全国コミュニティサイクル担当者会議

横浜都心部コミュニティサイクル

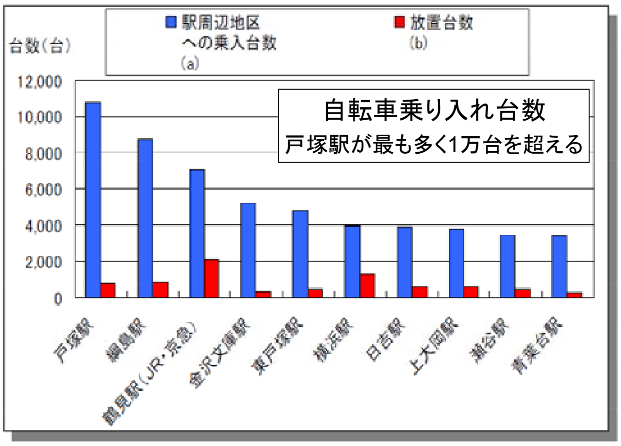
2011年2月21日

横浜市都市整備局
都市交通課長
黒水公博

横浜市の各種指標

放置自転車の多い市区町村　　内閣府調査（平成21年）

	市名	主　な　駅	放置台数
1	大阪市	梅田（大阪市営）、動物園前（大阪市営）	41,987
2	横浜市	石川町（ＪＲ東日本）、横浜（ＪＲ東日本）	18,237
3	名古屋市	名古屋（ＪＲ東海）、栄（名古屋市営）	15,666
4	札幌市	大通（札幌市営）、札幌（ＪＲ北海道）	14,766
5	川崎市	元住吉（東急）、武蔵新城（ＪＲ東日本）	13,385

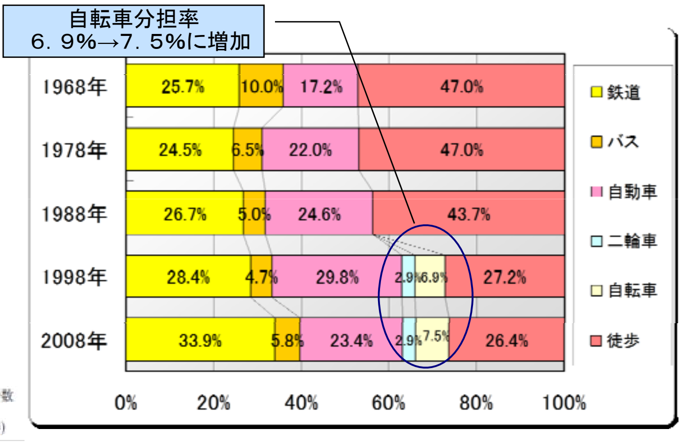


特定日の駅周辺地区への乗入台数・放置台数

出典）横浜市鉄道駅周辺放置自転車等の実態に関する調査（平成19年11月、平日、晴天、9時～15時）

東京都市圏パーソントリップ調査の実施結果概要

代表交通手段分担率の変遷（横浜市内、発生集中ベース）



実験の概要

実施期間	期間	H21年10 /29~11 /30　約1ヶ月
	運営時間	10:00~18:00
施設規模	自転車台数	100台
	ポート数	10箇所
料金体系		登録料:300円 利用料金:1時間　無料 デポジット:500円、定期利用:1,000円
初期登録	登録方法	申込書記入し、専用ICカード発行
	登録場所	現地

管理	管理方法	有人管理
	貸出・返却の管理	登録後の管理は、ICカードでスタッフが確認し行う。
	個人認証媒体	ICカード
	料金収受	現金
機器	自転車車両	軽快車50台、小径車50台
	ラック	平置き
	その他	GPSで利用者の行動軌跡を調査

①新高島駅　　　　市公社用地
②日産カーパレス　　民地
③パシフィコ横浜　　港湾用地
④みなとみらい駅　　駐輪場
⑤桜木町駅　　　　駐輪場
⑥馬車道駅　　　　市有地
⑦横浜ﾜｰﾙﾄﾞﾎﾟｰﾀｰｽﾞ前　港湾用地
⑧関内駅　　　　　駐輪場
⑨大さん橋　　　　港湾用地
⑩横浜マリンタワー　経済局用地

コミュニティサイクルの考え方

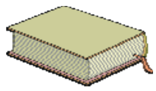
同じ物であっても
使われ方によって
公共性が認められる

公共性の高い新たな都市内交通システム
→　自転車そのものに公共性をもたせる新しい仕組み

低 → 高

個人所有　　レンタサイクル　　コミュニティサイクル

個人所有　　レンタカー　　カーシェアリング / ？タクシー？



個人所有　　図書館の本

公共性

例えば

公共性を高めるためには
→　多くの人がスムースに利用できるとともに社会便益を高める仕組みが重要

・短時間の利用は無料あるいは安価な料金で、都市部の交通手段として自転車を提供する
・エリア内の複数のサイクルポート(貸出拠点)で、どのポートでも貸出し、返却が可能なシステム
・IT技術を活用した先進的でスマートな貸出と返却
・放置自転車対策になる　・地域の活性化につながる　・地球温暖化対策に寄与する　など

事業の目的と期待する効果

〈目的〉

〈効果〉

- コミュニティサイクルシステム
  - 回遊性の向上
    →移動手段の多様化
    - 街の魅力向上
    - 地域の活性化
  - マイカーから公共交通への転換
    - 公共交通機関の利用促進
    - CO2の削減（CO-DO30）
      →環境モデル都市として
      先進的な取組を実施

海外のコミュニティサイクルのモデルは非常に先進的
だが、そのまま、国内で導入するには様々なハードル
↓
海外モデルを参考としながらも、日本の状況にあったモデルの検討が必要
→　事業性やシステム構築のために社会実験が必要

21年度の社会実験の実施状況

◇社会実験実施体制

協　力

- 国土交通省（直轄調査）
- 日本自転車普及協会

★実施主体　横浜市

公募選定 →

← 実験協力

★実験現地実施主体
サイカパーキング㈱
を中心とする企業体

＜代表企業＞
・サイカパーキング㈱
＜構成団体＞
・㈱IHIエスキューブ
・横浜サイカパーキング㈱
・NPO法人駐輪・駐車場
情報センター

↑ 指導、助言

Yokohama Community-cycle Project Steering Committee
社会実験運営委員会

ポートの状況

貸出手続き

◇社会実験のポイント

- 地域交通への影響を加味してエリアを設定
- 事業化に向けた採算性の検討のために、有料で実施
- 事業化を意識し、非接触型のICカードなどを利用
- 事業全体のデザイン性を重視
  （新品の自転車、マップなどの統一デザイン化、専用HP）
- 利用者だけでなく、地域における評価も重視
  （地元商店街、MM地域の事業者、ホテル業界など）

◇使用自転車

サイクルマップ

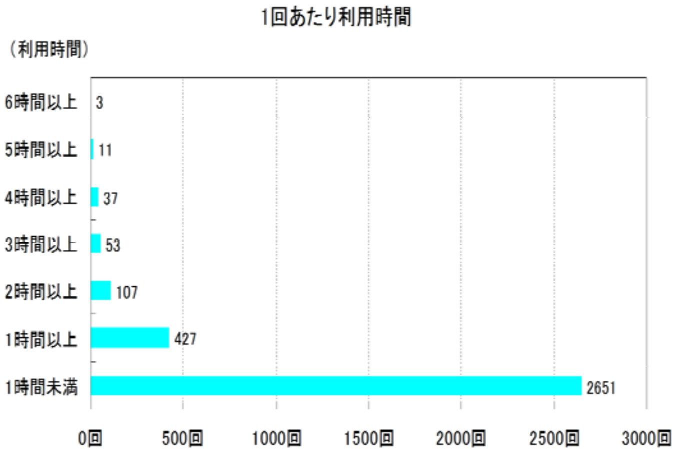
21年度の社会実験の実施概要

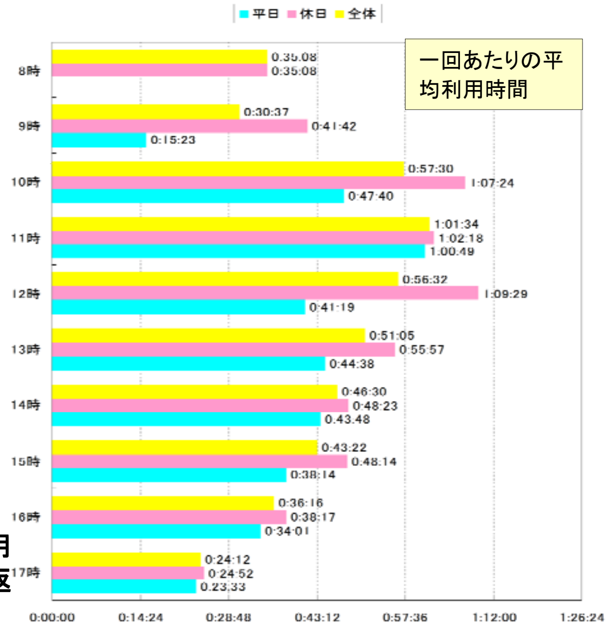
○会員登録者数

新規登録者数	1,340 人
平日平均	36 人
休日平均	74 人

○利用回数

貸出回数累計	3､322 回
一日平均利用回数	125 回
回転率（平日､休日）	1.3(0.9 ､1.8)

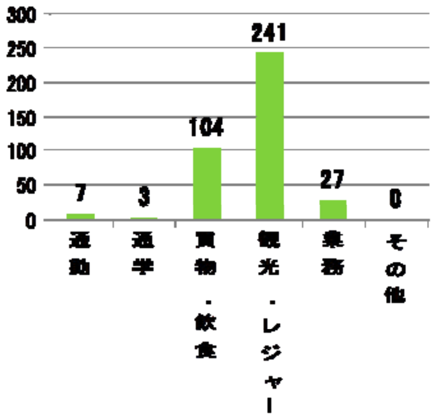




・利用者全体の80%が、無料時間帯である1時間以内の利用
・無料時間帯（1時間）内で一時返却⇒再利用（貸出）を繰り返し、連続的に観光用の周遊交通手段として利用されている。

21年度の社会実験の特徴

主な利用目的

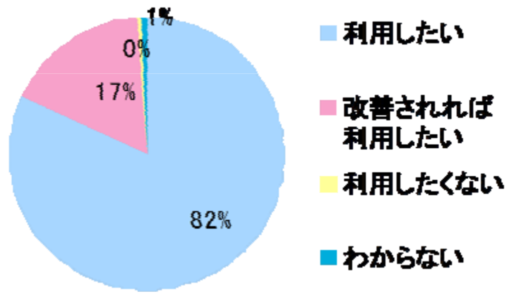


ポート間移動状況

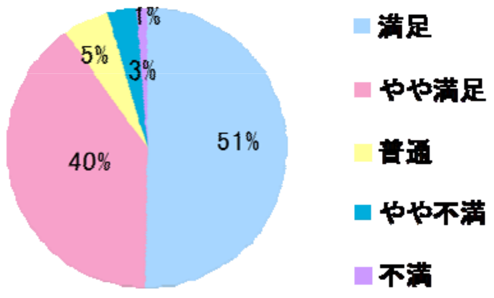
データの個数：貸出ポ	返却ポート									
貸出ポート	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	総計
1新高島駅	34	14	37	31	19	14	36	34	22	28	269
2日産カーパレス	37	17	10	10	10	6	18	19	11	28	166
3パシフィコ横浜	21	7	29	12	15	11	33	22	13	32	195
4みなとみらい駅	20	14	8	8	11	11	18	18	9	25	142
5桜木町駅	27	12	18	9	46	5	23	38	32	34	244
6馬車道駅	11	8	11	10	10	50	17	33	18	38	206
7横浜ﾜｰﾙﾄﾞﾎﾟｰﾀｰｽﾞ前	49	21	20	26	17	20	59	26	68	120	426
8関内駅	30	16	10	15	35	34	24	77	23	63	327
9大さん橋	45	13	21	16	38	25	92	45	67	153	515
10横浜マリンタワー	59	23	27	30	44	20	130	96	141	234	804
総計	333	145	191	167	245	196	450	408	404	755	3,294

マリンタワーでの利用が最大。同一ポートでの貸出返却も多い。

利用者アンケート：**本格実行された場合利用したいか**

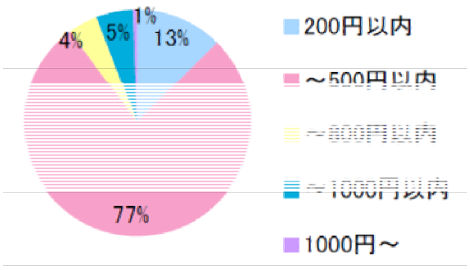


利用者アンケート：**全体を通しての評価**

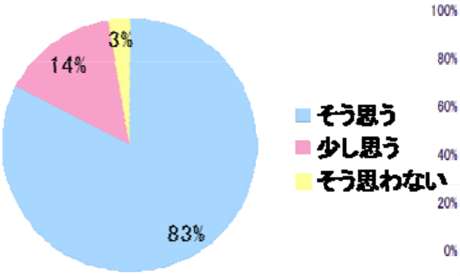


21年度の社会実験結果

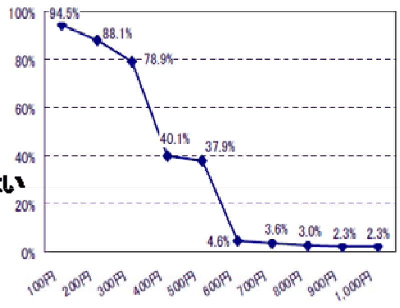
１日当たりの利用料金



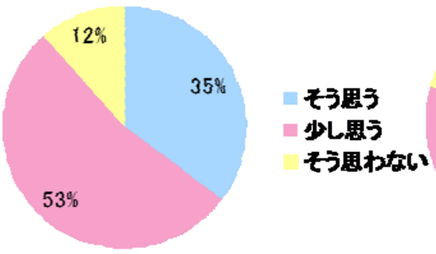
地域アンケート:**走行空間の整備**



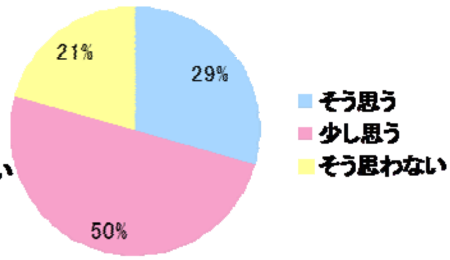
H16年レンタサイクル社会実験
～利用料金について～



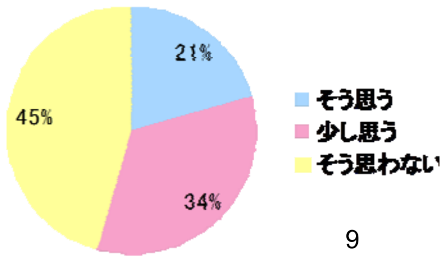
地域アンケート:**利便性の向上**



地域アンケート:**地域活性化**



地域アンケート:**放置自転車の増加**



今後の方向性　～コミュニティサイクルへの期待～

世界各国の主要な都市で導入が進められている

↓ インバウンドにとって「存在しないことが問題」
不思議の国　日本にならないためにも・・・

都市にとっての必要なアイテムの一つになる可能性も

昨年度の約1ヶ月間の社会実験を受け

→　長期間（３年間）の社会実験を春から実施！！

社会実験の目的

サイクルポートの適切な配置、交通行動の変化、事業採算性や都市景観に与える影響などの検討を行い、公共的な交通手段であるコミュニティサイクルが横浜都心部の新たな交通手段として定着し、民間主体の自立した事業として成立することを目指す。

実験主体
横浜市都市整備局

⇕ 協定

運営主体　公募で選定
株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモ

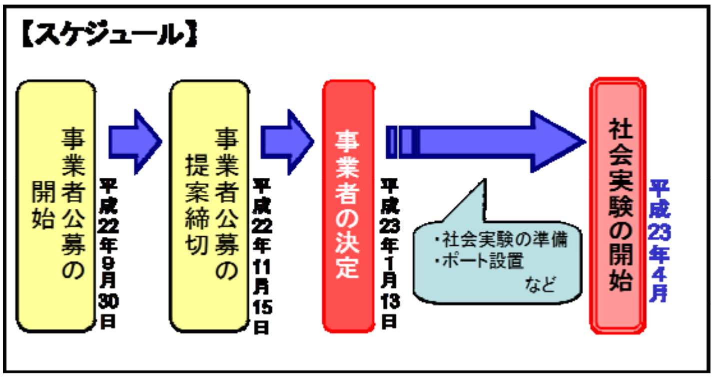
①実施主体（横浜市）の役割
- 社会実験全体の統括
- 実験実施に必要な最低限のポート候補地を確保
- コミュニティサイクル推進のための広報
- 効果検証や調査

②運営主体（株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモ）の役割
- 施設整備及び運営
- ポート設備や自転車等の設置、管理
- 規模拡大のためのポート用地を確保

長期社会実験の概要

<u>本社会実験の概要</u>

1. 実験実施期間：2011年4月～2014年3月（3年間）
2. 実施主体　：　横浜市
3. 運営主体　：　株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモ
4. 運営協力企業：ドーコン、ペダル
5. 実施場所　：　横浜みなとみらい21中央地区・新港地区
関内・山下町地区を中心とした区域
6. 自転車台数：200台以上（開始日以降、順次拡大予定）
7. 貸出拠点数：18箇所以上（開始日以降、順次拡大予定）



・料金体系は、短時間利用の場合は安価な価格設定とし、長時間の連続利用は割高とするなど自転車の放置を抑制する方策を導入する

・ポートは無人で貸出・返却をするシステムとし、個人認証にはICカードや携帯電話を活用する予定。