

## 【背景と実証実験の方針】

- 都心部（北区・天王寺区）は、人口増加やまちの開発により、自転車保有台数・自転車利用者は大幅に増加している
- 北区の放置自転車問題では、これまでの駐輪場整備や撤去、啓発の対策だけでは解決困難な状況にきている
- 都心周辺部（此花区・東住吉区・生野区）では、人口減少により商店街等の地域活力が低下し、さらなる人口減少が懸念されている
- シェアサイクルは、環境に優しく、放置自転車対策や回遊性向上等に期待できるとして他都市で幅広く活用されている
- 北区では、新たな放置自転車対策の可能性や、移動円滑化・公共交通の補完等 まちづくりポテンシャルを実証実験により検証していく
- 此花区、東住吉区・生野区・天王寺区の4区では、住民の移動利便性向上と来訪者の回遊性向上等への有効性を検証していく



他都市の活用状況（左からフランス・パリ・東京都江東区・大阪府豊中市）

## 北区 実証実験の効果検証

## 実証実験の概況

実験期間：令和3年12月15日～令和8年3月31日（約4年3か月）

協働事業者：HUBchari・大阪バイクシェア連合体

役割分担：

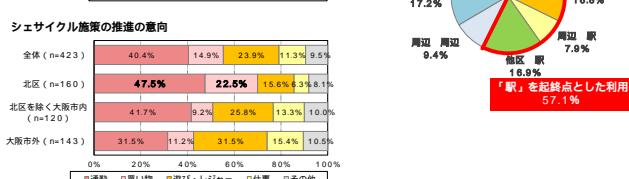
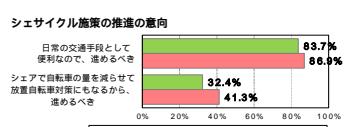
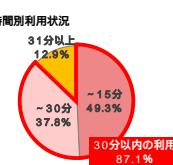
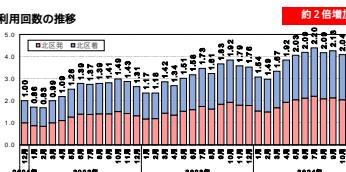
北区役所	協働事業者
・実証実験全体の総括	・ポート整備・維持管理
・市有財産無償提供	・実証実験に係る事業運営
・ポート設置に係る協力要請など	・事業用地の拡大など

## 【利用状況等】

- 北区役所・西梅田公園等 7か所の市有地を活用
- 北区は、実証実験開始4年で、ポート数・ラック数、利用回数は約2倍増加
- 短時間・短距離移動に利用され、新たな交通手段として定着しつつある
- 他区との相互移動約7割、市域全域の取組みが効果的
- アンケートから通勤約40%、買い物約15%、遊び約24%「日常の交通手段として便利なので進めるべき」約87%「放置自転車対策として進めるべき」約41%と日常生活に密接し、利用者からの評価も高い
- 駅周辺を起終点とする移動が約6割で公共交通（鉄道・バス）を補完している



ポート数、ラック・車両台数の推移	約2倍増加			
年	2021	2022	2023	2024
ポート数	38	47	68	79
ラック数	305	387	550	693
車両台数	1,606	2,049	2,697	2,751



## 放置自転車対策としての効果

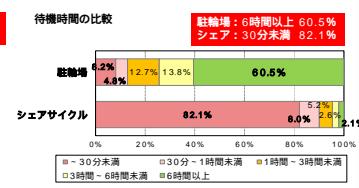
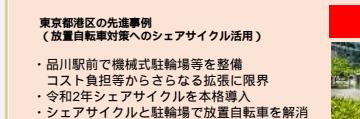
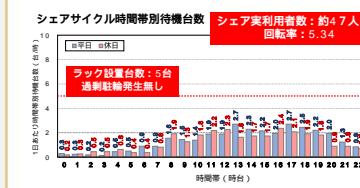
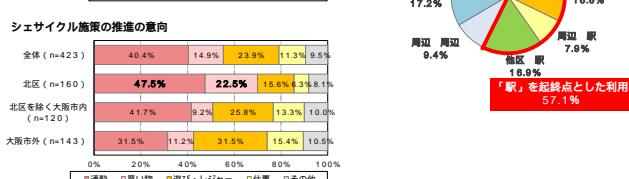
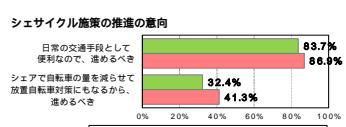
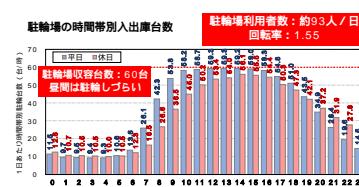
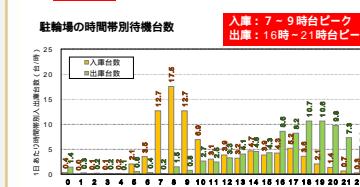
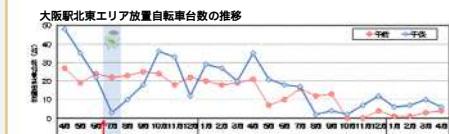
## 【対応方針】

- 放置自転車の多い大阪駅北東エリアにシェアサイクル併設の駐輪場を開設
- エリア周辺の放置台数を毎月計測
- 本検証及び他都市の先行事例と合わせて放置自転車対策の効果をまとめる

【収容台数】  
自転車：60台  
シェア：5台

## 【検証結果】

- 駐輪場開設後、放置自転車は減少（駐輪場整備・撤去・啓発の総合効果）
- 駐輪場利用は、通勤・通学の自転車が長時間滞在し、利用者数は約93人/日、回転率は1.55  
昼間は駐輪しづらい状況で運動率が低い
- シェアサイクル利用は、通勤・通学等と想定、貸出・返却とも27回/日、回転率は5.34  
返却台数制限により車両滞在が生じない、車両待機時間が短く、運動率が高いことを確認
- 撤去・啓発により、駐輪場利用の意識が高まるものの、エリア内の駐輪収容能力は不足している  
このエリアの特性上、商業施設の近くに駐輪や放置をする傾向から離れた駐輪場の利用ではなく、本駐輪場のシェアサイクルを利用する割合が高まっている
- 市民等にシェアサイクルの効果やメリットが浸透すると、民有地で実利用者数が高まる（東京都港区事例）
- 駐輪場とシェアサイクルの実利用者数の差は、約6倍と歴然  
土地の有効利用の視点から、ポートの拡充や駐輪場の段階的なポートへ転用が望ましい



## まちづくりとしての効果（移動円滑化・公共交通の補完等）

## 【対応方針】

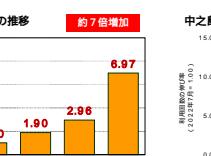
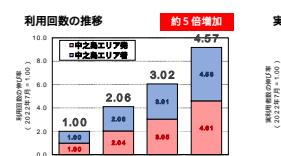
- ポート整備が進んでいない中之島に2025年5月ポート増設
- ポート整備前後の利用状況比較から移動円滑化、公共交通の補完を検証する
- 他都市の利活用事例と合わせて、まちづくりポテンシャルをまとめる



## 【検証結果】

- 中之島エリアのポート数約3倍、ラック数約2倍、車両数約3倍に増加
- 利用回数約5倍（中之島と大阪駅区間 約7倍）、実利用者数約7倍に増加
- アンケートでは、通勤・仕事約8割、利用前は徒歩約6割で、通勤・仕事の移動円滑化が図られた
- 大阪駅へのバスは、昼間2便/時で時間により歩く人も多く、代替にシェアサイクルが利用された
- エリア別移動状況・走行軌跡図からシェアサイクル等ポート増設が多方面の移動を可能にした
- 駅周辺のポート整備が進んでおり、公共交通の補完が可能な状況にある
- シェアサイクル等利用者は、単純な往復移動ではなく、自由に広く回遊する傾向が見られた
- 魅力ルート・効率的な回遊方法の提案により回遊性を高め、地域活性化に貢献することができる
- 他都市における子乗せ自転車の実証、福祉車両（3輪低速モビリティ）開発、災害対策での活用等、利活用したまちづくりが進められており、シェアサイクルのまちづくりポテンシャルは高い

ポート数、ラック・車両台数の推移	約3倍増加			
2022/7	2023/7	2024/7	2025/7	
ポート数	6	6	8	15
ラック数	85	85	89	177
車両数	47	49	62	130



## 此花区・東住吉区・生野区・天王寺区 実証実験の効果検証

## 実証実験の概況（住民の移動利便性等）

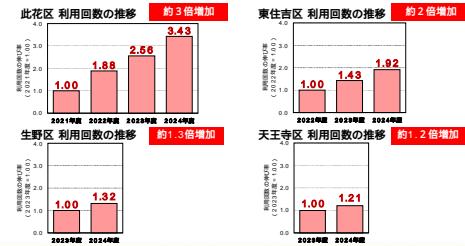
実験期間：令和3年2月24日～令和7年10月31日（約4年8か月）/此花区  
令和3年11月1日～令和8年3月31日（約4年5か月）/東住吉区  
令和5年4月1日～令和10年3月31日（約5年）/生野区・天王寺区

協働事業者：HUBchari・大阪バイクシェア連合体

役割分担：北区実証実験と同じ

## 【利用状況】

- 此花区：此花区役所、区民ホール 2か所
- 東住吉区：東住吉区役所、長居公園等 9か所
- 生野区：生野区役所、桃谷公園等 7か所
- 天王寺区：天王寺動物園、てんしば等 4か所の市有地を活用
- 此花区・東住吉区は、実証実験開始4年で、利用回数は約2～3倍に増加
- 生野区・天王寺区は、実証実験開始2年で、利用回数は約1.2～1.3倍に増加
- 駅と住宅地を結ぶ区間において、効率化した移動ルートを選択し、日常的に利用される等、住民の移動利便性が高まる他、公共交通（鉄道・バス）を補完しているまた観光や休日の周遊に利用され、新たな交通手段として定着しつつある
- 他区との相互移動約7割、市域全域の取組みが効果的



## 効果検証を踏まえた方向性

## シェアサイクル等利活用の課題への対応について

放置自転車対策やまちづくり効果を引き出すには、**市民のシェアリングへの理解や行動変容、利用環境の更なる整備が必要**である

## 課題解決への対応

**シェアリングへの理解や行動変容**

- 適正な利用につながる啓発と更なる利用普及の促進
  - マナー啓発強化
  - 危険運転への厳しい対処
  - シェアサイクルの仕組みやメリットの情報発信

## 利用環境整備

- ポート・車両の拡充
  - 公有地・民有地へのポート整備等
- 配車バランス偏りの解消
- 返却・貸出できない状況を生まない運営

## 実証実験後も引き続き官民連携して取組む

## 取組みの方向性について

住みやすく暮らしやすいまちづくりの実現には、**段階的かつ中長期の取組みが必要**である

## シェアサイクル等を利活用した住みやすく・暮らしやすいまちづくりの実現

Phase 3

- シェアリングによるまちづくりに向けた企業との連携（ポート整備等）
- 子乗せ自転車・福祉車両等の導入検討
- 災害時の車両・バッテリー等活用検討
- 新たなポート創出に向けた検討

## シェアサイクル等利用環境整備・利用普及事業

ポートの拡充

車両の充実

利用普及の働きかけ

連携

大阪市

連携

シェアサイクル利用環境

Phase 2

- シェアサイクル等事業者の公募
- 公有地等の開放に向けた関係区局協議等

大阪市自転車活用推進計画への「シェアサイクル等」位置付け

## 回遊性としての効果

## 【対応方針】

- 各4区、区内の回遊性向上に資するポートを増設
- ポート整備前後における観光拠点等への移動状況の変化から回遊性の効果をまとめる



## 【検証結果】

- 各4区ともに、主要な観光拠点までのシェアサイクル移動パターンは増加
- 多方面から観光拠点と結ぶルートが複数構築されて、回遊が広がっている
- シェアサイクル移動ルートの多様化により、道中の立ち寄りによる面的な地域活性化が期待できる
- GPSによる利用履歴から、利用者は、単純な往復移動ではなく、**自由に広く回遊する傾向**が見られた
- 東住吉区事例：Jリーグ試合当日、府外の利用者が試合開始前に長居公園・住吉大社を往復移動
- 生野区・天王寺区事例：天王寺駅・生野区役所間の日常利用者が、途中立ち寄り
- その他、天候や体調に合わせて利用を選択する事例やツーリングを楽しむ移動が見られた
- 魅力ルート・効率的な回遊方法の提案により、**さらに回遊性を高めること**ができる

## 各区の移動パターン数の変化

区	主な観光拠点	移動パターン数	
		実験開始前	2024年3月
此花区	舞洲	21	72
東住吉区	長居公園	121	227
生野区	コリアタウン	243	283
天王寺区	てんしば	211	288



## 【参考】検討体制・経過

## シェアサイクル等を利活用したまちづくりに関する検討会議

## 【検討会議設置の目的】

シェアサイクル等事業の**効果検証**を行うとともに、**シェアサイクル等を利活用したまちづくり**を検討する

## 【構成】

検討委員	
吉田 長裕	大阪公立大学大学院准教授
三浦 清洋	公益社団法人日本交通計画協会企画部長
小林 健治	摂南大学理工学部建築学科准教授
岡本 亮	岡本亮公認会計士事務所代表
オブザーバー	
計画調整局	計画部交通政策課
建設局	企画部企画課 道路河川部道路課交通安全施策担当 総務部管理課自転車対策担当
東住吉区役所	(4区実証実験効果検証のとりまとめ)
生野区役所	(普及啓発事業 南ブロック幹事)
株式会社 LUUP	
Open Street 株式会社	
事務局	
北区役所	
株式会社ドコモ・バイクシェア	(HUBchari・大阪バイクシェア連合体)

## 【経過】

	議題・審議内容
第1回検討会議 令和7年2月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討会議の目的・今後の進め方</li> <li>シェアサイクル実証実験の取組み状況</li> <li>シェアサイクル等のポテンシャルについて</li> </ul>
第2回検討会議 令和7年3月19日	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験の効果検証と課題整理</li> <li>シェアサイクル等利活用の方向性</li> </ul>
第3回検討会議 令和7年7月14日	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクル実証実験の効果検証について（北区）</li> <li>シェアサイクル等利活用したまちづくり案について（北区）</li> </ul>
第4回検討会議 令和7年10月9日	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクル実証実験の効果検証とりまとめ（北区・此花区・東住吉区・生野区・天王寺区）</li> <li>シェアサイクル等利活用したまちづくり案とりまとめ（北区）</li> </ul>