

シェアサイクルの位置づけと 活用推進の方策

第13回全国シェアサイクル会議

2022年12月23日

一般社団法人日本シェアサイクル協会

古倉 宗治

交通体系の中でのシェアサイクル

	交通手段	パブリック面	環境面	健康面
1	自家用車	プライベート交通	環境に負荷	健康増進ない
2	公共交通	パブリック交通	環境に少し負荷	健康増進少ない
3	自転車(所有) マイサイクル	プライベート交通	脱炭素	健康増進大
4	自転車 シェア サイクル	パブリック的交通	脱炭素	健康増進大
5	徒歩	プライベート交通	脱炭素	健康増進大
6	電動キック ボード(シェア)	パブリック的交通	環境に少し負荷	健康増進少ない

○パブリック性+脱炭素+健康増進の3つの側面は 自転車(シェア)のみ

○交通手段で、公共性、かつ、脱炭素、かつ、健康増進=交通手段と最強

⇒ただし最強だけでは、利用は伸びない 以下の大きなメリットを強調・広報

経済・健康のメリット(買物・通勤)

買物の距離	○自転車の所要時間(乗車時間)	○クルマの所要時間(乗車時間)	○ガソリン代の節約(1往復)	○ガソリン代の節約(年間104日)	○医療費の節約額(40歳以上)	○医療費の節約額(40歳以上)(年間104日)
2km	12分(8分)	13分(6分)	43円/日	4,472円	192円/日	19,968円/年
3km	16分(12分)	16分(9分)	64円/日	6,656円	288円/日	29,952円/年
4km	20分(16分)	19分(12分)	85円/日	8,840円	384円/日	39,936円/年

通勤の距離	○自転車の片道の所要時間(乗車時間)	○クルマの片道の所要時間(乗車時間)	○ガソリン代の節約(往復)	○ガソリン代の節約(年間243日)	○医療費の節約額(40歳以上)	○医療費の節約額(40歳以上)(年間243日)
2km	12分(8分)	13分(6分)	43円/日	10,449円/年	192円/日	46,656円/年
3km	16分(12分)	16分(9分)	64円/日	15,552円/年	288円/日	69,984円/年
4km	20分(16分)	19分(12分)	85円/日	20,655円/年	384円/日	93,342円/年
5km	24分(20分)	22分(15分)	107円/日	26,001円/年	480円/日	116,640円/年

○年間の日数は、買物回数2回/週として、104回/年、通勤平日は、243日/年として、皆勤で通勤するものとした場合の数値。

○所要時間 学術論文に基づく現況での草津市での平均速度 自転車15.1km/h クルマ20.4km/hとして計算(他に 入出庫時間 自転車4分、クルマ7分を加えている)(小川ら「地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析」土木学会論文集D3(土木計画学), Vol.68, No.5(土木計画学研究・論文集第29巻), I_883-I_892, 2012.滋賀県草津市での平均速度の算定を基にして概算)

○ガソリン代金は国土交通省「自転車燃費一覧」を参考に1500ccクラス15km/l 1リットル160円として換算

○医療費節約は、自転車総合研究所「自転車の活用による自動車依存型地域社会の転換方策に関する調査研究」2021.9により、40歳以上自転車利用すると48円/km削減されると試算(国土交通省都市局「健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン」90ページを活用して試算)

自転車走行環境整備済み(他の交通主体に影響のないよう設置)、医療費削減は、自転車総合研究所「自転車の活用による自動車依存型地域社会の転換方策に関する調査研究」2021.9により、自転車利用すると48円/km削減されると試算(国土交通省都市局「健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン」90ページを活用して試算)

○シェアサイクルの費用がかかっても、その分ガソリン代、医療費でカバー

脱炭素のメリット (通勤)

片道	自家用車1日当たり ガソリン1500cc	自家用車1日当たり 二酸化炭素	左の排出権相当額
1km	0.13L	266g	2.0円
2km	0.26L	532g	4.0円
3km	0.39L	798g	6.1円
4km	0.53L	1064g	8.1円
5km	0.67L	1330g	10.1円

片道	自家用車年間ガソリン消費量 (往復)	自家用車年間CO2削減量と その排出権相当額(世界に負荷) (往復)	1家庭当たり排出 量3,903kgに占める 削減量割合
1km	0.13L × 243 日 =31.6L	63.0kg 497円	1.6%
2km	0.26L × 243 日 =63.2L	126.0kg 995円	3.2%
3km	0.39L × 243 日 =94.8L	189.1kg 1,492円	4.8%
4km	0.53L × 243 日 =128.8L	256.9kg 1,989円	6.6%
5km	0.67L 円 × 243 日 =162.8L	324.8kg 2,487円	8.3%

○国土交通省「自転車燃費一覧」を参考に1500ccクラス15km/lとして計算

○二酸化炭素排出は公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団2021年版運輸・交通と環境より、133g/kmとして計算。

○排出権価格は、(株)日本総合研究所「カーボンニュートラルへの道標を提供できる排出権取引」瀧口信一郎2021.06.24による。EU排出権取引(EU-ETS)価格で2021年5月の最高値55ユーロ/t(138.6円レートで日本円で7600円)で、1kg当たりで7.6円を元に概算した。なお、わが国では排出権取引はまだ導入されていない。

○家庭からの二酸化炭素排出量は、1家庭当たり3,903kg/年として、計算した(出典 温室効果ガスインベントリオフィス)

○シェアサイクルは、脱炭素により、地球に対する負荷を軽減できる その価値は排出権価格(仮)に換算して一定の貢献(公が一部負担してもよいのでは?)

都市内の一定の移動距離をカバー可能

実際の距離と自転車を利用してもよい距離との比較 (宇都宮市民アンケート調査結果)

利用目的	回答者数	実際の距離 km平均	自転車を利用し てもよいと思う 距離km 平均	自転車を利用し てもよいと思う 距離のカバー率
買物	385	3.3	3.2	67.5%
通勤	242	11.0	4.2	47.1%
趣味・娯楽	163	14.9	5.9	53.4%
通院	79	5.0	2.9	60.8%
スポーツ・体操	81	6.8	6.0	58.0%
子供送迎	59	5.1	1.9	39.0%
通学	20	5.2	5.4	80.0%
その他	42	12.1	2.7	50.0%

出典 大森・古倉ら「コンパクトなまちにおける自転車利用可能性に関するアンケート調査」2019.8 宇都宮市民n=548人 アンケートの設問は、目的ごとに最もよく行く目的地までの距離とその目的ごとに自転車利用してもよい距離についてきた。

実際の距離と自転車を利用してもよい距離との比較 (茅ヶ崎市民等アンケート結果結果)

利用目的	回答者数	実際の距離km 平均	自転車を利用し てもよいと思う距離 km 平均	自転車を利用し てもよいと思う距離 のカバー率
買物	110	3.3	2.8	84%
通勤	73	8.7	4.2	60%
趣味・娯楽	55	27.4	6.8	78%
通院	22	4.7	2.3	68%
サイクリング	18	17.3	24.4	94%
子供送迎	18	2.7	3.2	78%
通学	4	1.5	1.5	75%
その他	6	1.5	5.2	100%

出典 自転車総合研究所「自転車の活用による自動車依存型地域社会の転換方策に関する調査研究」2021.9における茅ヶ崎市民アンケート調査 n=122 アンケートの設問は、目的ごとに最もよく行く目的地までの距離とその目的ごとに自転車利用してもよい距離についてきた。

○シェアサイクルの移動距離は、都市内の一定の移動を十分カバー可能

マイナス面(と思われる部分)のクリアが必要

1	危険性	自転車は危険で利用不可	被害面(乗用中)データと加害面(一当)データで啓発する+走行空間ネットワークの形成とセット、これにポート
2	天候	雨で利用不可	年間で利用が不可能な日はわずかであることをデータで検証
3	勾配	勾配で利用不可	電動アシスト自転車を中心に提供
4	荷物	買物で利用不可	買物にも利用できるようかご・電動アシスト自転車対応
5	距離	長い距離不可	日常的な目的地は多くをカバー、電動アシスト自転車投入で範囲を拡大

○シェアサイクルはマイサイクルと共通のさまざまなマイナス面のクリアが必要

事故被害の可能性(クルマと自転車)

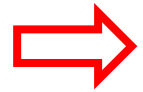
死傷者/10万人	自動車乗車中	自転車乗用中	歩行中	クルマ/自転車
20-24歳	282.7	75.8	27.0	3.7
25-29歳	319.5	64.8	31.2	4.9
30-34歳	299.2	58.6	28.2	5.1
35-39歳	283.3	53.5	25.6	5.3
40-44歳	261.0	45.8	24.7	5.7
45-49歳	244.1	44.2	25.9	5.5
50-54歳	240.6	46.0	29.7	5.2
55-59歳	197.7	43.6	31.0	4.5
60-64歳	158.4	37.0	29.5	4.3
65-69歳	121.4	32.6	26.2	3.7
70-74歳	106.0	39.5	33.7	2.7
75-79歳	69.7	42.8	38.6	1.6
80-84歳	51.9	45.9	47.7	1.1
85歳以上	25.3	26.3	38.4	1.0
合計	172.5	54.0	30.1	3.2
65歳以上	80.5	37.3	35.8	2.2

出典 警察庁交通局『令和3年中の交通事故の発生状況』「年齢層別・状態別人口10万人当たり死傷者数の推移」により作成。

死者数/10万人	自動車乗車中	自転車乗用中	歩行中	クルマ/自転車
20-24歳	0.87	0.11	0.22	7.9
25-29歳	0.53	0.05	0.17	11.3
30-34歳	0.22	0.04	0.18	5.0
35-39歳	0.39	0.11	0.21	3.6
40-44歳	0.41	0.06	0.17	7.0
45-49歳	0.37	0.18	0.30	2.1
50-54歳	0.76	0.18	0.27	4.1
55-59歳	0.72	0.23	0.40	3.2
60-64歳	0.78	0.19	0.55	4.1
65-69歳	0.72	0.36	0.78	2.0
70-74歳	1.21	0.65	1.27	1.9
75-79歳	1.32	0.62	2.08	2.1
80-84歳	1.79	1.11	3.26	1.6
85歳以上	1.35	0.90	3.55	1.5
合計	0.68	0.29	0.75	2.4
65歳以上	1.23	0.69	2.00	1.8

出典 警察庁交通局「令和3年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」により作成。

参考 宇都宮市民アンケート(コマ5)によれば、一週間当たり平均的に、クルマ移動距離23.1km、自転車の移動距離14.7kmで、クルマ/自転車=1.6倍で、これを考慮しても、シェアサイクル利用者の多くの年代ではクルマの事故被害の割合が高い



事故加害の可能性(クルマと自転車)

2021年自転車事故	事故件数	自転車第一当事者	自転車第二当事者
自転車事故全体	67,673 (100.0%)	13,982 (20.7%)	53,691 (79.3%)
自転車とクルマの事故	54,319 (100.0%)	4,913 (9.0%)	49,406 (91.0%)

出典 公財交通事故総合分析センターに対するデータ並びに警察庁交通局「令和2年中の交通事故の発生状況」2021年3月p37に基づき、古倉計算注 第一当事者 事故責任が大きい側(いわゆる加害者)、第二当事者 事故責任が小さい側(いわゆる、被害者)

○シェアサイクル被害・加害両面で比較して安全な移動を提供

平日朝の1mm以上の雨の可能性

京都市2021年平日朝(am6-am8.59) 1mm/h以上雨量

	年月日	曜日	時刻	雨量mm
1	2021/1/22	金曜日	8時台	1
2	2021/2/15	月曜日	6時-8時台	4, 5, 3
3	2021/2/26	金曜日	7時-8時台	1, 2
4	2021/4/28	水曜日	8時台	1.5
5	2021/5/17	月曜日	7時台	1
6	2021/5/21	金曜日	6時-8時台	2, 21.5
7	2021/5/27	木曜日	7時-8時台	4, 6
8	2021/6/4	金曜日	6時-8時台	3.5, 4.5, 7.5
9	2021/6/29	火曜日	6時台	1
10	2021/7/7	水曜日	6時-8時台	2.5, 4.5, 3.5
11	2021/7/8	木曜日	7時-8時台	2.5, 4.5
12	2021/8/13	金曜日	7時台	1
13	2021/8/18	水曜日	6時-7時台	3.5, 1.5
14	2021/10/25	月曜日	8時台	1.5
15	2021/11/9	火曜日	6時台	2
16	2021/11/22	月曜日	7時-8時台	1, 1
17	2021/12/7	火曜日	6時-8時台	1, 1, 2
18	2021/12/17	金曜日	6時台	1

出典 気象庁「気象データ」を基に古倉作成

2021年官庁の平日243日朝のうち

1mm以上の雨の朝 18日 7.4%

1mmを超える日とにわか雨(1時間以下)日の合計8日(カラー)を除くと

本格的な雨の朝 10日 4.1%

1mm/hの雨は、傘をさしている人もいれば、ささない人もいる状態です。



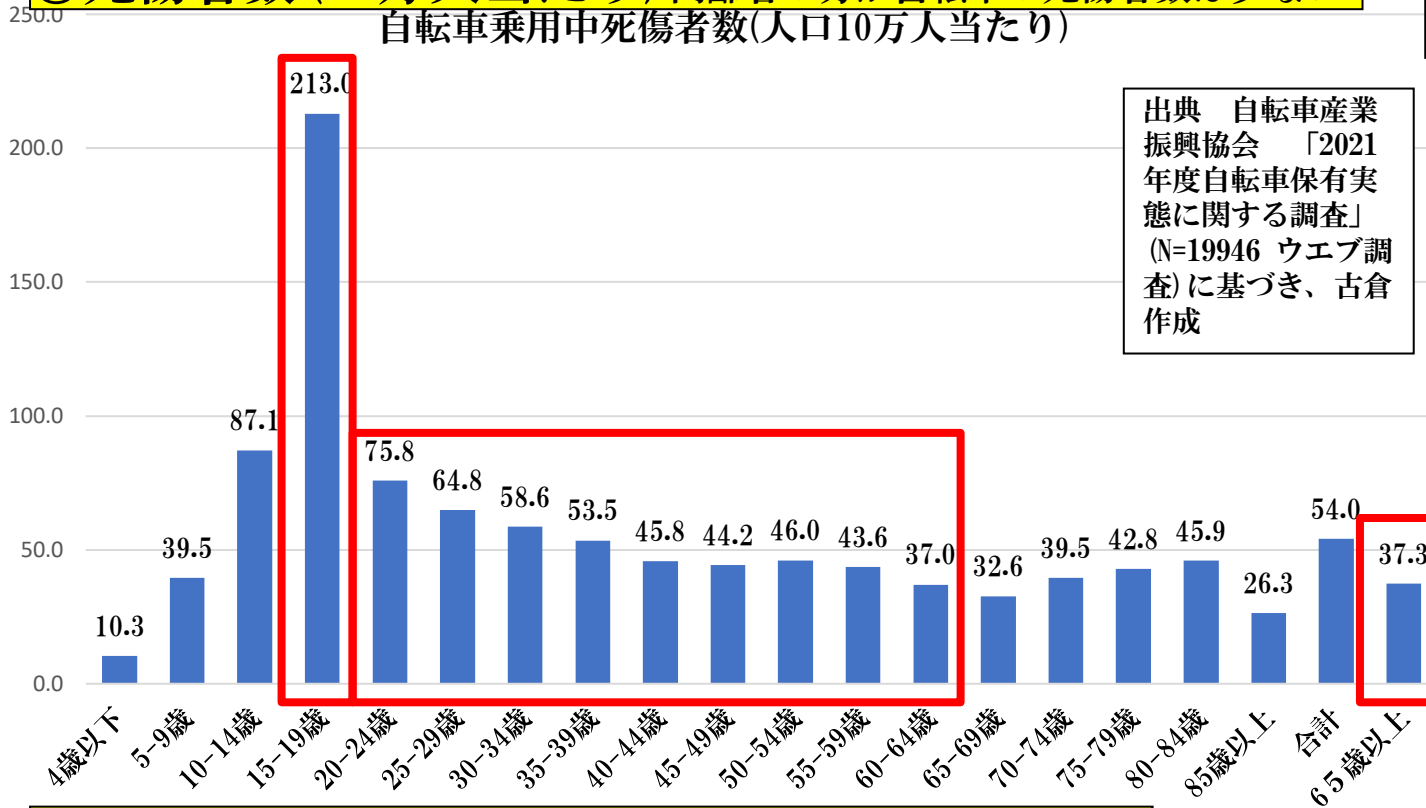
○シェアサイクルの利用で雨に影響される日数は少ない

○茅ヶ崎市民アンケート 1mm雨 自転車の74%がポンチョ等で行くとのこと

高齢者の自転車事故の可能性

○死傷者数(10万人あたり) 高齢者の方が自転車の死傷者数は少ない

自転車乗用中死傷者数(人口10万人あたり)



出典 自転車産業振興協会 「2021年度自転車保有実態に関する調査」(N=19946 ウェブ調査)に基づき、古倉作成

○年齢層別の自転車の使用頻度

年代別	使用日(月)
9才以下	6.5日
10才代	13.2日
20才代	11.0日
30才代	12.3日
40才代	10.9日
50才代	10.2日
60才代	9.9日
70才以上	10.4日
全体	10.2日

○死者数(人口10万人あたり)クルマや歩行より少ない

	自動車乗車中	自動二輪乗車中	原付乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他	計
合計	0.68	0.26	0.10	0.29	0.75	0.01	2.09
65歳以上	1.23	0.09	0.18	0.69	2.00	0.02	4.22

両出典 警察庁「2021年交通事故発生状況」により作成

○シェアサイクルは高齢者の利用頻度を考慮しても、他の年代よりも比較的 안전한移動手段を提供可能

- ①高齢者は基本的なルールの遵守率は高い(総務省調査・元田論文)
- ②スピードを出せない(力がない)・出さない(反射神経鈍く怖い)
- ③主な移動手段であり、乗りなれている(無茶しない)

電動アシストは安全・利用範囲の拡大

電動アシスト自転車は意外に安全

- 特色** ①初動、低速時ふらつかない ②ブレーキ高性能 ③重い荷物、子供積載可能に ④自動点灯など ⑤疲労少ない ⑤ポンチョなど空気抵抗クリア
- マイナス面** 加速度つく、高価、重い等

1. 安全性の拡大	① 安定性向上 (ふらつき少ない)、 ライト点灯容易 (クルマの認知ミス防止)、 疲労少く注意散漫防止
	② ルール励行 (一時停止+赤信号後の再発進+徐行)
2. 利用範囲の拡大	③ 外出距離の拡大 (疲れ少なく距離が延びる)
	④ 外出回数の拡大 (外出が苦にならない)
3. 主体の拡大	⑤ 脚力不足の高齢者 、 体力弱者 、 子供送迎の促進
	⑥ 買物難民 、 引き籠り 等外出困難者を解消



出典 モノタロウHP

電アシ	使用率	事故率(電アシ/全体) 低い
全体	7.5%	1.4% (1,396人/全体101,219人)
高齢者	11.2%	3.2% (630人/高齢者19,510人)
主婦	19.8%	3.4% (221人/主婦6,498人)

出典 古倉「ドイツの自転車政策その16」パーキングプレス2016.12号から引用(ドイツ国家自転車計画等、古倉加筆整理)

○自動車から徒歩・普通自転車・電アシの片道の距離(平均値)

手段	徒歩	普通自転車	電動アシスト
行ってもよい距離	575m	2.4km	3.9km (1.6倍)

出典 「自転車活用による高齢者の外出の足及び健康の同時確保の可能性に関する研究」2018

出典 (一財)自転車産業振興協会「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」2018年自転車使用者23,692人の車種別の電アシ及び60歳以上・主婦の電アシ使用率並びに(公財)交通事故総合分析センター依頼データ2015年に基づく乗用中死傷者数。

○シェアサイクルは安全かつ利用範囲を拡大できる電動アシスト自転車を提供

シェアサイクルのプラス面 (対マイサイクル)

1	公共性のある移動手段	プライベート交通より公共性高い
2	特定目的の施策誘導が可能	料金の高低により、誘導したい課題や重点への自転車施策を可能
3	MaaSとの接続が可能	ITを駆使しているなので、組み込み可能
4	マイ自転車のマイナス転換	放置、盗難がなく、保険に加入、車体の安全性が確保
5	電動アシスト自転車を投入可能	坂道、荷物、疲れ、距離などのマイナス点をカバー。電動アシの面倒さの弱点である充電も可能
6	メンテナンスが可能	一定の間隔での点検とメンテがなされ、安全性の確保
7	健康・環境効果がすぐに得られる	いつでもどこでも自転車のメリットを簡単に享受できる(マイサイクルは持ち合わせていないとできない)

シェアサイクルのマイナス面 (対マイサイクル)

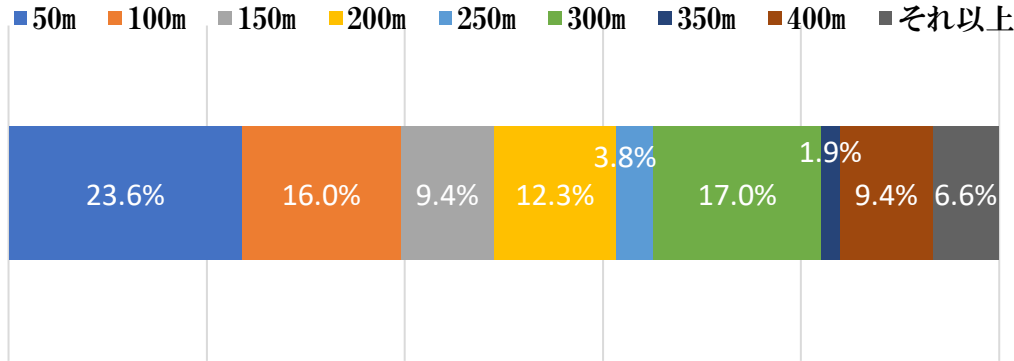
1	費用	有料になっており、マイサイクルは無料	施策として、一定の 公的支援必要
2	他人の利用	たえず不特定多数の利用があり、特に、清潔感の強い人には抵抗(アンケート調査では3割程度は好まないと推定)	特定車両の一括貸付 (一か月単位で、同一自転車と同一ポートの同一スペースの貸切り)。新規貸出でメンテや消毒して安心感の醸成
3	利用範囲	ポートが近くにある範囲に限定される	ポートの密度 の確保と広域的な相互利用の推進
4	台数制約	台数がないと利用できない	需要の予測 とあらかじめの再配置
5	利用制約	高齢者、買物者、子供などで機種による制約	汎用性 のある車体、規格の多様化(高齢者、子育てなど)を検討
6	採算性	採算性要求、質量の制約	戦略的活用で 公的支援

シェアサイクルを自転車施策で優遇

1	シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ①公共性+環境貢献+健康貢献 ②公共性高+メリット大+デメリット小 ③マイサイクルのマイナスをカバー(放置等)
2	位置づけ・計画	シェアサイクルをマイサイクルと区別 シェアサイクルを優遇する位置づけと計画
3	交通政策+多様な重要施策(健康・環境)等で活用	<ul style="list-style-type: none"> ①交通政策で活用推進(高齢者の足、免許返納、公共交通利用促進、アクセス手段確保等) ②健康・脱炭素政策で柱として活用推進 ③エコツーリズム政策で活用推進 ④地域活性化政策で活用推進 ⑤コンパクトシティ等の都市政策で活用推進
4	シェアサイクルの支援の財源	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車が多様な交通のツールとして活用 ②自転車施策以外の政策で活用(脱炭素、国民健康保険負担軽減、地域活性化、クルマからの転換、免許返納等で軽減できる金額分)

ポートから駅改札までの許容距離

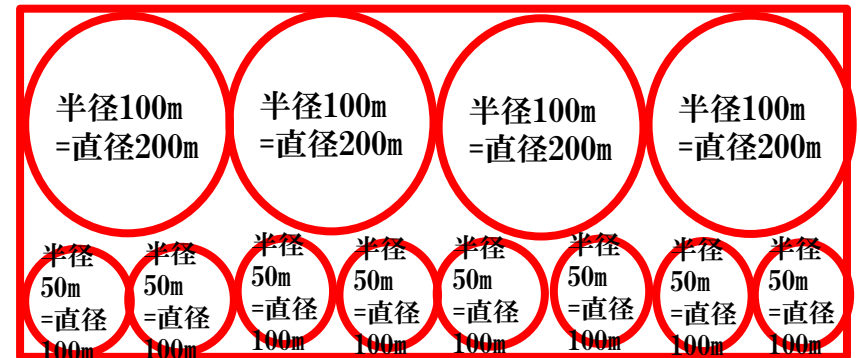
駐輪場所からの駅改札までの許容距離N=106



距離	利用してもよい割合
50m	100.0%
100m	76.4%
150m	60.4%
200m	50.9%
250m	38.7%
300m	34.9%
350m	17.9%
400m	16.0%
それ以上	6.6%

出典 姫路駅周辺自転車利用者アンケート調査(駐輪場に停めてもよい改札までの距離) 姫路市 2012年

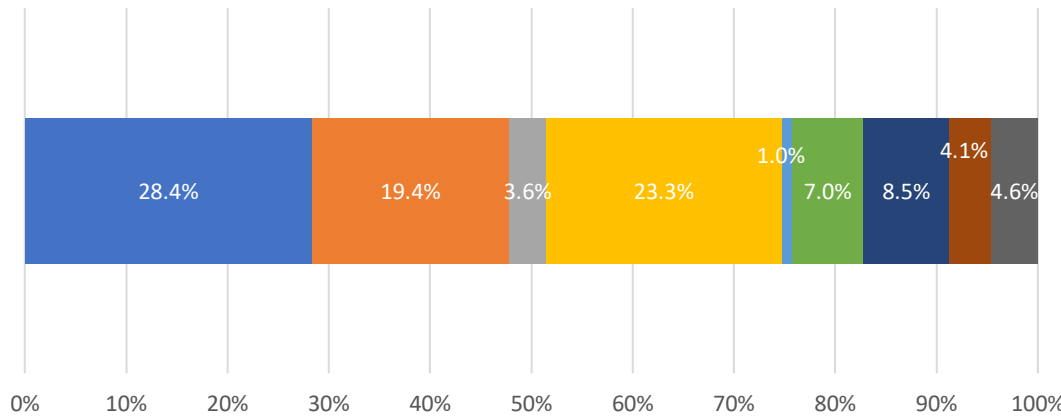
- ①100mに1カ所のポートで全部の人
- ②200mに1カ所のポートで3/4の人
- ポートまで徒歩で行って利用開始又は返却後目的地に徒歩で無理なく利用。
- 公共交通とシェアサイクルの連携では許容範囲が少し広い



ポートから目的施設までの許容距離

目的施設と駐輪場所の許容距離

■ 25m ■ 50m ■ 75m ■ 100m ■ 125m ■ 150m ■ 200m ■ 250m ■ 300m以上



距離	利用してもよい割合
25m	100.0%
50m	71.6%
75m	52.2%
100m	48.5%
125m	25.2%
150m	24.3%
200m	17.2%
250m	8.7%
300m以上	4.6%

出典 姫路駅周辺自転車利用者アンケート調査(駐輪してもよい施設までの距離) 姫路市 2012年
主に、商業施設などの駅前施設を想定

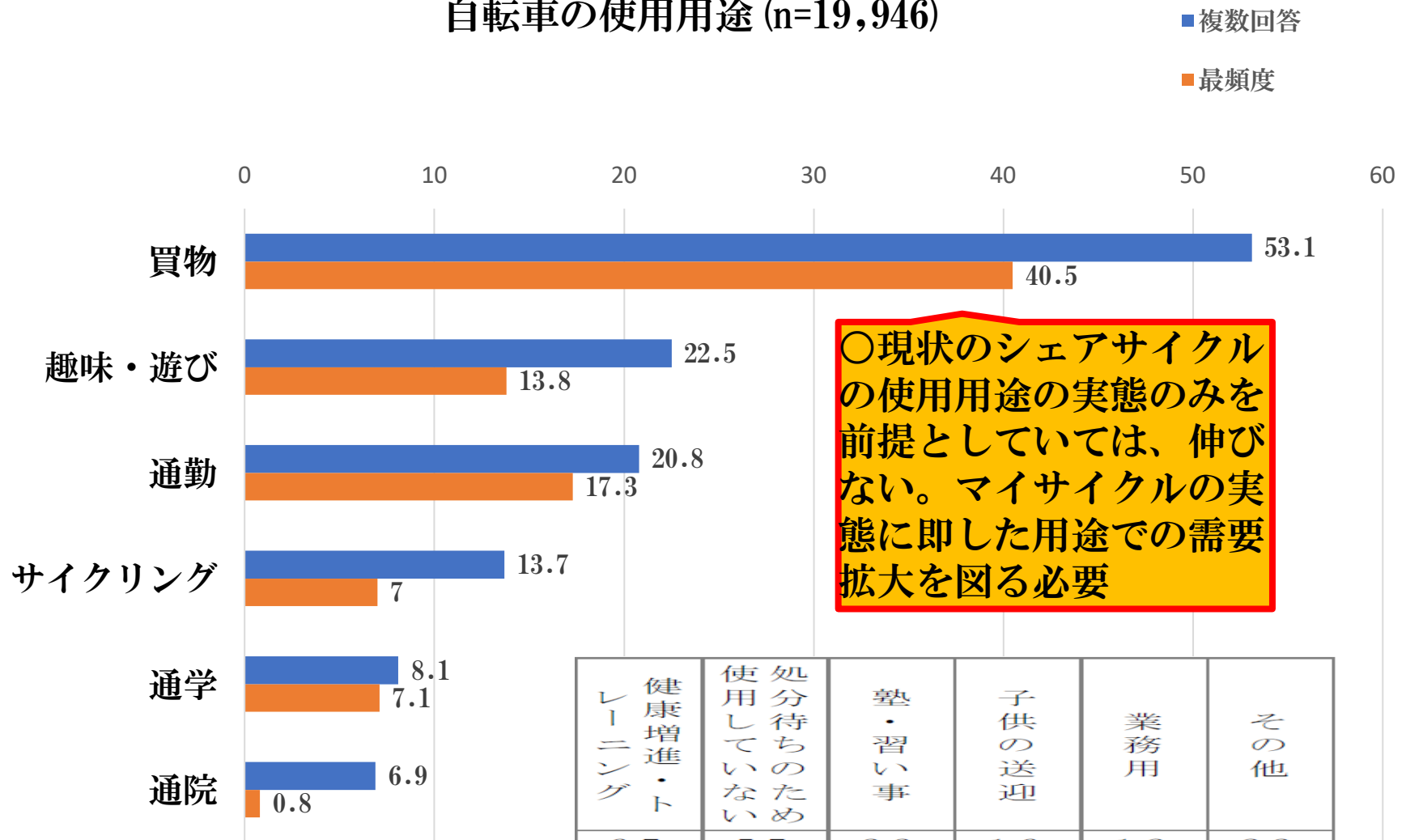
- ①目的施設までのポートは、駅改札よりは、短い許容距離を想定する
- ②利用需要が実際の距離に応じて減衰を想定して設定
- ③目的施設側 クルマの駐車場の負荷を減らし、積極的にポートスペースを提供
- ④商業施設 駐車場料金のサービスと同等のシェアサイクル料金相当ポイント付与
- ⑤中心市街地や地域の活性化とマイサイクルの放置抑制等の効果 商店街等と連携

ポートの設置の方向性 (留意点)

1	ポート数	目的に沿って需要を必要かつ十分の精査 (ロンドン500m区画で需要調査)
2	目的に応じた設置	①非日常 (観光・回遊等) =来訪者用で 地域資源スポット に配置 ②日常 (通勤・買物等) =住民用で利用が 定型的の目的地 に応じた設置
3	非日常用途	① 観光・回遊の利用 =訪問者の目的スポットの往復利用や回遊利用が 確実 ② 途中ポートでの返却 =他人に乗って行かれて、帰りの足がなくなる ③ 出発地・最終地のみ のポート=利用パターンからみても、いちいちポートに返却するまでもなく、同じ自転車を乗り回して、出発地への帰還=出発地のポート又は、最終目的地 (そこから家に帰る) ④ スロー観光に支障 =途中のポートからポートまでの移動時間を短縮するために景観又は五感の満喫や地元ふれあい、途中立ち寄り等が 放棄 ⑤ 1日貸し =慣れない道を次のスポットへの移動と料金に気を取られて、ゆっくりと非日常利用ができず、交通安全にも支障。
4	日常用途	① 一定の以上の利用を想定した目的の発着需要のある地域 ② 着需要 =利用者毎に 定型的な利用パターンの集積需要 に見合うポート ③ 発需要 =公共交通との連携、駐車場との連携などでのポートを重点。住宅地での発需要はマイサイクルの保有実態を考慮。マンション等の集中地区一定の需要密度の地域で適正間隔。事務所地区、業務地区等
5	密度	非日常利用及び日常利用と着需要及び発需要を総合化 して、利用可能性が高い地区は一定の密度を確保 例 発着の施設 (マンション等地域)。
6	施設の利用促進 タイアップ	公園施設、公共施設、商業施設など 自転車 (シェアサイクル) での来所を呼び掛ける (クルマで来ないで、シェアサイクル、マイ自転車又は徒歩又は公共交通)

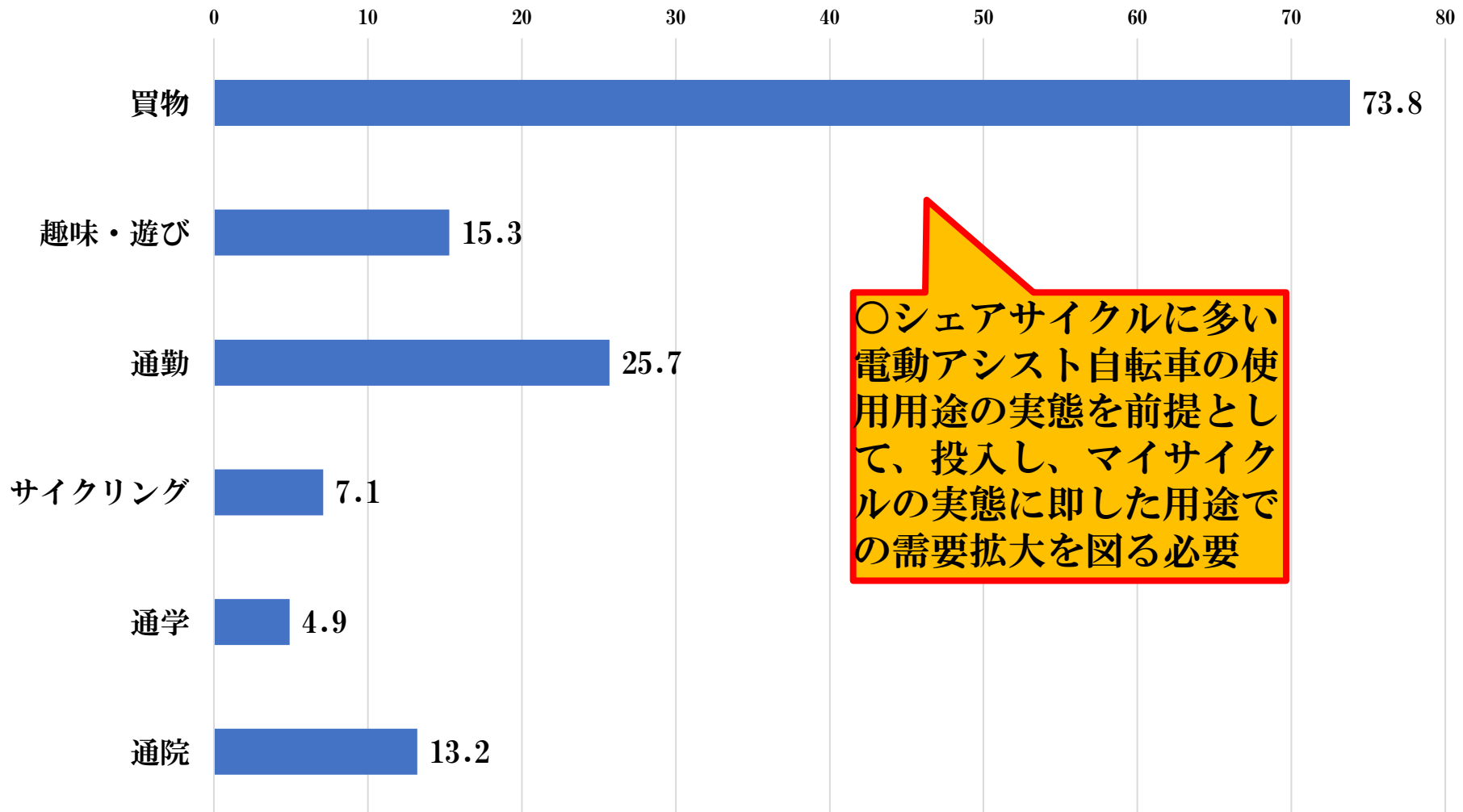
拡大には使用用途の実態を考慮

自転車の使用用途 (n=19,946)



電動アシスト自転車の使用用途を考慮

電動アシスト車のシティ車（軽快車）の使用用途 (n=1,591)



車種・仕様の使用用途への拡大対応

1	買物仕様の自転車	スーパーでの買物者のアンケート(古倉)では、レジ袋は平均二つ程度(前かごと後かご又は荷台)
2	通勤仕様の自転車	前かごは小さく小カバンしか対応不可、後かごはついていないので、帰りに買物対応は難しい。後かごがついていても、通勤でも邪魔にはならないし、カバン以外のその他の荷物も積載可能にすれば幅広い通勤需要に対応
3	高齢者仕様の自転車	高齢者の買物、通院にも向いたシティタイプの安定性必要
4	観光仕様の自転車	土産物等を沢山買って移動できるかご付きタイプ必要
5	一般仕様の自転車	利用の実態に沿って市場を拡大するには、デザイン的にも以上のようなものにする 것도検討の要あり
6	以上を反映して、デザイン重視か汎用性重視か	デザイン重視 (利用者の層を若者中心に設定すれば、カラフルでカッコよさの追求)又は 汎用性重視 (最多の使用用途の買物、通勤、今後ITにも慣れた高齢者の拡大と健康志向で高齢者が乗りやすいシティタイプ、観光・回遊での利用もスローなゆったりとした行動、土産物の買物・食べ歩き重視だとすれば、かごとゆっくりと走行する電動アシスト自転車タイプの自転車)
7	特定用途仕様の自転車	特定層対象の自転車で特定のポートを利用する貸切利用等

○シェアサイクルが構造上可能な範囲でマイサイクルの使用用途のカバーが適切
 ○可能な限り多様な利用者の使用用途を取り込むことが、より高い公共性を獲得
 ○公共交通が身体障害者その他にも可能な限り対応していることでより高い公共性



可能な限り利用用途拡大に対応した提供必要

今後の戦略的な活用～結論に代えて

1	通勤での自転車活用戦略	会社と一括契約 社員の利用は無料又は低額 会社最寄り駅～会社までの利用を想定
2	商業施設での自転車活用戦略	商業施設のポートでの返却・借入は無料又は低額 (さらにポイントを差し上げる) 自宅又は最寄り駅から商業施設までの利用を想定
3	公共施設での自転車活用戦略 (自転車のまちを推進するには、公共施設への来所に自転車活用推進を図る)	公共施設への来所の駐車場面積・管理費用の削減・脱炭素・健康増進のために、ポートでの発着を無料又は低額にする。この場合、公共施設の敷地へのポート設置の占用料は無償化
4	病院への来院での自転車活用戦略	自転車で移動できるひとのみを対象にして、来院用のポートでの発着を無料又は低額。これで健康増進・脱炭素・医療費削減を病院と提携
5	来所を推進したい施設・イベント等で自転車活用戦略 (スポーツ施設、ホール、投票所など)	これにより、施策的に推進したい施設やイベント・投票に参加する場合のポートでの発着を無料又は低額にする。
6	観光・回遊での自転車活用戦略	観光・回遊を推進したいスポットでのポートの発着を無料又は低額にする。
7	総合的な自転車の利用促進戦略	移動距離の拡大・外出機会の確保・安全性向上など、東京都のバスの高齢者無料パスのように、電動アシスト自転車による自転車利用の促進施策に
8	クルマ等との連携戦略	フリンジパーキングとのセット割引など