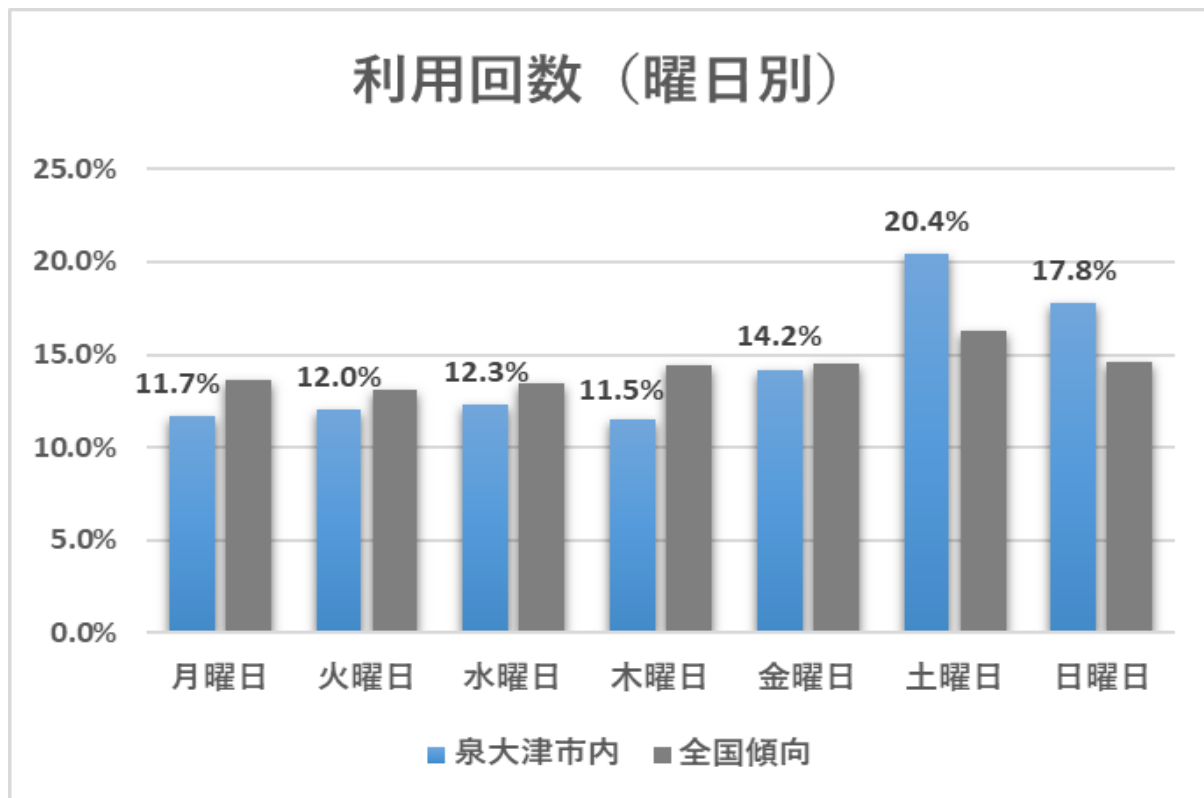


### ▶考察

1ヵ月あたり最大742回→477人の利用があるなど、利用回数は順調に推移した。  
また、冬季は全国的に利用が落ち込む傾向にあるが、一定の利用があるため、年中問わず需要が確認できる。

# 泉大津市の実施状況

## ◆利用実績（曜日別・時間帯別）



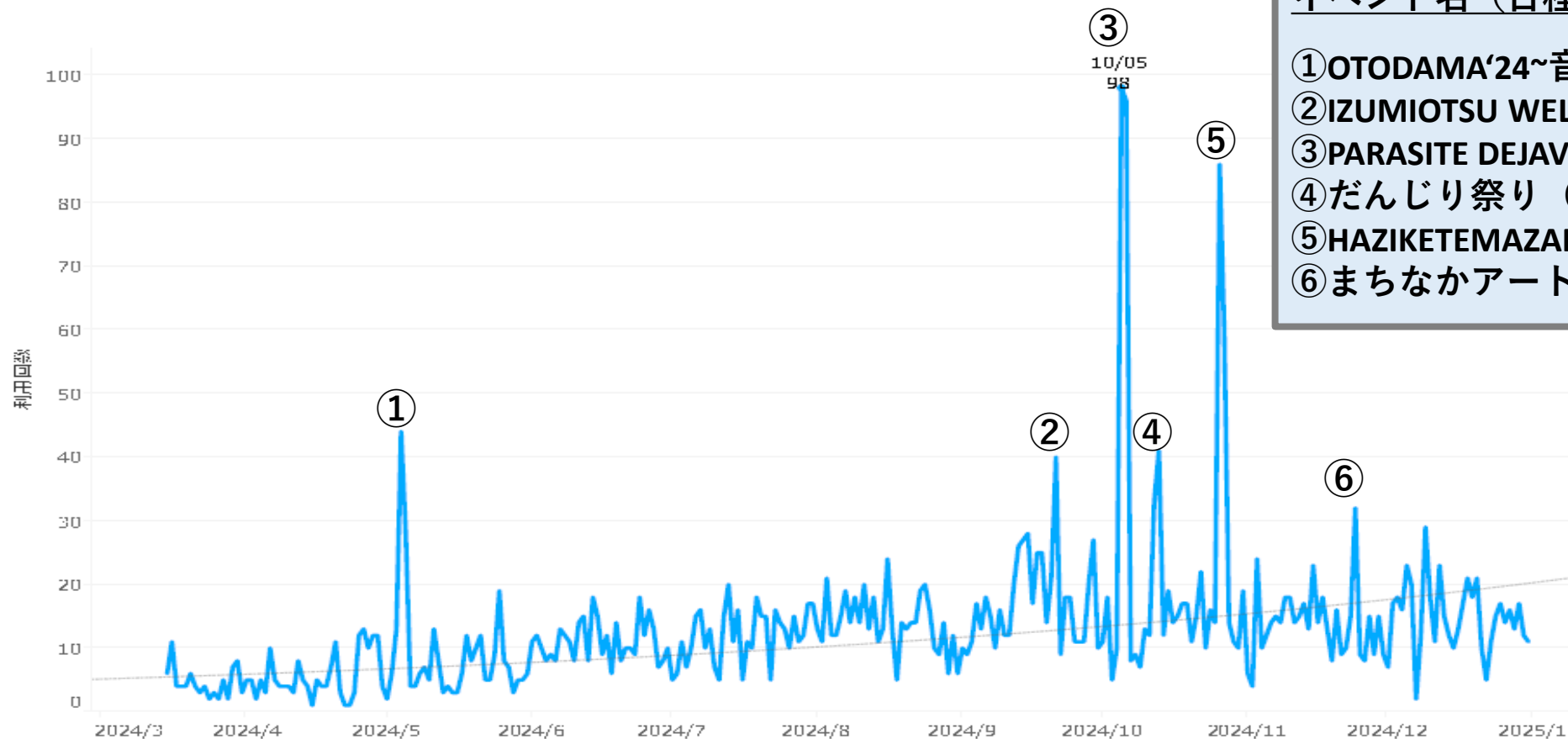
### ▶考察

曜日別の利用回数は、全国傾向と比べると土日の利用が多いという結果が出ており、市内のイベント時や買い物、観光等での利用が多いことが推測される。

時間帯別の利用回数は、10時-21時まではそれほど大きな差異がないことから、様々な用途で日常使いされていることが推測される。

# 泉大津市の実施状況

## ◆利用実績（日別）

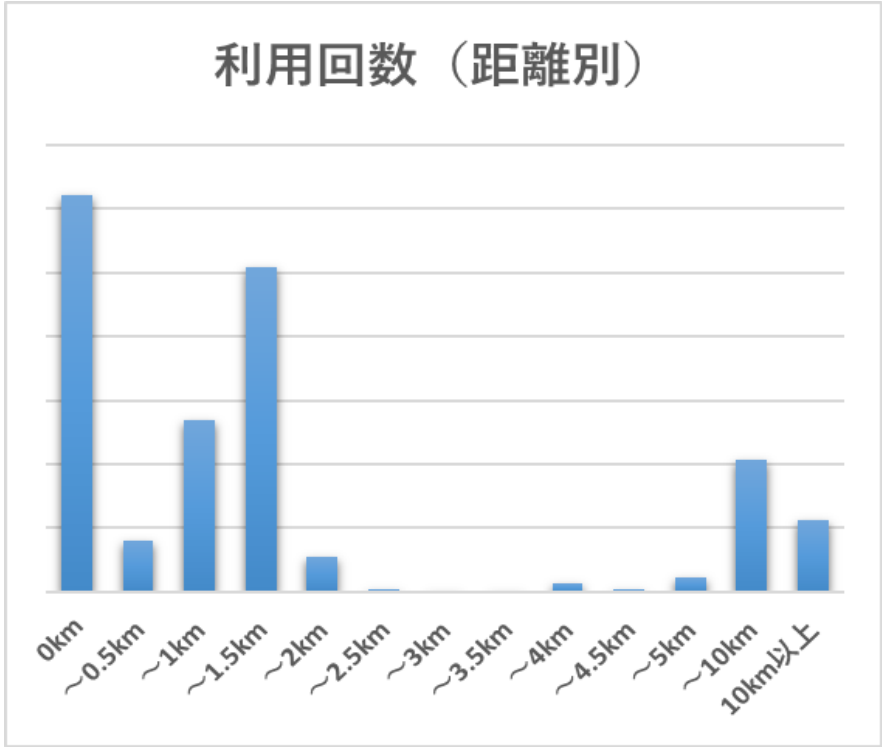


## ▶考察

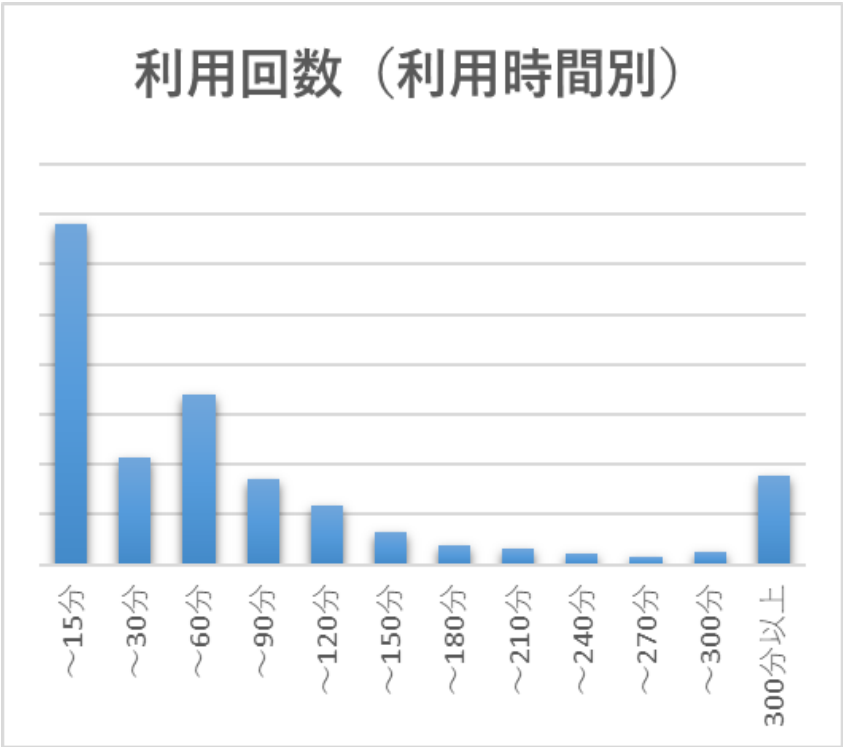
日別の利用回数では、①～⑥の市内大規模イベント日に利用回数が大幅に伸びていることから、イベント会場への移動やイベントで市内を回遊する手段として、シェアサイクルが利用されたと推測される。

# 泉大津市の実施状況

## ◆利用実績（利用距離・利用時間別）



直線距離	構成比
0km	32.77%
～0.5km	4.16%
～1km	14.19%
～1.5km	29.82%
～2km	2.87%
～2.5km	0.21%
～3km	0.05%
～3.5km	0.03%
～4km	0.68%
～4.5km	0.24%
～5km	1.16%
～10km	10.90%
10km以上	5.92%



利用時間	構成比
～15分	35.85%
～30分	11.24%
～60分	17.87%
～90分	8.98%
～120分	6.26%
～150分	3.45%
～180分	2.05%
～210分	1.61%
～240分	1.16%
～270分	0.84%
～300分	1.29%
300分以上	9.40%

### ▶考察

距離別の利用回数では、0 km（同じステーションでの貸出・返却）が1番多いことから、市内を回遊する手段として、シェアサイクルが利用されていることがわかる。  
また、利用時間は15分未満が1番多く、短時間・短距離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いことがわかる。



# 泉大津市の実施状況

## ◆利用実績（移動状況）

	貸出⇒返却ステーション	経路別 利用回数
1	泉大津駅⇒泉大津駅	678回
2	松ノ浜駅⇒松ノ浜駅	266回
3	泉大津駅⇒総合体育館	210回
4	総合体育館⇒泉大津駅	203回
5	市役所⇒市役所	108回
6	泉大津駅⇒松ノ浜駅	107回
7	泉大津駅⇒関空泉大津ワシントンホテル	100回
8	松ノ浜駅⇒泉大津駅	98回
9	関空泉大津ワシントンホテル⇒泉大津駅	90回
10	市役所⇒泉大津駅	80回
11	N GRILL⇒泉大津駅	63回



### ▶考察

駅から駅の利用の他にも、駅と各施設間での利用が多いことから、来訪者による最終目的地等への移動、もしくは最終目的地からの移動手段として活用されていると推測される。

# 検証結果まとめ

## ◆効果検証

### ■市内の新しい移動手段としての役割

- ▶利用回数や利用者数は、順調に推移しており、シェアサイクルは市民及び来訪者の新しい交通手段として認知・利用されつつある
- ▶市内イベント日に、イベント会場への移動やイベントで市内を回遊する手段として利用されている。

### ■市内を周遊する手段としての役割

- ▶同じステーション間での貸出・返却が約3割を占めており、市内を周遊する手段としての役割を果たすポテンシャルを持っている。

### ■南海本線各駅を基点とした市内各地との往来手段としての役割

- ▶駅と各施設間での利用も多いことから、各駅からのラストワンマイルの利便性向上に寄与するポテンシャルを持っている。
- ▶駅近隣に設置しているステーションの利用が特に多く、既存の公共交通機関の補完的な役割も出来ている。

→本実証実験により、シェアサイクルは有効な移動手段になりうることがわかった。

# 検証結果まとめ

## ◆課題

### ■利便性の高いステーション設置の必要性

- ▶近隣市では、堺市にはステーションが設置されており、高石市は令和7年4月よりステーションが設置される予定だが、和泉市、岸和田市にはステーションが設置されておらず、近隣市への導線をつくることができていない。

### ■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ステーション等では、満車・空車状態が見受けられ、利用機会を損失している可能性がある。

### ■採算性の確保について

- ▶現時点では、実証開始1年目で認知が少ないこともあり、利用回数が少なく、またステーションの密度が低いため、採算性の確保が難しい。

→市と事業者が連携して、ステーション増設のための民間地への提案や自転車の再配置、シェアサイクルの周知等の対策を講じる必要があると考えている。

以上のことから、実証実験期間終了後も引き続きシェアサイクル事業を継続を検討すると共に、上記で挙げた課題の解決に向けて取り組んでいく。