

見直し内容

事業名	コミュニティサイクルの推進
担当部署	都市局 都市計画部 都市交通課
公開審議 (第1部) における 議論の概要	<p>■コミュニティサイクルの現状について (本部) レンタサイクルと、市が進めようとしているコミュニティサイクルの違いはなにか。 (所管) レンタサイクルは、自転車を借りた同じ場所に返すシステムだが、コミュニティサイクルは、ある一定の区域内あるサイクルポートであれば、どこでも借りること、返すことができるシステムである。 (本部) 社会実験の利用状況を踏まえて、採算性や事業性についてはどのように考えているか。 (所管) 利用目的は多岐にわたっているの、将来サイクルポートの数を増やしていけば、回転率は上げられると認識している。また、アンケート調査の結果からも、ニーズは高いと考えている。</p> <p>■コミュニティサイクルの取り組みについて (本部) 利用者の不満として、ポート数が少ない、運営時間が短いなどを指摘されたが、課題をどのように考えているか。 (所管) 本格導入を図るため、大宮駅を中心として約3キロ圏内の中でポート数を20カ所以上、自転車台数も200台以上ということ考えているので、利用者の利便性は向上すると考えている。 (本部) 費用対効果も併せて検討していく必要があると考えているが。 (所管) 持続可能な取り組みとしていくために、初期投資は市で整備をして、運営は民間事業者をお願いしていきたい。 (本部) 自転車の利用が増えれば、事故等の心配もあるが。 (所管) 自転車の走行環境という部分で、整備も合わせて必要だと考えている。本市としては、国土交通省のガイドラインが示されたら、市内の自転車道のネットワークと安全利用に関する検討を進めて、コミュニティサイクルの導入と並行して、事業を進めていきたい。</p> <p>■今後のコミュニティサイクルの推進について (本部) 今後どのように普及拡大を進めていくのか、基本的な考え方、方向性を説明して欲しい。 (所管) 本格導入にあたっては、利用の多い駅前とか公共施設、商業施設などにもサイクルポートを作りたい。また、商店街に自転車でお客さんが買い物に来てくれるといった相乗効果が発揮できることも進めながら、事業の拡大を図っていきたい。 (本部) 駅周辺での放置自転車と、駐輪場が少ないという課題もあるが、コミュニティサイクルと駐輪場を併せて設置してはどうか。 (所管) 1台の自転車を複数の方でシェアするというシステムなので、駅前の駐輪場も空きが出てくるというようなことも想定できる。コミュニティサイクルの機能を併設することにより、預け入れと貸し出しということで効率的な運営が図れるというイメージを持っている。 (本部) コミュニティサイクルについては、市民サービスを向上させるもので、誰もが安全で気軽に使えるようなサービス、システムにしていきたい。 (所管) 市民の皆さまや、市の外からおいでになるお客さんの、手軽な交通手段として有効に利用していただけるようなコミュニティサイクルのシステムだと考えているので、このシステムをぜひ定着させ、成熟させていけるような取り組みをしたい。</p>
市民委員の 意見概要	<p><主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 健康増進やCO2の削減、渋滞の緩和にとってもよいことだと思う。経費削減なども考え、放置自転車など処分してしまうようなものをリサイクルして使用したりするのはどうか。 以前テレビで横浜市で導入されているのを見て便利だと思った。周辺の施設の地図が置いてあると便利である。 電車等の便が悪い場所での実験・導入を考えるべきであり、たとえば大宮駅を軸にした場合、西側の地域や東側の東武野田線から離れている場所での想定や実験が必要だと思う。 採算も取れるすばらしい新規事業だと思う。それだけに事業開始のH21年から事業の進みが遅いのではないかと思った。さいたま市には一時的に人口が密集するさいスタやアリーナがあるので、そういった場所に設置すれば、さまざまな人の利用が可能になり、PRにもなると思う。 初期投資や維持費など、サイクルポート20ヶ所にした場合の費用対効果を数値化したものを示していきたい。また、駐輪場を設置したときとの比較も。 市街地に車を入れさせないなら、サイクルポートとともに、市街地周辺の駐車場の整備も必要ではないか。

見直し内容

市民モニター 傍聴者 の意見概要	<p><市民モニターの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポートの設置場所は、郊外にすると考え方はないのか。むしろ交通不便の場所にほしいと感じる。 ・1ポート当たりの自転車数が10台では少ないように思う。 ・登録制だと利用者が限定されるので、その地域で恒常的に利用する人になる。利用者が広がるのか疑問である。 ・導入目的が多岐に渡っているが、まずどの課題を解決するかを明確にした上で進めていくと成功につながるのではないかと思う。目的に応じて設置場所や台数も変わってくると思うので、まずは通勤・通学にターゲットを絞り、駅前と集合住宅地に重点的に整備するのも一案かと思う。 ・駐輪場の整備とうまく組み合わせると思う。 ・自転車に乗っている人の乗り方を、小・中・高でも教育してほしい。 <p><傍聴者の主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果のデータ等を示してほしい。
------------------------	---

◎事業所管部局における見直し内容(案)

<p>○市民により身近な交通手段として、利用しやすいコミュニティサイクルシステムの構築を図る。</p> <p>○安全な利用のために、自転車の通行環境整備や、事故防止、事故対応の充実を図る。</p>
<p><利便性向上のための検討の方向性></p> <p>■市内企業や商店街などとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクル事業への企業の協力を求め、法人会員登録の促進、企業敷地内へのサイクルポート設置、サイクルポートのネーミングライツなど事業収入の増加を目指す。 また、商店街などと連携したポイント制度の導入についての検討を実施。 <p>■運営時間の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性向上のため、運営時間の拡大について検討を実施。(通勤者にも使いやすい時間帯の設定) <p>■利用料金の決済方法の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クレジットカード、現金のほか、利用者の利便性向上のため、Suica、Pasmoなどの電子マネー(フェリカ)の導入検討を行う。 <p>■他の交通モードとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来的には、カーシェアリング(電気自動車)との連携強化について検討する。 <p><安全利用のための検討の方向性></p> <p>■ハード整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク計画を策定し、関係部署や関係機関との連携を強化し、自転車走行環境(自転車指導レーン等)の整備に向けた検討を実施。 <p>■ソフト施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車保険加入による事故対応や24時間対応のコールセンターの設置を目指す。
<p>◎改革担当部局の見解</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格導入にあたっては、半径約3キロメートル圏内にこだわることなく、外延部の主な公共施設などにもポートを設置して長距離移動などの利用者ニーズも把握し、検討する必要がある。 ・利用者の安全確保を第一に考え、事故発生を未然に防ぐ対策の充実と、事故発生時には速やかに対応できる体制の構築を、同時に進めていく必要がある。