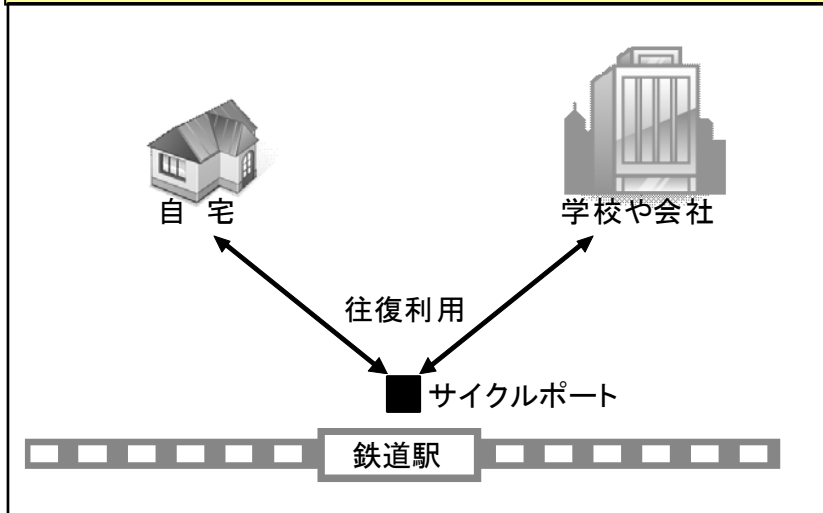


コミュニティサイクルの取組状況等について

国土交通省 都市局
街路交通施設課
平成25年2月

レンタサイクル

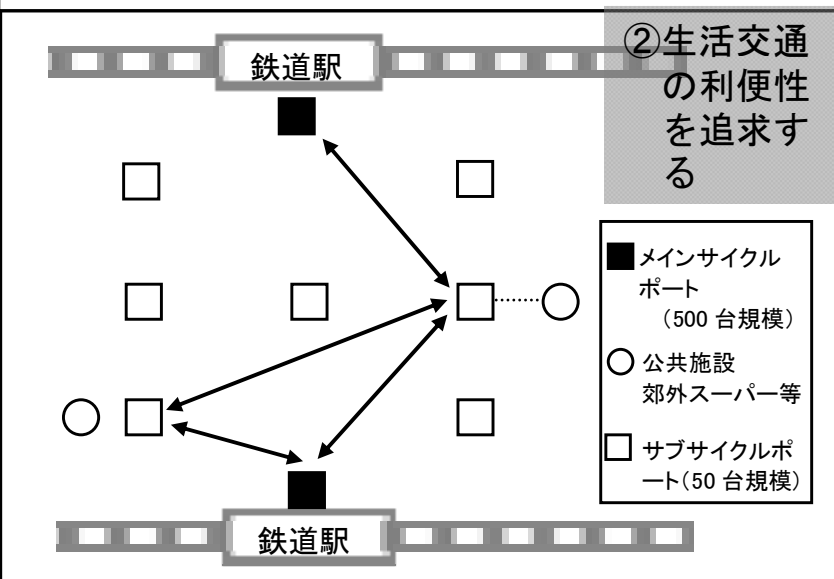
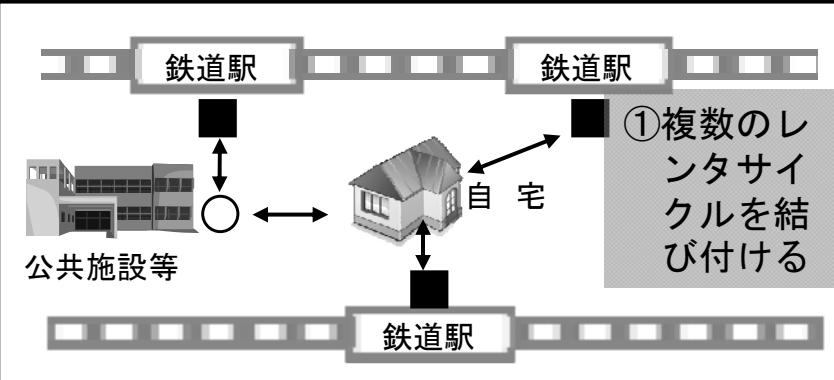
鉄道駅に隣接して設置された一つのサイクルポートを中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム



「要説 改正自転車法」より
 発行：全国自転車問題自治体連絡協議会
 (平成7年3月)

コミュニティサイクル

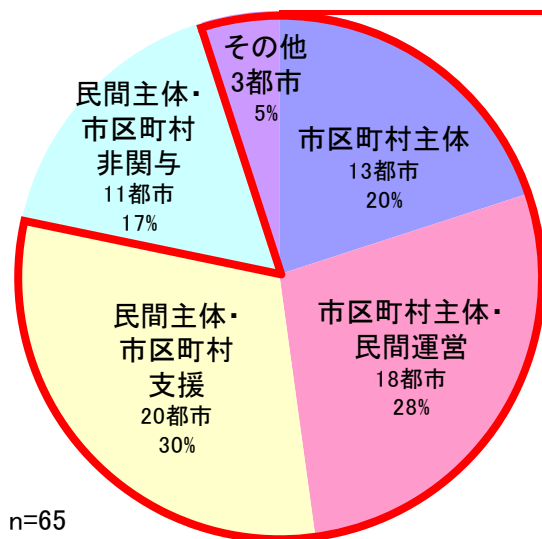
相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム



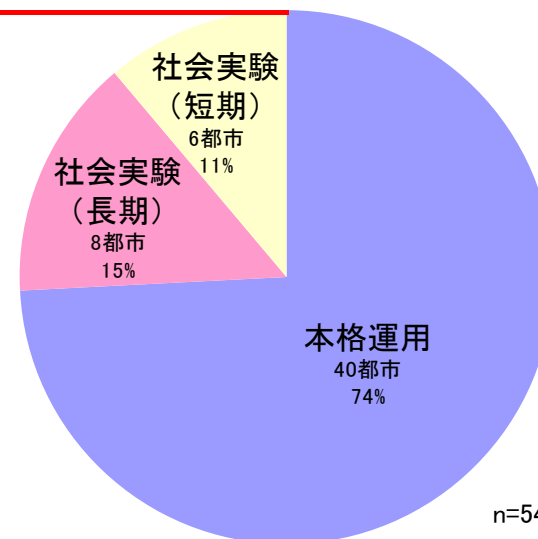
・近年、全国各都市でコミュニティサイクルの社会実験および本格運用が進められている。(平成24年10月1日現在)

〔コミュニティサイクル実施状況〕

○事業主体の構成



○本格運用・社会実験の構成



※社会実験: 施策の運用に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの

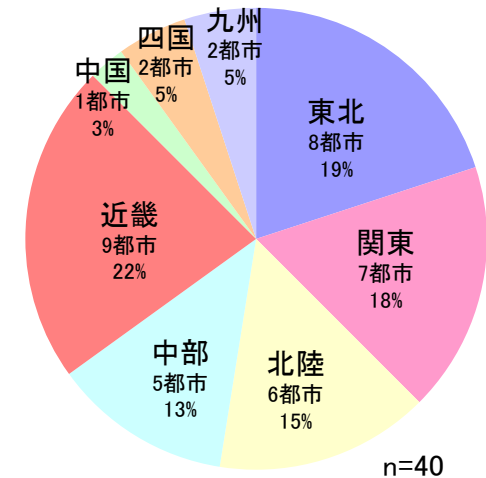
※長期: 1年以上 短期: 1年未満 として分類

コミュニティサイクル本格運用自治体の分布

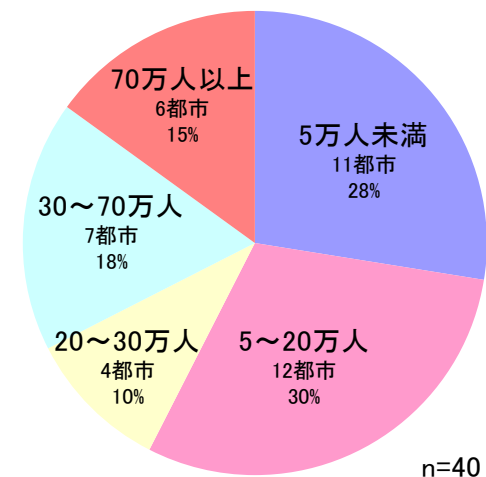
・対象都市の人口規模に関わらず広く取り組みが進められている。



○地域ブロック別



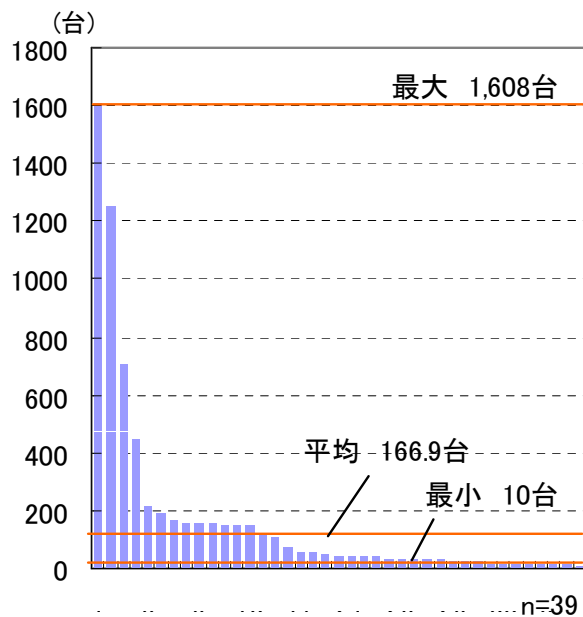
○人口規模別



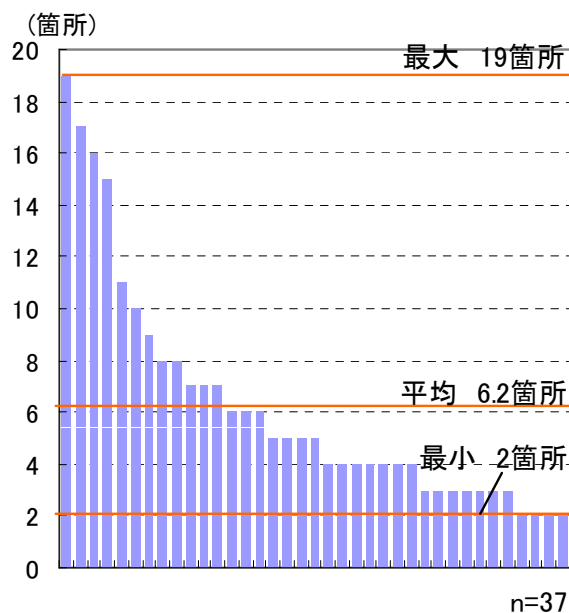
コミュニティサイクルの実施規模

- ・自転車台数の平均は約170台、最大は約1,600台、最小は10台である。
- ・ポート箇所数の平均は約6箇所、最大は19箇所、最小は2箇所である。
- ・ポート1箇所当たり自転車台数の平均は約31台/箇所、最大400台/箇所、最小2.5台/箇所である。

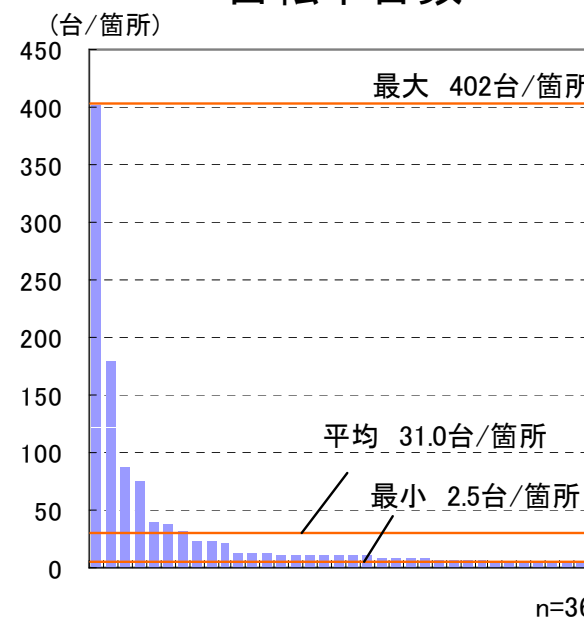
○自転車台数



○ポート箇所数

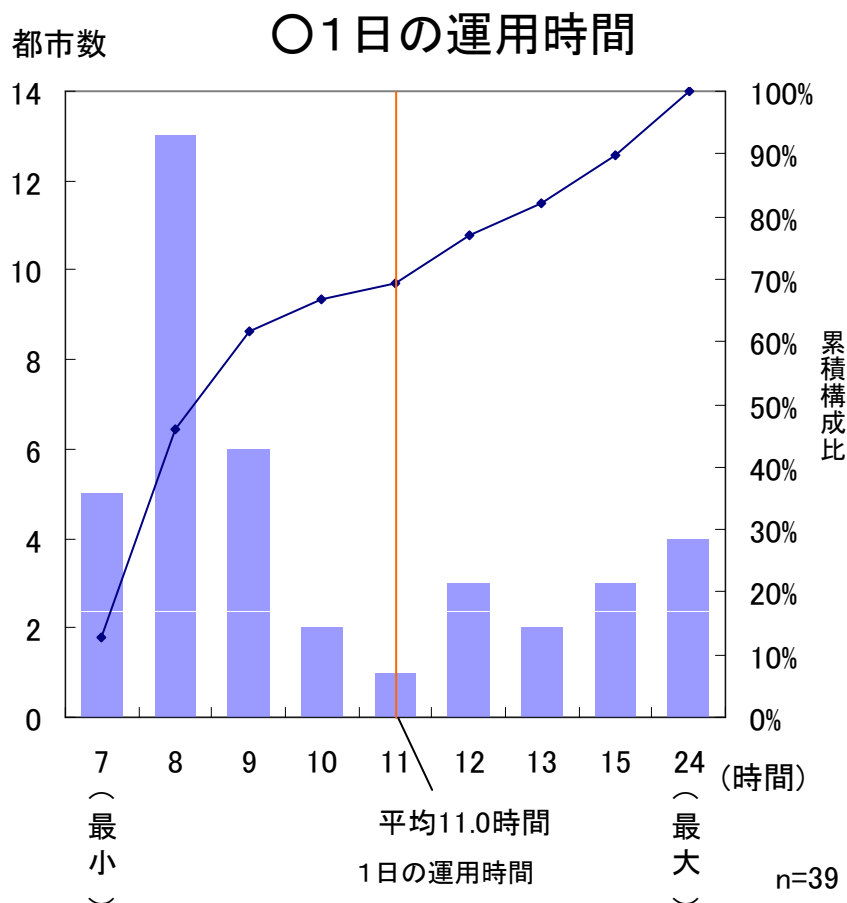


○ポート当たり
自転車台数



コミュニティサイクルの運用状況

- ・1日の運用時間で最も多いのは8時間となっており、24時間の運用も見られる。
- ・40都市中31都市は利用料金をとっており、料金徴収の方法は、時間料金、月額料金等様々である。
- ・基本料金をとっているのは4都市、デポジットは7都市となっている。



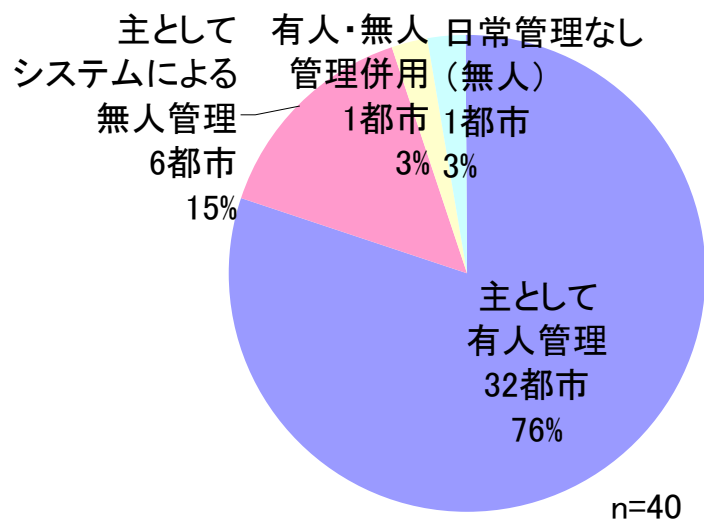
○利用料金の設定

基本料金 有りの都市	4都市 / 40都市	350円/月 ~1,000円/月
利用料金 有りの都市	31都市 / 40都市 ※10都市は無料	回数料金 100円/回 ~1,000円/回 時間料金 30分まで無料、31分 から60分:200円 3時間まで300円 等 1日料金 1,000円/日 100円/日 等 月額料金 2,000円/月等 ※料金は車種によっ ても変化
デポジット 有りの都市	7都市 / 40都市	500円~3,500円

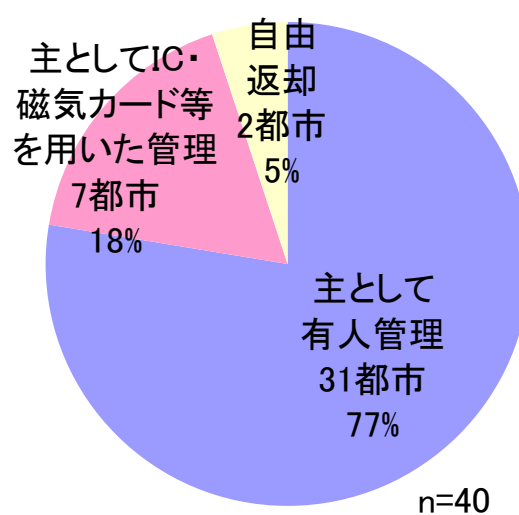
コミュニティサイクルの管理方法

- ・ポートの管理方法、貸出・返却方法とも、「有人管理を主とする」都市が7割以上を占める
- ・一方で、「システムによる無人管理」や「IC・磁気カードを用いた貸出・返却」を行っている都市は約2割となっている

○ポート管理方法



○貸出・返却方法



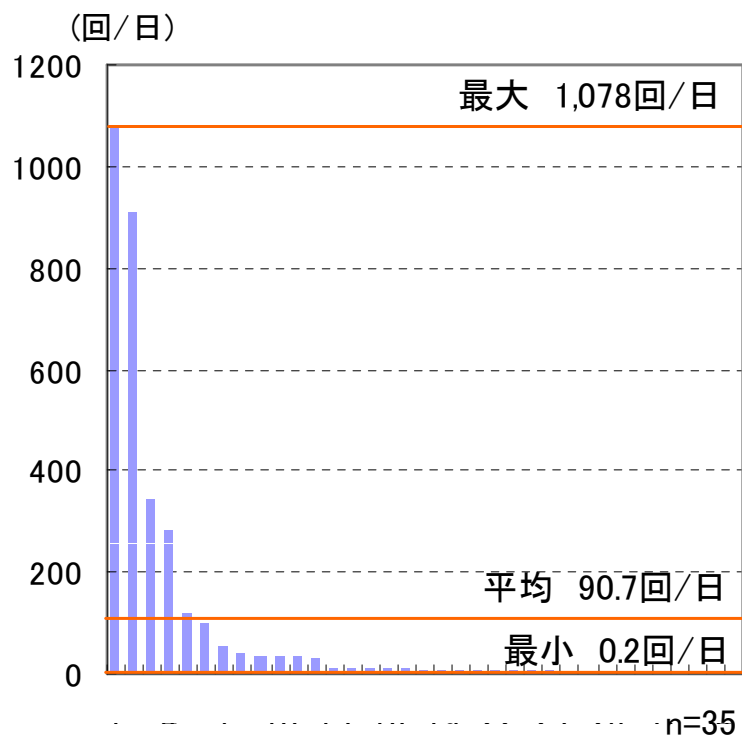
ICカード及びシステム無人管理
を行っている例(堺市)



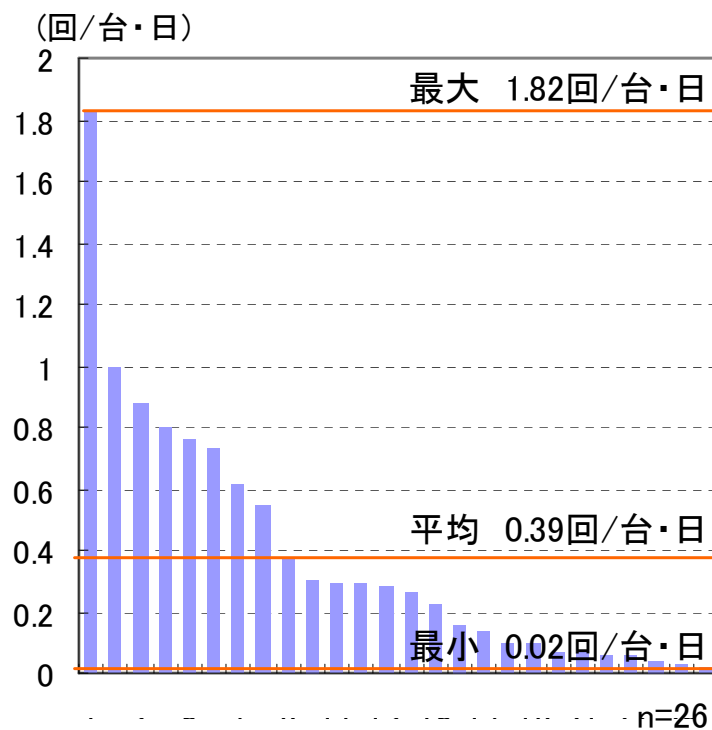
コミュニティサイクルの利用状況

- ・1日の平均利用回数をみると、100台/日未満の都市が大半をしめている。
- ・回転率をみると、1.0回/台・日未満の都市が大半をしめており、都市平均は0.39回/台・日となっている。

○日平均利用回数[回/日]

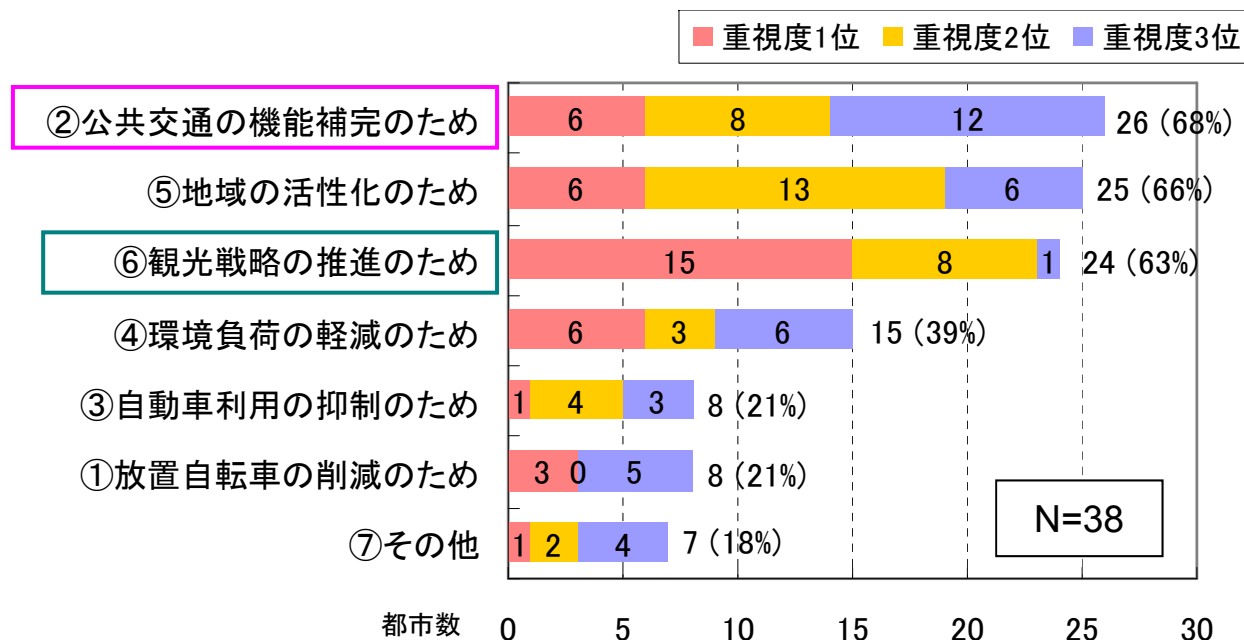


○回転率[回/台・日]



コミュニティサイクル導入のねらいと効果

・「公共交通の機能補完」、「観光戦略の推進」、「地域の活性化」を目的に挙げる都市が多い



※導入目的としてより重視する順から1位～3位まで回答

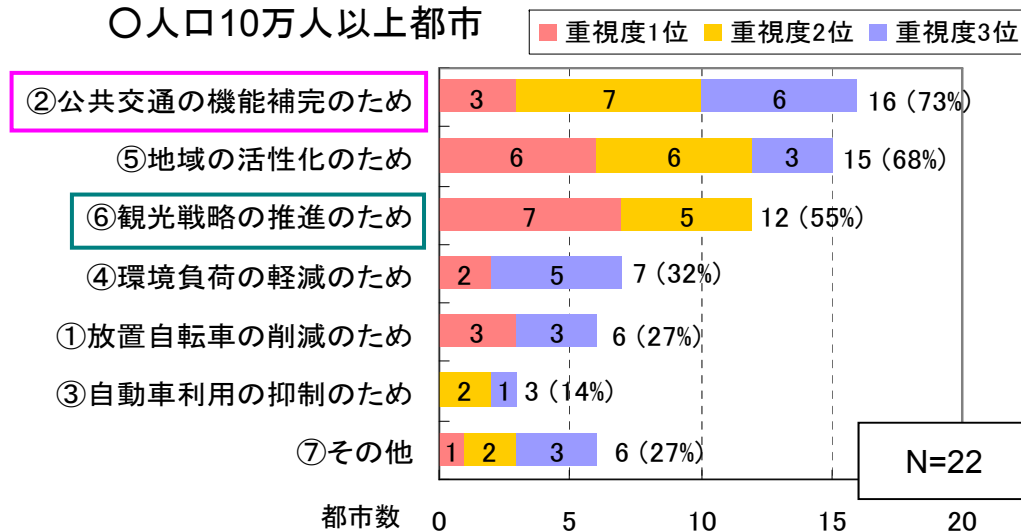
<その他の具体的内容>

- ・不法投棄自転車を再利用により、観光客の利便性向上を図る
- ・自転車のシェアリングによる総台数抑制
- ・健康の増進

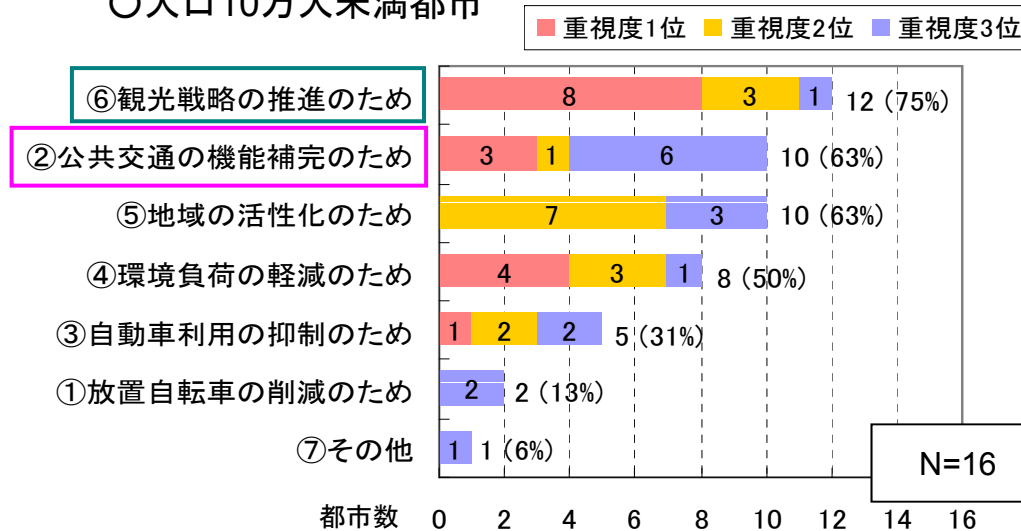
コミュニティサイクル導入のねらいと効果

・10万人未満都市では「観光戦略」、10万人以上都市では「公共交通」が多く挙げられている

○人口10万人以上都市



○人口10万人未満都市

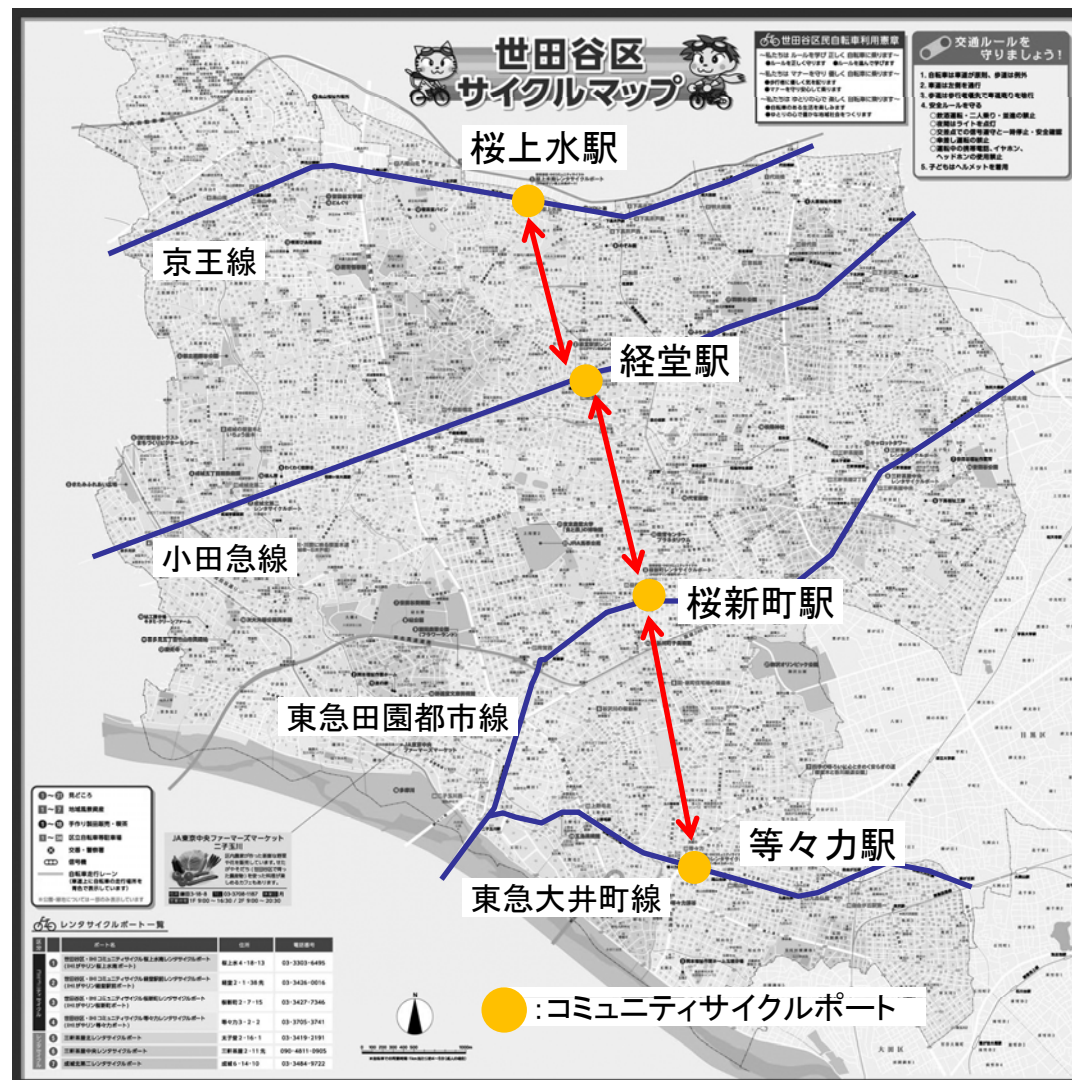


■公共交通の機能補完をねらいとした事例(世田谷区)

- 区内を東西に走る京王線、小田急線、東急田園都市線等の鉄道駅にサイクルポートを設置し、南北方向の交通手段を提供

運用開始年月		平成19年3月
自転車台数	普通自転車	約1,500台
	電動アシスト	約100台
	スポーツ車	8台
	計	約1,608台
ポート数	貸出・返却	4箇所
利用料金	基本料金	—
	利用料金	普通車200円/日 電動車300円/日
	定期	普通車2,000円/月
	デポジット	あり
運用時間		24h

サイクルポート設置状況



コミュニティサイクルの導入のねらい

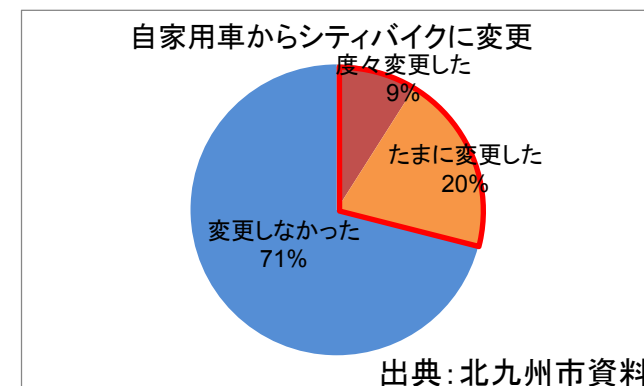
■公共交通の機能補完をねらいとした事例(北九州市)

- ・鉄道駅その他、市役所や区役所などにもサイクルポートを設け、駅やバス停から目的地までのアクセスの交通手段を補完
- ・自家用車から自転車(公共交通+自転車)に約3割が転換

サイクルポート設置状況



コミュニティサイクルへの手段変更



運用開始年月		平成22年3月
自転車 台数	電動アシスト	116台
	ポート 数	10箇所
利用 料金	基本料金	525円/月
	利用料金	105円/時 500円/日
	定期	—
	デポジット	—
運用時間		24h

コミュニティサイクルの導入のねらい

■観光戦略の推進をねらいとした事例(広島県尾道市・愛媛県今治市)

- ・尾道～愛媛県今治市の6つの島を橋で結ぶ「しまなみ海道」は国内屈指のサイクリングロードとなっており、沿線の島々にはレンタサイクルのターミナルが整備されている。
- ・今治市と基本協定書を結び、地域連携により広域的に事業を展開している。



【基本協定書の項目】

- ・貸出料金等の統一
- ・相互に乗り捨て可能な施設の指定
- ・自転車の回収方法の取り決め 等

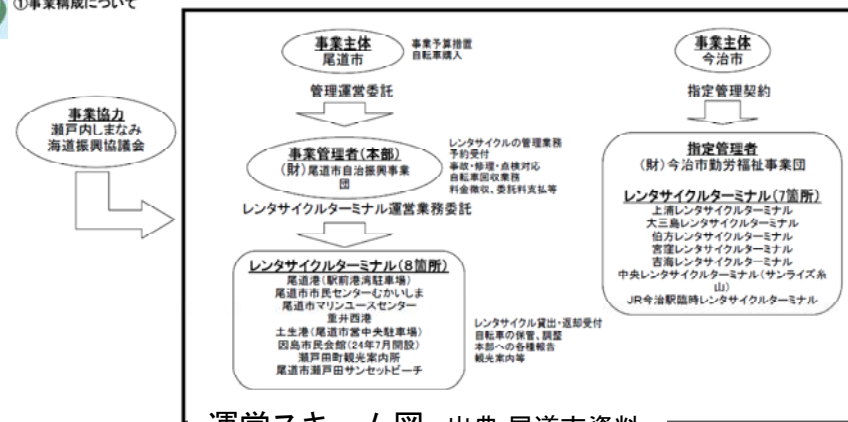
しまなみ海道レンタサイクル事業実施に関する基本協定書
(尾道市、今治市)



タンドム自転車
出典 尾道市HP

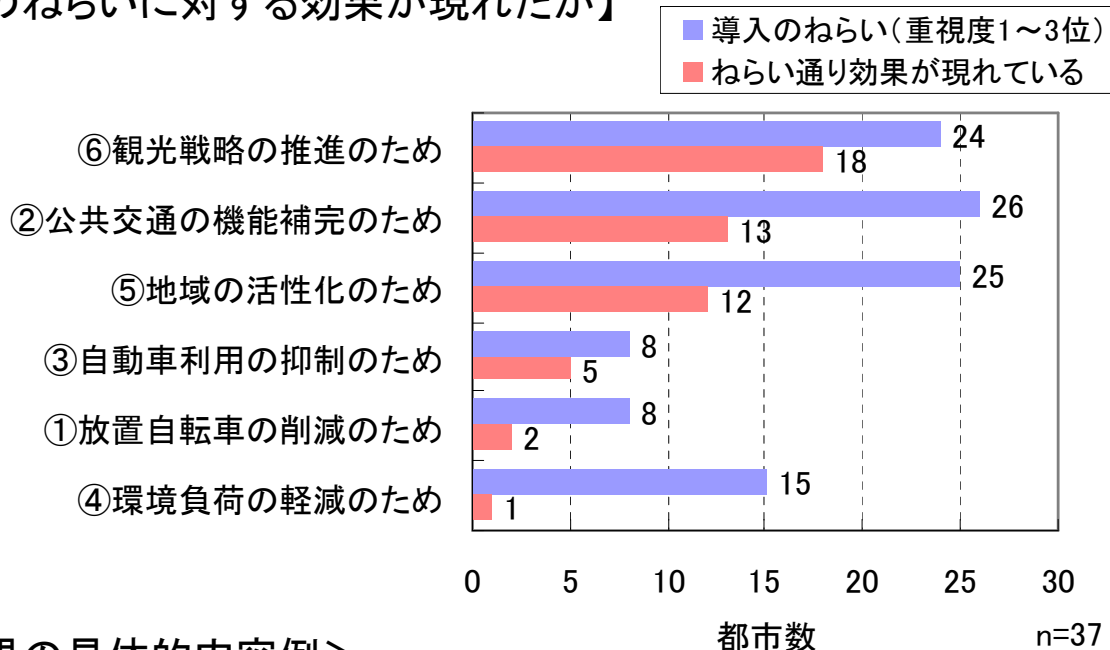


瀬戸内海横断自転車道
出典 尾道観光協会HP



・導入のねらいに対する効果については「観光戦略の推進」が比較的良い結果となっている。

【導入のねらいに対する効果が現れたか】

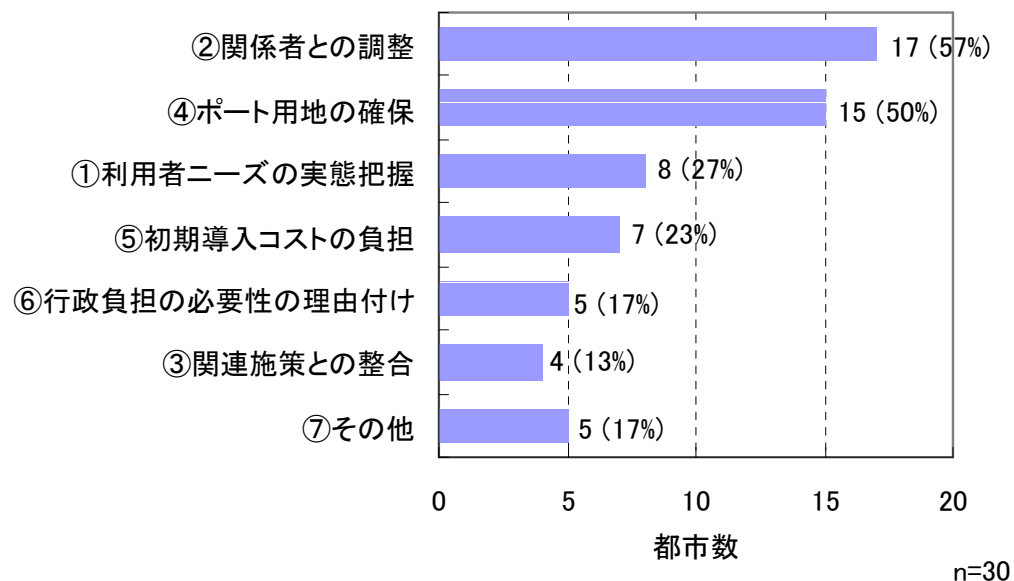


<導入効果の具体的内容例>

- ・これまでの観光は、主要観光スポットのみの見学が主であったが、現在では市内を隈なく周遊する観光スタイルが目立ってきている。
- ・アンケートによると、利用者の9%が移動手段を自動車から転換したと回答。
- ・商店街等の大型駐車場に自動車をおいて、まちなかの移動を自転車で利用する人が増えた。

- ・計画・整備段階の問題点として、「関係者との調整」、「ポート用地の確保」を挙げる都市が多い。
- ・続いて、「利用者ニーズの実態把握」、「初期導入コストの負担が」が問題点として挙げられている。

○計画・整備段階の問題点



<問題点の具体的内容例>

【関係者との調整】

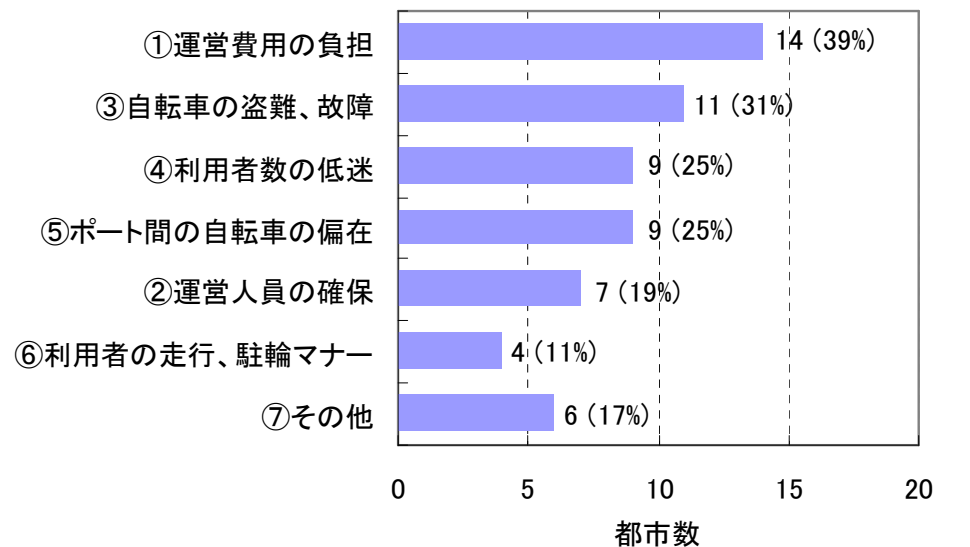
- ・運営事業者の要望や事業の進め方、交通管理者や地権者との交渉が難しい。
- ・事業運行・管理委託料の調整
- ・自転車の貸出・管理業務に携わる人員の確保。

【ポート用地の確保】

- ・駅に近く、人通りも多い箇所の用地確保が費用等の面から困難。
- ・利便性を考えると、交通結節点や商業施設の周辺に設置したいが、道路上への設置が難しい。

- ・計画・整備段階の問題点として、「運営費用の負担」、「自転車の盗難、故障」を挙げる都市が多い。
- ・続いて、「利用者数の低迷」、「ポート間の自転車の偏在」が問題点として挙げられている。

○運用段階の問題点



<問題点の具体的内容例>

【運営費用の負担】

- ・運営・管理委託料(支出)が利用料(収入)より大幅に大きい。
- ・支出に占める修繕費の割合が高い。
- ・利用件数の増加に伴う運営経費の増大

【自転車の盗難、故障】

- ・修理費用が年間500万円以上にのぼり、収支を圧迫している。
- ・年に数件程度、自転車が返却されない事案がある。
- ・パンクや故障の報告がないまま返却されてしまう。

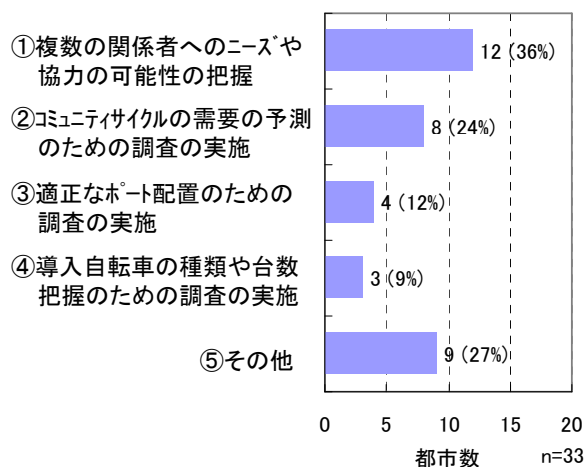
【利用者の低迷】

- ・冬期の回転率が特に低い。
- ・システムの認知度は一定のものを得ているが、新規登録者の着実な増加に繋がっていない。
- ・ポートの数、位置が利用者のニーズに合っていない。

取組みの工夫

- ・取組みの工夫として、導入時の事前調査では、「ニーズや協力可能性の把握」が多く挙げられている。
- ・計画・整備段階では、「初期導入コストの負担軽減」、「ポート用地の確保」、「公共交通まちづくり施策との連携」、「関係者との合意形成」、「利用ニーズの把握と計画への反映」が多く挙げられている。
- ・運営段階では「利用促進」、「ランニングコストの負担軽減」、「ポート間の自転車偏在の解消」が多く挙げられている。

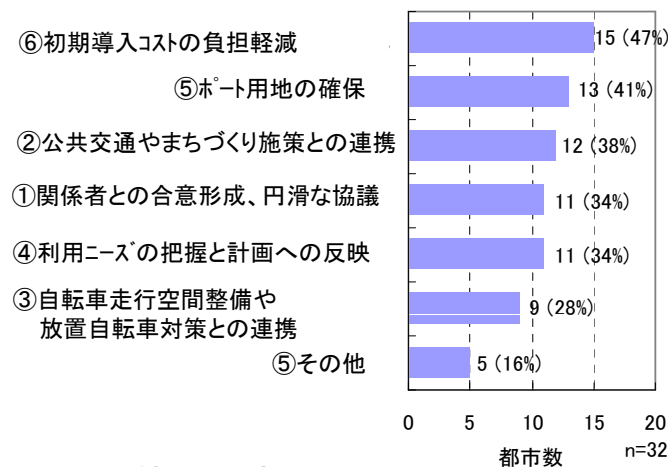
○導入時の事前調査



<具体的内容例>

- ・観光協会やホテル振興協議会などの会員から自転車配置希望を募った
- ・事前に公募を行い、事業の展開や整備についての提案内容の審査により事業者を決定

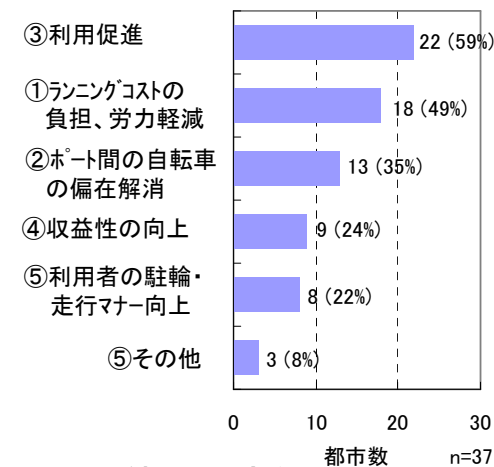
○計画・整備段階



<具体的内容例>

- ・簡易なシステム(事前登録不要、申込み用紙に記入するだけ)の導入
- ・極力交通結節点(JR駅、バスの乗換え拠点)付近にポートを配置
- ・一部ポートを民有地に設置(商業施設、私鉄駅構内、コンビニ)

○運営段階



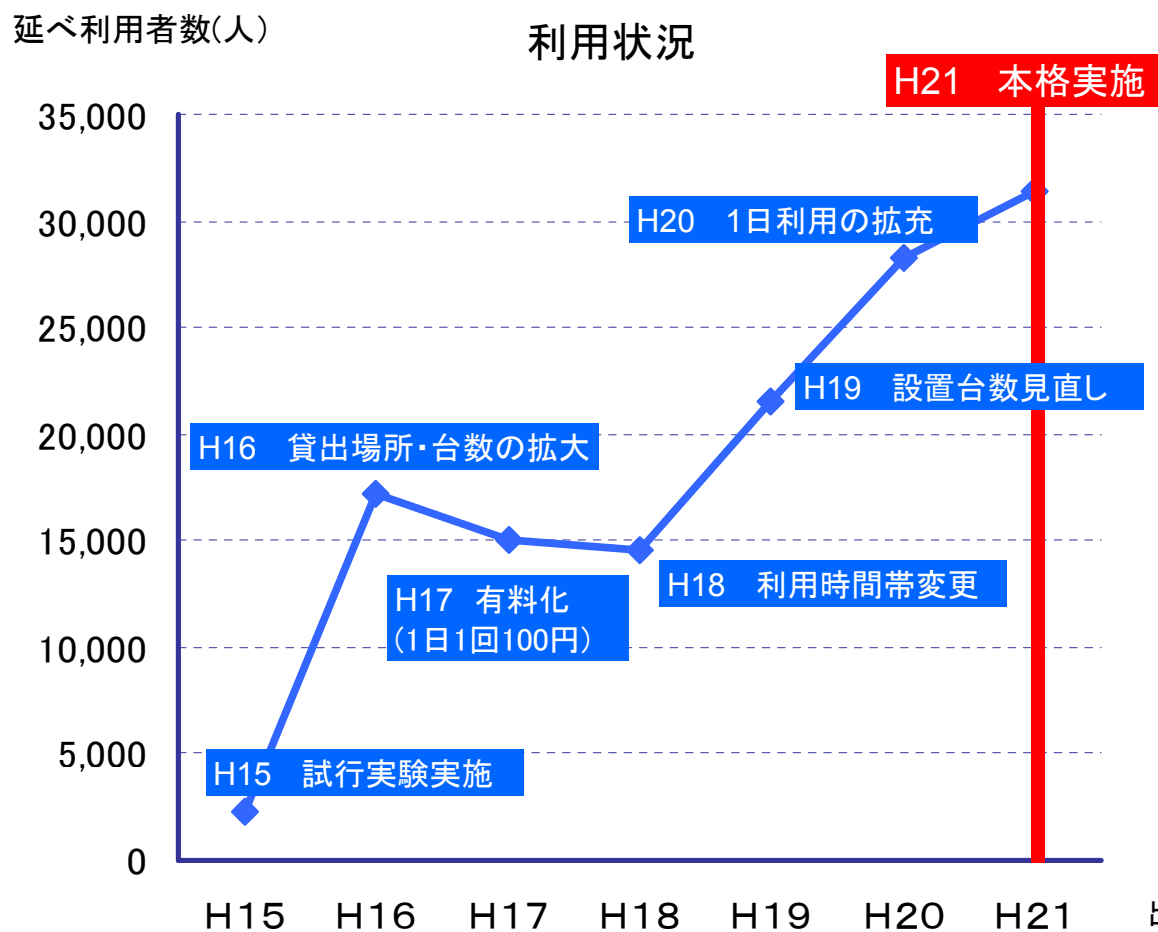
<具体的内容例>

- ・事前登録なしでホテル等の窓口で利用できる1日パスを導入
- ・市内イベントで、電動アシスト自転車の試乗会を実施
- ・民間施設から受付対応について無償協力を受けている

①事前のニーズ把握

■ 試行実験を踏まえて利用者ニーズを把握(宇都宮市)

- ・試行実験を段階的に実施し、本格的な事業開始に向けて、利用者ニーズ等を把握
- ・利用者が年々増加、平成21年から本格実施へ移行



①関係者との調整における工夫

■ TMO組織を中心に関係者と調整(愛知県安城市)

- ・まちづくりAnjo(中心市街地活性化のため、まちづくりに関係する組織や団体の活動、知見を有機的に連携させる、まちづくり機関)を中心に「レンタサイクル検討委員会」を設置
- ・5回の委員会を開催し、自転車の仕様、貸出場所、管理方法等について検討



②ポート用地の確保

■ 駅構内にポート設置(金沢市)

- ・既存公共交通である北陸鉄道石川線野町駅構内にポートを設置



野町駅構内のポート

出典: 金沢市

■ 既存駐輪場の活用(高松市)

- ・導入時には、既存施設(市営駐輪場)等を活用し、初期投資を極力抑制



高松駅前広場地下自転車駐車場

出典: 高松市HP <http://www.city.takamatsu.kagawa.jp/3494.html>

②ポート用地の確保

■官民連携でポート用地確保(静岡県三島市)

- ・サイクルポートは公共、民間でそれぞれ用地確保。
- ・利用者が立寄りやすい駅近辺の公営駐輪場、観光名所(三島大社)等に設置。

公共で
用地確保



広小路駐輪場ステーション



広小路駐輪場



目印:市の鳥「カワセミ」

民間で
用地確保



三嶋大社駐車場ステーション



三嶋大社駐輪場



目印:市の花「三島桜」

出典:三島市観光協会HP <http://www.mishima-kankou.com/benri/rentcycle/cycle02.html>

① 運営費用の負担軽減

■ ネーミングライツによる収入の確保(世田谷区)

- ・利用料以外の収入確保のため、レンタサイクルポートにネーミングライツ(命名権)を設定し、民間企業と契約。



世田谷区 桜新町ポート

出典:世田谷区HP

<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/123/372/d00036047.html>

① 運営費用の負担軽減

■ 商店、サイクリング団体の協力による経費削減(和歌山県岩出市・紀の川市)

※事務局:和歌山県那賀振興局

- ・自転車の保管・貸出業務は、地元個人商店が協力
- ・レンタサイクルの運営は紀の川エリア観光サイクリング推進協議会、予約受付や日常のメンテナンスは、協議会構成団体の「紀の川サイクリングクラブ」が担当



JR粉河駅前 鳥居カメラ店



JR岩出駅前 スタジオフジヒラ



和歌山電鉄貴志駅前 しおん

〈実施主体〉

紀の川エリア観光サイクリング推進協議会

〈協議会構成〉

紀の川サイクリングクラブ
岩出市
紀の川市
和歌山県那賀振興局(事務局)

JR西日本和歌山支社
和歌山電鉄株式会社
和歌山線活性化検討委員会
JA紀の里

出典:和歌山県HP、紀の川サイクリングクラブ
http://www.geocities.jp/kinokawashi_cycling_club/index.html

運用段階の工夫事例

① 運営費用の負担軽減

民間取組

■ 地元企業、店舗の協力によるコスト削減（墨田区、台東区、渋谷区等／Cogi cogi）

- ・サービスエリア内の多くの企業、店舗が積極的に参加・協力
- ⇒ 運営会社はコストをかけずに駐輪場を確保
- ⇒ 協力企業は利用客数増加やPR効果を期待



ブルーウェーブ
イン浅草



HIS-FACTORY



BONTON
キムラヤ



久米繊維
ファクトリーショップ



センチュリオンホテル
・レジデンシャル赤坂



渋谷パルコ
Part1



赤坂グラン
ベルホテル



cocca



赤坂エクセル
ホテル東急

出典：cogi cogi HP <http://cogicogi.jp/>



チサンホテル
上野

運用段階の工夫事例

② 自転車回送、盗難、故障への対応

■ 自転車団体と連携した運営(岐阜市)

- ・市内の自転車修理事業者で構成する岐阜市自転車ブロック会(会員数:55店)と自転車の回送及び点検・修理等作業について契約
- ・1ポートに他ポートの自転車が5台以上溜まると配置をし直す(年間91回発生)
- ・点検は毎週水曜日に実施。点検延べ台数3,675台、修理は246件、パンクやベルの修理が主である。

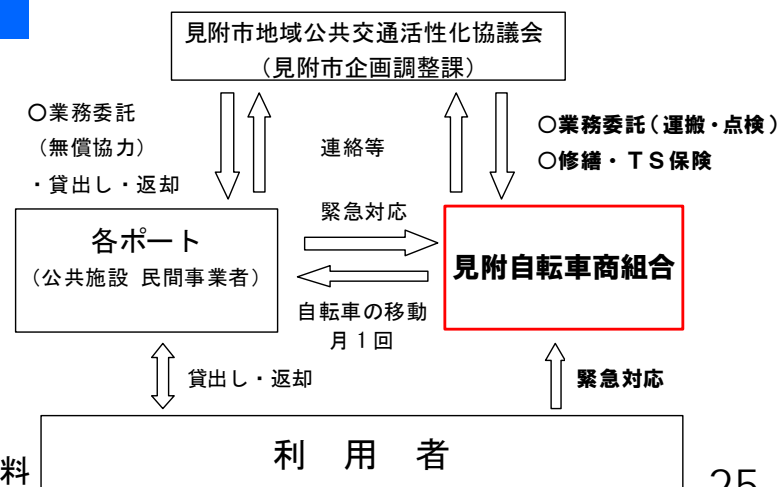


出典: 岐阜市資料

■ 自転車団体と連携した運営(見附市)

- ・見附自転車商組合(12社)と運搬、点検、緊急時の対応について契約
- ・運搬・点検 月1回と緊急対応(主にパンク修理)

【みつけレンタサイクル運営スキーム】



出典: 見附市資料

運用段階の工夫事例

③利用促進に向けた工夫

■ ポートの拡張による利用促進(愛知県安城市)

- ・事業開始時は2ポート(安城駅、デンパーク)での運用
- ・その後、徐々にポートを増やし、現在は11ポートで運用
- ・複数路線にポートを配置することにより利用促進を図っている。

- サイクルポート整備時期
- 平成 16 年度 (運用開始時)
 - 平成 16 年度
 - 平成 19 年度
 - 平成 21 年度
 - 平成 23 年度



③利用促進に向けた工夫

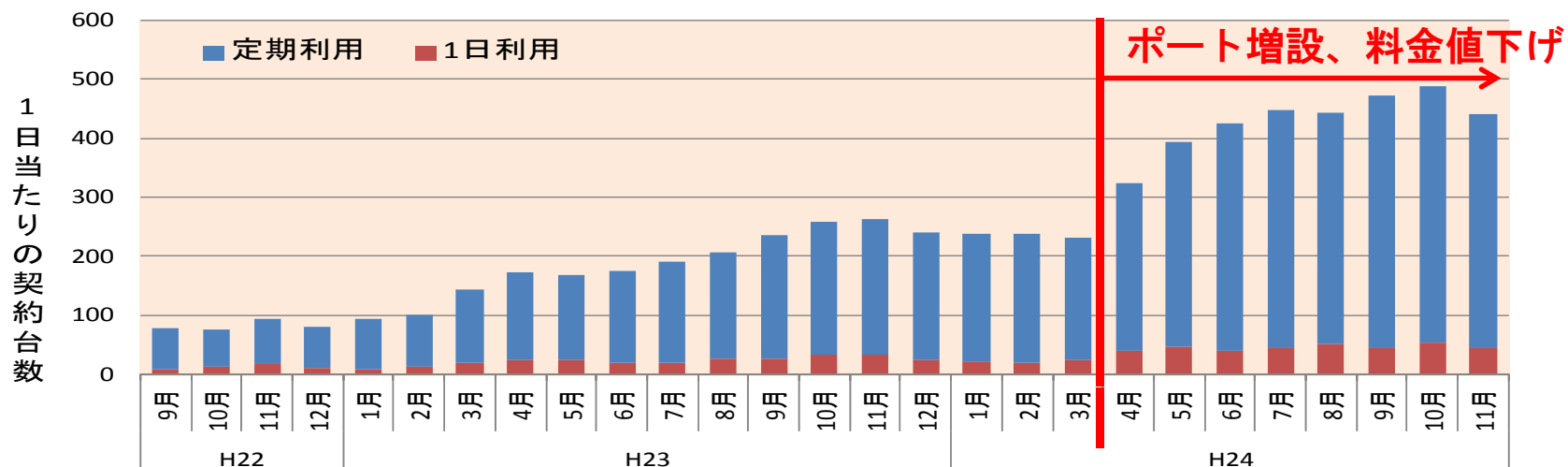
■ サイクルポート増設及び料金の見直しによる利用促進(堺市)

・H24年4月以降、24時間利用可能な2ポートを増設するとともに、「3ヶ月定期利用」「1日利用(5回分)」の料金を値下げし、利用者が増加

利用種別	旧料金			改定後		
	一般	学生等	障害者等	一般	学生等	障害者等
定期利用(3ヶ月)	6,000	4,800	3,000	5,400	4,300	2,700
1日利用	300			300		
1日利用(5回分)	1,500			1,000		



堺東駅南口サイクルポート(設置イメージ図)



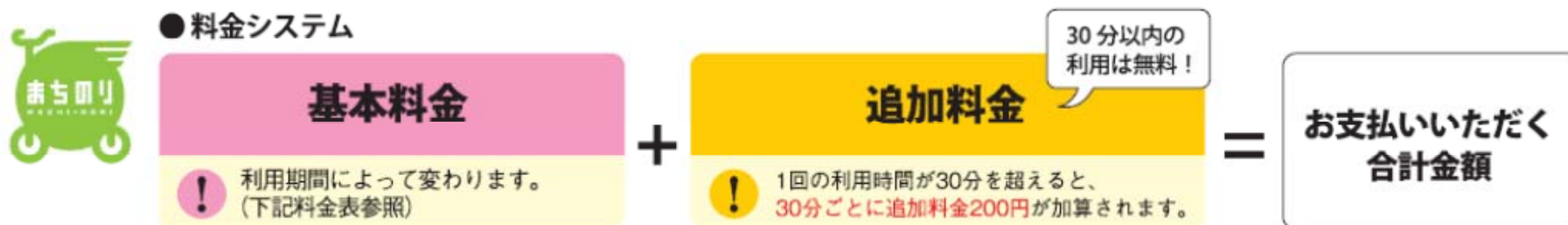
1日利用・定期料別 1日当たりの契約台数の推移 出典:堺市資料

運用段階の工夫事例

③利用促進に向けた工夫

■ 料金設定を考慮し、利用率を向上（金沢市）

- ・多様な支払い方法、1日パスの採用により利用者増を図る
- ・短時間利用は基本料金のみとすることで、回転率の向上を図る



● 料金表

利用区分	支払方法	利用期間	基本料金	追加料金	特徴
個人	クレジットカード	1日	200円	何回利用しても 最初の30分：0円 以降30分毎：200円	・各ボートの端末機で簡単に登録可能
		1カ月	1,000円		
		1年	9,000円		
個人	現金	1日	200円	同上	・事務局や提携ホテル等の窓口で申込み ・ICカードをレンタル
		法人	口座振込	1年	一口 12,000円

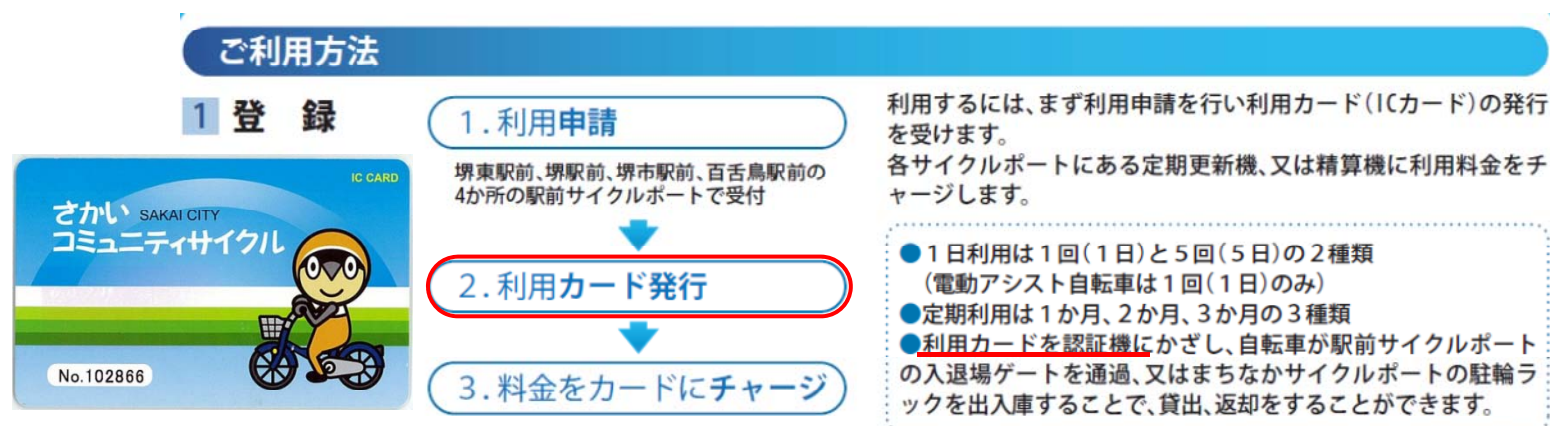
補足 必ずお読みください

- ※ まちのり専用ICカードをご希望の場合、左記の基本料金に加え、1枚500円が必要です。
- ※ 現金での利用をご希望の場合、まちのり事務局や提携ホテル等の窓口で申込みを行うことにより、ICカードをレンタルできます。ただし、デポジット(預け金)として800円が必要となります。デポジットは、ICカード返却時に精算・返金されます。
- ※ 法人の場合、ご契約いただいた企業等の中でICカードを共同利用できます。詳しくは、まちのり事務局へお問い合わせください。

運用段階の工夫事例

③利用促進に向けた工夫

■ ICカード利用による貸出・返却時の利便性向上(堺市)



■ 公共交通と連携による利用性の向上(富山市)

- ・市電、バスなどの公共交通と連携による相乗効果をねらう
 - ・市電電停に近接したポート配置。
 - ・専用ICカードのほか、公共交通系ICカード「パスカ」も使用可能
- ※パスカは富山ライトレール株が発行するICカード。市内LRT、駐車場で使用可能



出典:富山市資料

運用段階の工夫事例

③利用促進に向けた工夫

民間取組

■ ポートの分散配置、ニーズ対応により利用促進(札幌市 ポロクル)

- ・数多くの小規模ポートを分散配置
- ・一般向けサービス、法人向けサービス、観光サービスと対象ごとに料金を設定し、幅広いニーズに対応



① 一般向けサービス

札幌の中心部にお住まいの方やお勤めの方向けのサービス。1回30分まで105円でご利用いただけます。また、たくさん使われる方には月額基本料金(1,050円)で、30分以内なら何度でもご利用いただけるプランも用意しております。

② 法人向けサービス

札幌中心部で、営業や届け物などの業務に便利な法人様向けのサービス。1回60分まで147円でご利用いただけます。また、たくさん使われる法人様には、月額基本料金(3,150円)で60分以内なら何度でもご利用いただける1ヶ月法人プランも用意しております。いずれの場合も60分を超えると30分毎に105円の超過料金が発生します。法人サービスには、ICカードのシェア機能や搭乗者の障害保険などの特典があります。

③ 観光向けサービス

札幌へいらっしゃる観光客の方向けのサービス。1,050円で、24時間乗り放題のICカードをお貸しします。観光の他、飛行機の搭乗までの空き時間などにご活用ください。

- コミュニティサイクルは、施策の手段であって、施策の目的ではない。
 - 「ブーム」から、施策手段として「定着」に向けた取組が必要。

- 施策ターゲット、目標の明確化とスパイラルアップ(何を実現させるのか)。
 - 多面的な効果があるだけに、目標が発散しないように注意することが必要。
社会実験を通じたニーズ、課題の整理、施策評価によるスパイラルアップ。

- 都市交通手段の1つとしての兆し
 - 公共交通の機能補完:25団体中、13団体が効果発現と回答
 - 自動車利用の抑制:9団体中、5団体が効果発現と回答
 - 必要な交通調査に基づく、交通計画としての「機能」、「分担」
移動手段として役割を発揮するための、走行空間、駐輪施設、案内
他の交通モードとの連携(ネットワーク、結節点、料金など)
パッケージ・アプローチ

- **放置自転車対策としては厳しい状況(8団体中、2団体が効果発現)**
 - 駐輪場(都市計画、附置義務)、放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去、マナー・ルールの向上等とセットでの取組**

- **「繋がり」による展開**
 - 行政、交通事業者、商工・観光、自転車メーカー、サイクリング協会……**
 - 利用圏域の拡大、街における回遊者の増加**
 - **関係者の裾野が広いプロジェクト。本来的なまちづくりとしての取組。**
 - 地域の「繋がり」を広げていくことが更なる展開に(知恵も工夫も)**

- **自転車利用ルールの周知の徹底**
 - 決して、利用者任せにはいけない(観光振興を目的としていても同じ)。**
 - **施策手段として、自転車を利用するのであれば、「自転車安全利用五則」の活用等により、利用ルールの周知の徹底を。**

情報交流協議会の活動内容について

- コミュニティサイクルに関する情報を、メールを用いて共有する
交流協議会を設けています。
 - ・国、関係機関、公共団体、民間団体、大学関係者等がメンバーです。

- 国土交通省街路交通施設課より、情報発信を行います。
 - ・国土交通省の取組状況の他、各地での取組状況について、
情報提供をしております。
 - ・各団体からも積極的に、情報提供をお願いいたします。

- 制度や事業に係る相談も受けつけ回答します。
 - ・必要に応じて、全国の事例について各自治体への照会やとりまとめて
回答なども行います。
 - ・もし照会があった際には、ぜひご協力ください。

申し込みについて

- 会費は無料で、入会・退会は自由です。
- 情報交流協議会への参加は、下記担当までメールにて申込をお願いします。
国土交通省都市局街路交通施設課 駐車場係長 小山正人
メールアドレス:koyama-m2us@mlit.go.jp
- 申し込みにあたっては、以下の要領でメールをお送りください。
各団体1名で申込をお願いします(随時入会は可能です)。

全国コミュニティサイクル情報交流協議会に参加します。
所属団体名:〇〇県〇〇市〇〇部〇〇課
担当者氏名:〇〇係長〇〇〇〇
電話番号 :〇〇〇〇
メールアドレス:〇〇〇〇
受信可能メール容量:〇MB
協議会への希望事項:活動に関する要望があれば記入ください。

ご静聴、ありがとうございました。