

添付資料

1. 調査の概要

調査場所：「阪急レンタサイクル」 阪急 三国駅、阪急 西宮北口駅

※特長 阪急電鉄が事業主体、駐輪場に併設、利用料金も駐輪場より安価に設定

「世田谷コミュニティサイクル」 小田急 経堂駅、京王 桜上水駅

※特長 世田谷区が事業主体、異なるポート間での利用が可能

調査対象：①レンタサイクル利用者とポートに併設もしくは近接した駐輪場の利用者

※ポートもしくは駐輪場にてアンケート調査票を手渡し、郵送等で回収

②事業者ヒアリング

アンケート調査票配布実績・回収実績

事例	阪急レンタサイクル				世田谷コミュニティサイクル			
	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	
調査実施箇所	三国北	西宮甲風園	三国北	西宮甲風園	経堂駅前	桜上水南	経堂南	桜上水南
収容台数	234台	361台	488台	719台	140台	260台	351台	732台
配布実績	209	337	283	463	198	363	205	375
	546		746		561		580	
回収実績	87	137	83	132	70	141	51	143
	224		215		211		194	
回収率	41.6%	40.7%	29.3%	28.5%	35.4%	38.8%	24.9%	38.1%
	41.0%		28.8%		37.6%		33.4%	

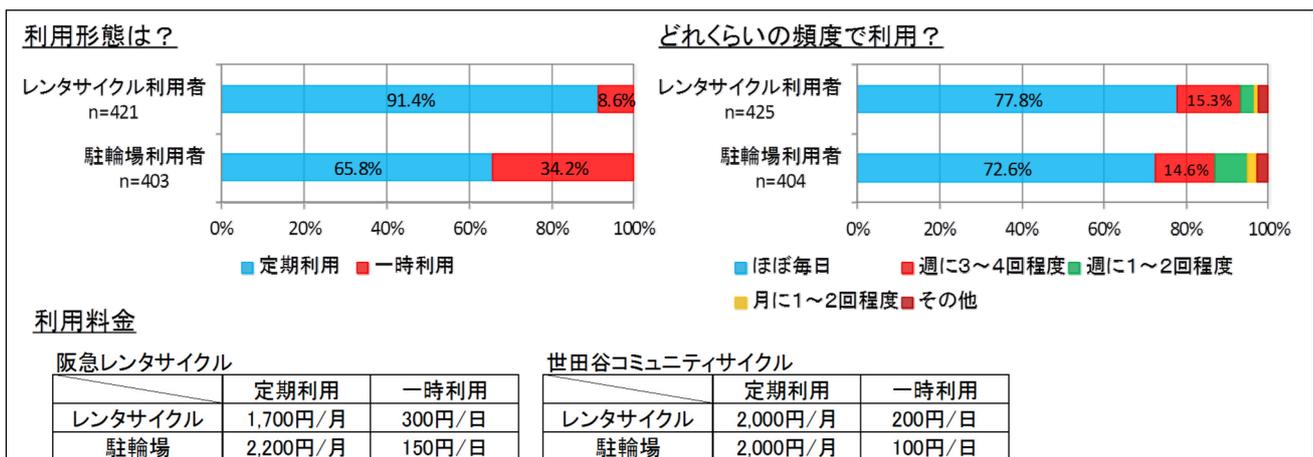
2. 調査の結果

①レンタサイクルの利用実態

レンタサイクル利用者の91%が定期利用。

レンタサイクルの利用形態は、「定期利用」が9割強となっている。これは、レンタサイクルの利用料金が、一時利用に比べて定期利用を割安に設定されているためと考えられる。

また、レンタサイクルの利用頻度は、「ほぼ毎日」が8割弱、「週に3～4回程度」が2割弱となっている。これは、定期利用が多いことが、高頻度の利用を促していると考えられる。



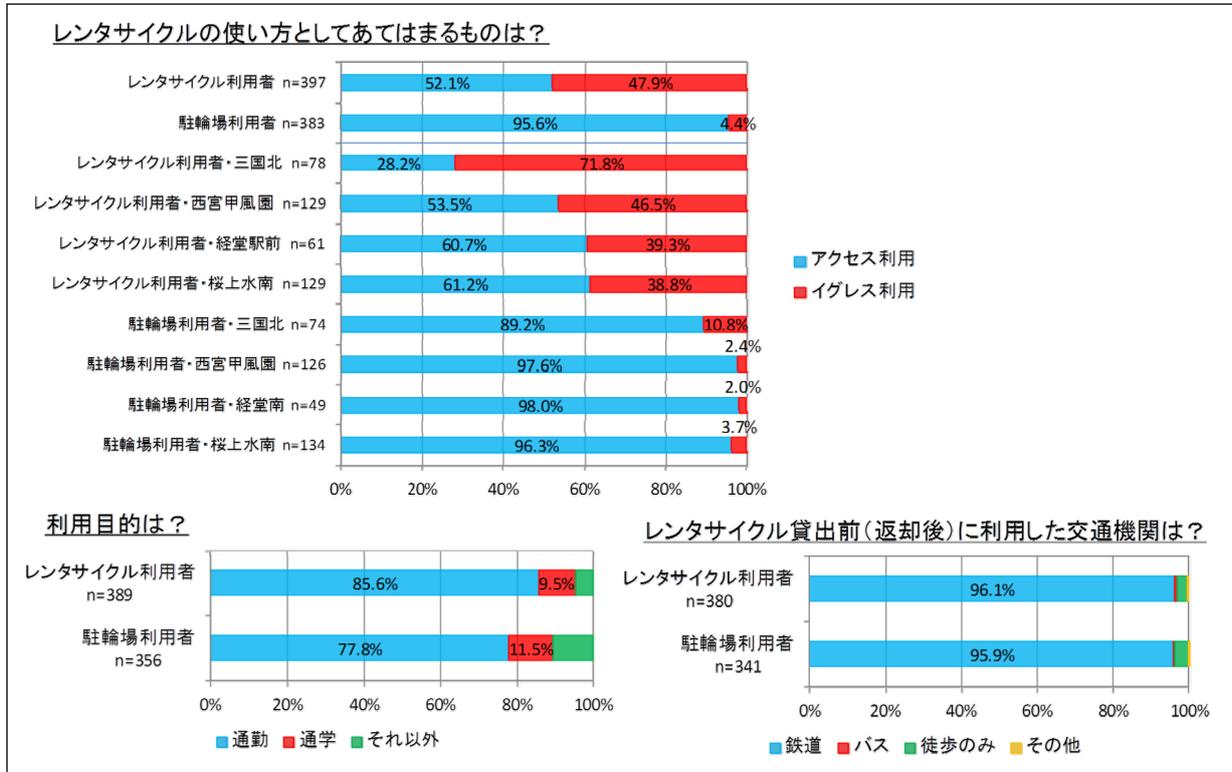
駐輪場利用者は、アクセス利用が96%で、イグレス利用は4%にとどまるが、レンタサイクルでは48%がイグレス利用。

レンタサイクルのイグレス利用においてもほとんど通勤・通学の定期利用であり、得意先回り等業務利用や買い物等の利用はごく少数であったが、レンタサイクルの認知度が高まるにつれてそうした利用が増える可能性がある。

レンタサイクルの使い方は、「イグレス利用」が4～7割と多く、駐輪場利用とは大きく異なっている。

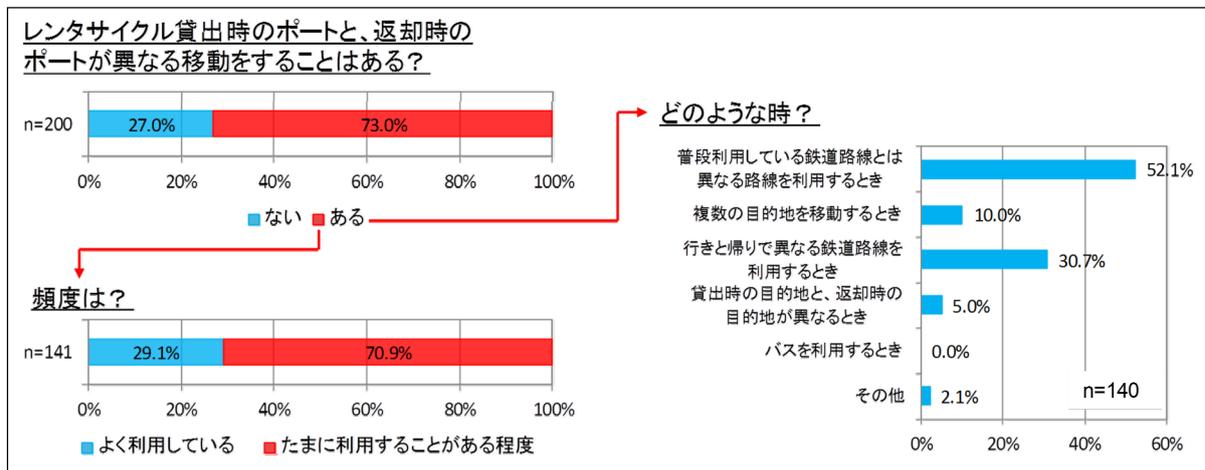
また、レンタサイクルの利用目的は、「通勤」が9割弱、「通学」が1割程度となっている。

そして、レンタサイクル貸出前（返却後）に利用した交通機関は、「鉄道」が9割超となっている。

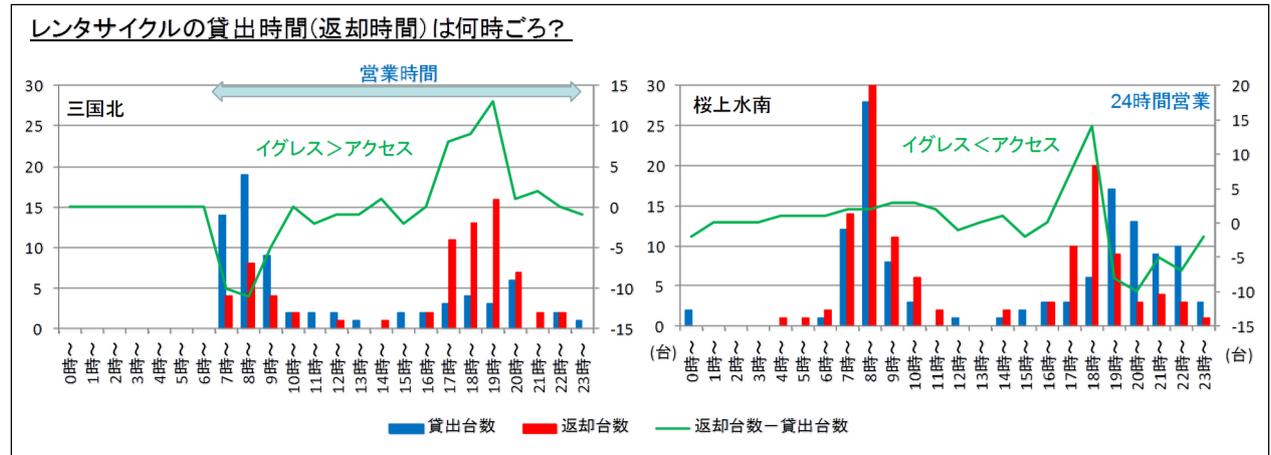


世田谷コミュニティサイクル利用者のうち73%が借りた場所以外のポートへ返却したことがある。

世田谷コミュニティサイクル利用者に、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があるかを聞いたところ、移動することが「ある」が7割強と多く、さらに、頻度としても、「よく利用している」が3割程度となっている。また、どのような時に利用するかを聞いたところ、「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5割強と最も多く、「行きと帰りで異なる路線を利用するとき」が3割程度となっている。



レンタサイクルの貸出と返却状況を見てみると、アクセス利用の返却時間とイグレス利用の貸出時間（イグレス利用の返却時間とアクセス利用の貸出時間も同様）に若干のズレがあり、稼働率の向上にもつがなっていると考えられる。



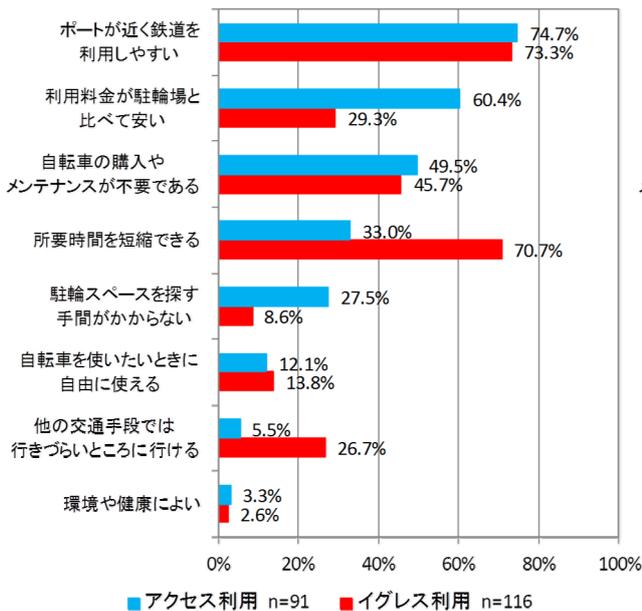
②レンタサイクルの利用理由

自分の自転車を所有しなくてもよいといったものだけでなく、所要時間の短縮や他の交通手段では行きづらいところに行けるなど利便性の向上に関するものが多い。

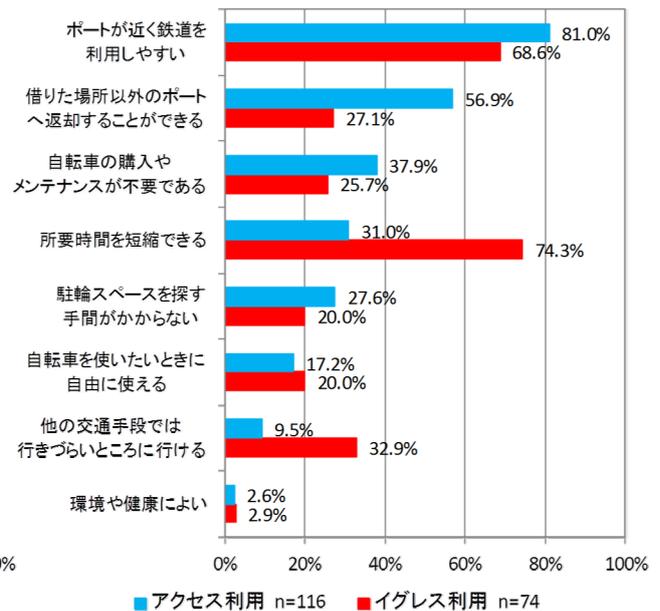
「ポートが近く鉄道を利用しやすい」が7割程度と最も多く、「所要時間を短縮できる」、「自転車の購入やメンテナンスが不要である」、「駐輪スペースを探す手間がかからない」となっている。また、イグレス利用では、「他の交通手段では行きづらいところに行ける」が3割程度と多くなっている。さらに、世田谷コミュニティサイクルの特長である「借りた場所以外のポートへ返却することができる」が4割強となっている。

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？

[阪急レンタサイクル]



[世田谷コミュニティサイクル]

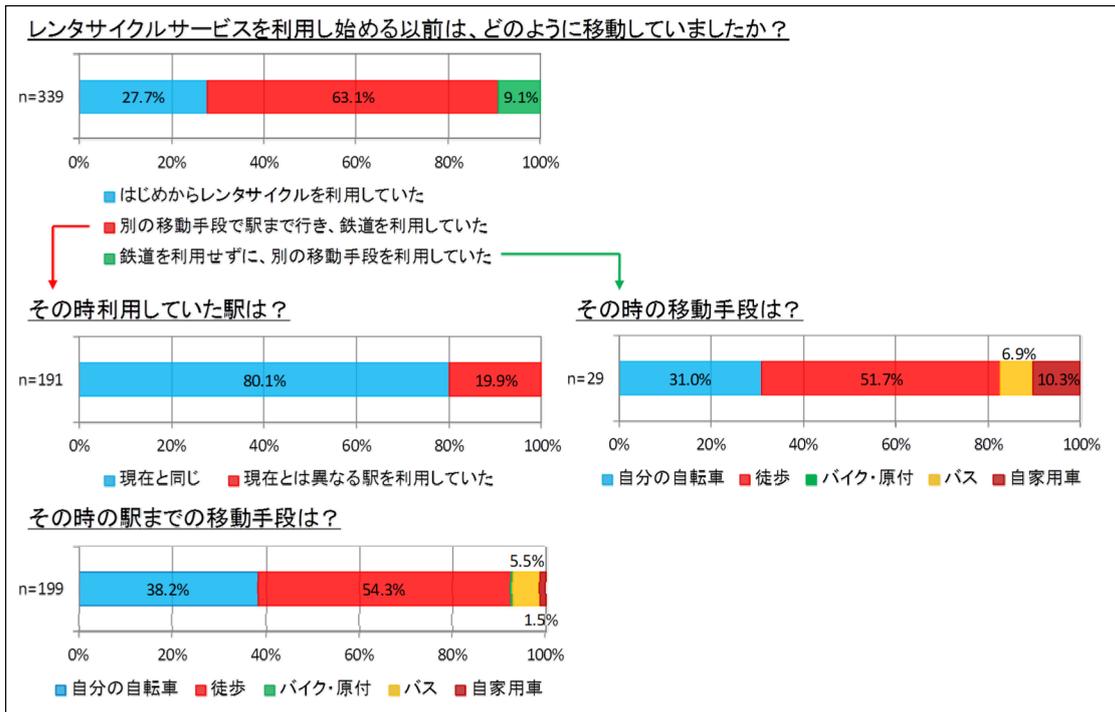


③レンタサイクルの導入効果

レンタサイクルを利用する前は別の駅を利用していたとの回答が 20%。駅選択の一要因となっている。

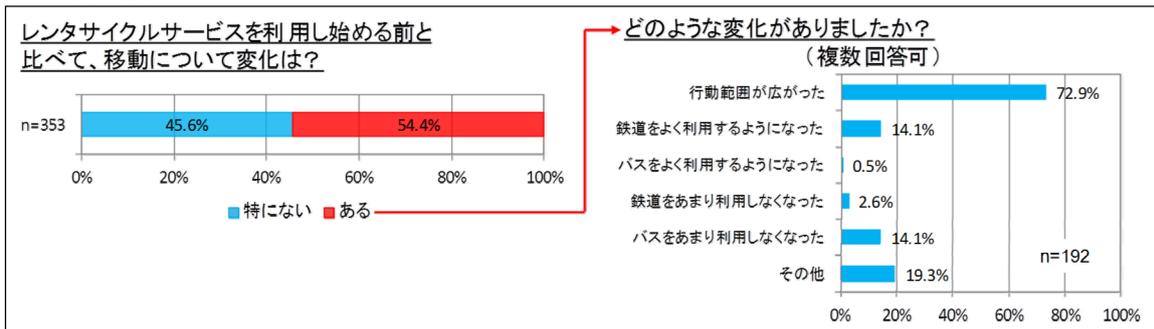
レンタサイクルを利用し始める以前の移動方法は、「別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた」が6割強と最も多く、「鉄道を利用せずに、別の移動手段を利用していた」が1割程度となっている。

また、「別の移動手段で駅まで行き、鉄道を利用していた」人のうち、その時利用していた駅を聞いたところ、「現在と同じ」が8割、「現在と異なる駅を利用していた」が2割となっている。さらに、駅までの移動手段を聞いたところ、「徒歩」が5割強と最も多く、次いで、「自分の自転車」が4割弱となっている。また、少数ではあるが、「バス」、「自家用車」も見受けられた。



レンタサイクルを利用ようになって鉄道利用が増えたとの回答が 14%。端末交通手段の充実 は利用増に寄与することが伺える。

レンタサイクルを利用し始める前と比べて移動について変化があるかを聞いたところ、「ある」が9割強となっている。また、どのような変化があったのかを聞いたところ、「行動範囲が広がった」が7割強と最も多く、「鉄道をよく利用するようになった」、「バスをよく利用するようになった」がそれぞれ14.1%と0.5%と、それぞれ1割程度となっている。



同じ面積であれば、利用可能者数は駐輪場の2.3倍。

阪急電鉄へのヒアリングより、レンタサイクルは駐輪場に比べて1台あたりに必要な面積が小さく、収納可能台数が1.73倍（ $\div 1.04 \text{ m}^2 / 0.60 \text{ m}^2$ ）となっている。

さらに、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、平均稼働率131%）を勘案すると、利用可能者数が2.3倍（ $\div 1.73 \text{ 倍} \times 131\%$ ）となり、かなりの土地の有効活用が可能となっている。

	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

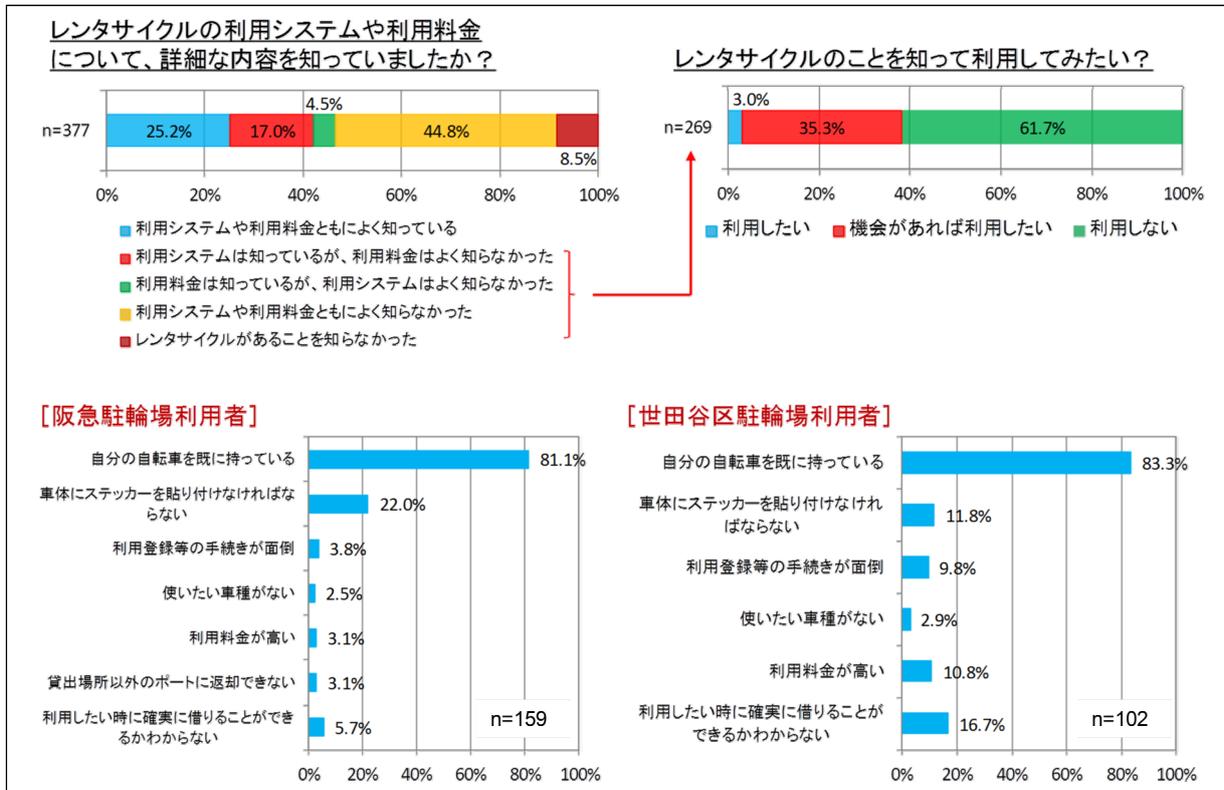
※2 (2m+1.2m/2)×0.4m=1.04m²

④今後の課題

レンタサイクルの利用を促進するためには、認知度アップが重要である。

駐輪場利用者がレンタサイクルを利用しない理由は、「レンタサイクルの利用料金についてよく知らない」と「利用システムについてよく知らない」をあわせると7割強となっている。

また、レンタサイクルを利用しない理由は、「自分の自転車を既に持っている」が8割強、「車体にステッカーを貼り付けなければならない」が1～2割となっている。

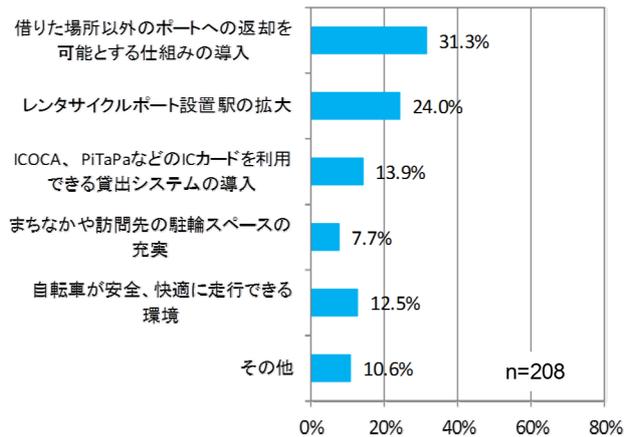


レンタサイクルの利用を促進するために、ポート設置駅の増加や交通系 IC カードとの共用を望む意見が多い。

レンタサイクルをより利用するために重要と考えていることは、「ポート設置駅の拡大」、「IC カードを利用できる貸出システムの導入」、「自転車が安全、快適に走行できる環境」となっている。また、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」が3割と最も多くなっている。

レンタサイクルをより利用しやすくするために最も重要なものは？

[阪急レンタサイクル]



[世田谷コミュニティサイクル]

