

国道上のシェアサイクルポート 設置とその効果



東京国道事務所 交通対策課長 三條 憲一

自転車走行空間整備



松原橋交差点
における環境対策
▶ P23

▶ P16~17
湯川区

凡例

人・モノが集中する 巨大都市・東京

ニーズに応じた道路空間の利活用

東京そしてそこに暮らす皆様の元気を支えていきま



モーダルコネクトの強化
シェアリングの活用

東京都内におけるシェアサイクルの状況

東京におけるシェアサイクルの普及状況



PIPPA (板橋区内)



Hello Cycling (台東区・中野区他)



Cogicogi
(渋谷区・目黒区・豊島区ほか)



各区の取り組み【7区広域相互利用】
(千代田区・中央区・港区・江東区他)

東京都区部における広域相互利用の状況

	自治体	名称	実施主体	運営者	ポート数	台数	サービス開始
広域連携 (7区)	千代田区	千代田区コミュニティサイクル「ちよくる」	千代田区	NTTドコモ ドコモ・バイクシェア	57箇所	800台	2014.10.1
	中央区	中央区コミュニティサイクル	中央区		42箇所	400台	2015.10.1
	港区	港区自転車シェアリング	港区		80箇所	1310台	2014.10.1
	新宿区	新宿区自転車シェアリング	新宿区		41箇所	350台	2016.10.1
	文京区	文京区自転車シェアリング	文京区		34箇所	200台	2017.1.23
	江東区	江東区臨海部コミュニティサイクル	江東区		70箇所	800台	2012.11.21
	渋谷区	渋谷区コミュニティサイクル	渋谷区		20箇所	180台	2017.10.1
	計				344箇所	4040台	
その他	品川区	品川区シェアサイクル事業	品川区	ドコモ・バイクシェア	8箇所	63台	2017.10.18
	大田区	大田区コミュニティサイクル事業	大田区		27箇所		2017.3.25
	練馬区	練馬区シェアサイクル事業	練馬区		22箇所	200台	2017.10.1

国道上に設置したシェアサイクルーポート

社会実験協議会

国交省東京国道、東京都、千代田区、港区、江東区

実施期間

平成28年10月21日～平成29年3月31日

主な検証項目

- ①シェアサイクル利用者の行動実態
- ②利用者の利便性（利用者満足度、今後の利用意向等）
- ③サイクルポートの安全性・利便性・使い勝手
- ④歩道の安全性・快適性（歩行者との接触の有無等）

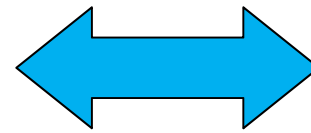
箇所選定の考え方

- ① 鉄道駅など公共交通との連携に資すること
- ② 既存のポートから150m以上離れている、あるいは空白域を埋めるなど「ポート分布・配置」として適切な場所
- ③ 設置後の残余幅員が一定の歩道幅員であるなど、安全かつ円滑な歩行環境確保が図れること
- ④ 大規模な拠点駅・大規模商業施設などの高需要地に、需要に比して小さい規模のポートを設置することは避ける



国道1号千代田区丸の内
丸の内北口ビルディング前

ラック数26台

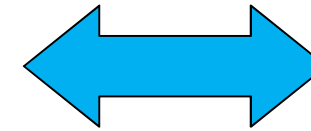


東京メトロ大手町駅
B2c出口前 直近



国道246号港区元赤坂
赤坂センタービル前

ラック数9台

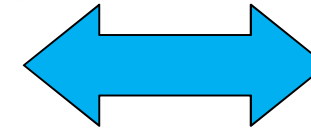


東京メトロ赤坂見附駅
B出口 徒歩5分



国道357号江東区東雲二丁目
東雲交差点

ラック数36台



りんかい線東雲駅
徒歩3分



国道1号千代田区丸の内 丸の内北口ビルディング前 ラック数26台



今回の道路上ポート設置にかかる実験の概要



国道357号江東区東雲
二丁目東雲交差点

ラック数36台



国道246号港区元赤坂
赤坂センタービル前

ラック数9台



道路上に設置したポートの利用状況

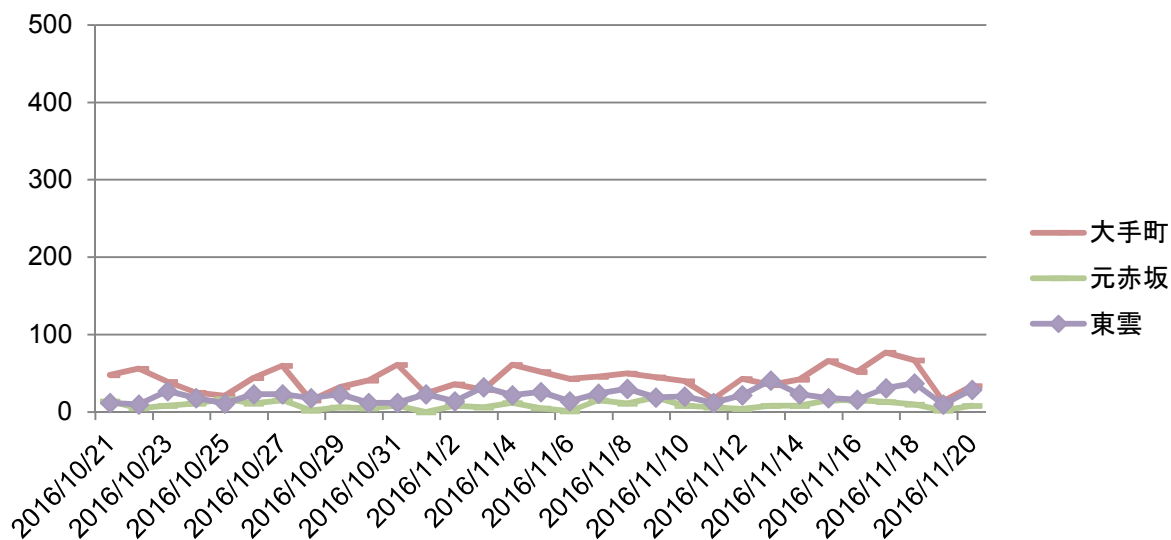
利用状況

供用1か月の2016年10月～11月と、2017年の同期間を比較すると大きな増加が見られる。

2016.10.21～11.20

貸出・返却回数の合計

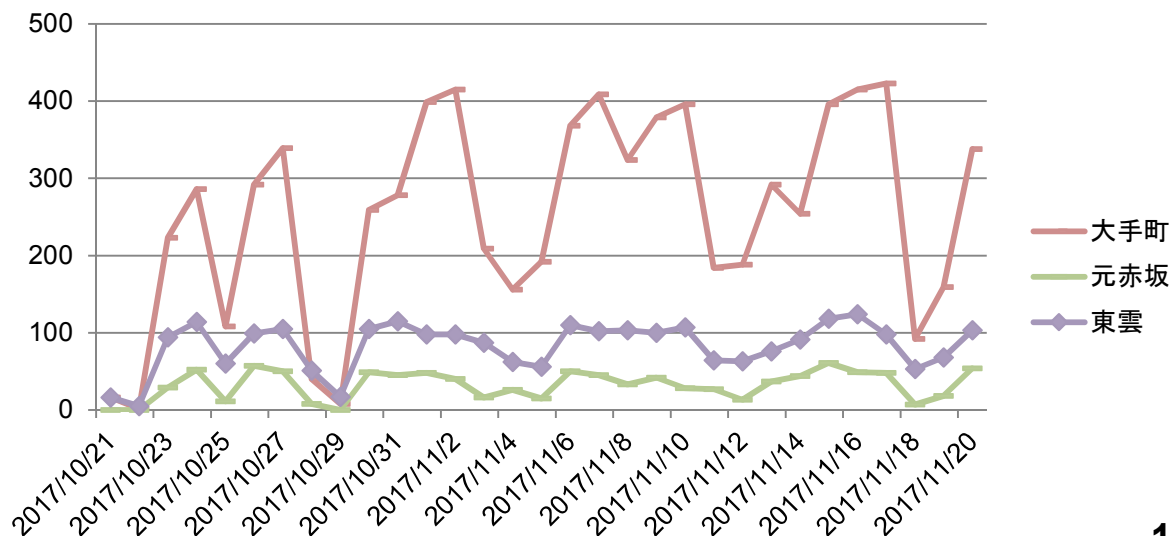
	大手町	元赤坂	東雲
月間合計 (回/月)	1,315	276	652
平日平均 (回/日)	44.9	10.9	20.3
休日平均 (回/日)	42.7	8.4	22.2
全日平均 (回/日)	42.4	8.9	21.0
ラックあたり 利用回数	1.63	0.99	0.58



2017.10.21～11.20

貸出・返却回数の合計

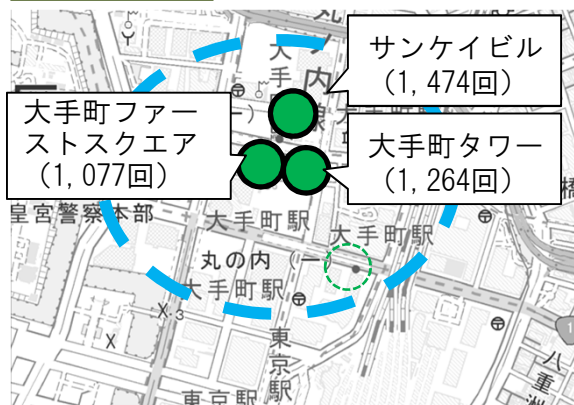
	大手町	元赤坂	東雲
月間合計 (回/月)	7,838	1,002	2,562
平日平均 (回/日)	319.4	42.4	100.5
休日平均 (回/日)	203.4	25.5	71.3
全日平均 (回/日)	260.9	30.1	82.6
ラックあたり 利用回数	10.03	3.34	2.29



大手町における利用促進効果

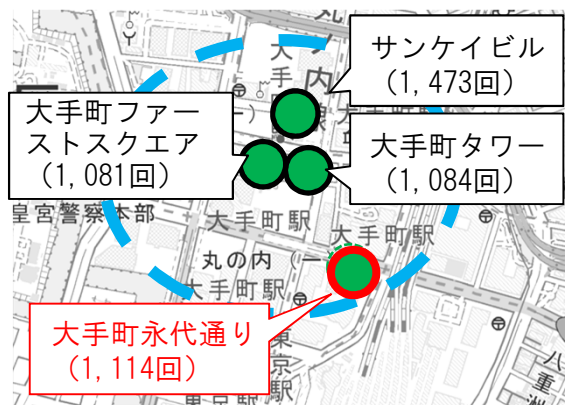
- ・ 大手町地区全体で、大きく利用が増加。
- ・ 伸び率は東京全体を大きく上回っており、潜在需要を顕在化できている。

整備前



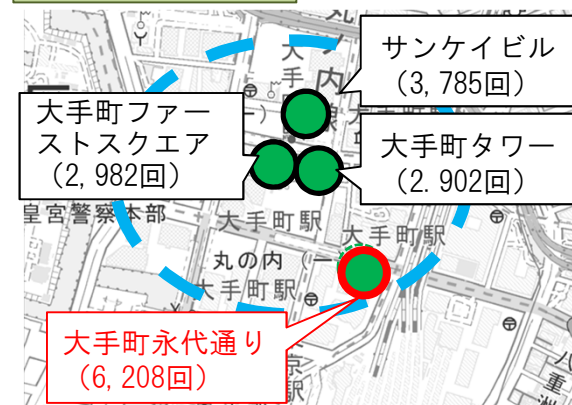
大手町地区 3 ポート
 3,815回

整備 1 ヶ月後



大手町地区 4 ポート
 4,752回
 増加率 125%
 (東京全体 104%)

整備 1 年後

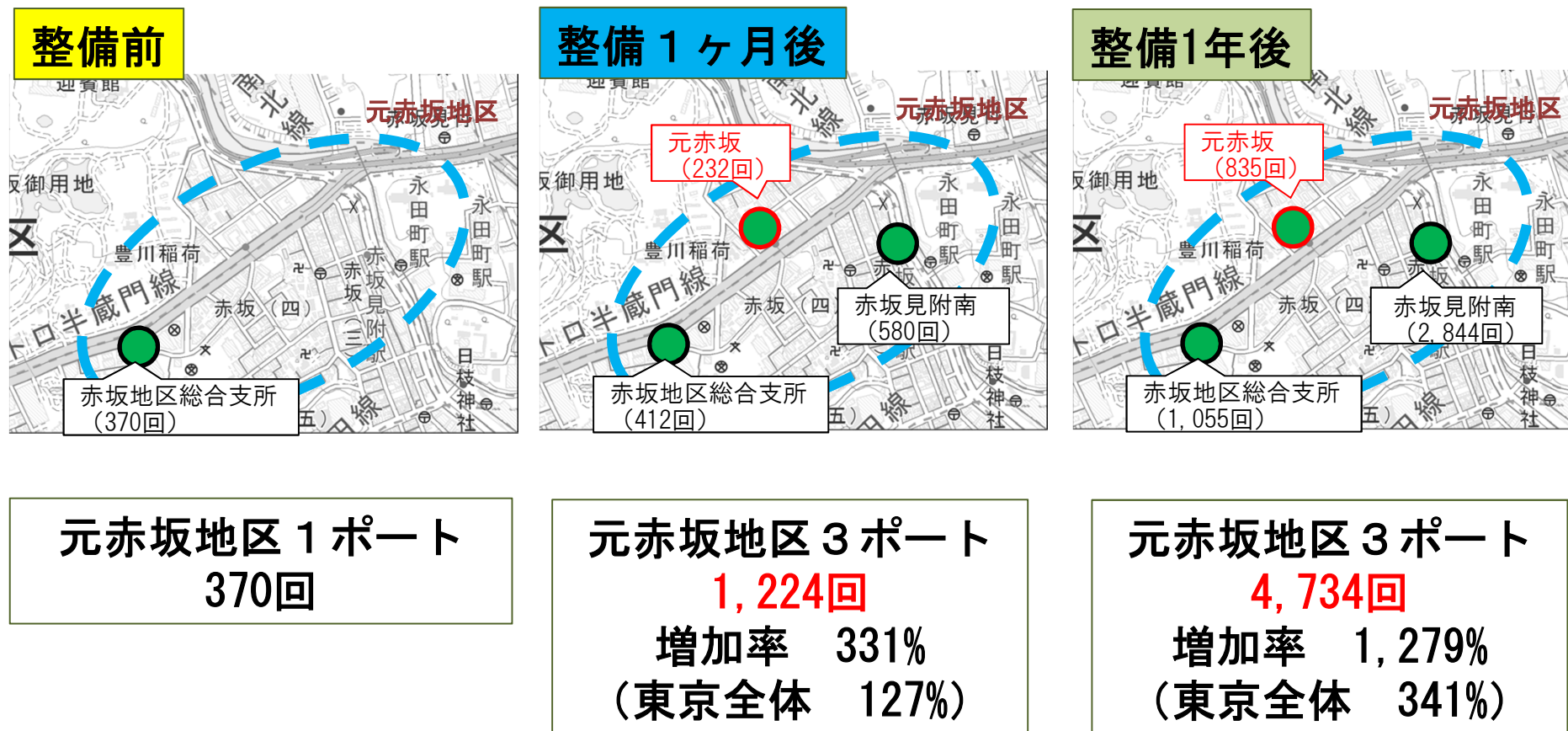


大手町地区 4 ポート
 15,877回
 増加率 417%
 (東京全体 255%)

※集計期間は、1ヶ月

元赤坂における利用促進効果

- ・元赤坂地区全体で、大きく利用が増加。
- ・伸び率は東京全体を大きく上回っており、潜在需要を顕在化できている。

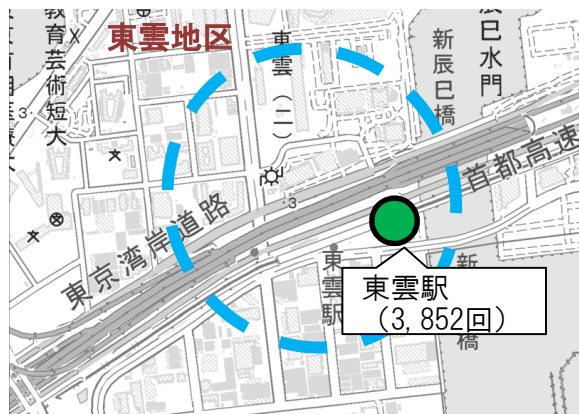


※集計期間は、1ヶ月

東雲における利用促進効果

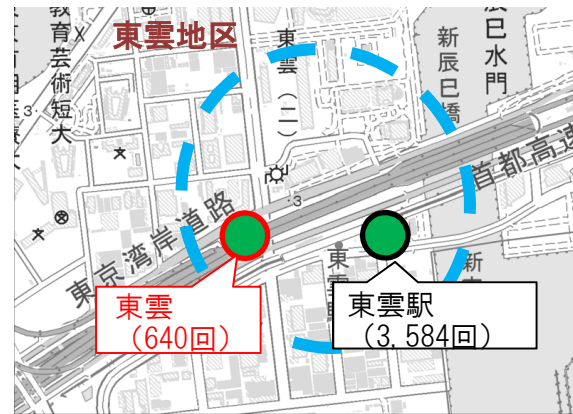
- ・ 東雲地区全体で、大きく利用が増加。
- ・ 伸び率は着実な増加が見られ、潜在需要を顕在化できている。

整備前



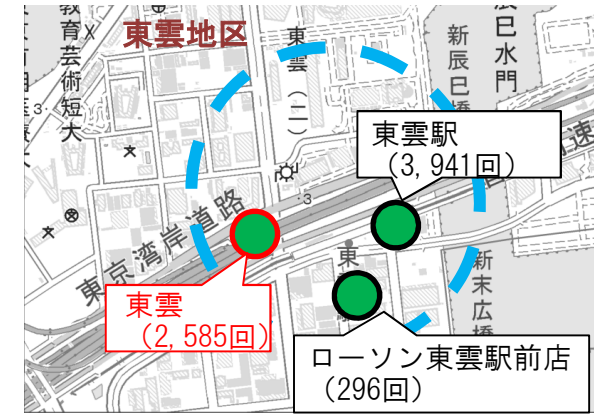
東雲地区 1 ポート
3,852回

整備 1 ヶ月後



東雲地区 2 ポート
4,224回
増加率 110%
(東京全体 127%)

整備 1 年後



東雲地区 3 ポート
6,822回
増加率 177%
(東京全体 341%)

※集計期間は、1ヶ月

利用状況

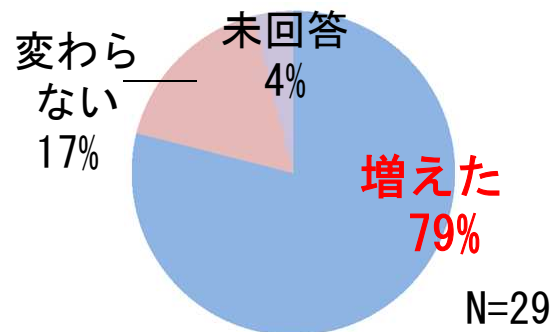
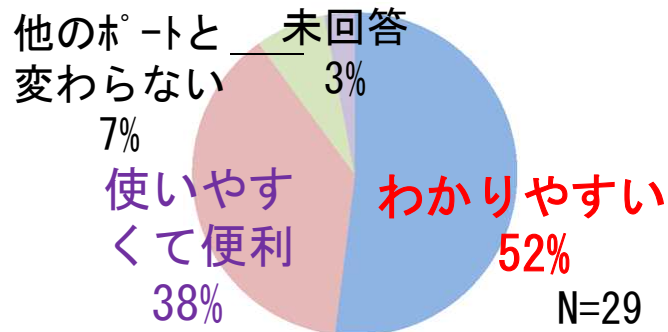
- 利用者の評価としては、道路上のポートがわかりやすいという声が3ポート共に高くなっている。
- 利用回数の変化としても利用回数が増えたとの回答が特に大手町・元赤坂で多くなっており、ユーザーから一定の評価を得られているといえる。

路上にポートの印象

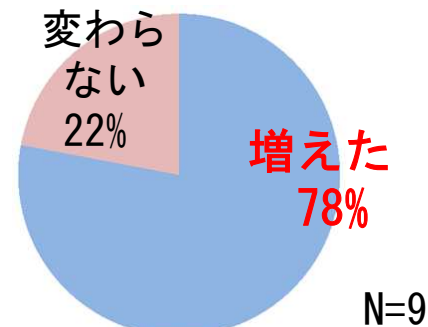
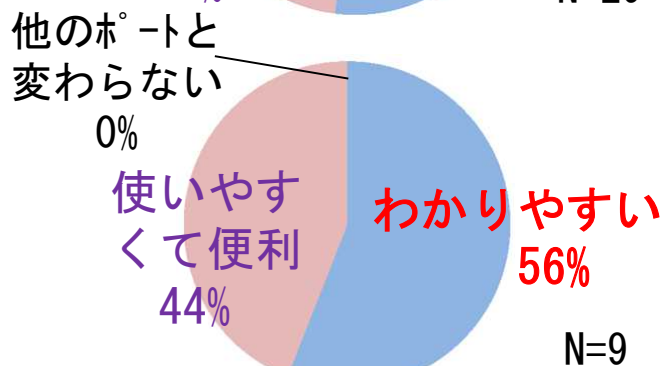
ポート設置による利用回数の変化



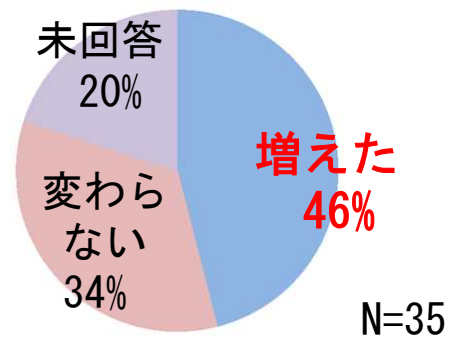
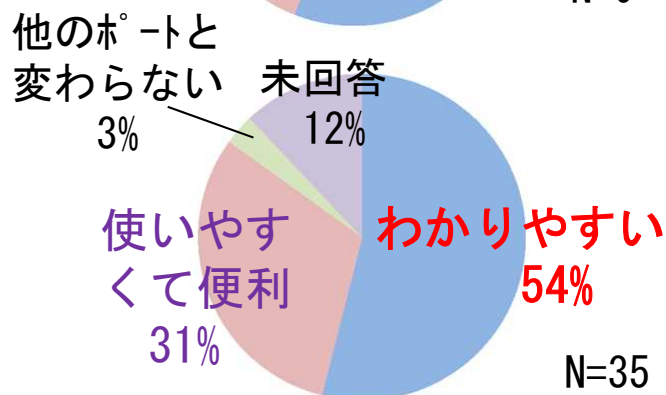
千代田区
丸の内



港区
元赤坂



江東区
東雲



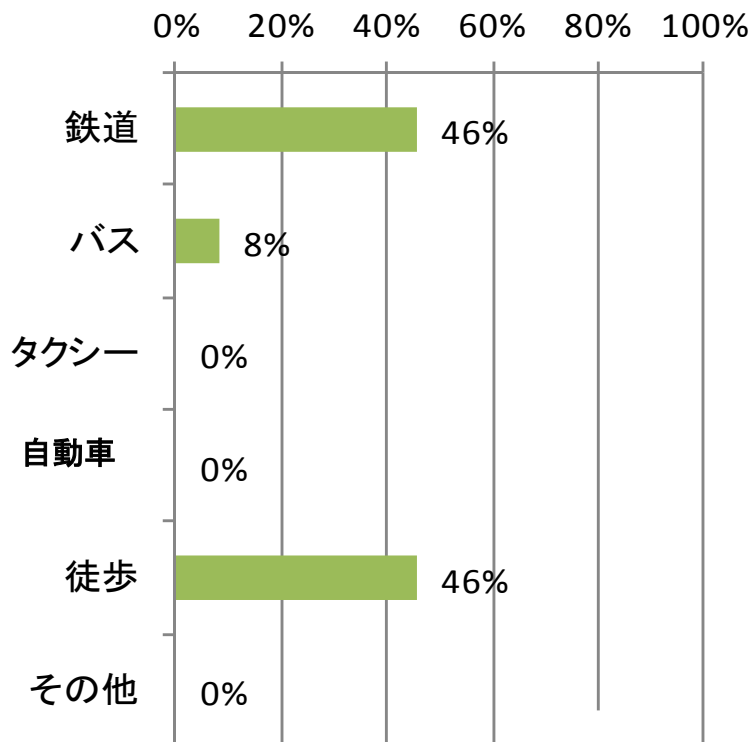
利用状況

大手町における公共交通連携の効果

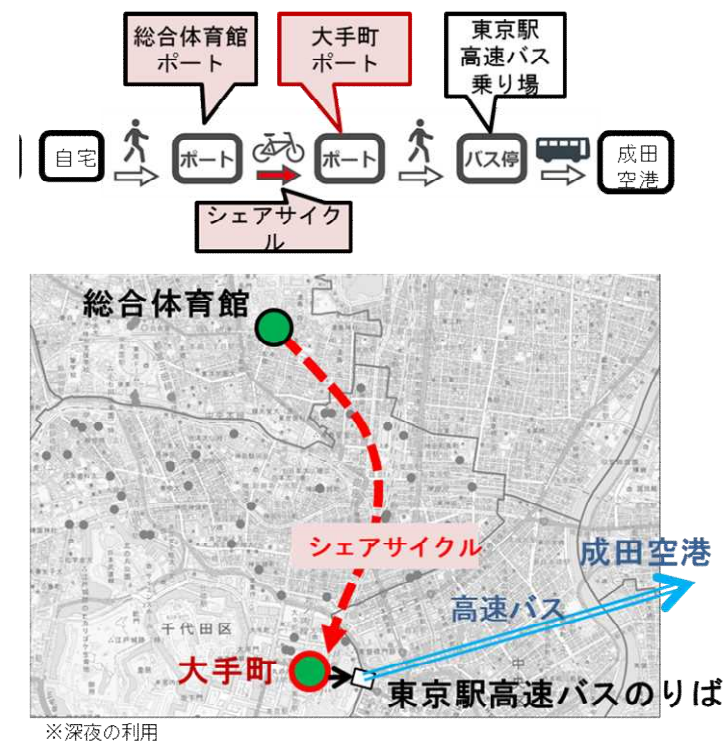
- 地下鉄大手町駅・JR東京駅に隣接した立地を活かし、
- ・ 鉄道の末端交通手段（ラストワンマイル）としての利用
 - ・ 鉄道・高速バスと組み合わせる利用パターン
- 公共交通機能を補完する機能を発揮している

～アンケート分析より～

シェアサイクル利用時の他の交通手段との連続利用



公共交通機能の補完をしている動き





道路空間を活用した社会実験

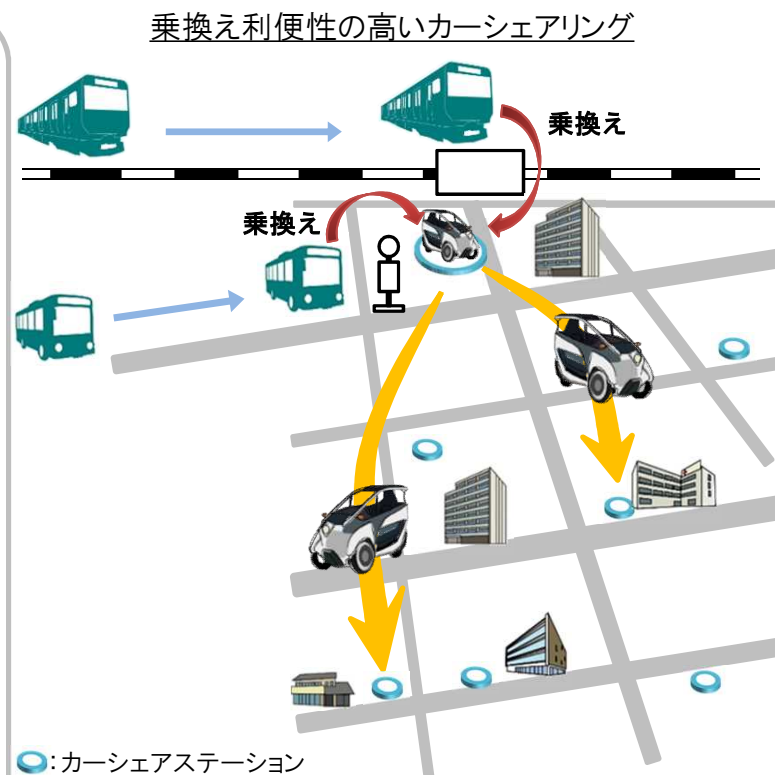
道路空間を活用した小型モビリティによるカーシェアリング社会実験

○公共交通からの乗換え利便性の高い路上に小型モビリティ用のステーションを設置し、ステーションを設置するための留意事項等について検証する。

実験概要

- 実施期間：平成28年12月20日(火)
～平成31年3月下旬(予定)
- 実施箇所：東京都千代田区丸の内1丁目 国道1号の道路上
東京都港区新橋4丁目 国道15号の道路上(予定)
- 運営車両：COMS、i-ROAD
(道路運送車両法で定める第一種原動機付自転車)
- 運営方法：ワンウェイトリップ方式※
- 実施主体：道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会
(国交省、警視庁、東京都、千代田区、港区、有識者、パーク24(株)、
一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会)
- 主な検証項目：
 - ・道路上にSTを設置する必要性が認められる条件
 - ・STに必要な設備、施設の設置計画・設計に係る留意事項
 - ・設置手続き、運営にあたっての留意事項 等

※複数箇所設置された貸出し・返却拠点(ステーション)のうち、どこでも貸出し・返却が可能な方式
実験参加者が別途運用中の「Times Car PLUS × Ha:mo」のステーションを活用



運営車両



COMS



i-ROAD

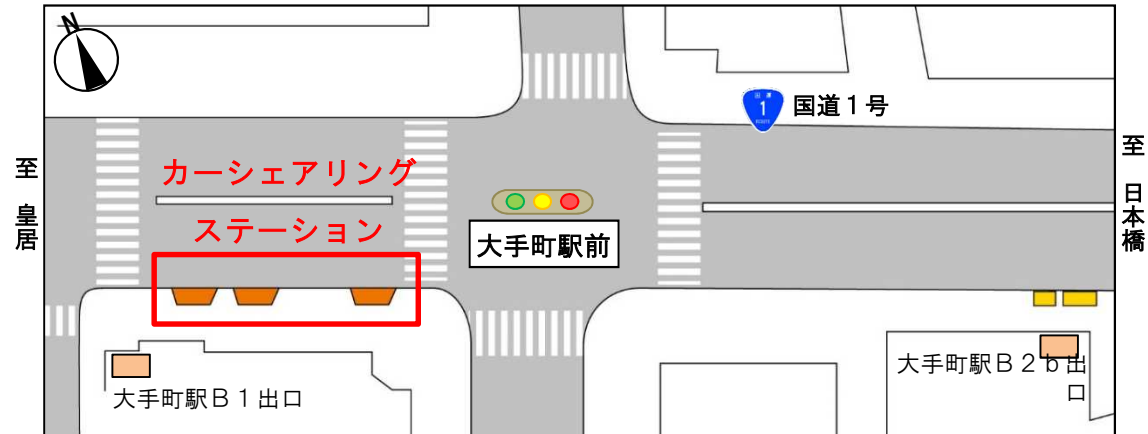
位置図



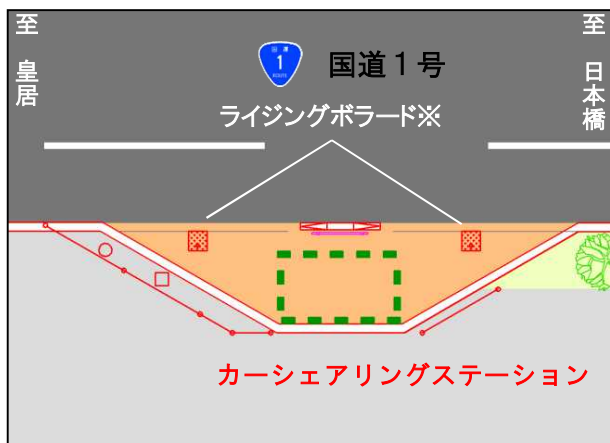
※国土地理院の電子地形図25000を掲載

— カーシェアリングステーション設置箇所

拡大図



カーシェアリングステーション



※ボラード（車止め）が機械式で昇降するもの

状況写真



位置図



カーシェアリング
ステーション
設置箇所

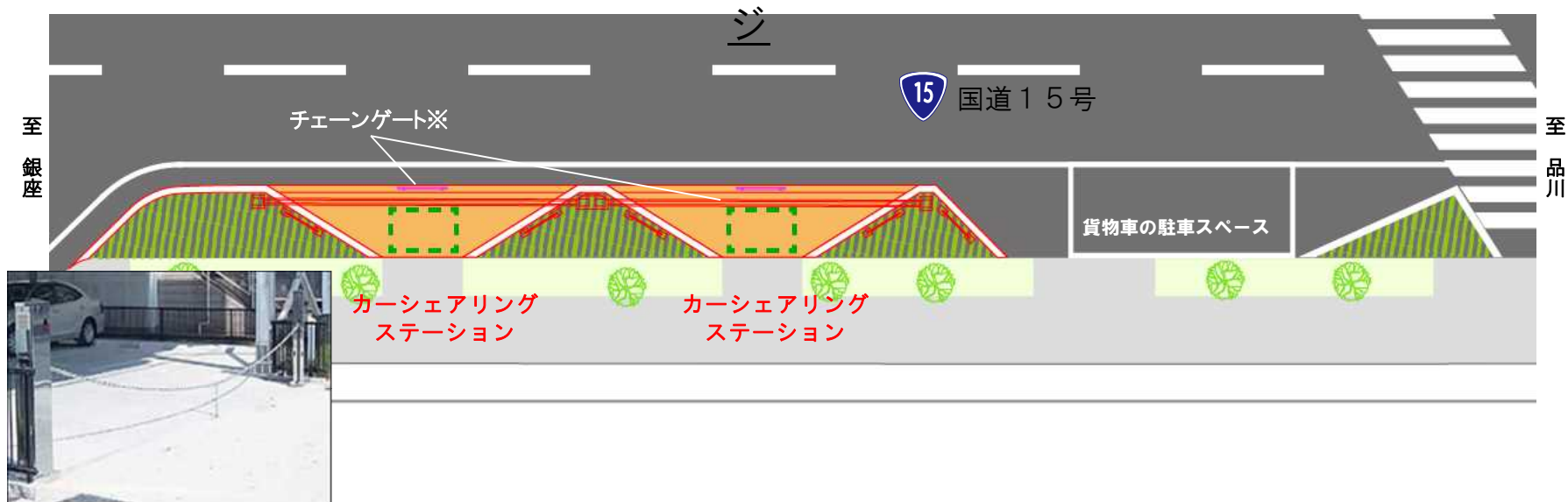
※国土地理院の電子地形図25000を掲載

— カーシェアリングステーション設置箇所

拡大図



カーシェアリングステーションのイメージ



※金属製のチェーンが機械式で昇降するもの

シェアリングポート設置の普及に向けて

- 道路上に設置したことが、わかりやすさ、利便性などで利用者から高く評価をされ、利用も大きく増加
- 公共交通との連続利用が見られるなどの効果が得られている
- 当該ポートだけではなく、周囲のポートの利用増加や混雑緩和（代替性の確保）にも効果を生んでいる

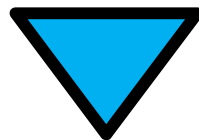
道路上にポートを設置していくには・・・

設置個所の選定

- ◆ 利便性だけではなく「公共サービスとしての必要性」を明確化
- ◆ 既存ポートからの距離、駅等との距離

歩行者への配慮（安全性）

- ◆ 歩行者への影響を考慮し残余幅員を確保
- ◆ 自転車の「溢れ」が生じない規模(ラック数)の確保



「社会実験」で実証、検証⇒モデル化

人・モノが集中する 巨大都市・東京

ニーズに応じた道路空間の利活用（交通安全対策）
シェアサイクル、カーシェア、自転車道、交通事故対策・・・
【ビッグデータ活用→生産性の向上】

私たち東京国道事務所は、人・モノが集中する東京の都市基盤を支え、
快適でより豊かな社会を実現するための道づくり、
まちづくりを通じて、東京の「安心」をつくり、

必要な項目について検証を実施
検証結果を踏まえて、留意事項等を整理

本格的な運用へ