

【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のお願い

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 自転車をもっていない | | | | |
| 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 J T B の店頭 | 6 カーフリーク | 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 環境問題に关心があるから |
| 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 利用了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？

1 100円 2 200円 3 300円 4 400円 5 500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？

1 200円 2 300円 3 500円 4 700円 5 1,000円

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

1 2,000円 2 2,500円 3 3,000円 4 3,500円

5 4,000円 6 4,500円 7 5,000円

市営大宮駅西口自転車駐車場の場合 学生 1,830円/月 一般 2,440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 ICカード (PASMO・Suica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 50m 2 100m 3 200m 4 300m

5 400m 6 500m 7 その他 ()

27 自由意見欄

◆以上でアンケートは終わりです。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		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、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)
		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)日建設計シビル:室長、計画主管(記録)、(株)JTB 首都圏グループリーダー、(株)サーベイリサーチセンター主任

○ 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は思っている。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て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カ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 個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ば、とても便利になる。また、都市空間の中であっても緑が多く、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たが、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 個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(営業用鞄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く、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	2011年2月16日(水) 18:30～20:15	場所:大宮区役所南館302会議室
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 出席者 (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)		
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)日建設計シビル:室長、計画主管(記録)、(株)JTB首都圏:グループリーダー、(株)サーベイサーチセンター:部長、主任		

○ 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、よろしくお願ひしたい。

・(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。本日はよろしくお願ひしたい。

・(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る。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、ペリップのようにするのか、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、“えきくるおたすけマップ”、“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が、延長すればよいのか。また、運営方法は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。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。
- ・ (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と思う。また、夕方6時以降は時期的に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、という問い合わせになってくる。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いけばと思う。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。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。
- ・ (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つたり、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、これからまち興し、活

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、ここにポートをわけば使ってくれる、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。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いう意見をいただいた。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を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方もあるのではないか。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。
→(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思う。
- ・ (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分からぬ状況である。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ことが必要である。

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。

申込日	2010年			月	日
フリガナ					
お名前 (自署)	生年月日 (西暦)		年	月	日
フリガナ	性別	男	女		
ご自宅住所	都道 府県	市区 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
