

鎌倉市におけるレンタサイクルの利用状況及び評価に関する研究 —回遊性を創出する自転車観光を目指して—

関東学院大学 学生員 ○西岡 力, 関東学院大学 非会員 菊池 幸恵

1. 研究の背景・目的

本研究は対象地を鎌倉市とする。鎌倉市は、歴史的建造物が多く存在し休日ともなれば多くの観光客が訪れる日本でも有数の観光地である。その一方で、観光目的の一つである歴史的建造物は、各地域に点在している。また、移動するにあたっては深刻な交通渋滞を抱えているため、回遊性が生まれにくく特定の場所に人が集中してしまう。

近年、観光地におけるこのような問題を解決する交通手段として、レンタサイクルを取り入れている地域が増えつつある。レンタサイクルは、自転車本来の機能性や現地においての第二の移動手段として利用できるなどといった利点がある。また、レンタサイクルを用いて回遊性を促し、地域活性の一つの計画という背景もある。しかし、こうした動きが国内の観光地で起きている中、レンタサイクルを取り巻く環境整備や行政の取り組みがいまだに不十分であると考えられる。

このような問題を解決するためにレンタサイクルを用いて、より広域的な周遊観光を促すことを目的とし、鎌倉市において回遊性を生み出すための一助とする。

そこで、本研究においてレンタサイクル利用空間及び利用状況、レンタサイクル利用者特性を明らかにし、利用者からみたレンタサイクルに関する利用評価を把握し、これらを踏まえレンタサイクルを取り巻く問題を明らかにすることを目的とする。

2. 研究及び調査の方法

対象地の選定を行い、レンタサイクル店の利用状況に関してレンタサイクル店にヒアリング調査を行う。利用空間は現地踏査により把握する。また、レンタサイクルの利用状況及び評価を利用者へのアンケート調査により明らかにする。これらの結果を元に分析、考察を行う。

3. 対象地の概要

鎌倉市は、1230 年頃になると全盛期を迎え、政治、軍事、外交、文化などあらゆる面で日本の中心地となった。鎌倉市の総面積は約 39.53 平方キロメートルであり総人口は 174,491 人(平成 22 年 9 月現在)である。また、年間観光客数は約 1,949 万人(平成 22 年 9 月現在)と多くの人が訪れる。この背景として、上記で述べたような歴史があり、今日でも中世の社会を支えた繁栄の歴史と華やかな文化を伝えている場所として多くの観光客が訪れる。図-1 は鎌倉市の位置及び主要な観光場所である寺社仏閣を示している。

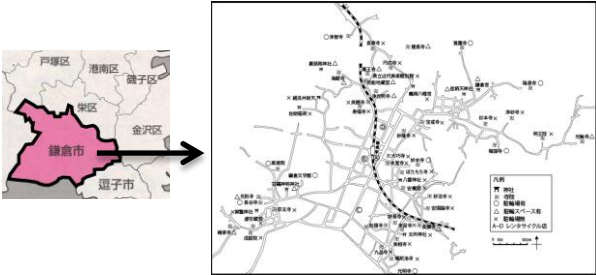


図-1. 鎌倉市の位置図及び主要な観光場所

4. 調査概要

鎌倉市における主要な観光場所とされている寺社仏閣全件の駐輪場に関する環境整備の状況について調査を行い、鎌倉市内に存在する 4 つのレンタサイクル店のうち、比較的利用者数が多く自転車の種類及び台数も豊富であるが、利用システムの異なるレンタサイクル A 店、B 店を対象とし、利用実態、店舗ごとのシステムの把握のためにヒアリング調査を行うことで利用空間及び利用状況を把握した。

これらで得られた情報をもとに、両店舗においてレンタサイクル利用者へのアンケート調査を表-1 で示す調査項目で実施した。

表-1. アンケート調査概要

実施日	2011年11月17日(木)、11月20日(日) 11月27日(日)、12月1日(木)		A店平日	A店休日	B店平日	B店休日
対象	レンタサイクルA店、B店利用者	配布数	25	80	10	20
質問事項	属性、利用目的、利用感想等	回収数	10	50	5	10
方法	対面式 サンプル数	回収率	40%	63%	50%	50%

キーワード：鎌倉市、レンタサイクル、回遊性、利用特性、利用評価

連絡先：〒236-8501 横浜市金沢区六浦東 1-50-1, 関東学院大学, TEL：045-786-5875, torii@kanto-gakuin.ac.jp

5. レンタサイクルの利用状況

5-1. レンタサイクルを利用する上での空間特性

表-2 は今回調査した寺社仏閣における駐輪場状況である。このことから、主な観光場所とされている寺社仏閣は全部で 53 件存在するが、駐輪場が用意されているのは 9 件しかなく、また、セットバック空地や駐車場の空地に駐輪できる寺社仏閣は 13 件存在していることがわかる。また、これら以外は歩道などに駐輪しているケースが見られた。

表-2. 寺社仏閣における駐輪場の有無

№	名所	所在地	駐輪場の有無/ 数量
1	光明寺	杉本通9-17-18	○/約10台
2	徳助稲荷	杉本通9-7-31	×
3	久保寺	杉本通9-18-14	×
4	栄徳寺	杉本通4-5-13	×
5	玉所神社	杉本通2-6-1	×
6	栄徳寺	杉本通2-8-19	×
7	長徳寺	杉本通2-12-17	△
8	妙長寺	杉本通2-7-41	×
9	馬場	杉本通2-12-13	×
10	宝徳寺	大町4-15	×
11	妙長寺	大町4-7-4	×
12	栄徳寺	大町3-1-22	×
13	八雲神社	大町1-11-22	×
14	成徳寺	大町1-12-11	×
15	妙長寺	大町1-15-1	○/約5台
16	本徳寺	小町1-12-12	×
17	大徳寺	小町1-2-28	×
18	妙長寺	小町2-17-20	×
19	宝徳寺	小町3-2-2	×
20	宝徳寺神社	二階堂14	△
21	徳富堂	二階堂154	△
22	宝徳寺	二階堂421	○/約20台
23	徳富堂	二階堂710	○/約15台
24	光徳寺	十一所733	△
25	明王院	十一所32	×
26	妙長寺	海蔵寺2-8-31	×
27	徳富堂	海蔵寺7-4	○/約15台
28	妙長寺	二階堂203	×
29	徳富八幡宮	堀ノ下1-31	×
30	妙長寺	堀ノ下1-7	×
31	長徳寺	堀ノ下1-18-3	×
32	徳富八幡宮	堀ノ下33	△
33	徳富堂	堀ノ下5-1	△
34	妙長寺	堀ノ下2-12-1	△
35	徳富堂	堀ノ下4-18-8	△
36	徳富神社	山ノ内157	×
37	徳富神社	佐野2-12-18	×
38	徳富神社	佐野2-22-10	×
39	山ノ内	山ノ内1543	×
40	山ノ内神社	山ノ内2-1	×
41	徳富堂	山ノ内9	△
42	長徳寺	山ノ内1503	×
43	妙長寺	山ノ内1492	○/約15台
44	成徳寺	徳富寺1-1-5	×
45	徳富神社	堀ノ下18-28	×
46	徳富神社	堀ノ下74-9	×
47	妙長寺	徳富寺3-6-7	△
48	長徳寺	長徳寺11-2	○/約5台
49	妙長寺	長徳寺3-7	△
50	妙長寺	長徳寺15-12	×
51	岩崎神社	長徳寺11-12-1	△
52	徳富堂	長徳寺1-3	○/約15台
53	長徳寺	長徳寺4-23	○/約10台

○:駐輪場有 Ⅹ:駐輪場無 △:駐輪場はないが駐輪スペース有

5-2. レンタサイクル店の利用概要

表-3 は両店舗の概要である。このことから、A 店は駅から徒歩 2 分程の位置に存在し、貸し出し自転車台数は 100 台であり、利用者には鎌倉市の観光マップを提供していることがわかる。一方、B 店は駅から徒歩 3 分程の位置に存在し、貸し出し自転車台数は約 30 台であり、推進ルートなどの提供は行っていない。しかし、自転車の種類が 3 種類ありどの年代の人にも利用しやすいものを提供していることがわかる。

図-2 は両店舗の利用きっかけである。このことから、A 店はホームページや雑誌等で事前に情報を得てから利用するというケースが全体の約 6 割であり、当日にお店を見つけて利用するというケースは全体の約 2 割であることがわかる。これは、お店自体の看板も大きく、駅等にもお店の位置情報や看板を掲げているためであると考えられる。B 店は友人・知人からといったケ

ースが多い。また、B 店にはホームページなどお店の情報発信が少ないためこのようになったと考えられる。

両店舗を比較してわかるように、貸出台数や種類によっても利用者数は異なってくるが、お店の位置や情報の発信によってその利用は大きく異なってくる。そのため、広告などお店の情報を発信し、利用しやすい環境を整えていく必要がある。

表-3. 両店舗の概要

	A店	B店
利用台数(平日)	約50台/日	約15台/日
利用台数(休日)	約180台/日	約50台/日
貸出台数	約100台/日	約30台/日
推進ルート	あり(マップ)	なし
自転車の種類	普通自転車/ アシスト自転車	普通自転車/ アシスト自転車/ 3段ギア自転車
最も利用される季節	春	春
料金1時間/円 (平日)	800/1150	500/800/500
(休日)	平日料金に 50円増し	800/700/800
(一日貸切)	1600/2400	-
駅からの距離	鎌倉駅東口から 徒歩約3分	鎌倉駅西口から 徒歩約3分

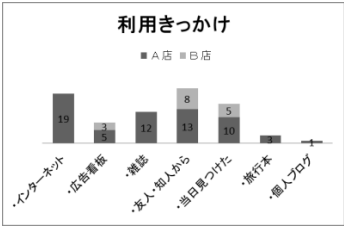


図-2. 両店舗の利用きっかけ

5-3. レンタサイクル利用者の特性および評価

5-3-1. レンタサイクル利用者全体の傾向

図-3 は調査期間のレンタサイクル利用者全体の割合である。このことから、レンタサイクル利用者の 10～20 代が約 5 割を占めていることがわかる。

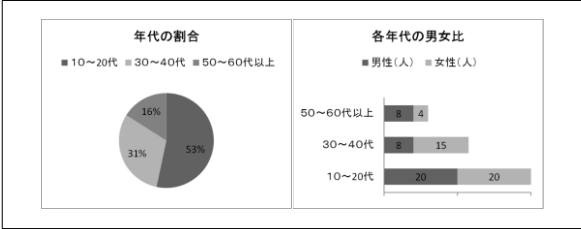


図-3. レンタサイクル利用者の年代の割合と男女比

5-3-2. 各質問項目を年齢別にみたレンタサイクル利用者の特性

図-4 は年代別にみたレンタサイクル利用回数をまとめたものである。このことから、初めてレンタサイクルを利用しているのは 10～20 代が多く、30 代以上は複数回利用している方が多いのがわかる。

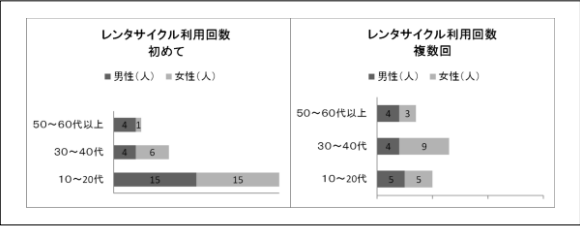


図-4. レンタサイクル利用の回数

図-5 はレンタサイクル利用時間である。このことから、3 時間以内での利用はどの年代も多く利用されているが、4 時間以上の利用は 10～20 代、30～40 代、中でも 10～20 代が多く利用していることがわかる。このことから、この回答結果には目的や体力的要因が関係していると考えられる。

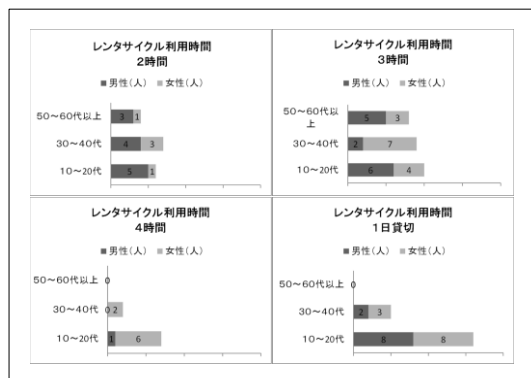


図-5. レンタサイクル利用時間

図-6 はレンタサイクルの利用目的(複数回答)である。このことから、「移動時間の短縮」の回答が 8 割と多く挙げられているのは 10～20 代であり、「観光地を多く回るため」と回答したのも 10～20 代が約 5 割であることがわかる。「公共交通が不便だから」の回答が約 6 割と多く挙げられているのは 30～40 代の女性であり、「友人・知人に誘われたから」と回答しているのは 10～20 代のみである。

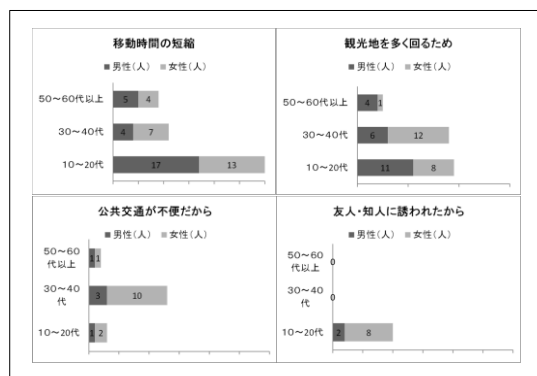


図-6. レンタサイクル利用目的

5-3-3. 各質問項目を年齢別にみたレンタサイクル利用者の評価

図-7 は年齢別利用評価(複数回答)である。このことから以下のようなことが考えられる。

「いつもの観光とは違う気分を味わえた」と回答した方は 10～20 代女性のうち約 7 割が挙げている。また、30～40 代女性の方も 6 割が挙げている。「多くの観光地を巡ることができた」と回答したのは、10～20 代男性

のうち 7 割が挙げている。また、30～40 代女性の方は 8 割が挙げている。30～40 代の女性に関しては、利用目的の公共交通が不便だからという回答が影響している可能性があり、実際に公共交通で巡るより多くの場所を訪れることができたという意見も比較的多く挙げられていた。「時間を有効に使えた」の回答は 10～20 代のうち約 8 割が挙げている。この回答からこの年代は移動における時間に重点を置いている可能性がある。

「いい運動になった」の回答は 30～40 代のうち約 8 割が挙げている。この回答からこの年代は移動における体験にも重点を置いている可能性がある。「予想したよりも移動が楽だった」の回答は 10～20 代のうち約 5 割が挙げている。「予想したよりも移動が辛かった」の回答は 30 代以上が同じであり、10～20 代は回答していない。この移動に関する回答は体力的要因が関係していると考えられる。「道がわからなかった」は、10～20 代女性のうち 2 割が回答している。「駐輪場所がわからなかった」の回答はどの年代も多くはないがやはり、寺社仏閣等の駐輪場の少なさが影響していると考えられる。「移動中に事故を起こさないか心配だった」という回答は、女性の約 5 割が挙げている。これは、知らない町を走行する不安と道が狭いという地形的要因だと考えられる。

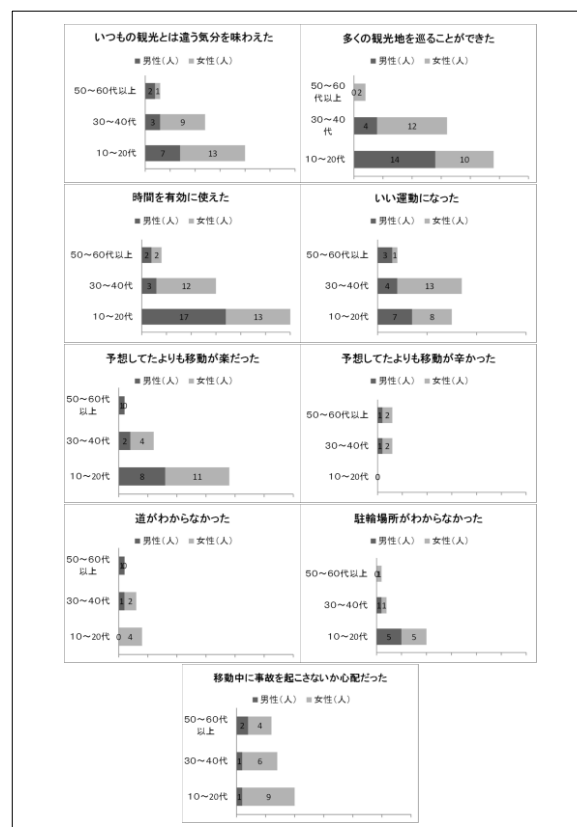


図-7. 年齢別にみたレンタサイクル利用評価

図-8 は年齢別にみた利用者側からの要望である（複数回答）。このことから以下のようなことが考えられる。

「利用料金を安くしてほしい」の回答では、10～20代男性のうち5割が挙げている。実際に鎌倉市内のレンタサイクル利用料金は、他の市で実施されているレンタサイクル利用料金よりも最大で約3倍も高い。「休憩施設やトイレ」と回答したのは10～20代の女性、30～40代の女性が挙げている。「駐輪施設」と回答したのは10～20代女性のうち4割が挙げている。30～40代は約2割、50～60代は約3割である。「案内表示や地図」と回答したのは30～40代女性のうち6割が挙げている。女性の回答が多い理由として、レンタサイクル利用者の評価で「道がわからない」といった回答も女性が目立っていたためであると考えられる。「自転車の種類・サイズの充実」と回答したのは50～60代が約2割である。「荷物預かりサービス」と回答したのは10～20代、30～40代の女性がともに約4割挙げている。この回答はどの年代も女性の割合が高い。これは、女性が比較的手荷物が多く、また、買い物をしてからレンタサイクルを利用するといった方がいるためこのサービスが求められていると考えられる。「自転車専用レーンの設置」と回答したのは10～20代女性のうち5割、30～40代も約5割、50～60代以上は約7割挙げている。また、この回答はどの年代も女性の回答率が高い。これは、レンタサイクル利用評価での回答であったように知らない道を走行するという不安と道が狭く車道を走行するのが怖いというような要因が考えられる。

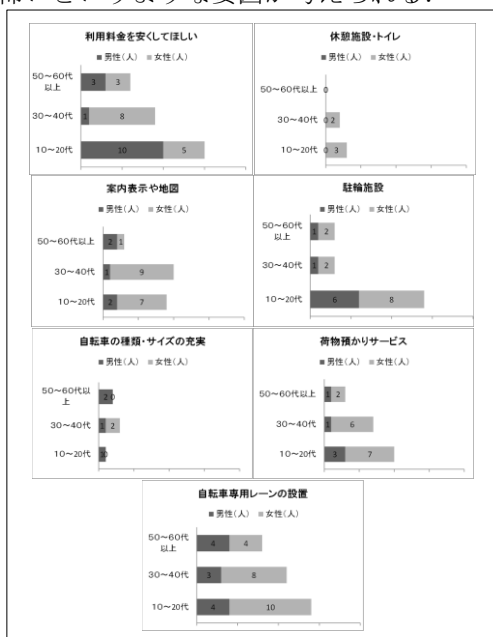


図-8. レンタサイクル利用者側からの要望

6. まとめ

今回、レンタサイクルを取り巻く空間の把握としては主要な観光場所とされている寺社仏閣に関してのみ調査を行った。調査結果としては、駐輪場所の数ならびに収容台数の少なさが目立ち、どの範囲が駐輪場なのかわからない寺社仏閣も存在した。

レンタサイクル利用状況に関しては、レンタサイクル店はお店のシステムだけでなく立地やインターネットなどによる情報提供によってもその利用は大きく異なることがわかった。

レンタサイクル利用者の特性や評価に関しては、レンタサイクル利用者は一様ではなく、利用する年代もしくは男女によって体力的要因があり、利用目的も異なってくるためそれぞれにあった対策が求められる。ソフトな面においては、荷物預かりサービスなどのレンタサイクル店のシステム、案内看板など利用中での設備を女性または高齢の方の多くが求めている。ハードな面においては、どの年代においても移動中に不安を抱えている方が多いため、自転車レーンの確保や駐輪施設の確保を行い解消していく必要がある。

7. 参考文献

1)鎌倉市HP

<http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/>

2)ゼンリン住宅地図 神奈川県鎌倉市

pp. 70-74/82-86/95-99/109-113/122-124 (2010. 10)

3)Mapion

<http://www.mapion.co.jp/>

4)有限会社鎌倉 Today :「おしえて鎌倉」Vol. 78

5)JR バステック株式会社レンタサイクル事業

<http://www.jrbustech.co.jp/business/kamakura.htm>
1

6)小向得あすか、伊藤香織：着地型観光の情報と空間体験—横浜における自転車観光の調査分析—、本建築学会大会学術講演梗概集（北陸）. F-1, pp.535-536, 2010