

コミュニティサイクル導入の 現状と課題

平成24年1月24日

国土交通省
都市局 街路交通施設課
企画専門官 菊池雅彦

1

本日の会議の内容

1. 基調講演 住信基礎研究所 古倉宗治氏
自転車施策の体系のあり方とコミュニティサイクル
2. 国土交通省からの情報提供
 - ①日本におけるコミュニティサイクルの状況
 - ②コミュニティサイクル社会実験調査等の結果
 - ③まとめ …コミュニティサイクルの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
 - まちづくり施策の一環として導入することが重要
 - ④サイクルポートの設置について(道路占用、公開空地)
3. 公共団体等の取り組み
 - ①会議における発表 6団体
 - ②ポスターセッション(意見交換) 13団体

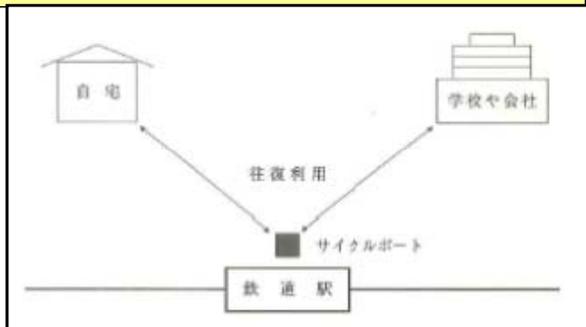
はじめに: レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

…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」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)

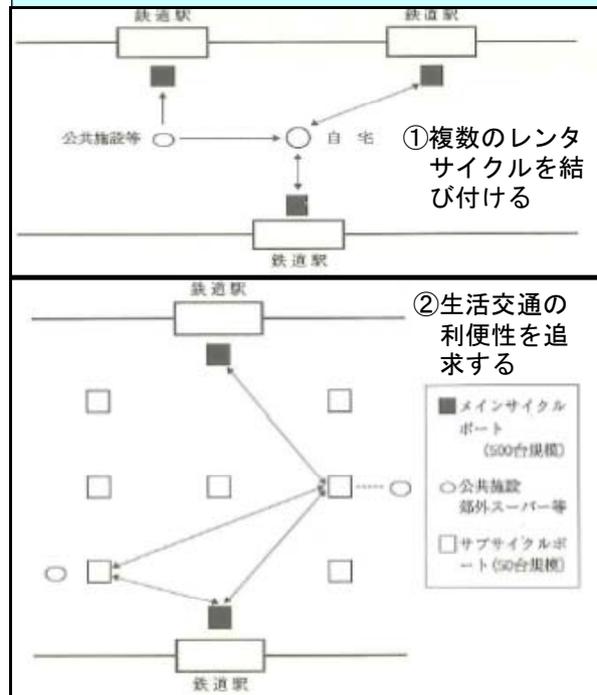
レンタサイクル

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末端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



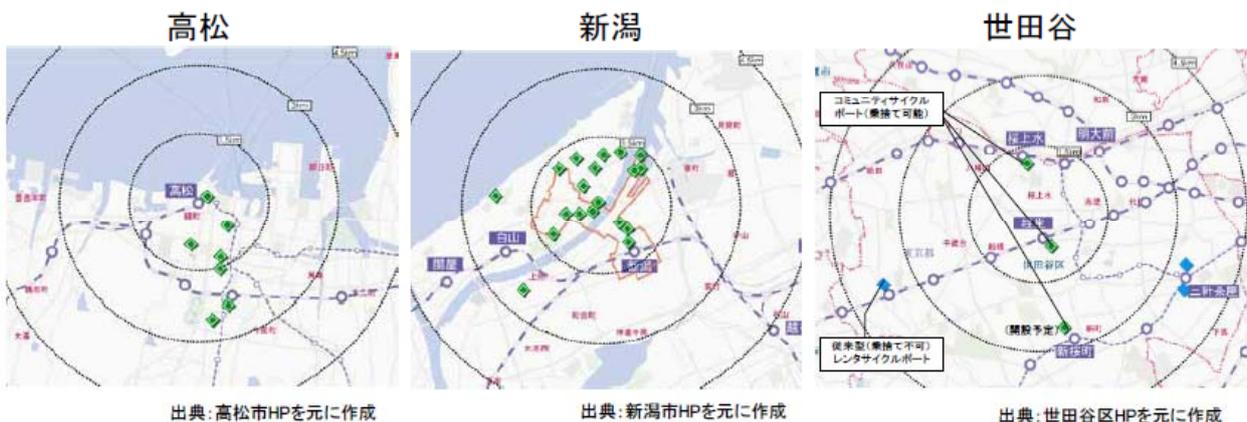
3

① 複数のレンタサイクルを結びつけたコミュニティサイクル これまでの導入事例

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



4

① 複数のレンタサイクルを結びつけたコミュニティサイクル これまでの導入事例

高松市レンタサイクル(高松市)

写真-1 高松駅駐輪場



写真-2 高松駅レンタサイクル



にいがたレンタサイクル(新潟市)



がやりん(世田谷区)



① 複数のレンタサイクルを結びつけたコミュニティサイクル 最近の導入事例

東京都江戸川区 E-サイクル

実施期間	期間	H21/9~(当初3駅。 H23/7より2駅追加)
	運営時間	4:30~翌1:00
施設規模	自転車台数	590台
	ポート数	5箇所(駅駐輪場内)
料金体系		1,500円/月 100円/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 430台 再生自転車 160台

登録者数	定期:525名 当日:9,394名
利用回数	25,669回/月
平均利用回数	828回/日
回転率	1.40回/台・日



① 複数のレンタサイクルを結びつけたコミュニティサイクル 最近の導入事例

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 (センターパーキング堺)
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

■ 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



□ 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)	

1. 日本におけるコミュニティサイクルの状況

(1) 近年、全国各都市でコミュニティサイクル(小規模ポート型)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

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-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

9

平成22年度社会実験(15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	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	まちなり 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

10

平成23年度社会実験(8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
柏市	かしわスマートサイクル	H23.4/1~H24.3/31	6	30
藤沢市	バイクシェアリング社会実験	新システム導入のため休止中		
神戸市	KOBEまち・チャリシャトル	H23.10/2~H23.11/27	8	64
岡山市	岡山レンタサイクル社会実験	H23.9/15~H24.3.15	7	100
下関市	ちよいのり・サイクル	H23.7/11~H23.8/10	5	50
松山市	(仮称)道後モビリティ・センター	H22.10.30~12.19	4	10
福津市	ふくつコミュニティサイクル	H23.9/4~H24.8/31	2	32
大和市	コミュニティサイクル社会実験	H23.10/1~H23.11/30	3	30
鹿児島市	Ecoチャリ	H23.10/5~H23.11/13	7	70



岡山レンタサイクル



下関ちよいのり・サイクル



鹿児島Ecoチャリ

11

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
札幌市	ポロクル	H23.4/20~H23.11.20	40	212
江戸川区	Eサイクル社会実験	H21.9~	5	590
横浜市	横浜都心部コミュニティサイクル	H23春頃 ~H26.3	21	150
富山市	アヴィレ(シクロシティ富山)	H22.3/20~	15	150
金沢市	公共レンタサイクルまちなり	H24.3.24~(予定)	18	155
京都市	まちかどミナポート	H22.4/30~	5	135
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	11	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

ポロクル



アヴィレ(シクロシティ富山)



シティバイク(北九州市)



12

(2) 日本のコミュニティサイクル社会実験の特徴

- 規模が比較的小規模である。

名古屋市:名チャリ 300台

富山市 :シクロシティ 150台

岡山市 :コミュニティサイクル 100台

広島市 :のりんさいくろHIROSHIMA 150台

- 有人による社会実験等から取り組み、複数年かけて実験を行う地域が多い(効果を見ながら無人化の社会実験等を実施)。

H21年度
名古屋市

有人による
社会実験



H21年度
広島市

有人による
社会実験



H22年度
名古屋市

無人式機械
システムによる
社会
実験



H22年度～
広島市

無人式機械
システムによる
社会
実験



13

- 長期的な社会実験や本格導入に取り組む地域が増えてきている。

長期的社会実験、本格導入への動き

金沢市 公共レンタサイクル 「まちなり」

社会実験を踏まえて
H24. 3月より、本格導入



シティバイク(北九州市)

社会実験を踏まえて、H22. 3月より本格導入

無人システム
電動アシスト付自転車



■サイクルステーション
(小倉北区役所内)



14

- 多様なシステムを社会実験している。

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

H22札幌ポロクル社会実験 社会実験

無人システム
オリジナル自転車



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



15

電動アシスト付き自転車用

北九州市の社会実験 (H21)

■サイクルポート



■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。



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

■サイクルポートのゲート 軽快車



電動アシスト



■ポート配置



16

2. コミュニティサイクル社会実験調査等の結果

(1) 目的

- 平成21～22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、ベ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

17

(2) 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 Houhann

* 未返却台数：運営時間外の返却と24時間以上の利用台数

18

● H23年調査： **本格導入、長期社会実験に向けて有料化した状況から、1～2回転程度**

	横浜市	広島市	ポロクル (札幌市)	シクロシティ 富山	岡山市
実施期間	H23.4.25～	H23.3.13～	H23.4.20～11.20	H22.3.20～	H23.9.15～ H24.3.15
記録日数 日	251日	275日	215日	651日	183日
自転車台数 台	150台	150台	212台	150台	100台
ポート数 箇所	21箇所	11箇所	40箇所 一般2,956名 法人190件	15箇所	7箇所
利用(会員)登録者数 名	4,253名	885名		1,534名	306名
述べ利用回数 回	30,517回	31,730回	45,781回	73,652回	2,378回
1日平均利用回数 回/日	122回	115回	213回	113回	22回
回転率 回/台・日	1回程度	0.77回	1.6回	0.77回	0.22回

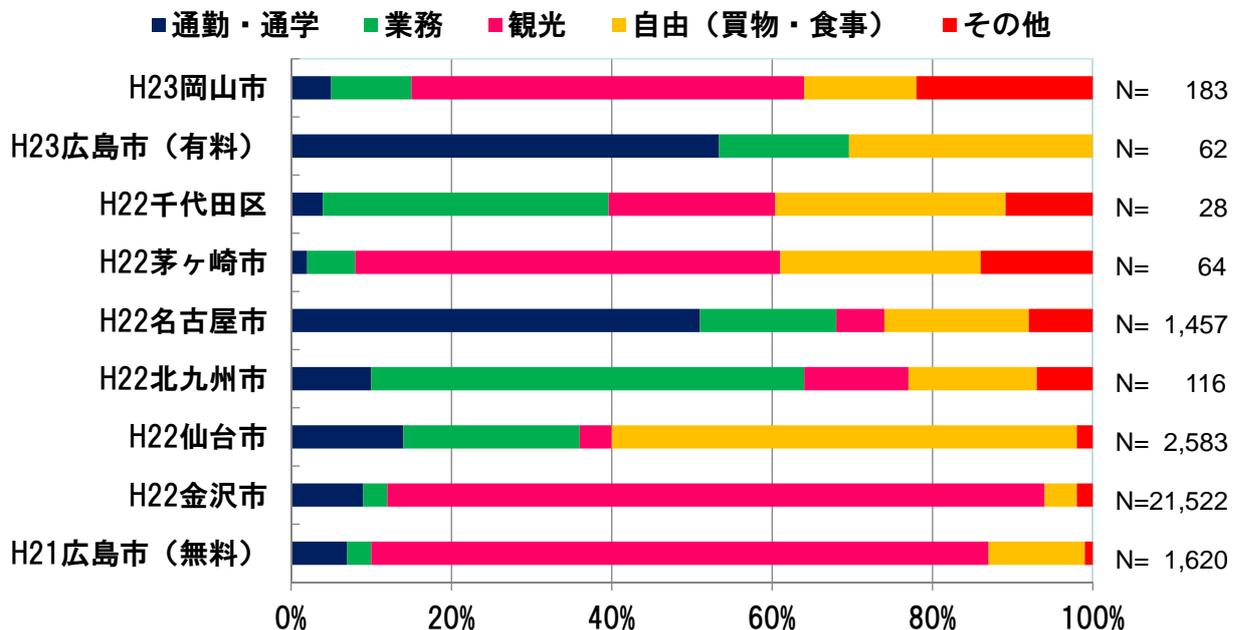
	江戸川区	大和市 (無料)	堺市	下関市 (無料)	松山市 (無料)	鹿児島市
実施期間	H21.9～	H23.10.1～ 11.30	H22.9.1～	H23.7.11～ 8.10	H22.10.30～ 12.19	H23.10.5～ 11.13
記録日数 日	30日	55日	456日	29日	51日	40日
自転車台数 台	590台	30台	450台	50台	10台	70台
ポート数 箇所	5箇所 定期525 当日9,394名	3箇所	4箇所	5箇所	4箇所	7箇所
利用(会員)登録者数 名		814名	4,568名	752名	94名	1,205名
述べ利用回数 回	25,669回	1,708回	48,891回	1,835回	94回	3,091回
1日平均利用回数 回/日	828回	31回	187回	63回	1.8回	77回
回転率 回/台・日	1.40回	1.0回	0.42回	1.27回	0.2回	1.10回

19

(3)コミュニティサイクルの利用目的

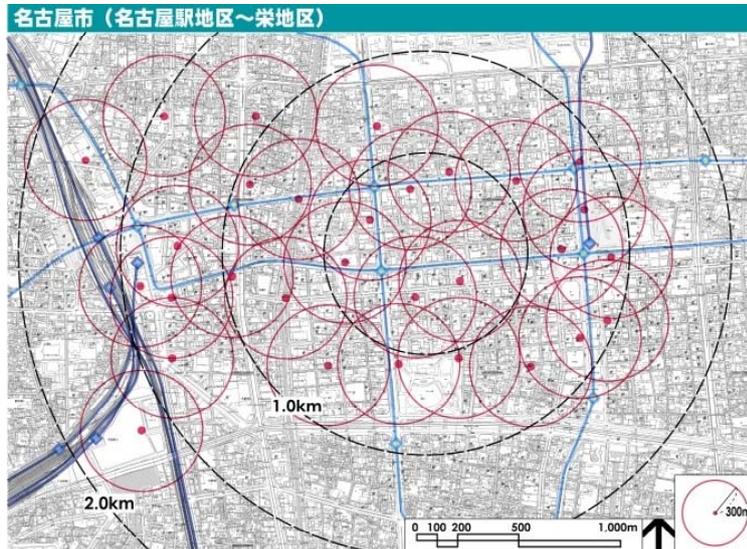
●社会実験等の結果 (H21～H23)

各都市によって利用目的は異なっており、利用目的を明確化して臨むことが重要 (観光、回遊、業務等)



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



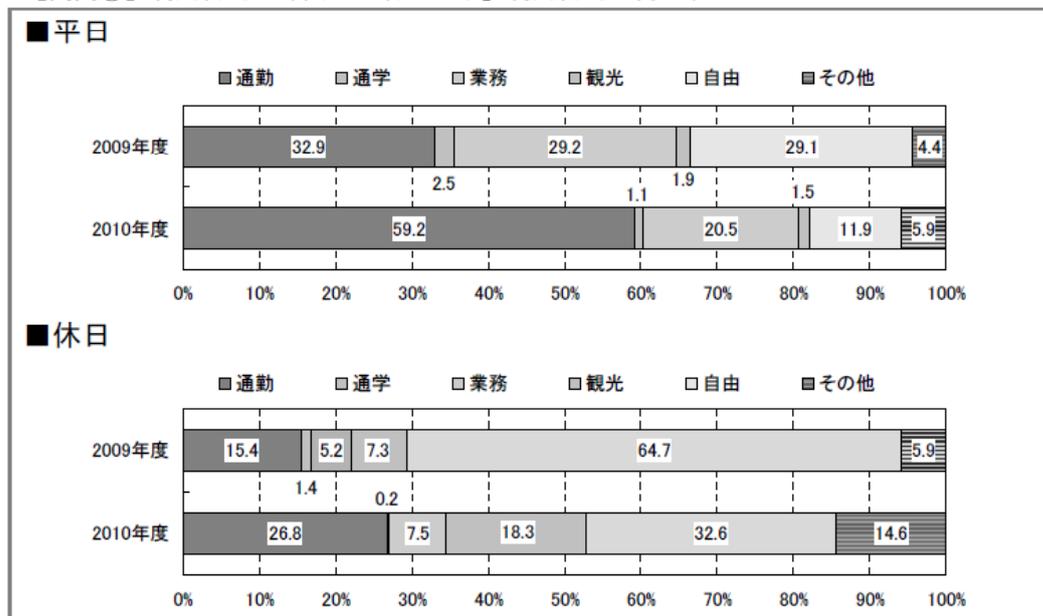
21

コミュニティサイクルの利用目的(名古屋市)

●名古屋市の社会実験の結果 (H21, H22)

- ・通勤、業務、自由(買い物)が多くなっている。
- ・特に、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？

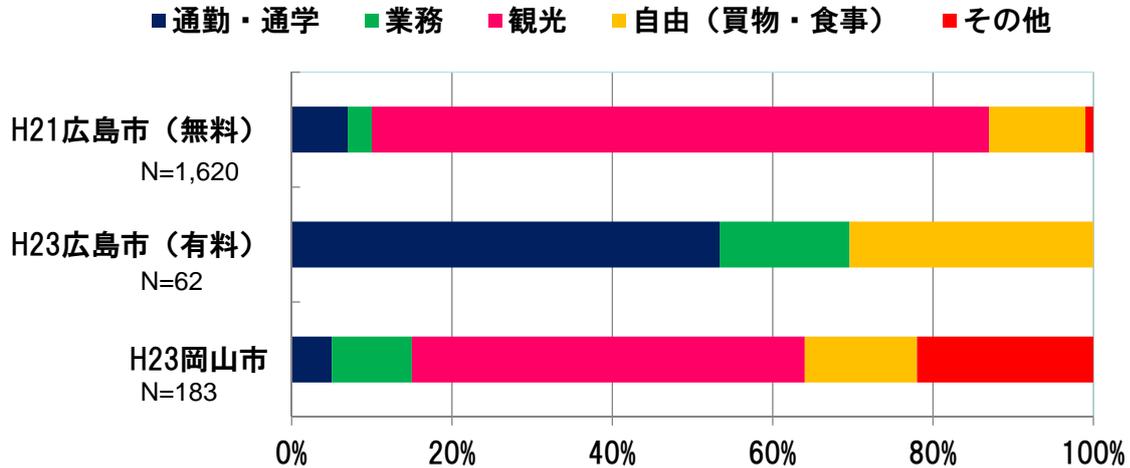


22

コミュニティサイクルの利用目的(広島市)

●社会実験の結果 (H21, H23)

- ・有料化により、通勤、業務、自由(買い物)が多くなっている。
- ・

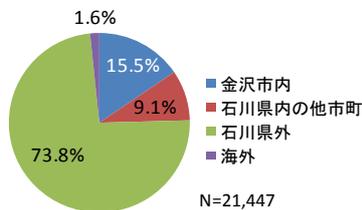


23

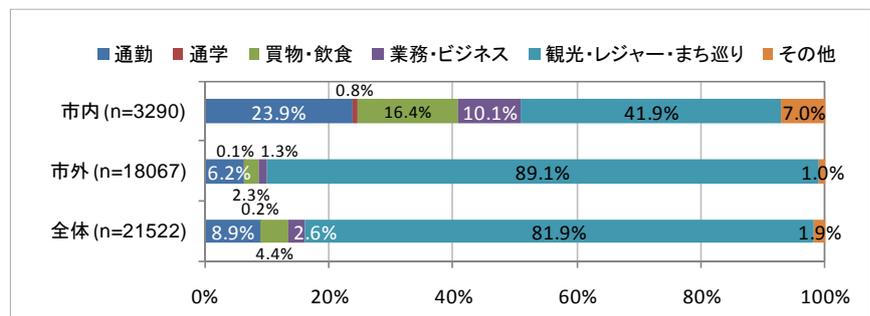
●金沢市の社会実験 (H22) の結果

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

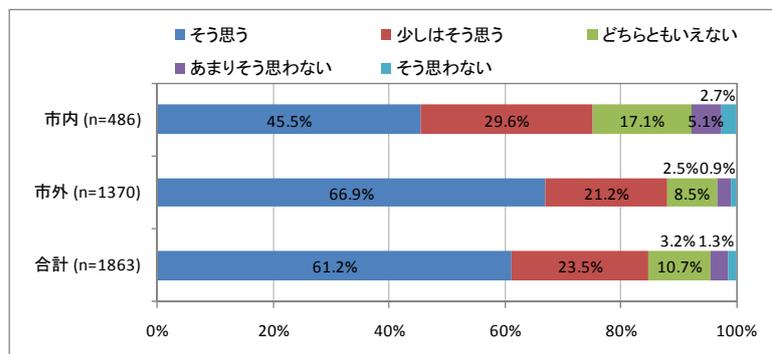
■利用者の約85%が市外の利用者



■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



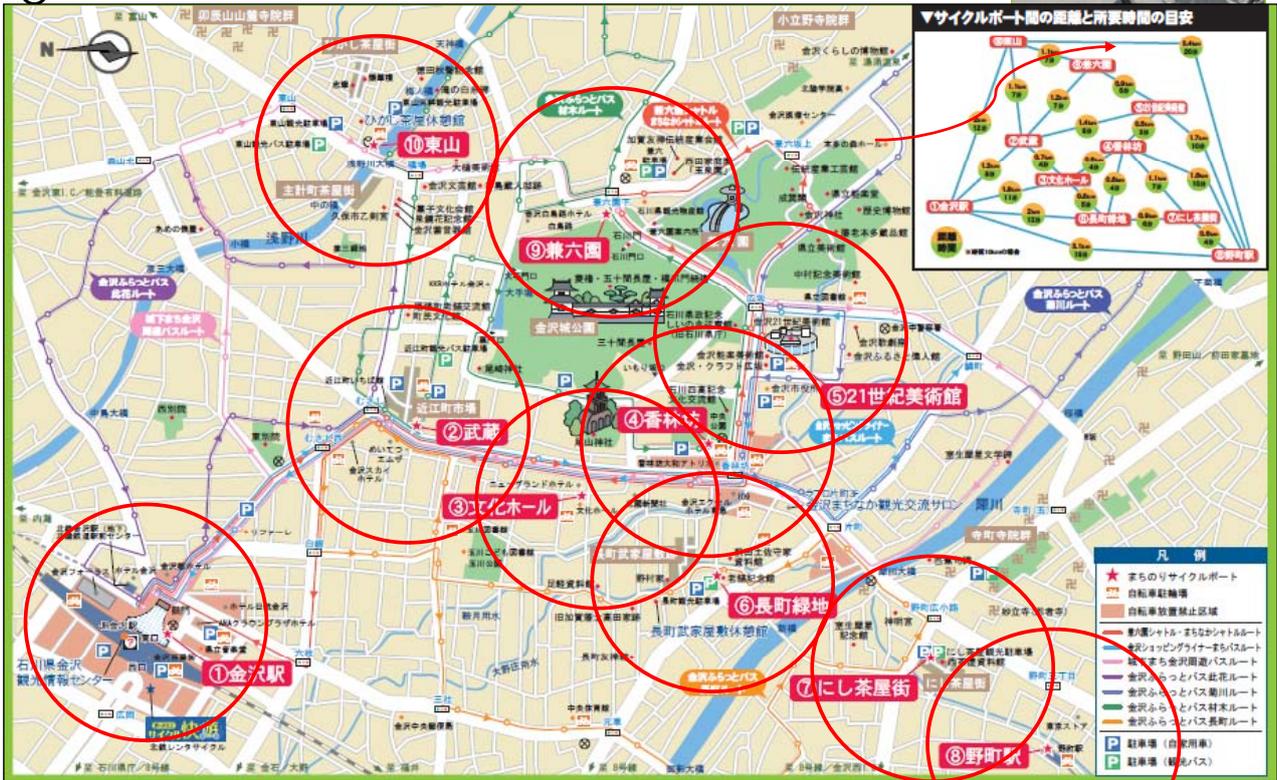
24

金沢市の社会実験(H22)のポート配置

観光地、主要駅・バスターミナル等の主要箇所にポートを配置



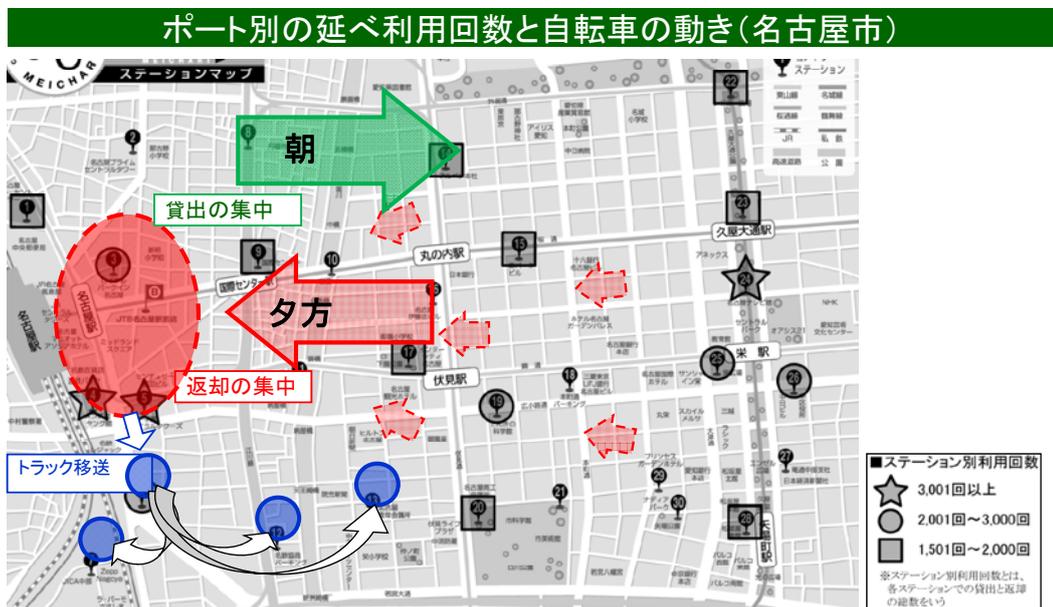
○



コミュニティサイクルの利用と自転車の不足、集中

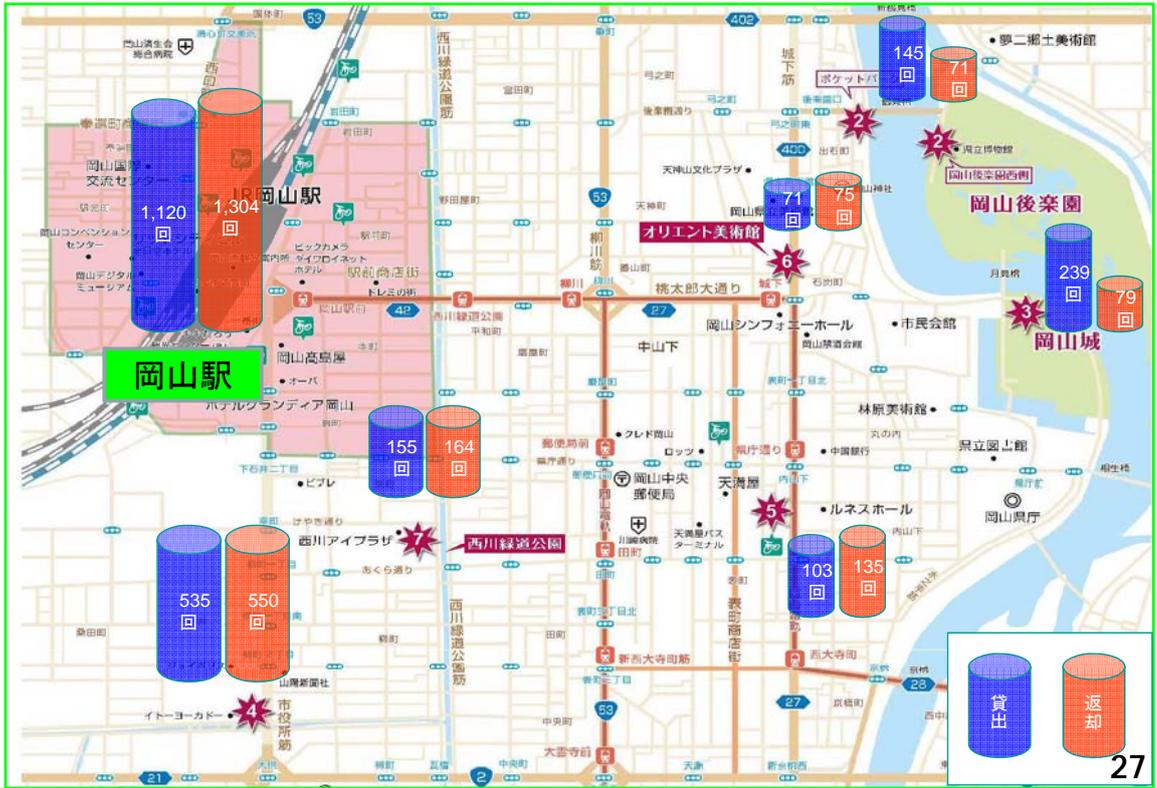
名古屋市社会実験(H22調査)におけるポート配置と需要の集中

- 交通結節点である「名古屋駅付近」および「栄駅付近」の需要量が顕著
- ターミナル駅では、朝は貸出で自転車が不足
- 夕方には帰宅目的の返却自転車がターミナル駅に集中



コミュニティサイクルの利用の集中

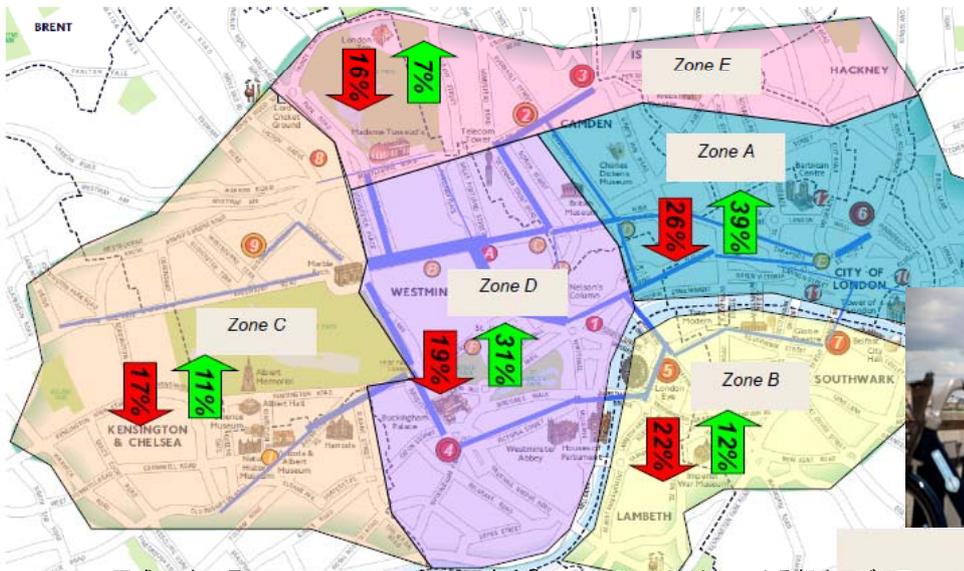
岡山市の社会実験におけるポート配置と需要の集中
○拠点駅である岡山駅での需要が顕著



○ロンドン サイクルハイヤーにおいても、朝のピーク時においては、周辺から中心部への需要量が顕著、朝は貸出で自転車不足

The peak hour demand – zonal level

Weekday morning peak – 7am to 10am



平成23年3月3日 コミュニティバイク研究会『コミュニティサイクルによる都市モビリティ・マネジメント戦略：ロンドンおよび日本の事例にみる新たな自転車共同利用』による「ロンドンのコミュニティサイクル」Mr. Alan Stannard氏の基調講演より

↓ Pick Ups (within zone) ↑ Drop Offs (within zone)

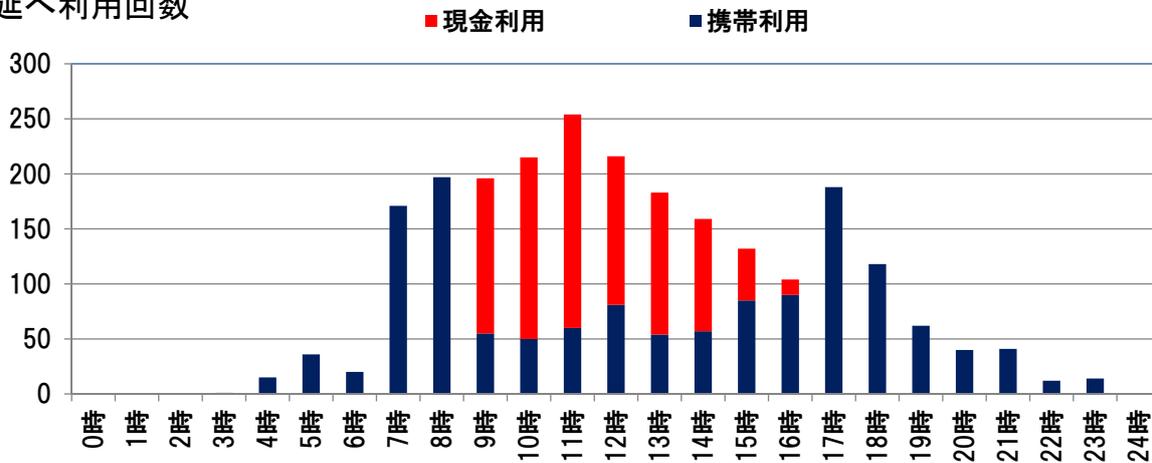
% figure is a percentage of total morning peak

Serco Public

コミュニティサイクルの利用の集中(岡山市)

- 定期利用は通勤、帰宅の時間帯で利用が集中
- 昼間の定期利用の向上を図ることは重要。
- 現金による1日利用が昼間の利用促進につながっている。

延べ利用回数



- 日中の利用向上が採算性のカギ
- 中心市街地における業務利用や観光利用等のニーズへの対応が重要

29

(5)コミュニティサイクル社会実験の利用状況のまとめ

【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。

【利用目的】

○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。

→ **小さい規模で始め、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て偏りが非常に大きくなる。

→ **運営上の工夫、配慮が重要。**

○通勤以外の日中の利用（商業、業務等）を増やして平準化を図ることが、平準化、採算性向上のために重要

→ **法人の会員登録や観光利用などを増やして、日中の利用を増加させることが重要。**

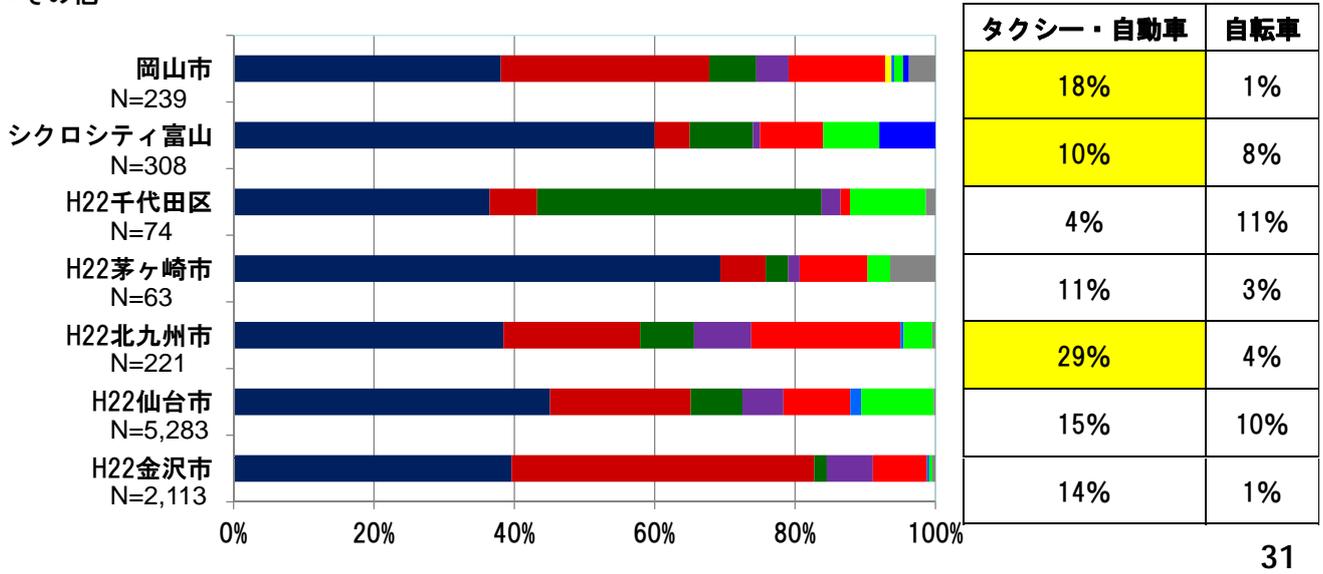
30

(6)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

コミュニティサイクルを使っている人は元々、徒歩やバス利用者が多い。一方で、岡山市と富山市の調査結果からは自動車からの転換も10%以上、確認出来た。

- 徒歩
- タクシー
- バイク・原付
- その他
- バス
- 自家用車・社用車
- 自分(会社)の自転車
- 鉄道
- レンタカー
- 無かったら移動していない

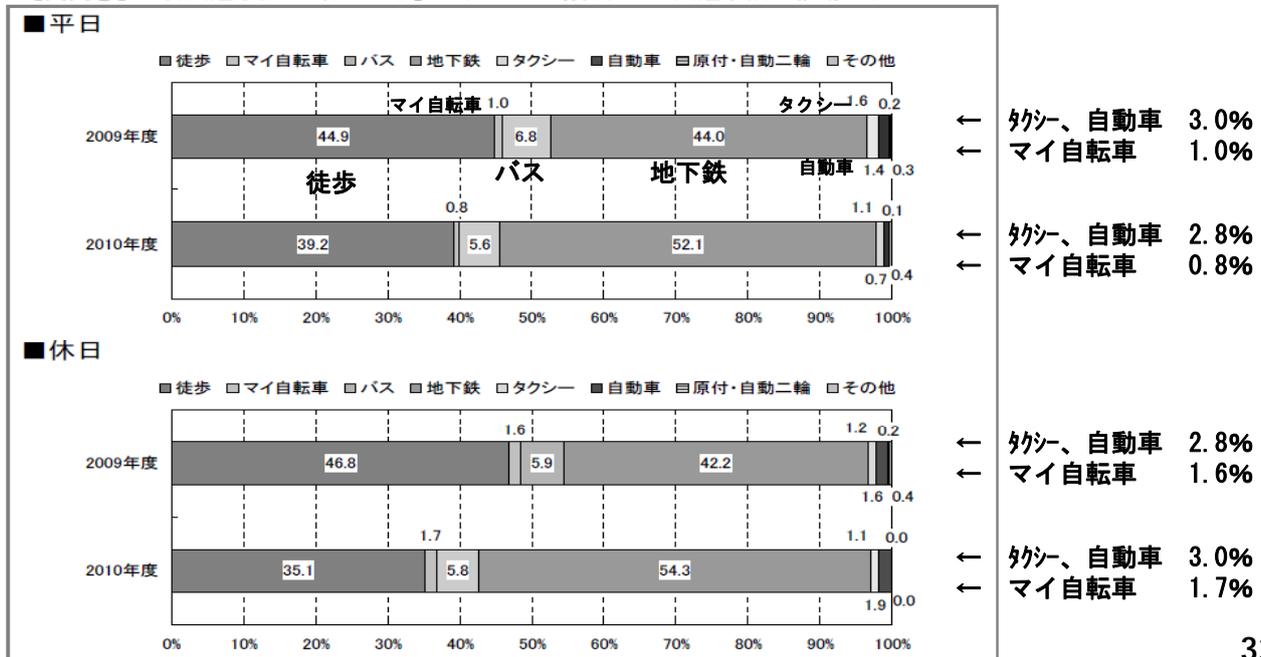


コミュニティサイクルの導入効果(環境、放置自転車)

●交通手段の転換実態 (名古屋市の調査結果)

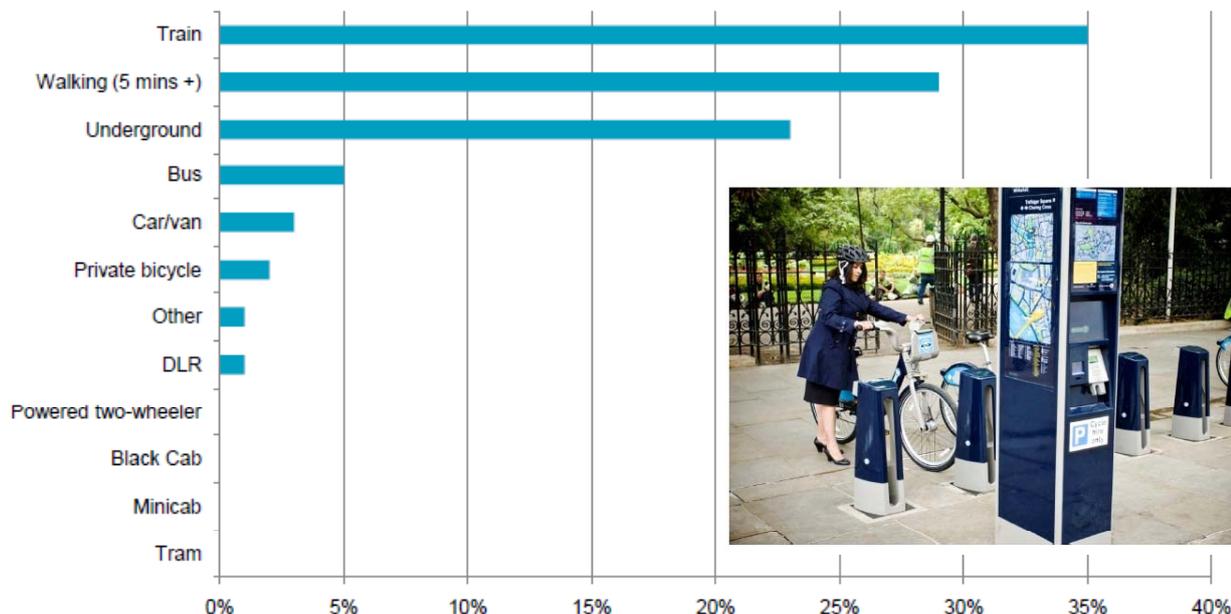
コミュニティサイクルを使っている人は元々、徒歩や鉄道・バス利用者が多く、期待されている自動車からの転換によるCO2削減効果は発現していない。

【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 (H22年度の調査結果)

○ロンドン サイクルハイヤーでは、車や自転車からの転換は少ない。



平成23年3月3日 コミュニティバイク研究会『コミュニティ・サイクルによる都市モビリティ・マネジメント戦略：ロンドンおよび日本の事例にみる新たな自転車共同利用』による「ロンドンのコミュニティサイクル」Mr. Alan Stannard氏の基調講演より

33

● 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。

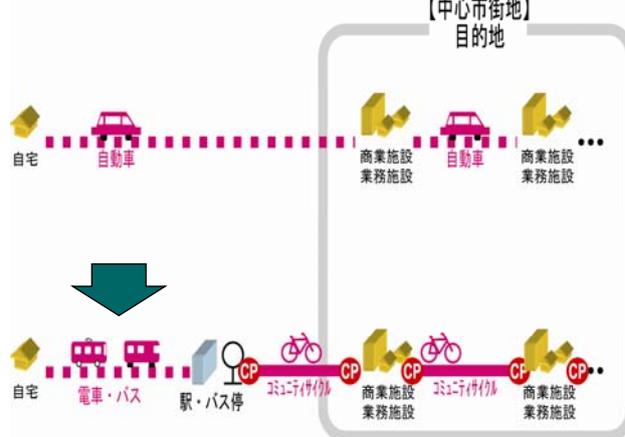
○公共交通の末端交通を提供することで、郊外から自動車ですら都心に来る人を転換させる可能性はあるのではないか。



【自家用車からの転換】

- 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



【放置自転車の対策とセット】

- 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。

34

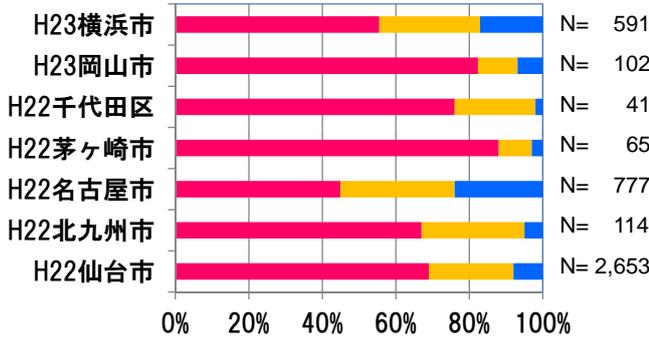
(7)コミュニティサイクルの導入効果(地域活性化の効果)

●新規移動や回遊性の向上

○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。

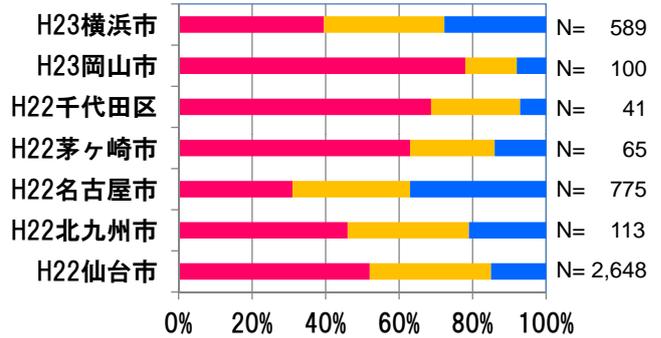
Q. 行動範囲は広がった

■思う ■少しそう思う ■思わない



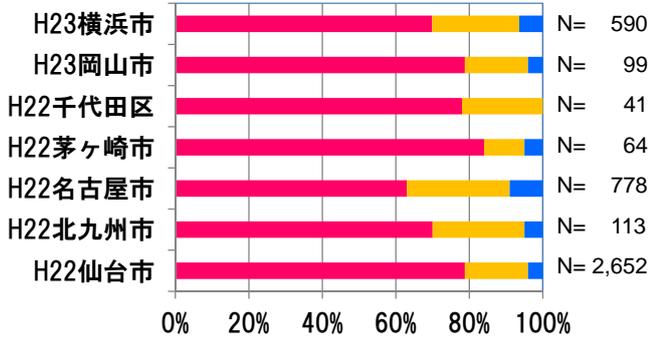
Q. 立ち寄るお店や目的地が増えた

■思う ■少しそう思う ■思わない



Q. 他の交通手段にない楽しみがある

■思う ■少しそう思う ■思わない



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



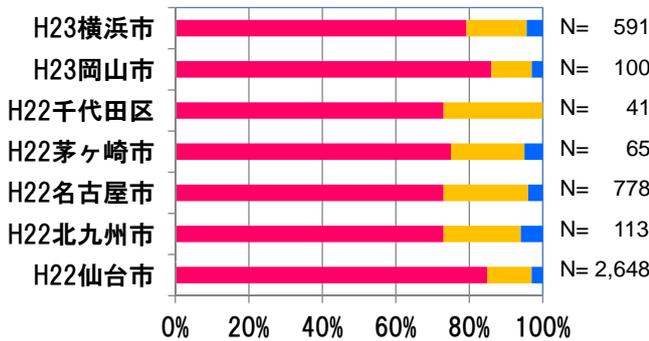
地域活性化の効果を活かすため、地域の方々と一体となった取組が必要

●都市交通の改善

○新たな交通手段の1つとして評価する意向が全般的に高い。

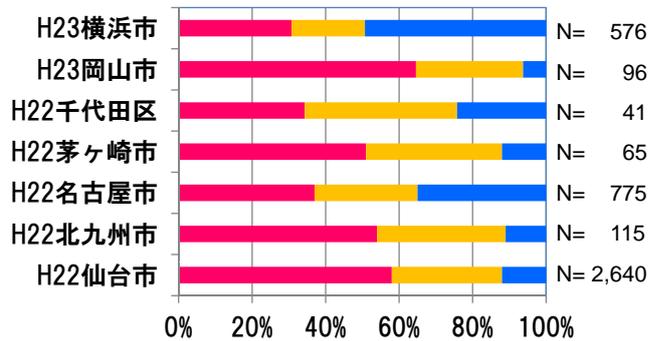
Q. 交通手段の選択肢が増えた

■思う ■少しそう思う ■思わない



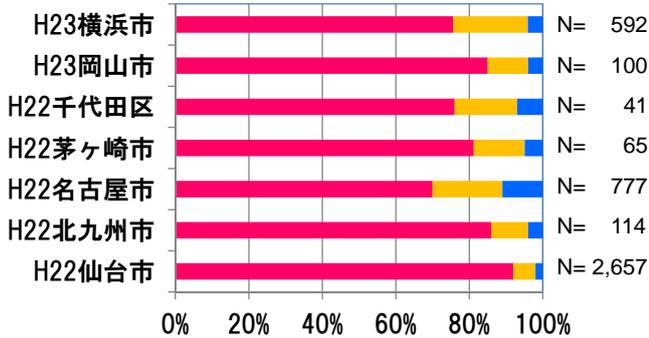
Q. 自転車をとめる場所に困らない

■思う ■少しそう思う ■思わない



Q. 目的地までの所要時間が短くなった

■思う ■少しそう思う ■思わない



(8) 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多くはない。
- 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大きくない。
→放置自転車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。

37

3. まとめ

・・・コミュニティサイクルの導入にあたっての考え方

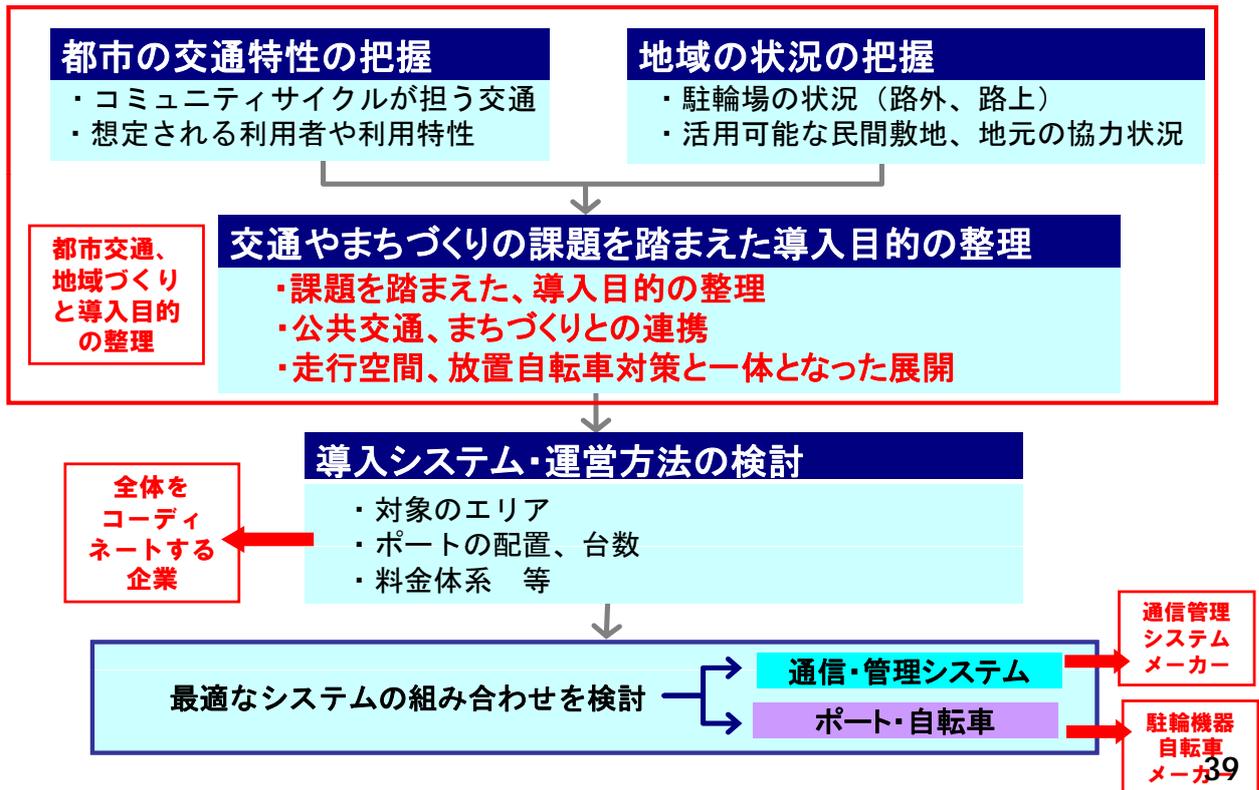
コミュニティサイクルは、交通やまちづくりの課題を解決するための一つ的手段

まちづくり施策の一環として導入することが重要

- ①まちづくりや交通の課題を踏まえ、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まちづくり施策、公共交通との連携等を行う。
- ③自転車走行空間、放置自転車対策、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。

38

●導入の検討プロセス



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)

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 ■用したポート



地元商店街との連携による有人システム

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

・書店のポート



①CASA NUOVA SHOP 雑貨店

・大学の駐輪場のポート



⑪法政大学外濠校舎駐輪場

・神社の境内のポート



③神田明神 (神田神社)

新たなシェアリングの可能性の取組(柏市)

○自転車のみならず自動車やバイクといった交通手段についても、シェアリングを可能とするモビリティカフェ（マルチ交通シェアリング）に関する取組

使用車両（数）	メルセデス スマート エレクトリックドライブ 1台 メルセデス スマート(ガソリン) 3台 トヨタ プリウス 1台 ※第一期のみ YAMAHA 電動バイクEC-03 5台 自転車 15台
料金設定	カーシェアリング 300円/15分 バイクシェアリング 100円/15分 自転車シェアリング 100円/60分



ポート



充電器



キーボックス



43

自転車の走行ルールの徹底

- 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

■岡山市の広報での呼びかけ

多発する事故や高額化する賠償金額を受け、岡山市では市民の皆さんにもっと正しく自転車を理解し、安全に乗ってもらうため、県が提唱する『岡山県自転車安全利用5則』を守り、事故防止に努めるよう呼びかけています。

- 1 自転車は、車道が原則。歩道は例外
歩道を通行できるのは
●歩道通行可の標識などがあるとき
●13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者が運転するとき
●車道通行が危険なとき
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
●飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
●夜間はライト点灯
●交差点では信号遵守と一時停止・安全確認
●運転中の携帯電話・傘さし運転の禁止
- 5 子どもはヘルメットを着用

岡山県自転車安全利用

5則

■ポロクルの取組

スタッフが、歩行者を優先した自転車の走り方を市民にPR



乗ったら車道の左側



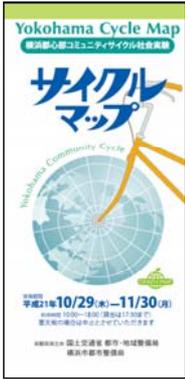
降りたら歩道を押し歩き

44

自転車の走行ルールの徹底

- 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

■横浜市の社会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



自転車の通行ルールを守りましょう

●自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外**
自転車は「車道」です。歩道を走行しなさい。
①自転車道が併設されている場合は自転車道で走行することがあります。
- 2 車道は左側を通行**
車道の左側を通行し、右側から来るクルマに注意しなさい。
- 3 歩道は歩行者優先で車道を徐行**
歩道を走行するときは、歩行者の通行を妨げないよう徐行しなさい。
- 4 安全ルールを守る**
●飲酒運転、二人乗り、並走の禁止
●夜間はライトを点灯
●横断はライトを点灯し、横断の音で知らせよう
●交差点での待機遵守、安全確認
交差点では必ず一時停止し、横断の音で知らせよう。
- 5 子どもはヘルメットを着用**
子どもが自転車に乗るときは、子どもを保護し、安全に走らせるためには、安全乗車用の保護ヘルメットを着用させよう。

●ルールが改正されました (平成20年6月1日施行)

- 1. 普通自転車の歩道通行について**
歩道通行が可能なのは...
改正前は、歩道通行が禁止されていた。
改正後は、歩道通行が可能な場合がある。
①道路幅員が狭い場合
②歩道が歩行者専用で指定された場合
③歩道が歩行者専用で指定された場合
④歩道が歩行者専用で指定された場合
歩道は交通の状況から見て、安全に走行できる場合に限り、歩道通行が可能な場合があります。
ただし、警察官が、歩行者の安全を確保するために必要があるとして告示した場合は、歩道通行が禁止されています。
歩行者も、「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行するようにしよう。(努力義務)
- 2. ヘルメット着用は保護者の努力義務**
自転車事故で亡くなった方の約9割は、歩行者の事故です。
子どもが乗るときは、ヘルメットを着用させよう。
その割合は...
歩行者 8.9%
乗車者 6.3%
歩行者 12.4%
乗車者 64.4%
乗車者(歩行者を除く)

■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)



駐輪場や駐車場との組み合わせの取り組み

○路上駐輪場とセットでコミュニティサイクルのポートを設置



路上自転車駐輪場 (イメージ)

○公共所有の未利用地を活用し、収益事業(駐車場等)と合わせたポートの設置・運営

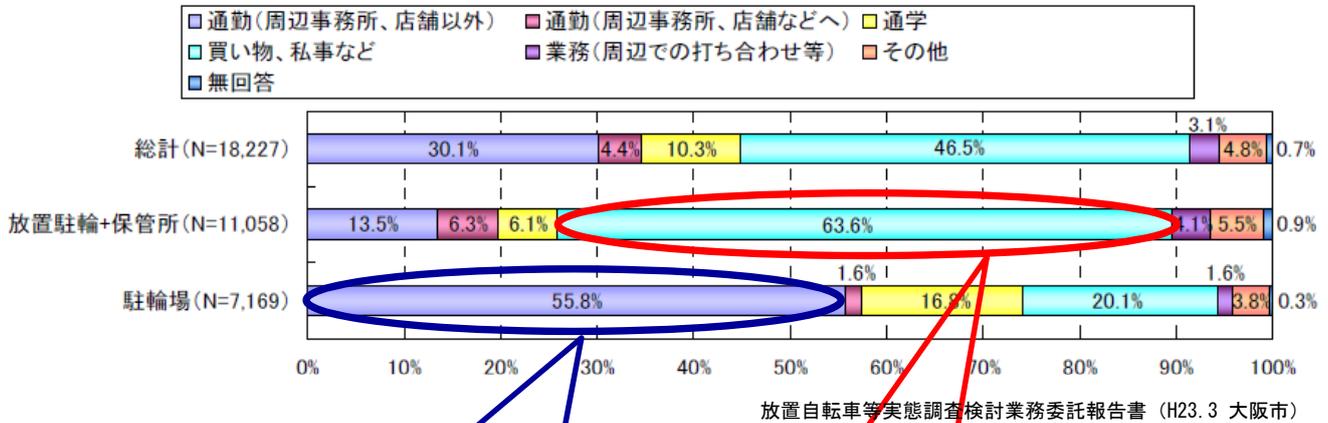


■ 放置自転車の実態調査(大阪市) 平成22年度調査

アンケート結果

Q. どのような目的で駐輪されましたか。

駐輪の目的 (N=18,227)



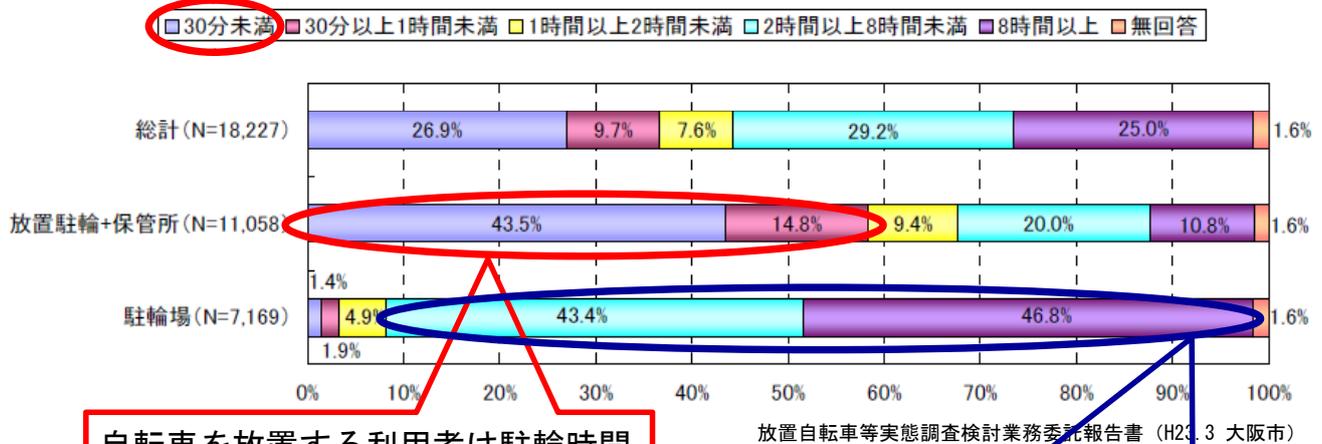
駐輪場利用者は通勤目的が多い

自転車を放置する利用者は
買い物・私事目的が多い

アンケート結果

Q. 駐輪時間は、何時間程度ですか。

駐輪時間 (N=18,227)



自転車を放置する利用者は駐輪時間は短時間 (60%近くが1時間以内)

駐輪場利用者の駐輪時間は比較的長い
(約90%が2時間以上)

放置自転車は、買い物目的で近距離からの移動者が多く、短時間の駐輪が多い。また、自転車を駐輪後は徒歩で移動。

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。

利用形態	利用時間	対応の考え方	
		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

49

■ 買い物目的の駐輪対策(路上の活用)

路上駐車施設 平成18年道路法施行令の改正

・・・道路上に自転車駐車を設置することが可能。

※占有主体は、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者



路上自転車駐車場 (イメージ)



路上自動二輪車駐車場 (イメージ)

出典:国土交通省資料

参考: 道路法施行令の一部改正について

<http://www.kt.mlit.go.jp/notice/pdf/200803/00004961.pdf>

路上の自転車駐輪場の事例



仙台市 自転車駐輪場

福岡市 自転車駐輪場



51

●公的支援についての考え方

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)

52

4. コミュニティサイクルポートの設置について

(1) 公開空地への設置

平成18年4月の「横浜市市街地環境設計制度」改正により、違法駐輪が多く発生しているなど一定の条件に該当した場合、公開空地での公共的な駐輪場の整備が可能



横浜市市街地環境設計制度＜H23.7.1施行＞ ～コミュニティサイクルポートの公開空地への設置～

第4章 公開空地に準ずる空地等

以下の空地等を設けることにより、市街地環境の整備向上に寄与するものと認められる場合は、次の基準によりその貢献度に応じて有効公開空地面積に加えることができる。

3 公共的駐輪場等

- 駅周辺等の放置駐輪が多く発生している地域(自転車等放置禁止区域等)において、区役所等と協議の上、公共的駐輪場を適切に設けた場合、又は横浜都心部エリア(関内・山下町地区を中心とした区域等)において、都市整備局と協議の上、コミュニティサイクル(※)のサイクルポート(自転車の貸出・返却拠点)を適切に設けた場合は、当該施設の面積相当分を有効公開空地面積に加えることができる。ただし、必要有効公開空地面積率の2分の1を限度とする。
- また、景観等に十分配慮した形態とすること。
- なお、当該施設は、一般的青空公開空地に設けるものとし、屋根がない形態とすること。

(※)従来型のレンタサイクルと異なり、一定のエリアに複数のサイクルポートを設置し、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利用料金を割高とすることなどにより、放置自転車を発生させない仕組みとしているもの。また、統一されたデザインの自転車を使用するなど景観に配慮したもの。

(2)コミュニティサイクルポートの道路占用の特例について

「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 IC、JCTの有効活用	・高速道路と物流施設の一体整備 ・ICやJCT等へのショッピングモール等の整備 等	6件

55

都市再生特別措置法の一部を改正する法律(道路占用関係)

改正法 平成23年4月27日公布
道路占用許可の特例 平成23年10月20日施行

道路占用許可の特例

まちのにぎわいの創出等のために、

都市再生整備計画の区域内の道路区域に

「広告」、「オープンカフェ」、「コミュニティサイクルポート」を設置できるよう、
一定の場合には道路占用許可基準のうち無余地性の基準※の適用を除外
(※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)

【対象となる施設】

都市の再生に貢献し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして
政令で定める施設

- ・広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ・食事施設、購買施設その他これらに類する施設
- ・**自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの**

(施設等の占有者により道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃等の措置が講じられるものに限られる。)

56

道路占用許可の特例

都市再生整備計画の区域内

都市再生整備計画への記載

- 道路管理者や都道府県公安委員会と十分な協議を行った上で 都市再生整備計画を策定
- 都市の再生に貢献し、歩行者等の利便の増進に資する 広告板、コミュニティサイクルポート等を設置する旨の記載

特例道路占用区域の指定

- 道路管理者が、市町村からの意見聴取等を行い指定

占用許可基準の特例

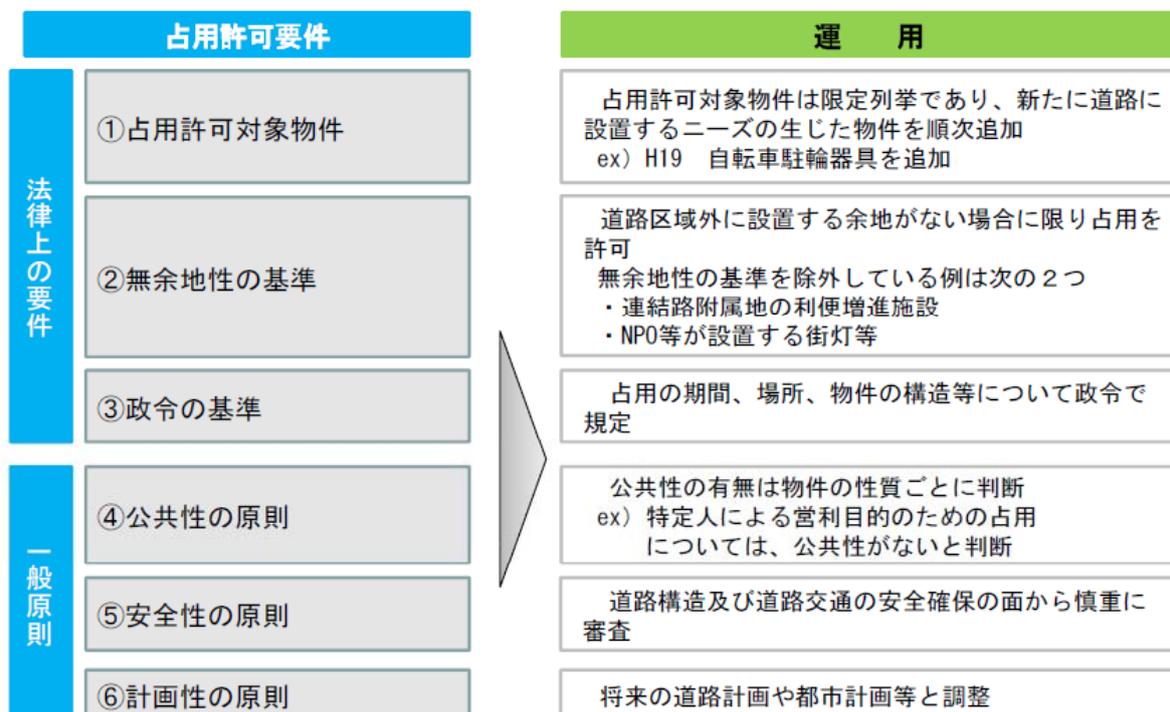
- 無余地性の基準(※)の適用を除外
- 占用許可を受けた者は、周辺の道路の清掃、植栽の管理等を実施
- 道路法施行令に定める許可基準に加え、安全かつ円滑な交通を確保するために必要な一定の基準を満たすことが必要

【特例の適用例】



※占用許可基準の1つ。道路の敷地外に余地がないためにやむをえない占用であること

参考 道路占用制度の許可要件



参考 関係法令と通達等

- 「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」について
平成23年2月8日
http://www.mlit.go.jp/report/press/city05_hh_000033.html
- 「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令」及び「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令」について
平成23年10月14日
http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000045.html
- 国土交通省 都市局長、道路局長、住宅局長 通知
「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行について(技術的助言)」
平成23年10月20日
- 国土交通省道路局路政課長 通知
「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱いについて」
平成23年10月20日
- 警察庁交通局長 通達
「都市再生特別措置法の一部を改正する法律 及び 都市再生特別措置法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令の施行に伴う交通警察の対応について(通達)」
平成23年10月20日
<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kisei/kisei20111020.pdf>

59

都市再生特別措置法の一部を改正する法律

都市再生整備計画の進化

(これまでは)

都市再生整備計画事業(旧まちづくり交付金)のための計画
(公共公益施設の整備等を伴う計画のみ)

(見直し)

官民連携によるまちづくりのための計画

都市再生整備計画事業による事業に関することに加え、
**まちづくりの新たな担い手による活動が円滑に進むよう、
様々な特例を位置づけるプラットフォームとすることが可能。**

●民間の担い手による取組も併せて記載

●道路占用許可の特例や都市利便増進協定を活用すること可能

●通常では抑制的な運用をせざるをえない様々な規制の運用等を柔軟に対応する際の説明材料とすることが可能。

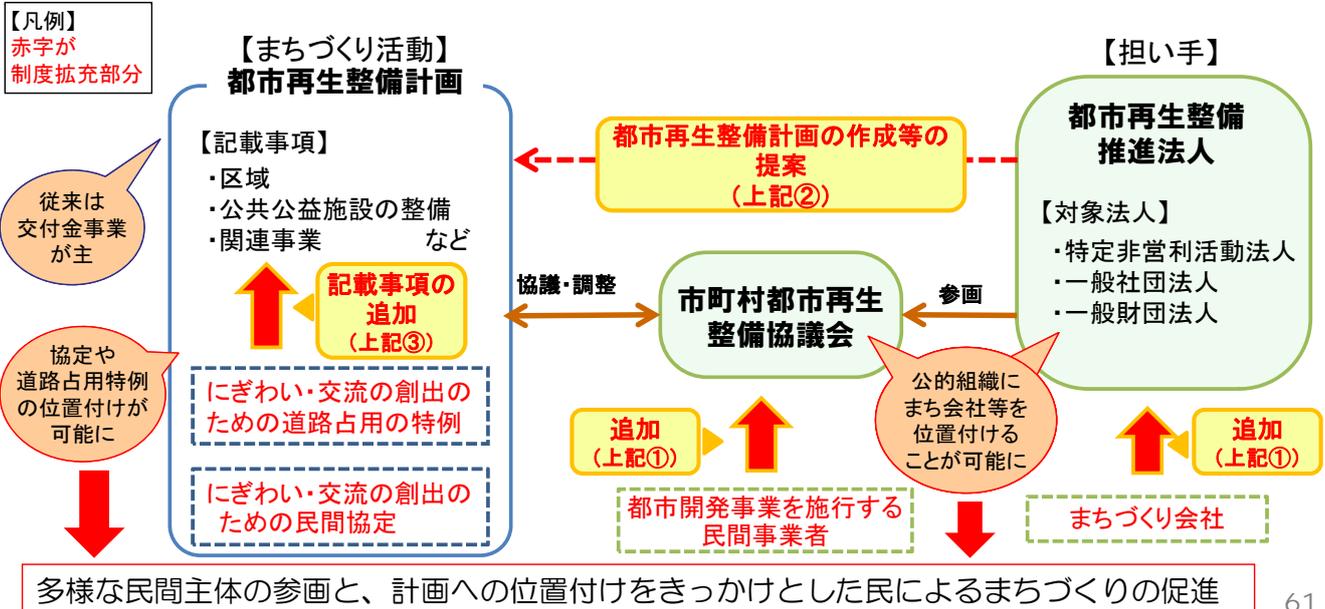
●まちづくりの新たな担い手を都市再生整備推進法人として位置づけ
●都市再生整備計画の提案をはじめとした新たな権限を付与
●まちづくりを主体的に行うプレーヤーとしての位置づけを明確化

60

都市の魅力の向上～民間主体のまちづくりへの参画～

都市再生整備計画の見直し

- ① 計画作成に多様な民のまちづくり主体を集結
⇒ 都市再生整備推進法人、市町村協議会の構成員の対象に民間主体を追加
- ② 都市再生整備推進法人に計画提案権を付与
- ③ 「計画への位置付け」をきっかけに、民によるまちづくりを促進
 - ・ 都市再生整備計画の区域内においてオープンカフェ、広告塔等の占用許可基準を緩和
 - ・ まちのにぎわい、交流の場を創出する広場等について、地域住民が自主的な管理



61

7. 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。

62

■ 全国コミュニティサイクル情報交流協議会のご案内

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・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(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:OMB
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。

63

ご静聴、ありがとうございました。

64