

シェアサイクル実証事業中間まとめ

(現状及び期末報告(R6.6～R7.9分))

大津市環境政策課

事業概要(1/3)

■目的

暮らしや事業の営みにシェアサイクルの利用機会を提供することにより、自転車を移動手段の選択肢に加える意識を普及するとともに、シェアサイクルの環境上の効果等を検証する

■実証事業期間

令和6年6月1日～令和8年3月31日

■実証事業における確認事項

- ① シェアサイクル利用による温室効果ガス削減効果
- ② シェアサイクル事業実施による自家用車からの転換
- ③ シェアサイクル事業の採算性
- ④ シェアサイクル事業実施による副次的効果
- ⑤ シェアサイクル事業実施にあたり期待される行政関与

■事業経過

- ・R6.4 実証事業の協働事業者募集（株きゅうべえに決定）
- ・R6.6 実証事業開始（協働事業者がR5.7から単独で市内で実施していた事業を拡大）
- ・R7.2 実証事業の実施期間を(当初)R7.3までからR8.3までに延長

事業概要(2/3)

■事業概要

- ・サイクルポートエリア : 真野、堅田～石山、瀬田
- ・サイクルポート数 : 実証事業開始時 16か所 ⇒ R7/9/末現在 50か所
(うち、公有地28か所。今後変動する可能性あり。詳細次ページ。)
- ・配置自転車 : 電動アシスト自転車
- ・配置自転車数 : 実証事業開始時 60台 ⇒ R7/9/末現在 160台
- ・利用料金 : 130円 / 15分(他の料金メニューあり)
- ・利用方法 : スマートフォンアプリにより解錠、利用料はクレジットカード払い
- ・検証方法 : 【利用状況分析】
 - 利用者数、移動内容、収支 (実証事業期間中継続実施)
 - 【利用者へのアンケート結果分析】
 - 利用目的、利用距離等 (実証事業期間中継続実施)
 - 利用の効果、利用促進の策など (年2回実施)
- ・利用者実績と見込み : R6.6～R7.3 7,046人(実績)
R7.4～R7.9 9,114人(実績)
R7.10～R8.3 約5,000人(見込)

事業概要(3/3)

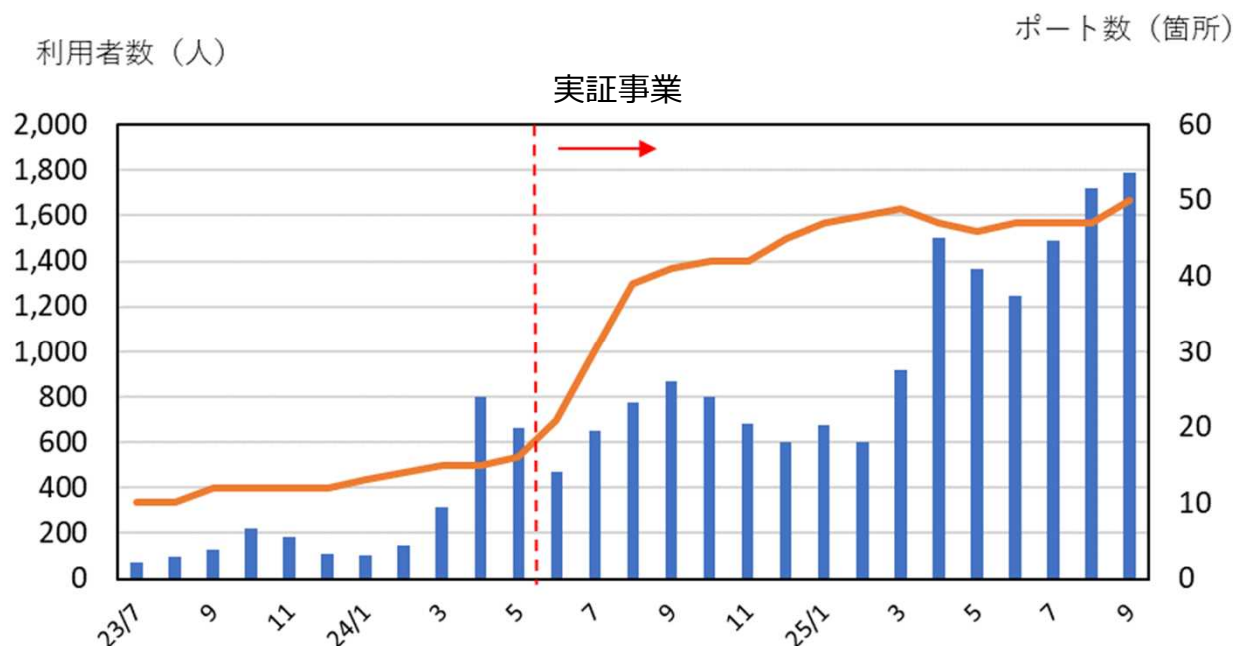
■サイクルポート一覧 (令和7年9月30日現在、廃止ポートは含まず)

学区	ポート名		学区	ポート名		学区	ポート名	
真野	堅田駅前道路	市	長等	大津市歴史博物館	市	平野	ウカルちゃんアリーナ(滋賀県立体育館)	市
堅田	旧堅田駅前土地区画整理事務所	市	長等	マイネットスタジアム皇子山	市	膳所	京都信用金庫 膳所支店	
堅田	堅田観光駐車場	市	長等	長等創作展示館	市	膳所	ヴェルツブルク	市
堅田	京都信用金庫 堅田支店		逢坂	JR大津駅	市	晴嵐	京阪石山寺駅	
堅田	大津市立北図書館	市	中央	大津びわ湖合同庁舎	国	晴嵐	京都信用金庫 石山支店	
堅田	堅田支所	市	中央	BooBooPARK 大津中央2丁目第2		晴嵐	京都信用金庫 石山支店 駐車場	
坂本	JR比叡山坂本駅		中央	大津港	県	晴嵐	幻住庵	市
坂本	旧竹林院	市	中央	おまつり広場	市	瀬田	cafe&gallery spoons	
坂本	坂本比叡山口駅	市	中央	旧大津公会堂	市	瀬田	龍谷大学 瀬田キャンパス	
坂本	ケーブル坂本駅		中央	明日都浜大津	市	瀬田	瀬田湖岸緑地(漕艇場)	市
坂本	西教寺		平野	JR膳所駅	市	瀬田北	京都信用金庫 瀬田支店	
滋賀	ブランチ大津京(びわっこ広場横)		平野	京阪石場駅		瀬田北	瀬田駅前自転車駐車場	市
滋賀	びわ湖大津館	市	平野	京都信用金庫 滋賀支店		瀬田南	ゲストハウス喜成	
長等	JR大津京駅		平野	びわ湖大津プリンスホテル		瀬田南	瀬田南支所	市
長等	京阪大津市役所前駅		平野	LAGO大津たねや前(大津湖岸なぎさ公園)	市	瀬田東	瀬田東支所	市
長等	三井寺		平野	Oh!Me 大津テラス		瀬田東	月の輪自動車教習所	
※ 市：市有地、県：県有地、国：国有地、無印：民有地			平野	なぎさのテラス	市	上田上	滋賀ダイハツアリーナ	県

実証事業における利用者数の推移

実証期間中(R6.6～R7.9)の利用者数は**合計16,160人**で
同期間の見込み(8,070人)を大きく上回る利用があった
(9月:1,789人、過去最多数を記録)

利用者数とポート数の推移



実証事業における確認項目

① シェアサイクル利用による温室効果ガス削減効果

【算出方法】

シェアサイクルによるCO₂削減量(kg-CO₂/年)＝

年間利用者数(人) × シェアサイクルの平均移動距離(km) × マイカー等からの転換率(%) × 自動車1km移動あたりの排出原単位(kg-CO₂/km)－年間利用者数(人) × シェアサイクルの平均移動距離(km) × 自転車1km移動あたりの電気使用に伴う排出原単位(kg-CO₂/台・km) ※環境省「サイクルシェアリングの普及によるCO₂削減効果の分析・評価手法の検討」を参照して試算

② シェアサイクル事業実施による自家用車からの転換

シェアサイクル利用後アンケート(回答率8.8%)

(7) 今回の利用で、仮にシェアサイクルを利用しなかった場合にどの交通手段で移動していましたか？

	計	割合
徒歩	416	52%
自動車	83	10%
バイク	4	1%
バス	82	10%
自分の自転車	53	7%
電車	91	11%
徒歩＋電車	8	1%
移動しない	54	7%
他	2	0%
合計	793	100%

期末アンケート(回答率10.8%)

(5) シェアサイクルの利用により、自家用車の利用頻度は減りましたか？ (減ると思いますか？)		
大きく減った(週4回以上)	12	6.2%
減った(週2～3回程度減った)	6	3.1%
少し減った(週1回～月1回程度減少)	25	13.0%
変わらない	74	38.3%
自家用車を所有していない	76	39.4%
合計	193	100.0%

実証事業における確認項目

① シェアサイクル利用による温室効果ガス削減効果

② シェアサイクル事業実施による自家用車からの転換

・年間利用(R7.4～R7.9利用数×2): 18,228回

・平均乗車距離 : 3.4km/回

・自家用車からの転換 : 10%

・自動車燃費 : 10km/L

・ガソリン排出係数 : 2.32kg-CO₂/L

・電動自転車充電(40km) : 0.3kWh

・電力排出係数: 0.435kg-CO₂/kWh

CO₂削減効果の試算(年間)

$$\begin{aligned}\text{CO}_2\text{削減量} &= 18,228(\text{回}) \times 10(\%) \times 3.4(\text{km/回}) \div 10(\text{km/l}) \times 2.32(\text{kg-CO}_2/\text{l}) \\ &= \underline{1,438\text{kg-CO}_2}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{CO}_2\text{増加量} &= (18,228(\text{回}) \times 3.4(\text{km}) \div 40(\text{km})) \times 0.3(\text{kWh}) \\ &\quad \times 0.435(\text{kg-CO}_2/\text{kWh}) = \underline{202\text{kg-CO}_2}\end{aligned}$$

CO₂削減効果 差引量 = 1,236kg-CO₂ /年の削減※

※家庭1世帯からの年間CO₂排出量(3,608kg-CO₂)の34%相当(参考:温室効果ガスインベントリオフィス)

★410万回/年利用があれば(市民半分の月2回利用に相当)、**278t-CO₂**の削減(2021年度運輸部門のCO₂排出量339千t/年の0.1%)

③ シェアサイクル事業の採算性

実証事業期間の月間収支は常に赤字で、費用小計/売上高(R7.4-R7.9)は2.2と採算性は課題。売上増加に加え、人件費や通信費等の削減が必要。

※費用に関して、公共ポートの利用料は免除されている。

④ シェアサイクル事業実施による副次的効果

シェアサイクル利用後アンケート(回答率8.8%)

・利用目的 : 通勤・通学(36%)、日常利用(26%)、観光等(21%)

期末アンケート(回答率10.8%)

・利用理由 : 乗り捨てできる(20%)、他の移動手段より時間短縮できる(14%)
ポートが近くにある(16%)

・公共交通の利便性向上 : 向上した(68%)、向上していない(5.7%)

・公共交通の利用状況 : 利用が増えた(33%)、利用が減った(18%)

・行動や考え方の変化 : 目的地までの時間短縮で利便性向上(25%)、
普段いかない場所に行く(17%)、健康意識向上(11%)、
渋滞緩和(9%)、環境意識向上(6%)

実証事業における確認項目

⑤ シェアサイクル事業実施にあたり期待される行政関与

1. 事業周知

利用のきっかけは実際にシェアサイクルを見かけたことが最も多く、一定数のポートを目につきやすく設置しておくことが重要。市HPやSNS等で知ったという回答もあり、様々な手段でPRし、引続き情報発信が必要。

シェアサイクル利用後アンケート(回答率8.8%)

(4)シェアサイクルkotobikeをどのようにして知りましたか？(複数回答可)

	計	割合
実物を見て	529	56%
インターネット等	95	10%
ホテルや店で聞いた	38	4%
市広報物(HP以外)	49	5%
kotobikeHP	81	9%
人づてに聞いて	89	9%
市HP	59	6%
テレビ等	0	0%
他	10	1%

実証事業における確認項目

⑤ シェアサイクル事業実施にあたり期待される行政関与

2. ポートの確保

- ・利用者数はポート数に比例して増加がみられた。特に、観光地や商業施設、駅前など利用ニーズが高い場所かつ視認性の良い場所が有効。
- ・令和7年度の公有地(市)ポート利用数は全体の約40%を占めた。特に観光地や駅前、競技場等の施設で多い。⇒**公有地ポートの必要性、行政関与の効果**を確認
- ・駅や大学等で民間ポートが開設された。今後も民間ポートの増加を検討する。
- ⇒**民間ポート設置が困難な地域は公有地ポートの設置が期待される。**

方向性

- ・利用ニーズが高く、視認性の良い場所へのポート設置が重要。
- ・観光地や商業施設、駅前などの利用ニーズが高いが、民間ポート設置できない場合は、近隣の公共施設の使用を検討する。
- ・事業の採算性からも公有地ポートの役割が大きい。
- ・民間ポート設置に至るよう、シェアサイクルに対する認知や関心を高める必要がある。

確認項目まとめ

- ① シェアサイクル利用による温室効果ガス削減効果
実証期間中(R6.6～R7.9)利用数16,160人。R6年度は885kg-CO₂ /年削減
R7年度は1,236kg-CO₂ /年削減見込み
- ② シェアサイクル事業実施による自家用車からの転換
利用後アンケートでは約10%、期末アンケートでは約22%の利用者が車から転換
- ③ シェアサイクル事業の採算性
実証事業期間の月間収支は常に赤字
- ④ シェアサイクル事業実施による副次的効果
観光、日常、通勤すべて同程度の利用があり、公共交通の利便性や公共交通(バス・電車)利用が向上した。わずかではあるが、普段いかない場所に行くなど地域活性化や環境意識も向上
- ⑤ シェアサイクル事業実施にあたり期待される行政関与
事業の周知や、公有地ポート選定及び貸出しが重要

実証事業で確認した事業実施のポイント

・採算性確保

利用者増、適正な使用料金の設定、経費削減の取組の継続

・料金体系

採算性や利用特性(需要動向や利用者要望)に応じた料金構成の設定

・ポートの確保

観光地や商業施設、駅前などの利用ニーズが高く、かつ視認性の良い場所への設置、
公有地ポートの準備

・事業周知

事業者による多様な手段(HP・SNSやイベント)による事業PR、市によるPR

・効果的なポート運用

利用データの蓄積・分析による各ポート特性の把握による効果的な運用、
自転車再配置体制の確保

・サイクルステーションとの連携

連携による「まちなかの移動」と「観光地周遊」のネットワーク構築

・地域課題や地域特性の把握

交通・観光・地域生活を一体に捉えた運営計画、利用者特性を踏まえたポート設置、地元企業等との協働体制構築に不可欠