

世田谷区コミュニティサイクル導入に関する研究

パシフィックコンサルタンツ株式会社	正会員	○鷺森 公一郎
パシフィックコンサルタンツ株式会社	正会員	中嶋 良樹
世田谷区 土木事業担当部長	正会員	山口 浩三
世田谷区みどりとみず政策担当部	正会員	高木 加津子
財団法人地方自治研究機構	非会員	金城 雄一
財団法人地方自治研究機構	非会員	今井 宏行

1. 目的

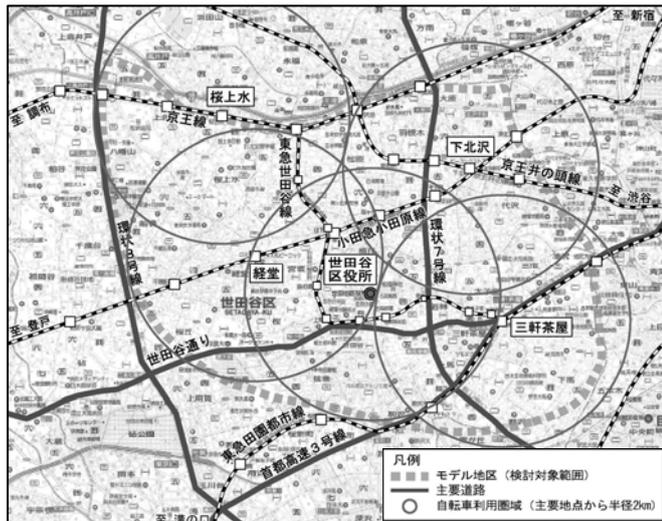
世田谷区では、鉄道が東西方向を中心に通過していること、バス路線網は主に区の南部で発達していることから、区の北部では公共交通による南北方向の移動の利便性が低い状況となっている。

自転車の利用状況をみると、区では駐輪場の他、桜上水駅や三軒茶屋駅等でレンタサイクルを設置しているが、有効に活用されていない箇所がある。また、下北沢駅や経堂駅、三軒茶屋駅などでは放置自転車が多く、これによる様々な問題が発生している。

本研究は、このような問題を解消する一つの手段として、コミュニティサイクルの有効性と導入の方向性について、社会実験等を通して検討したものである。なお、検討は、南北方向の移動の利便性が低く、放置自転車も多い区北部をモデル地区として行った。

※コミュニティサイクルとは、貸出しと返却を異なるレンタサイクルポートでできる仕組みなどにより、日常の様々な移動に利用できるシステム

図1 モデル地区の概況



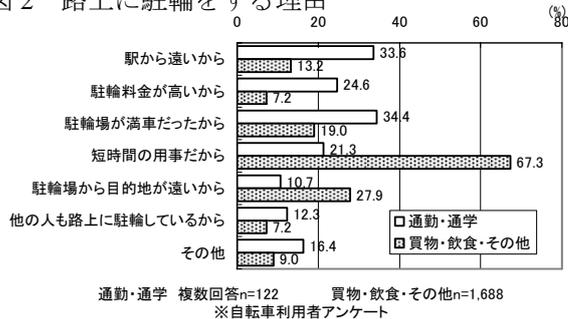
2. 自転車利用に関わる主な課題

路上駐輪の状況やモデル地区内における自転車利用者に実施したアンケート調査（有効回収数 3,093 票）

結果等から、モデル地区の主な課題は以下のとおりである。

- a. 利用者特性に応じた施設・サービス提供
 - ・桜上水駅では駐輪場の拡張を望む人が多く、レンタサイクル利用促進と併せた駐輪対策が望まれる。
 - ・買物・飲食等の来訪者が多い下北沢駅や三軒茶屋駅等では、路上駐輪をする人が多く、短時間駐輪に対応した駐輪対策が望まれる。（図2参照）
- b. 自転車による南北方向の移動の利便性向上
 - ・桜上水駅や経堂駅周辺など、特に南北方向の公共交通の利便性が低い地域では、拠点となる駅等における駐輪場やレンタサイクルの充実が望まれる。

図2 路上に駐輪をする理由



3. コミュニティサイクル社会実験の概要

モデル地区におけるコミュニティサイクル導入の有効性と導入の方向性を探るため、社会実験を実施した。

今回の実験では、既存のレンタサイクルポート2箇所に加えて、3箇所のポートを仮設し、5つのポートや駅間を自転車で自由に移動できるようにした。

- 実験期間 平成17年10月17日（月）から2週間
- 利用時間 24時間（実験では料金は無料）
- 実験用ポート 桜上水、三軒茶屋、下北沢（仮設）、経堂（仮設）、区役所（仮設）
- 実験参加者 モニター241名
- アンケート 回収数171票（回収率71%）

キーワード 自転車, 放置自転車, レンタサイクル, コミュニティサイクル

連絡先 〒163-0730 東京都新宿区西新宿2-7-1 パシフィックコンサルタンツ株式会社 TEL 03-3344-1486

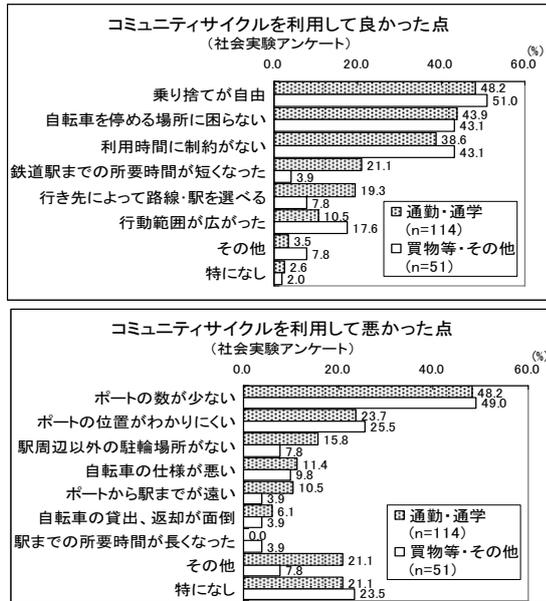
4. コミュニティサイクル導入の方向性

(1) 社会実験の評価 (有効性の確認)

利用状況を見ると、桜上水駅一経堂駅間や下北沢駅一三軒茶屋駅間など鉄道路線間での南北方向の移動や、目的によって利用ポートを変えるなど、既存のレンタサイクルではできない多様な利用が確認された。

利用者の評価をみると、良かった点として、4割以上の人が「乗り捨てが自由」、「自転車を停める場所に困らない」と回答している。また、普段と変わった点として「違法駐輪機会の減少」を挙げる人が比較的多く、コミュニティサイクルが、放置自転車の削減に寄与する可能性が確認できる。一方で、悪かった点として、約5割の人が「ポートの数が少ない」と回答しており、コミュニティサイクルの有効性を上げるには、ポートの数が重要であることが分かる。

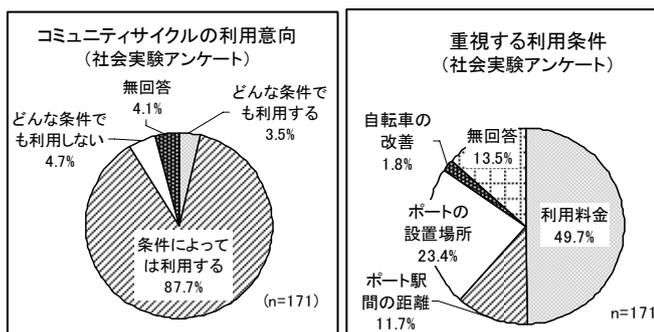
図3 実験参加者の評価



(2) 導入可能性

実験参加者の今後の利用意向をみると、通勤・通学だけでなく、買物・飲食目的等でも8割以上の人から「条件によっては利用する」という回答が得られた。

図4 コミュニティサイクルの利用意向と利用条件



導入条件としては、利用料金、ポートの設置場所が重要であり、中でも買物・飲食目的では利用料金を重視する傾向にある。このような条件を整えることにより、通勤・通学だけでなく、買物など日中での利用も期待できることが確認できる。

(3) コミュニティサイクル導入の方向性

①ポートの位置、規模等

鉄道路線間を連絡する主要駅へのポート設置とともに、買物等に対応するためには商店街等にもポートを設置することが効果的である。ただし、区役所等の特定の時間や曜日に利用が集中する施設へのポート設置は、貸出し・返却に大きな偏りが生じ、運用が不効率になるため留意が必要となる。

②システム管理・運用方法

既存駐輪場との公平性に配慮しつつ適切な料金設定が必要となるが、利用ポイント制や商店街との連携など、短時間駐輪に対応可能なきめ細かな料金設定や割引制度により、実質的な料金負担の軽減が必要である。

また、自転車の再配置も勘案した運用方法、ポート規模の確保とともに、自転車再配置の拠点となるポートを設ける必要がある。

このようなことを勘案すると、ICカードを利用した貸出し・返却システムが不可欠といえる。

5. 今後の展開

世田谷区は、これまで3箇所の駅でレンタサイクルポートを運営してきた実績があるが、今回の研究の成果を踏まえ、平成18年度に、桜上水駅と経堂駅においてコミュニティサイクルポートの開設を行った。

この開設に向けては、社会実験で得た利用者の声をシステムに生かすことは当然であるが、利用者の利便性、将来開設予定のポートとの互換性、さらには、懸案であるポート間の自転車の偏りへの対応なども勘案し、非接触タイプICカードを活用した自転車管理システムを導入した。

今後は、この2箇所のポートの利用実態を分析するとともに、放置自転車、南北交通問題などの課題解決に向けて、今回の研究で得た貴重なデータを十分活用し、新たなコミュニティサイクルポートの展開に結び付けていきたいと考えている。

参考文献

- ・「大都市部における自転車走行環境整備に関する研究」 財団法人地方自治研究機構 2004年3月