

千葉市シェアサイクル実証実験



事業者公募選定に関する取組について



平成30年3月9日

千葉市総合政策局国家戦略特区推進課

課長 秋庭 慎輔

1. 千葉県シェアサイクル実証実験 実施概要

1.実施概要

千葉市シェアサイクル実証実験

公募で選定した**OpenStreet株式会社**との共同実施。
都市部におけるシェアサイクルの有効性を検証。

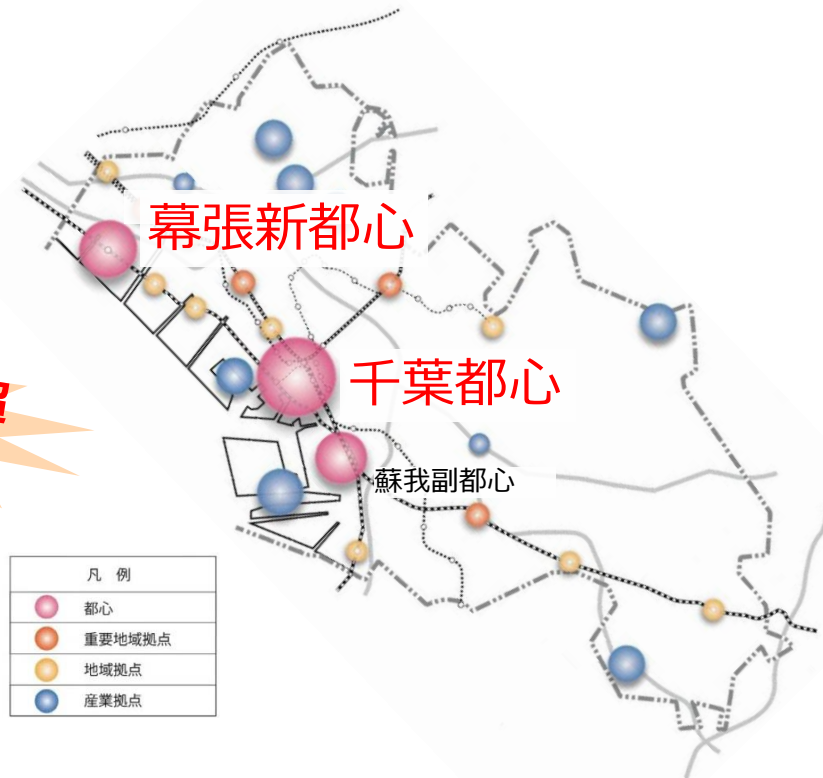
実施期間 (予定)

2018年3月下旬～2019年9月末日

実施エリア

- ・幕張新都心エリア
(JR海浜幕張駅を中心とする半径2kmの範囲)
- ・千葉都心エリア
(JR千葉駅を中心とする半径2kmの範囲)

各エリア500台超
投入予定!!



利用方法

- ①まずはアプリをダウンロードして会員登録
- ②スマホでステーション検索・自転車予約が可能
- ③自転車に搭載されたIoT端末を操作すると、自動でスマートロックが開錠し、利用開始
- ④別のステーションで返却可能

利用料金 (予定)

60円 / 15分 (1日最大1,000円)

24h利用可能!!

※クレジットカード決済、携帯電話会社のキャリア決済に対応。今後、電子マネーにも対応していく予定。

1.実施概要

実証実験の実施体制

千葉市（実施主体）

- 実証実験全体の総括
- **公共のサイクルポート用地確保**
(実験期間中は使用料を免除し、採算性の検証を求める)
- 関係者調整
(交通事業者、自治会など)
- 市民等への周知
(ホームページ、市政だよりなど)

事業者（運営主体）

- 施設及び器材整備
- **民間のサイクルポート用地確保**
- **シェアサイクル事業の運営**
- 違法駐輪対策
- 利用者アンケート・データ収集等
- 利用者への周知・広報

※実証実験に要する費用はすべて事業者の負担とし、千葉市は補助金、委託料、その他一切の費用を負担しない。

民間資金を活用し、行政は税金投入しない事業モデル

⇒行政による補助金・委託料前提の従来モデルからの脱却に挑戦！！

2. 実証実験の実施に至った背景

2.実証実験の実施に至った背景

幕張新都心コミュニティサイクル社会実験「マックル」の教訓

千葉市と公益社団法人千葉市観光協会による共同実施。
「イオンモール幕張新都心」の開業にあわせ、幕張新都心来訪者の**回遊性の向上**を図ることができるかを検証。

実施期間

2013年12月17日～2015年3月31日（約1年4か月間）

実施結果

検証1:デポジット方式（2013.12～2014.8）

- ◆自転車台数：100台 ◆サイクルポート：7箇所
- ◆利用方法：登録不要、100円のデポジット制（実質無料）

広告協賛金で回す
ビジネスモデルを検証

<評価>

- ↑利用方法が簡単であり、利用率が高い（**1日3～4回転程度**を記録）
- ↓協賛金の獲得が困難、**利用者マナー問題**（管理運営コストがかさむ）

検証2:レンタル方式（2014.9～2015.3）

- ◆自転車台数：40台 ◆サイクルポート：2箇所
- ◆利用方法：JR海浜幕張駅構内の観光センターで本人確認、有料200円

利用者から料金を
徴収するモデルを検証

<評価>

- ↑本人確認により**利用者のマナーが向上**し、管理運営コストが削減
- ↓有料化や利用手続が必要となり、利用率が低下（**1日0.2～0.4回転程度**）



- ・「利用の簡便さ」と「利用者マナー」の両立が困難
- ・ビジネスモデルが行政負担前提
（持続可能な事業モデルとは言い難い）

⇒ **本格導入に至らず**



2.実証実験の実施に至った背景

シェアサイクル導入の機運の高まり

法律・条例の制定

- ・ 2016年12月「自転車活用推進法」制定
- ・ 2017年7月「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」制定

技術革新によるシェアサイクルビジネスの隆盛

スマートフォンの普及、IoTの進展

ユーザー：スマホで予約～決済すべてが完結するように

事業者：GPS・スマートロック等により、効率的な管理運営が可能に
移動データ分析・スマホを介したプロモーションなど、新たなビジネスチャンス

国内外に多数のシェアサイクル事業者が台頭

- ・ 中国における爆発的なシェアサイクルの普及（事業者の乱立、日本進出）
- ・ 日本国内でも新規ビジネスとしてシェアサイクルに参入する企業が次々と誕生
- ・ 現在「空白地帯」の千葉市にも、2017年夏以降、多数の営業が来るように
⇒行政に資金面の支援は求めず、公共用地の提供だけを要望する事業者が出てきた

- ・ 技術革新により、過去の課題が解決できる可能性
- ・ 行政負担なしでも事業が成立する可能性

⇒ **新たな条件のもと、再び実証を行う意義ありと判断**



3.事業者公募について

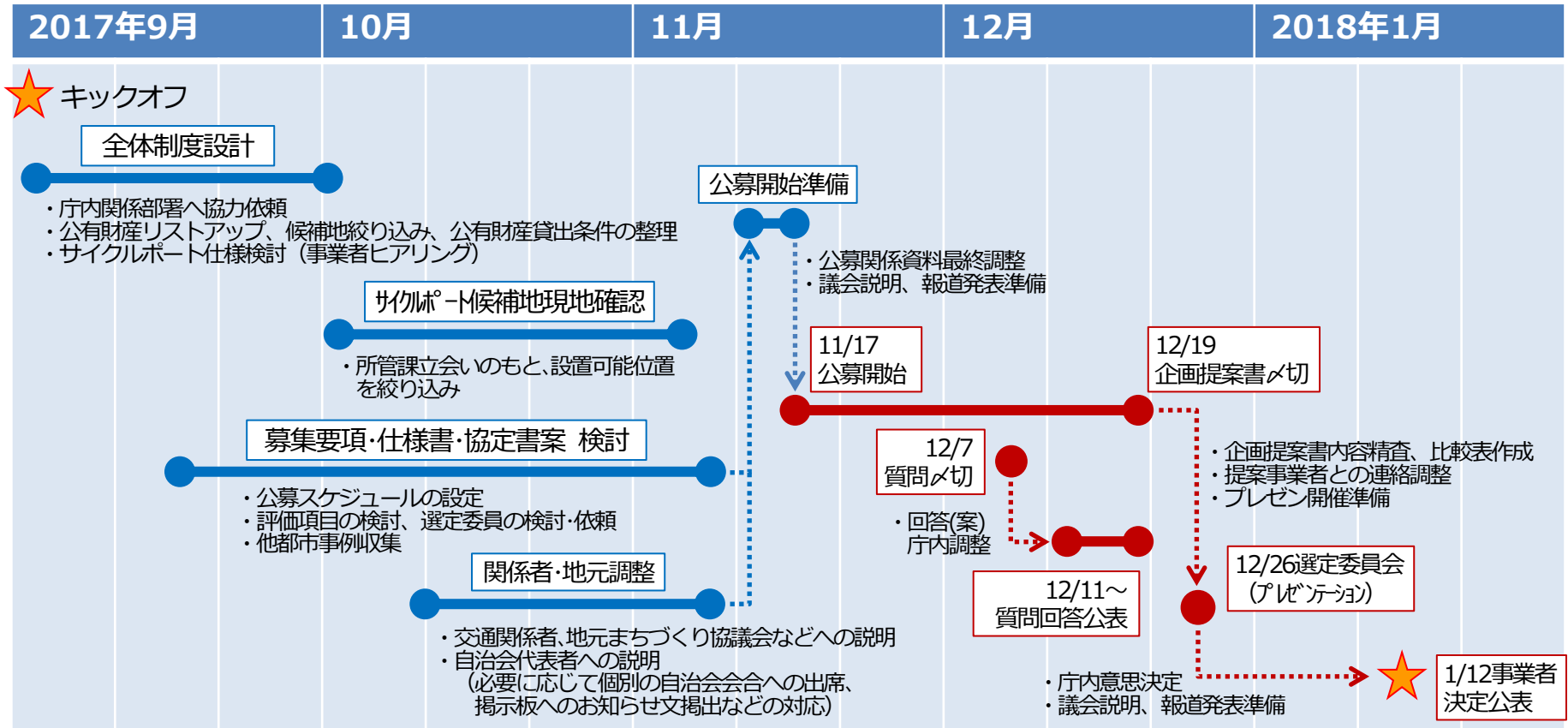
3.事業者公募について

実証実験実施の意思決定

- 2017年8月、公募により事業者を選定し実証実験を行うことを庁内方針決定
- 行政負担なし(予算措置不要)との条件から、迅速な公募選定により**年度内の実証開始**を目標に

⇒ゼロからの準備ではあったが、**部署を超えたプロジェクト体制の構築**、**全庁的な協力依頼**のもと9月初旬よりスピーディーに準備を進め、約2か月半後の11月17日に公募開始。

スケジュール



3.事業者公募について

事業者選考方法

公募型プロポーザル方式。庁内に設置する**選定委員会**において企画提案書及びプレゼンテーションの内容を審査し、事業予定者を決定することに。

⇒選定委員会は庁内関係部署の**局長・部長級7名**にて構成。

(総合政策局国家戦略特区担当局長、総合政策部長、経済部長、都市部長、土木部長、中央区長、美浜区長)

評価項目

※大項目の中にさらに小項目(5点or10点)を設け、各項目ごとに5段階評価で採点。

評価項目	配点	審査内容
基本方針	30	全体方針、事業期間ごとの方針、地域特性の把握
運営能力・利用者数	50	運営実績、運営体制、採算性、利用者数など
運営設備	35	自転車台数、ポート数及び位置、自転車性能など
利用者の利便性	35	登録方法、利用方法、決済方法、多言語対応など
安全・環境対策	50	安全性、緊急時対応、違法駐輪対策、個人情報管理など
地域連携	40	提供データ、新規性・拡張性、地域事業者との連携など
合計	240	

⇒「**運営能力・利用者数**」「**安全・環境対策**」「**地域連携**」を特に重要視し点数を高め配分。

(利用されなければ意味がない、違法駐輪対策などが成功の鍵、単なる自転車貸しに留まらない新規性・拡張性に期待)

3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地の選定作業

【STEP①】

◆資産経営課より公有財産の全リストを入手し、対象エリアのみ一次抽出

…対象となり得るのは、①公共施設、②駐輪場、③道路、④公園 のカテゴリーに分類できることが見えてきた。

◆サイクルポートの仕様、適・不適の場所等について7事業者にヒアリング

…サイズの目安は「1台あたり幅60cm、奥行200cm」とすることに（※別途「引き代」が1m程度必要と判明）。
 …ポート設置可否の判断基準として電波が届くかどうか重要な要素であること、GPSが検知できない場所であってもビーコンやWi-Fiルーターを設置すればポートとして稼働できること、利用時間に制約があっても運用可能であることなどが見えてきた。



【STEP②】

◆各分類において、所管課との協議調整・現地確認のうえ、最終候補地を確定

（※公募開始までに時間が限られていたことから、協議に時間を要しそうな場所は立地のポテンシャルが高くても候補地から除外）

①公共施設

下記評価軸に基づき、設置に適した施設を絞り込み

- 施設利用度（利用者・勤務者がどれだけいるか）
- 周辺環境（周辺にマンション・オフィス・集客施設がどれだけあるか）
- ポート設置の容易性（敷地内にポート設置の余地があるか）
- その他制約条件（閉門・休館日など利用時間の制約があるかなど）

②駐輪場

一般契約者の利用を阻害しないよう、**登録率70%未満**の駐輪場の中から下記評価軸に基づき絞り込み

- 利便性（最寄駅からの距離）
- 安全性（駅周辺での工事予定の有無など）
- その他制約条件（ゲート制など施設の物理的要件など）

③道路

道路管理者より示された前提条件に基づき、設置に適した箇所を絞り込み

- 十分な通行幅員の確保（2.0mまたは3.5m）
- 交差点・横断歩道・バス停留所・誘導ブロック等から十分な隣部隔
- 固定式ラック必須、のぼり旗・置き看板は設置NG など

④公園

下記の観点から、設置の適・不適、設置可能台数について公園管理者側で判断しリストアップ

- 敷地面積
- 物理的要件（遊具・段差・舗装の有無など）
- その他制約条件（イベント利用、違法駐輪問題など）

3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地の選定作業



【STEP③】

◆所管課との協議により、サイクルポートを設置する際の条件等を設定

①公共施設

- 当課⇔所管課間の「使用承認」で対応。
- もともと駐輪場である場合を除き、原則として**固定式の自転車ラック**の設置を必須とする。
(転倒防止・区画を目的としたガードパイプの設置は不要)
- 実証実験終了後は事業者負担で**原状回復**。

②駐輪場

- 当課⇔所管課間の「使用承認」で対応。
- 一般の自転車と隣り合わせになる位置にポートを設置する場合は、**固定式の自転車ラック**又は転倒防止を目的とした**ガードパイプ**の設置を必須とする。
- 駐輪場敷地内において、ポート以外の場所に駐輪されていた場合、当該自転車を撤去する。
(自転車が移動・保管された場合の費用は事業者負担)
- 実証実験終了後は事業者負担で**原状回復**。

③道路

- 千葉市が申請主体の「道路占用許可」で対応。
- 歩行者の通行量が多い道路は3.5m以上、それ以外の道路は2m以上の通行幅員を確保する。
- 固定式の自転車ラック**の設置を必須とし、する。
し、歩行空間と駐車空間を明確に区分する。
- 歩行者の進行方向と交差する部分がある場合には**ガードパイプ**の設置を必須とする。
- ポートには利用約款、問合せ先を見やすく表示。表示板に広告を掲載する場合には、表示板の1/3までとする。
- 実証実験終了後は事業者負担で**原状回復**。

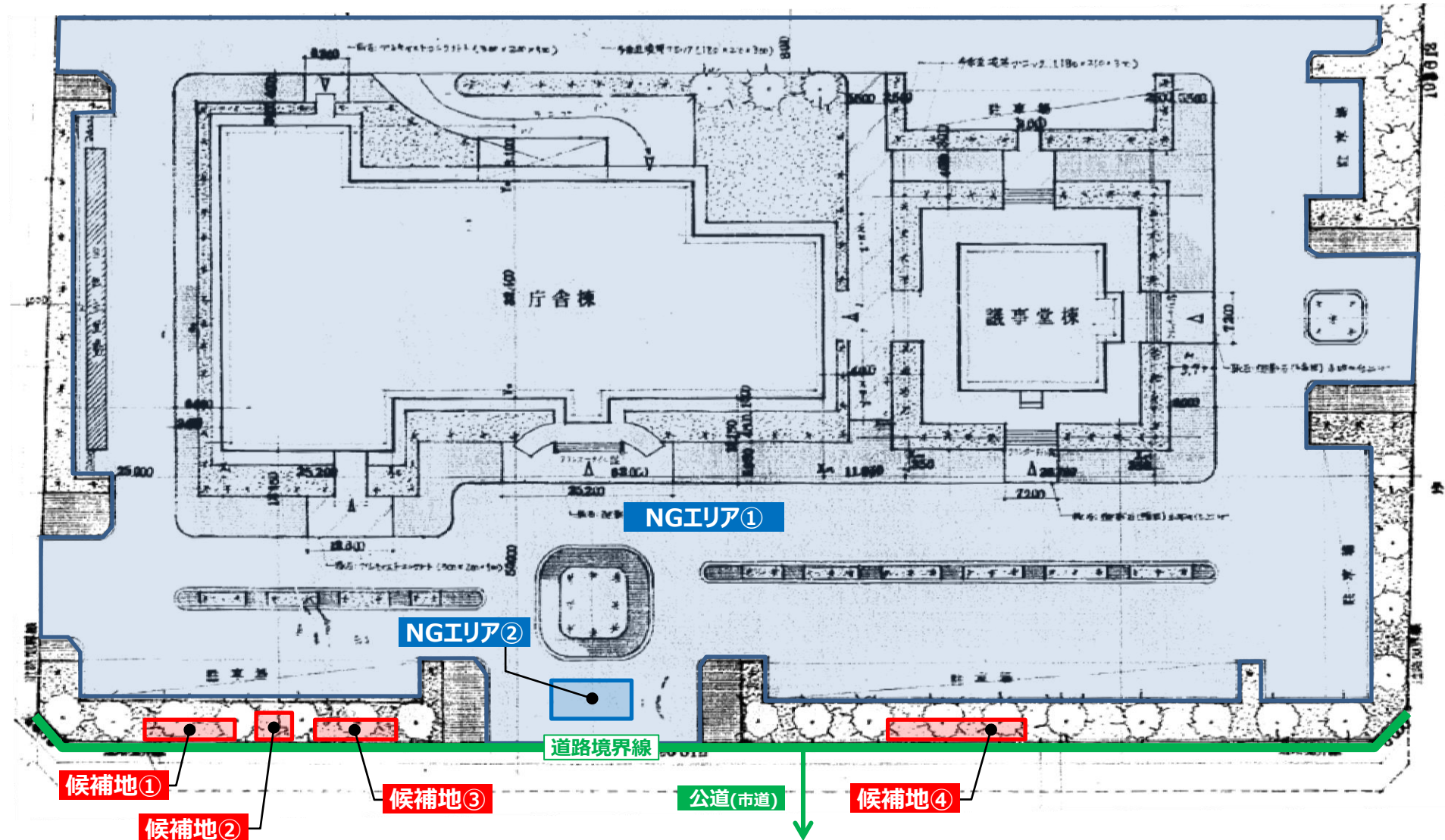
④公園

- 千葉市が申請主体の「公園占用許可」で対応。
- 固定式の自転車ラック**の設置を必須とする。
(転倒防止・区画を目的としたガードパイプの設置は不要)
- 各公園におけるポート設置位置については、事業者決定後に個別協議を行う。
- 公園によっては、未舗装部分への設置となる場合あり。
(ポート設置に伴う新たな舗装は不要)
- 実証実験終了後は事業者負担で**原状回復**。

3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地の選定作業

(事例) 千葉市役所本庁舎

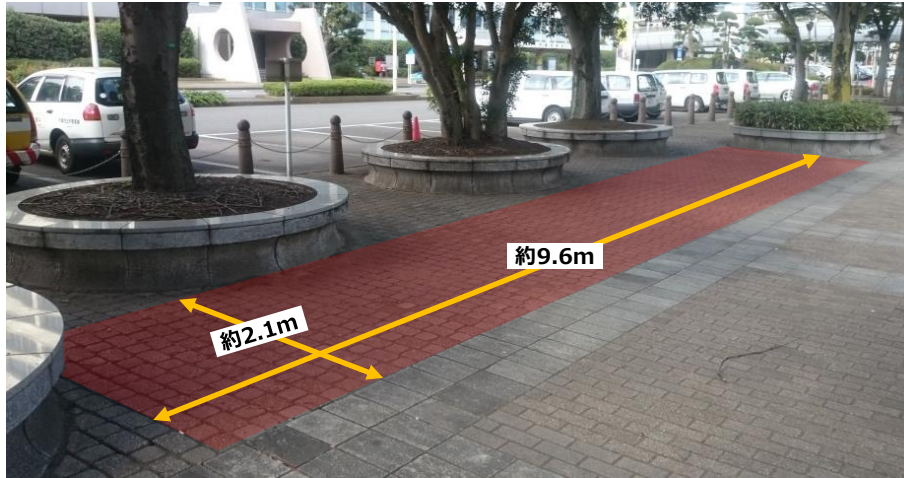


3.事業者公募について

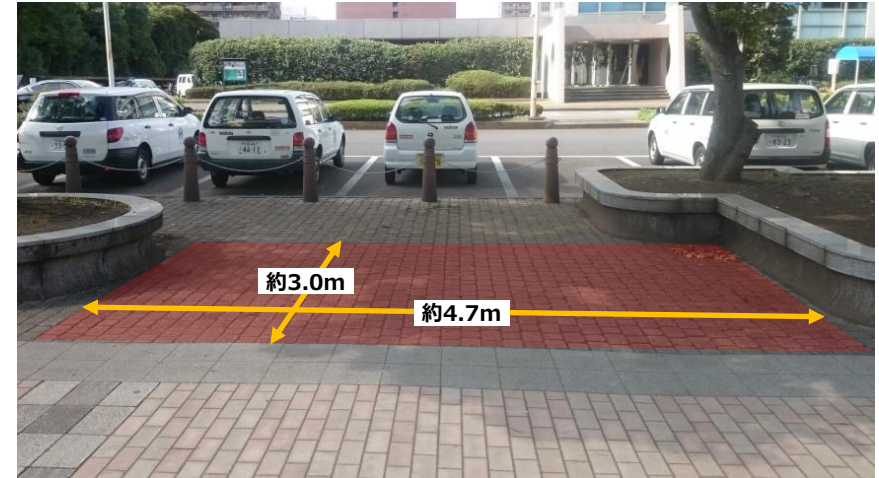
公共サイクルポート候補地の選定作業

(事例) 千葉市役所本庁舎

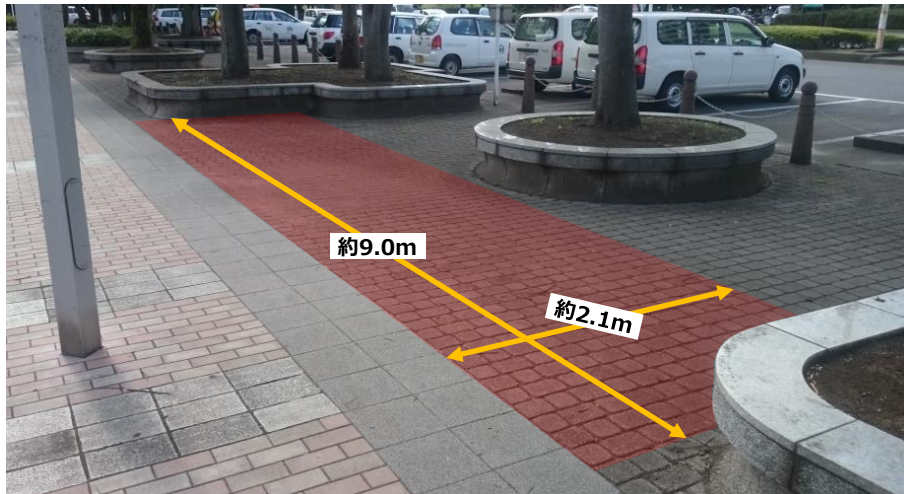
候補地① 本庁正面の歩道脇スペース(その1)



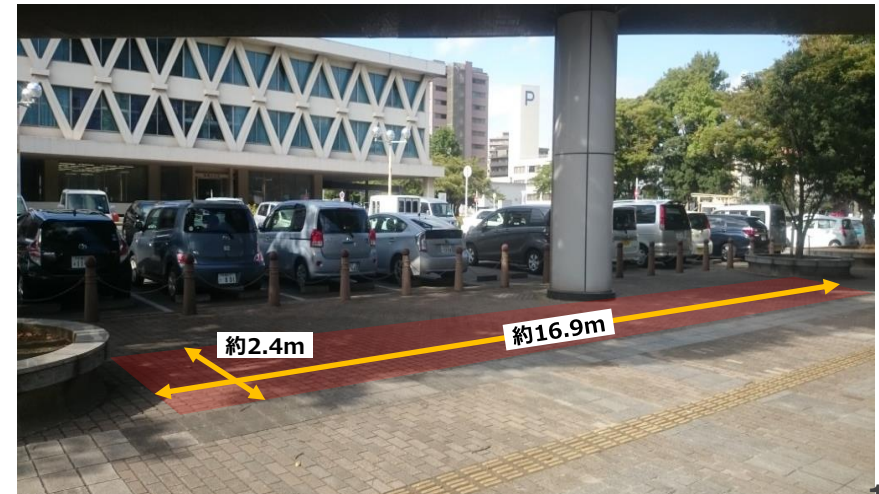
候補地② 本庁正面の歩道脇スペース(その2)



候補地③ 本庁正面の歩道脇スペース(その3)



候補地④ 本庁正面の歩道脇スペース(その4)



3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地の選定作業

(事例) 千葉市役所本庁舎

NGエリア①

【NG理由】敷地内は安全管理上設置を避けたい



NGエリア②

【NG理由】何かある時のスペースとして確保しておく必要がある



※参考：道路境界線の位置について



3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地（千葉都心）

【凡例】 ● 公共施設 ● 駐輪場 ● 道路 ● 公園

- ① 公共施設：8箇所（110台分）
 - ② 駐輪場：4箇所（31台分）
 - ③ 道路：3箇所（129台分）
 - ④ 公園：52箇所（330台分）
-
- 計 67箇所（600台分）

ここに民間ポートが加わることで、
利便性の高いサービスが実現！

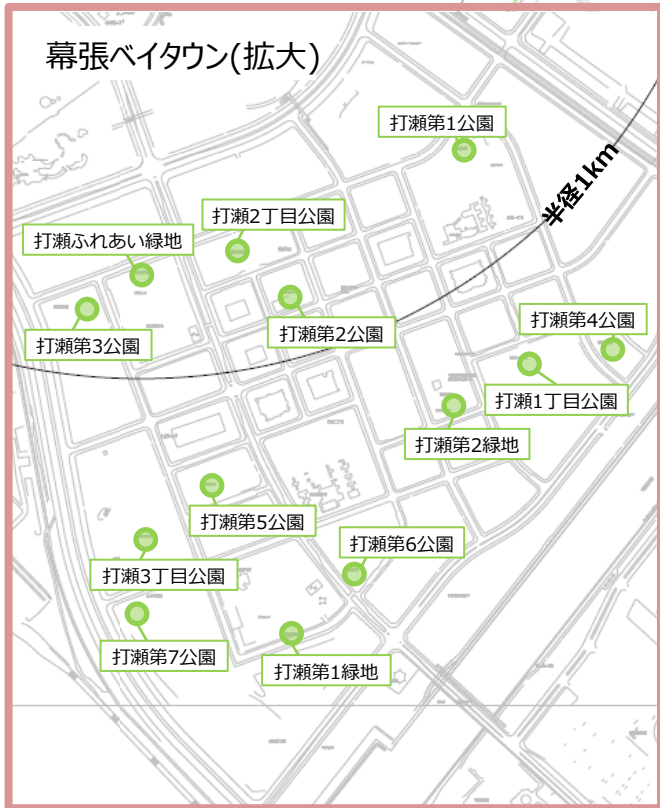
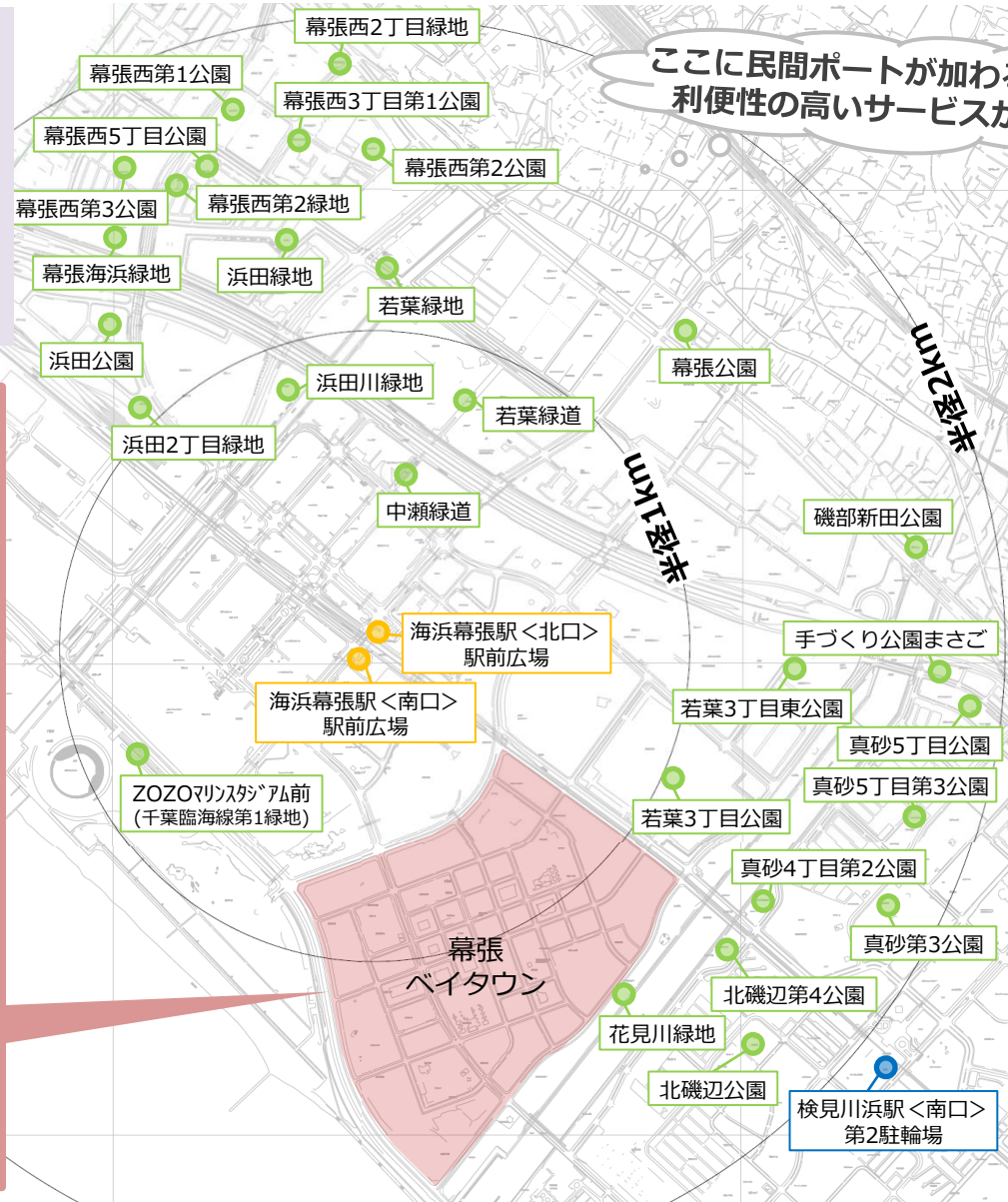


3.事業者公募について

公共サイクルポート候補地 (幕張新都心)

【凡例】 ● 公共施設 ● 駐輪場 ● 道路 ● 公園

- ①公共施設：なし
 - ②駐輪場：1箇所（10台分）
 - ③道路：2箇所（110台分）
 - ④公園：41箇所（325台分）
-
- 計 44箇所（445台分）



3.事業者公募について

関係者・地元調整

実証実験の実施は様々な関係者に影響を及ぼすことから、制度設計が進み全体像が固まってきた段階で順次説明を開始し、丁寧な合意形成を心がけた。

官公署

- 千葉県警（本部、千葉中央署、千葉西署）
- 千葉県庁（関係部署）、周辺自治体

交通事業者

- 千葉県バス協会、千葉県タクシー協会
- JR東日本、京成電鉄、千葉都市モノレール

関係団体

- 千葉商工会議所
- 千葉市商店街連合会
- 千葉市中央地区商店街協議会
- 千葉市観光協会
- 千葉県自転車軽自動車商協同組合
- 千葉市中心市街地まちづくり協議会
- 幕張新都心まちづくり協議会
- 幕張新都心ホテル協議会
- 千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会

自治会など

- 中央区町内自治会連絡協議会
- 美浜区町内自治会連絡協議会
- 幕張ベイタウン協議会
(幕張ベイタウン自治会連合会)

※必要に応じて、個別の自治会会合への出席や、マンション各棟掲示板へのお知らせ文掲出などの対応を行った。

平成29年11月12日
千葉都心及び幕張新都心におけるシェアサイクル実証実験について

千葉市では、都心部における新たな都市交通システムとしてのシェアサイクルの利便性及び課題などを検証するため、実証実験を実施します。
この際、千葉市と共同でシェアサイクルの実証実験を行う事業者の募集を開始しますので、お知らせします。

1 目的
千葉市は、平成29年7月に施行した「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」に基づき、自転車を活用したまちづくりを推進しています。今回の実証実験は、自転車を活用したまちづくりの一環として、シェアサイクルの導入効果や課題を明らかにするため、実施するものです。

～シェアサイクルとは？～
自転車とスマートフォンを連携させたシステム。音声、情報連携機能を取り入れたサービスの出現により利便性が向上し、多くの都市で取り入れられるなど、新たな都市交通システムとして注目を集めています。
○ 都市内各駅間のサイクルポートで自由に乗り降り可能
○ スマートフォンを活用した利便性の高い貸出・返却、決済システム
○ さまざまな用途に応じた自転車及びサイクルポートの展開 など

2 実証実験の期間
平成30年2月～平成31年9月（20か月）(予定)

3 実施地域

地域	範囲
千葉都心エリア	千葉駅を中心とする半径約2.0kmのエリア
幕張新都心エリア	幕張新都心駅を中心とする半径約2.0kmのエリア

※ 両エリアでの実施を必要とする

4 実施体制
千葉市を実施主体、公募により決定した事業者を運営主体とし、共同事業として実施する

役割	千葉市（実施主体）	事業者（運営主体）
役割	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験実施の調整 公共のサイクルポート用地確保 関係機関（交通事業者、自治体）との調整 市民等への説明（PR、啓発など） 	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル事業の運営 公共のサイクルポート用地確保 施設及び機材整備 利用者への説明・支援

5 スケジュール（予定）

実施時期	実施内容
H29.11月中旬～12月中旬	募集要項、募集決定
H30.1月中旬～H30.2月中旬	事業者選定（サイクルポート整備、市民等への説明）
H30.2月中旬～	事業開始

※ 注：千葉都心合資開発組合協議会
国家戦略特区推進課
電話 043-245-5375

平成29年11月12日

<参考> 実施地域について

1 千葉都心エリア

<公共ポート>
 ・千葉駅
 ・千葉駅西口
 ・市役所前
 ・中央区役所
 ・生涯学習センター
 ・千葉ポートアリーナ
 ・幕張新都心公園 など

2 幕張新都心エリア

<公共ポート>
 ・幕張新都心駅
 ・幕張新都心公園 など

4.おわりに

4.おわりに

実証開始に向けた課題

◆違法駐輪対策

実証開始当初は利用の動向が読めないことから、特に平日朝の通勤時間帯に駅周辺での需要がオーバーフローしないか、需給バランスの動向を注視する必要がある。
また、ステーション設置によって一般自転車の「違法駐輪」を誘発しないかどうかについても、注意深く動向を注視する必要がある。

◆ヘルメット着用

2017年7月施行の「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」では、すべての世代に対し、努力義務として乗車用ヘルメットの着用を課していることから、シェアサイクルにおけるヘルメット着用について検討する必要がある。

◆利用者増のための広報周知

実証開始当初は利用者が少ないことが予想されるため、行政および事業者が各々の強みを生かして積極的な広報周知を行いユーザーを獲得していく必要がある。

◆データの活用

実証を進めるにあたり、得られるデータ（ステーション利用状況、移動の軌跡、ユーザーの声など）を市の施策にどのように反映させていくか、戦略的に考えていく必要がある。

ご清聴いただき
ありがとうございました。

【担当】

千葉市 総合政策局 総合政策部 国家戦略特区推進課

〒260-8722

千葉市中央区千葉港1番1号（市役所本庁舎5階）

電話番号 : 043 (245) 5346

ファックス : 043 (245) 5551

電子メール : tokku.POC@city.chiba.lg.jp

URL : <https://www.city.chiba.jp/sogoseisaku/sogoseisaku/tokku/share-cycle.html>