

## 東大阪市シェアサイクル実証実験事業 仕様書

### 1. 事業の目的

東大阪市（以下、「本市」とする。）の鉄道網は東西に発達しており、大阪市や奈良方面へのアクセスが非常に便利なものの、南北の鉄道は西部地域を縦断する JR おおさか東線が唯一の路線となっている。南北の移動に関しては鉄道とあわせて路線バスが活用されているものの、近年路線バスの減便、廃止が続いていることから、新たな移動手段としてシェアサイクルの導入を検討している。

シェアサイクルの導入により、公共交通の機能補完、市内移動の利便性の向上、環境負荷の低減、市民の健康増進などさまざまな効果が期待できるものとする。

今回、IoTを活用したシェアサイクルを試験的に導入することで、既存の公共交通機関を補完する移動手段としての可能性や事業採算性、継続性等の検証を行うとともに、利用状況等のデータをまちづくりに生かすことを目的とする。

### 2. 事業期間

令和4年10月1日から令和8年3月31日まで  
協定締結日から事業開始日までは準備期間とする。

### 3. 実施場所

東大阪市内全域

- ・ 鉄道全駅周辺（駅を中心に原則 200m圏内）及び市管理施設。ただし、現場状況及び施設管理上の問題が発生する場合は、本市と協議の上、設置の可否を決定する。
- ・ 利便性の向上が見込まれる民有地へのサイクルポート設置についても積極的に提案を行うこと。

### 4. サイクルポート候補地・設置場所

#### (1) 事業開始時点でのサイクルポート必須エリア

- ・ 事業開始時点で、本市が提供可能なサイクルポート候補地は、別紙1「サイクルポート候補地一覧」参照。ただし、このサイクルポート候補地は、土地所有者、施設管理者、交通管理者（警察）、所管部署などと詳細な協議、調整が必要となる場合があり、変更となる場合もある。
- ・ 事業目的を鑑み、公共交通の機能補完するうえで、鴻池新田駅、長田駅、八戸ノ里駅、吉田駅、東花園駅の5駅周辺(駅を中心に原則 200m圏内)のサイクルポートの設置は必須とする。なお、駅周辺に市所有地が無い場合等については、民間スペースの活用も含め検討するものとする。

#### (2) 市内全域への市民サービスを目的にする事から、本市と協議の上、別紙2「サイクルポート設置目標」に記載する候補地、市内の大学施設及びその他市有地への設置若しくは周辺への設置を積極的に努めること。

#### (3) 事業開始後、本市から新たなサイクルポート候補地を提供した場合は、可能な限り使用すること。

その場合、事業者はそれまでの実証結果を踏まえ、候補地周辺の民有地へサイクルポートを新設するなど、効果的な活用方法を検討すること。

- (4) 実施期間中、事業者は、本市に対し、市有財産または、民間施設用地を使用したサイクルポート設置の提案を行うことも可能とする。
- (5) サイクルポート候補地には基本的に電源がないため、電気使用にあたっては、事業者と電力会社との間で協議が必要となる。
- (6) 実証実験開始後に、イベント、違法駐輪、安全性等の理由により、設置したサイクルポートを撤去する必要が生じた場合は、事前に本市と事業者で協議を行う。
- (7) 事業者が本市の市有財産を使用してサイクルポートを設置した場合において、施設利用者に支障が生じたときは、当該市有財産の使用の中止を命ずることがある。
- (8) 公共交通の機能補完するうえで、市内鉄道全駅へのサイクルポート設置に努めること。
- (9) 移動の利便性向上のため、市管理施設へのサイクルポート設置に努めること。
- (10) 公共交通機関の空白地帯へのサイクルポート設置に努めること。

## 5. 事業内容

事業内容は次のとおりとする。

- (1) 本市の実施業務
  - ・ サイクルポート用の市有財産の確保
  - ・ 関係者（鉄道・バス・タクシー事業者、商工会議所、地元自治会等）との調整への協力
  - ・ 市民等への周知、広報（市ホームページ、市政だより、SNS等）
- (2) 事業者の実施業務
  - ・ 事業運営（利用者の募集・登録、料金徴収、自転車の回収・再配置、苦情・問い合わせ対応等）
  - ・ 施設（サイクルポート）及び器材（自転車、サイクルラック等）の整備・維持管理及び実証実験終了後の原状回復
  - ・ サイクルポート設置場所の安全対策、美観の維持
  - ・ シェアサイクルに係る違法駐輪対策
  - ・ 本市が提供するサイクルポート用地以外でのサイクルポート用地の確保
  - ・ 利用者への周知・広報・利用率向上に向けた取り組み
  - ・ 満足度や交通行動の変化等に関する利用者へのアンケート調査の実施
  - ・ 関係者（鉄道・バス・タクシー事業者、商工会議所、地元自治会等）との調整
  - ・ 各種データの収集・整理・分析と本市へのデータ提供
  - ・ 事業の改善提案
  - ・ 事業報告
- (3) その他
  - ・ 上記以外の業務を行う場合は、協議により決定する。

## 6. 実証実験に係る費用負担

- (1) 本事業の運営に要する費用はすべて事業者の負担とし、本市は、補助金、委託料、その他一切の費用を負担しない。
- (2) 本市が提供するサイクルポート用地の使用または占有に係る費用については、免除する。なお、付帯設備（電源や水道等）の使用にかかる費用はこの限りではない。
- (3) 事業に使用する自転車が放置されたことにより撤去・保管された場合の費用は、事業者の負担とする。なお、当該負担を利用者に請求する場合に生じる紛争については、事業者が責任を持って対応処理すること。
- (4) イベント、違法駐輪、安全性等の理由により、設置したサイクルポートを撤去または移転する必要がある場合は、事業者の負担により対応すること。

## 7. 料金、付帯事業、収支

- (1) 公共交通機関を補完する交通手段として多くの人に利用してもらえるよう適切な料金設定を行うこと。
- (2) 時間単位、日単位等多様な料金プランを用意すること。
- (3) デPOSIT料金を徴収する場合、事業期間の終了などを理由として、利用者が解約を希望するときは、利用者の求めに応じ、確実に料金を返金すること。
- (4) 本事業に付帯または本事業から派生する事業を実施する場合は、事前に本市と協議の上、承認を得ること。
- (5) 本事業を独立した事業として継続的に採算が取れるよう運営すること。
- (6) 本事業における利用料金収入は、全て事業者に帰属する。

## 8. 利用方法等

- (1) I o T を活用し、利用者がどのサイクルポートでも自転車を借りることができ、また、借りたサイクルポートと別のサイクルポートに返却可能なシステムとすること。
- (2) 市内在住者、通勤・通学者、来街者、外国人等、多くの利用者がスマートフォンやインターネットから簡易に利用登録でき、即日利用可能なシステムとすること。
- (3) 多様な利用者に配慮し、多言語対応とすること。
- (4) 料金收受方法は、盗難や不正利用の防止、確実な決済を担保する観点を考慮し、クレジットカードや電子マネー（交通 IC カード含む）、キャリア決済のうち1つ以上を利用できるようにすること。
- (5) 利用方法等は、利用者にとってわかりやすいよう工夫を行うこと。

## 9. 自転車の仕様

- (1) 自転車は、地域の景観との調和を考慮したデザインとすること。
- (2) 自転車の車種は、電動アシスト自転車とする。

- (3) 自転車の位置情報が把握できるような機能を搭載すること。
- (4) 制御装置（ブレーキ）や警音器を備え付けるなど、道路交通法等の関係法令に適合した自転車を使用すること。また、安全性、操作性、耐久性の高いものとする。
- (5) 自転車には防犯登録を行うなど盗難対策を行うこと。
- (6) 利用者のケガや損害賠償事故（対人・対物）に対応する保険に加入すること。また、管理上の事故または、業務遂行上の事故に対応する保険に加入すること。
- (7) 自転車は、技術力を持ったものが週1回以上メンテナンスを行うこと。
- (8) 自転車には、事業者の連絡先等を表示し、利用者が設置場所の管理者に問い合わせることがないように工夫すること。

#### 10. サイクルポートの仕様

- (1) サイクルポートは、地域の景観との調和を考慮したデザインとすること。
- (2) サイクルポートには、原則として自転車ラックを設置すること。（自転車1台につき1基のラックとする。）また、サイクルポートに区画線を引く必要がある場合などは、他の区画と明確に区分すること。
- (3) サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車が返却出来ないシステムとし、違法駐輪が起らないような工夫をあらかじめ行うこと。
- (4) サイクルポートの設置に係る手法について、各施設管理者や関係部署などと個々に協議すること。ただし、設置場所の管理者との協議において設置が認められない場合は本市と協議すること。
- (5) サイクルポートの設置にあたっては、歩行者動線等に配慮し、必要な安全対策を講じること。
- (6) サイクルポートは、原則として無人で貸出・返却が可能なシステムとすること。
- (7) サイクルポートは、設置及び撤去が容易なものとする。
- (8) サイクルポートに電源が必要な場合は、事業者が電源を確保すること。
- (9) サイクルポートは、安全に運用するため、週1回以上メンテナンスを行うこと。
- (10) サイクルポート設置場所及びその周辺は常に清潔に保ち、定期的に清掃を行うこと。
- (11) サイクルポートには、利用方法、事業者の連絡先等を表示し、利用者が設置場所の管理者に問い合わせることがないように工夫すること。
- (12) 実証実験終了後は、事業運営のために設置したサイクルポート、その他の設備を撤去し、原状回復を原則とする。

#### 11. 運営方法

- (1) トラブル防止や緊急時等の対応を速やかに行うため、管理責任者及び現場運営責任者を明らかにすること。
- (2) 全てのサイクルポートについて、第三者から苦情等が発生した場合は、責任を持って対応すること。
- (3) 事故・トラブル等が生じた場合は、速やかに対応すること。また、利用者からの問い合わせに対応できるよう、コールセンター等を設置すること。

- (4) 配置している自転車に偏りが生じた場合は、利用者に支障をきたさないよう、台数を平準化するなど、サイクルポート間で自転車の再配置を行うこと。
- (5) サイクルポートに本事業と関係のない自転車が停められないよう配慮するとともに、停められていた場合は早期に適切な対応を行うこと。
- (6) 利用者に対して自転車を放置させないよう周知徹底するとともに自転車がサイクルポート以外の場所に放置された場合は、速やかに回収すること。
- (7) 利用者に対して交通ルールやマナー等の啓発を行うこと。
- (8) 利用者の個人情報及び情報資産は、東大阪市個人情報保護条例等関係法令に基づき適正に管理すること。
- (9) 資金調達、物価、金利の変動、需要の変動等の事業実施に伴うリスクについては、事業者の負担とすること。

## 1.2. 事業報告

- (1) 月毎の実施・利用状況、収支、各種データ、課題・問題点等、その他本市が指示する事項を記載した月次報告書を実施月の翌月 15 日までに本市に提出すること。
- (2) 実証期間すべての実施・利用状況、収支、各種データ、課題・問題点等、本市でのシェアサイクル事業の課題等、利用者の満足度等に関するアンケート実施結果、その他本市が指示する事項を記載した年次報告書を翌年度 4 月中に本市に提出すること。
- (3) 必要に応じて利用者に満足度や交通行動の変化等に関するアンケート調査（年 1 回以上）を実施し、調査結果を本市に報告すること。
- (4) 本市のオープンデータの取り組みに協力すること。