

自動車に過度に依存しない交通体系の実現 ～コミュニティサイクルの推進～



さいたま市 自転車まちづくり推進課

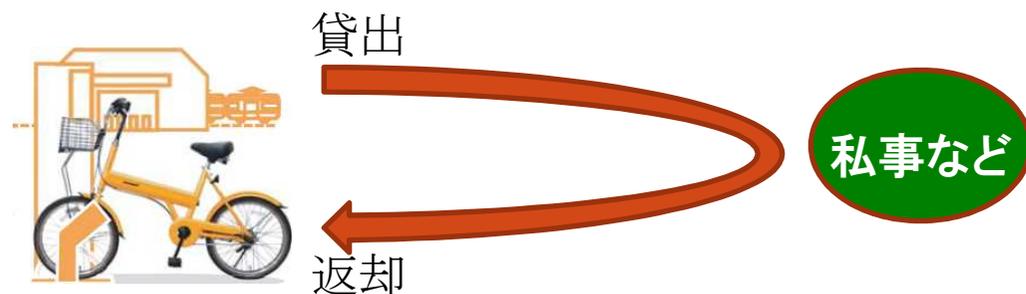
主任 長泉

- 1 コミュニティサイクルとは
- 2 目的
- 3 導入の経過
- 4 公設民営方式の内容
- 5 運営システム
- 6 設置箇所
- 7 利用状況
- 8 主な効果
- 9 自転車ネットワーク整備計画との関連性
- 10 いままでのPR活動
- 11 今後の課題

1 コミュニティサイクルとは

レンタサイクル

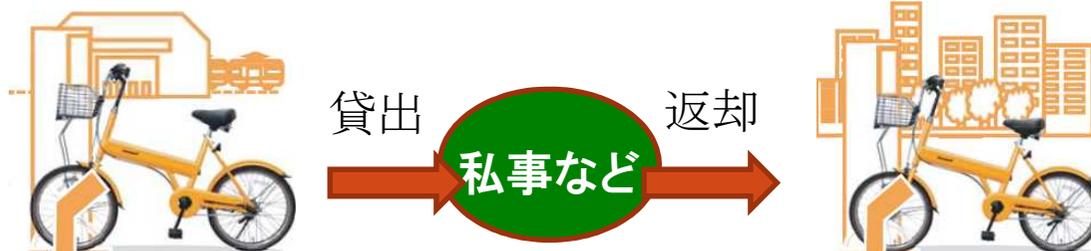
ポートで借りて同一の場所にのみ返却可能



コミュニティサイクル(レンタサイクルと同じ利用も可能)

ポートで借りて

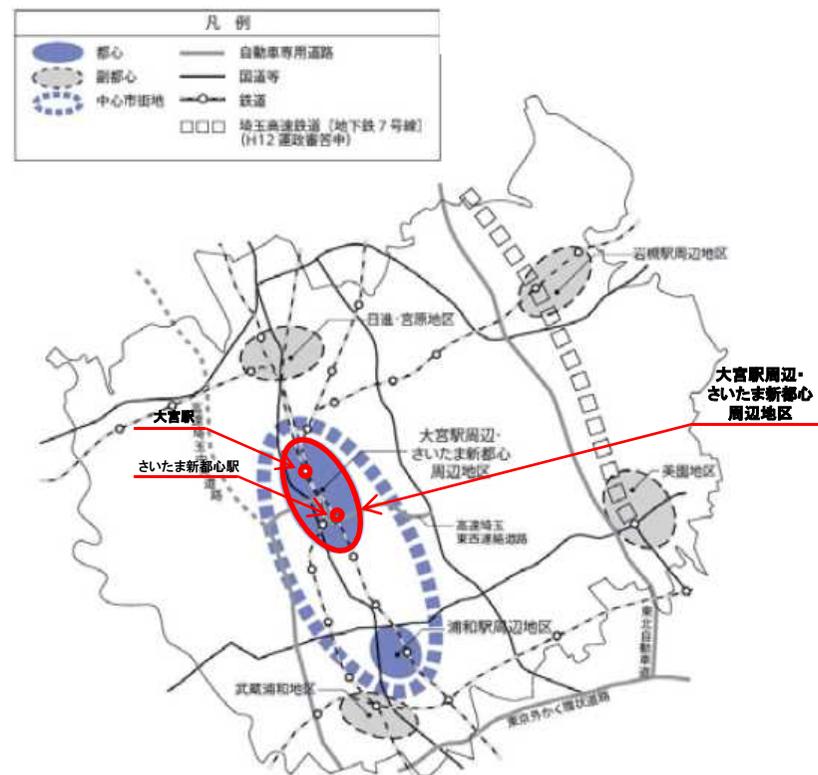
別のポートに返却可能



コミュニティサイクルは従来のレンタサイクルとは異なり、複数箇所に設置された専用駐輪場(サイクルポート)であれば、いつでも、どのポートでも自転車を借りたり返したりできる自転車共有システム

2 目的

- 大宮駅周辺およびさいたま新都心周辺地区の連携強化
- CO₂の削減
- 回遊性の向上
- 放置自転車の減少
- 短距離移動の利便性向上
- 交通渋滞の緩和
- 健康増進
- 駐輪場建設の低減
- 都市の魅力向上



3 導入の経過

平成21年度 (財)日本自転車普及協会「公共交通としてのレンタサイクルシステムフィー
ジビリティ調査」の対象都市として選ばれる。

平成22年度 (財)日本自転車普及協会によるコミュニティサイクル社会実験を実施

	コミュニティサイクル社会実験成果
実施日数	平成22年9月25日(土)～10月22日(金) 28日間
自転車台数	100台
ポート数	5カ所(大宮駅東口、さいたま新都心駅東口、大宮図書館、合併記念見沼公園、盆栽美術館)
利用登録者数	389名
延べ利用回数	1,353回
回転率	0.56回/台・日
料金体系	登録料金 300円(別途預り金 700円)
	利用料金 1時間以内無料 1時間経過以降、100円/時間

平成24年3月 さいたま市コミュニティサイクル導入指針を作成(目的、整備計画、運営手法(公設民営化))

平成25年1月 プロポーザル審査(企画提案型指名競争入札)を実施

平成25年1月～ さいたま市コミュニティサイクルを整備

平成25年5月3日 さいたま市コミュニティサイクル開業

平成26年2月14日～3月2日まで(コミュニティサイクル・駐輪場)利用者を対象としたアンケート調査を実施

平成26年4月 さいたま市自転車ネットワーク整備計画を策定

平成26年4月～ 2ヵ年での策定に向け自転車総合利用計画を作成中

4 公設民営方式の内容

- 施設整備 **【業務委託】**(企画提案型指名競争入札)
業務委託

さいたま市 (発注者)  (株)ジェイアール東日本企画 (請負者)

整備費127,222, 200円(税込)(うち国費30, 000, 000円)

主な条件

【10年間のコミュニティサイクルの運用】

【20ポート、自転車200台以上、400ラック以上】

- 運営 **【基本協定書】**(平成25年5月3日から平成35年3月31日まで(10年間))
基本協定

さいたま市 (コミュニティサイクル施設所有者)  (株)ジェイアール東日本企画 (広報)
中央復建コンサルタンツ(株) (運営)
IHIエスキューブ(株) (システム保守)

主な業務

【運営、維持管理】

施設はさいたま市の財産であり、その財産を運営事業者に無償で貸与する代わりに、運営収入は、運営事業者のものとなる。

市からは、運営に関する補助金は支出していない。

5 運営システム

運営範囲	大宮駅を中心とした概ね半径3km圏内		
ポート数	20箇所		
自転車台数	250台		
登録料金	無料		
プラン	会員プラン	定期利用	2,500円/月
		一時利用	最初の30分100円 以降1時間ごとに100円
	ビジタープラン	ビジター利用	500円/日
登録方法	会員プラン	①窓口登録 (大宮駅西口のみ)	②WEB事前登録+精算機
	ビジタープラン	①精算機登録のみ	
会員証	Suica (モバイルSuica含む) およびPASMO		
支払方法	会員プラン	交通系ICカード (Suica又はPASMO)、現金、クレジットカード	
	ビジタープラン	交通系ICカード (Suica又はPASMO)、現金	
運営時間	基本24時間 年中無休 (有人の大宮駅西口ポートのみ AM4時から翌AM1:45)		

通勤・通学
対象

お買い物やビ
ジネス対象

観光対象

6 設置箇所



表 各サイクルポートの収容台数及び設置ラック数

	サイクルポート名	最大収容台数	備考
①	大宮駅西口	150台	駅近辺駐輪場内
②	与野本町駅	20台	駅直近公園敷地内
③	三橋総合公園	10台	公園敷地内
④	大宮盆栽美術館	8台	公共施設敷地内
⑤	日進駅	25台	駅近辺駐輪場内
⑥	土呂駅	22台	駅近辺駐輪場内
⑦	大宮図書館	10台	公共施設敷地内
⑧	大宮駅東口	20台	駅近辺駐輪場内
⑨	合併記念見沼公園	10台	公園敷地内
⑩	北区役所	10台	公共施設敷地内
⑪	与野駅	11台	駅近辺駐輪場内
⑫	NACK5スタジアム	9台	公園敷地内
⑬	桜木駐車場	12台	駐車場敷地内
⑭	イオン大宮店	12台	
⑮	北大宮駅	12台	駅近辺駐輪場内
⑯	与野公園	8台	公園敷地内
⑰	鉄道博物館駅	12台	
⑱	さいたま新都心駅東口	15台	
⑳	ミニストップ鉄道博物館駅前店	8台	
	北与野駅	16台	
	合計	400台	

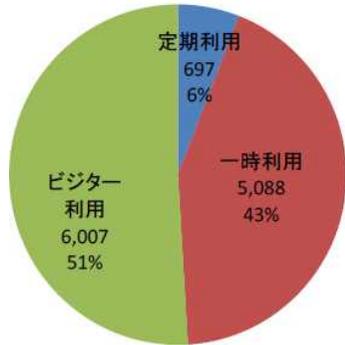
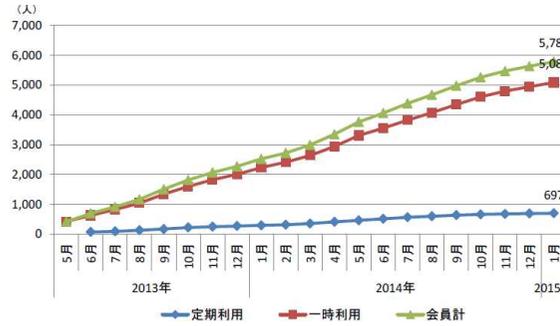
7 利用状況

【平成27年1月末データ】

約6割強が市内在住者である。

会員数は右肩上がり推移している。

利用プラン	登録者数
定期利用	697人
一時利用	5,088人
ビジター利用	重複あり：10,499人 ^{※1} 重複なし：6,007人 ^{※2}
合計	11,792人 ^{※2}



登録者数 合計 11,792人

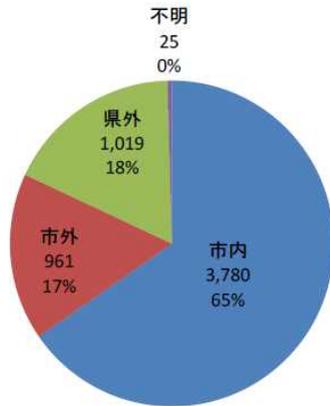


表 定期・一時利用登録者の居住地内訳

定期利用 通勤通学目的 87.8%
 一時利用 通勤通学目的 31.7%
 ビジター利用 観光目的 21%

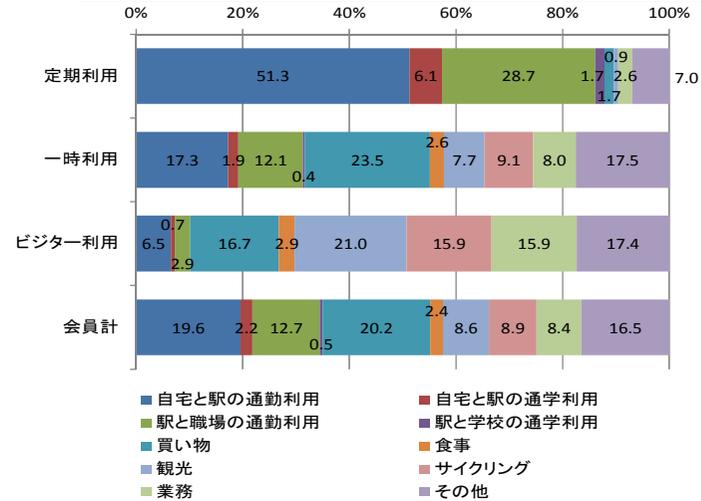


表 利用プラン別の主な利用目的内訳
 (コミュニティサイクル利用者アンケート結果より)

7 利用状況

【平成27年1月末データ】

平成26年4月以降 回転率 1を下回らない状況で推移している。

大宮駅東口、西口、与野本町駅のサイクルポートの利用が多い。



表 一日あたりの平均利用回数と回転率の推移

平日休日の利用状況では、依然として、休日(土、日、祝日)の利用状況が低い。

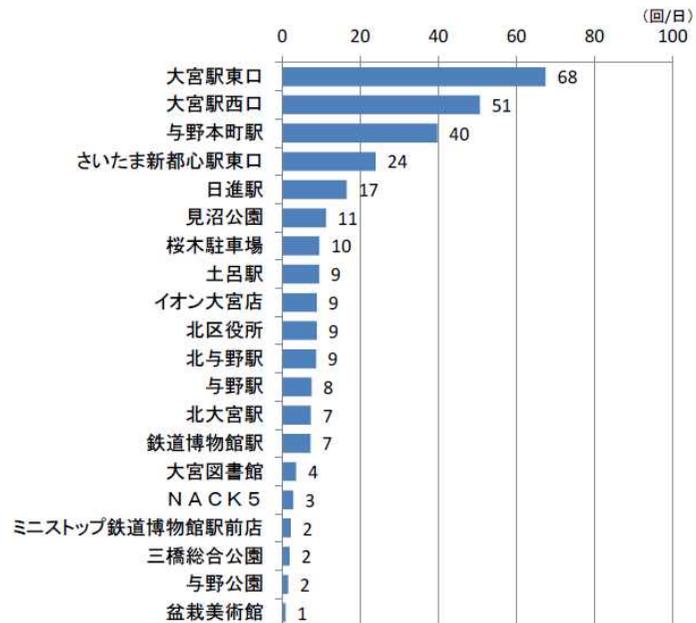


表 ポート別一日あたりの平均利用回数(平成27年1月)

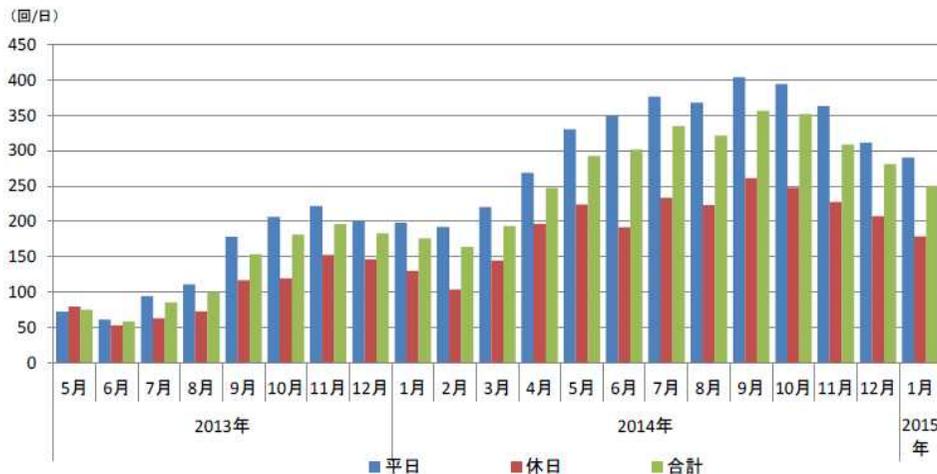


表 平日休日別の一日あたりの平均利用回数の推移

8 主な効果

【コミュニティサイクル利用者アンケート結果】
(平成26年2月14日から3月2日まで実施)

8-1 環境負荷軽減効果

コミュニティサイクル利用者の14%(自家用車+タクシー)が自動車からの転換

自家用車からの転換によるCO2排出量の削減量は年間で11.9t(NACK5スタジアム約12個分の杉木の年間CO2吸収量に相当)

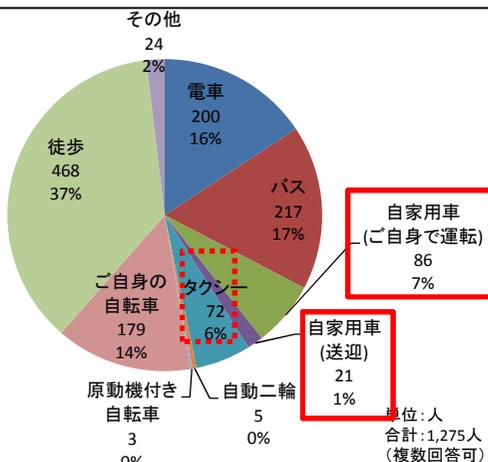


表 CCSが導入されるまでの交通手段(CCSを最もよく利用する目的等)

自由目的の移動で環境負荷軽減の効果が高い。

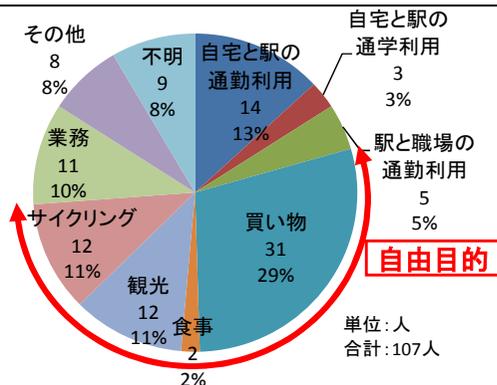


表 CCSが導入されるまで自家用車を利用していた人の利用目的

8-2 回遊性向上効果

「向上したと思う」と「やや向上したと思う」合わせて約8割の利用者が評価している。

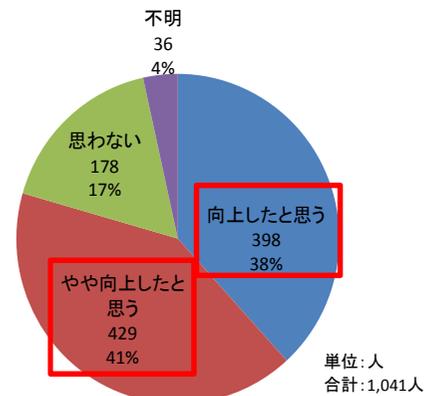


表 CCSの導入により、都心内の回遊性が向上したと思うか

全ての用途において回遊性が向上している。

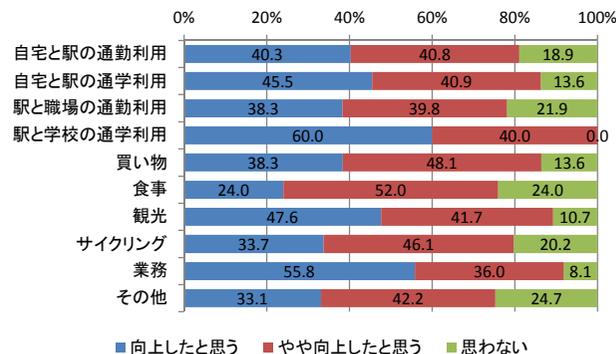


表 CCSの導入により、都心内の回遊性が向上したと思うか(最もよく利用する目的別)

8 主な効果

【コミュニティサイクル利用者アンケート結果】
(平成26年2月14日から3月2日まで実施)

8-3 放置自転車削減効果

コミュニティサイクル利用者の約2% (約100人) が以前は路上駐輪しており、路上駐輪の減少に寄与

計算時の登録者数全体(5,408名)

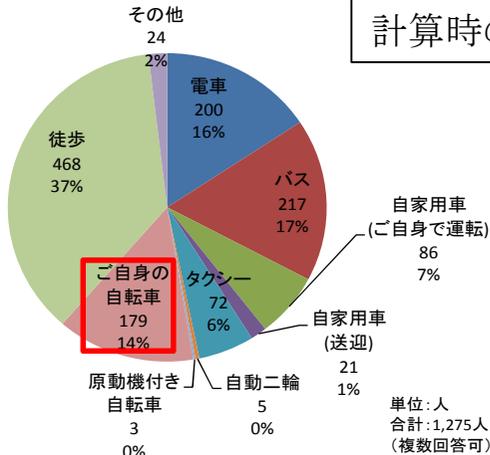


表 CCSが導入されるまでの交通手段 (CCSを最もよく利用する目的など)

$14\% \times 6\% = 0.8\%$

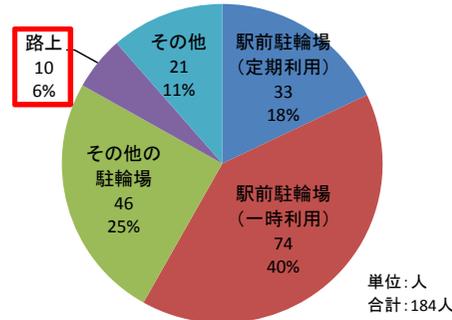


表 自転車を使っていた人の駐輪場所 (CCSを最もよく利用する目的など)

買い物やサイクリングなどの一時的な路上駐輪の減少に寄与

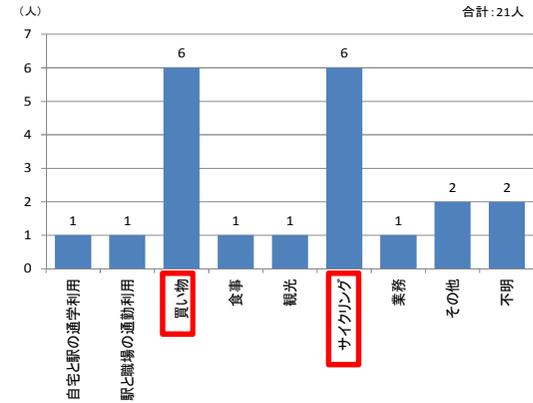


表 路上に駐輪していた人の利用目的

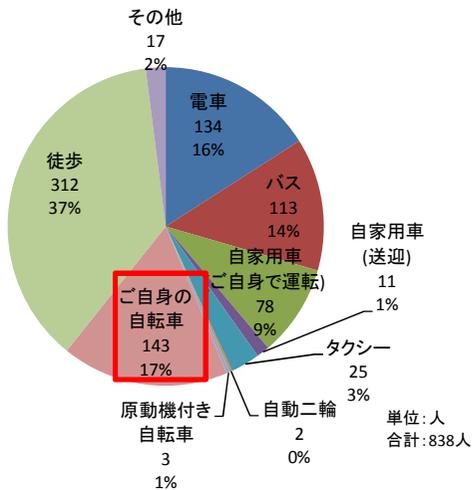


表 CCSが導入されるまでの交通手段 (CCSを2番目によく利用する目的など)

$17\% \times 8\% = 1.4\%$

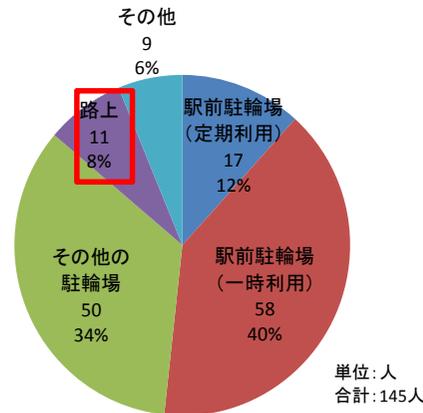


表 自転車を使っていた人の駐輪場所 (CCSを2番目によく利用する目的など)

8 主な効果

調査時期 それぞれの年の11月のある晴れた平日

【参考】

8-3 放置自転車削減効果

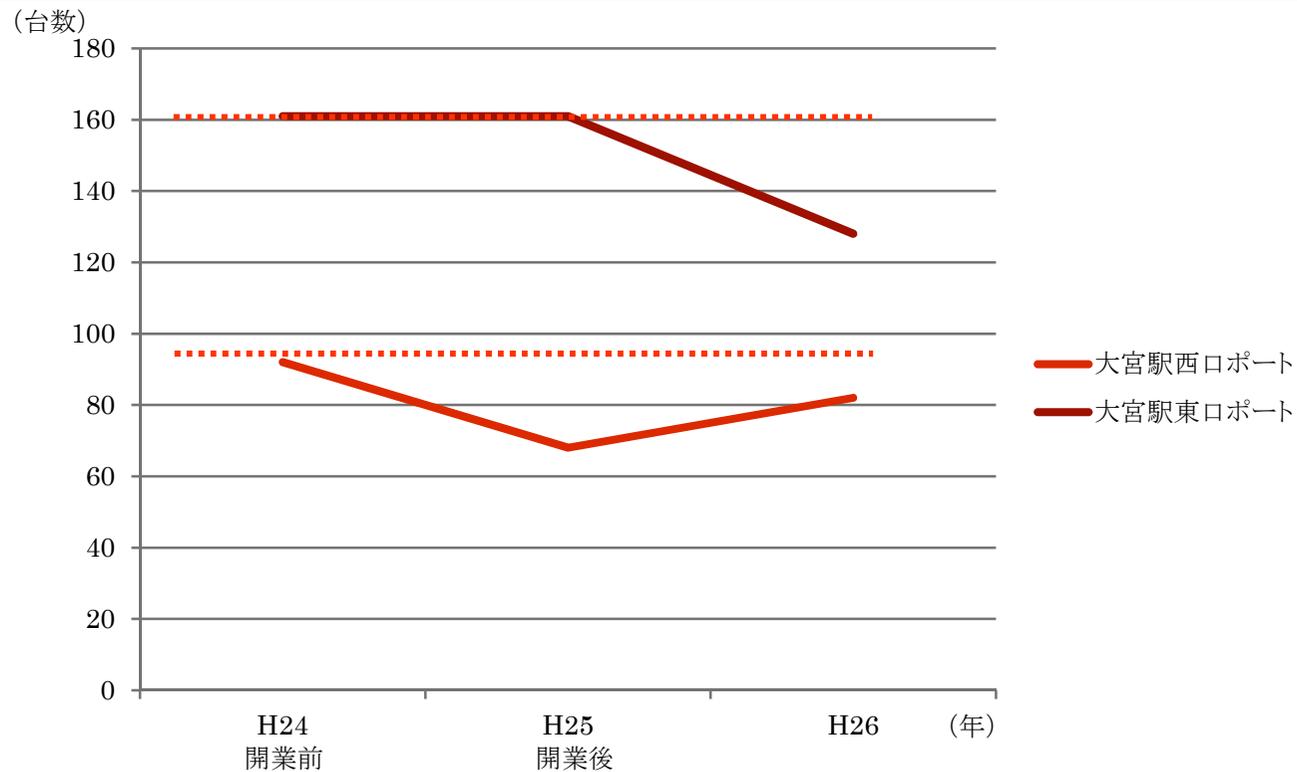
※ 参考値として放置自転車の実数値を確認する。

○本市の自転車等放置禁止区域における不法駐輪の多い区域であること。

○コミュニティサイクルの1日あたりの利用回数が多いポートが設置されている区域であること。

以上を踏まえ、大宮駅周辺を抜粋した。

コミュニティサイクル導入後放置自転車台数は減少傾向になっている。



(参考)放置自転車台数の比較

9 自転車ネットワーク整備計画との関連性

整備目標

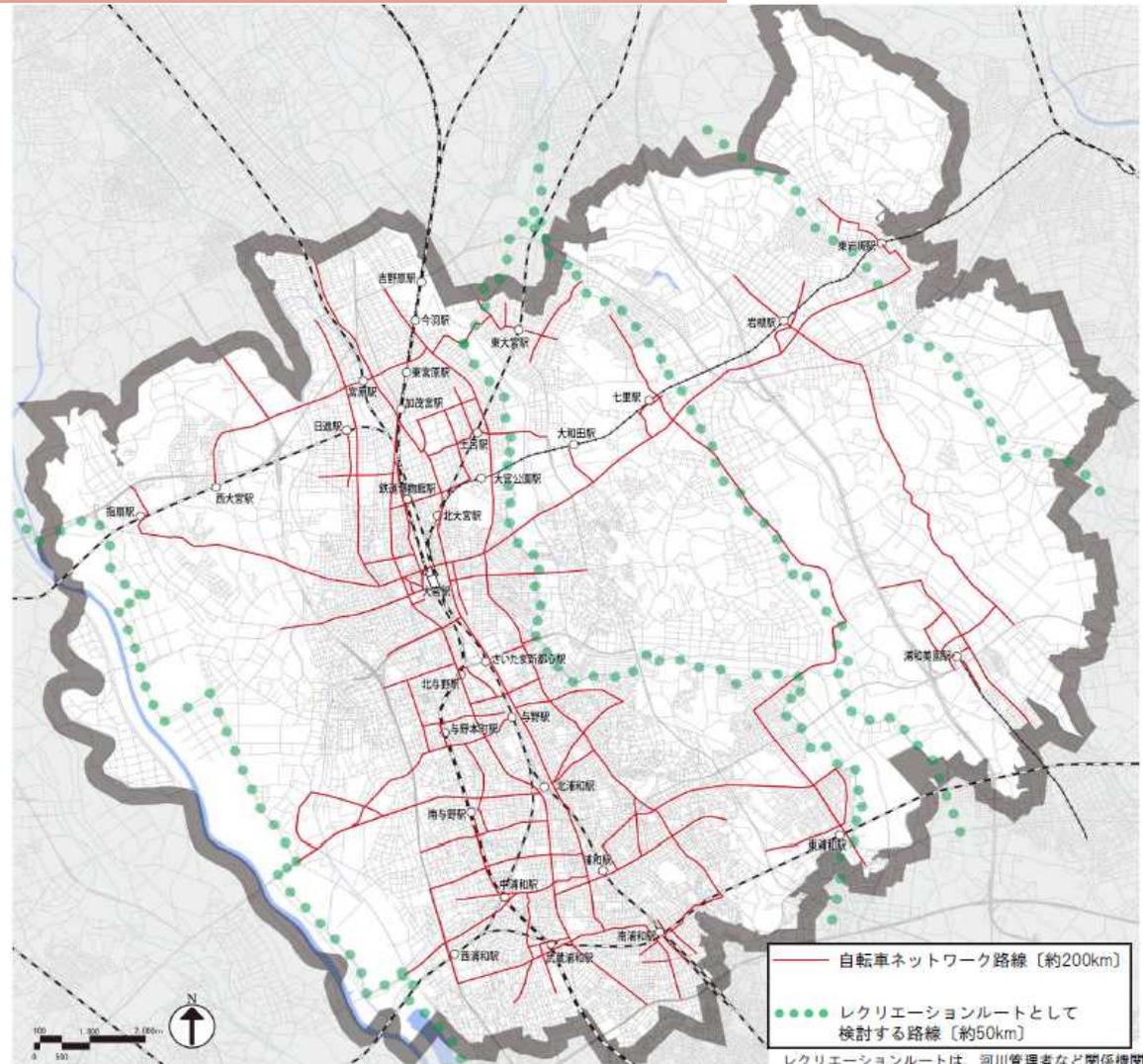
平成25年度末
(計画策定時)
整備延長:13km



平成29年度末
(4年後)
整備延長:90km



平成35年度末
(10年後)
整備延長:約200km



平成27年度以降 レクリエーションルートとしてサイクリングルートの検討を実施する予定。

9 自転車ネットワーク整備計画との関連性

さいたま市自転車ネットワーク整備計画 平成26年4月 策定



さいたま市自転車ネットワーク整備計画の基本方針の実現に向け、自転車ネットワーク路線として選定するための具体的な視点は以下のとおり

方針1 歩行者と自転車の安全確保

- 自転車利用の多い路線
- 自転車事故の危険性が高い路線
- 歩行者の安全性確保が必要な路線
・さいたま市バリアフリー基本構想の主要経路
- 今後道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線

方針2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

- 人口集中地区における交通不便地域へアクセスする路線
- 隣接市が検討している自転車ネットワークと接続・連携する路線
- 市内の広域移動の軸となる路線

方針3 ネットワークの連続性・快適性確保による地域の魅力向上

- 市内の自転車ネットワーク間を接続し連続性を確保する路線
- 自転車ネットワークの密度が低い地域を減らすための路線
- 公共施設・大型商業施設・コミュニティサイクルポートといった拠点施設と自転車ネットワークとを結ぶ路線
- 地域の魅力向上に資する路線
・さいたまクリテリウムbyツールドフランスのコース

平成35年度末までには

自転車ネットワーク路線
(約200km)
整備

路線選定の基準には
さいたま市
コミュニティサイクルポート
も対象としている。

9 自転車ネットワーク整備計画との関連性



凡例

● コミュニティサイクルポート 20か所

— 自転車ネットワーク路線

●●● レクリエーションルートとして検討する路線

10 いままでのPR活動

鉄道駅舎でのポスター掲示



鉄道駅舎でのビラ配布



中吊り広告掲示



イベントなどで出張登録会を開催



さいたまカーフリーデーにて



2014 サイクルフェスタinさいたまクリテリウムにて

その他

- BS11内の番組で紹介
- パーキング・トゥデイ2013夏季号に紹介される。

10 いまままでのPR活動

ご利用ガイドを作成

日本語版ガイド

さいたま市 コミュニティサイクル SAITAMA CITY COMMUNITY CYCLE

ご利用ガイド

【自転車安全五則】
 1. 自転車は、車道の左側を通行する。
 2. 歩道は歩行者優先で、車道を通行する。
 3. 歩道は歩行者優先で、車道を通行する。
 4. 歩道は歩行者優先で、車道を通行する。
 5. 歩道は歩行者優先で、車道を通行する。

さいたま市コミュニティサイクルコールセンター
 0120-29-6761

英語版ガイド

Saitama City Community Cycle SAITAMA CITY COMMUNITY CYCLE

User Guide

5 Safety Rules for Bicycles
 1. Always travel on the left side of the road.
 2. Always travel on the left side of the road.
 3. Always travel on the left side of the road.
 4. Always travel on the left side of the road.
 5. Always travel on the left side of the road.

Saitama City Community Cycle call center: 0120-29-6761

まちなかの店舗とのコラボの一環としてMAPを作成

コミュニティサイクル見つけた!

コミュニティサイクルポート 1~20

おすすめMAP

Map showing various locations in Saitama City, including stations, schools, and businesses, with numbered markers for Community Cycle ports.

11 今後の課題



運営面は、赤字

主な理由：自転車の偏りが生じるため、常に人力による自転車の再配置費用が発生する

※民間運営の為、金額は非公表

・コミュニティサイクル事業全体のコスト削減以外に
広告収入などの付帯事業による収入を検討する必要がある。

ご清聴ありがとうございました。