

○共通

- 🚲シェアサイクル・レンタサイクルいずれも自転車を借りる仕組みです。
- 🚲通勤・通学時に利用することで従業員や学生の健康増進につながります。
- 🚲カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みの一環となります。

○シェアサイクル（シェアバイク）

- 🚲様々な場所に設置するサイクルポート（駐輪場）で自転車を借りる（返す）事ができます。
- 🚲ICカードやスマホだけで借りられます。
- 🚲企業や学校にサイクルポートを設置すれば通勤・通学の交通手段になります。

○レンタサイクル

- 🚲駅など主要な交通拠点で自転車を借り、借りたところに返します。

シェアサイクルによる地域生活交通確保維持事業の推進について

【課題】

- 主要幹線道路および駅周辺の慢性的な交通渋滞
- 自動車からのCO2排出による環境問題
- 健幸基本計画 基本施策 出かけたくなるまちづくりへの取組

【効果】

- 観光・交通拠点において、シェアサイクルポートを整備することで、
- 自動車交通量が減ることによる交通渋滞の解消や、環境負荷の低減に繋がる。(⇒交通環境等の改善)
- 歩いて暮らせるまちづくりへの寄与。今後回復が見込まれるインバウンドの取り込みに寄与する。

【予算】

		整備費用	備考
ランニングコスト	設備導入費用	14,296千円	・国費：4,765千円 ・一財：9,531千円
	月額費用	292千円	システム利用料・決済代行
	再配置人件費	8,979千円	
	トラックリース	171千円 (14,190円/月)	軽トラック×1台
	自転車保守	55千円 (1,100円/月*50台)	自転車組合
	利用料金	165円/30分 -延長30分毎：165円 月額会員：2,200円 -1回30分までは無料 -延長30分毎：165円 1日利用：1650円	
	収入	8,662千円 (2,200円×100人×12 か月+165円×2×50台 ×365日)	立命館大学の月額利用100人 他、30分の往復利用が50台×1 回転/日と想定
	決済手数料	434千円	8,662千円×5%
	年間維持費	6,967千円	292千円×12+8,979千円+171 千円×12+55千円×12+ 434千円△8,662千円

【医療費削減効果】

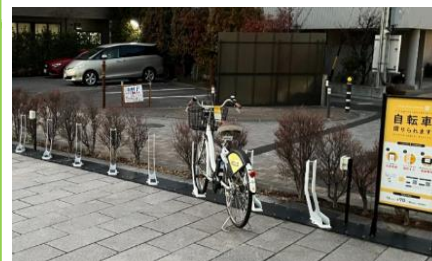
- 各種生活習慣病の予防・改善に運動が勧められており、糖尿病を改善するための運動例として、自転車が挙げられている。(厚生労働省「生活習慣病予防のための健康情報サイト」)
- 草津市国保における糖尿病医療費は一人当たり約600万円
- 本取組を推進することにより、糖尿病をはじめとする生活習慣病にかかる医療費の削減効果が見込まれる。

【整備スケジュール】

令和5年度 事業者およびポート設置箇所の選定
自転車50台 ポート7か所の設置
および供用開始

□ポート設置箇所(想定)

J R 草津駅、J R 南草津駅、草津市役所、立命館大
草津川跡地(区間2・5)、イオンモール草津、



<イメージ図>
サイクル・ポート(5~6台)

【補助金】

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(新モビリティサービス推進事業)

【補助対象事業者】

シェアサイクルの貸出拠点を設置し、または管理する者

【補助率】

最大1/3

【補助対象経費】

- ①シェアサイクルの貸出・返却に必要なシステム整備・改良費
- ②シェアサイクルの貸出・返却を行う場所であって、舗装や柵、精算機等の設置を含めたシェアサイクルを駐車するために必要な環境の整備・改良費
- ③利用者の利便に資する、各貸出拠点におけるシェアサイクルの需要と供給を管理するシステムの整備・改良費

シェアサイクル需要調査

【目的】

誰もが安全で安心して生活できるまちの形成と、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指して、本市では「草津市地域公共交通網形成計画」を策定している。

その中で「シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開」（【基本施策1 施策4】＜個別施策＞（2）シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開）を個別施策として位置付けており、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への転換を図ることを目的として、通勤の手段になり得ないか企業へ需要調査を行った。

【対象】（草津市内かつ従業員300名以上）

企業：16事業所、医療機関：4法人、大学

	アンケート結果	備考
回答数	8/21	書面での回答5件、ヒアリングによるものが3件。
シェアサイクルを 通勤で利用可能とした回答数	0/8	（共通）通勤手当と通勤災害の観点から利用不可。 （一部）通勤利用の自転車を登録制としているため。
ポートの設置を不可とした回答数	6/8	事業者1社と大学にて設置を検討いただける。 （その他）自社の敷地内は関係者以外立入不可。

【分析】

従業員数上位3社については、面会しヒアリングを実施した。いずれの企業においても、従業員の通勤での導入および、ポートの設置は不可であり、企業において通勤手段としてのニーズが現時点で無いことがわかった。ヒアリング時にもシェアサイクルは観光での導入ではないかとの意見が出た。

一方で、BtoCの事業者において観光者の呼び込みなどに期待ができること、また、大学では現行のバスの定時性の問題や新型コロナウイルス感染症の影響を受け混雑するバスを回避する学生の需要が見込まれることなどから、シェアサイクル導入の場合にはポートの設置について前向きに検討いただけるとの回答を得られた。

実際、他市導入事例においても、交通の分野でのシェアサイクルの導入事例はほとんど無く、まちづくりや観光セクションでの導入が主であり、ポートの設置箇所についても大学を除いては観光や商業の拠点に設置すべきものと解される。