

江東区臨海部コミュニティサイクル
H28 年度アンケート調査結果

1. アンケート調査

1-1 アンケート内容調整及び作成

(1) 利用者意向調査の考え方

江東区臨海部コミュニティサイクルについて、利用者ニーズ・利用目的・利用特性等を把握するため、江東区臨海部コミュニティサイクル利用登録者（法人会員を含む）に対するアンケート調査を行うべく、アンケート票の設計を行った。

実利用データから得られる利用実態と、利用者の会員属性、アンケートから得られる利用者の意向・目的・ニーズを結合させることで、利用の特性や属性差を明らかにするとともに、主な利用目的による利用の傾向やニーズ、年齢階層による利用属性の差、利用実態（動き）とニーズや満足度を把握することとして、意向調査票の設計を行った。

(2) サンプル数の検討

アンケートのサンプル数は本来アンケートの信頼性と回答率を考慮して設定するものである。一般的に世論調査や意向調査等の調査では、調査対象の一部を調べることによって調査対象全体を推測する「標本調査」という方法が使われ、対象者を選び行う本アンケート調査も同じ標本調査となる。

今回は会員から調査対象者を無作為に抽出するアンケートであることから、一定の信頼水準と誤差率、また回答比率から標本数計算を行い標本数を確保することがよく見られる考え方である。

しかし、質問数が非常に多くなりかつ直接記入の郵送回収であり回答率の想定が難しいこと、また、定量的な信頼度は必要であるがコミュニティサイクルの賛否を問う、あるいはこの結果により決定をするような内容ではなく利用特性から利用傾向や意向を把握するアンケートであることを踏まえ、容認できる誤差を5%と設定した。

この誤差から標本数が最も多く必要な回答比率0.5の条件において誤差率5%を確保できる400サンプルを目標値として設定した。(以下参照)

必要な標本数の計算

標本数（サンプル数）の計算は以下の式により算定することが一般的である。

$$n = \lambda^2 \frac{p(1-p)}{d^2} \quad n: \text{標本数}, p: \text{回答比率}, d: \text{標本誤差}, \lambda: \text{信頼水準}$$

「回答比率」とは、支持率や保有率などの調査対象者の回答比率をしめす。事前に他調査で同様な調査結果がある場合はその比率を用いますが、事前に参考となる結果がない場合は必要な調査対象者数が最大となる0.5を入れる。

誤差率（標本誤差）は調査結果で容認できる誤差を入れることとなり、上述の条件から5%（0.05）を設定する。

信頼水準とは、調査結果の信頼性を示すものであり信頼水準95%であれば、母集団の支持率の平均値が95%の確率で「標本平均（調査から得られる結果）－標本誤差×1.96～標本平均＋標本誤差×1.96」の範囲に入る可能性を意味する。

この式に値を代入すると、

$$n = 1.96^2 \times \frac{0.5(1-0.5)}{0.05^2} \approx 384$$

となる。このことから、本アンケートの最小回答数400票の回収を目標とした。

資料：総務省統計局

(3) 調査手法の検討

今回のアンケートにおいては、広くコミュニティサイクル利用者の声を把握することを前提として検討しており、その手法は様々に考えられる。

今回は調査項目が多岐にわたることが想定され、調査票及び回答のボリュームが大きいことや、現状の利用状況からして利用回数の少ない会員も含めたアンケートとする必要があることから、多様な会員に広く実施ができることなどを勘案した上でアンケートとして効果的に目的を達成できる手法として、会員へ郵送配布・郵送回収によるものとした。

(4) アンケートサンプルの抽出

江東区臨海部コミュニティサイクル利用登録者（法人会員を含む）を対象として抽出を行ってアンケートを行うものとした。

1) 抽出の考え方

アンケートサンプルの抽出方法は以下の考え方により、無作為抽出を基本とするものとし、会員種別に関してのみ下記のとおり考慮することとした。

表 1-1 抽出の考え方

属性	考え方
性別	男女比では男性が多いものの女性も一定割合含まれており、特に少ない階層が取れないものではないことから実態を把握するには無作為抽出でも問題はない。
年齢	30代・40代の割合が高いが実態把握のための抽出としては無作為抽出でも問題はない。
居住地	居住地に若干の偏りは見られるものの、千代田区民の利用も一定程度みこめることから無作為抽出を基本とする。
会員種別	利用回数が多いことが想定できる月額会員はその割合が少なく、無作為抽出として一回会員と同様の抽出を行った場合、トリップデータとの突合や利用実態把握に支障が出る可能性がある。

会員種別に関しては、多様な利用層の状況を把握することを勘案するとともに、会員種別ごとの一定のサンプル数を確保するため、会員種別ごとに抽出を行うものとし、月額会員については全数、一回会員については抽出をするものとした。

2) サンプル数の設定

サンプル数については、回答率を 20～30%と想定し「1-1 (2) サンプル数の検討」に示す考え方により 400 票の回答を得るために区内 2,000 人、区外 750 人を抽出し、送付することとした。

会員の抽出は区及び調査受託者が設定した条件によって運営事業者であるドコモ・バイクシェア社（以下「運営事業者」）側で行うものとした。

(5) 送付及び回収方法

個人情報保護の観点から本調査において抽出された調査対象者の個人情報については運営事業者のみが保有するものであることから、本調査の実施にあたっては、運営事業者がアンケート調査票・発送用封筒及び返信封筒に個人を特定できない整理番号を付番し、住所・氏名の送付ラベルの貼付・発送を行った。（区及び調査受託者は整理番号から個人を特定することは不可能である）

郵送により発送した調査票は同封した返信用封筒（料金受取人払い）により回収するものとし、受託者である日本交通計画協会あてに返信をするものとした。なお、返信用封筒には、住所・氏名等の個人情報の記載は不要としている。

(6) アンケート票の設計

アンケート項目及び内容については、本調査の目的に合致するものとして、協議の上項目を設定した。（調査票参照）

(7) アンケート票の作成印刷

印刷についてはA4両面印刷綴じとし、封筒内にはアンケート票に加え、あいさつ文、返信用封筒を封入した。

印刷内容は以下の通りである。

a) 調査票

(整理番号: _____)

江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験 / 利用者意識調査 調査票

問1 あなたご自身のことについてお聞きします

Q1 性別	1. 男性 2. 女性
Q2 江東区にはどの程度の頻度で訪れますか (1つに○)	1. 江東区内に在住 2. 江東区内に在勤・在学 3. ほぼ毎日 4. 週に2～5日程度 5. 週に1日程度 6. 月に数回程度 7. 年に数回程度 8. ほとんど訪れない
Q3 コミュニティサイクルの実験を知ったきっかけは何ですか (あてはまるもの全てに○)	1. ポスター 2. チラシ 3. 広報紙 4. テレビ (ニュース等) 5. ラジオ 6. 新聞 7. インターネット 8. サイクルポート (自転車の貸出・返却場所) や走っている自転車を見て 9. 友人・知人等からの紹介 10. その他 ()

問2 今回の実証実験への参加・利用状況についてお聞きします

Q4 「コミュニティサイクル」を主にどのような目的で利用しましたか (あてはまるもの全てに○)	1. 通勤 2. 通学 3. 業務・ビジネス 4. 観光 5. 私事 (買物、飲食、散策など) 6. サイクリング 7. ゲーム・探索 8. スポーツ・レジャー 9. その他 ()								
Q5 「コミュニティサイクル」を利用された理由は何ですか (あてはまるもの全てに○)	1. 歩くよりも短時間で移動できるから 2. 公共交通 (鉄道・バスなど) での移動が不便だから 3. 自家用車での移動がしにくいから 4. 色々なところを巡るのに便利だから 5. 自分の自転車を使うよりも駐輪などが便利だから 6. 環境に良いと思うから 7. 健康に良いと思うから 8. 料金がお得だから 9. 自転車・ポートを見て興味を持ったから 10. その他 ()								
Q6 「コミュニティサイクル」がなかった場合は、主にどのような交通手段で目的地に行かれますか (1つに○)	1. 無かったら移動していない 2. 徒歩 3. バス 4. 鉄道・地下鉄 5. タクシー 6. 自家用車 (社用車含む) 7. レンタカー 8. カーシェアリング 9. 自動二輪車 (原付含む) 10. 自分の自転車 11. その他 ()								
Q7 「コミュニティサイクル」があったことで、江東区内での移動、または江東区への来訪手段を「自家用車」から「コミュニティサイクル」または「公共交通 + 「コミュニティサイクル」」に変更したことはありましたか (1つに○)	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>度々 変更した</td> <td>たまに 変更した</td> <td>変更 しなかった</td> <td>自動車 で来訪することが無い</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </table>	度々 変更した	たまに 変更した	変更 しなかった	自動車 で来訪することが無い	1	2	3	4
度々 変更した	たまに 変更した	変更 しなかった	自動車 で来訪することが無い						
1	2	3	4						

< 1 >

2ページへ続きます。

Q8 利用中、ポート（コミュニティサイクル用の駐輪場）以外の場所に一時駐輪したことはありますか（それぞれあてはまるもの 1つ に○） <small>※一時駐輪：自転車を返却する前に、ポート以外の場所に一時的に駐輪すること</small>		よくとめた	たまにとめた	とめなかった
	Q8-1 路上（車道や歩道等）に一時駐輪した	1	2	3
	Q8-2 立寄り先の敷地内（駐輪場）に一時駐輪した	1	2	3
	Q8-3 上記の立寄り先はどこですか（ あてはまるもの全て に○）	1. ショッピング施設 2. 飲食店 3. コンビニエンスストア 4. 観光地 5. 公園 6. ビジネス利用での訪問先 7. その他（ ）		

問3 今回の実証実験の評価についてお聞きします

Q9 「コミュニティサイクル」全体を通しての評価はいかがでしたか（ 1つ に○）	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満		
	1	2	3	4	5		
Q10 「コミュニティサイクル」のどういうところが良いと思いますか（それぞれあてはまるもの 1つ に○）	Q10-1 自転車を止める場所に困らなくて済んだ	1	2	3	そう思う	どちらともいえない	そう思わない
	Q10-2 行動範囲が広がった	1	2	3			
	Q10-3 目的地までの所要時間が短くなった	1	2	3			
	Q10-4 街の滞在時間が長くなった	1	2	3			
	Q10-5 立ち寄る店や目的地が増えた	1	2	3			
	Q10-6 交通手段の選択肢が増えた	1	2	3			
	Q10-7 他の交通手段にはない楽しみや発見があった	1	2	3			
	Q10-8 自転車の走行ルールやマナーを意識するようになった	1	2	3			
	Q10-9 環境に対する意識が高くなった	1	2	3			
	Q10-10 健康増進に対する意識が高くなった	1	2	3			
	Q10-11 他の区でも利用できる	1	2	3			
	Q10-12 その他	()					
	Q11 コミュニティサイクルの利用環境としてどのように感じましたか（ 1つ に○）	利用しやすかった	どちらともいえない	利用しにくかった			
	1	2	3				

< 2 >

3ページへ続きます。

問4 具体的な満足度についてお聞きします

Q12 会員登録のしやすさ	登録しやすかった 1	どちらでもない 2	登録しにくかった 3
Q13 ボートの場所の分かりやすさ (発見しやすさ)	分かりやすかった 1	どちらでもない 2	分かりにくかった 3
Q14 ボートの数 (40箇所 (11/1時点))	十分だった 1	どちらでもない 2	少なかった 3
Q15 貸し出し・返却操作の方法・やりやすさ	使いやすかった 1	どちらでもない 2	使いにくかった 3
Q16 江東区コミュニティサイクルは2015年7月にシステムを変更しています。以前のシステムをご利用になったことはありますか?	1. ある Q17 もお答えください 2. ない Q19 へお進みください		
Q17 2015年7月より、システムを変更し電動アシスト自転車に代わりました。これについてどう感じますか? (2つまで○)	1. 便利になった 2. 使いやすくなった 3. 使いにくくなった 4. 料金が高くなったのが不満 5. その他 ()		
Q18 以前のシステムと比較して、今のシステムは使いやすいと思えますか? (1つに○)	1. 使いやすい (Q18-1) もお答えください 2. かわらない (Q19) へお進みください 3. 使いにくい (Q18-2) もお答えください		
	Q18-1 どのような点が使いやすくなったと思えますか? (いくつでも○)	1. ラック外でも返せる 2. 自転車の端末で操作できる 3. 電動アシスト自転車になった 4. その他 ()	
	Q18-2 どのような点が使いにくいと思えますか? (いくつでも○)	1. 会員登録 2. 貸出返却操作 3. 自転車が使いづらい 4. 支払い方法が限定される 5. その他 ()	
Q19 利用しようとして、ポートに自転車が無かったことはありますか? (1つに○)	1. 自転車が無いことがよくあった 2. たまに自転車が無いこともあった 3. 自転車が無かったことはない		
Q20 返却しようとして、ポートが満車のため、ポートに返却できなかったことがありますか?	1. 自転車が返却できないことがよくあった 2. たまに自転車が返却できないこともあった 3. 自転車が返却できなかったことはない		Q20-1 もお答えください Q21 へお進みください
	Q20-1 自転車がラックに返却できなかったとき、どのようにしましたか? (1つに○)	1. 他のポートに返却した 2. 今ある自転車をどかして入れた 3. 自転車と自転車の隙間に入れた 4. ポートの周囲に置いた	
Q21 利用料金として、「30分を超過した場合100円/30分の延長料金がかかる」という設定について、どのように感じましたか? (1つに○)	1. 特に問題なかった 2. 時間が気になって行動が制約された 3. その他 ()		

問5 「コミュニティサイクル」の今後の展開に向けたご意向をお聞きします

<p>Q22 「コミュニティサイクル」を今後も継続して利用したいと思いますか（1つに○）</p>	<p>1. 利用したい ⇒ Q23へお進みください 2. 改善されれば利用したい } Q22-1もお答えください。 3. 利用したくない</p>
<p>Q22-1 どのような点の改善が望まれますか？ （あてはまるもの全てに○）</p>	<p>1. ポートの設置場所（判りやすい・見つけやすい場所への配置） 2. ポートの数を増やす 3. 自転車の台数を増やす 4. 登録手続き（もっと簡単にする） 5. 会員制度（会員種別をもっと増やす） 6. 料金を安くする 7. 自転車のデザイン性 8. 電動アシスト無しの自転車も導入 9. 駅前など公共交通との乗換えがしやすいポートの設置 10. Suica・Pasmo など交通系 IC カードでの支払 11. 自転車が走りやすい環境の整備 12. 他区との相互利用のさらなる拡充 13. その他（ ）</p>
<p>Q23 料金の支払方法はどのような方法が良いと思いますか（2つまで○）</p>	<p>1. 現金 2. クレジットカード 3. 口座振替 4. 電子マネー（Pasmo・Edy など） 5. プリペイドカード 6. 携帯電話料金に合算 7. その他（ ）</p>
<p>Q24 現在の会員種別は月額会員、1回会員、1日バス、法人会員の4種類があります。今後継続にあたって、どのような会員種別があるとよいと感じますか？ （3つまで○） 選択された会員種別について、金額記入欄があるものでは希望する金額を記入してください。</p>	<p>（現在ある会員制度） 1. 月額会員（現在2,000円/月） ⇒（ 円/月） 2. 1回会員（現在150円/回） 3. 1日バス（現在1,500円/日） 4. 法人会員 （考えられる会員制度） 5. 週間バス（7日間のバス） ⇒（ 円/週） 6. 年間会員（1年契約の会員） ⇒（ 円/年） 7. 半日バス（12時間のみ利用可能） ⇒（ 円/半日） 8. 平日月額会員（平日のみ利用可能） ⇒（ 円/月） 9. 休日月額会員（休日のみ利用可能） ⇒（ 円/月）</p>
<p>Q25 現在のポート以外に、どのような場所にポートを設置して欲しいと思いますか。区内とそれ以外でお答えください。 名称は施設名や地点名でお答えください。 （あてはまるもの全てに○）</p>	<p>（江東区内） 1. 特にポートの増設は必要ない 2. 駅の周辺（具体名称：_____） 3. バス停の周辺（具体名称：_____） 4. 商店街（具体名称：_____） 5. 観光施設（具体名称：_____） 6. 公共公益施設（具体名称：_____） 7. 商業施設（具体名称：_____） 8. その他（_____） （他の区内） 1. 特にポートの増設は必要ない 2. 駅の周辺（具体名称：_____） 3. バス停の周辺（具体名称：_____） 4. 商店街（具体名称：_____） 5. 観光施設（具体名称：_____） 6. 公共公益施設（具体名称：_____） 7. 商業施設（具体名称：_____） 8. その他（_____）</p>

5ページへ続きます。

Q31 6区の相互乗り入れの開始前、あなたは江東区以外の区のコミュニティサイクルを利用していましたか？ 会員であった区をお答えください。 (あてはまるもの全てに○)	1. 千代田区 2. 港区 3. 中央区 4. 他の区では会員ではなかった ⇒ Q32 へ進んでください。	Q31-1 もお答えください
	Q31-1 江東区と他の区での利用目的を教えてください (1つに○)	江東区での主な利用目的 1. 通勤 2. 通学 3. 業務・ビジネス 4. 観光・レジャー 5. 私事(買物、飲食、散策など) 6. その他 ()
Q32 現在、江東区を含めた6区で相互乗り入れを行っていますが、さらに他の区への展開を望みますか？	1. 他の区へもさらに広げてほしい ⇒ Q32-1 もお答えください。 2. 他の区への拡大は必要ない ⇒ Q33 へ進んでください。	
	Q32-1 具体的に広げてほしい区はどこですか？ (あてはまるもの全てに○)	1. 墨田区 2. 江戸川区 3. 葛飾区 4. 品川区 5. 大田区 6. 台東区 7. 荒川区 8. 渋谷区 9. その他 ()

問6 自転車の安全利用についてお聞きします

Q33 江東区のコミュニティサイクルの自転車にはサイドミラーが設置されています。そのことをご存知でしたか？ (1つに○)	1. 知っていて使ったことがある ⇒ Q33-1 もお答えください 2. 知っているが使ったことはない } ⇒ Q34 へ進んでください 3. 知らなかった		
	Q33-1 サイドミラーは安全対策として有効だと思いますか？ (1つに○)	1. 有効だと思う ⇒ Q33-2 もお答えください 2. 有効とは思わない ⇒ Q33-3 もお答えください	
	Q33-2 どのような場面で有効だと思いますか？ (いくつでも○)	1. 右折・左折の時 2. 駐停車している自動車等を追い越す時 3. 歩道で人等をよける時 4. 後方から来る自動車等を確認するとき 5. その他 ()	
	Q33-3 有効であるとは思わない理由はなぜですか？ (いくつでも○)	1. 目視確認が望ましい・目視で十分だから 2. 走行中のミラー確認が難しい 3. ミラーが見にくい・わかりにくい 4. ミラーに頼りすぎるから 5. その他 ()	

7ページへ続きます。

Q34 自分や家族が所有する自転車にサイドミラーを装着したいと思いますか？ (1つに○)	1. 装着したいと思う、または既に装着している ⇒ Q34-1 もお答えください 2. 条件があれば装着したいと思う ⇒ Q34-1・2 もお答えください 3. 装着してみたいとは思わない ⇒ Q34-3 もお答えください		
	Q34-1 「装着したい(している)」「条件が合えば装着したい」理由はなぜですか？ (あてはまるもの全てに○)	1. 後方確認が容易なので安全に自転車を利用できる 2. 自動車の接近や人の接近が判りやすいので事故を未然に防げる 3. 自動車やバイクにもあるので着けるべきだと思う 4. なんとなく安心できる 5. その他 ()	
	Q34-2 「条件が合えば装着したい」場合の条件として何がありますか？ (あてはまるもの全てに○)	1. かっこいい・おしゃれなデザインのものがあればつけたい 2. 価格が安ければつけたい 3. 簡単に取り付けができるならばしてみたい 4. 気軽に購入できればつけたい 5. その他 ()	
	Q34-3 装着してみたいとは思わない理由はなぜですか？ (あてはまるもの全てに○)	1. 必要性を感じない 2. 目視確認が望ましいし、目視で十分 3. 走行中のミラー確認が難しい 4. 取り付け位置の相性から視野がかわせづらい 5. ミラーに頼りすぎるから 6. かっこ悪い・おしゃれじゃない 7. 運転や駐輪の邪魔になる 8. その他 ()	
Q35 普段の生活の中で、サイドミラー・バックミラーのついた次の乗り物を運転していますか？ また、以前運転していたものはありますか？ (あてはまるもの全てに○)	1. 自動車 2. バイク・原付 3. 自分の自転車(シティ車・ママチャリ) 4. 自分の自転車(ロードバイク・クロスバイク) 5. その他 ()		
Q36 自転車利用のルールで次の事項はご存知ですか？(それぞれあてはまるもの 1つに○)		知っている 知らなかった	
	Q36-1 自転車は軽車両であり、車道の左側を通行することが原則である	1 ————— 2	
	Q36-2 歩道を通行する場合は、歩行者が優先で車道寄りの部分を徐行(すぐに停止できる速度)しなければならない	1 ————— 2	
	Q36-3 自転車は駅前広場や道路(歩道を含む)等公共の場所に、直ちに移動させることができない状態で放置してはいけない	1 ————— 2	
	Q36-4 飲酒運転をしてはいけない	1 ————— 2	
	Q36-5 傘さし運転、携帯電話等を操作しながらの運転、イヤホンなどの周囲の音が聞こえない状態での運転をしてはいけない	1 ————— 2	

8ページへ続きます。

問7 その他、「コミュニティサイクル」についてのご意見などございましたらご記入ください




< 8 >

ご協力ありがとうございました。

b) あいさつ文

あいさつ文は区内在住者と区外在住者で別に発送しているため、それぞれにあいさつ文を作成している。

① 内在住者向け



江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験 に関する利用者意識調査

平成28年11月 江東区

<アンケートのお願い>

このたびは、江東区が実施しています「江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験」をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

江東区では、今回の実証実験のご利用状況・運営状況についてアンケート調査を含めて分析・検証して、今後、導入につきまして検討していくこととしております。

このアンケートは、コミュニティサイクルをご利用頂いている方に無作為でお送りしておりますが、趣旨をご理解のうえ、ぜひご協力いただきますようお願いいたします。

ご回答いただきました調査票は、同封してある返信用封筒に入れて、切手をはらずに、**12月20日（火）までに郵便ポストに投函**していただきますようお願い申し上げます。

なお、回答内容については、上記目的以外に使用することはありません。

【回答に関する注意事項】

- 選択肢のある設問では、**あてはまる番号に○**をおつけください。
- コミュニティサイクルをご利用頂いた**ご本人がご回答ください**。
- 本アンケートは調査票に付番されている整理番号で管理しますので、**調査票や返信用封筒にお名前や住所を書いて頂く必要はございません**。

【調査受託者（返信先）】
公益社団法人 日本交通計画協会

【実施主体】
江東区 都市整備部まちづくり推進課
電話：03-3647-9714 FAX：03-3647-9009

②区外在住者向け



江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験
に関する利用者意識調査

平成29年1月 江東区

＜アンケートのお願い＞

このたびは、江東区が実施しています「江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験」をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

江東区では、今回の実証実験のご利用状況・運営状況についてアンケート調査を含めて分析・検証して、今後、導入につきまして検討していくこととしております。

このアンケートは、コミュニティサイクルをご利用頂いている方に無作為でお送りしておりますが、趣旨をご理解のうえ、ぜひご協力いただきますようお願いいたします。

ご回答いただきました調査票は、同封してある返信用封筒に入れて、切手をはらずに、**2月20日（月）までに郵便ポストに投函**していただきますようお願い申し上げます。

なお、回答内容については、上記目的以外に使用することはありません。

【回答に関する注意事項】

- 選択肢のある設問では、**あてはまる番号に○**をおつけください。
- コミュニティサイクルをご利用頂いた**ご本人がご回答ください**。
- 本アンケートは調査票に付番されている整理番号で管理しますので、**調査票や返信用封筒にお名前や住所を書いて頂く必要はございません**。
- 本アンケートは実施主体である江東区の依頼により、運営者である㈱ドコモ・バイクシェアが回収・集計、調査受託者である公益社団法人日本交通計画協会がデータの分析を行います。

【運営主体（返信先）】
株式会社 ドコモ・バイクシェア
【調査受託者】
公益社団法人 日本交通計画協会

【実施主体】
江東区 都市整備部まちづくり推進課
電話：03-3647-9714 F A X：03-3647-9009

1-2 アンケート実施及び実施に伴う運営事業者との調整

本アンケートは利用者の利用実態との紐づけにより行動の変化や利用の状況等を把握することを企図しており、アンケート票の回答者と利用者の OD データのマッチングが必要となる。

そこで、運営事業者により、会員の利用者 OD データに付番される固有のユーザー ID とアンケート票の被験者番号を一致できるデータを作成し、そのデータに登録された住所へのアンケート票の発送を行っている。

アンケート票及び封筒にはあらかじめ番号を付けていることから、この番号の利用ユーザーがどのような利用をしているかが判るものとなった。

1-3 アンケート結果分析及び資料作成

(1) アンケートの回収状況

アンケートについては第1回・2回を行った。また、第2回目を合わせた全回収数は868で、そのうち有効回答数は788となった。アンケートは郵送配布郵送回収としており、配布後約1週間たった11月後半より回答がされている。第1回の締め切りは12月20日であったが、到着にはタイムラグがあるため12月22日までの到着分を締め切り前回答数とした。

なお、アンケートは票数が多い方が安定した結果が得られるため、締め切り後到着分についても一定期間のものについては入力対象としている。

回答者と登録者の年代を比較すると、20代の回答が少なく、40代の回答が多い結果となった。

	配布数	回収数	回収率	有効回答数
第一回アンケート	2000	666	33%	666
第二回アンケート	750	202	27%	122
合計	2750	868	32%	788

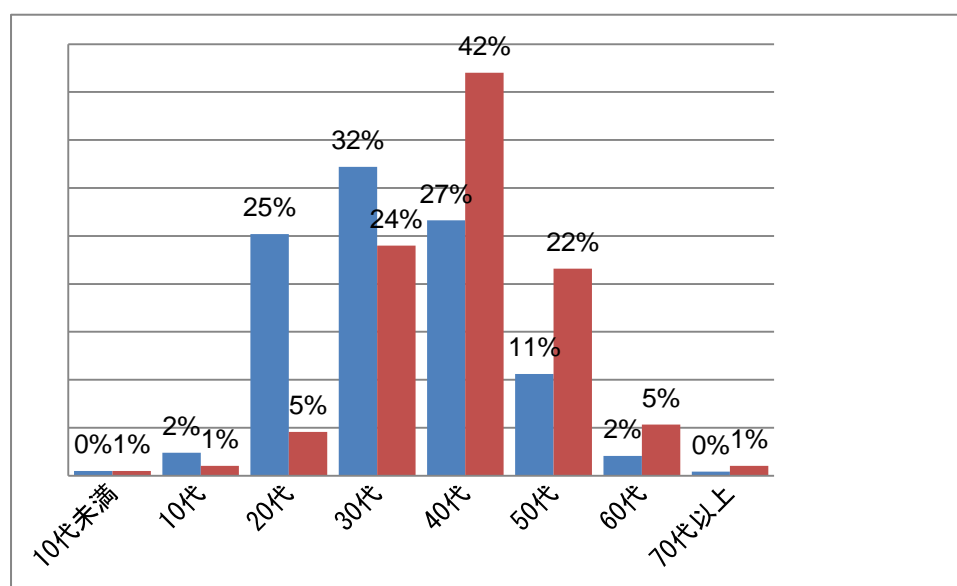


図 6-1 回答者と登録者の年代の比較

(2) 個人属性

Q1 性別

アンケート回答者全数に対して、若干女性の回答者が多くなっている。

江東区の会員は広域相互利用全域と比較して女性の会員数が多い傾向にはあるが、回答者には偏りが存在する。

表 1-2 アンケート回答者の性別

		回答者数	割合
1	男性	483	65.1%
2	女性	304	34.9%
3	無回答	1	-
	合計	788	100.0%

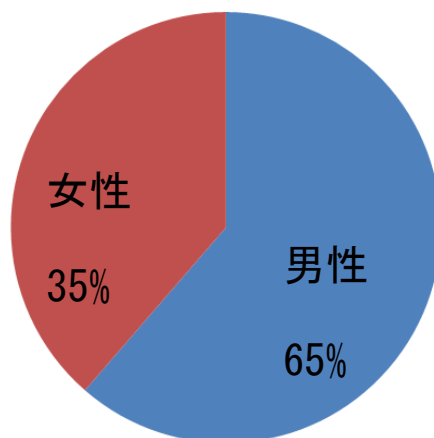


図 6-2 アンケート回答者の性別

表 1-3 (参考) 江東区会員の属性

	江東区		
	全数	%	未設定除く
男性	20018	51.2%	65.4%
女性	10572	27.1%	34.6%
未設定	8480	21.7%	
合計	39070		

Q2 江東区への来訪頻度

アンケート回答者全数ではほぼ江東区内在住者で占められるが、会員属性では江東区の居住者は26%にすぎないため、非常に偏った回答となっていることが想定できる。

表 1-4 江東区への来訪頻度

		回答者数	割合
1	江東区内に在住	565	72.2%
2	江東区内に在勤・在学	83	10.6%
3	ほぼ毎日	14	1.8%
4	週に2～5日程度	20	2.6%
5	週に1日程度	4	0.5%
6	月に数回程度	36	4.6%
7	年に数回程度	47	6.0%
8	ほとんど訪れない	14	1.8%
	無回答	5	-
	合計	788	100.0%

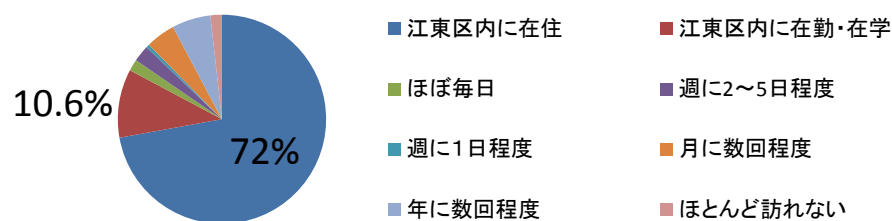


図 6-3 江東区を訪れる頻度

表 1-5 (参考) 会員の居住地

(参考)

	全数	%
江東区在住	6980	26.3%
それ以外	19569	73.7%
合計	26549	

Q3 コミュニティサイクルの実験を知ったきっかけ

コミュニティサイクルの実験を知ったきっかけとしては、「サイクルポートや走っている自転車を見て」が最も多くなっており約8割の回答者が選択している。

表 1-6 コミュニティサイクルの実験を知ったきっかけ

		回答数	割合
1	ポスター	41	5.2%
2	チラシ	36	4.6%
3	広報誌	66	8.4%
4	テレビ(ニュース等)	11	1.4%
5	ラジオ	2	0.3%
6	新聞	8	1.0%
7	インターネット	121	15.4%
8	サイクルポートや走っている自転車を見て	623	79.1%
9	友人・知人等からの紹介	74	9.4%
10	その他	16	2.0%
	合計	998	100.0%

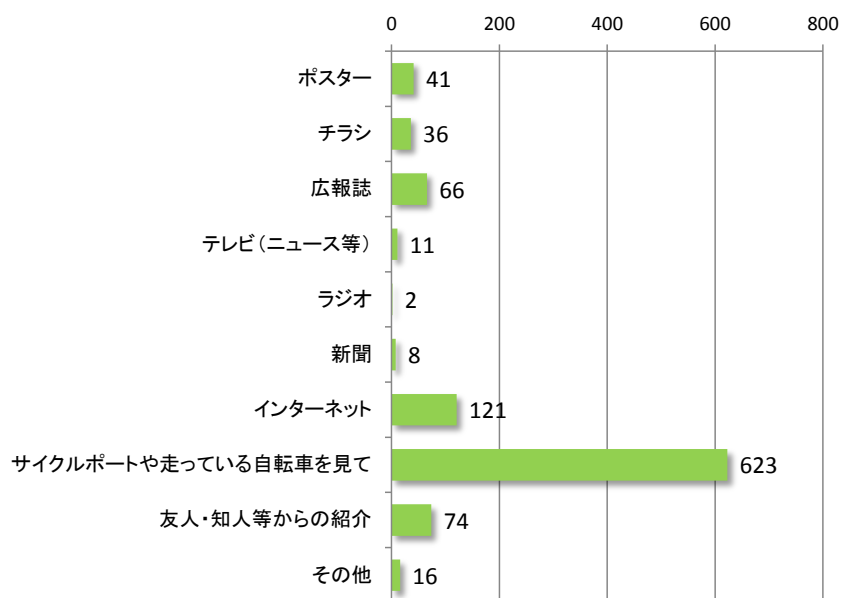


図 6- 4 コミュニティサイクルの実験を知ったきっかけ

【その他意見】

・自転車雑誌 ・メールの案内 ・近所での登録会 等

(3) 今回の実証実験への参加・利用の状況と目的

Q4 利用目的

利用目的では私事（買い物・飲食・散策）が最も多く、次いで通勤が多くなっている。

表 1-7 利用目的

	回答数	割合
1 通勤	361	45.8%
2 通学	7	0.9%
3 業務・ビジネス	87	11.0%
4 観光	88	11.2%
5 私事(買い物・飲食・散策など)	544	69.0%
6 サイクリング	122	15.5%
7 ゲーム・探索	20	2.5%
8 スポーツ・レジャー	48	6.4%
9 その他	13	1.6%
合計	788	100.0%

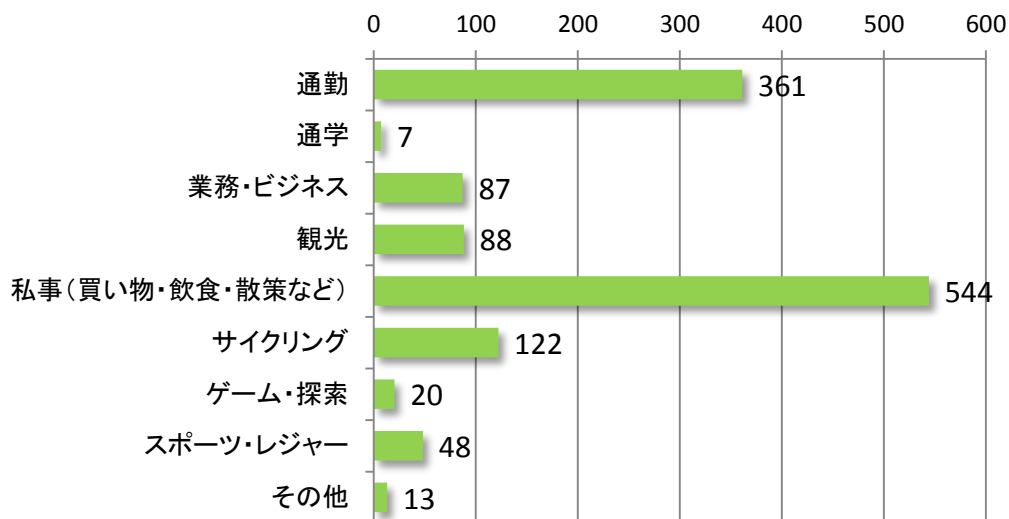


図 6- 4 利用目的

【その他意見】

・終電後の移動手段 等

Q5 利用する理由

利用する理由としては歩くよりも短時間で移動できるからが最も多く、次いで公共交通が不便だから、色々なところを巡るのに便利だから、駐輪が便利だからが続く。

表 1-8 利用する理由

	回答数	割合
1 歩くよりも短時間で移動できるから	578	73.4%
2 公共交通(鉄道・バスなど)での移動が不便だから	347	44.0%
3 自家用車での移動がしにくいから	59	7.5%
4 色々なところを巡るのに便利だから	297	37.7%
5 自分の自転車を使うよりも駐輪などが便利だから	265	33.6%
6 環境に良いと思うから	74	9.4%
7 健康に良いと思うから	207	26.3%
8 料金がお得だから	219	27.8%
9 自転車・ポートを見て興味を持ったから	177	22.5%
10 その他	59	7.5%
合計	788	100.0%

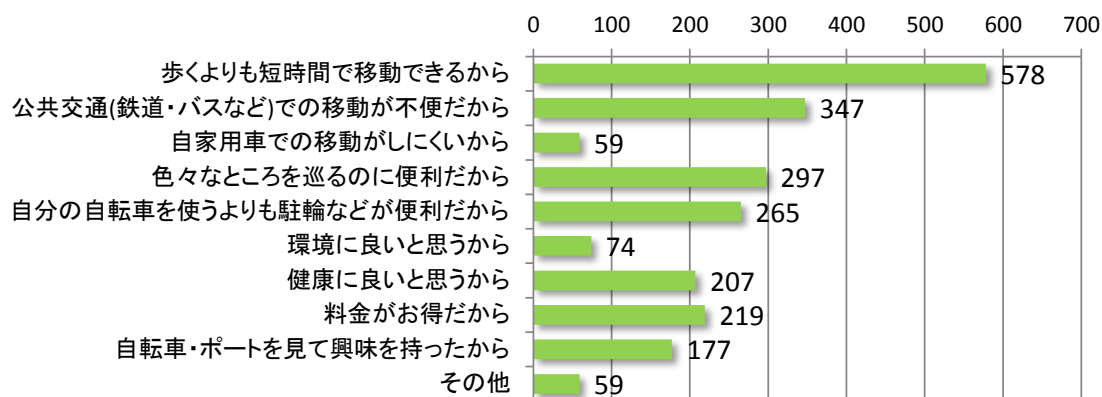


図 6- 5 利用する理由

【その他意見】

- ・深夜でも利用可能だから
- ・自転車を持っていないから
- ・片道利用できるから
- ・ポートが近いから 等

Q6 交通手段の変更・公共交通手段との組合せ利用

a) コミュニティサイクルがない場合の交通手段

コミュニティサイクルが無い場合の利用手段としてはバスが最も多く、次いで徒歩となっている。

表 1-9 コミュニティサイクルがない場合の交通手段

		回答数	割合
1	無かったら移動していない	19	2.4%
2	徒歩	208	26.4%
3	バス	221	28.0%
4	鉄道・地下鉄	199	25.3%
5	タクシー	14	1.8%
6	自家用車(社用車含む)	44	5.6%
7	レンタカー	1	0.1%
8	カーシェアリング	2	0.3%
9	自動二輪車(原付含む)	0	0.0%
10	自分の自転車	48	6.1%
11	その他	2	0.3%
	合計	788	100.0%

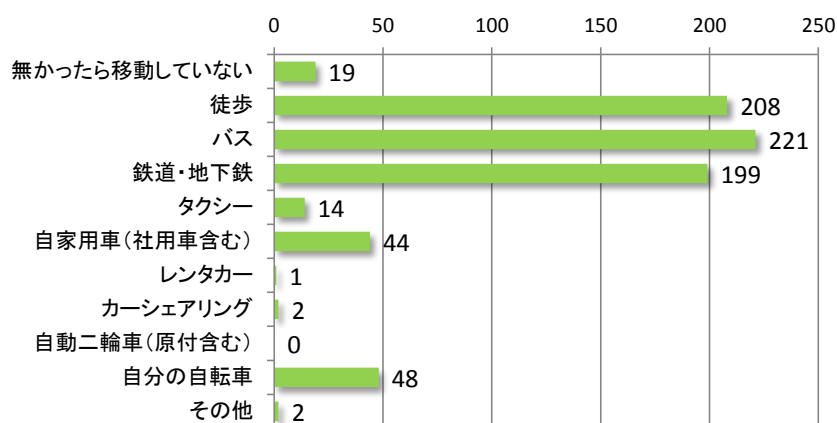


図 6-6 コミュニティサイクルがない場合の交通手段

Q7 「自家用車」から「コミュニティサイクル」または「公共交通+「コミュニティサイクル」への転換

自家用車からの交通手段変更では、たまに変更したが最も多く、約4割以上が自動車からの転換をしていることが考えられる。

表 1-10 コミュニティサイクルがあることによる交通手段の変化

	回答数	割合
1 度々変更した	156	19.8%
2 たまに変更した	288	36.5%
3 変更しなかった	128	16.2%
4 自動車で来訪することが無い	212	26.9%
無回答	4	0.5%
合計	788	100.0%

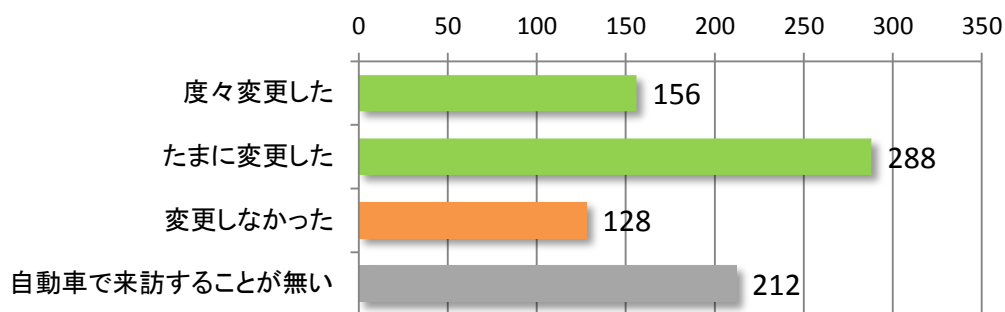


図 6-7 コミュニティサイクルがあることによる交通手段の変化

Q8 コミュニティサイクルの利用形態

Q8-1 ポート以外の場所での一時駐輪

路上におけるポート以外の場所での一時駐輪は停めていない方が過半数を示している。一方、立ち寄り先での駐輪ではたまに停めたが過半数であり駐輪施設のあるところで野一時駐輪が多いことが判る。

表 1-11 ポート以外の場所での一時駐輪（路上）

		回答数	割合
1	よくとめた	49	6.5%
2	たまにとめた	286	38.0%
3	とめなかった	417	55.5%
	無回答	36	-
	合計	788	100.0%

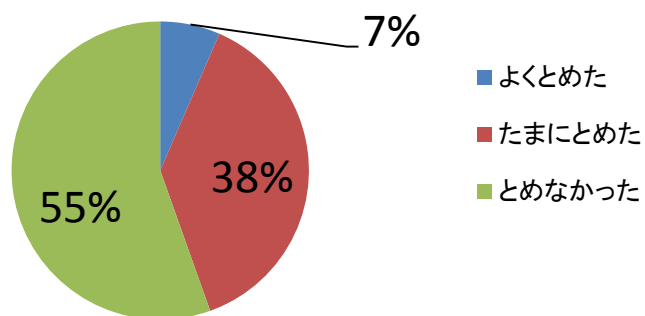


図 6- 8 ポート以外の場所での一時駐輪（路上）

表 1-12 ポート以外の場所での一時駐輪（立寄り先の敷地内）

		回答数	割合
1	よくとめた	144	18.7%
2	たまにとめた	415	53.8%
3	とめなかった	213	27.6%
	無回答	16	-
	合計	188	100.0%

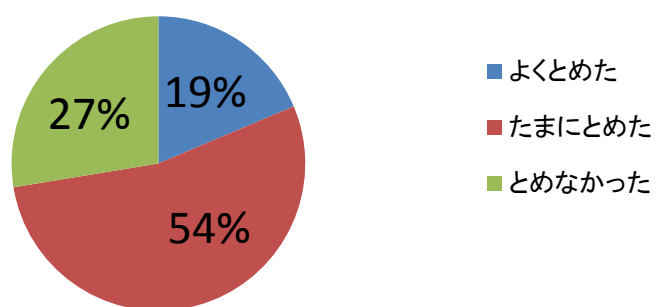


図 6-9 ポート以外の場所での一時駐輪（立寄り先の敷地内）

Q8-3 一時駐輪先および立寄り先

一時駐輪の立ち寄り先ではショッピング施設が多く、次いでコンビニエンスストアと出かけたついでの買い物などのニーズがあることが判る。

表 1-13 一時駐輪および立寄り先

		回答数	割合
1	ショッピング施設	334	48.7%
2	飲食店	136	17.3%
3	コンビニエンスストア	313	39.7%
4	観光地	73	9.3%
5	公園	152	19.3%
6	ビジネス利用での訪問先	44	5.6%
7	その他	45	5.7%
	合計	788	100.0%

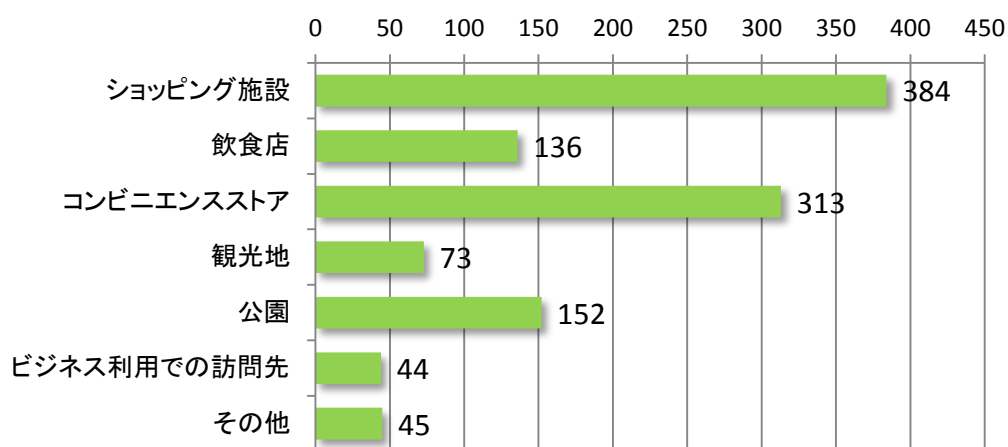


図 6- 10 一時駐輪および立寄り先

【その他意見】

・自宅 ・病院 ・区役所 ・駅 ・スーパー等

(4) 実証実験の評価

Q9 全体評価

コミュニティサイクルに関する評価では満足・やや満足を合わせるとおよそ 90%となり、満足度は非常に高いと言える。

表 1-14 実証実験の全体評価

		回答数	割合
1	満足	289	37.5%
2	やや満足	403	52.3%
3	どちらでもない	32	4.2%
4	やや不満	39	5.1%
5	不満	8	1.0%
	無回答	17	-
	合計	788	100.0%

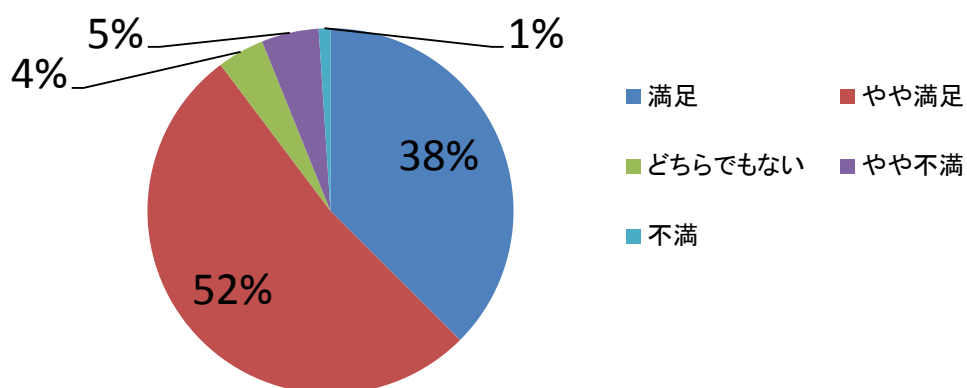


図 6- 11 実証実験の全体評価

Q10 良かった点

良かった点を詳しく聴くと、「交通手段の選択肢が増えた」ことを評価する意見が高くなっており、コミュニティサイクルによる手段選択肢の増加が大きな効果となっている。

表 1-3 良かった点 (1/3)

Q10-1 自転車を止める場所に困らなくて済んだ		回答数	割合
1	そう思う	411	53.3%
2	どちらとも言えない	269	34.9%
3	そう思わない	91	11.8%
	無回答	17	-
	合計	788	100.0%
Q10-2 行動範囲が広がった		回答数	割合
1	そう思う	562	72.1%
2	どちらとも言えない	162	20.8%
3	そう思わない	56	7.2%
	無回答	8	-
	合計	788	100.0%
Q10-3 目的地までの所要時間が短くなった		回答数	割合
1	そう思う	621	79.6%
2	どちらとも言えない	138	17.7%
3	そう思わない	21	2.7%
	無回答	8	-
	合計	788	100.0%
Q10-4 街の滞在時間が長くなった		回答数	割合
1	そう思う	154	19.9%
2	どちらとも言えない	399	51.6%
3	そう思わない	220	28.5%
	無回答	15	-
	合計	788	100.0%

表 1-16 良かった点 (2/3)

Q10-5 立ち寄る店や目的地が増えた		回答数	割合
1	そう思う	356	45.9%
2	どちらとも言えない	270	34.8%
3	そう思わない	149	19.2%
	無回答	13	-
	合計	788	100.0%
Q10-6 交通手段の選択肢が増えた		回答数	割合
1	そう思う	719	91.9%
2	どちらとも言えない	44	5.6%
3	そう思わない	19	2.4%
	無回答	6	-
	合計	788	100.0%
Q10-7 他の交通手段にはない楽しみや発見があった		回答数	割合
1	そう思う	559	71.9%
2	どちらとも言えない	169	21.7%
3	そう思わない	50	6.4%
	無回答	10	-
	合計	788	100.0%
Q10-8 自転車の走行ルールやマナーを意識するようになった		回答数	割合
1	そう思う	329	42.4%
2	どちらとも言えない	329	42.4%
3	そう思わない	118	15.2%
	無回答	12	-
	合計	788	100.0%
Q10-9 環境に対する意識が高くなった		回答数	割合
1	そう思う	186	24.1%
2	どちらとも言えない	404	52.3%
3	そう思わない	182	23.6%
	無回答	16	-
	合計	788	100.0%

表 1-17 良かった点 (3/3)

Q10-10 健康増進に対する意識が高くなった		回答数	割合
1	そう思う	305	39.4%
2	どちらとも言えない	340	43.9%
3	そう思わない	130	16.8%
	無回答	13	-
	合計	788	100.0%
Q10-11 他の区でも利用できる		回答数	割合
1	そう思う	579	74.5%
2	どちらとも言えない	149	19.2%
3	そう思わない	49	6.3%
	無回答	11	-
	合計	788	100.0%

【その他意見】

・電動式である ・終電が気にならない 等

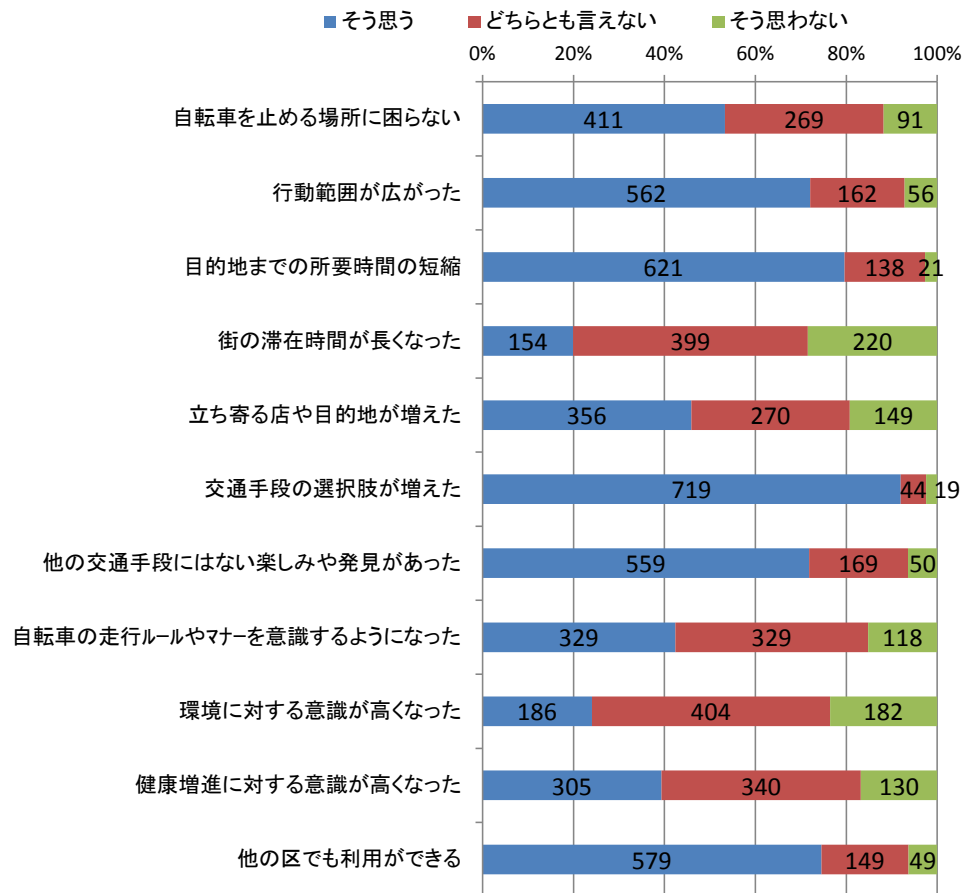


図 6-12 良かった点

Q11 利用環境に関する評価

コミュニティサイクルの利用環境についてみると、利用しやすいとの声が7割以上であり、利用しやすさに一定の評価があることが判る。

表 1-18 利用環境に関する評価

		回答数	割合
1	利用しやすかった	584	74.6%
2	どちらともいえない	172	22.0%
3	利用しにくかった	27	3.4%
	無回答	5	-
	合計	788	100.0%

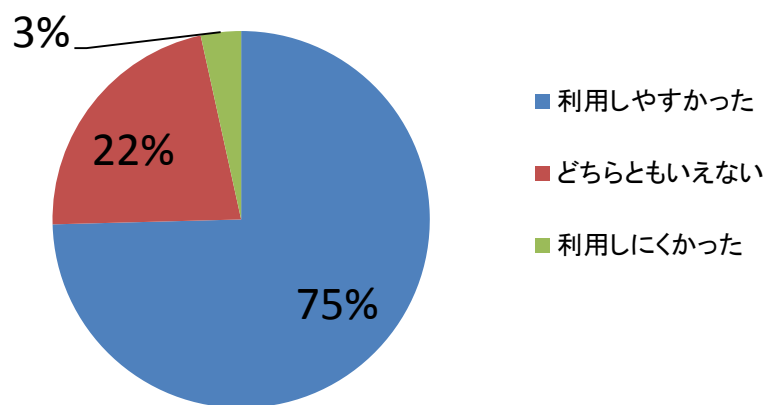


図 6-13 利用環境に関する評価

(5) 実証実験に関する満足度把握

Q12 会員登録のしやすさ

具体的な満足度を項目別に聞いていくと、会員登録のしやすさは「しやすかった」が最も多いものの過半数には至らず、どちらとも言えないが3割にわたるなど全般的に厳しい評価となっている。

表 1-19 会員登録のしやすさ

		回答数	割合
1	登録しやすかった	326	41.6%
2	どちらとも言えない	259	33.0%
3	登録しにくかった	199	25.4%
	無回答	4	-
	合計	788	100.0%

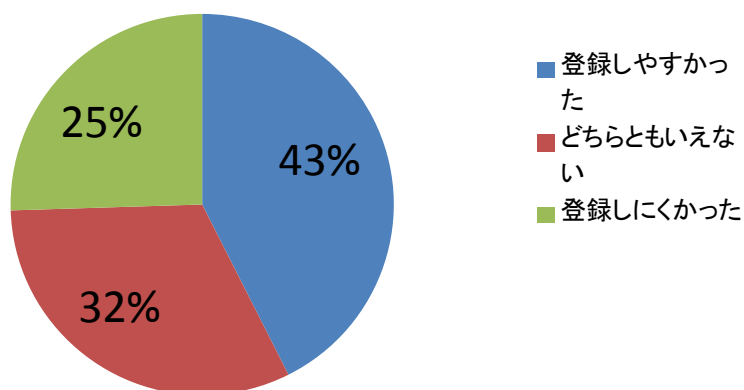


図 6-14 会員登録のしやすさ

Q13 ポートの場所の分かりやすさ（発見しやすさ）

ポートの分かりやすさでは、どちらともいえないとの声が約 4 割と多くなっており、ポートの発見しにくさに対する不満が若干見られると言える。

表 1-20 ポートの場所の分かりやすさ（発見しやすさ）

		回答数	割合
1	わかりやすかった	342	43.6%
2	どちらともいえない	285	36.3%
3	わかりにくかった	158	20.1%
	無回答	3	-
	合計	788	100.0%

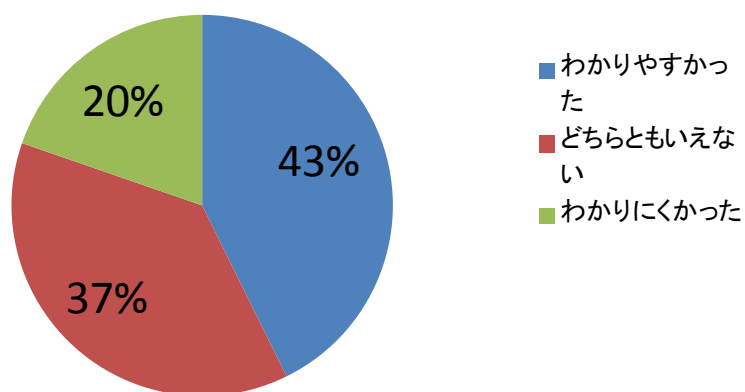


図 6- 15 ポートの場所の分かりやすさ（発見しやすさ）

Q14 ポートの数

ポートの数については少ないが約 4 割と多く、先の質問と併せると、ポートの数の少なさが不満につながっていることが判る。

※ポートの数は 40 箇所（2016 年 11 月 1 日時点）

表 1-21 ポートの数

		回答数	割合
1	十分	175	22.3%
2	どちらともいえない	313	40.0%
3	少ない	295	37.7%
	無回答	5	-
	合計	788	100.0%

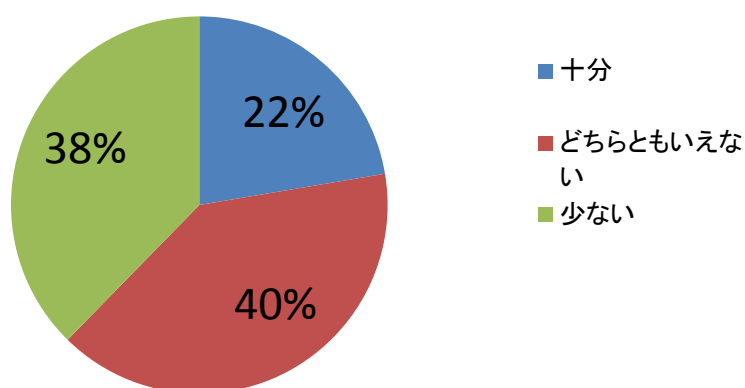


図 6- 16 ポートの数

Q15 貸し出し・返却操作の方法・やりやすさ

貸出・返却操作の判りやすさでは使いやすかったが約6割と最も多く、一定の使いやすい評価を得ていると言える。

表 1-22 貸し出し・返却操作の方法・やりやすさ

		回答数	割合
1	使いやすかった	472	60.4%
2	どちらともいえない	200	25.6%
3	使いにくかった	110	14.1%
	無回答	6	-
	合計	788	100.0%

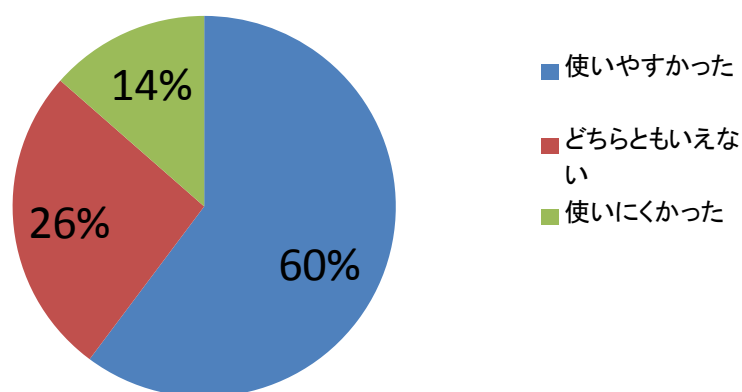


図 6- 17 貸し出し・返却操作の方法・やりやすさ

システム変更後の満足度の変化

Q16 システム変更前の利用の有無

江東区は2015年7月にラックで貸出返却を管理する一般自転車の方式から、車両にて貸出返却を行う電動アシストへのシステム変更を実施している。

これについてはシステム変更前からの利用者が約6割いる。

表 1-23 システム変更前の利用の有無

		回答数	割合
1	ある	501	65.1%
2	ない	268	34.9%
	無回答	19	-
	合計	788	100.0%

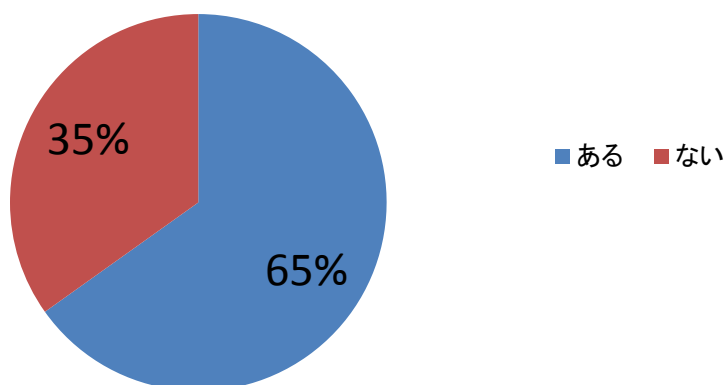


図 6-18 システム変更前の利用の有無

Q17 システム変更後の評価

システム変更後の評価では料金値上がりに一定の不満が見られるものの、行程的な声も多くなっている。

表 1-24 システム変更後の評価

		回答数	割合
1	便利になった	457	58.0%
2	使いやすくなった	148	18.8%
3	使いにくくなった	25	3.2%
4	料金が上がったのが不満	161	20.4%
5	その他	13	1.6%
	無回答	-16	-2.0%
	合計	788	100.0%

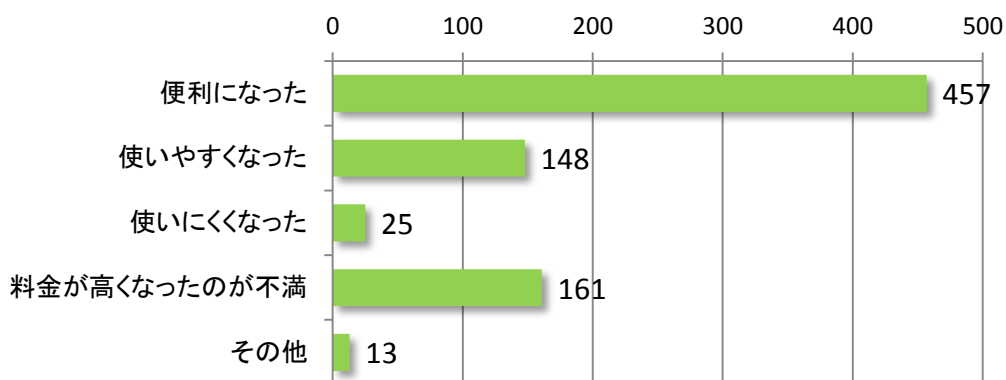


図 6-19 システム変更後の評価

【その他意見】

・自転車が重くなった ・借りるのが難しい 等

Q18 具体的に変更後の使いやすさを聞くと、使いやすいとの回答が6割を超えており、使いやすさには評価が高い結果が得られている。

表 1-25 システム変更後の評価（使いやすさ）

		回答数	割合
1	使いやすい	329	65.4%
2	かわらない	115	22.9%
3	使いにくい	59	11.7%
	無回答	285	-
	合計	788	100.0%

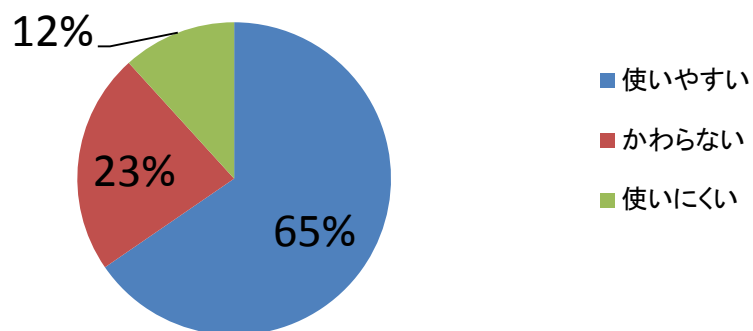


図 6-20 システム変更後の評価

Q18-1 使いやすくなった点を具体的に問うと、電動アシスト自転車になったことに対する評価が高くなっている。

表 1-26 システム変更後の評価（使いやすくなった点）

		回答数	割合
1	ラック外でも返せる	223	28.3%
2	自転車の端末で操作できる	152	19.3%
3	電動アシスト自転車になった	307	39.0%
4	その他	6	0.8%
	無回答	323	41.0%
	合計	788	100.0%

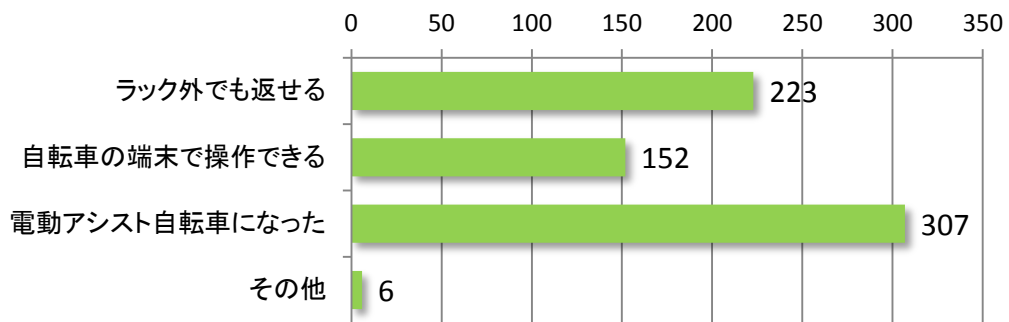


図 6- 21 システム変更後の評価（使いやすくなった点）

【その他意見】
 ・重くて乗りやすい 等

Q18-2 システム変更で使いにくくなった点としては、特に多い回答はないが、貸出返却操作と言う回答が若干ではあるが見られている。

表 1-27 システム変更後の評価（使いにくい点）

		回答数	割合
1	会員登録	53	6.7%
2	貸出返却操作	75	9.5%
3	自転車が使いづらい	12	1.5%
4	支払い方法が限定	29	3.7%
	無回答	672	85.3%
	合計	788	100.0%

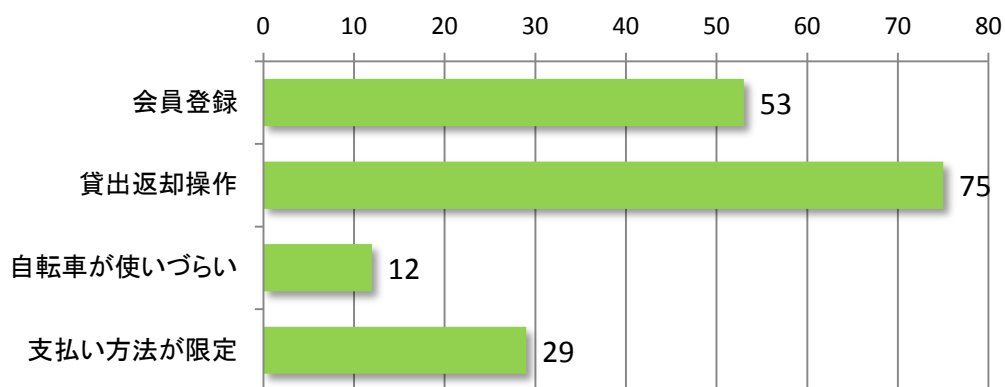


図 6- 22 システム変更後の評価（使いにくい点）

Q19 自転車貸し出しができない状況の有無

自転車が貸出できない状況の有無については、自転車が無い状況が何らかの形で合った経験は約7割の方が経験している状況にある。

表 1-28 5) 自転車貸し出しができない状況の有無

		回答数	割合
1	自転車が無いことが良くあった	171	22.1%
2	たまに自転車が無いこともあった	376	48.6%
3	自転車が無かったことはない	227	29.3%
	無回答	14	-
	合計	788	100.0%

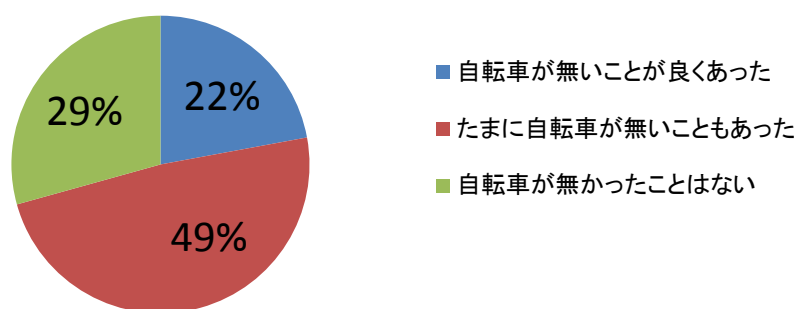


図 6-23 5) 自転車貸し出しができない状況の有無

1) ポートに返却出来なかった状況の有無とその時の対応

Q20 ポートに返却出来なかった状況の有無

ポートに返却できなかつた状況としては、たまに返却できないこともあつたとする方が約4割であり、返却できなかつたことはないとする方が若干多いものの、全般的には返却できなかつたという印象が強くみられる。

表 1-29 ポートに返却出来なかつた状況の有無

		回答数	割合
1	自転車が返却できないことが良くあつた	138	18.0%
2	たまに自転車が返却できないこともあつた	306	39.9%
3	自転車が返却できなかつたことはない	322	42.0%
	無回答	22	-
	合計	788	100.0%

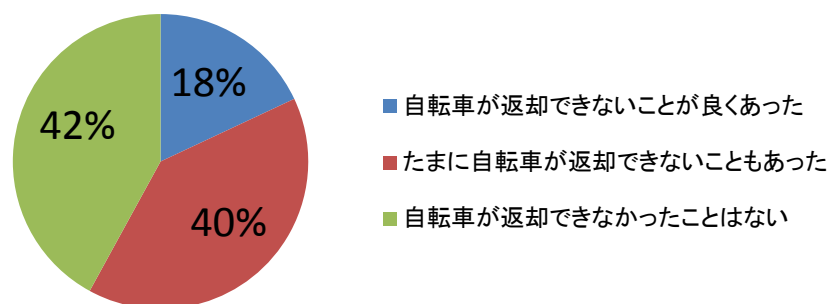


図 6-24 ポートに返却出来なかつた状況の有無

Q20-1 ポートに返却出来なかった時の対応

ポートに返却できなかったときの対応としては、自転車と自転車の隙間に入れたが最も多くなっている。

表 1-30 ポートに返却出来なかった時の対応

		回答数	割合
1	他のポートに返却した	59	13.2%
2	今ある自転車をどかして入れた	19	4.3%
3	自転車と自転車の隙間に入れた	243	54.4%
4	ポートの隙間に置いた	126	28.2%
	無回答	341	-
	合計	788	100.0%

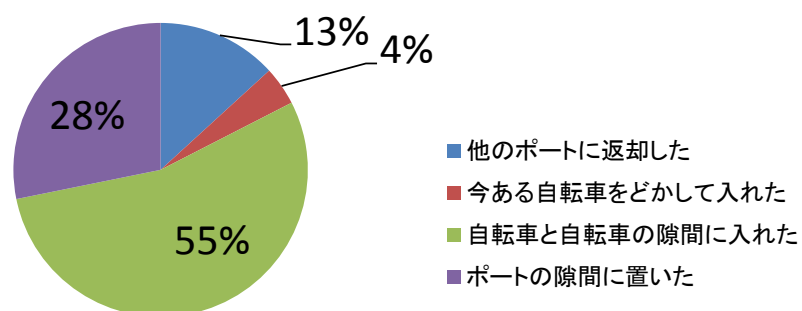


図 6- 25 ポートに返却出来なかった時の対応

Q21 超過利用時の料金

基本料金時間である 30 分を超えた場合の超過料金については、時間が気になって行動が制約されたとの回答が過半数と多く見られている。

表 1-31 超過利用時の料金

		回答数	割合
1	特に問題なかった	351	45.2%
2	時間が気になって行動が制約された	393	50.6%
3	その他	33	4.2%
	無回答	11	-
	合計	788	100.0%

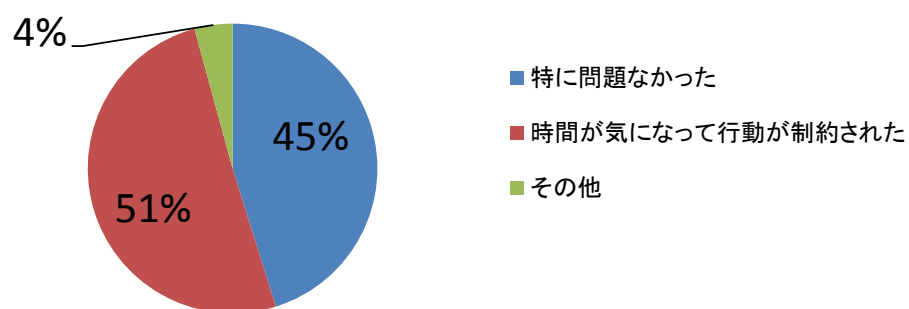


図 6-26 超過利用時の料金

【その他意見】

・高い ・30分は短い 等

(6) 今後の利用意向

Q22 今後の利用意向

今後の利用意向では利用したいが最も多く、改善されれば利用したいも含めるとほぼ 100% に近い数となる。

表 1-32 今後の利用意向

		回答数	割合
1	利用したい	603	77.9%
2	改善されれば利用したい	165	21.3%
3	利用したくない	6	0.8%
	無回答	14	-
	合計	788	100.0%

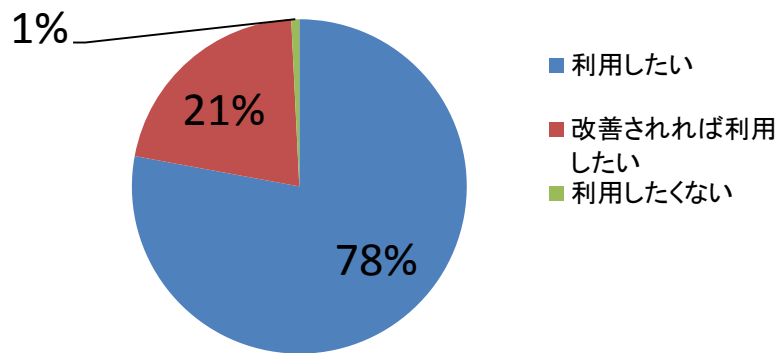


図 6-27 今後の利用意向

Q22-1 「改善されれば利用したい」という意向の理由（複数回答）

具体的に改善内容を問うと、ポート数の増加、料金の低減が多くなっているが、全般的な数としてはポート数の増加に対するニーズが高いと言える。

表 1-33 「改善されれば利用したい」という意向の理由

		回答数	割合
1	ポートの設置場所(判りやすい・見つけやすい場所への配置)	63	8.0%
2	ポートの数を増やす	147	18.7%
3	自転車の台数を増やす	57	7.2%
4	登録手続き(もっと簡単にする)	52	6.6%
5	会員制度(会員種別をもっと増やす)	33	4.2%
6	料金を安くする	147	18.7%
7	自転車のデザイン性	10	1.3%
8	電動アシスト無しの自転車も導入	24	3.0%
9	駅前など公共交通との乗換えがしやすいポートの設置	78	9.9%
10	Suica・Pasmo など交通系 IC カードでの支払	94	11.9%
11	自転車が走りやすい環境の整備	49	6.2%
12	他区との相互利用のさらなる拡充	77	9.8%
13	その他	33	4.2%
	合計	788	100.0%

【その他意見】

・自転車が借りたいときにあれば ・電車とのアクセス性の向上 ・充電が少ないものが内容になれば ・一人で複数台借りたい 等

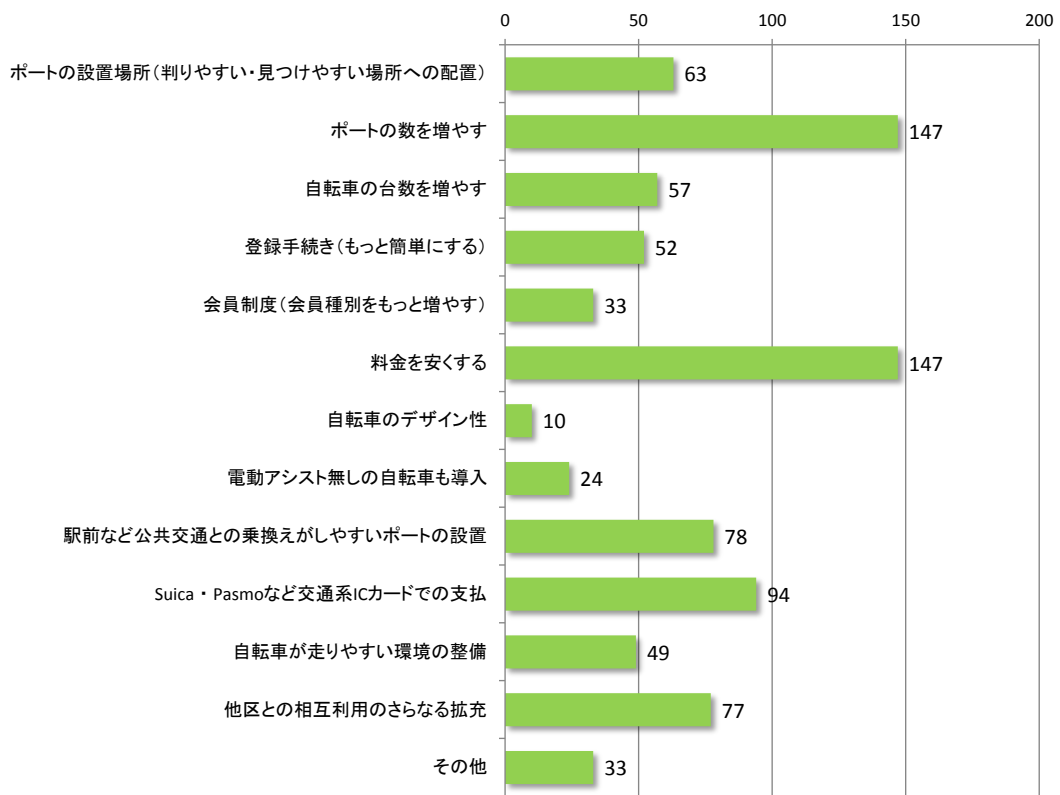


図 6-28 「改善されれば利用したい」という意向の理由

(7) 料金と会員種別について

Q23 料金の支払い方法（複数回答）

料金支払いについては現在のクレジットカード払いに加えて電子マネーの希望が高く、70%以上の回答を得ている。

表 1-34 料金の支払い方法

		回答数	割合
1	現金	73	9.3%
2	クレジットカード	527	66.9%
3	口座振替	46	5.8%
4	電子マネー(Pasmo・Edy など)	573	72.7%
5	プリペイドカード	30	3.8%
6	携帯電話料金に合算	85	10.8%
	合計	788	100.0%

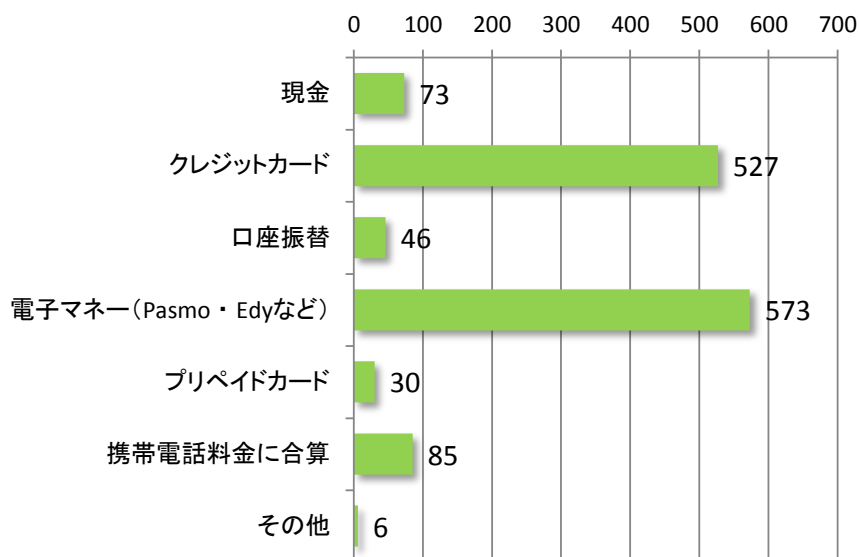


図 6-29 料金の支払い方法

【その他意見】

・Tポイント 等

Q24 あるとよいと感じる会員種別

会員種別に関しては現在の会員種別で概ね 6 割程度カバーできているが、年間パスや半日パスなどの利用意向も見られる。

表 1-35 あるとよいと感じる会員種別

(現在ある会員制度)		回答数	割合
1	月額会員(現在 2,000 円/月)	306	38.8%
2	1 回会員(現在 150 円/回)	449	57.0%
3	1 日パス(現在 1,500 円/日)	123	15.6%
4	法人会員	19	2.4%
(考えられる会員制度)		回答数	割合
5	週間パス(7 日間のパス)	22	2.8%
6	年間会員(1 年契約の会員)	154	19.5%
7	半日パス(12 時間のみ利用可能)	248	31.5%
8	平日月額会員(平日のみ利用可能)	101	12.8%
9	休日月額会員(休日のみ利用可能)	67	8.5%
合計		788	100.0%

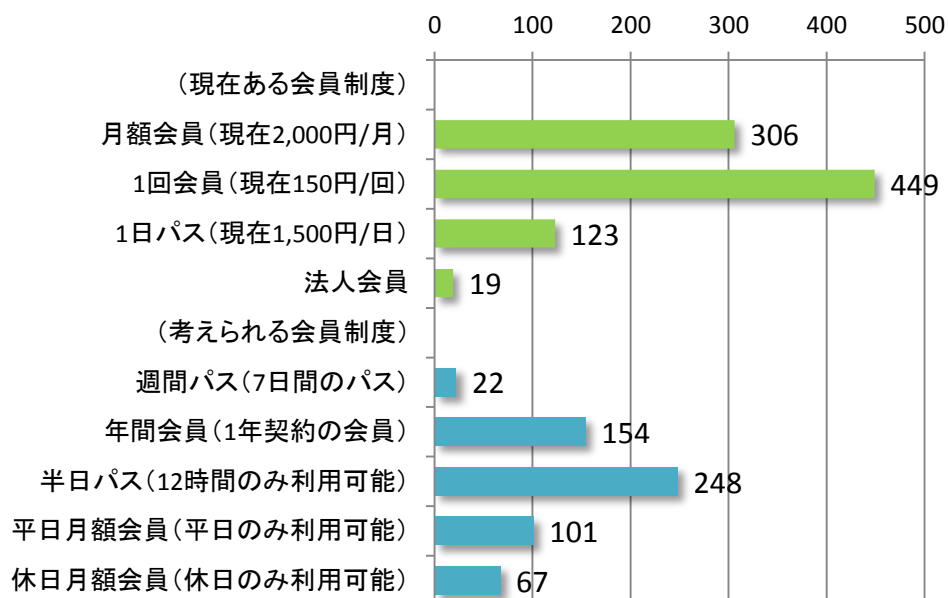


図 6-30 あるとよいと感じる会員種別

a) 月額会員の料金感度

月額会員の料金については現在の 2000 円より若干安い価格帯の希望が見られる。中央値では 1500 円前後となる。

表 1-36 月額会員の料金感度

500 円未満	1
500～1000 円未満	7
1000 円～1500 円未満	73
1500 円～2000 円未満	88
2000 円～2500 円未満	24
2500 円以上	2

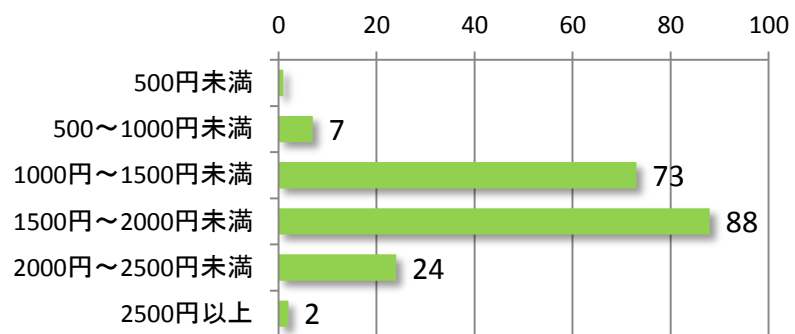


図 6-31 月額会員の料金感度

b) 週間パスの料金感度

週間パスについては希望そのものが少ないため、統計的な回答の分析は困難であるが 1000円未満が最も多くなっている。

表 1-37 週間パスの料金感度

300円未満	1
300～500円未満	3
500円～1000円未満	10
1000円～2000円未満	5
2000円以上	4

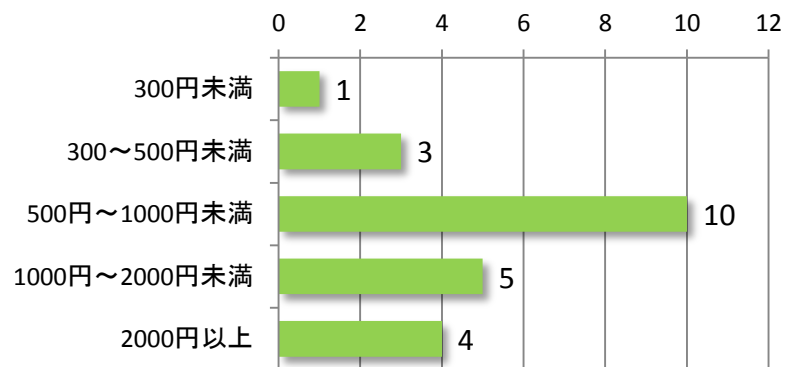


図 6- 32 週間パスの料金感度

c) 年間会員の料金感度

一方、年間会員制度については 15000 円～20000 円が最も多く、現在の月額 2000 円より若干安いのが年間通しで利用したいというユーザーの存在が判る。

表 1-38 年間会員の料金感度

2000 円未満	2
2000～3000 円未満	2
3000～5000 円未満	3
5000～7500 円未満	18
7500 円～10000 円未満	3
10000 円～15000 円未満	48
15000 円～20000 円未満	70
20000 円以上	23

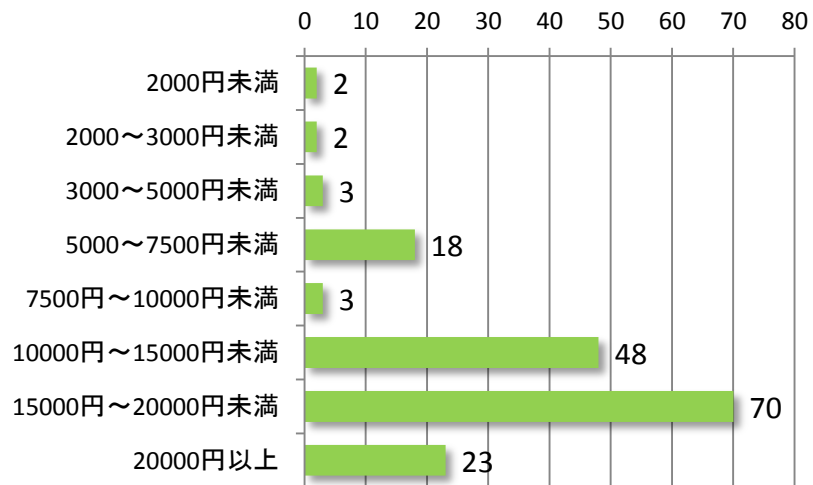


図 6- 33 年間会員の料金感度

d) 半日パスの料金感度

半日パスの料金では 500～750 円未満が最も多くなっており、現在の 1 日パスの半額程度が希望料金となっていることが判る。

表 1-39 半日パスの料金感度

100 円未満	2
100～300 円未満	13
300～500 円未満	24
500～750 円未満	133
750～1000 円未満	23
1000 円以上	17

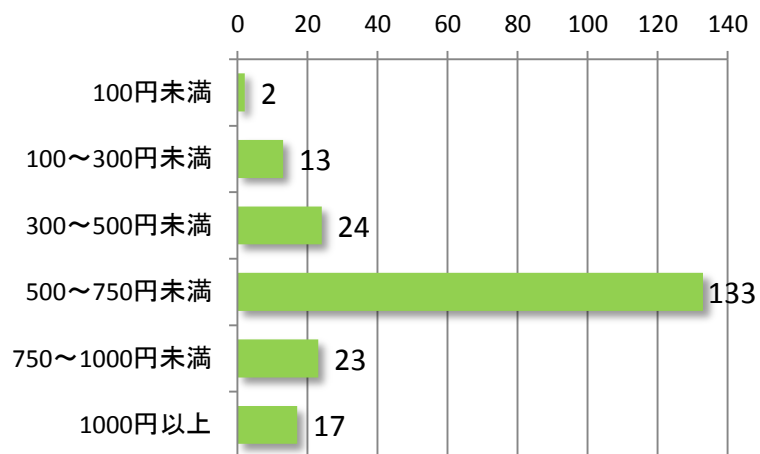


図 6-34 半日パスの料金感度

e) 平日月額会員の料金感度

平日のみの月額会員制度では 1500 円前後が最も多くなっており、月額 2000 円の現在の月額会員の約 5/7 程度の金額となっている。

表 1-404 平日月額会員の料金感度

500 円未満	1
500～1000 円未満	5
1000 円～1500 円未満	50
1500 円～2000 円未満	30
2000 円～2500 円未満	3
2500 円以上	0

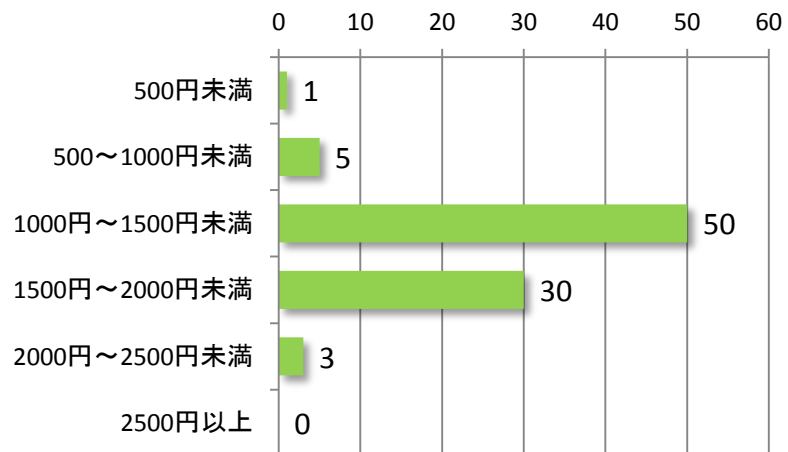


図 6-35 平日月額会員の料金感度

f) 休日月額会員の料金感度

休日のみの月額会員では 1000 円程度であり現在の月額料金の半額ではあるが、利用できる日数からすれば若干割高な料金感度が現れている。

表 1-41 休日月額会員の料金感度

500 円未満	4
500～1000 円未満	22
1000 円～1500 円未満	25
1500 円～2000 円未満	7
2000 円～2500 円未満	1
2500 円以上	1

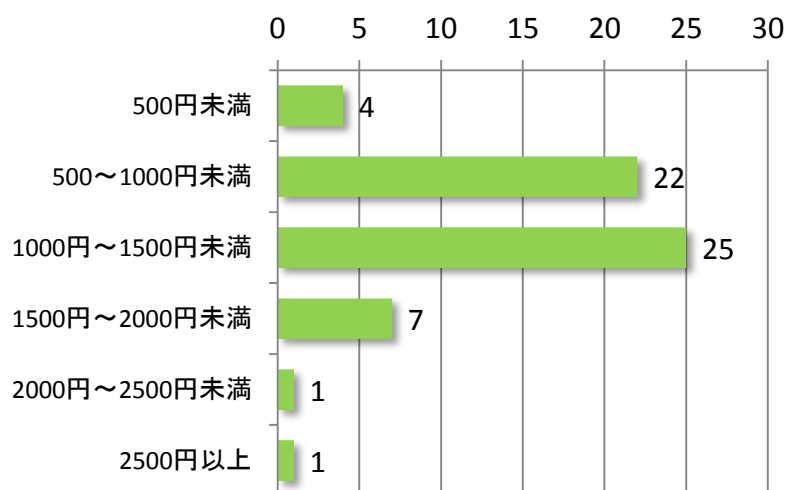


図 6- 36 休日月額会員の料金感度

(8) ポート分布

Q25 ポートの設置希望（複数回答）

ポートの設置希望箇所としては、江東区内では駅の周辺が約半数であり、次いで商業施設などとなっている。一方で約2割がポートの増設は必要が無いと回答している点も特筆できる。

他の区でも江東区会員の傾向としては駅の周辺への設置ニーズが見られる。

表 1-42 ポートの設置希望

	(江東区内)	回答数	割合
1	特にポートの増設は必要ない	182	23.1%
2	駅の周辺	352	44.7%
3	バス停の周辺	87	11.0%
4	商店街	64	8.1%
5	観光施設	68	8.6%
6	公共公益施設	121	15.4%
7	商業施設	204	25.9%
8	その他	110	14.0%
	(他の区内)	回答数	割合
1	特にポートの増設は必要ない	128	16.2%
2	駅の周辺	234	29.7%
3	バス停の周辺	27	3.4%
4	商店街	47	6.0%
5	観光施設	61	7.7%
6	公共公益施設	50	6.3%
7	商業施設	60	7.6%
8	その他	46	5.8%
	合計	788	100.0%

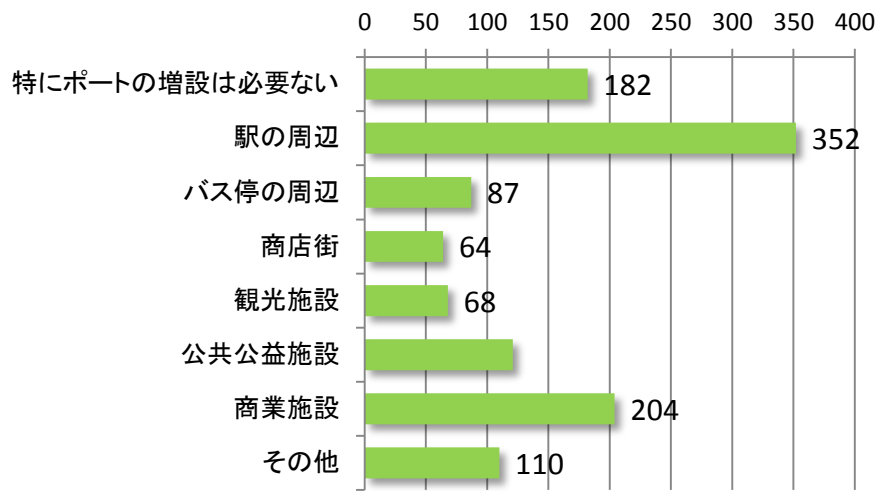


図 6-37 ポートの設置希望（江東区内）

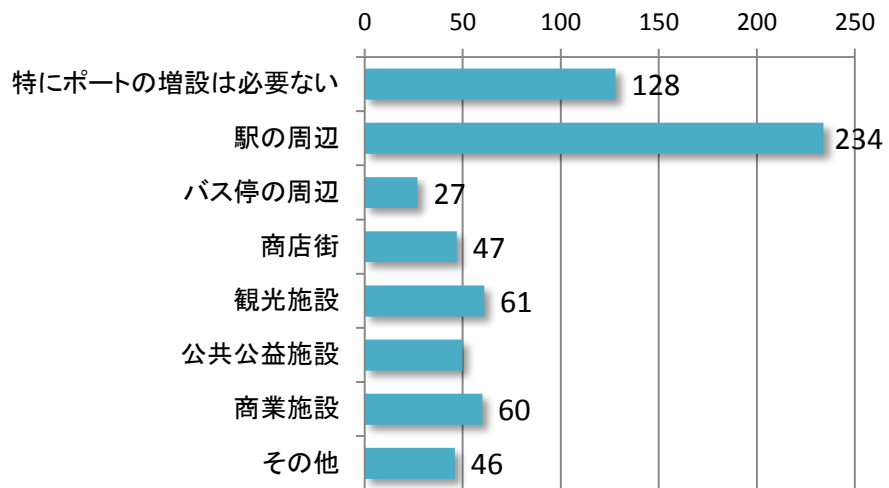


図 6-38 ポートの設置希望（他の区内）

Q26 ポートから目的地までの距離

5～10分未満が約4割で最も多く、次いで4～5分未満となっている。10分を超えると抵抗があることが分かる。

表 1-43 ポートと目的地間の距離

徒歩時間	回答数	割合
3分未満(約180m未満)	134	17.0%
4～5分未満(約200～300m未満)	205	26.0%
5～10分未満(約300～600m未満)	324	41.1%
10分以上(約600m以上)	121	15.4%
未回答	4	0.5%
	788	

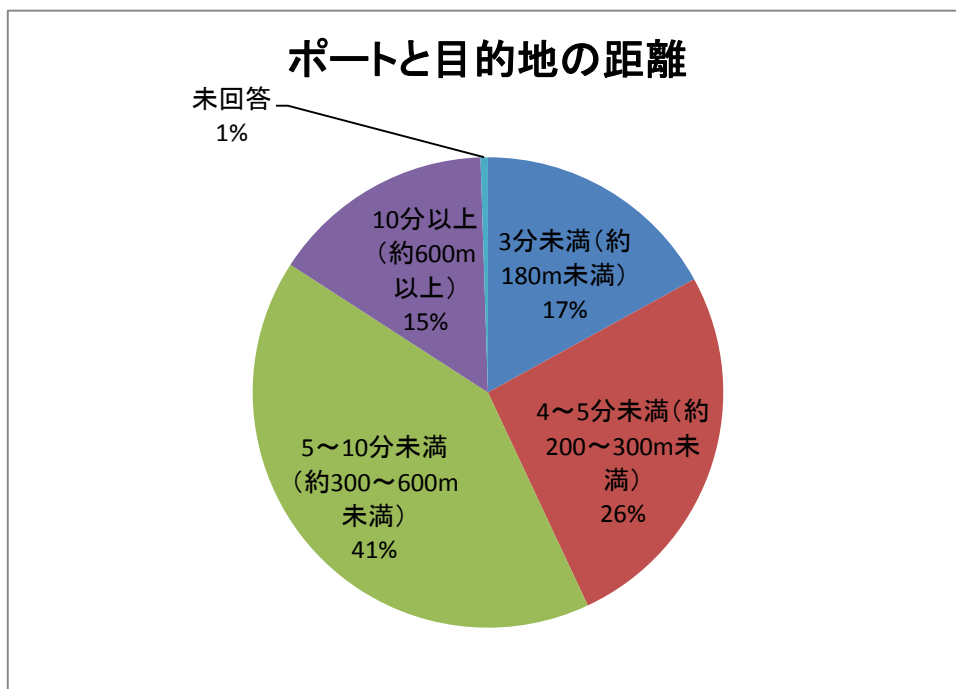


図 6-39 ポートと目的地間の距離

(9) 他区との相互乗り入れ

Q27 区内全域への展開

区内全域への展開については区内全域の展開が望ましいとする考えは 85%以上が回答しており、区内全域展開にニーズが高いことが判るが、現在のエリアのポート増設も希望があることから、並行して進めていくことが求められる。

表 1-45 区内全域への展開

		回答数	割合
1	早急に区内全域に拡大した方がいい	383	48.6%
2	区内全域に展開するのは望ましいが、まず現在のエリアのポートをもっと増やしてほしい	277	35.2%
3	区内全域に展開せず、現在のエリアのポートを増やせばよい	44	5.6%
4	区内全域に展開する必要はない	40	5.1%
5	その他	25	3.2%
	無回答	19	2.4%
	合計	788	100.0%

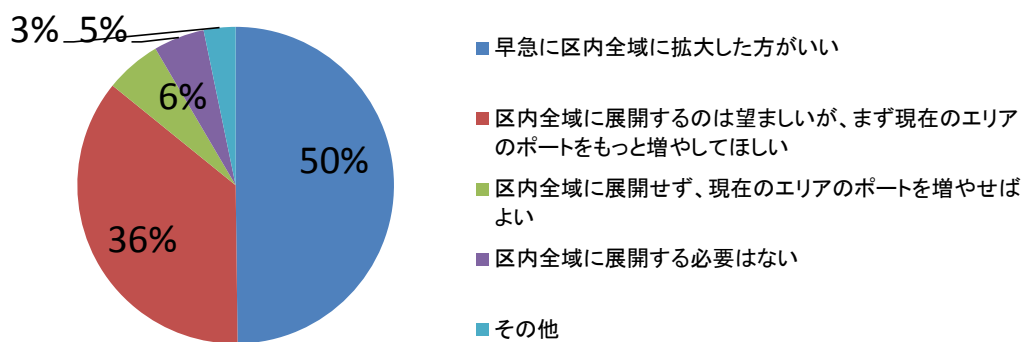


図 6-40 区内全域への展開

1)5区（江東、千代田、港、中央、新宿）での相互乗り入れ

Q28 5区相互乗り入れへの意向（複数回答）

5区相互乗り入れについては、便利になったとする回答が約6割と高くなっており、利用者に高い評価を得ていることが判る。

表 1-46 5区相互乗り入れへの意向

		回答数	割合
1	他の区でも利用できるので便利になって使いやすくなった	504	64.0%
2	他の区への利用が可能になったのが良かった	338	42.9%
3	他の区では使う機会が無いのであまり変わらない	165	20.9%
4	他の区の車両が増えるなど統一感がないので印象が悪い	13	1.6%
5	他の区での利用ができることを知らなかった	28	3.6%
6	その他	28	3.6%
	合計	788	100.0%

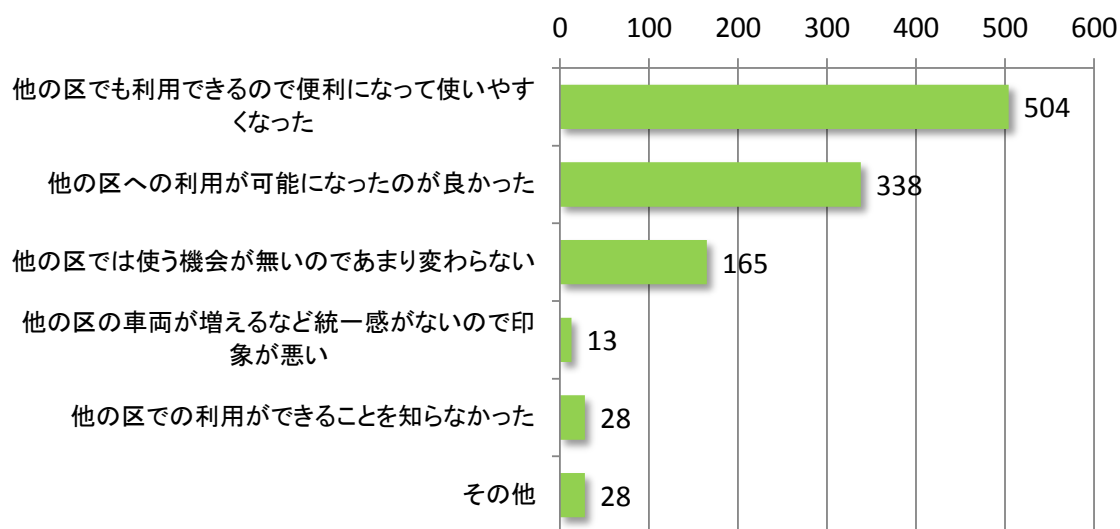


図 6-41 5区相互乗り入れへの意向

【その他意見】

・他区まで利用すると割高になるので使わない 等

Q29 5区相互乗り入れに対する印象

相互乗り入れへの印象も同様に良い取組との評価が圧倒的に多い。

表 1-47 5区相互乗り入れに対する印象

		回答数	割合
1	いい取組なのでもっと進めてほしい	664	84.9%
2	いい取組だとは思いますが私自身は利用しない	99	12.7%
3	江東区だけで他に広げる必要はない	4	0.5%
4	その他	15	1.9%
	無回答	6	-
	合計	788	100.0%

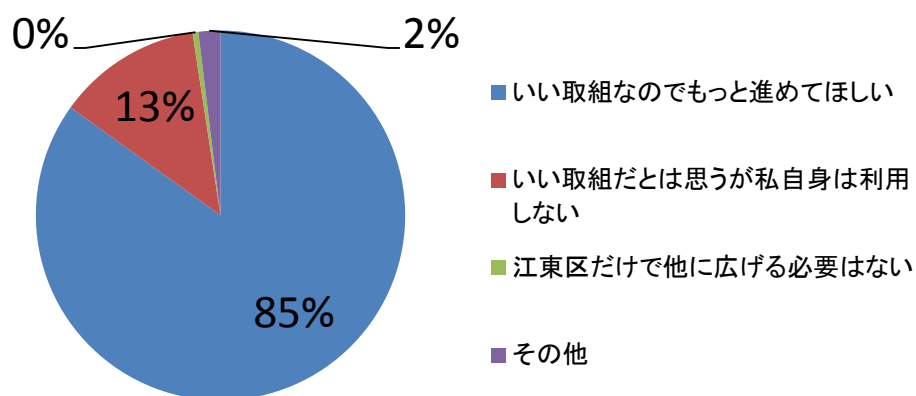


図 6-42 5区相互乗り入れに対する印象

【その他意見】

・隣接区は便利だが他は使わない 等

Q30 今後の相互乗り入れの形

今後の相互乗り入れの形については質問が若干難しい面はあるが、各区による相互乗り入れを現状の形で進めることへの期待が高い。

東京都など別な形になるよりも現状のサービスでの拡大を望む声が大きいと云える。

表 1-48 今後の相互乗り入れの形

		回答数	割合
1	現在のように各区が行うものが相互乗り入れする形	416	53.4%
2	東京都などが一括で行う形	304	39.9%
3	他の区との相互乗り入れは必要が無い	20	2.6%
4	その他	39	5.0%
	無回答	9	-
	合計	788	100.0%

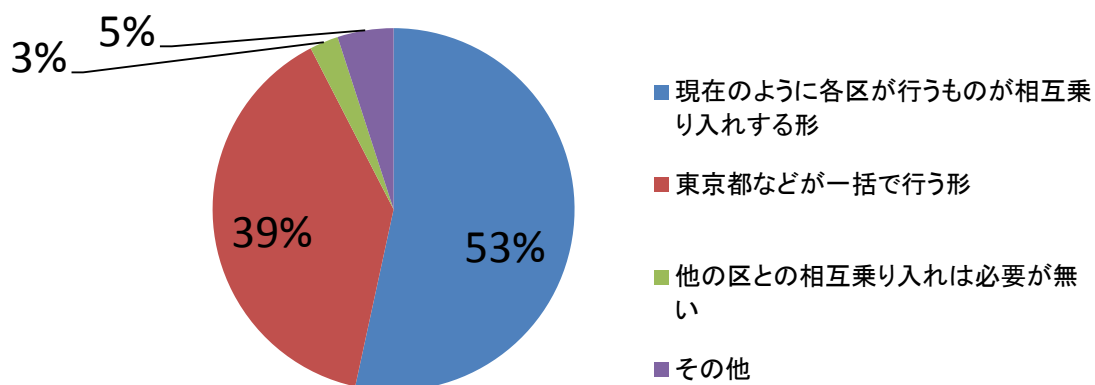


図 6-43 今後の相互乗り入れの形

【その他意見】

・区でやらないと地元の小さいポートを撤去されてしまいそう 等

Q30-1 「東京都などが一括で行う形」がよいという意向の理由

東京都などが一括で行うことを望む意見では、各区の情報が一括で判らないことへの不満が多くなっている。この点は現状の問題とも言えるものであり、課題としてとらえる必要があると言える。

表 1-49 「東京都などが一括で行う形」がよいという意向の理由

		回答数	割合
1	各区の情報(ポートの位置、台数の状況など)が一括でわからないから	212	26.9%
2	自転車の種類や形が異なる等使いづらいから	71	9.0%
3	名称等も異なり同じシステムの印象が無いから	53	6.7%
4	その他	43	5.5%
	無回答	409	51.9%
	合計	788	100.0%

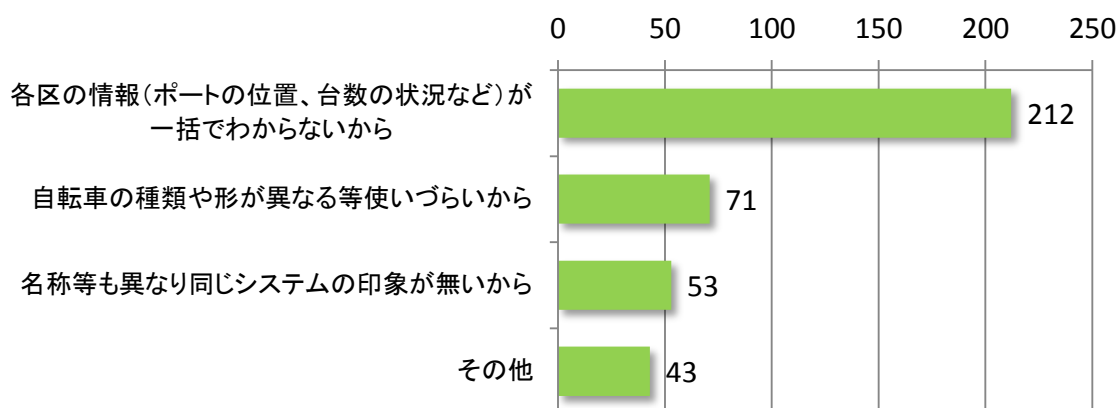


図 6- 44 「東京都などが一括で行う形」がよいという意向の理由

【その他意見】

・もっとほかの区にも広げてほしいから ・区単位だと問い合わせ先が違く、不便だから等

2)相互乗り入れの開始前の利用状況

Q31 会員登録していた区

相互乗り入れ開始前に他のエリアでの会員登録の状況では、他区での利用はしていなかった方が多い。

表 1-50 会員登録していた区

		回答数	割合
1	千代田区	47	6.0%
2	港区	42	5.3%
3	中央区	44	5.6%
4	他の区では会員ではなかった	669	84.9%
	合計	788	100.0%

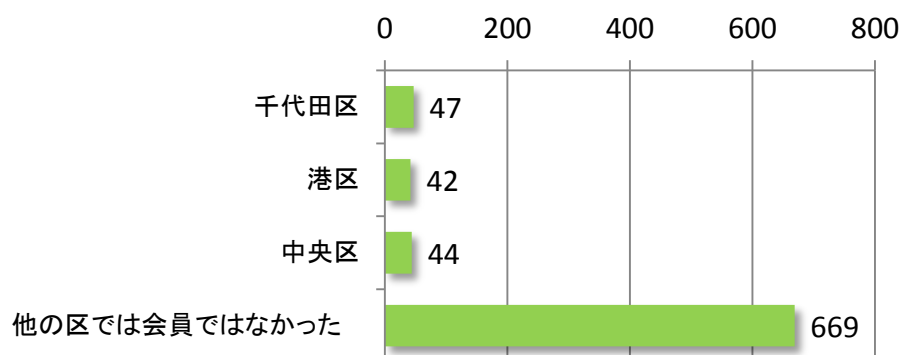


図 6-45 会員登録していた区

Q31-1 相互乗り入れ開始前の利用目的

相互乗り入れを開始する前の利用目的では現在の利用目的と変わらず私事が多い。

表 1-51 相互乗り入れ開始前の利用目的

	江東区での主な利用目的	回答数	割合
1	通勤	41	5.2%
2	通学	1	0.1%
3	業務・ビジネス	8	1.0%
4	観光・レジャー	25	3.2%
5	私事(買物、飲食、散策など)	83	10.5%
6	その他	2	0.3%
	他区での主な利用目的	回答数	割合
1	通勤	33	4.2%
2	通学	0	0.0%
3	業務・ビジネス	18	2.3%
4	観光・レジャー	23	2.9%
5	私事(買物、飲食、散策など)	56	7.1%
6	その他	1	0.1%
	合計	788	100.0%

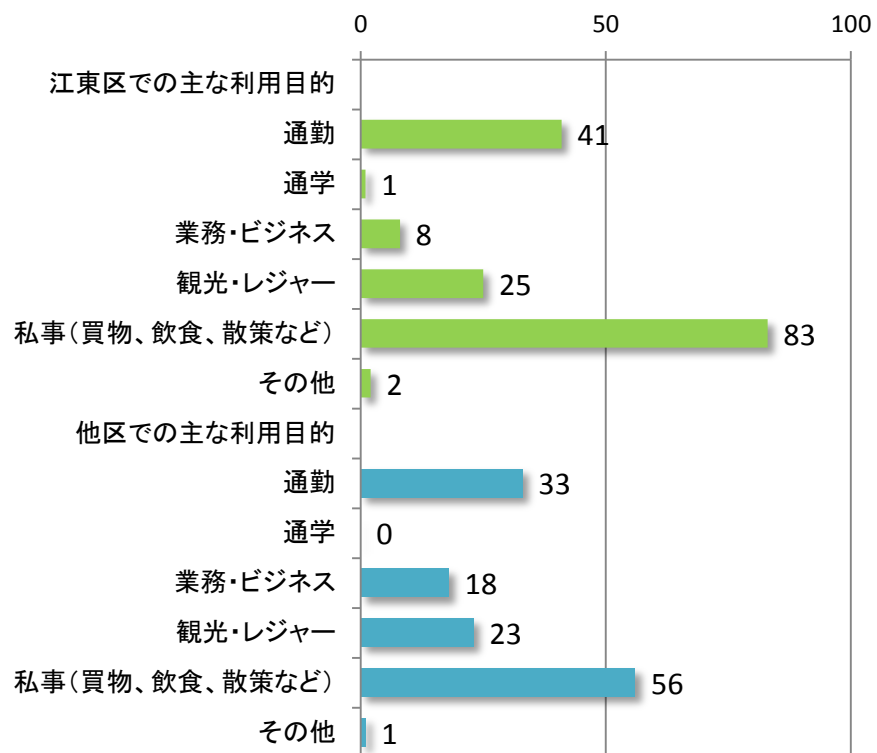


図 6- 46 相互乗り入れ開始前の利用目的

3) 相互乗り入れの他の区への展開

Q32 他の区への展開

相互乗り入れの拡大については拡大希望が 7 割と多くなっているが、拡大が必要ないが 3 割に達する点も無視はできない。

表 1-52 他の区への展開

		回答数	割合
1	他の区へもさらに広げてほしい	525	71.8%
2	他の区への拡大は必要ない	206	28.2%
	無回答	57	-
	合計	788	100.0%

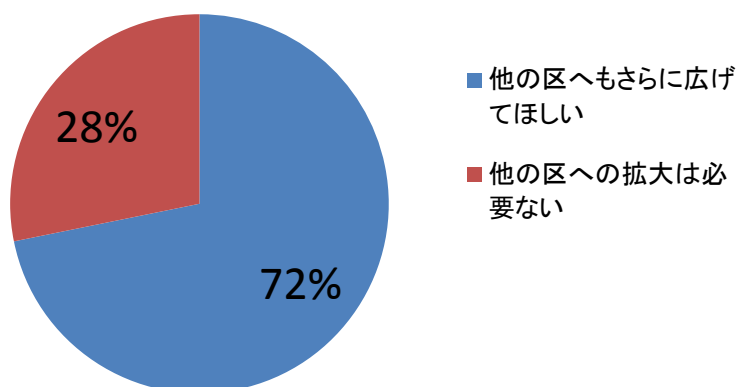


図 6- 47 他の区への展開

Q32-1 展開を希望する区（複数回答）

展開を希望する区としては、品川区が多くなっており、次いで墨田区、江戸川区、渋谷区、台東区となる。

表 1-53 展開を希望する区

		回答数	割合
1	墨田区	237	30.1%
2	江戸川区	221	28.0%
3	葛飾区	69	8.8%
4	品川区	280	35.5%
5	大田区	100	12.7%
6	文京区	99	12.6%
7	台東区	176	22.3%
8	荒川区	51	6.5%
9	渋谷区	197	25.0%
10	その他	69	8.8%
	合計	788	100.0%

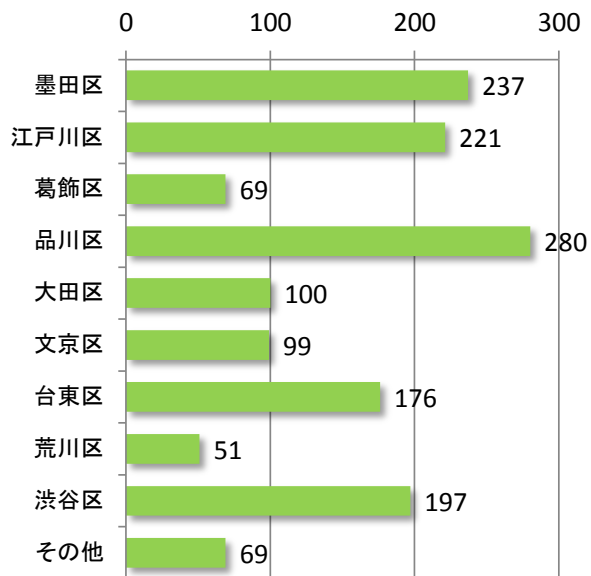


図 6- 48 展開を希望する区

【その他意見】

・23区 ・世田谷区 ・目黒区 ・浦安市 ・台東区等

4) コミュニティサイクルを使ったイベントへの意向

Q33 参加したいイベント（複数回答）

コミュニティサイクルを利用したイベントについては参加希望が無いという声が多いが、観光ツアー等については関心のある利用者が多いことが判る。

表 1-54 参加したいイベント

		回答数	割合
1	江東区内の観光名所を巡るツアー	123	21.8%
2	相互乗り入れ区をまたいだ観光名所を巡るツアー	128	22.7%
3	舟運(クルーズ等)と連携したツアー	166	29.4%
4	自転車乗り方教室	19	3.4%
5	スタンプラリー・宝探しゲーム	94	16.6%
6	その他	9	1.6%
7	特に参加したいイベントはない	277	49.0%
	合計	565	100.0%

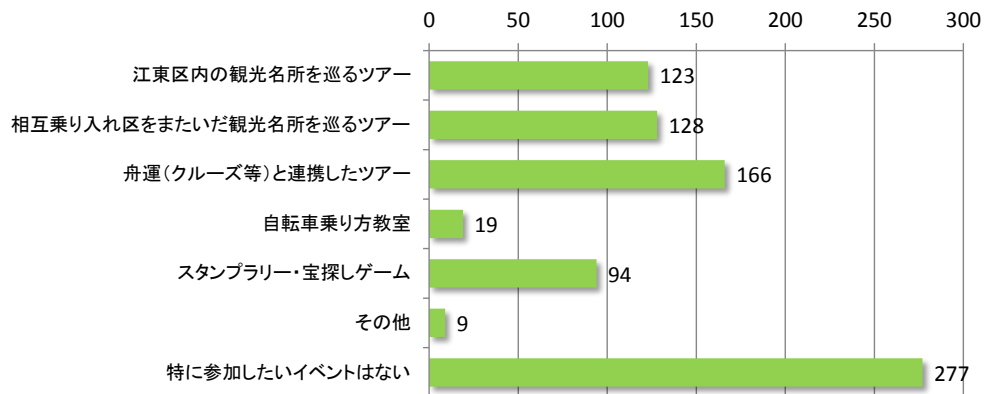


図 6- 49 参加したいイベント

【その他意見】

・交通ルールの講習 ・謎解きイベント 等

Q33-1 イベント参加費用の有無

参加費は金額によるとの回答が多く、企画の内容が優れていればと言うことは言えよう。

表 1-555 イベント参加費用の有無

		回答数	割合
1	有料でも参加する	77	24.4%
2	無料なら参加する	89	28.2%
3	金額による	150	47.5%
	無回答	249	-
	合計	565	100.0%

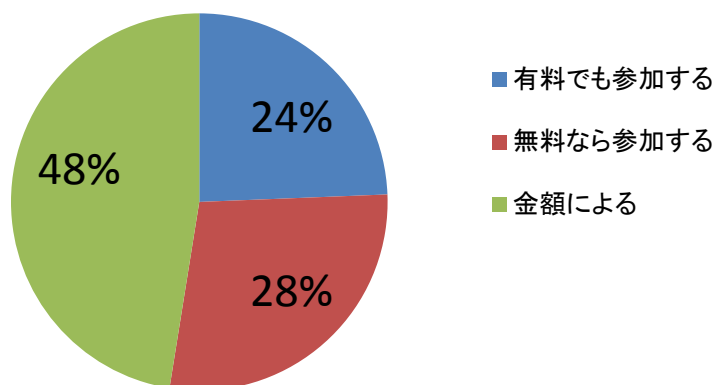


図 6- 50 イベント参加費用の有無

(10) サイドミラーの設置

1) コミュニティサイクルへのサイドミラーの装着

Q34 コミュニティサイクルのサイドミラー

江東区ではコミュニティサイクルの車両にサイドミラーを設置しており、これは他区の車両にはない特徴である。

このサイドミラーについての評価では使ったことがあるが約 6 割と多くなっており、肯定的な評価につながる期待が持てる。

表 1-56 コミュニティサイクルのサイドミラー

		回答数	割合
1	知っていて使ったことがある	460	60.3%
2	知っているが使ったことはない	197	25.8%
3	知らなかった	106	13.9%
	無回答	25	-
	合計	788	100.0%

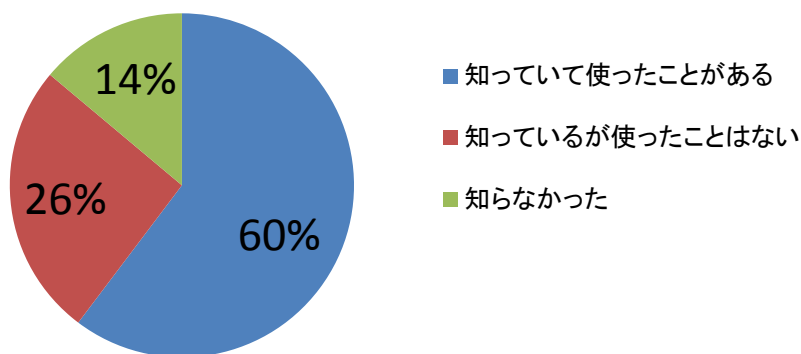


図 6- 51 コミュニティサイクルのサイドミラー

Q34-1 サイドミラーによる安全対策への印象

安全対策としてのサイドミラーについては 7 割が有効と回答しており、肯定的な回答を得られている。

表 1-6 サイドミラーによる安全対策への印象

		回答数	割合
1	有効だと思う	360	68.3%
2	有効とは思わない	167	31.7%
	無回答	261	-
	合計	788	100.0%

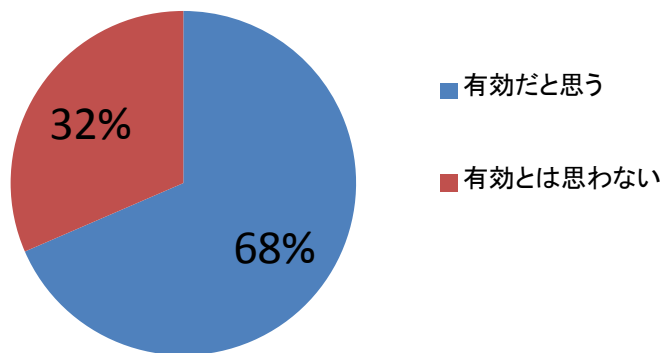


図 6- 52 サイドミラーによる安全対策への印象

Q34-2 サイドミラーによる安全対策が有効だと思う場面

どのような場面でサイドミラーが有効であるかの評価としては自動車の確認時が最も多くなっている。

表 1-58 サイドミラーによる安全対策が有効だと思う場面

		回答数	割合
1	右折・左折の時	157	19.9%
2	駐停車している自動車等を追い越す時	81	10.3%
3	歩道で人等をよけるとき	58	7.4%
4	後方から来る自動車等を確認するとき	308	39.1%
5	その他	8	1.0%
	無回答	176	22.3%
	合計	788	100.0%

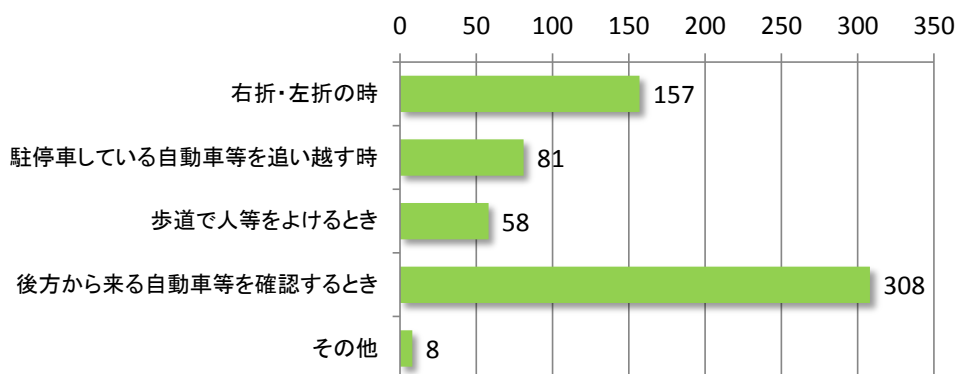


図 6- 53 サイドミラーによる安全対策が有効だと思う場面

【その他意見】

・同行者の確認 等

Q34-3 サイドミラーによる安全対策が有効だと思わない理由

サイドミラーに否定的な意見を見ると、目視によるべきとの意見がみられており、しっかりとした目視を行うある程度マナーが高いユーザーほど有効とは思わない可能性がある。

表 1-59 サイドミラーによる安全対策が有効だと思わない理由

		回答数	割合
1	目視確認が望ましい・目視で十分だから	103	13.1%
2	走行中のミラー確認が難しい	73	9.3%
3	ミラーが見にくい・わかりにくい	85	10.8%
4	ミラーに頼りすぎるから	6	0.8%
5	その他	36	4.6%
	無回答	485	61.5%
	合計	788	100.0%

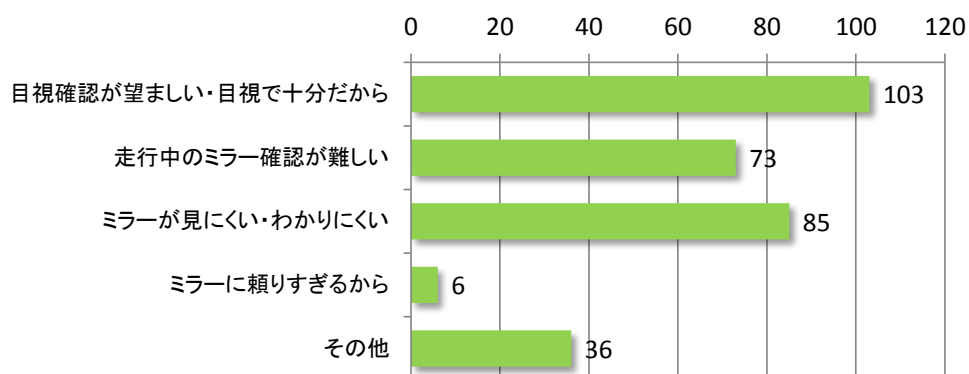


図 6- 54 サイドミラーによる安全対策が有効だと思わない理由

【その他意見】

・ミラーが大きく、ぶつかりそう ・取り付け位置が悪い ・使う習慣がない 等

2) 所有する自転車へのサイドミラーの装着

Q35 所有する自転車へのサイドミラー装着

所有する自転車へのサイドミラーの装着については過半数が装着してみたいとは思わないとしている。

表 1-60 所有する自転車へのサイドミラーの装着

		回答数	割合
1	装着したいと思う、または既に装着している	118	15.3%
2	条件があれば装着したいと思う	248	32.2%
3	装着してみたいとは思わない	404	52.5%
	無回答	18	-
	合計	788	100.0%

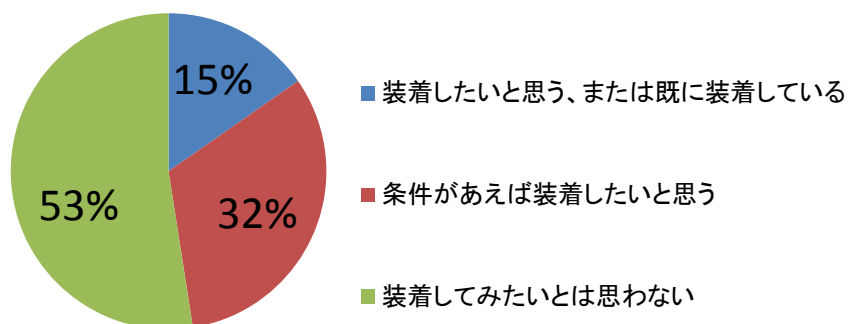


図 6- 55 所有する自転車へのサイドミラー

Q35-1 サイドミラーを装着したい理由

装着してみたいとする方にその理由を問うと、後方確認の容易性や接近が判りやすいと言った声が多い。

表 1-61 サイドミラーを装着したい理由

		回答数	割合
1	後方確認が容易なので安全に自転車を利用できる	244	31.0%
2	自動車の接近や人の接近が判りやすいので事故を未然に防げる	190	24.1%
3	自動車やバイクにもあるので着けるべきだと思う	69	8.8%
4	なんとなく安心できる	41	5.2%
5	その他	3	0.4%
	無回答	241	30.6%
	合計	788	100.0%

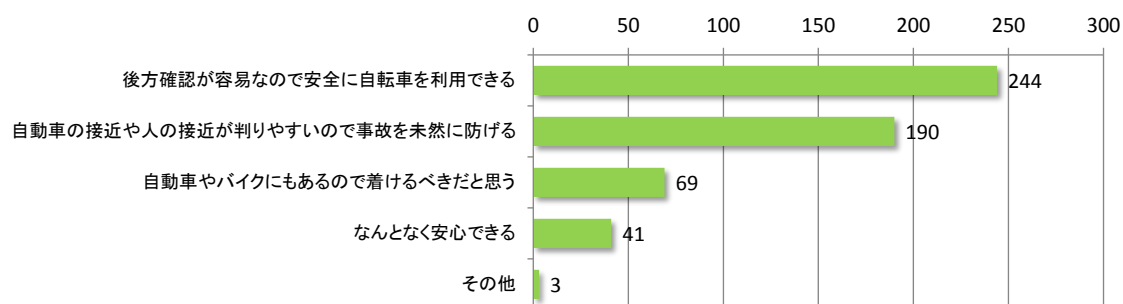


図 6- 56 サイドミラーを装着したい理由

【その他意見】

・子供の確認用 等

Q35-2 「条件が合えば装着したい」場合の条件

条件が合えば装着したいという意見では回答が割れているところではあるが、価格とデザイン、簡単に取り付けができるかがポイントであると言える。

表 1-62 「条件が合えば装着したい」場合の条件

		回答数	割合
1	かっこいい・おしゃれなデザインのものがあればつけたい	97	12.3%
2	価格が安ければつけたい	118	15.0%
3	簡単に取り付けができるならばしてみたい	146	18.5%
4	気軽に購入できればつけたい	90	11.4%
5	その他	19	2.4%
	無回答	318	40.4%
	合計	788	100.0%

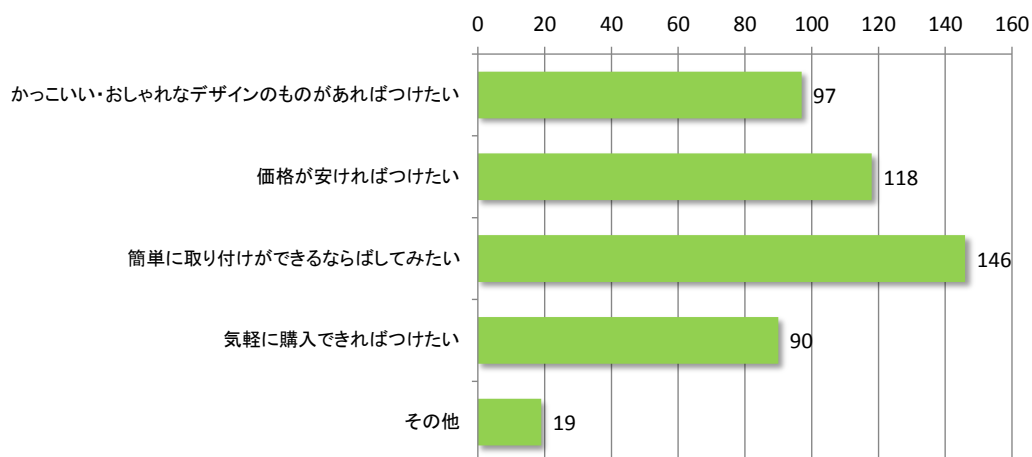


図 6- 57 「条件が合えば装着したい」場合の条件

【その他意見】

・走行中に邪魔にならない ・駐輪場で邪魔にならない 等

Q35-3 「装着してみたいとは思わない」理由

装着してみたいと思わないとする回答では必要性を感じない、目視で十分との声がやや高めにしている。

表 1-63 「装着してみたいとは思わない」理由

		回答数	割合
1	必要性を感じない	196	24.9%
2	目視確認が望ましいし、目視で十分	183	23.2%
3	走行中のミラー確認が難しい	105	13.3%
4	取り付け位置の問題から視野があわせづらい	94	11.9%
5	ミラーに頼りすぎるから	20	2.5%
6	カッコ悪い・おしゃれじゃない	88	11.2%
7	運転や駐輪の邪魔になる	128	16.2%
8	その他	35	4.4%
	合計	788	100.0%

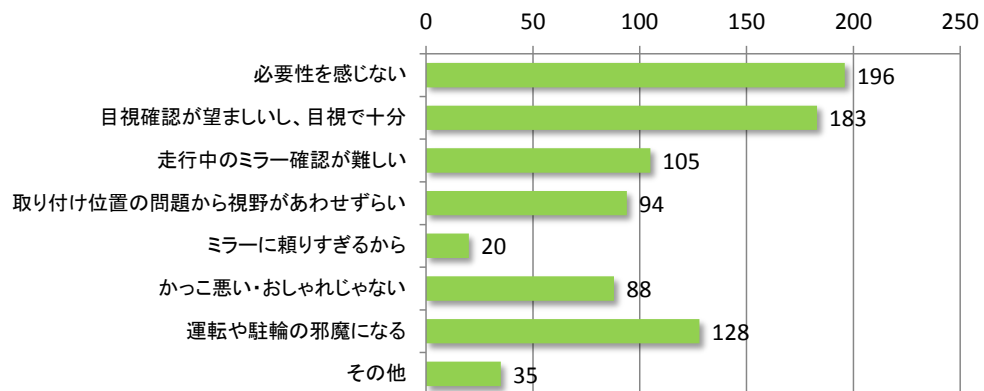


図 6- 58 「装着してみたいとは思わない」理由

【その他意見】

・所有車がスポーツタイプであるから ・自転車を持っていない 等

Q36 サイドミラーのついた乗り物の運転経験（複数回答）

そのほかのサイドミラーがついた乗り物の運転経験では自動車が一番多く、7割と最も多くなっている。

表 1-647 サイドミラーのついた乗り物の運転経験

		回答数	割合
1	自動車	558	70.8%
2	バイク・原付	197	25.0%
3	自分の自転車(シティ車・ママチャリ)	56	7.1%
4	自分の自転車(ロードバイク・クロスバイク)	25	3.2%
5	その他	15	1.9%
	合計	788	100.0%

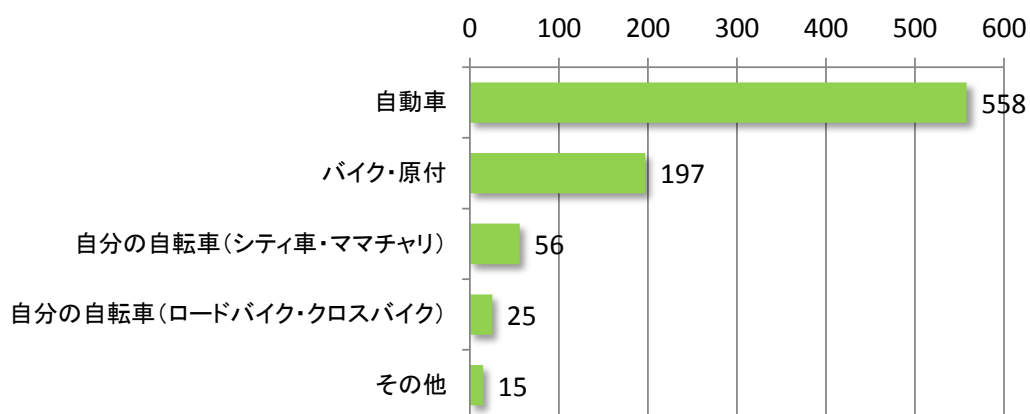


図 6-59 サイドミラーのついた乗り物の運転経験

3) Q37 自転車利用のルールを理解

自転車利用のルールの理解では、車道通行や歩道の徐行、飲酒運転の禁止、傘差し運転に対して非常に高い認知度がある。一方で放置については若干低めであり、放置自転車の禁止区域以外での放置も本来は違反であるとの意識が希薄な可能性が高い。

表 1-65 自転車利用のルールの理解

Q37-1 自転車は軽車両であり、車道の左側を通行することが原則である		回答数	割合
1	知っている	748	95.8%
2	知らなかった	33	4.2%
	無回答	7	-
	合計	788	100.0%
Q37-2 歩道を通行する場合は、歩行者が優先で車道寄りの部分を徐行(すぐに停止できる速度)しなければならない		回答数	割合
1	知っている	705	90.4%
2	知らなかった	75	9.6%
	無回答	8	-
	合計	788	100.0%
Q37-3 自転車は駅前広場や道路(歩道を含む)等公共の場所に、直ちに移動させることができない状態で放置してはいけない		回答数	割合
1	知っている	574	73.5%
2	知らなかった	207	26.5%
	無回答	7	-
	合計	788	100.0%
Q37-4 飲酒運転をしてはいけない		回答数	割合
1	知っている	762	97.4%
2	知らなかった	20	2.6%
	無回答	6	-
	合計	788	100.0%
Q37-5 傘さし運転、携帯電話等を操作しながらの運転、イヤホンなどの周囲の音が聞こえない状態での運転をしてはいけない		回答数	割合
1	知っている	750	96.0%
2	知らなかった	31	4.0%
	無回答	7	-
	合計	788	100.0%

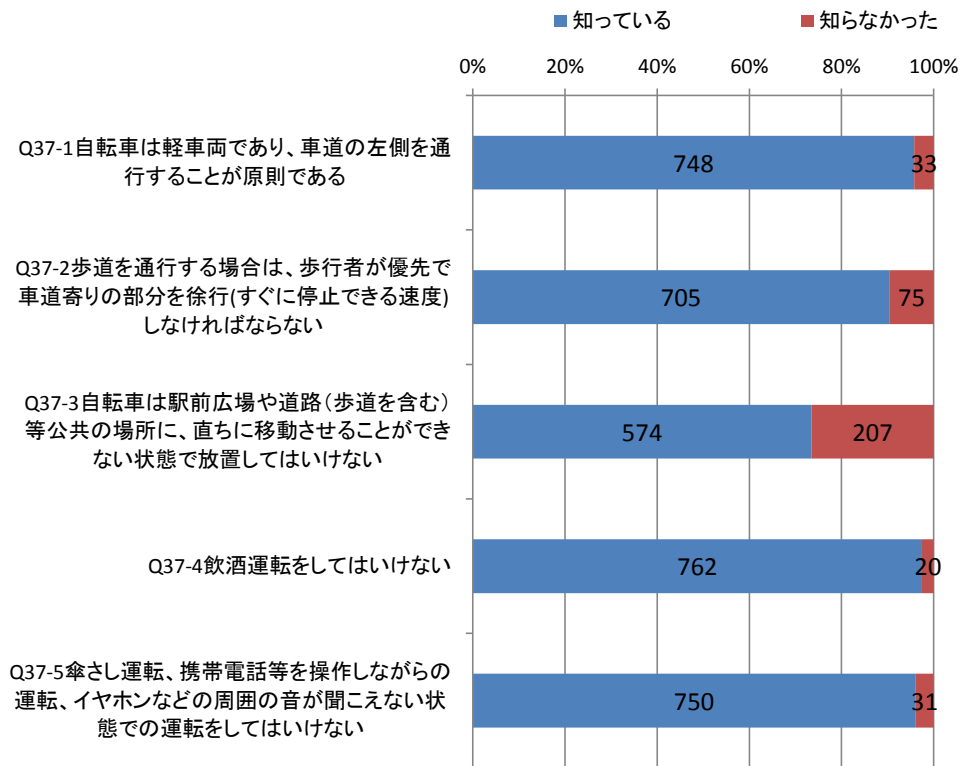


図 6-60 自転車利用のルールを理解

(11) その他「コミュニティサイクル」についての意見

- 愛用させていただいてました！しかし、子供が生まれてからは一緒に乗れない為、最近は機会が減っていました。しかし、シェア自転車は駐輪スペースが確保されているしメンテナンスも不要のため個人的にとっても使いやすかったです。もっと多くの人や観光の人にも使ってもらえる価値のあるものだと思います。都内でも観光エリアを中心にポートが増えれば、東京に来た家族や友人にもオススメできると思います。ただ、バスの1日乗車券が500円なので1日パスはそれに比べると高いかなとは思いますが・・・他の交通機関とあわせた1日乗車券とかも良いと思いました。
- 返却時にエリアに自転車がいっぱい、なかなか感知できなく、時間がかかりすぎたり、借りる際自転車は何台も有るのにかかわらず、充電が無い自転車ばかりで借りれなかったりする事が多々有ります。そして自転車の汚れがひどいです。上記の内容を改善してから拡大するべきです。
- 電動はとてもうれしいのですが、バッテリーの無い場合も多く、またタイヤの空気があまいのも多いのでそういうものしかポートに無かった時に、例えば自転車のCOM部に「バッテリー」や「空気」のボタンがあってそれを押すとセンターに知らせられるとか、もうそれに乗るしかない場合に乗り継ぎスイッチを押して使ったカードは次のポートで時間継続しながら次の自転車に乗り継げるとかして欲しい。なにせバッテリー0だとライトも点かないので夜は本当に困るのです。
- 子供乗せ用の自転車をぜひ導入してほしい。
- 5区の相互乗り入れは、非常に良かったと思います。他区の乗り入れも検討してほしい。ポートによって、自転車がない場所が散見されるため、改善をお願いしたい。そうは言っても良いシステムであると思うので今後も利用していきたい。
- タイヤの空気が抜けていることが何度かあった。全てでなくて良いのでサイクルポートの一部に空気入れを置いてみてはどうか？混んでいるポートから空いているポートへ走った場合にポイントがつくような制度があると偏りが少なくなるのではないかな？使用者が減っているマンションの駐車をサイクルポートの新設場所として活用できないかな？コミュニティサイクルができてから非常に便利になり助かっています。
- 自転車のカゴがもう少し大きいとより使いやすい。友人などと利用するとき、電子マネーなどで簡単に決済できると便利。(頻繁に利用する人はいいが、あまり利用しない人がわざわざ1回乗るためだけに登録するのは面倒だと思う)
- 江東区有明におけるコミュニティサイクル利用者の一部に歩道を歩行者より優先的に高速かつベルを鳴らして走行しているケースを見る。同エリアは、マンションが多数あり、子供が多く住むエリアであるが、重量があり簡単に速度が出る電動アシスト付自転車と衝突した場合、重大事故となり得ると考える。例えば予約のときに「Q37」のようなルールを守るよう注意や同意を求めるなどの対策をし、安全を確保してほしい。また自転車専用道の整備や違反の摘発も必要と思います。

- 夜間、ポートに照明がないので操作パネルが見えません。
- ひとりで複数台借りたい場面はとても多い。子供、家族、知人、友人、外国人。江東区観光誘致に貢献できる。
- とても便利なシステムで使っていたが、電動になり料金と使用時間が変わり、バスや電車等と変わらなくなった分忙しく移動しなければならなくなったので使わなくなった。本当はもっと利用したい。料金、時間の検討を再度お願いしたい。

等