

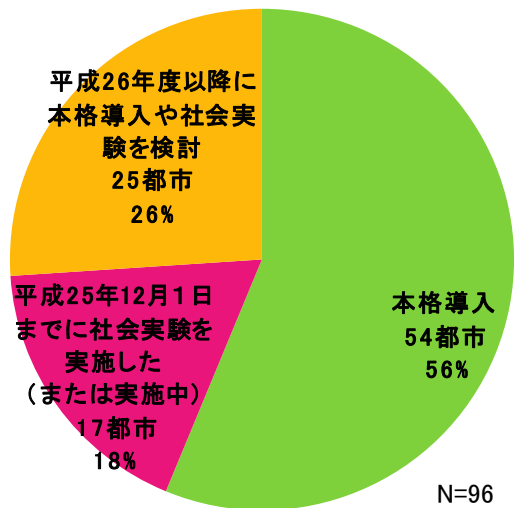
# コミュニティサイクルの取組状況等について

---

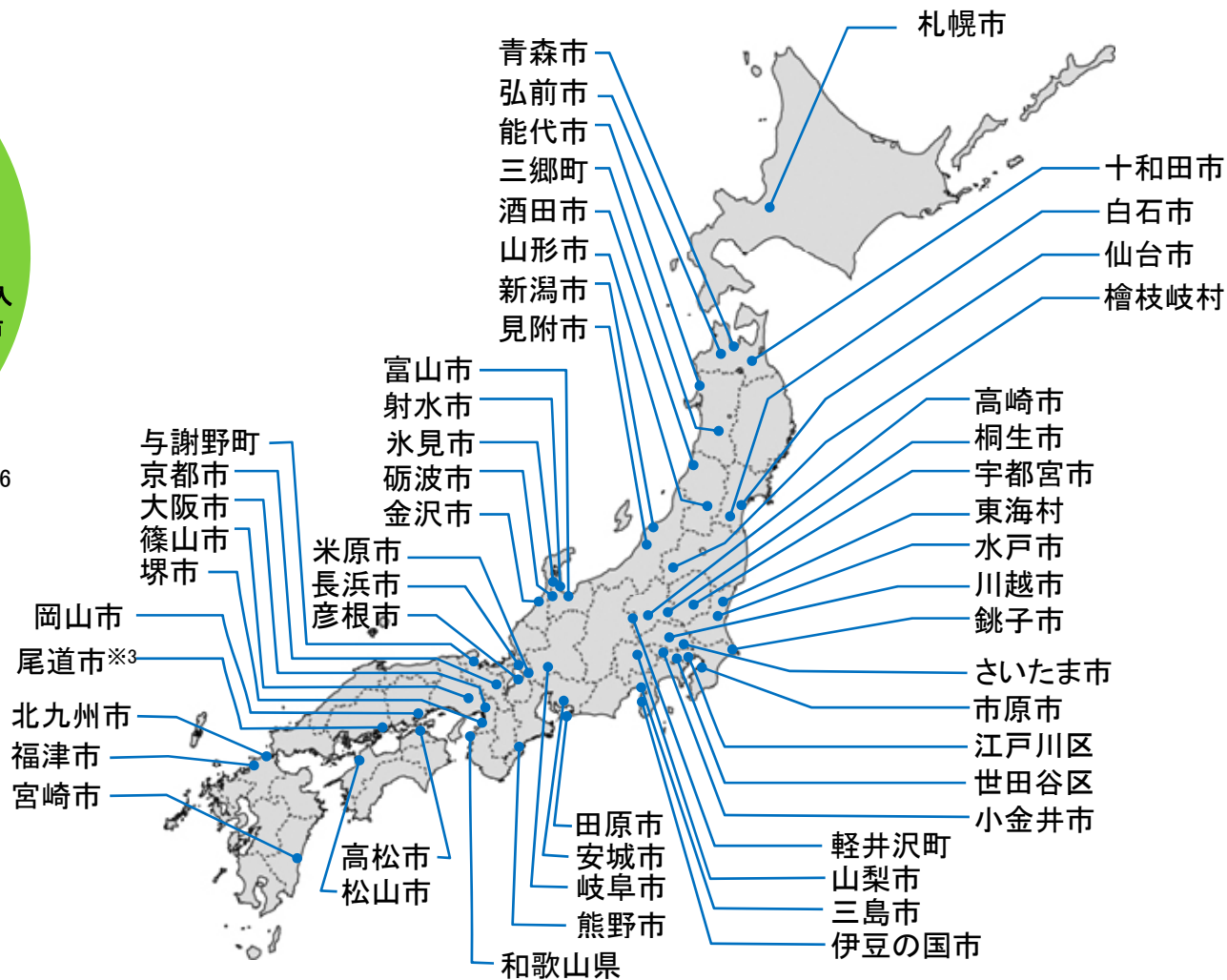
国土交通省都市局  
街路交通施設課  
平成26年2月

# コミュニティサイクルに関するアンケート調査結果

➤ 現在、コミュニティサイクルの本格導入が54都市で進められている。（平成25年12月1日時点集計結果）



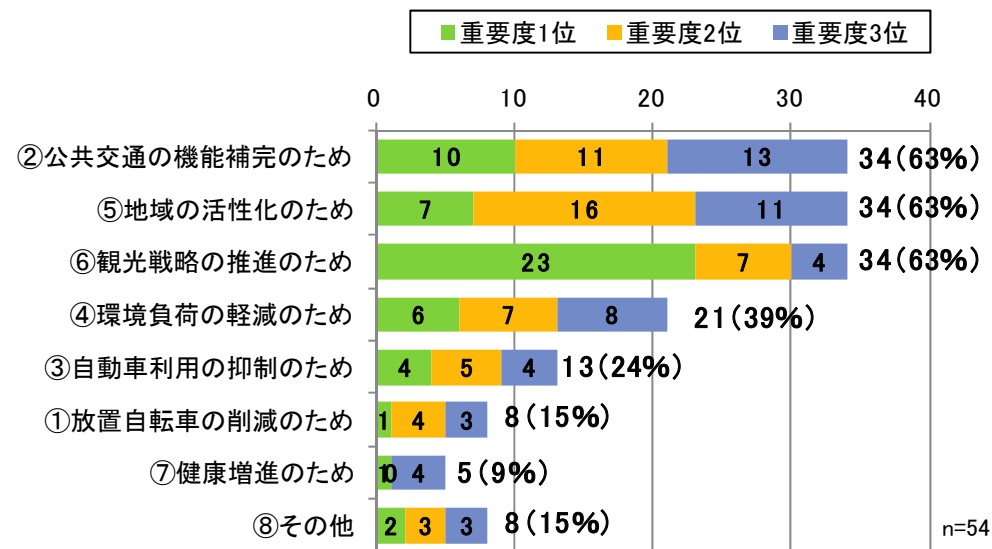
※ H25.12時点集計結果  
 ※ アンケート回答があった都市数を集計  
 コミュニティサイクル実施状況



※H25.12実施のアンケートより、回答のあった本格導入54都市を図示  
 ※民設民営の取組みについては、回答があった自治体名称を記載

# コミュニティサイクル導入の目的

- 導入目的として「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」、「観光戦略の推進」を上位に挙げる都市が多い。
- 特に「観光戦略の推進」を目的の1位に挙げる取組みが多い。



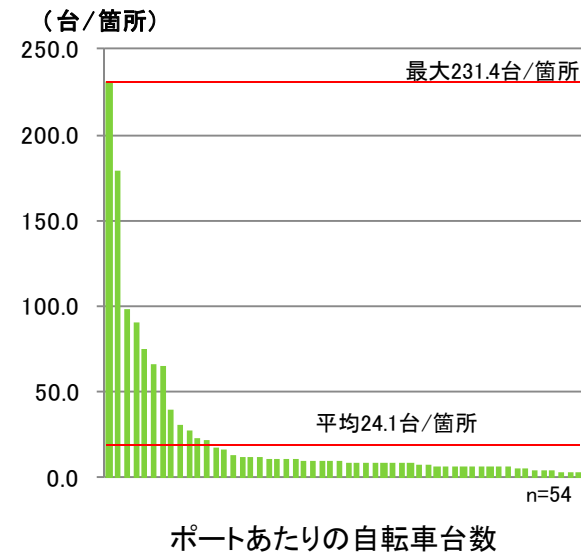
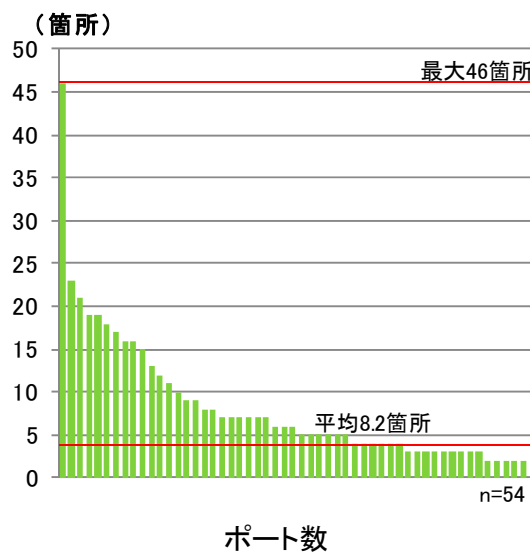
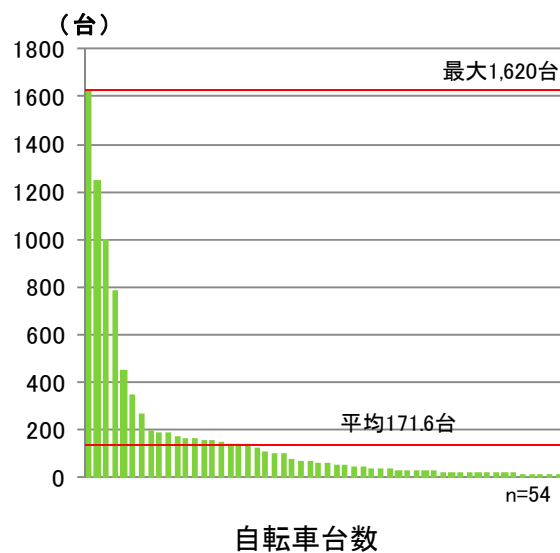
※導入目的としてより重視する順から1位～3位まで回答

### 【その他の具体的内容】

- 中心市街地の回遊性向上
- 中心市街地の賑わい創出
- 広域での利用を便利にするため

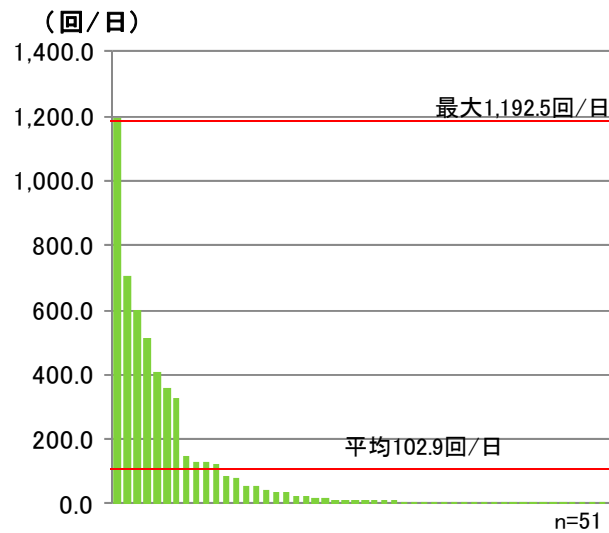
# コミュニティサイクルの実施規模

- 自転車台数の平均は約172台、最大は1,620台である。
- ポート箇所数の平均は約8箇所、最大は46箇所である。
- ポート1箇所あたりの自転車台数の平均は約24台/箇所、最大は約231台/箇所である。

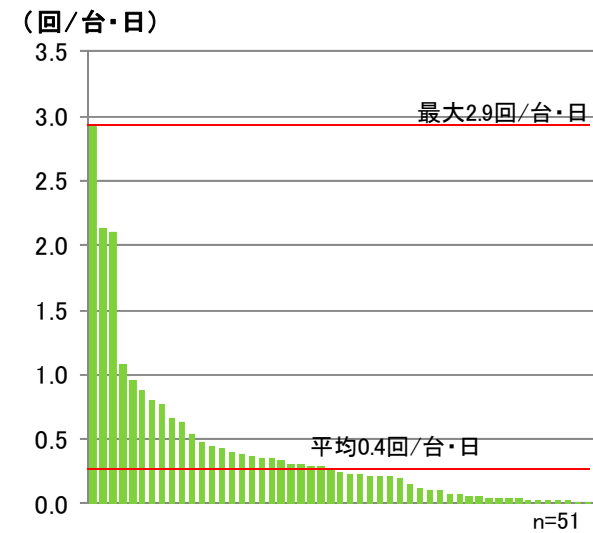


# コミュニティサイクルの利用状況

- 1日の平均利用回数は約103回/日となっている。
- 回転率は平均0.4回/台・日となっている。



日平均利用回数



回転率

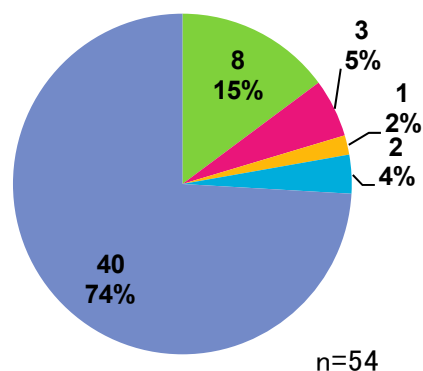
# 無人管理のコミュニティサイクルの実施状況

➤ 貸出返却の管理方法は、「無人」もしくは「有人・無人併用」が14都市となっている。

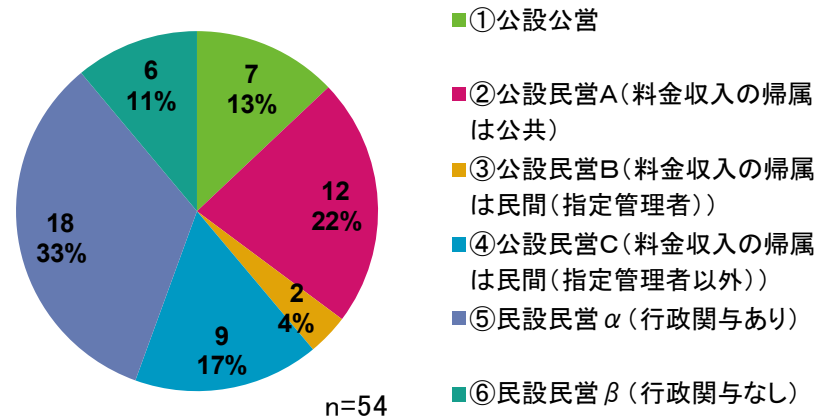
無人管理のコミュニティサイクルの実施状況

市区町村	貸出管理方法	自転車台数(台)	ポート数(箇所)	ポートあたり自転車台数(台/箇所)	総ラック数(基)	ポートあたりラック数(基/箇所)	自転車あたりラック数(基/台)
札幌市	無人/ラック	350	46	7.6	622	13.5	1.8
高崎市	無人/ラック	100	12	8.3	135	11.3	1.4
川越市	無人/ラック	80	8	10.0	112	14.0	1.4
富山市	無人/ラック	150	15	10.0	270	18.0	1.8
金沢市	無人/ラック	170	19	8.9	224	11.8	1.3
京都市	無人/ラック	70	4	17.5	73	18.3	1.0
岡山市	無人/ラック	140	17	8.2	200	11.8	1.4
北九州市	無人/ラック	146	13	11.2	202	15.5	1.4
さいたま市	無人/ラック・ゲート	194	18 (うち17箇所ラック)	10.8	224	13.2	-
小金井市	無人/ラック・ゲート	200	3 (うち1箇所ラック)	66.7	10	10.0	-
堺市	無人/ラック・ゲート	450	6 (うち2箇所ラック)	75.0	44	22.0	-
仙台市	無人/ポートレス	100	16 (うち13箇所ラック)	6.3	156	12.0	-
世田谷区	有人・無人併用/ゲート	1,620	7 (うち4箇所無人)	231.4	-	-	-
高松市	有人・無人併用/ゲート	1,250	7 (うち4箇所無人)	178.6	-	-	-

- 無人/ラック (8)
- 無人/ラック・ゲート (3)
- 無人/ポートレス (1)
- 有人・無人併用/ゲート (2)
- 有人/各種 (40)



➤ 民設民営α（行政関与あり）が最も多く18都市、次いで公設民営A（料金収入は公共）が12都市、公設民営C（指定管理以外で料金収入は運営者）の順となっている。



※一般社団の観光協会等は民間として集計  
 ※協議会体制は民間として集計

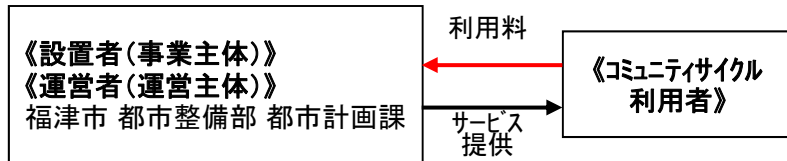
事業方式	概要	都市数	自転車台数			ポート数			回転率		
			最大	最小	平均	最大	最小	平均	最大	最小	平均
①公設公営	施設の設置・運営ともに公共団体が直接担う直営方式	7	450	13	114.0	16	2	5.7	0.8	0.07	0.3
②公設民営A	公共団体が設置した施設の運営を民間事業者が実施(料金収入は公共団体に帰属)	12	1,250	15	310.4	21	2	7.4	1.0	0.04	0.4
③公設民営B	公共団体が設置した施設の運営を指定管理者が実施	2	1,620	32	—	7	5	—	0.5	0.02	—
④公設民営C	公共団体が設置した施設の運営を民間事業者が実施(料金収入は民間事業者に帰属)	9	194	14	98.3	19	2	10.1	2.9	0.03	0.9
⑤民設民営α	施設の設置・運営ともに民間事業者が行い、公共団体は補助金など一定の関与を行う	18	350	15	99.2	46	2	10.2	2.1	0.02	0.3
⑥民設民営β	施設の設置・運営ともに民間事業者が行い、公共団体の関与は無し	6	200	15	69.8	7	3	4.5	0.3	0.01	0.2

※回転率の平均値は、アンケート回答時点で回転率を集計していない都市を除く集計

## 公設公営: 福津市(福津市コミュニティサイクル)

- 市の自転車関連施策を推進するための取組として、公設公営による事業方式を採用。
- 料金決定者である福津市が社会実験結果を踏まえ、採算性を考慮した料金体系に見直しを行ったうえで本格導入を開始し、料金収入は前年比21%増となっている。

- 社会実験を経て、2013年7月より本格実施
- 社会実験結果を踏まえ事業の採算性を考慮し、利用料を1日1回200円⇒300円に変更、宿泊客の利用を考慮し、1泊2日700円を新たに追加



**料金**  
1日1回 **300円**  
1泊2日 **700円**

**貸出自転車**  
電動アシスト自転車30台  
+ チャイルドシート付2台

**サイクルポート・営業時間**

福間駅 (みやじ口第2号駐輪場)	津屋崎千軒 なごみ	サンピア福岡
6:00 ~ 22:00	9:00 ~ 20:00	9:00 ~ 20:00

※最終貸出はそれぞれ30分前までとなります。営業時間が異なりますのでご注意ください。

乗り換えを促進するために駅の近くにポートを設置

社会実験結果を踏まえた料金体系再設定の考え方

利用料金	主な対象	考え方
1日1回 300円	観光・レジャーなど一時的な利用者	採算性、利用者意向を考慮
1泊2日 700円	宿泊客など	利用者の利便性向上のため新たに導入



→貸出台数は前年比22%減少したものの、利用料収入は前年比21%増加

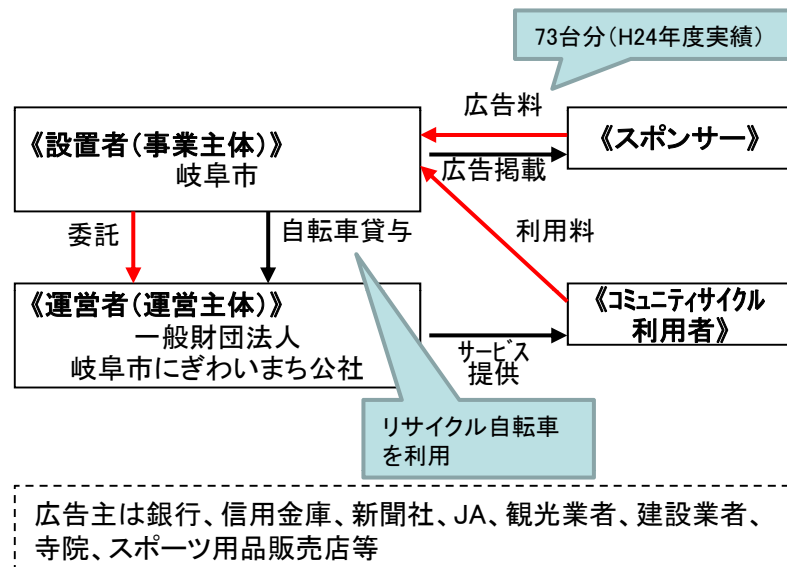
出典: 福津市資料



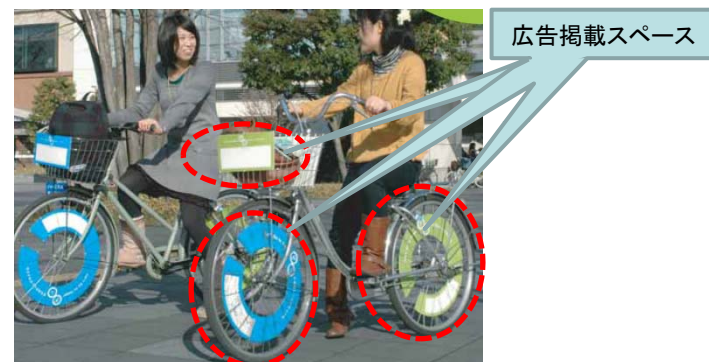
## 公設民営A(料金収入の帰属は公共): 岐阜市(ぎふ・まちなかレンタサイクル)

- 市民の健康増進、並びに街のにぎわい及び観光の促進を図るため、自転車を近距離公共交通の1つと位置付け、行政主導の事業方式を採用。
- 事業運営費の一部とするために、市のホームページ等で自転車等に掲載する広告スポンサーを募集している。

- 社会実験を経て、2005年10月より本格実施
- 自転車を近距離公共交通手段の一つとして市民及び本市を訪れる方の利用に供し、市民の健康増進並びに街のにぎわい及び観光の促進を図ることを目的として「レンタサイクル事業」を実施
- レンタサイクル事業を継続して実施するにあたり、自転車に掲出する広告のスポンサーを募集し、事業に賛同して頂ける会社(または個人、及び、個人商店など)であれば、自転車にスポンサー名を掲出することが出来る



規格	掲出場所	前カゴ、前後輪の両側:計5か所
	スペース	前カゴ:縦60mm×横240mm 前後輪:縦40mm×横160mm
	デザイン	原則自由(下記制限に抵触しないもの)
	掲出料	1台:15,000円(継続:10,000円)
広告掲出の制限	岐阜市広告掲載要綱、岐阜市広告掲載基準、岐阜市レンタサイクル広告掲出取扱要領の定め合致するものであること	
広告掲出期間	1年間	
その他	広告掲出料に広告制作費(版、デザイン料等)は含まれない デザインは、写真、原稿イメージにより、市が調整	

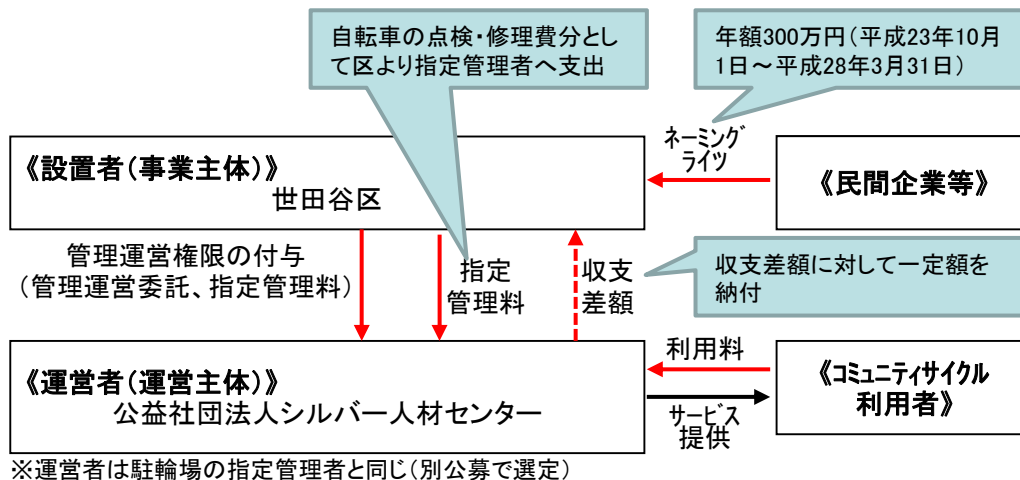


出典: 岐阜市HP( <http://www.city.gifu.lg.jp/12590.htm> )

## 公設民営B(料金収入の帰属は民間(指定管理者)) : 世田谷区コミュニティサイクル(愛称: がやリン)

- 当初は業務委託により運営していたが、区の方針として、民間に任せられる事業は指定管理者制度に移行していく中で、現在の事業方式を採用。
- ポート指定管理者の選定に際して提案された事業計画書に基づき、利用促進やサービス向上が図られている。

- ポート指定管理者を公募により選定(契約年数5年間)
- コミュニティサイクルシステムを導入しているレンタサイクルポートを対象として、ネーミングライツを実施
- 運営者は駐輪場の指定管理者でもあるため、一体管理として駐輪場とポートの管理人を兼務とし、人員配置を最小限とするなどの提案が公募時に評価されて選定



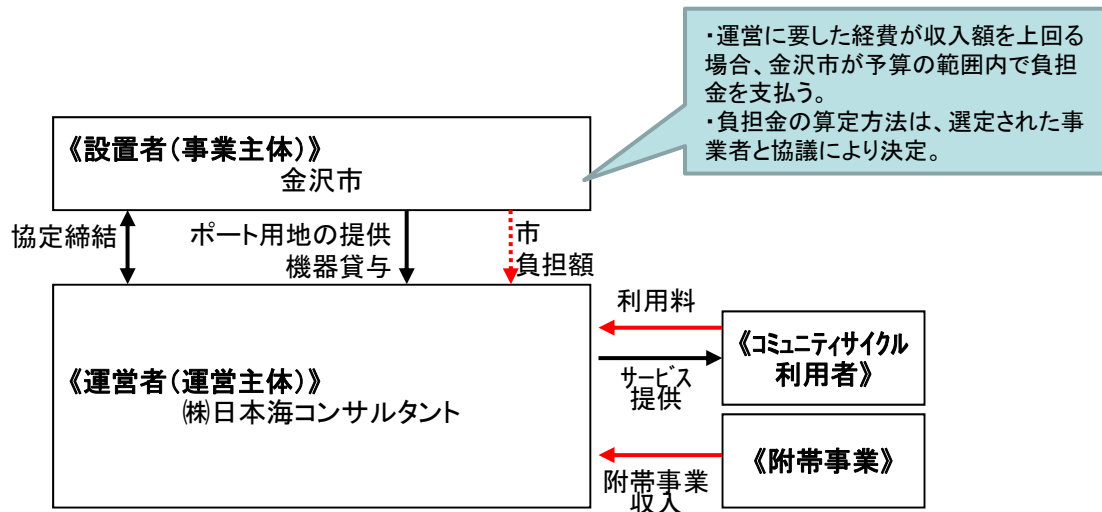
ポート図

出典: 世田谷区HP  
<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/123/372/d00036047.html>  
[http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/157/722/728/1840/d00039107\\_d/fil/39107\\_5.pdf](http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/157/722/728/1840/d00039107_d/fil/39107_5.pdf)

## 公設民営C(料金収入の帰属は民間(指定管理者以外)):金沢市(まちなり)

- 行政による初期投資を行いつつ、料金収受等において効率的な運用を行うため、公設民営による事業方式を採用。
- プロポーザルにより運営者等を選定し、市は広報実施等の他にポート用地の確保、運営負担金の支出等の役割分担により事業が行われている。

- 行政では、クレジット等多様な料金収受の取扱が困難なこと等から、公設民営方式を採用し、運営事業者は企画競争入札により選定
- 市は運営事業者に対して負担金を支出。負担金の上限額は、企画競争入札時に提示



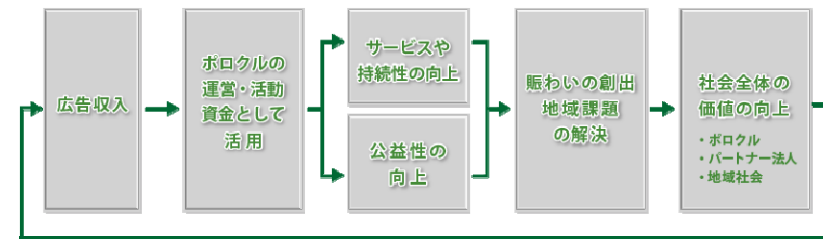
ポート位置図

出典: 金沢市、まちなり(日本海コンサルタント)HP  
(<http://www.machi-nori.jp/>)

## 民設民営α(行政関与あり):ドーナコンモビリティデザイン(札幌みんなのサイクル「ポロクル」)

- 民間企業がNPO法人との連携により運営。
- 行政関与としてポート用地や利用促進などの連携が行われている。

- 行政関与の方法として、ポート用地の占用料・借地料等の軽減や、職員等による利用促進、自転車利用環境の向上に向けた連携を実施
- 広告を掲載する媒体として多種多様なサービスを提供

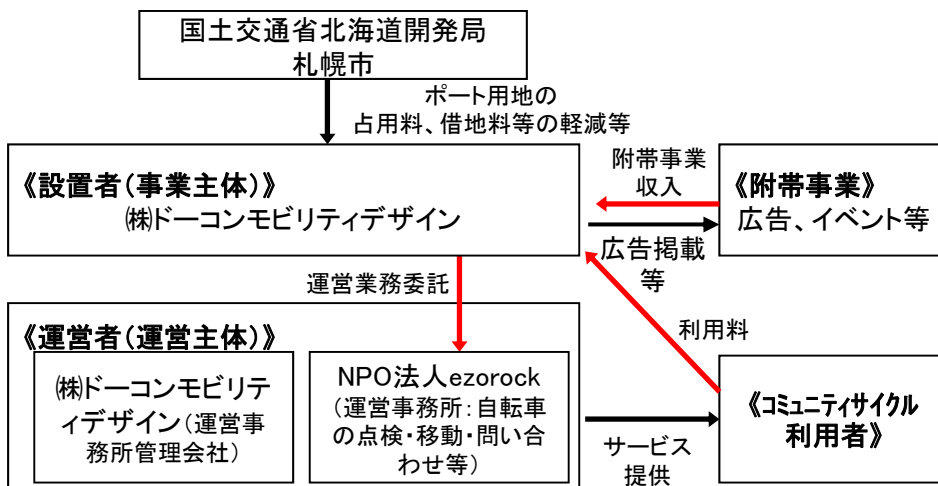


社会的な好循環を形成

### 広告サービス提供の目的

### 広告サービスのタイプ

出典:ポロクル(ドーナコンモビリティデザイン)HP  
(<http://porocle.jp/>)



- 運営車両の大判ステッカー
- スタッフウェア
- 自転車ステッカー
- 販促品・物品の寄付
- バナーズポンサー
- ロゴスポンサー

応援サポーターに関する商品

- ポート板面広告
- ラック天部広告
- ポートチラシ広告
- 自転車車体広告

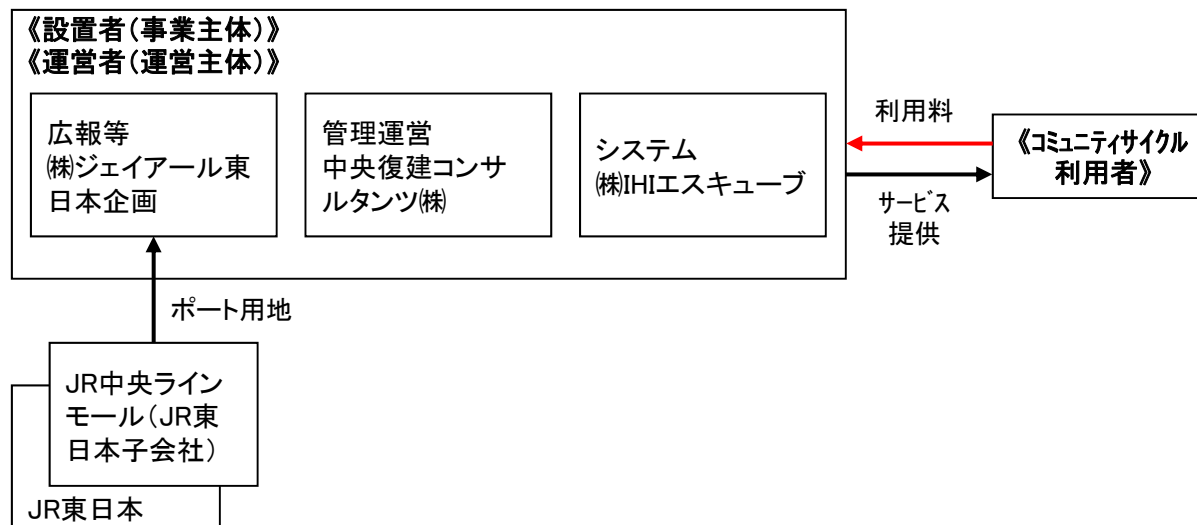
広告サポーターに関する商品

# 事業方式の具体例

## 民設民営β（行政関与なし）：ジェイアール東日本企画（Suicle（スイクル））

- 鉄道事業者のグループ会社を含む主体による取組。
- 鉄道高架下スペースを活用しつつ交通系ICカードを活用したサービスを提供している。

- 株式会社ジェイアール東日本企画・中央復建コンサルタンツ株式会社・株式会社IHIエスキューブの3社共同プロジェクトであり、鉄道事業者の所有地である鉄道高架下スペース等を活用してポートを配置
- JR東日本の高架下スペースは、JR中央ラインモールが舗装・インフラ（電気・通信）整備をした上で設置運営者に貸付
- 駅を中心としたハブ＆スポーク型のポート配置で、回遊性と事業性を両立（駅は大容量のゲート式ポート、まちなかはラック式ポート）



出典：株式会社ジェイアール東日本企画、Suicle HP (<http://suicle.jp/index.html>)

➤ 運営時には22都市で行政関与を行っており、そのうち財政支援が20都市で行われている。

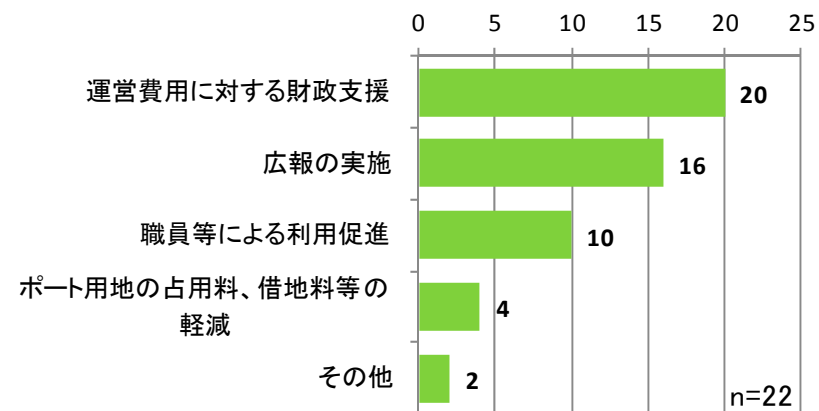
【事業方式:公設民営(②③④)の場合】

## 《運営時の行政関与の方法》

### 運営時の行政関与の有無

行政関与あり 22都市

行政関与なし 1都市



※複数回答あり

運営時における行政関与の方法

- 設置時には14都市で行政関与を行っており、そのうち機器に対する財政支援が10都市で行われている。
- 運営時には16都市で行政関与を行っており、そのうち財政支援が9都市で行われている。

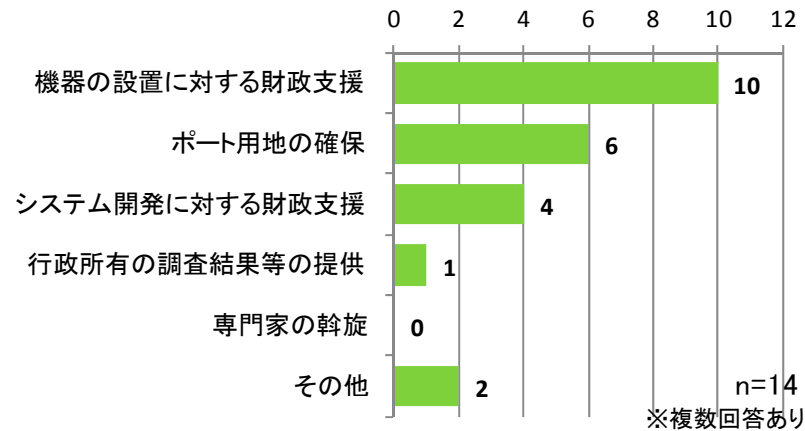
## 【事業方式:民設民営α(⑤)の場合】

### 《設置時における民間への行政関与の方法》

#### 設置時の行政関与の有無

行政関与あり 14都市

行政関与なし 4都市



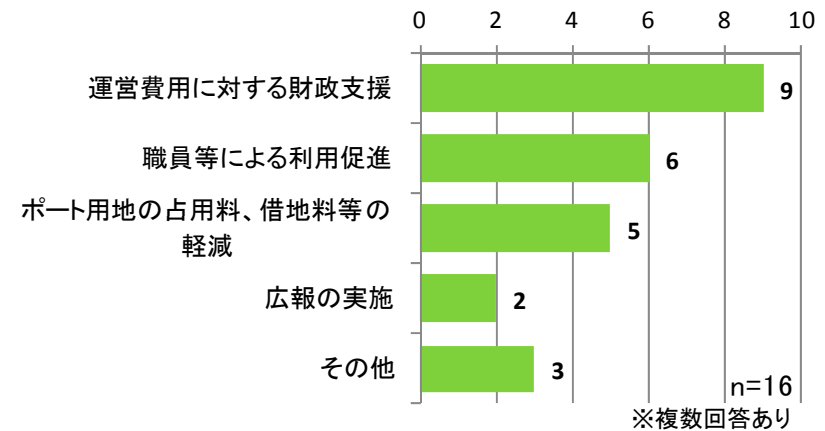
民間への行政関与の方法

### 《運営時の行政関与の方法》

#### 運営時の行政関与の有無

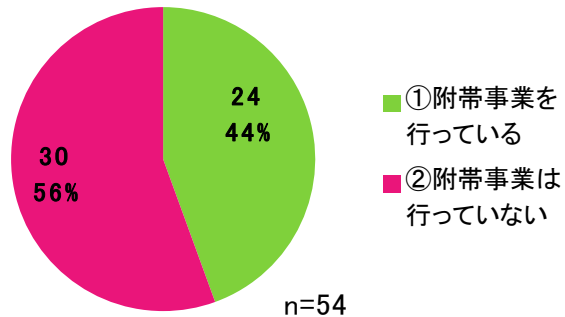
行政関与あり 16都市

行政関与なし 2都市

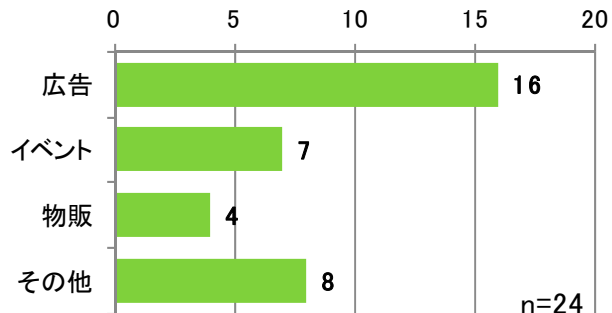


運営時における行政関与の方法

➤ 広告事業やイベント等の附帯事業とあわせた取組みを行っている都市は、半数を下回っている。



附帯事業の実施有無



附帯事業の内容

その他の附帯事業の内容

- コンサルタント業務
- キッズスクール
- 宿泊施設経営
- 荷物預り
- お祭り等のイベントを活用した利用促進
- 一部のポートに付随する施設管理運営業務



自転車(ドレスガード)広告

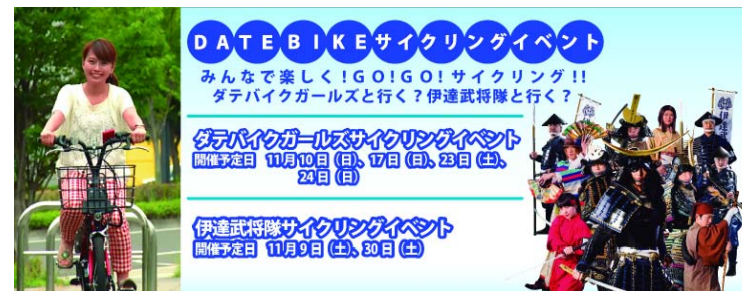


キッズスクール



グッズ等の物販

出典: まちのり(金沢市)HP (<http://www.machi-nori.jp/>)

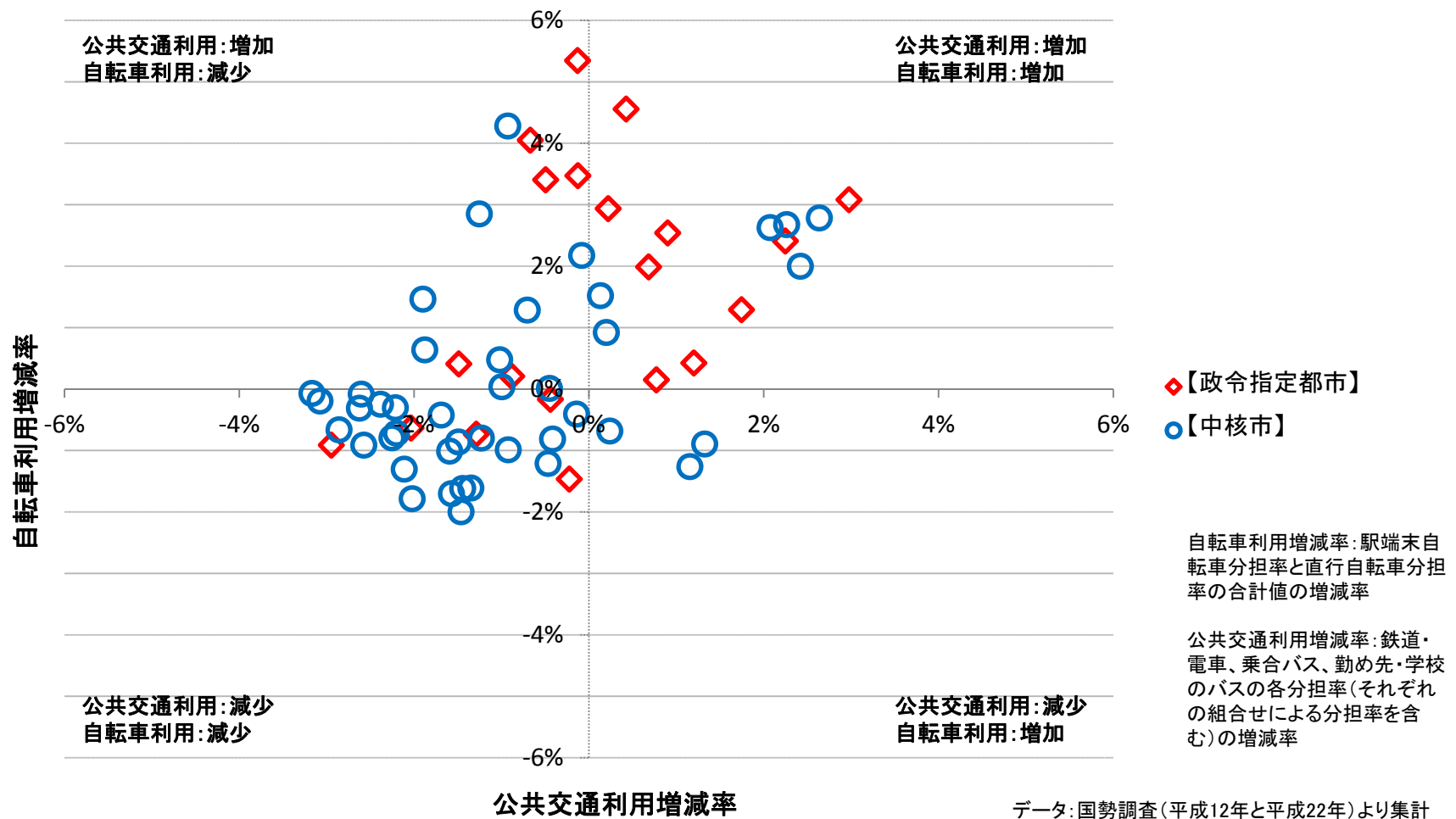


イベント

出典: ダテバイク(NTTドコモ)HP (<http://docomo-cycle.jp/sendai/>)

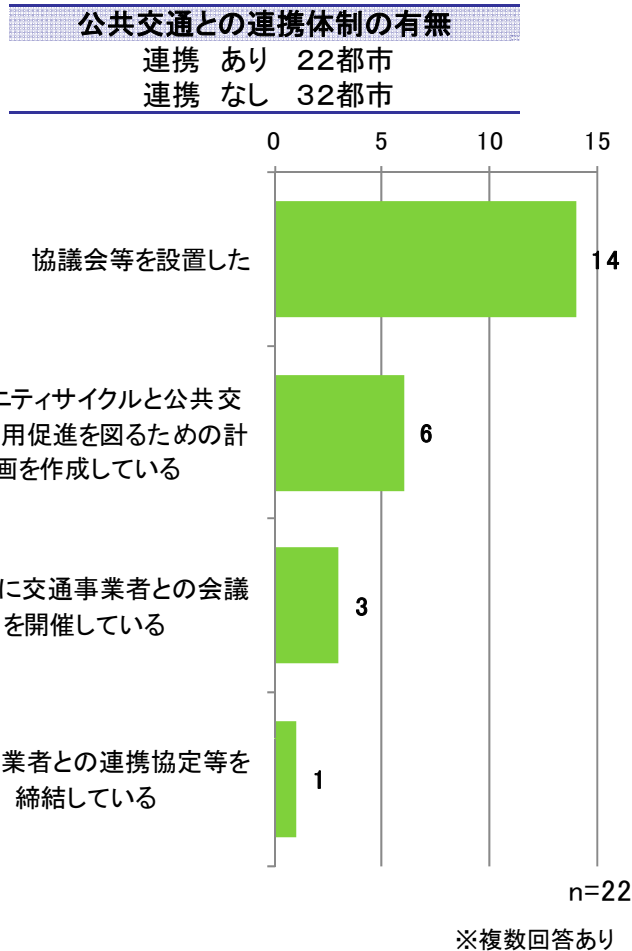


➤ この10年間に於いて、62都市（政令指定都市＋中核市）中、自転車利用率、公共交通利用率共に増加している都市が15都市ある一方で、自転車利用率が減少している都市（44都市）の過半（29都市）で公共交通利用も減少している。

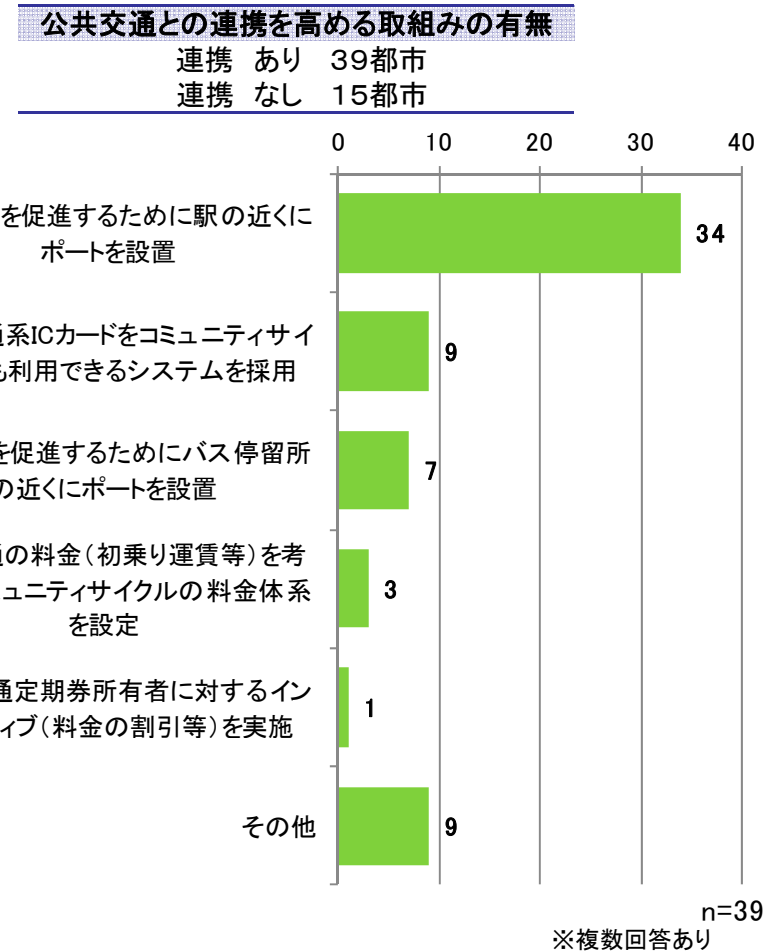


自転車利用増減率と公共交通利用増減率の関係（H12 → H22）

- 公共交通との連携体制は、22都市で構築されている。
- 具体的な取組み内容としては、駅近くへのポート設置が34都市で最も多く、次いで、交通系ICカードを認証媒体や決済方法として利用できるシステムの導入となっている。



連携体制の構築状況



公共交通との連携を高めるための取組内容

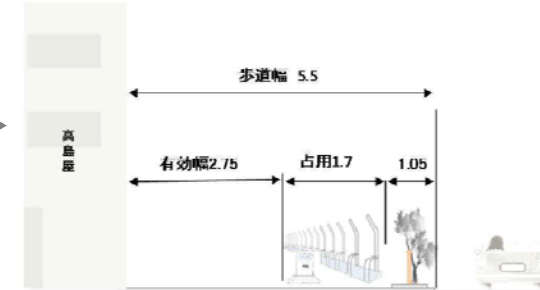
# コミュニティサイクルと公共交通の連携(取組み例)

## 交通事業者を含む連携体制づくり・鉄道事業者敷地内へのポート設置(高崎市)

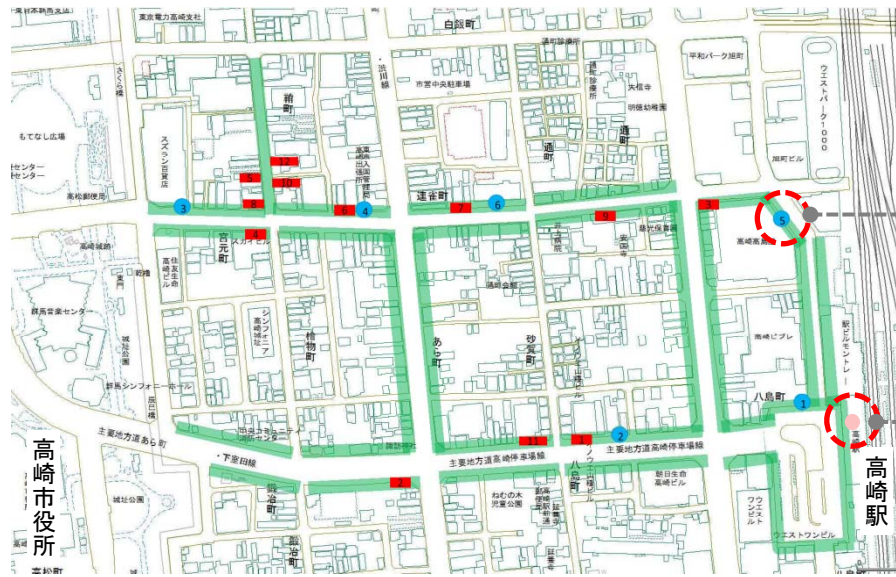
- 商工会議所や商店街、鉄道事業者等による「高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会」が設置者・運営者としてコミュニティサイクルを実施。
- 協議会内で協議・調整を行い、鉄道事業者の用地内にポートを設置。



事業方式



道路占用特例を適用したポートの設置(イメージ)



道路占用許可の特例を活用し、にぎわいのあるまちづくりを行う予定の区域

凡例 (道路占用許可特例の対象となる施設)

1. オープンカフェ(カフェならびに食事施設)
2. 自転車駐輪器具(サイクルポート)

特例道路占用区域

出典: 高崎市中心市街地地区都市再生整備計画

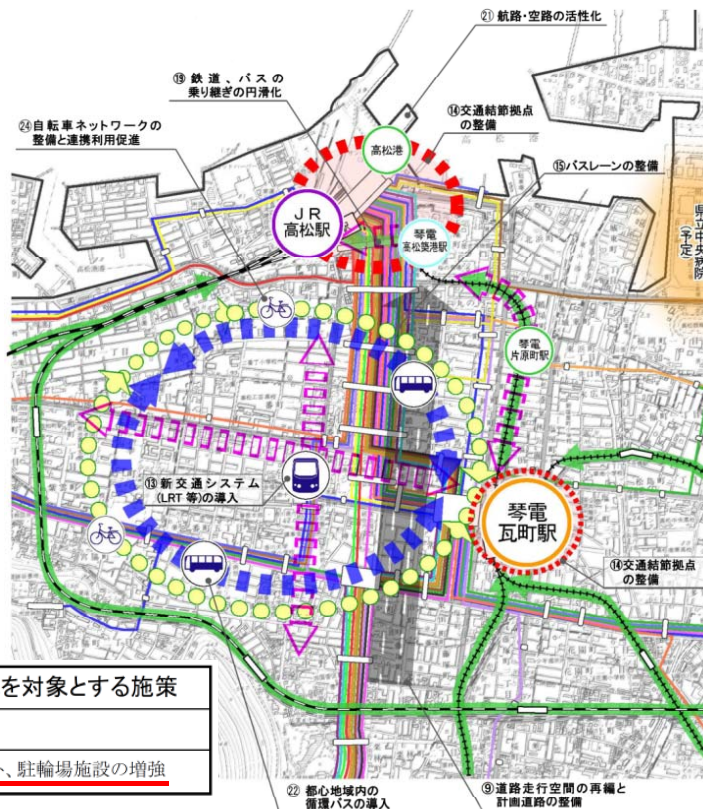


JR高崎駅西口

鉄道事業者用地へのポートの設置

## 公共交通と一体になった計画作成・交通系ICカードとの連携(高松市)

- 高松市総合都市交通計画(H22.11策定)において、公共交通、自転車優先の交通体系へ再構築を目指し、中心市街地での回遊性の向上に向けた施策の一つとして、レンタサイクルポートの増強を位置づけ。
- また、同計画における公共交通の利便性向上策として、IruCa カードの利用範囲拡大を位置付けており、レンタサイクルについて2011年4月からICタグと磁気カード、IruCaカードで管理できる新システムを導入し、利用するたびに必要だった受け付けなどの手間を省き、登録、支払すると一時利用24時間以内、定期利用は利用期間内何回でもレンタルできるようサービスを向上。



主に中心市街地を対象とする施策	
⑩	駐車場の料金対策
㉑	レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強

施策の体系図

出典:高松市総合都市交通計画(高松市)

① 地域交通系ICカード(高松琴平電気鉄道:IruCa)との連携

- IruCaカードをレンタサイクルの会員カード(利用証)として登録ができます。
- IruCaカードによる利用料のお支払いができます。

② ICタグと利用証による個体管理

- 貸出用自転車にはICタグを装着し、各ポートの入口・出口に設置されたICタグリーダーで自転車情報を管理し、利用証(磁気カードor IruCa)で利用者ごとの貸出・返却の状況を自動管理します。

③ 一般駐輪場との入出場ゲート共用

- 高松駅前広場地下、瓦町駅地下、琴電栗林公園駅前の3ポートにおいて、レンタサイクル利用者と一般駐輪場利用者の入出場ゲートを共用させ(全国初のシステム)、施設の有効活用を図っています。



新システムの特徴



出典:高松市レンタサイクル新システムの概要(高松市)

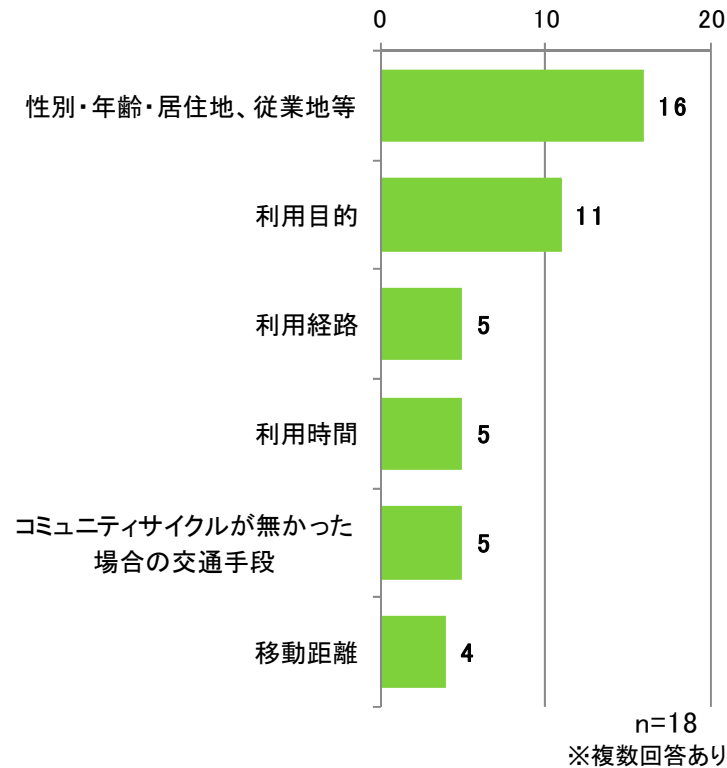
# 利用動向の把握や効果検証の実施状況

➤ 事業効果の分析を行っている都市は約2割に留まっている。

## 利用者属性の調査分析の実施状況

実施している 18都市

実施していない 36都市

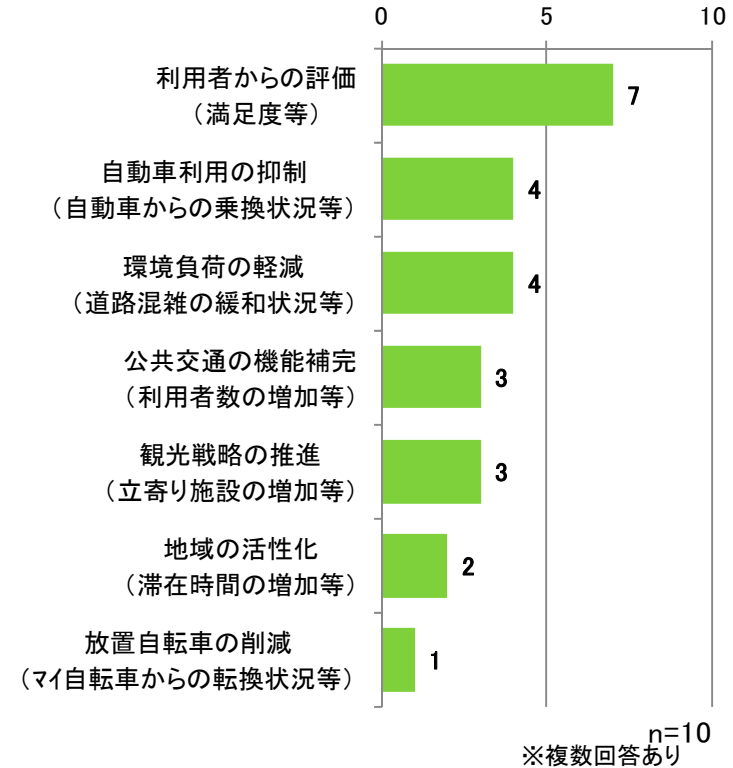


利用者や利用者行動の分析の実施状況

## 事業効果分析の実施状況

実施している 10都市

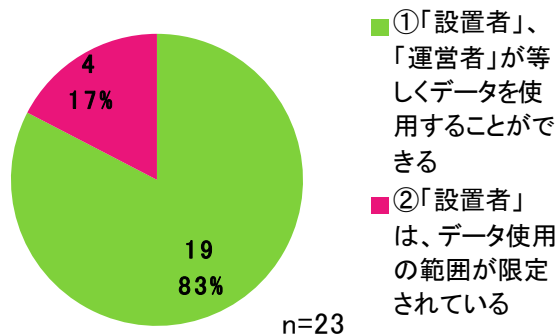
実施していない 44都市



事業効果の分析の実施状況

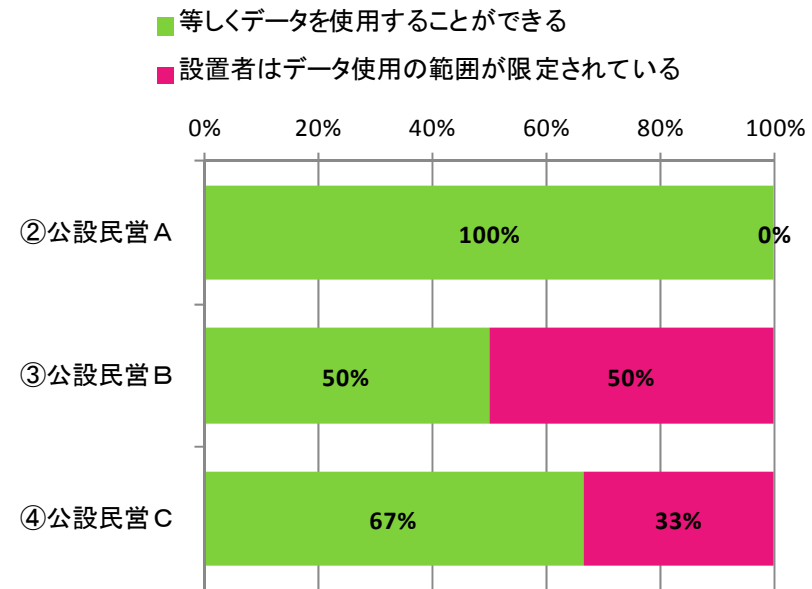
# 利用実績データ等の取扱い

- 利用実績や利用者属性データについては多くの都市において、設置者も使用することが可能。
- これらの利用実績データ等を活用し、効果検証を踏まえたシステムやサービスの向上が重要。



※集計対象は事業方式「公設民営」のみ

利用実績データや利用者属性データの取扱い



利用実績データや利用者属性データの取扱い(事業方式別)

## 活動内容

- 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 都市局 街路交通施設課より、各地での取組を情報発信します。各団体からの積極的な情報提供をお願い致します。
- 制度や事業に関する相談も受け付けています。必要に応じて、全国の事例について各自治体へ照会し、とりまとめて回答等を行います。照会があった際には、ご協力ください。

## 申し込みについて

- 会費は無料で、入会・退会の手続きは随時行っています。
- 入会・退会の手続き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

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

団体名:〇〇県〇〇市

電話番号:〇〇 - 〇〇〇〇 - 〇〇〇〇

部署名:〇〇部〇〇課

メールアドレス:〇〇〇〇〇@〇〇

役 職:〇〇

受信可能メール容量:〇MB

氏 名:〇〇 〇〇