

大丸有地区コミュニティサイクル社会実験のとりまとめ



(株)JTB首都圏
平成22年2月

1. 実験実施概要
2. 実験実施状況
3. 実験実施結果
4. 利用実態
5. 利用者の評価
6. 来街者の評価
7. 法人登録会員や沿道店舗からの評価
8. 本格実施規模時の想定
9. 本格実施に際して必要な検討事項
10. 社会実験の総括

参考 広報実施状況

1. 実験実施概要

実験エリア

東京都千代田区大手町・丸の内・有楽町地区の「丸の内仲通り」を中心とした地域

実験規模

エコポート™（貸出拠点）を実験エリア内に5箇所設置

エコポート™を実験エリア内に85台分設置（自転車50台）

実験期間

平成21年10月1日～11月30日

（式典・準備運用 1日 定常運用60日間）

運用システム

非接触IC端末・専用カードによる個人認証、クレジットカード決済とすることでエコポート™での金銭収受をなくすとともに自転車の盗難を防止。

情報通信システムにより台数管理、再配置を実施

貸出時間【第1期】 7:00～19:00 返却時間は20:00

【第2期】 7:00～21:00 返却時間は22:00

利用料金

初回登録料1,000円

最初の30分無料

30分以降10分100円 3時間以降5分100円

法人会員制度も採用。

貸出時間は24時間を上限とし、24時間経過後は自転車代金相当額を請求

将来的に、訪問店舗との提携、地域全体の誘客など地域とのWIN-WIN収入モデルを構築

貸出時:
ICカードをかざせば自動で個人認証され解錠

返却時:
自転車に内蔵したICチップが自動で読み取られ施錠

必ずエコポートに返却してもらい、違法駐輪を抑制するため、スタンド・鍵は取り外し

写真 無人貸出機器使用自転車

公共広告（B0サイズ）
新丸の内ビルのエコポート™に設置

利用案内板（B2サイズ）
各エコポート™に設置



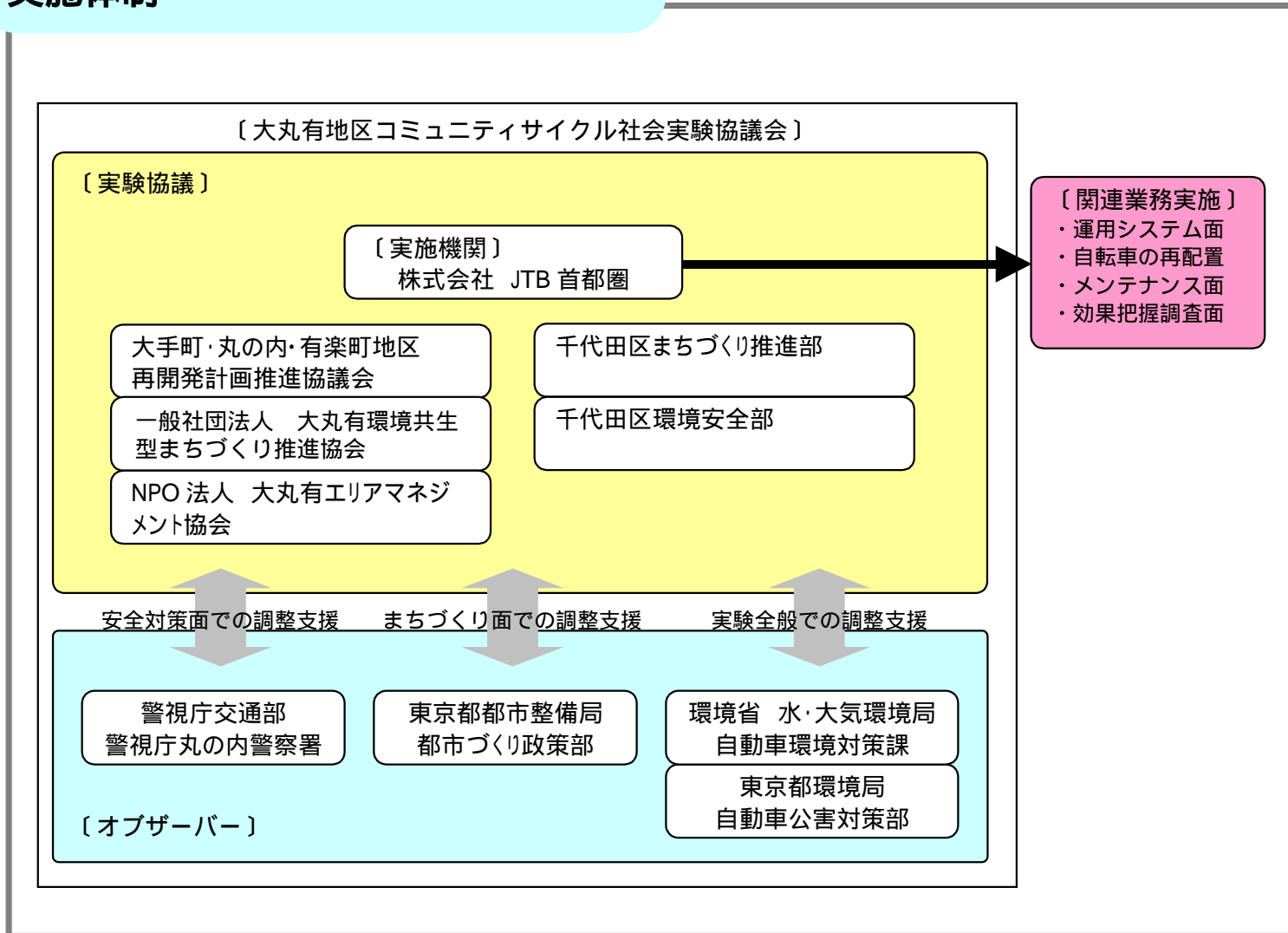
図 エコポート™の設置状況



図 実験エリア

1. 実験実施概要

実施体制



1. 実験実施概要

実験目的と評価・検証の考え方

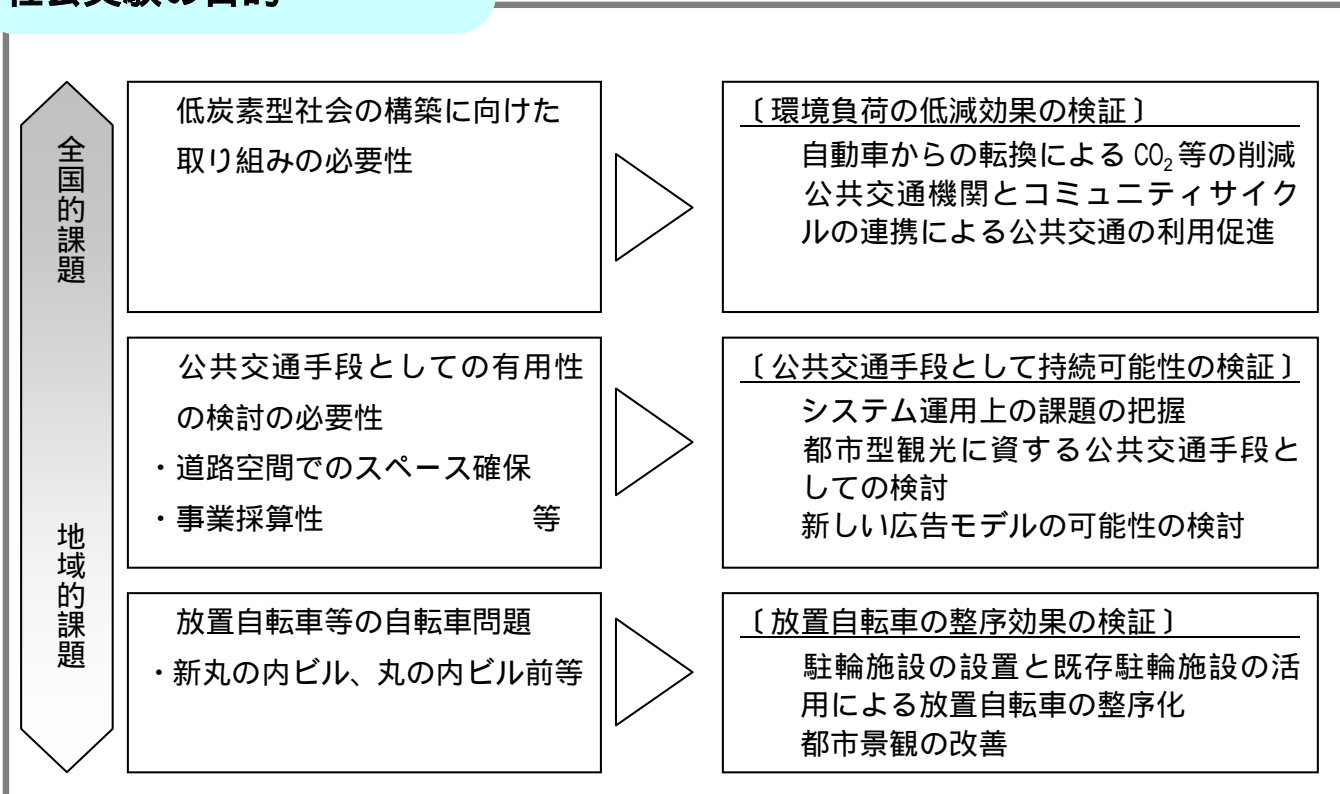
導入適用性
(必要性)

地域社会受容性
(空間調和)

事業採算性
事業継続性

地域地球
環境貢献

社会実験の目的

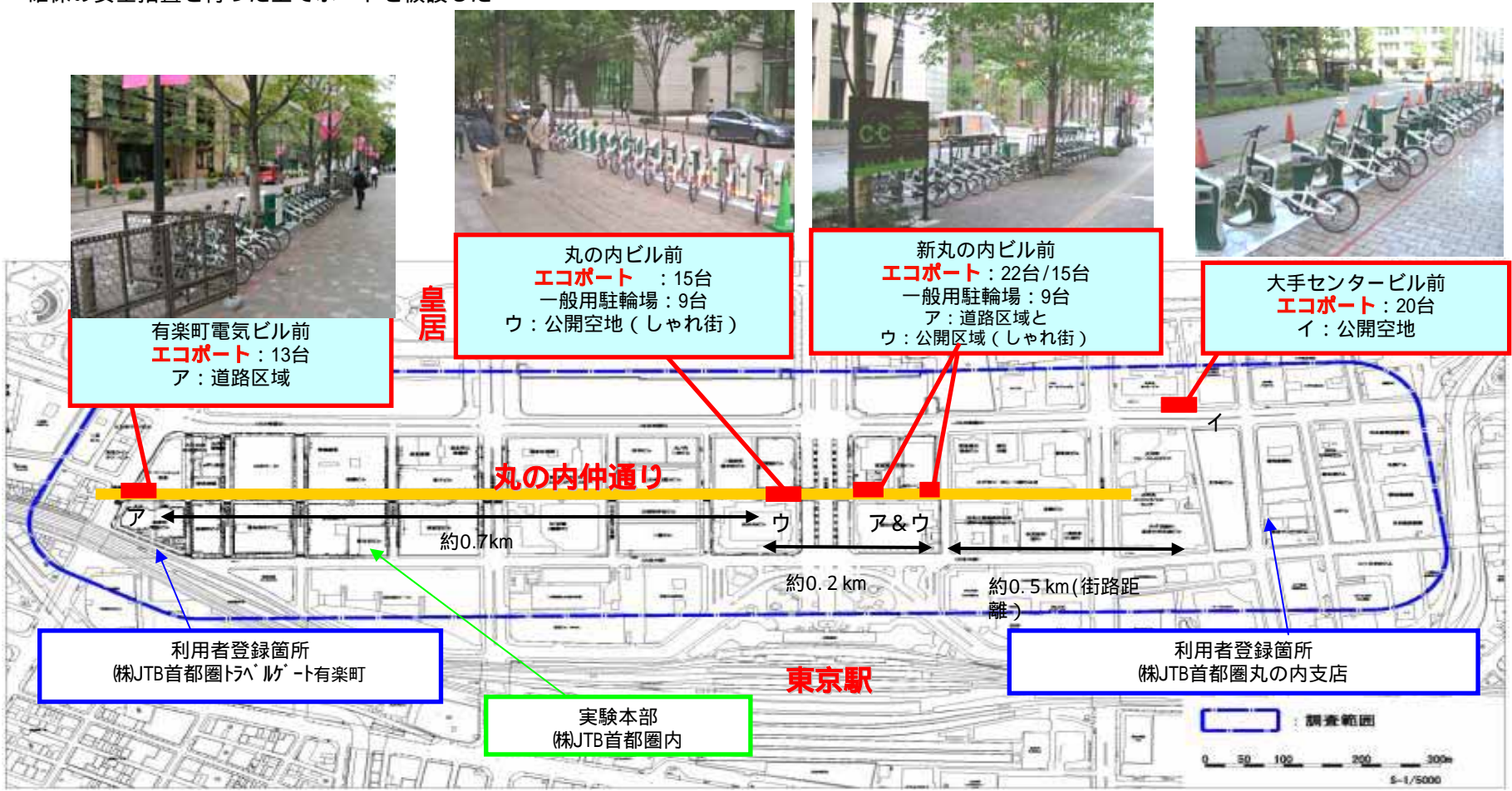


凡例 主たる評価項目 間接評価項目

2. 実験実施状況 4エリア5カ所に50台の自転車 85台分枠

社会実験として、**期間を限定し**、3種の空間管理形態地域に配置
 道路区域(ア)、公開空地(イ)、公開空地(しゃれ街条例の対象範囲)(ウ)
 道路上での配置は樹木間など通行動線を障害しない立地で選択

歩道部幅員が広く(道路、民地合わせて5m以上)、他方で既設樹木分の奥行きが狭かった有楽町電気ビル前は、工事用柵を仮設し、動線確保の安全措置を行った上でポートを仮設した



しゃれ街条例:『東京のしゃれた街並みづくり推進条例(平成15年3月)』の略称:都市計画法(昭和四十三年法律第百号)等の適切な運用を図りながら、東京都民(以下「都民」という。)、事業者及びまちづくり団体(以下「都民等」という。)の意欲と創意工夫をいかして、個性豊かで魅力のあるしゃれた街並みを形成するための制度を整備することにより、都民等による主体的な都市づくりを推進し、もって都市の再生を進め、東京の魅力の向上に資することを目的とするもの。

3. 実験実施結果

平成21年10月2日～11月30日実績

	項目	目標	達成状況	備考
導入適用性	自転車1台当たりの登録者数 (利用あり登録口数ベース)	10人・口/台	13.3人・口/台	パリ市：9.7人/台 自転車1台当たりの年間パス所有者数
	コミュニティサイクル回転数	2.0回転	平均：1.2回転/台 最大：2.7回転/台	晴天時平日のみ 平均：2.0回転/台 パリ市：4.0回/台
	利用者1人当たりの平均利用回数 (利用1回以上あり者ベース)	10回/人	5.5回/人・口	個人 5.8回/人 法人 3.3回/口
	利用者満足度 利用者ヒアリング	80%以上	81.6%	中間時50人調査 96%
社会受容性	コミュニティサイクルの放置の発生件数	0件	0件	エコポート以外での放置の発生件数
	沿道店舗からのクレーム	0件	1件	工事用柵転用の仮設柵の見栄えに不快感も時限で了承
	来街者評価(景観面)	80%以上	80.4%	来街者ヒアリング
事故・トラブル	事故件数	0件	0件	
	自転車故障件数	0件	0件	パリ市：14.5% 自転車総数に占める故障状況
	システム障害件数	0件	2件	ポート破損1件(10/4)システム障害1件(10/17)
	貸出・返却での障害発生	0件	0件	エコポート前に一般の放置自転車・自動二輪車が駐車して貸出・返却の阻害発生件数

	項目	大丸有コミュニティサイクル実験 50台・4地区5箇所	パリ市 ヴェリブ 平成21年1月27日時点の数値 1451箇所20600台
事業採算性	登録者数(個人：572人・法人：90口数)	662人・口	198,913人(年間パス所有者数)
	のべ利用回数	3,600回	-
	1日当たりの平均利用回数(全期間平均)	60回	82,192回
	平日、平均利用回数と最大 (晴天時 期中20日間)	平均 102回 最大 135回	-
	休日、平均利用回数と最大 (晴天時 期中11日間)	平均 28回 最大 46回	-

注)法人登録はカード1枚あたり複数人の利用が登録されている。このため登録したカード枚数を登録“口”数単位で整理している。

3. 実験実施結果 破損や故障など



エコポート前で自動二輪車の駐車が発生



エコポートの破損状況 10月4日



大型台風の影響による実験休止状況
10月8日

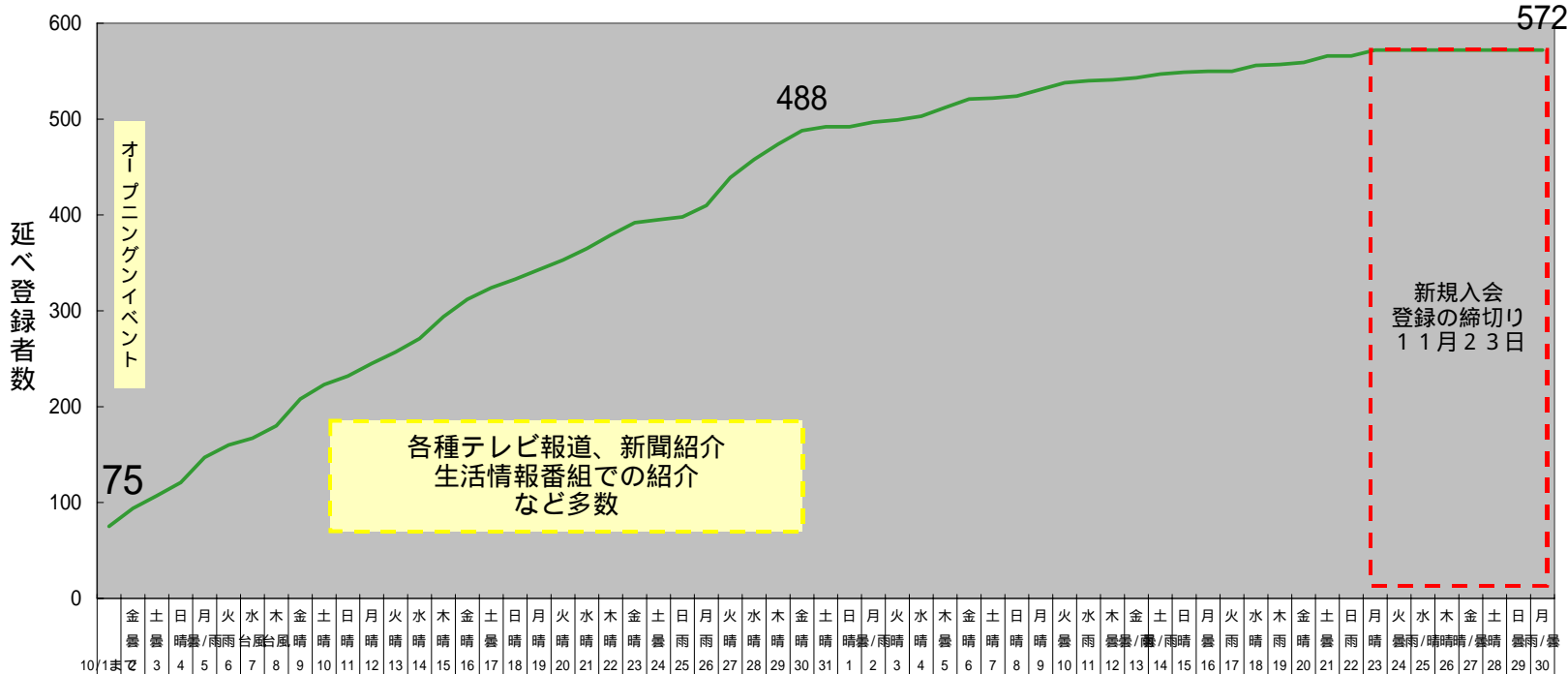
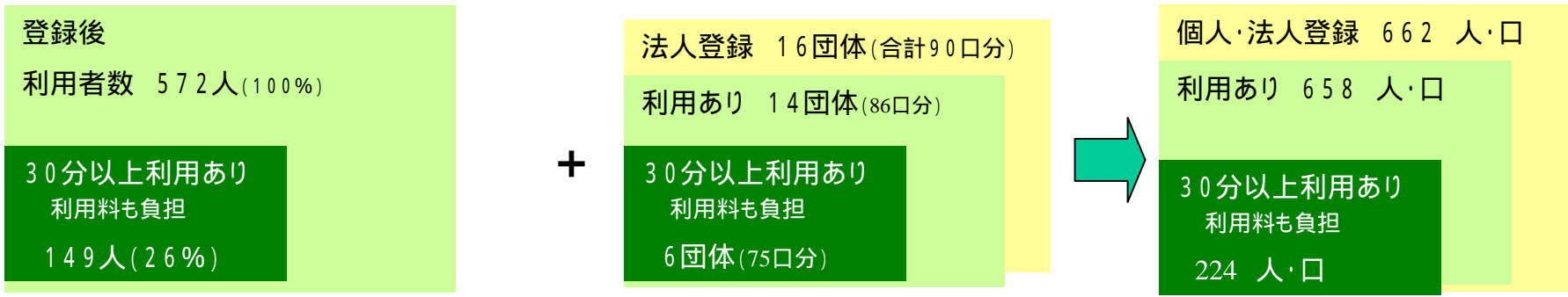


大型台風の影響による実験休止状況
10月8日

3. 実験実施結果

3-1. 利用者属性(登録状況)

登録者数 : 個人 572人
 法人 16団体(90口分) 店舗系、本社系など

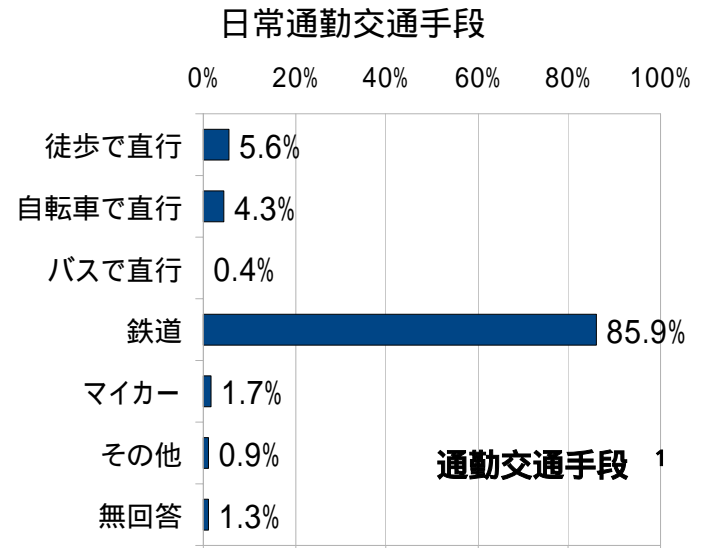
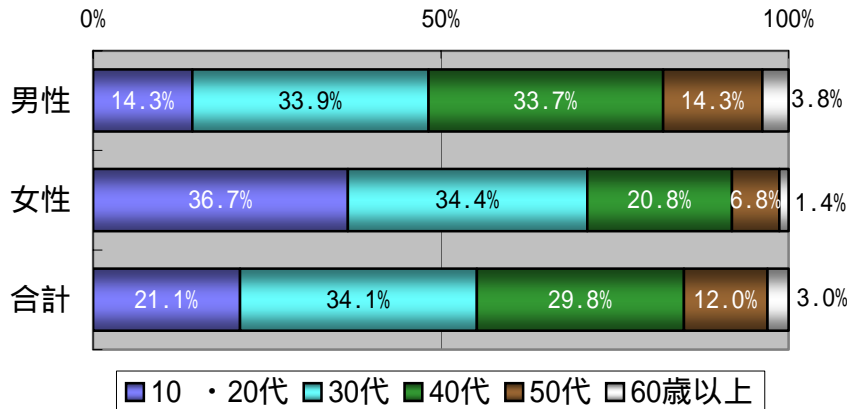
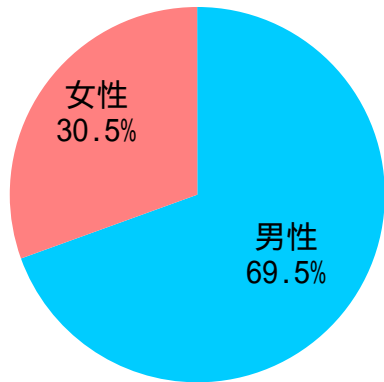
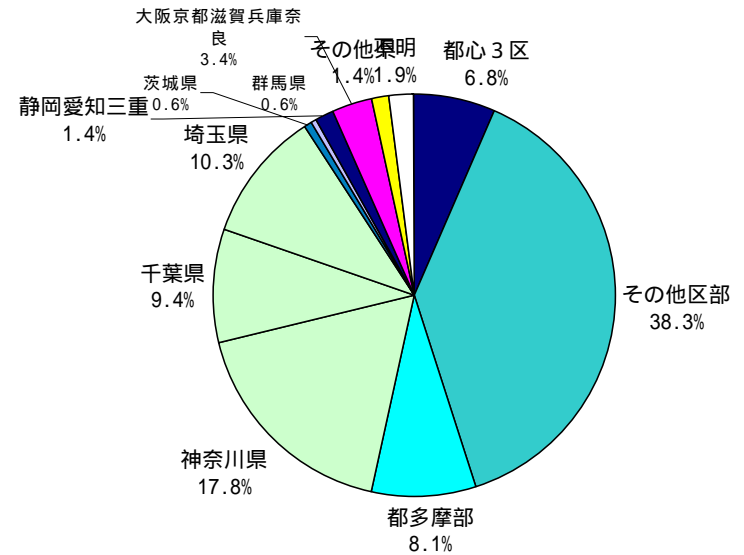


3. 実験実施結果

3 - 2. 個人登録者の属性

個人登録者数：527人

- ・男性7割、女性3割 年代は20代～40代で全体の85%
- ・居住地別 都心3区居住者が6.8%、その他区部38.3%、多摩部含む関東居住者が46.8%、その他地域8.1%
- ・通勤交通手段 85.9%が鉄道¹ 1 利用者調査243人の回答から
- ・大丸有地区勤務者は少なくとも3.4%
2 就業地の登録は必須で無いため有効回答の延べ数



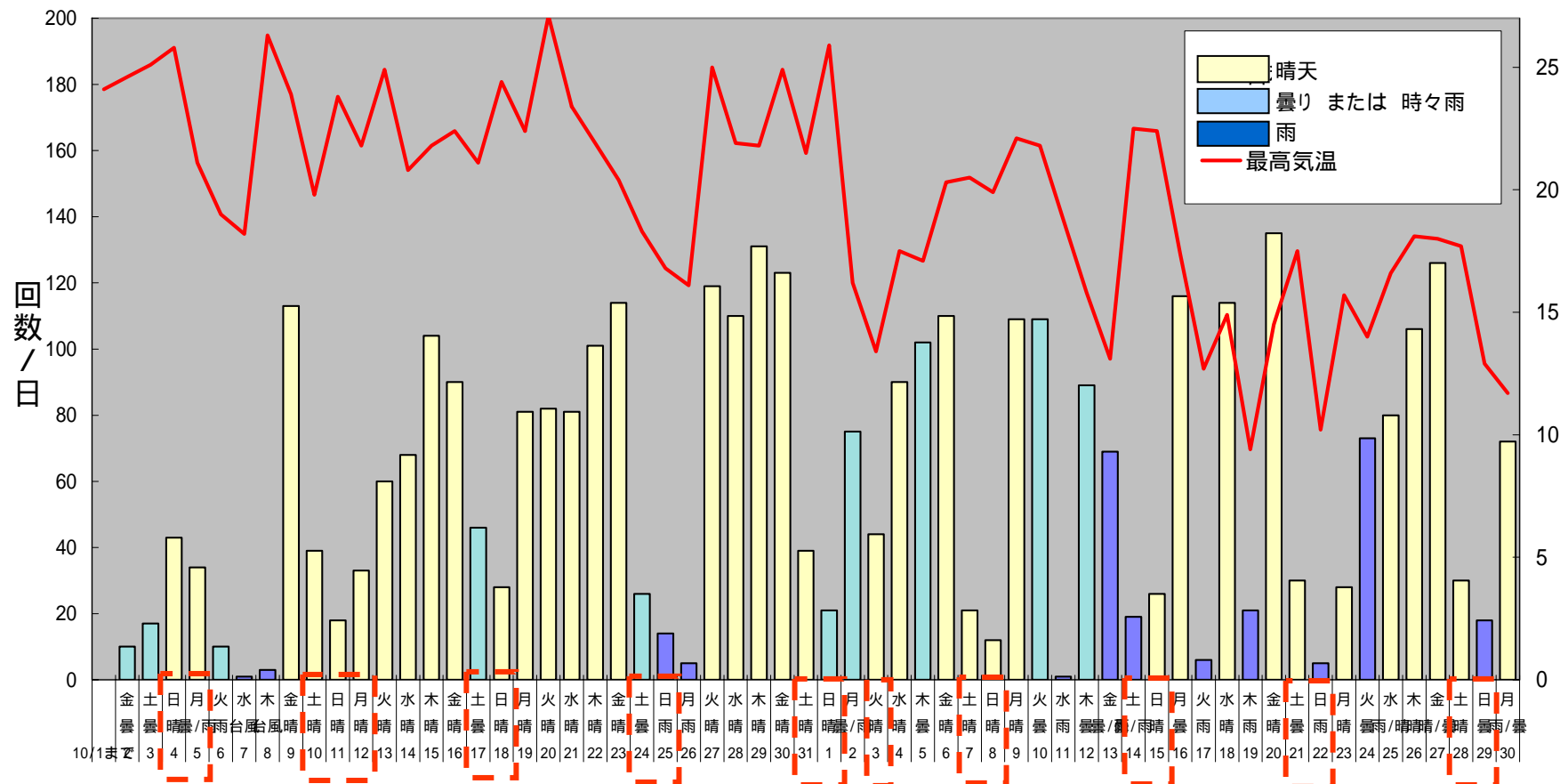
3. 実験実施結果

3-3. 利用状況 60日間で、のべ3,600回

1日当たりの 平均利用回数、 60回 (1.20回/台)、最大135回(2.70回/台)
 晴天時のみ、 102回 (2.00回/台)、最大 同上 (同上)

平日、休日別にみると、休日は平日の1/3以下の利用規模

平日：平均78.0回(1.56回/台)、最大135回(2.70回/台)
 休日：平均26.5回(0.53回/台)、最大 46回(0.92回/台)



4. 利用実態

4 - 1. 延べ利用回数と最長利用時間

20回以上の利用者が5.2%、11~19回が11.5%となっている。

体験型利用または観光利用と思われる延べ1~3回は、53.3%

一人あたり利用最大回数は 全体で 65回（男性、平成21年10月14日登録）
女性では 38回（平成21年10月2日登録）となっている。

最長利用時間

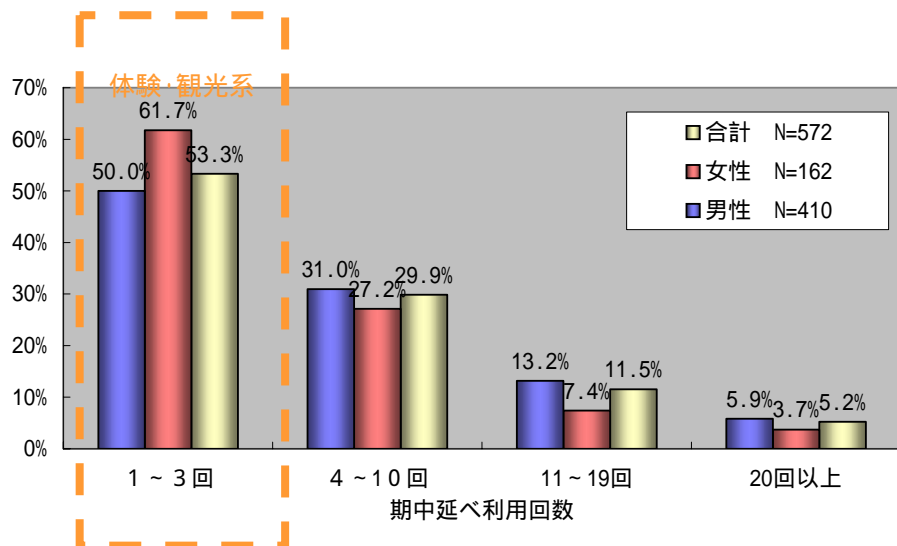
74%が30分以内の無料利用だけとなっている。

1度でも有料を体験しているのは、登録者の26%（女性では31%）

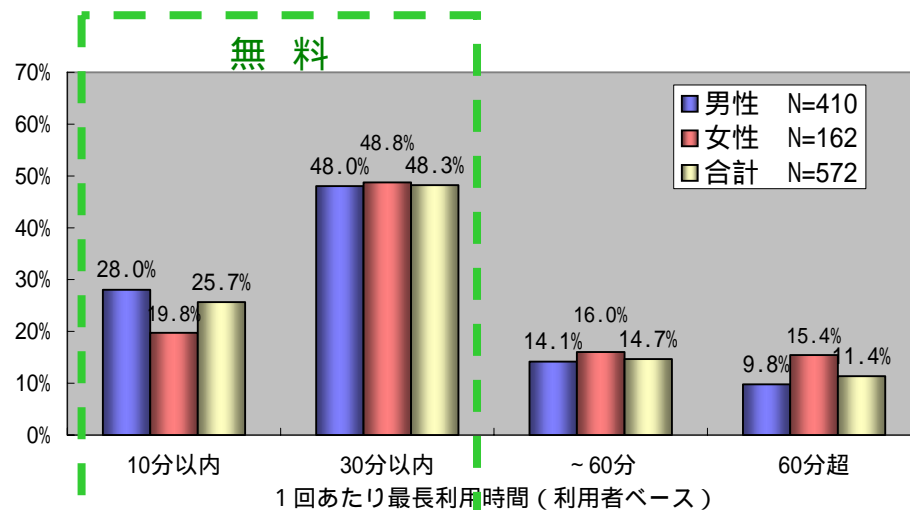
一人あたりでの最長利用時間

7時間37分（男性 請求額7100円） 但し利用は1回のみ

個人登録者の延べ利用回数分布



利用者の最長利用時間

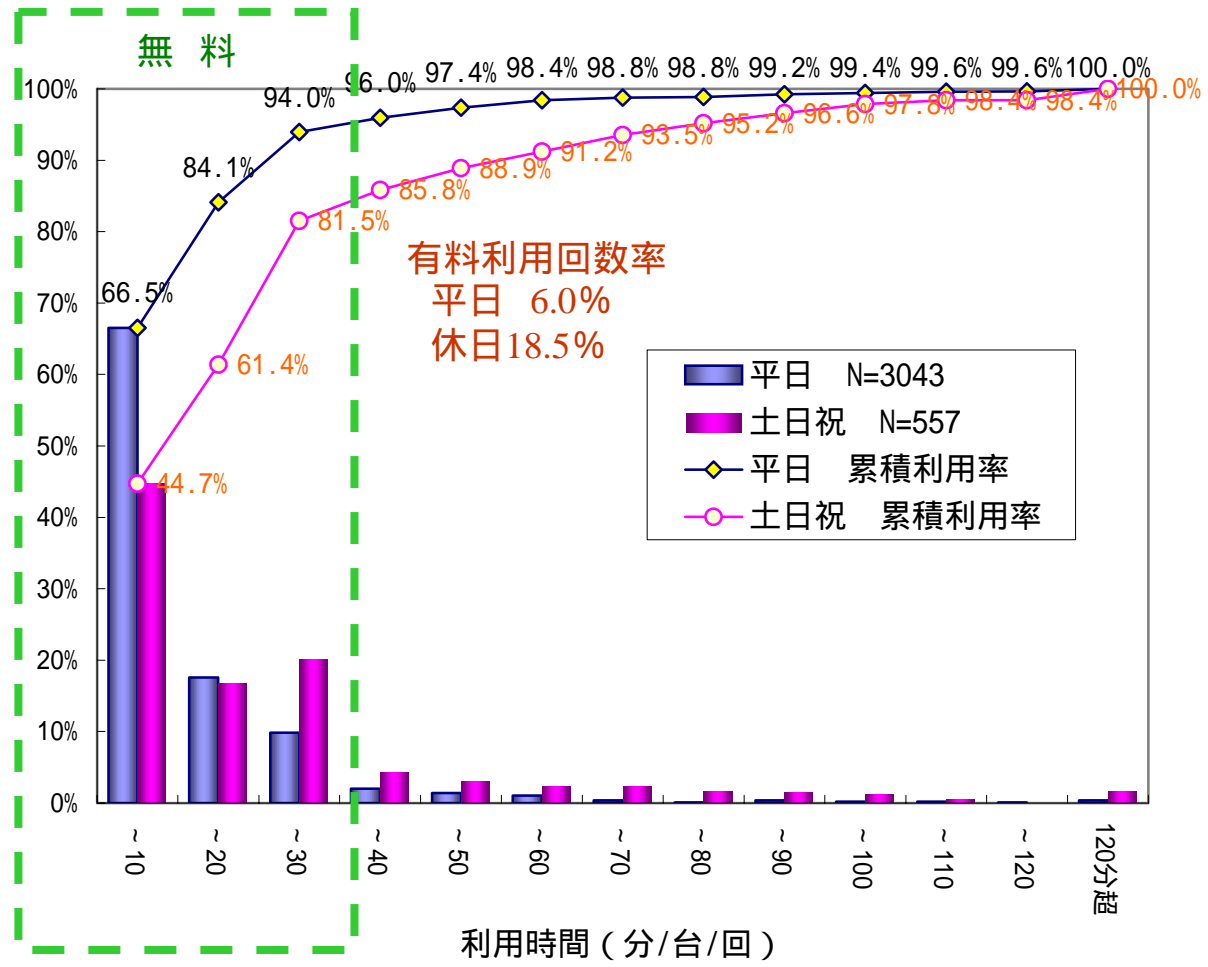


4. 利用実態(つづき)

4 - 2. 利用時間 (平日・休日別)

- 30分未満の利用が平日は94%、休日は81.5%
- 平日は10分未満が66.5%を占める一方で、休日は44.7%に過ぎない
- 有料利用対象は平日が6%、休日は18.5%である。

これらによる有料収入は60日間で102,900円(平日54,700円、休日46,700円)



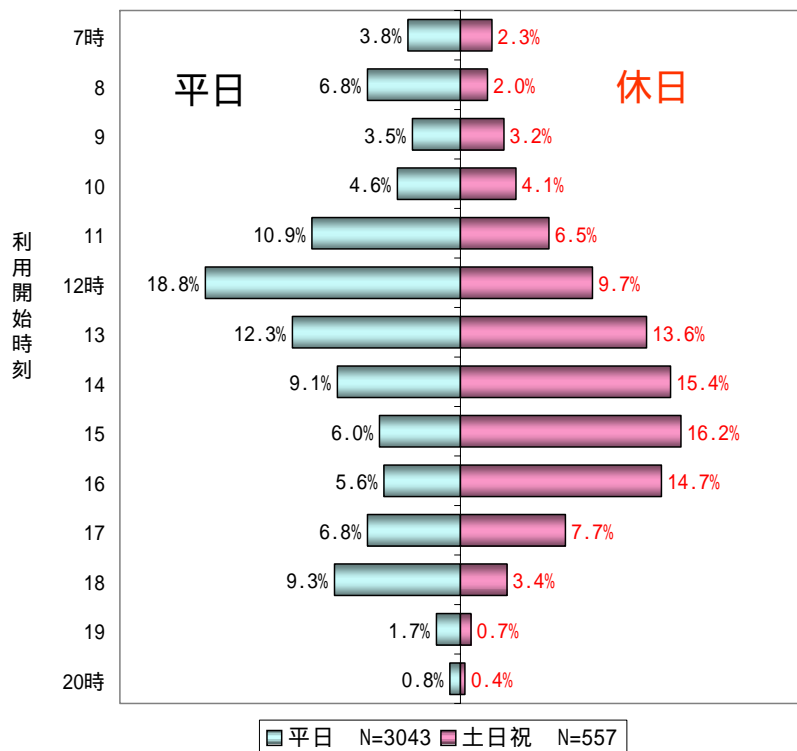
4. 利用実態(つづき)

4 - 3. 時間帯別の利用構成比と平均利用時間 (平休日別)

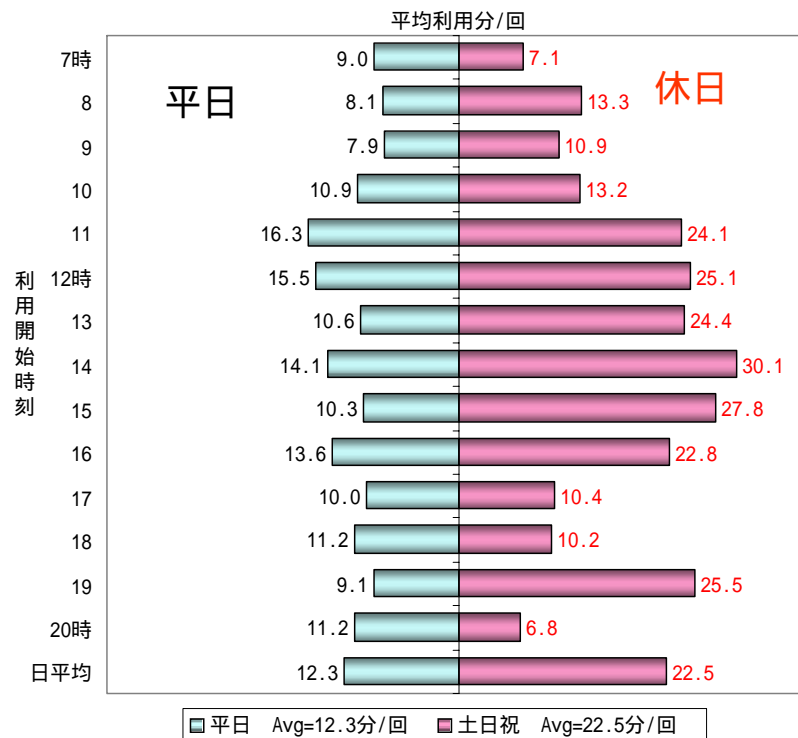
平日は、昼食時間帯(12~13時台)の利用回数が多く、終日通し利用時間は15分以下

休日は、14~16時台の利用数が多く、利用時間も30分前後

平日、休日で利用のニーズや無料志向は異なる



時間帯別の平均利用状況
(全期間)

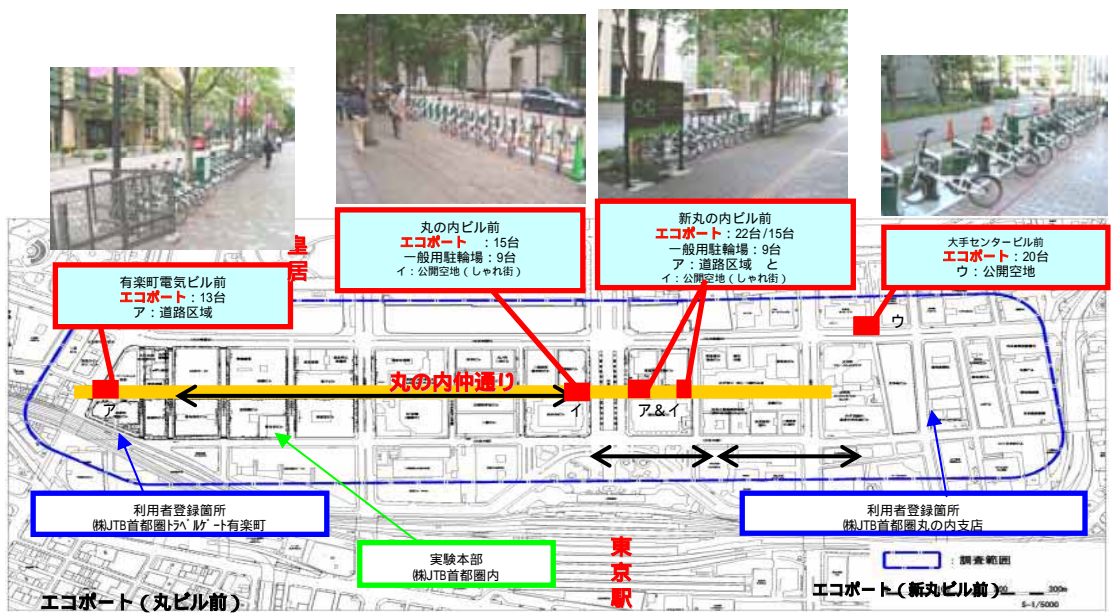
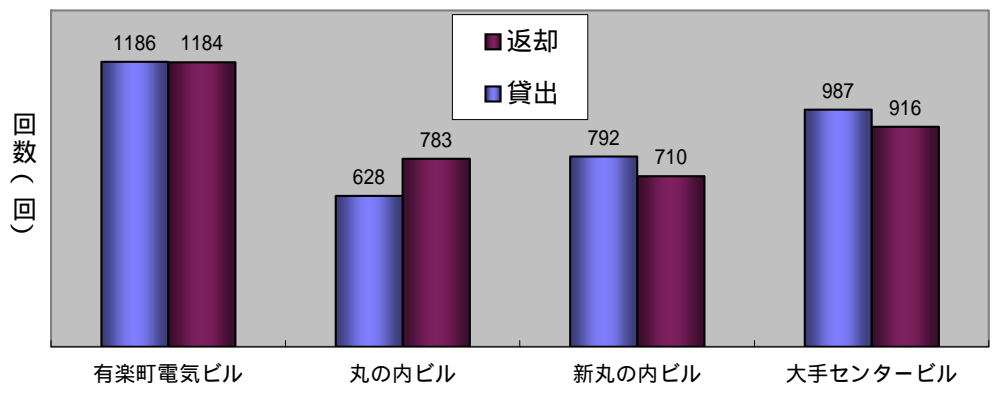


時間帯別の平均利用時間(分)
(全期間)

4. 利用実態(つづき)

4 - 4 . ポート別の貸出・返却の動向

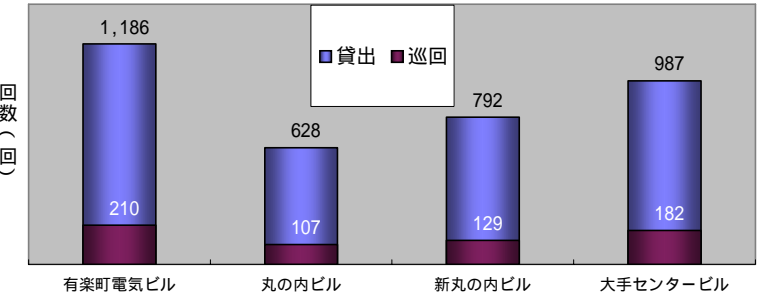
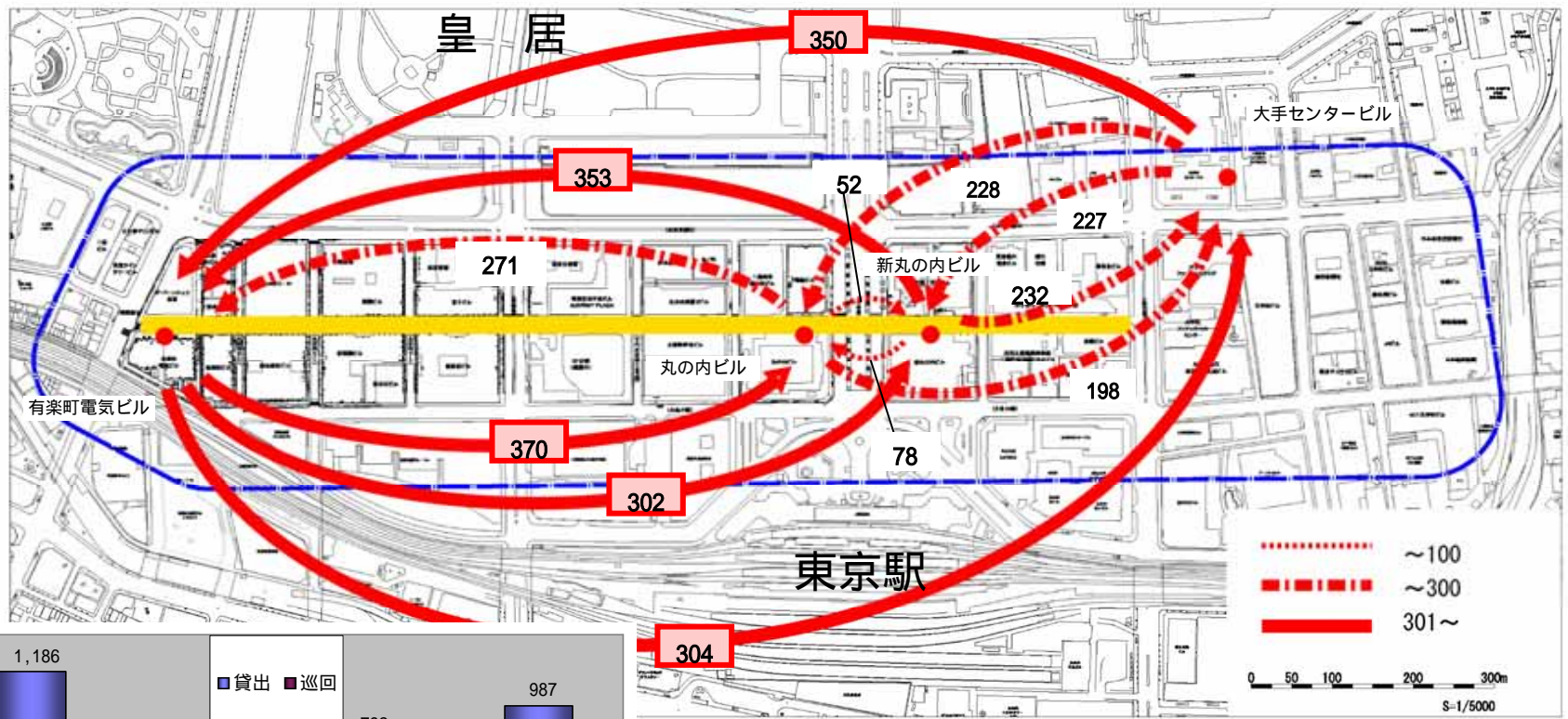
ポート別で最も利用が多かったのは、
 有楽町電気ビル 貸出 1 1 8 6 回、次いで大手センタービル 貸出 9 8 7 回
 有楽町電気ビル以外では、貸出と返却で幾分差があり、回送の必要性が見受けられる



4. 利用実態(つづき)

4 - 5. 利用の動向

2 ~ 4 ポート分の距離約 1 km ~ 1.5 km (街路経路ベース) での利用が多い
 巡回 (同一箇所貸出返却) が有楽町電気ビル 210回、大手センタービル 182回あり
 実験エリア以南、以北や周辺での回遊で利用された可能性が伺える



ポート別 総貸出回数と巡回利用回数

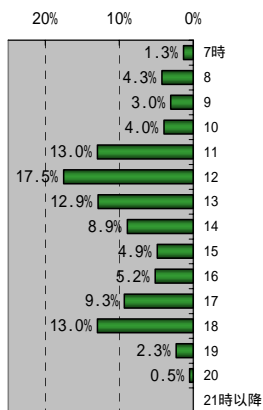
巡回利用: 1回の利用時で同一ポート借出し返却で巡回や周遊利用したと見なせる利用

4. 利用実態(つづき)

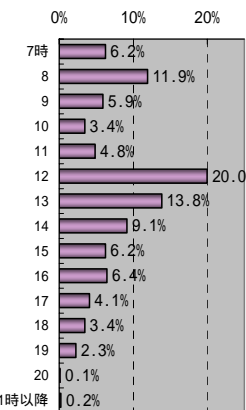
4 - 6. 利用の動向(貸出時間帯)

貸し出しの集中する時間 昼ピークは概ね共通だが、
 大手センタービルでは18時台
 新丸の内ビルでは8時台の貸出が多く、通勤利用の可能性

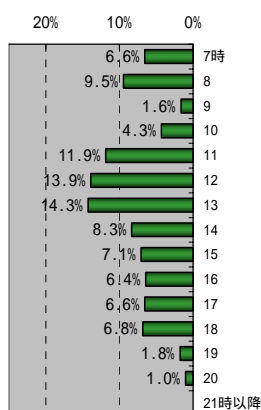
貸出 大手センタービル N=987



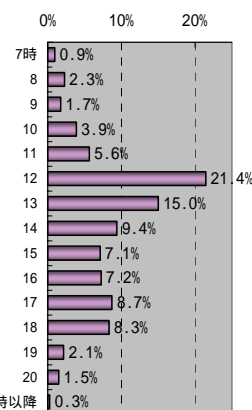
返却 大手センタービル N=932



貸出 新丸の内ビル N=792



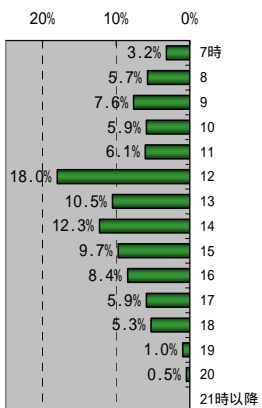
返却 新丸の内ビル N=746



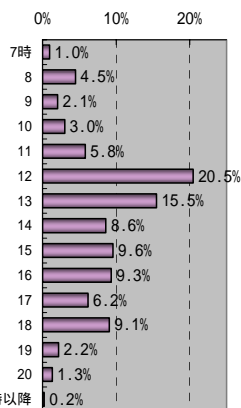
大手センタービル

新丸の内ビル

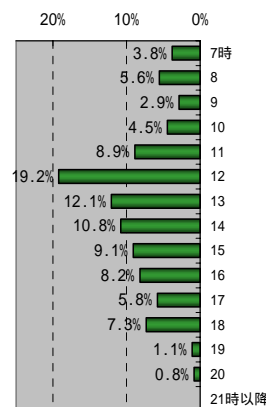
貸出 丸の内ビル N=628



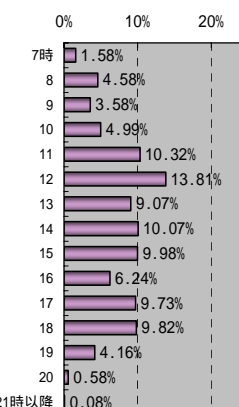
返却 丸の内ビル N=626



貸出 有楽町電気ビル N=1186



返却 有楽町電気ビル N=1202



丸の内ビル

ポート別 時間帯別貸出返却率

有楽町電気ビル

4. 利用実態(つづき)

4 - 7. 回送の状況

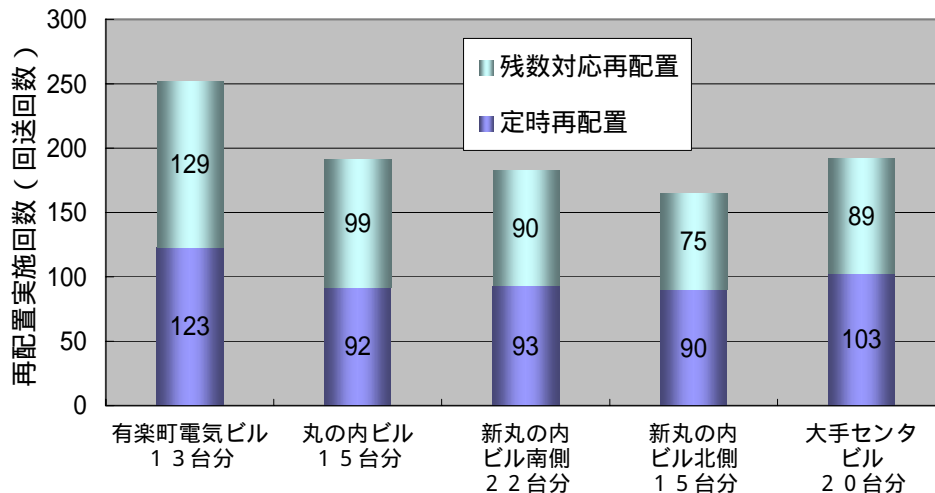
自転車の再配置方法

5箇所全体で 982回/5箇所
 定時再配置 501回/5カ所
 残数対応再配置 482回/5箇所

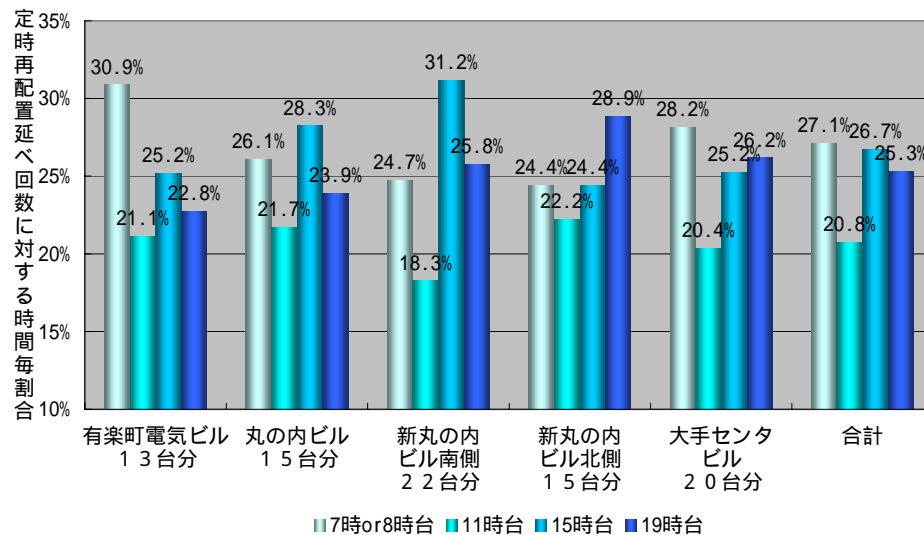
最も回数多いのは
 容量13台分だった有電ビル
 次いで大手センタービル

南端、北端のポートは通勤集中と見られる
 朝対応での必要が多い
 丸の内ビルは昼間を過ぎた15時台での
 再配置が多い

- ・ 定時再配置 (4回/日)
 ただし基準台数内である場合は実施しない
 7時¹、11時、15時、19時
 - 1 通勤利用対応から11月は8時台に実施
- ・ 残数対応再配置 (以下の条件に応じて)
 - ・ エコポートの自転車台数が残り3台になった場合
 - ・ エコポートの空き駐輪台数が残り3台になった場合
- 2 管理センターから現場担当者に連絡



回送車の積載限界数の関係で同一時間帯で2回対応した場合も含む



4. 利用実態(つづき)

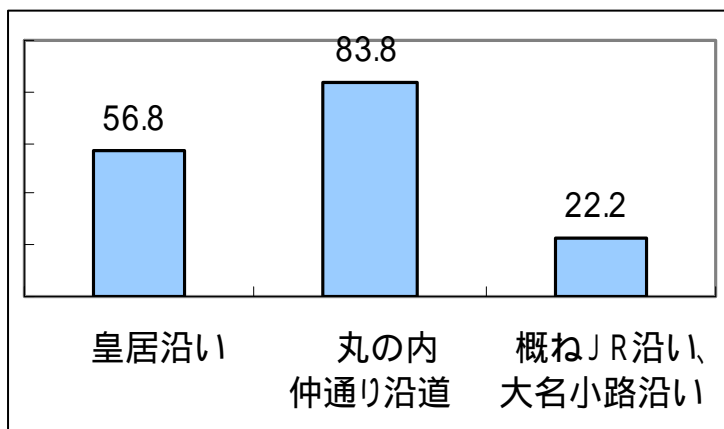
4 - 8. 利用の動向

(通行道路)

大丸有内の通行空間として、ポート配置が多い「仲通り」が主動線となっている

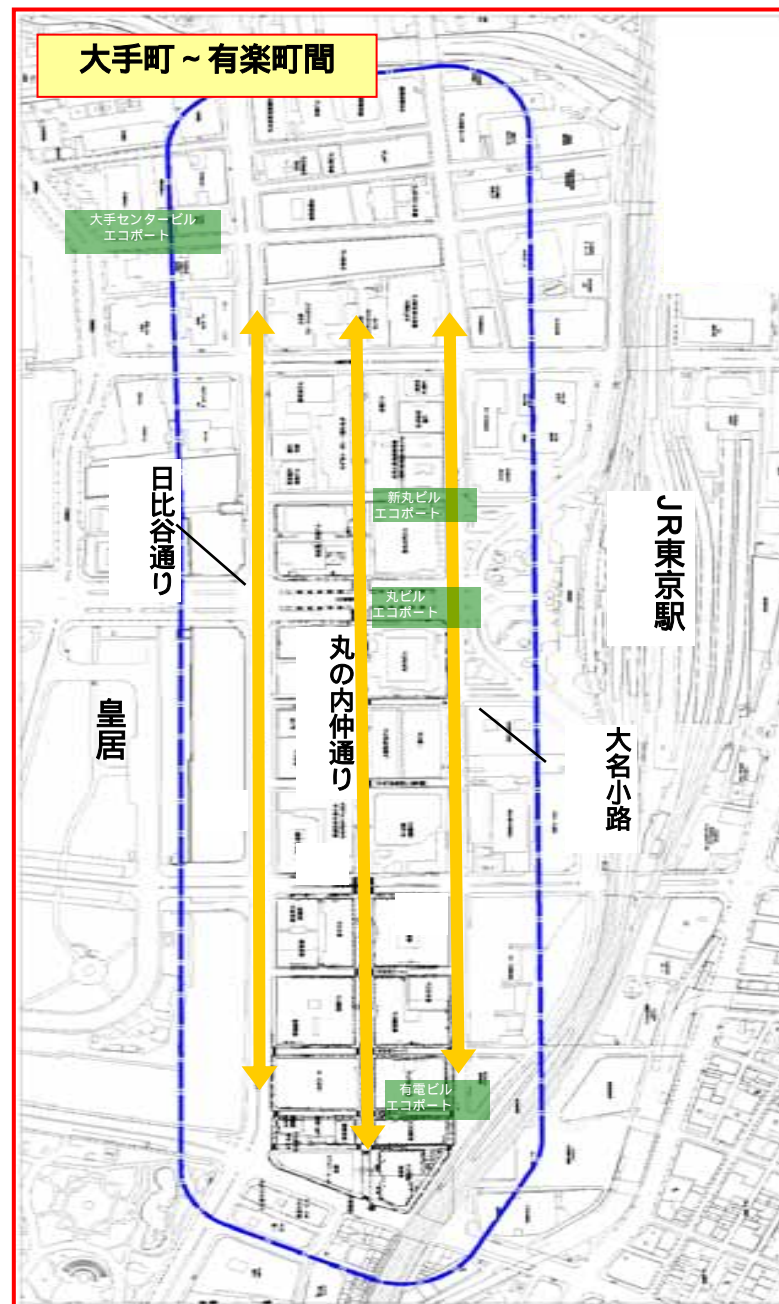
但し皇居沿い(日比谷通り)も約半数が利用経験がある

相対的に歩行者数が少なく、自転車で通行しやすい点で選択されていた可能性がある



主な通行道路(複数回答)

利用者調査回答により



4. 利用実態(つづき)

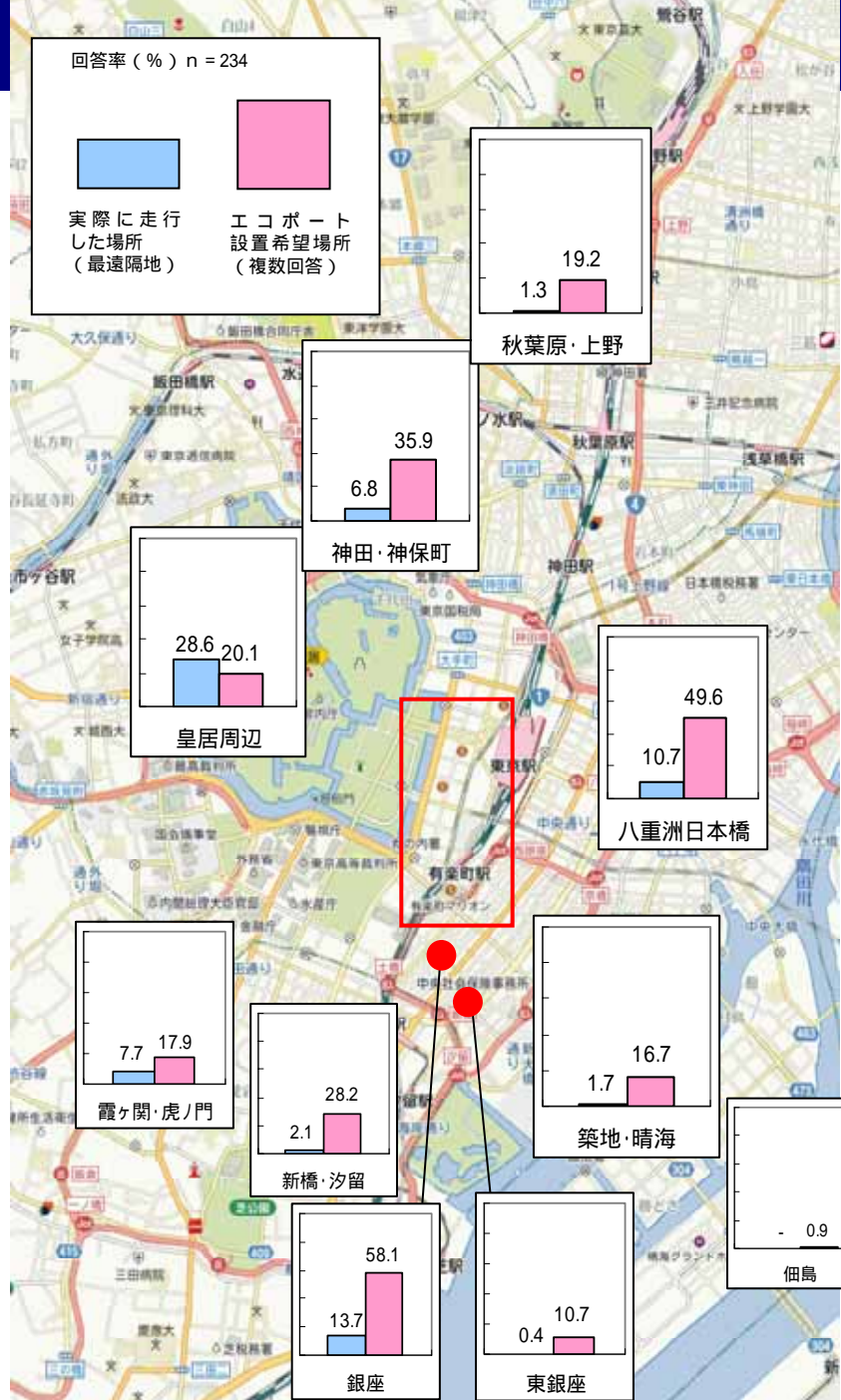
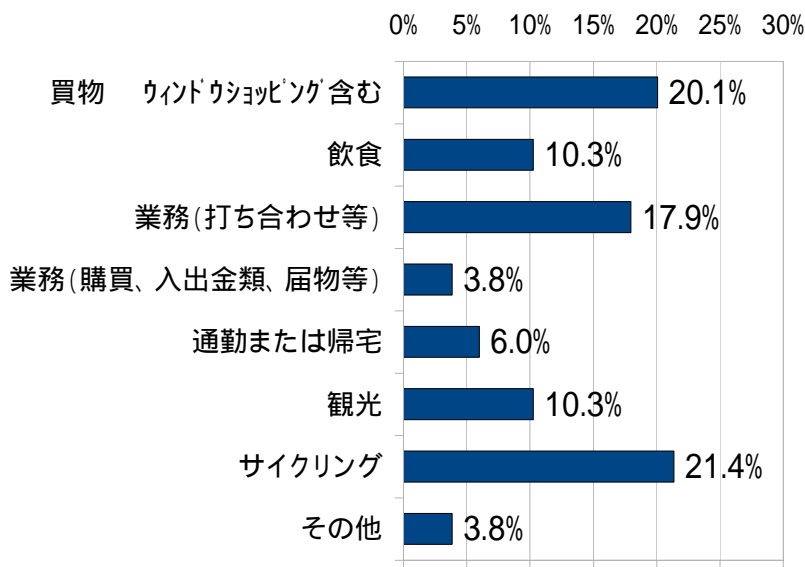
4 - 9. 利用の動向 (ポート間以外の利用範囲)

利用者のうち、ポート設置が無い方面でも
実際は利用がされている

- 皇居周辺 (約1~3 km) 約30%
- 日本橋周辺 (約1~2 km) 約11%
- 神田方面 (約1~3 km) 約7%

拡大時のポート設置候補先として
銀座(約2 km)、新橋(約3 km)
希望が多い

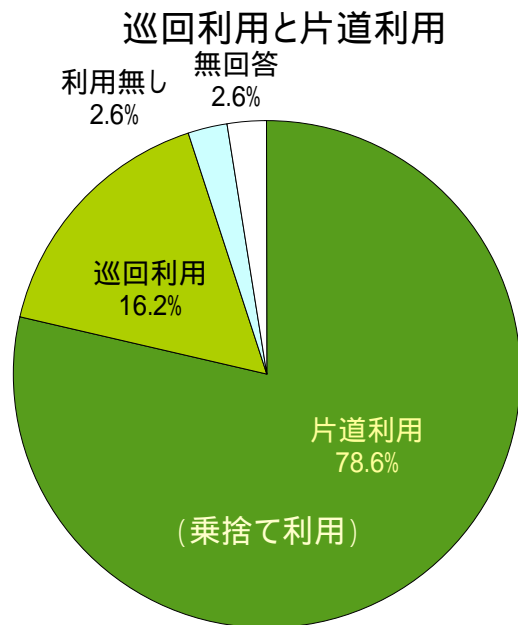
最も遠い場所に行った時の移動目的



4. 利用実態(つづき)

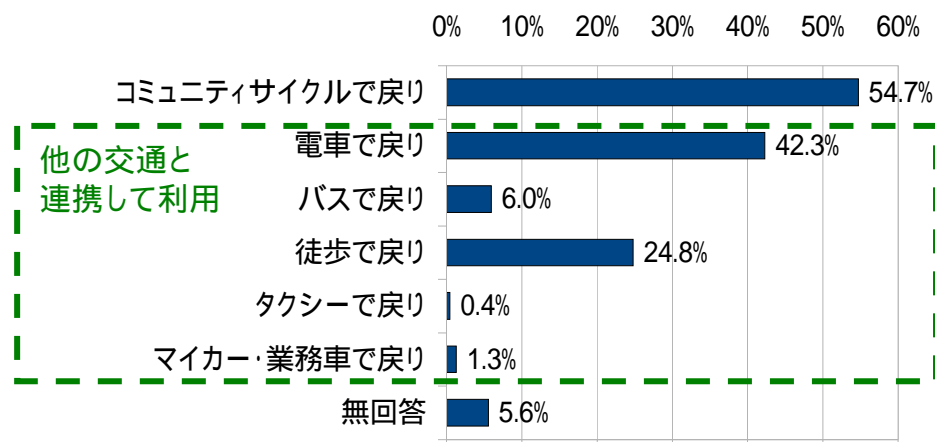
4 - 10. 乗捨て(片道利用)と他の交通との組み合わせ

片道利用が約80%となっており、乗捨ての導入が有効であった事を示している
乗捨てを採用していた事により、
電車やバス、徒歩と組み合わせの利用も高い割合で発生している



片道利用の有無

利用時の帰路での交通組み合わせ有無
(複数回答)



利用時の主な交通組み合わせ

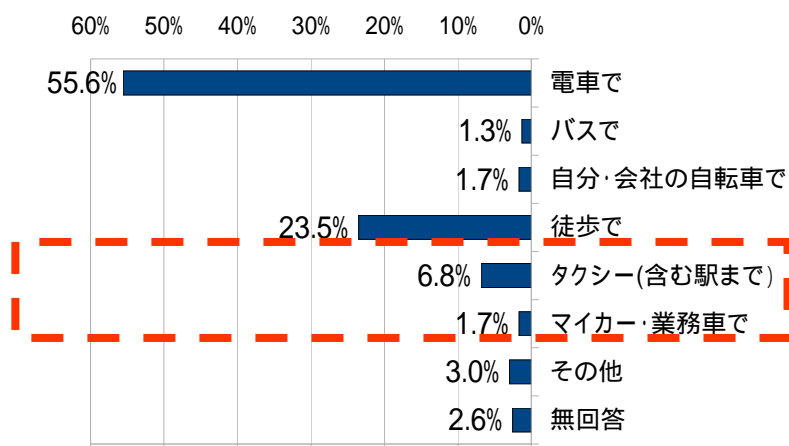
4. 利用実態(つづき)

4 - 11. 他交通からの転換

利用者の日常業務移動では電車か徒歩が大半で、タクシー約7%、車類約2%である
コミュニティサイクルが無かった場合の移動のうち、
自動車(マイカー、業務車、タクシー)からの転換は約5%

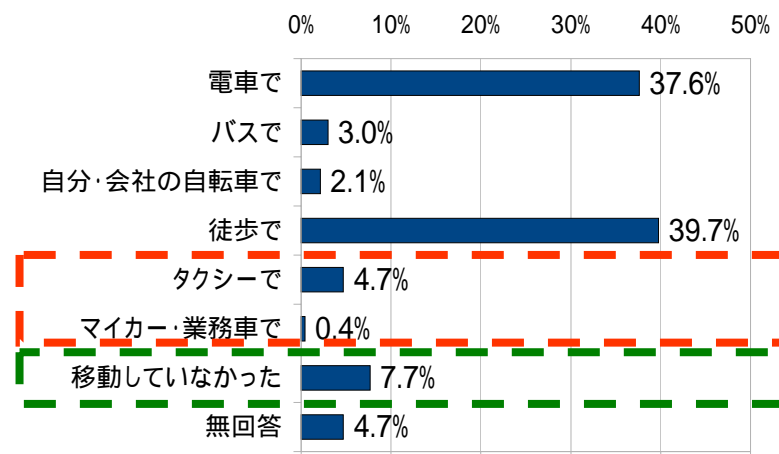
「(システムが無かったら)移動していなかった」が約8%含まれる
コミュニティサイクルにより「新たな外出・回遊」を生み出した可能性がある

日常の業務移動



日常の業務移動時の交通手段
(N=234)

システムが無かったら移動は



CCSが無かった場合の移動手段 (N=234)

5 . 利用者の評価

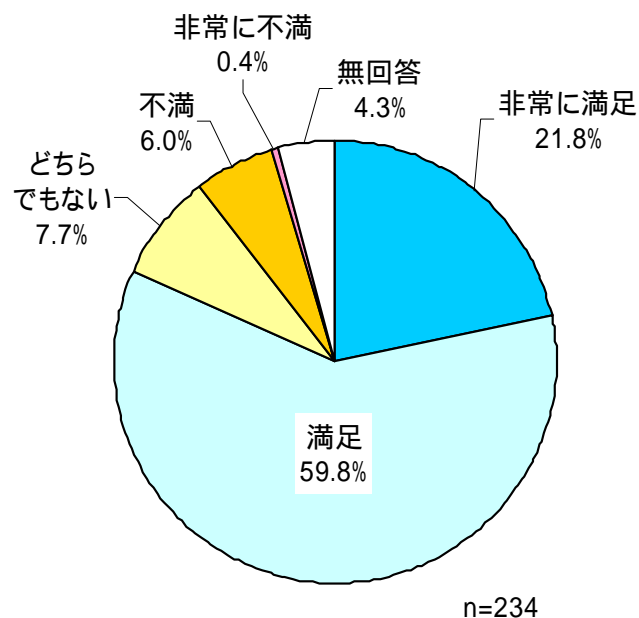
5 - 1 . 全体評価

全体の82%がコミュニティサイクルを利用して満足と評価

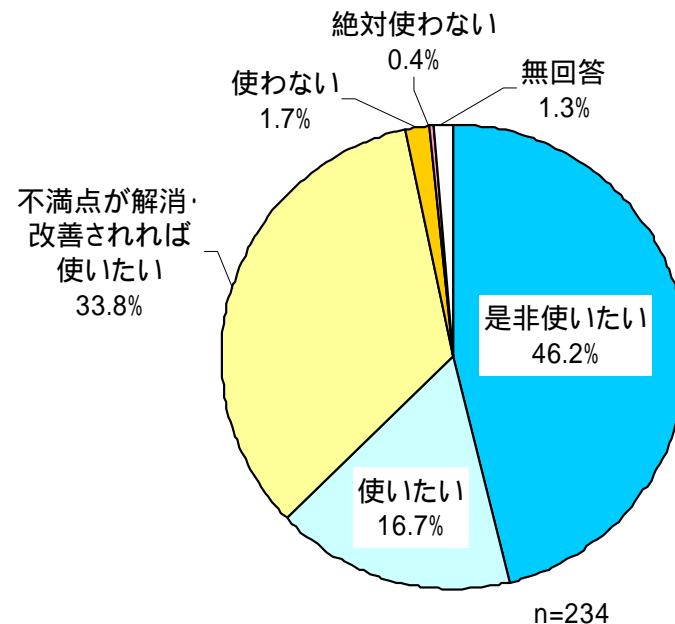
「非常に満足」「満足」の合計

本格実施されたら、再度登録して「是非使いたい」が全体の46%

利用に関する満足度



本格実施の際の利用意向



利用者実験後評価の概要

実施日 平成21年12月中旬～下旬

調査方法 利用登録者に対する郵送配布・郵送回収

有効回収数 234件 (回収率35.5%)

5. 利用者の評価

5 - 2. 全体評価 (個別要素)

登録手続き
初期の会員登録手続きは、利用者でも約2割が不満を持っている

貸出返却システム
提供システムへの評価は非常に高い
“片道利用”は特に高い評価

終了時間
19時貸出終了では不満多く、延長要望が多い

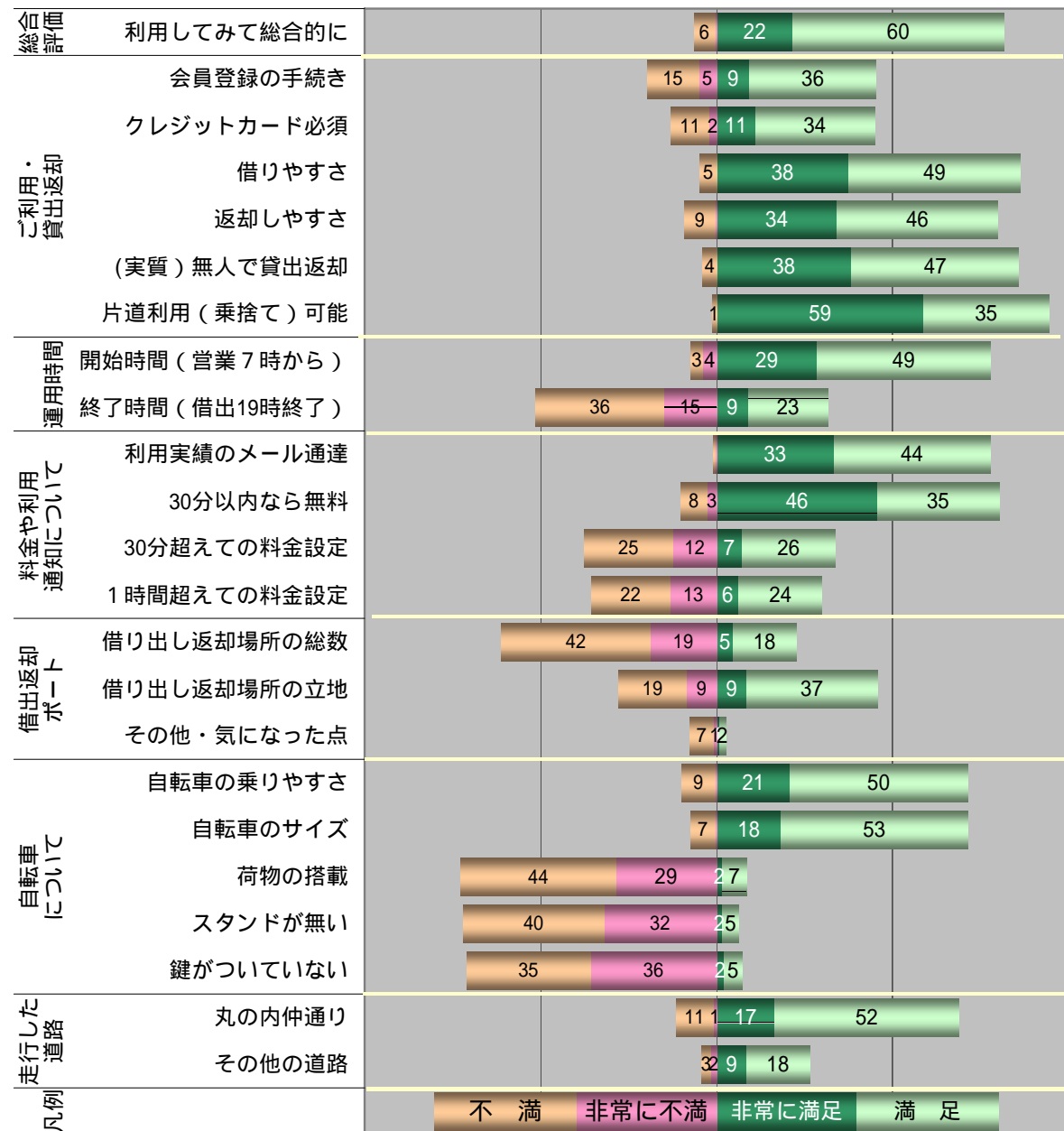
料金設定
30分超の扱いには不満多いが、一方で短時間利用の誘導に貢献した可能性もあり単純な評価し難い

ポート総数
約6割の利用者が箇所数不足を指摘

CCSとしての自転車設備
カゴ無し、スタンド無し、鍵無しで7割前後の不満
特に“カゴ無し”への不満多い

通行空間
仲通りは1割でやや不満の指摘

利用者回答率 (%)



6. 来街者の評価

6 - 1. 放置自転車等の削減効果と将来期待

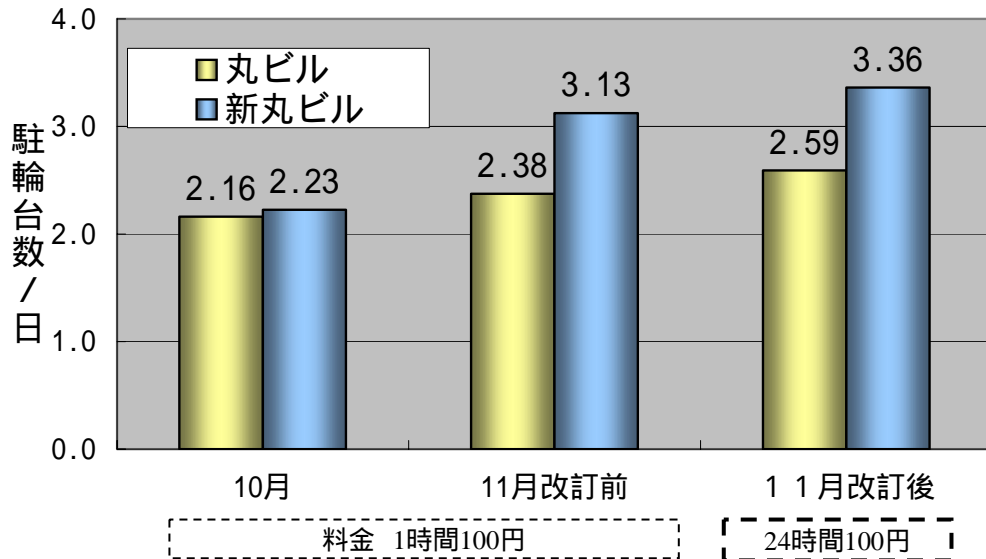
歩道上の自転車、原付・自動二輪の放置台数減は明確に見られず
 新丸の内ビル前で27台減、丸の内ビル前で21台増

実験期間中に暫定設置の有料駐輪スペース（短時間無料）は、満車になることは無かったが、料金改定（11月9日から）後には利用が微増

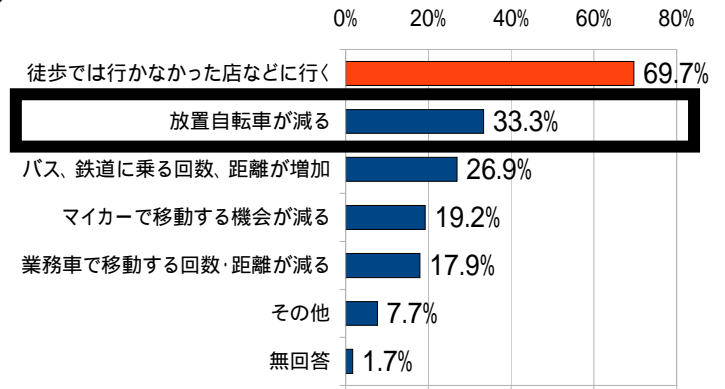
厳格な取締が無かった状態だが、正規駐輪ニーズ伺える
 日最大利用数 丸ビル14台、新丸ビル16台 いずれも休日

コミュニティ・サイクル利用者からは本格実施規模なら、
 放置自転車削減に貢献の指摘も

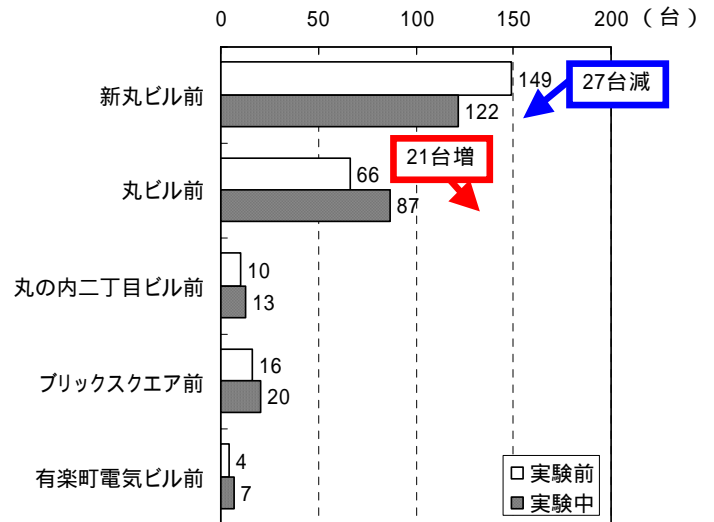
暫定駐輪場の平均利用台数



本格実施規模での想定効果(複数回答)



放置自転車、原付・自動二輪の駐車台数
 (仲通り歩道上/平日)



7~19時の時間帯における最大瞬間放置台数

6. 来街者の評価(つづき)

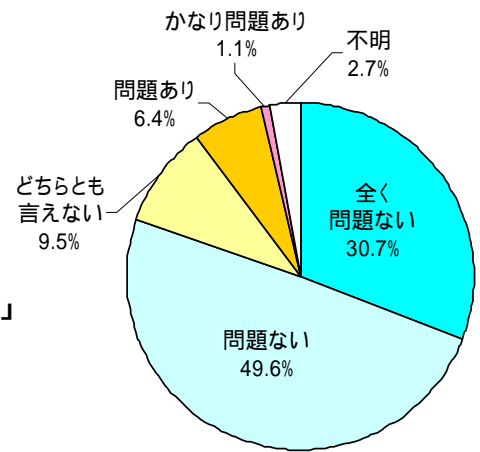
6-2. 仲通りの歩行や自転車とまち並み評価

平日の歩行者・自転車通行量は最も多い
丸の内ビル前で228百人/日中

エコポートやコミュニティサイクルの自転車がまち並みに与える影響については、80%の来街者が問題ないと評価
「全く問題ない」「問題ない」の合計

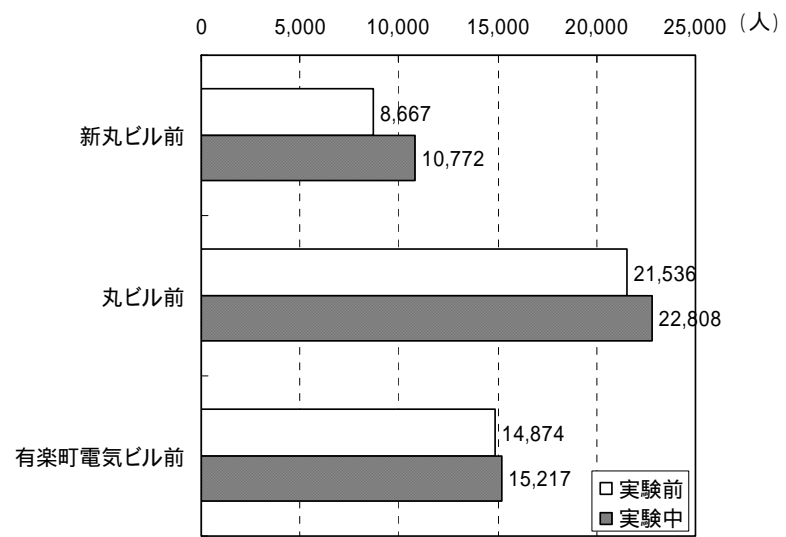
歩道上の放置自転車等がまち並みに与える影響について、「かなり問題あり」「問題あり」と回答している来街者の割合は、実験中は10ポイントアップ
デザイン優れたエコポートなどが放置駐輪影響を緩和の可能性

景観上、エコポートや自転車がまち並みに与える影響



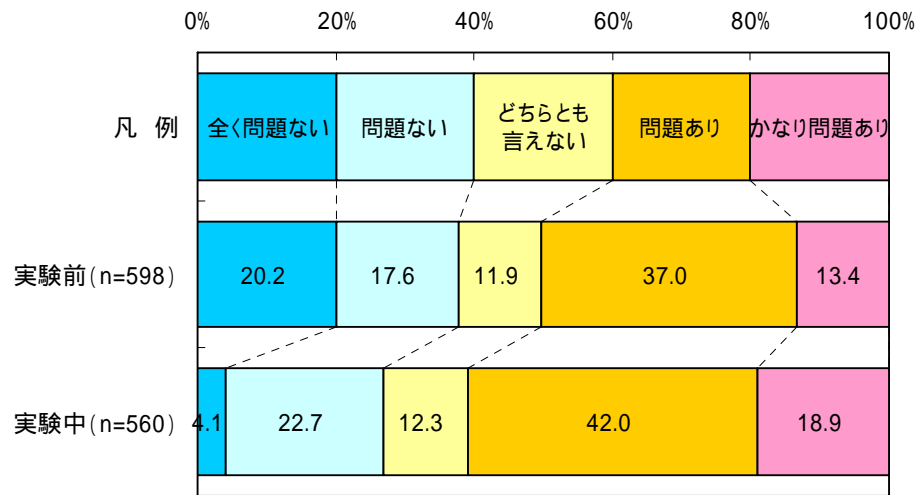
n=560

歩行者・自転車交通量(仲通り歩道上/平日)



7~20時の歩行者・自転車交通量の合計

景観上、歩道上の放置自転車等がまち並みに与える影響をどのように感じるか



6. 来街者の評価(つづき)

6-3. 広告看板の許容度

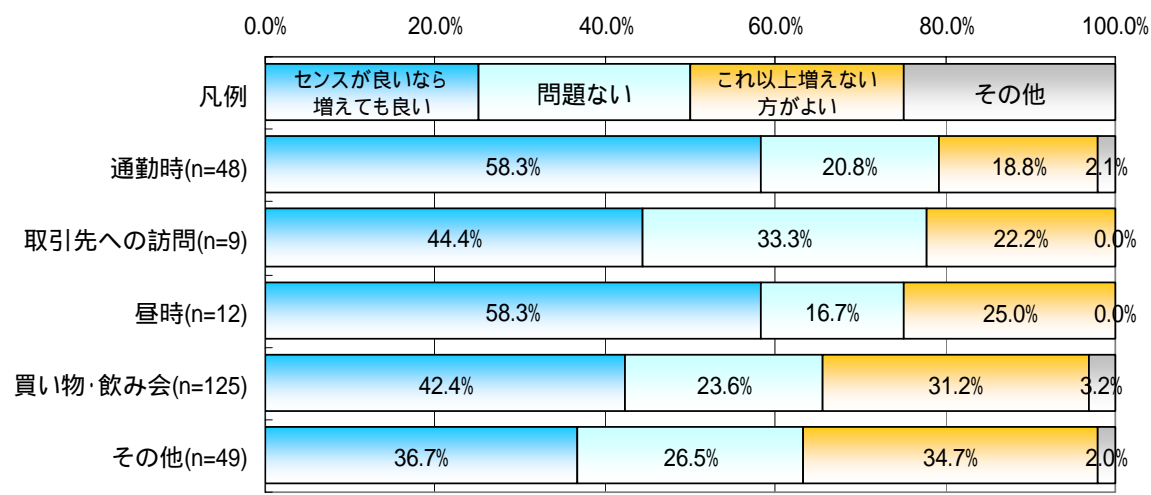
広告看板が増えることについては、「センスが良いなら増えても良い」との意見は

地域就業者（通勤時に仲通りを通る人） 58.3%

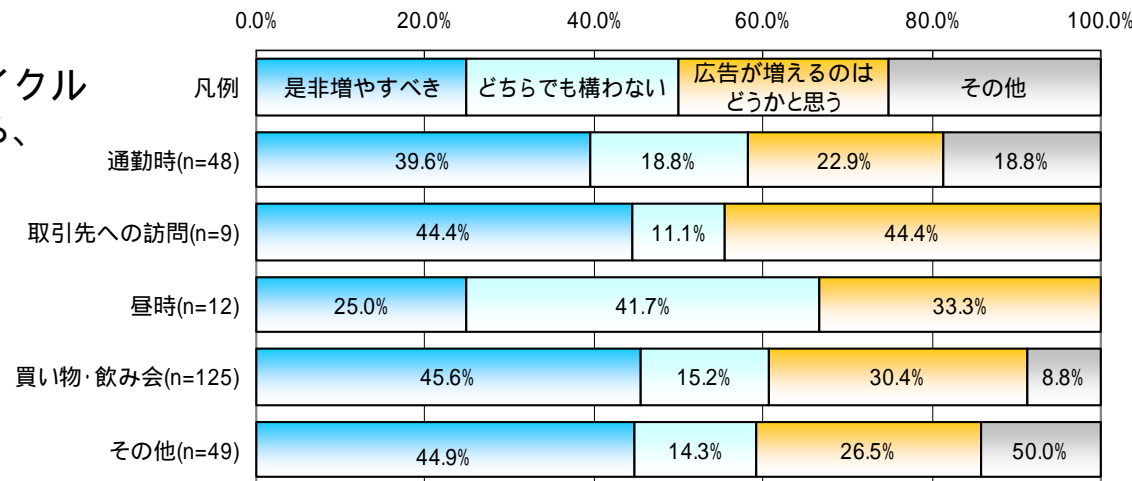
地域外者（買い物など） 42.3% その差15ポイントある

広告収入によってコミュニティサイクル事業が継続できるなら、広告を「是非増やすべき」とする方が「増えるのは「どうかと思う」より多い

仲通りに広告看板が現在よりも増えたらどうか。
(主たる通行機会別回答)



広告収入によってコミュニティサイクルのサービスが将来も提供できるなら、広告を増やしてもいいと思うか。
(主たる通行機会別回答)



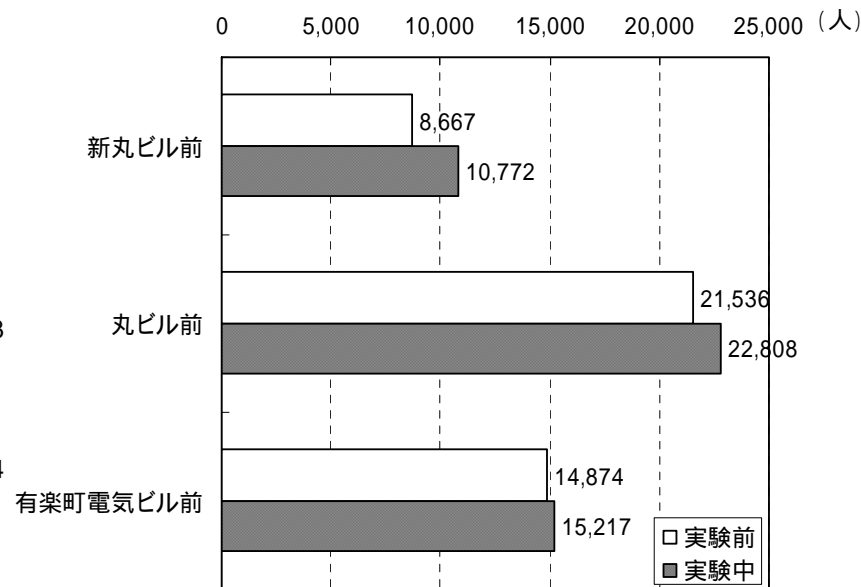
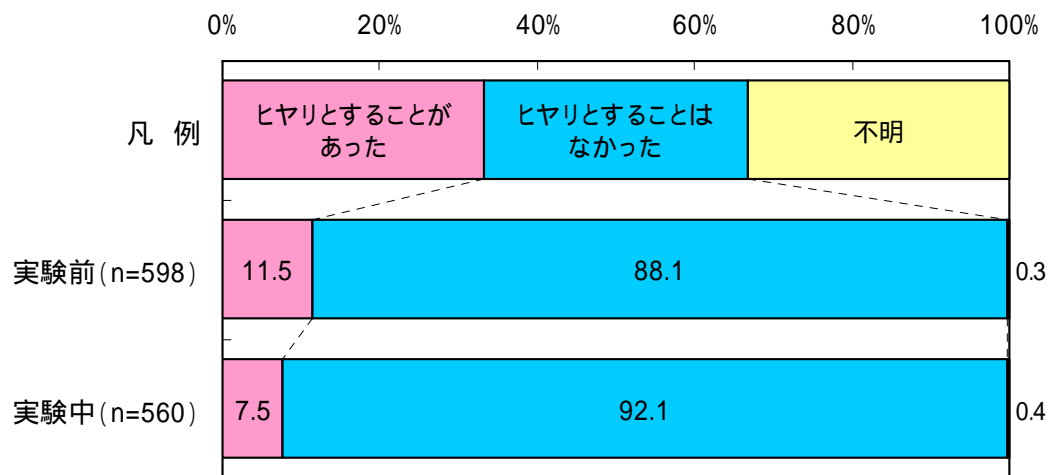
6. 来街者の評価(つづき)

6 - 4 . 丸の内仲通りの歩行の安全性に関する評価

丸の内仲通りの歩道上の歩行者・自転車交通量は、実験前から実験中にかけて、各断面で増加しているものの、歩道を通行中「ヒヤリとすることはなかった」と約90%の来街者が実験前、実験中ともに評価している。

丸の内仲通り歩道を通行中、歩道を通行する自転車にヒヤリとすることがあったか

歩行者・自転車交通量
(仲通り歩道上/平日)



6. 来街者の評価(つづき)

6 - 5. 運営スタッフに寄せられた潜在利用者の評価

実験期間中、問い合わせ対応や利用者・来街者と接したスタッフへは多数の要望、評価等が寄せられ、次のニーズが高いことが分かった。

【海外からの来客への対応】

実験中の実態

- ・日本人利用者向けのサービスとして、海外からの来客はターゲットとしていなかった
- ・案内板、案内人、リーフレット等は全て日本語対応のみ
- ・案内員への問合せなどで、興味を示す外国人が多数いた



潜在ニーズを取り込むための対策案

- ・外国人の方も登録対象として対応
- ・案内板やリーフレット等の英語版(またはその他言語も)作成を検討

【登録場所数の増加】

実験中の実態

- ・利用登録をする場所が、1.5kmある仲通りの南端、北端に各1箇所のみ
- ・そこまで足を運ばなくても、ポートやインターネットで登録できるなら利用したかったとの声が複数



潜在ニーズを取り込むための対策案

- ・登録場所数の増加、またはポートでの無人登録化の実現検討
- ・インターネット上での登録が可能なシステム構築等

7. 法人登録会員や沿道店舗からの評価 (登録法人)

7 - 1. 業態や事業形態別での利用評価の特徴

青太: CCS評価のポイント 赤太: 課題

【営業拠点多数の事業所系～業務利用】

A営業店舗系: 社員約60名: 自転車利用人数20名
立地: 東京駅八重洲北口付近

- ・業務上自転車利用が多い
- ・移動範囲: 八重洲、有楽町、新橋等
- ・入居ビルに駐輪場なくやむなく店内に保管
- ・自社自転車(2台)だけでは不足で渡りに船
- ・拠点増えればタクシー代替となる可能性大
- ・地域内の多様な業務先で止められない

【小規模事務所系～休憩利用】

C法務事務所: 社員約10名: 自転車利用2名
立地: 大手町駅付近

- ・業務上、近隣への移動がある
- ・移動範囲: 八重洲、九段下
- ・以前は自社自転車を保有していたが利用頻度と駐輪代が見合わず廃止
- ・役員が利用勝手を特に評価
- ・女性ユーザーとして、かごなし不便

【不動産系～休憩時利用】

E不動産開発: 社員約160名: 自転車利用14名
立地: 大手町駅北側

- ・業務上、近隣への移動がある
- ・移動範囲: 八重洲、霞ヶ関、神田周辺
- ・有楽町～大手町まで通勤での利用も
- ・業務利用に加え、休憩時の移動範囲も広がった
- ・スーツでも気分良く乗れた
- ・請求書に利用内訳があるとよい

- 〔希望の拠点範囲〕・業務移動ニーズ: 八重洲、新橋、区役所のある九段下等。
・休憩時や夜間等の飲食: 銀座、神田等へも。
・ポート増加で、業務利用のタクシー代替になる可能性あり。

〔利用料金〕 月額1,000円程度は負担可能。2,000円以内までも許容できそう。

〔損害保険対応〕 事故発生時の責任所在: 自社かサービス提供者か。自動車保険に比し上限ありで低い補償額

【営業拠点多数の事業所系～業務利用】

B駐車場管理: 社員約50名: 自転車利用人数20名
立地: 新丸ビル内入居

- ・近隣駐車場への巡回を日常的に行う
- ・拠点が増えればタクシーの代替可能性あり
- ・自社駐車場への活用システムとしても興味
- ・敷地料収入の多寡により自社敷地の提供も視野
- ・業務移動の際、かごなしは問題

D地域振興系協会: 社員約4名: 自転車利用2名
立地: 大手町駅北側

- ・業務上で区内各所を訪問
- ・移動範囲: 区内各所
- ・観光振興ツールとなるポテンシャルとして注目している
- ・自転車の通行空間の不十分な部分が改善されることがさらに望ましい

F不動産管理: 社員約50名: 自転車利用5名
立地: 仲通りほぼ中央

- ・業務上、近隣への移動がある
- ・移動範囲: 大丸有地区内
- ・業務利用のみでなく休憩時の移動範囲も広がった
- ・チェーンカバー無しでパンツの裾汚れそう。よいスーツでは乗れない

7. 法人登録会員や沿道店舗からの評価 (沿道店舗)

7 - 2. ポート前店舗などへのヒアリング結果一覧

短期の実験期間中では隣接店舗での明確な増客効果までは得られなかった
 工事用柵での仮設については、本格実施で景観的に優れたものへの要望
 来客から登録方法、内容などを複数回問われた店舗では、将来的に取次ぎ窓口などでの協力に興味



工事用柵を代用の
仮設物レベルでは
やや不評



店舗前の
ポート

	高級飲食店 (新丸ビル前ポートの直面)	全国チェーンの飲食店 (有電ビル前ポート近傍)	高級カフェ(オープンカフェあり) (有電ビル前ポート直面)
最近の大丸有地区 放置自転車・バイクについて	歩行者の動線を妨げるし、景観上もよくない。	自転車は昨今の流行で放置駐輪も増えたが、店の前は比較的少ないので影響はない。	特に気にならない。
景観上の影響	看板含め、全体的にきれいな設置物だったので景観上も問題なし。柵の仮囲いも問題なし。	店の正面にないため景観上の影響など関係ない。	自転車やポート自体はよい。柵の外見が景観に悪影響だったが柵にもデザイン性を考慮できれば望ましい。
営業面での影響	客入りが増減した実感はない。	変化なし	客入りが増減した実感はない。
取り組みに対する評価	非常によい。自転車は、業務用に隣へ買い出しに行く際、重宝する。	直接関わりがなかったため、よく分からない。	非常によい。日本もやっところまで進んできたかという感想。
ご不満点	申込みにクレジットカードが必要で手間	特になし	申込手続きが面倒くさい。拠点が少なく、行きたい所で一時駐輪できず、使い勝手は難あり。
今後の展開について	今後も実施してほしい。客入りが順調なので自転車利用者呼び込む必要がない。	今後もあってもよい。自転車利用者へのサービスは特にしない。	今後も実施してほしい。自転車利用者へのサービスあってもよい。登録申込の窓口代行も検討可。

7. 法人登録会員や沿道店舗からの評価 (沿道店舗)

7 - 3. 法人による評価より

- ・業務利用に加えて、テナント勤務者利用では余暇の散策や食事目的で、これまで行かなかったエリアへ足を伸ばしたいとの人も多数

法人による費用負担(参加・協力)の可能性

複数物件
ビルオーナーなど

余暇の散策や食事目的でこれまで行かなかったエリアへ足を伸ばしたい
テナント従業員多数

一定規模のコミュニティサイクルで移動手段を整備

距離や移動手段の制約でこれまで立ち寄る機会がなかった場所へユーザーが行動範囲を広げる

消費者としてユーザーの行動範囲が広がることで商業施設が活性化
+
移動手段の提供によりユーザーの利便性確保で**資産価値向上**

営業網を多く持つ
旅行会社

コミュニティサイクルの沿道店舗が登録窓口の代行等で協力すれば、店舗は客入り増加期待可

コミュニティサイクルのポート周辺エリアの店舗と連携することでネットワークが広がる

コミュニティサイクル提供者として店舗ネットワークと連携し、ユーザーがポート付近の店舗または登録窓口としての店舗で買い物を行うならば、**送客手数料の収入の可能性もあり**

地域での受益者負担・
費用負担の可能性

8 . 本格実施規模時の想定

8 - 1 . 本格実施規模時の想定効果

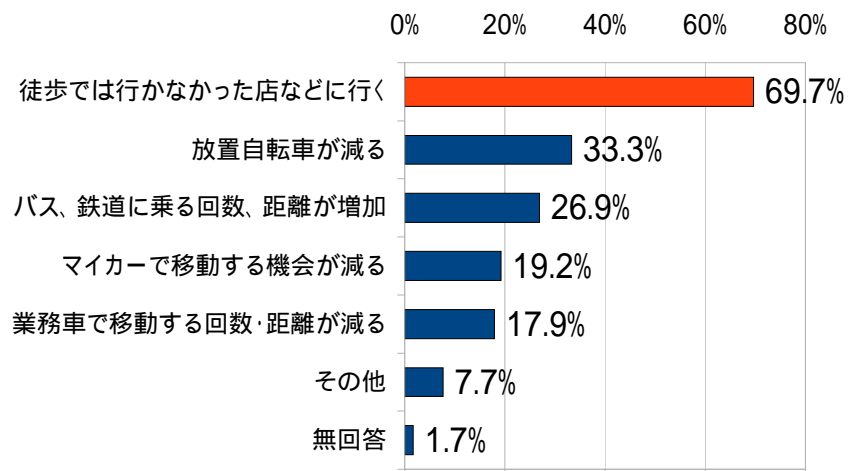
実際の利用者の想定として、パリ並みの本格実施規模では

- 徒歩で行かなかった店に行く 約 70 %、
- 放置自転車が減る 約 33 %
- 業務車やマイカーでの移動機会減 約 20 % の人が想定している

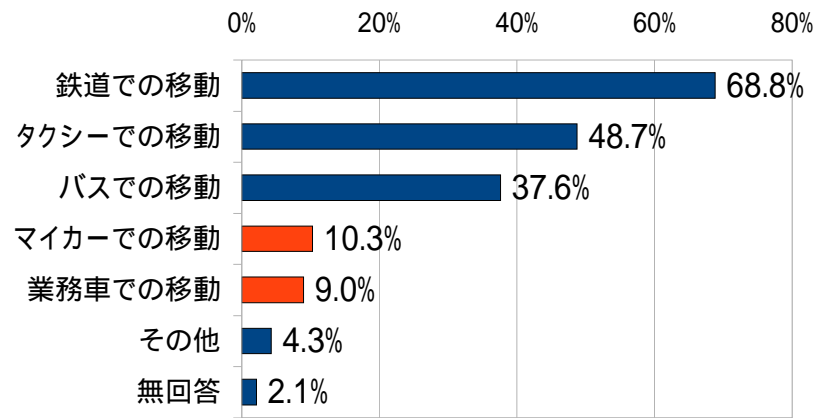
但し自分の日常生活に当てはめた場合での想定では、

- タクシーでの移動 約 49 %
- マイカーや業務車での移動 約 10 % となっている

本格実施規模での想定効果(複数回答)



本格実施規模での交通手段の変更候補(複数回答)

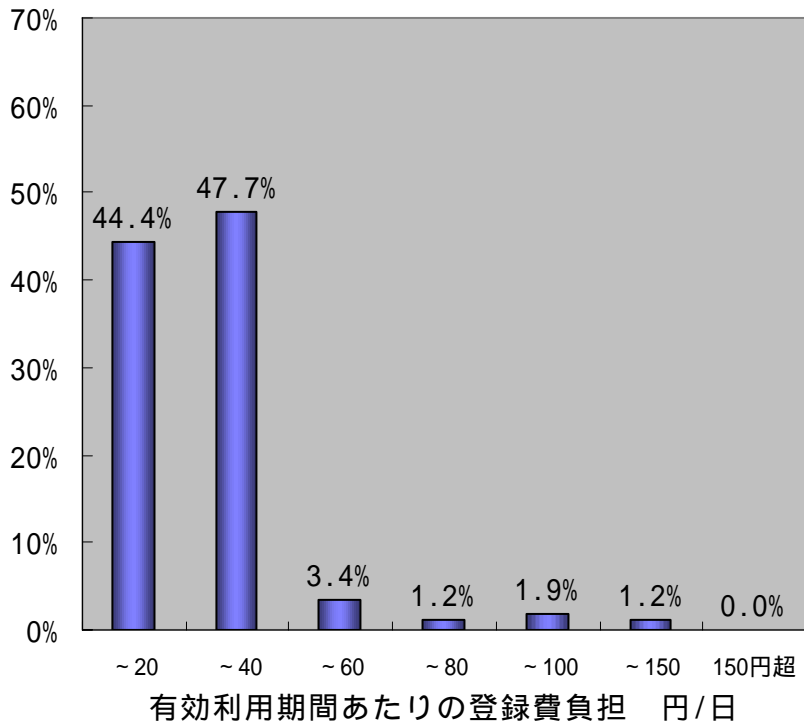


8 . 本格実施規模時の想定

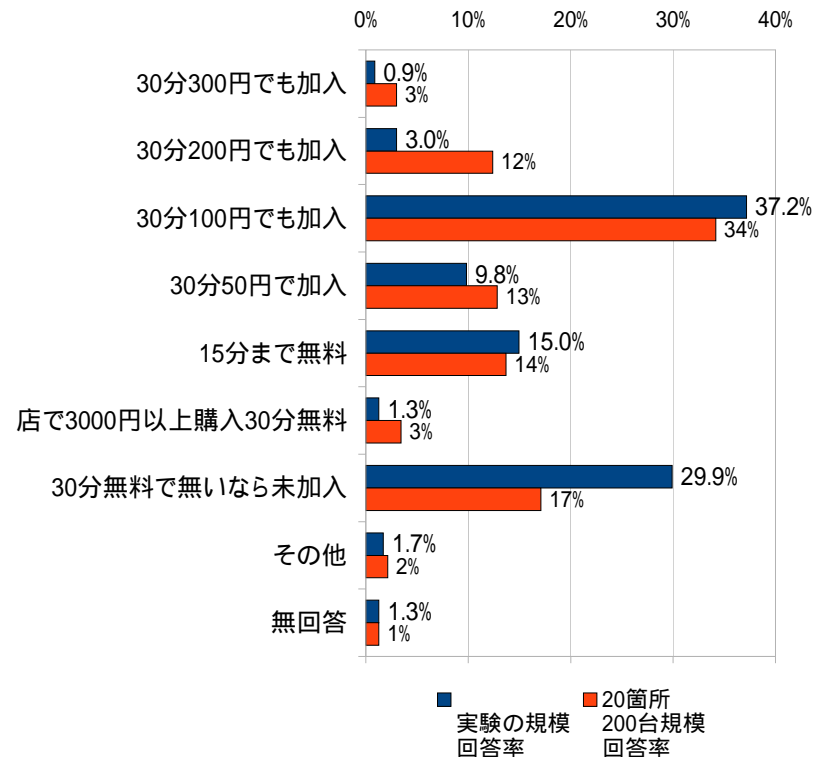
8 - 2 . 有料化の可能性と無料化のあり方

登録費 1000円について、有効期間数で割り戻すと
 20円/日以下 約44%、20~40円/日 約48%である
 月額600~700円程度の負担に相当

30分未満も有料化する可能性について 50円程度でも 利用期待数が約60%程度になる
 5箇所 50台規模のままで有料化なら 約30% が利用しない
 20箇所 200台規模で有料化なら 約17% が利用しない



短時間も有料にした場合

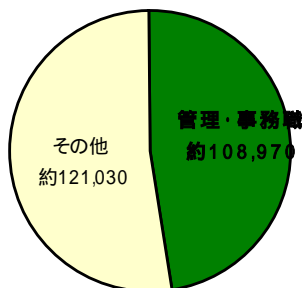


8. 本格実施規模時の想定

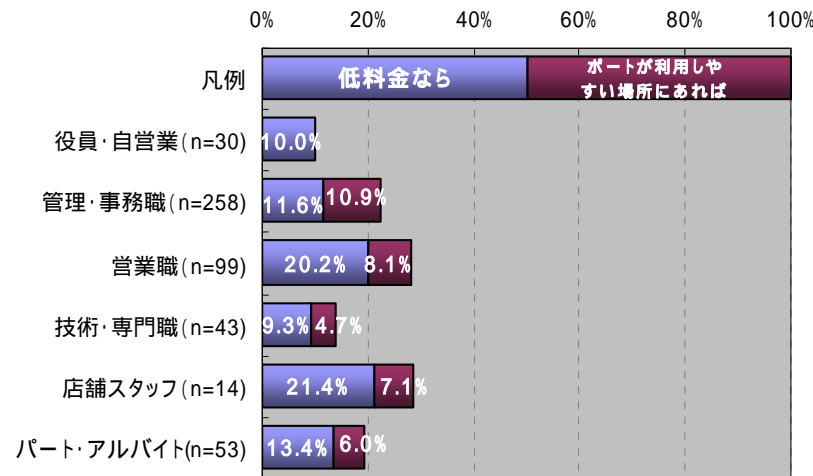
8 - 3. 概算での潜在需要規模（職種別の利用意向より）

非会員に対する調査結果では、営業職の回答者が比較的利用意向が高い
母数の多い管理・事務職と、営業職の条件別利用意向をもとに推計すると潜在需要規模は4万人

大丸有地区における管理・事務職系の人口推計



非利用会員への調査による職業別利用意向



- ・大丸有地区従業員の職種で、管理・事務職系が約半数に上ると見込まれる。
- ・一方、利用意向については、営業職が相対的に最も高い傾向。

・大丸有地区就業者約23万人の内、管理・事務職、営業職の母集団に対する潜在需要規模を推計すると、「低料金」で「ポートが利用しやすい場所にある」場合、合わせて約4万人になる。

利用登録にあたり求められる条件	低料金なら	ポートが利用しやすい場所であれば	両条件を満たす場合は利用したい
管理・事務職 大丸有地区の母集団約11万人	利用意向者率11.6% (需要人口の推計) 12,671	利用意向者率10.9% (需要人口の推計) 11,826	24,497
営業職同母集団約5万人	利用意向者率20.2% (需要人口の推計) 10,974	利用意向者率8.1% (需要人口の推計) 4,390	15,364
管理・事務職 + 営業職 同母集団約16万人	23,645	16,216	<u>39,861</u>

低料金、かつポートが利用しやすい場所にあった場合、5.8人に1人は潜在利用者

大丸有地区の職業別人口の推計は、国勢調査(H17年)の千代区職業別人口の割合を大丸有地区就業者約23万人(大丸有再開発計画推進協議会パンフレット H20年.12月 発行:大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会)に乗じて求めた

9. 本格実施に際して必要な検討事項

9-1. ポート設置

- ・本格実施により自転車交通の増加が予見されるため、安全な走行空間が確保されることが必要
- ・道路上への駐輪器具の占用については、国土交通省により指針が示されているが、比較的新しい取組であり、またコミュニティサイクルポートとしての占用事例は社会実験を除いてまだ無いことから、設置にあたっては道路管理者(国、都、区)、警察と十分な協議が必要
- ・公開空地は民地であるものの、歩道と一体的に利用されることから、関係者と十分な協議が必要

道路上にポートを設置する場合の必要条件

- ・ 自転車が安全に通行できる走行空間
- ・ 植樹の間など通行に使用されない路上のデッドスペース余地
- ・ ポートの器具が安全で利用時にも歩行者と接触しないなど安全な構造
- ・ ……
- ・ ……

【参考】道路占用

- ・ 自転車、原動機付自転車又は二輪車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の専用許可基準、国道利第31号、平成18年11月

【参考】公開空地

- ・ 東京都総合設計許可要綱
- ・ 東京都総合設計許可要綱実施細目
- ・ 東京のしゃれた街並みづくり推進条例(平成15年3月)

9 . 本格実施に際して必要な検討事項

9 - 2 . 不足額一部充当のための広告物の設置

- ・地域における公共的な取組みに対する不足額一部充当のための広告物の設置においては、景観に配慮した対応が必要であり、東京都においては以下の既存制度などが関係するため、これらに示された条件を満たすよう検討を進めていく必要がある。
- ・民地においては、東京都屋外広告物設置条例に準じた景観協議および地域のルールに準じた同意が必要
- ・民地のうち公開空地においては、さらに公開空地に係る別記のような条例に対応した協議が必要
- ・さらに道路上での占用においては、別記のような要件を踏まえた**関係機関等との**協議や対応が必要である。

[参考] 公開空地

- ・東京都総合設計許可要綱
- ・東京都総合設計許可要綱実施細目
- ・東京のしゃれた街並みづくり推進条例(平成15年3月)

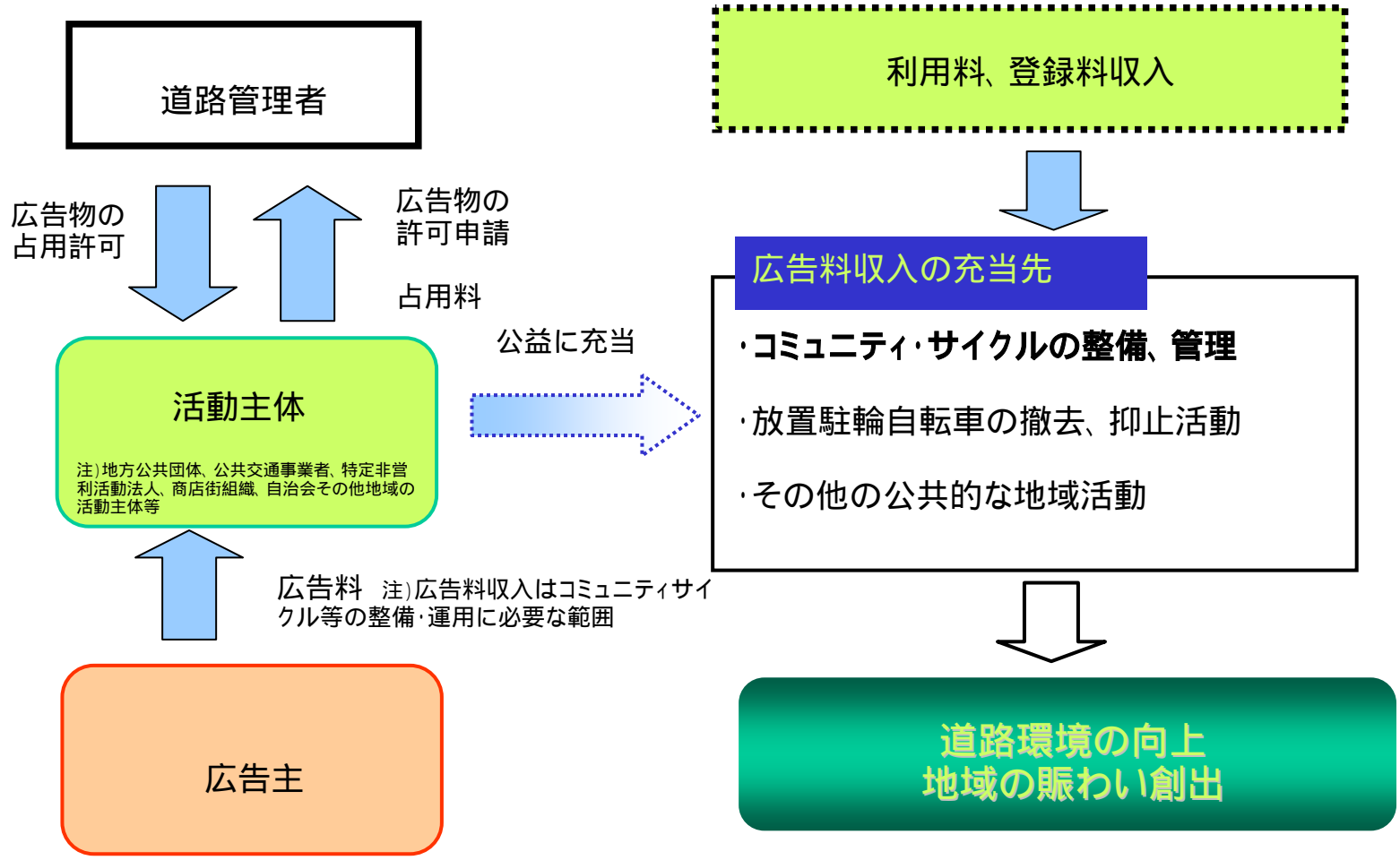
[参考] 道路上での占用

- ・地域における公共的な取組に要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて、国土交通省道路局長,国道利第22号、平成20年3月

9. 本格実施に際して必要な検討事項

9 - 3. 関連する制度 (道路占用での例)

・単独での採算確保の困難が見込まれるため、公共的な取り組みの一つであるコミュニティサイクルの整備、運用費用の一部の補完を次スキームで行うことも考えられる



注) 「地域における公共的な取組に要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて、国土交通省道路局長、国道利第22号」を踏まえ作成

9. 本格実施に際して必要な検討事項

9 - 4. 関連する制度 道路法、道路交通法での道路占有許可基準など

道路法 より抜粋 第3節 道路の占有

(道路の占有の許可)

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

7. 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

道路法施行令第七条 (道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)

法第32条第1項第7号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

1. 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ

9. 道路の区域内の地面に設ける自転車(側車付きのものを除く。以下同じ。)、原動機付自転車(側車付きのものを除く。)又は道路運送車両法第3条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの(いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。)を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(第6号に掲げる施設に設けるものを除く。)

5 道路管理者は、第1項又は第3項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第77条第1項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

(道路の占有の許可基準)

第三十三条 道路管理者は、道路の占有が前条第1項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第2項第2号から第7号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第1項又は第3項の許可を与えることができる。

道路法施行令第十条(一般工作物等の占有の場所に関する基準)、第十一条の8(自転車駐車器具の占有の場所に関する基準)及び第十二条(構造に関する基準)

道路交通法 より抜粋 (道路の使用の許可)

第七十七条

次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長(以下この節において「所轄警察署長」という。)の許可(当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。)を受けなければならない。

…略…

2 前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。

- 一 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。
- 二 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従つて行なわれることにより交通の妨害となるおそれなくなると認められるとき。
- 三 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。

10. 社会実験の総括

緑文字項目：事前懸念に対し本格実施に近い知見や成果

赤文字項目：引き続き課題として詳細検証や改善策が必要



期間と実験地域

平成21年10月1日

～11月30日

貸出：7～19時(後期 21時まで)

一般利用期間 60日間

オープンイベント10月1日除く

- ・実験地域
東京都千代田区大丸有地区

実験実施体制

- ・公共、民間、地域関係団体より構成する団体で実施

実施規模と設置空間

4箇所、5ポート50台85枠

事前登録認証：有人店舗2カ所

- ・道路、公開空地、公開空地(条例地区)の3種混在

- ・公的な社会実験の一環とし、幅員4m以上の歩道上、公開空地では一時的許可により設置

ビルオーナー協議で、設置見送り箇所もあり

貸出返却方法

Felicaカードまたは対応

携帯電話で無人貸出返却

乗捨て、偏在対応再配置

- ・無人貸出返却の採用で、ポート部無人、遠隔センサー管理型で対応

放置駐輪予防策の適用

スタンド、鍵無し型

(ゴミ入れ防止でカゴも無し)

登録手数料あり型

30分間利用無料モデル

- ・個人、法人とも1000円/件
- ・盗難、遺棄予防策としてクレジットカード請求了承者を対象

不測時の保険の充実

- ・登録時個人認証により、レンタカーでの補償に近い対人、対物保険

導入適用性 (必要性)

登録、利用とも堅調、さらに増加の期待

- ・有料1000円でも10人/台以上の登録、2.0回/台以上の利用

登録乗り捨て型30分無料モデルの需要は十分あり

- ・実験期間中には登録まで至らなかった層からも利用関心高い
- ・広範囲での常設導入であれば、十分利用ニーズあり

法人登録はもう一段の条件改善必要

- ・期間限定、移動範囲カバー不十分で登録に限られる
- ・店舗系、営業訪問系では潜在ニーズ大きい

東京駅中心に3～4km圏までの面的ポート増設ニーズ多い

- ・ポート数、配置改善でスタンド、鍵無しは容認の可能性

地域社会受容性 空間調和

一定条件満たすことで道路含む空間での運用も安全に利用

- ・実験期間中の歩行者、車との事故無く、通行交錯問題も発生無し
- ・自転車の自由度発揮し、歩行者少ない経路を自主選択
- ・歩行者優先区間での通行確保または自転車レーン等で分離は継続検討課題

景観調和

- ・自転車、ポート双方のデザイン配慮で通行者、沿道店舗両者から設置容認

既存の規制、制度関連

- ・屋外広告条例、地域ルールとの親和性という点で、広範囲の常設導入には課題残
- ・既存制度下のままで歩道・公開空地での常設は課題

事業継続性

登録、利用収入に加えた収入を含む採算モデル必要

- ・30分以内利用が90%弱弱弱、登録料、利用料のみで採算期待はやや難
- ・30分以内も利用料金制導入では加入者半減の可能性

広告収入モデルだけの依存は困難

- ・不足額補填策の一つとして有力も海外型のような単独依存は困難

平日、休日で価格感度の差への対応

- ・平休で価格感度異なり、休日は上限時間料金などの検討余地

地域・地球 環境貢献

放置駐輪の台数減少に貢献する潜在効果はあり

- ・実験期間中は明確な効果が得られなかったが、大丸有地区以外の居住地も含んだ面的配置を実施すれば、放置駐輪削減への効果期待できる

自動車から転換には面的配置が不可欠

- ・本実験規模でも2～5%程度転換、真の効果発揮には面的規模で検証必要

地域回遊の新規発生効果に大きな潜在力

- ・外出、立ち寄りの活発化、面的回遊性向上に効果大

需要、運用レベルの両面で本格実施に向けてさらに課題解消のための検討等必要

なお、本実験結果を踏まえ地域特性と合致する都市・地域での本格実施可能性大

利用ニーズ、運用効率面から最少実施規模は八重洲または銀座方面含む6～8箇所程度が望ましい

より広い面的な取組のためには、安全走行可能な自転車ネットワークの整備・確保が必要

屋外で公開空地が多い大丸有地区の特徴にあった設置具体化必要

常設には引続き課題多く、社会実験での検証や制度課題の具体検討が引き続き必要

継続的な実施運営を担保するため、公的主体が参画した運営体制確立もあわせて検討要する

登録・利用収入だけでは不足が見込まれ、差額の負担や別収入での補填の具体化必要

放置駐輪対策の効果発揮には、大丸有地区を越えた居住地との連携が必要

実験による検証

10. 社会実験の総括 将来展開のモデルケース



・平成21年度の社会実験により本格実施に足る手ごたえを得た
次ステップとして、重視する施策やレベルにより次のケースが想定される。

取り組みケース(ポート配置箇所数、自転車台数規模)

特徴と課題

大丸有
地区
利便性
向上

導入による
主たる狙い

移動利便性
向上

6 ~ 8箇所 60 ~ 80台
(実験規模 + 2 ~ 4箇所程度)

- ・常設は民地内での確保を中心
- ・公有施設や道路、公開空地等を利用する場合は、引き続き社会実験として検証
- ・地区内での均等配置および、周辺の八重洲、神田や区境を越えた銀座などへの配置
- ・大丸有地区での登録可能箇所の増設

特徴

- ・早期での実施可能性高い
- ・エリア回遊ツールとして一定ニーズ満たす
- ・地域の受益者負担があれば、採算性が確保できる可能性が高い

課題

- ・ポートの道路使用、占用においては道路構造条件(構造物、植栽間などによる空間ありなど)を満たす必要
- ・地方公共団体を含む協議会(実施主体)の結成、運用や行政境を超えた組織化
- ・公道、公開空地での設置では現行制度にあう適地の確保
- ・安全走行可能な自転車ネットワークの整備・確保

放置駐輪削減
対策

15 ~ 20箇所 150 ~ 200台
(実験規模の3 ~ 5倍程度)

- ・上記に加え、新橋、霞ヶ関、秋葉原や中央区、港区等の大規模集合住宅地区など配置
- ・ポート配置対象となる住居地まで利用も考慮し、運用時間の24時間化など

特徴

- ・都市型居住地まで範囲に含める事で放置駐輪削減効果の発揮を期待
- ・その他の面的移動ニーズ、運用効率性について検証が可能となる
- ・店舗などとの連携(利用者割引など)検証も可能となる

課題

- ・多様な用地要件に対応した設備、設置対応
- ・行政境を越えた実施主体や協議主体の結成、運用
- ・安全走行可能な自転車ネットワークの整備・確保

都市
規模
地球
環境
課題

地球環境
対策への貢献

都市部レベル本格事業規模
(実験規模の数十倍)

- ・都心部の複数区に面的に配置し、大丸有地区もその中の一つとして含む
- ・自動車からの利用転換まで期待するレベル

特徴

- ・自動車転換効果発揮の実現
- ・都市内回遊を劇的に変える可能性

課題

- ・大規模継続事業としての採算モデルの確立
- ・都市部レベルでの実施主体や協議主体の結成、運用
- ・店舗等広範囲に受益者負担を得る方策
- ・安全走行可能な自転車ネットワークの整備・確保

参考 . 広報の実施状況 イベント関連

キックオフイベント「低炭素社会“発見” in 千代田」(平成21年10月1日)

環境副大臣とデンマーク大使の自転車交換



多数の報道陣に対し使い方の説明をする事務局



千代田区の子供たちによる試乗



各国の環境首脳によるエコツアー(平成21年10月3日)

10月3日に行われた各国の環境首脳によるエコツアー



グローバルフェスタ(平成21年10月4日)

日比谷公園で開催されたグローバルフェスタのブース



参考・広報の実施状況 メディア露出

実験の様子が新聞各社をはじめ、テレビやインターネット等で取り上げられた



報道実績(平成21年度) : 新聞、WEB等

【大手新聞社】

- ・朝日新聞：都会の隠れた「エコ」みんなで見つけよう(9月21日)
- ・東京新聞：都心スイスイ公共自転車 大手町・丸の内・有楽町 オフィス街で来月から実験(9月26日)
- ・日経MJ：東京駅周辺でエコ交通実験 貸し自転車や循環バス (9月29日)
- ・朝日新聞：子供向けエコツアー(9月30日)
- ・THE JAPAN TIMES：Bike-sharing project kicks off(10月2日)

他

【専門業界紙】等

- ・日刊自動車新聞：丸の内の自動車交通抑制図る社会実験(9月26日)
- ・日刊工業：低炭素社会へ取り組み(9月30日)

他

【WEB】

多数

報道実績(平成21年度) : テレビ局

- ・NHK：「おはよう日本」(9月7日)
 - ・NHK：「首都圏ネットワーク」(以下10月1日)
 - ・TX：「ワールドビジネスサテライト」
 - ・NTV：「ズームインsuper」
 - ・CX：「めざにゅー」
 - ・NTV：「スッキリ！！」
 - ・TBS：「イブニングワイド」
 - ・CX：「スーパーニュース」
- 他

