

コミュニティサイクル 社会実験の成果と今後の展望

平成23年2月

国土交通省都市・地域整備局
街路交通施設課 菊池雅彦

1

本日の会議の内容

1. 国土交通省からの情報提供

～コミュニティサイクル 社会実験の成果と今後の展望～

- ①. 社会実験の結果
- ②. コミュニティサイクルの意義
- ③. 導入に当たっての課題、プロセス

2. 地方公共団体の取組

- (1) 発表 ……8団体
- (2) ポスターセッション(意見交換) ……15団体

2

■ コミュニティサイクルを取り巻く近年の動き

【①海外の動き】

第1世代(1960年代～、アムステルダム)
・共用自転車(無料、鍵なし)

第2世代(1995年～、コペンハーゲン)
・ステーション設置、デポジット制、広告

第3世代(1998年～、欧州各都市)
・大規模、コンピューター管理、屋外広告事業

事業モデルを中心とした展開

- 1998年以降の試験的導入を経て、2007年のパリ市での成功をきっかけに急速に広がる
- 民間事業者(広告・鉄道)を中心とした事業モデルが展開(大規模、コンピューター管理)
- 2大屋外広告事業者による事業モデルがフランス、ルウェイ、スペイン等国際的に展開するほか、ドイツ、イタリアでは独自システムが展開

【②我が国の動き】

・仙台市:実験的に導入(1981年)

・練馬区:実験的に導入(1992年)

・世田谷区:従前のレンタサイクルを一部拡充して導入(2005年)

※従来型レンタサイクルの展開も同時進行

レンタサイクルの拡充方策等として導入

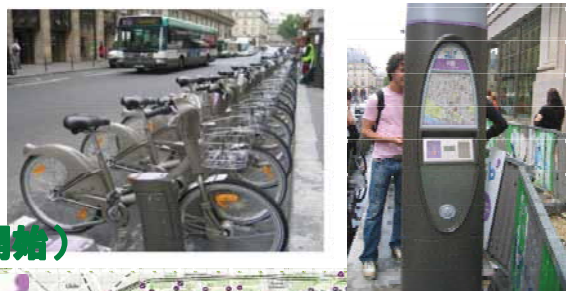
- 1980年代以降、公共が主導する社会実験が試行されてきた。
- 一部では既存レンタサイクルの拡充により導入するが、小規模なものとなっている(世田谷区)
- 近年、海外の方式に近いポートに乗捨て可能な方式の導入が始まる
- 民間による取組みも同時展開

3

コミュニティサイクル導入事例(海外)

シクロシティ(パリ・リヨン等16都市で導入)

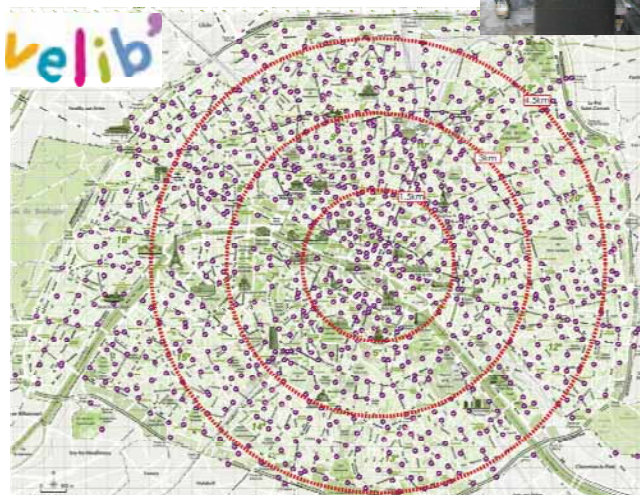
- 高密度かつ広範囲なステーション配置
- 広告収入による採算バランスの確保
- 運営管理システムや自社開発自転車等の事業モデルを(1セット)導入



パリ市(ヴェリヴ)における概要(2007年開始)

自転車台数: 20,600台
ステーション数: 1,451箇所
運営主体: SOMUPI社(JCドコー社系列)

- ・ 綿密な計画により、利用ニーズへの対応と運行システムを確立
- ・ パリ市は市内の渋滞緩和対策として、市民の自転車利用促進を目的に導入(パリ都市交通中長期計画2013-2020)
- ・ ドコー社のシステム、シクロシティはウィーン(2003)、リヨン2005)における実施・改良を経てパリに導入



4

コミュニティサイクル導入事例（海外）

スマートバイクシステム(バルセロナ、レンヌ等13都市で導入)

*シクロシティとほぼ同様のシステム
 ○バルセロナでは広告権を付与しない新たなスキームで展開



バルセロナ市(ビシング)における概要(2007年開始)

自転車台数：6,000台
 スターション数：382箇所
 運営主体：クリアチャンネル社



- 広告権の付与がなく、行政の全面支援による公共事業として注目される
- ビシング関連経費の全てが、地下・路上駐車場等の売り上げ収益から支出される



出典：「Bicing」 HP等

欧州の自転車先進国でのコミュニティサイクルの導入状況

自転車保有率、分担率とレンタサイクルシステム

国	自転車保有率 (人口比)	自転車分担率	レンタサイクルシステム
オランダ	1.11	27%	OV-Fiets
デンマーク	0.83	19%	バイクシクレアン(コペンハーゲン)
ドイツ	0.77	10%	コールアバイク等
日本	0.72	16%	駅、観光地でのレンタサイクル
フランス	0.34	5%	シクロシティ、スマートバイク等(22都市)
スペイン	0.18	—	



- いわゆるペリブ的なシステムは自転車保有率の低い、フランス・スペインなどにおいて導入されている。
- 自転車普及率の高いオランダ、デンマーク、ドイツでは、独自のレンタサイクルシステムが導入されている。

コミュニティサイクル導入事例(海外)

バイシクレン(デンマーク、コペンハーゲンで導入)

1995年から運営(世界初の無人のサイクルポートシステム)
110箇所のサイクルポート、約2500台の自転車

当初: 中心市街地での従業員などの利用を想定

実際: 観光客利用が中心
(今後は、観光客にターゲットを絞った範囲で、規模拡大等を検討)



7

コミュニティサイクル導入事例(海外)

コールアバイク(flex方式、ベルリン、ケルン等6都市で導入)

- 自由度の高い乗捨て(ポートなし)
- 鉄道事業者によるサービスの事業
- コールセンターを利用

ベルリン市における概要(2002年開始)

自転車台数: 1,130台
駅-駅数: -
運営主体: DB Rent

- ・個別事業としては赤字
- ・大都市を中心に6都市で導入
- ※flex方式は人口60万人以上の都市
- ※fix方式は60万人未満の都市で、観光客などで混雑する都心地区に導入
- ・鉄道利用者への移動サービスとして展開していたが、近年は行政と連携し、公共交通機関の1つに位置づけるため新たなシステムを開発中
- ・都市により別システム(fix方式2都市)を展開(現在、新たなシステム開発中)



「コールアバイク(flex)」の利用方法

- ①登録(コールセンター、HP、販売代理店)
*携帯番号、クレジットカード番号が必要
- ②携帯電話で自転車に記載されている電話番号にかける
- ③ロックの解除コードを受け取り(コンピュータ自動処理)
- ④終了時に返却場所を伝える(オペレータ処理)



8

コミュニティサイクル導入事例(海外)

OVフィーツ(オランダ国内) ※駅レンタサイクル



- 駅レンタサイクル
- 鉄道事業者によるサービスの事業
- 駅端末交通手段としての位置づけ



鉄道事業者による
広域的な駅レンタサイクル

ステーション数 : 176箇所 (国内駅・
空港・フェリー乗り
場等)
運営主体 : オランダ鉄道



- ・利用者の90%が鉄道の定期券保持者

『OVフィーツ』の利用概要

- 貸出しは駅の駐輪場に併設(駅インフラ活用)
- ICカードの認証は駐輪場管理人による有人式
- 利用料は自動引き落とし



9

コミュニティサイクル導入事例(海外)

オランダ・アムステルダム・・・「ホワイト・バイク事業(DEPO)」

- ・1998年に導入
- ・市交通局(GBV)と企業との協働
- ・市内40箇所、約450台
- ・5年程度運用された後、利用者数が伸びなかったことによる財源不足等により廃止



DEPO
(アムステルダム)

オランダ・・・「OV-Fiets」(駅を中心としたレンタサイクル)

- ・国の投資、鉄道会社が運営
- ・鉄道と自転車の連携を重要視
ステーションは駅の駐輪場等に併設
駐輪場管理人による有人式
- ・全国でステーション数:176箇所、
アムステルダムでは15箇所設置
- ・利用者の90%が鉄道の定期券保持者
- ・一部の都市では、乗り捨てできる仕組みも導入
- ・今後、まちの中心部、バス停などにもステーションを増やしていく予定。



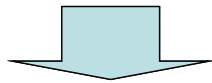
※『Cycling in the Netherlands 2009』(オランダ政府発行)による。

10

欧米各国の導入状況を見て・・・

欧州の各都市では、総合的な交通施策・自転車施策の一環として、コミュニティサイクルの目的を明確にして導入を進め、独自のシステムを取り入れている。

- パリ・・・自動車利用の抑制、自転車利用の普及
- オランダ、ドイツ・・・鉄道との連携
- コペンハーゲン・・・観光



コミュニティサイクルは、地域の課題や導入目的に応じて、総合的な交通施策・自転車施策の一環として導入すべきであり、地域毎に最適なシステムを検討するべきではないのか？

11

■ レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

・・・決まったものはないのですが、当面の定義として・・・

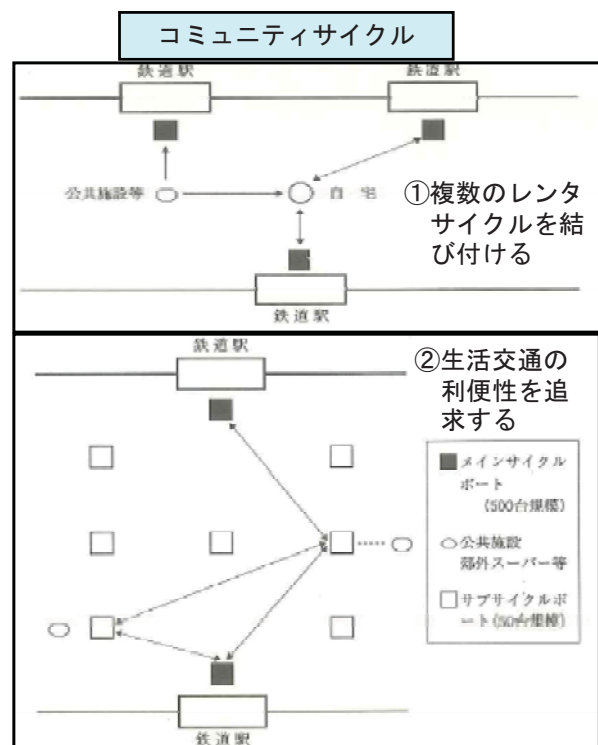
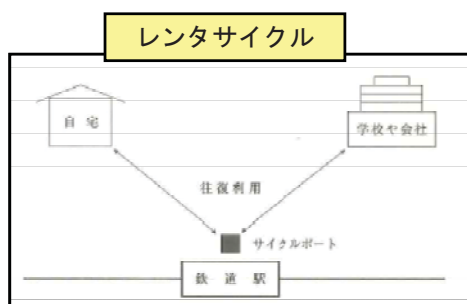
「要説 改正自転車法」（発行：全国自転車問題自治体連絡協議会、平成7年3月）より）

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

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



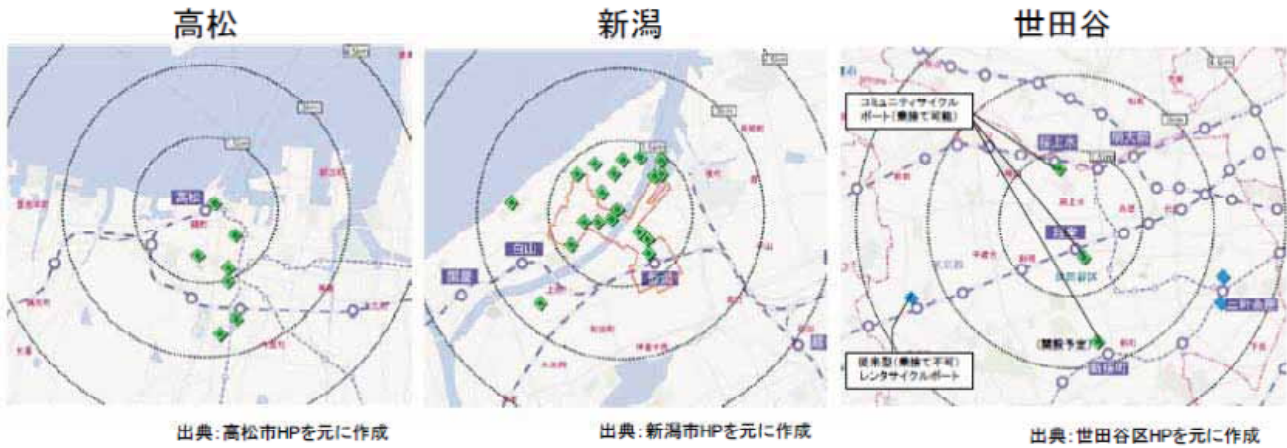
12

コミュニティサイクル導入事例（国内）

表 主な事例都市の自転車台数とサイクルポート数

地区	高松市レンタサイクル (高松市)	にいがたレンタサイクル (新潟市)	がやりん (世田谷区)
自転車台数	約1,050台	約200台	約550台
サイクルポート数	7ヶ所	21ヶ所	3ヶ所

図 主な事例都市のサイクルポート分布図



13

コミュニティサイクル導入事例（国内）

高松市レンタサイクル(高松市)

にいがたレンタサイクル(新潟市)

写真-1 高松駅駐輪場



写真-2 高松駅レンタサイクル



がやりん(世田谷区)



14

■ 日本におけるコミュニティサイクルの検討状況

・近年、全国各都市でコミュニティサイクルの社会実験や導入が進められている。

代表的な社会実験の実施状況

平成19年度社会実験(1都市)

都市	名称	実験時期	ポート数	自転車数
名古屋市	名チャリ導入可能性検討調査	H19	5	124

平成20年度社会実験(3都市)

都市	名称	実験時期	ポート数	自転車数
千代田区	METROAD MARUNOUCHI 社会実験	H20	5	
名古屋市	名チャリ	H20	12	201
松山市	まつやまー自転車ネットワーク 社会実験	H20	12	60

15

平成21年度社会実験(12都市)

都市	名称	開始時期	ポート数	自転車数
札幌市	ポロクル	H21. 9/19～H21. 9/30	7	50
郡山市	コミュニティサイクル社会実験	H22. 2/15～H22. 3/ 7	5	5
江戸川区	eサイクル	H21.9～	3	400
春日部市	コミュニティサイクル社会実験	H22. 3/13～H22.3/21	5	
柏市	柏の葉スマートサイクル	H21.12/ 1～H22. 1/28	2	
千代田区	大丸有地区コミュニティサイク ル社会実験	H21.10/ 2～H21.11/30	5	50
横浜市	横浜都心部コミュニティサイク ル社会実験	H21.10/29～H21.11/30	10	100
茅ヶ崎市	コミュニティサイクル社会実験	H21.12/25～H22. 2/15	19	51
名古屋市	名チャリ	H21.10/28～H22.12/18	30	300
広島市	eーサイクルひろしま	H21.11/ 5～H21.12/ 4	11	110
北九州市	黒崎副都心地区 コミュニティサイクル社会実験	H21.11/13～H22. 1/17	4	44
松山市	松山市コミュニティサイクル 社会実験	H21.11/27～H22. 1/31	4	50

16

平成22年度社会実験(15都市)

〇〇〇 発表及びポスターセッション 〇〇〇 ポスターセッション

都市	名称	開始時期	ポート数	自転車数
札幌市	ポロクル	H22. 6/1～H22. 9/30	18	100
仙台市	せんだいコミュニティサイクル 社会実験	H22.11/1～H22.11/30	10	100
さいたま市	さいたま市コミュニティサイクル 社会実験	H22. 9/25～H22.10/22	5	100
印西市	レンタサイクル社会実験	H22.8/11～H22.11/ 7	3	80
柏市	かしわスマートサイクル	H22. 4/28～H23. 3/31	5	30
千代田区	千代田区コミュニティサイクル 社会実験	H22.10.25～H22.11.24	5	50
茅ヶ崎市	コミュニティサイクル社会実験	H22.12/ 1～H23. 2/28	19	51
藤沢市	バイクシェアリング社会実験	H22. 9/ 1～H25.3	5	
金沢市	まちのり レンタサイクル	H22. 8/21～H22.10/20	10	100
名古屋市	名チャリ	H22.10.11～H22.11.30	30	300
加古川市	コミュニティサイクル社会実験	H22.8/ 1～H22.12/ 1	4	50
神戸市	KOBEまち・チャリシャトル	H22.10/ 3～H22.11/28	6	50
岡山市	岡山レンタサイクル社会実験	H22.3/13～5/16、10/22～11/30	7	80
広島市	のりんさいくるコインちゃん (五日市)	H22.10/3～H22.11.27	9	50
熊本市	熊本市観光型レンタサイクル	H22. 9/15～H22.11/30	10	50

17

長期社会実験、本格導入

〇〇〇 発表及びポスターセッション 〇〇〇 ポスターセッション

都市	名称	開始時期	ポート数	自転車数
江戸川区	Eサイクル社会実験	H21.9～	3	400
横浜市	横浜都心部コミュニティサイクル	H23春頃 ～ H26. 3	10	100
富山市	アヴィレ(シクロシティ富山)	H22.3/20～	15	150
京都市	まちかどミナポート	H22.4/30～	4	
堺市	さかいコミュニティサイクル	H22.9/1～	4	450
広島市	のりんさいくる ひろしま	H23. 3～2年間	10	150
北九州市	シティバイク(2地区)	H22.3/27～	10	116
那覇市	新都心地区レンタサイクル	H19～	6	約50

アヴィレ(シクロシティ富山)



シティバイク(北九州市)



18

■ 国土交通省 コミュニティサイクル社会実験調査の目的

平成21年度、22年度において導入の意義、可能性、課題、システムを整理。

1. 自転車利用率の高い都市での導入の可能性はあるか

- ・欧州で、ペリブ的なコミュニティサイクルの導入が進んでいるのは、自転車利用率の低い地域が多い。自転車利用の多い日本の都市で利用されるのか？

2. コミュニティサイクルはどのような交通を担うのか

- ・利用者、利用目的(観光、業務、通学等)は何か？

3. コミュニティサイクルの導入効果は何か

- ・環境負荷の軽減？、放置自転車対策？、地域活性化？

4. 他の公共交通等への影響はあるのか

- ・バスや路面電車に影響を与えないか？

5. 都市の交通特性に応じた最適なシステム・運営方法はどうか

- ・システム構成、サイクルポートの配置はどうか？

6. 導入にあたっての公的支援の可能性はどうか

- ・資金、道路上へのポート設置等の公的支援はどうあるべきか？

※広告権付与などによるスキームが成立しない都市における導入

19

■ コミュニティサイクルは、都市内で使われるか？

H21年調査：名古屋市で5回転以上と多く利用。

H22年調査：仙台市で5回転以上、有料の金沢市でも3回転以上。

		名古屋市 (H21:無料)	横浜市 (H21:有料)	広島市 (H21:無料)	名古屋市 (H22:有料)	仙台市 (H22:無料)	金沢市 (H22:有料)	札幌市 (H22:有料)
実施日数	日	60日	26.5日*1	30日	61日	30日	61日	122日
自転車台数	台	300台	100台	110台	300台	100台	100台	100台*1
ポート数	箇所	30箇所	10箇所	11箇所	30箇所	10箇所	10箇所	18箇所
平均ポート配備台数	台/箇所	10台	10台	10台	10台	10台	10台	6台
利用(会員)登録者数	名	30,794名	1,340名	一名	1,905名	5,284名	6,230名	1217名
述べ利用回数	回	98,846回	3,322回	2,228回	26,208回	17,884回	21,622回	11,923回
1日平均利用回数	回/日	1,647.4回	125.4回	74.3回	429.6回	596.1回	354.5回	217回*2
回転率	回/台・日	5.49回	1.25回	0.68回	1.43回	5.96回	3.54回	2.17回
平均利用時間	分/回	32.4分	66.0分 (*2)	151.0分 (*1)	12.9分	29.0分	分	分
登録者1人あたりの期間中平均利用回数	回/名	3.21回	2.48回	一回	13.76回	3.38回	3.47回	9.80回
登録者あたり1日平均利用回数	回/日・名	0.05回	0.09回	一回	0.23回	0.11回	0.06回	0.08回
未返却(日またぎ利用)台数		37台	2台	0台	台	台	台	0台
修理件数		238件	6件	5件	件	件	件	件
備考			*1:期間33日のうち雨天等による中止を除く *2:日またぎ利用の特異値を除く集計	*1:データ取得の2,056件の集計				*1実験後半、9月の台数。 *2: jikkenn Heuhann 20

* 未返却台数：運営時間外の返却と24時間以上の利用台数

社会実験の利用実績

(参考) 名古屋市 (H21 社会実験) の利用状況

- 平日の利用が多く、1日に**8回転以上**している日も確認された。
- また、休日でも5回転程度の利用がなされている。

日別 利用回数(回)(名古屋市)

	11/21(土)	11/22(日)	11/23(月祝)	11/24(火)	11/25(水)	11/26(木)	11/27(金)	合計
利用回数(回)	1,765	1,008	1,700	2,062	2,460	2,606	2,744	14,345
回転率(回)	5.88	3.36	5.67	6.87	8.20	8.69	9.15	6.83
平均利用時間(分)	29.5	31.1	28.6	24.9	26.8	26.1	25.7	27.0

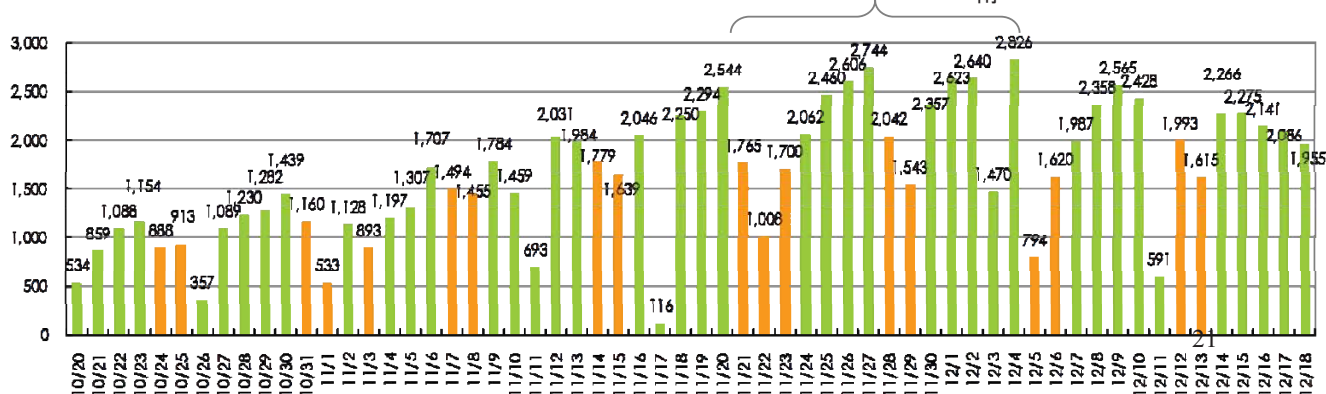
15時以降雨

	11/28(土)	11/29(日)	11/30(月)	12/1(火)	12/2(水)	12/3(木)	12/4(金)	合計
利用回数(回)	2,042	1,543	2,357	2,623	2,640	1,470	2,826	15,501
回転率(回)	6.81	5.14	7.86	8.74	8.80	4.90	9.42	7.38
平均利用時間(分)	31.1	26.7	24.7	24.5	26.1	22.1	24.8	25.7

18時以降雨

12時以降一時

雨



社会実験の利用実績

(参考)

既存のレンタサイクル、コミュニティサイクルの利用実績

- 利用率の高い高松市で0.8回転程度。
- 富山市(シクロシティ)も0.8回転程度。
- 一般的には、0.4~0.2回転程度の利用率。

	新潟市	世田谷区	高松市	会津若松市	岐阜市	台東区	富山市
自転車台数	229台	618台	1,050台	40台	90台	250台	150台
ポート数	21箇所	3箇所	7箇所	4箇所	4箇所	5箇所	15箇所
年間述べ利用回数	20,000回	18,942回	273,031回	2,200回	8,588回	44,033回	28,628回
1日平均利用回数	54.8回	51.9回	855.0回	9.0回	23.5回	120.6回	126.7回
回転率	0.24回	0.08回	0.81回	0.23回	0.26回	0.48回	0.84回
備考							*1 実施日数22 6日の述べ利用回数

社会実験の利用実績

(参考) 海外事例における利用実績

- フランス、スペインの導入都市では稼働率が高い。
- 一方で、ドイツなど稼働率が低い都市もある。

導入都市	パリ (ヴェリブ)	リヨン (ヴェロブ)	バルセロナ (ビツング)	ベルリン (コールアバイク)	パルマ (ビチンチッタ)
自転車台数 (台)	20,600	4,000	6,000	1,130	50
会員数 (人)	199,000	40,000	170,000	—	793
1日あたりの利用台数 (台/日)	120,000	15,000	55,000	2,000(推定)	21
自転車稼働率 (回/台・日)	5.8	3.75	9.2	1.0	0.42
平均利用時間	20分	13分40秒	17分	35分	—
平均走行距離	約2km	2.2km	3km	—	—
利用目的	通勤・通学39%観光・散策33%運動24%	—	通勤57%業務5%通学9.6%買い物4%個人的な理由11.4%遊び13%	—	—
利用者特性	平均年齢35歳 男:女=60%:40%	25～55歳が全体の66%を占める 男:女=70%:30%	26～35歳が全体の51%を占める 男:女=51%:49%	18～35歳:60.4%36～50歳:34.4%51～92歳:8.2%	市民が9割/20-40代:50%/40-60代:29% 男:女=49%:51%
自転車保有率 (人/台)	国レベル:2.6	国レベル:2.6	国レベル:5.7	国レベル:1.3	国レベル:2.2 ※実際は高保有率
自転車分担率	3%(二輪)	2.2%(二輪)	1.0以下	10%	23 19%

有料と無料で、どれくらい変わるのか？

～名古屋市(H21(無料)・H22(有料)の比較。 金沢市(H22)の比較～

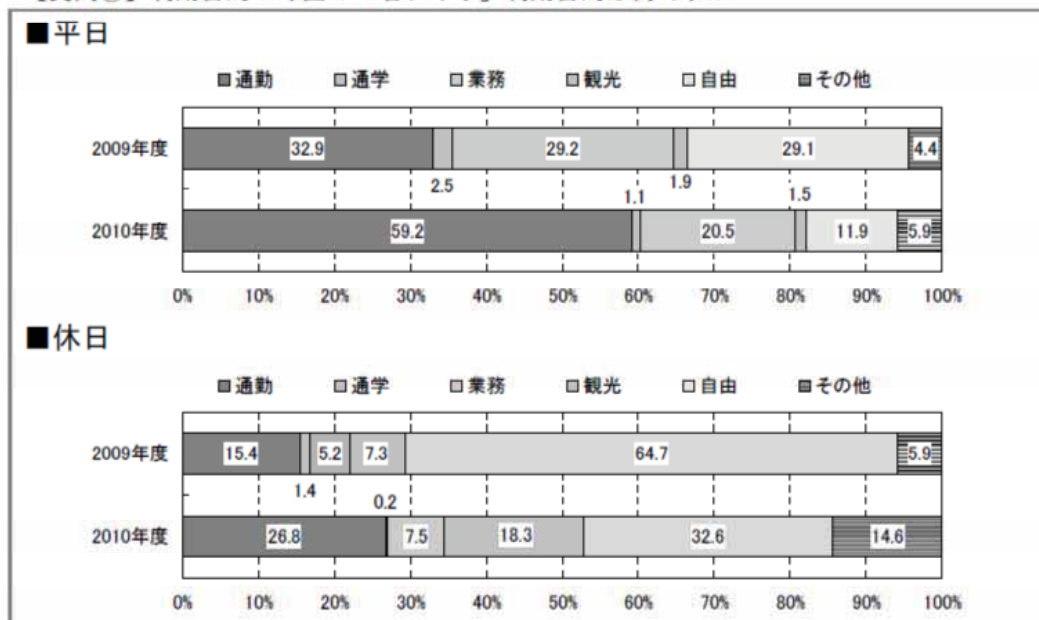
- ・名古屋市では、有料化により登録者数は大幅に減少(6%)。
- ・一方で、1人当たりの利用回数は大幅に向上(約4倍)、札幌でも利用回数は多い。
- ・金沢市では、有料でも登録者数が多い状況(名古屋の10倍)。
- ・一方で1人当たりの利用回数は少ない。

		名古屋市 (H21:無料)	名古屋市 (H22:有料)	金沢市 (H22:有料)	札幌市 (H22: 有料)
実施日数	日	60 日	61 日	61 日	122 日
自転車台数	台	300 台	300 台	100 台	100 台
ポート数	箇所	30 箇所	30 箇所	10 箇所	18 箇所
平均ポート配備台数	台/箇所	10 台	10 台	10 台	6 台
利用(会員)登録者数	名	30,794 名	1,905 名	6,230 名	1217 名
自転車1台当たりの 利用(会員)登録者数	名/台	103 名	6 名	62 名	122 名
述べ利用回数	回	98,846 回	26,208 回	21,622 回	11,923 回
回転率	回/台・日	5.49 回	1.43 回	3.54 回	2.17 回
平均利用時間	分/回	32.4 分	12.9 分	分	分
登録者1人あたりの 期間中 平均利用回数	回/名	3.2 回	13.8 回	3.5 回	9.8 回
登録者あたり 1日平均利用回数	回/日・名	0.05 回	0.23 回	0.06 回	0.08 回
料金			1ヶ月 1000円 1日 300円 30分まで無料、 超過200円	1ヶ月 1000円 1日 200円 30分まで無料、 超過200円	1ヶ月 500円 1日 200円 30分まで無料、 超過100円

■ コミュニティサイクルの利用目的(名古屋市)

- ・利用が多かった名古屋市では、通勤、業務、自由（買い物）が多くなっている。
- ・H22の有料化により、利用者が固定化され、通勤が特に多くなっている。

【質問①】利用目的：今回の「名チャリ」利用目的は何ですか？

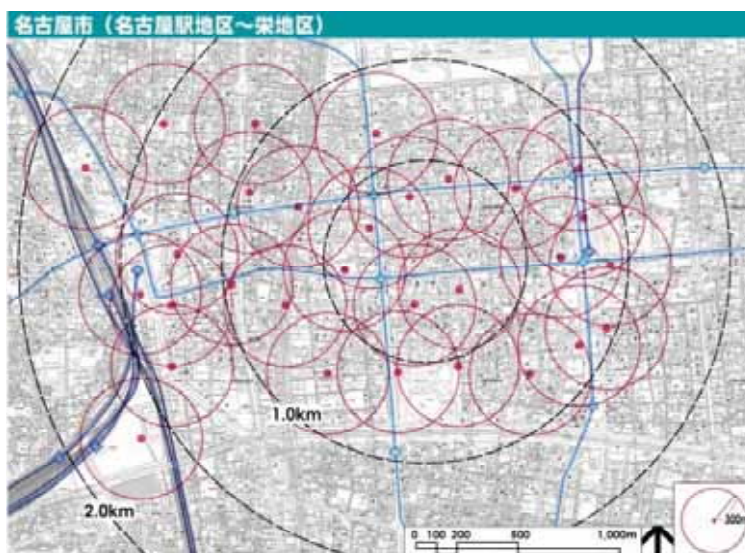


25

25

名古屋市の社会実験（H21、H22調査）

- 名古屋市中心部（名古屋駅～栄駅）にポートを30カ所、密に配置
- ポートは路上空地等目立つ場所に設置



- H21年度社会実験
サイクルポート(公開空地)
車両は用地内に平置き



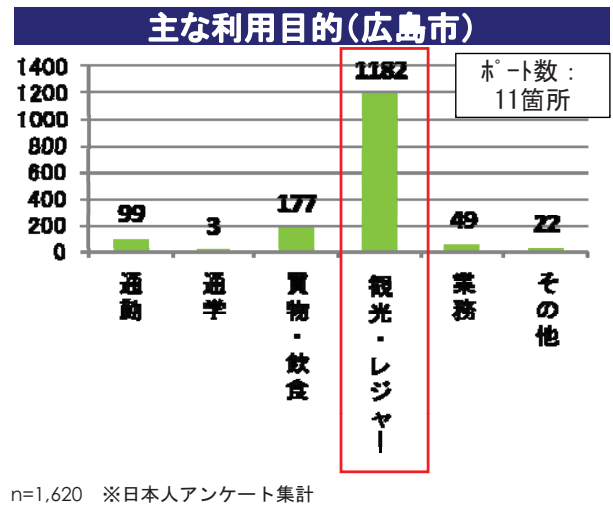
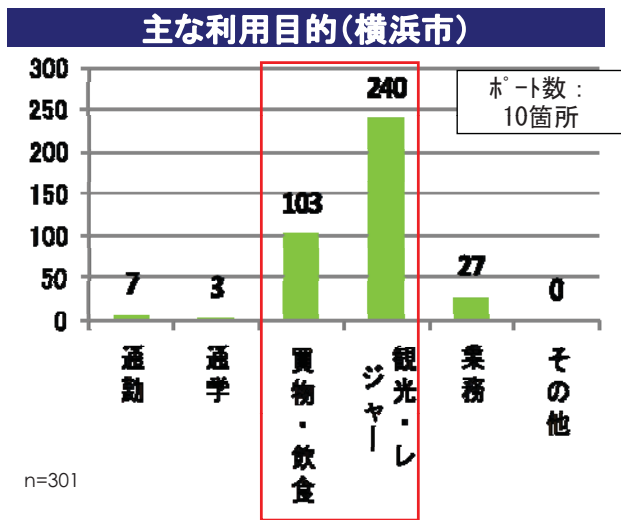
- H22社会実験
有料で無人機械式システム



コミュニティサイクルの利用目的(横浜市、広島市)

～横浜市(H21)、広島市(H21)の調査～

○名古屋市以外では、観光または買物が多くなっている。



27

27

横浜市の社会実験 (H21調査)

○みなとみらい地区、関内地区など横浜市中心部にポートを10カ所配置。

○観光目的のほか、都市内の利用を検証

■サイクルポート
全てに人員を配置し、有人対応による運営



広島市の社会実験（H21調査）

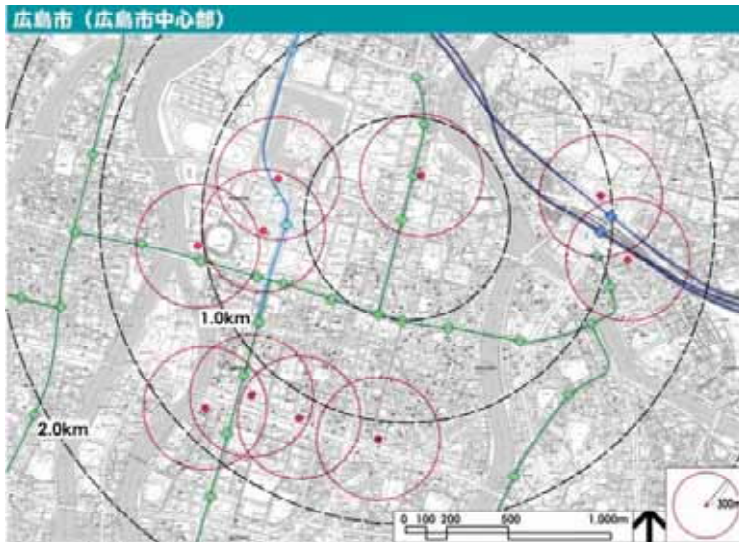
○観光地、ホテル、主要駅・バスターミナル等の主要箇所へポートを配置

○観光利用(外国人対応)を含めたニーズを検証

■ 車両保管
ホテル用地内に保管



■ サイクルポート
仮設テントを設置

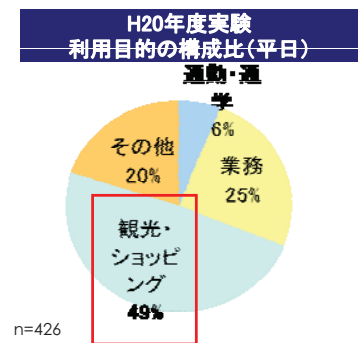
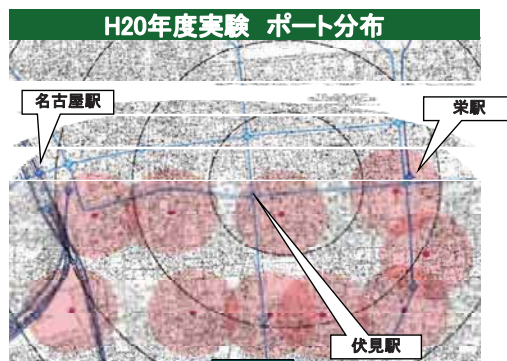


(参考) 名古屋市社会実験（H20、H21の比較）

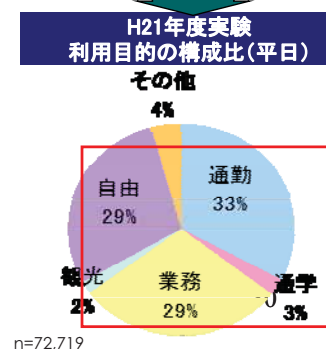
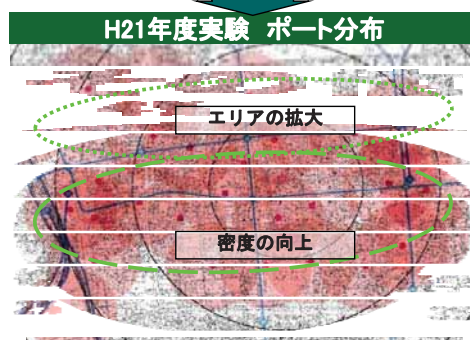
○H21は、H20よりポート箇所数の増加とエリアを拡大して実施

○利用率が高くなり、通勤、業務目的が大幅な増加

【H20年度 実験概要】
 実施日数：2日間
 運営時間：平日8:30~19:00
 土日10:00~19:00
 自転車台数：201台
 ステーション数：10箇所
 登録者数：764人
 貸出回数：953回
 回転率：2.37回/台



【H21年度 実験概要】
 実施日数：60日間
 運営時間：8:00~20:00
 自転車台数：300台
 ステーション数：30箇所
 登録者数：30,794人
 貸出回数：98,846回
 回転率：5.49回/台

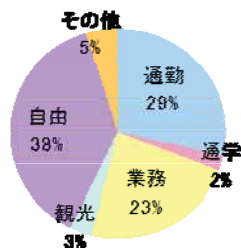


■ 観光目的の利用状況

1) 利用時間の状況 (名古屋市/広島市)

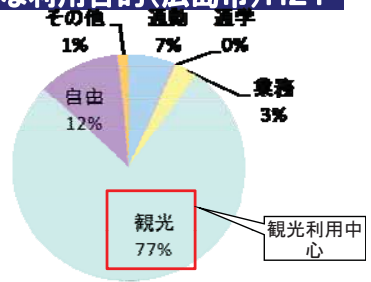
○観光利用が中心の広島市では、
時間利用が中心
(両市とも無料)

利用目的(名古屋市)H21



n=97,053 ※ヒアリング調査

主な利用目的(広島市)H21



n=1,620 ※日本人アンケート集計

1回あたりの平均利用時間

平均利用時間：**32.4**分/回

1回あたりの平均利用時間

平均利用時間：**151**分/回 長時間の利用

2) 平休の需要状況 (名古屋市/広島市)

○広島市は観光利用が中心のため、
平日に比べ休日の利用が多い

平日/休日の平均利用回数

平日 (42日間)：**1,762**回/日
休日 (18日間)：1,380回/日
※雨天日含む

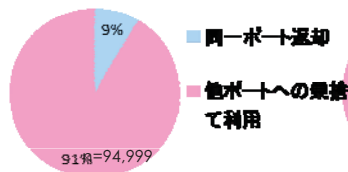
平日/休日の平均利用回数

平日 (21日間)：65.0回/日
休日 (9日間)：**95.8**回/日 休日利用が多い
※雨天日含む

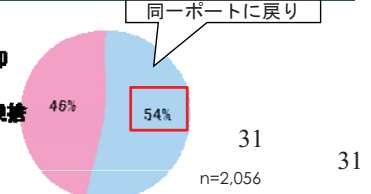
3) 乗捨て需要 (名古屋市/広島市)

○広島市においては貸出と
同一ポートへの返却が多い

乗捨て利用の構成比



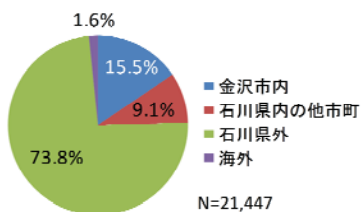
乗捨て利用の構成比



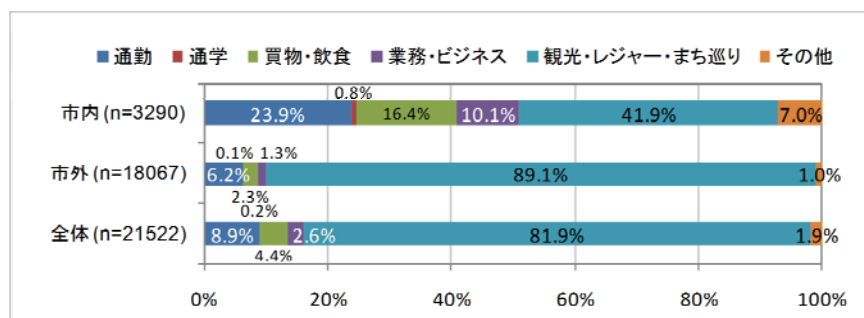
金沢市の社会実験 (H22) の結果

観光地、主要駅・バスターミナル等の主要箇所ポートを配置し、
有料でも高い利用率

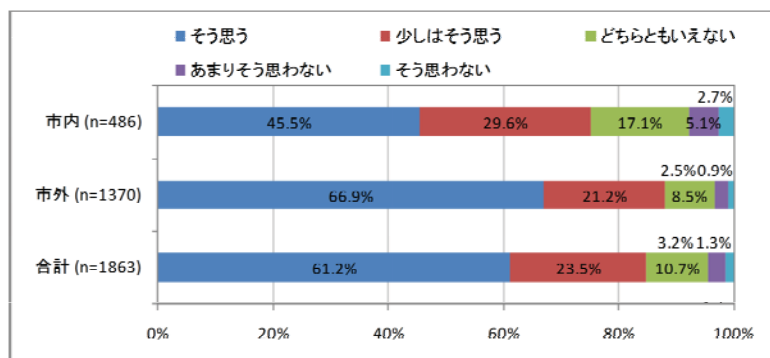
■利用者の約85%が 市外の利用者



■利用者の82%が「観光・レジャー・まちめぐり」



■サイクルポート の位置の評価 回答者の85%が妥当



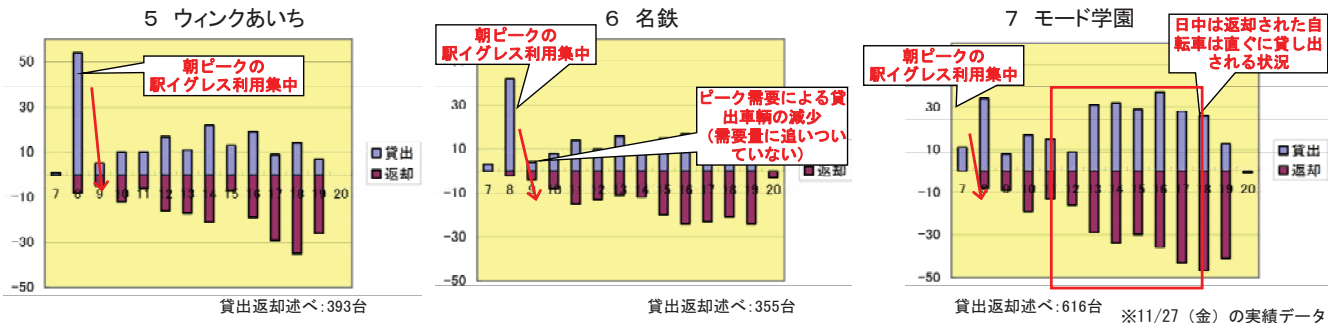
名古屋市の社会実験（H21調査）におけるポート配置と需要の集中

- 通勤利用の多い名古屋市では、通勤利用を中心とした朝ピーク時の利用が多い。
- 朝は貸出自転車の不足、夕方は返却自転車の集中が発生。

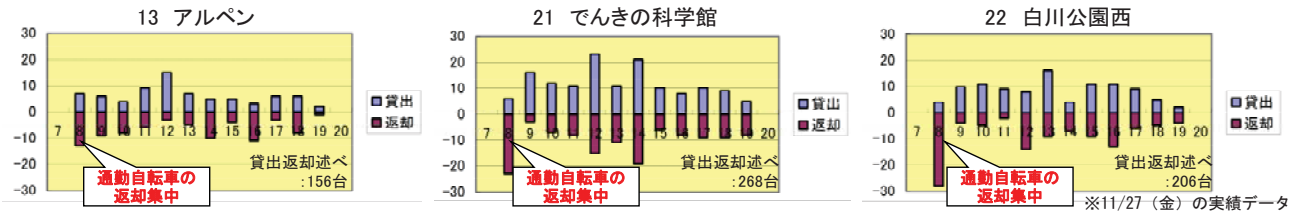
■ 駅付近ポートにおける朝ピークの利用状況

- ・朝ピーク時は営業前から利用者の行列が発生し、15~20分で50台程度が貸し出されていく状況

名古屋駅付近ポートの時間帯別利用回数(名古屋市)



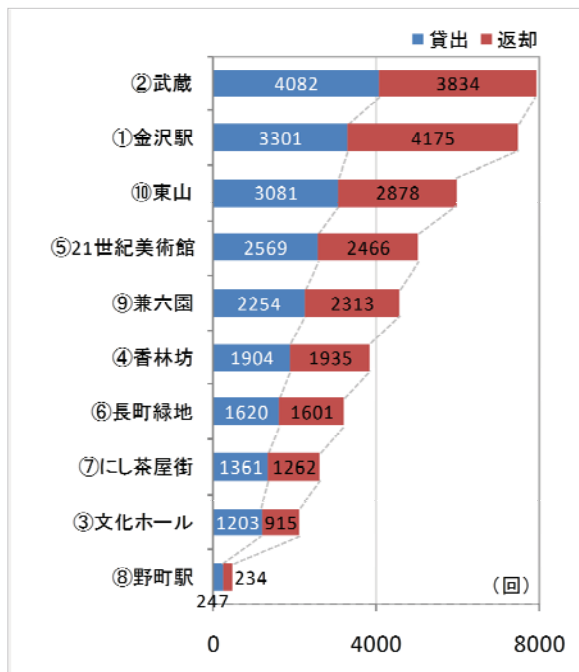
市街地内(栄地区)ポートの時間帯別利用回数(名古屋市)



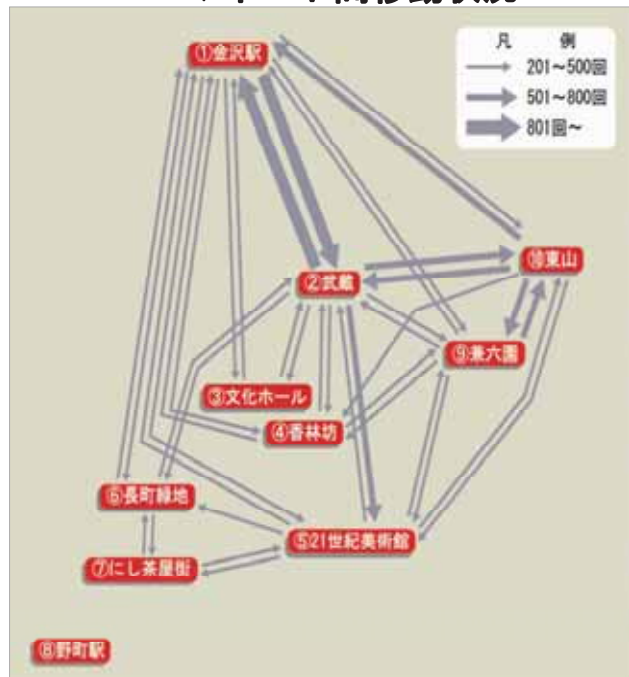
金沢市の社会実験（H22調査）におけるポート配置と需要の集中

- ・交通結節点である「金沢駅」の需要量が顕著

▼ポート毎の貸出・返却回数



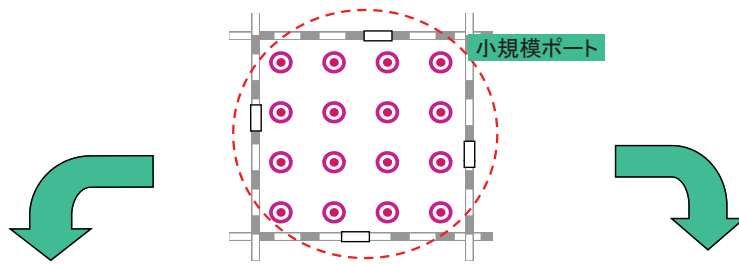
▼ポート間移動状況



※①金沢駅・②武蔵間の双方向移動が最多(往復で2,205回)

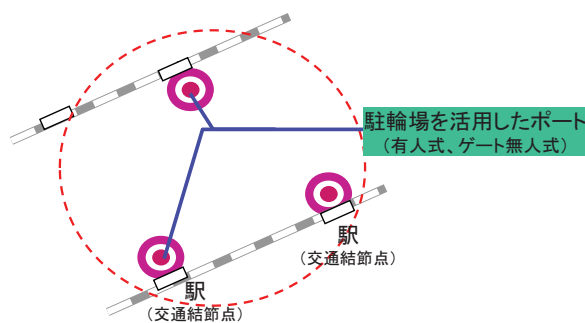
拠点ターミナル駅の需要の偏りに対応するためにはポートの配置の工夫が必要

◆小規模ポート

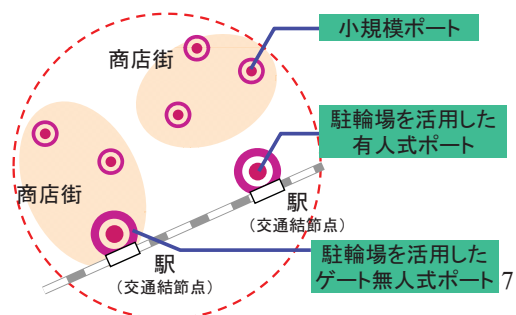


●通勤需要に対応したポートのイメージ

◆集約型ポート



◆組み合わせポート



広島市 社会実験の計画(H23～、2年間)

・交通結節点である「広島駅」の需要に対応するためのポートを設置

●実施主体

- ・環境省、国土交通省、広島市

●実験期間

- ・平成23年2月から約2年間

●管理運営方式

- ・自転車150台
- ・ラック280台
- ・ICTを活用した無人管理型
- 24時間稼働



→そもそも、徒歩でも行ける人の通勤のサービスを提供をするのか？
(歩いて行けない範囲に対するサービスではないのか？)

- 例えば、通勤利用の自粛の呼びかけ、
駅において朝の通勤時間帯の使用不可、
料金設定の工夫（駅から近距離ポートの利用は高料金など）
なども考えられないか。

コミュニティサイクル社会実験の利用状況

【需要】

- 都市中心部における利用ニーズは存在。鉄道の来街者による利用は多い。
- 特にポートを密に配置した都市では、海外事例と同程度の回転率。

【利用目的】

- 都市によって異なる傾向。
- 路上等において利便性を上げれば、日常の通勤・業務利用が発生。
- 観光地施設を中心とすれば、観光利用。

【考察】

- 導入台数が少なくても（数百台程度でも）、導入目的（商業、観光等）に応じた適切なポート配置やシステムであれば、利用される可能性は高い。
- 規模は小さくスタートして、段階的に拡大していける可能性も高い。
- 一方で、ターミナル駅などで朝の貸し出しの不足、夕方の返却の集中が発生し、偏りが非常に大きくなる。
- ターミナル駅での通勤に対する運営上の工夫、配慮が重要。

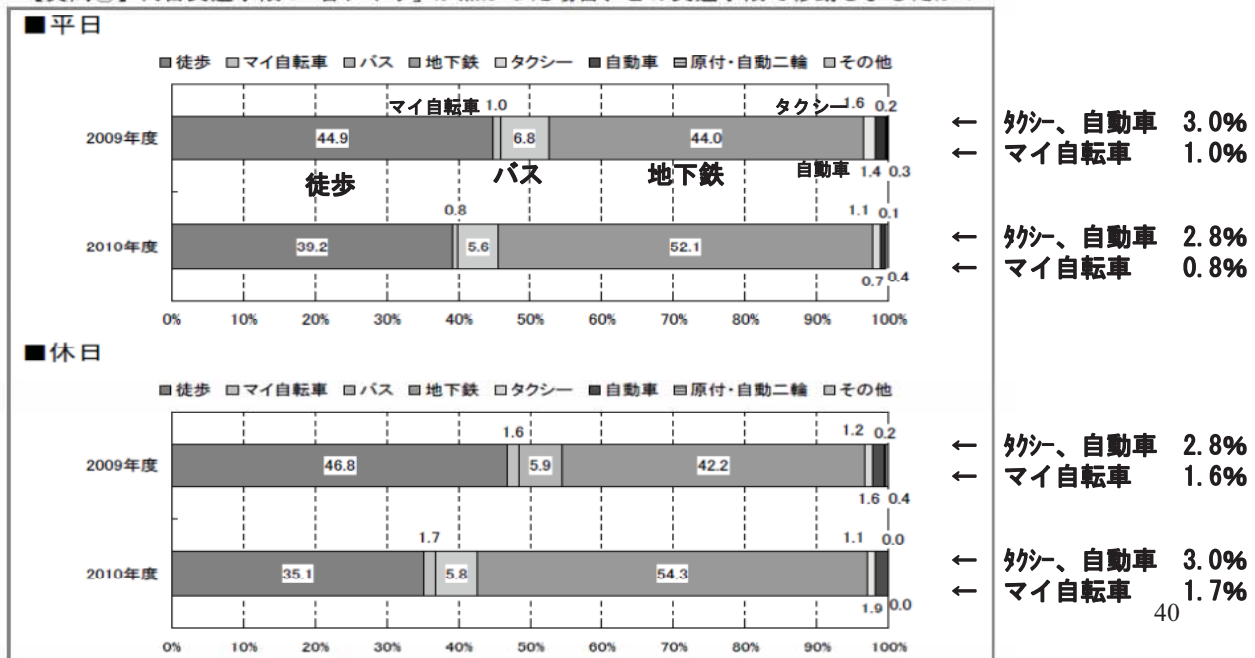
39

■ コミュニティサイクルの導入効果(環境、放置自転車)

交通手段の転換実態（名古屋市の調査結果）

コミュニティサイクルを使っている人は元々、徒歩や鉄道・バス利用者が多く、期待されている自動車からの転換によるCO₂削減効果は発現していない。

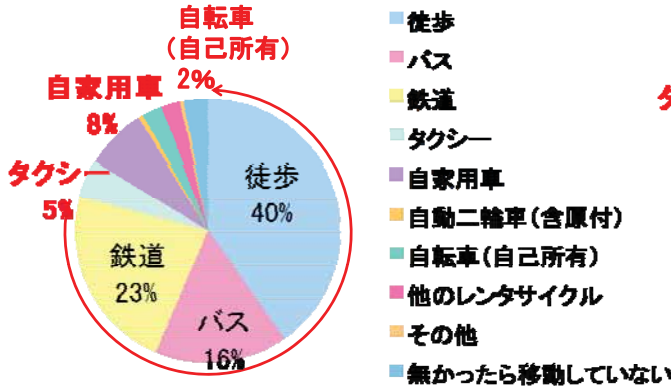
【質問③】代替交通手段：「名チャリ」が無かった場合、どの交通手段で移動しましたか？



交通手段の転換実態（横浜市H21、広島市H21の調査結果）

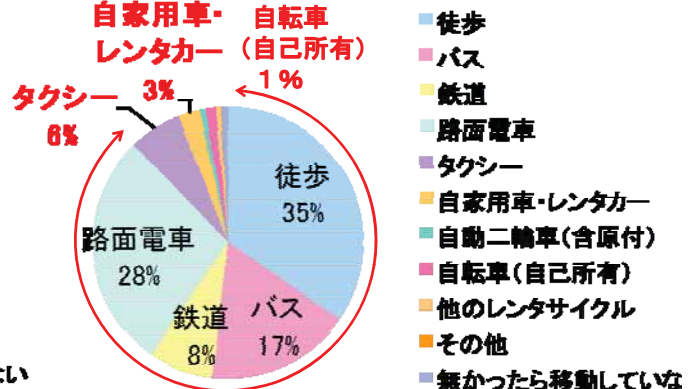
○コミュニティサイクルの利用者は、元々、徒歩や鉄道利用者が多い。
 ○名古屋に比較すると自家用車からの転換が多いが、観光利用の場合は、転換が期待される。

CCSが無かった場合の交通手段(横浜市)



n=301 ※複数回答

CCSが無かった場合の交通手段(広島市)



n=1,963 ※複数回答 外国人アンケート含む集計

導入効果(環境、放置自転車)に対する考え方

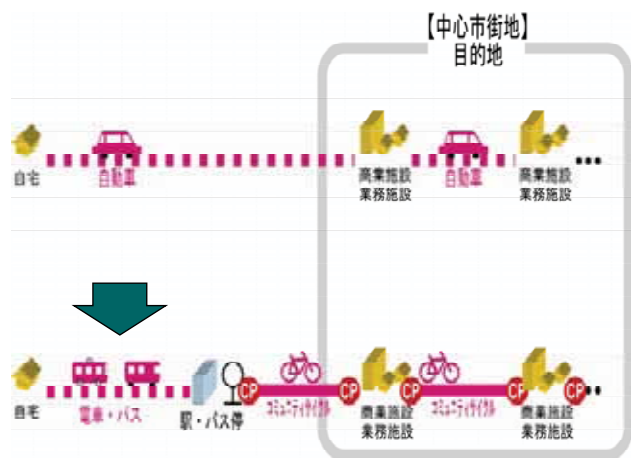
コミュニティサイクル単独での自動車からの転換や環境負荷軽減、放置自転車の解消は難しい。

○公共交通の末端交通を提供することで、郊外から自動車で都心に来る人を転換させる可能性はあるのではないか。

【総合的な交通施策として・・・】

- 自家用車からの転換を促す、「公共交通+自転車」の連携強化の可能性の検討が必要
- 観光地でのパークアンドライドなどの検討が必要

■自家用車からの転換可能性の把握

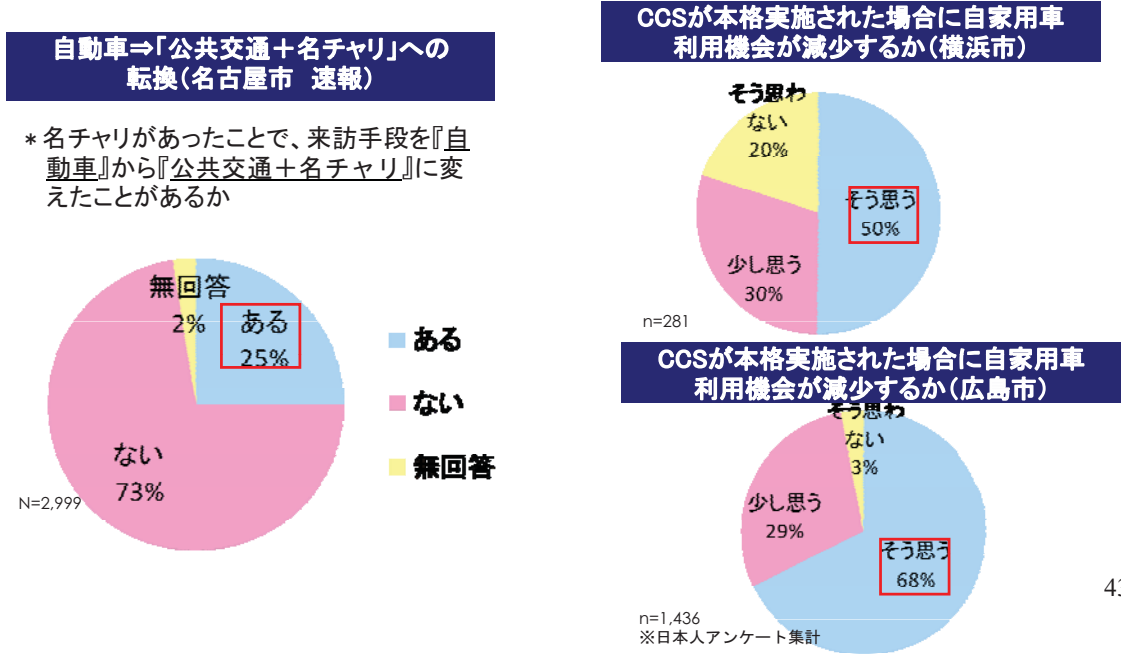


【駐輪場対策とセットで・・・】

- 放置自転車対策については、駐輪場整備やマナーの徹底等の取り組みと一緒にコミュニティサイクルの検討を進めることが必要。

自動車からの転換の可能性(名古屋市、横浜市、広島市)

- コミュニティサイクルを利用することで、地区へのアクセス交通手段を公共交通に転換した利用者が存在。
- 将来意向としてはCCSによる自動車利用機会の減少意向が確認された

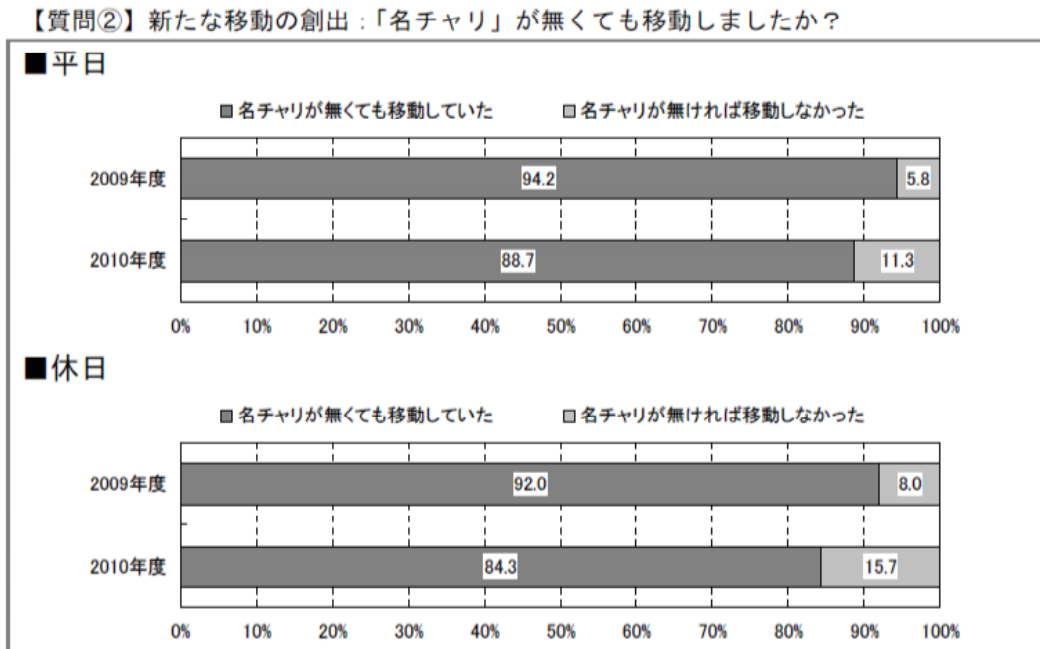


43

■ コミュニティサイクルの導入効果(地域活性化の効果)

新規移動や回遊性の向上 (名古屋市の調査結果)

- コミュニティサイクルにより新たに行動をした利用者が確認された。



14

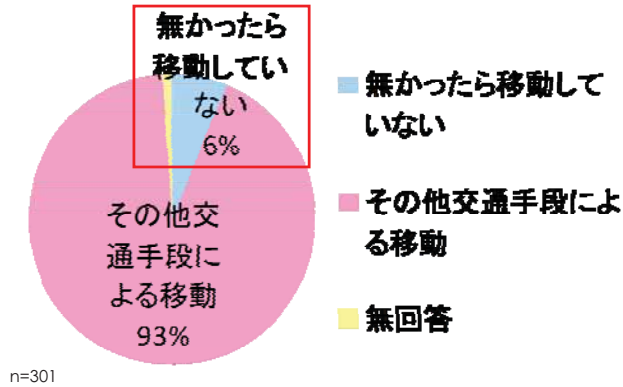
44

コミュニティサイクルの導入効果(地域活性化の効果)

新規移動や回遊性の向上(横浜市H21、広島市H21の調査結果)

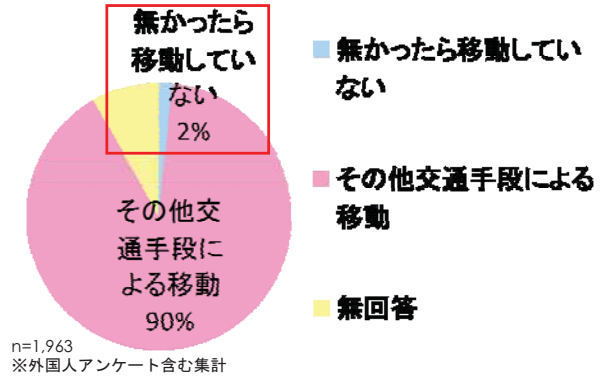
○コミュニティサイクルにより新たに行動をした利用者が確認された。

CCSが無かった場合の移動有無(横浜市)



n=301

CCSが無かった場合の移動有無(広島市)



n=1,963
※外国人アンケート含む集計

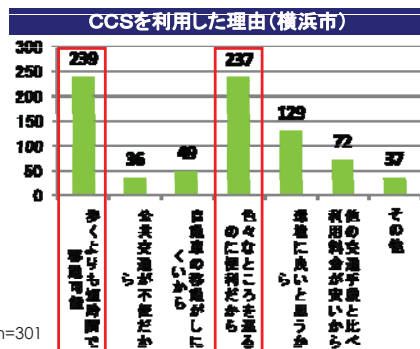
45

地域活性化効果(新たな交通手段)

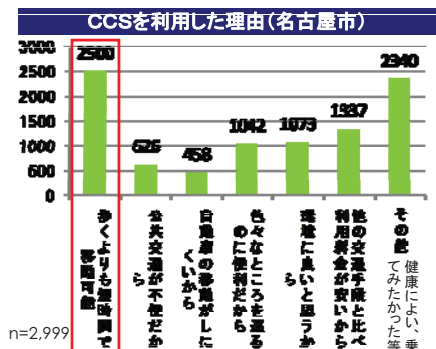
コミュニティサイクルを利用した理由

○利用者アンケートからは、「歩くより短時間で移動可能」が一番多い。

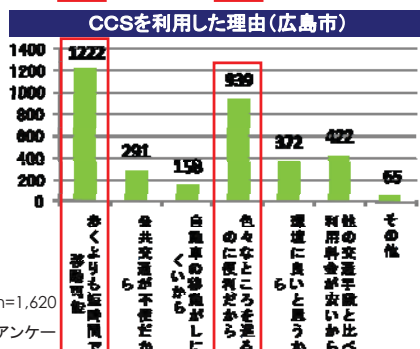
○次に、
「いろいろなところを巡るのに便利だから」
という交通手段として
選択されている。



n=301

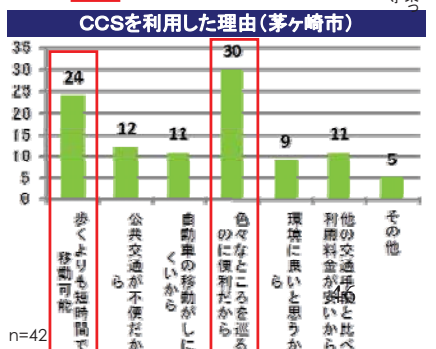


n=2,999



n=1,620

※日本人アンケート集計



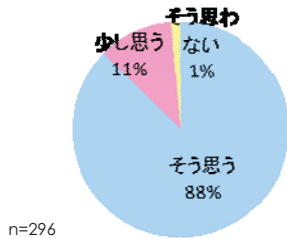
n=42

コミュニティサイクルの導入効果(地域活性化の効果)

1) 行動範囲の拡大

○徒歩からの転換が多いものの、行動範囲の拡大が認識されている。

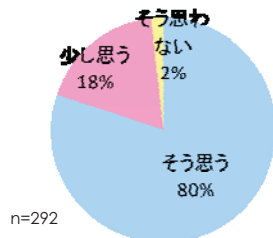
CCSにより行動範囲が広がった(横浜市)



2) 選択肢の拡大

○新たな交通手段の選択肢が増えたと認識されている。

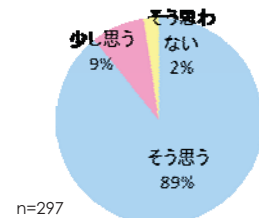
交通手段の選択肢が増えた(横浜市)



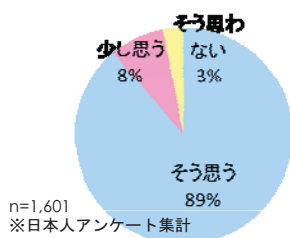
3) 他の交通手段にない楽しみや発見

○他の交通手段にはない楽しみや発見があると認識されている。

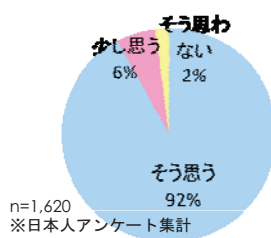
CCSは他の交通手段にはない楽しみや発見がある(横浜市)



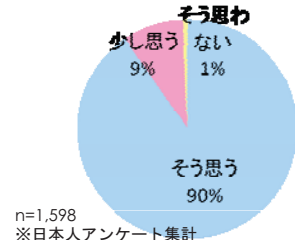
CCSにより行動範囲が広がった(広島市)



交通手段の選択肢が増えた(広島市)



CCSは他の交通手段にはない楽しみや発見がある(広島市)

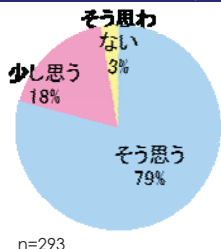


地域活性化効果

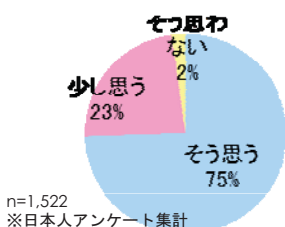
4) 滞在時間の延長

○回遊型交通手段として、自転車利用による街の滞在時間増が期待される

CCSが本格実施された場合に街の滞在時間が長くなるか(横浜市)



CCSが本格実施された場合に街の滞在時間が長くなるか(広島市)



地域活性化の効果を活かすため、
地域の方々と一体となった取組
が必要

○商店街空き店舗を活用したサイクルポート(名古屋市)

・通行者とのふれ合いやパネル展示による交流 拠点的な役割も生まれている。



空き店舗を活用したサイクルポート(名古屋市)

コミュニティサイクルは、地域活性化の観点からも、民間と協力して、ポートの確保や運営をしていくべきではないか？

札幌市ポロクル(ドーコン、ドコモ)の社会実験

- ・札幌大通りまちづくり会社との連携、協力企業との連携
- ・商業施設空きスペースを活用して順次ポートを拡大



■開始時点(平成22年6月1日)

ポート6カ所、自転車50台
※民間敷地などを活用して、
順次ポートを拡大

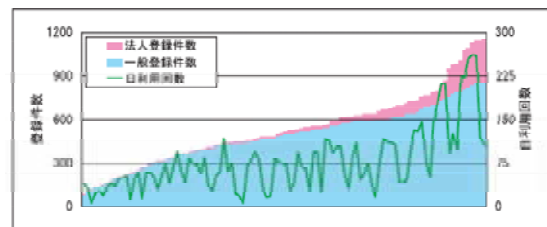
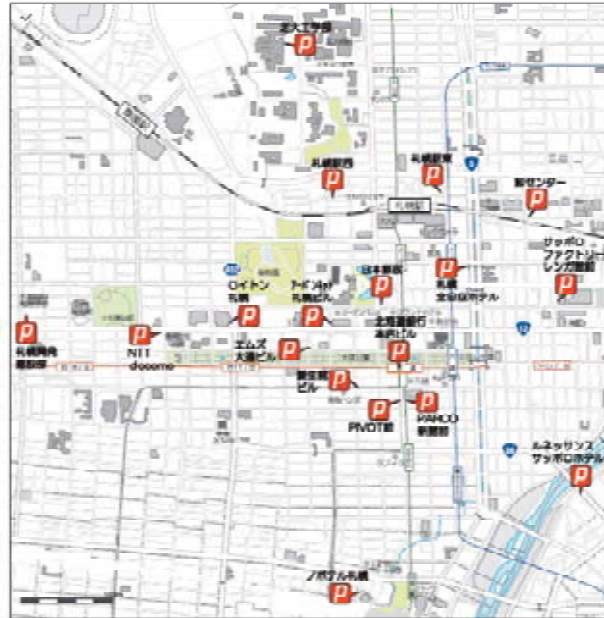
■実験後期(平成22年9月2日)

ポート18カ所、自転車100台

■利用実績(9月)

回転率 一日 2.6回/台

■ポートの配置



導入効果に対する考え方

○コミュニティサイクルの利用は、徒歩や公共交通からの転換が中心で、自動車からの転換は把握できていない。

○潜在的な意向として、自動車利用機会の減少の意向も見られる。

→郊外からの公共交通利用との連携や、パークアンドライド(観光系)などとの連携を行い、交通施策の一環として取り組むことが必要。

○自己所有の自転車からの転換も少なく、放置自転車の削減に資する効果も把握出来ていない。

→駐輪場対策とセットで進めることが必要。

(買い物客や業務目的などの自転車駐車場の整備が必要)

→長期的には、市街地に置きっぱなしの自転車は、転換の可能性有り。

○コミュニティサイクルにより新たに行動が発現した利用者が確認され、また、利用圏域の拡大や新たな交通手段としての活用という面で利用車のから評価が高い。

○地域における新たな移動・回遊性を高める可能性がある。

→商店街や地元企業との連携などを行うことで地域活性化に寄与する可能性が高く、まちづくりの一環として取り組むことが必要。

■ 総合的な自転車施策の必要性

- コミュニティサイクルは、総合的な自転車施策（走行空間、駐輪対策）の一環として実施することが必要
- 社会実験でも走行ルールの遵守等の取組を行い、自転車施策へ展開することが必要

■横浜市の実験のサイクルマップにおける自転車通行ルールの徹底



■茅ヶ崎市社会実験「自転車はみんな左、左、左だよ」プレート



■ポロクルにおけるスタッフTシャツ（自転車通行ルールの徹底を呼びかけ）



●駐輪対策とコミュニティサイクルはセットで・・・

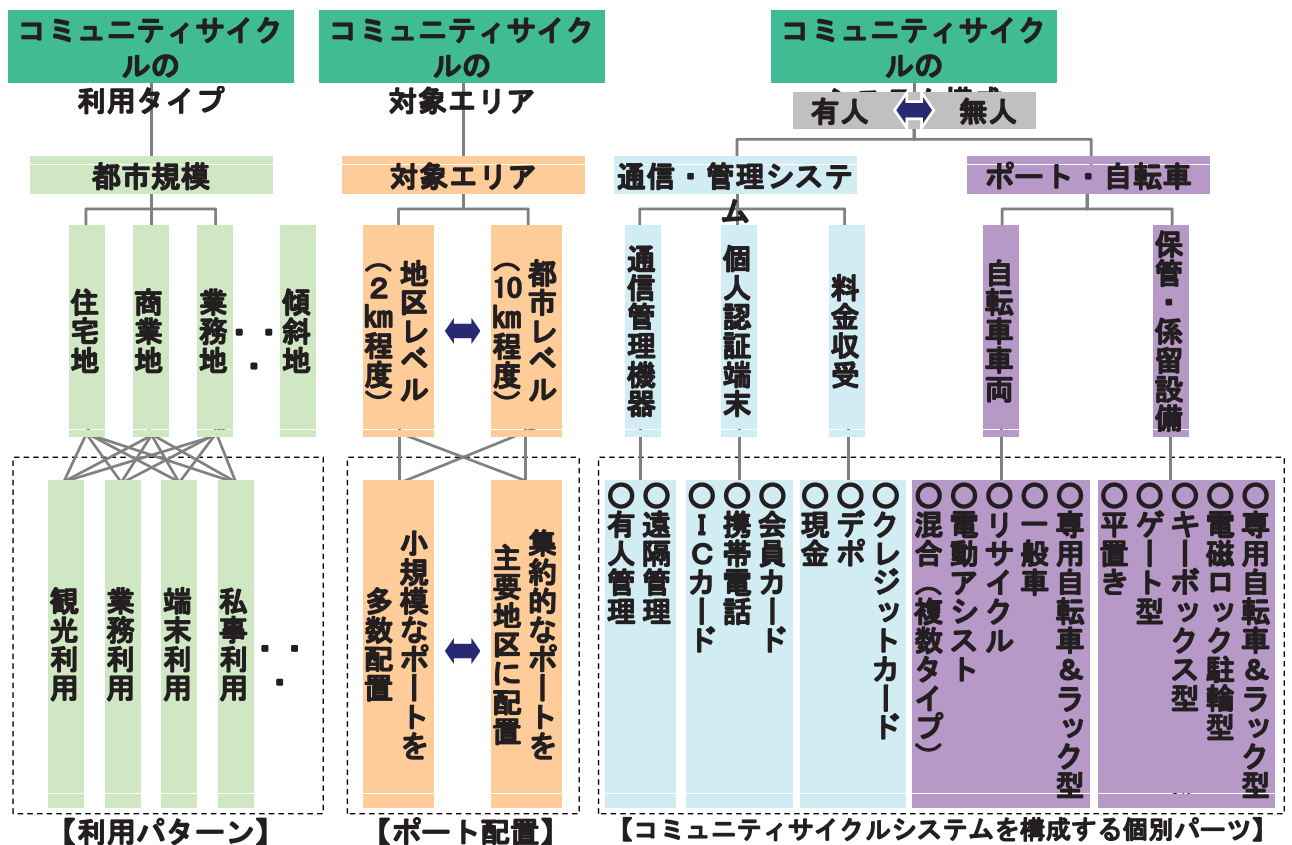
買い物客用などの駐輪施設の整備とセットで実施することが必要。

自転車の利用形態	利用時間	駐輪対策の考え方	
		駐輪場所	対応方策
自宅 → 駅 (鉄道利用)	長	・路外の駐輪場	・長時間の駐輪を安く設定 ※駅からやや離れている駐輪場への誘導
自宅 → 中心市街地の職場や学校 (通勤・通学等)	長	・会社・学校等における駐輪場 ・路外駐輪場	・会社等における駐輪場確保（駐車場の転用等の働きかけ） ・附置義務の強化 ・従業員の路外駐輪利用の徹底 ・長時間の駐輪を安く設定 ※不便な地域の駐輪場への誘導
自宅 → 商業施設 (買物等)	短	・商業施設等の駐輪場 (小規模近接) ・路上駐輪場、小規模で商店街などに近接な駐輪場	・商店などにおける駐輪場確保（空地への駐輪場設置の働きかけ） ・附置義務の強化、充実 ・短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定
駅 → 職場、学校 (イグレス交通)	長(夜は置きっぱなし)	・路外駐輪場 ・レンタルサイクルへの転換	・夜間の駐輪を安く設定 ・従業員の路外駐輪利用の徹底

国内におけるコミュニティサイクルシステムの動向整理

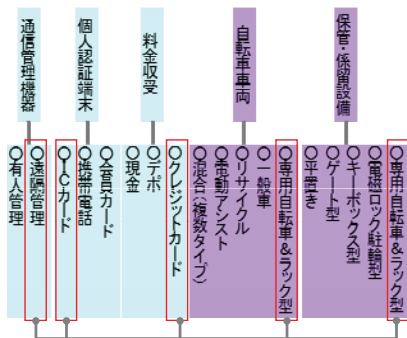
無人による貸出返却対応			有人による貸出返却対応
専用自転車&ラック型システム  <p>貸出時: ICカードをかざせば自動で個人認証され解放</p> <p>返却時: 自転車に内蔵したICチップが自動で読み取られ施錠</p> <p>大丸有地区: コミュニティサイクル社会実験事例</p>	電磁ロック駐輪型ラック+集中精算機システム  <p>札幌市: 社会実験事例</p> <p>松山市: 社会実験事例</p>	キーボックス(鍵管理)型システム  <p>北九州市: 社会実験事例</p>	小規模ポート有人管理型システム  <p>新潟市: 導入事例</p>
ゲート型システム  <p>ICカード(利用時)</p> <p>ICタグ(自転車)</p> <p>世田谷区: 導入事例</p>	ロックナンバー管理型システム  <p>那覇市: 導入事例</p>		駐輪場活用型システム  <p>高松市: 導入事例</p>

コミュニティサイクルのシステム構成



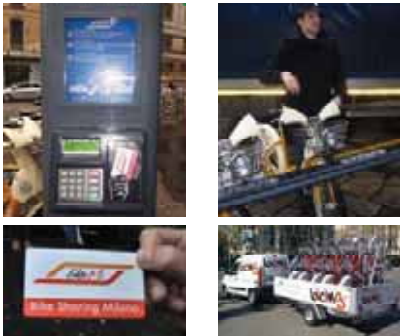
コミュニティサイクルのシステム構成の事例

■システムの組合わせ例①

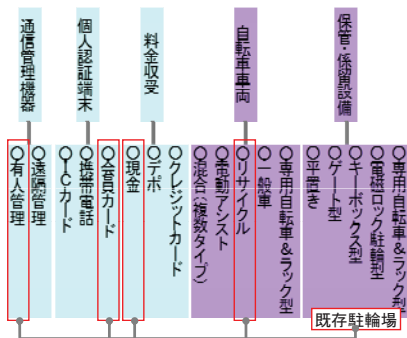


【海外事業モデル】

- ・ 無人・24時間運営、大規模導入を実現するシステム



■システムの組合わせ例②



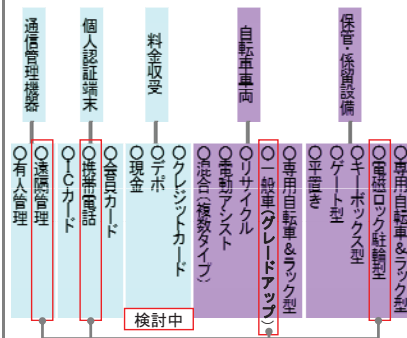
【国内導入システム(新潟市)】

- ・ 有人対応を基本に、既存ストックの活用によるシステム



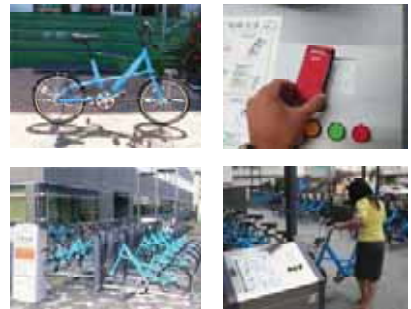
出典：新潟市HP、にいがたレンタサイクル研究会資料

■システムの組合わせ例③



【国内導入システム(札幌市)】

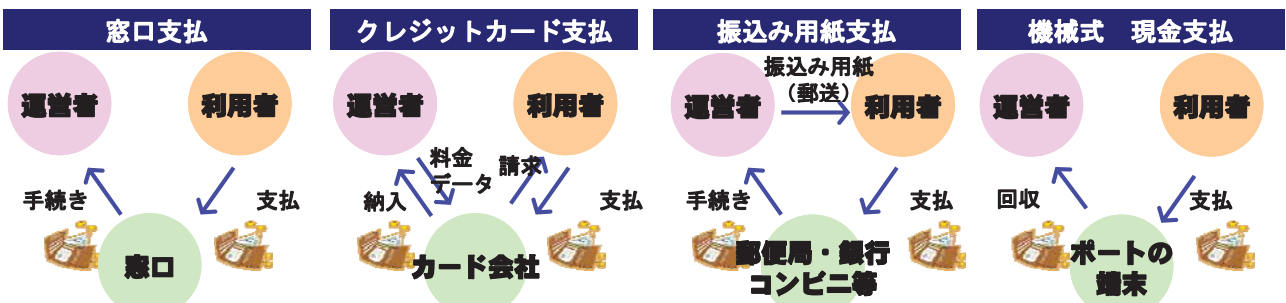
- ・ 携帯電話登録により個人認証端末として用いるシステム（実験は無料で運営）



出典：北海道モビリティデザイン研究会HP

コミュニティサイクルの課金システム

■課金方法のイメージ



- ・ 利用者に窓口まで来訪してもらい直接支払

- ・ WEBサイト等からの支払代行により、支払

- ・ 運営者から振込み用紙を送り、利用者が郵便局、コンビニ等で支払

- ・ ポートの精算機で支払

■料金体系のイメージ

料金体系	長所	短所
均一料金制 1ポート間あたり（利用ごとに課金） 例：1ポート間50円 1日あたり（最初の利用時に課金） 例：100円～200円	・ 利用者にとって分かりやすく、管理も容易	・ 違法駐輪の発生可能性 ・ 自転車の長時間利用（独占）の可能性 ・ 自転車の長時間利用（独占）の可能性
時間料金制 時間単位あたり（時間ごとに課金） 例：30分無料、以降50円等	・ 公平性の確保 ・ 回転率の増大	・ 利用抵抗が発生 ・ 返却時の認証を忘れた場合の対応
定額制 一定期間あたり（利用頻度に依らない） 例：1ヶ月あたり2,000円等	・ 登録者は利用が促進（使うほど割安）	・ 自転車の長時間利用（独占）の可能性 ・ 利用可能な自転車が無い場合に問題

無人型のコミュニティサイクル 自転車とラックのいろいろ

H21大手町丸の内有楽町地区

社会実験(環境省、JTB)

* 有料(クレジットカード決済)

・登録者数: 約800人

・回転率: 約3回/台・日



H22 名古屋市名チャリ社会実験

無人システム

オリジナル自転車



無人システム

リサイクル自転車



H21 松山市

コミュニティサイクル社会実験

(現金精算可能システム)

30分まで無料、
30分以上は100円

※現地(各ポート)での現金精算が可能なシステムを導入



57

H22

柏市スマートサイクル社会実験

オートロックポート 無人型システム



簡易ポート

ワイヤーロック形式で、鍵の開け閉めは利用者



札幌市 ポロクル H21, H22

H21社会実験システム



H22社会実験システム



シクロシティ富山（富山市）

サービス名称	シクロシティ富山
運営	シクロシティ株式会社
サービス開始日	平成22年3月20日(土)～
ステーション数	15箇所(富山市中心部)
自転車台数	150台

口車両



口ポート配置



口料金体系

クレジットカード	7日パス	定期パス	
		パスカ	メンバーカード
3月20日 - 4月30日	600円	400円/月々	500円/月々
通常料金	1000円	500円/月々	700円/月々

口座振替	定期パス	
	パスカ	メンバーカード
通常料金	6000円	8400円

- ・最初の30分：無料
- ・2回目の30分：200円
- ・3回目の30分以降、30分毎：500円

電動アシスト付き自転車用 コミュニティサイクル

北九州市の社会実験（H21）

■サイクルポート



■ラック 簡易型の車輛 固定用ラック



■システム機器 ボックス内に鍵とバッテリーを収納 貸し出し。



■サイクルポート 大学敷地内



シティバイク（北九州市）

サービス名称	シティバイク
運営	NPO法人タウンモービルネットワーク北九州
サービス開始予定日	平成22年3月27日(土)～
ステーション数	10箇所(小倉都心部・八幡東田地区)
自転車台数	台

料金体系

月額基本料金	525円(カーシェアリング会員は不要)
時間料金	105円/1時間分(1日に利用した時間の合計で計算※1日最大525円、24時にリセットされ再び課金が始まる)
1ヶ月	5,250円/1日～末日までのフリー利用(未利用分があれば翌月に繰越)

- ・利用料の10%をエコポイントとして還元
※500ポイント貯まると、500円分の商品券と交換できる。

車両



サイクルステーション (小倉北区役所内)



ポート配置



駅型のコミュニティサイクル

堺市：さかいコミュニティサイクル

名称	さかい コミュニティサイクル
運営	堺市 (統括業務サイカパーキング)
サービス開始	平成22年9月1日(水)～
ステーション数	4箇所(堺駅・堺東駅・堺市駅・百舌鳥駅)
自転車台数	450台

料金体系

	一般	学生
定期利用	2,000円/1ヶ月	1,600円/1ヶ月
1回利用	300円/1日 (電動アシスト付 400円/1日)	

サイクルポートのゲート



車両 軽快車



電動アシスト



ポート配置



東京都江戸川区 E-サイクル

実施期間	期間	H21/9～（現在実施中）
	運営時間	4:30～翌1:00
施設規模	自転車台数	400台
	ポート数	3箇所（駅駐輪場内）
料金体系		1,500円/月 ・ 100円/1日
初期登録	登録方法	身分証明書の写しを添えて、申請書記入
	登録場所	ポート窓口
管理	管理方法	係員常駐による有人管理
	貸出・返却	係員による台帳管理
	個人認証	登録カード
	料金收受	現金
機器	自転車車両	市販車（26インチ、オートライト） 再生自転車

登録者数	定期:376名 当日:8,086名
利用回数	17,993回/月
平均利用回数	578回/日
回転率	1.45回/台・日
平均利用時間	一分/回



地元商店街との連携による有人システム

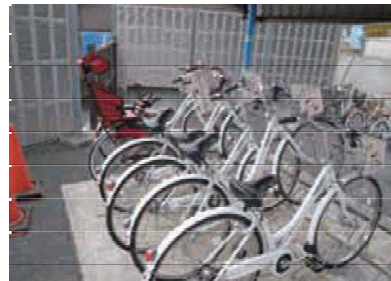
地域活性化の観点からも、民間と協力して、ポートの確保や運営をしていくべきではないか？

茅ヶ崎市における社会実験(H21, 22)

- 商店の軒先を活用したポート
- 自転車の貸し出し、返却は店員さんが実施



- 既存駐輪場の空きスペースを活用したポート



千代田区の社会実験(H22)

地元商店街(神田、神保町等)や大学などとの連携による有人システム

■商店の軒先や大学の駐輪場、神社の境内などの軒先を活用したポート

■自転車の貸し出し、返却は店員さんや職員の方が実施

■電動アシスト付自転車も貸し出し

■地元商店街も、地域活性化の手法として高い評価

・古本街の書店のポート



⑧一誠堂書店

・大学の駐輪場のポート



⑩法政大学外濠校舎駐輪場

・書店のポート



⑨CASA NUOVA SHOP 雑貨店

・神社の境内のポート



⑬神田明神(神田神社)

コミュニティサイクルに関するトラブル

○ これまでのコミュニティサイクルの社会実験の結果、トラブルの発生は極めて少ない。…未返却(放置)、破壊 等

○ ポイントは 個人認証。

【個人認証端末システムのイメージ】

利用者登録

- ・運転免許証等の身分証明書
- ・携帯電話、クレジットカード等

個人認証端末

- ・会員カード
- ・ICカード
- ・携帯電話



ポートでの認証

- ・各ポートで、会員カード、ICカード等を認証して、貸し出し

無人のシステム

- ・電磁ロック駐輪型ラック
- …自動解除



有人のシステム

- ・職員や店員が鍵を貸し出し



広島市五日市地区 コミュニティサイクル社会実験 「のりんさいくるコインちゃん」 実験結果

実験期間 平成22年10月3日(日)～11月27日(土)
 自転車台数 ポート9カ所、台数50台
 システム 個人認証無し



実験結果

1. 利用状況
 - ・自転車1台当たり、3.5回/日
2. 評価
 - ①商店街の評価
 - ・社会実験は8割以上に高評価。
 - ・約7割が行動範囲の拡大やアクセス性向上を評価。
 - ・約5割が滞在時間や来街頻度の増加を評価。
 - ②本格実施に向けて
 - ・約6割が貸出サービスの継続を希望。
3. 自転車の未返却(放置)
 - ・実験期間中は、**毎日の未返却⇒発見・回収の繰り返し。**
 - ・自転車の**放置(未返却)**が増加し、稼働台数は約半減。
 - ・**毎日の故障⇒修理の繰り返し**
 (期間中1～5台程度の故障が継続)

→**個人認証をしている社会実験では、
トラブルの発生は極めて少ない。**

■ 公的支援について

- 社会実験の結果、環境面、放置自転車対策について直接的な効果は検証できていない。
- 一方で、観光・地域活性化に関して効果が期待され、公共交通機関やパークアンドライドと連携した端末利用としての可能性もある。

コミュニティサイクルは単独で効果を発揮できるものではなく、まちづくりや交通施策の一環として、「地域活性化の手段としての役割」や「公共交通の端末としての役割」を担うものではないか。

公的な支援（初期投資への助成、ポートの用地の確保など）についても、①利用者負担、②地域の商店や法人などとの連携を踏まえ、地域づくりや交通施策の一環として導入の意義、目的を踏まえた検討が必要。

意義・目的	支援の考え方	サイクルポートの用地確保
公共交通の端末	公共交通の利用促進として支援	駅等の拠点型ポート (公共駐輪場へ併設等)
商店街や地区の活性化	地域振興、商店街振興として支援	商店街等の面的小規模ポート (民間商業施設、路上)
観光活性化	観光振興として支援	駅・観光施設等のポート (観光施設と連携)

■ まとめ・・・コミュニティサイクルの導入にあたって

導入にあたっての基本的考え方

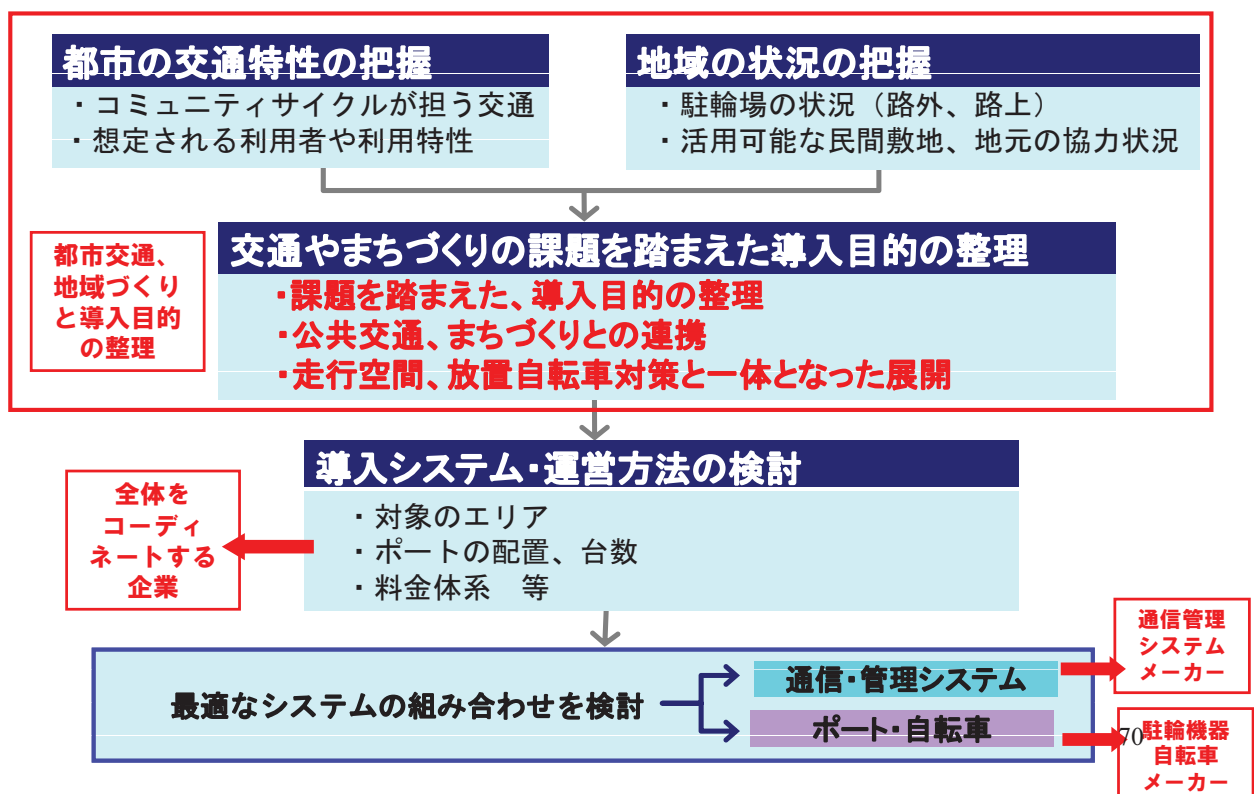
コミュニティサイクルは、交通やまちづくりの課題を解決するための一つ的手段

総合的な交通施策、まちづくり施策の一環として導入することが重要

- ①交通やまちづくりの課題を踏まえ、導入目的を整理する。
(観光か？商店街振興か？公共交通端末か？)
- ②総合的な交通施策、まちづくり施策の一環として、公共交通との役割分担、まちづくりとの連携等を検討する。
- ③自転車走行空間の確保、駐輪場対策、ルールの徹底などの自転車施策とセットで行う。
- ④その上で、適切なシステムを検討していく。

69

導入の検討プロセス



■ 新成長戦略 「道路空間のオープン化」について

「道路空間のオープン化」に関する提案募集結果

提案募集期間 平成22年6月25日～平成22年7月31日

提案数 166件

提案内容

項目	概要	件数
1. 上部空間への民間施設の建設	・ 高速道路の上部空間を民間開発し、その収益還元を活用して、高速道路の改築 ・ 既存一般道を跨いだ商業ビル等の増床 等	35件
2. 広告の設置	・ 広告付き案内看板の設置 ・ 横断防止柵や歩道への広告の設置 等	27件
3. オープンカフェ等の設置	・ オープンカフェの設置 ・ バス停と購買施設の一体整備 等	19件
4. 自転車駐輪場、駐車場の設置	・ コミュニティーサイクルポートの設置 等	16件
5. 太陽光発電設備の設置	・ 高架側面、法面等を利用した太陽光発電 ・ 歩道上へのソーラーアーケードの設置 等	11件
6. 高架下への商業施設等の設置	・ 高架下への商業ビル等の設置 ・ 高架下への物産店等の設置 等	11件
7. 高速道路と民間施設の接続 I C、J C Tの有効活用	・ 高速道路と物流施設の一体整備 ・ I CやJ C T等へのショッピングモール等の整備 等	6件 ⁷¹

都市再生特別措置法の一部を改正する法律案

平成23年2月8日 閣議決定

(抜粋)

4. 道路占用許可基準の特例

道路法の特例として、都市再生整備計画区域内において、都市の再生に貢献する一定の工作物に係る道路占用許可について、無余地性の基準(道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合であること)の適用を除外することとする。

にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例

○都市再生整備計画*の区域内においてオープンカフェ、広告板等の占用許可基準を緩和



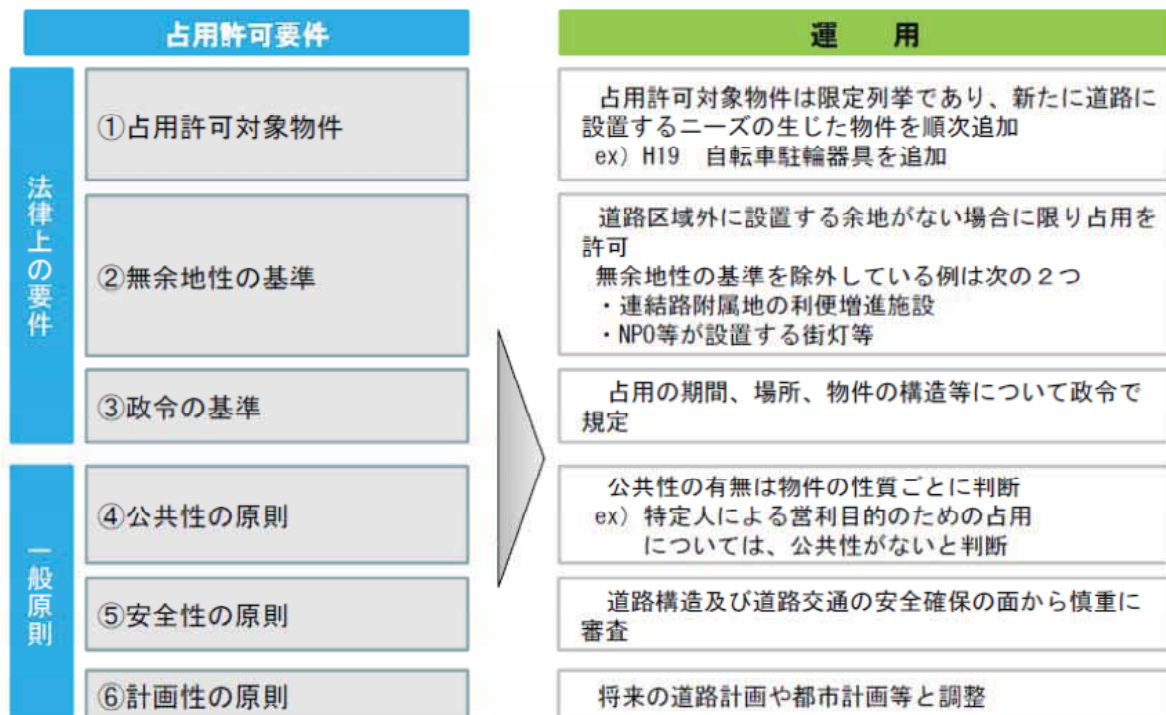
道路空間の有効利用によるまちなぎわい・交流の場の創出

特例のイメージ:オープンカフェ

〔*都市再生整備計画:市町村が作成するまちづくりのための計画〕

72

参考 道路占用制度の許可要件



73

■ 全国コミュニティサイクル情報交流協議会のご案内

情報交流協議会について

- 本日の会議の成果をいかすため、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発足したいと考えております。
- 本日、参加頂いた団体及び資料請求をされた団体に、ご案内を行っています。
- 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・地域整備局街路交通施設課 駐車場係長 渡邊義明
 メールアドレス：watanabe-y22h@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。
 なお、当面の締切は3月4日といたします（その後も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。

活動内容

- 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も情報提供をしたいと思います。
 - ・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。
- 適宜、勉強会等の開催等を行います。（参加は任意です）

全国コミュニティサイクル情報交流協議会
(コミュニティサイクルに関する情報を幅広く提供)

・国 ・学識経験者 ・地方公共団体 ・民間企業 等

事務局
街路交通施設課

地方公共団体部会
(行政関係の情報連絡)

・国 ・地方公共団体

ご静聴、ありがとうございました。