

国立市コミュニティサイクル実証実験

報 告 書

平成31年1月

国立市都市整備部道路交通課

1. 【コミュニティサイクルの実証実験実施にあたって】

国立市では他市と比較してコンパクトな市域と、崖線を除き平坦である特性から、平成26年3月に策定された「国立市地域交通計画」の地域交通の基本方針において、自転車を安全で便利に利用できる地域交通を実現することをうたっている。また施策の一つとして、「コミュニティサイクルの検討」を挙げ、この中で民間事業者主体の導入についても協力、推進していくことを掲げている。

コミュニティサイクルの導入は単に、利用者の交通利便性のみならず、不足している国立駅周辺の駐輪場の補完や放置自転車対策、またマイカー利用減少による市街地の混雑緩和、CO2排出削減、災害時の公共交通不通時の交通手段など、二次的な効果も期待できる。今回、民間事業者から市内での実証実験の提案があったことから、前述の効果を検証するため、一定の期間を設けて実験を行った。

2. 【実証実験の経過】

平成30年	1月	コミュニティサイクル導入実証実験の方針を策定
	2月	市内でコミュニティサイクルの実証実験を行うことについて株式会社メルカリと協定を締結
	5月	2月に先行して福岡市内で実施していたコミュニティサイクル自転車のシステムに不具合があり、5月開始を予定していた国立市での実験を延期
	8月	国立市内で実証実験開始 以降、順次サイクルポート設置箇所の増設
	11月	実証実験終了

3. 【実証実験概要】

- (1) 実験期間：平成30年8月22日～平成30年11月26日
- (2) 導入台数：約100台（故障、不具合により実稼働台数はこれよりも少ない）
- (3) サイクルポート：別紙1参照（約65か所）
※期間中に増減あり
- (4) サイクルポートの提供方法：市で提供可能な施設や公園等を事業者側へ提示、必要なサイクルポートを国立市行政財産使用条例に基づいて行政財産使用の許可を行い有償で提供
- (5) 利用方法：スマートフォンによりアプリをダウンロード。ポートの検索、開錠。

料金の支払いは全てスマートフォンで行う

(6) 利用料金：1分4円（開錠により料金発生、施錠により課金停止）

(7) 告知方法：①市報8月5日号、市報8月20日号に掲載

②市役所、総合体育館、福社会館、南区公会堂にて自転車の展示

③チラシの設置（市役所1階ロビー、市役所3階道路交通課）

4.【実験結果データ】

(1) 自転車1台当たりの平均利用回数：4.2回/日

5.【実験結果の特徴】

(1) 利用の多かったサイクルポート

最も発着が多かったのは、スペースとしても最も広く駅からも近い国立駅旧国立南第一駐輪場跡地(nonowa 口前)であった。次いで、中地区や西地区に設置されたポートの利用が多く、概ね国立駅周辺のポートの利用が多かった。国立駅周辺以外では福社会館や矢川上公園、子ども家庭支援センターの利用が目立ち、市南部の利用は全体的にはわずかであった。

(2) 利用時間帯

通勤・帰宅時間帯の利用が最も多かったが、夜間21時以降の国立駅前ポートからの利用も多く、国立駅前ポートに自転車が無くなることも時々あった。

(3) サイクルポート別の発着

最も利用の多かった国立駅旧国立南第一駐輪場跡地(nonowa 口前)については出発地としての利用が多かったが、他のポートについては発着に大きな特徴は見られなかった。

(4) 平日と土日・祝日の利用状況

平日と土日・祝日の利用に大きな差は見られず、平日の利用が多いポートは土日・祝日も同様の利用があった。

(5) 放置自転車

今回の実証実験ではポートに自転車を戻さなくても、施錠することで課金を止めることができたことから、ポート以外への自転車の乗り捨ても少なからず見受けられた。駅周辺の放置自転車整理区域の他、学校の敷地内や市外への乗り捨てなどがあった。

6.【利用者から寄せられた意見等】

利用者の意見として、多くは実証実験の継続（本格導入）を希望する肯定的な意見が多くを占めた。

(1) 肯定的な意見（実証実験継続の希望）

- ・11月でやめてしまうなんて知らなかった。継続してほしい。

- ・もっとポートを増やしてほしい（ここにも・あそこにも設置してほしい）

（２）否定的な意見

- ・ポート設置に関して事前説明、地域住民の理解が不足しているのではないか。
- ・園児や子どもが遊ぶ公園にポートがあるのは危険
- ・生徒が学校へ届出外の自転車で学校内に進入・放置してしまう。
- ・スマートフォンを持っている人しか使えないのは不公平ではないか。
- ・民間事業者の営業活動に加担しているのではないか。

（３）質問

- ・使い方がわからない
- ・ポートの場所がわからない
- ・ポートはちゃんと市が許可を出しているのか

7. 【実験結果を踏まえた今後の市の方針】

実験期間約3か月という短い期間で2,000人近い利用者がいたこと、また実証実験については概ね好評であったことから、利用者の交通利便性に一定の効果があったことが確認できた。サイクルポートによっては利用者がいたにもかかわらず、自転車の故障や不具合により稼働台数が少なく、ポートに自転車が無い状況もあったことから、利用者の需要はさらに多かったものと考えられる。

反面、サイクルポートの敷地が比較的狭く、住宅街付近に設置されたポートに関しては近隣住民の不安の声も聞かれたことから、本格導入を検討する場合、設置には慎重にならざるを得ない。

また実証実験ではポートに自転車ラック等を設置しておらず、ポートに自転車を戻さなくても、施錠することで利用料金の課金を止めることができたことから、ポート以外への自転車の乗り捨ても少なからず見受けられた。そのためラックの設置や料金課金システムの見直し等、自転車をポート外に放置できない、又はしにくい利用制度の構築が必要である。

今回、コミュニティサイクル事業の実証実験は一度終了することとなるものの、他事業者を含めたコミュニティサイクル事業の本格導入を含めて支援は継続していくこととする。