

## 利用者動向予測

### 前提

- 南第一駐輪場の抽選に外れた人は、高架下は使うことがあるが、南第二は選択せず、南第一の一時利用か、タイムズを利用している。  
＝南第二駐輪場を選択している人は、あえて南第一ではなく第二を利用している。
- 大学通り無料駐輪場は、他の駐輪場との選択行動には影響していない。  
(止めるところがないから大学通りに止めている.)

### 南第一と南第二の選択の特徴

距離＝ 行政区分の中心地から、駐輪場までの距離

プラスは「南第一の方が近い」、マイナスは「南第二の方が近い」

サンプルが30以上ある行政区分のみでグラフ化。

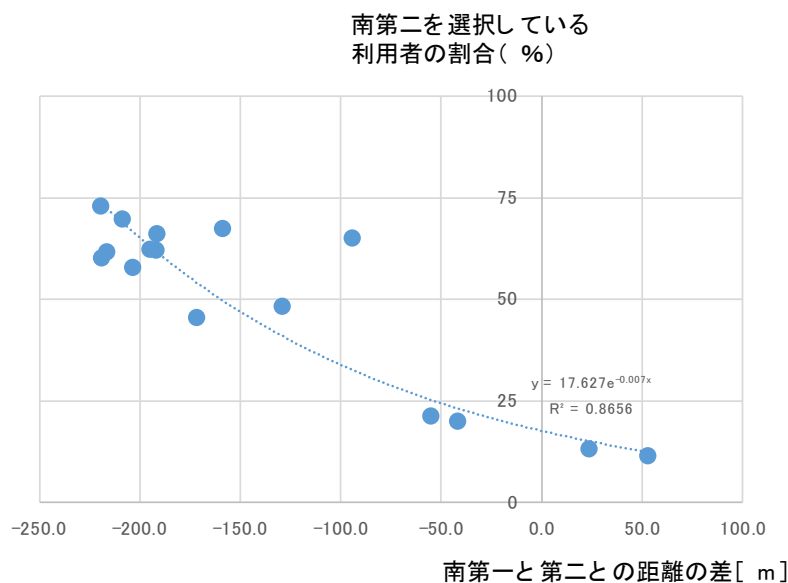
国立駅より南側のたいていの行政区分では、家からの距離は南第一より南第二の方が近くなり、グラフ上でプラスにプロットされているのは、北1丁目と北2丁目。

-50mあたりでプロットされているのが、西1丁目と中1丁目。

距離の差のわりに南第二の選択割合が高いのが東3丁目と東4丁目。

駅から近い行政区分では、南第一を選ぶ人が圧倒的に多く、国立駅から見て南東に住む人は南第二を選択する人が圧倒的に多い傾向にある。

近似曲線を引いてみると、距離として160mくらいの差であれば、南第一を選択する傾向が出ている。(結果だけだと100mくらいの差でも南第一が選ばれているように見える.)



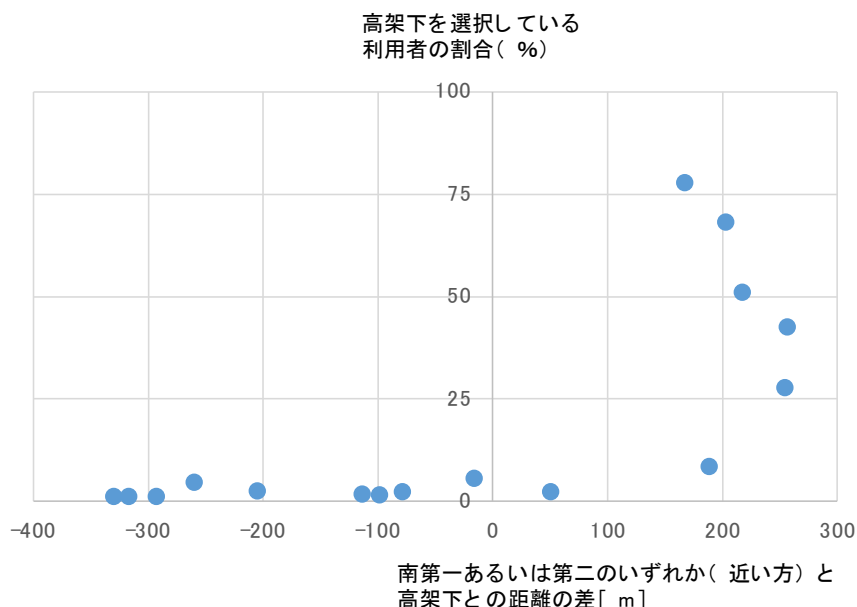
### 高架下と南第一・南第二の選択の特徴

距離＝ 行政区分の中心地から、駐輪場までの距離

プラスは「高架下の方が近い」、マイナスは「南第一か南第二の方が近い」

サンプルが 50 以上ある行政区分のみでグラフ化.

- プラスにプロットされているもののうち、選択率の低いのが西 1 丁目と西 2 丁目、それ以外はすべて国立駅より北側に位置する行政区分のプロット.
- 全体的な傾向としては、高架下の方が 160m 以上近い場合には、高架下が選択される可能性があり、それより遠くなると高架下はほぼ使われる可能性がない.
- 距離と選択確率が比例していないのは、行政区分の形状によるものと考えられる。(選択率の高い西町 2 丁目は円に近い形状で、選択率の低い北 2 丁目などは南北に長い形状.)



### 値下げしたときに高架下が利用される可能性

- 高架下と南側駐輪場の選択行動から、「同程度か多少遠いくらいなら南側の駐輪場を利用する」属性があることがわかるが、値段が下がればその属性が高架下を利用することは十分に考えられる.
- 国立駅まで、南第一(旧)からは徒歩 2 分、南第二からは徒歩 3 分、高架下からは徒歩 6 分。(Google Map より)
- 西 1 丁目と栄町 1 丁目での高架下の選択割合の差を見ると、「高架をくぐるかどうか+

徒歩の長さの差(3-4分)」で、居住地と駐輪場との距離が同程度でも、選択率は12.5%(8分の1)程度まで下がっている。

【高架下を利用する可能性のある人数】

- 出入口の場所(歩く時間を減らす)ー徒歩4分程度  
国分寺市の駐輪場(国立駅北口自転車駐車場)が、国立駅から徒歩4分で、3,160台がほぼ満車となっている
  - 高架をくぐる道路での工夫(誘導などで抵抗感を減らす)
- ① 国立駅より北側に住んでいて、現在、南第一・南第二を利用している人=271名
  - ② 西1丁目で、高架をくぐる道路よりも西側かつ南第二よりも北側に住んでいて、現在、南第一・南第二を利用している人(推計)=220名
  - ③ 西2丁目在住で、現在、南第一・南第二を利用している人=366名

①のうち80%(=217名)、②と③のうち50%(=293名)が移行するとして、510名。  
また、「値上げすることで他の駐輪場に移る利用者は2割程度いる」というこれまでの全国的な傾向から、中央線南側かつ駅の近く(中1丁目～中3丁目)に住んでいる自転車利用者の中にも、高架下に移る利用者が一定数(50-60名程度)出てくるものと期待される。

【より長期的に見て】

- 駅からの距離を考えると、2段ラックで2,000台よりかは、電動アシスト等の大型自転車にとって止めやすい等の付加価値をつける方が良い。
- 雨に濡れずに駅まで行けるとか、何か他のサービスとの一体化を図るとか、これまであまり考慮されていないサービスを付加する方が良い。

以 上