

第2章 利便性向上に関する提言

本章では、自転車利用に関する「利便性の向上」について述べる。特に、自転車行政サービスの面で、どのような方策を取ることによって、自転車利用者の利便性が向上するのか、という視点でいくつかの提言を述べている。

本研究は以下の手順で実施した。

1. 現状の自転車行政サービスの分析
2. 千葉市における自転車行政サービスの分析および問題点の明確化
3. 「自転車利用者を増やす」視点での提言考案

特に注意した点が、「自転車利用者を増やす」視点を持つことである。現状分析をする中で、様々な問題点が明らかになっている。特に、放置自転車は、撤去費用の高止まり、減少ペースの減少ペース鈍化等、依然として大きな問題となっている。これら問題に対する解決策として、自転車利用者に対する「規制の強化」による自転車利用の抑制は考慮に入れていない。自転車の販売規制や撤去手数料の高額化により、前述の問題は解決できるとは考えられるが、一方で自転車利用を抑制することは明らかである。今回の提言を全て「自転車利用者を増やす」視点により実施することで、千葉市の自転車利用率向上、それに伴う医療費削減、環境負荷低減が達成できると考えている。

以下、研究の詳細を述べる。

1 本研究における調査内容

本研究において、現状分析および比較検討のため、日本全国の政令指定都市における自転車行政サービスを調査した。調査項目は以下の通りである。

①指定管理者制度の導入状況と特徴

各政令指定都市における導入状況を調査することで、「市の直轄事業」とすべきか、「指定管理者制度導入」とすべきかを判断する材料として取り上げた

②指定管理者が実施している自主事業

指定管理者に委託することにより、従来は実施できていなかった様々なサービスが提供されている。その詳細を調査することで、千葉市においてどのような利便性向上施策が打てるかを考案する材料として取り上げた

③自転車条例等の有無

本研究の後に千葉市でも自転車条例を制定する予定とのことであった。他の政令指定都市での進捗状況を確認するため取り上げた

④コミュニティサイクル事業の実施状況

ドコモバイク等民間事業者への委託によるコミュニティサイクル・シェアサイクル事業が多く自治体で実施されている。ここでは政令指定都市における実施状況を確認するために取り上げた。

⑤観光客数の比較

コミュニティサイクル・シェアサイクル導入における大きな目的として、「観光振興」が挙げられる。観光客数の多寡とコミュニティサイクル・シェアサイクル事業成功の関係における因果関係を調査するために取り上げた。

⑥駐輪場についての設置義務条例の詳細

既に千葉市でも、事業者に対する駐輪場の設置義務を条例化している。しかしその実効性は判別できていない状況である。他の政令指定都市における条例の詳細を調査し、千葉市の条例と比較・検討するために取り上げた。

本研究においては、上記調査をベースに検討・提言を行っている。本来であれば、もっと多くの自治体におけるケースを調査・分析すべきと思われる。しかし、限られたリソースの中での研究ということもあり、政令指定都市に限定した抽出とならざるを得なかった。次のページにて示す調査結果にも不備や調査不足があると思慮される。様々な手落ちがある点についてはご容赦いただきたい。

政令指定都市別指定管理者制度導入状況一覧

都道府県	自治体名	導入状況	指定管理者	期間	受託状況	一時利用	自主事業他	自転車条例	コミュニティサイクル	場所	観光客数	駐輪場設置の義務
北海道	札幌市	○	株式会社札幌振興公社	4年	一括	100円/定額	レンタサイクル「えきチャリ」(1日500円/定期あり)	無し	ポロクル	札幌駅	1341万人	45㎡につき1台分罰金あり 300~400㎡以上罰金あり補助金あり
宮城県	仙台市	× ※検討中				50円/定額		「社の都の自転車プラン」策定済	ダテバイク	仙台駅	1867万人	400㎡以上罰金あり補助金あり
埼玉県	さいたま市	○	一般財団法人さいたま市都市整備公社 日本コンピュータ・ダイナミクス株式会社 株式会社KSP・EAST 株式会社日鉄コミュニティ	5年	7箇所に分割して指定	運営主体により変動	レンタサイクル「さいチャリ」(NCD)	「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」施行	さいたま市コミュニティサイクル	大宮駅 さいたま新都心駅	2062万人	400㎡以上罰金あり(公表のみ)
千葉県	千葉市	×				100円/定額		千葉チャリスイスイプラン策定済	×		2358万人	400㎡以上罰金無し
神奈川県	横浜市	×				80~100円/定額		自転車に関する総合計画の策定中	baybike(ドコモ)	横浜駅	3452万人	努力義務のみ
	川崎市	○	川崎市交通安全協会・NCD共同企業体 川崎市ビルメンテナンス業協同組合		2箇所に分割して指定	運営主体により変動	※川崎市民間自転車等駐輪場整備費補助金制度あり(補助率2/3)		×		1504万人	400㎡以上罰金無し
	相模原市	○	駐輪場運営共同企業体	5年	3箇所に分割して指定	100円/定額	相模原駅南口駐輪場レンタサイクル ※民間自転車駐輪場整備費などの補助あり	「自転車対策基本計画」策定済み	×		1174万人	無し
新潟県	新潟市	○	株式会社きらめき	3年	石宮公園地下駐輪場のみ?	100円/定額	■傘&タオルの貸出サービス ■パンク等の修繕(有料) ■コインロッカーサービス ■空気入貸出サービス(無料)	「公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」	にいがたレンタサイクル スマートクルーズ	新潟駅		400㎡以上罰金有り
静岡県	静岡市	○	静岡ビルサービス株式会社	3年	清水駅東口駐輪場、駐輪場	100円/定額	不明	静岡県自転車利用計画策定(策定中?)	検討中?		2768万人	400㎡以上罰金有り
	浜松市	×						浜松市自転車走行空間等整備計画	検討中?		1749万人	無し
愛知県	名古屋市	× ※検討中							名チャリとして実施(現在は実験終了)	名古屋駅	3580万人	400㎡以上罰金有り
京都府	京都市	○	京都市自転車等駐輪場管理コンソーシアム 株式会社アーキエムズ	3年	5箇所に分割して指定	150円/定額 ※但し時間利用について検討中	自転車の無料点検 放置自転車防止への啓発等	京都市自転車安心安全条例 京都・新自転車計画	まちかどミナポード他	京都駅周辺	5564万人	300㎡以上罰金有り補助金あり
大阪府	大阪市	○	サイカパーキング株式会社 株式会社アーキエムズ	5年	5箇所に分割して指定	150円/定額	放置自転車防止への啓発	無し	コイデコ他	キタ&ミナミ	10080万人	300㎡以上罰金あり
	堺市	○	センターパーキング堺	5年	一括	100円/定額		堺市自転車のまちづくり推進条例	さかいコミュニティサイクル	堺駅周辺	820万人	300㎡以上罰金無し補助金あり
兵庫県	神戸市	○	株式会社駐輪サービス	3年	2箇所に分割して指定	100円/定額		神戸市自転車利用環境総合計画	こうべリンクル	三宮駅周辺	2235万人	400㎡以上罰金あり
岡山県	岡山市	○	ジェイアール岡山警備保障 サイカパーキング	5年	2箇所に分割して指定	2時間無料 1日100~150円		自転車先進都市おかも実行戦略	ももチャリ	岡山駅周辺	440万人	500㎡以上罰金あり
広島県	広島市	○	広島市都市整備公社 広島県ビルメンテナンス協同組合	4年	3箇所に分割して指定	100円/定額	レンタサイクル事業	広島市自転車都市づくり推進計画	のりんさいくる HIROSHI MA 広島市観光レンタサイクル事業	のりんさいくるは終了(利用形態・収支) 広島駅周辺	1165万人	400㎡以上罰金あり
福岡県	北九州市	○	公益社団法人北九州市シルバー人材センター	5年	2箇所に分割して指定	100円/定額	無し	北九州市自転車利用環境計画	シティバイク 市立河内サイクリングセンター	小倉都心地区ほか	2565万人	400㎡以上罰金あり
	福岡市	○	シルバー人材センター(不正あり)	5年	駐輪場ごとに指定	100円・50円/定額	1日利用額の低減 チャリエンタワン歌井?	自転車の安全利用に関する条例	シーサイドバイク	10箇所(イオンバイク協力)	1782万人	1500㎡以上罰金あり
熊本県	熊本市	○	バースト24 武蔵塚自転車駐輪場管理運営共同事業体 シルバー人材センター	3年	数か所に分割して指定	100円/2時間以内無料	駐輪場マップ作成 24時間監視・照明設備・サポートセンター わくわくレンタサイクル運営		わくわくレンタサイクル	10箇所(バースト24運営)	556万人	400㎡以上罰金あり

上記示した調査に基づき、取材を経て提言をまとめた。おおまかに3つの括りに分割して提言しているのを参照されたい。

- ・民間事業者との協業による行政サービス品質向上
- ・事業者に対する駐輪場設置の啓発
- ・シェアサイクル・レンタサイクル制度に関する提案

2 民間事業者との協業による利便性向上施策の提言

本項では、他の政令指定都市への指定管理者制度導入による、様々な利便性向上施策を紹介し、千葉市での導入を提言する。

「政令指定都市別指定管理者制度導入一覧」で示した通り、実に8割以上の政令指定都市において駐輪場が指定管理者により運営されている。自転車対策課へのインタビューでは、千葉市でも導入を検討している、とのことであった。導入に際しては、今回の提言を参考に、利便性向上の視点での指定管理者制度導入を検討して頂きたい。

2-1 レンタサイクルの運営

多くの指定管理者が実施している利便性向上施策として挙げられるのが、「レンタサイクル」の運営である。駐輪場の多くは、駅近辺に立地しており、駅利用者にとって利便性の高い立地となっている。その好立地を活かした観光・商業振興施策がレンタサイクルの運営である。

札幌市、さいたま市、相模原市、広島市、熊本市等で実施されており、指定管理者が実施している利便性向上施策としては最も一般的な施策と考えられる。運営方法は指定管理者により様々である。これは、指定管理者制度が、「公の施設の管理に民間のノウハウを活用しながら、市民サービスの向上と経費の節減を図ることを目的とするもの」であることから、指定された事業者による創意工夫の結果であることが分かる。その中から、さいたま市の事例、札幌市の事例を取り上げる。

2-1-1 さいチャリ

The screenshot displays the 'さいチャリ' (Saichari) website interface. At the top, there is a navigation bar with icons for '会員登録' (Member Registration), '利用規約' (Terms of Use), 'マイページ' (My Page), and '利用状況' (Usage Status). Below the navigation bar, a red banner contains the text: 'さいチャリは、24時間・年中無休の自転車の共同利用サービスです。会員登録をすると、駅前のレンタサイクルポートから、お手軽に自転車を利用することができます。毎日の通勤・通学やショッピングに、ぜひご利用ください!!' (Saichari is a 24-hour, year-round bicycle shared use service. After member registration, you can easily use bicycles from the station bicycle rental port for daily commuting, school, and shopping. Please use it!!). Below the banner, there is a '更新情報' (Update Information) section with two items: '2014年 4月 4日 (金) 消費税増税にともなう料金体系改定のお知らせ' (Notice of fee system revision due to consumption tax increase on April 4, 2014) and '2014年 4月 4日 (金) 「かりかた」「かえしかた」の動画を追加しました!' (We added videos for 'how to borrow' and 'how to return' on April 4, 2014). The main section is titled 'どうやって使うの?' (How to use?). It features three numbered steps: 1. 'かざす' (Tap) with an icon of a yellow card and the text 'ピッ!'; 2. 'かりる' (Borrow) with an icon of a person riding a bicycle and the text 'スイ〜♪'; 3. 'かえす' (Return) with an icon of a bicycle and the text 'ガチャ!'. Below these steps are two video icons labeled 'かりかた' (how to borrow) and 'かえしかた' (how to return). At the bottom, there is a list of instructions: 1. レンタサイクルポートで登録済みのICカードをかざすと自転車を取り出せます。 (Tap the registered IC card at the rental port to retrieve the bicycle.) 2. お好きなところへお出かけください。 (Please go to your favorite place.) 3. 返却の際はレンタサイクルポートのスロットへしっかりセット! (When returning, please set it firmly into the slot at the rental port!) 4. 登録機にてお支払い (Suica, PASMOの電子マネー決済の方のみ) ※必ず借りたサイクルポートへ返却してください。別のサイクルポートでは返却できません。 (Payment is made at the registration machine (Suica, PASMO electronic money payment only). Please return to the port you borrowed from. Returns are not possible at other ports.)

日本コンピュータダイナミクス Web ページ (<http://ecoport.jp/saichari/>) より

「さいチャリ」を手掛ける日本コンピューターダイナミクス株式会社は、パーキング事業を手掛ける IT 企業である。IT を駆使した駐車場・駐輪場管理に特色を有している。さいたま市だけでなく、豊島区や港区等他の自治体の駐輪場管理を指定されている。

導入されているのは、ドコモバイク等が手掛ける、電子マネーを活用した貸出システムである。貸出場所が少ないことから「シェアサイクル」的な活用はできないと考えられるが、「駅を中心として用事を済ませ、駅に帰着する」使い方であれば、特に観光や業務利用において充分利用価値のある制度であると考えられる。



日本コンピューターダイナミクス株式会社 プレスリリースより

2-1-2 エキチャリ

SAPPOROレンタサイクル「エキチャリ」のご利用について

「エキチャリ」は、放置自転車等をリサイクル活用した都市型レンタサイクル。
さっぽろ駅を降りてすぐに借りられるから、通勤や通学、観光などにとっても便利です。
さあ、環境にもやさしいエキチャリで、快適エコサイクリングをはじめませんか。

いつも整備済みの
自転車を使えるから
快適ラクラク!!

放置自転車を
リサイクルしているから
環境にもやさしい

JRでさっぽろ駅まで
駅からは「エキチャリ」で
ラクラク通勤

ご利用料金 <1日利用> **500円**

<定期利用>

1ヶ月(月の初日から末日まで)	1,500円
3ヶ月(月の初日から末日まで)	3,500円
シーズン契約(4月1日~11月30日)	7,000円(学生割引6,000円)

【申し込み場所】札幌市北5西1 サイクルポート(受付場所)
【利用時間】6:00~24:00

身分証明が可能なもの(免許証・学生証など)をご持参ください。学生の方は、申し込み前に、学校へのレンタサイクル利用が可能かどうか確認してください。

1日レンタル自転車の注意事項

- ①利用時間等
利用時間は、当日6時から24時迄です。
貸出は当日のみですが、翌日以降の返却の場合は1日につき500円の延滞料金が掛かります。
- ②駐輪放置禁止場所等
札幌駅周辺は自転車放置禁止場所がありますので、駐輪しないで下さい。
自転車放置禁止場所に駐輪された場合は、利用者が引取り、その撤去費用2,000円を負担して頂きます。
- ③盗難または破損
自転車が盗難に当たり破損した場合、利用者の過失が大きい場合は、その損害を保証して頂きます。
- ④事故
貸出期間中に事故等があった場合は、自らの対応をお願いします。
当グループは一切責任を負いません。
- ⑤自転車に乗る際は交通ルールを守って下さい。

こんな時どうする？

- Q 自転車が無くなった、盗まれたときは？
- A サイクルポート受付に「故障・紛失届」を提出してください。
届け出用紙はサイクルポートに置いてあります。
- Q 借りている自転車で事故を起こしたときは？
- A 利用者ご自身の責任で対応してください。
- Q 自転車が壊れたときは？
- A サイクルポートまで乗ってくる事ができる場合は
返却の際に故障の状況を係員にお知らせください。
- A サイクルポートまで乗ってくる事ができない場合は
サイクルポート受付に「故障・紛失届」を提出してください。
※利用者ご自身で修理した場合は、その費用を当グループが負担することはありません。
- Q 利用料金を紛失したときは？
- A サイクルポート受付に「利用承認通知書」と「再交付申請書」を
提出してください。届け出用紙はサイクルポートに置いてあります。

「エキチャリ」紹介パンフレットより

「エキチャリ」は、札幌市での指定管理を受託している札幌駅周辺自転車等駐車場利用推進グループによる独自事業である。札幌駅周辺自転車等駐車場利用推進グループは、(株)札幌振興公社、(株)ベルックス、(株)キタデン、北海道軽自動車自転車商業協同組合の共同事業として運営されている。各政令指定都市の状況を見ると、いくつかの都市で共同事業として運営されている状況である。全ての駐輪場を一括で委託する場合は、札幌市での事例のように共同事業で受注されるが、指定管理者制度の目的の一つである「経費の削減」という視点からは、事業者間の競争を阻害する要因となるから相応しくないと考えられる。多くの政令指定都市では、管理施設を地域ごとのブロックに分割して指定する等の工夫をしており、競争を促す状況が見て取れる。

エキチャリの特徴として挙げられるのは、放置自転車をレンタサイクルとして活用している、という点である。千葉県内においても市川市が同様の施策を実施していることから、実際に市川市へ訪問し、体験してきた。以下、感想を述べる

- ・放置自転車のリユースということもあり、整備状況が悪い（チェーン・ブレーキ遊び等）
- ・電動ラックが導入されていないため、貸出・返却時間が限られている
- ・利用状況は芳しくない（ヒアリングによる）状況である

体験した感想は以上であり、あまり推奨できる施策であるとは言えない。また、放置自転車のリユースには、1台あたり数千～2万円程度の費用（多くの自治体の実施しているシルバー人材センターの職員を活用したリユースの場合）がかかり、前掲のパンフレットにあるように「環境にやさしい」点は評価できるが、コスト面では新車を購入した方が安価であり、安全性にも問題が無いと考える。

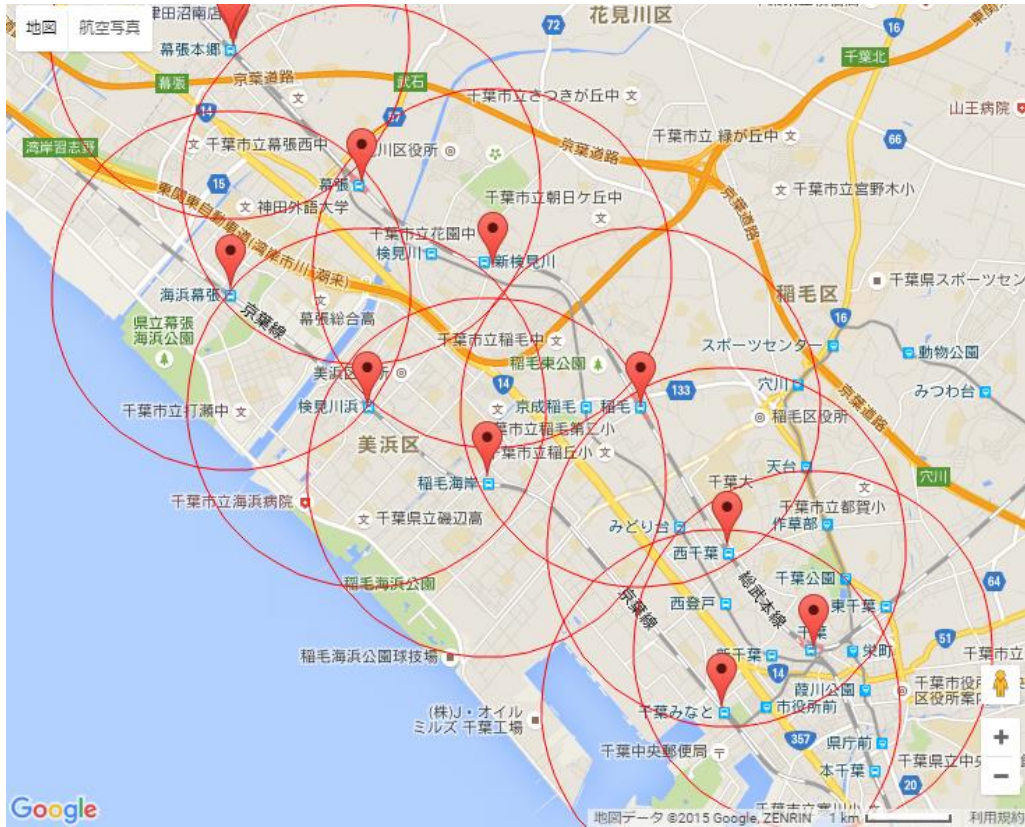
放置自転車のレンタサイクルへの転用は多くの自治体の実施している。しかし、昨今の海外中古自転車市場の好況（ミャンマー等アジア向け）を考慮に入れると、コスト面・安全性・効率性等の部分で、新品自転車の利用に劣っている可能性が高い。施策の実効性や利用者の利便性を考えるならば、前述の「さいチャリ」のような「新品自転車利用・電動ラック式」のレンタサイクルシステムの導入が求められる。

2-1-3 千葉市での導入について

以上、2つの事例を紹介した。「新品自転車利用」「放置自転車の再利用」と、どのような自転車を使うかに関して相違はあるものの、駅前という好立地を活かした良い施策であると考えられる。

指定管理施設を活用した利便性向上施策としては、最も実現しやすい施策であると考えられる。指定管理者導入の暁には、是非とも「レンタサイクルの導入」を要件や創意工夫の要因として挙げることを提案したい。

特に千葉市では地理的な影響から、施策の効果が大きいのではないかと考える。以下に、総武線沿線各駅からの2km圏に円を描いた地図を示す。



グーグル map より (<https://www.google.co.jp/maps>)

2km 圏内に、近隣の駅が入っていることが分かる。指定管理者を沿線ごとに分割して指定することで、各駅間での乗り捨て利用が可能になると考える。駅を中心として利用することで、観光・業務利用ではかなりの利便性向上が図れると考える。以下、これまでに記した「千葉市での導入」に際しての注意点を記す。

- ・ 放置自転車のリユースはすべきではない
- ・ 利用管理については電磁ロック式を使い、時間制限を無くすべき
- ・ 定期的な自転車技師による点検を実施する
- ・ 駅付近に立地させ、駅間で乗り捨てが可能となるシステムを導入する
- ・ 導入に際しては、目的を「観光振興・商業振興」に特化する

上記参考の上、指定管理者制度導入時のレンタサイクル提案を促して頂ければと考える。

2-2 その他サービスの紹介

その他利便性向上を図るに有効な施策を実施している事業者が、新潟市および熊本市に存在しているので、以下、紹介する。全国的にもまだ多くはない取組ではあるが、自転車利用者増加に貢献する、非常に優れた施策であると考えられる。

2-2-1 株式会社きらめき（新潟市）の事例

株式会社きらめきは、ビルの管理業務より出発した企業で、現在はプロパティマネジメントを中心に、医療やサービスといった分野にも進出している指定管理者である。長岡市や新潟市を中心に、自転車駐輪場の管理を受託している。特にここで取り上げたいのは、石宮公園地下自転車駐輪場のケースである。

石宮公園地下自転車駐輪場

運営方針

- 一、 放置自転車の防止に寄与すること
- 二、 自転車の安全で快適な利用に協力いたします
- 三、 地域の安全と環境に寄与いたします
- 四、 自転車によるエコサイクルの振興
- 五、 高齢者の積極的な活用

【ご利用時間】
6:00～23:00

放置自転車禁止



- ・ 放置自転車は通行の妨げになります。
- ・ 大勢の方の迷惑になります。
- ・ 街の美観も損ないます。

サービスのご案内

- 傘&タオルの貸出サービス (無料)
- バイク等の修繕(有料)
- コインロッカーサービス(有料)
1日200円にてご利用できます
- 空気入貸出サービス(無料)
安全のためにぜひご利用下さい

ご利用の手続きは簡単です

定期利用申請をさせていただき、券売機にてチケットをご購入いただきますと「有料自転車駐輪場定期利用証」と「定期承認証」(ステッカー)をすぐに発行いたします。

一時利用の方は、券売機にてチケットをご購入いただきますと「一時利用券」をすぐに発行いたします。

利用料金

- 定期利用(1ヶ月)
 - 一般: 2,000円
 - 学生: 1,000円
- 一時利用(1日1回) 100円

各種申請書のダウンロード

各種申請書はこちらからも入手できます。

- [定期利用はこちら](#)
- [定期の再交付・利用料免除・還付・自転車の返還はこちら](#)

所在地・お問い合わせ

新潟市中央区弁天1丁目1番20号
TEL:025-249-1480



指定管理者

ISO9001認証登録企業
環境をサポートする
株式会社 きらめき
新潟市中央区東堀前通6-1061
※ご意見ご要望もこちらへどうぞ。

→ プライバシーポリシー

株式会社きらめきホームページより (<http://www.kirameki.co.jp/PARKING/index.html>)

上記ホームページに記載されているように、様々な利便性向上施策が実施されている。

- ・ 放置自転車の防止
- ・ 傘・タオルの無料貸出しサービス
- ・ 空気入れ貸出・パンク修理サービス
- ・ コインロッカーサービス
- ・ 簡易な定期利用制度の導入

株式会社きらめきに限らず、多くの政令指定都市における指定管理者が、「放置自転車の防止」を謳っている。指定管理者というと、管理する設備のみが対象となると考えられるかもしれないが、「放置自転車の防止」は指定管理者に対する採点基準として取り上げられており、「民間事業者による創意工夫」の中でも充分実施しうる施策であると考えられる。千葉市における導入でも、文言としての「放置自転車の防止」ではなく、数値目標を伴った採点基準を設定することで、実効性のある施策を事業者から導出する必要があると考える。

その他は、自転車利用者の利便性向上にフォーカスされた施策である。指定管理者制度導入により、管理施設を活用して収益を上げることが認められることから、新たなサービス提供による収益化は、幅広く認められるべきであると考えられる。株式会社きらめきの事例のような「空気入れ貸出・パンク修理サービス」による安全性向上施策や、「コインロッカーサービス」によるスポーツ利用等の振興等による、収益をもたらす事業の推進を図って頂きたい。

2-2-2 株式会社パスト24の事例

政令指定都市において、最も先進的な駐輪場管理を実施しているのが、熊本市の株式会社パスト24である。株式会社パスト24は、駐車場管理を本業としている企業であり、特に遠隔管理システムに強みを持っている。



株式会社パスト24 Web ページより (<http://p24.passurt.com/churin/>)

機械を活用した無人管理や、24時間監視体制、サポートセンター設置等、利便性向上と共に、コスト面でも優位性のある管理を実施していると考えられる。しかし、ここで最も触れたい実施施策は、「商店・企業との協業」である。

P くまもとまちなか駐輪場 3つのお得ポイント

お得その1 プリペイドカード

おまけ付き！お得で便利なプリペイドカード
まちなか駐輪場4か所で販売。

草葉第一 下通り1丁目 銀座通り 新市街第1

まちなか駐輪場でどこでも
ご利用いただけます。

※まちなか駐輪場以外の市営・民間駐輪場では利用できません。



2,000円	▶	2,200円分
3,000円	▶	3,500円分
4,000円	▶	4,800円分

お得その2 料金割引あります

中心市街地商店街との提携で割引サービスも
まちなか駐輪場だけの特徴です。

※詳しくは各商店街加盟店へお問い合わせください。



このマークが目印の加盟店へ！

上通り商栄会・下通繁栄会・新市街商店街振興組合
安政町商興会・駕町通り商店街振興組合・銀座通繁栄会 他

お得その2 各種キャンペーン

これまでの駐輪場にはなかった新しい提案！
「自転車でお出かけしたくなる街づくり」を
目指します。

サービス券のプレゼントなど駐輪場を
利用するとイイコトあるかも…？

※キャンペーンの内容や実施の有無は時期によって異なります。



株式会社パースト24 Web ページより (http://p24.passurt.com/churin_otoku_3points/)

株式会社パースト24では、商店街等と組み、割引サービスの発券や各種キャンペーンを実施している。これまで、主に「通勤通学」のみの利用にフォーカスして運営されていた駅前駐輪場を「商店街活性化・買い物用途での放置自転車削減」という新たな価値を提供できる場所に変貌させたのである。後の項でも触れるが、一層の放置自転車削減には、地元中小店舗の協力が不可欠である。株式会社パースト24が実施している施策により、地元商店街との連携は容易となり、利便性の向上だけでなく、商店街振興、放置自転車削減といった効果も十分望めると考える。施策を実施するためのインフラ投資は必要とは思われるが、実効性の高い施策として、導入を検討いただきたい。

2-2-3 その他施策

その他の施策として、以下考案したので紹介したい。

・広告宣伝収入の獲得

駐輪場は、多くの利用者が定常的に利用する場所であることから、壁面には広告宣伝効果が十分望めると考えられる。指定管理者制度導入により、ある程度の広告宣伝収入を得、それをサービス提供の原資とすることを提案したい。

・利用者に対する適正利用の喚起

現在、千葉市において放置自転車防止指導員や、駐輪場の管理者が放置自転車減少に対して市民への働きかけを実施している。担当者へのインタビューでは「現状、マニュアル等はなく、クレームが発生した場合は市職員が対応している」との回答があった。いくつかの対応事例を観察してみたが、対応人員が高齢者となっていることもあり、高圧的な態度で利用者に接するシーンを見ることがあった。マニュアル化やマナー研修等を実施した上で、当該業務を遂行する必要があると考えられる。当然のことながら、民間事業者である指定管理者は当該研修を実施することにより、顧客満足度を向上させることが求められる。

・利用料の自由設定による受益者負担制度の導入

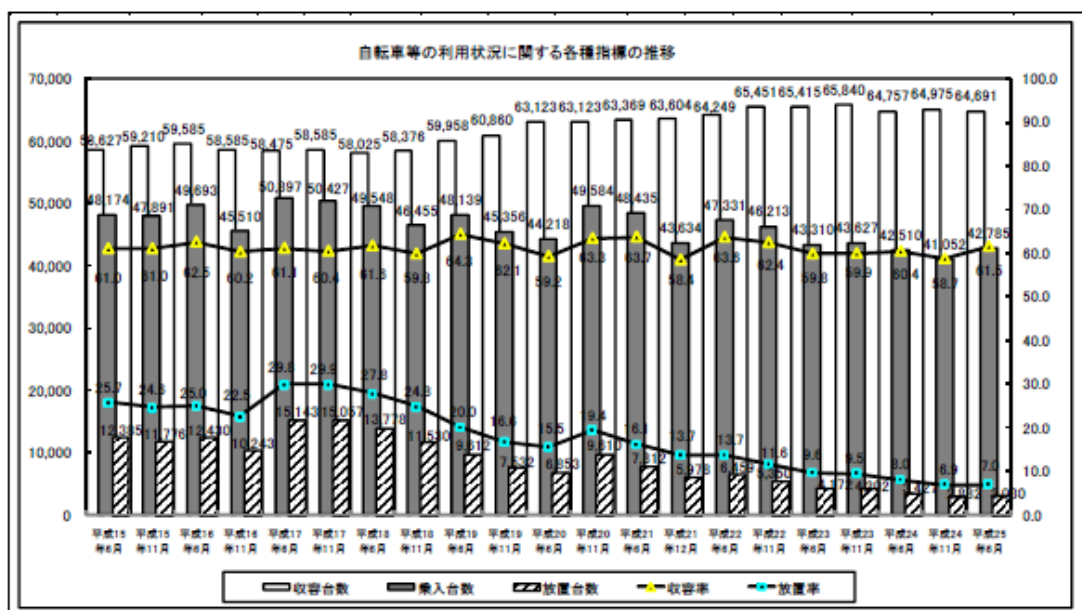
現在、千葉市では地域ごとの料金設定に差はあるものの、設備内での利用料設定は同一価格となっている。その為、利便性の良い駐輪場の抽選倍率は高くなり、遠い場所の駐輪場利用が促進されていない、という問題が生じている。これを、指定管理者に価格設定を委ね、利用頻度・場所に応じた価格設定が柔軟に設定できるような施策が必要と考える。また、高齢者等の一時利用の促進や、買い物利用客向けのスペース確保等の施策により、自転車利用率の向上や放置自転車減少も図れるのではないかと考える。

上記はあくまで一案である。前述した事例紹介と合わせて、実現可能かつ実効性の高い施策の導入を検討して頂きたい。

3 事業者に対する駐輪場設置の啓発

本項では、現状の放置自転車対策状況を確認し、その上で千葉市がどのようにこれまで以上の放置自転車対策を実施するかを提案する。

千葉市における放置自転車の推移は以下のグラフにまとめられている。



「ちばチャリスイスイプラン」千葉市 (H25.8) より

駐輪場の整備と駅前放置自転車の撤去が功を奏しており、順調に放置自転車が減少していることが分かる。しかし、H24年以降、放置率の低下が頭打ちになっている点に注目したい。ここ数年、従来の手法では放置自転車が減少しなくなっていることを示すと考えられる。

また、千葉市決算における H25 年度と H26 年度の放置自転車対策費を比較した。

駐車場整備による放置自転車の更なる削減の限界	
平成25年度	
放置自転車対策費用	1億88万円
放置自転車処理台数	36,219台
1台あたり処理費用	2,785円
駐輪場定期利用者数	68,000台
 駐輪場定期利用者数利用者数増加 放置台数増加	
平成26年度	
放置自転車対策費用	1億1430万円
放置自転車処理台数	36,912台
1台あたり処理費用	3,096円
駐輪場定期利用者数	70,400台

千葉市決算書より筆者作成

前表から読み取れる点を以下にまとめる。

- ・ 放置自転車対策費は上昇している
- ・ 処理台数は同水準である
- ・ 駐輪場の利用率は向上している

また、前掲のグラフおよび高齢化等の影響から、

- ・ 乗り入れ台数は減少傾向である

と言える。

つまり、従来の手法である「駐輪場を整備することにより、放置自転車は減少する」という因果関係が、対策費用の面・処理台数の面・駐輪場利用率の面で成立しなくなっていると考えられる。これには様々な要因が考えられるが、理由の一つとしては、自転車利用が「通勤通学」以外の用途で多く使われる様になっていることが影響していると思われる。

確実な点として、「これまでの放置自転車対策では限界が来ている」ことを示しているのは間違いないのでは無いただろうか。

3-1 導入すべき施策

これまでの放置自転車対策に限界が来ていると述べた。そこで、次の段階として各政令指定都市が取り組んでいるのが、「駐輪場設置の義務化」である。前掲した「政令指定都市別指定管理者制度導入一覧」にも掲載しているが、ほとんどの政令指定都市で、民間事業者に対する駐輪場設置が義務化されている。しかし、その実効性にはかなりの差異があると言わざるを得ない。即ち、罰則規定の有無および出口戦略の有無である。

千葉市においても、事業者に対する駐輪場設置は義務化されている。しかし、罰則規定は無く、かつ新規に設立された事業所のみが対象となっている。

3. 適用条件

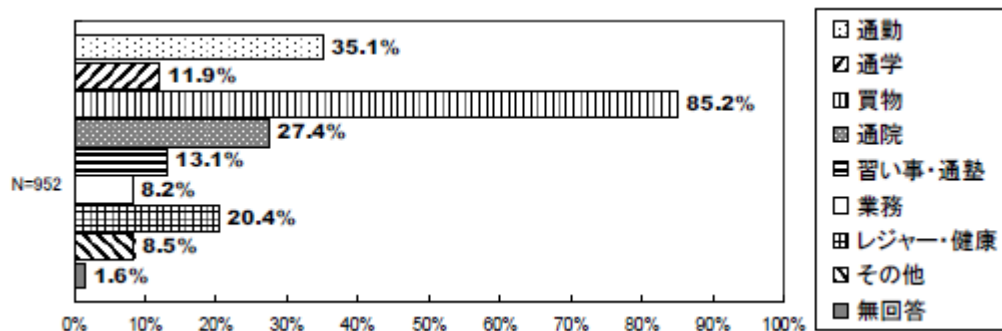
対象区域において、一定規模以上の「銀行、信用金庫その他の金融機関」、「遊技場」、「百貨店、スーパーマーケットその他小売店」、「飲食店」など、不特定多数の自転車需要を生じさせる施設を新築又は増築する場合に適用されます。

- ※1 既存の施設や施設の用途変更の場合には適用されません。
- ※2 平成25年4月1日の条例施行後、6か月の適用除外期間を設けています。
- ※3 条例施行後、新たに条例で定める附置義務の対象区域となった場合も、6か月の適用除外期間を設けています。

「自転車駐輪場の附置義務について」

(<https://www.city.chiba.jp/kensetsu/doboku/bicycle/documents/panfuret250401.pdf>)

既に生じている放置自転車対策にはなっておらず、また事業者への働きかけとして充分機能するものではないことが懸念される。「駐輪場設置の義務化」は、自転車利用において「買い物」利用が最も多い現状では、更なる検討・注力が必要な施策であると考えられる。



総務省交通安全対策室「自転車の安全かつ適正な利用促進に関するアンケート調査」より

上記現状認識の上で、導入すべき施策は以下の通りである。

- ① 放置拠点のデータベース化と吸引事業者のリストアップ
- ② 規制強化による事業者への働きかけ強化
- ③ 事業者主導による駐輪場整備を促進する指導員の新設

以下、順を追って説明する。

① 放置拠点のデータベース化を吸引事業者のリストアップ

現状、放置自転車の撤去は、自転車対策課を中心に、指導員等がトラックを用いて実施している。撤去の実施にあたっては、放置自転車が発生しやすい場所を中心としていることが思慮される。その、「放置自転車が発生しやすい場所」が、何故放置自転車を発生させているのかを明確にする必要がある。対処療法となっている問題の原因を根本から見直す必要があると考える。

放置自転車が発生しやすい場所での定点観測およびアンケート等により、自転車放置者がどの施設に吸引されているかを明確にする。これにより、どのような事業者が放置自転車を産む原因となっているかを明らかにする。それら事業者をデータベース化し、事業者毎を定量的に評価する。こうすることで、「駐輪場を備えていない、半径〇〇m以内の〇〇業者（店舗面積〇〇㎡）は、放置自転車の発生源となっている」等の傾向が明らかになると考えられる。「なぜ放置自転車が発生しているのか」を利用者の視点から改めて調査することで、規制すべき対象が明確になるのではないだろうか。

② 規制強化による事業者への働きかけ強化

前述した吸引事業者のリストアップを実施した上で、規制強化を検討すべきと考える。他の政令指定都市と比較して、千葉市の罰則規定が緩やかであるから規制を強化する、という志向ではなく、あくまでも現状分析をしっかりと実施した上での検討とすべきである。

そこで検討して頂きたいのは以下の4点である。

- ・ 規制対象事業所の小型化
- ・ 既存事業所を対象に含める
- ・ 罰則規定の導入
- ・ 駐輪場整備に関する補助金の新設

あくまでも前述したとおり「吸引事業者をリストアップ」した上での検討ではあるが、現状より

も小型の事業所を対象にすべきと考える。また、新規の事業所だけでなく、既存の事業所も対象とすべきと考える。更に、実効性を高めるために罰則規定を低額であっても設けるべきと考える。

③事業者主導による駐輪場整備を促進する指導員の新設

上記規制強化に伴って実施すべき施策として、「事業者主導による駐輪場整備を促進する指導員の新設」を挙げる。可能であれば、駐輪場整備に関する補助金の新設、とセットでの実施が効果的と考える。

これまで市町村が駐輪場整備の中心になってきたことから、民間事業者には駐輪場整備に関するノウハウが少ない。駐輪場設置が義務化された際に、「どのようにして駐輪場を整備すべきか」が分からない事業者が多数出ることが予想される。そこで実施していただきたいのが、「放置指導員」の「駐輪場整備指導員」への転換である。自転車駐輪対策のエキスパートである市町村の知見を、民間事業者へ伝え、共同して放置自転車の減少を目指す人材の設置が効果的と考える。

現在千葉市が推進している「公道への駐輪場設置」の支援は、放置自転車減少に多大な影響を与えていると考える。しかし、事業者が独自に設置に動くことは、人材・ノウハウの不足により難しいことが予想される。そこで、「駐輪場整備指導員」を置くことにより、市と事業者が共同して、放置自転車を削減することが可能となる各種施策を実施できるようになると考える。

事業者への働きかけ強化をするベースとなるのは、「現状分析」である。買い物利用での放置自転車が多いことは明白であるが、更なる分析をすることにより、放置自転車が生じている原因を明らかにする必要がある。その上で、「規制強化」というムチで事業者を縛るだけではなく、一方で補助金や「駐輪場整備指導員」等によるアメで事業者に影響を与え、共に放置自転車減少を目指せる素地を作るべきと考える。

4 シェアサイクル・レンタサイクル制度に関する提案

千葉市では幕張新都心にて、コミュニティサイクル実験「マックル」を実施した過去がある。「利用料無料」という野心的な料金設定、大口スポンサー（イオンモール幕張）による資金提供、平坦地に恵まれた利用環境等、特色のある社会実験が実施された。残念ながら、短期間で社会実験が終了となったが、様々な成果が得られたことを担当部課よりヒアリングできた。今回の社会実験における、ヒアリングを受けての印象は以下の通りである。

- ・利用状況・利用者アンケート共に好評価
- ・いわゆる「シェアサイクル」用途での利用実績は多くなかった（観光・商業目的が多数）
- ・無料モデルでは想定していない運営コストが生じる
- ・モラルハザードを防止する施策が必要だった（IC認識・デポジット等）
- ・広告収入に依存するビジネスモデルではサービス継続が困難

4-1 シェアサイクル導入に際しての懸念

次に、他の自治体の導入事例の分析を実施した。ドコモバイクを始め、様々な事業者が自治体からのシェアサイクル運営を受託している。政令指定都市においても半数以上の自治体が既に導入し

ている。千葉市においては、一度頓挫した経緯はあるものの、市長の公約であることもあり、引き続き検討をすべき施策と考えられる。

政令指定都市での導入状況を分析した結果、現状以下のような懸念が生じていることが明らかとなった。順を追って説明する。

①年間運営費が数千万円規模で支出されている

シェアサイクル導入に際する自治体の負担はかなりの額になっているのが現状である。ドコモバイクおよび各シェアサイクル事業者に初期費用・運営費用についてインタビューを試みたが、残念ながら回答を得ることができなかった。従って、運営費用は自治体毎の報告書や公募情報等から断片的に得た数値を参考にしている。

初期費用および設備投資費として、数千万～2億円程度を計上している自治体が多い。導入する設備の多寡により様々であるが、一般的には自治体が初期費用を負担している。また、同様に運営費用も毎年予算化されている。1千万円～2千万円の運営費用を支出している自治体が多い。シェアサイクル導入当初においては、受託事業者に対して「数年以内での収益化（自治体からの補助金無しでの運営）」を求めている。しかし、ドコモバイクを始めインタビューおよび調査をした受託事業者が、補助金無しでの運営を達成している事例は発見できなかった。導入からかなりの年月が経過している横浜市および仙台市の事例においても、収益化は達成されていない。

更に、社会実験を開始したものの「収益性に対する懸念」から、社会実験を中止している政令指定都市（広島市等）も存在する。導入に際しては、「収益化は相当に難しい（＝補助金の支出を続ける必要がある）」点に注意したい。

②通勤・通学利用、業務利用は進んでいない

日本におけるシェアサイクルの用途として、最も活用されているのは「観光・買い物利用」となっている。業務用途での利用は一部で広がっているものの、通勤・通学利用における用途はさほど伸びていないのが現状である。通勤・通学用途での利用を伸ばすためには、「居住地」付近へのサイクルポート設置が必須となるが、通勤・通学時間帯における自転車の偏在（居住地から駅への利用が多くなる）が生じることが予想される。このため、駅を中心とした通勤・通学システムの中にシェアサイクルを組み込むことは難しいと考える。仮に幕張ベイタウンへ導入した場合、朝は駅からベイタウンへ、夜はベイタウンから駅への自転車のピストン輸送が生じると予想される。

③CO2削減効果はわずかである

横浜市におけるコミュニティサイクル社会実験では、CO2の削減効果はわずか2.4トンに過ぎないことが明らかになっている。「環境負荷低減」を目的に実施する程の削減効果は得られていない。

4-2 シェアサイクル導入に際しての注意点

前述したとおり、【収支状況厳しい】【通勤・通学利用が適していない】【環境負荷低減効果が少ない】のが、大多数のシェアサイクルの現状と考えられる。現状を踏まえた上で、シェアサイクル導入を検討する場合の注意点を挙げる。

○シェアサイクル導入の目的を明確化する

注意点は「目的の明確化」のみである。多くの政令指定都市が導入しているシェアサイクルではあるが、その導入に際しては総花的な目的が挙げられている。一例を以下に示す。

- ・観光客数増加
- ・居住者の自転車利用増加
- ・地元商店の振興
- ・社会保険料の減少
- ・環境負荷低減
- ・既存交通機関の代替

仮に千葉市で再導入を検討する場合は、上記等のうち、【誰に対して、どんな目的で】導入すべきかを明確に設定し、その上で収益性・実効性を予想し、実施すべきかを検討いただきたいと考える。「シェアサイクル導入」ありきでの目的設定とならないよう注意して頂きたい。

4-3 スポーツサイクル・サイクルツーリズム推進の視点からの提案

本研究において、他のグループとの意見交換を実施した。意見交換の中で、「スポーツサイクル・サイクルツーリズム」の振興および「ポタリング」等の新たな施策に触れることとなった。それら意見交換を踏まえた新たな施策を以下提案したい。

【広域・乗り捨て可能なスポーツサイクルレンタルシステム】の導入

本提案は、新潟市で実施された「スマートクルーズ」がベースとなっている。



新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会「スマートクルーズ」パンフレットより

H26年9月1日～ スマートクルーズのレンタル料金

24時間以内 …… 1,000円

2日 …………… 2,000円

以降1日毎に+1,000円 ●上記レンタル料金は税込価格です。

NEW タンデム自転車が新登場!



新潟県道路交通法の改正により、公道でのタンデム自転車の走行ができるようになりました! 自転車での新潟観光や、視覚障がいのある方でも後部座席に乗り、サイクリングを楽しむことができます。

●タンデム自転車のご予約・問い合わせ先
新潟まちづくり研究会 TEL.025-311-6041

スマートクルーズの利用方法 ●各ターミナルの営業時間は各ターミナルホームページをご覧ください。



乗りたい自転車を決めて貸し出しターミナルへ

貸し出しターミナルで手続きをしよう!

レンタルグッズの無料貸し出しもあるよ

戻ったあとは自転車をターミナルへ返却

貸し出しターミナル



【新ターミナル】
ホテル日タリア新
新潟市中央区
西経通1-1574
TEL.025-224-5111
http://www.hotelaria.com/

【新ターミナル】
カンティーナ ジーオ セット
新潟市北區区南田通1507-1
(カーブツナ敷地内)
TEL.0256-78-0055
http://hotelto.com/

<p>【新ターミナル】 万代シルバーホテル 新潟市中央区万代1-3-30 TEL.025-243-3711 http://www.silverhotel.co.jp/</p>	<p>【新ターミナル】 新潟グランドホテル 新潟市中央区 下天川町通3-2-20 TEL.025-225-0112 http://www.grand.co.jp/</p>	<p>【新ターミナル】 ホテル日航新潟 新潟市中央区万代5-1 TEL.025-243-1000 http://www.hotelhibiki.niigata.jp/</p>	<p>【新ターミナル】 チャンホテル コンパルスセンター新潟 新潟市中央区南口1-1 TEL.025-243-2111 http://www.tokaihotel.co.jp/chanhotel/</p>	<p>【新ターミナル】 新潟まちづくり研究会 新潟市中央区古町通2-531 TEL.025-311-6041</p>	<p>【新ターミナル】 ANA クラウン プラザホテル新潟 新潟市中央区万代5-1140 TEL.025-245-3333 http://groupprizehotel.niigata.jp/</p>	<p>【新ターミナル】 東越パーク600 新潟市中央区東通1-1016 TEL.025-324-7777</p>	<p>【新ターミナル】 石宮公園地下 自転車駐車場 新潟市中央区普天1-1-20 TEL.025-243-1480</p>
---	---	---	--	--	--	--	---

新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会「スマートクルーズ」パンフレットより

全部で28台!

スマートクルーズ 全車種ラインナップ

さまざまなタイプの自転車から
好きな1台を選んで、新潟の街を楽しもう!



1 **Raleigh** (レイレー)
●車種 - 折り畳み
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドルモデル
イギリス紳士を思わせる洗練デザインですが、思いのほか軽量。大人好みの1台。



2 **LOUIS GARNEAU** (レイバ)
●車種 - LGS-RSR2
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 兼用グランドホテル
白のフレームが人気のクロスバイク。革感のあるデザインも特徴とされる。



3 **SCHWINN** (シュウィン)
●車種 - Madison
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 兼用バー2000
鉄フレームのため剛性が高く、乗り心地が良い。コストパフォーマンスの高い自転車。



4 **TREK** (トレック)
●車種 - 30x101 (ローラー-1.0)
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 石炭公園地下自転車駐車場
アメリカの老舗自転車メーカーが作る信頼性抜群でタフなバイク。メタリックなカラー。



5 **W-BASE** (ダブルベース)
●車種 - MACKDADDY (マックダディ)
●対応身長 - 170cm~
●乳幼児向け - 石炭公園地下自転車駐車場
自転車好きなファッション店がデザインしたオリジナルの1台。おしゃれなシングルギア。



6 **COLNAGO** (コルナゴ)
●車種 - am (エム) 白
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドル/セット手袋
自転車好きにはたまらない組みのフレームがスタイリッシュ。乗り心地は最高級。



7 **Bianchi** (ビアンキ)
●車種 - GAMALEONTE (ガマレオンテ)
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドルモデル
Bianchiの旧名詞で、日本でも人気の高いイタリアンカラー。男女ともにファンが多い。



8 **Panasonic** (パナソニック)
●車種 - B-PKXS4B
●対応身長 - 160cm~
●乳幼児向け - 赤子用自転車
トップモデルなデザインが際立っている。シングルギアならではの乗り味を楽しめる。



9 **FELT** (フェルト)
●車種 - QXGO
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 赤子用自転車
クロカン仕様。フロントサスで街中の段差も気にせず二つ足。軽快に走ります。



10 **MBK** (エムビーケー)
●車種 - 折り畳み
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - ANAフラッグシップモデル
賢気味なフレームデザイン。乗り心地は軽快。おしゃれなカラーのための最速バイク。



11 **DAHON** (ダホン)
●車種 - MU (ユー) フレーム
●対応身長 - 150cm~
●乳幼児向け - 石炭公園地下自転車駐車場
薄く折れたため的小径車。ユニークなデザイン。買い物に活用することも可能。



12 **OPERA** (オペラ)
●車種 - Anemalis (アネマリス)
●対応身長 - 155cm~
●乳幼児向け - 兼用グランドホテル
ラグジュアリーバイクとして知られ、3段変速が使いやすく、気持ちよく走れる1台。



13 **GIANT** (ジャイアント)
●車種 - SEEC (シーイーシー)
●対応身長 - 155cm~
●乳幼児向け - 赤子用自転車
女性にうれしいカラーの自転車。レッドブラックのカラーリングが注目です!



14 **COLNAGO** (コルナゴ)
●車種 - e (エ) 白
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - ANAフラッグシップモデル
フレームサイズが小さく、女性が乗りやすい最速な1台。赤のフレームが目立つと特徴。



15 **BRUNO** (ブルノー)
●車種 - VENTURE 29T (ベントチャー29T)
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - ANAフラッグシップモデル
小径車ながら走り出しは軽快。補助ブレーキ付きなのでスポーツ乗初心者にもよい。



16 **COLNAGO** (コルナゴ)
●車種 - Felice (フェリチェ)
●対応身長 - 150cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドル/セット手袋
さらさらのリアペダルカラー。スカートをはいた女性でも気軽に乗れるバイク。



17 **BRIDGESTONE** (ブリヂストン)
●車種 - ANCHOR RASFL Women
●対応身長 - 160cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドル/セット手袋
本格レースからロングまで快適で安全にライドングを楽しめる女性専用自転車。



18 **Bianchi** (ビアンキ)
●車種 - Pansol (パンスール)
●対応身長 - 160cm~
●乳幼児向け - ANAフラッグシップモデル
前サスペンション付きで、車道への乗り上げもスムーズ。小柄な女性も乗りやすい。



19 **GIOS** (ジオス)
●車種 - CANTARE (カンタレ)
●対応身長 - 170cm~
●乳幼児向け - ANAフラッグシップモデル
軽やかなブルーが人気のGIOS。軽い車体での軽快な走りを楽しむロードバイク。



20 **BROMPTON** (ブロンプトン)
●車種 - MK (エムケー) フレーム
●対応身長 - 165cm~
●乳幼児向け - 万能ハンドル/セット手袋
憧れの小径車。折れた人々をまたかかいたい。お乗りやお買い物にぴったりな1台。



21 **COLNAGO** (コルナゴ)
●車種 - em (エム) 白
●対応身長 - 150cm~
●乳幼児向け - 石炭公園地下自転車駐車場
軽やかなホワイトカラーが人気。フレームサイズが小さいので、女性が乗出しは最高。



22 **Bianchi** (ビアンキ)
●車種 - Felice (フェリチェ)
●対応身長 - 150cm~
●乳幼児向け - 兼用バー2000
折れたため可能なフレーム。Bianchiならではのイタリアンカラーも特徴。



23 **BRIDGESTONE** (ブリヂストン)
●車種 - ANCHOR RASFL
●対応身長 - 160cm~
●乳幼児向け - 赤子用自転車
女性でも気軽に楽しめる補助ブレーキ付きロードバイク。本格的な乗り心地も味わえる。



24 **cannondale** (キャンナデール)
●車種 - TRAIL 512
●対応身長 - 155cm~
●乳幼児向け - 兼用バー2000
ロードバイクのためのマウンテンバイク。見た目も楽しむことができる。



25 **BASSO** (バッソ)
●車種 - ISAP 1077
●対応身長 - 160cm~
●乳幼児向け - 兼用バー2000
高級なクロスフレームの高級ロードバイク。ロードバイク経験者におすすめの1台。



26 **SCHWINN** (シュウィン)
●車種 - TANGO TANDEM
●対応身長 - 165cm~185cm
●乳幼児向け - 兼用バー2000
ドーターライダータイプのタンデム自転車。初めてでも気軽にタンデム走行が可能。



27 **GARNEAU** (ガロー)
●車種 - RS34
●対応身長 - 135cm~150cm
●乳幼児向け - 兼用バー2000
小柄な女性やジュニア向けのロードバイク。街中の本格的な走りを楽しむもモデル。



28 **GIOS** (ジオス)
●車種 - VINTAGE
●対応身長 - 175cm~185cm
●乳幼児向け - 兼用バー2000
イタリアンカラーが特徴的な大人のバイク。目立つと話題的な1台。乗り心地もよい。

■スマートクルーズについてのお問い合わせ先
新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会 tel.025-311-5459 (カミフル・サイクルステーション 毎月木)

新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会「スマートクルーズ」パンフレットより

「スマートクルーズ」は、行政（宣伝・広告を担当）・観光協会（まとめ・宣伝・広告を担当）・事業者（事業実施・自転車購入・運営管理を担当）の3者が共同して実施された自転車のレンタルシステムである。世界各国のスポーツサイクルをレンタルし、主に「サイクルツーリズム」を楽しむ事を主眼に実施された。

先に挙げた注意点（【誰に対して、どんな目的で】）をスマートクルーズに適応した場合は、
【新潟市へ来訪する自転車愛好家に対して、サイクルツーリズム・スポーツサイクリングを提供する】

という明確な目的の元に実施されていることがわかる。

本提案である、【広域・乗り捨て可能なスポーツサイクルレンタルシステム】も、上記同様、
【千葉県へ来訪する自転車愛好家に対して、サイクルツーリズム（スポーツサイクリング・ポタリング含む）を提供する】ことを目的にすべきと考える。

千葉県には「千葉競輪場」というスポーツサイクリングの一大拠点があり、また泉自然公園等の里山サイクリングを楽しめるコースがある。それら千葉市の資産を更に活用するために、【広域・乗り捨て可能なスポーツサイクルレンタルシステム】の導入を検討いただきたい。