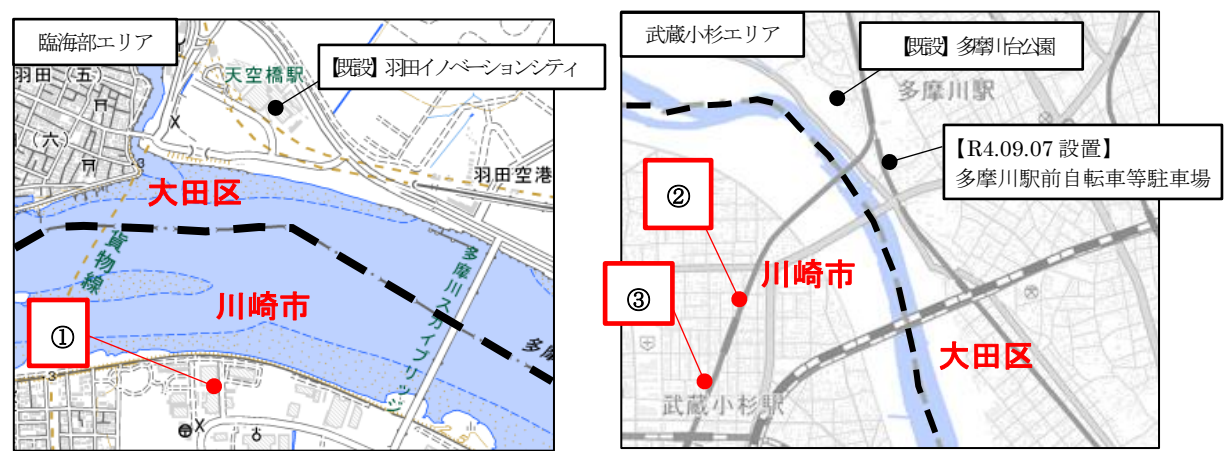


川崎エリアへのサイクルポート設置に関する効果検証について

1 概要

大田区では、他自治体(大田区含め 14 の特別区)と自転車の乗り入れを可能にする広域連携に参画しているが、隣接する川崎市とは連携されておらず、利用者からは相互利用を希望する声が多数寄せられていた。この課題を改善すべく、令和4年4月1日から令和4年9月 30 日の実証実験の期間に大田区のサイクルポートとして、川崎市内へ以下3つのサイクルポートを設置した。なお、大田区のサイクルポートとして設置しているため、既設の川崎市のサイクルポートとは相互乗入れできない。



出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図を加工して作成

- ①東京広域ポート (川崎 LiSE)  
住所：川崎区殿町 3-25-13  
ラック数：11 台
- ②東急新丸子駅駐輪場  
住所：中原区新丸子町 766  
ラック数 13 台
- ③東急新丸子駅(東) 駐輪場  
住所：中原区新丸子町 921  
ラック数：12 台

3 結論

(1) ニーズの確認  
表1の利用回数から、実証実験のポートにおける一定の需要は確認できた。表2のとおり、川崎エリアへの相互乗入れに関する問合わせ総数は減少したものの、ポート設置後も引き続き寄せられている。また、アンケートの結果からも、より多くのポートで相互利用を希望する意見が多数寄せられ、川崎市との相互乗入れの需要も確認することができた。

(2) 運営課題  
運営上の課題では、東京広域エリアのポートと川崎エリアのポートとが利用者にとって混在してしまう懸念があったが、これに関する問合せは月に1,2件程度となっており、その影響は少ないといえる。自転車再配置に係る費用負担の増加は、収支にマイナスの影響を与えていないことが確認できた。

2 分析

(1) 利用回数

実証実験のポートの利用回数は以下の表1のとおりである。①の東京広域ポートでは、羽田イノベーションシティのポートとの行き来が全体の3割から4割を占めた。②や③の武蔵小杉エリアのポートでは、大田区以外の区との行き来も散見された。

	利用回数	利用月			
		4月	5月	6月	7月
臨海部エリア	① 東京広域ポート (川崎 LiSE)	貸出 74	80	93	78
		返却 93	78	103	82
	合計	167	158	196	160
武蔵小杉エリア	② 東急新丸子駅駐輪場	貸出 93	183	197	209
		返却 94	189	206	222
	合計	187	372	403	431
	③ 東急新丸子駅(東) 駐輪場	貸出 184	327	252	311
		返却 229	370	314	363
	合計	413	697	566	674

(2) 自転車再配置に係る費用

いずれのポートにおいても車両が溜まりやすい傾向にあり、回収業務を積極的に行っていたが、本ポート設置後も収支は安定しているため、再配置対応を行うにあたり、マイナスの影響は見られない。なお、大田区においては、令和2年度と3年度で収支は黒字となっている。

(3) 問合せ件数の変化

実証実験前に課題としていた、運営事業者のコールセンターに寄せられる相互乗入れを希望する問合せの件数を事業実施前後で比較すると、以下の表2のとおり。

	令和3年				令和4年			
	4月	5月	6月	7月	4月	5月	6月	7月
川崎でも使いたい	3	0	2	0	0	0	6	0
川崎で返せない	10	8	5	1	0	1	1	3
東京で返せない	1	5	3	7	4	0	3	2
総計	45				20			

(4) アンケート結果 (令和4年9月5日～令和4年9月11日実施、回答数 449)

- 9月に実施した利用者アンケートでは以下の回答などが得られた。
- ① 質問：川崎市内の3つの大田区ポートの利用について
    - ・利用していて今後も利用する : 20.7%
    - ・利用していないが、機会があれば利用したい : **70.2%**
    - ・利用していたが、最近では利用していない : 2.0%
    - ・今後も利用する予定がない : 7.1%
  - ② 質問：川崎市内のサイクルポートに今後どのようなことを期待しますか？
    - ・より多くのサイクルポートで相互乗入れできるとよい : **90.9%**
    - ・現状で満足している : 4.6%
    - ・その他 : 4.5%
  - ③ 自由記述回答では、川崎エリアの全てのポートとの相互利用を希望する意見が多かった。またポート設置要望として、六郷橋・多摩川大橋・ガス橋など橋付近のポート設置希望という意見も複数みられた。

4 今後の方針

隣接自治体との相互乗入れが可能となることを目的としており、川崎市へ乗入れも目的としている。これを基にした今後の方針について、大きく2つに分ける。

- (1) 実証実験のポートについて  
利用実績から一定の需要が確認でき、収支にもマイナスの影響を与えていないことから、実証実験後は継続して運用していく方針であり、利用状況等は引き続き注視していく。
- (2) 相互乗入れの拡大について  
川崎エリアのより多くのポートとの相互利用に関する需要は確認できた。運営事業者と共に具体的な連携方法について模索しながら、引き続き、今後の展開について検討していく。