

① 平日における時間帯別サイクルポート別利用状況（平成24年10月（22日間） 総利用回数 8,799回）

ア 午前5時～午前11時の主なポート間移動

平日朝の時間帯では、主に「①エールエール」から都心部（特に業務集積地区）の各サイクルポートへ移動する一方向の移動が多いことがわかる。そうした中、「⑥県庁前」では広島バスセンターやアストラムライン等からの乗り継ぎと思われる移動が見受けられるとともに、「⑩フジグラン広島」から都心部へ向かう移動も見受けられる。

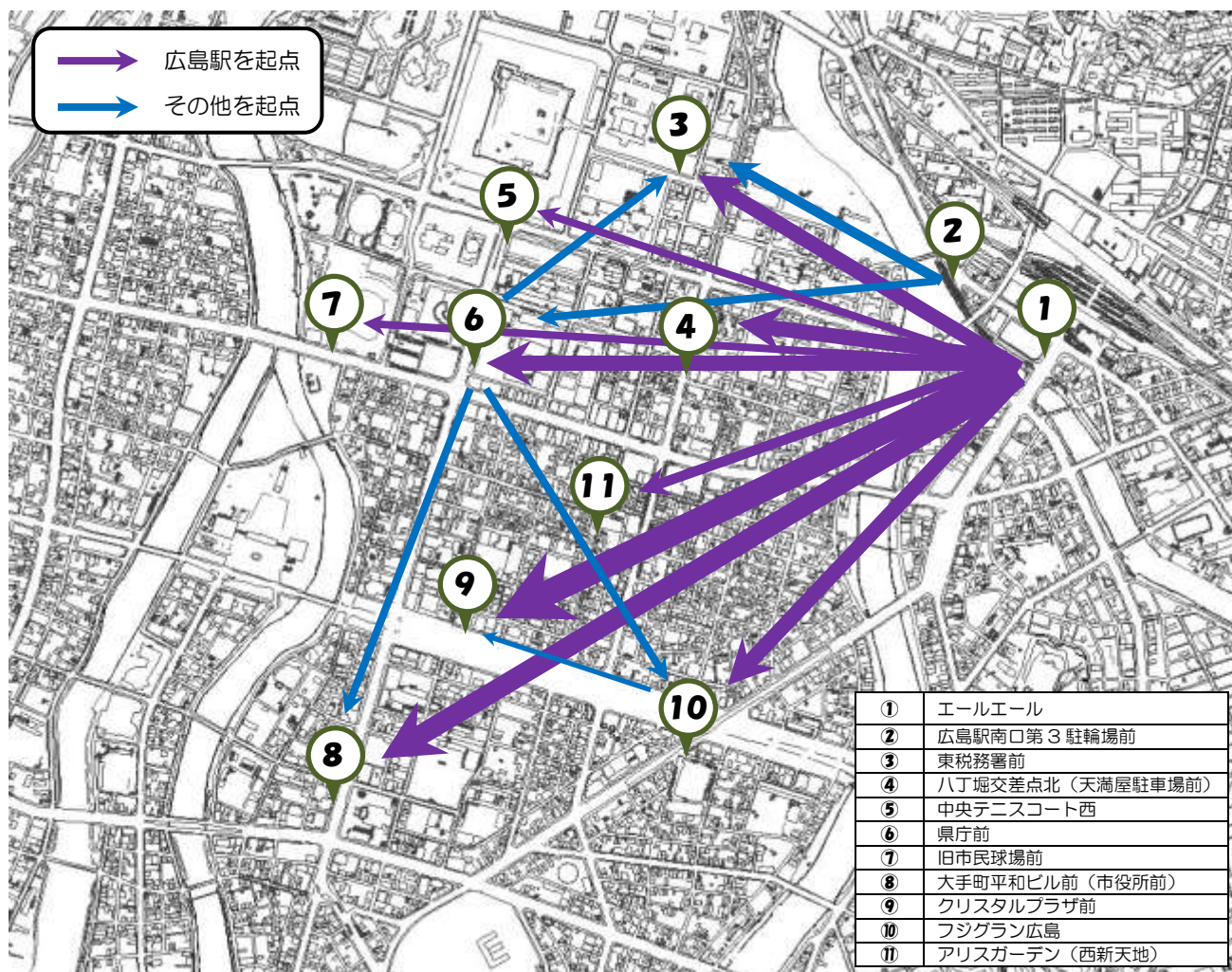


図2-19 平日午前5時～午前11時におけるポート間移動図（上位15位）

表2-10 平日午前5時～午前11時のOD分布表（網掛部は上位15位）

	発着場所											(回)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	
①	1	3	226	276	56	233	67	343	539	220	164	2,128
②	0	0	194	27	31	63	3	11	30	1	9	369
③	14	9	2	3	6	9	6	0	21	4	7	81
④	13	0	2	2	1	4	4	19	2	2	1	50
⑤	3	1	7	1	2	2	1	5	0	3	0	25
⑥	3	3	71	32	4	5	1	89	12	75	2	297
⑦	0	1	6	0	0	3	0	20	1	3	7	41
⑧	27	7	3	17	0	31	6	3	27	12	10	143
⑨	8	0	0	2	0	2	3	23	12	4	3	57
⑩	42	0	1	2	0	18	6	32	48	1	36	186
⑪	0	0	10	0	2	3	0	1	18	4	1	39
総計	111	24	522	362	102	373	97	546	710	329	240	3,416

イ 午前11時～午後5時の主なポート間移動

平日昼間の時間帯では、「①エールエール」から「⑪アリスガーデン」や「⑥県庁前」、「④八丁堀交差点北」など商業集積地区への移動と、都心部の各サイクルポートから「①エールエール」へ向かう移動があり、「①エールエール」に向かう移動の方が多い。都心部内で「⑩フジグラン広島」と「⑪アリスガーデン」間を行き交う移動も見られた。

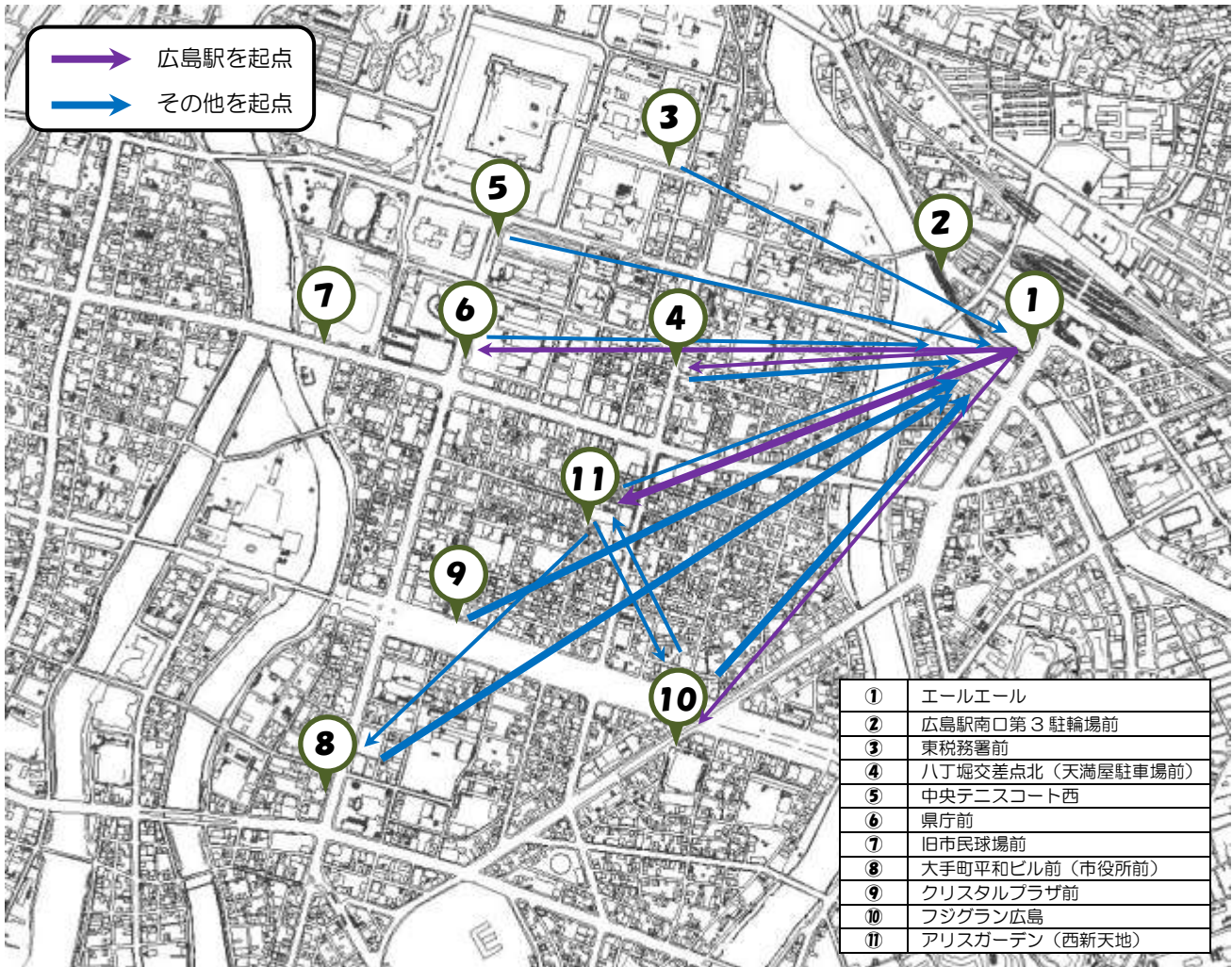


図 2-20 平日午前11時～午後5時におけるポート間移動図(上位15位)

表 2-11 平日午前11時～午後5時の OD 分布表(網掛部は上位15位)

	発出場所											(回)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	
①	22	2	24	39	12	46	6	16	8	35	62	272
②	1	1	5	3	1	1	2	0	0	1	2	17
③	38	22	4	19	0	22	12	6	8	0	13	144
④	45	3	13	9	2	5	3	4	0	0	5	89
⑤	33	0	2	2	0	1	3	1	2	1	0	45
⑥	32	6	11	5	1	9	1	26	11	17	8	127
⑦	6	2	5	1	0	1	4	20	6	2	3	50
⑧	54	0	8	23	0	26	25	21	12	8	29	206
⑨	54	0	5	3	5	19	8	7	19	6	9	135
⑩	99	2	0	1	3	8	2	2	6	3	32	158
⑪	38	1	10	6	1	5	4	30	6	33	8	142
総計	422	39	87	111	25	143	70	133	78	106	171	1,365

ウ 午後5時～午前1時の主なポート間移動

平日夕方以降の時間帯では、朝とは逆に都心部の各サイクルポートから「①エールエール」へ移動する一方の移動が多いことがわかる。この時間帯が一日のうちで最も多く利用される時間帯であることから、「①エールエール」が満車状態となり、その代りの返却場所として「②広島駅南口第3駐輪場前」が利用されていることがわかる。また、「⑥県庁前」や「⑩フジグラン広島」についても、朝の時間帯と逆の移動が見受けられる。

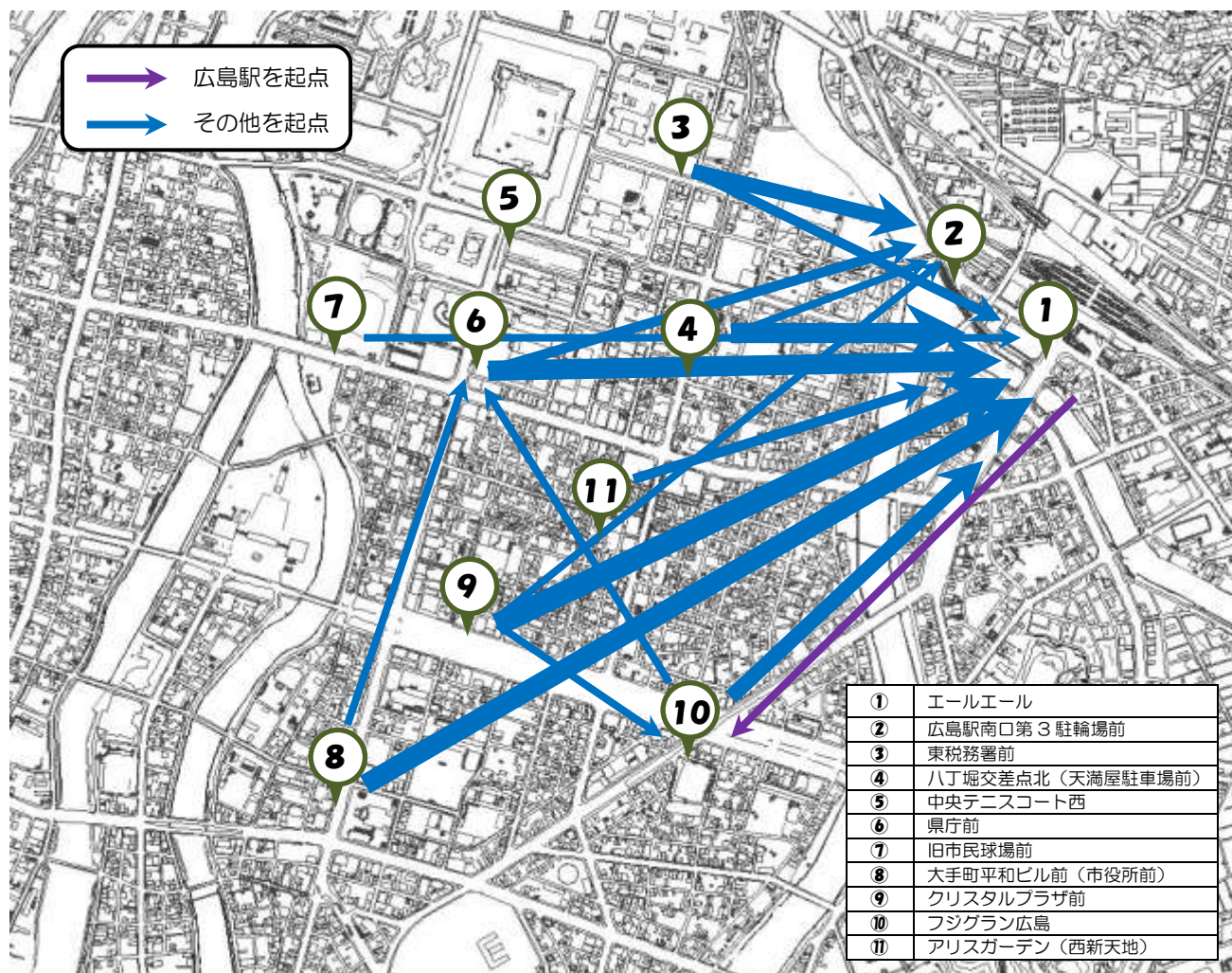


図 2-21 平日午後 5 時～午前 1 時におけるポート間移動図(上位 15 位)

表 2-12 平日午後 5 時～午前 1 時の OD 分布表(網掛部は上位 15 位)

		返却場所											(円)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	総計	
貸出場所	①	3	2	36	25	9	36	13	19	8	55	20	226
	②	1	0	16	6	3	17	1	0	1	2	3	50
	③	183	202	4	21	10	40	9	3	3	5	16	496
	④	356	69	10	4	3	21	2	26	2	4	3	500
	⑤	42	17	1	3	0	0	0	1	0	2	0	66
	⑥	390	107	12	26	3	9	1	32	13	26	8	627
	⑦	54	13	3	1	0	1	2	15	5	0	5	99
	⑧	339	31	4	11	0	76	34	5	24	28	45	597
	⑨	482	54	27	2	0	18	1	18	8	56	32	696
	⑩	210	20	0	6	0	99	3	10	7	2	36	393
	⑪	168	23	3	6	0	1	6	14	5	16	4	246
総計	2,226	536	116	111	26	318	72	143	76	196	172	3,996	

② 祝休日における時間帯別サイクルポート別利用状況（平成24年10月（9日間） 総利用回数 1,423回）

ア 午前5時～午前11時の主なポート間移動

祝休日の朝の時間帯では、平日と同様に「①エールエール」から都心部の各サイクルポートへ移動する一方向の移動が多いものの、平日とは異なり、相対的に商業集積地区内のサイクルポートへの移動が多くなっている。

また、「⑩フジグラン広島」を起点として「①エールエール」や都心部へ向かう移動も見受けられる。

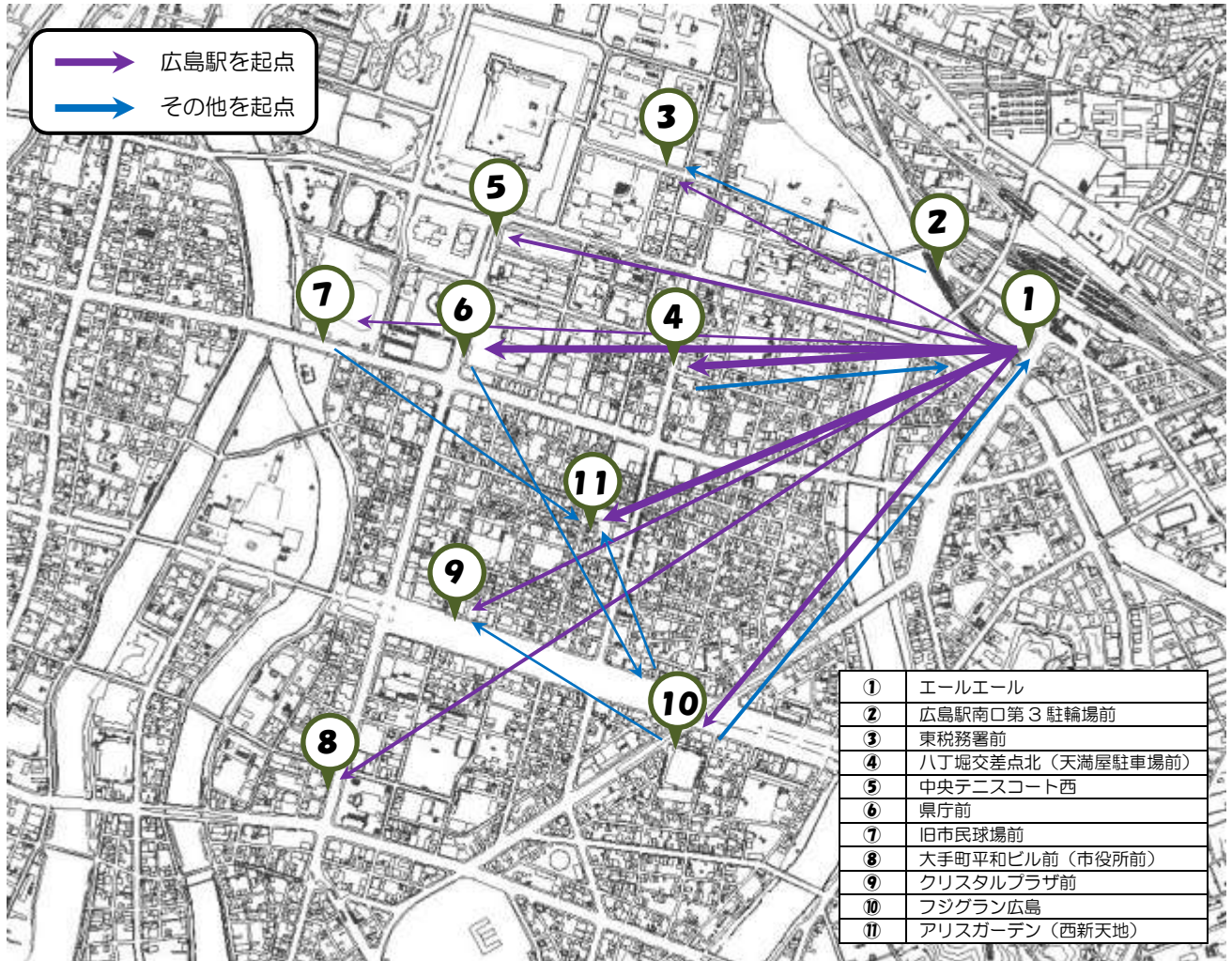


図2-22 祝休日午前5時～午前11時におけるポート間移動図(上位15位)

表2-13 祝休日午前5時～午前11時のOD分布表(網掛部は上位15位)

返却場所													(回)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	総計	
貸出場所	①	2	1	6	62	13	67	6	17	21	45	59	299
	②	3	1	8	1	2	3	0	0	0	0	0	18
	③	2	3	1	3	0	5	1	0	0	0	0	15
	④	10	0	0	2	0	4	2	0	0	0	0	18
	⑤	3	1	2	0	2	0	1	0	0	1	0	10
	⑥	2	0	2	0	2	1	1	2	4	8	2	24
	⑦	1	0	1	0	0	0	1	2	0	1	6	12
	⑧	4	0	0	0	0	2	2	1	1	1	5	16
	⑨	4	0	0	2	0	3	2	1	1	0	1	14
	⑩	12	1	1	0	1	4	0	2	6	0	6	33
	⑪	1	0	0	0	2	4	0	1	2	1	1	12
総計	44	7	21	70	22	93	16	26	35	57	80	471	

イ 午前11時～午後5時の主なポート間移動

祝休日の昼間の時間帯では、平日と同様に「①エールエール」から「⑩アリスガーデン」や「⑥県庁前」、「④八丁堀交差点北」など商業集積地区への移動と、都心部の各サイクルポートから「①エールエール」へ向かう移動があり、祝休日の場合には、これらの移動はバランスがとれている。また、同様に都心部内で「⑩フジグラン広島」と「⑩アリスガーデン」間を行き交う移動も見られた。

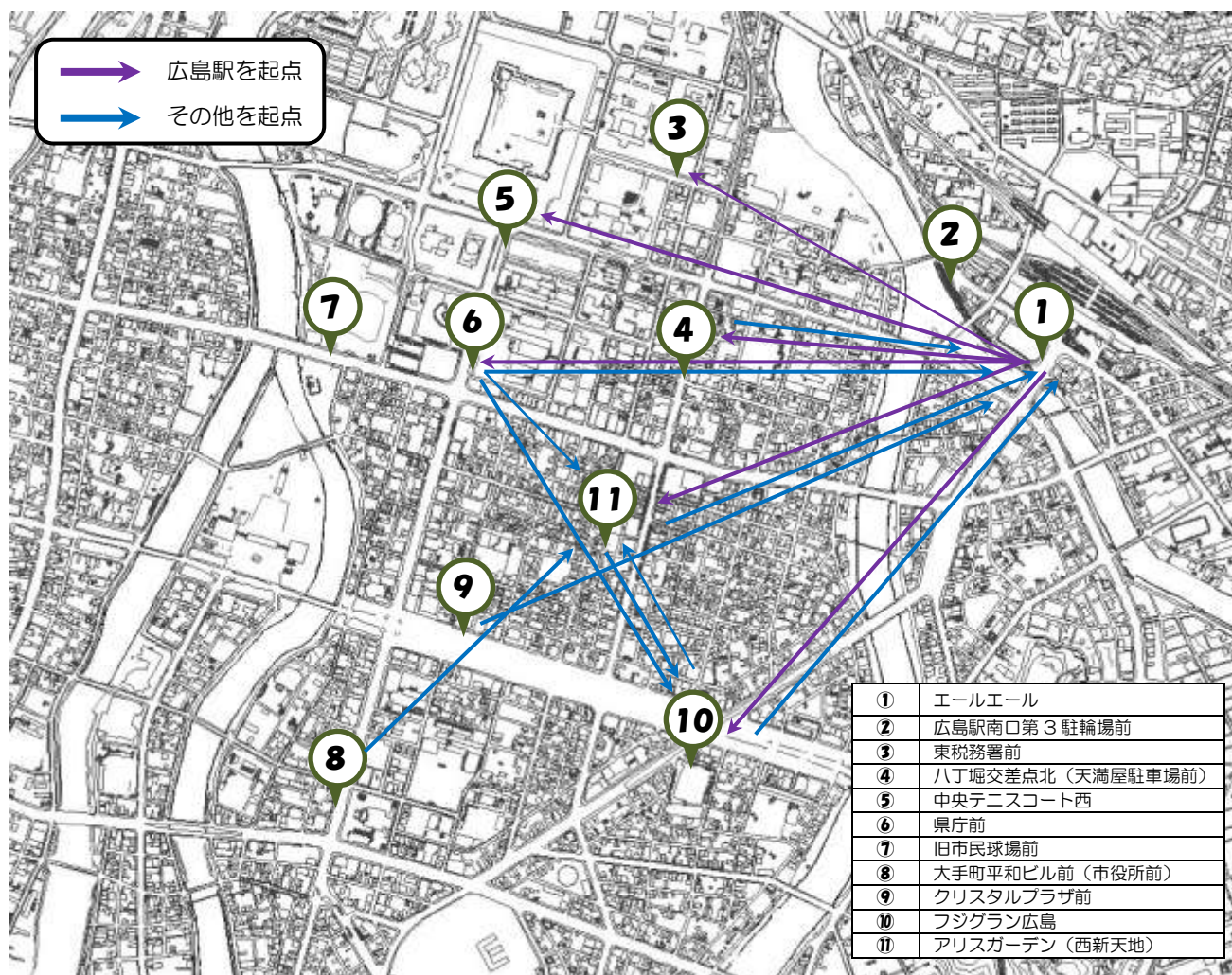


図 2-23 祝休日午前11時～午後5時におけるポート間移動図(上位15位)

表 2-14 祝休日午前11時～午後5時のOD分布表(網掛部は上位15位)

		返却場所											(四)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	総計	
貸出場所	①	7	0	8	15	12	23	7	2	4	18	26	122
	②	1	2	2	1	0	1	1	1	1	0	1	11
	③	5	1	2	2	2	3	2	0	0	0	0	17
	④	16	3	7	2	2	6	1	0	1	1	0	39
	⑤	5	1	0	1	1	1	2	0	0	2	1	14
	⑥	22	1	6	6	0	3	2	2	0	11	9	62
	⑦	5	0	4	2	1	0	0	3	2	3	5	25
	⑧	5	0	0	0	0	6	2	4	2	1	14	34
	⑨	11	0	0	1	1	1	1	1	1	5	3	25
	⑩	13	0	0	1	1	2	3	0	4	3	8	35
	⑪	19	1	0	0	2	0	2	4	3	10	7	48
総計	109	9	29	31	22	46	23	17	18	54	74	432	

ウ 午後5時～午前1時の主なポート間移動

祝休日の夕方以降の時間帯では、平日と同様に都心部の各サイクルポートから「①エールエール」へ向かう移動が多いが、その数は少なく、「⑩フジグラン広島」を貸出・返却場所とする移動が相対的に上位を占めている。

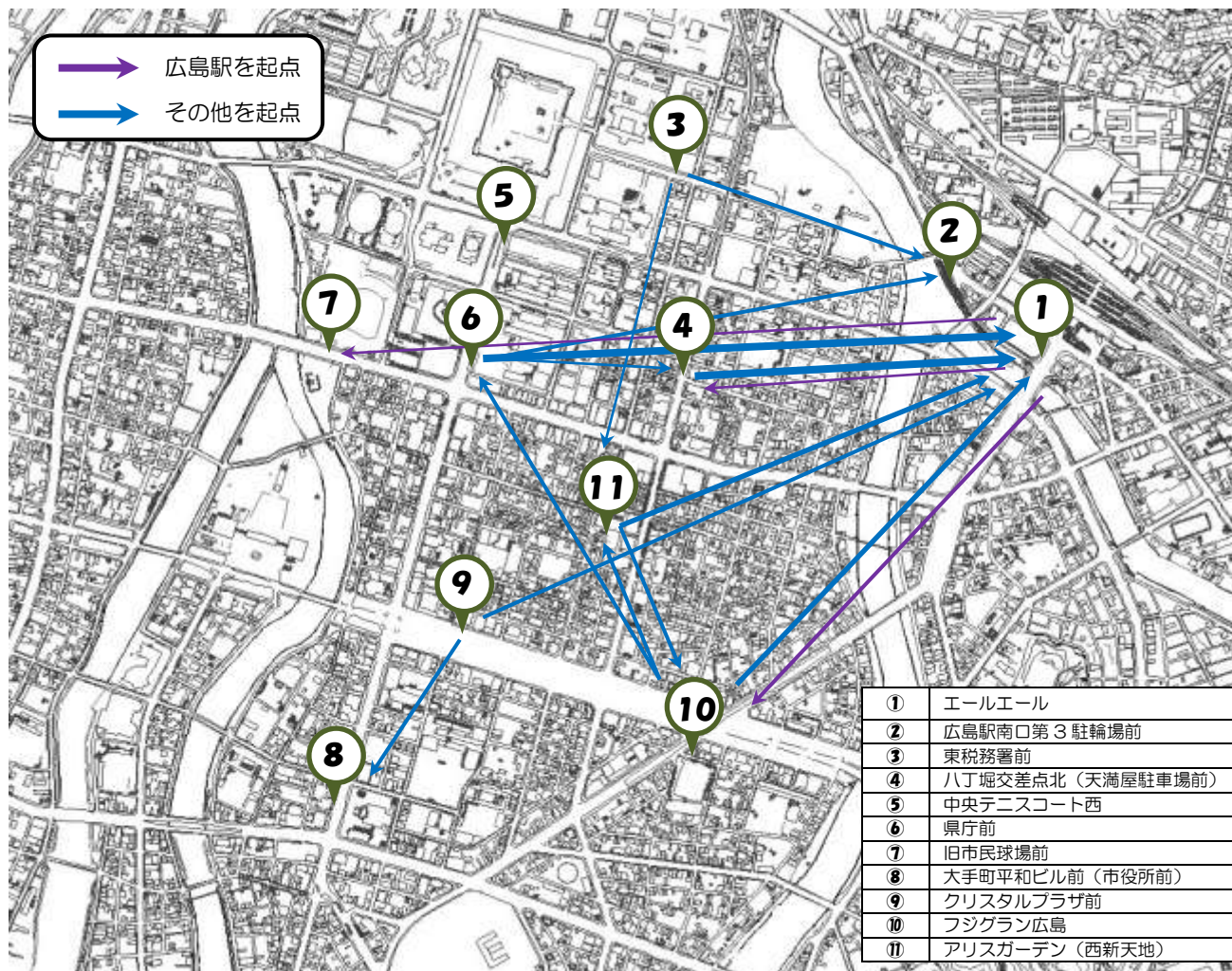


図2-24 祝休日午後5時～午前1時におけるポート間移動図(上位15位)

表2-15 祝休日午後5時～午前1時のOD分布表(網掛部は上位15位)

		返却場所											(回)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	総計	
貸出場所	①	2	1	4	9	1	5	8	2	3	11	7	53
	②	1	0	3	2	0	1	0	0	0	1	0	8
	③	6	13	0	2	0	3	2	0	0	1	8	35
	④	50	6	1	2	0	4	1	1	2	0	1	68
	⑤	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	6
	⑥	67	15	3	8	0	1	0	4	3	6	4	111
	⑦	2	0	0	0	0	0	0	4	2	0	1	9
	⑧	6	0	1	0	0	2	1	0	1	1	5	17
	⑨	18	1	1	0	0	6	2	10	7	4	4	53
	⑩	39	1	0	0	0	12	0	0	3	0	14	69
	⑪	45	6	3	4	0	1	5	6	5	13	3	91
総計	239	43	16	27	1	36	19	27	26	38	48	520	

2-3 収支状況について

事業採算性を検討するため、社会実験期間中の収支状況について、管理運営主体となった事業者から聞き取りを行い整理した。

(1) 支出内訳

ア イニシャルコスト

サイクルポート 11 か所（サイクルスロット 313 台）、自転車 150 台、無人登録機 2 台及び管理運営システムの開発・製造・設置にかかる経費は次のとおりである。

イニシャルコスト（概算）	1 ポート当たり
144,480,000 円	13,135,000 円／ポート

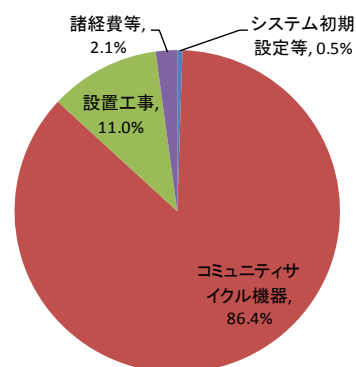


図 2-25 イニシャルコスト構成比

イ ランニングコスト

■ 1 年目（平成 23 年 3 月 13 日～平成 24 年 3 月 31 日）・・・（A）

ランニングコスト（385 日間）
23,800,000 円

ランニングコスト(365 日間に換算)	自転車 1 台当たりコスト
22,560,000 円	150,000 円／年

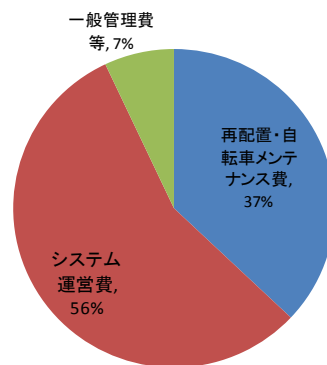


図 2-26 ランニングコスト構成比(1 年目)

■ 2 年目（平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 10 日）・・・（B）

ランニングコスト（344 日間）
23,400,000 円

ランニングコスト(365 日間に換算)	自転車 1 台当たりコスト
24,830,000 円	166,000 円／年

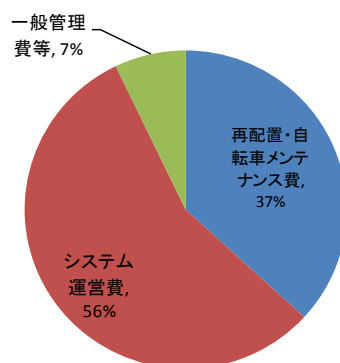


図 2-27 ランニングコスト構成比(2 年目)

ウ 自転車の再配置コスト

自転車を共同利用するコミュニティサイクルでは、特定の時間帯に特定のサイクルポートに利用が集中した場合、貸出自転車が不足し、あるいは返却場所が不足する状況が生じることから、利用実態にあわせて自転車を再配置する必要がある。

本社会実験では、広島駅から都心部の各ポートへ拡散する移動と、都心部の各ポートから広島駅へ集中する移動が特に平日の朝夕の時間帯に集中して発生したことから、朝の7時から11時までと夕方の15時から20時にかけて再配置が特に必要となり、この作業に多額の費用を要することとなった。

具体的には、最も利用の多かった平成24年10月を例にとると、平日で1日当たり約100台、祝休日で1日当たり約30台の再配置を行い、1か月の再配置台数の合計は2,466台にもものぼっている。利用回数の異なる1年目と2年目で、再配置・自転車メンテナンス費に大きな差はないが、事業者からの聞き取りによれば、これ以上利用回数が増えた場合には、再配置に要する人員を抜本的に増やす必要があるとのことであった。

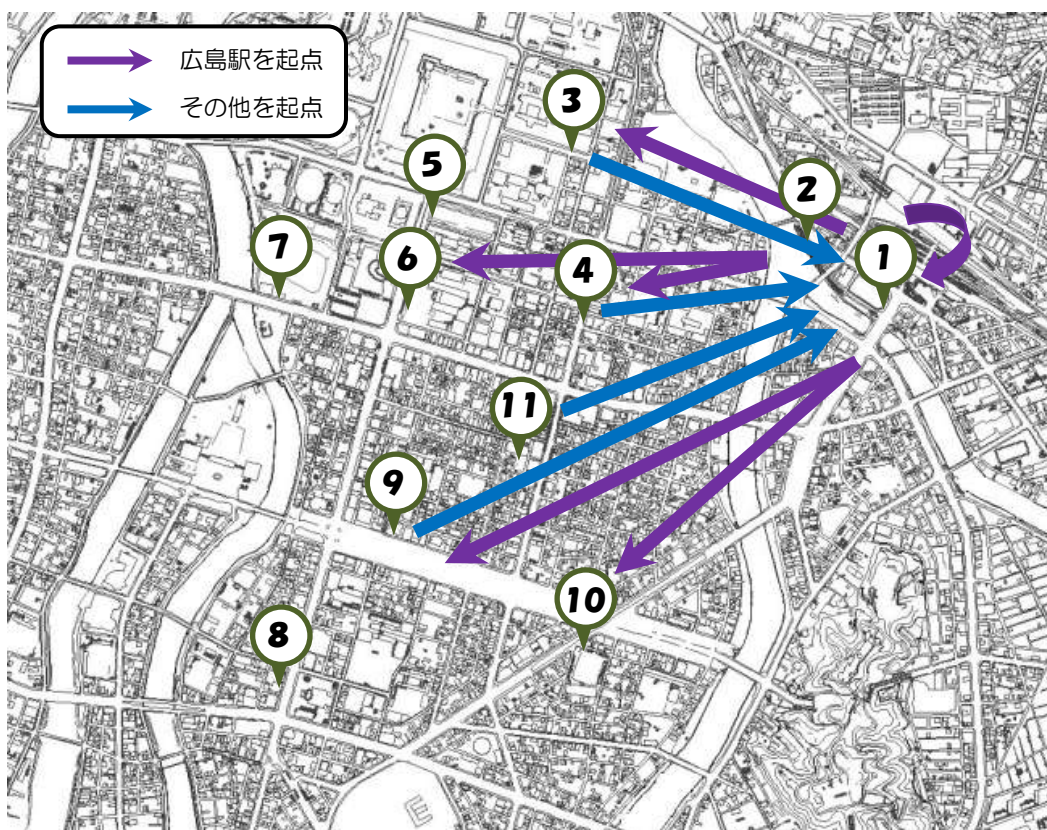


図2-28 平成24年10月の自転車再配置ポート間移動図(上位10位)

表2-16 再配置分布表(平成24年10月)

		移動先											(回)
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	総数	
移動元	①	160	1	143	150	0	166	1	89	176	104	13	1,003
	②	29	74	39	24	4	33	4	12	49	13	4	285
	③	161	2	7	2	0	13	2	8	8	1	0	204
	④	119	2	1	10	0	8	0	5	2	0	0	147
	⑤	19	0	5	2	0	5	5	0	5	2	0	43
	⑥	6	1	0	4	0	42	0	14	13	0	0	80
	⑦	30	0	5	4	0	17	9	14	8	0	0	85
	⑧	21	1	2	2	2	5	0	6	4	1	1	45
	⑨	218	0	0	2	1	16	0	16	58	5	0	316
	⑩	25	0	1	0	2	3	1	0	5	0	0	37
	⑪	106	2	7	5	5	17	2	19	46	9	3	221
総数	894	83	210	205	14	325	24	183	372	135	21	2,466	

■平日・祝休日別時間帯別再配置台数（平成24年10月）

平日 N=2,205・平均 100 台/日、祝休日 N=261・平均 29 台/日

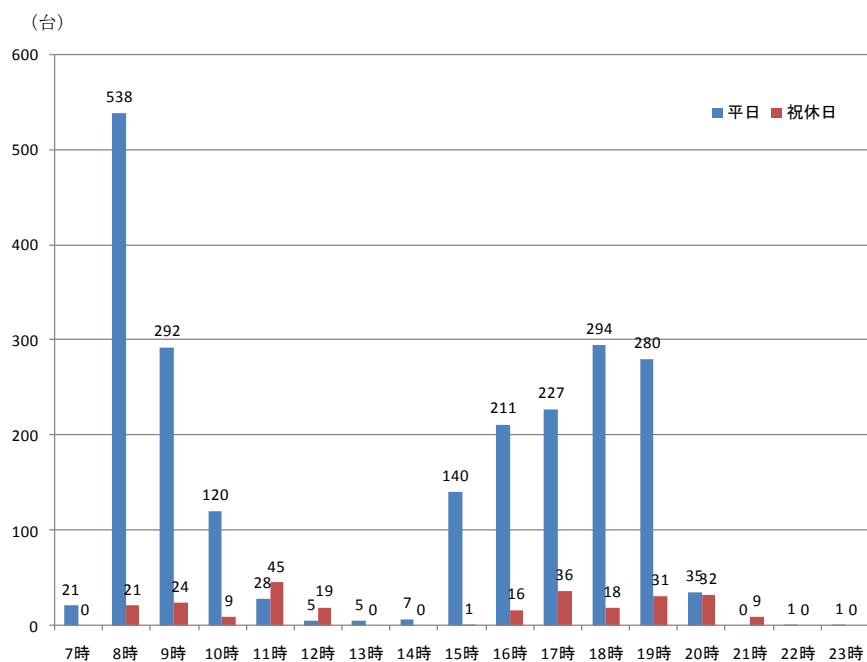


図 2-29 平日・祝休日別時間帯別再配置台数(平成24年10月)



図 2-30 再配置作業状況

(2) 収入内訳

■ 1 年目（平成 23 年 3 月 13 日～平成 24 年 3 月 31 日）・・・(C)

利用料金収入（385 日間）
4,200,000 円

利用料金収入(365 日間に換算)	自転車 1 台当たり収入
3,980,000 円	27,000 円／年

■ 2 年目（平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 10 日）・・・(D)

利用料金収入（344 日間）
7,000,000 円

利用料金収入(365 日間に換算)	自転車 1 台当たり収入
7,430,000 円	50,000 円／年

広告料金収入
3,000,000 円

※広告掲載は平成 24 年 6 月 14 日から実施

(3) 収支合計（イニシャルコストを除く。）

支出については年間で 2,000 万円以上のランニングコストを要し、このうち、再配置・自転車メンテナンス費が全体の約 4 割を占め、大きな負担となっている。

収入のうち利用料金収入については、1 年目は 420 万円であったが、2 年目は利用者の増加により 700 万円に増加した。さらに、地域企業との連携により、新たな収入として広告料金収入 300 万円を確保したことから、利用料金と合わせて 2 年目の収入は 1,000 万円となったが、収支合計では、1 年目が 1,960 万円、2 年目が 1,340 万円の赤字となった。

表 2-17 収支総括表

	収入	支出	差引
1 年目 (H23.3.13～H24.3.31)	4,200,000 円 (C)	23,800,000 円 (A)	▲19,600,000 円
2 年目 (H24.4.1～H25.3.10)	10,000,000 円 (D)	23,400,000 円 (B)	▲13,400,000 円
合計 (729 日)	14,200,000 円	47,200,000 円	▲33,000,000 円