

近 畿 地 方 整 備 局
記 者 発 表

発表日時	平成14年3月28日 16:00
------	---------------------

件 名	阪神地区コミュニティサイクルシステム社会実験 の結果について
-----	-----------------------------------

概 要	国道43号・阪神高速道路神戸線環境対策連絡会議「発生交通量の低減ワーキンググループ（事務局 国土交通省近畿地方整備局）」は、国道43号周辺を含む阪神地区の環境改善を目指して社会実験「阪神地区コミュニティサイクルシステム」を実施したところでありますが、この度、実験後の参加モニターアンケート結果および実験利用実績等を取りまとめましたので発表いたします。
-----	---

取 り 扱 い	テレビ・ラジオ : _____ 新 聞 : _____
---------	--------------------------------

記 者 発 表	近畿建設記者クラブ（発表場所：近畿建設記者クラブ）
同時配布場所	大手前記者クラブ 兵庫県政記者クラブ 神戸市政記者クラブ 神戸海運記者クラブ、神戸民放記者クラブ、みなと記者クラブ所属で資料が必要な方は「近畿建設記者クラブの清水(06-6942-1141、内線2811)」に問い合わせ願います。

問い合わせ先	国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長 長谷川 朋弘 （内線 4251） 電話：06-6942-1141（代表）
--------	---

1. 実験の概要

国道43号・阪神高速道路神戸線環境対策連絡会議「発生交通量の低減ワーキンググループ（事務局 国土交通省近畿地方整備局）」は、平成13年11月4日から平成13年11月17日の2週間にわたり、阪神地区の31カ所の鉄道駅等にレンタサイクル駐輪場を設置して、各駐輪場間での利用・乗り捨てを自由にしたコミュニティサイクルシステムの社会実験を実施しました。

○実験の目的

- ・国道43号周辺を含む阪神地区の環境改善を目指して、自動車交通の公共交通機関等への転換を促進するため、端末交通機関としての自転車の有効性を検証
- ・自転車の新しい利用方法に対する満足度や課題を把握し、施策実施の可能性について基礎的な資料を収集

○実施機関

国道43号・阪神高速道路神戸線環境対策連絡会議
「発生交通量の低減ワーキンググループ」

経済産業省近畿経済産業局、国土交通省近畿運輸局及び近畿地方整備局、兵庫県、兵庫県警察本部、神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、阪神高速道路公団

○実験期間

平成13年11月4日（日）～平成13年11月17日（土）2週間

○実験方法等

実験開始前に実験参加モニターを募集

実験参加モニターは、下記の駅周辺等の31カ所に設置したレンタサイクル駐輪場で何回でも自転車の利用・返却が可能

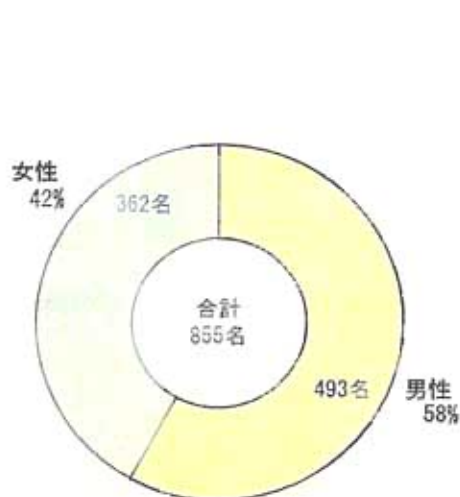
実験期間中の自転車のレンタル費用は無料



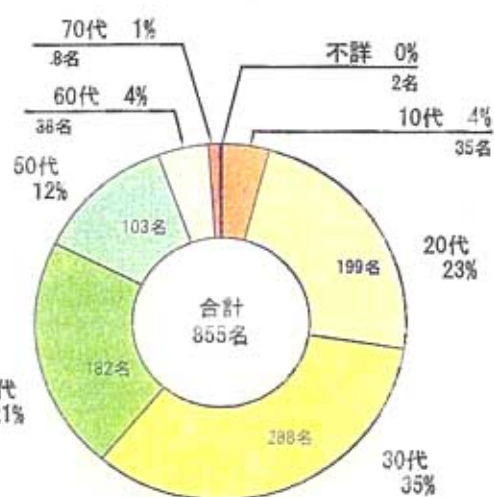
2. 実験参加モニター

- ・阪神地区コミュニティサイクルシステム社会実験の参加モニターを募集したところ 855 名の方から応募がありました。
- ・参加モニターの男女比率は6：4で、30歳代が約35%と最も多くなっています。また、職業別では会社員が61%と多く、居住地では、実験実施市域（大阪市、尼崎市、西宮市）居住者が85%を占めています。

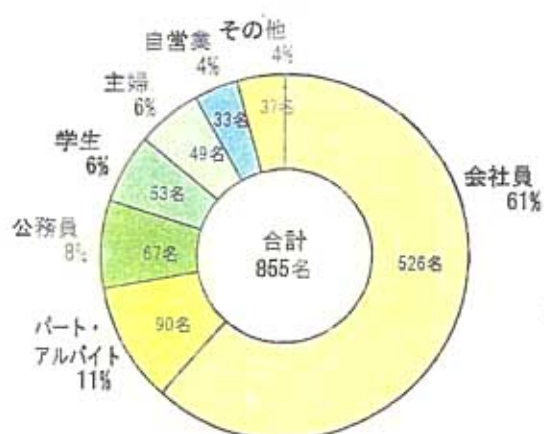
○実験参加モニター（855名）の属性



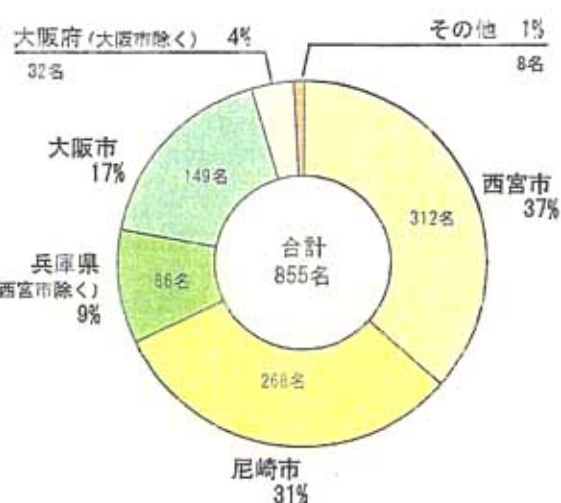
性別



年齢



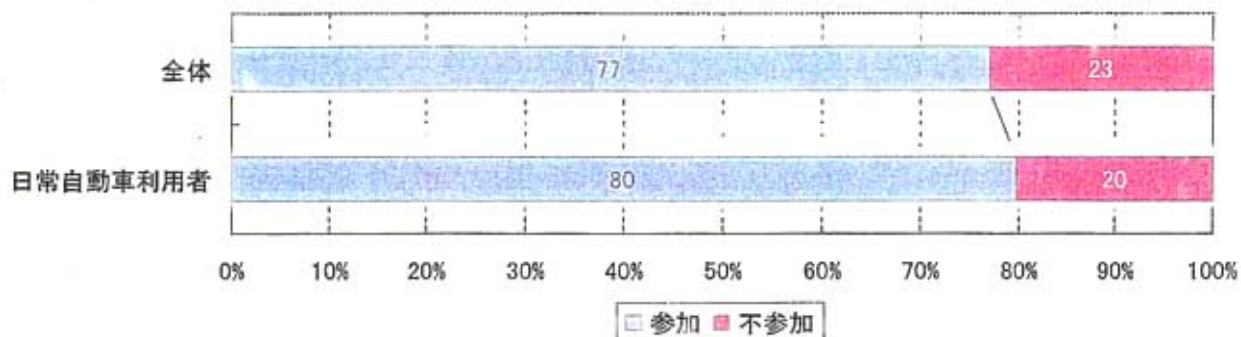
職業



居住地

- ・実験参加モニターの応募があった855名のうち、実際に実験参加したモニターは全体の約77%にあたる658名でした。
- ・また、実験参加モニター855名のうち、日常的に自動車を利用しているモニターは全体の約24%にあたる203名で、その中で実際に実験に参加したモニターは約80%にあたる162名でした。

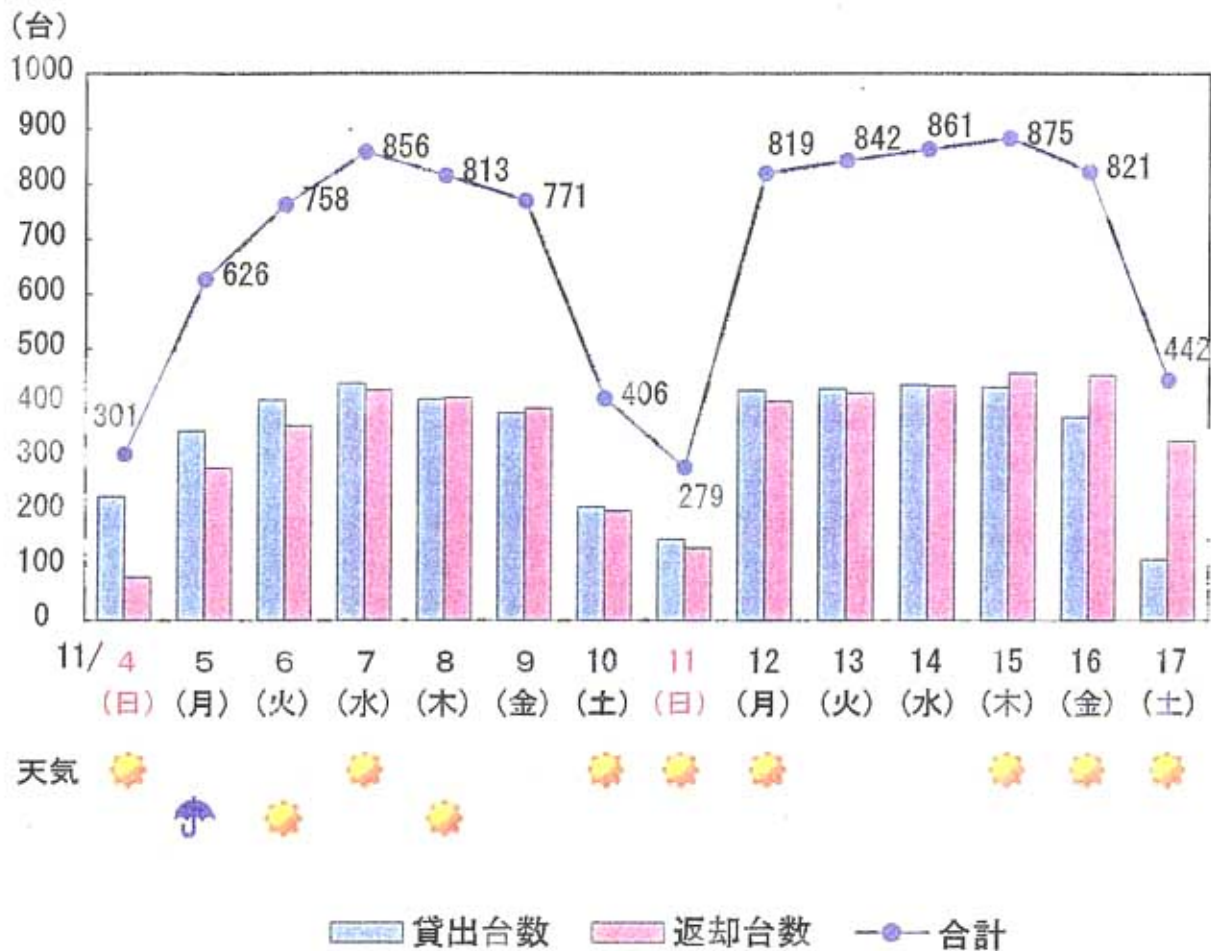
○実験の参加率（モニター応募数 全体：855名、日常自動車利用者数：203名）



3. 実験期間中の自転車利用台数

- ・ 2週間の実験期間中に、延べ9,470台の自転車の貸出・返却がありました。
- ・ 1日の自転車の平均貸出・返却台数は、平日で804台、土曜・日曜が 343台 (11/10、11/11の平均) でした。

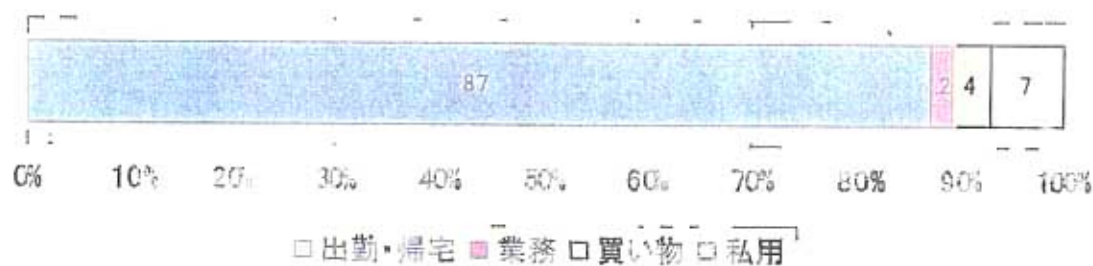
○実験期間中の自転車利用台数 (14日間合計: 9,470台)



4. 時間帯別自転車利用状況

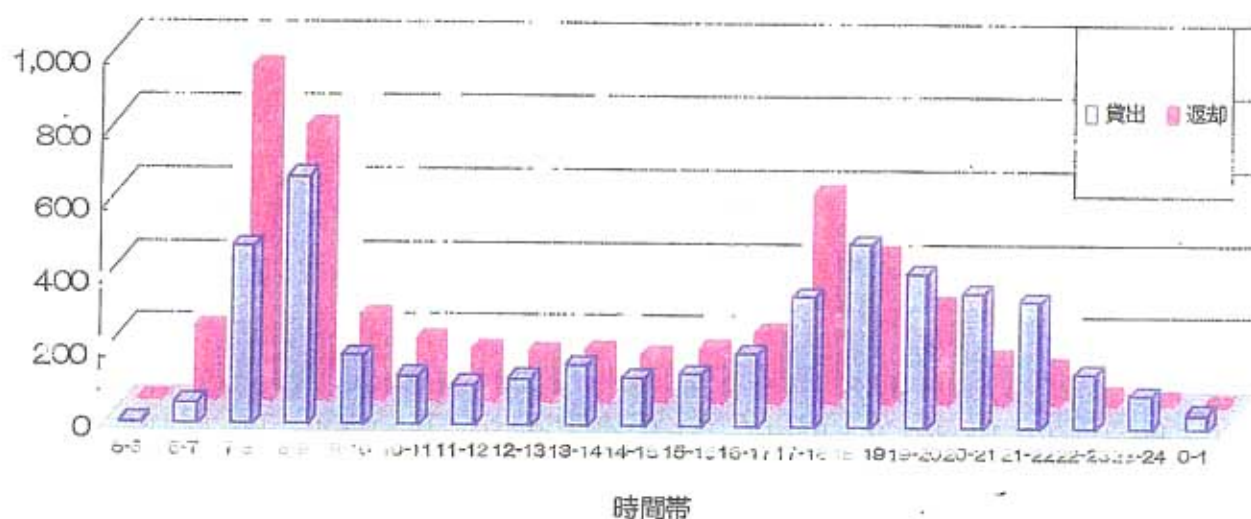
- ・自転車を貸し出す際に利用目的を調査したところ87%が通勤・通学・帰宅目的でした。
- ・また時間帯別に自転車の利用状況を見ると、貸し出し・返却ともに朝7時～9時、夕方5時～7時に利用のピークがありました。
- ・利用目的、利用時間帯から、多くのモニターが自転車を通勤目的として利用していたことがうかがえます。

○自転車利用時の目的（有効回答数：4,259）



○時間帯別 自転車利用状況（14日間累計）

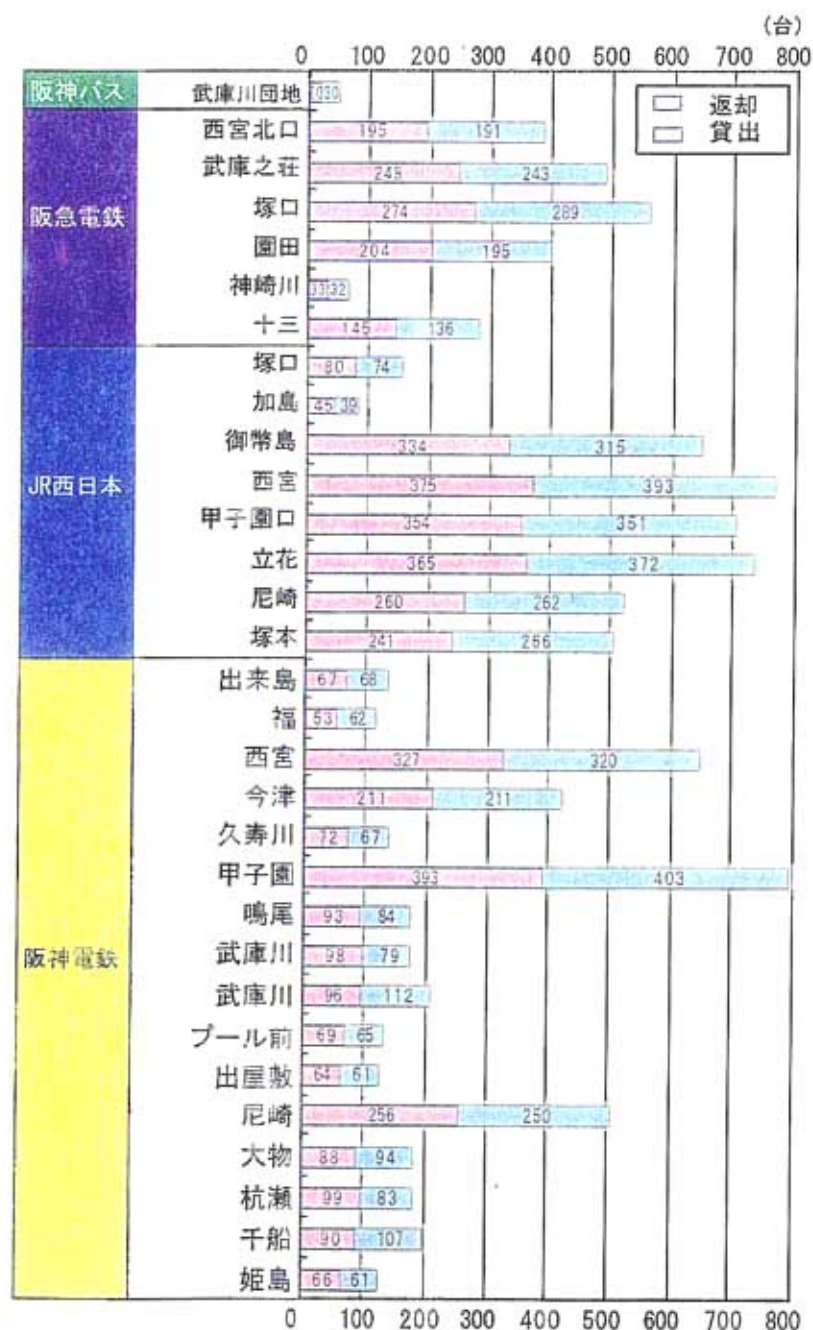
台数（台）



5. サイクルポート別自転車利用状況

- ・サイクルポートにより、利用台数に差が生じました。特に、阪神甲子園、JR西ノ宮、JR立花、JR甲子園口、阪神西宮、JR御幣島、阪急塚口駅の各サイクルポートで多数の利用がありました。

○サイクルポート別利用台数（14日間累計）

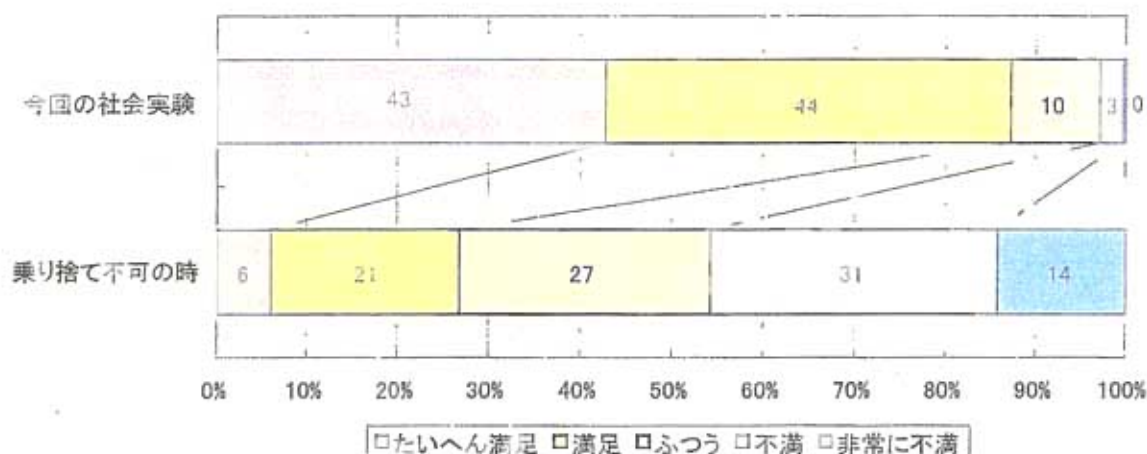


6. 実験評価

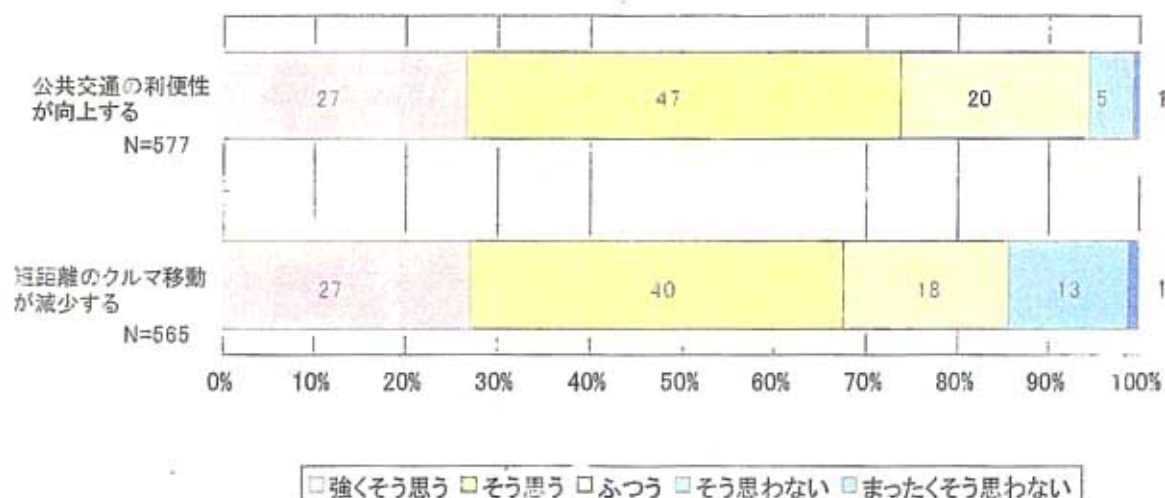
(1) アンケート調査結果

- ・実験後アンケートに回答していただいた方は、実験に参加したモニター658名の約88%にあたる581名でした。実験に対する総合的評価として、581名の約87%にあたる507名のモニターの方が、今回の実験について「大変満足」または「満足」と回答しています。
- ・一方、仮に今回の実験が乗り捨てできない通常のレンタサイクルの実験であった場合「たいへん満足」または「満足」と回答したモニターが約27%にとどまったことから、『乗り捨て型』利用に対する評価が高いことがわかりました。
- ・約7割の方が、「公共交通の利便性向上」や「短距離の車移動の減少」にコミュニティサイクルシステムが効果的（「強くそう思う」「そう思う」）と回答しています。

○ 満足度調査結果（有効回答数：581）

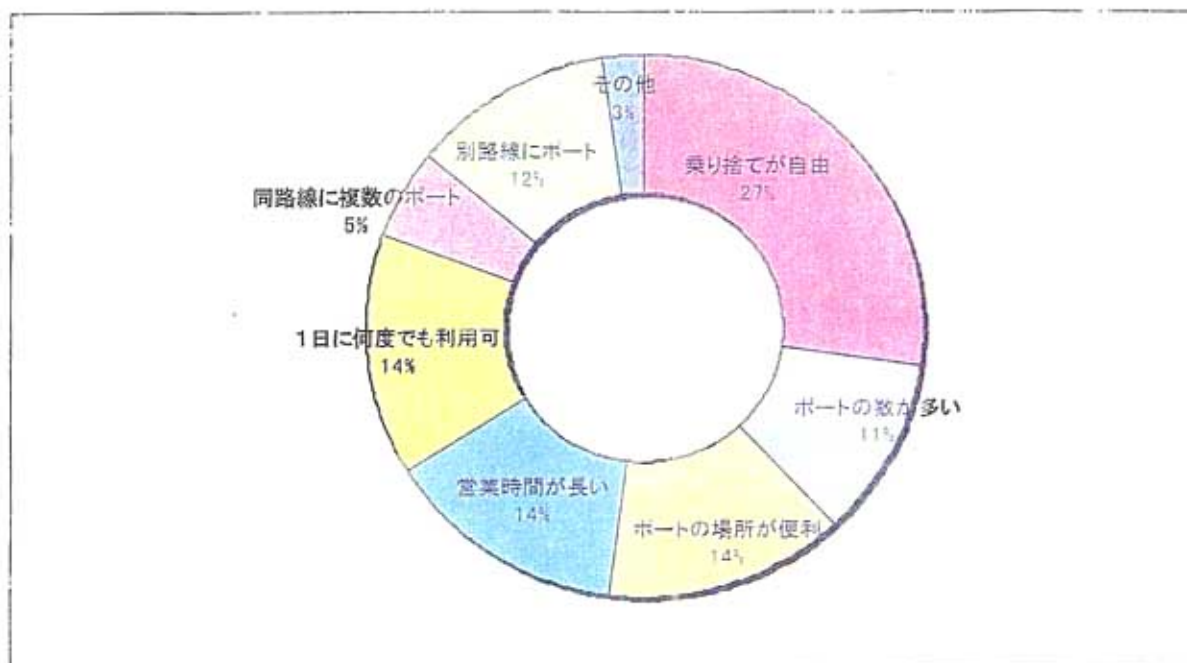


○ コミュニティサイクルシステムの効果

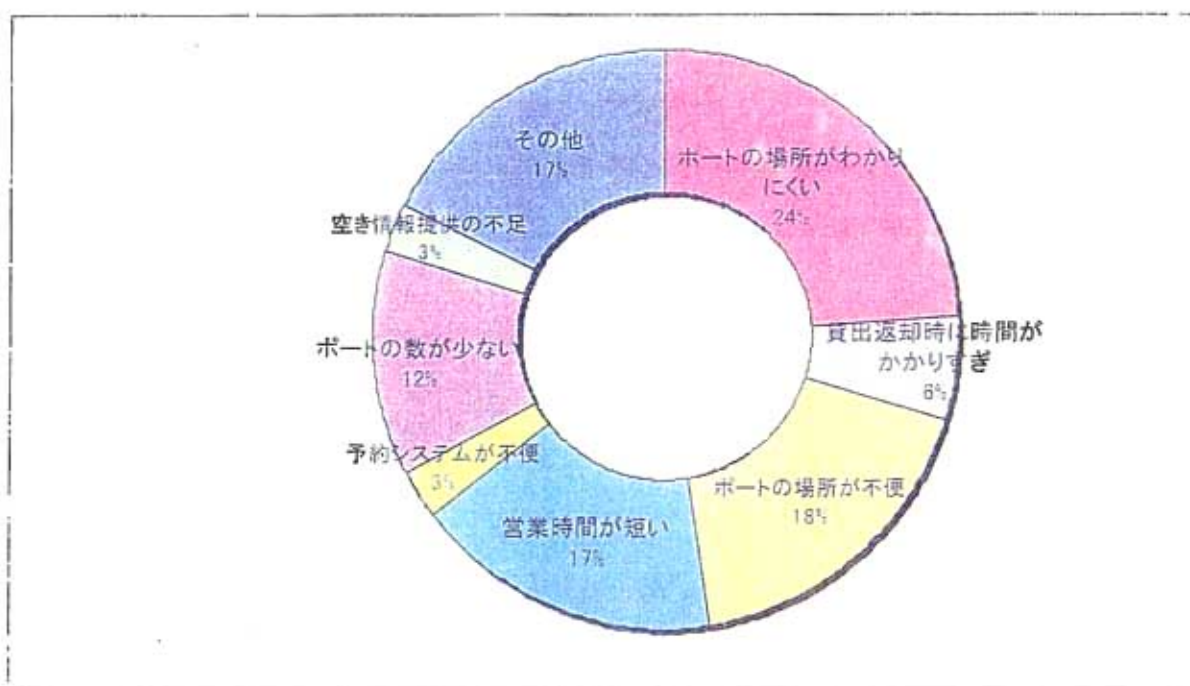


- ・「今回の実験でよかった点」の問いに対しては、「乗り捨てが自由」との回答が最も多く、ここでも「乗り捨て型」利用に対する期待の高さがうかがわれます。
- ・「今回の実験で悪かった点」の問いに対しては、「サイクルポートの場所がわかりにくい」、「サイクルポートの場所が不便」といった回答がありました。

○「今回の実験で良かった点（複数回答）」（有効回答数：1,619）

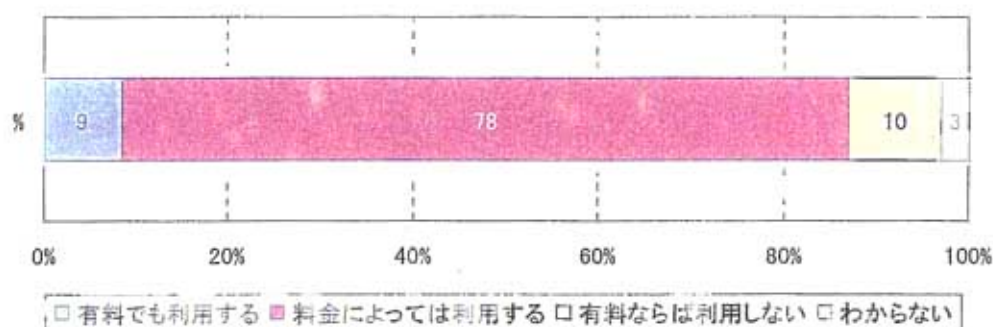


○「今回の実験で悪かった点（複数回答）」（有効回答数：952）

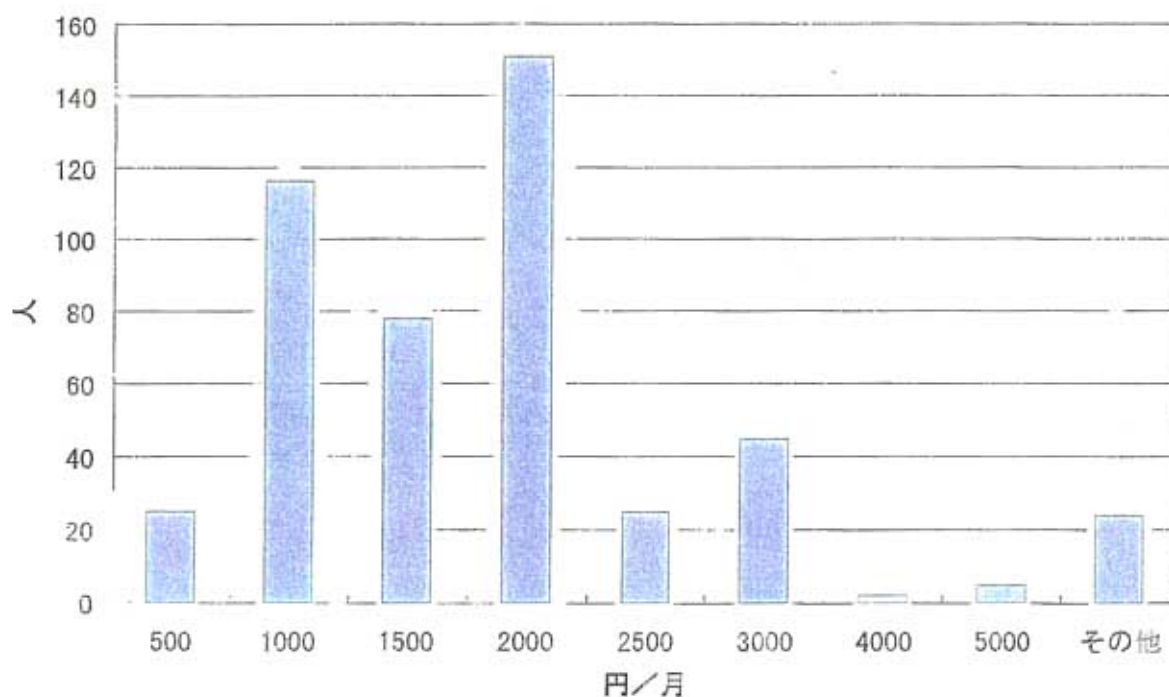


- ・今回の実験は利用料金を無料として実施しましたが、将来の有料化についての問いに対して、約85%のモニターが「有料でも利用」または「料金によっては利用」と回答しました。
- ・また、1ヶ月の利用料金に関する問いに対しては、1,000～2,000円の回答が多く、1ヶ月の駐輪場料金（1,500～2,500円程度）と同等またはそれよりも安価な料金設定が望まれています。

○有料化についての意向確認（有効回答数：574）



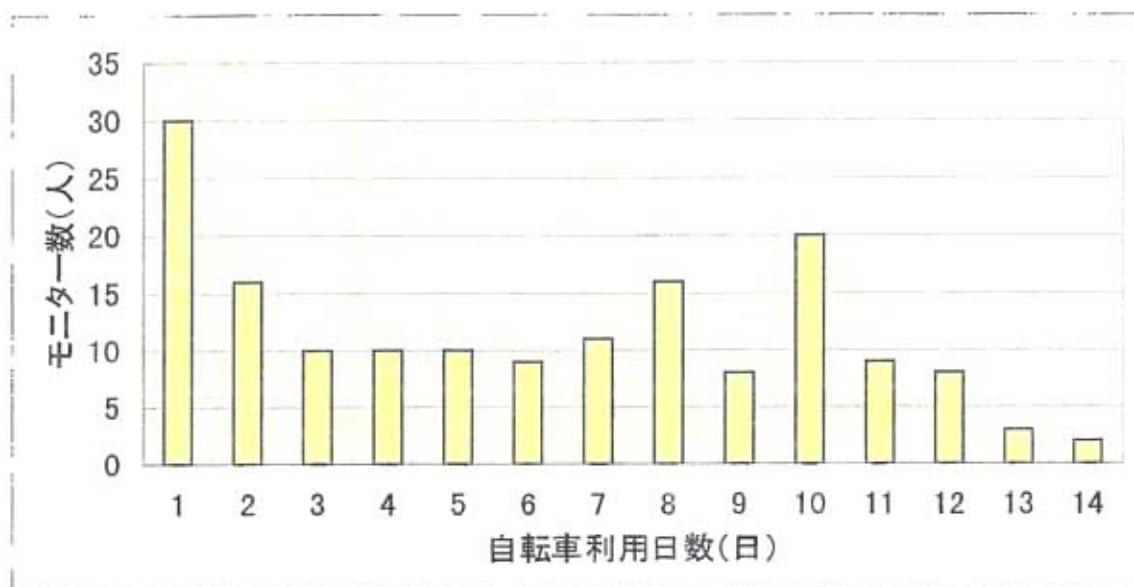
○1ヶ月の利用料金（有効回答数：475）



(2) 自動車利用の削減

- ・ 今回の実験で、日常的に自動車を利用しているモニターが自動車利用を止めて自転車を利用した「のべ利用日数」は975日でした。
- ・ 自動車利用を止めて自転車を利用したモニターが、その日は自動車を利用しなかったものと想定すれば、2週間の実験期間中に「のべ975台」の自動車利用を削減したことになります。

○自動車削減台数



のべ利用日数 = $\sum$ (自転車利用日数 × モニター数) → 自動車利用削減台数

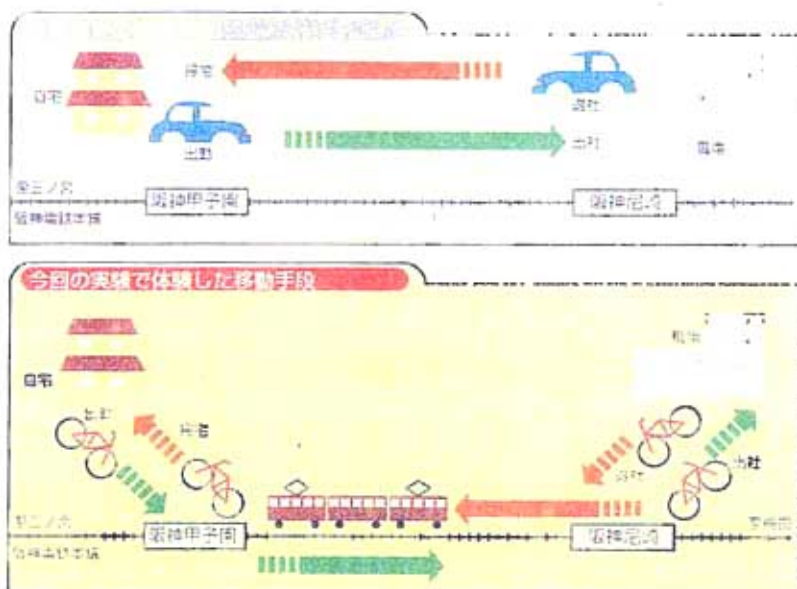
7. まとめ

- ・アンケート結果から、コミュニティサイクルシステム導入による公共交通の利便性向上や短距離のくるま移動減少に対する期待の高さが確認されました。
- ・自転車を活用した今回の試みに期待が寄せられた一因として、実験が行われた地域の地理的な要因（鉄道3路線が東西方向に並走しており、各路線間の離隔も1km～2kmと比較的近距离であったこと、平坦な地形で坂道が少なかったことなど）が考えられます。
- ・また、今回の社会実験では、自動車利用者が公共交通機関と自転車に転換し、自動車利用を削減する効果も見られ、その有効性が確認されました。
- ・今後は、コミュニティサイクルシステムのみならず、例えば路線バスの情報提供など路線バスの利便性を向上させる施策など、様々なTDM施策を組み合わせた総合的な道路交通施策について検討を進め、自動車交通から公共交通機関へ転換を促すことが沿道環境改善のために必要であると考えます。

参考資料：自転車の利用事例

- ・今回の実験でモニターの方々は様々な利用方法で自転車を活用しました。
- ・自動車通勤から自転車と公共交通機関での通勤に転換した体験事例1のケースでは公共交通機関等を利用した方が、乗換回数が多くなってしまいます。
- ・一方で、体験事例2のように、駐輪場から自宅に自転車に戻す必要がないことから乗換回数が少なくなる事例も見受けられました。

○体験事例1



○体験事例2

