

【資料編】

頁

資料 1 : 利用者アンケート調査票	資料-1
資料 2 : 委員会議事録	資料-2
資料 3 : 利用申込書	資料-3
資料 4 : 利用規約	資料-4

平成 22 年 月 日 時 分

NO .

さいたま市コミュニティサイクル社会実験

利用者アンケートご協力をお願い

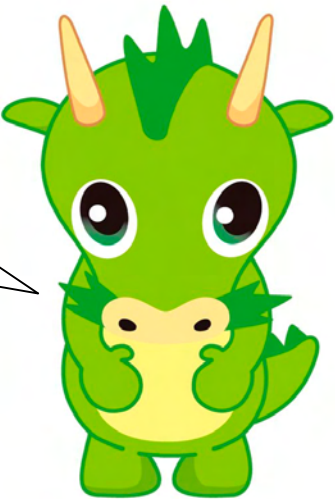
本調査は、さいたま市・(財)日本自転車普及協会が実施する「コミュニティサイクル社会実験」にご参加いただいた利用者を対象に、コミュニティサイクル利用実態を把握するために実施するものです。頂いた情報は統計処理しますので、個々の情報が公表されることは一切ございません。ご協力いただけますよう、お願い申し上げます。

アンケートのご回答にあたって

5 分程度でご回答いただけます

それぞれの設問に対して、最もあてはまる選択肢の に✓を記入、
また()には該当する数字、語句を直接ご記入ください。

アンケートにご協力
いただけますようお
願いします。



◆あなた自身についてお聞きします。

- 1 性別 1 男性 2 女性
- 2 年齢 1 10代 2 20代 3 30代 4 40代 5 50代 6 60代以上
- 3 職業 1 学生 2 会社員 3 公務員 4 自営業 5 専業主婦
6 無職 7 その他()
- 4 居住地 1 市内 さいたま市()区
2 市外 ()都道府県()市・区・町・村
- 5 自転車の所有 1 自転車を所有している 2 自転車をっていない
- 6 自転車の主な利用目的 1 通勤・通学 2 買物 3 食事 4 観光 5 サイクリング
6 業務 7 その他()
- 7 社会実験についてどこで知りましたか(複数回答可)
1 市のホームページ・広報誌 2 ポスター・チラシ 3 知人・友人
4 「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクトさいたま」アンケート
5 JTBの店頭 6 カーフリーデー 7 通りかかって知った
8 ラジオ 9 その他()

◆コミュニティサイクルの利用方法等についてお聞きします。

- 8 利用した理由は何ですか?(複数回答可)
1 歩くよりも楽に移動できる 2 環境問題に関心があるから
3 公共交通が不便だから 4 色々なところを巡るのに便利だから
5 利用料金がやすい 6 他の交通手段よりも短時間で移動できる
7 体験してみたかったから 8 その他()
- 9 利用目的は何ですか?
1 通勤・通学 2 買物 3 食事 4 観光
5 サイクリング 6 業務 7 その他()
- 10 コミュニティサイクルを利用しなかった場合の移動手段は?(複数回答可)
1 電車 2 バス 3 タクシー 4 徒歩 5 自動車 6 バイク
- 11 立寄った観光施設・スポットはありますか?(複数回答可)
() ()
() ()
記入例 盆栽美術館・氷川神社・コクーン・そごう・大宮区役所など
- 12 貸出時、サイクルポートまでは何で来られましたか?
1 電車 2 バス 3 タクシー 4 徒歩 5 自動車 6 バイク

◆裏面につづきます。

13 コミュニティサイクル利用中の、購入・消費額を教えてください。

食事代 (円) お土産代 (円)

宿泊代 (円) ショッピング (円)

14 今回のコミュニティサイクルの利用により、予定していた行動と何か変わりましたか？

1 行動範囲が広がった 2 移動時間が短縮された 3 立寄り箇所が増えた

4 予定より早く用事が終わった 5 あまり変わらなかった

6 その他 ()

15 誰と一緒にコミュニティサイクルを利用されましたか？

1 一人で利用 2 夫婦で利用 3 親子で利用

4 友達と利用 (友達の人数 人) 5 その他 ()

16 さいたま市コミュニティサイクル社会実験の利用回数は？

1 初めて利用した 2 2 回目 3 3 回目 4 4 回目

5 5 回目 6 6 回目 7 7 回以上 (回目)

17 今回利用した自転車について教えてください。

1 電動アシストつき自転車 2 普通の自転車

◆利用した感想をお聞かせください。

18 今後コミュニティサイクルを再度利用したいと思いますか？

1 ぜひ利用したい 2 利用したい 3 どちらとも言えない

4 あまり利用したくない 5 絶対利用したくない

19 利用した感想を教えてください。

	項目	非常に満足	やや満足	普通	やや不満	非常に不満
1	自転車のデザイン	1	2	3	4	5
2	自転車の乗り心地	1	2	3	4	5
3	自転車の台数	1	2	3	4	5
4	利用料金	1	2	3	4	5
5	利用手続き	1	2	3	4	5
6	サイクルポートの設置場所	1	2	3	4	5
7	サイクルポートの設置数	1	2	3	4	5
8	走行環境	1	2	3	4	5
9	マップの見やすさ	1	2	3	4	5
10	運営時間	1	2	3	4	5

◆本格導入された場合の利用についてお聞かせください。

20 あなたがコミュニティサイクルを利用する場合、1時間あたりいくらまでなら利用しますか？

1 1 0 0 円 2 2 0 0 円 3 3 0 0 円 4 4 0 0 円 5 5 0 0 円

21 あなたがコミュニティサイクルを1日利用する場合、いくらまでなら利用しますか？

1 2 0 0 円 2 3 0 0 円 3 5 0 0 円 4 7 0 0 円 5 1 , 0 0 0 円

22 コミュニティサイクルを通勤・通学で利用する場合、月極だといくらまでなら利用しますか？

1 2 , 0 0 0 円 2 2 , 5 0 0 円 3 3 , 0 0 0 円 4 3 , 5 0 0 円

5 4 , 0 0 0 円 6 4 , 5 0 0 円 7 5 , 0 0 0 円

市営大宮駅西口自転車駐車場の場合 学生 1 , 8 3 0 円/月 一般 2 , 4 4 0 円/月

23 サイクルポート（貸出拠点）は、どこにあったら便利だと思いますか？（3つまで）

1 公園 2 歩道 3 商店街 4 オフィスビル 5 駅周辺 6 コンビニ

7 市・区役所 8 観光名所 9 住宅街 10 商業施設 11 バス停

12 市営駐輪場 13 その他 ()

24 利用料金の支払い方法として最も便利だと思うものを教えてください。

1 現金 2 クレジットカード 3 I C カード (P A S M O ・ S u i c a など)

4 携帯電話 5 その他 ()

25 どのような特典があったら、コミュニティサイクルを利用したいと思いますか？（2つまで）

1 利用に応じて「コミュニティサイクルの利用料金の割引」を受けることができる

2 利用に応じて「バスなどの運賃の割引」を受けることができる

3 利用に応じて「観光施設等の入場料金の割引」を受けることができる

4 利用に応じて「ポイントがもらえ、商店街等で割引」を受けることができる

5 特典では、利用に影響しない

6 その他 ()

26 コミュニティサイクル車両の貸出場所（サイクルポート）が、自宅や会社・駅から離れた場所にあるとします。サイクルポートまでどれくらいの距離ならあなたは利用したいと思いますか？

1 5 0 m 2 1 0 0 m 3 2 0 0 m 4 3 0 0 m

5 4 0 0 m 6 5 0 0 m 7 その他 ()

27 自由意見欄

◆以上でアンケートは終わります。ご協力ありがとうございました。

第1回議事録；コミュニティサイクルシステム検討委員会

件名	さいたま市コミュニティサイクルシステム導入促進事業	
日時	2010年 11月 10日(水) 18:00～19:30	場所:大宮区役所201会議室
出席者	<p>検討委員会)座長;さいたま市技監 委員;大宮区民会議会長、東京新聞「ショッパー」編集長代理、(財)日本自転車普及協会部長、市環境局交通環境政策課課長、市経済局観光政策課副参事(同課長の代理)、市都市局都市交通課参事兼課長、(以下、市同局)大宮駅東口まちづくり事務所所長、大宮駅西口まちづくり事務所所長、市建設局土木部参事 (欠席;さいたま商工会議所中小企業相談所支所所長、市経済局観光政策課課長) (随行)市環境局交通環境政策課技師(2名)、大宮駅西口まちづくり事務所所長補佐兼係長 (以上、順不同)</p> <p>事務局) (財)日本自転車普及協会課課長 さいたま市都市局都市交通課係長、主任、主事 (株)日建設シビル:室長、計画主管(記録)、(株)JTB 首都圏グループリーダー、(株)サーベリサーチセンター主任</p>	

○ 第1回コミュニティサイクルシステム検討委員会を開催した。主な議事は次の通り。

1. 検討委員会の開会、挨拶、委員紹介

- ・(委員会座長挨拶)昨年度、(財)日本自転車普及協会の全面的なご協力により検討を進め、1ヶ月程度のコミュニティサイクル社会実験を行うことができた。さいたま市は交通政策の一環として考えており、大宮駅を中心に行い多くの利用があったと聞いている。また、今後は浦和地区での検討も必要になるのではないかと考えている。なお、来年度は、コミュニティサイクル利用方法、導入・運営制度などについて検討を進めてゆく予定だが、まずは本日、この1ヶ月の結果をうかがったうえで、委員の方々からのご意見を賜りたい。また、来年2月の第2回委員会では、本日の意見を整理し、実験結果の分析を行い、とりまとめていく予定としている。
- ・(事務局協会挨拶)協会では平成 19 年度から平成 21 年度にかけて、コミュニティサイクルの研究及び導入の可能性検討調査を実施し、この平成 22 年度に、さいたま市において社会実験をみなさんのご支援のもと行うことができた。この実験は大変好評ではじめの第一歩を踏み出せたが、本格的導入に向けては走行空間、採算性など、乗り越えてゆくべき課題が未だ残されていることから、この委員会において忌たんのないご意見をと考えている。

2. 資料説明(実験結果の報告及び結果の整理・分析について)

資料1)コミュニティサイクル社会実験における広報について、 資料2)さいたま市コミュニティサイクルシステム社会実験 報告資料、 資料3)他都市の実験結果、 資料4)さいたま市コミュニティサイクル社会実験利用者アンケート、 資料5)さいたま市コミュニティサイクル社会実験 GPS による走行軌跡図、 資料6)実験結果の整理・分析について、資料7)今後のスケジュール、 参考資料)平成 21 年度調査結果の報告、社会実験パンフレット

3. 意見交換

- ・ (事務局)実験中の現場に居て聞こえてきたことが、税金投入の問題や自転車乗りに対するマナーの問題である。また、例えばコミュニティサイクルでの自転車の仕様は、新しい自転車がいいのか、リサイクルがいいのかなど。
(事務局)例えば世田谷区では税金を利用しコミュニティサイクルを導入したことにより、放置駐輪の撤去費用が削減できたという事例がある。また自転車を新品にするかリサイクルを利用するかも、コミュニティサイクルの性格によって使い分ける必要があると考えられる。
- ・ (委員)区民会議のメンバー10 人で走ってきて、「いいね」、さいたま市でも取り組んでもらいたい、というのが感想である。ただ、登録にとっても時間がかかり、もっと柔軟な対応ができないかと感じた。大宮駅で、「バスに対して待ち時間がないのがとてもよい」と言うメンバーもいた。区民会議では自転車で大宮 20 傑を検討しているところであるが、バスで巡るには不便なため、コミュニティサイクルを導入してもらえれば、とても便利になる。また、都市空間の中であつても緑が多く、来街者や新たな街の発見として市民へ紹介していきたい。
- ・ (委員)コミュニティサイクルを推進するのであれば、もっと環境・観光部局とタイアップして進めていただきたい。また、走行空間として車道、歩道に危険な箇所が多く、段差も多い。

- ・（事務局）今回の実験中、車道から歩道への移動の際、段差による転倒が 1 件あった。今後、コミュニティサイクルに限らず、自転車利用を促進するためには、走行環境の問題は考えていくべき事項である。
- ・（座長）自転車の走行空間整備が必要と認識している。またマナーの啓発活動も必要であろう。
- ・（委員）さいたま市では、歩車分離などを一部の道路で行っているが、ネットワークを構築するにはまだまだ追いつかない状況である。
- ・（委員）電車や車ではさいたま市内を通過していいが、自転車を利用することで隠れたところにも多くの魅力を発見することができた。一方で走行環境は走りにくいところがある。例えば歩道の中に設置してある柵が自転車を走りにくくしている場合がある、車の進入防止の為であるが、夜間や自転車のすれ違い等の際、障害となるケースがあり、歩行者・自転車利用者にとってもシンプルなみちづくりを進めていってはどうかと思う。
- ・（委員）バリアフリー化のなかで段差の小さい道路整備を進めているが、少しずつ進めているというのが実態である。
- ・（委員）普段から自転車をかなり使っており、道路整備も進んでいると感じている。その中であっても大宮駅の駅前通りは走りにくい状況である。また自転車の仕様についても利用者のニーズを考えていく必要がある。
- ・（事務局）使う側のニーズに対応し、車から自転車への転換を促進することが重要な策のひとつ。小さな意見でも重要なことがある。
- ・（座長）普段乗らない場所や歩行者通行量の多い区域を利用するわけであるのでスピードのあまり出ないものはよいかもしれない。
- ・（委員）GPS の結果がおもしろい、鉄道分断があるにもかかわらず大宮駅の西側へも結構移動している。また、アンケート調査（資料4のp.5）の立寄ったスポットでは、西口では立寄ったスポットが少ないのを見ると、平日の自転車利用者の行動が、どういうことなのか興味がある。
- ・（事務局）立寄ったというよりは業務目的で実用的に動いたのではないかと推測している。
- ・（座長）今後、採算性含めて需要を増やす策として、例えば企業に利用してもらうなど、ターゲットをしっかりと決める必要があるだろう。
- ・（事務局）今回の実験でも、営業の方は、コミュニティサイクルが便利であるからと、毎日のように利用されていた。こういった観点からも一度便利なシステムの使い方を覚えてもらえれば、普及の可能性があるのではないかと考えている。また、普及により、自転車の購入が減ってしまう可能性もある。
- ・（座長）今回の結果より、本格的なサイクルシェアリングをかけるということを考えてもよいかもしれない。
- ・（事務局）先ほど委員より 20 傑などとのコラボレーションとの提案があったが、コミュニティサイクル導入の際は、そのようなことが口コミなどにより普及促進へつながる。次につながる楽しみなどところがある。また、実験でも最終日にまで登録者があり、需要に落ちがなかった。
- ・（事務局）大宮駅の近くに事務所をかまえている会社員は営業に使っていた（営業用鞆にはカゴが小さすぎるという意見あり）。個人宅を中心に営業周りをするのも便利という声があった。地域特性にあったものを考える必要がある。
- ・（事務局）利用の一例として、朝に東武野田線で大宮駅まで来て、新都心駅近くに職場のある人が、電車を乗り換えている時間に較べると自転車の方が早いので毎日利用されていた。
- ・（委員）午前 8 時代の朝に 1 時間もたたないうちに返却するのはどういう人か。
（事務局）大宮駅から大宮図書館、新都心駅など 15 分程度で行けるところがあり、このようなところを毎日利用いただいた方がいる。このような近距離で大宮図書館の職員の利用もあった。
- ・（委員）さいたま市では、タクシーが公共交通として位置づけられた。各公共交通事業者との連携について先進地である世田谷区ではどのような検討体制で行ったのか。

(事務局)鉄道事業者は検討体制に入っているがその他は入っていない。また、バスやタクシー事業者等からコミュニティ

サイクルに対する反対意見はきていない。また、今回の実験でも各事業者からの苦情などはいっていない。今後、本格導入検討の際には各事業者と連携し検討が必要になるであろう。

(委員)今後、規模を拡大する際には、鉄道事業者や他の公共交通機関などとの競合の話が出てくるであろう。

- ・ (事務局)盆栽美術館、大宮図書館近隣に住んでいる人のニーズがある。今後のポート設置のヒントになる。電動アシストがすごく便利であった。なお、盆栽美術館の割引利用は 9 名。土呂駅と盆栽美術館(周辺居住の方)の利用ニーズの声もあった。

4. その他

- ・第2回は2月上旬を予定。の予定。日程含め改めて連絡
- ・平成 23 年度以降については、民間導入含めて検討していき、平成 24 年度以降は本格導入に向けた事業者選定して進めていく予定。
- ・来年度以降の委員会はさらに拡大するかたちですすめていく予定。

以 上

第2回事務録；コミュニティサイクルシステム検討委員会

件名	さいたま市コミュニティサイクルシステム導入促進事業	
日時	2011年 2月16日(水) 18:30～20:15	場所:大宮区役所南館302会議室
出席者	<p>検討委員会)座長;さいたま市技監 委員;大宮区区民会議会長、さいたま商工会議所中小企業相談所支所長、東京新聞「ショッパー」編集長代理、(財)日本自転車普及協会部長、市環境局交通環境政策課課長、市経済局観光政策課副参事(同課長の代理)、市都市局都市交通課参事兼課長、(以下、市同局)大宮駅東口まちづくり事務所所長、大宮駅西口まちづくり事務所所長、市建設局土木部参事 (欠席;市経済局観光政策課課長) (随行)大宮駅東口まちづくり事務所主任、大宮駅西口まちづくり事務所所長補佐兼係長 (以上、順不同)</p> <p>事務局)(財)日本自転車普及協会:課長 さいたま市都市局都市交通課:係長、主任、主事、技師 (株)日建設シビル:室長、計画主管(記録)、(株)JT 首都圏:グループリーダー、(株)サーベイヤサーチセンター:部長、主任</p>	

○ 第2回コミュニティサイクルシステム検討委員会を開催した。主な議事は次の通り。

1. 検討委員会の開会、挨拶

・(事務局)(財)日本自転車普及協会(以下、協会)に支援いただき、さいたま市におけるコミュニティサイクルのフィージビリティスタディを平成 21 年度に実施し、今年度は社会実験を行うことができました。前回の委員会では実験結果の速報を報告させていただきましたが、今回、解析データがまとまりましたので、ご報告を申し上げます。本データ解析よりさいたま市のコミュニティサイクルの需要をどのようにとらえ、また、どのようなシステム運営方法がよいかについて、委員の皆様方にご意見いただきたいと思いますので、よろしく願いたい。

・(委員会座長挨拶)昨年度から、協会のご支援により検討を進め、柏の葉などの視察等をしながら、本市へのコミュニティサイクルの導入の可能性について検討を重ね、今年度は本格導入後の需要や課題を確認する社会実験を 1 ヶ月行いました。前回の速報でもご報告したとおり、他都市と比べても本市はかなり需要があることが分かったところである。導入の可能性ということで 2 年間検討していただいたが、ここで本検討委員会は終了とする。今後は平成 24 年度に運用開始に向け組織を拡大して検討していく予定であるが、この地域で導入するためには、どのようなコンセプトなのかなどについて様々なご意見をいただきたい。例えば観光地として、オフィス街として、商業地域として、また、なぜ大宮なのか、逆にいうと大宮のまちづくりがブレークスルーするのではないかと個人的には思っているところもあり、事業のメッセージ性も必要でないかと考えている。本日はよろしく願いたい。

・(事務局協会挨拶)この委員会もこれで最終を迎えることとなり、委員の皆様のご尽力には感謝を申し上げます。協会では平成 20 年度からコミュニティサイクル研究などの取り組みをしており、平成 21 年度のフィージビリティスタディでは、人口や都市に特徴のある5都市について検討を行ったが、このうち今年度に社会実験ができたのは、さいたま市のみであった。この結果は、思ったよりもおもしろい結果としてみている。国交省では全国コミュニティサイクル担当者会議などを開催し、その参加予定状況も盛況ときいているが、今後、日本のコミュニティサイクルをどのようにしていくかなどについて問題も抱えている。国の担当等では、ベリブのようにするのか、地域興しのためにするのか、など、今後かたちづくっていく必要がある。未だ問題は山積しているが、環境面で地球を守るという観点からもコミュニティサイクルがまちに溶け込んでいくといいと思っており、今後も積極的に自治体で検討していただきたいと考えている。コミュニティサイクルがさいたま市からさらに発信されることを願っている。

2. 社会実験結果の整理(分析データの報告)とその意見交換

資料1)第2回コミュニティサイクル検討委員会説明資料

(大宮区区民会議会長のご好意により、“大宮二十景”のガイドブック、“えきクルおたすけマップ”、“大宮区まちづくりフォーラム”についての資料が参考資料として配布された)

- ・ (委員)運用時間について満足度が低い、延長すればよいのか。また、運営方法は有人と無人のどちらのシステムがよいのか。

→(事務局)その答えは、今後、全国の事例からも色々出てくると思う。もちろん時間を延ばすと満足度は上がると思うし、管理方法は、人がついて出し入れするなどは良いところもあるが、人の手当が高く、他都市では無人で対応している事例もある。運営方法は、費用対効果を勘案し、有人と無人を上手く使い分ける対応がさいたま市ではよいのではないかなと思う。

- ・(委員)走行軌跡の資料をみると、線の太いところ(大宮駅東口、さいたま新都心、大宮図書館)3箇所にポートがあればよいということになるのではないかな。時間を延ばした分、ポートを減らしたりして、事業的に工夫すればよいのではないかな。
- ・(座長)ポートの数と運営時間についてであるが、8時から夕方6時は比較的長い方ではないかなと思う。また、夕方6時以降は時期的も暗くなってくるため、安全面からどうなのか。対して朝の早い時間に利用したと思う方がいるのか。ポート数や位置については、実態からみると合併記念見沼公園や大宮盆栽美術館の設置したポートは、はたして必要であったのかと思いつつも、利用者はもっとポートが欲しいと思っており、駅に周辺に設置していればいいのかというポートの数と位置の課題が分かった。

→(委員)私も見沼公園には寄ったが閑散としていた。本格導入をする場合ポートの設置位置、システム運営方法をどうするのか、という問いかけになってくる。利用が見込めない場合はポートの設置はやめるのか、そうではなくむしろポートを設置して人に来てもらうようにするのか。例えば盆栽美術館ならもっと人を呼び込める施設であるはずなので、ここへの線をもっと太くして、観光行政と連動を考えていくのか、効率性と利益率だけでいくのか、考える必要がある。ポートは、先ほどの意見のように有人、無人ポートを組み合わせることがいいような気がした。あと、利用者を増やす効果はクチコミがやはり大きい。広報のかけ方、人が話題にしてくれるきっかけづくりが重要であると思う。

- ・(事務局)コミュニティサイクルを導入する目的が、各都市でますます重要になってくる。自治体のまちづくり、交通、観光等のどの目的で行うのか、各都市で違ってくる。国交省もこのことが重要であると言っている。さいたま市の社会実験が評価できるのは、季節的に良い時期に実施したところである。さいたま市での実験はポートの置き方にもよるが、利用率は実験最終日まで落ちることがなかった。また、車からコミュニティサイクルへ転換することが確認され、コンサルタントの視点としては、本格導入後の利用が期待できると思う。ただし、車からの転換については、次の一手を具体的に打つことも必要である。
- ・(委員)“大宮二十景”は区民の推薦により作成したもので、区民会議としても大勢の方に来て欲しいと思っている。しかしながら、現在二十景色を結ぶ移動手段がないため、コミュニティサイクルを利用してもらい、文化・歴史をアピールし、まちを活気づけたい。鉄道だけは線的な移動だけで限られており、自転車は面的に回遊できることが利点であると思っている。お互いが連携することによってコミュニティサイクルの利用が伸びていってほしいと思う。また、利用時間は朝の場合、あと30分から1時間早いと通勤で使ってもらえるのではないかな。バス待ち時間のうちに、目的地まで行くことができ、とても便利という声もあった。夜よりは朝の通勤者をターゲットにすると良いのではないかな。
- ・(事務局)京都のレンタサイクル(まちかどミナポート)では、観光の地図やその情報などをスマートフォンでも見られるようにするなど、ソフトのコンテンツもコミュニティサイクルシステムに組み込んでいる。海外でもそうであるが、この“大宮二十景”についても、紙の情報に加えてこのソフトコンテンツができるとよいと思う。このようなことを市でも積極的に取組んでもらいえれば、利用者の幅をひろげ、利用率を高める方策のひとつになると考えられる。
- ・(委員)京都や金沢は確たる観光があったり、渋滞で車が観光に使えないといった事情がある。さいたま市の場合、“大宮二十景”は必ずしも多くの方に認知されているものではなく、これからのまち興し、活

性化を図るにあたり、コミュニティサイクルにより大宮二十景を回遊することで、啓発につながるものと考えられる。今回の 5 箇所だけでも、まち興しや活性化の機運が感じることができた。ポートも増やして回遊性を大胆にあげることもどうか。個々には工夫が必要だが、明確なコンセプトを持てば、さいたま市らしさが出せると思われる。

- ・ (委員) ポート数や位置は人の動きを考え、鉄道博物館、氷川神社なども重要になると思う。“大宮二十景”も全てではないが、コンセプトを明確にしたうえで結ばれるとよい。盆栽は世界的にニーズが高く、コミュニティサイクルの導入により盆栽美術館のポテンシャルをあげ、商工的にも結びつけていけたらと思う。
- ・ (委員) コミュニティサイクルは300mピッチに配置することが望ましいとされているが、そうではなく目的地まで 1km 以上歩く必要がある所にポートがあれば使うと思う。見沼公園も、もっと工夫、周知すれば定着する可能性もあるかもしれない。大宮図書館では周辺住人が駅まで利用するなど、意外な利用を確認できた。走行軌跡より、さいたま春日部線を走行している方が多い、この走行軌跡に関連して、大栄橋の駐輪場の月極めの利用者を調べると、月極駐輪場利用からコミュニティサイクルへの転換へのヒントが出てくる可能性がある。

→(事務局)このような分析も重要であり、まさしく、ここにポートをおけば使ってくれる、というものを分析し、狙いうちすることも必要かもしれない。駐輪場にポートを置くという方針があるなら、この分析も必要であろう。

- ・ (座長) みなさんの意見を聞いていると、他都市の実験と比べても本市のコミュニティサイクルの利用率は高く、本格導入が期待できる一方、交通渋滞等による道路事情の悪さが少なからず影響があったのではないかと。また、自転車の走行環境も整っているわけではないのに自転車の利便性は高いといったことが伺える。違った角度から見ると、コミュニティサイクルは都市の魅力向上につながるのではないかと意見をいただいた。最終の報告書では、利用結果が「多かった」ということと、本格導入後の利用意向が高いことについて、分析結果からどのように解釈するか触れてもらいたい。

- ・ (委員) なぜ大宮でコミュニティサイクルを導入するのかということ整理しなければならない。

- ・ 平成 23 年度以降の構成メンバー(素案)、コミュニティサイクル導入事例とその意見交換

資料 2) 平成 23 年度以降の構成メンバー(素案)

資料 3) コミュニティサイクル導入事例

- ・ (委員) 資料 2) の構成メンバーで区民会議は、大宮区、北区と説明があったが、一般の方からの公募という考えもあるのではないかと。資料 3) のキーワードには、都市局で行っている事業であり、都市交通の視点を盛り込む必要があるのではないかと。

→(座長) 公募を実施する場合、十分気をつけて募集する必要がある。

- ・ (事務局) 警察に早い段階から委員に入っていただくとよいのではないかと。
- ・ (座長) 近年自転車事故が多い。大宮駅周辺は、バス、タクシー、自家用車、歩行者が交錯しており、自転車は道路のどこを走行していいのかわからない状況である。このため、コミュニティサイクルの導入を検討する場合には、利便性とのバランスなど、特に浮き彫りになるのが大宮駅周辺かもしれない。

- ・ (委員) コミュニティサイクル導入にあたっては、国土交通省や警察に許可申請が必要か。

→(事務局) 国は必要ないと思う。走行空間含めて、今後、警察は入っていただくことが望ましいと思う。

- ・ (委員) さいたま市は犯罪率が高く、自転車の盗難が主な理由のひとつとなっている。放置自転車の盗難は次の犯罪のきっかけとなりやすく、それをなんとかくい止めるため、無料で2～3時間利用できる駐輪場ができたので、施設を周知する広報活動を行ったりと、放置自転車を減らそうとしている。今後も

自転車マナー、使い方、お金をきちんと払って駐輪場を利用してもらうなどに向けた活動を行っていく。

- ・ (委員)コミュニティサイクル導入について、今後、市で検討されるということで、非常にいいことだと思う。ただ、協会のこれまでの調査では、初期投資を含め民間事業者だけで、実施することは難しいと考える。このため、民間活力はもちろん活用する前提にし、場合によっては税金投入も視野に入れて導入を考える必要があると考える。その際、なぜ税金を投入するのかということを整理し、説明できるようにする必要がある。例えば堺市はCO2、他では健康増進などという説明をしている。
- ・ (座長)まずは、コミュニティサイクルを導入する目的を明確にしておく必要がある。次に導入するにあたり、民間事業者だけでは事業として成り立たないのであれば、官・民の役割を整理し、場合によっては、イニシャルコストを市が負担するなどを考えなければならない。その際には、どのように負担するのか、運営はどうであるべきか、コミュニティサイクルの導入の効果等についてきちんと整理しておく必要がある。

以 上



さいたま市 コミュニティサイクル社会実験 利用申込書

お申込みの際は、さいたま市コミュニティサイクル社会実験利用規約を必ずお読みください。

(財)日本自転車普及協会 御中

私は、さいたま市コミュニティサイクル社会実験利用規約を承認し、
また記載の個人情報の利用目的にも同意のうえ申し込みます。

フリガナ		申込日	2010 年 月 日	
お名前 (自署)		生年月日 (西暦)	年 月 日	性別 男 女
フリガナ				
ご自宅住所	〒 都 道 市 区 府 県 郡 町			
ご連絡先 (自宅・携帯電話)	()			

※ご住所は番地、アパート・マンション名まで正確にご記入ください。
※ご連絡先は返却確認等に使用しますので、日中ご連絡可能な電話番号をご記入ください。

(管理番号記入欄)

備考欄

さいたま市コミュニティサイクル社会実験利用規約

第1章 総則

第1条(目的)

1.本利用規約は、(財)日本自転車普及協会(以下「実施主体」という)が実施するさいたま市コミュニティサイクル社会実験利用に介入した個人(以下「個人会員」または「会員」という)と実施主体の間で、コミュニティサイクルシステムの利用に際しての各種条件を定めたものである。この規約は、この規約に同意した個人会員と実施主体との間で、法令または一般の慣習に従うものとする。

2.この規約は、会員および第4条に定める利用者に適用されるものとする。

第2条(用語の定義)

1.「コミュニティサイクルシステム」とは、会員がコミュニティサイクル車両を実施主体より借り受けることが出来るシステムをいう。
「コミュニティサイクル車両」とは、会員に對し、実施主体が貸し渡す自転車を含む。
「サイクルポート」とは、コミュニティサイクル車両の保管場所または貸し渡し、返却する場所をいう。

第2章 コミュニティサイクルシステムの利用

第3条(入会契約の締結等)

1.「コミュニティサイクルシステム」への入会を希望する個人(以下「入会希望者」という)は、本利用規約を承認の上、実施主体に対して所定の申込書を提出する方法により入会契約の申込みを行うものとする。

2.入会希望者の申込みに対して、実施主体が所定の審査を行い、承認の上、第12条に定める会員証を当該入会希望者の証印カードとして交付するものとし、登録時に入会契約が成立するものとする。

第4条(利用者)

1.コミュニティサイクル車両を使用することができる者は、個人会員に限定するものとする。(本項のコミュニティサイクル車両を使用する者を以下「利用者」という)

第5条(利用登録手数料の支払い)

1.個人会員は、第3条第2項に基づき入会契約が成立したときは、実施主体に対して、料金表において定めた利用登録手数料を現金により支払うものとする。なお、デポジット(預け金)は、会員証の返却時に所定の金額が返金されます。その手続きは、入会契約の有効期間(2010年10月22日まで)に行うものとする。

2.入会契約が中途解約、解除その他の理由により契約の有効期間中に終了したときは、実施主体の責に帰する事由により終了した場合を除き、前各項により実施主体が受領した金銭については返金されないこととし、会員は異議なく承諾するものとする。

第6条(保証事項)

1.会員および利用者は、以下の事項を、実施主体に保証します。

(1)コミュニティサイクル車両使用時に、利用者が自転車運転者として安全上支障がないこと。

(2)コミュニティサイクル車両使用時に、利用者が酒気を帯びないこと。

(3)利用者は、麻薬、覚醒剤、シンナー等による中毒症状等がないこと。

(4)貸し渡されたコミュニティサイクル車両の運転者は本規約に定める会員および利用者と同一であること。

(5)過去に未払い、その他の契約違反がないこと。

(6)過去に利用者は、第24条および第25条に掲げる事項に該当する行為がないこと。

2.会員が貸借情報の変更等

1.会員は申込書に記載された内容に変更が生じたときは、その旨を直ちにサイクルポートの係員に連絡し、承認を得るものとする。

2.前項に伴いコミュニティサイクルシステムの遂行に支障が生じると実施主体が判断したとき、実施主体は入会契約を解除できるものとする。

第9条(契約の中途終了)

1.実施主体は、会員および利用者が次の各号の一に該当したときは、何らの通知、催告をすることなく入会契約および第14条に定める個別契約を解除することができるものとする。

(1)本規約、または本規約に定めのない事項について、法令に違反したり、一般の慣習を逸脱したとき。

(2)コミュニティサイクル車両の使用において、交通事故を起こしたとき。

(3)第6条各号に違反したとき。

(4)前3号のほか、コミュニティサイクル車両の使用の態様が不適当であると実施主体が判断したとき。

(5)第25条第6項によりコミュニティサイクルシステムの利用停止の状態が1ヶ月経過したとき。

(6)会員が、本規約に定める金銭の支払いを一回でも滞りしたとき。

2.前項の場合、会員は、実施主体に生じた一切の損害を賠償するものとする。

第10条(契約の中途解約)

1.天災地変その他の不可抗力の事由により、コミュニティサイクル車両またはコミュニティサイクルシステムの全部または一部が使用不能となり、これによりコミュニティサイクルシステムの提供が困難である実施主体が判断した場合には、入会契約および個別契約は終了するものとする。

第11条(入会契約の有効期間)

1.入会契約の有効期間は、入会契約の締結日から2010年10月22日までとする。

第12条(会証)

1.実施主体は、会員に對し、コミュニティサイクル車両の利用手続き時に利用者の本人確認、コミュニティサイクル車両の貸出・返却時の手続きを行うために所定の会員証(ICカード)を貸与するものとする。

2.会員は、貸与を受けた会員証を善良な管理者の注意義務をもって、使用・保管するものとする。

3.会員は、会員証を利用者本人のみが使用するものとし、他の第三者に貸与、使用させてはならないものとする。

4.理由のいかんを問わず入会契約が効力を失ったとき、コミュニティサイクルシステムが終了または中止されたとき、または実施主体が求めたときはいずれも、会員は、貸与を受けた会員証を直ちに実施主体に返却するものとする。

第13条(会員証の紛失・盗難等)

1.会員証の紛失、盗難、滅失または破損の場合、会員は、速やかにその旨をサイクルポートの係員に届け出るものとする。

2.前項の場合、その紛失等により会員の権利に損害が生ずるときは、その損害が、会員は、会員証の再交付または修理の実費相当額を、実施主体に支払うものとする。

第3章 利用手続等

第14条(利用手続等)

1.サイクルポートにおいて、会員および利用者は係員に会員証を提示し、係員による本人確認を行ったうえで、自らコミュニティサイクル車両の借取または係員から同車両の受け取り(以下、この手続きを「利用手続き」という)を行い、この時において、個別の利用契約(以下「個別契約」という)が成立するものとし、実施主体は成立した個別契約に基づき利用者に對し、コミュニティサイクル車両を貸し渡すものとする。

第15条(車両の返還請求等)

1.実施主体は、会員および利用者が第6条各号に記載する事項の一にも違反したときは、何らの通知、催告をすることなく、会員および利用者に對し直ちにコミュニティサイクル車両の返還を請求することができるものとする。

第16条(個別契約の終了)

1.個別契約は、第17条に定める返還手続きが完了することをもって終了するものとする。

2.コミュニティサイクル車両の使用中に天災地変その他の不可抗力の事由により、コミュニティサイクル車両が使用不能となった場合には、個別契約は終了するものとする。

3.会員の責に帰する事由によるコミュニティサイクル車両の事故または故障が発生したときは、個別契約は終了するものとし、会員は、直ちにコミュニティサイクル車両を実施主体に對して返還するものとする。

第4章 返 還

第17条(車両の返還手続き)

1.コミュニティサイクル車両の返還手続きは、サイクルポートにおいて、会員および利用者自らコミュニティサイクル車両を施錠または係員へ返還を行う方法により完了するものとする。

2.会員は、コミュニティサイクル車両の返還にあたり、通常の使用による磨耗を除き、借り受けた状態で返還するものとし、コミュニティサイクル車両の損傷、品の紛失等が会員および利用者の責任に帰する事由によるときは、コミュニティサイクル車両を借り受けた状態に回復するために要する一切費用を会員および利用者が負担するものとする。

3.会員は、コミュニティサイクル車両の返還に当たって、コミュニティサイクル車両内に利用者の遺留品がないことを確認して返還するものとし、実施主体は、返還後の遺留品について何ら責任を負わないものとする。

第18条(車両の利用時間、返還時刻)

1.自転車利用(貸出から返還まで)は、原則、同一日の8時～18時の間で行っていただくものとする。

2.貸出を行った日の18時過ぎな時点で返還が完了していない場合、利用は継続状態となり、この場合、登録時の連絡先に返却を促す内容の電話をさせていただきます。

3.返却処理を完了している場合、または、18時までに特殊な事情で返却できない場合は、会員登録に記載のサイクルポートまで電話によりその旨を申し入れ、会員および利用者は、その指示に従うものとする。

第19条(車両が返還されない場合の処理)

1.会員は、第27条第1項の場合、または、実施主体に對し特別の申し入れを行い、かつ、実施主体がこれを承諾した場合を除き、個別契約成立から24時間を超えてもコミュニティサイクル車両を返還しないとき、または第15条に記載する、実施主体の返還請求に応じないときは、料金表に定める自転車代金相当額を実施主体に對して支払うものとする。

2.会員が前項の支払いに応じないときは、実施主体は利用事務を完了した後の手続きをこのことができないものとする。

3.前項に該当することになった場合、会員は、実施主体に生じた一切の損害を賠償する責を負うものとする。

第5章 利用料金

第20条(利用料金等)

1.会員は、個別契約が成立したときは、料金表に定める個別契約に係る利用料金およびその消費税額、地方消費税額(以下「利用料金等」という)を実施主体に對して支払うものとする。

第6章 責 任

第21条(定期点検整備)

1.実施主体は、コミュニティサイクル車両に對して、定期点検整備を実施する。

第22条(車両の動作確認)

1.会員は、個別契約に基づきコミュニティサイクル車両を借り受ける都度、別途定める車両の動作確認を実施させるものとする。

2.会員は、利用者が、前項の動作確認において、コミュニティサイクル車両に整備不良を発見した場合は、直ちに会員登録に記載のサイクルセンターに連絡するものとする。

第23条(管理責任)

1.会員は、善良な管理者の注意義務をもってコミュニティサイクル車両を使用・保管するものとする。

2.前項の管理責任は、コミュニティサイクル車両の利用手続きが完了したときより始まり、当該車両の返還手続きを完了したときを終了するものとする。

第24条(禁止行為)

1.会員は、コミュニティサイクル車両の利用中に次の行為をしてはならないものとし、次の行為を行わないものとする。

(1)コミュニティサイクル車両を会員以外の者もしくは利用者以外の者に使用させ、もしくは転貸し、または他に担保の用に供する等、実施主体の権利の侵害、またはコミュニティサイクルシステムの運営となるおそれのある行為をすること。

(2)コミュニティサイクル車両を改造もしくは改竄すること。

(3)コミュニティサイクル車両に会員もしくは利用者が独自に鍵等の付属物を取り付けること。

この場合、実施主体はコミュニティサイクル車両の原状回復のために当該付属物の破壊および廃棄する権利を有するものとする。

(4)法令または公安委員会に違反してコミュニティサイクル車両を使用すること。

第25条(借主連送反等の場合の処理)

1.利用者がコミュニティサイクル車両の利用中にコミュニティサイクル車両に關し道路交通法に定める違反をしたときは、利用者の責任負担となります。また、自ら違反に係る反則金を納付し、かつ撤去費用を含めて違反に伴う諸費用の一切を負担するものとし、会員は、これらの義務を履行させるものとする。

2.前項の場合において警察等から実施主体に對し駐車違反について連絡があった場合、実施主体は会員に連絡し、会員は速やかにコミュニティサイクル車両を実施主体所定の場所に移動させ、実施主体の指示する時までに取り扱ひ警察署に出頭して当該違反についての反則金を納付する等の事務手続きを行うよう指示するものとし、利用者は、これに従うものとする。

3.前項の場合において、コミュニティサイクル車両が返還されるまでの期間において、会員は実施主体に對し利用料金等を支払うものとする。

4.実施主体は、実施主体が必要と認めた場合は、警察および公安委員会に對し、利用者情報および利用者にコミュニティサイクル車両を貸し渡した場所や貸渡履歴、貸し渡したコミュニティサイクル車両の情報が記載された資料を提出することができるものとし、利用者は、これに同意するものとする。

5.利用者が定められた期間内に、違反に係る反則金または諸費用を納付せず、実施主体または利用者以外の第三者(以下、併せて「負担者」という)が当該諸費用の一部または全部を負担したときは、会員は、その負担者に対して負担者が負担した一切の費用を賠償するものとする。

6.利用者が第2項に違反したとき、もしくは前項の費用を支払わないときは、実施主体は、会員のコミュニティサイクルシステムの利用を直ちに停止するものとする。

7.前項の規定により、コミュニティサイクルシステムの利用を停止した場合において、反則金が納付されたことにより放置還反金納付命令が取り消れ、または第3項および第5項の規定による実施主体の請求額の全部が負担者に支払われたときは、実施主体は、会員のコミュニティサイクルシステムの利用停止を解除するものとする。

8.本規約前項の規定により、コミュニティサイクルシステムの利用が停止された場合でも、会員は、利用料金等の支払義務を免れないことを免責し承諾するものとする。

第26条(賠償責任)

1.利用者がコミュニティサイクル車両に損傷を与えた場合には、会員は実施主体に對し、車両価格を上限として修理代実費相当額を支払うものとする。

2.前項に定めるほか、会員は、コミュニティサイクル車両を使用して第三者または実施主体に損害を与えた場合には、その損害を賠償する責任を負うものとする。ただし、会員の責に帰さない事由による場合を除きます。

第7章 自転車事故の処置等

第27条(事故処理)

1.コミュニティサイクル車両の利用中に、当該コミュニティサイクル車両に係る事故が発生したときは、会員および利用者は、事故の規模にかかわらず、法令上の措置をとるとし、次に定めるところにより処理するものとする。

(1)直ちに事故の状況等を会員証に記載のサイクルセンターに連絡すること。

(2)当該事故に関し、実施主体および実施主体が契約している保険会社が必要とする書類または証拠となるものを速やかに提出すること。

(3)当該事故に関し、第三者と示談または協定を締結するときは、あらかじめ実施主体の承認を受けること。

2.会員および利用者は、前項によるほか自らの責任において事故の処理に努めるものとする。

第28条(補償)

1.会員および利用者は、コミュニティサイクル車両に對する自転車総合保険契約により、次の限度内の保険金が給付されます。但し、その保険契約の免責事由に該当するときは、保険金は給付されません。

(1)傷害等による傷害補償 保険金額：1,000万円

(2)入院保険金額 保険金額：5,000円

(3)通院保険金額 保険金額：3,000円

(4)損害賠償責任に対する補償は含まれておりません。

2.前項に定める補償限度額を超える損害については、会員の負担となります。

3.会員および実施主体に属しない事故、もしくは会員および利用者がこの規約に違反して発生した事故による損害については、損害賠償および実施主体の補償制度による損害の補償を受けられないことがあることを会員は異議なく承諾します。

4.保険金の支払いについては、自転車総合保険の約款により、個別の事業所に保険会社が判断いたします。

第29条(故障等の処理、利用の中止等)

1.会員および利用者は、利用中にコミュニティサイクル車両の異常または故障を発見したときは、直ちに運転を中止し、会員登録に記載のサイクルセンターに連絡し、その指示に従うものとする。

2.コミュニティサイクル車両の異常または故障が会員および利用者の故意または過失による場合、会員は、コミュニティサイクル車両の引き取りおよび修理に要する費用を負担するものとする。

3.会員および利用者は、前2項のほか、コミュニティサイクル車両のパンク・故障等によりコミュニティサイクル車両を使用できなかったことにより損害(利用中の故障等に伴い、他の代替交通手段を利用した場合の費用も含む)が生じても、実施主体に對してその損害の賠償を請求することができないものとする。

4.サイクルポートに配備する自転車数及び管理者人数には限りがあり、手続き、自転車の貸し渡しや返還等に際して、滞留やサービスが一時的に遅くなる場合があります。あらかじめご了承ください。なお、このような場合にも、コミュニティサイクル車両を使用できなかったことにより損害(利用中の故障等に伴い、他の代替交通手段を利用した場合の費用も含む)が生じても、実施主体に對してその損害の賠償を請求することができないものとする。

5.当コミュニティサイクル社会実験は悪天候等の理由により、予告なく中止させていただく場合がありますので、あらかじめご了承ください。この場合も前項同様、実施主体に對してその損害の賠償を請求することができないものとする。

第30条(不可抗力事由による免責)

1.実施主体は、天災地変その他の不可抗力の事由により、会員からコミュニティサイクル車両が返還されなかった場合は、これにより生ずる損害について会員の責任を負わないものとする。この場合、会員は、直ちに会員登録に記載のサイクルセンターに連絡し、その指示に従うものとする。

第8章 準 則

第31条(消費税)

1.会員は、この規約または個別契約に基づく金銭債務に課せられる消費税(地方消費税を含む。)を別途、実施主体に對して支払うものとする。

第32条(管轄裁判所)

1.この規約または個別契約に基づく権利および義務について紛争が生じたときは、実施主体の所在地を管轄する裁判所をもって管轄裁判所とする。

附 則

1.この規約は、2010年9月24日から実施します。

2.社会実験の一環として、一部のコミュニティサイクル車両にGPSを搭載し、走行経路を記録する装置にご協力いただくことを承諾するものとする。なお、本装置で得たデータから個人情報特定されることはありません。(GPS;自動車にも普及しているナビゲーションシステム同様、衛星電波をもとに現在地を位置するシステム)

個人情報(利用目的について)

本規約による契約の申込みまたは締結に伴い受領した会員および利用者の個人情報、法令の規定に従って以下に定める利用目的の範囲内でのみ利用します。

(1)本サービスの利用に際しての利用者としての審査のため

(2)実施主体の事業活動及び市場調査に関する分析・統計のため(個人が特定できる情報は公表いたしません)

(3)利用者が本サービスを利用している間における利用者との各種連絡のため

(4)次の場合、実施主体は個人情報を開示・提供することになります。

(1)利用者本人の同意がある場合

(2)裁判所、検察庁、警察、弁護士またはこれらに準じた権限を有する機関から法令等によって開示を求められた場合。

(3)その他法令等に定める正当な理由がある場合。

利用期間

2010年9月25日(土)～10月22日(金)

貸出・返却時間 8:00～18:00

利用料金

●初回登録料 [300円+デポジット(保証金) 700円] 1,000円

●1回ごとの利用料 [最初の1時間] . . . 無料 [以降1時間ごと] . . . 100円

※会員登録は10月22日まで有効となり、会員登録返却時にデポジット(保証金)は返金されます。
※原則、貸出日の18:00までに返却ください。
※貸出時間が24時間を超えた場合は自転車代金相当の38,500円(税別)のご請求となりますのでご注意ください。

社会実験に関するお問合せ

(財)日本自転車普及協会 事業部事業課

03-3586-3278 (受付時間：平日9:00～17:00) 〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3

さいたま市

(財)日本自転車普及協会



この事業は、競輪の補助金を受けて実施するものです。

<http://ringring-keirin.jp>