



## 下関市コミュニティサイクル社会実験「ちょいのり・サイクル」実験結果【概要版】

平成24年3月  
下関市 都市計画課

### 1. 社会実験の目的

中心市街地における歩行者の円滑で効率的な移動性の確保・回遊性の向上、賑わい・交流の創出等を図るため、コミュニティサイクルを活用した社会実験を実施し、コミュニティサイクルの有効性及びその在り方について検証を行うもの。

### 2. 社会実験の概要

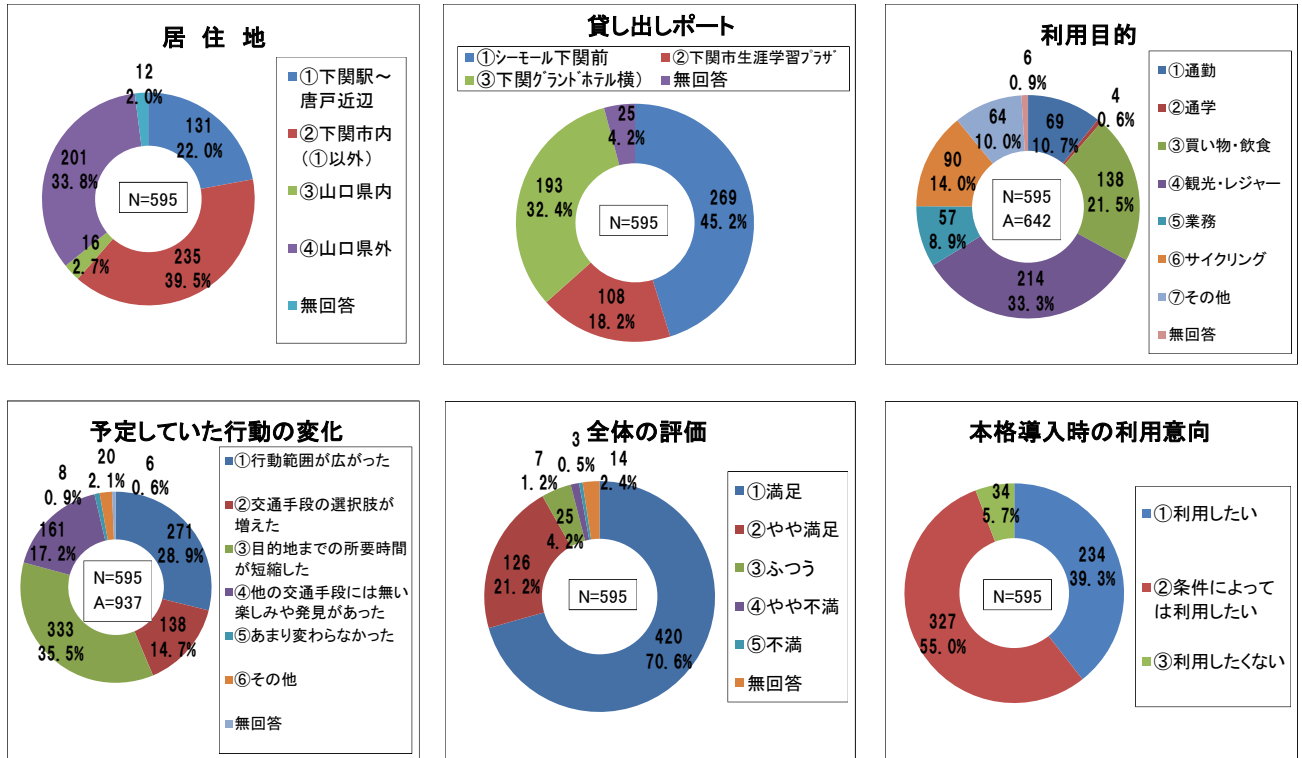
実験期間	平成23年7月11日（月）～8月10日（水）
運営時間	7：00～19：00（貸出最終受付は18：30） （平日は3時間の利用制限、休日は運営時間内であれば利用制限なし）
対象者	13歳以上（居住地問わず）
実施場所	中心市街地（下関駅～唐戸地区）
サイクルポート	A：貸出・返却可能ポート3箇所（シーモール下関前、下関市生涯学習プラザ、下関グランドホテル横） B：返却専用ポート2箇所（下関市役所前、竹崎公園）
自転車台数	50台（普通自転車、カゴ付、変速機無し）
料金体系	登録料・利用料ともに無料
登録方法	Aポートにおいて身分証明書を提示し、登録申請書を記入、登録証（紙媒体）の発行
管理方法	有人管理（返却専用ポートは無人対応）
貸出・返却の管理	登録証及び管理台帳への記入
自転車台数の調整	各ポート係員が運営責任者に在庫台数を毎時報告し、トラック運搬により自転車の過不足を調整

### 3. 社会実験の結果

#### (1) 利用状況

実験日数	29日間（7/19・20は台風接近により中止）		
登録者数	752人		
延べ自転車利用台数	1,835台		
1人当たりの平均利用台数	2.4台		
1日当たりの平均利用台数	(全体)63.3台 (平日)66.0台 (休日)57.3台		
最大利用台数	(平日)92台(7/29) (休日)93台(7/31)		
自転車回転率	1.27回 ※1日あたりの平均利用台数÷自転車台数		
未返却台数	0台 ※運営時間終了後(当日中)に返却:3台	事故件数	0件

## (2) アンケート調査（アンケート回答数：595サンプル）



※その他の項目は「下関市コミュニティサイクル社会実験「ちょいのり・サイクル」実験結果」に掲載。

## 4. 今後の方針

### (1) 実験結果の総括

▼**実験期間中の利用者**：実験期間後半の2週間は利用者平均が77人であり、更に天候が悪い日を除けば利用者は安定傾向にあったため、概ね90人/日と推定

▼**利用時間の特徴**：概ね1.5時間であり、利用者の9割は4時間以内の利用

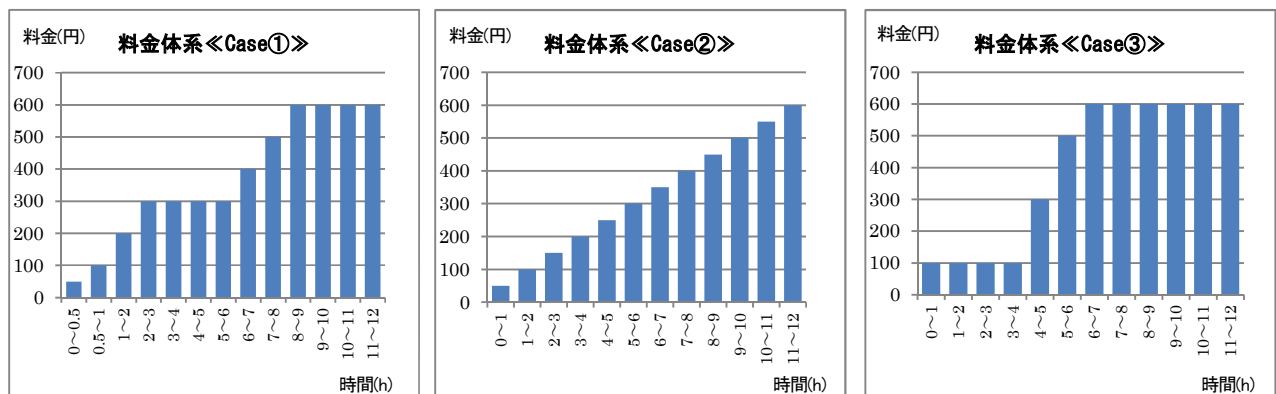
▼**自転車の必要台数**：最大需要（32人）＋時間利用ピークの割増＝50台程度

▼**コミュニティサイクルによる波及効果**：

- ①商店街や観光施設での行動や交流機会の増加 → 商業活動へ波及し中心市街地が活性化
- ②「自家用車の移動の減少」、「公共交通機関との併用」 → 移動の円滑化に対する効果

▼**料金の設定**：

アンケート結果や利用状況から、料金の課金体系は以下のようなケースが想定される。



▼**年間利用者数及び収入の予測**：

年間利用者は30,827人/年、年間収入は320万円～550万円/年と推定

## (2) 本格導入に向けた課題

### ▼回遊性の支援：

「コミュニティサイクル」と「自転車の利用環境」の整備により、自転車を利用して中心市街地内を回遊することで、歩行者通行量の増大に寄与することが考えられる。

### ▼移動性の支援：

アンケート結果から「行動範囲の拡大」「滞在時間の延長」等について肯定的な意見が多く、また、公共交通とうまく組み合わせたコミュニティサイクルの利用環境を構築することも課題として挙げられる。

### ▼貸出・返却の基本システム：

有人の場合は初期投資が少ないもののランニングコストがかかり、運営の継続性を考慮すると無人化も検討する必要がある。また、当日利用に対する円滑な貸出しが行えるよう検討することも重要である。

### ▼事業費・採算性：

概算事業費はイニシャルコストが2,200万円～5,800万円、ランニングコストが1,200万円～3,300万円程度と算定。年間収入予測と比較すると、収入よりランニングコストが大幅に上回っている。

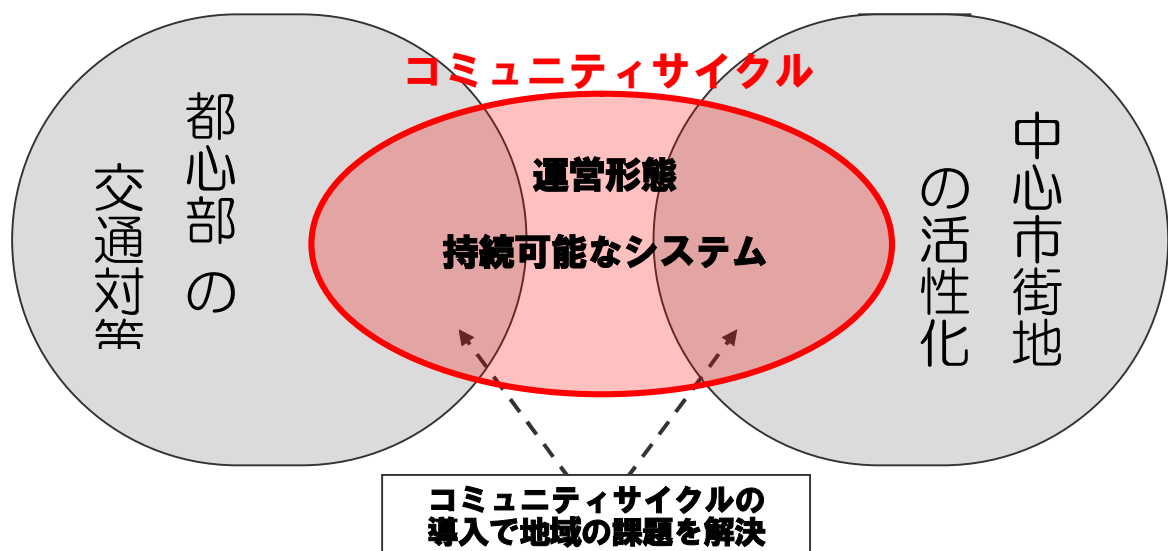
### ▼運営面からの課題：

- ①イニシャルコストの負担 ⇒ 既設公共施設や空地の有効利用により用地費や管理棟整備費を抑える
- ②ランニングコストの削減 ⇒ 兼業化、多様化、無人化等により人件費を抑える
- ③サイクルポートの適正配置 ⇒ 「交流の結節点」でのポート整備
- ④観光客に対する対応 ⇒ スムーズで利用しやすい環境づくり
- ⑤利用面と管理面の簡素化 ⇒ 移動の連携・地域の連携
- ⑥地域主体の組織づくり ⇒ 地域の課題を共有し、共同で解決できる組織づくり

## (3) 本格導入に係る方針

### ▼基本的な考え方：

上記を基に運営面からの課題に対する対応を検討し、理想的な「運営形態」と「持続可能なシステム」を構築し、地域の課題である「都心部の交通対策」と「中心市街地の活性化」を解決。



### ▼運営形態の検討：

自転車利用環境等の地域の問題を共同で解決できる組織として、「合同会社（LLC）」が最も望ましいと考えられる。

### ▼持続可能なシステムの導入：

利用の円滑化や地域との一体性を確保する手段として「ICカード」の導入が効果的と考えられる。

### ▼今後の展開：

平成23年度に実施した社会実験は、短期間の有人管理で、無料による社会実験であった。今後は、これらの項目についてより現実的な内容で再度検証するとともに、地域との連携や駐輪対策との連動を考慮した社会実験を実施し、コミュニティサイクルの有効性を再度確認することが望まれる。

社会実験の実施に当たっては、以下の5項目の検証を目的とする。

- 地域と連携したコミュニティサイクルの運用 ⇒ 交流結節点にポートを配置し効果を検証
- 有料実施による利用頻度及び収支状況の確認 ⇒ 採算性・ICカード利用の検証
- 無人対応（一部有人対応）による管理の可否 ⇒ 遠隔管理システムの検証
- 長期実施による課題・問題点の整理 ⇒ 長期による不具合発生への検証
- バスとコミュニティサイクルの連携 ⇒ ICカードの利用による連携の検証

具体的には、以下の内容を基に検討を行っていく。

#### ①サイクルポートの配置：5箇所（交流結節点に有人：2箇所、無人：3箇所）

- ・有人ポート：下関駅周辺、唐戸棧橋周辺 交流結節点にポートを配置し効果を検証
- ・無人ポート：細江町周辺、今浦町周辺、市役所周辺

各ポートに設置する駐輪場にはICカードで利用できる簡易駐輪システムを設置する。

採算性・ICカード利用の検証

有人ポートのうち1箇所は管理センター機能を持たせる。

管理センターの候補地は唐戸棧橋周辺とする。

遠隔管理システムの検証

#### ②自転車の配置：50台程度

自転車は電動アシスト付自転車を含めた50台程度を確保し、各ポートに分散配置する。

#### ③利用者登録：ICカード（一定料金チャージ式）で認証

有人2箇所での窓口受付若しくはインターネット登録を行い、ICカードを発行する。

#### ④実験期間

実験期間は夏前頃からの6ヶ月程度とする。

長期による不具合発生への検証

#### ⑤利用範囲：ICカードの利用範囲（限られた場所にリーダーを設置）

駐輪場の精算、一部商店での支払い、ロンドンバスの運賃支払いなどが考えられる。

ICカードの利用による連携の検証