



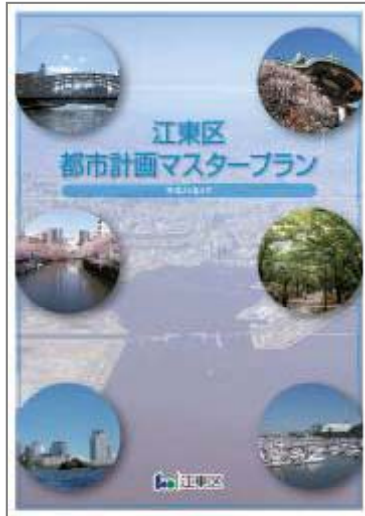
江東区臨海部 コミュニティサイクル 実証実験について

平成25年2月5日

江東区都市整備部まちづくり推進課

背景と目的①

上位計画における位置づけ



◀ 江東区都市計画マスタープラン (H23.03)

南部地区（臨海部）において、環境にやさしいコミュニティサイクルの導入を検討するなど、交通分野での低炭素化を進める。



◀ 豊洲グリーン・エコアイランド構想 (H23.06)

視点4「環境と人にやさしいエコモビリティの導入」において、コミュニティサイクルの導入により、環境まちづくりの実現を図る。



背景と目的②

臨海部のポテンシャル（就業人口・居住人口）

【参考】

<晴海地区>（中央区）

	人口フレーム	現状値※
就業人口	39,000人	約24,000人
居住人口	31,000人	約7,500人

- 基盤整備の概成：平成27年度頃
※ 豊洲・晴海開発整備計画—再改定（豊洲）案—
 [東京都 平成14年9月]より

<豊洲（ふ頭）地区>

	人口フレーム	現状値※
就業人口	44,000人	約100人
居住人口	13,000人	0人

- 基盤整備の概成：平成27年度頃
※ 豊洲・晴海開発整備計画—再改定（豊洲）案—
 [東京都 平成14年9月]より

【参考】

<台場地区>（港区）

	人口フレーム	現状値※
就業人口	16,000人	約14,000人
居住人口	5,500人	約5,000人

- ※ 臨海副都心における土地利用等の一部見直し
[東京都港湾局 平成18年9月]より
- まちの概成：平成7年度頃
※ 臨海副都心開発の今後の取組み
 ~総仕上げの10年間~
 [東京都港湾局 平成18年3月]より



<豊洲1~3丁目地区>

	人口フレーム	現状値※
就業人口	33,000人	約31,500人
居住人口	22,000人	約13,000人

- まちの概成：平成33年度頃
※ 豊洲1~3丁目地区まちづくり方針
 [東京都 平成13年10月]より

<有明北地区>

	人口フレーム	現状値※
就業人口	14,000人	約5,500人
居住人口	38,000人	約6,000人

- ※ 臨海副都心における土地利用等の一部見直し
[東京都港湾局 平成18年9月]より
- まちの概成：平成27年度頃
※ 臨海副都心開発の今後の取組み
 ~総仕上げの10年間~
 [東京都港湾局 平成18年3月]より

<有明南地区>

	人口フレーム	現状値※
就業人口	18,000人	約6,500人
居住人口	2,000人	約50人

- ※ 臨海副都心における土地利用等の一部見直し
[東京都港湾局 平成18年9月]より
- まちの概成：平成17年度頃
※ 臨海副都心開発の今後の取組み
 ~総仕上げの10年間~
 [東京都港湾局 平成18年3月]より

<青海地区>

	人口フレーム	現状値※
就業人口	42,000人	約12,000人
居住人口	1,500人	約150人

- ※ 臨海副都心における土地利用等の一部見直し
[東京都港湾局 平成18年9月]より
- まちの概成：平成27年度頃
※ 臨海副都心開発の今後の取組み
 ~総仕上げの10年間~
 [東京都港湾局 平成18年3月]より

- ※ 現状値のうち「就業人口」については、経済センサスによる平成21年7月1日現在の値
- ※ 現状値のうち「居住人口」については、住民基本台帳による平成24年1月1日現在の値

背景と目的③

臨海部のポテンシャル（自転車走行環境）

歩道幅員が6m以上（片側）の区間が多い
ほとんどの路線が「普通自転車の歩道通行可」の指定路線



歩道上にステーションを設置しても
歩道幅員を4m以上確保できる





背景と目的④

臨海部のまちづくりの課題

- 多くの集客施設等（商業施設、業務施設、大学、大規模マンション等）が点在しており、
施設間の移動が不便
- 今後の開発により
来訪者、就業者、居住者が大幅に増加
- 大量輸送機関（有楽町線、りんかい線）及び
中量輸送機関（ゆりかもめ、路線バス）は
整備されているが、**端末交通が不足**



背景と目的⑤

コミュニティサイクル導入による効果

- ・ 運河に隔てられた各地区・施設間の連携による
臨海部の更なる魅力向上
- ・ 他の公共交通機関との連携による
移動利便性の向上
- ・ 地区内の回遊性向上による
賑わい創出及び滞在時間の延長
- ・ 自動車移動の減少（公共交通への転換、パーク&サイクルライド
などの新たな交通施策）によるCO₂の削減



背景と目的⑥

上位計画における位置づけ

江東区マスタープラン

豊洲グリーン・エコアイランド構想

臨海部のポテンシャル

来訪者、就業者、居住者の増加

自転車走行環境

臨海部のまちづくりの課題

施設間の移動利便性

端末交通の不足

江東区臨海部に
コミュニティサイクルを導入

導入による効果

臨海部の魅力向上

移動利便性の向上

賑わいの創出
滞在時間の延長

自動車移動の減少による
CO₂の削減

環境まちづくり
の実現

実証実験の実施方針

検討方針

コミュニティサイクル導入による効果を見るために**実証実験**を行い、**効果検証の結果を踏まえたうえで本格導入を判断する。**

運営事業者の選定

- ・ 運営事業者は、公募により**NTTドコモ**を選定
- ・ 民間事業者の発意と創意工夫により、**区の事業費負担なく実施**

実施主体と運営事業者の役割

【実施主体（江東区）が行う業務の範囲】

- ・ 実証実験の全体の総括
- ・ ステーション用地（公共用地）の確保
- ・ 広報活動 等

【運営事業者（NTTドコモ）が行う業務の範囲】

- ・ ステーション用地（民地）の確保
- ・ 運営に必要な機器一式の設置、修繕、実験終了後の撤去
- ・ 運営全般（会員管理、貸出返却管理、クレーム対応等）
- ・ 事業採算性を向上させるための附帯事業
- ・ 広報活動 等

● 実証実験の概要①

事業の概要

名 称 : 江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験

実施期間 : 平成24年11月21日～平成25年11月30日（予定）

実施区域 : 臨海部（豊洲、東雲、有明、青海、台場など）
江東区 港区

実施主体 : 江東区

運営事業者 : NTTドコモ



● 実証実験の概要②

機器-1



・ 自転車を貸出・返却するための施設

実証実験の概要③

機器-2

ステーションの仕様



- ・ 自転車を貸出・返却するための施設
- ・ 自転車と歩行者、自動車との安全対策を実施（ガードパイプ等）



注意喚起
看板

歩道の
切り下げ

実証実験の概要④

機器-3

自転車

車体広告



- ・タイヤサイズ20インチの自転車を採用
- ・ドレスガードに広告を掲載

実証実験の概要⑤

機器-4



- ・ 自転車を貸出・返却するときに使用

実証実験の概要⑥

機器-5



実証実験の概要⑦

ステーションマップ

- 0 有人登録カウンター
- 0 ステーション
現在 13箇所
今後 20箇所程度に拡大予定
- 0 ステーション(今後設置予定)



実証実験の概要⑧

利用料金

	おでかけの機会が多い方		気軽に試してみたい方
会員区分	1回会員	月額会員	1日パス
基本料金	100円/回 ※1	1000円/月 ※1	500円/日 当日利用可能時間内 何度でも利用可能
延長料金	100円/30分 ※2 1回の利用が60分を 超過した場合に必要		なし
支払方法	クレジットカード		交通系ICカード (PASMO/Suica) 現金 (運営事務所のみ)
利用時間	7:00~22:00		7:00~22:00
返却時間	24時間		

※1 H24.11.21~H25.01.07 無料キャンペーンを実施

※2 1回会員、月額会員の1日の延長料金の上限金額は2000円



利用状況(H24.11.21~H25.01.16時点)①

主要指標

【登録実績】

登録者数	2,019 人 うち1日パス835人
------	-----------------------

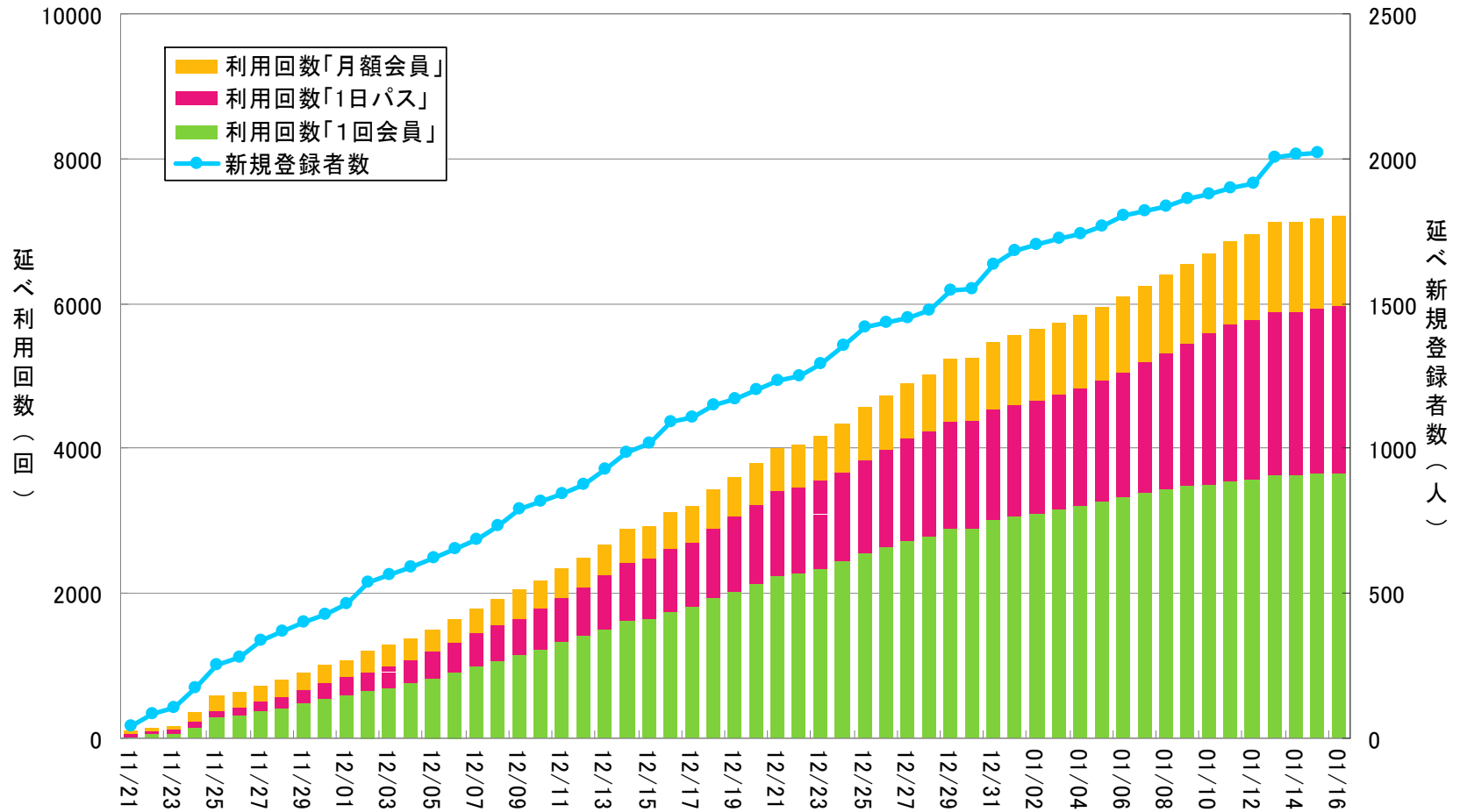
【利用実績】

運営日数	57 日
延べ利用回数	7,216 回
1日平均利用回数	126.6 回/日
回転率	0.84 回/台・日
平均利用時間	43 分/回



利用状況(H24.11.21~H25.01.16時点)②

利用回数と登録者数の推移



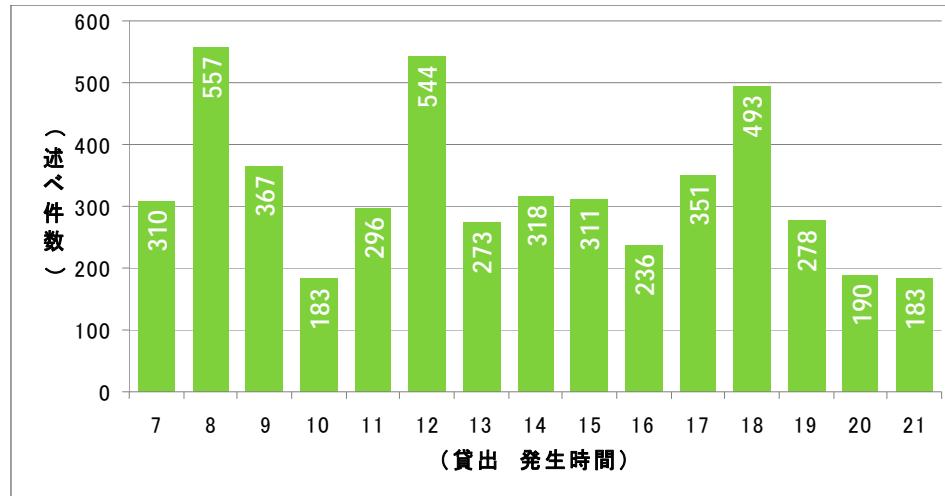


利用状況(H24.11.21~H25.01.16時点)③

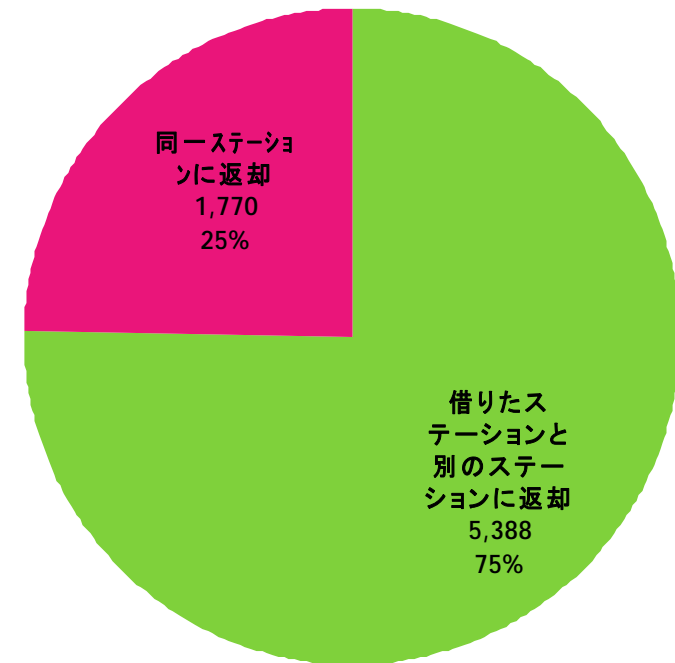
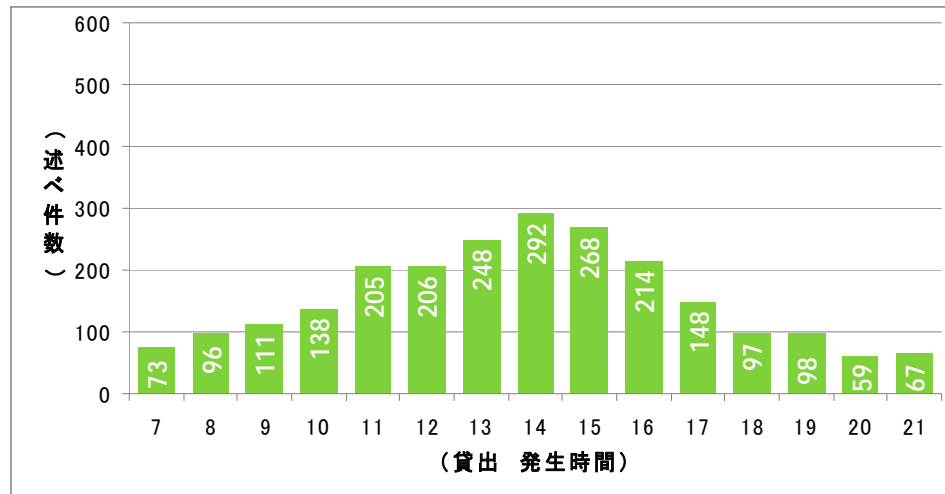
時間帯別の貸出時間

ステーション返却状況

平日 (37日間合計)



休日 (20日間合計)

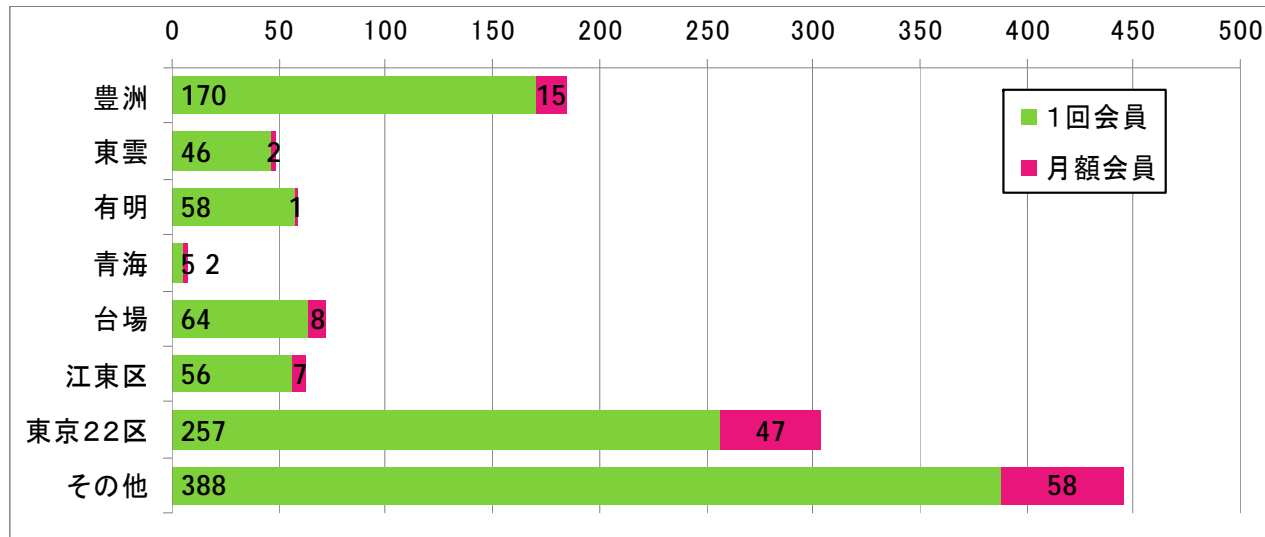




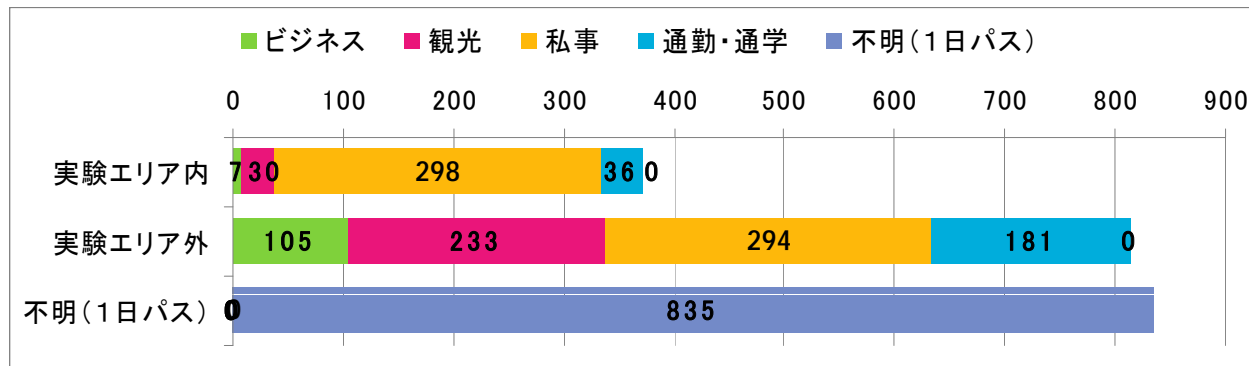
利用状況(H24.11.21~H25.01.16時点)④

登録状況の整理

居住地別／利用プラン別の登録者数



居住エリア別／利用目的別の登録者数

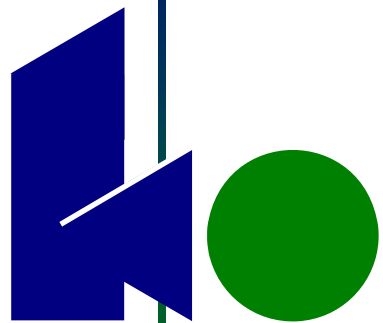




利用状況(H25.01.16時点)⑥

利用回数





ご清聴
ありがとうございました。