

株式会社オーシャンブルースマート、京阪電気鉄道株式会社及びNECソリューションイノベータ株式会社との連携事業によるシェアサイクルの活用促進の終了について

2024年3月

1. 実証実験概要

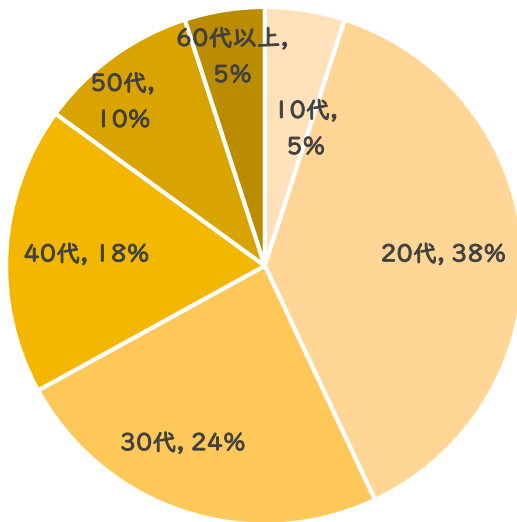
- <実施目的> 市内における自転車利用の可能性の把握及び観光需要の掘り起こし
- <実施期間> 令和3年3月19日～令和6年3月31日
- <実施箇所> 枚方市駅前、枚方市役所本館横、樟葉駅前、枚方公園駅前の4箇所
- <運用台数> 20台
- <利用金額> 一時利用：110円/30分
月額利用：1,650円/1ヵ月、6,600円/6ヵ月、11,000円/12ヵ月
(1回の利用時間(一時駐輪した時間を含む)が30分以内であれば、何回でも無料で利用可)
デイパス利用：550円/6時間、880円/12時間、1,100円/24時間

2. 実証実験結果

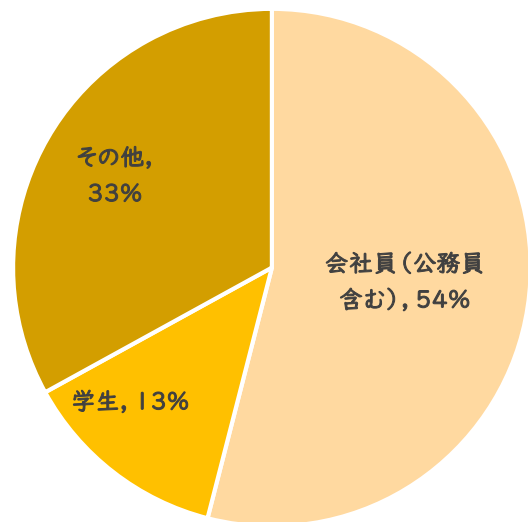
- <年間利用回数> 1,311回(集計期間2022.4～2023.3) ※月平均約100回 日平均約3回
- ポート別離発着数
枚方市駅前：1,188回 樟葉駅前：506回
枚方市役所前：364回 枚方公園前：528回

<利用者状況>

図表① 年齢

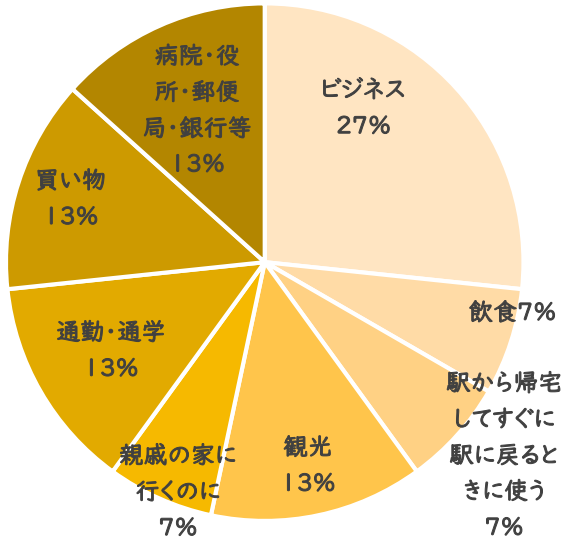


図表② 職業

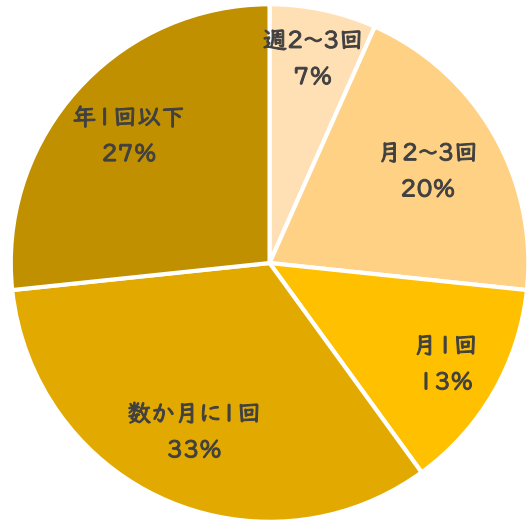


<利用者アンケート>

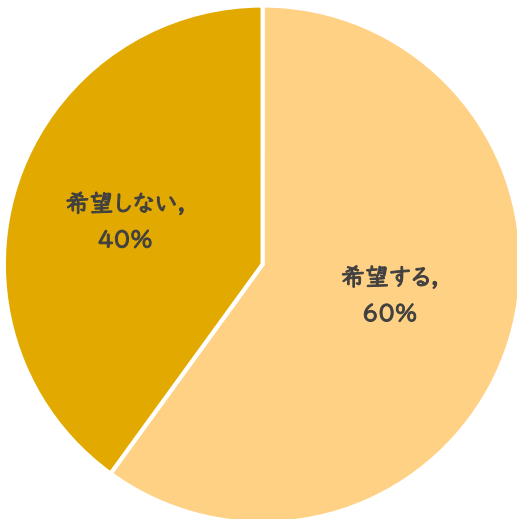
図表③ 利用目的



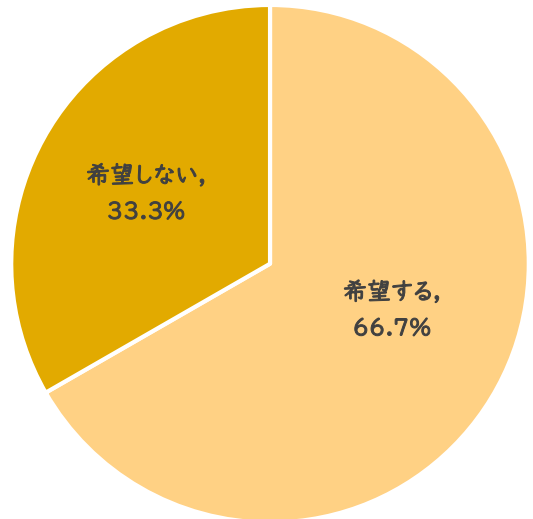
図表④ 利用頻度



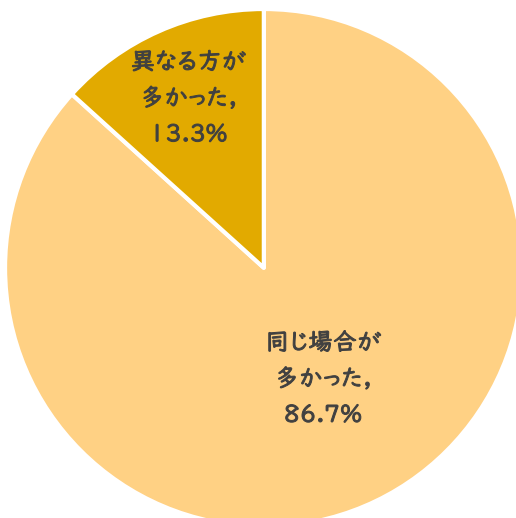
図表⑤ ポート地の増加希望



図表⑥ 電動自転車導入希望



図表⑦ 同一ポート地での発着割合



3. 実証実験に関する本市の考え

<考察>

- ・利用者アンケートからビジネスや通勤・通学での利用が特に多く約4割を占めている。
- ・約7割が電動自転車タイプのシェアサイクルを希望している。
- ・リピート率が非常に低い（月2～3回以下の利用頻度が9割を超える）理由として、乗り心地の悪さや施錠の悪さ、京都市のような市内各地でのポート地の拡充ができなかったこと等が挙げられる。
- ・当該実証実験においては、同一ポート地での発着が約9割を占めることから、現時点ではレンタサイクルとしての利用形態が適していると考えられる。

<課題>

- ・平均して月約100回の利用、日約3回の利用状況であり、実証実験と同様の運用では採算の確保が困難である。
- ・大阪市及びその周辺エリアでは、民間事業者主導により広域的にシェアサイクルが展開しているが、本市では現時点において隣接市でシェアサイクルが本格的に導入されておらず、他市と連携した取り組みを行うことができない。
- ・京都市のような市内の至るところにポート地があり、なおかつ民間企業が事業主体としているケースは、観光地が豊富にあり電車やバス含めた移動の回遊性がある環境故に成立しているため、京都市のように市が財源補填をしない民間事業者だけでの運営は本市では困難である。
- ・仮にポート地を拡充した場合、枚方市内においては乗り捨ての利用ではなく、発着場所が同じになる利用が多く見込まれるため、自転車がないポート地の発生や、各ポート地の自転車台数を平準化するための配車業務の増加が想定されることから、ポート地の拡充が難しい。
- ・電動自転車を導入するのであれば、バッテリー交換等、追加の費用やメンテナンスが必要になり採算性についてさらに検討する必要がある。
- ・放置自転車回収の対応が必要になる。（場合によっては他府県まで回収が必要な状況もあり）

<今後>

現時点でのシェアサイクルの本格導入については、今回の実証実験での条件（ポート数、ポート地、自転車台数、種類等）で運用するには運営主体や採算性等、様々な課題がある。

他市調査より、公共交通の維持に課題を持つ自治体、もしくは観光施設が豊富な自治体がシェアサイクルの普及に適していると把握できたことから、シェアサイクルの利用ニーズが今後高まった際には、近隣市町村との広域連携や二次交通としての活用も考慮し、観光スポットが点在する回遊性が高い地域での利用等、市域全体で検討していくことが望ましい。

また、本実証実験の分析結果については、令和6年度に開業予定の枚方市駅の観光情報発信拠点における観光者の移動手段の検討にも活かしていくものである。