

国土交通政策研究 第99号

地域交通における自転車の活用に関する調査研究

2011年6月
国土交通省 国土交通政策研究所

はじめに

環境にやさしく、健康によく、さらに高い利便性を有している自転車が注目されています。国土交通政策研究所では、「高い利便性」に注目し、公共交通機関である鉄道の端末交通として利活用し、「鉄道利用者の利便性向上」や「鉄道の活性化」について検証することとした。

具体的には、既存の統計資料等から駅周辺における自転車利用や駐輪場の現状等について整理し、課題や対応策を取りまとめた。そして、対応策の一つとして、鉄道駅に近接してポートが整備されている都市部のレンタサイクルを取り上げ、レンタサイクル利用者へのアンケート調査と事業者へのヒヤリングを実施し、レンタサイクルの利用実態や導入効果を整理した。

本調査研究の実施に当たっては、世田谷区、阪急電鉄株式会社等の関係者の方々にご協力いただいた。鈴木美緒氏（東京工業大学 助教）にご指導いただいた。ここに記して感謝の意を表したい。また、調査・分析作業についてパシフィックコンサルタンツ株式会社の中嶋氏、鷺森氏、中込氏、桂田氏が行った。

この調査研究結果が、企業や地方公共団体等にとってレンタサイクルの導入検討のきっかけとして活用していただければ幸いである。

2011年6月

総括主任研究官 増田 直樹

研究官 井上 延亮

キーワード：レンタサイクル、鉄道、駅、端末交通手段、利用実態

調査研究の流れ

本調査研究は、下記の流れで実施した。

【1】 駅周辺の自転車利用の現状及び課題の整理

既存の統計資料等から駅周辺における自転車利用や駐輪場の現状等について整理し、課題をとりまとめる。

1.1 鉄道と自転車の連携状況

○首都圏及び関西圏の鉄道駅を対象に、交通モード別のアクセス・イグレスの状況を整理することから、鉄道と自転車の連携状況を把握する。



1.2 駅周辺における自転車利用の現状

○鉄道と自転車の連携は大別して「アクセス利用」「イグレス利用」で異なることが分かった。そこで、駅周辺における自転車利用について、利用実態の多いアクセス利用を中心に整理するとともに、イグレス交通手段としての自転車利用の提供の可能性について整理する。



1.3 鉄道駅へのモビリティ向上を目指した自転車利用の方向性

○ここまで整理した「アクセス利用の現状」「イグレス利用の可能性」の検討結果から、鉄道駅周辺における自転車利用の課題を踏まえ、鉄道と自転車の連携強化を目指した今後の基本方針とその対応方策の方向性を取りまとめる。



【2】 駅レンタサイクルシステムに関する事例調査

首都圏及び関西圏において、鉄道駅（周辺）で運営されているレンタサイクル事業について、事業スキームや運営状況等について整理する。

2.1 レンタサイクルシステム導入事例の把握・整理

○既存資料をもとに、首都圏及び関西圏における既存のレンタサイクル事業（鉄道利用者の利用が想定されるレンタサイクル事業）の現状や動向を把握・整理する。



2.2 事例分析

○首都圏及び関西圏の代表的なレンタサイクル導入事例として、世田谷コミュニティサイクルと阪急レンタサイクルを対象に、レンタサイクルの導入による鉄道利用促進の可能性や事業展開の方向性を探る。



2.3 事例調査結果

○2.1、2.2 をもとに、鉄道と連携を図ったレンタサイクル導入の効果や事業展開の方向性をとりまとめる。



2.4 今後の検討課題

○2.3 の結果を踏まえ、今後検討が必要と考えられる課題を整理する。

— 目 次 —

本編

1. 駅周辺の自転車利用の現状及び課題の整理	1
1.1 鉄道と自転車の連携状況	2
1.2 駅周辺における自転車利用の現状	3
1.2.1 アクセス利用の現状	3
1.2.2 イグレス利用の可能性	26
1.3 鉄道駅へのモビリティ向上を目指した自転車利用の方向性	29
2. 駅レンタサイクルシステムに関する事例調査	32
2.1 レンタサイクルシステム導入事例の把握・整理	33
2.2 事例分析	41
2.2.1 事例分析の概要	41
2.2.2 世田谷コミュニティサイクルの分析	44
2.2.3 阪急レンタサイクルの分析	70
2.2.4 事例分析結果	93
2.3 事例調査結果	100
2.4 今後の検討課題	105

参考資料

1. アンケート調査表	
世田谷区	参-1
・世田谷コミュニティサイクル（経堂駅・桜上水駅）	
・世田谷区駐輪場（経堂駅・桜上水駅）	
阪急電鉄	参-9
・阪急レンタサイクル（西宮北口駅・三国駅）	
・阪急駐輪センター（西宮北口駅・三国駅）	
2. ヒアリング記録	
世田谷区	参-17
阪急電鉄	参-27

1. 駅周辺の自転車利用の現状及び課題の整理

本章では、自転車との連携による鉄道を中心とした公共交通の利用促進を図る上での課題や対策の方向性を整理することを目的とする。

そこで、既存統計資料から首都圏及び関西圏の自転車利用の傾向を把握するとともに、鉄道駅周辺における駐輪対策等について特徴的な事例を参考に、効率的な駐輪場整備、駐輪需要の調整、沿線地域との連携等の観点から、公共交通の利用促進を図る上での課題及び対策の方向性を整理する。

本章の流れを以下に示す。

1.1 鉄道と自転車の連携状況

- 首都圏及び関西圏の鉄道駅を対象に、交通モード別のアクセス・イグレスの状況を整理することから、鉄道と自転車の連携状況を把握する。



1.2 駅周辺における自転車利用の現状

- 鉄道と自転車の連携は大別して「アクセス利用」「イグレス利用」で異なることが分かった。そこで、駅周辺における自転車利用について、利用実態の多いアクセス利用を中心に整理するとともに、イグレス交通手段としての自転車利用の提供の可能性について整理する。

1.2.1 アクセス利用の現状

- ・鉄道駅までの自転車利用（駅利用者のアクセス利用）を対象に、全国的な傾向及び特徴的な鉄道駅周辺における自転車利用の実態を把握し、現状を整理する。

1.2.2 イグレス利用の可能性

- ・鉄道駅からの自転車利用（駅利用者のイグレス利用）を対象に、現状から駅からの移動に対する自転車利用のサービス提供の可能性を整理する。



1.3 鉄道駅へのモビリティ向上を目指した自転車利用の方向性

- 鉄道駅周辺における自転車利用の課題を踏まえ、鉄道と自転車の連携強化を目指した今後の基本方針とその対応方策の方向性を取りまとめる。



関連する検討事項

第2章 駅レンタサイクルシステムに関する事例調査

本章で整理した「鉄道駅周辺における自転車利用の課題と対応方策の方向性」の内、レンタサイクル事業について、連携強化の視点で詳細の分析を行う。

図 1-1 駅周辺の自転車利用の現状及び課題の整理の検討フロー

1.1 鉄道と自転車の連携状況

鉄道駅を対象に、交通モード別のアクセス・イグレスの状況を整理することから、鉄道と自転車の連携状況を把握する。

首都圏及び関西圏の鉄道駅端末交通手段の分担率をアクセス（自宅～駅）・イグレス（駅～目的地）別に見てみると、

- ・アクセス利用：徒歩が50～60%程度、次いで自転車が20～25%程度と多い。
- ・イグレス利用：徒歩が85%程度、次いでバスが7～8%程度、自転車は数%と少ない。

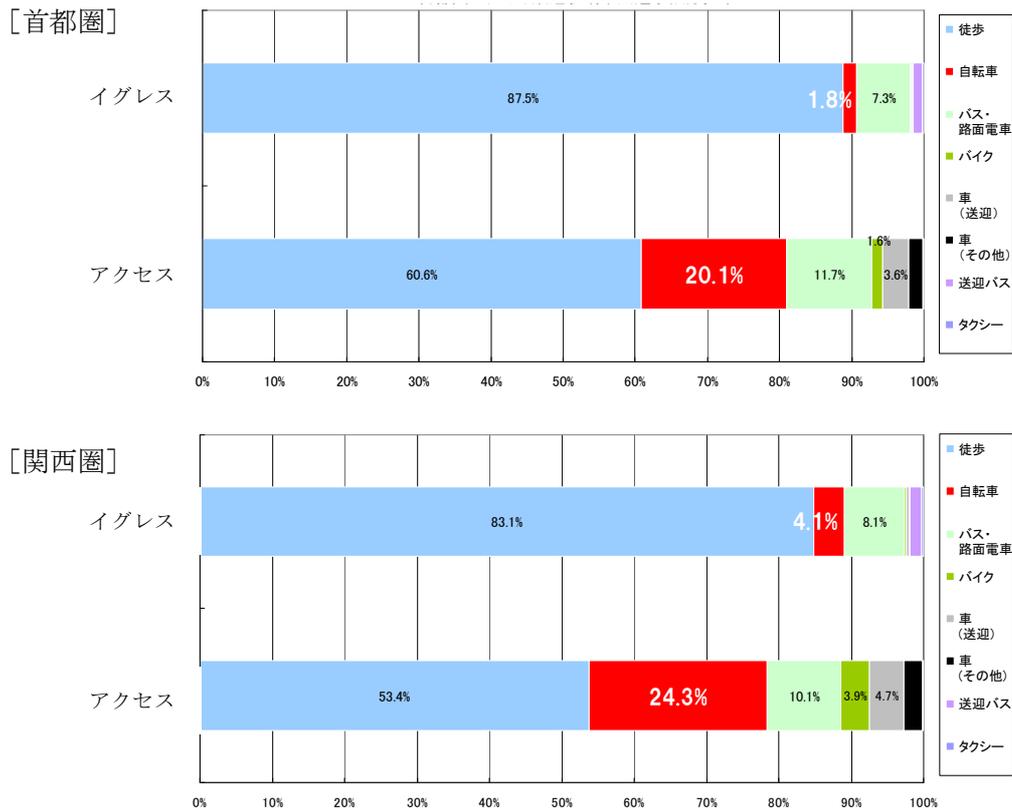


図 1-2 鉄道駅端末交通手段の分担率（アクセス・イグレス別）

以上のことから、

- ・鉄道駅への端末交通手段として、自転車は徒歩に次いで多く、重要な役割を果たしている。
- ・アクセス利用とイグレス利用では、利用実態が異なる。

<鉄道と自転車の連携状況>

- ① 駅までの移動手段（アクセス利用）は、徒歩に次いで利用が多く、重要な役割を担っていると考えられ、更なる連携強化に向けた取組が重要と考えられる。
- ② 駅からの移動手段（イグレス利用）は、現地で自転車を利用できる駅が限られているため、連携強化を目指した鉄道駅での自転車利用サービスの提供の可能性を検討することが考えられる。

1.2 駅周辺における自転車利用の現状

前述したとおり、鉄道と自転車の連携は大別して「アクセス利用」「イグレス利用」で異なることが分かった。そこで、駅周辺における自転車利用について、利用実態の多いアクセス利用を中心に整理するとともに、イグレス交通手段としての自転車利用の提供の可能性について整理する。

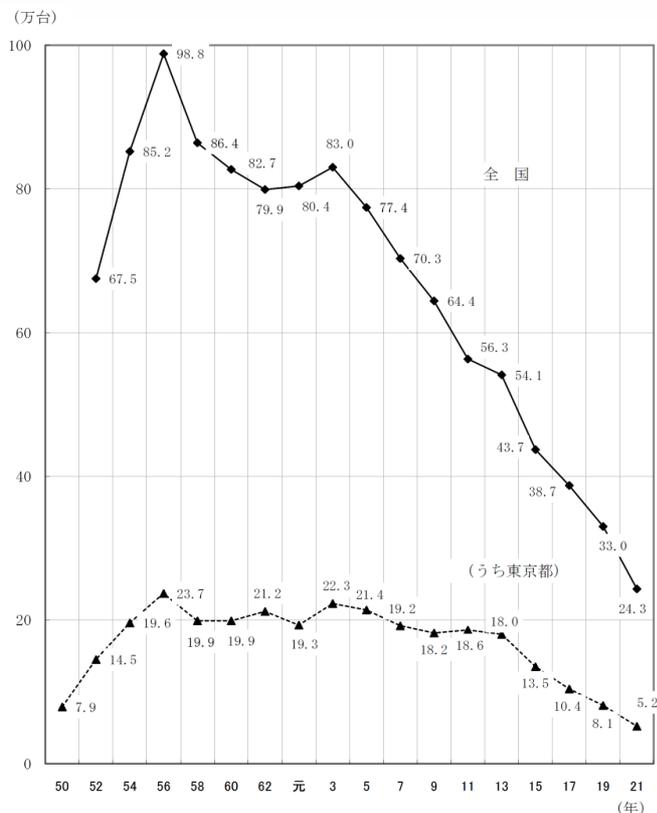
1.2.1 アクセス利用の現状

鉄道駅までの移動に着目して、鉄道駅周辺における自転車利用の実態を把握、整理する。

(1) 全国の放置自転車の実態整理

① 全国的な傾向

・放置自転車台数は、平成3年以降、減少しており、平成21年で24万台となっている。



注1) 昭和50年は全国市長会調査、昭和52年から平成11年までは総務庁調査による。
 注2) 調査対象は、昭和50年は市・区のみであるが、昭和52年以降は三大都市圏内の町村も含む。
 注3) 調査時点は、各年につき10～11月の晴天の平日、概ね午前11時頃を基準としている。

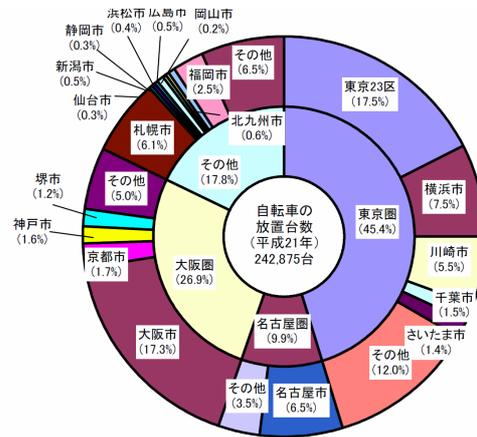
出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果／平成22年3月(内閣府)より引用

図 1-3 全国・東京都の駅周辺における放置自転車台数の推移

以上のことから、

- i) これまでの放置自転車対策により一定の成果を得ているものの、未だ24万台が残っており、新たな放置自転車対策の展開が考えられる。

- ・放置自転車の都市圏別割合では、東京圏(45.4%)、大阪圏(26.9%)、名古屋圏(9.9%)となっており、東京圏(首都圏)と大阪圏(関西圏)で合計約70%以上となっており、引き続き放置自転車対策の推進が必要と考えられる。
- ・東京圏、大阪圏における鉄道駅周辺では、例えば梅田駅、横浜駅、上野駅等、市街化の進展により駅周辺が開発されており、用地確保が困難となっている可能性がある。
- ・鉄道と自転車の連携強化や歩行者の安全性確保の観点から、さらに効率的な放置自転車対策が望まれる。



		(平成21年)										
全体		政令指定都市計	東京圏							その他		
			東京23区	横浜市	川崎市	千葉市	さいたま市	その他				
放置台数	242,875	134,972 (55.6%)	110,249 (45.4%)	42,485 (17.5%)	18,237 (7.5%)	13,385 (5.5%)	3,555 (1.5%)	3,505 (1.4%)	29,082 (12.0%)			
放置箇所数	771	380 (49.3%)	373 (48.4%)	164 (21.3%)	61 (7.9%)	27 (3.5%)	16 (2.1%)	8 (1.0%)	97 (12.6%)			
名古屋圏		名古屋圏		大阪圏			その他					
		名古屋市	その他	大阪市	京都市	神戸市	堺市	その他				
放置台数	24,071	15,666 (65.1%)	8,405 (35.0%)	65,232 (26.9%)	41,987 (17.3%)	4,200 (1.7%)	3,990 (1.6%)	3,001 (1.2%)	12,054 (5.0%)			
放置箇所数	53	37 (69.6%)	16 (30.2%)	201 (38.1%)	101 (19.4%)	21 (3.9%)	22 (4.1%)	9 (1.6%)	48 (8.9%)			
その他		その他		その他		その他		その他				
		札幌市	仙台市	新潟市	静岡市	浜松市	広島市	岡山市	北九州市	福岡市	その他	
放置台数	43,323	14,766 (34.1%)	669 (1.5%)	1,107 (2.6%)	629 (1.4%)	1,011 (2.3%)	1,145 (2.6%)	384 (0.9%)	1,548 (3.6%)	6,187 (14.3%)	15,877 (36.5%)	
放置箇所数	144	40 (27.8%)	3 (2.1%)	2 (1.4%)	3 (2.1%)	1 (0.7%)	5 (3.5%)	1 (0.7%)	8 (5.6%)	15 (10.4%)	66 (45.8%)	

注) 調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果／平成22年3月(内閣府)より引用

図 1-4 政令指定都市及び東京都特別区における自転車の放置台数

表 1-1 放置台数の多い市区町村・主な駅 (H21) (左)、多い鉄道駅 (H19・H17) (中、右)

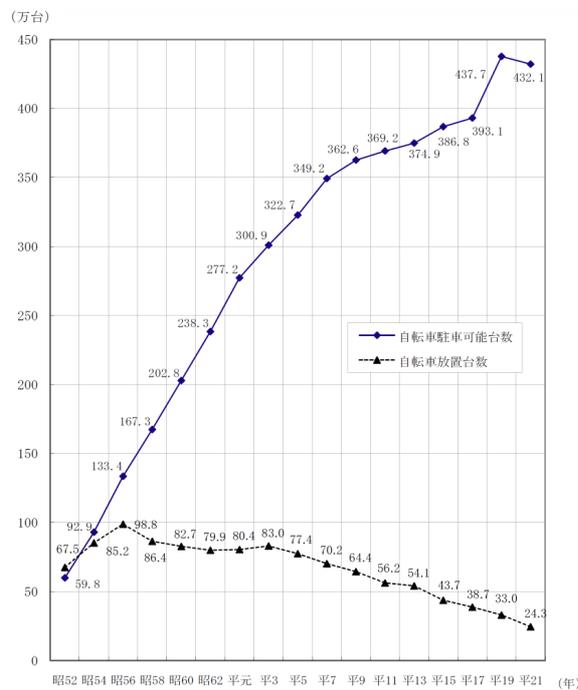
(平成21年)				(平成19年)				(平成17年)			
順位	市区町村名	主な駅	放置台数	順位	駅名	市区町村名	放置台数	順位	駅名	市区町村名	放置台数
1	大阪府 大阪市	梅田(大阪市営)、動物園前(大阪市営)	41,987	1	名古屋	名古屋市	2,799	1	名古屋	名古屋市	3,194
2	神奈川県 横浜市	石川町(JR東日本)、横浜(JR東日本)	18,237	2	京急川崎	川崎市	2,345	2	大阪	大阪市	3,166
3	愛知県 名古屋市	名古屋(JR東海)、栄(名古屋市営)	15,666	3	赤羽	北区	2,145	3	新大阪	大阪市	2,943
4	北海道 札幌市	大通(札幌市営)、札幌(JR北海道)	14,766	4	大阪	大阪市	1,973	4	武蔵溝ノ口・溝の口	川崎市	2,640
5	神奈川県 川崎市	元住吉(東急)、武蔵新城(JR東日本)	13,385	5	栄	名古屋市	1,935	5	新潟	新潟市	2,494
6	福岡県 福岡市	中州川端(福岡市営)、博多(JR九州)	6,187	6	動物園前	大阪市	1,933	6	千葉	千葉市	2,276
7	愛知県 大府市	大府(JR東海)、共和(JR東海)	5,183	7	新大阪	大阪市	1,927	7	栄(栄町)	名古屋市	2,092
8	東京都 台東区	上野(JR東日本・東京メトロ・京成)	4,354	8	和光市	和光市	1,702	8	武蔵新城	川崎市	2,073
9	東京都 中央区	東京(JR東日本)、馬喰町・馬喰横山・東日本橋(JR東日本ほか)	4,340	9	平塚	平塚市	1,672	9	元住吉	川崎市	1,995
10	京都府 京都市	京都(JR西日本)、嵐山(阪急)	4,200	10	元住吉	川崎市	1,642	10	池袋	豊島区	1,863

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果／平成22年3月(内閣府)より引用

以上のことから、

- ii) 首都圏、関西圏では、依然として多くの放置自転車が発生している。

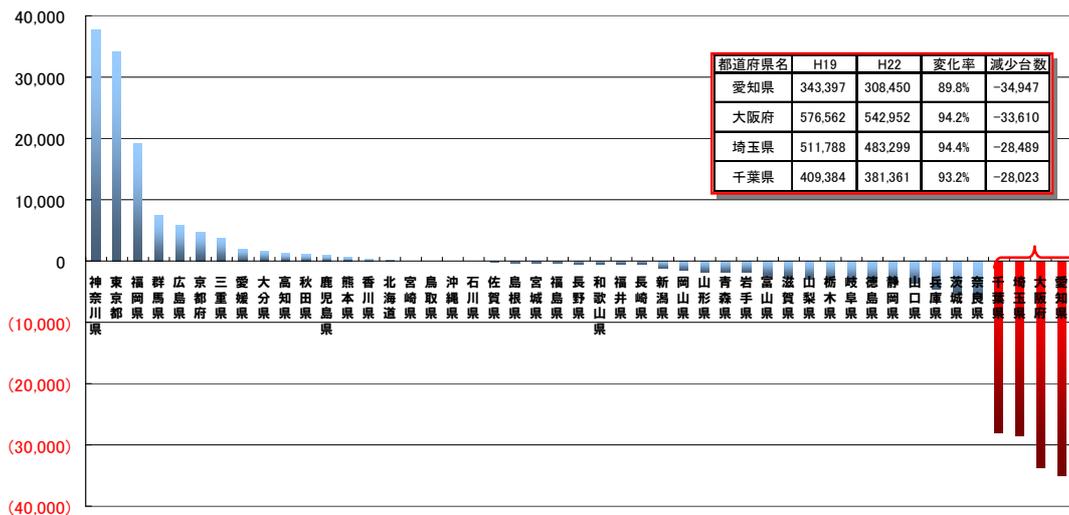
- ・自転車駐車可能台数(駐輪場の整備)は、平成7年までは約20万台ずつ整備していたものの、その後は約5万台に減少しており、平成19年から21年では初めて減少している。
その内訳は愛知県や大阪府、埼玉県、千葉県といった大都市圏の都市である。
- ・自転車放置台数は、自転車駐車可能台数の推移とは異なり、経年的に約8万台程度減少している。



注1) 平成11年以前の数値は、総務庁「駅周辺における放置自転車等の実態調査について」による。
 注2) 調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。
 注3) 調査時点は、放置台数は10～11月の晴天の平日の午前11時頃を基準とし、自転車駐車可能台数は8月末時点。

出典: 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果/平成22年3月(内閣府)より引用

図 1-5 駅周辺における自転車の放置台数と駅周辺の自転車等駐車場における自転車駐車可能台数の推移



出典: 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果/平成22年3月(内閣府)より作成

図 1-6 都道府県別駐輪場収容台数の変化 (H19 から H21)

以上のことから、

- iii) 駐輪場の整備の限界とそれ以外の対策の継続的な実施が必要と考えられる。

② 現状の放置自転車に対する基本認識

これまでの傾向を踏まえ、現状の放置自転車について以下の通り、考えられる。

<現状の放置自転車に対する基本認識>

- ・ 前述した通り、全国各地で自転車は鉄道駅端末交通手段の重要な交通モードであることが考えられる一方で、いまだ放置自転車が存在し、対策が求められている。
- ・ 特に、首都圏、関西圏には全国の放置自転車の約70%以上が集中しており、より効率的な対策が望まれる。

(2) 事例分析

前述したとおり、主に首都圏、関西圏でより効率的な放置自転車対策が望まれている。そこで、鉄道駅周辺の自転車利用の実態を把握するために、既存統計資料を用いた集計、分析を行う。そして、首都圏、関西圏の鉄道駅の中から特徴的な鉄道駅を抽出し、統計資料では見えない駐輪場の整備状況や土地利用を整理する。

① 既存統計資料を用いた傾向分析

首都圏及び関西圏の鉄道駅利用者について、鉄道駅までの交通手段を整理している「大都市交通センサス（平成17年度）」、及び鉄道駅周辺の駐輪実態を整理している「駅周辺における放置自転車等の実態調査結果（平成21年度調査結果）」を用いて、首都圏、関西圏の全鉄道駅を対象に以下の3つの視点で傾向を分析する。

<分析の視点>

- i) 鉄道駅アクセスの自転車利用の状況
- ii) 放置自転車台数の状況
- iii) 駐輪場の整備状況

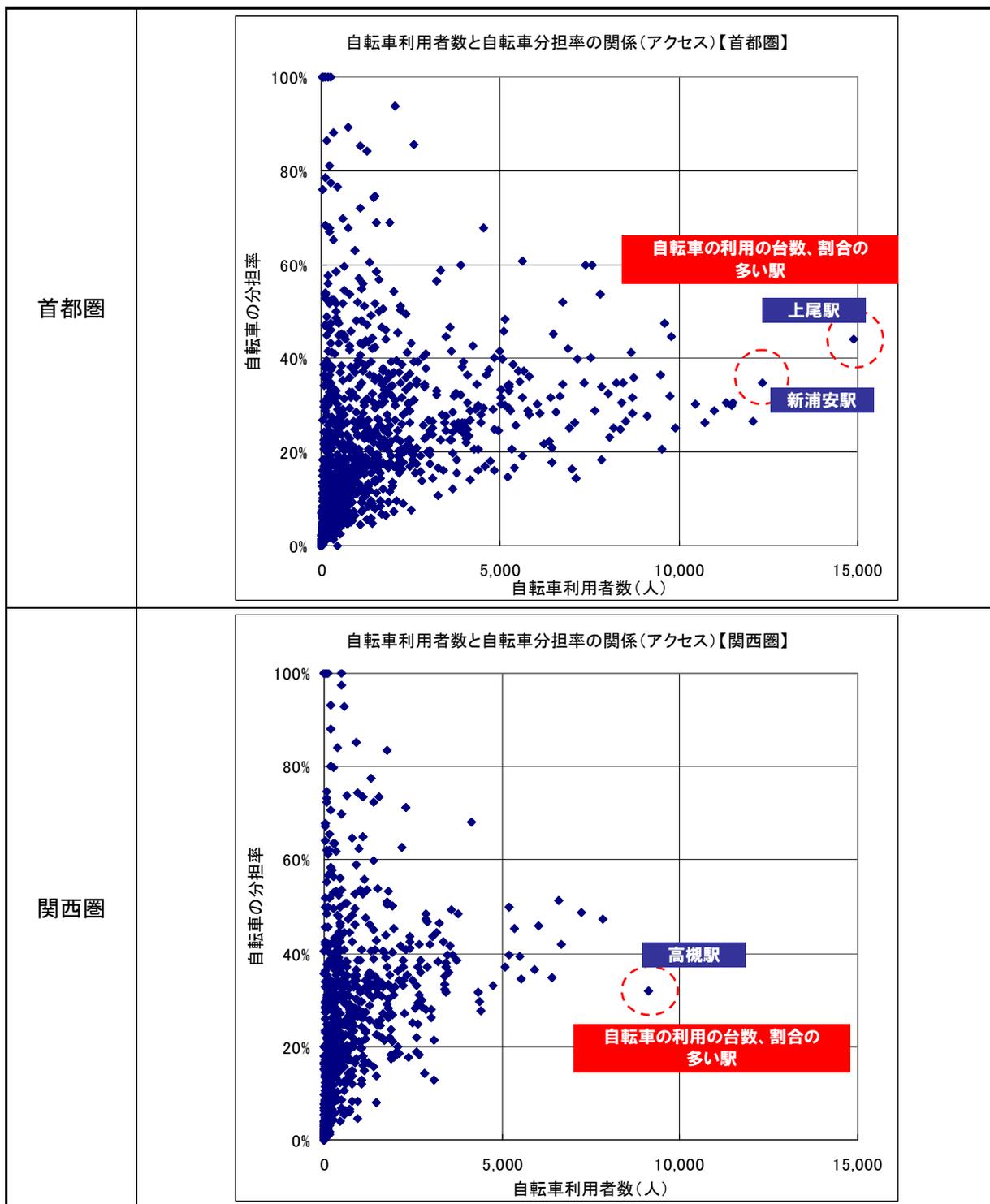
i) 鉄道駅アクセスの自転車利用の状況

鉄道の末端交通手段として自転車を利用する人が多い鉄道駅は、必ずしも分担率が高くなく、他の交通手段の整備された比較的規模の大きな駅であることが考えられる。

?自転車利用の多い鉄道駅では、分担率が首都圏で概ね 20~40%、関西圏で 30~50%程度である。

・首都圏の方が関西圏よりも分担率が低く、自転車利用者の多い駅が多い。

⇒**鉄道駅への末端交通手段として自転車利用の多い鉄道駅は、【上尾駅】【新浦安駅】【高槻駅】**



出典:平成 17 年 大都市交通センサスより集計

図 1-7 駅別自転車分担率と自転車利用台数

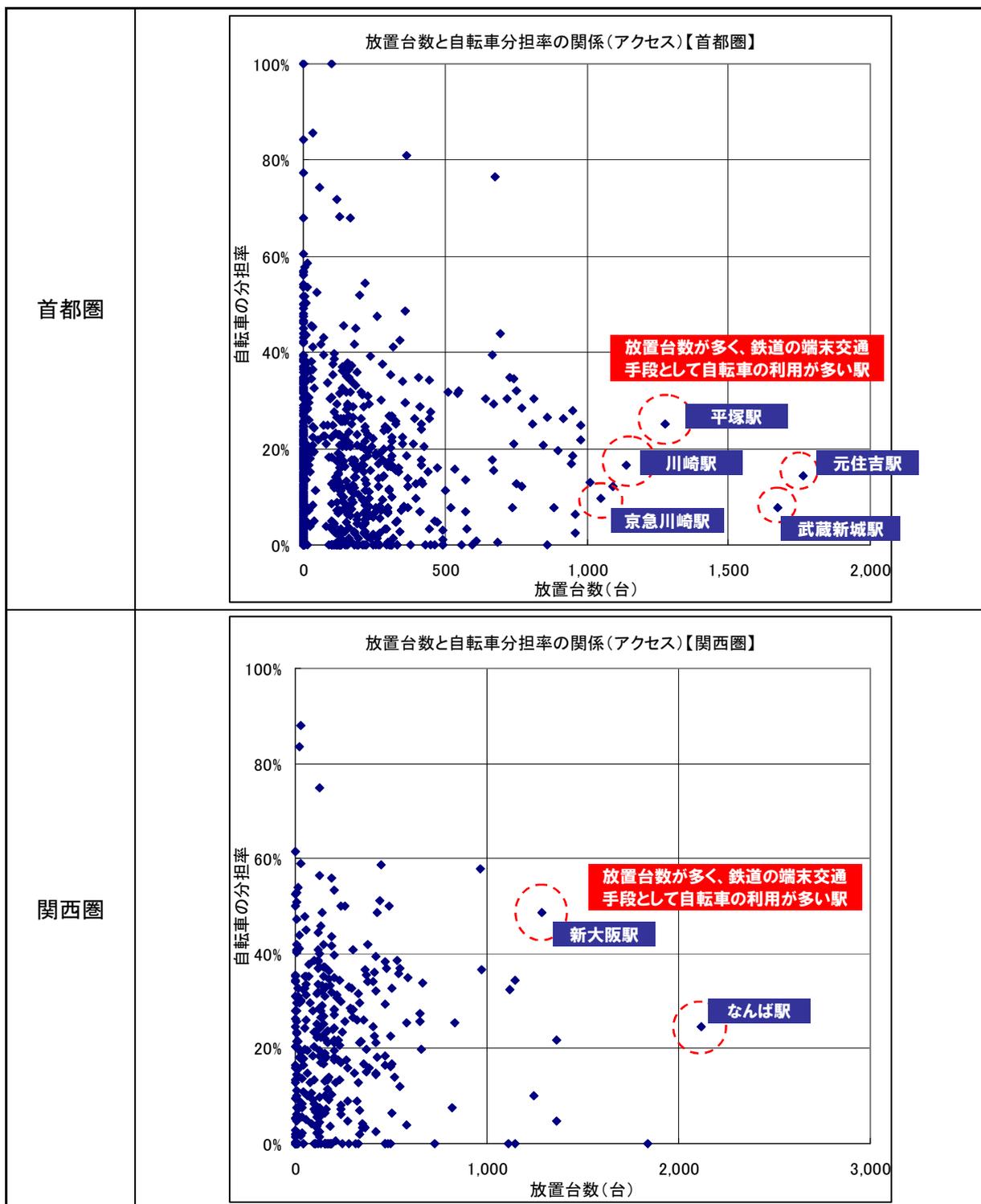
ii) 放置自転車台数の状況

自転車の放置台数が多い駅は、分担率が高くなく、駅周辺施設利用者と混在していることが考えられる。

・放置台数は、自転車の分担率の低い駅ほど多い傾向がある。

⇒**放置台数が多く、鉄道の端末交通手段として自転車利用が多い駅は、**

【元住吉駅】【武蔵新城駅】【平塚駅】【川崎駅】【京急川崎駅】【なんば駅】【新大阪駅】



出典:平成 17 年 大都市交通センサス・駅周辺における放置自転車等の実態調査結果(平成 22 年 3 月)より集計

図 1-8 駅別自転車分担率と放置台数

駅周辺の放置自転車は、人口の集積する中心都市であり、駅周辺に商業施設等が集積する比較的規模の大きい駅に多い。

- ・駅周辺に放置自転車の多い自治体は大阪市、横浜市、名古屋市、札幌市と中心都市である。
- ・放置自転車の多い駅は、栄駅、難波駅等の周辺に商業施設が集積する鉄道駅である。

⇒**放置自転車の多い地方自治体の中で放置台数の多い鉄道駅は、**

【横浜市(石川町駅、横浜駅)】【川崎市(元住吉駅、武蔵新城駅)】【大阪市(梅田駅、動物園前駅)】

表 1-2 放置自転車台数の多い市町村、駅

(平成21年)				(平成21年)				
順位	市区町村名	主な駅	放置台数	順位	駅名	市区町村名	事業者名	放置台数
1	大阪府 大阪市	梅田(大阪市営)、動物園前(大阪市営)	41,987	1	大府	大府市	J R東海	2,737
2	神奈川県 横浜市	石川町(J R東日本)、横浜(J R東日本)	18,237	2	共和	大府市	J R東海	2,446
3	愛知県 名古屋市	名古屋(J R東海)、栄(名古屋市営)	15,666	3	栄	名古屋市	名古屋市営、名鉄	2,220
4	北海道 札幌市	大通(札幌市営)、札幌(J R北海道)	14,766	4	難波	大阪市	大阪市営	2,119
5	神奈川県 川崎市	元住吉(東急)、武蔵新城(J R東日本)	13,385	5	動物園前	大阪市	大阪市営	1,842
6	福岡県 福岡市	中州川端(福岡市営)、博多(J R九州)	6,187	6	元住吉	川崎市	東急	1,762
7	愛知県 大府市	大府(J R東海)、共和(J R東海)	5,183	7	武蔵新城	川崎市	J R東日本	1,675
8	東京都 台東区	上野(J R東日本・東京メトロ・京成)	4,354	8	大通	札幌市	札幌市営	1,565
9	東京都 中央区	東京(J R東日本)、馬喰町・馬喰横山・東日本橋(J R東日本ほか)	4,340	9	肥後橋	大阪市	大阪市営	1,367
10	京都府 京都市	京都(J R西日本)、嵐山(阪急)	4,200	10	九条	大阪市	大阪市営	1,365
11	東京都 板橋区	板橋区役所前駅(都営)、成増・地下鉄成増(東京メトロ・東武)	4,063	11	名古屋	名古屋市	J R東海、名古屋市営、名鉄、近鉄	1,342
12	兵庫県 神戸市	神戸(J R西日本)、新長田(J R西日本)	3,990	12	札幌	札幌市	J R北海道、札幌市営	1,324
13	千葉県 船橋市	船橋(J R東日本)、東中山(京成)	3,742	13	新大阪	大阪市	大阪市営	1,288
14	東京都 港区	田町(J R東日本)、麻布十番(都営)	3,566	14	鶴舞	名古屋市	J R東海、名古屋市営	1,281
15	千葉県 千葉市	西千葉(J R東日本)、検見川浜(J R東日本)	3,555	15	平塚	平塚市	J R東日本	1,278
16	埼玉県 さいたま市	大宮(J R東日本)、武蔵浦和(J R東日本)	3,505	16	本町	大阪市	大阪市営	1,246
17	千葉県 市川市	市川塩浜(J R東日本)、行徳(東京メトロ)	3,166	17	大阪ビジネスパーク	大阪市	大阪市営	1,145
18	千葉県 松戸市	松戸(J R東日本・新京成)、秋山(北総鉄道)	3,121	17	淡路	大阪市	阪急	1,145
19	大阪府 堺市	堺東(南海)、堺市(J R西日本)	3,001	19	川崎	川崎市	J R東日本	1,138
20	兵庫県 尼崎市	立花(J R西日本)、園田(阪急)	2,815	20	堺東	堺市	南海電鉄	1,122
21	東京都 新宿区	新宿(J R東日本・都営・東京メトロ・小田急・京王)	2,554	21	四ツ橋	大阪市	大阪市営	1,110
22	東京都 文京区	春日(都営)、護国寺(東京メトロ)	2,498	22	久屋大通	名古屋市	名古屋市営	1,102
23	東京都 北区	赤羽(J R東日本)、王子(J R東日本・東京メトロ)	2,420	23	二子新地	川崎市	東急	1,092
24	東京都 葛飾区	新小岩(J R東日本)、立石(京成)	2,041	24	京急川崎	川崎市	京急	1,052
25	東京都 江東区	亀戸(J R東日本・東武)、門前仲町駅(都営・東京メトロ)	1,946	25	金山	名古屋市	J R東海、名鉄、名古屋市営	1,044
26	東京都 練馬区	豊島園駅(西武)、練馬駅(都営・西武)	1,929	26	浜松	浜松市	J R東海	1,011
27	東京都 大田区	蒲田駅(J R東日本・東急)、大森(J R東日本)	1,825	27	長岡	長岡市	J R東日本	1,000
28	東京都 日野市	豊田駅(J R東日本)、甲州街道駅(多摩都市モノレール)	1,712	28	松戸	松戸市	J R東日本	980
29	福岡県 北九州市	且過駅(北九州高速)、平和通駅(北九州高速)	1,548	28	赤羽	北区	J R東日本	980
30	東京都 豊島区	池袋駅(J R東日本・東京メトロ・西武・東武)、新大塚駅(東京メトロ)	1,533	30	梅田	大阪市	大阪市営	975

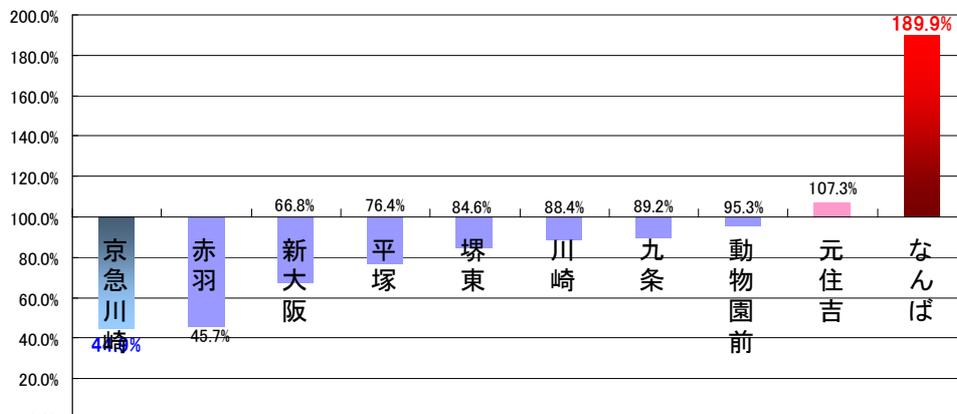
注)調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

注)調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

出典:駅周辺における放置自転車等の実態調査結果(平成22年3月)より

⇒**放置台数の平成19年からの増減に特徴のある鉄道駅として、**

急増した鉄道駅【なんば駅】、削減した鉄道駅【京急川崎駅】



出典:駅周辺における放置自転車等の実態調査結果(平成22年3月、平成20年9月)より両年ともに上位30駅データのみ

図 1-9 平成19年に対する平成21年値の比率

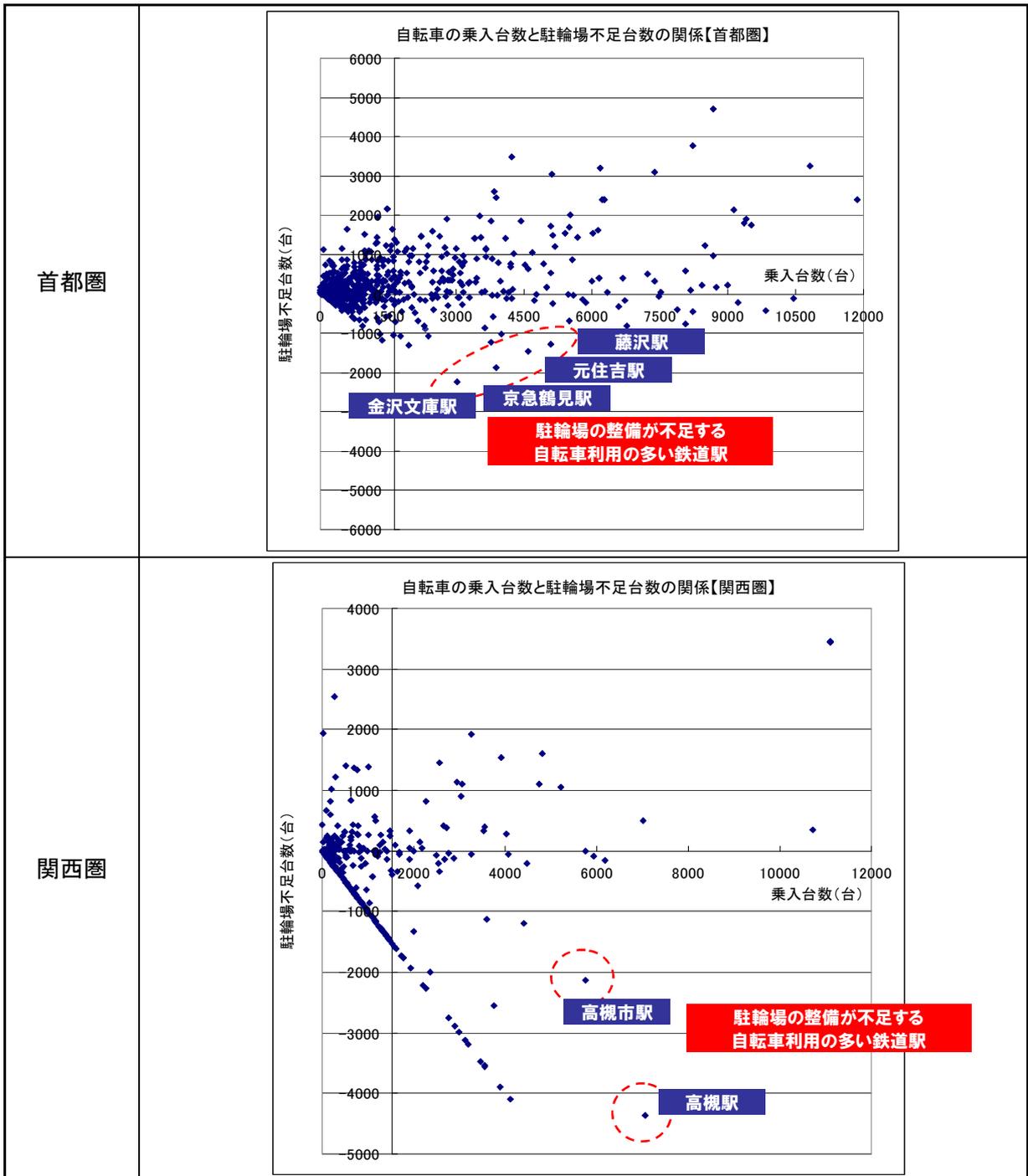
iii) 駐輪場の整備状況

首都圏では大半の鉄道駅で整備を進めているのに対して、関西圏では大幅に不足する駅があり、整備の進まない要因の解決策が必要と考えられる。

- ・首都圏では乗入台数の多い駅ほど駐輪場が整備されている一方で、関西圏では乗入台数の多い駅では充足している駅と大幅に不足する駅とに二分されている。
- ・特に首都圏では、乗入台数の多い駅ほど数千台多く整備している駅が比較的多い。

⇒ 自転車利用が多く、駐輪場の整備が不足している鉄道駅は、

【京急鶴見駅(JR 鶴見駅)】【元住吉駅】【藤沢駅】【金沢文庫駅】【高槻駅】【高槻市駅】



出典: 駅周辺における放置自転車等の実態調査結果(平成 22 年 3 月)より集計

図 1-10 駐輪場不足台数と自転車乗り入れ台数の分布

これまでの分析結果を整理すると、下記の通りである。

i) 鉄道駅アクセスの自転車利用の状況

- ・ 自転車利用者の多い鉄道駅は、必ずしも分担率が高くなく、他の交通手段の整備された比較的規模の大きな駅であることが考えられる。

⇒ 【上尾駅】 【新浦安駅】 **【高槻駅】**

ii) 放置自転車台数の状況

- ・ 放置台数の多い駅は、分担率が高くなく、駅周辺の施設利用者と混在していることが考えられる。

⇒ **【元住吉駅】** 【武蔵新城駅】 【平塚駅】 **【川崎駅】** **【京急川崎駅】** **【なんば駅】** 【新大阪駅】

- ・ 駅周辺の放置自転車は、人口の集積する中心都市であり、駅周辺に商業施設等が集積する比較的規模の大きい駅に多い。

⇒ 【横浜市（石川町駅、**横浜駅**）】 【川崎市（**元住吉駅**、武蔵新城駅）】 【大阪市（梅田駅、動物園前駅）】

iii) 駐輪場の整備状況

- ・ 首都圏では大半の鉄道駅で整備を進めているのに対して、関西圏では大幅に不足する駅があり、整備の進まない要因の解決策が必要と考えられる。

⇒ 【京急鶴見駅（JR 鶴見駅）】 **【元住吉駅】** 【藤沢駅】 【金沢文庫駅】 **【高槻駅】** **【高槻市駅】**

以上の結果を踏まえ、下記の鉄道駅について周辺の土地利用や駐輪場整備状況などを整理する。

表 1-3 事例分析の対象鉄道駅

対象都市圏	鉄道駅	立地自治体	参照先
首都圏	川崎駅・京急川崎駅	川崎市(神奈川県)	II-14~15
	元住吉駅		II-16~17
	横浜駅	横浜市(神奈川県)	II-18~19
関西圏	なんば駅 (大阪市営御堂筋線)	大阪市(大阪府)	II-20~21
	高槻・高槻市駅	高槻市(大阪府)	II-22~23

② 事例分析

上記の鉄道駅周辺の駐輪場整備状況や土地利用、及び立地する地方自治体の課題認識と対策の方向性を整理する。

i) 川崎駅・京急川崎駅(川崎市(神奈川県))

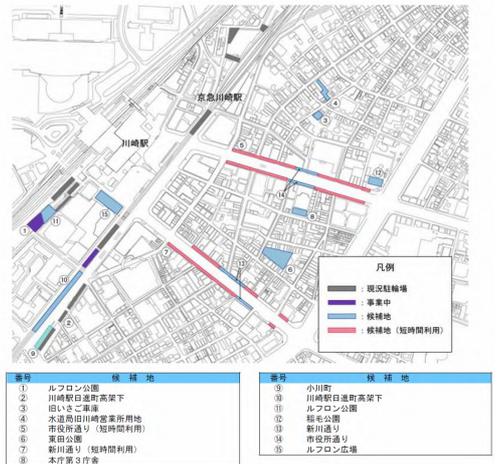
川崎駅・京急川崎駅周辺の状況、及び川崎市の対策などを整理する。

【1】鉄道駅周辺の状況							
鉄道駅乗降客数*		113,511(人/日)					
交通手段分担率* <small>(平成17年 大都市交通 センサス)</small>	乗車	人数	5,710	14,600	13,984	1,549	35,843
		割合	15.9%	40.7%	39.0%	4.3%	100.0%
	降車	人数	535	53,292	22,044	1,797	77,668
		割合	0.7%	68.6%	28.4%	2.3%	100.0%
駐輪場の整備状況* <small>(駅周辺における 放置自転車等の 実態調査結果 (H22.03))</small>	合計収容台数	11,983台					
	合計利用台数	11,030台(利用率92%)					
自転車利用実態* <small>(駅周辺における 放置自転車等の 実態調査結果 (H22.03))</small>	乗り入れ台数	13,220台					
	放置台数	2,190台					
	駐輪場不足台数	-1,237台					
鉄道駅の周辺状況 ・駐輪施設 (配置、規模、 形態) ・周辺土地利用	《周辺状況図》						
	<p>※各駐輪場の収容台数、形態、料金は、各自治体の公表資料、及び画像による識別により記載している。</p> <p>至横浜 川崎駅 京急川崎駅 至東京</p> <p>250m圏域 500m圏域 750m圏域</p> <p>JR東海道本線 JR京浜東北線 JR京浜東北線 JR京浜東北線</p> <p>至品川 至品川</p> <p>商店街 商店街 商店街</p> <p>至横浜 至品川</p> <p>国道15号</p> <p>—凡例— ■: 放置禁止区域</p>						
《状況写真(平成21年5月撮影)》							

※上記の整理は、「川崎駅」「京急川崎駅」の合計値

【2】鉄道駅周辺の対策等（地方自治体の取組 等）

<p>鉄道と自転車との連携方針</p>	<p>【適正な自転車利用の誘導】</p> <p>○自転車需要をマネジメントするという発想にたった公共交通機関への転換等を含めた総合的な自転車対策の推進</p> <p>⇒<交通体系を考慮したバス交通の利用促進></p> <ul style="list-style-type: none"> ・川崎区の主要な公共交通機関であるバス交通を将来にわたる交通手段として維持するため、更なる利便性の向上と利用促進を図り、自転車利用との有機的な連携についても検討
<p>駅周辺の課題</p>	<p>【課題Ⅰ】駅利用目的の自転車が集中</p> <p>（自転車利用者の7割以上が駅を利用し、そのうち通勤・通学目的での利用が約7割）</p> <p>【課題Ⅱ】駐輪場の収容台数の不足</p> <p>【課題Ⅲ】高密度に土地利用が図られている駅周辺では、用地の確保や整備費用の観点から、大規模な駐輪場の整備には限界</p> <p>【課題Ⅳ】駐輪場関連費用の増加に伴い、支出が収入を超過する状況での税負担の増加</p> <p>【課題Ⅴ】駐輪場の利用率の偏在</p> <p>（川崎駅新川通り自転車等駐車で216%と収容台数以上の自転車が駐輪）</p> <p>【課題Ⅵ】川崎駅東口周辺の自転車総需要が増加することが予想</p> <p>【課題Ⅶ】自転車利用者の違法駐輪や交通マナーの低下</p>
<p>現在の対策状況等</p>	<p><対策Ⅰ>コミュニティサイクル等の導入の可能性検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を自由に貸出・返却することができることにより、短時間移動の利便性の向上が図られるほか、また、効率的な運用により、1台の自転車を複数人で使用することで、1人が1台使用するのに比べ、駐輪場の必要台数や放置自転車の削減につながることも期待できる。 <p><対策Ⅱ>歩行者の安全に配慮した駐輪場整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が集中する駅周辺に設置するのではなく、歩行者の安全性に配慮した分散型の配置 <p><対策Ⅲ>公共用地を活用した整備(空閑地が少ないため)</p> <p><対策Ⅳ>利用者のニーズに対応した整備</p> <p><対策Ⅴ>鉄道事業者や民間事業者等の自主的な駐輪場整備を促進</p> <p><対策Ⅵ>交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進</p> <p><対策Ⅶ>駐輪場の利用促進【全市対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境・施設特性に応じた料金の導入 ・利用しやすい定期料金の設定 ・指定管理者制度の導入 <p><対策Ⅷ>公民連携による駐輪場整備促進【全市対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者による駐輪場の整備促進 ・鉄道事業者や商業施設事業者と連携した駐輪場整備などの取組推進



●短時間利用駐輪場（市役所通り・新川通り）の整備イメージ

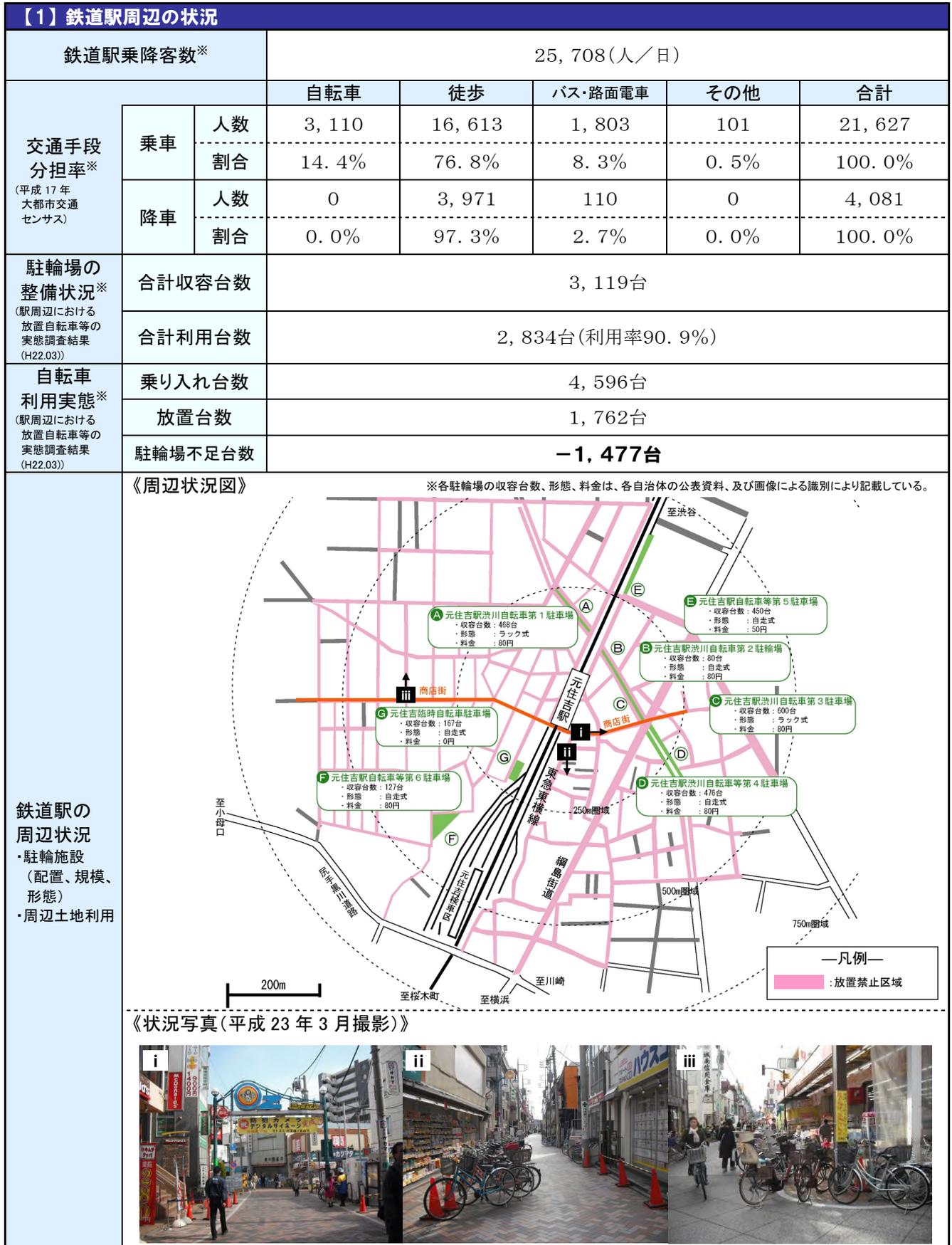


引用文献

- 【1】川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画（案）／平成22年5月
 【2】自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン／平成23年2月

ii)元住吉駅(川崎市(神奈川県))

元住吉駅周辺の状況、及び川崎市の対策などを整理する。



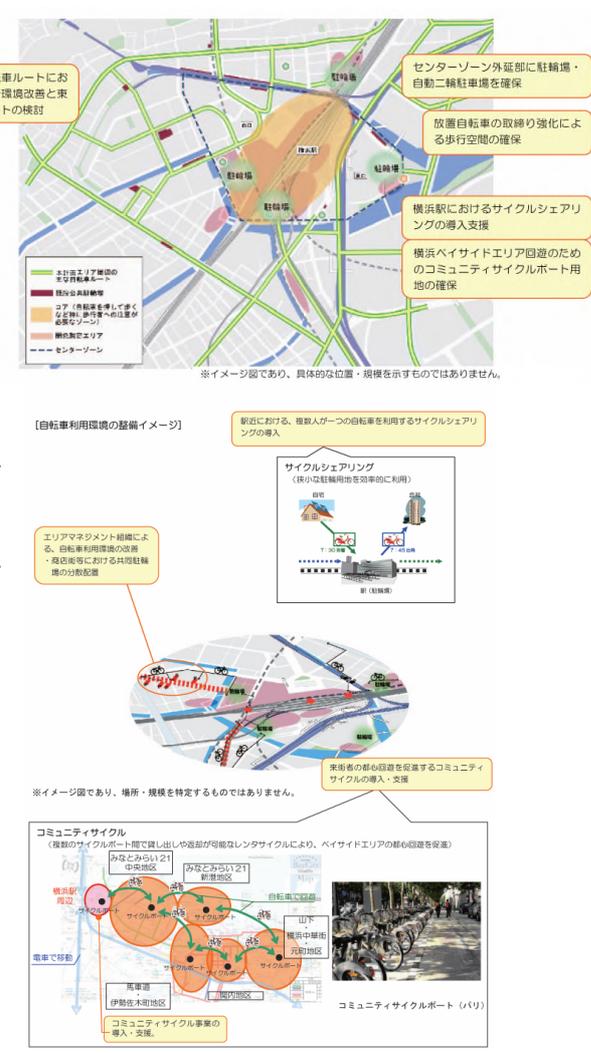
【2】鉄道駅周辺の対策等（地方自治体の取組 等）	
鉄道と自転車との連携方針	<p>【適正な自転車利用の誘導】(川崎駅東口周辺地区総合自転車対策における連携方針)</p> <p>○自転車需要をマネジメントするという発想にたった公共交通機関への転換等を含めた総合的な自転車対策の推進</p> <p>⇒<交通体系を考慮したバス交通の利用促進></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関であるバス交通を将来にわたる交通手段として維持するため、更なる利便性の向上と利用促進を図り、自転車利用との有機的な連携についても検討
駅周辺の課題	<p>【課題Ⅰ】駅利用目的の自転車が集中</p> <p>【課題Ⅱ】駐輪場の収容台数の不足</p> <p>【課題Ⅲ】高密度に土地利用が図られている駅周辺では、用地の確保や整備費用の観点から、大規模な駐輪場の整備には限界</p> <p>【課題Ⅳ】駐輪場関連費用の増加に伴い、支出が収入を超過する状況での税負担の増加</p> <p>【課題Ⅴ】駐輪場の利用率の偏在</p> <p>(川崎駅新川通り自転車等駐車で 216%と収容台数以上の自転車が駐輪、駅から遠い場合は 70%台)</p>
現在の対策状況等	<p><対策Ⅰ> 利用者のニーズに対応した整備(通勤・通学利用者の需要に対応した収容台数の拡大)</p> <p><対策Ⅱ> 鉄道事業者や民間事業者等の自主的な駐輪場整備を促進</p> <p><対策Ⅲ> 駐輪場の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境・施設特性に応じた料金の導入 ・利用しやすい定期料金の設定 ・指定管理者制度の導入 <p><対策Ⅳ> 公民連携による駐輪場整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者による駐輪場の整備促進 ・鉄道事業者や商業施設事業者と連携した駐輪場整備などの取組推進
引用文献	<p>【1】自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン／平成 23 年 2 月</p>

iii) 横浜駅(横浜市(神奈川県))

横浜駅周辺の状況、及び横浜市の対策などを整理する。

【1】 鉄道駅周辺の状況							
鉄道駅乗降客数※		84,211(人/日)					
交通手段 分担率※ <small>(平成17年 大都市交通 センサス)</small>	乗車	人数	430	8,935	7,763	537	17,665
		割合	2.4%	50.6%	43.9%	3.0%	100.0%
	降車	人数	0	60,076	4,584	1,886	66,546
		割合	0.0%	90.3%	6.9%	2.8%	100.0%
駐輪場の整備状況※ <small>(駅周辺における 放置自転車等 の実態調査結果 (H22.03))</small>		合計収容台数	1,304台				
		合計利用台数	1,423台(利用率109%)				
自転車 利用実態※ <small>(駅周辺における 放置自転車等 の実態調査結果 (H22.03))</small>		乗り入れ台数	2,381台				
		放置台数	958台				
		駐輪場不足台数	-1,077台				
《周辺状況》 ※各駐輪場の収容台数、形態、料金は、各自治体の公表資料、及び画像による識別により記載している。							
		《状況写真(平成23年3月撮影)》 					
鉄道駅の 周辺状況 ・駐輪施設 (配置、規模、 形態) ・周辺土地利用							

【2】鉄道駅周辺の対策等（地方自治体の取組等）

<p>鉄道と自転車との連携方針</p>	<p>【駐輪需要コントロール】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○充実した鉄道やバス路線網を活かした公共交通期間の利用促進 ⇒横浜駅で乗換えが発生する私鉄等沿線地域からの自転車乗入が多く、それらを鉄道等の交通手段へ転換 ○希少な公共空間（既設駐輪場を含む）の効率的な利用 ⇒横浜駅周辺の駐輪場に一定の空きがある（定期利用）とともに、遠隔の駐輪場にも空きがあり、これを有効活用
<p>駅周辺の課題</p>	<p>【課題Ⅰ】自転車利用の増加 【課題Ⅱ】2つのタイプ(大型商業業務施設へのアクセス交通手段、駅への通勤端末交通手段)の需要が旺盛 【課題Ⅲ】駐輪場の整備不足 【課題Ⅳ】駐輪場の無制限の供給は困難 【課題Ⅴ】路上にあふれる放置自転車による、まちの魅力の低下と、歩行者や自転車の通行への阻害</p>
<p>現在の対策状況等</p>	<p>＜対策Ⅰ＞駐輪場の整備(民間主体・協働型) ＜対策Ⅱ＞自転車等の放置防止に関する条例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等の適正な駐車方法の指導啓発 ・自転車等放置禁止区域の指定 (市内101駅) ・自転車駐車場の整備及び有料化の実施 ・民営自転車駐車場の育成 <p>＜対策Ⅲ＞駐輪需要のコントロールと市営駐輪場の効率利用の促進 ＜対策Ⅳ＞既存のオープンスペースを活用した駐輪場整備 ＜対策Ⅴ＞市と地元の協働組織による自転車の適正利用に向けた啓発活動の実施 ＜対策Ⅳ＞センターゾーン外延部に駐輪場・自動二輪駐車場を確保 ＜対策Ⅴ＞放置自転車の取締り強化による歩行空間の確保 ＜対策Ⅵ＞横浜駅におけるサイクルシェアリングの導入支援 ＜対策Ⅶ＞横浜ベイサイドエリア回遊のためのコミュニティサイクルポート用地の確保</p>  <p>※イメージ図であり、具体的な位置・規模を示すものではありません。</p>
<p>引用文献</p>	<p>【1】横浜駅周辺の放置自転車対策に関する提言書～快適な自転車利用のために～／平成20年3月 【2】エキサイトよこはま22／平成21年12月</p>

iv)難波駅(大阪市(大阪府))

JR 難波駅・近鉄難波駅・難波駅・なんば駅周辺の状況、及び大阪市の対策などを整理する。



※上記の整理の内、鉄道駅乗降客数と交通手段分担率は「JR 難波駅」「近鉄難波駅」「難波駅」「なんば駅」の合計値、それ以外は「なんば駅」の数値

【2】鉄道駅周辺の対策等（地方自治体の取組 等）	
鉄道と自転車との連携方針	<p>【自転車利用者等の責務】</p> <p>○「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」では、利用者等は下記を遵守するよう定めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等を放置しない ・自転車駐輪場においては、定められた方法に従い、適正に駐車する ・駅又は停留場の周辺に居住している場合、当該駅等への自転車等の利用を自粛する
駅周辺の課題	<p>【課題Ⅰ】駐輪場の未整備・不足</p> <p>【課題Ⅱ】自転車利用者の自覚・マナーの欠如</p> <p>【課題Ⅲ】行政による対応の限界、地元との連携の必要性</p>
現在の対策状況等	<p><対策Ⅰ>ミナミエリア・南海難波駅周辺の自転車放置禁止区域の指定・拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マナー向上の啓発や駐輪場案内マップの作成も合わせて実施 <p><対策Ⅱ>路面シートによる放置自転車の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車を題材にした子ども達の絵画作品を路面シートとして活用 ・路面シートの上に自転車等が置かれない効果を期待 <p><対策Ⅲ>駐輪場の整備(自転車放置禁止区域の指定・拡大と合わせて実施)</p> <p><対策Ⅳ>自転車等駐輪場管理運営事業者による駐輪場の整備・管理運営の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上への駐輪場設置に向けて、駐輪場の設置・管理運営を行う事業者を選定 ・道路法に基づく道路占用許可申請手続き等を経て、事業者による整備・管理運営を開始 <p><対策Ⅴ>条例の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例 ・駐輪場附置義務条例 <p><対策Ⅵ>「自転車まちづくり地域協定」の締結</p> <p>従業員や来店客による自転車利用が多いミナミにおいて、地元と行政が協働して迷惑駐輪の減少に取り組むために協定を締結</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元事業者による従業員等への自転車利用自粛の取組み ・地元事業者による駐輪施設の整備(従業員・来客用など) ・自転車利用者に対する指導・啓発活動の協働実施 ・放置自転車の撤去方法の協議、撤去作業への立会 <p><対策Ⅶ>市民協働型自転車利用適正化事業『トライアルプラン』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「市民協働の機運の盛り上げ」「放置自転車台数の減少」「連携・協働のしくみづくり」を目標成果 ・「ノーマルチャリダーによる自転車の利用抑制」「一時利用の1時間等の無料時間の設定」等の取組み
引用文献	<p>【1】大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例</p> <p>【2】市民協働型自転車利用適正化事業『トライアルプラン』平成21年度とりまとめ/平成22年5月</p>

v) 高槻・高槻市駅(高槻市(大阪府))

高槻駅・高槻市駅周辺の状況、及び高槻市の対策などを整理する。

【1】 鉄道駅周辺の状況							
鉄道駅乗降客数※		65,096(人/日)					
交通手段 分担率※ <small>(平成17年 大都市交通 センサス)</small>	乗車	人数	16,392	12,456	10,682	4,058	43,588
		割合	37.6%	28.6%	24.5%	9.3%	100.0%
	降車	人数	1,022	14,505	4,049	1,932	21,508
		割合	4.8%	67.4%	18.8%	9.0%	100.0%
駐輪場の 整備状況※ <small>(駅周辺における 放置自転車等の 実態調査結果 (H22.03))</small>	設置箇所数	51箇所					
	合計収容台数	6,330台					
	合計利用台数	12,275台(利用率194%)					
自転車 利用実態※ <small>(駅周辺における 放置自転車等の 実態調査結果 (H22.03))</small>	乗り入れ台数	12,825台					
	放置台数	550台					
	駐輪場不足台数	-6,495台					
鉄道駅の 周辺状況 ・駐輪施設 (配置、規模、 形態) ・周辺土地利用	<p>《周辺状況図》 ※各駐輪場の収容台数、形態、料金は、各自治体の公表資料、及び画像による識別により記載している。</p> <p>250m圏域 500m圏域 750m圏域</p> <p>—凡例— 放置禁止区域</p>						
	<p>《状況写真(平成23年3月撮影)》</p>						

※上記の整理は、「高槻駅」「高槻市駅」の合計値

【2】鉄道駅周辺の対策等（地方自治体の取組 等）	
鉄道と自転車との連携方針	<p>【鉄道事業者等の責務】</p> <p>○条例において、鉄道事業者及び路線バス事業者に対して下記事項を定めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客の利便に供するため、自転車駐車を設置するように努める責務 ・市長から自転車駐車のための用地提供について申し入れがあった場合、その事業との調整に努め、積極的に協力する責務
駅周辺の課題	<p>【課題Ⅰ】自転車駐車の未整備・不足</p> <p>【課題Ⅱ】放置自転車の存在、駐車の無秩序</p> <p>上記2つの課題に対して、下記を目的として条例を制定している。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①市民の良好な生活環境の保全 ②都市の美観風致の維持 ③災害時における防災活動の確保
現在の対策状況等	<p><対策Ⅰ> 鉄道事業者等への自転車駐車場設置への責務を条文化(条例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客の利便に供するため、自転車駐車を設置するように努める責務 ・自転車駐車の用地提供の申し入れに対して、調整に努め積極的に協力する責務 <p><対策Ⅱ> 放置禁止区域の指定(条例)</p> <p><対策Ⅲ> 通勤・通学等による駅への近距離自転車利用の自粛(条例)</p> <p><対策Ⅳ> 阪急電鉄による「阪急レンタサイクル」(民間事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学をはじめ、様々な用途で利用可能 ・定期利用(1ヶ月・3ヶ月)、一日利用が可能 ・高槻市駅をはじめ沿線19駅で利用可能(うち13駅では6:30~23:30に営業) <div style="text-align: center;"> <p>会社 学校</p> <p>自宅</p> <p>役所 金融機関 お買物</p> <p>得意先 廻り</p> <p>駅</p> <p><駅へ、あるいは駅から、いろいろなお利用方法があります。></p> </div>
引用文献	<p>【1】高槻市自転車の駐車秩序の確立に関する条例／昭和57年4月</p> <p>【2】「阪急レンタサイクル」阪急電鉄株式会社HP (http://rail.hankyu.co.jp/service/rental01.html)</p>

(3) 駅までの移動における自転車利用の現状

前述した事例分析結果より、駅周辺における自転車利用の現状として、課題と対応方策を整理する。

① 事例分析に基づく課題の整理

i) 首都圏

表 1-4 事例分析に基づく課題の整理【首都圏】

鉄道駅	駅周辺の状況			駅周辺の課題
	駐輪場 利用状況	駐輪場 整備状況	駐輪場 の配置 等	
川崎駅 ・ 京急川崎駅	利用率 92% 【駐輪場 充足】	-1,237 台 【不足】	鉄道駅から 500~750m 圏域内 に配置 【分散】	<p>【課題Ⅰ】 駅利用目的の自転車が集中 (自転車利用者の7割以上が駅を利用し、そのうち 通勤・通学目的での利用が約7割)</p> <p>【課題Ⅱ】 駐輪場の収容台数の不足</p> <p>【課題Ⅲ】 高密度に土地利用が図られている駅 周辺では、用地の確保や整備費用の観点から、 大規模な駐輪場の整備には限界</p> <p>【課題Ⅳ】 駐輪場関連費用の増加に伴い、支出 が収入を超過する状況での税負担の増加</p> <p>【課題Ⅴ】 駐輪場の利用率の偏在 (川崎駅新川通り自転車等駐車場で 216%と収容 台数以上の自転車が駐輪)</p> <p>【課題Ⅵ】 川崎駅東口周辺の自転車総需要が増 加することが予想</p> <p>【課題Ⅶ】 自転車利用者の違法駐輪や交通マナ ーの低下</p>
元住吉駅	利用率 91% 【駐輪場 充足】	-1,477 台 【不足】	鉄道駅から 500m 圏域内 に配置 ・ 駅直近 施設無し 【分散】	<p>【課題Ⅰ】 駅利用目的の自転車が集中</p> <p>【課題Ⅱ】 駐輪場の収容台数の不足</p> <p>【課題Ⅲ】 高密度に土地利用が図られている駅 周辺では、用地の確保や整備費用の観点から、 大規模な駐輪場の整備には限界</p> <p>【課題Ⅳ】 駐輪場関連費用の増加に伴い、支出 が収入を超過する状況での税負担の増加</p> <p>【課題Ⅴ】 駐輪場の利用率の偏在 (川崎駅新川通り自転車等駐車場で 216%と収容 台数以上の自転車が駐輪、駅から遠い場合は 70%台)</p>
横浜駅	利用率 109% 【駐輪場 不足】	-1,077 台 【不足】	鉄道駅から 750m 圏域内 に配置 【分散】	<p>【課題Ⅰ】 自転車利用の増加</p> <p>【課題Ⅱ】 2つのタイプ(大型商業業務施設へ のアクセス交通手段、駅への通勤端末交通 手段)の需要が旺盛</p> <p>【課題Ⅲ】 駐輪場の整備不足</p> <p>【課題Ⅳ】 駐輪場の無制限の供給は困難</p> <p>【課題Ⅴ】 路上にあふれる放置自転車による、 まちの魅力の低下と、歩行者や自転車の通 行への阻害</p>

<p>首都圏の課題のまとめ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ 駐輪場の整備台数は不足していること、利用率が100%未満の駅が2駅あることから、自転車利用にとって利用しやすい施設整備を推進することが必要と考えられる。 ⦿ 鉄道駅から500～750m程度離れた場所に駐輪場を整備していることから、駅直近の空間的制約等が考えられ、効率的な施設整備（収容台数効率のよい施設）が必要と考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ 駅周辺への自転車利用の集中、今後の増加傾向に対する駐輪施設の空間不足が大きな課題であると考えられる。 ⦿ 駅周辺では土地の高度利用等により、空間的制約の中、駐輪施設を整備するため、事業費などの費用負担の限界が課題であると考えられる。 ⦿ 既存施設を含めた施設利用の偏在等、施設等の適正な利用促進が課題であると考えられる。
-------------------	---	---

ii) 関西圏

表 1-5 事例分析に基づく課題の整理【関西圏】

鉄道駅	駅周辺の状況			駅周辺の課題
	駐輪場利用状況	駐輪場整備状況	駐輪場の配置等	
なんば駅	利用率 68.4% 【駐輪場充足】	-2,006台 【不足】	鉄道駅から500～750m圏域内に配置 【分散】 ※鉄道駅が地下のため地上階段の場所との距離に配慮が必要	【課題Ⅰ】駐輪場の未整備・不足 【課題Ⅱ】自転車利用者の自覚・マナーの欠如 【課題Ⅲ】行政による対応の限界、地元との連携の必要性
高槻駅 ・ 高槻市駅	利用率 194% 【駐輪場不足】	-6,495台 【不足】	鉄道駅(高槻)から500m圏域内に配置 【分散】	【課題Ⅰ】自転車駐車場の未整備・不足 【課題Ⅱ】放置自転車の存在、駐車は無秩序 上記2つの課題に対して、下記を目的として条例を制定している。 ①市民の良好な生活環境の保全 ②都市の美観風致の維持 ③災害時における防災活動の確保

<p>関西圏の課題のまとめ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ 駐輪場の充足・不足に関わらず、放置自転車は多いため、自転車利用にとって利用しやすい施設整備を推進することが必要と考えられる。 ⦿ 高槻駅周辺では、利用率が収容台数の倍程度となっていること、収容台数に対する不足台数が非常に多いことから、更なる施設整備の促進が必要と考えられる。 ⦿ 鉄道駅から500～750m程度離れた場所に駐輪場を整備していることから、駅直近の空間的制約等が考えられ、効率的な施設整備（収容台数効率のよい施設）が必要と考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ 駅周辺への自転車利用の集中、今後の増加傾向に対する駐輪施設の空間不足が大きな課題であると考えられる。 ⦿ 駅周辺では土地の高度利用等により、空間的制約の中、駐輪施設を整備するため、行政による対応の限界が課題であると考えられる。 ⦿ 既存施設を含めた施設利用の偏在等、施設等の適正な利用促進が課題であると考えられる。
-------------------	--	--

② 事例分析に基づく対策の整理

i) 首都圏

表 1-6 事例分析に基づく対策の整理【首都圏】

鉄道駅	現在の対策状況等	対策の分類
川崎駅 京急川崎駅	①歩行者の安全に配慮した駐輪場整備 ②公共用地を活用した整備(空閑地が少ないため) ③利用者のニーズに対応した整備	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	④駐輪場の利用促進【全市対象】	《方針Ⅱ》 駐輪施設の機能分担
	⑤鉄道事業者や民間事業者等の自主的な駐輪場整備を促進 ⑥公民連携による駐輪場整備促進【全市対象】	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	⑦コミュニティサイクル等の導入の可能性検討	《方針Ⅲ》 需要・総量の調整
	⑧交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進	《方針Ⅳ》 適正な利用の促進
元住吉駅	①利用者のニーズに対応した整備(通勤・通学利用者の需要に対応した収容台数の拡大)	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	②駐輪場の利用促進【全市対象】	《方針Ⅱ》 駐輪施設の機能分担
	③鉄道事業者や民間事業者等の自主的な駐輪場整備を促進 ④公民連携による駐輪場整備促進【全市対象】	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
横浜駅	①駐輪需要のコントロールと市営駐輪場の効率利用の促進 ②横浜駅におけるサイクルシェアリングの導入支援	《方針Ⅲ》 需要・総量の調整
	③駐輪場の整備(民間主体・協働型) ④既存のオープンスペースを活用した駐輪場整備 ⑤センターゾーン外延部に駐輪場・自動二輪駐車を確保	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	⑥自転車等の放置防止に関する条例 ⑦市と地元の協働組織による自転車の適正利用に向けた啓発活動の実施	《方針Ⅳ》 適正な利用の促進
	⑧放置自転車の取締り強化による歩行空間の確保 ⑨横浜ベイサイドエリア回遊のためのコミュニティサイクルポート用地の確保	《方針Ⅴ》 現地での移動手段の確保



首都圏の 対策のまとめ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大別して、対策の方向性は「下記の5つ(Ⅰ～Ⅴ)」に分けられる。 《方針Ⅰ》施設の整備・施設サービスの向上 《方針Ⅱ》駐輪施設の機能分担 《方針Ⅲ》需要・総量の抑制 《方針Ⅳ》適正な利用の促進 《方針Ⅴ》現地での移動手段の確保 ○ 《方針Ⅰ》施設の整備・施設サービスの向上は、「施設設備の向上」と「省スペース化」の2つに分けられる。 ○ 《方針Ⅲ》需要の抑制は、「他の交通モードへの転換」と「自転車の共同利用」の2つに分けられる。
----------------	---

ii) 関西圏

表 1-7 事例分析に基づく対策の整理【関西圏】

鉄道駅	対応方針	対策の分類
なんば駅	①駐輪場の整備（自転車放置禁止区域の指定・拡大と合わせて実施） ②条例の策定（駐輪場附置義務条例）	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	③自転車等駐輪場管理運営事業者による駐輪場の整備・管理運営の実施 ④「自転車まちづくり地域協定」の締結 ⑤市民協働型自転車利用適正化事業『トライアルプラン』	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上 《方針Ⅵ》 地域や企業との連携体制の構築
	⑥ミナミエリア・南海難波駅周辺の自転車放置禁止区域の指定・拡大 ⑦路面シートによる放置自転車の抑制 ⑧条例の策定（駐車の適正化に関する条例）	《方針Ⅳ》 適正な利用の促進
高槻駅 ・ 高槻市駅	①鉄道事業者等への自転車駐車場設置への責務を条文化(条例)	《方針Ⅰ》 施設の整備・ 施設サービスの向上
	②通勤・通学等による駅への近距離自転車利用の自粛(条例)	《方針Ⅲ》 需要・総量の調整
	③阪急電鉄による「阪急レンタサイクル」(民間事業)	《方針Ⅴ》 現地での移動手段の確保
	④放置禁止区域の指定(条例)	《方針Ⅳ》 適正な利用の促進



関西圏の 対策のまとめ	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 大別して、対策の方向性は「下記の5つ（Ⅰ、Ⅲ～Ⅵ）」に分けられる。 <ul style="list-style-type: none"> 《方針Ⅰ》施設の整備・施設サービスの向上 《方針Ⅲ》需要・総量の調整 《方針Ⅳ》適正な利用の促進 《方針Ⅴ》現地での移動手段の確保 《方針Ⅵ》地域や企業との連携体制の構築 ◎ 《方針Ⅲ》需要の抑制は、「他の交通モードへの転換」と「自転車の共同利用」の2つに分けられる。 ◎ 《方針Ⅵ》地域や企業との連携体制の構築は、「地元事業者や来訪者への対応が主」である。
----------------	---

1.2.2 イグレス利用の可能性

鉄道駅からの自転車利用（駅利用者のイグレス利用）を対象に、現状から駅からの移動に対する自転車利用のサービス提供の可能性を整理する。

(1) 鉄道駅での自転車利用の提供実態

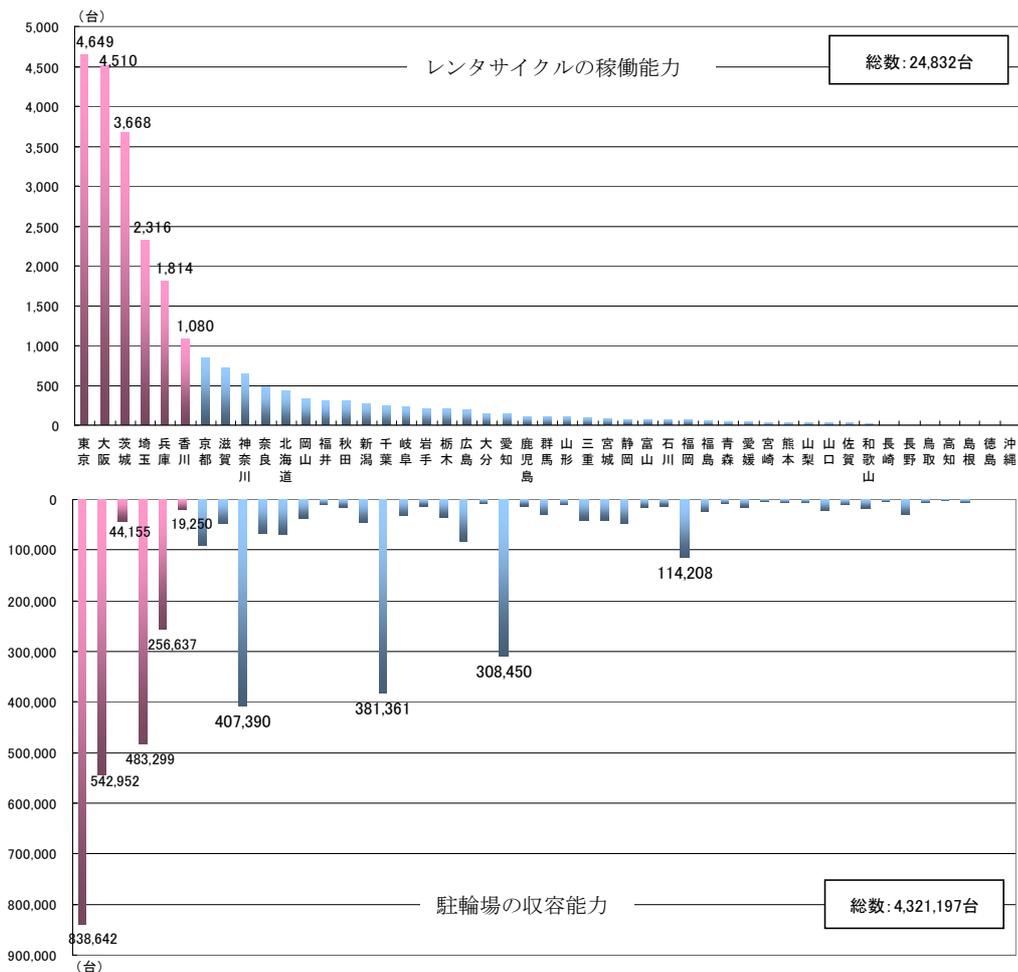
全国のレンタサイクル導入実態を見てみると、

- ・東京都が最も多く「稼働能力 4,649 台」、次いで大阪府で「4,510 台」であり、それ以外の都道府県では 2,500 台未満と少ない。また徳島県、沖縄県では 0 台である。
- ・全国の駐輪場の収容台数（アクセス利用のための施設整備）が約 432 万台に対して、レンタサイクル事業の導入台数（イグレス利用のための施設整備）は約 2.5 万台と非常に少ない。

表 1-8 全国の駐輪場収容台数とレンタサイクル稼働能力

	全国合計値
駐輪場の収容台数	4,321,197 台
レンタサイクル稼働能力	24,832 台

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果／平成 22 年 3 月（内閣府）より引用



(2) 駅からの移動に対する自転車利用のサービス提供の可能性

現状では、鉄道駅へアクセスする自転車利用に対して、駅からの自転車利用は非常に少なく、駅からの移動手段の大半は徒歩である。

一方で、駅からの移動手段として自転車利用の提供は東京都、大阪府を中心に実施されており、駅からのモビリティ向上を目指した自転車利用サービスの提供が考えられる。

これらを踏まえ、駅からの移動に対する自転車利用のサービス提供の可能性として、以下の通り考えられる。

<イグレス利用の可能性>

・イグレス利用では徒歩が中心であることに対して、自転車を提供することにより、鉄道利用者の利便性向上のみならず、駅勢圏の拡大による鉄道利用の促進が期待される。

⇒更に、駅からのモビリティ向上により、公共交通と自転車の組み合わせによる自動車からの転換が期待される。

◆ 稼働能力の高い事例

【1】練馬区《ねりまタウンサイクル》、世田谷区《世田谷区レンタサイクル》(東京都:4,649 台導入※)

表 1-9 事例概要 (東京都)

項目		練馬区《ねりまタウンサイクル》	世田谷区《世田谷区レンタサイクル》
導入目的		自転車を公共輸送機関の 1 つとして住民に提供し、地区交通の発展を図ることを目的とする。	駅周辺の放置自転車対策及び、複数の鉄道路線を連絡する南北方向の移動支援を目的とする。
システム	稼働能力 ポート箇所数	2,700 台 7 箇所	約 1,500 台 6 箇所
	料金	<p>◆1日利用: 100 円(4h 未満)、200 円(4~24h)</p> <p>◆定期利用: 1ヶ月 2,000 円(一般) 1,500 円(学生) 3ヶ月 5,700 円(一般) 4,200 円(学生) 6ヶ月 9,600 円(一般) 7,200 円(学生)</p>	<p>◆1日利用: 200 円(1 回) 電動アシスト:300 円(1 回)</p> <p>◆定期利用: 1ヶ月 2,000 円(一般) 1,700 円(学生)</p>
イメージ		 <p>出典:ねりまタウンサイクル HP</p>	

【2】阪急電鉄《阪急レンタサイクル》、JR西日本《駅リンクン》(大阪府:4,510 台導入※)

表 1-10 事例概要 (大阪府)

項目		阪急電鉄《阪急レンタサイクル》	JR西日本《駅リンクン》
導入目的		「自宅から駅、駅から自宅」や「駅から目的地、目的地から駅」への往復の端末交通の充実を目的とする。	—
システム	稼働能力 ポート箇所数	— 19 箇所	— 20 箇所(駅リンクンのみ)
	料金	<p>◆1日利用: 300 円(1 回) 電動アシスト:400 円(1 回)</p> <p>◆定期利用: 1ヶ月 1,700 円、3,400 円(電動) 3ヶ月 4,800 円、9,900 円(電動) 保証金 5,000 円、10,000 円(電動)</p>	<p>◆1日利用: 300 円(1 回) 近江八幡・彦根:500 円(1 回)</p> <p>◆定期利用: 1ヶ月 1,500 円~2,500 円 保証金:8,000 円</p>
イメージ			 <p>出典:JR 明石駅イメージ</p>

※導入台数は、駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果/平成 22 年 3 月(内閣府)より引用

1.3 鉄道駅へのモビリティ向上を目指した自転車利用の方向性

ここまで整理した「アクセス利用の現状」「イグレス利用の可能性」の検討結果から、鉄道駅周辺における自転車利用の課題を踏まえ、**鉄道と自転車の連携強化**を目指した今後の基本方針とその対応方策の方向性を取りまとめる。

(1) 鉄道駅周辺における自転車利用の課題

ここまで整理した課題を取りまとめると、以下の7つの項目が挙げられる。

【課題①】駅周辺の空間の不足

- ⊙ 高密度に土地利用が図られている駅周辺では、用地の確保や整備費用の観点から、大規模な駐輪場の整備には限界があると考えられる。

【課題②】駐輪場の利用率の偏在

- ⊙ 駐輪施設の配置や施設形態によって、同料金の場合には同じ鉄道駅周辺地区であっても利用率に差があり、既存施設の有効活用が求められている。

【課題③】駅利用目的の自転車の集中

- ⊙ 全国の実態として、鉄道駅へのアクセス時の交通モードの中で自転車は非常に多くの利用者がいる。
- ⊙ 鉄道駅によって、将来の需要推計では更なる自転車利用者の増加が想定されている。

【課題④】施設整備の事業費負担の限界

- ⊙ 駅周辺は、商業施設の集積等により高度利用されているため、空間不足への対応を含め、高い整備費用を要する。
- ⊙ 更に、少ない空間で多くの収容台数を整備するための形態（例えば機械式）を導入する場合には、他の形態と比べて費用が高く、十分な整備を行いつらい

【課題⑤】行政単独の対応の限界

- ⊙ 鉄道駅利用者をはじめ、多くの自転車利用者に対応した施設整備は、行政単独での推進が難しい状況にある。
- ⊙ 自転車利用者の目的地となる鉄道事業者や地域と連携した対策の推進が求められている。

【課題⑥】駅からの移動手手段の不足

- ⊙ 駅からの移動手手段は、徒歩が大半であることから、移動できる圏域に限界があると考えられる。
- ⊙ 現地では徒歩、路線バス等の選択肢が少なく、自転車利用を提供しているレンタサイクルの導入も駅へのアクセス実態に比べ、非常に少ない。

【課題⑦】自転車利用者の違法駐輪や交通マナーの低下

- ⊙ 駐輪場に空きのある状況に関わらず、路上の違法駐輪の乱立等、自転車利用者の駐輪に対するルール、マナーの向上が必要である。

(2) 基本方針

(1)で整理した課題に対する対応方針の方向性を導き出すため、鉄道と自転車の連携強化を目指した基本方針を整理する。

◆基本方針 1: 鉄道駅へのアクセス性向上

- ➡ 現状、自転車利用の多い鉄道駅へのアクセス利用に対して、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上による鉄道の利用促進を目指した駐輪環境を構築する。
- ➡ 駐輪環境の構築に当たっては、空間的制約や費用面等の課題を踏まえ、効果的かつ効率的な取組を促進する。

◆基本方針 2: 鉄道駅からのモビリティ向上《現地での移動手段の確保》

- ➡ 現状、徒歩が主となるイグレス利用に対して、鉄道駅からの行動圏の拡大、ひいては駅勢圏の拡大による鉄道利用促進を目指し、自転車利用を提供する。

◆基本方針 3: 自転車の適正な利用の促進

- ➡ アクセス性の向上のための施設整備や駅からのモビリティ向上のための取組による改善効果が適正に発揮されるよう、自転車利用者の適正な利用を促進する。

(3) 課題への対応方針の方向性

i) 基本方針1に基づく対応方針の方向性

◆対応方針の方向性①: 鉄道への乗り継ぎ利便性の向上を目指した施設の整備・サービスの向上

- ➡ 自転車の駐輪から鉄道への乗車までの乗り継ぎの利便性を向上するために、駐輪場までの経路や配置、駐輪施設から改札口までの距離等に配慮した駐輪施設の整備が重要であると考えられる。

《具体の取組(例)》

- ① 機械式駐輪場の整備 ② 改札口までの経路に配慮した駐輪施設の整備 等

◆対応方針の方向性②: 鉄道利用者に配慮した駐輪施設の機能分担

- ➡ 鉄道駅周辺に商業施設等が集積する地区では、鉄道利用者以外に商業施設利用者や従業員も自転車で訪れるため、駅直近の駐輪施設が周辺施設利用者により満車となる状況が想定される。
- ➡ そこで、鉄道駅利用者が駅直近の駐輪施設を利用できるよう、料金体系等に配慮した施設整備、運用が重要であると考えられる。

《具体の取組(例)》

- ① 1日利用料金と課金制の一体的な導入 等

◆対応方針の方向性③: 必要な駐輪施設の省スペース化《需要・総数の調整》

- ➡ 鉄道駅周辺、特に駅直近の空間は、多様な用途で利用されており、駐輪施設を確保することが非常に難しいため、より狭い空間で効率的に駐輪台数を確保できる施設の整備や自転車を利用しないでも良い近距離移動の徒歩への転換など、駅直近の特性を踏まえた対策が重要であると考えられる。

《具体の取組(例)》

- ① 近距離の徒歩への転換 ② **レンタサイクル**による必要駐輪施設の削減 等

ii) 基本方針2に基づく対応方針の方向性

◆対応方針の方向性④: 現地での交通手段として自転車を提供(レンタサイクル導入)

- ☉ 鉄道で訪れた鉄道駅利用者が、現地で移動する手段は徒歩が大半である。
- ☉ そこで、鉄道利用者が現地で利用できる移動手段として「自転車」を提供することにより、駅からのモビリティが向上し、以て駅勢圏の拡大につながる可能性がある。

《具体の取組(例)》

- ◎ **レンタサイクル事業の導入**

iii) 基本方針3に基づく対応方針の方向性

◆対応方針の方向性⑤: 違法駐輪者への取り締まり強化とルール・マナーの周知徹底

- ☉ 鉄道との連携強化とともに、駅周辺へ集中する自転車利用者に対する適正な利用を促進する。

《具体の取組(例)》

- ① 放置禁止区域の面的な指定 ② ルール・マナーの周知活動 等

→これらの基本方針に基づく課題への対応方針の方向性の一つとして、「レンタサイクル事業」は、自転車と鉄道による連携の向上と現地でのモビリティ確保の両輪で期待できることがわかった。

2. 駅レンタサイクルシステムに関する事例調査

本章では、首都圏及び関西圏において、鉄道駅（周辺）で運営されているレンタサイクル事業について、事業スキームや運営状況等について整理する。

首都圏で1事例、関西圏で1事例を選択し、レンタサイクル利用者の利用実態について、アンケート調査等を実施し、自転車利用に関する利用者ニーズや交通利便性の向上効果等について整理する。

本章の流れを以下に示す。

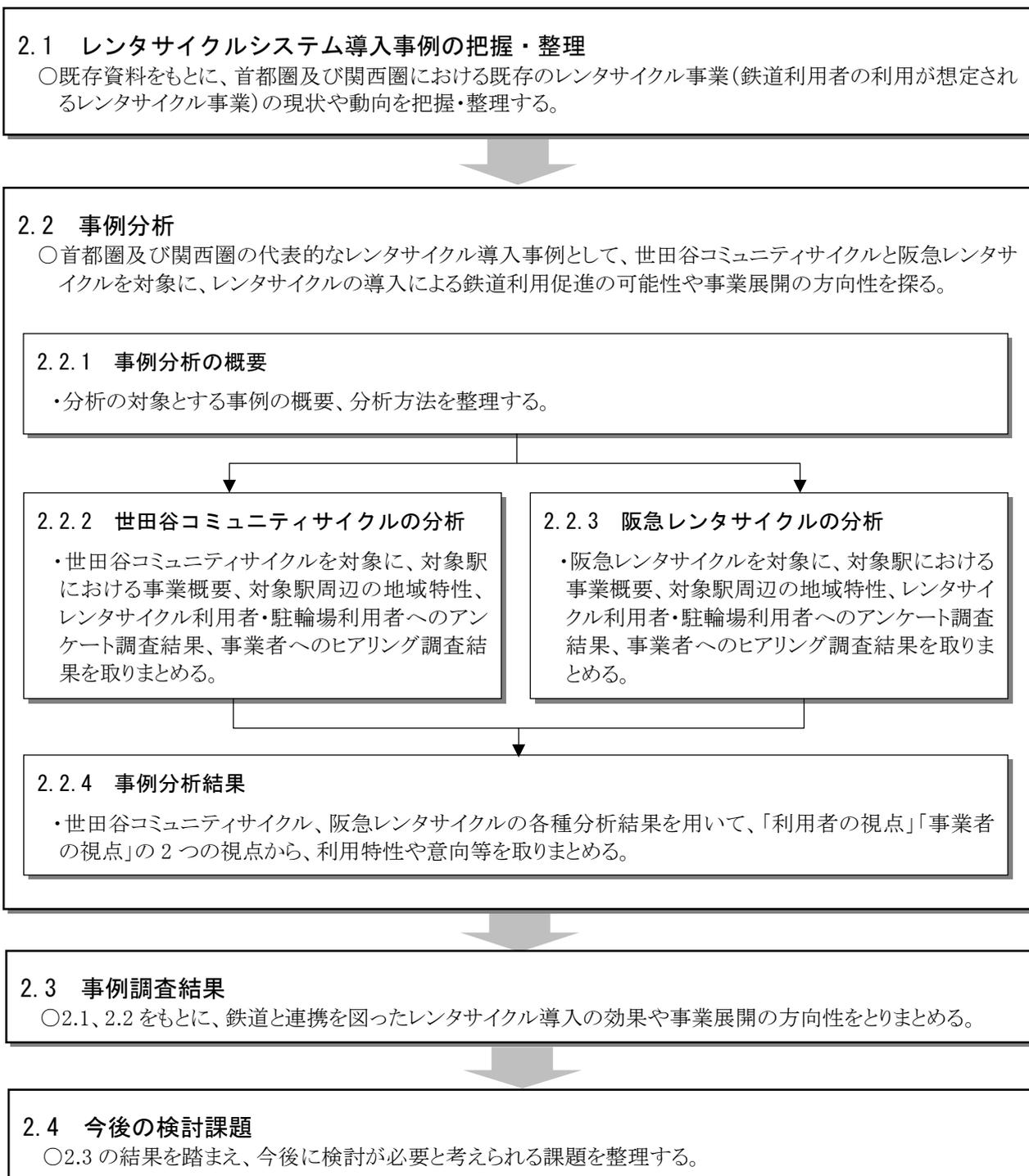


図 2-1 駅レンタサイクルシステムに関する事例調査の検討フロー

2.1 レンタサイクルシステム導入事例の把握・整理

既存資料をもとに、首都圏及び関西圏における既存のレンタサイクル事業（鉄道利用者の利用が想定されるレンタサイクル事業）の現状や動向を把握・整理する。

(1) 事業主体と目的について

首都圏及び関西圏の主なレンタサイクル導入事例をみると、首都圏では自治体が事業主体となって実施されている事例が多く、関西圏では鉄道事業者等の民間事業者が事業主体となって実施されている事例が多いことが特徴となっている。

○首都圏の現状

- ・首都圏では、自治体またはそれに準じる主体が事業主体となって実施されている事業が多く、その目的も自転車の総量抑制や駐輪場の有効活用による放置自転車対策を狙いとしている事業が多い。
- ・事業形態は、貸出し場所に返却する形態がほとんどであるが、世田谷区や江戸川区（1日利用のみ）では、異なるポート間の利用が可能なコミュニティサイクルとして運用されている。
- ・駅前路上駐輪の解消と鉄道利用者の利便性向上を目的に、首都圏では比較的早い時期に、西武レンタサイクルが鉄道事業者により展開されている。

○関西圏の現状

- ・関西圏では、「駅リンクン」、「近鉄ステーションサイクル」や「阪急レンタサイクル」のように、鉄道事業者などの民間事業者により、鉄道利用者の利便性向上を狙いとしてレンタサイクル事業が展開されている事例が多い。
- ・特に阪急レンタサイクルは設置駅が多く、広域的に事業が展開されている。
- ・事業形態は、首都圏と同様に貸出し場所に返却する形態がほとんどであるが、阪神レンタサイクルでは、駅相互で乗捨てが可能なコミュニティサイクルとして運用されている。

(2) レンタサイクルシステムの事業形態について

①ポート設置場所

- ・「ねりまタウンサイクル」、「世田谷区レンタサイクル」や「駅リンクン」など、駅の直近に貸出しポートを設置している事例や、「江戸川区レンタサイクル」や「阪急レンタサイクル」など、既存駐輪場にポートを設置している事例など、鉄道利用者の利便性に配慮している事例が多い。

②利用形態

- ・ほとんどの事例で、定期利用と一時利用あるいは1日利用の形態が設定されており、通勤・通学などの定常的な利用に対応している。
- ・台東区レンタサイクルでは定期利用の設定はないものの、利用者は買い物・仕事・観光など、来訪者の利用が中心となっている。
- ・江戸川区レンタサイクルでは、当日利用のみコミュニティサイクルとしての運用がされており、仕事やレジャーなど来訪者の利用に対応している。

- ・このように、通勤・通学目的等の定常的な利用に対応するため定期利用が設定されるとともに、駅周辺居住者の買い物等での利用や駅周辺への来訪者の利用にも対応するため、一時利用等の形態が設定されていることがうかがえる。

③利用時間

- ・「ねりまタウンサイクル」や「世田谷区レンタサイクル」のように 24 時間ポートの利用が可能なレンタサイクルもあるが、朝 6 時ごろから夜 24 時前後までの営業としているところが多く、鉄道利用者への対応を前提としていることがうかがえる。
- ・「柏市レンタサイクル」では、夜間の利用に対応した正利用と、昼間の利用に対応した逆利用について、それぞれ利用時間が設定されており、駅周辺居住者の通勤・通学等の利用と観光・レジャー等の来訪者の利用のバランスを図っているものと考えられる。

④料金体系

- ・定期利用の料金は、1,500 円～3,000 円と 2,000 円前後に設定されており、周辺の駐輪場とのバランスを考えて料金設定されているものと考えられる。
- ・さらに、「世田谷区レンタサイクル」や「駅リンクん」、「阪急レンタサイクル」のように、保証金（解約時に返却）が登録時に必要なものもある。
- ・一時利用（1 日利用）の場合は、江戸川区では当日利用 100 円となっているものの、1 回当たり 200 円程度に設定している事例が多い。

⑤その他

- ・「台東区レンタサイクル」を除いて、いずれの事業も、駅周辺居住者の通勤・通学目的での利用を基本としながらも、駅周辺への来訪者の利用への対応も想定されており、鉄道と連携したレンタサイクル事業は、駅へのアクセス利用のみならず、イグレス利用にも対応することが重要であることがうかがえる。

●事例の収集状況

(首都圏)

表 2-1 首都圏の事例

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
台東区レンタサイクル	台東区	浅草駅（東武伊勢崎線） 浅草駅（つくばエクスプレス） 新御徒町駅（都営大江戸線） 仲御徒町駅（地下鉄日比谷線） 浅草橋駅（JR）	【料金】 ・1日200円（3日300円） ・定期利用はなし。 ・貸出開始から24時間単位	●放置自転車対策として自転車総量の抑制を狙っている ・放置自転車が多い鉄道駅周辺や駐輪需要に対する容量が不足している駐輪場への乗り入れを抑制し、自転車の放置を防止することが狙いとされている。 ・利用者数は順調に増加しており、買い物・仕事・観光での利用が中心となっている。
吉祥寺大通り東レンタサイクル	(財)自転車駐輪場整備センター	吉祥寺駅 (JR, 京王井の頭線)	【システム】 ・定期利用と一時利用がある。 【料金】 ・1ヶ月の利用料金は2,500円 ※駐輪場の利用料金は一般で1ヶ月1,200円 【設置台数】 ・定期利用：約10台 ・一時利用；約35台	(情報なし)
ねりまたウンサイクル	練馬区都市整備公社	練馬駅 (西武池袋線・都営大江戸線・西武有楽町線) 石神井公園駅 (西武池袋線) 上石神井駅 (西武新宿線) 大泉学園駅 (西武池袋線) 練馬春日町駅 (都営大江戸線) 東武練馬駅 (東武東上線)	【システム】 ・定期利用と一時利用がある。 ・定期利用は24時間利用可能。 ※定期利用カードにより、24時間いつでも自転車の出し入れが可能（大泉学園駅北口タウンサイクルについては時間制限あり）。 【料金】 ・1ヶ月の利用料金は、一般2,000円、学生1,500円 ・口座振替によるサービスあり。 【設置台数】 ・区内に7箇所設置されており、利用可能台数は不明	●レンタサイクルの空き状況をHPで細かく公表している ・ポートの設置場所は、いずれも駅から徒歩3分以内のところに設置されており、平面ゲート式、機械式などがある。 ・練馬区都市整備公社のHPでは、タウンサイクルや駐輪場の空き状況の詳細を以下のように公表している。 ⇒タウンサイクルの空き状況 大泉学園駅前では、正利用（アクセス）で予約待ちとなっているが、他のポートではアクセス利用、イグレス利用ともに空きがある状況である。 ⇒駐輪場の空き状況 タウンサイクルポートが設置されている殆どの駅直近の駐輪場は満車となっている。

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
世田谷区レンタサイクル	世田谷区	桜上水駅(京王線) 経堂駅(小田急線) 桜新町駅 (東急田園都市線) 成城学園前駅 (小田急線) 三軒茶屋駅 (東急田園都市線)	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・定期利用と日ぎめがある。 ・定期利用は24時間利用可能 ただし、5日に1度は要返却 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・定期利用：一般2,000円(学生1,700円) ・日ぎめ：1回200円(電動アシスト付きは300円) ・桜上水南、経堂駅前、桜新町、三軒茶屋中央はカード作成時にデポジット(保証金)500円が必要(電動アシスト付きは3,500円) ※駐輪場の利用料金は、場所により異なるが、1,300円～2,000円程度 【設置台数】 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクルポートでは、トータルで約1000台(電動100台)、それ以外では約550台の自転車が利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ●放置自転車対策を目的としたレンタサイクルに加えて、鉄道を連絡する南北方向の移動手段としてコミュニティサイクルが導入されている ●定期利用では5日に1度の返却でよい ●コミュニティサイクルポート間の相互利用が可能 <ul style="list-style-type: none"> ・桜上水南、経堂駅前、桜新町では、ポート間の相互利用可能 ・H20年度全コミュニティポート1日あたりの平均貸出返却台数は、7～19時で619台/日、19～24時で371台であり、1日の中で8時台と19時台の利用が最も多い。 ・ポート間の相互利用が可能。(例：桜上水駅(京王線)⇔経堂駅前(小田急線)) ・5日に1度返却すれば良いため、アクセス利用の場合、毎日の利用でなくても定期利用をしやすい。
西武レンタサイクル	西武鉄道、サンサイクルシステム株式会社	所沢駅(西武鉄道) 新所沢駅、狭山ヶ丘駅 西所沢駅(西武鉄道)	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・定期利用のみ ・定期利用は24時間利用可能 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・定期料金：一般・学生3,150円 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者による運営 ●駅前の路上駐輪解消と、鉄道利用者の利便性向上が目的とされている ●定期利用のみであり、2～3日に1回の返却でも可能 <ul style="list-style-type: none"> ・西武鉄道が運営しており、新所沢・狭山ヶ丘では、2010年11月よりサンサイクルシステム株式会社(駐輪機設置事業者)による運営となっている。 ・鉄道駅前の路上駐輪解消と、鉄道利用者の利便性向上を目的として導入しており、練馬区と並び、首都圏において比較的早い時期にレンタサイクル事業が実施された事例である。 ・所沢レンタサイクルでは、PASMOが利用可能な入退場ゲートが設置されている。

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
柏市レンタサイクル	柏市	柏駅 (JR)	<p>【システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・正利用 (夜間の利用) …午後 6 時～翌午前 8 時 ・逆利用 (昼間の利用) …午前 8 時～午後 6 時 ・1 日利用…午前 6 時～午後 10 時 <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 月利用 (一般 2,000 円、高校生以下 1,000 円) ・1 日利用 (一般 200 円、高校生以下 100 円) <p>【設置台数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 月利用…50 台 ・1 日利用…30 台 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外を問わず、通勤・通学目的の他、観光・レジャー等の交通手段としての利用が想定されている。
江戸川区レンタサイクル	江戸川区	葛西駅 西葛西駅 葛西臨海公園駅	<p>【システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前 4 時 30 分～翌午前 1 時まで利用可能 <p>※駐輪場利用時間と同様</p> <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期利用 1,500 円/月 ・当日利用 100 円/日 (時間内) <p>【利用対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全面等を考慮し、利用者は高校生相当以上としている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●駐輪場の有効活用等を目的に導入されている ●当日利用では、コミュニティサイクルとしての運用が実施されている ・江戸川区では、以下の 3 項目を目的として平成 21 年 9 月 1 日よりレンタサイクル社会実験が実施されている。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 都市交通の一つとして、自転車利用を促進 2. 自動車からの利用転換の促進による環境負荷の緩和 3. 自転車の共有による駐輪場の有効活用 ・通勤や通学等の利用に対応したレンタサイクル (定期利用) と、仕事や周辺レジャーなどへの交通手段としてのコミュニティサイクル (当日利用) がある。

(関西圏)

表 2-2 関西圏の事例

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
八尾市レンタサイクル	大阪府八尾市	八尾駅 久宝寺駅 山本駅 高安駅 恩智駅 (近鉄沿線) 八尾駅 志紀駅 (JR 沿線) 八尾南駅 (地下鉄谷町線)	【システム】 ・ 1 日利用、一泊利用、定期利用がある。 【料金】 ・ 1 ヶ月の定期料金は 3,000 円	●主に駅からの移動手段として検討 ・ 市が主体となり、八尾シティネット㈱、及び(財)自転車駐車場整備センターが管理・運営を行っている。
駅リンクん	JR 西日本レンタカー&リース (株)	新大阪駅 星田駅 鴻池新田駅 茨木駅 千里丘駅 八尾駅 住道駅 西九条駅 甲子園口駅 兵庫駅 加古川駅 川西池田駅 伊丹駅 東加古川駅 明石駅 室殿駅 吉祥寺駅 等	【システム】 ・ 1 日利用、定期利用がある。 ・ 6:30～23:00 まで利用可能 【料金】 ・ 1 ヶ月の定期料金は、利用箇所により異なるが、1,500 円～2,500 円程度 ※ただし、定期利用には保証金 8,000 円必要 (退会時返金)	●レンタカー事業者による運営 ・ 貸出し場所が駅施設に隣接しており、鉄道利用へのアクセス利便性が高い。 (例：新大阪駅・・・貸出場所が駅構内出入口付近にあり)

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
近鉄ステーションサイクル	(株)近鉄ステーションサービス	新大宮駅 大久保駅 八戸ノ里	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・1時利用と定期利用がある。 ・6:30~22:00まで利用可能 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・1ヶ月の定期料金は利用駅により異なるが、2,200~2,800円程度 ※保証金5,000円必要 【設置台数】 <ul style="list-style-type: none"> ・新大宮駅で30台、大久保駅で20台程度の自転車が利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者による運営 ●駅からの二次交通拡充による鉄道利用者の利便性向上を狙っている ・近鉄が事業主体となり、管理・運営を奈良交通(株)、(株)Kサポート等外部の事業者委託している。 ・H16年、主に通勤・通学のお客様を対象にした「都市型レンタサイクル」事業として開始 ・駅周辺ビジネスの推進、駅からの二次交通拡充によるお客様の利便性向上、車利用から鉄道利用への転換による環境負荷の低減、さらには1台の自転車を共同利用することによる放置自転車の削減にも寄与するものと考え、事業に取り組んでいる。
京都出町柳レンタサイクルかりおん	民間事業者(かりおん)	出町柳駅(京阪・叡山電鉄)	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・1日利用、1週間利用、2週間利用、1ヶ月利用がある。 ・7:30~24:00まで利用可能 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・1ヶ月の月極利用は2500円。 ※1日利用500円、1週間2000円、2週間2500円 ※付近の駐輪場の利用料金は、定期利用でおよそ2,500~2,700円 	<ul style="list-style-type: none"> ●民間事業者による運営 ・常時400名が月極め利用しており、出町柳駅から通勤通学している ・利用者は自宅から駅までが150人、駅から職場や学校までが300人。主に大阪方面からの利用が多い。 ・200台以下の自転車で300人以上の利用をカバーしている。 ・行政に撤去された自転車、卒業する大学生から寄付してもらった自転車を再利用している。 ・HOME会員(アクセス)とAWAY会員(イグレス)に区分して管理している。

	事業主体	導入駅	事業概要	事業上の特徴
阪急レンタサイクル	阪急電鉄	園田駅 甲風園駅 塚口駅（神戸線） 三国駅 岡町駅 豊中駅 曽根駅 池田駅 川西能勢口（宝塚線） 上新庄駅 摂津市駅 茨木市駅 高槻市駅 水無瀬駅 洛西口駅 桂駅 西院駅 大山崎駅 西向日駅（京都線）	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日利用、定期利用がある。 ・ 6:30～23:30まで利用可能 ※1日1回利用の返却は、貸し出し日の翌朝10時まで可能 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 定期利用…1ヶ月1,700円 ・ 一日利用…1回300円 ※ただし、定期利用には保証金5,000円必要（退会時返金） ※併設する駐輪場利用料金は、利用駅により異なるが、おおよそ2,000～3,000円程である。 【設置台数】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 全保有台数はおおよそ2,300台（H20年時点） ・ 1営業所につき100～300台、阪急レンタサイクルS-styleが30～40台確保している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者による運営 ●貸し出し日の翌朝10時まで返却可能 <ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急電鉄株式会社が事業主体となり、管理・運営は株式会社阪急レールウェイサービスが行っている。 ・ レンタサイクルの定期契約をする際に、希望者に対して「鉄道で対象鉄道駅を訪れての利用（イグレス利用）」「夕方に借りて、自宅に持ち帰り、朝に返却する利用（通勤・通学対応アクセス利用）」のどちらであるのかを確認することで供給量と需要量のバランスを図っている。
阪神レンタサイクル	阪神電車	西宮駅、甲子園駅	【システム】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日利用のみ。 ・ 当日～翌朝10時 ※営業時間は、7:00～20:00まで 【料金】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 1回300円 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者による運営 ●貸し出し日の翌朝10時まで返却可能 ●西宮駅・甲子園駅の相互で乗捨て可能 <ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神電車が事業主体となり、管理・運営は阪神不動産株式会社が行っている。 ・ 利用手続きをした人には、共通カードが発行され、次回以降、共通カードの提示で利用可能。 ・ 阪急レンタサイクルの共通カードもご利用可能。 ・ 通勤・通学その他、市内散策、得意先回りなどの利用が想定されている。

2.2 事例分析

2.2.1 事例分析の概要

(1) 分析の対象とする事例

①世田谷コミュニティサイクル

駅周辺の放置自転車対策やバス利用が不便な地区において、東西方向の鉄道を連絡する移動手段として、平成 19 年 3 月に桜上水駅及び経堂駅に導入され、その後、平成 20 年に桜新町駅で導入されている。

事業主体		世田谷区
導入のねらい		<ul style="list-style-type: none"> ・東西に通過する鉄道を連絡することによる南北方向の移動利便性の向上（南北方向の移動の補完） ・周辺居住者の通勤・通学や来訪者（大学生、高校生等）の移動の利便性向上 ・放置自転車の削減
設置場所		<ul style="list-style-type: none"> ・並行する鉄道 3 路線に各 1 駅（京王線桜上水駅、小田急線経堂駅、東急田園都市線桜新町駅）、計 3 駅に設置 ※コミュニティサイクルの他、2 駅においてレンタサイクルが導入されている
システム概要	利用形態	・借りたポート以外に返却が可能なコミュニティサイクル
	事業規模	
	駐輪場との関係	・桜上水、桜新町は駐輪場併設
	利用方法	・定期利用、日ぎめ利用
	料金	<ul style="list-style-type: none"> ・定期：2,000 円/月、1,700 円/月（学生） ・日利用：200 円
	駐輪場料金	・定期：～2,000 円/月

②阪急レンタサイクル

鉄道利用促進のために端末交通を整備して利便性を高めるため、平成 12 年 3 月、西宮北口駅に最初の阪急レンタサイクル営業所が開設され、その後、19 駅において事業展開されている。

事業主体		阪急電鉄株式会社
導入のねらい		・鉄道事業者が鉄道端末交通手段の充実を狙い積極的に導入
設置場所		<ul style="list-style-type: none"> ・19 駅に設置 ・駅により周辺の土地利用も異なる
システム概要	利用形態	・借りたポートのみに返却が可能なレンタサイクル
	事業規模	
	駐輪場との関係	・駐輪場と併設
	利用方法	・定期利用、日決め利用
	料金	<ul style="list-style-type: none"> ・定期：1,700 円/月、4,800 円/3 ヶ月 ・日利用：300 円
	駐輪場料金	<ul style="list-style-type: none"> ・定期：2,200 円/月、1,700 円/月（学生） ・日利用：150 円

(2) 分析方法

①対象駅

以下のような考え方により分析の対象とする駅を選定した。

- ・アンケート調査実施によりまとまった票数を回収できる見込みがあること
- ・周辺土地利用等から駅へのアクセスのみならずイグレスとしての利用が期待できること

[分析の対象とする駅]

●世田谷コミュニティサイクル	… 京王線桜上水駅、小田急線経堂駅
●阪急レンタサイクル	… 阪急宝塚線三国駅、阪急神戸線・今津線西宮北口駅

②分析方法

a. 地区特性の把握

レンタサイクルの利用形態把握の参考とするため、対象となる鉄道駅周辺の市街地状況（住宅地、商業業務地の分布状況）や主要施設の立地状況、駅に接続するバス路線の状況を把握する。

b. 利用者の視点からみた分析

レンタサイクル利用者に対してアンケート調査を実施し、レンタサイクルの利用状況や利用形態等の実態に加えて、レンタサイクルの改善点等の意向を把握する。

また、併設または隣接する駐輪場の利用者に対してもアンケート調査を実施し、レンタサイクルと駐輪場の利用特性の比較等により、レンタサイクルの導入効果や利用条件等を把握する。

表 2-3 アンケート調査の実施方法

項目	内容
対象	・レンタサイクル利用者 ・駐輪場利用者
配布方法	・レンタサイクル貸出または返却時、駐輪場入庫時に調査票を手渡し配布
回収方法	・郵送回収 ・レンタサイクルポート、駐輪場に設置した回収ボックスによる回収
調査実施日時	・世田谷コミュニティサイクル …平成 23 年 1 月 28 日（金） ・阪急レンタサイクル …平成 23 年 1 月 27 日（木） ・配布時間帯…午前 7 時～午後 8 時まで

表 2-4 アンケート調査内容

項目	主な内容	活用方法
個人属性	・年齢、職業、住所、住居形態	・利用者の特性
レンタサイクルの利用状況、利用形態	・利用目的、利用頻度 ・レンタサイクルでの出発地、最終目的地 ・レンタサイクル利用前・後の利用交通手段 ・自転車での移動時間 ・利用可能なバス路線の有無 ・異なるポート間の移動実態（世田谷のみ）	・日常生活において、公共交通と連携したレンタサイクルの活用が有効と考えられる場面の把握
レンタサイクル利用以前の交通実態	・以前の交通手段（代表手段、端末手段） ・鉄道利用駅の変化 ・鉄道駅までの移動手段の変化 ・レンタサイクル利用による行動の変化	・公共交通との連携の面からみたレンタサイクル導入効果の把握
レンタサイクル利用に関する意向	・レンタサイクルを利用する理由 ・レンタサイクルをより利用しやすくするにあたっての重要事項	・レンタサイクルの優位点の把握 ・利用促進・鉄道との連携に向けた改善点の把握

表 2-5 アンケート配布・回収実績

事 例	世田谷コミュニティサイクル				事 例	阪急レンタサイクル			
	レンタサイクル利用者		駐輪場利用者			レンタサイクル利用者		駐輪場利用者	
調査対象	レンタサイクル利用者		駐輪場利用者		調査対象	レンタサイクル利用者		駐輪場利用者	
調査実施箇所	桜上水駅	経堂駅	桜上水駅	経堂駅	調査実施箇所	西宮北口駅	三国駅	西宮北口駅	三国駅
配布目標値	375	205	375	205	配布目標値	500	300	500	300
配布実績	363	198	375	205	配布実績	337	209	463	283
	561		580			546		746	
回収実績	141	70	143	51	回収実績	137	87	132	83
	211		194			224		215	
(回収率)	38.8%	35.4%	38.1%	24.9%	(回収率)	40.7%	41.6%	28.5%	29.3%
	37.6%		33.4%			41.0%		28.8%	

c. 事業者の視点からみた分析

分析対象とするレンタサイクルの事業主体（運営主体）に対しヒアリング調査を実施し、事業者の視点からみた改善点や事業実施上の留意点等を把握する。

表 2-6 主なヒアリング内容

項 目	主 な 内 容	活 用 方 法
導入経緯	・ 導入の目的や契機となった背景、ねらい	・ 導入に当たっての基礎情報の把握
事業形態	・ 施設規模 ・ 施設の配置位置についての配慮事項 ・ 駐輪場との機能分担 ・ 地域や鉄道事業者等との調整事項 ・ 料金設定の考え方 ・ 運営・管理方法 ・ 概算整備・運営費用 ・ ポート間の移動に伴う車両の偏在について（世田谷のみ）	
事業実施における基準	・ 設置駅、設置場所の考え方 ・ 設置規模算定基準	・ 導入適地や導入条件の把握 ・ 導入検討に必要な情報の把握
事業実施上の工夫等	・ 事業の効率化に関する工夫 整備費用の抑制、人件費の抑制 等 ・ 利用促進に関する工夫 料金設定、設置自転車タイプ 等	・ 効果的な事業実施や事業展開を図る上でのポイントや留意点の把握
現時点での評価	・ 導入目的との対応からみた評価 ・ 事業採算性からみた評価 ・ 現時点における問題点、改善点	
今後の方向性	・ 今後の事業展開における考え方 ・ 今後の課題・問題点 ・ 関係者への要望	
利用実績	・ 設置箇所別の利用実績 （アンケート調査実施日の週、1週間分）	・ 導入適地や導入条件検討の基礎資料

2.2.2 世田谷コミュニティサイクルの分析

(1) 対象駅における事業概要

分析の対象とする経堂駅、桜上水駅の概要について、下記の通り整理する。

表 2-7 世田谷コミュニティサイクルの概要

	経堂駅	桜上水駅															
乗降客数	67,300 人/日	37,500 人/日															
設置位置																	
設置規模	収容台数 140 台 稼動台数 290 台	収容台数 260 台 稼動台数 400 台															
システム	<ul style="list-style-type: none"> ・定期利用と、借りた時間から 24 時間利用できる日ぎめ利用がある。 ・桜上水南・経堂駅前・桜新町では、3 つのポート間であれば、どこで自転車を借りても、どこへでも返却可能 																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th>定期利用</th> <th colspan="2">日ぎめ</th> </tr> <tr> <th>普通車</th> <th>普通車</th> <th>電動アシスト車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用料金</td> <td>2,000円/月 (学生 1,700円/月)</td> <td>200円</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>保証金 ※退会時返却</td> <td colspan="2">500円</td> <td>3,500円</td> </tr> </tbody> </table>			定期利用	日ぎめ		普通車	普通車	電動アシスト車	利用料金	2,000円/月 (学生 1,700円/月)	200円	300円	保証金 ※退会時返却	500円		3,500円
	定期利用	日ぎめ															
	普通車	普通車	電動アシスト車														
利用料金	2,000円/月 (学生 1,700円/月)	200円	300円														
保証金 ※退会時返却	500円		3,500円														

※乗降客数は 2009 年度の平均値（資料：小田急電鉄、京王電鉄 HP）

(2) 対象駅周辺の地域特性

① 経堂駅周辺

- ・ 駅付近にスーパーマーケット等があるものの、周辺には大規模な商業施設や業務ビルは少なく、すずらん通りや農大通りなど幅員の狭い通りの沿道に商店街が形成されている。さらにその周辺は細街路が多く、戸建てを中心に密集した住宅地が形成されている。
- ・ 経堂駅から 2km 程度の圏域内には高校や大学が多く立地し、周辺の業務施設への通勤者のみならず、これらの学校への通学者により経堂駅は世田谷区の中でも乗降者数の多い駅となっている。
- ・ 経堂駅北口駅前広場からは、梅ヶ丘駅北口行、千歳船橋駅行、渋谷駅行の路線バスが運行されている。



図 2-2 経堂駅周辺の地域特性

②桜上水駅

- ・桜上水駅周辺では、小規模な商業・業務施設が立地し、桜上水商店街など、幅員の狭い通りの沿道に商店街が形成されているものの、経堂駅同様に周辺には大規模な商業施設や業務ビルは少なく、戸建てを中心に密集した住宅地が形成されている。
- ・京王線に平行して国道 20 号が通過しているものの、他に幹線道路がなく、細街路を中心とした道路網となっている。
- ・桜上水駅には駅前広場がなく、駅に接続する路線バスがないため、鉄道と路線バスとの乗換えが不便な状況となっている。



図 2-3 桜上水駅周辺の地域特性

(3) コミュニティサイクル利用者へのアンケート調査結果

1) コミュニティサイクルの利用特性

① コミュニティサイクルの利用頻度

・コミュニティサイクルの利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と回答した人が最も多く、経堂駅で68.6%、桜上水駅で77.1%を占めており、日常的に利用されていることが分かる。

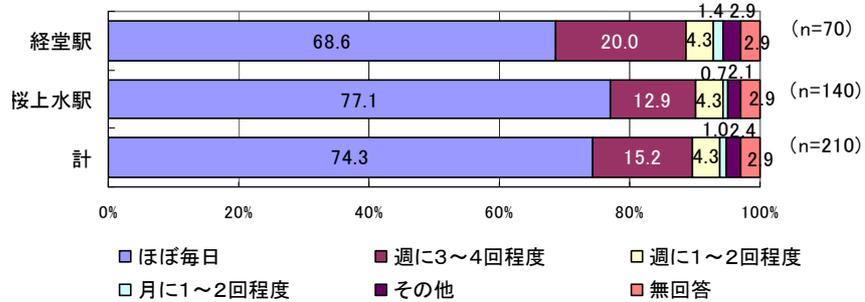


図 2-4 コミュニティサイクルの利用頻度

② コミュニティサイクルの利用形態

・コミュニティサイクルの利用形態をみると、「定期利用」と回答した人が最も多く、経堂駅で75.7%、桜上水駅で87.1%を占めており、ほぼ毎日利用している人は定期利用であることがうかがえる。

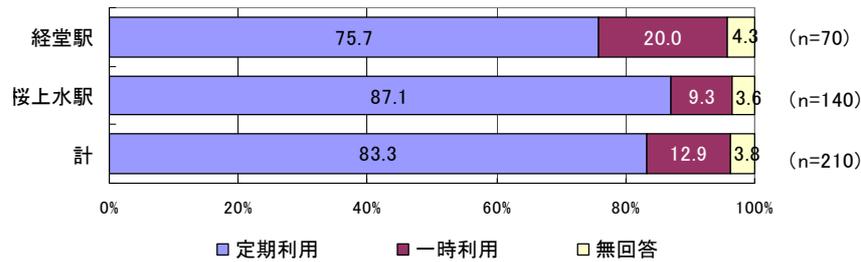


図 2-5 コミュニティサイクルの利用形態

③ コミュニティサイクルの使い方

・コミュニティサイクルの使い方をみると、「自宅とポート間にて利用」と回答した人が経堂駅で52.9%、桜上水駅で56.4%、「自宅以外の場所とポート間にて利用」と回答した人も、経堂駅で32.9%、桜上水駅で33.6%を占め、異なるポート間で利用した人は2%程度にとどまっている。

・このように、コミュニティサイクル利用者の5割~6割が自宅からポートまでのアクセス手段として利用しているものの、利用者の3割程度がポートから目的地までのイグレス手段として利用している人であることが分かる。

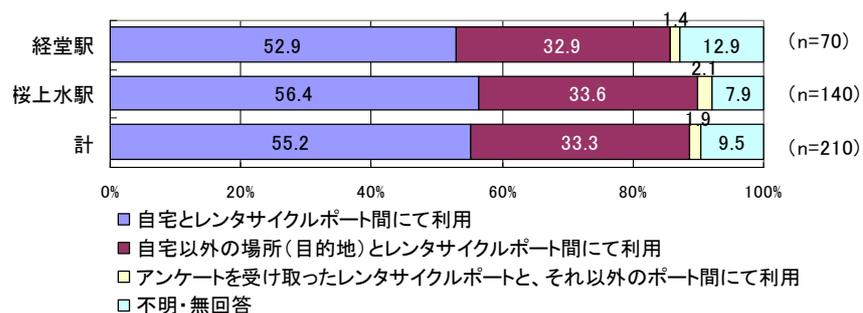


図 2-6 コミュニティサイクルの使い方

④アクセス利用者（自宅からコミュニティサイクルポート間にて利用）の特性

a. コミュニティサイクルの利用目的

・コミュニティサイクルを自宅から駅までのアクセス手段として利用している人の利用目的をみると、通勤と回答した人が最も多く、経堂駅で78.4%、桜上水駅で81.0%を占める。
 ・次いで、通学と回答した人が経堂駅で16.2%、桜上水駅で15.2%であり、経堂駅及び桜上水駅ともにほとんどの人が通勤・通学での利用であることが分かる。

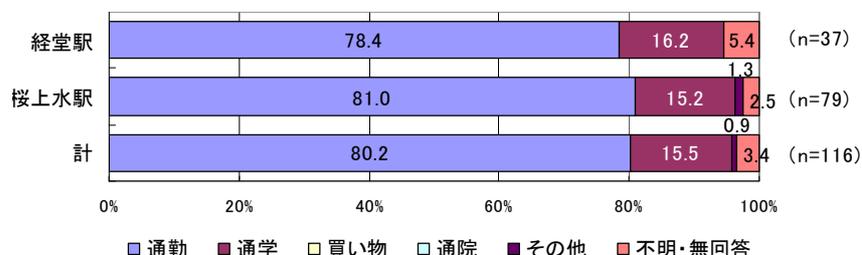


図 2-7 コミュニティサイクルの利用目的

b. コミュニティサイクル返却後の交通手段

・自宅からポートまでコミュニティサイクルを利用した後の交通機関をみると、鉄道と回答した人が経堂駅で97.3%、桜上水駅で92.4%を占め、ほとんどの人がコミュニティサイクルと鉄道をセットで利用していることが分かる。

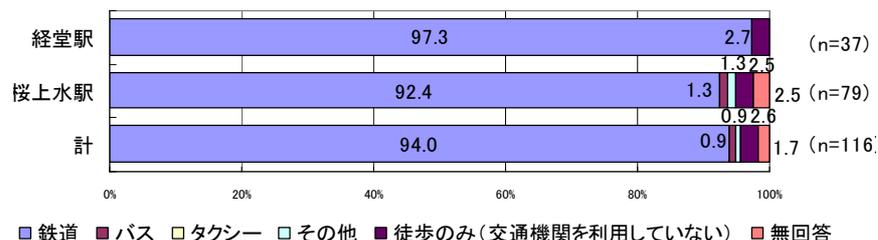


図 2-8 コミュニティサイクル返却後の利用交通機関

c. アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

・アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験をみると、経堂駅及び桜上水駅ともに5割近くの人が普段とは異なるポートを利用した経験があると回答しており、コミュニティサイクルの特徴を表している。

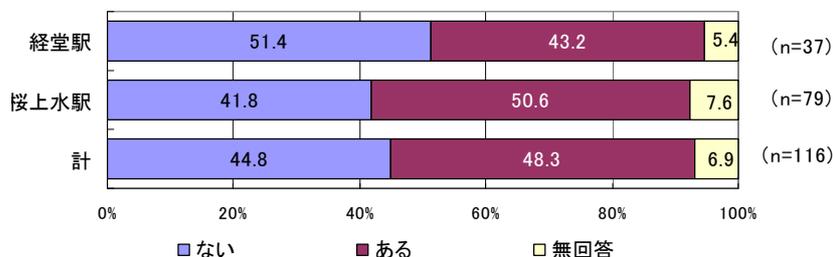


図 2-9 アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

⑤イグレス利用者（コミュニティサイクルポートと目的地間にて利用）の特性

a. コミュニティサイクル利用者の目的地

- ・コミュニティサイクルを駅から目的地までのイグレス手段として利用している人の目的地をみると、勤務先と回答した人が最も多く、経堂駅で73.9%、桜上水駅で89.4%を占める。
- ・経堂駅では通学先と回答した人が8.7%を占め、周辺の大学までの交通手段として利用されていることがうかがえる。また、経堂駅では店舗と回答した人が4.3%、桜上水駅では業務・営業先と回答した人が4.3%あり、通勤が主体であるものの、買物や業務などアクセス手段として利用している人に比べて多様な使われ方をしていることがうかがえる。

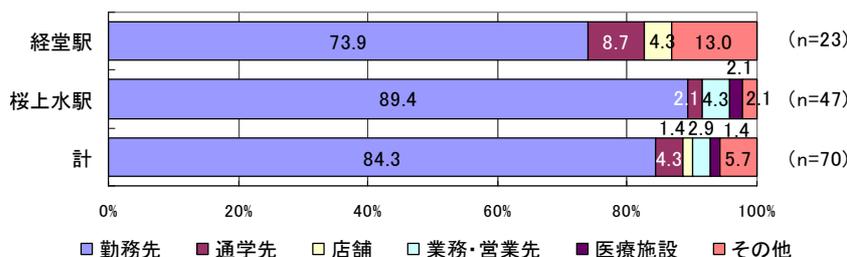


図 2-10 コミュニティサイクル利用者の目的地

b. コミュニティサイクル貸出し前の交通機関

- ・ポートでコミュニティサイクルを借りる前の交通機関をみると、鉄道と回答した人が経堂駅で95.7%、桜上水駅で93.6%を占め、イグレス利用者の大部分が、鉄道利用者であることが分かる。

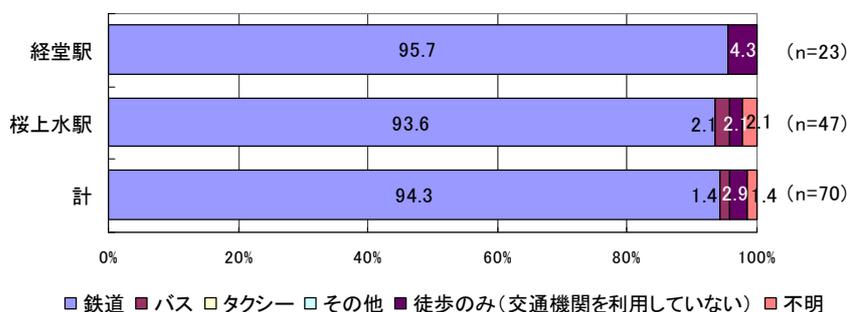


図 2-11 コミュニティサイクル貸出し前の交通機関

c. アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

- ・アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験をみると、経堂駅及び桜上水駅ともに約2割の人が普段とは異なるポートを利用した経験があると回答している。
- ・このように、イグレス手段としてコミュニティサイクルを利用している人の中にも、ポート間を移動するような利用をする人がいることが分かる。



図 2-12 アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

⑥コミュニティサイクル利用による行動特性

a. コミュニティサイクルによる移動時間

- ・コミュニティサイクルによる移動時間を駅別にみると、経堂駅、桜上水駅ともに19分までの人が約8割を占めていることから、利用圏域が概ね2～3km程度であることがうかがえる。
- ・アクセス・イグレス別にみると、イグレス手段として利用している人の方が、アクセス手段として利用している人よりも利用圏域が広いことがうかがえる。

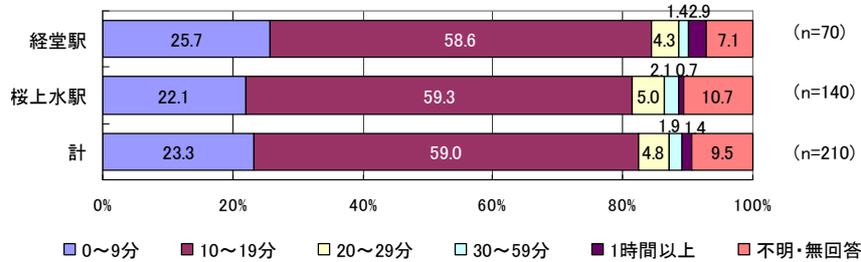


図 2-13 コミュニティサイクルによる移動時間 (駅別)

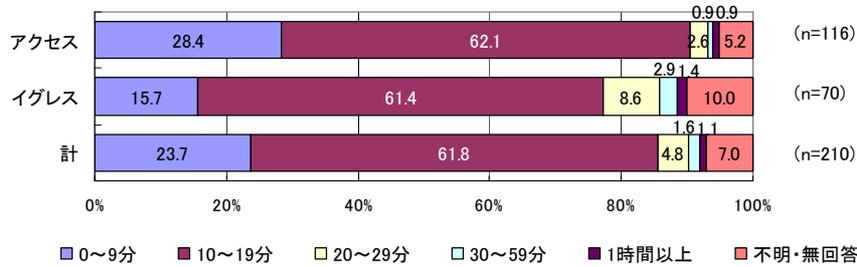


図 2-14 コミュニティサイクルによる移動時間 (アクセス・イグレス別)

b. コミュニティサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無

- ・コミュニティサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無をみると、「ある」と回答した人が経堂駅の47.1%に対して桜上水駅は27.9%であり、経堂駅が商業施設など立ち寄り施設が多いものと考えられる。
- ・アクセス・イグレス別にみると、両者に大きな違いはなく、「ある」と回答した人はともに約3割程度となっている。

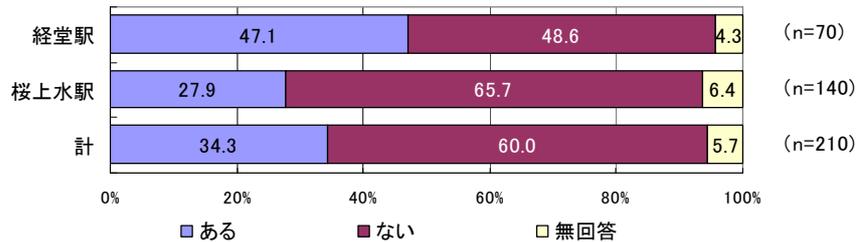


図 2-15 コミュニティサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無 (駅別)

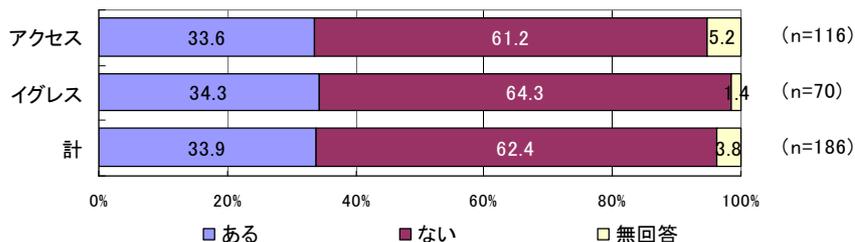


図 2-16 コミュニティサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無 (アクセス・イグレス別)

c. 貸出し・返却時間

・コミュニティサイクルの貸出し・返却時間をみると、経堂駅、桜上水駅ともに、朝は午前8時前後、夕方は午後6時前後がピークとなっており、この傾向は貸出しと返却で大きな差がない状況となっている。

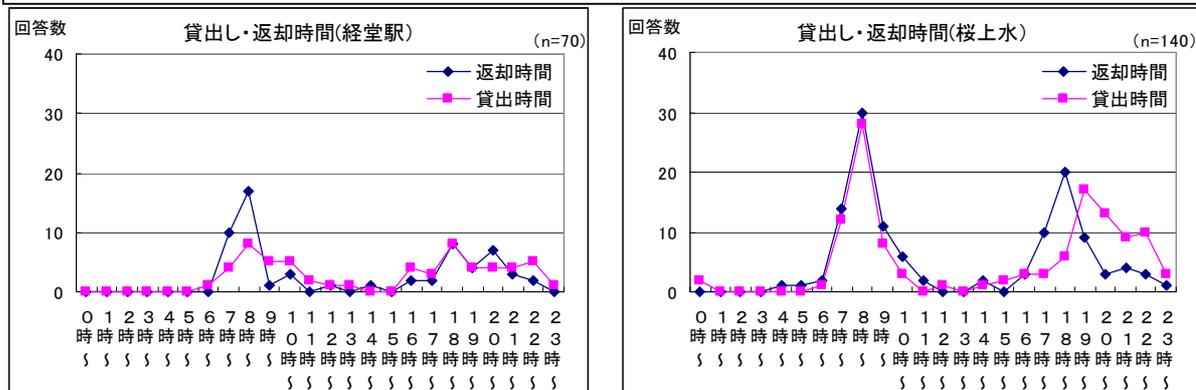


図 2-17 コミュニティサイクル貸出し・返却時間

2) コミュニティサイクルと他交通機関との関係

①コミュニティサイクルの代わりに利用可能なバス路線の有無

・コミュニティサイクルの代わりに利用可能なバス路線があると回答した人は、経堂駅の44.3%に対して、桜上水駅は20.0%と少ない。
 ・これは、経堂駅では北口に路線バスが運行されているのに対し、桜上水駅では近くにバス路線がないことを反映している。

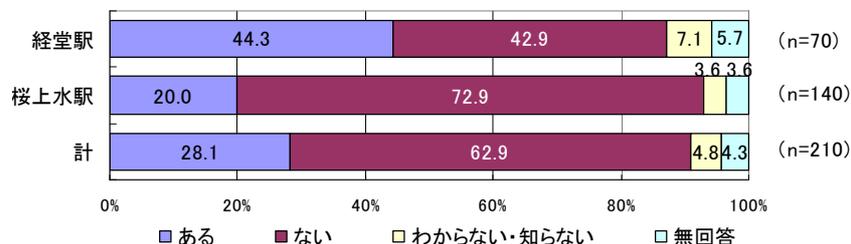


図 2-18 コミュニティサイクルの代わりに利用可能なバス路線の有無

②コミュニティサイクル利用以前の移動について

a. 駅別にみた特性

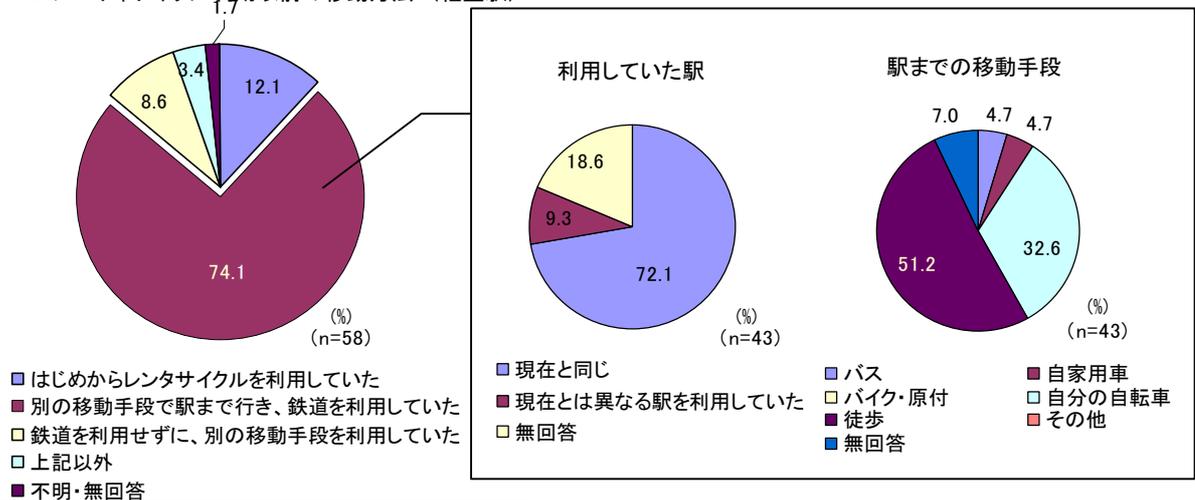
[はじめからレンタサイクルを利用していた人の移動方法の変化]

・はじめからレンタサイクルを利用していた人は経堂駅では12.1%であるのに対し、桜上水駅では32.5%を占めている。
 ・これは、経堂駅ではコミュニティサイクル導入に合わせて新たにコミュニティサイクルポートが設置されたのに対し、桜上水駅ではコミュニティサイクル導入前からレンタサイクルポートが設置されていたことを反映しているものと考えられる。

【別の移動手段で駅まで行き、鉄道利用していた人の移動方法の変化】

- ・別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた人は、経堂駅で 74.1%、桜上水駅で 53.8% を占めている。
- ・これらの人の以前の駅までの移動手段をみると、経堂駅、桜上水駅ともに「現在と同じ」と回答した人が約 7 割を占め、コミュニティサイクルが導入されたことにより利用駅を変える人は少ないものの、桜上水駅では約 2 割の人が利用する駅を変えたことが分かる。
- ・駅までの移動手段をみると、経堂駅、桜上水駅ともに 8 割～9 割の人が「自分の自転車」あるいは「徒歩」からの転換であるが、「自分の自転車」からの転換により、コミュニティサイクルが放置自転車の削減に寄与している可能性がうかがえる。
- ・「バス」と回答した人は、経堂駅で 4.7%、桜上水駅で 4.8%であり、もともと自分の自転車や徒歩を利用していた人が多いことがうかがえる。
- ・「自動車」と回答した人は、経堂駅の 4.7%のみであり、大きな自動車利用の削減効果は期待できないものの、条件によっては、自動車から転換する人がいることが分かる。

コミュニティサイクル利用以前の移動方法（経堂駅）



コミュニティサイクル利用以前の移動方法（桜上水駅）

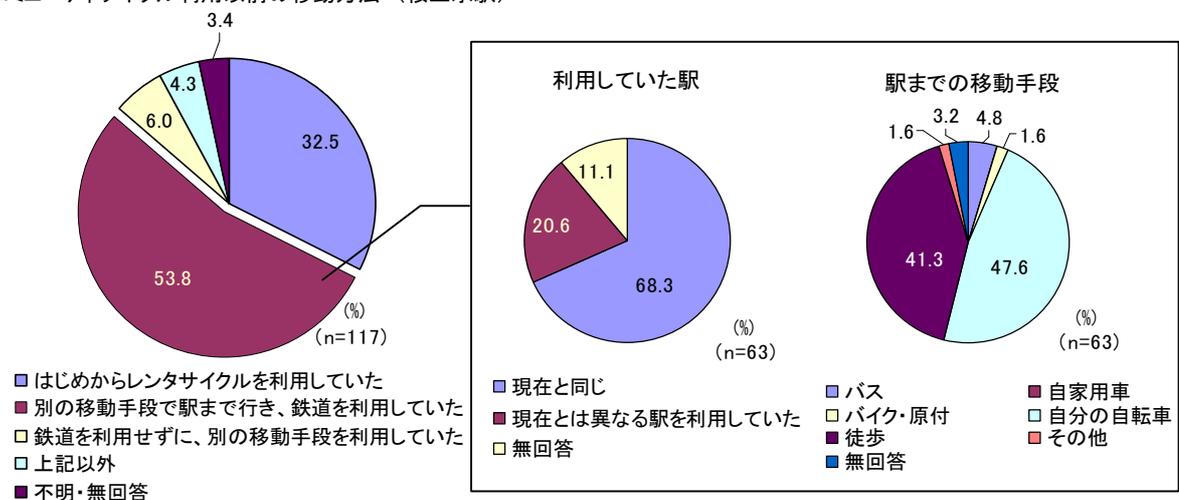


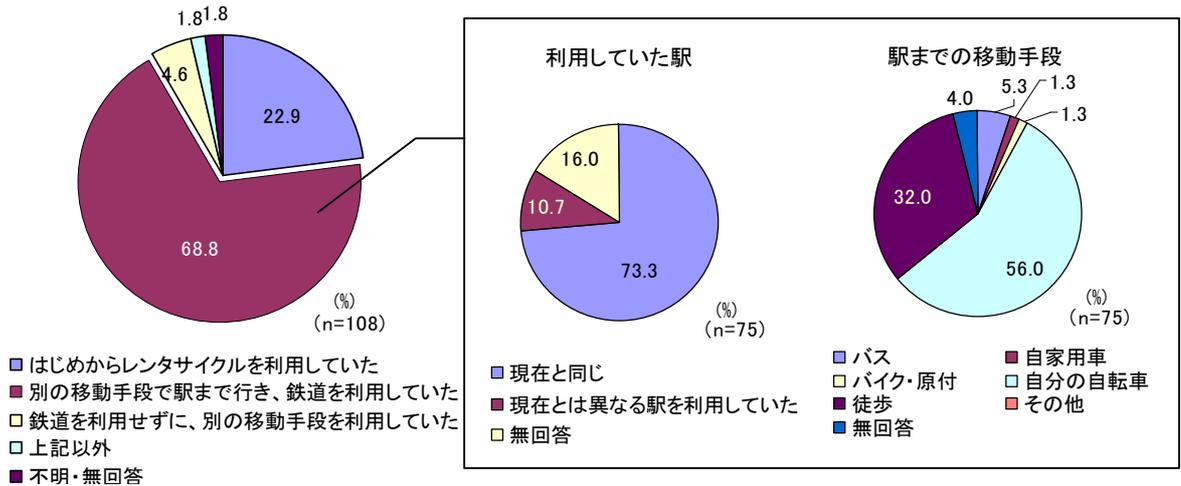
図 2-19 コミュニティサイクル利用以前の移動方法（駅別）

b. アクセス・イグレス別にみた特性

・アクセス利用者に比べてイグレス利用者は、「鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用して」と回答する人が多く、コミュニティサイクルの導入により、他の交通手段から転換した人があることが分かる。

・さらに、イグレス利用者は、導入前には現在と異なる駅を利用し、駅から目的地まで徒歩などで移動していた人が、コミュニティサイクルの導入により利用駅を変更した人が、アクセス利用者に比べて多いことがうかがえる。

コミュニティサイクル利用以前の移動方法（アクセス）



コミュニティサイクル利用以前の移動方法（イグレス）

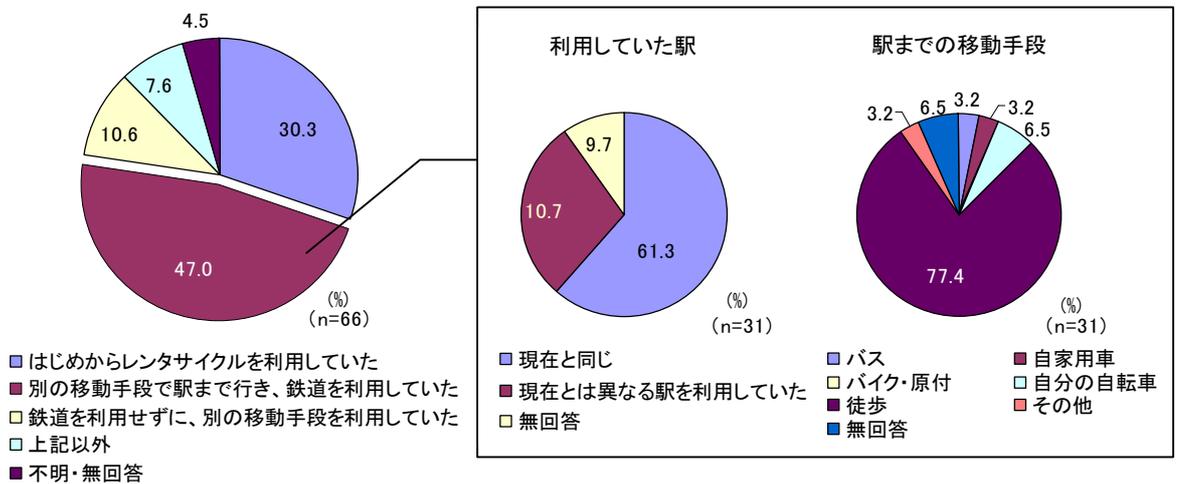
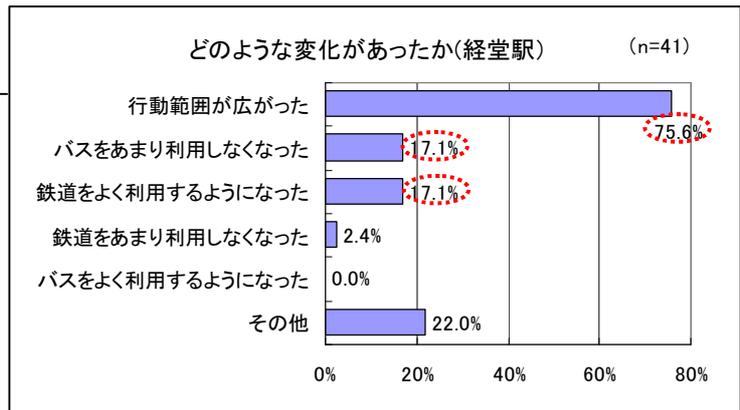
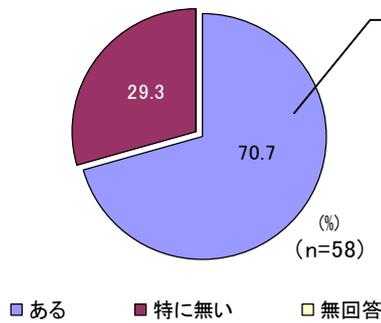


図 2-20 コミュニティサイクル利用以前の移動方法（アクセス・イグレス別）

③コミュニティサイクル利用前後の移動の変化について

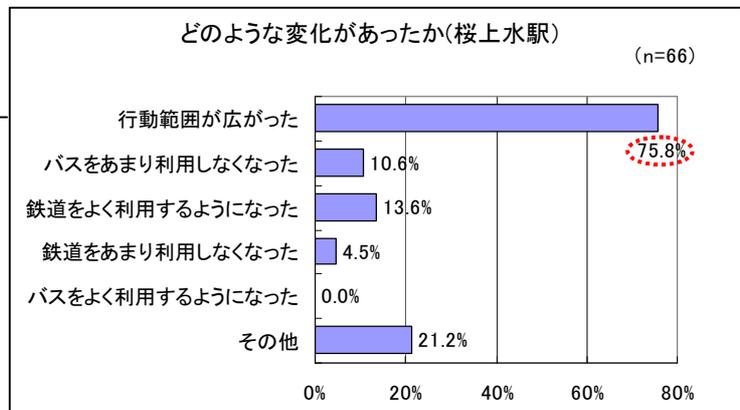
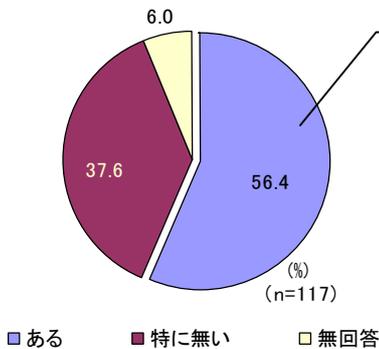
- ・コミュニティサイクルを利用する前と比べた移動に関する変化は、駅別にみても、アクセス・イグレス別にみても、6割前後の人が変化があったと回答し、このうち、約75%の人が「行動範囲が広がった」と回答している。
- ・「バスをあまり利用しなくなった」や「鉄道をよく利用するようになった」と回答する人もあり、特に、経堂駅利用者あるいはアクセス利用者でその割合が高い。
- ・このように、鉄道とコミュニティサイクルの連携により鉄道の利用圏の拡大や鉄道利用の促進が期待される一方で、バスとの競合の可能性があることがうかがえる。

コミュニティサイクル利用による移動の変化
(経堂駅)



※「その他」の主な内容
・その他（8件）のうち、時間短縮が3件を占める

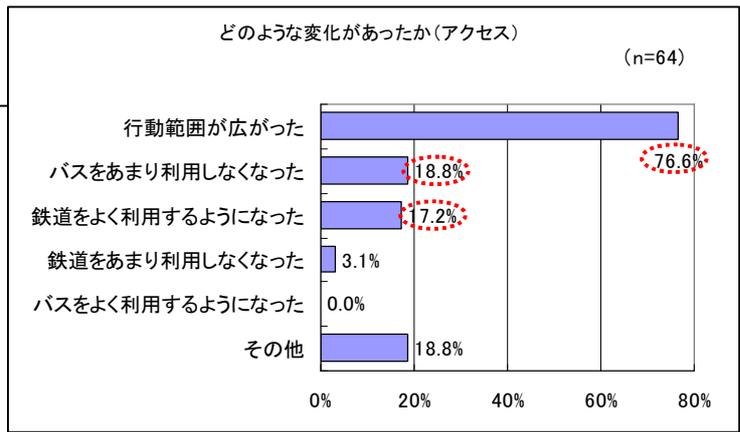
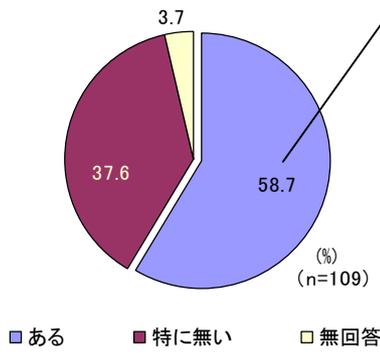
コミュニティサイクル利用による移動の変化
(桜上水駅)



※「その他」の主な内容
・その他（14件）のうち、時間短縮が5件、桜上水駅ー経堂駅を利用するようになったが3件、駐輪場を心配する必要がなくなったが2件を占める

図 2-21 コミュニティサイクルを利用し始める前と比べた移動についての変化（駅別）

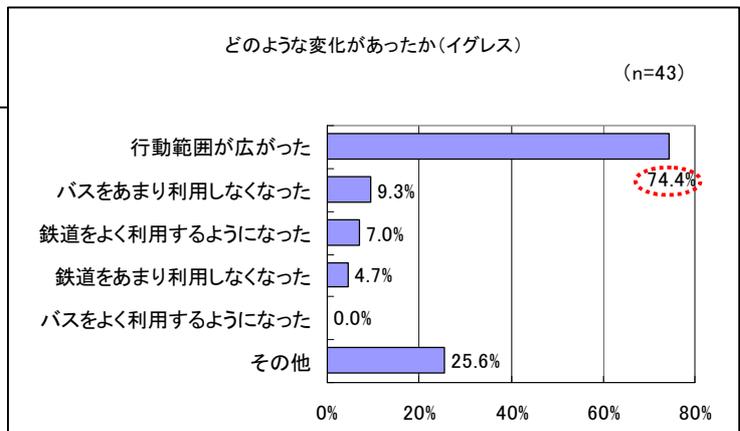
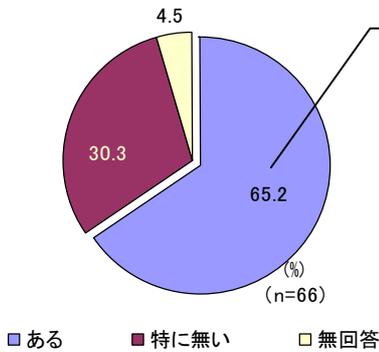
コミュニティサイクル利用による移動の変化
(アクセス)



※「その他」の主な内容

- ・その他 (12 件) のうち、桜上水駅-経堂駅を利用するようになったが 4 件、駐輪場を心配する必要がなくなったが 2 件を占める

コミュニティサイクル利用による移動の変化
(イグレス)



※「その他」の主な内容

- ・その他 (11 件) のうち、時間短縮が 7 件を占める

図 2-22 コミュニティサイクルを利用し始める前と比べた移動についての変化(アクセス・イグレス別)

3) コミュニティサイクルの有効性について

- ・貸出し時と返却時における異なるポート間の利用状況をみると、6～7割程度の方が異なるポート間を利用することがあると回答しており、桜上水駅の割合が高い。
- ・利用頻度をみると、異なるポート間を利用することがある人のうち、3割程度の方が「よく利用している」と回答している。
- ・アクセス・イグレス別にみると、アクセスが異なるポート間を利用する機会が多いものの、イグレスにも異なるポート間の移動に利用されており、コミュニティサイクル化により多様な使われ方がされていることがうかがえる。

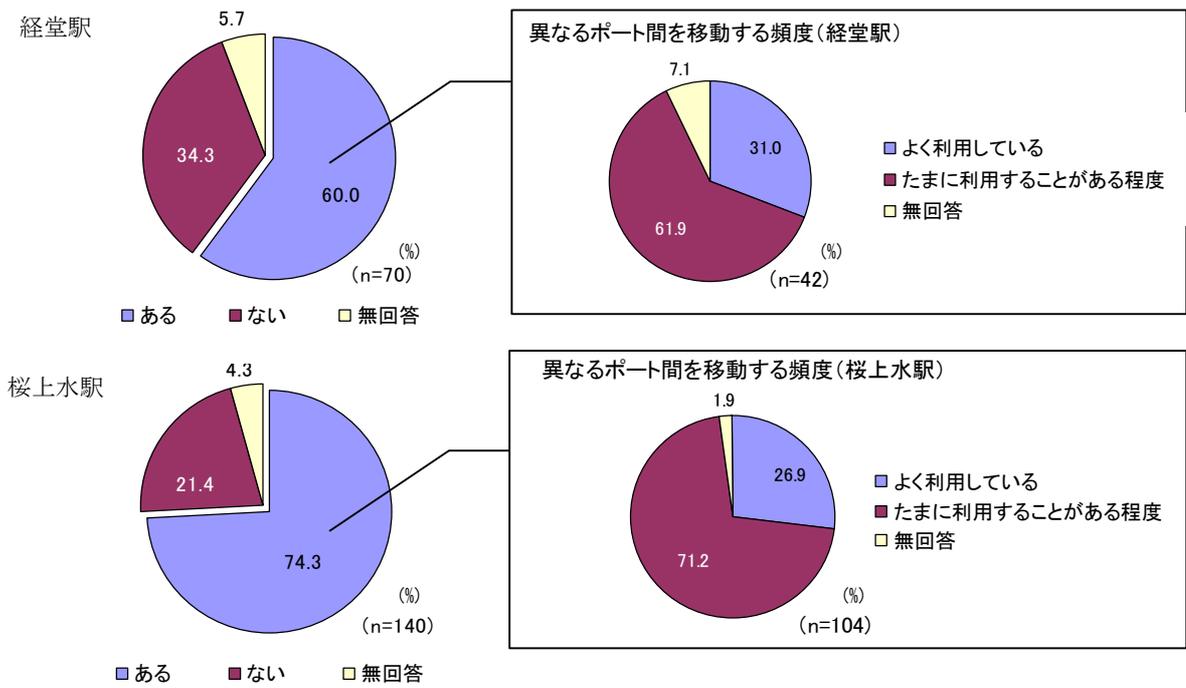


図 2-23 貸出し時と返却時における異なるポート間の利用状況（駅別）

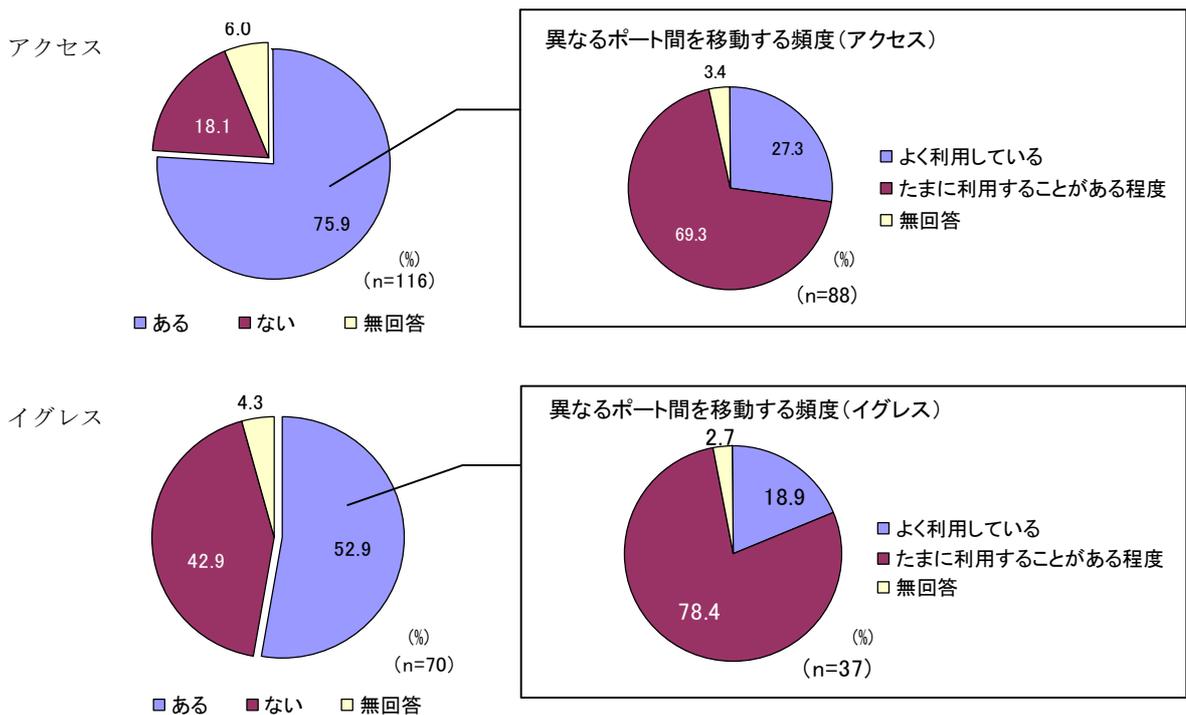


図 2-24 貸出し時と返却時における異なるポート間の利用状況（アクセス・イグレス別）

- よく利用するポート間をみると、経堂駅、桜上水駅ともに桜上水南－経堂駅前間を利用する人が多いことがうかがえる。
- どのようなときに異なるポート間が利用されているのかをみると、「普段利用している鉄道路線とは異なる路線を利用するとき」が最も多く、経堂駅で61.9%、桜上水駅で45.2%を占めている。
- 次いで、「行きと帰りで異なる鉄道路線を利用するとき」と回答する人が多く、鉄道とコミュニティサイクルとの連携により、多様な移動をする人が多いことがうかがえる。

表 2-8 ポート間の移動実態

	経堂駅前		桜上水南		計	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
桜上水南-経堂駅前	15	35.7	60	41.1	75	51.4
桜上水南-桜新町	1	2.4	1	0.7	2	1.4
経堂駅前-桜新町	6	14.3	1	0.7	7	4.8
不明	20	47.6	42	28.8	62	42.5
計	42	100.0	104	71.2	146	100.0

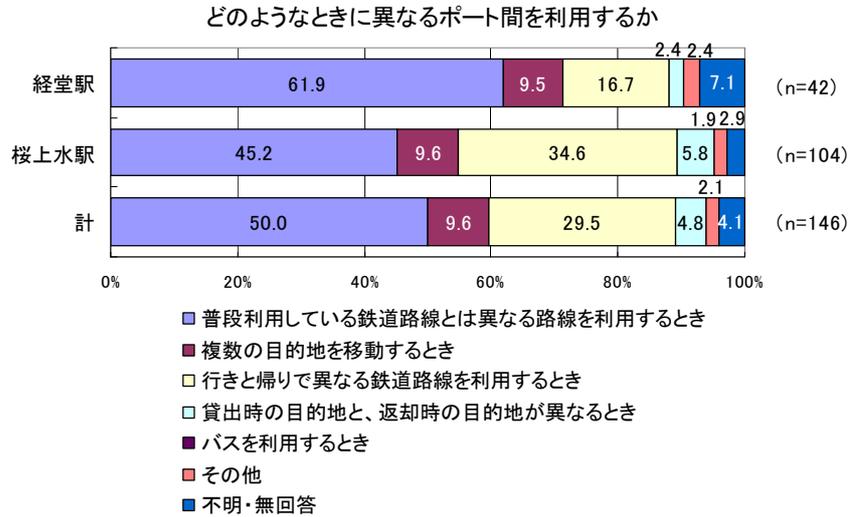


図 2-25 異なるポート間を利用する移動特性

4) コミュニティサイクル利用者の意向

①コミュニティサイクルの利用理由

・コミュニティサイクルの利用理由をみると、「コミュニティサイクルポートが駅に近く、鉄道を利用しやすいため」が最も多く、次いで、「所要時間を短縮できるため」、「借りた場所以外のポートへ返却することができるため」が多く、利便性が重視されている。

・アクセス・イグレス別にみると、アクセスでは「自転車の購入やメンテナンスが不要であるため」が比較的多く、利便性に加えてコスト面も重視している。

・イグレスでは、「他の交通手段では行きづらいところに行けるため」が比較的多く、コミュニティサイクルにより鉄道利用の利便性向上につながっている。

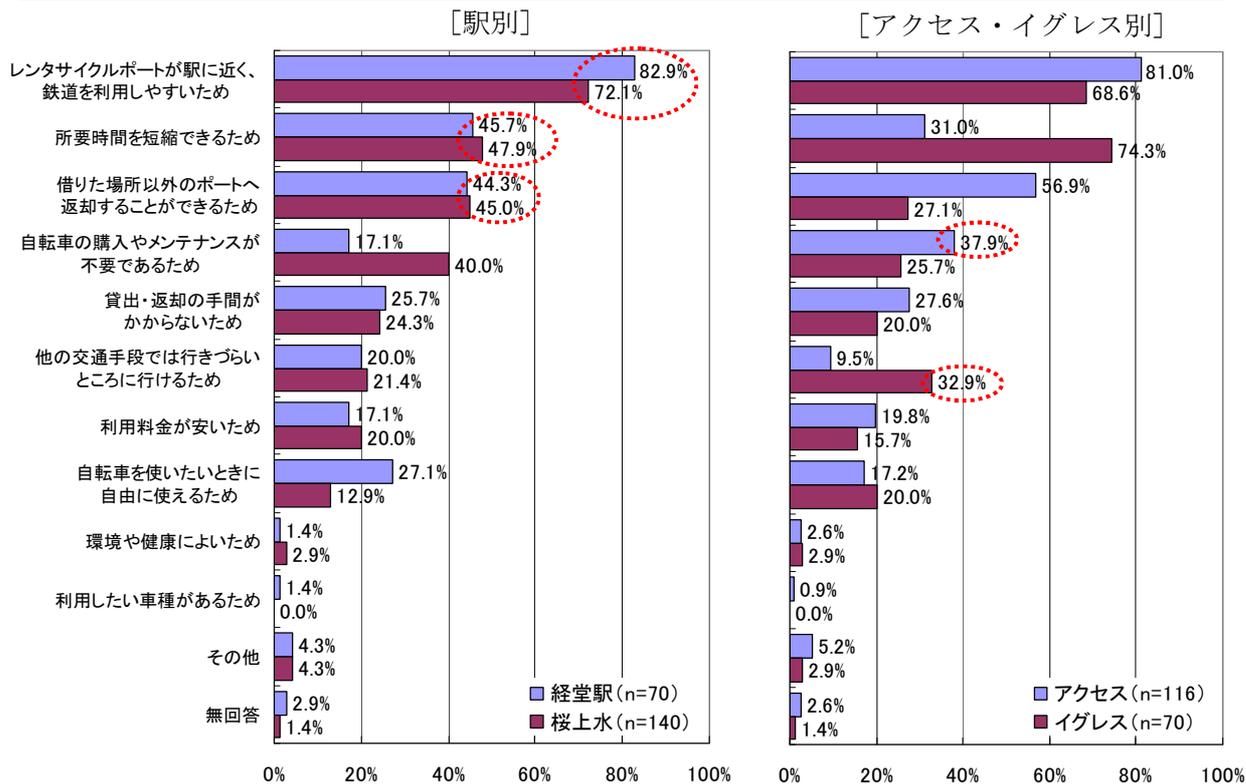


図 2-26 コミュニティサイクルの利用理由

②コミュニティサイクルをより利用しやすくするために重要な事項

・利用している駅やアクセス・イグレスに関わりなく、コミュニティサイクルを利用しやすくするためには、ポート設置駅の拡大が最も望まれていることが分かる。

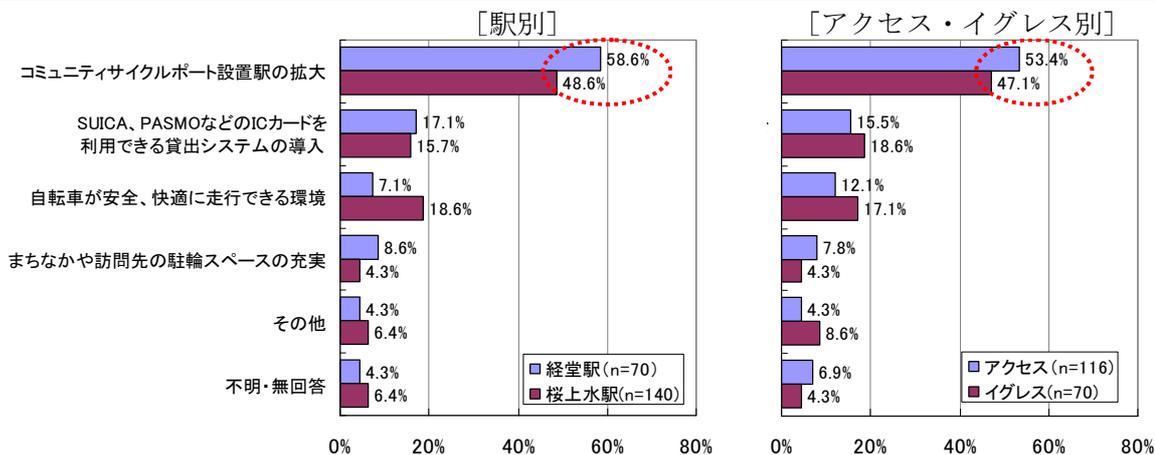


図 2-27 コミュニティサイクルを利用しやすくするために重要な事項

(4) 駐輪場利用者へのアンケート調査結果

1) 駐輪場利用者の自転車の利用特性

①駐輪場の利用頻度

・駐輪場の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と回答した人が最も多く、経堂駅で58.8%、桜上水駅で74.8%を占めており、日常的に利用する人が多いが、コミュニティサイクルの利用頻度よりもやや少ない傾向にある。

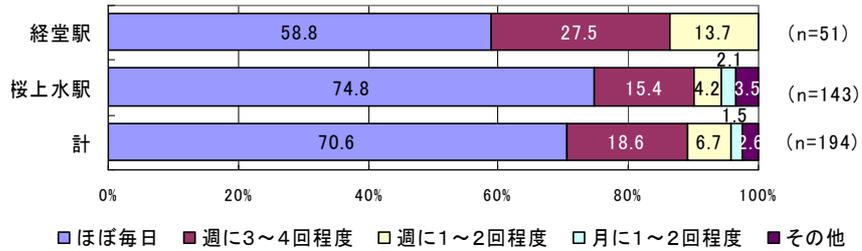


図 2-28 駐輪場の利用頻度

②駐輪場の利用形態

・駐輪場の利用形態をみると、経堂駅では「一時利用」と回答した人が最も多く、56.9%を占めている。
 ・桜上水駅では「定期利用」と回答した人が最も多く、61.5%を占めている。
 ・経堂駅、桜上水駅ともに、コミュニティサイクルに比べて、一時利用の割合が多いことが特徴となっている。

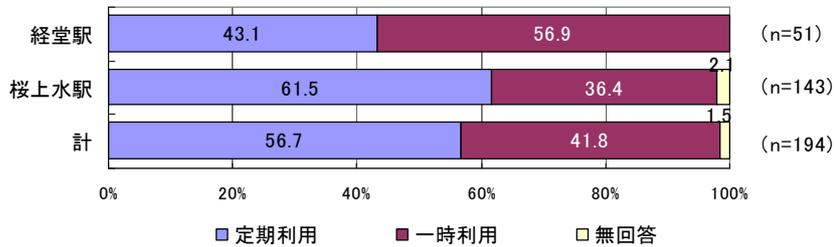


図 2-29 駐輪場の利用頻度

③自転車の使い方

・駐輪場を利用する人の自転車の使い方をみると、経堂駅及び桜上水駅ともに、「自宅と自転車等駐車場間にて利用」と回答した人が9割以上を占め、駐輪場を利用している来訪者はほとんどいないことが分かる。

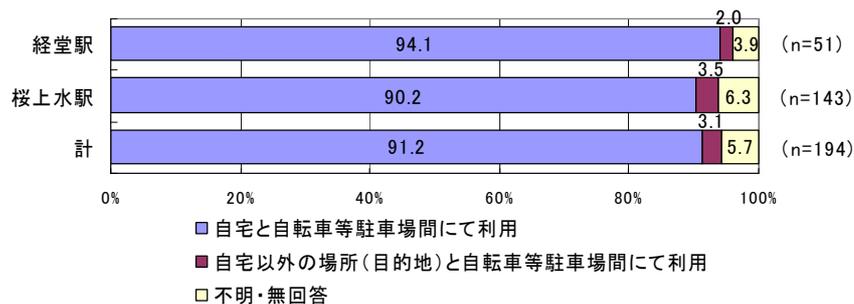


図 2-30 駐輪場利用者の自転車の使い方

④自転車の利用特性（自宅と自転車等駐車場間の利用者のみ）

a. 利用目的

・自転車の利用目的は、経堂駅及び桜上水駅ともに通勤や通学での利用が多いが、コミュニティサイクル利用者比べて、買い物などの私事目的で利用している人が多い。

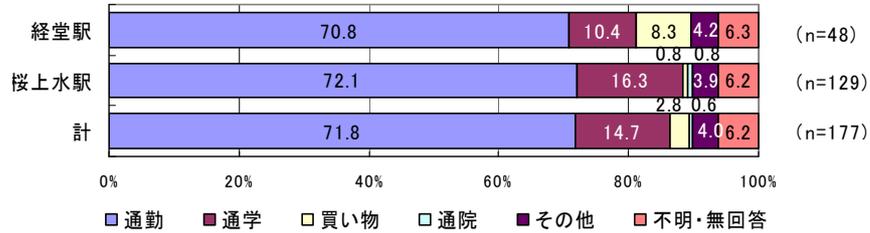


図 2-31 自転車の利用目的

b. 駐輪場入庫後の利用交通機関

・駐輪場入庫後の利用交通機関は、9割近くが鉄道であり、駐輪場利用者の多くが、自転車を鉄道の端末交通機関として利用していることが分かる。

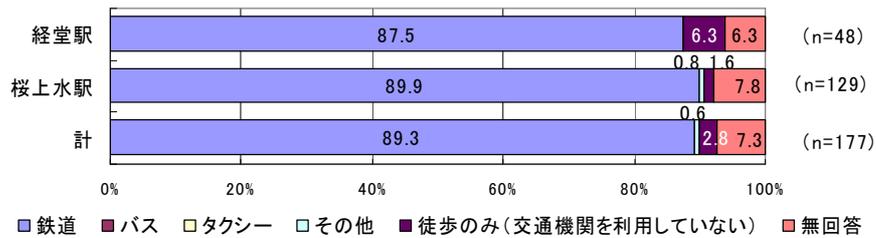


図 2-32 駐輪場入庫後の利用交通機関

⑤自転車利用による行動特性

a. 自転車の移動時間

・自転車の移動時間をみると、経堂駅及び桜上水駅ともに約9割の人が20分未満であり、コミュニティサイクル利用者比べるとやや少なくなっている。
 ・特に、コミュニティサイクル利用者比べて10分未満の人の割合が高く、比較的近距離での利用が多いと考えられる。

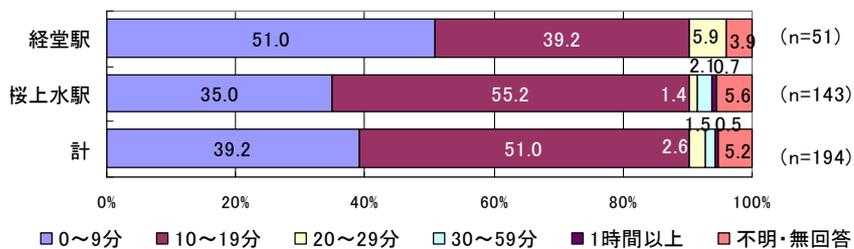


図 2-33 自転車の移動時間

b. 自転車で移動中に立ち寄った施設の有無

・自転車で移動中に立ち寄った施設の有無をみると、「ある」と回答した人は経堂駅で29.4%、桜上水駅で12.6%にとどまり、コミュニティサイクル利用者よりも自転車で移動中に買物などに立ち寄る人が少ないことが分かる。

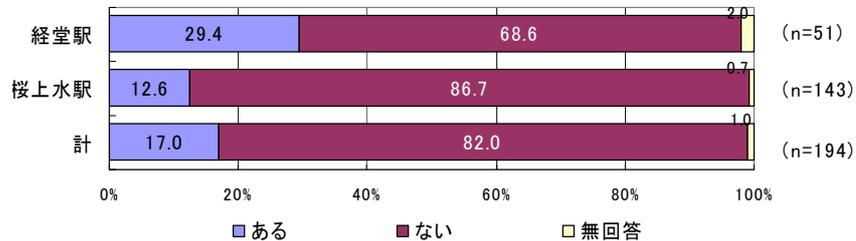


図 2-34 自転車で移動中に立ち寄った施設の有無

c. 駐輪場の入出庫時間

・駐輪場の入出庫時間をみると、朝のピーク時間帯及び夕方以降の帰宅時間帯がほとんどであり、日中の利用は非常に少ないことがうかがえる。

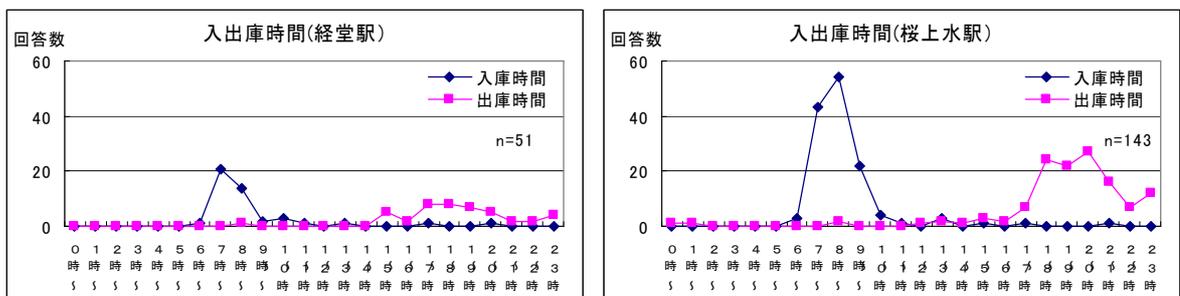


図 2-35 駐輪場の入出庫時間の状況

⑥自転車の代わりに利用可能なバス路線の有無

・自転車の代わりに利用可能なバス路線の有無をみると、「ある」と回答した人は、経堂駅では5.9%であるのに対し、桜上水駅は19.6%であり、コミュニティサイクル利用者と傾向が異なっている。
 ・これは、経堂駅は桜上水駅に比べてバスの利便性が高いことから駐輪場ではなく、バスを利用する人が多いと考えられる。

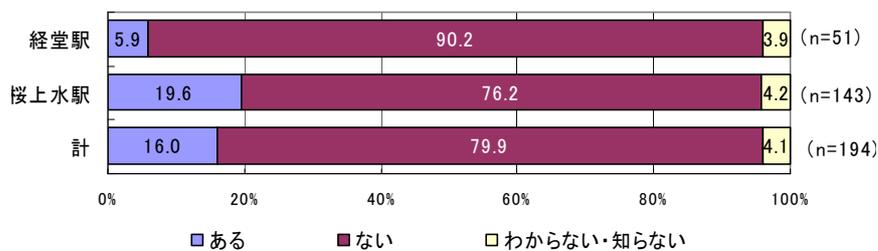


図 2-36 自転車の代わりに利用可能なバス路線の有無

2) コミュニティサイクルに関する意向

①コミュニティサイクルの認知状況

- ・コミュニティサイクルの認知状況をみると、「利用システムや利用料金ともによく知っている」は、経堂駅で7.8%、桜上水駅で16.1%にとどまる。
- ・「利用システムは知っているが、利用料金については詳しくは知らなかった」を含めても、コミュニティサイクルの認知度は全体で3割程にとどまることが分かる。
- ・駐輪場とコミュニティサイクルポートの位置が離れている経堂駅では、約3割の人が「コミュニティサイクルがあることを知らなかった」と、認知度が非常に低いと考えられる。

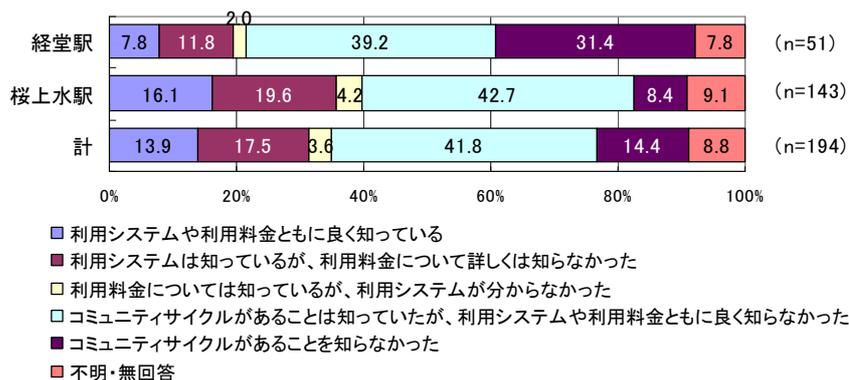


図 2-37 コミュニティサイクルの認知状況

②コミュニティサイクルを利用しない理由（利用システム、利用料金ともによく知っている人）

- ・コミュニティサイクルのことをよく知っている人について、コミュニティサイクルを利用しない理由をみると、個人の自転車を利用したいことが大きな理由であることが分かる。

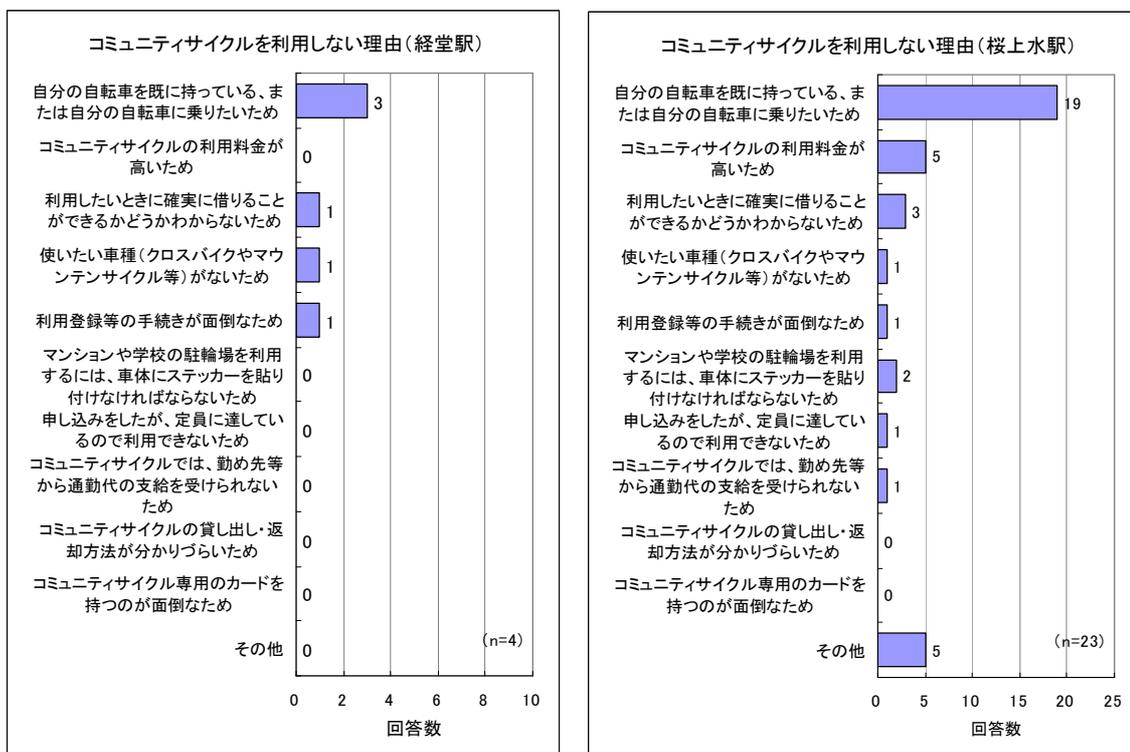


図 2-38 コミュニティサイクルを利用しない理由
(利用システム、利用料金ともによく知っている人)

③コミュニティサイクルの利用意向（利用システム、利用料金をよく知らない人）

a. 利用意向

- ・コミュニティサイクルに関する認知度が低かった人について、コミュニティサイクルの利用意向をみると、「利用したいと思う」と回答した人は桜上水駅の 5.6%のみであり、強い利用意向を持っている人は非常に少ない。
- ・「機会があれば利用したいと思う」と回答した人は、経堂駅で 34.9%、桜上水駅で 47.7% を占め、今後の展開によってはコミュニティサイクルの利用が促進される可能性があることがうかがえる。

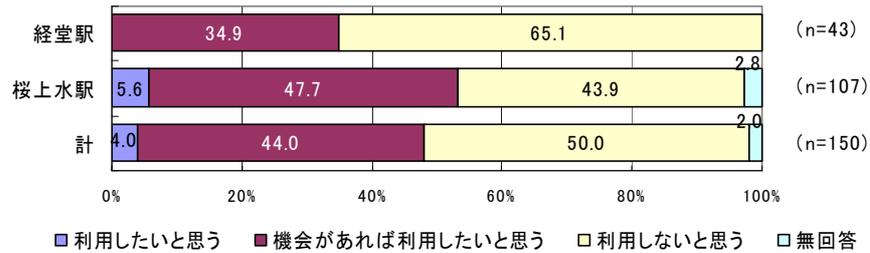


図 2-39 コミュニティサイクルの利用意向
(利用システム、利用料金をよく知らない人)

b. コミュニティサイクルを利用しない理由

- ・コミュニティサイクルを利用しないと回答した人の理由をみると、個人の自転車を利用したいことが大きな理由であることが分かる。

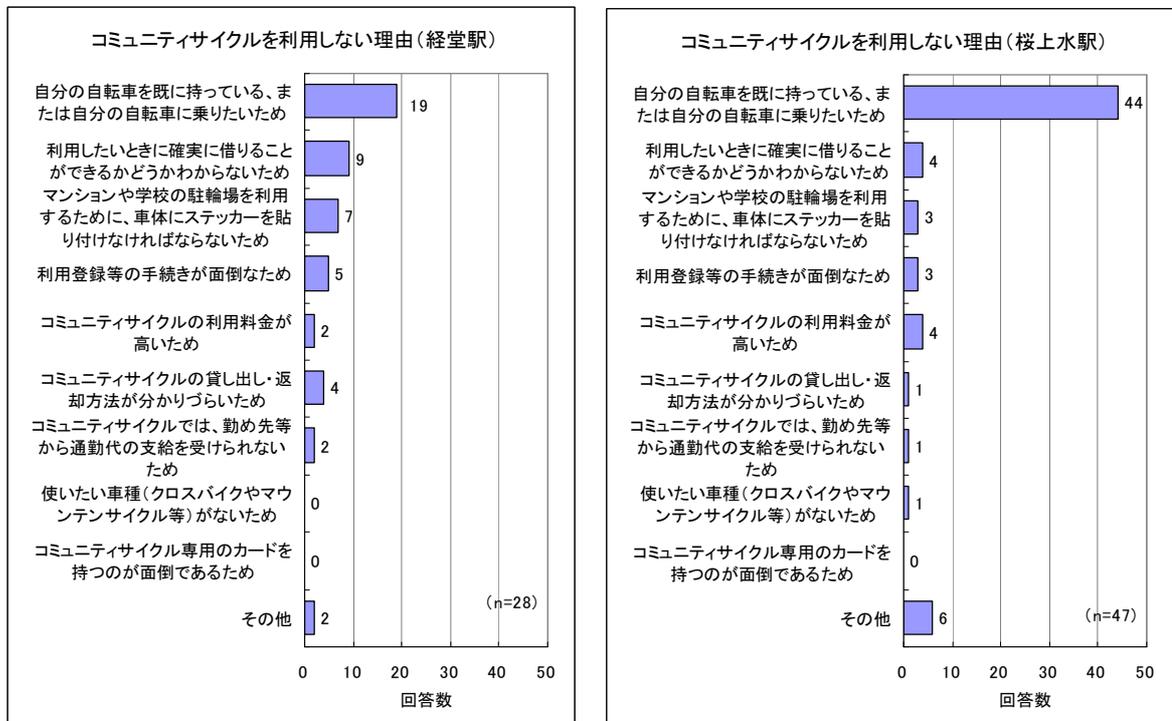


図 2-40 コミュニティサイクルを利用しない理由
(利用システム、利用料金をよく知らない人)

(5) 事業者へのヒアリング調査結果

①導入の背景とねらい

世田谷区は、住宅系の土地利用が多く、都心部への通勤や買い物などの鉄道利用のため、放置自転車が溢れている駅が多かったことや、公共交通による南北方向の移動の利便性が低く、南北の鉄道を連絡する移動手段として自転車を活用するため、平成 19 年 3 月にコミュニティサイクルが導入されている。

【コミュニティサイクル導入のねらい】

- ・東西に通過する鉄道を連絡することによる南北方向の移動利便性の向上（南北方向の移動の補完）
- ・周辺居住者の通勤・通学や来訪者（大学生、高校生等）の移動利便性向上
- ・放置自転車の削減

※平成 6 年からレンタサイクル事業が実施されている。その後、コミュニティサイクル社会実験が実施され、平成 19 年 3 月に本格導入が開始されている。

※平成 19 年の開始当初は桜上水南、経堂駅前の 2 箇所で運用開始され、平成 20 年に桜新町が追加されている。

②事業形態

a. 設置規模

収容台数を上回る稼働台数となっており、駐輪場に比べて土地の有効活用が図られている。

表 2-9 コミュニティサイクルポートの設置規模

	ポート面積	収容台数	備考
桜上水南	259 m ²	260 台	稼働台数：400 台
経堂駅前	290 m ²	140 台 (平面：57 台 2 段ラック上段：26 台 2 段ラック下段：57 台)	稼働台数：290 台

表 2-10 自転車駐車場の規模

	駐輪場面積	収容台数	備考
桜上水南	1 階：454 m ² 2 階：433 m ²	1 階：333 台 2 階：399 台	
経堂南	489 m ²	351 台	

b. システムの形態

IC カード及びゲートの設置により、貸出し状況の把握や 24 時間利用可能となっている。

【システムの概要】

- ・利用者のライフスタイルや利便性を考慮して、24 時間利用可能なシステム
- ・自転車に設置された RFID タグと利用者が所持する IC カードにより、ゲート通過時に入出庫を管理
 - ⇒管理人不在時でも IC カードにより自動認識可能
 - 置き去りや長期無断利用などの不適切な使用への対処が可能

c. 利用料金

世田谷区の駐輪場の利用料金と同様に、世田谷区立レンタサイクルポート条例に基づいて料金が設定されている。

【利用料金の概要】

- ・利用者は、事前登録した上で、1ヶ月2,000円（定期）、1回200円（日ぎめ）で利用
- ・定期料金は、個人で自転車を持たなくても利用できるよう、区内の駐輪場利用料金（2,000円）を上回らないように設定
- ・日ぎめ料金は、分かりやすいようにできるだけシンプルに設定

d. 運営・管理方法

駐輪場と一体的な運営・管理により効率化が図られている。

【運営・管理方法の概要】

○運営・管理者

- ・運営・管理者…駐輪場の運営・管理者と同一の事業者（指定管理者）に委託
※駐輪場の運営・管理者の選定は、基本的に公募により行われるが、コミュニティサイクルについては、効率性の観点から駐輪場の運営・管理者と同一の事業者へ委託されている

○契約内容

- ・条例内で提供するサービスについて提案を受けた内容で契約
⇒提案内容：収支、サービス内容（空気入れ常備、タオルの貸出、管理人不在時の対応の仕方等）、危機管理体制等

○世田谷区と運営・管理者との分担

- ・世田谷区 …施設の保守、自転車等の修理やNTT回線費等
- ・運営・管理者…施設の保守（区と分担）、自転車の点検整備等
※収支が合わないとしても、区からの補填はなし

○ポート間の自転車の移送

- ・随時、指定管理者が移送を実施
※利用状況のデータ管理は、コストがかかるため実施されていない

③設置駅の考え方

特に明確な基準は設定されていないが、周辺の土地利用や利用者の見込み、既存施設（駐輪場・レンタサイクル）の状況等を勘案して、コミュニティサイクルの設置駅が選定されている。

【設置駅選定の考え方・条件等】

○利用者の見込みがあること

- ・人の移動が多く、商業施設があるなど集客力があり、需要が見込める場所
- ・大学や事業所などがあり、イグレス利用が見込まれるところ

○ポートの設置条件

- ・駅の直近であること
⇒既存の区営駐輪場やレンタサイクルポートがある場所や、鉄道の連立等により新たな空間の活用が可能なこと
- ・利用者に認識されやすく、入出庫が容易なところ
⇒ゲートの設置・施工に要する面積が確保されており、また、ゲートからの出入りが安全に行える場所
- ・ポートの利用圏域（ポートから2km、移動時間にして10～15分）を考慮した配置間隔

④事業実施上の工夫等

運営のための人件費削減や自転車の維持費削減のための工夫が実施されている。

【運営上の課題と工夫・改善点等】

○運営上の課題

- ・自転車の整備に要する費用負担が大きい
⇒当初はリサイクル自転車が利用されていたが、故障が多く、2年程度で使用不可となるため、維持費が負担となる

○事業の効率化のための工夫・改善点等

- ・駐輪場とコミュニティサイクルの管理人を兼務させることによる人件費の削減
※カードの発行等は有人を前提としているため、管理人は必要となる
- ・新車の導入による修理費の負担軽減
※新車導入後、間もないため、その効果は確認できていない
※放置自転車が減ってきていることも背景にある
※自転車のオートライトは、設置費用が高いため導入されていない

○利用促進のための取組み

- ・旗の設置や看板へのスポットライト照射による認知度向上（導入当初のみ）
- ・大学生の利用者確保のための近隣大学への案内
※今後、大学生向けに交通安全教育と併せて、コミュニティサイクルを紹介予定
- ・世田谷区の便利帳による転入者への駐輪場とコミュニティサイクルの案内
- ・電動アシスト付自転車の導入

⑤関係者との調整等

経堂駅前における用地確保に当たって小田急電鉄との協議が行われたものの、バス事業者も含む他の交通事業者や、周辺地域との協議・調整は特に行われていない。

【鉄道事業者との調整】

- ・経堂駅の高架化に併せて、高架下を駐輪スペースとして活用するため小田急電鉄と協議
⇒当初は駐輪場とする計画であったが、コミュニティサイクル用の敷地として利用
⇒敷地は小田急電鉄の土地であるが、都の条例による小田急電鉄への減免措置が適用されるため、賃料なしで区が用地を借り入れ

⑥現時点における事業の評価

南北方向の交通の補完については一定の機能を果たしているものの、コミュニティサイクル単独での事業採算性の確保は困難であり、駐輪場とのセットでの運営が必要となっている。

【現時点での評価】

○利用状況からみた評価

- ・相互利用は全体の1割程度であるが、異なる鉄道路線を補完している意義はある
- ・放置自転車は減少しているが、コミュニティサイクル導入による効果は不明

○事業採算性からみた評価

- ・コミュニティサイクルだけでは事業が成り立たないため、駐輪場と一体運営が必要
⇒駐輪場はコストがあまりかからないため、利益を確保することが可能
⇒駐輪場の収益により、コミュニティサイクルの赤字分を補っている状態にある。
※概算費用は約2,700万円（ゲート設置費等、システム設計等の初期投資なし）
※区内のコミュニティサイクル・レンタサイクル合わせて、収入は年間約4,000万、経費は修理・管理費込みで年間5,000～6,000万円程度

○その他の視点からみた評価

- ・コミュニティサイクルは、駐輪場に比べて少ない敷地面積で多くの稼働台数を確保可能
⇒結果として駐輪場の容量増大につながっている

【コミュニティサイクルの利用状況（平成23年1月24日～1月30日）】

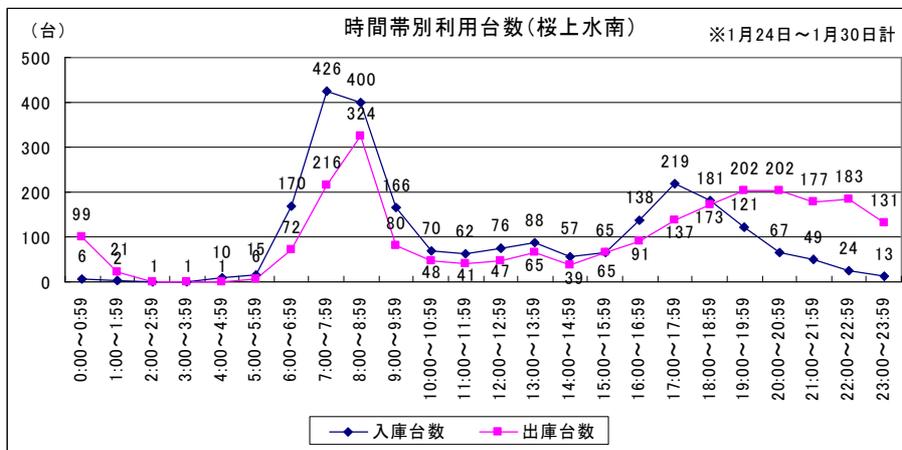
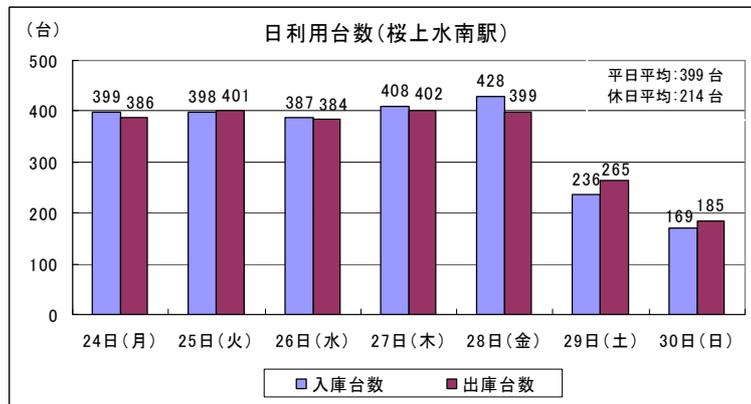
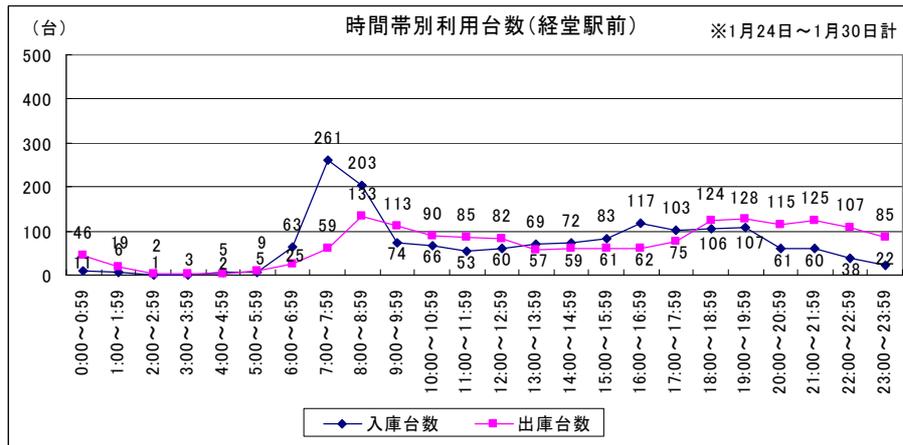
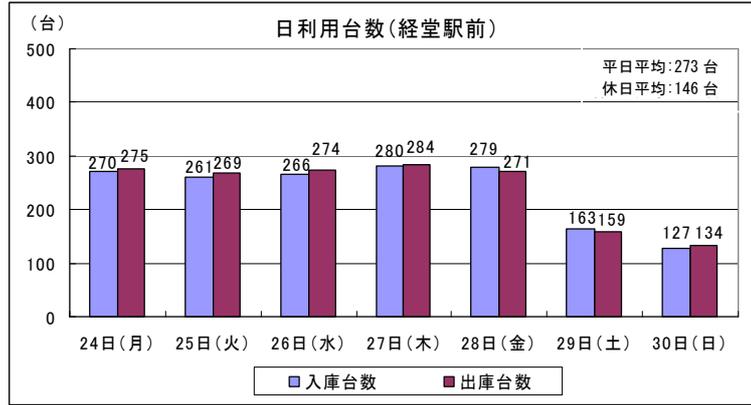


図 2-41 コミュニティサイクルの利用状況 (1)

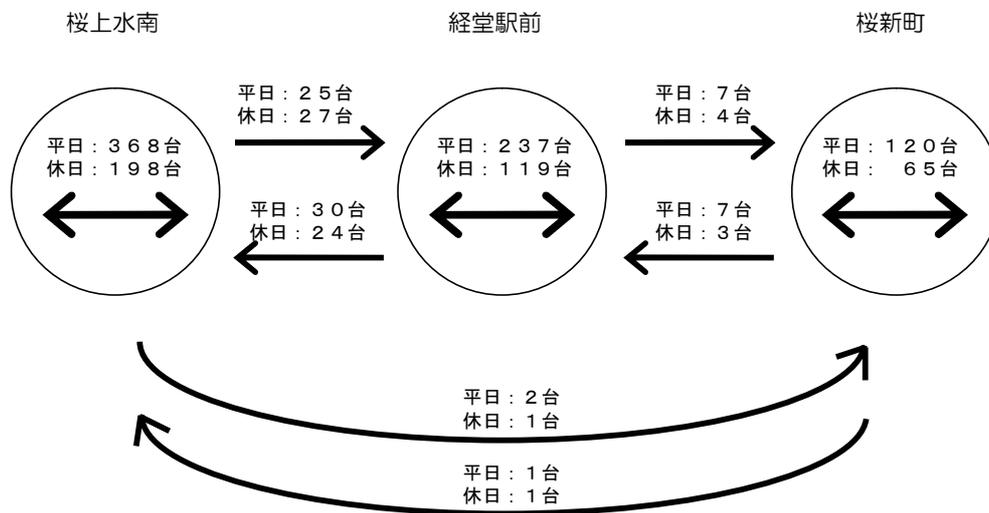
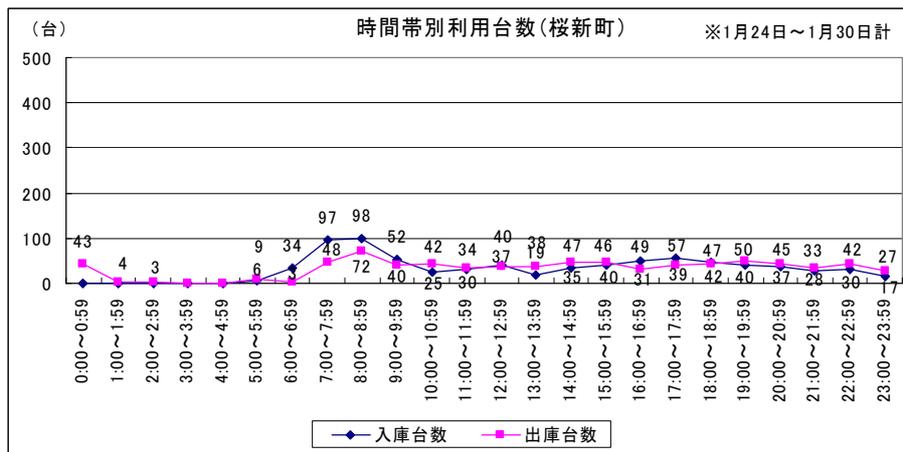
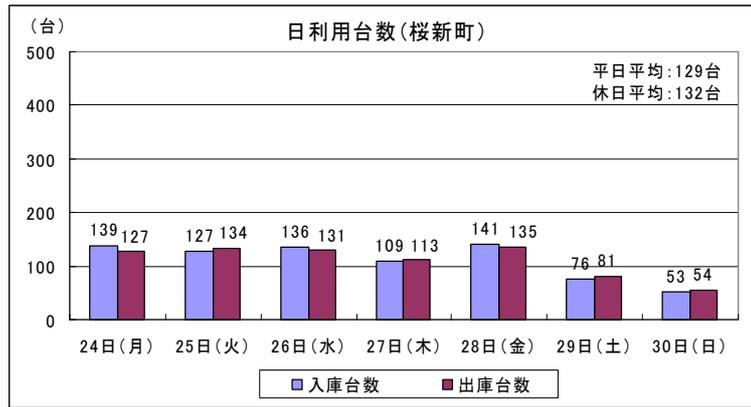


図 2-42 コミュニティサイクルの利用状況 (2)

⑦今後の展開について

平成 23 年 4 月策定の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」において、コミュニティサイクルシステム（がやリン）の充実・展開が挙げられている。

【今後の展開と課題】

○今後の展開方向

- ・南北方向の公共交通機関の路線網を補完するコミュニティサイクルネットワークの充実・展開
- ・環境にやさしく利便性の高い移動環境の形成
- ・1 台の自転車の共有による駅周辺への自転車の乗り入れ台数の抑制
- ・移動範囲の拡大や坂道などでの負担軽減が期待できる電動アシストつき自転車の導入による、自家用自動車などから自転車への利用の転換促進

○今後の事業展開における問題点・課題

- ・観光目的での利用者の増加
- ・電動アシスト付自転車等により行動範囲が広がることを背景に、鉄道事業者と連携による PR
 - ※ただし、電動アシスト付自転車は充電の関係で利用時間に制約がある
 - ※鉄道事業者は、自転車等駐車対策協議会に参画しているが、現在のところ、一緒に取り組むという動きはない

○関係者への要望等

- ・コミュニティサイクルは鉄道の利用促進につながるため、鉄道事業者の協力が望まれている
 - ⇒ポート設置用地の提供、PR への協力等
- ・観光や周遊目的での利用を増やすため、商店街や地域と連携した活動が望まれている
 - ⇒周遊マップの作成等

2.2.3 阪急レンタサイクルの分析

(1) 対象駅における事業概要

分析の対象とする西宮北口駅、三国駅の概要について、下記の通り整理する。

表 2-11 阪急レンタサイクルの概要

	西宮北口駅	三国駅									
乗降客数	93,600 人/日	26,300 人/日									
設置位置											
設置規模	設置台数 361 台	設置台数 234 台									
システム	<ul style="list-style-type: none"> ・24 時間利用可能な定期利用と、午前 7 時から翌朝 10 時まで最大 27 時間借りられる一時利用がある。 ・朝の通勤利用に“自宅から駅”へ、夕方の帰宅利用に“駅から自宅へ”という往復の移動にも利用可能である。 										
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【レンタサイクルポート設置駅】</p> <p>神戸線：園田駅、塚口駅、西宮北口駅</p> <p>宝塚線：三国駅、曾根駅、岡町駅、豊中駅、池田駅、川西能勢口駅</p> <p>京都線：上新庄駅、摂津市駅、茨木市駅、高槻市駅、水無瀬駅、大山崎駅、西向日駅、洛西口駅、桂駅、西院駅</p> </div>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">■レンタサイクル利用料金(西宮甲風園駐輪センター)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">普通車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">定期利用</td> <td>1,700円/月</td> </tr> <tr> <td>4,800円/3ヶ月</td> </tr> <tr> <td>一時利用</td> <td>300円/日</td> </tr> </tbody> </table>		■レンタサイクル利用料金(西宮甲風園駐輪センター)		普通車		定期利用	1,700円/月	4,800円/3ヶ月	一時利用	300円/日
■レンタサイクル利用料金(西宮甲風園駐輪センター)											
普通車											
定期利用	1,700円/月										
	4,800円/3ヶ月										
一時利用	300円/日										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">■営業時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">6:30～23:30</td> </tr> </tbody> </table>		■営業時間		6:30～23:30						
■営業時間											
6:30～23:30											

※乗降客数は 2009 年（1 月～12 月）の平均値（資料：阪急電鉄 HP）

(2) 対象駅周辺の地域特性

●西宮北口駅

- ・西宮北口駅周辺では、駅を中心に鉄道が十字に通っていることで4つのブロック（北西、北東、南西、南東ブロック）に分かれている。
- ・北西ブロックでは小規模な商業・業務施設が立地し、幅員の狭い通りの沿道に商店街が形成されているものの、それ以外の3つのブロックでは高層の商業施設、業務施設、住宅が立地しており、広幅員の道路が通っている。
- ・鉄道駅から2km圏域内に大学や高校があるものの、他の鉄道駅（門戸厄神駅）の方が近い。
- ・西宮北口駅南西口駅前広場には、阪急バス、阪神バスで阪神西宮行、関西学院前・甲東園行等の路線バスと関西国際空港と大阪国際空港行の空港バスが乗り入れている。



図 2-43 西宮北口駅周辺の地域特性

●三国駅

- 三国駅周辺では、鉄道駅の北側に神崎川が流れているため、鉄道駅を中心に東西方向にまちが形成されている。
- 三国駅東口では駅前広場と隣接する大規模商業施設が立地しているものの、少し離れると低層住宅を中心に密集した住宅地が形成されている。
- 三国駅西口では、駅周辺を中心に業務施設や工場、低層住宅を中心とした住宅地が混在する市街地が形成されている。
- 三国駅東口駅前広場には、阪急バスで十三市民病院行の路線バスが乗り入れている。

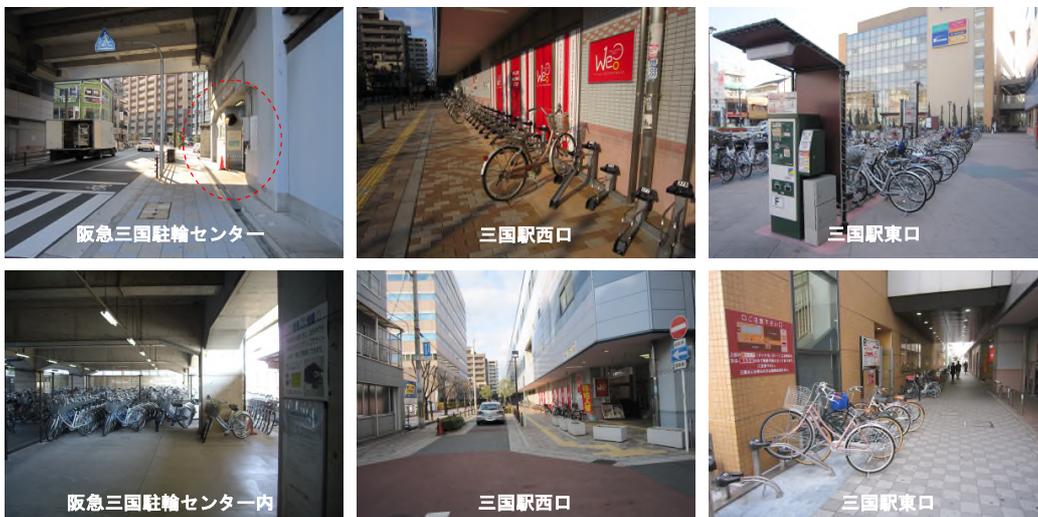


図 2-44 三国駅周辺の地域特性

(3) レンタサイクル利用者へのアンケート調査結果

1) レンタサイクルの利用特性

① レンタサイクルの利用頻度

・ レンタサイクルの利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と回答した人が最も多く、西宮北口駅で83.8%、三国駅で70.1%を占めており、日常的に利用されていることが分かる。

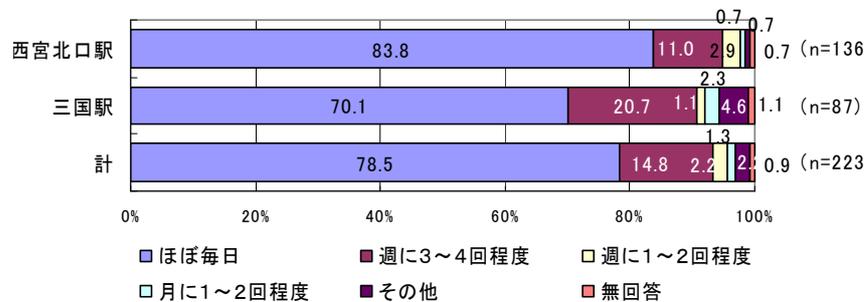


図 2-45 コミュニティサイクルの利用頻度

② レンタサイクルの利用形態

・ レンタサイクルの利用形態をみると、西宮北口駅及び三国駅ともに9割以上の人々が「定期利用」と回答しており、ほぼ毎日あるいは週に3~4日程度利用している人は定期利用であることがうかがえる。

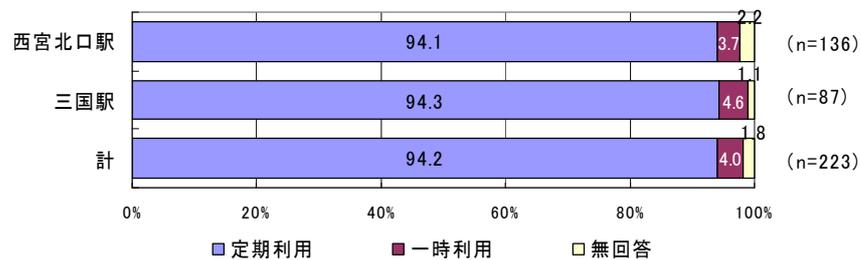


図 2-46 コミュニティサイクルの利用形態

③ レンタサイクルの使い方

・ レンタサイクルの使い方をみると、「自宅とレンタサイクルポート間にて利用」と回答した人が西宮北口駅で50.7%であるのに比べて、三国駅では25.3%にとどまっている。
 ・ このように、西宮北口駅では、駅へのアクセス手段としての利用と駅からのイグレス手段としての利用がほぼ同程度にあるのに対し、三国駅では、イグレス手段としての利用がアクセス手段としての利用の2倍以上となっている。

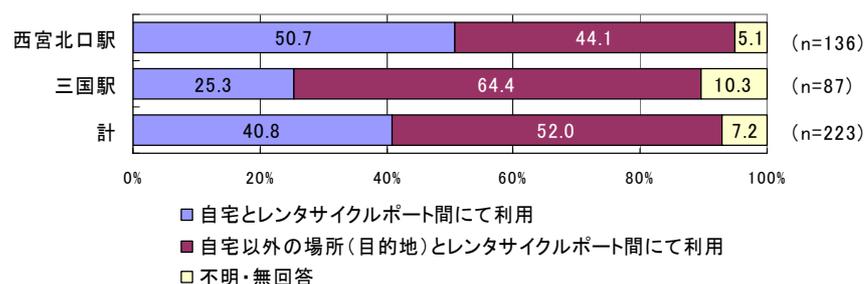


図 2-47 レンタサイクルの使い方

④アクセス利用者（自宅からレンタサイクルポート間にて利用）の特性

a. レンタサイクルの利用目的

・ レンタサイクルを自宅から駅までのアクセス手段として利用している人の利用目的をみると、通勤と回答した人が最も多く、西宮北口駅で85.5%、三国駅で72.7%を占める。
 ・ 次いで、通学と回答した人が西宮北口駅で11.6%、三国駅で22.7%であり、西宮北口駅及び三国駅ともにほとんどの人が通勤・通学での利用であることが分かる。

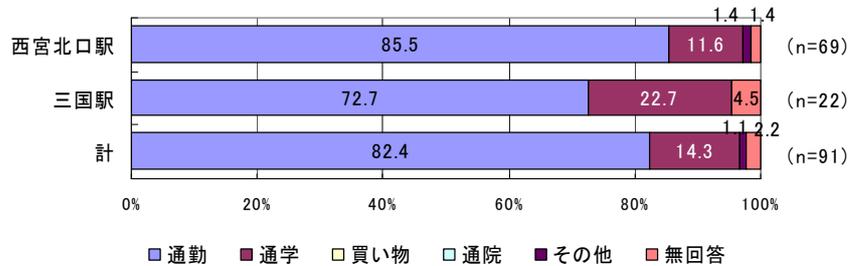


図 2-48 レンタサイクルの利用目的

b. レンタサイクル返却後の交通手段

・ 自宅からポートまでレンタサイクルを利用した後の交通機関をみると、鉄道と回答した人が西宮北口駅で88.4%、三国駅で81.8%を占め、ほとんどの人がレンタサイクルと鉄道をセットで利用していることが分かる。

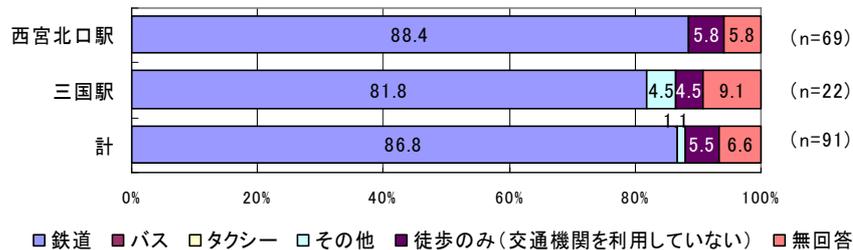


図 2-49 レンタサイクル返却後の利用交通機関

c. アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

・ アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験をみると、西宮北口駅及び三国駅ともに「ある」と回答した人はほとんどなく、日常的に利用している駅におけるレンタサイクル以外のレンタサイクルを利用する機会がほとんどないことが分かる。

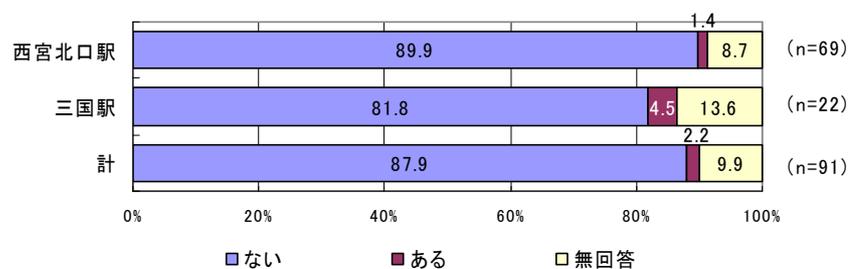


図 2-50 アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

⑤イグレス利用者（レンタサイクルポートと目的地間を利用）の特性

a. レンタサイクル利用者の目的地

・ レンタサイクルを駅から目的地までのイグレス手段として利用している人の目的地をみると、勤務先と回答した人が最も多く、西宮北口駅で88.3%、三国駅で92.9%を占める。

・ ほとんどのレンタサイクル利用者が通勤での利用となっているものの、わずかではあるが、業務活動やその他の目的でも利用されていることがうかがえる。

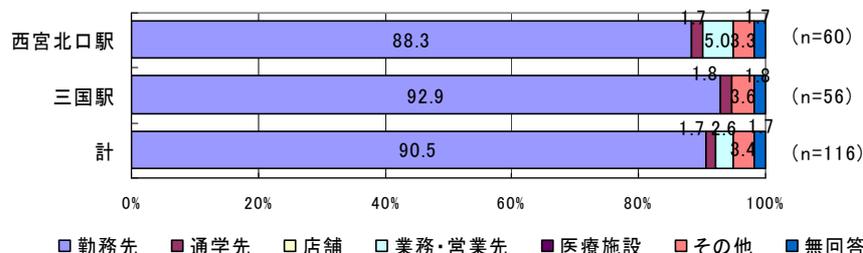


図 2-51 レンタサイクル利用者の目的地

b. レンタサイクル貸出し前の交通機関

・ ポートでレンタサイクルを借りる前の交通機関をみると、鉄道と回答した人が西宮北口駅で98.3%、三国駅で92.9%を占め、ほとんどの人が鉄道による来訪者が目的地までの交通手段として利用していることが分かる。

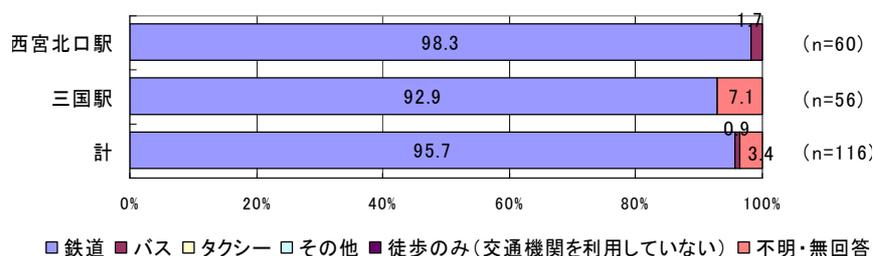


図 2-52 レンタサイクル貸出し前の交通機関

c. アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

・ アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験をみると、三国駅で約 1 割の人が普段とは異なるポートを利用した経験があると回答しているものの、ほとんどの人が普段利用しているポート以外のポートを利用していないことがうかがえる。

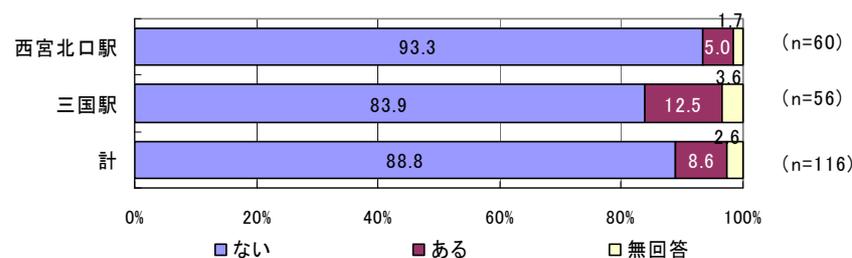


図 2-53 アンケートを受け取ったポート以外のポートの利用経験

⑥ レンタサイクル利用による行動特性

a. レンタサイクルによる移動時間

- ・ レンタサイクルによる移動時間を駅別にみると、西宮北口駅及び三国駅ともに19分までの人が9割近くを占めていることから、レンタサイクルの利用圏域が概ね2～3km程度であることがうかがえる。
- ・ アクセス・イグレス別にみると、両者に大きな差はなく、概ね利用圏域は同じ程度と考えられる。

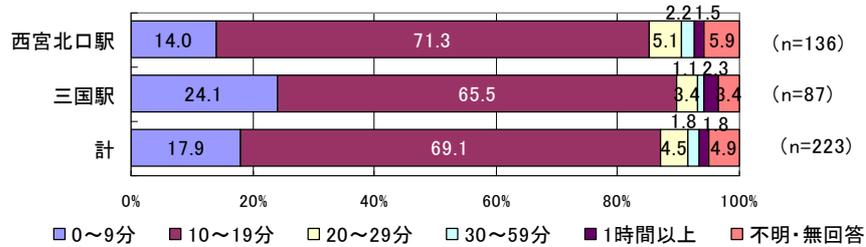


図 2-54 レンタサイクルによる移動時間（駅別）

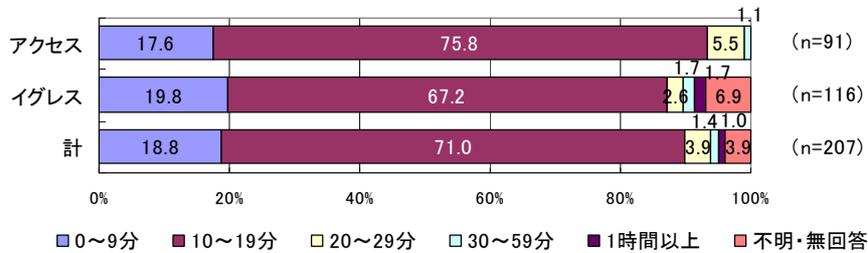


図 2-55 レンタサイクルによる移動時間（アクセス・イグレス別）

b. レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無

- ・ レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無をみると、駅別あるいはアクセス・イグレス別ともに大きな差はなく、「ある」と回答した人は4割前後となっている。
- ・ 「ある」と回答した人の割合は、世田谷コミュニティサイクルよりもやや大きいものの、大きな差はない。

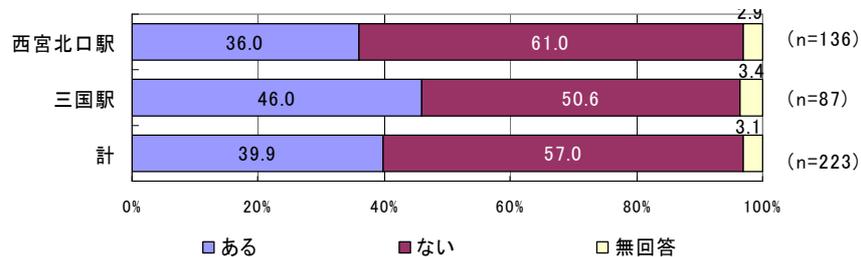


図 2-56 レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無（駅別）

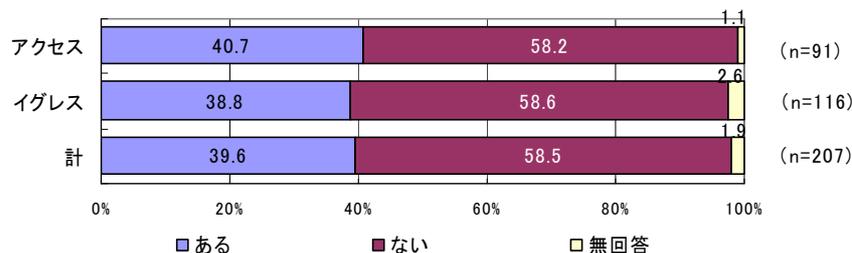


図 2-57 レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設の有無（アクセス・イグレス別）

c. 貸出し・返却時間

- ・ レンタサイクルの貸出し・返却時間をみると、西宮北口駅、三国駅ともに、朝は午前8時前後、夕方は午後6時前後がピークとなっており、この傾向は貸出しと返却で大きな差がない状況となっている。
- ・ 西宮北口駅は貸出しと返却が概ねバランスがとれているが、三国駅はイグレス利用が多いことを反映して、貸出しと返却に偏りが生じている。

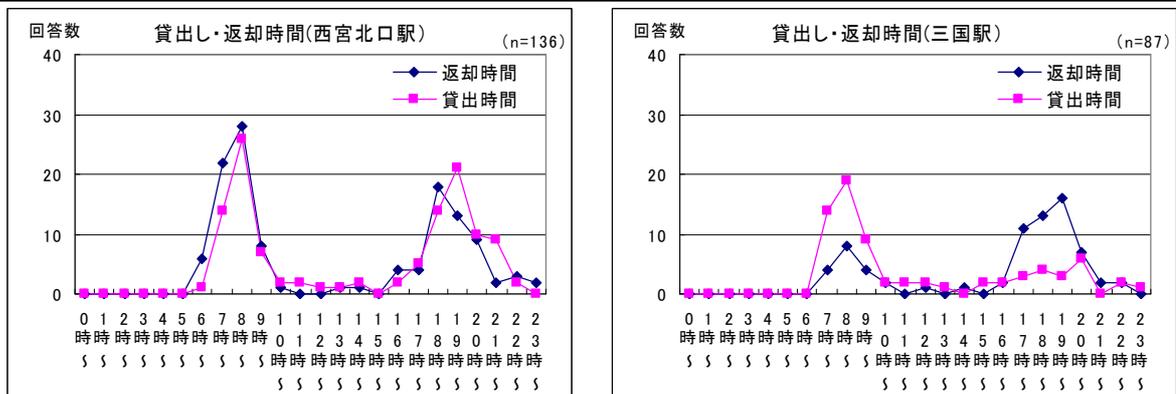


図 2-58 レンタサイクル貸出し・返却時間

2) レンタサイクルと他交通機関との関係

① レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線の有無

- ・ レンタサイクルとバス路線の関係についてみると、レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線があると回答した人は、西宮北口駅では47.1%と約5割を占めているのに対して、三国駅は20.7%と少ない。
- ・ これは、西宮北口駅ではバス路線により各方面と連絡されているのに対し、三国駅では連絡されている方面が限られていることが影響しているものと考えられる。

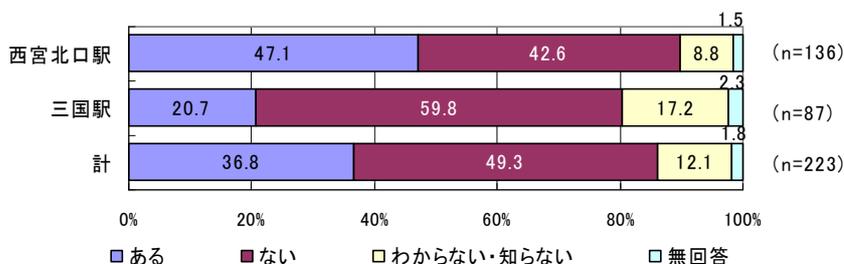


図 2-59 レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線の有無

② レンタサイクル利用以前の移動について

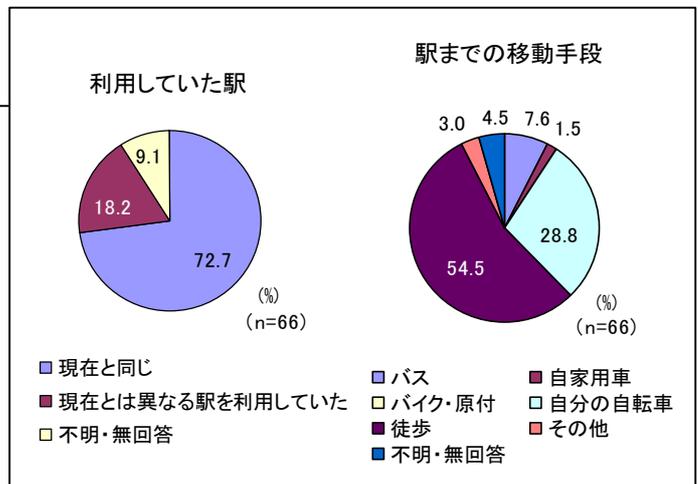
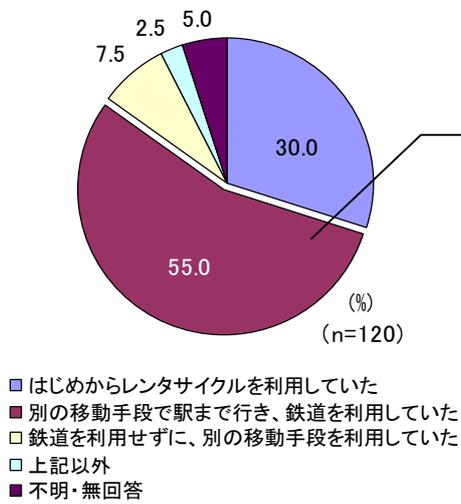
a. 駅別にみた特性

- [はじめからレンタサイクルを利用していた人の移動方法の変化]
- ・ はじめからレンタサイクルを利用していた人は西宮北口駅では30.0%であるのに対し、三国駅では18.6%となっている。

[別の移動手段で駅まで行き、鉄道利用していた人の移動方法の変化]

- ・別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた人は、西宮北口駅で 55.0%、三国駅で 60.0%とともに 6 割程度を占めている。
- ・これらの人の以前の駅までの移動手段をみると、西宮北口駅、三国駅ともに「現在と同じ」が約 7 割を占め、レンタサイクルが導入されたことにより利用駅を変える人は少ないものの、三国駅では西宮北口駅に比べて利用する駅を変えた人が多くなっている。
- ・駅までの移動手段をみると、西宮北口駅、三国駅ともに 8 割～9 割の人が「自分の自転車」あるいは「徒歩」からの転換であるが、「自分の自転車」からの転換により、レンタサイクルが放置自転車の削減に寄与している可能性がうかがえる。
- ・「バス」と回答した人が西宮北口駅で 7.6%あり、駅にバスでアクセスしていた人がレンタサイクルに転換した人がいることが分かる。

レンタサイクル利用以前の移動方法（西宮北口駅）



レンタサイクル利用以前の移動方法（三国駅）

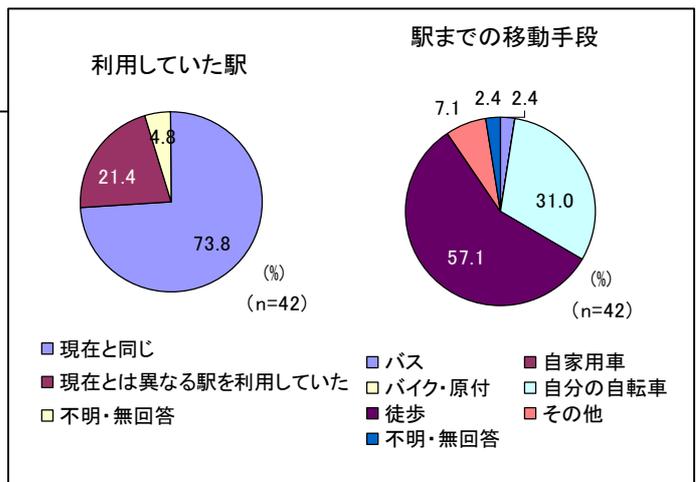
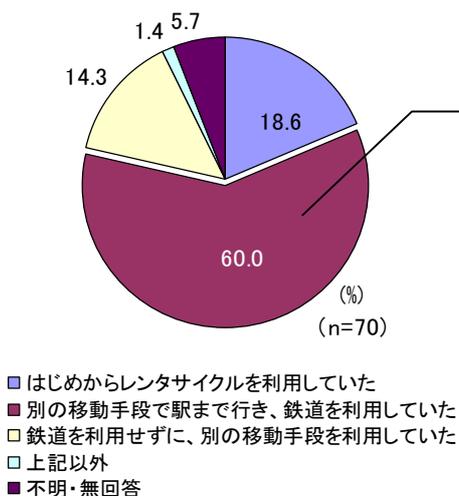
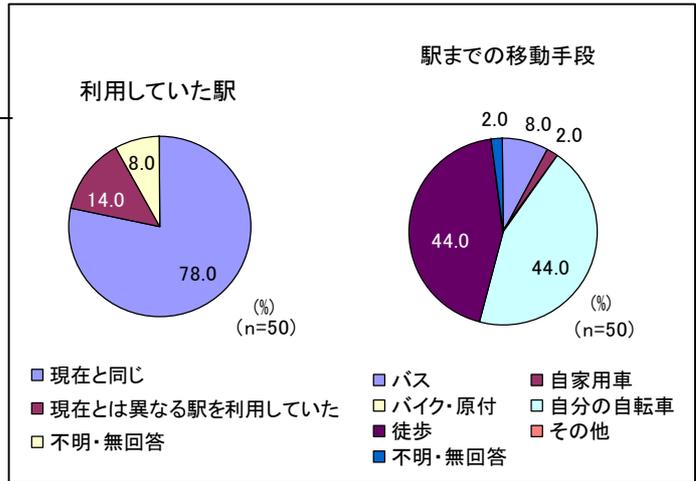
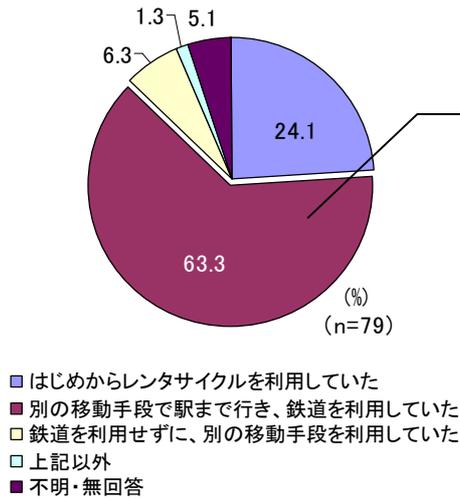


図 2-60 レンタサイクル利用以前の移動方法（駅別）

b. アクセス・イグレス別にみた特性

- ・アクセス利用者に比べてイグレス利用者は、「鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用して」と回答する人が多く、レンタサイクルの導入により、他の交通手段から転換した人がいることが分かる。
- ・さらに、イグレス利用者では、導入前には現在と異なる駅を利用し、駅から目的地まで徒歩などで移動していたが、レンタサイクルの導入により利用駅を変更した、という人がアクセス利用者に比べて多いことがうかがえる。

レンタサイクル利用以前の移動方法(アクセス)



レンタサイクル利用以前の移動方法(イグレス)

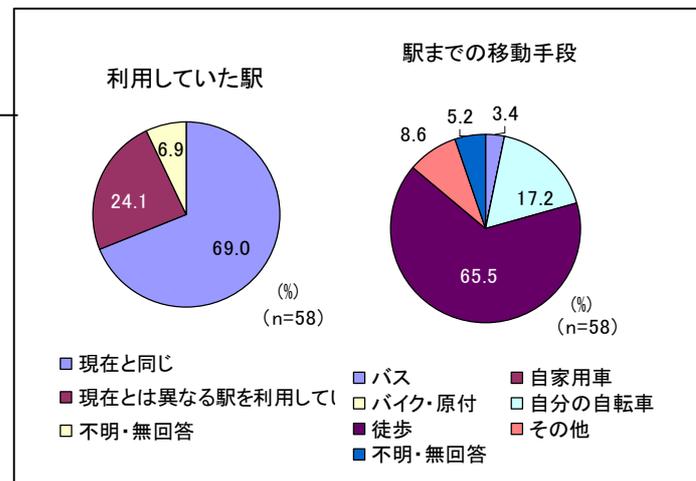
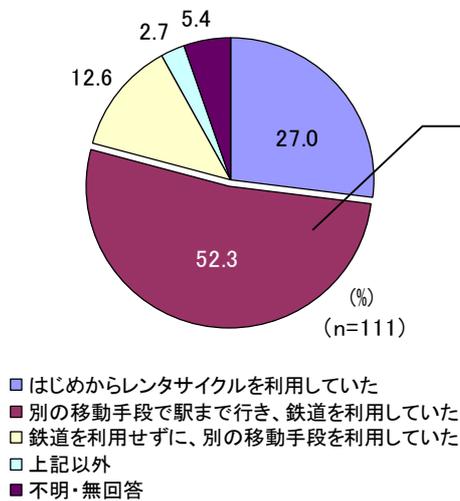
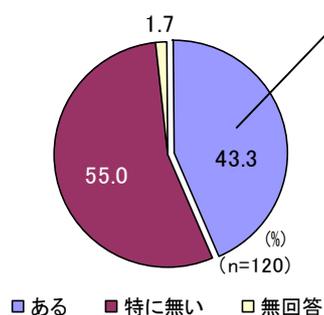


図 2-61 レンタサイクル利用以前の移動方法 (アクセス・イグレス別)

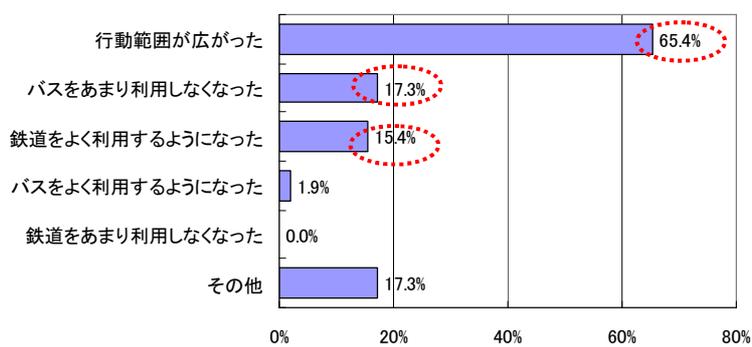
③ レンタサイクル利用前後の移動の変化について

- ・ レンタサイクルを利用する前と比べた移動に関する変化をみると、変化があると回答した人が西宮北口駅で43.3%、三国駅で47.1%を占め、このうち7割前後の人が「行動範囲が広がった」と回答している。
- ・ 「バスをあまり利用しなくなった」や「鉄道をよく利用するようになった」と回答する人も、15%前後を占めている。
- ・ 世田谷レンタサイクルと同様に、鉄道とレンタサイクルの連携により鉄道の利用圏域の拡大や鉄道利用の促進が期待される一方で、バスとの競合の可能性があることがうかがえる。

レンタサイクル利用による移動の変化
(西宮北口駅)



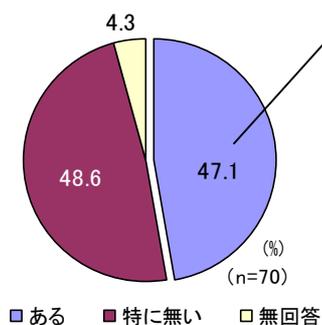
どのような変化があったか(西宮北口駅) (n=52)



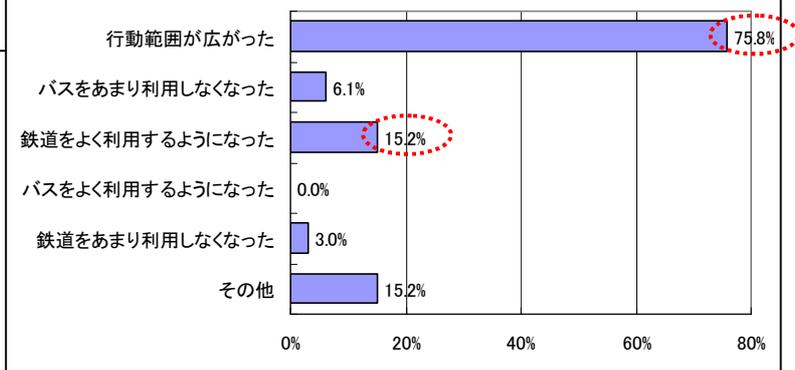
※「その他」主な内容

- ・ その他（9件）の全てが時間短縮となっている

レンタサイクル利用による移動の変化
(三国駅)



どのような変化があったか(三国駅) (n=33)

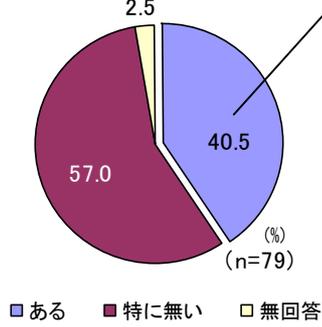


※「その他」主な内容

- ・ その他（5件）のうち、時間短縮に関わるものが2件を占めている

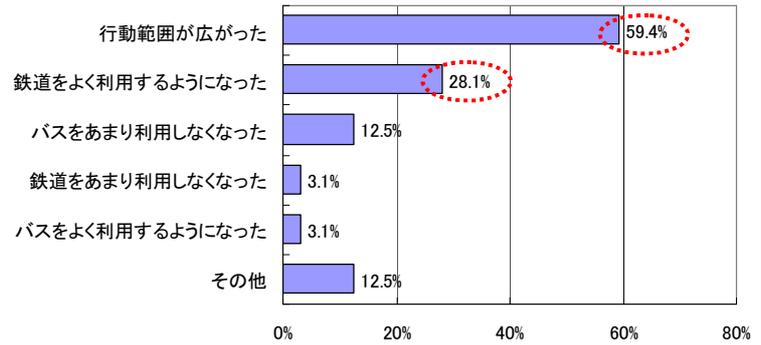
図 2-62 レンタサイクルを利用し始める前と比べた移動についての変化（駅別）

レンタサイクル利用による移動の変化
(アクセス)



どのような変化があったか(アクセス)

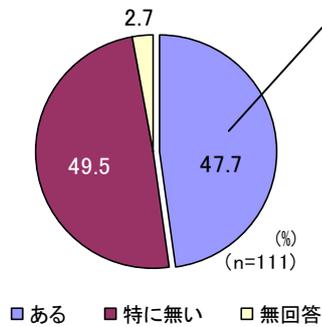
(n=32)



※「その他」主な内容

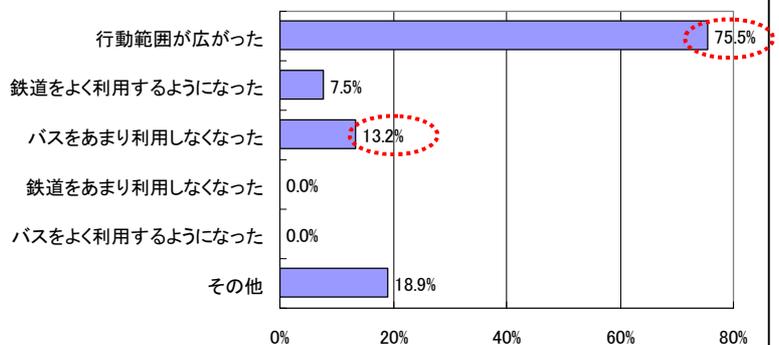
- ・その他（4件）のうち、通勤が楽になったが2件を占めている

レンタサイクル利用による移動の変化
(イグレス)



どのような変化があったか(イグレス)

(n=53)



※「その他」主な内容

- ・その他（10件）の全てが時間短縮となっている

図 2-63 レンタサイクルを利用し始める前と比べた移動についての変化（アクセスイグレス別）

3) レンタサイクル利用者の意向

① レンタサイクルの利用理由

- ・ レンタサイクルの利用理由をみると、「レンタサイクルポートが駅に近く、鉄道を利用しやすいため」が最も多く、次いで、「所要時間を短縮できるため」、「自転車の購入やメンテナンスが不要であるため」が多く、利便性が重視されている一方で、自分の自転車を持たなくてもいいことがレンタサイクルの利用につながっていることが分かる。
- ・ アクセス・イグレス別にみると、アクセスでは「利用料金が駐輪場と比べて安いため」が比較的多く、駐輪場と比較した中でレンタサイクルを利用している人がいることが分かる。
- ・ イグレスでは、「他の交通手段では行きづらいところに行けるため」と回答する人が比較的多く、レンタサイクルにより鉄道利用の利便性向上につながっていることがうかがえる。

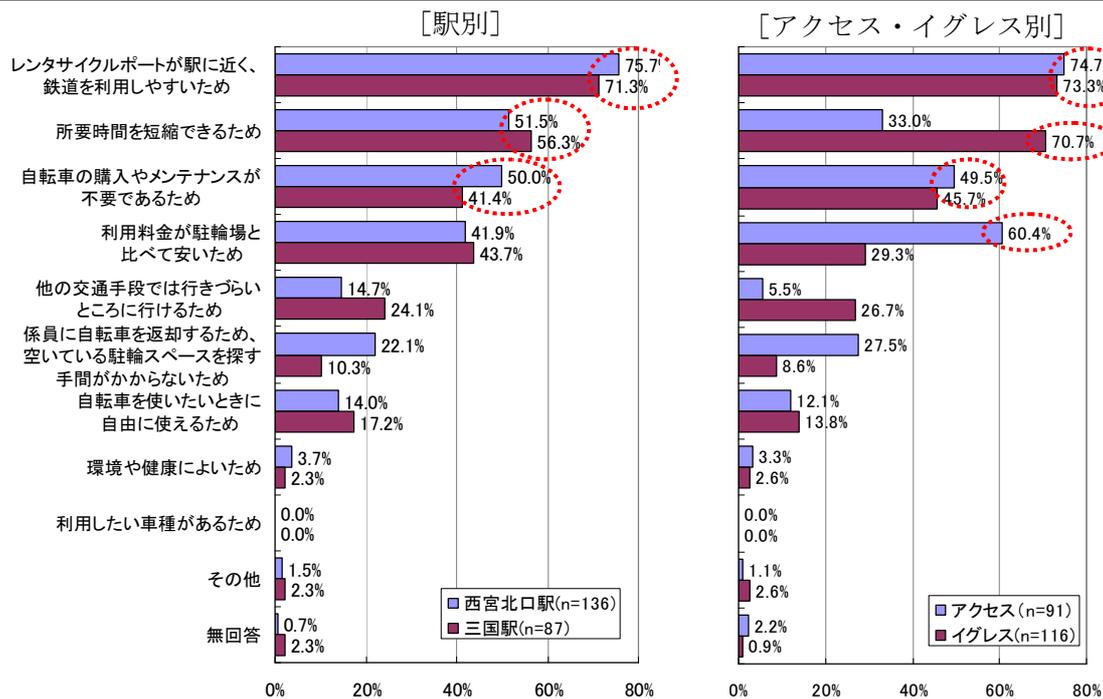


図 2-64 レンタサイクルの利用理由

② レンタサイクルをより利用しやすくするために重要な事項

- ・ 利用している駅やアクセス・イグレスに関わりなく、レンタサイクルを使いやすくするために重要な事項として、「借りた場所以外のポートへの返却を可能とする仕組みの導入」が多く、コミュニティサイクルのような利用形態を望んでいることがうかがえる。
- ・ 次いで、「レンタサイクルポート設置駅の拡大」が多い。

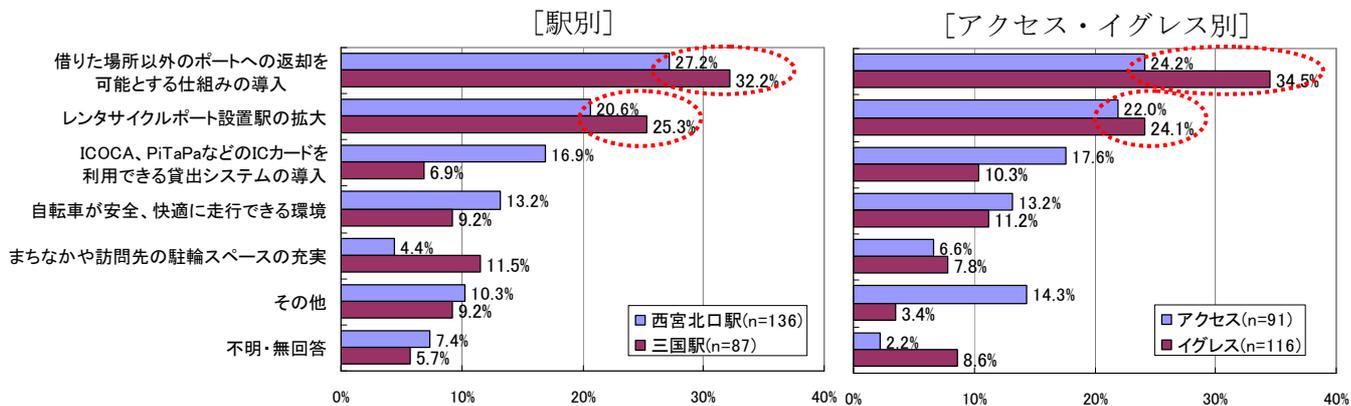


図 2-65 レンタサイクルを利用しやすくするために重要な事項

(4) 駐輪場利用者へのアンケート調査結果

1) 駐輪場利用者の自転車の利用特性

①駐輪場の利用頻度

・駐輪場の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」が最も多く、西宮北口駅及び三国駅ともに7割程度を占めており、日常的に利用する人が多い
 ・「週に1~2回」が西宮北口駅で9.9%、三国駅で7.2%を占め、レンタサイクルの利用頻度よりもやや少ない傾向にある。

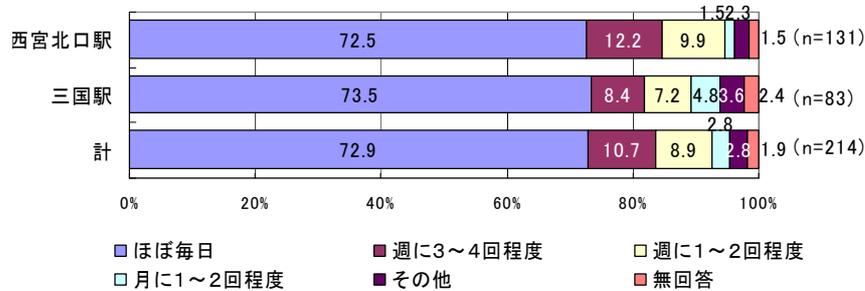


図 2-66 駐輪場の利用頻度

②駐輪場の利用形態

・駐輪場の利用形態をみると、西宮北口駅及び三国駅ともに「定期利用」が7割程度を占め、ほぼ毎日利用している人が定期利用をしているものと考えられる。
 ・「一時利用」は、西宮北口駅で26.0%、三国駅で27.7%となっており、レンタサイクル利用者よりも一時利用の割合が高く、利用頻度がレンタサイクル利用者よりも低いことを反映しているものと考えられる。

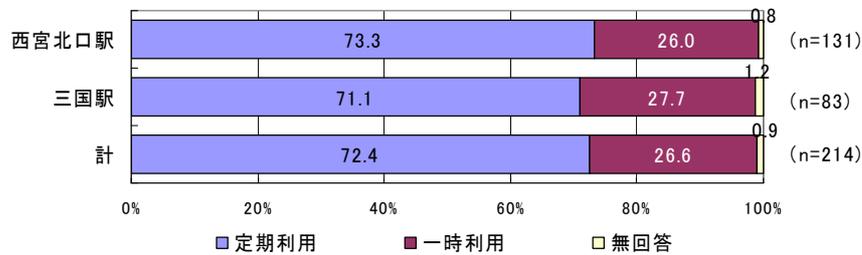


図 2-67 駐輪場の利用頻度

③自転車の使い方

・駐輪場利用者の自転車の使い方をみると、西宮北口駅及び三国駅ともに、「自宅と自転車等駐車場間にて利用」が多くを占めるが、三国駅では「自宅以外の場所(目的地)と駐輪センター間にて利用」が9.6%あり、駅からのイグレス手段として自転車を利用している人がいる。

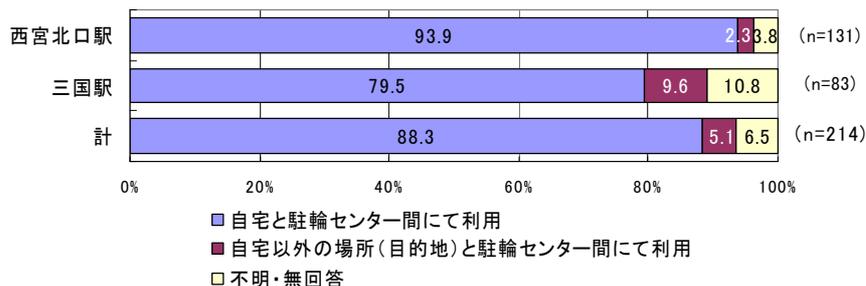


図 2-68 駐輪場利用者の自転車の使い方

④自転車の利用特性（自宅と自転車等駐車場間の利用者のみ）

a. 利用目的

・自転車の利用目的は、西宮北口駅及び三国駅ともに通勤や通学での利用が多いが、レンタサイクル利用者に比べて、買い物などの私事目的で利用している人が多い。

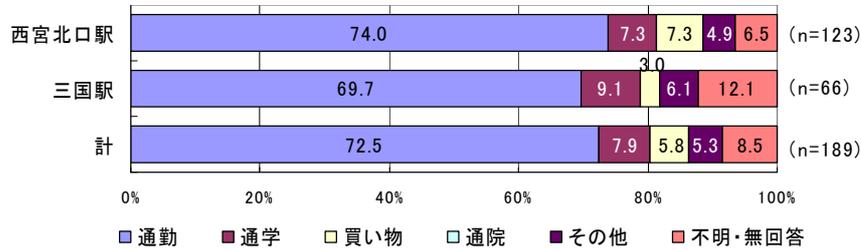


図 2-69 自転車の利用目的

b. 駐輪場入庫後の利用交通機関

・駐輪場入庫後の利用交通機関は、8割近くが鉄道であり、駐輪場利用者の多くが、自転車を鉄道の端末交通機関として利用していることが分かる。

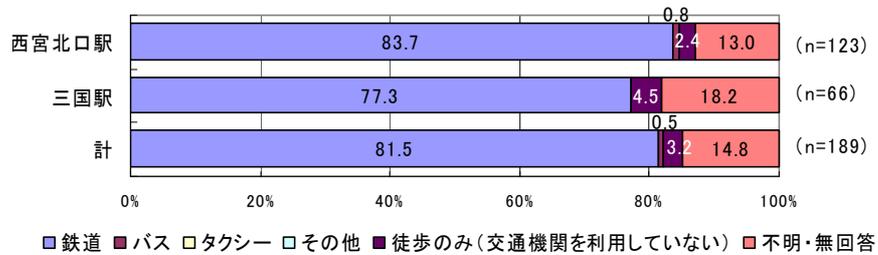


図 2-70 駐輪場入庫後の利用交通機関

⑤自転車利用による行動特性

a. 自転車の移動時間

・自転車の移動時間をみると、西宮北口駅及び三国駅ともに9割前後の人が20分未満となっており、概ねレンタサイクル利用者と同様な傾向となっている。

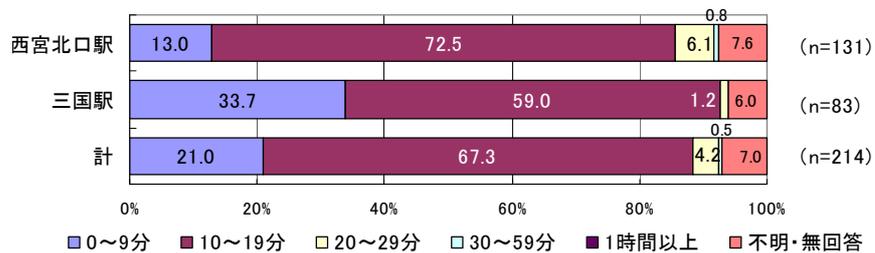


図 2-71 自転車の移動時間

b. 自転車で移動中に立ち寄った施設の有無

・自転車で移動中に立ち寄った施設の有無をみると、「ある」は西宮北口駅で22.9%、三国駅で16.9%にとどまり、レンタサイクル利用者よりも自転車で移動中に買物などに立ち寄る人が少ないことが分かる。

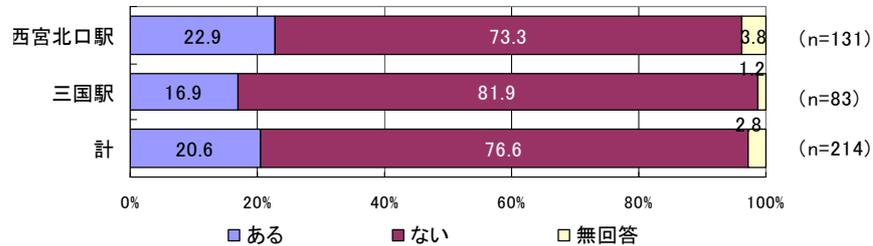


図 2-72 駐輪場入庫後の利用交通機関

c. 駐輪場の入出庫時間

・駐輪場の入出庫時間をみると、朝のピーク時間帯及び夕方以降の帰宅時間帯がほとんどであり、日中の利用は非常に少ないことがうかがえる。

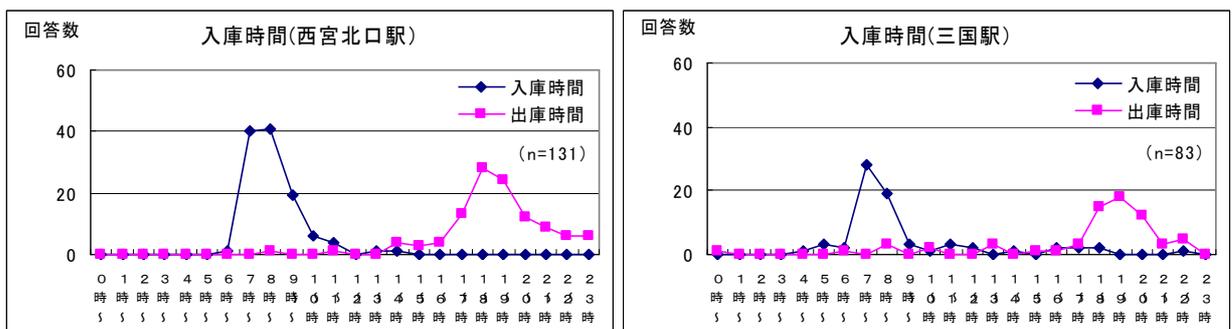


図 2-73 駐輪場の入出庫時間の状況

⑥自転車の代わりに利用可能なバス路線の有無

・自転車の代わりに利用可能なバス路線の有無をみると、「ある」は、西宮北口駅では56.5%と5割以上の人が利用可能なバス路線がある状況となっている。三国駅においても3割近くの人、利用可能なバス路線がある状況であり、レンタサイクル利用者と同様な傾向となっている。

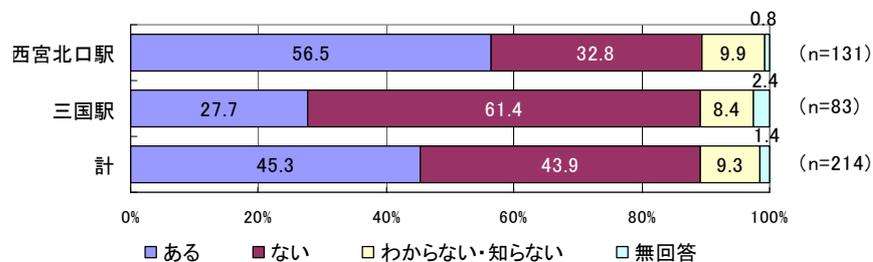


図 2-74 自転車の代わりに移動可能なバス路線の有無

2) レンタサイクルに関する意向

① レンタサイクルの認知状況

- ・ レンタサイクルの認知状況をみると、「利用システムや利用料金ともに良く知っている」は、西宮北口駅で35.1%、三国駅で26.5%であり、3割程度の人がレンタルサイクルのことをよく知っていることが分かる。
- ・ 「利用システムは知っているが、利用料金については詳しくは知らなかった」を含めても、レンタルサイクルの認知度は全体で5割程となっている。
- ・ 駐輪場とレンタルサイクルが併設されていることもあり、「レンタルサイクルがあることを知らなかった」はほとんどなく、世田谷コミュニティサイクルに比べると認知度が高い。

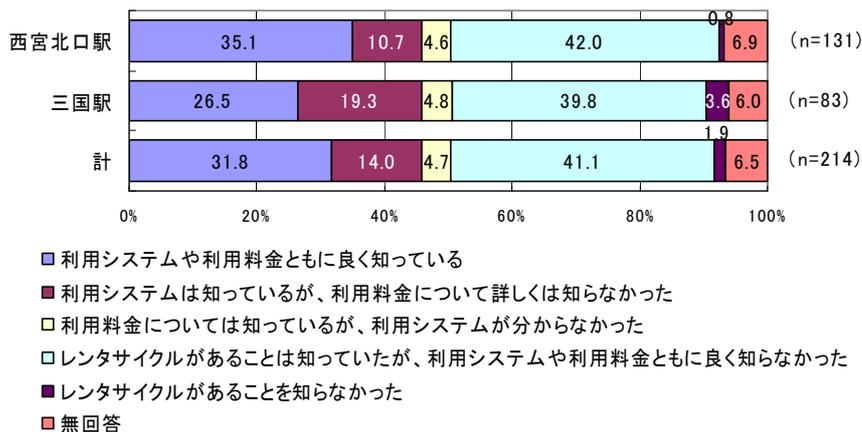


図 2-75 レンタサイクルの認知状況

② レンタサイクルを利用しない理由（利用システム、利用料金ともによく知っている人）

- ・ レンタサイクルのことをよく知っている人について、レンタルサイクルを利用しない理由をみると、個人の自転車を利用したいことが大きな理由であることが分かる。

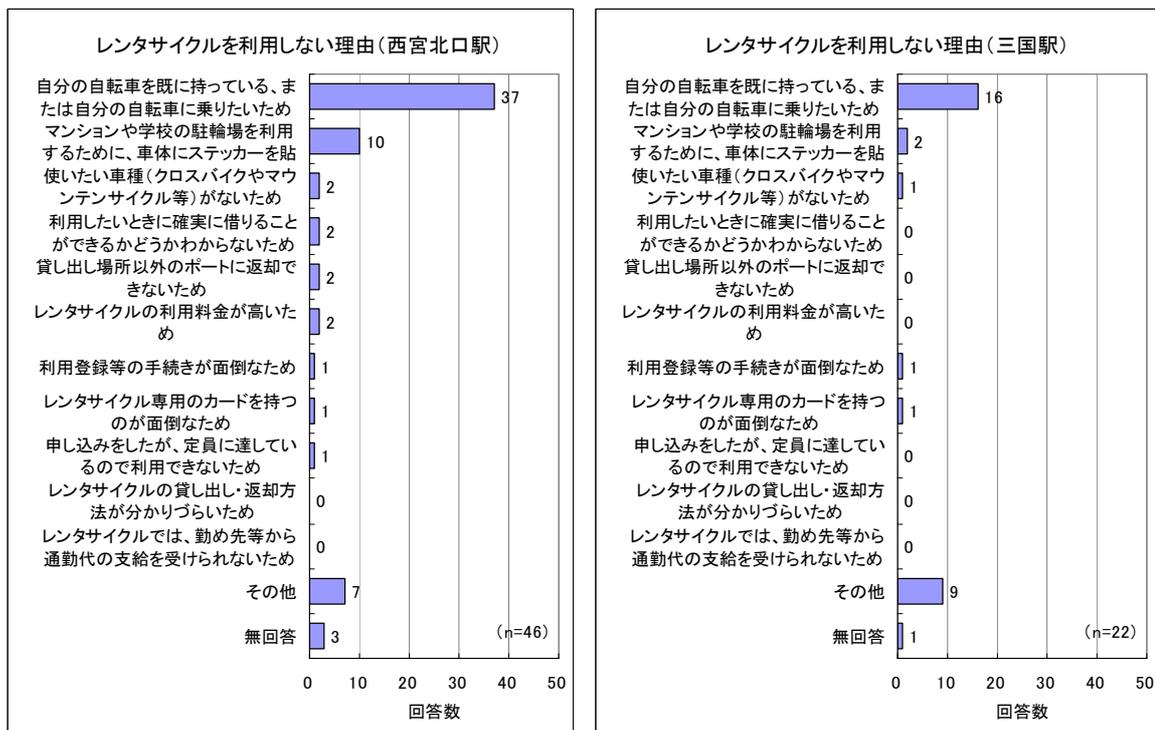


図 2-76 コミュニティサイクルを利用しない理由
(利用システム、利用料金ともによく知っている人)

③ レンタサイクルの利用意向（利用システム、利用料金をよく知らない人）

a. 利用意向

- ・ レンタサイクルに関する認知度が低かった人について、レンタサイクルの利用意向をみると、「利用したいと思う」は三国駅の3.6%のみであり、駐輪場を利用している人の中には、強い利用意向を持っている人はほとんどいないことが分かる。
- ・ 「機会があれば利用したいと思う」も、西宮北口駅で22.4%、三国駅で21.4%にとどまり、今後の展開によってはレンタサイクルの利用が促進される可能性があるものの、世田谷コミュニティサイクルに比べてその可能性は低い。

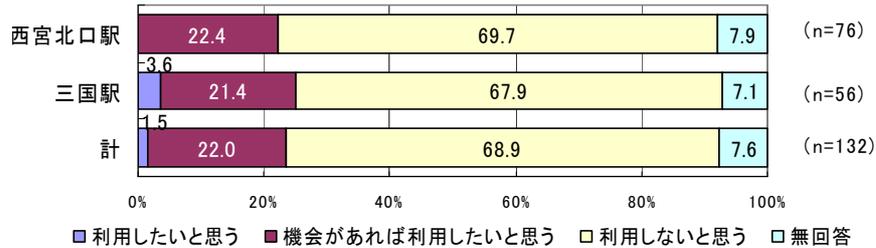


図 2-77 レンタサイクルの利用意向

(利用システム、利用料金をよく知らない人)

b. レンタサイクルを利用しない理由

- ・ レンタサイクルを利用しないと回答した人の理由をみると、個人の自転車を利用したいことが大きな理由であることが分かる。

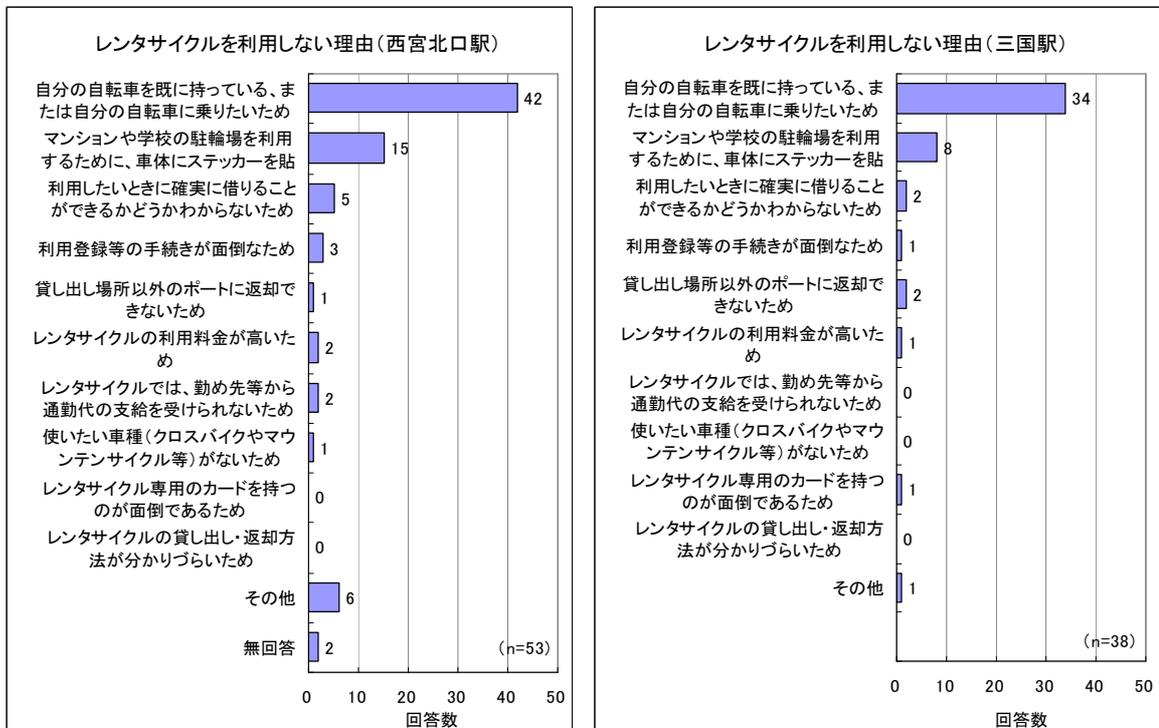


図 2-78 レンタサイクルを利用しない理由

(利用システム、利用料金をよく知らない人)

(5) 事業者へのヒアリング調査結果

①導入の背景とねらい

環境にやさしい交通手段として注目されていた自転車の活用により、鉄道利用促進のために端末交通を整備して利便性を高めるため、平成12年3月、西宮北口駅に最初の阪急レンタサイクル営業所が開設された。

【レンタサイクル導入のねらい】

- ・鉄道の端末交通手段を充実させる（自転車を都市交通の一端を担う交通手段と位置付け）
⇒レンタサイクルと駐輪場の役割分担
 レンタサイクルは、イグレスとアクセスの端末交通の両方を狙い、稼働率を高める
 駅周辺への買物交通は短時間無料の機械式駐輪機、通勤・通学交通は定期駐輪場

※放置自転車対策については、行政や地元からの要望による駐輪場整備、高架下の公共利用として駐輪場スペースの創出により、レンタサイクル導入前から実施されており、レンタサイクルには放置自転車対策としてのねらいはない

②事業形態

a. 設置規模

レンタサイクルは駐輪場に比べて1台当たりの必要面積が小さく、収納可能台数が1.73倍（ $\approx 1.04 \text{ m}^2 / 0.6 \text{ m}^2$ ）となる。さらに、稼働率を勘案すると、利用可能者数が2.3倍（ $\approx 1.73 \text{ 倍} \times 131\%$ ）となり、かなりの土地の有効活用が可能となる。このことから、レンタサイクルの方が土地の有効活用を図りやすいことがうかがえる。

※稼働率 = (定期利用の契約者数 + 一時利用の平均利用者数) / 収容台数

表 2-12 駐輪場の必要面積

	必要な面積	1台あたりに必要な面積
レンタサイクル	1台あたり30cmの幅があればよい	0.60m ² *1
駐輪場	1台あたり40cmの幅に加えて通路(幅1.2m)が必要	1.04m ² *2

※1 自転車の長さ 2m × 0.3m = 0.60m²

※2 (2m + 1.2m/2) × 0.4m = 1.04m²

表 2-13 レンタサイクルポートの設置規模

	ポート面積	設置台数	備考
三国	不明	234台	営業所や道路等、駐輪場と共通なため、分離したエリア面積は算出されていない
西宮北口	不明	361台	

表 2-14 自転車駐車場の規模

	駐輪場面積	設置台数	備考
三国	782 m ²	488台	面積にはレンタサイクル含む
西宮北口	2階：591 m ² 3階：436 m ²	平面：367台 2段ラック：352台	2段ラックの面積にはレンタサイクル含む

b. システムの形態

ICカードを利用したシステムであるが、有人管理を前提としているため利用時間に制約がある。

【システムの概要】

- ・ ICカードにより貸出し・返却
 - ※新駅の摂津駅では Pitapa と連携されているが、他の駅は Pitapa との連携は図られていない
 - ※Pitapa と連携を図ることができれば、乗り継ぎ割引やキャンペーン、ポイントバック等のサービスが可能となる
- ・ ゲートの設置はなし
- ・ 利用時間…6時30分～23時30分

c. 利用料金

阪急電鉄の駐輪場の利用料金よりも割安に料金設定することにより、レンタサイクルの利用が誘導されている。

【利用料金の概要】

- ・ 料金体系…定期料金：1ヶ月1,700円、3ヶ月4,800円 日ぎめ：1回300円
- ・ 定期料金は、併設する駐輪場の定期料金より割安に設定されている
 - ⇒当初は駅によって料金がバラバラであったが、利用者に分かりにくいため統一が図られた。
 - この際、運営費（自転車代、人件費）が賄える一番安いところを基準に設定された

d. 運営・管理方法

駐輪場と一体的な運営・管理により効率化が図られている。

【運営・管理方法の概要】

- 運営・管理者
 - ・ 運営・管理者…100%子会社への随意契約
- 契約内容
 - ・ 駐輪場及びレンタサイクルの運営・管理の一括契約
 - ・ 料金・営業時間等は、阪急電鉄からの指定

③設置駅のおえ方

全ての駅への展開を基本に、諸条件を勘案した上で、レンタサイクルを設置可能な駅から設置されている。

【設置駅選定の考え方・条件等】

○基本的な考え方

- ・レンタサイクルが展開可能なスペースのある駐輪場等がある駅への設置

○設置駅の選定方法

- ・マーケット条件として、駅乗降者数、バス路線の状況、周辺の土地利用状況、放置自転車の状況等を確認
- ・上記及び展開可能なスペースを踏まえて施設計画、収支計画を立て、投資の可否を判断

○設置規模の設定方法

- ・端末交通手段の交通量など既往統計データの把握
- ・アンケート調査は実施しない
- ・スペースの制約が大きいため、ある程度の規模を想定してスタート
- ・稼働状況を見極めて、順次、増車を図り、適正規模まで拡張
※稼働後、自転車の更新時に各営業所に増車希望を募り、スペースの条件のもと徐々に拡大されている

④事業実施上の工夫等

駐輪場の活用による整備費用の抑制や自転車の維持費削減のための工夫が実施されている。

【運営上の課題と工夫・改善点等】

○事業の効率化のための工夫・改善点等

- ・既存駐輪場の活用による整備費用の抑制
⇒既存駐輪場にレンタサイクルを開設し、一体運営を行うことによる運営コストを抑え、事業採算を確保
⇒レンタサイクルは、駐輪場の中で利便性の高い位置に設置
- ・自転車購入（更新）費の抑制
⇒レンタサイクルの自転車は利用頻度が高く、利用者によっては荒い扱いをされるため、耐久性を高めた自転車を特別仕様で発注されている
⇒年間に2回、まとまった台数の自転車を購入することによる購入単価の抑制（年間1千台程度購入）
※自転車は3年で更新、錆対応のためリムをステンレスにすることや、かごを丈夫にするなどによる耐久性の向上、オートライト付の自転車に更新 等

○利用促進のための取組み

- ・駅改札口でのチラシ配布、駅でのポスター掲示
※割引やプレゼント、ICカードポイント付与、周辺サイクリングコース紹介など、様々な販促キャンペーンが実施されているが、キャンペーンに触発されてすぐに利用が伸びる業種ではないようで反応は鈍い
※ただし、地道に繰り返し、チラシを配布することにより、徐々にリピーターが増加し、利用率が向上

⑤関係者との調整等

レンタサイクルについては、行政や周辺地域との協議・調整は特に行われていない。

【行政との調整等】

・駐輪場設置時に行政との調整が行われているものの、レンタサイクルについては特に調整はされていない

⇒駐輪場設置時の調整について

関係者：自治体（三国駅では大阪市、西宮北口駅では西宮市）、地元

自治体との調整内容：駐輪施策（駅前全体での駐輪場確保、放置自転車撤去、啓発活動等）との整合性と連携

地元との調整内容：啓発活動（ビラまき、ティッシュくばり）等での連携

⑥現時点における事業の評価

駐輪場とレンタサイクル事業を合わせた独立採算のもとに事業展開が図られており、現状の事業形態で導入のねらいが達成されている。

【現時点での評価】

○利用状況からみた評価

- ・利用者数は増加の一途であり、レンタサイクル導入のねらいが達成されている
※鉄道利用の促進への寄与は確認できない

○事業採算性からみた評価

- ・駐輪事業と合わせて採算が確保されている
※継続性があり赤字にならないければ、レンタサイクル導入は充分メリットがある
※整備費、運営費について

整備費の内訳：営業サイン（契約内容・利用規約等の看板）、自転車、コンプレッサー、管理システム（ICカード、PC（営業所ごとのスタンドアローン）、什器備品等

運営費の内訳：係員の人件費、運営会社の間接経費、自転車修繕費（基本は係員が修繕、係員では難しい修繕のみ外注）、光熱費、消耗品（申込書やカード、文具等）

○事業形態の評価

- ・現状の事業形態はスキームとして確立されているため、基本的な事業形態は現状でよいと考えられている

表 2-15 レンタサイクル利用状況（平成 22 年 12 月 20 日（月）～平成 23 年 1 月 9 日（水））

				西宮北口甲風園		西宮北口甲風園		三国		三国(北のみ)	
				レンタサイクル		駐輪場		レンタサイクル		駐輪場	
				一時利用	定期利用	一時利用	定期利用	一時利用	定期利用	一時利用	定期利用
日	曜	天候		利用者数	契約数	利用者数	契約数	利用者数	契約数	利用者数	契約数
12月	20	月	晴	39	470	213	554	17	278	160	318
	21	火	曇/雨	21		179		9		139	
	22	水	晴	24		235		31		156	
	23	木	晴	55		195		18		146	
	24	金	曇	42		235		17		172	
	25	土	曇	30		153		12		143	
	26	日	晴	32		149		11		92	
	27	月	晴	32		203		12		164	
	28	火	雨	22		182		20		157	
	29	水	曇	24		158		13		121	
	30	木	雨	18		127		7		101	
	31	金	曇	休業		休業		10		76	
1月	1	土	曇	休業		休業		1		59	
	2	日	晴	休業		休業		4		108	
	3	月	曇	休業		休業		8		103	
	4	火	晴	51		139		14		149	
	5	水	曇/雨	20		202		15		148	
	6	木	曇/雨	24		175		14		148	
	7	金	曇	16		199		15		144	
	8	土	曇	29		172		7		146	
	9	日	曇	25		167		33		130	
	10	月	晴	43		107		4		117	
	11	火	晴	31		213		18		155	
	12	水	晴	26		219		16		139	
	13	木	晴	22		229		17		140	
	14	金	晴	22		232		20		157	
	15	土	晴	58		168		4		135	
	16	日	晴	29		140		5		89	
	17	月	晴	25		199		21		140	
	18	火	曇	22		205		12		149	
	19	水	晴	35		192		19		136	
計				817		4,987		424		4,119	
1日平均				30.3		184.7		13.7		132.9	

⑦今後の展開について

今後の小規模な駅への展開に向けて、無人での管理システムが検討されている。

【今後の展開と課題】

○今後の展開方向

- ・既存駐輪場がない駅前についても、新規拠点を増加させるために、無人貸出システムを検討中

⇒有人では、規模・設置台数と運営費との関係で賄えない場合があり、安価なシステムがあればさらに展開できる

※一人当たり経費は年間 200 万円程度、小規模な駅ではレンタサイクルの規模が 30～40 台程度であるため、有人での管理が困難

○今後の事業展開における問題点・課題

- ・人貸出システムについては、事業採算性の確保
- ・自転車点検・修繕の体制をどう組むか

○関係者への要望等

- ・地方自治体にレンタサイクルに詳しい人がいない
- ・駐輪対策に差がある
- ・地方自治体のノウハウ等が足りていないので、人材育成を国が支援するとよい

2.2.4 事例分析結果

(1) 利用者の視点からみた分析

① レンタサイクルの利用特性

【アクセス・イグレス特性】

○鉄道の端末交通手段としての利用がほとんどであり、アクセスのみならずイグレスとしても利用されている。レンタサイクルが、鉄道による来訪者の利便性向上に寄与していることがうかがえる。

- ・駐輪場利用者は、世田谷区・阪急ともにほとんどがアクセスとして自転車を利用している。
- ・これに対し、レンタサイクルは、世田谷区・阪急ともにアクセスのみならず、イグレスとしても利用されている。
- ・これは、駐輪場の場合、個人所有の自転車利用が基本であるのに対し、レンタサイクルでは個人で自転車を保有することなく自転車を利用できるためと考えられ、レンタサイクルが来訪者を中心に鉄道利用者の利便性向上に資することがうかがえる。

【利用目的】

○レンタサイクルの利用目的は、アクセス・イグレスともに通勤・通学が中心であるが、世田谷コミュニティサイクルのイグレス利用者の中には、営業先など周辺施設への交通手段としての利用も1割程度みられる。

- ・レンタサイクルの利用目的は、世田谷区・阪急ともにほとんどが通勤・通学であり、買い物等での利用はほとんどない。
- ・ただし、世田谷コミュニティサイクルのイグレス利用では、1割弱の人が営業先などの周辺施設までの交通手段として利用している。
- ・これに対し、駐輪場利用者の目的は通勤・通学が中心であるものの、買い物などを目的とする自転車利用者が1割弱を占めている。

【利用形態】

○駐輪場利用者は一時利用の割合が3～4割を占めるのに対し、レンタサイクルの利用者の8～9割が定期利用であり、通勤・通学以外の来訪者がレンタサイクルを利用する機会は少ない。

○これは、今回対象とした4駅ともに、駅からの徒歩圏域内に商業・業務施設があるものの、徒歩圏域外に広域からの集客があるような商業施設等がないことが要因と考えられる。

- ・レンタサイクルは通勤・通学目的での利用が多いこともあり、世田谷区・阪急ともに9割近くが定期利用となっている。
- ・一方で、駐輪場利用者は一時利用の割合も高く、世田谷区で約4割、阪急で約3割を占めており、現状では、通勤・通学以外の目的での来訪者が、レンタサイクルを利用する機会は少ないことがうかがえる。
- ・これは、今回対象とした4駅ともに、駐輪場利用者はほとんどが駅までのアクセス利用であり、他の地域に買い物等に出かける人が多いのに対し、レンタサイクルでは、駅からの徒歩圏域内に商業・業務施設があるものの、徒歩圏域外に広域からの集客があるような商業施設等がないことが大きな要因と考えられる。

【利用圏域、立ち寄り施設】

- レンタサイクル利用者は、駅から2～3km程度の圏域での利用が多く、駐輪場利用者に比べて利用圏域が広い傾向にある。
- 移動中に何らかの施設に立ち寄る人の割合も、駐輪場利用者に比べてレンタサイクル利用者の方が高い傾向にあり、レンタサイクル導入により、鉄道利用者の行動範囲の拡大や回遊性を高める可能性があることが分かる。

- ・レンタサイクル利用者の移動時間は、世田谷区で平均約12分、阪急で平均約13分であり、これは概ね駅から2～3km程度の距離に相当する。
- ・世田谷区・阪急ともに、駐輪場利用者に比べてレンタサイクル利用者の方が移動時間が長い傾向にある。
- ・自転車による移動中に何らかの施設に立ち寄った人の割合は、レンタサイクル利用者では3～5割程度であるのに対し、駐輪場利用者では2割程度であり、レンタサイクル利用者の方が多様な自転車の使い方を行っていることがうかがえる。

[自転車での移動時間]

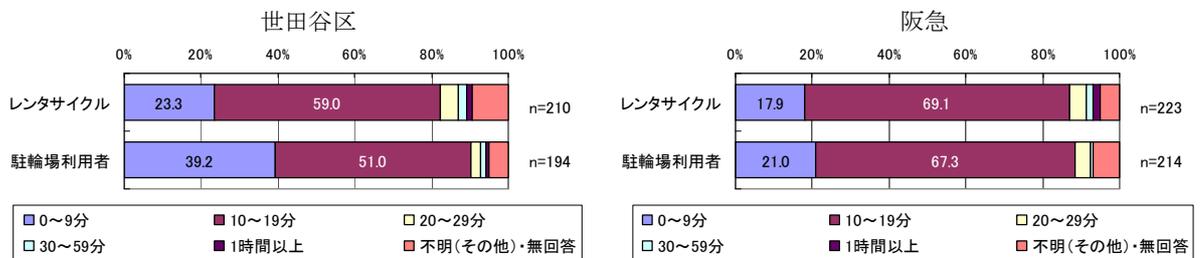


図 2-79 自転車での移動時間

[自転車で移動中に立ち寄った施設の有無]

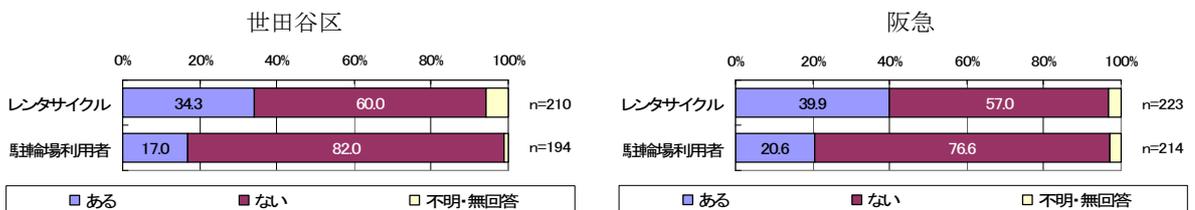


図 2-80 自転車で移動中に立ち寄った施設の有無

②レンタサイクル利用者の特性

【路線バスの利用可能性】

- レンタサイクルとバスの競合の可能性がうかがえる。

- ・レンタサイクル利用者のうち、利用可能なバス路線のある人が、世田谷区で3割程度、阪急で4割程度を占めている。
- ・特に、桜上水駅よりもバスの利便性の高い経堂駅、三国駅よりもバスの利便性の高い西宮北口駅でその傾向が強く、レンタサイクルとバスの競合の可能性がうかがえる。

【レンタサイクル利用以前の交通手段】

- レンタサイクル利用者のうち、1割程度が他の交通手段から転換した人である。
- 阪急レンタサイクルでは、自動車から転換した人も存在することから、交通条件によっては、レンタサイクル導入により自動車利用の抑制に寄与する可能性がうかがえる。

- ・以前の交通手段をみると、鉄道以外の手段を利用していた人は、世田谷区で7%、阪急で10%であり、ともに1割程度の人が他の交通手段からの転換であることが分かる。
- ・これらの人のうち、阪急では自家用車と回答した人もあり、僅かではあるが自動車からの転換も期待できることが分かる。

【コミュニティサイクルとしての利用特性】

- 世田谷コミュニティサイクルでは、普段と異なる鉄道路線の利用や鉄道の利用経路を変更するなど、アクセス利用者を中心に多様な利用がされていることがうかがえる。

- ・世田谷コミュニティサイクルでは、異なるポートを利用することにより、普段と異なる鉄道路線の利用や鉄道の利用経路を変更するなど、多様な利用をしていることがうかがえる。
- ・イグレス利用者比べて、アクセス利用者の方が多様な使い方をする割合が大きい。

【レンタサイクル利用による移動の変化】

- レンタサイクルの利用により、行動範囲の拡大や鉄道を利用する機会が増加した人がいる一方で、バスを利用する機会が減った人も存在する。

- ・レンタサイクルの利用前後を比較して、5～6割程度の人に変化があったと回答している。
- ・このうち、7割前後の人が「行動範囲が広がった」、1～2割程度の人が「鉄道をよく利用するようになった」あるいは「バスをあまり利用しなくなった」と回答しており、特に、アクセス利用者でその傾向が強い。
- ・鉄道とレンタサイクルの連携により、行動範囲の拡大や鉄道利用の促進が期待される一方で、バスとの競合の可能性もうかがえる。

[レンタサイクル利用前後の変化]

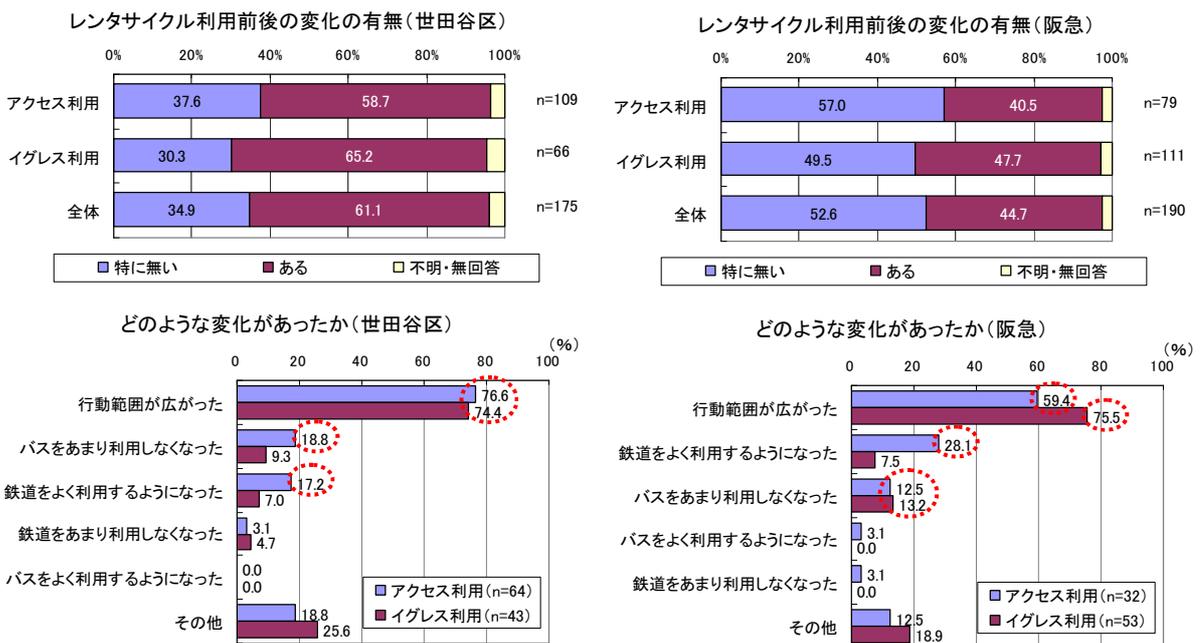


図 2-81 レンタサイクル利用前後の変化

③ レンタサイクル利用者の意向

【レンタサイクルの利用理由】

- ポートが近く鉄道を利用し易いことや所要時間短縮などの利便性に加えて、自分の自転車が不要なことも大きな理由の一つとなっている。
- イグレス利用者では、特に所要時間の短縮が大きな理由となっているが、他の交通手段では行きづらいところに行けることを理由としてあげる人も比較的多く、レンタサイクルが鉄道による来訪者の利便性向上に寄与していることが分かる。
- 世田谷コミュニティサイクルでは、アクセス利用者を中心に、借りた場所と異なるポートに返却できることも大きな理由となっており、コミュニティサイクルとしての有効性がうかがえる。
- 阪急レンタサイクルでは、駐輪場よりも料金が安いことも大きな理由となっており、駐輪場とレンタサイクルの運営方針の違いが反映されている。

- ・ レンタサイクルの利用理由として、世田谷区・阪急ともに「ポートが駅に近く鉄道を利用し易い」が最も多く、次いで「所要時間を短縮できる」を挙げる人が多いことから、利便性が重視されていることがうかがえる。
- ・ さらに、「自転車の購入やメンテナンスが不要であるため」を挙げる人も多く、レンタサイクル導入が駅周辺の自転車総量の抑制に寄与していることがうかがえる。
- ・ 世田谷区の特徴として「借りた場所以外に返却可能」を挙げる人が多く、コミュニティサイクルの特性を反映している。
- ・ 阪急では「駐輪場よりも料金が安い」を挙げる人が多く、阪急電鉄のねらいでもある駐輪場利用からレンタサイクル利用への移行を反映している。

【レンタサイクルの利用理由】

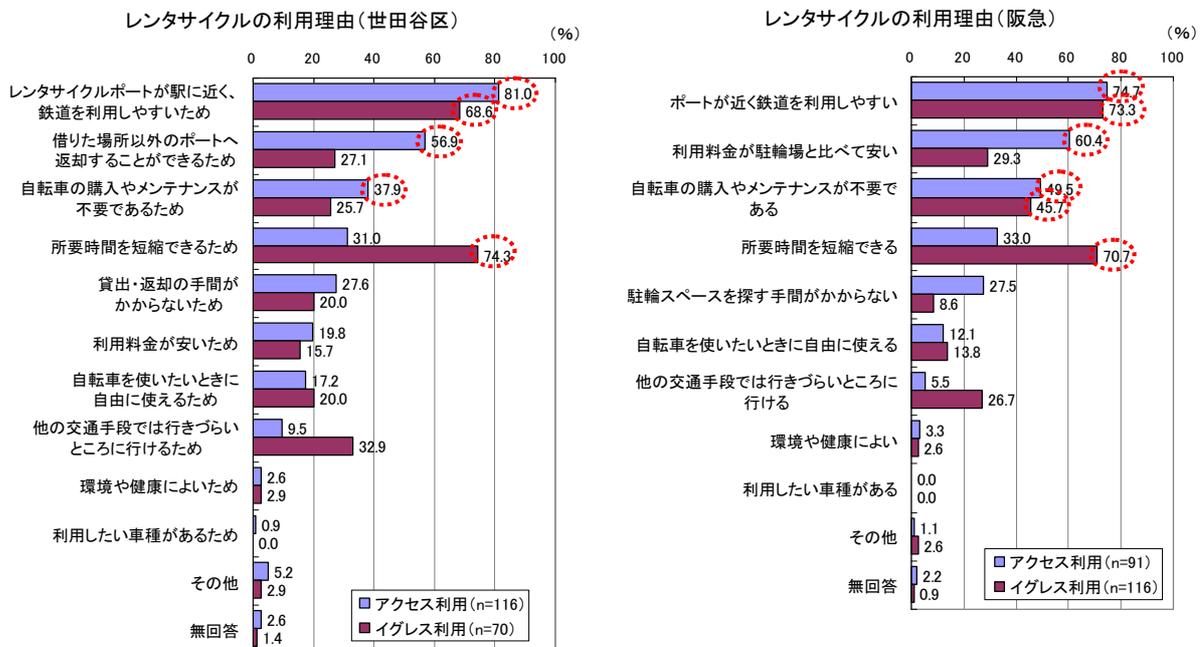


図 2-82 レンタサイクルの利用理由

【レンタサイクルの改善点】

○世田谷コミュニティサイクルではポート設置駅の拡大が、阪急では借りた場所以外のポートへ返却できるコミュニティサイクルとしての運用が最も重視されている。

- ・ レンタサイクルをより利用しやすくするために重要な事項として、世田谷コミュニティサイクルでは、「ポート設置駅の拡大」を挙げる人が最も多く、他の項目よりも非常に多い。次いで「SUICA、PASMOなどのICカードを利用できる貸出しシステムの導入」を挙げる人が多い。
- ・ 阪急レンタサイクルでは、「借りた場所以外のポートへの返却を可能とする仕組みの導入」を挙げる人が最も多く、他の項目よりも非常に多い。次いで「ポート設置駅の拡大」を挙げる人が多い。

[レンタサイクルを利用し易くするために重要な事項]

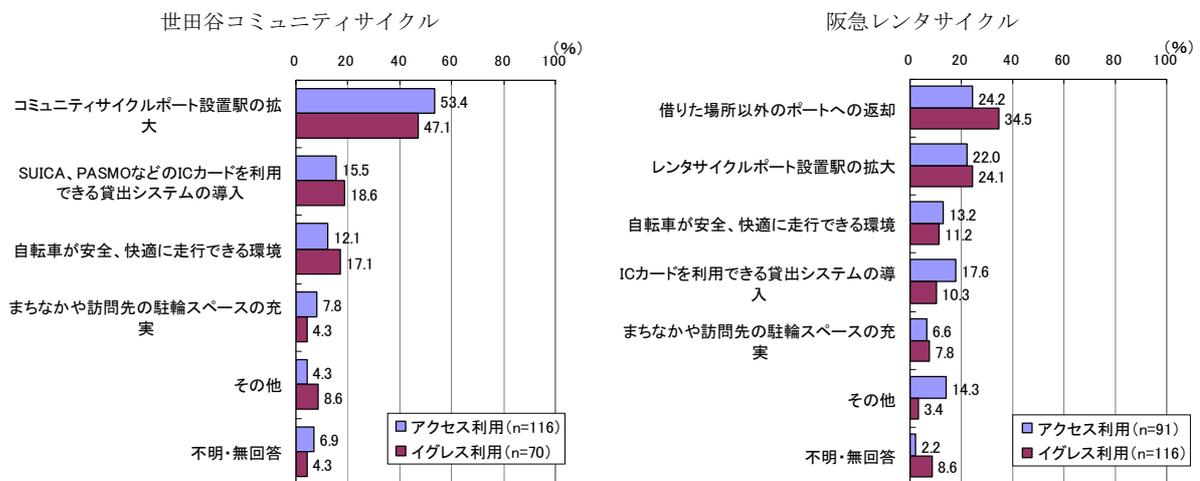


図 2-83 レンタサイクルを利用し易くするために重要な事項

④駐輪場利用者の意向

【レンタサイクルの認知度】

○レンタサイクルの存在も含めて、5割程度がレンタサイクルをよく知らない状況となっている。

- ・ レンタサイクルの利用システムや料金ともに知っている人は、世田谷区では2割弱、阪急では3割程度にとどまっている。
- ・ レンタサイクルの利用システム及び料金ともに知らなかった人と、レンタサイクルの存在を知らなかった人を合せると、世田谷区では6割の人が、阪急では5割の人がレンタサイクルをよく知らない状況にある。

【レンタサイクルを利用しない理由】

○自分の自転車を利用したいことが、レンタサイクルを利用しない大きな理由となっている。

- ・ レンタサイクルの利用システムや料金までも知っている人が、レンタサイクルを利用しない理由として、自分の自転車を持っていることが挙げられる。
- ・ この他、マンションや学校等では、自転車にステッカーを貼る必要があることも利用しない理由として挙げられる。

(2) 事業者の視点からみた分析

世田谷区及び阪急電鉄㈱へのヒアリング調査結果をもとに、事業者の視点からみたレンタサイクルの事業実施上の留意点等を整理する。

① レンタサイクルの有効性について

○ レンタサイクルは、駐輪場に比べて土地の有効活用を図りやすく、駐輪場とレンタサイクルを併せた自転車と鉄道の連携が効果的と考えられる。

- ・ 阪急レンタサイクルでは、駐輪場に比べて必要な面積が少ないため、1台当たりの必要面積が小さく、収納可能台数が1.73倍となる。さらに、稼働率を勘案すると、利用可能者数が2.3倍となり、かなりの土地の有効活用が可能となる。

② システムの形態について

○ 鉄道との連携や事業性確保の観点からは、貸出し・返却が同じレンタサイクルの形態での導入が基本と考えられる。

○ 自治体が事業主体となる場合は、住民の利便性向上や多様なライフスタイルへの対応の観点から、ポートの設置箇所数や利用者の移動パターン等によっては、貸出し・返却を異なるポートでも可とするコミュニティサイクルとしての運用も考えられる。

- ・ 阪急レンタサイクルでは、貸出し・返却が同じ形態であるが、利用者数は増加傾向にあり、事業採算性も確保されている。
- ・ コミュニティサイクルとする場合には、ポート間の自転車の偏在を調整するための経費が必要となるため、事業性へのマイナス要因となる可能性がある。
- ・ 世田谷コミュニティサイクルでは、異なるポート間の移動が全体の1割程度あり、多様な利用がされていることを勘案すると、自治体が住民の移動の利便性向上を狙いとしてレンタサイクルを導入する場合には、社会実験等により予め需要を見極めた上で、コミュニティサイクルとして運用することも考えられる。

③ レンタサイクルの設置駅の考え方について

○ 駅周辺からの鉄道による通勤・通学需要があることは当然ながら、レンタサイクルが鉄道と連携を図った事業として有効に機能するためには、駅周辺に業務施設や大学等があり、駅からのイグレス需要を確保できることが前提となる。

○ ポートの設置場所は駅の直近とし、既存の駐輪場等の活用により必要な施設用地を確保できること、ポートからの入出庫が安全に行える場所であることが重要と考えられる。

- ・ 世田谷区では、ポート設置条件として、商業施設など集客力のある施設や事業所、大学などが立地し、イグレス利用が見込める駅がポート設置駅として選定されている。加えて、駅の直近に既存の区営駐輪場があることや、鉄道の連続立体交差化により新たな空間を利用可能なこと、ゲートからの出入りが安全に行えることなどが、ポートの設置条件とされている。
- ・ 阪急電鉄では、既存の駐輪場の活用により事業展開が可能なスペースがある駅にレンタサイクルが設置されている。加えて、駅乗降者数やバス路線の状況、周辺の施設立地状況、放置自転車の状況等、マーケットとしての条件が確認されている。

④利用料金について

○レンタサイクルの料金は、個人所有の自転車からの転換を促進するため、駐輪場料金と同程度かそれ以下とすることが望ましい。

○料金体系は、分かり易さを考慮して、できるだけ単純な体系とすることが望ましい。

- ・世田谷区では、個人で自転車を持たなくてもレンタサイクルを利用してもらえるよう、区内の駐輪場料金を上回らないように料金設定されている。さらに、日ぎめ料金は、分かり易さに配慮してシンプルな料金体系に設定されている。
- ・阪急電鉄では、レンタサイクルの利用促進のため、併設する駐輪場より定期料金を割安に設定している。さらに、ポート毎に異なっていた料金を、利用者に分かり易くするため統一した。

⑤利用時間について

○利用者の利便性からは 24 時間とすることが望ましいが、貸出し・返却システムや有人管理の時間帯を考慮して利用時間を設定する必要がある。

- ・世田谷コミュニティサイクルでは、IC カードとゲートの設置により、利用者のライフスタイルや利便性を考慮して利用時間は 24 時間とされている。ただし、IC カードの発行や自転車の整理・偏在等に対応するため、有人管理（午前 6 時～午後 7 時まで）も併用されている。
- ・阪急レンタサイクルでは、IC カードを利用したシステムであるが、ゲートは設置されておらず、有人管理を前提としているため利用時間は午前 6 時 30 分～午後 11 時 30 分までとなっている。

⑥管理・運営方法について

○駐輪場と併設または近接してレンタサイクルポートを設置する場合には、駐輪場とレンタサイクルを一括管理することにより、効率化を図ることが望ましい。

○ただし、自治体が事業主体となる場合には、公平性・効率性の観点から公募等により管理・運営会社を選定する必要がある。

- ・世田谷区では、駐輪場及びレンタサイクルの管理・運営会社（指定管理者）は基本的に公募により選定されているが、駐輪場とレンタサイクルが近接する場合には、効率性の観点から駐輪場と同じ事業者へレンタサイクルの管理・運営を委託している。
- ・阪急電鉄では、駐輪場とレンタサイクルの運営・管理を一括契約することにより、効率化が図られている。

⑦事業実施上の留意点・工夫等について

【既存駐輪場の活用によるポートの設置】

○既存駐輪場を活用してレンタサイクルポートを設置することにより、用地確保の効率化や整備費用の削減を図ることが重要である。

【自転車の維持費や更新費の抑制】

○自転車の整備に要する費用負担や更新費用が大きいため、新車の導入等により維持費の削減を図るなどの工夫が必要と考えられる。

※オートライト付きの自転車により、利用者の安全確保を図るなどの工夫を図っていくことも望まれる。

【レンタサイクルと駐輪場の一体的な管理・運営】

○レンタサイクルと駐輪場の一体的な管理・運営により、人件費等の運営コストの削減を図ることが望ましいと考えられる。

- ・世田谷区では、運営コストを抑制するため、以下のような取り組みが行われている。
 - ⇒放置自転車のリサイクル利用がされていたが、故障が多く、整備費用が負担となるため、新車の導入が試みられている。
 - ⇒駐輪場とレンタサイクルの運営・管理者を兼務させることにより、人件費の削減が図られている。
- ・阪急電鉄においても、整備費用や運営コストを抑制するため、以下のような取り組みが行われている。
 - ⇒既存駐輪場にレンタサイクルを開設し、一体的に運営されている。
 - ⇒耐久性を高めた自転車を特別仕様で発注するとともに、年間に2回、まとまった台数の自転車を購入することにより単価の抑制が行われている。

※ステンレスのリムによる錆対応、かごを丈夫にするなどの耐久性向上と、オートライト付き自転車の導入

⑧関係者との調整等について

- 利用促進のためには、鉄道事業者と行政や地域との連携により、レンタサイクルのPRを図っていくことが望まれる。
- 鉄道事業者の視点からは、自転車等放置禁止区域の指定と放置自転車の撤去など自治体の放置自転車対策との連携、地元との啓発活動の連携が考えられる。

- ・世田谷区及び阪急電鉄ともに、現状では特に関係者との調整は行われていないが、世田谷区では、鉄道事業者との連携によるPRや事業展開、商店街等との連携による観光需要の創出が望まれている。
- ・阪急電鉄では、駐輪場設置時に自治体と放置自転車撤去や啓発活動等の連携、地元と啓発活動の連携等について調整されている。

2.3 事例調査結果

(1) 鉄道と連携を図ったレンタサイクル導入効果

①鉄道と連携を図ったレンタサイクルの交通手段としての位置づけ

- 鉄道駅から2～3km程度の移動手段
 - ・鉄道駅の徒歩圏域から外れる駅から2～3km程度の圏域内における移動手段としての役割が期待される。
- 通勤・通学目的を中心とした鉄道利用者の端末交通手段
 - ・駅周辺居住者の鉄道駅までのアクセス交通手段としての機能が中心と考えられる。
 - ・駅周辺に立地する業務施設や高校・大学等への鉄道による通勤・通学者に対して、駅からのイグレス手段としての機能も期待される。
- 営業等の鉄道による来訪者の端末交通手段
 - ・駅周辺に業務施設等が立地する場合には、駅周辺での営業先回りなど鉄道による来訪者の目的地までの移動手段として利用される可能性もある。

②鉄道と連携を図ったレンタサイクル導入による効果、影響

a. 鉄道利用者への効果

○イグレス利用者を中心とした鉄道利用の利便性向上

- ・ 鉄道駅近くにポートを設置することによる乗換え利便性の確保と併せて、自転車利用による所要時間短縮が期待される。
- ・ 特に、個人所有の自転車を持たない駅周辺への来訪者に対して、他の交通手段では移動しづらい場所や方面への移動手段の提供など、大きな利便性向上が期待される。

○駅勢圏の拡大や行動範囲の拡大

- ・ 鉄道とレンタサイクルの連携により、特にイグレス利用者の駅からの行動範囲の拡大が期待される。
- ・ 異なるポート間での利用が可能な運用にすることにより、移動方法の選択肢が増加し、駅周辺居住者を中心に日常とは異なる多様な利用が期待される。

○自分の自転車を所有することなく、鉄道と自転車の利便性を享受できる

- ・ レンタサイクルを利用することにより、駅での駐輪場所を気にすることなく、利用したいときに自転車を利用できることや、自転車のメンテナンスが不要になるなど、これまで個人所有の自転車を利用していただいていた人にとってもメリットが期待できる。
- ・ 特に、転入者や新たに駅周辺地区に通勤・通学することになった人にとっては、新たに自転車を購入する必要がなく自転車を利用できるメリットがある。

b. 鉄道事業者やまちづくりへの効果、影響

○鉄道利用の促進

- ・ レンタサイクルの導入により駅勢圏が拡大し、鉄道利用者の増加が期待される。
- ・ レンタサイクル利用者の多くは通勤・通学目的であるため、平日の鉄道の利用増加は期待できないものの、休日等の外出における鉄道の利用機会の増加が期待される。
- ・ 特に、コミュニティサイクルはレンタサイクルに比べてその効果が大きいと考えられる。

○僅かながら自動車からの転換も期待される

- ・ 既に自動車を利用している人からの転換はごく僅かと考えられるが、転入者や新たに駅周辺地区に通勤・通学する人へのPRによっては、自動車利用抑制のための取り組みの一つとしてレンタサイクルを活用することが考えられる。

○駐輪場容量の拡大

- ・ レンタサイクルは駐輪場に比べて1台当たりの必要面積が小さいため、既存駐輪場の一部のレンタサイクルへの転用や駐輪場とレンタサイクルの併設により、既存駐輪場の容量拡大や、駐輪場とレンタサイクルを合せた容量の拡大が期待できる。

○駅周辺の駐輪対策の効率化

- ・ レンタサイクル導入により個人所有の自転車からの転換が見込まれることや、イグレスの一定の利用がある場合には駅周辺における駐輪台数の総量削減につながり、既存駐輪場の空き容量の拡大や駐輪場の必要量の削減等、放置自転車対策への寄与が期待される。

○駅周辺商店街等における回遊性の向上

- ・ 駐輪場利用者に対して、レンタサイクル利用者の方が移動中に何らかの施設に立ち寄る割合が大きく、また行動範囲が広い傾向にあることから、駅周辺商店街等と連携した駅周辺活性化のための取り組みの一つとして、レンタサイクルを活用することも想定される。

○バスとの競合の可能性がある

- ・ レンタサイクル利用者の中には、利用可能なバス路線がある人がいることや、バス利用から転換した人がいることから、移動距離や方面によってはバスと競合することが分かる。

(2) 鉄道と連携を図ったレンタサイクル導入の展開方向

①導入条件、導入適地等

レンタサイクルの導入には、アクセス・イグレスの双方向の利用があることが重要である。このことより、レンタサイクルの導入条件及び導入適地として以下のような事項が挙げられる。

【レンタサイクルの導入適地】

○鉄道駅から少なくとも2～3km程度の範囲にまとまった住宅地や市街地が形成され、通勤・通学目的の鉄道利用が見込めること

- ・今回対象とした4駅は、駅周辺に住宅地が形成され、鉄道により東京都心部や大阪都心部等へ通勤・通学する人の利用が多いと考えられる。
- ・レンタサイクルが事業として成立するためには、安定した需要を確保できることが重要であり、今回対象とした4駅のように、まとまった住宅地が形成され、他地域への通勤・通学需要が多いことが必要条件と考えられる。

○鉄道駅から2～3km程度の範囲に、業務施設や高校・大学などが立地し、鉄道による通勤・通学者が見込めることや、集客性の高い商業施設などが立地し、鉄道による来訪者が多いことにより、駅からのイグレス利用が期待できること

- ・事例調査より明らかとなったように、レンタサイクルと駐輪場の大きな違いは、アクセス利用のみならず、鉄道による来訪者の目的地までの移動手段（イグレス利用）として、レンタサイクルが利用されていることである。
- ・イグレス利用があることにより、1台の自転車共同利用され、駐輪場に比べて1台当たりの収入を多く確保できることのみならず、自転車1台当たりの実質的な必要面積を小さくでき、駐輪場に比べて土地を有効活用できることがレンタサイクルの大きなメリットとなる。
- ・したがって、今回対象とした4駅のように、駅周辺に業務施設があり他地域からの鉄道による通勤客等によるイグレス利用が見込めることが重要である。特に、経堂駅や西宮北口駅のように、周辺に大学や高校があり、通学者の利用も見込めることも重要である。
- ・なお、今回対象とした4駅は、駅周辺に広域からの来訪者が期待できるような集客力のある商業施設が少ないこともあり、買い物等の利用は少なかったものの、駅周辺に広域からの集客力の高い施設が立地するような駅では、より効果が高いものと考えられる。

○鉄道駅の直近に既存の駐輪場があり、その一部をレンタサイクルに転用可能なことや、駐輪場の近くに用地を確保できること

- ・レンタサイクルの利用者を確保するためには、駅の直近にポートを設置することが重要であるが、上記のような土地利用条件を満たす駅周辺には、新たな駐輪場やレンタサイクルポートのためのまとまった用地を確保することは困難と考えられる。
- ・また、世田谷区や阪急電鉄へのヒアリング結果から、レンタサイクル事業の効率化を図る上で、駐輪場とレンタサイクルを一体的に運営することが効果的といえる。
- ・したがって、鉄道駅直近に駐輪場があることに加えて、レンタサイクルポート用地を確保できるか、あるいは既存駐輪場の一部を転用できることも、レンタサイクルの導入の大きな条件と考えられる。

【駅周辺の交通条件】

- 鉄道駅から2～3km程度の範囲を中心に、バスの利便性が低い地区があり、レンタサイクルのまとまった需要が期待されること
- 鉄道駅から他の交通手段では行きづらい地区に大学や業務施設等が立地し、レンタサイクルの需要が期待されること

- ・レンタサイクルの導入適地において示したように、アクセス利用に加えてイグレス利用を確保できることが重要となる。
- ・世田谷区・阪急ともに、レンタサイクルの利用理由として、ポートが駅の近くにあることに加えて、イグレス利用者では所要時間を短縮できること、他の交通手段では行きづらいところに行けることが大きな特徴として挙げられる。
- ・一方で、レンタサイクルはバスとの競合の可能性もあることから、鉄道利用の促進の観点からは、レンタサイクルの利用圏域にバスの利便性が低い地区があることや、他の交通手段では行きづらい地区に大学や業務施設等が立地していることが、レンタサイクルの導入駅として好ましいと考えられる。

- 放置自転車が多くの、鉄道利用者のための駐輪場の容量が不足している地区への導入も効果的と考えられる

- ・レンタサイクル利用のメリットとして、駅周辺での駐輪場所を気にすることなく、かつ個人の自転車を保有することなく、自転車利用の利便性を享受できることが挙げられる。
- ・このような点を勘案すると、駐輪場の容量が不足し、駅周辺に自転車を放置する人が多い場合には、これらの人にレンタサイクル利用のメリットをPRすることにより、レンタサイクルの利用者を確保できる可能性があると考えられる。
- ・さらにイグレス利用も併せることにより、台東区レンタサイクルや世田谷区レンタサイクルのように、駅周辺への自転車流入の総量抑制と駐輪場容量の拡大が期待され、放置自転車対策に加えて、鉄道利用者の利便性向上にもつながることが期待される。

②事業スキーム等

鉄道と連携を図ったレンタサイクルについては、鉄道利用者の利便性向上につながることから、鉄道事業者が事業主体となることが基本と考えられる

しかしながら、世田谷区のように、放置自転車の状況や交通不便地区の状況等によっては、自治体の交通施策の一環としてレンタサイクルシステムの導入も考えられる。

【事業主体の方向性】

- レンタサイクル導入効果を勘案すると、鉄道事業者が主体となることが望ましいと考えられるが、交通施策の一環として自治体が事業主体となることも考えられる
- ただし、大きな事業利益は見込めない可能性があることに留意が必要である

- ・鉄道とレンタサイクルとの連携を図ることにより、鉄道利用者の所要時間短縮や行動範囲の拡大など、鉄道利用者の利便性向上や鉄道利用の促進につながることを期待される。
- ・このため、鉄道と連携を図ったレンタサイクルの事業主体は、鉄道事業者が基本と考える。
- ・一方で、レンタサイクルの導入は、駅周辺の放置自転車の削減や交通不便地区における移動手段の提供としての効果も期待され、このような場合には、自治体が事業主体となることも

考えられ、鉄道事業者と行政との協議・調整や連携を図っていくことも重要である。

- ・なお、世田谷区や阪急電鉄へのヒアリングによると、大きな事業利益を見込めない可能性があり、事業採算性に留意する必要がある。

【管理・運営主体の方向性】

- 事業の効率化の観点から、駐輪場とレンタサイクルの一体的な運営・管理が効果的であり、駐輪場事業者等が管理・運営することが望ましいと考えられる
- 自治体が事業主体となる場合には、公平性の観点から、公募等により管理・運営業者を選定することが望まれる

- ・駐輪場とレンタサイクルを一体的に管理・運営することが、運営コスト削減に効果的である。
- ・このため、レンタサイクルの管理・運営主体は、既存の駐輪場の管理・運営業者に委託する必要がある。ただし、自治体が事業主体となる場合には、既存駐輪場の管理・運営業者に委託に際しては、市民への十分な説明求められる。

【行政と鉄道事業者等との役割分担連携】

- 事業主体としての鉄道事業者への行政や地域の支援・連携
 - ・行政の支援・連携：放置自転車対策との連携、用地確保の支援、住民や来訪者への情報提供・PR、駐輪場料金とレンタサイクル料金の調整
 - ・地域の支援・連携：住民や来訪者への情報提供・PR
- 事業主体である行政と鉄道事業者や地域との連携
 - ・鉄道事業者との連携：鉄道利用者や住民への情報提供・PR、駐輪場の料金とレンタサイクル料金の調整
 - ・地域の支援・連携：街なかにおける駐輪場所の確保

③導入に当たっての留意点、工夫

- システム形態について
 - ・ICカードによる利用者の利便性確保
 - ・料金設定の単純化による分かりやすい料金設定
 - ・サービスや時間帯による自転車の偏り等に対応するための有人管理を基本
 - ・24時間利用可能とするためのゲートの導入
- 事業の効率化
 - ・既存駐輪場の一部転用による用地確保の効率化、整備費の抑制
 - ・駐輪場とレンタサイクルとの一体的な運用による運営コストの抑制
 - ・新車の導入による自転車の維持費の削減
 - ※阪急レンタサイクルのように、特別仕様の自転車の一括購入も検討すべき
- 利用促進に向けた取り組み
 - ・転入者等へのPR（自治体広報等によるPR、不動産会社への協力依頼等）
 - ・周辺企業・事業所、大学等へのPR
 - ※レンタサイクルの紹介のみならず、レンタサイクル利用によるメリットも併せてPRすることが重要と考えられる

2.4 今後の検討課題

(1) レンタサイクル導入の展開方向の検証

① レンタサイクル導入適地や導入条件の検証

- ・ レンタサイクル導入適地や導入条件について、レンタサイクルが導入されていない駅において検証し、レンタサイクル導入の展開方向をより明確にすることが、今後、鉄道事業者等のレンタサイクル導入を促進して行く上で有効と考えられる。
- ・ このため、導入適地や導入条件に見合う鉄道駅を選定し、鉄道利用者へのアンケート調査あるいはレンタサイクル導入社会実験等により検証することが望まれる。

② 商業業務系市街地における導入可能性や有効性の確認

- ・ 事例調査の対象とした世田谷区及び阪急電鉄の駅周辺は、商業・業務施設があるものの、レンタサイクルの利用が想定される駅から2～3km圏域全体としては、住宅地が基本となっている。
- ・ 鉄道駅からのイグレス手段としてのレンタサイクルの利用を勘案すると、広域からの来訪者が多い商業業務系の市街地における駅へのレンタサイクル導入も効果的と考えられ、その導入可能性や導入効果を検証し、レンタサイクルの導入適地や導入条件を深度化することが望まれる。
- ・ このため、①と同様に鉄道利用者へのアンケート調査あるいはレンタサイクル導入社会実験等による検証が考えられる。

③ 自動車利用からの転換可能性、転換条件の確認

- ・ 阪急レンタサイクル利用者へのアンケート調査結果からは、僅かではあるが自動車利用から鉄道+レンタサイクル利用への転換の可能性が確認できるが、その可能性をより確実にするため、他の駅における検証が望まれる。
- ・ このため、①や②に併せた検証や、自動車利用者へのアンケート調査により転換可能性や転換条件を把握することが考えられる。

(2) 自転車との連携による鉄道利用促進策の深度化

① 駐輪場整備における工夫の深度化

- ・ 自転車との連携による鉄道利用の促進には、駐輪場整備が最も基本的な施策であり、依然として放置自転車今後も行政と鉄道事業者の連携による駅周辺駐輪場の整備が望まれる。
- ・ また、鉄道利用の促進には、自転車と鉄道の乗換え利便性の向上も観点から重要である。
- ・ したがって、全国における事例等をもとに、駅周辺における駐輪場整備やそれと併せた様々な工夫の仕方を調査し、鉄道事業者等に提示していくことが考えられる。

② 自転車と鉄道の連携における留意点や工夫の深度化

- ・ 駅周辺の高度利用が進んだ地域やバス路線が発達している地域など、必ずしも自転車との連携が必要のない鉄道駅も想定される。
- ・ また、自転車と鉄道との連携促進の観点からは、できるだけ駅直近に駐輪場があることが望ましいが、物理的に困難な場合や、歩行者の安全確保の観点等から駅直近への整備が好ましくない場合も想定される。
- ・ このような場合における対応についても、事例等をもとに深度化することが考えられる。

參考資料

自転車利用に関するアンケート調査ご協力をお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決してございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○桜上水駅・経堂駅周辺のレンタサイクルポート、または自転車等駐車場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、世田谷区のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

次のページからアンケートが始まります。

レンタサイクル利用に関するアンケート調査

問 1. レンタサイクルの利用状況についてお聞きします。

① レンタサイクルはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② レンタサイクルの利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときのレンタサイクルの移動についてお聞きします。

① レンタサイクルの使い方として当てはまるものは何ですか。1～3から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1, Q2, Q3についてご回答ください。

該当するものに○をつけてください

→ 1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	イ. 通勤 ニ. 通院	ロ. 通学 ホ. その他（ ）	ハ. 買い物
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、レンタサイクル返却後または貸出前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ニ. その他（ ）	ロ. バス ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）	ハ. タクシー
Q3. 区間 B で経堂駅前以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある	（利用したポート名： ）	

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ニ. 業務・営業先 ハ. その他（ ）	ロ. 通学先 ホ. 医療施設	ハ. 店舗
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、レンタサイクル貸出前または返却後に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ニ. その他（ ）	ロ. バス ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）	ハ. タクシー
Q3. 区間 A で経堂駅前以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある	（利用したポート名： ）	

→ 3. 経堂駅前レンタサイクルポートと、それ以外のポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ニ. 業務・営業先 ハ. その他（ ）	ロ. 通学先 ホ. 医療施設	ハ. 店舗
Q2. 利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. 桜上水南	ロ. 桜新町	

② レンタサイクルの移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

⑤ レンタサイクルを返却した時間、および借りた時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

返却時間 () 時ごろ
貸出時間 () 時ごろ

問3. レンタサイクルサービスを利用し始める前のときについてお聞きします。

問2の設問①で「1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用」または「2. 自宅以外の場所(目的地)とレンタサイクルポート間にて利用」を選び、Q2の回答が「イ. 鉄道」を利用していると回答した方にお聞きします。それ以外の方は 問4へ お進みください。

① レンタサイクルサービスを利用し始める以前は、どのように移動をしていましたか。1~4のうち当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2についてご回答ください。

設問①の回答から	→ 1. はじめからレンタサイクルを利用していた					
	→ 2. 別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた	<table border="1"> <tr> <td>Q1. その時利用していた駅は? (1つに○)</td> <td>イ. 現在と同じ ロ. 現在とは異なる駅を利用していた (その時利用していた駅名:)</td> </tr> <tr> <td>Q2. その時の駅までの移動手段は? (1つに○)</td> <td>イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()</td> </tr> </table>	Q1. その時利用していた駅は? (1つに○)	イ. 現在と同じ ロ. 現在とは異なる駅を利用していた (その時利用していた駅名:)	Q2. その時の駅までの移動手段は? (1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()
	Q1. その時利用していた駅は? (1つに○)	イ. 現在と同じ ロ. 現在とは異なる駅を利用していた (その時利用していた駅名:)				
	Q2. その時の駅までの移動手段は? (1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()				
→ 3. 鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用していた	<table border="1"> <tr> <td>Q1. その時の移動手段は? (1つに○)</td> <td>イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()</td> </tr> </table>	Q1. その時の移動手段は? (1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()			
Q1. その時の移動手段は? (1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()					
→ 4. 上記以外 [具体的にお書きください(例: 目的地を変えていた 等)]						

② レンタサイクルサービスを利用し始める前と比べて、あなたの移動について変化したことはありますか。1, 2のうち当てはまるものを1つ選び、「2. ある」を選択した場合はQ1についてご回答ください。

設問②の回答から	→ 1. 特に無い		
	→ 2. ある	<table border="1"> <tr> <td>Q1. どのような変化がありましたか? (当てはまるもの全てに○)</td> <td>イ. 行動範囲が広がった ロ. 鉄道をよく利用するようになった ハ. バスをよく利用するようになった ニ. 鉄道をあまり利用しなくなった ホ. バスをあまり利用しなくなった ヘ. その他 ()</td> </tr> </table>	Q1. どのような変化がありましたか? (当てはまるもの全てに○)
Q1. どのような変化がありましたか? (当てはまるもの全てに○)	イ. 行動範囲が広がった ロ. 鉄道をよく利用するようになった ハ. バスをよく利用するようになった ニ. 鉄道をあまり利用しなくなった ホ. バスをあまり利用しなくなった ヘ. その他 ()		

次のページへお進みください

問4. 異なるポート間の移動についてお聞きします。

① レンタサイクル貸出時のポートと、返却時のポートが異なる移動をすることはありますか。1, 2のうち当てはまるものを1つ選び、「2. ある」を選択した場合はQ1、Q2、Q3についてご回答ください。

1. ない 2. ある	
↓	
Q1. 頻度は? (1つに○)	イ. よく利用している ロ. たまに利用することがある程度
Q2. よく利用するポート間は? (2つに○)	イ. 桜上水南 ロ. 経堂駅前 ハ. 桜新町
Q3. それはどのような時ですか? (1つに○)	イ. 普段利用している鉄道路線とは異なる路線を利用するとき ロ. 複数の目的地を移動するとき ハ. 行きと帰りで異なる鉄道路線を利用するとき ニ. 貸出時の目的地と、返却時の目的地が異なるとき ホ. バスを利用するとき ヘ. その他 ()

問5. 世田谷区コミュニティサイクルについてお聞きします。

① レンタサイクルを利用する理由として、特に重要と考えるもの3つはどれですか。(3つに○)

<ol style="list-style-type: none"> 借りた場所以外のポートへ返却することができるため レンタサイクルポートが駅に近く、鉄道を利用しやすいため 貸出・返却の手間がかからないため 他の交通手段では行きづらいところに行けるため 所要時間を短縮できるため 利用料金が安い 利用したい車種があるため 自転車の購入やメンテナンスが不要であるため 自転車を使いたいときに自由に使えるため 環境や健康によいため その他 ()

② レンタサイクルをより利用しやすくするため、あなたが最も重要と思うもの1つはどれですか。(1つに○)

<ol style="list-style-type: none"> コミュニティサイクルポート設置駅の拡大 SUICA、PASMOなどのICカードを利用できる貸出システムの導入 まちなかや訪問先の駐輪スペースの充実 自転車が安全、快適に走行できる環境 その他 ()

問6. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性 2. 女性
Q2. 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳以上
Q3. 職業	1. 会社員・公務員 2. パート・アルバイト 3. 自営業 4. 学生 5. 主婦 6. 無職 7. その他
Q4. 住所	市・区 丁目
Q5. 住居形態	1. 戸建 2. 集合住宅
Q6. 自分で利用する自転車を持っていますか?	1. 持っている 2. 持っていない

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

自転車利用に関するアンケート調査ご協力のお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。
 国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。
 このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決まていません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○桜上水駅・経堂駅周辺のレンタサイクルポート、または自転車等駐車場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、世田谷区のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

次のページからアンケートが始まります。

レンタサイクル利用に関するアンケート調査

問 1. レンタサイクルの利用状況についてお聞きします。

① レンタサイクルはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② レンタサイクルの利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときのレンタサイクルの移動についてお聞きします。

① レンタサイクルの使い方として当てはまるものは何ですか。1～3から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1, Q2, Q3についてご回答ください。

該当するものに○をつけてください

→ 1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	イ. 通勤 ニ. 通院	ロ. 通学 ホ. その他（ ）	ハ. 買い物
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、レンタサイクル返却後または貸出前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ニ. その他（ ）	ロ. バス ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）	ハ. タクシー
Q3. 区間 B で桜上水南以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある	（利用したポート名： ）	

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ニ. 業務・営業先 ハ. その他（ ）	ロ. 通学先 ホ. 医療施設	ハ. 店舗
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、レンタサイクル貸出前または返却後に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ニ. その他（ ）	ロ. バス ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）	ハ. タクシー
Q3. 区間 A で桜上水南以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある	（利用したポート名： ）	

→ 3. 桜上水南レンタサイクルポートと、それ以外のポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ニ. 業務・営業先 ハ. その他（ ）	ロ. 通学先 ホ. 医療施設	ハ. 店舗
Q2. 利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. 経堂駅前	ロ. 桜新町	

② レンタサイクルの移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

⑤ レンタサイクルを返却した時間、および借りた時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

返却時間 () 時ごろ
貸出時間 () 時ごろ

問3. レンタサイクルサービスを利用し始める前のときについてお聞きします。

問2の設問①で「1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用」または「2. 自宅以外の場所(目的地)とレンタサイクルポート間にて利用」を選び、Q2の回答が「イ. 鉄道」を利用していると回答した方にお聞きします。それ以外の方は 問4へ お進みください。

① レンタサイクルサービスを利用し始める以前は、どのように移動をしていましたか。1~4のうち当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2についてご回答ください。

1. はじめからレンタサイクルを利用していた

2. 別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた

Q1. その時利用していた駅は？(1つに○)	イ. 現在と同じ ロ. 現在とは異なる駅を利用していた (その時利用していた駅名:)
Q2. その時の駅までの移動手段は？(1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()

3. 鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用していた

Q1. その時の移動手段は？(1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()
----------------------	---

4. 上記以外
[具体的にお書きください(例: 目的地を変えていた 等)]

② レンタサイクルサービスを利用し始める前と比べて、あなたの移動について変化したことはありますか。1, 2のうち当てはまるものを1つ選び、「2. ある」を選択した場合はQ1についてご回答ください。

1. 特に無い

2. ある

↓

Q1. どのような変化がありましたか？(当てはまるもの全てに○)	イ. 行動範囲が広がった ロ. 鉄道をよく利用するようになった ハ. バスをよく利用するようになった ニ. 鉄道をあまり利用しなくなった ホ. バスをあまり利用しなくなった ヘ. その他 ()
----------------------------------	--

問4. 異なるポート間の移動についてお聞きします。

① レンタサイクル貸出時のポートと、返却時のポートが異なる移動をすることはありますか。1, 2のうち当てはまるものを1つ選び、「2. ある」を選択した場合はQ1、Q2、Q3についてご回答ください。

1. ない

2. ある

↓

Q1. 頻度は？(1つに○)	イ. よく利用している ロ. たまに利用することがある程度
Q2. よく利用するポート間は？(2つに○)	イ. 桜上水南 ロ. 経堂駅前 ハ. 桜新町
Q3. それはどのような時ですか？(1つに○)	イ. 普段利用している鉄道路線とは異なる路線を利用するとき ロ. 複数の目的地を移動するとき ハ. 行きと帰りで異なる鉄道路線を利用するとき ニ. 貸出時の目的地と、返却時の目的地が異なるとき ホ. バスを利用するとき ヘ. その他 ()

問5. 世田谷区コミュニティサイクルについてお聞きします。

① レンタサイクルを利用する理由として、特に重要と考えるもの3つはどれですか。(3つに○)

- 借りた場所以外のポートへ返却することができるため
- レンタサイクルポートが駅に近く、鉄道を利用しやすいため
- 貸出・返却の手間がかからないため
- 他の交通手段では行きづらいところに行けるため
- 所要時間を短縮できるため
- 利用料金が安い
- 利用したい車種があるため
- 自転車の購入やメンテナンスが不要であるため
- 自転車を使いたいときに自由に使えるため
- 環境や健康によいため
- その他 ()

② レンタサイクルをより利用しやすくするため、あなたが最も重要と思うもの1つはどれですか。(1つに○)

- コミュニティサイクルポート設置駅の拡大
- SUICA、PASMOなどのICカードを利用できる貸出システムの導入
- まちなかや訪問先の駐輪スペースの充実
- 自転車が安全、快適に走行できる環境
- その他 ()

問6. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性 2. 女性
Q2. 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳以上
Q3. 職業	1. 会社員・公務員 2. パート・アルバイト 3. 自営業 4. 学生 5. 主婦 6. 無職 7. その他
Q4. 住所	市・区 丁目
Q5. 住居形態	1. 戸建 2. 集合住宅
Q6. 自分で利用する自転車を持っていますか？	1. 持っている 2. 持っていない

次のページへお進みください

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

自転車利用に関するアンケート調査ご協力のお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。
 国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。
 このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決まていません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○桜上水駅・経堂駅周辺のレンタサイクルポート、または自転車等駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、世田谷区のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

自転車利用に関するアンケート調査

問 1. 駐輪場の利用状況についてお聞きします。

① 経堂南自転車等駐輪場はどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② 経堂南自転車等駐輪場の利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときの自転車での移動についてお聞きします。

① 自転車の使い方として当てはまるものは何ですか。

1、2から利用形態として当てはまるもの1つを選び、Q1、Q2についてご回答ください。

→ 1. 自宅と経堂南自転車等駐輪場間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	イ. 通勤 ロ. 通学 ハ. 買い物 ニ. 通院 ホ. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、自転車を経堂南自転車等駐輪場に入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）と経堂南自転車等駐輪場間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ロ. 通学先 ハ. 店舗 ニ. 業務・営業先 ホ. 医療施設 ヘ. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、自転車を経堂南自転車等駐輪場に入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

次のページからアンケートが始まります。

② 自転車の移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ 自転車で移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ 自転車の代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

⑤ 経堂南自転車等駐車場に入庫した時間、および経堂南自転車等駐車場から出庫した時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

入庫時間 () 時ごろ
出庫時間 () 時ごろ

② コミュニティサイクルを利用しない理由についてお聞きします。

②-A 問3①で、「1. 利用システムや料金ともに良く知っている」と回答された方にお聞きします。

コミュニティサイクルを利用しない理由として特に重要と考えるものはどれですか。(最大3つに○)

1. 申し込みをしたが、定員に達しているため利用できないため
2. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
3. コミュニティサイクルの利用料金が高いため
4. コミュニティサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
5. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンサイクル等)がないため
6. 利用登録等の手続きが面倒なため
7. コミュニティサイクル専用のカードを持つのが面倒なため
8. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
9. マンションや学校の駐輪場を利用するには、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
10. コミュニティサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
11. その他 ()

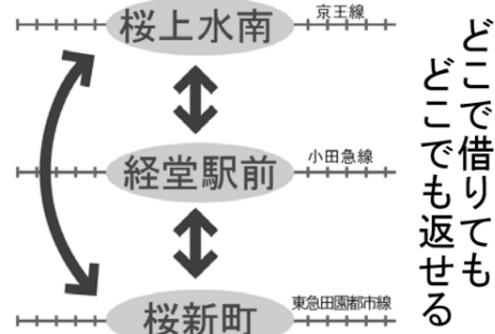
問3. コミュニティサイクルについてお聞きします。

世田谷区コミュニティサイクル『がやりん』

○桜上水南・経堂駅前・桜新町では、3つのポート間であれば、どこで自転車を借りても、どこへでも返すことができます。

○24時間乗り放題で、1日に何度でも出し入れできる『定期利用』と、借りた時間から24時間利用できる『日ぎめ利用』があります。

○定期利用であれば、例えば、朝、通勤のため経堂駅まで借りた自転車で行き、帰りは桜新町駅で自転車を借りて帰宅するという移動も可能です。



- ※注意事項
- ・定期利用は、12歳以上の世田谷区内に在住・在勤・在学している人が利用できます。日ぎめ利用は区外の人でも利用できます。
 - ・定期利用では、5日に1度は返却が必要です。
 - ・申し込み時に、身分証明書(運転免許証・保険証・写真付社員・学生証など)と保証金が必要です。
 - ・詳細については、お近くのコミュニティサイクルポート係員にお尋ねください。

	定期利用		日ぎめ	
	普通車	普通車	普通車	電動アシスト車
利用料金	2,000円/月 (学生 1,700円/月)	200円	200円	300円
保証金 ※退会時返却	500円		3,500円	

① 上記のコミュニティサイクル「がやりん」について伺います。

利用システムや利用料金について、これまで詳細な内容を知っていましたか。(1つに○)

1. 利用システムや利用料金ともに良く知っている …⇒【②-A】へ
2. 利用システムは知っているが、利用料金について詳しくは知らなかった …⇒【②-B】へ
3. 利用料金については知っているが、利用システムが分からなかった …⇒【②-B】へ
4. コミュニティサイクルがあることは知っていたが、利用システムや利用料金ともに良く知らなかった ⇒【②-B】へ
5. コミュニティサイクルがあることを知らなかった …⇒【②-B】へ

②-B 問3①で、2～5を回答された方にお聞きします。

今回コミュニティサイクルのことを知って利用してみようと思いますか。(1つに○)

「3. 利用しないと思う」を選択した場合は、その理由としてQ1をご回答ください。(最大3つに○)

→ 1. 利用したいと思う
→ 2. 機会があれば利用したいと思う
→ 3. 利用しないと思う

Q1 その理由は?
(最大3つに○)

- イ. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
- ロ. コミュニティサイクルの利用料金が高いため
- ハ. コミュニティサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
- ニ. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンサイクル等)がないため
- ホ. 利用登録等の手続きが面倒なため
- ヘ. コミュニティサイクル専用のカードを持つのが面倒であるため
- ト. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
- チ. マンションや学校の駐輪場を利用するために、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
- リ. コミュニティサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
- ヌ. その他 ()

問4. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性	2. 女性	
Q2. 年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代
	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳以上
Q3. 職業	1. 会社員・公務員	2. パート・アルバイト	
	3. 自営業	4. 学生	5. 主婦
	6. 無職	7. その他	
Q4. 住所	市・区		丁目
Q5. 住居形態	1. 戸建	2. 集合住宅	

次のページへお進みください

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

自転車利用に関するアンケート調査ご協力のお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決まてございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○桜上水駅・経堂駅周辺のレンタサイクルポート、または自転車等駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、世田谷区のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

自転車利用に関するアンケート調査

問 1. 自転車等駐輪場の利用状況についてお聞きします。

① 桜上水南自転車等駐輪場はどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② 桜上水南自転車等駐輪場の利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときの自転車での移動についてお聞きします。

① 自転車の使い方として当てはまるものは何ですか。

1、2から利用形態として当てはまるもの1つを選び、Q1、2についてご回答ください。

→ 1. 自宅と桜上水南自転車等駐輪場間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、自転車を桜上水南自転車等駐輪場に入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	1. 鉄道 2. バス 3. タクシー 4. その他（ ） 5. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）と桜上水南自転車等駐輪場間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	1. 勤務先 2. 通学先 3. 店舗 4. 業務・営業先 5. 医療施設 6. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、自転車を桜上水南自転車等駐輪場に入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	1. 鉄道 2. バス 3. タクシー 4. その他（ ） 5. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

次のページからアンケートが始まります。

② 自転車の移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ 自転車で移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ 自転車の代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

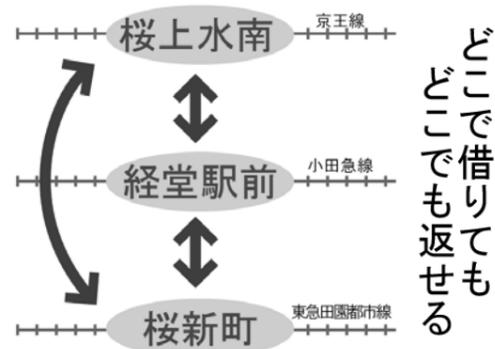
⑤ 桜上水南自転車等駐車場に入庫した時間、および桜上水南自転車等駐車場から出庫した時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

入庫時間 () 時ごろ
出庫時間 () 時ごろ

問3. コミュニティサイクルについてお聞きします。

世田谷区コミュニティサイクル『がやりん』

- 桜上水南・経堂駅前・桜新町では、3つのポート間であれば、どこで自転車を借りても、どこへでも返すことができます。
- 24時間乗り放題で、1日に何度でも出し入れできる『定期利用』と、借りた時間から24時間利用できる『日ぎめ利用』があります。
- 定期利用であれば、例えば、朝、通勤のため経堂駅まで借りた自転車で行き、帰りは桜新町駅で自転車を借りて帰宅するという移動も可能です。



※注意事項

- ・定期利用は、12歳以上の世田谷区内に在住・在勤・在学している人が利用できます。日ぎめ利用は区外の人でも利用できます。
- ・定期利用では、5日に1度は返却が必要です。
- ・申し込み時に、身分証明書(運転免許証・保険証・写真付社員・学生証など)と保証金が必要です。
- ・詳細については、お近くのコミュニティサイクルポート係員にお尋ねください。

	定期利用		日ぎめ	
	普通車	普通車	普通車	電動アシスト車
利用料金	2,000円/月 (学生 1,700円/月)	200円	200円	300円
保証金 ※退会時返却	500円		3,500円	

① 上記のコミュニティサイクル「がやりん」について伺います。

利用システムや利用料金について、これまで詳細な内容を知っていましたか。(1つに○)

1. 利用システムや利用料金ともに良く知っている …⇒【②-A】へ
 2. 利用システムは知っているが、利用料金について詳しくは知らなかった …⇒【②-B】へ
 3. 利用料金については知っているが、利用システムが分からなかった …⇒【②-B】へ
 4. コミュニティサイクルがあることは知っていたが、
 利用システムや利用料金ともに良く知らなかった ⇒【②-B】へ
 5. コミュニティサイクルがあることを知らなかった …⇒【②-B】へ

② コミュニティサイクルを利用しない理由についてお聞きします。

②-A 問3①で、「1. 利用システムや料金ともに良く知っている」と回答された方にお聞きします。

コミュニティサイクルを利用しない理由として特に重要と考えるものはどれですか。(最大3つに○)

1. 申し込みをしたが、定員に達しているため利用できないため
 2. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
 3. コミュニティサイクルの利用料金が高いため
 4. コミュニティサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
 5. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンバイク等)がないため
 6. 利用登録等の手続きが面倒なため
 7. コミュニティサイクル専用のカードを持つのが面倒なため
 8. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
 9. マンションや学校の駐輪場を利用するには、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
 10. コミュニティサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
 11. その他 ()

②-B 問3①で、2～5を回答された方にお聞きします。

今回コミュニティサイクルのこと知って利用してみようと思いますか。(1つに○)

「3. 利用しないと思う」を選択した場合は、その理由としてQ1をご回答ください。(最大3つに○)

該当するものを○を付けてください

1. 利用したいと思う
 2. 機会があれば利用したいと思う
 3. 利用しないと思う

Q1 その理由は?
(最大3つに○)

イ. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
 ロ. コミュニティサイクルの利用料金が高いため
 ハ. コミュニティサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
 ニ. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンバイク等)がないため
 ホ. 利用登録等の手続きが面倒なため
 ヘ. コミュニティサイクル専用のカードを持つのが面倒であるため
 ト. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
 チ. マンションや学校の駐輪場を利用するために、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
 リ. コミュニティサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
 ヌ. その他 ()

問4. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性	2. 女性					
Q2. 年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳以上	
Q3. 職業	1. 会社員・公務員	2. パート・アルバイト	3. 自営業	4. 学生	5. 主婦	6. 無職	7. その他
Q4. 住所	市・区					丁目	
Q5. 住居形態	1. 戸建	2. 集合住宅					

次のページへお進みください

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

自転車利用に関するアンケート調査ご協力をお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決してございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○お使いのレンタサイクルポート、または駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：^{いのうえ}井上、^{さの}佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：^{なかじま}中嶋、^{さきもり}鷺森、^{なかごめ}中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、阪急電鉄株式会社のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

レンタサイクル利用に関するアンケート調査

問 1. レンタサイクルの利用状況についてお聞きします。

① レンタサイクルはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② レンタサイクルの利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときのレンタサイクルの移動についてお聞きします。

① レンタサイクルの使い方として当てはまるものは何ですか。

1、2から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2、Q3についてご回答ください。

→ 1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	イ. 通勤 ロ. 通学 ハ. 買い物 ニ. 通院 ホ. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、レンタサイクル返却後または貸出前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）
Q3. 区間 B で西宮甲風園駐輪センター以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある （利用したポート名： ）

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ロ. 通学先 ハ. 店舗 ニ. 業務・営業先 ホ. 医療施設 ハ. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、レンタサイクル貸出前または返却後に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）
Q3. 区間 A で西宮甲風園駐輪センター以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある （利用したポート名： ）

次のページからアンケートが始まります。

自転車利用に関するアンケート調査ご協力をお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決してございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○お使いのレンタサイクルポート、または駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、阪急電鉄株式会社のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

レンタサイクル利用に関するアンケート調査

問 1. レンタサイクルの利用状況についてお聞きします。

① レンタサイクルはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② レンタサイクルの利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときのレンタサイクルの移動についてお聞きします。

① レンタサイクルの使い方として当てはまるものは何ですか。
1、2から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1, Q2, Q3についてご回答ください。

→ 1. 自宅とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	イ. 通勤 ロ. 通学 ハ. 買い物 ニ. 通院 ホ. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、レンタサイクル返却後または貸出前に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）
Q3. 区間 B で阪急三国北駐輪センター以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある （利用したポート名： ）

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）とレンタサイクルポート間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	イ. 勤務先 ロ. 通学先 ハ. 店舗 ニ. 業務・営業先 ホ. 医療施設 ハ. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、レンタサイクル貸出前または返却後に利用した交通機関は？（1つに○）	イ. 鉄道 ロ. バス ハ. タクシー ニ. その他（ ） ホ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）
Q3. 区間 A で阪急三国北駐輪センター以外に利用したレンタサイクルポートは？（1つに○）	イ. ない ロ. ある （利用したポート名： ）

次のページからアンケートが始まります。

② レンタサイクルの移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ レンタサイクルで移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ レンタサイクルの代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

⑤ レンタサイクルを返却した時間、および借りた時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

返却時間 () 時ごろ
貸出時間 () 時ごろ

問3. レンタサイクルサービスを利用し始める前のときについてお聞きします。

問2の設問①-Q2の回答が、レンタサイクル返却後または貸出前に「イ. 鉄道」を利用していると回答した方にお聞きします。それ以外の方は問4へお進みください。

① レンタサイクルサービスを利用し始める以前は、どのように移動をしていましたか。1~4のうち当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2、Q3についてご回答ください。

→ 1. はじめからレンタサイクルを利用していた

→ 2. 別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた

Q1. その時利用していた駅は？(1つに○)	イ. 現在と同じ ロ. 現在とは異なる駅を利用していた (その時利用していた駅名：)
Q2. その時の駅までの移動手段は？(1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()

→ 3. 鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用していた

Q1. その時の移動手段は？(1つに○)	イ. バス ロ. 自家用車 ハ. バイク・原付 ニ. 自分の自転車 ホ. 徒歩 ヘ. その他 ()
----------------------	---

→ 4. 上記以外
[具体的にお書きください(例：目的地を変えていた 等)]

② レンタサイクルサービスを利用し始める前と比べて、あなたの移動について変化したことはありますか。1, 2のうち当てはまるものを1つ選び、「2. ある」を選択した場合はQ1についてご回答ください。

→ 1. 特に無い

→ 2. ある

↓

Q1. どのような変化がありましたか(当てはまるもの全てに○)	イ. 行動範囲が広がった ロ. 鉄道をよく利用するようになった ハ. バスをよく利用するようになった ニ. 鉄道をあまり利用しなくなった ホ. バスをあまり利用しなくなった ヘ. その他 ()
---------------------------------	--

問4. 阪急レンタサイクルについてお聞きします。

① レンタサイクルを利用する理由として、特に重要と考えるものはどれですか。(最大3つに○)

1. レンタサイクルポートが駅に近く、鉄道を利用しやすいため
2. 係員に自転車を返却するため、空いている駐輪スペースを探す手間がかからないため
3. 他の交通手段では行きづらいところに行けるため
4. 所要時間を短縮できるため
5. 利用料金が駐輪場と比べて安い
6. 利用したい車種があるため
7. 自転車の購入やメンテナンスが不要であるため
8. 自転車を使いたいときに自由に使えるため
9. 環境や健康によいため
10. その他 ()

② レンタサイクルをより利用しやすくするため、あなたが最も重要と思うもの1つはどれですか。(1つに○)

1. 借りた場所以外のポートへの返却を可能とする仕組みの導入
2. レンタサイクルポート設置駅の拡大
3. ICOCA、PiTaPaなどのICカードを利用できる貸出システムの導入
4. まちなかや訪問先の駐輪スペースの充実
5. 自転車が安全、快適に走行できる環境
6. その他 ()

問5. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性 2. 女性
Q2. 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳以上
Q3. 職業	1. 会社員・公務員 2. パート・アルバイト 3. 自営業 4. 学生 5. 主婦 6. 無職 7. その他
Q4. 住所	市・区 丁目
Q5. 住居形態	1. 戸建 2. 集合住宅
Q6. 自分で利用する自転車を持っていますか？	1. 持っている 2. 持っていない

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

次のページへお進みください

自転車利用に関するアンケート調査ご協力のお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決してございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○お使いのレンタサイクルポート、または駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、阪急電鉄株式会社のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

自転車利用に関するアンケート調査

問 1. 駐輪場の利用状況についてお聞きします。

① 西宮甲風園駐輪センターはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② 西宮甲風園駐輪センターの利用形態として当てはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときの自転車での移動についてお聞きします。

① 自転車の使い方として当てはまるものは何ですか。

1、2から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2についてご回答ください。

1. 自宅と西宮甲風園駐輪センター間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	Ⅰ. 通勤 Ⅱ. 通学 Ⅲ. 買い物 Ⅳ. 通院 Ⅴ. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、自転車を西宮甲風園駐輪センターに入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	Ⅰ. 鉄道 Ⅱ. バス Ⅲ. タクシー Ⅳ. その他（ ） Ⅴ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

2. 自宅以外の場所（目的地）と西宮甲風園駐輪センター間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	Ⅰ. 勤務先 Ⅱ. 通学先 Ⅲ. 店舗 Ⅳ. 業務・営業先 Ⅴ. 医療施設 Ⅵ. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、自転車を西宮甲風園駐輪センターに入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	Ⅰ. 鉄道 Ⅱ. バス Ⅲ. タクシー Ⅳ. その他（ ） Ⅴ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

次のページからアンケートが始まります。

② 自転車の移動時間はどれくらいですか。おおよその時間を記入してください。

約 () 分

③ 自転車で移動中に立ち寄った施設はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない

④ 自転車の代わりに利用可能なバス路線はありますか。(1つに○)

1. ある 2. ない 3. わからない・知らない

⑤ 西宮甲風園駐輪センターに入庫した時間、および西宮甲風園駐輪センターから出庫した時間は何時ごろですか。おおよその時間を記入してください。

入庫時間 () 時ごろ
出庫時間 () 時ごろ

問3. レンタサイクルについてお聞きします。

阪急レンタサイクル

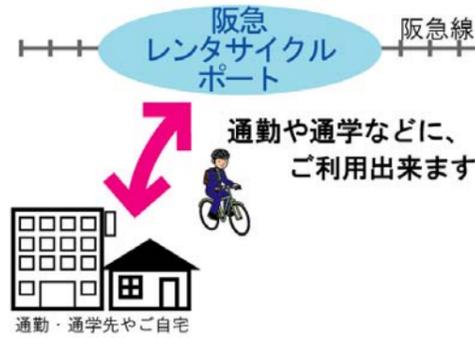
- 阪急レンタサイクルは、駅前にある貸し自転車です。
- 24時間乗り放題の『定期利用』と、午前7時から翌朝10時まで最大27時間借りられる『一時利用』があります。
- 例えば、朝の通勤利用に“自宅から駅”へ、夕方の帰宅利用に“駅から自宅へ”という往復の移動にも利用できます。
- 自転車は定期的に専門家によるメンテナンスを行っています。

【レンタサイクルポート設置駅】

- 神戸線：園田駅、塚口駅、西宮北口駅
- 宝塚線：三国駅、曾根駅、岡町駅、豊中駅、池田駅、川西能勢口駅
- 京都線：上新庄駅、摂津市駅、茨木市駅、高槻市駅、水無瀬駅、大山崎駅、西向日駅、洛西口駅、桂駅、西院駅

※注意事項

- ・ご利用には利用者登録が必要です。また、定期利用を申し込む場合には保証金5,000円が必要になります。(※退会時に返却)
- ・申し込み時に、身分証明書(運転免許証・保険証・写真付社員・学生証など)と保証金が必要です。
- ・詳細については、お近くのレンタサイクルポート係員にお尋ねください。



■レンタサイクル利用料金(西宮甲風園駐輪センター)	
	普通車
定期利用	1,700円/月 4,800円/3ヶ月
一時利用	300円/日

■営業時間	
6:30~23:30	

① 上記の阪急レンタサイクルについて伺います。

利用システムや利用料金について、これまで詳細な内容を知っていましたか。(1つに○)

1. 利用システムや利用料金ともに良く知っている …⇒【②-A】へ

2. 利用システムは知っているが、利用料金について詳しくは知らなかった …⇒【②-B】へ

3. 利用料金については知っているが、利用システムが分からなかった …⇒【②-B】へ

4. レンタサイクルがあることは知っていたが、利用システムや
利用料金ともに良く知らなかった …⇒【②-B】へ

5. レンタサイクルがあることを知らなかった …⇒【②-B】へ

② レンタサイクルを利用しない理由についてお聞きします。

②-A 問3①で、「1. 利用システムや料金ともに良く知っている」と選択された方にお聞きします。
レンタサイクルを利用しない理由として、特に重要と考えるものはどれですか。(最大3つに○)

1. 申し込みをしたが、定員に達しているため利用できないため
2. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
3. 貸し出し場所以外のポートに返却できないため
4. レンタサイクルの利用料金が高いため
5. レンタサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
6. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンバイク等)がないため
7. 利用登録等の手続きが面倒なため
8. レンタサイクル専用のカードを持つのが面倒なため
9. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
10. マンションや学校の駐輪場を利用するために、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
11. レンタサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
12. その他 ()

②-B 問3①で、2~5を選択された方にお聞きします。

今回レンタサイクルのことを知って、利用してみようと思いますか。(1つに○)
「3. 利用しないと思う」を選択した場合は、その理由としてQ1をご回答ください。(最大3つに○)

1. 利用したいと思う

2. 機会があれば利用したいと思う

3. 利用しないと思う

Q1 その理由は?
(最大3つに○)

- イ. 利用したいときに確実に借りることができるかわからないため
- ロ. 貸し出し場所以外のポートに返却できないため
- ハ. レンタサイクルの利用料金が高いため
- ニ. レンタサイクルの貸し出し・返却方法が分かりづらいため
- ホ. 使いたい車種(クロスバイクやマウンテンバイク等)がないため
- ヘ. 利用登録等の手続きが面倒なため
- ト. レンタサイクル専用のカードを持つのが面倒であるため
- チ. 自分の自転車を既に持っている、または自分の自転車に乗りたいため
- リ. マンションや学校の駐輪場を利用するために、車体にステッカーを貼り付けなければならないため
- ル. レンタサイクルでは、勤め先等から通勤代の支給を受けられないため
- ル. その他 ()

問4. 最後に、あなた自身のことについてお聞きします。

Q1. 性別	1. 男性	2. 女性	
Q2. 年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代
	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳以上
Q3. 職業	1. 会社員・公務員	2. パート・アルバイト	
	3. 自営業	4. 学生	5. 主婦
	6. 無職	7. その他	
Q4. 住所	市・区		丁目
Q5. 住居形態	1. 戸建	2. 集合住宅	

次のページへお進みください

～アンケートは以上で終了です。ご協力、ありがとうございました。～

自転車利用に関するアンケート調査ご協力のお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

国土交通省国土交通政策研究所では、環境にやさしい交通手段として注目されている自転車の活用により、鉄道の利用を促進する方策について検討を行っております。

このアンケートは、鉄道駅周辺のレンタサイクルや駐輪場を利用されている皆様の自転車の利用状況や意向を把握して、今後の検討に役立てるものです。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。また、個々の回答内容を公表することは決してございません。

調査の趣旨をご理解の上、何卒アンケートにご協力頂きますようお願い申し上げます。

敬具

平成 23 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

◆アンケートの記入について

回答は、各質問の指示に従って当てはまる番号や記号を○で囲むか、回答を記入欄に直接ご記入ください。

◆アンケートの回収について

回答いただいたアンケートは、お手数ですがアンケートを受け取られた際の封筒に入れて、期限までに下記のいずれかの方法によりご提出ください。

○お近くの郵便ポストに投函（切手不要）

○お使いのレンタサイクルポート、または駐輪場に設置している回収ボックスに投函

投函期限：平成 23 年 2 月 7 日（月）まで

《お問い合わせ先》

●調査実施主体：国土交通省 国土交通政策研究所

Tel 03-5253-8816（代表） 【担当：井上、佐野】

●調査委託会社：パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会政策本部 総合計画部

Tel 03-5989-8222（代表） 【担当：中嶋、鷺森、中込】

※このアンケート調査は、国土交通省国土交通政策研究所が、阪急電鉄株式会社のご協力をいただき、パシフィックコンサルタンツ株式会社に調査を委託して実施しております。

自転車利用に関するアンケート調査

問 1. 駐輪場の利用状況についてお聞きします。

① 阪急三国北駐輪センターはどれくらいの頻度で利用していますか。（1つに○）

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に1～2回程度 | 5. その他 | |

② 阪急三国北駐輪センターの利用形態としてあてはまるものは何ですか。（1つに○）

- | | |
|---------|---------|
| 1. 定期利用 | 2. 一時利用 |
|---------|---------|

問 2. アンケートを受け取ったときの自転車での移動についてお聞きします。

① 自転車の使い方としてあてはまるものは何ですか。

1、2から利用形態として当てはまるものを1つ選び、Q1、Q2についてご回答ください。

→ 1. 自宅と阪急三国北駐輪センター間にて利用

Q1. 利用目的は？（1つに○）	Ⅰ. 通勤 Ⅱ. 通学 Ⅲ. 買い物 Ⅳ. 通院 Ⅴ. その他（ ）
Q2. 区間 B で利用した移動手段のうち、自転車を阪急三国北駐輪センターに入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	Ⅰ. 鉄道 Ⅱ. バス Ⅲ. タクシー Ⅳ. その他（ ） Ⅴ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

→ 2. 自宅以外の場所（目的地）と阪急三国北駐輪センター間にて利用

Q1. 目的地は？（1つに○）	Ⅰ. 勤務先 Ⅱ. 通学先 Ⅲ. 店舗 Ⅳ. 業務・営業先 Ⅴ. 医療施設 Ⅵ. その他（ ）
Q2. 区間 A で利用した移動手段のうち、自転車を阪急三国北駐輪センターに入庫後または出庫前に利用した交通機関は？（1つに○）	Ⅰ. 鉄道 Ⅱ. バス Ⅲ. タクシー Ⅳ. その他（ ） Ⅴ. 徒歩のみ（交通機関を利用していない）

次のページからアンケートが始まります。

ヒアリング記録（世田谷区）

【概要】

1. 導入経緯について

- ・世田谷区は住宅系の土地利用が多いことから、区内から都心部への通勤や買い物などのアクセス目的での自転車の利用が多く、当時は放置自転車が溢れている駅も多かった。
- ・また、世田谷区は公共交通による南北方向の移動利便性が低く、南北を繋ぐ移動手段として自転車の活用が検討された。
- ・本格実施以前に実施された社会実験の際、区内5箇所にポートを設置し、貸出時とは別の場所に返却できる仕組みを検証したところ、桜上水駅と経堂駅のポート間を移動する利用者が多かったことからコミュニティサイクルのシステムを導入した。

2. 事業形態について

【利点】

- ・24時間利用可能で持ち帰り・異なるポートへの返却も可能であるため、利用者のライフスタイルに合わせた利用が可能となっている。
- ・コミュニティサイクルは少ない敷地面積で多くの稼働台数を確保できるので、結果として駐輪場の容量を増やすことに繋がっていると考えられる。

【設置場所要件】

- ・設置場所は、主に、既存の区営駐輪場やレンタサイクルポートがある場所や、鉄道の連立等により発生した新たな空間を活用している。
- ・設置の条件は、駅の直近であること、移動時間にして10～15分圏内、ポート間の距離2km以内に設置している。

【事業者との連携について】

- ・どのコミュニティサイクルポートでも、鉄道事業者と連携している取組みは行っていない。
- ・レンタサイクルのPR等についても、鉄道事業者が自主的に行なっている例はない。
- ・バス事業者との協議は特に行っていない。

【課題】

- ・桜上水南ポートに偏りがちである。経堂から桜上水への利用の方が若干多く、経堂駅前の方が不足気味である。
- ・自転車の移送による費用が負担となっている。

【料金設定】

- ・利用料金は利用者にわかりやすいよう、できるだけシンプルに設定した。
- ・自転車を購入せず利用できるお得さをPRするため、利用料金は区内の駐輪場利用料金を超えないように設定している。

【費用】

- ・概算費用（ゲート設置）計は 2,700 万円ほど。ゲートの設置に多くの費用がかかる。
- ・概算運営費計は、区内のコミュニティサイクル・レンタサイクル合わせて、年間 5,000～6,000 万円ほど。収益ではまかなえず、区の持ち出しがかなりある。

【工夫】

- ・自転車について、当初はリサイクル自転車を使っていたが、2年ほどで頻繁に故障してしまうため、修理費の負担が少ない新車を導入した。これが、どの程度効果があることなのは、検証を行えるほど年数が経っていないため分からない。

3. 事業実施における基準等について

- ・周辺の土地条件（人の移動が多い、大学や事業所などがありイグレス利用が見込まれる等）や、既存施設（駐輪場・レンタサイクル）がある場所

4. 事業実施における工夫点・留意点について

- ・新車の導入により維持・管理費の削減に繋がればと思っている。

5. 事業の評価について

- ・相互利用は全体の1割くらいだが、南北交通を繋げている意義はある。
- ・コミュニティサイクルだけでは事業は成り立たず、赤字である。現在、区内の駐輪場利用で収益を上げ、その分で補っているような状態である。コミュニティサイクル単独での運用は難しく、駐輪場とセットでの運営が条件となる。

6. 今後の方向性について

- ・H22.3 策定予定の『自転車利用に関する総合計画』では、コミュニティサイクルシステム（がやりん）の充実・展開が挙げられている。
- ・今後、南北方向の公共交通機関の路線網を補完するコミュニティサイクルネットワークを充実・展開し、環境にやさしく利便性の高い移動環境を形成する。
- ・また、今後は電動アシスト自転車の利用等による観光目的での利用者も増やしていきたい。
- ・コミュニティサイクルの利用は、鉄道の利用促進に繋がるので、鉄道事業者からポート設置用地の提供や、広報・PRについて協力してもらいたい。または、共同で事業を実施したい。

【詳細】

1. 導入経緯について

①導入のきっかけとなった背景や問題点・課題は何ですか

- ・世田谷区は住宅系の土地利用が多く、区内から都心部への通勤や買い物などのアクセス目的での自転車の利用が多く、当時は放置自転車が溢れている駅も多かった。
- ・また、世田谷区は公共交通による南北方向の移動利便性が低かった。そのため、南北を繋ぐ移動手段として自転車の活用が検討された。
- ・レンタサイクルはH6年から実施しており、H19年3月に社会実験の実施結果を受けて本格導入を開始している。
- ・H19年当初は桜上水南、経堂駅前をオープンし、翌年、桜新町をオープンした。

②導入のねらいは何ですか

- ・南北方向の移動利便性の向上（南北方向の移動の補完）による鉄道の利用促進
- ・周辺居住者の通勤・通学利用、来訪者（大学生、高校生等）の移動利便性向上
- ・放置自転車の削減

2. 事業形態について

①今回アンケート調査を実施した場所のコミュニティサイクルシステム及び駐輪場の設置規模はどの程度ですか。

- ・HPに記載されている台数（桜上水南・・・400台、経堂駅前・・・290台）はおおよその稼働可能台数で、収容台数はそれよりも少ないことから、レンタサイクルは土地の有効活用に結びついていることが伺える。駐輪場よりも少ない土地で、多くの自転車を供給できている。
- ・コミュニティサイクルは少ない敷地面積で多くの稼働台数を確保できるので、結果として駐輪場の容量を増やすことに繋がっていると思う。
- ・自転車の台数は、利用の伸びに合わせて増やしている。自転車の故障などにより廃棄している台数もある。経堂駅前、サービス開始時は100台だった。

●コミュニティサイクル

ポート面積：桜上水南・・・	_____	259	_____	m ²
経堂駅前・・・	_____	290	_____	m ²
設置台数：桜上水南・・・	_____	260	_____	台（稼働台数 400台）
経堂駅前・・・	_____	140	_____	台（稼働台数 290台）
	〔平面：_____	57	_____	台〕
	〔2段ラック式：_____	上段26台	_____	下段57台〕

●駐輪場

駐輪場面積：桜上水南・・・1階：_____	454	_____	m ²
2階：_____	433	_____	m ²

(敷地面積：724 m ² ※コミュニティサイクル敷地を含む)	
経堂南・・・	_____ 489 _____ m ²
設置台数	：桜上水南・・・1階：_____ 333 _____ 台
	2階：_____ 399 _____ 台
経堂南・・・	平面：_____ 351 _____ 台

②導入にあたり、コミュニティサイクルシステムを選択した理由は何ですか。

- ・利用者のライフスタイル（通勤者が多いことなど）や利便性（ポート間移動）を考慮して、24時間利用可能で持ち帰りも可能なコミュニティサイクルのシステムを導入した。
- ・管理人不在時でも利用できるようにICカードによる自動認識システムとした。
- ・本格実施以前に実施された社会実験の際、区内5箇所にポートを設置し、貸出時とは別の場所に返却できる仕組みを検証したところ、桜上水駅と経堂駅のポート間を移動する利用者が多かったことからコミュニティサイクルのシステムを導入した。

●三軒茶屋駅でコミュニティサイクルを導入していない理由について

- ・三軒茶屋駅では、コミュニティサイクルの利用も多く見込める場所なので、拠点としたい思いもあるが、設置にあたり課題がある。
- ・コミュニティサイクルシステムでは、NTT回線を利用してデータや機器の管理を行っている。三軒茶屋駅の既存のレンタサイクルポートでは、位置的にNTT回線を引くことが容易ではない。そのため、HPに記載している管理人の電話番号も携帯電話の番号となっている。

③ポートの設置位置について配慮した事項は何ですか。

- ・主に、既存の区営駐輪場やレンタサイクルポートがある場所や、鉄道の連立等により発生した新たな空間を活用している。
- ・駅の直近であること
⇒ポートの利用圏域として、移動時間にして10～15分圏内、ポート間の距離2km以内に設置している。
- ・人の移動が多く、需要が見込まれるところ
- ・利用者に認識されやすく、入出庫が容易なところ
⇒ゲートの設置・施行に要する面積が確保されており、また、ゲートからの出入りが安全に行える場所

<参考：レンタサイクルシステムの導入の必要条件>

- ①レンタサイクルポートが駅から至近距離にあり、便利な位置にあること
- ②自転車利用者が多く、自転車の駐車需要が多い地域であること
- ③自転車駐車が有料化されているうえ、放置自転車の撤去規制が徹底して行われていること
- ④料金は、駐輪場の料金と比べてあまり差がないよう配慮すること
- ⑤自転車の入出庫が容易であること
- ⑥利用時間帯は電車の始発から終電までを可能にすること
- ⑦レンタサイクルシステムのPRが行き届いていること

④コミュニティサイクルと周辺の他の駐輪場との機能分担を考えていますか。考えている場合は、どのような分担か具体的にお教えてください。

- ・コミュニティサイクルと駐輪場利用者は、どちらも大半の利用者層が通勤・通学者であるため、はっきりとした分担は考えていない。
- ・ただし、コミュニティサイクルはイグレス利用者の交通の便にもなる。世田谷区は住居が多く、事業所は多くはないが、日中、営業等で利用しているような方をよく見かける。また、区内の大学生の利用も多く、経堂駅前には農大、桜新町は日大の学生が多く利用している。
- ・電動アシスト自転車の導入により、中高年の方の利用促進に繋がればと考えている。

⑥事業実施において、地域や鉄道事業者等とどのような調整を図りましたか。

【経堂駅前について】

- ・経堂駅の高架化に併せて、高架下の空間を駐輪スペースとして有効活用するため小田急電鉄と協議を行った。当初は駐輪場とする計画であったが、レンタサイクル用の敷地とすることとなった。
- ・当該敷地は、元々は小田急電鉄の土地だが、道路区域内であることから都の条例で減免が適用されるため、賃料なしで区が用地の借り入れを行い、運用している。

【桜上水南について】

- ・桜上水の敷地は、区が購入した区有地であったため、関係者との調整はなかった。（レンタサイクルからの変更のため）

【桜新町について】

- ・桜新町は元々民有地に駐輪場を設置していた。
- ・コミュニティサイクル開設時、地域住民に対する説明会を行った。サービスの説明を行い、特に調整が必要となることはなかった。

【交通事業者との調整について】

- ・どのコミュニティサイクルポートでも、鉄道事業者との連携については特に行っていない。
- ・レンタサイクルのPR等についても、鉄道事業者が自主的に行っている例はない。
- ・バス事業者との協議は特に行っていない。

⑥料金はどのような考え方で設定していますか。

- ・デポジットの500円は、恐らくSUICA等既存のものに合わせたものと思われる。
- ・定期料金は、自転車を持たなくても利用できるというお得さをPRするため、区内の駐輪場利用料金（2,000円）を上回らないよう設定している。
- ・一時利用料金は、他区のレンタサイクルの利用料金や運用経費等を考慮しているが、細かい値段設定は利用者にとって分かりにくいと思い、できるだけシンプルに設定した。

⑦コミュニティサイクルの特徴である乗り捨て自由な利用方法のために、特定のポートに自転車が偏在することはありますか。また、偏在が生じた場合の対応はどのようにしていますか。

- ・桜上水南ポートに偏りがちである。経堂から桜上水への利用の方が若干多く、経堂の方が不足気味。1/24（月）から一週間の移動データをみると、桜上水南から経堂駅前まで移動した台数は177台であるのに対し、経堂駅前から桜上水南まで移動した台数は195台である。
- ・偏在分はトラックで移送しており、現地からの連絡を受けて、適宜指定管理者が行っている。（データ上の台数管理は、コストがかかるため実施していない。）

⑧運営・管理者をどのように選定していますか。選定方法や契約内容等をお教えてください。

選定方法：

- ・基本的に公募である

※等々力駅にレンタサイクルポートができる。既に駐輪場がある敷地内に併設され、シルバー人材センターの方が駐輪場の管理を行っている。同じ敷地内なので、そのままシルバーの方に管理してもらったほうが効率的と考え、この場合は公募をしていない。

- ・現状、レンタサイクルはすべてシルバー人材センターに管理を依頼している。

契約形態：

- ・指定管理者制度を活用している。

契約内容：（料金やサービス等のような内容の契約か）

- ・条例内で提供するサービスについて提案を受けた内容で契約している。

※提案内容：収支、サービス内容（空気入れ常備、タオルの貸出、管理人不在時の対応の仕方等）、危機管理体制など。

※条例では、料金の上限3,000円とし、それ以内であれば下げても良いとしている。

- ・施設の保守については、区と指定管理者が行っており、自転車等の修理、NTT回線費、ゲートの保守やサーバ運用等は区が、自転車の点検整備等は区と指定管理者がそれぞれ負担している。

- ・設定料金については、指定管理者が区に申請し、区が承認している。

- ・また、収支が合わないとしても、区からは補填しない契約となっている。

⑨1箇所あたりの整備費用は概算でいくらくらいですか。また、費用の内訳項目として何がありますか。

概算費用計：

- ・2,700万円ほど（ゲート設置整備費用）

概算費用内訳：

- ・ゲートの設置に多くの費用がかかる。

- ・システム設計の初期投資は係らなかった。設置が促進されることが前提なのかもしれない。

- ・自転車のICタグは1台あたり1,050円ほどで済んでいる。

- ・自転車について、当初はリサイクル自転車を使っていたが、2年ほどでだめになってしまう。故障が多かった。

- ・現在、全区的に放置自転車がどんどん減ってきていることもあり、修理費の負担がかからない新車を導入した。これが、どの程度効果があることなのかは、検証を行えるほど年数が経っていないため分からない。
- ・自転車のオートライトは、設置費用が高いため導入していない。

⑩箇所あたりの運営費用は概算でいくらくらいですか。また、費用の内訳項目として何がありますか。

概算運営費計 :

概算運営費内訳 :

- ・区内のコミュニティサイクル・レンタサイクル 6 箇所合わせて、収入は年間約 4,000 万、経費は修理・管理費込みで年間 5,000～6,000 万円はかかっている。

3. 事業実施おける基準等について

①設置駅はどのように決めていますか。また、設置駅の選定基準・条件はありますか。

【設置駅、場所の考え方】

- ・人の移動が多く、商業施設があるなど、集客力がある場所
- ・大学や事業所などがあり、イグレス利用が見込まれるところ

【設置駅の選定基準・条件】

- ・特に設定している基準はないが、周辺の土地条件や、既存施設（駐輪場・レンタサイクル）がある場所

②設置規模はどのようにして決めていますか。

- ・敷地の確保が前提となる。
- ・確保された敷地の中に、収容可能な台数を可能な限り設置している。

4. 事業実施における工夫点・留意点について

①事業の効率化を図るために、整備費用の抑制で工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

- ・課題は自転車の整備に係る費用。リサイクル車の利用は故障が多かった。
- ・費用の抑制に繋がるかどうかは検証中であるが、新車の導入により維持・管理費の削減に繋がればと思っている。

②事業の効率化を図るために、運営費用の抑制で工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

- ・駐輪場とコミュニティサイクルの管理人を兼務させることで人件費を削減している。
※カードの発行等は有人を前提としているため、管理人は必要となる。

③利用促進を図るために工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

- ・コミュニティサイクルを認知してもらうため、旗の設置や看板にスポットライトを当てるなど、広報活動を行っている。
- ・来訪者の方に利用してもらうため、近隣大学に案内を出している（大学内でどのように広報されているかは、具体的なことは不明）。今後、大学生向けに交通安全の案内とともに、レンタサイクルの紹介を仕掛けて行きたい。
- ・また、転入者への案内（便利帳）の中で、駐輪場とコミュニティサイクルのことを紹介している。

5. 事業の評価について

①現時点において、事業導入時のねらいを達成していますか。他にねらい以外の効果はありましたか。達成していない場合、どのような点が達成していませんか。

【達成状況】

- ・相互利用は全体の1割くらいだが、南北交通を繋げている意義はあると思う。
- ・放置自転車は減少している。ただし、区内全ての箇所では減少傾向にあるため、コミュニティサイクルがどの程度寄与しているかはわからない。

【想定外の効果】

- ・特になし

【未達成な点】

- ・特になし

②事業採算性についてはどのような状況ですか。

- ・コミュニティサイクルだけでは事業は成り立たず、赤字である。
- ・駐輪場のほうが収益を上げやすい。
- ・現在、区内の駐輪場利用で収益を上げ、その分で補っているような状態である。駐輪場はコストがあまりかからないため、利益を確保することも可能である。近年では民間事業者の参入もよく見られる。

・コミュニティサイクル単独での運用は難しく、駐輪場とセットでの運営が条件となる。

③現時点で考えられる改善点はありますか。

・特になし

6. 今後の方向性について

①今後の事業展開をどのようにお考えですか。事業拡大をお考えの場合は、その具体的な内容をお教えてください。

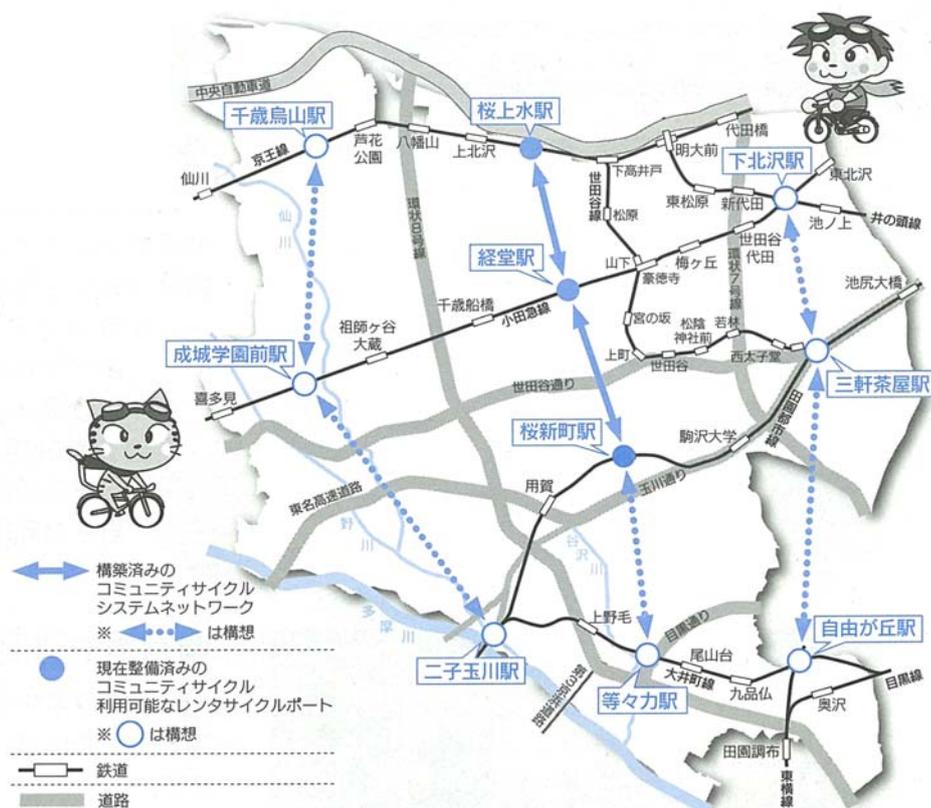
・H23年4月策定の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」において、コミュニティサイクルシステム（がやりん）の充実・展開が挙げられている。

【以下、総合計画より抜粋】

⇒南北方向の公共交通機関の路線網を補完するコミュニティサイクルネットワークを充実・展開し、環境にやさしく利便性の高い移動環境を形成する。

⇒1台の自転車を複数の方が共有することにより、駅周辺への自転車の乗り入れ台数を抑制する。

⇒移動範囲の拡大や坂道などでの負担軽減が期待できる電動アシストつき自転車の導入をバランスよく進め、自家用自動車などから自転車への利用の転換を促進する。



②今後の事業展開において、課題・問題点はありますか。

- ・ 今後は観光目的での利用者も増やしていきたい。
- ・ 電動アシスト自転車の利用率が中々伸びない。行動範囲が広がるので、鉄道事業者と連携してPRをしていきたい。
- ・ ただし、電動アシスト車は、充電の関係で利用時間が限られているなどの制約がある。
- ・ 鉄道事業者は、区の自転車等駐車対策協議会に所属しているが、現在のところ、一緒に取り組むという動きはない。

③今後、事業展開を図る上で、関係者への要望はありますか。

- ・ コミュニティサイクルの利用は、鉄道の利用促進に繋がるので、鉄道事業者からポート設置用地の提供があると展開しやすい。
- ・ コミュニティサイクルは、利用者の口コミにより、少しずつ利用が広がってきた。今後も、PR活動については積極的に行って行きたい。鉄道事業者にも、PRについて協力してもらいたい。または、共同で事業を実施したい。
- ・ 観光や周遊目的での利用を増やすため、周遊マップの作成などで、商店街や地域と連携して活動して行きたい。

以上

ヒアリング記録（阪急電鉄株式会社）

【概要】

1. 導入経緯について

- ・1998年度頃、鉄道利用促進のために端末交通を整備して利便性を高めようという主旨から、レンタサイクル事業の検討を開始した。
- ・社会ニーズとして「環境」というキーワードが出てきたのも大きな要因である。当時は、1997年の京都会議の後で、交通にも「環境」という視点が求められるようになり、自転車が環境にやさしい交通手段として注目されていた。
- ・このような経緯を経て、2000年3月、西宮北口駅に最初の阪急レンタサイクル営業所を開設した。

2. 事業形態について

【レンタサイクルにした理由】

- ・検討した当時は、コミュニティサイクルの概念がまだ無かった。
- ・コミュニティサイクルシステムが事業として継続できる事業モデルになっていない。客の支払い可能額と運営費が今の段階では成り立たない。
- ・市街地の広がり方も、梅田のように面的な広がりをしていくわけではなく、大学の実験等でも実際の利用者は、借りたところで返す人が9割を占め、コミュニティサイクルシステムにする必要性があまり感じられない。

【設置場所要件】

- ・駅の直近であることが条件となっている。
- ・駐輪場の中でもいいところにレンタサイクルを配置し、駐輪場よりも利便性の高くする。

【関係者との調整について】

- ・駐輪場設置時において調整を図っている。地元とは啓発活動（ピラマキ、ティッシュくばり）等での連携している。
- ・レンタサイクルでは特に調整を図っていない。

【料金設定】

- ・併設する駐輪場の定期料金より割安にしている。
- ・当初は駅によりバラバラだったが、お客様にはわかりにくいので統一を図った。統一する際は、運営費（自転車代、人件費）がまかなえる一番安い駅の料金を基準に設定。

3. 事業実施における基準等について

- ・マーケット条件として、駅乗降者数、バス路線網の状況、周辺の土地利用状況や地勢的要素、駅端末交通手段の状況、違法駐輪の状況等すべてを検討し、そのうえで、展開可能なスペースをふまえて施設計画、収支計画をたてて、投資の可否判断を行っている。

4. 事業実施における工夫点・留意点について

- ・既存駐輪場の活用による整備費用の抑制している。
- ・自社駅前の既存駐輪場の一部に、レンタサイクルを開設し、一体運営を行うことで運営コストを低くおさえ、事業採算がとれるようにする。
- ・家庭での利用と違い、レンタサイクル自転車は利用頻度が高く、お客さんによっては、荒い扱いをされるので、耐久性を高めた自転車を特別仕様で発注している。
- ・年2回、まとまった台数を購入することで、購入単価を抑制している。
- ・割引やプレゼント、ICカードポイント付与、周辺サイクリングコース紹介など、いろいろと販促キャンペーンを展開しているが効果は低い。
- ・地道に繰り返し、チラシ配布することの方が効果は大きい。じわじわとリピーターがついて、利用率が上がってくる。

5. 事業の評価について

- ・レンタサイクルと鉄道利用者の関係は、利用者数の大きさが違いすぎるので、関係は不明である。
- ・駐輪事業とあわせて、採算確保できているので鉄道側も絶対損にはならない。継続性があり、赤字にさえならなければ充分存在しているメリットがある。
- ・基本的な事業形態はこれでよいと考える。(スキームとして確立されている)。

6. 今後の方向性について

【今後の事業展開と課題】

- ・設置駅を拡大していきたい。
- ・既存駐輪場がない駅前についても、新規拠点を増加させるために、無人貸出システムを検討している。
- ・無人貸出システムの事業採算性の確保、自転車点検・修繕の体制をどう組むかが課題となっている。

【関係者への要望】

- ・放置自転車対策につながるので、行政からの補助があると拡大展開しやすい。
- ・地方自治体にレンタサイクルに詳しい人がいない。また、駐輪対策に差がある。地方自治体のノウハウ等が足りていないので、人材育成を国が支援するとよいと思う。

【関東の印象】

- ・関東の民鉄は鉄道端末として自転車を位置づけていないから駐輪場をどこに置くべきか真剣に考えていないように見えるが、それは、そこまでしなくても需要があり、危機感が無いからではないか。利用者を増やすことよりも、まだ混雑率の高い所もあるので、輸送力増強の方が問題となっているのではないか。

【詳細】

1. 導入経緯について

①導入のきっかけとなった背景や問題点・課題は何ですか

もともと、行政や地元からの要望や、高架工事に伴う公共利用で、放置対策として駐輪場はやっていた。そこに新しく、端末交通という視点が入ることになる。

1998年度頃、鉄道利用促進のために端末交通を整備して利便性を高めようという主旨から、レンタサイクル事業の検討を開始した。

社会ニーズとして「環境」というキーワードが出てきたのも大きな要因。

当時は、1997年の京都会議の後で、交通にも「環境」という視点が求められるようになり、自転車が環境にやさしい交通手段として注目されていた。

このような経緯を経て、2000年3月、西宮北口駅に最初の阪急レンタサイクル営業所を開設した。

②導入のねらいは何ですか

鉄道の端末交通手段を充実させる（自転車を都市交通の一端を担う交通手段と位置付け）
端末交通を充実することで、出発地から目的地まで人々の移動を全て完結させる交通手段を提供するという発想。

「幹」となる鉄道の利用者をより多くするために、枝葉を充実させるという流れの一環として、レンタサイクルもその「枝」の一つとして検討された。

2. 事業形態について

①今回アンケート調査を実施した場所のレンタサイクルシステムの設置規模はどの程度ですか。

また、併設している駐輪場の規模はどの程度ですか。

●レンタサイクル

ポート面積：三 国・・・ 不明 m² (*営業所や通路等、駐輪場と共通なので
分離したエリア面積は算出していない)

西宮北口・・・ 不明 m²

設置台数 : 三 国・・・ 234 台

西宮北口・・・ 361 台

●駐輪場

駐輪場面積：三 国・・・ 782 m² (駐輪・レンタサイクル全体)

西宮北口・・・ 2階： 591 m² (駐輪・レンタサイクル全体)

3階： 436 m²

設置台数 : 三 国・・・ 平 面： 488 台

西宮北口・・・ 平 面： 367 台

2段ラック式： 352 台

駐車場に必要面積は、1台あたり40cmの幅が必要でさらに通路が必要である。レンタサイクルの場合は1台あたり30cmの幅があればよい。

②レンタサイクルシステムを選択した理由は何ですか。

スタートした2000年当時、コミュニティサイクルはまだそんなになかったので、比較したわけではなく、「レンタサイクルをやろう」ということで始めた。

一つには、コミュニティサイクルシステムが事業として継続できる事業モデルになっていないこと。客の支払い可能額と運営費が今の段階では成り立たない。

もう一つは、市街地の広がり方も、梅田のように面的な広がりをしているわけではなく、大学の実験等でも実際の利用者は、借りたところで返す人が9割を占め、コミュニティサイクルシステムにする必要性があまり感じられない。

JR西日本とか、異なる事業者間で共通のシステムにして、どこでも借りたり返せたりという連携をとっていくという方向では、可能性はあると思う。

③ポートの設置位置について配慮した事項は何ですか。

駅の直近であること

駐輪場の中でもいいところにレンタサイクルを配置

駐輪場よりも利便性の高い位置であること

当社駅前の既存駐輪場の一部に、レンタサイクルを開設し、一体運営を行うことで運営コストを低くおさえ、事業採算がとれるようにする。

④レンタサイクルと周辺の他の駐輪場との機能分担を考えていますか。考えている場合は、どのような分担か具体的にお教えてください。

阪急としては、レンタサイクルー押し。

レンタサイクルを増設して行ってフル活用して欲しい。レンタサイクルは、イグレスとアクセスの端末交通の両方を狙い、稼働率を高める。

駅周辺への買物交通は短時間無料の機械式駐輪機

通勤・通学交通は定期駐輪場

⑥事業実施において調整を図った関係者とどのような調整を図りましたか。

駐輪場設置時において調整を図っている

レンタサイクルでは特に調整を図っていない

関係者：

自治体（三国では大阪市、西宮北口では西宮市）

地元

関係者との調整内容：

自治体とは、駐輪施策（駅前全体での駐輪場確保、放置自転車撤去、啓発活動等）との整合性と連携

豊中市とは、道路の専有料を払って鉄道高架の下の阪急の土地と、市道をまとめて阪急側で一括整備した。

地元とは啓発活動（ピラマキ、ティッシュくばり）等での連携

⑥料金はどのような考え方で設定していますか。

定期料金、併設する駐輪場の定期料金より割安にしている。
当初はバラバラだったが、お客様からはわかりにくいので統一を図った。
統一する際は、運営費（自転車代、人件費）がまかなえる一番安いところを基準に設定。
定期 1700円（2009年に一律化）

⑦運営・管理者をどのように選定していますか。選定方法や契約内容等をお教えてください。

当社 100%子会社への随意契約

本社が計画や方向性を決め、実際の事業運営は子会社と連携しながら、行っている。

契約内容：料金やサービス等どのような内容の契約か
駐輪場・レンタサイクル全体での一括契約
料金・営業時間等はこちらから指定

⑧1箇所あたりの整備費用は概算でいくらくらいですか。また、費用の内訳項目として何がありますか。

概算費用計：（非公開）
概算費用内訳：
営業サイン（契約内容・利用規約等の看板）、自転車、コンプレッサー、管理システム（ICカード、PC（営業所ごとのスタンドアローン）、什器備品等
のりつぎキャンペーンの付加価値をつけられる Pitapa 対応を展開中

※ 運営費は今パソコンや管理システムが営業所毎のスタンドアローンのシステムなので、一体的にネットワークで繋いで売り上げ管理が子会社の方でできると効率化になると思う。
※Pitapa 対応も全営業所、バス、タクシーも全部つけられたらトータルで割引キャンペーンなどが出来る可能性がある。

⑨1箇所あたりの運営費用は概算でいくらくらいですか。また、費用の内訳項目として何がありますか。

概算運営費計：（非公開）駐輪場との一体運営なので、分離が困難
概算運営費内訳：
係員の直接人件費、運営会社の間接経費、
自転車修繕費（基本は係員が修繕、係員では難しい修繕のみ外注）、
光熱費、消耗品（申込書やカード、文具等）

3. 事業実施における基準等について

①設置駅はどのように決めていますか。また、設置駅の選定基準・条件はありますか。

【設置の考え方】

展開可能なスペースのある駐輪場等

設定してやるやらないを判断するというより、できるところからやってきた。

【設置駅の選定基準・条件】

例えば、以下の項目は選定基準・条件となっていますか。

- ・ 駅乗降者数（例：時間帯別の駅乗降者数 等）
- ・ バス路線網の状況（例：バス路線網がない、比較的サービスが低い 等）
- ・ 周辺の土地利用状況や地勢的要素（例：商業・業務集積が高い、駅周辺は平坦な地形 等）
- ・ 駅端末交通手段の状況（例：徒歩や自転車分担率が高い 等）
- ・ 違法駐輪の状況（例：駅周辺の違法駐輪が多く駐輪場が不足している 等）
- ・ その他

マーケット条件として、上記すべて検討。そのうえで、展開可能なスペースをふまえて施設計画、収支計画をたてて、投資の可否判断を行っている。

本当は全部設置したいが、できるところからやってきた。

需要予測→収支予測→設置判断という流れで行っている

②設置規模はどのようにして決めていますか。

例えば、以下のような項目は規模設定の根拠となっているか

- ・ 駅端末交通手段交通量
- ・ アンケート調査により把握した想定利用者数
- ・ その他

端末交通手段の交通量など既往統計データは把握。

アンケート調査はやりません。

スペースの制約が大きいので、ある程度の規模を想定して、スタートし、稼働状況を見極めて、順次、増車を図り、適正規模まで拡張する。

3年更新のタイミングで、増車規模を営業所に確認し対応

4. 事業実施における工夫点・留意点について

①事業の効率化を図るために、整備費用の抑制で工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

既存駐輪場の活用による整備費用の抑制

基本的に自社の土地にある駐輪場に併設という形なので、土地の購入費がかからない。

②事業の効率化を図るために、運営費用の抑制で工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

自転車購入（更新）費

家庭での利用と違い、レンタサイクル自転車は利用頻度が高く、お客さんによっては、荒い扱いをされるので、耐久性を高めた自転車を特別仕様で発注している。
年2回、まとまった台数を購入することで、購入単価を抑制。(1年間千台購入)
昨年は、環境省の低炭素の補助で電動アシストをまとまった数購入できた。

修繕費の抑制

タイヤやカゴ、ライトなど、耐久性のあるものを使用

③利用促進を図るために工夫している点がありますか。また、工夫した点で特に効果が大きかったものは何ですか。

例：自転車の車種

ICカードの導入 等

駅改札口でのチラシ配布、駅でのポスター掲示

割引とかプレゼントとか IC カードポイント付与とか周辺サイクリングコース紹介など、いろいろと販促キャンペーンをやりましたが、キャンペーンに触発されて、すぐに利用が伸びる業種ではないので反応は鈍い。

アンケート結果を見ても、利用者の大半が通勤目的で、使ってみて良ければリピートされる。

一番効果があるのが、地道に繰り返し、チラシ配布。だんだん、じわじわとリピーターがついて、利用率が上がってくる。

5. 事業の評価について

- ①現時点において、事業導入のねらいを達成していますか。他にねらい以外の効果はありましたか。達成していない場合、どのような点が達成していませんか。
- ②事業採算性についてはどのような状況ですか。
- ③現時点で考えられる改善点がありますか。

鉄道全体で言えば、利用者の伸びとレンタサイクル設置の直接の相関関係は見えない。量が全然ちがう。

沿線の状況等（近隣の事業所、住宅が出来た、JRに駅ができた、阪急で駅を新設したなど）他の条件の方が圧倒的に大きいので数字的に検証は難しい。

しかし、駐輪事業とあわせて、採算確保できているので鉄道側も絶対損にはならない。継続性があり、赤字にさえならなければ充分存在しているメリットがある

利用者数も増加の一途である。

基本的な事業形態はこれでよいと考える。(スキームとして確立されている)

6. 今後の方向性について

- ①今後の事業展開をどのようにお考えですか。事業拡大をお考えの場合は、その具体的な内容をお教えてください。

設置駅の拡大

基本的には自社の土地に整備することが前提なので、土地の購入費はかかからないが、ランニングコストの方が大きく響く。

既存駐輪場がない駅前についても、新規拠点を増加させるために、無人貸出システムを検討中。

(小さな駅が多く、せいぜい3~40台規模。有人だと人件費とのバランスが取れない)

他社との連携による設置駅の拡大

コミュニティサイクル化

- ②今後の事業展開において、課題・問題点はありますか。

無人貸出システムについては、事業採算性の確保

自転車点検・修繕の体制をどう組むか

- ③今後、事業展開を図る上で、関係者への要望はありますか。

行政の補助なしに、先進的に取り組んでいる先駆者と言われていて、順調にやっているがまだまだ発展途上であり、関東に向けてどうこうは言いづらい。

(自転車の共同利用は国土交通省も検討しているし、走行空間整備も問題意識がもたれ自治体でも検討され始めている。自転車に関する補助は、自治体経由で補助を受けられるという流れになっていく可能性がこれからあるかもしれないが、阪急は行政の補助はあまり期待していないイメージがある)

補助といっても、環境省の低炭素の時のように、国の補助があればいいが、市町村がお金を出すのは殆ど考えづらいし、これまではそういう術も無かったので、独自にやるしかなかった。

鉄道事業者の駅利用者へのサービス、沿線価値の向上のために何をするかは、関東と関西では違う。自治体取り組み、駅や街特性も異なる。

関東の民鉄は鉄道端末として自転車を位置づけていないから駐輪場をどこに置くべきか真剣に考えていないように見えるが、それは、そこまでしなくても需要があり、危機感が無いからではないか。

利用者を増やすことよりも、まだ混雑率の高い所もあるので、輸送力増強の方が問題となっている。

放置自転車対策につながるので、行政からの補助があると拡大展開しやすい

地方自治体にレンタサイクルに詳しい人がいない

駐輪対策に差がある

地方自治体のノウハウ等が足りていないので、人材育成を国が支援するとよいと思う

以上