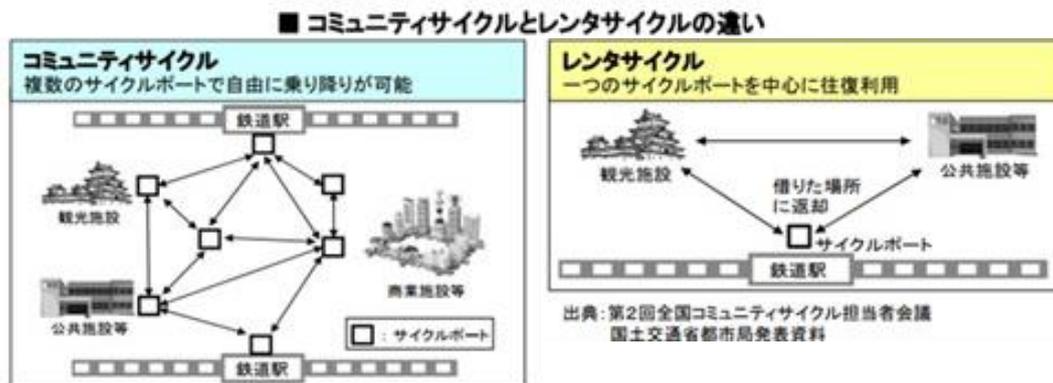


尼崎市コミュニティサイクル実証実験 中間報告

1 実証実験の概要

(1) 目的

民間事業者によるコミュニティサイクル（注1）・ビジネスの本市域における本格導入及び継続実施を見据え、①本市域内の JR・阪急・阪神の鉄道駅相互間における南北方向の移動の利便性の向上に資すること、②尼っ子リンロードや尼崎21世紀の森など新たな魅力の発見の手段となりうることの2点を実証するため実施している。



注1 コミュニティサイクルは1つのサイクルポートでの往復利用だけでなく、複数のサイクルポートで自由に乗り降りができるものである。なお、運営事業者のシステムである「HELLO CYCLING」では、「サイクルポート」を「ステーション」と呼んでいる。

(2) 実施期間

平成30年12月1日から令和2年3月31日まで（予定）

(3) 実施体制

主体 (注2)	運営主体…株式会社阪神ステーションネット・シナネン サイクル株式会社・OpenStreet株式会社 共同事業体	実施主体…兵庫県及び尼崎市
主な 役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験に係る事業の運営 ・ 施設及び器材（自転車・サイクルポート等）の整備、維持管理、撤去及び原状回復 ・ 違法駐輪予防策 ・ 兵庫県及び尼崎市が提供するサイクルポート用地以外でのサイクルポート用地の確保 ・ 利用者への周知・広報 ・ 利用者アンケート及びデータの収集等 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験全体の総括 ・ 兵庫県及び尼崎市が提供するサイクルポート用地の確保 ・ 市民等への周知・広報

注2 同実証実験に係る事業の運営に要する費用はすべて運営主体の負担とし、実施主体は、補助金、委託料、その他一切の費用を負担しない方式で実施している。

(4) 実験規模

同実証実験開始時、市内 12 箇所のサイクルポート（58 のラック・区画）において、20 台の電動アシスト付自転車で同実証実験を開始した。令和元年 7 月 31 日時点のサイクルポートの一覧は、以下のとおりである。なお、自転車及びサイクルポートは、順次、増設する予定。

No.	名称	住所	ラック・区画数
1	武庫之荘駅前南口自転車駐車場	南武庫之荘 1-1	6
2	JR 立花駅北自転車駐車場	立花町 1-1	6
3	阪神武庫川駅自転車駐車場	武庫川町 4 丁目 2 7 地先	4
4	尼崎スポーツの森	扇町 4 3	4
5	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	南塚口町 2-1 7	5
6	尼崎市役所本庁舎	東七松町 1-2 3-1	4
7	中央公園	神田北通 1 丁目付近	4
8	阪神尼崎駅南口	東御園町 9 3	7
9	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場	神田中通 2-2 8	3
10	阪神杭瀬西第 2 駐輪場	杭瀬本町 3-1	6
11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	水明町 3 7 3-6	5
12	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	浜田町 5-3	4
13	阪神大物駅前駐輪場（H30. 12. 26 増設）	大物町 2	5
14	サンランド武庫川（H31. 3. 26 増設）	平左衛門町 2 0-1	4
15	尼崎市記念公園（H31. 3. 26 増設）	西長洲町 1-4-1	4
16	JR 尼崎駅北広場公園（H31. 3. 26 増設）	潮江 1-5	6
17	尼崎城（H31. 3. 29 増設）	北城内 2 7	4
合計	17 箇所	—	81

2 利用実態

(1) 概要

中間分析対象期間（平成 30 年 12 月 1 日から令和元年 7 月 31 日までの 8 カ月間）

項目	2019年7月31日時点
総利用回数（注 3）	4215
平均利用回数/日	17.3
総利用ユーザー数（注 4）	811
平均利用回数/ユーザー	5.2

注 3 総利用回数とは、貸出・返却のいずれかまたは貸出・返却の両方について、市内 17 箇所のサイクルポートのいずれかが使われた移動パターンの回数である。

注 4 総利用ユーザー数とは、一度でも尼崎市内のサイクルポートを利用した事のあるユーザーである。

(2) 月別実験規模

利用ユーザー数は順調に伸びており、アンケート結果（後述）から、駅前のサイクルポートを中心に、ユーザーの認知が進んでいる。また、令和元年3月から池田市、令和元年7月から西宮市といった近隣自治体でも本市と同様の運営事業者のシステムを利用した実証実験が開始されたため、ユーザーの生活圏内での認知度が上がったことも考えられる。

指標 \ 月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
自転車数（注5）	39	31	30	55	59	75	68	92
ポート数（注6）	13	13	13	17	17	17	17	17
ラック数（注6）	63	63	63	81	81	81	81	81
利用ユーザー数（注7）	99	111	127	160	180	217	269	295

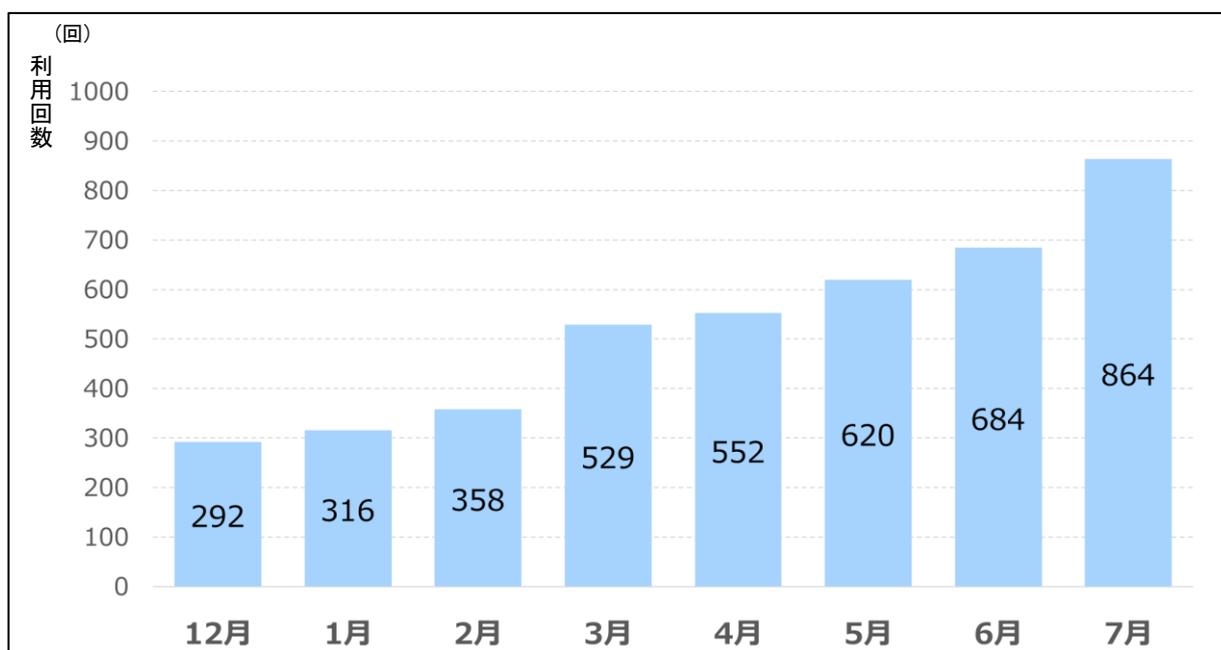
注5 自転車数とは、各月で利用された自転車数の合計である。同車両番号が利用された場合は1と数える。

注6 ポート数及びラック数はいずれも各月末日時点

注7 各月の利用ユーザー数は、同一のユーザーが複数の月で利用している場合、月ごとにカウントするため、12月から7月までの数の合計と2（1）の総利用ユーザー数とは一致しない。

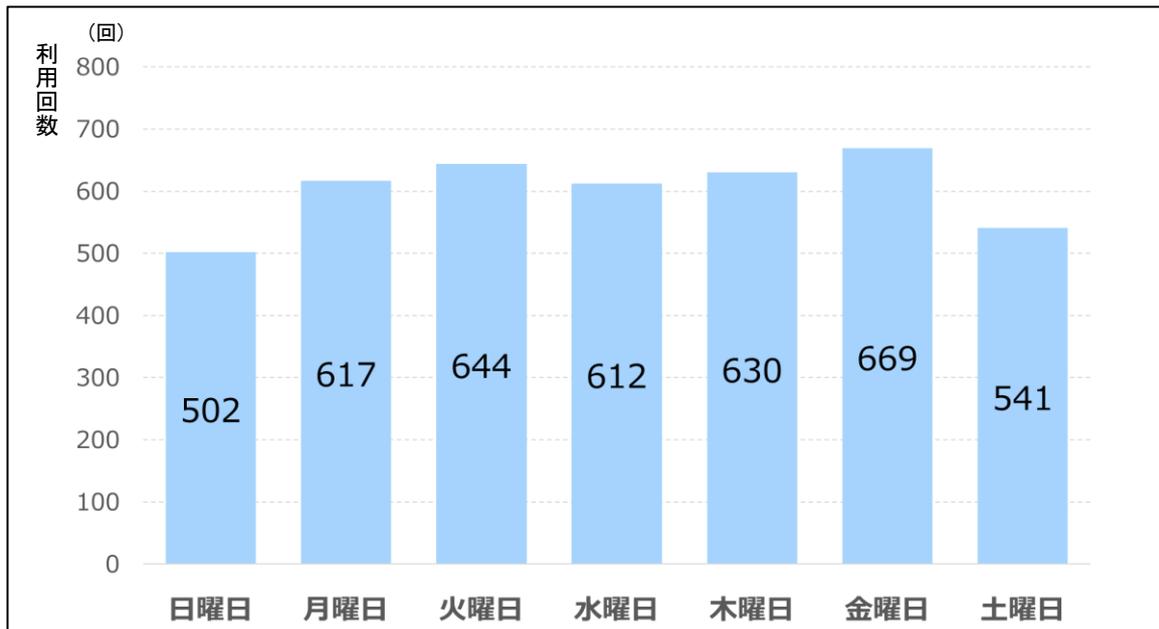
(3) 月別利用回数

利用回数は、実験開始時から約3倍に増加しており、順調に伸びている。



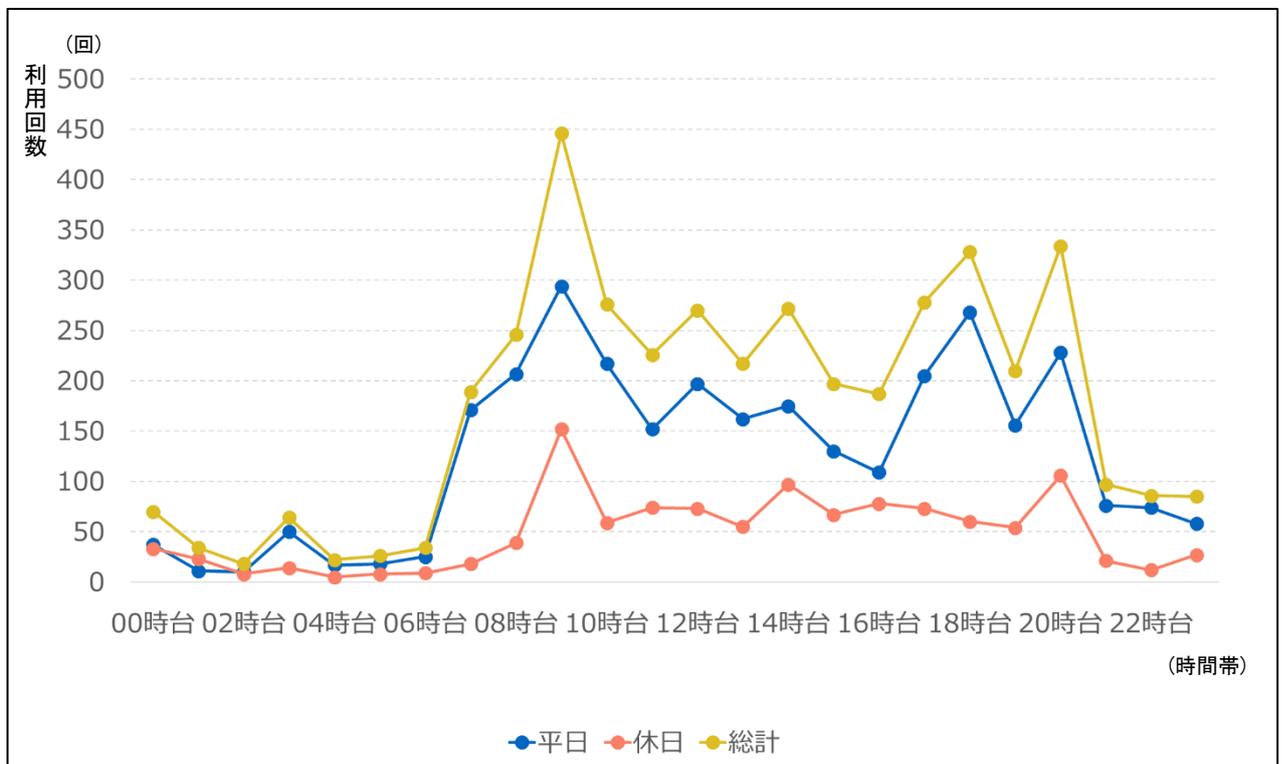
(4) 曜日別利用回数（総計）

土日よりも平日の利用が多く、金曜日の利用が最も多い。



(5) 平日・休日別 貸出時間帯別利用回数（総計）

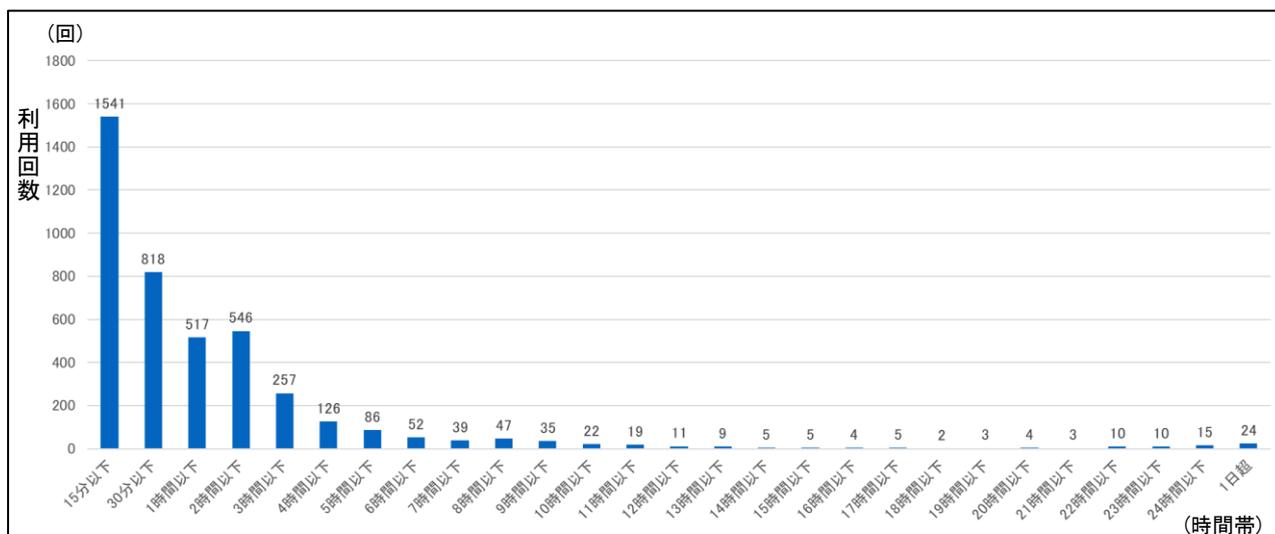
平日朝夕の利用が多く、既設サイクルポート近隣を生活圏にしている利用者が日々の利用を行っていると考えられる。



(5) 利用時間別利用回数

15分以下の短時間利用が最も多い。

利用時間 \ 月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	計
15分以下	105	126	130	191	213	223	246	307	1541
15分超～30分以下	57	50	78	90	118	139	125	161	818
30分超～2時間以下	82	71	77	139	143	156	181	214	1063
2時間超～4時間以下	24	33	31	47	35	45	80	88	383
4時間超～10時間以下	20	26	33	51	29	28	32	62	281
10時間超	4	10	9	11	14	29	20	32	129
計	292	316	358	529	552	620	684	864	4215



(6) サイクルポート別利用回数（貸出・返却別）

駅前のサイクルポートを中心に多く利用されている。

貸出			返却		
ランク	サイクルポート	利用回数	ランク	サイクルポート	利用回数
1	阪神尼崎駅南口	574	1	阪神尼崎駅南口	522
2	JR立花駅北自転車駐車場	433	2	JR立花駅北自転車駐車場	447
3	中央公園	418	3	中央公園	394
4	JR尼崎駅北広場公園	360	4	JR尼崎駅北広場公園	369
5	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	316	5	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	334
6	尼崎市役所本庁舎	286	6	尼崎市役所本庁舎	288
7	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	279	7	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	282
8	阪神武庫川駅自転車駐車場	261	8	阪神武庫川駅自転車駐車場	262
9	尼崎スポーツの森	240	9	尼崎スポーツの森	246
10	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	221	10	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	245
11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	153	11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	164
12	阪神尼崎駅西 アマスタアメン高架下駐輪場	148	12	阪神尼崎駅西 アマスタアメン高架下駐輪場	157
13	阪神杭瀬西第2駐輪場	83	13	阪神杭瀬西第2駐輪場	107
14	阪神大物駅前駐輪場	72	14	阪神大物駅前駐輪場	83
15	尼崎市記念公園	46	15	尼崎市記念公園	51
16	尼崎城	36	16	尼崎城	40
17	サンランド武庫川	19	17	サンランド武庫川	20

(7) 移動パターン別利用回数（上位 20）

駅サイクルポートを出発し同駅サイクルポートへ戻る利用の他、駅サイクルポートと「尼崎スポーツの森」「サイクルベースあさひ尼崎浜田店」「尼崎市役所本庁舎」等の施設サイクルポート間の移動が上位を占めており、尼っ子リンリンロードや尼崎 2 1 世紀の森など新たな魅力の発見の手段となっていると考える。同時に、JR、阪急、阪神の鉄道駅相互間における南北方向の移動も多く、南北移動の利便性を高めていると考える。

ランク	移動パターン（貸出サイクルポート → 返却サイクルポート）	回数
1	阪神尼崎駅南口 → 阪神尼崎駅南口	199
2	尼崎スポーツの森 → 阪神武庫川駅自転車駐車場	170
2	JR尼崎駅北広場公園 → JR尼崎駅北広場公園	170
4	阪神武庫川駅自転車駐車場 → 尼崎スポーツの森	167
5	サイクルベースあさひ尼崎浜田店 → 阪神尼崎駅南口	156
6	阪神尼崎駅南口 → サイクルベースあさひ尼崎浜田店	150
7	中央公園 → 中央公園	147
8	JR立花駅北自転車駐車場 → JR立花駅北自転車駐車場	145
9	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場 → 阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	144
10	尼崎市役所本庁舎 → 阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	83
11	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場 → JR立花駅北自転車駐車場	73
12	JR立花駅北自転車駐車場 → 尼崎市役所本庁舎	72
13	JR立花駅北自転車駐車場 → 阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	70
14	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場 → 阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場	67
15	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場 → 尼崎市役所本庁舎	66
16	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場 → 阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	62
17	尼崎市役所本庁舎 → 中央公園	60
18	中央公園 → 尼崎市役所本庁舎	57
18	JR立花駅北自転車駐車場 → サイクルベースあさひ尼崎浜田店	57
20	サイクルベースあさひ尼崎浜田店 → JR立花駅北自転車駐車場	55

3 アンケート調査

(1) 調査概要

ア 実施者	OpenStreet 株式会社
イ 対象者	実証実験開始後に尼崎市で利用をしたことがあるユーザー
ウ 対象者の抽出方法	OpenStreet 株式会社のデータベースから抽出
エ 送信数	854 人
オ 目標サンプル数	200 人
カ 回答期間	令和元年 7 月 17 日から令和元年 7 月 31 日まで
キ 設問数	18 問
ク 回答インセンティブ	30 分無料クーポン

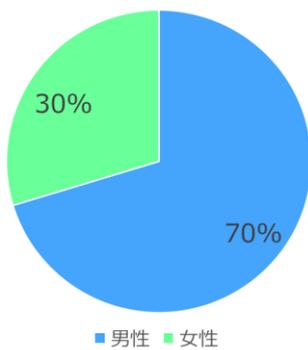
(2) アンケート結果

ア 回答者数	165 人
イ 目標サンプル充足率	82.5%
ウ 集計	

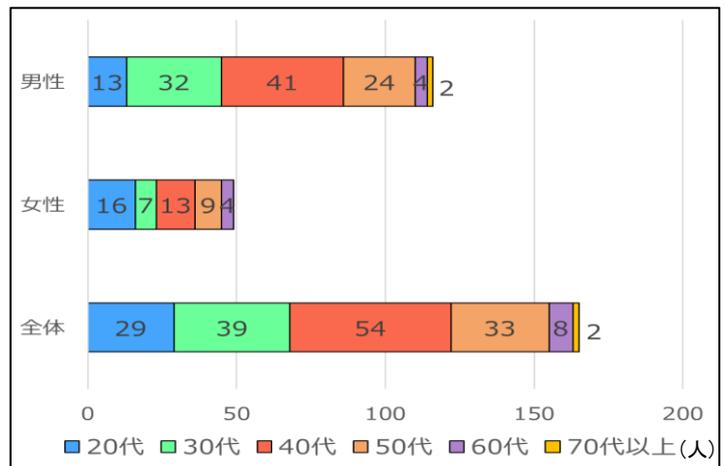
a 属性

20 代から 50 代までの男性を中心に多く利用されている。また、市外在住者が 6 割である。

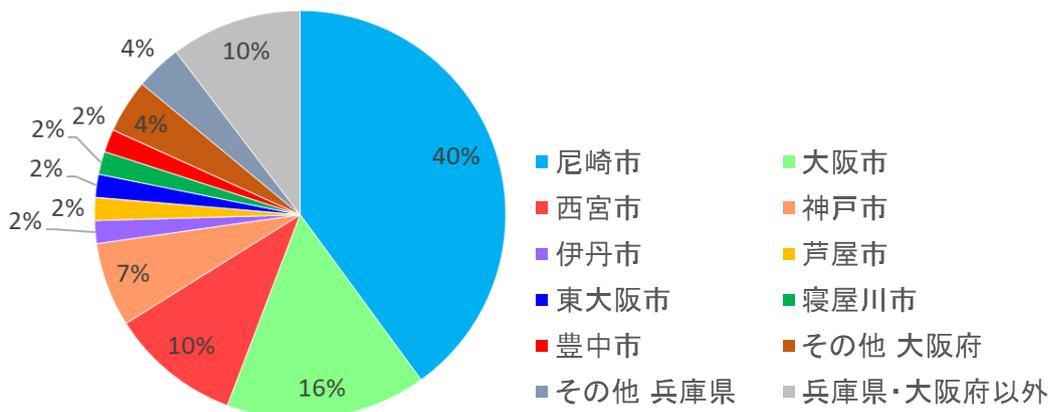
(a-1) 回答者の性別



(a-2) 回答者の年代



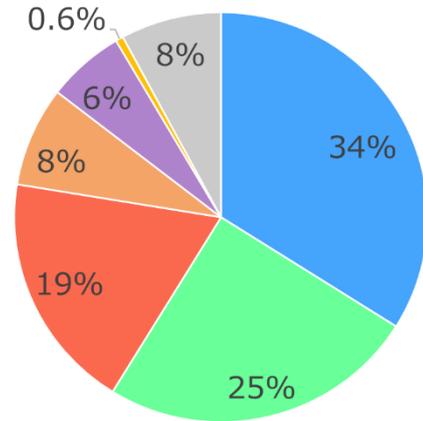
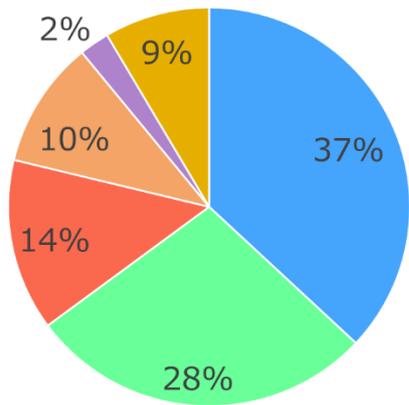
(a-3) 回答者の居住地



b コミュニティサイクルの利用状況

駅前のサイクルポートを中心に、市内在住者による買い物などの日常利用及び市外在住者による観光・レジャーやビジネスユースで非常に多く利用がされている。また、月に1~3回の利用が大半を占めており、目的地まで1,600m（徒歩20分）以上の距離がある場合での利用希望が最も多い。こういった利用者の利用頻度を上げるために、コミュニティサイクルの日常利用の利便性についての広報等を行いたい。

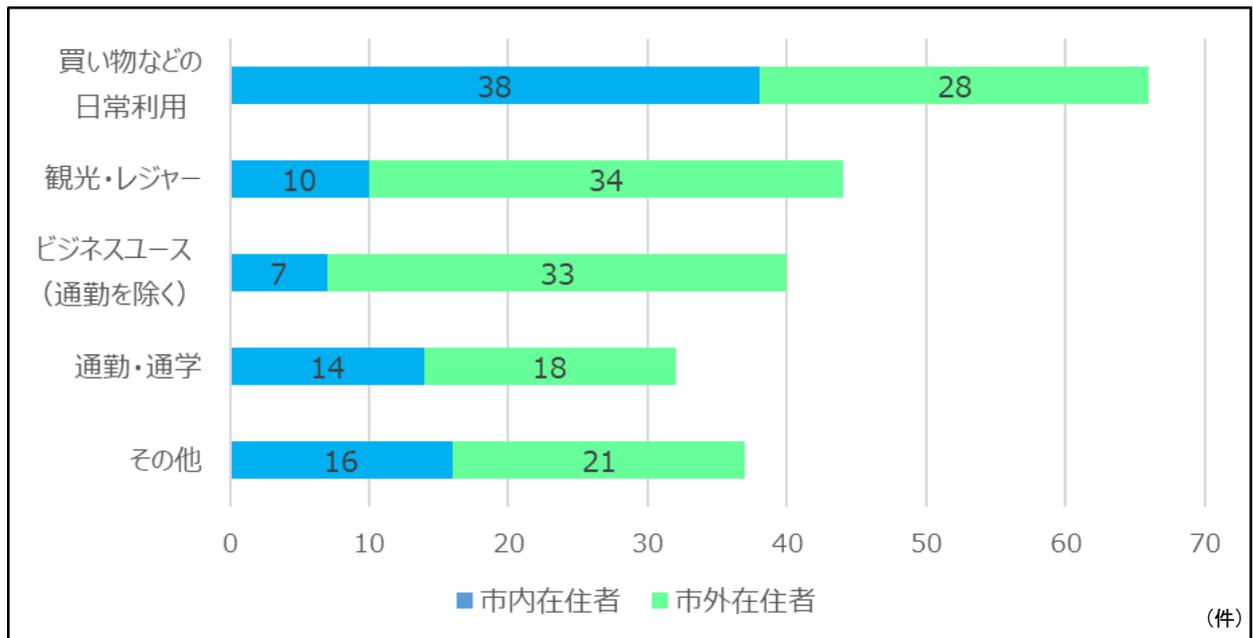
(b-1) コミュニティサイクルを知ったきっかけ (b-2) コミュニティサイクルを利用登録したきっかけ



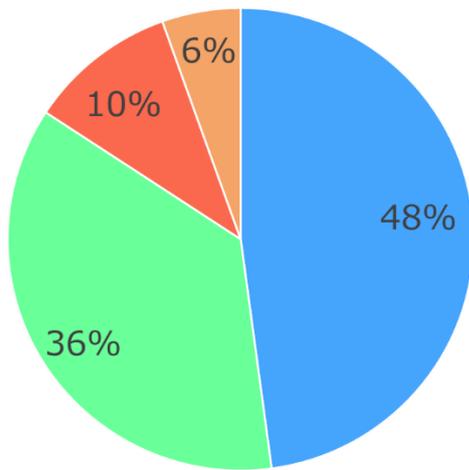
- WEBサイトで知った
- サイクルポートで見かけた
- チラシやポスターといった紙媒体で知った
- 友人・知人からの紹介で知った
- TwitterやLINEといった電子媒体で知った
- その他

- 自宅や職場・学校の近く、または通勤通学経路内にサイクルポートがあったため
- 街なか移動に車やバスを使っていたが、自転車のほうが便利だと感じたため
- 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
- 予約〜料金支払いをスマートフォンで完結できるため
- 登録は無料、なおかつ、利用料金が明朗だったため
- 友人・知人や家族の勧めがあったため
- その他

(b-3) コミュニティサイクルの利用目的（複数選択可）

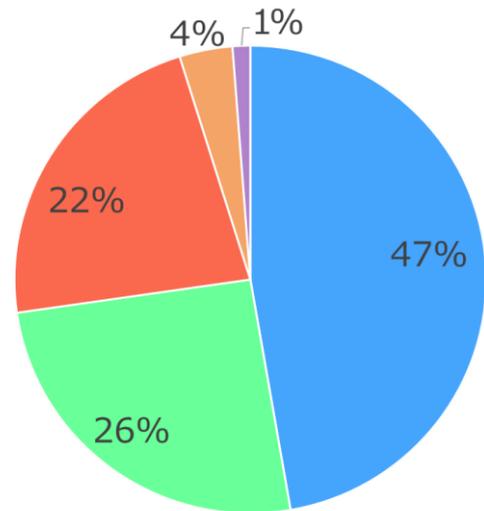


(b-4) コミュニティサイクルの利用頻度



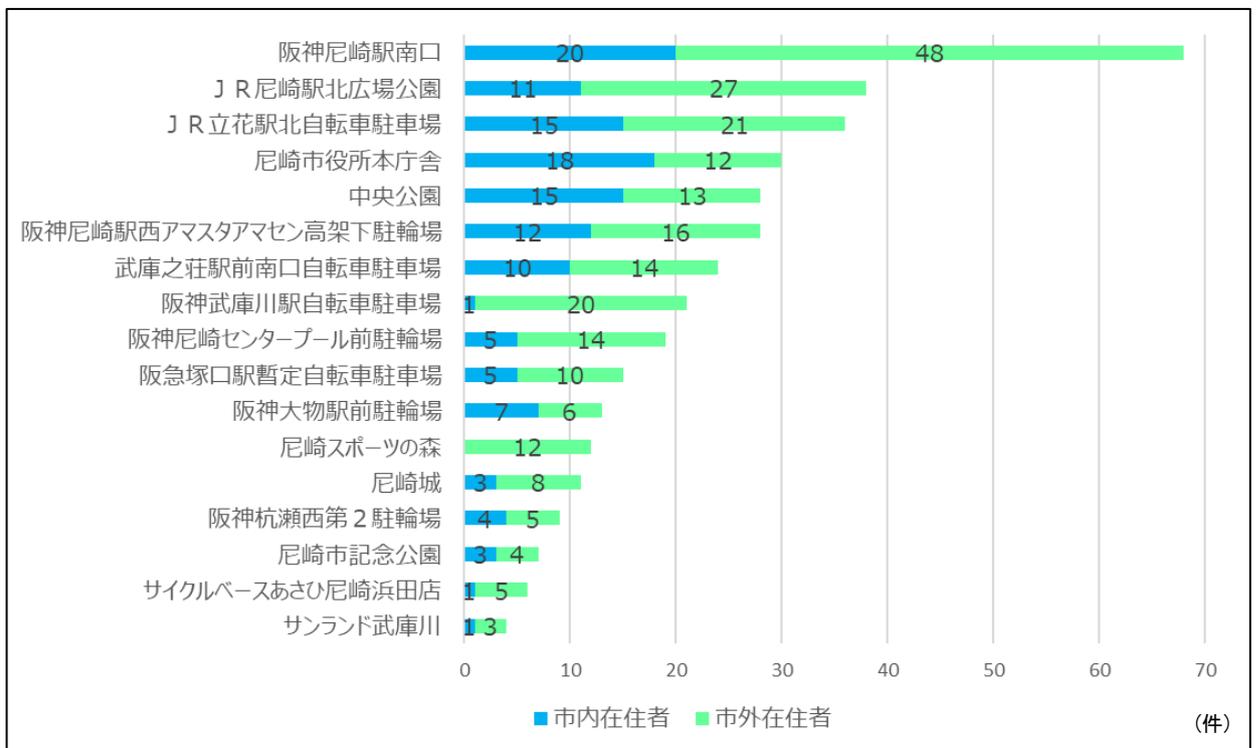
■ 月1回以下 ■ 月2~3回 ■ 週1~2回 ■ 週3~4回

(b-5) コミュニティサイクルを利用したい距離



■ 1,600m (徒歩20分程度) 以上
 ■ 1,200m (徒歩15分程度) 以上
 ■ 800m (徒歩10分程度) 以上
 ■ 400m (徒歩5分程度) 以上
 ■ 240m (徒歩3分程度) 以上

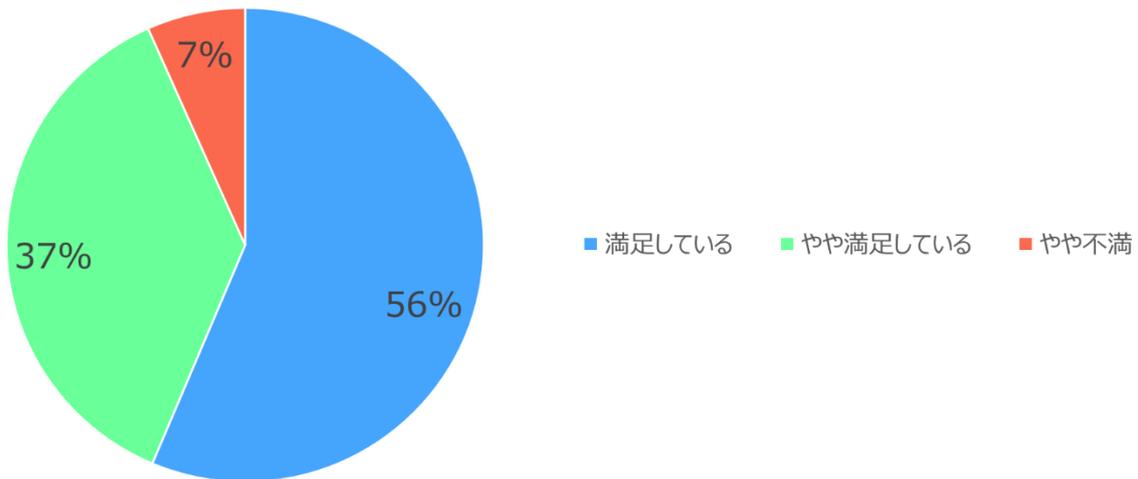
(b-6) よく利用するサイクルポート (複数選択可)



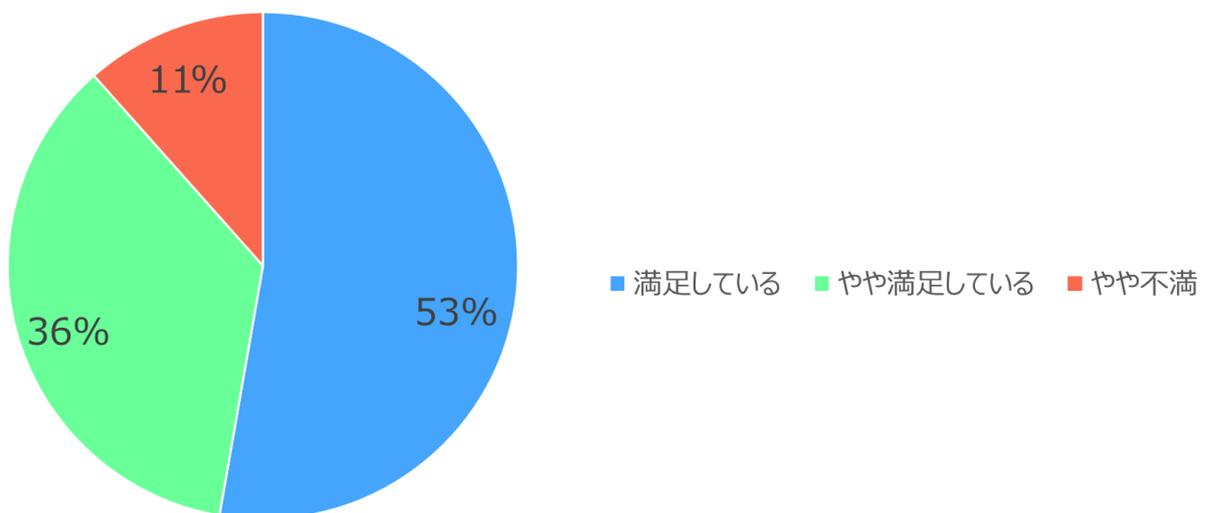
c コミュニティサイクルの満足度

自転車の性能やシステムの利用方法については大多数の利用者が満足している。一方、自転車の台数を増やしてほしいという意見が半数あった。また、駅前のサイクルポートでのスペース及び全体としてのサイクルポートそのものの数については大半の利用者が不十分であると感じているため、今後、既存サイクルポートの増設、近隣地への新規設置を行いたい。

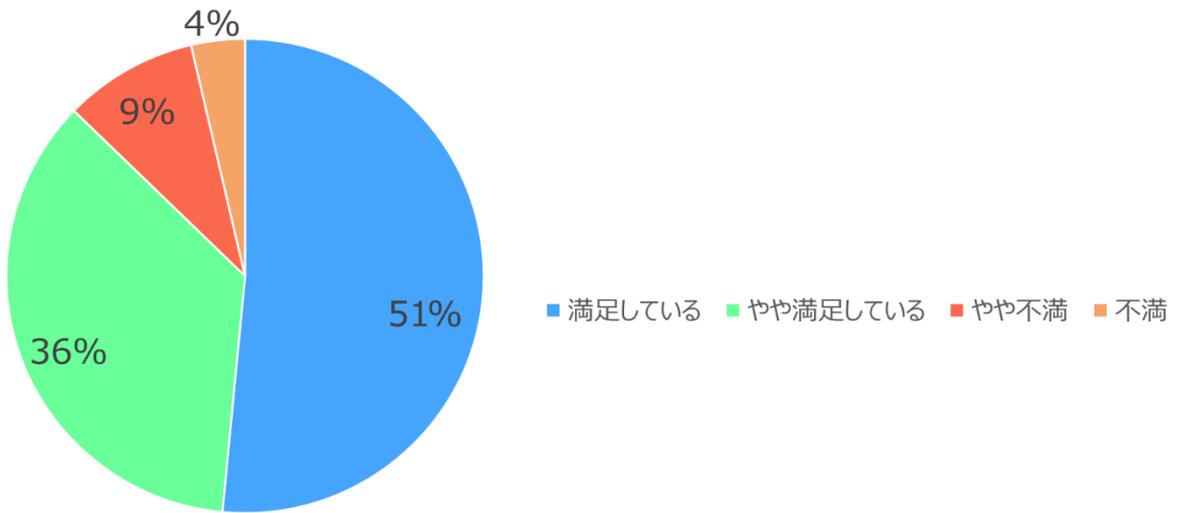
(c-1) 自転車の性能（電動アシスト機能、付属のタッチパネルの操作性等）



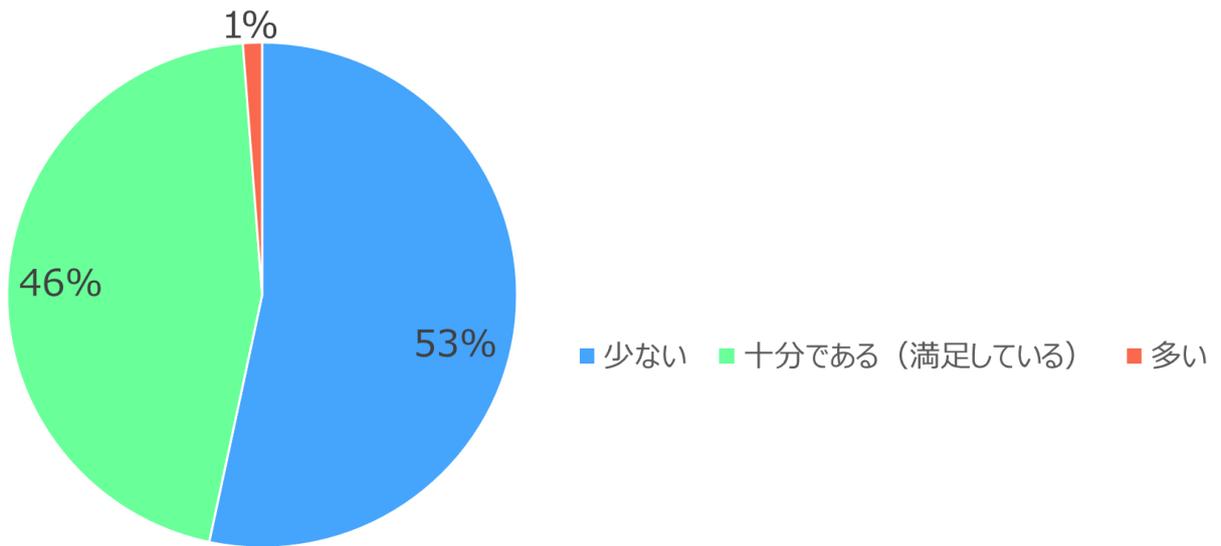
(c-2) 自転車の利用方法（ユーザー登録、予約、貸出、返却）



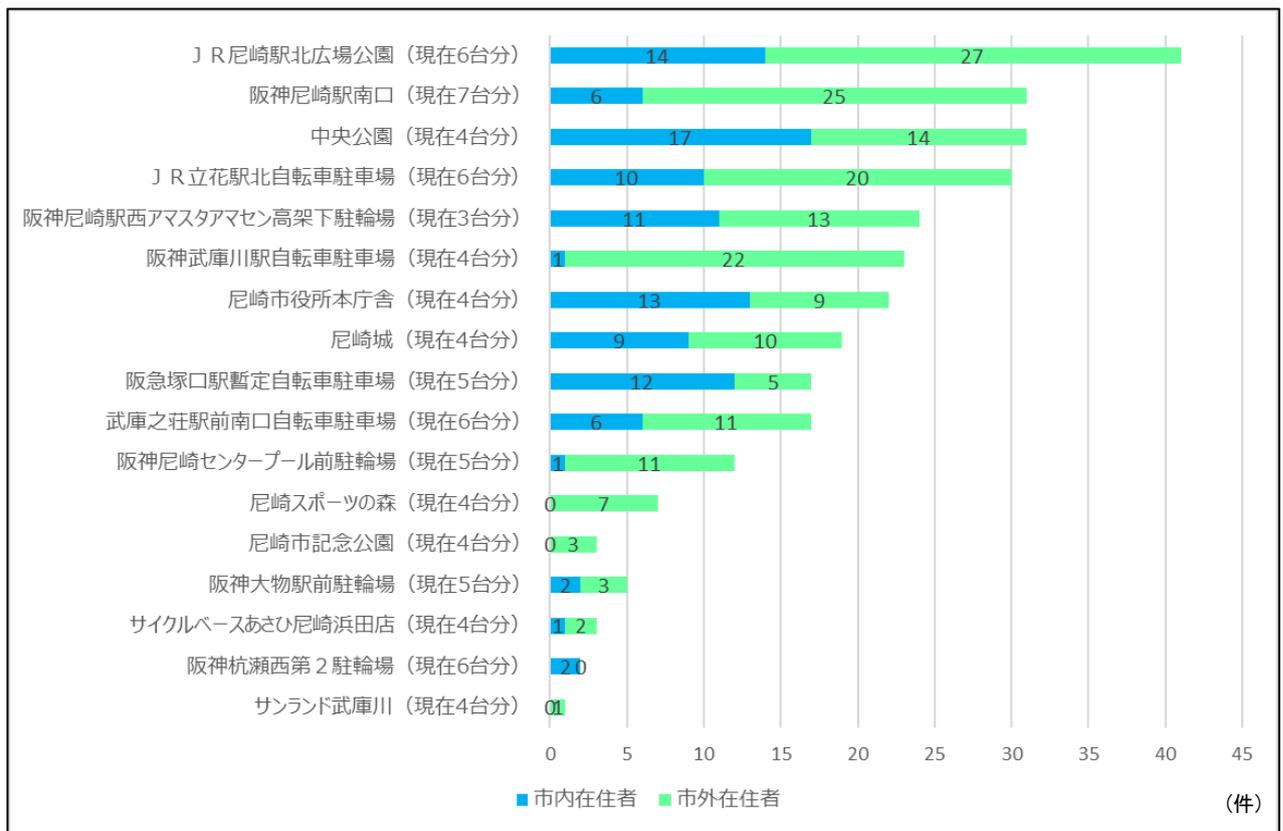
(c-3) 利用料金



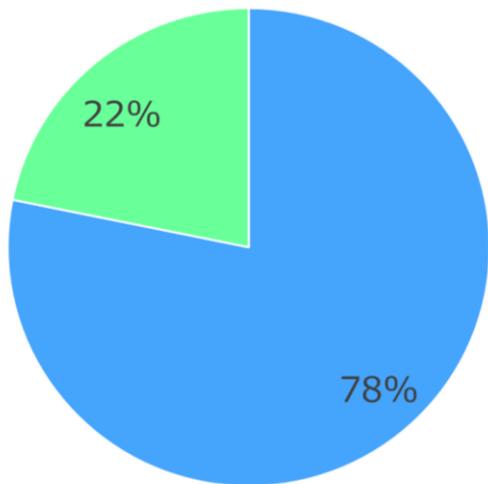
(c-4) 自転車の台数



(c-5) 利用可能スペースを増やしてほしいサイクルポート（複数選択可）

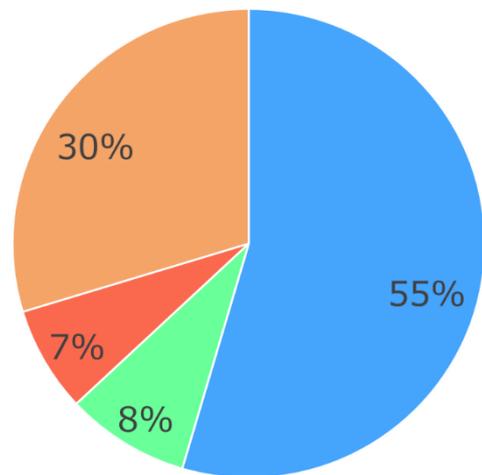


(c-6) サイクルポート数



■ 少ない ■ 十分である (満足している)

(c-7) 新たにサイクルポートを設置してほしい場所

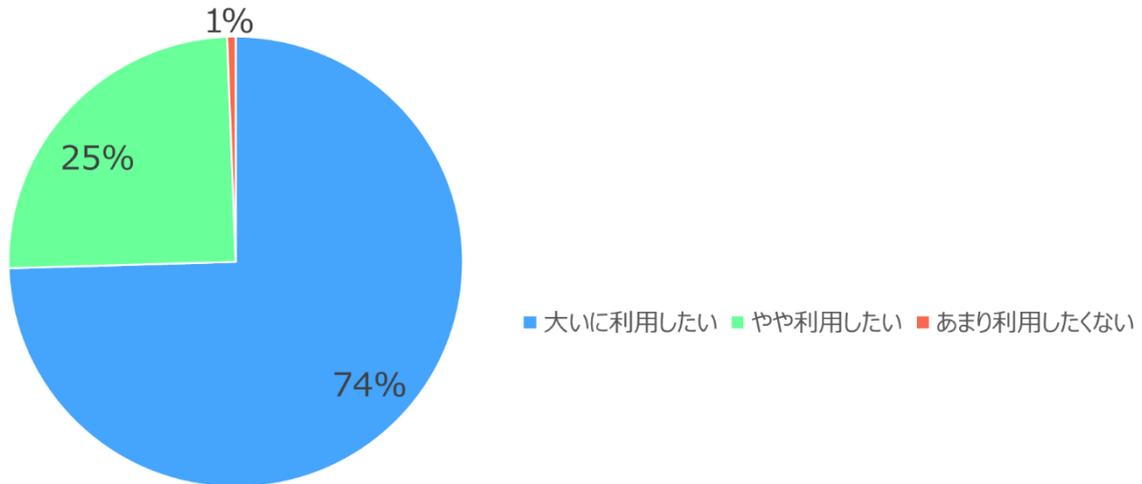


■ スーパー、ショッピングモール ■ 宿泊施設
■ マンション等 ■ その他

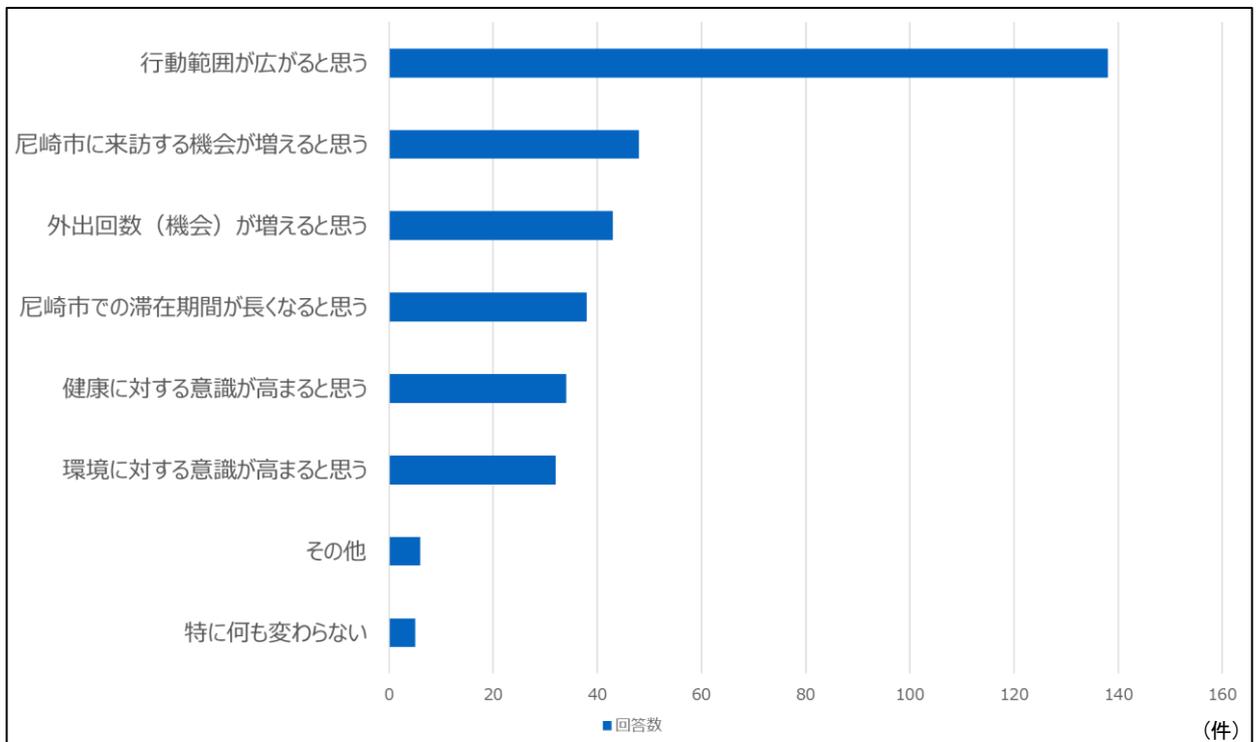
d コミュニティサイクルの本格稼働に向けて

今後も利用したいとほぼ全員が考えている。また、コミュニティサイクルによって行動範囲が広がると約7割の利用者が考えている。

(d-1) 今後コミュニティサイクルを利用したいか



(d-2) コミュニティサイクルによって期待される自身の行動の変化（複数選択可）



4 今後の取組

実証実験の目的に資する利用が順調に増えてきているため、今後のサイクルポート数の拡充や新規サイクルポート開設については、利用頻度が高い交通機関の駅周辺へのサイクルポートの拡大と、流入人口が高い公共施設へのサイクルポート設置を、運営主体と連携して実施主体側より推進する。

また、運営主体側は、公用地以外の民間商業施設や、住宅エリアなどにサイクルポートを拡充し、貸出・返却の利便性向上を図る。具体的には、JR 尼崎駅及び阪神尼崎駅を中心とした JR 線と阪神線の南北の移動の利便性の向上のため、各線各駅前、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの各店舗への設置交渉を積極的に行う。

以 上