

都市型電動シェアサイクルの可能性 ：サードステージを迎えたポロクル

室蘭工業大学大学院工学研究科
教授 有村 幹治

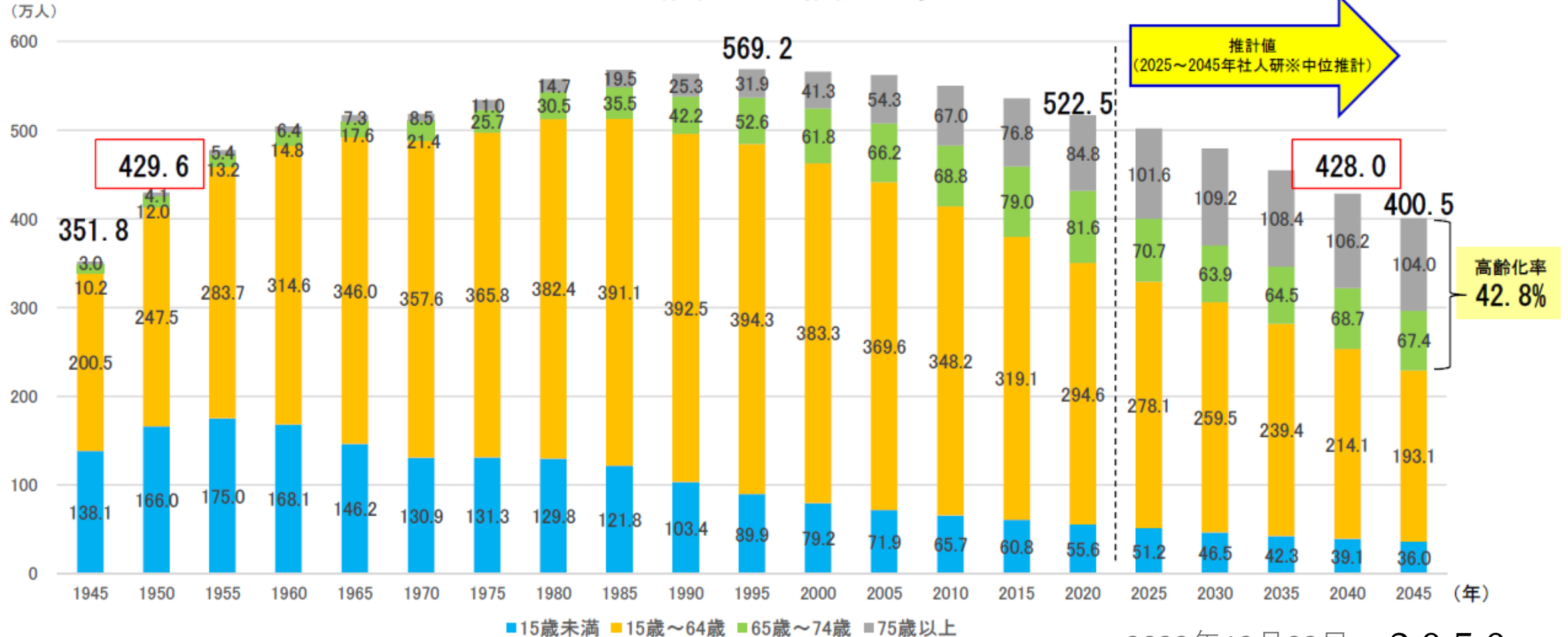


講演内容

1. はじめに：北海道・札幌の地勢・人口
2. ケーススタディ：ポロクル
3. データ×サービス×エネルギー×組織連携
4. より安全・快適な走行環境の創造へ

人口減少がいち早く進む北海道

年齢4階層別人口推移(北海道)



※社人研：国立社会保障人口問題研究所

注1：2020年までは年齢階層から年齢不詳を除外。

注2：2025年以降の人口推計は2015年(平成27年)国勢調査に準拠していることに留意。

注3：1945年の年齢4階層人口区分は0～15歳、16～65歳、66歳～75歳、76歳以上

出典：総務省「国勢調査」

国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」から北海道局作成

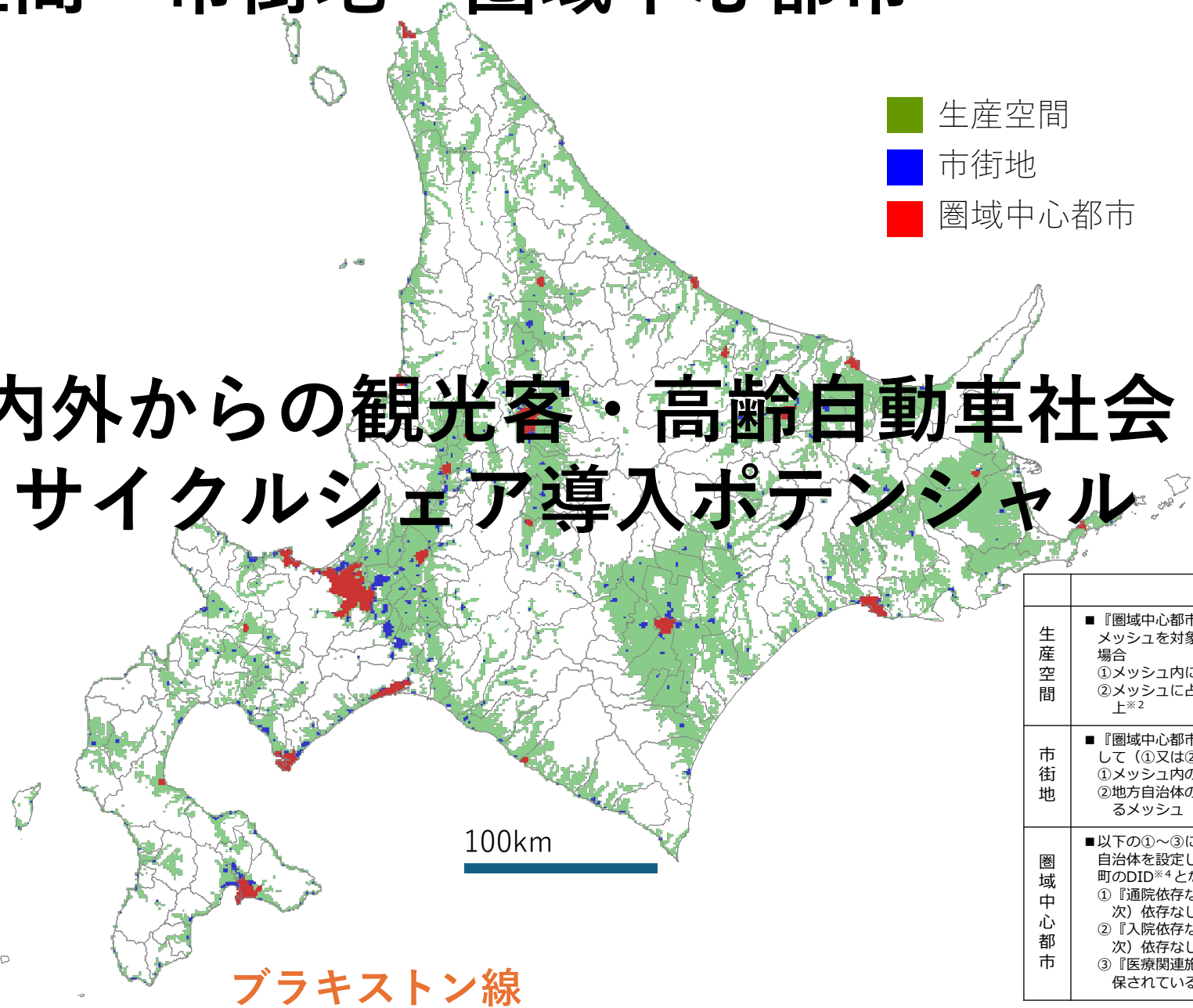
2023年12月22日 2050
年道民382万人 人口推
計20年比26%減 67
市町村半数以下

2020年国勢調査速報値(2021年6月1日)：人口522万人、5年前の調査から約15万人減少(2.9%減少)

出典：国土交通省北海道局「北海道の人口・経済、交通ネットワーク、地域構造等に関する基礎資料」，令和4年3月28日

北海道の生産空間・市街地・圏域中心都市

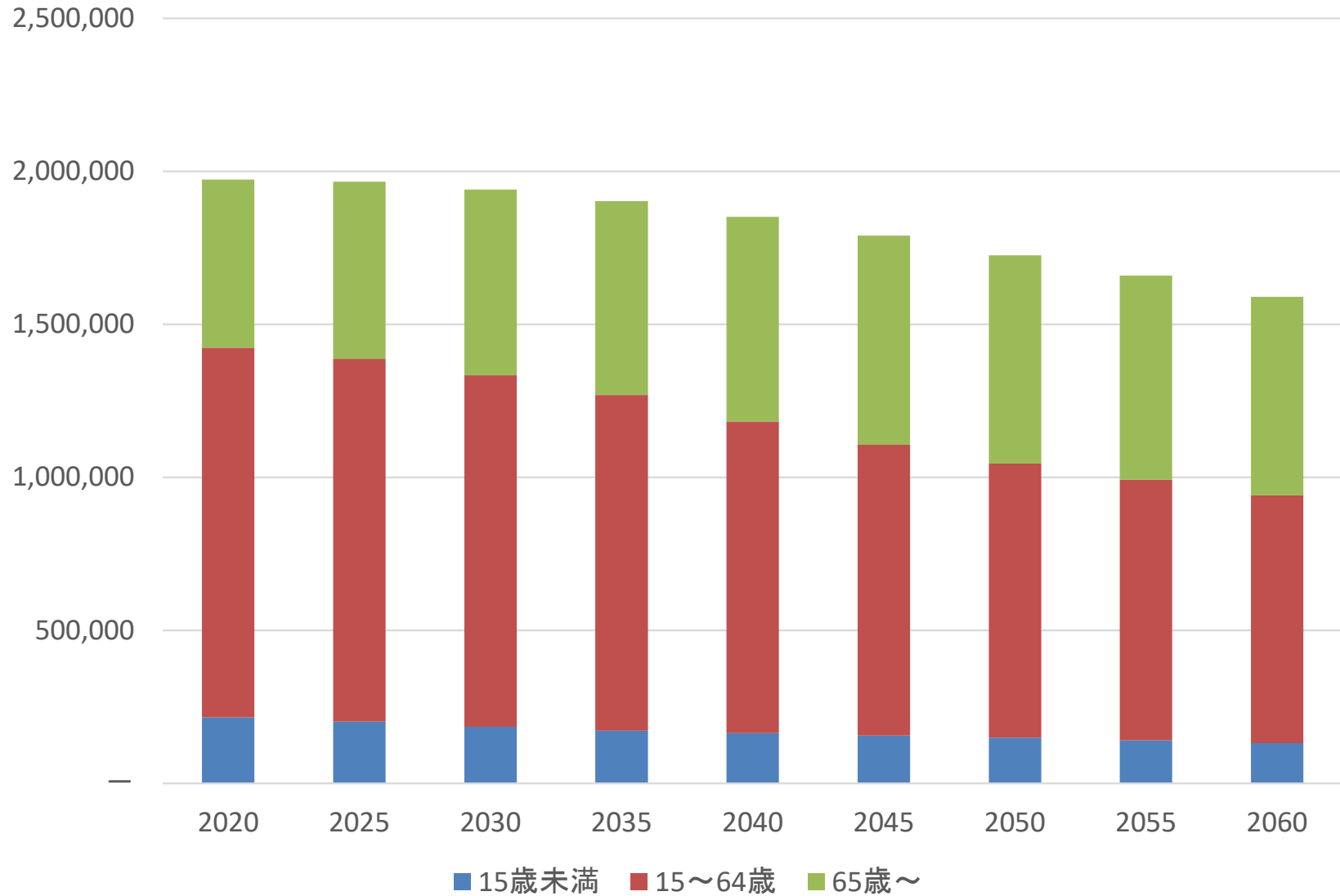
冬・国内外からの観光客・高齢自動車社会
異なるサイクルシェア導入ポテンシャル



- 生産空間
- 市街地
- 圏域中心都市

	考え方
生産空間	■『圏域中心都市』及び『市街地』を除くメッシュを対象として(①又は②)となる場合 ①メッシュ内に居住人口がある ②メッシュに占める田畑の面積が20%以上※2
市街地	■『圏域中心都市』を除くメッシュを対象として(①又は②)となる場合 ①メッシュ内の居住人口が500人以上※3 ②地方自治体の役所・役場・支所が所在するメッシュ
圏域中心都市	■以下の①～③に基づき圏域中心都市を含む自治体を設定し、これに合致する19市・5町のDID※4となる場合 ①『通院依存なし』かつ『救急搬送(一次)依存なし』 ②『入院依存なし』又は『救急搬送(二次)依存なし』 ③『医療関連施設集積又は供給』水準が確保されている

札幌市の人口構成予測



2050年人口推計 札幌市180万人割れ 出生数の低下影響

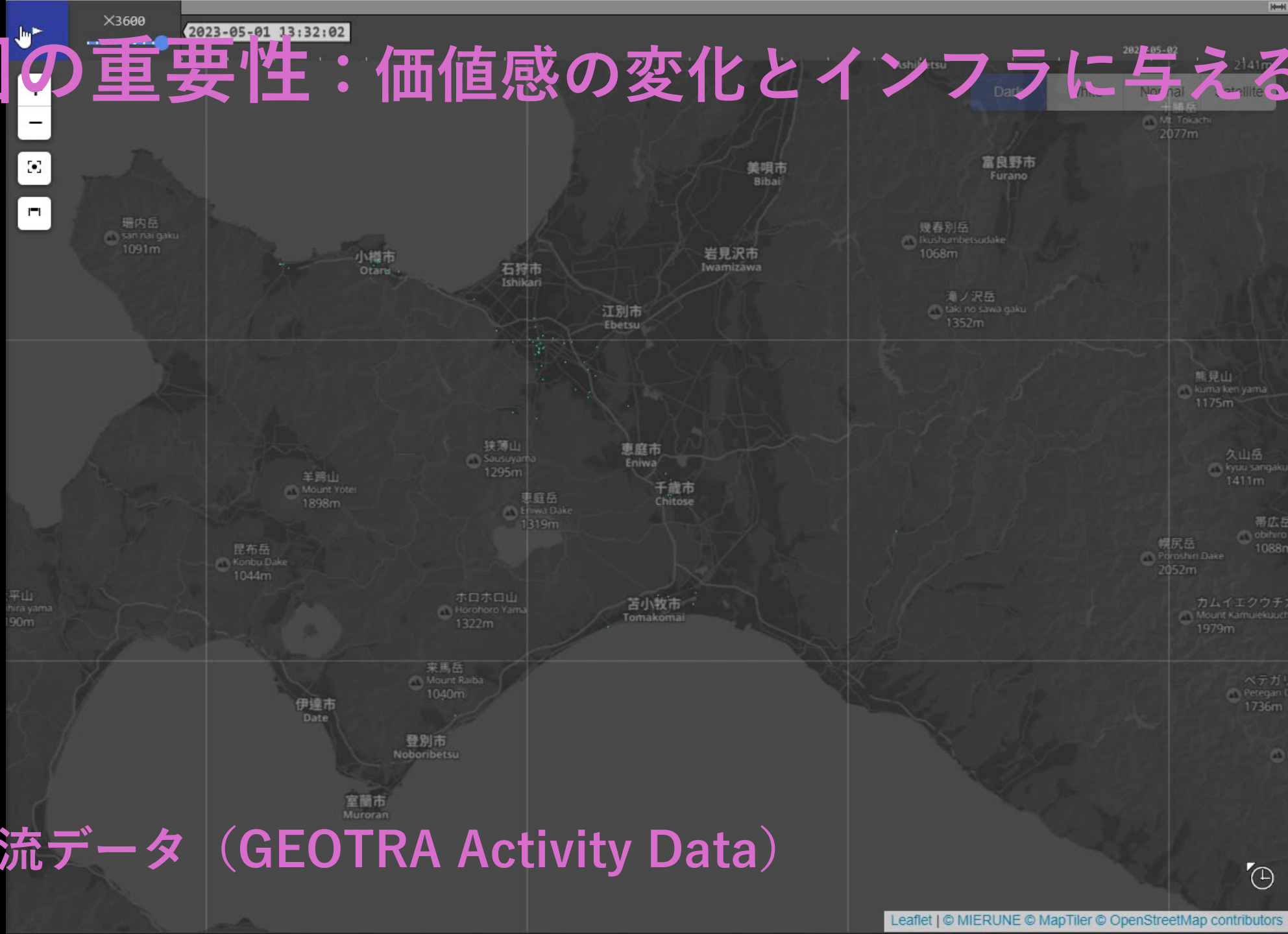
札幌市の人口は2020年にピークを迎え、50年には180万人を割り込む見通し

出典：札幌市将来推計人口（令和4年推計）

道央圏の重要性：価値感の変化とインフラに与える影響

高粒度人流データ（GEOTRA Activity Data）

2022年9月



2. ケーススタディ：ポロクル

ポロクル：取り組みの変遷

ポロクルHistory

青白赤

2008 年

「チーム自転車創業」を発足し、コミュニティサイクルの検討開始

2010 年

決済システムを加えた社会実験を実施

オリジナル自転車の開発

デザイン：南雲勝志氏

高齢者や女性の乗りやすさ、若者がカッコイイと感じる先進的なデザインを基本コンセプトに、洗練された優しいイメージのシティサイクルが誕生。雪＝白のイメージで、ポロクルホワイトを選定。



2009 年

サイクルポートの開発開始

札幌生まれのポート！

ポートの開発：株式会社土谷製作所

長年培ってきた技術を元に独自に考案したインテリジェント型のポートを制作。

サイクルシェアシステムと連動し、遠隔で管理ができICカードをかざすだけで簡単に利用可能に。



NPO法人ezorockとの出会い

「北海道の地域課題に対して、若者のアイデアやパワーを届ける」、こうした理念を持つエゾロックと協業すること

平成20年10月 北海道モビリティカフェ

「マチにシェアサイクルをインストールする」

1. 目的と目標設定の明確化
2. 需要調査とユーザーの分析
3. ステーション配置計画
4. 顧客/車両管理技術とシステム導入
5. 財政計画と資金調達
6. 運営体制とメンテナンス計画
7. プロモーションと教育/交通安全計画
8. モニタリングと利用者とのコミュニケーション
9. 都市交通政策を支えるデータセット構築・可視化・連携
10. ポロクル：価値観のシェア



写真 公開ワークショップの様子

北海道モビリティカフェ
北海道モビリティカフェは、自転車の魅力を見・発信する2日間だけのイベントです

自転車に乗ると
いつもと違う新しい発見がある
そんな風に感じたことはありませんか？

どこでも借りられて
どこにでも乗り捨てられる自転車がある
そんなレンタルサイクルがあったら、楽しいと思いませんか？

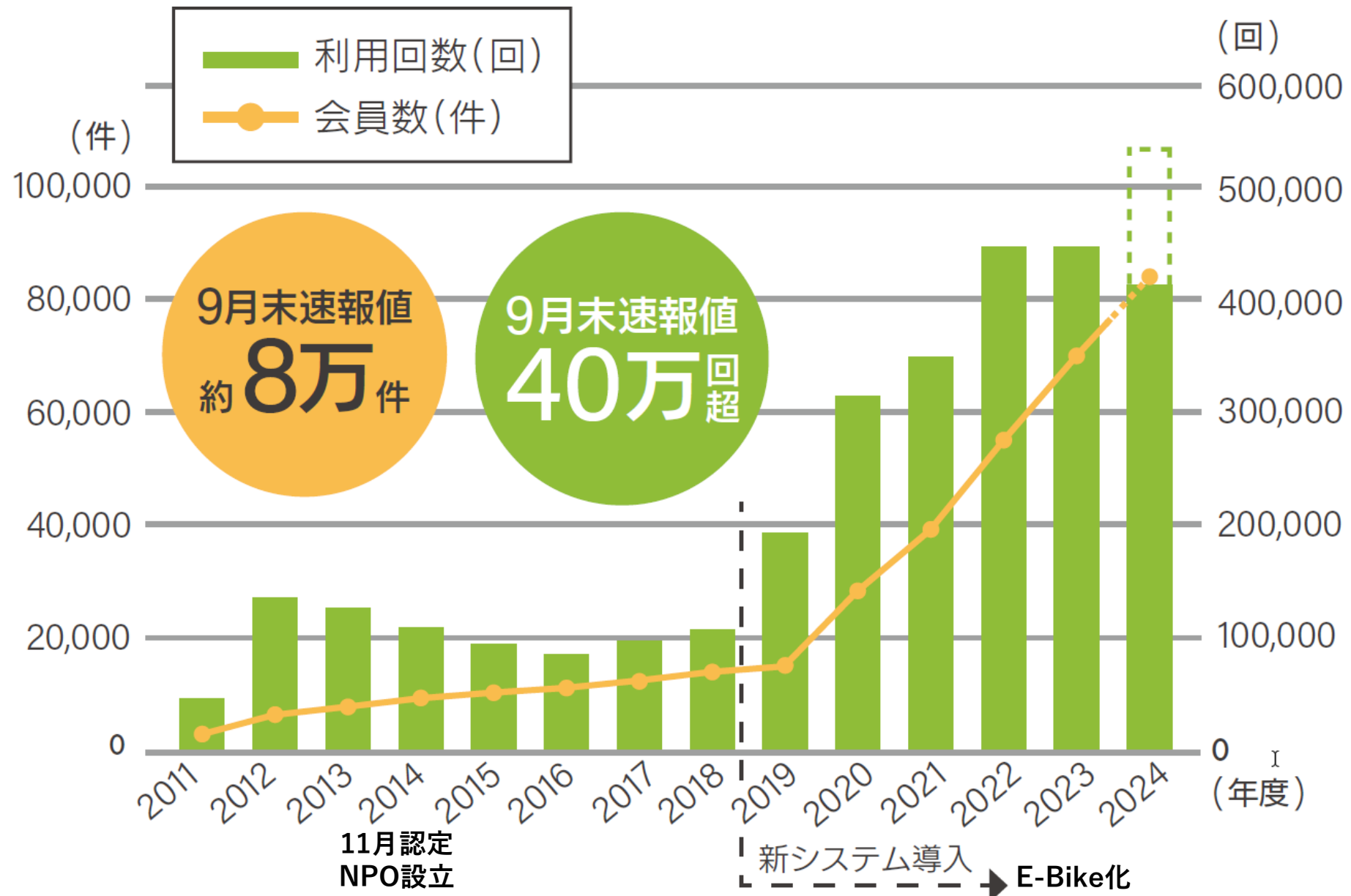
平成20年10月

とき	10月10日	10月11日
10:00	10:00	10:00
18:00	18:00	16:00

ところ sapporo55
1F インナーガーデン
札幌市中央区北5条西5丁目7
紀伊屋書店札幌本店入口前

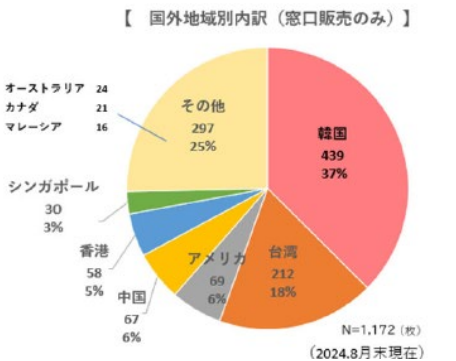
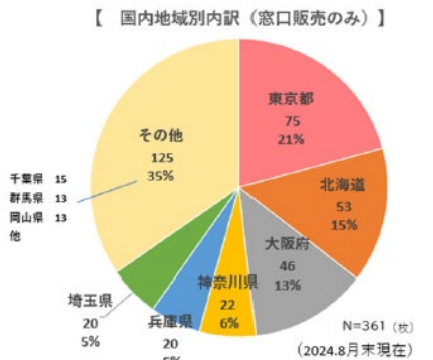
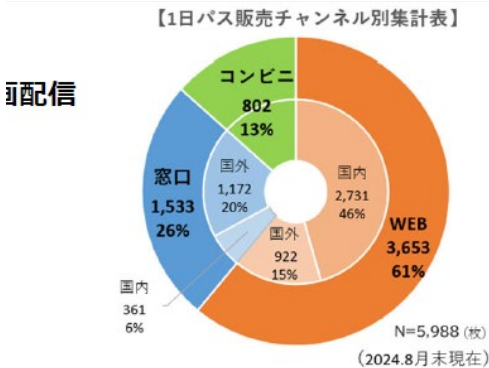
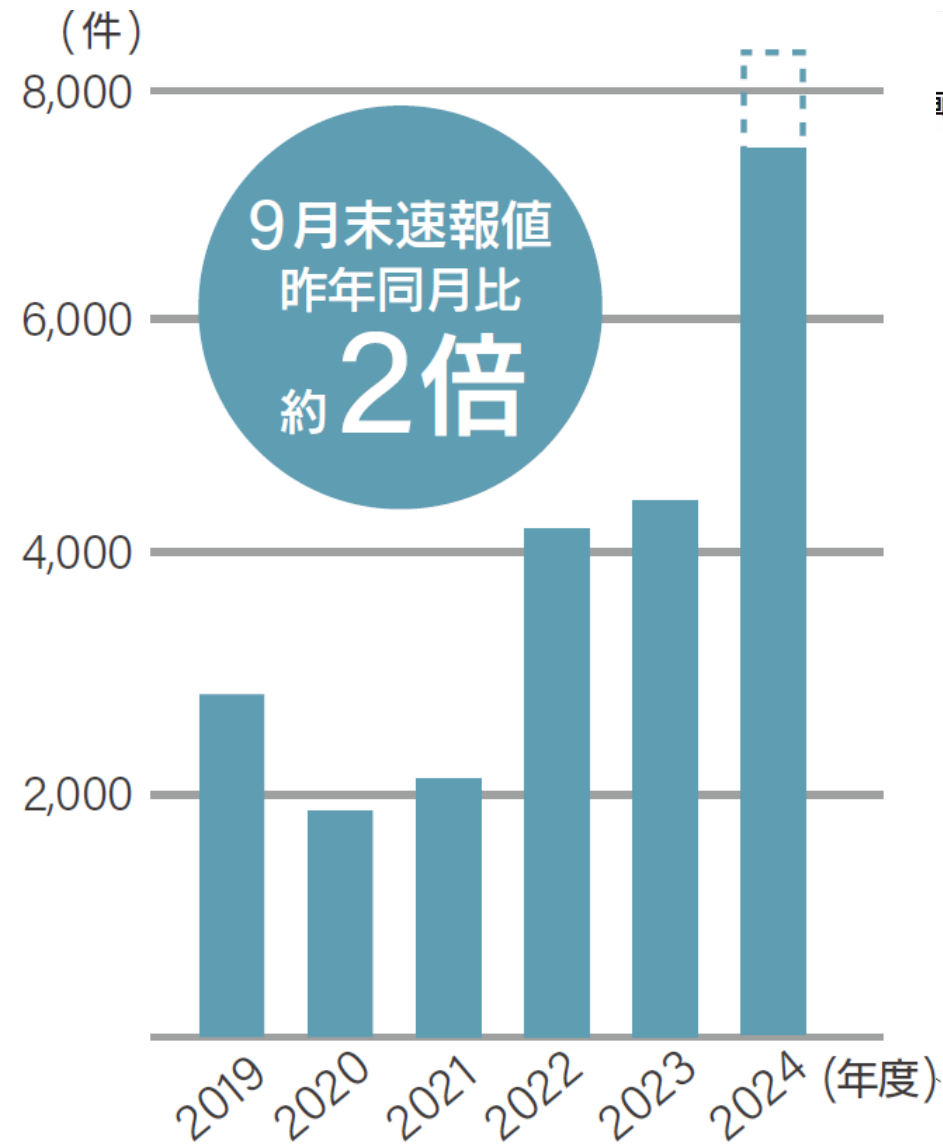
HOKKAIDO MOBILITY CAFE

利用回数と会員数の推移（令和6年9月末）

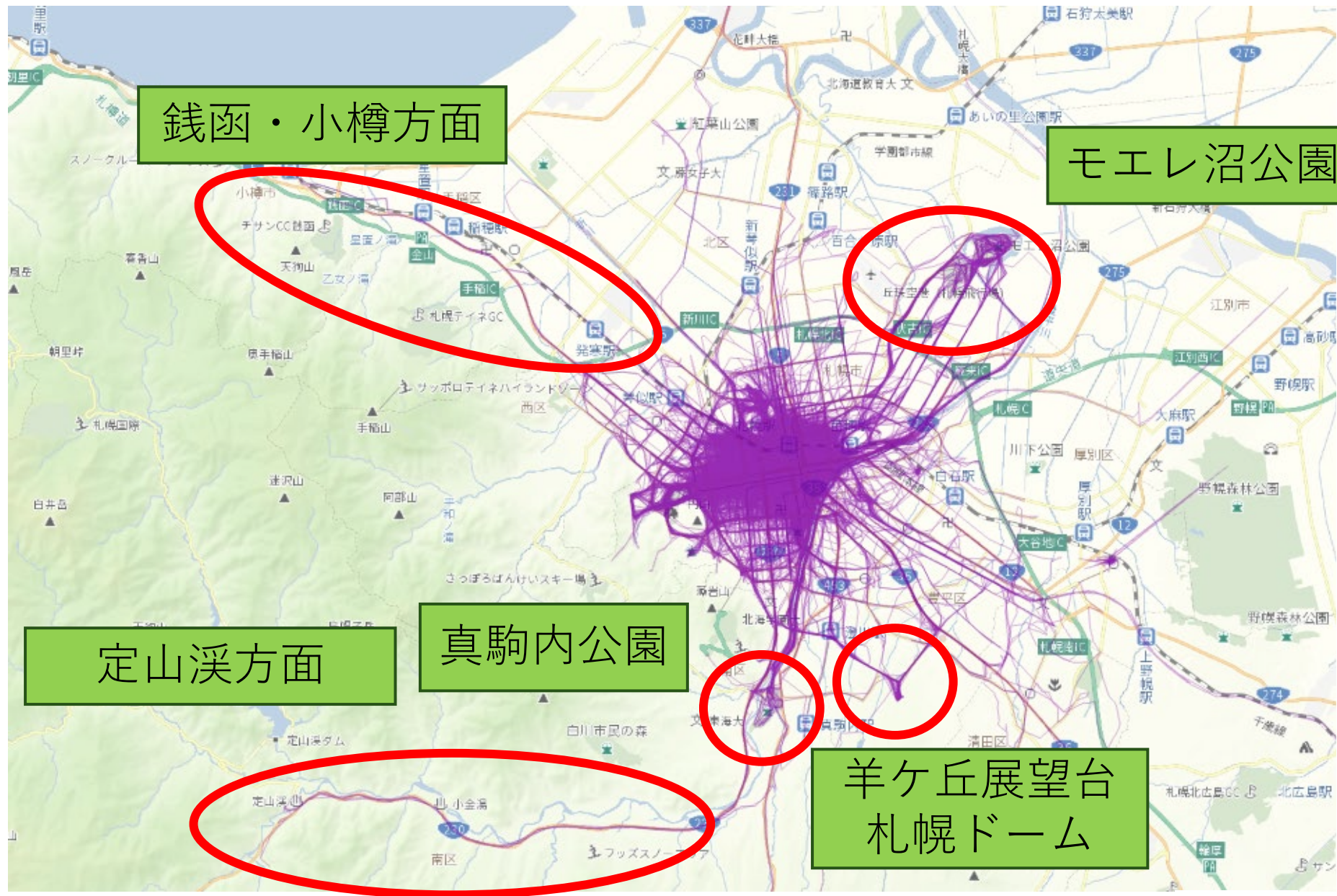


1 日パス売り上げ件数

- 2024年度：外国人観光客による1日パス対面窓口購入と専用WEBからの購入が増加
- 専用WEBは昨年比 2 倍以上
- インバウンドは約35%を占める

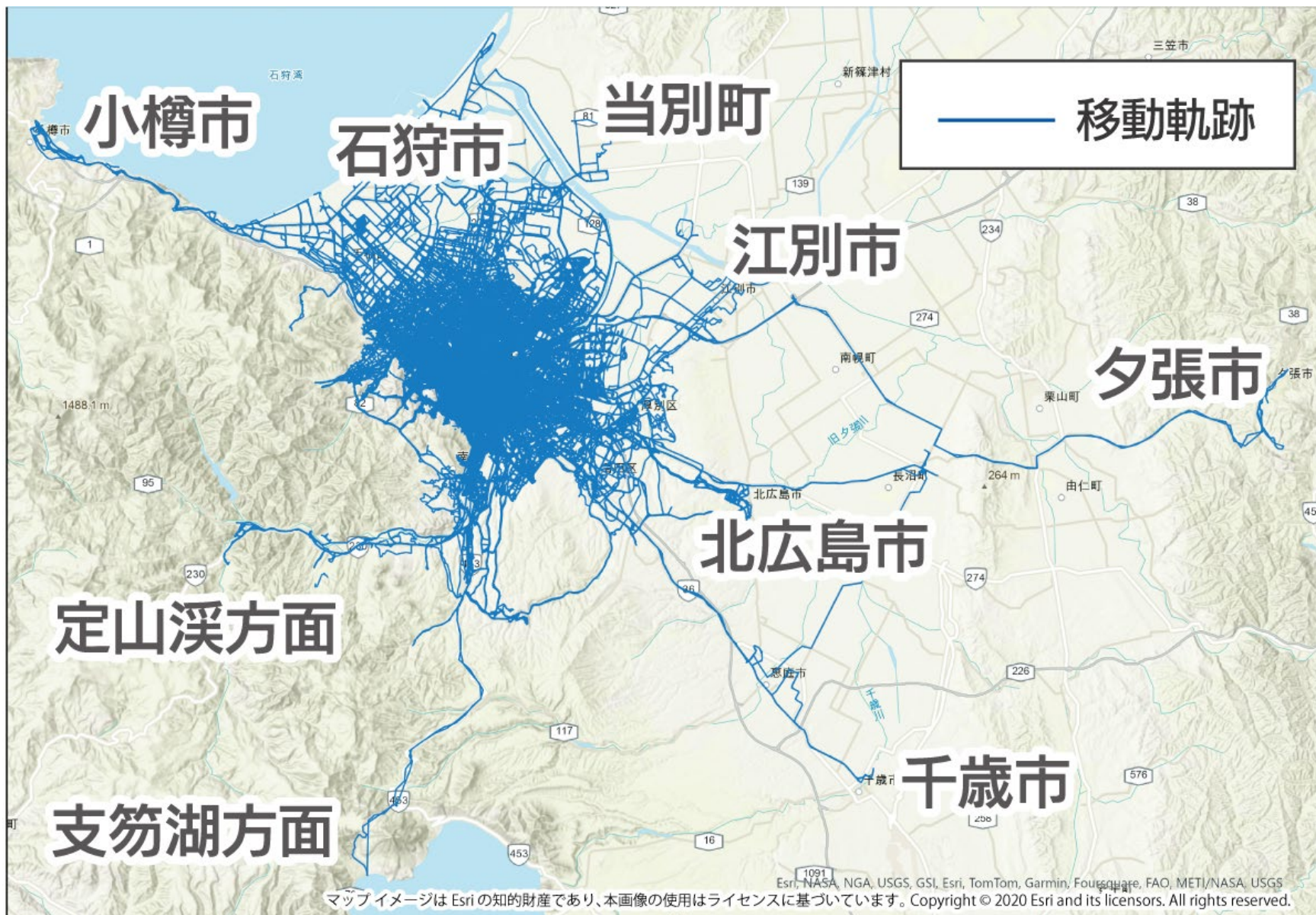


電動シェアサイクルの効果：トリップ長の拡大（2019年）

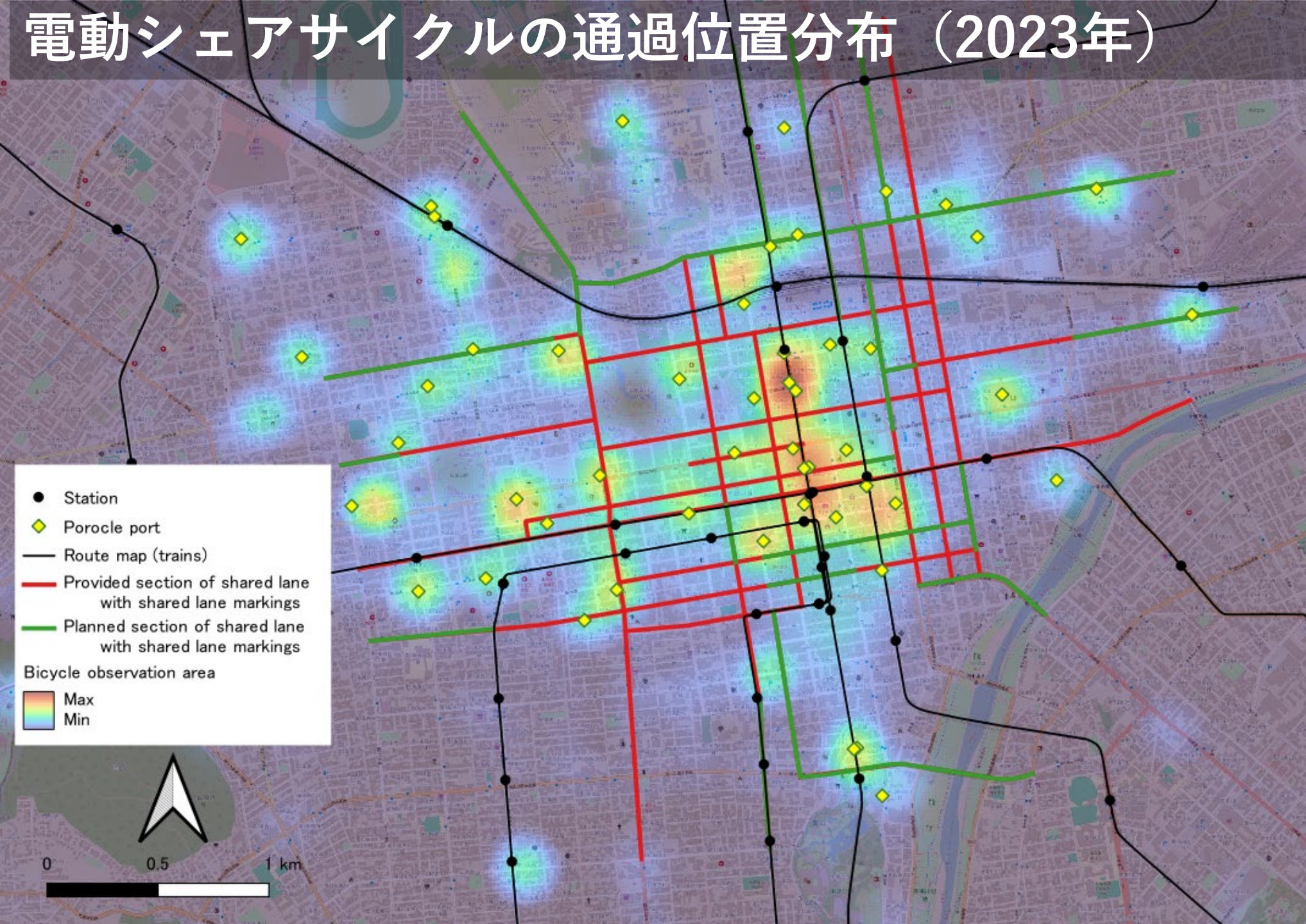


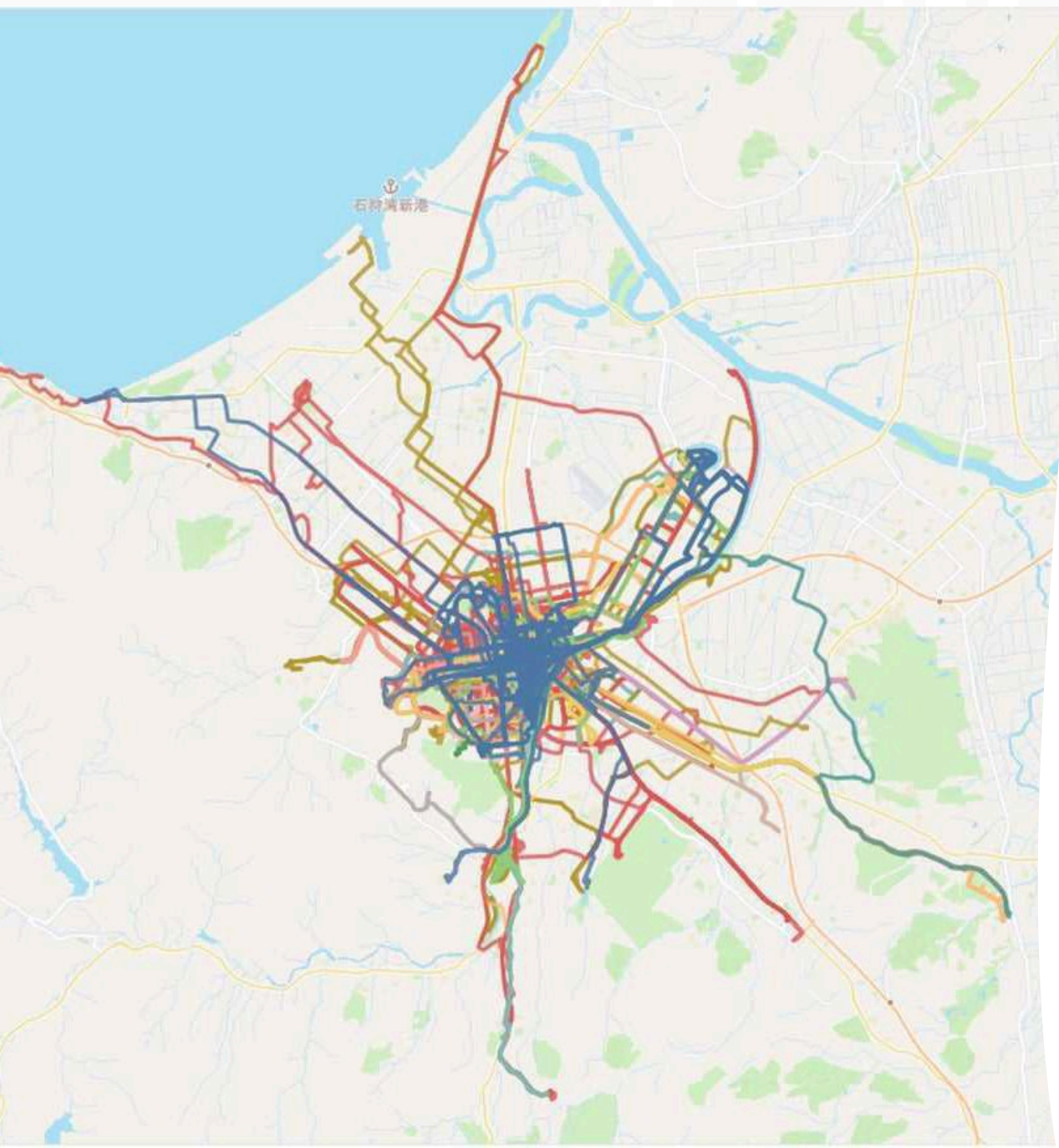
電動化
坂道に強い

電動シェアサイクルの効果：トリップ長の拡大（2023年）



電動シェアサイクルの通過位置分布（2023年）





インバウンド周遊状況

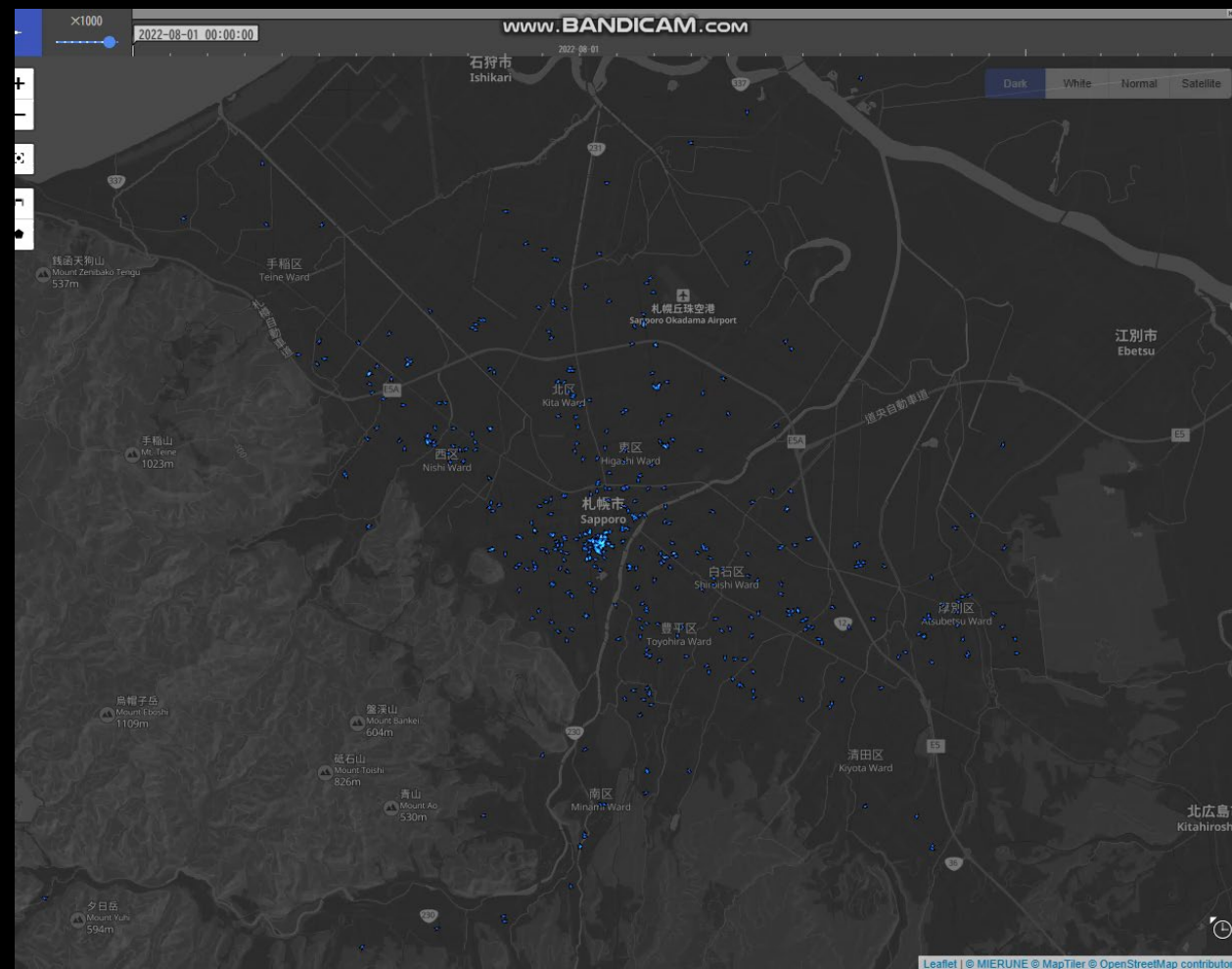
- 1分間に1回緯度経度を記録
- 2023年度の1DAYPass周遊行動を可視化
- 小樽運河, 支笏湖, エスコンフィールド, モイレ沼, 大倉山 etc.
- 最大77km移動

電動シェアサイクル
モビリティの拡張

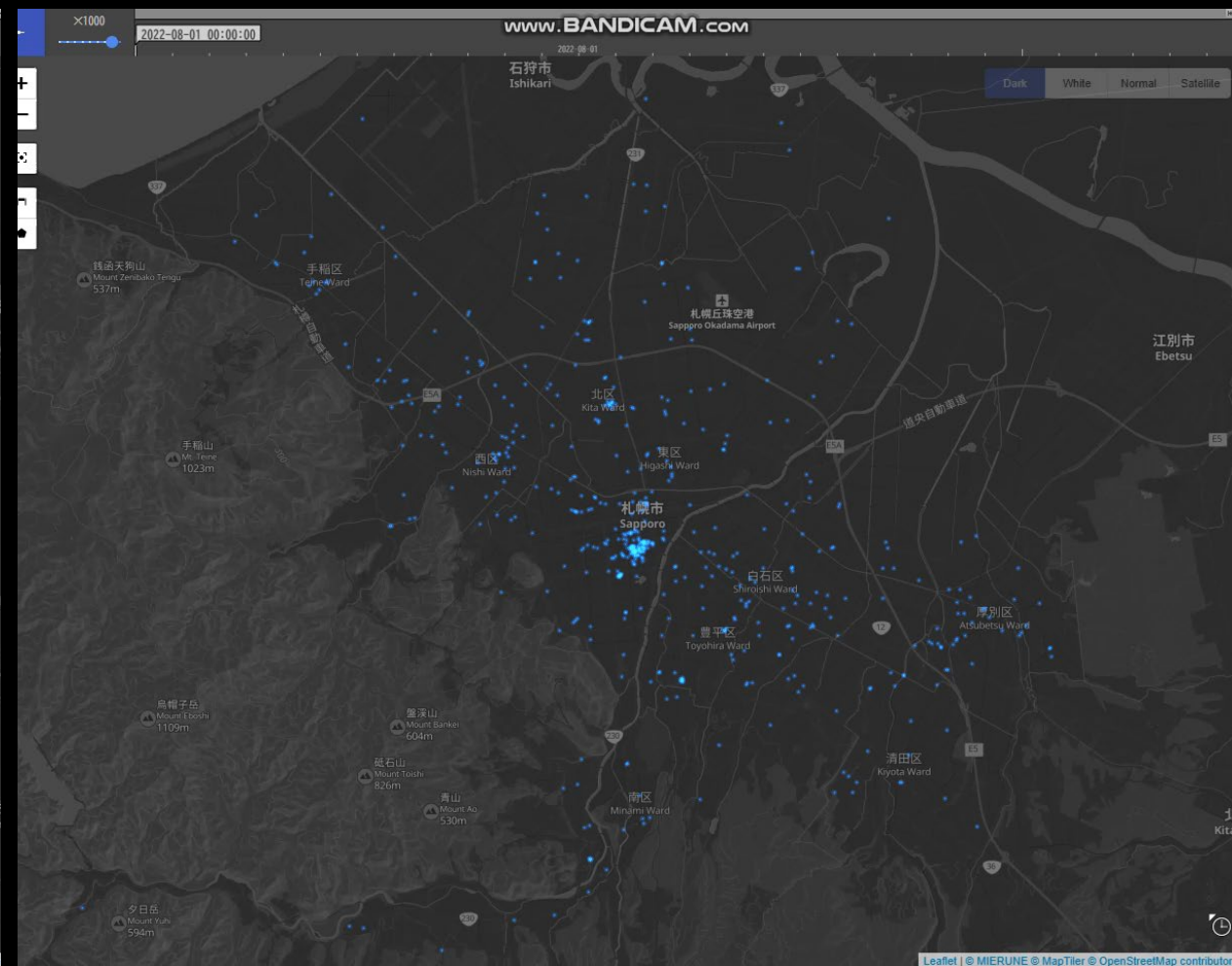
3. データ × サービス × エネルギー × 組織連携

札幌市都市圏の交通手段別ODパターン

Monocentric city



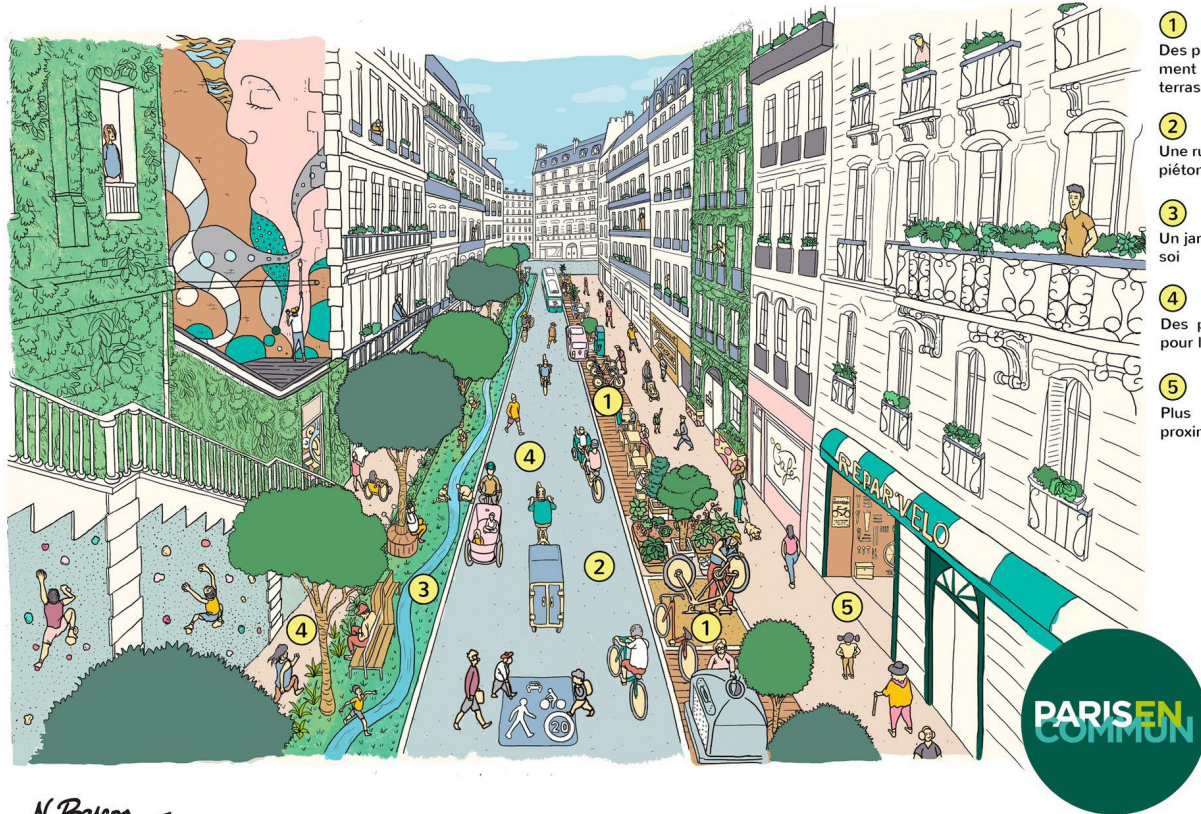
2022年8月徒歩OD



2022年8月自動車OD

GEOTRA Activity Data

Walkable city 住宅と諸活動の近接性



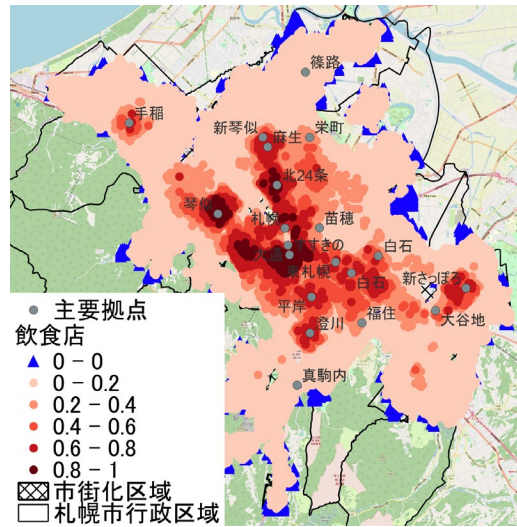
N. Bascón

出典：The street space distributed in a 15-minute city.
Illustration by: N.Bascón / for Paris-en-commu

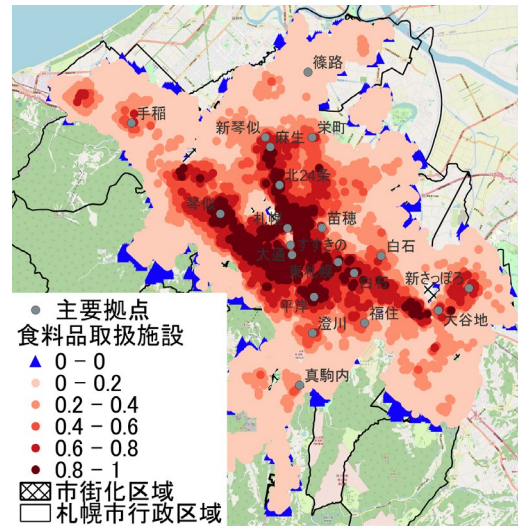


出典：Melbourne, 20-minute neighbourhood, Image source: State Government of Victoria

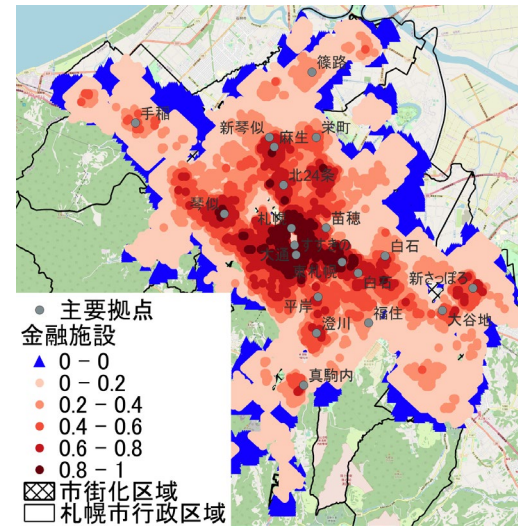
15分アクセス圏：札幌市の事例（潜在アクセス可能人口分布）



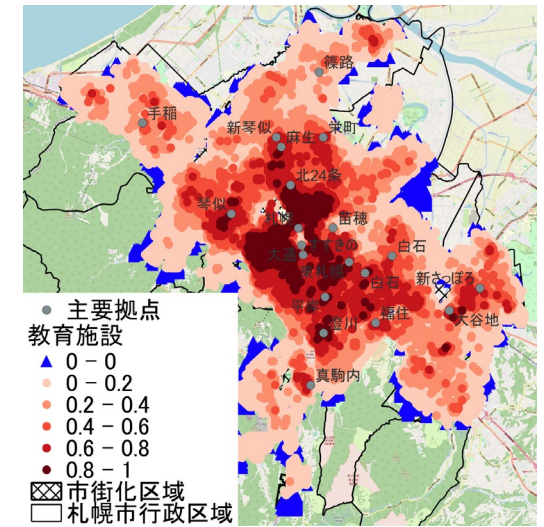
飲食店



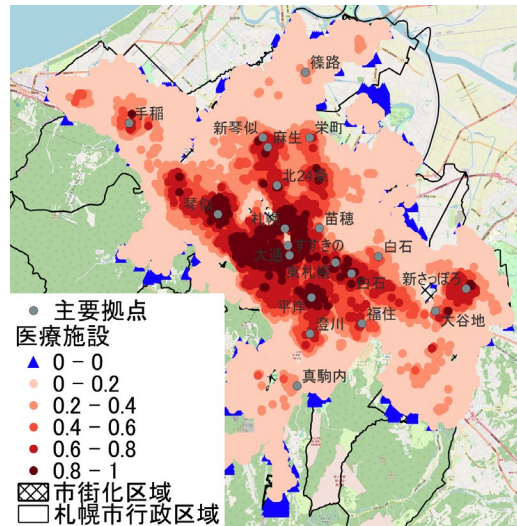
食料品取扱施設



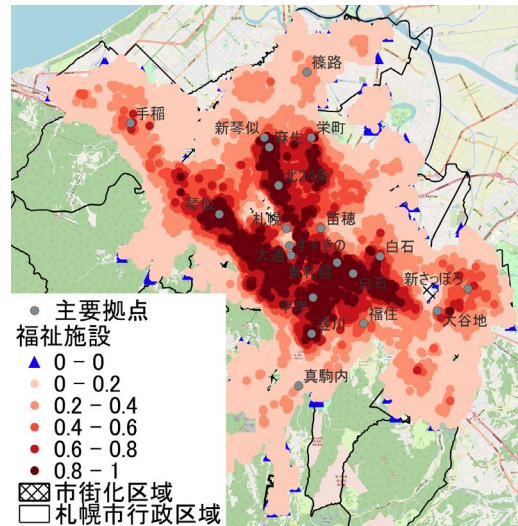
金融施設



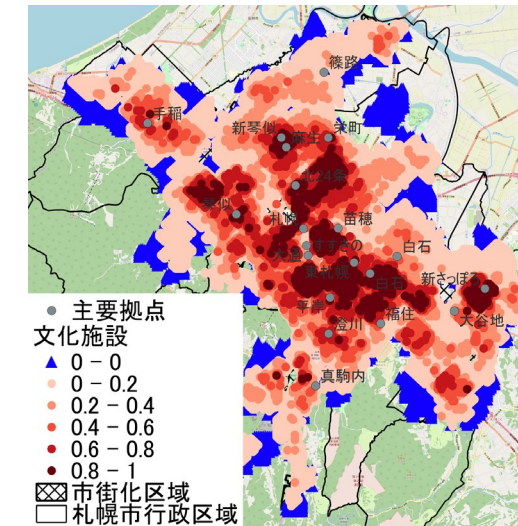
教育施設



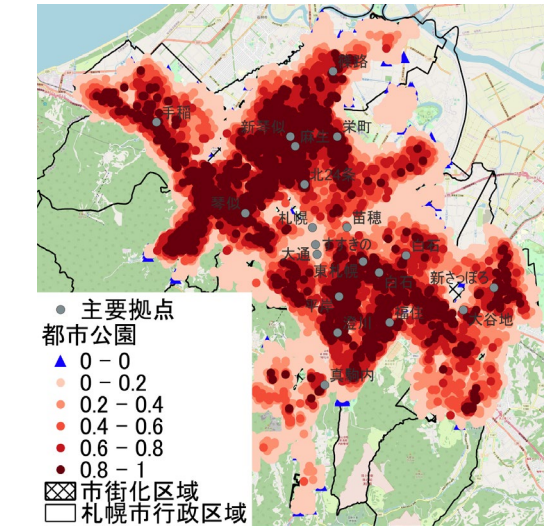
医療施設



福祉施設



文化施設



都市公園

Walkable city エリア毎に再編の向き不向きが

4 各交通モード・施設の基本的な考え方

■ 地下鉄



- 案内表示の多言語化やエレベーターの増設など誰もが利用しやすい環境の整備や、都心部などの利用者が多い駅ではエスカレーターの設置など移動の円滑化を推進
- 市民により一層利用してもらえるよう利用促進の取組を推進
- 車両基地等の施設の老朽化対策や高架橋の耐震化を計画的に実施
- 車両基地等の施設で発生する騒音・振動対策の推進

■ 鉄道(JR)



■ 路面電車



■ バス



■ タクシー



■ 交通結節点



■ 北海道新幹線



■ 丘珠空港



■ 自動車(道路)



骨格道路網

- 既存道路網も活用しながら骨格道路網の機能を強化
- 創成川通(国道5号)は、国等の関係機関と連携しながら引き続き検討を実施

幹線道路網

- 地域の交通状況・ニーズや、新たな交通需要に応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実に取り組むほか、長期未着手の都市計画道路の見直しを進める
- 道路空間の再配分など既存の道路空間をより有効に活用することで、効率的・効果的な自動車交通の円滑化や事故対策等の取組を推進

緊急輸送道路等

- 緊急輸送道路の整備などネットワークの強化を図るほか、橋りょうの耐震化・長寿命化、路面下空洞調査など道路の維持管理・補修を計画的に推進

無電柱化

- 都心部や拠点周辺等において無電柱化を引き続き推進
- 多様な整備手法や低コスト化の手法、推進体制について検討

雪対策

- 持続可能な除排雪体制を構築するとともに、円滑な都市交通を支えていく
- 市民や観光客等を対象に大雪時などの際取るべき行動を取りまとめ、幅広く効果的に周知

■ 駐車場



- 附置義務条例の運用により、駐車場整備量の適正化や駐車場の集約化を推進
- 民間開発との連携による共同荷さばき施設や観光バスの乗降所・待機場の確保など、まちづくりと連携した駐車施策を展開

■ 自転車



- 都心部における自転車通行空間の整備を引き続き実施
- 駐輪場整備や放置禁止区域の拡大、都心部駐輪場の有料化検討など、駐輪対策を推進
- 自転車の通行ルール遵守、利用マナー向上の啓発活動を引き続き実施
- 地方版自転車活用推進計画の策定に向けた検討を推進

■ 徒歩



歩道バリアフリー

- 「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づき、歩道バリアフリー化を継続して実施
- 主要な交通結節点では、冬期でも快適に乗継できるバリアフリー動線を確保
- 基本構想の見直しによる重点整備地区の拡大等について検討

地下歩行空間・空中歩廊

- 民間の開発やまちづくりの機会を捉え、都心における開発誘導方針等の民間誘導方案も活用し、地下歩行空間や空中歩廊と沿道建物との接続やエレベーター設置等を促進
- 地下歩行ネットワークの充実に向け、民間建物の地下の活用や建物同士の接続等について検討

5 交通モード間が連携したシームレスな交通



交通モード間が連携したシームレスな移動環境を実現するため、ハード・ソフト両面で取組を推進

- 交通結節点における乗継機能の強化や交通施設・車両のバリアフリー化等の取組を推進
- バスロケーションシステムなど動的な交通情報の提供など、通常時のみならず、大雪時の遅延状況や代替交通手段など、より利便性の高い交通情報の提供に向けた取組を推進
- 国内外の先進的な取組状況を注視し、ICTを活用した交通モード間の連携について検討を進めるなど、シームレスな移動環境の実現に向けた取組を推進

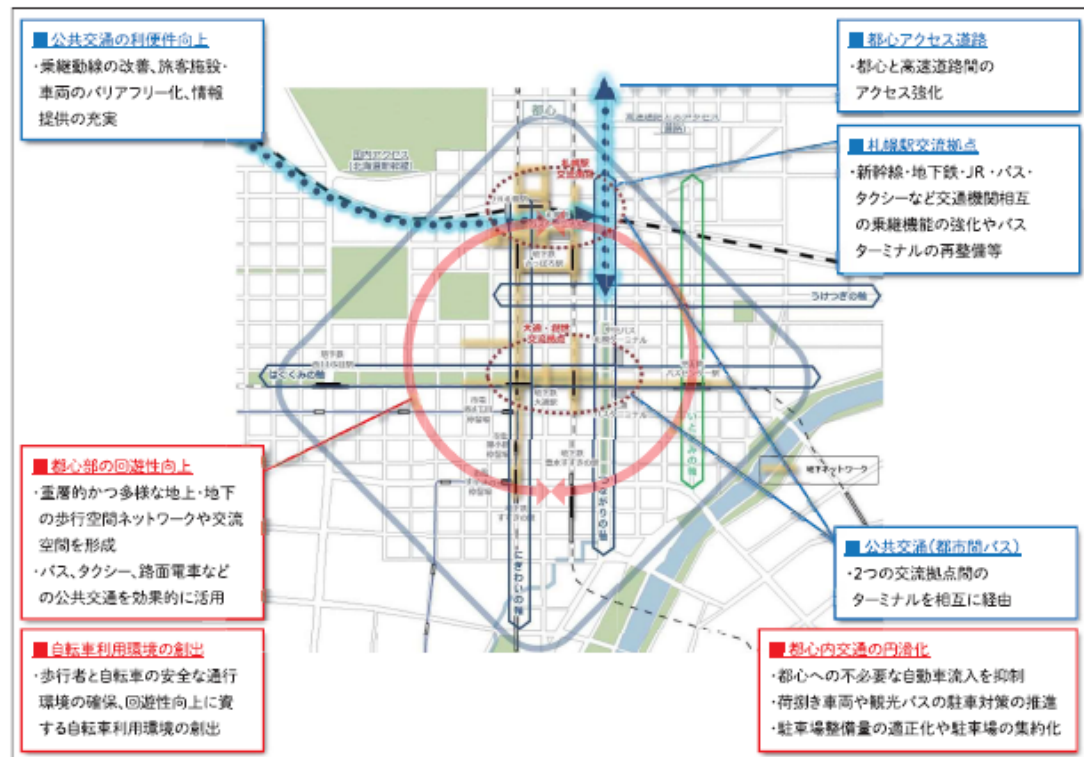
サイクルシェア：計画的な位置づけ 公共交通との連携？

3-2 地域特性に応じた交通体系の構築

都心

今後の方向性

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を形成
- 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークを形成
- 民間の開発との連携や道路空間の再配分等により、都心部の限られた公共空間において必要な交通機能を効果的に確保



出典：札幌市総合交通計画改定版2020年

MaaS 新しい移動体験/価値の提案



ポート配置とサービス連携

porocle

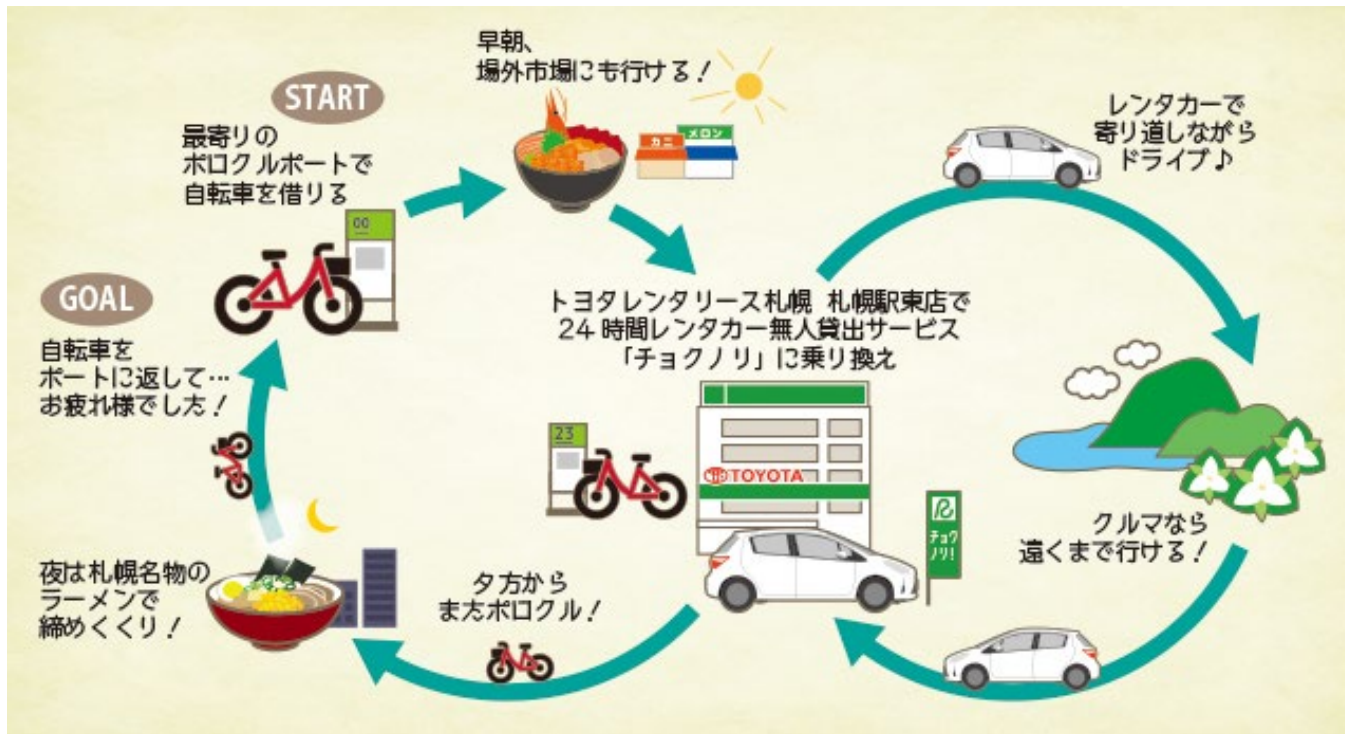
×

TOYOTA Rent a Car チョクノリ!

組み合わせで楽しもう!



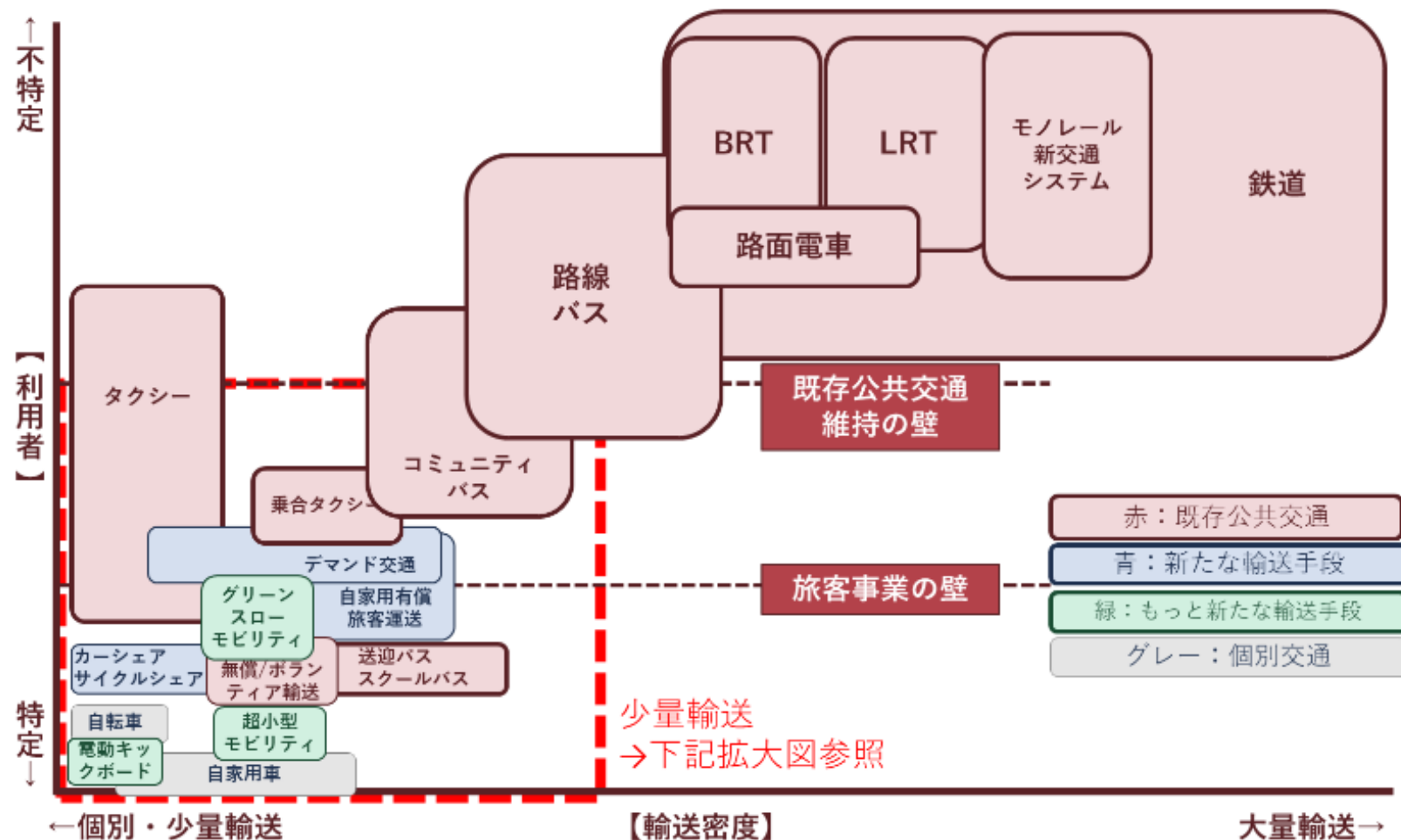
自転車 × 自動車



23番ポート＝トヨタレンタリース札幌 札幌駅東店ポート（中央区北5条東1-2-4）

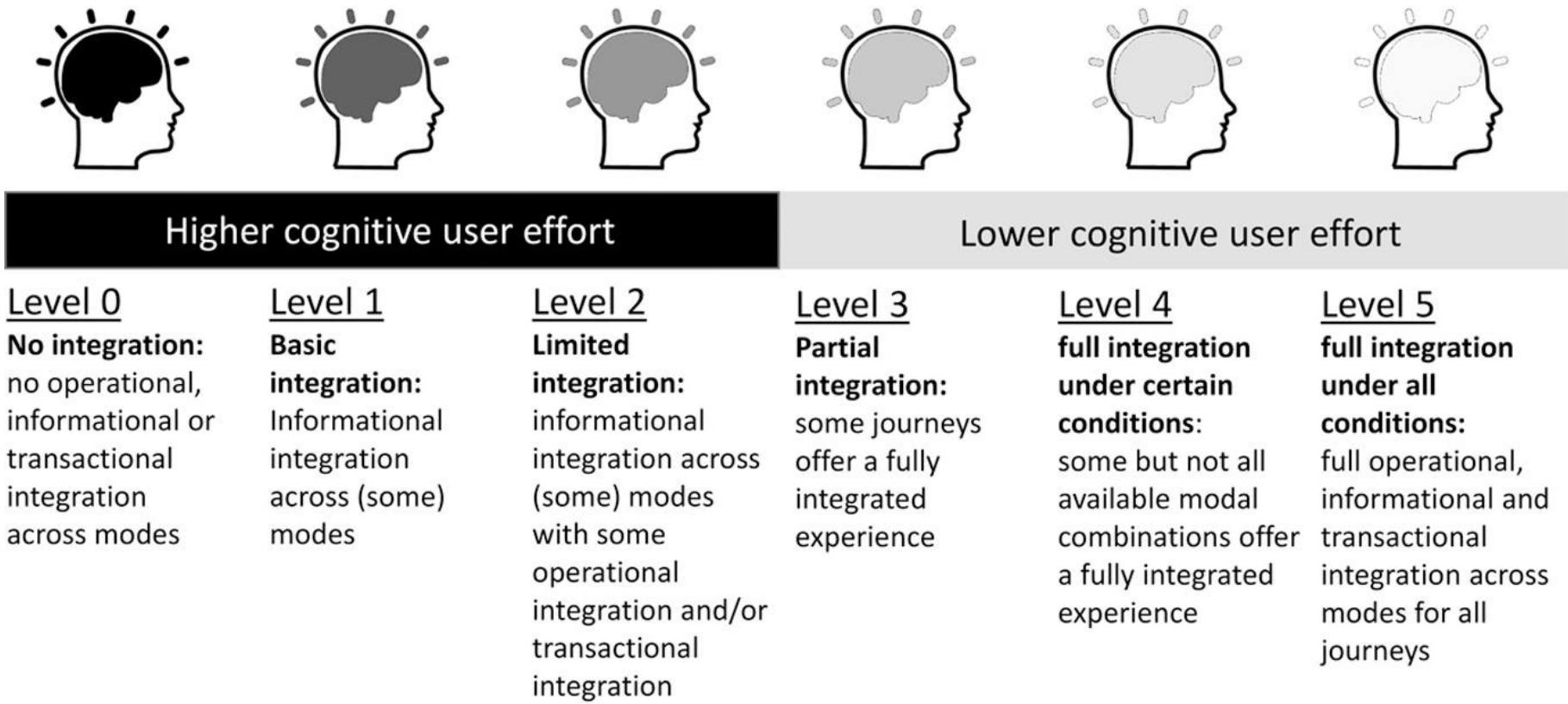
出典：ポロクルWEBサイト

移動サービスの多様性とデータ連携の可能性



認知負荷の視点によるMaaSの統合レベル

Levels of MaaS Integration



cognitive user effort: the effort involved in relying upon the mobility system beyond the private car to fulfil mobility goals
operational integration: interchange penalties are low and door-to-door journey experience is 'seamless'
informational integration: journey planning and execution information for available modes is offered through one interface
transactional integration: payment and any required booking and ticketing is offered through one interface

道路設計の場合

- ・人・車両・道路のコミュニケーション
- ・欧米諸国：セルフ・エクスプレニング・ロード (Self-explaining Road) 概念
- ・1990年代にオランダで提案
- ・「道路を見ただけで、安全な使い方を直感的に把握させる」計画手法
- ・道路設計の簡潔性・明確性
- ・道路横断面構成、交差点形式、交通運用等の要素をバランスよく協調
- ・適正速度の達成や安全性の自然な向上を図る

セルフ・エクスプレニングな移動環境

水素アシスト×サイクルシェアリング，ベロタクシー

FCアシスト自転車タクシー(ピオニエ)

新たに生まれるFCアシスト自転車タクシーの名前は、「ピオニエ(Pionie)」です。現在、筐体フォルムを刷新した新たなデザインを検討中です。

札幌らしい特徴ある3つのデザイン、みなさんはどのデザインが札幌の街中にあうと思いますか？

CONCEPT	TARGET	NAMING
「北海道における水素社会の実現にむけて」 次世代環境モビリティの実装で水素普及促進	- 道民に対して、水素利用の理解促進 - 北海道の脱炭素社会に向けた一歩	「開拓者」を意味するフランス語「pionniere」よりピオニエ「pionie」と命名
APPROACH	KEYWORDS	みんなは どのデザインが好き？
- 札幌の街にフィットする新たなデザイン - 動力としての水素利用	- バイオニアツリー・先駆者、開拓者=北海道 - 次世代へとつなぐ種、多種多様な形に遷移可能	

DESIGN A	DESIGN A の特長	IDEA SKETCH
	伸びやかで滑らかな曲面に包まれた筐体は、どこかフレンドリーな印象を感じさせるデザインとなり、その筐体はしっかりと成形シェル構造となっており、安定感のある乗車体験が得られます。走行時の風の抵抗にならないよう、自転車のヘルメットのような空気の流れを考慮しています。筐体表面には、季節の変化やイベントに応じてラッピングカスタマイズが施せる仕様を想定しており、色やグラフィックを大きく変更できる。見た目の楽しさだけでなく、機能性も兼ね備えたデザインです。	
DESIGN B	DESIGN B の特長	IDEA SKETCH
	パイプ材を立体的に繋ぎ合わせたフレーム筐体の特長で、強度と軽さを併せ持つ合理的なデザイン。フレームの各所に部材接合用のアタッチメントポイントがあり、ルーフやサイドパネルといった部材を必要に応じて付外しできる仕様を想定している。パネル交換が容易のため、カラーやグラフィックの違うパネルに取り換えたり、照明やテーブル、棚を追加し、より快適なキャンピングテラアへとカスタマイズができる。自由度の高いデザイン案です。	
DESIGN C	DESIGN C の特長	IDEA SKETCH
	水素アシストの両面を最大限に引き出そうと、更なる軽さを重視した、より新しいコンセプトのデザイン。アーチ状の軽量の金属フレームを交差させた筐体に、丈夫な生地を張ることで軽やかかつシャープなデザインとしています。生地の張り位置を変える事で、風通しを良くしたり、または乗客のニーズに応じて覆ったりとフレキシブルに変更できます。また生地を張り替える事により容易にカラー・グラフィックチェンジができます。自然と街との絶妙なバランスがある札幌に相応しい、まるで走るグランピングテントとも見えるデザイン案です。	

porocle FCアシスト自転車

シェアサイクル「ポロクル」は、北海道札幌市にて2011年より本格的なサービスの提供を開始し、今年で14年目を迎えました。環境意識の高まりも相まって、都心部の便利な移動手段として多くの市民や観光客の方々に親しまれています。

この度、運営主体の認定NPO法人ポロクルとトヨタ自動車北海道株式会社の共同により、水素による燃料電池を動力源とするFCアシスト自転車を開発しました。

私たちは、水素エネルギーを活用した持続可能なまちづくりを推進している「環境首都・札幌」において、これまで以上に環境にやさしい移動手段の提供、身近な水素の活用・普及促進を後押しし、札幌市が目指す水素社会の実現に貢献します。

FC (燃料電池) モジュール※1

水素検知システム

水素カートリッジ※2

※1 FCモジュール
Fuel Cell Module (燃料電池) モジュール
水素・酸素を反応させて電力を発生させる

※2 水素カートリッジ
水素を貯蔵するための容器
高圧で圧入された水素を貯蔵する

出展 特定非営利活動法人ポロクル
特定非営利活動法人エコ・モビリティ サポート

共同出展 株式会社トヨタ
トヨタ自動車北海道株式会社

後援 札幌市

複数台導入された場合，再配車・モジュール交換・充填作業等が発生
都市内モビリティ×他分野の協働。水素サプライチェーンを構築できるか？

4. より安全・快適な走行環境の創造へ

自転車+電動自転車交通事故の件数

2019~2023年：4,180件（全事故数21,681件）

路線図

- 車両単独 (2019-2023) [11]
- 対人 (2019-2023) [139]
- 対乗用車 (2019-2023) [3360]
- 対貨物車 (2019-2023) [523]
- 対二輪車 (2019-2023) [26]
- 対自転車 (2019-2023) [27]
- 対その他 (2019-2023) [94]

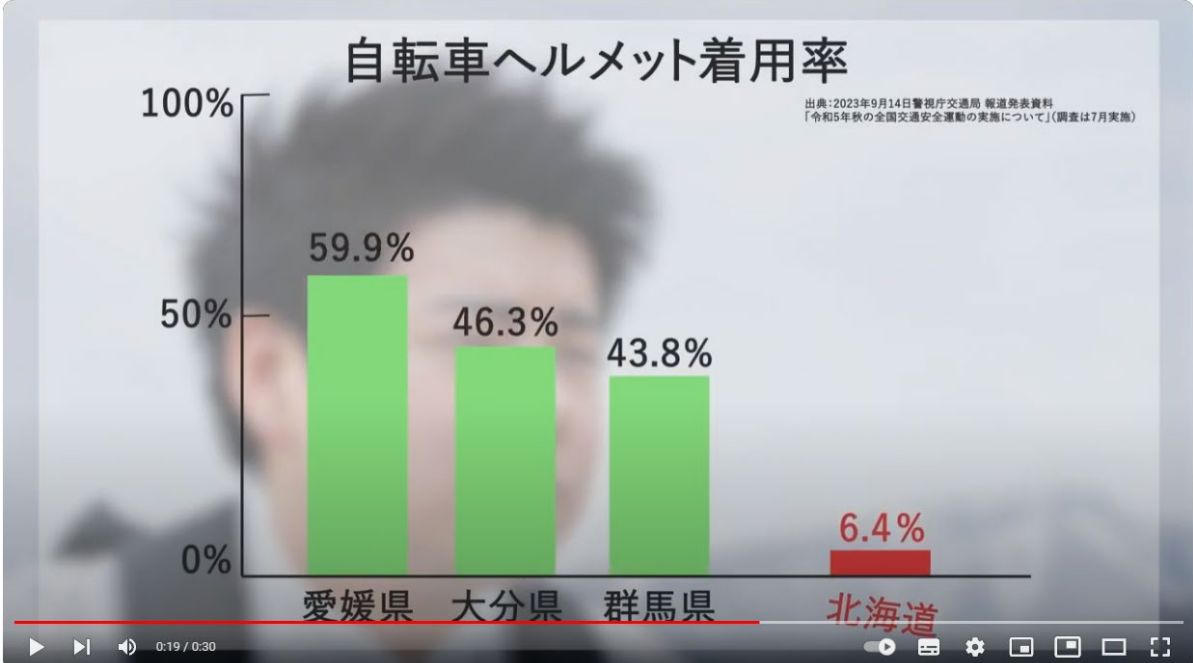


• 自転車+電動自転車交通事故の件数

2019~2023年：4,180件（全事故数21,681件）

2023：881件（全事故数4,591件）

出典元 警察庁 https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/2023/opendata_2023.html



出典: 北海道交通安全協会

ポロクル：交通安全啓発活動参加などの取組み

自転車ヘルメット着用促進モニター事業

(北海道環境生活部くらし安全局道民生活／札幌方面中央警察署)

- ・北海道からポロクルヘルメット60個を貸出
- ・ポロクルはそのヘルメットの貸出及び返却等に係る業務、モニター募集、アンケートの配布と回収を行う。
(貸出数：58件、アンケート回収数：58)

**ポロクルとの連携!!
自転車ヘルメット着用促進に向けた取組!!**

ヘルメット着用促進モニターを募集!!

北海道自転車条例（平成30年4月施行）では、自転車の安全利用のため、
「**自転車利用者は乗車用ヘルメットの着用**に努めること」としてあります。

また、自転車の人身事故は、市街地を中心に多く発生していることから、市街地における自転車の安全対策が必要です。

そこで、令和3年度、道と認定NPO法人ポロクルが連携し、ポロクル利用者を対象とした「ヘルメット着用促進モニター」を募集し、ヘルメット着用促進に向けた取組を促進します。

詳しくは、
ポロクルのホームページをご覧ください!
http://porocle.jp/helmet_monitor01/

軽い

安心

けっこうイケてるっ!



◀北海道環境生活部 WEBサイトでの周知

**中央警察署にて
ヘルメット無料でお貸します!**

駅から近くて便利! 予約不要!

軽い

安心

けっこうイケてるっ!



中央警察署でも
借りられることを
ポロクルSNS等で周知▶

中央警察署にてヘルメット無料でお貸します! 駅から近くて便利! 予約不要!

※貸出期間: 1週間以内 (土日祝日を除く)

※貸出場所: 札幌方面中央警察署 (札幌市中央区南一条西五丁目1番1号)

※貸出時間: 午前9時～午後5時 (土曜・日曜・祝日を除く)

※貸出対象: 自転車利用者 (ヘルメット着用が義務付けられています)

※貸出条件: 運転免許証または住民票を有する方が対象です。貸出時には、運転免許証または住民票を有する方が対象です。貸出時には、運転免許証または住民票を有する方が対象です。

※貸出料: 無料 (ヘルメットの破損・紛失の場合は、別途費用がかかります)

※貸出方法: ポロクルのホームページから申し込みが可能です。

※貸出回数: 1人1回限りです。

※貸出期間: 1週間以内 (土日祝日を除く)

※貸出場所: 札幌方面中央警察署 (札幌市中央区南一条西五丁目1番1号)

※貸出時間: 午前9時～午後5時 (土曜・日曜・祝日を除く)

※貸出対象: 自転車利用者 (ヘルメット着用が義務付けられています)

※貸出条件: 運転免許証または住民票を有する方が対象です。貸出時には、運転免許証または住民票を有する方が対象です。貸出時には、運転免許証または住民票を有する方が対象です。

※貸出料: 無料 (ヘルメットの破損・紛失の場合は、別途費用がかかります)

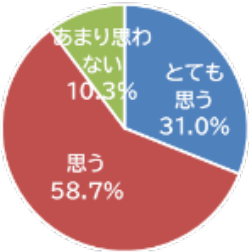
※貸出方法: ポロクルのホームページから申し込みが可能です。

※貸出回数: 1人1回限りです。

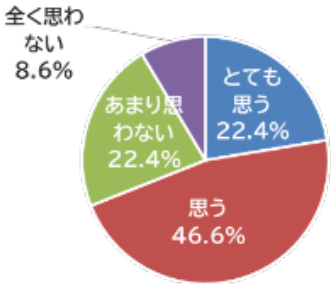
▼アンケート結果 (抜粋)

Q16.ヘルメット“着用前”と“着用後”の意識変化についてお答えください。(回答者数: 58)

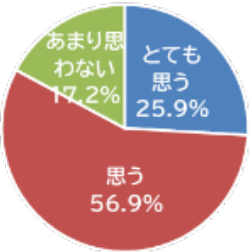
自転車に乗る時の安心感が増した



ヘルメット着用に対する抵抗感が薄まった



交通安全に対する意識が高まった



大通まちづくり株式会社と連携した取組

◎西2丁目線植栽管理（6月17日～11月7日）

違法駐輪問題の改善や景観向上のために設置された、西2丁目線“駐輪場”及び“植栽”の管理・整理整頓・清掃を実施。魅力的なまちづくり実現に取り組んだ。

マネジメントを事務局が担い、クルーがプランターへの水やり、駐輪された自転車の整理整頓、歩道上の清掃を行った。

関係機関：札幌市
大通まち会社
二番街商店街



▲水やりの様子

◎札幌大通地区放置自転車貼札活動（9月19日）

札幌大通まちづくり会社の自転車マネジメント部会による、札幌大通地区放置自転車貼札活動。大通地区（南1条～南4条）を対象に、駐輪中の放置自転車に駐輪場への移動を促すチラシの貼り付けを行った。

事務局が、自転車マネジメント部会のメンバーとして活動に参加。

関係機関：札幌大通まちづくり会社



▲貼り付け作業の様子

大通まちづくり株式会社と連携した取組

◎南1条通における道路空間利活用実証実験「わざわざわストリート」（6月16～30日）

多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験に参画。車道走行を促すため、車道から乗り入れ可能なポートを設置した。また、ベロタクシーと連携した取り組みも実施した。

関係機関：札幌都心交通研究会
道路空間利活用部会
札幌大通まちづくり株式会社
北海道開発局、北海道運輸局
北海道警察、札幌市

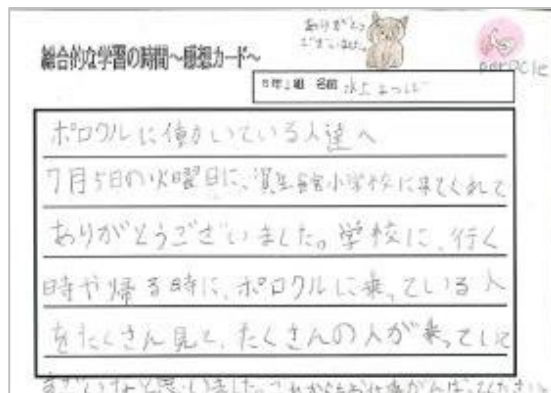
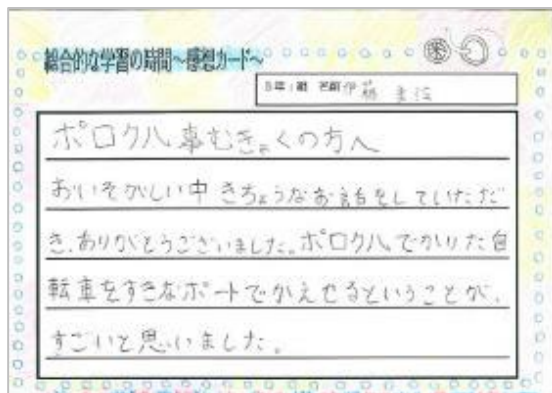
車道から乗り入れ可能なポートを設置▶



◎資生館小学校での公共交通等の総合学習（7月30日）

資生館小学校の5年生を対象に、札幌市にある様々な「公共交通」について学ぶための講演を行った。

関係機関：札幌市立資生館小学校
札幌大通まちづくり株式会社・バス協会・ハイヤー協会



◀ 5年生からの感想カード



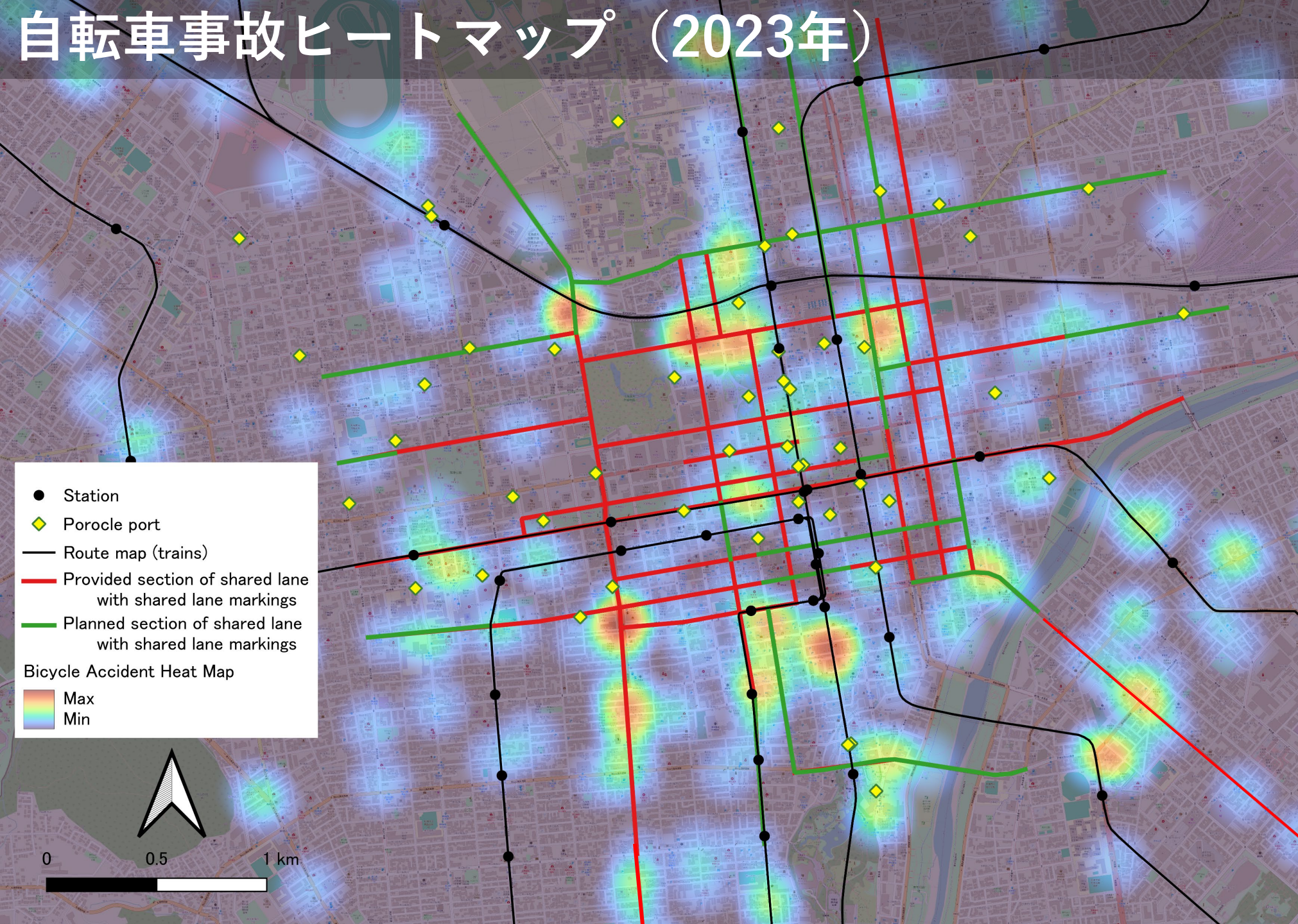
▲ 講演の様子

自転車通行位置の明確化の取り組み

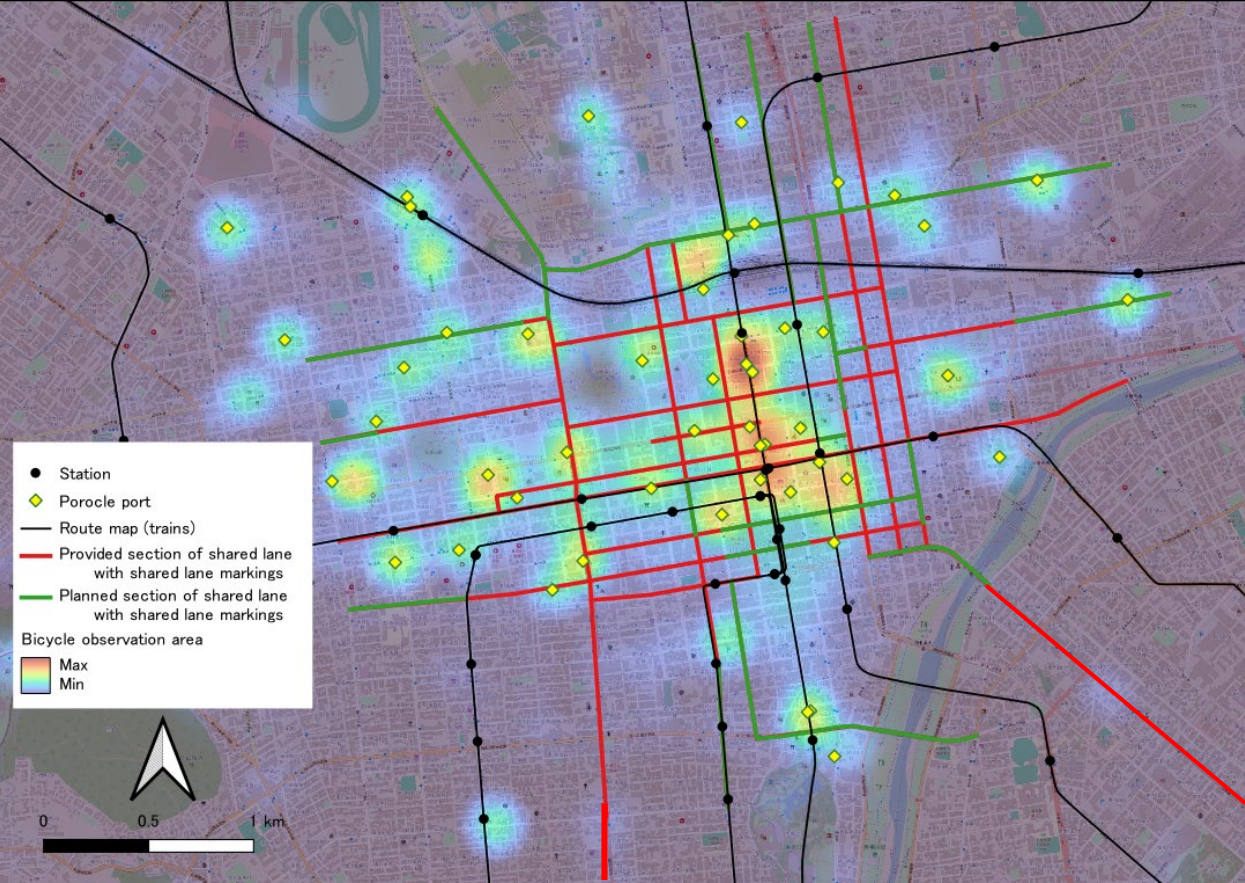
自転車通行位置の明確化
整備状況図（R6.3現在）



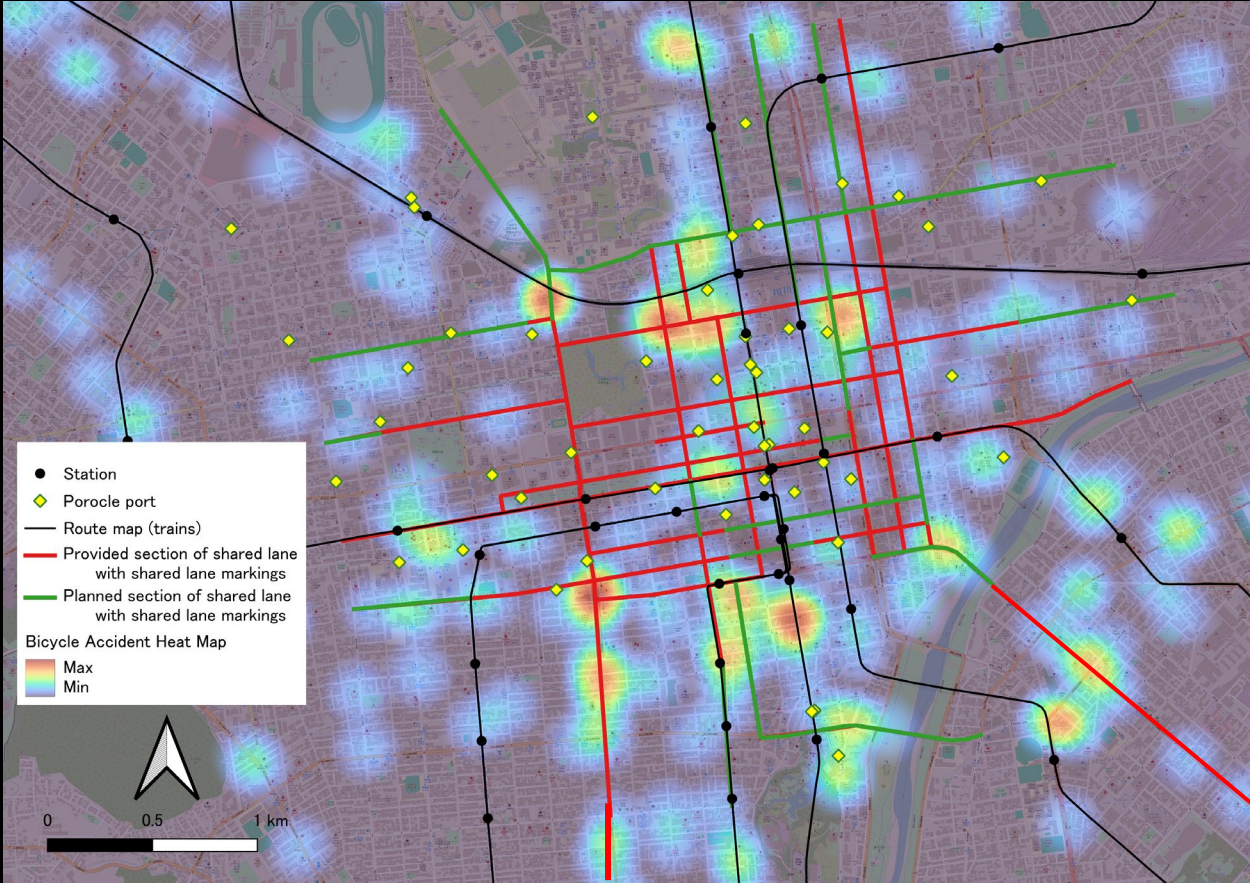
自転車事故ヒートマップ (2023年)



電動シェアサイクルの通過位置分布（2023年）

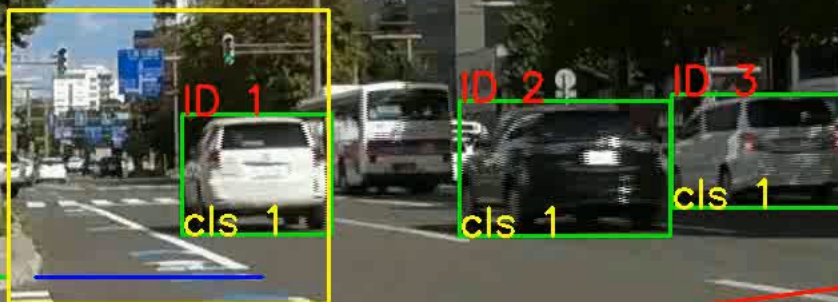


自転車事故ヒートマップ（2023年）



矢羽根型路面標示の設置効果

Bicycle 0
Side walk: 0
Truck 0
Bus 0
Blue lane: 0
Road way: 0
Person 0
Total: 0
Stationary Vehicle: 0



観測データから機械学習モデル（SVM）を構築
ブルーレーンor歩道の選択要因を抽出，ブルーレーン設置前後で比較
スポーツサイクル利用者は車道側にシフト，シティサイクル利用者は歩道側が多い

出典：室蘭工業大学有村研究室

矢羽根型路面標示とシェアバイクの連動



北1条通アーバンネット札幌
ビル前南側ポート(2019年)

ロンドン:サイクルスーパーハイウェイ バークレイズ・サイクルハイヤー

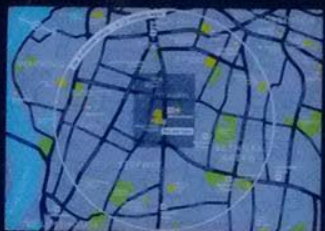


CYCLE HIRE

Whitechapel
Royal London Hospital

← A&E Department
Royal London Hospital

New Road ↑
Vallance Road



£10 per day
Mon - Fri
7am - 6pm
1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

1/2 mile ahead

日本シェアサイクル政策研究会による政策提言 2024年7月30日

- 公共交通に対するシェアサイクルの位置付けを明確化すること
- 自転車関連事故の削減を目的とした取り組みを促進すること

現状において、各地方公共団体がシェアサイクルを政策として実施する場合、地方版自転車活用推進計画への位置付けだけではなく、公共交通機関との連携の観点から地域公共交通計画等にシェアサイクルを位置付けることが重要であるが、横串となる国の上位計画には、公共交通とシェアサイクルの関係性が明確に位置付けられていないため、公共用地へのポート設置などシェアサイクルの利用促進の肝となる点について、地方公共団体ごとに関与の在り方の粒度が様々である。**交通政策基本計画にて、シェアサイクルは公共交通の一部を構成するもの、もしくは公共交通を補完するものとその役割を明確化し、公共性の担保と都市における交通課題の解消に寄与する存在として位置付けるべき**である。

シェアサイクル利用者を含む全ての自転車利用者に対し、交通事故（自転車関連事故）を未然に防ぐことを目的とした、交通ルール・マナー遵守の徹底を図るべきである。

また、車道と構造的に分離した自転車通行空間整備の促進を図るとともに、わが国では曖昧である道路の機能設定を明確化し、大胆な速度抑制策と流入抑制策をも含めた道路環境の改善を促進し、**シェアサイクルを含む自転車と公共交通との連携により自動車に頼らずとも移動ができる環境の形成に向けた取り組みを進めるべき**である。

