

# 日欧の自転車政策と 我が国のコミュニティサイク ルのあり方

(株)住信基礎研究所

古倉 宗治

コミュニティバイク研究会

シンポジウム110303

# 自転車施策及びレンタサイクル (日欧の比較)

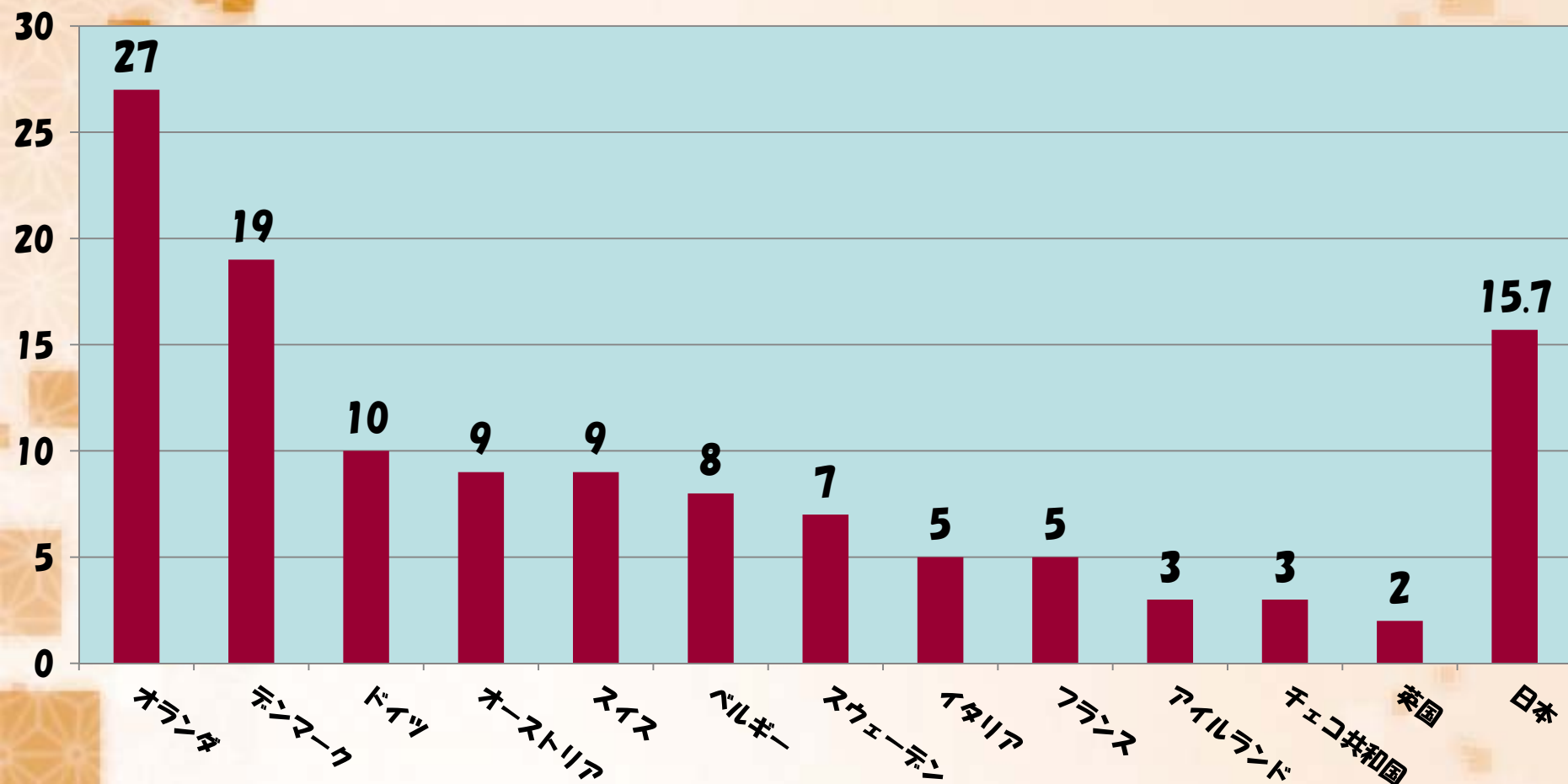
	項目	欧州	日本
自転車施策	自転車施策の起源	自転車利用促進策	自転車放置対策
	自転車の位置付け	正規の交通手段の地位	端末の交通手段の地位
	自転車走行場所	車道	歩道
	自転車走行空間	独自のネットワーク形成	余裕空間で単発的な形成
レンタサイクル	都市型レンタサイクルの目的	交通政策・自転車施策の一環	観光レクレーション又は放置対策の一環
	都市型レンタサイクルの形態	コミュニティバイク方式(面的利用)	レンタサイクル方式(線的使用)
	投入自転車	オリジナルデザイン自転車	放置自転車又は既成自転車

# 自転車保有台数・保有率比較

	国名	保有台数	保有率(人口/台数)	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
8	イタリア	2650	2.2	1996
9	フランス	2300	2.6	2000
9	イギリス	2300	2.6	2002
	アメリカ	12000	2.7	1998
	中国	40976	2.8	2006
	韓国	650	6.9	1996

出典 自転車産業振興協会統計要覧43

# 欧州各国の最近の自転車分担率



出典 オランダ政府「オランダにおける自転車」2007に基づき、古倉作成。数値は最近のものとなっている。日本は、平成17年「全国都市交通特性調査」による国交省資料

# 日本と外国の自転車の価格

国	価格	倍率
日本	13,635円	1. 0
ドイツ	55,200円(€ 368)	4. 0
フランス	37,200円(€ 248)	2. 7
オランダ	95,450円(€ 603)	7. 0

出典 日本価格は(社)自転車協会資料、外国価格は(財)自転車産業振興協会資料(2007年)に基づき、それぞれ古倉計算  
2007年当時の為替による計算 1ユーロ=150円で計算

# 自転車の保有台数と出荷台数

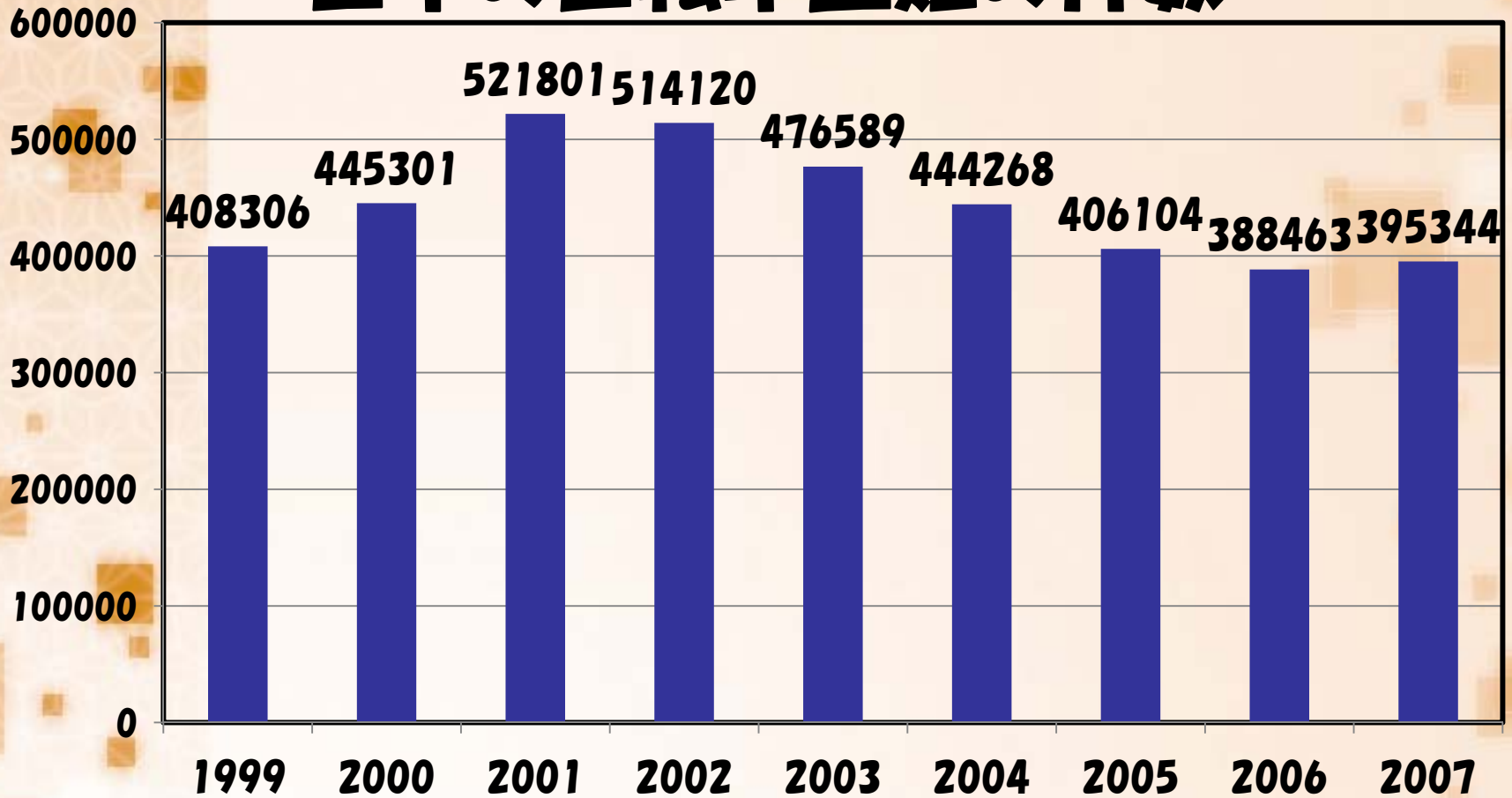
(万台)

年	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
保有台数	7702	7895	8087	8278	8482	8517	8555	8593	8632	8665
国内向け台数 <sup>a</sup>	862	825	824	914	1002	1128	1140	1122	1159	1107
年間増加数 <sup>b</sup>	208	193	192	191	204	35	38	38	39	33
増加率 <sup>a/b</sup> ×%	24.1	23.4	23.3	20.9	20.4	3.1	3.3	3.4	3.0	3.0

参考 年間国内向け台数－増加台数＝年間の廃棄等台数  
 2005年 1071万台 保有台数8665台 →平均使用年数8.1年(1071/8665)

出典 (財)自転車産業振興協会資料(自転車保有台数の推移及び国内向け(生産+輸入台数)の推移)に基づき、古倉計算

# 日本の自転車盗難の件数



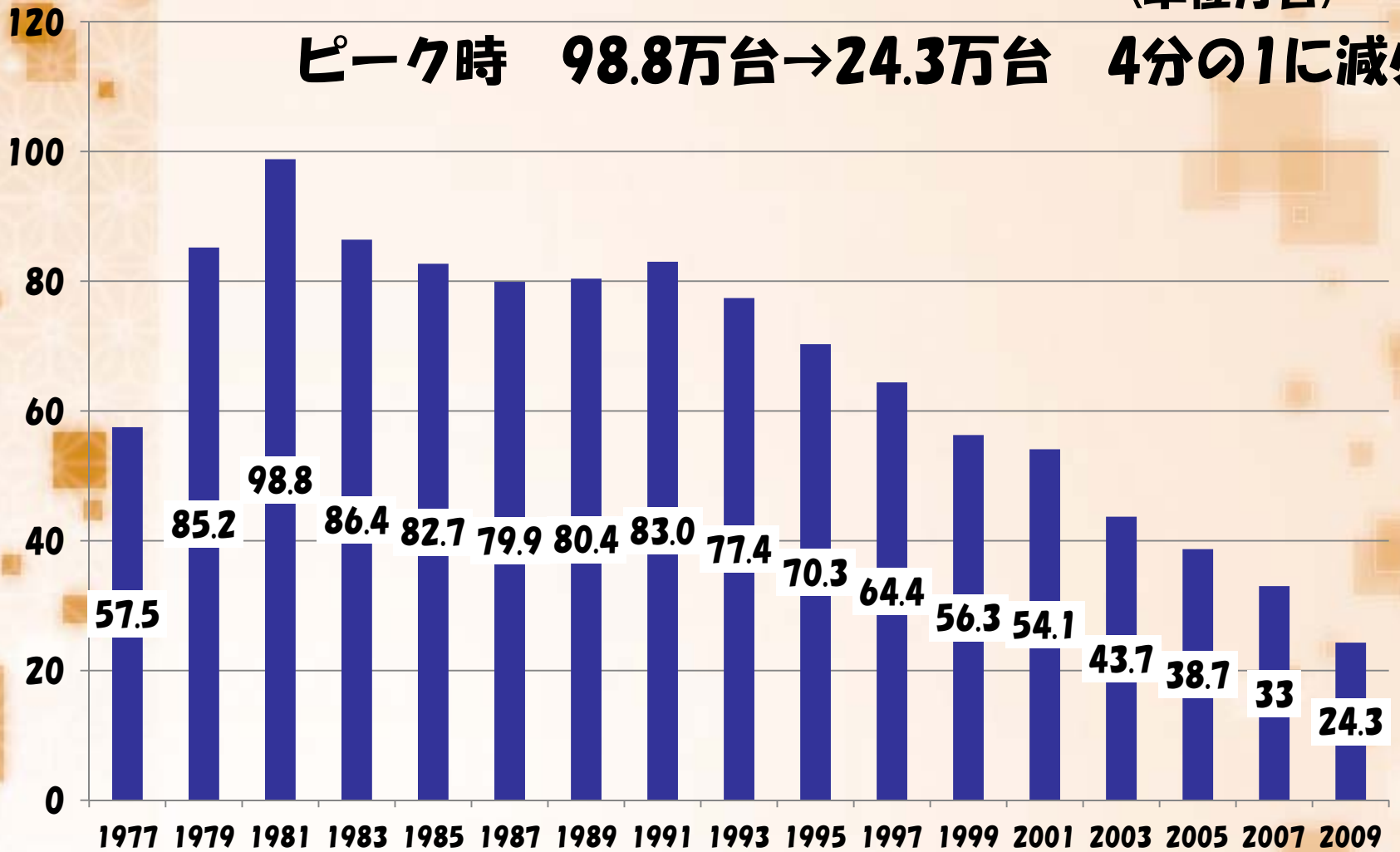
出典 警察庁「平成20年上半期の犯罪情勢」に基づき古倉作成。

オランダ	= 保有台数1800万台	75万台の盗難	率4.1%
日本	= 保有台数8665万台	40万台の盗難	率0.46%
東京都	= 保有台数878.9万台	6万台の盗難	率0.68%
ロンドン	= 保有台数270万台(全国2300万台から推計)	2.4万台の盗難	率0.9%

# 駅周辺放置台数

(単位万台)

ピーク時 98.8万台→24.3万台 4分の1に減少



出典 内閣府平成21年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」



# 日本の自転車の現状と対応

1	価格	日本は、価格が安く、手に入れやすい。
2	保有率 分担率	日本は、ほぼ保有が行き届き、所有自転車は満杯。都市交通はこれで高分担率。
3	盗難	日本は、セキュリティがよく、盗難は少ないと思われる(放置の原因の一つ)
4	放置	日本は、駅前の放置は減少。都心の商店街や職場付近では不足気味で道路に駐輪。

新たなコンセプトのコミュニティサイクルの実施

⇒①自宅周辺型ではなく、都心部型・回遊地型

②駅アクセス需要対応ではなく、駅イグレス需要型

# 新たなコミュニティサイクルの方向

## 保有自転車が多い中でのコミュニティサイクルの戦略的活用

戦略的な活用項目	例示
1. 戦略のない保有自転車との競合は避ける 明確な目的とそれに必要十分なシステム	費用対効果、時間帯、ポートの位置数、台数
2. コミュニティサイクルの戦略的活用の例	
(1) 保有自転車を持ち合わせないシーンの利用で自転車利用促進策	観光、回遊、営業など
(2) 保有自転車にはない良質の自転車の利用による自転車利用促進策	電動アシスト、デザイン、ブランドなど
(3) 駐輪場の制約下等でのイグレスでの利用による放置対策のための自転車活用策	職場周辺での放置対策、業務利用、回遊利用を含む。名ちゃり、柏の葉などの利用
(4) 事務所地域等での業務活動での利用による自転車利用促進策	事務所集中地区、大丸有などの利用
(5) 自転車・公共交通連携型での利用による直行型自家用車の転換策	訪問先の駅からのイグレス手段としての活用、オランダ・独等

# 駐輪場所から施設入り口までの距離 (限界距離の平均)

目的		50m	100m	200m	300m	500m	以上	計	平均距離m
駅前 の施設 入り口	通勤	7	11	7	3	0	1	28	134
	通学	3	8	12	4	3	0	30	202
	買物	15	31	19	6	0	1	71	133
	遊び	7	9	11	1	3	0	31	169
	その他	2	3	4	1	0	0	10	150
	合計	34	62	53	15	6	2	170	153
駅改札		31	55	33	15	9	1	143	158

出典 神奈川県橋本駅アンケート調査。施設の入り口又は駅改札までのもの。計の欄は500m以上及び空欄を除くサンプルの合計。平均距離は、500m未満の各回答者数と距離の積の合計を計で除したものの。放置の人の平均・目的施設別

# コミュニティサイクルのポイント

1	利用目的の設定(観光、日常利用等)と目的ごとの需要に応じたシステムの作り付けが重要
2	走行空間ネットワークの提供等の総合的施策が重要
3	利用目的に合わせたポートまでの距離が重要(目的ごとに違う限界距離、平均150m)
4	利用目的に合わせた料金設定が重要(観光、日常利用等)
5	需給の偏りに合わせた対策が重要(ポートと自転車の数)
6	質・性能・デザイン向上が重要(使いたくなるような質、使って良かったと思える質など)
7	1から6により、安全・快適・迅速な走行を体験してもらい、質のよい自転車での距離の長い利用を促進。単なる交通手段の提供と自転車利用促進のための学習効果等の戦略性。