

## Ⅳ-152

## 都市交通におけるレンタサイクルの役割と可能性に関する研究

長銀総合研究所 正 会 員 ○中沢俊至  
 東京大学工学部 正 会 員 太田勝敏  
 東京大学工学部 正 会 員 原田 昇

## 1. 研究の目的

自転車問題を論じるにあたって、必要な視点は自転車交通の都市交通化である。レンタサイクルシステム（以下RCS）は、自転車交通を都市交通に組み込む一施策である。

RCSは、RCS運営主体、社会、利用者それぞれにメリットがあるシステムであるが、実施例を見ると利用者が頭打ちであり、採算的に厳しい状況にある。利用者が増加するにはどうしたらいいかを、アンケート調査をもとに考えてみることにする。

## 2. RCS利用客増に向けての仮説

利用客を増やす方策としてまず考えられるのは「料金を値下げする。」である。しかし、本来値段を上げたいところを、周辺の駐輪場の価格を考え料金をぎりぎりのラインに抑えている事情があり、難しい。そこで、「こうすれば、駐輪場から利用客が転換する」という仮説を以下のようにたてた。

- 仮説① RCS利用者が感じている利点を、駐輪場利用者にちゃんと認識させる  
 仮説② 今まで指摘されなかったRCSに対する不満をRCS利用者と駐輪場利用者の間から取り除く。  
 仮説③ RCS自転車自体の機能を改善したり、種類を増やして、サービス向上を図り実質的に値下げする。

以上の仮説を前提として、仮説の内容を検討する。

## 3. アンケート実施地域の状況把握

- ◇西武池袋線狭山が丘駅前。池袋から急行で30分、乗降客数34,000人/日  
 ◇駅前にはセンターとよべる商・業施設はない。  
 ◇バス路線が乏しい。自転車利用の需要が高い。  
 ◇逆利用誘発施設が特別多いというわけではない。  
 あるとしてもバス路線上である。一駅間が長い。  
 ◇放置自転車の撤去活動及び駐輪場整備は充実し

ている。

表1 狭山が丘レンタサイクルの概要

|         |             |          |             |
|---------|-------------|----------|-------------|
| 駐車場構造形式 | エレベーター・デッキ式 | 利用時間帯    | 24時間        |
| 管理主体    | 西武鉄道        | 利用料金     | 3000円/月     |
| 開設時期    | S. 62. 4    | 業務管理時間   | 25~30日      |
| 規模      | 480台        | (有人管理時間) | 14:00~21:00 |
| 稼働率     | 92%         | 一時利用の有無  | 350円/月      |
| 自転車のサイズ | 24インチ       |          |             |

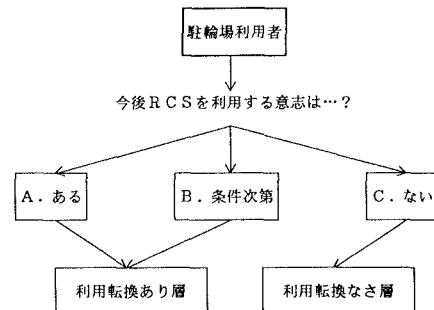
## 4. アンケート調査の実施要綱

|      |                                                                |
|------|----------------------------------------------------------------|
| 調査日時 | 平成6年1月24日（月）12:00~23:00<br>25日（火）11:00~22:00                   |
| 調査対象 | 「レンタサイクル狭山ヶ丘」利用者<br>「西武狭山ヶ丘第一駐輪場」利用者                           |
| 調査形態 | 記入式のアンケートを配布                                                   |
| 調査方法 | レンタサイクル利用者には直接手渡し<br>駐輪場利用者には駐輪場内の自転車のかごにアンケートを投函<br>回収箱を設置し回収 |
| 回収枚数 | RCS利用者：153通<br>駐輪場利用者：88通                                      |
| 回収率  | RCS利用者：57.0%<br>駐輪場利用者：24.1%                                   |

## 5. アンケート結果分析の手法

- ◆まず、駐輪場利用者に「RCSを将来利用する意向があるか」をたずね、回答別に「利用意志あり層」（N=22）と「利用意志なさ層」（N=66）に大別する。（図2）

図2 駐輪場利用者のRCS将来利用意向によるタイプ分け



- ◆性別、職業別、正逆方向別、年代別、RCSの将来利用意志有無（駐輪場利用者のみ）の属性

別にアンケートを集計し、特徴を見つける。

## 6. 仮説の分析

### (1) 仮説①の検証

◇図5から、RCS利用者は、RCSの利点とされてきたことは全てRCSの利点として認識していることが解る。

◇駐輪場利用者は、「出し入れが早い」に寄せる回答の低さが目立つ。



◆実際には、20秒前後であるRCSの自転車出し入れ時間をアピールする必要がある。

### (2) 仮説②の検証

◇図6から、RCS利用者は「自転車が体に合わず調整が面倒」、「機械や自転車の故障が多い」をあげる人が目立つ。

◇駐輪場利用者(利用意志なさ層)は、「自分の自転車をもっていたい」が圧倒的で正にRCSを利用する意志がない。「自転車が体に合わない」をあげる人も多い。



◆自転車のサイズに両施設の利用者が不満を持っている。(図7)

◆「整備不要」のRCSのメリットを守るために、借り物だからといって乱暴に扱うことのないように啓蒙する必要がある。

### (3) 仮説③の検証

◇図8のRCS利用者を見ると、半数以上が「今のままで良い」を回答している。これは、現状のRCSにある程度満足していることを示している。

◇一方「利用意志あり層」は、「今のままで良い」をあげている人が一人もいない。これは、RCSを使うなら新たなサービスが始まることを望んでいることが解る。

◇「利用意志なさ層」の「今のままで良い」と回答した人たちは、無関心から来る回答と見るべきだろう。



◆駐輪場利用者は、新しいサービスとしてRCSの自転車の種類が増える事を望んでいる。

◆増える自転車の種類として希望が高いのは、「スポーツ用自転車」である。

図5

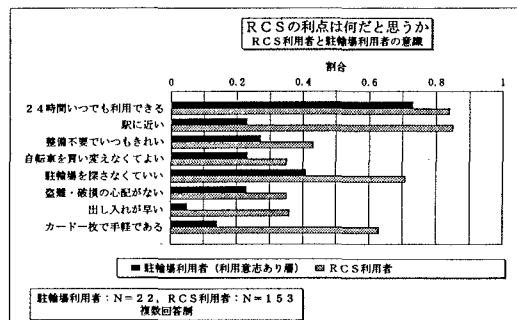


図6

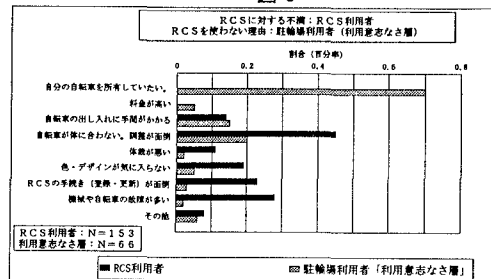


図7

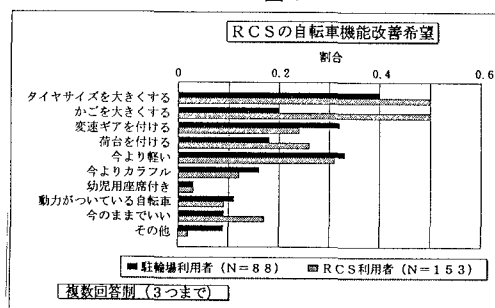
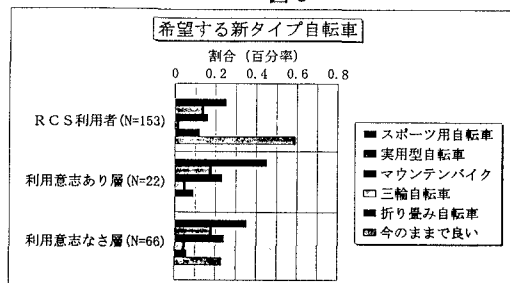


図8



## 7. 実現に向けての課題

◇いかに、料金を現行のまま据え置いて新しいサービスを開始できるか。

◇一種類の自転車を効率よく使い回す機械式RCSポートの長所とのかねあい。