

『堺市のシェアサイクルについて』

自転車利用環境向上会議 in 堺 2日目 分科会
④サイクルツーリズム ～散走とシェアサイクル～

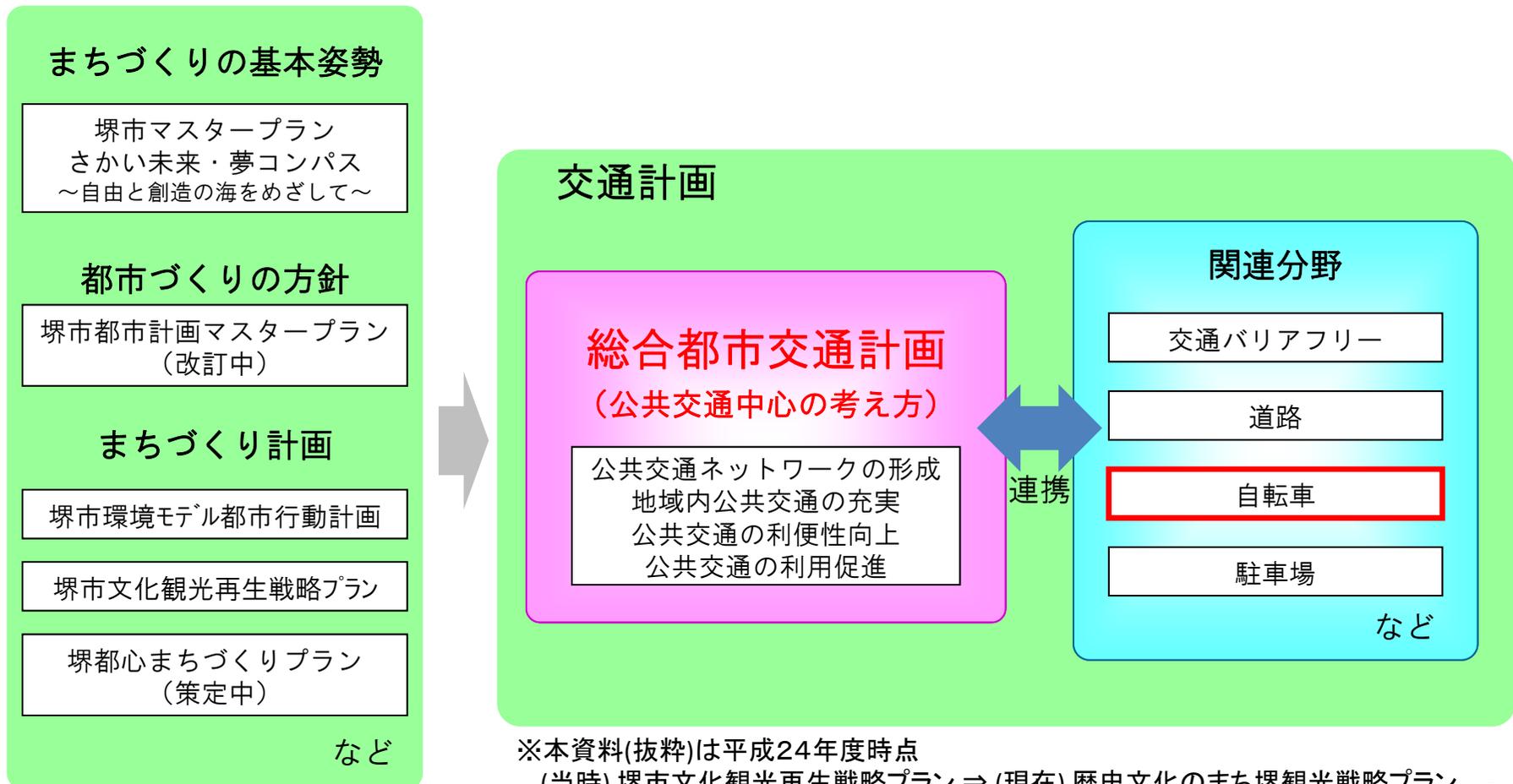


平成30年10月27日
堺市 建築都市局 交通部 部長 平松 美孝

1 公共交通とシェアサイクル

※「堺市公共交通検討会議のとりまとめ」（平成24年度）より抜粋

総合都市交通計画は、堺市マスタープランや都市計画マスタープランなど、関連するまちづくりの方向性等との整合を図りながら、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進など、本市の公共交通のあり方を示すもの。



※本資料(抜粋)は平成24年度時点

(当時) 堺市文化観光再生戦略プラン ⇒ (現在) 歴史文化のまち堺観光戦略プラン

対象とする範囲

※「堺市公共交通検討会議のとりまとめ」（平成24年度）より抜粋

総合的な公共交通体系の形成や公共交通の利用促進に向けて必要な公共交通施策を中心としつつ、それと一体的に取り組む必要のある自転車及び自動車等の関連施策を対象とする。

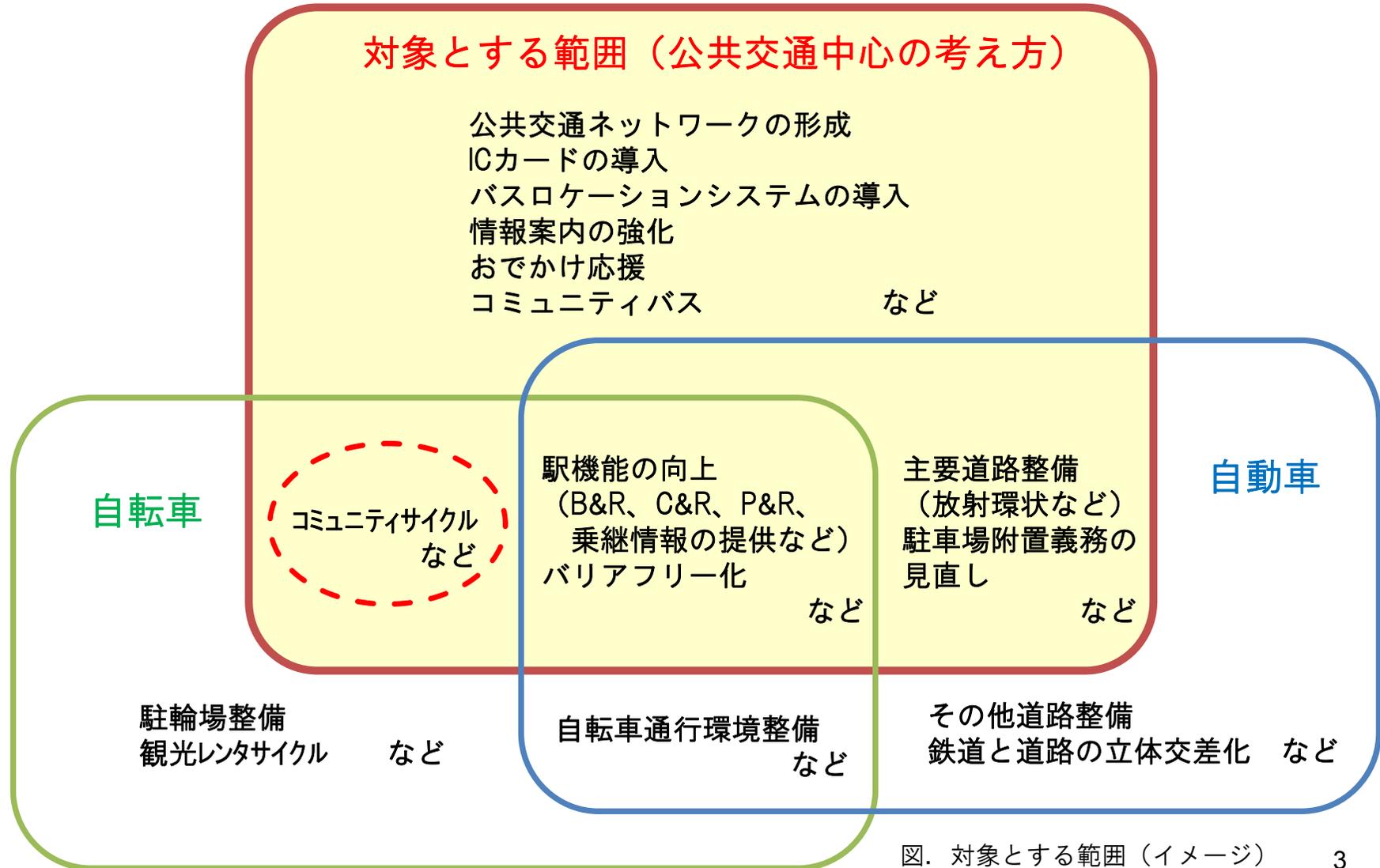


図. 対象とする範囲（イメージ）

【目標】

安全で快適な人の移動を支える交通

都心の賑わいと活力につながる交通

【基本方針】

域内外の移動を支える交通機能の強化

- ・東西交通機能の強化
- ・面的な交通ネットワークの形成(主要地域や施設間の回遊促進)
- ・交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上(運賃、時間、情報等)

人と環境にやさしい移動環境の形成

- ・さらなるバリアフリー化の促進(情報バリアフリーを含む)
- ・移動に伴う環境負荷の軽減
- ・公共交通や自転車の利用促進

自動車に便利すぎるまちからの転換

- ・自動車交通から公共交通や自転車への転換
- ・過度な自動車利用の抑制
- ・シェアリングの促進(空間・モノの相互利用)
- ・秩序ある自転車利用の促進

まちづくりと連携した移動の見える化

- ・多頻度・短区間移動の促進(回遊行動の促進)
- ・観光・商業施策との連携
- ・賑わいに配慮した交通動線の形成
- ・歩行環境の向上

【具体施策(例)】

東西交通軸の形成

主要バス路線の明示化(車両・停留所の高度化、情報案内の充実など)

観光周遊バスの運行(文化観光拠点、堺旧港、市民会館、仁徳天皇陵古墳など)

交通系ICカードの導入(乗継割引を含む、主要交通系ICカードとの相互利用可)

位置情報の提供(阪堺線低床式車両)

駅前広場等の交通結節点における路線情報の提供(バス停の色分け等)

サイクル&ライド・バス&ライドの促進(阪堺線・バス・自転車の連携)

阪堺線への低床式車両の導入、停留場等の改修、情報案内の充実

CNGノンステップバス等の導入促進(車両のバリアフリー化・低公害化)

おでかけ応援バス及び阪堺線高齢者割引の拡充

自転車ネットワークの形成と自転車通行環境の整備

道路空間の再配分(自転車レーンの導入、公共交通の優先化など)

駐車場整備計画等の見直し(附置義務基準の見直し、隔地駐車場の弾力的運用など)

カーシェアリング・サイクルシェアリングの促進、駐車場の相互利用

コミュニティサイクルポートの増設(文化観光拠点)

駐輪環境の向上(商店街の駐輪対策、駐輪場の再配置など)

面的な移動抵抗の軽減(ゾーンチケットの利用促進、交通系ICカードの導入など)

ゾーンチケットの活用(沿線の施設等での買物割引など)

文化観光拠点、堺旧港、市民会館等へのアクセス整備

市民交流広場整備と連動した賑わいの支援

歩行者ネットワークの形成(旧市街地、堺旧港周辺、内川・土居川など)

2 堺市のシェアサイクル (さかいコミュニティサイクル)

(1)堺市のシェアサイクル (レンタサイクル含む)

①さかいコミュニティサイクル

- ◆ 駅端末交通の一環
- ◆ 通勤通学の定期利用が主な利用者
- ◆ 規模…サイクルポート8か所、貸出自転車770台

②堺観光レンタサイクル

- ◆ 観光案内所などで貸出、観光利用者をターゲット
- ◆ 規模…貸出場所3か所・貸出自転車46台

③もずふるレンタサイクル

- ◆ 百舌鳥古墳群と古市古墳群をつなぐ移動手段
- ◆ 規模…堺市(貸出場所1か所12台)、
羽曳野市(1か所4台)、藤井寺市(1か所4台)
3市が連携



①さかいコミュニティサイクル ▲
国産メーカー製の部品を組み合わせた
堺製の軽快車



②堺観光レンタサイクル ▲
スポーツ車、電動自転車や子ども向け
など種類が豊富



③もずふるレンタサイクル ▲
電動自転車で長距離も快適

(2)さかいコミュニティサイクルの特徴

①仕組み

- ◆都市型レンタサイクルから派生した駅前集約型コミュニティサイクル
(vs 面的配置型コミュニティサイクル)
- ◆主に駅前の駐輪場の一角に比較的大規模なポートを設置し、公共交通機関との乗り継ぎの利便性を図る。
- ◆貸切タイプ…主に昼間利用(駅⇄目的地)と夜間利用(駅⇄自宅)とのシェアリング
(vs 時間貸し(1回あたり、主に30分以内での短時間貸出))

②事業主体・ポート運営

- ◆事業主体…堺市<平成22年9月運用開始>
- ◆ポート運営、システム保守…業務委託

③利用者の特性

- ◆主な利用者…通勤、通学の定期利用者
- ◆1日利用の設定あり…観光・ビジネス利用も可

週末の多くの観光客に対しても、観光レンタサイクルを補完できるスケールメリット有り。



駅前サイクルポート(有人) 5か所

- ①堺東駅前 ②堺駅前
- ③堺市駅前 ④百舌鳥駅前
- ⑦中百舌鳥駅前

まちなかサイクルポート(無人) 3か所

- ⑤堺東駅南口 ⑥堺伝統産業会館前
- ⑧利晶の杜内

(2)さかいコミュニティサイクルの特徴

④ 利用料金

◆定期利用 1か月2,000円 ◆ 1日利用 300円（電動自転車400円）

⑤ 利用状況

◆1日当たり契約台数 (平成29年度実績<自転車台数 770台ベース>)
…定期利用 646台/日、1日利用 144台/日、計 790台/日 (契約率103%)

⑥ 自転車管理システム

◆ポート施設にシステム機器設置 (駅前ポート…ゲート式、まちなかポート…ラック式)
◆利用登録…窓口申請 / 料金支払…現金払い(精算機で利用カードに事前チャージ)
(vs 民間事業者の最新のIoT技術…自転車に装備したスマートロック、スマホを使ったインターネット登録、クレジット払いなどスマート決済等)



駅前サイクルポート(堺東駅前ポート)
ゲート式の管理人常駐型ポート



まちなかサイクルポート(堺東駅南口ポート)
個別ロック式の無人対応型ポート

3 堺市のシェアサイクルの問題点・課題

(1) さかいコミュニティサイクルの問題点と課題

- ①ポート施設整備等のイニシャルコストが高く、容易にポート増設等の展開が図れない。
- ②旧態依然のシステムのため、手続き面において、スマホ登録、クレジット等決済機能などの最新のIoT技術を生かすことができず、利便性の良さを享受できない。
- ③インバウンド外国人観光客に対応できていない。

(2) 課題解決に向けて

…民間事業者主導の最新の自転車シェアリングの導入検討

- ◆民間事業者主体のシェアサイクル事業が各地で事業展開を進めている。
⇒今後のシェアサイクル事業は民間主導による事業展開の時代。官主体からの転換。
- ◆現行のさかいコミュニティサイクルに欠けており、対応が難しいところを、民間事業者の最新のシェアサイクルにより補完できないか、調査研究、導入適否の検討を進める。

最新の自転車シェアリング導入で課題解決へ

- ◆自転車ごとのスマートロック装置により、ポート設置が容易で、事業展開がしやすい。
- ◆スマホによる利用登録、クレジット等による決済機能などにより、手軽に利用できる。
- ◆スマホを使うことで、外国語表記の対応可能、また、クレジット決済により、海外からの外国人が利用しやすくなる。

4 堺市における今後の取組みの方向性

☆ シェアサイクルの堺市での展開プログラム案

STEP1 世界文化遺産登録を契機とした文化観光等スポットの周遊

- ◆既存の公共交通だけでは周遊が困難
- ◆オンデマンドの需要に対応することが必要
- ⇒ これらの状況には、シェアサイクルが適していると認識

STEP2 大学との連携

- ◆学内や近隣駅との移動に使用する自転車需要が高い
- ◆大学では従来より卒業生が放置する自転車の対策が課題
- ⇒ 大学へのシェアサイクルの導入を働きかけ

STEP3 路線バス網の補完

- ◆需要は見込まれるものの、路線バス網がカバーできていない地点間移動が存在
- ◆自転車走行が快適な平坦地が適したエリア
- ⇒ これら需要を考慮して展開エリアを拡大

社会実験的にシェアサイクルを導入し、
課題を検証しながら展開エリアを拡大していく。