

# みんなにいいこと 自転車シェアリング

LAST  
ONE MILE  
byShare



～自転車シェアリング利用の  
メリットと導入の効果～

エリア拡大中！



令和6年7月  
東京都環境局

## 目次

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1.背景と目的 .....                    | 1  |
| 2.自転車シェアリングとは .....              | 2  |
| (1)自転車シェアリングとは .....             | 2  |
| (2)自転車シェアリングの導入状況 .....          | 3  |
| 3.自転車シェアリングの利用状況 .....           | 4  |
| (1)自転車シェアリングの利用状況 .....          | 4  |
| (2)自転車シェアリングの利用特性 .....          | 6  |
| 4.自転車シェアリング利用のメリット及び導入の効果 .....  | 7  |
| (1)自転車利用のメリット .....              | 7  |
| (2)自転車シェアリングを利用することによるメリット ..... | 8  |
| 5.自転車シェアリングを利用するためには .....       | 15 |
| (1)自転車シェアリング運営事業者のアプリからの利用 ..... | 15 |
| (2)MaaS アプリからの利用 .....           | 16 |
| (3)自転車シェアリングポートの検索 .....         | 17 |
| (4)経路検索アプリの活用 .....              | 17 |
| 6.自転車を安全に利用するために .....           | 18 |
| (1)自転車の利用ルール .....               | 18 |
| (2)東京都の取組み .....                 | 19 |
| (参考) .....                       | 20 |
| 自転車シェアリングのオープンデータ化 .....         | 20 |

# 1.背景と目的

東京都は、2050 年までに都内からの CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロの実現に向けて、2030 年までに CO<sub>2</sub> 排出量の半減、カーボンハーフの実現を目指しています。運輸部門においては、2030 年までに 2000 年比約 65%を削減することを目標としています。

運輸部門のさらなる CO<sub>2</sub> 排出量削減のためには、自動車利用から CO<sub>2</sub> 排出を抑制する移動手段への転換を促す取組が必須であり、自転車シェアリングはその重要な手段の一つとなっています。

都内で自転車シェアリングの利用が開始された平成 24 年以来、都内の自転車シェアリングの利用実績は着実に増加していますが、都内で自転車シェアリングを利用したことがある人は、まだ1割強にとどまっており、交通手段の 1 つとして都内における広域的な利用が浸透するまでには至っていない状況です。

自転車シェアリングには、利用者、車を利用する事業者、自治体、施設所有者等様々な主体にとって、活用や導入のメリット・効果が多くあります。

本冊子「みんなにいいこと 自転車シェアリング～ 自転車シェアリングの利用のメリットと導入の効果～」は、これらのメリットや効果をお伝えすることにより、より多くの方に自転車シェアリングを利用していただくことを目指して作成しました。

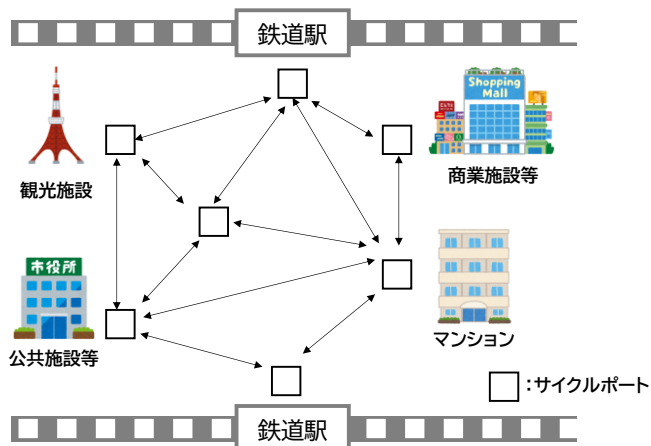
今後、自転車シェアリングが都内における交通手段の1つとして日常的に利用されていくよう、本冊子が様々な主体の方々にご活用いただければ幸いです。

## 2.自転車シェアリングとは

### (1)自転車シェアリングとは

複数のサイクルポートにおいて自転車を自由に貸出・返却できるサービスで、借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートに自転車を返却することができます。

サイクルポートは、駅、公園、歩道上、店舗の前、マンション、公開空地など多くの場所に設置されています。



※国土交通省資料を基に作成

■駅:有楽町駅



■公園:碑文谷公園



■歩道上:東京テレポート駅



■店舗前:ファミリーマート恵比寿駅東店



■役所:杉並区役所



■マンション:ディモラ都立大学



■公開空地:小田急サザンタワー





## (2) 自転車シェアリングの導入状況

自転車シェアリングは、令和4年度末時点で全国 297 の都市で本格導入されています。観光戦略、公共交通機能補完、地域の活性化、環境負荷の低減など様々な目的から導入されています。

東京都内では、令和 6 年3月末現在 22 区 17 市で自転車シェアリング事業を実施しています。

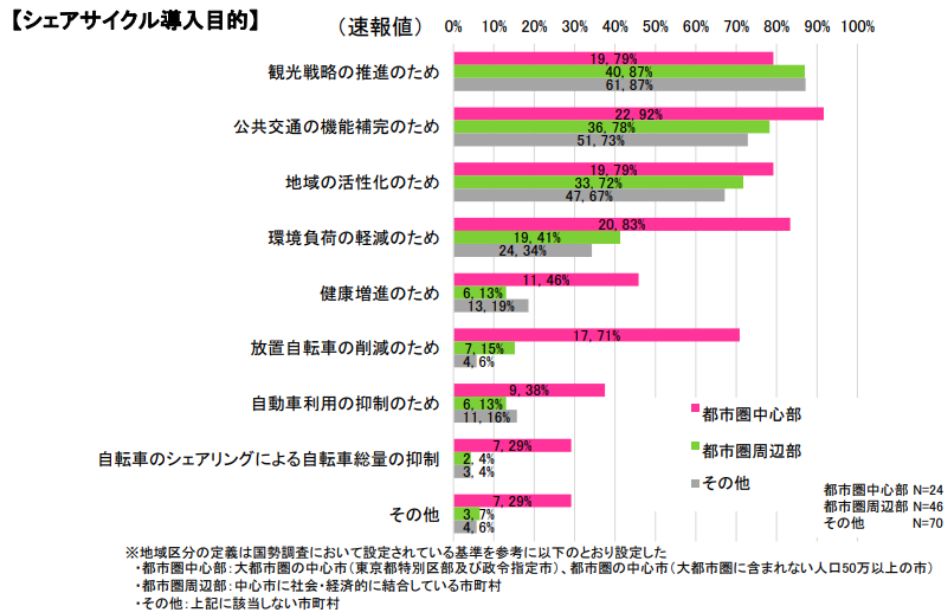


図 全国の都市の導入目的

出典: 国土交通省調査結果(全国自転車シェアリング会議 資料)



図 都内での導入状況

令和 6 年3月末現在

### 3.自転車シェアリングの利用状況

#### (1)自転車シェアリングの利用状況

大手事業者のひとつであるドコモ・バイクシェアのサービス(16 区内の広域相互利用)の利用状況の推移をみると、利用回数(右軸)は右肩上がりに増加し続けています。

また、自転車シェアリング利用目的としては、「買い物・私事」「観光・レジャー」「通勤・通学」といった目的が多くなっています。

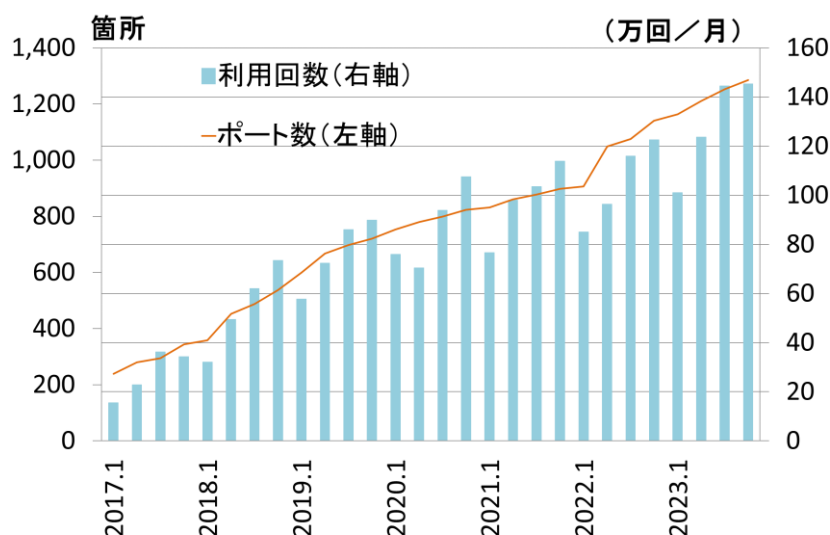


図 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移  
(参考例:ドコモ・バイクシェア※)

資料:ドコモ・バイクシェア提供データより作成

※2024年3月現在16区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、練馬区)にて広域相互利用を実施

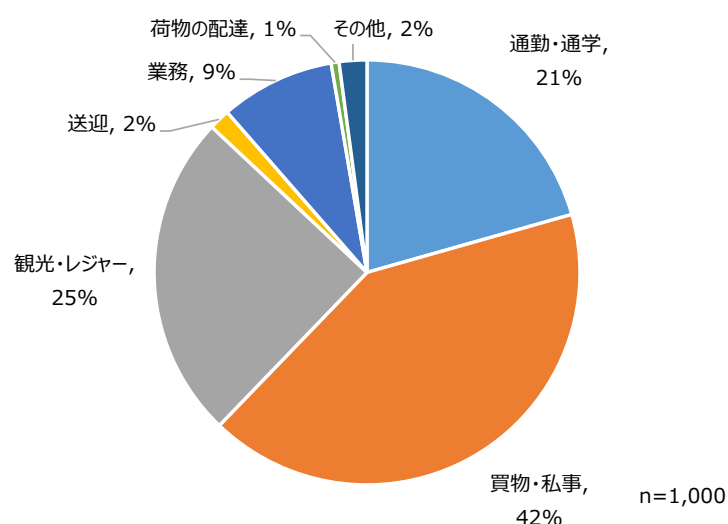


図 自転車シェアリング利用者の利用目的

出典:東京都環境局 WEB モニター調査結果(令和5年12月実施)

自転車シェアリングの利用理由をみると、「歩くより早い」が最も多く、「利用料金が安い」「遠回りせずに移動できる」といった回答が多く、利用者からは安価で効率的な移動ができる交通手段として認識されています。

また自転車シェアリング利用前の交通手段をみると、約1割の方が自動車から転換しており、過度な自動車利用による環境負荷の増大、交通渋滞等の軽減・解消に資する交通手段とも言えます。

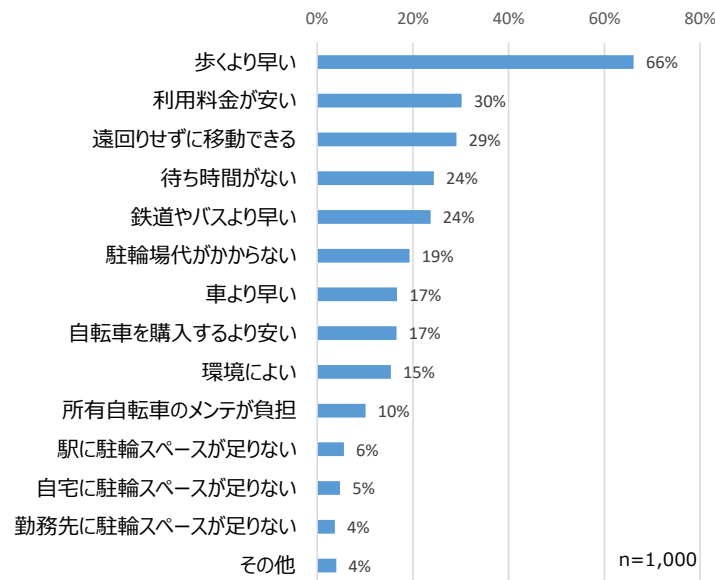


図 利用理由

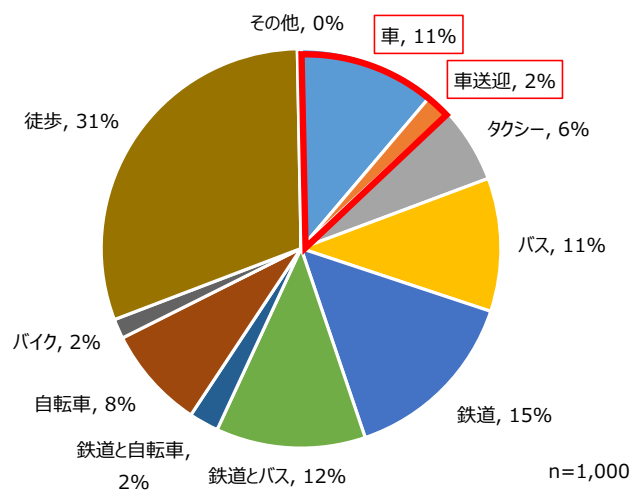


図 転換前の交通手段

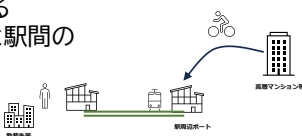
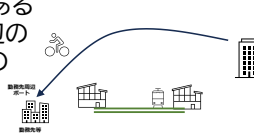
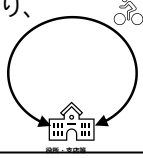
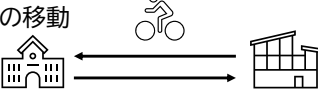
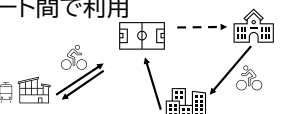
出典:東京都環境局 WEB モニター調査結果(令和5年12月実施)

## (2) 自転車シェアリングの利用特性

自転車シェアリングは様々な場所、様々な場面で利用されています。

「買い物・私事」「観光・レジャー」「通勤・通学」といった利用目的が多いことから、人口が多い地域、駅周辺、企業や従業員が多い地域等で多く利用されています。

### 【主な自転車シェアリングの利用方法】

| タイプ                     | 概要                                                                                                                                   | 地域   |      | 効果※                                                                                                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         |                                                                                                                                      | 23区内 | 多摩部内 |                                                                                                        |
| ① 大型マンション等～駅往復型         | <p>・主に通勤時における大型マンション等と駅間の往復移動に利用</p>                | ○    | ○    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車保有コストの縮減(利用者)</li> <li>・駅周辺の放置自転車台数削減(行政)</li> </ul>        |
| ② 大型マンション等～職場直行型(通勤直行型) | <p>・主に通勤時に居住地である大型マンション等の周辺のポートから就業地周辺のポート間を利用</p>  | ○    | △    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車保有コストの縮減(利用者)</li> <li>・交通費や駐車整備費用など通勤コストの縮減(企業)</li> </ul> |
| ③ 同一ポート発着型(業務利用型、私事利用型) | <p>・貸出・返却が同一ポートの利用となり、一定の範囲での利用が想定</p>             | ○    | ○    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の効率化や移動範囲の拡大(利用者、企業)</li> <li>・移動コストの縮減(企業)</li> </ul>       |
| ④ 目的地往復パターン             | <p>・通勤での移動以外での出発地・目的地間の移動</p>                     | ○    | ○    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該施設の来訪機会の増加(利用者、施設)</li> <li>・駅からの二次交通の補完(行政)</li> </ul>      |
| ⑤ 街中回遊型(各所のポートで返却)      | <p>・まちなかの複数のポート間で利用</p>                           | ○    | △    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊性の向上(行政)</li> <li>・外出機会、移動機会の増加(利用者)</li> </ul>              |

※自転車利用者の「健康増進」効果は共通項目のため省略



## 4.自転車シェアリング利用のメリット及び導入の効果

### (1)自転車利用のメリット

自転車は移動距離5 kmまでは他の交通手段と比べ利便性の高い交通手段と言われています。

また移動に伴うCO<sub>2</sub>を排出しない交通手段として環境にやさしいだけではなく、交通渋滞の緩和、行動範囲の拡大、健康増進、経済性など様々なメリットがあります。

つまり、自転車シェアリングを導入すること、自転車シェアリングを利用することは地域、利用者、企業等にとって様々なメリットをもたらします。

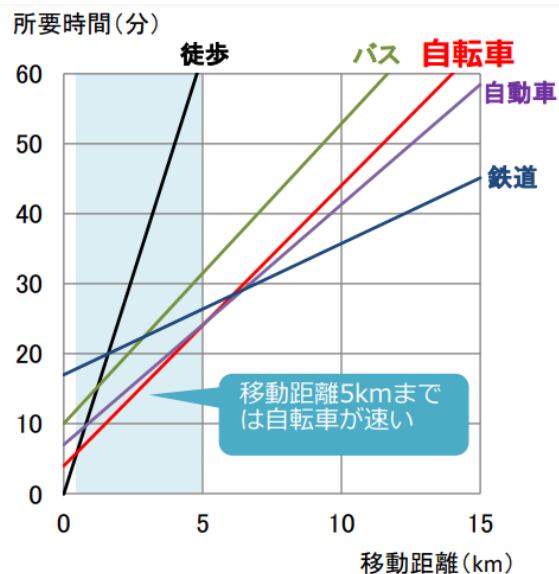


図 自転車利用の時間的利便性

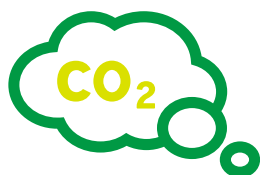
出典:東京都自転車活用推進計画

### 【自転車を利用することによるメリット】

- ①近距離移動では一番早く移動できる。
- ②行動範囲が広がりいつも以上にまちを楽しめる。
- ③移動するだけで様々な健康効果が得られる。



- ④気候変動対策にも貢献できる。
- ⑤自動車などに比べて経済的である。
- ⑥三密を避けて移動できる。



## (2) 自転車シェアリングを利用することによるメリット

自転車の利用には様々なメリットがありますが、自転車シェアリングを導入すること、自転車シェアリングを利用することには、さらに多くのメリットがあります。

### ■関係者毎の主なメリット



#### 利用者

- ・外出先でも自転車が利用できます。
- ・効率的な移動が可能であり、行動範囲が広がります。
- ・移動費用が安い場合があります。
- ・健康増進につながります。



#### 車を利用する事業者

- ・駐車場・駐輪場の確保や車両メンテナンス等の経費が削減できます。
- ・顧客サービスの充実が図られます。
- ・従業員の健康増進や働き方改革の一助となります。
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減や交通渋滞緩和など脱炭素経営につながります。



#### 区市町村(地域)

- ・市民等の移動範囲の拡大が図られ、まちの活性化につながります。
- ・公共交通の二次交通として活用できます。
- ・放置自転車対策につながります。
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減につながります。



#### 施設所有者

- ・施設へのアクセス性が向上し、来訪者が増える可能性があります。
- ・駐車場・駐輪場の整備台数の削減、放置自転車対策につながります。
- ・土地に制約がある物件の価値向上につながります。



## 利用者のメリット

### ✓外出先でも自転車が利用できます。

自転車シェアリングは都内の多くの地域で導入されていることから、自宅の周りや外出先など多くの場所で利用できる、とても便利な交通手段です。

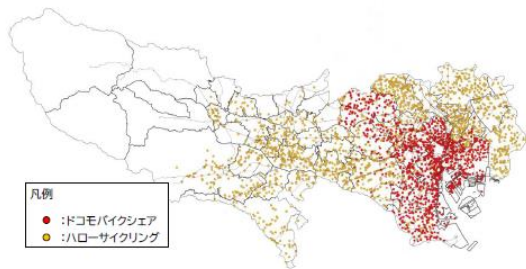


図 都内の大手2事業者のポート設置箇所

### ✓効率的な移動が可能であり、行動範囲が広がります。

自転車シェアリング利用者の声を聞くと、65%の利用者が効率的に移動できるようになったと回答しました。

また 19%の利用者が、行動範囲が広がったと回答しており、皆さんの生活を豊かにする交通手段と言えます。

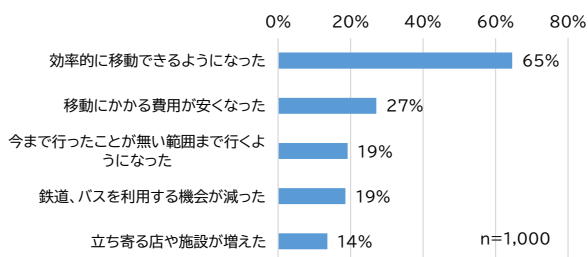


図 自転車シェアリング利用後の行動変容(上位5項目)

出典:東京都環境局 WEB モニター調査結果(令和5年12月実施)

### ✓移動費用が安い場合があります。

自転車(電動アシスト自転車)の購入費用、駐輪場の利用料金、メンテナンスを考えると、自ら自転車を保有するより安価になる可能性があります。

また、自転車シェアリング事業者は都の条例で自転車損害賠償保険等への加入義務がありますので、万が一の事故にも安心です。

※駐輪場代は一般利用者のか月定期の料金です。駐輪場所等の条件により料金が異なるため、利用時は各区市町村のホームページ等でご確認ください。

※保険については、運営事業者によって保障内容が異なりますので、ご利用の際にはご確認ください。

#### 自転車シェアリングの利用費用

A社:3,300円/月・台(月額会員)

※1回の利用が30分を超過した場合、延長料金が発生

B社:5,200円/月・台

※30分以内の移動を2回/日、それを20日利用した場合



#### 自転車購入費用(電動アシスト自転車)

約100,000円/台

#### 駐輪場代

約500~3,600円/月・台

### ✓健康増進につながります。

自転車運動は基本的に有酸素運動であるため、脂肪燃焼効果が高いという特徴があります。さらに、座ってペダルをこぐという特有のスタイルや風を切って走る爽快感などによってツラさを感じにくい傾向があります。

出典:株式会社シマノ

#### ■体重と体脂肪率推移



※被験者6名について、3ヶ月間自由に自転車を利用して、血液・体重・体脂肪率を測定した結果。



## 車を利用する事業者のメリット

### ✓駐車場・駐輪場の確保や車両メンテナンス等の経費が削減できます。

自転車シェアリングの活用により、営業車両や自転車の保有台数を削減できることから、自動車や自転車の購入・維持費用、駐車場・駐輪場代が削減できます。

自転車シェアリングは運営事業者がメンテナンスをしている自転車を利用できることから、自らメンテナンスを行う手間も省けます。

#### 自転車シェアリングの利用費用

A 社:2,200 円/月・台(法人会員)

※1 回の利用が 30 分を超過した場合、延長料金が発生

B 社:3,900 円/月・台

※30 分以内の移動を 3 回/日、それを 10 日利用した場合



#### 自動車の維持にかかる費用(リースの場合)

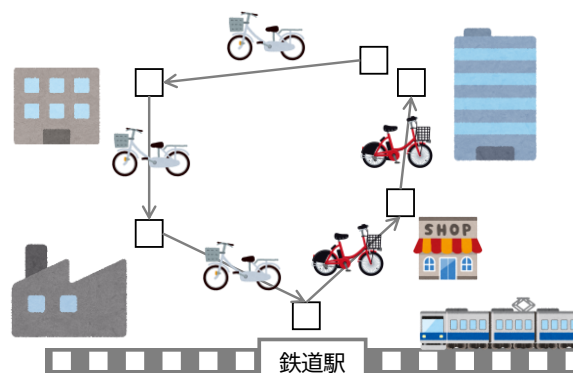
約 34,000 円/月・台

#### 駐車場代(23 区 月極駐車場)

約 18,000~50,000 円/月・台

### ✓顧客サービスの充実が図られます。

多くの顧客や事業所等を訪問する業種の場合、自動車や公共交通に比べきめ細やかに移動でき、徒歩に比べ早く移動できるため、顧客サービスの充実が図られます。また訪問先で駐車場の心配をする必要もありません。



### ✓従業員の健康増進や働き方改革の一助となります。

自転車利用は内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持・増進に役立ちます。さらに、精神面の効果として、自転車利用は気分・メンタルの向上につながると言われています。

また、自転車はポートで貸出・返却ができるため、従業員の方が会社で自転車を取りに行く手間を省くことができ、働き方改革の一助となります。



|                | 普通歩行 | 速歩  | 水泳  | 自転車<br>(軽い負荷) | 軽い<br>ジョギング | ランニング |
|----------------|------|-----|-----|---------------|-------------|-------|
| 強度 (メッツ)       | 3.0  | 4.0 | 8.0 | 4.0           | 6.0         | 8.0   |
| 運動時間           | 10分  | 10分 | 10分 | 20分           | 30分         | 15分   |
| 運動量<br>(メッツ・時) | 0.5  | 0.7 | 1.3 | 1.3           | 3.0         | 2.0   |

図 身体活動で消費するエネルギー

出典:厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2013」(参考資料を基に作成)

### ✓CO<sub>2</sub>排出量削減や交通渋滞緩和など脱炭素経営につながります。

事業者として、業務活動に自転車シェアリングを積極的に活用し、交通手段を自動車から自転車に転換することは、気候変動へ対応した企業戦略を示す脱炭素経営につながります。

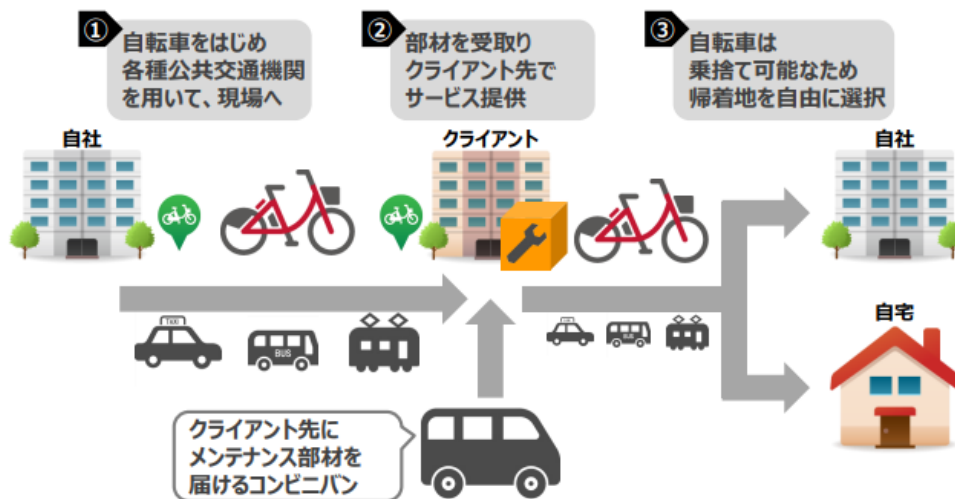
## (参考)自転車シェアリングを利用している企業の例

コピー機器のリース会社は機器のメンテナンス、サービスで自転車シェアリングを利用しています。

### 【メンテナンス・サービスでの利用の流れ】

#### 【メンテナンス・サービスでのご利用の流れ】

- ① オフィスから自転車やその他公共交通機関を使って、クライアント様のオフィスへお伺い。
- ② コンビニバンが配送するメンテナンス部材を受取り、メンテナンスサービスをご提供
- ③ 自社の駐輪場に返却する必要がないため、直帰などを自由に出発することができます



### 【当該企業での導入メリット】

自社所有(リース含む)の自転車からシェアサイクルに移動手段を変えた結果、様々な導入メリットが生まれました

#### Before



#### After



#### 【メリット】

- ① 自社で自転車や駐輪場のメンテナンスをする必要がない(コスト削減)
- ② 乗捨てが可能(コスト削減・ワークライフバランス)
  - シーンに合わせて公共交通機関を使うことができる(雨天時にはバス・タクシー等)
  - 直行直帰が容易になり、社員の時間に余裕が生れるため働き方改革にも貢献する
- ③ 任意保険が付与されているため、社員への補償がより手厚くなる(付加価値・安心安全)

出典: ㈱ドコモ・バイクシェア「自転車シェアリング事業におけるドコモ・バイクシェアの取り組み」





## 区市町村(自治体)のメリット

### ■自治体(地域)としてのメリット

#### ✓市民等の移動範囲の拡大が図られ、まちの活性化につながります。

自転車シェアリングは効率的な移動が可能であるため、利用者の行動範囲の拡大や外出機会の増加、まちなかでの滞在時間拡大など、まちの活性化につながる交通手段と言えます。

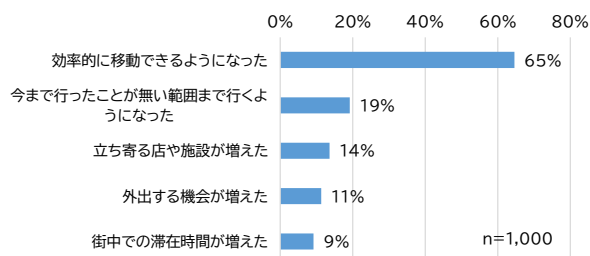
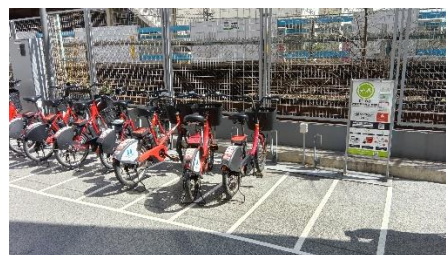


図 自転車シェアリング利用後の行動変容(抜粋)

出典:東京都環境局 WEB モニター調査結果(令和5年12月実施)

#### ✓公共交通の二次交通として活用できます。

自転車シェアリングの利用実態をみると、駅近隣のポートの利用が多い傾向となっており、多くの利用者が自宅から駅まで、駅から目的地までのラストワンマイルを担う交通手段として利用していることが伺えます。



#### ✓放置自転車対策につながります。

利用者に行ったアンケート調査では、1割の利用者が、「違法駐輪をしなくなった」と回答しました。埼玉県朝霞市では駅前にサイクルポートを設置したことにより、自転車が整然と並び、駅前を中心に放置自転車の台数が大きく減少しています。



提供:朝霞市都市建設部まちづくり推進課

#### ✓CO<sub>2</sub>排出量削減につながります。

自転車シェアリング利用者の1割が自動車から転換していると回答しています。

自転車は環境に優しい交通手段であるため、自動車から自転車シェアリングへの転換は、気候変動対策に貢献する施策となります。

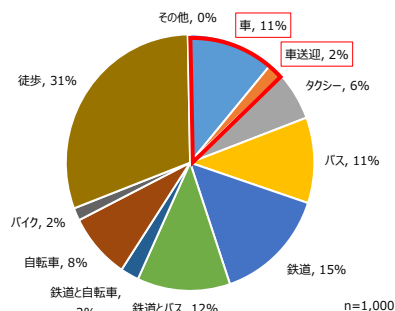


図 転換前の交通手段(再掲)

出典:東京都環境局 WEB モニター調査結果(令和5年12月実施)

## ■その他のメリット

### ■自治体業務における自転車シェアリングの活用

自転車は移動距離5kmまでは他の交通手段と比べ利便性の高い交通手段と言われており、短時間の移動を安価でできる自転車シェアリングは、限られた地域内の移動に適した交通手段と言えます。

千葉市では、職員が業務における地域内での移動に活用するため、自転車シェアリング事業者と法人契約を行っており、多くの業務利用がされています。

### ■自転車シェアリングの利用データによる分析

自転車シェアリングの利用データは、自転車の利用実態を把握することができる、貴重なデータです。

自転車シェアリングの走行データを収集・分析し、利用経路／時間帯といった利用実態などから利用者ニーズを把握することで、自転車通行空間や経路探索などのサービス水準の向上のほか、まちづくり計画や自転車に関する計画、交通計画などといった地域の計画体系への活用や、教育や健康増進などの様々なシーンにおいて活用ができる可能性があります。

出典：国土交通省「自転車シェアリング事業の導入・運営のためのガイドライン」



## 施設所有者のメリット

✓施設来訪者のアクセス性が向上し、来訪が増える可能性があります。

施設にポートを設置することにより、アクセス性の向上に加え、自転車シェアリングを目的とした来訪による、施設利用が増える可能性があります。



図 施設へのポート設置例(愛宕グリーンヒルズ)

✓駐車場・駐輪場の整備台数の削減、放置自転車対策につながります。

自転車シェアリングのポートの設置により、駐車場、駐輪場の整備台数を削減することができます。

また、利用者に行ったアンケート調査では、1割の利用者が、違法駐輪をしなくなったと回答しました。埼玉県のあるショッピングセンターでは違法駐輪が多かった場所にサイクルポートを設置したことにより、違法駐輪がなくなったという声も聞かれました。

✓土地制約のある物件の価値の向上につながります。

駅から離れた公共交通の便が悪い地域などでは、駅からのアクセス手段として、自転車シェアリングが活用されています。実際に、来訪者増、従業員の足の確保などを目的に自転車シェアリングのポートを設置している施設もみられます。

### (参考)実際に施設にサイクルポートを設置した施設管理者の声

施設にサイクルポートを設置することにより、施設利用者の交通手段として活用され、好評を得ているようです。

#### 【施設管理者の声】

- お客様にサービスのひとつとして案内が可能になり好評です。(京王プラザホテル)
- 出退勤の時間帯は多くの方が利用しており、オフィスやテナントから好評です。(小田急サザンタワー)
- 堅調な利用数で推移していて、来館者の利便性向上だけでなく、近隣エリアの来訪者にも利用されていると思われ、メリットを感じています。(サンシャインシティ)



図 京王プラザホテルの写真

## 5.自転車シェアリングを利用するためには

### (1)自転車シェアリング運営事業者のアプリからの利用

自転車シェアリングを利用するためには、サービスを提供している各社のアプリのダウンロードやホームページからの会員登録が必要となります。

各社アプリから自転車シェアリングのポート位置の検索や予約、決済を行うことができます。

〔都内で利用できる自転車シェアリング運営事業者 HP、アプリダウンロードサイト等〕

| サービス名         | ホームページ URL                                                              | QR コード                                                                                |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| ドコモ・バイクシェア    | <a href="https://docomo-cycle.jp/">https://docomo-cycle.jp/</a>         |    |
| HELLO CYCLING | <a href="https://www.hellocycling.jp/">https://www.hellocycling.jp/</a> |   |
| LUUP          | <a href="https://luup.sc/">https://luup.sc/</a>                         |  |
| チャリチャリ        | <a href="https://charichari.bike/">https://charichari.bike/</a>         |  |
| コギコギ          | <a href="https://cogicogi.jp/">https://cogicogi.jp/</a>                 |  |
| Ecobike       | <a href="https://interstreet.jp/">https://interstreet.jp/</a>           |  |
| PiPPA         | <a href="https://pippa.co.jp/">https://pippa.co.jp/</a>                 |                                                                                       |

※令和 6 年 3 月現在



## (2)MaaS アプリからの利用

以下にご紹介する MaaS※アプリに会員登録すれば、自転車シェアリングの運営事業者のアプリを登録しなくても、自転車シェアリングサービスの予約と決済まで行うことができます。

■「Ringo Pass」(JR 東日本) <https://ringopass.com/>



図 アプリのイメージ

出典: 東日本旅客鉄道株式会社「JR東日本ニュース 2020 年 1 月 16 日」

■「NAMO」(東京海上日動火災保険) <https://www.namo-app.jp/>



出典: 2023 年 10 月 11 日 東京海上日動火災保険株式会社 プレスリリース

※MaaS とは Mobility as a Service(サービスとしての移動)の略。複数の交通サービスを組み合わせ、アプリ 1 つで検索・予約・決済を行うことで交通手段の最適化を図るという概念。



### (3) 自転車シェアリングポートの検索

自転車シェアリングポートの位置は、各運営事業者のアプリ以外でも検索することができます。

#### ■地図アプリによる検索

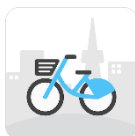
Google MAP や Apple マップで事業者名(ドコモ・バイクシェア、ハローサイクリング、LUUP、チャリチャリ、コギコギ等)を検索するとポートの設置場所を検索することができます。

#### ■シェアサイクル・レンタサイクル検索アプリ

「どこでもサイクル」(ナビタイムジャパン提供)は、全国のシェアサイクル・レンタサイクル事業者に対応(一部事業者は未対応)。ポートの位置とリアルタイムの貸出可能台数を地図上に表示し、事業者の絞り込み検索やポート検索ができます。またポート詳細画面の「自転車を予約する」ボタンより、事業者が提供するサービスに遷移し、自転車の予約も可能です。

<https://static.cld.navitime.jp/share-cycle-storage/lp/html/service/index.html>

どこでもサイクル  
アプリアイコン



どこでもサイクル  
アプリダウンロードサイト



### (4) 経路検索アプリの活用

多くの経路検索アプリで、交通手段に自転車シェアリングも含めた経路検索を行うことができます。

・NAVITIME <https://www.navitime.co.jp/static/html/app/navitime/index.html>

NAVITIME  
アプリアイコン



NAVITIME  
アプリダウンロードサイト



・ジョルダン乗換案内 <https://appli.jorudan.co.jp/norikae/>

ジョルダン乗換案内  
アプリアイコン



ジョルダン乗換案内  
アプリダウンロードサイト



・my route <https://top.myroute.fun/>

my route  
アプリアイコン



my route  
アプリダウンロードサイト



・JR 東日本アプリ <https://www.jreast-app.jp/>

JR 東日本アプリ  
アイコン



JR 東日本アプリ  
ダウンロードサイト



・東京メトロ my!アプリ <https://www.tokymetro.jp/mobiledevice/smartphone/my/>

東京メトロ my!アプリ  
アイコン



東京メトロ my!アプリ  
ダウンロードサイト



## 6.自転車を安全に利用するために

### (1)自転車の利用ルール

#### 【自転車の利用ルールを守りましょう】

自転車を利用する際は自転車の利用ルールである「自転車安全利用五則」を遵守しましょう。

- ① 車道が原則、  
左側を通行  
歩道は例外、  
歩行者を優先



- ② 交差点では、  
信号と一時停止  
を守って、安全確認



- ③ 夜間はライトを点灯



- ④ 飲酒運転は禁止

- ⑤ ヘルメットを着用

#### 【自転車を利用する際はヘルメットを着用しましょう】

令和5年4月1日から道路交通法の一部改正により、法律でも全ての自転車利用者を対象に、自転車ヘルメットの着用が努力義務となりました。自転車を利用するときはヘルメットを着用しましょう。

#### 【保険等の加入状況を確認しましょう】

都内で自転車を利用する場合には、対人賠償事故に備える保険等に参加している必要があります。利用の際は、各自転車シェアリング事業者の保険加入の状況、そして補償の内容や条件について十分に確認しましょう。

## (2) 東京都の取組み

東京都では、「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づき、誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保に取り組んでいます。

【自転車道】



【自転車専用通行帯】



【車道混在※】



※自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促すものであり、自動車、自転車共に走行できる空間である。

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」

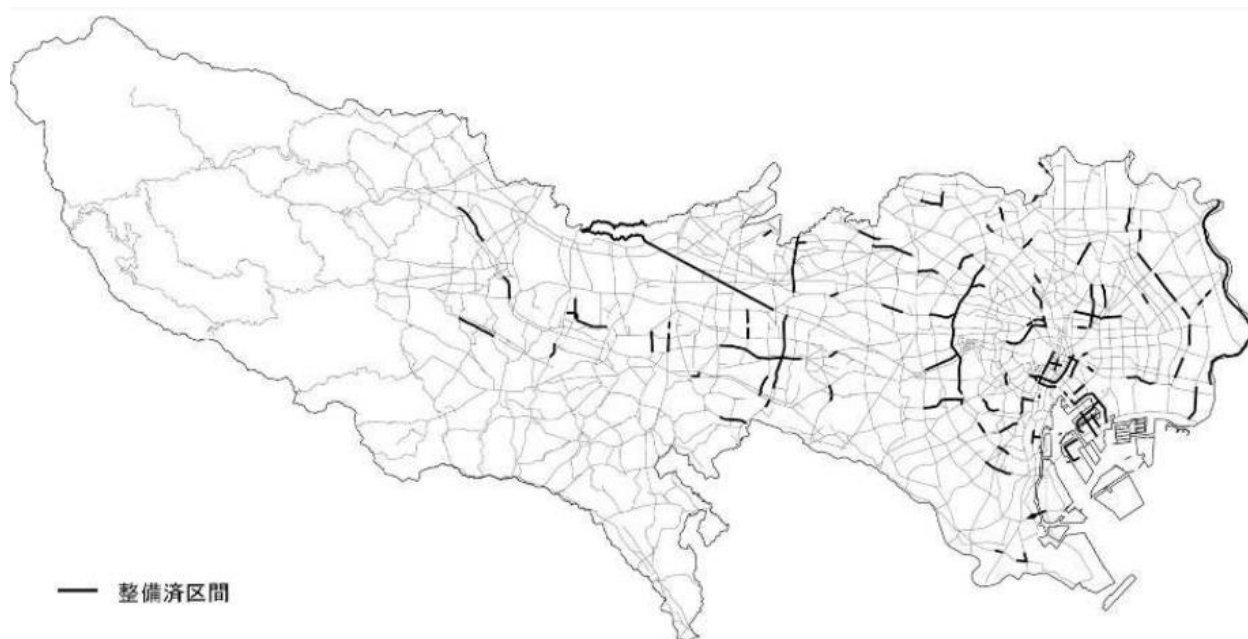


図 自転車通行空間の整備済区間(2019 年度末)

出典：東京都都市整備局道路管理部安全施設課

## (参考)

### 自転車シェアリングのオープンデータ化

東京都では、環境負荷低減等の観点から、自転車シェアリングの普及促進を図るとともに、「スマート東京」の実現に向け、官民が連携したデータの利活用を推進しています。

その一環として、公共交通オープンデータ協議会<sup>注1</sup>と連携し、自転車シェアリングのデータ(ポートの位置情報や駐輪状況)について、オープンデータとして提供を開始しました。

(公開事業者:株式会社ドコモ・バイクシェア、OpenStreet 株式会社(ハローサイクリング))

データの提供形式は、国際的に用いられているマイクロモビリティの標準フォーマットである「GBFS(General Bikeshare Feed Specification)形式」を用いています。

この取組により、多くのアプリ等の開発者が、自転車シェアリングのデータを利用することが可能となり、様々なアプリケーションやサービスの提供を通じて、自転車シェアリングの利便性の一層の向上が期待されます。

オープンデータは、16、17ページで紹介した MaaS アプリや地図アプリ、経路検索アプリ等でのポートの検索、満空情報などに活用されています。

2024(令和6)年 7 月 発行

みんなにいいこと 自転車シェアリング  
～ 自転車シェアリングの利用のメリットと導入の効果 ～

編集・発行 東京都環境局環境改善部自動車環境課  
〒163-8001 新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号  
電話 03-5388-3525  
<https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/>



