

第7回 まちと交通勉強会（まちべん） 2011／8／26

自転車共同利用の意義と効果

～ 通勤端末としての自転車の活用意義とその効果について ～

（公財）豊田都市交通研究所 主任研究員 國定 精豪

1. 自転車共同利用の意義（通勤端末としての利用の意義）

愛知県豊田市は「クルマのまち」として発展してきた。そして現在も依然として「クルマ」への依存度が高い。そのため、渋滞や環境の問題もあり、エコ通勤の促進（公共交通機関の利用などクルマに頼らない通勤の促進）に取り組んでいく必要がある。

現在、豊田市内には鉄道2社が運行しているが、駅が近くにない方（自宅と最寄の駅が遠い方、職場と最寄の駅が遠い方）の利用は少なく、自宅から直接マイカーで出勤するケースが多くなっている。公共交通の利用促進をするためには端末交通手段の提供が必要である。

そこで環境にも良い自転車を共同利用などで有効に活用して、事業所側の駅と事業の間（イグレス側）の端末交通手段とすることで公共交通機関の利用促進が図れるものとする。

2009年度に実施した「コンビ デ ケッタ自転車共同利用実験」および2010年度に実施した「駅から自転車」の実験より、通勤利用を主とした自転車の活用の意義と効果を紹介する。

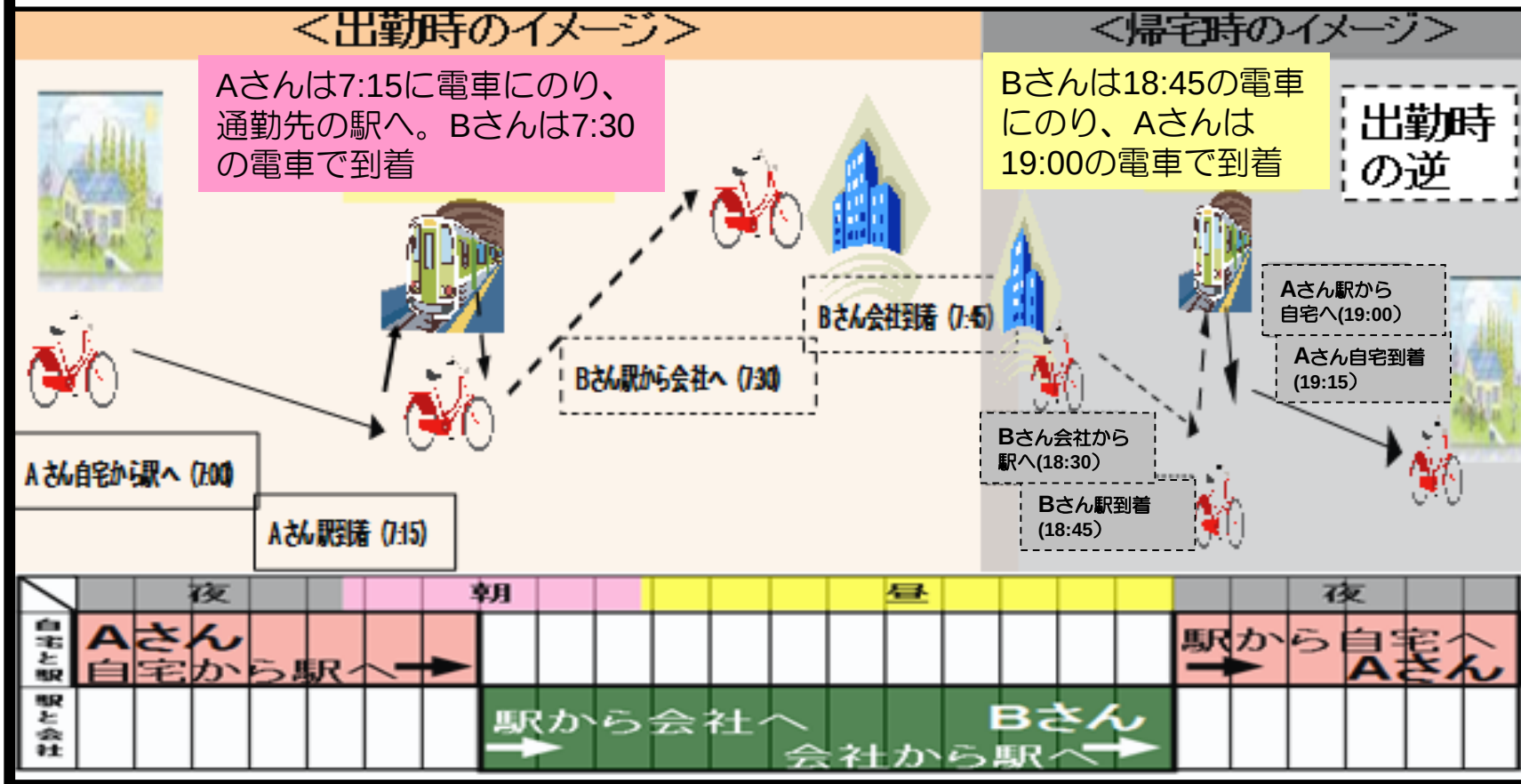
2. 実施した実験の概要

(1) ①

2009年度実施の「コンビ デ ケッタ自転車共同利用実験」のイメージ

▼利用の方向（駅へ、駅から）と利用時間の違いを上手く組み合わせる

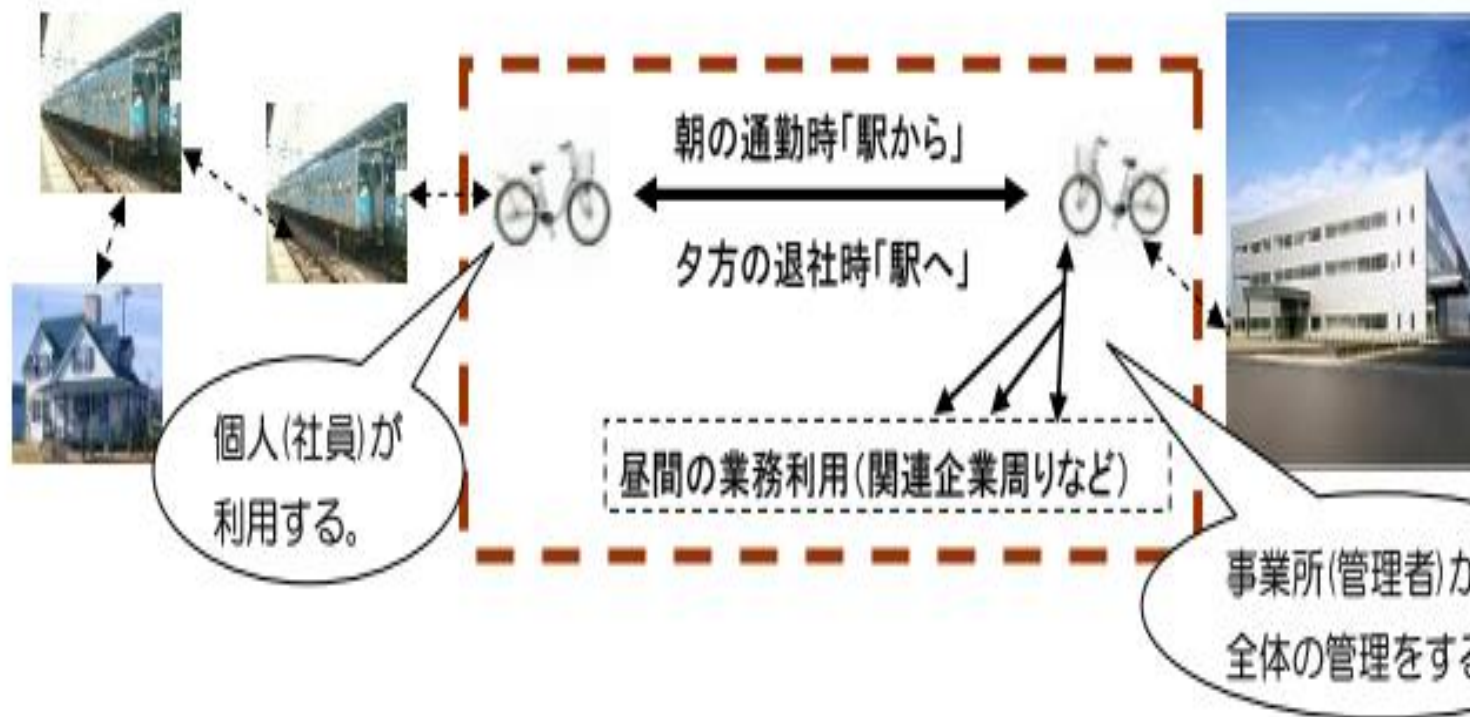
▼上記のことから自転車を2倍の人数で利用する（駐輪台数も半減できる）



(1) ②

2010年度実施の「駅から自転車」のイメージ

イグレス部分（事業所の最寄の駅と事業所の間）の端末を確保することで公共交通機関の利用をしやすいとする（駅と事業所間を特定の通勤者が利用）



(2) 実施のポイント

2009年「コンビ デ ケッタ」	2010年「駅から自転車」
自宅や職場と駅との間で自転車を活用し、公共交通利用促進をする	
●朝、自宅から駅へ向かう方と駅から事業所へ向かう人の時間と方向の違いをうまくマッチさせ1台の自転車を2名（複数）でシェアすることで自転車の有効活用をし、公共交通利用促進をする（駐輪台数の削減も可） ●簡単な仕組みで共同利用を実現させる（利用者同士がルールを守り、管理者へメールで利用実績を連絡するだけで、共同利用をする。鍵はダイヤル式で利用者のみ知る番号で管理） ●ノーパンクタイヤでトラブルの少ない自転車を利用	●イグレス端末として駅と事業所の間で利用できる自転車を準備することで、駅と事業所の間が遠い方でも公共交通機関が利用しやすい環境を提供し、利用の促進をする ●自転車の管理は駅側では個人管理とし、職場では事業所側の管理者で管理することで、昼間の業務利用にも活用する。 ※通勤利用においては、個人利用を優先させたもので、基本的には自分の自転車を利用するように自由に利用できる

(3) 実施結果のまとめ（ポイント概要）

2009年「コンビ デ ケッタ」	2010年「駅から自転車」
①実施期間：12月から約3ヶ月 ②参加人数：10名（すべて男性） ※自転車5台を10人でシェア ③利用実績：23% ④良かった点 ・事業所側の駅に自転車があるのは便利 ・簡単な仕組みでシェアできた ・自転車のトラブルはなく、利用上の問題はなかった ⑤改善すべき点 ・利用の違うグループ(見知らぬ人)とシェアするが、残業や雨天などの非常時は相手方の迷惑を考えて利用を控えた（利用しづらい）	①実施期間：12月から約3ヶ月 ②参加人数：23名（うち女性3名） ※自転車23台（4事業所） ③利用実績：68% ④良かった点 ・事業所側の駅に自転車があるのは便利 ・いつでも自分の利用したときに利用できた ・見知らぬ人とのシェアではない（従業員同士）ため女性の方も3名参加された（利用しやすい） ⑤改善すべき点 ・業務利用が少なかった（4社中2社のみ実施）

(4) 実施結果のまとめ（総合評価概要）

2009年「コンビ デ ケッタ」	2010年「駅から自転車」
▽基本として1台の自転車を2人でシェアすることで、自転車そのものの有効活用に加え、駐輪場のスペースとの有効活用するという考え方は良かった ▽簡単（安価）な仕組みで共同利用することが、参加者の協力（ルールに従って利用すること）により実現できて良かった ▼今回のシェアは、基本的に他人に迷惑をかけないような運用をルール化しており、非常時の利用を控えた方が多く、利用率は低かった ▼簡易な仕組みで実施したことは良い反面、利用者としては情報提供の充実を望んだ声もあった	▽業務利用を除き、通勤時の利用ではシェアしないため、利用がしやすく、利用率が大幅アップした（毎日利用した方もいた） ▽事業所側の駅に自転車があることについては参加者好評で、実施の狙いが正解と判断できて良かった ▼事業所が業務利用などのために管理者が管理し運用することが全ての参加事業所でできなかった （駐輪場が複数あったなど全体を管理しづらい事業所もあった） ▼事業所自ら自転車を準備し、管理をしてまでもこれを導入することへの理解活動はまだまだ必要と感じる

(5) 実施の効果

◇2009年、2010年のいずれの実験も最終的には事業化や、事業所独自の実施に結びつくことを狙いとしていた。

- ・2009年の自転車共同利用の仕組みは、2012年のコミュニティサイクル（自転車共同利用）の実施時にコンビ デ ケッタの基本コンセプトを織り込むことを目指し、豊田市役所などと検討中

＊東急東横線新丸子駅（神奈川県）で2009年の実験内容が今月から事業化

- ・2010年の「駅から自転車」は現在もなお継続実施している事業所もあり、今後の継続（拡大）をフォローしていく

◇少しでも、参加者に公共交通の利用の継続（転換）してもらえるようになるためのきっかけ作りとなるものとして実施した。

- ・2009年は不参加であったが、2010年は参加した事業所もあり、継続した取り組みは評価できる
- ・2010年「駅から自転車」の参加者は自分の自転車を用意し、個人でこの仕組みを継続実施されている方もいる
- ・2010年「駅から自転車」の参加事業所もこちらのフォローは継続しているものの、実施を継続している事業所（3事業所）もあった

【参考資料】

＜２００９年度「コンビ デ ケッタ自転車共同利用実験」の
報告資料より抜粋＞

（p. 11～p. 26）

＜２０１０年度「駅から自転車」の報告資料より抜粋＞

（p. 27～p. 41）

実験の概要

2-2. 実験の実施場所(★専用駐輪場の場所)



実験の概要

2-3. 実験のポイント

① 共同利用を効率的かつ確実に成立させる

- ・「規則を守り、共同利用にマッチする方」を会員(会員制)にすることで、効率的かつ確実な共同利用を実現

② 設備や管理を簡易にする

- ・高度な設備(IT技術や機械設備)を用いずに、スリムな管理をする(管理工数や費用を削減)
 - 予約は事前に一括で「期間と時間帯」で決定
 - 貸出・返却時は利用者自身が開錠・施錠
 - 利用開始・終了時は利用者が携帯メールで管理者に連絡
 - 自転車はノーパンクタイヤ加工でパンク修理不要

実験の概要

<ある期間の一括予約のイメージ(AさんBさんの予約時間帯)>

時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	
自宅と駅	Aさん 自宅から駅へ➡																			駅から自宅へ ➡ Aさん						
駅と会社								駅から会社へ ➡							Bさん 会社から駅へ➡											

<利用の流れ(Bさんの例)>



①貸出(開錠)
⑥返却(施錠)



※管理者へ利用
実績を報告



②利用開始連絡(メール)
⑤利用終了連絡(メール)

③利用開始
④利用終了

実験の実施結果

3-1. 実施期間

▼H21年12月14日～H22年2月22日

- ・上記期間のうち平日46日間が評価対象となる

▼実施期間中の天気

(評価対象日=平日の天気)

- ・晴れまたは曇りの日: 42日
- ・雨の日: 4日



実験の実施結果

3-2. 利用実績

①全体の利用実績 <“回”とは片道利用数>

- ・全利用数: 208回(104往復)

②1日あたりの利用実績

- ・平均: 4.5回(最高: 10回、最低: 0回 * 降雨の影響など)

③1人あたりの利用実績

- ・平均: 20.8回(最高: 60回、最低: 10回)

* 参加期間は人により違いあり → 3.3参照

※多い方は、7割程度の通勤に利用

(少ない方は2割程度＝残業などによる利用の手控えが影響)

実験の実施結果

④1往復利用の時間(平均)

・約11時間40分(全体)

* 自宅と駅の間: 約11時間50分(自宅の保管時間を含む)

* 駅と会社の間: 約11時間20分(職場の保管時間を含む)

⑤自宅と駅の間の利用(A)と、駅と会社の間 利用(B)の利用開始時刻と返却時刻

	出勤時					帰宅時					
時間	AM	6時	7時	8時	9時	PM	17時	18時	19時	20時	21時
A			返 却 時 刻					利 用 開 始 時 刻			
B			利用開始時刻				返 却 時 刻				

※時間差によりAとBのグループ間で共同利用が成立



実験の実施結果

3-3. 参加者数とその属性

①参加者数(自宅から駅と駅から会社の比率は全て5:5)

H21年 12月	H22年 1月	H22年 2月
6名	8名 (前月比+2)	10名 (前月比+2)

②年齢<性別>

・平均年齢: 32才 (25~48才) <全て男性>

③職業

・製造業4名、その他6名 (金融、鉄道、公務員など)

※実験期間中の勤務時間の平均は約10時間10分(休憩時間含む)

実験の実施結果

④利用区間の距離

・全体の平均: 3.6km (最短1km～最長5km)

＜自宅と駅の間: 平均: 3.8km (最短1km～最長5km)＞

＜駅と会社の間: 平均: 3.4km (最短1km～最長5km)＞

⑤今回の実験で自転車を利用した区間の代替手段

電車: 5名 (※電車乗り継ぎ3名)、バス: 1名、徒歩: 2名、

自動車: 2名

＜参考①＞普段の自転車の利用頻度

ほぼ毎日: 1名、週2、3日: 2名、週1日: 1名、月1日: 3名、乗らない: 3名

＜参考②＞普段の自転車の利用目的(7名)

通勤2名、買い物: 4名、業務・レジャー: 0名、その他: 1名



実験の評価 (利用実績とアンケート結果からの考察)

4-1. 評価する項目と視点

(1) 評価項目

①	実験の仕組み	4－2. で評価	本実験 特有の 部分
②	使用した自転車	4－3. で評価	
③	使用した駐輪場		
④	本格実施に向けて	4－4. で評価	
⑤	自転車の一般的なイメージ	4－5. で 評価	自転車に関する 一般的な部分
⑥	自転車の利用条件		
⑦	自転車の走行環境		

(2) 視点

- ・利用者、管理者の両面から評価する



実験の評価 (利用実績とアンケート結果からの考察)

4-2. 実験の仕組みの評価

(凡例: ○は良い点、●は課題など)

共同利用	○共同利用は利用者の協力により問題なく成立 (※利用者同士に面識はない) ●利用率向上には、利用状況の情報提供や、 トラブル対応などの体制強化が必要
その他	○「駅と会社の間」で利用できる自転車が配備 されていることは良い ●「自宅から駅の間」の利用者のメリットが見え にくい(駐輪場の確保は良いが、利用に制限あり)

※上記の課題(●)は、利用者の意見(サービスへの要求など)と
管理者の意見(管理費用・工数など)の両面から検討が必要



実験の評価 (利用実績とアンケート結果からの考察)

4-3. 自転車・駐輪場の評価

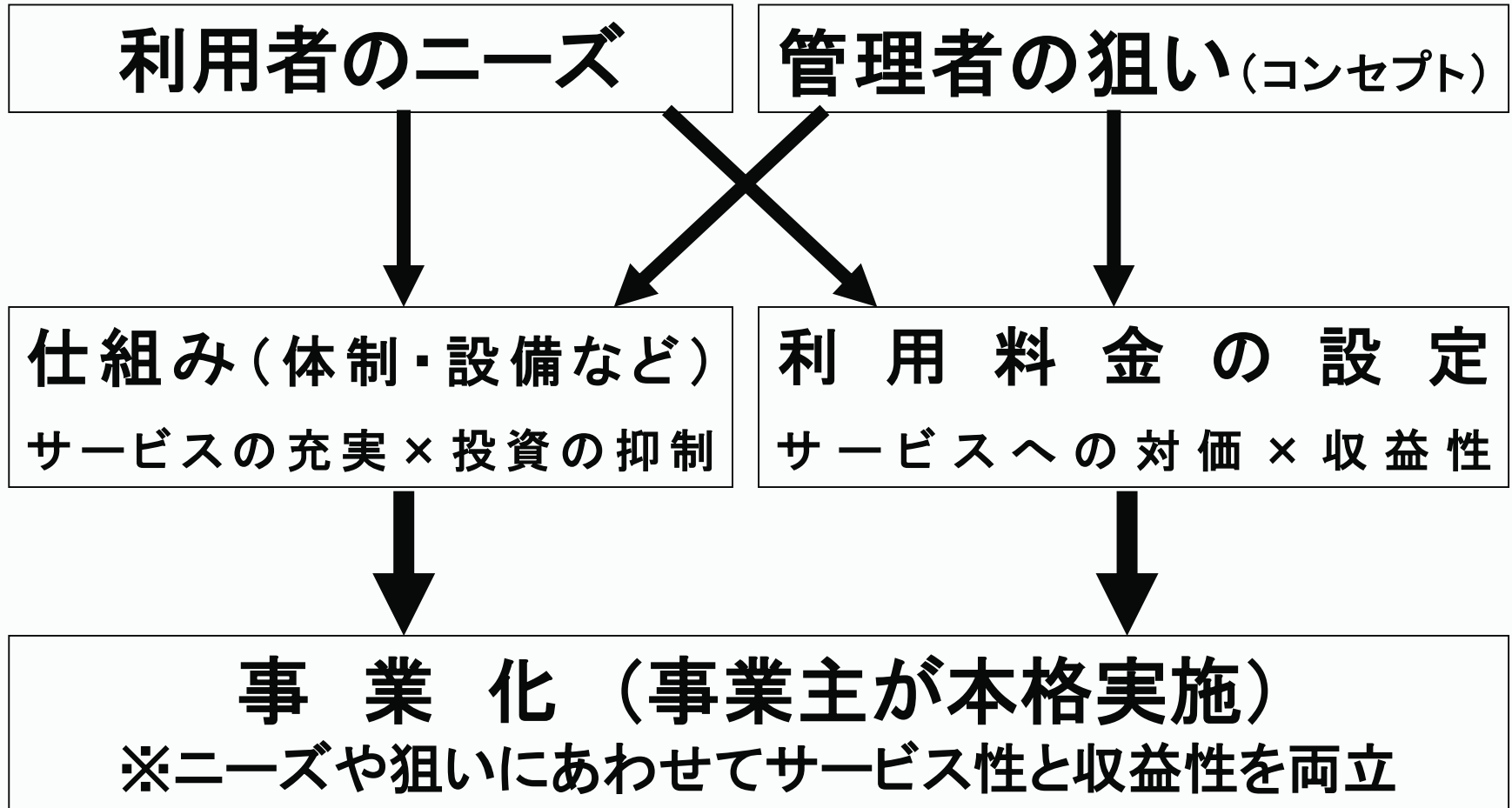
自転車	○ノーパンクタイヤはパンクしない安心感 ●走行性と乗り心地の向上に対する要望 ＝変速機無し・重い・タイヤが硬い→長距離や勾配・悪路の利用はつらい (機能向上、ノーパンクタイヤの走行性向上が課題) ○運動になり健康増進につながった ●サドルの上げ下げが面倒 ●カゴが小さくて使いにくい
駐輪場	●雨(サドルが濡れているなど)に対する要望 (タオル設置、屋根設置の検討が必要) ●駐輪設備(駐輪のしやすさ)に対する要望 (駐輪間隔、施錠方法の変更の検討が必要)

※上記の課題(●)は、利用者の要求と管理側の狙い(投資など)の両面から検討が必要



実験の評価 (利用実績とアンケート結果からの考察)

4-4. 本格実施に向けて(事業化をイメージして)



* 利用料金のアンケート結果は平均1000円(最高2000円)。ただし、立地や設備の内容により高額でも可との意見もあり。



実験の評価（利用実績とアンケート結果からの考察）

4－5. 自転車の一般的な評価

- 環境によく、健康的である（自転車の利点！）
- 車と比べ、天候などに影響され、行動範囲が狭い
- 運転マナーの向上が必要（教育など）
- 走行環境の向上が必要（道路整備など）
- 不法駐輪・放置車両の減少が必要（環境整備など）
- 利用促進へのサポートが必要（制度・快適利用への助言など）

※上記の課題（●）は、自転車の利点を生かすことを基本に考えた上で、利用者や管理主体へ働きかけながら改善をしていく



まとめ

5-1. 実験全般に関する評価

評価できる点	その理由
○短期間であったが、利用者と管理者の協力もあり、「簡易な仕組み」で共同利用が成立した。 (円滑に運営でき、コンセプトは一定の評価ができた) ○「駅と会社の間」の交通手段に自転車を選択できることは良い	・参加者が規則を守り利用、全体の秩序が保たれた ・自転車や設備に故障や破損などのトラブルが無かった (シンプルな構造、ノーパンクタイヤの効果) ・実験終了後のアンケート結果で6割の方が継続を希望 (どちらでも:2割、したくない:2割) ※「駅と会社の間」に限れば8割の方が継続を希望



まとめ

5-2. 実験全般に関する問題点など

問 題 点 (要望・課題など)	そ の 対 応
●利用率の向上(管理者側) (使いやすさのサポートが必要) ●全体の利用(予約)状況をWebなどで知りたい (多少の遅れ→他者へ影響?など) ●自転車等の設備の充実 ●トラブル対応に不安 (管理体制の充実で安心感) * 但し、今回はトラブル発生せず	→費用対効果を踏まえ、満足度の最大化を検討 (※コンセプト=「簡易な仕組み」と利用者の要望の両立) ＜検討項目＞ ・予備の自転車の配備数 ・利用状況などの情報提供 ・設備面の機能の充実 ・管理体制の強化

※女性の利用の掘り起こしも考えたい(今回は男性のみ)



まとめ

5-3. 今後の展開

- ①継続実施して「仕組み」をレベルアップする
 - ・新たな場で(立地や、条件などを変えて)実験を継続し、本格実施に向けた改善をする(サービスと効率の両立など)
- ②利用者を増やす
 - ・対象者の拡大と潜在的利用者の掘り起こし(「駅と会社の間」の利用拡大。潜在的利用者へ自転車の魅力をPR)
- ③「自転車通勤補助制度」の導入(充実)をサポート
 - ・利用者・企業ともにメリットがある制度の検討と、制度改定を企業に働きかける(転換による自動車・駐車場削減効果など)
- ④新しい試み(将来的に)
 - ・利用者所有の自転車を共同利用に活用(コストメリット)
 - ・高機能自転車を導入(電動アシスト自転車などで利用者を拡大)

3. 実験の実施結果

3-1. 実施期間（報告対象期間）

▼2010年12月1日～2011年2月15日まで

3-2. 参加事業所と実施者の属性など

（1）参加事業所と参加者数など

▼参加事業所数と参加者数

- ・参加事業所：4事業所
- ・参加者：23名（男性：20名、女性3名）
- ・参加者の年齢：平均37歳（最高63歳、最低18歳）

（2）参加の内訳

- ▼A社（製造業）：10名（男性10名、女性0名）
- ▼B社（食品関係）：5名（男性3名、女性2名）
- ▼C社（研究機関）：5名（男性5名、女性0名）
- ▼D社（広告関係）：3名（男性2名、女性1名）

※募集の結果、23名が参加することとなり、自転車など23台を使用した。
（5台は予備車両）

3-2. 参加事業所と実施者の属性など

(3) 参加事業所の立地の概要と参加者の主な利用駅

▼A社：四郷・貝津駅（愛環）

▼B社：猿投・越戸（名鉄）
四郷（愛環）

▼C社：土橋・梅坪・上豊田（名鉄）
豊田地域医療センター
（おいでんバス）

▼D社：三河豊田・末野原（愛環）
若林（名鉄）

：鉄道駅

：バス停

：参加事業所周辺部

：名鉄

：愛環



3-3. 利用実績

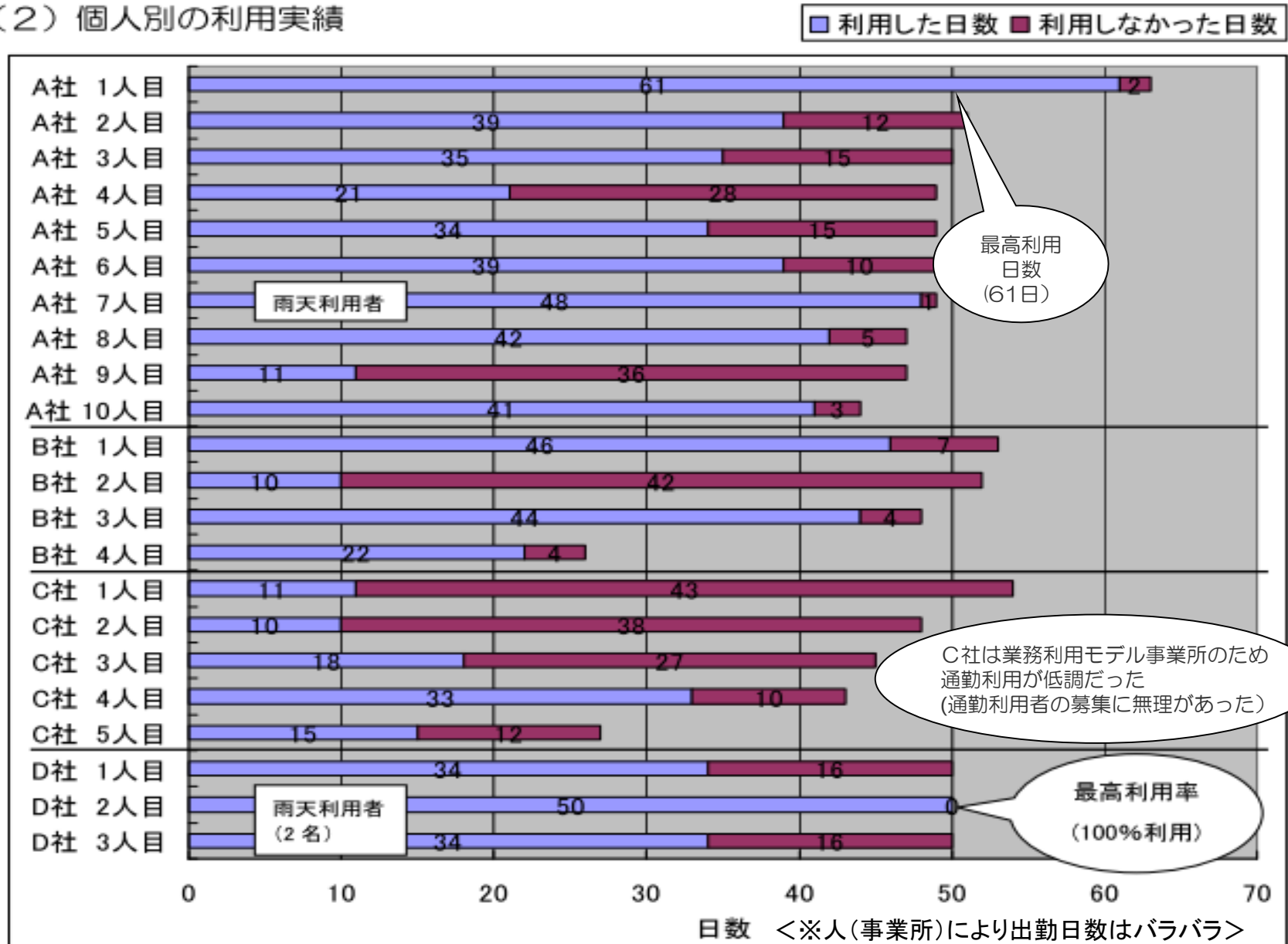
(1) 全体および事業所別の利用実績

		利用日数	利用率	未利用日数	片道距離 (km)
全体 (回答: 22 人) ※雨利用 3 人	平均	32	68%	15	2
	最小値	10	—	1	1
	最大値	61	—	43	5
A 社 (回答: 10 人) ※雨利用 1 人	平均	37	74%	13	2
	最小値	11	—	1	2
	最大値	61	—	36	2
B 社 (回答: 4 人)	平均	31	69%	14	2
	最小値	10	—	4	2
	最大値	46	—	42	2
C 社 (回答: 5 人)	平均	17	40%	26	2
	最小値	10	—	10	1
	最大値	33	—	43	5
D 社 (回答: 3 人) ※雨利用 2 人	平均	39	78%	11	2
	最小値	34	—	0	1
	最大値	50	—	16	4

<※雨天時：雨でも利用 3 人 (14%)、代替手段 17 人 (81%)、その他 1 人>

3-3. 利用実績

(2) 個人別の利用実績



4. 実験結果についての考察

4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

（1）利用実績（回答総数22名）

- ・実施日数（平均）：約47日
- ・利用日数（平均）：約32日（利用率：68%）＜最大61日＞

※利用可能の条件（出張など除いた43日を実施日数としてカウントした場合）での利用率は約75%であった。

-
- ・全体では、約7割（68%）の利用率で、一昨年度に実施した自転車共同利用実験（見知らぬ人が同じ自転車をシェアする実験）の時の約2割（23%）に対し約3倍と大幅にアップした。
 - ・また、利用の制約がないため、利用者が利用する意思さえあれば、100%の利用が可能（実際に1名の方が100%利用した）

4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

(2)「駅から自転車」に対する利用者の意見

①今回利用して感じたこと（回答総数22名）

	1)非常に そう思う	2)そう思う	3)どちら でもない	4)そう思わ ない	5)全くそう 思わない
ア. 駅・会社間に自転車があると便利	14	7	1	0	0
イ. 施錠方法に関して問題はなかった	11	9	1	1	0
ウ. 会社側での駐輪は問題がなかった	12	7	1	2	0
エ. 駅側などでの駐輪に問題はなかった	7	8	6	1	0

- ➡ ・「駅と会社の間に自転車があると便利」と多くの人から回答をいただき、駅からの端末交通手段として自転車が利用できる環境をつくることを目的とした「駅から自転車」の趣旨が理解されたと判断する。
- ・ 利用するにあたっての駐輪などについては、普通に自分の自転車を利用する時と変わらず、特に問題はなかったと思われる。

4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

(2)「駅から自転車」に対する利用者の意見

②参加の動機（回答総数22名）

	1)非常に そうである	2)そうで ある	3)どちら でもない	4)そうでは ない	5)全くそう ではない
ア. 以前から自転車通勤に興味	5	6	9	0	2
イ. 自転車が無料で提供	13	5	3	0	1
ウ. 健康に良い	6	5	8	1	2
エ. 環境にやさしい活動	1	7	9	4	1
オ. 通勤費の節約	1	1	8	3	9
カ. 会社の方針、上司からの働きかけ	5	6	4	1	6

➡ 参加の動機が「自転車が無料で提供」が多数を占めたが、今回の狙いの一つでもある「駅から自転車」の仕組みを体験いただくために有効であったと考える。

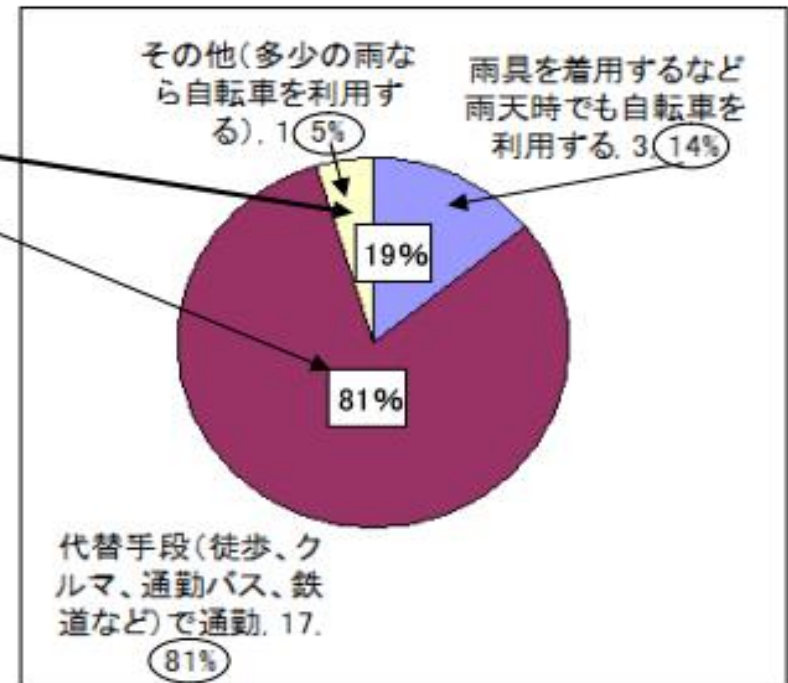
4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

(3) 利用者の雨天時の対応

- ・雨天でも利用する：3名
- ・代替手段を利用する：17名
- ・その他：1名

(回答総数21名)

※その他（多少の雨なら利用）を含んでも19%約2割の方しか雨天時は利用しない



- ➡ ・大半（約8割）の参加者が雨天時には代替手段を利用した結果となり、雨天時に自転車を利用いただくことの難しさを改めて感じた。
- ・本人の意思によっては、雨の利用も可能であるということもわかった。
(※雨天利用のある事業所の利用率は高く、上位の2社となっている。)
 - ・女性の場合だが夜遅くの帰宅となる場合は利用を控えたケースもあった。

4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

(4)「駅から自転車」参加に参加する前の通勤手段

- ・最寄駅などから通勤バス・徒歩（20分程度）：18名
- ・マイカー：4人

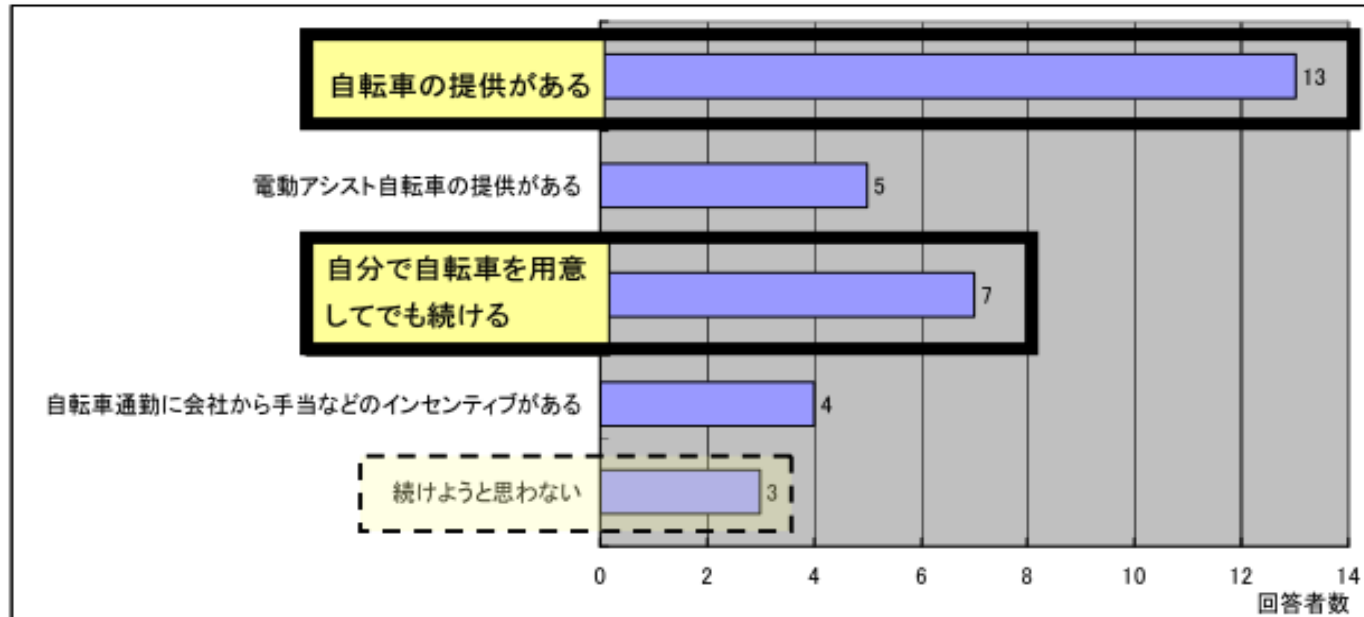
→ ・マイカーから転換した参加者のうち3名は自転車通勤手当を新設した事業所の方という結果から、自転車を提供するだけでなく、自転車利用に対する通勤手当があることが転換を促進すると考えられる。

※なお、今回の募集は、「駅から自転車」仕組みを体験してもらうことを優先して実施したこともあり、マイカーからの転換を参加条件にはしなかった。



4-1. 参加者（個人）の実験結果とその考察

(5) 継続する場合の条件（22名の複数回答）



- ➡ ・「自転車の提供があれば」という回答が多くを占めたが、今後は事業所で自主的に実施してもらおうという実験の狙う方向へと進むことに期待したい。
- ・ 7名（約3分の1程度）が「自分自身で用意しても継続したい」という結果であり、個人への訴えかけは一定の成果があったと評価する。
- ・ 「続けようと思わない」と回答した全ての人の参加動機が「上司からの働きかけ」だったため、自主的に参加しなかったことがその回答につながったと思われる。（※逆に上司からの働きかけが参加のきっかけとして、結果的に良い場合もあったとも考える。）

4-2. 参加事業所の実験結果とその考察

(1)「駅から自転車」に対する参加事業所の意見

①参加（実施）の動機（4社の複数回答）

「駅から自転車」への参加目的 （動機）	「駅から自転車」は左記項目の役に 立ちましたか？		
	役に立った	どちらとも いえない	役にた たな かった
ア. 渋滞対策のひとつ		2	
イ. 駐車場対策（利用台数減）	1	1	
ウ. 会社のエコ活動をPR	2	2	
エ. 社内のエコ通勤促進の足がかり	3		
オ. 自転車の無料提供があったから	4		

➡ 事業所の全ての参加の動機が「自転車が無料で提供」であったが、今回の狙いの一つでもある「駅から自転車」の仕組みを体験いただくために（個人と同様に評価して）有効であったと考える。

4-2. 参加事業所の実験結果とその考察

(1)「駅から自転車」に対する参加事業所の意見

②通勤だけでなく、業務利用（昼間の活用）もしたか？（4社の回答）

▼業務利用の運用をした：2社

- ・ 1社は既存の予約システムを利用し通勤者の倍程度（10名程度）が利用（鍵などの保管箱も用意し、貸出の管理をした）
- ・ もう1社は通勤者自身の外回りに活用したことが主な利用

▼業務利用の運用はしなかった：2社

- ・ 1社は管理工数がかかるため、通勤利用に絞り実施
- ・ もう1社は業務が基本に内勤のため利用しなかった

➡ それぞれの事業所の事情もあり、実施したのは半数となったが、本格実施時には事業所所有の自転車として業務利用にも拡大することを期待したい。

4-2. 参加事業所のアンケート結果とその考察

(1)「駅から自転車」に対する参加事業所の意見

③今後も「駅から自転車」を継続したいか？（4社の回答）

1)是非したい	2)したい	3)どちらでもない	4)あまりしたくない	5)したくない
1	2	1	0	0

- ・参加事業所のほとんどが継続に意欲を示していただいたが、現時点では自転車の提供の継続の希望が3社（個人に自転車を用意してもらいたいと考えている事業所も2社）あり、1社のみ自主的に導入する方向で検討中。
また、1社「どちらでもない」という事業所は自転車の提供の継続を条件に実施を検討しても良いという回答であった。
- ・実験終了後も4社とも引き続き活用（希望により3月末までの利用は許可）しており、このシステム自体の有効性は感じていると判断する。

▼継続の条件：自転車の提供を続けてほしい：3社

個人に自転車を用意してもらう：2社（1社はエコ通勤手当の新設）

▼継続の理由：エコ通勤を促進したい：2社

会社のエコ活動をPRしたい：2社

5. 実験のまとめと今後の展開

5-1. 実験のまとめ

- ▼今回提供した仕組みは、利用実績（全体で約 7 割が利用、毎日利用された方も 1 名いたこと）から見ても、駅と会社の間の移動手段として有効であることが証明された。
（※住まい側の駅へのアクセスに問題のない場合には、この「駅から自転車」の仕組みにより、マイカーなどからの鉄道の利用への転換も容易になると予測できる。）
- ▼「駅から自転車」を実際に事業所へ展開し、個人に利用してもらい、その仕組みの有効性を感じていただくことができたことはこの実験の仕組みの検証としては成功であったと判断する。（※ただし、この実験の終了時までには事業所主体で継続を決定するには至らなかった。）
- ▼自転車の更なる有効活用的手段として通勤以外の昼間の業務利用を提案したが、半数の 2 社が実施され、一定の評価はできた。

5-2. 今後の展開

- ▼現在、1事業所が事業所主体での実施を検討しており、その実現に向けてできる限りの協力をしていく予定。
- ▼本格実施を考えていない今回参加した3つの事業所に対してもノウハウの提供などのアドバイスや、自転車の継続貸与をすることも含めて本格実施に導いていきたい。
- ▼また、今回有効に利用されたと判断できるこの仕組みを多くの人に体験いただくために、今後も自主事業として新しい事業所の参加を募っていく予定。
- ▼今後実施する場合には、新規・継続にかかわらず、業務利用の活用も促していく。

(実験に利用した自転車に試乗する「駅から自転車」の企画者→)



最近（2011年8月から）実施された自転車共同利用の実例 （神奈川県川崎市 東急東横線 新丸子駅での実例）

1. サービス開始日 2011年8月1日（月）

2. 申込場所 新丸子駅駐輪場（東急東横線・目黒線 新丸子駅から徒歩1分）

3. 営業時間 平日・土曜 6時30分～22時00分
※日曜・祝日・年末年始は休業

4. 利用料金

		一般料金	東急線電車 利用割引料金 （東急線電車定期券をお持ちの お客様の割引料金）
定期利用	1か月	3,000円	2,500円
	保証金 （新規ご入金時にお預かり）	3,000円	
1回利用	7:00～ 19:30	300円	

5. 利用例



毎日の通勤・通学に利用するなら・・・「定期利用」

- ・駐輪場で借りた自転車帰宅し、そのまま次の日まで家で保管。朝通勤で利用した後、駅へ返却

- ・電車で駅に着いたら駐輪場で自転車を借りて、会社・学校へ。夕方、駅まで利用し返却
お得意先回りやレジャーに利用するなら・・・「1回利用」



END

