

コミュニティサイクルを普及・拡大させるための提案

史 中超 研究室

1361087 中倉 和貴

1361095 蓮田 祐毅

1. 研究背景・目的

近年、地球環境問題や健康志向等から自転車利用に対するニーズが高まっており、自転車を所有することなく気軽に街中の移動手段として利用できるコミュニティサイクルは新しい自転車の利用方法として注目されている。2020 年には東京オリンピックが開催され、外国人観光客も増加すると予測されている(図 1)。コミュニティサイクルを活用することで観光地の回遊性向上、また観光客増加に伴う交通混雑の緩和が期待されている。

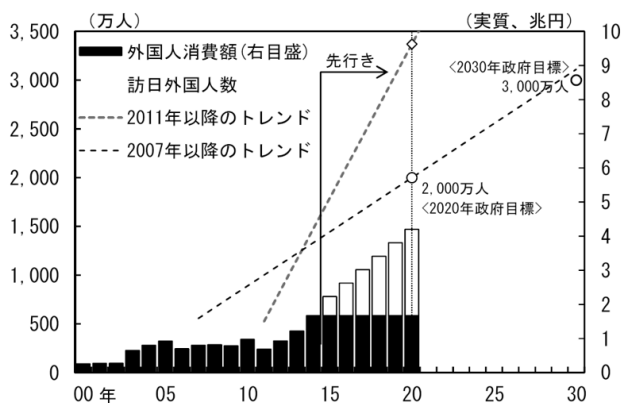


図 1 予想される訪日外国人観光客数

本研究では、横浜市で展開されているコミュニティサイクル「ベイバイク」について、現地調査などにより現状・問題点を把握したうえで、普及・拡大させるための提案を行う。

2. 横浜市コミュニティサイクルの現状と問題点

横浜市市民局広聴相談課が平成 27 年に実施したコミュニティサイクルに関するアンケートの結果を図 2 に示す。その結果からサイクルポートの設置数と設置場所、利用料金の設定などについて問題があることが示された。それらの問題点を確

認するため、数回にわたって現地調査を行った。まず、利用料金の設定について調べた。プランには会員プランと現金プランの 2 種類あり、そのうち、現金プランにおける一般利用者向けと、学生・シニア向けの 2 つのプランに問題があることがわかった。一般プランでは 1 日利用で 1500 円かかる。利用目的の多くが通勤・業務・買い物であり、いずれも短時間利用のため、1 日利用と比較すると料金は割高と思われる。また、学生・シニアプランは 1 日利用で 1000 円かかり、利用可能時間は 10 時 30 分から 22 時となっている。学生にとって利用可能時間が 10 時 30 分からでは朝の通学には利用することができないため、学生の生活リズムに合っていないことがわかった。

以上のことから、現金プランにおいて、料金設定の見直し、学生・シニアでは朝 7 時といった学生が利用しやすいような時間から利用できるようにするといった改善が必要だと考えられる。

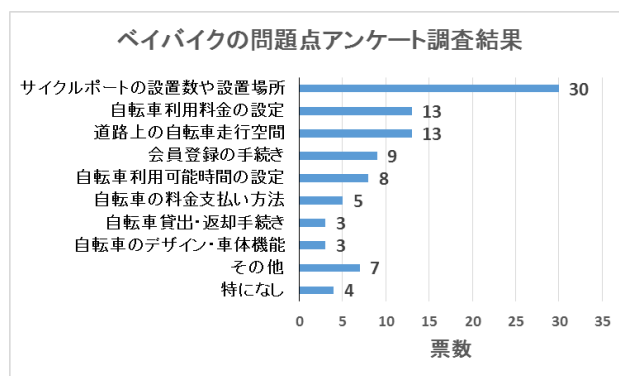


図 2 ベイバイクの問題点アンケート調査結果

次に、サイクルポートの設置数と設置場所について GIS を用いて検証した。サイクルポートの設置場所を青、駅を緑のマークで表示し、横浜市の

各駅を中心に 500m でバッファを作成した(図 3)。その結果、ポート設置箇所は駅周辺に多く、人口の多い住宅地側に少ないため、住宅地と駅の間でコミュニティサイクルを利用することが難しいと分かった。

また、バッファ解析の結果、ほとんどのポートが各駅の 500m 範囲内に入っているに対して、横浜駅のみは 500m 範囲内にポートがひとつも設置されていないことがわかった。横浜駅は人の行き来が激しい地点であるため、利便性を高めるために駅周辺へのポートの設置が必要であろう。

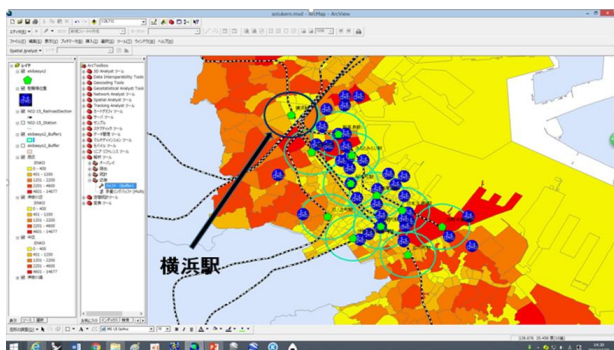


図 3 GIS による分析

3. 改善策の提案

本章では、現地調査などで見つけた問題点を踏まえ、海外の事例も参考にベイバイク、東京都のコミュニティサイクルの改善策を考案する。

3.1 海外のコミュニティサイクル事情

フランスやイギリス、オランダ等の海外では日本と比べてコミュニティサイクルが広く普及されており、その利用促進に向けて様々な施策が行われている[1]。たとえば、

- バス停留所や鉄道・地下鉄駅前などにサイクルポート設置
- 週末における幹線道路の自動車通行止め
- 自動車の制限速度低下
- 1台を長時間利用すると料金が高額になる

などがあげられる。

3.2 改善策の提案

① 料金設定

海外のように支払方法をクレジットカード払いに統一する。また、自転車の回転率を上げるため

長時間利用による料金を高額化する。

② 利用可能時間の拡大

ベイバイクは6時から22時の間でしか利用できない。しかし、海外、東京都のコミュニティサイクルは 24 時間利用できるようになっている。24 時間利用にすることでいつでも利用できるため、利便性の向上に繋がる。

③ 道路施策の実施

コミュニティサイクルの利用促進に向けて、道路施策を同時に実施することも重要である。自動車の速度制限、進入抑制などを行い自転車の安全性を確保しコミュニティサイクルの利用を促す。

3.3 東京五輪に向けた対策

高速道路の出入り口と競技会場を最短で結ぶ一般道路を、地域の状況に応じて大会関係者の車両を通す専用レーンとする交通規制が考えられている。それに加えて、サイクルポートの設置と自転車走行空間の整備によって自転車利用を促し交通混雑の緩和を図ることができる。また、駅周辺や宿泊地とオリンピックの会場となる施設の駐車場をポートとして結ぶことでコミュニティサイクルの利用促進に繋がると考えられる。

4. まとめ

本研究では横浜市のコミュニティサイクルについての問題点を探り、改善策、そして東京オリンピックにおけるコミュニティサイクルの運用について提案を行った。2020年東京オリンピックにより予測される外国人観光客の増加から、広域的利用が可能なコミュニティサイクルシステムが導入されることにより、一時利用者の円滑な自転車利用が可能になり、利便性の向上につながると考えられる。しかし、現状では、自動車や鉄道の利用が慣れた都民にとって自転車利用への転換が容易ではない。今後、利用を促進するための方策も検討する必要があるだろう。

5.参考文献

[1]海外のコミュニティサイクルの特徴

http://www.tmpc.or.jp/03_business/03_pdf/h27_1.pdf