

自転車通勤の必要転換量及び転換方策に関する 調査研究

(要約版)

令和4年12月

公益財団法人自転車駐車場整備センター

目次

1 自転車通勤の必要転換量に関する分析	2
1.1 検討対象地区の選定	2
1.2 自転車分担率の目標値の考え方の整理	2
1.3 現状の通勤における自転車分担率の整理	3
1.3.1 必要転換量の算出方法の整理	3
1.3.2 現状の自転車通勤者数の推計	4
1.4 自転車通勤者数の目標値の推計	7
1.4.1 算出方法	7
1.5 自転車通勤の必要転換量の算出	8
2 企業および従業員の自転車通勤に関する実態把握調査	9
2.1 企業の自転車通勤に関する実態把握調査	9
2.1.1 調査の概要	9
2.1.2 調査結果	11
2.2 従業員の自転車通勤に関する実態把握調査	12
2.2.1 調査の概要	12
2.2.2 調査結果	14
2.3 転換ポテンシャルの確認	15
2.3.1 転換ポテンシャルの考え方	15
2.3.2 従業員の転換ポテンシャル算出	16
2.3.3 企業の受入ポテンシャルの算出	17
3 自転車駐車場の台数に関する調査・分析	18
3.1 既存の自転車駐車場台数に関する調査	18
3.1.1 調査の概要	18
3.1.2 調査結果	20
3.2 自転車駐車場の必要台数の試算	21
3.2.1 自転車駐車場の必要台数の考え方	21
3.2.2 各駐輪スペースの算出方法	21
4 自転車通勤の転換方策に関する検討	24
4.1 比較の考え方	24
4.1.1 転換ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数の比較	24
4.1.2 受入ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数の比較	25
4.2 転換方策に関する検討	26
4.2.1 自転車通勤の増加に向けた方策の展開の流れ	26
4.2.2 各展開に向けた方策の検討	27
5 本調査のまとめ	29

自転車通勤の必要転換量及び転換方策に関する調査研究（要約版）

2020年初頭から世界で流行している新型コロナウイルス感染症は、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まり等、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼしている。こうした中、国は令和3年5月、第2次自転車活用推進計画を閣議決定し、計画期間である令和7（2025）年度まで、関係府省庁・官民が連携しながら、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進をより一層図るための取組みを推進している。

中でも自転車通勤の推進は、新しい生活様式においてより一層の推進を図ることとされる等、活力ある健康長寿社会の実現に向けた強化措置の一つにもなっている。また、第2次自転車活用推進計画における指標の一つとして「通勤目的の自転車分担率」が掲げられており、平成27（2015）年度の15.2%から、令和7（2025）年度には18.2%、そして将来的には令和12（2030）年度には20%とする目標値が定められている。しかし、その達成にあたっての目標値は国内一律で与えられるものではなく、都市の特性に応じた具体的な自転車通勤への転換量をもって議論されるべきである。

そこで、本調査・研究では、東京都心部の1都市を対象に、最新の国勢調査等のデータを用いて、国目標の達成に向けて必要とされる自転車通勤への転換量を算出する。また、企業および従業員の自転車通勤に関する実態把握調査や、既存の自転車駐輪場台数に関する調査を行い、自転車通勤を推進する上で大きな課題の一つである駐輪スペースの必要数量について試算し、必要とされる駐輪スペース台数を確保するための方策をはじめとした自転車通勤への転換に向けた方策を検討することを目的とする。

1 自転車通勤の必要転換量に関する分析

本章では、令和2年度の国勢調査等の結果を基に、後述する理由から選定した検討対象都市である「千代田区」における、現状の通勤における自転車分担率を整理し、第2次自転車活用推進計画に定められた通勤目的の自転車分担率の2025年の目標値を達成するために必要とされる自転車への転換量について算出を実施した。

1.1 検討対象地区の選定

検討対象都市として、以下の2点を理由に「千代田区」を選定した。

- ① **自転車通勤を推進するポテンシャルが高い**^{※1}と考えられるため。
- ② 都市部の自転車通勤導入の大きな課題の一つである**「自転車駐車場の確保」**において、**大型オフィスビル等の有効活用の可能性が高い**^{※2}と考えられるため。

※1：昼間人口が23区で2位、かつ昼夜間人口比率が23区で1位のため。

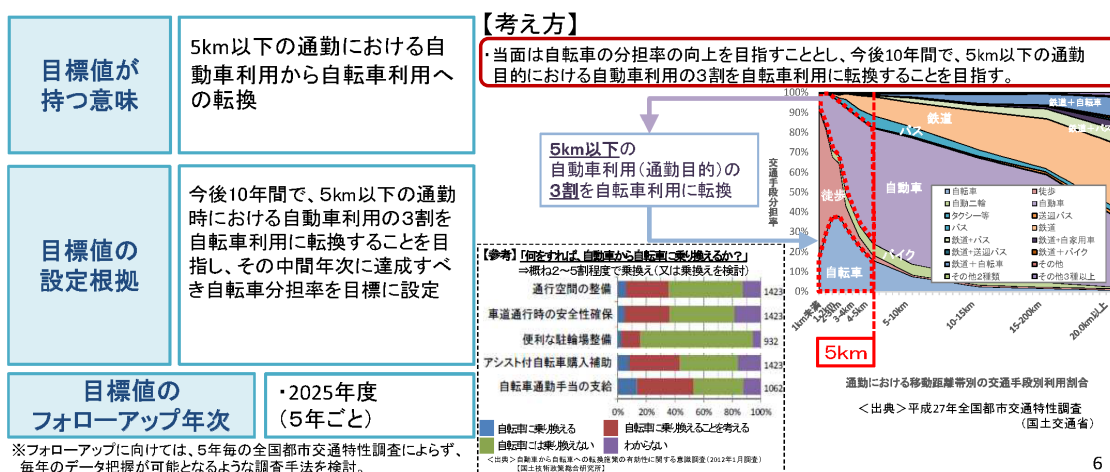
※2：都内で最も大規模オフィスビルの供給量大きい「大手町・丸の内・有楽町」エリアを有するため。

図 1-1 「千代田区」を選定した理由

1.2 自転車分担率の目標値の考え方の整理

国の第2次自転車活用推進計画に定められた通勤目的の自転車分担率の2025年の目標値の考え方を以下の通り整理した。自転車分担率は18.2%である。

- ① 使用データ：平成27年度 全国都市交通特性調査（通称：全国パーソントリップ（PT）調査）
- ② 目標値の区分：通勤目的の自転車の交通手段分担率^{*}を対象（端末交通を含む）。
※通勤目的で自宅から勤務先に移動する際の手段が、自転車のみまたは「自転車を鉄道等の端末に用いたトリップで占める割合。
- ③ 転換量の設定の考え方：5km以下の通勤目的における自動車利用の3割（アンケート結果より設定）が自転車利用に転換すると想定。



出典：国土交通省 令和2年度第6回自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料4より抜粋

図 1-2 国計画における自転車分担率の目標値の考え方

1.3 現状の通勤における自転車分担率の整理

1.3.1 必要転換量の算出方法の整理

千代田区における現状の通勤目的の自転車分担率（全国の自転車通勤者数に占める、千代田区の自転車通勤者数の割合）は、令和2年度の国勢調査（16区分・従業地・通学地ベース）等を用いて、以下の流れで算出を行う。

また、国勢調査のデータには通学時のデータを含むため、令和2年度の学校基本調査及び平成27年全国都市交通特性調査の通学時の利用交通手段を活用し、通学時のデータを差し引く処理を行った。

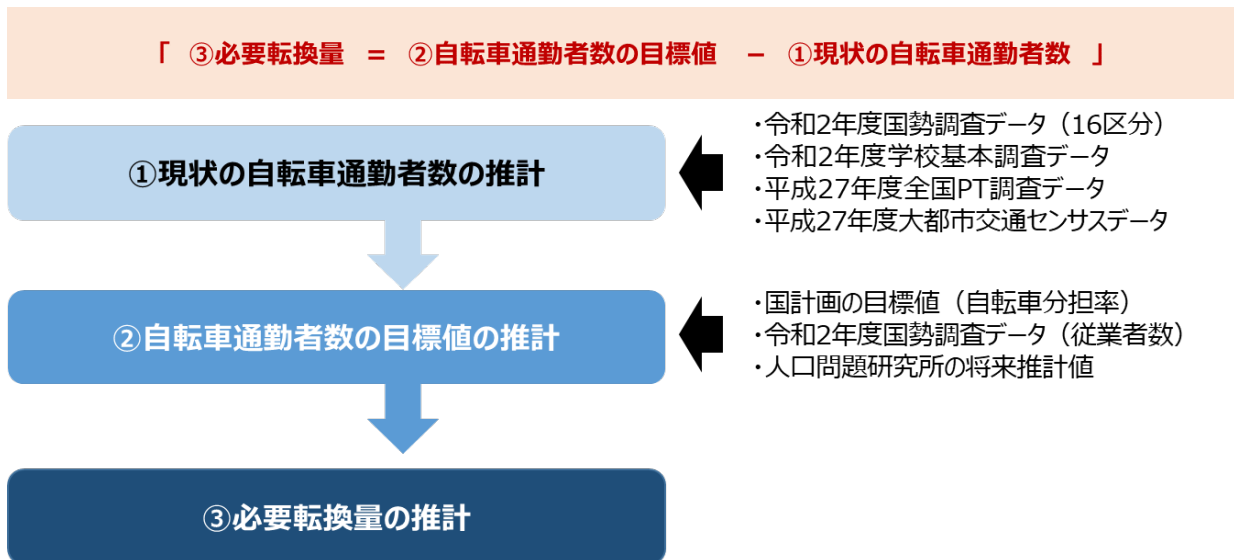


図 1-3 必要転換量の算出方法のイメージ

1.3.2 現状の自転車通勤者数の推計

国勢調査のデータでは、通勤・通学目的を合算した自転車分担率となっているため、通勤目的のみの自転車利用者を抽出する必要がある。

そこで、活用可能なデータの中で、以下の通り、現状の自転車通勤者数を算出する方法を整理した。

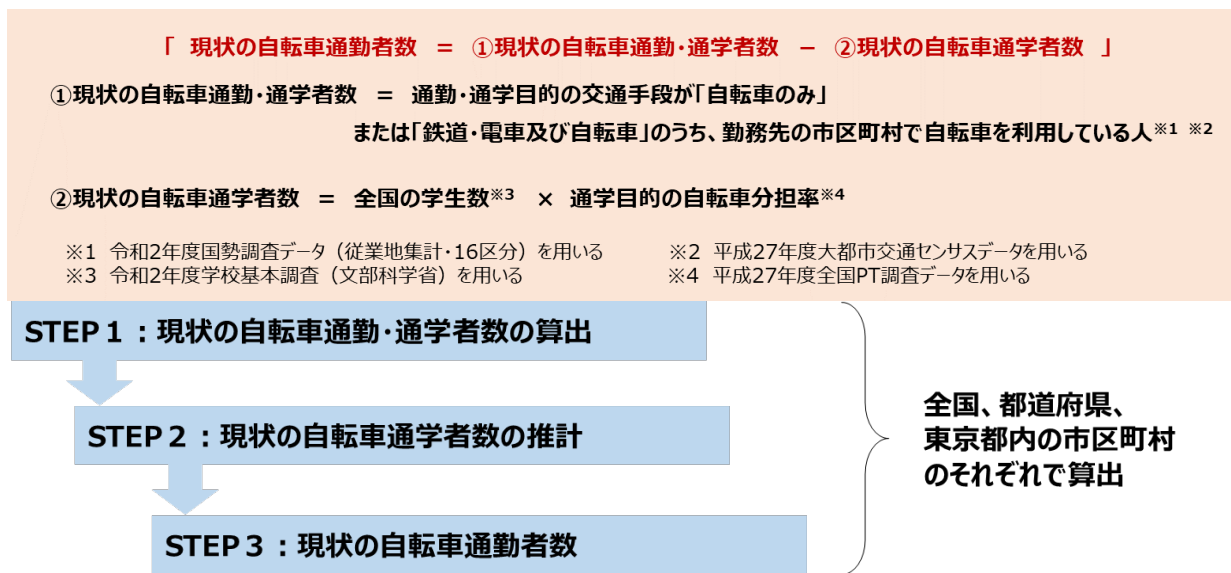


図 1-4 自転車通勤者数の算出方法のイメージ

(1) 現状の自転車通勤・通学者数の算出

国勢調査データ等を用い、全国、都道府県別、東京都内の市区町村別における、現状の自転車通勤・通学者数を算出した結果、全国では5,787,211人、東京都では781,073人、千代田区では5,304人と算出された。

表 1-1 千代田区の自転車通勤・通学者数の算出結果

市区町村	(R2年度国勢調査) 通勤・通学目的の交通手段					⑤ 自転車通勤・ 通学者数 (①+③+④)
	①自転車のみ	鉄道・電車及び自転車			④イグレス (割合)	
		アクセス		③勤務先と同じ市区町村の 駅まで利用 (割合)		
		②勤務先と別の市区町村の 駅まで利用 (割合)				
千代田区	5,052	56,832 (99.6%)	2 (0.0%)	250 (0.4%)	5,304	
中央区	7,502	34,098 (99.6%)	1 (0.0%)	146 (0.4%)	7,649	
港区	7,129	45,917 (98.9%)	82 (0.2%)	434 (0.9%)	7,644	
新宿区	11,046	39,547 (99.1%)	6 (0.0%)	338 (0.8%)	11,390	
文京区	9,118	15,976 (98.0%)	4 (0.0%)	330 (2.0%)	9,452	
台東区	11,778	12,526 (97.8%)	2 (0.0%)	279 (2.2%)	12,058	
墨田区	17,400	8,258 (98.3%)	7 (0.1%)	139 (1.7%)	17,546	
江東区	28,416	18,733 (96.3%)	2 (0.0%)	719 (3.7%)	29,137	
品川区	16,887	18,768 (99.3%)	15 (0.1%)	113 (0.6%)	17,016	
目黒区	10,009	6,635 (97.8%)	44 (0.6%)	107 (1.6%)	10,160	
大田区	51,080	11,611 (94.2%)	71 (0.6%)	645 (5.2%)	51,796	
世田谷区	40,299	14,673 (89.4%)	39 (0.2%)	1,696 (10.3%)	42,034	
渋谷区	8,146	25,477 (98.9%)	9 (0.0%)	264 (1.0%)	8,419	
中野区	13,300	7,506 (97.3%)	1 (0.0%)	211 (2.7%)	13,511	
杉並区	27,062	8,093 (96.1%)	91 (1.1%)	238 (2.8%)	27,391	
豊島区	10,852	17,750 (97.2%)	11 (0.1%)	501 (2.7%)	11,364	
北区	16,163	7,396 (92.4%)	64 (0.8%)	542 (6.8%)	16,769	
荒川区	12,197	4,151 (97.0%)	0 (0.0%)	129 (3.0%)	12,326	
板橋区	33,282	8,281 (95.5%)	82 (0.9%)	305 (3.5%)	33,668	
練馬区	41,178	6,930 (86.8%)	202 (2.5%)	856 (10.7%)	42,235	
足立区	49,076	7,287 (84.4%)	338 (3.9%)	1,007 (11.7%)	50,420	
葛飾区	34,413	4,405 (91.6%)	0 (0.0%)	402 (8.4%)	34,815	
江戸川区	47,507	5,039 (83.6%)	24 (0.4%)	964 (16.0%)	48,495	
23区外合計	254,661	57,168 (90.2%)	359 (0.6%)	5,877 (9.3%)	260,898	
東京都合計 (※)	763,553	443,056	1,455	16,490	781,498	

(2) 現状の自転車通学者数の推計

学校基本調査データ及び全国 PT データを用い、全国、都道府県別、東居都内の市区町村別における、現状の通学者数を推計した結果、全国では 924,316 人、東京都が 85,081 人、千代田区が 1,528 人と推計された。

表 1-2 千代田区の自転車通学者数の算出結果

地域	令和2年度 学校基本調査	平成27年度 全国PT調査	③ 自転車 通学者総数 (①×②)	④ 自転車通学者 自転車のみ	⑤ 自転車通学者 アクセス(勤務 先と別の市区町 村の駅まで利 用) (※2)	⑥ 自転車通学者 アクセス(勤務 先と同じ市区町 村の駅まで利 用) (※2)	⑦ 自転車通学者 イグレス	⑧ 対象の自転車 通学者数 (④+⑥+ ⑦)
	①学生数 (※1)	②通学目的の 自転車分担率						
千代田区	163,284	11.0%	17,902	1,456	16,374	1	72	1,528
中央区	2,902	11.0%	318	57	260	0	1	58
港区	39,995	11.0%	4,385	584	3,759	7	36	626
新宿区	102,996	11.0%	11,292	2,449	8,767	1	75	2,525
文京区	101,431	11.0%	11,121	3,988	6,987	2	144	4,134
台東区	11,361	11.0%	1,246	597	635	0	14	611
墨田区	8,303	11.0%	910	614	291	0	5	619
江東区	23,502	11.0%	2,577	1,530	1,008	0	39	1,568
品川区	29,085	11.0%	3,189	1,505	1,672	1	10	1,516
目黒区	20,085	11.0%	2,202	1,312	870	6	14	1,332
大田区	20,332	11.0%	2,229	1,796	408	3	23	1,821
世田谷区	97,777	11.0%	10,720	7,618	2,774	7	321	7,946
渋谷区	59,267	11.0%	6,498	1,562	4,884	2	51	1,614
中野区	15,674	11.0%	1,718	1,087	614	0	17	1,105
杉並区	27,216	11.0%	2,984	2,276	681	8	20	2,303
豊島区	69,262	11.0%	7,594	2,830	4,630	3	131	2,964
北区	14,062	11.0%	1,542	1,031	472	4	35	1,070
荒川区	4,162	11.0%	456	338	115	0	4	341
板橋区	43,694	11.0%	4,791	3,801	946	9	35	3,845
練馬区	15,512	11.0%	1,701	1,424	240	7	30	1,461
足立区	19,819	11.0%	2,173	1,848	274	13	38	1,899
葛飾区	7,305	11.0%	801	703	90	0	8	711
江戸川区	18,605	11.0%	2,040	1,810	192	1	37	1,848
23区外合計	300,993	11.0%	33,000	26,422	5,931	37	610	27,069
東京都合計	1,216,622	—	133,388	68,636	62,874	111	1,767	70,514

(3) 現状の自転車通勤者数

以上の結果を踏まえ、自転車通勤・通学者数から自転車通学者数を差し引くことで、現状の自転車通勤者数を推計した結果、全国では 4,877,887 人、東京都（従業地）では 710,984 人、千代田区（従業地）では 3,776 人と推計された。

表 1-3 自転車通勤者数

市区町村	① 自転車通勤・通 学者数	② 自転車 通学者数	③ 自転車 通勤者数 (①－②)	④ 東京都合計 に占める割 合
千代田区	5,304	1,528	3,776	0.5%
中央区	7,649	58	7,591	1.1%
港区	7,644	626	7,019	1.0%
新宿区	11,390	2,525	8,865	1.2%
文京区	9,452	4,134	5,318	0.7%
台東区	12,058	611	11,447	1.6%
墨田区	17,546	619	16,927	2.4%
江東区	29,137	1,568	27,569	3.9%
品川区	17,016	1,516	15,499	2.2%
目黒区	10,160	1,332	8,828	1.2%
大田区	51,796	1,821	49,975	7.0%
世田谷区	42,034	7,946	34,087	4.8%
渋谷区	8,419	1,614	6,805	1.0%
中野区	13,511	1,105	12,407	1.7%
杉並区	27,391	2,303	25,088	3.5%
豊島区	11,364	2,964	8,400	1.2%
北区	16,769	1,070	15,699	2.2%
荒川区	12,326	341	11,985	1.7%
板橋区	33,668	3,845	29,823	4.2%
練馬区	42,235	1,461	40,774	5.7%
足立区	50,420	1,899	48,522	6.8%
葛飾区	34,815	711	34,104	4.8%
江戸川区	48,495	1,848	46,647	6.6%
23区外合計	260,898	27,069	233,829	32.9%
東京都合計	781,498	70,514	710,984	—

1.4 自転車通勤者数の目標値の推計

1.4.1 算出方法

以下の方法で自転車通勤者数の目標値の算出を行った。

(1) 算出方法の整理

自転車通勤者数の目標値の算出方法について、以下の通り整理した。

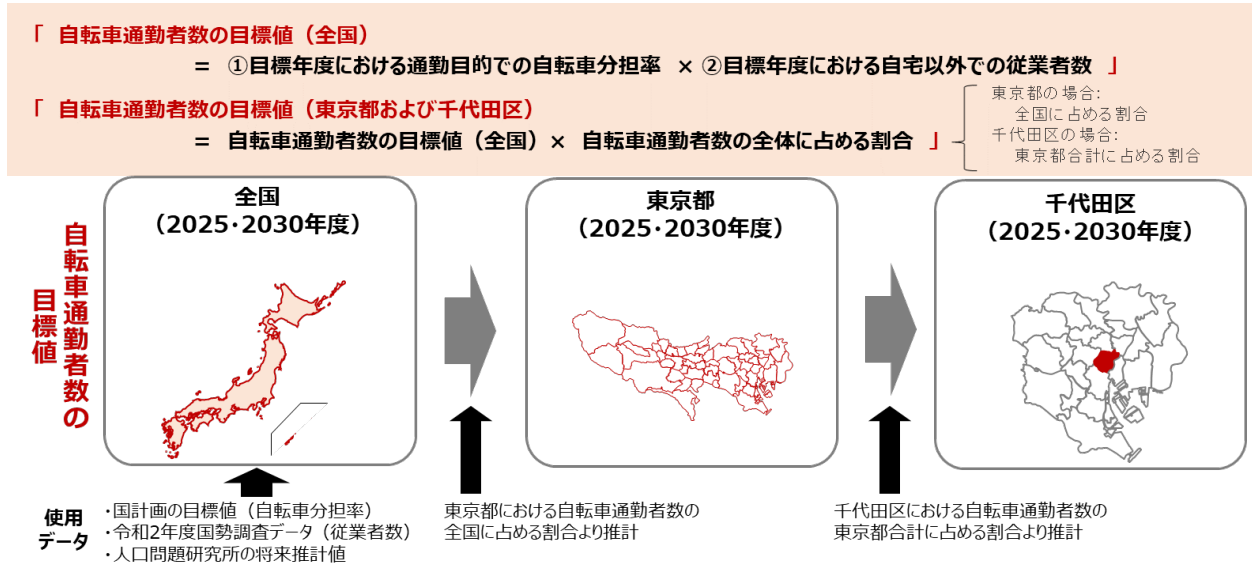


図 1-5 自転車分担率の目標値の算出フロー

(2) 目標年度における通勤目的での自転車分担率

目標年度における通勤目的での自転車分担率について、国目標より 2025 年度を 18.2%、2030 年度を 20.0%と設定した。

(3) 目標年度における自宅以外での従業者数

「自宅以外での従業者数」については将来推計値がないため、令和2年度国勢調査の「自宅以外での従業者数」に対して、目標年における生産年齢人口の変化率を乗じることで推計した。

「目標年度における自宅以外での従業者数 = ①R2国勢調査の自宅以外での従業者数 × ②生産年齢人口の変化率※」

$$\text{※生産年齢人口の変化率} = \frac{\text{各年次の生産年齢人口（人口問題研究所による将来推計値）}}{\text{2020年の生産年齢人口（人口問題研究所による将来推計値）}}$$

図 1-6 目標年度における自宅以外での従業者数の推計方法

表 1-4 目標年度における自宅以外での従業者数

年次	自宅以外での従業者数（推計値）
2020年	51,876,338人（令和2年度国勢調査より）
2025年	50,225,023人（51,876,338 × 0.968）
2030年	48,160,789人（51,876,338 × 0.928）

(4) 自転車通勤者数の目標値の推計

これまでの結果を踏まえて、2025年度における全国、東京都、千代田区の自転車通勤者数の目標値を算出した。

その結果、2025年度において、全国では9,140,954人、東京都では1,334,579人、千代田区では6,672人、2030年度において、全国では9,632,158人、東京都では1,406,295人、千代田区では7,031人と推計された。

	2025年度	2030年度
通勤目的での自転車分担率	18.2%	20.0%
自宅以外での従業者数	50,225,023人	48,160,789人
自転車通勤者数の目標値		
全国	9,140,954人	9,632,158人
東京都	1,334,579人	1,406,295人
千代田区	6,672人	7,031人

図 1-7 自転車通勤者数の目標値の算出結果

1.5 自転車通勤の必要転換量の算出

自転車通勤者数の目標値を踏まえて、自転車通必要転換量を算出した結果、千代田区の必要転換量は2025年で約2.6千人と推計された。

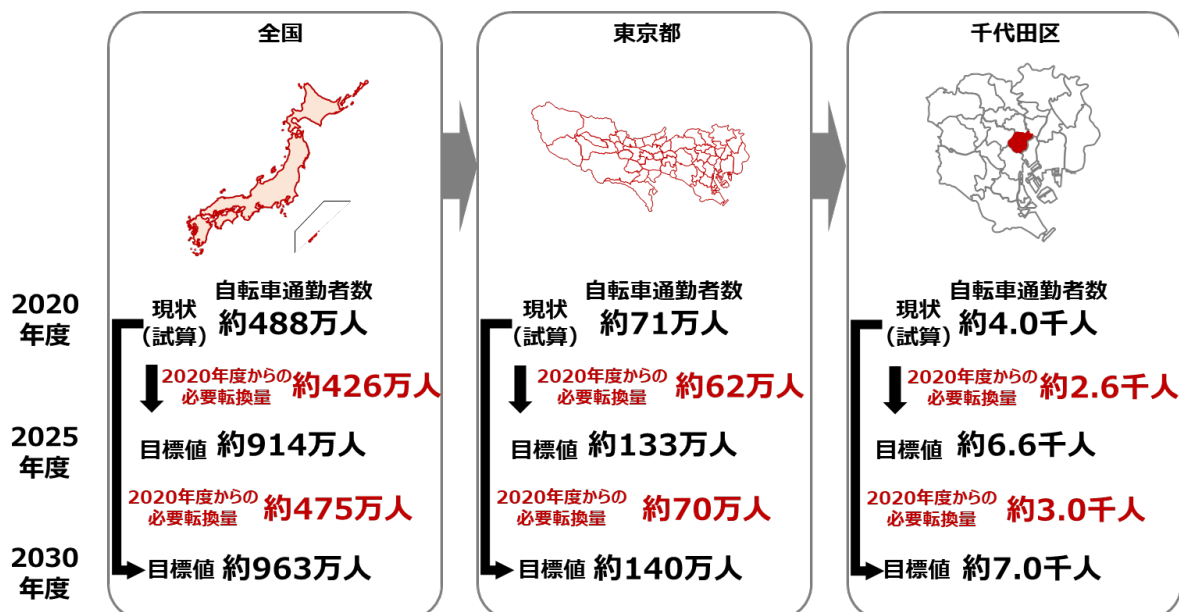


図 1-8 自転車通勤の必要転換量

2 企業および従業員の自転車通勤に関する実態把握調査

2.1 企業の自転車通勤に関する実態把握調査

東京都心部の1都市（千代田区を想定）に所在する従業員100名以上の企業・団体を対象に、自転車通勤の実施有無、自転車駐車場等の環境の実態、意向や課題等を把握するためのアンケート調査を実施した（1,000社程度に郵送・メールにてWEB回答用QRコードを掲載した依頼状を配布し、150社程度より回収を想定）。

2.1.1 調査の概要

千代田区内の企業を対象としたアンケート調査について、概要を以下の通り示す。

1) 調査目的

自転車通勤者を増加させる施策の検討等を行うため、現状企業の行っている自転車通勤の支援制度や自転車通勤の拡大意向、課題等を把握することを目的とする。

2) 調査対象

千代田区内の大企業の従業者規模の目安である100人以上の企業を対象とした。なお配布対象のリストについて、リストの抽出には、Baseconnect[※]を使用した。その際、検索条件は、千代田区にオフィスがあり、企業全体で全従業員数100名以上（未上場企業も含む）とした。

※Baseconnect (<https://baseconnect.in/>) : 企業名・事業所名・住所・従業員・上場種別等を検索できるシステム

3) 調査方法

WEB回答用のQRコードを掲載した依頼状を郵送・メールで配布、WEBで回収した。

4) 調査時期

2022年10月21日（金）～11月4日（金）

5) 配布・回収率

配布数：1,000社

回収数：92社（回収率：9.2%）

6) 調査項目

アンケート調査項目は以下の通りである。

- 共通
(企業・団体名、最寄り駅、従業員数、健康経営優良法人制度の認定状況・自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの認定状況、自転車通勤導入に関する手引きの認知状況、自転車通勤の導入状況、駐輪スペース台数と整備状況 等)
- 自転車通勤を認めている企業・団体
(自転車通勤を認めている理由、明文化された規則・規程の有無、自転車通勤者数、自転車通勤者に対する支援内容・自転車通勤手当の支給方法、駐輪スペースの充足状況 等)
- 自転車通勤を認めていない企業・団体
(自転車通勤の認めていない理由、自転車通勤の導入意向)

具体的には下表の通りである。

表 2-1 アンケート調査項目

質問対象	NO	設問
共通	1～5	企業・団体名、事業所名、住所・最寄り駅、所属部門・名前・電話番号・メールアドレス、従業員数
	6～8	健康経営優良法人制度の認定状況・自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの認定状況、自転車通勤導入に関する手引きの認知状況
	9	自転車通勤の導入状況 (将来のスタンスも含む)
	10	自転車通勤の基本的なスタンス
	11	駐輪スペース台数と整備状況
自転車通勤を認めている企業・団体	12	自転車通勤を認めている理由
	13	明文化された規則・規程の有無
	14	自転車通勤者数
	15	自転車通勤者に対する支援内容
	16	自転車通勤手当の支給方法
	17	駐輪スペースの充足状況
	18	駐輪スペースの今後の意向
	19～20	シェアサイクルの利用可否、シェアサイクルを利用している自転車通勤者の割合
21～23	自転車通勤者の今後の意向、その理由	
自転車通勤を認めていない企業・団体	24	自転車通勤を認めていない理由
	25	自転車通勤の導入意向

2.1.2 調査結果

(1) 自転車通勤の状況について(92 社)

- アンケート回収 92 社のうち、34.8%が自転車通勤を認めており、55.2%が自転車通勤を認めていない。

(2) 自転車通勤を認めている事業所について(32 社)

a) 制度全般について

- 自社で駐輪スペースを確保している事業所は13%となっており、駐輪スペースがない、又はわからないと回答している企業が78%となっている。
- 自転車通勤に関する明文化された規則や規定があると回答している事業所は53%程度となっている。
- 通勤手当の支給を行っている事業所は、31%程度に留まっており、保険加入の補助等他の支援については殆どの企業で行っていない状況である。

b) 通勤手当について

- 通勤手当の支給方法は、距離に応じて支給が最も多く、次いで、一律定額で支給、定期代相当分支給となっている。
- 通勤手当は一律での支給も多く、4,000 円程度の支給が多い傾向にある。
- 距離に応じて支給では、5 km で 700 円、1.5km で 100 円の支給という回答が存在した。

c) 今後の意向

- 今後駐輪スペースを増やす意向のある事業所は今回のアンケートでは存在しなかった。
- 今後積極的に自転車通勤利用者を増やしていきたい事業所は6%程度となっており、減らしていく予定のある事業所は存在せず、多くが現状維持の意向となっている。

(3) 自転車通勤を認めていない事業所について(60 社)

a) 認められない理由

- 自転車通勤を認めていない企業のうち、33%の事業所は、周辺環境が整備出来れば今後認めてもよいと考えていると回答している。
- 認めることが出来ない理由として、62%の事業所が交通事故の懸念を上げており、次いで57%の事業所が駐輪スペースの環境が未整備と回答している。
- 通勤手当等、福利厚生面での制度が未整備だからと回答している事業所が25%、地理的に自転車の使用が困難と回答している事業所が15%存在している。

b) 今後の意向

- 今後2年以内に自転車通勤を認める意向のある事業所は1.7%に留まっており、認めたいと考えているが、検討はしていないと回答している事業所が18%存在する。
- 自転車通勤を認めたいと考えていない、わからないと回答した事業所が合計で71%となっている。

2.2 従業員の自転車通勤に関する実態把握調査

東京都心部の1都市（千代田区を想定）への自転車通勤者・非自転車通勤者を対象に、自転車通勤に関する実態や意向、課題等を把握するためのWEBアンケート調査を実施する（合計500人程度の回収を想定）。

2.2.1 調査の概要

千代田区内へ通勤する従業員を対象としたアンケート調査について、概要を以下の通り示す。

1) 調査目的

自転車通勤者を増加させる施策の検討を行うため、千代田区での現状の自転車通勤の実態や課題等、また自転車通勤をしていない人については、自転車通勤を行わない理由等の把握を目的とする。

2) 調査対象

千代田区内の企業に勤める従業員を対象とした。

3) 調査方法

WEBアンケートを実施した。

4) 調査時期

2022年10月19日（水）～25日（火）

5) 配布・回収率

500サンプル

- ・自転車通勤者（千代田区内で駐輪する人）：100サンプル
- ・非自転車通勤者（制度的・財政的支援があれば自転車通勤を検討する人）
：400サンプル

6) 調査項目

アンケート調査項目は以下の通りである。

- 個人属性
(年齢、性別、職業 等)
- 自転車利用実態と意向
(会社から認められている交通手段、通勤時の自転車の利用意向の有無、自転車通勤時の利用区間、通勤時間・走行距離、乗継状況、駐輪場から会社までの距離、許容できる時間・駐輪場からの距離、雨の日の通勤手段、受入環境・手当の額)
- 新型コロナウイルスの影響を踏まえた利用状況と意向
(新型コロナウイルスの影響による自転車利用の変化について)

具体的には下表の通りである。

表 2-2 アンケート調査項目

質問対象	NO	設問
スクリーニング調査	1～5	性別、年代、職業、居住地、勤務先所在地
	6	通勤時の交通手段（自転車通勤者を抽出）
	7	会社から認められている交通手段 （自転車通勤はしていないが、会社が認めている人を抽出）
	8～9	通勤時の利用意向の有無 （会社が認めていないが、自転車通勤をしたい人を抽出）
	10	通勤時の利用意向の有無 （会社が認めていて、自転車通勤をしたいと考えている人を抽出）
	11	自転車通勤時の利用区間 （勤務先まで自転車通勤している人を抽出）
	12	通勤時の利用意向の有無 （勤務先まで自転車通勤していない人の中で制度的・利用距離の問題が解消されれば、通勤する人）
共通	1	実際の通勤時の時間
自転車通勤している従業員のみ	2～3	自転車通勤時の乗継状況・走行距離・時間・駐輪場から会社までの距離
共通	4～5	許容できる時間・駐輪場から離れていてもよい距離
自転車通勤している従業員のみ	6	新型コロナウイルスの影響による自転車利用の変化について
共通	7～8	新型コロナウイルスの影響による自転車利用の変化について
自転車通勤している従業員のみ	9	雨の日の通勤手段
自転車通勤が認められている企業の従業員	10～12	受入環境・手当の額
共通	13～14	自転車通勤への要望

2.2.2 調査結果

a) 通勤時間・距離について

- 勤務先までの距離について、自転車通勤者は、「1 km 以上、5 km 未満」という回答が約4割となっているのに対し、非自転車通勤者は、約6割が「10km 以上」という回答となっている。
- 自転車通勤をしている人の通勤時に自転車を利用している距離について、約4割が「1 km 以上、5 km 未満」と回答しており、約3割が「5 km 以上、10km 未満」と回答している。平均値は 7.25km で、中央値は 5.00kmとなっている。
- 自転車通勤の所要時間は、約5割が「10 分以上、30 分未満」と回答している。
- 駐輪場所から勤務先までの距離について、約6割が「100m未満」という回答している。

b) 許容できる通勤時間・距離について

- 勤務先までの許容できる距離について、自転車通勤者・非自転車通勤者、共に「5 km 以上、10km 未満」という回答が4割と多く、比較的同じ傾向となっている。
- 非自転車通勤者の勤務先まで自転車通勤しても良いと思う距離の平均値は 8.33km で、中央値は 5.00kmとなっている。
- 勤務先までの許容できる所要時間について、自転車通勤者の方が、許容できる距離は、比較的最長い傾向にある。
- 自転車通勤をしている人の方が、非自転車通勤者に比べ、駐輪場所から勤務先まで許容できる距離は比較的最短い傾向にある。

c) 受入環境について

- 非自転車通勤者の中で、16.1%が勤務先で自転車通勤が認められていると回答し、83.9%おり、認められていないと回答した。
- 自転車通勤者の勤務先の整備されている環境としては、駐輪スペースや通勤手当の支給が比較的多い傾向にある。
- 通勤手当額について、約4割の人が自動車の通勤手当と比べて「少ない」と回答している。
- 勤務先の自転車環境が「特になし」でも自転車通勤をしている人が4割程度存在している。

d) 要望・意向について

- 非自転車通勤者で、勤務先での自転車通勤が認められていない人の内、15.3%が勤務先で自転車通勤が認められれば検討すると回答した。
- 受入環境の要望として、駐輪スペースや通勤手当の支給の回答が多い傾向となっている。
- 非自転車通勤者で、勤務先での自転車通勤が認められている人の内、11.4%が通勤手当の支給された場合に検討する、8.5%が駐輪スペースの改善がされた場合検討する、10.0%が両方とも改善された場合検討すると回答した。

2.3 転換ポテンシャルの確認

2.3.1 転換ポテンシャルの考え方

従業員（千代田区内へ勤務する従業員）と企業（千代田区内に所在する企業）のそれぞれの視点より、自転車通勤への転換予想量（転換ポテンシャル）を算出し、必要転換量との比較を行った。

転換ポテンシャルとは、以下の2つの総称である。

- ①従業員の転換ポテンシャル：千代田区に通勤している非自転車通勤者の内、
自転車通勤をしても良いと思う人の数
- ②企業の受入ポテンシャル：自転車通勤を認める意向がある企業の数
(従業員数ベースに変換)

それぞれの考え方の概略を以下の通り示す。

【転換ポテンシャルの考え方】

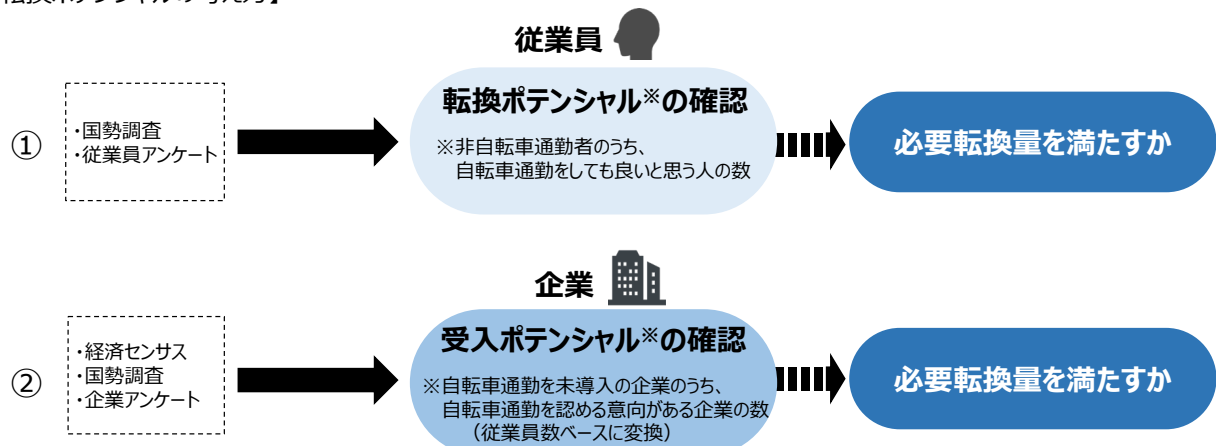


図 2-1 転換ポテンシャルの考え方

2.3.2 従業員の転換ポテンシャル算出

1) 従業員の転換ポテンシャルの算出の考え方

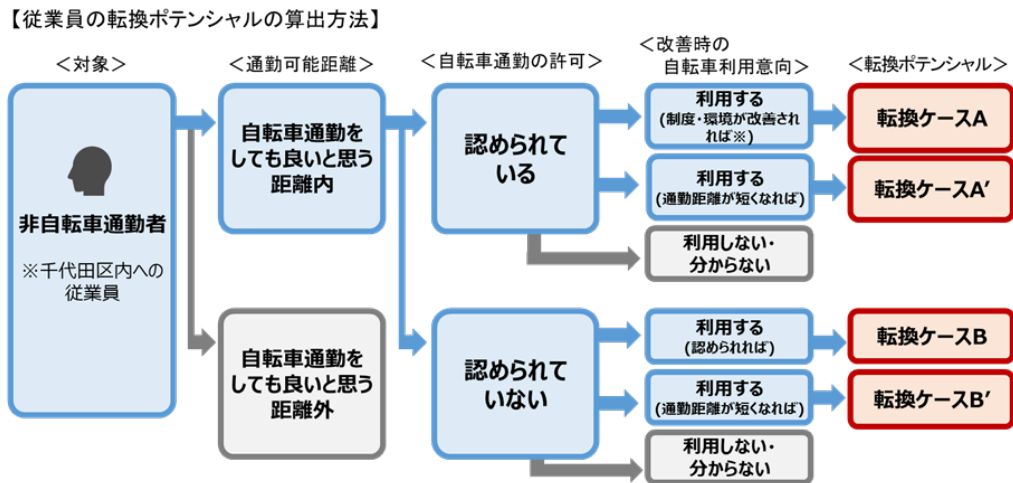
従業員側における自転車通勤への転換ポテンシャルについて、以下の4つのケースで算出を行った。

ケース A：制度が改善されれば自転車通勤をする可能性のある人数

ケース A'：ケース A かつ、通勤距離が短くなれば自転車通勤をする可能性のある人数

ケース B：企業が自転車通勤を認めれば自転車通勤をする可能性のある人数

ケース B'：ケース B かつ、通勤距離が短くなれば自転車通勤をする可能性のある人数

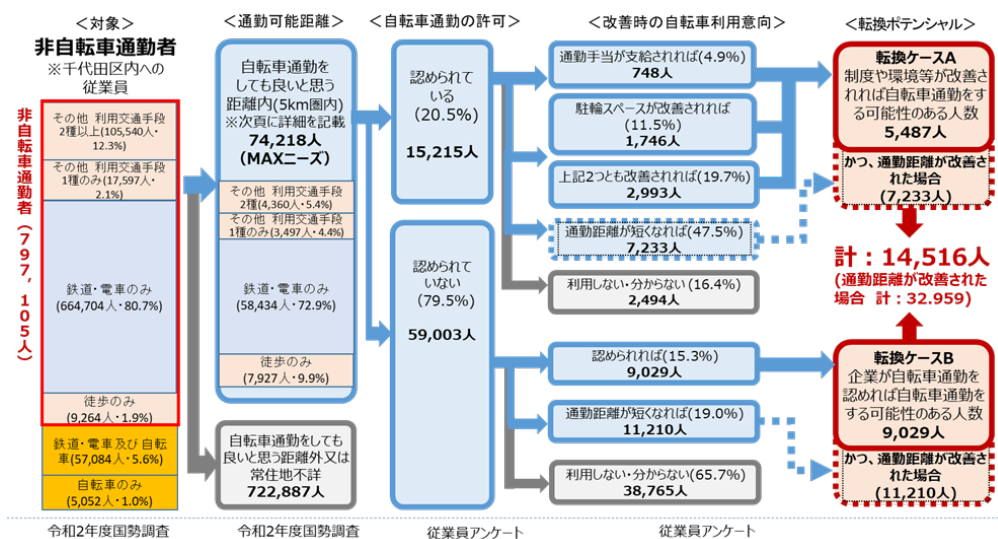


※本検討で扱う「制度・環境」はP37のアンケートの結果から、意向の多い「通勤手当の支給」と「駐輪スペースの確保」と設定し、これらが改善された場合に通勤時に自転車を利用するポテンシャルを分析することとした。

図 2-2 従業員の転換ポテンシャルの算出方法

2) 従業員の転換ポテンシャルの算出結果

現在自転車通勤を認めている人のうち、通勤手当が支給される又は駐輪スペースが改善されれば自転車通勤をする可能性のある人（転換ケース A）が 5,487 人。現在自転車通勤が認められていないが、自転車通勤が認められれば自転車通勤をする可能性のある人数（転換ケース B）が 9,029 人と推計された。



出典：総務省統計局「令和 2 年国勢調査」

図 2-3 従業員の転換ポテンシャルの算出結果

2.3.3 企業の受入ポテンシャルの算出

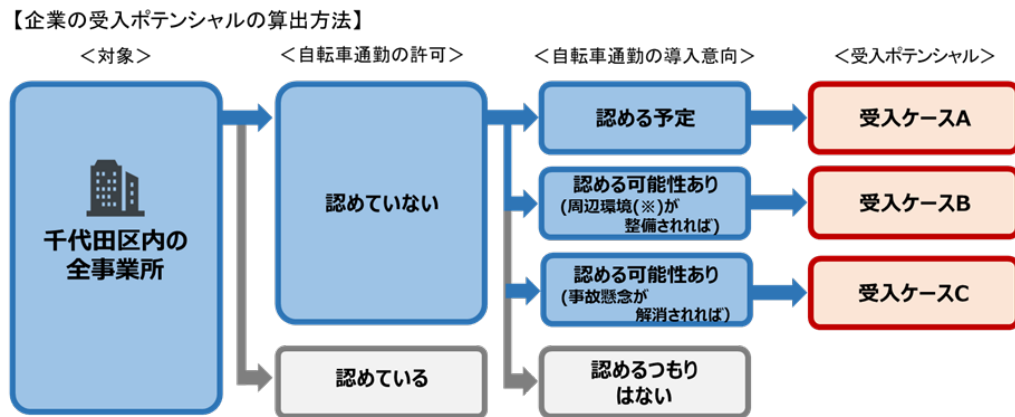
1) 企業の受入ポテンシャル算出の考え方

企業側における自転車通勤の受入ポテンシャルについて、以下の3つのケースで算出を行った。

ケース A：今後2年以内に自転車通勤を認める企業の自転車通勤者数

ケース B：周辺環境が整備出来れば自転車通勤が認められる可能性の有る人数

ケース C：事故懸念が解消されれば

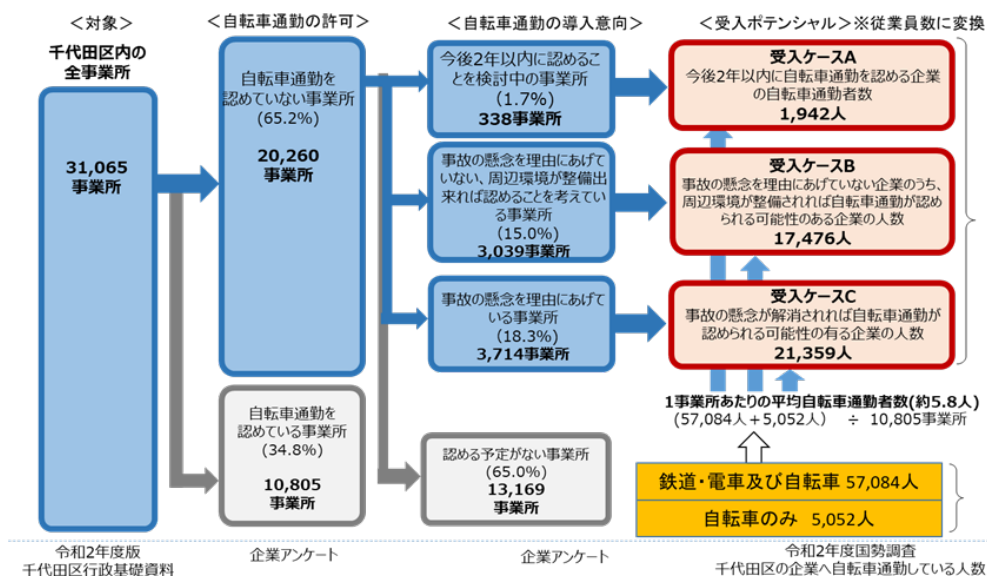


※本検討で扱う「周辺環境」は「道路、駐輪場等」(アンケート設問文のままを引用)と想定する。

図 2-4 企業の受入ポテンシャルの算出方法

2) 企業の受入ポテンシャルの算出結果

現在自転車通勤を認めていない事業所のうち、今後2年以内に自転車通勤を認めることを検討中の事業所の従業員（受入ケース A）が 1,942 人、周辺環境が整備されれば自転車通勤を認める可能性のある事業所の従業員（受入ケース B）が 17,476 人、事故の懸念が解消されれば自転車通勤を認める可能性のある事業所の従業員（受入ケース C）が 21,359 人と推計された。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」、千代田区「行政基礎資料」

図 2-5 企業の受入ポテンシャルの算出結果

3 自転車駐車場の台数に関する調査・分析

3.1 既存の自転車駐車場台数に関する調査

東京都心部の1都市（千代田区を想定）を対象に、鉄道駅周辺やオフィスビル等における自転車駐車場の台数および空き状況を把握するための調査を実施する。また、調査においては、自転車通勤利用者の利用可否や受入意向についても把握する（調査方法については、受発注者との協議により決めるものとする）。

3.1.1 調査の概要

千代田区内の既存の自転車駐車場を対象としたアンケート調査について、概要を以下の通り示す。

1) 調査目的

自転車通勤転換時の受け入れ環境のポテンシャルを把握するため、千代田区内の各施設の駐輪場の整備状況、利用状況を把握することを目的とする。

また、現状空きの有る施設については、自転車通勤者の受け入れ意向を確認する。

2) 調査対象

千代田区内の自転車駐車場の管理者。

3) 調査方法

アンケート調査または千代田区ヒアリングを実施した。

(1) アンケート調査

WEB 回答用の QR コードを掲載したハガキを郵送配布、郵送または WEB で回収した。

(2) 千代田区ヒアリング

共同駐輪場はデータ提供、公共施設は千代田区を経由したアンケート調査を実施した。

4) 調査時期

2022年10月21日（金）～11月4日（金）

5) 配布・回収数

a) アンケート調査（郵送配布）

配布数：238箇所（オフィスビル：186箇所、大型商業施設：52箇所）

回収数：58箇所（オフィスビル：58箇所（回収率：34.5%）、

大型商業施設：0箇所（回収率：0%））

b) 千代田区ヒアリング

共同駐輪場 調査対象：36箇所、データ提供：29箇所（回収率：80.1%）

公共施設 調査対象：31箇所、データ提供0箇所*

※原則施設利用者のみ利用可なため回答不可能とのこと

6) 調査項目

アンケート調査項目は以下の通りである。

表 3-1 アンケート調査項目

No	調査項目	狙い
1	施設が所有する駐輪場の内容	駐輪場の整備・供給状況を把握するため
2	駐輪場の利用状況（定期利用の有無・利用率・利用目的）	駐輪場の利用状況、空き状況を確認するため
	主な駐輪場利用者、利用目的	駐輪場の利用傾向を把握するため
3	駐輪場管理の委託に関する意向	駐輪場の新たな利用展開に対する意向を把握するため

3.1.2 調査結果

千代田区内の既存の自転車駐車を対象としたアンケート調査について、結果のまとめを以下に示す。

(1) オフィスビルについて(58 施設)

a) 駐輪環境について

- 駐輪場のあるビルは 45%となっている。
- 通勤者が利用できるビルは 63%となっており、外来者、業務目的のみが利用できるビルは 37%程度である。
- 駐輪場の平均台数は約 47 台となっており、40 台以上～60 台未満の駐輪場が比較的多い傾向にある。

b) 利用状況等について

- 駐輪場利用率の平均は 65%となっている。
- 定期での利用制度がある駐輪場が 48%となっている。
- 利用料金は無料のビルが最も多く 29%、次いで月極が 25%、時間当たりのビルが 21%となっている。

(2) 大型商業施設について(52 社)

- 大型商業施設からは回答が得られず、問い合わせにて把握していないこと、回答する際には本社判断になるため対応が難しいとの連絡を受けた。

(3) 共同駐輪場について(39 箇所)

a) 公営駐輪場について

- 公営駐輪場が 32 箇所となっている。
- 公営駐輪場のうち、15 箇所が定期利用のみとなっており、利用率はすべて 100%となっている。
- 公営駐輪場のうち、非定期利用の 17 箇所の駐輪場の平均利用率は 60%となっている。

b) 民営駐輪場について

- 民営駐輪場は 7 箇所となっている。
- 民営駐輪場のうち、1 箇所（ワテラス自転車駐輪場）が定期利用となっており、利用率は 100%となっている。
- 民営駐輪場のうち、6 箇所が非定期利用となっており、利用率については把握が難しいと回答があった。

(4) 公共施設の駐輪場について(31 施設)

- 公共施設の駐輪場は原則施設利用者のみとなっており、利用状況については把握が難しいと回答があった。
- 公共施設の公開空地に駐輪スペースを設けており、施設利用者用に臨時的に設けることがあると回答があった。

3.2 自転車駐車場の必要台数の試算

「1.5 自転車通勤の必要転換量の算出」および「3.1 既存の自転車駐車場台数に関する調査」の結果を踏まえ、必要とされる駐輪スペース台数を試算する。

3.2.1 自転車駐車場の必要台数の考え方

自転車駐車場の必要台数の全体の考え方について、以下の通り示す。

【自転車駐車場の必要台数の試算】

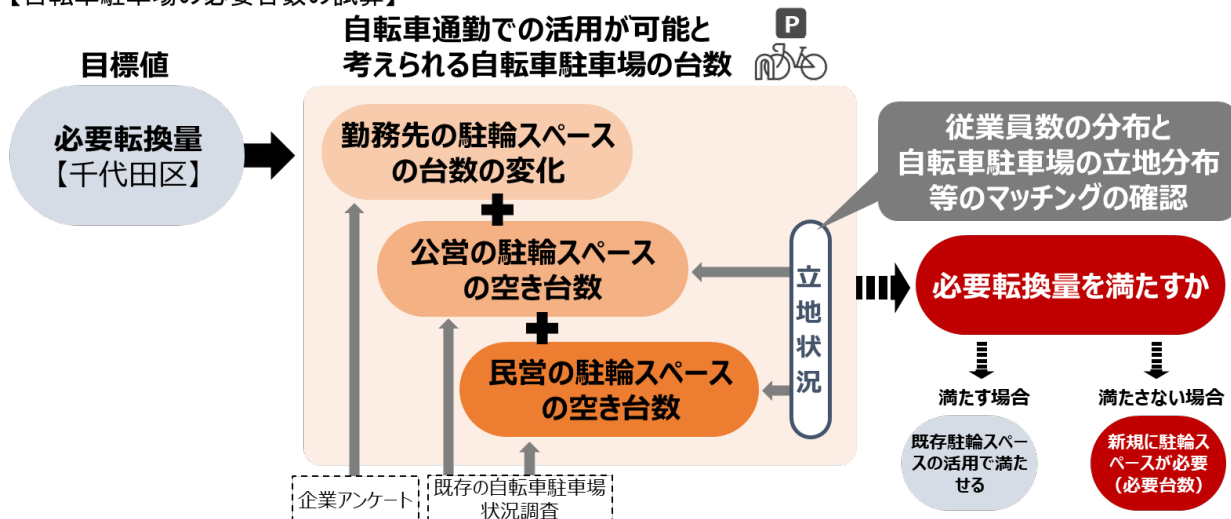


図 3-1 自転車駐車場の必要台数の全体の考え方

3.2.2 各駐輪スペースの算出方法

1) 勤務先の駐輪スペースの台数の変化

今後2年以内に自転車通勤を認める意向のある事業所の駐輪スペースを増加予定の駐輪スペースと想定する。

自転車通勤を縮小させたい意向のある企業は存在しないため減少は見込まないこととする。

4.3.3 で算出した今後2年以内に自転車通勤を認める企業の自転車通勤者数の数値を使用する。

2) 公営の駐輪スペースの空き台数

公営の共同駐輪場の利用状況から空き台数を算出。なお、定期利用の利用率は100%とする。

公共施設については、千代田区では施設目的外の利用は認めていないと回答があったため対象外とする。

3) 民営の駐輪スペースの空き台数

民営の共同駐輪場は、公営の共同駐輪場の平均利用率から空き台数を算出。

オフィスの駐輪場の利用状況から空き台数を算出。

4) 自転車駐車場の必要台数の算出結果

上記の考え方を基に、算出結果を以下に示す。

(1) 勤務先の駐輪スペースの台数の算出

勤務先の駐輪スペースの台数の変化については、今後2年以内に自転車通勤を認める企業の自転車通勤者 1,942 人分の駐輪スペースの全てが企業によって新たに確保されるものと仮定し設定。

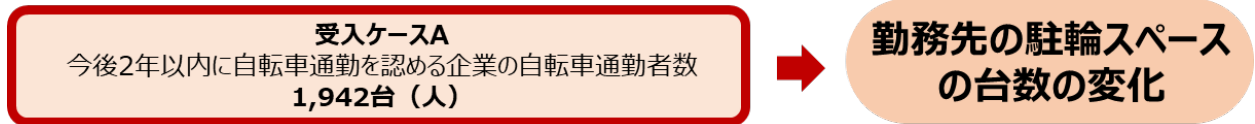
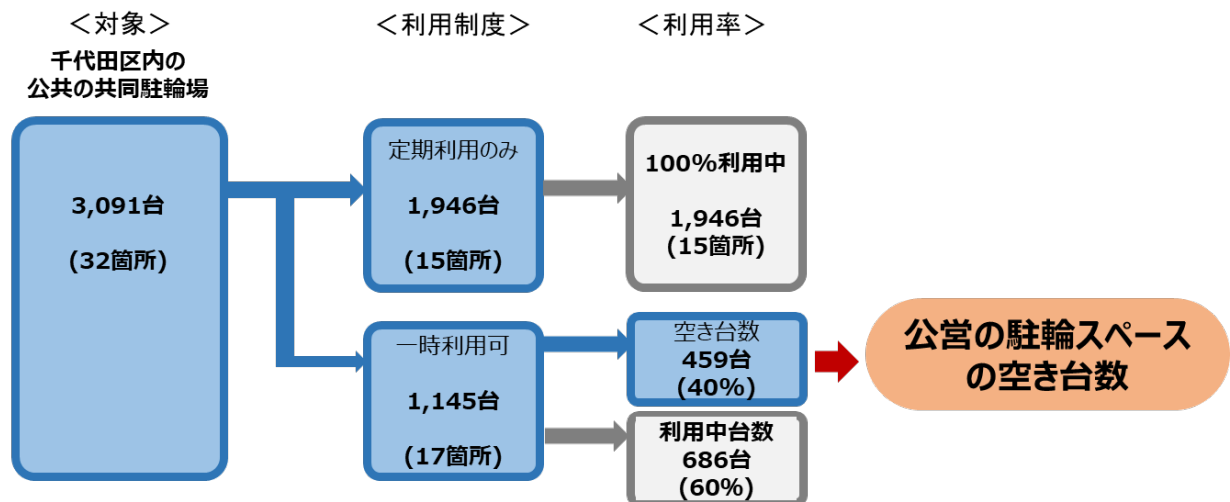


図 3-2 確保される勤務先の駐輪スペースの台数

1) 公営の駐輪スペースの空き台数の算出

公営の駐輪スペースの空き台数については、公営の共同駐輪場の利用実態等より空き台数 459 台を算出した。詳細の算出フローは、以下に示す。



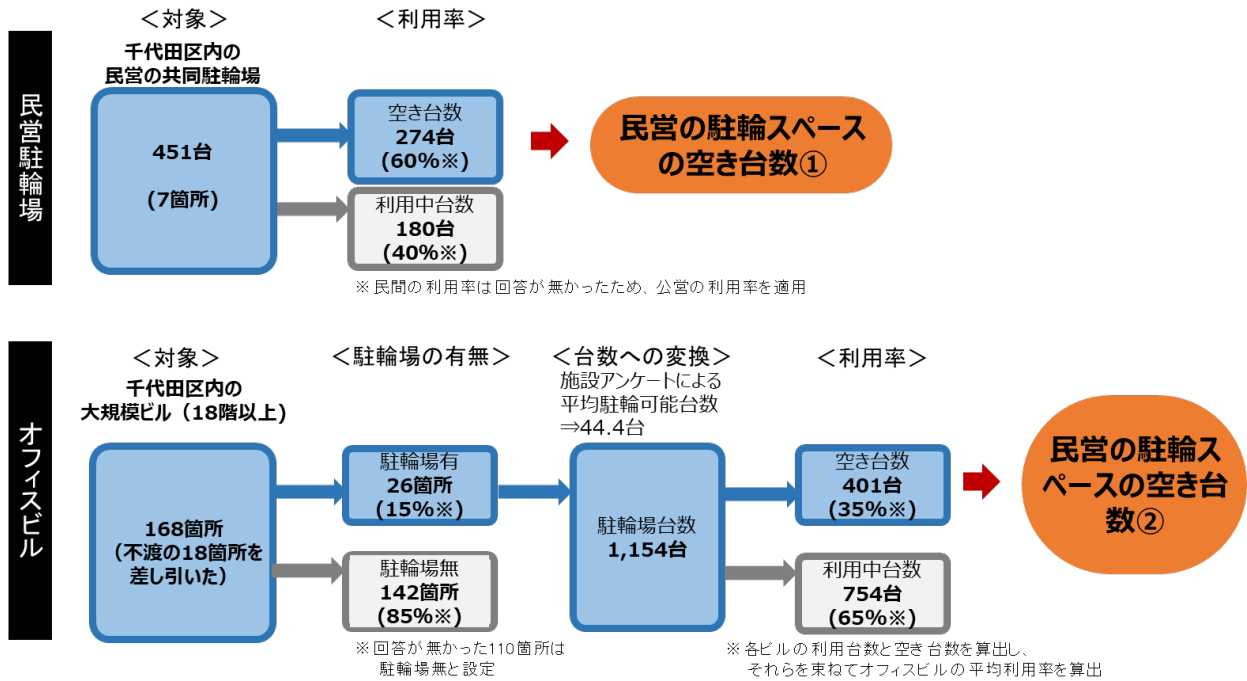
出典：千代田区提供資料

図 3-3 公営の駐輪スペースの空き台数の算出フロー

(1) 民間の駐輪スペースの空き台数

民間の駐輪スペースの空き台数については、民間の共同駐輪場の利用実態等より空き台数 274 台を算出した。

また、オフィスのビルでの駐輪場設置状況、利用実態等より空き台数 401 台を算出した。詳細の算出フローは、以下に示す。



出典: 千代田区提供資料

図 3-4 民間の駐輪スペースの空き台数の算出フロー

2) 自転車駐車場の必要台数の試算

自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数と必要転換量を比較した結果、必要転換量を満たすことが確認された。

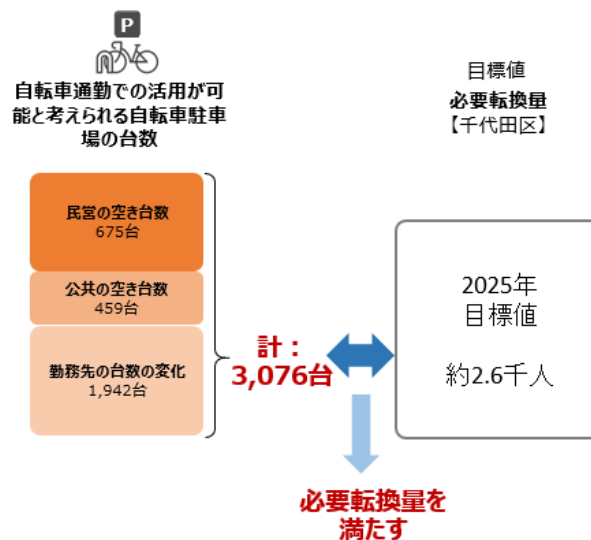


図 3-5 比較結果

4 自転車通勤の転換方策に関する検討

「1 自転車通勤の必要転換量に関する分析」～「3 自転車駐車場の台数に関する調査・分析」の結果を踏まえ、先進事例を整理するとともに、必要とされる駐輪スペース台数を確保するための方策をはじめとした自転車通勤の転換方策を検討する。

4.1 比較の考え方

従業員アンケート等から算出した転換ポテンシャルと企業アンケート等から算出した受入ポテンシャル及び確保されうる自転車駐車場の台数のそれぞれの試算値について、方策の検討を行うにあたり課題を把握するため、比較を行った。

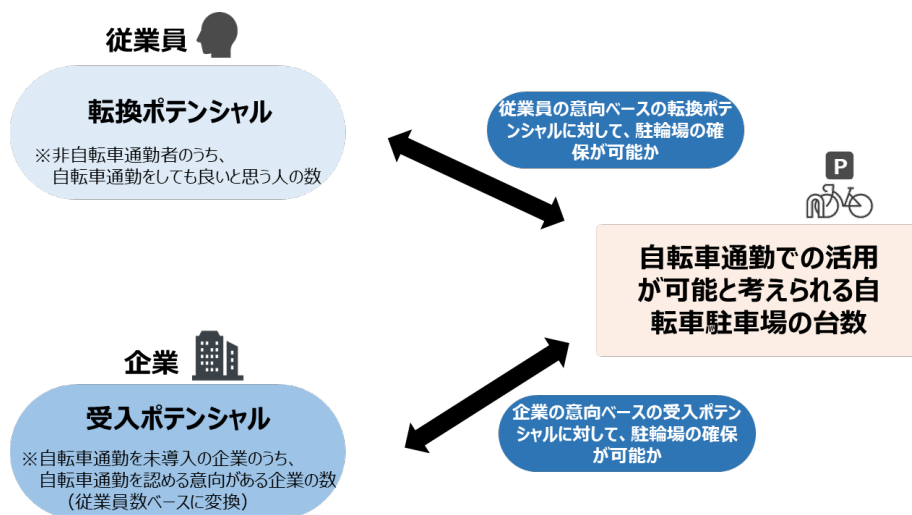


図 4-1 比較イメージ

4.1.1 転換ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数の比較

転換ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数を比較した結果、従業員の転換ポテンシャル分が自転車通勤に転換した場合、約 1.2 万人分の駐輪スペースが不足となる。現状では約 3,000 台分の駐輪スペースしか確保できないと推計される。

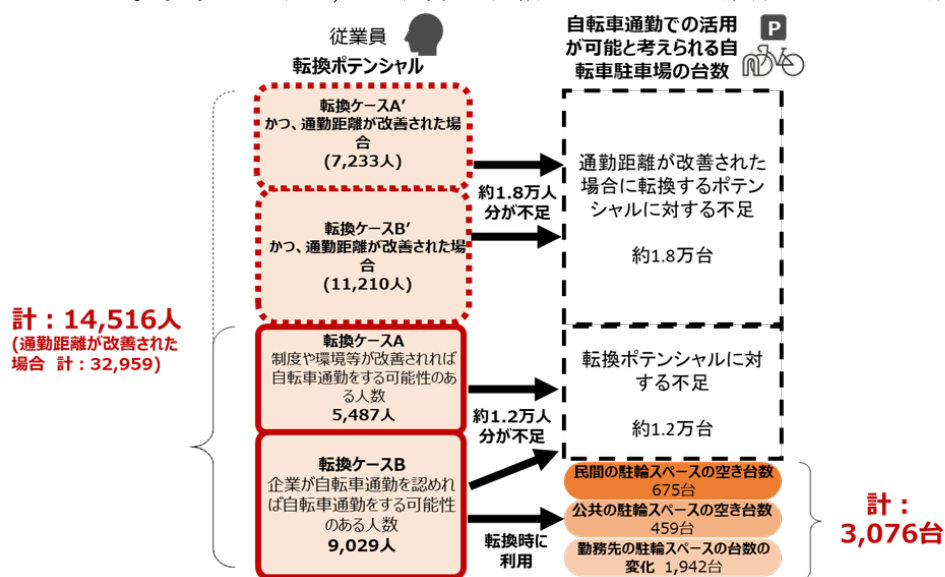


図 4-2 比較結果

(転換ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数)

4.1.2 受入ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数の比較

受入ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数を比較した結果、企業の受入ポテンシャル分が自転車通勤に転換した場合、約3.8万人分の駐輪スペースが不足と推計される。企業が自転車通勤を認める際に周辺環境の整備が必要と考えている割合が多く、駐輪スペースが整備されなければ受入ポテンシャルが十分に発現しない可能性がある。

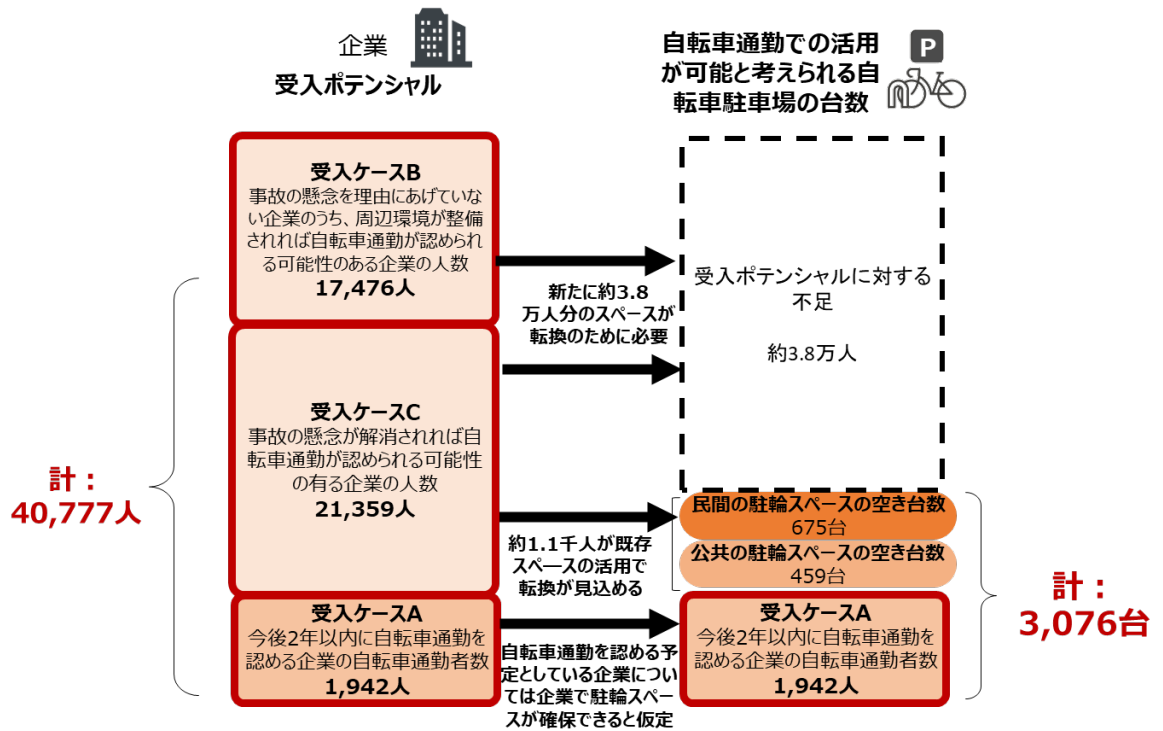


図 4-3 比較結果

(受入ポテンシャルと自転車通勤での活用が可能と考えられる自転車駐車場の台数)

4.2 転換方策に関する検討

4.2.1 自転車通勤の増加に向けた方策の展開の流れ

必要転換量、転換ポテンシャル、受入ポテンシャル、確保されうる自転車駐車場の台数の比較結果等を踏まえて、自転車通勤の転換方策を展開する方向性について整理した。

●自転車通勤者の増加に向けた方策の展開の流れ

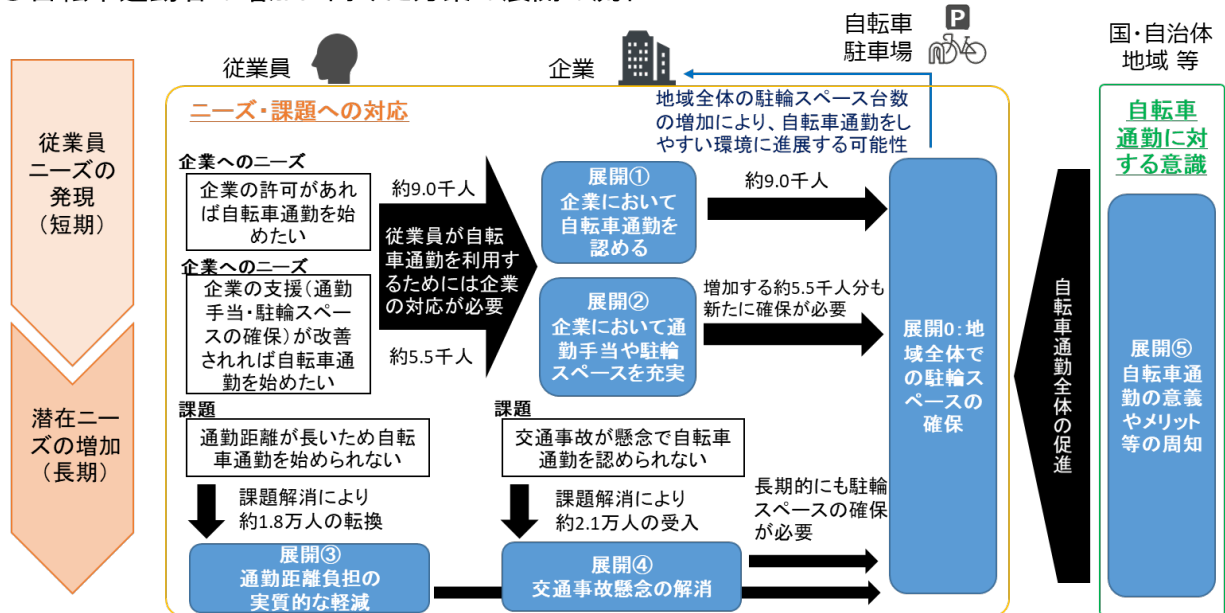


図 4-4 自転車通勤の増加に向けた方策の展開の流れ

(1) 展開①: 駐輪スペースの確保

- 従業員が自転車通勤を利用するためには、企業が自転車通勤を認めていく必要があり、その認めていく条件の1つとして駐輪スペースが確保されることが考えられる。
- また、必要転換量に対して既存の駐輪場だけでは、駐輪スペースが不足しているため、地域全体として駐輪スペースを確保する方策の展開は重要である。

(2) 展開②: 企業において自転車通勤を認める

- 企業の許可があれば自転車通勤を始めたいと考えている従業員が一定数存在するため、企業が自転車通勤を開始しやすいような環境の構築が必要。

(3) 展開③: 企業において通勤手当や駐輪スペースを充実

- 展開①で企業が自転車通勤を認めた後、より自転車通勤者を増加させるためには通勤手当の支給や駐輪スペースの確保が求められることが考えられる。

(4) 展開④: 交通事故懸念の解消

- 必要転換量に対して企業の受入ポテンシャルが約4千人不足しており、新たに自転車通勤を認める企業を増やしていくことが必要である。
- その展開の1つとして、企業が自転車通勤を認めない理由で最も多かった交通事故の懸念を解消することが受入ポテンシャル増加に向けて重要な視点であると考えられる。

4.2.2 各展開に向けた方策の検討

自転車通勤の増加に向けた展開を実現するための方策（行政等）について、先進事例等を踏まえて整理した。

1) 「展開〇 地域全体での駐輪スペースの確保」に向けた方策の検討

(1) 駐輪スペースの確保

方策	方策の概要	事例等
路上駐輪場の整備	広めの歩行区間やビル間の通り等の空きスペースを活用し、路上駐輪場の整備を行う。	・新宿駅付近 新宿駅の西口周辺では、民設民営による路上自転車駐輪場の整備が行われている。
施設や空き地等のデッドスペースの活用	施設の裏口やマンション横、空き地等のデッドスペースを駐輪スペースとして活用する。	・駐輪場のシェアサービス（みんちゅう） 空きスペースを駐輪場として貸し出したい人と利用者をマッチングするシェアサービス。登録手数料や初期費、固定費が発生せず、成果報酬型のため貸し出した人の負担が少ないサービスとなっている。
オフィスビルの駐輪場や共同駐輪場の空きスペースを自転車通勤用に確保	オフィスビルの駐輪場や共同駐輪場の利用されていない駐輪スペースを自転車通勤用に確保し、有効活用する。	—

(2) 駐輪スペースの有効活用

方策	方策の概要	事例等
遠隔操作による自転車通勤者が使える駐輪台数の増加	駐輪場1台1台を遠隔操作で個別に管理することにより、自転車通勤で利用したい人の駐輪スペースの安定的な確保等、駐輪場を効率的に管理するシステムの導入を行う。	・チャリロックシステム（トーマス株式会社） 遠隔操作で駐輪場のラックを1台1台管理することが可能で、遠隔操作により駐輪場をロックし、利用できない状態にすることも可能。

2) 「展開① 企業において自転車通勤を認める」に向けた方策の検討

(1) 自転車通勤を企業が認めやすくするための情報やインセンティブの提供

方策	方策の概要	事例等
自転車通勤導入に関する手引きの普及	自転車通勤を認めるに当たり、どのような事項を検討すべきなのか、自転車通勤の規定等を具体的にどのように定めるべきなのか等について整理されている手引き等を普及させる。	・自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省） 自転車通勤の導入に向けて検討すべき事項や自転車通勤の意義等が事例等も交えながら、網羅的に整理されている。 ・自転車通勤規定のテンプレート配布（ライドウェイプロダクツジャパン・警視庁） 企業における自転車の安全な利用を推進するため、ライドウェイプロダクツ社が警視庁の自転車交通安全対策係と協力し、まだ自転車通勤に関する規定や規則が無い企業に向けて、簡単に導入できるよう、テンプレートの無償配布を行っている。
自治体等による自転車通勤へのインセンティブの提供	自転車通勤を開始するきっかけとして、自治体等が自転車通勤を実施する人向けに、景品や民間企業での割引が受けられるようなイベント等を開催する。	・えひめツーキニストクラブ（愛媛県庁） 愛媛県が主体となってツーキニストクラブを設置し、クラブ会員には抽選でオリジナルグッズを景品としてもらえる特典や飲食店等で会員割引が受けられる特典が提供される。
	自転車通勤を認める企業に対して、自治体等がインセンティブの提供を行う。	・PORTLAND BICYCLE PLAN FOR 2030 ポートランドの企業は、自転車通勤者に毎月20ドルまでの非課税奨励金を支給して、通勤奨励金を利用することが可能となっている。

3) 「展開② 企業において通勤手当や駐輪スペースを充実」に向けた方策の検討

(1) 通勤手当、駐輪スペースの確保

方策	方策の概要	事例等
自転車通勤手当の改善事例の周知	自転車通勤手当の支給方法を周知し、各企業に改善を促す。	・株式会社シマノ ヘルメット着用の場合は月5,000円、着用なしの場合は月2,600円の手当の支給を行っている。
オフィスビルの空きスペース等を企業が活用しやすい環境の構築	自社では駐輪スペースの確保が難しい場合、近隣のオフィスビル等の空きスペースを活用する。 その活用に向けて、企業の負担を軽減するために駐輪場の空き情報や予約が出来るWEBサービスの展開を行う。	・駐輪場検索・予約サイト(Charinavi72等) ・満空Webシステム(EcoStation21) WEBブラウザにて駐輪場の位置や利用状況の確認、予約が可能となっている。 これらの仕組みを活用することで、オフィスビルの空きスペース等を企業が活用しやすくなる可能性がある。

4) 「展開③ 通勤距離負担の実質的な軽減」に向けた方策の検討

(1) 電動アシスト自転車、スポーツタイプ自転車の購入補助

方策	方策の概要	事例等
電動アシスト自転車の購入補助	通勤距離が理由で自転車通勤が出来ない人の転換方策として、電動アシスト自転車による移動負担の軽減により、実質的な通勤距離の短縮を図る。	・愛知県蒲郡市 通勤や通学、買物などの日常の移動手段に電動アシスト自転車を積極的に活用しようとしている人を対象に、電動アシスト自転車の購入費用の3分の1(上限15,000円)を補助金として交付。
スポーツタイプ自転車の購入補助	通勤距離が理由で自転車通勤が出来ない人の転換方策として、スポーツタイプ自転車による移動負担の軽減により、実質的な通勤距離の短縮を図る。	・滋賀県守山市 幼児向乗用自転車、シニア向け自転車、電動アシスト自転車と併せてスポーツ用自転車(75,000円以上の自転車のみ)を購入した際に購入費用の20%(上限有り。スポーツ用自転車は1万5千円まで)を補助金として交付。 ・静岡県伊豆市 自転車のタイプ(電動アシストを含む)に限らず、購入費用の50%(上限3万)を補助金として交付

5) 「展開④ 交通事故懸念の解消」に向けた方策の検討

(1) 自転車道、自転車専用通行帯等の整備

方策	方策の概要	事例等
自転車ネットワーク計画と自転車活用推進計画の策定と推進	自転車ネットワーク計画において設定された路線の整備形態等に基づいて自転車ネットワーク路線の整備を行い、安全な道路空間の形成を行う。 自転車活用推進計画にて定められた施策の展開を行い、安全性を高める。	・東京都自転車活用推進計画等の各地方自治体が定めた計画 ※千代田区においては、平成25年12月に自転車利用ガイドラインを定めており、自転車ネットワーク計画、自転車活用推進計画は未策定。

6) 「展開⑤ 自転車通勤の意義やメリット等の周知」に向けた方策の検討

(1) 各種調査・研究結果の周知

方策	方策の概要	事例等
自転車利用によるメリットの周知	自転車通勤により得られるメリット(経済面、環境面、健康面、時間面等)について、既往研究等の内容を幅広く周知し、自転車通勤に対する個人・企業及び自治体等の意識の転換を図る。	・自転車駐車場整備センター「自転車の利用促進の要因」等

5 本調査のまとめ

本調査の主な検討結果を以下に示す。

アウトプット①必要な転換量を明らかにする

- 千代田区に必要な転換量は約 2.6 千人と推計された。
- 千代田区の企業に通勤している人で、自転車を利用している人の多くが自宅から千代田区外への駅までのアクセスの交通で利用していることが確認された。

アウトプット②必要な転換量を満たすだけの転換ポテンシャルがあるかを明らかにする

- 従業員の転換ポテンシャル、企業の受入ポテンシャル共に必要転換量を満たす試算結果となった。
- 従業員の転換ポテンシャルを発現させるためには、企業の受入ポテンシャルを先に発現させる必要があり、駐輪スペースの確保等や交通事故の懸念解消等が必要と考えられる。

アウトプット③必要な転換量を満たすだけの自転車駐車を確保できるかを明らかにする

- 転換した場合に利用することになると考えられる千代田区内の共同駐輪場、オフィスのビル等の駐輪場の空き駐輪スペース台数は約 3 千台であり、必要転換量を満たす試算結果となった。
- 一方で、従業員や事業者の転換ポテンシャルを十分に発現するためには約 3.8 万台不足すると推計された。

アウトプット④必要な転換量を達成するために、有効な方策を明らかにする

- 必要な転換量に対して転換ポテンシャルを発現するためには、駐輪スペースの確保が重要となる。
- 一方で、千代田区内の空き駐輪スペース台数は大きく不足しているため、オフィスビルや共同駐輪場の活用と共に、路上駐輪場や空き地の活用等により新たな駐輪スペースを創出する必要があり、全てのポテンシャルを発現しようとした場合には最大約 3.8 万台のスペースが必要となる。
- 駐輪スペースが確保された後、企業が自転車通勤を認めた場合には、最大で約 9 千人の転換が見込まれており、企業が自転車通勤を認めやすいような方策を行うことが重要となる。
- また、通勤手当や駐輪スペースの確保等を企業に求める従業員のニーズが多いことが確認されたため、これらのニーズに企業が応じやすくなるような方策も重要な要素の 1 つとして考えられる。企業による自転車通勤者への支援が充実した場合には、最大で約 5.5 千人の転換が見込まれる。
- 駐輪スペースの確保等以外に自転車通勤者を増やす方策としては、従業員の実質的な通勤距離負担の軽減を実現する方策が有効であると考えられ、最大で約 1.8 万人の転換が見込まれる。
- また、企業が自転車通勤を認められない理由として、事故の懸念が多くあげられており、自転車道や自転車専用通行帯等の整備による安全性の確保も重要な方策として考えられ、事故の懸念が解消された場合には、自転車通勤を新たに認める企業により最大で約 2.1 万人分の受入が可能になると考えられる。
- これらの方策を展開する上では、直接的なニーズ・課題への働きかけの他に、当事者以外の国や自治体、地域等において、自転車通勤の意義やメリットを改めて周知し、自転車通勤全体として機運を高めていくことも重要な方策であると考えられる。