

## コミュニティサイクルシステムの導入推進

自動車交通がふくそうし事故が多発する中心市街地においては、歩行空間の整備や交通規制と一体となった交通安全施設の整備等を重点的に施行することで、歩行者の安全確保を図るものの、一方で自動車交通量の抑制による交通事故防止を図っていかなければならない。バイパスや地域高規格道路の建設を推し進めることで、市街地通過車両の排除を行っていくが、さらに、松江市が整備を目指す※コミュニティサイクルシステムと連携し、その導入を推進することで、郊外や市外から中心部へ用務がある自動車の乗り入れの抑制を図る。

※駅や停留所等を基点にまちなかに多数の貸出・返却拠点があり、簡素な手続きで気軽に利用可能な自転車シェアリングシステム。

### ◎導入推進の目的

交通安全対策として、中心市街地における自動車交通からの転換を目的とする。また、自転車のシェアが普及することは、自転車の路上放置の抑制に効果があり、安心して歩ける歩行空間の確保に資する。

鉄道やバス等既存の公共交通機関と自転車を連結することで中心部の回遊性が高まるため、二次的効果としての中心市街地の活性化と観光の振興も目的とする。

### ◎現状

松江市では観光振興を目的に、平成 18 年 4 月から民間主導でレンタサイクルシステム「松江レンタサイクル」が整備されている。松江駅前、松江しんじ湖温泉駅、松江堀川ふれあい広場前に自転車の貸出・返却所（以下、拠点）を設け、返却に拠点を選ばない定額のレンタサイクルとして観光客から好評を得ている。しかしながら、拠点数が少なく、かつ拠点が施設内にあるため観光客以外の利用がほとんどなく、1 日平均の利用回数は 10 回程度（23 年度実績）と少ないことから、自動車交通からの転換効果は極めて乏しい状況である。

コミュニティサイクルシステムは欧州を中心に普及しており、平成 22 年 3 月に欧州の事業者が富山市に進出したのを皮切りに、先進自治体における導入に向けた取り組みが活発化している。



《松江レンタサイクル》

### ◎導入体制とスケジュール

政策部（地域・交通政策課）、産業経済部（産業振興課）、観光振興部（観光文化課）、都市計画部（都市計画課、歴史まちづくり課）、建設部（管理課）の庁内各部に道路管理者と警察を加えた「コミュニティサイクルシステム導入推進会議」を設け、調査・研究・社会実験並びに導入を実行する。

実行にあたり、バス交通を主眼に公共交通体系のあり方を協議する「松江市公共交通利用促進市民会議」や松江レンタサイクルを運営する「レンタサイクル事業実行委員会」と

の連携を図る。

上記の推進体制で平成 24 年度末から導入に向けた準備に着手し、26 年度以降のシステム運用を目指す。

### ―目指すべきシステム形態―

誰にでも利用可能なシステムを目指す。目的が自動車交通からの転換であるため、利用対象者の想定を郊外・市外からの来訪者に絞り、より多くの来訪者が自発的に選択する、経済的で利便性の高いシステムとする。また、採算性を重視し持続可能な運営形態とする。

これらの視点から、目指すべきシステム形態のポイントは以下のとおりとする。

#### 【利用方法】

- ・自転車の盗難や放置を防ぐため事前登録制とする。
- ・自転車の返却はどの拠点でも可能とする。

#### 【拠点】

- ・不特定多数の利用を想定する歩行者ネットワークエリアを基本に、基点となる交通結節点や大型駐車場と目的地となる大型施設や繁華街、オフィス街に数百メートル間隔で拠点を設ける。
- ・拠点は路上や路上に面した空地等の目立つ位置に設置する。

#### 【料金】

- ・手軽に利用できるように当初 30 分程度は無料とし、回転率を上げるため利用時間に応じた課金制とする。

#### 【管理】

- ・情報通信技術を活用し各拠点を無人の遠隔管理とすることで、運営時間を 24 時間とする。
- ・各拠点における自転車の過不足は、遠隔情報をもとに巡回のうえ補正する。
- ・利用者の個人認証に IC カード等を活用する。

#### 【運営】

- ・民間運営を基本とする。



《シクロシティ富山『アヴィレ』》

### ―拠点として利用する道路空間等のイメージ―

#### ○道路空間の利用



《自転車歩行者専用道路》



《歩道》

## ○未利用地の利用



《商店街空地》



《駐車場空地》

## 一拠点の配置イメージ

○別紙『拠点配置イメージ』のとおり

## 一検討すべき課題一

○松江市は自転車分担率が16.3%と高く、市民の自転車保有率が高いことがうかがわれる。自転車保有率が高い地域ほど自転車シェアリングには不向きとなる。適所への拠点整備と使いやすさ、そして効果的なPRの追求が求められる。

○社会実験を行った先進自治体の全てが、本格導入に向けて拠点の拡充等内容の修正を行っている。本格導入に向けた社会実験による検証の必要性を検討する。

○利用状況に応じて拠点の配置換えが可能な設備にするなど、軌道修正が可能なシステムを検討する。

○事前登録の手続き方法の検討が必要。インターネットや専用窓口のほか、主に観光客のためにホテルとの提携が考えられる。

○事前登録手続きのほか、システムの運営には設備のメンテナンス、拠点の清掃、拠点間の自転車の移動などが生じる。効率的な処理を検討する。

○回転数が上がるほど端末交通としての効果が発揮される。ひとりが自転車を長時間占有する定額制ではなく、1回の利用時間を短くする課金制にするなど、回転数を上げる仕組みが必要。

○事業採算をとるため利用料金のほか基本料金の設定が必要。特に定期や法人契約を拡大することで持続可能なシステムとしなければならない。

○通勤・通学利用は、利用時間帯と利用方向が同一のケースが多い。拠点間の自転車の過不足対策が必要。

○交通安全対策として、凍結・積雪のある冬季運営の実施の可否を検討する。

○バスやタクシー等の既存公共交通や松江レンタサイクルと競合しない相互補完的なシステムを検討する。

○観光誘客を目的に、ホテルプランやレイクライン、堀川遊覧船とのセットなど、商品化を想定した検討を行う。

○システムの民間委託にあたり、これらの課題に対応すべく、プロポーザル方式を検討する。