

公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会

報 告 書

平成21年5月

財団法人日本自転車普及協会

KEIRIN



この事業は、競輪の補助金を受けて実施したものです。

<http://ringring-keirin.jp>

【 目 次 】

座長挨拶	1
序. 調査の目的	
1. 目的	3
2. 検討の対象	4
3. 従来のレンタサイクルとコミュニティサイクルの違い	4
I. 事例	
1. ヨーロッパのコミュニティサイクル	6
2. 我が国のレンタサイクル	11
II. コミュニティサイクル導入の要件等	
1. 我が国への導入の必要性	13
2. 基本的な考え方	13
III. 利用者のメリット	
1. 一般的なメリット	15
2. 既存のレンタサイクルと比較した場合のメリット	16
IV. 期待される導入効果	
1. コミュニティサイクル導入による直接的な効果	18
2. コミュニティサイクル導入による間接的な効果	19
V. コミュニティサイクルの適用条件	
1. 備えるべき公共性	20
2. 適用エリアの基本条件	20
3. 需要特性条件	21
4. 都市特性別の可能性	21
VI. 我が国へ導入する場合の課題	
1. 地域の交通計画に盛り込むための課題	22
2. システム設計上の課題	24
3. システム運用上の課題	25
4. その他の課題	26
VII. ビジネスモデル	
1. コミュニティサイクル運営スキーム	27
2. 運営経費負担モデル	30
3. パッケージサービス・モデル	31
4. システムの基本構成	33
調査のまとめ	36
レンタサイクルシステム研究会の概要	37
参考資料	39

座長挨拶

自転車はこの数年ブームと言える状況になっています。

走行空間については、国土交通省と警察庁とが一体となってこの問題に取り組む姿勢を明らかにし、既に全国98箇所のモデル地区で、先行的な走行空間整備が両省庁のリーダーシップのもと始まっています。

そして今後は、それを一過性の整備に終わらせることなく、先を見据えたネットワーク形成に展開していく必要性が指摘されています。

その際、自転車を都市交通の手段にしっかりと位置づけ、都市づくりや都市交通計画の全体像の中で方向性を明確にすることも必要になっています。

同時に、自転車の通行ルールやマナーの問題、違法駐輪や駐輪施設の問題、多様化する車両に関わる問題など、さまざまな観点から解決すべき問題が残されていることも事実です。

それらに対して諦めることなく、わが国の自転車問題を、受動的な対策から積極的な政策推進へと意識改革しつつ取り組むことが、特に重要であると考えます。

今回、経済産業省と日本自転車普及協会によって、コミュニティサイクルの公共交通としてのあり方を、ビジネスとしての成立可能性と共に考えるという、わが国としては新しい切り口で問題検討を行う機会が設けられたことは、とても時期を得た有意義な取り組みであったと考えられます。

わが国では、現時点でパリのような大規模なコミュニティサイクルの導入はなされていませんが、自転車の走行空間がネットワークとして十分に整備された都市では、自転車でゆったりと走行することが楽しく快適である環境が提供されており、自転車が本来のおおらかな特性を十分に発揮しています。

わが国でも国や地方の行政、NPO や市民、沿道コミュニティなど、様々な主体の協力や連携によって、そのような空間整備を進めつつ、利用者もルールを遵守して安全な交通が実現されるようになれば、まさに公共性を発揮するコミュニティサイクルを展開できる環境が整うと考えられます。

このような条件整備を大いに期待したいと考えます。

研究会では、委員の皆様方から活発なご議論を頂き、報告書の取りまとめにあたっても多大なご協力を頂き、今後のコミュニティサイクルの検討に向けて、一定の成果を収めることができたと考えています。

この場を借りて、改めて委員の皆様、特に報告書の修正に至るまでご協力を頂いた、横浜国立大学中村文彦教授、首都大学東京鳥海基樹准教授、(株)住信基礎研究所古倉宗治博士に感謝の意を表します。

誠にありがとうございました。

平成21年5月

レンタサイクルシステム研究会座長

東京工業大学大学院総合理工学研究科教授 屋井 鉄雄

序. 調査の目的

1. 目的

フランスのパリ市では、地球温暖化の問題や渋滞、大気汚染に対する対策として、自転車を新たな公共交通手段として位置づけ、平成19（2007）年7月、大規模なレンタサイクルシステム（「Vélib'」=ヴェリブ）を導入し、都市における公共交通の手段として一定の成果を挙げている。

また、ローマ、ベルリン、バルセロナなどにおいても導入されており、最近ではロンドンやニューヨークにおいても導入に向けた検討が行われており、大規模なレンタサイクルシステムの導入は、欧米各国の首都や主要な都市における流れとなっている。

一方、我が国においても、地球温暖化対策の施策の一つとして自転車が見直されつつあると同時に、歩道上の歩行者との安全向上の観点からも、自転車走行空間を新たに設置する動きが活発になっている。

今後、自転車利用を取り巻く環境が整えば、導入地域における渋滞解消への対策の一つとして、更に放置自転車対策等として、自転車の利活用が図られていくことも大いに期待される。

こうしたことから、パリ市をはじめ先行する海外事例を参考にしつつ、環境にやさしい公共交通としてのレンタサイクルのありかたと我が国への導入の可能性を検討することとし、併せて我が国にビジネスとして展開する際の考え方をモデルとして提示すること、これらを本調査の目的とした。

【図1 「Vélib'」=ヴェリブ】



2. 検討の対象

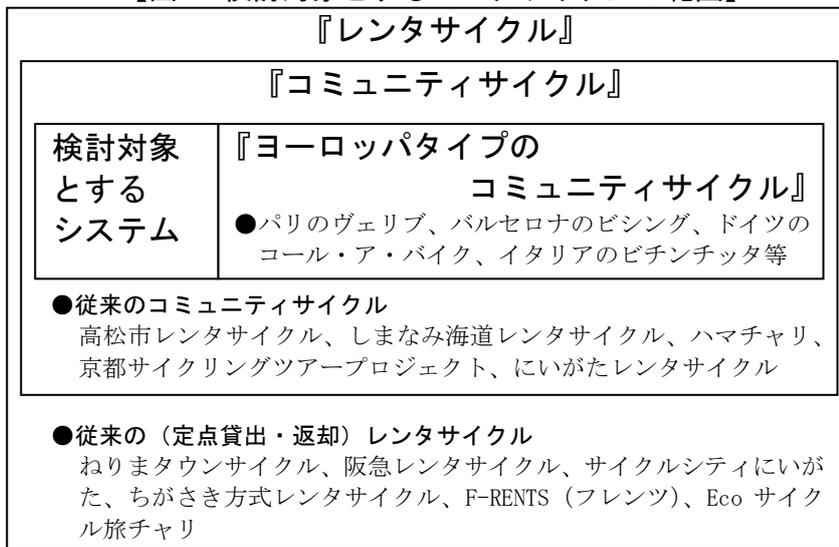
フランスのパリ市で導入されているレンタサイクルのヴェリブのような大規模な貸し自転車システムは、日本ではコミュニティサイクルと呼ばれている。

コミュニティサイクルとは、一定の地域において多数の駐車施設（ステーション）を配置し、利用者は、どのステーションにおいても借りることができ、またどのステーションに返却することができるというシステムである。

我が国においては、そのような本格的なコミュニティサイクルはなく、欧米に比べて小規模なものが僅かにある程度であるが、ヨーロッパでは、多くの都市で大規模なものが見られ、都市によって幾つかの異なるシステムが展開されている。

本調査では、これらヨーロッパのコミュニティサイクルを検討の範囲とする。

【図2 検討対象とするレンタサイクルの範囲】



【図3 車道上のステーション】



【図4 ポスト】



3. 従来のレンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

従来、我が国に見られる貸し自転車（レンタサイクル）は、駅や駅周辺の自転車駐車場などにおける店舗を拠点として、1日か1ヶ月を単位として自転車のレンタルをしている場合が一般的である。

また、レンタサイクルを営業する者の多くは駅や駅周辺の1店舗のみで経営されており、利用者はレンタサイクルの貸出と返却を同じ店舗で行うことになっている。

店舗においては、経営者（管理者）が常駐し、利用者へのレンタサイクルの貸出と利用者が返却するレンタサイクルの受領を行っている。

レンタサイクルを利用できる時間は、朝から夕方までというものが多い。

これらのことが我が国の従来のレンタサイクルの特徴と言える。

他方、ヨーロッパのコミュニティサイクルは、都市の一定地域内に多数のステーションが配置されており、利用者はどのステーションにおいてもレンタサイクルの借出と返却ができるようになっている。

また、利用料金の支払いにはICカードやクレジットカードを使用することができること、短時間の利用ほど利用料金が安くなっていること（30分未満の場合は無料とされていることが多い）、ステーションは無人であり、24時間いつでも利用できることなどが特徴と言える。

【図5 従来のレンタサイクルとコミュニティサイクルの違い】

	ヨーロッパのコミュニティサイクル	我が国のレンタサイクル
政策目標	地球温暖化問題や交通渋滞、大気汚染に対する目標を目的としている。	放置自転車の解消や、観光客の移動の利便性確保、バス不便地域における足として導入されているものが多い。
運営費用	屋外広告事業による収入で必要経費を賄っているものが多い。公的費用で運営している事例もある。	利用収入で必要経費を賄っているものが多い。不足分を公的費用やスポンサーによる車体広告で補っているものもある。
運営主体	自治体と契約した民間事業者が広告事業とコミュニティサイクルの運営を行っている場合が多い。ドイツなどでは独自の方式を取っている。	自治体が運営主体となり、運營業務は指定管理者制度（地方自治体法に基づき公の施設の管理・運営を、営利企業・公益法人・NPO法人・市民グループなど法人その他の団体に包括的に代行させることができる（行政措置であり委託ではない）制度）を使って民間（企業）やNPO法人に委託している場合が多い。
地域規模	都市全域をカバーする大規模なものが多い。	駅や駅の店舗等において運営されているものが多く、地域をカバーするものは少ない。
台数規模	パリのヴェリブは、1,451ヶ所のステーションに20,600台を配置している。	複数のステーションを持つコミュニティサイクルもあるが、ヨーロッパと比較して規模は小さい。代表的な高松市レンタサイクルで、ステーション7ヶ所、自転車1,050台である。
利用方法	ICカードやクレジット・カードを利用した自動貸出と、返却が特徴。 ドイツは携帯電話によってコールセンターと連絡を取り、貸出と返却が行われている。	店舗で直接現金による決済が行われるものが多い。最近は窓口にリーダーを設置してICカードを用いて貸出、返却を行うものも見られるようになってきている。
貸出、返却場所	多数配置されたステーションのどこでも貸出、返却ができる方式。	借りた場所と返却する場所が同一の場所（店舗）が殆どである。最近では配置されたステーションのどこでも借出と返却ができるものも見られるようになってきている。
料金	短時間の利用を無料あるいは低料金とし、それ以降一定時間（例えば30分）ごとに加算する時間貸し料金が多い。また、1年など一定期間の長期利用料金も設定されている。	1日利用と、月極利用の料金が多い。また、観光地などでは1時間単位の時間制度を併用しているものもある。
利用時間	24時間いつでも利用できる場合が多い。	店舗に管理人がおり、利用時間は朝から夕方までとなっているものが多い。
ステーション	道路上に自転車の係留設備（ポスト）を設置し、固定するタイプが多い。ステーションは上屋があるものと無いものがある。ドイツでは、ポストを設置せず、駐車場所を特に定めず、道路上のガードレールなどの構造物に係留するフレックス方式も採用されている。	一般的には、ステーションではなく、店舗の屋内に自転車を置いている。自転車駐車場と併用しているところが多い。
自転車	盗難防止などのため、コミュニティサイクル専用の特別仕様（部品の規格などについて市販車と異なる。）を施した新車を使っている。	市販の新車や少し加工を加えたものや、撤去自転車を再利用しているものが多い。

I. 事例

1. ヨーロッパのコミュニティサイクル

(1) ヴェリブ

① 概要

ヨーロッパにおいて、多くの都市でコミュニティサイクルの導入が進んでいる。

これらの都市におけるレンタサイクル台数は、数百台から数千台とまちまちだが、2007年7月にフランスのパリで導入されたヴェリブは、ステーションが設置された地域の広さ、設置されたステーションの数、レンタサイクルの台数のいずれをとっても、これまで例を見ない大規模システムである。

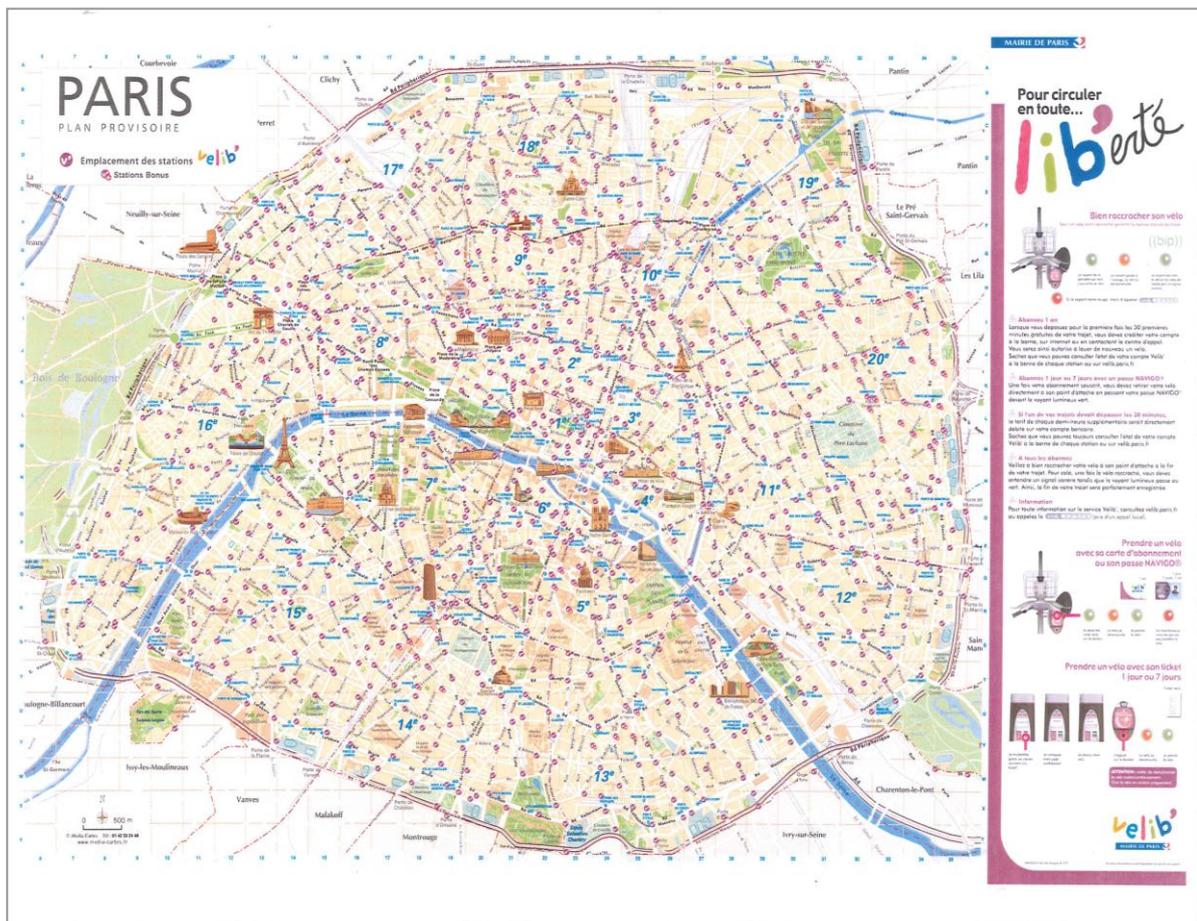
すなわちヴェリブでは、市内全域に300mピッチで、1,451ヶ所のステーションが設置され、20,600台の自転車を配置している。

パリでは、自転車による交通革命が起こったようだと紹介されるほど、ドラスティックな転換が起こっている。

ヴェリブは世界的な注目を集めており、こうしたコミュニティサイクルは、我が国を始めとして、ヨーロッパ以外の世界の都市においても導入の動きが広がっている。

多くのコミュニティサイクルは、ICカード等を利用して24時間いつでも、どこでも貸出・返却ができるという、利用者にとって手軽に利用できるサービスに特徴がある。

【図6 ヴェリブのステーション配置】



② 導入の背景

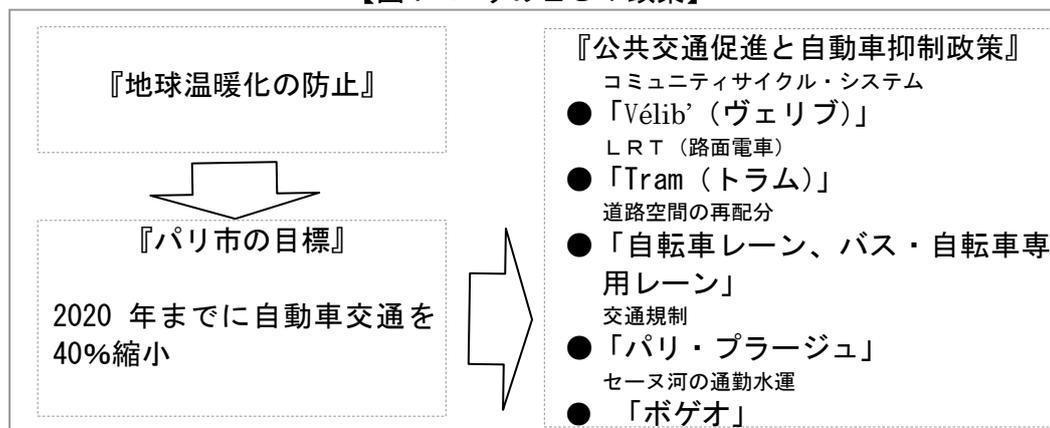
1990年に地球温暖化防止のための温室効果ガスの削減量を定めた京都議定書が採択されたが、フランスにおいては、約14,800人の死者や、農作物への大きな被害が発生した2003年の猛暑を契機にそれ以降、急速な地球温暖化防止政策の推進が始まった。

パリ市においては、都市圏の交通計画（PDU）があり、その環境に関する部分として環境的に持続可能な交通体系（EST）が導入されて、2020年までに自動車交通を40%縮小することが目標とされた。

その一環としてヴェリブが導入され、併せて幹線道路のLRT（トラム）や、市内300kmの自転車走行空間（自転車レーン、バス・自転車レーン、自転車道）、セヌ河の水運通勤ボゲオ、市内の交通規制を行うパリ・プラージュ^{*1}などが実施されている。

コミュニティサイクルが導入されてから、パリでは不動産広告に『ヴェリブステーション近し』^{*2}などという謳い文句も出るほど活用されている。

【図7 パリのEST政策】



③ 運用システムと実績

ヴェリブは、パリ市の委託を受けて、世界的な屋外広告代理店であるJCDecaux（ジェイ・シー・ドゥコー）社が運営している。

ヴェリブの運営費用は、パリ市から許可を得て行っている市内の屋外広告による広告収入で賄われている。

自転車の貸出料金は、登録料（24時間レンタルの場合で1ユーロ）を支払い、30分以内に返却すれば何度でも無料で提供される。

30分以降は、30分毎に一定料金を課金され、利用時間が長くなるほど利用料金が急激に高くなるという、短時間利用に便利な料金体系になっている。

メンテナンスサービスも充実しており、400人の専用スタッフが自転車のメンテナンスやステーションの台数調整に当たっている。

利用状況を見ると、ヴェリブの運用開始後約1年間で、延べ2千6百万人以上が利用^{*3}している。

この結果、市内の自転車交通量は96%増加し、総交通量の約3%が自転車に転換するとともに、自動車交通量が20%減少^{*4}したと言われている。

※1：セヌ川沿いにビーチを出現させ、バカンスに行けないパリ市民に余暇を提供するイベントで、セヌ河沿いに人口の浜辺を4週間出現させ、周辺道路の交通規制を行うことによって自動車と排気ガスを削減している。我が国では交通政策の一環を担っている（共立女子大青木教授）と紹介されている。

※2：首都大学准教授・フランス国立社会科高等研究学院博士島海基樹談。

※3：JCDecaux（エム・シー・ドゥコー）社資料。

※4：パリ市プレス発表。

【表 1 ヴェリブの料金制度】

項目	料金	項目	料金
デポジット	1 5 0 ユーロ	時間借り	最初の 30 分=無料
登録料	1 日 (24 時間) = 1 ユーロ 7 日=5 ユーロ 1 年=29 ユーロ	料金	2 回目の 30 分=1 ユーロ 3 回目の 30 分=2 ユーロ 4 回目以降=4 ユーロ/30 分

【図 8 JCDecaux 広告パネル】



【図 9 メンテナンス車両】



【図 10 ポストと IC カード】



(2) その他のコミュニティサイクル

ヨーロッパでは、パリの他にも多くの都市で同様のコミュニティサイクルが展開されている。現在確認されているものは、気候の厳しい北欧諸国も含め、12ヶ国、79都市に上り、更にイギリスでは、ロンドンにおいて約6,000台のコミュニティサイクルが導入される見通しである。

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、ヴェリブと同様に、ICカードを利用した24時間サービス、高密度なステーション配置、短時間利用を無料とする低料金システムが特徴となっており、運営経費は広告収入であるが、世界最大の屋外広告代理店であるClear Channel（クリアチャンネル）社が運営しているバルセロナのBicing（ビシング）は、広告収入ではなく公的資金のみで運営されている。

このようにヨーロッパのコミュニティサイクルの多くは、ヴェリブ同様のシステムとなっているが、ドイツやイタリアは、独自のシステムとなっている。

まず、ドイツ（ベルリン等）で運営されているコミュニティサイクルは、Call a Bike（コール・ア・バイク）と呼ばれ、ドイツ鉄道の子会社であるDBレント社が運営している。

コールセンターへ携帯電話で連絡することにより、借りるときはロックされている車体の解除方法を、返却するときはロックを行う方法が通知されるというシステムである。

イタリア（ローマ等）において運営されているコミュニティサイクルは、Bicincitta（ビチンチッタ）と呼ばれ、セムーサという民間企業（イタリアの広告代理店）が運営しており、洗練されたフォルムとカラフルな色彩、ガラスパネルを使った洒落たシェルターなど、デザインへのこだわりが見られる。

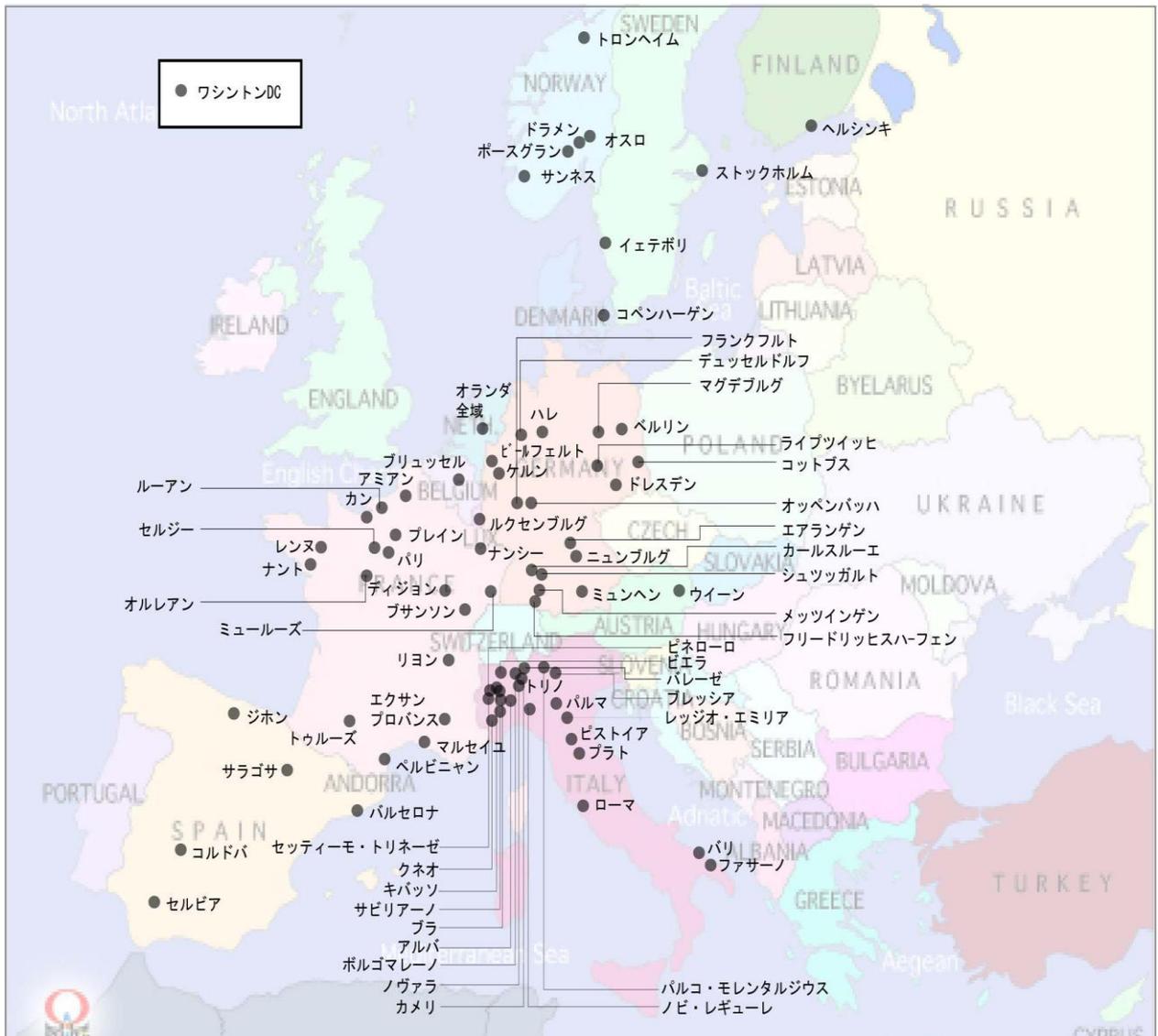
【図 11 Call a Bike】



【図 12 Bicincitta】



【図 13 コミュニティサイクル・システムの導入都市一覧】



【表2 ヨーロッパのコミュニティサイクルの特徴】

平成21年1月27日

		パリ ヴェリブ(シクロシティ)	バルセロナ ビシング(スマートバイク)	ベルリン コールアバイク	ローマ ピチンチッタ
事業主体 事業受託者 事業形態	事業主体者	パリ市 (10年かけて400km弱の自転車道を整備、広告掲出権付与)	(株)BSM社 (バルセロナ市の100%子会社)	(株)DBレント (ドイツ鉄道[DB]の100%子会社)	(株)セムーサ社(スペイン) (広告掲出権付与)
	事業受託者	(株)JCDコー社(フランス)	(株)クリアチャンネル社(USA)	(株)DBレント(ドイツ)	(株)セムーサ社
	実施体	(株)SOMUPI社 ドコー社系子会社	(株)クリアチャンネル社	(株)DBレント	(株)セムーサ社
	運営費用	広告収入+利用料	自動車駐車場収入+利用料	利用料	(株)セムーサ社が負担 ローマ市が一部負担
	事業開始年月日	2007年7月15日	2007年3月22日	2002年7月1日	2008年6月13日 6ヶ月限定の試験実施
ステーション 自転車台数	ステーション数	1,451箇所	400箇所	主要な交差点に止めてある	19箇所
	ステーションの配置	300メートルごとに配置 地下鉄、バス、公共施設の近く	国鉄、地下鉄、バス、公共施設の近く 市営駐車場、市営特別施設の近く	ベルリン市内環状線 (Sバーン)内部(面積は100平方km、80万人が住む)	ローマ市内、パンテオン周辺
	自転車台数	20,600台	6,000台	2,000台	200台
	人口	215万人	161万人	342万人	272万人
利用方法と 利用料金	利用者の特定	ターミナルのリーダーが パスを認証する	ターミナルのリーダーが パスを認証する	コールセンターに携帯で 電話する	ターミナルのリーダーが パスを認証する
	利用システム (決済方法)	年間登録のためにはパス(スイカ式)が必要 年間パス、1週間パス、1日パス 口座(クレジットカード)から 自動引き落とし	パス(スイカ式)が必要 年間パスのみ 口座(クレジットカード)から 自動引き落とし	登録は必要だが、パスは必要 ない 年間登録、1週間登録、1日登録 口座(クレジットカード)から 自動引き落とし	パス(スイカ式)が必要 ない 10ユーロの保証金 5、10、20ユーロの残高要 (ローマンバイク専用口座)
	料 金	30分まで無料 30分から60分まで1ユーロ 60分から90分まで2ユーロ 90分から120分まで4ユーロ	30分まで無料 30分以降120分までは、 30分毎に30セント 120分以降は60分毎に、 3ユーロの罰金	1分につき8セント。1日 (24時間)9ユーロ 但し、1年登録者の場合には、 最初の30分は無料	30分まで無料 30分から60分まで1ユーロ 60分から90分まで2ユーロ 90分から120分まで4ユーロ
	年間パス所有者数	198,913人(年間パス)	170,000人(年間パス)	45,000人(ベルリン) 150,000人(ドイツ全体)	2,182人
	データ送信システム (ステーションと管理セ ンター間)	GPRS (パケットデータ通信)	GPRS (パケットデータ通信)	携帯電話(GSM)	GPRS (パケットデータ通信)
	利用方法の特長	ターミナルのリーダーに パスを認証させ、レンタルする	ターミナルのリーダーに パスを認証させ、レンタルする	携帯で連絡し、4桁のコードをもら い、ロックを解除 返却時はロックし、表示された4 桁のコードを携帯で連絡する その際、置いた場所も知らせる	ターミナルのリーダーに パスを認証させ、レンタルする
	利用状況 (年間利用者数)	30,000,000人	20,075,000人 (55,000台×365日)	600,000人 (推定 2,000台×300日) ・冬期(1、2月)は休業	48,470人(6ヶ月)
利用状況 盗難&故障	1日当たり利用台数	82,192台(推定)(*)	55,000台	約2,000台	269台
	自転車稼働率(1日)	約4.0(**)	約9.2(**)	約1.0(**)	約1.4(**)
	盗難	3,000台	1,500台~2,500台	100台 (推定 2,000台の5%)	8台(6ヶ月)
	故障状況	3,000台	21,840台 (推定 1日35台×2アトリエ×31 2日)	不明	10台(1日平均)
	使用自転車	ホイール径	26インチ	前輪は20インチ、後輪は 24インチ	26インチ
重量		22.4kg	16.5kg	23.4kg	14.0kg
自転車のメーカー		ラピエール(フランス)	インターサイクル(フランス)	パンテール(ドイツ)	ペナロラ(イタリア)
サービス体制	自転車管理&修理用 アトリエ	12箇所、自転車修理専用船	2箇所	1箇所	1箇所
	スタッフ数	400名	200名	5名	8名
	配送車	20台	24台	3台	3台

単位はユーロ、1ユーロ=未定(円)とする。100セント=1ユーロ

(*)年間利用者数を365日で割ったもの。

(**)1日あたり利用者数を自転車設置台数で割ったもの。

2. 我が国のレンタサイクル

(1) 自転車を取り巻く状況

我が国は、自転車保有台数は8,593万台と世界第3位であり、保有率も1.5（人口／台数）と、ヨーロッパ諸国の自転車大国と同等の水準にある。

しかしながら、自転車1台当たりの平均価格は13,635円であり、ドイツ、フランス、オランダなどの1/4～1/7である。

これまでの自転車政策は、駅周辺の放置自転車問題対策としての自転車駐車場整備や放置自転車の撤去、交通安全のための利用者のルール・マナー向上と走行空間の整備、法制度の適正化などが主たるものであった。

近年は、環境にも優しく、健康増進にも役立ち、また高齢者も手軽に利用できる交通手段であることが注目され、公共交通利用を促進するE S T政策の一環としてのサイクルトレイン・サイクルバスや、サイクル&ライド・バスライド、新しい自転車の開発、新しいタイプのレンタサイクルなどへの取組が増加している。

【表3 主な自転車施策】

- | |
|--|
| ①自転車駐車場の整備 |
| ②放置自転車対策（撤去、呼びかけ） |
| ③自転車利用のルール、マナー啓発 |
| ④自転車走行空間整備（道路改良、法制度） |
| ⑤自転車通勤の奨励、教育・レジャー分野での自転車活用 |
| ⑥他の交通モードと連携した自転車推進施策（サイクル&ライド、サイクル&カーライド、サイクルバス、サイクルトレイン） ^{-※1} |
| ⑦新しい自転車の開発（電動アシスト自転車、子育て自転車） |
| ⑧新しいコミュニティサイクル・システム |

(2) レンタサイクルの状況

平成18年レンタサイクルに関する調査の集計結果では、我が国のレンタサイクルは232市町村で408ヶ所、自転車台数26,695台であり、うち、駅周辺の稼働能力40台以上のものは、全国で77ヶ所、総台数18,247台である。

我が国のレンタサイクルの導入目的は、次の①から④のとおり、大きくは4つに分類される。

【表4 レンタサイクルの導入目的】

- | | |
|----------------|----------------|
| ①放置自転車の解消 | ②撤去自転車の再利用 |
| ③駐輪場の空きスペースの活用 | ④純粹にビジネスとしての導入 |

※1：サイクル&ライドは、電車やバスと自転車を乗り継ぐ移動の方法。サイクル&カーライドは、自動車と自転車を乗り継ぐ移動の方法。サイクルバスは、バスへの自転車持ちこみ。サイクルトレインは、電車への自転車持ち込み。

撤去自転車を活用しているものも含め、利用収入によって収支採算がとれているものは殆どないと言われている。

また、近年、環境に優しい交通モードとして自転車の活用を図るため、国土交通省の支援もあり、コミュニティサイクルに関する社会実験を行う都市が多く見られるようになっており、社会実験を終了した後本格運用に移行する場合も多く見られるようになっている。

ヨーロッパに見られるような大規模なコミュニティサイクルはまだ存在しないが、小規模なコミュニティサイクルや、企業スポンサード、ICカードの活用などヨーロッパの特徴を備えたシステムが出始めている。

【表5 主なレンタサイクル・システム】

高松市 レンタサイクル	練馬区 タウンサイクル	しまなみ海道 レンタサイクル	阪急電鉄 レンタサイクル
			
名チャリ 名大竹内研チーム	横浜市 ハマチャリ	茅ヶ崎市方式 レンタサイクル	京都サイクリング ツアープロジェクト
			

【表6 主なレンタサイクル・システム】

名称	特性区分								
	利用特性	CCS化 ^{※1}	拠点タイプ	運用区分	運営主体	自転車種別	企業広告スポンサード	料金区分	収支状況
① 高松市レンタサイクル	都市型	CCS	駅駐輪場	—	公共	リサイクル	—	有料	-15,000千円/年
② しまなみ海道レンタサイクル	観光型	CCS	駅駐輪場	—	公共	新車	—	有料	ほぼ収支均衡
③ ハマチャリ	観光型	CCS	主要施設	—	民間	リサイクル	あり	有料	赤字
④ ねりまタウンサイクル	都市型	—	駅	—	公共	新車	—	有料	-23,300千円/年
⑤ 阪急レンタサイクル	都市型	—	駅	—	民間	新車	—	有料	赤字
⑥ 京都サイクリングツアープロジェクト	観光型	CCS	テナント	—	民間	新車	—	有料	ほぼ収支均衡
⑦ 名チャリ	都市型	CCS	主要施設	社会実験	民間	リサイクル	—	無料	—
⑧ 阪神地区コミュニティサイクル社会実験	都市型	CCS	駅	社会実験	公共	新車	—	無料	—
⑨ にいがたレンタサイクル	都市型	CCS	駐輪場	—	民間	リサイクル	あり	有料	不明
⑩ サイクルシティにいがた	観光型	—	テナント	—	民間	新車	—	有料	不明
⑪ ちがさき方式レンタサイクル事業	都市型	—	事業所	社会実験	公共	新車	—	無料	—
⑫ F-RENTS(フレンツ)	都市型	—	マンション	—	民間	新車	—	有料	—
⑬ Ecoサイクル『旅チャリ』	都市型	CCS	宿泊施設	—	民間	新車	—	有料	—

※1：コミュニティサイクル・システム（Community Cycle System）の略称。本文中は短縮形でコミュニティサイクルと表現している。

Ⅱ. コミュニティサイクル導入の要件等

1. 我が国への導入の必要性

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、基本的には政策的に公共交通の一環として、さらに地球温暖防止のための温室効果ガスの削減と環境的に持続的な交通体系の一つとして導入されているが、実際にパリにおいては自動車交通量の減少が見られたことや利用者が膨大な数に上っていることなど、具体的な検証がなされている。

また、ヨーロッパにおける新しいコミュニティサイクルは、乗っていて楽しく、便利にどこにでもスムーズに移動可能で、経済的であり、健康の増進とメタボリックの解消など成人病の予防に役立ち、医療費の削減にも繋がっていると同時に、大都市の都心部では、混雑の激しい公共交通の緩和にもなる魅力的な交通手段となっている。

我が国においても、温室効果ガスの削減と環境的に持続的な交通体系が必要なことは論をまたないところであり、自転車の特長を生かして、それを包括した便利な公共交通体系を構築することが必要になっている。

従って、放置自転車対策等、従来の我が国のレンタサイクルの導入目的に加えて、これらの新たな目的を有するヨーロッパのコミュニティサイクルを導入していくことは、大きな意義を有するものと言える。

2. 基本的な考え方

我が国のコミュニティサイクルは、自治体が政策目的とする環境的に持続可能な交通体系（EST）の構築による温室効果ガスの削減や放置自転車対策などと整合するものであり、導入される地域において観光、買い物、ビジネスなど利用者の移動の利便性の向上に資するものとして、電車やバスと密接に連携・協調して運営される公共交通手段の一つとならなければならない。

また、コミュニティサイクルは利用者がより容易に利用できるものであることが極めて重要であり、そのシステムは、導入する地域の相当程度の部分に多くのポートが設置され、ポートにおいてもレンタサイクルの貸出と返却が可能であり、更に利用料金は低廉であることが望ましい。定義的に言えば、コミュニティサイクルは、次の①から④のいずれの内容も満たすものである。

【表7 コミュニティサイクルの定義】

- | |
|--|
| <p>①自治体が掲げる交通政策の一環として、例えばモーダル・シフトによる温室効果ガスの削減などを目的とすると共に、地域における自転車政策の課題、例えば放置自転車対策等に効果を発揮するなど、目的と整合するもの。</p> <p>②導入地域において利用者の移動の利便性の向上に資し、他の公共交通と密接に連携・協調して運営される公共交通手段の一つ。</p> <p>③コミュニティサイクルのシステムは、導入地域では多くのポートと適当な数のレンタサイクルが設置され、基本的にいつでも（24時間）利用でき、いずれのポートにおいてもレンタサイクルの貸出・返却が可能であること。</p> <p>④利用料金は低廉であること。</p> |
|--|

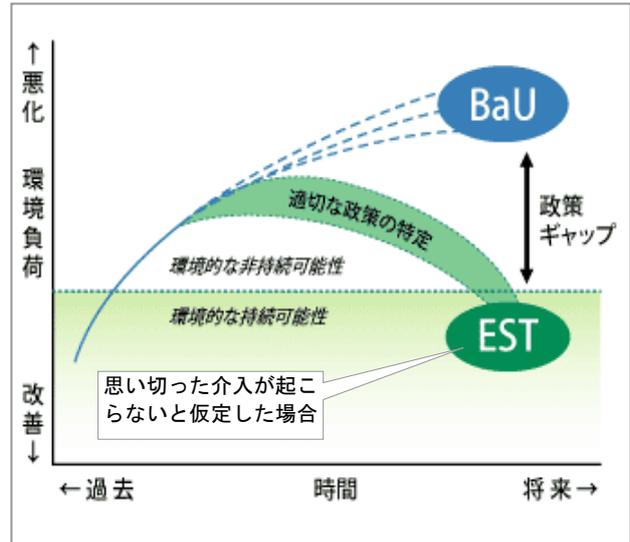
【環境的に持続可能な交通体系（EST）について】

世界の平均気温は、長期的には100年当たり0.66℃の割合で上昇しているが、近年は上昇割合が著しく、ICPP（国際連合の気候変動に関する政府間パネル）報告書の予測では、1999年から2100年までに約1.4～5.8℃上昇すると予測されている。

地球温暖化の防止は、緊急の課題となっており、京都議定書に定められた我が国の目標は1990年から2010年までに地球温室効果ガスを6%削減することである。

交通機関は気候に影響を与える温室効果ガスの排出が増加している部門であり、OECD（経済協力開発機構）が提案する新しい政策ビジョンであるEST（環境的に持続可能な交通）の取り組みなどが重要となっており、我が国でも既に国や地方自治体がESTの取り組みを始めているが、今後、その効果を高めるためにコミュニティサイクルが果たす役割も期待されている。

【図14 ESTの目指す方向性】



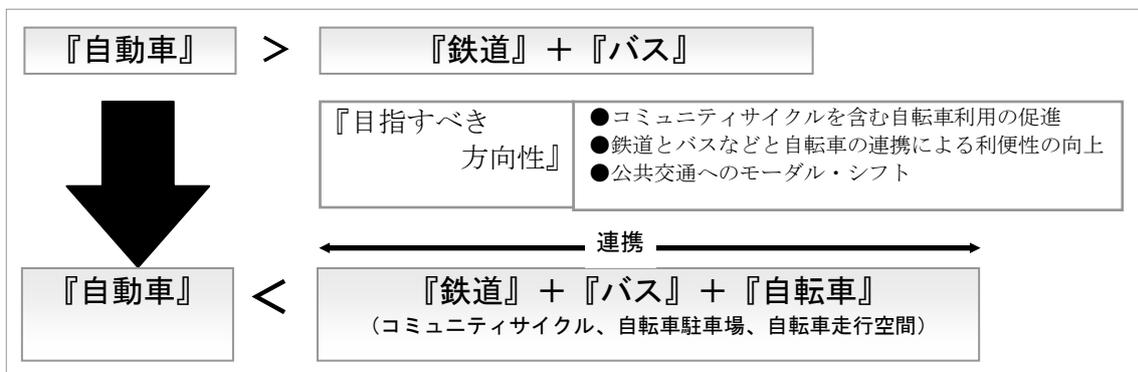
【コミュニティサイクルを活用した公共交通へのモーダル・シフトについて】

これからの都市交通の戦略として、公共交通の利便性を向上させ、自動車から公共利用へのモーダル・シフト^{※1}を一層推進させることが必要とされている。

新しいコミュニティサイクル・システムを最大限に生かしてモーダル・シフトを実現するには、システムに利便性を備えると共に、鉄道やバスなど他の公共交通機関と連携を持たせ、公共交通全体としての利便性を向上させる必要がある。

そのためには、地域全体の総合的な交通戦略を定めた計画などがまず立案され、必要な政策をパッケージ化して連鎖的に実施できる体制が望ましく、実際にフランスや米国等、多くの国で都市圏交通計画（PDUやRTP等）が法制度化され策定されている。各国は時代にあった計画制度の更新・確立を進めており、我が国でも既存制度をふまえ、更に効果的、効率的な施策推進のための制度設計が必要と考えられる。

【図15 鉄道やバスなどとコミュニティサイクルの連携によるモーダル・シフト】



※1：自動車や航空機等から鉄道や船舶、自転車に輸送手段の転換を図ること。

Ⅲ. 利用者のメリット

これまで整理してきたように、ヨーロッパで成功を収めているコミュニティサイクルは、我が国でも必要性の高いシステムとは考えられるが、収支採算性が最大の課題となっている。

収支を上げるためには、システムの利用率を高めることが大前提であり、そのためには、利用者にとってメリットがあり、魅力的なシステムであることが重要である。

1. 一般的なメリット

(1) 便利で快適な移動

自転車は、歩行より運動強度が低く、速い移動が可能である。

また、他の公共交通機関のように待ち時間を気にすることなく、乗換えの手間もなくどこへでも移動可能なドア・トゥ・ドアで便利な移動が可能となる魅力を備えている。

手近にコミュニティサイクルがあれば、何時でもどこへでも便利で快適な移動が可能で魅力的な交通手段となる。

(2) 定時性の高い移動

大都市の都心部では、道路の渋滞が激しく、バスが時刻通りに運行されずに定時性が損なわれている。

このため、バスは利用者にとって不便なシステムとなっており、バス離れによる公共交通利用の低下が問題となっている。

道路渋滞の影響が少ない自転車は、このような地域で高い移動性を有するモビリティとなり得ることから、例えば鉄道降車後の末端交通としてコミュニティサイクルを利用することによって、定時性の高い移動が可能となる。

(3) 混雑のない移動

東京を始めとした大都市圏の公共交通機関は、鉄道のように高い定時性が確保されていても、混雑が激しく、今なお新たな路線の建設を莫大な費用を投じて行わなければならないほど深刻な状況となっている。

コミュニティサイクルでの移動が可能であれば、満員電車のストレスや苦痛から開放されることになる。

(4) 経済的な負担の軽減

コミュニティサイクルは、購入費・維持費・燃料費が高いマイカーや運賃が高いタクシーよりも安価なシステムであり、バスなどの公共交通と比較しても安価な利用料金が設定されていることが多く、利用者の移動に要する経済的負担を軽減する。

(5) 健康の増進とフィットネス、医療費の削減

マイカー利用による運動不足は、成人病の増加などの弊害を招いており、特に高血糖と高血圧が重積したメタボリックシンドロームの増加は深刻で、中年男性では二分の一の発生を見込むなど、約2000万人が予備軍に該当すると考えられている。

厚生労働省では、これを平成24年度末に10%、平成27年度末までに25%減少させ、医療費を約2兆円削減する（医療制度改革大綱（平成17年12月1日政府・与党医療改革協議会））ことを目標としている。

メタボリックシンドロームの原因となる体内に蓄積したコレステロール（脂質）を燃焼させるには、低強度の運動を持続することが有効である。

軽い運動を持続する自転車は、メタボリックシンドロームの予防に最適であり、コミュニティサイクルを利用することによって、適度な運動を行うことによって、健康の増進とフィットネス、医療費の削減が実現する。

(6) 季節を感じながら過ごせるライフスタイルの提供

自転車は、気温・気候変動や、樹木・街並みの移り変わりなど、季節を肌で感じながら移動するモビリティであり、コミュニティサイクルが普及すれば、利用者は、季節感の乏しい大都市の都心部に居ながら自然を感じて暮らせるライフスタイルを容易に手にすることになる。

このような新しいライフスタイルは、大都市での暮らしに不足しており、心の癒しとストレスの軽減にもなるとして、緑などの自然環境と同様に多くの人々が求めているものである。

(7) 自転車利用機会の増大

ヨーロッパタイプのコミュニティサイクルが導入されれば、利用者の手近にいつでも利用可能な自転車が用意されるため、個人の自転車を持ち込みにくい大都市の都心部や観光地など、これまで自転車の利便性を享受しにくかった地域での自転車利用機会が増大する。

また、個人の自転車ではなく、コミュニティサイクルを利用することによって、バスや鉄道など他の公共交通機関との連携（乗り継ぎ利用）がし易くなる。

(8) 公共交通が不便な地域への移手段の確保

一般的に鉄道駅の駅勢圏は1 km、バス停の駅勢圏は200～300 mとされている。

どちらも満たさない地域や、これらの圏域に含まれていても路線の運行サービスが低い地域は、公共交通利用が不便な公共交通不便地域と呼ばれ、交通計画を策定する上で大きな課題となっている。

このような地域にバスなどの公共交通に変えてコミュニティサイクルがあれば、手軽に低料金で自転車のモビリティを活用し、便利な移動が可能となる。

2. 既存のレンタサイクルと比較した場合のメリット

(1) 借り出し返却の便利さ

従来のレンタサイクルは、駅にしか拠点がなく、しかも自転車駐車場の一部を間借りしているものが多いため、場所が遠くて解り難いのが難点であった。

ヨーロッパタイプのコミュニティサイクルは、多数のステーションが道路上に設置されるためすぐに目に付き易く、ICカード利用によって手間がかからずに、手軽に借りたり返したりできる便利さを有している。

(2) 多様な移動パターンへの対応

従来のレンタサイクルは、拠点が駅に限られており、借りた場所に返却する必要があるため、利用パターンがほぼ駅端末の往復移動に限られる。

ヨーロッパタイプのコミュニティサイクルは、街中に多数のステーションを配置して、どこでも借りたり返したりできるため、駅端末往復に限らず、多様な移動パターンに対応して便利な移動が可能となる。

(3) サービス時間の拡大

ヨーロッパタイプのコミュニティサイクルは、ITを活用した24時間サービスが特徴で、有人管理を基本とする既存のレンタサイクルと比較してサービス時間が拡大する。

バスの課題の一つとして終バスが早くサービス時間が短いことがあり、コミュニティサイクルがあれば、終バス後の足として便利に使える。

(4) 高いデザイン性による魅力の向上

これまでのレンタサイクルは、撤去自転車を再利用したり、前かごにトタン看板を付けるなどしており、デザイン性に乏しく無頓着であり、街中を走るのに気恥ずかしい思いをする自転車が多い。

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、自転車を都市ごとにオーダーメイドし、ステーションの機器類や、スタッフの車両・服装にまでトータルデザインを行っており、利用者が乗りたくなる魅力を備えている。

このように洗練されたデザインは、利用者の快適な利用につながり、利用の拡大を促すものである。

IV. 期待される導入効果

これまで地球温暖化を防止するE S Tを切り口に自転車推進と新しいヨーロッパタイプのコミュニティサイクルの必要性を整理してきたが、次のような多くの効果が期待される。

まず、最も直接的には利用者や地域にとっての交通利便性の向上があり、それによって環境的に持続可能であるということと、超高齢化社会に適しているということの2点において、これからの社会に必要な交通体系の実現への寄与が期待される。

また、広く都市や産業に目を広げれば、都市景観の向上となるとともに、公共交通によって支えられるコンパクトシティ^{※1}の実現と中心市街地活性化、自転車産業の振興への寄与といった効果が期待される。

そして最後に、これまでの自転車全体のイメージが向上し、全ての施策推進を促す波及効果が期待される。

1. コミュニティサイクル導入による直接的な効果

(1) 利用者の短距離移動の利便性向上

コミュニティサイクル導入地域においては、観光、買物、ビジネスなどの利用者にとって、ステーションが多く設置されることから、特に自動車やバスよりも短時間で楽な移動ができ、時間を節約に資する。また、利用料金が低廉なことから、自動車に比べて経済的である。更に、利用者にとっては、自転車に乗る楽しさや健康増進の効果も期待される。

(2) CO₂削減効果（環境的に持続可能な交通体系実現への寄与）

地球温暖化防止と国際社会における我が国の信頼維持のため、今後は環境負荷の少ない交通モードへのシフトをより積極的・強力に押し進めなければならない。

新しいコミュニティサイクルの導入によって、自動車交通量が有意に減少すればCO₂削減が期待でき、環境的に持続可能な交通体系の実現に寄与するものである。

(3) 公共交通の利便性向上効果（超高齢化社会に適合した交通体系実現への寄与）

自動車交通への依存は、国民のライフスタイルを変化させ中心市街地の空洞化を招いている。一方で、社会の高齢化は今後ますます進行し、マイカーに依存し公共交通が衰退した交通体系下では、高齢者を中心として移動制約度が高まる。いつまでも健やかに生き生きと暮らせる社会を実現するには、公共交通を中心とした交通体系を実現する必要がある。鉄道やバスとコミュニティサイクルを乗り継ぐことによって、これまでの移動方法と比べて時間が短縮し、快適性が高まれば、鉄道やバスを含めた公共交通の利便性が向上する。これによって公共交通の利用者が維持・増加できれば、超高齢化社会に適合した交通体系の実現に寄与するものとなる。

※1：都市の郊外化・スプロール化を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いてゆける範囲を生活圏として捉え、コミュニティの再生やすみやすい街づくりを目指す都市設計の動き。

2. コミュニティサイクル導入による間接的効果

(1) コンパクトシティ実現への寄与

自動車交通がもたらす郊外型・低密度分散型の都市は、広域に都市機能が分散するため、道路やライフライン、交通サービス網といった道路・交通インフラだけでなく、地域公共・保険・福祉施設、病院等、あらゆる分野で維持すべき社会資本の増大を招く。

一方で我が国の財政状況は厳しさを増しており、国土・社会の維持に努めるには、コンパクトシティへと転換する必要がある。都市機能の中心部への回帰は、公共交通再生が同時に行われる必要があり、コミュニティサイクルはその実現に寄与することも期待される。

(2) 中心市街活性化と地域振興実現への寄与

都市の郊外化が進行する一方で、中心市街地では空洞化が深刻な問題となっている。自動車交通社会がもたらした郊外化の最大の要因は、都心部における交通混雑と郊外における安価な大規模敷地の提供にある。今、全国各地で中心市街地再生の取組が行われているが、公共交通の再生による中心市街地への流動の回帰は、必要欠かさざるべき事項であると考ええる。

また、中心市街地における産業の活性化と雇用の創出も重要事項であり、市街地中心部における新たな移動手段としてのコミュニティサイクルの存在が、中心市街地活性化に資することが期待される。

(3) 都市景観向上への寄与

放置自転車と粗悪な屋外広告は、都市景観の阻害要因となっているが、景観緑三法^{※1}の制定を受け、都市景観の向上が進められている。

また、人口増加が終息した今、我が国のインフラ整備は量から質への転換の時期を迎えようとしている。コミュニティサイクルによって、違法駐輪が減少して秩序正しい自転車利用が推進され、適正な屋外広告物が設置されるならば、都市景観の向上に寄与することが期待される。

(4) 関連産業の育成と新たな産業モデル転換への寄与

コミュニティサイクルは新しい交通モードであり、新しい自転車産業とサービスを創出し、産業モデル転換の一部を担い寄与することが期待される。

(5) 交通モードとしての自転車のステータス向上への寄与

これまで自転車は、日常生活の最も身近な個別交通として定着してきたが、今後は、環境的に持続可能な交通体系の1つとしての役割が期待され、ヨーロッパのコミュニティサイクルは、その有力なシステムと期待されている。そのコミュニティサイクルが、ルール・マナーを遵守して適正に利用されれば、交通モードとしての自転車に対する社会的イメージも大きく向上させ、結果として電動アシスト自転車やサイクルライド^{※2}など、他の自転車施策の推進にも寄与することが期待される。

※1：もともとは、「景観法」、「景観法の施行に伴う関係法律の整備に伴う法律」、「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」の3法を指す。「景観法の施行に伴う関係法律の整備に伴う法律」で整備された主な法律は、「都市計画法」、「屋外広告物法」であり、広告業界では「景観法」、「屋外広告物法」、「都市緑地保全法」を景観三法とすることが多いようである。

※2：鉄道や自動車、バスと自転車を乗り継ぐ交通移動のこと。バスとの乗り継ぎは、サイクル&バスライド、自動車との乗り継ぎはサイクル&カーライドと呼ばれる。

V. コミュニティサイクルの適用条件

1. 備えるべき公共性

我が国における交通機関の公共性は、大量輸送や、不特定利用、安全性、正確性、責任と義務、管理・監督体制の確立などが要求される。

これ加えて、経営収支上の安定性や、コミュニティサイクルの場合は許認可などの法制度・体系が未確立な部分もあり、特に高い安全性や運行者（利用者も同じ）の責任と義務が重要になると考えられる。

【表 7 公共性の評価項目】

狭義の公共性	
①大量輸送 (mass transit)	⑤運行の正確性 (accurate service)
②不特定利用 (general use)	⑥運行者の責任と義務 (responsibility&obligation)
③安価な運賃 (low fare)	
④高い安全性 (high safety)	⑦社会的な管理・監督体制 (social administrat)
広義の公共性	
①環境的に持続可能な社会の実現 (enviromental sustainability)	③中心市街地活性化とコンパクトシティ転換 (city activate&compactcity)
②福祉の向上 (improve social welfare)	④経営収支上の安定性・持続性 (stable profit)

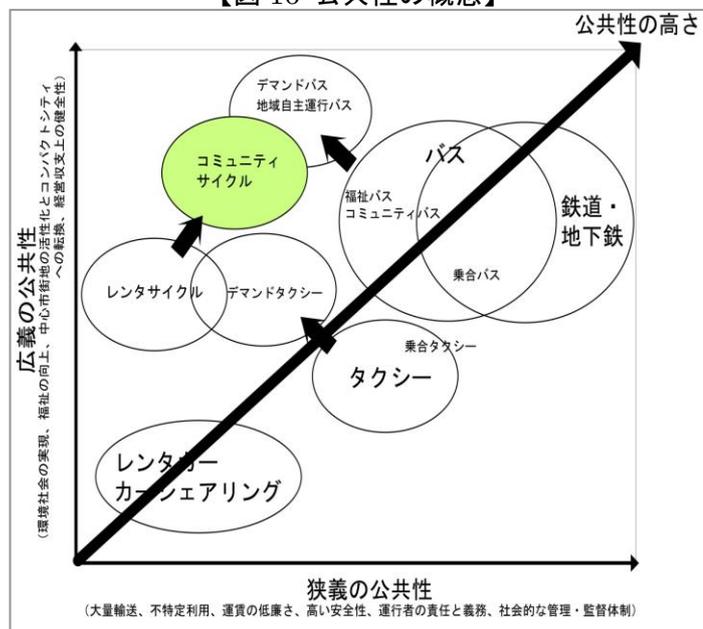
2. 適用エリアの基本条件

コミュニティサイクルの特性を最大限に生かすことができる地域として、個人の自転車保有率が低く、自転車トリップ^{※1}に適した移動が多数発生する大都市の中心部が想定される。

また、都市交通としての自転車の利用距離圏域^{※2}は、各種の調査・研究により世界・日本とも5kmが標準とされており、ヴェリブの平均移動距離も2.2kmとされているので500mから5kmを移動距離圏域として設定できる。

以上の条件を備える地域で、鉄道端末イグレス利用、中心市街地内の移動、中心市街地と主要施設・観光地間の移動などを主要な利用パターンとして想定できる。

【図 16 公共性の概念】



※1：トリップとは交通工学用語で移動を表わす。自転車による移動のこと。

※2：一般的に自転車を利用して移動する距離のこと。レンジ。

3. 需要特性条件

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、利用者が便利に利用し、鉄道やLRT、バスなど他の公共交通と連携し、通勤・通学や、ビジネスなどの日常交通を担うとともに、自動車から公共交通利用への転換を図ることを目的としている。

我が国においてコミュニティサイクルを導入する目的も基本的に同じであり、日常交通利用を第一義としている。

但し、屋外広告料が安い我が国のレンタサイクルは、観光地で多くのシステムが運営されており、観光利用を専らとしているシステムでのみ収支均衡が達成されている。

このため、利用ピークが異なる観光利用が組み合わせられることがコミュニティ・システムの収支安定上重要であり、我が国におけるコミュニティサイクルは、日常交通利用を中心としつつ観光利用も見込むこととし、観光地型のシステムも視野に入れることとする。

4. 都市規模別の可能性

(1) 都市規模・密度

東京は、世界最大の都市圏規模を有する類まれな都市であり、需要条件は極めて高いが、逆に歩行者と自転車、自転車と自動車の共存や分離の適性化が大きな問題であり、慎重な検討を必要とする。

政令指定都市の横浜や大阪（阪神都市圏）、名古屋（中京都市圏）などは、フランスのパリと同規模であり、需要量や密度に関してはある程度参考になる部分が多く、ヨーロッパで実証されているモデルの適性は最も高いと考えられる。

人口20～60万人の県庁所在都市クラスでは、広告収入の見込みや需要量が低くなり、広告事業によらない他の手法の検討も合わせて行う必要性が出てくるが、市街地循環型コミュニティバスとコミュニティサイクルとが同等のエリアをカバーすることも想定され、両者が共存可能な公共交通のあり方を検討する必要性が生じるかもしれない。

人口20万人以下の中小都市では、需要面でのデメリットが大きくなるが、バスなどの公共交通と自転車とを組み合わせた利便性の向上も必要であろう。

(2) 観光適性

コミュニティサイクルの導入地域として観光地を想定すると、京都サイクリングツアープロジェクトのある京都市は年間観光入込客数が約4,800万人、しまなみ海道レンタサイクルがある尾道市は、約500万人であり、年間約500万人以上の入込客数で、既存のコミュニティサイクル運用による収支採算性が成立する可能性があることが実証されている。

但し、観光地の場合は、バスやタクシー等との競合や、自転車走行空間、ステーションの設置空間など、これまで整理してきた課題に加えて、観光特性として自転車での回遊に適しているかどうか、周辺の都市景観とマッチするか、コミュニティサイクルの運用が観光活性化・誘発に寄与するかどうかなどをそれぞれ判断して適性を検証する必要がある。

VI. 我が国へ導入する場合の課題

ヨーロッパでは、コミュニティサイクル・システムが数多くの都市に導入されている。

パリでは、ヴェリブを導入した交通政策により、自動車から公共交通、自転車利用へのモーダル・シフトが進行している。

しかし、成功例と言われているヴェリブも、当初問題となった自転車配置の偏りについては、ステーションの増設などによってほぼ解決されているが、7千8百台の盗難と1万2千台の破壊（ヴァンダリズム）が発生しており、この対策など今後検討すべき課題も多い。

我が国は、ヨーロッパと比べて、国民の社会性や政策・慣習、地形・気候条件、都市の集積度や、道路幅員・交通量などが異なっている。

新しいコミュニティサイクルを展開し、想定される効果を十分に発揮するためには、様々な課題を分析、検討することが必要になる。

1. 地域の交通計画に盛り込むための課題

(1) 他の交通モードとの共存・協調

コミュニティサイクルの利用促進を図る上で、必ず論点となるのが他の公共交通機関、特にバスとの共存である。自転車の利用距離圏域は500m～5km、バスは1km以上とされ、同じ距離圏域であれば、利用者が双方を比較して有利と考えるものを選択する。

自動車から公共交通へのモーダル・シフトを目指すのであれば、公共交通サービスの向上・拡充が必須条件であり、時間・空間的に連続したサービスを提供できるコミュニティサイクルと鉄道やバスとの協調関係を築くことが重要となる。特に地方都市におけるコミュニティバスとの共存など、地域へ円滑に展開するには、総合的に各交通モードを統括・調整するスキームが必要であり、同一事業者によるバスと自転車双方の事業サービスや、バスと自転車事業者との会社レベルでの包括提携などを検討すべきである。

また、バスなどの端末交通として考えたときに、徒歩との共存・協調についても配慮すべきである。

都市部ではバスのバス停は、ほぼ500m程度のピッチで配置されており、これは、原則として徒歩で端末移動が賄えることから設定されている。

コミュニティサイクルを活用した場合、徒歩と比べて高速・快適な移動が可能となり、より行動範囲が広がるが、自転車交通量が増加するため、道路上での徒歩と空間のシェアリングや、放置の発生を防止するための駐車場所の確保といった課題も発生する。

(2) 社会的費用対効果（B/C）の明確化

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、道路空間の屋外広告物やステーションなど公的資産を活用するため、その社会的意義（便益）が明確に示される必要がある。

また、公的資金を投入する場合には、一層明確な効果を示す必要が生じるだろう。

なお、具体的な社会的意義としては、移動時間の短縮効果、自動車利用からの転換による地球温室効果ガス削減効果などの他、自転車の走行空間の確保や、自転車関連事業の創出、市街地活性化などに伴う効果を考えることができる。

(3) 屋外広告物を財源とした場合の影響

我が国においては、広告規制が緩やかであり、そもそも広告価値が欧米に比べて低い。

まず、広告事業でコミュニティサイクルを運営する場合は、広告規制の強化によるプライオリティの向上が必要である。

屋外広告の収入をコミュニティサイクルの運営資金に充てる場合は、街なかに屋外広告パネルが増え続けることによる悪影響が懸念される。

1つは、屋外広告物の増加によるマーケット・プライスの低下であり、もう1つは、都市景観に与える影響である。

屋外広告収入による場合にあつては、これらによる影響を検討する必要がある。

(4) 広域的に連携可能なシステムの構築

コミュニティサイクルを運営しようとする事業者が単独で自治体と契約すると、市町村境での移動が不便となる可能性がある。

隣接する自治体間との移動が不便とならないよう、展開すべきエリアを予め定め、広域的に連携可能なシステムとすることが望ましい。

【表8 提示モデル】

名称	モデル・イメージ	
モデル1 単独契約		
モデル2 中間組織		モデル3 統一規格 

(5) 自転車走行空間の確保

我が国の都市は密度が高く、道路幅員が狭いため、自転車走行が増加した場合、自転車と歩行者や、自転車と自動車の事故の増加が懸念される。

道路空間の再配分による自転車レーンや自転車道の整備は漸く進みつつあるが、自歩道を除けば、未だネットワーク化された都市はない。

パリのコミュニティサイクル成功の大きな要因の1つは、前後して進められた自転車走行空間の集中的な整備推進にあることは明らかである。

新たな利用者が安心して走行できる空間が用意されなければ、利用と普及は円滑には進まないと考えられる。

コミュニティサイクルを公共交通として導入する都市においては、より速やかな自転車走行空間の整備推進が求められる。

単路部分では自動車、歩行者から独立した専用空間が理想的だが、交通量その他の条件によっては共存空間を、交差点部分では、自転車の走行特性や安全に配慮した通路の設計、あるいは最適な信号制御を含めた総合設計が必要である。

自転車と歩行者とが集中する駅前では、自転車駐車場（もしくはステーション）配置とアクセス動線に配慮した走行空間とし、自転車駐車場の近辺では、駐車場の出入り動線に配慮した空間とすることが必要である。

また、利用者が安全に走行できるよう、走行空間の情報提供（マップの配布やアナウンスなど）も重要になると考えられる。

2. システム設計上の課題

(1) サイクステーション導入空間の確保

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、道路空間をステーションとして活用しているが、我が国の都市部においては、人口・建築物の密集度が高く道路が狭いことから、ステーションの設置場所が大きな課題となる。

まず、道路上に設置する場合、幅員が4 m以上必要になるが、歩道の自転車走行が蔓延する我が国の事情を鑑みると、安易な歩道上の設置はフランスでも生じた歩道走行を助長する懸念があり注意を要する。駅前、レンタサイクル需要の中心であるが、空間確保が難しい場所でもあり、駅前広場などに加えて、既存の自転車駐車場の転用や、立体・機械式の施設も視野に入れることができよう。

一方我が国の場合、有効に活用できる可能性のあるものとして、沿道の自転車駐車場、大規模施設の公開空地^{※1}・セットバック用地^{※2}、自動車駐車場、コンビニエンスストア、ファーストフード店などがある。

(2) セキュリティの向上

レンタサイクルは、盗難が大きな課題となっており、ウィーンのシティバイクが一週間で半数盗難に遭った事例がある。フランスのパリジャン（Le Parisien）紙^{※3}によると、ヴェリブも開業以来約1年半で7千8百台の盗難が発生したと報道されている。

我が国の人口1人当たり犯罪発生件数は、フランスの約1/4であり、安全性は高いと考えられるが、なお、慎重な対応が求められる。

セキュリティの向上策としては、ステーションのセキュリティカメラ、警報ブザーの設置、自転車のGPS^{※4}、チェーンロックの取付け、保証金引上げ、人員目視、ITS^{※5}との連携など様々な対策の検討が必要になる。

※1：建築基準法の総合設計制度に基づいて、開発プロジェクトの対象敷地内に設けられたオープンスペース（空地）のこと。公開空地の有効面積に応じて、容積率の割り増しや高さ制限の緩和が受けられる。公開空地の条件は、一般に公開され、歩行者が自由に通行したり利用したりできること。塀などで道路側から遮らず、周辺環境の向上に努めること（イベントなどの一時的利用は可能）など。

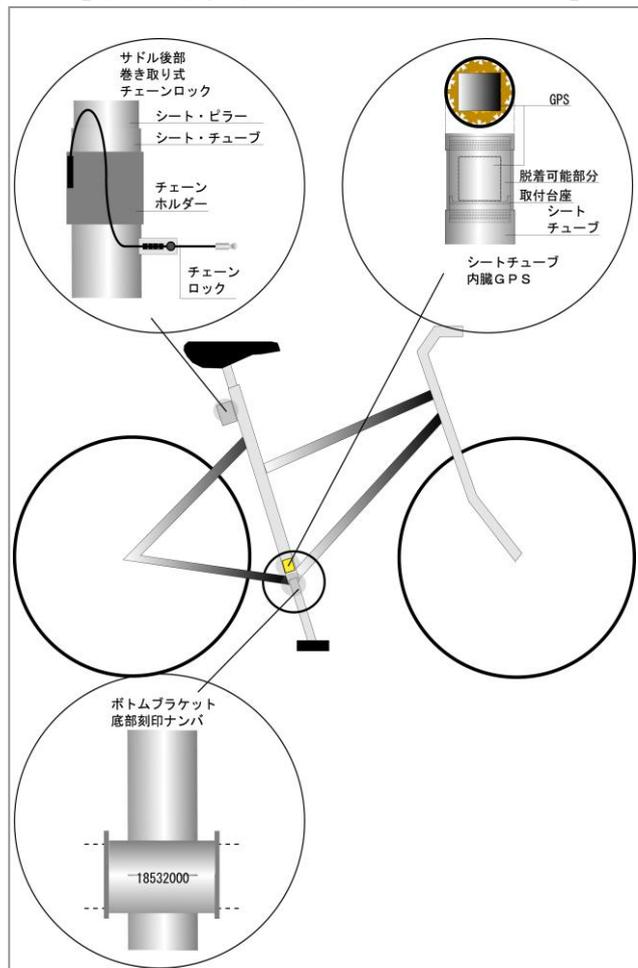
※2：建築物の壁面後退のこと。都市計画法の地区計画制度や建築協定を用いて定められている場合等、道路と建築物との間にオープンスペース（空地）が発生する。

※3：パリの新聞。ポピュラーな日刊紙。

※4：衛星を介した通信により、地球上の位置を確認するシステム。

※5：高度道路交通システム(Intelligent Transport Systems)の略称で、ITを利用して、輸送効率の向上、道路交通を快適にするためのシステム。

【図 17 自転車のセキュリティイメージ】



(3) 利用者インターフェイスの最適化

犯罪発生率が高い欧米においては、身の安全のため多額の現金を持ち歩かず、クレジットカードと小額用デビットカード決済が主流となっている。

犯罪が少なく「安全な国」と言われる我が国では、現金決済が主流で、クレジットカードの利用頻度は高くない。

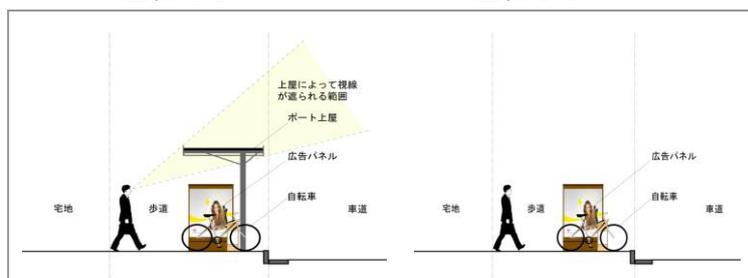
代わって電子マネー^{※1}の導入が進んでおり、今後主力になると想定される。

我が国に導入するヨーロッパタイプのコミュニティサイクルを公共交通として捉えた場合、利用者が限定されるシステムとすることは適切でないことから、クレジットカードと併せて、①現金デポジット会員カード制、②電子マネー決済制、③現金決済制などを取り入れたシステムを検討する必要がある。

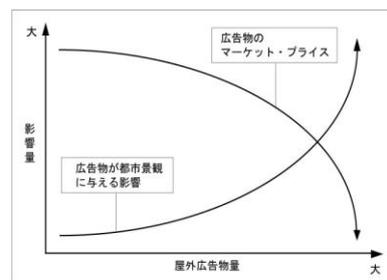
(4) 気候条件との適合

我が国の降雨量は、ヨーロッパの約2倍あり、高温多湿な気候条件にあることから、自転車やポストを雨や湿気から守る対策を検討する必要がある。ヴェリブの場合には、事業者(JCDecaux)が2週間に1回以上のメンテナンスを実施していると言われていたが、我が国では、ヴェリブの場合以上に、メンテナンス頻度の充実や上屋設置の検討が必要であろう。

【図 18 屋根付きステーション】
(屋根付き) (屋根なし)



【図 19 屋外広告物の増加による影響】



3. システム運用上の課題

(1) 安全性、ルール・マナーの確保

我が国では、自転車の増加によって自転車事故が増えつつあり、自転車に起因する事故は勿論であるが、自転車の走行によって起こる自転車事故の防止対策としての安全性の確保が不可欠であり、喫緊の課題になっている。

この点については、自転車の乗り手のルールやマナーの問題も大きいとされている。

ヨーロッパタイプのコミュニティサイクルが導入され自転車が増加した場合に、これらの問題がますます深刻となる可能性があることから、特に我が国への導入にあたっては、コミュニティサイクルを運営しようとする事業者は、コミュニティサイクルの利用者がルール、マナーを一般利用者以上に遵守するような仕組みを工夫することが望ましい。また、その観点では、事業者責任の明確化などの対応も必要となることも考えられる。

※1：電子マネーとは、貨幣経済が実質的に貨幣という物品によってやり取りされていた所を、電子的なデータ（及び通信→データ通信）によって決済する手法である。2000年代前半よりICカード、特に非接触型ICカード技術を用いた実店舗、自販機、ネット通販のいずれでも使える決済手段が新登場し、EDY、SUICAに加えて、2007年にPASMO、WAON、nanacoが加わったことをきっかけに、2000年代後半から急速に流通し始めている。

(2) 公共交通システムとしての確立

我が国では、自転車の保有台数が約8,000万台とされており、自転車の個人所有が一般的である。

レンタサイクルには数々のメリットがあるが、実際には自転車所有者等においてそのメリットが十分に認識されているとは考えられない。

そこで、レンタサイクルが実施される地域においては、事業者のみならず、自治体等の関係者の協力を得て、コミュニティサイクルを利用することのメリットの普及啓発により、利用の向上に努める必要がある。

また、コミュニティサイクルは、道路上の公共の空間にステーションや、ポスト、広告等を設置することから、公共交通システムとしての条件を備えた上で、そのコミュニティサイクルの必要性について広く一般の認識を広め、地域社会から十分な認知を受ける必要がある。

4. その他の課題

(1) 自転車産業・販売店・レンタサイクル事業者への影響

コミュニティサイクルを導入しようとする地域においては、既存の自転車産業、特に自転車の販売店や、レンタサイクル事業者との協調を図ることが課題となる。

鉄道利用がアクセスの中心となる大都市の都心地域や観光地域においては、ビジネスマンや観光客の利用が見込まれる自転車が少ない自転車空白地域であり、この地域へコミュニティサイクルを導入することとなれば、ビジネス、観光、買い物等これまで徒歩等に拠っていたものが自転車へ転換することになる。

これにより、新車のレンタサイクル専用自転車の場合であれば、その製造・販売、メンテナンスなど、また、放置自転車の再利用の場合であっても販売、メンテナンス等、新規の需要が発生することとなり、自転車メーカーや地域の既存の自転車販売店、自転車関連産業等のみならず、地域の活性化が期待される。

事実、パリではヴェリブ導入により、自転車販売台数、販売額ともに増加している。

【図 20 コミュニティサイクル導入による波及効果】



VII. ビジネスモデル

1. コミュニティサイクル運営スキーム

- 基本的な形態は、ヨーロッパに見られるように事業者がコミュニティサイクルを行うため、道路占用（使用）許可、広告事業の許可等各種の行政手続きを行うものである。我が国においては、行政上の手続きの他、地域住民（特に商店街）、地域企業、交通事業者などとの調整が必要であり、この調整を円滑に行うための調整機関を設けることが望ましい。
- オプションパターンは、地域での事業の円滑な着手を図るため、コミュニティサイクル事業者は、コミュニティサイクル・システムのサプライヤーとして、関係する自治体、交通事業者、地域企業、商店会等と共同出資あるいは協力してコミュニティサイクル運営会社を設立するパターンと、交通事業者が中心となって、当該交通事業者の交通モードとパッケージでコミュニティサイクルを運営するものである。
- 以上を基本・参考として、地域の事情に応じてスキームを組むことになる。
- コミュニティサイクル事業者が付带的に展開する事業としては、広告事業の他、自転車駐車場や自転車販売、メンテナンスショップ等がある。

(1) 基本－1

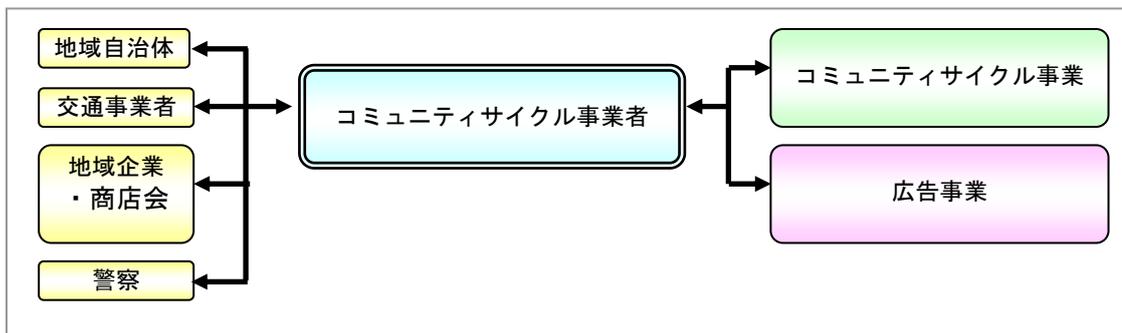
コミュニティサイクル事業者が民間ビジネスとして主体的に取り組む形態。

ヨーロッパで実際に行なわれており、日本でも MCDecaux（エム・シー・ドゥコー）社がこれに近い形態で事業化を検討している。

この形態では、事業者が直接、広告の掲出や道路の占用（使用）等に関して関係する地域の自治体等との協議、鉄道・バス・タクシーなどの交通事業者、地域企業・住民との調整を行ない、コミュニティサイクルの運営と広告事業を行う。

この場合は、事業者が直接自治体、交通事業者等の関係者と個別に調整を図ることが必要であり、手続きが煩雑になる。

【図 21 コミュニティサイクル運営スキーム：基本－1】



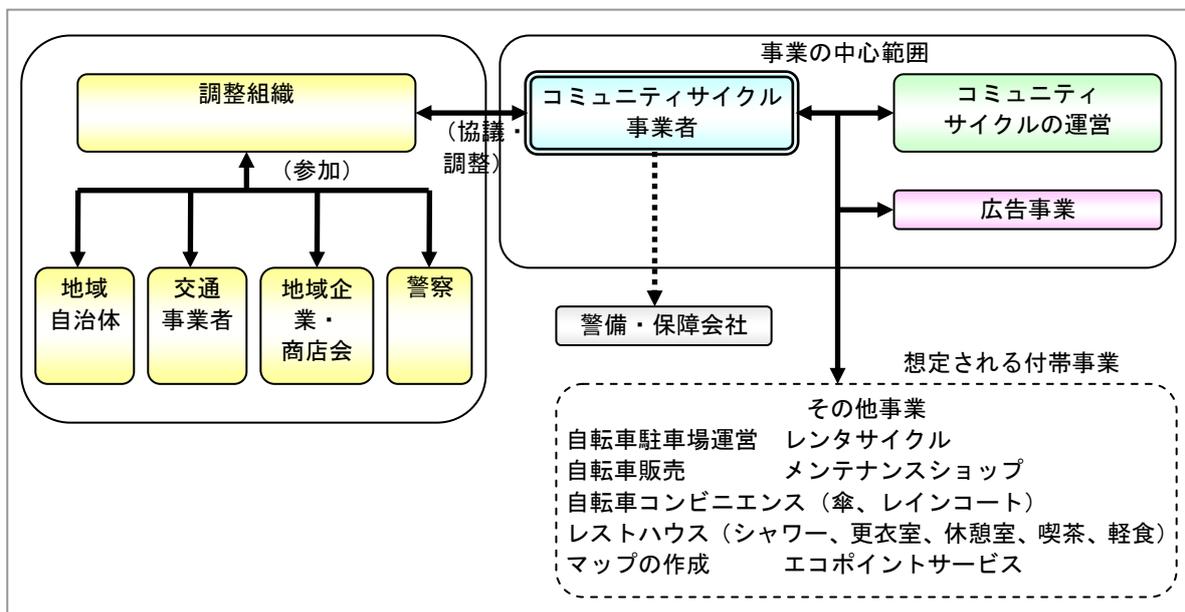
(2) 基本-2

基本形-2の場合は、自治体、交通事業者が関係者との一層円滑な調整を図るため、関係者の全てが関与（参加）する調整機関を設置し、コミュニティサイクル事業者との交渉窓口を一本化したものである。

レンタサイクル、ポスト等の専用機器の破損や盗難の防止に備えるため警備会社への警備委託を行い、更にレンタサイクルによる事故に対応できるよう、利用者等の傷害や自転車の破損等に備えるため保険会社へその付保を行うことが望ましい。

また、地域の自転車関連ビジネスは多様化しており、これらを一括して運営することによって様々なメリットが生まれるため、想定される付帯事業を、拡張オプションとして設定している。

【図 22 コミュニティサイクル運営スキーム：基本-2】



(3) 共同会社などを立ち上げるパターン

地域におけるコミュニティサイクルの円滑な運営の確保を図る調整組織を更に発展させた形態として、関係者とコミュニティサイクル事業者が共同で設立する方法が考えられる。

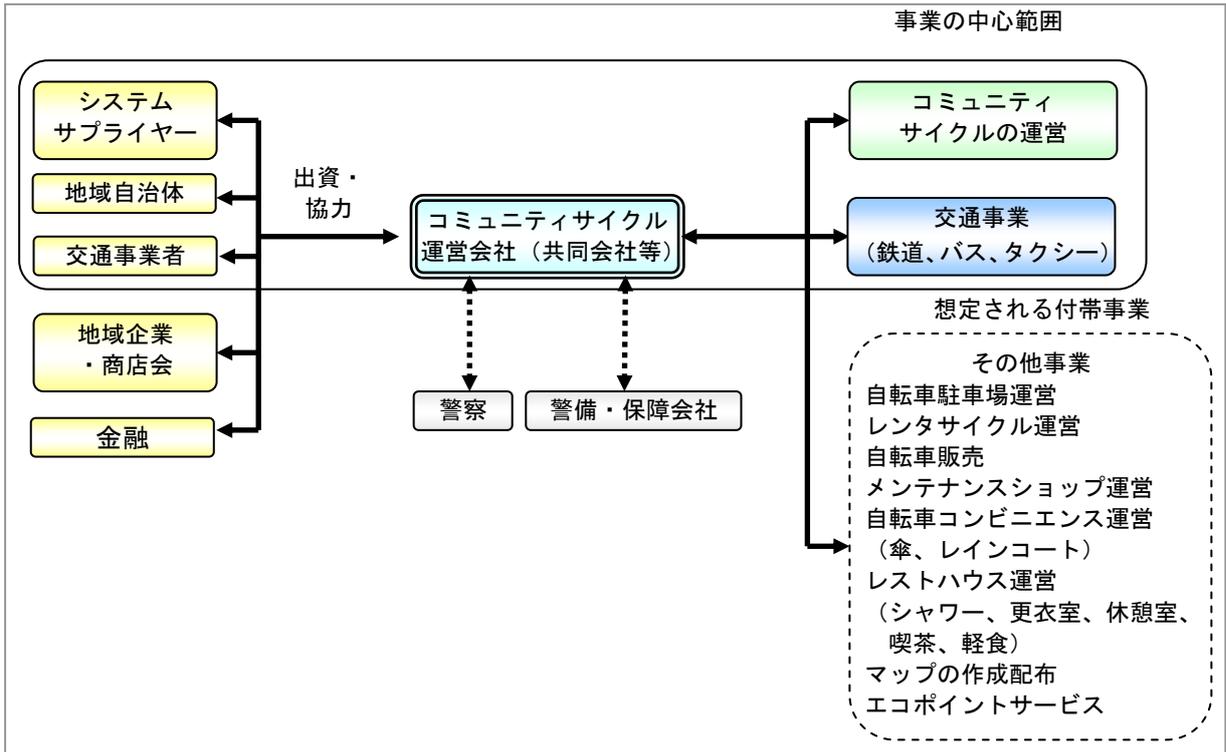
関係者には、自治体、交通事業者、企業、商店の他、銀行など金融機関も含めることも考えられる。

ただし、警察は資本参加し得ないので、別途の協議先となる。

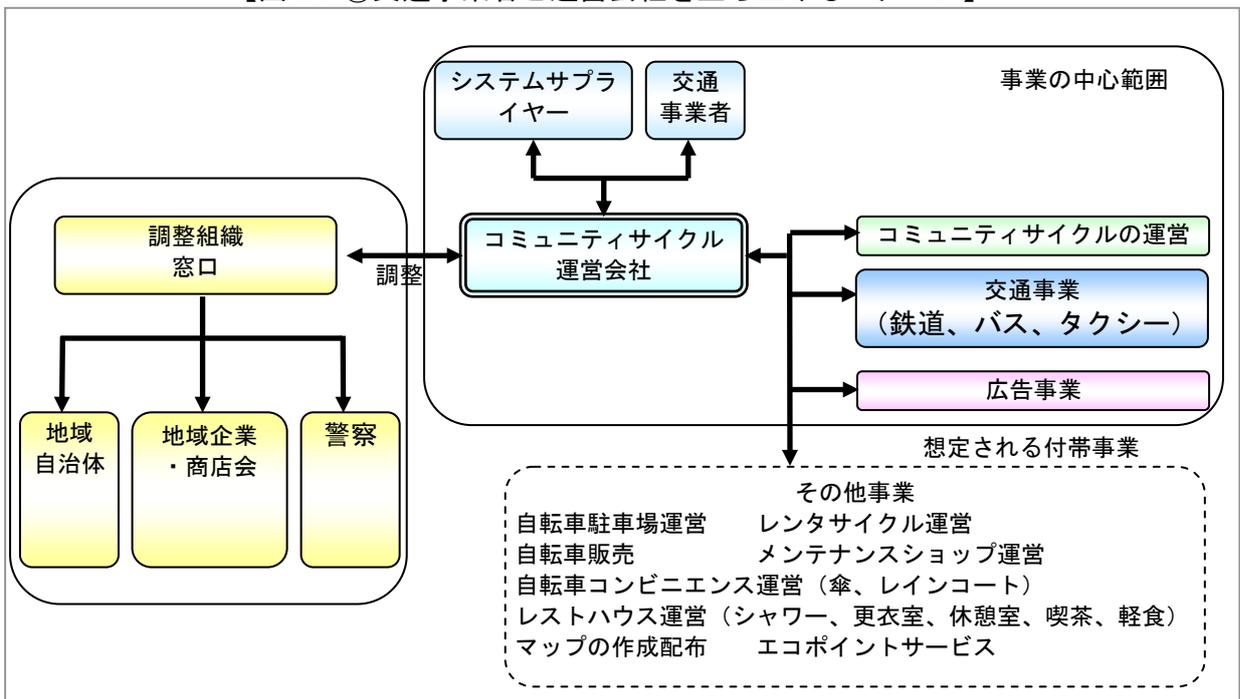
この共同会社を立ち上げる形態のうち、ややもすると競合が懸念される、言葉を変えれば最も協調が必要な2者の共同会社とすることは、例えばバスとコミュニティサイクルとの共同サービスや、バス停と一体となったサイクルステーションの設置などを実現しやすくする他、地域に根付いている交通事業者のチャンネルを活かして地域の自治体や企業・商店会との協議、調整を円滑に進めることが期待され有力である。

但し、バスなどの交通事業者が必ずしも地域と円滑に運営されているとは限らないので、事前によく地域状況を把握した上で、最適なパターンを選択することが望ましい。

【図 23 ①コミュニティサイクル共同会社を立ち上げるパターン】



【図 24 ②交通事業者と運営会社を立ち上げるパターン】



2. 運営経費負担モデル

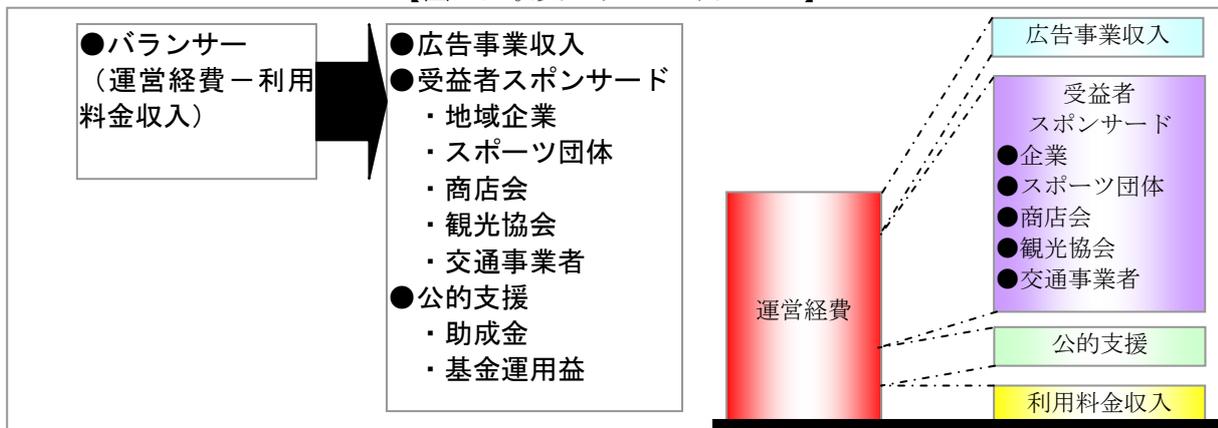
(1) バランサーモデル(不足する利用料金プランを補うバランサーを設置)

我が国においては、レンタサイクルは、その利用収入だけで収支均衡や利益を生み出すことが難しいとされている。このモデルは、収支均衡を図るために利用料金の不足を補う他の事業等（バランサー）を設定するモデルである。

ヨーロッパのコミュニティサイクルは、広告事業収入によって実現しているものが多いが、広告事業収入以外にも地域企業やスポーツ団体など受益者の協賛を得ることが考えられる。

また、これらによる実現が難しい場合には、公共性に鑑み公的資金による運営もありえ、単独又は複数のものを組み合わせて設定する。国庫の助成制度としては、国土交通省が都市交通システム整備事業と先導的都市環境形成総合支援事業を改正し※1、窓口を設けた上で適用の検討を行っている。

【図 25 収支バランスイメージ】



※1：国土交通省都市・環境局街路交通局交通施設課街路事業調整官神田昌幸氏談。資料編参照。

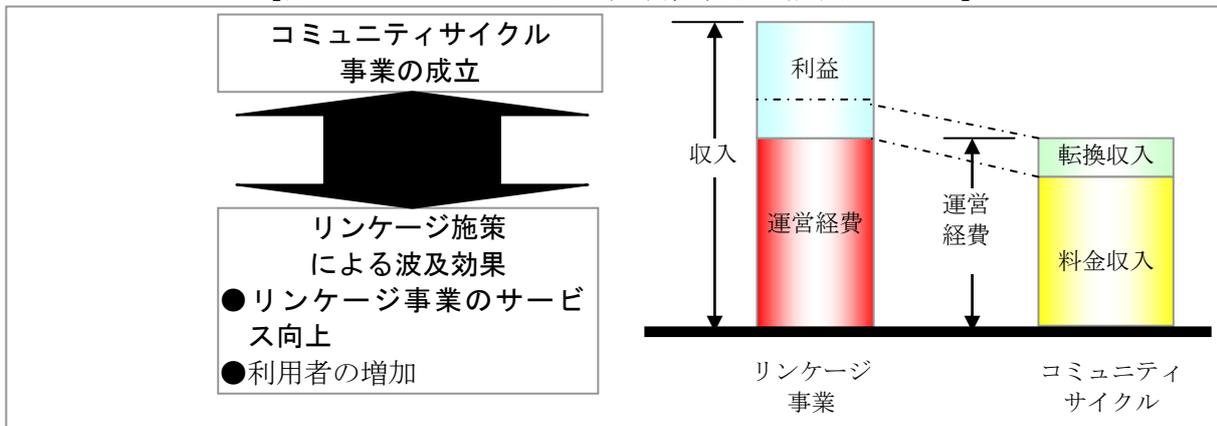
(2) リンケージサービスモデル

①パッケージ交通サービスモデル(受益があり経営母体が大きい交通事業者などが負担)

鉄道等の交通事業者や旅行代理店など規模が大きく採算性の高い事業者が、自社の顧客のサービス向上や、利用者の増加を目的として、採算性の高い本来の事業の一部からコミュニティサイクル運営経費を拠出するモデルである。

採算性の高い事業とコミュニティサイクルを連結（リンケージ）して運営し、鉄道、バス等とをパッケージ化することで収支採算性と相乗効果を実現するものである。

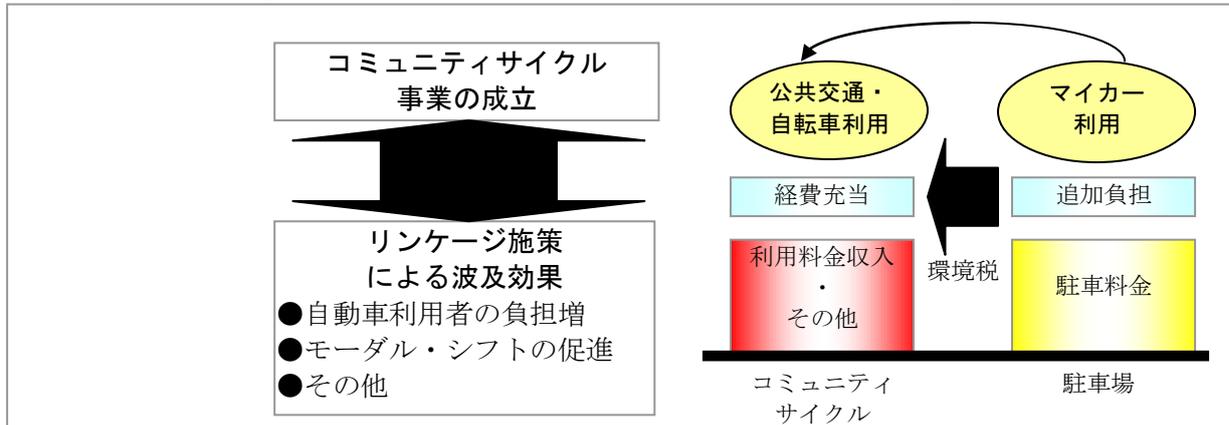
【図 26 リンケージによる相乗効果と連結収支モデル】



②環境型パッケージモデル

コミュニティサイクル導入目的の一つであるマイカーから公共交通へのモーダル・シフトをより一層促進するため、自治体による自動車の都市への流入規制（ロードプライシング）や太宰府市で行なわれているような駐車料金に上乗せする環境税などによってマイカー利用者への課金を行い、その収入を持ってコミュニティサイクル運営経費の一部を補填（自治体コミュニティサイクル事業者へ拠出）するモデル。

【図 27 リンケージによる相乗効果と連結収支モデル】



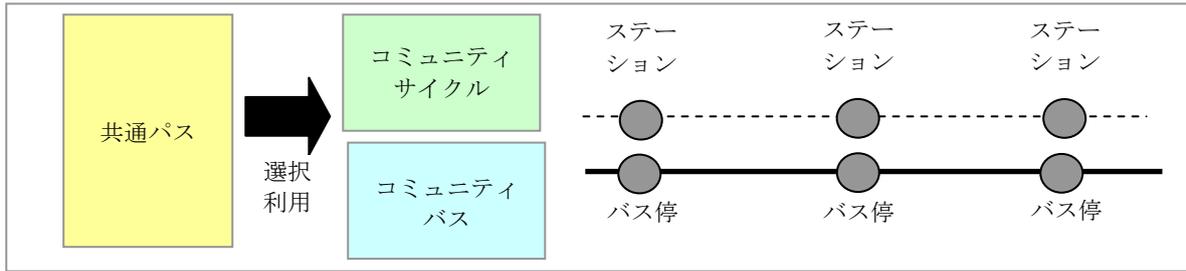
3. パッケージサービス・モデル

(1) 共通パス・共通利用権モデル

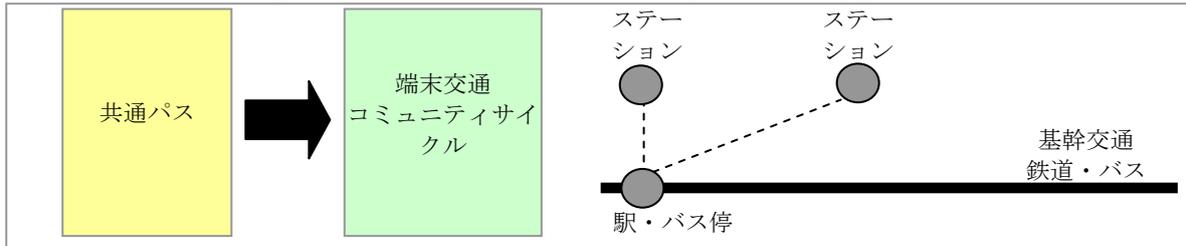
- この形態は、バス等他の交通事業者と同一の運行地域にコミュニティサイクルを導入する場合や、鉄道やバスの端末交通としてコミュニティサイクルを併せて導入する場合を想定している。
- 例えばコミュニティサイクルとコミュニティバスのどちらも利用可能、あるいはコミュニティサイクルと鉄道・バスを通して利用可能な共通パスを発行する。
- 利用者にとっては、次のように状況に応じてコミュニティサイクルバスのいずれの選択も選択可能で、便利となり、事業者にとってはサービスの範囲が広がる。

- ・待ち時間が長い時は自転車で。
- ・バスが走らない時間は自転車で。
- ・雨天や寒い時間は自転車で。
- ・バス停から遠い場所へは、コミュニティサイクルで。
- ・コミュニティバス停からエリア外の移動に端末交通としてコミュニティサイクル利用。
- ・行きは街並みを眺めつつ自転車で、帰りはちょっと疲れたらバスで。

【図 28 共通パスのイメージ 1 (コミュニティバス)】



【図 29 共通パスのイメージ 2 (鉄道・バス)】



(2) 乗継割引モデル

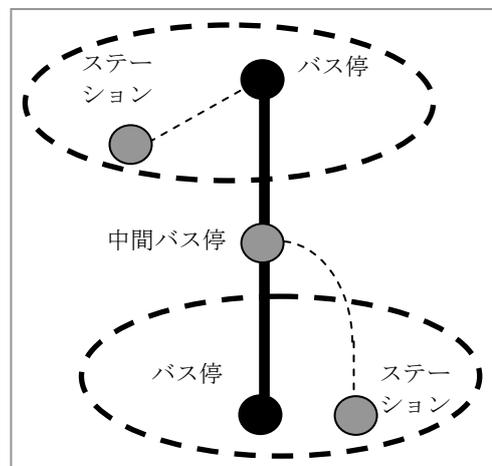
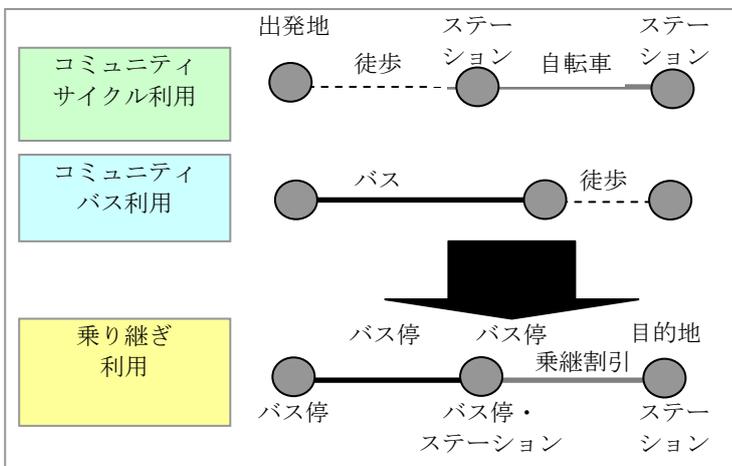
- この形態は、バスや鉄道等からコミュニティサイクルの乗継を行う場合に、コミュニティサイクル料金の割引を行うもの。
- コミュニティサイクル+徒歩や、コミュニティバス+徒歩移動に比べて、迅速な移動が可能。
- 利用者の増加を期待できる。

(3) サイクルバス・サービスモデル

- コミュニティサイクルの運行に適しており、且つバスで接続することによって地域間の交流が見込まれる2つの地域において、コミュニティバスとコミュニティサイクルの双方を運行し、サイクルバスが2つの異なる地域を繋ぎ運行。
- 回遊性の高い2つの地域でサイクルバスを運行することによって、両方の地域を合わせた一体的なコミュニティサイクルが利用が可能となる。
- サイクルステーションを設置できない中間部分での乗降+自転車利用に対応。

【図 30 共通パスのイメージ 1 (コミュニティバス)】

【図 31 サイクルバスサービスのイメージ】

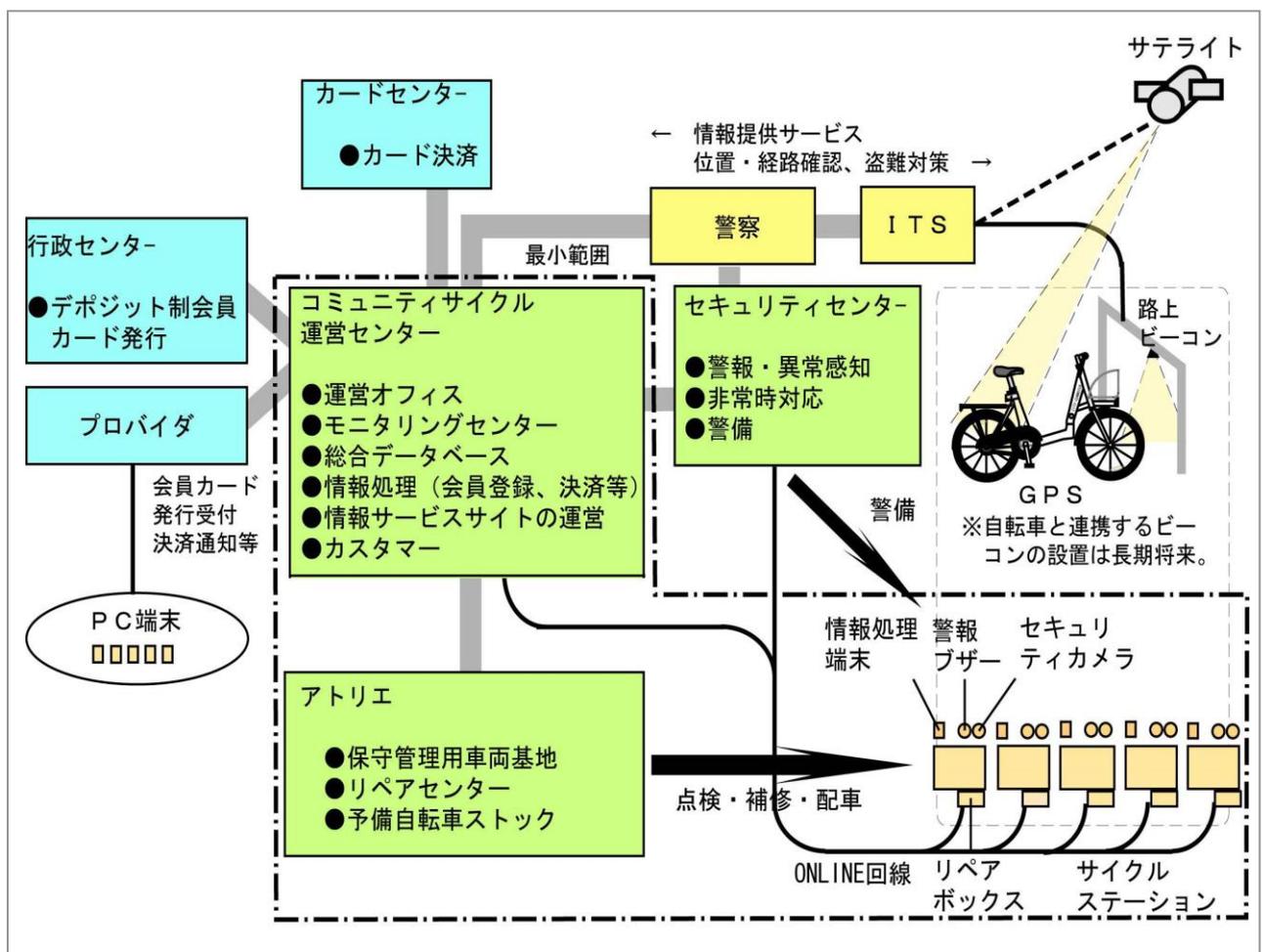


4. システムの基本構成

(1) 統合システムモデル

- 運営の中心は情報管理とコントロールの中心となるコミュニティサイクル運営センターと、自転車管理や施設管理の中心となるアトリエ（配車・保守・点検・修理・必要機材管理を行う施設）によって構成。
- 会員カード発行などの連携は、交通系 IC カードのセンター^{※1}や行政センター^{※2}の他、PC 端末からインターネット上のフォーム入力^{※3}によって行う。
- 安全管理を担うセキュリティセンターは、提携警備会社を想定。警察及び ITS と連携し、盗難・悪戯に対して万全の体制を整える。
- ITS では、搭載の GPS や路上ビーコン^{※4}（現在自転車用は未設置）との相互通信によって、利用者の位置情報提供などのサービスと、位置・経路確認、盗難対策とを両立。

【図 32 統合システムモデル】



※1：首都圏の SUICA (JR 東日本)、PASMO (私鉄各社) など。

※2：県庁・市区役所や、ホール・公民館などの文化施設、福祉センター、出張所などを含む公営施設の総称。

※3：画面上のオブジェクトを介したコンピューターの入力方法。

※4：道路上から発信される無線標識で、赤外線もしくは電波によって渋滞や所要時間などの情報を発進する。

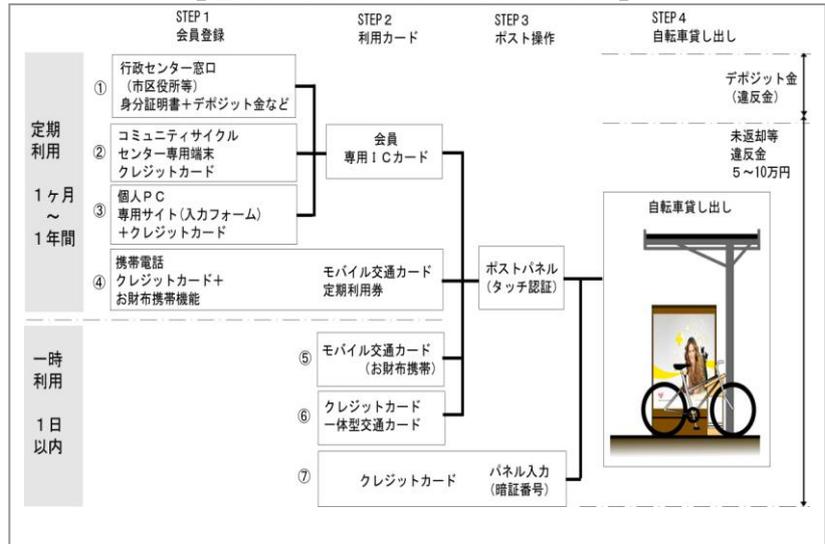
(2) インターフェイスモデル

- 可能な限り誰もが利用可能なインターフェイス^{※1}を設定、同時にセキュリティを両立。
- 交通ICカードと連携。
- クレジットカードを担保しない窓口デポジット制度^{※2}（行政センター）を設定。
- 違反金は5～10万円に設定。

※1：コンピューターと利用者（人間）がそれぞれ情報をやりとりする提供の方式。

※2：サービスを提供する際に支払う預かり金で、一般に返却すると支払った額が戻ってくる。

【図 33 インターフェイスモデル】



(3) ステーションイメージ

- イメージは、バス停・一般自転車駐車場と一体化したサイクル&バスライド用のサイクルステーション。
- バスシェルターと連結した上屋と広告パネル。
- 歩道はバリアフリー法（高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）の有効幅員2mを確保。周辺には植栽を配し、道路空間の景観形成にも考慮。
- バスと自転車による小モビリティ拠点（交通結節点^{※3}）として形成。
- セキュリティカメラ、音声案内・警報ブザー、地下のリペアポット^{※4}、バス案内表示板など、フルスペックで配置したイメージ。

【図 34 ステーションイメージ】



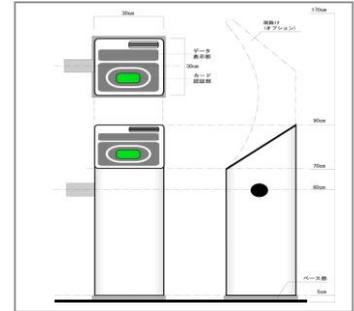
※3：異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え、乗り継ぎ施設。

※4：修理に必要な機材を格納する容器。

(4) ポストデザイン

- 交通系 I Cカード利用を前提としたポスト^{※1}イメージ。
- 会員は、ポストにタッチするだけで借り出し、返却が可能。
- パネル面は最も操作がし易い地上から80cmの位置。自転車のアタッチメントはヴェリブ自転車と同じ60cmに設定。
- 上屋の無いステーションでは、オプションで雨除けを設置。
- 地表の雨水・湿気からポストを防護するため、厚さ5cmの基礎面を設置。

【図 35 ポストデザイン】



※1：利用者が貸出・返却のため操作を行うとともに、自転車を固定する機材が付いた郵便ポスト上の機器で、ステーションに配置する。

※2：機能を高めたり、新しい用途を可能にする付属品。ここでは、ポストと自転車とを接合する装置を指す。

(5) 自転車イメージ

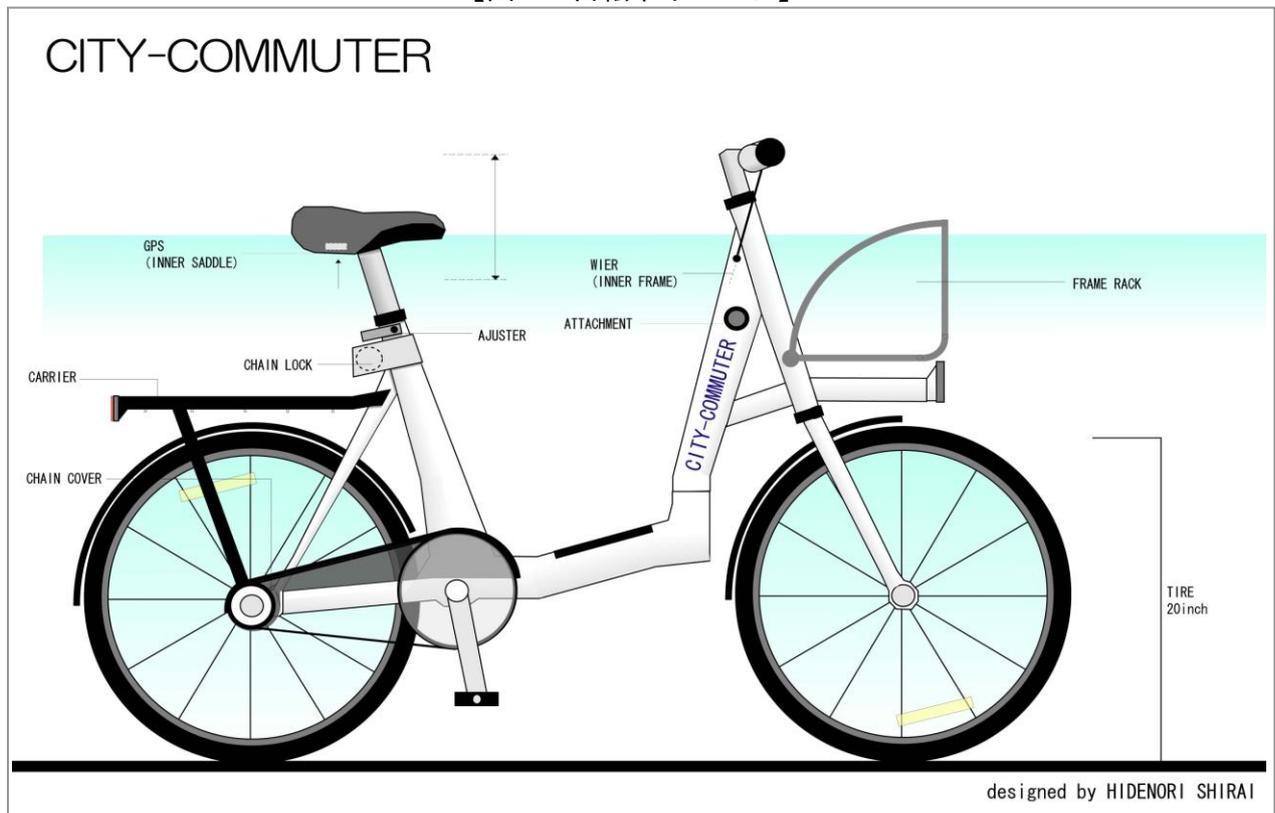
～ concept 『誰もが乗りやすく、街なかをカッコよく走れるタウンサイクル』 ～

- ワンタッチでサドルを上下セット、幅広い体系の人にジャストフィット。
- 発進が楽な、20インチ・ミニベロ×変速機ギアで、坂の多い地形もOK。
- フロントラックとリアキャリアを装備し、荷物の多い、ビジネス、買い物ユースにも広く対応。
- 女性が乗り易いローチューブ^{※3}を使用。

(6) ユニット・システム

- ニーズ・用途に応じ、様々な自転車を同一システム内で提供。

【図 36 自転車イメージ】



※3：自転車の構造を形成するパイプのうち前部と後部は、トップチューブとダウンチューブで構成されるのが常だが、これを1本に集約し、ダウンチューブに近い低い位置に置く構造の略称。

調査のまとめ

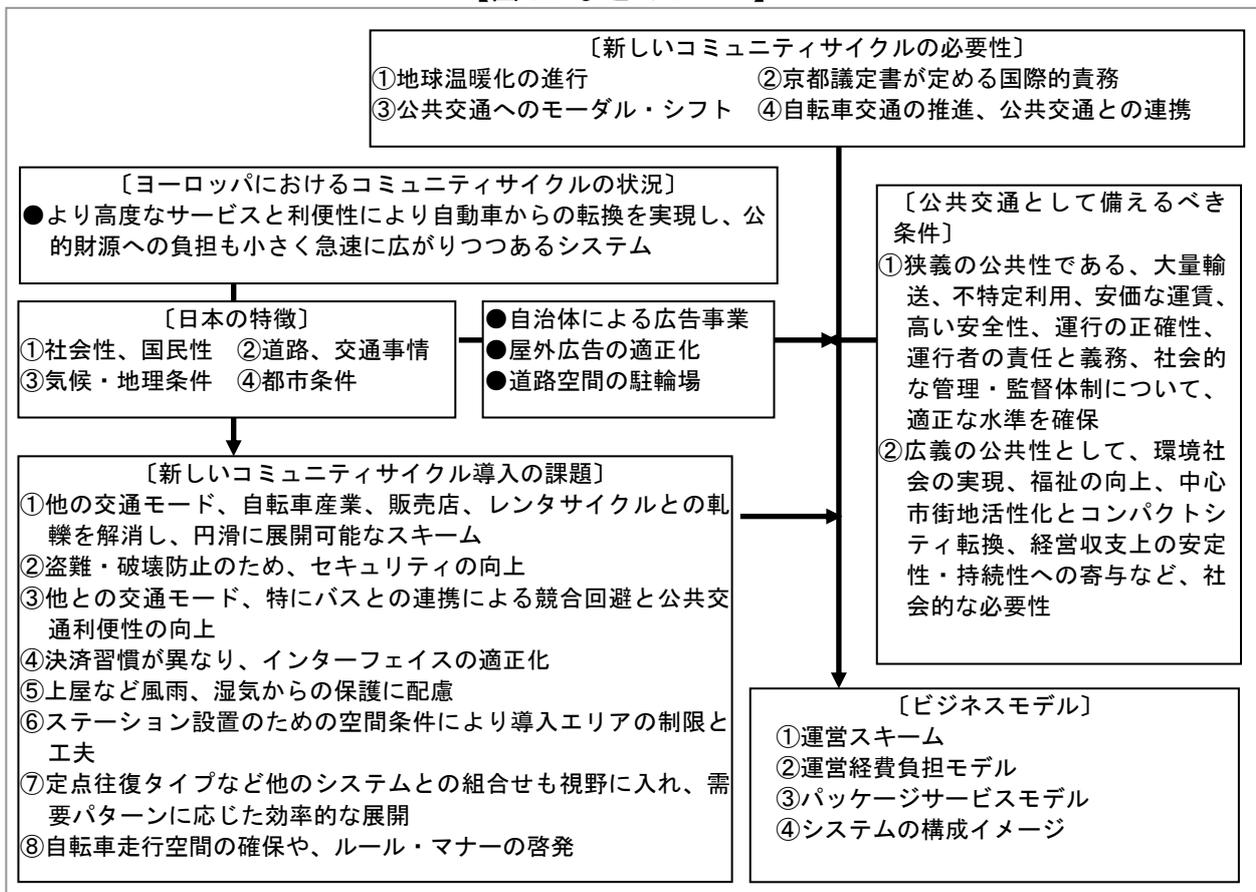
パリでは、コミュニティサイクルのヴェリブと、他の交通政策と組み合わせることによって、自動車から公共交通への転換に成功している。今後、我が国も、公共交通、自転車交通、歩行者交通などを中心とした環境的に持続可能な交通体系の構築を進む必要があり、ヨーロッパモデルを範とした新しいコミュニティサイクル・システムは、公共交通モードの1つとして重要な役割を担う魅力を備えており、我が国への導入を検討する意義は大きい。

ヨーロッパのコミュニティサイクルには、様々な課題があるが、これらの課題に適切に対処できれば、我が国においてもより優れたコミュニティサイクルを実現できるものと期待される場所である。

我が国で、公共交通への転換を行う場合、ヨーロッパ諸国と比べ、国政・法制度、社会性、交通の状況、気候条件、屋外広告マーケットなど様々な事情の相違があり、これらがヨーロッパタイプのコミュニティサイクル導入の課題にも関わることが明らかとなった。また、普及が進むヨーロッパのコミュニティサイクルも、盗難や破壊（ヴァンダリズム）などの問題を抱えており、改良が重ねられている。Ⅶで提示したビジネスモデルは、これらの課題への対応を踏まえて、今後我が国で展開すべき新しいコミュニティサイクルを示しており、それぞれの項目で示したパターンを組み合わせることでカスタマイズすることによって、地域に相応しいコミュニティサイクルを実現することが期待される。

なお、平成21年度は、この調査研究に続き、具体的な地域においてフィージビリティスタディを実施し、需要分析等と導入計画案の検討、我が国に最も適したコミュニティサイクル・システムの管理方法の開発等の検討を行う予定としている。

【図 37 まとめフロー】



レンタサイクルシステム研究会の概要

『公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会開催日程』

【表 9】

回	内容
第 1 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ●開催日時 平成 20 年 10 月 30 日 (木) 17 時～19 時 ●場所 東京都港区赤坂一丁目 9 番 3 号 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室 ●議事 ①研究会の設立趣旨 ②海外におけるコミュニティサイクルの導入状況 ③フランスのセルフ・サービス自転車の論点について ④意見交換 ⑤その他
第 2 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ●開催日時 平成 21 年 1 月 27 日 (火) 10 時～12 時 ●場所 東京都港区赤坂一丁目 9 番 3 号 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室 ●議事 ①都市交通におけるコミュニティ・サイクルのあり方について ・都市交通における自転車利用のあり方について ・都市交通計画における自転車交通の位置づけと果たすべき役割 ②資料説明 ③国土交通省の新たな自転車施策について ④意見交換 ⑤その他
第 3 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ●開催日時 平成 21 年 2 月 23 日 (月) 15 時～17 時 ●場所 東京都港区赤坂一丁目 9 番 3 号 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室 ●議事 ①都市交通におけるコミュニティ・サイクルのあり方について ・日本におけるコミュニティサイクルの利用の促進 ②資料説明 ③その他
第 4 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ●開催日時 平成 21 年 3 月 25 日 (水) 18 時 30 分～20 時 30 分 ●場所 東京都港区赤坂一丁目 9 番 3 号 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室 ●議事 ①横浜都心部におけるコミュニティサイクルの導入検討 ②資料説明 ③意見交換 ④その他
第 5 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ●開催日時 平成 21 年 4 月 28 日 (火) 15 時～17 時 ●場所 東京都港区赤坂一丁目 9 番 3 号 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室 ●議事 ①自転車交通政策の方向性とコミュニティサイクルを含む自転車走行環境のあり方 ②公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会報告書案 ③意見交換 ④その他

『公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会名簿』

【表 10】

	氏名	所属
主催者	阿部毅一郎	(財) 日本自転車普及協会会長
有識者	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
	古倉 宗治	(株) 住信基礎研究所 研究理事
	鳥海 基樹	首都大学東京都市環境科学研究科准教授
	中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院教授
自転車関係団体	渋谷 良二	(財) 日本自転車普及協会常務理事
	福田 悦裕	(財) 日本自転車産業振興協会常務理事
	高橋 譲	(社) 自転車協会専務理事
	久能木慶治	(財) J K A理事
オブザーバー	山下 隆也	経済産業省車両課長
	池田 克史	警察庁交通局交通企画課交通安全企画官警視正
	清水 将之	環境省水・大気環境局自動車対策課課長補佐
	小口 浩	国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室長
	神田 昌幸	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課街路事業調整官
	藤田 格	横浜市都市整備局企画部長
シンクタンク	白井 秀典	ランドブレイン株式会社社会基盤グループ主任
事務局	山本 耕治	(財) 日本自転車普及協会事業第一部長
	岩井 卓典	(財) 日本自転車普及協会事業第一部事業課課長代理
	神田 義谷	(財) 日本自転車普及協会事業第一部事業課課長代理

【表 11 協力企業参考URL】

◆エムシー・ドゥコー株式会社	http://www.mcdecaux.co.jp/
◆クリアチャンネル・ジャパン株式会社	http://www.clearchannel.co.jp/
◆ランドブレイン株式会社	http://www.landbrains.co.jp/
◆PARIS ; Vélib'	http://www.velib.paris.fr/
◆BARCELONA ; Bcing	http://www.bicing.com/

資 料 編

【 目 次 】

I. 海外のコミュニティサイクルシステム

1. 導入状況	39
2. シクロシティ（J Cドゥコー社）	40
3. スマートバイク（クリアチャンネル社）	44
4. コール・ア・バイク（ドイツ）	47
5. ビチンチッタ（イタリア）	48

II. 我が国のレンタサイクルシステムの状況

1. 全国のレンタサイクル普及状況	49
2. レンタサイクルの事例	50

III. 我が国の屋外広告の状況

1. 我が国の屋外広告の現状	71
2. 屋外広告権料の実態	81
3. 自治体による広告事業の状況	87
4. 景観形成の経済的価値分析に関する検討	98

IV. 研究会発表資料

1. フランスのセルフサービス自転車の論点（鳥海基樹）	101
2. 都市交通における自転車と公共交通（中村文彦）	105
3. コミュニティサイクル利用促進方策（古倉宗治）	113
4. わが国のこれからの自転車政策を考える（屋井鉄雄）	125
5. 自転車交通政策の方向性とコミュニティサイクルを含む自転車走行環境のあり方（屋井鉄雄）	136
6. 横浜市コミュニティサイクル導入検討（横浜市）	142
7. パリ・ヴェリブ関連新聞記事	151
8. コミュニティサイクル事業制度概要（国土交通省）	168

V. 研究会議事録

1. 第1回議事録	169
2. 第2回議事録	176
3. 第3回議事録	184
4. 第4回議事録	191
5. 第5回議事録	198

I. 海外のコミュニティサイクルシステム

1. 導入状況

<p>●導入都市・国の状況等</p>	<p>確認されている大規模コミュニティサイクルの導入都市は79都市に上る。ヨーロッパでは、EC主要国を中心に、12カ国で確認されている。自転車大国と呼ばれ、自転車文化が発達しているフランス、ドイツ、イタリアでは、多くの都市での導入が確認されている。</p> <p>2007年・2008年に導入された都市が多く、急速な広がりを見せている。</p>
<p>●システムの分布状況</p>	<p>国際的に広がりを見せているシステムは、JCDecaux社のシクロシティとClear Channel社のスマートバイク。</p> <p>JCDecaux社が20都市、Clear Channel社が12都市を運営している。</p> <p>ドイツはCall a Bike、イタリアはBicincittaと呼ばれる独自のシステムが広がりを見せている。</p>
<p>●人口規模・気候条件</p>	<p>何れの国も、ベルリン・パリ等の首都や、首都で無い場合は、同クラスの大都市にはほぼ導入されている。</p> <p>人口10万人やそれ以下の規模が小さい都市にも広がりを見せている。</p> <p>気候が厳しい北欧諸国（フィンランド、ノルウェー、スウェーデン）でも運用されている。</p> <p>北欧諸国の都市では、夏場のみシステムが運用されているが、気候の厳しい冬季は運用が中止されている。</p>

〈コミュニティ・サイクル導入都市一覧（確認されているもの）〉

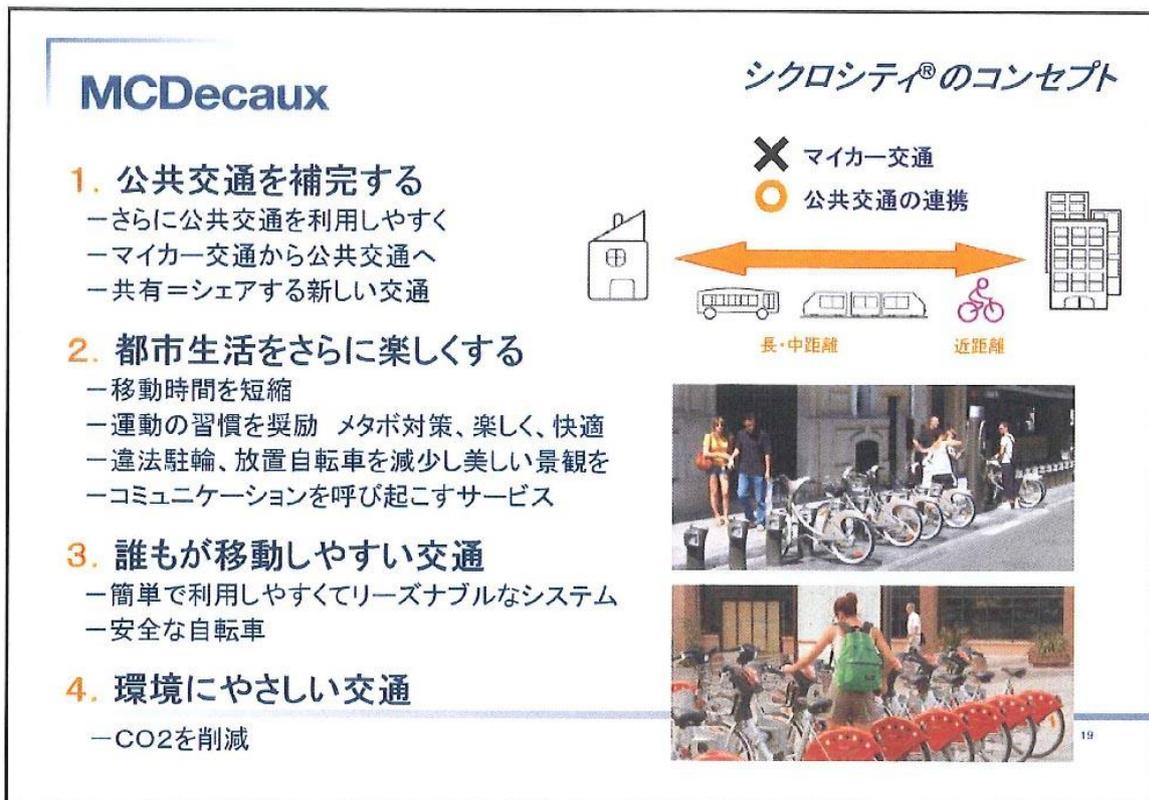
国	都市	人口	平均気温	平均降水量	システム	運営主体	導入年	その他	コード	都市数
Nation	City	City Popul. Urban Agglomeration	Temperature	Rainfall	System	Management	Year	Others	Code	Total
フィンランド	ヘルシンキ	548,720	939.697	4.8	ヘルシンキシティバイク	Helsinki city bike	-	-	1	1
	オスロ	505,167	-	6.1	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	2
ノルウェー	トロンヘム	148,023	-	6.1	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	3
	ポルスマン	-	-	-	ポルスマンバイク	Porsgrunn Bycykle	JCDecaux	-	5	
	サンネス	-	-	-	サンネスバイク	Sandnes Bycykle	サンネスシティバイク基金	The Sandnes City Bike Foundation	-	6
スウェーデン	ストックホルム	743,709	1,643,366	8.1	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	7
	イエテボリ	462,470	-	7.4	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	8
デンマーク	コペンハーゲン	499,145	-	8.8	バイシクルン	Bycyklen	コペンハーゲン市	Copenhagen City	-	9
	ベルリン	3,298,987	-	9.7	コールアバイク/ネクストバイク	Call a Bike/Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	フランクフルト	643,821	-	11.4	コールアバイク/ネクストバイク	Call a Bike/Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	ミュンヘン	307,730	-	9.9	コールアバイク/ネクストバイク	Call a Bike/Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	-	12
	ケルン	962,507	-	-	ネクストバイク	Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	カールスルーエ	277,204	-	11.8	コールアバイク/ネクストバイク	Call a Bike/Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	シュトゥットガルト	592,443	-	-	コールアバイク/ネクストバイク	Call a Bike/Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	バイエルン	321,125	-	-	ネクストバイク	Nextbike	DBL/ドイツ鉄道	Deutsche Bahn	2007年	Nextbike
	コトブス	110,894	-	-	ネクストバイク	Nextbike	-	-	16	
	ドレスデン	476,666	-	9.1	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	17	
	デュッセルドルフ	566,855	-	11.5	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	18	
	エッラヴン	100,750	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	19	
	フランクフルト	302,455	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	20	
	ハレ	254,360	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	21	
	ライプツィヒ	489,532	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2007年	Nextbike	22	
	マゲブルグ	235,073	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2005年	Nextbike	23	
	メッツィンゲン	495,628	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2008年	Nextbike	24	
	ニュルンベルグ	495,628	-	9.1	ネクストバイク	Nextbike	2008年	Nextbike	25	
	オフエンバッハ	116,627	-	-	ネクストバイク	Nextbike	2008年	Nextbike	26	
オランダ	オランダ	-	-	9.8	OV-Fiets	-	-	-	27	18
ベルギー	ブリュッセル	136,488	960,324	10.2	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2006年	28
ルクセンブルグ	ルクセンブルグ	77,400	-	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2004年	29
オーストリア	ウィーン	1,539,945	1,808,737	10.2	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2003年	30
	パリ	2,152,929	9,319,367	12.0	シクロシティ(エウロ)	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	31
	マルセイユ	900,308	1,230,871	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	32
	リヨン	451,478	1,262,342	12.3	シクロシティ(エウロ)	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2005年	33
	トゥルーズ	358,588	650,311	13.0	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	34
	アント	244,514	495,229	12.0	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2008年	35
	ブリュッセル	1,539,945	245,968	11.8	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2008年	36
	ディン	146,123	230,469	10.5	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	37
	アミアン	311,880	156,140	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2008年	38
	エクス・プロヴァンス	123,178	-	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	39
	ベサンソン	113,835	122,633	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	40
	カン	112,872	191,536	-	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2007年	41
	ミュルーズ	108,955	223,878	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	42
	ペルピニャン	105,969	157,755	-	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	43
	オルレアン	105,089	243,137	-	-	-	EFFIA	2007年	44	
	ルーアン	102,722	380,220	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	45
	セルジイ	-	-	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2007年	46
	ストラスブール	-	-	-	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2008年	47
	ナンシー	-	-	10.4	シクロシティ	Cyclocity	JCDecaux	JCDecaux	2008年	48
	パルマ	177,069	14.2	75.8	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2006年	49
	サビリアーノ	20,456	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2006年	50
	クネオ	545,817	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2004年	51
	パスト	92,276	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2006年	52
	リヴァ	102,731	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	53
	キヴァッソ	23,675	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	54
	セッティモ・トリネーゼ	47,372	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	55
	ピネロロ	34,264	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	56
	ボルゴマレーロ	20,597	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	57
	カメリ	10,424	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	58
	バリ	328,458	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	59
	ベラ	28,819	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	60
	アルバ	30,083	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	61
	プリノ	185,538	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	62
	フィナーノ	24,293	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	63
	ビエッラ	45,822	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	64
	ブレシア	191,059	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	-	65
	ネヴィ・リグーレ	28,390	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	66
	パルコ・モリエルティウス	-	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	67
	レザッゴ・エミリア	-	159,909	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	68
	ローマ	-	2,178,788	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	69
	トリノ	-	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2007年	70
	ヴェルヴェ	96,817	-	-	ビチンツァ	Bicincitta	コムリカレ	Comunicare	2008年	71
	バルセロナ	1,454,695	-	15.9	スマートバイク(ビシング)	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2004年	72
	バルドナ	307,464	-	18.1	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2004年	73
	バルドナ	284,381	-	-	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2004年	74
	セビリア	695,266	-	-	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	2004年	75
	サゴバ	-	-	15.5	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	76
	ワシントン(DC)	572,059	7,608,070	14.6	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	77
	東京	8,130,408	12,059,237	15.8	スマートバイク	Smartbike	クリアチャンネル	Clear Channel	-	78
										79

出典：人口＝The United Nations Demographic Yearbook
 法源：Urban Agglomeration＝都市圏集地帯
 参考：人口＝1990,1991,1996,1998,1999,2000年時点
 交通工学vol.40 No.5 2006：欧州におけるコミュニティバイク計画(青木英明)
 交通工学vol.43 No.2 2008：欧州のコミュニティバイク計画と公共の事業の持続可能性について(青木英明)

2. シクロシティ (JC ドウコー社) (基本システム)



(コンセプト)



MCDécaux

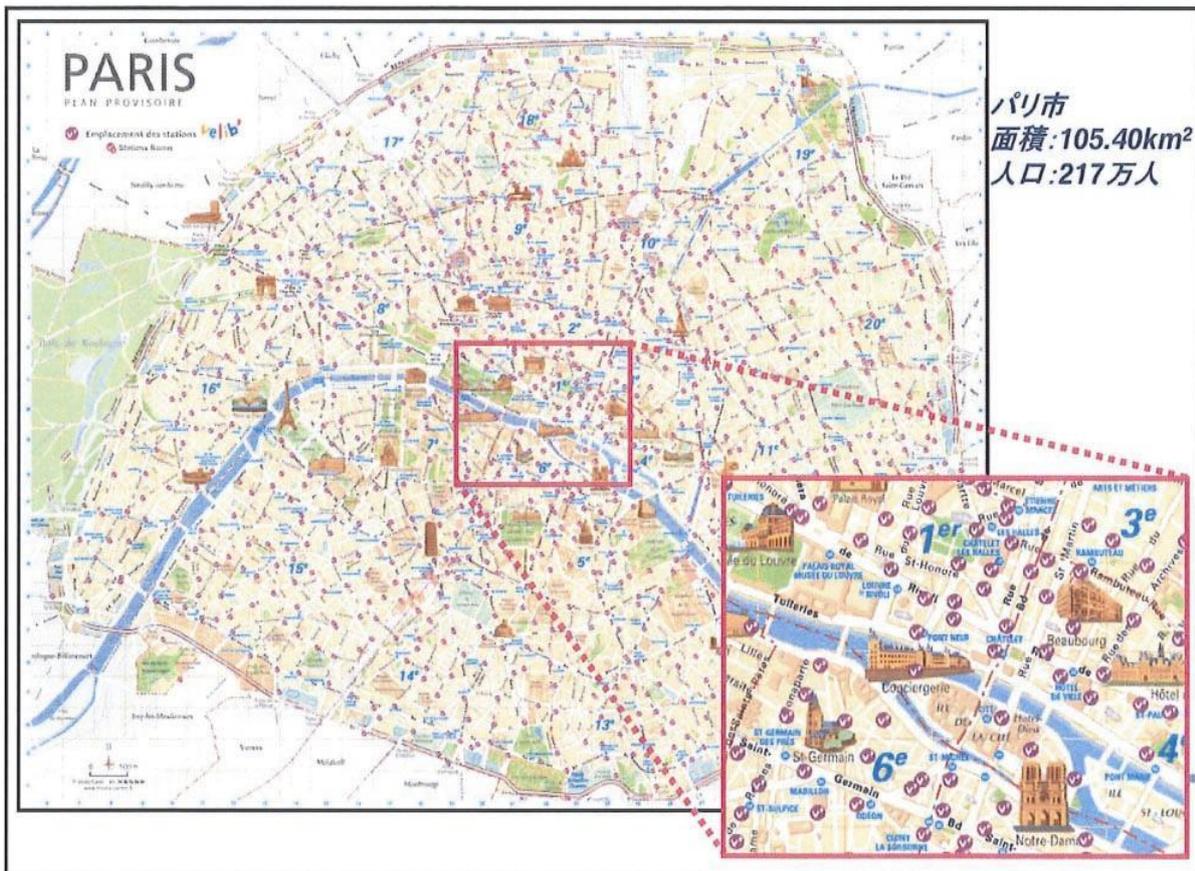
ヴェリブとは、
パリ市でJCDが展開するシクロシティ

- 20,600台の自転車 1,451箇所の貸出ステーション
- 市内300m毎にステーション
- 30分までの利用料金は無料
 - 1回あたりの平均移動距離は約2km
 - 1回あたりの平均貸出時間は約18分
- サービス開始から1年
 - 400万件以上の登録
 - 市内の総交通の約3%が自転車に
 - 市内の自転車利用は96%増加(01年比)
 - 市内の自動車利用は20%減少(01年比)

ヴェリブとは？



22



(車両の仕様)

MCDecaux 4. 自転車と周辺機器のクオリティ

JCDは自転車の開発にあたり、多くの特許を申請、取得しました

30

(利用料金)

MCDecaux 利用料金

クレジットカードで【登録料+使用料金】を支払う

【登録料】(150ユーロのデポジット)
1日(24時間): 1ユーロ
7日: 5ユーロ
1年: 29ユーロ

1ユーロで
すぐ乗れる!!

最初の30分 (0分~30分)	2回目の30分 (31分~60分)	3回目の30分 (61分~90分)	4回目以降 (91分~)
無料	1ユーロ	2ユーロ	4ユーロ/30分

23

(スタンド仕様)

MCDecaux

4. 自転車と周辺機器のクオリティ

- ステーションで会員登録ができる
 - 事前に登録する必要がない
 - 思いついたときに利用することができる
- 独立スタンドなので、設置の自由度が高い
 - カーブした道路でも設置可能
 - 植栽や埋設物を避けて設置可能
 - より多くのスタンドを設けることが可能



- 利用者登録
- 利用料支払
- 残り時間・返却の確認
- 近接ステーションの状況確認
- 周辺案内図
- 8ヶ国語対応

31

(メンテナンス)

MCDecaux

5. サービスのクオリティ



自転車のメンテナンスや、ステーション毎の台数調整等、サービスを実現させるためには、様々なバックアップサービスが必要



400人の専用スタッフを新規雇用
8時間×3交代制をしき、24時間体制
きめ細やかなサポートを提供!!

3. スマート・バイク（クリアチャンネル社）

（公共交通の課題）

コミュニティサイクルについて

都市の課題：既存公共交通の制約

- 公共交通の目的は、できる限り多くの人に効率的な交通手段を提供することです。
- 公共交通は今日、コスト上の制約から、下記の通りの問題に直面しています。
 - 極端な混雑
 - バス路線は幹線道路が中心
 - 少数派の需要を十分に反映できない



公共交通は時に、不便ないし遅いといった評価を受けています。



CLEARCHANNEL

© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

（システムの概要）

SmartBikeの特徴

SmartBikeとは

- 1998年にクリアチャンネル・アウトドアがレンヌ市（フランス）で導入した、広告料で運営するコミュニティサイクルシステム
 - 会員自動貸し出し型のコミュニティサイクルを大規模に導入した最初の例
 - その後、改良されたシステムを数都市で導入
- 2002年、CCO社は大幅に改良したシステムをオスロ市で導入
 - その後もデザインやインターフェースの改良を重ね、ストックホルムなどに導入
- 2007年より、バルセロナ市に6,000台のSmartBikeを供給。ワシントンDCにおいても実験を開始。



© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

(導入事例ーオスロ)

海外事例

オスロ市のケース

- オスロ市でのSmartBikeは、市街地に設置された1,200台の自転車と100基のラックから構成される。
- 平均的な利用者は35歳男性で、日中に近くの地域まで打合せに行く際にSmartBikeを利用している。



© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

(導入事例ーバルセロナ)

海外事例

バルセロナ市のケース "Bicing"



CLEARCHANNEL

© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

(スタンド仕様)

SmartBikeの特徴

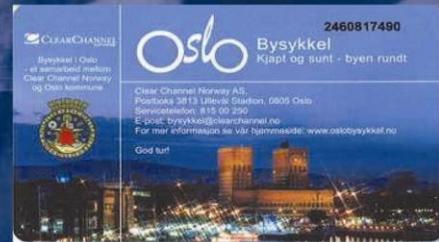
SmartBike ユーザーカード

機能面

- 自転車の開錠
- 本人確認及び利用者登録
- 広告媒体ともなり得る

技術面

- 利用に関する重要な情報を保存可能

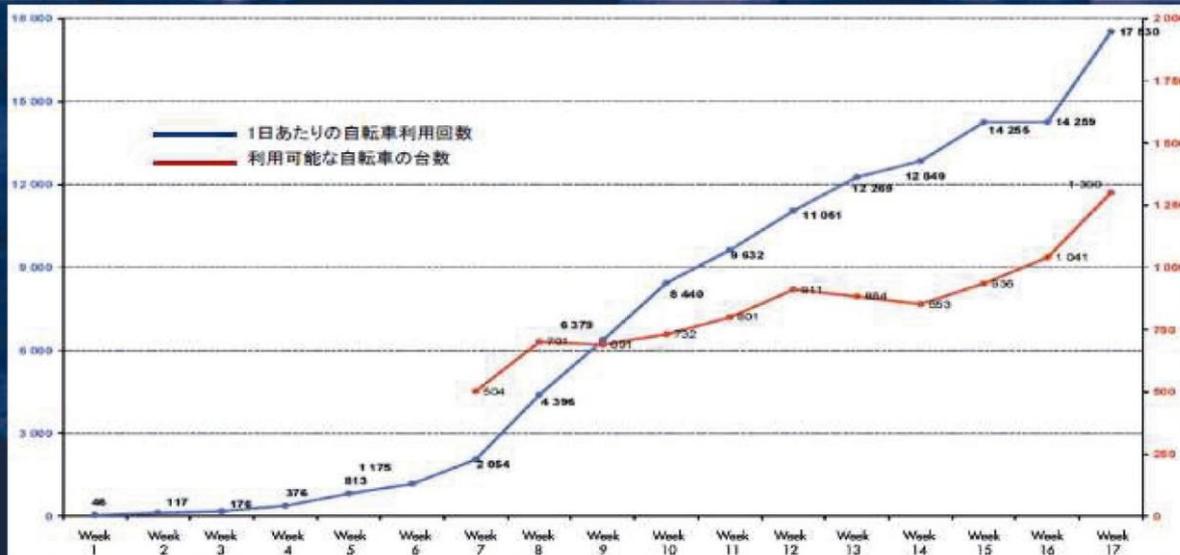


© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

(利用頻度)

海外事例

バルセロナでは、スマートバイクが
1台当たり1日約10回利用されています



好評により、1,500台から6,000台へ増設

CLEARCHANNEL

© Copyright 2008 Clear Channel Japan, Inc. All rights reserved

4. コール・ア・バイク（ドイツ）

●運営	<ul style="list-style-type: none"> ・ドイツ鉄道（Deutsche Bahn）→100%子会社のDBレント社が運営。 ・鉄道利用客への移動サービスとしての色が強い。 																					
●システム	<ul style="list-style-type: none"> ・携帯電話によるコールセンターとの通話によって、会員登録と、車両管理を行なう。 ・決済はクレジットカード（登録時に申請）。 ・車両本体にロックが取り付けられており、解除とロックナンバーを携帯電話で確認。 																					
●FLEXシステムの採用	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上にポートを設置し、駐車・返却位置と台数を固定するFIX式に対して、FLEX式は道路上の任意の場所に駐車。 ・返却場所は、利用範囲の交差点とすることがルール。 ・GPSは搭載しておらず、虚偽・誤認報告による損失に対しては、追加料金が徴収される。 ・都市によってFIX型とFLEX型とがある。 																					
●費用負担・利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・最初の4都市は、DBレント社が自己負担で整備、その後は、導入を希望する都市が経費を負担。 ・広告収入は無し。利用料金のみで運営。 ・料金は、当初の1分から課金される。鉄道パスとの組み合わせで割引き。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3">〈料金体系〉</th> </tr> <tr> <th>料金体系</th> <th>料金（ユーロ）</th> <th>料金（円）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通常料金</td> <td>0.08（1分につき）</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>鉄道パス所有者</td> <td>0.06（1分につき）</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>1日（24時間）</td> <td>9.00</td> <td>1,530</td> </tr> <tr> <td>1週間</td> <td>60.00</td> <td>10,200</td> </tr> <tr> <td>1年</td> <td>99.00</td> <td>16,830</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※1ユーロ=170円で計算</p>	〈料金体系〉			料金体系	料金（ユーロ）	料金（円）	通常料金	0.08（1分につき）	14	鉄道パス所有者	0.06（1分につき）	10	1日（24時間）	9.00	1,530	1週間	60.00	10,200	1年	99.00	16,830
〈料金体系〉																						
料金体系	料金（ユーロ）	料金（円）																				
通常料金	0.08（1分につき）	14																				
鉄道パス所有者	0.06（1分につき）	10																				
1日（24時間）	9.00	1,530																				
1週間	60.00	10,200																				
1年	99.00	16,830																				
●システム運用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・導入都市は、6都市を確認。ドイツの国内システム。 ・例外として、リンツ（オーストリア）、シャロン・シュール・ソーヌ（フランス）がある。（シャロン・シュール・ソーヌは他社に権利を譲渡） ・会員数は、全ドイツで150,000人。ベルリンでは2000年の20,000人から2007年には45,000人に増加。 ・DBレント社のレンタサイクル事業は赤字と言われているが、他部門（主要部門はレンタカー）で収益。 ・冬の気候条件が厳しいため、利用は夏に偏る。 ・ベルリンでは、1日約1台が稼働。利用率は高くない。 																					
●競合システムの参入	<ul style="list-style-type: none"> ・若手ベンチャーの運営するNext Bikeが参入、同一都市での競合もある。 ・Next Bikeは、広告収入（車両広告等）によってシステムを運営し、公共とは一切関連を持っていない。会員数は1万人で、自転車駐車を活用。 																					
●課題	<ul style="list-style-type: none"> ・携帯による連絡（貸出時と返却時）が煩わしく、簡易な方法が必要。 ・ロックの解除とロックの手間が煩わしく、簡易な方法が必要。 ・他の国際的なシステムと比較して高い料金。（ヴェリブは30分無料。） 																					
●今後の展開見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・DBレント社は、ドイツ国内中心の事業展開を予定。 ・ベルリンでは、都市交通としての大規模な都市型コミュニティ・サイクルの導入が求められている。 ・DBレント社は、課題を踏まえた新たなシステムを開発中。 																					



5. ビチンチッタ（イタリア）

●運営	<ul style="list-style-type: none"> ・コムニカレ社→イタリアの屋外広告を中心とした広告代理店。 ・FIAB（イタリアにおける自転車乗用促進連盟）とユーロモビリティが開発に協力。
●システム	<ul style="list-style-type: none"> ・当該市役所で登録し、パスと鍵を取得。（身分証明書が必要） ・保証金もしくは購入費として10ユーロが必要。 ・自転車ポストの頭部にあるリーダーにパスをかざすと、ロックが解除される。 ・返却時は、パスをリーダーにかざして、ロックに固定する。
●特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・新しく特別にデザインされた自転車で、洗練されたフォルムとカラフルな色彩（赤、青、緑）を採用。 ・ガラスパネルを使った、洒落たシェルター。 ・ソーラーパネルを使い環境へ配慮。2007年11月にイタリア・ロンバルディア州の「環境保存貢献大賞」（Eco Friendly Innovation Prize）を受賞。 ・自転車1台毎にポストが設置される。
●費用負担 ・利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ローマでは、セムーサ社（スペインの広告代理店）が受注し、コムニカレに委託している。 ・料金は、都市によってまちまち。 ・ローマの場合、30分無料、30～60分は1ユーロ、60～90分まで2ユーロ、90分以降は、30分毎に4ユーロ。
●システム 運用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・イタリア国内23都市が導入。 ・1都市当りのステーション数は、1～19箇所程度。 ・1ステーション当り10台程度で、自転車ポストの合計は、2,187台。 ・パス所有者は、12,749人。



Ⅱ. 我が国のレンタサイクル・システム

1. 全国のレンタサイクル普及状況

	設置 市町村数	箇所数	稼働能力 (台)		設置 市町村数	箇所数	稼働能力 (台)
北海道	5	5	57	滋賀	4	9	445
青森	0	0	0	京都	10	15	787
岩手	5	6	50	大阪	21	46	6,682
宮城	4	7	30	兵庫	12	14	4,202
秋田	1	1	50	奈良	5	8	460
山形	5	5	57	和歌山	5	5	20
福島	1	4	56	鳥取	2	2	25
茨城	8	10	147	島根	1	1	5
栃木	5	9	123	岡山	5	10	924
群馬	5	13	87	広島	5	5	484
埼玉	10	14	2,341	山口	5	9	1,004
千葉	5	10	338	徳島	1	1	10
東京	19	43	4,740	香川	3	8	890
神奈川	7	29	927	愛媛	3	5	43
新潟	5	5	47	高知	2	2	35
富山	5	7	65	福岡	3	3	27
石川	4	5	101	佐賀	0	0	0
福井	9	20	355	長崎	2	2	15
山梨	1	1	50	熊本	4	6	57
長野	4	11	75	大分	3	3	20
岐阜	3	9	191	宮崎	3	4	65
静岡	4	6	90	鹿児島	3	10	52
愛知	8	13	398				
三重	7	7	68	合計	232	408	26,695

※「駅周辺における放置自転車の実態調査の集計結果報告書」(2006年(平成18年)8月内閣府)

2. レンタサイクルの事例

2. レンタサイクル事例

(1) 高松市レンタサイクル (高松市)

① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様		③ システム運用の状況	
名称	高松市レンタサイクル	利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 窓口で申し込み用紙に記入。 	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 一日平均 854.9 台利用。 ● 年間 273,081 回利用。 ● 高松駅前地下広場が 102,465 回/年で、約 60%。 ● 貸出が集中するとポートの自転車が不足することがある。
運営主体	香川県高松市	利用時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 午前 7 時から午後 10 時まで。 ● 高松ポートは、午前 7 時 30 分から。 	利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学と買物・私事等、様々な需要がある。 ● 女性・男性ともほぼ同比率の利用がある。
提携関係	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場 (ポート) の整備費用等に活用。 ● 社会実験。(平成 12 年度) ● 高松市は、土地の地形や温暖少雨な気候などから、自転車の利用が盛んであった。一方で、駅周辺の放置自転車も深刻となっていた。このような背景から、利便性の高い公共交通の端末手段として、既存の駐輪場を有効活用したレンタサイクルシステムを導入した。 	利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ① 定期利用 <ul style="list-style-type: none"> 一般 = 1 箇月 2,000 円 学生 = 1 箇月 1,800 円 ② 一時利用 <ul style="list-style-type: none"> 24 時間以内 = 100 円 24 時間以上 = 24 時間毎に 100 円 	イニシャルコスト	<ul style="list-style-type: none"> ① サイクルポート整備費用 (一部) ● 瓦町地下 = 249,000 円 (案内標識設置) ● 高松駅前広場地下 = 500,000 円 (案内標識設置) ● 鏡治屋町 = 534,000 円 (平成 13 年度閉鎖) (事務所・案内標識) ● 栗林駅前 = 4,069,000 円 (事務所改修) ● 高松駅前広場 = 600,000 円 (事務所改修) ● 栗林公園駅前 = 23,745,000 円 (用地取得、事務所・管理室・案内標識) ● 市役所 = 4,111,000 円 (事務所・案内標識) ● 片原町駅前 = 7,000,000 円 (事務所、案内標識)
他の施策との連携、バックアップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 高松市レンタサイクル条例 (平成 13 年 3 月 23 日) ● 高松市レンタサイクル条例施行規則 (平成 13 年 3 月 23 日) 	ステーション設置数	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 箇所。 ● 自転車駐輪場施設の一部活用 3 箇所、市有地に整備 1 箇所、既存の市場施設活用 1 箇所、民有地を買収して整備 1 箇所、民地の借地により整備 1 箇所。 ● 平成 13 年度は 2 箇所からスタート。 	自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> ● 約 1,050 台 ● うち高松駅前広場地下 = 550 台。 ● 平成 13 年度当初は 150 台。
事業の継続・社会実験区分	<ul style="list-style-type: none"> ● 継続事業 	自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> ● リサイクル自転車の活用。 ● 形骸はまちなちだが、フレーム色は青塗装によってコンセプトを統一。 	① 収入	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用収入 = 29,746 千円 (平成 19 年度)
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 12 年度から実施 ● 平成 19 年度は、「地方都市におけるレンタサイクルシステムの導入」についての社会実験。 ● 平成 19 年度から 100 台で本格スタート。 	自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> ● 水平型ラック (特注品) に固定。 ● 選に 2 回程度、トラックで循環。 ● やってこない。 ● 市HPに記載。 	② 支出	<ul style="list-style-type: none"> ● 経費合計 = 45,124 千円 (平成 19 年度) (運営経費のみ。サイクルポート整備費は除く。) ● 整備員報酬 = 8,455 千円 ● 借費等 = 2,180 千円 ● 委託料 = 31,079 千円 ● 使用料及び賃借料 = 3,410 千円
		自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> ● 水平型ラック (特注品) に固定。 ● 選に 2 回程度、トラックで循環。 ● やってこない。 ● 市HPに記載。 	③ 収支バランス (平成 19 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ● Δ15,378 千円 ● 不足分は、一般会社から支出している。
		Web 等の活用		管理体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本は、6 人で 3 交代制。 ● 修理等全体の要員 2、3 人。

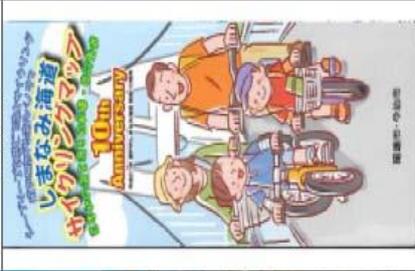
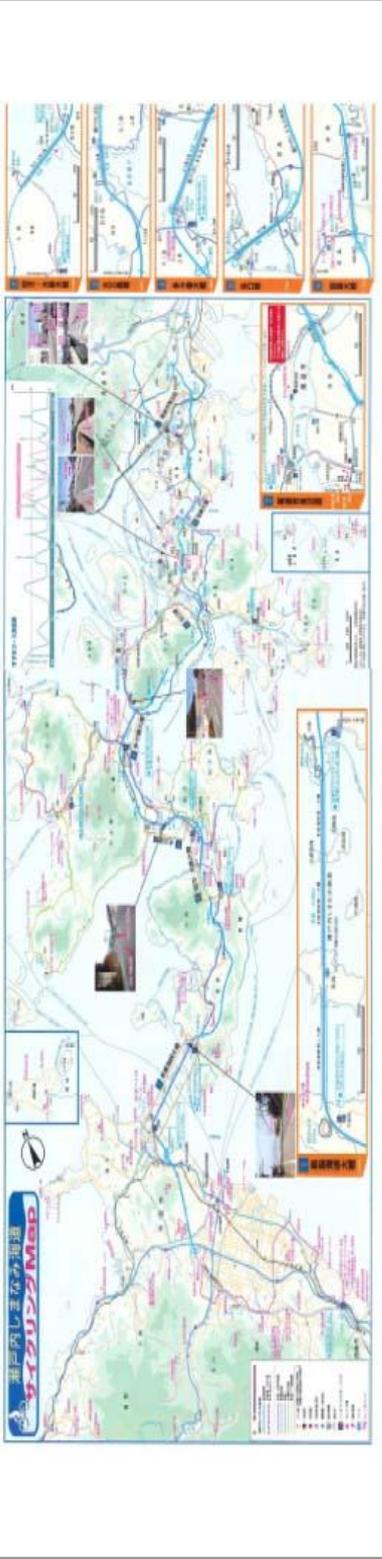
※ コミュニティサイクル = 複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

(2) しまなみ海道レンタサイクルの概要 (尾道～今治)

① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様		③ システム運用の概要	
名称	しまなみ海道レンタサイクル	利用方法	●ステーションの窓口(有人)で申込書に必要事項を記載し、料金を支払う。	メンテナン	●定期的な整備は、尾道市は市民会館、今治市は各ターミナルで実施。
運営主体	●尾道市、今治市 ・広島県の実務は、民間事業者で委託運営(指定管理)制度)、今治市は直営。 ・2市間の協定によって協同運用。 ・海道エリアは旧10市町村だったが、合併によって2市1町に統合された。	料金	①利用料金 大人(中学生以上)＝1日 500円 子供(小学生以下)＝1日 300円 電動アシスト自転車＝4時間以内800円 ・電動アシスト自転車は乗替で不可。 ②保証金 1. 000円 ・乗り替の場合、乗り替で料金の代替として本運用。 ●ステーションによって多少異なるが、朝から夕方まで。 ・開始 7～9時まで ・閉鎖 17～20時まで ●13箇所。 (尾道市＝6箇所、今治市＝7箇所) ●約1,000台。 (尾道市＝約320台、今治市＝約680台、平成21年1月現在。) ・電動アシスト自転車＝約52台。 ・別表：しまなみ-1参考 ●軽快車十一部電動アシスト自転車。 ・新車を購入、一定期間で廃車し、入れ替え。 ・軽快車+クロス、マウンテンバイク(数量限定)+電動アシスト自転車(数量限定)がある。子車用自転車も配備している。 ・自転車を統一化、また特別な改装等は行っていないが、レンタサイクルが自転車としてプレート等は設置している。	人員	●各ステーションへは係員が常駐(ターミナルによっては交代制で、最低1名は常駐している)。 ●ターミナル業務以外に駐車場業務等との業務ターミナルもある。
提携関係	①協力団体 ●瀬戸内しまなみ振興協議会 ・本州四国連絡高速道路株式会社、商工団体、観光協会等によって構成。 ②協力団体の役割 ●主に広報を担当 ●特になし	利用時間	●約1,000円 (尾道市＝約320台、今治市＝約680台、平成21年1月現在。) ・電動アシスト自転車＝約52台。 ・別表：しまなみ-1参考 ●軽快車十一部電動アシスト自転車。 ・新車を購入、一定期間で廃車し、入れ替え。 ・軽快車+クロス、マウンテンバイク(数量限定)+電動アシスト自転車(数量限定)がある。子車用自転車も配備している。 ・自転車を統一化、また特別な改装等は行っていないが、レンタサイクルが自転車としてプレート等は設置している。	回送	●委託内容は週1回程度を想定している。運営委託費用内で対応できている。 ・原則として、乗り替で、各ターミナルで保管し、定期的に尾道市、今治市で回送を行なう。 ●平成18年度＝約35,000社→平成19年度＝約38,000社で、約10%増。 ・しまなみ海道の特徴的なサイクリングロードや、近年の自転車ブームもあり利用者は増加傾向。 ●ゴールデン・ウイークは自転車数が不足する。 ・別表：しまなみ-2・3参考
国の施策との連携、補助の活用		設置数	●約1,000台。 (尾道市＝約320台、今治市＝約680台、平成21年1月現在。) ・電動アシスト自転車＝約52台。 ・別表：しまなみ-1参考 ●軽快車十一部電動アシスト自転車。 ・新車を購入、一定期間で廃車し、入れ替え。 ・軽快車+クロス、マウンテンバイク(数量限定)+電動アシスト自転車(数量限定)がある。子車用自転車も配備している。 ・自転車を統一化、また特別な改装等は行っていないが、レンタサイクルが自転車としてプレート等は設置している。	利用状況	●広島県側では尾道港ターミナル、愛媛県側ではサンライズ糸山ターミナルがそれぞれ約7割。 ●観光利用が大平だが、ビジネス利用も見られる。 ●ゴールデンウイークは1日2回転で、回送も1日2回対応。
目的	●しまなみ海道沿線の観光・地域振興 ●現在は行っていないが、今後観光施策との連携を検討したい。 ・本州四国連絡高速道路株式会社が「しまなみ乗走2000」を開催。平成11年度から開催し、2000年で12回目。平成19年度参加者＝約320名。 ・サイクリングMAPの作成・配布。(利用者無料配布) ・瀬戸内しまなみ振興協議会と連携し、ホームページ、パンフレットでの積極的な広報。	自転車台数	●約1,000台。 (尾道市＝約320台、今治市＝約680台、平成21年1月現在。) ・電動アシスト自転車＝約52台。 ・別表：しまなみ-1参考 ●軽快車十一部電動アシスト自転車。 ・新車を購入、一定期間で廃車し、入れ替え。 ・軽快車+クロス、マウンテンバイク(数量限定)+電動アシスト自転車(数量限定)がある。子車用自転車も配備している。 ・自転車を統一化、また特別な改装等は行っていないが、レンタサイクルが自転車としてプレート等は設置している。	利用特性	
他の施策との連携、パッケージ化		自転車種類	●約1,000台。 (尾道市＝約320台、今治市＝約680台、平成21年1月現在。) ・電動アシスト自転車＝約52台。 ・別表：しまなみ-1参考 ●軽快車十一部電動アシスト自転車。 ・新車を購入、一定期間で廃車し、入れ替え。 ・軽快車+クロス、マウンテンバイク(数量限定)+電動アシスト自転車(数量限定)がある。子車用自転車も配備している。 ・自転車を統一化、また特別な改装等は行っていないが、レンタサイクルが自転車としてプレート等は設置している。		
事業の継続・社会実験区分	●継続事業				
実施期間	●平成11年度から実施。 ・本州四国連絡高速道路の開業にあわせ導入。 ・平成11年度に沿道市町村が協定を締結し、運営方法(料金・乗替)を統一してしまなみ海道レンタサイクル事業を推進。 ●導入している。				
コミュニケーション・サイクル＝化					
Web等の活用	●ホームページPR(瀬戸内しまなみ振興協議会「SHIMAP」)。 ●電話予約が可能。 (広島ターミナル予約センター、愛媛県各ターミナルセンター) ・台数が不足するゴールデン・ウイーク等は、受け付けていない。 ・予約は台数管理。				
予約					



※コミュニケーション＝複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り替でも乗り替で可能なシステム。

<p>④今後の課題、見通し</p> <p>ランニングコスト</p>	<p>● 収入 運営経費＝年間約 13,000 千円（尾道市）（基金から支出している。）</p> <p>● 支出 利用料金収入＝年間約 11,000 千円（尾道市）</p> <p>● 収支バランス 尾道市の収支については、近年の利用の増加により収入は伸びている。自転車購入（新車入替）がなければ、ほぼ均衡が保たれている。</p>	<p>サイクリング風景 (au Run&Walk 特展)</p> 	<p>サイクリングMAP 表紙デザイン</p> 
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 大規模自転車道が整備されているが、島嶼部の一部は未整備区間もあり。 ● 案内サインの拡充等により利用者サービスの向上を図りたい。 ● ゴールデン・ウィーク等に自転車が増えるので、台数の増加を検討したい。 ● 安全な自転車の配置のため自転車購入は継続的に行なう。 ● 利用者への安心、安全な運用を維持するため、今後は、料金の改定も検討課題となっている。 	<p>レンタサイクル車両</p>  <p>受付窓口</p>	
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共の運営するレンタサイクルリングとして安全を第一に心がけている。 ● 速度は出しすぎないよう呼びかけたい。 		
<p>【サイクリングコース・プロフィール】</p> 			

参考URL SHIMAP (サイクリング・ページ)

尾道市

今治市 (サイクリング・ページ)

本州四国連絡高速道路株式会社 (「しまなみ縦走2009」プレスリリース)

<http://www.go-shimanami.jp/rental/index.html>

<http://www.city.yonomechi-hiroshima.jp/>

<http://www.city.umabari-ehime.jp/kankocycling.html>

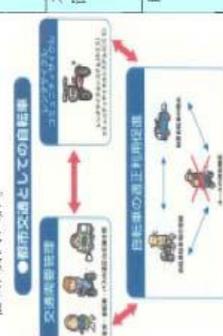
<http://www.jb-honshi.co.jp/press/081205press-2.html>

(3) ハマチャリ (横浜)

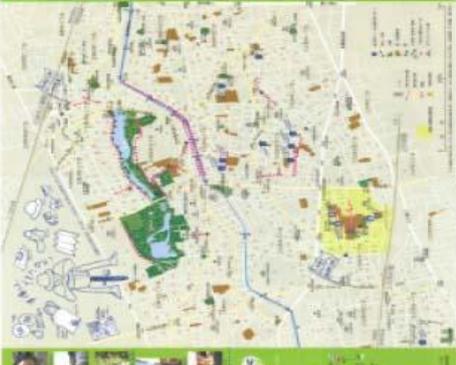
<p>名称 ハマチャリ</p>	<p>①レンタサイクルの概要</p>	<p>②システムの基本仕様</p>	<p>③システム運用の状況</p>
<p>運営主体</p>	<p>●NPO法人ナイス・ヨコハマ</p>	<p>●各ステーションで、受付票に氏名、住所、電話番号と簡単なアンケートを記入して貸し出し。 ●返却は、ハマチャリステーション2箇所、自由にできる。 ●有人対応。 ①利用料金 ●1日800円 ・平成19年度に、500円から値上げ。 ②保証金 ●1,500円(返却時に全額返金) ●赤レンガステーション=10時~16時50分 ●日本丸ステーション=10時~17時 ●なし。 ③料金 ●日本丸ステーション、日本丸ステーション(赤レンガステーション、日本丸ステーション) ・新設や閉鎖がかなり頻繁。</p>	<p>●各ステーションに1名が常駐。 ●平均1,000台/月 ●観光地までの観光利用が主体。 ①収入 ●利用料金=約70万円/月 ●その他、スポンサー広告収入(車体ステッカー、HPバナナ)、リサイクル自転車の販売等で賄っている。詳細は不明。 ②支出 ●運営経費=約150万円/月 ③収支バランス ●詳細は不明だが、レンタサイクル事業は赤字。</p>
<p>推進関係</p>	<p>①協力団体 ●横浜市、一般企業・団体 ②協力団体の役割 ●横浜市=市有地の提供(占用)等の支援。 ●一般企業・団体=スポンサー。自転車に広告を掲載。 ●特になし。</p>	<p>●数台規模で運営。 ●リサイクル自転車を活用。</p>	<p>④今後の課題、見通し ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>
<p>国の施策との連携、補助の活用</p>	<p>●横浜市では、「横浜都市交通計画」(平成19年度)において、徒歩・自転車・公共交通によって移動できる魅力的なまちづくりとして、横浜都市部における自転車政策の展開を掲げている。ハマチャリは、これを先取った事業として認識されている。 ●横浜市の自転車政策の展開と連携して運営している。</p>	<p>【日本丸ステーション】 ●数台規模で運営。 ●リサイクル自転車を活用。</p>	<p>●詳細は不明だが、レンタサイクル事業は赤字。</p>
<p>他の施策との連携、パッケージ化</p>	<p>●横浜市、一般企業・団体 ●横浜市=市有地の提供(占用)等の支援。 ●一般企業・団体=スポンサー。自転車に広告を掲載。 ●特になし。</p>	<p>●赤レンガステーション ●日本丸ステーション</p>	<p>●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>
<p>事業の継続・社会実装区分</p>	<p>●継続事業 ●平成15年度より開始。</p>	<p>●日本丸ステーション ●赤レンガステーション</p>	<p>●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>
<p>実施期間</p>	<p>●平成15年度より開始。</p>	<p>●日本丸ステーション ●赤レンガステーション</p>	<p>●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>
<p>コミュニティ・サイタル=化</p>	<p>●実施している。(2箇所)</p>	<p>●日本丸ステーション ●赤レンガステーション</p>	<p>●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>
<p>Web等の活用</p>	<p>●WebによるPR、広告募集。</p>	<p>●日本丸ステーション ●赤レンガステーション</p>	<p>●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。 ●人日につき所で多くのレンタサイクルステーションを確保する必要があるが、敷地内の公共用地では、場所に限りはある。 ●レンタサイクル自転車の一時駐輪場所がない。 ●安定的な事業運営費用の確保。 ●安全な走行環境の確保と利用マナーの啓発。</p>

※コミュニティサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。
参考URL NPO法人ナイスヨコハマ (ハマチャリ) <http://niceyokohama.web.infoseek.co.jp/index.html>

(4) ねりまタウンサイクル (練馬区)

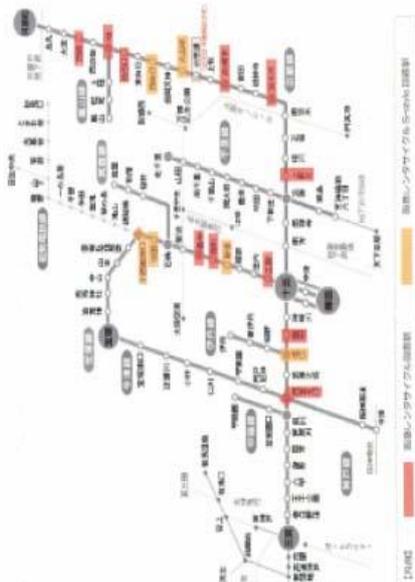
<p>①レンタサイクルの概要</p> <p>名称 ねりまタウンサイクル</p> <p>運営主体 ●東京都練馬区 ●運営主体は、指定管理者制度によって、アウトソーシング。 ●自転車駐車場管理も一括して委託しており、利用料金制度を導入している。</p> <p>提携関係 ●特になし。</p> <p>国の施策との連携、補助の活用 ●特になし。</p> <p>目的 ●自転車とバスと同様に都市交通の1つとして位置づけ、他の交通手段と連携して総合的な交通網を構築すること。 ●バス路線が確保できない地域(公共交通不便地域)での区民の交通利便性の確保。 ●渋滞によるバスの遅延低下を招いており、自転車利用による利便性に注目した。 ●放置自転車が増加しており、シェアリングを行うことによる自転車の適性利用を図ること。 ●導入当初は、マイカーからの転換という主旨は位置づけられていない。</p> 		<p>②システムの基本仕様</p> <p>コミュニティ・サイクルー化 ●導入していない。 ●生活圏は駅を中心としており、各駅に設置されたターミナル・ステーション間の稼働需要は少ない。</p> <p>利用方法 ●窓口で会員登録を行い、会員証(ICカード)を受け取る。貸出、返却は、ねりまタウンサイクルの機械式駐車施設でICカード操作。</p> <p>利用料金 ①定期利用 ●原則 24 時間 ●大泉学園駅北口のみ 4 時～1 時 20 分) ② 1 回利用 ●係員が常駐する 9 時～17 時まで。</p> <p>利用時間 ①定期利用 ●一般 = 1 箇所 2,000 円 ●学生 = 1 箇所 1,500 円 ② 1 回利用 ●半日 (4 時間以内) = 100 円 ●当日 (24 時間以内) = 200 円</p> <p>ステーション設置 ●7 箇所 (6 駅)。 ●練馬駅、車武庫西駅、五神井公園駅、大泉学園駅北口、上石神井駅、練馬美白町駅、大泉学園南口駅。 ●7 箇所中 3 箇所が自転車駐車場と併設。</p> <p>自転車台数 ●2,750 台 ●設置可能台数は 3,658 台で、充率は約 76%。</p> <p>自転車種類 ●市販の軽便車。(新車) ●地元のホテル組合から購入し、簡易なパンク修理などは無料で対応。 ●機械は施設用にハンドル上部にカラーを装備。 ●購入費 = 1 台約 3 万円。</p> 	
<p>他の施策との連携、パッケージ化 ●総合的な交通政策の一環として確立されおろり、新長期計画(平成17年)にも良好な交通環境形成のための事業として位置づけられている。 ●レンタサイクル、放置自転車の撤去、自転車駐車場の整備、交通マナーの啓発をセットで取り組んでいる。 ●継続事業</p> <p>事業の継続・社会実装区分 ●平成4年度から実施。 ●平成5年度以降、順次拡大。現在は一般来ている。 ●導入検討調査は、平成5年度から2箇年で検討。</p>		<p>③システム運用の状況</p> <p>駐車施設形態 ①施設構造 ●立体機械式3箇所、地下立体機械式4箇所。 ②土地所有 ●区有地5箇所、民間賃貸借2箇所。 ③施設形態 ●単独施設1箇所、マンション併設2箇所、自転車駐車場併設2箇所、再開発ビル併設2箇所。</p>  <p>メンテナンス ●メーカーと契約し、年3回一斉に点検している。 ●各駐車場1名以上が常駐。 ●なし。</p> <p>ランニングコスト ①収入 利用料金収入 = 49,900,000 円 ②支出 施設運営費用 = 73,200,000 円 (自転車の更新費用等は含まず。) ③収支バランス △23,300,000 円/年</p> 	

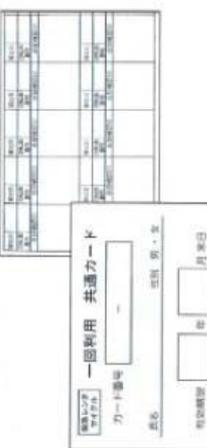
※コミュニティサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

<p>④今後の課題、見直し</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●利用の促進と取支の改善。 ●大塚学園駅では自転車の入れ替えを行った。他の駅でも順次実施する必要がある。 ●ICタグを活用し、カードを活用して情報管理を行わない。 ●一部にギア付き入れている。ニーズは高い。 	<p>サイクリング map 1</p> <p>【表】</p> 	<p>サイクリング map 2</p> <p>【表】</p> 
<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ①主な利用者の声等 <ul style="list-style-type: none"> ●現在のところ、新たに整備する予定はない。 ●自転車整備の不備等のクレームが付くが、7割は満足している。 ●レンタサイクルは、1度使うと利用が定着する。 ●住民の評価は、駅によってまちまち。利用の多い駅では歓迎されている。 ●利用の少ない駅では発民的解消もありえる。 ②今後の予定等 <ul style="list-style-type: none"> ●現在のところ、特に予定はない。 ●総合計画を平成22年度に改定する。自転車政策についてもその中に盛り込んでいくことになる。 	<p>【表】</p> 	<p>【表】</p> 
<p>パンフレット</p> <p>ねりまタウンサイクル 自転車駐車場のご案内</p> 		

参考URL 東京都練馬区 <http://www.city.nerima.tokyo.lg.jp/>

(5) 阪急レンタサイクル (阪急電鉄)

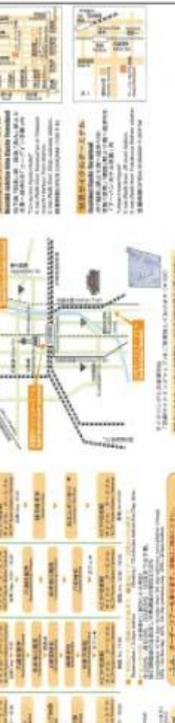
① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様	
名称	阪急レンタサイクル	ステーション ン設置数 (営業所)	●17箇所。(17駅) ・うち、11駅11箇所は「阪急レンタサイクル」、6駅6箇所は「阪急レンタサイクル S-style」(小規模型レンタサイクル)
運営主体	阪急電鉄株式会社	自転車 種類	・市販の軽快車(新車)、一部電動アシスト付き自転車。 ●特に改装はしていない。
提携関係	●阪急電鉄は駅業務を主として委託している子会社の阪急レールウェイサービスにレンタサイクルの業務を委託している。阪急レールウェイサービスは、レンタサイクル事業の一部を西山ドライブウェイ(株)にアウトソーシングしている。 ・(株) 阪急レールウェイサービス ＝至営業所の売上管理、直営営業所の管理運営 ー受託営業所の管理運営 ・西山ドライブウェイ(株) ＝至営業所の売上管理、直営営業所の管理運営 ー受託営業所の管理運営	自転車 台数	●2,060台(うち電動アシスト付き65台)
国の施策との連携、補助の活用	●なし。全て阪急電鉄及び運営委託会社によって負担。	Web利用	●阪急電鉄HPでPR。 ●管理システムは、阪急レールウェイサービスが開発・所有。以前のものを更新中。
目的	●鉄道利用者の利便性向上及び炭素自転車削減。 ●鉄道+自転車という環境負荷の低い交通モードを充実し、CO ₂ を削減することによって環境へ貢献すること。	駐車施設 形態	●自転車駐車場の一部利用、高架下未利用スペースの活用等。 ●ラックは使用していない。 【カードリーダー(旧タイプのもの)】
他の施策との連携、バック ージ化	●一部を除いて、自転車駐車場と併設して運営。 ●平成20年度、JR 西日本、阪神電鉄と共同で、利用促進キャンペーンを実施。 ●沿線情報誌TOKK(フリーペーパー)等でのPR。		
			
事業の継続・社会実験区分	●継続事業		
実施期間	●平成11年度西宮駅北口から開始。		
コミュニケーション・サイクリング	●導入していない。		
		利用方法	①定期利用 ・申し込み時に、定期会員登録を発行(磁気カード・ICカード)、保証金(5000円)を預かる。 ・利用時:会員カードをカード・リーダーに読み込ませたのちに、自転車をポートより取り出して利用。 ・返却時:会員カードをカード・リーダーに読み込ませたのちに、自転車をポートに収納する。 ②一日一回利用 ・申し込み時に、一日一回利用会員登録(紙で作成)。 ・利用時:会員カードを提示し、貸し出し申し込み簿に氏名等必要事項を記入の上、自転車を利用。 ・返却時:会員カードを提示し、返却済み確認処理(カードに押印)後、自転車を返却。 ・6ヶ月間あるいは20回利用するまで有効。 ●1歳月定期 ・1,700円~2,500円。(2009年1月まで) ・全営業所1,700円。(2009年2月から) ・2月の改定料金では、併設している自転車駐車場料金より、100円~1,300円安く設定。
		【導入自転車の概要】	
			※コミュニケーションサイクリング=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

3 システム専用の状況		4 今後の課題、見直し	
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 定期利用＝3,079人、一時利用＝246.9人/日。 ● 稼働率は159%。 	課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在の運営方法では経費が高いため、自転車駐車場に併設して運営しており、拡大には限界がある。レンタサイクルの拡大には、公的自転車駐車場でのレンタサイクル実施や、レンタサイクルの無人化（ヴェリア、スマートバイク等）も検討する必要があるが、その実現には行政や地域の多大な協力が必要である。 ● 集数のターミナルで乗り換えて可能なコミュニティサイクル化は、自転車の偏りが生じた場合、サービスの低下が懸念されるので、より多くのマージンを見込む必要が生じ、レンタサイクルによるシェアリングの効果の低下に繋がる恐れがある。
利用特性	<p>① 利用目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期利用が概ね8割、一日一回利用が概ね1割。定期利用は、通勤・通学がほとんど、一日一回利用は、さまざまな用途の利用があり、駅周辺の得意先周りや営業活動などの業務利用がよくある。 <p>② 目的地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学利用は、昼は会社や学校、夜は自宅が目的地となる。 ● 年齢・性別に偏らず、幅広い利用がある。やや女性が多い。 <p>③ 利用層</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 年齢・性別に偏らず、幅広い利用がある。やや女性が多い。 <p>④ 利用頻度</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期利用は、平日はほぼ毎日利用がある。 <p>⑤ 利用日・時間分布・貸出時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期利用で昼利用する人の場合は、朝8時から夕方・夜までのレンタル、夜利用する人の場合は、夕方・夜から朝8時前後のレンタル利用が一般的な傾向。 ● 移動距離 <ul style="list-style-type: none"> ● 1から3km程度が多い。定期利用は郊外からの利用もある。 ● その他 <ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルは、気に入ると長期利用のリピーターになる。 ● 利用者は初回利用時や免許更新時に免許証等による本人確認を行なうことと、大半が自宅との往復等の利用に限定されるため、盗難や放置等の問題が発生する割合は少ない。 ● 自転車駐車場業務と兼務。朝は増員し、昼夜は減員。特に朝は増員しているが、定年後のスタッフが少い。 	<p>利用者・住民の評判</p> <p>① 平成19年度アンケート調査の結果から</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「とても楽しくて便利」、「レンタサイクルはありがたい」、「料金が手頃で手続きがスムーズ。」等の意見が多かった。 ● 「省エネルギーになる」、「健康になる。」等、環境配慮、健康促進の観点から利用している回答が見られた。 ● 要望としては、「電気自転車を入れて欲しい」、「大きなカゴつきの自転車を用意して欲しい」等の意見があった。 <p>② 住民の評判</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 特に調査していないが、近隣や地域からの苦情や否定的な意見は出ていない。 	
運営人員		<p>【カードリーダー（旧タイプ）と会員カード】</p>  <p>【一日一回利用カード】</p> 	
ランニングコスト	<p>① 収入</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用料金＝年間8千万円程度（平成19年度） <p>② 経費</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 不明（自転車駐車場と合同運用のため、分離は難しい。） <p>③ 収支バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 阪急電鉄でのレンタサイクル実施方法では、駐輪場併設で運用しており、レンタサイクル車庫での貸出は困難である。 ● レンタサイクル事業の運営は自転車駐車場の運営より厳しい。 	<p>【ご利用方法】</p>  <p>【ガイドマップ】</p> 	

(6) 京都サイクリングツアープロジェクト (京都)

①レンタサイクルの概要		②システムの基本仕様		③システム運用の状況	
名称	京都サイクリングツアープロジェクト	利用方法	●当日、申し込み用紙に記入し、規約をダウンロードして貸し出し。デジボット、クレジットカードは取り扱っていない。	メンバー	●メンバーを含め、社員4人、アルバイト2人で運営。
運営主体	●(有) 京都サイクリングツアープロジェクト	料金	①利用料金 ●レンタサイクル=1,000~2,000円(車種によって) ●ガイドツアー=5,400円(3時間)~11,200円(全日) ●オプション ・ヘルメット=200円 ・リュック=100円 ・カッパ=100円 ・子供用補助イス=300円 ●他のステーションで回収(乗り捨て)=400円	回送	●乗り捨て利用は少なく、上記の人員で対応できる範囲。
提携関係	●京都観光協会でのPR等。	予約	●電話受付。 ・予約は全体の25%で少ない。大半は当日来る。 ・キャンセル料あり。	【京都駅ターミナル】 	【金閣寺ターミナル】 
国の施策との連携、補助の活用	●特になし	ステーション設置数	●4箇所。 ・京都駅前、金閣寺、錦市場北、伏見。 ・京都駅以外の3箇所は、多分に試みてきた必要を含んでおり、金閣寺は観光スポット、錦市場北は市街地中心、伏見は新しい観光拠点。	利用状況	●年間利用者約5万人。 ●レンタサイクルとサイクリング・ツアーは5:1。
他の施策との連携、パッケージ化	●サイクリングツアーの開催。 ・元来は、サイクリング・ツアーへの関心が主目的で、あまった自転車レンタルサイクル化したことが始まり。 ●グッズの販売。(オンライン)	自転車台数	●324台。 ・京都駅20台、錦市場北40台、金閣寺40台、伏見14台。	利用特性	①利用目的 ●観光=80%、ビジネス=10%。 ②目的地 ●市内会館、朝駅で借り、夕方に返却するパターンが大半。 ③利用層 ●性別：男性約40%、女性約60%。 ●形態：個人約90%、グループ約10%。 ・最近、修学旅行でレンタサイクルの使用が認められるようになってきており、今後、力を入れたい。 ●国籍：外国人15%(レンタサイクル) 外国人60%以上(ツアー)
事業の継続・社会貢献区分	●継続事業(旅行業として)。	自転車種類	●トレッキングバイク(内装変速)、MTB(外装変速)、ミニベロ(内装変速)。(全て新車) ●車種はオリジナル自転車に詳細を決定メーカーしている。	④利用頻度 ●稼働率約40% ⑤利用日・時間 ●平日は休日の50%。 ●連日利用の割合は、1~2%。 ⑥貸出時間 ●貸出9~11時、返却17~19時。 ⑦平均約8時間。 ⑧移動距離 ●平均約23km。 ⑨その他 ●夏の暑さによる影響はないが、冬場は利用が落ちる。 ●観光案内所の案内、パンフレットによって来る人が多い。	
コミュニケーション・サイクリング化	●導入している。但し、京都駅発着利用が大抵まで、乗り捨て需要は殆どない。				
Web等の活用	●HPによるPR、予約の受け付け。				

※コミュニティサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

<p>④今後の課題、見直し イニシャルコスト</p>	<p>●自転車の購入費用＝約 3,000 万円 ●主旨（良い自転車の提供）に拘っている為、購入単価は上昇（約 4 → 7.5 万円）している。</p>	<p>低州の大規模レンタサイクル事業について</p>	<p>●この自転車のフォロームは、日本の自転車文化に寄与しないと思われる。 ●システムを導入した場合、インフラ整備が進んでいくことが期待される。 ●日本では年間降水量が多く、上座が必要であると考えられる。 ●自転車の一般普及率が高い日本では、取ってレンタサイクルを利用するかどうかが疑問。 ●自転車道を整備していない日本では導入した場合、事故増加の恐れがある。</p>
<p>ランニングコスト</p>	<p>①収入 ●利用料金収入＝約 5,000 万円</p> <p>②支出 ●駐車場所の確保（テナント料）＝約 1,000 万円 ●人件費＝約 3,000 万円/年 ●維持・管理・相修費＝約 350 万円/年</p> <p>③収支バランス ●年によってバツキが出るが、平成 19 年度は±0 円で、収支が均化した。（平成 18 年度は少々の赤字を計上。） ●今のところ、自転車の更新費用の支出を含め、収支バランスは取れている。</p>	<p>主要都市圏までの自転車ネットワーク</p> 	<p>「パンフレット」</p> <p>レンタサイクル、サイクリングツアー Rent a Cycle + Kyoto Cycling Tour</p> <p>自転車旅を楽しむ Touring Kyoto by Bicycle</p>  <p>サイクリングツアー 京都自転車散歩 Kyoto Cycling Tour with Shimada</p> 
<p>課題</p>	<p>●利用が上がるにスタッフ能力が限界となり、サービス*が低下するジレンマを抱えている。 ●上記の理由等によって、台数が増やすことが難しい。 ●サービス向上のため、自治体との協力が必須。 ●天候によって利用が左右されるため、25%程度の安全率を見込んだ運営を行なう必要がある。 ●自転車購入費用の増加。 ●インフラの整備促進と安全の確保。（ヨーロッパではガイド1名が50人を引けるが、日本ではガイド1名で5人が限界。） ●スタッフにより差が出るので、メンテナンスの効率化が必要。 ※サービスレベルは中級ホテル以上を基準としている。</p>	<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 	<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 
<p>その他</p>	<p>①利用者の声 ●自転車に関しては良好で好評となっている。 ●インフラに関して、歩道は人が多く、車道は危ない。駐輪する場所がないなどの問題点が指摘されている。</p> <p>②住民の声 ●迷惑駐輪による苦情がある。他社のレンタサイクルであっても、当社に電話がかかってくる。</p> <p>③その他 ●宿泊施設内に設置している場所でも、当社のスタッフが貸し出し業務を行なっている。宿泊施設のアフロントが兼務すると、サービスの低下を招いてしまう。</p>	<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 	<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 
<p></p>		<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 	<p>サイクルターミナルガイド ICTP Cycle Terminal Guide</p> 

(7) 名チャリ (名古屋大学・名チャリプロジェクトチーム)

① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様	
<p>名称</p> <p>運営主体</p> <p>連携関係</p>	<p>名チャリ</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋大学名チャリプロジェクトチーム プロジェクトチーム=名古屋大学大学院国際文化研究科社会政策学専攻政策実践推進センター研究室、資料社会政策学専攻政策実践推進センター研究室 <p>① 協力団体</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋大学 (平成 20 年度は共催) 電通(株)中部支社、中部電力株式会社、学校法人モード学園 <p>② 協力団体の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ステーション用地の提供。 	<p>貸し出し</p> <ul style="list-style-type: none"> ステーションで、身分証明書を提示し、住所・氏名・電話番号を用紙に記入し会員登録、貸し出し。 <p>② 返却</p> <ul style="list-style-type: none"> ステーションで係員に自転車を渡し、会員証にエコポイントスタンプを捺印。 返却時は、アンケートに回答。(利用目的、代車交通手段等) <p>③ 予約</p> <ul style="list-style-type: none"> なし。 	<p>自転車台数</p> <ul style="list-style-type: none"> 201 台 うち 10 台は黄色の塗装車。 うち 3 台は GPS を取り付け (返却後、走行データを取得)。 うち 19 年度実績使用車庫=85 台、リサイクル自転車の購入=106 台 <p>② 運搬用トラック</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 台
<p>国の施策との連携、補助の活用</p>	<p>料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 利用料金 ② 燃料 ③ 保険 ④ 保証金 ⑤ なし 	<p>人員・回送</p> <ul style="list-style-type: none"> 総べ 131 人。 名古屋市内職員=88 人、名古屋大学=43 人。 1 ステーション当たり、2~3 人を配置。 トラックによる運搬、係員による陸送。 係員を多く配置したため、かなり頻りに運搬をとり運搬を行った。 	<p>自転車台数</p> <ul style="list-style-type: none"> リサイクル自転車 (除去自転車の活用)。 リサイクル自転車取り扱いは業者から購入。 一部車両は、独自にフレーム塗装 (黄色)。 車両には、名チャリ・ステッカー (2 箇所) を貼付。 平常時は私有車に保管。
<p>目的</p>	<p>ステーション設</p> <ul style="list-style-type: none"> 10~12 箇所 (平成 20 年度)。 9 月 21 日~12 箇所、9 月 22、23 日~10 箇所。 歩道上 6 箇所、民地内 5 箇所 (うち私有地 2 箇所)、公園内 1 箇所。 平成 19 年度~5 箇所。 各ステーションはスタック用のテナントを仮設設置。 各ステーションのみはなし (電通中部支社所のみはなし)。 スタックは設置せず、鍵で施錠。夜間はチェーンと南京錠で施錠止のため固定。 	<p>自転車種類</p>	
<p>他の施策との連携、バックゲージ化</p> <p>事業の継続・社会実装区分</p> <p>実装期間</p>	<p>ステーション設</p> <ul style="list-style-type: none"> 下記 4 項目の実現。 ① 放置自転車対策 ② 公共交通の利用促進 ③ CO₂ 排出量の削減 ④ 地域活性化 <p>平成 20 年度は特に以下の事項に係る課題の把握。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① コミュニティサイクルの周知・試行、 ② 社会的需要と課題の把握 <p>なし。</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋市内としては、「なごや交通戦略」自転車に関する一つの施策として今後検討したい。 <p>③ 社会実装</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年度、平成 20 年度実施 今後も継続して取り進みたい。 平成 20 年度=9 月 21 日(日) (雨天中止)、22 日(日)、23 日(祝) <p>Web サイトによる周知・広報。</p> <ul style="list-style-type: none"> 実験実施の 1 箇月前から。 購入している。 	<p>自転車種類</p>	
<p>Web 等の活用</p> <p>コミュニティ・サイクル*化</p> <p>PR</p>	<p>Web サイトによる周知・広報。</p> <ul style="list-style-type: none"> 実験実施の 1 箇月前から。 購入している。 	<p>自転車種類</p>	
<p>PR</p>	<p>① ナラシの配布</p> <ul style="list-style-type: none"> 探訪デーなごや (9 月 7 日) なごやカーフリーデーのナラシ プレスリリース 広報なごやへの記載 Web 広報 (政策講座 HP 等) 	<p>自転車種類</p>	

<p>③システム運用の状況、費用 利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ●貸出回数：22日＝426回、23日＝527回 ・1台当たり2回/日以上の利用。 ●9月23日(祝日)の13～14時は、ステーションから自転車が無くなり、不足した。 	<p>●貸出・返却場所は、名駅（モード学園）と伏見（でんきの科学館・栄広場）に集中。（全体の約78%）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●徒歩からの転換が約47～8%で、10才代まで幅広く利用があった。 ●伏見のでんき科学館では、貸出車両の約71%が他のステーションに返却。平成18年度は約34%。 ・都市内の端末交通として位置づけたいので、初時間利用を呼びかけた。 <p>【名チャリ利用時間】</p> <p>（22日）</p> <table border="1"> <tr><th>利用時間</th><th>割合</th></tr> <tr><td>4h～</td><td>1%</td></tr> <tr><td>3h～4h</td><td>37%</td></tr> <tr><td>2h～3h</td><td>15%</td></tr> <tr><td>1h～2h</td><td>17%</td></tr> <tr><td>～30m</td><td>37%</td></tr> </table> <p>（23日）</p> <table border="1"> <tr><th>利用時間</th><th>割合</th></tr> <tr><td>4h～</td><td>10%</td></tr> <tr><td>3h～4h</td><td>27%</td></tr> <tr><td>2h～3h</td><td>11%</td></tr> <tr><td>1h～2h</td><td>20%</td></tr> <tr><td>～30m</td><td>25%</td></tr> </table> <p>【名チャリ利用時間】</p> <p>（表）</p> <p>（裏）</p>	利用時間	割合	4h～	1%	3h～4h	37%	2h～3h	15%	1h～2h	17%	～30m	37%	利用時間	割合	4h～	10%	3h～4h	27%	2h～3h	11%	1h～2h	20%	～30m	25%	<p>④今後の課題、見通し 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車の未返却は2台。（連絡取れず。） ●子供用自転車へのニーズの対応。 ●周知・PRの不足。特にレンタルサイクルによるシェアリングのための短時間利用について徹底されず、長時間利用も多く見られた。 ●都市部は歩行者も多く走りにくいので、走行環境の整備が必要。 ●ステーション・スタッフへの説明不足による対応のばらつき。 ●名チャリによる路上駐車の問題。 <p>その他</p>	<p>①利用者アンケートの主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ●放置自転車の活用という目新しいアイデア、素晴らしいと思います。郡心での車利用が減り、渋滞の緩和、路上駐車の減少につながると思います。 ●広小路通を自転車で走ることによって魅力や発見があった。普段より少し速回りすることによって、視野が広がった。 ●意外と名駅と栄が近いなど、街の発見があった。 ●重道は怖くて走れなかった。 ●「自転車専用道」を早急につくるべき。（市内中心部とくに） <p>②今後の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現在、今年度の社会実験の結果をまとめ、分析を行い課題を抽出している。今後は、2年間の課題等を踏まえて、名チャリを本格的に実施した際の将来像の構想を確めている。 ●地下鉄・鉄道駅やバス停の近くにステーションがあることで、地域に新たな人の流れを生み出し、活気溢れるまちづくりの基盤を創ることを目指しており、ステーションの適切な配置等の検討をしていく。 ●また、長期的な社会実験を行なうことで、名チャリが実証された場合に期待される効果の定量的な把握・分析を行い、名チャリ政策化への提言をおこなっていく。 <p>③欧州に見られる大規模レンタルサイクルシステムの導入について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●12月5日に「リヨンのヴェロブ」講演会に参加した。343箇所のステーションに約4,000台の自転車を配備しており、自転車やカーシェアを3%削減し、地元商店街の売り上げが4%増加などの効果が上がっており、コミニュティサイクルの実現効果が実証されている。リヨン副市長の話では、公（住環境の整備）と民（短距離・短時間移動の利便性向上）のメリットを統合し、良好なパートナーシップを形成するとともに、他の交通政策（自動車の流入抑制や速度制限、駐車場の設置等）を同時平行で展開することが重要とのことである。日本ではそのまま流用することによって効果が得られるとは限らないので、地域の実情に合わせて合わせたシステムを構築することが重要であると考えている。 <p>参考URL 名チャリ・プロジェクト 名古屋市</p> <p>http://www.urban.env.nagoya-u.ac.jp/~seisaku/mechar/index.html http://www.city.nagoya.jp/</p>
利用時間	割合																										
4h～	1%																										
3h～4h	37%																										
2h～3h	15%																										
1h～2h	17%																										
～30m	37%																										
利用時間	割合																										
4h～	10%																										
3h～4h	27%																										
2h～3h	11%																										
1h～2h	20%																										
～30m	25%																										

(8) 阪神地区コミュニティサイクルシステム社会実験 (国道43号沿線)

① レンタサイクルの概要	② システムの基本仕様	③ システム運用の状況
<p>名称 阪神地区コミュニティサイクルシステム社会実験</p>	<p>利用方法 (モニター登録) ● 郵送申し込み、インターネット登録。 (貸し出し) ● 「モニター会員カード」を提示し、会員番号と名前を確認する。 ● 貸出自転車番号を確認し、サイクルポートチェックシートに会員番号・貸出時間を記入する。</p>	<p>ステーション設置数 ● 風山から淀川にまたがれた、JR・阪急・阪神・阪神バスの29駅、31箇所。 (大阪市9箇所、尼崎市12箇所、西宮市10箇所)</p> <p>自転車台数 ● 合計1,000台 (配備955台、予備45台) (大阪市220台、尼崎市390台、西宮市380台)</p>
<p>運営主体 ● 国道43号・阪神高速道路神戸線環境政策連絡会議「発生交通量の低減ワーキンググループ」/ 国土交通省近畿地方整備局 (事務局) ・連絡会メンバー：経済産業省近畿経済産業局、国土交通省近畿運輸局、兵庫県、兵庫県警察本部、神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、阪神高速道路公社 (現：阪神高速道路株式会社) ・調査実施はコンサルタントに発注。</p>	<p>モニター登録 申し込み 会員登録の発行 モニター ハブホ、インターネット等で申し込み受付</p>	<p>自転車種類 ● 事業用 (JR 西日本等のレンタサイクル事業) に購入する自転車、実験期間中のみ格安価格でリース。 ● 各ポートに1名常駐。朝夕の通勤時は2名体制。 ● 大阪市、尼崎市、西宮市にそれぞれ市域事務所を設置。 ● 市域事務所毎に3名で実証。(監督員1名、選抜員2名) ● 市域毎に小型トラック各1台によって、1～2日毎に1回、5～15台程度の運搬。 ● モニター会員数=855人。 ● 貸出合計9,470台 (14日間)、平日平均約800台。 ● CCS(貸出と返却のサイクルポートが異なる利用形態)利用は全体の約28%、阪神電鉄駅での利用が多い。 ● 全体の約31.5%が日常的に自動車を利用してモニターへの転換。</p>
<p>提携関係 ● 実験協力機関 ● 大阪市、都市基盤整備公社 (現UR都市再生機構)、大阪商工会議所、尼崎商工会議所、西宮商工会議所、阪神電鉄(株)、西日本旅客鉄道(株)、阪急鉄道(株)、(財)自転車駐車場整備センター、阪神不動産(株)、尼崎中高年事業(株)、(株)阪急メディアアックス ● 国費の活用。</p>	<p>高稼働中 自転車ポート サイクルポート 予約受付 予約解除 返却 専用 専用</p>	<p>利用状況 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>
<p>国の施策との連携、補助の活用 ● 特になし。 ● 社会実験。</p>	<p>利用時間 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>	<p>利用特性 ● CCS(貸出と返却のサイクルポートが異なる利用形態)利用は全体の約28%、阪神電鉄駅での利用が多い。 ● 全体の約31.5%が日常的に自動車を利用してモニターへの転換。</p>
<p>目的 ● 国道43号周辺を含む阪神地区の環境改善を目指し、自動車交通の公共交通機関としての自転車の有効性を検証するため。</p>	<p>料金 ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>	<p>利用時間 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>
<p>他の施策との連携、バックアップ化 ● 社会実験。 ● 社会実験。</p>	<p>予約 ● 購入している。 ● 会員登録、予約受付。 ● 運用管理 (事務局本部→現地ポート等)</p>	<p>利用時間 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>
<p>実施期間 ● 14日間。</p>	<p>コミュニケーション・サイクル化 Web等の活用</p>	<p>利用時間 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>
<p>実施期間 ● 14日間。</p>	<p>予約 ● 購入している。 ● 会員登録、予約受付。 ● 運用管理 (事務局本部→現地ポート等)</p>	<p>利用時間 ● 開始～終電・終バスまで、(14箇所) ● 6時台～20時台まで、(17箇所) ● 無料。 ● インターネット (PC、携帯電話+モード) 受付 (24時間)</p>

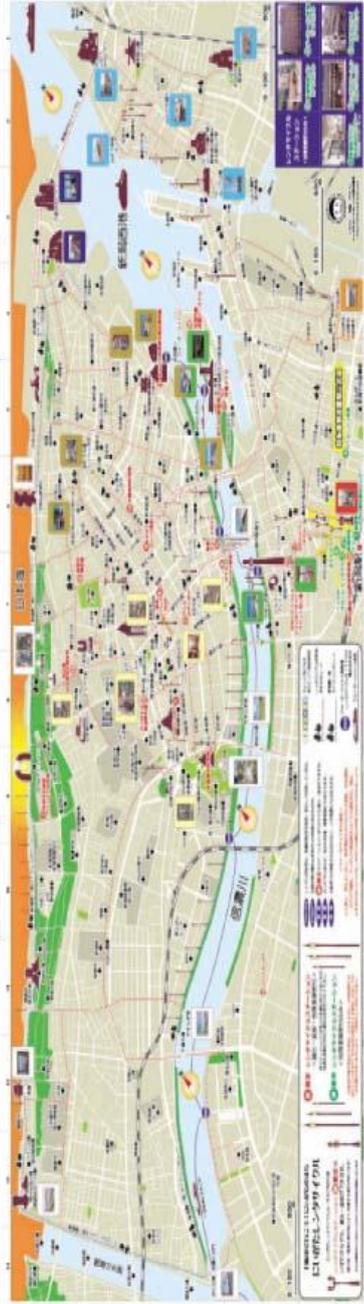


※ コミュニティサイクル (CCS) = 複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

<p>④今後の課題、見直し</p> <p>モニターアンケート結果</p>	<p>【モニターの日常交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日常的に車を利用している人（からの転機利用）は3割ほどで、朝夕の通勤に利用していた人が約61%（通勤・通学）、日中利用が約33%（業務・買物・私用）。 <p>【社会実験（CCS）の満足度】</p> <p>● 9割近いモニターが、今回の社会実験に関して、高い満足感を得ている。特に、乗り捨て自由というCCSの特徴が高い評価を得ている。</p> <p>● 今回の実験について、良かった点は、「乗り捨て自由」、「1日に何度も利用できる」ところや、サイクルポートの営業時間、場所の評価が高かった。</p> <p>● 「乗り捨て型」利用は、阪急十三→JR 塚本、JR 甲子園口→阪神甲子園→阪神鳴尾、阪急西宮北口→JR 西宮→阪神西宮で、2km以上のサイクルポート間の乗り捨ては、あまり見られなかった。</p> <p>【乗り捨て利用の移動パターン】</p>	<p>参加者の声 (主なもの)</p> <p>①システムの改良提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本番は、カードが磁気読み式になれば便利かなと思う。実現すればとても便利。 ● 盗難防止や、管理のため、PHS発信機を取り付けられようか。 ● 利用時間が短いのが不便、コンピューター管理で24時間利用にしてみたい。 ● カゴ前のプレートがかっこ悪いので外して欲しい。 ● 乗り捨てが自由なので、とても魅力がある。サイクルポートがもっと広い範囲だと、乗る機会が増えると思う。 ● 自転車は何種類か選べるという、変速機付きを希望する。 ● リサイクル自転車を活用すればよいのではないかな？ <p>②早期実現の要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 便利で、健康につながり、環境にもよいので、是非実現して欲しい。 ● 安い料金を実現して欲しい。 ● 1日10～50円ぐらいで実現して欲しい。 ● 不便な所にある病院に行くのに必要。導入をできるだけ早く望む。 ● このシステムが浸透すれば、CO2も減少、事故も減少し、いいことづくめだと思います。早期に実現して欲しい。 <p>③自転車、レンタサイクル等に関する社会的提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車、レンタ車、車両であり、歩道を走るべきものではない。歩道走行によって走行モラルの崩壊が起きた。オランダ等を参考に、乳幼児・小学生等を除いて車道左側通行にすべき。 ● 朝夕以外は空いている路線バスへの自転車停泊を検討してはどうか。 ● 車を減らすためには、車を利用すると経済的負担がかかり、自転車やバスを利用すると負担が軽減するシステムであることが必要。 ● 駅前の駐輪場料金(月 2,000～2,500円)を払えば、他の駐輪場も利用できるシステムにすればどうか。 ● 今回のシステムは非常に便利だった。通勤や私用で是非使いたいという人は多く居る。公共交通の運賃が高いので、車のほうが安上がりになる。車の利用を減らすには、公共交通の運賃も低くしなければならぬ。 ● 自転車道（サイクルリング道）を整備して利用しやすくして欲しい。段差を無くし、走りやすく（傾斜が激しくない程度）して欲しい。 <p>④問題点の指摘</p> <ul style="list-style-type: none"> ● いくつかの項目で結論を出し、実施するのかが不明確だ。 ● 前部のプレートがかっこ悪くて利用できない。 ● 実験期間が短く、利用できなかった。 ● 携帯電話の自転車が確認できなかった。 ● PR不足や、自転車デザインによって利用が少なくなった。 <p>⑤その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車小売業者からの反響が予想されます。 <p>実験終了後にモニターへのヒアリングを行ったところ、今回の実験がきっかけで自転車を購入し、自動車通勤を止めたという人が居た。社会実験への参加が意識の変化あるいは行動のきっかけとなることもあり、より多くの人に参加していただくことも重要である。今後は、実用化を目指したシステムの改善や運営等について市民等も交えた検討が必要である。</p>
<p>阪神地区コミュニティサイクルシステム社会実験 国土交通省近畿地方整備局</p> <p>参考URL http://www.kkr.mlit.go.jp/road/re_cyete/ces/n02.html http://www.kkr.mlit.go.jp/</p>		

(9) 新潟市の2つのシステム
1) にいがたレンタサイクル (新潟市)

① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様		③ システム運用の状況	
名称	にいがたレンタサイクル	利用方法	● 所定の用紙に住所、氏名、電話番号等を記入し、身分証明書 を提示、会員カードの発行を受ける。 ● 係員に料金300円を前払いし、借り受ける。	利用状況	(平成14年4月～平成15年3月) ● 会員登録者数=3,845人 ● 貸出台数=8,629台 ● ピーク貸出台数=103台 (9月22日) ● 会員登録男女比 ・ 男性63%、女性37% ● 会員年齢階層 ・ 20代が30.8%で最大 ● 会員住所 ・ 新潟市内37.4% ・ 新潟県内合計37.0% ・ 県外33.0%
運営主体	● レンタサイクル研究会 (代表事務局：北光社=書店)	予約		利用時性	
提携関係	● 研究会構成団体 ・ 古町六新町商店街振興組合 ・ 万代シティ商店街振興組合 ・ NPO法人郷土再生まちづくり新潟 ● 新潟市 ・ 支援活動	料金	● 基本料金：3時間まで100円 ● 追加料金：1時間ごとに100円 ● 午前9時30分～午後7時 (ステーションによって若干異なる。)		
目的	● 放置自転車のリサイクル ● 交通渋滞の緩和と排気ガスの削減 ● 健康の増進と街づくりの促進	利用時間	● ステーション20箇所 (会員登録と自転車の貸出返却) ● 会員登録専用窓口5箇所 ● 専用駐輪場2箇所 ● 200台 ・ うちイベント用80台 ・ 100台→120台 (平成14年度以降)		
事業の継続・ 社会実験区分	● 継続事業	自転車台数	● リサイクル自転車 (放置自転車の転用) ● アルビレックス新潟 (HP、バナー、車体広告) 等。		
実施期間	● 平成14年度の社会実験より開始。 ● 平成15年度から通年実施。	自転車種類			
コミュニティ・サイ クル化	● 導入している。	スポンサー			
Web等の活用	● コミュニシャル・ビデオの作成等。 ● HPによるPR。				



※コミュニティサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。

2) サイクレンティイにいがた (新潟市)

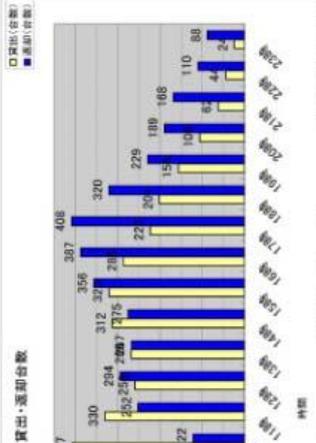
① レンタサイクルの概要		② システムの基本仕様	
名称	サイクレンティイにいがた Smart Cruise (スマートクルーズ)	利用方法	●各ターミナルで申し込み用紙に必要事項を記入して借りる。 ●申し込みには身分証明書が必要。 ●Web等で可能。
運営主体	●自転車を活用したまちづくり推進協議会 (代表事務局：株式会社サイクレンティイにいがた)	予約	
提携関係	●研究会構成団体 ・にいがたレンタサイクル研究会 ・新潟市上古町商店街振興組合 ・新潟市中央区 ・新潟市 ・支援活動	料金	●3時間まで 1,500円 ●1日 2,500円 ●2日以降は、2,000円/日 ●ヘルメット 200円 ●メンテナンスパック、スポンクリップ：無料 ●午前9時～午後9時
目的	●まちの活性化や都市イメージの向上に資することを目的として、社会実験として開始。	利用時間	●4箇所 (万代シルバールホテル、ホテル日航新潟、新潟グランドホテル、サイクルンティイ新潟) ●11台
他の施設との連携、パッケージ化	●ペロタクシの運営、観光ガイド・送迎サービス、自転車に係る教育・訓練・啓発・広報等。	ステーション設置数	自転車台数
事業の継続・社会実験区分	●継続事業	自転車種類	●1000ドルバイク (10万円以上の自転車) ・日本 Panasonic、Whase ・カナダ Louis Garneau ・ドイツ Pelt ・イタリア Bianchi、Colnago ・英国 Raleigh ・米国 Trek、Schwinn、Giant (台湾製) ・フランス Mbik
実施期間	●平成20年08労働大臣会合サミットを機に、8カ国の自転車を揃えて実施。		
コミュニケーション・サイクル化	●導入していない。(貸出時のターミナルに返却)		
Web等の活用	●HPによるPR。 ●予約受け付け。		
			
			●スポーツバイクを購入する前に、インプレッションとして借りる人も多 い。

※コミュニティサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り降り可能なシステム。
参考URL: レンタサイクル研究会 (にいがたレンタサイクル) <http://www.n-cyclcity.com/rent/top.html>
<http://www.city.niigata.jp/info/muchizakuri/index.htm>
新潟市まちづくり推進課
株式会社サイクレンティイにいがた
<http://www.n-cyclcity.com/>

(10) ちがさき方式レンタサイクル事業 (茅ヶ崎市)

<p>①レンタサイクルの概要</p> <p>ちがさき方式レンタサイクル事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●茅ヶ崎市 ●レンタサイクル自転車の貸付を希望する市内企業等。 ●文教大学 		<p>②システムの基本仕様</p> <p>利用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> ①申し込み方法 <ul style="list-style-type: none"> ●申込書の持ち込み、もしくは郵送。 ②申し込み条件 <ul style="list-style-type: none"> ●市内に本社・事業所・営業所・支店のある事業者及び法人を対象。 ●自転車ルール講習会への参加。 ●アンケートへの協力。 ●サイクルコンピュータの走行距離データの記録。 ●法人名等をホームページで公表。 ●貸出し台数は1事業所あたり5〜10台まで。 <p>茅ヶ崎市</p> <p>企業が社会福祉法人等一括貸付</p> <p>通勤、営業活動、観光、健康増進活動等、従来の居住者の日常生活以外の側面において自転車利用を促進</p>	
<p>名称</p> <p>運営主体</p> <p>提携関係</p> <p>国の施策との連携、補助の活用</p> <p>目的</p>	<p>「地方の元気再生事業」(内閣府)</p> <p>●平成20年度1,000万円。</p> <p>●地元企業、法人に自転車をレンタルし、自動車(社有車)から自動車への転換を図るとともに、事故防止・自転車ルール・安全な自転車の乗り方等の啓発活動も一体的に実施し、ちがさき自転車プログラムの将来像である「人と環境にやさしい自転車のまち茅ヶ崎」を目指す。</p>	<p>利用方法</p> <p>①「雄三通り一方通行社会実験」</p> <p>●JR 茅ヶ崎駅から海岸までの雄三通りを一方通行化し、両側に自転車通行帯と歩道を確保。</p> <p>●平成20年11月16日(木)〜19日(日)。</p> <p>②「自転車走行環境調査」</p> <p>●6タイプの自転車走行環境仮設区間を設置し、利用上を調査。自転車走行環境を点検評価し、地図を作成。</p> <p>●平成20年11月17日(金)〜23日(日)。</p>	<p>【カゴの正面プレート】</p> <p>●22インチ電動アシスト車</p> <p>【カゴの正面プレート】</p> <p>●22インチ電動アシスト車</p>
<p>他の施策との連携、パッケージ化</p> <p>事業の継続・社会実験区分</p> <p>実施期間</p> <p>コミュニケーション・サイクリック化</p> <p>Web等の活用</p> <p>料金</p> <p>利用時間</p> <p>ステーション設置数</p>	<p>●「雄三通り一方通行社会実験」</p> <p>●JR 茅ヶ崎駅から海岸までの雄三通りを一方通行化し、両側に自転車通行帯と歩道を確保。</p> <p>●平成20年11月16日(木)〜19日(日)。</p> <p>②「自転車走行環境調査」</p> <p>●6タイプの自転車走行環境仮設区間を設置し、利用上を調査。自転車走行環境を点検評価し、地図を作成。</p> <p>●平成20年11月17日(金)〜23日(日)。</p>	<p>●社会実験。</p> <p>●平成20年11月〜平成21年3月</p> <p>●平成21年度も継続実施の意向(貸し出し対象の変更等を実施)。</p> <p>●特になし。</p> <p>●事業の周知、PRのため、HPを設置。</p> <p>●募集要項、提出書類のダウンロード。</p> <p>●社会実験期間中は、貸付料無料で実施。</p> <p>●各企業等で設定。</p> <p>●各企業等で1箇所が基本。</p>	<p>●申し込み方法</p> <p>●申込書の持ち込み、もしくは郵送。</p> <p>●申し込み条件</p> <p>●市内に本社・事業所・営業所・支店のある事業者及び法人を対象。</p> <p>●自転車ルール講習会への参加。</p> <p>●アンケートへの協力。</p> <p>●サイクルコンピュータの走行距離データの記録。</p> <p>●法人名等をホームページで公表。</p> <p>●貸出し台数は1事業所あたり5〜10台まで。</p>
<p>自転車台数</p> <p>【ちがさき自転車走行環境委員会ニュース】</p>	<p>●合計100台</p> <p>●文教大学=5台(電動アシスト3台、シティサイクル2台)</p>	<p>●「ちがさき自転車走行環境調査委員会ニュース」</p> <p>●平成20年11月16日(木)〜19日(日)。</p> <p>●平成20年11月17日(金)〜23日(日)。</p>	<p>●事業所等 31箇所。</p> <p>(工場、事務所、学校、ケアセンター、商店会等。)</p> <p>1.株式会社アフランス、2.株式会社アルバス、3.AGCセキミカタル株式会社、4.神奈川県立茅ヶ崎高等学校、5.神奈川県中央交通株式会社茅ヶ崎営業所、6.藤井ホールディング株式会社、7.クラウン産業株式会社、8.小田地区コミュニティセンター、9.ちがさき共同開発株式会社茅ヶ崎営業所、10.有限会社社団法人ちがさき農工大、11.湘南リハウス株式会社茅ヶ崎店、12.松林ケアセンター、13.茅ヶ崎商工、14.茅ヶ崎市商店会、15.東海カーボン株式会社湘南事業所、16.TOTO株式会社茅ヶ崎工場、17.東邦タクシー株式会社、18.東横イン茅ヶ崎北口、19.トビー工業株式会社神奈川製造所、20.日本生命保険相互会社、21.日本アプライド株式会社茅ヶ崎工場、22.福岡ケアセンター、23.ハイセンスホスピタリティ、24.文京大学湘南校舎、25.学校法人平和学園、26.平和学園通り〜ヒズセンター、27.湘南安田生命保険相互会社茅ヶ崎営業所、28.元町ケアセンター、29.大野電気工業株式会社、30.山形治産、31.株式会社山田スポーツ企画</p>
<p>3システム提供の状況</p> <p>メンテナンス</p> <p>利用状況</p> <p>利用特性(文教大学)</p> <p>④その他</p>	<p>●実験期間中は、平成21年2月に1回実施予定。</p> <p>●文教大学=5台</p> <p>(電動アシスト自転車3台、シティサイクル2台)</p> <p>●台数に達し、希望は締め切り。</p> <p>●文教大学は、駅からバスで20分と離れており、駅への移動ではなく、大学構内及び近隣への連絡に職員が利用する予定。</p> <p>●利用マニュアルは作成中。(平成20年12月4日時点)</p>	<p>●文教大学=5台</p> <p>(電動アシスト自転車3台、シティサイクル2台)</p> <p>●台数に達し、希望は締め切り。</p> <p>●文教大学は、駅からバスで20分と離れており、駅への移動ではなく、大学構内及び近隣への連絡に職員が利用する予定。</p> <p>●利用マニュアルは作成中。(平成20年12月4日時点)</p>	<p>●事業所等 31箇所。</p> <p>(工場、事務所、学校、ケアセンター、商店会等。)</p> <p>1.株式会社アフランス、2.株式会社アルバス、3.AGCセキミカタル株式会社、4.神奈川県立茅ヶ崎高等学校、5.神奈川県中央交通株式会社茅ヶ崎営業所、6.藤井ホールディング株式会社、7.クラウン産業株式会社、8.小田地区コミュニティセンター、9.ちがさき共同開発株式会社茅ヶ崎営業所、10.有限会社社団法人ちがさき農工大、11.湘南リハウス株式会社茅ヶ崎店、12.松林ケアセンター、13.茅ヶ崎商工、14.茅ヶ崎市商店会、15.東海カーボン株式会社湘南事業所、16.TOTO株式会社茅ヶ崎工場、17.東邦タクシー株式会社、18.東横イン茅ヶ崎北口、19.トビー工業株式会社神奈川製造所、20.日本生命保険相互会社、21.日本アプライド株式会社茅ヶ崎工場、22.福岡ケアセンター、23.ハイセンスホスピタリティ、24.文京大学湘南校舎、25.学校法人平和学園、26.平和学園通り〜ヒズセンター、27.湘南安田生命保険相互会社茅ヶ崎営業所、28.元町ケアセンター、29.大野電気工業株式会社、30.山形治産、31.株式会社山田スポーツ企画</p>
<p>※コミュニティサイクル=複数のステーションでも乗り捨て可能なシステム。</p> <p>茅ヶ崎市都市部部市政課 http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/new.section/toshisaisakuf/index.html</p>		<p>参考URL</p> <p>茅ヶ崎市都市部部市政課 http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/new.section/toshisaisakuf/index.html</p>	

(1.1.1) F-rents (24時間無人貸出管理システム)

<p>①レンタサイクルの概要</p> <p>F-RENTS (24時間無人貸出管理システム)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●株式会社フルタイムシステム (マンション用宅配ロッカーの国内最大手。所在地=東京都千代田区) ●マンションやオフィスにおける自転車のシェアリング。 ●事業本体は、マンションやオフィスの宅配ロッカーであり、これと組み合わせで導入するの一般的な商品スタイル。 	<p>②システムの基本仕様</p> <p>価格</p> <ul style="list-style-type: none"> ●タイプC (電動アシスト自転車 4台用) =650,000円 ●タイプD (普通自転車・共有キー8台用) =650,000円 ●オンライン管理費 (1箇所当り) ●基本契約料 (24時間サポート、キー認証、データ管理、定期点検 (年1回)) =4,500円 ●オプション① (WEB-Check System) =6,000円 ●オプション② (返却時間お知らせシステム) =4,500円 <p>③システム運用の状況</p> <p>納入実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ●平成18年2月から平成20年4月までの納入実績=29件。 ●サービス供給仕戸数=9,021世帯 ●自転車種別供給物件数 ●電動アシスト自転車=19件、普通自転車=5件、電動アシスト自転車・普通自転車併用=5件。 ●自転車台数 ●電動アシスト自転車=317台、普通自転車=72件。 ●車両単価の高い電動アシスト自転車を、マンションで共有するスタイルが主流となっている。 	<p>③システム運用の状況</p> <p>利用状況</p> <p>(港区マンションの例 (平成20年10月))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●マンション規模=1,095世帯。 ●電動アシスト自転車=15台 ●1日平均利用台数=118台、回転率=1.57 ●平均利用時間=2時間41分 ●月間貸出回数=3,667回 																																																																																									
<p>所見</p> 	<p>2008年10月度 F-rentsご利用状況</p> <table border="1"> <tr> <th>物件データ</th> <th>住所</th> <th>世帯数</th> <th>自転車台数</th> <th>電動自転車</th> <th>普通自転車</th> </tr> <tr> <td></td> <td>東京都港区芝浦</td> <td>1095</td> <td>60台</td> <td>118台</td> <td>2時間41分</td> </tr> <tr> <td>月間貸出回数</td> <td>3067</td> <td>3401</td> <td>200</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>自転車台数/世帯数</td> <td>100.0%</td> <td>92.8%</td> <td>7.1%</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th>時間別貸出・返却台数</th> <th>10時</th><th>11時</th><th>12時</th><th>13時</th><th>14時</th><th>15時</th><th>16時</th><th>17時</th><th>18時</th><th>19時</th><th>20時</th><th>21時</th><th>22時</th><th>合計</th> </tr> <tr> <td>貸出</td> <td>31</td><td>15</td><td>11</td><td>6</td><td>1</td><td>4</td><td>0</td><td>26</td><td>67</td><td>122</td><td>232</td><td>204</td><td>267</td><td>275</td><td>359</td><td>367</td><td>408</td><td>320</td><td>229</td><td>189</td><td>168</td><td>110</td><td>88</td><td>2633</td> </tr> <tr> <td>返却</td> <td>7</td><td>3</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td><td>36</td><td>49</td><td>153</td><td>353</td><td>467</td><td>300</td><td>209</td><td>266</td><td>312</td><td>300</td><td>269</td><td>223</td><td>201</td><td>156</td><td>106</td><td>62</td><td>44</td><td>24</td><td>3667</td> </tr> </table>	物件データ	住所	世帯数	自転車台数	電動自転車	普通自転車		東京都港区芝浦	1095	60台	118台	2時間41分	月間貸出回数	3067	3401	200			自転車台数/世帯数	100.0%	92.8%	7.1%			時間別貸出・返却台数	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	合計	貸出	31	15	11	6	1	4	0	26	67	122	232	204	267	275	359	367	408	320	229	189	168	110	88	2633	返却	7	3	0	1	0	36	49	153	353	467	300	209	266	312	300	269	223	201	156	106	62	44	24	3667	<p>時間別貸出・返却台数</p> 
物件データ	住所	世帯数	自転車台数	電動自転車	普通自転車																																																																																						
	東京都港区芝浦	1095	60台	118台	2時間41分																																																																																						
月間貸出回数	3067	3401	200																																																																																								
自転車台数/世帯数	100.0%	92.8%	7.1%																																																																																								
時間別貸出・返却台数	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	合計																																																																													
貸出	31	15	11	6	1	4	0	26	67	122	232	204	267	275	359	367	408	320	229	189	168	110	88	2633																																																																			
返却	7	3	0	1	0	36	49	153	353	467	300	209	266	312	300	269	223	201	156	106	62	44	24	3667																																																																			
<p>②システムの基本仕様</p> <p>利用方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ●認証キーをかざしてコントロールパネルを操作。 ●収納BOXからキーとバッテリーを取り出し、自転車を借り受ける。 ●電動アシスト自転車は返却の古い順に貸出。 	<p>コミュニケーション・サイカル化</p> <p>予約</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現在では実施していない。導入には、技術の改良が必要。 ●不可。 	<p>③システム運用の状況</p> <p>利用状況</p> <p>(港区マンションの例 (平成20年10月))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●マンション規模=1,095世帯。 ●電動アシスト自転車=15台 ●1日平均利用台数=118台、回転率=1.57 ●平均利用時間=2時間41分 ●月間貸出回数=3,667回 																																																																																									
<p>③システム運用の状況</p> <p>利用状況</p> <p>(港区マンションの例 (平成20年10月))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●マンション規模=1,095世帯。 ●電動アシスト自転車=15台 ●1日平均利用台数=118台、回転率=1.57 ●平均利用時間=2時間41分 ●月間貸出回数=3,667回 	<p>③システム運用の状況</p> <p>利用状況</p> <p>(港区マンションの例 (平成20年10月))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●マンション規模=1,095世帯。 ●電動アシスト自転車=15台 ●1日平均利用台数=118台、回転率=1.57 ●平均利用時間=2時間41分 ●月間貸出回数=3,667回 	<p>③システム運用の状況</p> <p>利用状況</p> <p>(港区マンションの例 (平成20年10月))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●マンション規模=1,095世帯。 ●電動アシスト自転車=15台 ●1日平均利用台数=118台、回転率=1.57 ●平均利用時間=2時間41分 ●月間貸出回数=3,667回 																																																																																									

※コミュニケーションサイクル=複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り捨て可能なシステム。
参考URL 株式会社フルタイムシステム <http://www.ftc.co.jp/>

(1.2) Eco サイクル『旅チャリ』(JTB+PANASONIC)

<p>① レンタサイクルの概要</p> <p>Eco サイクル『旅チャリ』</p> <ul style="list-style-type: none"> ●株式会社JTB(首都圏交通事業推進室) = 事業主体(システム・モデルの提供、展開) ●PANASONIC = 自転車の供給、サポート ●環境保護 ●観光資源発掘による地域活性化 ●健康増進 <p>他の施策との連携、パッケージ化</p> <p>●JTB国内旅行パッケージ『エース』への組み込み</p>		<p>② システムの基本仕様</p> <p>自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> ●電動アシスト自転車『シュガーロードロップ』(PANASONIC) ●リチウム電池型(長寿命) ●2年間で破棄・入れ替え <p>リース価格</p> <ul style="list-style-type: none"> ①リース価格 <ul style="list-style-type: none"> ●月額=5,040円(税込込み) ●2年間総額=120,960円 ②リースに含まれるサービス <ul style="list-style-type: none"> ●点検、保険、破棄費用、盗難補償等 ③購入する場合 <ul style="list-style-type: none"> ●購入による場合 = 156,725円/2年間 ●リースによる減額料 = 35,765円/2年間 <p>オリジナルプレート作成可能(有料)</p>	
<p>③ システムの基本仕様</p> <p>基本システム</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JTBは、自転車と保険・メンテナンスを組み合わせ、地域にリース。 ●PANASONICは、自転車(電動アシスト型)を製造・供給。 ●リース方式によって、高品質で安価なレンタサイクル自転車を提供。 ●展開は、各地域毎にNPOや協会・組合等が実施。 ●各地でのレンタサイクル料金は、自由に設定可能。 		<p>サポート体制</p> <ul style="list-style-type: none"> ●PANASONICの全国サービスネットワークと連携。 ●契約サイクルショップ <ul style="list-style-type: none"> → パナソニック・サービスステーション (SS) → パナソニック・サイクルテック株式会社 <p>電話お問い合わせ</p>	
<p>④ システムの基本仕様</p> <p>基本システム</p> <p>※ コミュニティサイクル = 複数のステーションを設置し、どのステーションでも乗り替り可能なシステム。 参考URL 株式会社JTB (JTBサイト) http://www.jtb.co.jp/ 株式会社ジェイティビー (JTB) http://www.jtbcorp.jp/</p>		<p>導入状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ●横浜で開始。NPO法人ベイ・ウインド環境エコハマ推進協会。 	

Ⅲ. 我が国の屋外広告の状況

1. 我が国の屋外広告の現状

(1) 我が国の広告業界の基本構造

広告業界はメディア（媒体）、クライアント（広告主）、エージェント（広告会社）で成り立っている。エージェントはクライアントに良いメディアを紹介して、15%～20%程度の手数料を収めている。

出典・参考：自治体における広告事業の推進に関する調査研究報告書
(財) 東京市町村自治体調査会

広告業界における主要なメディア（媒体）は、マスコミ4媒体を中心として、インターネット、プロモーションメディア等に分類されており、屋外広告は、SP/プロモーションメディアの中に位置づけられている。この分野の広告事業は、屋内の新聞やTV・PC等に対して、OOHメディア(Out Of Home Media)と称されることもある。

広告事業に対する行政の役割りは、法に基づく、規制・管理が主な役割りであるが、近年横浜市のように、広告事業の展開が始まっている。

(2) 我が国のOOHメディア(Out-Of-Home-Media)と屋外広告動向（'07年）

2007年(1～12月)の日本の総広告費は7兆1914億円、前年比101.1%と4年連続の増加となった。

総広告費は、2000年にIT(情報技術)ブームを背景に3年ぶりに増加したあと、減少が続いたが、2004年に日本経済の景気回復基調とデジタル家電やインターネット(ブロードバンド)の普及を背景に4年ぶりに増加し、2005年(同101.7%)に続いて2007年も前年実績を上回った。

媒体別に見ると、「新聞広告費」(前年94.8%)が大きく減少し、「テレビ広告費」(同99.1%)も減少して、「マスコミ4媒体広告費」(同97.4%)は3年連続して前年を下回った。マスコミ広告以外では、「フリーペーパー・フリーマガジン」や「展示・映像他」「DM」などが増加した「プロモーションメディア広告費」(同101.9%)が4年連続の増加となった。BSデジタル放送などの増加で「衛星メディア関連広告費」(同110.8%)が引き続き伸び、「インターネット広告費」(同124.4%)は検索連動広告(SEM:サーチ・エンジン・マーケティング)、モバイル広告を中心に拡大を続けた。

2007年のOOHメディアの広告費は、交通広告、屋外広告、折込広告あわせて、1兆3,181億円で、前年比100.2%と4年連続で増加した。

折込広告が若干前年比を下回ったものの、交通広告、屋外広告は前年を上回り、相変わらずOOH広告市場は堅調に伸長を続けている。

これは、大手広告主の出稿が盛んになってきたのを受け、キャンペーン対応の都市型メディアとしての活用が増加したこと、法令改正による規制緩和により行政が民間活用による新規媒体の開発に着手したこと、大手デベロッパーによる新規開発の大型施設メディアの開発等により、媒体そのものが増加したことが主な要因である。

OOHメディアへの関心は近年、高まりをみせている。そのきっかけとなった要因は、①生活者の変化、②広告主の変化、③OOH媒体の変化、である。

生活者の変化は、生活者の外出時間、つまり外にいる時間の増加があげられる。ビデオリサーチの「メディアコンタクトレポート(MCR)(関東地区)」によると、12～19歳の男女の1日の外出時間は、2000年の9時間から3分から2007年には9時間42分へと大幅に伸び、20代も9時間1分から9時間28分と同様の傾向を示した。

さらに30～40代も2000年に比べ、2007年では20～25分と大幅な伸びを示している。これは、大都市圏を中心とした店舗・街の24時間化や魅力的なエンタテインメントの増加、さらに近年の景気の回復基調により労働時間やレジャー時間が増加したことが要因として考えられる。外出時間の拡大に伴って、OOHメディアへの接触率が高まった。

OOHメディア自体も変化しており、①鉄道会社の変化、②行政・政令の規制緩和、③行政の民間活用の活発化、④都市圏における大規模再開発、⑤技術革新、があげられる。

景観三法の制定により、屋外広告物や都市景観など広告にかかわる法律も大きく変わった。それに伴い、自治体などの行政の考え方も変化がみられる。

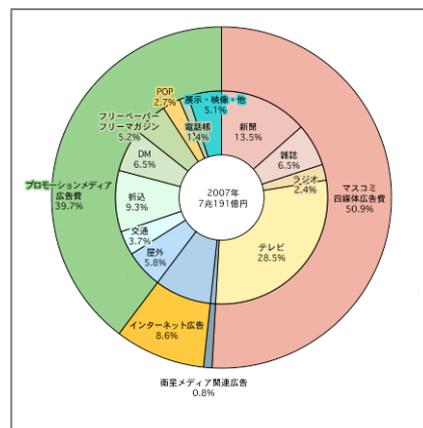
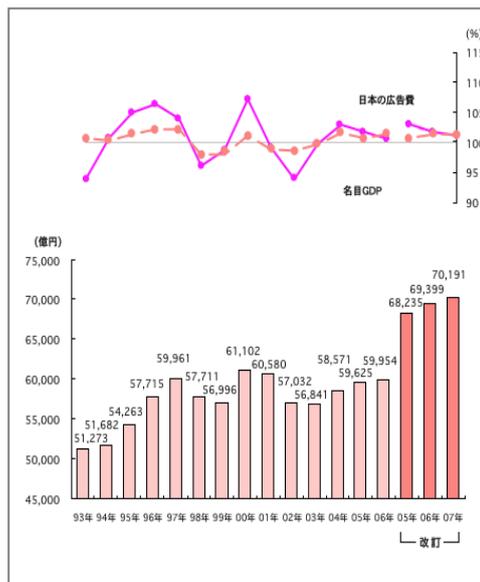
広告等を排除し、きれいな景観を作り出して維持・保全していくエリアと、地元商店街などと協力して、広告を活用して活気ある街並みを形成するエリアとの二極化が進むものと思われる。その際に今まで黙認の形で繁華街などに掲出されていた様々な広告物も、一定のルールに基づいて整備されるだろう。

税収の減少や財政再建をにらんだ自治体などの民間協力の利用も盛んだ。

岡山市、横浜市で始まった広告付きバス停留所(バスシェルター)も名古屋市、神戸市、札幌市、福岡市、静岡市といった各政令指定都市に拡大している。東京都においても、広告付きバス停事業が2008年3月31日より開始され、飲料ファッション系広告主中心に堅調な販売状況である。

【日本の広告費とGDPの推移】

【媒体別構成比】



OOHメディアの今後を展望してみると、自治体は、景観三法などの制定を受けて、それぞれの条例を改・制定、その過程で独自の解釈で行政指導を行なう可能性が高く、広告を推進する地域とに二極化が進むだろう。

また、自治体の財政再建や税収不足によって、民間活力を導入したPFI(民間資金活用による社会資本整備)方式の広告掲出も増加、従来の広告禁止地区や物件での掲出が可能となり、魅力あるOOHメディアの誕生が期待できる。

これまでの固定観念を打ち破る新たな媒体の出現に、今後も大いに期待したい。

屋外広告に関しては2007年、広告費は4,041億円、前年比102.5%と前年に引き続き増加となった。主な要因としては、ネオンの大幅な落ち込みを、CI/VI、ポスターボード、広告幕、商業施設メディアが上回る伸びで補ったことにあるといえる。

出典・参考：電通広告年鑑'08-'09

(3) 最近の屋外広告看板の料金動向

屋外広告がビジネスとして成立するには、スポンサー企業の広告需要が高いロケーションでなければならない。立地のポイントは、屋外広告が認識される頻度と視認性の高さである。そのためにはターゲット層の通勤、通学や買い物などでの通行が大量に発生するTG（トラフィック・ジェネレーター）と呼ばれる駅、大通り沿いである必要がある。当該ビルやマンションが、TGから見て視界性が良好であったり、通行が滞留する交差点周辺ならさらにプラスとなる。

例えば、東京都内で屋外広告のホットスポットといえるのは、銀座、六本木、渋谷、新宿などが挙げられるが、今年になって渋谷、新宿では2割程度料金が上昇したケースもある。

オフィスビルや1棟マンションなどの鑑定評価で、賃料に比べ意外に知られていないのが屋外広告料金の相場や料金システムである。

看板料は、通行量、看板の大きさ、周りの看板と比較した目立ち具合で決まり、個別格差が大きく、料金も変動する。看板を支える支柱設置コストを負担するのは、ビルオーナーのケースと広告主のケースの2通りがある。

日経産業紙によると、渋谷、新宿駅前が目立つ場所ならスポンサー向け広告料金は、100㎡（8m×12.5m）当たり年間700～1300万円。契約期間は、2年、3～5年更新が多いそうだ。

ビルオーナーと広告主間を仲介するのは広告代理店が主流で、屋外広告に表示される内容は、企業や商品イメージの訴求をメインとするものから、広告主の店舗などへ導入する機能を持ったもの等がある。

インターネット市場の広告費が10年間で60倍増えたように、企業もインターネットを絡めたクロスメディア広告戦略を打ち出し、費用対効果から広告媒体の選別を進めており、屋外広告は分が悪いようだが、この先、消費の回復で地位回復に結びつくのか先行きはまだ不透明だ。

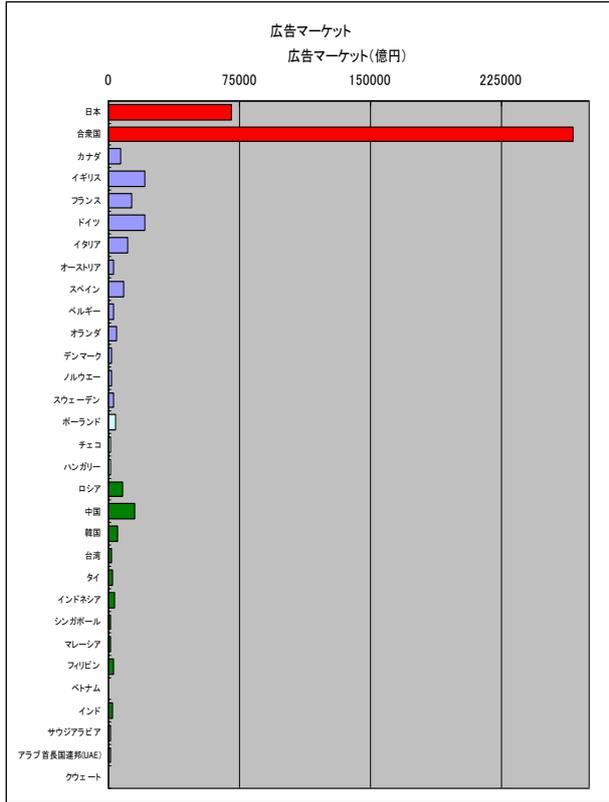
出典・参考：2007年7月7日㈱日本システム評価研究所

(4) 海外国との比較

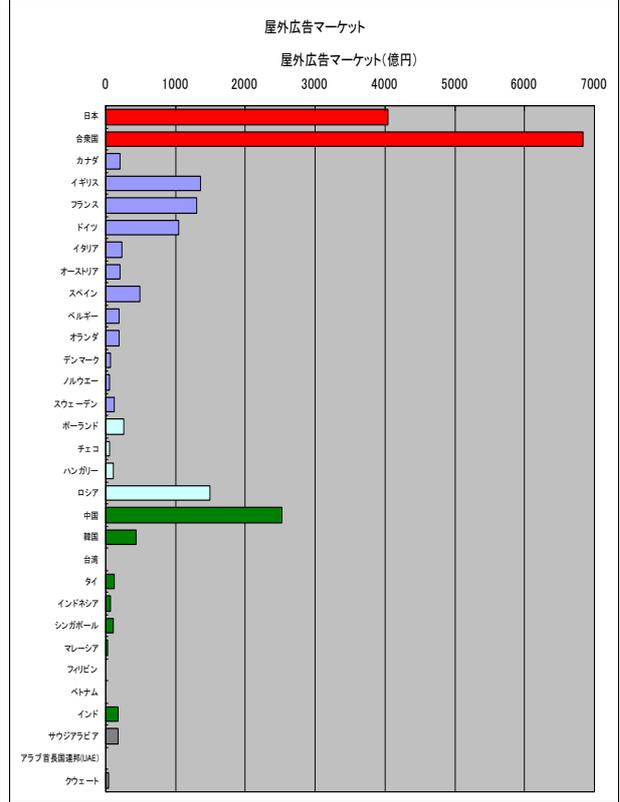
【各国の屋外広告の状況】

地域	国	屋外広告の状況
日本	日本	我が国のOOHメディアと屋外広告の項を参照
アメリカ	合衆国	屋外広告はインターネット同様に景気不振にもかかわらず、好調が予想され、ビデオ広告ネットワーク、電子ビルボードおよび店舗フロアー、エレベーター壁、公園のベンチ、給油所ポンプなどに展開されるアンビエント広告などを含むオルタナティブ屋外メディアが急速に伸びている。家庭や職場よりも屋外で過ごす時間が伸びていることも近年
	カナダ	屋外広告は製作技術やクリエイティブ力も非常に強く、主要道路沿いのビルボード、都心部を中心にバスや地下鉄での交通広告が盛んな状況はアメリカとほとんど変わらない。デジタルテクノロジーの発達で発光ダイオード(LED)や液晶ディスプレイ(LCD)を利用した広告、屋外での視認性が高いフラッシュメディアを利用したポスター広告や、スーパーや駅などの床や通路にステッカーを貼り付けるフロアメディア広告なども盛んである。最近では環境に配慮した
西ヨーロッパ	イギリス	イギリスの特色はバスと地下鉄の交通広告が多いことで、約36万5,000サイトの57%を占める。市街地向けでは、6シート(180×120cm)が8万6,531サイト、48シート(305×910cm)が2万7,388サイトを持つ。
	フランス	サイト数は合計97万3,820サイトでイギリスやドイツの約36万サイトを上回りヨーロッパ最大で、JCDecauxとClearChannelが2強となっている。リヨン市に次いで2007年7月にパリ市で始まったセルフサービス自転車Velibが好評で、主要都市で次々と採用されている。運営管理は屋外広告会社に委託されており、JCDecauxとClearChannelが競合しているが、広告媒体としても注目されている。
	ドイツ	屋外広告は2006年で35万5,583サイトが存在する。Billboard/GFが18万1,486サイト、Pillar/GSが1万6,456サイト、CLPが9万7,316サイト、Poster/AAが4万6,351サイト、SuperPosterが1,121サイトとなっている。
	イタリア	屋外広告は15万3,420サイトが存在する。100×140cmが12万605サイトで大多数を占める。600×300cmは3万1,960サイト、600×300cmのバックライト付きは855サイトとなっている。
	オーストリア	—
	スペイン	屋外広告はJCDecaux、Gemusa、ClearChannelが3強で、8×3mが1万7,915サイト、照明付き(8×3m、4×3m)が2,265カ所、電話ボックスが4万カ所など6万6,980サイトが存在する。
	ベルギー	ベルギーはフランスとともに屋外広告の発展国で、サイト数が多くサイズも多様化しているため、サイト数を約7万1,600とする統計もあれば、約3万8,000とする統計もある。2m(116×171cm)が2万7,924サイトで最も多く、20m(315×470cm)が7,865サイトで2番目に多い。
	オランダ	屋外広告は9,315サイトが存在し、CBS Outdoorが4,500サイト、JCDecauxが2,500サイト、Brouwer & Partnersが1,000サイトを展開している。
	デンマーク	—
	スウェーデン	—
東欧・ロシア	ポーランド	—
	チェコ	—
	ハンガリー	—
	ロシア	ロシアの屋外広告の特徴は、他国と比べ総広告費における屋外広告の割合が高い点である。ヨーロッパ主要5カ国では、屋外広告が総広告費に占める割合は5～10%であるが、ロシアは17.9%である。屋外広告に対する需要の高まりから、広告物件数は増加の一途をたどってきたが、2007年現在では屋外広告の設置を規制または減少を命ずる自治体が増え、増加のテンポには歯止めがかかっている。
アジア	中国	—
	韓国	屋外広告は交通媒体およびシネマコンプレックス、エンタテインメント媒体などの部分的な活性化にもかかわらず、2006年12月、屋外広告基金造成法の時限満了および後続法の不在により、広告看板を大量撤去したことを受け、前年比12.2%減の6.793億ウォンを記録した。
	台湾	2007年はOOH広告にとっては画期的な年となった。すなわち台湾高速鉄道(台湾新幹線)が本格的な稼働を始めた年であり、OOH広告業界にHigh Profileなターゲットを持つ媒体が一つ加わるようになった。この台湾高速鉄道の駅構内・車内広告は専門の広告会社「X-Line」によって運営・管理されている。2008年には高雄市に新交通システム(MRT)が導入され、また台北市のMRTも新規路線整備が進むなど、交通広告を中心に台湾のOOH広告業界は今後も
	タイ	大型のビルボードは主に都市部主要道路周辺、空港周辺、高速道路沿い、主要国道沿いに設置されている。幅50cm以上という大型ビルボードも存在する。2006年に開港した新バンコク国際空港内および周辺のビルボード・サインボードの数量は非常に多く、掲出量も高額となっている。また、バス、タクシー、バンコク高架鉄道(BTS)、三輪タクシー(TUK-TUK)、乗合タクシーなどの公共乗り物機関およびその施設はすべて広告媒体として活用されている。大型商業施設では、オープンスペースを活用した商品展示会や自動車、不動産の販売会などが頻りに行なわれている。これらの施設には独自にサインボードや3Dモニターが設置されており、媒体として各広告主も有効活用している。
	インドネシア	公共交通機関に乏しいインドネシアは車社会であり、近年都市部を中心にビルボード広告は活発である。従来型の電照タイプ以外にも全面ネオンサイン・タイプも増加しつつある。形状的には横長タイプ(10×20mもしくは4×8m)から当局の規制の関係で縦長タイプが主流となりつつある。またビルボード以外にも歩道橋に電飾を施すタイプも人気がある。また、ビルボード以外ではビデオとロン(屋外でのビッグスクリーン映像)、バス・ラッピング、サイン・ボード・パネルなども盛んである。2002年にはビッグスクリーンを積んだトラックによるアドも登場した。また、オフィスビルのエレベーター待ちのホワイトカラー層を狙ったエレベーター近辺でのスクリーンをネットワーク化したメディアも出現している。ジャカルタには屋外広告専門の会社が大小数十社ある。大手はNeon-Lite、Rainbowなどである。
	シンガポール	景観上とセキュリティ上の理由で、ネオンサインが厳しく制限されてきたが、1996年を境に規制は徐々に緩和されつつあり、オフィス街のラッフルズプレスの一部でもネオンサインの掲出が実施されてきている。一方、シンガポールの繁華街ではオーチャードロードなどでは、ネオンサインの絶対数が少ないうえに、高さ制限など依然として厳しい制限が設けられている。交通広告は極めてバリエーションに富んでおり、地下鉄(MRT)では、内照パネル、車内顔面ポスター、テレビモニターによる広告などが一般的。また、バスに関しては、全面車体広告や、停留所の壁面、屋根を活用した広告などが散見される。タクシーも広告媒体として活用され、近年は車体広告のみならず、車内後部座席向けの液晶ディスプレイも活用されている。このような交通広告の拡大の背景には、公共交通の利用者数の爆発的な
	マレーシア	車社会のマレーシアでは、ハイウェイ沿いの大型屋外広告がポピュラーであるが、2003年にはクアラルンプール中心部を走るモノレールが開通したことに伴い、レールの支柱や駅の外壁などに次々と大型広告が掲出され、市街地における効果的な広告媒体として活用されている。
	フィリピン	マニラ首都圏では、EDSAとかC5などの幹線道路沿いに大型ビルボードが目白押しである。(マカティエリアはビルボード広告禁止)。ほとんどが特殊な布地にインクジェットでプリンティングされたものであるが、一部ネオンサインも散在する。ビルボードのほか公共交通機関(バス、LRT/MRK)での交通広告、なかにはラップ広告という車体を利用した広告も可能である。このほかタクシー、トライシクル、ベディキャブなどにも広告可能である。
	ベトナム	—
	インド	90年代後半よりデリーにおいては、屋外看板が厳しく制限されているものの、幹線道路やビルの看板広告、バスシェルターといった媒体は都市生活者への重要なコンタクトとして活用されている。またムンバイ、チェンナイなどにも多く設置され、重要な媒体として位置づけられており、広告費全体の約6%を占めている。
中東	サウジアラビア	中東では車が主要な移動手段であることから、屋外広告は盛んに活用されるメディアとなっている。屋外広告の種類としては、ビルボード、ユニポール、ミュービ、屋上看板、ネオン、街頭柱看板、バス・タクシー広告、空港看板、スタジアムなど様々な物件がある。また、近年都市部の近代化により、高層ビルの壁面への広告掲出や工事現場のフェンス、道路脇のフェンスといった巨大な物件が登場しており、なかには数百メートルから10キロメートルを超えるものまで様々な物件が登場している。2007年10月にはロンドン広告会社により、世界一大きいビラとしてギネスにも登録されたドバイ国際空港の横のスペースへ飛行機からみる屋外広告が設置され、話題を呼んだ。都市部の建設ラッシュを背景に、屋外物件の供給も相対数がのぼっているが、それ以上に需要が大きいため、より一層の価格上昇が進ん
	アラブ首長国連邦(UAE)	—
	クウェート	—

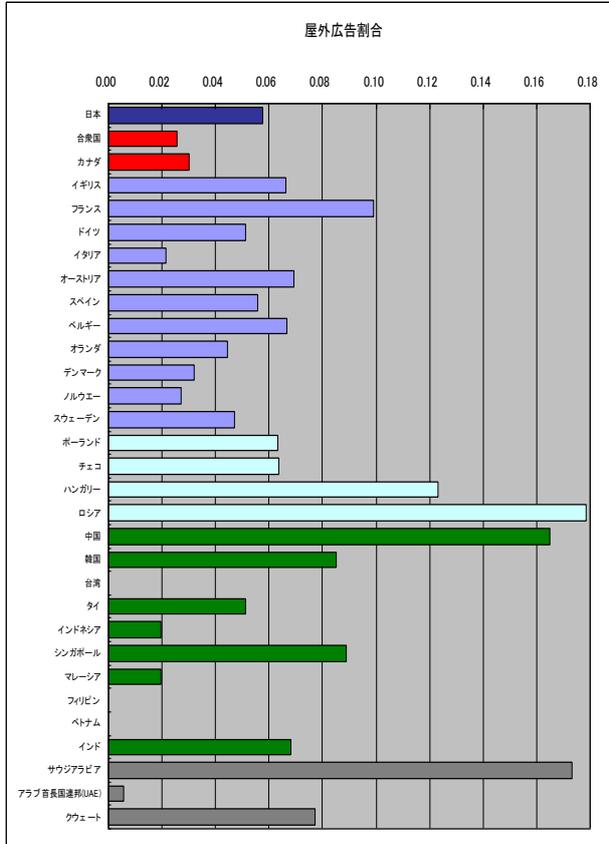
【広告マーケットの各国比較】



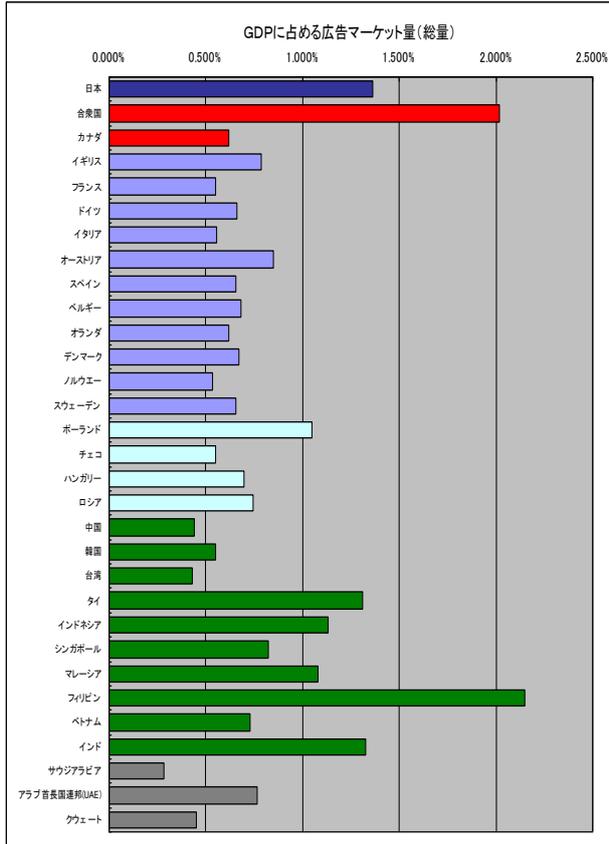
【屋外広告マーケットの各国比較】



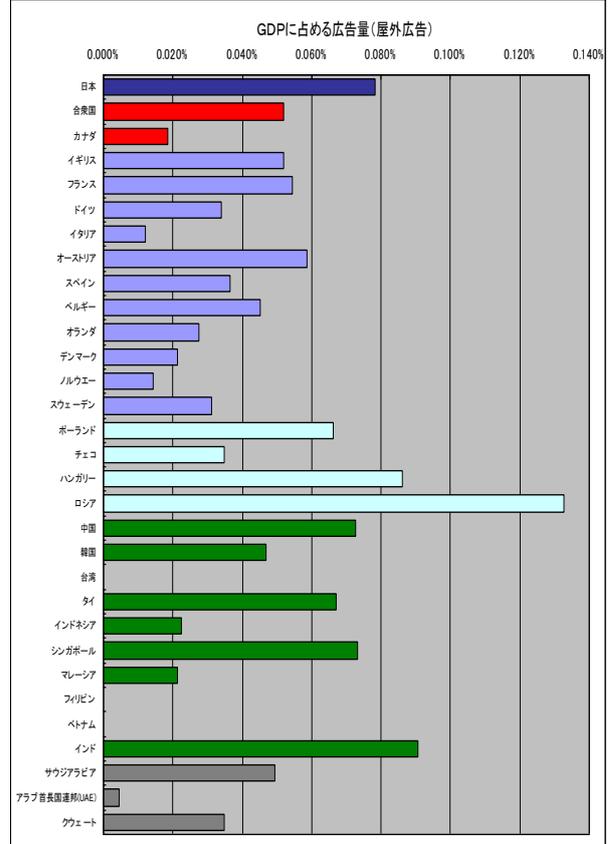
【広告マーケットに占める屋外広告割合】



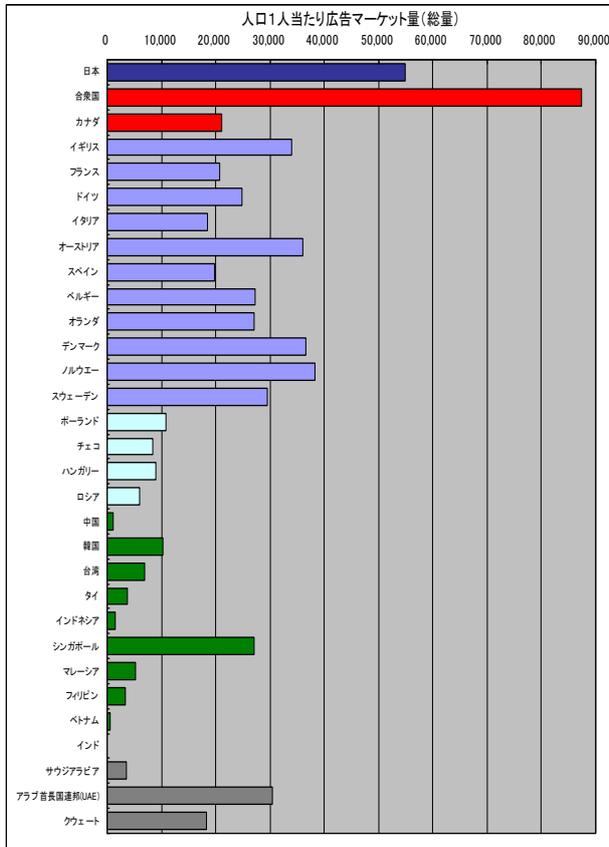
【GDP に占める広告マーケット量】



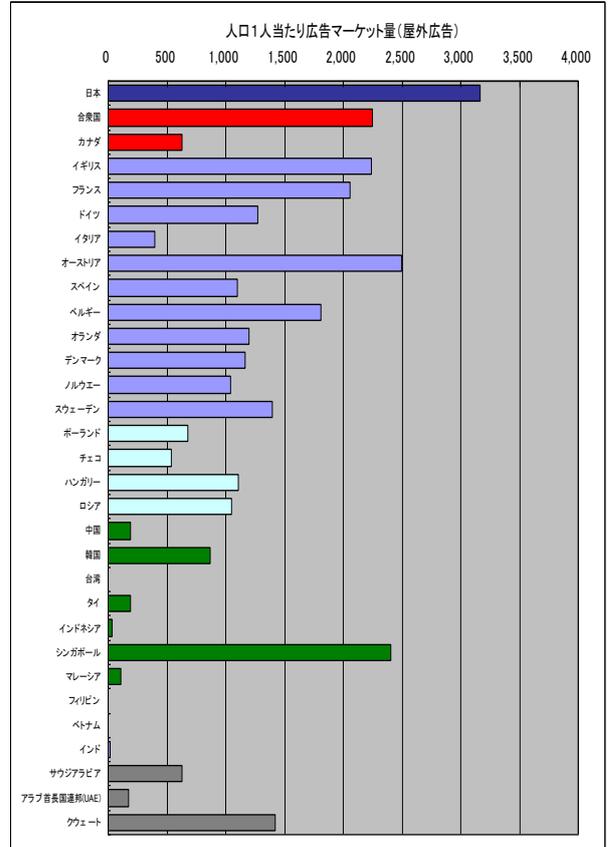
【GDP に占める屋外広告マーケット量】



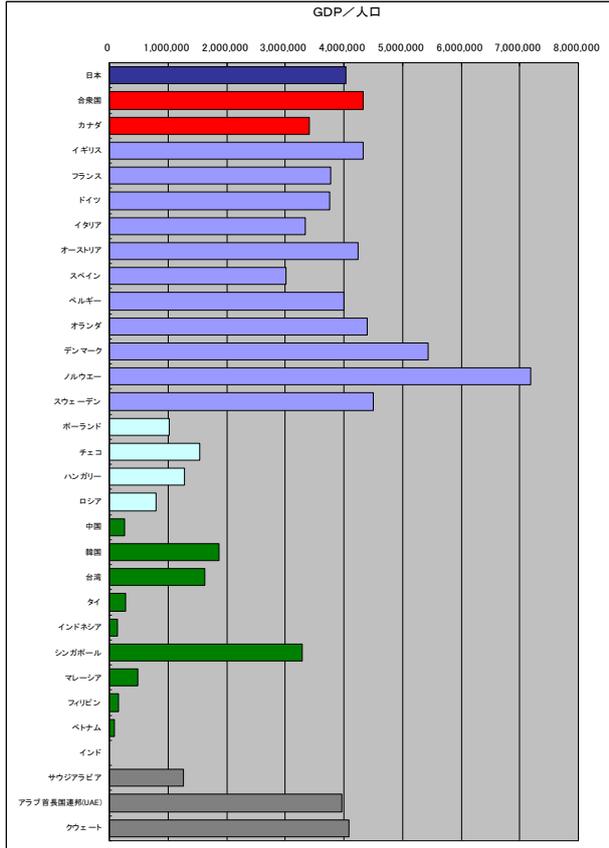
【人口1人当たり広告マーケット量】



【人口1人当たり屋外広告マーケット量】



【人口1人あたりGDP】



【主要国の広告マーケット量】

地域	国	人口	GDP	単位	新聞・週刊誌 誌等	雑誌	テレビ	印刷	ネット・ケーブ ルテレビ	DMB	ラジオ	映画	海外広告 OOH	放送 交通	折込	DM	フリーマ ガジン	フリーペ ーパー-POP	電話帳	展示・映像等 メディア	ダイレクト メール	インターネット	その他	総広告費
アジア	日本	127,710,000	5,159,772	億円	9462	4585	19981			603	1871		4041	2591	6549	4537	3834	1836	1014	3584		6003		70191
	韓国	48,270,000	9,670	億ドル	17801	4841	21076						17									602	105	2396
アメリカ	アメリカ	303,870,663	138,413	億ドル	421	179			444	206	192		72								602	105	575	
	カナダ	33,238,172	15,336	億カナドル	132	47	237						23									22	0.04	221
ヨーロッパ	フランス	60,387,000	27,559	億ユーロ	4611	1824	3922						984									0.08	0.34	100
	ドイツ	82,315,000	32,392	億ユーロ	2705	2091	3528						801										2584	14,572
中東	アラブ首長国連邦(UAE)	2,919,000	1,113	億ドル	0.77	0.17	0.02						387											5007
	クウェート	2,919,000	1,113	億ドル	0.75	0.11	0.04						0.08											100
アジア	中国	1,321,290,000	249,530	億元	3222,000	264,600	1,429,500						1813,700											10,984,200
	韓国	48,270,000	9,670	億ドル	17801	4841	21076						17											79,896
アジア	台湾	22,858,360	130,823	億NTドル	19,405,473	6,918,863	3,372,496						693											79,73
	タイ	65,760,000	69,523	億USドル	15452	6175	53474						687											59,288,981
アジア	インドネシア	222,190,000	39,574,039	億USドル	15507	1774	26155						4671											100
	シンガポール	4,590,000	2,432	億シン	8249	1227	6826						0.03											2284
アジア	マレーシア	27,170,000	5,053	億RM	3065	166	1799						0.03											91,130
	フィリピン	88,570,000	1,441	億ドル	0.56	0.03	0.23						0.09											0.03
アジア	ベトナム	85,150,000	710	億USドル	123,340		10,827						0.79											100
	インド	1,135,600,000	1,889	億USドル	63,270		391,065						1.457											516,462
中東	サウジアラビア	28,160,000	3,760	億USドル	7269	422	609						0.07											100
	アラブ首長国連邦(UAE)	4,620,000	1,326	億USドル	0.88	0.04	0.06						1856											100
中東	クウェート	2,919,000	1,113	億USドル	0.77	0.17	0.02						0.81											100
	カタール	2,919,000	1,113	億USドル	0.75	0.11	0.04						0.08											100

※円換算レートは、2008.11.12 付け。

【分野別マーケットと割合（円換算）】

地域	国	人口	GDP	単位							マスコミ4媒体	インターネット	プロモーションメディア・その他	うち屋外広告	合計
アメリカ	日本	127,710,000	5,159,772	億円	億円	1円=1円	金額	36,502	6,003	27,886	4,041	70,191			
	合衆国	303,870,663	138,413	億ドル	億ドル	1ドル=95円	割合	0.52	105	1,249	0.06	1,000			
西ヨーロッパ	カナダ	33,238,172	15,356	億カナダドル	億カナダドル	1カナダドル=74円	金額	52	7.57	35.02	3	95			
	イギリス	60,387,000	27,359	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	10,848	2,594	1,130	964	14,572			
フランス	フランス	63,195,000	25,152	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	9,125	727	1,174	1,083	11,026			
	ドイツ	82,315,000	32,592	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	15,605	590	1,033	882	17,228			
イタリア	イタリア	58,752,000	20,677	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	8,587	283	2,70	197	9,140			
	オーストリア	8,207,000	3,667	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	0.94	0.03	0.03	0.02	1.00			
スペイン	スペイン	44,475,000	14,146	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	2,248	46	187	172	2,481			
	ベルギー	10,511,000	4,428	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	6,703	215	455	412	7,373			
オランダ	オランダ	16,334,000	7,549	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	2,122	97	187	160	2,406			
	デンマーク	5,428,000	3,107	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	3,367	175	172	165	3,714			
ノルウェー	ノルウェー	4,881,000	3,693	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	10,445	1379	447	391	12,267			
	スウェーデン	9,113,000	4,316	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	11,538	2028	466	381	14,052			
東欧・ロシア	ポーランド	38,157,000	4,133	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	18,781	3446	1185	1,106	23,412			
	チェコ	10,320,000	1,681	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	12,159	22	1026	836	13,207			
ハンガリー	ハンガリー	10,087,000	1,364	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	16,866	720	1,310	1,189	18,896			
	ロシア	141,900,000	329,886	億ルーブル	億ルーブル	1ルーブル=3.41円	割合	0.28	0.04	0.07	0.06	1.00			
アジア	中国	1,321,290,000	249,530	億元	億元	1元=13.9円	金額	6,953	196	1650	1,571	8,799			
	韓国	49,270,000	9,670	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	8,544,300	62,620	181,370	1,813,700	10,984,200			
台湾	台湾	22,958,360	130,923	億NTドル	億NTドル	1NTドル=95円	金額	55,030	10,200	1,466	6,783	79,896			
	タイ	65,760,000	69,923	億USDバーツ	億USDバーツ	1タイバーツ=2.89円	割合	56,268,961	0	0	0.09	1.00			
インドネシア	インドネシア	222,190,000	39,574,039	億USDルピア	億USDルピア	1ルピア=0.0076円	金額	8,1978	0	9452	4,671	91,150			
	シンガポール	4,590,000	2,432	億USDドル	億USDドル	1Sドル=62.0円	割合	44,003	0	887	887	44,890			
マレーシア	マレーシア	27,170,000	5,053	億RM	億RM	1リンギ=26.2円	金額	0.98	0.00	0.02	0.02	1.00			
	フィリピン	88,570,000	1,441	億ドル	億ドル	1ドル=95円	割合	1,774	32	193	178	1,999			
ベトナム	ベトナム	85,150,000	710	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	5,164	0	0	0	0			
	インド	1,135,600,000	1,989	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	120,570	1070	1,046	9,010	132,100			
中東	サウジアラビア	28,160,000	3,760	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	886	0.000099924	0.079182438	0.07	1.00			
	アラブ首長国連邦(UAE)	4,620,000	1,926	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	割合	0.83	0	185.6	186	1.072			
クウェート	クウェート	259	1,113	億USDドル	億USDドル	1ドル=95円	金額	1,454	0	23.9	8	1,478			
							割合	0.98	0	0.00665279	0.01	1.00			
							割合	462	0	38.7	39	501			
							割合	0.92	0	0.07291791	0.08	1.00			

【人口1人当たりの広告マーケット量、GDPに占める広告マーケット量（円換算）】

地域	国	人口	GDP	単位	単位：億円						
					マスコミ4媒体	インターネット	プロモーションメディア ア・その他	うち屋外広告	合計		
日本	日本	127,710,000	人	5,159,772	億円	金額	36,302	6,003	27,886	4,041	70,191
						割合	0.52	0.09	0.40	0.06	1.00
アメリカ	合衆国	303,870,663	人	13,149,235	億円	金額	136,990	9,975	118,655	6,840	265,620
						割合	0.52	0.04	0.45	0.03	1.00
西ヨーロッパ	カナダ	33,238,172	人	1,136,344	億円	金額	3,852	560	2,891	210	7,003
						割合	0.55	0.08	0.37	0.03	1.00
西ヨーロッパ	イギリス	60,587,000	人	2,618,105	億円	金額	15,296	3,658	1,593	1,359	20,547
						割合	0.74	0.18	0.08	0.07	1.00
フランス	フランス	63,195,000	人	2,389,440	億円	金額	10,859	865	1,397	1,301	13,121
						割合	0.83	0.07	0.11	0.10	1.00
ドイツ	ドイツ	82,315,000	人	3,096,240	億円	金額	18,570	702	1,229	1,090	20,501
						割合	0.91	0.03	0.06	0.05	1.00
イタリア	イタリア	58,752,000	人	1,964,315	億円	金額	10,219	337	321	234	10,877
						割合	0.94	0.03	0.03	0.02	1.00
オーストリア	オーストリア	8,207,000	人	348,365	億円	金額	2,675	55	223	205	2,952
						割合	0.91	0.02	0.08	0.07	1.00
スペイン	スペイン	44,475,000	人	1,343,870	億円	金額	7,977	256	541	490	8,774
						割合	0.91	0.03	0.06	0.06	1.00
ベルギー	ベルギー	10,511,000	人	420,660	億円	金額	2,525	115	223	190	2,863
						割合	0.88	0.04	0.08	0.07	1.00
オランダ	オランダ	16,334,000	人	717,155	億円	金額	4,007	208	205	196	4,420
						割合	0.91	0.05	0.05	0.04	1.00
デンマーク	デンマーク	5,428,000	人	295,165	億円	金額	1,692	223	72	63	1,967
						割合	0.85	0.11	0.04	0.03	1.00
ノルウェー	ノルウェー	4,881,000	人	350,835	億円	金額	1,535	270	65	51	1,869
						割合	0.82	0.14	0.03	0.03	1.00
スウェーデン	スウェーデン	9,113,000	人	410,020	億円	金額	2,160	396	136	127	2,692
						割合	0.80	0.15	0.05	0.05	1.00
東欧・ロシア	ポーランド	38,157,000	人	392,635	億円	金額	3,781	7	319	280	4,107
						割合	0.92	0.00	0.08	0.06	1.00
チェコ	チェコ	10,320,000	人	159,695	億円	金額	781	33	61	56	875
						割合	0.89	0.04	0.07	0.06	1.00
ハンガリー	ハンガリー	10,087,000	人	129,580	億円	金額	789	0	116	112	906
						割合	0.87	0.00	0.13	0.12	1.00
ロシア	ロシア	141,900,000	人	1,124,911	億円	金額	6,605	186	1,568	1,492	8,359
						割合	0.79	0.02	0.18	0.18	1.00
アジア	中国	1,321,290,000	人	3,468,467	億円	金額	11,877	870	2,821	2,521	15,268
						割合	0.78	0.06	0.17	0.17	1.00
韓国	韓国	49,270,000	人	918,650	億円	金額	3,478	645	927	429	5,049
						割合	0.69	0.13	0.18	0.09	1.00
台湾	台湾	22,958,360	人	371,821	億円	金額	1,588	0	0	0	1,588
						割合	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00
タイ	タイ	65,760,000	人	187,017	億円	金額	2,197	0	254	126	2,451
						割合	0.90	0.00	0.10	0.05	1.00
インドネシア	インドネシア	222,190,000	人	300,763	億円	金額	3,344	0	67	67	3,412
						割合	0.98	0.00	0.02	0.02	1.00
シンガポール	シンガポール	4,590,000	人	150,784	億円	金額	1,100	20	120	110	1,240
						割合	0.89	0.02	0.10	0.09	1.00
マレーシア	マレーシア	27,170,000	人	132,389	億円	金額	1,381	0	50	28	1,431
						割合	0.96	0.00	0.04	0.02	1.00
フィリピン	フィリピン	88,570,000	人	136,895	億円	金額	2,733	0	0	0	2,733
						割合	0.83	0.00	0.00	0.00	1.00
ベトナム	ベトナム	85,150,000	人	67,450	億円	金額	491	0	0	0	491
						割合	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00
インド	インド	1,135,600,000	人	188,955	億円	金額	2,291	20	199	171	2,510
						割合	0.91	0.01	0.08	0.07	1.00
サウジアラビア	サウジアラビア	28,160,000	人	357,200	億円	金額	842	0	176	176	1,018
						割合	0.83	0.00	0.17	0.17	1.00
アラブ首長国連邦(UAE)	アラブ首長国連邦(UAE)	4,620,000	人	182,970	億円	金額	1,381	0	23	8	1,404
						割合	0.98	0.00	0.01	0.01	1.00
クウェート	クウェート	2,590,000	人	105,735	億円	金額	439	0	37	37	476
						割合	0.92	0.00	0.08	0.08	1.00

出典・参考：電通広告年鑑'08-'09

2. 屋外広告権料の実態

地域	場所	名称	スクリーン・サイズ			CM放映時間		CM放送料金(募集価格)			
			タテ(m)	ヨコ(m)	面積(m ²)	CM長さ(秒)	放映回数(回)	日放映時間(時間)	1週間料金(円)	日単価料金(円/日)	面積単価料金(円/時間/m ²)
北海道	1 JR札幌駅前	読売メガビジョン札幌駅前	3.84	5.12	19.7	15	56	0.233	315,000	45,000	9,809
	2 札幌(4丁目ラザビル交差点)	読売メガビジョン4フラ	3.84	5.12	19.7	15	84	0.350	455,000	65,000	9,446
	3 札幌(ススキノ交差点)	道新ビジョン	4.32	5.76	24.9	15	68	0.283	100,000	14,286	2,026
	4 札幌(サッポロファクトリー・アトリウム)	サッポロファクトリー	3.84	5.37	20.6	15	32	0.133	140,000	20,000	7,274
	5 札幌地下鉄大通り駅前	サッポロAROSH	1.52	2.03	3.1	15	40	0.183	150,000	21,429	41,518
	6 千歳(新千歳空港内)	新千歳空港内大型ビジョン	3.00	4.80	14.4	15	60	0.250	280,000	40,000	11,111
東北	7 秋田駅前	アクティブビジョン	3.57	5.00	17.9	15	48	0.200	102,400	14,629	4,098
	8 盛岡駅前	エキサイトビジョン開運	4.16	5.76	24.0	15	56	0.233	220,000	31,429	5,621
	9 仙台(JR仙台駅)	スーパーライザ仙台	7.20	9.60	69.1	15	48	0.200	190,000	27,143	1,963
	10 仙台(JR仙台駅西口)	仙台アオパビジョン	6.40	8.50	54.4	15	56	0.233	210,000	30,000	2,363
	11 JR福島駅前	TRYビジョン福島	3.00	4.00	12.0	15	60	0.250	140,000	20,000	6,667
	12 JR郡山駅前	郡山民放ビジョン	4.80	6.40	30.7	15	56	0.233	52,033	7,433	1,037
	13 JR水戸駅南口コムボックス310	水戸310 Vision	4.50	8.00	27.0	15	40	0.167	78,400	11,200	2,489
	14 鹿島	鹿島街なびビル	2.80	4.00	11.2	15	72	0.300	11,667	1,667	496
	15 JR郡山駅前	宇都宮カラスビジョン	3.88	4.80	18.6	15	64	0.267	89,600	12,800	2,577
	16 JR宇都宮駅前	Lalaビジョン宇都宮	5.90	8.10	47.8	15	48	0.200	95,000	13,571	1,420
関東	17 大宮駅西口	エキサイトビジョン大宮アルシェ	4.08	7.20	29.4	15	60	0.250	274,000	39,143	5,330
	18 所沢駅西口	所沢プロベジョン	3.20	5.76	18.4	15	64	0.267	23,333	3,333	678
	19 川越駅東口ライプ通り	小江戸ライプビジョン	4.80	6.40	30.7	15	56	0.233	113,800	16,257	2,268
	20 JR海浜幕張駅前(プレナ幕張壁面)	ビスビジョン幕張	4.80	6.40	30.7	15	60	0.250	210,000	30,000	3,906
	21 JR柏駅東口(スカイプラザ壁面)	エキサイトビジョン柏	3.60	4.80	17.3	15	56	0.233	274,000	39,143	9,708
	22 JR秋葉原駅	渋谷PIAZA VISION	4.10	6.30	25.8	15	120	0.500	441,000	63,000	4,878
	23 JR吉祥寺駅前北口	TRYビジョン吉祥寺	3.12	4.84	14.5	15	68	0.283	200,000	28,571	6,968
	24 府中駅前	くるるビジョン	3.84	5.12	19.7	15	48	0.200	100,000	14,286	3,633
	25 八王子駅	八王子シティビジョン	5.60	7.20	40.3	15	68	0.283	140,000	20,000	1,751
	26 JR立川駅正面	立川シティVISION	4.48	9.92	44.4	15	56	0.233	80,000	11,429	1,102
	27 JR立川駅南口	立川アレアビジョン	5.04	6.72	33.9	15	60	0.250	110,000	15,714	1,856
	28 JR立川駅正面	立川 I VISION	4.48	8.00	35.8	15	84	0.350	350,000	50,000	3,986
	29 川崎地下街アザリア	川崎アザリアビジョン	3.80	5.00	19.0	15	52	0.217	200,000	28,571	6,940
	30 渋谷(ハチ公前)	渋谷 Mighty Vision SHIBUYA	5.60	9.52	55.6	15	60	0.250	784,000	112,000	8,065
	31 渋谷(ハチ公前)	渋谷 Q's EYE	10.00	10.00	100.0	15	60	0.250	1,000,000	142,857	5,714
	32 渋谷(ハチ公前)	渋谷109フォーラムビジョン	6.30	8.40	52.9	15	60	0.250	580,000	82,857	6,263
	33 渋谷駅前南口(バスロータリー正面)	アーチビジョン渋谷	3.52	4.80	16.9	15	60	0.250	210,000	30,000	7,102
	34 表参道交差点	原宿アストロ	4.48	7.68	34.4	15	48	0.200	480,000	68,571	9,965
	35 JR新宿駅東口(正面)	アルタビジョン新宿	7.42	13.05	96.8	15	52	0.217	1,200,000	171,429	8,171
	36 新宿駅東口	フラッグスビジョン	5.44	9.60	52.2	15	56	0.233	700,000	100,000	8,206
	37 新宿(靖国通り)ドンキホーテ東口本店)	ブランドサイト歌舞伎町	4.60	6.10	28.1	15	76	0.317	500,000	71,429	8,039
	38 新宿(歌舞伎町)	新宿花道ビジョン	2.40	3.20	7.7	15	64	0.267	70,000	10,000	4,883
	39 新宿(歌舞伎町)コマ劇場前)	新宿147ビジョン歌舞伎町	2.40	3.40	8.2	15	68	0.283	150,000	21,429	9,268
	40 新宿駅西口(大ガード交差点)	新宿747ハコビジョン	3.00	4.00	12.0	15	56	0.233	84,000	12,000	4,286
	41 JR高田馬場駅前	TRYビジョン高田馬場	5.76	7.68	44.2	15	64	0.267	400,000	57,143	4,844
	42 西武池袋駅(地下改札前)	KIZUNAGAST 西武池袋	1.16	0.65	0.8	15	80	0.333	280,000	40,000	159,212
	43 上野(アメ横入り口)	上野アートビジョン	2.88	3.84	11.1	15	72	0.300	300,000	42,857	12,917
	44 秋葉原電気街(LAOX本店ビル)	スーパーライザ秋葉原	3.00	4.10	12.3	15	48	0.200	270,000	38,571	15,679
	45 JR秋葉原駅西口駅前広場	秋葉原UDXビジョン	6.91	11.90	82.2	15	48	0.200	360,000	51,429	3,127
46 JR秋葉原駅南口(ドンキホーテ壁面)	ハナロビジョン秋葉原	3.00	3.60	10.8	15	56	0.233	400,000	57,143	22,676	
47 秋葉原(AKIBA TOLIM)	AKIBA TOLIMビジョン	3.07	4.22	13.0	15	60	0.250	210,000	30,000	9,263	
48 銀座	アルタビジョン銀座	5.00	8.60	44.0	15	52	0.217	800,000	114,286	11,988	
49 銀座4丁目	HOJビジョン銀座	3.52	6.08	21.4	15	60	0.250	400,000	57,143	10,680	
50 有楽町(ビックカメラ壁面)	ビックマルチビジョン	4.32	7.68	33.2	15	68	0.283	160,000	22,857	2,432	
51 有楽町(マリオン壁面)	有楽町マリオンビジョン	5.38	9.60	51.6	15	48	0.200	488,000	69,714	6,754	
52 新橋駅(西口駅SL広場正面)	新橋FARO CITY VISION	5.76	7.68	44.2	15	64	0.267	414,000	59,143	5,014	
53 新橋駅西口駅前	スーパーライザ新橋	3.46	4.97	17.2	15	64	0.267	210,000	30,000	6,552	
54 日本橋	日本橋アストロ	5.76	7.68	44.2	15	56	0.233	400,000	57,143	5,536	
55 六本木ヒルズ	六本木ヒルズビジョン(200インチ)	3.07	3.84	11.8	15	60	0.250	500,000	71,429	24,220	
56 六本木ヒルズ	六本木ヒルズビジョン(500インチ)	6.24	9.46	59.0	15	60	0.250	500,000	71,429	4,840	
57 六本木駅正面	六本木誠志堂ビジョン	3.60	4.80	17.3	15	56	0.233	280,400	37,200	9,228	

地域	場所	名称	スクリーン・サイズ			CM放映時間			
			タテ(m)	ヨコ(m)	面積(m ²)	CM長さ(秒)	放映回数(回)	日放映時間(時間)	
関西・中部	58 JR新潟駅前	にいがたTMOビジョン	4.60	6.14	28.2	15	52	0.217	
	59 JR静岡駅前(徒歩5分)	静岡SKT-WILLビジョン	3.08	4.04	12.4	15	90	0.375	
	60 浜松(ザンティ中央館壁面)	ザンティ浜松	2.82	4.86	13.7	15	30	0.125	
	61 JR豊橋駅構内	豊橋イオンビジョン	1.44	2.40	3.5	15	60	0.250	
	62 名古屋(栄)	東海イオンビジョン	4.40	5.80	25.5	15	50	0.208	
	63 名古屋駅前	LIGHTNING WAVE NAGY	5.60	9.92	55.6	15	68	0.283	
	64 名古屋(金山駅)	金山NAIS	1.42	2.41	3.4	15	60	0.250	
	65 JR大塚駅(駅正面)	大塚サンクビジョン	3.12	4.32	13.5	15	60	0.250	
	66 岐阜駅前	岐阜NEWS VISION	6.00	8.00	48.0	15	60	0.250	
	67 京都(新風館中庭ホール「Re-Cue」)	新風館LED大型スクリーン	3.12	4.08	12.7	120	10	0.333	
	68 梅田駅構内	梅田BIG MAN	3.00	4.00	12.0	15	40	0.167	
	69 梅田駅構内	梅田CO-BIG MAN	2.44	3.25	7.9	15	40	0.167	
	70 ヨドバシ梅田入り口	ヨドバシビジョン梅田	3.52	6.24	22.0	15	54	0.225	
	71 大塚道頓堀(道頓堀一戎橋交差点)	道頓堀トンボリステーション梅田	3.00	4.00	12.0	15	40	0.167	
	72 大塚道頓堀橋	トンボリ・リバーサイドビジョン	3.00	4.00	12.0	15	40	0.167	
	73 大塚道頓堀(サミープラザ正面)	道頓堀トランプビジョン	1.92	3.07	5.9	15	44	0.183	
	74 大塚(千日前交差点)	千日前アドビジョン	2.80	3.80	11.0	15	60	0.250	
	75 難波(成橋商店街)	千日前HOTVISIONなんば	4.80	6.40	30.7	15	64	0.267	
	76 難波	難波NAMBAAD	7.68	10.24	78.6	15	24	0.100	
	77 大塚(アメリカ村)	アメリカ村RIBIA	2.56	4.64	11.9	15	40	0.167	
	78 天王寺駅東口「新橋ビル」壁面	天王寺ビジョン	4.00	5.20	20.8	15	60	0.250	
	79 吹田(地下鉄御堂筋線江坂駅前)	江坂ビジョン	2.88	3.82	11.0	15	76	0.317	
	80 神戸(三宮駅前生田新道)	アドビジョン生田新道	3.00	4.00	12.0	15	48	0.200	
	81 神戸(元町)	アドビジョン元町	3.00	6.00	18.0	15	60	0.250	
	82 神戸(ミント神戸)西側正面	M-INT VISION	4.20	7.70	32.3	15	60	0.250	
	83 明石駅前	アドビジョン明石	3.00	4.00	12.0	15	64	0.267	
	84 三田(三田駅前「KIPPY MALL」壁面)	三田KIPPY VISION	5.00	10.00	50.0	15	56	0.233	
	中国・四国	85 広島(八丁堀交差点)	広島C-VISION	4.80	5.76	27.6	15	60	0.250
		86 広島駅前南口	広島駅C-VISION	3.84	5.12	19.7	15	60	0.250
		87 広島(紙屋町アーケード街入り口)	広島NAVIA	3.84	5.12	19.7	15	28	0.117
		88 広島(広島都心「基町クレド」)	基町クレドビジョン	3.60	4.20	15.1	15	52	0.217
		89 JR岡山駅東口正面	岡山ももたるうらビジョン	6.80	6.80	46.2	15	60	0.250
	九州	90 徳島駅前(名店街ビル壁面)	とくしま駅前ビジョン	2.88	4.80	13.8	15	52	0.217
		91 徳島駅前(とくしまCITY壁面)	とくしまCITYビジョン	4.80	6.40	30.7	15	90	0.375
		92 博多駅東口(博多都ホテル壁面)	TRY VISION福岡	4.80	6.40	30.7	15	64	0.267
		93 博多駅前	ふれあいビジョン博多	2.59	3.46	9.0	15	60	0.250
94 博多駅前		FKCビジョン	3.84	5.12	19.7	15	39	0.163	
95 天神(天神きらめきスクエア壁面)		天神きらめきビジョン	3.07	3.84	11.8	15	60	0.250	
96 天神(西日本新聞社壁面)		西日本ビジョン	3.07	4.22	13.0	15	50	0.208	
97 天神(渡辺通りBivi福岡ビル屋上)		Bvisクリン	12.29	6.91	84.9	15	26	0.108	
98 川端(明治通り沿いリハレイン壁面)		川端イニミナモトビジョン	3.00	4.20	12.6	15	60	0.250	
99 久留米(一番街商店街)		一番街ビジョン	2.00	2.50	5.0	15	40	0.167	
100 JR小倉駅南口		グリーンライザ北九州	3.84	5.12	19.7	15	84	0.350	
101 JR小倉駅構内		小倉駅マルチビジョン	5.50	5.00	27.5	15	60	0.250	
102 佐賀(国道26号線東部バイパス)		佐賀151ビジョン	2.40	3.20	7.7	15	60	0.250	
103 JR長崎駅前広場		長崎かもめビジョン	3.10	4.10	12.7	15	42	0.175	
104 大分(中央通りキハ正面)		大分TOKIWAビジョン	4.32	5.76	24.9	15	48	0.200	
105 大分(中央通り)		OITA VISION	3.84	5.12	19.7	15	60	0.250	
106 熊本(熊日会館ひふれず広場)		熊本くまにちビジョン	1.50	2.00	3.0	15	44	0.183	
107 熊本(新市街交差点)		熊本モアビジョン	1.70						

(1) 大型ビジョン広告

地域	場所	名称	スクリーンサイズ				CM放映料金(標準価格)				地域	場所	名称	スクリーンサイズ				CM放映料金(標準価格)					
			幅(m)	高さ(m)	CM長さ(秒)	放映時間(回)	1週間料金(円)	1ヶ月料金(円)	1年料金(円)	1週間料金(円)				1ヶ月料金(円)	1年料金(円)	幅(m)	高さ(m)	CM長さ(秒)	放映時間(回)	1週間料金(円)	1ヶ月料金(円)	1年料金(円)	
北海道	1 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	3.94	5.12	18.7	15	58	233	215,000	43,000	9,878	東部・中部	50 札幌駅前	いり川FMビルビジョン	4.80	6.14	28.2	15	32	217	90,000	11,429	1,886
	2 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	3.94	5.12	18.7	15	58	233	215,000	43,000	9,878		51 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	3.93	4.94	12.4	15	30	275	100,000	14,286	3,082
	3 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	4.32	5.78	24.9	15	60	283	190,000	14,286	2,026		60 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	2.92	4.86	15.1	15	30	125	42,000	6,000	3,394
	4 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	3.94	5.37	20.6	15	32	133	140,000	20,000	7,274		61 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	1.44	2.40	3.5	15	60	250	90,000	12,857	14,881
	5 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	1.92	2.03	3.1	15	40	187	150,000	21,429	4,518		62 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	4.40	5.20	25.5	15	30	208	280,000	40,000	7,524
	6 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	3.00	4.80	14.4	15	60	290	280,000	40,000	11,111		63 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	5.60	9.92	55.6	15	68	283	320,000	45,714	2,904
	7 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	3.57	5.00	17.9	15	48	200	192,400	14,429	4,088		64 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	1.42	2.41	3.4	15	60	250	70,000	10,000	11,681
	8 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	4.16	5.78	24.0	15	58	233	220,000	31,429	5,621		65 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	3.12	4.32	15.3	15	60	250	140,000	20,000	5,935
	9 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	7.20	9.60	48.1	15	48	200	180,000	27,143	3,983		66 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	6.00	8.00	40.0	15	60	250	180,000	15,429	1,388
	10 札幌駅前	旭丸ビルビジョン(札幌駅前)	6.40	8.50	34.4	15	58	233	210,000	30,000	2,363		67 札幌駅前	旭丸ビルビジョン	3.12	4.08	12.7	120	10	333	50,000	7,143	1,883
東北	11 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	3.00	4.00	12.0	15	60	250	140,000	20,000	6,667	68 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.00	12.0	15	40	167	160,000	22,857	17,294	
	12 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	4.80	6.40	20.7	15	58	233	52,033	7,433	1,037	69 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	2.44	3.35	7.9	15	40	167	160,000	22,857	17,294	
	13 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	4.50	6.00	27.0	15	40	167	78,400	11,200	2,488	70 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	3.52	6.24	22.0	15	54	225	270,000	38,571	7,805	
	14 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	2.80	4.00	11.2	15	72	300	11,867	1,867	466	71 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.00	12.0	15	40	167	248,000	35,429	17,714	
	15 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	3.88	4.80	18.8	15	64	287	88,800	12,800	2,577	72 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.00	12.0	15	40	167	215,000	30,714	15,357	
	16 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	5.80	6.10	47.8	15	48	200	35,000	13,571	1,420	73 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	1.92	3.07	5.9	15	48	167	143,000	20,429	18,904	
	17 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	4.08	7.20	28.8	15	60	250	214,000	30,143	5,330	74 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	2.90	3.80	11.0	15	60	250	231,000	33,000	11,978	
	18 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	3.20	5.78	18.4	15	64	287	23,333	3,333	678	75 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	4.80	6.40	30.7	15	64	287	280,000	25,714	3,138	
	19 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	4.80	6.40	30.7	15	58	233	113,800	16,257	2,288	76 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	7.68	10.24	76.8	15	24	100	216,000	30,857	3,924	
	20 仙台駅前	旭丸ビルビジョン(仙台駅前)	4.80	6.40	30.7	15	60	250	210,000	30,000	3,909	77 仙台駅前	旭丸ビルビジョン	2.56	4.64	11.9	15	40	167	183,000	26,143	13,205	
関東	21 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	3.80	4.80	17.3	15	58	233	214,000	30,143	5,308	78 東京駅前	旭丸ビルビジョン	4.00	5.20	20.8	15	60	250	180,000	25,714	4,545	
	22 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	4.10	6.30	25.8	15	120	60	44,000	63,000	4,878	79 東京駅前	旭丸ビルビジョン	2.98	3.92	11.9	15	78	317	160,000	24,000	7,178	
	23 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	3.12	4.64	14.5	15	68	283	200,000	28,571	6,966	80 東京駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.00	12.0	15	48	200	130,000	18,571	7,738	
	24 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	3.84	5.12	18.7	15	48	200	100,000	14,286	3,653	81 東京駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	6.00	18.0	15	60	250	140,000	20,000	4,444	
	25 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	3.80	7.20	40.3	15	68	283	140,000	20,000	1,751	82 東京駅前	旭丸ビルビジョン	4.20	7.70	32.3	15	60	250	210,000	30,000	3,711	
	26 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	4.48	6.92	44.4	15	58	233	80,000	11,429	1,102	83 東京駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.00	12.0	15	64	287	116,000	16,571	5,178	
	27 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	5.04	6.72	33.9	15	60	250	110,000	15,714	1,856	84 東京駅前	旭丸ビルビジョン	5.00	10.00	50.0	15	58	233	30,000	4,286	287	
	28 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	4.48	6.00	35.8	15	84	350	280,000	50,000	8,966	85 東京駅前	旭丸ビルビジョン	4.80	5.78	27.8	15	60	250	21,000	30,143	4,381	
	29 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	4.80	6.30	25.8	15	58	233	44,000	63,000	4,878	86 東京駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	60	250	160,000	24,000	4,883	
	30 東京駅前	旭丸ビルビジョン(東京駅前)	5.80	9.92	55.6	15	60	250	84,000	11,200	3,085	87 東京駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	28	117	85,334	3,333	4,088	
中部・西側	31 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	10.00	10.00	100.0	15	60	250	1,000,000	142,857	5,714	88 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	3.40	4.20	15.1	15	92	217	116,000	16,571	5,088	
	32 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	6.00	8.40	32.9	15	60	250	580,000	82,857	6,263	89 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	6.00	8.00	40.0	15	60	250	65,333	9,333	807	
	33 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	3.32	4.80	16.8	15	60	250	210,000	30,000	7,102	90 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	2.88	4.80	13.8	15	92	217	120,000	17,143	5,723	
	34 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	4.48	7.88	34.4	15	48	200	480,000	68,571	9,985	91 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	4.80	6.40	30.7	15	30	975	70,000	10,000	888	
	35 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	7.12	13.88	58.8	15	52	217	120,000	17,429	8,171	92 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	4.80	6.40	30.7	15	84	267	125,000	17,857	2,380	
	36 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	2.44	3.88	13.2	15	58	233	70,000	10,000	3,288	93 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	60	250	170,000	24,000	10,844	
	37 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	4.80	6.10	28.1	15	58	233	500,000	74,429	8,038	94 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	39	163	150,000	21,429	6,707	
	38 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	2.40	3.20	7.7	15	64	287	70,000	10,000	4,883	95 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	3.07	3.84	11.8	15	60	250	300,000	42,857	14,542	
	39 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	2.40	3.40	9.2	15	68	283	150,000	21,429	9,268	96 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	3.07	4.22	13.0	15	50	208	70,000	10,000	3,689	
	40 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	3.00	4.00	12.0	15	58	233	84,000	12,000	4,288	97 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン	12.28	6.81	84.9	15	28	109	23,333	3,333	282	
九州	41 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	5.76	7.88	44.2	15	64	287	400,000	57,143	4,844	98 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	3.00	4.20	12.8	15	60	250	80,000	11,429	3,638	
	42 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	11.16	10.85	10.8	15	60	250	280,000	40,000	159,212	99 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	2.50	2.50	3.0	15	44	163	60,000	8,571	15,584	
	43 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	2.88	3.84	11.1	15	72	300	300,000	42,857	12,817	100 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	84	350	100,000	14,286	2,078	
	44 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	3.00	4.10	12.3	15	48	200	210,000	30,571	16,678	101 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	2.50	5.00	12.5	15	60	250	150,000	21,429	6,857	
	45 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	6.81	11.80	82.2	15	48	200	380,000	51,429	3,127	102 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	2.40	3.20	7.7	15	60	250	105,000	15,000	7,813	
	46 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	3.00	3.60	10.8	15	58	233	400,000	57,143	22,678	103 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	3.10	4.10	12.7	15	42	175	84,000	12,000	5,385	
	47 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	3.07	4.22	13.0	15	60	250	210,000	30,000	9,263	104 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	4.32	5.76	24.9	15	48	200	112,000	16,000	3,215	
	48 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	5.00	8.80	44.0	15	52	217	800,000	114,286	11,988	105 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	3.84	5.12	18.7	15	60	250	72,000	10,286	2,983	
	49 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	3.32	6.88	21.4	15	60	250	400,000	57,143	10,883	106 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	1.50	2.50	3.0	15	44	163	60,000	8,571	15,584	
	50 福岡駅前	旭丸ビルビジョン(福岡駅前)	4.32	7.88	31.2	15	68	283	180,000	22,857	4,542	107 福岡駅前	旭丸ビルビジョン	1.70	2.30	3.0	15	40	167	70,000	10,000	15,345	
東海	51 名古屋駅前	旭丸ビルビジョン(名古屋駅前)	5.38	9.60	51.6	15	48	200	488,000	69,714	6,754	108 名古屋駅前	旭丸										

【エムシードゥコー（MCDecaux）社の広告掲出料】

	全国の総 設置数 (面)	2週間の掲載価格		1面当り年 間掲載額 (万円)
		総額 (万円)	1面当り価格 (万円)	
シテイスケープ(バス停)	600	3,200	5.3	139.0
モールスケープ(SC)	1,240	3,500	2.8	73.6

出典・参考：広告白書 2008（ADVERTISING WHITE-PAPER） 日本経済新聞出版社

(3) ネーミングライツ（命名権）

	自治体	旧名称	新名称	獲得企業名	期間	年間価格
①	宮城県	県営宮城球場	フルキャストスタジアム宮城	フルキャスト	2005年3月 ～ 2008年4月	2.0億円/年
②	宮城県	(県有林)	ENEOSの森	新日本石油	2005年3月 ～ 2008年5月	20万円/年
③	宮城県仙台市	仙台スタジアム	ユアテックスタジアム仙台	ユアテック	2006年3月 ～ 2009年2月	0.7億円/年
④	千葉県千葉市	千葉市蘇我球場	フクダ電子アリーナ	フクダ電子	2005年10月 ～ 2011年3月	約0.9億円/年
⑤	東京都	東京スタジアム	味の素スタジアム	味の素	2003年3月 ～ 2008年2月	2.4億円/年
⑥	東京都渋谷区	渋谷公会堂	渋谷CCLemonホール	サントリー	2006年10月 ～ 2011年9月	0.8億円/年
⑦	神奈川県横浜市	横浜国際総合競技場	日産スタジアム	日産自動車	2005年3月 ～ 2010年2月	4.7億円/年
⑧	山梨県韮崎市	韮崎文化ホール	東京エレクトロン韮崎文化ホール	東京エレクトロン	2006年4月 ～ 2007年3月	600万円/年
⑨	山梨県山梨市	(市有林)	ライオン山梨の森	ライオン	2006年8月 ～ 2011年3月	100万円/年
⑩	大分県	大分県立総合文化センター	iichiko総合文化センター	三和酒類	2005年4月 ～ 2010年3月	0.5億円/年
⑪	大分県	大分スポーツ公園総合競技場	九州石油ドーム	九州石油	2005年3月 ～ 2008年2月	0.7億円/年
⑫	鹿児島県	鹿児島県文化センター	宝山ホール	西酒造	2006年4月 ～ 2011年3月	0.2億円/年
⑬	鹿児島県	日置市伊集院総合運動公園伊集院ドーム	チェスト小鶴ドーム	小正酒造	2006年10月 ～ 2011年3月	250万円/年

出典・参考：自治体の広告導入ガイドブック 株式会社日本能率協会総合研究所

(4) 交通広告

広告権料はそれぞれのメディア（媒体）のプライオリティによって大きく異なる。

J R 東日本の駅貼りポスターの例では、最も大きなランク S 駅の場合 B 0 サイズ（タテ 103.0×ヨコ 145.6

）、1週間の掲出料が 83,600 円、最も小さなランク G 駅の場合、同様のポスター掲示が 6,400 円となっている。

ランク S に該当する駅は新宿駅、渋谷駅、ランク G に該当する駅は、相模線の社家、下溝、倉見駅や、宇都宮線の蒲須坂、片岡、野崎駅等である。

地方の主要駅では、B ランクが仙台駅、C ランクが新潟、山形、福島、高崎駅、D ランクが青森、盛岡、秋田、長野となっている。

【JR東日本ポスター掲出料金設定表】

ランク	サイズ			掲出期間
	B0 タテ103.0× ヨコ145.6(cm)	B1 タテ103.0× ヨコ72.8(cm)	B2 タテ72.8×ヨコ 51.5(cm)	
S	83,600円	41,800円	20,900円	7日
A	76,000円	38,000円	19,000円	
B	56,000円	28,000円	14,000円	
C	36,000円	18,000円	9,000円	
D	18,800円	9,400円	4,700円	
E	15,200円	7,600円	3,800円	
F	9,200円	4,600円	2,300円	
G	6,400円	3,200円	1,600円	

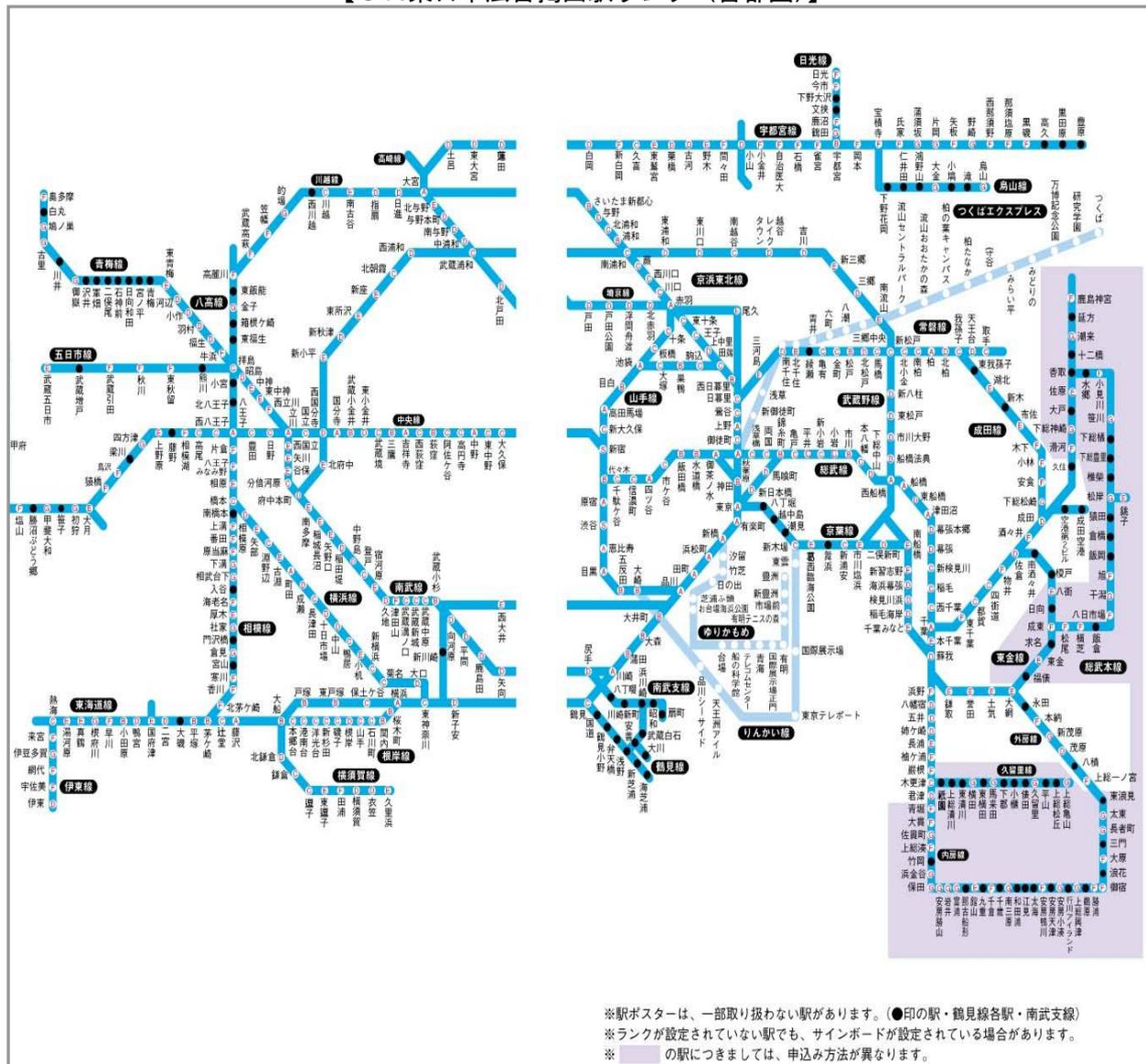
※掲出駅ランクについては、「駅メディア」P4を参照してください。
 ※アクリルカバー付きのポスター板は天地左右がホルダーで1.5cm離れます。

【JR東日本広告掲出駅ランク（地方）】



参考・出典：(株) ジェイアール東日本企画「2008 JEKI MEDIA GUIDE」

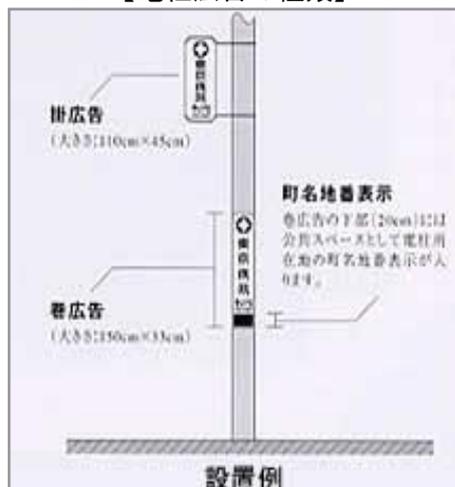
【JR東日本広告掲出駅ランク（首都圏）】



参考・出典：(株) ジェイアール東日本企画「2008 JEKI MEDIA GUIDE」

(5) 電柱広告

【電柱広告の種類】



【巻き広告】



【掛け広告】



【電柱電柱広告料金】

地域	広告料金 (円)	地域
東京23区	2,600	千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区(一部)
	2,400	文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、中野区、等
	1,800	(島嶼地域)大島、八丈島
東京都 (多摩地域)	2,400	武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、西東京市
	2,200	八王子市、立川市、府中市、昭島市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、
	2,000	青梅市、福生市、羽村市、あきる野市、西多摩郡(瑞穂町、日の出町)
	1,800	西多摩郡(奥多摩町、檜原村)
埼玉県	2,200	～ 1,600
千葉県	2,400	～ 1,600
神奈川県	2,600	～ 1,800
茨城県	2,000	～ 1,400
群馬県	2,000	～ 1,400
栃木県	2,000	～ 1,400
静岡県(東部)	2,000	～ 1,400
山梨県	2,000	～ 1,400

3. 自治体による広告事業の状況

(1) 自治体による広告事業の状況

これまでの自治体運営では、事業の枠組みは国が描き、自治体はその枠組みに沿った事実を実行する部分に従事していた。地方分権の流れによって、こうした従来の枠組みから転換し、自治体に対して「経営」の視点とその具体的方法論確立への要請が高まる中、自主財源確保という命題に対するアプローチ方法の一つとして動き出しているのが自治体における広告事業である。

広報紙やウェブサイトなどの広報媒体やその他の各種印刷物、あるいは庁舎や関連施設など自治体が管理する公共の様々なスペースに、民間企業などの有料広告を掲載する自治体が今後も増えていくことが予想される。

だが、自治体における広告事業は、まだ緒についたばかりであり、その中で、行政と企業、住民の新しい関係を構築すべく、先進的な取り組みを行なっている自治体もあれば、まだ、広告事業に本格的に踏み出すことができないでいる自治体もあるのが現状である。

自治体で広告事業が始められたのは昭和 20 年代後半とされ、昭和 20 年代から 30 年代にかけて、6 市で広報紙への広告掲載が始められ、昭和 60 年代には 50 市で自治体で広告事業が導入された。

これ以降暫くは本格的な動きは見られなかったが、行財政改革を急ぐ自治体の状況の影響も受け、広報紙やホームページへのバナー広告経済が増加してきている。

平成 17 年に改定された国の「行政効率化推進計画」では「広報印刷物への広告掲載」が挙げられており、それを受けて自治体では、行財政改革を進める為の具体計画「集中改革プラン」などで、歳入強化の一環として広告事業を取り入れる団体が増えてきている。

近年の自治体広告事業の全国的な動向としては、広告量の増加と共に、広告媒体の種類増加や、広告事業を効果的・効率的に実施するための様々な工夫、民間との協働（PPP）による取り組みの進展が見られる。

【広告が導入されている自治体の主な広告媒体】

分類	広告導入媒体
広報資料	<ul style="list-style-type: none"> ● 広報紙 ● テレビ広報 ● 各種パンフレット、冊子 ● グラフ誌、機関誌、情報誌 ● 市内地図 ● 各種カレンダー（ごみ収集、図書館、市民会館、イベント等）、時刻表 ● 各種施設等の利用案内（図書館、市民会館等） ● ホームページ（バナー広告） ● 街頭ビジョン・電子表示機等 ● 便利帳、ガイドブック（ごみ分別手引き等） ● 市政要覧 ● 給食献立表
その他住民への配布物等	<ul style="list-style-type: none"> ● 有料ごみ指定袋 ● 図書館の貸出票 ● 各種封筒、はがき（広告付き封筒の無償提供含む） ● 水道検針票 ● 市立病院の領収書等
自治体職員への配布物等	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体職員の給与明細書等
公共施設、設備等	<ul style="list-style-type: none"> ● 住居表示案内板 ● 庁舎・公共施設の壁面 ● 観光案内標識 ● 庁舎内部
車両等	<ul style="list-style-type: none"> ● バス（車体、車内、停留所）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● ネーミングライツ（命名権）等

東京都多摩地域の自治体広告事業に関する現況調査では、以下のような状況となっている。

①自治体による広告事業への取り組み状況

ほぼ全ての自治体で広告事業を実施しており、平成15年度以降、バナー広告を中心に急速に進展しているが、導入している媒体の種類・数、応募数、申込数、広告収入などの状況は様々であり、屋外広告や民間とのタイアップ事業は進んでいない。

②住民の自治体広告事業の認知状況と意識

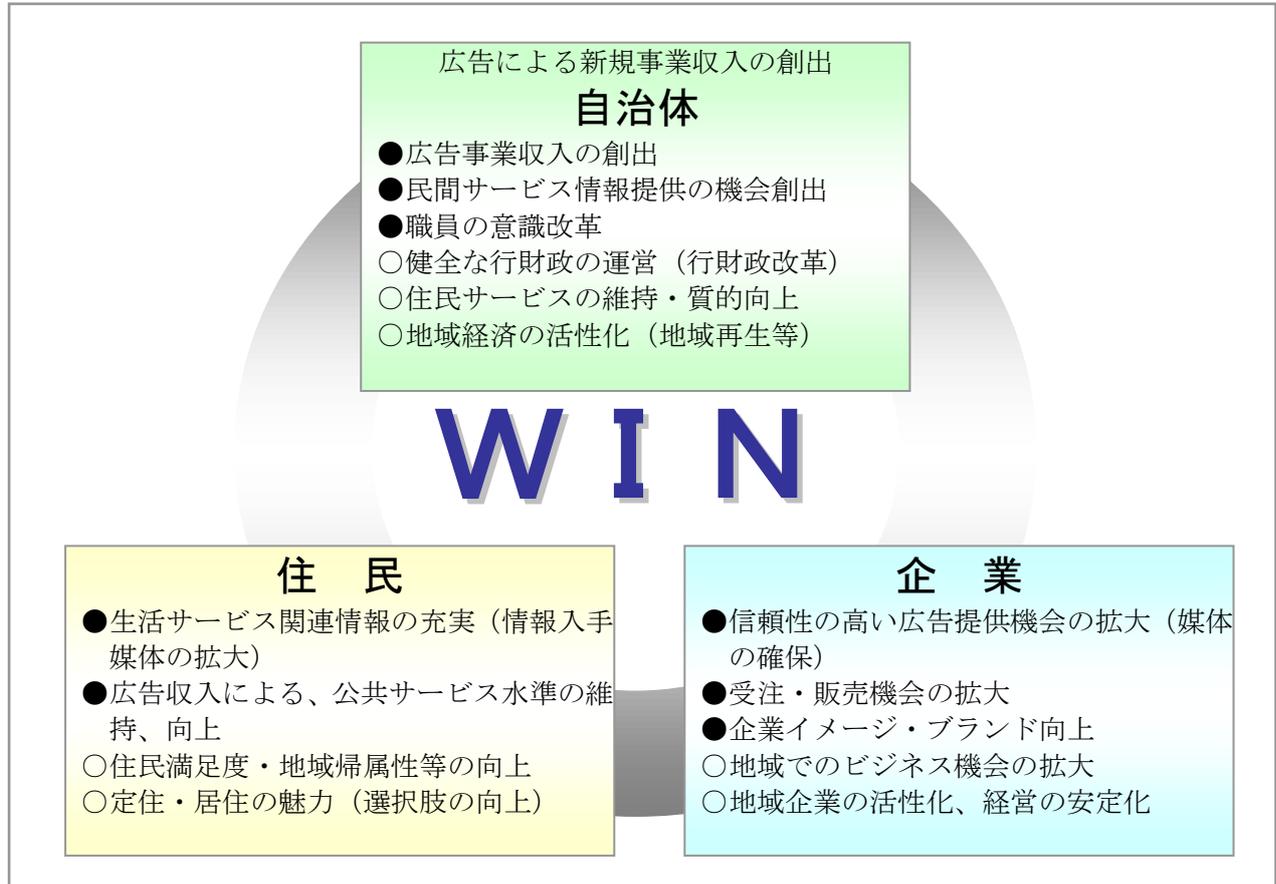
自治体広告への印象として「地元企業への親近感」と「自治体の取り組みに対する好意」を感じている傾向が強い一方、「掲載広告にお墨付きがあるという誤解を招く」という懸念を持つ住民も多いが、7割の住民が自治体広告事業実施に肯定的で、広報媒体や屋外広告も同様となっている。

③企業等の意識とニーズ

企業の出稿のねらいと効果としては、企業イメージ・認知度向上が最も多く、自治体広告のメリットとして地域限定の効率性と、受け手への信頼感と自社広告掲載媒体としての信頼感が挙げられている。出稿企業は、事業効果として売上向上等を把握しており、地域での実施意向についても費用対効果が意識されている。

今後の自治体広告の推進に係る課題としては、自治体の新規事業収入の創出という自主財源確保方策であるだけでなく、住民に対しては生活サービス関連情報提供の充実、広告主である企業に対しては新たな情報発信機会の提供という形で、自治体・住民・企業のトリプルWIN関係の構築を図る広告事業の展開であり、主要な取り組みとして、以下のような項目への対応が求められている。

【自治体広告事業によるトリプルWINの概念】



①ターゲットセグメンテーション等広告事業の効果・効率化

広告事業の効果・効率化を図るため、コンテンツ連動広告や、住民の接触度の高い媒体への広告導入、広告募集を図る広告パートナー制度等、媒体と親和性の高い企業情報を掲載するターゲットセグメンテーション等の展開が重要である。

②広告会社等の外部リソースの活用

広告事業の実施には一定の事務量、専門ノウハウ、様々なリスクへの対応が求められ、広告事業の増加により、現場職員の負担増加が懸念される。

このため、自治体としての広告展開や戦略、住民・企業の情報交流促進等の方向・方針を持った上で、広告会社等との協働によるリソースの活用が有用となる。

トリプルWINに向けた協働テーマの設定・プロデュースには、自治体におけるまちづくりの方向性提示と、パートナーとなる企業とのネットワークの2つが重要なポイントとなる。

③適切なマネジメント・リスク対応

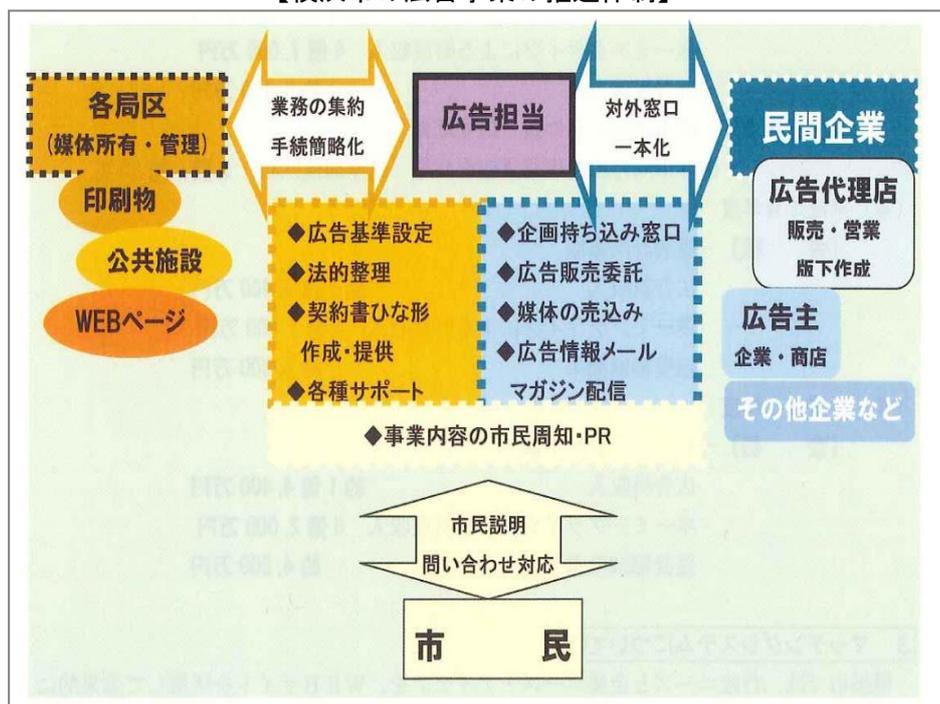
今後、広告事業の普及に伴い、広告料金徴収の欠損、業法の広告規定についての違反、広告出稿企業の不適なサービス提供に起因するトラブル等の問題が考えられ、消費者行政や、商工会議所、商店街、地域の経済団体との連携等、未然にトラブルを防止する取り組みが求められている。

広告主や広告内容の審査については、広告審査基準を設け運用するとともに、問題のないとされる企業であっても、実際の標記レベルで、誇大又は虚偽の原稿、公序良俗に反する、公共性及び品格を損なうといった問題を厳格に審査するためには、第三者機関が審査基準について情報を収集しつつモデルケースを提示する「審査の外部委託」も検討すべきである。

出典・参考：自治体における広告事業の推進に関する調査研究報告書
(財) 東京市町村自治調査会
自治体の広告導入ガイドブック
株式会社日本能率協会総合研究所

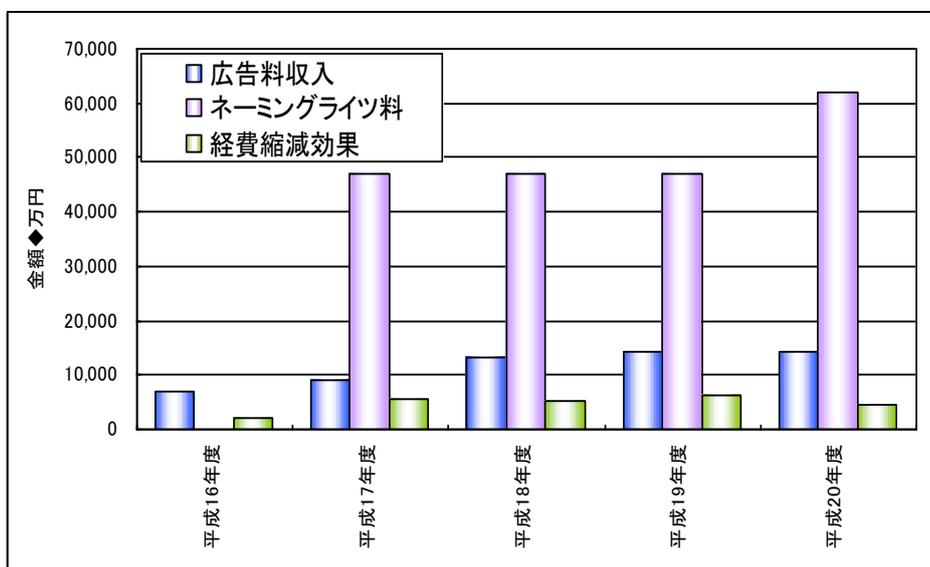
(2) 横浜市の広告事業
 ア) 事業推進体制

【横浜市の広告事業の推進体制】



イ) 広告収入

【横浜市の広告収入と経費削減効果】



単位: 万円

	広告料収入	ネーミングライツ料	経費削減効果
平成16年度	7,100		2,200
平成17年度	8,900	47,000	5,500
平成18年度	13,200	47,000	5,100
平成19年度	14,300	47,000	6,300
平成20年度	14,400	62,000	4,600

ウ) 主な広告事業

◇広報印刷物

H18 約 5,250 万円

H19 約 5,635 万円

従来から多数の広報印刷物に広告を掲載していますが、現在は、各局の広報印刷物を取りまとめて見積合わせや公募を行い、全庁的な事務軽減を図るとともに、横浜市のスケーラビリティを活かしています。

※H19は、広報よこはま市版及び区版を取りまとめることにより、
約 3,300 万円を確保しました。

◇その他の広報印刷物



家庭配布用献立表 H19 約 1 2 5 万円
広告主：コープかながわ（教育委員会事務局）



防火・防災ハンドブック H19 約 3 0 万円
広告主：森永製菓株式会社（安全管理局）

◇WEB ページバナー広告

H17 約 2,244 万円

H18 約 3,200 万円

H19 約 3,800 万円

開始時期：H16/9～

実施ページ：市トップメニュー、局区別ページほか



◇庁舎の活用

一磯子区総合庁舎

H19 約 66 万円＋目的外使用料（約 6 万円）

開始時期：H17/7/28～

広告主：日清オイリオグループ株式会社、
電源開発株式会社、株式会社東芝



ー研修センター

H19 約 20 万円+目的外使用料 (約 12 万円)

開始時期 : H17/2/1~

実施内容 : ポスター掲示、チラシ設置、ショーウインドウ貸



◇道路施設の活用

ー野毛ちかみち (地下連絡通路) 壁面広告

H19 約 85 万円+道路占用料 (約 67 万円)

開始時期 : H17/7~

実施内容 : 壁面に広告フィルムを掲出 (縦 3.5m×横 5.0m)



ーみなとみらい 21 地区フラッグ・横断幕

H19 約 480 万円+道路占用料 (約 250 万円)

開始時期 : H17/7~

実施内容 : 同地区の約 600 箇所の街路灯等への広告フラッグの掲出が可能に。さまざまな許認可窓口がからむため、ワンストップ窓口を設置。



◇図書館の活用ーパンフレットラックの設置

H19 約 110 万円+目的外使用料 (約 24 万円)

開始時期 : H18/11~

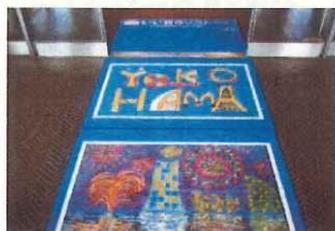
実施内容 : 図書館に大学案内パンフレット等のラックを設置



◇広告付玄関マット

H19 目的外使用料 (約 180 万円)

開始時期 : H17/6/1~



◇ふれあいコンサートとディズニー映画 (「ナルニア国ものがたり」等) タイアップ

H18 約 230 万円

H19 約 980 万円

実施時期 : H17/7~

相手方 : プエナ・ビスタインターナショナル・ジャパン社
(現 ウォルト ディズニー スタジオ モーション ピクチャーズ ジャパン)



【参考：H16 実施例】

◇防災訓練でのタイアップ

H16 327 万円の経費縮減

実施日：H16/9/1

実施内容：ローソンから食糧提供（参加者用おにぎり）
アサヒ飲料から飲料水提供（参加者用）
パンフレットへの広告掲載（東京電力、東京ガス、
NTT、NTT ドコモ）



● その他の取組

◇バス停上屋に PFI 手法導入（交通局、都市整備局）

H19 約 1,800 万円の経費縮減＋固定資産税、道路占用料等

実施内容：欧米でストリートファニチャー整備を手がける
企業にバス停整備及び維持管理をまかせる。
20 年。1 基あたり 200 万円の縮減（設置費）。



【参考：ネーミングライツ 実施例】

◇日産スタジアム（横浜国際総合競技場）（環境創造局）

4 億 7,000 万円（H17～22 年度の 5 年間で、23 億 5,000 万円）

◇ニッパツ三ツ沢球技場（三ツ沢公園球技場）（環境創造局）

年額 8,000 万円を基本 ※各年度毎の「年度別契約」により年額を確定
（平成 20 年 3 月 1 日～平成 25 年 2 月 28 日の 5 年間で、約 4 億円）

◇はまぎん こども宇宙科学館（横浜こども科学館）（こども青少年局）

3,000 万円（H20～24 年度の 5 年間で、1 億 5,000 万円）

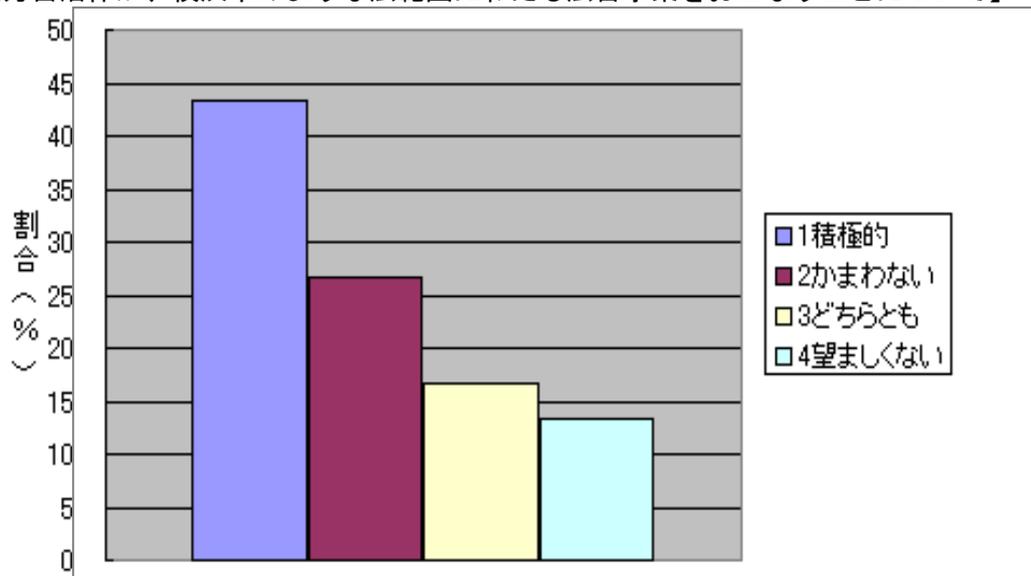
出典・参考：横浜市共創推進事業本部資料

(3) 自治体による広告事業に関する住民の意見 (横須賀市のアンケート調査)

横須賀市が、横浜市のような自治体が行なう広告事業について、市民にアンケート調査を行なった結果は、以下の通り。

「積極的に起こさうべき」と、「おこなってもかまわない」が多数を占め、自治体による広告事業は、基本的に社会的世論のバックアップを受けていると言える。

【地方自治体が、横浜市のような広範囲にわたる広告事業をおこなうことについて】



● 選択理由等記述意見

① 積極的に起こさうべき

- ・国の税金だけでなく自活する術を持つのは大変にいいこと。(30歳代 男性)
- ・どんどん活用して経費節減、市民への還元をお願いする。(50歳代 女性)
- ・財源確保に必要。(50歳代 男性)
- ・市民からの税収に頼るだけではなく、外部からの広告収入をアテにするのは、市民として喜ぶべきこと。(20歳代 女性)
- ・行政等のPR、財源確保、地域の企業育成。(60歳代 男性)
- ・自治体もサービス業務の一面があるので、やるべき。(60歳代 男性)
- ・広範囲にいろいろな種類の広告を出すことは、目について良いと思う。(40歳代 女性)
- ・公共の福利に反しない限り行って差し支えない。(80歳代 男性)
- ・広告だと誰にも迷惑がかからない。(20歳代 女性)
- ・多くの方へのPRになるので大いにやった方がいい。(40歳代 男性)
- ・民間と競争すべきだから。(40歳代 男性)
- ・宣伝することは必要だと思う。(30歳代 女性)
- ・おこなわない理由が思いつかない。(40歳代 男性)

②おこなってもかまわない

- ・積極的におこなうべき、とまでは？ まず無駄を無くす事から始めて欲しいが、財源確保の為にやる事に反対でない。(50歳代 女性)
- ・いつでも皆が知りたい情報を得られる事は大切だが、自分の住んでいる地域以外の情報を知りたと思う人が少ないと思う。(30歳代 女性)
- ・そのようなことを行って地方改革ができるならやってもいい気がする。(20歳代 女性)
- ・全てにとは言えないが公費を市・町・村の為に becoming するような援助をするのはある程度必要。(60歳代 女性)
- ・面白いと思う。但し、節度を持つ事は必要。(60歳代 男性)
- ・やややりすぎかなとは思いますが、地方自治体が見極めた良い企業であるならば安心して利用できるかなと思うので良いと思う。(20歳代 女性)
- ・特に問題はないと思う。(30歳代 女性)
- ・あまりたくさんの方がそこらじゅうにあると、この市は財源に困っているのかと思ってしまう。ただこういう広告から収入を得て、税金の無駄遣いを減らすことができるのなら良いかと思う。(20歳代 女性)
- ・分かり易い広告にしてほしい。(30歳代 女性)
- ・市・町・村発展の為に必要。(60歳代 女性)
- ・ともかく実施してみたか如何か。(60歳代 男性)
- ・外部から感じる事は、財源が大変なのかということ。無機質な硬い感じがバナー広告で感じが変わってくると思う。(50歳代 女性)

③どちらともいえない

- ・財政困難のところ、やむをえない面もあるが、あまり度を越すのも問題だと思う。(30歳代 女性)
- ・一般市民にはあまり必要性は感じない。しかし、そういう企業や店を探している人・場合には、選択肢が多くなると思う。(40歳代 女性)
- ・金銭をもらって広告主を保証するようなものなので好ましくはないが、財政難の折、「ノー」とばかりは言えない。(70歳代 男性)
- ・横浜市のような広範囲にわたる広告事業は歴史が浅く、地方自治や市民に与える影響について判断する十分な知識と理解がない。(60歳代 男性)
- ・開けた自治体というイメージがあるので、なるほどと思った。(40歳代 女性)
- ・財政難の折、条件付で容認することも考えられる。例えば信用ある業者とか。信用の基準など定めるべき。(70歳代 男性)
- ・地方自治体の公共性、公益性を配慮し慎重に行うべき。(60歳代 男性)

⑤望ましくない

- ・度を越してしまうと、業務に差支えがあっても困る。(30歳代 女性)
- ・お金に困っている市の様で、あまり望ましくない。(30歳代 女性)
- ・せめて行政の管理する部分だけでも広告の無いすっきりした空間がほしい。(60歳代 男性)
- ・品格がない。(50歳代 男性)
- ・町中が広告だらけであり、必要な案内板、道路標識等が見落としがちである状況から、少しでも広告を減らしたい。(60歳代 男性)

⑥自由意見

- ・積極的におこなうべき
- ・安全な水資源財源確保のための一手段として賛成。(80歳代 男性)
- ・よくやったと思う。税金を上げることしか考えないかと思っていたが、いいことを考える。(20歳代 女性)
- ・玄関マットなど、人がよく利用する場所に、目立つ物を置いておけば、自然に目に入ってくるので良いと思う。(40歳代 女性)
- ・先輩都市横浜に積極的に学ぶべき。(60歳代 男性)
- ・多くの地方自治体で横浜を見習うべき (40歳代 男性)
- ・水道料お知らせの裏面の広告等とてもいいアイデアだと思う。もう少し遊び心を出して、当りが出たら広告主から何かもらえるとか、その月の水道料金を負担してもらえると、あっても楽しい。(50歳代 女性)
- ・横須賀市が多角的に必要な有無を考えればよい事で、他市を気にすることは無い。(50歳代 男性)
- ・横浜は市営バス 地下鉄があるので有利では・・・(40歳代 男性)
- ・市民から言い掛かりに等しい苦情をもらわないために、広告の意図等を周知徹底するべき。(20歳代 女性)
- ・理念や理想だけでは無く、具体的に役立つ事をやって欲しい。(60歳代 男性)

出典・参考：横須賀市HP

4. 景観形成の経済的価値分析に関する検討

広告による都市景観への影響は、景観法の制定と前後して様々な議論が交わされているが、明確にその判断基準を定めることは困難であり、定量的な検証を試みている事例も少ない。

都市景観に関して、様々な要素を定量的に分析し、影響を検証している事例として、「景観形成の経済的価値分析に関する検討報告書」（平成 19 年 6 月国土交通省都市・地域整備局）の検討成果から広告が都市景観に及ぼす影響についての検証結果を整理する。

【景観形成の経済的価値分析において設定している指標の検討例】

景観要素		指標	
建築物・工作物	屋根形状・屋上部分	スカイラインの連続性	・建築物の高さのばらつき(変動係数) ・突出する高層建築物の有無
		屋根形状の統一性	・勾配屋根組み合わせ ・屋根形状の統一性 ・瓦屋根割合
		屋上建築設備の建築物との一体性	・屋上の建築設備の露出の有無 ・屋上の建築設備の建築物との一体性
	ボリューム	建築物等による圧迫感の軽減	・建築物の高さの平均 ・平均D/H(道路幅員/建築物高さ) ・圧迫感のある擁壁の有無
		地域特性に応じた量感	・敷地(建築)面積の平均・ばらつき(変動係数) ・ボリュームの平均・ばらつき(変動係数)
	ファサード	まち並みとしての連続性(軸線の強調、ファサードの統一など)	・間口のばらつき(変動係数) ・壁面位置のばらつき(変動係数) ・ファサードの統一率 ・まち並みの統一性 ・連続性の分断の有無
		建築物の表情の創出(自然素材の使用等)	・自然素材使用率 ・落ち着いた表情の有無
		交差点におけるコーナー性のある意匠の採用	・工夫ある意匠の有無
		賑わい感の演出等	・壁面に占めるショーウインドウの割合 ・建築物1階商業利用割合 ・照明による演出の有無 ・生活感の演出の有無 ・外部空間への配慮の有無 ・賑わいの分断の有無
	建築敷地内の空地	セットバック(壁面後退)による歩道空間のゆとりの確保	・平均壁面後退量 ・歩行空間面積・幅 ・セットバックされている部分の合計
		オープンスペースの確保、小広場・アルコーブの創出	・オープンスペース面積 ・小広場・アルコーブの数 ・オープンスペースの有無
		駐車場・建築設備	・視界に占める駐車場・建築設備等の割合 ・機械式駐車場等の露出の有無
	色彩	自動販売機の露出	・自動販売機数
	緑	緑の豊かさ	・彩度等超過面積割合 ・視界に占める緑(生垣・街路樹)の割合 ・道路等から見える部分を対象とする緑被率
		緑のシンボル性	・シンボル性のある緑の有無
屋外広告物	量(数・面積)、色彩	・視界に占める広告物の有無 ・1棟又は一定区間あたりの広告看板量・面積 ・広告物の調和の有無	
	広告物の位置	・目立つ広告物の有無 ・立て看板、置き看板、旗の有無 ・屋上広告物の有無 ・歩行の安全性の阻害の有無	
	電線の地中化	・電線の有無	
公共施設	工作物等のデザイン・色彩、配置	・公共施設等(電柱等)に対する修景の有無	
	歩道の確保、歩車道の仕上げ	・歩道幅員・歩道割合 ・舗装の材質への配慮の有無	

この検討では、景観と地価との関連を定量的に分析し、景観の定量的な価値の分析を試みており、分析指標として設定している指標には、全14項目のうち、屋外広告関連として2項目が設定されている。

この中に含まれる項目としては、「視界に占める広告物の有無」、「1棟又は一定区間あたりの広告看板量・面積、広告物の調和の有無」、「目立つ広告物の有無」、「立て看板・置き看板・旗の有無」、「屋上広告物の有無」、「歩行の安全性の阻害の有無」がある。

分析の結果では、住宅地におけるスタディで「目立つ広告物なし」とした場合約6,000円/㎡、商業地におけるスタディで「視界に占める一定の彩度を超える広告物の割合を1/2」とした場合約18,000～66,000円/㎡の地価変動が算定された。

【屋外広告物に関連する指標の分析結果】

事例地域		用途地域	現状地価 (円/㎡)	景観誘導手法	地価単価 の差分 (円/㎡)
A市住宅地		第一種低層住居 専用地域 (150% / 60%)	166,000	目立つ広告物なし	5,876 (3.5%)
A市商業地		商業地域 (400% / 80%)	493,000	視界に占める一定の彩度を超える広告物の割合を1/2	18,047 ～ 66,196 (3.7～13%)

この検討では、屋外広告物の景観に与える影響を分析し、土地単価の評価額に影響することが検証された。

但し、一概に屋外広告物と言っても千差万別であり、特に本調査の目的であるコミュニティサイクル事業者であるMCDecaux社とClearChannel社の屋外広告は、デザインのクオリティの面で既存の通念的広告看板とは一線を画している存在であるため、影響分析評価についてはまた別の詳細検討が必要になると考えられる。

【屋外広告の事例】

屋外広告の種類	イメージ写真	屋外広告の種類	イメージ写真
MCDecaux社		案内誘導板 広告	 
ClearChannel社		屋外看板広告、 電柱広告	 

IV. 研究会発表資料

1. フランスのセルフサービス自転車の論点（鳥海先生）

資料：4

08年10月30日

経済産業省『公共交通としてのレンタサイクル研究会』

フランスのセルフ・サービス自転車の論点

首都大学東京
鳥海基樹

【*以下、未定稿につき内容に確信がないため、引用・転載はご遠慮願いたい。また、フランスではコミュニティ・バイクに相当する表現は存在せず、セルフ・サービス自転車（VLS: Vélo en Libre Service）と呼ばれているので、本稿ではその呼称を利用する】

0. 問題点の整理：

その上で、以下ではフランスの学術誌や専門誌に展開された議論を順不同で紹介する。

デルフィース・ゲルボー（Delphine GERBEAU）は、多くの自治体が屋外広告パネルを財源としてセルフ・サービス自転車を運営することに疑義を呈していることを報道している。その論点は、以下の3点である¹⁾：

- * そもそも両者の関係に機能的必然性がない；
- * 広告企業の収入が不明確で、公共空間の譲渡（concession）に関する費用便益計算ができない；
- * 公共入札法典（code des marchés publics）に従うと公共空間の譲渡とセルフ・サービス自転車営業を同時に扱えず、法的不安定性が高い。

これらはいくまで屋外広告パネルを財源とすることに対する疑義だが、セルフ・サービス自転車に関しても論議がない訳ではない。そこで本稿では、以下の順番で、フランスのセルフ・サービス自転車の論点を紹介する：

- ① 自治体無負担の例外性；
- ② 屋外広告パネル利用の費用便益の不透明感；
- ③ 都市景観の維持と屋外広告物財源依存のジレンマ；
- ④ 屋外広告パネル非依存型セルフ・サービス自転車の導入；
- ⑤ 契約単位と実質的交通圏の懸念；
- ⑥ 他の交通モードとの協調と軋轢。

なお、これらはいくまで問題点のみを論じ

ているだけであり、セルフ・サービス自転車にはその短所を補って余りある長所があると考えられることは承前としておく。

1-①. 自治体無負担の例外性：

屋外広告パネルを財源とし、官民パートナーシップで運営する場合でも、自治体負担が皆無となるのは寧ろ例外的と考えられる。

例えば、2007年にJCドゥコー社の運営でセルフ・サービス自転車を導入したマルセイユ大都市圏では、今後15年間の契約期間中、毎年240万ユーロをドゥコー社に支払う一方、33万ユーロの公共空間占有料も含め約100万ユーロと見込まれる料金収入を受け取る。つまり、年間的140万ユーロの支出での運営となる。

フランス国内では、エクス・アン・プロヴアンス市では79万ユーロを自治体が負担しているし、シャロン・シュール・サオーヌ（Chalon-sur-Saône）市では、初期費用30万ユーロをグラン・シャロン（Grand Chalon；基礎自治体共同体）とトランスデヴ（Transdev）系の請負会社が折半するスキームでの運用となっている²⁾。

また、自転車利用の促進は走行空間整備の促進を伴うべきであり、そのための支出も見込む必要がある。当然ながら、この整備は関連自治体の自主財源によるものとなる。

例えば、リヨン大都市圏とドゥコー社が運営するセルフ・サービス自転車ヴェログは、2005年5月19日に1,000台の自転車で供用が開始され、初年度だけで6万人がバスを購入した。1日平均15,000回の貸し出しがあり、

2007年に3,000台、250基地が整備され、延べ貸し出し数も900万回になる。実は、ヴェログによる自転車トリップはリヨン全体のその25%に過ぎないが、ドゥコー社の分析によれば、市民がヴェログに触発され自分の自転車の利用を再開したり新規に購入したりしている¹¹⁾。つまり、誘発効果も見込んだ自転車走行空間整備が必要になる。

また、上述のマルセイユ大都市圏では、2007年から2008年にかけて100kmの自転車走行空間を整備し、さらに100kmが計画されている。無論、その財源は自主的なものとなる。

1-②. 屋外広告パネル利用の費用便益の不透明感：

屋外広告パネルを財源とする官民パートナーシップでの運営が、自治体財政にとって費用以上の便益をもたらしているかという議論もある。

例えば、ディジョンではクリア・チャンネル社が公領域占用料として年間180万ユーロを自治体に払うことを提示する一方で、ドゥコー社の提示額は116,600ユーロに過ぎない。つまり、ここまで差異が出ると、どこに収支均衡点があるのか疑心暗鬼となる¹²⁾。

また、JCドゥコー社がリヨン大都市圏(Grand Lyon)と13年契約で運営するヴェログの場合、ドゥコー社は広告収入等として68万ユーロを得る反面、ヴェログ供用のためリヨン大都市圏に18万ユーロしか払わない。

ただ、これはドゥコー社に対して酷な批判であるのかも知れない。パリ都市計画アトリエによるヴェリブ導入時の研究に拠れば、ドゥコー社はヴェログでは採算が取れていなく、寧ろそれを自らの技術力をアピールするショー・ウィンドーにしていると分析している¹³⁾。また、2008年6月25日の『ル・フィガロ』紙は「ヴェリブ、大人気ではあるが運営は高価に」という見出しで問題点を指摘している。それに拠れば、パリでは供用開始後約1年間で約3,000台の自転車が盗難され、マグレブ諸国やルーマニアで見られるものもある。同様に約3,000台が使用不能となったが、こ

れは全供用台数の30%に相当するし、そもそも毎日1,500台の修理が必要で、運営会社の費用負担は大きい。

ジャン＝ミッシェル・ジェフロワ(Jean-Michel GEOFFROY) JCドゥコー・グループの製品・財務・人事取締役は、同様の問題を抱えるリヨンのヴェログに関して、維持費の適正化に到達したと宣言しているが¹⁴⁾、同社は既に年間300万ユーロの自治体負担を求める契約見直しを要請している。

以上をまとめると、自治体にとっても受託企業にとっても、未だ確定的に費用便益分析ができていない訳ではない。

1-③. 都市景観の維持と屋外広告物財源依存のジレンマ：

屋外広告パネル運営企業にとっては、パネル基数は限界費用に達するまで多い方が良い。他方、自治体は屋外広告物の増加による都市景観の素乱を懸念する。そもそも、屋外広告パネルがバス停の維持管理やセルフ・サービス自転車の財源になるということは、それへの掲出料が充分効果であるということであり、そのためにはそれ以外の場所への屋外広告物掲出や屋外広告パネル自体の基数が効果的に制限されていなければならない。ここに、ジレンマが生じる。

パリ市は屋外広告物規制改定に際し、4x3m版を全廃、2㎡版を1,600枚から1,280枚に削減、8㎡版も435枚から348枚に削減する。また、スクロール・パネルにも条件を課す。これは地方都市でも同様に進む景観規制の流れだが、関係するCBS Outdoor社、クリア・チャンネル社、JCドゥコー社は2年間で法令合致しなければならず、訴訟も辞さない構えである¹⁵⁾。

1-④. 屋外広告パネル非依存型セルフ・サービス自転車の導入：

上記①②③の議論の結果、屋外広告パネルを財源としないセルフ・サービス自転車の導入が始まった。

例えば、22の基礎自治体から構成されるオ

ルレアン＝ヴァル・ドゥ・ロワール人口集積共同体 (communauté d'agglomération Orléans Val de Loire) では、28 基地 (内 25 基地がオルレアン市内)、300 台の自転車が供用されているが、契約したエフィア社 (société Effia) は、毎年 774,000 ユーロ (源泉徴収前) を受け取りそれらの維持・管理を行う。これは、1 台当たり 1 日 6 トリップを想定し、自治体が 1 トリップ当たり 1 ユーロの負担金を払うという計算である⁷⁴⁾。その他フランス国内では、ストラスブール市も広告を財源としない予定である。また、クリア・チャネル社は、例えばバルセロナでは広告を財源とせず、初期投資には利用者登録料を充て、維持は市から自転車 1 台当たり年間 1,500 ユーロの支払いを受けるパッケージを提供している。これはモンペリエでも同様であり、ドゥコー社との差別化を明確にしている。

また、同じ広告依存でも、屋外広告パネルではなく、マルセイユやトゥールーズの様に、自転車に広告を掲載するオプションも考えられている。

1-⑤. 契約単位と実質的交通圏の範囲：

フランスには約 36,000 の基礎自治体 (commune) が存在するため、殆どの基礎自治体が近隣大都市にぶら下がる形での基礎自治体間協力公施設法人 (EPCI) に参加し、都市計画を策定している。従って一般的には契約単位と実質的交通圏の範囲は少ないが、パリ市の様に単独で契約を交わし、それが人気を博すと拡張が問題化する。そもそも、2001 年の地方圏総合交通調査では、市内移動のトリップは 20% 弱で、それ以外はパリ・郊外間か郊外・郊外間の移動なので、実質的交通圏での導入効果も大きいはずなのである。

しかし、近隣自治体への展開には問題も多い。競争入札でドゥコー社以外が落札した場合、機器の互換性が確保されるのは困難だし、統一料金で供用できるかも解らないのである。パリに関してはさらに、保守系のニコラ・サルコジ大統領が進める大都市圏構想と、革新系のベルトラン・ドラノエ市長によるそれが

異なり、周辺基礎自治体の政治色もまだらであるため複数の懇話会が乱立している状態である⁷⁵⁾。

1-⑥. 他の交通モードとの協調と軋轢：

まず、セルフ・サービス自転車の導入で自動車交通量は本当に減少するのか。リヨンのケースで検証すると、確かに自転車利用者は 2 年間で 80% 増加したものの、徒歩や公共交通機関の利用者がヴェロヴに乗り換えただけで、自動車利用者は 10% の減少に留まる。

従って、次に、公共交通利用者数の減少が懸念されるが、例えば、パリ交通営団 (RATP) は、ヴェリブが地下鉄サービスの行き届かない地域と地下鉄非供用時間帯への補充手段となったため、地下鉄利用者数に影響はないとしている⁷⁶⁾。

一方、例えば、オートバイの駐輪場所を潰した、バス・レーンと自転車の共存はバスの運行速度を落とし公共交通離れを惹起するなどの意見の様に、ヴェリブに反対がないわけではない。他方、タクシー業界は自家用車離れで渋滞が解消し、利用客の増加も見込めるので歓迎の意向だ。

最後に、セルフ・サービス自転車導入で自転車事故が増加するのではないかという疑義がある。しかし、これは杞憂と見て良い。リヨンでは、ヴェロヴの供用開始後 2 年間で自転車利用トリップ数は 75% 増加したが、導入前の 2004 年に 90 件だった事故件数は導入後の 2006 年に 95 件と 6% しか増加しておらず、死亡事故も発生していない⁷⁷⁾。また、パリ市のヴェリブでは死亡事故が 3 件発生しているが、自転車事故が顕著に増加しているという報告はない。

2. 日本への導入に際して必要と考えられる検討事項：

以上の論点、さらには我国の特殊事情から、以下の検討も必要であろう：

- (a) 計画市街地でもなければ一般的に狭い歩道に屋外広告パネルを設置可能か。建物の壁面等にも拡張せざるを得ないのでは

ないか。とはいえ、広告収入なしの自治体完全負担のスキームも成立しまい；

- (b) 同様に、セルフ・サービス自転車では、財源となる OOH 広告だけでなく、基地や端末も路上に設置することになる。これも不可能であろう。我国の一般的市街地できめ細かく展開しているコンビニエンス・ストアや時間貸し駐車場等との連携が必要ではないか（そうすればカード・チャージ等のサービスも 24 時間化可能になる。ただ、コンビニエンス・ストアは撤退も多いのが難点である）；
- (c) 連携という点では、鉄道事業者やバス事業者とのそれも不可欠であろう；
- (d) OOH 広告を財源とする場合、景観法と屋外広告物法で都市景観の制御を図ろうとする一方で、一部事業者には路上等に OOH 広告を設置可能とすることとなる。従って、市民の合意形成のためにも明確な費用便益分析を示す必要があるが、それは可能か；
- (e) 契約単位の最適化をどう図るのか。一部事務組合の様な複合単位を設置し、実質的交通圏をカバーする様にするのか。或いは、国が統一規格を設定して、相互乗り入れが可能なインフラストラクチャーとするのか（ただし、海外への輸出を視野に入れるのであれば、ガラパゴス化したシステムは避けるべきである）。

注：

¹ GERBEAU Delphine, « Mobilier urbain - Le vélo en libre-service ravive la guerre des afficheurs », dans *La Gazette des communes*, n° 21/1887, 21 mai 2007, pp.20-27.

² (anonyme), « Chalon-sur-Saône - Vélos en libre service », dans *Gazette des communes*, n° 46/1912, 2 décembre 2007, p.14.

³ *Ville & Transports*, 18 juillet 2007, p.25.

⁴ THOUVENOT Agnès, « Dijon - JCDecaux débouté de son récépissé contre agglomérations », dans *Gazette des communes*, n° 41/1907, 29 octobre 2007, p.13.

⁵ APUR, *Étude de localisation des stations de vélos en libre service*, Paris, APUR, décembre 2006, p.9. 同様に, GERBAUD Hélène, « Vélo en libre service: la contagion », dans *Ville & Transports*, 17 octobre 2007, pp.32-36, p.33. は、ドゥコー社の目的は、広告事業だけでなく、その技術能力を世界に誇示することにもあるとしている。

⁶ GERBEAU, *op.cit.*, p.23.

⁷ GERBEAU Delphine, « Paris - La restriction de la publicité consentie par les afficheurs », dans *Gazette des communes*, n° 48/1914, 24 décembre 2007, p.14.

⁸ GERBEAU, « Mobilier urbain... », *op.cit.*, p.25.

⁹ 例えば、ヌーヴェル・オブセルヴァトワール (Le Nouvel Observateur) 2008 年 1 月 31 日号 (通巻第 256 号) でも、ヴェリブと地下鉄がパリ大都市圏の最盛の 2 大テーマであると論じている (pp.10-11)。

¹⁰ (anonyme), « RATP - La saine concurrence du Vélib' », dans *Gazette des communes*, n° 48/1914, 24 décembre 2007, p.7.

¹¹ *Ville & Transports*, 18 juillet 2007, p.25.

2. 都市交通における自転車と公共交通（中村先生）

資料 2

都市交通における自転車と
(在来)公共交通

横浜国立大学大学院
工学研究院 教授 中村文彦

提起したい論点

- 道路空間配分の中での自転車とバス
- 交通手段分担の中での自転車とバス
- コミュニティバイクと在来公共交通の関係

道路空間配分の中でのバスと自転車

- そもそもの前提条件 上質な自転車インフラ
 - 自転車の走行空間確保と交差点での優先制御
- 走行空間
 - バスレーンと自転車通行空間
 - 幅員、自転車の走行挙動前提
- バス停部分
 - 車両、人間の動線と自転車の通行空間
 - バス停部分の道路幅員確保できれば解はある。
 - 駐輪場とバス停
 - インターモーダル発想 スペースの問題

海外事例:自転車通行空間
(オランダ、ドイツ)



参考:ミュンヘンの自転車道

- 自転車専用の信号灯もある。

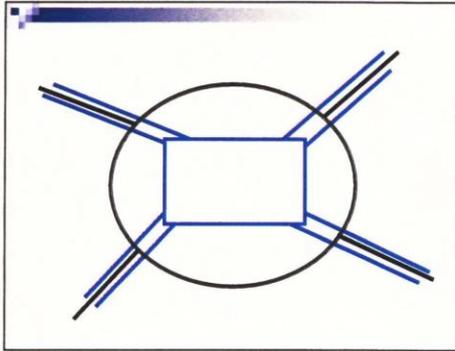


参考:ロンドンでの自転車レーン





アイントハーフェン:
自転車用ラウンドアバウト

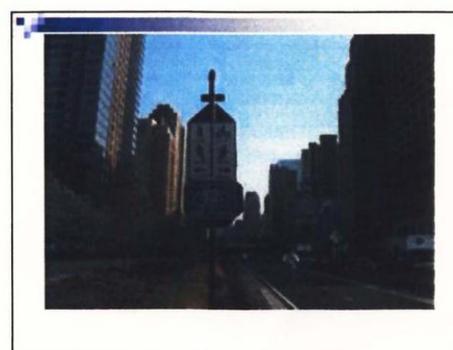
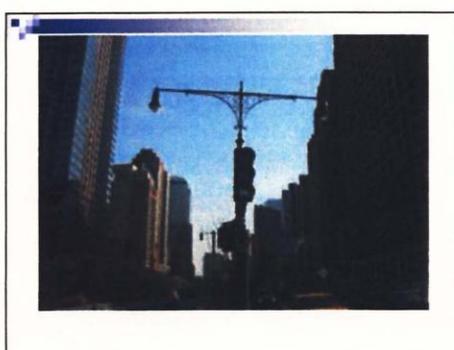
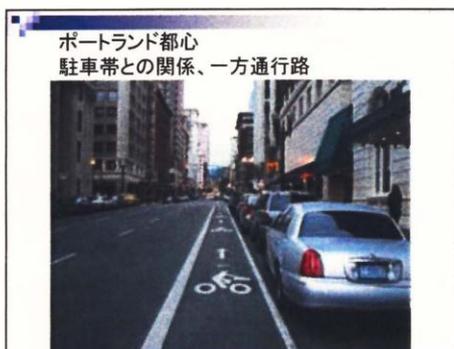


デルフト:
自転車用ループコイル



デルフト:
自転車用信号、押しボタン

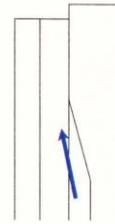




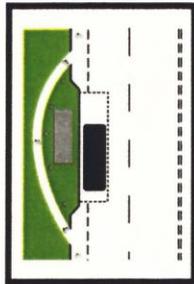
トロンハイムの上り坂自転車応援装置



パリ: 交差点直近自転車先出し信号



クライストチャーチでのバス停設計例(自転車とバス待合施設的位置関係)



コペンハーゲンの社会実験
歩道、自転車道、突出バス停



交通手段分担の中でのバスと自転車

- 気候と地形条件許す中でライバル同士
 - 日本の都市バス事業者の多くは自転車を毛嫌いしている。
- 移動距離による選択の違い
 - アクセス、イグレスを考えると5km以内なら自転車が優位(走行空間前提)
- 移動費用の違い
 - バス利用を保持するべく駐輪場料金調整(バス定期代に揃える)→駅前自転車放置促進の温床?との関連
- 政策的に自転車利用を想定、設定しきれていないこれまで。
- 公共交通とつなぐ→車両持込 日本でも少しずつ
- 駐輪場の工夫 修理施設併設(オランダ他)
- 高齢化 自転車に乗れない人が増えたらバスか?

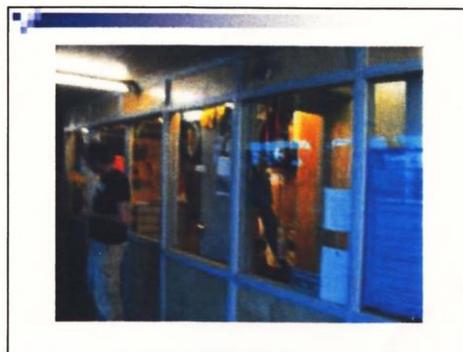
参考:アメリカおよびカナダ全土標準のバスラック(オタワ)



鉄道車両への持ち込み(オランダ)



アムステルダム:中央駅水上駐輪場







- コミュニティバイクと在来公共交通**
- オスロのスマートバイクの場合
 - 公共交通事業者が肯定的評価
 - 公共交通のピーク時必要の自転車への転換
 - 容量の余裕発生分を中距離移動需要の混雑緩和に割り当て→混雑緩和策の実施容易に
 - 一般論
 - 行動変更の様子の吟味の必要性
 - 移動目的、移動距離、時間帯、移動者属性
 - だれのどういう行動変更を刺激したのか
 - 手段転換、目的地変更、頻度変更

- 政策論としての課題**
- マルチモーダル(選択肢)的視点
 - 誰のどのような場面での選択肢たり得ているか
 - その政策効果(環境、混雑緩和他)評価
 - 在来公共交通との役割分担(誰がどう決めるか)
 - 自動車からの転換を促せられるか
 - 高齢者等のタウンモビリティ(小さい車の類)との関係(空間シェアも含めて)
 - インターモーダル(結節)的視点
 - 幹線公共交通のアクセス&イグレス
 - 日本の都市型レンタサイクルのイメージ(鉄道利用の量と質(中身)が独特なことを背景に)

資料-1

日本におけるコミュニティサイクルの利用の促進

(株)住信基礎研究所
 京都大学大学院客員教授
 古倉 宗治
 公共交通としてのレンタサイクル研究会 090223

1. レンタサイクルのメリット ・デメリット

自転車のメリットの体系

	個人	企業	地域・自治体	国	地球
1 経済	初期費用、運行費用、管理費用、維持費用、健康費用、加害者救済、移動手段の平等化	初期費用、運行費用、管理費用、維持費用、健康費用、加害者救済、移動手段の平等化	運行費用、管理費用、維持費用、健康費用、加害者救済、移動手段の平等化	運行費用、管理費用、維持費用、健康費用、加害者救済、移動手段の平等化	運行費用、管理費用、維持費用、健康費用、加害者救済、移動手段の平等化
2 環境	公害(騒音、大気汚染)の回避、生活習慣病の削減	公害(騒音、大気汚染)の回避、生活習慣病の削減	公害(騒音、大気汚染)の回避、生活習慣病の削減	公害(騒音、大気汚染)の回避、生活習慣病の削減	公害(騒音、大気汚染)の回避、生活習慣病の削減
3 健康	生活習慣病の削減、体力維持、体重の管理	生活習慣病の削減、体力維持、体重の管理	生活習慣病の削減、体力維持、体重の管理	生活習慣病の削減、体力維持、体重の管理	生活習慣病の削減、体力維持、体重の管理
4 時間	渋滞回避、自由時間、安全安心	渋滞回避、自由時間、安全安心	渋滞回避、自由時間、安全安心	渋滞回避、自由時間、安全安心	渋滞回避、自由時間、安全安心

出典 各国の自転車計画等に基づき、古倉作成。

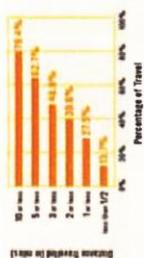
自転車利用による二酸化炭素削減量の試算例

- 京都構定書目標達成計画 自転車道等の整備 - 年間30万トン
- 米国立邦交通省の自転車による環境負荷削減量の試算

1990-1991	2000年	全米総工本 ルギー負荷 の削減割合 (%)	乗用車の負 荷削減割合 (%)	代替するこ とによる削 減量(万ト ン)	全米総工本 ルギー負荷 の削減割合 (%)	乗用車の負 荷削減割合 (%)	代替するこ とによる削 減量(万ト ン)
CO2	121-662	0.12-0.68	0.03-0.14	CO2	330-1980	0.32-2.90	0.06-0.58
CO	10.6-57.9	0.39-2.13	0.18-0.96	CO	14-126	1.0-9.0	0.45-4.07
NOx	0.29-1.6	0.09-0.51	0.01-0.08	NOx	0.39-3.55	0.24-2.18	0.04-0.35
VOCs	0.79-4.31	0.17-0.92	0.04-0.23	VOCs	1.4-13.32	0.43-3.91	0.11-0.98

- 出典 米連邦交通省 The National Bicycling Walking Study NO15 1993
- (財)自転車産業振興協会の試算
自転車利用を盛んにすることにより→年間約148万トン
- 二酸化炭素削減量の試算
適切な自転車利用促進策により、5km以下の自動車の移動の35%が自転車に転換→年間(平日)235万トンの削減の可能性
出典 古倉「自転車の利用促進のためのソフト開発」

自転車利用のメリットに関する数値の例



1	自転車の年間維持費の削減	7800ドル(アメリカ自転車連盟)⇒自転車の年間維持費120ドル(アメリカ自転車連盟)
2	平均の年収に占める自転車の費用の削減	18%(2004)
3	米国の日常トリアップの移動手段の転換	全トリアップの約40%は2マイル以下(自転車で10分の時間距離)
4	自動車の環境負荷の削減	米国の二酸化炭素の31%、一酸化炭素の81%、窒素酸化物の49%の負荷削減
5	自転車の健康利益	死亡率39% 糖尿病33-50% 大腸がん40-50% 乳がん34% 軽減可能

出典 米国自転車情報センター(連邦政府外郭関係法人)等

通勤通学の分担率日本(単位千人)

	総数	自転車のみ	徒歩のみ	公共交通のみ	自家用車のみ
2000年	61,799 (100%)	7,552 (12.2%)	4,527 (7.3%)	10,582 (17.1%)	27,351 (44.3%) +5231
1990年	59,517 (100%)	7,654 (12.9%)	6,197 (10.4%)	11,420 (19.2%)	22,120 (37.2%) +7980
1980年	49,259 (100%)	8,096 (16.4%) オートバイを含む	7,326 (14.9%)	11,800 (23.9%)	14,140 (28.7%)

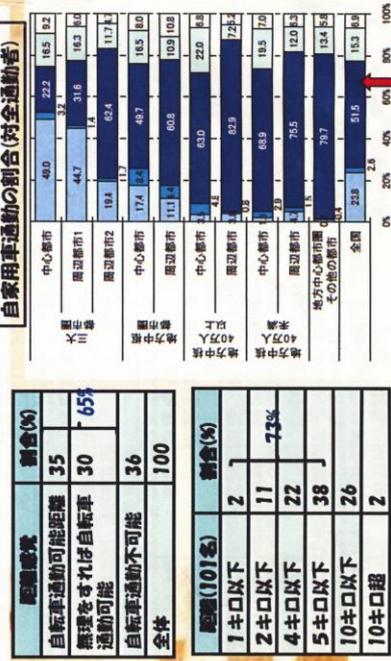
出典 総務省統計局平成2年国勢調査及び平成12年国勢調査による

自家用車の移動距離の実態

都市規模別	~2 ^{キロ}	2-4 ^{キロ}	4-6 ^{キロ}	~6 ^{キロ}	(参考)通勤の場合の自家用車の割合
三大都市圏政令市	22.5	16.7	11.0	50.2	23.8
三大都市圏その他	24.5	18.1	11.2	53.8	48.2
地方中核都市圏	22.9	15.3	11.7	49.9	53.7
地方中核都市圏50万人以上	24.0	21.0	14.0	59.0	68.9
地方中核都市圏50万人未満	26.2	20.7	13.9	60.8	72.2
地方中心都市圏	30.1	21.1	12.9	64.1	76.6

出典 自動車トリアップ車の分布(移動距離平白)及び通勤目的の自動車割合 単位%
出典 平成11年全国都市バーンシップ調査1.基礎集計編p.8, p.24国土交通省

通勤者 = 通勤距離・自動車通勤の実態



出典 平成11年バーンシップ調査
出典 通勤者及び通勤市の地元大手企業数社の従業員対象アンケート調査(361名)

自転車通勤への転換の経済効果 試算(二酸化炭素排出)

1	ガソリン乗用車30km/h→177.5g/kmのCO2排出 出典 大城ら「自転車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」
2	片道5kmの通勤・通学を自家用車で行う場合 一人あたり =177.5×10km×250日/年=443.75kgのCO2排出
3	自家用車通勤通学者2735万人(2000年国勢調査)のうち 5km以内を5割として、その5割が自家用車通勤から自転 車通勤に転換(平均移動距離を3kmとする) →443.75kg×2735万人×0.5×0.5×3/5=182万ト ンのCO2削減可能
4	環境省2007.9.12「自主参加型排出権取引価格」 平均1212円/トン 1212円×182万トン=22億円

自転車通勤への転換の経済効果 試算(ガソリン消費等)

1	72.9cc/kmのガソリン消費(乗用車)
2	72.9cc×10km×250日/年×110円/リットル =20,048円
3	20048円×2735万人×5割(5km以内の通勤距離 の人の割合)×0.5(転換率)×3/5(平均3km) = 20,048×4,102,500 = 82,246,920,000 ⇒822億円
4	その他 健康保険費用負担、メタバ負担減少等 効果、企業の駐車場整備・管理費用の削減、 通勤手当の削減(企業からのレンタサイクル等)

出典 1について、大城ら「自転車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」

レンタサイクルのメリット・ デメリットの例示

公共	①自転車の数を減らせる ②放置を少なくすることができる ③駐輪場のスペースを少なくできる ④施設費用が少なくて済む ⑤公共交通との連携も可能	アクセス・イグレス利用 駐輪場所の確保・容易 通路・駐輪スペース削減 スペース・場内費用削減 公共交通の利用増
利用者	①自転車を保有しなくても利用可 ②遠程利用できやすい(よび自転車も利用可) ③トータルコストが安い(車体+維持) ④維持管理を省略可	所有、場所、駐輪 電動アシスト・フレンド等 政策的に設定 公カメインテナンス
公共	①自転車の管理 ②自転車の車体、施設等の負担	盗難対策から日常メンテナンス 通常はまかさない
利用者	①利用料金の負担 ②不特定多数の利用 ③盗難、墮落等の対応	定期的に変払う必要あり 他者利用がある 責任が生ずる(放置不可)

2. レンタサイクル活用の視点

レンタサイクル活用の視点(例示)

1 放置対策	二回転利用、駐輪スペースの削減等で効果期待
2 自転車利用促進策	通勤、通学、営業、回遊、観光等での自動車代替
3 利便性向上策	公共交通等との連携又はその代替(本数などで)
4 高齢者対策	自力での外出機会の増大
5 まちづくりでの活用策	まちづくりでの公共交通→移動手段(公共交通の補充)

13

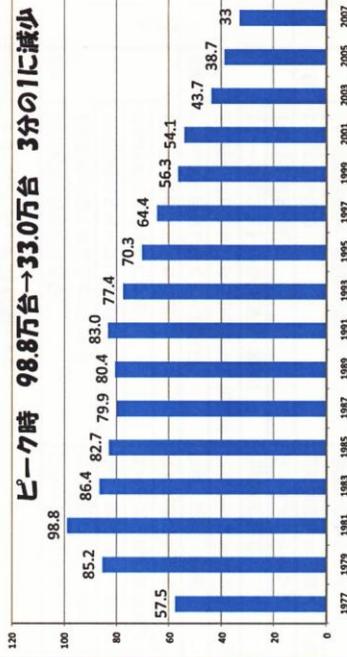
レンタサイクル成功の条件(日本)

1. 自転車利用の機運	高まっていること
2. 自転車の車種	電動アシスト、フレンドなど差別化
3. 盗難の可能性	高価な自転車高い
4. 盗難・破壊対策	監視下又は併設
5. 駐輪ステーション	設けるなら近くに
6. 利用料金	駐輪場の料金より低いなど
7. 利用目的・形態	地域対応すること

2.自転車の駐輪・保有の状況

15

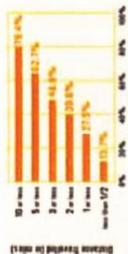
駅周辺放置台数の推移



出典 内閣府平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」

16

自転車利用のメリット に関する数値の例



1	自転車の年間維持費の削減	7800ドル(アメリカ自転車連盟)⇒自転車の年間維持費120ドル(アメリカ自転車連盟)
2	平均の年収に占める自転車の費用の削減	18%(2004)
3	米国の日常トリップの移動手段の転換	全トリップの約40%は2マイル以下(自転車で10分の時間距離)
4	自動車の環境負荷の削減	米国の二酸化炭素の31%、一酸化炭素の81%、窒素酸化物の49%の負荷削減
5	自転車の健康利益	死亡率39% 糖尿病33-50% 大腸がん40-50% 乳がん34% 軽減可能

出典 米国土産省情報センター(連邦政府外務関係法人)等

家用車の移動距離の実態

都市圏階級	~2千キロ	2-4千キロ	4-6千キロ	~6千キロ	(参考)通勤の場合の自動車利用の割合
三大都市圏政令市	22.5	16.7	11.0	50.2	23.8
三大都市圏その他	24.5	18.1	11.2	53.8	48.2
地方中核都市圏	22.9	15.3	11.7	49.9	53.7
地方中核都市圏50万人以上	24.0	21.0	14.0	59.0	68.9
地方中核都市圏50万人未満	26.2	20.7	13.9	60.8	72.2
地方中心都市圏	30.1	21.1	12.9	64.1	76.6

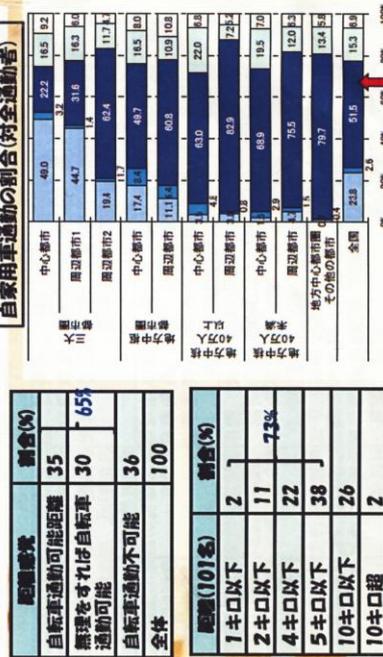
出典 自動車移動距離の分布(移動距離平日)及び通勤目的の自動車利用割合 単位%
出典 平成11年全国都市圏トリップ調査1.基礎集計編p.8, p.24国土交通省

通勤通学の分担率日本(単位千人)

	総数	自転車のみ	徒歩のみ	公共交通のみ	家用車のみのみ
2000年	61,799 (100%)	7,552 (12.2%)	4,527 (7.3%)	10,582 (17.1%)	27,351 (44.3%) +5231
1990年	59,517 (100%)	7,654 (12.9%)	6,197 (10.4%)	11,420 (19.2%)	22,120 (37.2%) +7980
1980年	49,259 (100%)	8,096 (16.4%) *1千台未満	7,326 (14.9%)	11,800 (23.9%)	14,140 (28.7%)

出典 総務省統計局平成2年国勢調査及び平成12年国勢調査による

通勤者 = 通勤距離・自動車通勤の実態



出典 平成11年パーソナルコンピュータ調査
出典 福島市及び静岡市の地元大手企業職員の従業員対象アンケート調査(361名)

自転車通勤への転換の経済効果 試算(二酸化炭素排出)

1	ガソリン乗用車30km/h→177.5g/kmのCO2排出 出典 大塚ら「自転車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」
2	片道5kmの通勤・通学を自家用車で行う場合 一人あたり =177.5×10km×250日/年=443.75kgのCO2排出
3	自家用車通勤通学者2735万人(2000年国勢調査)のうち 5km以内を5割として、その5割が自家用車通勤から自転 車通勤に転換(平均移動距離を3kmとする) →443.75kg×2735万人×0.5×0.5×3/5=182万ト ンのCO2削減可能
4	環境省2007.9.12「自主参加型排出権取引価格」 平均1212円/トン 1212円×182万トン=22億円

自転車通勤への転換の経済効果 試算(ガソリン消費等)

1	172.9cc/kmのガソリン消費(乗用車)
2	72.9cc×10km×250日/年×110円/リットル =20,048円
3	20048円×2735万人×5割(5km以内の通勤距離 の人の割合)×0.5(転換率)×3/5(平均3km)= 20,048×4,102,500=82,246,920,000 ⇒822億円
4	その他 健康保険費用負担、メタバ負担減少等 効果、企業の駐車場整備・管理費用の削減、 通勤手当の削減(企業からのレンタサイクル等)

出典 1について、大塚ら「自転車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」

レンタサイクルのメリット・ デメリットの例示

公共	①自転車の数を減らせる ②放置を少なくすることができる ③駐輪場のスペースを少なくできる ④施設費用が少なくてすむ ⑤公共交通との連携も可能	アクセス・イグレス利用 駐輪場所の確保・容易 通路・駐輪スペース削減 スペース・場内費用削減 公共交通の利用増
利用者	①自転車を保有しなくても利用可 ②盗難利用できないうち自転車も利用可 ③トータルコストが安い(車体+維持) ④維持管理を省略可	所有、場所、駐輪 電動アシスト・フレンド等 政策的に設定 公がメインテナンス
公共	①自転車の管理 ②自転車の車体、施設等の負担	盗難対策から日常メンテナンス 通常はまかなえない
利用者	①利用料金の負担 ②不特定多数の利用 ③盗難、破損等の対応	定期的に変払う必要あり 他人の利用がある 責任が生ずる(放置不可)

2. レンタサイクル活用の視点

レンタサイクル活用の視点(例示)

1 放置対策	二回転利用、駐輪スペースの削減等で効果期待
2 自転車利用促進策	通勤、通学、営業、回遊、観光等での自動車代替
3 利便性向上策	公共交通等との連携又はその代替(本数などで)
4 高齢者対策	自力での外出機会の増大
5 まちづくりでの活用策	まちづくりでの公共交通→移動手段(公共交通の補完)

13

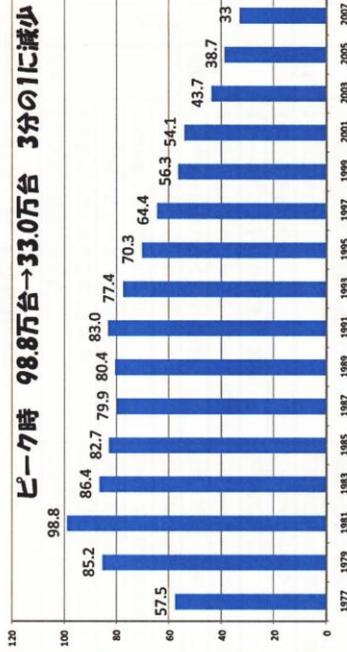
レンタサイクル成功の条件(日本)

1. 自転車利用の機運	高まっていること
2. 自転車の車種	電動アシスト、フランドロなど差別化
3. 盗難の可能性	高価な自転車高い
4. 盗難・破壊対策	監視下又は併設
5. 駐輪ステーション	設けるなら近くに
6. 利用料金	駐輪場の料金より低いなど
7. 利用目的・形態	地域対応すること

2.自転車の駐輪・保有の状況

15

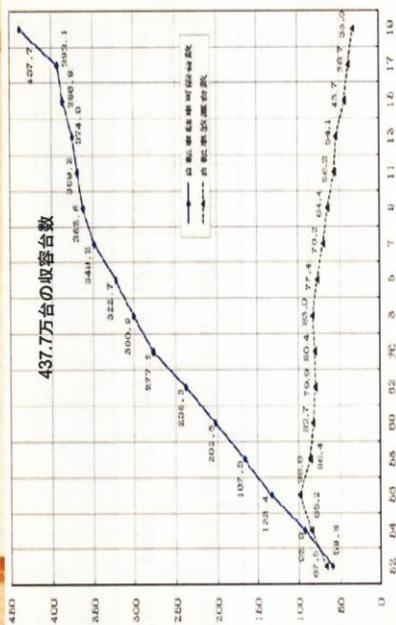
駅周辺放置台数の推移



出典 内閣府平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」

16

自転車駐車場の整備状況



出典 内閣府「駅周辺における放置自転車等の実態調査の算計結果」

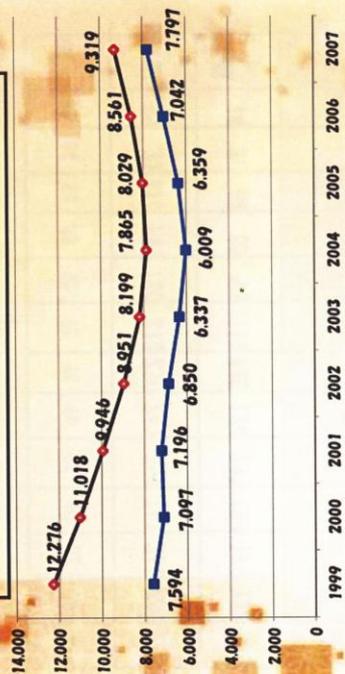
19

日本と外国の自転車の価格

国	価格	倍率
日本	13,635円	1.0
ドイツ	55,200円(€ 368)	4.0
フランス	37,200円(€ 248)	2.7
オランダ	95,450円(€ 603)	7.0

出典 日本の価格は(社)自転車協会資料、外国の価格は(財)自転車産業振興協会資料(2007年)に基づき、それぞれ古倉計算
2007年当時の為替による計算 1ユーロ=150円で計算

自転車の平均価格の推移



出典 自転車産業振興協会資料により古倉計算

18

自転車の維持費にかけてもよい金額

	駐輪場利用率%	放置者%
払えない	31.9	37.9
~300円	21.6	23.6
~500円	20.7	17.7
~700円	5.2	3.4
~1,000円	17.5	15.2
1,000円超	2.3	1.2
無回答	0.9	0.9
合計	100.0	100.0

出典 自転車駐輪場整備センター調査(駐輪場料金以外の維持費)
武蔵境及び多摩センター 回答者 駐輪場利用者 904 放置者 322

撤去に対する返還率の低下

年	82	84	86	88	90	92	94	96	98	00	02	04	06
撤去 a	39	71	116	147	180	212	230	247	259	261	262	265	260
返還 b	14	30	62	85	96	119	125	134	137	138	129	122	122
返還の割合 a/b %	35.6	41.7	52.9	57.8	53.2	56.2	54.5	54.1	53.0	53.0	49.6	45.9	46.9

内閣府資料より古倉作成 単位万台

自転車の保有台数と出荷台数 (万台)

年	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
保有数	7702	7895	8087	8278	8482	8517	8555	8593
出荷数 a	862	825	824	914	1002	1128	1140	1122
増加数 b	208	193	192	191	204	35	38	38
増加率 a/b (%)	24.1	23.4	23.3	20.9	20.4	3.1	3.3	3.4

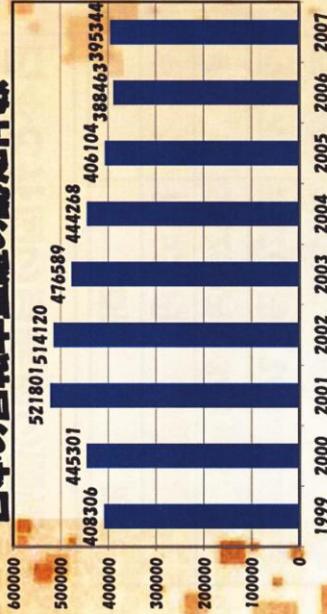
出典 (財)自転車産業振興協会資料に基づき、古倉計算

自転車の保有台数・保有率

国名	保有台数	人口(万人)	保有率(人口/台数)	統計年次
1 オランダ	1780	0.9	0.9	2002
2 ドイツ	6500	1.3	1.3	2002
2 フランス	420	1.3	1.3	2001
4 スエーデン	600	1.4	1.4	1995
4 ノルウェー	300	1.4	1.4	1995
6 日本	8593	1.5	1.5	2003
6 フィンランド	325	1.5	1.5	1995
イタリヤ	2650	2.2	2.2	1996
フランス	2300	2.6	2.6	2000
イギリス	2300	2.6	2.6	2002
アメリカ	12000	2.7	2.7	1998
中国	46556	2.8	2.8	2002
韓国	650	6.9	6.9	1996

出典 自転車産業振興協会統計要覧38

日本の自転車盗難の認知件数

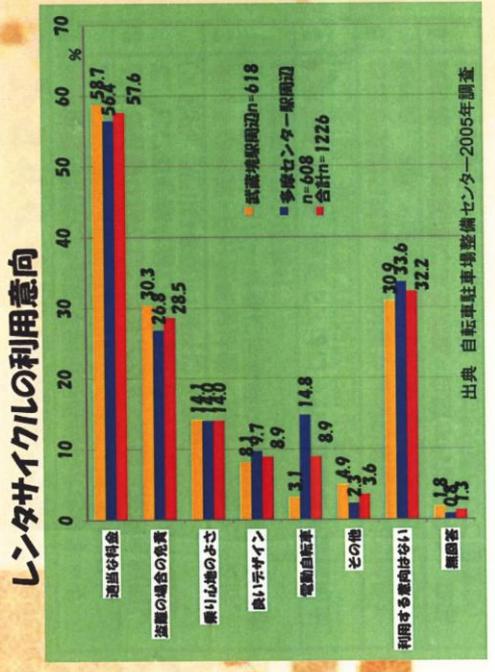


出典 警察庁「平成20年上半年期の犯罪情勢」に基づき古倉作成。

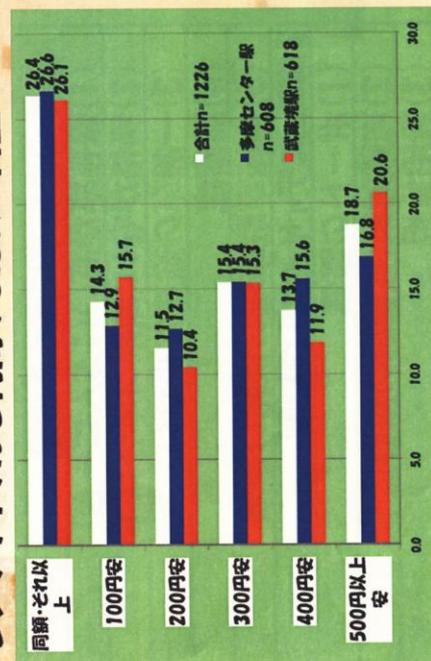
オランダ = 保有台数180万台 75万台の盗難率4.1%
 日本 = 保有台数865万台 40万台の盗難率0.46%
 東京都 = 保有台数878.9万台 6万台の盗難率0.68%²⁴

3.コミュニティサイクル の必要条件

25



レンタサイクルを利用するための料金



施設入り口までの平均限界距離

目的	50m	100m	200m	300m	500m	以上	計	平均距離 m
駅前の施設	7	11	7	3	0	1	28	134
通学	3	8	12	4	3	0	30	202
買物	15	31	19	6	0	1	71	133
遊び	7	9	11	1	3	0	31	169
その他	2	3	4	1	0	0	10	150
合計	34	62	53	15	6	2	170	153
駅改札	31	55	33	15	9	1	143	158

注 基本駅、施設の入り口又は駅改札までのもの
計の値は500m以上及び500m未満の値を数値で割った平均値
計の値は500m未満の値を数値で割った平均値
計の値は500m未満の値を数値で割った平均値
計の値は500m未満の値を数値で割った平均値

目的別駐輪場と入り口間の平均(推奨)距離

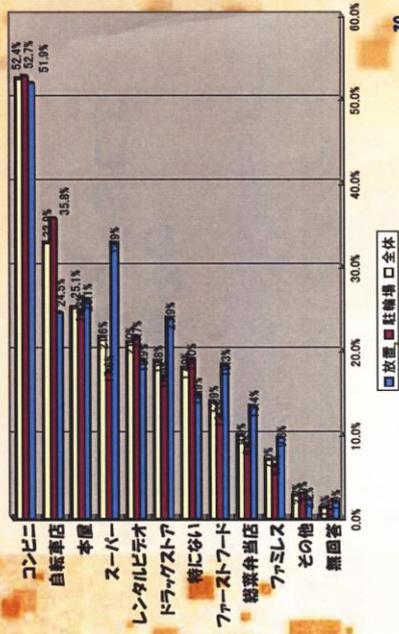
目的	距離	通勤用	業務用	通学用	買物用	娯楽用	短時間	長時間
通勤用	40m	50m	38m	125m	20m	20m	15m	225m

出典 国土交通省資料1997
出典 米田自転車情報センター資料

レンタサイクルと盗難対策

1	盗難対策=欧州では自転車利用促進策の大きなネック 日本では盗難の相対件数が少なくあまり大きくない
2	どこでも乗り捨てレンタサイクル=放置自転車を転用して、どこでも乗り捨てできるもの⇒盗難にあって頓挫 (久留米、荒川等多数)⇒域外にも流出
3	借手手の対策=身分証明書は個人情報や手続き、又は、保証金制度は力ハ-するには多額の金額が必要⇒いすれかを採用する必要あり
4	駐輪施設の対策=監視下又はロックカ-が破壊や盗難防止に必要(例 米国基準3時間以上は必要)
5	自転車構造の対策=盗難対策や破壊対策は費用対効果を要検討、盗難・破壊対策は日本は3及び4で行うべきか
6	貸付相手特定制度による対策=企業から従業員へ、自治体から通勤者へなど(3の変形、公共交通として困難か)

駐輪場にほしい併設施設(全体)



30

日本のコミュニティサイクルの課題

1.日本の自転車に関する課題
(1)保有率が高い(1.5人に一台)
(2)価格が安い(欧米の半分以下)
(3)一般車の盗難が少ない
(4)泥酔症
(5)自転車駐車場の供給の進展
2.コミュニティサイクルの課題
(1)ポートの整備
(2)盗難対策(性善説の限界)
(3)費用負担

32

4.コミュニティサイクルの課題

31

課題に対する対処の方向

項目	内容
1 機種等の選定	電動アシスト又は差別化機種
2 利用料金の設定	駐輪場価格より低額の設定
3 放置対策	撤去や街頭指導の徹底
4 ポーターの貸(駅までの利用を想定する場合)	駅に近い、ゆったり止められる、ポートが十分、盗難対策(監視下等)
5 同上(まち中での利用を想定する場合)	ポートは30メートル以内、盗難対策(監視下等)
6 同一車の利用の可能性	同一車の利用が望ましい(システム上は難しいが、検討課題)
7 駐輪場の整備状況	駐輪需要が供給を上回っていること
8 事業の収支	広告料収入 + 公的な支援(公共交通の位置付付)

4. わが国のこれからの自転車政策を考える（屋井先生）

資料—1

わが国のこれからの自転車政策を考える

東京工業大学 屋井鉄雄

1. はじめに

わが国で常態化している自転車の歩道走行の危険性が改めて注目されている。自転車の環境にやさしい交通手段としての特性も見直され、都市交通における位置づけが幾つかの先進諸国で高まっていることを受け、わが国でも自転車交通を改めて見直す好機にある。しかし、自転車がほぼ存在しない国や地域で推奨するのは異なり、わが国では既に無数の自転車が街中を自由気ままに走り回っている。しかし、自転車の走行空間に目を向ければ、それは極めて貧弱のままに長年放置され、未だに車両としての走行空間を持たない道路空間が多い。本稿ではそのような現状にある自転車に対して、今後どのような政策展開が必要とされているのかを論じることにした。

2. わが国の従来 of 自転車対策

国土交通省がこれまでに実施してきた自転車施策の経緯では、車道の一部を活用する自転車レーンが自転車走行空間に位置づけられなかったことと、必ずしも現場で交通管理者とうまく連携したものではなかったことなどに課題があったとされ、その後の継続性という点で問題があり、一過性の対策の繰り返しであったとも言われる。

そのような経緯があるなかで、平成 19 年には、「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて（骨子）」～歩行者と自転車の安心と安全を守るために（国土交通省、警察庁、2007）が答申された。このレポートにおいては、①走行空間の原則分離の推進（交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離、車道縮小、一方通行化等により自転車道、自転車レーン等の整備）、②駐輪対策の着実な実施、③ルールの周知徹底・マナーの向上、④戦略的整備の速やかな展開、⑤ネットワーク計画や目標を持った整備の促進（主要な動線の検討、市町村単位のネットワーク計画を策定・整備推進、課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進）が示された。

その後、自転車交通量が多いことや、自転車の関連する交通事故が多いことなど課題が明確であり、整備前後の調査により効果検証が可能であり、指定後概ね2カ年で対策が完了する地区を公募し、その結果、全国 98 か所の自転車通行環境整備モデル地区が選定され、自転車道や自転車レーンの整備が行われている。

3. 米国の自転車交通政策の展開

3. 1 米国の制度の概要と計画の目標

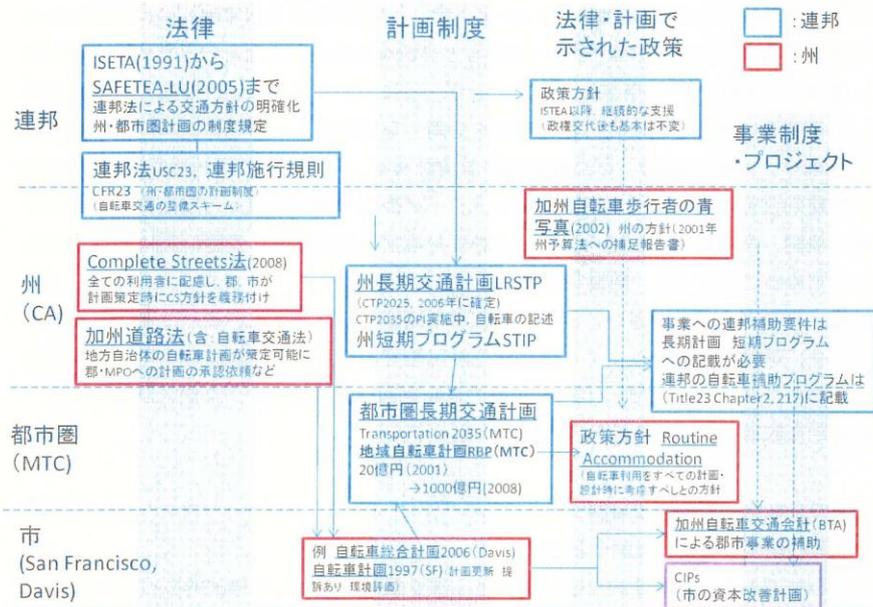
一方、わが国のように制度的な基礎を欠き、取り組みが必ずしも継続的に行われない状

況と異なる国の制度を把握しておくことも重要と考えられる。そこで米国を例にとり、同国の自転車政策を連邦と地方の両方から把握することにした。同国では自転車政策と計画とが法制度化によって支えられ比較的安定的に進められている。

たとえば、連邦の計画法ではISTEA以降、一貫して州と都市圏とに長期交通計画の策定を要求しているが、そのなかで自転車交通に配慮すべきことが明確に示されている。また、計画策定時に自転車利用者の代表を参画させる規定が、2005年制定のSAFETEA-LUから加わり、自転車交通計画を長期計画の一部として別途策定する都市圏も増えている。同国では、長期計画にリストアップされたプロジェクトでなければ短期プログラム(TIP)に掲載できず、短期プログラムに記載されなければ連邦の補助採択の要件を満たさないという制度的な仕組みが特徴である。

これに対して、カリフォルニア州では、「完備された道路」の法律(AB1358 the California Complete Streets Act of 2008)を新たに制定し、地方自治体が計画策定する際に、個々の地域の状況に適する様式ですべての道路利用者の動線を確保することを要求している。ここで道路利用者とは、自転車、子供、身障者、自動車、配送車、歩行者、公共交通、高齢者のすべてを含む(第2条h)とされている。また、カリフォルニア州道路法では、州交通局が郡・市と協力して、自転車道および自転車走行が許可された道路の計画と建設に対する安全設計基準を確立しなければならないとされている。この基準は、設計速度、最低幅員・クリアランス、勾配、曲率、舗装面、信号、排水、その他一般の安全を

米国の自転車政策の体系(連邦とカリフォルニア州を例に)



含み、少なくとも2年に1度は更新されなければならない(890.6)とされている。さらに、カリフォルニア州道路法(891.2)では、郡・市が以下の事項を含む自転車交通計画を策定できるとされている。すなわち、①計画実施によって増加が予想される将来の自転車通勤者数、②住宅、学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等を含む将来土地利用図、③現在及び将来の自転車道、④現在・将来の学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等の自転車駐車場、⑤現在および将来の他の交通との乗継施設、⑥現在および将来の自転車駐車場設置施設(ロッカー、シャワー等)、⑦交通法規に関わる安全教育プログラム、⑧市民やコミュニティの自転車計画づくりへの参画、⑨自転車計画と地域計画、大気改善、エネルギー節約等の協調性の説明、⑩各プロジェクトと優先順位、⑪過去の支出と将来の必要財源規模、であり、現在だけではなく将来の自転車ネットワークの計画をマップとして示すことで、ネットワークの将来像や目標の共有を図ることが期待され、そのことで計画遂行に関わる行政行為への信頼をも高めることが必要なのである。

たとえば、SFO ベイエリアの都市圏計画機構(MPO)である都市圏交通機構(MTC)(一般にMPOの大きさは1つまたは複数の郡程度である)の地域自転車計画(地域の長期交通計画の一部として策定されているもの)では、計画の目標として以下の9項目が挙げられている。すなわち、①機械的対応(Routine accommodation)、②地域自転車道ネットワーク(The Regional Bikeway Network)、③自転車の安全(Bicycle safety)、④自転車の教育とプロモーション(Bicycle education & promotion)、⑤マルチモーダル統合(Multimodal integration)、⑥総合的な支援(Comprehensive support)、⑦財源(Funding)、⑧計画(Planning)、⑨データ収集(Data collection)である。ここで機械的(ルーチンとしての)対応とは、MTCの助成対象とされる全ての道路、公共交通施設の計画・設計において、自転車と歩行者への対応が機械的、日常的に考慮されるよう保証する、ということであり、このような取り組み姿勢を第1の目標に掲げるあたりが、米国でも従来から自動車交通や鉄道などの公共交通中心の、計画・設計が行われており、自転車交通への配慮が不足していたことが良く理解できよう。

また、サンフランシスコ市の自転車計画は2004年に更新され、政策フレームとして、①自転車の安全な利用を3倍に増やすこと、②自転車の事故率を減らすこと、③財源確保を市・地域・州・連邦のすべてのレベルで実現すること、④自転車ネットワークの再生と拡張を行うこと、⑤主要商業施設と住宅地の1/4マイル以内のアクセス網を整備すること、⑥鉄道、トラム、バスなど駅へのアクセス網を整備すること、⑦600台/レーン・ピーク時以下の多車線道路の自動車レーンを自転車レーン化すること、⑧自転車幹線道の定義と位置付けを明確にし、住民への周知を図ること、⑨道路清掃の継続、各機関の連携・調整を行うこと、など多彩な政策課題が示されている。この計画は特に反対もなく制定されたが、制定時に環境影響の評価を十分に行わなかったことから手続き上の問題が指摘され、2005年の訴訟に対して判事が手続きの実施を指示したために、その後計画実施が延期されているが、自転車レーン設置などによる自動車交通への影響の予測と対応を明確にすることで、

適正な手続きの後に計画が実行に移されることになる。

3. 2 米国の自転車政策の特徴

既に述べたことと一部重複するが、現在の米国における自転車政策の特徴を整理すると以下ようになる。元々の自転車交通量が少ない都市が多く、わが国のように長年に亘り放置問題や歩道走行の危険性などの問題を抱えた国とは立脚点も異なることに注意が必要であるが、制度化や進め方には観るべきものがあるといえよう。

まず特徴の 1 つに挙げられるのは、①継続性である。ISTEA 以降の 18 年間、変わらない計画制度 (SAFETEA-LU, USC, CFR) を持つ。わが国に必要なのは一過性で終わらない政策継続性 (Policy Continuity) ではなからうか。次に、②ルーチン化を挙げられる。計画・設計時に必ず自転車を配慮する (MTC の長期計画の例) のように、高速道路、駅前広場等、いかなる交通計画においても自転車の利用を明示的に考慮する政策は、わが国でも今後の道路整備時に必要と考えられる。さらに、③法定理念を挙げられる。道路は自動車のためだけではなく、すべての利用者が安全に利用できるようにしなければならない。カリフォルニア州の Complete Street 法で示されたように、基本理念の法定化、地方計画への反映の義務づけなどが明確になされている。わが国では基本理念が道路法や道路構造令にすら十分示されていない状況にある点、後述するように論点の 1 つである。次に、④計画手続きを挙げられる。長期計画、短期プログラム、事業化の各段階でパブリックインボルブメントが行われ、沿道コミュニティや自転車利用者の意見を踏まえた社会的合意を形成しやすい法的手続きの仕組みがある。わが国では自転車ネットワーク整備に対応する計画・事業の手続きは曖昧である。そして最後に、⑤役割分担を挙げられよう。連邦、州、郡・市の役割がそれぞれ明確になるように制度化が進められていることで、それぞれが責任ある対応が行えることになる。

4. わが国の自転車政策の方向性

4. 1 これからの我が国の自転車政策の方向性

以上に述べてきたことから、わが国のこれからの自転車交通政策を考える上で、最も重要な 3 点をまず結論として挙げる事ができる。第 1 に重要なことは、①理念として、政策継続性 (Policy Continuity) を共有することである。自転車政策を過去のような一過性の行政対策に終わらせないための、確固とした理念と、それに基づく安定的な仕組み・取り組みづくりが必須である。いわば自転車政策の理念徹底の徹底である。次に重要なことは、②枠組みとしての、自転車走行空間の計画および設計・事業化のための法制度等の確立である。その中心は自転車のネットワーク計画の立案制度になると考えられる。これを単純な裁量行政の範囲に終わらせず、どのように安定的に位置づけられるかが要点である。沿道コミュニティを含めた道路空間の計画づくり (将来像の共有) の制度化なども、これに関連させるべきかもしれない。また、都市計画との連携や調整なども課題である。これら

については後述する。最後に、②原則として、自転車の走行空間（Bicycle Space）を確立することである。これは自転車交通の快適性を向上させることにもなるが、一義的な歩道上の歩行者の安全を向上し、車道に出された自転車の車道上の安全性を向上させるための施策である。したがって、歩行者から原則分離された自転車走行空間の整備が大原則になる。政策継続性のもとで、どんなに優れた法制度を確立したとしても、実際に出来上がる空間や施設が劣っていたら害あって益なしと言うことになる。

4. 2 安全な自転車走行空間の確保のための建議内容

これに対して、すでに2007年6月に策定された道路分科会建議においても自転車に関する以下の記述がある。すなわち、「自転車は車道走行が原則であるにもかかわらず、現状では無秩序な歩道走行がなされており、歩行者と自転車の事故は過去10年間で約4.6倍にも増加し、自転車の交通秩序の回復が懸案となっている。」という記述、また「このため、欧米の都市のレベルを目指し、自転車走行空間に関するネットワーク計画作成を推進させるとともに、改良再生の視点から、既存の道路空間を再構成することなどにより、自動車、自転車と歩行者の通行空間を区分することで自転車・歩行者が安心して走行・歩行できる空間の整備を促進する必要がある。そのため、ネットワーク計画作成段階から事業実施段階に至る各段階において、地域や沿道コミュニティとの合意形成を図りつつ、促進のための仕組みを検討する。この際、通行ルールの周知と遵守徹底を図ることが不可欠であることから、関係機関と連携して総合的な対策を併せて実施すべきである」という記述である。

このような方向性はわが国が進めるべきということができ、出来るだけ速やかな制度化の検討が必要である。その際には、関係機関との連携を一層強化することも必要であろう。

4. 3 今後の自転車政策推進時の幾つかの論点

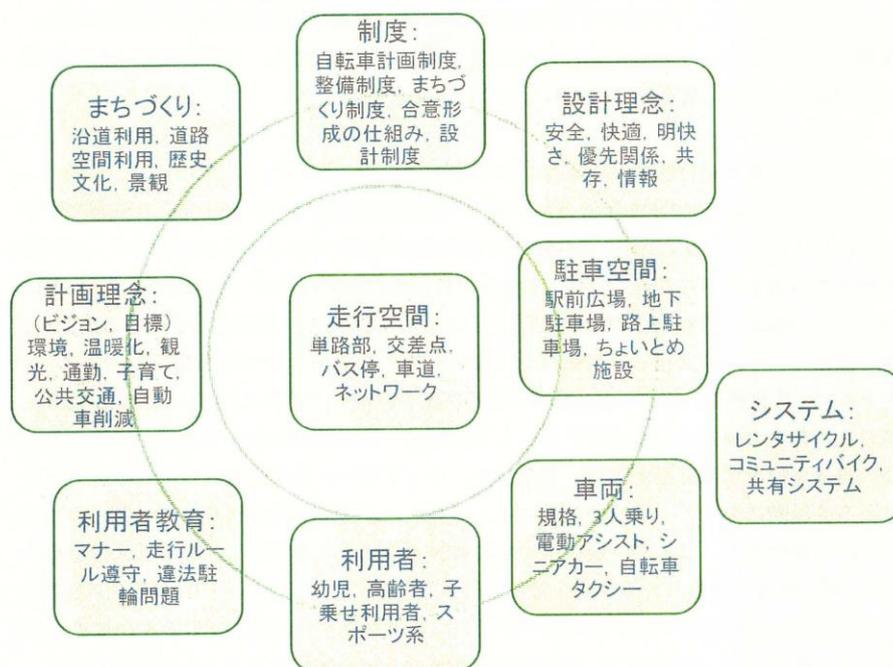
わが国で自転車の走行空間を検討・整備するためには、図に示したように関連する様々な事項を整理する必要がある。これらは決して困難ということではないが、先に示した、理念・枠組み・原則に基づく計画・整備推進のためには必要であろうことは容易に理解されよう。また、これらに関連して重要な論点を以下のように整理できる。

①国と地方の責任・役割の分担、住民NPOなどの協力：市町村が重要な主体になると思われるが、他の道路管理者の道路についても当然ながら計画に含める必要がある。また、合意形成から整備後の運用に至るまで行政だけでは推進できないことも明白である。

②一般財源化後の道路空間計画の方向性：自動車だけではなく、すべての利用者に対して必要性が高く効果的な計画・事業が求められることから、自転車走行空間の必要性について、環境、安全、防災、街並み景観など、地域計画の目的に照らし、十分説得力のある説明が必要になる。

③環境・安全・防災等を含む道路の既存ストック計画：②にも関わるが、今後の道路整備・更新などの制度設計のありかたとして、既存の道路ストックを如何に有効に活用するかが

自転車政策に関わる配慮事項



大きな論点になり、自転車のように既存道路空間の再配分によって新たな走行空間を生み出すことが多くの場合現実的な計画対象では、そのことを継続的に進めることができる道路計画の制度化が重要な論点である。

④都市計画マスタープラン等と自転車NW計画との整合性：自転車NW計画の守備範囲の明確化を図り、都市計画における位置づけを連携や協調などの関係性のなかで明確にすることが少なくとも必要になろう。もちろん、地区計画など都市計画そのものの中に自転車走行空間を位置づけることも可能であろう。ただし、既存道路空間を活用したネットワークを短期に集中的に整備する場合には、それらをすべて都市計画に位置づけることも出来ないことから、暫定整備や段階整備も手段に含めた上で、関係性を明確にすることで良いと考えられる。

⑤バスと自転車の適切な分担：自転車走行空間整備と更なる利用促進によって、路線バスなどの公共交通が一層疲弊してしまう事態も考えられる。コミュニティバイクの導入などでは、一定地区内をカバーするコミュニティバスとの連携や役割分担に苦慮する事態も想定される。マイカーのドライバーが自転車に転換することが期待されるが、高齢者の走行安全性の問題もあり、通院など公共交通としてのバス交通に期待される役割もあり、総合

的な交通戦略を立案することが重要で、そのなかに徒歩や自転車交通、それらのための道路空間整備を位置づけることが必要である。

⑥沿道コミュニティを含むまちづくり（手続き論）への展開：従来明示されていなかった自転車走行空間がある日突然目の前の道路に造られることは、沿道コミュニティとしても懸念が大きいことは言うまでもない。ネットワークの計画段階からPIを実施することや、個々の路線の計画・設計の段階からコミュニティの参画を求めることなどは、当然ながら必要になっている。

⑦都心部歩行者からの原則分離の設計理念の徹底と共存条件の明確化：これは設計段階の課題であるが、理念・枠組み・原則の3つは相互に関連し、すべて満たされることが重要である。原則分離の空間づくりであるとしても、歩行者が全くと言って良いほど歩かない地方部の歩道などは、無駄な整備と批判されることもあり、これを自転車走行のし易い自転車道にすることは有意義であろう。また、郊外部などで殆ど歩行者のいない歩道を自歩道としたままで運用することも現実的な対応であろう。原則分離は歩行者からの分離であって、歩道と自転車道との分離がいかなる場所でも必要になるという原則ではない。

5. 自転車ネットワーク計画の制度設計の方向性

5. 1 自転車ネットワークの定義

自転車ネットワーク計画で対象とされる自転車ネットワークがどのような構造条件を満たすべきかについては継続的な議論が必要である。ネットワークの形態や密度については各地域が個々の地域性に照らして独自の構成とすることが基本であろう。しかし、ネットワークを構成する個々の走行空間の断面については、非分離型の自歩道を将来計画には加えないことが原則ではないだろうか。先に示したように、歩行者がいない歩道空間を自歩道として活用することが合理的な場合も少なくない。そのような場合には、非分離型の自歩道であることが分かるような表示をネットワーク計画上はするべきであろう。

さて、自転車ネットワークとしてわが国で提供されるべき性質は、次のように考えることができる。すなわち、「そのネットワーク上を、利用者がルールを守って走行していれば、多少迂回しても、安全に目的地に到達できる、利用上の安心感を与えるものであること」である。今後のネットワーク整備において、自転車のルール・マナー問題を同時に軽減する努力を行うことは必須である。現状の横暴でルール無視の自転車利用を是とした自転車空間整備は極めて限られるべきである。一方、自転車のネットワークが突然途切れて車道や歩道に放り出すような信頼を損ねる整備は行わず、仮に一時的にそのようになったとしても、将来像を示し、また段階整備や暫定整備の姿であることをも示すことが重要であり、そのことで利用者に将来に向けた安心感を与えることも期待できる。

5. 2 わが国の道路法および道路構造令における自転車への対応強化

自転車走行空間に関する記述は、道路法および道路構造令において共に十分とはいえない

い。それでも実際には各地で自転車走行空間を新たに設ける整備が進展していることから、特段問題はないと考えるかもしれない。ただし、理念・枠組み・原則の推進をするためには、これらに関わる法的位置づけを明確にすることは、米国の例をみても分かるように極めて重要なことと考えられる。特に自転車というわが国で古くから馴染みがあり、かつ政策方針を大きく変更しようとする場面では、この点は無視できないほど重要と認識すべきである。それでは具体的にどのような検討が必要になるのかを以下に示しておく。

①道路法の目的・理念：道路法の目的規定は道路網整備であり、この単一目的が整備・管理の目的とされる。しかし、道路に期待される機能がこれだけではないことは明らかであり、環境の保全に資することや、環境の改善、景観の向上、防災機能の強化等、様々な目的があり、それらを加えることが今後必要とされつつある。

②道路整備の基本方針や基本政策：これらについては、道路の中期計画等の一過性の計画ではなく、国の基本方針を示す枠組みとしての安定的な制度が必要と考えられる。この点については、港湾や空港の法定基本方針、あるいは河川整備方針等、他の公物管理法においても位置付けられており、特に空港法における空港整備方針は2008年の法律改正時に新設されたものである。

③道路網計画：今後は道路新設と現道既存ストックの維持・更新とをバランス良く実施することが一層求められるが、両者を一体的に検討するための、道路ネットワークの長期計画が定められていないことと、そのような計画の法的位置付けも当然ながら存在しないことから、今後の上位計画の制度的な位置づけが必要である。そのなかには地域高規格道路網や幹線道路網が含まれることになる。

④沿道との一体的管理の方針：生活道路（既設道路）の利活用の方針を整備に先立って定める規定が必要である。これは道路ルネッサンス研究会以降の方針であるが、道路空間の再配分など活用手順についても制度が未整備な状況から継続的な検討が必要である。

⑤手続き規定：道路法にはこれからの時代にあった手続き規定が備わっていないが、他の法律に拠るか否かも含めて検討が必要である。すでに、公物管理法である河川法に手続き規定が加わったことはよく知られている。他方、構想段階の計画策定プロセスのガイドラインの策定、生物基本法におけるSEA実施方針の明記など、公共事業に関わる手続きの制度化も進んでいることから、将来の設計を行う必要性も増している。なお、道路法において、道路網整備に加え環境改善・保全など新たな目的を追加した場合、整備目的が複数になることから、当該道路のありかたについて、適正な選択をするための手続きが必要になると考えられる。その際に、パブリックインボルブメントを伴う計画手続きを、新たな目的とともに道路法に加える必要があると考えられる。

⑥道路構造令における自転車レーンの規定：道路構造令には、自転車専用走行帯（自転車レーン）の規定がない。このことが自転車レーン設置を推進する際に暗に足かせになってはいないか。法律や省令に基本的理念や選択肢が定められていることが望ましいのでは。具体的な構造としての自転車レーンを構造令に示す必要があると考える。

5. 3 自転車ネットワーク整備の計画論としての論点

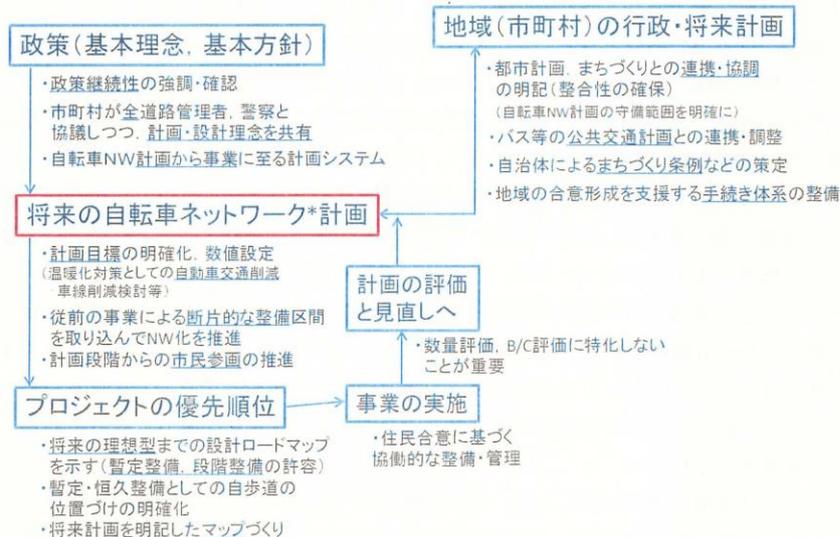
自転車計画の中心がネットワーク計画であることはすでに述べたが、このネットワーク計画が効果的に実現されるためには、上位計画や政策との関係、あるいは個々の事業化のための仕組みや、設計基準など広範な検討が必要になる。これらの関係性を図示すれば下記のように示されると考える。ここには本稿で既に述べた事柄が多数再掲されている。

まず、政策レベルの要点は、政策継続性を国や地方がどのように明確に示せるかということである。具体的にどのような仕組みを構築できるのかが最も重要である。また、市町村が立案するネットワーク計画では、都道府県道や国道を含む計画が、交通管理者との協力のもとで策定される必要があるため、それらの管理者との連携が必須となる。

また市町村の都市計画マスタープラン等との調和や連携が図られている必要があり、個々の路線の沿道まちづくり等との連携も必要である。一方、公共交通連携計画や都市交通戦略などとの連携も重要になっている。特に、バス交通との連携や分担などの考え方が当初から整理されていることが望ましい。地方自治体の方では条例化などによって、自転車ネットワーク整備を視野に入れた仕組みを用意することも考えられる。

このような上位計画や政策環境のもとで、ネットワーク計画が立案されることになるが、そこでは計画目標の明確化、あるいは数値目標の設定等が積極的に図られることが望ましい。特に、地球温暖化対策に関わる自転車優遇策が検討される場合などは、自動車交通の削減策と一体化した上で、自動車車線の削減等を視野に検討することが望ましい。また、

自転車ネットワーク整備の計画論としての要点



従前から行われてきた自転車走行空間には断片的でネットワークを構成しないことから殆ど利用されていない箇所も少なくない。それらを改めてネットワーク上に位置づけ、その更新やネットワークとしての利用環境改善を進めるべきである。また、整備段階では沿道住民などの理解が必須となることから、ネットワーク計画の策定レベルから市民参画を取り入れて、積極的な情報発信を行うことが重要である。断面構造の詳細はその後検討するとしても、非分離型自歩道には拠らない整備を行うべきネットワーク上のリンクを定めることは十分に可能だろう。

ネットワーク計画が策定されれば、それと前後して整備の優先順位もほぼ確定しているものと考えられる。個別路線の整備については、フルスペックの自転車の整備には一定の時間が必要なことから、自転車レーンや簡易に分離された自歩道などの整備を、暫定的な整備あるいは段階的な整備に位置づけることも考えるべきである。その際には、それらが暫定的な整備であることを明らかにするとともに、長期的な整備計画の存在を明示して、将来計画へのロードマップを示すことも重要である。

6. おわりに

本稿では、自転車走行空間の整備のための政策および計画のあり方を中心に考察してきた。しかし、政策や計画制度などが用意されたとして、実際に造られる走行空間が理想から大きく外れ、何のための制度設計だったのかとの批判の声が囁かれることのない整備を推進する必要がある。

そこで、特に設計上の懸念がある市街地中心部における設計の考えかたを述べて本稿のおわりに替えたい。まずは、①原則分離である。歩行者の安全を前提に、自転車の安全を確保することが必要であり、歩行者からの分離、自動車からの分離を目指すべきである。②非分離型の自歩道の整備方針として、それが暫定利用か恒久利用かの事前判断が必要である。その際、現在、将来ともに歩行者のいない歩道なら非分離型自歩道が経済合理的であると考えられるが、歩いて回れるような都心整備を進める政策であれば、そのような道路が都心部では少ないと考えるべきであろう。③両面通行の自転車専用道については、幹線道路との平面交差が少ない場合に特に推奨されるべきであろう。それは、河川沿い、海岸沿い、緑地公園の通過部、大学・工場・大型施設沿い等で効果的と考えられる。④交差点部での自転車の歩道走行については、原則として危険箇所での緊急避難に限ることが肝要であろう。⑤両面通行の自転車専用道と歩道との接続については、原則として歩道との直結は避け、歩行者動線との合理的分離が原則になろう。そのため、⑥自転車専用道の端点部の選択性として、原則として歩道、車道の両者の選択を可能とするような設計が必要であろう。その際に、車道の自動車との交錯に十分注意し、安全に配慮した設計が必要であることは言うまでもない。

以上のように本稿で強調したことは、①政策継続性、②ネットワーク計画の重要性、③政策・計画・整備に至る制度設計、④関係機関および市民 NPO 連携、⑤自転車走行空間の

設計理念の確立であった。

注：(1)自転車利用環境整備モデル都市【平成10年度～平成14年度】において、全国のモデルに相応しい自転車利用環境整備・ネットワーク整備を実施する都市として、平成10年度・11年度に、『全国19の市町』を指定し、平成12年度から事業着手が可能で、早期（概ね3カ年）に暫定整備の場合を含め、ネットワークの主要な箇所が実現可能である都市を公募し、選定した上で指定。(2)自転車施策先進都市【平成14年度】では、自転車利用環境整備・ネットワーク整備を実施する都市（19都市）を含む『30都市』を自転車施策先進都市として国交省HP上に公表。19都市以外については、先進都市を募集。(3)サイクルツアー【平成15年度～】では、自転車を使って地域の活性化を図るため、自転車道と観光資源等の連携により観光施策を推進する地区を国土交通省が指定『15地区』。さらに、(4)スーパーモデル地区【平成17年度～平成19年度】では、暮らしのみちゾーン、バリアフリー、無電柱化、自転車利用促進の4施策について、全国のモデルとなるような事業を強力に推進する地区を国土交通省が指定（内、自転車利用促進地区『3地区』）。

5. 自転車交通政策の方向性とコミュニティサイクルを含む自転車走行環境のあり方 (屋井先生)

自転車交通政策の方向性と コミュニティサイクルを含む 自転車走行環境のありかた

公共交通としてのレンタサイクル研究会

平成21年4月28日

東京工業大学総合工学研究科
屋井鉄雄

自転車政策の推進上の様々な課題 (課題は幅広い)

自転車配慮型道路の実現への取り組み

資料-2

- ① **走行空間の原則分離の推進**
 - ・交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離
 - ・車道縮小、一方通行化等により自転車道、自転車レーン等の整備
- ② **駐輪対策の着実な実施**
- ③ **ルールの周知徹底・マナーの向上**
- ④ **戦略的整備の速やかな展開**
- ⑤ **ネットワーク計画や目標を持った整備の促進**
 - ・主要な動線の検討、市町村単位のネットワーク計画を策定、整備推進
 - ・課題解決に向けた従来の目標を定めることにより、整備を促進

これからの自転車道整備には、道路空間の再編成に向けて(歩行者・自転車)の両者が自転車の安全と安心を守るために「国土交通省、警察庁、2007

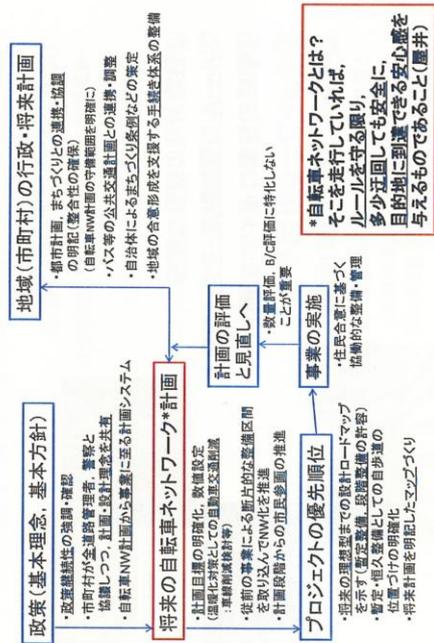
これからの我が国の自転車政策の方向性 ⇒ 政策推進のための研究が急務では？

1. **理念: 政策継続性(Policy Continuity)**
 - ・自転車政策を一過性のアドホックな対策に終わらせない安定的な仕組み・取り組みづくりが必須(理念徹底)
2. **原則: 走行空間(歩行者から分離)確立**
 - ・最重要の政策課題として原則分離された走行環境の整備
3. **重点: 自転車走行空間のための仕組みづくり**
 - ・自転車のネットワーク計画の立案制度とその位置づけ
 - ・沿道コミュニティを含めた道路空間の計画づくり(将来像の共有)の制度化

参考: 安全に歩いて暮らせるまちづくりのため、安全な歩行空間、自転車の走行環境の整備、自転車の走行区分を行う(国土形成計画(全国計画))
総合的な交通施策の戦略的な推進によって、自転車を含めた交通機関相互の乗換の円滑化を推進する(国土形成計画(全国計画))

136

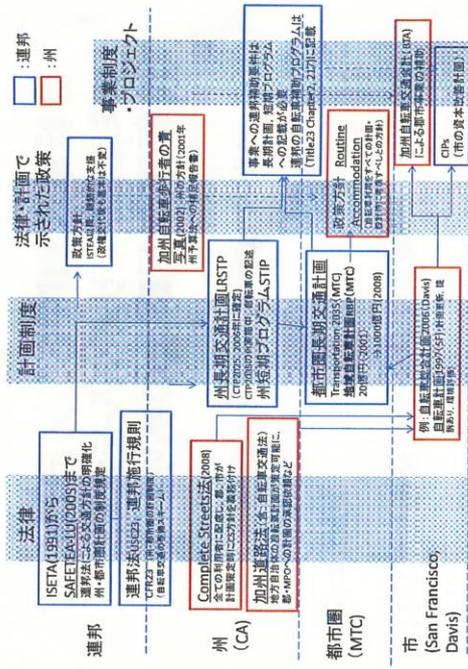
自転車ネットワーク整備の計画論としての要点



参考：米国の自転車政策、計画・整備制度の特色

- (1) 継続性:** ISTEA以降の18年間、変わらない計画制度(SAFETEA-LU, USC, CFR) → わが国に必要なのは一過性で終わらせない政策継続性(Policy Continuity)
- (2) ルーチン化:** 計画・設計時に必ず自転車道を配慮する(MTCの長期計画) → 高速道路、駅前広場、いかなる交通計画においても自転車道の利用を明示的に考慮する政策 → わが国では道路整備時に自転車道、自転車レーンなど思い至ることはない
- (3) 法定理念:** 道路は自動車のもではなく、すべての利用者が安全に利用できるようにすること(州のComplete Street法) → わが国では基本理念が道路法、道路構造令に十分示されていない
- (4) 計画手続:** 長期計画、短期プログラム、事業の各段階でパブリックインボルブメントが行われ、沿道コミュニティや自転車利用者の意見を踏まえた社会的合意を形成しやすい → わが国では自転車ネットワーク整備に対応する計画・事業の手続きは曖昧
- (5) 役割分担:** 国、州、市の役割がそれなりに明快

参考：米国の自転車政策の体系(連邦とカリフォルニア州を例に)



参考

カリフォルニア州「完備された道路」の法律

AB1358 the California Complete Streets Act of 2008
 「地方自治体が計画策定する際に、個々の地域の状況に適する様式で道路利用者の動線を確保することを求める。ここで道路利用者とは、自転車、子供、身障者、自動車、配送車、歩行者、公共交通、高齢者のすべてを含む」(第2条f)

カリフォルニア州道路法

「州交通局は都市と協力して、自転車道および自転車走行が許可された道路の計画と建設に対する安全設計基準を確立しなければならぬ。この基準は、設計速度、最低幅員、勾配、曲率、舗装面、信号、排水、その他一般の安全を含まなければならない。この基準は少なくとも2年に1度更新されなければならない。」(890.6.)

参考：カリフォルニア州道路法 (891.2.)

- 郡市は以下の事項を含む自転車交通計画を策定できる。
- ①計画実施によって増加が予想される将来の自転車通勤者数
 - ②住宅、学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等を含む将来土地利用図
 - ③現在及び将来の自転車道
 - ④現在・将来の学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等の自転車駐車場
 - ⑤現在および将来の他の交通との乗継施設
 - ⑥現在および将来の自転車駐車場設置施設(ロッカー、シャワー等)
 - ⑦交通法規に関わる安全教育プログラム
 - ⑧市民やコミュニティの自転車計画づくりへの参画
 - ⑨自転車計画と地域計画、大気改善、エネルギー節約等の協調性の説明
 - ⑩各プロジェクトと優先順位
 - ⑪過去の支出と将来の必要財源規模



現在だけではなく将来のNW計画を示し、その目標の共有を図ることが効果的であると見られる



参考：オランダ州農村におけるNW計画図の表示例

わが国の自転車政策推進のための論点

- 国と地方の責任・役割の分担、住民NPOなどの協力 (行政だけでは推進できない)
- 一般財源化後の道路空間計画の方向性 (納税者と利用者の負担の解消、自動車交通削減の義務)
- 環境・安全・防災等を含む道路の既存ストック計画 (今後の道路整備・更新などの制度設計のありかた)
- 都市計画(マスタープラン等)と自転車NW計画との整合性 (自転車NW計画の守備範囲の明確化と都市計画における位置づけ)
- バスと自転車の適切な分担 (公共交通のあり方を含めた総合的な戦略)
- 沿道コミュニティを含むまちづくり(手続き論)への展開
- 都心部歩行者からの原則分離の設計理念の徹底と共存条件の明確化(歩行者がいなければ歩道でも構わない)

参考：SFOベイエリア(MTC)の地域自転車計画

(地域交通計画の一部として策定されているもの)

計画の目標

1. 機械的対応 (Routine accommodation) *
2. 地域自転車道ネットワーク(The Regional Bikeway Network)
3. 自転車の安全 (Bicycle safety)
4. 自転車の教育とプロモーション (Bicycle education & promotion)
5. マルチモーダル統合 (Multimodal integration)
6. 総合的な支援 (Comprehensive support)
7. 財源 (Funding)
8. 計画 (Planning)
9. データ収集 (Data collection)

* 機械的(ルーチンとしての)対応

MTCの助成対象とされる全ての道路、公共交通施設等の計画・設計において、自転車と歩行者への対応が機械的、日常的に考慮されるよう保証する

自転車にも関わる日本の道路法制度の方向性

- 道路法の目的・理念：道路整備を目的とするも、環境の改善・保全、景観、防災等、新しい時代の目的を含めるべき
- 基本方針・基本政策：中期計画等の一時しのぎの計画ではなく、国の基本方針を示す枠組みとしての安定的な制度が必要 (cf. 港湾や空港の法定基本方針、河川整備方針等)
- 道路網計画：現道既存ストックを含めた道路ネットワークの長期計画の法的位置付けが必要 (cf. 地域高規格道路幹線道路のNWの位置付け不透明)
- 沿道との一体化の管理方針：生活道路(既設道路)の利活用の方針を整備に先立って定める規定が必要 (cf. 道路空間の再配分など活用手順が未整備)
- 手続き規定：道路法に時代に合った手続き規定が必要 (cf. 公物管理法に手続きを加えた河川法)

自転車政策に関わる追加的論点

○目的規定と手続き規定：

道路網整備に加えて、道路法に環境改善・保全などの新たな目的を追加した場合、整備目的が複数になることから、当該道路のありかたについて、適切な選択をするための手続きが必要になるのではないかと

⇒パブリックインボルブメントを伴う計画手続きを、

新たな目的とともに道路法に加える必要があるのではないかと

○自転車レーンの規定：

道路構造令には、自転車専用走行帯(自転車レーン)の規定がない。このことが自転車レーン設置を推進する際に足かせになってはいないか。法律や省令に基本的理念や選択肢が定められていることが望ましいのでは

⇒具体的な構造としての自転車レーンを構造令に示す必要はないか？

政策・制度が用意されたとして、実現される 走行空間は大丈夫か？

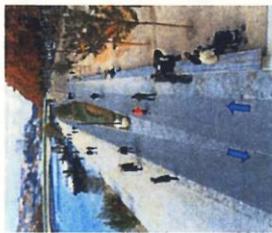
「こんなもの造るための制度設計だったのか！」
との声が聞かれないために

自転車道の市街地中心部における設計の考えかた

(私は車道派です)

- 原則分離：歩行者の安全を前提に、自転車の安全を確保する
(歩行者からの分離、自動車からの分離)
- 非分離型の自歩道の整備方針：暫定利用が恒久利用かの事前判断が必要
(現在、将来ともに歩行者のいない歩道なら非分離型自歩道が経済合理的)
- 面通行の自転車専用道：幹線道路との平面交差がない場合に特に推奨
(河川沿い、海岸沿い、緑地公園通過、大学・工場・大型施設沿い等で別車高い)
- 交差点部での自転車の歩道走行：原則として危険箇所での緊急避難に限る
- 自転車道の端点部の選択性：原則として歩道、車道の選択を可能とする
(車道の自動車との交錯に十分注意し、安全に配慮した設計が必要)

両面通行の自転車専用道の設置が適する環境



海岸沿い(英国人の散歩道)の自転車道(ニース、フランス)



ローヌ川沿いの自転車専用道(東方向)
自転車専用道に例した交差の少ない環境



橋心部の散歩道沿いの自転車道(西)と
歩道(東) (デッパ、米國)

交差の少ない専用空間を 連続して確保できるか？

山崎会館前の山崎沿いの自転車道
(パリス、フランス)



高速道路沿いの自転車道(ボルドー、フランス)

自転車レーンが設置された自転車走行環境



モンパルナス(パリの)の歩道、自転車レーン



セーヌ川沿いの自転車レーン(パリ)



ニース(フランス)の自転車レーン

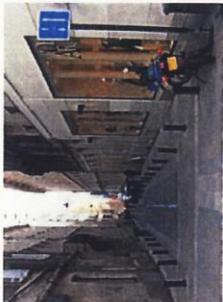


カンブリッジの自転車レーン(英国) 夜間イメージ

車の空間を減らす等で設けられた自転車走行環境



センターラインなし車ものがすかすかに異なる一方通行(ブルーライン)
(車道部分は自動車と自転車が行き交っている)



自転車のみ双方向のためブルーのセンターラインが異なる
(ボルドー)

歩道上の自転車走行空間：一方(原則これ)か双方向か



歩道上の自転車走行空間(一方通行)(セーヌ川沿い、パリ)



歩道上の自転車走行空間(双方向)(LRT沿い、ストラズブール)

コペンハーゲンの自転車道

交差点部での処理

- ・自転車道(一方通行)のままで交差点に入れると事故多い

⇒交差点部手前は自転車レーンにした

(心理的には危険と感ずるが事故は減った)

⇒自転車道をやめて自転車レーンにすべしとの議論もあつたが、それでも「統計だけで対策を決めてはいけない」との方針で自転車道を増やしてきた

(大阪市立大学 吉田長裕先生の現地ヒアリング談)



自転車専用道と自転車三輪車(普通の風車です)



自転車専用道(一方通行)から自転車レーン走行に変わる部分



交差点部では自動車と共用(歩道を押しチャリする車もかえる)

自転車と自動車の交錯箇所の処理



パリ

国際学生都市間の道路区画では、自転車道が歩道から車道に出される(歩道上の交錯箇所をため)

ストラズブール

右手には歩道の歩道上の自転車道(一方通行)に入る箇所が埋まる



ボルドー

自転車道(一方通行)から車道に出さない例(ボルドー)



右折するセガフェのテラスに突入してしまつた車のルート

制動、守れないシートベルトでは運転手が降りていることも車庫の様子(ボルドー、後方はLRT)

歩道上の自転車道は車道に降りる箇所(狭い幅員の道路)(ストラズブール)

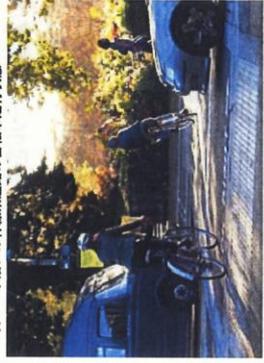
ロンドン市内(ハイドパーク近傍)の自転車走行状況



ハイドパーク沿いの幹線道路の自転車走行状況



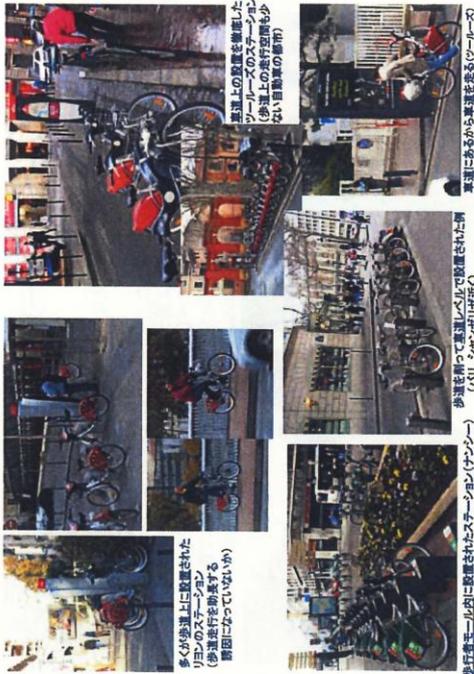
Shared Space化の後計が進むExhibition Road



自転車が無条件で優先が良いか？
(日本の方向性と多少異なるのではないか)

ハイドパーク内道路を横断する自転車(自転車に優先権があまり認識しない、自動車が一階停止する)

コミュニティサイクルのステーション：歩道か車道か



LRT等の公共交通との連携は重要な課題



最後に：今後のコミュニティサイクル展開のため

一関係者の役割・責任分担の考え方ー

- 公共交通システムとしての安全を確保できるか？
 - ・“利用者＝利用者”のシステムとして、歩行者と利用者自身の安全確保が運行者の責務で、その担保がシステムに必要
- 運行者が安全の責務を果たすための前提条件は？
 - ・運行者の責務：走行のルールを知り遵守すること
 - ・道路管理者・交通管理者の責務：ルールを守れば安全に走行できる環境を整備すること
 - ・システム提供者の責務：以上を前提に安全が維持されるシステムを提供
- 都市・地域の公共交通システムとしての成立要件
 - ・自治体の責務：路線バス、コミュニティバス等との適切な分担・共存を図る地域計画上の位置付けの明確化
 - ・提供者の責務：利用しやすい環境の整備・運営

資料-1

横浜都心部における コミュニティサイクルの導入検討

平成21年3月

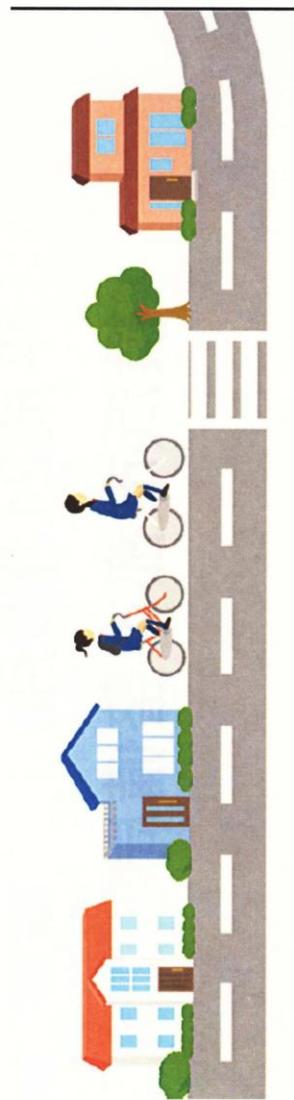
横浜市都市整備局

1 横浜都心部の自転車施策

1-1 施策展開の目的と期待される効果

(1)目的

- 回遊性の向上
- 過度なマイカー利用から公共交通利用への転換のきっかけとする



(3) 自転車施策を展開することによって期待される効果

① 回遊性を高め、横浜都心部の魅力・活力の向上を図る

- 都心部地区内や地区間の人の移動を支援
- 公共交通機関との連携により、回遊性が向上
- 自転車利用によって移動範囲が拡大し、より多くの施設に立寄ることができ

② 過度なマイカー利用を抑制し、公共交通機関や自転車を利用することにより都市環境を向上させる

- 都心部内の自転車の利便性を高めることで、過度なマイカー利用から公共交通機関＋自転車、徒歩への交通手段転換を図り、自動車交通量削減、排出ガス削減を図る

1-2 施策の方向性

自転車利用促進のための課題

【ソフトに関する課題】

- 誰もが手軽に利用できるレンタル自転車システムの構築
- 安全な自転車利用についての啓発の効果的な実施

【ハードに関する課題】

- 安全で快適な自転車走行空間の不足
- 違法駐輪が多い

施策の方向性

■ 自転車利用システムの取り組み

- コミュニティサイクル事業の導入に向けた検討
 - ・ 誰もが手軽に利用できる新たな自転車レンタルシステム
- サイクルマップ等の作成
 - ・ 観光情報や地図情報の提供など、来街者のためのサイクルマップの作成を支援

連携

連携

■ 自転車走行環境の確保など

- 安全な走行に配慮するため走行推奨ルートを設定
 - ・ 安全な自転車走行のため、サイクルマップで走行推奨ルートを示し誘導を図ることや、自転車利用のマナーなどの啓発を行う
- 既存道路等における自転車走行空間の形成
 - ・ 歩行者の安全性向上、走りやすさなどの観点から、長期的には、自転車走行空間の形成についても検討が必要

2 コミュニティサイクルの検討について

2-1 コミュニティサイクルシステムのイメージ

(1) 利用対象者

- 地域内の住民、就業者、来街者（観光客・買い物客など）など、あらゆる人を利用対象者とする

(2) 求められる機能

- 誰もが、いつでも・どこでも手軽に利用できる
- 低料金の利用可能
- 自転車走行空間の確保と一体的に取り組む

↑ 海外で導入されている先進的なコミュニティサイクル

(3) 海外事例

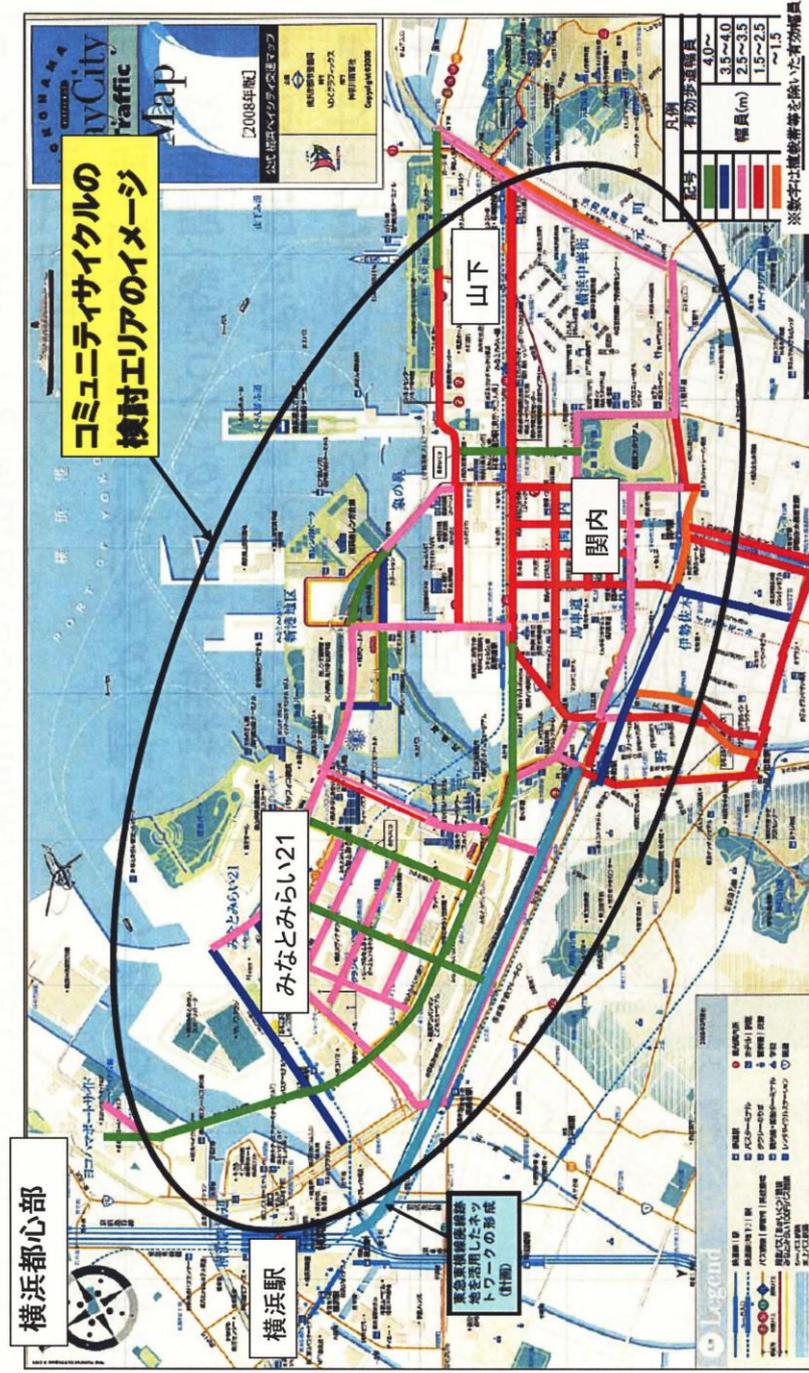
- サイクルポートを高密度(300m間隔)に配置しどのポートでも乗捨て自由
- 貸出・返却を簡単に行うため、電子システム(ICカード)を採用
- 短時間(約30分)の利用は無料
- 広告掲出などで事業運営費を確保
- サイクルマップの発行(サイクルポート配置箇所など)
- 自転車走行環境の整備(自転車レーン設置等)と一体的に取り組んでいる



Trouver une station



2-2 コミュニティサイクルの導入検討エリアのイメージ



2-3 コミュニティサイクルの導入にあたっての主要な課題

- (1) 広告パネルを併設したサイクルポートの設置に伴う景観、屋外広告規制への対応
横浜都心部は、「景観計画」、「景観形成ガイドライン」により、景観及び屋外広告物の掲出が規制されている。広告パネルを併設したサイクルポート設置のためには、屋外広告物等の規制緩和が必要。
- (2) 広告パネルを併設したサイクルポートの設置に伴う道路敷における広告掲出の規制への対応
道路法において、道路占用の許可物件として、広告物は原則として認めていない。広告付きバス停留屋事業と同様に、広告付きコミュニティサイクル事業の特認が必要。
- (3) きめ細かにサイクルポートを設置するための土地の確保
道路敷をはじめとした様々な公共用地を活用して、数多くのサイクルポートを設置するための土地の確保が必要。
- (4) 安全で快適に走行できる自転車の走行環境
利用者が安全で快適に走行できる自転車の走行環境づくりに取り組む必要がある。限られた道路空間の中で、自転車の走行空間をどの様に配分するか、方針の整理が必要。

7. パリ・ヴェリブ関連新聞記事

参考資料－2

パリ・ヴェリブ関連新聞記事
(Le Parisien/Paris-VELIB')

財団法人 日本自転車普及協会

Outreau : un magistrat provoque un nouveau scandale

PAGE 11

Edition de Paris

le Parisien

0,95 €

LUNDI 9 FEVRIER 2009

N° 20039

www.leparisien.fr

Où en est l'argent des banques ?

Le président de la République le répète : il veut savoir ce que devient l'argent de l'Etat prêté aux établissements bancaires. Car il est de plus en plus difficile de trouver des crédits, tant pour les particuliers que pour les entreprises. PAGES 2 ET 3

**Demandez
votre
hebdo
économie**

RENANNE

**Ce que prépare
le couple franco-
allemand**

PAGE 7

CONSEILS

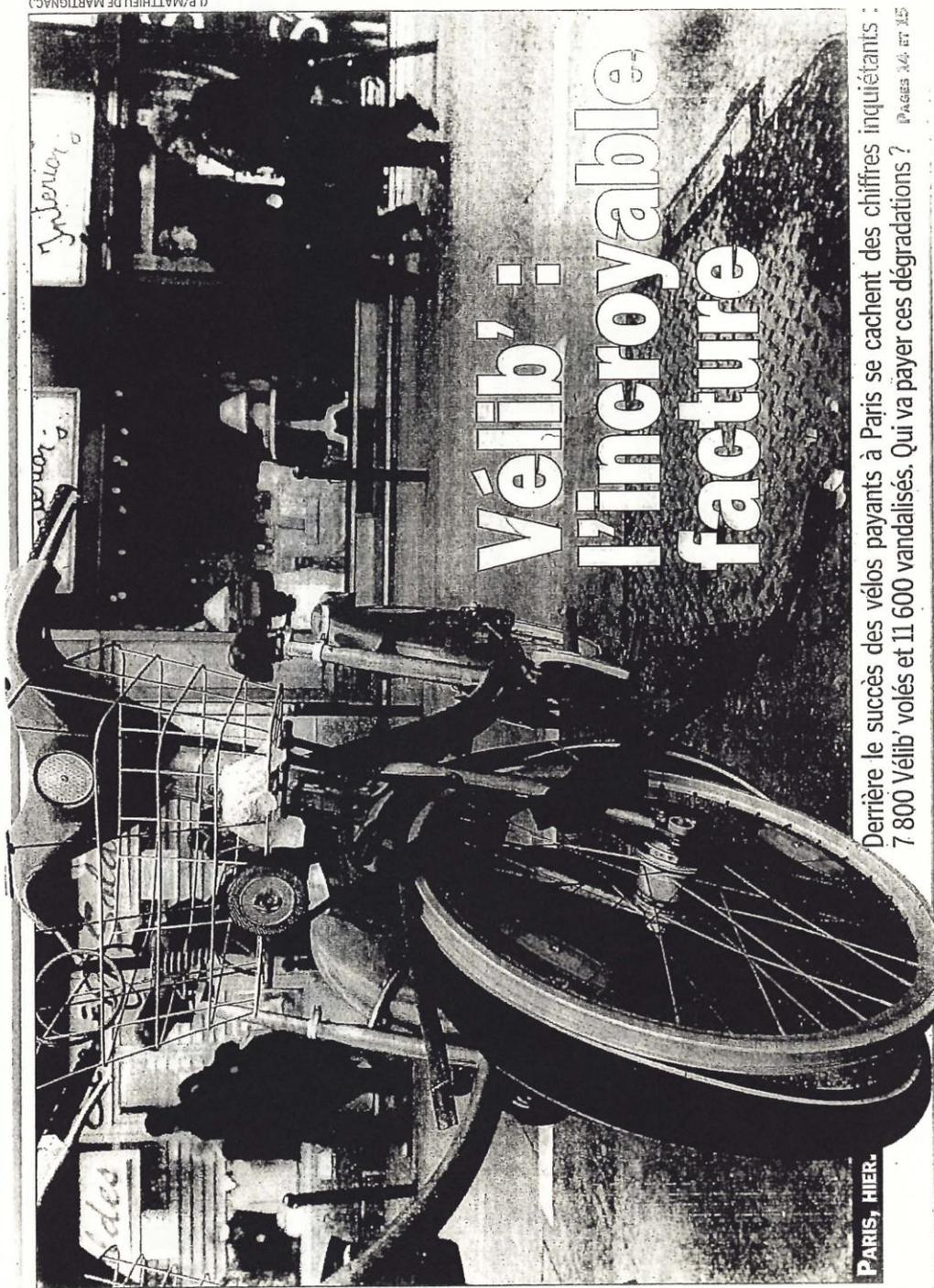
**Les McDo profitent
de la crise**

PAGE 4

FOUR

**La magie Maradona
débarque en France**

PAGES 20 ET 21



(L.P./MATHIEU DE MARTIGNAC)

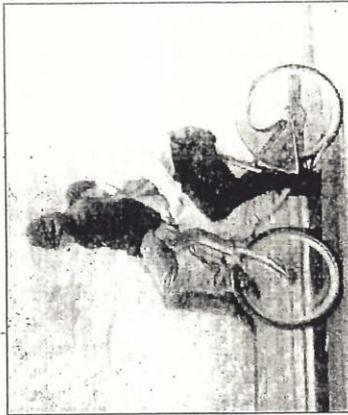
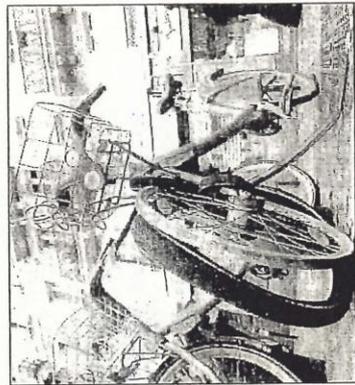
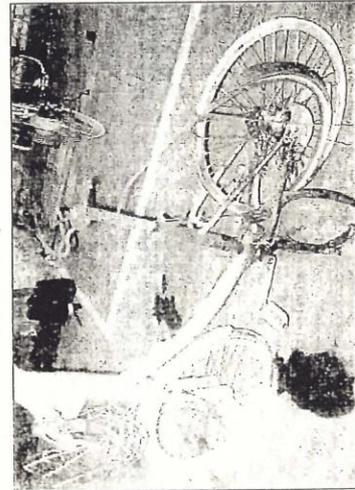
Vélib' : l'incroyable facture

PARIS, HIER.

Derrière le succès des vélos payants à Paris se cachent des chiffres inquiétants :
7 800 Vélib' volés et 11 600 vandalisés. Qui va payer ces dégradations ?

PAGES 14 ET 15

ENQUETE *



Customisés, tagués, ou désossés, roues voilées, désoaxées ou crevées, les Vélib' sont victimes de nombreux actes de dégradations. PHOTOGRAPHIES: MATHIEU MARTIGNAC, CATHERINE DALLE, ET DRJ

décimés par le vandalisme

Chaque jour, Brice assure la tournée des commissariats

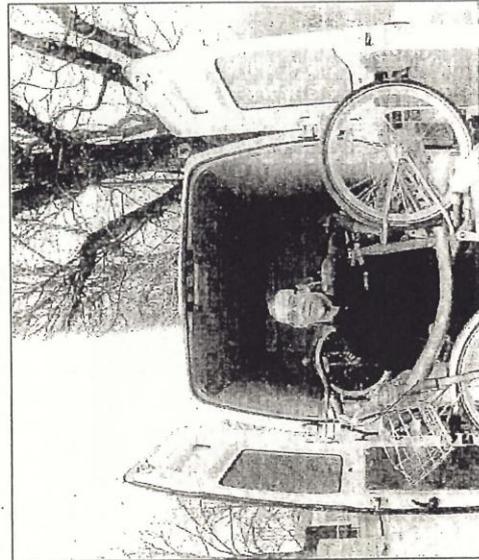
LES POLICIERS commencent à bien le connaître. Chaque jour, entre 6 h 30 et 14 heures, Brice fait la tournée des commissariats. Fils de policier et fan de Nirvana, le jeune homme de 24 ans n'a pourtant rien d'un délinquant... Il travaille pour Cyclocity, la filiale de JCDecaux qui gère le parc des Vélib'. Sa mission depuis mai 2007 : ramasser les Vélib' abandonnés ou retrouvés par les forces de l'ordre sur la voie publique.

A bord de son camion, Brice Legeay traverse donc Paris de long en large pour repérer les naufragés et les rapporter dans les ateliers de maintenance. « Je les retrouve pour la plu-

quinzaine de signalements par mail et une trentaine par téléphone », détaille-t-il. Ces messages émanent de Parisiens qui repèrent des Vélib' abandonnés dans la rue, près de chez eux... ou dans leur immeuble. « Il y a souvent des voisins ou des gardiens qui nous préviennent ».

« Les pieux étaient recouverts de fourrure »

Au cours de ces péripéties parisiennes, l'employé de Cyclocity a fait de drôles de découvertes. Comme ce Vélib' brûlé et désossé sur une voie



« Je le prêtai à des copains qui le passaient à d'autres »

31 ans, habitant du XX^e SON PREMIER Vélib' il l'a trouvé il y a un an place d'Italie. « Il était abandonné sur le trottoir sur sa béquille, se souvient Stéphane, 31 ans. Le cadenas était bloqué, donc on ne pouvait plus l'accrocher à une borne. » Ce jour-là, le jeune homme décide de confisquer le vélo en libre-service... et le garde pendant un mois. « Je l'accrochais avec mon propre anti-vol ou le laissais libre sur le

ou d'un arbre, raconte-t-il. Je les dé-
crouche avec un coupe-bouillons. Il y
en a aussi beaucoup qui sont sim-
plement posés au pied des im-
meubles : c'est ce qu'on appelle les
Vélib' privatifs. Les utilisateurs les
voient et se les approprient pendant
plusieurs jours ou plusieurs se-
maines. Ceux-là, il suffit de les porter
jusqu'au camion... »

Si le jeune Barcellois collecte
chaque jour entre cinq et dix vélos
sur la voie publique, il en récupère le
même nombre dans les commissa-
riats d'arrondissements.

Brice ne se promène pas au ha-
sard dans les rues de Paris : il définit
son parcours en fonction des « signa-
lements » qui lui sont communiqués.
« Nous recevons chaque jour une

(XII^e), dont chaque pièce avait été
soigneusement clouée. Ou encore ce
Vélib' retrouvé dans un hall d'im-
meuble du nord de Paris, entière-
ment customisé. « Les pneus étaient
recouverts de fourrure et le guidon
de diagnostics », décrit-il.

Brice n'est pas le seul de Cyclocity
employé à plein temps pour pister
les vélos abandonnés. Pendant qu'il
parcourt la capitale, un autre salarié
appartient à la banlieue. Dans les com-
munes voisines et les commissariats,
Eric charge une dizaine de Vélib' par
jour dans son camion. Et d'autres
« ramasseurs » devraient rejoindre
Brice et Eric lorsque, cet été, les vélos
en libre-service disposeront de sta-
tions dans vingt-neuf villes de ban-
lieue.

C. B.A.



PARIS VIII^e, VENDREDI. Brice charge chaque jour dans son camion
entre dix et vingt Vélib' abandonnés ou volés. (L.P./DELPHINE GOLDSZTEIN)

Ils se lancent des défis sur le Net

UNE NOUVELLE discipline a fait
son apparition à Paris : le « Vélib'
extrême ». Inspirés par l'esprit skater
(utilisateurs de skateboards), des fon-
dateurs d'acrobates n'ont pas tardé à dé-
tourner l'usage des vélos gris. Dès août
2007, un mois après l'inauguration du
réseau, une vidéo sur Internet montre
une bande de cyclistes casqués qui sil-
lonnent Paris de nuit sur fond de mu-
sique hard rock. Sauts de plots, des-
centes d'escaliers, roues avant, coups
de freins ultra-secs... Le film a beau
préciser qu'« aucun Vélib' n'a été mal-
traité », les cascades mettent à mal la
mécanique des bicyclettes de la mai-
rie de Paris, conçues pour un usage
moins sportif. Le succès est immédiat :
baptisée « Vélib' freeride », la vidéo a
été visionnée plus de 300 000 fois sur
YouTube.

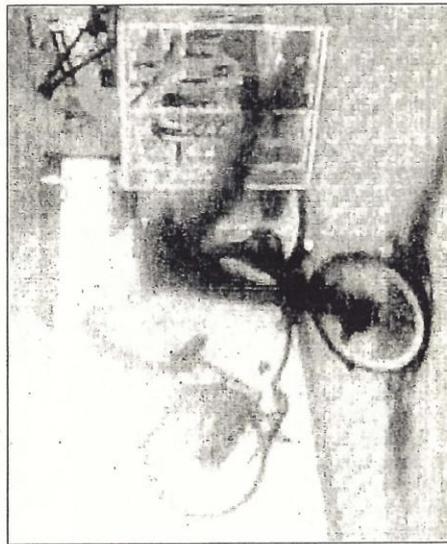
Depuis, les morceaux de bravoure
se succèdent sur la Toile. Descente
des marches du Trocadéro ou des pa-
ves de la butte Montmartre à fond de
train, incursions nocturnes dans des

skateparks, défis divers... les vélos
JCDecaux sont soumis à rude
épreuve.

Un saut périlleux sur une rampe de skate

« Pour répondre aux vidéos de vanda-
lisme inutile vues sur le Web », Cream
otBMX, un collectif de professionnels
du vélo acrobatique, a décidé de faire
subir fin janvier un test un peu spécial
aux Vélib'. Après avoir rajouté des em-
boutis métalliques sur les roues et sur-
gonflé les pneus, ils font virevolter les
lourdes bicyclettes grises dans tous les
sens. Dans une autre séquence, l'un
de ces vélibistes de l'extrême défile les
lois de la pesanture et réalise un spec-
taculaire saut périlleux sur une rampe
de skate ! « Tous les Vélib' utilisés pour
ce test ont été rendus en parfait état de
marche », assure la vidéo diffusée sur
le Net*. Voire...
JULIEN SOLONEL

* www.creamotbmx.com



Des fans d'acrobates diffusent sur Internet les figures qu'ils
réalisent avec les Vélib'. (DR)

baptise sa bicyclette le Vélibre.
L'aventure dure jusqu'au jour
où, alors que Stéphane prend
un verre avec un ami, son Vélib'
disparaît. « Cette fois-là, je l'avais
pourtant accroché. Le vélo a dû
être enlevé par JCDecaux, parce
que ça a été fait très vite et très
proprement ». Pas de quoi dé-
courager le cadre parisien, qui
courager le cadre parisien, qui
« privatisera » plusieurs Vélib'
coup sur coup. Un trouvé près
du Grand Palais, pendant les
grèves de novembre 2007, qu'il
a « rendu » une semaine plus
tard. Un autre encore repéré
place Gambetta et reposé après
au même endroit...

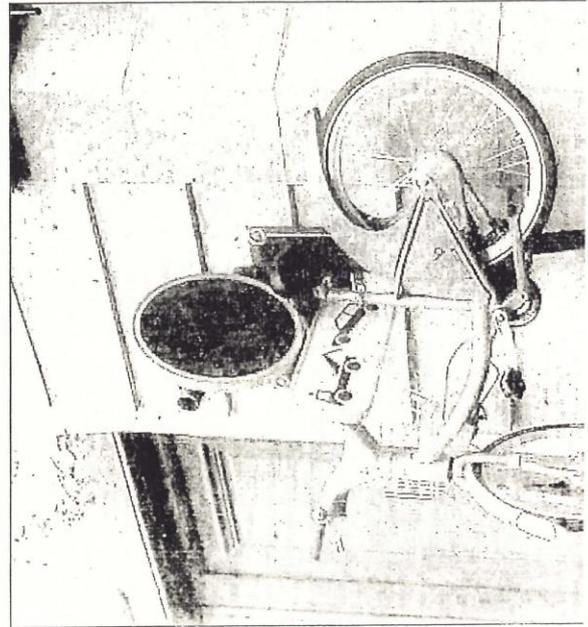
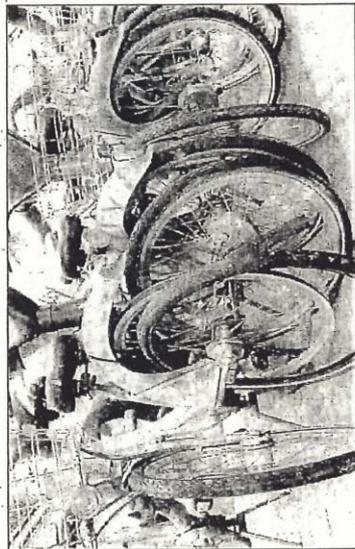
« Un vélo parmi d'autres, c'est invisible... »

Ce n'est pourtant pas pour des
raisons financières que Sté-
phane — qui possède sa propre
bicyclette — dérobaît les Vélib'.
« C'est en voyant des vélos dé-
laissés dans mon quartier que
j'ai eu l'idée de m'en approprier,
raconte-t-il. Je faisais ça pour le
fun. Ce qui me faisait maigrir,
c'était de prêter le Vélib' à des
copains, qui eux-mêmes le prê-
taient à d'autres copains... On
le faisait tourner, quoi ! »

Sti avait « quand même l'im-
pression de faire du recel », Sté-
phane n'a jamais eu peur des
sanctions. « Un vélo parmi
d'autres dans le flot de la circu-
lation, c'est invisible... », sou-
pire-t-il. Puis Stéphane a fini par
acheter... un abonnement Vé-
lib'. « Je n'avais pas envie de pas-
ser mon temps à chercher des
Vélib' gratuits ! »

C. B.A.

ENQUÊTE



Les Vélip'

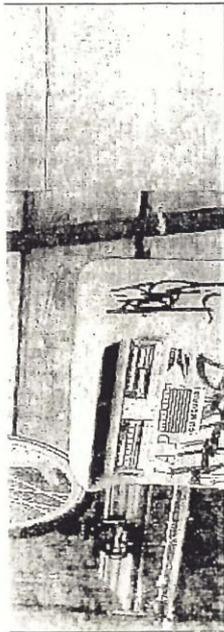
11 600 vandalisés, 7 800 disparus... Depuis leur arrivée en juillet 2007, les Vélip' parisiens souffrent. Des dépenses imprévues pour JCDecaux, qui voudrait que Paris partage la facture.

CÔTÉ FACE, le triomphe. Avec 78 000 utilisateurs par jour, les Vélip' parisiens affichent une insolente santé. Côté pile, l'hécatombe. Un an et demi après le lancement des bicyclettes en libre-service en juillet 2007, le bilan des vols et des dégradations est lourd. Ecrasant, même. Sur une flotte totale de 20 000 vélos gris, 7 800 se sont purement et simplement volatilisés et 11 600 ont été vandalisés. Voilés, démontés, cassés, tagués, brûlés, noyés dans la Seine... Les Vélip' subissent tous les services possibles et imaginables. Des petits rigolos ont même fait un hobby du bidouillage de Vélip' et se lancent des défis sur Internet.

Pour limiter la casse, l'entreprise souhaiterait éradiquer les stations les plus vandalisées. Impensable pour la Ville de Paris. Alors que le réseau Vélip' est en train de s'étendre à 29 communes de banlieue, le bras de fer entre Decaux et la mairie ne fait que commencer.

YVES BALLE

Déjà 3 257 plaintes



Volés, dégradés ou placés dans des situations incongrues, les Vélib' sont malmenés malgré une maintenance quotidienne et rigoureuse. (DR)

JCDecaux veut faire payer Paris

ILS NE PENSERAIENT PAS que la facture serait aussi salée. Lorsque les responsables de JCDecaux ont signé avec la Ville de Paris le contrat Vélib', les termes de l'accord étaient les suivants : JCDecaux s'engageait à installer 1 250 stations et à entretenir la flotte de 20 000 Vélib', tandis que Paris lui accordait l'exploitation de 1 600 panneaux publicitaires pendant dix ans.

JCDecaux devait aussi toucher un intérêt — jusqu'à 12 % — sur

les recettes de location de Vélib'. A condition que l'entreprise respecte des critères de qualité, comme le bon état général des vélos, le fonctionnement des bornes, l'information aux clients ou la disponibilité.

Un contrat censé être gagnant que JCDecaux estime déséquilibré aujourd'hui... « C'est simple : toutes les recettes sont pour la Ville de Paris (MDLR : 20 millions d'euros pour la première année d'exploitation), toutes les dépenses sont pour nous »,

Des stations menacées ?

LES SOLUTIONS au vandalisme ne sont pas forcément sonnantes et trebuchantes », assure Rémi Pheulpin, de JCDecaux. Pour le patron des Vélib', l'une des solutions au vandalisme pourrait être la fermeture des stations à problèmes. S'il refuse de dresser une carte des stations « noires », Pheulpin évoque celle du Parc floral, dans le bois de Vincennes : « Il y a quelques jours encore, on y a retrouvé quatre Vélib' volés et deux pliés... »

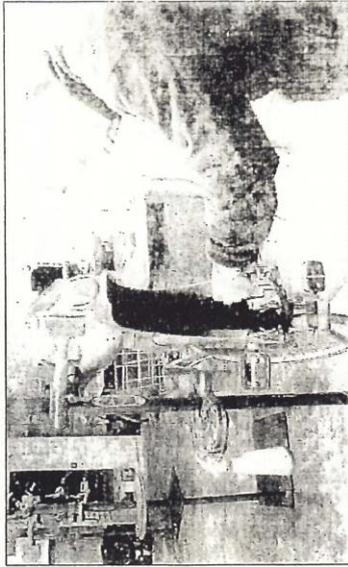
Selon un employé de Cyclocity,

C. Ba.

Le gestionnaire du parc, JCDecaux, a fait un calcul : si l'entreprise — qui effectue 1 500 réparations quotidiennes — s'arrête de travailler pendant dix jours, il ne restera plus aucun Vélib' roulant correctement dans les rues de Paris...

Conséquence : la facture est lourde et même bien plus élevée que prévu pour JCDecaux, qui a déjà déposé 3 257 plaintes. « Même s'il y a des dégradations dans les autres villes où le vélo en libre-service a été implanté (Lyon, Toulouse, Marseille...), c'est dans la capitale que le vol et le vandalisme sont le plus forts », explique-t-on. Il y aurait par exemple deux fois plus de vélos volés à Paris qu'à Lyon... Pour faire face à cette hécatombe, un dispositif d'entretien et de répa-

- 15 juillet 2007 : lancement des Vélib'.
- 42 millions d'utilisations depuis cette date.
- 1 250 stations à Paris.
- 20 000 Vélib' circulent en été.
- 15 000 en hiver.
- 7 800 Vélib' ont disparu en un an et demi.
- 11 600 ont été vandalisés.
- 30 janvier 2009 : premiers Vélib' en banlieue (Boulogne-Billancourt, 92).
- 29 communes de banlieue seront desservies d'ici à juin.
- 300 stations seront réparties en banlieue.
- 3 300 Vélib' supplémentaires circuleront.



RUE DU DOCTEUR-POTAIN (PARIS XVIII^e), JEUDI. L'un des quinze ateliers de réparations des Vélib'. (DR) (A. HERNE BAULE)

1 500 réparations quotidiennes

QUINZE ATELIERS, 500 salariés, 1 500 réparations quotidiennes... L'entretien des Vélib' est assuré grâce à un dispositif impressionnant. Chaque jour, des camions de Cyclocity partent à la recherche de vélos endommagés. Ceux qui sont usés (chaque vélo parcourant en moyenne 10 000 km par an, les pneus déformés, déraillements et freins abîmés sont fréquents). Ceux qui sont vandalisés. « Les dommages les plus fréquents sont le coup de cutter dans les pneus, la chaîne cassée ou le panier détruit », détaille un réparateur.

Sur les 1 500 réparations quotidiennes, les mécaniciens en réalisent environ 1 300 sur la voie publique. Et les Vélib' les plus abîmés sont transportés dans l'un des quinze ateliers de Cyclocity, répartis dans Paris. Pour récupérer les vélos volés, deux hommes sont employés à temps plein (voir ci-contre). Et douze « régulateurs » — qui rééquilibrent la nuit les stations — ramassent chaque semaine 100 à 150 Vélib' égarés ou abîmés.

C. Ba.

COURSE SUR ROUTE

Paris se met déjà à l'heure de son Marathon
PAGE V



ENCHÈRES

Mai 68 : 350 affiches en vente à Drouot
PAGE III

VENDREDI 4 AVRIL 2008
www.leparisien.fr

Le Journal de Paris

Ils viennent débattre avec vous

FORUM. La Cité de la réussite investit la Sorbonne pour trois jours avec, comme invités de marque, entre autres, Sharon Stone et la reine de Jordanie.

QUEL EST le point commun entre le président de Renault, Carlos Ghosn, le chanteur Maxime Le Forestier, le généticien Axel Kahn, le journaliste Patrick Poivre d'Arvor, l'écrivain Frédéric Beigbeder, le cinéaste Claude Lanzmann, la psychothérapeute Catherine Dolto, les ministres Valérie Pécresse, Christine Lagarde, Fadela Amara ou Laurent Wauquiez ? Tous participent, ce week-end, à la Cité de la réussite. Plus de 200 intervenants vont se succéder aujourd'hui, au Sénat, puis demain et dimanche à la Sorbonne, pour ce qui s'annonce comme le plus grand colloque de l'année. Quarante ans après Mai 68, le thème de l'édition 2008 est l'engagement. Il se déclinera dans tous les domaines : Pourquoi s'engage-t-on en politique ? L'engagement rend-il heureux ? La science doit-elle s'engager ? S'engager pour Dieu, jusqu'où ?

20 000 personnes attendues



INTERVIEW

Les projets écolos de Denis Baupin pour Paris
PAGE II

A NOTER

1 000 jeunes et le service civil

ILS SONT 1 000 à s'être engagés dans le service civil volontaire, pour mener à temps plein, pendant six ou neuf mois, des actions au service de l'intérêt général (solidarité avec les personnes âgées, lutte contre les discriminations, protection de l'environnement...). Ces jeunes originaires de toute la France organisent aujourd'hui une opération de sensibilisation initiée par l'association Unis-Cité. Rendez-vous ce matin dans quatre gares parisiennes et cet après-midi pour une « marche festive » de la gare Montparnasse au boulevard des Invalides.

AUJOURD'HUI



PARIS

Lancée il y a dix-sept ans par trois étudiants en communication de la Sorbonne, la Cité de la réussite n'était, à ses débuts, qu'un modeste petit déjeuner organisé avec des entrepreneurs. D'année en année, le concept a pris de l'ampleur, mais sans jamais quitter la Sorbonne. Aujourd'hui, 20 000 personnes sont attendues et cinquante débats programmés. A chaque fois, le protocole est le même : une présentation de l'invité, une série de questions puis un débat avec la salle. Le tout pendant une heure et demie.

L'édition 2008 s'annonce comme la plus priseée, car deux intervenants de marque ont répondu présent : Sharon Stone et la reine Rania de Jordanie. Toutes deux interviendront dimanche. Rania de Jordanie puntera à 11 heures de son engagement de reine au service des plus pauvres. Le soir, à 19 heures, Sharon Stone racontera la lutte contre le sida. « Sharon Stone ne vient pas en tant qu'égérie de Dior ni en tant qu'actrice, mais bien en tant que femme engagée », explique Sylvain Kern, l'un des organisateurs de la Cité. « Venir dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, c'était important pour elle. » Pour son intervention de deux heures, la star ne recevra que des honneurs, mais pas d'argent. « La règle est qu'aucun intervenant n'est rémunéré. » La participation à chaque débat, pour les auditeurs, elle, est fixée à 6 €. Vous allez avoir envie de retourner sur les bancs de l'université.

NICOLAS FERTIN



De gauche à droite, **Maxime Le Forestier**, **Sharon Stone**, **Carlos Ghosn**, la reine **Rania de Jordanie**, **Patrick Poivre d'Arvor** et **Frédéric Beigbeder** participant ce week-end aux débats de la Cité de la réussite. (L.P.Y., NICOLAS G. GIOU, D. GOLDSZTEIN, M. MENOU, MAXPPP/BEIMAGES, AFP/B. GUAY.)

Encore 2 000 places... à 6 €

IL RESTE des places pour l'ensemble des débats organisés samedi et dimanche à la Sorbonne, y compris pour Sharon Stone et la reine de Jordanie. Dix pour cent des places ont en effet été mises de côté pour chacune des rencontres, soit plus de 2 000 places. Elles seront mises en vente demain à partir de 9 h 30 au 17, rue de la Sorbonne (N°) au prix de 6 € par

personne et par débat. Inutile de tenter en revanche de vous inscrire par téléphone ou par Internet. Les débats organisés aujourd'hui au Sénat sont complets en raison de l'exiguïté des lieux.

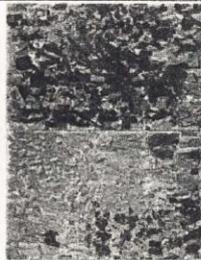
L'intégralité du programme de la Cité de la réussite est disponible sur le site Internet www.citedelareussite.com.



De 9 heures à 17 heures, dernière halte du train pour l'emploi. Après un tour de France entamé le 18 mars dernier sur le quai de la gare Mönipalmasse, le train pour l'emploi arrive aujourd'hui à la gare du Nord, ultime étape de son périple qui l'a conduit de Metz à Tours en passant par Toulouse ou Marseille. Dix grandes entreprises se sont associées dans l'opération pour offrir sur un même site 15 000 offres d'emplois, de stages ou de contrats en alternance.

Renseignements : www.train-emploi.fr.

MUSÉE MARMOTTAN MONET



Voyage à Giverny

Claude Monet ... Joan Mitchell

du 21 février au 11 mai 2008

www.marmottan.com

Liste noire

Les mauvais utilisateurs de Vélib' seront fichés

PLUS QUESTION de voler ou de dégrader un Vélib' dans l'impunité. Plus question non plus de partir sans payer... La Ville de Paris et la Somipi, la filiale de JC Decaux qui gère l'exploitation des Vélib', ont obtenu l'accord de la Cnil (Commission nationale de l'information et des libertés) pour constituer un fichier d'utilisateurs destiné à prévenir des risques « liés à l'activité de location de vélo ».

En d'autres termes, les vélib' qui auraient volé ou volontairement dégradé un Vélib' pourront être ins-

crits sur une liste noire. Même chose en cas d'utilisation frauduleuse, de non-respect des « conditions générales d'utilisation » ou « en cas avéré d'impayés », indiquait hier la Ville de Paris. En pratique, la sanction pourrait atteindre jusqu'à trois ans de privation d'abonnement en cas de vol avec récidive.

Près de 700 vélos volés depuis juillet 2007

177 000 Parisiens et Franciliens sont aujourd'hui abonnés à Vélib'. « C'est un rappel à la citoyenneté »,

indique la Ville de Paris, qui précise néanmoins que la Somipi est seule à l'origine de la demande à la Cnil. « Quand on vole deux fois un vélo, il n'est pas impensable qu'on soit privé du service. » Les conditions générales d'utilisation des Vélib' vont désormais être modifiées pour que ces nouvelles dispositions entrent en vigueur vraisemblablement avant le 1^{er} juin. Les abonnés de Vélib' pourraient être avertis par mail.

Jusqu'à présent, seul l'encaissement total ou partiel d'une caution de 150 € permettait à Decaux de compenser la dégradation ou le vol d'un Vélib'. Mais dans peu de cas ce système était vraiment mis en place. Il est en effet difficile de constater réellement qui dégrade un vélo.

Depuis la mise en service des Vélib' en juillet dernier, près de 700 vélos auraient été volés et plusieurs milliers dégradés sur un total de 17 millions d'utilisations. « Vélib' ne devient pas Big Brother », assure la Ville de Paris. « Ce fichier est réalisé dans le respect des libertés. »

N.F.

24 HEURES A PARIS

Semaine du développement durable

« Pas question de me retrouver à brasser du vent ! »

DENIS BAUPIN, adjoint vert chargé du développement durable et de l'environnement

L'ACTU EN FLASH
Les retrouvailles de Panafieu et Delanoë

«**Ç**A ME FAT plaisir d'être ici. En sept ans, je n'étais pas venue... » Françoise de Panafieu, l'adversaire UMP de Bertrand Delanoë aux

dernières municipales n'a pas pu s'en empêcher. Hier, en entrant dans le bureau du maire de Paris, la députée du XVII^e a lancé cette petite pique, reprochant au passager à Bertrand Delanoë d'avoir trop ignoré les maires d'arondissement de droite durant sa première

mandature. Qu'à cela ne tienne, hier, elle était la première élue d'opposition à être reçue par le maire de Paris depuis sa réélection. Le rendez-vous avait été lancé au soir du second tour des municipales, lorsque Françoise de Panafieu avait appelé son adversaire pour le féliciter de sa victoire. Durant une quarantaine de minutes ils ont parlé politique, avenir, ambitions nationales(s), place de l'opposition à Paris, mais aussi tous, grands projets...

Pas un mot en revanche sur le mot de « tocard » dont Françoise de Panafieu avait attribué son adversaire à l'Hotel de Ville. **M.-A. G.**

Les grévistes de Saint-Antoine manifestent

LA SEMAINE du développement durable, instaurée par le ministère de l'Environnement, se déclina aussi à Paris. L'occasion de rencontrer Denis Baupin, élu vert, ancien maire adjoint chargé des déplacements et de la circulation, et désormais en charge du « développement durable, de l'environnement et du plan Climat ».

Vos nouvelles thématiques recouvrent les domaines de compétences d'autres adjoints. Comment allez-vous faire pour avoir un réel pouvoir d'action ?

■ **Denis Baupin.** On a convenu avec le maire que ma délégation n'a de sens que si elle repose sur de vrais moyens, transverseux. Pas question de me retrouver à brasser du vent !

A Paris, le développement durable, ça consiste en quoi ?
C'est diminuer les atteintes sur l'environnement, réduire les inégalités sociales et rendre l'économie plus robuste face aux crises écologiques et énergétiques à venir. A Paris, cela passe par la création d'emplois dans les écofilières (économie d'énergie, transports collectifs, etc.) et dans les services à la personne.

Quelles sont les mauvaises habitudes que les Parisiens doivent perdre ?

sommes de se déplacer en polluant moins.
Dans quels domaines concrets la Ville peut-elle intervenir ?

Les transports mais aussi l'habitat, en aidant à l'isolation des bâtiments... L'alimentation aussi, en

Quel est le sujet prioritaire sur votre feuille de route ?

Les antennes-relais et le wi-fi vont s'imposer très vite. Il y a une crainte quant à l'impact de ces technologies sur la santé. La charte que la Ville a signée avec les opérateurs a fait

Des animations dans tout Paris

JUSQU'À dimanche, des animations de sensibilisation au développement durable ont lieu un peu partout dans Paris.

■ **Les bienfaits des plantes.** A la Maison des cinq sens (square Héloïse-et-Abelard), 22, rue Pierre-Gourdaud (XII^e). Les enfants, à partir de 6 ans, sont invités à découvrir, demain dans un atelier, le potentiel dépolluant et apaisant des plantes. Inscriptions aujourd'hui au 01.43.28.47.63.

■ **Les bons gestes au quotidien.** Un espace info XXI est installé dans le hall d'entrée de la mairie du XVIII^e. I. place Jules-Joffrin jusqu'à demain : stands pédagogiques sur les déchets, l'eau, l'énergie, les transports... Vous aurez toutes les informations en mains pour vous familiariser avec les bonnes pratiques liées au développement durable. Vous pourrez également tout savoir sur le commerce équitable, l'alimentation et le cycle du recyclage en vous rendant au Chai de Bercy, 41, rue Paul-Belmondo (XII^e), de 9 h 30 à 17 heures.



Pour Denis Baupin, la Ville de Paris doit « aider les habitants qui le veulent à avoir un comportement écologique ». (L.P./DELPHINE GOLDSZTEIN)

XII^e La mobilisation des agents de l'hôpital Saint-Antoine ne faiblir pas depuis trois semaines. Trois jours après une première manifestation devant l'hôtel de Ville de Paris, ils défilèrent à nouveau, ce matin, de l'hôpital jusqu'à la mairie d'arrondissement, où une délégation sera reçue par le premier adjoint de Michèle Blumenthal. A l'appel de l'intersyndicale CGT-FO-SUD, les agents hospitaliers sont en grève (symbolique) depuis le 18 mars dernier pour dénoncer les réductions budgétaires imposées à Saint-Antoine et les sous-effectifs qui conduisent à la fermeture de lit. **B.H.**

Interpellations dans les boutiques informatiques

XII^e Une dizaine de commerces informatiques du secteur de la rue Montgallet ont eu droit à une descente de police, mercredi, dans le cadre d'une enquête sur un réseau de contrefaçon de matériel Apple. Les équipes du GIR (groupe d'intervention régional) de Paris et de la 2^e DPL, qui agissait sur instruction du parquet, ont interpellé les gérants de ces magasins, de gros et saisi du matériel informatique ainsi que des iPod contrefaits. Les commerçants, qui ont confirmé s'approvisionner auprès du même fournisseur en Chine, ont été remis en liberté à l'issue de leur garde à vue.

Il n'y a pas que les incivains qui pourraient changer de comportement : les pouvoirs publics mais aussi les acteurs économiques doivent s'y mettre. Pour la Ville, cela consiste notamment à aider les habitants qui le veulent à avoir un comportement écologique. Comme avec Vélib' : nous donnons les moyens aux per-

sonniers en place une carte « fruits et légumes ». En veillant aux aliments achetés dans les cantines, on peut encourager la consommation de produits de saison français. Ne pas faire venir des fraises d'Argentine en hiver, c'est diminuer les émissions de CO2 et aider l'agriculture du Bas-

plus loin. Je n'en ai pas encore parlé avec Bertrand Delanoë, mais pour-quoi pas organiser une « conférence de citoyens » où des habitants et des experts élaboreraient de nouveaux promiss ?

**PROPOS RECUEILLIS
PAR MARIE-ANNE GAIRAUD**

Accident/IV

Le camion Vélib' termine dans la Seine

PAS DE VELO... mais de la natation et une très grosse frayeur au programme pour un « régulateur » du réseau Vélib'. Mercredi soir, ce chauffeur (chargé de transporter des deux-roues dans les stations vides) a terminé dans la Seine après une manœuvre ratée sur le port de la Bastille (IV^e). Le régulateur était venu se réapprovisionner dans l'une des cages de stockage où les mécaniciens de la péniche-atelier de Decaux déposent les Vélib' fraîchement réparés. Il aurait mal négocié son demi-tour et son camion à remorque a basculé dans le fleuve. Piégé dans le camion, le chauffeur a heureusement réussi à sortir tout de suite en brisant la vitre de sa cabine. Il est ensuite parvenu à regagner la terre ferme par ses propres moyens.

Des aires de stockage trop petites

Très cloqué et en état d'hypothermie, le conducteur a été aussitôt transporté à l'hôpital, où il a passé la nuit en observation. Ses jours ne sont pas en danger. La brigade fluviale de la préfecture de police (basée sur l'autre rive, juste en face du port de la Bastille) est arrivée sur les lieux, juste après l'accident. Les policiers de la Seine ont ensuite utilisé un bateau-grue pour ressortir le camion (dépourvu de chargement) des eaux du fleuve.

« Les circonstances de l'accident ne sont pas encore connues, mais l'essentiel est que le régulateur soit indemne », indiquait-on hier soir au siège de Decaux. Selon l'entreprise qui gère le réseau Vélib', c'est la première fois qu'un accident de cette gravité se produit depuis le lancement des vélos en libre-service, en juillet dernier. « Nos remorques ne

LES BOUTIQUES **COUVERTES**
Chez Vulture & Co et la maison des transports, les Parisiens sont invités, demain, à découvrir autrement leur quartier à l'occasion de balades-écoles en vélo le matin ou à pied, l'après-midi. Inscriptions au 01.45.82.14.25.

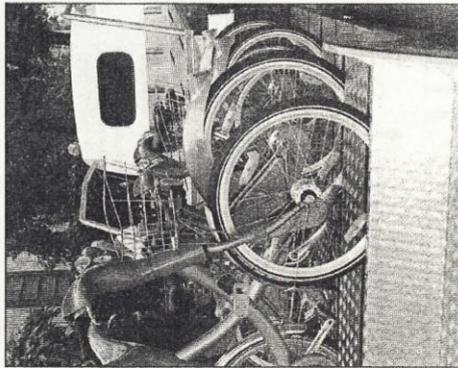
Contrefaçon

Dior fait condamner Camille et Lucie

UN NOUVELLE condamnation pour « le numéro 1 du luxe jetable » Camille et Lucie. Le réseau de création de bijoux fantaisie qui s'est attiré les foudres des quinze joailliers de la place Vendôme, vient une nouvelle fois d'être condamné lundi par le tribunal de commerce de Paris, pour contrefaçon et concurrence déloyale. Les fondateurs de Camille et Lucie devront s'acquitter de 150 000 € auprès de Dior dont ils ont été reconnus coupables d'avoir copié la célèbre bague Diorette, qui était vendue à 30 € dans les différentes enseignes du réseau.



La maison Dior a également obtenu l'arrêt de la commercialisation du produit incriminé et la destruction des articles de contrefaçon. Déjà condamnés au tribunal de Dax (Landes) pour avoir copié des pièces originales de Van Cleef & Arpels, Chanel, Boucheron ou Cartier, Jean-Pierre et Corinne Landeau, les gérants de Camille et Lucie attendent le résultat du procès en appel, qui devrait être connu le 19 juin : ils risquent, cette fois, la dissolution pure et simple de leur société, comme le réclament les joailliers. Pointés du doigt par la place Vendôme, les rois du bijou fantaisie, qui possèdent 120 magasins dans le monde dont deux sont implantés sous les arcades de la rue de Rivoli, auraient « érigé la contrefaçon en modèle économique », selon M^r Vincent Fauchoux, le défenseur des sociétés Richemont (Piaget) et Van Cleef & Arpels. Ce que démentent formellement les intéressés... **C.B.**



C'est un camion à remorque de ce type qui est tombé mercredi soir dans la Seine. (AP/CHLOE BIZOT)

ont pas adaptées à ce type de manœuvres et les aires de stockage sur les quais sont vraiment trop petites. Ça devait arriver... » réagissait de son côté un autre régulateur sous couvert d'anonymat. **B.H.**

ヴェリブの盗難に関する記事。2009年2月9日（月）付けル・パリジャン紙。

一面の下半分。

『ヴェリブ。想定外の経費増。

ヴェリブの成功の裏に、大変心配な数字が隠されている。ヴェリブ開始以来、7800台が盗まれ、11600台が壊された。これらの費用は誰が払うのだろうか？』

14ページ。

ヴェリブ自転車の修理用アトリエは15ヶ所ある。毎日1500台が修理されている。その内、1300台は、その場で（ステーションを始めとする公道上で）修理されている。

想定外の経費増に悲鳴をあげている JCDecaux 社はパリ市に費用の一部負担を要望している。その理由は、市民の公德心の欠如に問題があるから、と説明している。

これに対して、パリ市は、ヴェリブ自転車の運営や維持はあくまでも JCDecaux 社の責任、として負担する気はない。ただ、『ヴェリブ自転車を壊さないで！』という公德心の高揚を訴える広報キャンペーンの費用については負担を検討している。

JCDecaux 社は、既に、警察に合計で3257件の被害届をだしている。

JCDecaux 社は、その対策として、多数の自転車が被害にあっているいくつかの地区にあるステーションを廃止することも検討している。その例として、レ・アルやピガール等の地区があげられる。

15ページ。

2名のスタッフは、警察に届けられた自転車や乗り捨てられた自転車を専門に回収している。1週間で100台から150台の自転車を回収している。

2009年2月5日。

JC ドコーでヴェリブを担当しているトマ・ヴァロー (Thomas Valeau) 氏に
問い合わせました。以下がその回答です。

*盗難台数について。

回答。開始以来、全部で6000台です。

小林コメント。2007年。 4, 5ヶ月

2008年。 12ヶ月

2009年。 1ヶ月

計 17, 5ヶ月

年間では、(6000台÷17, 5ヶ月) x 12ヶ月=4. 116台と
なります。

*組織的なのか、個人なのか、その背景。

回答。誰が盗むのかについてはわかりません。「モロッコやルーマニア、
国内ではマルセイユで多く発見され、アフリカに送られている・・・ような」
事例もありますが、割合としては、本当に少ないです。最も多いと思われる
のは、個人による盗難ですが、かなりの割合で、見つかっています。

*1台あたりの製造コストについてはお答えできません。正確な損失額に
ついてははっきりわかりません。

*盗難対策について。

回答。盗難対策として、150ユーロの保証金をもらっています。

Le Parisien (ル・パリジャン)、2008年4月4日。
首都圏版、I ページ (一番下、4分の1。写真なし)。

ベリブ自転車の悪質な利用客はブラックリストに載せられるようになった。

ベリブ自転車を運営しているパリ市と Somupi (JCドコー社の子会社) は、仏個人情報保護委員会から、ベリブ自転車の悪質な利用客のブラックリストを作成する許可を得た。これにより、ベリブ自転車盗難の再犯者には3年間の年間パスの取得を禁止できる。6月1日までに、ベリブ自転車のレンタル規約がこれに沿って改正される予定である。

2007年7月以来700台が盗まれた。

現在17万7千人が年間パスを所有している。ベリブ自転車が盗難にあった場合、JCドコー社には、保証金である150ユーロの収入しかない。ところが、実際問題として、誰が盗んだか特定するのが難しいため、保証金を没収するケースは稀である。

ベリブ自転車の運営が始まってから、現在までに、1千700万人の利用台数を記録したが、その内、700台が盗難ないしは毀損されている。パリ市によれば、このブラックリストは、あくまでも個人の自由を尊重した上で、取り扱われる、とのことである。

首都圏版、II ページ (下半分)。

本格的な修理が必要なヴェリブ自転車は専用修理船で修理しているが、セヌ河畔には修理を待つ自転車の倉庫があるが、その前のスペースが小さいために、ヴェリブ自転車専用回収車は、操作を誤り、セヌ河に落ちてしまった。だが、運転者は無事で、大事には至らなかった。

Paris, le 9 février 2009

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le système Vélib', lancé en juillet 2007 connaît depuis, un très grand succès populaire, jamais démenti.

Avec 170 000 abonnés et plus de 41 millions de trajets effectués depuis sa mise en service, Vélib' répond aux besoins de déplacements de nombreux Parisiens et visiteurs qui y voient une manière moderne et adaptée, d'appréhender la ville.

Notre collectivité a choisi, dès l'origine, de privilégier un système d'ampleur inédite, avec plus de 1 400 stations et près de 20 000 vélos en libre service.

A partir du printemps, le service sera même étendu en banlieue où une trentaine de villes accueilleront 3 300 vélos supplémentaires.

Inévitablement, ce succès s'est accompagné d'un phénomène de vandalisme important sur les vélos mis à disposition. Ces actes condamnables nuisent à la qualité du service et pénalisent en premier lieu les usagers.

La société prestataire du service Vélib' est la SOMUPI, filiale du groupe JCDecaux, qui a remporté le marché suite à un appel d'offres concurrentiel au terme d'un contrat qui préserve au mieux les intérêts des contribuables Parisiens.

La SOMUPI a alerté la Ville sur ce niveau de dégradations important au cours de l'été 2008. C'est pourquoi des discussions entre la Ville et son prestataire ont déjà donné lieu à la signature, le 18 juillet 2008, d'un avenant au contrat (annexé au présent communiqué) par lequel la Ville a accepté de partager une partie des conséquences financières de ce vandalisme important et non prévu.

Une campagne d'information est en cours d'élaboration afin d'inciter les Parisiens et les usagers à mieux respecter ce bien commun qu'est Vélib'. Avec un coût d'usage très bas et un niveau de service très élevé, Vélib' constitue une offre de déplacement que les citoyens ont totalement adoptée. Chacun doit donc faire preuve de civisme pour que ce service continue à bénéficier au plus grand nombre.

Contact presse

Nathalie Royer : 01 42 76 49 61

nathalie.royer@paris.fr - service.presse@paris.fr

Article 6 de l'avenant n°1

Article 6 de l'avenant n°1 signé le 18 juillet 2008 (délibération votée par le Conseil de Paris lors de sa séance des 17, 18 et 19 décembre 2007) :

« Dans la limite de 4 % du parc total de vélos disponibles, décomptés par année civiles, à compter de l'ouverture de la première station en banlieue (ou d'un groupe significatif de stations), le prestataire assume entièrement le financement du remplacement des vélos volés ou détruits qui ont fait l'objet d'une déclaration de vol ou de destruction. Entre 4 et 20 %, la Ville de Paris verse au prestataire, à compter de cette même date et par année civile, 400 euros, indexés conformément à l'article VI.5.4.2 du CCAP, par vélo supplémentaire volés ou détruits qui ont fait l'objet d'une déclaration de vol ou d'une déclaration de destruction et non retrouvés le 30 du mois suivant la déclaration de vol ou de destruction. Au-delà de 20 %, les parties conviennent d'une clause de revoyure pour réexaminer les modalités de prise en charge. »

パリ市

2009年2月9日

プレスリリース

ヴェリブのシステムは2007年7月から実施され、大成功をおさめていることは疑いもない。サービスの開始から、すでに17万件の登録があり、4,100万回以上も利用されている。街を体感するのに絶好の移動手段として、ヴェリブは多くのパリ市民や観光客のニーズに応えている。我々が共同体は、当初から1,400ものステーションを設置し、20,000台以上の自転車を導入するという、かつてない程大規模な共有システムを採用した。また、この春からはサービスエリアをパリ近郊都市にまで拡大し、新たに3,300台の自転車を供給する予定である。

当然のことながら、この自由に利用できる自転車には、成功の裏に重大なヴァンダリズム（破壊行為）という問題を抱えている。この非難されるべき行為は、サービスの質を低下させ、他でもない利用者自身が最も被害を受けることになる。

このヴェリブシステムを提供しているのは、競争入札を勝ち取ったジェーシードウコー社のグループ企業であるソミュビ社であり、納税者であるパリ市民の利益に貢献している。2008年夏、ソミュビ社は市に対し、破壊行為による被害が甚大なものであると警告を発した。このような事態を受けて、市は同社と協議を開始し、予測不可能な重大な破壊行為による被害金額の一部を市が負担する新たな契約（2008年7月18日付、本プレスリリースに添付）にいたる交渉にあたった。

現在、「公共の財産であるヴェリブ」をもっと大切に扱うよう、パリ市民や利用者に向けた啓蒙キャンペーンの準備中である。ヴェリブがいつまでも市民に完全に受け入れられる移動サービス—最低の利用料で最高のサービス—を提供し続けることができるように、このサービスをより多くの人々が享受できるように、利用者ひとりひとりが公德心をもたなくてはならない。

問い合わせ先：
氏名、連絡先（省略）

今、自転車が見直されています

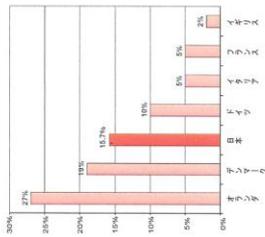
- 地球環境問題
- 健康増進指向
- 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

資料:5

地球環境問題への対応や健康増進指向(メタボ対策等)などから、自転車の利用を促進しようという機運が高まっています。自転車交通への過度な依存を減らすための都市づくり(歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり)を支える都市の交通手段として自転車が注目されています。

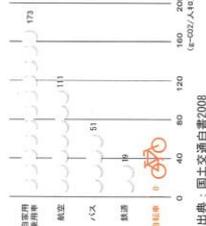
日本の自転車利用の現状

日本の自転車利用率は世界的にも高く、ヨーロッパの自転車大国に匹敵するほどですが、走行空間の確保や交通安全など利用環境の未熟さが指摘されています。



自転車利用のメリット

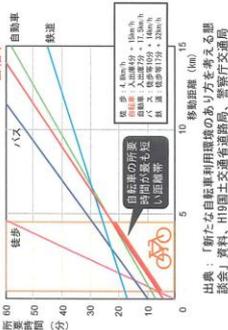
→ 環境負荷が低い



→ 省スペースな乗り物



→ 短距離移動では最も速く目的地につける

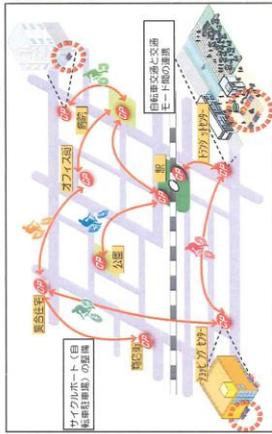


<新たに拡充された制度>

■ 小規模分散型の自転車駐車場整備を支援します

商業地区などの駐輪利便性の向上を図るため、従前は駐車台数が200台以上の規模の自転車駐車場を補助対象としていましたが、複数個所で駐車台数合計200台以上の自転車駐車場に対しても支援することになりました。

⇒ 都市交通システム整備事業



■ 低炭素型都市構造の実現に資するモデル的な取り組みを支援します

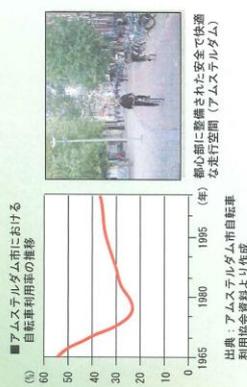
「環境モデル都市」や「中心市街地活性化基本計画」等における自転車利用環境整備に関する事業について、国の施策目標と合致する先駆的・モデル的の事業に対し、補助額を加算します。(補助率1/3→1/2)

⇒ 都市交通システム整備事業



海外の自転車事情 #1

アムステルダム市では、かつて自動車利用の増加に伴い自転車利用が激減しましたが、自転車利用者の視点にたった様々なハード・ソフト施策を実施することにより、70年代以降回復し、高い利用率を維持しています。



海外の自転車事情 #2

ヨーロッパでは、都市内に複数配置されたサイクルポートで、自由に自転車を貸出・返却できるシステム(コミュニティサイクル)が市民に広く利用されており、都心部における自動車に代わる都市交通手段として定着しています。



■ コミュニティサイクル等の開発を支援します

欧米で成功しているコミュニティサイクル等について、日本の都市構造や自転車利用状況等に適合したシステムの開発や社会実験等を実施します。(直轄調査費)

⇒ 先進的都市環境形成総合支援事業



V. 研究会議事録

1. 第1回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」

1. 開催日時 平成20年10月30日（木） 17時から19時まで
2. 場 所 東京都港区赤坂一丁目9番3号
日本自転車会館2号館8階 803会議室
3. 構成委員 別紙 第1回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」
出席者名簿 参照
出席者数 42名
(委員6名、オブザーバー6名、一般オブザーバー21名、主催者1名、事務局8名)
4. 議 題 ①研究会の設立趣旨
②海外におけるコミュニティサイクルの導入状況
③フランスのセルフ・サービス自転車の論点について
④意見交換
⑤その他
5. 議 事

定刻17時に山本部長より第1回公共交通としてのレンタサイクル研究会の開会が宣言された。開催にあたり阿部会長、山下車両課長が挨拶を行い、続いて各委員紹介の後、座長の屋井東工大教授が挨拶を行った。

・阿部日本自転車普及協会会長挨拶

丁度1年前、パリでその年の7月に導入されたばかりの大規模レンタサイクルシステムのヴェリブについて、事業を運営しているJCドゥコー社とパリ市当局の担当官から説明を受けると、ヴェリブは、非常に長時間に渡る周到なる準備の元に導入された、極めて考え抜かれたシステムであるという事が解りました。ヴェリブは、すっかりパリの近距離交通手段として定着し、パリの交通体系を変え、パリ市民のライフスタイルを変え、自転車によるフランス革命が起こったと言われていています。このような、非常に環境に優しく大規模なレンタサイクルシステムを日本にも何とか導入できないものかと、こういう研究会を立ち上げさせて頂きました。来年3月までの短い期間ではありますが、様々な課題等についてご検討頂き、導入を促進する実のある報告書を取りまとめてご提出頂ければと思います。皆様方のご協力をお願い致します。ご挨拶にさせて頂きます。

・山下経済産業省製造産業局課長挨拶

ご案内のように、自転車は追い風の中にあるかと思います。これを受けまして政府でも国土交通省、経済産業省を中心に、来年度の予算要求を見ましても、走行空間の整備に向けての取り組みが積極的に進められようとしています。当研究会は、自転車の走行空間というハードの整備に加えて、自転車ユーザーにとっての利用勝手の良いソフトのシステムの切り札となるだろう、「公共交通としてのレンタサイクルシステムの導入」について研究するものです。是非、これを日本に相応しい形での導入することに辿り着きたいと思っています。非常に重要な研究会であると期待しているところがございますので、委員の方におかれましては、検討宜しくお願い致します。以上でございます。ありがとうございました。

・委員紹介（略）

屋井委員（座長）挨拶

座長をおおせつかりました東工大の屋井でございます。自転車問題はここ数年ブームとあっていいような状況になっておりまして、警察庁、国土交通省も一体となって取り組もうということで、モデル地区の整備が始まりましたが、これも一過性の整備ではなく、ネットワークづくり、さらには街づくりを目指す形になってきています。またルール、マナーの問題等、課題が山積している状態にありますが、今回、経産省さん、自転車普及協会さんが別の切り口でこういう問題提起をいただくということは、たいへん重要なことですし、自転車問題を専門的に捉えていく中で、少しでも多くの国の機関が精力的に問題に取り組み、地域、地方と連携をとりながら実践していくということが一刻も早く実現できるよう願っています。そういう意味で今回の研究会が非常によいものになるように皆様のご協力をいただきたいと思います。現状では歩道での事故が絶えないなど、非常に危ない問題を抱えているのが、今の自転車の状況であります。一方で、このレンタサイクルに関しては非常に楽しい話題ですので、ぜひ楽しい研究会ということで進行を進めたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

挨拶終了後、事務局より研究会設立の趣旨を説明し、続いて海外事例の紹介が事務局及び鳥海委員により行われた。

② 資料－２「海外のコミュニティ・サイクルシステム」
説明（ランドブレイン株式会社 白井 秀典）

（略：配布資料参考）

③ 資料「フランスのセルフ・サービス自転車の論点」「屋外広告物で1コインレンタサイクルの錬金術」
説明（首都大学准教授 鳥海 基樹）

（略：配布資料参考）

④ 質疑応答

屋井委員（座長）

どうもありがとうございました。大変、豊富な内容の発表を頂きました。最後には、日本に導入に向けての検討事項ということでお話し頂きました。今日の研究会では、欧州を中心に大いに発展しているシステムを正確に理解するというを中心に進めて行きたいと思っております。事務局の説明と鳥海先生の説明に対して、MC ドゥコーとクリアチャネルの2社の方々がいらっしゃいますので、違う点や質問事項について、解説がてらお願いできればと思います。

クリアチャネル（浜田）

資料3の事例で、バルセロナでは、1日1台6回の利用となっており、当社資料の1日1台10回の利
170

用と異なります。これは、バルセロナでは1,500台から6,000台にこの1年で自転車を増やしましたので、その過程で発生した差異です。当社が把握している最新の統計では、バルセロナでの自転車利用回数は、1日当たり、自転車6,000台に対して、利用が55,000回あるので、1日1台約10回弱の利用となります。また、鳥海先生の資料の中で、バルセロナの初期費用に関しては、利用者の登録料だとありますが、利用者を増やすため年間6ユーロの割引制度を導入したので、実際にはそこまで行っていません。市から当社に対して、12年間同額が支払われる契約になっており、その中で初期投資やオペレーションを含めた全てを賄っています。紹介にありましたように、当社では他に11都市で事業を展開しており、規模、決済、貸し出しの方法等、全て微妙に異なっています。これは基本的には、自治体による自転車活用の考え方によって変えているものです。鳥海先生がおっしゃったように、今後は公共空間を占有する上での費用対効果の分析や、道路空間上における施設の設置場所や自転車の走行空間確保のあり方の検討が重要であると、改めて認識しました。

MC ドゥコー（田部谷、猪爪）

クリアチャンネル社と同様、資料-3のヴェリブの利用回数ですが、1年間の利用者数は約3千万人です。自転車台数は、2007年7月の開始時点が1万台で、2008年初旬には2万台に達しています。鳥海先生からご指摘頂きました、3,000台の故障車、3,000台の盗難は正しいです。論点の「屋外広告パネル運営企業にとって、屋外パネル基数は限界費用に達するまで多いほうが良い」という点ですが、パリ市で屋外広告事業で収入が得られている理由は、高い広告規制がかかっており、我々の広告が非常に目立つからで、我々のパネルが多過ぎると、消費者市民から悪意を得、引いては掲出するスポンサーへの悪意にも繋がりがねないので、適正な数に留めるべきだと思っています。我々は、都市景観を向上する事業者として、寄与できる事業を行いたいと考えています。

古倉委員

今日は、欧州におけるコミュニティサイクルを正確に理解するのが目的で、日本で応用した場合は改めての機会に検討したいと思います。質問が3点あります。1つ目は、レンタサイクルの移動距離をどう想定するかです。EUでもオーストラリアでも、自転車が他の交通機関と比べて時間的に有利な距離というのは、5kmというのが世界共通の認識となっています。その点、どう想定されるのかをお聞きしたい。2点目は、需給バランスです。私、パリにいて、自転車がどこ行っても一杯で、ヴェリブを返せなかった経験があります。都心部のビジネス街に需要が集中すると、郊外は空いて都心部は一杯になり、不便になります。そのような需給バランスをどうやって想定するかをお伺いしたい。3点目は、ドイツのコール・ア・バイクについて、課題をご説明頂ければありがたい。

鳥海委員

1点目についてですが、ヴェリブでは、長い距離ではなく、1回当たり2km、貸し出し時間22分が平均となっています。

MC ドゥコー（田部谷）

鳥海先生のデータで間違いありません。利用時間は18分から22分程度です。あくまで公共交通と連携するシステムとして想定しており、無料で利用する時間を設定しているのは、短距離・短時間の移動を想定しているからです。

ランドブレイン（白井）

コール・ア・バイクの課題ですが、ベルリン市でもヴェリブ等と比較すると都市交通システムの域にまで達していないと考えています。こういった動きの中で、ベルリン市では、ヴェリブに負けないシステム

を導入する動きにあるようです。DBレント社の担当者の話では、利用方法の煩雑さや料金の高さが課題として上げられています。

MC ドゥコー（田部谷）

自転車の需給バランスは、レギュレーションと呼んでいて、このシステムの成否を握ると言っても過言ではない、大事な要因となっています。用意周到な準備の下ヴェリブはスタートしましたが、実際は実態を見ながら改正を行っており、特に利用の多い都心のステーションでは、日々増設をしています。

MC ドゥコー（猪爪）

具体的には4点の対策を取っており、最初の1点は増設であと3点は小さな対策です。1つは、満車のステーションでは、ターミナルに接触する事によって、15分間のボーナスを与えると同時に、端末機で周辺のステーションの状況を知らせるシステムです。そういう所からも300mピッチでステーションを配置する必要があります。2点目は、自転車が少ないステーションをボーナスステーションと位置づけ、45分間を無料とし、利用を促進しています。3点目は、各ステーションの自転車台数を2分間隔でサーバー管理していて、多くなりすぎたステーションから、少なくなりすぎたステーションへの自転車の運搬を行なっています。

阿部会長

ヴェリブの事前準備については、パリ市長の話では、パリ市全体をグリッドに分割して、人口や就業者、商店数等のデータを分析し、需要を予測した上で、事業者（JCドゥコー）に発注したようです。その上また、運用しながら都心部で調整しているということのようです。

鳥海委員

今おっしゃられた250mグリッドを導入し、道路線形からの距離も加味してきめ細かく計算しましたが、当然ながら齟齬が出たので、今やり直している最中です。予測のレポートは2006年に出て、2007年の2月に発注、2007年の7月に開始しています。

屋井委員（座長）

1点目は確認です。バスと自転車レーンを一緒にして、心配される事故が多くなっていないのは非常に結構なことだと思う。リオンを2回くらい見っていますが、自転車が歩道を走っていて、フランスは車道走行というルールが守られておらず、実態は違うという印象を持ったのですが、現在の状況はどうなっているかを確認したい。2点目ですが、このサイクル・モデルはコストもかかっており、万一撤退する時、道路上のステーションを撤去して現状復旧するという役割は誰がやるのか決められているかをお聞きしたい。3点目ですが、日本は汚い広告が多いが、フランスは掲載されている広告自体がセンスが良い。その理由が分かればお伺いしたい。

鳥海委員

定量的なデータはありませんが、歩道走行の問題は出ています。日本のような死亡事故は起きていませんが、市民の不平はあるようです。リオン市の場合など、私も是非、調べてみたいと思います。撤退に係る状況は、契約に係る事項なのでどちらか教えて下さい。私も興味有るところです。掲出広告は、かなりコントロールしています。そもそも、かなり広告の掲載料が高いので、大企業しか広告を出せず、デザイ

ンにも多くの金額をかけるのでセンスの良いものが必然的に出てくるのではないのかなと思います。

クリアチャンネル（浜田）

まず撤退に関してなんですが、広告掲出事業は、レンタサイクル事業に関わらず、10年から20年の長期契約を結んでおり、契約終了時に現状復旧して返すという事項が盛り込まれています。今、クリアチャンネルグループで世界で約3,000の自治体と契約していますが、今まで事業者の都合で撤退した例はありません。どこかの都市で儲かって、他の都市で儲からないというのはありますが、当社が自らの都合によって撤退したことはありません。仮にこちらに撤退せざるを得ない事情があった場合も、地面に大きな影響を与えるものではなく、復旧も簡単にできるシステムにはなっています。広告の掲載基準に関しては、既に日本でも始まっている通り、自治体の審査や独自の基準がある場合には、その基準に適合した広告を出すこととなります。

MC ドゥコー（猪爪）

自転車の走行空間については、私がパリに行った時は、警察に止められ、歩道を走ったら罰金だと言われました。観光客が結構歩道を走っている事が多く、警察に止められているのを見えています。交通管理者との連携が重要だと思います。事業撤退した場合ですが、契約で取り決めが行なわれています。弊社も世界54カ国、3,400の都市で事業を行なっておりますが、今まで事業を撤退したことはありません。広告ビジュアルに関しては、当社独自の基準と、自治体の審査によって、日本全国26都市で広告付きの上屋事業を行なっています。欧州で美しいビジュアルが入っているということについてですが、スポンサー側で社会資本を支えるCSRの一環として広告を掲出しているという認識を、スポンサーやデザイナーが強く持っているようです。

阿部会長

パリ市は1995年に自転車専用レーンは8km位しか無かったが、ヴェリブを導入した時点で371km、昨年末までで400km、2010年度までに500kmにする計画です。景観や駐輪場の位置については、各種の委員会が色や形態等、厳密に審査を行い、駐輪場の位置も、歴史的建造物の近くには作らないようにしている。

ランドブレイン（白井）

鳥海先生が出された費用便益の課題についてお伺いしたいのですが、コミュニティサイクルを導入する場合、ベネフィットをどこに求めるか、もしお考えがあればお聞かせ下さい。

鳥海委員

実は特には無いのですけれども、宇沢先生が1973年に自動車の社会的費用を著されていて、象徴的に書かれています。そもそも道路というのは歩行者のものだったのが、今は自動車中心になっている。我々が安全に道路を歩ける権利が侵害されている訳で、その回復費用がベネフィットということになるのではないかと考えています。

屋井委員（座長）

費用便益の課題もありますが、収入とコストのバランスの部分がまず重要ではないだろうか。フランス

は導入に当たり、事業者のコスト削減が明記され、もう少し短期的に導入がどんどんスタートしている。

鳥海委員

ヴェリブに関しては、これを読む限り費用便益というテーマではやっていないですね。リヨンが儲かっていないという事だけ言っているのですけれども、その他の事業に関しては、かなり赤字出しています。パリ市の財政赤字は、ドラノエさんが市長になってから増えていて、パリ・プラーージュやボゲオなどにもかなり資金を投入し、ベネフィットはそれほど多くはないというような状態であるようであります。ご承知の通り、VTという交通税がありますので、これで補填をしている仕組みになっているようです。

高橋委員

ちょっと理解不足だといけないので確認しておきたい。費用便益は、費用が儲かるかどうかというだけでなく、社会公共財を使うことが納税者に対して説明できるかどうかという両面での検証が必要だという事で宜しいですか。自転車の業界団体なのでちょっと興味があるのですが、自転車の車種や安全基準、利用時間はどうなっていますか、全部統一されているのですか。

クリアチャンネル（浜田）

自転車の種類なんですが、標準的なものはありますが、自治体の要望に合わせて自転車も少しずつ変わります。安全基準については、ヨーロッパですとENという基準がありますが、しっかり取っています。利用時間に関しては、基本的には自治体の意向に従ってまして、パルセロナの場合では、日から木曜日までは朝6時から深夜0時まで、金土曜日に関しては、24時間の貸し出しになっています。

屋井委員（座長）

ヴェリブの盗難の報告がありました。数字を聞くと想定以上に起こっている気がします。減らす見直し等はあるのでしょうか。

MC ドゥコー（猪爪）

自転車は、自社で自転車の設計・製造しましたが、パーツについては専門事業者に委託しており、ギアは、日本のシマノ社と協力してスペシャル仕様を導入しています。メンテナンスや修理の観点からは、同一規格の自転車が必要になります。故障や盗難、パーツを盗まれることが多々あり、統一規格でパーツを準備していく方がメンテナンス費用上も非常にありがたいところです。故障車や盗難車両に関する数字は、想定をやや上回るものです。故障した自転車や整備不十分な自転車による事故が一番恐れているところで、例えば自転車の中に自動の故障探知システムを搭載し、故障した場合は、ステーションに帰り次第、貸し出しを禁止するシステムを検討しています。各自転車の走行距離や走行時間は把握しており、オーバーホールが必要な自転車等は、事前にメンテナンスに回す体制を取っています。通常の自転車より頑丈に作っていますが、フランスはバンダリズムが激しく、ユーチューブで自転車を曲乗りしている画像がアップされたり、色んな使われ方をしているようです。

オブザーバー（江戸川区）

私たちは、最大のベネフィットをCO₂の削減だと思っています。ドラノエさんも新しい施策を進めて全体の交通量を下げること目標としており、パリは5%自動車交通量を下げ、CO₂はフランス全体で3

2%下げ、京都議定書は、オーバー達成しています。環境に優しい交通体系をどうやって作っていくかであり、自転車のベネフィットは環境で考えていいと思っています。うちも今、放置自転車率が僅か2%です。10,000台の自転車駐輪場を駅前に整備し、自動二輪駐車場も全ての駅に用意しています。私がヴェリブに関して聞いた話では、30分以内無料なので、30分以内に乗り換えるという事も、結構あるようです。

私が聞いた話では、リヨンはもともと道路が狭いので、専用レーンを作れなかった。パリではマルシオ通りを2車線潰してLRTを作り、合わせて自転車専用レーンを作った。私たちも一方通行にすればレーンを作れる場所がかなりあるので、今検討をしている所です。

屋井委員（座長）

はい、ありがとうございました。日本で導入する場合は、社会便益は重要なので、次回以降検討したいと思います。フランスでは法律が明快に定めていますが、日本では無いのが難しいところです。それを自治体で出来るのであれば大いに結構なことだと思う。是非進めて貰いたい。大変結構なことです。宜しくお願いします。今日は、私を含めて、レンタサイクルの新しいシステム、あるいはビジネスモデルの理解が深まったところです。次回以降はそれを踏まえながらだんだん我が国においてはという事で、議論を進めて行くのかなと思います。

以上をもって閉会した。

2. 第2回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」

1. 開催日時 平成21年1月27日（火） 10時から12時まで
2. 場 所 東京都港区赤坂一丁目9番3号
日本自転車会館2号館8階 803会議室
3. 構成委員 別紙 第2回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」
出席者名簿 参照
出席者数 45名
(委員6名、オブザーバー7名、一般オブザーバー23名、主催者1名、事務局8名)
4. 議 題 ①都市交通におけるコミュニティ・サイクルのあり方について
・都市交通における自転車利用のあり方について
・都市交通計画における自転車交通の位置づけと果たすべき役割り
②資料説明
③国土交通省の新たな自転車施策について
④意見交換
⑤その他
5. 議 事

開会 日本自転車普及協会 岩井課長代理

只今より第2回公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会を開催致します。宜しくお願いします。

①都市交通計画における自転車交通の位置づけと果たすべき役割り

～ バスと自転車の競合・棲み分けのあり方を中心に ～

- ・説明（横浜国立大学大学院工学研究院 中村 文彦 教授）

（略：配布資料参考）

・議事

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。それでは少々時間を取りまして、ご意見等頂きながら、ディスカッションしたいと思います。宜しくお願いします。

最後に仰しゃっていた鉄道の技術を使ってという辺りはちょっと広げてしまいましたが、それは何か自転車との関係があるでしょうか？

中村委員

そうです。レンタサイクルを考える時に、その登録管理システムや、自転車を走らす場所をホーム側に置くのか改札側に置くのかという事も含めて、鉄道側のアイデアと組み合わせればいろいろ考えられます。

屋井座長

先程の道路だけでなく、駅も重要だということですね。

デルフト^{*1}の自転車ループコイルがあったのですが、カウンターとなっていて自転車の台数を管理しているのでしょうか、それとも信号制御をしているのでしょうか。

停止線があって、線が繋がっていて、自転車レーンがありますよね、一方通行路なののでしょうか？

右折の自転車が信号制御に係わっているということでもいいですか？

中村委員

正確に申し上げますと、多分ここが中央分離帯で、この向こうが直進で、これが自転車で右折、日本流で言うと左折出来るようになっています。

ここ線が信号機に繋がっていて何箇所かあるんですけど、多分台数をカウントしていると思います。

直進車線があって、自転車レーンがあって、右折があって、ここで感知していますから、ここの信号、多分分離信号だと思うんですけど、その現示の出し方によって、制御しているのだと思います。

屋井座長

もう1点絵を描いているパリの直進交差点、直進自転車先出し信号は、これも私はよく理解できていないのですが、写真を見ると自転車レーンと自転車道が歩道の横に設置されていて、それが最後の交差点の手前で、無くなるイメージなのですね。

今の右側図面だと自転車レーンが車道に出てくる設計になっているのですか？

左側の図面だと自転車レーンが無くなっている気がしますが、自動車の車線に右折通行帯が出来るイメージで、信号で自転車が車道に出るのでそれを制御しているのですか？

中村委員

ああわかりました、三角形がそうです。これ逆です。自転車レーンはこの部分だけです。ここは車道ですね。

山下車両課長

写真では出てないですけど、自転車の信号がありますよね、手前のところに自転車の停止線があって、そこで一旦止まって前に行くのですか？

中村委員

自転車の停止線がここです。そこで一旦止まって待つのではないかと思います。多分左折する自転車とかが、・・・ちょっと（画面修正）。こちらがLRTの3号線のトラムです。車がここで止まっていて自転車が来るのです。今書いたところに、自転車の信号があります。

屋井座長

今は、自転車が欧米と比べて遅れてきてますね。

バスの前に付けるラックはかなり前からあって、方々でよく見ますが、バスに自転車乗せて使いたいという需要が増えて台数の限界はこないのですか。

要するにこの方式だとせいぜい5台までだと思うのですが、この先需要が増えた時どう対応をすればいいのかという事です。

需要が出ないのか、それとも多くなると乗降に時間がかかって、バスの表定速度が下がるので台数を増やさないのでしょうか。

中村委員

ラックの台数は2台です。バス乗降への影響などを考えて、経験則で決まっているようです。

自分の自転車でバス持込みをする人が増えると運行に影響が出るので、バスの定員が60人、1運行当たりの乗車人数が4、50人だとして、それに対して自転車2台という比率を超えることはできなさそうです。

今、事例を思い出しているのですが、新しいレーンだとバス停に鍵付きの自転車ロッカーを作っているバス停が幾つかの都市であります。

新しい事例では、自分の自転車に対して、ちゃんと管理しなさいという事だと思います。シドニーとか、新しいバスレーンが建設された所では、自転車ロッカーを増やしそうです。

要するに郊外から都心に行くのであれば、アクセス^{※2}側は自分自転車、イグレス^{※3}側はレンタサイクルにするという方向に持っていけないんじゃないだろうと思います。

神田街路事業調整官

先程バス1台に自転車2台という話がありましたが、サンフランシスコとかですと、それにトレーラー付けるんですね。バスの幅位あるトレーラーです。

屋井座長

最近こういうの発言控えていたのですが、連接バスも含めて実際あるんですよね。

全てのバス停で自転車の乗降を行っていたのでは時間がかかりますが、拠点だけで降ろすとかの工夫はありそうですね

トレーラーは都市内のバスですか？今度見に行こうと思うんですけれど。

中村委員

トレーラー付きバスはありますね。オーランド^{※4}でもあります。バスの幅で長さがもう少しあります。都市間のバスですが、どこかに資料があると思いますので探しておきます。

神田街路事業調整官

上り坂浮上用のシステムがありましたが私も実際そこに行ってみました。

若い女の子が失敗してひっくり返ったり、なかなか難しそうだったのですが、上り坂の補助装置として各国で違うケースはあるのでしょうか？

中村委員

このシステムは殆どお遊びに近いです。

何回かやってみましたが、いきなり速度が早く、出だしが遅れると追いつきません。

ただ、間違いなくこの写真のおばさんはスムーズに乗っていました。

実験で作ってまして、デポジット制^{※5}の無料のカードなのでカードを返せば使用料はかからないシステムです。

技術的な部分でもう少し改良は出来そうですが、そのコストを考えれば日本に適しているかというところ、そういうことではないです。

神田委員

日本でも大規模立体駐輪場の斜路で自転車を乗せて上るのがあると思うんですけれど。

中村委員

それは日本でもあります。ただ、それを公道で作ることは問題です。

僕自身はそういうものを公道に置くことが問題とっていないので、できると思っています。

細かい事言い出すといろいろありそうですが、技術的には問題無さそうです。

神田街路事業調整官

スキーのTバー^{※6}みたいなものですね。

山下車両課長

オランダの鉄道の自転車持込みなんですけれど、駅の構造などはそれなりに配慮しているのですか？

中村委員

はい、駅も階段の脇にスロープが付いていて、そこから乗れます。ぱっと見た目は階段が多い駅でも、自転車は渡らすようになっている。

屋井座長

はい宜しいでしょうか？

また、残りの時間でまとめてもらえればと思います。

(発表準備)

②我が国のレンタサイクルシステムの状況、我が国の広告事業の状況
説明（ランドブレイン株式会社 社会基盤グループ 白井 秀典 主任）

（略：配布資料参考）

③国土交通省の新たな自転車施策について
説明（国土交通省都市・地域整備局 神田 昌幸 街路事業調整官）

（略：配布資料参照）

・議事

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。

それでは残された時間はかなり短くなりましたけれど、先程の2番、資料の3番。あるいは中村先生からご提示の論点に関してのご意見、ご質問宜しくをお願いします。

山下車両課長

質問なんですけれど、最後にご紹介頂きました直轄調査費の仕組みを具体的にご説明頂きたいのですが、全て国費の調査ですか？

あとこの調査は、総合的な街まちづくりとしてやるんですか、それとも自転車に特化してやる事業なのですか。

神田街路事業調整官

技術開発やシステム開発、社会実験などを実施する時に、公共団体や民間と協力して行ないます。費用は直轄で国が100%出す調査です。

私どもは、総合交通戦略を進めておりますが、その中で、これからの都市交通では自転車が重要な交通網を担うと考えています。

そういった意味では、都市交通上の位置づけはあるので、従来の制度も上手く活用しながら、我々が目指すものを実現しようとしています。

その総合戦略の中で、右側にある3つの事業を重ねて実施すると、コミュニティサイクル交通を実現する方向に向かうものと考えています。

山下車両課長

まだ予算は取っていないということですが、全国何箇所位を検討する予定でしょうか。

神田街路事業調整官

まだそこも決まっていませんが、与えられた金額で検討して行きます。

今、公共団体と協議を行ないつつ、進めようと考えている所です。

屋井座長

じゃあ折角だから、私から白井さんの資料について。

今回は日本の様々なシステムについてきっちり調査して頂いた分けですね。

従来型で駅を中心としたものではなく、ポート^{*7}を数多く持ち、中には観光もあるものを含め、街中で短距離のシステムが出来つつあるというのが分かりました。

ビジネスモデルは様々なものがあり、採算が合わないという意味では上手く行っていないものもあるようです。

日本でのシステムと言うのは、街によって違いはあるにせよ、目標として何台とか、どれ位の人が利用するのが適切だとか、ヒアリングを通して何か浮かび上がったものはありますか？

ランドブレイン（白井）

具体的に何パーセントをレンタサイクル利用ということはまだありませんが、阪急電鉄の例ですと、駐輪場に併設しているレンタサイクルが多く、駐輪場が1、000台だとしますと、レンタサイクルは100台規模です。

係員や機材の数は一定ですから、その規模の違いがレンタサイクルは収支採算性が悪い1つの要因になっています。

特に地方都市は街なか再生が大きな課題となっており、新潟のレンタサイクルなどでは、バスと組み合わせて中心市街地の回遊性を高め、中心市街地を再生して行こうという意図は非常に感じます。

先程中村先生からラック付きバスの話もございましたが、バスと組み合わせて端末として自転車を使えば、徒歩と比べて移動できる距離は大きくなるので、一定規模、例えば2～3km以上に中心市街地が広がっている都市では、レンタサイクルが有効な端末手段になりうると思っています。

高齢者の方が自転車に乗れないので不便になるという話もありますが、移動によるエネルギー消費量や、身体にかかる衝撃度は、徒歩よりも自転車が有利です。

ただ当然、運動能力や平衡感覚は低下するので、様々な自転車のあり方は更に検討する必要があると思っています。

環境と併せて、街づくりという観点から、レンタサイクルを上手く取り入れていくことは必要だと感じています。

屋井座長

はい、ありがとうございます。

新潟の街は私もこの前乗って来たのですが、国土交通省の森若さんが事務局長でおり、国道でもほとんど自転車走行空間を作っています。

走行空間が整備されてくるとレンタサイクルも進むと思います。

中村委員

各事例、細かく書いてあり、ヨーロッパなどでやっている無人のデポに関しての関連や課題も少し書いてありますが、日本におけるレンタサイクルの課題はどう考えていますか？

ランドブレイン（白井）

今各メディアで華々しく紹介しており、パリのヴェリブ^{※8}が非常に有名になっています。

我が国にも導入するのがこの研究会の目的ですが、かなり課題は大きいというのは浮き彫りになってきていると思います。

私がその中で一番大きく感じたのは、無人である事によるセキュリティの課題だと思っています。

パリは2万台程入っていますが、年間3千台の盗難があるそうです。

パリ市並びに事業者当局は、それも織り込み済みという公式見解を公表していますが、自転車の価格が約9万円だとしますと、年間約2億7千万円相当の買い替え費用を投入していくということになります。

それをそのまま日本に持って来て良いのかというのが1つの論点だと思っています。

犯罪発生件数は、日本とフランスでかなり違っていて、犯罪件数全体では日本は4分の1ですから、それだけ安全性は高いのですが、だからといって、全く安全かと言うとそれはまた別の問題だと思っています。

2番目は、先程鉄道の輸送密度の違いというのがありましたが、都市内で徒歩からの転換をベースにODを分析し配置計画を作ると、駅の直近にかなり大きな必要台数が出てきます。

その導入空間をどうやって取るのが2番目の課題です。

3番目の課題は、そのために中村先生にお話をお願いしたのですが、他の公共交通との競合関係で、それにプラスアルファとして、地元の自転車商店や既存の事業者さんなどの軋轢が大きな課題になると思っています。

中村委員

単純に無人化することによるバリアは何ですか？

盗難は無人のデポ^{※9}だから発生するものなのか？

ランドブレイン（白井）

無人化する事の問題の1つは先程のセキュリティです。

もう1つは、欧米ではクレジットカードで会員カードを発行していますが、日本はクレジットカードの利用率は大分違います。

犯罪発生件数が4：1という話をしましたが、日本は安全性が高いので現金を持ち歩くのですが、欧米では現金を持ち歩くのは危険なので、クレジットカード利用が多く、デビット・カード^{*10}も普及しており、その利用は非常に多いということです。

そのシステムをそのまま入れるとすると特に低所得者や高齢者を中心に、利用が不便なシステムになってしまい、それを公共空間にデポとして入れることに問題が起こる可能性があると思います。

屋井座長

私の印象だと、盗難された自転車と正規の自転車が街中を走っていたら区別は付かない。

盗難した自転車を勝手に乗り回している人が居るんじゃないかと思うのですが、どこかに売ってたりするのですか。

ランドブレイン（白井）

それも1つの原因だと思います。

鳥海先生の報告ですと、組織的な窃盗だといっていましたから、かなりあぶない連中が一夜で根こそぎ持っていくというのは多いようです。

前回の研究会では、盗難されてアフリカに密輸されていたりするという話でした。

そういう人たちがやっている犯罪なので、ポートから持って行くという事はあると思います。

クレジットカードを持っている人はそれなりに収入がある人なので、あまり自転車は持ってかないと思います。

確かにフランスに比べれば日本は安全性は高いと思います。

中村先生はご欠席だったのですが、第1回は問題点、課題を少しやっており、盗難はその中で出てきた事項です。

神田街路事業調整官

日本は安全性が高いのであまり問題ではないのではないかな。

自動販売機もあるし。

山下車両課長

国土交通省の施策は、自転車のメリットが上げられていますが、これらを生かすための自動車に対する負荷という部分もイメージしているのでしょうか。

神田街路事業調整官

警察庁や道路管理者と調整しなくてはなりません、コンセプトとしては、都市の中心部にはあまり車を入れず、更にライフスタイルとして過度に自動車に依存しないライフスタイルとすることを考えており、連携しながらやっていくつもりです。

実はその辺のコンセプトは、歩いて暮らせる街づくりの中には、広い意味では自転車も入って来ており、交通戦略の中のベースとなっております。

神田街路事業調整官

今日は非常に参考になりました。

今日の資料3にあるコミュニティサイクルと、資料4の広告事業にある民業としての自転車事業と、その間にステップがあるような気がします。

つまり、自転車利用、レンタサイクル、コミュニティサイクルを導入して行こうという社会的必要性のプロセスと、そのコミュニティサイクルの事業性、プロジェクト性が、広告業と上手く連携を取って実現するというのがステップになりそうです。

それをどうやって日本に根付かせるのか。

外国と色々な制度やマーケットが違うのですから、今後その調整や試行錯誤は必要かなと思います。

山下車両課長

経済産業省としましては、これだけ景気が悪化して、翌年以降税収の落ち込みも懸念している中で、資料-3、資料-4で説明があったように、ランニングコストが赤字になるという状況は、結構自治体は厳しいと思います。

そこは民間事業者の活力も使わせて頂いて、どうやって仕組みを作るのかがポイントだろうと思っています。

経済産業省サイドから見ると、その部分を国土交通省といろいろご検討させて頂いて、欧米の事例なんかも調査して頂いてですね、上手くやっていきたいと思っています。

屋井座長

資料3のCCS^{-*11}というのはかなり説明して頂いたのですが、これが1つのポイントになります。

私はコミュニティサイクルとレンタサイクルはあまり明確に区別してなかった方なのですが、中村先生も今日はこれについて話されましたね。

コミュニティサイクルと言っている、ポートが数多くあって、何処で借りて何処で返してもいいシステムを前提とするんでしょうかね。

中村委員

レンタカーとカーシェアリング^{-*12}があり、レンタサイクルとコミュニティサイクルがある。

コミュニティサイクルは選択肢となるサービスの1つのなので、必ず都市内にデポが何10箇所もなければならぬということではないと思うんです。

住宅地とかニュータウンのエリアであれば、2、3箇所でもいいかも知れませんが、そこら辺は難しいですね。

神田街路事業調整官

太田先生^{-*13}が仰ったのは、協調型のまちづくりです。

自転車なり公共交通なりの協調型のまちづくりが必要だと思う。

そういう時代なのだろう。

屋井座長

それがどのようなものかは、我々は考えていかなければならない。

この研究会は、公共交通としてのコミュニティサイクルだから、それが自立できるというか、成立できる条件を探していく必要がある。

ただ、課題として今日、中村先生が仰っていたように、公共交通システムは街なかで総合的に全体を考えなければいけない。

それがWIN-WIN^{-*14}だったら問題はないが、バスとの競合は問題になりそうで、そこに上手く協調というか、そういうのが入ってくるのかなど。

地域の政策として見ていくというのは非常に重要なことで、枠の外においてこの議論を進めることは出来ないと思いますけれどね。

しかし今回のトピックは経済産業省でやっているということもあり、ビジネスモデルとしての条件が重要で、都市政策においてもこれがクリアになってくると非常に重要な情報になると思う。

そこまで議論が進んでおらず、古倉先生の話もまだ聞いていないので、なかなかまとめに向かって行くのは難しいと思います。

しかしながら、次回の研究会へ向けては公共交通という名前で始まる研究会である以上、都市という地域の空間の中での成立条件は見直さざるを得ないし、他の公共交通機関との関係についても整理しなくてはいけないと思う。

その点に留意して、何らかの資料を作り議論をして行きたいと思っています。

時間が随分経ってしまいましたので、十分にまとめには至っていませんが、今日は大変貴重な資料をご提供頂いて、参考となったということは間違いないので、次回に向けて検討を続けて頂きたいと思っています。

それでは、その他何かありましたらお願いしたいと思いますので、マイクは事務局にお返しします。

事務局（岩井）

次回第3回の研究会の開催についてご案内いたします。次回は2月23日月曜日、15時30分から2時間程度2号館8階の803会議室で開催をしたいと考えていますので宜しくお願いします。本日はこれで終了致します。長い時間ありがとうございました。

以上をもって閉会した。

【テクニカル・ターム集】

- ※1 デルフト：オランダの都市。人口 95,975 人。
- ※2 アクセス：複数の交通手段を利用する場合の端末交通で、主要交通手段となる鉄道駅までの交通などのこと。
- ※3 イグレス：アクセス交通の逆の交通で、主要交通手段利用後に目的地に至るまでの交通のこと。
- ※4 オークランド：ニュージーランドの首都。人口 1,313,200 人。
- ※5 デポジット：(=「保証金」) サービスを利用する際に必要なカードなどを貸借する際に支払う「預かり金」のこと。発行元に返却すると払い戻され、破損・紛失した場合には戻ってこない。
- ※6 Tバー：スキー場リフトの1種。着席せず概ね滑走状態のままバーを直接掴んでからバーの進行方向に対して垂直になる部分に背中や尻を引っかけて、斜面の上方まで引っ張り上げてもらう。
- ※7 ポート：小規模な自転車置き場のこと。大規模なものはステーションやターミナルと呼ばれることが多い。
- ※8 ヴェリブ：パリのコミュニティサイクルの愛称。フランスではセルフサービスバイクと呼ばれており、世界最大の規模を持っている。
- ※9 デポ：小規模な自転車置き場。ほぼデポと同義。
- ※10 デビット・カード：クレジット・カードが月末にまとめて決済するのに対し、その場で銀行口座から引き落とされるカード。EUでは小額の買い物によく利用されている。
- ※11 CCS：コミュニティ・サイクル・システムの略。複数のポートを持ち、どのポートでも貸出し乗捨て可能なレンタサイクル。
- ※12 カーシェアリング：あらかじめ登録した会員の間で自動車を共同利用するサービスのこと。
- ※13 太田先生：東洋大学国際地域学部国際地域学科教授 太田 勝敏 氏。
- ※14 WIN-WIN：関係する2者が共にメリットがある状態のこと。

3. 第3回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」

1. 開催日時 平成21年2月23日(月) 15時から17時まで
2. 場 所 東京都港区赤坂一丁目9番3号
日本自転車会館2号館8階 803会議室
3. 構成委員 別紙 第3回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」
出席者名簿 参照
出席者数 40名
(委員6名、オブザーバー4名、一般オブザーバー21名、主催者1名、事務局8名)
4. 議 題 ①都市交通におけるコミュニティ・サイクルのあり方について
・日本におけるコミュニティサイクルの利用の促進
②資料説明
③その他
5. 議 事

開会 日本自転車普及協会 山本部長
それでは定刻になりましたので、只今より、第3回公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会を開催いたします。

屋井座長
はい、本日は、お忙しいところどうもありがとうございます。前回お話にならなかった方、古倉さんにお時間を取って頂きまして、ご用意頂いた資料のご説明を頂くという事になります。宜しくお願いします。

①都市交通計画におけるコミュニティサイクルのあり方について ～ 日本におけるコミュニティサイクルの利用の促進 ～

- ・説明 ((株)住信基礎研究所・京都大学大学院客員教授 古倉 宗治)
(略：配布資料参考)
- ・議事

屋井座長
はい、どうもありがとうございました。それでは、私のほうから先に行きますね。
この研究会自体は公共交通としてのレンタサイクルなんですが、先生方にもコミュニティサイクルが公共交通かどうか考えて頂きたいのです。
まず、個人所有している自転車は、公共交通機関とは言えない。
レンタサイクルも様々ですが、例えば駅前で営業しているレンタカー屋は公共交通としての認識はあまりないのと同じように、レンタサイクル屋が1件営業してるのも公共交通という感覚は無い。
ある街で支援の要請があって税金が使われた場合、公共交通かどうか微妙になるが、一般的にレンタサイクル屋は公共交通とうい認識はあまりないと思う。
議論の中心であるコミュニティサイクルは、300m位のピッチでポートがあり、どこでも借りたり返したりできるという全く新しいシステムなので、これは公共交通だと考えたい所です。
何を公共交通かと言うと、自動車の削減や環境の向上など、その地域や都市の目標があり、それに貢献する大義と実行力があって、何らかの支援を行う合意形成がされた事実があれば公共交通と言えることになる。

タクシーでもバスでも公共交通という名前で運行されている限りは、運行者に安全を守ったり適正に運行させるという責任と義務があるが、コミュニティサイクルの場合、運転を個人に任されたシステムで、ルール、マナーの面で適正に運行されるかどうかが重要だと思うので、ここをお聞きしたい。

また、走行空間も、走行空間が無いと守れないし走れないので重要です。

駐車場、駐輪場については、コミュニティサイクルは、放置自転車や駐輪場の整備負担を減らせる効果もあると思うので、その点はプラスしようと思います。

残りの部分については、一般の自転車の問題と同じような問題を持っているので、先生のご意見、考え等お伺いしたいので、宜しくお願いします。

古倉委員

上を走るレンタサイクルと走らせる基盤をセットで提供することで、初めて公共交通的な部分が出てくる気がします。

勿論、その基盤から外れて走る事は禁止されないと思いますが、ネットワーク基盤が提供され、その中を都市の交通手段として不特定多数が移動出来れば公共性を持っていると考えます。

ルール、マナーを守らせるのは難しいのですが、例えば、一定の講習や、昔からよく言われる自転車免許の交付があると思います。

余談になりますが、茅ヶ崎式では、主に企業とか社会福祉施設とか特定企業に貸し付けていますが、広域的な法人が高齢者の面倒を見るために車ではなく自転車で行くことによって、効率よく運営でき、企業の営業活動も車ではなく自転車で回れば環境負荷削減になるので、公共性に資する部分が出てくると思います。

中村委員

レンタサイクルの利用意向あるいは利用するための料金の部分について。我々の調査とかなり数字が違う場所があります。武蔵境と多摩センターを上げていますが、これは駐輪場に駐輪をしている人がレンタサイクルに変わると理解すればいいのか、もう少し一般的に放置自転車をしている人たちも含めたものなのか、コメントをお願いします

古倉委員

武蔵境、多摩センター両方とも放置と駐輪場利用者と両方入った数字です。傾向はやはり、放置の人の方が料金については、金額的にもっと低い額になります。放置をしている方と駐輪場に止めている方、それぞれ同じ時刻に配布して、回答を得たものです。

中村委員

僕らも解らなかつたのが放置している方々のコスト意識です。負担してもいい金額の部分が想定より低く、そうなるのかと思ったのですが、そのあたりのコメントをお願いします。

古倉委員

放置している方は非常に金額的な意識が低く、なるべく入りたくないという傾向にあります。自分が自転車の維持費用かける金額も放置の人の方が少なかったかと思いますが、あれと同じような傾向です。

鳥海委員

先程の公共性の問題ですが、1つは屋外広告パネルが財源になるということが公共性の担保だと思います。自家用看板も含めて屋外広告物の規制をし、その代わりに公共空間に屋外パネルを出すことによって、そのベネフィットがレンタサイクルの運営費用になることが1つの公共性かと思っています。

それから、ルール、マナーの点ですけれど、藤井先生の本などを読むと、例えば借りる段階で、音声でルールを守りましょうとか、パニッシュがありますよとかを1こと言って刷り込むだけでも随分違うと思います。

放置自転車対策としてのレンタサイクルというコンテキストで調査をされたと思うんですが、私がコミュニティサイクル入ったらいいと思うのは、東京都心や臨海部や横浜のMMですね。

例えば、ここで打ち合わせやった後、赤坂まで行く場合、タクシー乗るには近く、地下鉄待つ時間はない場合とか、イグレスの部分で大量に需要が発生しそうなところでの調査があるとレンタサイクルの利用意向が違ってくると思います。

屋井座長

はい。どうもありがとうございました。まだ議論はありますがここで終わりにしたいと思います。それでは、資料の2についてランドブレインさんお願いします。

資料説明

ランドブレイン株式会社（白井）
（略）

屋井座長

ご質問やご意見ありましたらお願いします。

経済産業省（倉持）

経済産業省の倉持と申します。公共交通とはということで私なりに5点ほど整理してまとめてみました。

- 1つは、地域住民との合意形成が重要だということです。
 - 2つ目は、地域の自治体との合意形成とか承認が重要だと思います。自治体が認めることにより公的支援もあるわけです。
 - 3つ目は、バスと電車で代表される公共交通との連携が十分に図られ、しっかりと組み込まれていることが重要だと思います。
 - 4つ目は、当然守らなければならないルール、マナーで、運営側が十分な情報提供を行ない、乗り手が非常にマナーを重視できることが必須だと思います。
 - 5つ目は、公共交通なので、料金が安く利用できることが重要だと思います。
- 以上です。

屋井座長

はい、どうも有り難うございました。あと如何でしょうか？はい、どうぞ。

中村委員

公共交通の定義は難しく、教科書では様々な定義が既にあります。持ってきた方によっては、既存のバスその他が否定されることも十分にあり得えます。

例えば企業バスは、公共交通として入れない場合が多いですが、企業バスを工業団地でマネジメントして自家用車通勤を避ける場合は、大義名分が立ちます。

一番幅広に考えると、大量に不特定多数がアクセスできる交通機関と言うのが大雑把な定義だと思いますが、レンタカーもレンタサイクルも不特定多数という部分を除けば公共交通となり、ビジネスだけでなく、様々な乗り物サービスも不特定多数がアクセスできれば公共交通になるので悩ましいというのが1つです。

それと、レンタカーとカーシェアリングの区分と、レンタサイクルと議論されている新しいタイプのコミュニティサイクルの区分は、バラレルな議論になる気がします。

この委員会でも最後まで無いのはタクシーですが、例えば子育て支援タクシーとか色んなものがある。一般的に言われる少し広めの定義を与えておいて、その上でレンタサイクルのあり方を考え、公共性はこういうことだという議論を一段噛ませ、その枠組みの中で考えていくべきではないかと思います。資料2は、全体的にボリュームがあって、細かい事もいろいろあるんですけども、都市交通全体としての戦略性の議論は、国土交通省でもそれに近い動きがあります。

各自治体で交通戦略が出てきているのであれば、コミュニティサイクルをその中に入れる時にどういうロジックがあるのか、成り立たなければいけない持続可能ということを上げれば、環境や、みんなが使える事や、システムとしてお金の面で破綻しないという事などがあり、そういう所が強調されると資料前半は、少し整理できると思います。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。公共交通について広く一般的な議論をする必要性や時間もないのですが、是非コミュニティサイクルに持ってもらいたい公共性は、例えばコミュニティバスに匹敵する位の高い目標の公共性があるといいと思います。

レンタカーも公共的だと言うと、かなり下がった公共性だと思うので、今回のコミュニティサイクルは、そこまで高めていく必要があると思う。

極論かも知れませんが、広告を規制して価値を高めた上で、屋外広告を設置して、その収入でコミュニティバスを支援していくことも可能なわけで、バスとコミュニティサイクルが同じような公共性を持っているとすれば社会がどちらかを選択することがあり得る。

公共性を高いレベルで言ったらどうですかね、バスに匹敵する位のはありますか？

中村委員

一般的に考えれば、自治側が目標をハッキリ出して、そのための負担を公共側で覚悟することが一番重要じゃないかと思います。

その時に福祉や環境などが自治体の計画にきちんと書いてあれば、僕の中で今の先生の話はあるのかと思います。

広告とか色々な話しが出ると議論が混乱するので分けておいて、市民や、関連するみなさんと合意形成できる仕掛けもセットで考えるというところまでかと思っています。

屋井座長

はい、ありがとうございます。それと全然解けていないのでお願いしたいのは、コミュニティバスはかなり狭いエリアを運行しているので、代替性がかなり出てくる気がします。

コミュニティサイクルの方が便利だという人も多いと思うのですが、高齢者が病院に行く時、コミュニティサイクルはどうかという議論もどこかで詰めなくてははいけない。

どのレベルでの公共性かという点は、どこかで詰めなければいけないと思う。

高橋委員

基本的な所で恐縮なんですけれど、この研究会は公共交通としてのレンタサイクルという目的を達成するための手段として開催しています。

目的を達成するためには、レンタサイクルシステムは1つの手段であって、例えばドイツで私もよく分かったのですが、ヨーロッパでは地下鉄でも比較的スムーズに行ける。

それがすぐ出来るかどうかは別にして、1つの選択肢として導入するとしたら、こういう条件があるという事で議論していると理解しています。

見方を変えると、既存の公共交通と上手くコラボできるとか、どんな位置づけの観点があるのが研究テーマとして有るんじゃないかと思いますがどうでしょうか？

屋井座長

はい、勿論そうだと思います。

鉄道駅を降りてとか、バスに乗ってきてとか、そういう意味での補完としてのコミュニティサイクルと言うのを考えていた所です。

ただ、それをもう少し限定した地区の中で見ると、どこかで代替するモデルになるんじゃないという話を、私は先程しましたけれども、それはエリアの取り方に係ってくる。

パリみたいな大都市だったら、日本のコミュニティバスも含めて全部入りますよね。

じゃあもう、コミュニティバス要らないとか、要らないとは言えないんですが、そういう代替関係になって来るんです。

古倉委員

公共交通という位置づけをどう考えるのか議論としてはあると思うのですが、このレンタサイクルシステムを推奨して行こうと考えたときは、公共交通の捉え方や、ベクトルの方向性はやはり考えた方がいいと思います。

これを推進して、生活密着型交通システムとして社会の中で都市交通として位置づけて、活用しようと考えたと、前向きにですね、公共交通の定義を広目にとって位置付けて欲しい気がするんですね。

渋谷委員

先程の茅ヶ崎の例ですと、不特定多数の利用ではないですが、福祉やエコといった社会的な要請と絡めて広く見れば、税金を投入する公共性を謳えるような感触がしています。

税金を投入する価値があるから公共交通と言えるかどうかはありますが、違う意味での実験なんで、今後議論があると思います。

あと先ほど、日本の犯罪率が低いと言っていたのですが、その下の犯罪の構成内容で自転車泥棒の比率が非常に高いというところで、フランスと比べてどうなのかデータが欲しいと感じました。

古倉委員

茅ヶ崎の場合、もともと目指しているのは、観光協会に一括して貸し付けて訪れて来たお客さんに幅広く貸したり、旅館なんかに置いて泊まった方に旅館が貸したり、工業団地組合などに貸し付けて工場のイグレス利用用に貸したり、不特定多数の利用を想定していますので、是非参考にしてください。

屋井座長

はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

鳥海委員

今日の報告の中でネックになりそうなのは盗難の部分だと思います。

私の印象ですが、ヨーロッパでは自転車が非常に高価なので、自転車を盗むという行為は、所有や転売目的が少なからずあると思います。

対して日本だと、それ程高価ではないので、悪戯半分や、ちょっとした利用という気がするんですが、自転車の盗まれた場所と発見された場所とかから、盗難の目的は推測できるものなんでしょうか？

警察庁（池田交通安全企画官警視正）

次回までに調べておきますが、現時点ではよくわかりません。

印象論で言いますと、所有ではなく、駅に来てちょっとした借り物感覚で乗っていくとかで、盗んだものもまた捨てるとか、そういう感じではないかと思えます。

それと、古倉先生の資料もランドブレインさんの資料も認知の件数ですが、盗まれても届け出ない人が結構居ます。

後は警察に被害届けが出ても、発見したり盗んだ犯人が捕まるのはもっと少ないです。

どれだけ出るか解りませんが、何かあれば、次回示したいと思えます。

鳥海委員

ちょっとした利用目的だとすると、こういうシステムが入ると、盗難も減るとは言いませんが、その利用が補えるようにもなると思えます。

盗難とインターフェイスの所は大きく係っていて、身元のハッキリした人には安く貸すとか、クレジットカードの場合は少しデポジットを高く置くとか、その辺も検討課題なのかなと思いました。

それと、ロープラなどの場合、お金を徴収する機関というのはどういう所になりますか？

市がお金を取って何か特定の目的に使うのか、それとも別の組織を嚙ませてお金を取って別の形で使うのかというのは、何かビジョンがあって考えているのでしょうか？

ロードプライシングで郊外から入ってくる車に課金をした場合、そのお金は誰が取ってどのように使うのかということまで考えてロードプライシングの議論をしているのですか？

屋井委員

ロンドンでもオスロでもシンガポールでも、そこは大論争と議会など承認も出てきますので、長時間をかけてやっているのは間違いないと思います。

鳥海委員

フランスのVT税が日本では無理だとなると、そういうお金を投じていけるのかなど。経済産業省だからというわけではないのですが、そのためにどういう組織があるのか考えると、TMOみたいなものも絡んでくると考えました。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。VTは最近、LRTに使えたのが使えなくなったりか聞いていますがどうですか？

国土交通省（神田街路事業調整官）

それまた転換するようですね。LRTはニーズが高いので、また復活しようという話です。

屋井座長

フランスのように交通基本法があっけきちんと書かれていると公共交通として非常に定義し易いのですが、このシステムの公共性は非常に高いと思っているので、明快に位置づけて、基準や条件を示せば非常に説得力高まると思います。

纏めると、使っている人が特定だとしても公共性はありえて、高い目標があっけ、それを達成する手段として導入して効果があればいいと思います。

最後のルールのは、このシステムを使っている人が歩行者や自動車の安全を低下させることなく、適正に運用されるシステムでないとならないので、導入する時にある種のソフトウェアとして、皆がルール守れるようなシステムである必要性がある。

そのためには、公共的な空間として走行空間や駐車空間を整備しないと達成できないので、それも含めて、条件を考えるということにしたいと思います。

古倉委員

茅ヶ崎市ではレンタサイクルの収入は、講習会の場所を設け、警察や私どもの方からも講師を派遣して講習会をやります。

特定の企業の企業に貸しますので、借りる側に受ける義務がある事にして、ルール、マナーの徹底を行っていきます。

それによって特定の方に講義できるというメリットもあります。

最後の社会的普遍性の確立のところでは1点だけ言わせて頂きますと、個人がレンタサイクルを使うか、コミュニティサイクルを使うか、自分の所有の自転車を使うか決める判断基準がどういうところにあるかを作って前提としないと社会的普遍性は出てこない。

例えば、団地管理組合が電動アシスト付きレンタサイクルを持って共有で使うシステムでは、普通の自転車を持っていても、電動アシスト付きは持っていないので、使う確率が高い傾向もあるようなので、個人が選択する普遍性をもう少し強調した方がいいと思います。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。もう最後、時間無くなってきちゃったかな？いかがでしょうか？ご意見あれば。

国土交通省（神田街路事業調整官）

公共交通の話になると深いので短時間では済まないと思うんですが、この分野は、カーシェアリングもそうなんですけど、同じ車両を不特定多数の方が共同で使います。

今、協調型の利用のし方というのが交通まちづくりのテーマなんです。

そういった意味では、公共交通なのかどうかという分けではなく、新しい利用方法が提案されていけば、その辺の存在価値は出てくる。

それを公共サイドがやる場合には公共交通に近くなるし、先ほどお話のようにマンションなどでやる場合や、オリックス不動産なんかがカーシェアリング経営していますが、そちらのほうのニーズがある場合はそうなります。

そうなれば、公共交通かそうでないのかではない知恵があると思います。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。

最後に神田さんの方からもありましたが、公共性とか公共交通とかではなくて、これからの時代に相応しい考え方の中に斬新な自転車があるということでは是非整理して頂ければいいと思います。

それでは、今日はこれで意見交換も終わりましたので、閉会にしたいと思います。

事務局（山本）

次回ですけれど、第4回の研究会は、3月の25日、18時から20時、場所は同じ803会議室で行います。宜しく申し上げます。時間来ましたので、本日はこれで閉会とさせていただきます。長時間ありがとうございました。

4. 第4回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」

1. 開催日時 平成21年3月25日(水) 18時30分から20時30分まで
2. 場 所 東京都港区赤坂一丁目9番3号
日本自転車会館2号館8階 803会議室
3. 構成委員 別紙 第4回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」
出席者名簿 参照
出席者数 30名
(委員6名、オブザーバー6名、一般オブザーバー10名、主催者0名、事務局8名)
4. 議 題 ①横浜都心部におけるコミュニティサイクルの導入検討
②資料説明
③意見交換
④その他
5. 議 事

開会 日本自転車普及協会 山本部長

定刻になりましたので、只今から第4回レンタサイクルシステム研究会を開催いたします。早速ですが議事に入っていきますので、いつもの通り、座長である屋井先生の方から一言頂いて進めて行きたいと思っておりますので宜しくお願いします。

屋井座長

年度末の会議、大変お忙しい所お集まり頂きまして大変恐縮です。今回は直前になって開始時間を30分ほど遅らせてしまいました。この会議では何とか操業というのはタブーなんですけれども、何とか操業状態でありましたので遅らせて頂きました。大変申し訳ありませんでした。

早速なんですけど、議題の横浜都心部におけるコミュニティサイクルの導入計画検討ということであります。山田さん宜しくお願いします。

①横浜都心部におけるコミュニティサイクルの導入検討

- ・説明(横浜市都市整備局企画部企画課総合交通計画担当課長 山田耕作)
(略:配布資料参考)

・議事

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。それではご質問等あれば幾つかお受けしたいと思います。宜しくお願いします。

屋井座長

今想定しているのはポート何箇所になるのですか?

横浜市（山田課長）

ヴェリブで考えますとこのエリアで 60 箇所位のポートになるのですが、利用者の声も聞きながら、段階的に整備していくことし、第一段階としては、30 箇所を予定しています。

中村委員

1 つはですね、利用イメージをどう捉えているのか、観光客をどれ位イメージするかというのが 1 つ。2 つ目は、バスや地下鉄、MM 線との関係をどれ位考えているかということです。3 つ目は、既存のハマチャリとはどうするのかということです。以上 3 つほどお願いします。

横浜市（山田課長）

利用対象者は来街者、観光客、買い物客がまず居て、それと最近“みなとみらい”地区や“山下公園”地区にもマンションが出来ており、そういうマンションにお住まいの方々がその次で、あと業務ビルがかなりあり、業務ビルの方々を想定しています。

現在も営業で自転車使われているのはよく見ますので、最近の不景気の経費削減の時にですね、自動車でなく自転車で動いてくれれば良いと思います。

バス、電車との接続ですが、貸し出しポイントは、JR 根岸線の横浜駅、桜木町駅、関内駅にはステーションをおきたいと考えています。

目的地としては、赤レンガ倉庫や山下公園、中華街、ランドマーク、国際展示場等の観光スポットと、その間を 300m ピッチで上手く中継点を設けて、駅と駅間、駅と観光地と商業施設、その間の移動を自転車で行くイメージでネットワークを考えています。

レンタサイクルは、1 日 800 円でリサイクル自転車をお貸ししている、ハマチャリがあり、主に観光客が使っています。

このコミュニティサイクルは、近い距離をちょい乗りして頂くもので、最初の 30 分は無料なり低料金にして、1 時間ごとに倍々にする料金体系にして、1 日借りるとハマチャリより高くなる料金設定をすれば棲み分けができると考えています。

屋井座長

ハマチャリは何台くらいあるの？

横浜市（山田課長）

今貸し出しステーションが日本丸と赤レンガ倉庫の 2 箇所、1 箇所に多分 30 台から 40 台くらい置いてあります。最盛期は 5 箇所位あったのですが、今は 2 箇所だけになってしまっていて、苦しいと聞いています。

屋井座長

まあ、子供もいるのだから、走行空間整備に精力的に取り組むことで、歩行者の脅威だけは避けなければいけないですね。

このエリアでも休日は産業系の車も少ないし、自動車の走行空間は抑えて、できるだけ車道上に自転車の安全な空間を作ることも可能だと思いますね。

平日は産業の車が多いこともあるし、どうなのでしょうね。

横浜市（山田課長）

この中で一番広いのは、幅員 40m の境本町線という道路で歩道幅員 7 m 位。ただ、植栽帯が 3 m あります。赤色は厳しいのですが、ピンク、ブルー、グリーンの道路は歩道幅員が十分にあります。我々も原則は車道の左端を走って頂きたいと思っています。このコミュニティサイクルの検討の中でも神奈川県警と連絡を密にして話をしています。

ただ、第一段階の 30 箇所か 10 箇所の時は、社会実験的に小さいところから始めながら、実績を積み、あと警察にもお願いしながら車道走行をお願いしたり、道路管理者である横浜市道路局にカラー舗装化して頂いたり、これから地道にやっっていこうと思っています。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。

古倉委員

ハマチャリが縮小気味で非常に残念です。寧ろこういう使いやすい自転車であれば、借りやすく相当需要が出てくる気がするんですけど、需要はどの程度想定していますか。

仮に需要があった場合、日本丸に行って桜木町の駅かみなとみらい駅に帰ったり、山下公園まで歩いて帰る時しんどいから自転車で帰ることを考えると、駅周辺にポートが多く必要になります。その辺のポートのバランスはどう想定していますか？

横浜市（山田課長）

今までレンタサイクルの社会実験を2度行っており、相当需要はあると想定されます。来街者、観光客が多いと土日の需要が飛び出のですが、平日利用や春夏秋冬の季節変動を均すと、それ程飛び出ないないと考えています。

30箇所まで300台の自転車が第一段階と考えていますが、変動率は1/4から1/3程度と見込んでいます。

配置場所毎の台数は、これから調整します。駅へ偏りは、多少懸念していますが、1日何回かの巡回はサービスの要だと思いますので、事業者公募のときに条件をきっちり記載してポートに1台も無い状態を作らないよう努力します。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。

国土交通省道路局

広告物の占有は、広告付きバス停やベンチや街路灯とかは平成19年位から出てきているのでハードルが低いですが、サイクルポート自体の占有は実はハードル高いんじゃないかと個人的に思っています。

この研究会の主題である公共の乗り物の一部として自転車を位置づければ、サイクルポートの位置づけも大きく変わると思います。

例えば単なる自転車の駐輪場であれば自転車の駐輪場としての機能でいいのですが、この場合は、多分駐輪場というよりはステーションのような位置づけになっていくんだと思うんです。

横浜市の場合は、サイクルポートの位置づけとしてどう整理する考えなのか、もしあれば教えていただければと思いました。宜しく願います。

横浜市（山田課長）

このサイクルポートは、駐輪場として道路の付属物として考えられないかということで、固定する器具を「道路本体その他のもの」と位置づけ、道路管理者、横浜道路局と詰めています。

また、横浜市は日本で最初という程早い時期に広告つきバス屋根を作りまして、不都合は生じてないので、前例としてそれに準じていこうと思っています。

ただ、ベンチを維持管理するための広告等と今回の事業費全部を賄うための広告とは金額の規模も違いますし、バス停のバス屋根の場合は不動産ですが、今回は自転車という動産に対するメンテナンスも全部入っており、それを広告の中で見ることは、日本中どこもやってないので、その調整をしているところです。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。まだ聞きたいことあるのかもしれませんが、時間の関係もあって、また、後半の議論と一緒にやっていきたいと思えます。どうもありがとうございました。それでは議題の方は2番目のほうに行かせて頂きます。ランドブレインの白井さん宜しくお願いします。

②コミュニティサイクルの定義と位置づけ、ビジネスモデルの検討

- ・説明（ランドブレイン株式会社社会基盤グループ主任 白井秀典）
（略：配布資料参考）

屋井座長

それでは、この他。ご説明頂いた資料について如何でしょうか。ご意見ご質問頂きたいのですが。はい、どうぞ。

古倉委員

7ページの右側で想定する移動パターンで、大都市中心部なんですけど、どの辺で線を引いたらいいか考えたんですけど、例えば1台の自転車を利用し続けるレンタサイクル型と短トリップ型の比較で、必要施設が減少することが非常に重要なポイントだと思うんです。

自転車の数を増やせばレンタサイクル型でもできるので、投入してやるのかあるいは投入せずにこのパターンでやるのか、本質的にその辺にポイントと言うか、キーワードがあると思います。

その辺の区別というか、例えば放置自転車を提供するというのがあったりするので、投入すれば、逆にこういうシステムがなくてもいい場合もあります。

混み合った密集地域ではそういう自転車を複数使った方が効率的だとか境目はどの辺に置こうかは今でもよくわかりません。

必要量が減少し、コストダウンされる比較を定量的にできないのかなというのが一つあります。

それから、こういったシステムを考える場合に、供給側の立場に立って考えるのではなく、やはり需要側がなにを求めているかということを考えなければいけない。

例えば返すポートが遠い場合は、その自転車を目的地に持っていった場合、私は目的地のすぐ近くに置きたいという欲望というか、欲求がでてきます。

利用者とする自然な流れだと思いますので、ずっと借り切っていた方が利用者とするメリットがあるということになります。

いろんな意味で総合的に都市づくり街づくりの視点でプラスになるという方がいいと思っています。

盛岡ではコミュニティバスが200%の収益率が上げているということですが、地方ではバス事業の収益率がとんとんというところでコミュニティサイクル持ってくるということが一般的になります。

その時の比較のコメントが何かあったらいいという気がします。

それから13ページの複数地域の観光拠点周遊の点で、私の経験では、鎌倉駅前でレンタサイクルを民間が貸し付けていますが、結構帰ってくるのを待っています。行列ができる程人が多いと、ちょっと返しでは自分のが無くなってしまいう問題も出てくると思います。横浜市にもお伺いしたんですけど、その辺の兼ね合いをどうするか考えた方がいいと思います。

基本的にどの辺でライン引いて考え方を適応していくのかというのを冷静に考えた方が将来的に収益というか上手くやっているといます。

屋井座長

ちょっと今の件で白井さんに聞く前に。

従来の議論もそうだったけど、この研究会でメインターゲットにするのは、従来型と異なるのを明確にするため6ページに新しいコミュニティサイクル・システム、ユーロタイプということに記載し、大都市のイグレス地域における観光や買い物、業務がメインターゲットであるということを明確にした。

その条件というか利用に、今古倉さんのおっしゃったところが入っているのか入っていないのかだ。

すなわち、違法駐輪問題なんか様々に日本はありますが、最大 300mおきにポートがあると、移動距離は 150mで済む。

ポートに1台もない状態は持ち続けなければならないが、やはり理想いうことを考えてこのシステムはあるのかだと思う。

ただ我々が議論する上で、その辺り駐車場所とか駐車スペースが一体型で考えて行くのか、あるいはまた別なのかというのを幅広に考えるのが論点としてあり、何でもありという議論をしていくと元に戻ってしまうので、出来るだけシャープにというのか、クリアに定義してある特定のビジネスモデルの所まで流して行きたいと思います。

ただ、元々ビジネスモデルとしては成立しないので、公的負担を入れることによって成立させるということがあるのかなのかということと、その後の議論が難しんですが、コミュニティバスに関しては、盛岡は特殊なんでそれ以外で公的負担、税金投入する時にはやはり整理がいきます。

そんな話をし始めると、多分中村先生が手を上げられると思うのでちょっとまって下さい。

中村委員

えと、今のところですが、政策として位置付けるなら、循環社会とか福祉とかあるんで、コミュニティバスやサイクルをどう位置づけるかということで、街づくりなり、交通政策の中で位置づけて行くかどうか大きな違いだと思います。

前回屋井先生と議論して割と整理できたんですけど、例えばコミュニティバスなら運輸事業者が独自の感覚で路線を引くのではなく、公共的な意図を持って路線を用意し、それに対して程度の費用を行政が負担することが前提としてあるのかどうか。

そうやって考えていくと、政策として公共性があったときに、この自転車システムをどう位置づけていくのかと、一方で実際に需要パターンのある部分を公共交通がどう担うかという部分は、もう少し分けて書かないとわたりにくいのかなというのが言おうと思って言わなかったことなんです。

それから、細かいんですけど“でんでんむし”は今、200%の収益は出ていないです。これ平成13年度ですが、その後私調査しましてそこまではありません。ちゃんと盛岡のレンタサイクルを書いていますので、勘太郎の方とデータの年次がずれている所は考察は書かないといけないと思いました。

僕としてはこの勉強会の中でどうするのかはあるにせよ、公共という考えをちゃんと出すことと、都市交通の移動パターンのことは分けて欲しいというのが1つ。以上です。

ランドブレイン株式会社（白井）

今公表されている資料ですと 200%以上というデータしかありませんので、改めて最新のデータは調べます。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。これでクリアですね。今日は、僕の方から白井さんをお願いしたんで、各論の事例から入ったんですけど、一応他のジョブと合わせて一般論からとりまとめ、機能と政策の2つの柱でやって貰います。他、如何でしょうか。

屋井座長

細かいこと1点だけ、18ページで都市密度から見た適用条件という図面は大変面白く、興味深いんですけど、下の方の8番と9番の自転車走行空間確保と安全性確保とかですね、このあたりは大都市が低くて地方都市は高いというのがちょっと安直だなという感じがします。

もう1箇所、ビジネスモデルと書いている所ですが、これは第一弾としては、非常に興味深いというか工夫して書いてくれていて結構なんですけれども、まず非常に理想形から置くのではなくて、1番シンプルなものを置いて、その次に日本の事情とか現状とか条件を考える時に留意する点があって付け加えたり、関わる必要性がある機関を入れて多少複雑化するという順番の方が理解し易いと思います。

こういうビジネスモデルを構想する時に公的資金の導入等もありえるという前提でいいですね。

ただ、あまりに歩行者の安全が妨げられたり、道路上でルールを無視した走行が横行すると、このシステムが社会的に高く評価されない心配もあるので、日本の場合には危ない面もまだまだあると思うんです。

だから、特定区間でもいいし、ある一定程度モニターをして、ルールを利用者がどれだけ遵守しているのか把握し、これがインセンティブとなる一定水準の線引きは行なう必要がある。

そんな辺りはどうなんですか、何かアイディアはないですか。

ランドブレイン株式会社（白井）

自転車の安全性について、自転車、歩行者、自動車の密度流からの線引き基準はあまりありませんが、国土交通省で去年、今年と研究していると聞いていますので、まとめて次回までにお示しできればと思います。

施策の方は、例えば環境型交通体系の実現といったような戦略プランありきというお話かと思います。そのところを整理して加えて行きたいと思います。

あと、これは古倉先生からありました1人で借りるレンタサイクル型と短トリップ型のどちらが有利かというところは、来年度モデルスタディを5都市程やると聞きますので、実際に導入する範囲を想定してコストや利用勝手を比較検討スタディして検証します。

結局、レンタサイクル型でも目的地先のポート整備は必要で、整備し始めてはいるんですが、空間的には難しい面もあり、ステーションとデポをどう組み合わせるかは、具体的に現地を想定しないと難しいと思っています。

ビジネスモデルはヨーロッパ型のシンプルなものから発展させ、最低限付加しなければいけない部分がどこまでなのかは、今後具体的に検討していく中で徐々に明らかになると思います。

こんなところで如何でしょうか。

中村委員

ヴェリブをイメージすると出てこないんですが、今の日本の自転車の使い方は、商業施設や駅周辺のアクセスや、イグレスの部分で僕のようにもう1台自転車持って使うというのがあるのですが、自転車駐輪が起こしている放置自転車の問題は日本独特なもので、そこに対して答えがあるのではないかと思います。

それと私、昨日今日、高松に居たんですが、高松の自転車ボリュームは凄く、アーケードに行く自転車で轢かれそうになる程なんですが、レンタサイクルもありますが、圧倒的に個人所有の自転車が多い。

結構歩道ががんがん走って危ないし、道路側でも改良すべき問題点はありますが、このシステムと他の政策を組み合わせれば上手く行くので、公でやっていいという解があるような気がするので、もう少しイメージとして入れて欲しい。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。

国土交通省道路局

先ほど古倉先生が言っておられたんですが、利用パターンによって安全性がかなり違うと思います。

横浜だと山下公園などは景観を売り物にしている場所だと思うんですが、自動車を地下に入れるほど大事にしているところですし、あるいは歴史的な萩の街などで、広告が果たしてできるのかどうかです。

広告に頼っていい場所と悪い場所とのきめ細かな区別が必要だと思います。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。

横浜市（山田課長）

ご指摘の通りで、今、既に広告付のバス屋根がかなりあるんですが、山下公園や赤レンガ倉庫にはバス屋根があっても広告が付いていません。広告設置の抑制も加味して、広告収入で総事業費を出せるか内部で検討しています。税金を投入する必要があるかどうかは見据えていないので、事業費はできる限り広告で賄っていく方針で、不足した場合に補完するものは、直近でなくても入れられるところを探そうと考えています。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。次回が今度最終回でまとめになりますのが、今日は参考資料の2で目次案が出ています。これについてご説明いただけるのですか。

事務局（山本部長）

はい、ご説明いたします。その他ということで2点、この目次の件と併せてご説明いたします。

報告書の目次案については参考として配布してしまして、報告書案を事前にお送りさせて頂いて、先生方に確認して頂こうと思っています。

第5回研究会の件ですが、4月28日火曜日、15時から17時で開催させて頂きたいと思います。タイトルはまた相談させていただきますが、屋井先生から自転車の未来図というテーマでお話して頂いた後、報告書案についてのご議論をしていただくということでお願いします。

5. 第5回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」

1. 開催日時 平成21年4月28日(火) 15時00分から17時00分まで
2. 場 所 東京都港区赤坂一丁目9番3号
日本自転車会館2号館8階 803会議室
3. 構成委員 別紙 第5回「公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会」
出席者名簿 参照
出席者数 41名
(委員7名、オブザーバー7名、一般オブザーバー18名、主催者1名、事務局8名)
4. 議 題 ①自転車交通政策の方向性とコミュニティサイクルを含む自転車走行環境のあり方
②公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会報告書案
③その他

5. 議 事

開会 日本自転車普及協会 山本部長

本日は第5回で、まとめの回になります。後で研究会報告案を説明させて頂く予定です。先生宜しく願います。

屋井座長

第5回まで1人だけ宿題をやってなかったもので、終わらせるまで卒業させないということで、機会を与えて頂きました。それでは早速、若干タイトルは違いますが、前に出て内容の話をさせていただきます。

①自転車交通政策の方向性とコミュニティサイクルを含む自転車走行環境のあり方

- ・説明(東京工業大学教授 屋井鉄雄)
(略:配布資料参考)
- ・議事

屋井座長

え、立場は変わって、今の発表にご意見ご質問ありますでしょうか?如何でしょうか。はい、どうぞ。

経済産業省(山下課長)

担当が変わるとあやふやとなるという件ですが、アメリカやヨーロッパの場合だと、自転車政策については、自転車コーディネーター専門家を置いて一元的な政策によって他との連携を図る。そういう専門家は日本では置けないのでしょうか?

屋井座長

よくその話は出ますね。コーディネーターの必要性は、十分にあると思います。一方で、役割りや権限を位置づけないと動かないこともあるでしょう。自転車政策の進め方にコーディネーターの役割りをはっきり位置づけ、それが実行力になっていかないといけないんです。コーディネーター1人で何とかなるわけではないのですが、凄く重要ではあります。小林さんが100人位居るといいのですが。

古倉委員

アメリカの自転車の話しで付け加えると、連邦政府は、道路財源、特定財源を使って自転車に権限を与え、自転車と歩行者で500億円以上のお金を使っている。補助率は80%から95%で、駐輪場は95%、公共交通の連携計画では100%出していると聞いています。アメリカでは、しっかりと重点を明確にしているので、是非やって貰います。連邦憲法では、連邦の役割りは外交、防衛、州債通帳の3つで、州を跨る交通は連邦の権限になっています。その中で自転車も連邦としてやっていく位置づけがされています。

それから質問ですが、コペンハーゲンの自転車道で主旨設定されたことですが、道路法が自転車道の方がいいと言っているのか、それとも自転車レーンの方がいいと言っているのか。オランダのヴェリブだと自転車は完全分離に拘っていることを反省していて、完全分離すべき部分と自転車道における協調・共存の2つを明記すべきだという議論があります。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。ここに書いてあること以外は、ちょっと分からないところがありますが、交差点部は、自転車レーンにしないと自転車が危うく、交差点手前何十メートルでは車と一緒にしてレーンとすると安全だということの議論と、一方で自転車レーンにすればいいという意見があったと思います。補助については、もう一つだけ補足すると、アメリカ連邦の補助が補助率が高く、州の独自財源もあるので、関連するメカニズムも同時に持っています。

②公共交通としてのレンタサイクルシステム研究会報告書案

- ・説明（日本自転車普及協会 山本部長）
（略：配布資料参考）

屋井座長

8ページの下の2千6百万人が使ったという所や自動車交通が20%減少したというあたりですが、エビデンスというか参考資料か、追加情報があったら加えていくと迫力が増すんですけどどうなんですか。

事務局（日本自転車普及協会山本部長）

その点については、私どもの調査員から送ってきた情報に入っていたもので、先生の言われる通りもう少し調べさせていただきます。エビデンスの数字もちょっと考えたいと思います。

屋井座長

鳥海先生、中村先生に提示でお伺いする点ですが、パリのEST政策に基づいてやっているという部分ですが、フランスではPDUという政策もあるんですけど、もご存知のように、そのEST政策というものと一方でいわゆるPDUだとか計画を作って進めていくという仕組みもありますよね、そのあたりどうやって書いていたらいいんでしょうか？

鳥海委員

当然計画としてはPDUの方が上なんです。これ縦置きにそのまま置いています、PDUがあつてそのうちの環境部分というのがESTの考え方です。

屋井座長

はい、その当たり若干手直しすれば、大した修正無しでいいと思うので宜しくお願いします。改めて、ご意見あれば宜しくお願いします。

中村委員

ヨーロッパのコミュニティサイクルが、自動車からのモーダルシフトを目的としているという部分は、そうであつて欲しいと思います。それが13ページに来たときにどうなるかを幾つか指摘したいと思います。基本的にはモーダルシフトが大枠で、一方で日本の抱える課題が上手く解決するということだと思います。ヨーロッパのものをただ輸入するのではなく、それに加えて日本の文脈で自転車で考えてやるべきことは何かを考えて下さい。18、19ページで、他の交通網との共存・協調や、日本の交通問題を解決する話との整合をもう少しイメージ的に入れて欲しい。18ページの社会的費用対効果は、言葉的に誤解を招くと思った。19ページの走行空間は、現場の様子を見ると単路部はこれでいいですけど、交差点部に入れ込むとなると、近くに駐輪場がある所とか、その辺を含めてやること、細かい所では、20ページでヨーロッパのコミュニティサイクルと言われるものは、それが大前提なので、20ページ最初の所でざらりと書いてあるんですが、ここでは書かないか、逆に書くのであればもう少し具体的に書くべきだ。

ビジネスモデルは、コインパーキング会社だとか、いろんな商売が出てきているんですが、色んな交通に係るビジネスになっている所を書きたい一方で、既存の交通事業者が必ずしも地域と上手くいっているとは限りません。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。最初の所は、ちょっと結論を早出し過ぎるところがあります。もう少し丁寧な文章にしてくれたいのですが、これは6ページの表に自動車から公共交通へのモーダルシフトのきっかけにしていると書いているのですが、言葉足らずが残っていると思うので、言い切っているところが強すぎると思います。

経済産業省（山下課長）

最後の結論のところですが、この報告書は単にこの取りまとめて終わりではなく、幾つかの都市をピックアップして実際に検討して繋げるのを目的としているので、中身も縛られるというか、どういったメリットがあるのか、先程の中村先生が言われた位置関係とかをクリアファクトに出していかないと、何となく、ふわふわとした感じがまだしているかなと思います。そういう意味で重複になりますが、8ページ目に座長から20%を検証したエビデンスとか、15ページ目のCO₂削減効果だとか、超高齢化の適合とかですね。17ページ都市規模別の可能性は、専ら人口に拠っていますが、例えば観光だとか別の座標軸で書き込むことができないのかとかですね。あと18ページ目は、全く中村先生と同じで、現在の日本の実態をもうちょっと書き込んだ方がいい。後、ビジネスモデルの23ページ以降なんですが、カッコ3、4は、組み合わせの問題でしかなく、色んなバリエーションがあるので、問題はというのが有り得るのかもうちよっと書くべきだと思いますので、そこらへんをちょっと事務局と考えて行きたいなと思います。

古倉委員

13ページと15ページの導入の要件です。導入の必要性は、大上段に環境的な持続性とか大事だと思いますけど、手軽に提供する安価な交通手段として、個人の利用者にとってどういうメリットがあるのかで、少しやって頂きたい。2点目は、18ページです。複数の交通モードとの共存・協調ですが、徒歩との分担とか共存の観点があってもいいのかなというのが総合交通的な感想です。19ページに走行空間の確保がありますが、走行空間の情報提供というか、使い方によって情報が提供されれば、より使い易くなるのかなということで課題は必要かなと思います。23ページのビジネスモデルの事項で、残りの部分をどう扱えばいいかわからないのですが、行政やその会社が運営する時のモデルとして、エコポイントみたいなもって使いたくなるなものをビジネスモデルに入れるかどうか。あと情報提供は、少し入れた方がいいと思います。

屋井座長

特に今の視点で、利用者の視点は抜けてたと思います。最初にパリの紹介するのですが、この辺のケースが極めて魅力的なシステムだということをもっと強調したい。

日本自転車普及協会（阿部）

利用者の利便性やヴェリブの効果はあまり入っていない。交通効果があるのでその効果がCO₂とか大きな社会とばっかりやっているのもうちょっと書き込む必要があると思います。

屋井座長

今の点は、一緒に書きましょう。一番書きやすいのは、外国はそうやっているという事実があって、日本の方ではその狙いにするとかを書くのが解決方法です。

鳥海委員

先ほど出たパリは、ドゥコー社で新聞スクラップをやっているのですが、ご提供願えればと思います。例えば、不動産広告にヴェリブステーション近しというのがあります。16ページの改善作業一覧では、ヴェリブが入って自転車が落ちるだろうと言われていたのですが、実はそうではなく、今まで乗っていなかった人たちが乗って、修理需要が非常に高まったり、新しい自転車が売れ始めたとかもあるので、そういうメリットを出せばいいと思います。ヴェリブで何パーセントCO₂が減るかという人は殆ど居なくて、楽しいからとか便利だとかになるので、その辺は他の先生と同じように強調して頂ければと思います。18ページの広告物を財源とした場合の影響ですが、そもそも論として日本では屋外広告物行政が上手くいっていないので、しっかり規制すべきだとするグラフがあったと思います。ビジネスモデルの所なんですが、初期投資がバカにならないので、屋外広告物は大きな掲載料を設けないと難しいかもしれない。初期投資の段階でどう事業として乗りやすいのかが書いてあると、報告書を自治体の方が手に取った時に、こういう事業を使おうという気になると思います。

大きい政策の中で環境対策とかという問題でなく、米国のニューディールで自転車位置づけられているのであれば、日本の政府としても乗り易いと思いますので、ご承知の方がいれば教えて欲しいと思います。

屋井座長

何かありそうですね。継続的に探しましょう。日曜日にセミナーがあったのですが、韓国も凄いですね。今も幾つかご指摘を頂きまして、何か関連したり確認したりありますか。

事務局（日本自転車普及協会山本部長）

ご指摘の点ですが、私どもの中身が早急にすぎたというのもあります。あの、今言われましたように、そこのお時間頂いてですね、また先生方にお時間頂いたりしてですね、整理していきたいなと思います。

屋井座長

了解しました。いろんな特徴的な意見がいろいろ出てますが全部お答えできなくても反映する努力をこれからします。あまり時間がなくなってしまったんですが、ビジネスモデルがいろいろ書かれているので、これに関してどうですか。事業者側としての課題を議論した方がいいとか、コメント頂ければと思います。ドゥコー社さんは如何ですか、最終委員会になりますのでね。

MC ドゥコー社（猪爪）

MC ドゥコーの猪爪と申します。宜しくお願いします。ビジネスモデルなんですが、欧米の場合には、基本1と基本2の間で取り組んでいるケースが多いと思います。基本1の交通事業者や地域企業、商店会、警察と、コミュニティサイクル事業者との間に地域自治体が入る形のイメージで、地域の自治体が明確にコミュニティサイクル事業のサービスを決定した上で、事業会社と詰めて如何に接近するかに向け、警察とも協議を進める形です。具体例ですと、ステーションに抵抗がある地域商店会では、事業者の直接交渉が非常に難しい。ステーションを歩道ではなく、奥まった公共の土地に移すことになれば、サービス利便性が落ちるので、自治体でどのようなサービスをしたいのか関係各課の調整に入って行きたいというのが1番欧州で取られているスキームだと思います。カッコ4、カッコ3に関しては、我々の方では検討したことのない事業スキームですので、コメントは控えさせて頂きたいと思います。

屋井座長

はい、どうもありがとうございます。基本1はちょっと修正して地域自治体を右に出した方が一般化できます。ヨーロッパスタイルがそれだとすると、それを基本とした方が良さそうな感じです。

警察庁（池田）

建設的な意見が出ています中、しょうもない話なんですけど、語句の字句の使い方で、23ページの道路占用に関して警察と協議とあるんですが、道路占用というのは道路法の世界で道路管理者の話で、警察は道路使用なんです。字句の使い方についてはまた事務局とご相談させて頂きたいと思います。

日本自転車普及協会（渋谷）

今の話と同じなんですが、地方自治体が政策決定という立場の自治体もありますし、労働管理者という立場もありますけれど、警察が交通管理者だと政策決定と道路の占用許可をとる管理者とがあり、サイクルポートを道路上に置くと道路管理者になります。

屋井座長

はい、どうもありがとうございました。時間も迫りましたのが、いろいろ建設的な意見を頂きました。事務局の方で何か確認とかありますか？何かあれば時間を取ります。無ければ大体議論を終わります。

事務局（ランドブレイン株式会社白井）

ご指摘の点については、私の方も至らない点がありまして、申し訳ございません。これから各先生とも調整の上、修正したいと思いますので、宜しくお願いします。内容についてご指摘の点なんですが、8ページのパリで自動車20%減少というのは、JC ドゥコーさんから頂いた資料によるものです。フランスのパリ市で発表されている確実な資料に基づくものです。ビジネスモデルの3と4は、同じような都市条件で実現しない都市は、違ったスキームで入って実現するための提言として読んで頂ければいいと思います。