

自転車でも楽しい街、京都の交通政策において 民間レンタサイクル事業者が果たす役割 ～ 出町柳駅前での民間サイクルシェア事業の分析を通じて ～

尾形 浩一郎

Kouichirou Ogata

京都大学大学院
地球環境学舎

京都市は土地が比較的平坦であることと、狭い範囲に都市の主要な部分や多くの観光地が含まれることから、住民などの日常的な移動手段として自転車が重宝されている。また、近年では多くの民間レンタサイクル業者が開業し、観光客の間でも「自転車でも楽しい街」としての京都への注目は高まっている。

その一方で、京都市内の自転車交通環境の整備は十分でなく、いたる所で駐輪場不足や放置自転車の問題が発生し、京都の持つ魅力を損ねている。京都市は「歩いて楽しい街づくり」を市の交通政策の基本としており、自転車交通への対応は駐輪場の整備と放置自転車の撤去といったものととどまっている。しかし、実際には観光客を含めた多くの人が市内での移動に自転車を利用しており、「歩いて楽しい」だけではなく「自転車でも楽しい」京都にするための政策が不可欠である。

京都市は2008年4月に自転車政策課を設置するなど、近年自転車交通への対応に積極的な姿勢を見せているが、市内の自転車利用に関する情報は10年近く更新されておらず、具体的に今後どのような政策をとるのかは明確でない。

本論文では、出町柳駅前で営業するレンタサイクル（サイクルシェア）業者を事例として取り上げ、当該地域における自転車利用実態の把握を試みる。さらに、将来的に市内全域に点在するレンタサイクル業者が情報を集約し、京都市における民間ベースの現実的かつ具体的な自転車交通政策提言の可能性を探る。

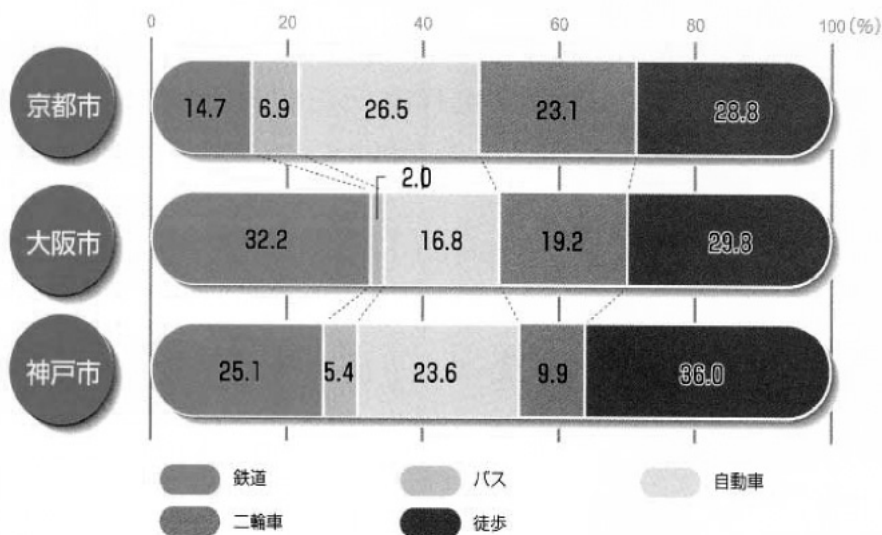
1 | 研究の背景

近年の地球環境問題への関心の高まりとともに、自転車は利用時にCO₂や有害物質の排出が無いという点から、環境に優しい乗り物として注目を集めてきた。日本国民の自転車の保有台数は増え続けており¹、石油価格の上昇に伴う自動車離れや自転車そのものの価格の低下なども、今後さらにその傾向に拍車をかけるものと考えられる。しかしその一方で、駅前などにあふれる放置自転車や、自転車の関係する交通事故の多発、路上での歩行者や自動車などに対する位置づけの曖昧さなど、これまでの自転車問題は依然として大きな社会問題となっている。自転車が本来持つ、老若男女を問わず誰でも使えるパーソナルモビリティとしての便利さや楽しさ、環境面での優位と効率性を最大限に活かし、より快適な交通社会を実現するためには、こうした問題の解決が重要である。特に、自転車が日常の交通手段として他都市以上に広く利用されており、観光都市としても年間5,000万人が訪れる京都市では、住民と街を訪れる人双方にとって快適な自転車利用環境の整備が、街の魅力の維持と向上のために不可欠である。

2 | 京都市内の交通の現状と、市の交通政策について

年間5,000万人の観光客が訪れる京都市では、市の交通政策の中心的な考え方として、「自動車に過度に依存しない、歩いて楽しいまちづくり²」を掲げてきた。この基本となる考え方は、昭和48年の「マイカー観光拒否宣言」に見ることが出来、この宣言を後押しする施策として自動車乗り入れの規制や、市バスなどの公共交通の利便性の向上が実施された。この宣言の理念を受け継ぎ、平成15年に京都市の策定したTDM（Traffic Demand Management）施策総合計画の冒頭では、「車に乗らない」「車から乗り換える」「車を分散する」という、京都の交通政策における三つの基本的なイメージが示され、具体的な内容として、歩道や駐車場などのインフラ整備とともに、バスや電車などの公共交通機関の充実などが挙げられている。しかし、現状では市内の自動車の交通量は横ばい状態で、依然として慢性的な渋滞が発生しており、バスは時刻表通りに運行出来ないことがしばしばである。また、京都市内を東西南北に走る市営地下鉄も、事業費の拡大や乗客の伸び悩みによって運賃の値上げが続いており、これら公共交通の利用推進に逆行するよう

図表1 京都市・大阪市・神戸市の交通手段分担率



出典：京都市自転車総合計画より引用

な要因が目立つのが現状である。

市内の自動車交通が飽和状態となり、公共交通にも自動車を代替するに足る魅力を見いだせない状況が続く中で、市民や観光客、通勤・通学者にとってより効率的かつ魅力的な移動手段として重宝されているのが自転車である。京都市が平成10年に行った調査³では、市民の8割が週一回以上の頻度で自転車を利用しており、全体の36%が毎日自転車を利用しているという実態が明らかになっている。近隣の他都市との二輪車利用割合の比較においても、大阪市の1.2倍、神戸市の2.3倍となっており、市内における交通手段としての自転車の重要性の高さを知ることが出来る。

京都市における自転車利用の普及の背景には、前述の要因に加えて、平坦な地形や、自転車で移動するのに「ちょうどよい」都市の規模⁴が挙げられ、「自転車の街」としての京都の特性は事実上確立されていると言ってよいだろう。しかしその一方で、放置自転車の問題⁵や、歩行者にとっての環境、景観の悪化といった問題も顕著であり、駐輪場や自転車道などのインフラおよび交通システムの整備の遅れなど、決して自転車が利用しやすい環境が整っているとは言えない。こうした状況を反映し、平成12年には対象を自転車に絞った京都市自転車総合計画が策定され、平成15年の京都市TDM施策総合計画では、公共交通サービスの充実と並ぶ重要性を持った施策として、「自転車利用環境の整備」が挙げられている。近年ではこうした計画をより具体的かつ実践的なものとする社会実験⁶なども行われており、2008年には京都市建設局内に自転車政策課が設置されるなどしている。

3 | 市内中心部での交通社会実験の結果からわかること

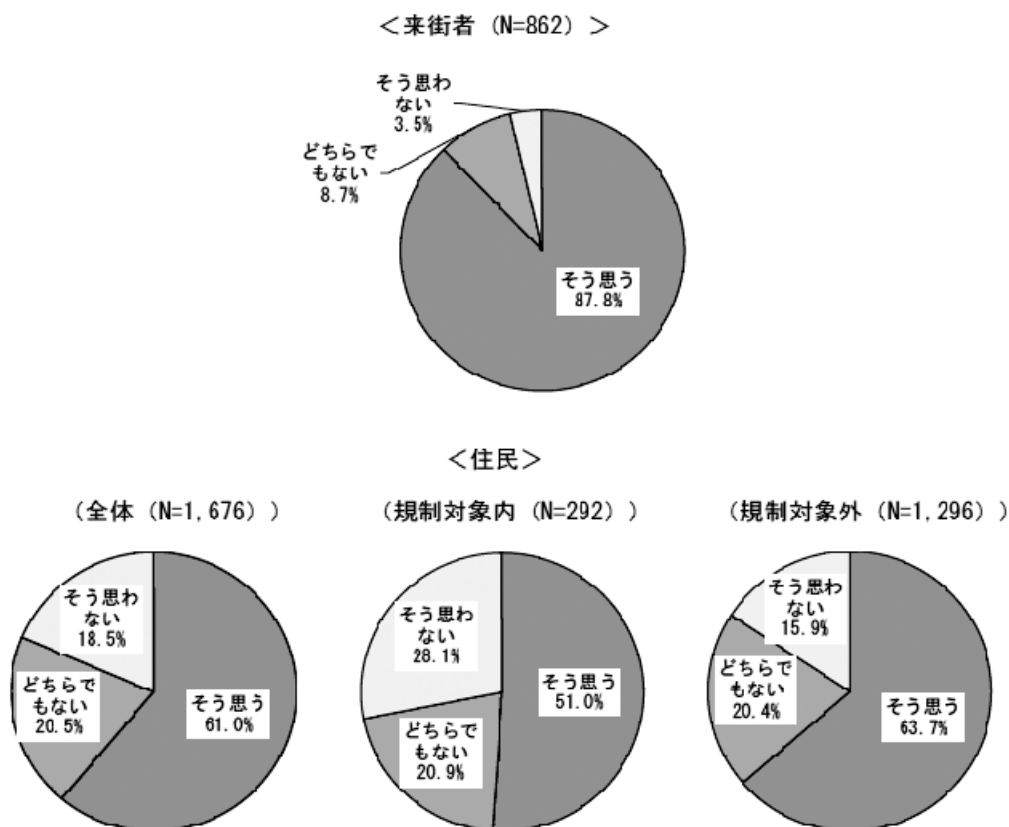
平成19年10月5日から14日の10日間にわたって市内中心部で行われた社会実験は、自動車交通の抑制と歩行者空間の確保、公共交通の利用推進を核としたものであった。実験期間中には、四条通のトランジットモール化や歩道の拡幅、周辺の通りの歩行者専用道路化、放置自転車の撤去と駐輪場の増設などが実施され、歩行者の

増加や放置自転車の減少、バス、タクシーのスムーズな運行など、今後の市内中心部における「歩いて楽しいまちづくり」に向けた一定の成果を収めている⁷。その一方で、実験の想定するまちづくりに対する反応には、来街者と住民の間で隔たりのある部分も少なくない。実験と同時に実施されたアンケートの回答結果では、「歩いて楽しいまちづくり」の推進に対して、来街者の9割近くが賛同している一方で、規制対象外地域も含めた市内の住民からは6割程度の賛同しか得られていない。特に、歩行者と自転車の共存に向けた対策では、「駐輪スペースの確保」、「放置自転車の撤去」、「自転車走行空間の確保」、「自転車走行マナーの啓発・教育」のすべての項目において住民の8割以上が必要と感じているのに対して、来街者ではどの項目に対しても2~6割程度しか必要性を感じていない。また、「自転車に乗れないと生活が不便で困る」「歩行者だけでなく自転車への対策をしっかりとしてほしい」という趣旨の住民の要望、批判もあり、京都市の想定する「歩く」ことを中心としたまちづくり、言い換えれば市内を訪れる人を重視したまちづくりと、実際の住民の自転車を使った生活との間の隔たりが浮き彫りになった結果である。さらにこの結果は、仮に市内中心部から自動車や自転車を排除して来街者や歩行者の要望を充足させることが出来たとしても、それでは住民の不満は解消されず、市内の交通にとって最適な状態が実現されるわけではないことを示している。「歩いて楽しい」だけでは不十分なのである。

4 | 近年の京都市内における自転車利用の動向

京都市内での自転車利用の広がりや、何も住民に限ったことではない。京都観光を扱った雑誌などでも、自転車での観光が近年頻繁に特集記事を組んで取り上げられており、「自転車の街」としての京都にはわかに注目を集めている。また、京都市内には民間のレンタサイクルが次々に開業しており、2008年9月時点で19の事業者、21ヵ所の店舗でレンタサイクルが利用可能である。これらの事業者はそれぞれに自転車のタイプや、価格、利用

図表2 「歩いて楽しい街づくり」の推進について（そう思う＝賛成、そう思わない＝反対）



出典：「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 関連データ集より引用

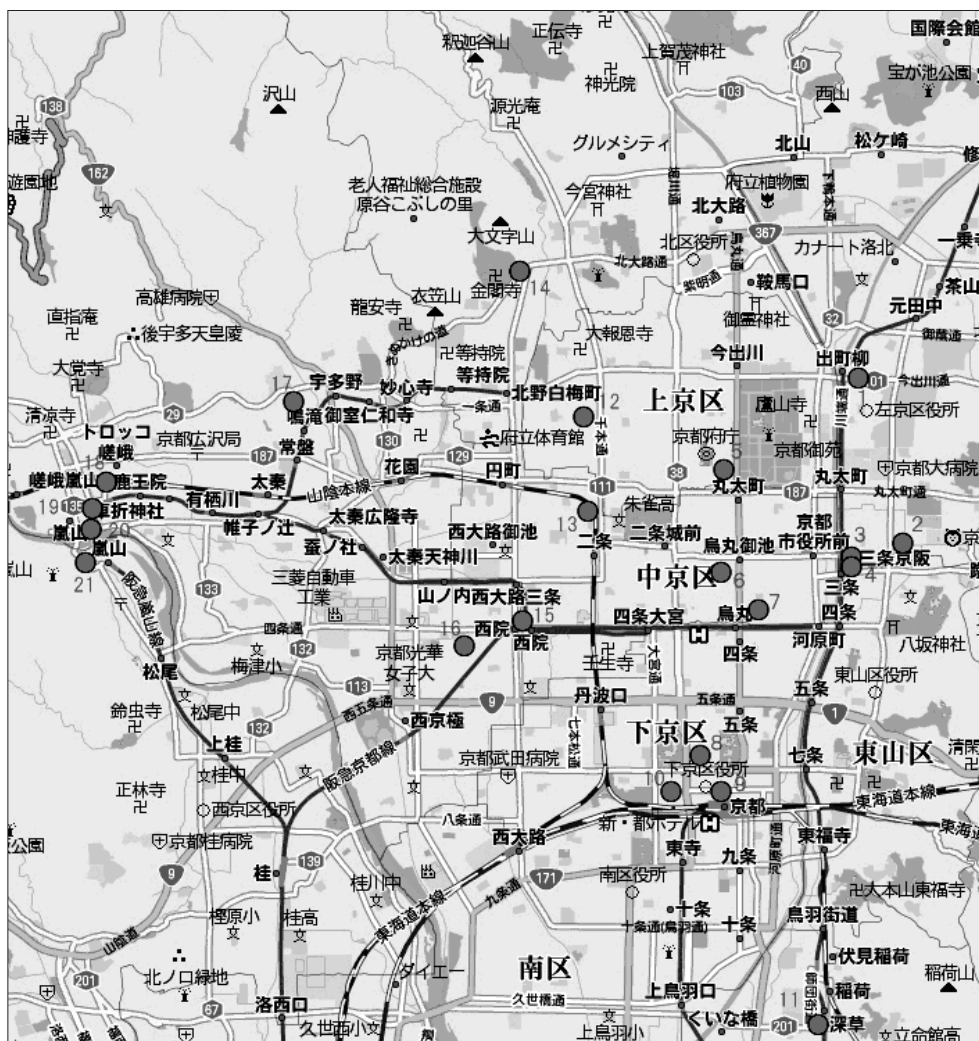
可能時間などが異なり、中には乗り捨て可能なものや、任意の場所まで配達してくれるものもある⁸。このように、京都における自転車の観光客への広がりや、京都が自転車でも楽しめる街であることを裏付けるものである。今後こうした流れが拡大するにつれて、住民にとっても観光客にとっても楽しく快適な自転車交通環境の整備がますます重要な課題となることを示唆している。

現在、京都市内のレンタサイクル業者のほとんどは観光客向けのものであるが、一部では観光客を対象とするのと同時に、近隣の住民の日常的な交通手段としてレンタサイクルサービスを提供しているものもある。以下では、その例として左京区出町柳駅前にある「レンタサイクルかりおん」を取り上げ、事業の内容と周辺地域に及ぼす影響について分析し、京都の自転車交通システムにおける位置づけと今後の展望について検討する。

5 | 出町柳駅周辺地域の概要

出町柳駅周辺には、大学や学校が数多く点在し、出町柳駅の北側には住宅地が広がっている。地形は傍を流れる鴨川から北、東に向かって緩やかな上り坂となっているものの、自転車の利用を妨げるほどのものではなく、多くの人が通勤や通学、生活の足として自転車を利用している。その一方で、出町柳駅周辺は慢性的に駐輪場不足の状態に陥っており、路上や河川敷、周辺の店舗やマンションの駐輪場などに多くの自転車が不法に駐輪されている。この地域は、生活や仕事の間としてだけでなく、銀閣寺や下鴨神社、鞍馬や貴船などの観光地への出発点としても多くの人を集める地域であることから、こうした放置自転車が通行の妨げとなるだけでなく、景観の面からも地域の顔でもある出町柳駅周辺の環境を損ねてい

図表3 京都市内のレンタサイクル店の分布（キョースマ！記事より作成）



1：かりおん (出町柳駅前)	5：サイクルハウス大晃 (下長者町室町)	12：西陣千本商店街レン タサイクル(千本一条)	18：トロッコおじさんのレン タサイクル(嵯峨嵐山駅前)
2：京の楽チャリ (東山三条)	6：いのうえ屋 (六角室町)	15：阪急レンタサイクル (西院駅前)	19：らんぶらレンタサイクル (嵐電駅前)
3：レンタサイクル 永原屋茂八(川端三条)	8：パッショオーネ (七条東中筋)	16：サイクルどり〜む 四条店(四条天神川)	20：レンタサイクル京都 (渡月橋北詰)
4：レンタサイクル 安本(川端三条)	10：岩井商会 (大宮木津屋橋)	17：宇多野ユースホステ ル(太秦中山町)	21：阪急嵐山レンタサイクル (阪急嵐山駅前)
7, 11, 13, 14：京都サイクリングツアープロジェクト			

る。

出町柳駅周辺には二つの大規模な駐輪場が設けられて
いる。ひとつは京都市の運営するもので、一時利用なら
150円、定期利用の場合は、ひと月あたり2700円、学
生は2500円で利用することが出来、500台分のスパー

スが定期利用者のために確保されている。もう一つが京
阪電車の運営するもので、一時利用は同様に150円で、
定期利用は一律2500円となっている。こちらは690台
分のスペースが定期利用者向けに設けられている。この
2カ所を合わせると、出町柳駅の半径100m以内に正当

図表 4 出町柳駅周辺周辺の不法駐輪の状況（筆者撮影）



な駐輪スペースが日常的な自転車利用者のために約1200台分設けられていることになるが、いずれの駐輪場も常に満杯状態が続いており、月初めの契約更新時には空きスペースを確保するために早朝から行列が来ている。中には前の日の夜から並ぶ人もおり、出町柳駅を利用する人にとって駐輪場の確保は非常に深刻な問題であるということがうかがえる。京阪電車では2008年に入ってから駐輪場の増設を行った。しかし、現在も出町柳駅周辺の駐輪場不足は続いており、問題の根本的な解決には至っていない。こうした状況が、前述のような駅周辺の不法駐輪の問題の要因となっていると考えられる。以下では、出町柳駅前でサイクルシェア事業を展開する民間の店舗を事例として紹介し、サービスの詳細やその利用者に対するアンケートの分析などによって、出町柳駅周辺地域での自転車の利用形態と、この地域においてサイクルシェア事業の果たす役割について考察する。

6 風景を資源とした消費者の直接支払い獲得へ

出町柳レンタサイクルかりおんは、京阪電車と叡山電

鉄の始発着駅である出町柳駅前で2000年1月から営業している個人経営の店舗である。ここでは、観光客などの一時的な利用者を対象としたレンタサイクルも事業としているが、中心事業としているのは「サイクルシェア」と呼ばれる「24時間利用可能な月極レンタサイクル」サービスである。これは、近隣の自宅から出町柳駅（Home）、出町柳駅から職場や学校（Away）といったように、利用の形態や時間帯の異なる利用者⁹の間で自転車をシェアするもので、国内でもいくつかの実施例があるものの¹⁰、民間の事業者、特に個人経営では非常に珍しい例である。このサービスの利用者は2008年9月時点で300人以上おり、その内訳は、Home会員が約100人、Away会員が約200人となっている。店が所有する自転車数は約250台であるが、この数は観光客などの一日だけの利用者に貸し出す分も含んでいるため、実際には200台以下の自転車で300人以上の利用をカバーしている¹¹。このように店舗が保有する自転車台数以上の利用者を抱えることが出来る背景には、「サイクルシェア」の持つ以下のような特徴がある。

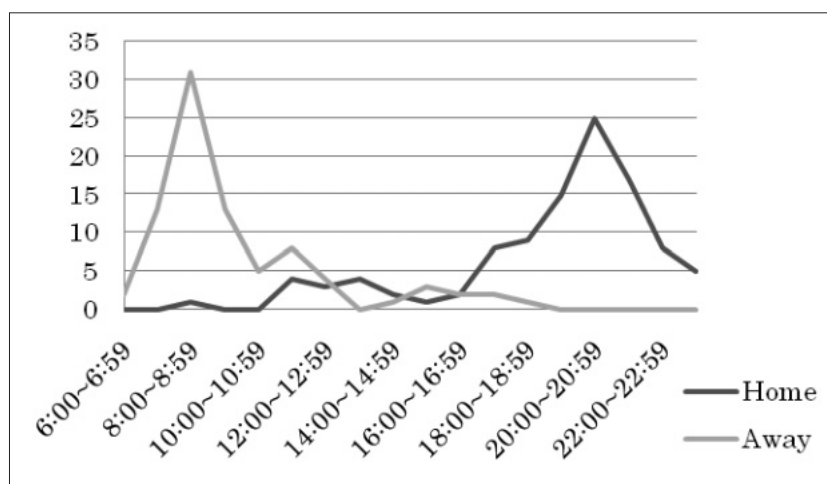
図表 5 店舗の様子（筆者撮影）



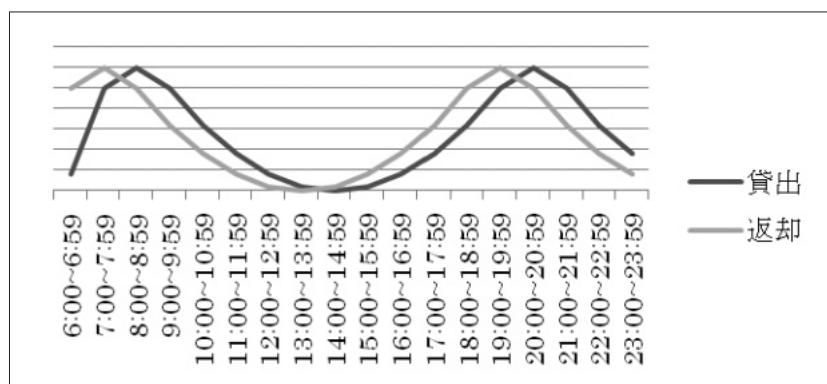
図表6は、店舗からの月極会員に対する自転車の貸出台数をまとめたものであるが、その推移を見ると、Home会員とAway会員とでは自転車を利用する時間帯が大きく異なっていることが分かる。Away会員に対する自転車の貸出は、6時頃から急増し、8時台にピークを迎える。一方、Home会員への貸出は17時台から増加し始め、20時台にピークを迎える。返却時については、Away会員が電車などで出町柳駅に到達し自転車を利用しようとするよりも早い時間帯に、Home会員が自宅から出町柳まで自転車に乗ってきて返却するというように、両者の間に若干の時間帯のずれがあることで全体としてうまく機能している。Home会員が帰宅する時間帯には、Home会員とAway会員の動きが逆になるだけで、基本的に同様の動きである。

このように、HomeとAwayという利用時間帯の異なる2種類の利用者がいるという点は、自転車のやりくりという点でも重要であるが、同時に、利用者の数に対して店舗が確保しなくてはならない駐輪スペースの削減にも貢献しており、店の抱えることの出来る顧客数の限界を引き上げている。一般の駐輪場では月極めの利用者と同じだけの駐輪スペースが必要となるが、このように2種類の形態の利用者に自転車を貸し出すことによって、常に一定数以上の自転車が店舗外にあるという状況が生まれ、駐輪スペースは実際に店が保有する自転車の台数分よりも少なくすることが出来る。また、土日などの休日にはAway会員の利用が少ないため、その分の自転車を店に置いておくことになるが、休日にはHome会員が自宅に自転車を持ち帰っていることと、観光客への一時

図表 6 自転車貸出台数の推移、2008年 9 月 1 日 月曜日（店舗提供データより筆者作成）



図表 7 貸出台数と返却台数の推移（店舗提供データから作成したイメージ）



レンタルが増えることとで店舗の空間的制約は解決されている。

出町柳レンタサイクルかりおんのとっている、月極サイクルシェアを中心として、余剰の自転車を一時利用のレンタサイクルとして貸し出すという事業形態は、一般の駐輪場や一時利用のみのレンタサイクル店と比較して経営の面でも有利であると言える。一時利用のレンタサイクルは基本的に観光客などを対象としているため、その数は天候や季節によって大きく左右され、周囲の環境にある程度依存せざるを得ない（図表8）¹²。これに対して、月極サイクルシェアの利用者は年間を通してほぼ一定であり、そこから得られる安定した収入は、店舗経営の計画性を高めることに貢献する。

以上のように、日常利用者対象のサイクルシェアと一時利用者対象のレンタサイクルとの複合サービスは、出町柳駅前における実質的な駐輪スペースの削減を実現しており、経営面でも通常のレンタサイクルだけでは得られない安定性をもたらしている。このような複合サービスが事業として成立する背景には、周辺地域の特性や自転車利用の形態などが深く関わっているものと考えられる。以下では、サイクルシェア会員を対象として2008

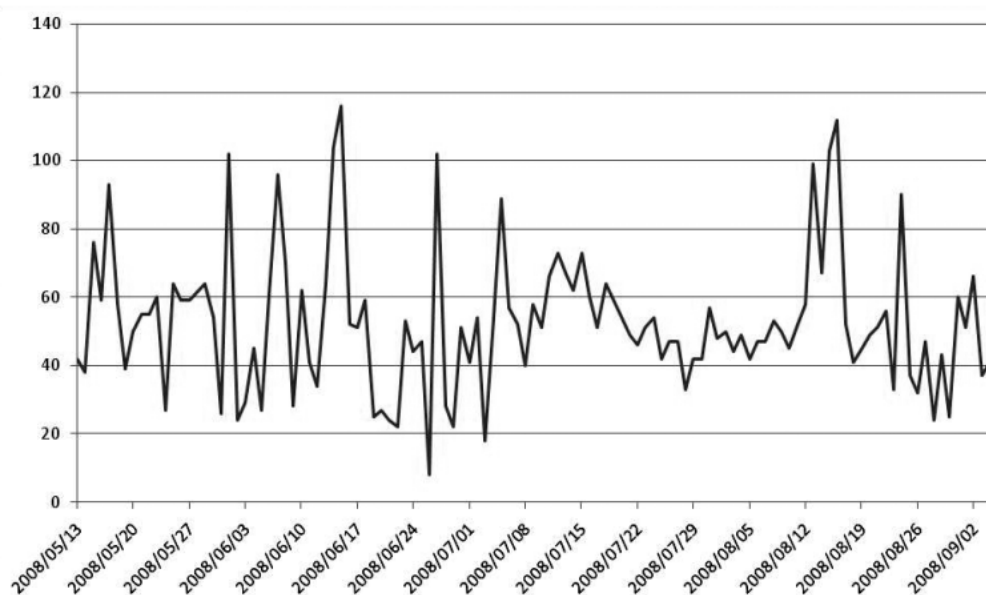
年8月に行ったアンケートへの回答の分析を通じて、会員の自転車利用の実態と、こうした事業が成立する背景、周辺地域に及ぼす効果などの把握を試みる。

7 | 出町柳レンタサイクルかりおんでのアンケート実施とその結果

2008年8月末に、出町柳レンタサイクルかりおんの提供するサイクルシェアサービスの利用客に対してアンケートを実施した。回答用紙200枚を店舗の営業時間¹³内の来店者すべてに配布し、69枚を回収した（質問の内容及び結果の概要は別紙資料を参照）。時期的に学校などが夏休みだったこともあり、通学目的の利用者からの回答は少なかったものの、サイクルシェア利用者の性質や意識、サイクルシェアサービスの今後の可能性について示唆的な結果が得られた。

第一に、サイクルシェア利用者の多くは、シェアしている自転車の他にも自分の自転車を所有している（図表9：サイクルシェアの利用形態と、自転車保有の有無）。特に、Home会員の8割以上が、自分の自転車を所有していると回答しているにも関わらず、それを駅までの交通手段として使っていない。その理由として、Home会員の7割近くが「駐輪場がいっぱい」という理由を挙げ

図表8 かりおんでの一時利用レンタサイクル貸出台数の推移（店舗提供データより作成）



ており、出町柳駅における駐輪場不足の現状を裏付けている。また、現在のようなサイクルシェアのサービスが利用できなかった場合にどうするかを尋ねたところ（図表10）、Home会員の8割以上が「自分の自転車で駐輪場を利用する」と答えており、「別の交通手段を利用する」と回答した人は全体の2割に過ぎない。この結果は、サイクルシェア利用の理由の多くを占める「駐輪場がいっぱい」という回答と矛盾する結果となっており、仮にサイクルシェアのサービスが無かった場合、Home会員の多くが駐輪場不足によって自転車を利用することが出来なくなるか、あるいは駐輪場が確保できずに路上などに駐輪せざるを得ないという状況になることは容易に予測できる。こうしたことから、出町柳駅前でのサイクルシェアサービスは出町柳駅～職場などの間での利用者の場合、6割が徒歩を含むバスや電車、タクシーなどの別の交通手段を利用すると答えており、それらの交通手段よりも魅力的な交通手段として自転車を捉えていることが

わかる。加えて、質問項目には明記していないものの、自転車以外の交通手段についてのコメントが付記される例もあり、バスの運行時間や本数、待ち時間などについての不満を挙げる人が多い。出町柳駅から職場などの間での利用者の多くが「メンテナンス不要」といった点をサイクルシェアを利用する理由として挙げている（図表11）。

自転車での移動時間は、いずれの利用形態においても5分～20分かけて移動するという人が全体の9割近くを占める（図表12）。自転車での移動速度を、信号などでの停車時間を考慮して時速10～15kmとすると、ほとんどの人が道のりにしておよそ1kmから5km程度の距離の移動のために自転車を利用していることがわかる。Home会員に関しては、店舗提供のデータから自宅の分布を知ることが出来るが、この回答結果はそれと一致している（図表13：Home会員自宅の分布（店舗提供データから作成））。この図を見ると、Home会員の多くが出

図表9 サイクルシェアの利用形態と、自転車保有の有無

自転車保有の有無	利用形態					総計
	自宅～出町柳	出町柳～職場など	その他	総計		
持っている	23人	82%	24人	65%	3人	50人
持っていない	5人	18%	13人	35%	0人	18人
総計	28人	100%	37人	100%	3人	68人

図表10 サイクルシェアが無かった場合

サイクルシェアが無かった場合	利用形態					総計
	自宅～出町柳	出町柳～職場など	その他	総計		
自転車を買う	2人	7%	6人	16%	0人	8人
自分の自転車で駐輪場利用	23人	82%	12人	32%	0人	35人
別の交通手段	6人	21%	23人	61%	3人	32人

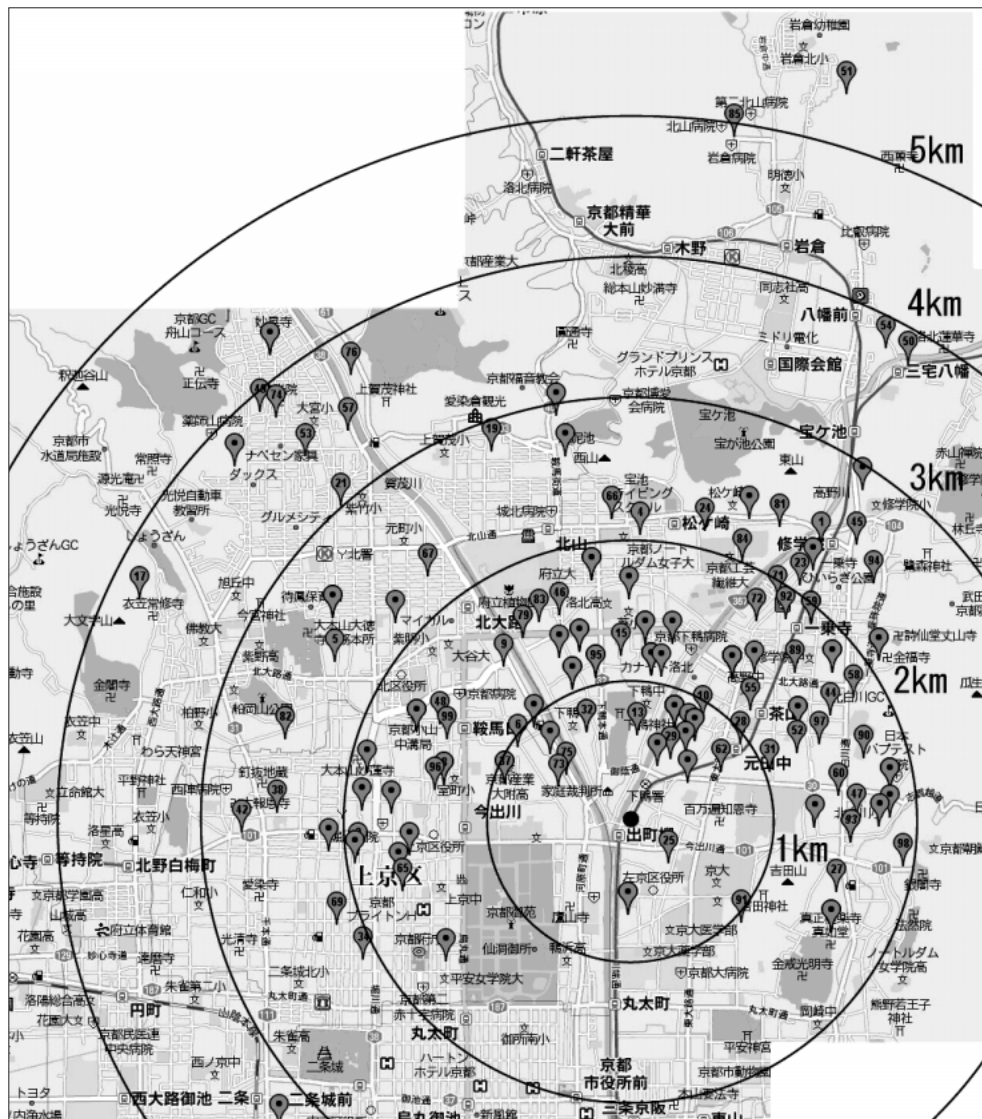
図表11 サイクルシェアを利用する理由

利用の理由	利用形態					合計
	自宅～出町柳	出町柳～職場など	合計			
駐輪場がいっぱい	18人	67%	10人	26%	28人	43%
駐輪場より安い	17人	63%	25人	66%	42人	65%
24時間利用可能	14人	52%	21人	55%	35人	54%
メンテナンス不要	4人	15%	17人	45%	21人	32%
理念・コンセプト	12人	44%	14人	37%	26人	40%
その他	0人	0%	5人	13%	5人	8%

図表12 利用形態ごとの移動時間

移動時間	利用形態					総計	
	自宅～出町柳		出町柳～職場など		その他		
5分以内	1人	4%	1人	3%	0人	2人	3%
5～10分	14人	50%	14人	37%	1人	29人	42%
10～15分	10人	36%	14人	37%	1人	25人	36%
15～20分	3人	11%	4人	11%	1人	8人	12%
20～25分	0人	0%	2人	5%	0人	2人	3%
25～30分	0人	0%	2人	5%	0人	2人	3%
30分以上	0人	0%	1人	3%	0人	1人	1%
総計	28人	100%	38人	100%	3人	69人	100%

図表13 Home会員自宅の分布（店舗提供データから作成）



町柳駅より北側の地域から自転車で出町柳駅までやってきていることがわかる。この地域には、叡山電鉄だけでなく、大通りには路線バスが通っているものの、駅の目の前に自宅や目的地があるという人は少ないと考えられるので、駅と駅間の地域、バス路線の通っていない地域といった、公共交通を用いるには中途半端な地域に自宅や目的地があるという人が、歩くよりも楽で速い移動手段である自転車を利用しているものと考えられる。また、アンケートの自由記述欄には「待ち時間が無い」とことや「定期より安い」という点をサイクルシェア利用の理由として挙げているものもある。このアンケートで得られた結果は、自転車が公共交通機関が利用者のニーズに十分に応えることの出来ていない地域（この場合は住宅地や市内周縁部）での補完・代替的役割を果たすものとしての自転車交通の可能性を示すものである。

8 | まとめ

本論文では、京都市の交通政策における基本的な概念と、それを具体的に示す例として平成19年度に行われた交通社会実験について紹介した。この他にも京都市は平成13年度以降、結果が公開されているものだけで10件前後の様々な社会実験を行っており、市内の交通環境の改善に向けてかなり積極的な姿勢をとっている。これらの社会実験は京都市の交通政策における基本的な考え方である「歩いて楽しい街づくり」、「公共交通機関の充実」、「マイカー利用の削減」を踏襲したものであり、その半数以上が嵐山や東山など、特に観光客の多い地域で実施されたものである。これらを見る限り、本文中で挙げた市内中心部での社会実験の結果から見られたように、京都市の交通政策は住民よりも観光客及び来街者を意識したものに偏っていたと言わざるを得ない。今年になって市の部局に自転車政策課が設置されるなどの動きが現れつつあるが、京都市における「自転車でも楽しい街づくり」はようやく始まったばかりである。

9 | 結論

本論文では、事例として出町柳レンタサイクルかりおんを取り上げ、店側から提供された情報やアンケート結果に対する考察は既に本文中で述べた。これらから得られた結論として、市内に点在する複数のレンタサイクル事業者が持つ情報の、政策決定における有用性、市内事業者の組織化の重要性について述べる。

京都市自転車政策課は、2008年6月から毎月「京都・自転車街角セッション」と題した、一般の参加者が自転車利用に関して自由にプレゼンテーションや意見交換を行うセッションを実施している。このセッションの第一回には500名以上の参加者が訪れており¹⁴、京都市における自転車交通に対する関心の高まりは既にピークに達していると言えるだろう。このセッションには、京都市内の研究者や学生、レンタサイクル事業者、作家、企業家など、様々な立場の人がコアメンバーとして参加しており、行政側としても様々な立場からの意見を求めていることがうかがえる。

京都市内には19の民間事業者による21のレンタサイクルの店舗が存在する（図表3：京都市内のレンタサイクル店の分布（キョースマ！記事より作成））。これらの中には観光客を対象としたものもあれば、日常的な自転車利用者を対象としたものもある。それぞれが企業として事業を行う最適な立地を選択しているとすれば、その事業者が観光客を対象としているのか、日常利用者を対象としているのか、あるいはその両方なのかは、該当地域における自転車交通政策の決定における目安として機能すると考えられる。また、これらの事業者が、経営上の重要な要素として、周辺地域での自転車利用の実態に関する情報を少なからず持っているということは、出町柳レンタサイクルかりおんの例からも明らかである。こうした点から筆者は、市内のレンタサイクル事業者がそれぞれの持つ情報やノウハウを持ち寄れば、それを基にした市内の自転車利用環境に対する有用な提言を行うことが出来ると確信する。利用者の基本的な性質に加え、

利用者がどのくらいの距離を移動するのか、というルートを通っているのか、自転車利用における不満は何か、自転車を移動手段として選択した理由は何かなど、そこから得られる情報は膨大である。こうした具体的な情報は、動き出したばかりの京都市の自転車交通政策の方向性を決定する上で、住民と観光客双方からの意見を集約した非常に有用なものとなるだろう。

現状では、レンタサイクル間の連携は稀薄であり、市内のレンタサイクル事業者のほとんどが個人経営の零細企業であることから、住民からも観光客からも要望の多い、自転車の乗り捨てなど複数の拠点や店舗を必要とするサービスを実施しているものは少ない。レンタサイクル事業者の組織化によって、事業者を横断した自転車貸出・返却システムの構築や自転車そのものの共有が進めば、それぞれの事業者の持つ拠点が、点から線へ、さらには市内全域に及ぶ面的なものへと発展する可能性を秘

めている。観光利用を中心とした事業者と、日常利用を中心とした事業者との連携は、本文中の社会実験の結果で見られた様な観光客と住民の間の意識の隔たりを埋めることにもつながるだろう。

以上のことを実現するためには、これらの事業者をまとめる何らかの組織を設けることが必要となるが、現状では公式な組織は存在しない。しかし、既に一部のレンタサイクル事業者の間で組織化に向けた動きが京都市内で表われ始めており、観光客と住民それぞれの声を代表して行政に対して提言を行う組織が生まれるのも時間の問題である。「自転車でも楽しい街」京都に向けて、様々な主体が既に取り組みを始めている。日々多くの自転車利用者と接し、様々な自転車の利用形態を把握するプロフェッショナルとして、レンタサイクル業者が「自転車でも楽しい街づくり」のために、京都をより魅力的な街にするために出来ることは少なくない。

【注】

- ¹ 財団法人自転車産業振興協会（2007）「自転車統計要覧第41版」
- ² 京都市TDM施策総合計画
- ³ 京都市自転車総合計画
- ⁴ 半径5kmの円の中に、市の主要部分がほぼ収まる。
- ⁵ 市内での撤去台数は年間約7万台（2007年、京都市建設局自転車政策課）
- ⁶ 京都市交通政策課 HP <http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/zikken/main.html> 参照
- ⁷ 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会（2007）「歩いて楽しいまちなか戦略社会実験 実施概要について」
- ⁸ キョースマ！2008年秋号、淡交社
- ⁹ 中村攻（1995）などではそれぞれ正利用、逆利用としているが、ここでは店舗での呼称に従う。
- ¹⁰ 東武練馬タウンサイクル（東京都練馬区）、阪急レンタサイクル（阪急電車沿線各都市）など
- ¹¹ Home会員124人、Away会員194人、自転車の数265台（2008年8月時点）
- ¹² 連休や桜、紅葉の季節には多く、雨の日や真冬には少ない（店舗保有データより）
- ¹³ 平日は午前7:30～翌日午前1:00、土日祝日は午前9:00～午後11:00
- ¹⁴ 京都・自転車街角セッションブログ <http://d.hatena.ne.jp/chari-kyoto/>

【参考文献】

- ・財団法人自転車産業振興協会、「自転車統計要覧第41版」、2007年
- ・京都市TDM施策総合計画、2002年
- ・京都市自転車総合計画、2000年
- ・歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会、「歩いて楽しいまちなか戦略社会実験 実施概要について」、2007年
- ・キョースマ！2008年秋号、淡交社
- ・中村攻、「地域特性から見たレンタサイクルシステムの効果と課題」、千葉大園学報、第49号、1995年
- ・中村博司、「自転車産業が描く交通社会」、都市計画学会報、第51巻、2002年
- ・渡辺千賀恵、「自転車交通をめぐる社会状況の変遷と展望」、都市計画学会報、第51巻、2002年
- ・財団法人練馬区都市整備公社HP <http://www.zai-ntk.or.jp/index.htm>
- ・阪急電鉄HP <http://rail.hankyu.co.jp/service/rental.html>
- ・京都・自転車街角セッションブログ <http://d.hatena.ne.jp/chari-kyoto/>

資料 アンケート回答用紙

かりおんサイクルシェアの利用に関するアンケート

日頃はかりおんのサイクルシェアをご利用いただき、ありがとうございます。

かりおんでは、1台の自転車を何人かのお客様でご利用頂くこと（サイクルシェア）で、駅前の放置自転車の削減など、より自転車を利用しやすい環境づくりを目指しています。今後のサービスの向上と、サイクルシェアのより一層の普及、出町柳駅前の放置自転車などの問題改善のために、以下のアンケートにご協力ください。

性別（ 男 / 女 ） 年齢（ 歳代）

1. 利用の目的

・通勤 ・通学 ・その他

2. 利用の形態

・自宅～出町柳 ・出町柳～職場、学校 ・その他（ ）

3. 普段、かりおんの自転車で移動する時間はどのくらいですか？

・5分以内 ・5～10分 ・10～15分 ・15～20分 ・20～25分
・25～30分 ・30分以上（ ）分

4. かりおんの自転車以外にご自分の自転車をお持ちですか？

はい（ 台）/いいえ

5. サイクルシェアを利用しようと思ったのはなぜですか？（複数回答可）

・駐輪場がいっぱいだから ・駐輪場より安いから
・24時間利用できるから ・メンテナンスの必要がないから
・サービスの理念、コンセプトが気に入ったから
・その他（ ）

6. かりおんのサイクルシェアが無かったらどうしていますか？

・自転車を買う ・自分の自転車で駐輪場を使う
・別の交通手段を使う（徒歩、バス、電車、タクシー、自家用車など）
・その他（ ）

7. かりおんの様なサービスが他の場所でも利用できるとしたら、どのような場所にあればよいと思われますか？（複数回答可）

・自宅周辺 ・駅周辺 ・通勤、通学先 ・四条などのまちなか
・その他（ ）

8. 他にもご意見・ご要望がありましたらお聞かせ下さい。

ありがとうございました。お答えいただいた内容は、集計の上、大切に使用させていただきます。

出町柳レンタサイクルかりおん

資料 アンケート結果単純集計表

性別	人数	割合
男	39人	57%
女	30人	43%
総計	69人	100%

年齢	人数	割合
19歳以下	2人	3%
20歳～29歳	29人	42%
30歳～39歳	20人	29%
40歳～49歳	8人	12%
50歳～59歳	5人	7%
60歳以上	2人	3%
無回答	3人	4%
総計	69人	100%

Q1. 利用の目的	人数	割合
通勤	47人	68%
通学	20人	29%
その他	2人	3%
総計	69人	100%

Q2. 利用の形態	人数	割合
自宅～出町柳	28人	41%
出町柳～職場・学校など	38人	55%
その他	3人	4%
総計	69人	100%

Q3. 移動時間	人数	割合
5分以内	2人	3%
5分～10分	29人	42%
10分～15分	25人	36%
15分～20分	8人	12%
20分～25分	2人	3%
25分～30分	2人	3%
30分以上	1人	1%
総計	69人	100%

Q4. 自転車保有の有無	人数	割合
持っている	50人	72%
持っていない	18人	26%
無回答	1人	1%
総計	69人	100%

Q5. サイクルシェア利用の理由	人数	割合
駐輪場がいっぱい	28人	41%
駐輪場より安い	43人	62%
24時間利用可能	38人	55%
メンテナンス不要	23人	33%
理念・コンセプト	28人	41%
その他	5人	7%

Q6. サイクルシェアが無かった場合	人数	割合
自分の自転車を買う	8人	12%
自分の自転車で駐輪場を利用	35人	51%
別の交通手段を利用	32人	46%

Q7. 他にサイクルシェアがあればいいと思う場所	人数	割合
自宅周辺	6人	9%
駅周辺	39人	57%
通勤、通学先	23人	33%
まちなか	19人	28%
その他	0人	0%
無回答	3人	4%

*Q5, Q6, Q7は複数回答