

みなかみ シェアサイクル

実証実験 最終報告

みなかみ町
総合戦略課 企画政策係

令和4年1月



1 実証実験概要

1-1 実証実験の目的

- (1) 水上温泉街及び周辺観光施設において、観光客や地域住民の交通手段を確保し、回遊性を高める。
- (2) 実証実験として利用状況等を把握し、シェアサイクル導入の可能性を調査する。

1-2 実施体制

- (1) 実験実施主体：みなかみ町
- (2) 運営会社：ecobike株式会社



1-3 概要

- (1) 実施エリア：JR水上駅から水上温泉街中心部
- (2) ポート：
 - ・JR水上駅
 - ・源泉湯の宿 松乃井
 - ・みなかみホテルジュラク
 - ・ふれあい交流館
 - ・道の駅 みなかみ水紀行館
- (3) 自転車(電動アシスト付き自転車)：22台
- (4) ラック数：36台分
- (5) 利用方法：
 - 専用アプリを利用し、貸出・返却及び支払いを行う。
- (6) 調査期間：令和3年10月15日(金)～12月12日(日)
- (7) 料金：最初の30分まで無料 以降30分につき、50円
12時間以内上限 800円

1 実証実験概要 (MAP)



1 JR水上駅
ラック数：8台



3 みなかみホテルジュラク
ラック数：8台



5 道の駅 みなかみ水紀行館
ラック数：8台⇒6台
(11/8以降変更)



2 源泉湯の宿 松乃井
ラック数：8台



4 ふれあい交流館
ラック数：4台⇒6台
(11/8以降変更)

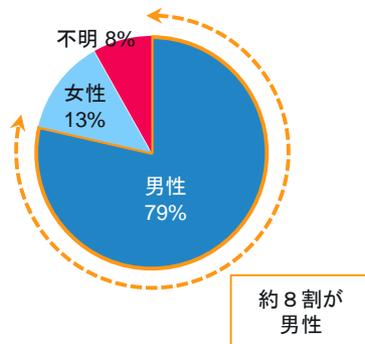


2 利用状況

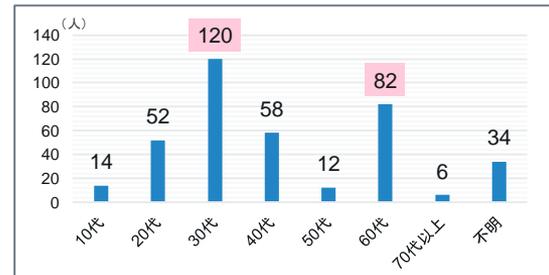
2-1 利用状況（全体像）

実証実験期間（10月15日～12月12日の58日間）の利用回数は合計378回であった。利用者を男女別で見ると、男性が約8割を占めている。また、年齢別の利用回数では30代の利用者が1番多く、次いで60代の利用者が82回であった。20～40代の利用者が総利用回数の約6割を占めている。日別利用回数では15回以上の利用があった日数は7日間で、休日が4回であった。日別利用時間では400分以上であった日が9日間あり、休日が5日間であった。天候が雨もしくは雪の日は、1日の平均利用時間は約12分、利用回数は約2.1回であった。

利用者の性別



年齢別利用者数



日別合計 利用回数／利用時間



2 利用状況

2-2 平日・休日別利用状況

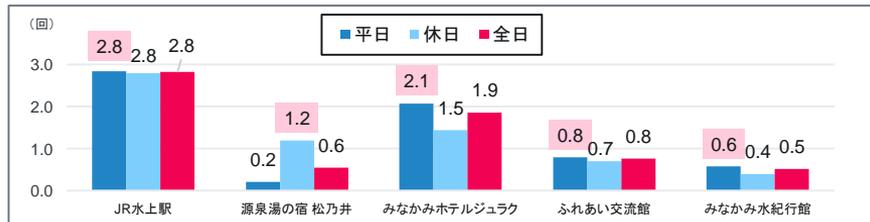
利用実績を日別にみると、平日と休日の平均利用回数はほぼ同じである。

さらにサイクルポート別では、「源泉湯の宿松乃井」の休日の利用回数は平日の約6倍であった。宿泊利用者が多い休日に、観光を目的に利用が伸びていると推測される。その他のポートは、平日の利用が休日の利用をわずかに上回っており、日常の移動手段としての利用が一定数あると考えられる。

平日・休日別 1日あたりの利用回数

	日数 (日)	総利用回数 (回)	日平均利用回数 (回/日)	回転数 (回/台・日)
平日	38	247	6.5	0.3
休日	20	131	6.6	0.3
全日	58	348	6.5	0.3

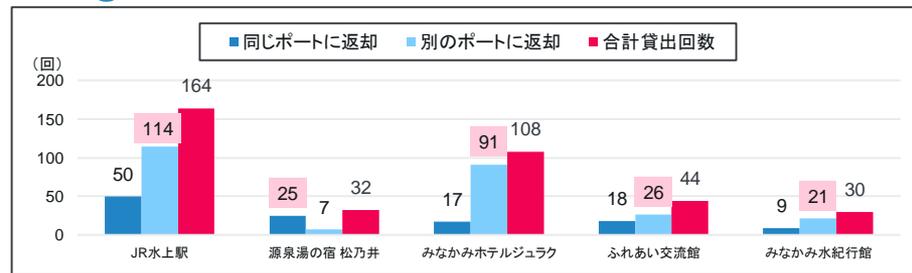
1日あたりの回転数



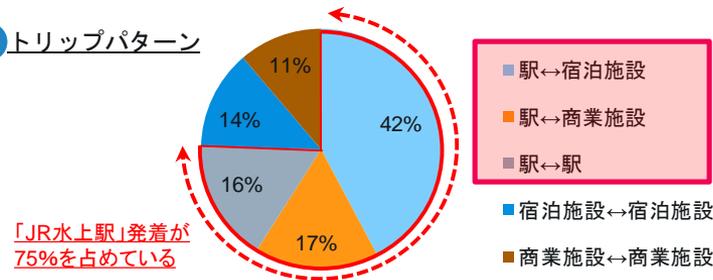
2-3 エリア別利用回数

ポート別で貸出と返却の回数を見ると、4つのポートで貸出場所と別のポートに返却されている回数が多い。また、全トリップ数のうち75%が「JR水上駅」を起着点とした利用であり、公共交通機関の補完機能を果たしていると考えられる。

ポート別 貸出返却回数



トリップパターン



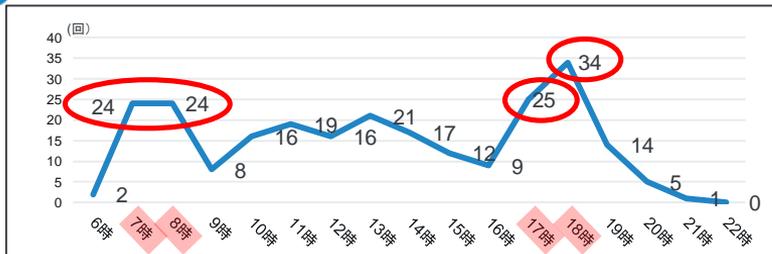
2 利用状況

2-4 時間帯別利用状況

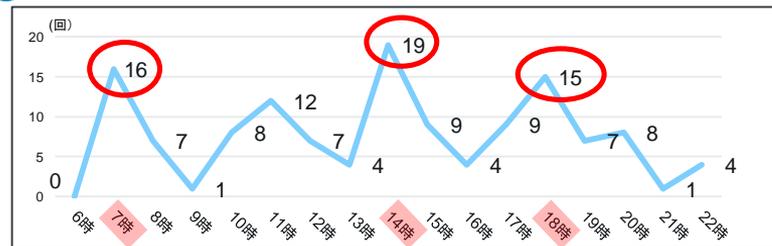
貸出回数を時間帯別に見ると、平日では「18時」が最も多く、次いで「17時」と夕方の時間帯、「7時」と「8時」の朝の時間帯が多く、通勤や帰宅時間における利用が多い。

休日では、「14時」が最も多く、次いで「7時」、「18時」と通勤や帰宅目的の利用に加え、観光や周遊目的の利用が多いと推測される。

平日の時間帯別利用回数



休日の時間帯別利用回数



2-5 利用時間の推移

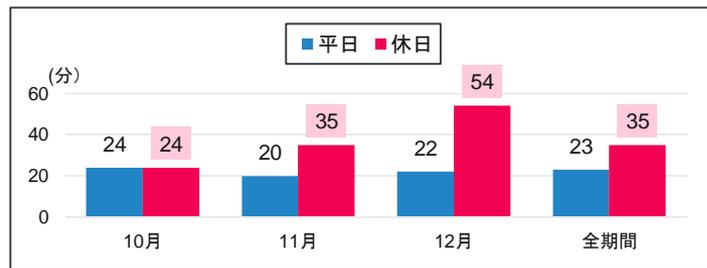
平均利用時間は、約26分であった。平日の利用の85%が30分以内であり、通勤や日常の移動手段としての利用が多いためだと推測される。

平日と休日の利用状況を比べると、休日が平日の利用時間を上回っている。平日と休日の利用者では、利用者の属性や目的が異なることが考えられる。

利用時間の構成比

	利用時間			構成比		
	平日	休日	計	平日	休日	計
30分以内	211	97	308	85	74	81
30分以上	36	34	70	15	26	19
計	247	131	378	100	100	100

月別利用時間の推移



3 アンケート

3-1 調査概要



調査目的

みなかみシェアサイクルについてアンケートを行い、本格導入に向けての有効性と課題の検証を目的とする。



調査時期

令和3年10月15日（金）
～12月12日（日）の58日間



調査対象

調査期間内にみなかみ町を利用地域に登録した会員を中心に、利用の有無に関わらずアンケートを行った。



調査項目

- ①属性（年齢、性別、住まいの地域）
- ②シェアサイクルの利用状況（利用目的、利用頻度、利用の前後の変化など）
- ③シェアサイクルに対する意見（満足度、今後の要望など）



回答状況

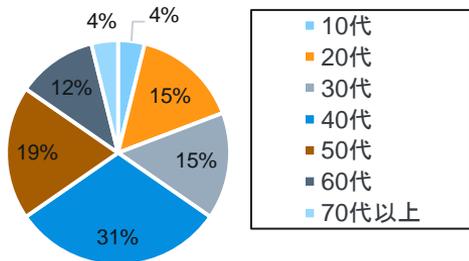
- ①配信者 : 280名
- ②回答者数 : 26名
- ③回答率 : 9.2%

3 アンケート

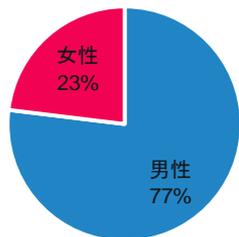
3-2 回答者の属性

回答者の年齢は、「40代」が約31%と最も多く、次いで「50代」が約19%である。
性別は、「男性」が約77%、女性が約23%である。
住まいの地区は、「旧水上地区」が約38%と最も多く、次いで「群馬県内（みなかみ町を除く）」が約27%であった。

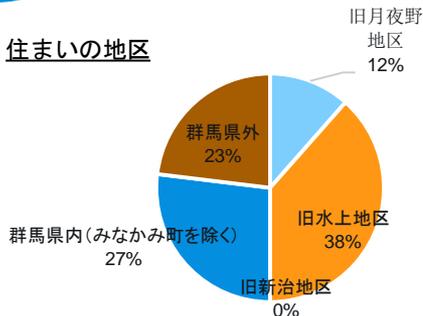
年齢



性別



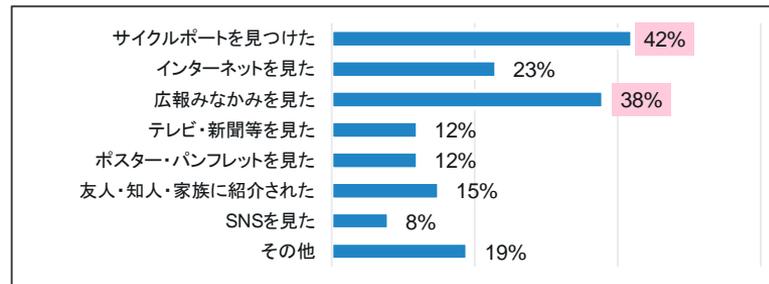
住まいの地区



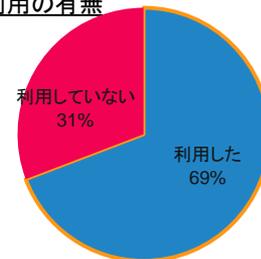
3-3 利用状況

シェアサイクルを知ったきっかけは、サイクルポートを「見つけたから」が42%と最も多く、次いで広報みなかみを見たが38%であった。
利用の有無に関わらずアンケートを行ったが、利用した人が約7割で、利用していないという人が3割であった。

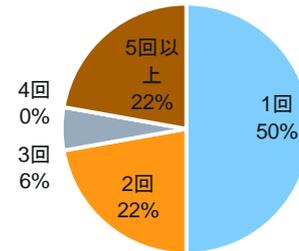
シェアサイクルを知ったきっかけ（複数回答可）



利用の有無



利用頻度



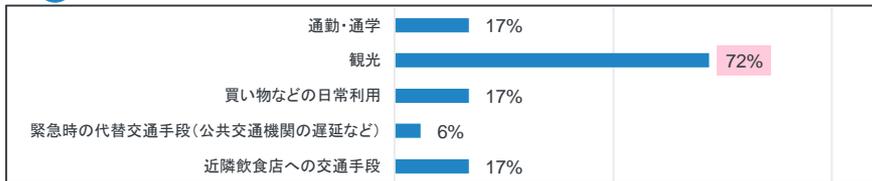
3 アンケート

3-3 利用状況

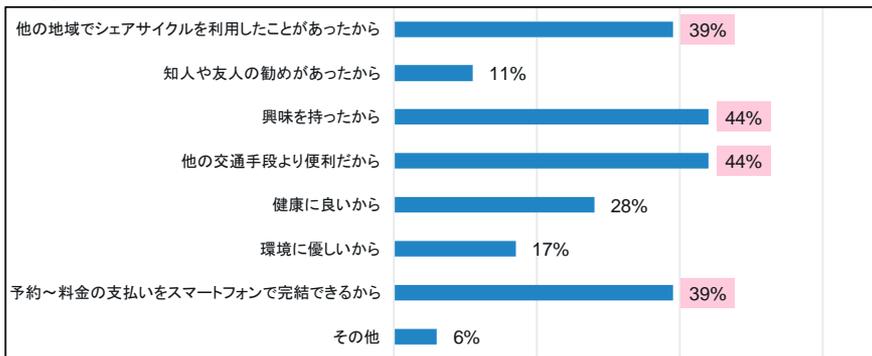
利用目的では、「観光」が72%と最も多く、次いで「通勤・通学」、「買い物などの日常利用」、「近隣飲食店への交通手段」が17%で同数であった。

利用した理由については、「興味を持ったから」と「他の交通手段より便利だから」が44%で最も多かった。

✓ 利用目的（複数回答可）



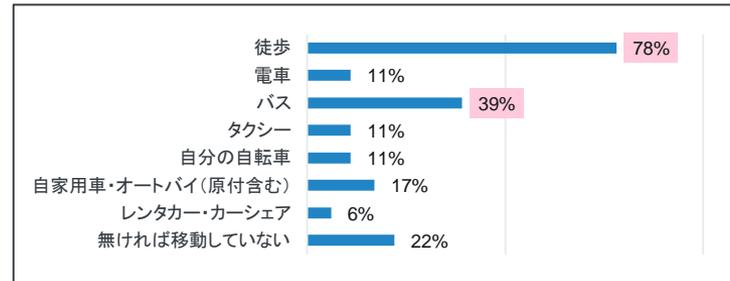
✓ 利用した理由（複数回答可）



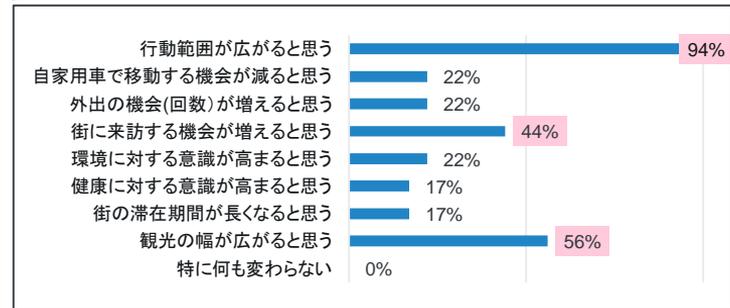
シェアサイクルが無い場合の交通手段では、「徒歩」が78%と最も多く、徒歩圏内の移動手段として利用されることが多いとわかる。

また、シェアサイクルによって期待される行動として、94%の人が「行動範囲が広がると思う」と回答しており、56%の人が「観光の幅が広がると思う」と回答した。

✓ シェアサイクルが無い場合はどのような交通手段を利用するか（複数回答可）



✓ シェアサイクルによって期待される自身の行動の変化（複数回答可）

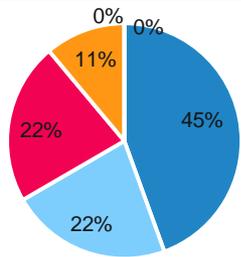


3 アンケート

3-3 利用状況

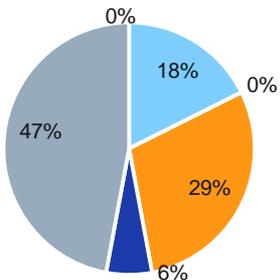
シェアサイクルで移動したい距離（最短）では、「5分程度」が45%で最も多く、次いで「10分」「15分」が22%であった。シェアサイクルで移動したい距離（最長）では、「1時間以上」が47%で最も多く、「30分程度」が29%で2番目に多かった。

✓ シェアサイクルで移動したい距離（最短）



- 自転車5分程度
- 自転車10分程度
- 自転車15分程度
- 自転車30分程度
- 自転車45分程度
- 自転車1時間以上

✓ シェアサイクルで移動したい距離（最長）



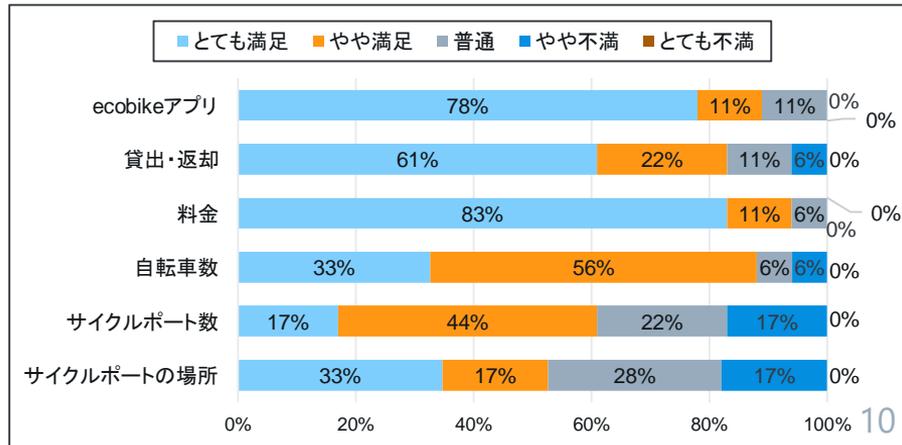
3-4 シェアサイクルへの意見

利用者の評価では、「ecobikeアプリ」、「貸出・返却」、「料金」「自転車数」の項目については、8~9割の人が「とても満足」もしくは「やや満足」と評価した。

一方、「サイクルポート数」では、「とても満足」もしくは「満足」と評価した人は61%であり、やや不満と評価した人が17%であった。

「サイクルポートの場所」では、「とても満足」もしくは「満足」と評価した人は50%にとどまり、「普通」が28%、「やや不満」が17%であった。

✓ 利用評価

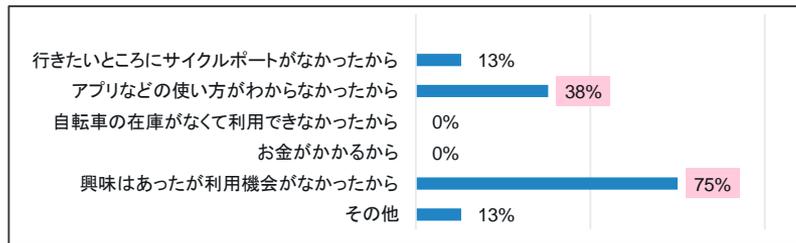


3 アンケート

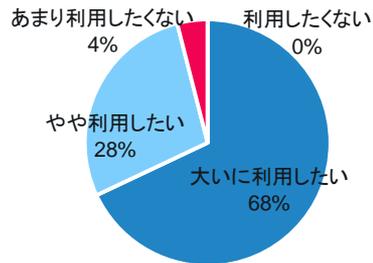
3-4 シェアサイクルへの意見

シェアサイクルを利用しなかった人では、「興味はあったが利用機会がなかったから」が75%を占めており、次いで「アプリなどの使い方が分からなかったから」が38%であった。今後利用したいか、という質問には「大いに利用したい」「やや利用したい」と答えた人が96%であった。

✓ シェアサイクルを利用しなかった人限定質問 利用しなかった（できなかった）理由（複数回答可）

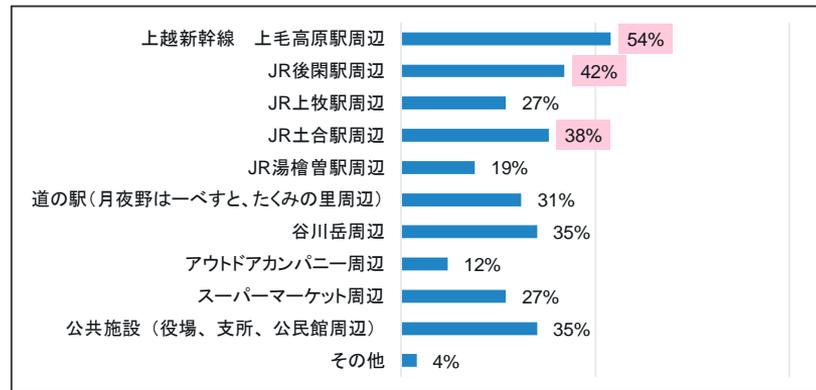


✓ 全員質問 今後シェアサイクルを利用したいか

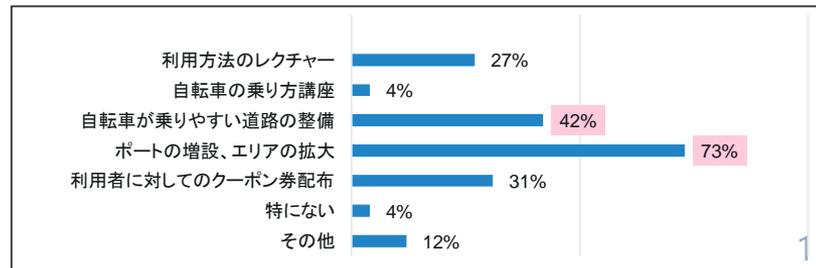


シェアサイクルを増やして欲しい場所では、「上越新幹線 上毛高原駅」が54%で最も多く、次いで「JR後閑駅」「JR土合駅」と、駅周辺を希望する意見が多かった。利用できる（利用回数が増える）支援については、「ポートの増設、エリアの拡大」が73%で最も多かった。

✓ 今後サイクルポートを増やして欲しい場所（複数回答可）



✓ どのような支援があれば利用できる（利用回数が増える）か（複数回答可）



3 アンケート

ほぼ毎日通勤で利用している。試行後は是非設置して欲しい。5分刻みで精算出来ると助かります。

アプリのダウンロード後にユーザー登録、支払い方法の登録、貸出のやり方は少し戸惑いました。

愛称ができれば、地元や観光客の認知度は上がり、利用者促進につながると思います。

水上駅のポートの場所の前に車が止まっていて、返却しにくかった。目の前には車は駐車できないようにした方がよいと思います。

谷川温泉は現在路線バスがないため、利用は最適だと思いました。また自動車の交通量も少ないので走りやすかったです。

谷川岳の一ノ倉沢の電気バスがいつもいっぱいになっているので、そこに自転車を置いた方がよい。

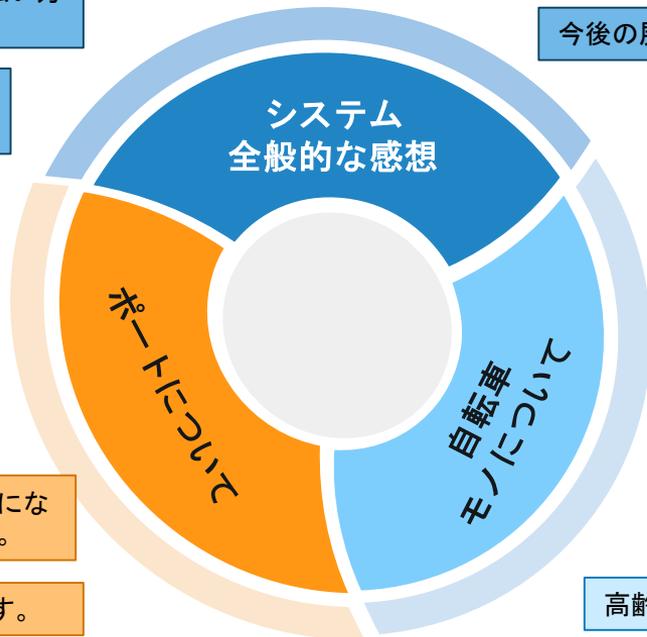
ポートの増設とエリアの拡大を希望します。

車では普段行かない道にも入れたので観光面でも良いと思いました。今後もし是非導入していただくと有り難いです。また上毛高原駅や後閑駅周辺に設置していただくと更に便利だと思います。

支払い方法について

- ・支払いがクレジットカードだけのようでは利用出来ませんでした。電子マネーの利用ができると気軽にレンタルできると思います。
- ・個人情報流出への安全性の観点から電子マネーとの連動の方がより安心感がありました。
- ・クレジットカード決済の他に、Suicaでも利用できるポート、システムを導入してください。
- ・クレジットカードは持ちたくないのに電子マネーが使えれば利用したいです。

今後の展開に期待しています。



電動自転車に乗ったことがなかったので、電動自転車の素晴らしさを知れて良かったです。結構、遠くまで行けそうな気がします。

個体によって錆びていて、サドルの上下調整が出来なかったです。

前橋市コグベのように、マウンテンバイクタイプを導入して欲しいです。

安全確保のため、「デュアルドライブ式（両輪駆動方式）」を導入して欲しいです。

高齢者向けの3輪バイクなどあれば良いと思います。

タイヤの空気入れの用意をして欲しいです。

QRコードのプレートが結露して読み込めないものがありました。

4 実証実験 総括

4-1 実証実験の評価

【利用者の評価】

約2ヶ月ほどの短い実証実験期間であったが、利用開始から順調に会員数を伸ばし、1日あたり約6.5回の利用があった。今後の利用については96%の人が「利用したい」と回答したことから、利用者に好評のサービスであったと言える。

【公共交通の機能補完の役割】

利用回数をポート別に比較すると、「JR水上駅」を起着地とする利用が75%を占めており、駅から目的地までの移動手段として、公共交通の機能補完の役割を果たしたと考えられる。

【観光に有効な移動手段】

利用目的については観光が約7割を占めており、交通手段が限られる観光客の足として有効な手段だと期待される。

【シェアサイクルによる地域活性化】

利用者アンケートではシェアサイクルの利用によって「行動範囲が広がる」、「観光の幅が広がる」の回答が多く、新たな流動が生まれていると考えられる。シェアサイクルの目的である「回遊性を高める」効果が期待される。

4-2 今後の課題と方向性

【ニーズに応じたサイクルポートの拡充】

利用者アンケートの「今後どのような支援があれば利用できる（利用回数が増える）か」について、約7割の人が「ポートの増設、エリアの拡大」と回答しており、駅前ポートや谷川岳の充実を求める声が多かった。このようなニーズに応じたサイクルポートの拡充が必要である。

【利用実績】

コロナ禍で観光客が少ない状況であったが、平日・休日ともに安定した利用があった。今後ポートの増設や、継続した事業展開をしていくためには、さらに利用回数と利用時間を伸ばしていく必要がある。サイクルポートによっては、自転車の回転率に差があったため、利用頻度の高いポートに自転車台数を増やすなど、さらなる検討が必要である。

【週末、休日中の自転車台数の管理】

観光目的の需要が多いため、観光客の集中する週末や休日にかけて自転車の台数の動きが大きい。複数人での利用も多く、台数が一度に動くこともあるため、休日中や休日後の再配置は必須である。自転車の台数不足での利用機会損失や、返却可能なポートが不足する状況を防ぐため、台数調整の精度の向上や再配置方法の仕組みを検討する必要がある。