

自転車を活かした地域の活性化

2017年11月9日(木)

一般財団法人 日本スポーツコミッション
理事長 木田 悟

I-1. スポーツを活用した地域活性化にかかわる主たる実績

SRDI: (財)日本システム開発研究所

SCJ: (一財)日本スポーツコミッション

年度	調査研究等名称	発注者等	受託者等	役割
1994年度	スポーツを核とした地域活性化に関する調査—スポーツフロンティアシティ21	国土庁 SRDI	SRDI	主担当
1995年度	市民活動がつくる魅力ある地域—住民参加による地域活性化に関する調査—	国土庁	〃	〃
〃	地域の活力と魅力—第1巻 躍動・スポーツとまちおこし; 座談会、4, 1012執筆	(株)ぎょうせい	—	出版協力
1997年度	国際イベントを活用した地域づくりに関する調査	国土庁	SRDI	主担当
2001年度	国際的スポーツ大会を契機とした住民参加活動の定着化による地域活性化に関する調査	〃	〃	〃
2002年度	まちづくりに取り組むNPO等と行政の連携に関する基礎調査	〃	〃	〃
2003年度	国際的イベント等がもたらす資産を活用した地域活性化に関する調査	〃	〃	〃
2007年度	スポーツで地域をつくる—編集、はしがき、第1・3・4・6・7・8・9・12章、あとがき	(財)東京大学出版会	—	出版企画
2008年度	東北地域におけるスポーツを通じた地域活性化に関する調査	経済産業省東北産業局	SRDI	主担当
2009年度～	スポーツコミッション研究会主宰	自主活動	SCJ	主担当
2012年度	南房総市スポーツのまちづくり基本計画策定調査	南房総市	〃	〃
〃	スポーツ交流による地域づくり計画策定調査	群馬県川場村	〃	〃
2013年度	スポーツせ地域を拓く—編集、初めに、第1・3章	(一財)東京大学出版会	—	出版企画
2016年度	多摩・島しょ地域におけるスポーツを活用した地域活性化に関する調査	(公財)東京市町村自治調査会	SCJ	主担当

I-2. スポーツコミッションについて

- **スポーツコミッションの発祥は、フィルムコミッションがベースで、経済的視点からスポーツイベント等を誘致する組織**（全米のスポーツコミッションは民間企業が主体でNPOを設立し、スポーツイベント誘致により、営利活動を通して地域経済の活性化を目ざす組織）。その背景には、**USAではスポーツはビジネス手段**となる。
- 一方、わが国はスポーツが体育として発展してきたことから、教育としての位置づけが未だに高く、**ビジネス手段として捉えるには課題が多い**。
- このようなことに関連してスポーツ施設も公的施設が多くかつ体育施設も多いことなどから、**地域経済活性化のみならず、地域や住民の活性化を目的とした組織としてのスポーツコミッションとして行くことが望まれ、SCJが商標を取得している**。
- 「スポーツコミッション」の商業取得理由は、**特定の民間の多大な利益となることの阻止で、公的組織の使用は特に問題ないこと**としている。
- 商標ではスポーツコミッションを「**スポーツをまちづくりや地域の活性化の手段として捉え、スポーツの有する多様な機能を活用したまちづくりや地域の活性化に資する調査研究や活動を行うことを目的とする**」とし、**スポーツイベント誘致だけの組織ではない**。
- **スポーツコミッションの有する機能として、組織のハブ機能、事業運営機能、地域資源集約機能、住民との連携機能**などがあるが、**人と組織を繋ぐ等のリエゾン機能が重要**。
- **スポーツコミッションを構成する団体として、自治体、まちづくり関連NPO等、健康増進関連組織、スポーツ関連組織、福祉関連組織、観光関連組織**などがあげられる。
- その目的は、地域の活性化であるが、**スポーツをキーワードとしてそれぞれの組織では縦割りで難しい活動を横割りの組織で解決していこうとする**ことである。
- 現時点で全国には、**スポーツコミッション的組織が80数団体設立**されているとのこと（スポーツ庁調べ）。

I-3. 自転車にかかわる主たる実績

年度	調査研究等名称	発注者等	受託者等	役割
1976年度	首都50Km圏内の576駅の駅前放置自転車の実態に関する研究	—	—	卒業研究
〃	計画的住宅団地における自転車利用空間の計画に関する研究	日本住宅公団	日本大学理工学部 都市計画研究室	研究補助
1995・6年度	自転車利用等による街づくりに関する調査・研究	(財)自転車駐車場整備センター	SRDI	主担当
1996年度	自転車利用空間整備計画策定調査	建設省中国地方建設局	〃	〃
1996年度～ 1997年度	自転車利用センサスにかかわる調査研究	(財)自転車駐車場整備センター	〃	〃
1997年度	都市における自転車利用空間整備計画策定手法検討調査	建設省土木研究所	〃	〃
1998年度～ 1999年度	自転車利用総合計画策定調査	練馬区	〃	〃
1999年度～ 2000年度	自転車利用総合計画策定調査	世田谷区	〃	〃
2000年度	自転車利用空間整備計画調査	名古屋市	〃	〃
2001年度	自転車等を核とした地域さんかプロジェクトの推進方策調査	(財)国土開発技術センター	〃	〃
2014年度	出雲市の自転車を活用した地域活性化に向けた研究会（スポーツコミッション研究会イン出雲）	NPO出雲スポーツ振興21	SCJ	〃
2016年度	富裕層を対象としたサイクルツーリズムのありさまk他に関する業務	(一社)志摩スポーツコミッション	〃	〃
2017年度	サイクルリズム推進研究会の開催（準備会含め3回開催）	自主活動	〃	〃

Ⅱ-1. スポーツを活用したまちづくりについて①

- **スポーツ**はSPORTS。ラテン語のdeportare（デ・ポターレ：日常生活から離れる）に由来する言葉で、遊んだり、気分転換を図るなど、楽しい気分を発散させるという意味と言われ、体育はPHYSICAL EDUCATIONで異なるもの
- スポーツの発祥は**英国貴族のレジャー**で、その後労働者のレクリエーションとして盛んとなる。一方**USA**では、当初から**労働者自らが行った活動**で、観るスポーツが盛んとなった。したがって、**スポーツの持つイメージはわが国と欧米とでは同等はない。**
- オリンピックなどの**国際的スポーツ大会**は当初、**国家の威信や国民の意識の醸成などの視点**から開催され、**経済的視点**がなく開催地の負担となる。
しかし、1984年のロス五輪が民間中心で開催されて以降、**スポーツイベントが地域に経済的効果や社会的効果をもたらし、まちづくりに資することが分かってきた。**

Ⅱ-1. スポーツを活用したまちづくりについて②

- ・現在のスポーツは、スポーツ基本法に示されるように多様な位置づけや健康増進等の役割をも有するが、**多くの自治体では、スポーツの位置づけや役割などを明確にし、それを輻輳的に活用したまちづくりのイメージや方向性が示されていない。**
- ・**スポーツ**を単に競技スポーツの振興として捉えるのではなく、まちづくりの手段（コミュニティ形成、アイデンティティ醸成、各種交流促進、人材やボランティア組織などの育成、情報発信の手段として捉えていくことが可能となった。
- ・スポーツをまちづくりに活用していくためには、スポーツを幅広く捉え、健康増進、体育、障がい者福祉、子ども・高齢者対策、レジャー、余暇、レクリエーション等も含め、**まちや地域にかかわる事項を輻輳的に捉えていくことが重要で、スポーツの有する社会的効果を如何に発現させ、それを如何に活用していくかである。**

Ⅱ-2. スポーツを活用したまちづくりの事例

スポーツを活用した都市（まち）には、タイプ区分があり、それぞれのまちづくりが展開されている（スポーツを核とした地域活性化に関する調査：国土庁、1994年）。

また、まちづくりには、幾つかの視点（健康増進、高齢者対策、コミュニティ形成、観光振興、産業振興及び魅力あるまちづくりなど）があり、その視点は地域で異なる。

(1) 直接的にスポーツを活用するタイプ

- ① スポーツを直接「行う」タイプ・プレー型
徳島県阿南町（野球交流）
- ② スポーツを直接「観る」タイプ・ホームタウン型
鹿嶋市（サッカー：鹿嶋アントラース）、秋田（バスケ：ノーザンハピネッツ）
- ③ スポーツイベントを開催するタイプ・イベント型
福岡市（2年に一度国際スポーツイベント開催）、さいたま市（ツールドさいたま）
- ④ スポーツを「支援する」タイプ・支援型
長野市（まちづくりボランティア）

(2) 間接的にスポーツを活用するタイプ

- ⑤ 自然資源等を活用するタイプ1・スポーツリゾート型
ニセコ町・白馬村（スキー）
- ⑥ 自然資源等の活用するタイプ2・キャンプ・合宿型
宮崎市、上田市（菅平）
- ⑦ 産業資源として活用するタイプ・スポーツ関連産業型
幕別（パークゴルフ）

Ⅱ-3. 自転車を活用したまちづくりの特徴

- 自転車利用が生活の中での位置づけられている：身近で誰でも使用可能、買物使用、通勤通学使用、レク使用、業務使用等
- 行政としては、比較的安価で対応が可能な交通手段であるが、利用者意識やルールの徹底等を如何にしていくかが課題。
- 自転車利用についての課題は駐輪対策（駅前、店舗前）であったが、改善の方向しかし現在は、自転車走行ルール問題や外国人問題、ツーリズム等新たな課題が発生
- 環境への配慮意識の醸成に役立つが、行政全体で対応して行かないと難しい（車社会からの脱却、交通渋滞の解消、レンタサイクル等）。
- ヨーロッパでは、都市交通における自転車の位置づけを明確にして、わが国のように安易に歩道に自転車走行を許さなかった。また、自転車道整備など自転車利用促進に向けた努力を行っている
- 行政に自転車を総合的に取り扱う部署があるか。ない場合はスポーツコミッションなどの組織を設立したり活用することが考えられる。
- 自転車に子供を乗せて良いこととなったことによる子育て環境が改善
- 子供の自立心を養うことが可能（ルールの遵守等）
- サイクリングなどにより、レクリエーションや健康づくりの機会が増大（超高齢者は課題となるが）
- 比較的安価かつ速やかに賑わいの創出が可能

Ⅱ-4. 自転車を活用した地域活性化に向けて：国の役割・要望

1. 自転車安全利用五則の徹底：多くの国民が知らない：知らせること、知ることの義務づけ

- ① 自転車は車道走行が原則で、歩道走行は例外
 - ② 自転車は「左側を走行
 - ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
 - ④ 交通安全ルールへの遵守
 - ・ 飲酒運転・二人乗り・並走の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止及び安全確認
 - ⑤ 子供はヘルメット着用
- ・ 交通安全教育がなされているかいないかでは自転車への対応が全く異なる
 - ・ 子供を乗せて走行可能だが、運転する母親がルールを知らないし知る機会がない
 - ・ 自転車の走行にかかわる教育の徹底（高校生まで自転車安全教育を実施）

2. 自転車を交通体系の一部として捉えていくことが重要

- ・ 自治体への指導が必要
- ・ 環境問題、魅力あるまちづくり、レクリエーション等にも効果がある
- ・ 自転車走行にかかわる分かりやすい標識等（ピクトグラム等）の整備
- ・ シェアサイクル、レンタサイクル等は交通体系に組み込まないと無理

3. その他

- ・ モペットの位置づけを明確にする必要がある
- ・ 災害時の自転車活用マニュアルが必要

Ⅲ-1. 自転車とまちづくり（地域の活性化）ポイント①

①自転車交通の位置づけ

- ・永らく自転車は**歩道を走行**するイメージが定着（**本来緊急避難的措置**）
- ・平成27年6月の道路交通法改正により元来の「**自転車は軽車両**」に
- ・わが国では自転車が歩道を通行する常識が定着化し、自転車の走行条件を多くの人が知らない
- ・歩道から車道に降ろすにも、**路駐自動車**が自転車通行の阻害
- ・車道には速度の違う、自動車などが自転車通行の**安全**を阻害
- ・自転車通行のための自転車道も、自転車レーンも整備されていない現状

<参考；自転車の通行位置>

■通行が禁止されている道路

- ・道路標識によって車両や自転車の通行が禁止されている道路の通行禁止
- ・自転車は車両であるため、歩行者用道路も基本的に通行禁止

※例外（特例）はある。

■道路における通行位置

- ・歩道等（歩道または路側帯）と車道の区別のある道路では
→自転車は車両であるため、基本的に**車道の通行**
- ・道路（車道）では →道路の中央から**左側**の部分の**通行**

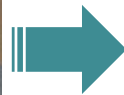
Ⅲ-1. 自転車とまちづくり（地域の活性化）ポイント②

②自転車利用の普及拡大

- ・ 自転車は安価な交通手段として、**通勤・通学、買い物**
- ・ **観光**レンタサイクル、**スポーツ**サイクル、**健康増進**
- ・ 電動アシスト自転車の普及により、女性や中高年層にも利用が拡大（今まで急傾斜地など自転車利用が少なかった地域でも、**新たな交通手段**として普及）

※サイクリングスポーツは、高価なスポーツバイクとスポーツウェアを身に着けた中高年や若者におしゃれなスポーツとして急拡大（サイクリングをテーマとしたテレビ番組の増加）

<参考 わが国における自転車利用の進化>



10

Ⅲ-3. 自転車とまちづくり（地域の活性化）ポイント③

③地方活性化（創生）の重要な手段としての観光への着目

- 人口減少、衰退しつつある地方経済の切り札として、観光（特に着地型観光）に注目
 - 時期を同じくして、急激なインバウンドの増加
 - ロードサイクリングやヒルクライム型サイクリングなど本格的なスポーツサイクル需要
 - （本格的なスポーツサイクルを志向するインバウンド →高額な観光消費）
 - 地域文化や人との触れ合いを重視する面的な着地型観光へと志向がシフト
 - ←着地型観光に最も適した交通が自転車
- ※特に、電動アシスト自転車は、起伏のある地形的なハンディも、女性や高齢者など身体的な弱者にも利用しやすいものとして、全国的に拡大



Ⅲ-2. 自転車の活用のタイプ

地域の活性化に対応した自転車の5つの活用タイプ

①スポーツイベントタイプ

一過性のイベントの継続により、地域文化・地域アイデンティティへ昇華

②観光交通手段タイプ

着地型観光の二次交通手段として活用（導入）

③サイクルツーリズムタイプ

スポーツバイクによるスポーツ型のサイクリングツーリズムの展開

④健康増進タイプ

住民の健康増進としての自転車利用

⑤市民交通手段タイプ

住民の日常の移動交通手段としての展開

Ⅲ-2. ①スポーツイベントタイプ

一過性のイベントに止まらず、継続することにより、地域文化

・地域アイデンティティへ昇華

●単発のイベントは効果なし

→サイクルイベントに限らず、単発のイベントは一過性、地域の活性化、特に経済効果も殆ど期待できない

●継続することで

→自転車文化が地域に根差した自転車を愛好する人のメッカとして確立

→イベントを支える住民ボランティア組織の力量アップ

→集客、交流、情報発信など様々な地域の活性化へと展開

<課題>

○継続させるための仕組みづくり

○地域一丸となった組織づくり

・サイクルイベントを一過性又は地域から遊離したイベントとならないように、地域一丸となった取り組み

・自転車業やサイクルスポーツ団体だけのイベントでなく、行政や住民、関連する事業者（飲食・宿泊・土産店・交通など）の協力体制

○継続されるための仕組み

・資金の確保（ボランティア協力も含め独立事業としての採算性の確保）

・参加者のモチベーションの維持

Ⅲ-2. ②観光交通手段タイプ

着地型観光の二次交通手段として活用（導入）

- 自転車は着地型観光を支える回遊性に適した二次的交通手段として、多くの観光資源、住民との交流に接する機会を増やすものと期待
- 電動アシスト自転車等の導入により、地形的なハンディへの対応や高齢者・女性など交通弱への対応などにより、さらなる需要喚起

<課題>

- サイクリングコースと併せた観光情報（案内）の提供やおもてなしとしての休憩などの施設整備の環境整備
- 利用しやすい観光レンタサイクルシステムの構築
 - ・レンタサイクルの貸し出し・返却の拠点（ターミナル・ポート等）の整備
 - ・観光施設等における駐輪場の確保
 - ・自転車修理等への対応
 - ・他の路線バス、鉄道、衆生交通など交通機関との連携
 - ・観光・飲食・宿泊・土産などの施設における自転車利用サポート体制の充実
- 何処を走ってもらうか。走行ルールの明確化
 - ・ポタリング的ゆっくり街を回遊させる上からは、交通量の関係もあるが車道を走行させるべきか
- 利用者への自転車交通規則の徹底

Ⅲ-2. ③サイクルツーリズムタイプ

スポーツバイクによるサイクリングツーリズムの展開

- サイクルスポーツの愛好家である**富裕層のインバウンド**や**中高年富裕層**など、観光客をターゲット
- インバウンドや中高年層のサイクルスポーツ
→宿泊や移動のアシストなどで、**高額な観光消費**
- しかし、一日で100km以上を走破する本格的なロード型のサイクルスポーツは、走ること自体が目的化されるため、必ずしも回遊型の観光に連動しないが、自転車に乗ることが**観光アイテム**として集客につながる。
※先②の「着地型観光の二次交通手段」とは分けて考える必要がある。

<課題>

- 本格的ロード型のサイクルスポーツは車道通行が基本
→自転車道・通行レーンなど自転車通行空間の確保（確保されていない状況で**安全性の確保**）
- インバウンドを想定すると、国により自転車交通規則が異なるため、その点の注意喚起
- 自転車走行の**交通規則の順守**（規則教習等徹底）
→サイクルスポーツの本格的な団体だけでなく、職場・学校・友人などの小グループや家族など小規模なグループ活動が多いため、自転車走行の交通規則の順守をどのように徹底させるか。
- 走行距離ニーズに対応した広域的なコースづくり（**周辺市町村との連携**）

Ⅲ-2. ④健康増進タイプ

住民の健康増進としての自転車利用

- 手軽で容易な運動（スポーツ）として、女性男性を問わず、幅広い世代にサイクリングが広がり
- 有酸素運動の代表的なスポーツであるサイクリングを住民の健康増進の手段として活用 →メタボ対策
- ポタリングから高低差のある山岳走行や高速走行まで幅広い利用方法。通勤・通学などとの組み合わせも可能。
- うつ病対策（改善）など精神的な健康にも効果が期待

※広がっている背景の1つに、自転車の形状やウェアなどスポーティなファッション的要因も大きいように思われる。一見すると③の本格的なサイクルスポーツと見分けがつかない。

<課題>

- 健康増進を目的に自転車に乗って、交通事故を起こしたのでは本末転倒
 - ・安全な走行空間の確保、超高齢者利用への対応（欧州では20数年前から検討）
 - ・ジョギングコースなどとの併用は事故の元
- 健康増進に結び付く適切な健康管理体制づくり

Ⅲ-2. ⑤市民交通手段タイプ

住民の日常の移動交通手段としての展開

- 通勤・通学・買い物など、交通手段として自転車が**最も多く利用**されるのがこのタイプ・・・通常の自転車利用環境整備の概念（今回は話題から外す）
 - ※実のところ、地方では、スポーツサイクルを除くと、高校生までの乗り物というのが一般的。
- さらなる展開として、**電動アシスト自転車**の普及→新たな住民の交通手段
 - ※電動アシスト自転車は、起伏に富んだ自転車に適さないとされてきた地域や高齢者でも扱いやすい交通手段、エコな乗り物として、従来とは違った利用が広がりを見せている。

<課題>

- 新たな**交通ルールを熟知しない自転車利用者の増加**
 - ・電動アシスト自転車の普及は、今まで自転車にも自動車にも乗ったことのない、交通ルールを守らない（知らない）自転車利用者が増えている点が大問題
- 自転車利用を促進する上では、自転車安全利用の普及と併せた自転車のまちづくりを推進することが必要。

※高齢者などの電動アシスト自転車利用が増える中で、特例として歩道など歩行者との共存も必要とされる。しかし、一般の自転車走行を**車道とする基本ルールと異なる**ため、歩道と車道を自転車が通行するという風景が多くみられる。一般の自転車も車道を走行するより、歩道を通行する方が安全と捉えているため、自転車を車道に戻すことはなかなか進んでいないのが現状である。

資料1. 木田・杉本の自転車関連実績

SRDI : (財)日本システム開発研究所
 SCJ : (一財)日本スポーツコミッション

NO	実施年度	委託者等	業務等の名称	関係者
1	1976年度	日本大学理工学部卒業研究	首都50Km圏における駅前放置自転車の実態に関する研究	木田
2	〃	日本住宅公団	計画的住宅地における自転車利用空間の計画に関する研究:日大	木田
3	1977年度～1980年度	自主研究	駅前自転車駐車の実態に関する研究	木田
4	1994年度	国土庁	スポーツを核とした地域活性化に関する調査—スポーツフロンティアシティ21—:SRDI	木田・杉本
5	1995年度	国土庁	市民の活動がつくる魅力ある地域—住民参加による地域活性化に関する調査報告—:SRDI	木田
6	〃	自主研究	自転車利用と駐車に関する海外視察冊子作成:SRDI	木田
7	1995年度1996年度	(財)自転車駐車場整備センター	自転車利用等による街づくりに関する調査・研究:SRDI	木田・杉本
8	1996年度	建設省 中国地方建設局	自転車利用空間整備計画策定調査(防府市におけるケーススタディ):SRDI	木田・杉本
9	1996年度1997年度	自転車駐車場整備センター	自転車利用センサスに関する調査:SRDI	木田・杉本
10	1997年度	大蔵省印刷局	「市民の活動がつくる魅力ある地域」:出版協力・編集執筆:SRDI	木田
11	〃	国土庁	国際的イベントを活用した地域づくりに関する調査:SRDI	木田・杉本
12	〃	自転車駐車場整備センター	自転車にかかわる施策展開に関する調査研究:SRDI	木田
13	〃	建設省土木研究所	都市における自転車利用空間整備計画策定手法検討調査:SRDI	木田・杉本
14	1997年度1998年度	建設省 土木研究所	自転車利用空間整備に関する技術研究会 アドバイザー	木田・杉本
15	1998年度	国土庁	既存鉄道を活用したTDM施策の推進による地方都市圏活性化調査:SRDI	木田
16	1998年度1999年度	練馬区	自転車利用総合計画策定調査:SRDI	木田・杉本
17	1999年度2000年度	世田谷区	自転車利用総合計画策定調査:SRDI	木田・杉本
18	2000年度	名古屋市	自転車利用空間整備計画調査:SRDI	木田・杉本
19	〃	国土交通省	国際的スポーツ大会を契機とした住民参加活動の定着化による地域活性化に関する調査:SRDI	木田・杉本
20	〃	(財)国土開発技術センター	自転車等を核とした地域参加プロジェクトの推進方策調査:SRDI	木田・杉本
21	2003年度	国土交通省	国際的イベント等がもたらす資産を活用した地域活性化に関する調査:SRDI	木田・杉本
22	2007年度	(財)東京大学出版会	スポーツで地域をつくる:編集、執筆	木田
23	2012年度	南房総市	南房総市スポーツのまちづくり基本計画策定調査:SCJ	木田・杉本
24	2013年度	(一財)東京大学出版会	「スポーツで地域を拓く」:出版企画・編集・執筆	木田
25	〃	NPO出雲スポーツ振興21	スポーツコミッション研究会イン出雲の開催(自転車活用とまちづくりをテーマ):SCJ	木田
26	2016年度	自主活動	サイクリズム推進研究準備会の開催:SCJ	木田・杉本
27	〃	(公財)東京市町村自治調査会	多摩・島しょ地域におけるスポーツを活用した地域活性化に関する調査:SCJ	木田・杉本
28	〃	(一社)志摩スポーツコミッション	富裕層を対象としたサイクルツーリズムのあり方に関する業務:SCJ	木田・杉本
29	2017年度	自主活動	サイクリズム推進研究会:SCJ主宰(2回まで開催)	木田・杉本

注:赤字は直接自転車にかかわる調査研究等 明朝は関連調査研究等

資料2. 自転車利用等による街づくりに関する調査・研究報告書

(平成9年3月、委託者：(財)自転車駐車場整備センター、受託者：(財)日本システム開発研究所)
委員：都市計画・交通計画・自転車の専門家+総務庁、都市局・道路局、自転車道路関係団体

- 本調査がきっかけとなり国交省での自転車取扱い部署が道路局となる（当時の道路環境課）
- 背景：今後の街づくりを捉えると自転車利用はどうあるべきかを踏まえた根本的な対策や利用促進策を行う必要が生じてきたことから。
- 調査事項
 - 第1章：自転車を取り巻く社会環境の変化と利用の実態を把握
 - 第2章：自転車利用が盛んなヨーロッパにおける実態把握調査及び自転車が交通の一角を占めるアジアにおける実態把握調査
 - 第3章：行政・自転車利用者及び関係・団体等へのヒアリング調査
 - 第4章：自転車利用の利点と課題取りまとめ
 - 自転車利用の利点：自動車・歩行者につづく交通手段としての自転車、魅力ある街づくりの要素、利用者ニーズ大
 - 自転車利用の課題：放置自転車による課題、自転車通行による課題（歩行者の安全阻害、自動車の走行阻害、自転車の走行空間の整備）
 - 第5章：今後の自転車利用の街づくりの検討
 - 都市における自転車対策のあり方：まちづくりにおける自転車交通の位置づけ、行政の関係部署・期間の調整
 - 都市施設整備等（ハード面）のあり方：自転車道路整備内容と手法、自転車駐車場整備内容と手法、自転車交通システム、自転車交通規制
 - 市民参加施策（ソフト面）のあり方：交通ルールの明確化、交通安全教育、利用者意向把握と計画・整備への反映