

## 横浜都心部におけるコミュニティサイクルの取組

横浜市役所  
都市整備局 都市交通課  
石原 従道

### 1 はじめに

横浜市は人口約 370 万人の全国 2 位の大都市であり、みなとみらい地区や中華街などを含む横浜都心部は年間観光入込客数約 1,500 万人（平成 23 年）、従業者数約 16 万人（平成 18 年）となっており、観光地であると同時に業務の集積地ともなっています。そこで、市では以前より、環境負荷の小さい自転車を活用した都心部の活性化策を検討・実施してきました。

また、パリで自転車 20,000 台もの大規模なコミュニティサイクルが 2007 年（平成 19 年）に開始され、バルセロナ、ロンドン、ニューヨークなど欧米の都市を中心としてコミュニティサイクルが世界的に実施されており、日本国内でも富山市、北九州市、札幌市、金沢市などで既にコミュニティサイクルが本格実施されています。

このような状況の中、横浜都心部においても、平成 23 年 4 月より、公募により選定された民間事業者（株式会社 NTT ドコモ）との協働により 3 年に渡る長期のコミュニティサイクル社会実験を実施し、本格実施に向けた検討を進めています。

### 2 経緯

現在の社会実験を実施するまでに、横浜市では 10 年ほど前から様々な取り組みを行ってきました。

当初、レンタサイクルの社会実験を実施していましたが、平成 19 年度から、放置自転車になりにくく、短距離の交通手段として利用されるコミュニティサイクルについて実施の検討を進めました。

そして、平成 21 年度のコミュニティサイクル社会実験において、利用者および地域（地元自治会・商店会等）からの評価も高く、また有料での利用も一定程度見込めることから、より長期間の取り組みを進めることになりました。

| 名称              | パーク&サイクル社会実験            | レンタサイクル社会実験                | コミュニティサイクル社会実験   |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|--|
| 期間              | H13. 8. 4～10. 28        | H16. 10. 2～11. 28<br>(土休日) | H21. 10. 29～11. 30   |
| 貸出・返却拠点         | 2 箇所（市営駐車場）             | 11 箇所（駅、観光拠点等）             | 10 箇所（駅、観光拠点等）   |
| 規模              | 自転車 60 台<br>(30 台×2 箇所) | 自転車 110 台<br>(10 台×11 箇所)  | 自転車 100 台<br>(10 台×10 箇所)  |
| 運営時間            | 10 時～20 時               | 10 時～17 時                  | 10 時～18 時  |
| 料金              | 無料                      | 無料<br>(アンケート回答者)           | 登録料：<br>300 円（一日）、1,000 円（定期）<br>利用料：最初の 1 時間無料、<br>以降 1 時間毎 100 円 |
| 貸出場所<br>(有人・無人) | 有人                      | 有人                         | 有人   |
| 日平均利用回数         | 約 50 回                  | 約 66 回                     | 約 125 回  |
| 平均利用時間          | 約 3 時間                  | 約 3 時間                     | 1 時間以内の利用が約 8 割  |

### 3 実施中の社会実験の概要

公募により選定された運営主体（株式会社NTT ドコモ）と協定を締結し、以下の内容でコミュニティサイクルの社会実験を実施しています。

- ①期間：平成 23 年 4 月 25 日～平成 26 年 3 月 31 日（約 3 年間）
- ②区域：みなとみらい 21 地区～関内地区を中心とする区域
- ③規模：自転車 300 台（稼働台数は約 200 台）、ポート 28 か所（平成 24 年 10 月末現在）
- ④運営時間：7 時～21 時 30 分
- ⑤システム：ポートは無人で運用。おサイフケータイまたは専用 IC カードにより個人認証を行い、自転車の貸出・返却を行う。
- ⑥料金：登録料金 無料  
 利用料金（基本料+利用料）  
 基本料：1 回利用 105 円/回または月額会員 1,050 円/月 など  
 利用料：最初の 60 分無料。超過 30 分毎 105 円  
 （平成 24 年 8 月より変更。以前は、最初の 30 分無料。超過 30 分毎 210 円）

#### ⑦実施主体（横浜市）と運営主体（NTT ドコモ）との役割分担

- ◆実施主体（横浜市）の主な役割
  - ・社会実験全体の統括
  - ・実験実施に必要なポート候補地の確保
  - ・広報、効果検証等
- ◆運営主体（NTT ドコモ）の主な役割
  - ・施設整備（ポート、自転車等設置）、運営（自転車の再配置は車を使わず人が実施。）
  - ・コミュニティサイクルに付帯する事業の実施（料金収入および付帯事業の収入は運営主体の収入となる）



## 4 利用状況、アンケート調査等の結果

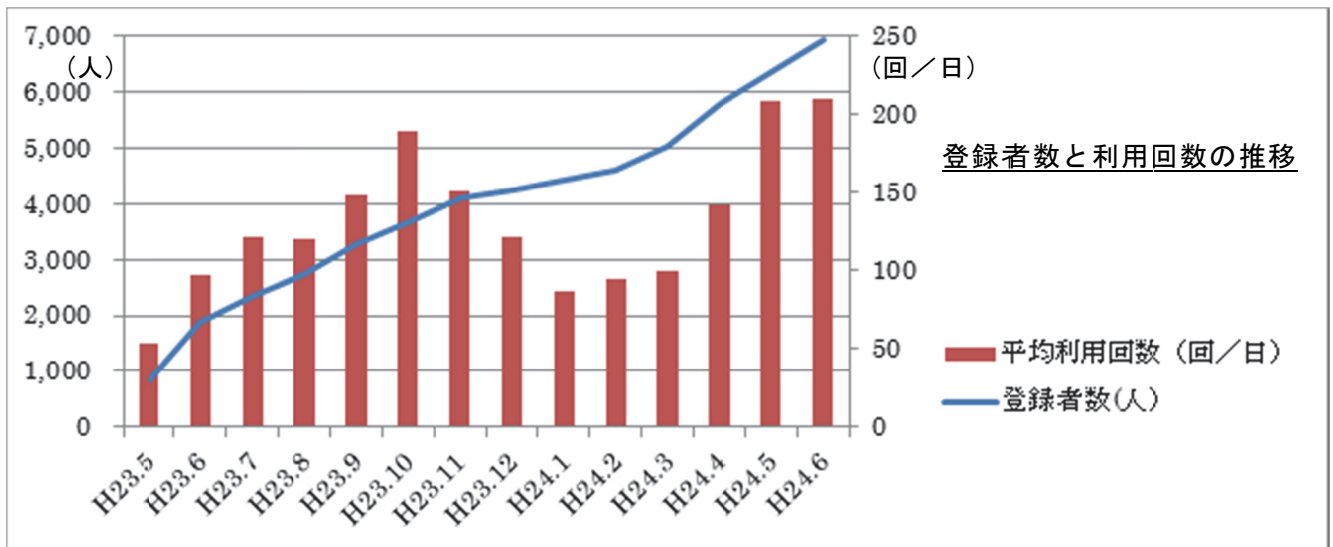
### (1) 利用状況

#### ①登録者属性（平成24年6月末現在）

登録者の属性は、男性が6割、女性が4割となっており、年代では、20～40代が全体の8割程度となっています。また、登録プランでは、1回利用が非常に多く全体の9割を超えています。

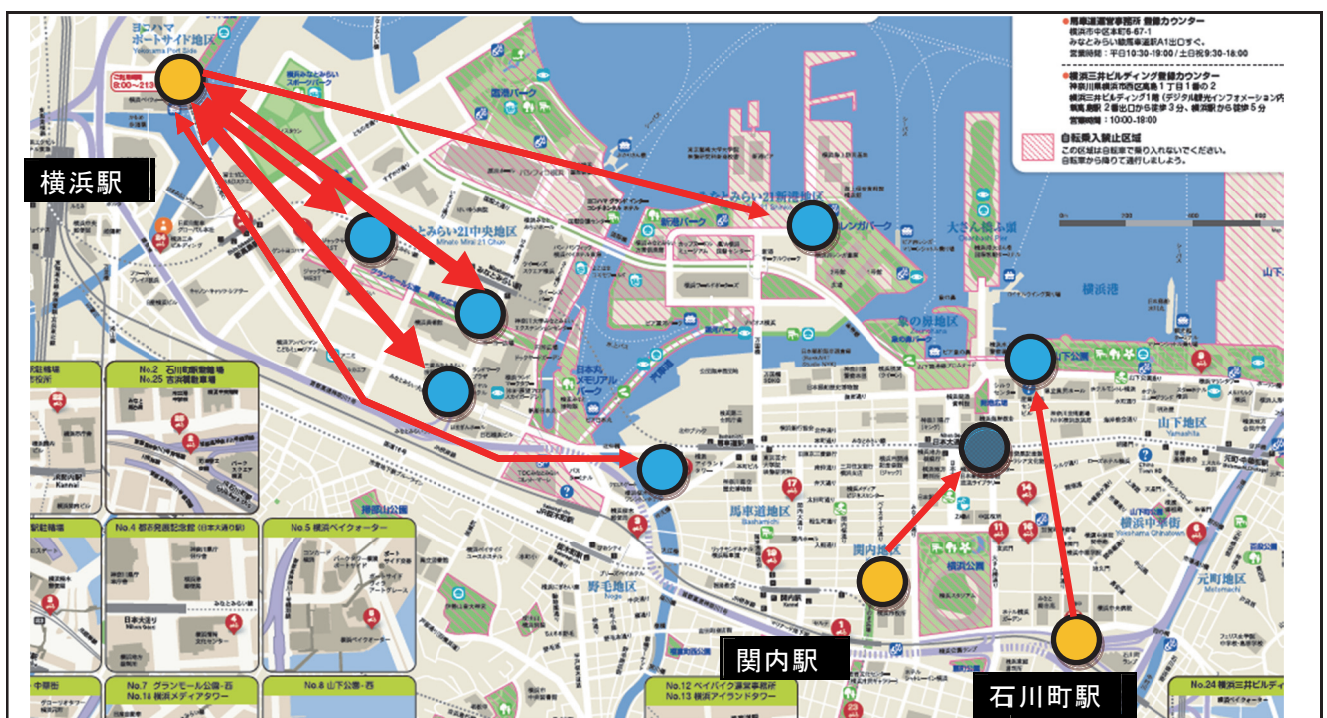
#### ②登録者数、利用回数推移

登録者数は順調に増えており、特に春から夏にかけて登録者数の伸びが大きくなっています。また、平均利用回数は、当初から昨年10月まで増えていましたが、気温が低い時期は利用が少なくなっています。2年目となる今年は5、6月と連続して平均200回/日を超えています。



#### ③利用回数の多い移動（平成24年4月～6月のデータより）

横浜駅に近いバイクオーターとみなとみらい21地区の間の移動が最も多く、その他、関内駅や石川町駅付近からの移動も多くみられます。（1日あたり往復計4回以上を太線表記）



## (2) 利用者アンケート調査結果

対象：コミュニティサイクル利用登録者のうち、平成23年10月末時点の直近利用者1,270名。

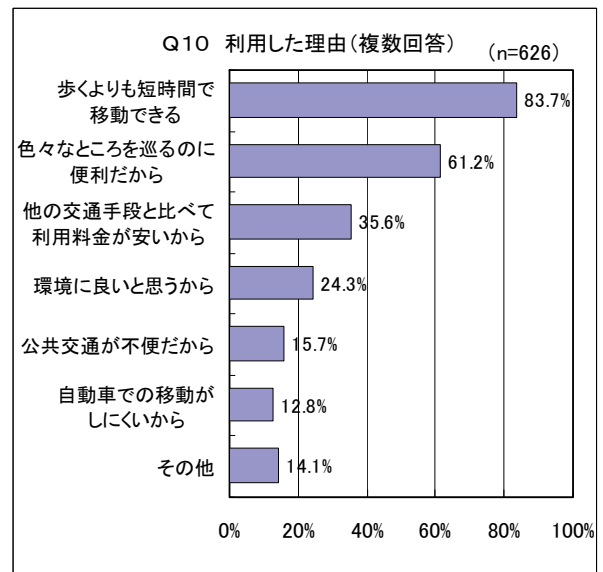
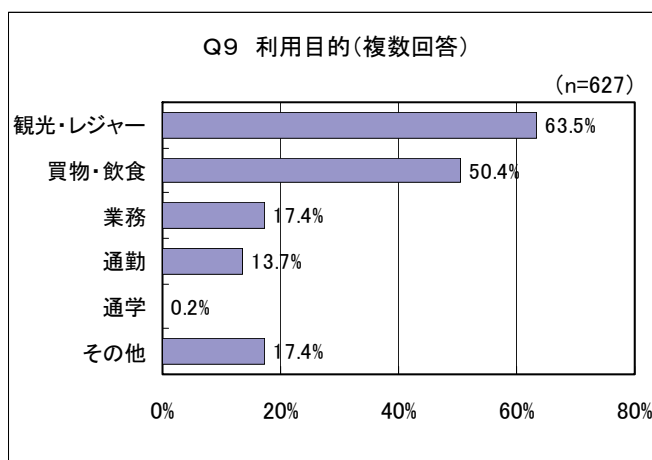
方法：登録住所に送付、郵送にて回収

期間：平成23年11月28日発送、12月24日到着締切。

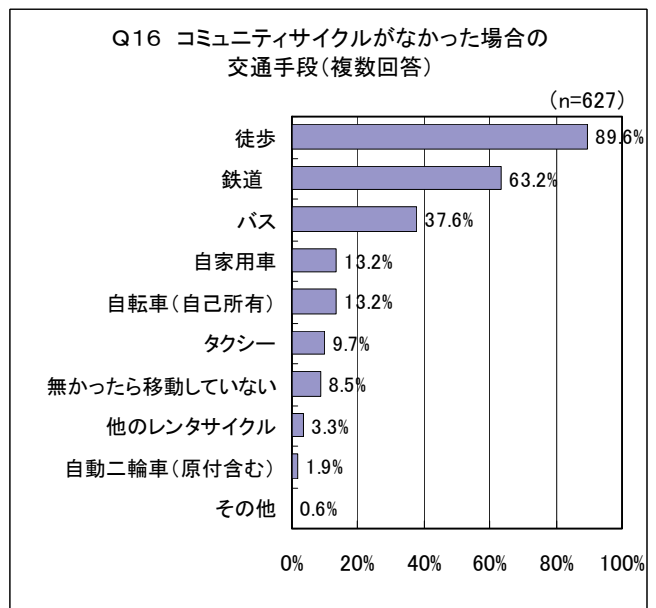
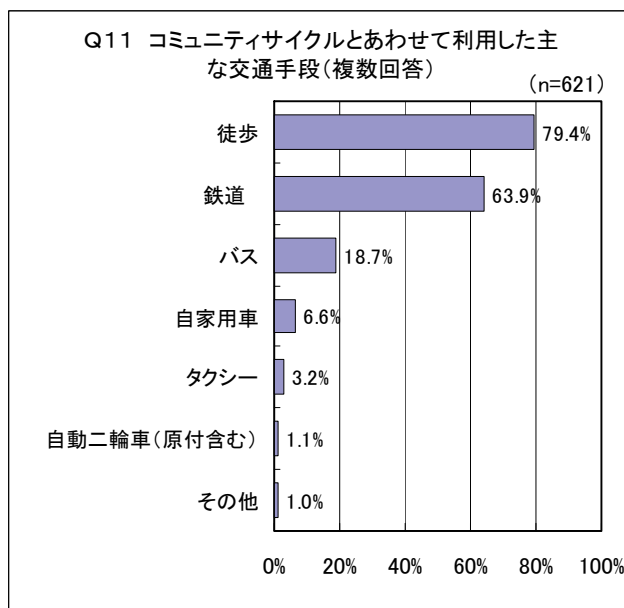
有効回答数：628票（有効回答率49.4%）

利用目的は、「観光・レジャー」「買物・飲食」の回答が多く、「業務」や「通勤」も1割を超えており、「買物・飲食」とともに日常的な目的で利用されていることが多いと考えられます

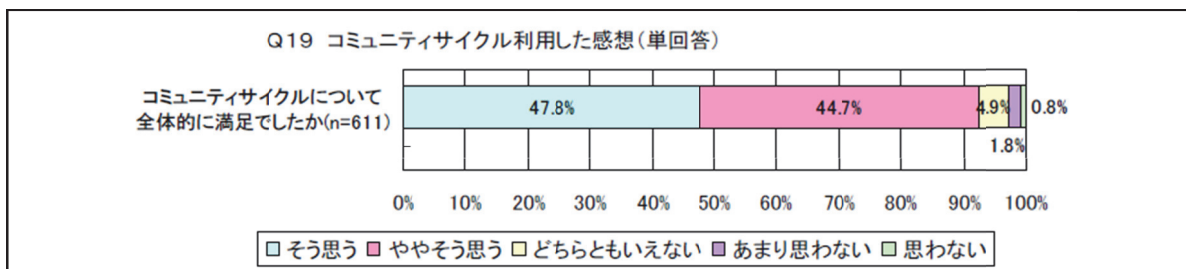
利用した理由としては、「歩くよりも短時間で移動できる」「色々なところを巡るのに便利だから」と、利便性を理由とする回答が多くなっています。



「コミュニティサイクルとあわせて利用した主な交通手段」および「コミュニティサイクルがなかった場合の交通手段」の両方とも「徒歩」「鉄道」が多いことから、「鉄道+徒歩」という交通手段から、より時間が短縮される「鉄道+コミュニティサイクル+徒歩」に転換されていると推測されます。



コミュニティサイクルの満足度については、9割以上の方が「満足」「やや満足」と回答しており、高い評価を得ています。



## 5 本格実施に向けた取り組み

### (1) 本格実施に向けた行程

3年間の社会実験後の本格実施に向けて、以下のような行程を進めており、学識経験者、国土交通省、県警、市による検討委員会を設置して検討を進めています。

| 年度 | 実施内容          | 検討委員会（主な議題）  |
|----|---------------|--|
| 23 | 本格実施に向けた課題の整理 | 第1回：社会実験および検討委員会の進め方<br>第2回：本格実施に向けた課題と取り組み          |
| 24 | 本格実施の枠組の検討    | 第3回：コミュニティサイクルの交通手段としての位置づけ<br>第4回（予定）：採算性が確保可能な実施方法 |
| 25 | 本格実施の判断、実施準備  | 第5回（予定）<br>：横浜都心部にふさわしいコミュニティサイクル                    |
| 26 | 本格実施（予定）      |  |

### (2) 本格実施に向けた課題と取り組み状況

平成 23 年度に検討した結果、本格実施に向けた課題を4点に整理し、各課題について取り組みを進めています。

#### ① 交通手段としての役割の明確化

社会実験の利用実績、利用者アンケート等の結果から、コミュニティサイクルの役割について検討しています。

| 項目           | 利用実績、利用者アンケート等の結果                |
|--------------|----------------------------------|
| 移動形態         | 主に駅の端末交通として利用されていると推測される。        |
| 移動時間         | 徒歩の半分程度の時間で効率的に移動できる。            |
| 交通行動の転換      | 徒歩、鉄道からの転換が多く、バスや自家用車等からの転換もある。  |
| 他の交通手段との役割分担 | バスよりも短距離、レンタサイクルよりも短時間の移動に利用される。 |



交通手段としての役割（案）：地区内の短距離移動を担い、公共交通機関を補完する利便性・快適性の高い交通手段

## ②採算性の確保

コミュニティサイクルの本格実施に向けた大きな課題として、採算性の確保があげられます。収入の増加としては、当然ながら利用回数の増加が求められます。また、付帯する収入源として、自転車の車体広告などについても検討していきます。

運営費の削減については、運営主体である NTT ドコモや他都市から情報提供を受けながら、例えば自転車の再配置の頻度を下げる等、コスト削減を可能とする方法の検討を進めます。

## ③利便性、視認性の高い場所へのポート設置

ポート数は、社会実験開始時の 14 か所から、2 倍の 28 か所（平成 24 年 10 月末）となっていますが、歩道や公開空地等のより利便性、視認性の高い場所へ設置するにあたり、道路占用許可、市街地環境設計制度、景観計画（駐輪場は自転車の遮蔽が義務づけられている）が制約となっていたため、制度改正等の調整を進めています。

| 場所     | 制度        | 改正等の調整状況   |
|--------|-----------|--|
| 道路（歩道） | 道路占用許可    | 平成 23 年 10 月 ポート等を対象に「道路占用許可の特例」として都市再生特別措置法が改正施行  |
| 公開空地   | 市街地環境設計制度 | 平成 23 年 7 月 制度改正により公開空地へのポート設置が可能（みなとみらい 21 中央地区は対象外）<br>平成 24 年 7 月 みなとみらい 21 中央地区も設置可能 |
| 全て     | 景観計画      | 駐輪場とは別に、コミュニティサイクルのポートを対象とした新たな規制を定めるよう調整中   |

## ④自転車通行の安全性・快適性の向上

今年度は、コミュニティサイクル利用者をはじめとする自転車利用者に、現在の自転車通行環境の情報提供をするため、自転車で走りやすいルートを示した地図を作成します。

また、県警や市道路局では自転車レーン等の検討を進めているため、連携を図りながら自転車通行環境の将来像についても検討していきます。

## 6 おわりに

横浜市で実施しているような、IT を活用した無人のコミュニティサイクルは 1990 年代にヨーロッパで始まった新しい取り組みであり、様々な交通手段の中でどのような役割を担うのか、事業採算性が確保されるのか、行政の関与はどの程度が適切なのかなど、実施方法や評価が定まっていない面が大いにあります。また、既存の規制の中で、ポート設置が難しいところもあります。

そこで、社会実験の間に課題の解決に向けて、利用者、地域、専門家、民間事業者、他都市など、様々な立場の方からご意見をいただき、より良い形での本格実施が可能となるよう取り組みを進めています。