

自転車施策の体系のあり方と コミュニティサイクル

住信基礎研究所 古倉宗治
全国コミュニティサイクル
担当者会議

120124

1

自転車施策の重要性

1	健康	交通手段の中で最も健康 + 病気予防可能
2	環境	交通手段の中で最も環境負荷少ない
3	経済	交通手段の中で最も経済的に安上がり
4	災害	交通手段の中で最も災害時に即応できる



自転車のメリットに係わらず自転車施策が進展せず

1. 根強いクルマ依存型の社会・都市への**過信**
2. 自転車まちづくりの役割に対する**誤解**
3. 自転車利用者のルールマナーに対する**過大不信**
4. 国民と行政の自転車に対する理解と取組みの**不足**

結果低い自転車の位置付け 自動車 自転車

2

東日本大震災での自転車の活用

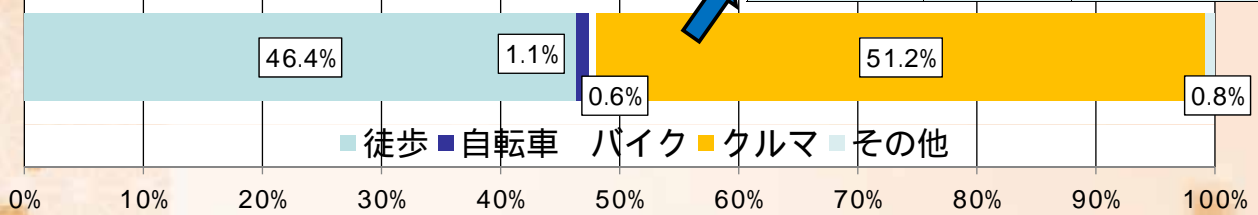
東日本大震災での避難時の交通手段

日常生活に絡け込む

避難	所用時間	避難速度
徒歩1284人	11.2分	2.3km/h
自転車30人	15.0分	6.4km/h
自動車1417人	16.2分	9.0km/h

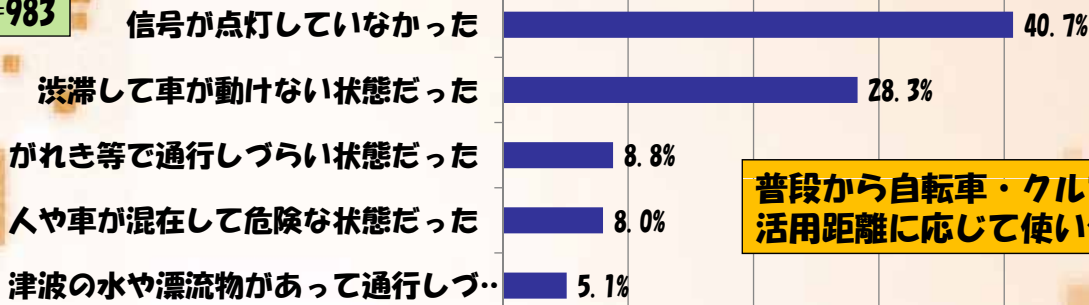
N=2768

出典 国土交通省 津波からの避難実態調査結果



避難にあたっての避難路の問題点 複数回答、上位5位(その他除く)

N=983



普段から自転車・クルマ両方を活用距離に応じて使い分け必要

避難後のガソリン不足による移動困難、全国からの自転車の大量支援による移動等

自転車施策の問題点と方向性のポイント

	問題点	あるべき方向
総論	1 総論抜きで、各論の施策のみ	自転車利用の必要性、メリット、位置付け等の十分な総論が必要
	2 自転車の位置付け (特にクルマとの関係) 欠如	「自動車との共存」「クルマと並ぶ交通手段」程度で先進都市でない。近距離の優遇。
	3 自転車のメリット	他の交通手段に比較して最大のメリット=優遇の根拠の具体的な提示
	4 自転車の利用用途が未設定	利用用途、コンセプト、ストーリー明確化
	5 自転車利用促進が目的化	自転車は目的ではない。自転車は交通の手段。自転車利用促進の目的 (健康都市、環境都市)
各論	6 走行・駐輪空間、車体等の体系的なハード施策欠如	ハード施策も単発の施策ではうまくいかない。体系的又は総合性が必要
	7 特に、歩道は安全、車道は危険という固定観念	主観で危険と決めつけ。歩道に逃げ込みがち。データ等により客観的に見る必要
	8 ハード施策に頼りすぎ、ソフト施策が必要	地図提供、ルールマナー等の広報啓発では不十分、通勤買物の経済メリット

注 上で「危険」とは、事故件数が相対的に多いことを意味する。

総論は、計画の存在が必要=自転車の位置付けと優先性くらいは欲しい

自転車施策の体系のあり方

数値は下記調査回答561団体中の割合%と回答数

1 総論	自転車活用の目的、位置づけ・目標	①目的	自転車の活用の目的5.7・32				
		メリット	具体的な内容2.3・13、自転車利用の大義名分				
		位置付け	自転車優遇、自動車・公共交通との関係 3.4・19				
		目標設定	自転車の交通分担率1.2・7 走行空間延長0.9・5等				
2 各論	(1)用途別の施策 1.1・6	①通勤	②買い物	③通学	④観光・回遊・レク	⑤営業・業務等	
	(2)空間別の施策	①空間(インフラ)		走行空間15.8・89+駐輪空間60.6・340			
		②手段(上物)		所有自転車+レンタサイクル10.2・57(コミュニティサイクル) 地図作成等4.8・27			
	(3)課題別の施策	①自転車の放置78.1・438		自転車ルールマナー27.5・145			
		②自転車の安全性22.3・125		④雨等の天候、勾配 等			

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」に示した施策構成により整理。ロンドン自転車革命2010などもおおむね上の項目に当たるものを採用。

自転車施策の回答市町村 = 552(無回答9)	自転車駐車施策		自転車計画の有無	あり	なし
		x	回答 = 540 100%	10.6%(57)	89.4%(483)
自転車駐車対策以外の自転車施策	x	169(30.6%)	15(2.7%)	出典「自転車駐車施策に関するアンケート調査」2011による。回収率52.6%	
	x	187(33.3%)	181(32.8%)		

環境=人を運ぶ手段と車体重量

	乗車人員	人の重量合計	車体の重量	車体重量の倍率
自家用車	5人 (1.3人)	330キ口 (85キ口)	1トン	3.0倍 (11.8倍)
電車(1両)	125人	8.1トン	30トン	3.7倍
航空機	550人	35.8トン	181トン	5.1倍
バス	79人	5.1トン	9.6トン	1.8倍
自転車	1人	65キ口	18キ口	0.28倍

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p17

注 一人当たりの体重を65キログラムとして統一して古倉計算

電車は横浜市営地下鉄、航空機はジャンボ、バスは路線バス等を参考

自家用車の環境負荷

CO2排出量 合計 11億45百万トン

- ①産業部門33.9% 3億88百万トン
- ②運輸部門20.6% 2億35百万トン

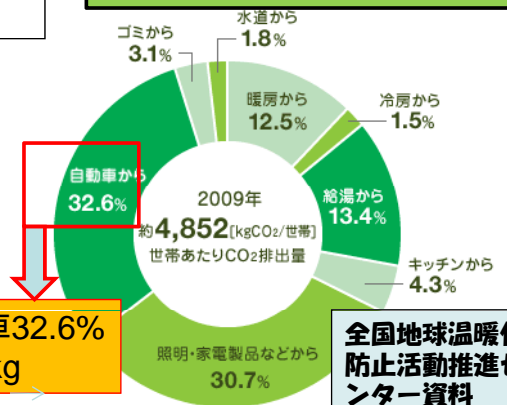
運輸部門の二酸化炭素排出量の割合



自家用乗用車 1億13百万トン

出典 国土交通省2007年度白書より抜粋

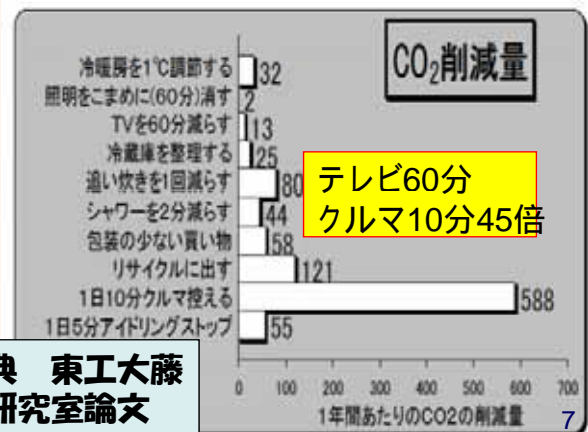
一家庭内のCO2排出内訳



自動車32.6%
1582kg

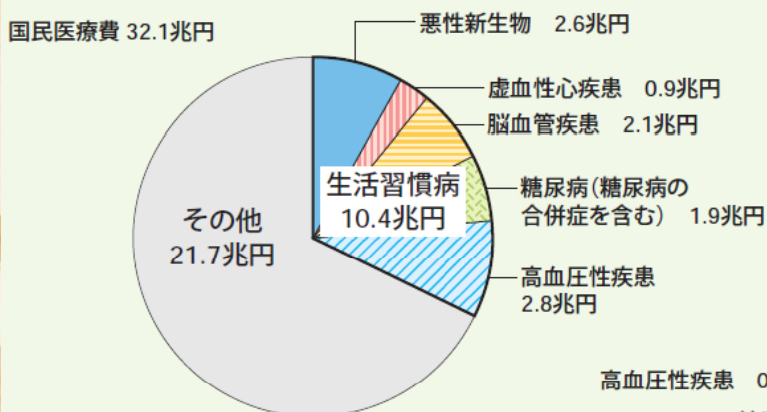
全国地球温暖化
防止活動推進セ
ンター資料

1世帯が1年間で削減できるCO2排出量

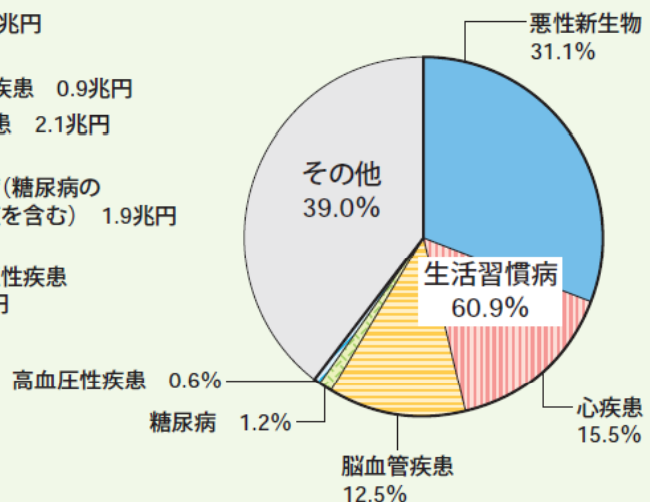


健康 = 日本の医療費と死因

医療費 (2004年度)



死因別死亡割合 (2004年度)



出典 平成19年版厚生労働白書

生活習慣病が財政を圧迫=生活習慣を改善すれば防止可能
⇒改善して防止する責務が行政、国民、企業にもある

参考 がんの部位別罹患割合 (2001国立がんセンター)
男性 胃がん1位大腸がん2位 女性 大腸1位乳がん2位

自転車の継続利用=生活習慣病抑制

項目	効果	割合	備考
①死亡率	非自転車通勤者=死亡率高い	39%	コペンハーゲンの4万人のデータ 2000年
②冠状動脈・ 心筋梗塞	発生の危険性の軽減	男性1/4 女性1/6	予防に中年時の低燃焼運動が有効
③脳梗塞	発生の危険性の軽減	軽減	軽度・中度の運動が有効
④糖尿病	発生の危険性の軽減	33-50%	肉体運動の欠如が原因
⑤大腸がん	発生の危険性の軽減	40-50%	肉体運動の欠如が原因 2003年
⑥乳がん	発生の危険性の軽減 (日常自転車利用あり)	34%	エネルギーバランス 肉体運動の欠如 2003年
⑦体重過多・ 肥満	体重コントロール	5kcal/分の消費	週日30分の自転車こぎ=週3回の エアロビに相当
⑧精神	精神の安定・情操の維持・ 自信の高揚		季節感の体得、まちの再発見、 レクリエーションなど

出典 英国自転車推進機構資料2007.11.5(医学専門誌を基にして作成)に基づき古倉整理 Internal Medicine, International Journal of Epidemiology, European Journal of Epidemiologyなど専門誌の疫学的研究に由来

9

自転車の運動形態 = 理想的

通勤通学買物中にできる=特別の時間必要なし 朝早く起きる必要なし

呼吸が息切れせず、長時間持続=息切れ・我慢 スティックでない

ひざの体重負荷70%を軽減=歩行2~3倍、ジョギング4~6倍 (英国政府資料)

	自転車こぎ	ジョギング	スイミング
場所の制約	自由	自由	限定(プール、海)
時間の制約	自由	自由	限定(泳げる時間)
行動範囲	広い	狭い	非常に狭い
運動持続時間	長時間	比較的短時間	比較的短時間
運動強度の調整	範囲が広い	範囲が狭い	範囲が狭い
膝・腰の悪い人	可能(30%)	困難(4~6倍)	可能(1/3~1/2)
運動中の会話	可能	可能	困難
医学的安全性	高い	比較的高い	制約(血圧、狭心症等)

出典 山崎元ら「中高年のためのスポーツ医学」(世界文化社)により古倉整理

注 グリーンの部分は、メリットに相当

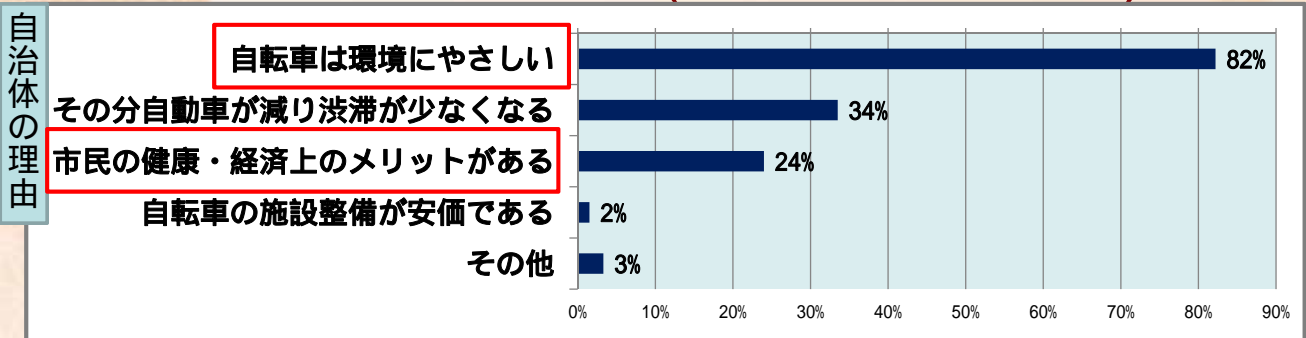
10

自転車のメリットの体系

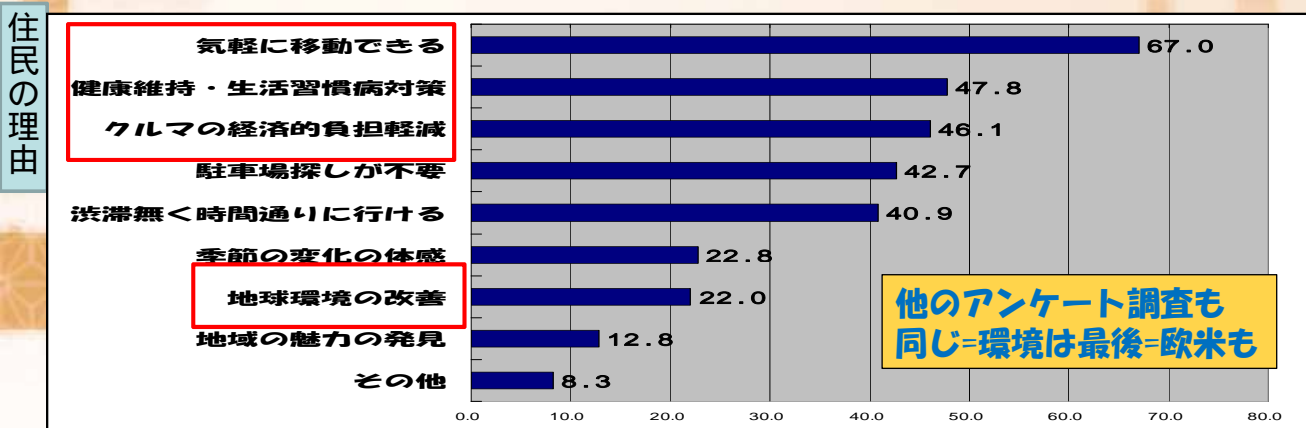
	a. 個人	b. 企業	c. 地域・自治体	d. 国	e. 地球
1 経済	費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)、健康費用不要、移動手段の平等化	費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)、健康費用不要、移動手段の平等化	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減	健康費用、公害対策費用、道路整備費用等の削減、財政負担の軽減(医療費・健康費用)、エネルギー・資源の国外依存の軽減、貿易収支の改善	資源の枯渇代替エネルギーのための食糧危機
2 環境	公害(騒音、振動大気汚染)加害者の回避、公害被害の削減	企業イメージの改善、通勤・営業活動による環境負荷の削減	良好な地域環境自動車公害・交通事故の減少	国の環境の維持増進交通公害対策の進展	地球温暖化自然保護、環境負荷削減
3 健康	生活習慣病、心身健康、体力維持、自動車公害の回避、季節感の体得	体調・健康良好な従業員で効率・意欲の確保	交通事故減少、国民健康保険の費用の減少、医療費の削減	国民全体の健康増進・生活習慣病からの解放、幸福度の向上	医療・健康のグローバルな改善
4 時間	渋滞時間、運動時間の節約、自由時間の拡大、スローライフ、安心安全の実現	企業活動の円滑化、時間厳守、労働時間有効活用	仕事の効率化、現場への到達、福祉巡回の効率化、災害・緊急時対応	移動の円滑化による時間節約、豊かな国民生活	世界の人の時間節約豊かな生活

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p43各国の自転車計画等に基づき、古倉作成。1

自転車利用の理由(自治体と住民)



出典古倉「成功する自転車まちづくり」p46(自転車政策に関する地方公共団体アンケート調査 国土交通省2007年結果により、古倉作成。) 注 回答自治体613のうち「利用促進」又は「どちらかという利用促進」を採りたいとする自治体の理由。



出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p46(柏の葉キャンパスタウン駅での自転車駐輪者へのアンケート調査(2009) 複数回答。)

世界と我が国の自転車の位置付け

	自転車の位置付け段階	位置付けの内容
1	遊び・運動手段又は補助手段(初期の各国)	健康レク的手段
2	車優先の中での劣位・付随の交通手段(中国)	自動車交通の円滑化と交通安全の確保のための自転車空間
3	車優位の中での交通手段の一つ又は共存(現在の日本)	単なる交通手段の一つ(総論のみ自転車利用を支援する各論なし)
4	車と対等な交通手段(米国1990年代以降など現在の先進国の潮流)	交通手段として対等(自転車利用を法的、施策的に位置付け、支援)
5	車より優先の交通手段(コペンハーゲン自転車政策2005等)	交通手段として車よりも優先(自転車利用を車より優遇)
6	自転車が唯一最重要の交通手段(ロンドン自転車革命2010)	交通手段として唯一、かつ最重要(自転車を車及び公共交通よりも優遇)

米国ポートランド市自転車計画2030(自称「世界クラスの自転車都市」)



徒歩
自転車
公共交通
商用車
タクシー
相乗り自家用車
1人乗り自家用車

13

警察庁の通達⇒自転車を歩道から車道へ 大きな反響2011. 10. 25

1	背景	自転車利用が幅広くなされており、今後も進展 自転車事故は増加傾向、ルール守らない人多い
2	効果	自動車運転者、自転車利用者、歩行者の3者の安全を確保。自転車の利用促進に多大の寄与(安全性・快適性・迅速性を確保させる結果)
3	三本柱	自転車の通行環境の確立 自転車利用者のルールの周知と安全教育の推進 自転車に対する指導取締りの強化
4	通行環境	自転車レーンや自転車道の整備 自転車が通行をしてもよい歩道を大幅に減らす(高齢者、子供、交通量多いところなどは従前と同じくOK)

最大の評価ができる点

各種の反論と考え方

1	車道は危ない、こわい?	今後自転車レーンを整備、現実には車道の事故は少ない
2	自転車レーンは作れる?	都市部の幹線道路は作れる幅が十分ある道路が多い
3	ルールが守られる?	車道を通るにはルールを学習・実践しないと身が持たない

14

走行空間の重要な3条件

条件	内容	一般	実際
1 安全性	客観的に事故が少ない状況	歩道 > 車道	車道 > 歩道
2 快適性	主観的に走行しやすい状況	歩道 > 車道	車道 > 歩道
3 迅速性	クルマに対抗して速く走行できる状況	車道 > 歩道	車道 > 歩道

	歩道(交差点含む)	車道(交差点含む)
1 安全性	事故件数多い、ミス多い	事故件数少ない、ミス少ない
2 快適性	段差、占有物、歩行者等が多い	これらが無い。自動車交通量多いと低下
3 迅速性	徐行走行(7.5km/h)義務	迅速走行(15km/h)可能

車道走行のみ3条件満たす = 世界共通 専用空間を多くとる、残りは共用空間を提供(路面、標識等のサポート付きで)

自転車走行空間計画延長と専用化率

欧米都市	走行空間	人口	日本都市	走行空間	人口
ニューヨーク市 2030年	2896km	820万人	千代田中央区	34km	14万人
ポートランド市 2030年	1548km	54万人	板橋区	0.8km	53万人
ロンドン 2010年	900km	742万人	練馬区	0.3km	69万人
パリ 2014年	700km	214万人	前橋市	90km	32万人
ベルリン 2004年	620km	340万人	大阪市	600km	253万人
コペンハーゲン 2016年	467km	52万人	名古屋市	97km	222万人
サンフランシスコ	205km	78万人	静岡市	294km	71万人
			奈良県(観光)	593km	139万人

専用化率わかる都市	総延長	専用部分	専用化率(%)
オランダ市街地	55,200	7,450	13.5%
パリ	4,000	700	17.5%
ニューヨーク	909	223	24.5%
サンフランシスコ	205	63	30.7%
シカゴ	500	234	46.8%
シアトル	454.7	219.6	48.3%
サスカトーン	70.7	22.4	31.7%

出典 各都市の自転車計画等により古倉作成。「専用部分」は、自転車専用道、自転車専用、レーン、自転車歩行者専用道が含まれる。

専用レーンなど専用空間を車道に整備
交通量等をみながら、車道上で、車との共存共栄を図る
専用と共用のネットワークの形成

ロンドン自転車の走行空間ネットワーク



多くのネットワークの現場



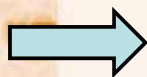
危険なカーブ箇所

危険箇所の交差点(レーン狭い)

自転車ネットワークを示す標識



事故は車道で起こっているのではない



大半が交差点で起こっている

自転車の交通事故発生場所(平成13、単位件、下段構成比%)

交差点内			交差点内以外					合計
信号有 り	信号な し	小計	歩道と車道の区分あり			歩道車 道区分 なし	小計	
			車道	歩道	他			
35,209	89,365	124,574	22,035	12,531	2,966	13,117	50,649	175,223
20.1	51.0	71.1	12.6	7.2	1.7	7.5	28.9	100

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p115 (財)交通事故総合分析センターへの古倉ら依頼による資料に基づき古倉作成。

参考	自転車以外の交通事故の発生場所
交差点割合	43.0% (平成13) 自転車事故以外の交通事故 = 交通事故総件数 947,169 - 自転車事故件数175,223 = 771,946 件 うち交差点内事故件数456,538 - 124,574 = 331,964 件

後ろから引っ掛けられる事故は少ない

自動車と自転車の追突等の事故件数(H13)
(全自転車事故175,223件のうちの3.1%) H22年4496件3.0%

事故の相手方	四輪車	自動二輪	原付	合計
追突(進行中)	1,242	74	234	1,550
追越追抜時衝突	3,278	164	412	3,854
合計	4,520	238	646	5,404

左側等のルールを守ることが前提、交差点が危険

出典古倉「成功する自転車まちづくり」p116(財)交通事故総合分析センターへの古倉ら依頼による資料に基づき古倉作成。

参考1 自転車事故と自転車事故以外の比較(平成19年分)

追突と追越し・追抜き時衝突	自転車事故(割合)	自転車事故以外(割合)
	6,119 (3.7%)	266,321(48.1%)

出典 警察庁「平成19年中の交通事故の発生状況」に基づき、古倉作成

参考2	京都市	守山市	内閣府(国民)	東京都	福島市静岡市	平均
車道通行割合	22% n=851	25% n=1379	27.4% n=1501	28.3% n=332	33.1% n=631	27.2%

出典 各種アンケート調査に基づき、古倉計算

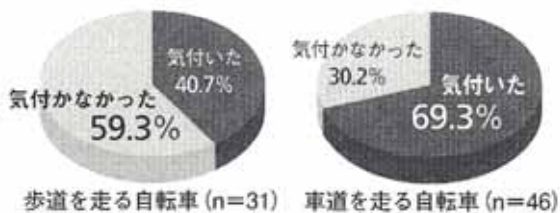
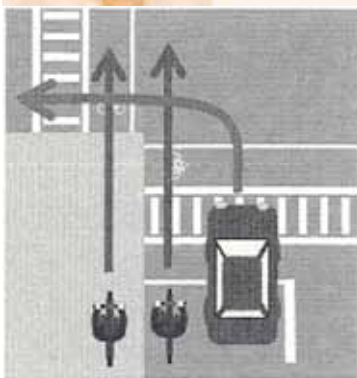
19

信号機のある交差点では 歩道からの進入が危険

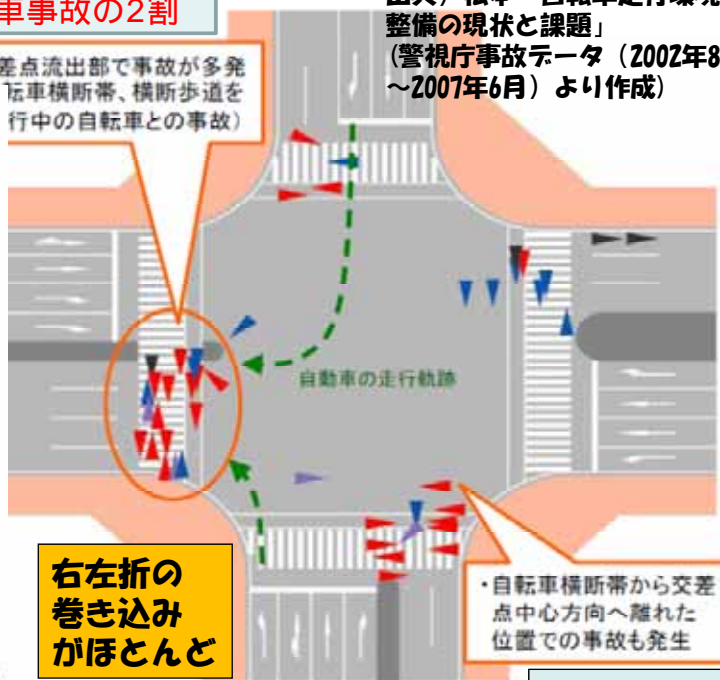
①信号機のある交差点

自転車事故の2割

出典) 松本「自転車走行環境整備の現状と課題」
(警視庁事故データ(2002年8月~2007年6月)より作成)



・交差点流出部で事故が多発
自転車横断帯、横断歩道を行中の自転車との事故



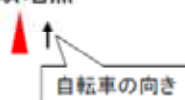
右左折の巻き込みがほとんど

・自転車横断帯から交差点中心方向へ離れた位置での事故も発生

他の複数の交差点でも同様の傾向

出典 鈴木「意外と知らない自転車の話」自転車バイク駐車場パーキングプレイス2010.8

事故地点

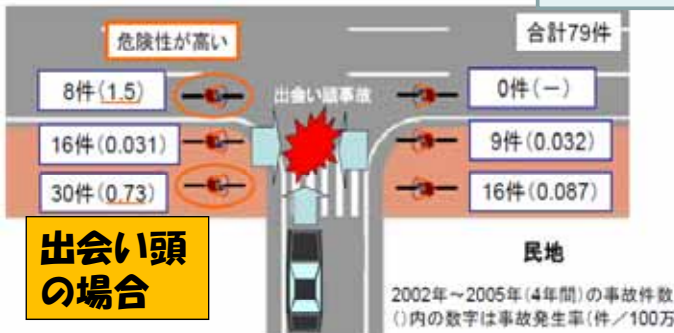


▲▲▲ 左右折出その他
※※※ 頭他

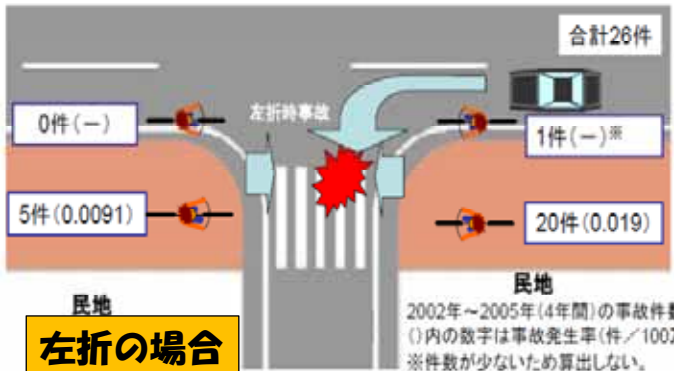
※自動車側の挙動²⁰

信号機のない交差点でも 歩道からの進入が危険

②信号機のない交差点 自転車事故の5割



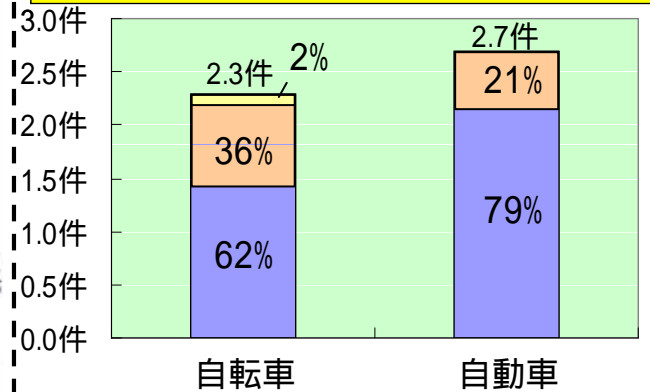
出会い頭の場合



左折の場合

出典) 松本「自転車走行環境整備の現状と課題」
(東京国道事務所資料(2002年～2005年)より作成)

自転車とクルマの事故でのミスの割合



- 操作・行動ミス (ハンドル操作等のミス)
- 判断・予測ミス (認知したが大丈夫と判断)
- 認知ミス (見落とし、見えなかった等)

出典 交通事故総合分析センター資料
(293件の調査データによる)

- 操作ミスはほとんどない=追越
- 認知ミスは圧倒的多数=交差点

米国政府は歩道走行が危険、日本政府も車道が原則

問 自転車は歩道を走るべきでしょうか (米連邦交通省)

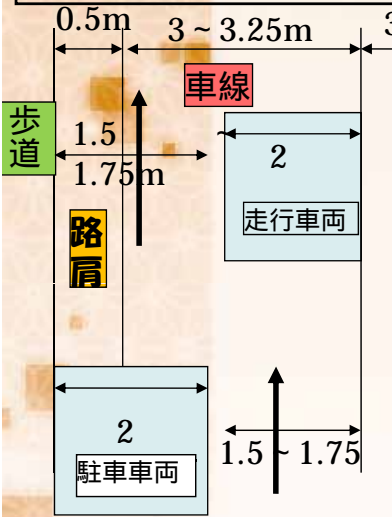
答①いいえ。車道を走りましょう。自転車の歩道通行は自転車とクルマの衝突事故の重要な原因です。交差点で自動車からほとんど見えないからこそ、歩道通行は危険、②歩行者との衝突の危険、③歩道の路面は劣悪な状況

自転車安全利用五則 (日本政府 交通対策本部決定2007年07月)

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
夜間はライトを点灯 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

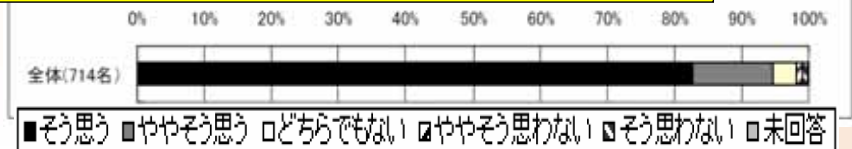
全国 98 の地域でこれを実践する事業を実施したが
車道での自転車専用空間の整備を目標 結果は歩道が大半となる

幹線道路の走行空間は十分ある(走行ルール遵守が前提)



ドア開け事故はごくわずか(静岡で年間2件程度)

自転車を追い越す場合空間を十分確保しますか?



出典2008年自動車安全運転センター調査 95%程度

共用道での表示・標識

法的サポート 道路交通法の改正すべき
自転車の車道上の権利義務同等
自動車の自転車に対する幅寄せ禁止

米国の自転車標識の例



奈良県の看板表示例



奈良県の路面表示案



看板案 (古倉)

この車線は自転車と自動車が行する車線です。お互いに尊重して安全運転を心がけましょう。

「自転車利用促進のためのソフト施策」

もちろん自転車の専用空間が最適(③を原則に)

通行位置の指定



幅2.0m

全国782km2006年時点

マイナス点 歩行者と交錯(7-8割遵守)+徐行義務

自転車道



幅2.5m

全国1273km

マイナス点
歩道と同じ安心感と慢心、対面交通+沿道との隔絶等

マイナス点
違法駐車

全国740km(計算上)

自転車レーン



幅1.5m

自転車レーンを設置できる道路

H17道路交通センサスの対象道路	176,833.3km
うち、歩道+幅広路肩(1.5m)61,186.7km+幅広路肩(1.5m)22,292.8km	83,479.5km
自転車レーン設置空間の幅を持つ道路	47.2%

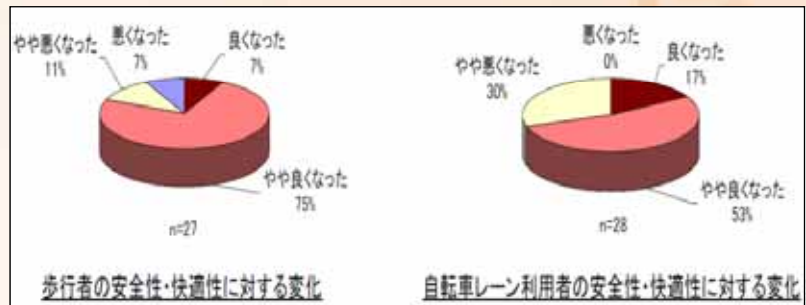
出典 大脇等「交通状況に応じた整備すべき自転車通行空間の選択に関する一考察」に基づき、古倉試算 25

自転車レーンの効果

事故減少率

自転車歩行者道(混合)	11%
同(通行位置の指定)	14%
自転車道	26%
自転車レーン	36%

自転車レーンの効果



出典 国土交通省2011.7自転車通行環境モデル地区の調査結果について

出典 東京都「旧玉川水道道路における自転車レーンの整備効果」平成20年

派手な色の自転車レーンがあれば、クルマの駐車を控えるようにするか

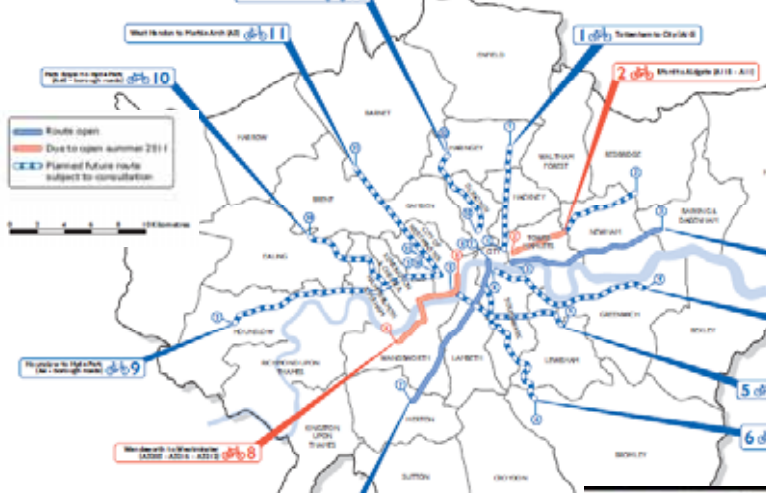
	来街者(自動車)		駐輪場利用者	
絶対に駐車を控えたい	148	99.6%	205	97.9%
駐車を控えたい	111	52.3%	161	46.9%
できるだけ駐車を控えたい	23	39.2%	62	36.8%
駐車を控えることはない	23	8.1%	62	14.2%
駐車を控えることはない	1	0.4%	9	2.1%
合計	283	100.0%	437	100.0%

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p132 柏の葉キャンパスタウン来街者・駅前駐輪場利用者へのアンケート調査2009年を基に古倉作成。

ロンドンの特定用途のルート

ロンドンオリンピック用の自転車歩行者ルート

通勤目的のための自転車弾丸ルート

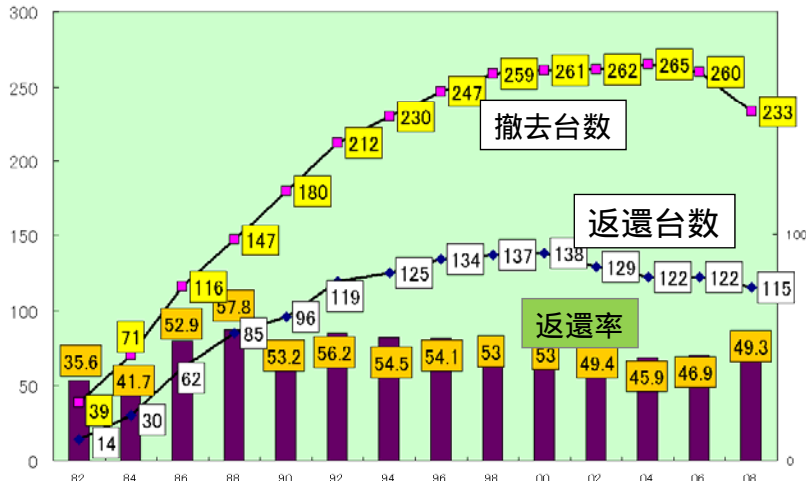


観客と関係者のための渋滞に巻き込まれないように8本の専用ルートを整備。明確なコンセプト。



郊外と都心を一直線で結ぶ通勤手段(郊外からの通勤を地下鉄など公共交通に代わり)の12本のルート

自転車の保有環境



国名	保有台数	保有率	統計年次
1 オランダ	1800	0.9	2008
2 ドイツ	7000	1.2	2008
2 デンマーク	420	1.3	2001
4 スウェーデン	600	1.4	1995
4 ノルウェー	300	1.4	1995
6 日本	8665	1.5	2005
6 フィンランド	325	1.5	1995
イタリア	2650	2.2	1996
フランス	2300	2.6	2000
イギリス	2300	2.6	2002
アメリカ	12000	2.7	1998
中国	40976	2.8	2006

出典 内閣府資料より古倉作成単位万台

国	平均販売価格	倍率
日本	12,446円	1.0
ドイツ	460ユーロ(53,820円)	4.3
フランス	262ユーロ(30,654円)	2.5
オランダ	757ユーロ(88,569円)	7.1

出典 (財)自振協資料に基づき古倉作成。

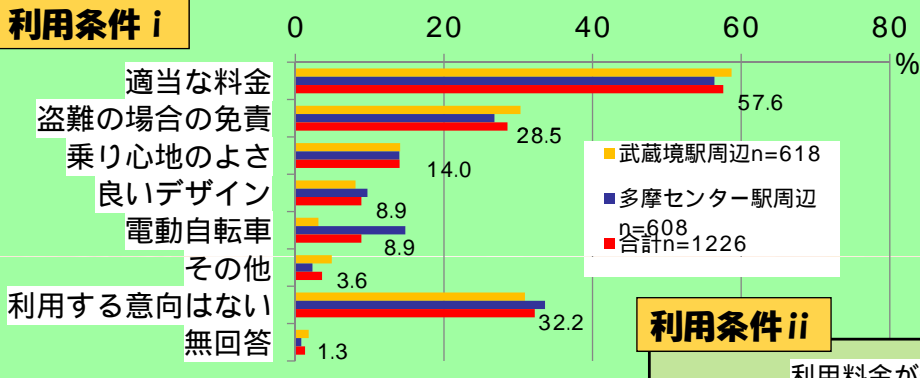
年	国内出荷台数
2005	1107
2006	1067
2007	1074
2008	1013
2009	967
2010	946

出典 (財)自振協より古倉整理。単位万台

- (1) 自転車が使い捨て
- (2) 日本は自転車価格が安い
- (3) 保有率は高く飽和状態
- (4) 治安が良く、盗難比較少ない

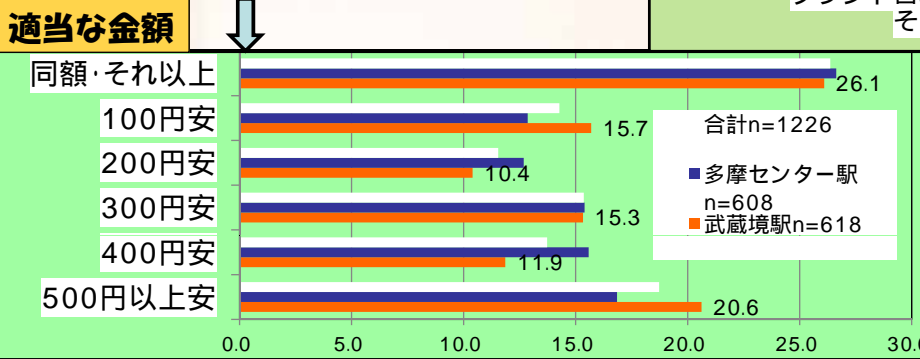
- (1) 持っていない場面
- (2) 持っていない機種
- (3) 駐輪しにくい場面

レンタサイクルの利用意向(月極め)



コミュニティサイクルは月極めが固定客として収支に貢献。自転車利用者の月ぎめレンタサイクルの利用条件は、所有自転車からの転換可能性としても参考にできる。

出典 (財) 自転車駐車場整備センター2005年調査
駐輪場利用者の回答

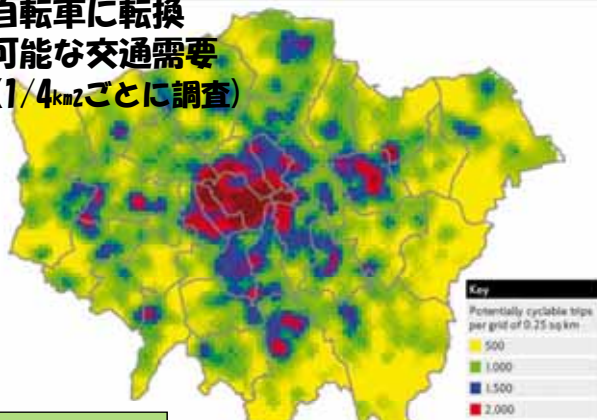


出典 A市での自転車駐車場利用者アンケート調査2011

- 欧米はポートの密度高い=30分無料
- 欧米は車道走行=日本よりも早く目的地

ロンドンコミュニティサイクルと日本の事例

自転車に転換可能な交通需要 (1/4km²ごとに調査)



車体6000台
 ポート400箇所
 929万回利用/年
 25000回/日
 4.2回/台日
 44km² 300m/箇所

自宅・職場での需要の発生

駅と目的地間での需要の発生

世田谷ガヤリン

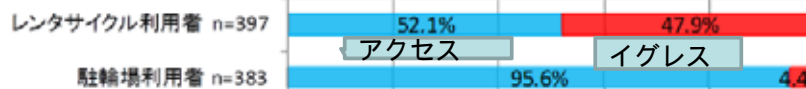
2000円/月

阪急レンタサイクル

	定期利用	一時利用
レンタサイクル	1,700円/月	300円/日
駐輪場	2,200円/月	150円/日



駅間又は駅を基点での利用。採算性のため既存駐輪場の空間・人員を活用。



出典国土交通政策研究所「地域交通における自転車の活用に関する調査研究」による。

日本でのコミュニティサイクルあり方

=保有自転車が中でのコミュニティサイクルの戦略的活用

戦略的な活用方法	例示
1. 利用目的・用途の明確化と自転車の位置付け・施策の総合化体系化	観光、回遊、業務、通勤等を支える1つの手段
2. コミュニティサイクルの戦略的活用	
(1) 保有自転車を持ち合わせないシーン	観光、回遊、営業など 駅 や 自動車駐車場 を基点
(2) 保有自転車にはない良質の自転車の提供	電動アシスト、デザイン、ブランドなど
(3) イグレス利用との組み合わせ(駅から業務地までイグレス利用→業務地で昼間活用)	駅放置対策 と 職場周辺で業務利用、回遊利用 など。名ちゃりの利用など
(4) 事務所地域等で業務活動の利用	事務所集中地区 、大丸有
(5) 自転車・公共交通連携型で利用	訪問先の駅からのイグレス手段 、オランダ・独等

走行空間のネットワークの提供とセット+自転車を日常近距離位置付けの総論必要

結論

1	自転車施策は、体系的総合的に実施
2	自転車のメリットと位置付けがしっかりとしていないと、各論の施策は有効性及び持続性を持たない
3	安全・快適・迅速な走行空間の確保提供が各論の施策の大前提
4	コミュニティサイクルは、自転車利用の環境と地域の需要を明確化
5	駅を基点にする組み合わせと利用料金の設定・採算性が今後の課題