

# ー茨木・宇野辺駅周辺地区ー

## 活性化のためのレンタサイクルシステム

### 【複合モビリティポートの設置】

#### ■ JR茨木駅モビリティポート

自転車: 33台

ショッピングカート: 5台

#### ■ マイカル茨木モビリティポート

自転車: 5台

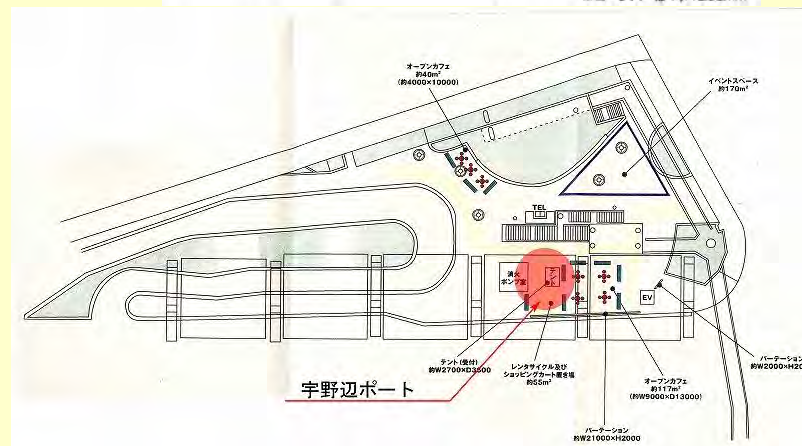
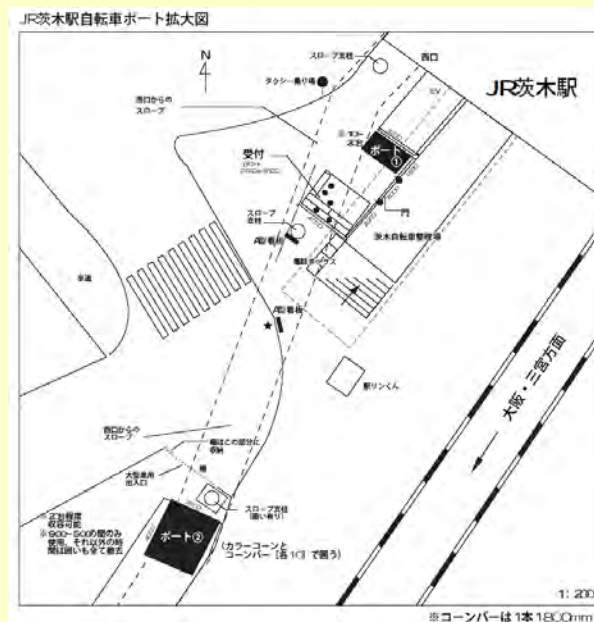
ショッピングカート: 30台

#### ■ 宇野辺駅モビリティポート

自転車: 32台

ショッピングカート: 5台

オープンカフェ設置



# レンタサイクルポート(写真)

宇野辺駅レンタサイクルポート



マイカル茨木ポート



JR茨木駅レンタサイクルポート



# レンタサイクル利用者アンケート

## 【調査内容】

- ①個人属性(性別, 年齢層)
- ②利用目的
- ③レンタサイクルは便利だったか
- ④乗り捨てシステムについて
- ⑤道路は走りやすかったか
- ⑥これまでのJR茨木とモノレール  
宇野辺間の移動について
- ⑦継続的な利用意向
- ⑧利用料金の意向
- ⑨レンタサイクルの今後のあり方
- ⑩貸出・返却ポート
- ⑪貸出・返却時間, 利用時間

## 【調査票の配布・回収】

自転車貸出時に配布し、返却時に調査票を回収

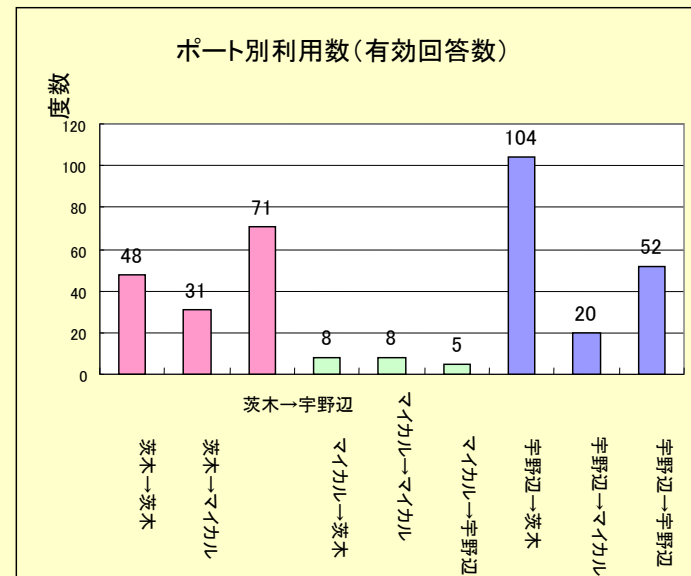
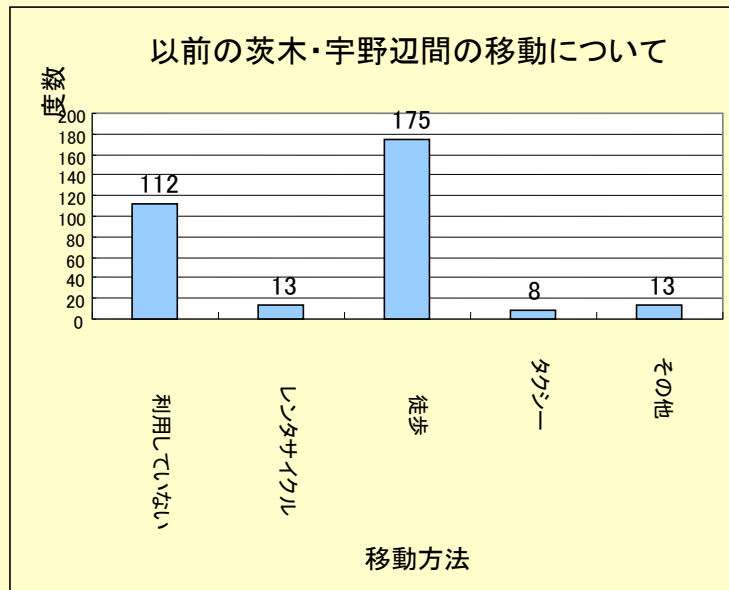
## 【回収状況】

- 利用者総数は394人、回収アンケートは373部、回収率94.7%
- 宇野辺で借りて茨木に返却 30%、逆のケース20%
- ネットワーク型レンタサイクルとして効果あり。

ポート別の有効回答数			
貸出ポート	返却ポート	度数	割合
茨木 150	茨木	48	13.8
	マイカル	31	8.9
	宇野辺	71	20.5
マイカル 21	茨木	8	2.3
	マイカル	8	2.3
	宇野辺	5	1.4
宇野辺 176	茨木	104	30.0
	マイカル	20	5.8
	宇野辺	52	15.0
合計		347	100.0

# (1) JR茨木駅とモノレール宇野辺駅間の移動手段をどのように考えるか

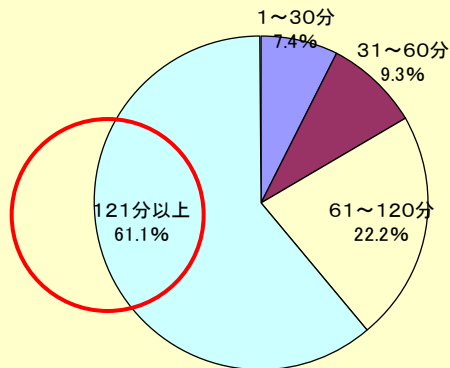
- 現状では徒歩が54.5%と最も多く、利用していないが34.9%である。
- 両駅間には公共交通機関が整備されておらず、歩けない距離でもない。
- 社会実験でのポート間の利用数から宇野辺で借り、茨木で返却が最も多かった。これから今回の乗り捨て型レンタサイクルの導入により、徒歩で移動していた人が転換したこと、これまで利用していなかった層が転換した。
- 移動手段としてのレンタサイクルの需要は多いと結論づけてもよいと考えられる



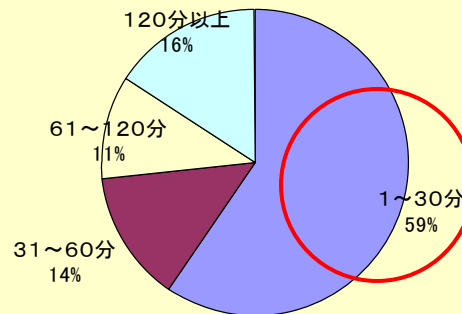
## (2) 利用時間から見たシステムの考え方

- レンタサイクルの利用時間の分析は、重要なファクターである
- 同一ポート利用と乗り捨て(別のポートに返却)では顕著な違いがある
  - ・乗り捨て利用は30分以内が59.4%。1時間以内が74%
  - ・同一ポートの場合は2時間以上の利用が61.1%。1時間以上が80%強
- 通常のレンタサイクルは同一ポートでの運用であり、常に自転車がない
- 新しいネットワーク型レンタサイクルの運用では自転車の効率的利用に加え回転率や管理運営についての検討が必要となる。

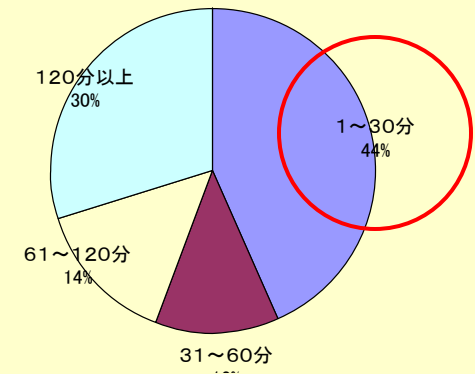
同一ポート貸出返却の利用時間



別のポートへ返却の利用時間



利用時間合計



### (3) 利用目的・移動目的の多様化をどう考えるか

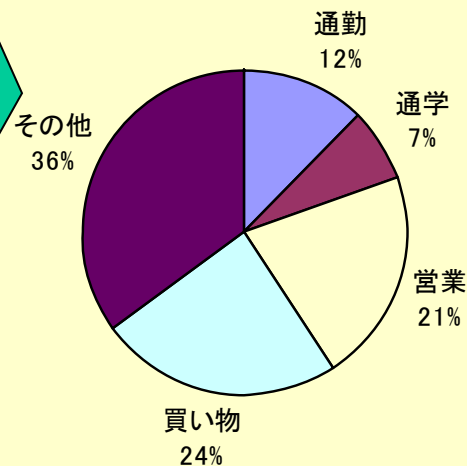
■ PT調査等での目的は、通勤・通学業務等が中心で自由目的は8%程度である

■ 今回の実験時間が9:30~17:00であったため、買い物を含むその他で50%に近い。

■ 移動目的がこれほど顕著に表れたことは今後の交通及び道路の活用に当たり注目すべきである

■ 新しいレンタサイクル事業やオープンカフェ等の運営環境が変化。

	度数	割合
通勤	41	12.5
通学	24	7.3
営業	68	20.7
買い物	80	24.3
その他	116	35.3
合計	329	100.0



項目	度数
宇野辺への移動	2
JR茨木へ移動	3
移動	6
代替	3
あそび	11
レジャー	4
観光	3
サイクリング・散策	4
病院(見舞い)	7
出張	9
行政	2
見学	17
その他	10

## (4) レンタサイクルの適正な利用料金は？

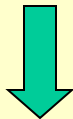
### 【利用料金決定の経緯】

- 社会実験であることから当初無料案。→本格実施時を考え有料とする
- 「JR駅りんくん」は現在JR茨木駅で300円／日で運用。宇野辺駅は100円／日
- ワンコイン100円／回を想定したが、乗り捨て・回転を重視し50円／回とした

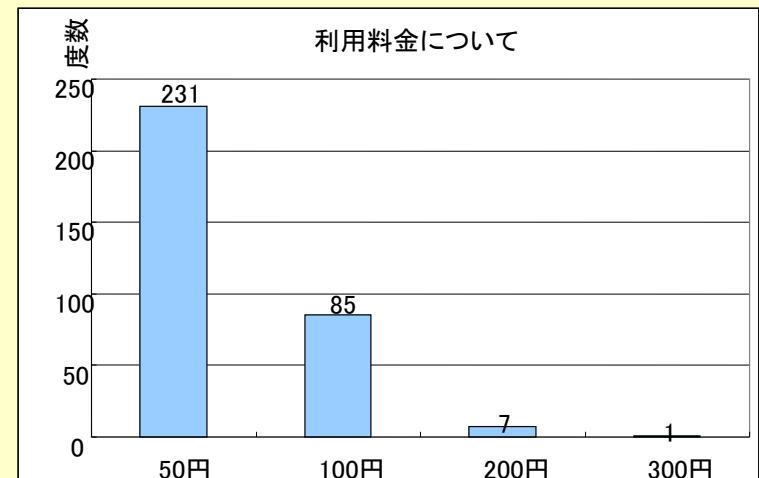
### 【利用料金の考え方】

- アンケートからは利用者の意向は「50円」が71.3%、「100円」が26.2%、計97.5%
- レンタサイクルの需要はシステムの運営形態により左右される「料金」がポイント
- 料金は時間・距離抵抗に換算される。50円は約5分程度。
- 乗り継ぎ移動を前提にすると、50円であれば

継続的な利用が見込まれる

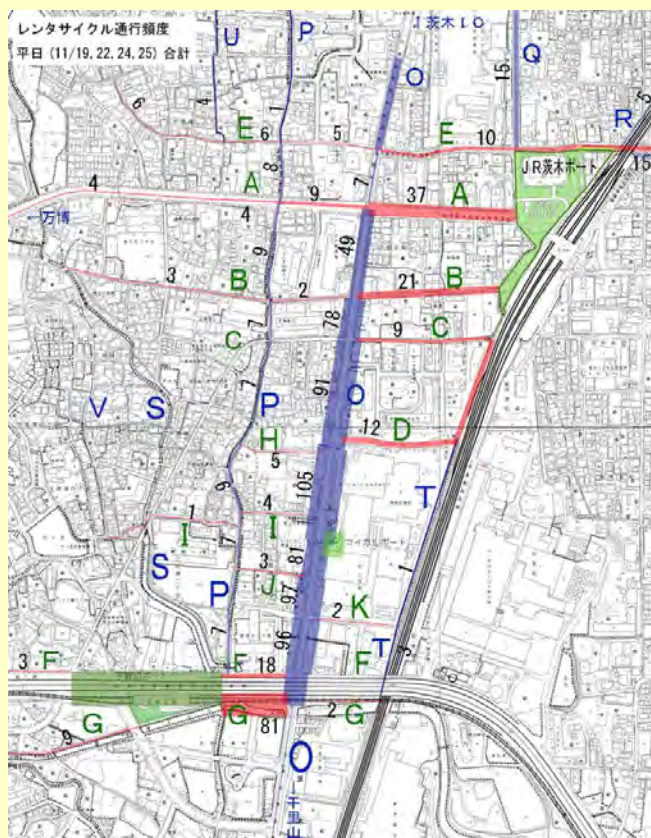


サービス時間、公共交通としての  
検討を要する



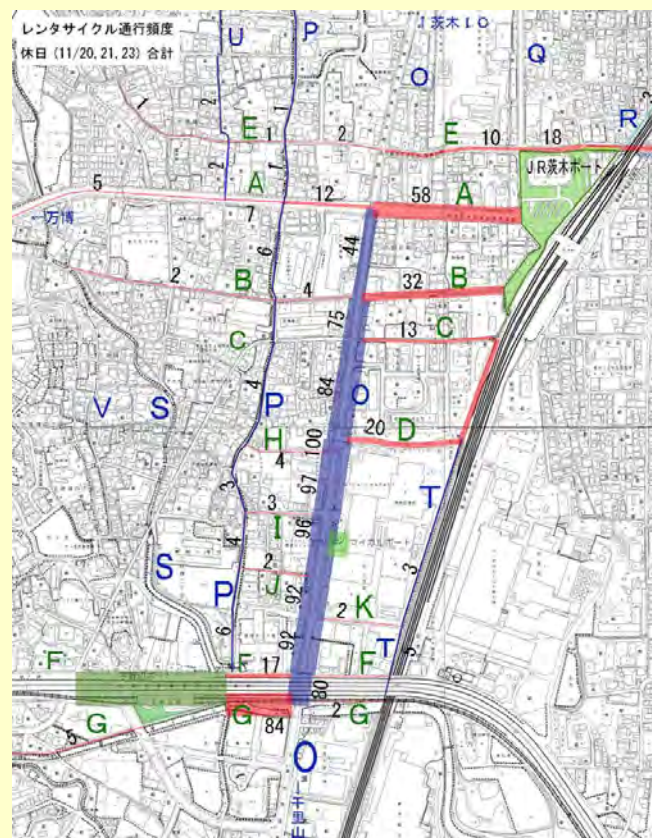
# (5) 周辺道路の状況からレンタサイクルシステムの展開はどうあるべきか - 1 -

■ レンタサイクル利用者は実験期間中、下図のような経路を走行した



レンタサイクル利用者の経路頻度図

平日(19日、22日、24日、25日計)



レンタサイクル利用者の経路頻度図

休日(20日、21日、23日計)



## (5) 周辺道路の状況からレンタサイクルシステムの展開はどうあるべきか -2-

■ 道路交通法により自転車の通行方法が定められている。レンタサイクルシステムを定着させるには、道路が安全に走行できるかが鍵となる

### 【道路交通法(抄)】

#### 第十三節 自転車の交通方法の特例

##### (自転車道の通行区分)

第六十三条の三 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの(以下この節において「普通自転車」という。)は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、**自転車道を通行**しなければならない。

(罰則 第二百一十一条第一項第五号)

##### (普通自転車の歩道通行)

第六十三条の四 普通自転車は、第十七条第一項の規定にかかわらず、**道路標識等**により通行することができることとされている**歩道を通行**することができる。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の**中央から車道寄り**の部分(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分)を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が**歩行者の通行を妨げる**こととなるときは、一時停止しなければならない。

## (5) 周辺道路からレンタサイクルシステムの展開はどうあるべきか —3—

### ■ 自転車の走行道路はいずれも問題がある

A. 南千里茨木駅停車場線

4.5~5.5m



B. 西駅前三丁目線

4.0m 1.9m



C. 西中条町松ヶ本線

5~6.0m 1.3m



O. 大阪高槻京都線

2.5m



歩道が狭く、一方通行、電柱など問題が多い

■ レンタサイクルシステムを展開するには道路環境の整備が不可欠であるが、用地や事業費で問題はすぐには解決できない

■ 当面は共存できる独自のルールづくりを地域毎に展開し、行政を含め協議調整することが必要である

■ 地域NPOや商店・企業の連携が必要。

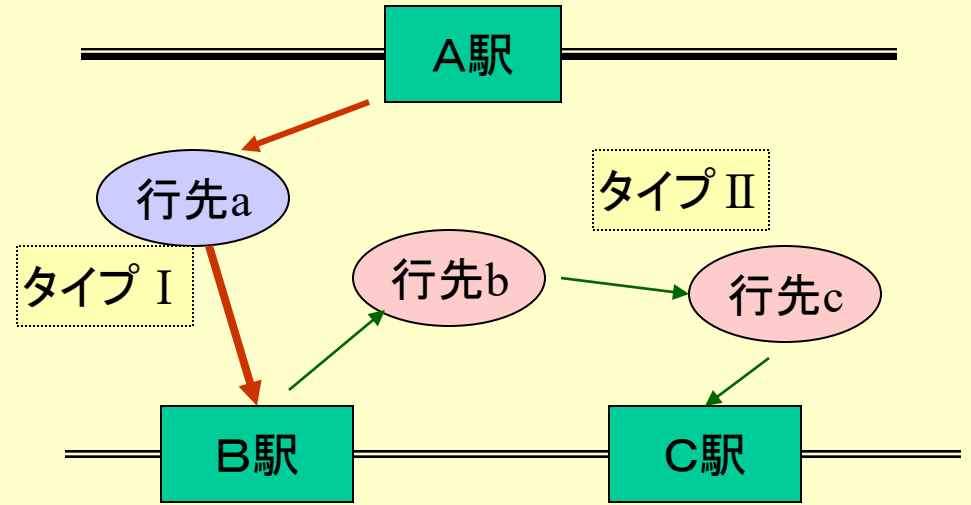
# ネットワーク型レンタサイクルシステム導入の可能性(1)

## 1. ネットワーク型レンタサイクルシステムのタイプ

タイプⅠ：鉄道路線が異なるタイプ

タイプⅡ：同一の鉄道路線

茨木・宇野辺周辺はタイプⅠ



## 2. 利用者アンケートからみた乗り捨てシステム

- 乗り捨てへの賛同は全体では83.3%と高い
- 同一ポートに限れば乗り捨てという意識があまり高くない
- 利便性、分かりやすさ、環境など十分な検証が必要

		乗り捨てられる方がよい	借りたポートへ戻す方がよい	どちらでもよい・その他	合計
同一ポート	度数	73	11	15	99
	割合	73.7	11.1	15.2	100
別のポート	度数	206	9	21	236
	割合	87.3	3.8	8.9	100
合計	度数	279	20	36	335
	割合	83.3	6	10.7	100

# ネットワーク型レンタサイクルシステムの導入の可能性 (2)



# レンタサイクルに関する社会実験の評価

- JR茨木駅・モノレール宇野辺駅周辺地域での交通問題は、大阪高槻京都線の慢性的混雑と、JRとモノレールが接続されていないことに尽きる
- 今回の社会実験で自転車が交通問題等の解決の手段になりうるかがポイント
- 1週間でのレンタサイクルの社会実験の評価は次の通りである。

- 1 利用者からは今回の実験は、便利で継続するなど好評価を得た。
- 2 両駅間の接続利用が当初少ないと考えていたが、予想外の利用があった
- 3 料金等の工夫をすればネットワーク型レンタサイクルは成立する
- 4 良好な道路等を地域に密着した社会資本として整備する。住民は理解。
- 5 レンタサイクルはこれまで行政が進めてきた駐輪対策の解決に繋がる
- 6 地域で活動する企業や商店が自転車を積極的に位置付け活用できる
- 7 特性を生かしたシステムづくりは地域を活性化させる

# 社会実験を踏まえた今後の展開(提案含む)

【地域の課題】

地域の活性化と公共空間の  
効率的利用

交通問題=JR~モノレールの  
接続・自転車政策の方向

【社会実験実施】

複合モビリティターポート・オープンカフェ  
設置と実験実施

【得られた知見】

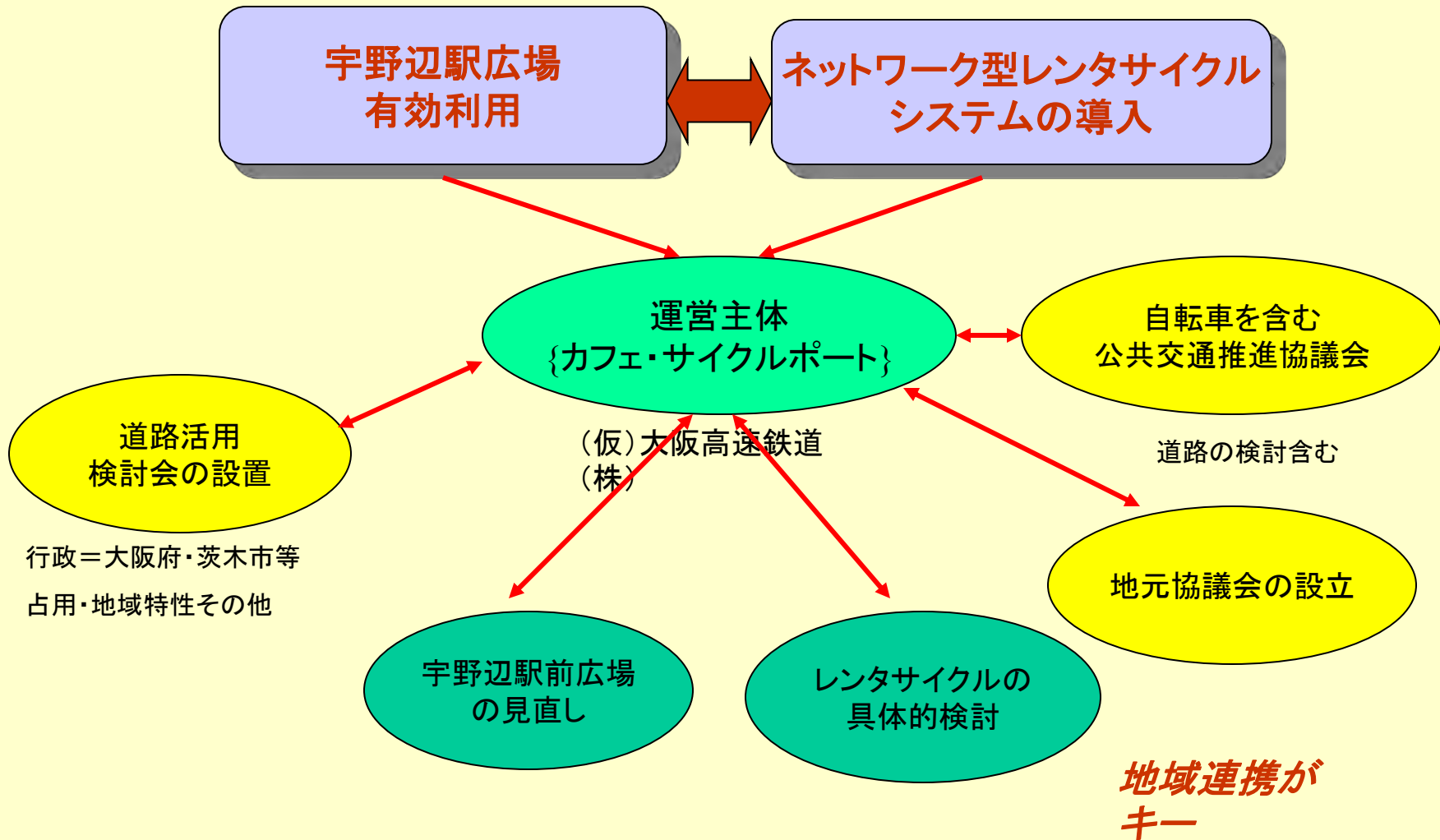
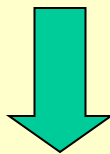
- ・社会実験を通じての知見
- ・アンケート等に寄せられた多くの意見
- ・新田研究室における考察

【周知・PR】

社会実験の成果を広く周知  
{行政・警察・道路管理者・鉄道・企業・その他}

# 【続き】

【平成17年以降の取り組み】



# 結 語

1

社会実験に参加した多くの人々の期待に速やかに応える

2

人々の移動や活動の目的は多様化している。マイノリティーを重視した総合的な施策を！

3

豊かさの源は“みち”にある。人々が行き交い、交流し、賑わい、憩いのある空間づくりを目指す。

4

クルマと共存する新しい交通環境を創造する。そのために必要なのは“地域連携”であり、「官」「民」一体となった取り組みが不可欠。