サイクルシェアリングの利用実態調査
報告書

平成２２年３月

財団法人日本自転車普及協会

KEIRIN

この事業は、競輪の補助金を受けて実施したものです。

http://ringring-keirin.jp

【目次】

第１章　調査概要 3
1.1　調査の目的 4
1.2　調査背景 4
1.3　調査について 6
1.4　調査方法 7
1.5　配布数と回収数 8
1.6　調査に使用したアンケート票 9
第２章　調査結果（利用者編） 23
2.1　調査結果概要１　運営主体：柏市 24
2.2　調査結果概要２　運営主体：マンション管理組合 42
2.3　調査結果概要３　運営主体：阪急電鉄株式会社 58
第３章　調査結果（事業者編） 75
3.1　調査結果概要４　運営主体：自治体 77
3.2　調査結果概要５　運営主体：マンション 84
3.3　調査結果概要６　運営主体：民間事業者 85
3.4　ご協力いただいた団体様からの自由意見（自治体） 92
3.5　ご協力いただいた団体様からの自由意見（民間事業者） 94
サイクルシェアリング・ビジネスのためのマーケティング（文化女子大学 江戸克栄） 96
サイクルシェアリングの展望（東京大学 羽藤英二） 100
まとめ（財団法人 日本自転車普及協会） 103
第４章　資料編 104

第１章　調査概要

1.1　調査の目的

近距離交通手段としての自転車の優位性をＰＲして、ＣＯ２を排出しない、環境にやさしい移動手段としての自転車の活用を推進するため、全国各地の自治体及び民間事業者などを対象にサイクルシェアリングの実態を調査し、シェアリングの拡大手法を広く提案し、機械工業の振興に資する。

問題の解決に向けた提言を行うと同時に、現状のサービスを利用する可能性が高い顧客層も明らかにし、今後の自転車の更なる普及へ足掛かりとする。

1.2　調査背景

近年の自転車ブームの影響もあり、利用者が増加する一方で、十分な駐輪スペースが確保できなくなって、違法駐輪も増えてしまうという問題が浮上している。そこで、解決策の一つとして、サイクルシェアリングという手法が普及してきている。自転車の共同利用は、環境にもやさしく、一人あたりのコスト負担も低く済み、国や自治体も導入に向けて、積極的に支援や実験を行っている。

①自転車利用者の増加

近年の自転車ブームや環境問題への配慮もあり、自転車利用者は増加傾向にある。

全都道府県の自転車保有台数は、1998 年の 65,121,000 台から、2008 年の 69,099,000 台と、10 年間で 400 万台近く増えている。

（社団法人自転車協会調べ）

②放置自転車と駐輪スペース

利用者が増える一方で、十分な駐輪スペースが確保できなくなる問題が浮上している。都心部ではタワーマンションが増加し、世帯数と比例した数の駐輪スペースが確保されていない。また、自転車通勤の増加に伴い、駅周辺の放置自転車も増えている。これらの問題を解決するためにも、サイクルシェアリングが各地で導入されている。

③国をあげた取り組み

環境省では、『京都議定書目標達成計画』の一つにある、交通需要マネジメントの一環として、自転車の共同利用の導入を検討する為に 『都市型コ

ミュニティサイクル社会実験』を実施。㈱ＪＴＢ首都圏及び㈱ドーコンが、それぞれ実施主体として選定され、東京都千代田区、ＪＲ札幌駅等で、社会実験が行われている。

国土交通省では「環境的に持続可能な交通（EST)」モデル事業の一環として、2009 年 10 月から 12 月までの 3 カ月間、「サイクルシェアリング」の実証実験を実施した。1 台の自転車を利用時間の重ならない人同士で利用することにより、環境に優しい交通体系の普及や駐輪場スペースの確保をねらいとするもの。2008 年度も同様の実験をし、約 9 割が本格実施時の利用意向を示すなど高い評価を得た。静岡市は、国交省から EST モデル事業実施地域の選定を受け、2007 年度からモデル事業を通して交通面における環境負荷の低減に努めている。

※環境的に持続可能な交通（EST：Environmentally Sustainable Transport）

長期的視野に立って交通・環境政策を策定・実施する取組みは、運輸部門が地球・地域環境に及ぼす負荷の削減、とりわけ脱温暖化社会を目指した温室効果ガスの長期的・継続的な排出削減を目指すものであり、短期的には、京都議定書遵守のために政府が掲げる 2010 年度の温室効果ガス削減目標の達成を目指している。

1.3　調査について

サイクルシェアリングが普及して日常的に活用されるようになるには、今後、どのようなサービスや制度の構築、認知活動が必要なのかを把握するために、サイクルシェアリングを取り巻く環境について考察すると下記の様になる。

・運営は、自治体・民間・ＮＰＯなど、多岐にわたる
・運営主体が統一されていない為、利用料金、利用時間、自転車の品質もそれぞれ異なる
・運営主体によって、稼働率に大きな差が見られる

その３点から仮説を立てると下記の様になる。
・運営主体によってサービスが異なる為、利用方法、営業時間、設置場所が十分認知されていないのではないか
・乗りたくなる品質・デザインの自転車がないのではないか
・利用料金が高いのではないか

そこで、実際にサイクルシェアリングを利用する利用者を対象として調査を行い、意識やニーズを把握することと、サイクルシェアリングを管理・運営する事業者を対象として調査を行ない、集客方法、利用料、運営方法などを把握することを目的にアンケート調査を実施した。

それぞれをさらに細分化し幅広いニーズについて調査することを目的とする。

	運営主体	対象
利用者	自治体	自治体が実施･運営しているシステムを利用する利用者が対象
	マンション	マンションが運営しているシステムを利用する利用者が対象
	民間事業者	民間事業者が運営しているシステムを利用する利用者が対象
事業者	自治体	自治体としてシステムを実施･運営している自治体が対象
	マンション	マンションでシステムを実施･運営している事業者が対象
	民間事業者	システムを実施･運営している民間事業者が対象

1.4　調査方法

今回の調査は『サイクルシェアリングを利用している利用者』を対象にしたアンケート（調査Ａ）と『サイクルシェアリングを行っている事業者』を対象としたアンケート（調査Ｂ）と大きく分けて２つの調査を実施した。

【調査Ａ】

対象となる『サイクルシェアリングを利用している利用者』をさらに下記の様に３つのカテゴリを分けて調査を実施した。

①自治体が実施・運営しているシェアリングシステムを利用している利用者
②シェアリングシステムを導入しているマンションに居住し、実際に利用している住民
③民間事業者が実施・運営しているシェアリングシステムを利用している利用者

【調査Ｂ】

対象となる『サイクルシェアリングを行っている事業者』をさらに下記の様に３つのカテゴリに分けて調査を実施した。

①シェアリングシステムを管理・運営している自治体
②シェアリングシステムを導入し、居住者の利用を管理・運営している事業者
③シェアリングシステムを管理・運営している民間事業者

1.5　配布数と回収数

	調査対象	配布日時	配布数	回収数	配布方法
1	柏の葉キャンパス駅 レンタサイクル	平成 22 年 3 月 11 日（木） 7：00～16：00	42	20 (47.6%)	利用者へ直接配布
2	マンション運営の サイクルシェアリング	平成 22 年 3 月 26 日（金）	47	23 (48.9%)	利用者へ ポスティング
3	阪急レンタサイクル 高槻市駅	平成 22 年 3 月 12 日（金） 6：30～16：30	244	42 (17.2%)	利用者へ直接配布
合計			336	85	
4	自治体	平成 22 年 3 月 9 日（火）	101	38 (37.6%)	郵送配布
5	マンション	平成 22 年 3 月 9 日（火）	45	1 (2.2%)	郵送配布
6	民間事業者	平成 22 年 3 月 9 日（火）	169	38 (22.4%)	郵送配布
合計			315	77	

1.6　調査に使用したアンケート票

下記図の様に封入し、手渡しまたは郵送にて配布を実施した。

事業者向けアンケート票

利用者向けアンケート票

封入状態

封筒表面

封筒裏面

次ページより調査に使用した調査趣旨説明とアンケート調査票を示す。

「サイクルシェアリングに関する利用者意向調査」アンケートへのご協力のお願い

平成 22 年 3 月

財団法人 日本自転車普及協会

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は財団法人日本自転車普及協会の事業にご理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

自転車が果たす社会的な役割を広く一般に啓発することを目的として、広範囲な分野にわたる事業を行って参りましたが、このたび、活動の一環としまして「サイクルシェアリングに関する利用者意向調査」ということで、現在サイクルシェアリングを利用していらっしゃる方々に対して、アンケート調査を実施することと致しました。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、本アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようよろしくお願い申し上げます。

ご記入にあたって

・この調査票にご記入頂いた内容は全て統計的に処理しますので、個々の数値やご意見が公表されることは決してありません。また、本調査の目的以外に使用することも決してありません。
・お答えは同封の調査票に直接記入して下さい。
・ご記入いただきました調査票は封筒に入れ３月１５日（月）までにご投函くださるようにお願いいたします。
・ご返信頂いた方には抽選で 150 名の方に環境にやさしいエコバッグを差し上げます。当選は商品の発送をもって代えさせていただきます。
・当日消印まで有効です。

本調査は、（株）サーベイリサーチセンターに委託して実施いたします。

アンケート調査についてのお問い合わせ

本アンケート調査について不明な点がございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

・アンケートの趣旨について	財団法人 日本自転車普及協会 TEL：03（3586）3278 担当：神田　義谷　　井野　誠
・アンケートの設問内容について	株式会社 サーベイリサーチセンター TEL：03（3802）6781 担当：鈴木　賢

利用者用

（NO.　　－　　）

『アンケート調査票』

この度はアンケート調査にご協力頂きましてありがとうございます。設問をよくお読みになった上でご回答頂きまして、**3月１５日（月）まで**にご返信をお願い致します。**抽選で１50名の方に環境にやさしいエコバッグ**をお送りいたします。何卒宜しくお願い致します。

■ サイクルシェアリング（コミュニティサイクル）についてお尋ねします。

問１．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用する主な目的について教えて下さい。最も当てはまる番号を１つだけ選んで○印をつけて下さい。

１．通勤・通学　　２．買い物・食事　　３．仕事（営業・配達など）
４．サイクリング　　５．子供などの送迎　　６．娯楽・レジャー
７．その他（　　）

問２．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用する頻度について教えて下さい。平日と休日についてそれぞれ最も当てはまる番号を１つだけ選んで○印をつけて下さい。

【平日（月～金）】

１．ほぼ毎日利用している　２．週に３～４で利用している　３．週に１～２で利用している
４．月１回程度利用している　５．年１回程度利用している　６．平日はほとんど利用しない
７．その他（　　）

【休日（土・日・祝日）】

１．ほぼ毎日利用している　２．週に３～４で利用している　３．週に１～２で利用している
４．月１回程度利用している　５．年１回程度利用している　６．休日はほとんど利用しない
７．その他（　　）

問３．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用する主な利用区間と距離について教えて下さい。

利用区間　（　　）　～　（　　）
距離　約（　　）ｋｍ

問４．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用する時間について教えて下さい。最も当てはまる番号を１つだけ選んで○印をつけて下さい。

１．片道１０分以内　２．片道１０分～３０分程度　３．片道３０分～１時間程度
４．１時間以上　６．その他（　　）

問５．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用することが最も多い時間帯について教えて下さい。

午前・午後　（　　）時頃　～　午前・午後　（　　）時頃まで

問６．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を知ったきっかけについて教えて下さい。最も当てはまる番号を１つだけ選んで○印をつけて下さい。

１．職場	２．ポスティングのチラシなど	３．駅・公共施設のポスターなど
４．友人・知人から	５．駐車場や保管所を見て	６．街頭でのキャンペーン
７．インターネット		
８．その他（　　）		

問７．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）以外に利用しているシェアリングシステムがあれば当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．カーシェアリング
２．レンタカー
３．デマンドバス(※)
４．他のレンタサイクル
５．その他（　　）

※デマンドバス･･･利用者の希望に合わせて走行する新しい形態のバス。予め電話などで時間や場所を予約して乗車する。予約状況に応じて停車するバス停が変わるなど、これまでのバスとは異なった走り方をする。

問８．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用するうえで、どういった点が重要だと思いますか？各項目について当てはまる番号を１つずつ選んで○印を付けて下さい。

	非常にそう思う	←	どちらともいえない	→	全くそう思わない
・利用システムがわかりやすい・・・・・・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・CO２削減など環境面で役立つこと ・・・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・健康維持できること・・・・・・・・・・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・安価な料金・・・・・・・・・・・・・・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・自分で自転車を持たなくて良いこと・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・サイクルポートが便利な場所にあること・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・利用時間帯（24時間貸出・返却できる） ・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・自転車のデザインが良く乗りやすいこと・・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７
・その他（　　）・・	１	― ２ ― ３	― ４	― ５ ― ６	― ７

問９．自転車のシェアリングシステムについて不都合な点がありましたら、当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．自転車が自分の好きな時間に使えない場合がある
２．自分の自転車を所有したい
３．利用料金が高い
４．自転車のデザインが良くない
５．システム（料金体系、貸出・返却など）がわかりづらい
６．サイクルポートが少ない
７．サイクルポートの場所が不便である
８．その他（　　）

問１０．どうすればもっとサイクルシェアリングが普及すると思いますか？当てはまる番号を３つ選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．利用に応じた割引制度（サイクルシェアリング自体の利用料）
２．利用に応じた割引制度（電車・バスの利用料）
３．利用に応じた割引制度（周辺施設などの利用料）
４．利用に応じた割引制度（商店街・スーパーなどの割引）
５．利用に応じた割引制度（観光施設などの利用料）
６．利用に応じた減税制度
７．利用に応じたポイント制度
８．自転車専用道路などのインフラの拡充
９．サイクルポートの増加などの充実
１０．乗りやすい自転車の配備
１１．その他（　　）

問１１．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を利用するうえで、どういった点が満たされていると思いますか？各項目について当てはまる番号を１つずつ選んで○印を付けて下さい。

	非常に満たされている	←		どちらともいえない		→	全く満たされていない
・利用システムがわかりやすい・・・・・・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・CO２削減など環境面で役立つこと ・・・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・健康維持できること・・・・・・・・・・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・安価な料金・・・・・・・・・・・・・・・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・自分で自転車を持たなくて良いこと・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・サイクルポートが便利な場所にあること・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・利用時間帯（24時間貸出・返却できる） ・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・自転車のデザインが良く乗りやすい・・・・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７
・その他（　　）・・	１	― ２	― ３	― ４	― ５	― ６	― ７

■ 最後に、あなたご自身についてお尋ねします。

問１２．年齢について教えて下さい。

（　　）歳

問１３．性別について教えて下さい。

１．男性　　２．女性

問１４．ご職業について教えて下さい。

１．会社員　　２．公務員　　３．自営業
４．学生　　５．パート・アルバイト　　６．専業主婦
７．無職
８．その他（　　）

問１５．運転免許の有無について教えて下さい。

１．普通自動車　　２．普通自動二輪車　　３．原動機付自転車
４．持っていない
５．その他（　　）

問１６．自転車所有の有無について教えて下さい。

１．自分専用の自転車を持っている
２．家族と共有で持っている
３．友人と共有で持っている
４．持っていない

※問１６で「１．自分専用の自転車を持っている」、「２．家族と共有で持っている」、「３．有人と共有で持っている」と回答した方のみ、問１７についてお答え下さい。その他の方は、問１８へお進み下さい。

問１７．所有している自転車の種類を教えて下さい。

１．シティ車　　２．マウンテンバイク　　３．ロードレーサー
４．電動補助自転車　　５．小径車・折りたたみ自転車　　６．幼児同乗用自転車
７．その他（　　）

問１８．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）について、ご意見をお聞かせ下さい。

アンケートは以上になります。お答え忘れになったところがないか、もう一度ご確認の上、同封の返信用封筒にアンケート用紙を入れ、**３月１５日（月）まで**に投函して下さい。謝礼として**抽選で150名の方に環境にやさしいエコバッグ**をお送りいたしますので、下記にお名前とご連絡先をご記入下さい。何卒宜しくお願い致します。

※ご記入頂いた個人情報は謝礼をお送りする目的以外で使用することはございません。

※お一人様１回限りとさせて頂きます。

お名前	
ご連絡先	〒（　　）－（　　） TEL：　　（　　）

アンケートにご協力頂きまして、ありがとうございました。

「サイクルシェアリングに関する事業者意向調査」アンケートへのご協力のお願い

平成 22 年 3 月

財団法人 日本自転車普及協会

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は財団法人日本自転車普及協会の事業にご理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

自転車が果たす社会的な役割を広く一般に啓発することを目的として、広範囲な分野にわたる事業を行って参りましたが、このたび、活動の一環としまして「サイクルシェアリングに関する事業者意向調査」ということで、現在サイクルシェアリング事業を管理・運営してらっしゃる方々に対して、アンケート調査を実施することと致しました。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、本アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようよろしくお願い申し上げます。

ご記入にあたって

・この調査票にご記入頂いた内容は、今後の自転車の普及に寄与するために利用させていただきます。
・お答えは同封の調査票に直接記入して下さい。
・ご記入いただきました調査票は、同封の返信用封筒に入れ３月１５日（月）までにご投函くださるようにお願いいたします。
・ご返信頂いた場合は本調査の調査結果報告書を差し上げます。
・当日消印まで有効です。

本調査は、（株）サーベイリサーチセンターに委託して実施いたします。

アンケート調査についてのお問い合わせ

本アンケート調査について不明な点がございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

・アンケートの趣旨について	財団法人 日本自転車普及協会 TEL：03（3586）3278 担当：神田　義谷　　井野　誠
・アンケートの設問内容について	株式会社 サーベイリサーチセンター TEL：03（3802）6781 担当：鈴木　賢

※なお、本調査票は確認された企業名から住所を検索して送付しております。同名企業が他にある場合など、誤って送付されてしまった場合には、何卒ご容赦いただき本調査票の破棄をお願い致します。

事業者用

（NO.　　－　　）

『アンケート調査票』

この度はアンケート調査にご協力頂きましてありがとうございます。設問をよくお読みになった上でご回答頂きまして、**3月１５日（月）まで**にご返信をお願い致します。**本調査の報告書**をお送りいたします。何卒宜しくお願い致します。

■ サイクルシェアリング（コミュニティサイクル）についてお尋ねします。

問１．集客についてどのような媒体でPR、募集活動をおこなっていますか？当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．テレビＣＭ	２．ラジオＣＭ	３．駅・電車内のポスターや看板
４．新聞記事	５．新聞広告	６．雑誌広告
７．折込みチラシ	８．屋外の看板など	９．インターネットＨＰ・広告
１０．イベント開催	１１．店頭のポスター、パンフレット	
１２．その他（　　）		

問２．利用者の年齢層や性別などの属性についてお答え下さい。

【利用者数】

・登録者数　（　　）人
・１日の平均利用者数　（　　）人
・年間の平均利用者数　（　　）人

【利用者の男性・女性の比率】

・男性　約（　　）％
・女性　約（　　）％

【利用者の職業】（複数回答可）

１．小学生	２．中高生	３．大学生
４．社会人	５．主婦	６．高齢者
７．サラリーマン	８．観光客	
９．その他（　　）		

問３．利用料金についてお答え下さい。

【基本料金の有無】

１．ある　　２．ない

【時間ごとの利用料金など】

・（　　）分あたり　（　　）円
・（　　）時間あたり　（　　）円
・（　　）日あたり　（　　）円
・（　　）ヶ月あたり　（　　）円

【上記にあてはまらない場合】

※ご記入が難しい場合は、料金体系が記載されたパンフレットやカタログがあれば そちらをご同封の上ご返送下さいますようお願い致します。

問４．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）の運営方法についてお答え下さい。

１．有人での対応　　２．無人での対応

問５．取り扱っている自転車の種類と台数をお答え下さい。当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．シティ車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
２．マウンテンバイク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
３．ロードレーサー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
４．電動補助自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
５．小径車・折りたたみ自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
６．幼児同乗用自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
７．タンデム車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
８．子供用自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
９．放置自転車のリサイクル等多種・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台
１０．その他（　　）・・・・・・・・・・・・・・・　（　　）台

問６．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を導入した時期についてお答え下さい。

１．昭和　２．平成　（　　）年　（　　）月頃

問７．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を導入したきっかけについて、当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．採算性を確保できると判断したため
２．社会的ニーズの高まりを感じたため
３．環境保全活動へ寄与したかったため
４．住民の希望があったため（周辺住民・建物内居住者など）
５．売込みがあったため（自治体・民間企業など）
６．自転車を利用しやすい環境が整ってきたため（インフラ整備）
７．その他（　　）

問８．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）の導入・運営にあたり、手本とした管理者・運営者があればお答え下さい（自治体・民間企業など具体的に）。

問９．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）の導入・運営にあたり協力している自治体・民間企業があればお答え下さい。

例）○×市→（業務委託）→株式会社△□ など、運営者の全体像をご記入下さい。

問１０．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）の導入するために必要であった初期費用と運営費用がどのくらいかについてお答え下さい。

１．初期投資費用
約（　　）円程度

２．運営費用（ランニングコスト）
約（　　）円程度

問１１．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）の運営費用の内容・内訳についてお答え下さい。

１．利用料の料金収入から
２．実施主体からの補助
（実施主体の団体名など具体的に：　　）
３．実施主体以外からの補助
（実施主体以外の団体名などを具体的に：　　）
４．その他（　　）

問１２．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を管理・運営していくうえで、現在抱えている問題などがあれば、当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．人件費
２．自転車の維持メンテナンス費用
３．駐輪スペース
４．利用者のマナー
５．営業時間
６．ＰＲ費用
７．広告収入
８．自転車の盗難
９．利用者数が増えない
１０．その他（具体的に）
（　　）

問１３．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）を今後さらに普及・発展させ、規模を拡大させていくためには下記のどの点が改善されればよいとお考えでしょうか。当てはまる番号を全て選んで○印をつけて下さい。（複数回答可）

１．国・自治体などの補助金制度の拡充
２．人件費の削減
３．駐輪スペースの確保
４．利用者のマナーの向上
５．自転車道の整備
６．ＰＲ活動の強化
７．その他（　　）

問14．サイクルシェアリング（コミュニティサイクル・レンタサイクル）について、ご意見をお聞かせ下さい。

アンケートは以上になります。お答え忘れになったところがないか、もう一度ご確認の上、同封の返信用封筒にアンケート用紙を入れ、**3月15日（月）まで**に投函して下さい。謝礼として**本調査の報告書**をお送りいたしますので、下記にお名前とご連絡先をご記入下さい。何卒宜しくお願い致します。

※ご記入頂いた下記の連絡先は謝礼をお送りする目的以外で使用することはございません。

企業名・団体名	
部署名	
ご担当者名	
企業名・団体名の ご連絡先	〒（　　）－（　　） TEL：　　（　　）

アンケートにご協力頂きまして、ありがとうございました。

第２章　調査結果（利用者編）

2.1　調査結果概要１　運営主体：柏市

施設		駅駐輪場
場所		つくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅第一駐輪場
登録者数		約 50 名程度
1 日平均利用者		約 50～70 名程度
稼働時間		6:00～20:00
利用料金		
	一時利用（大人）	200 円
	一時利用（高校生以下）	100 円
	一月利用（大人）	2,000 円
	一月利用（高校生）	1,000 円
導入機種（台数）		
	放置自転車リサイクル	70 台
	電動補助自転車	12 台

平成２２年２月３日
都市計画部交通政策課

■レンタサイクル事業　一覧表

	管理者 運営者	利用方法	利用時間	利用料金 （円）	台数 （台）	実績 （1日平均・台）	備考
柏駅	交通施設課 シルバー人材センター	一時利用	6:00～22:00	200（大人） 100（高校生以下）	20	56.1	月利用の台数は登録者より算出
		一月利用	18:00～翌8:00 8:00～18:00	2,000（大人） 1,000（高校生以下）	50	94.1	
柏の葉キャンパス駅	都市振興公社 サイカパーキング	一時利用	6:00～20:00	200（大人） 100（高校生以下）	約 80	29.6	月利用の台数は登録者より算出
		一月利用	〃	2,000（大人） 1,000（高校生以下）		43.6	
柏たなか駅		一時利用	6:00～20:00	200（大人） 100（高校生以下）	約 15	－	H21.12 から開始
		一月利用	〃	2,000（大人） 1,000（高校生以下）		－	
あけぼの山農業公園	スポーツ課 都市振興公社	一時利用	9:00～17:00	無料	約 100	14.6	8月と12月から3月中旬まで休業
中央体育館	スポーツ課 あゆみの郷公社	一時利用	4月から9月 9:00～17:00 10月から11月 9:00～16:00	300（大人） 100（小額生以下）	50	13.0	4月から11月までの土日および祝日営業 夏休み，春休み期間は毎日（月曜日を除く）
道の駅しょうなん					47	3.1	
柏の葉キャンパス，柏たなか，柏，北柏駅	実証実験 都市振興公社	一時利用	6月から7月 6:00～18:00	300（大人） 150（高校生以下）	20	1.9	4箇所のおいて返却自由の相互利用による実証実験 他の場所への返却率 春：約 50%，秋：約 20%
			10月から11月 6:00～18:00	〃	58	3.1	

調査対象：柏の葉キャンパス駅レンタサイクル利用者

配布日　：平成 22 年 3 月 11 日（木）　7：00～16：00

調査方法：つくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅第一駐輪場にてレンタサイクルの利用者を対象にアンケート票を配布。その後、郵送にて回収。

配布数　：42 票
回収数　：20 票（回収率：47.6%）
属性　　：男性が 65.0%、女性が 35.0%となり、30 歳代の方が 35.0%と最も高い比率となっている。

○利用目的は、『通勤・通学』が 95.0%に達している。
○利用頻度は、平日は『ほぼ毎日利用している』が 85.0%、次いで『週に３～４で利用している』10.0%となっている。休日（土・日・祝日）は『休日はほとんど利用しない』が 55.0%、次いで『週に１～２で利用している』が 20.0%となっている。
○利用距離は、『1km～3km 未満』が 64.3%と最も多く、次いで『3km～5km 未満』が 21.4%となっている。
○利用時間は、『片道１０分～３０分程度』が 75.0%、『片道１０分以内』が 25.0%と約３０分以内の利用が全てを占めている。
○利用時間は、利用開始時間は『8 時台』が 65.0%、『9 時台』が 15.0%、『7 時台』と『10 時台』がともに 10.0%と 7 時台～10 時台の開始が全てを占めている。利用終了時間は『20 時台』が 45.0%、次いで『19 時台』が 25.0%となっている。
○サイクルシェアリングを認知したきっかけは『駐車場や保管所を見て』が 40.0%と最も多く、次いで『職場』が 30.0%となっている。
○サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムとしては『デマンドバス』が 1 票で、その他は利用が無しとなっている。
○サイクルシェアリングの不都合な点は、『その他』が 29.4%となっていて、自由意見として整備状況に関する意見が最も多くなっている。
○さらなる普及への意見としては、『利用に応じた割引制度（サイクルシェアリング自体の利用料)』が 25.5%、次いで『サイクルポートの増加などの充実』が 21.3%となっている。
○重要度と満足度については、どの項目も重要であり満足しているという結果となっているが、『自転車のデザインが良く乗りやすいこと』については関心が低く重要でないという結果となっている。

サイクルシェアリングを利用する主な目的について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　通勤・通学	19	95.0%
2.　買い物・食事	0	0.0%
3.　仕事（営業・配達など）	1	5.0%
4.　サイクリング	0	0.0%
5.　子供などの送迎	0	0.0%
6.　娯楽・レジャー	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	20	100.0%

サイクルシェアリングを利用する頻度について教えて下さい。

【平日（月～金）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	17	85.0%
2.　週に3～4で利用している	2	10.0%
3.　週に1～2で利用している	1	5.0%
4.　月1回程度利用している	0	0.0%
5.　年1回程度利用している	0	0.0%
6.　平日はほとんど利用しない	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	20	100.0%

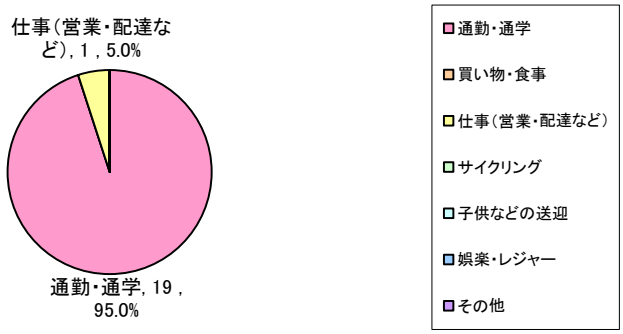
【休日（土・日・祝日）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	2	10.0%
2.　週に3～4で利用している	0	0.0%
3.　週に1～2で利用している	4	20.0%
4.　月1回程度利用している	1	5.0%
5.　年1回程度利用している	2	10.0%
6.　休日はほとんど利用しない	11	55.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	20	100.0%

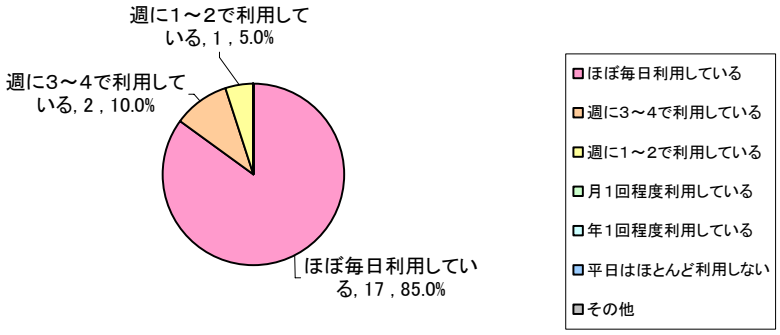
サイクルシェアリングを利用する距離について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　500m未満	0	0.0%
2.　500m～1km未満	0	0.0%
3.　1km～3km未満	9	64.3%
4.　3km～5km未満	3	21.4%
5.　5km～10km未満	2	14.3%
6.　10km以上	0	0.0%
合計	14	100.0%

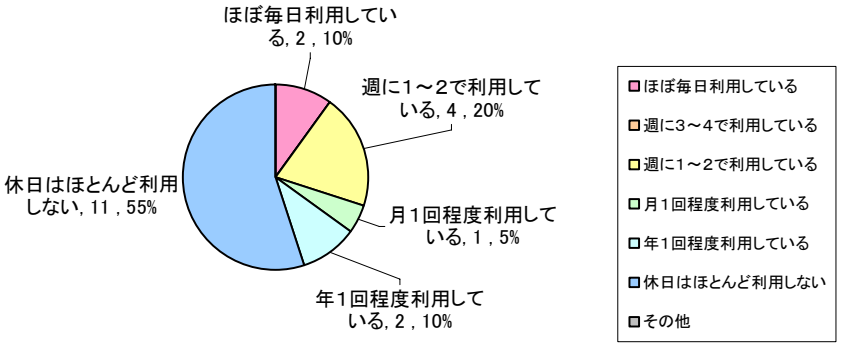
・主な利用目的



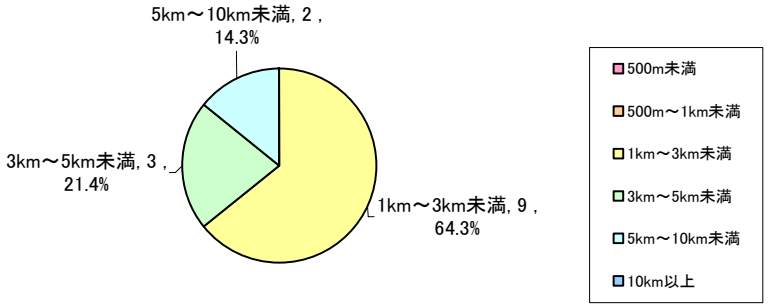
・利用頻度（平日）



・利用頻度（休日）



・利用距離



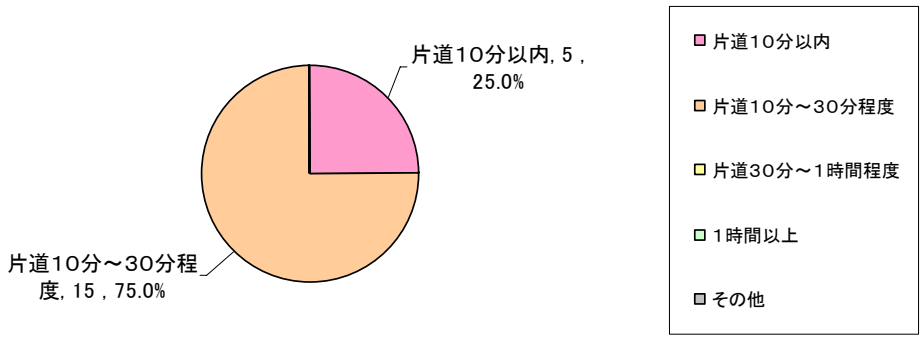
サイクルシェアリングを利用する時間について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　片道10分以内	5	25.0%
2.　片道10分～30分程度	15	75.0%
3.　片道30分～1時間程度	0	0.0%
4.　1時間以上	0	0.0%
5.　その他	0	0.0%
合計	20	100.0%

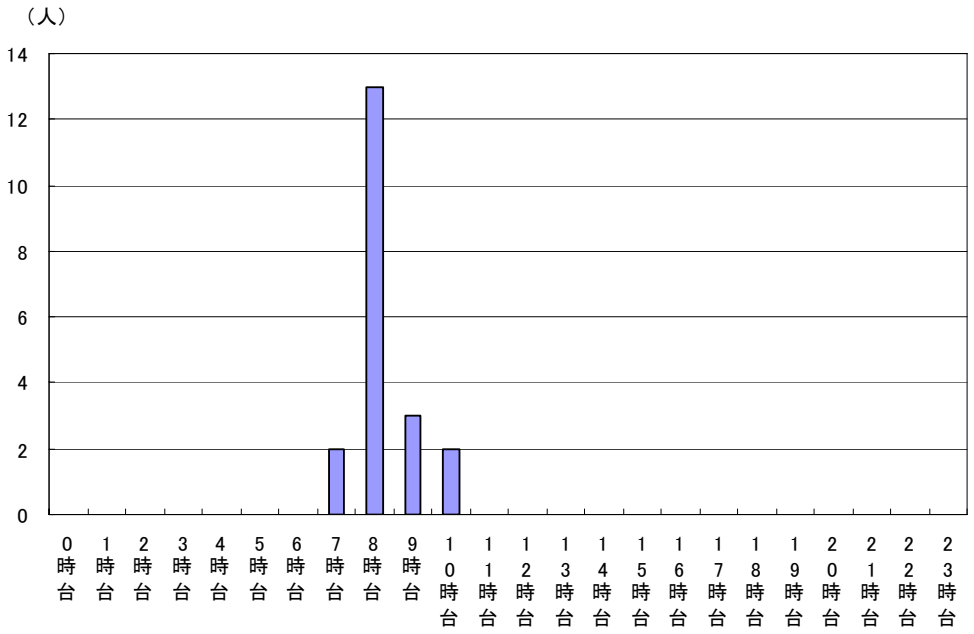
サイクルシェアリングを利用することが最も多い時間帯について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	2	10.0%
9.　8時台	13	65.0%
10.　9時台	3	15.0%
11.　10時台	2	10.0%
12.　11時台	0	0.0%
13.　12時台	0	0.0%
14.　13時台	0	0.0%
15.　14時台	0	0.0%
16.　15時台	0	0.0%
17.　16時台	0	0.0%
18.　17時台	0	0.0%
19.　18時台	0	0.0%
20.　19時台	0	0.0%
21.　20時台	0	0.0%
22.　21時台	0	0.0%
23.　22時台	0	0.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	20	100.0%

・利用時間


片道10分以内, 5 , 25.0%
片道10分～30分程度, 15 , 75.0%
片道10分以内
片道10分～30分程度
片道30分～1時間程度
1時間以上
その他

・開始時間


（人）
14
12
10
8
6
4
2
0
0時台
1時台
2時台
3時台
4時台
5時台
6時台
7時台
8時台
9時台
10時台
11時台
12時台
13時台
14時台
15時台
16時台
17時台
18時台
19時台
20時台
21時台
22時台
23時台

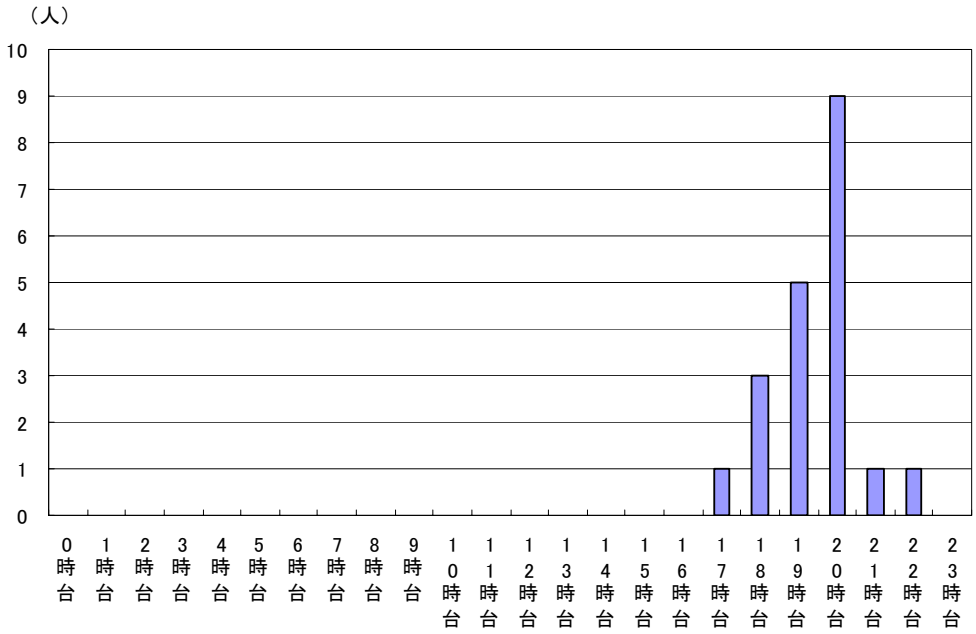
【終了時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	0	0.0%
9.　8時台	0	0.0%
10.　9時台	0	0.0%
11.　10時台	0	0.0%
12.　11時台	0	0.0%
13.　12時台	0	0.0%
14.　13時台	0	0.0%
15.　14時台	0	0.0%
16.　15時台	0	0.0%
17.　16時台	0	0.0%
18.　17時台	1	5.0%
19.　18時台	3	15.0%
20.　19時台	5	25.0%
21.　20時台	9	45.0%
22.　21時台	1	5.0%
23.　22時台	1	5.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	20	100.0%

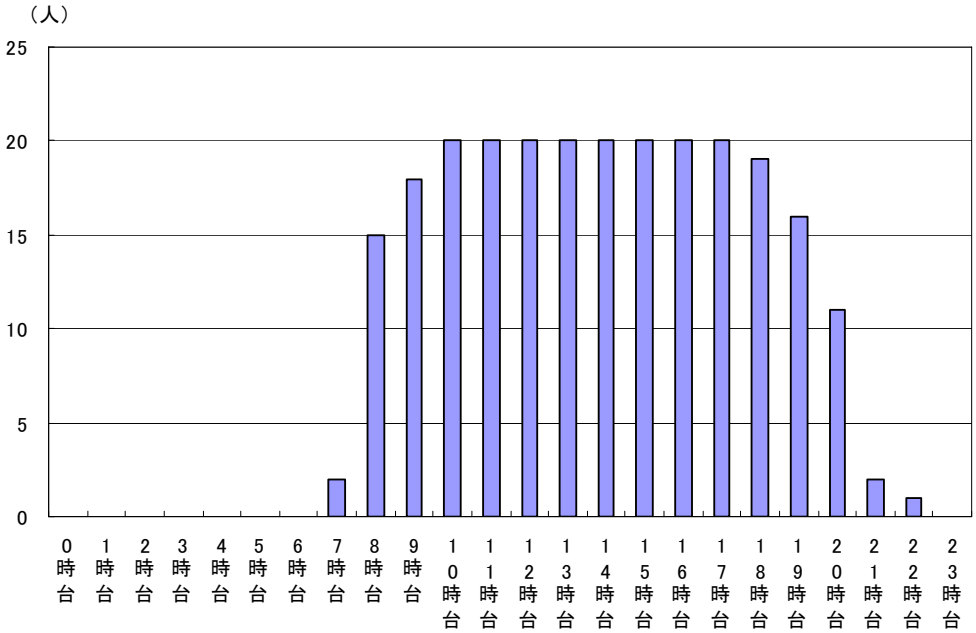
【利用時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	2	0.8%
9.　8時台	15	6.1%
10.　9時台	18	7.4%
11.　10時台	20	8.2%
12.　11時台	20	8.2%
13.　12時台	20	8.2%
14.　13時台	20	8.2%
15.　14時台	20	8.2%
16.　15時台	20	8.2%
17.　16時台	20	8.2%
18.　17時台	20	8.2%
19.　18時台	19	7.8%
20.　19時台	16	6.6%
21.　20時台	11	4.5%
22.　21時台	2	0.8%
23.　22時台	1	0.4%
24.　23時台	0	0.0%
合計	244	100.0%

・終了時間



・利用時間



※【開始時間】と【終了時間】から、その間は利用していると想定して利用時間を算出しグラフ化している。

サイクルシェアリングを知ったきっかけについて教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　職場	6	30.0%
2.　ポスティングのチラシなど	0	0.0%
3.　駅・公共施設のポスターなど	1	5.0%
4.　友人・知人から	4	20.0%
5.　駐車場や保管所を見て	8	40.0%
6.　街頭でのキャンペーン	0	0.0%
7.　インターネット	0	0.0%
8.　その他	1	5.0%
合計	20	100.0%

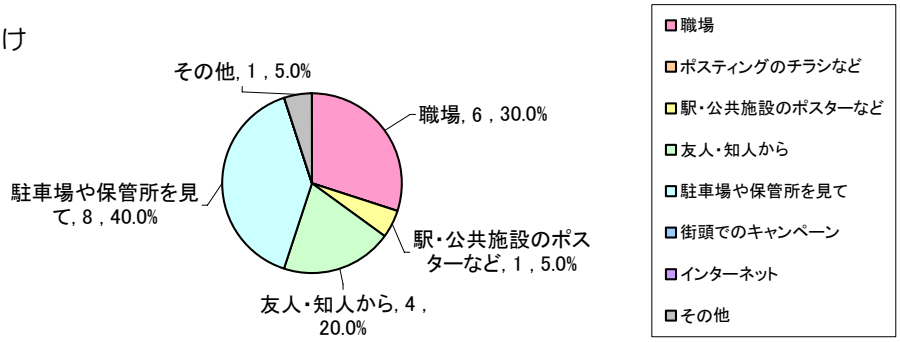
サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムがあれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　カーシェアリング	0	0.0%
2.　レンタカー	0	0.0%
3.　デマンドバス	1	100.0%
4.　他のレンタサイクル	0	0.0%
5.　その他	0	0.0%
合計	1	100.0%

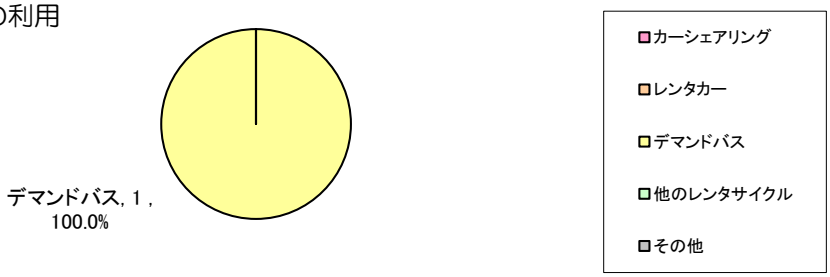
自転車のシェアリングシステムについて不都合な点があれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　自転車が自分の好きな時間に使えない場合がある	3	17.6%
2.　自分の自転車を所有したい	2	11.8%
3.　利用料金が高い	3	17.6%
4.　自転車のデザインが良くない	0	0.0%
5.　システム（料金体系、貸出・返却など）がわかりづらい	1	5.9%
6.　サイクルポートが少ない	3	17.6%
7.　サイクルポートの場所が不便である	0	0.0%
8.　その他	5	29.4%
合計	17	100.0%

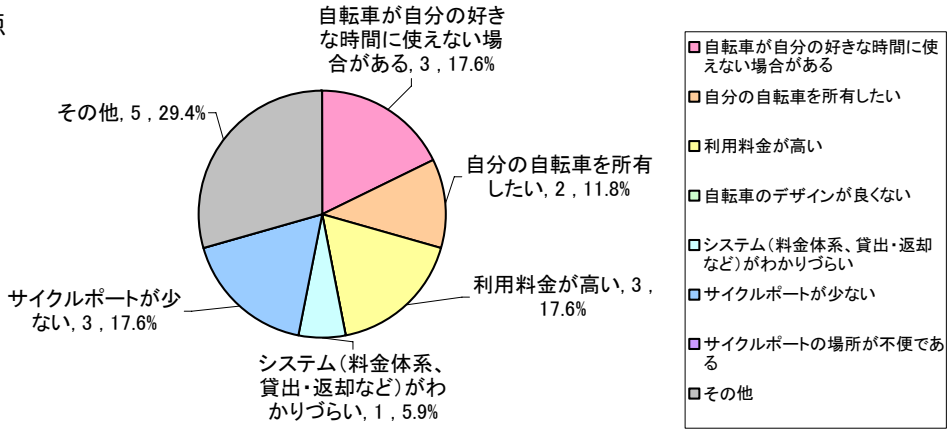
・利用のきっかけ



・他のシェアリングの利用



・不都合な点



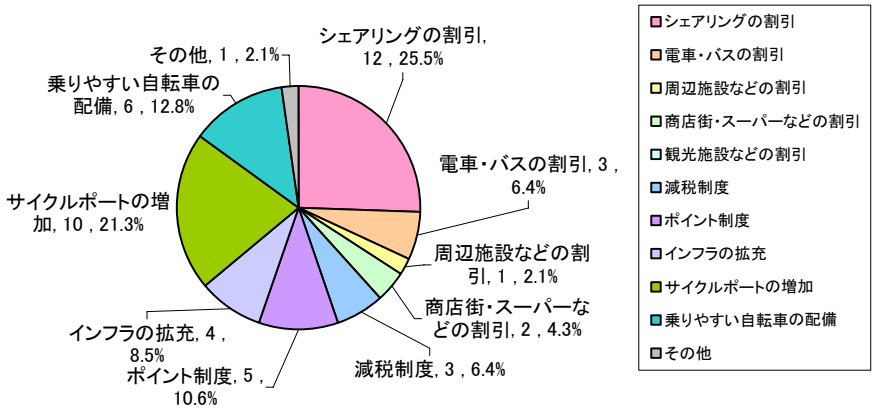
どうすればもっとサイクルシェアリングが普及すると思いますか？

選択肢	回答数	構成比
1.　利用に応じた割引制度（サイクルシェアリング自体の利用料）	12	25.5%
2.　利用に応じた割引制度（電車・バスの利用料）	3	6.4%
3.　利用に応じた割引制度（周辺施設などの利用料）	1	2.1%
4.　利用に応じた割引制度（商店街・スーパーなどの割引）	2	4.3%
5.　利用に応じた割引制度（観光施設などの利用料）	0	0.0%
6.　利用に応じた減税制度	3	6.4%
7.　利用に応じたポイント制度	5	10.6%
8.　自転車専用道路などのインフラの拡充	4	8.5%
9.　サイクルポートの増加などの充実	10	21.3%
10.　乗りやすい自転車の配備	6	12.8%
11.　その他	1	2.1%
合計	47	100.0%

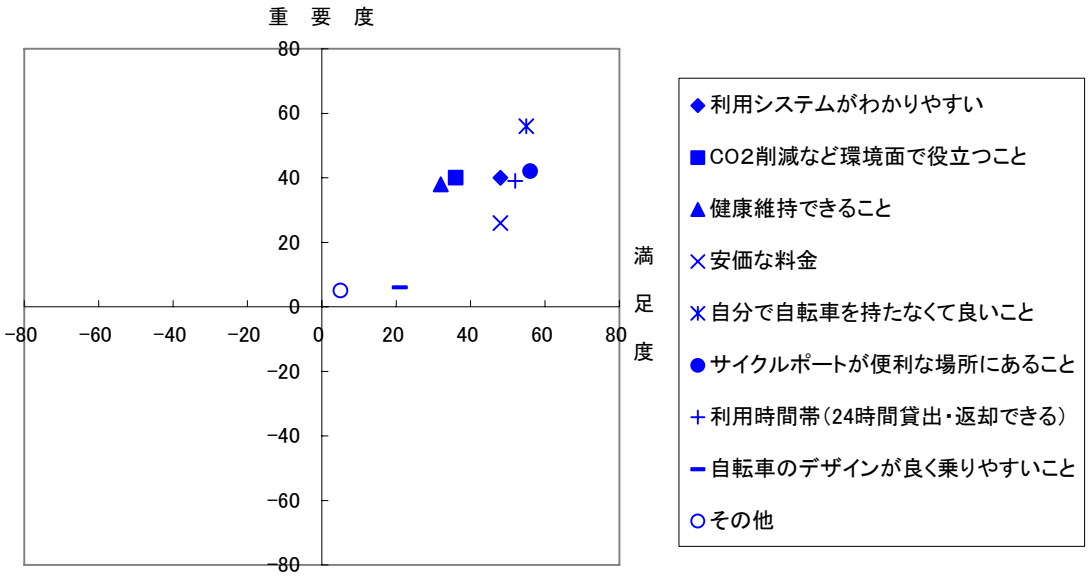
サイクルシェアリングを利用するうえでの重要度と満足度について教えて下さい。

選択肢	重要度	満足度
1.　利用システムがわかりやすい	48	40
2.　CO2削減など環境面で役立つこと	36	40
3.　健康維持できること	32	38
4.　安価な料金	48	26
5.　自分で自転車を持たなくて良いこと	55	56
6.　サイクルポートが便利な場所にあること	56	42
7.　利用時間帯（24時間貸出・返却できる）	52	39
8.　自転車のデザインが良く乗りやすいこと	21	6
9.　その他	5	5
合計	353	292

・普及について



・重要度と満足度



年齢

選択肢	回答数	構成比
1.　10歳代	0	0.0%
2.　20歳代	3	15.0%
3.　30歳代	7	35.0%
4.　40歳代	3	15.0%
5.　50歳代	4	20.0%
6.　60歳代	2	10.0%
7.　70歳代	0	0.0%
8.　80歳以上	0	0.0%
9.　無回答	1	5.0%
合計	20	100.0%

性別

選択肢	回答数	構成比
1.　男性	13	65.0%
2.　女性	7	35.0%
合計	20	0.0%

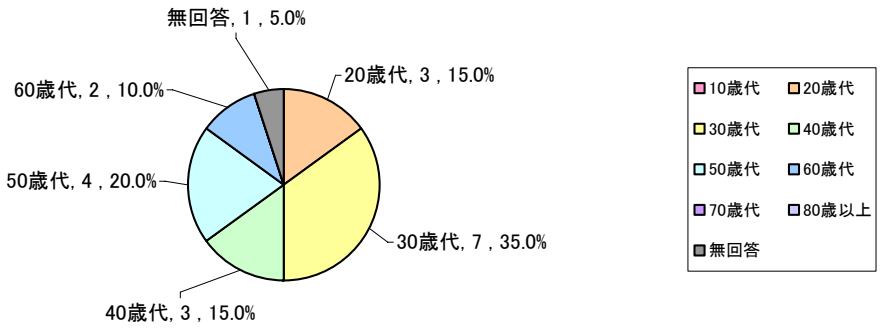
職業

選択肢	回答数	構成比
1.　会社員	15	75.0%
2.　公務員	2	10.0%
3.　自営業	0	0.0%
4.　学生	0	0.0%
5.　パート・アルバイト	1	5.0%
6.　専業主婦	0	0.0%
7.　無職	0	0.0%
8.　その他	2	10.0%
合計	20	100.0%

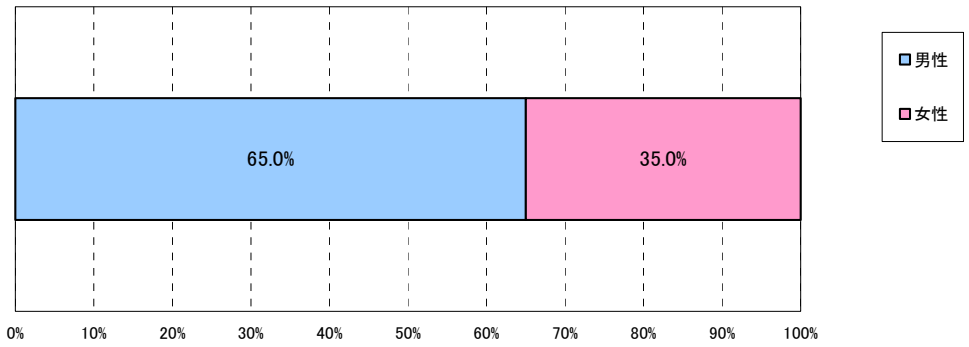
運転免許の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　普通自動車	17	77.3%
2.　普通自動二輪車	2	9.1%
3.　原動機付自転車	1	4.5%
4.　持っていない	2	9.1%
5.　その他	0	0.0%
合計	22	100.0%

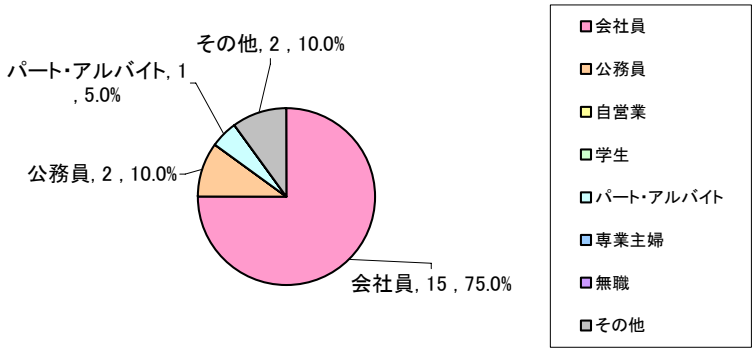
・年齢



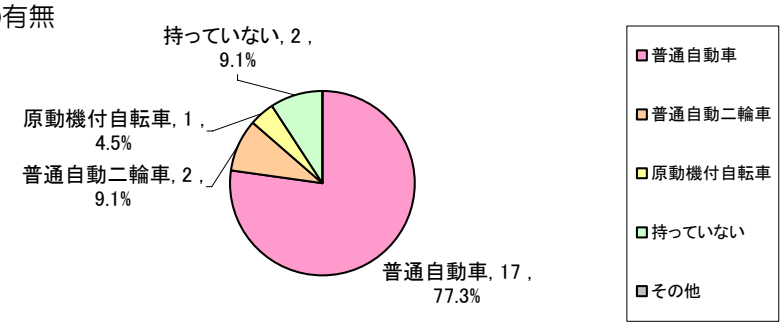
・性別



・職業



・運転免許の有無



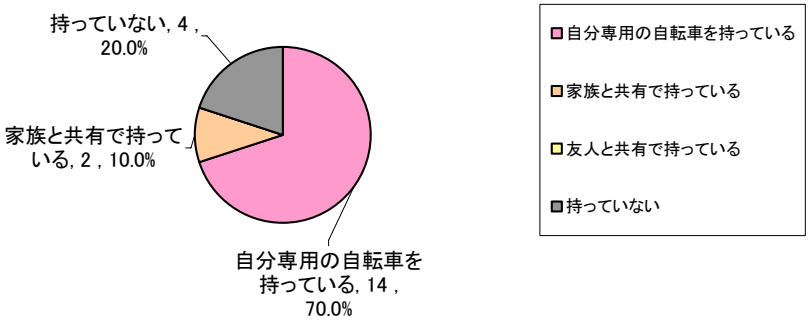
自転車所有の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　自分専用の自転車を持っている	14	70.0%
2.　家族と共有で持っている	2	10.0%
3.　友人と共有で持っている	0	0.0%
4.　持っていない	4	20.0%
合計	20	100.0%

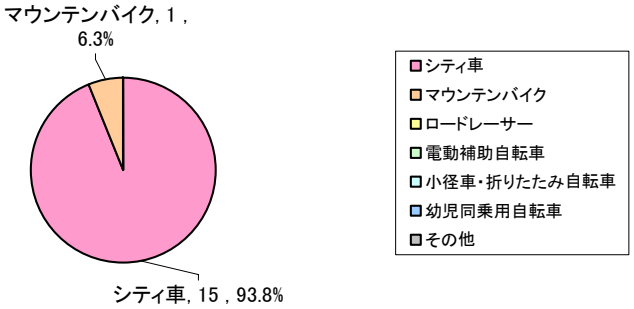
所有している自転車の種類

選択肢	回答数	構成比
1.　シティ車	15	93.8%
2.　マウンテンバイク	1	6.3%
3.　ロードレーサー	0	0.0%
4.　電動補助自転車	0	0.0%
5.　小径車・折りたたみ自転車	0	0.0%
6.　幼児同乗用自転車	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	16	100.0%

・自転車の所有



・所有自転車の種類



2.2　調査結果概要２　運営主体：マンション管理組合

施設	マンション内で運営のシェアリングシステム
場所	都内　複数路線乗入駅より徒歩３分
戸数	約 420 戸（地上 40 階程度のタワーマンション）
登録者数	47 名
1 日平均利用者	10 名
稼働時間	24 時間
利用料金	年間 3,000 円
導入機種（台数）	
シティ車	8 台
電動補助自転車	12 台

※ご協力頂いたマンション様、管理組合様の御希望によりお名前は伏せております。
写真は当該マンションにシステムを供給している株式会社フルタイムシステム様より
ご提供頂きました。

調査対象：対象マンションサイクルシェアリング利用者
配布日　：平成 22 年 3 月 26 日（金）
調査方法：対象マンションにお住まいで、マンションで管理運営されているサイクルシェアリングを利用している方へアンケート票を配布。その後、郵送にて回収。
配布数　：50 票
回収数　：23 票（回収率：46.0%）
属性　　：男性 52.2%、女性 47.8%とほぼ同じ比率となっている。40 歳代の方が 30.4%、次いで 30 歳代、60 歳代の方が 21.7%となっている。

○利用目的は、『娯楽・レジャー』が 34.8%に達している。
○利用頻度は、平日は『月１回程度利用している』が 26.1%、次いで『平日はほとんど利用しない』が 21.7%となっている。休日（土・日・祝日）は『月１回程度利用している』が 43.5%に達している。
○利用距離は、『1km～3km 未満』が 50.0%に達している
○利用時間は、『片道１０分～３０分程度』が 43.5%、『片道３０分～１時間程度』が 30.4%とあわせて 73.9%を占めている。
○利用時間は、利用開始時間は『13 時台』が 17.4%ともっとも多く、利用終了時間は『17 時台』が 30.4%、次いで『18 時台』が 21.7%となっている。
○サイクルシェアリングを認知したきっかけは『その他』が 47.8%と最も多く、自由回答には『マンションの中での広報活動』という意見が大半を占める。
○サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムとしては『レンタカー』が 75.0%に達している。
○サイクルシェアリングの不都合な点は、『自転車のデザインが良くない』が 33.3%となっている。
○さらなる普及への意見としては、『サイクルポートの増加などの充実』と『乗りやすい自転車の配備』が共に 21.2%となっている。
○重要度と満足度については『自分で自転車を持たなくて良いこと』と『利用時間帯（24 時間貸出・返却できる）』が重要であり、利用していて実際に満足している結果となっている。

サイクルシェアリングを利用する主な目的について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　通勤・通学	3	13.0%
2.　買い物・食事	7	30.4%
3.　仕事（営業・配達など）	0	0.0%
4.　サイクリング	3	13.0%
5.　子供などの送迎	1	4.3%
6.　娯楽・レジャー	8	34.8%
7.　その他	1	4.3%
合計	23	100.0%

サイクルシェアリングを利用する頻度について教えて下さい。

【平日（月～金）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	1	4.3%
2.　週に3～4で利用している	4	17.4%
3.　週に1～2で利用している	4	17.4%
4.　月1回程度利用している	6	26.1%
5.　年1回程度利用している	2	8.7%
6.　平日はほとんど利用しない	5	21.7%
7.　その他	1	4.3%
合計	23	100.0%

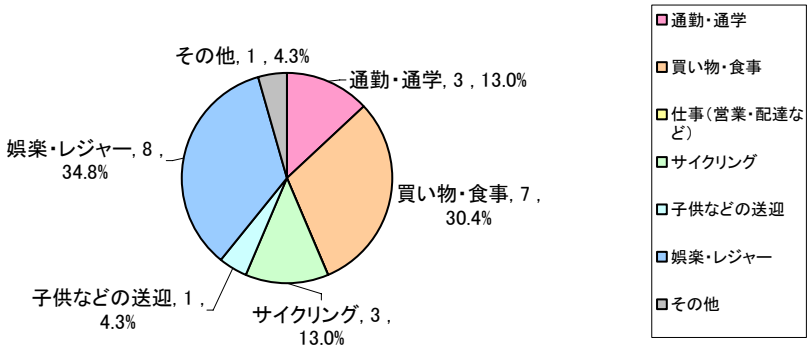
【休日（土・日・祝日）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	0	0.0%
2.　週に3～4で利用している	0	0.0%
3.　週に1～2で利用している	5	21.7%
4.　月1回程度利用している	10	43.5%
5.　年1回程度利用している	4	17.4%
6.　休日はほとんど利用しない	2	8.7%
7.　その他	2	8.7%
合計	23	100.0%

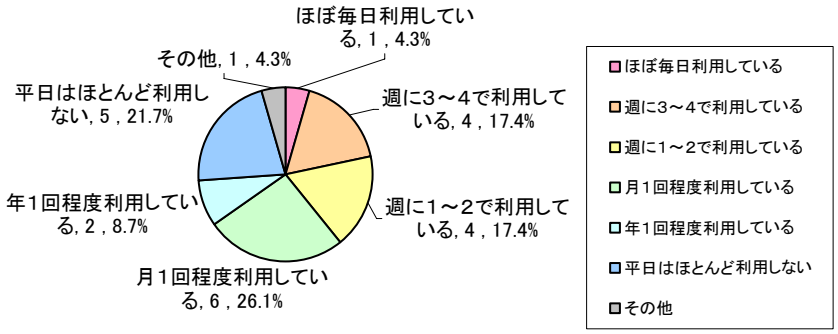
サイクルシェアリングを利用する距離について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　500m未満	0	0.0%
2.　500m～1km未満	1	5.0%
3.　1km～3km未満	10	50.0%
4.　3km～5km未満	5	25.0%
5.　5km～10km未満	2	10.0%
6.　10km以上	2	10.0%
合計	20	100.0%

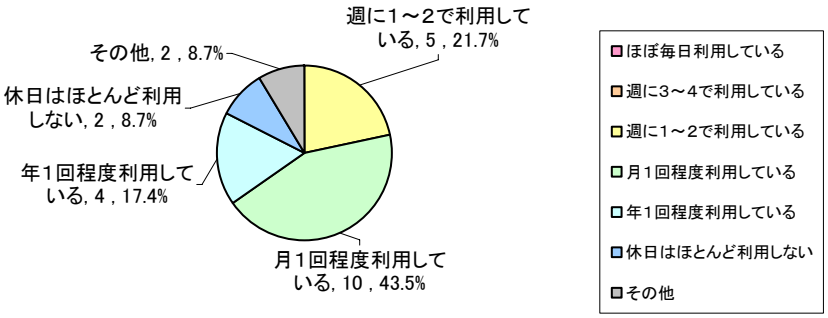
・主な利用目的



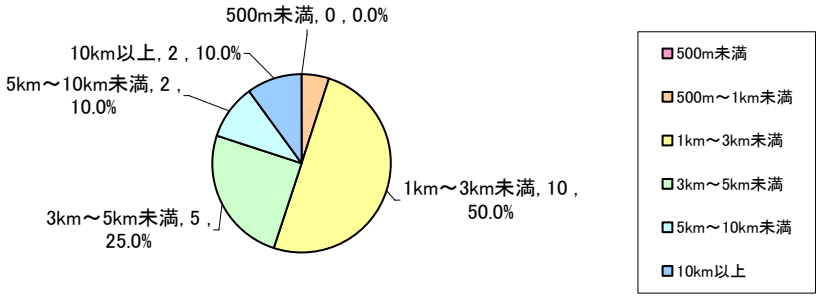
・利用頻度（平日）



・利用頻度（休日）



・利用距離



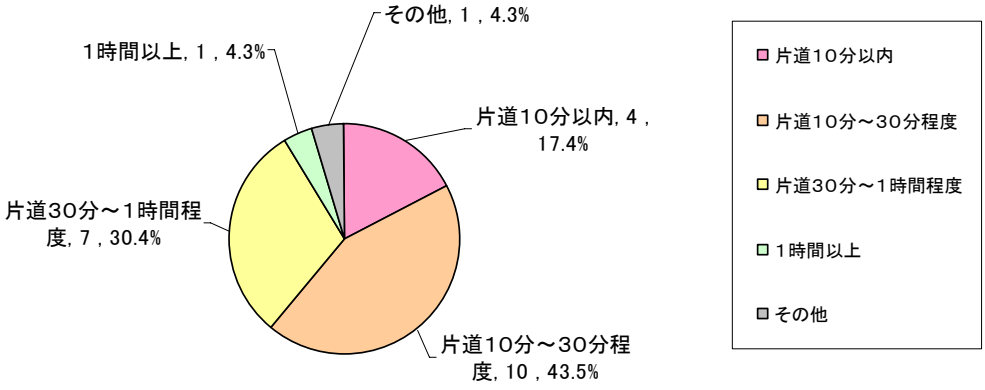
サイクルシェアリングを利用する時間について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　片道10分以内	4	17.4%
2.　片道10分～30分程度	10	43.5%
3.　片道30分～1時間程度	7	30.4%
4.　1時間以上	1	4.3%
5.　その他	1	4.3%
合計	23	100.0%

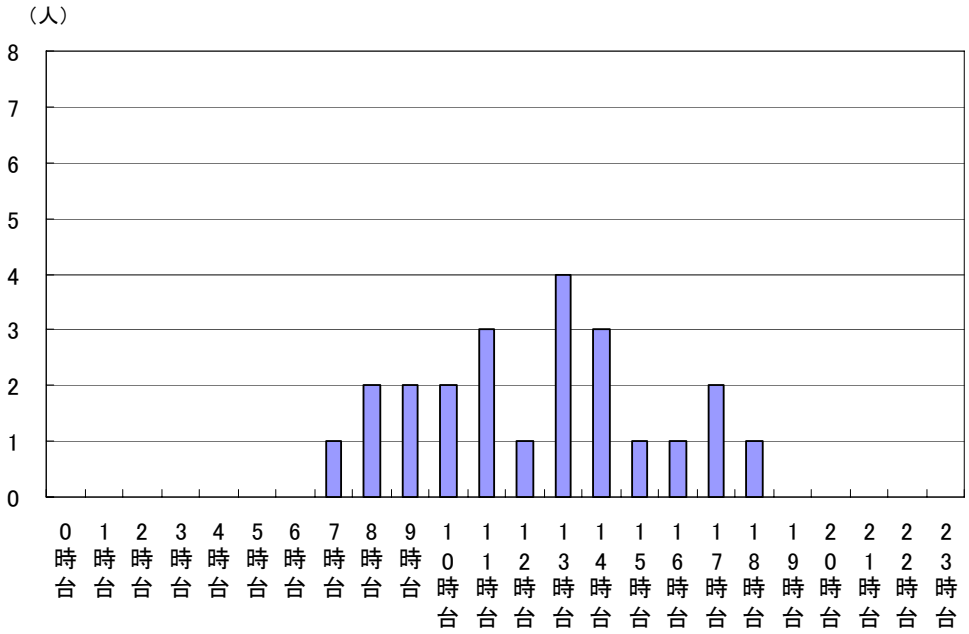
サイクルシェアリングを利用することが最も多い時間帯について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	1	4.3%
9.　8時台	2	8.7%
10.　9時台	2	8.7%
11.　10時台	2	8.7%
12.　11時台	3	13.0%
13.　12時台	1	4.3%
14.　13時台	4	17.4%
15.　14時台	3	13.0%
16.　15時台	1	4.3%
17.　16時台	1	4.3%
18.　17時台	2	8.7%
19.　18時台	1	4.3%
20.　19時台	0	0.0%
21.　20時台	0	0.0%
22.　21時台	0	0.0%
23.　22時台	0	0.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	23	100.0%

・利用時間


その他, 1 , 4.3%
1時間以上, 1 , 4.3%
片道10分以内, 4 , 17.4%
片道30分～1時間程度, 7 , 30.4%
片道10分～30分程度, 10 , 43.5%
片道10分以内
片道10分～30分程度
片道30分～1時間程度
1時間以上
その他

・開始時間


（人）
8
7
6
5
4
3
2
1
0
0時台
1時台
2時台
3時台
4時台
5時台
6時台
7時台
8時台
9時台
10時台
11時台
12時台
13時台
14時台
15時台
16時台
17時台
18時台
19時台
20時台
21時台
22時台
23時台

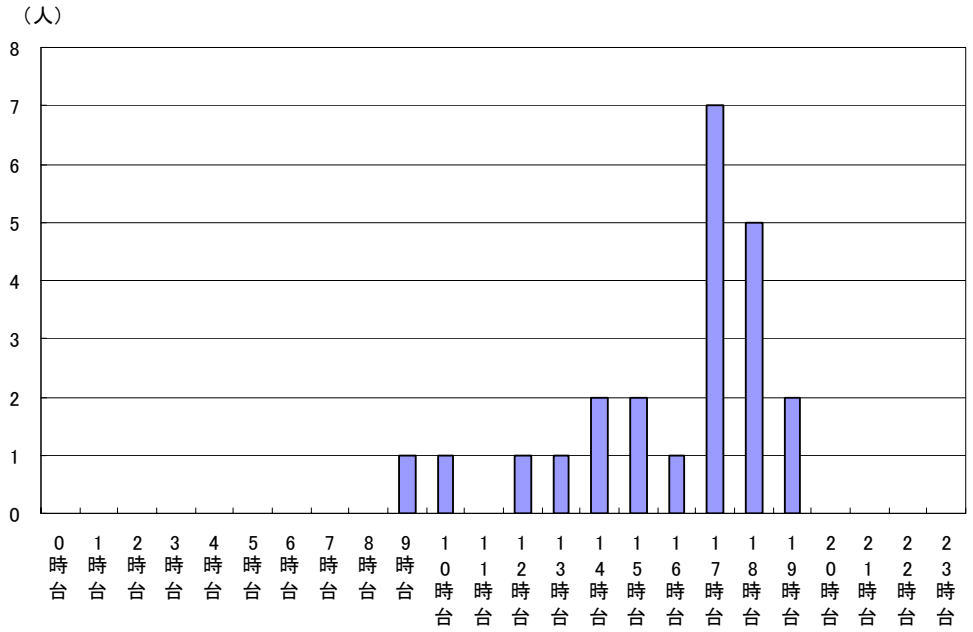
【終了時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	0	0.0%
9.　8時台	0	0.0%
10.　9時台	1	4.3%
11.　10時台	1	4.3%
12.　11時台	0	0.0%
13.　12時台	1	4.3%
14.　13時台	1	4.3%
15.　14時台	2	8.7%
16.　15時台	2	8.7%
17.　16時台	1	4.3%
18.　17時台	7	30.4%
19.　18時台	5	21.7%
20.　19時台	2	8.7%
21.　20時台	0	0.0%
22.　21時台	0	0.0%
23.　22時台	0	0.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	23	100.0%

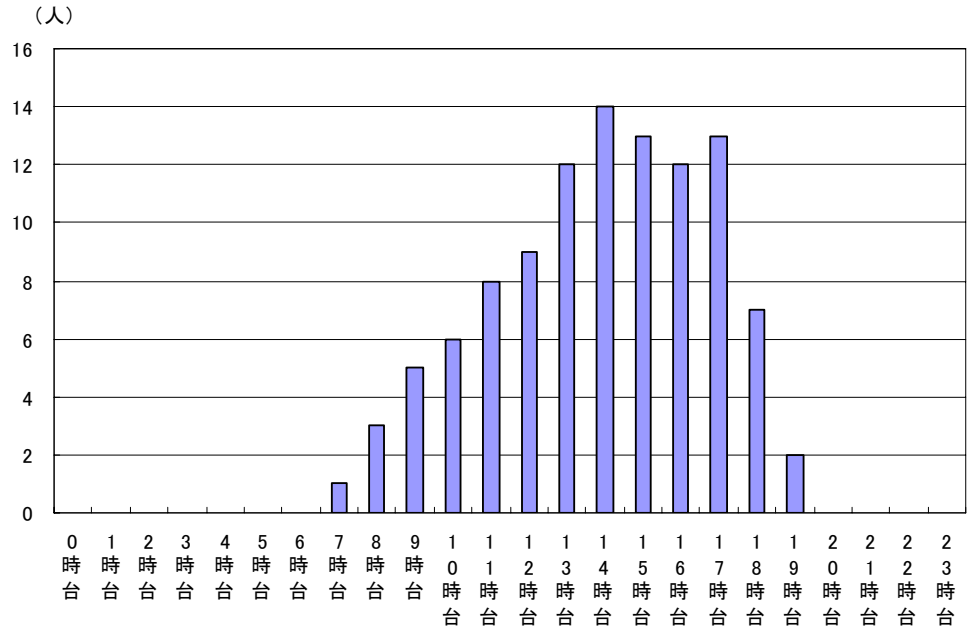
【利用時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	0	0.0%
8.　7時台	1	1.0%
9.　8時台	3	2.9%
10.　9時台	5	4.8%
11.　10時台	6	5.7%
12.　11時台	8	7.6%
13.　12時台	9	8.6%
14.　13時台	12	11.4%
15.　14時台	14	13.3%
16.　15時台	13	12.4%
17.　16時台	12	11.4%
18.　17時台	13	12.4%
19.　18時台	7	6.7%
20.　19時台	2	1.9%
21.　20時台	0	0.0%
22.　21時台	0	0.0%
23.　22時台	0	0.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	105	100.0%

・終了時間



・利用時間



※【開始時間】と【終了時間】から、その間は利用していると想定して利用時間を算出しグラフ化している。

サイクルシェアリングを知ったきっかけについて教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　職場	0	0.0%
2.　ポスティングのチラシなど	5	21.7%
3.　駅・公共施設のポスターなど	1	4.3%
4.　友人・知人から	0	0.0%
5.　駐車場や保管所を見て	4	17.4%
6.　街頭でのキャンペーン	1	4.3%
7.　インターネット	1	4.3%
8.　その他	11	47.8%
合計	23	100.0%

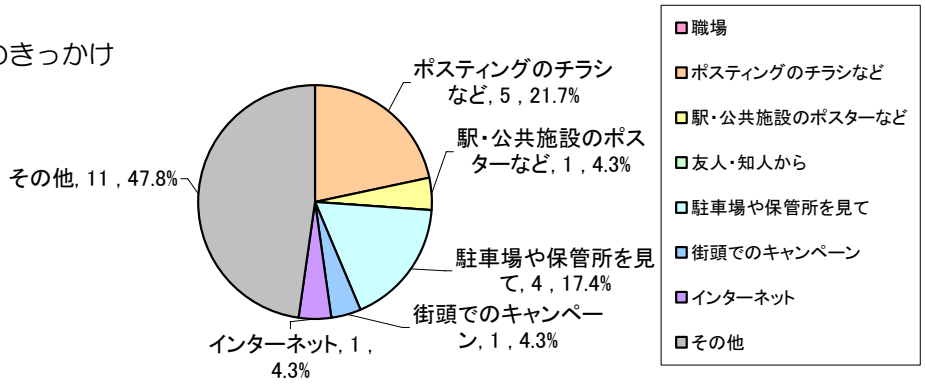
サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムがあれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　カーシェアリング	0	0.0%
2.　レンタカー	6	75.0%
3.　デマンドバス	0	0.0%
4.　他のレンタサイクル	0	0.0%
5.　その他	2	25.0%
合計	8	100.0%

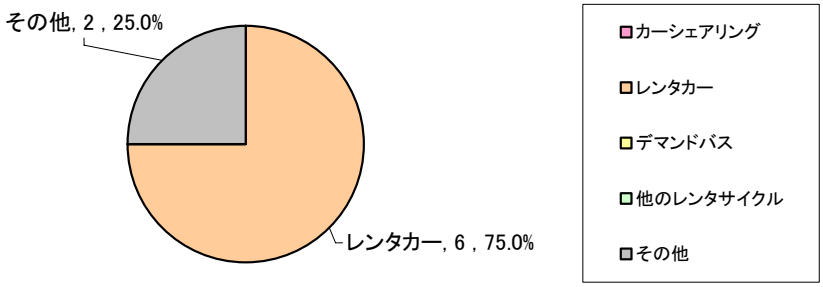
自転車のシェアリングシステムについて不都合な点があれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　自転車が自分の好きな時間に使えない場合がある	3	12.5%
2.　自分の自転車を所有したい	0	0.0%
3.　利用料金が高い	1	4.2%
4.　自転車のデザインが良くない	8	33.3%
5.　システム（料金体系、貸出・返却など）がわかりづらい	2	8.3%
6.　サイクルポートが少ない	4	16.7%
7.　サイクルポートの場所が不便である	1	4.2%
8.　その他	5	20.8%
合計	24	100.0%

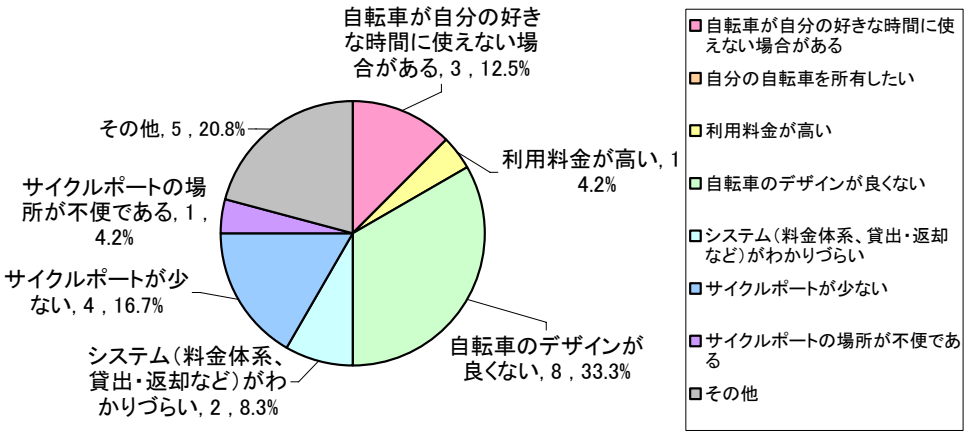
・利用のきっかけ



・他のシェアリングの利用



・不都合な点



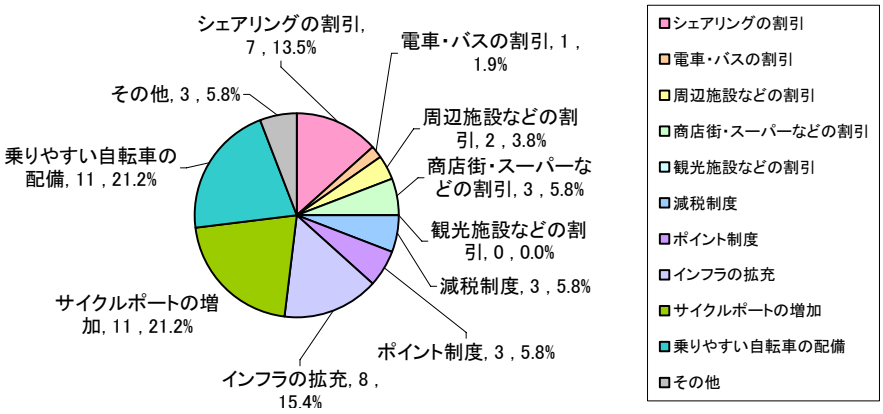
どうすればもっとサイクルシェアリングが普及すると思いますか？

選択肢	回答数	構成比
1.　利用に応じた割引制度（サイクルシェアリング自体の利用料）	7	13.5%
2.　利用に応じた割引制度（電車・バスの利用料）	1	1.9%
3.　利用に応じた割引制度（周辺施設などの利用料）	2	3.8%
4.　利用に応じた割引制度（商店街・スーパーなどの割引）	3	5.8%
5.　利用に応じた割引制度（観光施設などの利用料）	0	0.0%
6.　利用に応じた減税制度	3	5.8%
7.　利用に応じたポイント制度	3	5.8%
8.　自転車専用道路などのインフラの拡充	8	15.4%
9.　サイクルポートの増加などの充実	11	21.2%
10.　乗りやすい自転車の配備	11	21.2%
11.　その他	3	5.8%
合計	52	100.0%

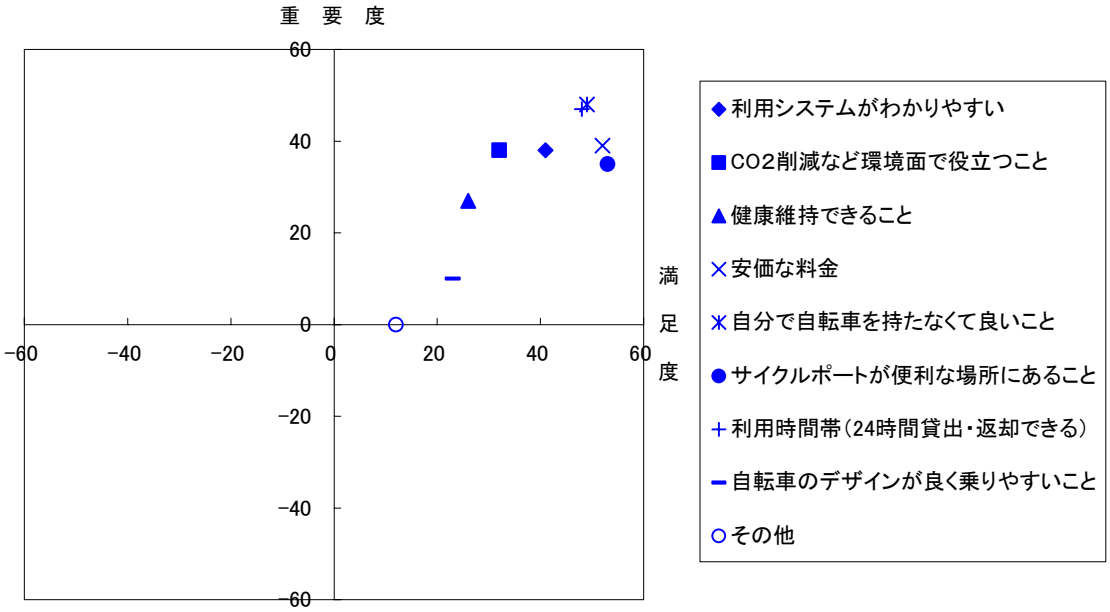
サイクルシェアリングを利用するうえでの重要度と満足度について教えて下さい。

選択肢	重要度	満足度
1.　利用システムがわかりやすい	41	38
2.　CO2削減など環境面で役立つこと	32	38
3.　健康維持できること	26	27
4.　安価な料金	52	39
5.　自分で自転車を持たなくて良いこと	49	48
6.　サイクルポートが便利な場所にあること	53	35
7.　利用時間帯（24時間貸出・返却できる）	48	47
8.　自転車のデザインが良く乗りやすいこと	23	10
9.　その他	12	0
合計	336	282

・普及について



・重要度と満足度



年齢

選択肢	回答数	構成比
1.　10歳代	1	4.3%
2.　20歳代	2	8.7%
3.　30歳代	5	21.7%
4.　40歳代	7	30.4%
5.　50歳代	3	13.0%
6.　60歳代	5	21.7%
7.　70歳代	0	0.0%
8.　80歳以上	0	0.0%
9.　無回答	0	0.0%
合計	23	100.0%

性別

選択肢	回答数	構成比
1.　男性	12	52.2%
2.　女性	11	47.8%
合計	23	100.0%

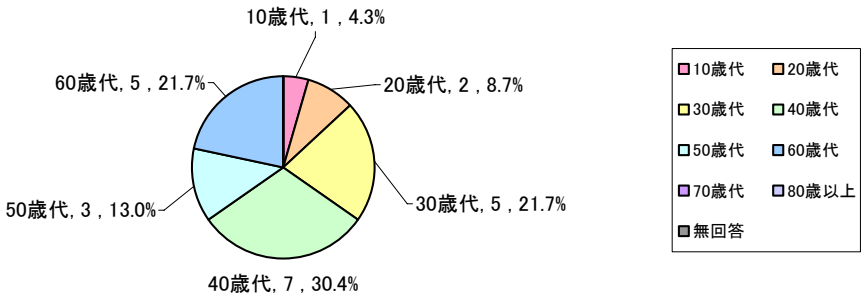
職業

選択肢	回答数	構成比
1.　会社員	9	39.1%
2.　公務員	2	8.7%
3.　自営業	4	17.4%
4.　学生	1	4.3%
5.　パート・アルバイト	2	8.7%
6.　専業主婦	3	13.0%
7.　無職	1	4.3%
8.　その他	1	4.3%
合計	23	100.0%

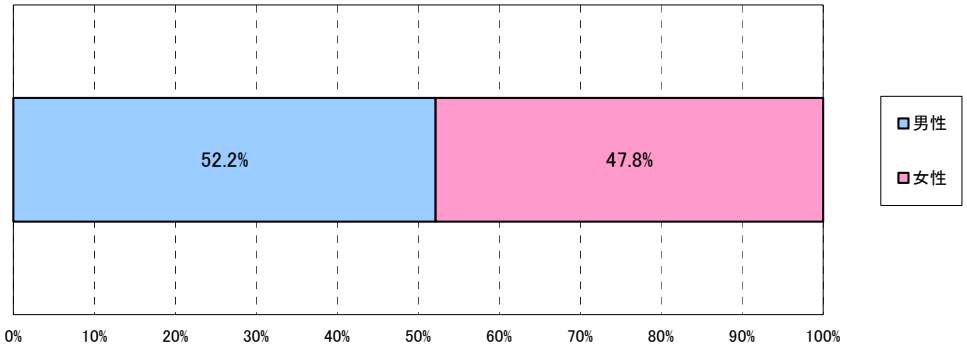
運転免許の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　普通自動車	23	88.5%
2.　普通自動二輪車	2	7.7%
3.　原動機付自転車	1	3.8%
4.　持っていない	0	0.0%
5.　その他	0	0.0%
合計	26	100.0%

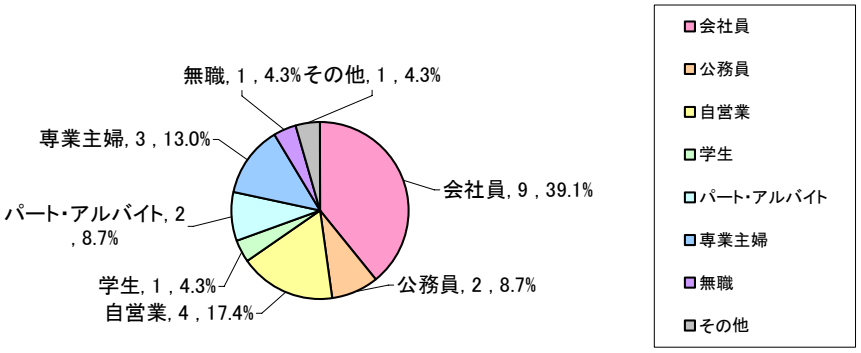
・年齢



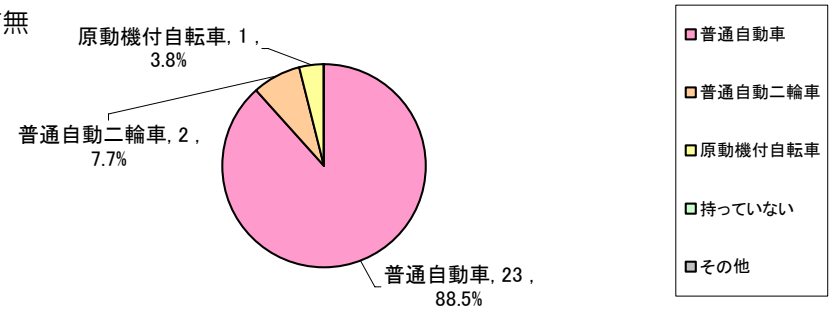
・性別



・職業



・運転免許の有無



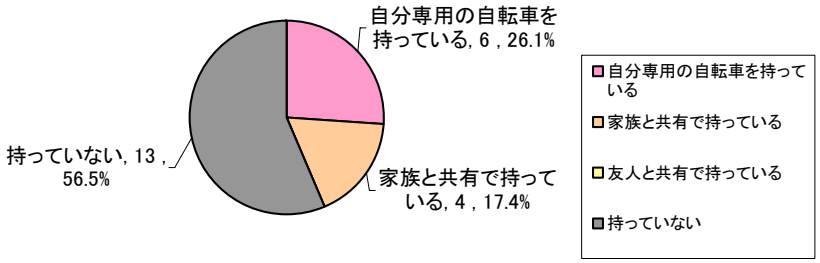
自転車所有の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　自分専用の自転車を持っている	6	26.1%
2.　家族と共有で持っている	4	17.4%
3.　友人と共有で持っている	0	0.0%
4.　持っていない	13	56.5%
合計	23	100.0%

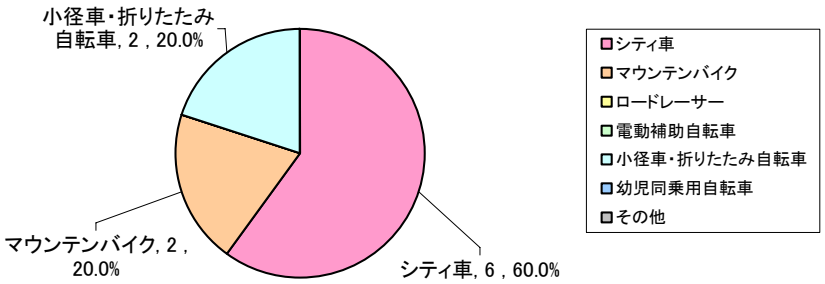
所有している自転車の種類

選択肢	回答数	構成比
1.　シティ車	6	60.0%
2.　マウンテンバイク	2	20.0%
3.　ロードレーサー	0	0.0%
4.　電動補助自転車	0	0.0%
5.　小径車・折りたたみ自転車	2	20.0%
6.　幼児同乗用自転車	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	10	100.0%

・自転車の所有

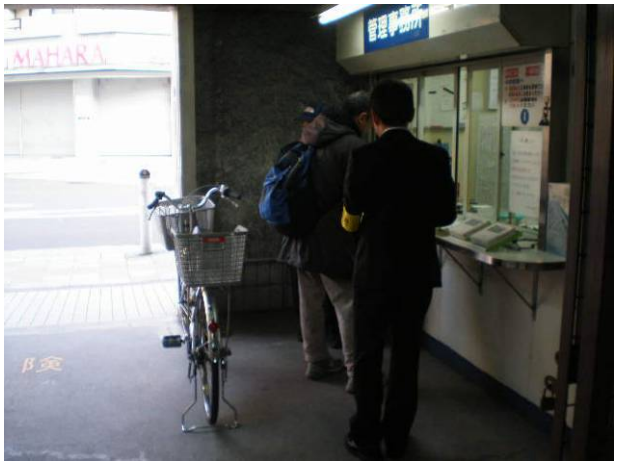


・所有自転車の種類



2.3　調査結果概要３　運営主体：阪急電鉄株式会社

施設		阪急電鉄株式会社が運営するシェアリングシステム
場所		阪急京都線 高槻市駅 城北第一駐輪センター内
登録者数		335 名
1 日平均利用者		20 名
稼働時間		6：30～23：30（管理者常駐）
利用料金		
	1 ヶ月定期利用	1,700 円
	3 ヶ月定期利用	4,800 円
	1 日 1 回利用（普通車）	300 円
	1 日 1 回利用（電動車）	400 円
導入機種（台数）		
	シティ車	255 台
	電動補助自転車	6 台



調査対象：阪急レンタサイクル高槻市駅の利用者
配布日　：平成 22 年 3 月 12 日（金）　6：30～16：30
調査方法：阪急電鉄京都本線高槻市駅城北第一駐輪センターにてレンタサイクルの利用者を対象にアンケート票を配布。その後、郵送にて回収。
配布数　：244 票
回収数　：46 票（回収率：18.8%）
属性　　：男性、女性ともに 50.0%と同じ比率となっている。50 歳代の方が 30.4%、次いで 40 歳代の方が 21.7%となっている。

○利用目的は、『通勤・通学』が 95.7%に達している。
○利用頻度は、平日は『ほぼ毎日利用している』が 80.4%、次いで『週に３～４で利用している』が 15.2%となっている。休日（土・日・祝日）は『休日はほとんど利用しない』が 47.8%、次いで『月１回程度利用している』が 21.7%となっている。
○利用距離は、『1km～3km 未満』と『3km～5km 未満』が共に 41.0%となり、5 km 未満の利用が大半を占めている
○利用時間は、『片道１０分～３０分程度』が 89.1%、『片道１０分以内』が 6.5%と約３０分以内の利用が大半を占めている。
○利用時間は、利用開始時間は『8 時台』が 41.3%、『7 時台』が 34.8%と 7 時台～8 時台の開始が大半を占めている。利用終了時間は『18 時台』が 26.1%、次いで『19 時台』と『20 時台』が 13.0%となっている。
○サイクルシェアリングを認知したきっかけは『駅・公共施設のポスターなど』が 41.3%と最も多く、次いで『駐車場や保管所を見て』が 32.6%となっている。
○サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムとしては『カーシェアリング』『レンタカー』『他のレンタサイクル』が 1 票ずつとなっている。
○サイクルシェアリングの不都合な点は、『自転車が自分の好きな時間に使えない場合がある』が 19.6%となっている。
○さらなる普及への意見としては、『乗りやすい自転車の配備』が 21.6%となっている。
○重要度と満足度については、どの項目も重要であり満足しているという結果となっているが、『自転車のデザインが良く乗りやすいこと』については関心が低く重要でないという結果となっている。

サイクルシェアリングを利用する主な目的について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　通勤・通学	44	95.7%
2.　買い物・食事	0	0.0%
3.　仕事（営業・配達など）	2	4.3%
4.　サイクリング	0	0.0%
5.　子供などの送迎	0	0.0%
6.　娯楽・レジャー	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	46	100.0%

サイクルシェアリングを利用する頻度について教えて下さい。

【平日（月～金）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	37	80.4%
2.　週に3～4で利用している	7	15.2%
3.　週に1～2で利用している	2	4.3%
4.　月1回程度利用している	0	0.0%
5.　年1回程度利用している	0	0.0%
6.　平日はほとんど利用しない	0	0.0%
7.　その他	0	0.0%
合計	46	100.0%

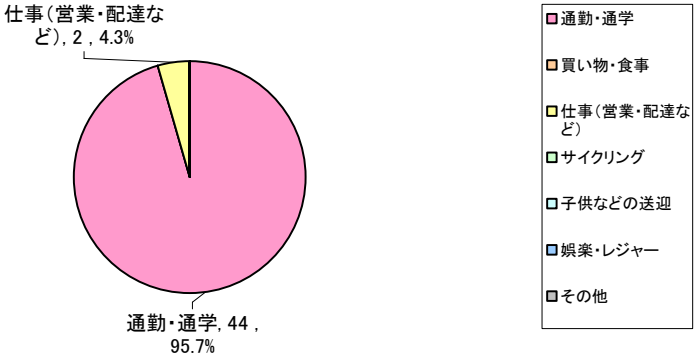
【休日（土・日・祝日）】

選択肢	回答数	構成比
1.　ほぼ毎日利用している	7	15.2%
2.　週に3～4で利用している	3	6.5%
3.　週に1～2で利用している	3	6.5%
4.　月1回程度利用している	10	21.7%
5.　年1回程度利用している	0	0.0%
6.　休日はほとんど利用しない	22	47.8%
7.　その他	1	2.2%
合計	46	100.0%

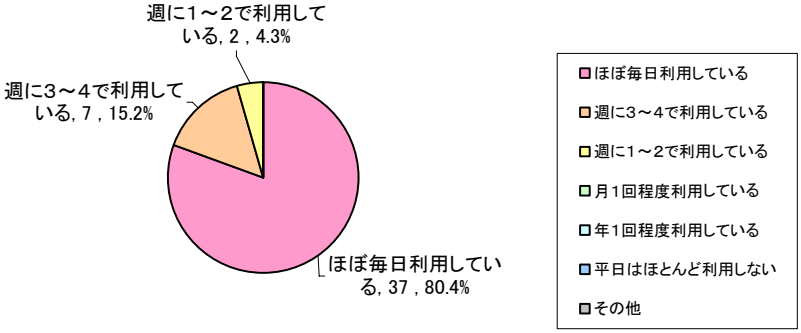
サイクルシェアリングを利用する距離について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　500m未満	0	0.0%
2.　500m～1km未満	0	0.0%
3.　1km～3km未満	16	41.0%
4.　3km～5km未満	16	41.0%
5.　5km～10km未満	7	17.9%
6.　10km以上	0	0.0%
合計	39	100.0%

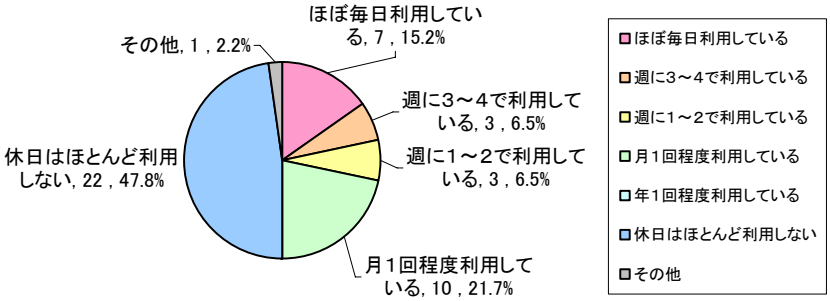
・主な利用目的



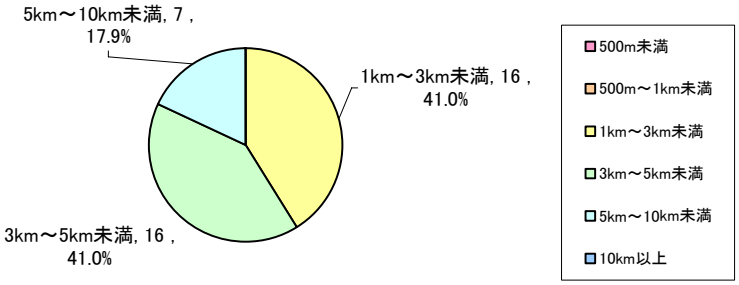
・利用頻度（平日）



・利用頻度（休日）



・利用距離



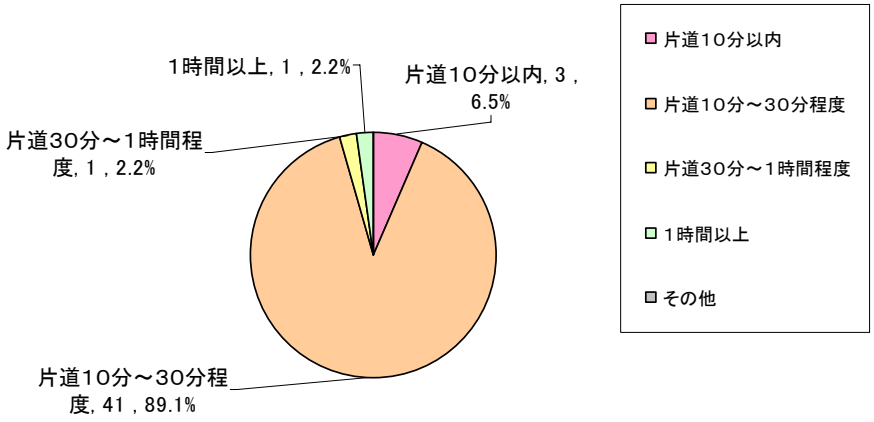
サイクルシェアリングを利用する時間について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　片道10分以内	3	6.5%
2.　片道10分～30分程度	41	89.1%
3.　片道30分～1時間程度	1	2.2%
4.　1時間以上	1	2.2%
5.　その他	0	0.0%
合計	46	100.0%

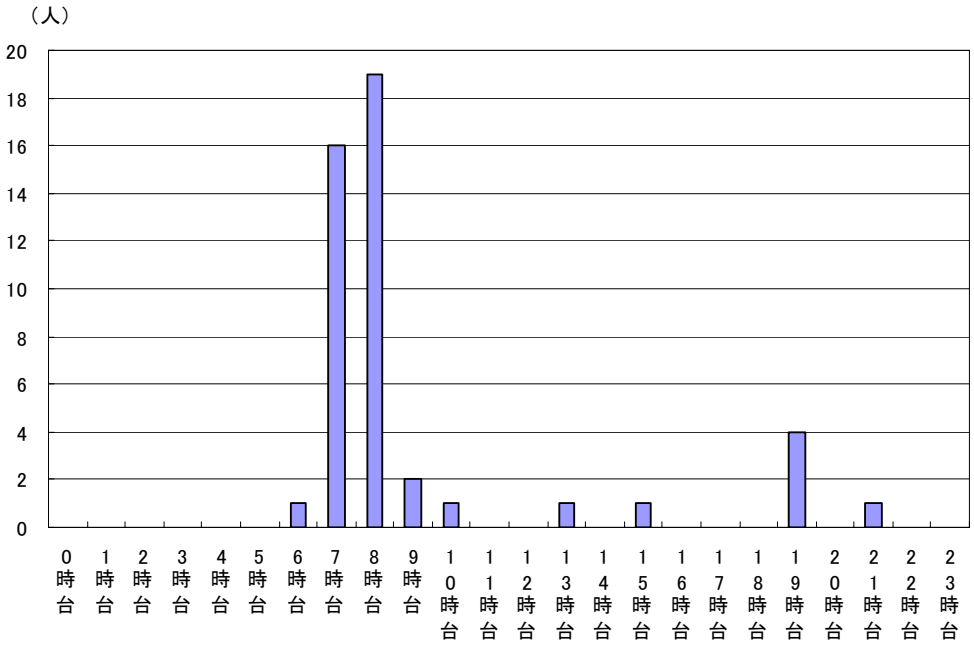
サイクルシェアリングを利用することが最も多い時間帯について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	0	0.0%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	1	2.2%
8.　7時台	16	34.8%
9.　8時台	19	41.3%
10.　9時台	2	4.3%
11.　10時台	1	2.2%
12.　11時台	0	0.0%
13.　12時台	0	0.0%
14.　13時台	1	2.2%
15.　14時台	0	0.0%
16.　15時台	1	2.2%
17.　16時台	0	0.0%
18.　17時台	0	0.0%
19.　18時台	0	0.0%
20.　19時台	4	8.7%
21.　20時台	0	0.0%
22.　21時台	1	2.2%
23.　22時台	0	0.0%
24.　23時台	0	0.0%
合計	46	100.0%

・利用時間


1時間以上, 1 , 2.2%
片道10分以内, 3 , 6.5%
片道30分～1時間程度, 1 , 2.2%
片道10分～30分程度, 41 , 89.1%
片道10分以内
片道10分～30分程度
片道30分～1時間程度
1時間以上
その他

・開始時間


（人）
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
0時台
1時台
2時台
3時台
4時台
5時台
6時台
7時台
8時台
9時台
10時台
11時台
12時台
13時台
14時台
15時台
16時台
17時台
18時台
19時台
20時台
21時台
22時台
23時台

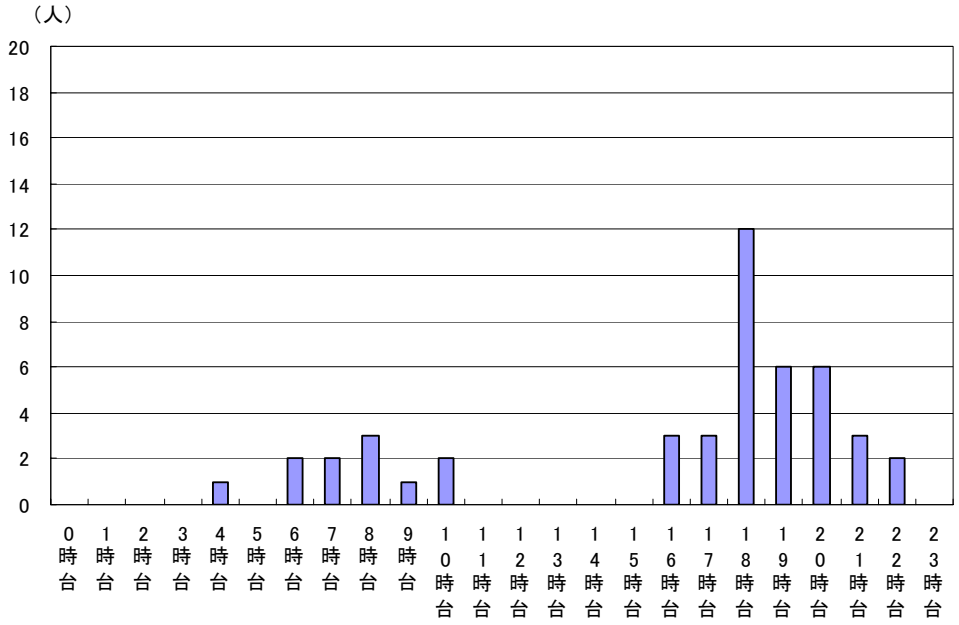
【終了時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	0	0.0%
2.　1時台	0	0.0%
3.　2時台	0	0.0%
4.　3時台	0	0.0%
5.　4時台	1	2.2%
6.　5時台	0	0.0%
7.　6時台	2	4.3%
8.　7時台	2	4.3%
9.　8時台	3	6.5%
10.　9時台	1	2.2%
11.　10時台	2	4.3%
12.　11時台	0	0.0%
13.　12時台	0	0.0%
14.　13時台	0	0.0%
15.　14時台	0	0.0%
16.　15時台	0	0.0%
17.　16時台	3	6.5%
18.　17時台	3	6.5%
19.　18時台	12	26.1%
20.　19時台	6	13.0%
21.　20時台	6	13.0%
22.　21時台	3	6.5%
23.　22時台	2	4.3%
24.　23時台	0	0.0%
合計	46	100.0%

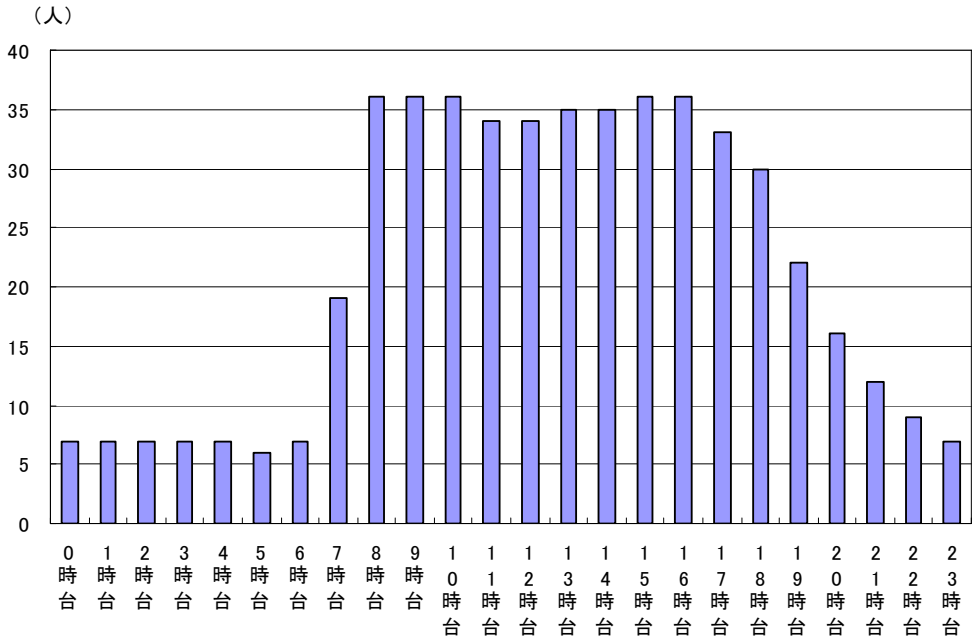
【利用時間】

選択肢	回答数	構成比
1.　0時台	7	1.4%
2.　1時台	7	1.4%
3.　2時台	7	1.4%
4.　3時台	7	1.4%
5.　4時台	7	1.4%
6.　5時台	6	1.2%
7.　6時台	7	1.4%
8.　7時台	19	3.7%
9.　8時台	36	7.0%
10.　9時台	36	7.0%
11.　10時台	36	7.0%
12.　11時台	34	6.6%
13.　12時台	34	6.6%
14.　13時台	35	6.8%
15.　14時台	35	6.8%
16.　15時台	36	7.0%
17.　16時台	36	7.0%
18.　17時台	33	6.4%
19.　18時台	30	5.8%
20.　19時台	22	4.3%
21.　20時台	16	3.1%
22.　21時台	12	2.3%
23.　22時台	9	1.8%
24.　23時台	7	1.4%
合計	514	100.0%

・終了時間



・利用時間



※【開始時間】と【終了時間】から、その間は利用していると想定して利用時間を算出しグラフ化している。

サイクルシェアリングを知ったきっかけについて教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　職場	4	8.7%
2.　ポスティングのチラシなど	0	0.0%
3.　駅・公共施設のポスターなど	19	41.3%
4.　友人・知人から	5	10.9%
5.　駐車場や保管所を見て	15	32.6%
6.　街頭でのキャンペーン	0	0.0%
7.　インターネット	2	4.3%
8.　その他	1	2.2%
合計	46	100.0%

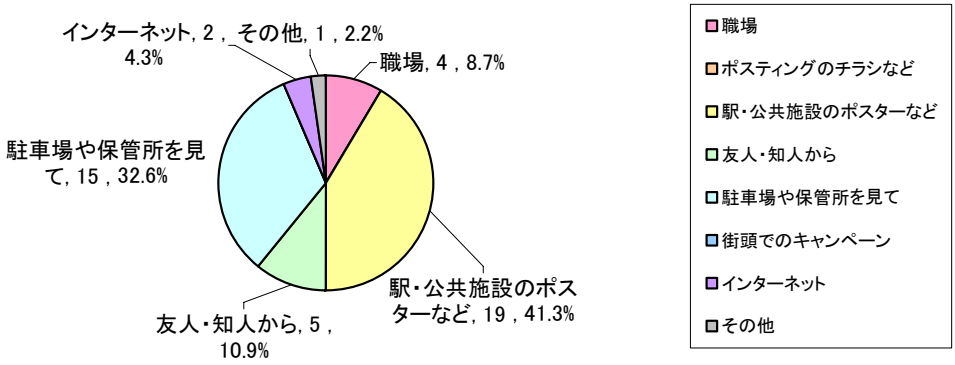
サイクルシェアリング以外に利用しているシェアリングシステムがあれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　カーシェアリング	1	33.3%
2.　レンタカー	1	33.3%
3.　デマンドバス	0	0.0%
4.　他のレンタサイクル	1	33.3%
5.　その他	0	0.0%
合計	3	100.0%

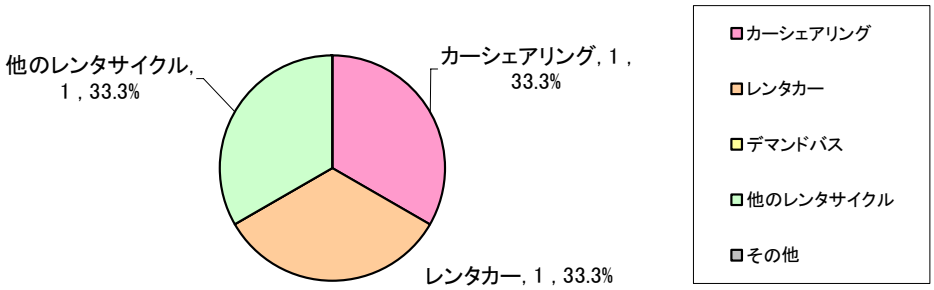
自転車のシェアリングシステムについて不都合な点があれば教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　自転車が自分の好きな時間に使えない場合がある	10	19.6%
2.　自分の自転車を所有したい	3	5.9%
3.　利用料金が高い	3	5.9%
4.　自転車のデザインが良くない	8	15.7%
5.　システム（料金体系、貸出・返却など）がわかりづらい	1	2.0%
6.　サイクルポートが少ない	6	11.8%
7.　サイクルポートの場所が不便である	5	9.8%
8.　その他	15	29.4%
合計	51	100.0%

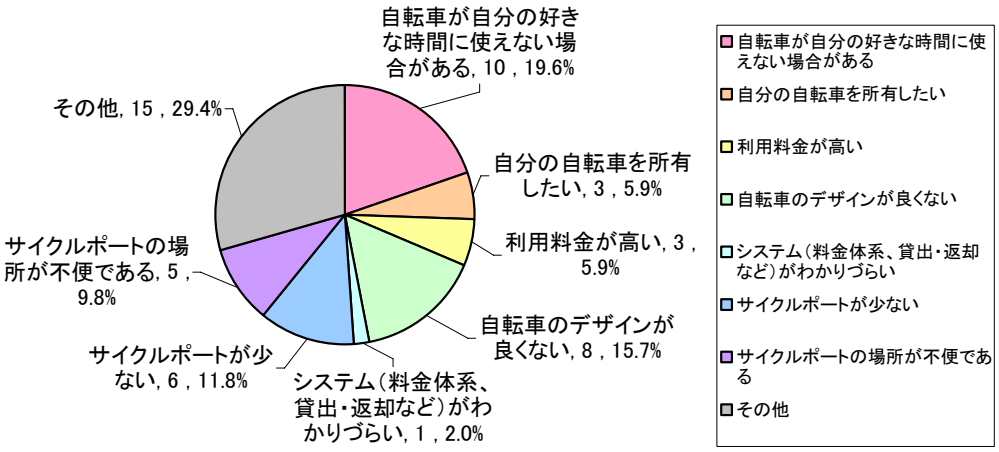
・利用のきっかけ



・他のシェアリングの利用



・不都合な点



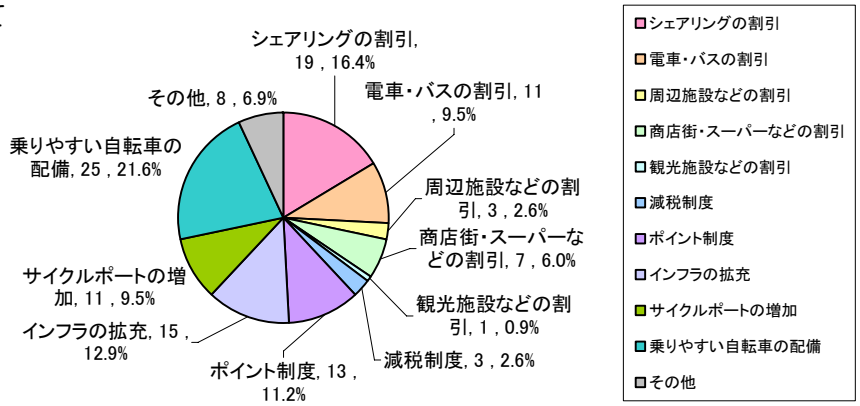
どうすればもっとサイクルシェアリングが普及すると思いますか？

選択肢	回答数	構成比
1.　利用に応じた割引制度（サイクルシェアリング自体の利用料）	19	16.4%
2.　利用に応じた割引制度（電車・バスの利用料）	11	9.5%
3.　利用に応じた割引制度（周辺施設などの利用料）	3	2.6%
4.　利用に応じた割引制度（商店街・スーパーなどの割引）	7	6.0%
5.　利用に応じた割引制度（観光施設などの利用料）	1	0.9%
6.　利用に応じた減税制度	3	2.6%
7.　利用に応じたポイント制度	13	11.2%
8.　自転車専用道路などのインフラの拡充	15	12.9%
9.　サイクルポートの増加などの充実	11	9.5%
10.　乗りやすい自転車の配備	25	21.6%
11.　その他	8	6.9%
合計	116	100.0%

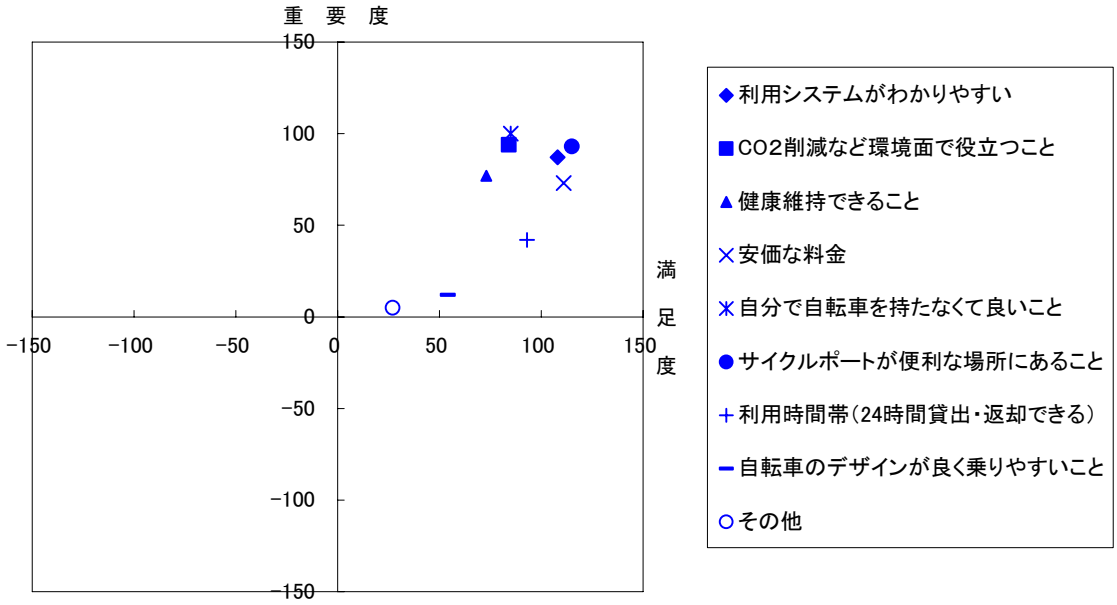
サイクルシェアリングを利用するうえでの重要度と満足度について教えて下さい。

選択肢	重要度	満足度
1.　利用システムがわかりやすい	108	87
2.　CO2削減など環境面で役立つこと	84	94
3.　健康維持できること	73	77
4.　安価な料金	111	73
5.　自分で自転車を持たなくて良いこと	85	100
6.　サイクルポートが便利な場所にあること	115	93
7.　利用時間帯（24時間貸出・返却できる）	93	42
8.　自転車のデザインが良く乗りやすいこと	54	12
9.　その他	27	5
合計	750	583

・普及について



・重要度と満足度



年齢

選択肢	回答数	構成比
1.　10歳代	3	6.5%
2.　20歳代	3	6.5%
3.　30歳代	9	19.6%
4.　40歳代	10	21.7%
5.　50歳代	14	30.4%
6.　60歳代	5	10.9%
7.　70歳代	1	2.2%
8.　80歳以上	0	0.0%
9.　無回答	1	2.2%
合計	46	100.0%

性別

選択肢	回答数	構成比
1.　男性	23	50.0%
2.　女性	23	50.0%
合計	46	100.0%

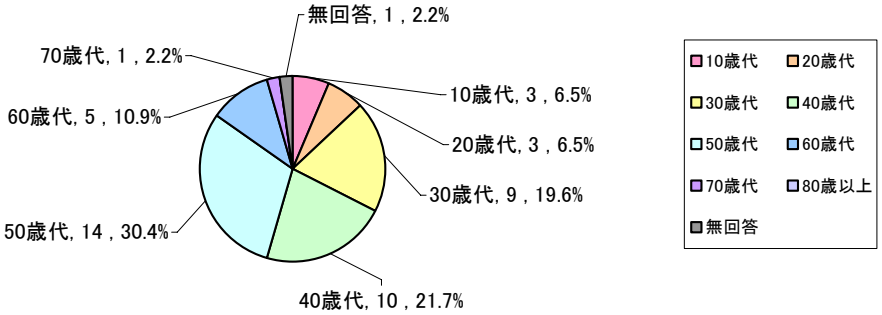
職業

選択肢	回答数	構成比
1.　会社員	26	56.5%
2.　公務員	7	15.2%
3.　自営業	4	8.7%
4.　学生	4	8.7%
5.　パート・アルバイト	3	6.5%
6.　専業主婦	0	0.0%
7.　無職	0	0.0%
8.　その他	2	4.3%
合計	46	100.0%

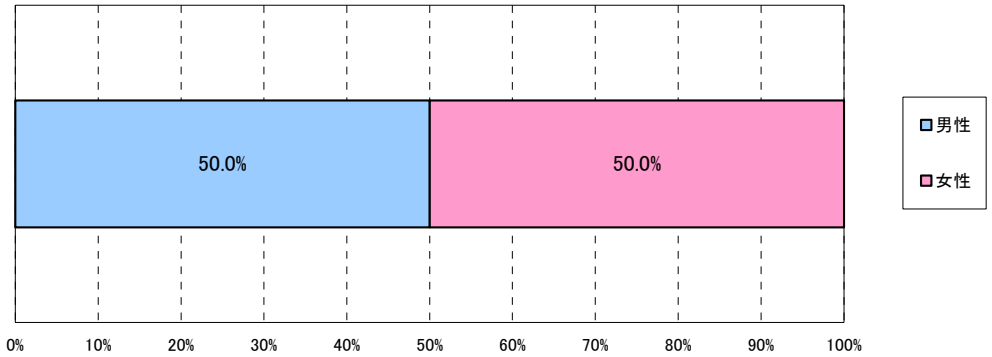
運転免許の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　普通自動車	34	54.8%
2.　普通自動二輪車	10	16.1%
3.　原動機付自転車	7	11.3%
4.　持っていない	11	17.7%
5.　その他	0	0.0%
合計	62	100.0%

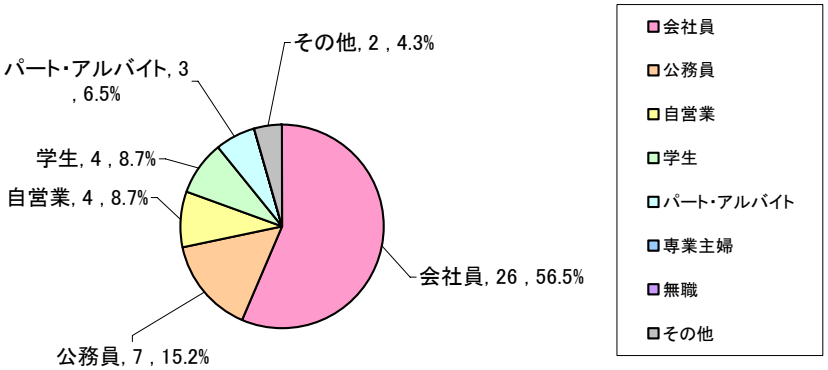
・年齢



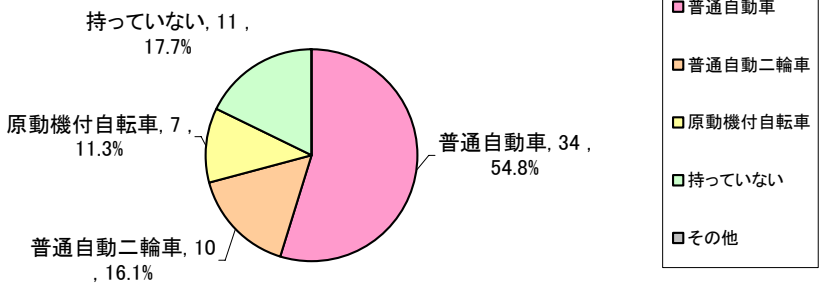
・性別



・職業



・運転免許の有無



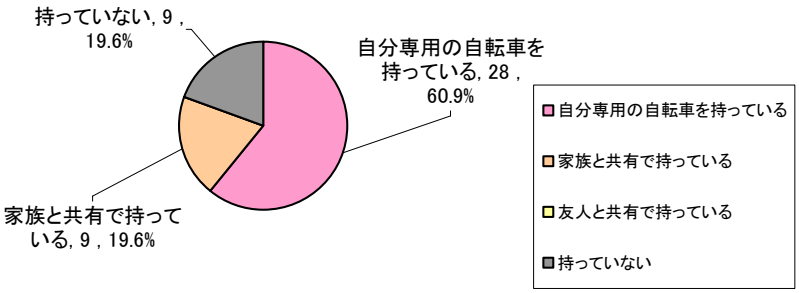
自転車所有の有無

選択肢	回答数	構成比
1.　自分専用の自転車を持っている	28	60.9%
2.　家族と共有で持っている	9	19.6%
3.　友人と共有で持っている	0	0.0%
4.　持っていない	9	19.6%
合計	46	100.0%

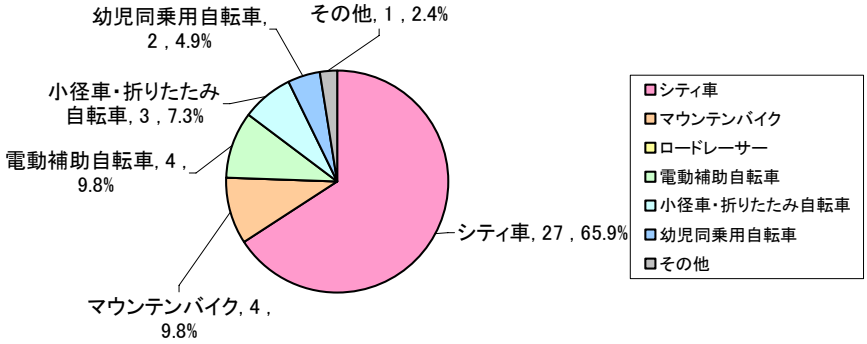
所有している自転車の種類

選択肢	回答数	構成比
1.　シティ車	27	65.9%
2.　マウンテンバイク	4	9.8%
3.　ロードレーサー	0	0.0%
4.　電動補助自転車	4	9.8%
5.　小径車・折りたたみ自転車	3	7.3%
6.　幼児同乗用自転車	2	4.9%
7.　その他	1	2.4%
合計	41	100.0%

・自転車の所有



・所有自転車の種類



第３章　調査結果（事業者編）

3.1　調査結果概要４　運営主体：自治体

調査対象：サイクルシェアリングの実施主体となっている自治体
発送日　：平成 22 年 3 月 9 日（火）
調査方法：サイクルシェアリング（レンタサイクル）の実施主体となっている自治体をインターネットから検索し、ヒットした事業者へアンケート票を郵送にて配布。その後、郵送にて回収。
配布数　：101 票
回収数　：38 票（回収率：37.6%）

○集客については『インターネットのＨＰ・広告』が 30.3%、次いで『店頭のポスター・パンフレット』が 18.0%となっている。
○利用者の登録者数は『0 人』、『1～100 人未満』、『100 人～1,000 人未満』がそれぞれ 7.9%、『1,000 人以上』が 15.8%となっており、『無回答（回答できない)』が 60.5%を占めている。
○１日の平均利用者数は『1～10 人未満』が 39.5%を占めている。
○年間の平均利用者数は『1～1,000 人未満』が 31.6%を占めている。
○利用者の男女構成比は、男性が 60.3%、女性が 39.7%と男性が上回っている。
○利用者の職業は『観光客』が 19.2%、ついで『社会人』が 15.2%となっている。
○運営方法については『有人での対応』が 84.2%を占めている。
○サイクルシェアリングを導入した時期は『10 年未満』が 23.7%、次いで『5 年未満』、『10 年以上』がそれぞれ 21.1%となっている。
○サイクルシェアリングを導入したきっかけは『その他』が 35.8%を占めており、その内容としては放置自転車対策や観光客の利便性を考えてという意見が目立つ。次いで『環境保全活動へ寄与したかったため』が 24.5%に達している。
○運営費用の内容・内訳は『利用料の料金収入から』が 35.9%となっている。『その他』が 41.0%を占めており、自治体や企業など共同出資など一概に説明できないという主旨の回答が目立った。
○サイクルシェアリングを運営していく上での問題点は『自転車の維持メンテナンス費用』が 19.1%、『駐輪スペース』が 13.8%、『利用者数が増えない』が 11.7%となっている。
○サイクルシェアリングをさらに普及・発展させていくためには『人件費の削減』が 26.9%、『駐輪スペースの確保』が 19.4%となっている。

集客についてどのような媒体で PR、募集活動を行っているかを教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1. テレビCM	1	1.1%
2. ラジオCM	0	0.0%
3. 駅・電車内のポスターや看板	11	12.4%
4. 新聞記事	4	4.5%
5. 新聞広告	0	0.0%
6. 雑誌広告	2	2.2%
7. 折込みチラシ	1	1.1%
8. 屋外の看板など	13	14.6%
9. インターネットHP・広告	27	30.3%
10. イベント開催	5	5.6%
11. 店頭のポスター、パンフレット	16	18.0%
12. その他	9	10.1%
合計	89	100.0%

利用者の属性について教えて下さい。

【登録者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	3	7.9%
2. 1～100人未満	3	7.9%
3. 100～1000人未満	3	7.9%
4. 1000人以上	6	15.8%
5. 無回答	23	60.5%
合計	38	100.0%

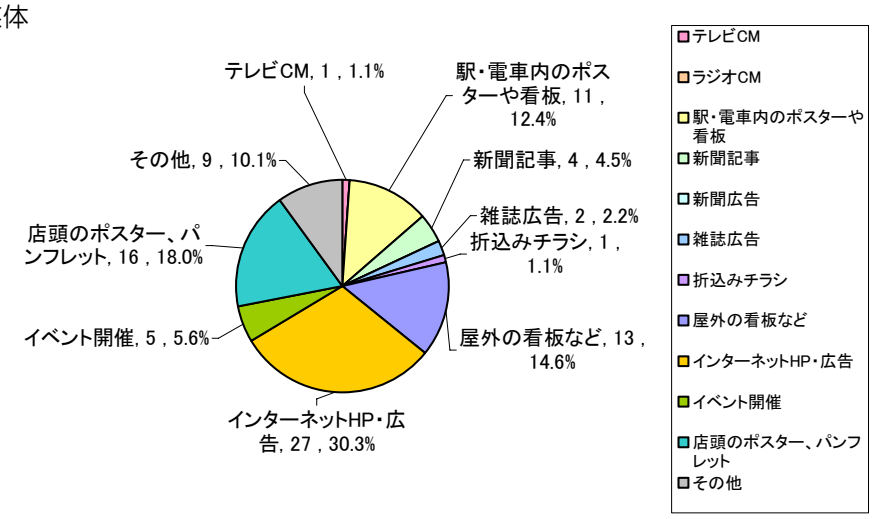
【一日の平均利用者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	0	0.0%
2. 1～10人未満	15	39.5%
3. 10～100人未満	7	18.4%
4. 100人以上	2	5.3%
5. 無回答	14	36.8%
合計	38	100.0%

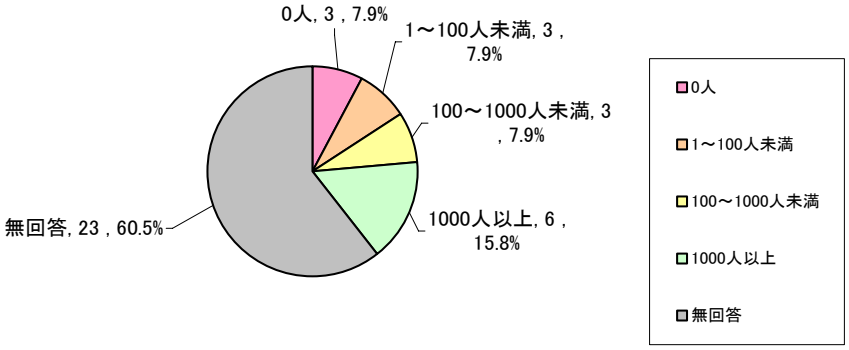
【年間の平均利用者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	0	0.0%
2. 1～1000人未満	12	31.6%
3. 1000～10000人未満	9	23.7%
4. 10000人以上	5	13.2%
5. 無回答	12	31.6%
合計	38	100.0%

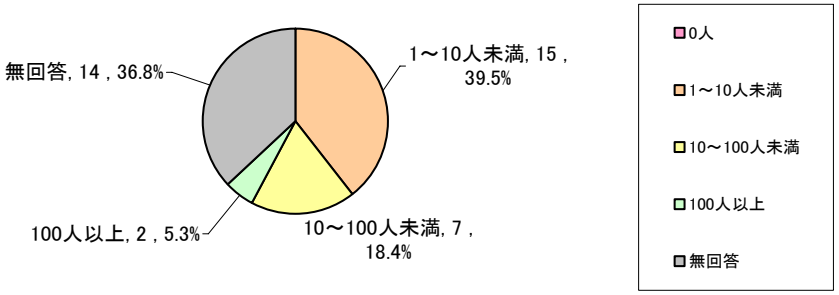
・集客の媒体



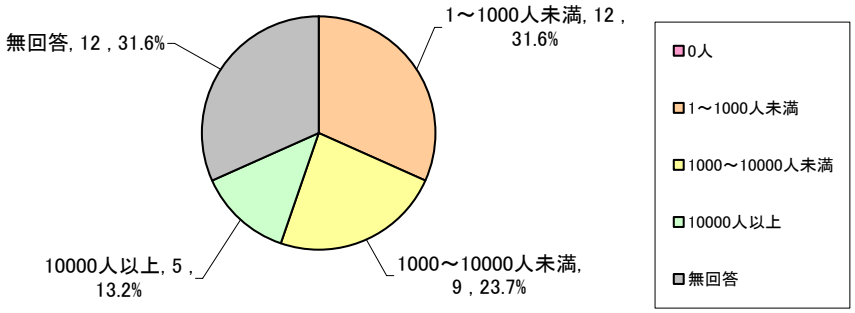
・登録者数



・一日の平均利用者数



・年間の平均利用者数



【利用者の男性・女性の比率】

選択肢	構成比
1.　男性	60.3%
2.　女性	39.7%
合計	100.0%

【利用者の職業】

選択肢	回答数	構成比
1.　小学生	5	4.0%
2.　中高生	14	11.2%
3.　大学生	15	12.0%
4.　社会人	19	15.2%
5.　主婦	13	10.4%
6.　高齢者	14	11.2%
7.　サラリーマン	17	13.6%
8.　観光客	24	19.2%
9.　その他	4	3.2%
合計	125	100.0%

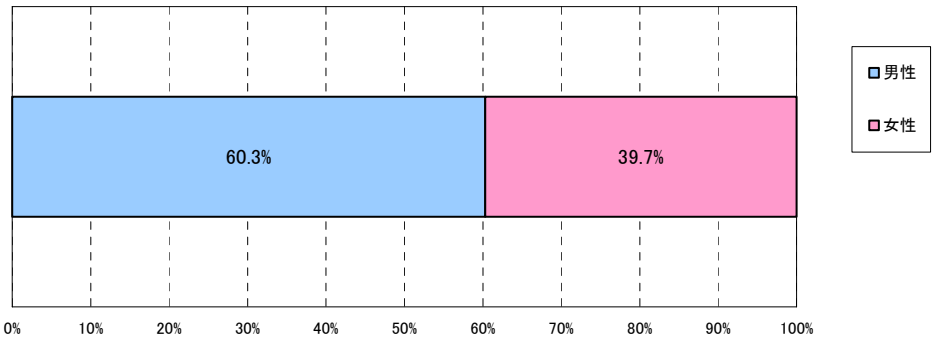
サイクルシェアリングの運営方法について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　有人での対応	32	84.2%
2.　無人での対応	2	5.3%
3.　無回答	4	10.5%
合計	38	100.0%

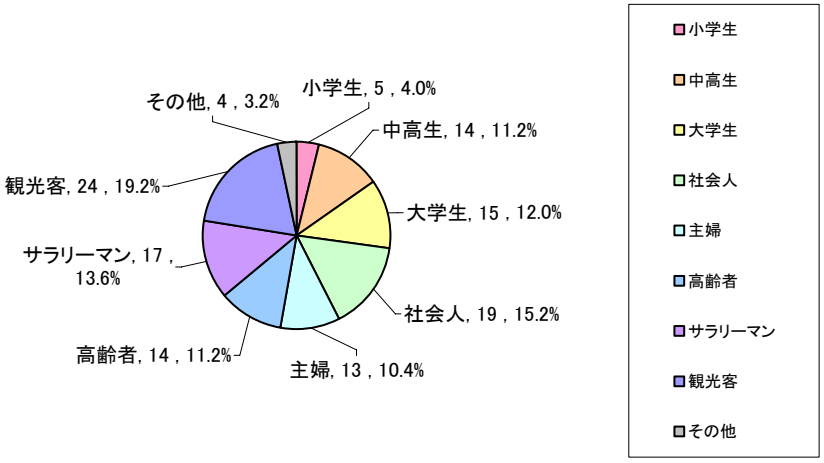
サイクルシェアリングを導入してからの期間を教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　1年未満	3	7.9%
2.　3年未満	6	15.8%
3.　5年未満	8	21.1%
4.　10年未満	9	23.7%
5.　10年以上	8	21.1%
6.　無回答	4	10.5%
合計	38	100.0%

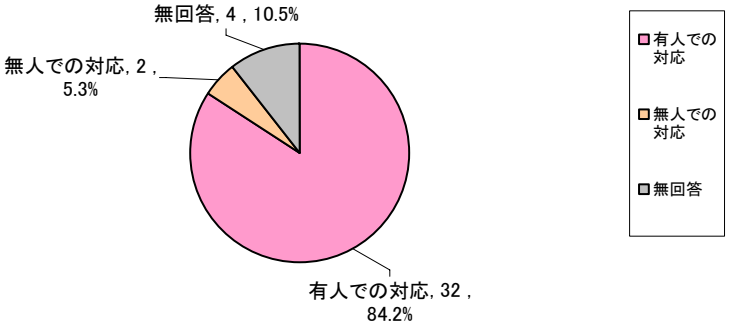
・利用者の男女構成比



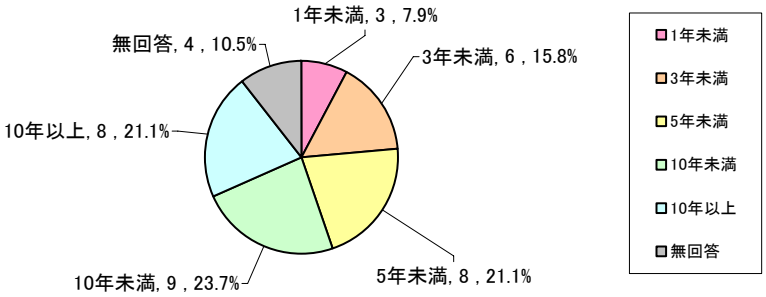
・利用者の職業



・運営方法



・導入からの期間



サイクルシェアリングを導入したきっかけを教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　採算性を確保できると判断したため	1	1.9%
2.　社会的ニーズの高まりを感じたため	11	20.8%
3.　環境保全活動へ寄与したかったため	13	24.5%
4.　住民の希望があったため	5	9.4%
5.　売込みがあったため	0	0.0%
6.　自転車を利用しやすい環境が整ってきたため	4	7.5%
7.　その他	19	35.8%
合計	53	100.0%

サイクルシェアリングの運営費用の内容・内訳について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　利用料の料金収入から	14	35.9%
2.　実施主体からの補助	9	23.1%
3.　実施主体以外からの補助	0	0.0%
4.　その他	16	41.0%
合計	39	100.0%

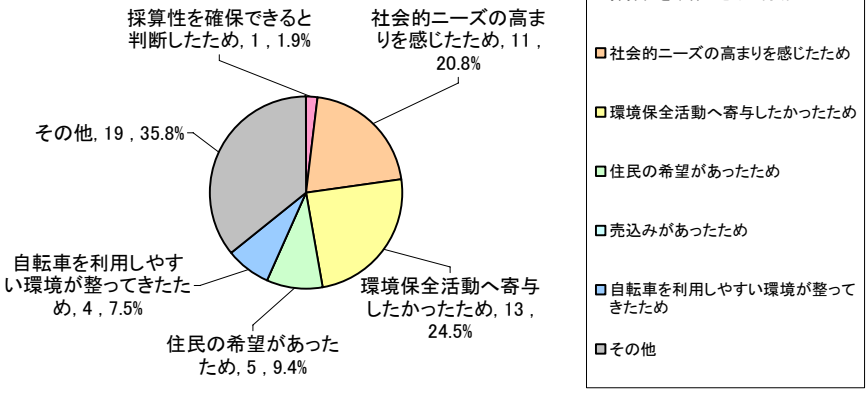
サイクルシェアリングを管理・運営していく上での問題点について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　人件費	10	10.6%
2.　自転車の維持メンテナンス費用	18	19.1%
3.　駐輪スペース	13	13.8%
4.　利用者のマナー	10	10.6%
5.　営業時間	7	7.4%
6.　PR費用	6	6.4%
7.　広告収入	3	3.2%
8.　自転車の盗難	6	6.4%
9.　利用者数が増えない	11	11.7%
10.　その他	10	10.6%
合計	94	100.0%

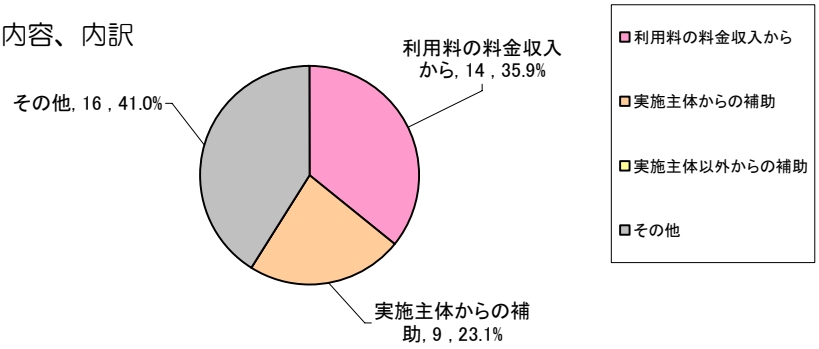
サイクルシェアリングをさらに普及・発展させていくためには何が必要とお考えでしょうか。

選択肢	回答数	構成比
1.　国･自治体などの補助金制度の拡充	10	14.9%
2.　人件費の削減	18	26.9%
3.　駐輪スペースの確保	13	19.4%
4.　利用者のマナーの向上	10	14.9%
5.　自転車道の整備	7	10.4%
6.　PR活動の強化	6	9.0%
7.　その他	3	4.5%
合計	67	100.0%

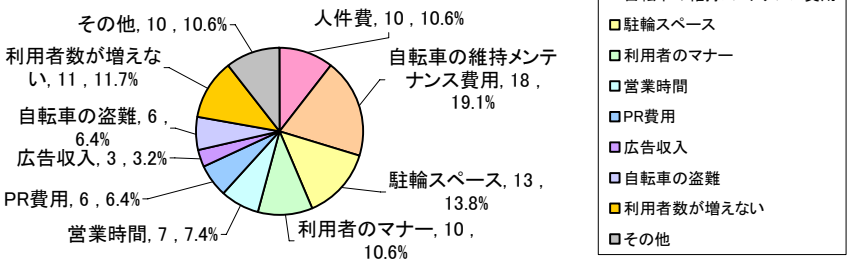
・導入のきっかけ



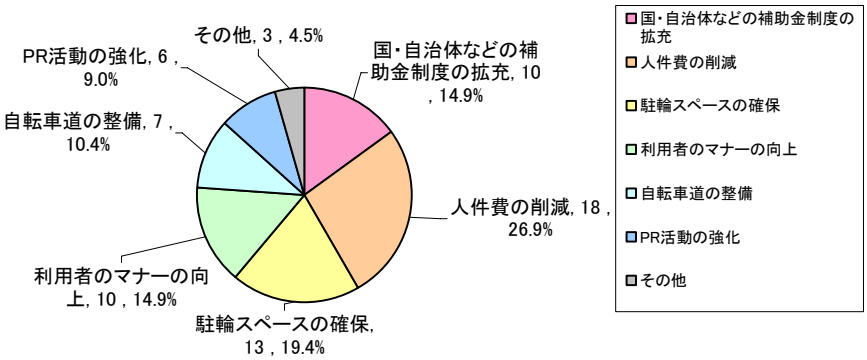
・運営費用の内容、内訳



・運営上の問題点



・発展するために



3.2　調査結果概要５　運営主体：マンション

調査対象：サイクルシェアリングの実施主体となっているマンション
発送日　：平成 22 年 3 月 9 日（火）
調査方法：サイクルシェアリング（レンタサイクル）の実施主体となっているマンション（管理組合・開発会社・管理会社）をインターネットから検索し、ヒットした事業者へアンケート票を郵送にて配布。その後、郵送にて回収。
配布数　：45 票
回収数　：1 票（回収率：2.2%）

集計項目に有効回答が無かったため集計は未実施。

3.3　調査結果概要６　運営主体：民間事業者

調査対象：サイクルシェアリングの実施主体となっている民間事業者
発送日　：平成 22 年 3 月 9 日（火）
調査方法：サイクルシェアリング（レンタサイクル）の実施主体となっている民間事業者をインターネットから検索し、ヒットした事業者へアンケート票を郵送にて配布。その後、郵送にて回収。
配布数　：169 票
回収数　：38 票（回収率：22.4%）

○集客については『インターネットのＨＰ・広告』が 29.9%、次いで『屋外の看板など』、『店頭のポスター・パンフレット』が 19.5%となっている。
○利用者の登録者数は『0 人』、18.4%となっており、『無回答（回答できない）』が 71.1%を占めている。
○１日の平均利用者数は『1～10 人未満』が 28.9%を占めている。
○年間の平均利用者数は『1～1,000 人未満』が 50.0%を占めている。
○利用者の男女構成比は、男性が 59.2%、女性が 40.8%と男性が上回っている。
○利用者の職業は『観光客』が 20.3%、次いで『社会人』が 16.3%となっている。
○運営方法については『有人での対応』が 94.7%を占めている。
○サイクルシェアリングを導入した時期は『10 年以上』が 39.5%、次いで『10 年未満』が 34.2%となっている。
○サイクルシェアリングを導入したきっかけは『社会的ニーズの高まりを感じたため』が 26.1%を占めている。
○運営費用の内容・内訳は『利用料の料金収入から』が 57.9%となっている。次いで『その他』が 23.7%、『実施主体からの補助』が 15.8%となっている。
○サイクルシェアリングを運営していく上での問題点は『自転車の維持メンテナンス費用』が 24.4%、『利用者数が増えない』が 18.3%、『駐輪スペース』が 15.9%となっている。
○サイクルシェアリングをさらに普及・発展させていくためには『人件費の削減』が 37.7%、『駐輪スペースの確保』が 24.5%となっている。

集客についてどのような媒体で PR、募集活動を行っているかを教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1. テレビCM	1	1.3%
2. ラジオCM	0	0.0%
3. 駅・電車内のポスターや看板	7	9.1%
4. 新聞記事	0	0.0%
5. 新聞広告	2	2.6%
6. 雑誌広告	4	5.2%
7. 折込みチラシ	1	1.3%
8. 屋外の看板など	15	19.5%
9. インターネットHP・広告	23	29.9%
10. イベント開催	1	1.3%
11. 店頭のポスター、パンフレット	15	19.5%
12. その他	8	10.4%
合計	77	100.0%

利用者の属性について教えて下さい。

【登録者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	7	18.4%
2. 1～100人未満	2	5.3%
3. 100～1000人未満	0	0.0%
4. 1000人以上	2	5.3%
5. 無回答	27	71.1%
合計	38	100.0%

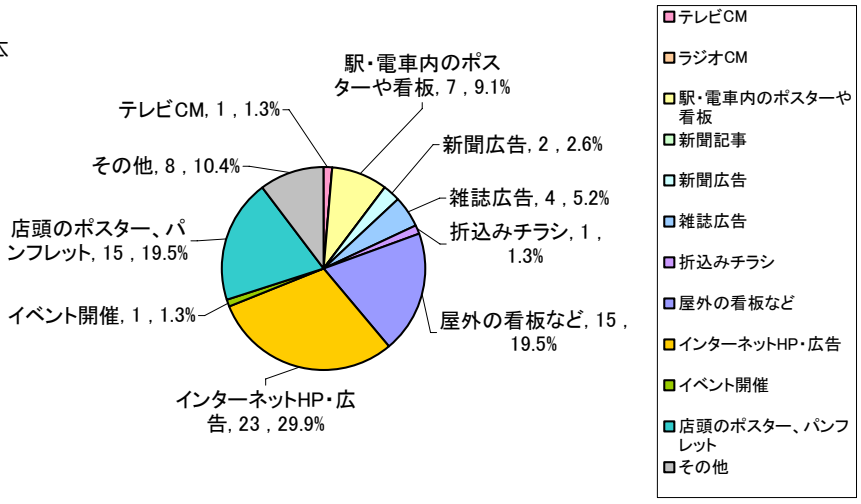
【一日の平均利用者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	1	2.6%
2. 1～10人未満	11	28.9%
3. 10～100人未満	7	18.4%
4. 100人以上	2	5.3%
5. 無回答	17	44.7%
合計	38	100.0%

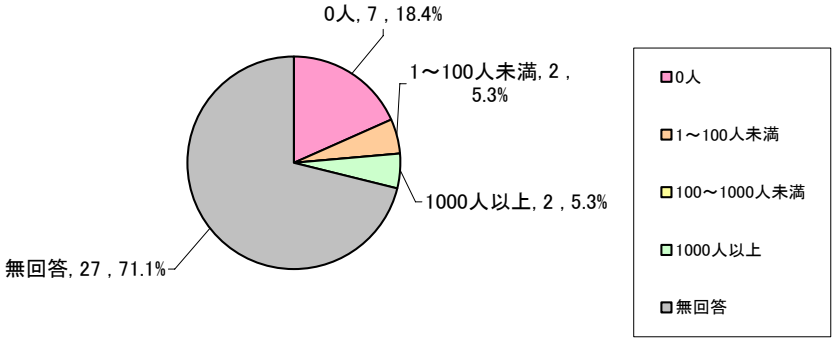
【年間の平均利用者数】

選択肢	回答数	構成比
1. 0人	0	0.0%
2. 1～1000人未満	19	50.0%
3. 1000～10000人未満	8	21.1%
4. 10000人以上	6	15.8%
5. 無回答	5	13.2%
合計	38	100.0%

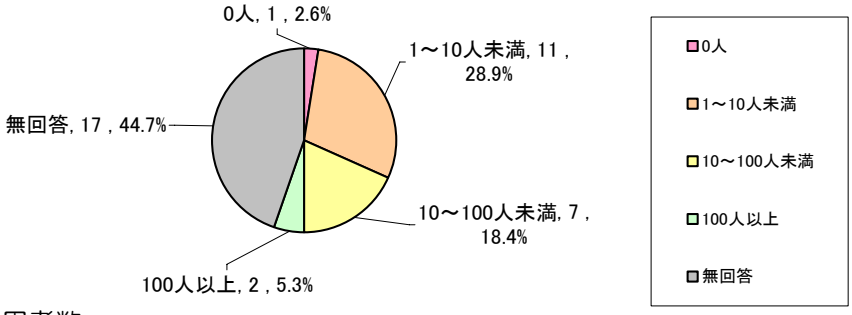
・集客の媒体



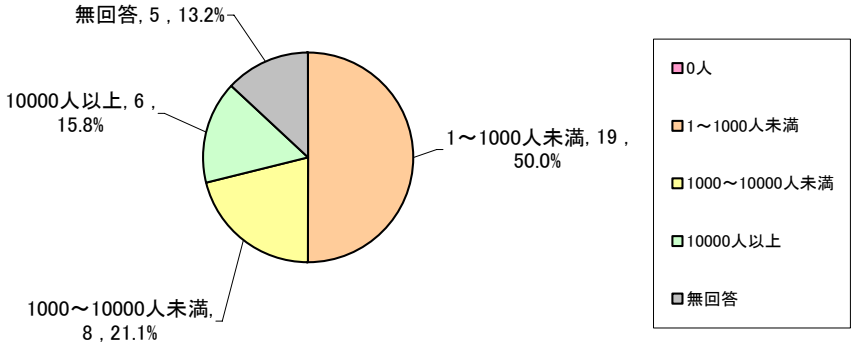
・登録者数



・一日の平均利用者数



・年間の平均利用者数



【利用者の男性・女性の比率】

選択肢	構成比
1.　男性	59.2%
2.　女性	40.8%
合計	100.0%

【利用者の職業】

選択肢	回答数	構成比
1.　小学生	7	4.6%
2.　中高生	14	9.2%
3.　大学生	19	12.4%
4.　社会人	25	16.3%
5.　主婦	20	13.1%
6.　高齢者	13	8.5%
7.　サラリーマン	19	12.4%
8.　観光客	31	20.3%
9.　その他	5	3.3%
合計	153	100.0%

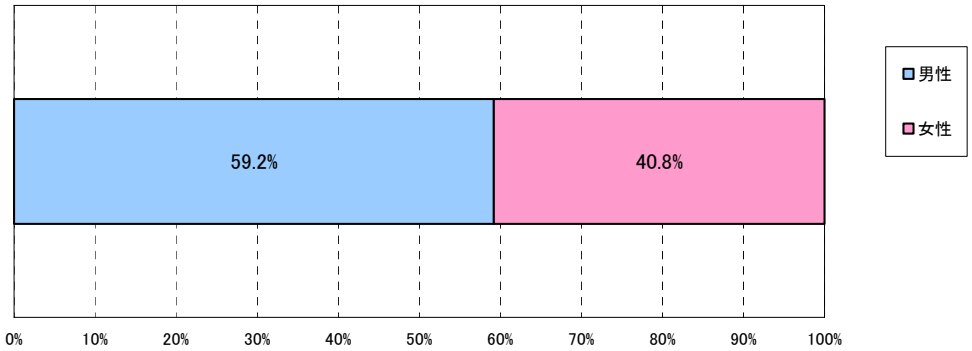
サイクルシェアリングの運営方法について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　有人での対応	36	94.7%
2.　無人での対応	1	2.6%
3.　無回答	1	2.6%
合計	38	100.0%

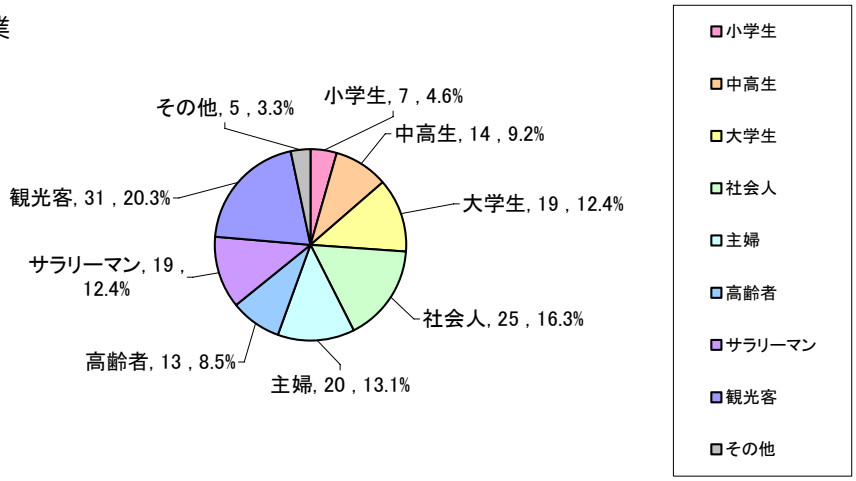
サイクルシェアリングを導入してからの期間を教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　1年未満	2	5.3%
2.　3年未満	3	7.9%
3.　5年未満	2	5.3%
4.　10年未満	13	34.2%
5.　10年以上	15	39.5%
6.　無回答	3	7.9%
合計	38	100.0%

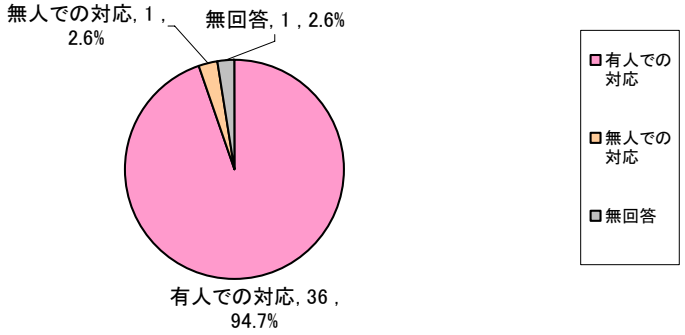
・利用者の男女構成比



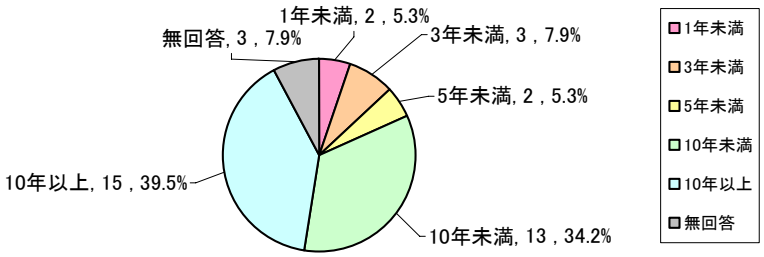
・利用者の職業



・運営方法



・導入からの期間



サイクルシェアリングを導入したきっかけを教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　採算性を確保できると判断したため	10	14.5%
2.　社会的ニーズの高まりを感じたため	18	26.1%
3.　環境保全活動へ寄与したかったため	8	11.6%
4.　住民の希望があったため	6	8.7%
5.　売込みがあったため	0	0.0%
6.　自転車を利用しやすい環境が整ってきたため	13	18.8%
7.　その他	14	20.3%
合計	69	100.0%

サイクルシェアリングの運営費用の内容・内訳について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　利用料の料金収入から	22	57.9%
2.　実施主体からの補助	6	15.8%
3.　実施主体以外からの補助	1	2.6%
4.　その他	9	23.7%
合計	38	100.0%

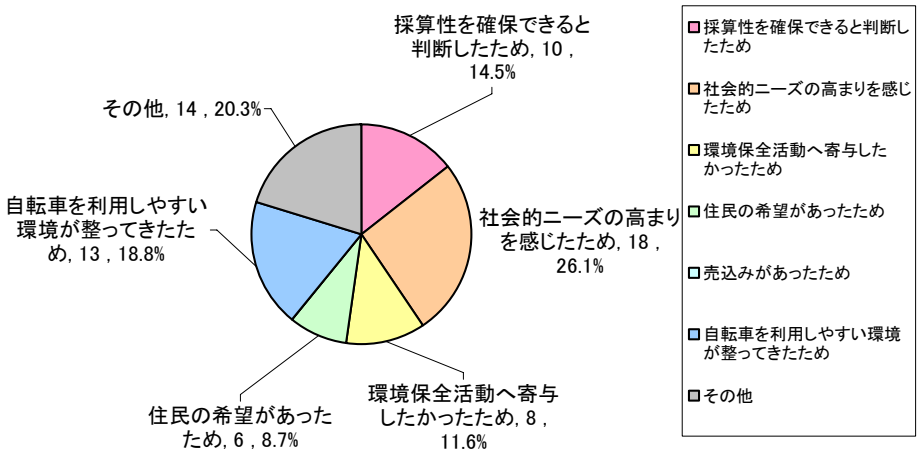
サイクルシェアリングを管理・運営していく上での問題点について教えて下さい。

選択肢	回答数	構成比
1.　人件費	6	7.3%
2.　自転車の維持メンテナンス費用	20	24.4%
3.　駐輪スペース	13	15.9%
4.　利用者のマナー	9	11.0%
5.　営業時間	2	2.4%
6.　PR費用	3	3.7%
7.　広告収入	0	0.0%
8.　自転車の盗難	2	2.4%
9.　利用者数が増えない	15	18.3%
10.　その他	12	14.6%
合計	82	100.0%

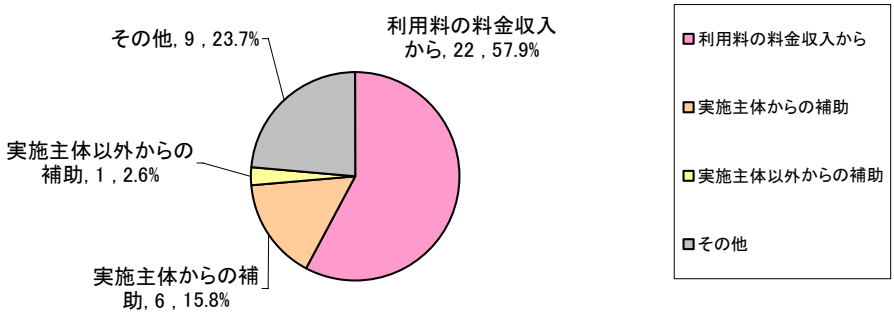
サイクルシェアリングをさらに普及・発展させていくためには何が必要とお考えでしょうか。

選択肢	回答数	構成比
1.　国･自治体などの補助金制度の拡充	6	11.3%
2.　人件費の削減	20	37.7%
3.　駐輪スペースの確保	13	24.5%
4.　利用者のマナーの向上	9	17.0%
5.　自転車道の整備	2	3.8%
6.　PR活動の強化	3	5.7%
7.　その他	0	0.0%
合計	53	100.0%

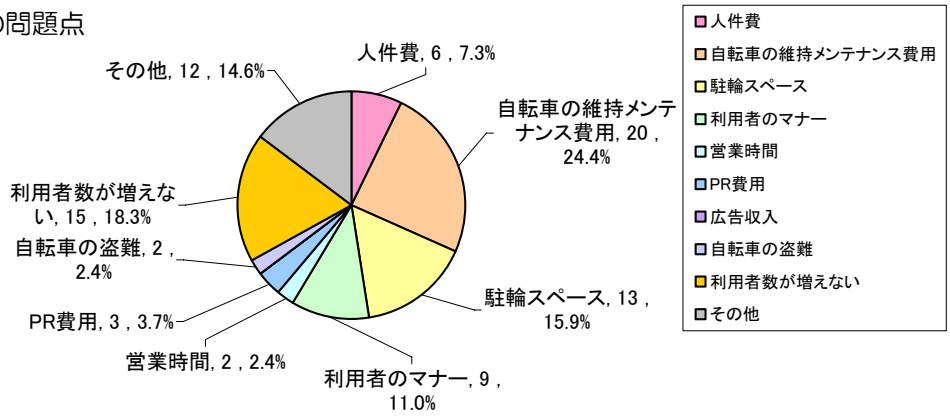
・導入のきっかけ



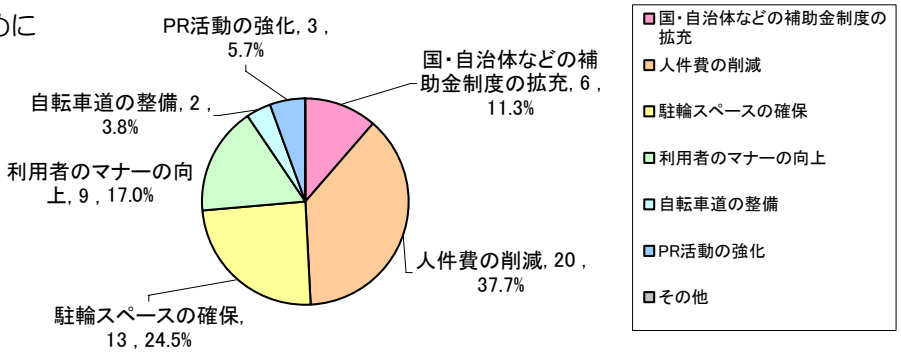
・運営費用の内容、内訳



・運営上の問題点



・発展するために



3.4　ご協力いただいた団体様からの自由意見（自治体）

・横浜市では平成 21 年 10 月にコミュニティサイクルの社会実験を行ったが、実験を通じて、「利用者のニーズがあること」、「地元に受け入れられ応援していただけること」の確認はできた。あとは、いかにして実現し、継続していくかだけであるが、そのためには、以下の 2 点が大きな課題となる。 ①サイクルポート用地確保の問題 　多くの人に満足して使っていただくためには、ポートを数多く、しかも目立つ場所に設置する必要があり、さらに土地使用料は無料もしくは大幅な減免が必要となるが、そのような土地の確保が難しい。 ②採算性の問題 　利用料収入だけでは運営コストがまかなえず、税の投入もできない。民間事業者の力も使いながら、他の事業との組合せなどにより採算をとれるようにする。「新たな事業モデル」を作る必要がある。 他にも課題は多くあるが、今回の実験結果をふまえて、本格導入に向けた検討を進めていく。
旭川市のサイクルセンターより放置等による廃棄処分となった自転車を無償で受け取り、修理、メンテナンスをした後に使用。ゴミの再利用で排気ガスも出ない、環境にやさしい取組として実施している。 　社団法人 旭川観光協会では、観光客をターゲットとした観光レンタサイクル事業を行っておりますが、生活者のコミュニティサイクルも将来的な構想としては検討しております。所属している旭川市も同様に検討している様であり、もしうまく連携できるような場面があれば実施できればという願望はあります。
ランニングコストの削減など課題はあるが、月ぎめの待機者が約 180 名と利用者からは好評であるため、今後も維持しさらに発展させていきたい。
他の事例を紹介してほしい、今後の参考にしたい。また、保険料などの経費内訳を紹介してほしい。
今回回答した内容は平成 20 年までのもので、現在、新たな方式への移行を検討している所です。
現在、サイクリングターミナルにてレンタサイクルを行っているが施設の立地条件や老朽化、自転車の老朽化等の理由により利用は少ない。維持管理費が利用料収入を上回っており、買替えは困難な状況である。また、人員配置の問題でレンタサイクル業務に人手をかけられない状況であり、現状維持が妥当と思われる。
・取扱台数が少ないので、一度に沢山の利用者が来られると対応できない。

・今まで駅前にレンタサイクルが無かったので便利になった。 ・貸出所の開所時間が午後 3 時までの為、それ以降に来られた方には対応ができないのが残念だが、ボランティアの方々が当番でして下さっているので無理も言えない。
特に都市部において、民間の事業者が事業の拡大を図っており今後は担い手を官から民へシフトしていくべきだと思う。
【自転車の性能】 カーシェアリング専用の自動車があるようにコミュニティサイクルに特化した自転車があっても良いと思います。 【不法駐輪問題】 コミュニティサイクルを発展させ、市民（来訪者）が手軽に利用でき、結果として自転車の過度な所有を抑制し長期駐輪、撤去・管理・処分等の行政的コストの低減を図ることが理想と考えます。コミュニティサイクル事業のみの黒字化は厳しいと思います。 【環境問題】 過度な自家用車利用から自転車を含めた公共交通への転換。（モビリティマネージメントの必要性） 利用者がレンタサイクルを使う際、乗り方が荒く故障することが多い。そのため修繕費が高くなる問題がある。柏市では、係員から乗り方について注意喚起をおこなっている。 レンタサイクル事業においては、管理業務にさほど複雑さは生じないがコミュニティサイクル化すると管理業務が飛躍的に複雑また煩雑になると感じております。特に・自転車の配置や移送の関連・ポート増設の必要性・自転車の管理。 コミュニティサイクルを本市のような低密度から中密度の市街地で展開するには（シェア率がさほど上がらない）レンタサイクルとの中間辺りが適合するのではと考えております。 コミュニティサイクルによる効果は、駐輪場の削減が見込める効果もあり市外の方よりも市民の方の利用増が必要。そのためには、住民地域にポートを多く設置することとなり、設置や維持管理コストが掛かるなど課題が多い。当面は市外の方の利用に特化したサービスをおこなうことが重要と考えています。 実証実験では、市外の方の利用が約 7 割との結果が得られています。

3.5　ご協力いただいた団体様からの自由意見（民間事業者）

今後利用については、増える傾向はあるものの、自転車の老朽化による切り換えが必要ですので、それが今の課題です。
・当地（飛騨高山）は、観光地ということもあり、観光客の利用がほぼ 100%です。当店では、80%が外国人の利用ということもあり、26 件のシティーサイクルのみ使用しています。自転車専門店ということもあり、メンテナンスは、定期的に行なっています。レンタサイクルは、メンテナンスが重要で市内の業者、旅館では点検すらしていない自転車も多く見受けられます。 ・二人乗りやウィリーをしたりと、自転車利用のマナーの悪さは、日本人、中国人に多く見られます。（こわれたまま帰られたりすることは少ないですが…。） ・「ありがとう」、「とっても楽しかった」などの声をいただけるとうれしくなります。
現在レンタサイクルを実施しているが、多客期は不足することがあるコミュニティサイクルが増加すると良い。
公共交通の一つとして導入するとしても、採算性へのリスクが非常に高い。また、自転車は他の交通手段と異なり大量輸送手段ではないパーソナルモビリティーの為、そのシェアリングへの公金投入は問題があると考える。他の自転車先進国同様、正しい自転車の利用環境整備が重要であり、当面の問題として挙げられる違法駐輪対策として考えるべきものでもない。自転車走行可能者率が、他国に比べ格段に高い日本においては、サイクルシェアリングを行なわずとも、環境整備いかんにより、クルマよりの転換をはかれ自転車のパーソントリップを延ばすことが可能と考える。
・サイクルシェアリングについては、都市型と郊外型とに大別され郊外型でも観光地型と住宅地型に分別されています。・安全対策として、特に観光地型の地域では、自動車の走行速度が高く車道との差別化が必要と考えられます。それまでの対策として車道路側へのペインティングや道路標識により自動車運転手への注意喚起が必要。 ・サポート対策として、公共・観光施設における駐輪場の拡充や電動自転車の充電ポート、サイクリング用の案内標識の設置。・貸出・返却場所の充実と貸出管理の簡素化をはかるため携帯電話 or ポストペイ型電子マネーの導入。
都心でレンタサイクルを運営している所が少なく需要は多いように感じる。海外からの旅行者の方を都内ホテル等のコンシェルジュからご紹介されることが多いです
中心商店街の活性化、健康増進、温暖化防止に役立つ

・まずは自転車の走りやすい道路の整備 ・始めてから、まだ多くの利用者をみていないので今後多くの方に街を見てもらいたいと思うので色々先輩達からアドバイス、参考の地図（イラスト)、パンフなどを望みたい。
町外の方の利便と観光客の利便の為ですが利用料の収入だけで運営することは難しいと思います。
・一部市町村で無料で電動自転車などを貸している所が有るが将来のランニングコストがまったく計算されていないと思う。当店も電動車を 1 日数千円で貸しているが数年ごとのバッテリーの交換、モニター故障の修理など考慮すると採算が合わないのが実状。安全安心の確保には人件費などのコストが多くかかることを理解しておくことが大切。 ・不景気な現在、価格の安さだけが重要視されているが、全ての商品（食料品等）安全確保の為にはコストがかかることを消費者も理解する必要が有る。まして自転車は乗り物である以上安全性が最重要視されなくてはならない。アジア製の低品質車を低価格で貸し整備されていない車を貸出す業者がシェアを拡大していることに将来のレンタサイクルに対し大きな不安を感じている。
平成 6 年当初は駅前でもあり、当店だけのレンタサイクルでしたので利用者も多かった。時期により、利用者数、年令が異なります。現在は、市でのギア付電動がありますし、利用時間料金も当店と違いがあるのが問題点です。
貸出し用自転車を常に綺麗にし、タイヤの空気圧を保ち維持管理するのは人でもかかり結構大変な作業だ。ところが、自治体や自治体からの補助を受けた団体が不当な価格設定でサイクルシェアリングを行なうのは民業圧迫であるのでやめて欲しい（同様に放置自転車などを利用してボランティアで無料自転車を貸す行為)。この地域で無料のレンタサイクルが始まればこの業界から撤退せざるを得ない。レンタサイクルというと一般には若い成年を対象としているが、子供連れやご老人も利用するので、安全な自転車道の設置が望まれる（自転車競技をする訳ではないので 40km/H も出せる自転車専用道は必要ない)。
・利用者のマナーについて 貸出・返却時に、自転車の状態を確認しておかないと故障車両をそのまま返却する利用者があり、自転車のメンテナンスに苦労している。 ・雨天での貸し出しはカッパがない場合はおことわりしているが、雨の日でもレンタサイクルの利用者が多く、窓口では傘差し運転は厳禁の旨説明している。他地域の安全対策が知りたい。 ・高齢者の利用者が年々増加しており、中には聴覚障害の方などもいる。安全策など他地域の事例があれば参考としたい。

サイクルシェアリング・ビジネスのためのマーケティング
―サイクルシェアリングの利用実態調査（利用者編）から―

文化女子大学
江戸　克栄

Ⅰ．はじめに

サイクルシェアリングという考え方は、自転車の利用者が増加する中で、十分な駐輪スペースが確保できない、違法駐輪が増える、共利用は環境にやさしいといった視点から導入されたものであり、もともと市場においてニーズがあったものではない。そのため、ビジネスモデルとしてはかなり未成熟であり、事業者の採算がとれるようなビジネスモデルにしていかなければならない。

市場ニーズは潜在的であり、これからサイクルシェアリング・ビジネスが発展していくためには市場規模の拡大が急務である。そのためには、積極的なプロモーション政策を行うとともに、利用者の満足を最大化し、パブリシティや口コミによる社会への普及を行っていかなければならない。ここでの重要課題は「顧客志向」である。サイクルシェアリング・ビジネス成功のためには顧客志向のマーケティングを実践していかなければならない。

そこで、本報告は、「サイクルシェアリングの利用実態調査（利用者編）（以下「利用実態調査」」を分析し、サイクルシェアリング・ビジネスのためのマーケティングを検討していくことを目的とする。

Ⅱ．サイクルシェアリングのための顧客志向マーケティング

「顧客志向＝顧客ニーズに対応すること」だけではない。本当の意味での顧客志向とは、１）顧客ニーズを理解すること、２）顧客識別ができること、である。顧客ニーズに対して考えることが多いが、どうしても顧客識別という点がない場合が多い。この顧客識別で重要なことは、「常連客は常連として扱う」「顧客は全て平等ではない」という発想である。

本報告では、利用実態調査の結果から、１）どのような顧客ニーズがあるのか、２）顧客識別の可能性、について分析していく。顧客ニーズを分析するという課題から、定量的な分析手法に依存せずに、自由回答を含めた分析手法を行っていくものとする。

Ⅲ．利用実態調査分析

本報告では、顧客ニーズの理解として「サイクルシェアリング・ニーズの多様性」と「サイクルシェアリング・システムの本質的ニーズと表層的ニーズ」の２点、さらに顧客識別の可能性については、「マイシェアリングサイクル志向」について検討をしていく。

１．サイクルシェアリング・ニーズの多様性―自転車利用のしかたの違い―

利用実態調査では、３つのタイプの利用者を対象に調査を行っている。利用のしかたな

どで、駅を中心としたサイクルシェアリングでは、通勤・通学がほとんどであるのに対して、マンション型のサイクルシェアリングでは、多様な自転車の利用がある（表１）。サイクルシェアリングのニーズは多様性があり、そのタイプに適切なサイクルシェアリングのマーケティングを行っていかなければならないことがわかる。

表1. タイプ別利用目的

	自治体 (n=20)	マンション (n=23)	民間事業者 (n=46)
通勤・通学	95%	13%	96%
買い物・食事	0%	31%	0%
仕事（営業・配達など）	5%	0%	4%
サイクリング	0%	13%	0%
子供などの送迎	0%	4%	0%
娯楽・レジャー	0%	35%	0%
その他	0%	4%	0%
	100%	100%	100%

また、ニーズの多様性を表しているのが、それぞれのタイプの利用者の自転車の所有率である（表２）。駅型のサイクルシェアリング利用者は、自分たちの自転車を持っており、「駅からの移動ニーズ」が強くあるのに対して、マンション型のサイクルシェアリング利用者は自転車所有率が低い。自分たちが周辺を移動したりするときの「周辺移動ニーズ」が主目的であることがわかる。

ニーズが多様であるということは、これからの市場規模拡大の可能性を秘めており、顧客ニーズ対応によっては、今後サイクルシェアリングが大きく成長していく可能性がある。そのためには、しっかりとしたリサーチを行い、ビジネスモデル構築をしていくことが必要である。

表2. タイプ別自転車所有率

	自治体 (n=20)	マンション (n=23)	民間事業者 (n=46)
1.自分の自転車を持っている	70%	26%	60%
2.家族と共有でもっている	10%	17%	20%
3.友人と共有でもっている	0%	0%	0%
4.持っていない	20%	57%	20%
	100%	100%	100%

２．サイクルシェアリング・システムの本質的ニーズと表層的ニーズ―自転車のデザイン―

利用者調査の定量的結果からは、自転車のデザインの重要性は低いという結果がでている。しかし、この結果をそのまま、サイクルシェアリングでは自転車のデザインは必要ないということを言ってしまっていいのだろうか。

というのも、マンション型サイクルシェアリングでは、「自転車のデザインがよくない」という指摘は 33%にもなる。実に 3 人に 1 人がデザインについて言っているのである。これは、次のようなことを意味しているのではないだろうか？

「駅型サイクルシェアリングは、利用者の本質的ニーズ（自転車の安全性、つかいやすさ、電動自転車、費用対効果等）を満たしていない。だから、デザインという表層的ニーズま

での重要性を考えていないのではないだろうか。一方で、マンション型サイクルシェアリングは、本質的ニーズを満たしているので、デザインという表層的ニーズに不満があるのではないだろうか？」

経験的に考えても、まずは自転車としての最低限の機能を果たしていなければならない。また、サイクルシェアリングのシステムである、快適性や安全性は満たしていなければならない。自由回答の結果を見ると、駅型サイクルシェアリングでは、「自転車が整備されていない」「ライトがつかない」という指摘が目立っている。一方で、マンション型サイクルシェアリングでは、整備がしっかりされているということが言われている。このことから、自転車のデザインに対するニーズがないのではなく、まだそこまでのニーズの段階に入っていないといったほうがいいのかもしれない。これについては、さらなる調査をしていく必要性がある。

３．マイシェアリングサイクルについて

みんなで利用する自転車であるとはいえ、快適にできるかぎり「自分仕様」で自転車は乗りたい。常連客やヘビーユーザーに対しては、それなりの優遇が必要である。そのうちの一つに、「わたしが使わないときは、みんな使ってもいいよ」という考え方を利用者に持たせてあげることができれば、利用者の満足は大きくあがるであろう。自分の自転車を貸してあげている「マイシェアリングサイクル」の発想が顧客識別には必要である。

例えば、サドルの高さが気になるという利用者が自由回答にいくつかあった。顧客に合わせて、サドルの高さを合わせてあげるくらいはできるだろう。自転車そのもの（ハード）、台数は充実しているのかもしれないが、ソフト（サービス、システム）の整備と顧客識別ができていないのが現在のサイクルシェアリングの問題点であるのかもしれない。

Ⅳ．おわりに

サイクルシェアリング・ビジネスは未成熟なものである。しっかりとしたビジネスモデルが構築されていないと言っても過言ではない。このような現状の中で、顧客のニーズをしっかりと理解し、顧客を識別するためのマーケティングを今後行っていくことがサイクルシェアリングのさらなる成長へとつながっていくはずである。

江戸克栄（1968 年生まれ）

【現職】　：文化女子大学服装学部服装社会学科　准教授
1998-2005　：文化女子大学　専任講師
2005-現在　：現職

【学位】　：慶應義塾大学商学部卒業、慶應義塾大学大学院商学研究科修士・博士課程終了

【業績】　：原田保、三浦俊彦編著(2007)：スロースタイル　新評論
：原田保、三浦俊彦編著(2008)：戦略的マーケティング　芙蓉書房出版

サイクルシェアリングの展望

東京大学
羽藤　英二

サイクルシェアリングの利用者満足度は概ね高い。今回の調査における主な意見としてはサイクルシェアリングでは、自転車を持たなくてもいいことがその利点としてあげられており、ポート位置などに対する関心が高くなっている。

自転車の私有は、駐輪場を探したり支払うことのコストを生むが、サイクルシェアリングにおいて、立地条件を吟味した上でポートが設置されておればそうした問題の多くが解消されるだろう。このような調査分析結果は、さらにもしも複数ポートが設置されたような共同利用サービスが実施されれば乗り捨て→買い物→別な場所で自転車をピックアップするといった私有自転車が抱えていた問題（それでも車よりは格段に便利ではあるが）を解消した上で、移動の自由度を高められるという可能性に対する期待をうかがわせるものであろう。

しかし、その反面サイクルシェアリングについては課題も多い。１）どういった世代、個人においてサイクルシェアリング利用可能なのか、２）自転車を利用した前後の活動内容とその空間密度はそれくらいなのか、３）利用者にとって支払い金額はどれくらいが妥当なのか、またその料金体系はどういった体系が考えられるか、４）どういった都市圏において成立可能性が高いのか、５）駅などにおける自転車需要の偏りを防ぐためのオペレーション方法は何か（環境ポイントの操作）、６）ポートの設置位置の基準は何か、といった点を明らかにしていく必要があるだろう。

こうした課題は単純なアンケート調査で分析することは困難である。なぜなら自転車利用前後の活動を、土曜日や日曜、平日といったある程度の日数と時間帯を継続的に観測分析する必要があるからだ。利用者は日常生活においてどのような経路を選び、どういった走行空間を自転車が走り、いったいどれくらいの時間にわたって自転車が利用されているのか。また自転車を降りた後、どれくらい離れた場所でどれくらいの時間活動をしているのか。都心からどの程度はなれた場所で生活していて、どういうシーンでサイクルシェアリングを利用しているのか。そうした点について詳細な行動記録データをＧＰＳなどを用いて計測する必要があると考える。そのような定量的なデータを収集することで初めてサイクルシェアリングのサービス評価が可能になるし、サイクルシェアリングにおいて求められる自転車そのものの性能も明らかになるだろう。

メインテナンスの問題はパリのベリブでも大きな問題として認識されており、バンダリズムのような問題もあるが、需要調整も含めた管理コストの高騰を招いている。また富山のサイクルシェアリングでは利用需要量とのアンバランスを指摘する声もある。その一方で、ＭＩＴの MediaLab などでは、Mobility on-demand の中心に自転車のサイクルシェアリングが据えられ、小型の電気自動車と一体になった管理型のモビリティクラウドの提案がなされており、環境時代の新たなパブリックトランスポートとして期待する向きもある。

こうした動きから、サイクルシェアリングそのものが、エネルギー環境問題やＩＴの応用技術の進展を下敷きとして、大きくその技術内容を転換しようとしているものと考えられるだろう。位置データに基づく詳細な市場分析が求められている。

いわゆるママチャリとよばれる自転車が、抱えていた様々な社会的コスト（違法駐輪や事故）をどのように解決するかという問題に対してサイクルシェアリングが解決策を見出せるかを明らかにしていく必要がある。日本のクリーンで安全な街は東アジアの町並みとは一角を画すものである。同時に高い可動性を実現する上で自転車が街にしみこむようなモビリティとしてインストールされていることは大変意義深い。しかし、その反面、こうした移動風景を実際の街で維持していくことは、移動の自由を過大解釈したようなママチャリでは難しいことも明らかであろう。サイクルシェアリングは駐輪スペースの問題とモビリティの自由度の問題を同時に扱うことで、自転車を全く新しい技術として発展的な都市インフラとして再生させていこうとするものである。そのような観点に立った、利用者の詳細な行動分析に基づいたサービス評価が求められているのではないだろうか。

羽藤英二（1967 年生まれ）

【現職】　：東京大学大学院工学系研究科　准教授
1992-1998 ：日産自動車株式会社，総合研究所社員
1998-2006 ：愛媛大学，助手/助教授
1999　　：MIT Center for Transport Study, Visiting Research Scientist
2000(-2003)：University of Leeds, Visiting Research Fellow(兼任)
2005　　：University of California サンタバーバラ校, Visiting Professor
2006(-2007)：Nepal 工科大, Visiting Professor(兼任)
2006-　　：東京大学大学院工学系研究科　助教授
2007-　　：現職

【学位】
1999-　　：博士（工学）京都大学

【賞罰】　：交通工学研究会　論文奨励賞受賞（1999）
土木学会　論文奨励賞受賞(2000)
世界交通学会　世界交通学会賞受賞(2001)
交通工学研究会　交通工学論文賞受賞(2002)
交通工学研究会　交通工学技術賞受賞(2005 年)

まとめ

今般、調査の目的【P. ４参照】により、利用者（駅前の自転車駐車場利用者、マンションの住人）と事業者（自治体、民間）に、アンケート調査を実施し、その結果を分析することによって、「サイクルシェアリング」の拡大策を検討するため、実態調査を行いました。

実態の把握を行った結果、利用者にとっては、自分で自転車を持たなくて良いこと、利用システムが分かりやすいこと及びCO2削減など環境面で役立つことなど、概ね満足度が高く、また、「サイクルシェアリング」のサービスを利用する可能性が高い顧客層が多くいることが明らかになり、今後の自転車の更なる普及策として、期待がもてる結果となっております。

しかし、一方、事業者にとっては、以下の点が共通の課題として挙げられます。

（１）利用料収入だけでは運営コストが賄えず、採算性のリスクが高い。また、大量輸送手段（パーソナルモビリティである）ではないため、公金の投入も難しい。

（２）さらなる満足度を上げるには、サイクルポートを目立つ場所に多く作る必要あるが、コスト面も含めて、土地の確保が難しい。

（３）単純な「レンタサイクル」事業であれば、管理業務に煩雑さを感じないが、「コミュニティサイクル」化を行うと、管理業務が飛躍的に煩雑になる。

こうした課題点はあるものの、特に、都市部においては、運営事業者が少なく、需要は多いように感じるという意見もあるため、新たな事業モデルを構築し、官から民への円滑なシフト（例. 富山市や北九州市の中心部では、各自治体のバックアップを得て、民間やNPO法人にて「コニュニティサイクル」を事業化して導入を進める動きがある。）を行うことや過度な自家用車利用から自転車を含めた公共交通機関への転換（モビリティマネジメントの必要性）を広く訴えることにより、「サイクルシェアリング」の新たな可能性が見えてくると思われます。

最後に、本報告書をとりまとめたことにより、微力ではございますが、「サイクルシェアリング」に携わっている全ての事業者（今後携わる事業者も含めて）にとって、何らかの一助になれば、幸いです。

また、お忙しい中、アンケートに御回答（回収数７７／回収率約２４．４％）いただきました関係各位に、この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。

第４章　資料編

実施体制

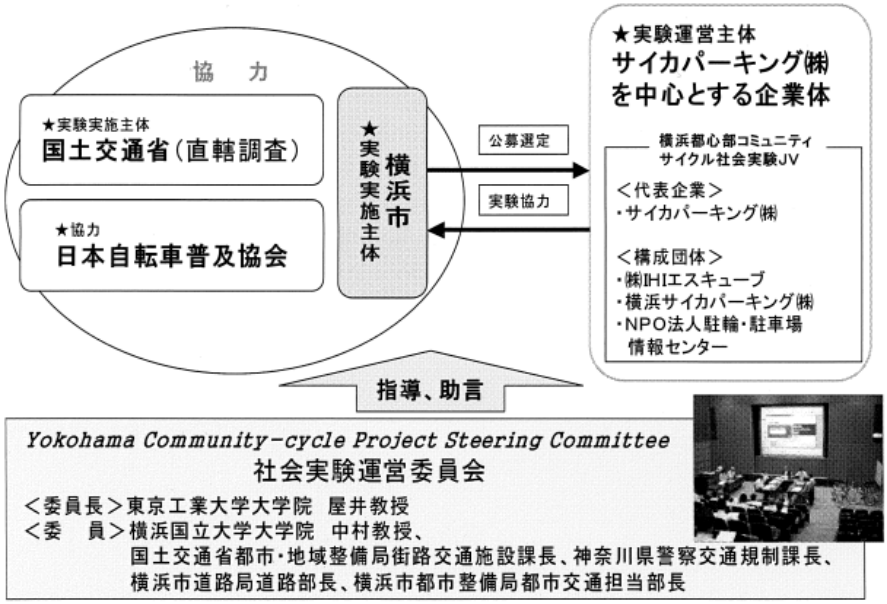
本社会実験は、以下の関係者が協働で実施した。また、社会実験運営委員会を設置し、委員会からの指導、助言をふまえて実験の準備を行った。

【役割分担】

＜国土交通省、日本自転車普及協会＞
○社会実験調査（アンケート、各種調査）、データ解析
○広報費（マップ、チラシ等印刷・発行）

＜横浜市＞
○実験全体の調整
○サイクルポートの確保（ 地元調整、地権者調整）
○管理者との計画調整（道路管理者、交通管理者）
○社会実験運営委員会の運営
○広報（マップ・チラシのコンテンツ作成、実験専用 HP 作成、記者発表等）

＜事業者＞
○実験に必要な機材の準備（自転車、管理システム等）
○社会実験運営・実施
○現地スタッフ配置、コールセンター開設
○ポート設備設置、撤去費用
○損害保険加入等



4

図 4.1　横浜市様ご提供資料 1

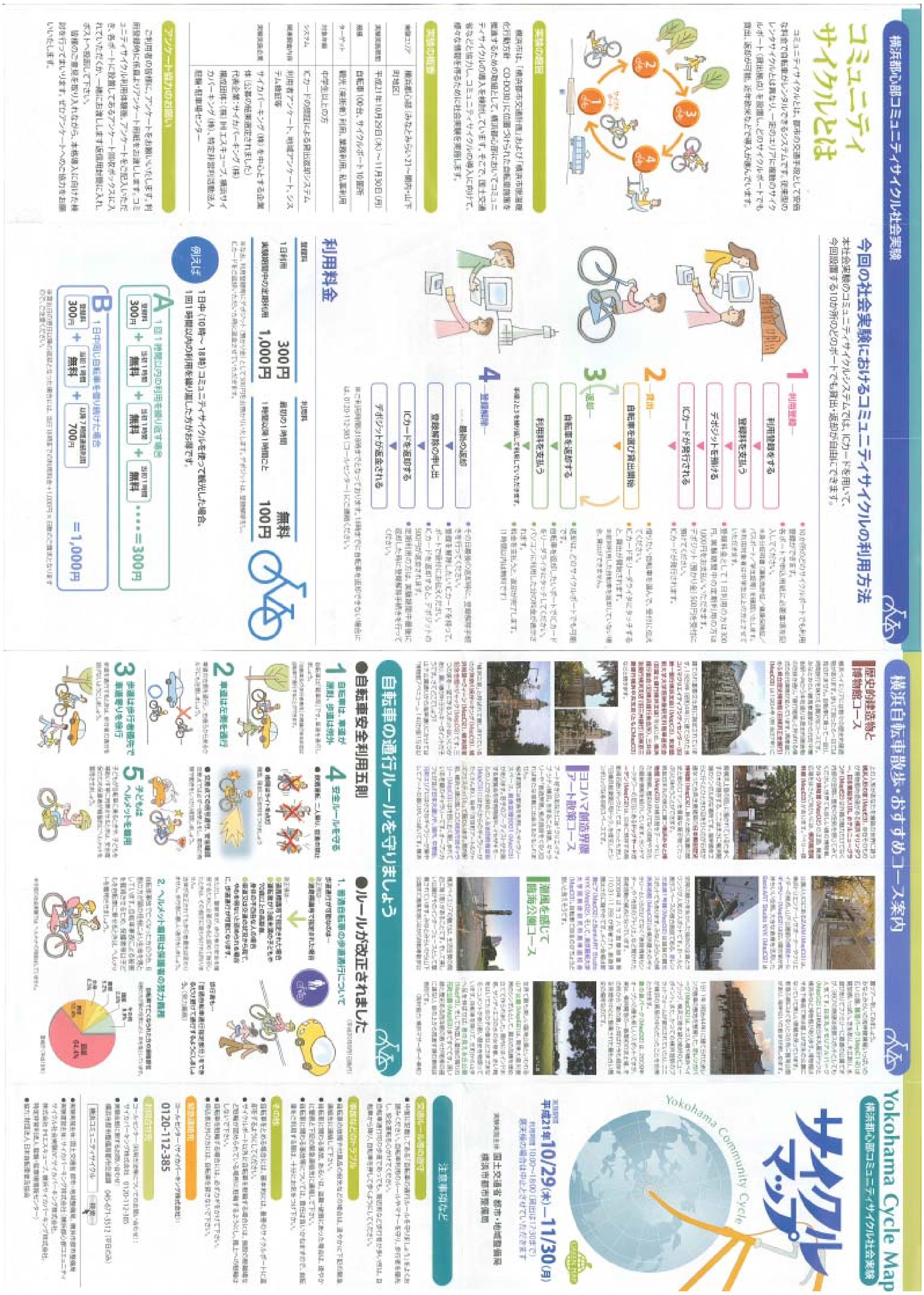


図 4.2　横浜市様ご提供資料 2

図 4.3　横浜市様ご提供資料 3

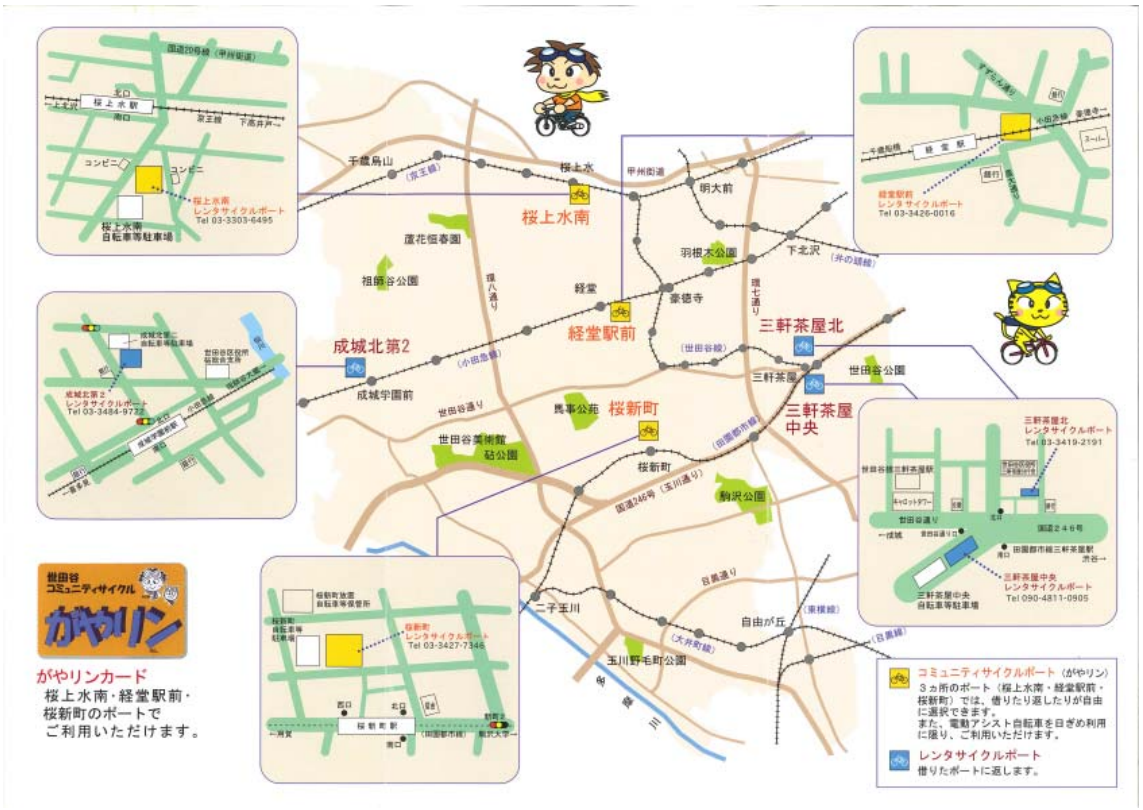


図 4.4　世田谷区様ご提供資料

図 4.5　松山市様ご提供資料

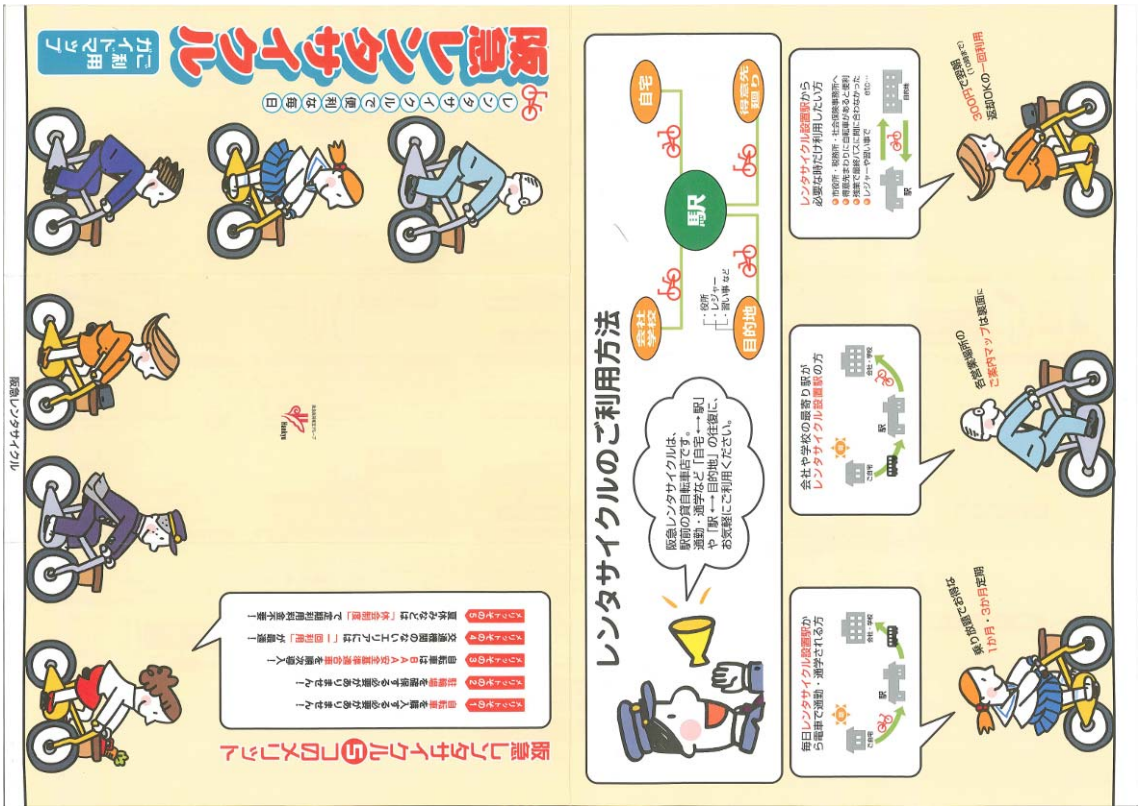


図 4.6　阪急電鉄株式会社様ご提供資料 1

図 4.7　阪急電鉄株式会社様ご提供資料 2

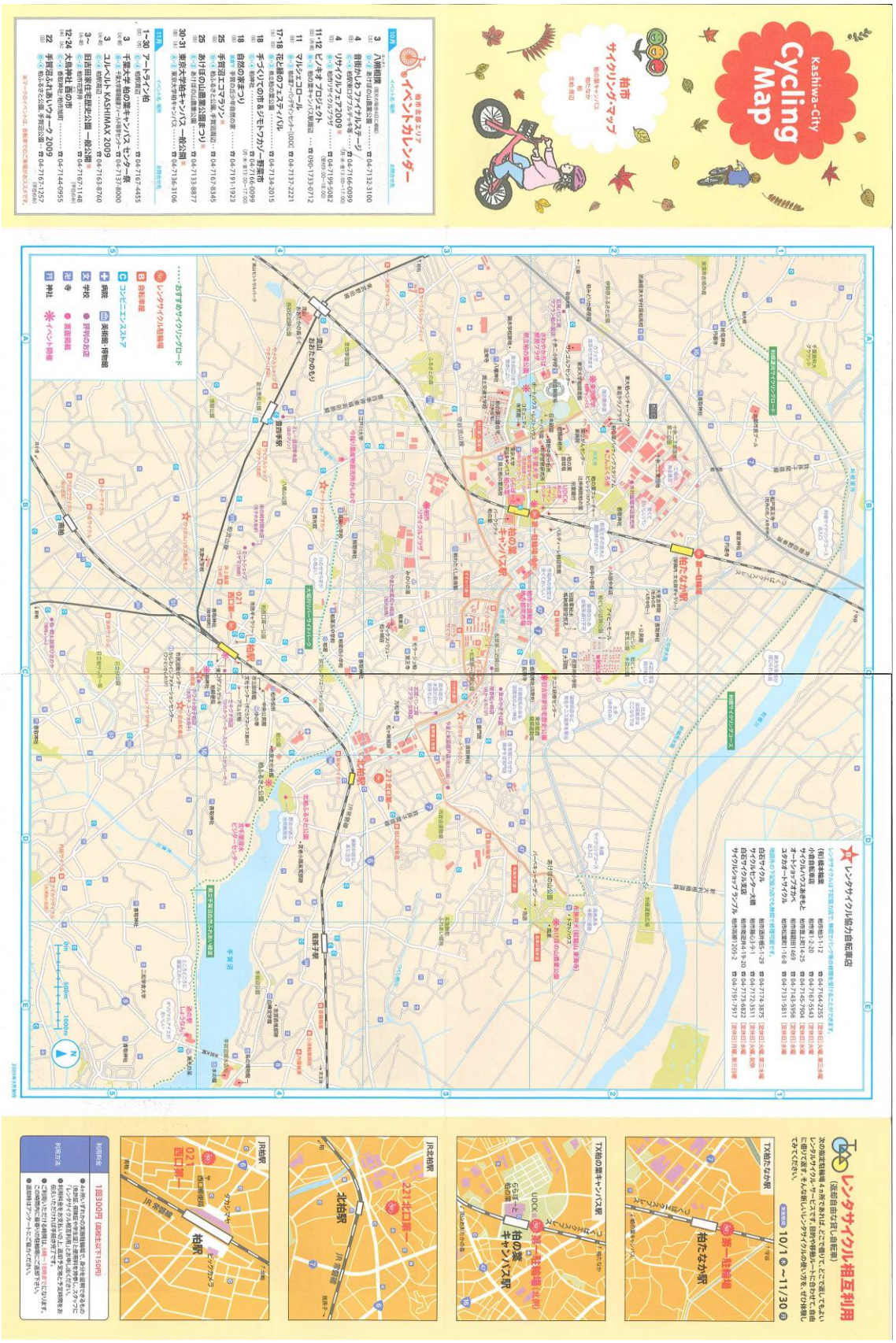


図 4.8　柏市様ご提供資料 1

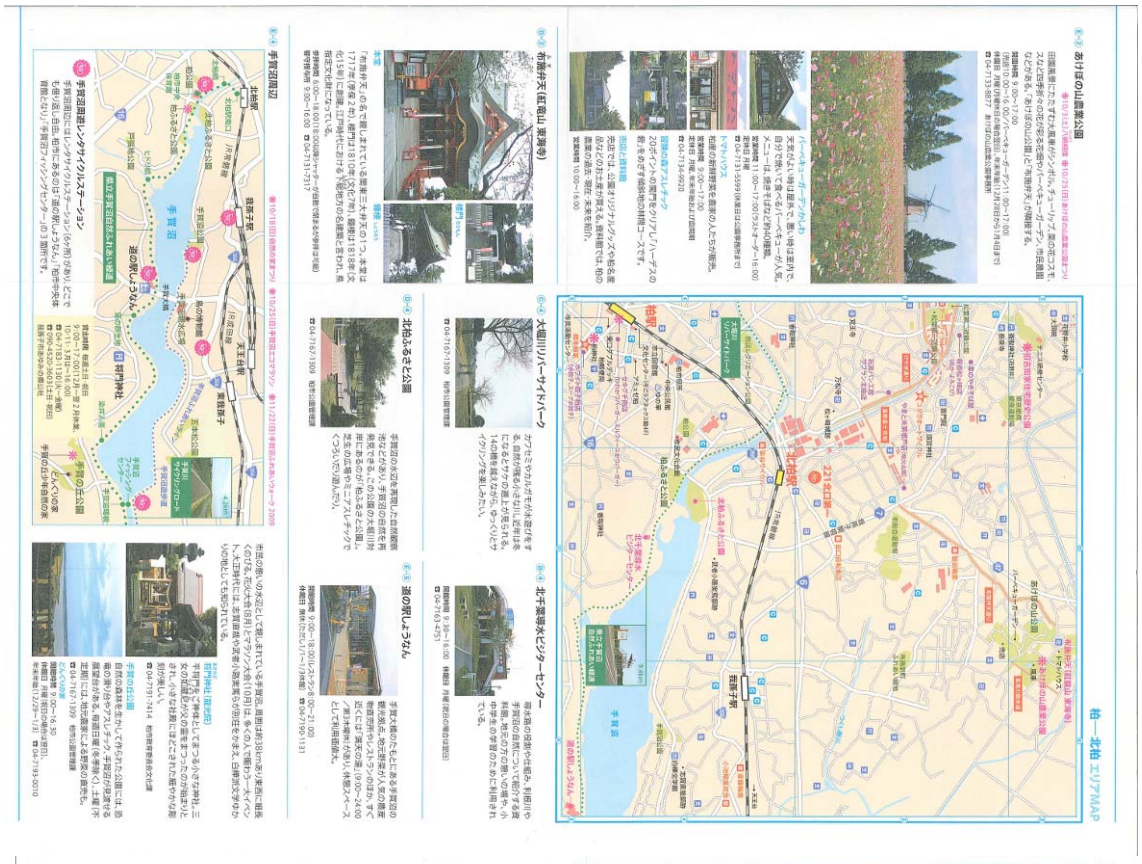


図 4.9　柏市様ご提供資料 2

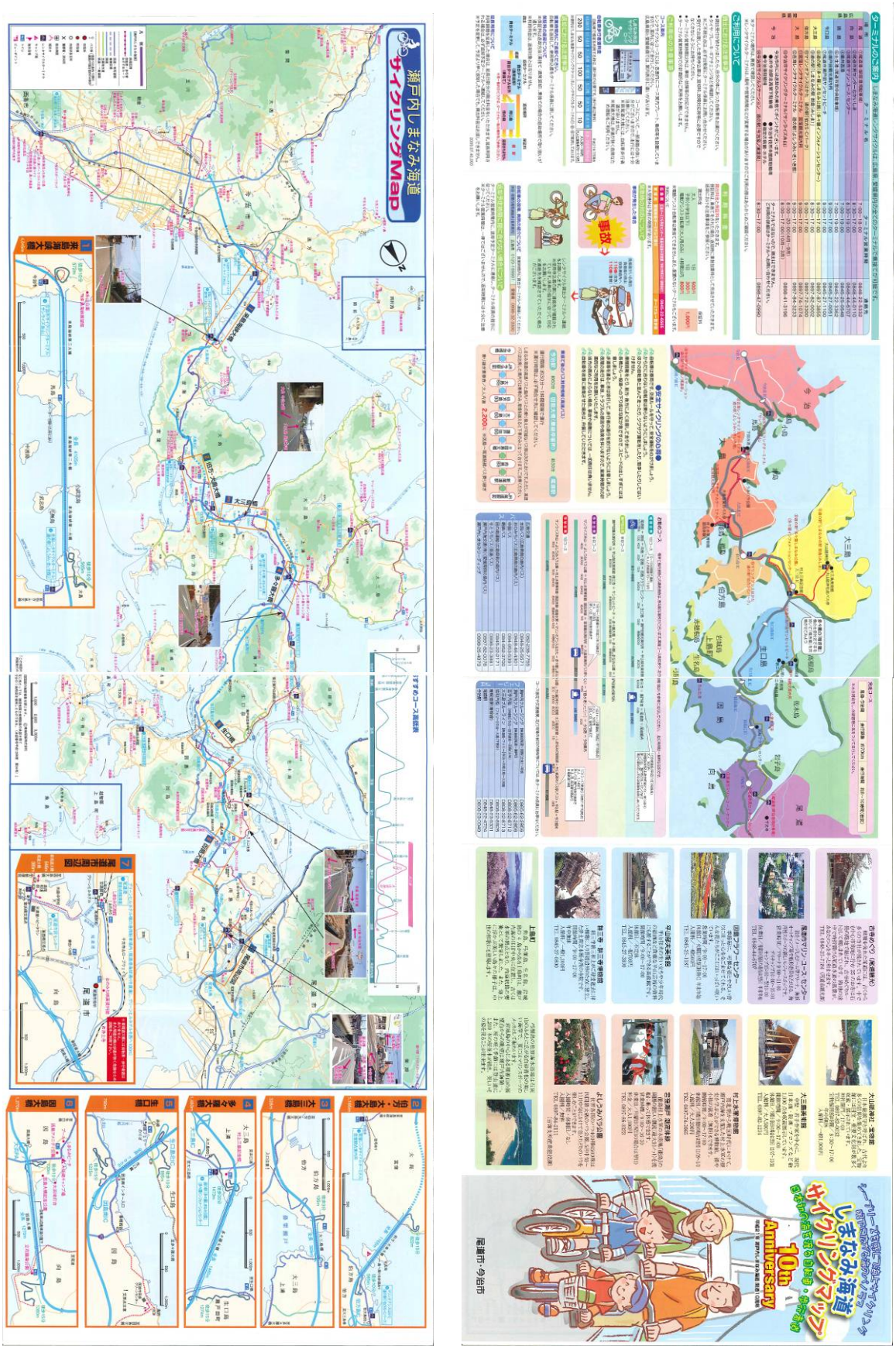


図 4.10　今治市様ご提供資料

自転車駐車場で

レンタサイクルを貸し出します

駅から家や職場、学校までの通勤・通学などにご利用ください。

①レンタサイクルを申し込む

管理事務所で利用申請書に記入してください。
※本人を確認できる書類が必要です。（運転免許証、健康保険証、学生証など）
（中学生は保護者の承諾が必要です。）

②レンタサイクルを受け取る

利用を開始する日に自転車とカギ、登録カードをお渡しします。

③レンタサイクルを利用する

日々の手続きは不要です。自転車駐車場を出入りするときは、登録カードを提示するか、管理ゲートを通してください。（無人の場合でも、巡回の際に提示を求める場合がありますので、登録カードは常に携帯しておいてください。

④レンタサイクルを返却する

利用期間の最終日までに自転車とカギ、登録カードを管理事務所に返却してください。
返却時に簡単なアンケートにご協力ください。
※利用待ちの人がいない場合は、再度申込むこともできます。

！申込み前に必ずご確認ください

・対象は**中学生以上**です。
・ご利用いただく自転車は、２６インチのシティサイクルです。（段変則はありません）
・ご利用できるのは、**申し込みをされた自転車駐車場のみ**です。
・利用期間は１か月または３か月の定期のみです。（**一時利用はできません**）
・利用待ちの人がいる場合は、続けてご利用いただけない場合があります。
・申込み、利用初日のカギ等の受け渡し、返却等の**受付は午前７時～午後９時まで**です。
・１２月３１日～１月３日は休業のため手続きができません。

★実施箇所

自転車駐車場名	電話番号	利用時間
江坂公園	06－6339－5208	午前6時30分から午前0時
阪急山田駅前東	06－6875－0145	午前4時30分から翌朝0時45分
阪急豊津駅前北	06－6338－1278	午前4時30分から翌朝0時45分
阪急北千里駅前南	06－6833－5574	午前6時30分から午後10時
阪急関大前駅東	06－6369－6365	午前6時30分から午後10時
阪急吹田駅前東第１	06－6330－7627	午前6時30分から午後10時
北大阪急行桃山台駅前東第１	06－6834－5007	午前6時30分から午後10時

※阪急吹田駅前東第１は、阪急吹田駅前西第１管理事務所にて受付けます。

★利用料金

	（屋根あり） 江坂公園自転車駐車場 阪急山田駅前東自転車駐車場 阪急北千里駅前南自転車駐車場 阪急関大前駅東自転車駐車場 阪急吹田駅前東第１自転車駐車場 北大阪急行桃山台駅前東第１自転車駐車場	（屋根なし） 阪急豊津駅前北自転車駐車場
１か月	２，０００円	１，５００円
３か月	５，２００円	３，９００円

詳しくは、各自転車駐車場管理事務所または自転車コールセンター（０６－６３１０－８２２２）まで

図 4.11　吹田市様ご提供資料

図 4.12　小田原市様ご提供資料

図 4.13　有限会社京都サイクリングツアープロジェクト様ご提供資料

図 4.14　株式会社良品計画　無印良品有楽町様ご提供資料

図 4.15　新潟レンタサイクル研究会様ご提供資料