

# 岸和田市におけるレンタサイクルの都市回遊特性と利用実態に関する研究

株式会社 成学社	三浦 慎也
近畿大学理工学部 社会環境工学科	岡田 昌彰
フリープランナー	玉井 明子
大野アトリエ	大野 鶴夫
岸和田市都市計画課	実森 伸一
岸和田市商工会議所	西岡 數房

## 1. 研究の背景と目的

本稿の執筆メンバーの編成する“岸和田ちゃりんこ隊”は、地域の価値を発見する装置としての自転車の可能性を実践的に探求するワーキンググループである。2004年度より「きしわだ都市政策研究所」内、ならびに岸和田市民館主催の岸和田市民カレッジなどで先導的役割を果たし、その成果のWEBページ上での公開などを通してまちの発見価値の伝播を試みている。特に南海岸和田駅前に岸和田TMOによって設営されている既存のレンタサイクル「だんじりん」に着目し、これを効率的に活用した都市回遊の推進と未だ十全たる着目が得られていない地域資源（あるいはそれに対する視座）の価値発掘、さらにその共有・伝播を目的としている。

本稿は、2005年度に岸和田ちゃりんこ隊がコーディネートした市民イベント、ならびに2005年度に実施した「だんじりん」の利用者を対象としたアンケート調査をもとに、自転車による都市回遊の特性及びレンタサイクル利用の実態を把握し、今後の活用策に指針を得ることを目的としている。

## 2. “自転車回遊”の社会的動向～「気づきのツール」としての可能性

駐輪施設の確保や道路上での安全走行などの課題は抱えるものの、近年では道路渋滞の影響の少ない移動装置、地球環境配慮型の交通手段、さらには健康増進装置として自転車が再評価されている。レンタサイクル事業は国内各地で展開しており、新たな自転車専用道路の整備のほか、鉄道廃線跡を自転車道に転用する事例も見られる。また、改正自転車法や自治体条例などの法体系からオランダ・ハウテンの先行事例が知られているほか<sup>1)</sup>、自転車来街者の経路選択<sup>2)</sup>、CO<sub>2</sub>排出量やアクセシビリティに着目した自転車の効用<sup>3)</sup>、自動車からの転換可能性<sup>4)</sup>などについて交通工学を中心に検討が行われている。

一方、手早く快適に目的地に着ける装置、という常識はひろく理解されており、上記に挙げた各事業においてもその特性を活用したマップづくりなどが既に行われているほか、自転車の面白さや自転車生活の魅力を全面的にアピールする著書<sup>5)</sup>なども発刊されている。1人あたり自転車保有台数が全国で最も多い大阪地区でも、「のろ～な」などの自転車生活専門誌が刊行されており（図一1）、「自転車ツーキニスト」や「ポタリング」といったキーワードによって自転車ライフスタイルが紹介されている。また、サイクルカフェや“自転車のための道の駅（大阪市福島区）”など、自転車が単なる移動手段に留まらず「路地裏を遊ぶ」あるいは「まちの交通施策や地球環境問題などに関心を向けさせる」、すなわち地域の価値や課題の発見を助長するいわば“気づきのツール”となっていることは注目に値する。



自転車生活エンジョイ・マガジン  
Norona「のろ～な」創刊号！

図一 自転車生活専門誌  
「のろ～な」：自転車文化都市「大阪」を目指して2004年  
創刊

## 3. 徒歩および自転車回遊特性の把握

### (1) 調査概要

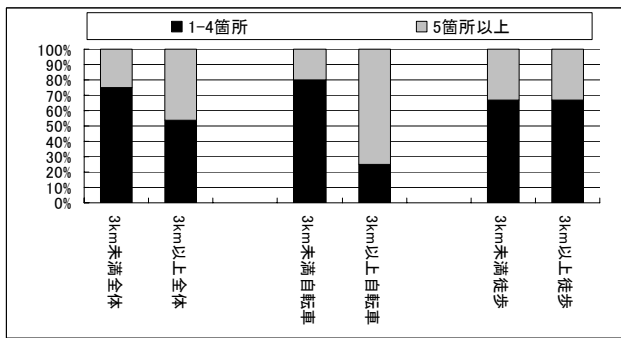


図-2 WS終了後の「再発見物件」数と「居住地から駅までの距離」

2005年9月、岸和田市による「きしわだ市民カレッジ～再発見！きしわだの魅力を活かしたまちづくり：歴史・まちなみ 岸和田ええとこ探検隊」なるイベントが行われた。公募市民が集い、実際に街歩きと自転車回遊を行い、わが町を「再発見する」という試験的な取り組みである。これは先述の「価値伝播」に繋がるイベントとも捉えられるが、本研究においては参加者の回遊媒体別に価値発見過程の特性を含めた分析を行うこととした。参加者は10名前後からなる5グループに分かれ、各班ごとに移動手段を選択してもらった。全5グループ中2グループは自転車を選択し、だんじりんを利用したまち回遊を行った。ちゃりんこ隊メンバー全員が各グループのファシリテーターとして参加した。この調査においては、街歩き (or 自転車回遊) 開始前に「岸和田のみどころ」を、また街歩き (or 自転車回遊) 後のワークショップ (以下、WS) 終了後に「再発見物件」を、さらに各班のプレゼンテーション終了後に「再発見物件」を列挙してもらった実験を行った。

## (2) 回遊及びワークショップ実施による「新発見箇所数」

各被験者には現住所を町名まで記入してもらい、そこから自転車回遊・街歩きの起点となった南海岸和田駅までの距離を概算し、回遊手段との関係を分析した (図-2)。全体では居住地が岸和田駅から3km未満の被験者に対し、3km以上の被験者群が「新発見箇所」をやや多く挙げているのがわかる。ここで注目したいのは、この傾向が自転車利用の被験者においてはさらに顕著になっている点である。徒歩による回遊を行ったグループにおいては、居住地からの距離による発見物件数に相異は顕著には見られていない。すなわち、特に遠方居住の利用者にとっては、自転車による回遊によって多くの新しいまちの価値を発見する傾向がここに読みとれる。これは後述のように岸和田市外利用者の多い現在のだんじりんにおいては注目すべき特長の1つであるといえる。

## 4. 「だんじりん」の利用実態調査

### (1) 調査概要

3章の結果から、だんじりんは観光および日常的利用両面において可能性をもつものと言えるが、利用者の属性や価値認識の現況については未だ殆ど把握されていない。本章では、だんじりん利用者を対象として表-1のようなアンケート調査を行い、利用者の行動実態を各属性とともに把握した。

総データ数のうち男女それぞれがほぼ半数を占めているが、各年齢層によって偏りが見られる。10代では8割以上が女性となっているほか、30代においても女性の利用者割合が多い。対照的に40-50代は男性の割合が多くなっている。60代以上では男女比に顕著な差は見られなかった (図-3)。

### (2) 利用目的と自転車利用の動機

次に、利用目的ならびに「利用の理由」に対し回答を得た。(有効回答数31) 「利用目的」については「通勤通学」「買い物」「仕事」の順に多く、いっぽうで「観光」がきわめて少数に止まっているのがわかる。「利用の理由」については、スピードやスケジュールの自由度、自由に立ち止まれる自由度 (Stop-By) など、様々な価値観が含まれていた。但し、「不明」とした被験者が6割を超えていたことから、自転車利用の動機をさらに補足的に把握するため、大まかに6種類の「自転車の魅力」を設定し、これらに順位付けをしてもらった。そのうち、上位3項目に選ばれた項目を「有為」と捉

表-1 だんじりん利用実態調査概要

調査日時	2005年10/22, 24, 26, 27, 28, 11/5, 6, 7, 12/3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12の計17日間
調査地	南海岸和田駅3号自転車等駐車場 (だんじりん貸出・返却場所)
調査項目	利用頻度, 利用目的, 利用時間, 居住地, 性別, 年齢, 自転車の魅力等
サンプル数	82名

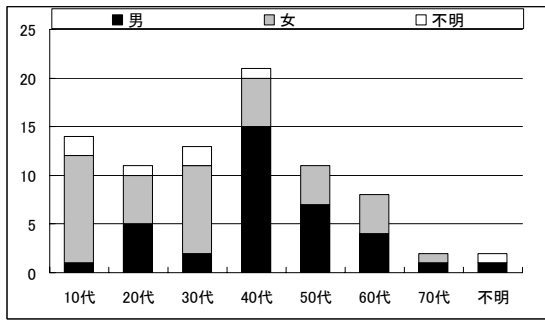


図-3 利用者属性：年齢と性別

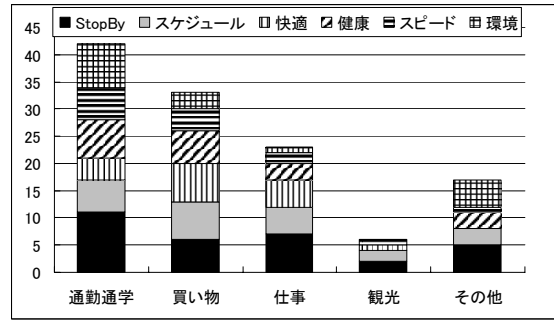


図-4 自転車利用の動機

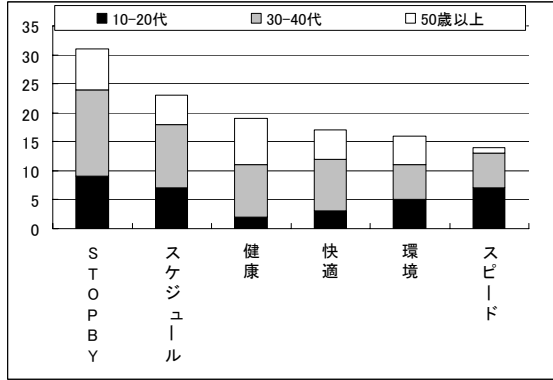


図-5 年齢と自転車利用の動機

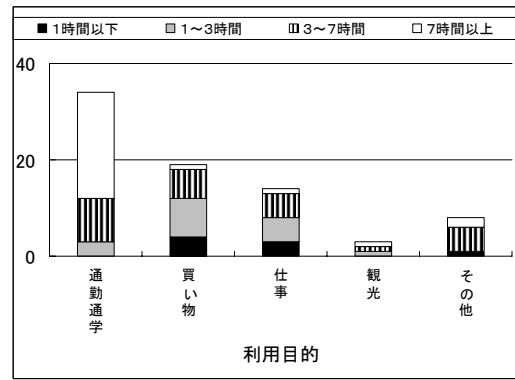


図-6 利用時間

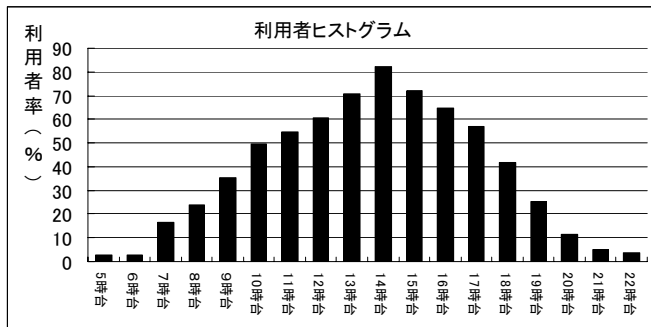


図-7 利用時間帯別の利用者率

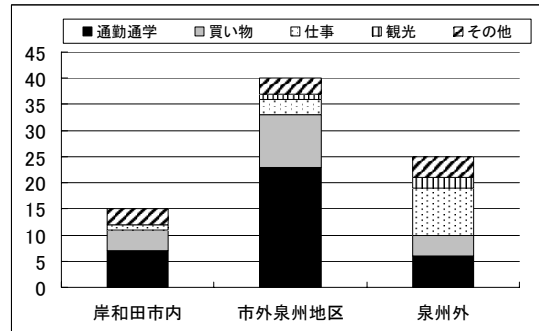


図-8 被験者居住地

え、この回答数を集計した(図-4)。通勤通学においては「stop by、健康、環境」、観光においては「スケジュール、stop by」、仕事においては「スケジュール、stop by、快適」、買い物においては同等に全項目が評価されている。通勤通学における「環境」の意識が他に比べ相対的に高く、逆に「快適」が相対的に低くなっている点も特徴的であるといえる。また、それぞれの「自転車利用の動機」について年齢別に集計すると、「健康」において50歳以上の割合が相対的に高いのに対し、「スピード」は低くなっているのがわかる(図-5)。「健康」は10-20代の割合が顕著に低くなっている。

### (3) 利用時間(図-6)

通勤通学目的を除く全ての利用目的項において、1~3時間前後の利用者が相対的に多くなっているのがわかる。通勤通学目的の利用者は7時間以上利用している被験者が多く、会社や学校に滞在している時間が含まれているものと考えられる。買い物については1時間以下から7時間前後まで、利用時間に幅があることがわかる。

各被験者の自転車利用開始・終了時刻を1時間ごとにプロットすると、7時台より15%強に急増し10時台で50%を超えているのがわかる(図-7：有効データ数79)。14時台がピークで約82%を示し、その後漸減するも19時台までは20%以上を示しているのがわかる。その後、減少の度合い(傾き)を増しながら減少し続け、20時台に10%強に落ち込み、21時代からは5%以下に激減する。

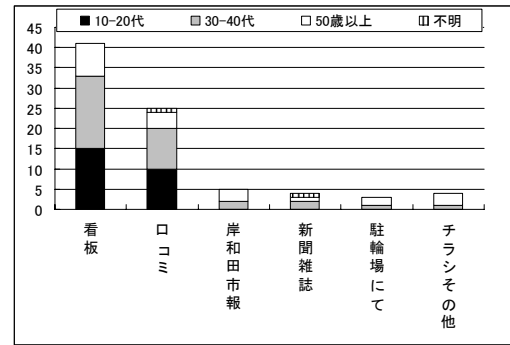
### (4) 被験者居住地(図-8)

被験者の住所は、阪南市、堺市、貝塚市、泉佐野市、泉大津市などの「市外泉州地区」が最も多く、全体の5割近くを占めている。次に大阪市、奈良県など「泉州外」の利用者が3割であり、市外利用

者が約8割を占めているのに対し、岸和田市内の利用者は2割弱に止まっている。市外泉州地区では通勤・通学での利用者が5割強を占めているが、泉州外の利用者は一時的な業務での利用が多く、市内利用者は観光目的も皆無となっているのがわかる。

#### (5) レンタサイクルの認知手段 (図—9)

全体的に「看板」「ロコミ」が最も多く、その他「岸和田市報」「新聞雑誌」「駐輪場にて直接認知」などが10%以下で挙げられた。特に、10-20代の若い世代は全てが「看板」「ロコミ」を示しており、その他の手段は皆無となっている点も特徴的である。全体的には紙メディアによる認知の割合が極めて低くなっている。



図—9 レンタサイクルの認知手段

### 5. まとめと今後の課題

岸和田市都市部における自転車回遊による価値発見の特長を指摘したが、だんじりんにおいては「観光目的」の利用者の割合が約7%と相対的に小さく、通勤通学の51%、買い物の40%、仕事の28%に比べてもきわめて低い値となっている。このことは、だんじりんによるまち回遊そのものを目的とした利用形態が殆ど機能していない現状にあることを示している。まちの回遊行動が最も顕著に反映される項目の1つとしてこの「観光」が挙げられるが、ここにだんじりんにおける課題の1つがある。Stop-Byやスケジュール自由度などのキーワードは本調査においても相対的に高い割合で「自転車の利点」として指摘されており、少なからず自転車の個別の特性は被験者にも十分に認識されているものと捉えられる。また、レンタサイクル自体の認知手段においては看板がある程度有効にはたらいっているものの、ロコミなどきわめて不確実かつ計画的な認知操作の困難な手段による認知率も3割強と高い値を示しているのが現状である。

駅前という立地特性上、市外利用者は今後も一定値を確保しながら継続的にだんじりんを利用するものと思われる。但し、その普及過程が未だロコミや看板のみにおいて成立していることを考えれば、このことはさらなる意図的な宣伝活動によって市外利用者が今後さらに増加する可能性をもっていることを意味している。具体的には、「看板」の増設が理想ではあるが、それに代わる媒体を鉄道車内あるいは駅コンコースやプラットホーム部にだんじりんに関する情報(サイン)を提示し、既存の「看板効果」をさらに高める方策が提言できよう。

また、単にだんじりんの存在を周知させるだけではなく、上記のような「まちの価値発見」装置としての自転車回遊の特性に着目し、まちに散在する価値そのものを表現し提示することで、「価値発見」の面白さを理解してもらうとともに、さらなる価値発見を目的とした自転車回遊を誘発することが必要である。具体的には、小冊子の発行や市民の発見した物件の写真パネル展示、あるいは既設のちゃりんこ隊HP<sup>6)</sup>に対するアクセス数促進策などが手法として挙げられよう。

#### 【参考文献】

- 1) 岡並木監修(1998) 自転車の役割とマネジメント, 地域科学研究会
- 2) 趙世晨・萩島哲(2001) 商店街における自転車来街者の経路選択に関する研究, 都市計画論文集36
- 3) 新田保次・黄靖薫(2001) 二酸化炭素排出量とアクセシビリティからみた自転車重視型道路配置地区の評価, 都市計画論文集36
- 4) 浜岡秀勝・桜井淳・清水浩志郎(2003) 短距離自動車通勤者の自転車利用への転換可能性に関する研究, 都市計画論文集38-3
- 5) 例えば、白鳥和也(2004) 素晴らしき自転車の旅, 平凡社 等
- 6) 岸和田ちゃりんこ隊HP: <http://www.geocities.jp/kishiokd/index.htm> (2006年6月16日現在): 自転車による都市回遊によって岸和田ちゃりんこ隊が発見した物件を公開している。2006年5月には“きしわだ都市政策研究所”のHPよりリンクが張られている。