

## 港区自転車シェアリング事業の本格実施について

### 1 経緯

#### (1) 目的

自転車シェアリング事業は、手軽に利用でき環境にやさしい自転車の利用を促進し区内の交通ネットワークを補完するための自転車施策です。

区は、自転車を共同利用する新しい交通手段としての有効性、地区内の利便性や回遊性の向上、放置自転車対策としての効果などを検証するため実証実験を実施しています。

#### (2) 実証実験の経緯

実証実験は、区との協定により(株)ドコモ・バイクシェアが運営し、区は運営事業者に自転車購入費用を補助するとともに、公共施設等へのサイクルポート設置の支援を行っています。

実証実験のこれまでの経緯は、次のとおりです。

平成26年	8月31日	港南エリアで実証実験を開始
	10月1日	環状2号線周辺エリア、六本木エリアで実証実験を開始
平成27年	4月1日	区内全域に実証実験のエリアを拡大
平成28年	2月1日	港区・千代田区・中央区・江東区の4区で相互乗り入れを開始
令和元年	6月1日	相互乗り入れが10区に拡大(港区、千代田区、中央区、江東区、新宿区、文京区、品川区、大田区、渋谷区、目黒区)

### 2 検証結果について

#### (1) 検証項目

- ①利便性、回遊性の向上(新しい交通手段としての有効性)
- ②観光振興、商店街振興への効果
- ③放置自転車対策としての効果
- ④二酸化炭素排出量の削減効果
- ⑤相互乗り入れの効果
- ⑥事業性(安定性、継続性)

(2) 効果検証について

① 利便性、回遊性の向上(新しい交通手段としての有効性)

令和元年12月末時点で、登録会員数は、11万人を超え、利用回数も157万回に達しています。今後もさらに増加していく見込みであり、区内の交通ネットワークを補完する交通手段として、多くの方に利用されています。

また、区では区内全域に自転車ネットワークを構築するため自転車走行空間の整備を推進しています。このネットワークを構成している道路沿いにサイクルポートを設置することで区内全域での利便性の向上を図っています。

さらに、行政区域を越えた自転車の相互乗り入れにより区外への移動についても利便性が向上しています。

② 観光振興、商店街振興への効果

会員登録時に、利用目的を「買い物・飲食」、「観光」とした人が1回会員では、45%を占めています。また、休日の利用時間帯は、10時から16時が多くなっており、観光振興や商店街振興などにも寄与しているものと考えます。

③ 放置自転車対策としての効果

サイクルポートがある6駅(7地区)で、放置自転車台数を削減できました。自転車シェアリングの利用者は、朝夕の時間帯に利用が集中しており、通勤・通学の利用が多いと想定され、これまで最寄り駅の駐輪場に空きがない等の理由から、やむを得ず放置していた人が、自転車シェアリングを利用したことから削減できたものと考えられます。

	放置自転車台数 (各年度5月31日調査)			駐車場台数 元年度	サイクルポート	
	29年度	30年度	元年度		か所数	ラック数
田町駅西口	41	33	28	272	3	13
田町駅東口	25	17	12	820	2	20
品川駅港南口	28	8	14	1,204	3	73
大門	37	30	25	—	2	14
高輪台	20	14	15	—	1	5
虎ノ門	14	29	23	92	1	24
六本木一丁目	97	109	92	—	3	35

④ 二酸化炭素排出量の削減効果

削減効果は、自動車から自転車への利用転換が生じたと想定し、利用回数に削減原単位を乗じて算定します。令和元年度の利用回数(約190万回見込み)に削減原単位(0.0000258)を乗じ、

$$190\text{万回} \times 0.0000258 = 49.0\text{t-CO}_2/\text{年}$$

自転車シェアリングによる削減効果は、49.0t-CO<sub>2</sub>/年と算定できます。

「港区地球温暖化対策地域推進計画」の削減目標を1年前倒して達成できる見込みです。

取組	取組指標	①施策数量	②削減原単位 (t-CO <sub>2</sub> /人)	③削減見込み (t-CO <sub>2</sub> /年)
自転車シェアリングの実施	利用回数(回)	180万	0.0000258	46.4

### ⑤相互乗り入れの効果

港区は区内での利用が多く、他区との相互乗り入れは、区内への流入と区外への流出は、ともに26%を占めています。

広域連携は4区から開始し、現在では10区となりました。これに伴い利用回数も増加しており、自転車シェアリングの利用促進と利便性向上に寄与しているものと考えます。

＜ 令和元年6月1日から10区による相互乗り入れを実施 ＞  
港区、千代田区、中央区、新宿区、文京区  
江東区、品川区、大田区、渋谷区、目黒区

### ⑥事業性(安定性、継続性)

平成30年度は、利用回数の増加により、約2,900万円の収益がありました。

今後は、サイクルポートの不足や偏在の解消と自転車の再配置、きめ細かな維持管理を徹底するなど利便性向上のための経費が増加すると想定されます。

利用回数は、今後も増加することが期待でき、収益があることから、事業の安定性、継続性は確保されたと考えられます。

## 3 利用状況

### (1) 登録会員数

(単位：人)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度※
登録会員数 (累計)	1回	28,855	53,397	82,485	106,689
	月額	1,415	2,881	3,992	4,834
	1日パス	701	1,600	3,045	3,737
	法人	285	704	1,279	1,285
	合計	31,256	58,582	90,801	116,545

※令和元年度は、4月から12月までの9か月間の合計です。

○登録会員数は、令和元年12月末時点で、累計116,545人に達しており、自転車シェアリング事業が区内の交通ネットワークを補完する交通手段として、広く普及しています。

(2) 利用回数と自転車の回転数

(単位：回)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度※
利用回数	1回会員	153,291	310,920	430,775	401,563
	月額会員	314,702	721,422	1,084,017	1,009,428
	1日パス	1,138	1,927	3,422	3,224
	法人	18,236	67,666	150,071	158,937
	合計	487,367	1,101,935	1,668,285	1,573,152
回転数 (回/台/1日)		1.63	1.77	2.67	3.33

※令和元年度は、4月から12月までの9か月間の合計です。

○令和元年12月末時点での利用回数は、約157万回で、年間では190万回を超えるものと見込んでいます。回転数も3回を超えており、利用促進が着実に進んでいます。

○平日の利用時間帯は、7時から9時及び16時から20時が多く、通勤通学での利用が多いと考えられます。

○法人定額会員による長時間利用が課題となっています。

○利用回数の増加に伴い、自転車の溢れや不足、バッテリー切れ、交通マナーの順守などが課題となっています。

4 本格実施へ移行するための要件

自転車シェアリング事業を安定的に継続してサービスを提供していくため、本格実施へ移行するための要件を設定しました。

< 要件 >

- 1 区内全域でサイクルポート170か所以上の均等配置が実現すること。
- 2 法定公共物(道路、公園等)及び公開空地への恒常的なサイクルポートの設置が可能となること。

(1) サイクルポート170か所以上の均等配置

サイクルポートは、区内全域を300mメッシュに区切り、170か所に設置する計画です。令和元年12月末時点で、115か所に設置しています。

現在、サイクルポート設置の検討や折衝を行っている候補地は、約110か所あり、170か所の設置の見通しは立っています。引き続き早期の目標達成を目指します。

なお、高輪地区などサイクルポートの少ない地域では、公園や道路及び公開空地への設置を積極的に検討していきます。

(令和元年12月末時点)

地区	芝	麻布	赤坂	高輪	芝港	合計
ポート数	39	18	20	7	31	115

## (2)道路公園等への恒常的なサイクルポート設置

### ①道路への設置

東京都は、「自転車シェアリングにおける相互乗り入れに関する検討協議会」(令和2年1月23日開催)において、サイクルポートを自転車駐車場として道路占用を許可するという見解を示しました。これにより、相互乗り入れを行っている10区では、サイクルポートの道路占用が可能になりました。

今後、区内全域への設置を促進するため、道路占用許可を受けての設置を検討していきます。

### ②公園への設置

サイクルポートは、都市公園法で規定している公園施設(自転車駐車場(便益施設))となります。都市公園法第5条第2項の規定により公園管理者以外の者(実施主体である地域交通課)が許可を受け、運営事業者が公園施設(サイクルポート)を設置・管理・運営します。

現在、こうなん星の公園、港南公園、港南緑水公園、新広尾公園に暫定的にサイクルポートを設置しており、本格実施の際には必要な手続きを行い、恒常的なサイクルポートとしていきます。

### ③公開空地への設置

東京都は「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」を改定(平成31年3月)し、公開空地に「自転車シェアリングのサイクルポートを設置することができる」ようになりました。(既決定の地区にも適用されます。)

今後、区内全域への設置を促進するため、開発事業者と公開空地への設置について積極的に協議していきます。

## 5 本格実施への移行

これまでの実証実験で、自転車シェアリング事業は、区内の交通ネットワークを補完する交通手段として、多くの方に利用されており有効性が確認されました。

放置自転車の削減や二酸化炭素排出量の削減効果も確認できたほか、道路、公園等への恒常的なサイクルポート設置が可能となるなど、安定的に継続してサービスを提供できる環境が整いました。

今後は、公園等への設置を積極的に推進し、サイクルポートの170か所の均等配置の早期達成を目指すこととし、令和2年4月1日から本格実施に移行し、手軽に利用できる環境にやさしい自転車の利用を促進し、区内の交通ネットワークを補完するため、自転車シェアリングを恒久的な事業として推進していきます。

なお、相互乗り入れを実施している10区のうち港区を含め7区が令和2年4月1日から本格実施します。

## 6 今後のスケジュール(予定)

令和2年4月1日 : 本格実施に移行