

(お知らせ)

平成 21 年度都市型コミュニティサイクル社会実験公募の選定結果について

平成 21 年 8 月 3 日 (月)
環境省水・大気環境局自動車環境対策課
直 通 : 03-5521-8303
代 表 : 03-3581-3351
課 長 : 内藤 克彦 (6520)
課長補佐 : 清水 将之 (6526)
担 当 : 金崎 孝行 (6527)

環境省では、「京都議定書目標達成計画」にも位置付けられている交通需要マネジメントに関し、コミュニティサイクルの我が国への導入方策の検討を行うため、「都市型コミュニティサイクル社会実験」を実施する企業等を選定しましたので、お知らせします。

1. 事業の概要

近年、欧米では、路上広告を主たる収入源として、高密度に道路上に貸出拠点（駐輪施設と支払い用の機器）を設置し、低価格で利用可能なコミュニティサイクルが定着しつつあります。

しかし、我が国へ導入するには、自治体の費用負担の受容性、違法駐輪の量、屋外広告の価値、坂の多い地形等の欧米と異なる特性があることから、これらを踏まえた日本型のシステムを構築していく必要があります。

そこで、我が国へのコミュニティサイクル導入方策の検討を行うための社会実験を行うものです。

※都市型コミュニティサイクルについては、参考資料を御参照ください。

2. 審査の概要

平成 21 年 7 月 9 日から 17 日まで公募を行いました。御応募いただいた 8 企業等の提案内容について、環境省内で以下の視点で審査した上で、株式会社 JTB 首都圏及び株式会社ドーコンを社会実験の実施主体として選定することとしました。

- ① 実験期間中を含め、十分な利用が見込める計画であること。
- ② 将来的に実現可能性が見込める計画であること。
- ③ 将来的に他地域等へ拡大が見込まれる計画であること。
- ④ 実験を実施しようとする地域の地方公共団体、警察、地権者等関係機関と調整が可能な実施主体であること。

3. 社会実験の提案概要

別紙のとおり。

社会実験の実施主体及び提案の概要

	実施主体	提案概要	実施地域
1	株式会社 J T B 首都圏	<p>東京都千代田区大手町・丸の内・有楽町地区の「丸の内仲通り」を中心とした社会実験エリアの歩道上に、概ね 300 m 間隔で 5 箇所程度の貸出拠点を設置の上、各拠点に 10 台程度の自転車を配置しコミュニティサイクルを運営する。利用者は事前にクレジットカードによる登録を行い、各拠点では、非接触 IC 端末や専用カードで個人認証ができる無人貸出機器による自転車の貸出を行う。</p> <p>実験を通じて、自転車再配置や貸出システム、採算性等持続可能なコミュニティサイクルシステムの構築に向けた検討を行うとともに、地区内における交通手段としての有効性や歩行者に与える影響、景観への影響、環境改善効果等の検証を行う。</p>	千代田区 (東京都)
2	株式会社 ドーコン	<p>JR 札幌駅、地下鉄さっぽろ駅・大通駅を中心とした社会実験エリアの民地上に、6～8 箇所程度の貸出拠点を設置の上、合計 50 台程度の自転車を配置しコミュニティサイクルを運営する。各拠点では、非接触 IC チップを搭載した携帯電話等で個人認証ができる無人貸出機器により自転車の貸出を行う。</p> <p>実験を通じて、自転車再配置等に関する運営方法や貸出システムの効率的な運用方法、採算性、新たな公共交通としての公益性、環境改善効果等の検討を行う。</p>	札幌市 (北海道)

社会実験の提案概要：株式会社JTB首都圏

〔実験の特徴〕

■実験エリア

東京都千代田区大手町・丸の内・有楽町地区の「丸の内仲通り」を中心とした地域

■実験規模

貸出拠点を実験エリア内に概ね300m間隔で5箇所程度設置

※各拠点到10台程度の自転車を配置。返却ラックは設置自転車の倍（20台）程度を設置。

また一般用の駐輪施設も併設

■実験期間

平成21年10月～12月頃

■運用システム

非接触IC端末・専用カードによる個人認証、クレジットカード

決済とすることで自転車の盗難を防止

情報通信システムにより台数管理、再配置を実施

■利用料金

初回登録料1,000円（法人会員制度も検討）

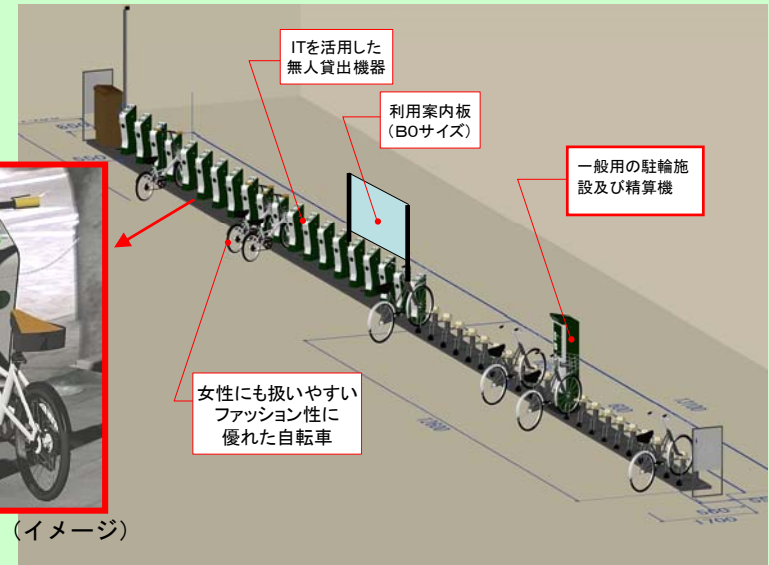
最初の30分無料

→30分以降10分100円

→3時間以降5分100円

貸出時間は24時間を上限とし、24時間経過後は自転車代金相当額を請求

※将来的に、訪問店舗との提携、地域全体の誘客など地域とのWIN-WIN収入モデルを構築



無人貸出機器（イメージ）

図 貸出拠点及び一般用の自転車ラックの設置イメージ



写真 使用予定自転車



写真 丸の内仲通りと設置スペース候補例

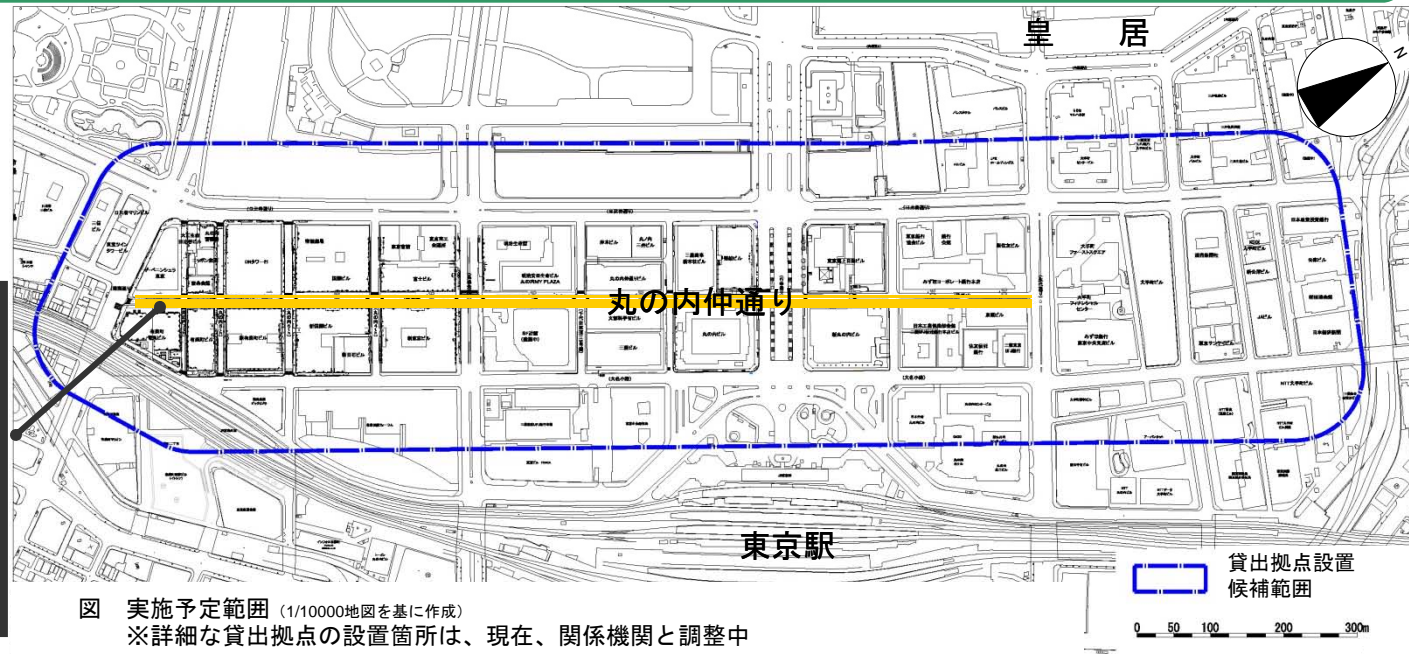


図 実施予定範囲（1/10000地図を基に作成）
※詳細な貸出拠点の設置箇所は、現在、関係機関と調整中

環境保全型の交通システム

- ・自動車に過度に依存しない交通システム
- ・化石燃料を排出しない自転車利用への転換

- ・交通ICカード等ITを活用したエコビジネス
- ・民間ノウハウを活用した公共空間利活用

環境対策による経済再生

海外先進事例のポイント(パリ、バルセロナなど)

- ①概ね300m間隔など高密度に貸出拠点を配置
 - ②都市部で大規模に実施 (2008年時点)
 - ・例)パリ 20,000台、1,500箇所 バルセロナ6,000台、400箇所
 - ③地代が安くアクセスの容易な道路空間を活用
 - ④短時間なら無料、長時間ほど高額とする料金体系
 - ・例)パリ:30分無料、30~60分1€, ..., 90分以降は30分毎4€
 - ⑤ICカード等を利用した無人貸出・精算機
 - ⑥安全性、耐久性、デザイン性に優れた専用の自転車
 - ⑦乗捨てに対応した自転車の台数調整
 - ⑧公共権利を用いた新しいビジネスモデル
- 収入: 利用料+広告掲示料=支出: 設置費+運営費

導入効果

- ・クルマから自転車へ転換
 - ・駅から離れた場所でも往来が便利に
 - ・高い回転率 (5~10回転/日/台)
 - ・短距離、短時間利用中心 (平均2km、20分程度:パリ)
- ↓
- ・地球温暖化対策
 - ・地域の活性化
 - ・新規雇用の創出

我が国への導入課題

- ・道路空間での駐輪スペース確保
- ・公共空間利活用に関する地域の合意
- ・放置駐輪など既存の自転車問題
- ・屋外広告の価値が海外に比べ低廉
- ・先行する公共交通機関との競合
- ・返却の偏りに応じた自転車再配置方法
- ・坂の多い地形 等

社会実験などでの検証が必要

