

自転車検討部会の検討状況

平成28年11月15日

松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

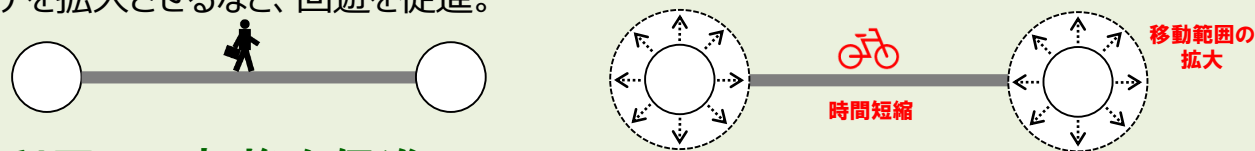
まちなかを便利に移動するツールとして導入

- ◇まちなかの移動をより便利・快適にすることを目的にコミュニティサイクルを導入
- ◇まちなかの既存移動手段（公共交通・自動車・徒歩など）を補完する都市交通システムの1つとして導入

◇期待される効果

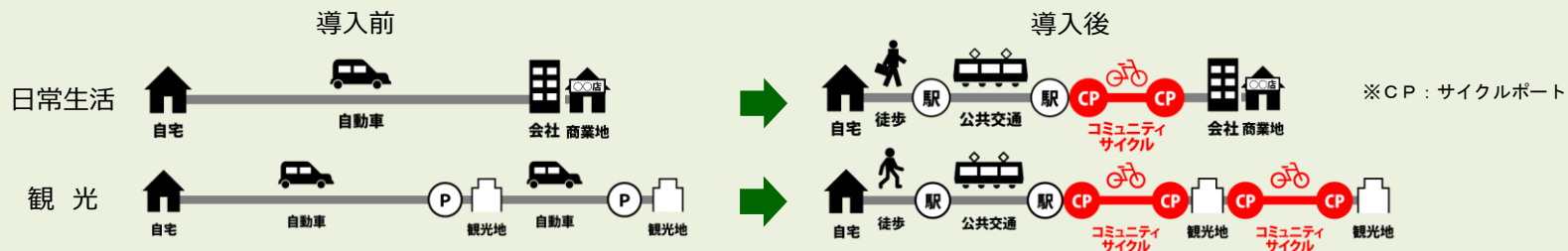
○まちなかの回遊促進・エリアの拡大

- ◇回遊性の高いコミュニティサイクルにより、まちなかの拠点施設間の移動時間を短縮させるとともに、拠点での滞在時間・エリアを拡大させるなど、回遊を促進。



○公共交通利用への転換を促進

- ◇まちなかにおける利便性・回遊性の高いコミュニティサイクルを導入することで、公共交通＋自転車＋歩行者によるまちなかの移動を向上。（その結果、まちなかの環境・安全性の向上に寄与。）




◇付帯的な効果

- まちなかのイメージアップ
- 新たなライフスタイル・楽しみの創出
- 放置駐輪の対策（歩行の安全性・景観向上）

等々

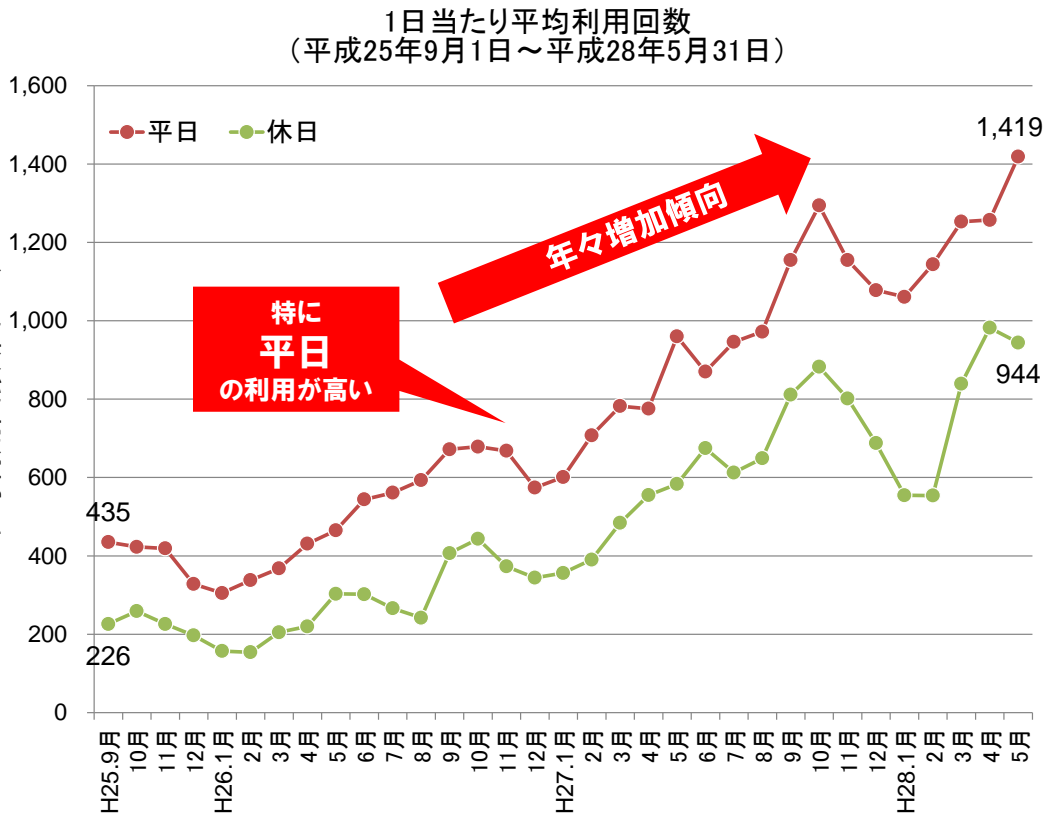
表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ

段階設定	【ターゲット】 ねらい	利用に必要な条件		期待される効果
		ポート 規模/密度	ポート 配置の考え方	
現状	【観光客】	低密度/小規模 (現在：4箇所)	・主要観光拠点	・観光振興・回遊促進
導入 	【観光客】 ・アクセス性の低い観光地の周遊促進 ・まちなか（商業エリア）への周遊を図る		・主要交通結節点（玄関口） ・主要観光地・関連施設	・回遊促進、回遊エリア拡大 ・観光振興 ・イメージアップ
	【市民・来街者】 ・主要交通結節点から街なかへの移動（買い物、余暇、飲食）の利便性向上。		・主要交通結節点 ・公共施設・商業エリア 等	・回遊促進、回遊エリア拡大 ・公共交通への転換促進 ・放置駐輪の削減
	【従業者】 ・まちなかの自動車による業務移動を転換させる。		中密度/中規模	・業務エリア 等
	【市民・従業者】 ・都心部周辺から都心部への自動車による通勤を公共交通＋自転車に転換。	高密度/大規模	・まちなか中心部 (業務・商業・商店街 等)	・公共交通の利用増 (自動車移動を「公共交通＋自転車」で代替) ・放置駐輪対策 ・長距離自動車の転換による環境負荷の低減
展開				

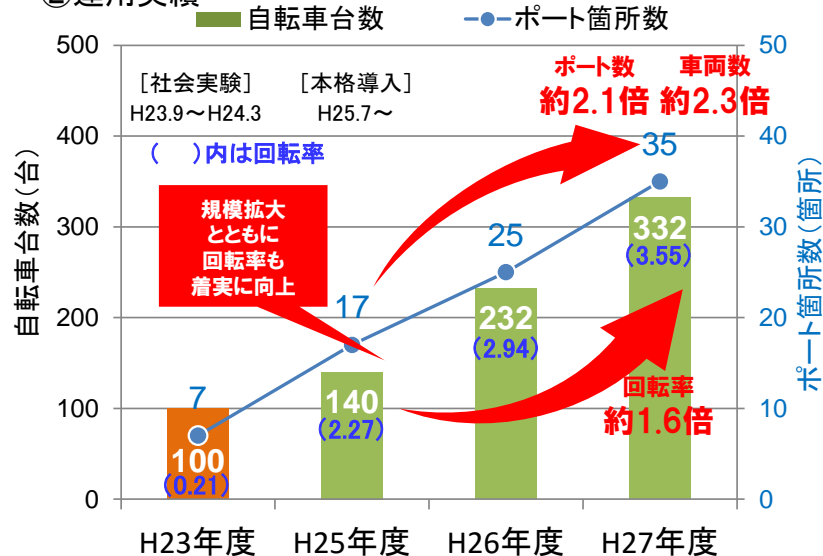
- 岡山市では、本格導入以降、**ポート、自転車台数**ともに**約2倍に拡大**するとともに、社会実験中は低調であった**回転率も約1.6倍**に着実に向上し、利用者数も**継続して増加**。
- 利用者の**5割以上が増設を希望**するとともに、新たなエリアへの展開を求める声もある。

他都市事例:ももちやり(岡山市)

①利用者実績

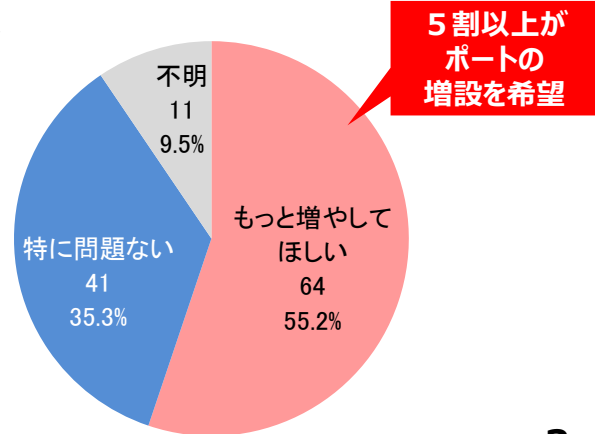


②運用実績



②サイクルポート設置に関する利用者ニーズ

N=116人



資料: 全国コミュニティサイクル担当者会議の公表資料(岡山市作成資料)より引用
※H26.3実施のアンケート調査結果

・これまでの討議を踏まえ、「観光」及び日常の「公共交通の端末交通」の補完を基本ターゲットとする利用者として、比較2ケースを設定。

表 比較ケース一覧

評価項目		ケースA	ケースB
概要	ターゲット	観光 + 日常利用（通勤・通学・業務）	観光
	考え方	主要観光地、交通結節点、 <u>中心部の業務エリア</u> に設置	主要観光地、交通結節点
ポート箇所		12箇所	8箇所
ポート1箇所あたりの車両数		20台/箇所	20台/箇所
導入台数		240台	160台
メリット		<ul style="list-style-type: none"> ・市民が利用することで、観光客への宣伝効果が期待され、相乗効果ある。 ・ポートを密に配置することで、利用促進・回転率の向上が期待され、収支のマイナスの改善が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポート数が少ないため、インシャルコスト・ランニングコストが安くなる。
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> ・ポート箇所数が多いため、インシャルコスト、ランニングコストがケースBよりも高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光をターゲットとしたポート配置のため市民へのPR、利用促進の効果は低い。 ・観光オフシーズンや冬季における利用の平準化が大きな課題。