



特集
鉄道と端末交通の充実
[鉄道 + 都市型レンタサイクルの可能性]

鉄道+都市型レンタサイクルで お客さまの移動を 完結させる。

阪急電鉄が都市型レンタサイクル事業を開始して、今年で10年目を迎える。
鉄道事業者として、端末交通を整備し、出発地から目的地まで乗客の移動を完結させる。
その端末交通手段として阪急電鉄は自転車を選択、
2000年3月に神戸線西宮北口駅を第1号に「阪急レンタサイクル」を立ち上げた。
以降、駐輪場と一体化した事業展開で、着実に拠点を増やし続けている。
阪急電鉄株式会社都市交通事業本部 上村正美都市交通計画部長にお話をうかがった。

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之

阪急電鉄株式会社
都市交通計画部長
上村正美
Masayoshi UEMURA
都市交通事業本部



メンテナンスされた自転車が整然と並ぶ阪急レンタサイクル営業所。

レンタサイクルは都市の合理的なシステム

自転車を利用する手段に

——鉄道事業者がなぜレンタサイクル事業を手掛けたのか、事業導入の経緯からお聞かせいただけますか。

上村 レンタサイクル事業の検討が始まったのは1998年頃です。

鉄道事業者にとっては、鉄道を利用してもらうことが第一義ですが、鉄道サービスだけではお客さまの出発地から目的地までの移動を完全にカバーすることはできません。鉄道をより多くの方々に利用していただくためには、鉄道がカバーしきれない部分、いわゆる「端末交通」を整備して利便性を高めていくことが必要です。

出発地から駅まで、駅から目的地までの移動をどのような交通手段でカバーするか。グループ内にはバス会社やタクシー会社もあり、それらが重要な端末交通手段であることに変わりはありません。けれども、97年の京都会議以降、交通にも「環境」という視点が強く求められるようになっており、当時はちょうど自転車環境にやさしいと注目され始めたときでした。

バスやタクシーと同じように、端末交通手段の一つに自転車を活用することはできないか——行き着いた答えがレンタサイクルです。当時、鉄道計画室長だった角和夫 現阪急阪神ホールディングス代表取締役社長の指揮の下、事業化の検討を重ね、2000年

3月、神戸線西宮駅北口に最初の「阪急レンタサイクル」を開業しました。

現在は、阪急沿線に「阪急レンタサイクル」営業所を12駅に、小規模型の「阪急レンタサイクルS i s t e m」営業所を6駅に展開しています。さらにグループ内の能勢電鉄沿線の1駅でレンタサイクルを運営しています。

——自転車を都市交通の一端を担うものとして位置づけられたわけですね。

上村 都市交通というジャンルでみると、鉄道もバスもタクシーも自転車も全部ひっくるめて、それが都市交通であるという考え方ですね。当社は早くからそういう意識を持っていましたから、バスやタクシーと同じように自転車も事業として取り組むことができたのだと思います。

鉄道を「幹」とするなら、端末交通手段は「枝葉」です。枝葉が大きく豊かに繁れば、幹もしつかり太くなる。端末交通手段を整備して駅周辺を広がるのが、鉄道のお客さま増加につながり、ひいては沿線価値を向上させると考えています。

——その自転車事業ですが、立ち上げから、赤字を出さない仕組みで始められたとお聞きしています。

上村 持続的な運営のためには、ビジネスとして成り立つことが基本です。

指揮を執った角社長は、赤字の出ないレンタサイクル事業の立ち上げを目指していました。ポイントは、有料駐輪

場の活用です。

もともと駅までの交通手段として自転車を利用するお客さまが多く、放置自転車対策が課題になっていたことから、当社では早くから駐輪場の整備を進めてきました。高架下あるいは高架化で新設された駅施設に、有料の駐輪場を設置してきたのです。

レンタサイクルは無人化が難しいサービスですが、係員が常駐する有料駐輪場の一部スペースを利用してレンタサイクルを設置すれば、初期投資も人件費も最小限に抑えられます。係員には双方の施設の管理、運営を担ってもらう。レンタサイクル単体で収支のバランスを取るのには難しいけれども、駐輪場・レンタサイクル事業全体でなら採算が取れるという考え方ですね。

——自分の自転車で行ける有料駐輪場があると、レンタサイクルを利用するお客さまに影響は出ませんか。

上村 自分の自転車を持つのとレンタサイクルを利用するのと、どちらが得かという点に関して言えば、開業時からレンタサイクルの定期利用料金を駐輪場の利用料金より数百円程度安価に設定してきましたし、営業所によって異なっていた料金を、この2月からは一律1700円に引き下げています。

料金以外でのメリットも大きいと思いますよ。有料駐輪場は契約時に指定された区画に止めなければなりません。が、レンタサイクルなら駐輪スペースに

置いておけば係員が整理してくれます。自分でメンテナンスをする必要がなく、常に手入れが行き届いたきれいな自転車に乗ることができずから、非常にラクだし合理的です。

所有するからシェアする自転車へ

——所有せずに使用する、たいへん合理的なシステム、というわけですね。

上村 レンタサイクルとは言いですが、自転車を借りるというより、1台の自転車を複数人で使用する、シェアすると考えていただいた方が適切でしょう。

例えば、昼間は買い物や通院する人、得意先回りの営業マンなどビジネスマンが使い、返却する。その自転車を、夜は通勤通学で駅から自宅に帰る人が使い、翌朝返却する。1台の自転車を無駄なく活用できるので環境にもやさしい。きわめて合理的なシステムです。

また、有料駐輪場の場合、規格が異なる自転車を容易に出し入れできるようにするため、相応の広さが必要です。これに対し、レンタサイクルは車体規格が均一で通路が不要なため、限られたスペースに詰めてたくさん自転車を収容することができ。駐輪場の収容台数には限りがありますから、一人でも多くの方に自転車を利用していただくためには、個人所有している利用者にレンタサイクルに切り替えてもらい、限られたスペースをより有効に活用す

ることが望ましい。それが、放置自転車のないきれいな駅周辺の実現につながっていきます。

いま、さまざまなシェアリングシステ



阪急レンタサイクル（定期利用）の貸し出し・返却は端末に会員カード（定期利用）をタッチするだけ。



阪急宝塚線三国駅の阪急三国駐輪センター。2001年、駐輪センター内に阪急レンタサイクルが開業した。

ムが話題になり、車を共有するカーシェアリングが注目されています。同じ流れで、自転車もシェアリングしようという流れが生まれつつあり、レンタサイクルのニーズは今後、増大していくだろうと思います。

自転車にかかわるサービスの一本化

——レンタサイクルの営業所展開は、駐輪場の整備が重要なファクターになりますね。

上村 連続立体交差事業で高架化した豊中駅で改札北側の駐輪場を計画していたとき、角社長から「改札近くの便利などところに商業施設ばかりをつくるのではなく、できるだけ改札に近い場所に駐輪場をつくるように」との指示があり、それ以降、当社では、できるだけ駅の近く、便利な場所に駐輪場の整備を進めてきました。レンタサイクルは、大都市交通センサスでの端末交通調査などで一定以上の自転車利用があった駅のなかでも、こうした好立地の、営業所を併設できるだけの広さがある駐輪場で、かつ管理者が常駐していることを条件にオープンしています。加えて、駐輪場の中でも駅に一番近いポジションにレンタサイクルのスペースを確保してもらおう。利用していただくためには、少しでも「レンタサイクルの方が安く近くて便利」にしなければいけませんから（笑）。

——駐輪対策についてはいかがですか。

上村 駅周辺に、コイン式時間貸し駐輪場の整備を進めています。

駅周辺の放置自転車には、二つのタイプがあります。一つは、自宅から駅までの交通手段で自転車を使い、夕方までそのまま止めておくという人。もう一つは、駅周辺に短時間の用があり、その間だけ止めているというケースです。

放置自転車の台数分の駐輪場を確保するには、駅から離れた場所に設置するしかありません。けれども、駅から離れば離れるほど、利用者は減っていきます。自転車に乗ってきた人は駅の近くに止めたいから、駐輪場が駅から遠いと、いけないと分かっているにもかかわらず駐輪してしまつう。

駅から歩いて5分の駐輪場に1日100円で止めるより、1時間100円かかっても駅前に駐輪したい——多分お金がかかっても、駅に便利な駐輪機があれば使いたいというニーズがあるのです。コイン式時間貸し駐輪機はこれに使えるもので、現在14駅19箇所に設置しています。どこの駅でも非常に高い稼働率を示していますね。

われわれ鉄道事業者サイドとしても、これまで駐輪場が設置できなかった場所でも、このコイン式時間貸し駐輪機なら設置できますから、徐々に増設していく方針です。

——利用者に選択肢を提供することですね。



上村 ええ。自転車の利用については、1カ月・3カ月の定期利用、1日利用、時間利用が選べるレンタサイクルを提供する。自転車をも自分で所有したい方には有料駐輪場をご契約いただく。駐輪については、長時間あるいは少し遠くても料金が安いほうがいい方には駐輪場を、利用時間が短い人や駅から近い場所に止めたい方にはコイン式時間貸し駐輪機をご利用いただく——それぞれのニーズに合うメニューがあれば、お客さまに自分の価値観で選んでいただくことができます。駐輪場とレンタサイクルが一体となった「サイクルサービス」ですね。これらのメニューをフルスペックで提供できる駅を増やしていきたいと思っています。

放置自転車対策は連携が重要

——放置自転車対策にも熱心に取り組まれているところがあります。
上村 放置自転車は、まち全体の問題であり、鉄道事業者である当社としても問題解決の取り組みに積極的に協力する義務があると認識しています。主体となる自治体、道路や交通を管轄する行政機関、駅や周辺の土地を所

有するわれわれ鉄道事業者の連携が重要です。啓発活動を行うかたわら、放置禁止区域を設定して、放置自転車を撤去する。受け皿として駐輪場を整備する。法整備を進める。こうした対策をシステムチックに実施していかなければ、効果は期待できないでしょう。時間がかかるし、難しいことではありますが、自治体や行政機関と連携して取り組んでいきたいと考えています。

——放置自転車対策はきれいなまちづくりに通じます。

上村 「自転車が悪魔だから撤去してくれ」という声がわれわれのところにも届くのですが、撤去しても、その自転車はどこかに移動するだけです。最もシンプルで根本的な解決策は、いきなりなくすというのではなく、きれいに並べることかと考えます。

ヨーロッパ、例えばコペンハーゲンの駅前広場には駐輪場があり、自転車が整然と並んでいます。景観上、何の問題もありません。日本でも、まずは自転車を邪魔者にならない感覚を持つてもらうようにして、駐輪機や駐輪場を計画的に導入していく。雑然と放置してあるから汚いのであって、整然と並べたらきれいな端末交通です（笑）。地

域のコンセンサスが必要ですが、そうした取り組み方も可能ではないかと思えます。

——自転車事業にビジネスチャンスはありますか。

上村 放置自転車だって考え方によっては「宝の山」です（笑）。あの膨大な数の自転車を、きちんと駐輪場に入れているだけになれば、収益が上がりそうです。こちらからの働きかけ次第で、その持ち主が自転車所有からレンタサイクル利用にシフトする可能性も十分あります。

レンタサイクルの新しいサービス開発にも、精力的にも取り組んでいきたいと思っています。当社がレンタサイクルの事業モデルを組み立てる際には、既に「駅リンクン」の名称で事業を展開していたJR西日本さんに多くのことを教えていただきました。現在は、レンタサイクルのPRキャンペーンなどを共催したりしていますが、将来的には、JR西日本と阪急、共通のレンタサイクルネットワークの構築なども考えてみたいですね。

——個社だけではない、レンタサイクルのネットワークは理想的ですね。

上村 例えば、JR駅と阪急駅の間地点に目的地があって、お客さまがJRの駅からそこへ行き、帰りは阪急を利用する。レンタサイクルのネットワークが構築できれば、それも可能です。結果的に、それぞれの鉄道のお客さま

が増えることにもなります。

われわれは企業ですから、事業で採算を取ることが必要ですが、駐輪場・レンタサイクル事業として何ができるか、その可能性を追求していきたいと考えています。レンタサイクルを端末交通手段として発展させる、お客さまの出発地から目的地までドア・ツー・ドアの移動を完結させる——そのために、この事業スキームで何ができるのかを考えていきたいと思っています。

幸い現在、自転車には追い風が吹いています。市民権を得てきた印象があります。政策的にも、自転車を都市の機能として位置づけていこうという動きがあります。鉄道＋自転車の仕組みが都市の交通インフラとして確立できれば、より環境にやさしい社会をつくることができる、そう信じています。

阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部
都市交通計画部長
上村 正美
Masayoshi UEMURA

