

中央区コミュニティサイクル事業

中央区環境土木部環境政策課

サービス導入目的

地域交通の補完

自動車から自転車への転換、環境負荷の軽減

自転車総量抑制による放置自転車の減少

区民・事業者の利便性の向上

観光振興やまちのにぎわい創出

サービス導入効果-1

<中央区会員登録者数>

平成27年度末➡ 2,660人

平成30年度末➡38,465人(約15倍)

<中央区利用回数(単年度回数)>

平成28年度➡ 266,836回

平成30年度➡1,076,731回(約4倍)

利用回数、会員登録者数が増加している

➡地域交通を補完し、区民・事業者の利便性の向上等に寄与

サービス導入効果-2 総移動距離及びCO₂削減量

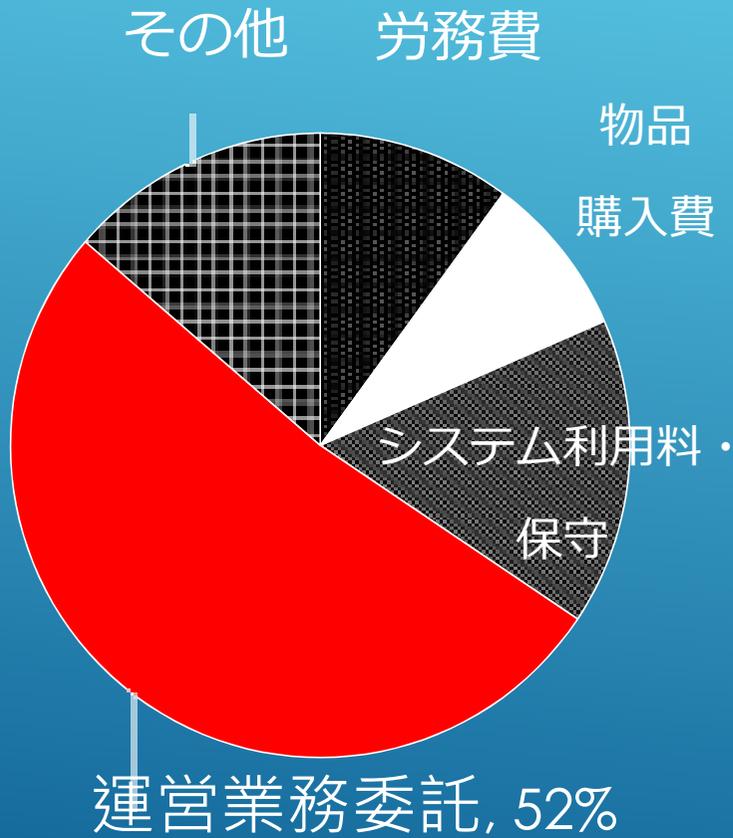
	総移動距離(km)	CO ₂ 削減量(kg)
平成27年度 (10月～3月)	36,786.05	5,186.83
平成28年度	486,371.51	68,578.38
平成29年度	2,398,264.53	338,155.30
合計	2,921,422.09	411,920.51

CO₂削減量：総移動距離（km）×自家用自動車CO₂排出原単位※（1人を1km運ぶ時のCO₂排出量）

※国土交通省HP運輸部門における二酸化炭素排出量（2016年 旅客） 自家用自動車 141g-CO₂/人キロ 4

採算性の検討

(コミュニティサイクル事業実証実験の検証について
平成30年7月)



運営事業者の平成29年度売上原価構成では、運営業務委託費が約50%、そのうち、約2/3が再配置費用

➡再配置費用の圧縮が必要

収入面では、当初見込んでいたサイクルポートの広告収入が無い

➡屋外広告規制、公開空地の利用条件等

- ・ 公共用地等へのポート設置

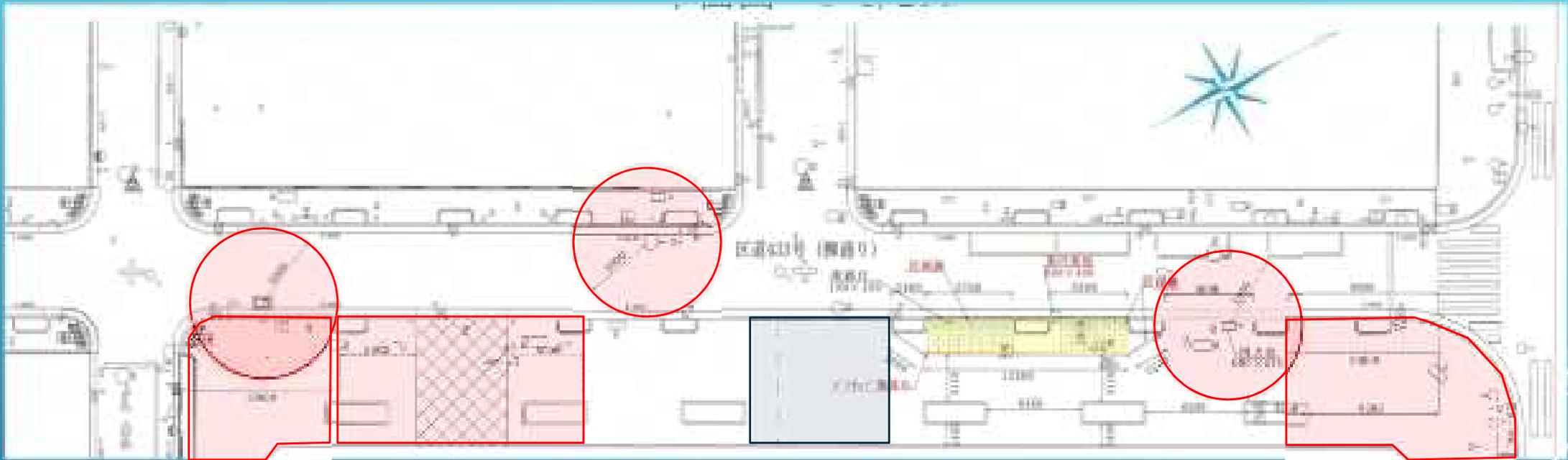
施設や公園管理者の理解が必要

➡ 既設の施設では駐輪場が不足している施設が多い
利用者用駐輪場と場所の取り合い

➡ 安全面の不安
事故が起きた時、いたずら

➡ 問合せへの対応





路上へのサイクルポート設置の注意点

交通管理者：交差点、消火栓、横断歩道、駐車場出入口からの距離、設置後の残幅員など

施設管理者：緊急車両の出入り、建物への動線、見た目など

- ・ 公共交通事業者との連携

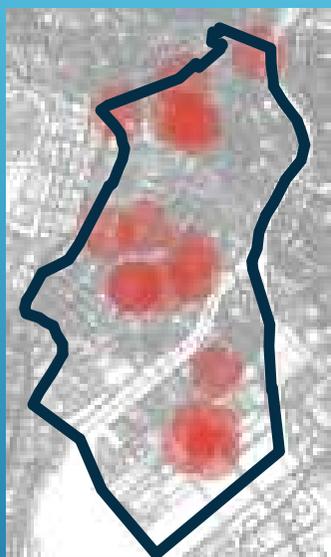
実施事業者による乗り継ぎにアプリの開発が実施される等の取り組みが主

鉄道、地下鉄、バス等との連携

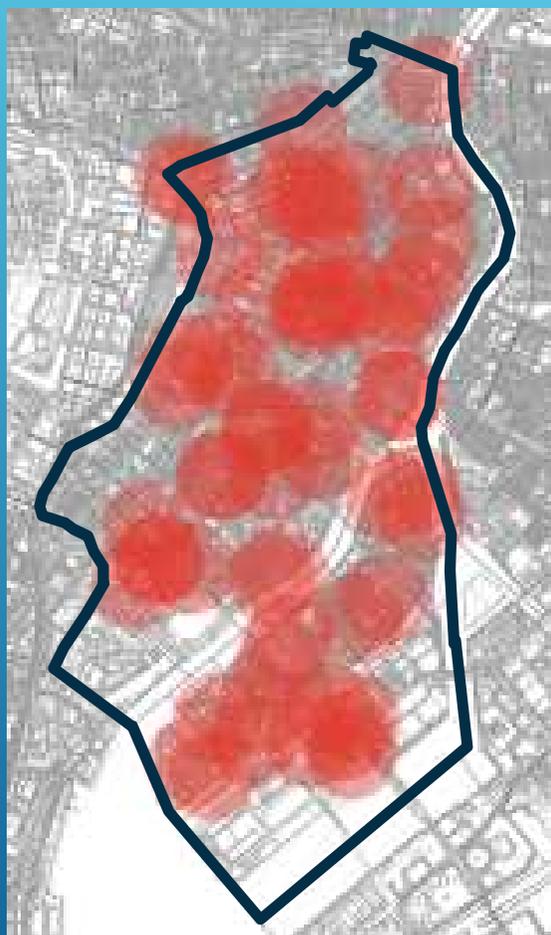
➡案内表示の設置

➡駅出入口、バス停近くにサイクルポート

・利用者への利便性向上



平成27年10月



令和2年4月

※ ● はサイクルポートを中心とした半径300mの円

区内

サイクルポートの増加
自転車の増加
再配置の効率化

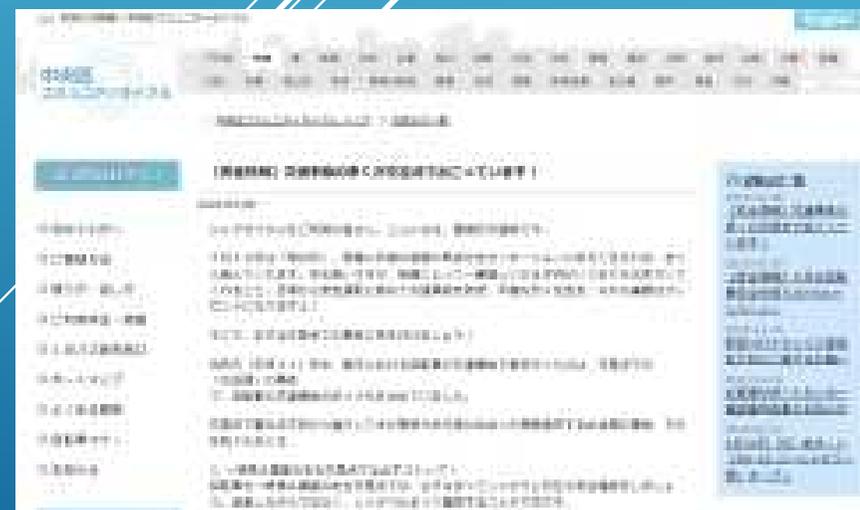
広域

ID共通化による全国利用
経路検索ソフトへ情報提供

・その他課題等

利用者の安全対策
ヘルメット着用の啓発

走行ルールの遵守、マナーの啓発
自転車安全利用5則の周知
警視庁と協力し、
「安全情報」の提供



自転車シェアリングの 普及に向けた東京都の取組

【東京都の役割】

自転車シェアリングを導入する区市町村に
対し、支援を行う。

公共用地等へのポート設置の支援

〔都用地への設置状況と根拠〕

- ▶ 都道等：占用許可
- ▶ 公開空地：都市開発諸制度活用方針
- ▶ 海上公園：海上公園条例（令和2年の改正により設置が可能）
- ▶ 都立公園：都市再生整備計画
- ▶ その他都用地：協定や使用許可

（課題）

都市公園への設置：都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画の策定が必要で、ハードルが高い。

⇒都市公園法上の設置可能施設としてポートを明記

公共性の明確化：交通機関としての位置付けが不明確で、公共用地管理者の協力が得られにくい。

⇒公共的な交通手段としての位置付けを明確にし、統一的な公有地の提供条件等を提示

普及啓発

HPやリーフレット、動画広告等で発信（安全利用含む。）
（課題）

効果的かつ継続的な普及啓発・情報発信

区市町村への補助

自転車シェアリングの導入に係る経費の2分の1を
区市町村に対し補助

（H26からの実績：11区・6億5千万円）

【関連要望】

国の補助金（シェアサイクル導入促進事業）について

- ・都の補助金との併用
- ・対象自治体の拡大（観光要件の緩和や補助制度の新設）