

平成 22 年度

自転車活用による環境改善方策の調査研究事業
報 告 書

—CO₂ 排出量の削減に寄与する「自転車通勤」 自転車利用の広がりも展望して—

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN  競輪補助事業

社員の声に応え 自転車通勤を制度化

株式会社ゴールドウイン



創業60年を迎える老舗スポーツ用品メーカー、株式会社ゴールドウインは、平成22年3月29日より、東京本社で自転車通勤制度の運用を開始した。「みずから自転車に乗ることで自転車を楽しむお客様の視点に立つとともに、より生き生きと健康的な生活を送る。さらに、自転車でのエコ通勤を通じて、環境意識を高める」という目的で、スポーツ業界で初めて自転車通勤を制度化。現在、約10名が制度を利用しており、熱心なサイクリストとして知られる西田明男社長も週に2～3回はジテ

ツウを実践している。

ゴールドウインの自転車通勤制度は、2kmから20km圏内に住む社員を対象にしたもの。申請書を提出した希望者にだけ自転車通勤が許可される。制度利用者は通勤距離に応じた通勤手当を受給できるほか、社屋地下1階にある専用駐輪場とシャワー室を利用できる。

自転車を扱う企業なのだから

そもそも、制度化のきっかけは社内からの強い要望だった。

平成17年にスイスの自転車ブラ

ンド「SCOTT（スコット）」の取り扱いを開始したことで、社員らの自転車への関心が徐々に高まった。社内に創設された自転車クラブには、社長や役員も名を連ねている。こうした機運の中で「自転車を扱う企業なのだから」と、自転車通勤制度化を求める声が多く寄せられるようになった。

制度化を検討する際、社内では否定的な意見も聞かれた。「限られた圏内に居住する社員のために、わざわざ新しく制度を作る必要があるのか」。それでも最終的に制度化に踏



写真（左上）社屋B1の駐車場内、制度利用者専用の駐輪スペース。やはり自社製バイクが多い。／（右上）自転車通勤制度を利用する一人、人事総務の鈴木直さん。／（左下）駐輪場近くに用意されたシャワールーム。汗を流してリフレッシュして始業時間を迎える。／（右下）2009シマノ鈴鹿ロードレース。社内のクラブ活動で2009年8月のシマノ鈴鹿ロードレースに参加。



写真（上）2010年2月、社内のクラブ活動でTOKYO エンデューロに参加。／（左下）SCOTT Bike Addict RC =超軽量ながら剛性にも優れたカーボンフレームのロードバイク。重量は6.5kg。／（右下）GOLDWIN レースライドウインタージャケット=冬季仕様のサイクルウェア。ストレッチ性に加え、防風、透湿、撥水性能が高い素材を使用。



み切った大きな理由は、スポーツ用品メーカーとして、自転車通勤でも社会の模範でありたいという強い信念だった。

折しも環境への配慮から社用車を削減したことで駐輪スペースがあらかじめ確保できたこと、シャワールームなど既存の設備をうまく活用できたことも制度化へのはずみとなった。7つの禁止事項や、ヘルメット・グローブの着用、保険加入の義務化など、他の通勤者および近隣環境への安全配慮を徹底し、制度をきちんと運用するために繰り返し議論が行われた。

企業イメージ向上に効果

制度を導入して約1年が経つ。こ

の間、新聞や雑誌など複数のメディアに取り上げられた。他の企業から、自転車通勤制度運用のノウハウについての問い合わせもある。改めて、世間の自転車通勤への関心の高さを確認した。

スポーツを通じての社会貢献という目標に向けて、確かな手応えを感じることができた。環境改善への積極的な姿勢が評価されたことで、企業イメージの向上にもつながっているという。

何よりも、今まで以上にユーザーの立場に立った提案、商品開発ができるようになったことが、ブランドにとって大きな成果だといえる。

制度を利用する社員からは「健康が増進した」「ストレスが軽減した」

「仕事の効率がアップした」など、自転車通勤の優れた効能を実感するとともに、「自社のバイクとウェアで通勤していると、社員として世間の注目を意識する」といった意見も上がる。

制度導入による課題点としては、「通勤途中で事故を起こす可能性がある」「自転車通勤者の着替えを置いておくスペースがない」などが挙げられる。

まだまだ一般的とはいえない社内ジテツウ制度。ゴールドウインは、一般企業としてひとつの理想的なモデルケースを提案することによって、企業イメージのPRとなるだけでなく、ひいては自転車自体の普及にもつながると考えている。

平成 22 年度

自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

報 告 書

—— CO₂ 排出量の削減に寄与する「自転車通勤」 自転車利用の広がりも展望して ——

目 次

調査研究委員会名簿	4
はじめに 〈赤池 学〉	5
本調査研究の概要	6
前田建設工業の自転車通勤者を対象としたアンケートの結果	8
日本サイクリング協会の WEB 会員の自転車通勤者を対象としたアンケートの結果	17
利用促進につながる自転車通勤制度に求められること 〈鈴木 美緒〉	50
まとめ 〈赤池 学〉	54

平成 22 年度自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

—— CO₂ 排出量の削減に寄与する「自転車通勤」 自転車利用の広がりも展望して ——

——調査研究委員会——

財団法人 日本サイクリング協会

【委 員】

赤 池	学	(株)ユニバーサルデザイン総合研究所	所 長
蓮 見	孝	筑波大学大学院 人間総合科学研究科	教 授
沢 田	昌 樹	時事通信社	整理部次長
小 林	成 基	(N) 自転車活用推進研究会	理事長
澤 田	裕	フリーランス 編集者	
鈴 木	美 緒	東京工業大学大学院総合理工学研究科	助 教
山 本	耕 治	(財) 日本自転車普及協会	事業部部長
川 口	豊 勝	(社) 自転車協会	業務部長
加 藤	元 彦	(財) 日本サイクリング協会	専務理事

(順不同)

はじめに

本調査研究事業の目的は、「自転車活用による環境改善方策」を具体的に展開するため、自動車依存層を非依存型に移行させる有効な手立てを、多岐に渡って探ることにある。

その2年目を迎えた平成22年度事業は、そのための具体的な方策として「自転車通勤」を取り上げ、その現状と課題、「通勤サイクリング」が果たすCO₂削減などの環境効果、家族や休日における自転車利用の促進効果、そして企業導入の有効な方策などを調査研究することを目的に実施した。

道路空間再配分による自転車道、自転車レーンのネットワーク整備が積極的に進められているヨーロッパでは、一人一台のクルマを使う通勤を見直し、自転車通勤が幅広く普及し始めている。その理由は、「多様な移動を許容する権利の保障」、「環境問題の解決」、「健康の増進」、そして「街の活性化」と、自転車通勤がもたらすメリットが明確だからである。

一方、わが国においては、路車一体として捉える交通システム思考の欠如、混合交通を認めない交通警察行政、交通流を妨げる路上駐車場の設置など、多くの課題を依然抱えたまま、自転車道の整備は一向に進展していない。

しかし近年、生活者の健康志向やエコ意識の向上、企業の環境ブランディングの要請から、自転車通勤を導入する先導的な企業や地方自治体も台頭し始めた。

本調査では、すでに自転車通勤を導入している前田建設工業、ゴールドウイン、名古屋市役所の協力を得て、自転車通勤に関わるヒヤリング調査、アンケート調査を実施するとともに、自転車通勤を行っている日本サイクリング協会会員に対しても同様のアンケート調査を実施した。

本報告書は、その結果をまとめ、通勤サイクリングと企業導入の有効な方策を提言するものである。本調査結果が、サイクリング環境改善の一助になれば幸甚である。

財団法人 日本サイクリング協会

平成22年度 自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

調査研究委員会委員長 ユニバーサルデザイン総合研究所所長 赤池 学

本調査研究の概要

自転車通勤を積極的に導入している企業および団体として、老舗スポーツ用品メーカーの株式会社ゴールドウイン、総合建設会社の前田建設工業、名古屋市役所の協力を得て、ゴールドウインと前田建設工業には導入の経緯などをうかがう取材を、さらに前田建設工業では会社全体の取り組みの概要と、自転車通勤者を対象とするアンケートも実施させていただいた。また、2001年3月以来、10年に及ぶ自転車通勤推進の実績を誇る名古屋市役所には、通勤手当支給額の改正内容と通勤に用いる交通手段の推移に関する資料を提供していただいた。

さらに加えて、2010年12月26日から2011年1月7日までの13日間、日本サイクリング協会のウェブサイトにて自転車通勤者を対象としたサイトの特設。前田建設工業で実施したものと同様のアンケートには、協会会員のうち903名の方々から回答を寄せていただいた（回答者の属性やその他の質問項目については16ページ以降を参照のこと）。前田建設工業で実施したものとあわせ、この質問フォームでは自宅から勤務先までの通勤経路について、自転車通勤を始める前と後の両方を問い、さらに月間の勤務日数とそのうちの自転車通勤日数も記していただいた。自転車通勤による二酸化炭素（CO₂）排出量の削減効果を、より正確に導きだそうとの意図に基づくものである。各項目の算出方法として、以下の方法を用いた。

①各交通手段での移動距離

回答者に記していただいた交通手段（自動車・バイク・バス・電車・自転車・徒歩）と駅名（もしくはバス停名）から、インターネット上の路線探索サイト「グーグルマップ」&「乗換案内」を用いてそれぞれの移動距離を算出した。

②1人を1km運ぶ場合の二酸化炭素（CO₂）排出量

国土交通省などのデータより、175g /自動車、93g /バイク、53g /バス、19g /電車、0g /自転車・徒歩と設定した。

③通勤移動（片道）に伴う二酸化炭素（CO₂）排出量

各交通手段での移動距離と二酸化炭素（CO₂）排出量とを掛け合わせ、複数の交通手段を利用している人に関しては、さらにそれを合算した。

④1年間の二酸化炭素（CO₂）排出量

降雨などの影響で自転車通勤移行後も移行前の交通手段を用いなければならないこともあるため、勤務日数とそのうちの自転車通勤日数を掛け合わせ、移行前後の二酸化炭素（CO₂）排出量を算出した。

⑤1年間の二酸化炭素（CO₂）排出削減量

自転車通勤移行前から自転車通勤移行後の二酸化炭素（CO₂）排出量を差し引いて、年間の二酸化炭素（CO₂）排出削減量を算出した。

質問フォームが理解しづらかったこともあってか、各交通手段での移動距離を実際に算出できたのは、前田建設工業とウェブアンケートを合わせて584名（63.6%）にとどまってしまったが、それでも自転車通勤への移行に伴う二酸化炭素（CO₂）排出削減効果を実証できたのではないかと思われる。

その584名の通勤移動(往復)に伴う1年間の二酸化炭素(CO₂)総削減量は4,192,413,220.8g(4191t)と、1人当たりでは7,178.789.8g(7.18t)となった。日本の1人当たりの二酸化炭素(CO₂)年間排出量はおよそ9.5tとされているため、実にその76%を自転車通勤への移行のみで削減したわけである。なかでも排出削減が多かったのは神奈川県在住の50歳台の男性。この方はこれまで通勤に自動車を利用し、その距離は片道45kmであった。これを1か月の勤務日数24日のうち20日を自転車通勤に移行したことによって、年間の削減量は90,720.000g(90t)に及ぶことになった。

自転車通勤に切り替えた理由を問うた設問の回答を見ると、「健康を維持・改善するため」「運動不足を解消するため」「自転車に乗るのがもともと好きだったため」といった回答が上位を占め、「CO₂の排出削減など環境改善を図るため」という回答は22%にとどまったが、本人の意図は別にしろ結果的に環境改善を図ることができるのが、自転車通勤の優れた点であるといえよう。また、当初はそのような意図はなかったにしろ、自転車通勤を始めたことをきっかけに「環境に対する意識が高まった」という回答も28%に達しており、実際的な効果の点でも人々の意識を変える点でも、自転車通勤が多大な影響を及ぼしていることは明らかである。

前田建設工業の自転車通勤者を対象としたアンケートの結果

(回答数 15 人)

会社として回答していただいた項目

●会社全体の社員の構成と自転車通勤に乗り換えた人の構成（職種・性別・年齢）について。

〈会社全体の社員の構成〉

職種：事務職=662人（21.78%）

営業職=0人（0.00%）

技術職=2,378人（78.22%）

その他=0人（0.00%）

性別：男性=2,667人（87.73%）

女性=373人（12.27%）

年齢：～30歳=448人（14.74%）

31歳～40歳=753人（24.77%）

41歳～50歳=1,002人（32.96%）

51歳～60歳=647人（21.28%）

60歳～=190人（6.25%）

〈自転車通勤に乗り換えた人の構成〉

職種：事務職=5人（0.16%/会社全体、0.76%/事務職全体）

営業職=0人（0.00%/会社全体、0.00%/営業職全体）

技術職=16人（0.53%/会社全体、0.67%/技術職全体）

その他=0人（0.00%/会社全体、0.00%/その他全体）

性別：男性=17人（0.56%/会社全体、0.64%/男性全体）

女性=4人（0.13%/会社全体、1.07%/女性全体）

年齢：～30歳=6人（0.20%/会社全体、1.34%/～30歳全体）

31歳～40歳=5人（0.16%/会社全体、0.66%/31歳～40歳全体）

41歳～50歳=7人（0.23%/会社全体、0.70%/41歳～50歳全体）

51歳～60歳=2人（0.07%/会社全体、0.31%/51歳～60歳全体）

60歳～=1人（0.03%/会社全体、0.53%/60歳～全体）

●会社が自転車通勤者のために用意している設備について。

(該当するものを丸で囲んでください複数回答可)

- ・屋根なし屋外駐輪場
- ・屋根付き屋外駐輪場……………○
- ・屋内駐輪場
- ・駐輪ラック
- ・駐輪場への人の出入りを確認できる管理人
- ・シャワー
- ・更衣室
- ・空気入れ
- ・メンテナンス用品
- ・その他 ()

※本社の場合。他は不明ですが、特に自転車通勤者用に設備を設けているところはないと思われる。

●会社が自転車通勤を許可している条件について。(複数回答可)

- ・死傷事故を対象とする交通災害保険への加入
- ・死傷事故を対象とする賠償責任保険への加入……………○
- ・社の内外を問わず実施される交通安全教室の受講
- ・社の内外を問わず実施される自転車運転免許の取得
- ・会社の規定に定めた距離以上の自転車走行区間であること……………○
※規定に定めた距離は(2.0km以上)
- ・会社の規定に定めた距離以下の自転車走行区間であること
- ・ヘルメットやライトなどを装着すること
- ・自転車が会社の規定に定めた整備を受けていること
- ・誓約書の提出……………○
- ・過去年以内の交通違反の経歴がないこと
- ・その他……………○
※その他の内容：ルートの登録

●(誓約書の提出を条件として定めている場合) 誓約書で定めている内容について。(複数回答可)

- ・定めた通勤経路から外れないこと
- ・飲酒運転など法律違反を犯さないこと……………○
- ・死傷事故を対象とする交通災害保険への加入
- ・死傷事故を対象とする賠償責任保険への加入
- ・ヘルメットやライトなどを装着すること
- ・自転車が会社の規定に定めた整備を受けていること
- ・その他……………○
※その他の内容：違法駐輪をしない/事故発生時の対応方法/誓約内容に違反した場合の懲戒了承

前田建設工業株式会社

自転車通勤を制度化 全社を挙げてエコへ取り組む

ジテツウ（自転車通勤）が注目を集めている。そのジテツウを全面的にバックアップしている企業がある。前田建設工業の自転車通勤制度、それは安心を補償した上でのエコへの取り組みだった。

今朝も上田達哉さん（土木部設計グループ構造チーム長）はスーツ姿、カバンを前カゴに入れ、自宅から練馬区の土木事業本部まで約2.5kmの距離を自転車通勤。緑濃い公園沿いの道をゆっくりと、それは気持ちを入れ替える始業前の大切な時間になっているという。自転車通勤を始めたきっかけは、会社までの交通事情。バスは遠回りして時間がかかる上、本数が少なく、夜も早く終わってしまう。それなら自転車で通勤すれば、時間を気にすることのストレスから解放され、それに毎日20分程度であれ、自転車に乗ることで健康を手に入れ、小さいながらもエコに貢献できると思ったという。

今年2月、「自転車通勤制度」が発足したのを期に申請・登録し、月4000円の自転車通勤手当と会社が団体契約する任意保険の適用を受けられるようになった。「いちばんこの制度でありがたいのは、対人・対物の補償がついた保険に加入できたことですね。自転車で他人を傷つけることが多くなってきているからです」と上田さんはおっしゃる。「自転車通勤制度」施行のポイントは、どうやらこのあたりにありそうだ。

なぜ前田建設工業は「自転車通勤制度」を導入したのか、発足の背景についてCRS・環境部マネージャー、秋山直一さんにお聞きした。

「平成21年2月に小原好一代表取締役社長が就任し、中長期ビジョンとして『環境経営No.1といわれる建設会社』を目指すとの方針を打ち出しました。それが“全事業、全社員・家族を含めた全生活領域で環境活動を推進する”という環境経営宣言に結実し、具体的な施策のひとつとして、前田版エコポイント制度の導入がありました。これは社員・家族が事業外で行う



土木部設計グループチーム長上田達哉さんは自宅から練馬区光が丘の勤務先まで毎日約2.5kmを自転車通勤。スーツ姿、前カゴに鞆のスタイル

さまざまなエコアクションに対してポイントを発生させ、獲得したポイントを商品やサービスに交換できるというもの。そのエコアクションのひとつに、クルマやバスに乗らずに自転車や徒歩で通勤しましょうという『エコ通勤』がありました」

「もともと自転車で自宅から最寄りの駅まで通勤している人はいるわけですから、それならきちんとエコへの取り組みとして制度化しようと言うことになったわけです。『自転車通勤』の制度化は、登録者の権利と義務を明確化することともに、安心補償に関して全面的にバックアップすることから始まった」と人事グループマネージャー、市野沢政道さんはおっしゃる。

「もともと2km以上を自転車で通っていた人、バスや電車、クルマを使って移動していたが、その区間を自転車通勤に変更する人などを対象として、自転車通勤を許可制にしました。許可された人は月額4000円の通勤手当とエコポイントを受け取ることができます。通勤手当は駐輪代、任意保険料、パンクなどのメンテナンス代、雨の日のバス代などに充当することを想定して決めました。もちろん許可するにあたって飲酒、携帯電話、傘を差しながらの運転は禁止というルールや通勤ルートを登録するということも決めました。

いちばんの重要事項は“もしもの場合どうするか”ということでした。登録したルート上での事故は通勤労災扱いになりますが、対人・対物の補償は労災では適用されません。そこで会社が団体契約した任意保険に加入するというシステムを作り上げました。月額440円の保険料で対人・対物合わせて1億円まで補償する内容になっています。こういう安心感のなかで、エコへの取り組みを持続していくことが制度の役割なのではないでしょうか」

制度が稼働して4ヵ月あまり、現在登録者は25人。この中には新入社員が3人含まれているという。

ジテツウが注目されている昨今、エコへの取り組みを形にした、前田建設工業の「自転車通勤制度」に学ぶことは多い。



CRS・環境部マネージャー秋山直一さん（左）と人事グループマネージャー市野沢政道さん（右）

●会社で自転車通勤の制度を導入した理由について。

平成21年4月に現在の社長が就任するにあたって、環境経営No.1を打ち出しました。具体的には「エコ・アクション」として社員のみならずその家族も対象とし、Me-Pon（前田建設工業版エコポイント制度）を制定。私生活や家族の生活においてもエコ活動を活性化し、環境意識の高揚や環境に関する知識の習得を支援することになりました。自転車通勤も、このMe-Ponの一環として制度化したものです。

●会社で自転車通勤の制度を導入された際に、参考にされたのは島野工業（シマノ）と名古屋市役所とうかがっておりますが、なぜこの2つを参考にされたのでしょうか。

当時はネットで調べても、検索結果に自転車通勤制度を導入している企業として上記2社しかヒットしなかったためです。

自転車通勤利用者に回答していただいた項目

●自転車通勤に切り替えた理由についてお答えください。（複数回答可）

- ・運動不足を解消するため……………6
- ・健康を維持・改善するため……………3
- ・通勤にかかる時間を短縮するため……………9
- ・電車やバスの待ち時間などムダな時間を解消するため……………7
- ・ガソリン代など通勤にかかる経費を節約するため……………0
- ・交通渋滞を避けるため……………1
- ・混雑するバスや電車を避けるため……………0
- ・家族に勧められたため……………1
- ・CO2の排出削減など環境改善を図るため……………4
- ・自転車に乗るのがもともと好きだったため……………3
- ・その他……………（Me-Ponのポイントになるため）

●自転車通勤に乗り換える前と後の交通手段と、1か月の自転車通勤の利用頻度をお答えください。

乗換前1	km	乗換前2	km	乗換後1	km	乗換後2	km	勤務日数	自転車通勤日数
電 車	4.0			自転車	4.0			25	25
電 車	9.3			電 車	6.7	自転車	2.0	22	15
自動車	2.0			自転車	2.0			26	26
バ ス	2.0			自転車	2.0			20	20
電 車	2.4			自転車	4.0			25	17
徒 歩	3.0			自転車	3.0				
電 車	2.2			自転車	2.1			25	25
								25	20
バ ス	1.5			自転車	2.0			25	25
電 車	29.3			自転車	9.0	電 車	18.9	25	18
自動車	5.5			自転車	5.5			25	20
バ ス	1.0			自転車	2.0			22	22
								25	25
バ ス	1.5			自転車	2.0			20	15
バ ス	1.8	電車	28.8	自転車	2.0	電 車	28.8	22	22

●自転車通勤に利用している自転車の車種をお答えください。

(該当するものを丸で囲んでください。複数回答可)

- ・シティサイクル 7
- ・電動アシスト自転車 2
- ・ロードバイク 2
- ・クロスバイク 0
- ・マウンテンバイク 2
- ・小径車 2
- ・その他 0

●通勤に利用している自転車の購入価格帯をお答えください。

(該当するものを丸で囲んでください。複数回答可)

- ・～2万円 5
- ・2万円～4万円 4
- ・4万円～6万円 2
- ・6万円～8万円 2
- ・8万円～10万円 1
- ・10万円～ 1

●自転車通勤をする際の服装についてお答えください。(該当するものを丸で囲んでください)

- ・背広など仕事着9
- ・自転車通勤時専用の私服5
- ・サイクルウェア1

●自転車通勤を始めたことで何か変わったことはありますか？ 該当するものをチェックしてください。(複数回答可)。これ以外に該当するものがある場合は、その他の欄に自由に記入してください。

- ・体重が減った4
- ・運動能力が向上した4
- ・健康診断の判定結果が改善した2
- ・熟睡できるようになった1
- ・食事がおいしくなった2
- ・禁煙したあるいはタバコの本数が減った0
- ・禁酒したあるいは酒量が減った0
- ・安全に対する意識が高まった2
- ・環境に対する意識が高まった4
- ・家族間のコミュニケーションが増した1
- ・職場でのコミュニケーションが増した2
- ・仕事に対する意欲が向上した0
- ・仕事の能率が向上した1
- ・残業時間が減った0
- ・その他2

※その他の内容：天気予報をより気にするようになった。／雨・風の日の外部で働く作業員の気持ちが複雑
.....工程表が書きづらくなった。

●自転車通勤を始めたことで、不都合が生じたことはありますか？

- ・汗をかいたまま仕事に就かなければならない2
- ・慢性的な疲労が解消しない1
- ・駐輪スペースがないもしくは少ない2
- ・通勤途中で事故にあったもしくはあいそうになった5
- ・パンクなど自転車にトラブルが発生した4
- ・自転車が盗難にあった2
- ・通勤に時間が掛かりすぎて自由に使える時間が減った0
- ・仕事や職場でのコミュニケーションに支障が生じた0
- ・その他2

※その他の内容：背広などに雨具を着た場合、脱いだ後の電車などで雨具が荷物になる。／公共の駐輪場が地域により格差があったり、手続き・申請に時間がかかる。

● **今後も自転車通勤を継続するうえで、行政に対して改善してもらいたい点がありますか具体的な内容についてお答えください**（該当するものを丸で囲んでください。複数回答可）。

- ・ 車道左端への自転車専用レーンの整備 10
- ・ 自転車での横断が困難な交差点の解消 2
- ・ 違法な路上駐車を取り締まり強化 5
- ・ 車道左端部路面の平滑度向上&段差解消 6
- ・ トンネルや橋など路肩狭小部の解消 5
- ・ 自転車の車道左端走行原則の徹底 3
- ・ 自転車の歩道通行規制の緩和 1
- ・ その他

※その他の内容：保険の取り扱いが減っている。／傘を差しながらの片手運転の禁止。

● **今後も自転車通勤を継続するうえで、会社に対して改善してもらいたい点がありますか。**
（複数回答可）。

- ・ 安全かつ快適な自転車通勤ができるよう、社内の設備を整えてほしい … 2
- ・ 自転車通勤者に支払われる通勤手当を増額してほしい … 6
- ・ 自転車通勤者として認める条件を緩和してほしい … 2
- ・ その他 … 1

※その他の内容：自転車の購入、維持費、雨の日の交通費等……意外と掛かります。

● **（社内の設備を整えてほしいと回答した方に）具体的な内容についてお答えください。**
（該当するものを丸で囲んでください。複数回答可）

- ・ 屋根なし屋外駐輪場 0
- ・ 屋根付き屋外駐輪場 0
- ・ 屋内駐輪場 0
- ・ 駐輪ラック 0
- ・ 駐輪場への人の出入りを確認できる管理人 0
- ・ シャワー 1
- ・ 更衣室 1
- ・ 空気入れ 0
- ・ メンテナンス用品 0
- ・ その他 0

● **自転車通勤以外に自転車を利用することがありますか？**

- ・ サイクリングに出かけるようになった 3
- ・ 近所の買い物に利用するようになった 9
- ・ トレーニングに利用するようになった 1
- ・ 自転車関連のイベントに出場するようになった 1
- ・ その他 0

名古屋市役所の自転車通勤者への通勤手当支給額の改正内容と通勤に用いる交通手段の推移

自転車通勤に係る通勤手当の改正について

①目的

「環境首都なごや」の実現をめざす名古屋市として、自転車利用の促進を念頭におき、行政自らが実践していくために、市職員の給与制度においても、近距離通勤者について自動車から自転車への乗り換えを促進させるような通勤手当制度の改正を行った。

②対象及び内容

- ・自転車通勤者のうち、使用距離が片道15km未満の者
→2倍の通勤手当額を支給（8,200円を上限）〈平成13年3月1日実施〉
- ・自動車単独通勤者のうち、その使用距離が片道5km未満の者
→半額の通勤手当額を支給〈平成13年4月1日実施〉

※早朝・深夜勤務者、育児・介護を行うもので送迎等に自動車で通勤することが必要となる者等は、改正前の通勤手当額を支給する。

③通勤支給額の改正内容（月額）

使用距離	改正前の額	改正後の額			参考：国
			自転車利用者	自動車利用者 (オートバイを含む)	自転車利用者 自動車利用者
5km未満	2,000円	単独利用／併用利用	4,000円	1,000円／2,000円	2,000円
5km以上10km未満	4,100円	単独利用／併用利用	8,200円	4,100円	4,100円
10km以上15km未満	6,500円	単独利用／併用利用	8,200円	6,500円	6,500円

④通勤状況の変化

(単位：人)

項目	5km未満		5km以上10km未満		10km以上15km未満		合計		職員数
	自動車	自転車	自動車	自転車	自動車	自転車	自動車	自転車	
平成12年 4月1日	1,453	725	2,423	87	1,413	13	5,289	825	22,501
平成13年 4月1日	747	913	2,418	231	1,355	45	4,520	1,189	22,239
(前年比)	(△706)	(+188)	(△5)	(+144)	(△58)	(+32)	(△769)	(+364)	
平成21年 4月1日	721	929	1,391	756	840	202	2,952	1,887	17,650
(前年比)	(△65)	(+48)	(△88)	(+71)	(△31)	(+13)	(△184)	(+132)	
(平成12年比)	(△732)	(+204)	(△1,032)	(+669)	(△573)	(+189)	(△2,337)	(+1,062)	
平成22年 4月1日	685	920	1,340	786	810	227	2,835	1,933	16,982
(前年比)	(△36)	(△9)	(△51)	(+30)	(△30)	(+25)	(△117)	(+46)	
(平成12年比)	(△768)	(+195)	(△1,083)	(+699)	(△603)	(+214)	(△2,220)	(+1,108)	

* 通勤距離が15km未満、単一の交通手段により通勤する者の場合のみ

* 平成21年4月1日、平成22年4月1日の増減は、上段が前年4月1日現在比、下段が平成12年4月1日現在比である。

* 職員数は、企業局を除く。

●自転車通勤を始めて以降、あなた以外の家族が自転車を利用することがありますか？

- ・サイクリングに出かけるようになった……………2
- ・近所の買い物に利用するようになった……………6
- ・トレーニングに利用するようになった……………0
- ・自転車関連のイベントに出場するようになった……………1
- ・その他……………0

●自転車通勤を始めて以降に購入した自転車がありましたら、その車種をお答えください。

(該当するものを丸で囲んでください。複数回答可)

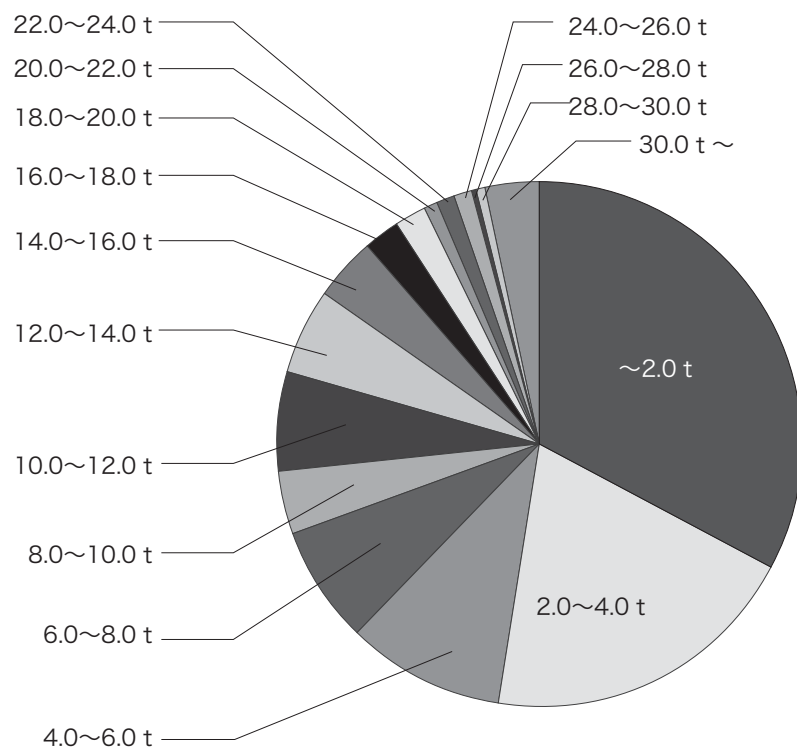
- ・シティサイクル……………0
- ・電動アシスト自転車……………1
- ・ロードバイク……………2
- ・クロスバイク……………0
- ・マウンテンバイク……………0
- ・小径車……………0
- ・その他……………0

日本サイクリング協会のWEB会員の 自転車通勤者を対象としたアンケートの結果

(回答数 903 人)

■有効回答者の1人当たり二酸化炭素排出削減量

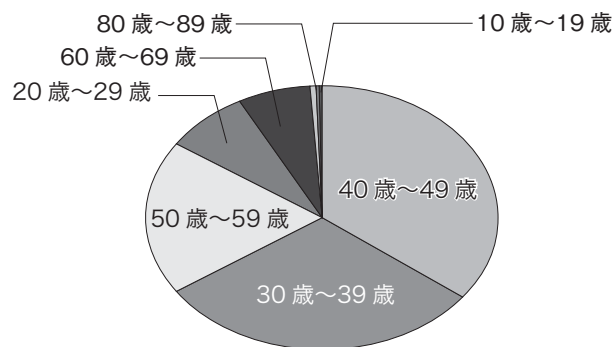
～ 2.0t	187人
2.0～ 4.0t	113人
4.0～ 6.0t	56人
6.0～ 8.0t	41人
8.0～ 10.0t	21人
10.0～ 12.0t	36人
12.0～ 14.0t	30人
14.0～ 16.0t	22人
16.0～ 18.0t	13人
18.0～ 20.0t	10人
20.0～ 22.0t	5人
22.0～ 24.0t	6人
24.0～ 26.0t	7人
26.0～ 28.0t	2人
28.0～ 30.0t	2人
30.0t～	19人



▶ 京都議定書で約束した6%の削減目標を実現するためには年間約3,800万t、国民1人当たりでは0.29tの二酸化炭素排出削減が必要とされる。つまりほとんどの有効回答者が、すでにこの目標をクリアしていることになる。

■回答者の年齢構成

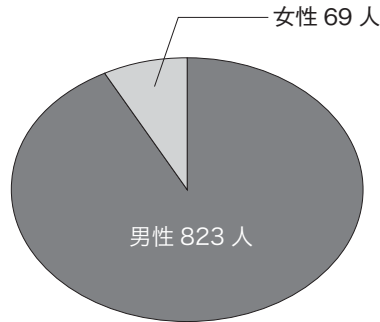
10歳～ 19歳	2人
20歳～ 29歳	70人
30歳～ 39歳	270人
40歳～ 49歳	315人
50歳～ 59歳	169人
60歳～ 69歳	60人
70歳～ 79歳	4人
80歳～ 89歳	2人



▶自転車通勤をしている人を対象にしているということで、回答者は必然的に就労者の多い年齢（30歳～59歳）が中心であり、退職を迎えた人がほとんどとなる70歳以上の人はごく少数となっている。特に40歳～49歳が最多である背景として、日本サイクリング協会のWEB会員全体の年齢構成との近似のほか、健康や環境に対する関心が、この年齢層において特に高いことが考えられる。

■回答者の性別構成

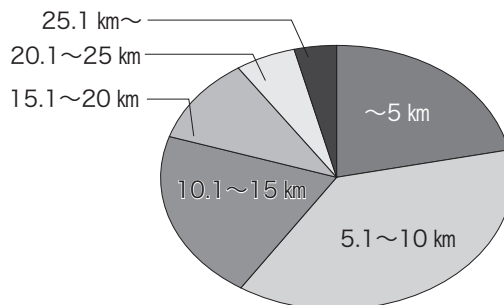
男性…………… 823人
女性…………… 69人



▶回答者の9割以上を男性が占めている。これは日本サイクリング協会のWEB会員全体の男女構成を6%ほど上回るものであり、男女の就業率の差に加え、女性にとっては自転車通勤のハードルが男性以上に高い（化粧や服装など）ことが、その理由として考えられる。

■自転車通勤の距離（片道）

～5km…………… 121
5.1～10km …… 207
10.1～15km …… 114
15.1～20km …… 58
20.1～25km …… 31
25.1km～ …… 21



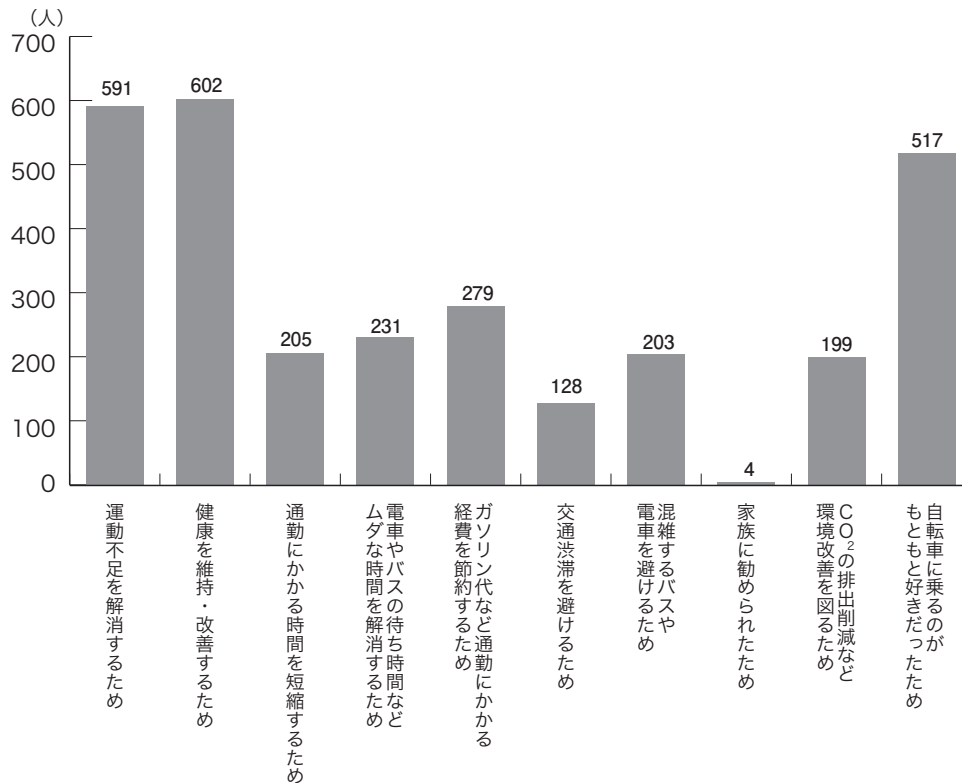
▶片道10km以下が328人と過半数を占めているものの、片道20.1km以上も52人いる。最長は片道66kmとなる40代の男性。ただし、この人が自転車通勤をするのは月に1回となっている。50代の男性が片道60kmでそれに続き、この人は月の半分（15日）を自転車で通勤している。

■回答者の居住地構成（都道府県）



▶回答者の居住地は、東京都・神奈川県・愛知県・大阪府といった大都市圏が中心となっている。その背景は日本サイクリング協会のWEB会員全体の居住地構成との近似のほか、交通基盤整備の度合いや通勤距離の長短なども考えられる。

●自転車通勤に切り替えた理由についてお答えください（複数回答可）。



▶対象が日本サイクリング協会のWEB会員ということで、「自転車に乗るのがもともと好きだったため」という理由が上位となるのは当然として、「運動不足を解消するため」や「健康を維持・改善するため」も同程度に挙げられている。それに対して今回の調査の主たる目的となる「CO₂の排出削減など環境改善を図るため」はさほど多くない。もっとも自転車の場合、本人の意図と関係なく環境改善を図れる点が優れているわけなので、このことがマイナス評価とはならない。

〈その他の回答〉

- ・トライアスロンに挑戦するため。
- ・もともと駅まで遠い。
- ・勤めている会社の自動車／自家用車優先主義への反発。
- ・自転車レースのための練習を兼ねて。
- ・トレーニングとして通勤。
- ・冬季の自転車通勤は規則により禁止。なお昨年自衛隊を退職して以来無職。
- ・レース参加の練習も兼ねて。
- ・マラソンをしていたが膝に負担がかかるので、自転車に転向しました。
- ・自動車を所有していない。会社が公共交通での通勤を認めていない。
- ・トライアスロンと通勤がきっかけ。ただ、通勤には幹線道路を使用しているため、排気ガスと自動車のマナーの悪さ、あるいは他のロードバイクや自転車等の無謀運転が自分の身を危険にしているため、あえて乗らないようにしています。

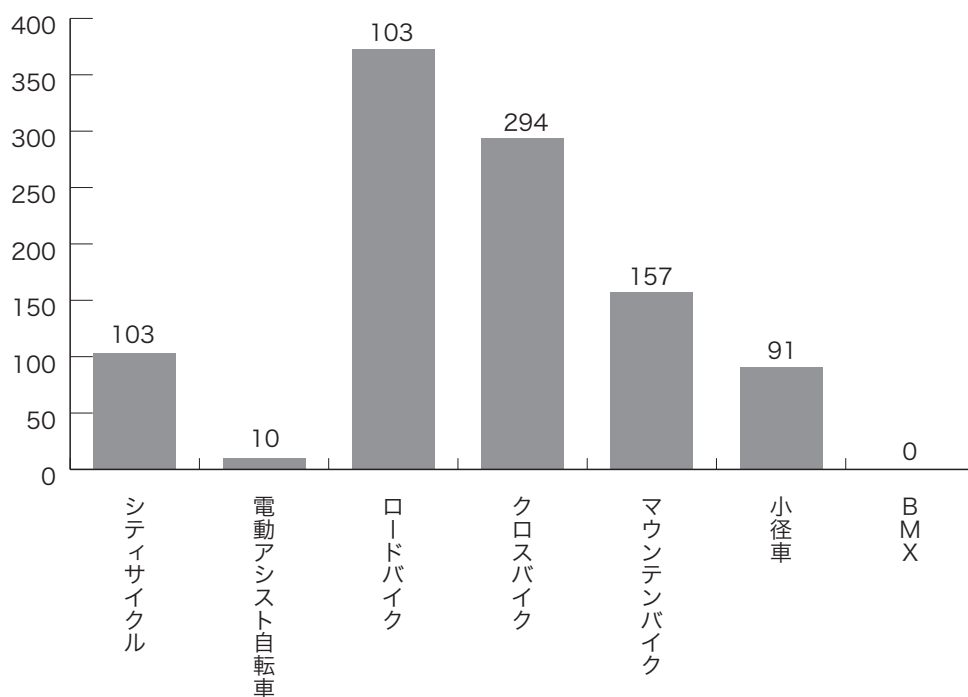
- ・仕事が自営業で、自転車で回ることになったため。
- ・進行する目に見えない汚染は減らすことが可能です。人類の危急存亡の時です。ルール・マナー違反の自転車が増えています。天気の良い日には自転車が最高です。気分良く利用するための啓蒙活動が必要ですが、こよなく愛す。
- ・満員電車等、密閉空間を避けることによるインフルエンザ等、感染症予防。職務上早朝・深夜が多く、公共機関に頼らず移動できること。
- ・トレーニングの一環として。
- ・通勤時間短縮のため。
- ・土曜日の出勤だけ自転車です。自動車の交通が少ないので。
- ・駐車場代を節約するため。
- ・自転車トレーニングのため。
- ・自転車しか交通機関がない場所のため。
- ・地元でPTA関連の付き合いもあり、通勤時の「子供見守り隊」に賛同したため。
- ・フィールドホッケーを続けているが、仕事が忙しく、日常のトレーニング時間をとれないため、朝の通勤時間をトレーニングと兼ねている。
- ・トレーニングのため。
- ・時間の有効活用－通勤時にトレーニングができる。
- ・最初から自転車通勤。
- ・駐車場がないため。
- ・トライアスロン大会出場を目的に。
- ・靭帯損傷によるリハビリによる強化のため。
- ・歩くと汗をかくから。
- ・仕事で行動範囲が広くなり、時間も節約できる。
- ・トレーニングの一環として。
- ・楽しい。
- ・トレーニングのため。
- ・清志郎の影響も。
- ・自転車が好きだから。
- ・事業所の駐車場が使えなくなったため。
- ・月間走行距離1000kmの目標を達成するため。
- ・自動車通勤では、目に入らない景色や空気を楽しめる。
- ・「精神」のバランスを保ち、生活に潤いと張りを持たせるため。
- ・ロードの練習時間としている。
- ・自動車運転免許がないため。
- ・スポーツ（トライアスロン）トレーニングのため。
- ・自動車を運転するのが苦手、嫌いなため。
- ・やせるため。
- ・荒川と隅田川を渡るのでずっと尻込みしてましたが、クロスバイクで通勤すると想像以上に楽しかった。いまのところ、天候であきらめたことなし。飲んだときだけ押して帰った。

- ・ 自家用車や公共交通機関を使わなくても自転車で通勤できる距離だから、ずっと自転車通勤です。自家用車所有なし。
- ・ 朝、軽い運動をすることで眠気が覚める感じがする。
- ・ 会社内でサイクリングをしようとする機運があり、運動不足もあり自転車通勤を始めました。
- ・ 練習時間確保。
- ・ 帰りに好きなところに気軽に寄り道できるのが楽しい。まちの魅力を再発見できる！。
- ・ 職業柄。
- ・ 通学するのに学校までの距離が離れてないから。
- ・ 子供の頃からゼンソクを持病として持っており、継続してできる有酸素運動を探していたところ、自転車通勤なら毎日実行できるとわかったので。
- ・ 仕事の能率が上がるため。
- ・ 私は知的障害者のため運転免許証の取得ができません。徒歩または自転車通勤以外に方法がありません。徒歩の場合1時間くらいかかります。山間部のため電動アシスト自転車を使用しております。
- ・ 自転車が最も速い。
- ・ レース等への参加に興味があったため。
- ・ 切り替えてはいない、ときどき行くだけ。
- ・ 通勤時間がさほど変わらない。
- ・ 山登りのための基礎体力をつけるため。
- ・ スポーツ好きのため。
- ・ 終電を超えることが多いため。
- ・ 練習になるから。
- ・ 以前より徒歩通勤を続けてきましたが、仕事仲間にすすめられて。
- ・ 家が会社と近いため。
- ・ 先輩がロードバイクに乗っていて、楽しい話を聞いたから。
- ・ トーキョーバイクのレンタサイクルに乗ったら、そのあまりの軽さにびっくりしたため。
- ・ 正田さんの本に影響されたため。
- ・ レースのためのトレーニング。
- ・ 歩くよりも涼しいため。
- ・ 机に向かって思案することが多いので、ストレス解消のため。
- ・ 練習を兼ねて。
- ・ 職場変更になり家から近くなった。
- ・ リフレッシュのため。
- ・ トライアスロンのトレーニングのため。
- ・ 自動車の運転があまり得意ではないため。
- ・ トレーニング時間のねん出。
- ・ 友人がロードバイクでレースに出ていたのを見てから。
- ・ 競技会等への参加に備えたトレーニングを兼ねて。
- ・ 目のアレルギーで片目の視力が低下。自動車免許はあるが、乗っていない。移動はすべて自転車

に。

- ・自転車通勤が楽しそうだったから。
- ・いろいろなところに立ち寄れるため。
- ・交通の便が悪いため。
- ・会社の交通費削減のため。
- ・最近、各地域にスポーツジムが増えています、ジムの中には必ず自転車による運動器具がセットされています。ジムに行かなくとも、自由気ままに外の空気を吸いながら走ることが楽しいです。
- ・転職で交通費が出なくなったから。
- ・気持ちいいから。
- ・トレーニングを兼ねて。
- ・強制ではない、気分転換のため。
- ・ペーパードライバーであることと、バスなどの交通機関がないため。

●自転車通勤に利用している自転車の車種をお答えください（複数回答可）。



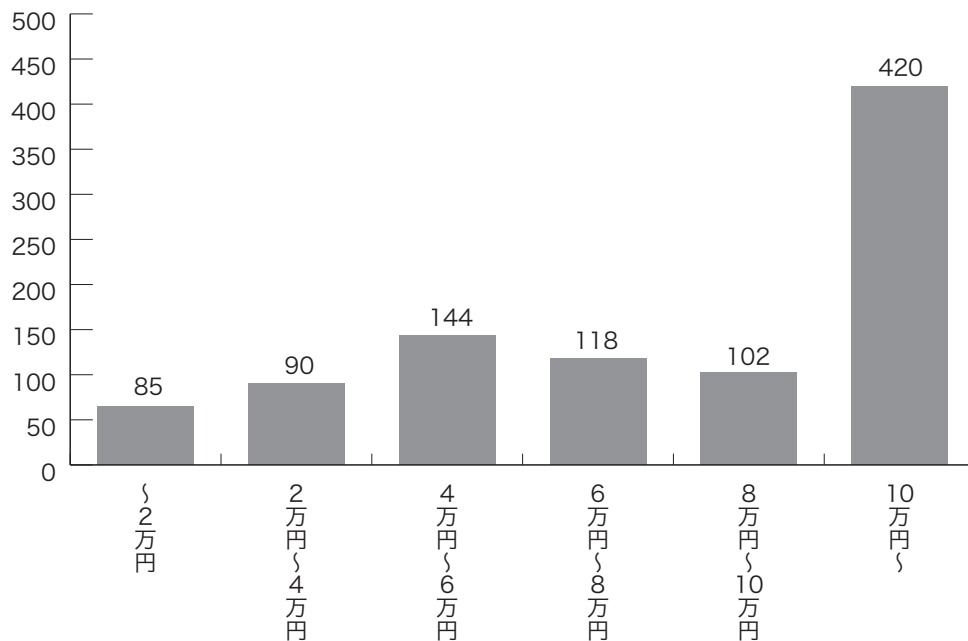
- ▶日本サイクリング協会のWEB会員ということで、ロードバイクをはじめとするスポーツバイクの使用が多い。スポーツバイクの中では、一般と比べてクロスバイクの比重が高いように思われる。これは①無理のない乗車姿勢をとれること、②仕事で着用するウェアで乗車しても違和感を与えないこと、③天候や道路事情を考えたときにためのタイヤや泥よけの装着が可能なことなどが理由として挙げられる。

〈その他の回答〉

- ・シクロクロスバイク

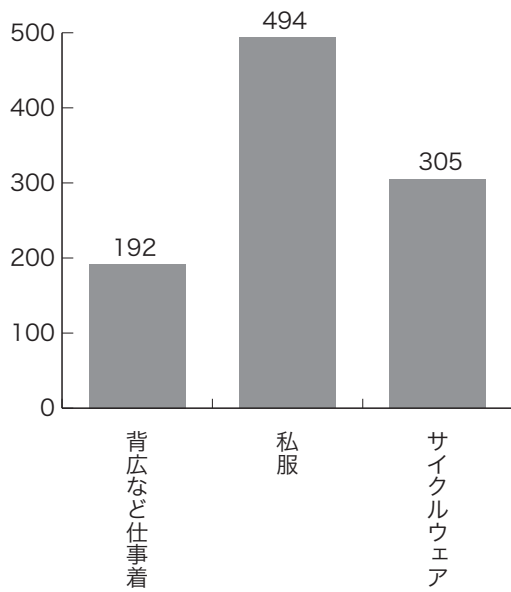
- ・ シングルスピード車
- ・ ツーリングバイク
- ・ ピストバイク
- ・ フォールディングバイク
- ・ ランドナー

●通勤に利用している自転車の購入価格帯をお答えください（複数回答可）。



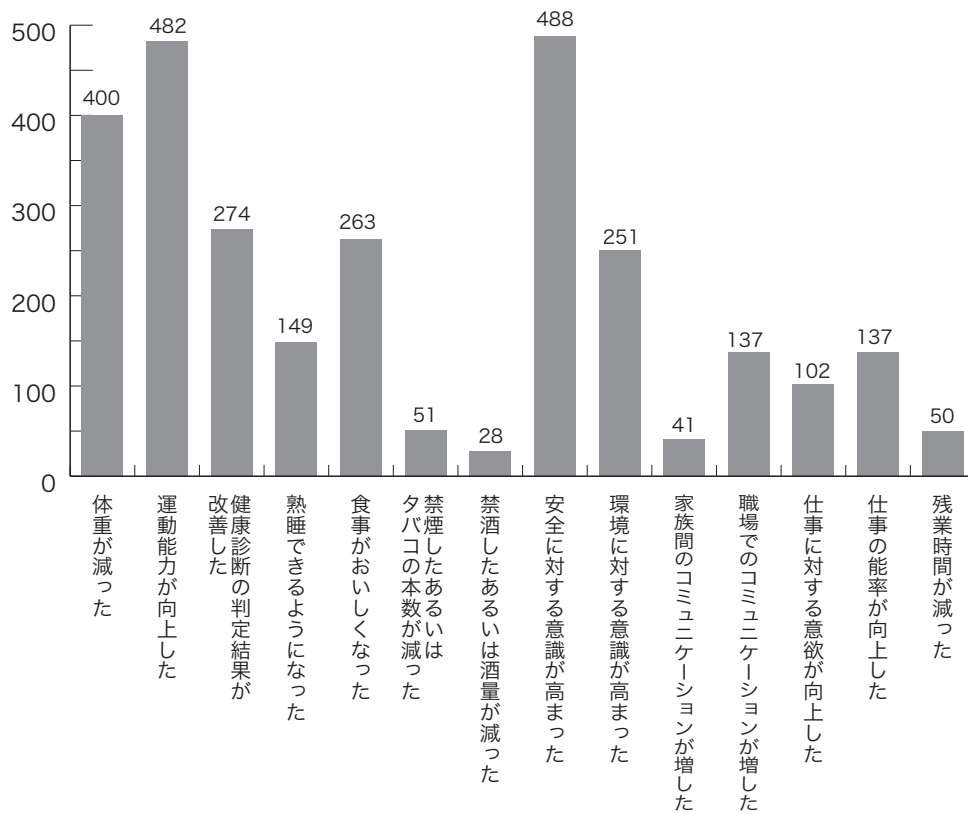
▶「10万円〜」という回答が最も多かった。これは普段乗っている自転車を、そのまま自転車通勤にも流用しているからであろうと考えられる。4万円以上の自転車が83.5%に達していることから、ほとんどの人がスポーツバイクを通勤に利用しているものと思われる。

●自転車通勤をする際の服装についてお答えください。



▶仕事着の比率が19.4%ということで、多くの人が勤務先に着いてから、着替えをしているものと思われる。

●自転車通勤を始めたことで何か変わったことはありますか？ 該当するものをチェックしてください（複数回答可）。これ以外に該当するものがある場合は、その他の欄に自由に記入してください。



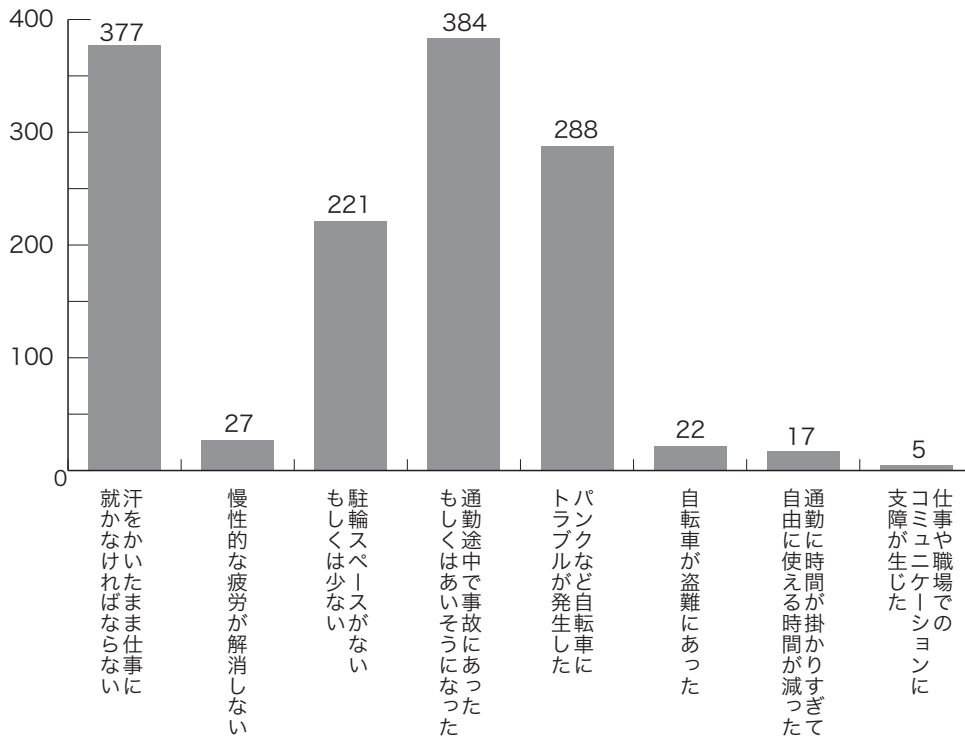
▶自転車通勤によって単に「体重が減った」にとどまらず、「運動能力が向上した」とか「健康診断の判定結果が改善した」といった、人間の身体にとって直接有用と見なしうる効果が表れている。また、「安全に対する意識が高まった」「環境に対する意識が高まった」など、意識の面でも望ましい結果が表れている。

〈その他の回答〉

- ・本屋などに寄り道ができるようになった。
- ・体重を減らす（カラダを引き締める）ことが最大の目的だったのに、食べる量が増えたことのほうが運動量を上回ってしまったようで、体型は（太ももが発達した以外には）あまり変化がない。残念！
- ・通勤時間が著明に短縮。電車+バスでは1時間以上かかるが、25分で到着料金も120 + 270円かかるのが不要。
- ・膝痛が軽減された。
- ・インターバルトレーニングになった。
- ・風邪をひきにくくなった。自転車イベントへの参加が増え、日常も楽しくなった。
- ・仕事でため込むストレスやフラストレーションが少なくなった。
- ・お金が貯まった。
- ・精神的に前向きになった。
- ・帰る時間にムダがなくなった。
- ・通勤が楽しくなった。
- ・風邪など引かなくなった。
- ・自転車スキルが上がった。
- ・特に午前中の仕事の能率が向上した。
- ・通勤時間が短縮した。
- ・天候に気をつけるようになった。
- ・自転車で朝、職場に到着したときには、頭が活性化している。電車通勤のときは居眠りしているの
で、頭が鈍い。
- ・帰りの時間が自由になる（公共交通機関の運行時刻を気にしなくていい）のが助かります。
- ・私が自転車を乗るようになってから娘も自転車を買って楽しんでます。
- ・自転車にとっての劣悪な交通事情がわかった。
- ・自転車を通じて、いろいろな人との交流が増えた。
- ・体力の維持。
- ・自転車運転者の無法ぶりに気づいた。信号などないがごとしである。あれでは歩行者と事故を起
さないのが不思議なくらいである。
- ・ストレスが溜まりにくくなった。
- ・残業時間は若干増えたが、通勤時間が減った分で、逆に一日の余暇の時間が増えた。手信号を出
すようにしている。スポーツバイク乗りがかっこよくやれば、やる人が増えるかなと。手信号を出
している自分がかっこいい。
- ・自転車という趣味ができた。

- ・サイクルイベントに参加するようになった。
- ・老化を遅くしていると思う。
- ・暑さ、寒さに強くなった。
- ・保険の必要性を実感した。
- ・心肺能力が高まり持病のゼンソクの発作が起きなくなった。
- ・ストレスが発散しやすくなった。
- ・帰り道が苦痛でなくなった。
- ・日本の道路事情が自動車優先だということに憤りを感じた。
- ・交通行政のひどさを実感。
- ・気分がいい。
- ・風邪になりにくくなった。
- ・休日に100km以上のロングライドをするようになって、距離に関する自分の中の常識が根本的に覆った。
- ・体力が維持できている。
- ・食欲が増して太った。
- ・単純に楽しい。
- ・レースの成績が良くなった。
- ・気分転換。
- ・ストレス発散と前向きになれた。
- ・自転車を通じて友人が増え、その仲間とのコミュニケーションが増え、いろいろなロード会に参加するようになった。
- ・足が太くなった。
- ・時間に余裕をもって早く出勤することで、上司にすごくほめられた。
- ・気分転換やストレス発散ができた。
- ・趣味のテニス（歴35年）もできず落ち込んでいたが、新しい趣味というより生きがいができた。
- ・特にないように思うが生活のハリ程度。
- ・地元の文化に対する興味が増した。
- ・季節を感じる精神的な豊かさを得た。
- ・環境が悪いことに気がついた。安全を考えたらバスに乗るべきかもしれない。徒歩も自転車も危険。
- ・満員電車から解放されて精神面で楽になった。
- ・自転車交通に対する行政の無作為がよくわかった。
- ・痔が治った。
- ・疋田さんの影響で逆走してる人に注意するようになった。口論になり警察を呼んだ。

●自転車通勤を始めたことで、不都合が生じたことはありますか（複数回答可）。



▶恒常的な不都合は「汗をかいたまま仕事に就かなければならない」や「駐輪スペースがないもしくは少ない」にほぼ限られ、「通勤途中で事故にあったもしくはあいそうになった」も頻度としては高いものと思われる。あとの不都合は偶発的であるか、恒常的な不都合であっても回答数が少ない。

〈その他の回答〉

- ・仕事に必要な物が運べない。
- ・折りたたみ自転車の電車内持ち込みに対する駅員の対応がまちまちである。
- ・電車内でのビデオ（PSPへの「おでかけ転送」）視聴時間が減った。
- ・化粧をして乗ると崩れるので、会社で直さなければならない。
- ・交通事故の危険から家族に反対されている。
- ・会社への申告が1つしか選べないため、自動車通勤にするか自転車通勤にするかの選択肢に自由がない。現在のところ雨の日は自動車通勤している。
- ・突然の雨。
- ・夕食の買い物の荷物が重い。
- ・部品を盗まれた。駐輪場が高額です。
- ・職場の服装に着替える時間が余計にかかるようになった。また、残業の時など疲労から交通事故が起きないか不安がある。
- ・寒い。
- ・雨天は乗らないことにしているので、微妙な天候のときは判断に迷うこともある。往路は好天だった。

たが、帰路で降られてずぶ濡れになったことが何度かある。持ち運べる荷物に制限が出るので困ったことがある。

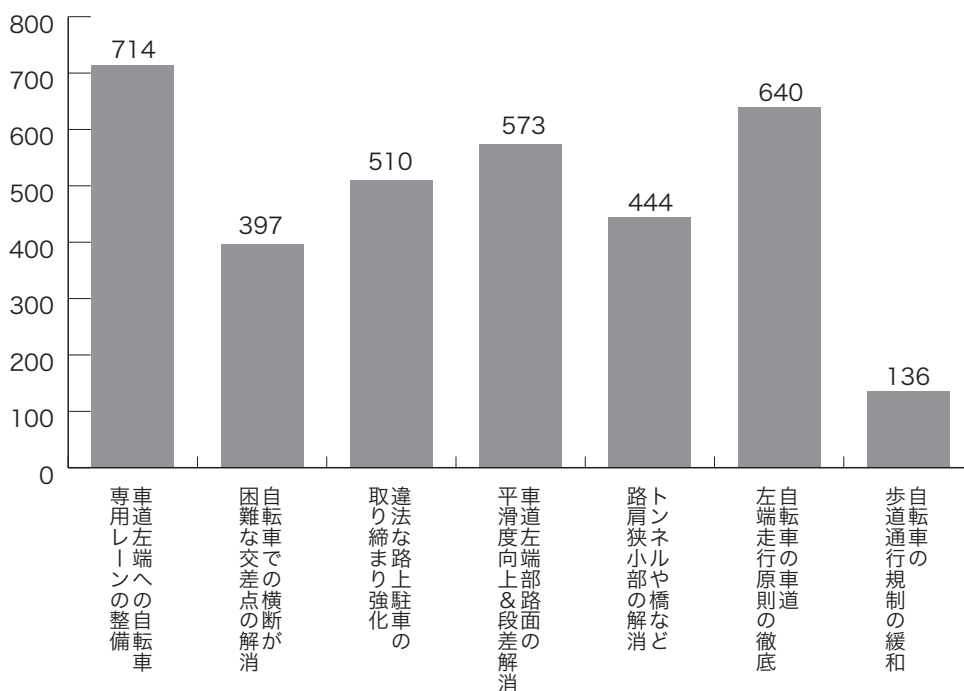
- ・冬は寒く苦痛。雨は片手運転で危険。
- ・駐輪場において、自転車を傷つけられる、サドルバッグの盗難のトラブルがあった。
- ・電車の中での読書時間が減った。
- ・会社が自転車通勤を認めていないこと。
- ・風雨が辛い。
- ・雨の時に濡れて帰った。
- ・天気の悪い時、行動しにくくなった。
- ・社長にイヤな顔をされる。
- ・常に着替えを持っていかなければいけない。天気を気にするようになった。
- ・雨天時困る。
- ・休日に、サイクリングに行く意欲が減少した。若干、平日の疲労が残っているかもしれない。
- ・2度転倒したことがあります（けがは擦り傷程度）。
- ・朝、会社のトイレで着替えているので汗に悩むことはないが、着替えを持ち歩くのが面倒だったり、時間を取られることはある。
- ・自動車だけでなく、他の自転車との併走で危険を感じる。車道で逆走の自転車と対面することが多い。通勤途中で買い物がしにくい（買った物を持っての走行は危険）。スーパーなどにロードバイクを駐められるスペースがない。
- ・冬季は往路、復路とも暗いので、交通事故の危険性が増します。特に復路は、右側通行の無灯火自転車とぶつかりそうになったことが何度かあります。まったく見えないので、本当に恐いです。
- ・一番困るのは、車道を逆走してくる自転車です。その他、無法走行するママチャリが困る。冬の札幌で歩道走るのもやめて欲しい。車道走っていただかないと。
- ・雨の日が大変で服が濡れるので、風邪をひきそう。冬場は特に。洗いものも大変。
- ・雨の日の出勤意欲が減退した。
- ・自転車駐車代が余分にかかるようになった。
- ・足が太くなり、これまではいてきたズボンがはけなくなった。
- ・ホイールを破損させられた。パーツが盗難された。
- ・読書量が減った。
- ・通勤路が山道のため、朝晩はクマ、イノシシなど害獣との遭遇の危険性大。また、冬期は積雪のため自転車は通行不能。
- ・雨が降ったりした時に電車代が出ない。
- ・オートバイとの接触事故と自転車との接触事故（いずれも相手の過失による）。
- ・会社は自転車通勤にきわめて消極的です。主に事故の際のリスクを懸念しているようです。
- ・夏場は汗の処理に大きく時間を割くこと。
- ・電車時刻を気にしなくていいため、つい遅くまで仕事をしてしまうようになった。天候（雨と雪）の影響。
- ・夏場はTシャツ&ジャージで通勤した。Tシャツなど着替えが必要。
- ・自転車に乗る人のマナーが悪すぎます。特にシティサイクル等の一般の人や学生ですが、携帯をし

ながら、右側通行、無灯火、並進、信号無視等を平気でしています。新たにスポーツバイク乗り始め人も、このような行為。

- ・通勤時間が伸びたので、残業が長引くとつらい。
- ・腸腰筋が疲れるようになった。
- ・自転車に関する出費が増えた。
- ・雨にあったときの職場での洗濯で、勤務時間に支障が出ることもある（職場の理解があるが）。
- ・盗難の可能性があるため、安いシティサイクルでの通勤となる。
- ・着替えが必要。
- ・急な飲み会に参加できなくなった。
- ・帰宅時間が遅くなり、早朝出発するため睡眠不足になった。
- ・オシャレをしにくい（動きやすい服や靴を選ぶ。正装やドレスアップが必要な日は、電車を利用せざるを得ない）。
- ・所持品の増加（ヘルメット・鍵等）。
- ・会社での自転車通勤に対する理解がない。シャワー施設・更衣室がない。駐輪場がママチャリ用のみ（駐輪してキズがつく）。
- ・フロントガラスの破片が多く困ります。
- ・雨天時が大変。
- ・雨に弱い。
- ・職場で着替えが必要。
- ・幅寄せしてくる自動車に恐怖を感じたことがある。道路の左端の整備状況が悪いことが原因で転んだことがある。
- ・自転車通勤ができない時、逆にストレスが溜まる。
- ・自転車で帰ることを優先するようになり、職場の付き合いが悪くなった（飲酒運転はしないと決めているため、飲酒した場合は職場に自転車を置いていかなければならない）。
- ・雨天、雪等荒天の時は自転車を利用したくない。
- ・雨等、天候の変化。
- ・大きな荷物を運ぶことができない。
- ・都心は自転車通勤には向かない。
- ・会社到着後、汗の始末、着替え等の身支度に時間をとられる。
- ・歩道に自動車を駐車し、通行に支障。
- ・寒くて乗れない。
- ・道路状況の改善をお願いする。歩道をいくら広げても改善にはつながらない。側道を広げ、路上駐車をなくす。
- ・冬は非常に寒い。
- ・初夏から夏にかけてハンドルを握る指に皮膚炎が起り、毎年悩む。
- ・片道15kmを通勤している時は、日中、常にお腹が減って、間食ばかりしてしまった。
- ・天候により躊躇してしまうことがある。
- ・事故のリスクが高くなる。
- ・距離があるため天候不順に備えた準備が必要。着替えが必要。

- ・やはり事故等に注意することと考えます。通勤中ではなく仕事移動中ですが、7月に単独事故。信号手前でペイントで滑り、右手小指を骨折しました。道路は歩道側に傾斜していることと、信号手前に道路指示ペイントなど。
- ・スカートがはけなくなった、服装の制限が出た。靴も高いヒールがはけない。
- ・荷物が多いため、その時は自動車になる。
- ・天候に左右される。行く時は晴天でも帰宅時は豪雨、夏場の夕立、冬場の霜による路面凍結などのリスクもある。
- ・雨のときは地下鉄通勤となるため、出勤時間が変わる。自転車通勤の途中で激しい雨が降り出した場合など、時間どおりに職場に到着できない。
- ・朝早く家を出ないといけない。
- ・スカートがはけない。
- ・読書の時間が減った（通勤電車内での）。
- ・会社からお客様への移動がタクシーまたは公共交通機関になった（経費もしくは時間）。
- ・通勤用と仕事用の2種類の服が必要になるので荷物が増えたこと。
- ・飲み会のときは自転車通勤できない。雨天時は合羽等を着脱に時間がかかる。
- ・結果的に費用が多くかかる。
- ・着替えに時間がかかるので、出発前と到着後に時間的余裕がない。
- ・通勤を自転車で申請変更したため会社からガソリン代が支給されない。そのため雨など天候の都合で自家用車で通勤した場合、ガソリン代が自己負担となる。
- ・出張の場合自転車通勤できないが、出張が多いのでが伸びない。
- ・自転車はお金がかかる。
- ・冬季にはそもそも自転車通勤ができなくなる環境にある。

●今後も自転車通勤を継続するうえで、行政に対して改善してもらいたい点がありますか（複数回答可）。



▶「車道左端への自転車専用レーンの整備」や「違法な路上駐車を取り締まり強化」、「自転車の車道左端走行原則の徹底」のように、回答者自身が車道の左端走行をしている際の、安全を確保するための要望が多くなっている。ハードウェアの整備を待たずとも、運用の徹底により改善が図られるものもあるため、この問題に取り組む行政の姿勢も問われている。後述するその他の意見をご覧いただければおわかりのように、これまで自転車問題は交通施策の谷間に置かれていたような状況にあり、非常に多くの声が寄せられている。

〈その他の回答〉

- ・車道を逆走するバカがまだまだ多い。自転車に対する取り締まりがまったくされてないので、警察にもきちんと取り締まりをして欲しい（警察官への自転車教育が先か？）。
- ・自転車のルールの徹底と違反者の取り締まり。
- ・自転車関連法の早急な見直し。ライセンス制の導入、自動車運転者の自転車教育、自転車の効果的な使い方への取り組み。国家レベルでの取り組み。
- ・亀戸駅のそばの自転車道をなくしてほしい。
- ・自転車利用者、歩行者を含め、道路利用者の自転車に関する法律についての意識の徹底。
- ・自転車はある程度の速度を出す場合は車道走行すべきと思いますが、自転車人口の少ない長崎では非常に意識が低いです。自動車側の意識も非常に低いので、自転車との車道のシェアについて啓蒙が必要。
- ・公共交通機関への自転車持ち込み施策実施。
- ・逆走、自転車道の歩行者が怖い。
- ・自動車の路肩走行禁止の徹底。
- ・2車線以上の道路で左折と直進が分離されている状況での、直進自転車の走行ゾーンの設定。
- ・自転車の夜間無点灯や並走の禁止の徹底。
- ・公共の放送を使って自転車の右側通行だけはやめるよう警告してほしい。左側通行の意識がない人が多いのだと思う。
- ・逆走など、自転車の交通違反に対する取り締まり強化。
- ・自転車を免許制に！（とは言わないまでもある程度の法律化を望みます）。
- ・自動車運転者に対する、自転車も車道通行である旨を教則での徹底化。
- ・高校生・老人・女・子供の右側通行が危険です。個人の努力は力量が不足です。夜間に点灯しない自転車が多い。
- ・学生、大人への自転車運転のマナー教育。
- ・行政かどうか難しいが、信号無視や右側通行の自転車通勤者があまりにも多い。自転車通勤者への交通法規の徹底が必要である。
- ・路肩狭小部の解消等は、自動車側の安全運行面から見ても重要課題なので、普通に対策していただきたい。そして他府県の実施例を見る限り、対自転車に限った施策は、自転車にとってほぼマイナスとなっている。
- ・自転車の2列以上併走規制の徹底。
- ・無灯火と傘差し自転車の取り締まり。

- ・自転車の交通ルールの徹底。
- ・一番危険と感じる時は、対自動車ではなく、ルールを知らない対自転車時です。せめて、左側走行の徹底ができればと思います。
- ・自動車の意識的な車道左端走行。
- ・自転車、歩行者に対する交通規則強化。無灯火、傘併用、犬の散歩に使用など。
- ・逆走、夜間の無灯火走行、リアライトに白色灯をつける、携帯見ながらの走行、音楽聴きながら走行など、危険度の高い自転車乗りが目につく。違反摘発だけでなく、きちんとした指導が必要ではないか？。
- ・アシスト自転車購入への経済的補助（エコポイントなど）。
- ・歩行者の右側歩行の徹底。
- ・自転車に限らず自動車、歩行者等道路を利用するすべての人々への交通徳の啓蒙活動強化。
- ・携帯電話を操作しながら自転車に乗車することの取り締まりの強化。
- ・幼少時よりの交通教育の徹底と、逆走等の重大な違反者の検挙。
- ・河川敷などの自転車用道路の整備。特に多摩川は下流から上流まで、両側が通行できると大変便利。
- ・自転車の歩道走行を禁止する代わりに、車道での自転車通行帯の設置を進めていただきたい。
- ・自転車に乗る人たちへの徹底した交通ルール、マナーの指導！。
- ・会社に自転車通勤を認めさせてもらいたい。
- ・自転車に乗っている人への交通取り締まり強化。
- ・無灯火・携帯電話・傘などによる片手運転などの徹底的安全指導。
- ・自転車の車道左端走行原則の自動車ドライバーへの周知。
- ・自転車乗車時の音楽プレーヤーなどの視聴禁止。
- ・大阪淀屋橋近辺の自転車駐輪場の充実（放置自転車がとても多い）。
- ・自転車の車道左端走行原則を、もっとメディアを通じて広くアピールして欲しいと思います。ルールが守られていないというよりは知られていないような気がします。
- ・自転車専用道路、歩行者や他の交通機関が入れない道を作ってもらいたい。近所のサイクリングロードは歩行者が横に並んで歩いていて、車道以上にある意味危険な状態でサイクリング。
- ・警察官や一般ドライバーの自転車に対する認知度を向上してほしい（自転車は歩道を走れとか論外）。
- ・車道を逆走する自転車の取り締まり、また啓蒙が必要。
- ・左側走行の徹底は、特に高校生の自転車通学者に指導して欲しい。彼らは右側走行が間違っているという意識がない。
- ・自転車交通法規の周知徹底。
- ・自転車のルールがいまいち分からない。歩道に自転車標識がある場合など、車道と歩道のどちらを通ればいいのか迷う。おそらくルールは決められていると思うので、自転車のルールに関する情報を入手しやすいような援助を。
- ・重複する点もあると思いますが、車道の端に雨水や砂が溜まる構造になっていると思います。その解消とマンホールの段差、自転車道を作る際、そこに滑りやすいマンホール等を設置しないようにしてほしい。

- ・自転車通勤をしていて一番迷惑なのは、特に夜間に無灯火で逆走してくる自転車です。当方は正しく左側通行しているのに逆走してくると車道の内側によけなければならず、危険を感じる時があります。警察は見ても注意しない。
- ・車道左端走行をしています、そこには釘やガラスの破片などが多く集まっています。これらが原因で毎年何度かパンクしています。定期的に清掃等をして片付けてもらいたい。それから、車道左端は雨の翌日でも水溜りが。
- ・右側通行でかつ無灯火の自転車が多いので、取り締まりを徹底して欲しい。
- ・自動車から見ると自転車は悪者という意識が強い。走っていていきなりクラクションを鳴らされたりと非常に不快なため、自転車という乗り物の存在を今一度知らしめてほしい。
- ・自転車は道交法上、車両と位置づけられているが、車道を走るにはあまりにも危険な状況に追いやられていると思う。自転車で車道を走っていて、ドライバーのモラルの低さやそもそもの道路の構造等により、危ないと。
- ・学校で、自転車通学する学生に対する、道路安全走行と法令厳守の講義を行い、徹底させること。
- ・自転車通勤手当の支給や自転車置き場の整備、自転車通勤者用のシャワーなどの設置を企業に促して欲しい。
- ・道幅を広く。道路端の金属製排水溝の撤廃。
- ・車道にはつながらず、自転車が対面通行する自転車レーンの撤廃。
- ・自動車通行量そのものを減らすことが、自転車利用の増加・事故減少といった良循環を生むと思う。
- ・いまだに自転車通勤の有効性に気がつかず、了見の狭い企業が多いので、税制面での優遇措置や健康管理上の見地から、労働基準局などから不健康な社員が多い企業へ、自転車通勤を勧めるなどの支援を望みたい。
- ・自転車の取り締まり強化（携帯・傘・特に一旦停止）。
- ・歩道通行の許可ではなく、車道上の自転車に対する安全対策をしっかりとって欲しい。
- ・自転車利用者の交通法規違反の取り締まり、教育の徹底。自動車運転者の運転中の安全管理、責任感の向上を図るように指導（目視していない、目視が遅い、一旦停止を守らない等トラブルシューティング能力が足りない）。
- ・街灯の普及（真っ暗なところがあるため）。
- ・側溝のふたがしていないところがある川など、転落しそうな場所の安全管理。
- ・無灯火自転車の取り締まり。
- ・高校生への交通ルールの徹底。
- ・高齢歩行者の反射たすき。
- ・行政にと言うより、自転車通勤をしている人の無法ぶりにあきれ、自転車に対する規制強化を危惧している。車道の右側通行、信号無視は特に多く目にする。警察も最近は自転車をマークしているように思える。
- ・カジュアルに自転車を利用されている人のマナーが、残念ながらきわめて劣悪です。事故リスクの増加要因でもあり、対応を望みます。都市部には車両専用道路や陸橋・立体交差が多く、自転車が入るべきでないが入り込み。
- ・自転車乗りの自転車交通ルールの徹底（広報）。対自転車が一番怖い！ 行政ではないが、自転車

保険を拡充（かなり縮小している）。

- ・タクシーの路肩停車。
- ・たまたま私の通勤路では違法駐車が気にならないですが、全部改善点だと思います。交通ルールを理解していない、自転車に乗っている人たちが非常に多く、自動車よりも恐怖を感じることがあります。通勤時ではない。
- ・ヘルメット着用の義務化。
- ・自転車での逆走の取り締まり強化（特に軽快車）。
- ・自転車無灯火の取り締まり強化（特に軽快車）。
- ・開口部の幅が広い危険なグレーチングの交換（溝構造などの、方向性のないものが望ましい）。
- ・駐輪場のさらなる整備。
- ・違法または危険な通行をする自転車と歩行者の取り締まり強化。自転車の歩道走行全面禁止化。歩行者の車道通行全面禁止化。
- ・自転車が軽車両であるということを周知徹底してもらいたい。
- ・快適な駐輪場の確保。
- ・大型トレーラーは車道の幅いっぱい、もしくは路側帯にはみ出して危険だから、車道の幅の規格変更が必要。
- ・2車線の国道を通勤で利用しているが、道幅が狭いため、すぐ横を自動車が追い抜いてゆくので、車道左側に自動車といっしょに走っても、自転車が安全に走れる道幅が欲しいです。これは車両全般に言えることですが、。
- ・自転車マナーの向上。携帯、くわえタバコ、逆走、信号無視など。
- ・自転車の違法走行をなくすような取り締まり強化。
- ・歩道と車道の間に木を植えるのなら、そのスペースを利用して自転車レーンを設けて欲しい。あと、歩道を一段高くする理由はあるのか？ スペースがもったいない。
- ・夜間点灯の啓発。
- ・逃げられないように幅寄せされ、転倒して骨折、廃車の友人がいます。警察に言ったらぶつけられていないのでなにもできないと言われたそう。自分も路肩を走っていて幅寄せ、火のついたタバコを投げつけられたりしました。
- ・国道14号線の亀戸付近にあるイカレた自転車道の排除。
- ・自転車に対する煽りや強引な幅寄せ等の危険行為に対する罰則の強化。
- ・公共の場所の駐輪場の整備。
- ・駐輪場の整備（有料可）。
- ・自転車の道路交通法の啓蒙活動。自転車側のみではなく、自動車側にも。いまだに自転車は歩道を走るものだと思っている自動車乗りの人が多い。手信号（地域によりバラバラ）。
- ・クルマのドライバー（バス・タクシー含む）の自転車に対するマナー向上自転車（特にママチャリ）乗りにのマナー向上。
- ・自転車に乗る人への道路交通法教育の徹底。
- ・着替え等ができるステーションの整備。
- ・公的資金による自転車手当（企業経由でも可）。
- ・「道路は自動車だけのものではない」という自動車のドライバーの認識の変化を強く求める。また、

自転車側のマナー向上も必要不可欠です。

- ・自転車の夜間のライト点灯の徹底。
- ・高校生、中学生の自転車マナーの教育。
- ・フロントガラスの破片が多く困ります。
- ・歩道通行可は結構ですが、なぜ車道との間に段差を設けなくてはならないのか理解に苦しみます。コスト的にも段差を設けないやり方のほうが安上がりだと思いますが？ 道路に係わっている関係者に自転車で走ることを体験してほしい。
- ・無灯火や携帯使用や傘さし運転の禁止などのルールの普及。
- ・車道逆走禁止の指導徹底。
- ・夜間無灯火自転車の取り締まり。
- ・路上駐車は違法駐車の取り締まりは当然なのですが、交通量が多くても路上駐車が合法的な道が結構あるので、そこも定期的に再考するようにしてもらいたいです。
- ・車輛運転者への自転車に対しての意識向上。
- ・車道左端の自転車専用レーンは非常に危険なので、即時撤去中止を要望します（特に専用レーンに車両駐車時、さらにはみ出して自転車通過となる＝後ろから来る通過車両は自転車専用レーンから大きくはみ出すと思ってしまう）。
- ・多くの歩行者、自転車運転手がルールを知らなすぎるうえ、その自覚もない。興味・関心のない人にも届くような、啓蒙が必要。
- ・道路を使う人の意識向上を図ったりハードをいくら整えても、使う側のモラルがない状態では効果は乏しい。
- ・これは最後の歩道通行の緩和についてです。やはり交通量が多く危険を感じる道路では歩道を走らざるを得ないケースもある。また年配またはまっすぐ走れない人が車道をふらふら走られることに対し危険を感じる。
- ・ドライバーの自転車の車道左側走行についての意識を改善してほしい（いまだに車道を走行している自転車を邪魔者扱いする自動車がある）。自転車は車道を走るものだとすることを、免許更新の時などにしっかりと周知徹底させてほしい。
- ・逆走・無灯火・携帯・イヤホン等の違反取り締まり強化。
- ・自転車の信号無視、音楽聴きながら運転、携帯電話しながら運転（特にメール）、逆走は徹底して違反であると周知して欲しい。自転車に乗る者すべてのイメージ悪化につながり、自転車を毛嫌にするドライバーが生まれる。
- ・段階的に改善してってもらいたいです。
- ・他の自転車に対して：左側通行厳守。
- ・日没後のライト点灯自動車に対して：無理に追い越して左折するのはやめていただきたい（数回体験）。
- ・自転車の歩道走行はかなり危険です。日々トラブルを眼にしますし、重大な事故も急増していると聞きます。
- ・音楽を聴きながら片手で携帯電話をしながらの走行など、自転車についての教育やマナーなどの徹底が望まれる。
- ・自転車が車道を車輛として走行する以上、交通違反の取り締まり強化・方向指示器等設置を義務化

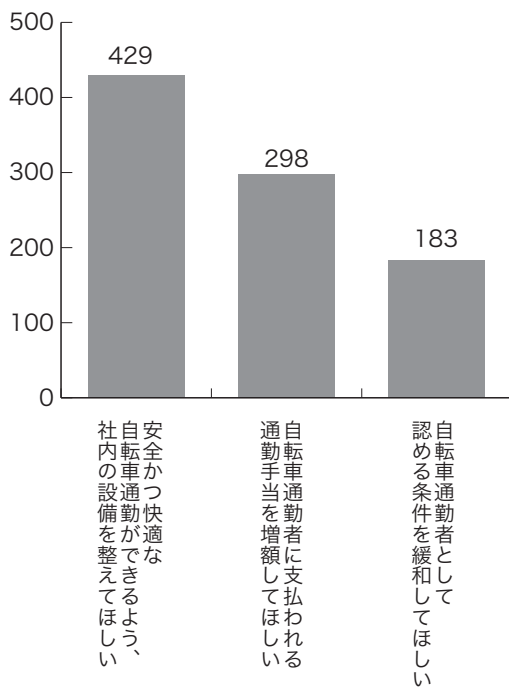
する。

- ・歩道を走行する軽車両との区分けなど、行政サイドの協力が必要になってきていると実感している。
- ・違法な運転をする自転車の取り締まり（夜間不灯火、逆走、一時停止無視など）。自動車もさることながら自動二輪のマナー徹底。
- ・歩道の自転車走行禁止。
- ・一方通行の逆走禁止。
- ・軽車両の意味の明確化。
- ・通学の歩き方指導。
- ・自転車を利用する人のマナー向上（右側通行、無灯火、信号無視、歩行者がいるにもかかわらず歩道を走行している）・自動車ドライバーへの正確な交通規則の周知。
- ・自転車に関する道路交通法の周知徹底。
- ・ハイブリッドカーにエンジン音がなるようにする。公共施設、マンション等の駐輪場整備（転倒防止対策含む）。
- ・自転車での走行禁止の一般道の迂回路を、わかりやすく整備すること。禁止というだけでは不親切すぎる。
- ・警察自体が軽車両（自転車）に適用する道路交通法や地方自治体条例の違反に対して、知識を持っているかどうかはなはだ疑問であり、ゆえに取り締まり自体も徹底されていないと思われる。
- ・最近、車道の路肩を右側通行する自転車が増えている（自転車通行の増加に比例して、右側通行車が増殖）。特に夜など危うく正面衝突しかけてしまうことが頻繁にあって、怖い思いをしている。
- ・歩道は自転車を走行させない。また車道左端を歩行者や自転車の逆走をさせない。当然のこととして他の軽車両や自動車を走行させない。駐車させない。
- ・車道で逆走する自転車をなんとかしてほしい。
- ・明確な交通ルールの作成と周知徹底。
- ・幅寄せなどをしてくる危険運転自動車の取り締まり。
- ・「左側通行」周知のため右側への看板設置自転車販売時のパンフレット配布および説明。女性、特におばちゃんにはぜひ（笑）。
- ・逆走・信号無視自転車の徹底的な取り締まり。
- ・逆走無灯火の高校生などへの学校での注意。
- ・未成年者に対する自転車乗車マナーの徹底と積極的な指導・取り締まり。
- ・歩道を自転車で走る警察官がたくさんいる。警察官が率先して車道を走らないといけない。そうすれば自動車も行政の意識も変わっていくと思う。
- ・警察を含む、自転車通行ルールの周知徹底。
- ・運転免許センターでの自転車に対するマナーの講習。車間距離をとらずに高速で追い越したり、交差点直前で追い越し&左折するケースが非常に多く危険です。事故発生時に自動車運転者が賠償責任を負う比率が多い。
- ・車道を走っていると、警察官に歩道を走るようにいわれる。
- ・交通ルール違反の自転車取り締まり。
- ・夜の点灯の義務化。駐輪場の確保。自転車の電車乗り入れ専用列車の導入。

- ・危険な左折割り込み車が多い。対向右折車で危険な目に遭うことが多い。歩道通行路がない横断歩道に自転車通行レーンと「歩行者・自転車」信号があり走りづらい。歩道に自転車通行帯を作るより、車道に自転車通行帯。
- ・自動車のドライバーに対しては、「自転車は車道左端を走る乗り物である」ことの周知徹底を希望したい（特に片側1車線の道路などで左端を走っていて、クラクションを鳴らされることがよくある）。
- ・自動車に乗っている人からすると、車道を走る自転車がうっとうしく思う気持ちは分かりますが、たまに必要以上に幅寄せしたり、追い越した後にかぶせてきたりなど、いやがらせのようなことをするドライバーがいます。
- ・「車道左端への自転車専用レーンの整備」については、疋田智氏のような有識者によりさまざまな悪例が指摘されている。よく研究のうえ、進めてもらいたい。有識者・関連団体・国レベルまでも含めた行政との議論・対話。
- ・車道左端走行は絶対！絶対！絶対！絶対！ 逆走は徹底的に取り締まれ！ 何やってんだ警察！。
- ・自動車運転者への自転車に対する意識改革。自転車に乗る人（特に学生）の安全と交通ルールの徹底！ もう平気で反対車線で走る。歩道で減速も何もしないで曲がり角も見もしない！。
- ・車道の左端を走行中に、自転車横断帯がある交差点でも原付と同じように車道左端のレーンに沿って走れるように規則を緩和してほしい。
- ・自転車にかかる交通規則の教育、マナーの徹底。無灯火、右側通行があまりに多い。
- ・車道の逆走に対する取り締まりと完全な罰則規定の徹底。もちろん信号無視も犯罪として取り締まる。
- ・中途半端な自転車レーンを作ってそこを走行することを強要されるならないほうがいいが、いろいろな自転車の利用者がいるので最大公約数的な物になるのはしかたなく思う。後は自転車保険の加入を促す法整備。
- ・自転車運転者のヘルメット着用の義務化。
- ・車道での逆走者に対する取り締まりの強化。
- ・自転車保険の充実化（行政から民間へ改善要求を促すなど）。
- ・駐輪場を増やしてほしい。
- ・あまりにも自転車のマナー悪すぎるので、ヘルメット着用義務化、自転車免許や運転講習などの義務化など、自転車もそうしていくべきと思います。
- ・タクシードライバーの運転マナーの向上。
- ・違法な自転車の取り締まり強化自転車の免許制導入。
- ・一時停止、信号無視、携帯電話、ヘッドフォン、その他自転車に乗る人のマナー。
- ・無灯火走行（特に無灯火の逆走）の取り締まり（街灯により明るいので無灯火走行している人が多いが、灯火は他人が自転車を認識する手段であることを啓蒙する必要もある）。
- ・携帯を見ながらの走行や音楽を聴きながらの走行。
- ・歩行者のマナー違反に対して罰金。
- ・自転車は歩道を走らせようという誤った一般意識の是正。
- ・違法な自転車の取り締まり。自転車運転者の免許制度、または許可制度。
- ・道路に埋め込みの反射鏡を。

- ・凸をなくしてほしい、前輪の乗り上げで転倒したこともあります。
- ・電柱の埋没化。
- ・違法な自転車運転（右側通行、携帯使用、夜間のライト無点灯など）の厳罰化。
- ・自転車の歩道通行による事故での裁判結果として自転車側が100%賠償責任を負う判決事例があります。車道の左端整備・自転車のルール徹底、また歩道通行規制緩和により、子供や老人などの事故の場合の賠償低減について、行政に改善していただくよう対応をお願いします。
- ・自動車運転者への自転車に関するルールの周知。悪いことはしていないのにクラクションを鳴らされたりして不快な思いをする。
- ・自転車免許制。
- ・週1回自家用車禁止デーを作してほしい。
- ・車道左端の排水溝のふた。網の向きを変えてほしい。ロードのタイヤがはまりそうになる。
- ・車道左折レーンをどうにかして欲しい。
- ・自転車利用者への走行マナーの指導。
- ・都心部における駐輪場の設置企業、団体への健康促進として、自転車通勤の推奨。自転車通勤者の労働災害保険の保障。
- ・左側通行、夜間点灯等の義務が、自転車利用者、非利用者（特に自動車運転者）に周知されていないので、徹底。
- ・違反者取り締まりを厳しくしてもらいたい。
- ・左側通行の問題の原因は、小学校の廊下が右側通行だったり自転車が歩行者と同じという感覚の問題です。路上喫煙が消えたように、モラルは変わります。マスコミを大いに利用すべきです。
- ・今の日本の道路は自動車のための道路です。私も好きでサイクリングを楽しむが、常に危険が付き物です。
- ・安全教育の徹底と周知（特に中高生）。

●今後も自転車通勤を継続するうえで、会社に対して改善してもらいたい点はありませんか（複数回答可）。



▶実際に自転車通勤をしている人を対象としたアンケートということもあってか、「自転車通勤者として認める条件を緩和してほしい」という要望はさほど多くはなく、やはり更衣施設やシャワー、駐輪施設といった社内の設備の充実に期待する声が大きかった。

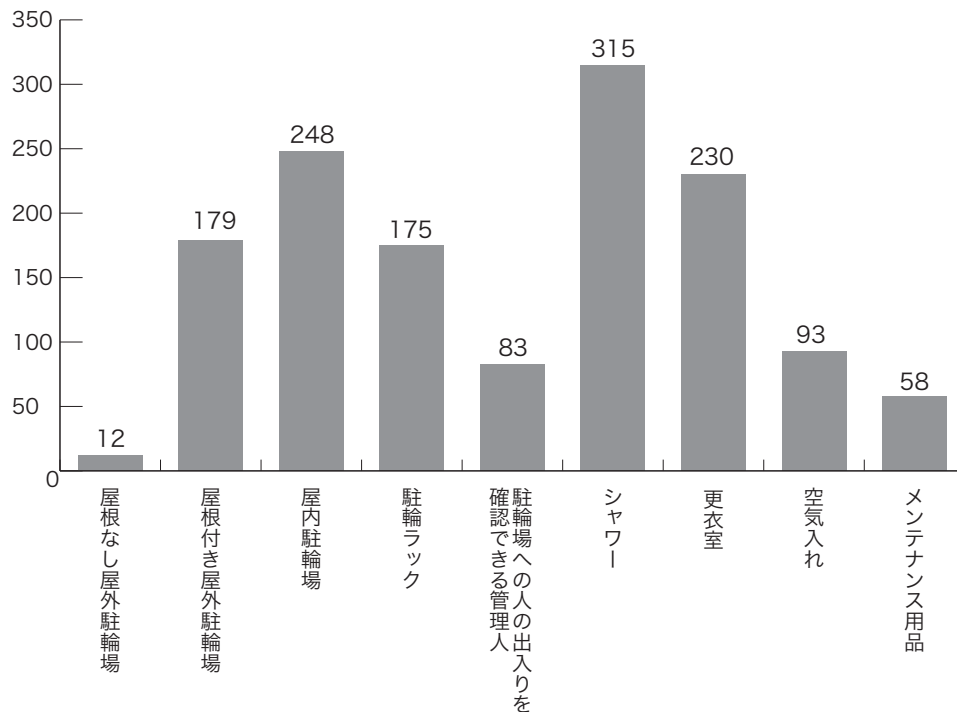
〈その他の回答〉

- ・スポーツサイクル（自立スタンドなし）用の駐輪施設が欲しい（今はメンテスタンドを置きっぱなしにして対応してる）。
- ・社内での駐輪場台数の改善。
- ・土地柄、自転車通勤している人がほとんどいないので理解してもらえていない。また、自動車業界に従事している手前、会社側は自転車を目の敵にしているような風潮にある。
- ・現状は「徒歩と同等」という見方をしてくれている模様。通勤定期代はそのまま支給されている（もっとも新橋までは電車のままだし）。しかし、今は事務所内に折りたたんだ自転車を持ち込むスペースがあるからいいが、これから先、自転車利用者が増えたときの対応（駐輪スペース確保など）を考えてもらいたい。
- ・建物内自転車持ち込み許可。
- ・バス代は支給対象ですが、自転車を預ける費用は支給されていません。いまでも相手にされません。
- ・お目こぼししていただいているだけで十分です。それ以上望むのは私の勤務先では無理です。
- ・自転車通勤できる範囲での勤務地選定。4年ほど前までは職場まで片道20kmを自転車通勤していた。異動後、現在の職場までの道のりは片道40kmを超えており、職場までの自転車通勤は現実的ではない。
- ・自転車通勤を認めてほしい。
- ・費用の負担よりも、一般的な通勤手段として認知されるよう、産業界全体で盛り上げてほしい。
- ・自転車通勤を認めてもらいたい。
- ・シャワールームなどがあるといい。

- ・駐輪場に屋根が欲しい。
- ・田舎で基本的に自家用車通勤であり、自転車通勤者が少ないので、自転車通勤者が歓迎されない風土があります（危険と思われがち）。自転車に理解が少ない日本企業（日本人？）に、環境に優しい自転車通勤を理解してほしいと思います。ちなみに会社にはシャワーや駐輪場があり守衛もいるため、自転車通勤では困りません。
- ・シャワーと更衣室があると大変助かります。健康な人が増えれば医療費の削減にもなり、健保組合の財政を圧迫せずに済むのではないのでしょうか。
- ・そもそも自転車通勤者は通勤手当の支給がないので、支給してほしい。
- ・業務量の適切な配分（長時間の残業が続くときは疲労蓄積を懸念し、自転車通勤を避けるようになるため）。
- ・わが社には駐輪場、更衣室、シャワールームなどの設備があり、かつ自家用車通勤の駐車場も用意されているので、大変自転車通勤しやすい環境です。
- ・自家用車の一人利用に負担を課してほしい。
- ・まず自転車通勤を認めて欲しい。また、認める場合に通勤費を必ず支給してほしい。自転車の維持費用も必要だし、雨の日は電車通勤になることから、その分の費用も支給してほしい。政府も「エコエコ」と掛け声倒れ。
- ・シャワールームの整備。自転車置き場の増設。ロードバイクなど高価なバイクの設置場所の確保。
- ・通勤経路の緩和指定（申請）した通勤路を通らないと、通勤時の事故等に対応してもらえない。自転車と自動車は通る道が違う！。
- ・まあ手当は良いとして、雨などの際、危険回避で電車等で通勤した時の法的保証を確定してほしい。
- ・会社の指導層の年齢の方々には、いまだモータリゼーション一辺倒の時代錯誤的な認識しかもてない残念な人々が多いので、積極的に自転車通勤を奨励しろとはいわないが、検討ハズレな見で、邪魔をすることだけはやめて欲しい。
- ・私の会社では徒歩・自転車通勤者には通勤手当はゼロです。エコに貢献しているのはこうした通勤者なので、何かしらの手当もしくは社員食堂の食券等の見返りがあってもいいのでは？と思ったことがあります。
- ・自転車置き場が最優先で必要だと思われる。盗難も心配であり、高価な自転車で通勤する気にはなれない。
- ・会社の理解が不可欠です。社会的なニーズが増していることを理解してほしいと考えています。交通費や設備は、大会社でもない限り会社では難しいことでしょう。
- ・ロードバイクでの通勤ではないので、盗難や駐輪の問題は気になっておらず、同僚で自転車通勤はいいので特に問題はない。強いて言えば、着替えの問題。
- ・日割（使用日分）の交通費支給。
- ・自転車通勤手当を新設してほしい。
- ・全員分のロッカーを設置してほしい。洗濯物を干す場所の整備をしてほしい。
- ・シャワー室、更衣室の完備。
- ・雨の日の分の通勤手当も考慮して。
- ・自転車通勤を受け入れて、着替えできるスペース、ロッカーは欲しい。

- ・シャワー等の施設利用許可。
- ・できればシャワールームや更衣室を作っていただきたい。
- ・有料でもかまわないから公共の駐輪場屋根付き。
- ・自転車は危険だからという理由等、偏見や想像だけで自転車通勤を認めない意識の改善。
- ・会社が明文的には自転車通勤を禁止していません。ただ、それは自宅から最寄り駅までのママチャリを想定しています。ロードバイクで10km近くを走り会社まで来ることを人事部に打診したところ、労災の関係があるからなるべくやらないでほしいと言われた。このため現在は会社に言わず、会社の人に知られないように自転車通勤しています。会社に、自転車通勤を正式に認めて欲しいです。
- ・通勤手当改善や社内環境改善は、国が率先して実行することでわれわれ民間へも広く浸透してくる。
- ・駐輪場を整備してほしい。
- ・シャワーなどの着替える場所や保管施設。
- ・そもそも原則公共交通のみ許可という会社規則を撤廃してほしい。
- ・タイヤやブレーキパッドなど消耗するので、可能ならそういう費用が通勤手当でもらえるとありがたい（現在自転車に対する通勤手当はないので）。
- ・交通費も自家用車通勤と一緒なので、特に不都合はない。
- ・欲を言うならばシャワー施設が欲しい。後は室内とまでは言わないが屋根付き自転車置場。
- ・自転車通勤を認める。事故に遭った場合は、労災を適用する。
- ・社内で許可してもらいたい（原則禁止なので）。
- ・参考：会社はエコエコと言いながら、自動車通勤から自転車通勤に切り替えると通勤手当はなしになります。
- ・エコの観点で通勤補償は自動車通勤<電車通勤<自転車通勤であるべき。政府・行政の後押しが必要。
- ・安全な駐輪場の整備。または社屋への持ち込みの推奨。
- ・自転車通勤者対象の推奨金導入。
- ・会社というよりは社会インフラとして、自転車の地位向上をして欲しい。
- ・比較的恵まれています。屋根付き屋外駐輪場ですし、更衣室とシャワー室があるので。
- ・自転車通勤規則を整備して欲しい。
- ・現在の会社では自転車通勤者は駐輪場に自転車を登録しております。登録すると本来の交通費がまったく支払われなくなり、雨で電車を使ったりすると持ち出しになります。なんだか不満です。
- ・盗難対策がとられた自転車駐輪スペースの確保。
- ・自転車通勤を通勤手段と公式に認め、エコ通勤手当などの名目で自動車での通勤手当（ガソリン代）と同額の手当てを支給して欲しい。
- ・天候などの理由で自家用車や電車で通勤した場合の経済的保障。
- ・駐輪場を設備してほしい。
- ・服装の制限の解除。制服で通勤せよということになっている。
- ・社内に自転車を置くスペースが欲しい。
- ・ぜいたくを言えば、夏場は特にシャワールームが欲しい。会社に駐車場はあるが駐輪場がない。

●（社内の設備を整えてほしいと回答した人に）具体的な内容についてお答えください（複数回答可）。



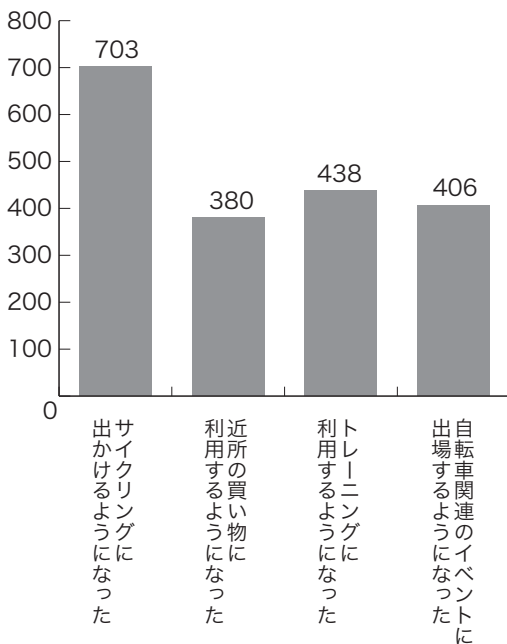
▶自転車の購入価格帯を問うた設問からもわかるように、自転車通勤をしている人の多くが高価な自転車に乗っているということもあって、駐輪場は屋内もしくは屋外でも屋根付きのものを希望している。また、自転車通勤の不都合として「汗をかいたまま仕事に就かなければならない」を挙げた人が多かったことから、シャワーや更衣室を望む声の大きいことも理解できる。

〈その他の回答〉

- ・ロッカー。
- ・会社の規模からして無理なことは百も承知している。
- ・すべて、満たされています。
- ・汗をかいた服を乾かせるような物干し場所の設置。
- ・カッパ乾燥場所確保。
- ・自転車を利用すること自体が認められていない。
- ・有料でもかまわないので、自転車通勤を前提とした安全な駐輪設備を作ってもらいたい。
- ・カッパを干せる場所。
- ・とにかく駐輪場の整備をしてほしい。
- ・自分の場合、たまたま会社の近くの駅に地下駐車場があるので現在は不要だが、会社に駐輪場があると助かる人は多いと思う。
- ・会社内の自転車に対する考え方。

- ・今のオフィスは入居しているビルの施設を使えているので、何とか対応できていると思う。そういう意味ではかなり恵まれた環境と思う。確かにシャワーや更衣室があればいいことはないが、それを多くの企業に望むのは無理があると思うので、とりあえず自転車通勤を認めることからスタートしてほしい。
- ・駐輪場のスペース。
- ・すべて自己責任で対応すべき。
- ・すべて欲しいが、勤務先はそもそも自転車通勤を「危険」ということで禁じている。だから社則違反をしていることになる、それが嫌だ。
- ・現在は満足している。パンク修理は自分で行えるし、通勤時間もトラブルを見越して余裕を持っている。
- ・特に過剰な設備投資はあまり必要ないのでは？。
- ・自転車置き場までの段差解消と舗装。
- ・保険。
- ・迷惑にならない場所に停めることを前提として、屋内に自転車を持ち込むことを認めてほしい。
- ・徒歩通勤および自転車通勤の申請者に対して、エコ通勤者として1万円／月を補助する。悪天候時などの電車通勤は、自腹を切っている現状がある。
- ・服装の制限の解除。
- ・屋根付き屋外駐輪場があるのだが、自転車通勤者の人数が多く、全員の分が入りません。場所が増えるといいと思います。

●自転車通勤以外に自転車を利用することがありますか（複数回答可）。



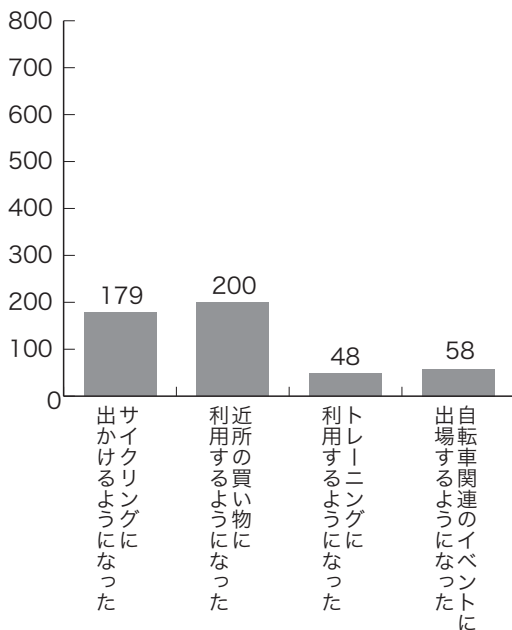
▶日本サイクリング協会のWEB会員を対象としたアンケートということで、「サイクリングに出かけるようになった」との回答は当然。他の回答も多くの方が該当している。

〈その他の回答〉

- ・レースに出場するようになった。

- ・語り合える通勤仲間が増えた。自動車を使わなくなった。
- ・生活のすべてが自転車中心になりました。
- ・5km以内の移動は自転車利用が多くなった。
- ・学生時代から競技として乗っていた。会社から常に数km圏内に居住しており、始めから自転車通勤である。
- ・主に趣味としての自転車であり、自転車通勤のほうがオマケです。
- ・子供を連れて公園に行く。
- ・富士120kmと富士スピードウェイのイベントがよかったです。ほぼ毎週末にロードバイクで100km前後走っています。片道10～20km圏内、基本自転車移動になりました。
- ・もともと自転車に乗るようになったのは、仲間とサイクリングに行くのが目的だったため。
- ・仲間とのツーリングが楽しい。
- ・レース。
- ・ヒルクライムをすることが多くなった。
- ・自転車競技（MTB、ROAD）。
- ・MTBで山道や林道を走る。
- ・普段から、自転車は趣味で休日はよく乗っています。
- ・26km離れた実家にも自転車で帰る時がある。
- ・トレーニングにはロードバイクを乗っています。
- ・休日はロードバイクにはまっています。
- ・輪行。

●自転車通勤を始めて以降、あなた以外の家族が自転車を利用することがありますか（複数回答可）。

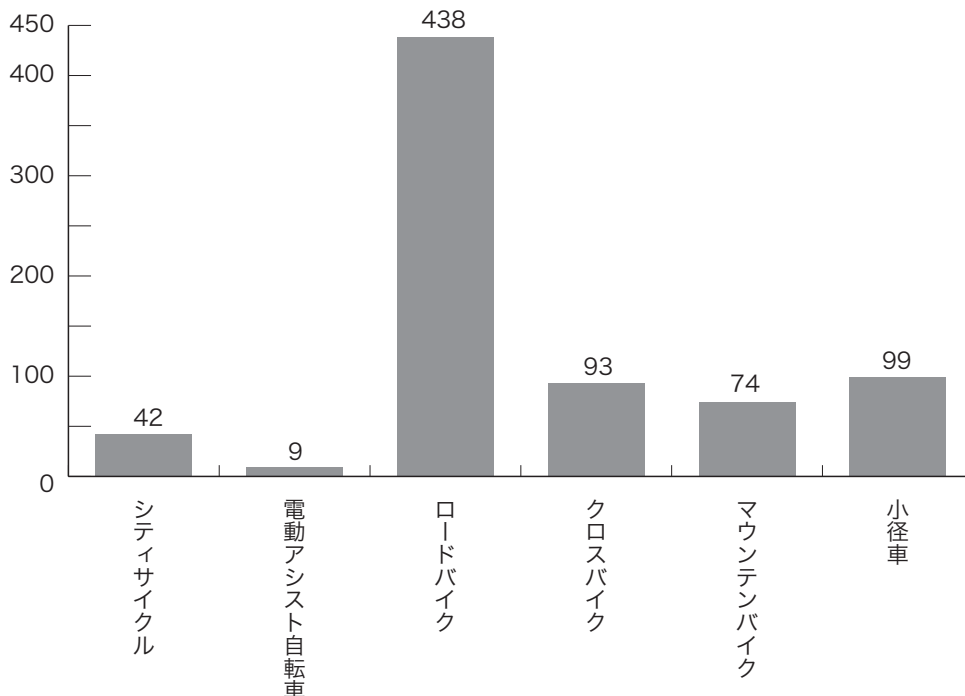


▶回答者の影響を受けて、家族の自転車利用が増えたかどうかを問うた質問なのだが、その意図が理解しづらかったようである。その中では家族での移動も自動車から自転車に移行しているという回答もあった。

〈その他の回答〉

- ・妻用の自転車を買った。
- ・もともと乗っていました。
- ・わが家は日常的に、すべての者がほとんど自転車が足代わりです。
- ・公園に行くのに使う。
- ・休日の使い方、レジャーのとらえ方が自転車中心になりました。
- ・バス通勤→自転車通勤になった。
- ・特に父親が影響されてサイクリングを始めた。糖尿の数値が改善されると喜んでいる。
- ・特に自転車だけでなく、徒歩での買い物や公共交通機関を使うようになった。
- ・妻も自転車通勤を始めた。
- ・残念ながら、影響はなかった（通学には使っている）。
- ・もともと近所の買い物等に利用している。
- ・レースに出るようになった。
- ・家族ではありませんが、身近な仲間がスポーツバイクを購入するなど、興味を持つ人が増えました。
- ・特に普段から自転車を使用している（自家用車を所有していないため）。

●自転車通勤を始めて以降に購入した自転車がありましたら、その車種をお答えください（複数回答可）。



▶近年の流行を受けてロードバイクの購入が最も多く、しかも他を引き離している。そのなかで小径車と回答している人が比較的多いのは、職場内のちょっとした空きスペースに置くことができ

るというメリットを生かそうというものと思われる。

〈その他の回答〉

- ・ BMX
- ・ シクロクロス
- ・ スポルティフ
- ・ ピストバイク
- ・ ランドナー
- ・ 折りたたみ自転車

サイクリングチームに対するアンケート

調査研究委員会では、日本サイクリング協会が主催するイベントに参加しているチームのうち、単一の企業に勤めている人で結成されているチームの協力を得て、そのチームが企業内でどれだけの認知を得て、かつ活動が配慮されているかを問うアンケートを行った。残念ながら回答数が4チームにとどまったため正確な実態を把握することはできなかったが、1つの傾向を示すものとして、その結果をここに掲載する。

●サイクリングチームとして、どのような活動をされていますか（複数回答可）。

トレーニングを行っている	2
ミーティングを行っている	1
サイクリングを行っている	3
イベントに参加している	4

●おおよその活動の頻度を教えてください（該当するものを丸で囲んでください）。

・ ほぼ毎日	0
・ 週1回以上	0
・ 月1回以上	2
・ 数カ月に1回以上	2
・ 年に1回以上	0

●サイクリングチームメンバーの年齢構成を教えてください。

～ 30歳	(2 / 20 / 0 / 1)	23人
31～ 40歳	(10 / 15 / 6 / 4)	35人
41～ 50歳	(4 / 10 / 4 / 2)	20人
51～ 60歳	(0 / 5 / 1 / 0)	6人
61歳～	(0 / 0 / 0 / 0)	0人

●サイクリングチームメンバー男女構成を教えてください。

男性	(15 / 40 / 11 / 7)	68人
女性	(1 / 10 / 0 / 0)	11人

●サイクリングチームの活動は、会社から公認されているものですか？

公認されている	0
事実上、公認されている	3
公認されていない	1

●（公認されていると回答した方に）そのことにより、会社が配慮してくれていることはありますか（複数回答可）

勤務体制を決めるうえで、練習やイベントへの参加を考慮してもらっている	1
自転車通勤を認めてもらっている	1
会社から施設や備品、金銭などを提供してもらっている	2

●（会社から施設や備品、金銭などを提供してもらっていると回答した方に）具体的な内容についてお答えください（該当するものを丸で囲んでください。複数回答可）。

- ・屋根なし屋外駐輪場（チーム専用・他と兼用）
 - ・屋根付き屋外駐輪場（チーム専用・他と兼用）
 - ・屋内駐輪場（チーム専用）・他と兼用
 - ・駐輪ラック（チーム専用・他と兼用）
 - ・シャワー（チーム専用・他と兼用）
 - ・更衣室（チーム専用・他と兼用）
 - ・空気入れ
 - ・メンテナンス用品
 - ・ウェア
 - ・イベント参加費
 - ・その他（同好会の補助金）

●（公認されていると回答した方に）公認されていることに対し、サイクリングチーム側から会社に貢献していることはありますか（複数回答可）？

- ・チームジャージに社名や社のロゴを入れている…………… 1
- ・チーム名の一部に社名を採用している…………… 2
- ・会社の宣伝物（パンフレットやウェブサイトなど）にサイクリングチームとして登場している…………… 0
- ・イベント参加時などコメントを求められたときには、会社のことに触れるようにしている…………… 0
- ・イベント参加時など、賞金や賞品を獲得したときには会社に報告している…………… 0
- ・その他…………… 0

利用促進につながる自転車通勤制度に求められること

前田建設工業に対するアンケート結果と JCA 会員に対するアンケート調査から、自転車通勤の効果とそのあり方について考察する。特に前田建設工業における回答数が少ないことや、JCA 会員においては内容が選択肢に近いにもかかわらず、あえて自由回答欄に記入しているものが非常に多く、数値の単純な比較ができないことから、統計的な差異の検定は行っていないことを断っておく。以下については、あくまでも傾向として述べるものである。

前田建設工業ではエコ志向を動機として屋根付き屋外駐輪場の整備をするとともに、手当の支給のほか賠償責任保険への加入、2km以上自転車に乗ること、誓約書への署名等を課したうえで自転車通勤を制度化している。自転車通勤へのケアがなされているといえるが、それでも制度が始まって間がないということもあり、男性で全従業員の約 0.6%、女性で約 0.1%、人数にして 21 名しか自転車通勤に転換しておらず、必ずしも会社側が制度を設立するだけで自転車通勤へ移行するわけではないことがわかる。

自転車通勤の動機

企業が主にエコを目的として制度化しているのに対し、自転車通勤にシフトした人へのアンケート調査からは、そのきっかけが時間短縮や待ち時間の節約、運動不足解消などとなっており、もともと自転車が好きな人が多いわけではない（21 名中 3 名）ことから、自分にとっての明らかなメリットが見込まれる場合に転換がなされているといえる。それに対して JCA 会員は、もともと自転車を好んで乗っている人が通勤にも用いるようになったケースが多いと予想されるが、そのきっかけとしては時間短縮よりも健康増進を挙げる人が多かった。ただし、自転車の能力を良く知ると思われる JCA 会員の中でも、「通勤ルート自転車で通ってみたら想像以上に楽だった」といった意見が聞かれ、自転車通勤については自転車愛好家であっても、その実態が想像しづらい可能性があり、ましてや初心者にとっては明確なメリットがない限り、毎日の通勤を自転車に変更しづらいことは容易に想像される。

自転車通勤と競合する交通手段とその頻度

具体的な通勤方法については前田建設工業での回答のみであるが、バスから自転車への転換が最も多く、次いで鉄道・徒歩、そして乗用車からの転換となっており、従来から言われている「自転車とバスとの競合」の傾向が表れているばかりでなく、CO₂削減に最も寄与する乗用車からの転換が難しいことも見て取れる。転換後は会社まで自転車のみで通勤するケースが大半であるが、その距離は一般的に自転車利用が最も効率的（所要時間が短い）といわれる 5km 以下での利用が多い。このことから動機と同様、転換前より時間が短縮できる場合で自転車が選択されていることがわかる。

また、自転車通勤の頻度からは、電車通勤の一部を自転車に転換する場合（変更前より所要時間が

長くなると考えられる場合)や、自転車に転換した部分の距離が長い場合(4km以上の場合)、言い換えると自転車の時間的メリットがない場合には、毎日続けられていないこともわかる。ただし、この制度を利用する人が大半の日数を自転車通勤にしており、個人のCO₂排出量としてはある一定の効果ができていると考えることができる。

自転車通勤により個人が得た恩恵

自転車通勤の効果は前田建設工業でもJCA会員でも同様で、体重の減少や運動能力の向上といった健康にかかわるものと、エコ意識の向上の2つが多かった。特にJCA会員のほうは健康診断の数値にその効果が現れたという回答もあった。前田建設工業では5km以下の通勤が自転車に転換されたのに対し、JCAでは5～15km程度の通勤が自転車に転換されていることが多く(それ以上の距離の通勤も多い)、健康診断の数値にまで表れるには、相応の距離を自転車で通勤するだけの運動量が必要なだろう。数値に表れなくとも健康面での効果が得られていることは、今後自転車通勤を普及させるうえで提供されるべき情報である。

それに加えてJCA会員の間には「安全に対する意識の向上」の回答も多く、自転車で長距離移動するほど安全に関する意識が強くなるものと考えられる。

自転車通勤における課題

バンクなど自転車のトラブルと安全面が課題となっていることが多く、それは前田建設工業でもJCA会員でも同様であった。特に前田建設工業での対象者は多くの人があいシティサイクルで通勤していることから自転車初心者が多いと予想され、自転車メンテナンスの知識があまりないことと安全面で不安が残ることが長距離の自転車通勤を避ける理由となっているとも考えられる。JCA会員のほうは会社に自転車通勤制度があるかどうかによらず、自転車での通勤を行っていると考えられる記述(「会社の理解が得られない」等)が多く、このような乗り手は自転車のメンテナンスの方法や通行ルールについてある程度知っているといえるが、特に初心者を相手にした自転車通勤制度導入の場合には、この2つについてのケアが必要であると考えられる。

また、自転車通勤時の服装は、前田建設工業では背広などの仕事着のままであるのに対し、JCA会員では通勤用に別のウェアを用意しているという差が見られたが、いずれにおいても「汗をかいたまま仕事をしなければならない」という意見がみられた。

このほかJCA会員からは、駐輪スペースがなく、自転車の盗難を気にしなければならないことなども挙げられていたが、自転車愛好家である回答者からも「毎日自転車で通勤をすると疲れる」といった意見が聞かれたことは興味深い。また、「天候が悪いとき、買い物をするとき、服装が制限されるときには電車等別の交通手段を使うが、その費用は自己負担である」といった意見もあり、自転車愛好家でさえも自転車通勤を毎日続けることが難しい現状が明らかとなっている。このことから、自転車通勤制度には代替交通手段との併用を考慮するのが現実的であることが示唆される。

自転車通勤制度を導入する会社への要望

先の`困った点、として自転車走行空間や設備の整備が挙げられているにもかかわらず、前田建設工業でのアンケート結果からは、通勤手当に関する要望が多いことがわかった。これに対してJCA会員では、手当への要望よりも施設への要望が比較的多く、さらには会社の理解を求める声が多く寄

せられていた。JCA 会員は会社の制度とは関係なく自分の意志で自転車通勤をしており、中には「会社に内緒で自転車通勤している、と思われるような記述もある。

自転車通勤時に感じた行政への要望

なお、比較的長距離の自転車通勤を行っている JCA 会員の中には、「自転車保険の必要性を実感した」との意見があり、その危険事象として多く挙げられていたのが、他の自転車の逆走と自動車の幅寄せであった。自動車の理解を得る難しさは当然解決していくべき課題であるが、自転車同士の衝突に対する危険性の高さが明らかとなった。逆走している人を注意して口論となり、警察沙汰になったとの回答もあり、ルールの周知が十分でないまま自転車を利用する人が増えていることを表している。ただし、自転車愛好家の中にも、「自転車専用道（注：これがあると車道を走れない）をやめてほしい」「交差点での自転車横断帯（注：これがあると横断帯以外は通行できない）をなくして、直進できるようにしてほしい」というルールを熟知した意見がある一方、「歩行者の右側通行（注：強制ではない）の徹底をしてほしい」というようなルールを知らない意見も見られ、ルールの熟知度に大きな差があることもわかり、この点からも正しいルールをきちんと周知する、そのルールがわかりやすいような安全性の高い走行空間を整備することが、自転車利用促進につながるものと考えることができる。

自転車通勤がもたらした自転車利用促進への効果

自転車通勤をするようになった効果として、前田建設工業では決して多くはないものの、近所の買物（9名）、サイクリング（3名）といった他の目的でも自転車を利用するようになったと回答しているほか、家族も同様の目的で自転車を利用するようになっている（近所の買物：6名、サイクリング：2名）。「近所への買物」という表現から、乗用車からの転換というよりは徒歩からの転換が予想される。これに対し、JCA 会員のほうはもともと自転車愛好家であることから、別の目的で自転車に乗っていて通勤にも用いるようになったとの回答が多いが、やはり、休日にロングライドをするようになったり、家族や知り合いが自転車利用を始めたというケースがみられた。本人の自転車利用のきっかけは違えど、自転車を利用した通勤が、本人や周囲の人のライフスタイル（自転車利用）にある程度の波及効果をもつことが表れている。

〈まとめ①〉企業が導入する自転車通勤制度に求められること

企業にとってエコ志向であることはイメージアップにつながることもあり、今後、自転車通勤の導入を検討する企業も増えてくると予想されるし、利用者側にしても高性能な自転車に乗って長距離の通勤をすれば、健康増進にも大きく寄与することがこのアンケート結果から示されているが、自転車通勤を毎日続けることの難しさもまたこのアンケートから示されている。

自転車愛好家は制度の有無によらず、自分の意志で自転車通勤を行う可能性がある一方で、自転車通勤を毎日続けるのはハードルが高く、制度の導入そのものが自転車利用促進へ大きく寄与するものではないが、もともと自転車愛好家ではなかったものの、ある程度自転車に興味があり、時間短縮や健康増進の効果をあらかじめ知っている人が、制度の導入をきっかけに自転車通勤へ転換したものと考えられ、「自転車にある一定程度興味を持っている人」にその機会を与える効果はあるということではできないのではなかろうか。

そして、自転車通勤制度を導入している前田建設工業でも、自転車通勤を毎日しているわけではないこと、自転車愛好家であっても天候によっては自転車以外の手段を用いていることなど、毎日の通勤に自転車を使うことの難しさを指摘する声は多いが、自転車通勤を始めることが本人および周囲の自転車利用促進に波及すると考えられる。本調査からは自転車通勤制度に関し、①自転車通勤へ挑戦しやすい、代替交通手段の利用も考慮した支援、②代替交通手段を乗用車でなく鉄道やバスとするような要件付け、の2つが整えば、その制度を積極的に導入し、自転車利用の機会を提供することで、CO₂ 排出量削減に寄与できる可能性は十分に持っている。

〈まとめ②〉 自転車通勤促進のために求められること

上に述べたように、自転車通勤は「自転車利用促進のきっかけ、となりうることが示唆され、この観点から言えば、自転車通勤環境を整えることは交通分野における CO₂ 排出量削減に寄与しうる施策であるといえることができる。

まず、特に自転車初心者が自転車通勤へシフトする動機に効率性が挙げられていることから、短時間で目的地に到達できるような空間整備が必須である。速度を出すには車道通行は前提であり、自転車利用者自身の安心感と乗用車による幅寄せ等の妨害の抑制のためには、車道左側端に自転車走行空間（自転車レーン）を整備することが望ましい。

そして、自転車利用者に対してメンテナンス方法や通行ルールを周知する取り組みが必要である。これは安全性にも大きく関わる問題であるため、自転車通勤制度を導入する際に会社側に義務付けることもできるが、自転車販売店や行政からも幅広く情報提供するなど、さまざまな可能性を検討すべきである。

さらに、安全性の向上や自転車利用のルールの周知が浸透した先には、エコのイメージを具体化するインセンティブ（簡単な例で言えば助成金）を企業に与える等の取り組みも可能になり、自転車通勤に対する企業の理解も得られやすくなると考えられる。

注：京都市は、自転車小売業者に適正な通行方法を含めた安全利用情報の提供を義務付ける条例を持つ。

東京工業大学 大学院総合理工学研究科助教 鈴木 美緒

まとめ

モビリティが多様化する自律化社会の到来

この総括を執筆していたまさにその最中に、「東日本大震災」が起こった。その激甚な被害は、大規模電力ネットワークの脆弱さを露呈させ、低炭素社会の必然として妄信されてきた原子力発電のリスクを世界中にまざまざと見せつけることになった。

今後、電力を消費する産業の優位性が失われることは確実で、電力構造の変化による間接効果は、自動車産業にも間違いなく大きな影響を与えるだろう。世界的にもこれからの普及が期待されていたエコモビリティとしての電気自動車は、原子力発電を前提にしない限り、トータルで見たコストメリット、CO₂排出削減メリットが失われるからである。

このことは今回調査のテーマに据えた「自転車通勤」の普及にも、大きな影響を与えることは確実である。今後、企業が社員に電気自動車をリースし、自宅で蓄電した車載バッテリーの余剰電力を、ピーク時のオフィスや工場に提供するといったビジネスモデルが台頭する可能性はあるが、エコカー通勤の幻想が打ち砕かれたことは否めない。

こうした状況は、エネルギーベストミックスに象徴される、中央主導の「最適化社会」の幻想もまた露呈させ、これからわれわれを「自律化社会」へと導くだろう。情報技術が普遍化し、個人や企業が学習能力を大きく高めることで、より正しい個人的な判断を行うことが可能になる。人々は、自分や地域に合った価値基準により自ら計画し、行動し、地域の地政学や個々人の経験や関係性のなかで、能動的な自律化を目指していくように思えるのである。

こうした自律化社会においては、モビリティもまた、多様な活用と選択肢が広がり、自転車の優位性、有用性は、相対的に確実に向上するだろう。効率至上主義、車道優先主義の道路は陳腐化し、移動の多様性を受け入れる総合的なモビリティシステムの構築が多くの地方自治体で検討されていくに違いない。そして、その範となる実践は、「はじめに」の中でも紹介したように、ヨーロッパの多くの都市ですでに具現化されているのである。

中心市街地を低速交通ゾーンに変えたナント市

昨年度報告書でも紹介したフランスのナント市は、都心部の約52haを広域で時速30km/h以下に規制し、中心市街地を「低速交通ゾーン」とすることで、交差点を信号のないロータリーに作り変えていった。そして、多様な移動を保障する交通権を法律で規定し、歩行者・自転車優先を実際の交通政策、施策で徹底していった。その結果、クルマはもちろん、バスやトラムといった大型の公共交通も、歩行者や自転車を気遣い、お互いを意識しながら「低速で移動できる空間」が生み出され、自転車通勤が増え、人々の回遊性も高まり、CO₂の大胆な削減と、交通事故を半減させることにも成功している。

同市では公共交通網の整備と併せて、自転車道のネットワーク整備にも力を入れている。総延長846kmの自転車道の整備計画を掲げ、すでに半分近くの整備が終わっている。もちろん、限られた

道路幅でしかない都心部でも、道路上にペイントを施すなどして、限られた空間を上手に活用している。自転車道は歩道のすぐ横の車道内に設置され、クルマの走行方向と同じ片側一方通行である。自転車は、こうした自転車走行専用空間を走ることが原則だが、自転車レーンでの走行義務がない、歩道通行可能なエリアもある。

また、今回アンケートの分析結果からもうかがえるように、自転車通勤の普及には、鉄道やバスなどの代替交通手段との併用を考慮することが必要である。ナント市では、自転車で最寄りの公共交通まで移動し、自転車のままバスやLRTなどへ乗り換え、そこから再び自転車でオフィスや目的地に移動するための「交通結節」がデザインされている。さらには、レンタル自転車事業の運営までを市が手掛けているのだ。

そして、特筆したいことは、こうした交通システム整備が、ナント市だけのものではないということである。スウェーデン、オランダ、デンマーク、ドイツ、オーストリア、イタリア、スペインなどの諸都市で、同様の整備が進められているのである。

移動する交通権を保障する法律の制定を

こうしたヨーロッパでの実践は、「アンケート結果の考察」で触れた自転車通勤者のニーズと課題解決に、見事に整合、適射している。今後、わが国においても、自動車依存層を非依存型に移行させるためには、同様の交通システム整備、それに先立つ交通法の制定が期待されていることはいうまでもない。

そのためにはまず第一に、「自転車活用を含めた多様な移動の権利」を保障するという理念を社会共有し、街づくりや都市交通の運用に関する実質的な権限を、地方自治体や広域の協議体に付与し、「交通の地域主権を徹底する仕組みづくり」が必要である。

第二に、その実行力が担保される「交通法の制定」が重要である。歩行者・自転車優先を実際の交通政策で徹底し、交通インフラ整備の優先順位が付けられるように、移動の優先権がわかるような道づくり、街づくりを形にしなければならない。

そこでは、本調査でも触れた移動の選択肢と所要時間、移動の環境負荷、移動経路や選択のわかりやすさ、移動の快適性・健康性などの「モビリティの評価軸指標」をエビデンス（根拠）をもって確立する必要がある。今回調査がその検討のための一助となれば幸いである。

そして第三に、人や自転車と自動車、道と街をつなげる工夫が求められる。まずは歩道・自転車道の整備、次に幹線道路の整備の見直しと、「交通の優先権がわかるインフラ整備」から着手することがポイントである。

そのうえで市街地と非市街地の幹線道路、地域内道路、生活道路の速度規制を体系化し、自転車道、自転車レーン、自転車レーンで一部カラー舗装といった、「自転車走行空間の設置基準」を確立することが喫緊に期待されている。

今回報告書の中であえて紙面を割いた「自由解答欄」の多岐に渡る記述から、こうした社会システムを求める生活者たちの声を感得していただければ幸いである。

財団法人 日本サイクリング協会

平成22年度 自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

調査研究委員会委員長 ユニバーサルデザイン総合研究所所長 赤池 学

平成 22 年度「自転車活用による環境改善方策の調査研究事業」
報 告 書

—— CO₂ 排出量の削減に寄与する「自転車通勤」 自転車利用の広がりも展望して ——

財団法人 日本サイクリング協会

〒 107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

URL : <http://j-cycling.org>

Mail : jca@j-cycling.org

Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987

2011 年 4 月
