

# 北九州市におけるコミュニティサイクル導入促進事業の取組みについて

北九州市 建築都市局 都市交通政策課

## 1. はじめに

北九州市は、九州の玄関口として交通の要衝に位置し、昭和38年に門司市、小倉市、戸畑市、八幡市及び若松市の5市が対等合併により誕生した全国6番目の政令指定都市で、現在、人口981,453人、431,823世帯、市域面積約488km<sup>2</sup>を有しています。

本市では、JR、都市モノレール、筑豊電気鉄道および路線バスなどにより、充実した公共交通ネットワークが形成されており、他都市と比べても遜色のない公共交通サービスが提供されています。

しかしながら、人口の減少やマイカー利用の増加に伴い、本市の公共交通利用者は、この20年間で約4割減少しています。このまま利用者の減少が続けば、公共交通の減便や路線の廃止などにより公共交通の衰退が進み、高齢者や学生などが移動しづらく、暮らしにくいまちになることが懸念されます。また、マイカーによる郊外店舗の利用増加の影響などにより、商店街などの中心市街地の活性化が課題となっています。



図-1 北九州市位置図

## 2. 北九州市環境首都総合交通戦略について

このような中、本市は、環境問題に取り組むNGO主催の「日本の環境首都コンテスト」において2年連続総合第1位の認定と、アジアを中心とする海外への環境技術の供与や研修に取り組んできた国際貢献の実績などが評価され、平成20年7月に「環境モデル都市」として認定されました。この環境モデル都市として望ましい交通体系を構築するため、市民、企業、交通事業者、行政が一体となり、過度のマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通や自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段を確保するとともに、CO<sub>2</sub>削減に寄与する「北九州市環境首都総合交通戦略」を、平成20年12月に策定しました。

本戦略は、「公共交通の利便性向上」や「道路の有効活用」とともに、利用者である市民一人ひとりが、公共交通の衰退などを自らの問題として考える「意識の向上と実践」を加えた3分野、計28の施策を掲げています。特に、「モビリティマネジメントの実施」、「交通結節点機能の強化」、「幹線バス路線の高機能化」、「おでかけ交通の支援強化」、「レンタサイクルの普及」の5つを重点施策として位置づけ、その他の施策と合わせて実施していくこととしています。

今回は、このうち「レンタサイクルの普及」として、誰もが利用しやすい交通体系の実現や中心市街地の活性化などに向け、市が当初の整備費用を助成し、民間事業者が整備・管理・運営を行う「コミュニティサイクル導入促進事業」の取組みについて報告します。

### 3. コミュニティサイクルとは

「コミュニティサイクル」とは、共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく、複数の専用のサイクルステーション（駐輪場）を設け、そのどこでも貸出・返却を可能としたものです（図-2）。

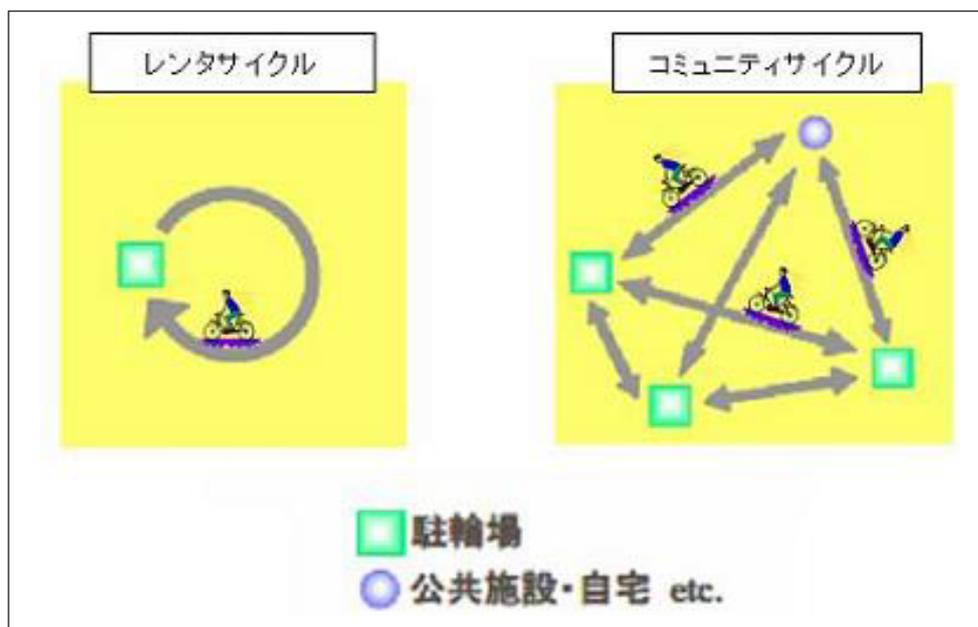


図-2 コミュニティサイクル

特徴としては、

- 電車やバスなどの交通結節点にステーションを配置することで、公共交通の利用促進に繋がること。
- 都市内での身近で小回りの利く移動手段を確保することで、地域の集客と回遊性が強化され活性化に繋がること。
- 自動車からの転換を促すことで、地球温暖化や交通渋滞問題に一定の効果が期待できること。

などが挙げられます。

コミュニティサイクルは欧米諸国で先進的に行われており、デンマークのコペンハーゲンやスペインのバルセロナ、フランスのリヨンやパリ（図-3、4）などで実施されています。また、国内においては東京都世田谷区、長野県飯田市、富山県富山市、熊本県水俣市などで実施されています。



図-3 パリの例①



図-4 パリの例②

## 4. ちょこ乗り交通 タウンモビリティ事業社会実験

本市では、平成 21 年 2 月 24 日から環境首都総合交通戦略や中心市街地活性化基本計画（小倉地区）の施策の一環として、NPO 法人の協力により、交通結節点に電動自転車（レンタサイクル）や軽自動車（カーシェアリング）などを配置し、マイカー利用を減少させ、公共交通の利用促進を図るとともに、中心市街地の活性化に資する「ちょこ乗り交通 タウンモビリティ事業社会実験」を開始しました。

### (1) 社会実験の概要（図－5）

この実験は、JR 小倉駅周辺にレンタサイクル（7 台）・カーシェアリング（1 台）・電動カート（1 台）を利用できる「ちょこ乗り交通」を導入し、その拠点となる「モビリティセンター（1 箇所）」を設置することで買い物、観光、商業などで街なかを訪れる方々に対して、過度なマイカー利用から公共交通や自転車への利用転換を促進し、地球環境にやさしく快適に移動できる交通手段を提供するものです。

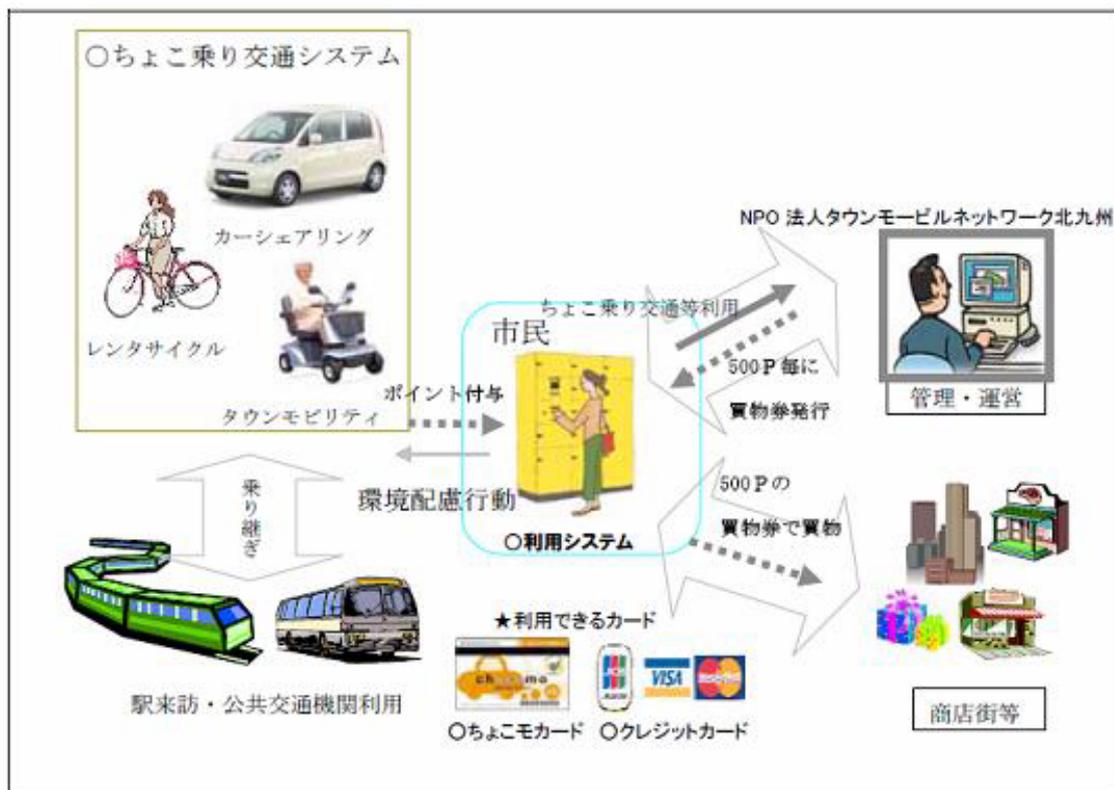
また、利用者の環境配慮行動に対するインセンティブとして、NPO 法人の協力により、レンタサイクルやカーシェアリングの利用時にポイントを付与することで、公共交通とちょこ乗り交通の利用促進にも取り組みました。

### (2) 自転車利用における課題の抽出

利用いただいた方々に対するアンケート調査結果は以下のとおりです。

- 利用目的は買い物が最も多く、次いで観光の順で、利用時間は 2 時間以内が 7 割を占めていた。
- 要望としては、「貸出・返却が行えるサイクルステーションの数を増やしてもらいたい」との意見が多かった。

このため、自転車の利用促進を図るには、複数のサイクルステーションを配置し、自由に貸出・返却が行えるコミュニティサイクルが有効と考えられます。



図－5 社会実験概要

## 5. コミュニティサイクル導入促進事業

本戦略を推進していく中、環境省より環境モデル都市である地方公共団体を対象に「環境保全型地域づくり推進支援事業」への募集がなされ、平成21年4月に本市から提案した事業のひとつ「コミュニティサイクル導入促進事業」が選定されました。

本事業は、上記社会実験の課題などを踏まえ、「小倉都心地区」と「八幡東区東田地区」を対象として、複数のサイクルステーションを設置するなど、自転車交通への転換を促進する民間事業者に対して助成を行うものです。

そこで、本市では低炭素社会の実現や地域活性化に寄与するとともに、多くの市民などが安全に安心して自転車を利用し、継続可能な事業展開を目指すことを基本方針として公募を行い、選定検討会での検討結果などを踏まえ、事業主体として特定非営利活動法人タウンモバイルネットワーク北九州（以下、「NPO法人」という。）を選定しました。

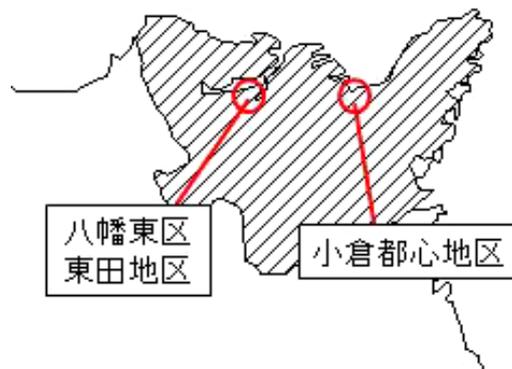


図-6 実施地区位置図

### (1) 目的

本事業は、環境モデル都市行動計画に位置付けられるとともに、環境首都総合交通戦略を推進する施策のひとつであり、市街地で自転車を共同して利用する環境を整えることで、過度なマイカー利用から公共交通や自転車を積極的に利用するライフスタイルへの意識と行動を促すものです。具体的には「環境負荷や都心の交通渋滞の軽減」や「地域の活性化」を目指しています。

#### 1) 環境負荷や都心の交通渋滞の軽減

自動車の排ガスの低減や都心の交通渋滞の緩和を図るためには、環境負荷の大きな自動車利用からの転換を促進する必要があります。そこで、駅やバス停から目的地までの「最後の一步」を補完する交通手段として、環境にやさしい自転車（電動自転車）を提供することで、「快適な街なかの移動」を市民の方々に実感していただき、環境にやさしいライフスタイルの創出や、公共交通への利用転換を促進するものです。

#### 2) 地域の活性化

地域の活性化には、商店街や周辺施設での移動環境を改善する必要があります。そこで、自転車の時間貸し利用を行い、都市内において小回りの利く身近な移動手段を確保することで、地域の集客と回遊性を強化するものです。

### (2) 事業内容

サイクルステーションは、「小倉都心地区」と「八幡東区東田地区」の2地区に合計10箇所設置するとともに、電動自転車（図-7）を合計116台配置しました。また、休日、夜間でも利用可能な無人システム（図-8）により、どのサイクルステーションでも24時間貸出・返却可能とするとともに、本市の花として定着しているひまわりの黄色を自転車に採用するなど、利用環境やデザインに配慮した取組みも行っています。



図-7 電動自転車



図-8 キーボックス

### (3) 対象地区

#### 1) 小倉都心地区 (図-9、10)

小倉都心地区は、商業・業務・観光施設などの集積が高く、人の発生集中も多い本市の「顔」です。また、タウンモビリティ事業社会実験を通じて、利用者アンケート調査などでニーズ（ステーションを増やしてほしいなど）も把握しているため、自転車の利用環境を整えることで、中心市街地においてマイカーなどの利用抑制や公共交通の利用促進を行う、低炭素社会への先導的な地区として位置付けています。

サイクルステーションは、市役所や区役所などを含めた公共施設及び JR 駅の周辺など、7箇所（電動自転車 92 台）に設置しています。

利用対象者としては、都心部への買い物客やレジャー客、業務などのために自動車でする都心内を回る人、都心部を回遊する観光客などを想定しています。



図-9 小倉都心地区ステーション配置図



図-10 ステーション設置状況

#### 2) 八幡東区東田地区 (図-11、12)

八幡東区東田地区は、環境配慮のまちづくりを目指した「八幡東田グリーンビレッジ構想」を策定し、天然ガスコジェネ発電や環境共生住宅の建設、カーシェアリングの取組みなど、全国的にも先導的な環境共生のまちづくりを実践しており、環境負荷の少ない自転車の利用環境をさらに整えること

で、低炭素地域づくりを一層推進する地区として位置付けています。

サイクルステーションは、区役所及び JR 駅など、3 箇所（電動自転車 24 台）に設置しています。

利用対象者としては、車で駅や商店街、区役所など相互の施設を行き来する市民、仕事等のため車で東田地区内を回る人、環境ミュージアムなど地区内の集客施設を回る観光客などを想定しています。



図-11 八幡東区東田地区ステーション配置図



図-12 ステーション設置状況

#### (4) 料金プラン (図-13)

個人利用による基本プランのほか、家族向けのファミリー3プラン、業務利用者向けのビジネス6プランなど、団体利用を対象としたプランも設定しています。また、一時的な利用を目的とする観光客やレジャー客を対象とした、お試し利用も用意しています。

月額基本料		基本プラン	ファミリー3プラン	ビジネス6プラン
		525円	1365円	2520円
利用料	標準料金	105円/1時間毎		
	最大	525円/5時間～(返却24時まで)		
定額料金	1ヶ月	5,250円/1ヶ月		
	3ヶ月	12,600円/3ヶ月		
お試し利用		500円/1日分		

図-13 料金プラン

#### (5) 利用状況

平成22年3月27日の開業から平成22年6月24日時点における会員の登録状況は、個人会員が115名、法人会員が6法人となっています(図-14)。また、利用件数は、会員利用が1673件、お試し利用が243件です(図-15)。

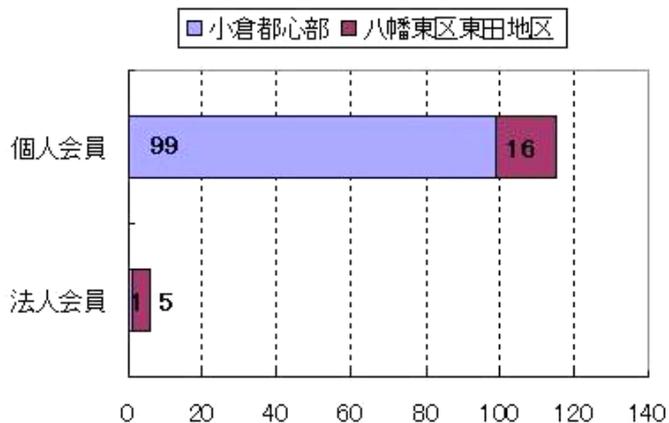


図-14 会員登録状況

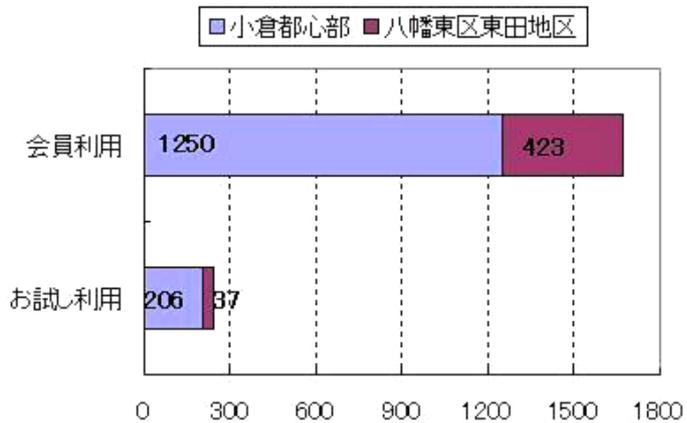
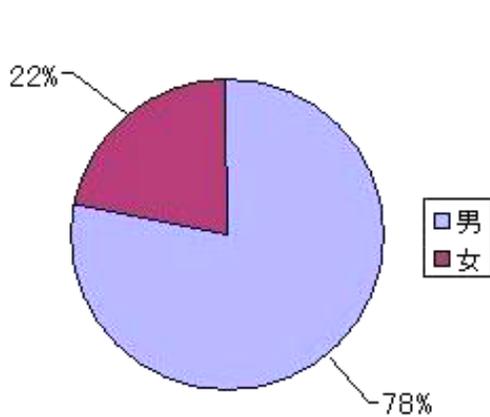
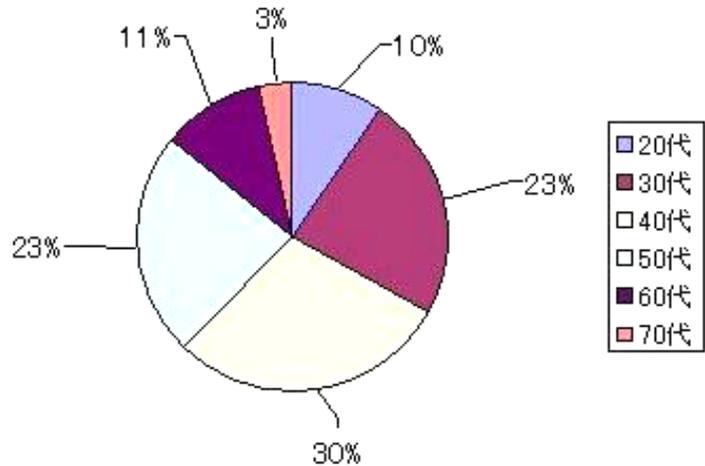


図-15 利用件数

次に、利用者属性について見てみると、性別（図－16）では、男女比が約8:2となっており、世代別（図－17）では、30～50代の登録者数が多く、全体の7割を超えている状況です。



図－16 性別会員登録状況



図－17 年代別会員登録状況

#### (6) 課題及び今後の取り組み

開業してから約3ヶ月経過した現時点での課題は、個人会員が順調に伸びているのに対して、法人会員の加入数が少なく、また、お試し利用者、女性の利用者が少ない状態です。

安定的に本事業の運営を行っていくためには、利用率を上げていくことが重要と考えており、NPO法人では、業務活動で多くの利用が見込める企業に対し、法人会員の加入の呼びかけを引き続き行うこととしています。また、市民だけではなく、県外などから訪れる観光客、ビジネス客などの利用を促進するためにも、JR駅やホテルなどでのPRも並行して行っていく予定です。

本市としても、更なる公共交通や自転車などの利用促進に向け、本事業に対する協力や支援を積極的に行うとともに、自転車走行環境の改善などにも取り組んでいきます。