

第3章 実験結果のまとめ

3-1 利用実態から見た評価

本社会実験では、実験終了時点の登録会員数が 3,592 人、利用回数が 1 日平均 199 回（平日：252 回、祝休日：91 回）、自転車 1 台当たりの回転率が 1.33 回あるなど、本市においてもコミュニティサイクルに一定のニーズがあり、また、利用者の行動範囲を広げる効果があることが確認された。

しかしながら、利用の多くが、特定の 2 地点間の往復である「通勤・通学」に偏り、いつでもどこでも乗り捨てが可能というコミュニティサイクル本来の特性が十分生かされた結果ではなかったと考えられる。

また、利用者の約 6 割は路面電車やバスなど公共交通機関からの転換であることから、環境負荷の軽減や放置自転車の削減効果は小さく、実施規模次第では、公共交通機関に少なからず影響を与えることが予想される。

このため、今後、本格導入にあたっては、こうした利用実態を踏まえ、その導入目的を明確化する必要がある。

3-2 運営面から見た評価

コミュニティサイクル事業については、事業主体が公共・民間を問わず、国内で実施されているほとんどのケースで単独で採算がとれていないことから、一般的には収益性の低い事業であるといえる。本社会実験で使用した ICT を活用した無人管理型システムにおいても、約 1 億 5 千万円のイニシャルコストのほか、ランニングコストとして、年間約 2,400 万円が必要となり、1 年当たり 1,000 万円～2,000 万円の赤字が発生するなど、実験に用いたシステムをそのまま本格導入した場合には、多額の費用負担を要することがわかった。

このため、本格導入にあたっては、事業採算性の改善ため、以下の課題について検討が必要である。

（１）コスト削減

本社会実験では、利用が「通勤・通学」に偏ったことから、自転車の再配置に多額のコストが発生し、これがランニングコストの中で大きな割合を占めた。このため、本格導入にあたっては、自転車の再配置作業の省力化などによるランニングコストの削減や、利用ターゲットにあわせた導入システムの見直しによるイニシャルコストの削減を検討する必要がある。

（２）収入の増加

ア 料金プランの見直し

本社会実験においては、実験開始後の利用の伸び悩みを受けて利用料金の見直し（値下げ）を行ったが、利用の増えた 2 年目においても、自転車 1 台あたりの年間ランニングコスト 166,000 円に対し、利用料金収入は 1 台あたり年間 5 万円にとどまった。このため、本格導入にあたっては、利用増を図る施策とともに、利用者への影響も考慮しながら、料金プラン

を見直す必要がある。

イ 利便性の向上

利用者の増を図るためには、ターゲットの目に留まり、かつ目的地に近い場所へのサイクルポートの配置や料金決済手段の多様化、新たな料金プランの新設など、コストを意識しつつも、導入目的に応じて利便性の向上を図る必要がある。

ウ 付帯収入の確保

本社会実験では、2年目に広告収入を確保したが、他都市ではネーミングライツにより収入を確保している例もあり、利用料金収入を補うための付帯収入の確保を図る必要がある。

3-3 今後の進め方

本社会実験により、本市においてもコミュニティサイクルに一定のニーズがあり、また、利用者の行動範囲を広げる効果があることが確認されたが、利用の多くが、特定の2地点間の往復である「通勤・通学」に偏り、いつでもどこでも乗り捨てが可能というコミュニティサイクル本来の特性が十分生かされた結果ではなかった。

このため、「通勤・通学」を目的とした利用については、個人所有の自転車の利用を対象に、走行空間整備や都心部における駐輪場整備等の施策を推進することとし、コミュニティサイクルについては、本来の特性が生かせるよう観光客等の来街者の利用にターゲットを絞るなど、持続可能なシステムの検討を進める。

登録番号	広D6-2013-241
名称	ひろしまコミュニティサイクル社会 実験報告書
主管課 所在地	道路交通局自転車都市づくり推進課 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号 〒730-8586 TEL (082) 504-2349
発行年月	平成25年6月