

非観光都市におけるシェアサイクルの導入動機が利用意向に及ぼす影響に関する研究

北村 舜¹・鈴木 美緒²

¹非会員 株式会社大本組（〒700-8550 岡山県岡山市北区内山下一丁目1番13号）

²正会員 東海大学 工学部 特任准教授（〒259-1292 神奈川県平塚市北金目4-1-1）

E-mail: mio.suzuki@tsc.u-tokai.ac.jp

2017年に施行された自転車活用推進法にシェアサイクル施設の整備が掲げられており、その導入都市は着実に増加しているが、非観光都市においては、観光目的のみの利用で採算を取るには限界がある。そこで、自転車活用推進法で謳われている自転車利用のメリットや防犯効果が、非観光地におけるシェアサイクル利用意向に及ぼす影響を調査した。その結果、ポート数や自転車の数といったシェアサイクルの規模が重要であることはもちろんのこと、立地や地域住民の特徴を踏まえた周知とともに、個人への直接的なメリットを提示すること、「毎日ではないが時々利用したい」というニーズに応えやすいシステムにすることで、シェアサイクル利用者の増加が期待できることが明らかとなった。

Key Words : public bike system, non-sightseeing cities, users' intention

1. 背景と目的

2017年に施行された自転車活用推進法により、わが国では自転車の利用を高める機運が高まっている。自転車活用推進法の目的として、環境負荷の軽減、国民の健康増進、自動車依存の軽減等が謳われているが、それらを実現する方策のひとつに、基本方針の8条に挙げられている「シェアサイクル施設の整備」がある¹⁾。

シェアサイクルは、近年世界的に流行しており、ニューヨーク、パリなどで成功を収めていると言われている。わが国でも多くの自治体で導入されているが、回転数が低く、活用されているとは言い難い現状にある²⁾。特に、現状でシェアサイクル導入都市の多くを占める非観光都市においては、観光目的のみの利用で採算を取るには限界があり、公共交通の機能補完や放置自転車の削減、自動車利用の抑制等の目的での地元住民による利用が期待される（図-1）が、そもそも自転車の所有台数が非常に多いわが国で取るべき方策は、海外の都市とは異なるものと考えられる。

そこで本研究では、自転車活用推進法で謳われている自転車利用のメリット（環境負荷の軽減、国民の健康増進、自動車依存の軽減等）と、それ以外に考えられるメリットとして、自転車での回遊による市街地活性化や、防犯効果に着目し、これらの導入動機が、非観光地におけるシェアサイクル利用意向に及ぼす影響を明らかにす

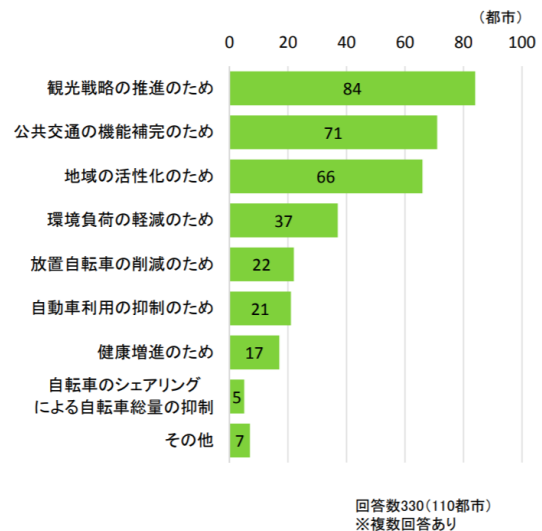


図-1 シェアサイクルの導入目的²⁾

ることを目的とする。

2. 既往研究と本研究の位置付け

橋本ら³⁾は、シェアサイクルが多くの自治体で導入されているが利用者の利用動向や事業効果の分析があまり行われていないことを背景に、シェアサイクル利用者の利用実態や評価導入により街に与える影響について研究し、シェアサイクルによる移動のしやすさが、まちの便

利さ・活気につながることで、シェアサイクルの利用の楽しさを感じることで、まちの賑わいをより感じ回遊性につながることを示している。また、橋本ら⁴⁾は、シェアサイクル非利用者のシェアサイクルに対するイメージがまちの魅力にどのように影響しているかを分析し、シェアサイクル利用の楽しさ、移動のしやすさ、など肯定的なイメージがまちの魅力につながることを明らかにしている。松本ら⁹⁾は、本格導入後、継続的に運用されているシェアサイクルの研究が十分でないことを背景に、東京都世田谷区におけるシェアサイクルの利用特性、地域の交通特性とシェアサイクルの役割について調査し、利用者属性にはいくつかのパターンがあるが、自動車からの転換は、ごく少数であることを示している。

一方、地域の人の目が防犯に及ぼす影響については多くの研究がなされており、たとえば樋野ら¹⁰⁾は、人通りの少ない場所・時間への人の目の配置が犯罪不安に効果的と示しているほか、岡村ら⁷⁾は、日常的な安心・安全の要素の交通安全や防犯に課題が残っていることを背景に、生活道路における交通安全と防犯の安心には相関があることを示している。さらに、木梨ら⁸⁾は、住宅街立地では、機械的監視装置を極力設置せずその他の環境設計のみで対応することで、プライバシー問題を最小限にするべきと提案している。

これらのように、シェアサイクルは、自動車から自転車への転換には繋がりづらいが、ポジティブなイメージがまちの魅力向上に繋がる可能性はあることが明らかとなっているが、非観光都市において、自転車のメリットがシェアサイクル非利用者の利用動機に及ぼす影響は明らかとなっていない。また、住宅地における防犯について、機械的監視装置より人の目を活かす有用性は示されており、交通と防犯との親和性の高さも指摘されているが、自転車での回遊が防犯に及ぼす影響は明らかとなっていない。

そこで本研究では、自転車利用者にもたらされるメリット（公共交通の補完、健康増進）、自転車利用者以外にもたらされるメリット（市街地活性化、環境負荷の軽減、自動車依存の軽減、防犯）の双方が、非観光都市においてシェアサイクル利用意向に及ぼす影響を明らかにすることとした。

3. 調査対象地域の概要

本研究では、東京都国立市（人口 76,135 人、面積 8.15km²）を対象とした。国立市では、メルチャリが 2018 年 8 月 21 日～12 月 21 日の期間でシェアサイクル実証実験が実施された。

メルチャリとは、メルカリの子会社ソウゾウが 2018 年 2 月 27 日にサービスを開始したオンデマンドシェア

表-1 国立市でのメルチャリの概要

ポート数 (うち、みんちゅう)	65箇所 (7箇所) ※筆者調べ
自転車台数	開始時：100台 最終：約60台 (故障のため)
利用時間	24時間
利用料金	1分4円 駐輪中は料金が発生しない
支払方法	クレジットカード コンビニ払い



図-2 国立市でのメルチャリのポート位置

サイクルサービスである。国立市におけるメルチャリのシェアサイクルシステムの特徴として、

- ◆ スマートフォンのアプリで管理を行なっている。(アプリがないと利用できない。)
- ◆ ポートに返却しなくても、駐輪中は料金が発生せず、実際に走行している時間に対してのみ料金が発生する。
- ◆ 公有地や公園等の他、私有地で駐輪スペースのみ提供する“みんちゅう”によるポートが存在する。
- ◆ みんちゅうポートの他にも、自転車の常設がなく、「返却はしても良い」、「自転車がいたら借りられる」サービスを提供するポートが存在する。
- ◆ メルチャリアプリにポートの情報が掲載されるが、みんちゅうポートは掲載されなかった。

が挙げられる。市として重視している公共交通の補完機能のために、駅近くのポートに多数の自転車を常設し、全域で乗り捨てや借り入れができるよう、自転車の台数に対して多くのポートを設置することとし、それに対して、国立市における公園を管理する部署や、地元企業（みんちゅう）が協力した、という経緯がある。そのため、メルチャリアプリに掲載されないみんちゅうポートが設置されることとなった。

メルチャリの運営は全てメルカリが行なったが、協定を結んでいる関係上、市報や市ホームページで、実証実験の方向を実施した。



図-3 交通量調査観測場所 (★印はポート設置箇所)

4. 調査対象地域の交通状況

(1) 調査概要

メルチャリ開始前と開始後で、メルチャリ利用者による自然監視が増加するか検証することや、メルチャリ導入前後の交通状況を把握するため、交通量調査を実施した。実施場所は、周辺での不審者発生情報があること、メルチャリポートが設置されていることから、北第一公園(北3丁目)を観測地とした。調査概要は以下のとおりであり、小学校等の下校後、公園の利用が高まり、不審者が出やすい時間帯を選定した。

- ◆ 調査日時：
 - 2018年7月18日(水) 15:15～17:30
 - 2018年11月7日(水) 15:15～17:30
- ◆ 調査箇所：
 - 図-3に示す3つの公園出入口(A地点、B地点、C地点)と、それに面する道路。
 - シェアサイクルポートは、A地点の道路側と、公園東側の公園内の2箇所設置された。
- ◆ 調査内容
 - ✓ 公園の出入交通量(大人と子供別)
 - ✓ 道路の歩行者交通量(大人と子供別で計測)
 - ✓ 道路の自転車交通量(大人と子供別で2人乗り等は、自転車を運転している人を計測)
 - ✓ 道路の自動二輪車・原付交通量(営業のバイクも含む)

(2) シェアサイクル導入前後の交通状況の比較

交通量調査結果を図-4、図-5に示す。シェアサイクル導入前より導入後の方が交通量は増加していたが、シェアサイクル利用者は1名しか確認できなかったため、導入による影響ではないことがわかった。冬に近づき日が落ちるのが早くなったためと考えられる。また、北3丁目では、シェアサイクル導入前からすでに歩行者より自転車が多いような交通状況であることがわかった。しかし、幹線道路に面するA地点やB地点での自転車利用者をはじめとした交通量は多いことが確認できた。また、

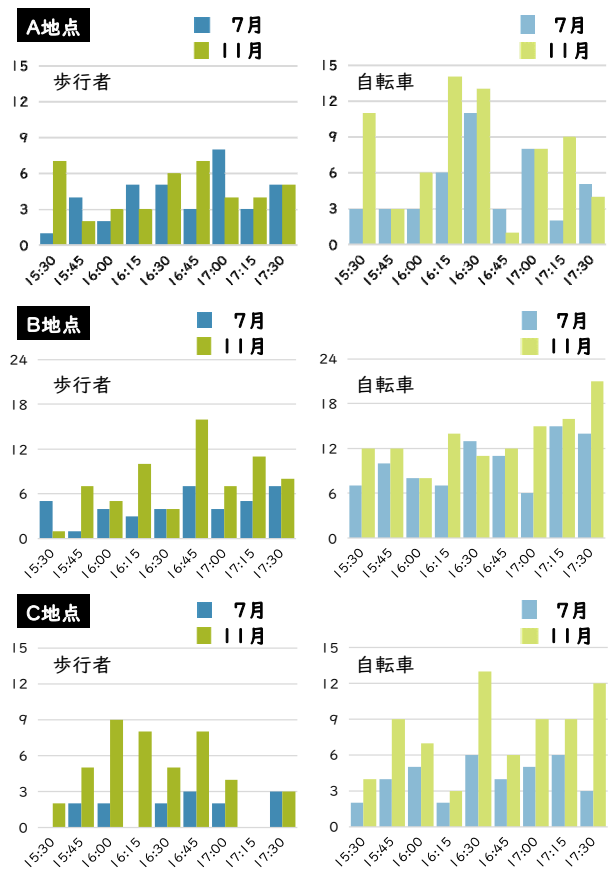


図-4 公園に面する道路での交通量(大人)

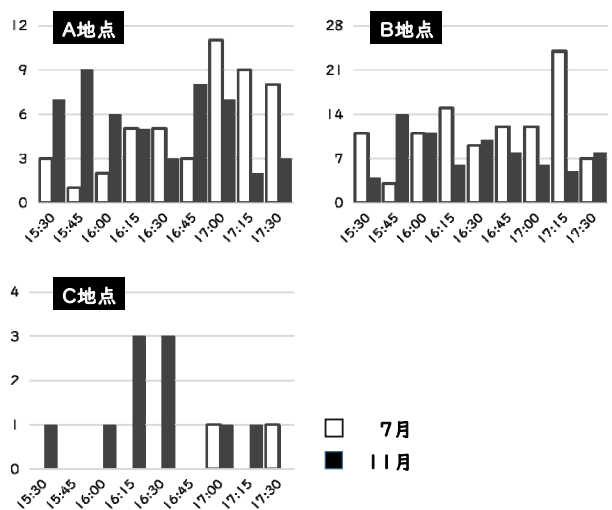


図-5 公園の出入りのべ交通量(大人+子供)

不審者情報はC地点の北側で報告されているが、C地点の前面道路については、A地点前面道路やB地点前面道路(幹線道路)と比較して交通量が少ないことが確認された。しかし、C地点は公園への出入りはないものの、前面道路は特に交通量が少ないわけではないため、シェアサイクルポートをC地点付近に設置することで、人の目の補完に使用できた可能性はあるものと考えられる。

表-2 アンケート調査の配布状況

	配布部数 (部)	回収 (部)	回収率 (%)
北3丁目	431	49	11.4
西2丁目	594	54	9.1
富士見台	475	66	13.9
計	1500	169	11.3

5. 調査対象地域におけるシェアサイクルの利用実態と利用意向

(1) 調査概要

シェアサイクルが住民の利用意向やその影響を分析するために、市内の住民を対象にアンケート調査を実施した。住民の利用意向にまちの防犯が影響するか検討するために、国立市の不審者情報とポート設置箇所から、北3丁目（ポート4箇所）、西2丁目（ポート1箇所）、富士見台2・3丁目（ポート4箇所）の3エリアを選定した。各エリアの位置付けは、

- ◆ 北3丁目：不審者情報もポートも多い
- ◆ 西2丁目：不審者情報もポートも少ない
- ◆ 富士見台2・3丁目：不審者情報は少なく、ポートは多い

である。いずれも、市外の来訪者を見込める施設は合計1500部をポスティング配布し、郵送回収した。各エリアの配布部数と回収率は表-2に示すとおりである。

なお、回答者の年齢構成は図-6のとおりで、60代以上が全体的に多く、特に北3丁目では50%を超えた。今回の結果は年齢層が高いことに留意する必要がある。また、回答者の利用している交通手段を図-7に示す。市内、市外の移動を問わず、自転車利用者が非常に多いことがわかる。

(2) シェアサイクルの認知度と利用者

まず、シェアサイクルを利用したことがあると回答した人は14名（約8.3%）と非常に少数であった。一方で、全体の約72.2%がメルチャリを知っていると回答しており、利用者が少ないのは認知度が低いことが原因ではないと言える。しかし、認知度を地域で比較すると、北3丁目63%、西2丁目65%、富士見台85%と富士見台だけ高いことがわかった（ $\chi^2=8.67$, $df=2$, $p<0.05$ ）。富士見台エリアは、ポート設置密度が高いが、図-8に示すように、シェアサイクルを知るきっかけが「ポートを見かけた」ことによるものが圧倒的に多かったことから、ポートが目に入りやすかったことで認知度が高まったものと考えられる。

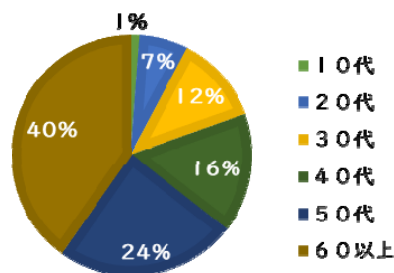


図-6 アンケート調査の回答者の年齢構成

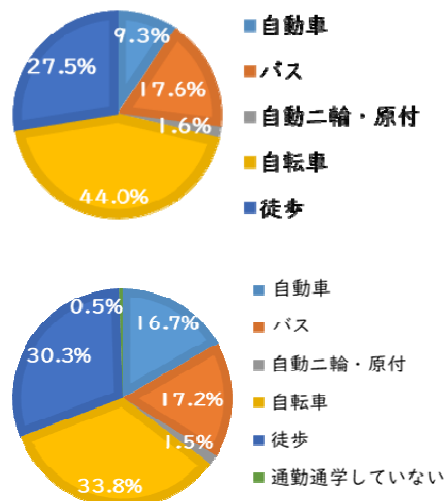


図-7 最もよく使う交通手段

(上：市内,n=182, 下：市外,n=198)

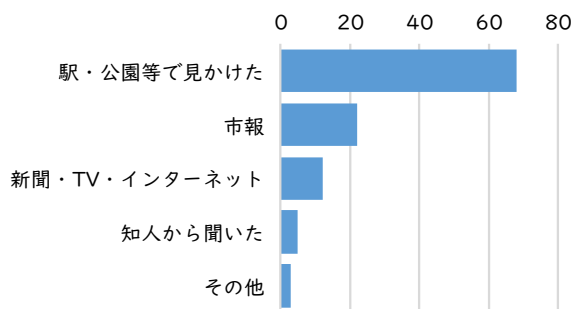


図-8 シェアサイクルを知るきっかけ (n=110)

(3) シェアサイクルの利用実態と評価

シェアサイクル利用者14名の1週間の利用頻度は、図-9に示すとおりで、日常的な利用はされていないことがわかった。また、利用目的は図-10に示すとおり、通勤・通学が60.0%と多く、最もよく使う交通手段の内訳は表-3のとおりであった。これらから、日頃はバス等の自転車以外の交通手段を利用している人、あるいは、自転車を主な交通手段としているが毎日移動しないような人が、シェアサイクルを利用している実態が窺える。

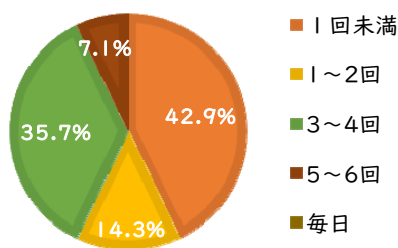


図-9 シェアサイクルの利用頻度 (n=14)

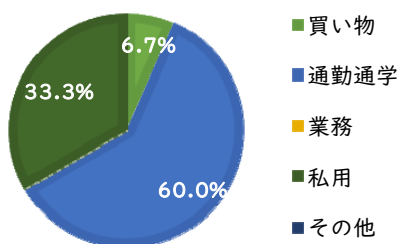


図-10 シェアサイクルの利用目的 (n=14)

表-3 シェアサイクル利用頻度別の最もよく使う交通手段

市内	バス	自転車	徒歩	回答無し	計
週1回未満	1	4	1	0	6
週1-2回	0	0	1	1	2
週3-4回	2	3	0	0	5
週5-6回	1	0	0	0	1
計	3	7	2	1	14

市外	自動車	バス	自転車	徒歩	計
週1回未満	0	2	3	1	6
週1-2回	0	0	1	1	2
週3-4回	1	2	2	0	5
週5-6回	1	0	0	0	1
計	2	4	6	2	14

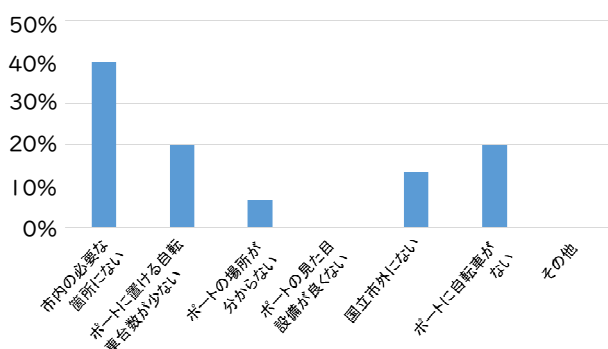


図-11 ポートに対する不満 (複数回答, n=14)

シェアサイクル利用者には、料金設定の満足度を尋ねたところ、不満・やや不満と回答したのは1名のみで、大半(約78.5%)が満足・やや満足と回答した。また、支払い方法については、やや不満・不満と回答したのは約7.7%であったのに対し、満足・やや満足と回答したの



図-12 簡素なポート (北3丁目)

は約76.9%であり、こちらも概ね満足していることがわかった。

これに対し、利用者の不満が多かったのがポートで、やや不満・不満と回答したのが約57.1%、満足・やや満足と回答したのが約42.8%であった。不満と感ずる理由としては、「市内の必要な箇所がない」が最も多く、次に多いのは、「ポートに置く自転車台数が少ない」「ポートに自転車がない」であった(図-11)。地域別で見ると、北3丁目だけで「市外にポートがない」との回答が見られた。これは、北3丁目が高層ビルと境界にあり、立川駅へのアクセスが多いことが関係していると考えられる。一方、すでに述べた通り、メルチャリには民地を利用したみんちゅうポートや、自転車が常設されていないポートがあり、それらのポートは非常に簡素に設置されている(図-12参照)が、それに対する不満は見られなかった。つまり、シェアサイクル利用者にとっては、ポートや自転車が少なく、ニーズと合っていないことによる利便性の低さを問題視していることが確認された。

さらに、「メルチャリをこれからも使用したいか」の問いに対しては、14名中13名が今後も利用し続けたいと回答しており、利用者にとって「いつでもではないが、時々利用したいときに使える自転車」としての満足度は高いといえる。

(4) シェアサイクル非利用者による評価

図-13に、シェアサイクルを利用しない理由を示す。「自分の自転車があること」が多数を占めている。図-7でわかるとおり、すでに自転車を利用している回答者が多く、シェアサイクルを利用する必要がないことが見て取れる。また、それ以外の利用しない理由は、ポート等のメルチャリに関する内容よりも、「知らなかった」や「よくわからない」が多く、「その他」にも「料金の支払い方法が分からない」や「アプリの操作が分からない」等が挙げられていることから、メルチャリのサービス内容ではなく、そもそもサービスを知らないことがわかった。また、「その他」の項目で最も多かった内容は、

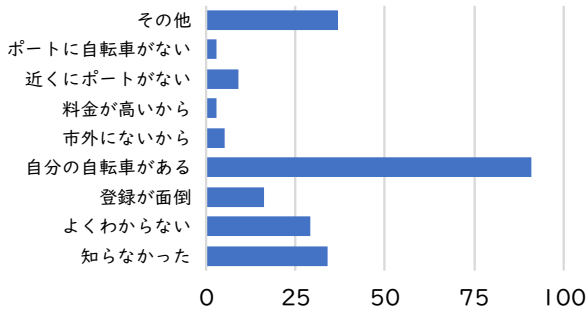


図-13 シェアサイクルを利用しない理由 (n=227)

表-4 どのようなサービスがあれば利用するか

金銭系	メルチャリのサービス
ポイントや割引券などの特典 友人紹介で安くなる 安くなれば	近隣市町村への拡大 自宅付近にポートがあれば 乗り捨て ポートの増設
自転車	自転車の増大
電動アシスト自転車 スポーツタイプの自転車 子供のせ自転車	予約制 他社との相互利用システム 必要な場所にポートがない (駅やバス停など)
その他	GPSやナビゲーションシステム
メルチャリの詳細の説明 ゆっくり走れる自転車専用道路 旅先・出先なら利用したい	USBポート 回数券制度 交通系電子マネーでの利用 スマートフォン以外での使用

「自転車には乗らずに歩く」であった。これらの回答の多くは 60 代以上の回答者であり、高齢者には、そもそも自転車が選択されにくいことがわかった。

現在シェアサイクルを利用していない人に対し、どのようなサービスがあれば利用するかを自由回答で質問した結果を表-4 に示す。最も回答数が多かったのはポイントや割引などの特典や、金額に対する要望であった。対象としたメルチャリにはポイント還元システムがあるが、それが認知されていないか、あるいは自身の利用しやすいサービスでの還元を求めている可能性がある。また、自身の自転車にも駐輪場料金等のコストがかかっているが、現状ではシェアサイクルに支払う額の方が高いと考えていることが分かった。さらに、「詳細な説明があれば」や「乗り捨てできれば」、「システムが全然わからない」といった回答があり、シェアサイクルのシステムが十分に周知されていないことも明らかとなった。

一方、シェアサイクルのシステム自体に関する要望で最も多かったのは、近隣市町村への拡大であり、特に市境にある北3丁目と西2丁目から多くの回答があった。また、「予約できれば使いたい」、「ポートに自転車がないため利用できない」という意見もあったことから、

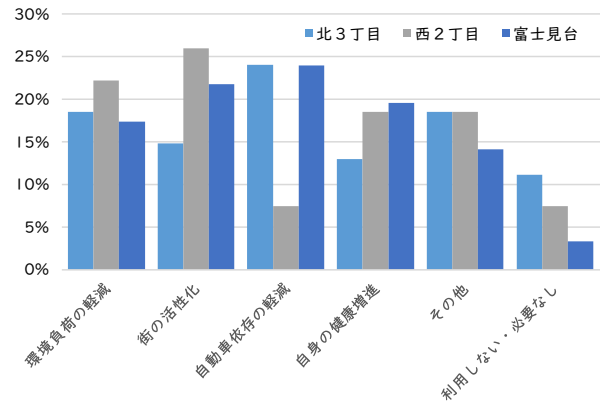


図-14 シェアサイクルのメリットによる利用意向

シェアサイクルを利用していない属性でも、自転車台数やポート数の少なさが解消され、使いたいときに使える環境になれば、利用する可能性はあるといえる。

(5) シェアサイクルの導入動機と利用意向

自転車やシェアサイクルのメリットを提示し、「このような効果が見られるのであればシェアサイクルを利用したいですか」と尋ねた結果を図-14 に示す。各項目で地域間のばらつきが見られたが、その差が特に大きいのは自動車依存の軽減で、北3丁目、富士見台と比較して西2丁目の利用意向が低かった ($\chi^2=11.7, df=2, p=0.0029 < 0.01$)。西2丁目は他のエリアと比較してポート数が少ないわりに発着回数が多いが、国立駅、矢川駅と複数の鉄道路線にアクセスしやすいにもかかわらず、自動車利用率が低くなかった。このことから、自動車依存が強い属性に対して、「自動車をやめて自転車へ転換する」という直接的なアプローチでは転換意向は望めないが、実際にはシェアサイクルが多く利用されており、自動車も自転車も両方利用している可能性が示唆される結果となった。次に、統計的に有意な差異は見られなかったが、北3丁目では「街の活性化」の利用意向への影響が比較的小さい傾向が見られた。北3丁目は国立市の端に存在し、西2丁目や富士見台と比較して商業エリアが少なく、地域の活性化への関心が低いと考えられる。さらに、すでに述べた通り、北3丁目の回答者は高齢者が多く、健康のためには歩き、自転車に乗るつもりがないため、「自身の健康増進」の影響が低いことが見て取れる。これらのことから、すでに示されている導入動機を十分周知する必要があるとともに、求める効果は同じ行政区分内であっても、個人属性やエリアによって異なるため、導入目的を幅広く示すことが必要であることが明らかとなった。

また、住宅地におけるメリットとして、防犯効果(防犯に人の目の確保が効果的であることから、公園にポートを設置することにより、メルチャリ利用者による自然

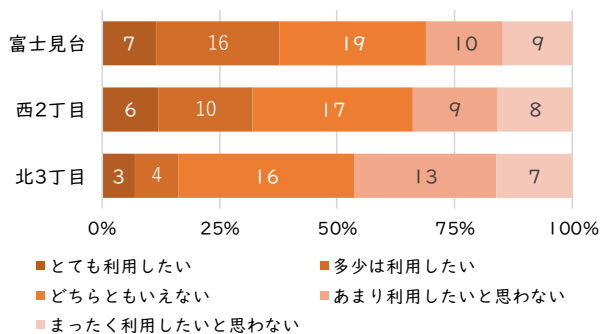


図-15 防犯効果による地域別の利用意向

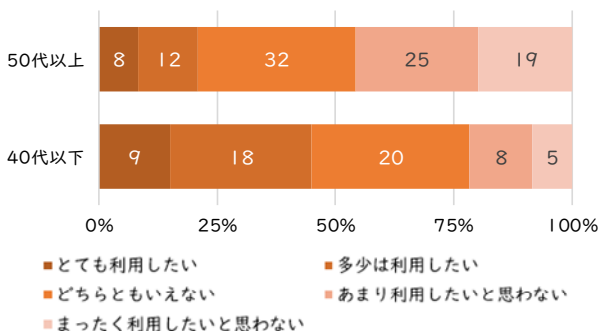


図-16 防犯効果による年代別の利用意向

監視が増え、不審者等の子供に対する犯罪を抑止できる)が利用意向に繋がるかを尋ねた結果、地域別の利用意向は図-15のようになった。統計的に、北3丁目では利用したいと思わない傾向が高く、富士見台では利用したい意向が見られた ($\chi^2=6.24, df=2, p=0.044$)。防犯マップによると、北3丁目では不審者が発生しているが、富士見台では発生しておらず、不審者の出現の状況とは合致しない結果となった。しかし、防犯効果を年齢別で比較したところ、図-16のようになり、40代以下と50代以上では統計的に有意に差が見られた ($\chi^2=13.1, df=1, p=0.0003 < 0.01$)。地域住民が不審者発生情報を認識していないことも考えられることから、防犯効果によるシェアサイクルの利用意向は、地域で不審者が発生しているかより、防犯に関心が高い子育て世代にあたる比較的若い年齢層への訴求効果が高いといえる。

(6) 他の交通手段からの転換意向

まず、「前項で示した効果が実際にある場合、自動車・自動二輪車などから乗り換えるか」を質問したところ、乗り換え意向は全体の約56.0%となり、うち約40.0%が「たまに乗り換えたい」と回答した(図-17)。自転車活用推進法で謳われている「環境負荷の軽減」、 「自動車依存の軽減」、 「自身の健康増進」、 「街の活性化」および「防犯効果」は、市民のシェアサイクル利用意向に影響を及ぼすといえるが、現状での利用に至っていないことから、これらの効果が期待されることをよ

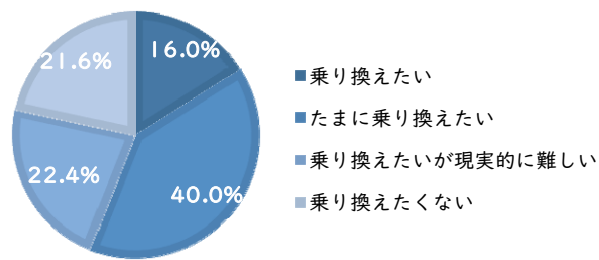


図-17 自動車からの転換意向 (n=125)

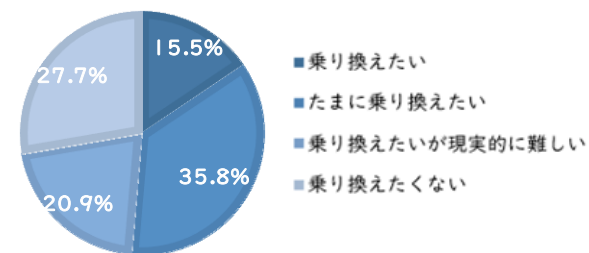


図-18 公共交通からの転換意向 (n=148)

り強く周知する必要がある。

次に、「シェアサイクルが近隣市町村などのより広域に発展した場合、自転車に乗り換えるか」を尋ねた結果、「乗り換えたい」と「たまに乗り換えたい」が約51.3%と半数を超えた(図-18)。しかし、「乗り換えたい」と回答した人は約15.5%と少なく、多くは「たまに乗り換えたい」であった。「乗り換えたくない」も約27.7%と一定数存在はするが、広域に展開することは市民のシェアサイクル利用意向に影響するといえる。

いずれについても、「これまでの交通手段を一切やめて完全に自転車に切り替える」のではなく、「たまに自転車を使いたい」というニーズに対してシェアサイクルサービスを提供するのが、シェアサイクルの利用に繋がる可能性があることがわかった。

6. 結論

本研究では、非観光都市である東京都国立市でのシェアサイクル(メルチャリ)を対象とし、住民の利用実態とシェアサイクルの利点が住民の利用意向に及ぼす影響を調査した。

その結果、

- ◆ シェアサイクルを利用している人は多くはなく、利用しない要因として、元々の自転車利用率の高さ、メルチャリに対する住民の理解度の低さが挙げられる
- ◆ それに対し、現状で利用しているのは、提供されているシェアサイクルのシステムに、概ね満足している人である
- ◆ 高齢者のように、自転車自体が選択されにくい属

性がある

- ◆ ポイントや特典などのインセンティブを求められているほか、ポート場所、自転車台数などは、利用者、非利用者で共通して懸念されており、シェアサイクルの利用意向に大きな影響を及ぼす
- ◆ 市境では、近隣市町村への拡大も利用意向に大きく影響している
- ◆ 自転車のメリットやまちへの影響は、地域が持つ特性や年齢等の属性によってシェアサイクルの利用意向に大きく影響を及ぼし、同じ行政区分内であっても認識は統一されない
- ◆ 他の交通手段からの転換については、完全に移行するというより、「条件が合った時に自転車を利用したい」というニーズが高く、これは現状でのシェアサイクル利用実態とも合致する

ことがわかった。

シェアサイクルが非観光都市で効果を発揮するためには、ポート数や自転車の数といったシェアサイクルの規模が重要であることはもちろんのこと、地域の特性（立地や年齢層）や地域住民が求めるメリットを細かく把握し、丁寧に周知すると同時に、個人への直接的なメリットを提示することが必要である。特にシェアサイクルのポートの設置場所については、周知効果の他、利便性を高めるためにも、道路あるいは道路に面した目につくところに設置することが効果的であるといえる。そして、ヘビーユーザに対する特典より、「毎日ではないが時々利用したい」というニーズに応えやすい登録システムや料金体系にすることで、シェアサイクル利用者は増加するものと考えられる。

今後の課題としては、より多様なシステムのシェアサイクル導入地域に対して、その利用実態や利用意向を把握することが挙げられる。

注釈

本調査は、東海大学「人を対象とする研究」に関する倫理委員会にて承認の上、実施された（湘-133）。

参考文献

- 1) 自転車活用推進法 <http://elaws.e-gov.go.jp/>
- 2) 国土交通省：コミュニティサイクルの取組等について，2018.
- 3) 橋本成二，中島那枝：コミュニティサイクルの導入がまちの魅力に与える効果に関する研究，都市計画論文集，Vol.52，No.2，pp. 188-197，2017.
- 4) 橋本成二，中島那枝：非利用者に着目したコミュニティサイクルのまちの魅力に与える影響に関する研究，土木学会論文集 D3，Vol.73，No.5，pp. I_889-I_896，2017.
- 5) 松本江利菜，宮澤仁：東京都世田谷区におけるコミュニティサイクルの利用特性，季刊地理学，Vol.67，pp. 69-86，2015.
- 6) 樋野公宏，雨宮護：既成住宅地の防犯における監視性のあり方に関する考察，都市計画論文集，No.44-3，pp. 301-306，2009.
- 7) 岡村篤，橋本成二：生活道路における交通安全と防犯の「安心・不安」に対する意識構造分析，都市計画論文集，Vol.50，No.3，pp. 703-708，2015.
- 8) 木梨真知子，金利昭：防犯環境設計における路上犯罪の抑止要因に関する研究，第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集，pp. 667-672，2002.

(2019. 3. 10 受付)

A STUDY ON RELATIONSHIP BETWEEN ADMINISTRATORS' MOTIVATIONS AND USERS' INTENTIONS OF PUBLIC BIKE SYSTEMS IN NON-SIGHTSEEING CITIES IN JAPAN

Shun KITAMURA, and Mio SUZUKI

Act on Promotion of Use of Bicycles motivates public bike systems. Though they have installed in many cities, but there are financial difficulties in non-sightseeing cities because local residents already have their own bicycles. So in this study, we investigated questionnaire survey to know the relationship between administrators' motivations and users' intentions. As the results, enough number of bicycles and ports, informing the advantages of public bikes based on geographical or social conditions, systems for users who use sometimes bicycles are important to promote using public bikes in non-sightseeing cities.