

## 第1章 水戸市における現状と課題

### 【概要】

- ◇自転車利用者の交通ルールに対する意識は低く、歩道上では歩行者が危険な状況におかれています。
- ◇自転車通行空間の整備箇所が少なく、現在は効果が限定的となっています。

### 1 自転車利用の状況

本市における自転車利用の状況を把握するため、平成26年に「自転車利用に関する市民アンケート調査」を実施しました。

調査方法は、各市民センターをはじめとする公共施設での調査票の配布・回収及び市ホームページに調査票を掲載し、インターネットで回答を受け付けたものであり、性別は女性、年齢別では30代から50代の回答者が多く、その結果は以下のとおりです。

#### (1) 性別・年齢別・居住地区別の利用状況

アンケート回答者の中で、自転車利用者は、10代において9割を超え、60代以上では7割に達しています。(回答者数1,153人)

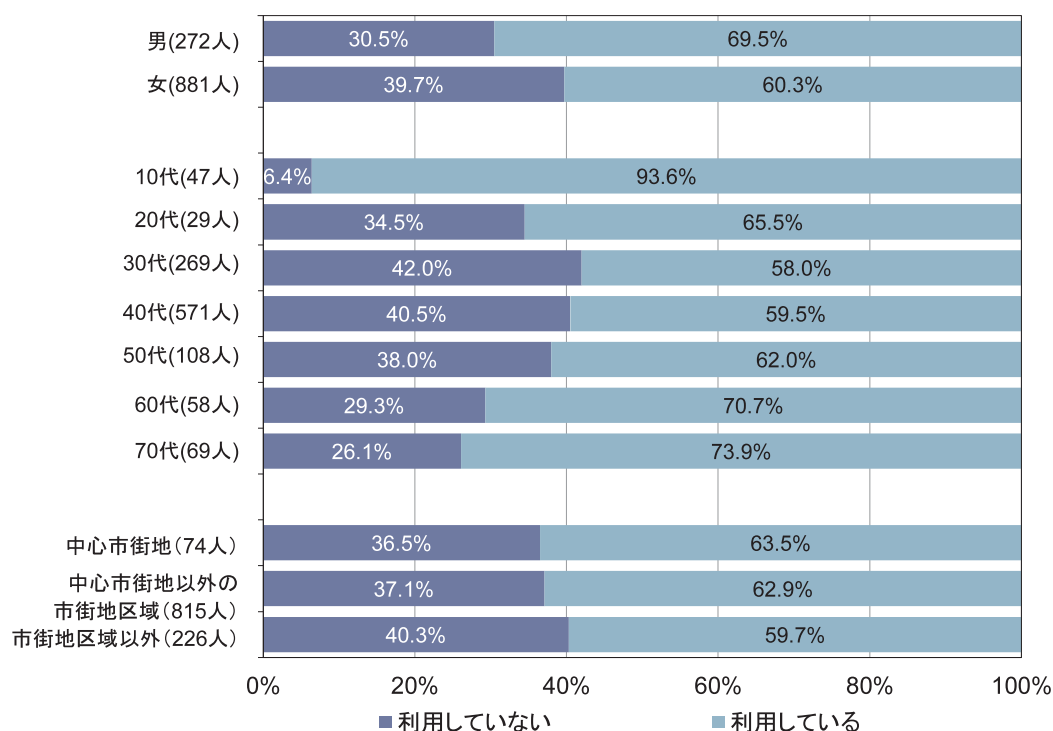


図1-1 自転車利用状況（性別・年齢別・居住地区別集計）

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成26年）)



## (2) 自転車利用の主な目的

自転車利用の主な目的は、10代、20代では「通勤・通学」がそれぞれ約4割、6割、30代以上では「買い物」が4割以上を占めており、特に70代では8割近くに達しています。(回答者数 715人)

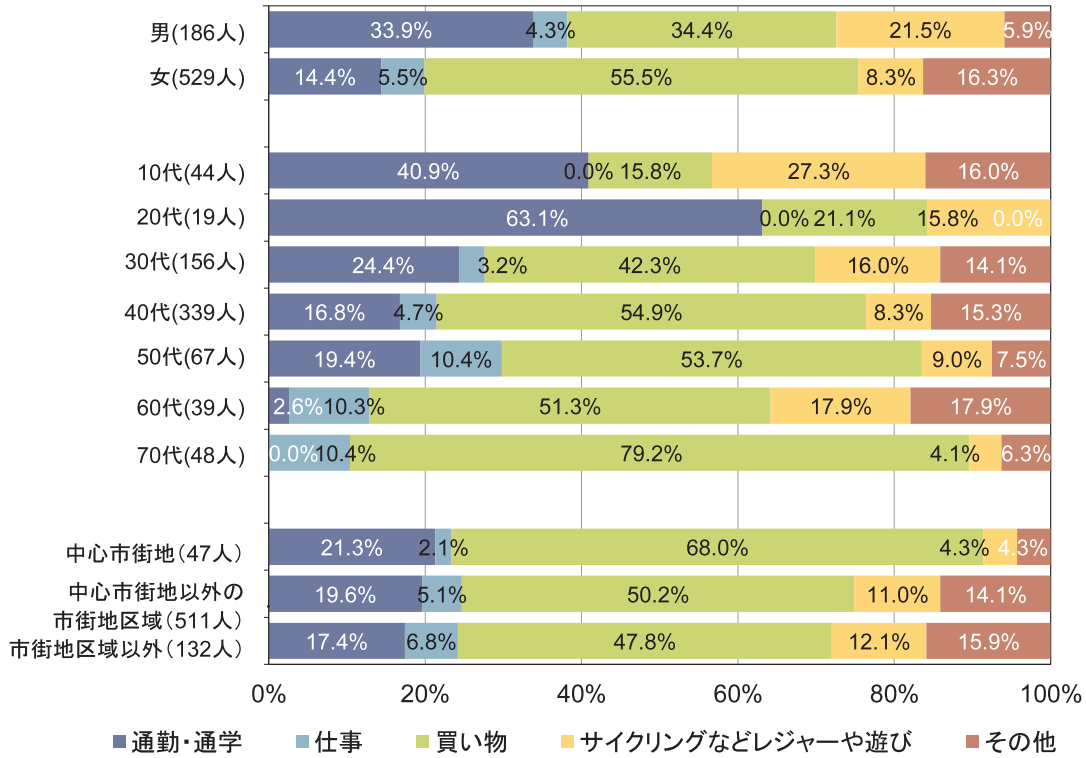


図 1-2 自転車利用の主な目的 (性別・年齢別・居住地区別集計)

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査 (平成 26 年))



(3) 自転車の利用頻度

自転車の利用頻度は、**ほぼ毎日利用する方が10代と70代で4割**、**20代では5割**を超えている一方で、30代から60代は2割から3割程度となっています。(回答者数714人)

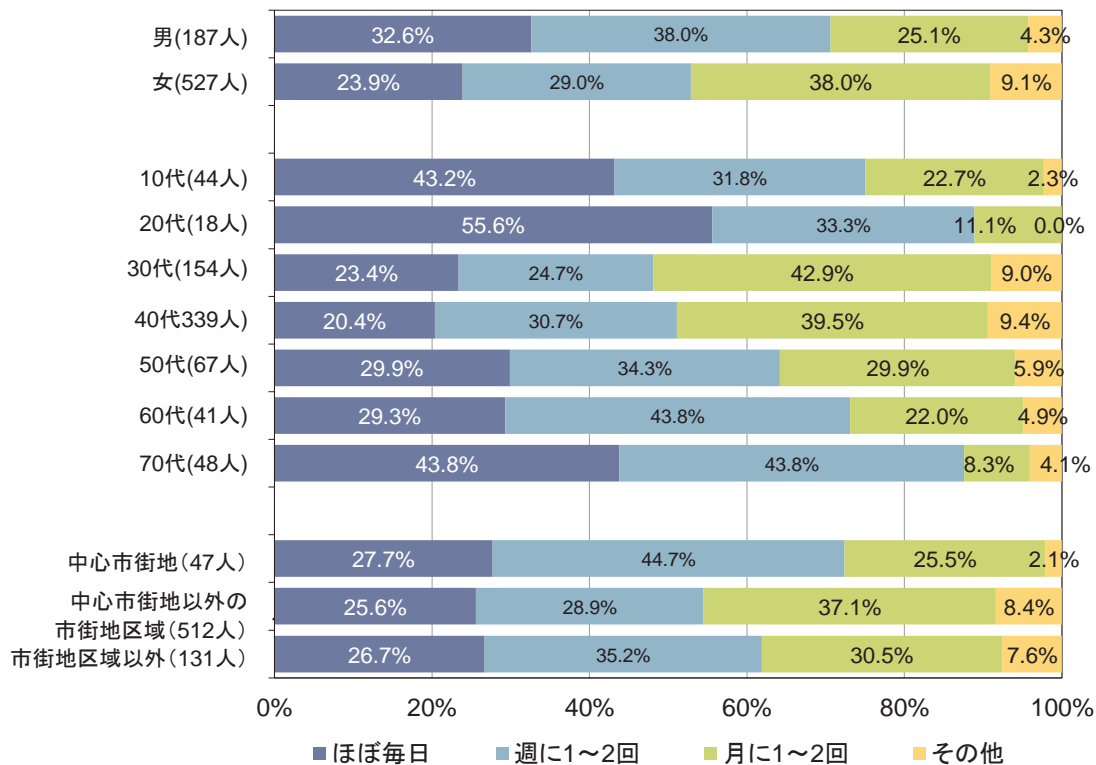


図1-3 自転車の利用頻度（性別・年齢別・居住地区別集計）

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成26年）)



#### (4) 自転車の移動距離と時間

自転車は、目的地までの距離が概ね5キロメートル以内、時間としては30分以内の移動において、主に利用されています。

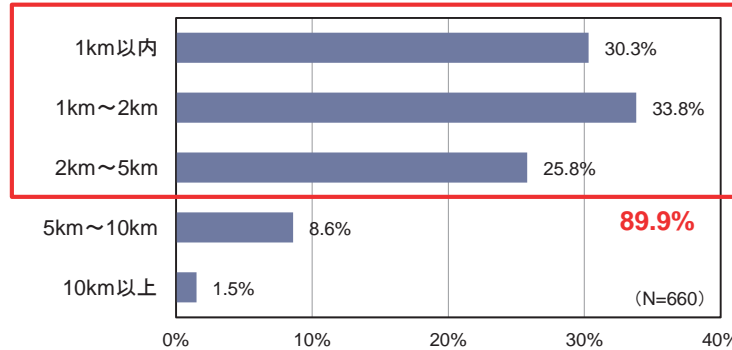


図 1-4 自転車乗車距離

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成 26 年）)

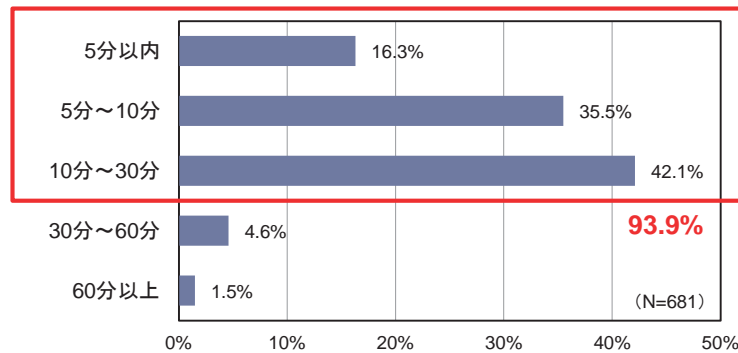


図 1-5 自転車の利用時間

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成 26 年）)



## 2 自転車利用者の意識

平成 26 年には「自転車利用に関する市民アンケート調査」のほかに、市内の高校に通う生徒を対象としたアンケート調査も実施しました。以下の「(1)自転車の通行位置」及び「(2) 自転車利用に関する交通ルール遵守の状況」については、高校生アンケートの結果も反映しています。

### (1) 自転車の通行位置

自転車の通行位置については、車道の左側よりも**歩道を通行している利用者が多い**ことがわかります。

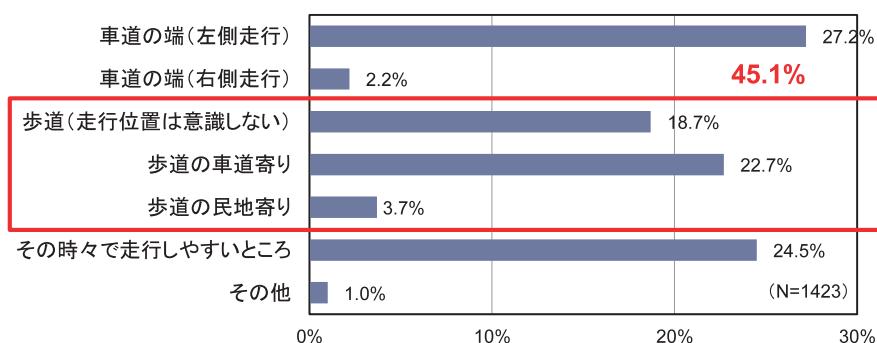


図 1-6 自転車の通行位置（歩道のある道路の場合）【市民+高校生】（単回答）

（資料：自転車利用に関する市民アンケート調査及び高校生アンケート調査（平成 26 年））



## (2) 自転車利用に関する交通ルールの遵守状況

自転車利用に関する交通ルールでは、「歩道（自転車歩行者道を含む）と車道の区別があるところは、車道を通行することが原則である」という項目の遵守状況が最も低くなっています。

一方、高校生アンケートでは、交通ルールを守らない理由として、「知らなかった」よりも、**その危険性を理解していない回答が多く**、交通ルールを遵守することの意味を伝える教育・啓発活動が必要と考えられます。

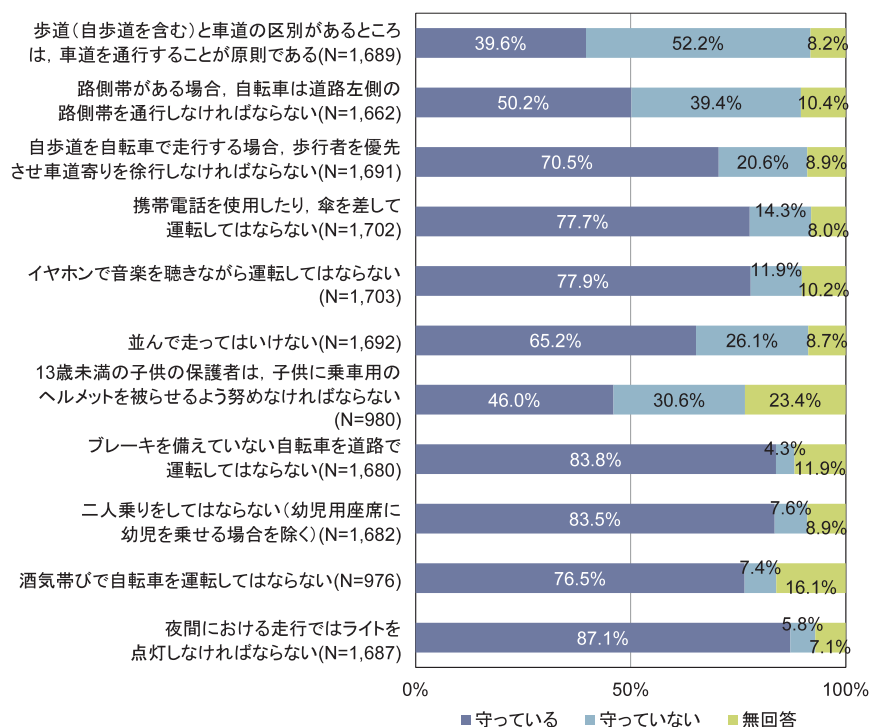


図 1-7 自転車利用に関する交通ルールの遵守状況【市民+高校生】（単回答）

（資料：自転車利用に関する市民アンケート調査及び高校生アンケート調査（平成 26 年））

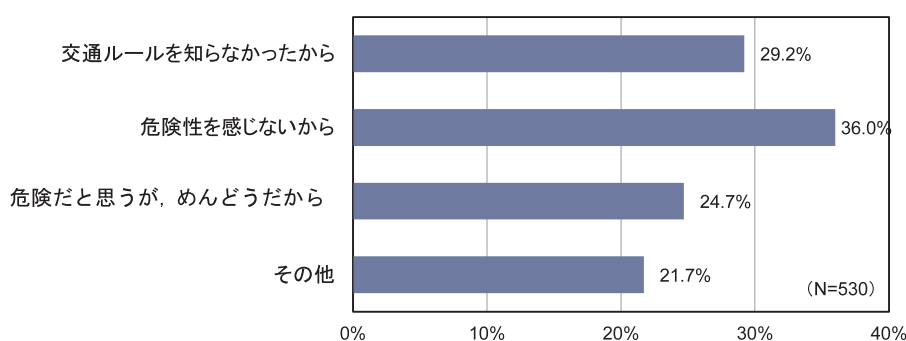


図 1-8 交通ルールを守っていない理由【高校生】（複数回答）

（資料：自転車利用に関する高校生アンケート調査（平成 26 年））



### (3) 自転車利用時の危険性

#### ① 自転車利用時に事故や危険な状況に遭った経験

半数以上の方が自転車利用時に事故や危険な状況を経験しています。その相手は自動車**最も多く**、次いで自転車, 歩行者となっています。

また、その状況を形態別に見ると、「**出会い頭**」が多いことがわかります。「その他」では、「自動車にクラクションを鳴らされて転倒」や「自動車運転者が携帯電話で話しながらの運転中」など、自動車運転者のマナーが原因と考えられる回答が見受けられました。

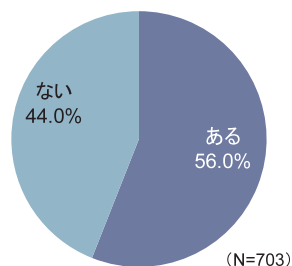


図 1-9 自転車の利用に伴う過去 10 年以内に事故や危険な状況に遭った経験の有無 (単回答)

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査 (平成 26 年))

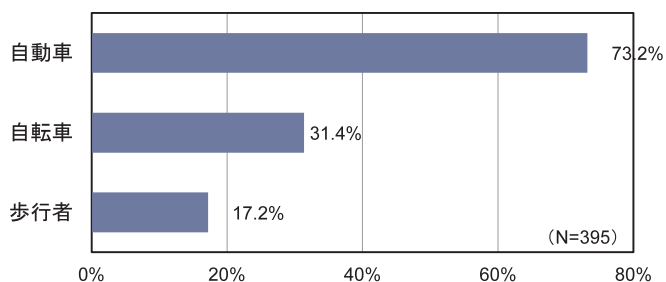


図 1-10 事故や危険な状況に遭った時の相手 (複数回答)

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査 (平成 26 年))

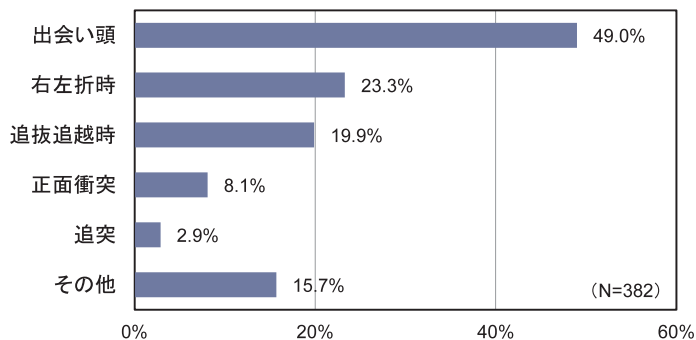


図 1-11 事故や危険な状況の形態 (複数回答)

(資料：自転車利用に関する市民アンケート調査 (平成 26 年))



## ② 自動車・バイク利用時に自転車に対して危険を感じる時の状況

自動車・バイク利用時に自転車に対して危険を感じる時の状況としては、「歩道から車道への急な飛び出し」、「車道の左側を走っている自転車の追い越し」が多く挙げられています。

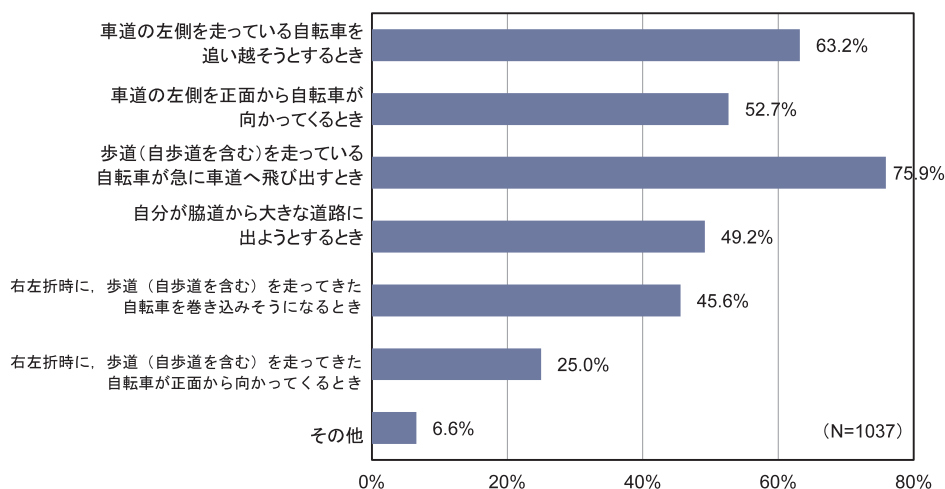


図 1-12 自動車・バイク利用時に自転車に対して危険を感じる時の状況（複数回答）

（資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成 26 年））

## ③ 歩行時に自転車との事故や危険な状況に遭った経験

歩行時に自転車との事故や危険な状況を経験した割合は約 4 割であり、その場所は歩道が多くなっています。歩道上で、歩行者と自転車の事故の危険性が高い状況にあります。

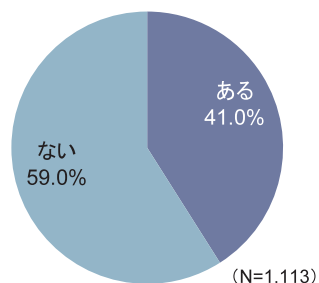


図 1-13 歩行時における自転車に対する過去 10 年間の事故や危険な状況に遭った経験の有無（単回答）

（資料：自転車利用に関する市民アンケート調査（平成 26 年））

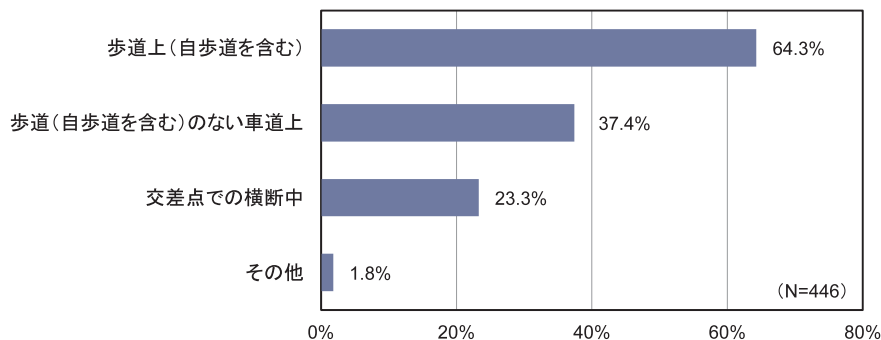


図 1-14 歩行時に事故や危険な状況に遭った場所（複数回答）

（資料：自転車利用に関する市民アンケート（平成 26 年））





### 3 自転車に関係する交通事故の発生状況

#### (1) 自転車に関係する交通事故件数の推移

本市における自転車に関係する交通事故（以下「自転車事故」という。）は減少傾向にあり、「人口10万人当たりの自転車事故件数」では平成26年に全国を下回りましたが、茨城県を上回る状況が続いています。また、「市内の自転車事故件数」は県内上位（第2位）であり、自転車の安全対策が課題となっています。

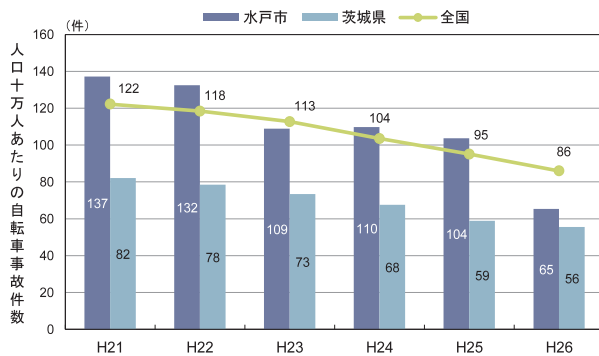


図1-15 人口10万人当たりの自転車事故件数の比較

（資料：総務省資料及び茨城県警察「交通白書」を参考に水戸市作成）

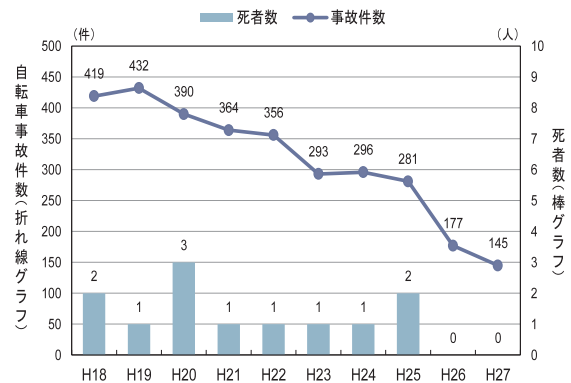


図1-16 水戸市の自転車事故件数と死者数

（資料：茨城県警察「交通白書」を参考に水戸市作成）

#### (2) 自転車事故発生状況(事故形態別)

本市の自転車事故の形態は、**出会い頭の事故が最も多く**、次いで**左折時・右折時の事故**となっています。

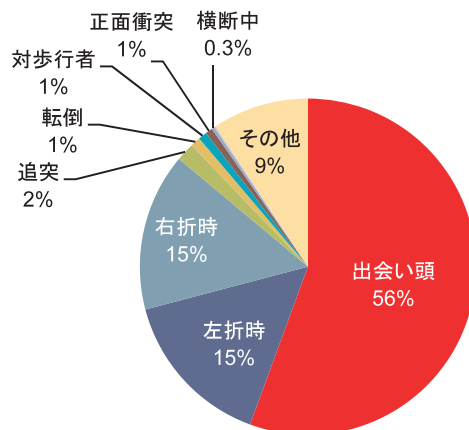


図1-17 事故形態別の自転車事故発生状況

（資料：(公財)交通事故総合分析センター統計資料（H24-H26）を参考に水戸市作成）



### (3) 幹線市道 39 号線の事故事例



図 1-18 幹線市道 39 号線位置図

平成 25 年の水戸市における自転車事故 281 件のうち約 10% (物損事故 20 件, 人身事故 11 件) が, 幹線市道 39 号線で起きています。そこで, 本路線での自転車事故の状況について, 水戸警察署と協力し, 分析を行いました。

本路線において, 平成 24, 25 年の 2 か年で発生した自転車に関係する人身事故の件数は 23 件 (平成 24 年 12 件, 平成 25 年 11 件) であり, そのうち, 細街路との交差点, 店舗等出入り口における出会い頭の事故が 12 件, 交差点における左折自動車との事故が 5 件, 交差点における右折自動車との事故が 5 件, 自動車の脇見運転による追突事故が 1 件でした。

事故形態を分析したところ, 最も事故件数が多い「図1-19」の①のケースでは, **自転車が車道または歩道を逆走しているときや, 順走でも歩道を通行しているときに交通事故が発生**しています。このケースでは, 細街路から出ようとしている自動車は道路右側から通行してくる自動車を注視するため, 逆走する自転車は死角になり, 歩道を通行する自転車も認識されにくいことが原因であると考えられます。

また, ②及び③に示している自動車の右・左折時には, 歩道を通行している自転車が事故に遭っています。正確な分析には, 自転車や自動車の交通量を考慮した事故率による比較が必要となり, 事故の発生件数だけでは一概に判断できませんが, 本事例で示した逆走や歩道通行の事故リスクについては, 事故率で分析している国土交通省国土技術政策総合研究所の分析結果 (図 1-20) や全国各都市の事故形態の分析結果と同様の傾向を示しています。

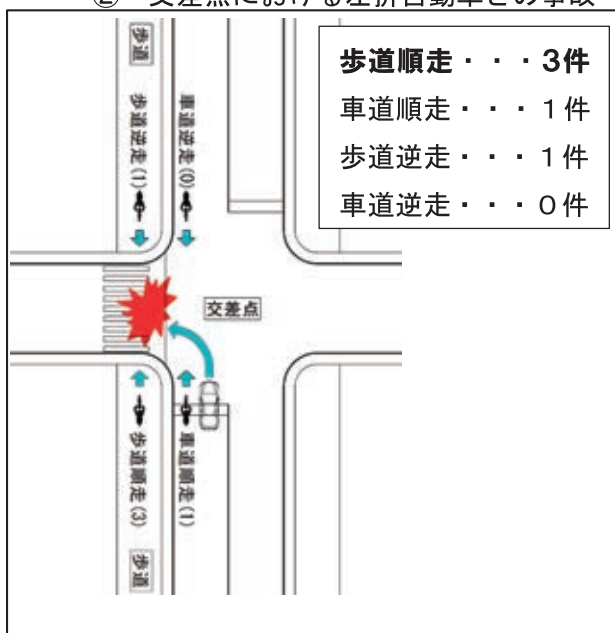
これらのことから, 道路の右側及び歩道を通行している自転車は, 自動車から認識されにくい存在であり, **自転車通行の安全性を向上させるためには, 自転車の車道左側通行を推進する必要があります。**



① 細街路との交差点、店舗出入り口における出会い頭の事故



② 交差点における左折自動車との事故



③ 交差点における右折自動車との事故

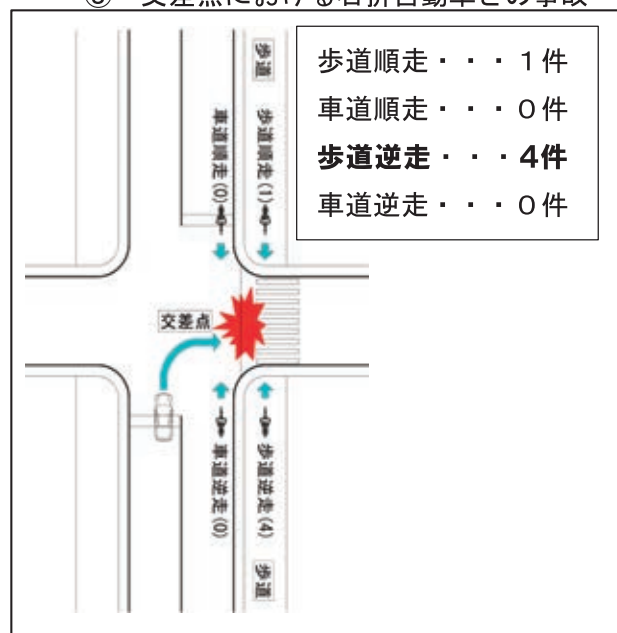


図1-19 走行位置別にみた出会い頭の事故の発生状況（幹線市道39号線）

（資料：H26 水戸市調査）

自転車歩行者道では双方の通行が可能ですが、事故形態の説明のために便宜上、「順走」、「逆走」という用語を使用しています。

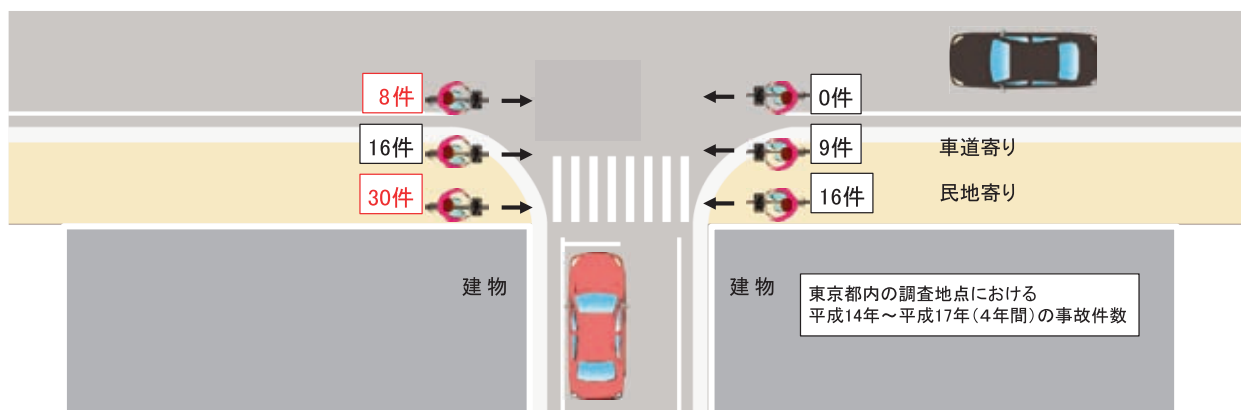


図1-20 幹線道路と細街路との交差点における自転車と自動車との出会い頭事故の発生状況

（資料：「自転車事故発生状況の分析 土木技術資料51-4 2009」を参考に水戸市作成）



## 4 自転車利用環境の整備状況

### (1) 自転車通行空間

本市における自転車通行空間の整備事例は、以下の通りです。現行の「ガイドライン」に適合した整備箇所では、歩行者、自転車利用者双方の安全性が向上していますが、**市内に整備事例が少ないため、その効果は限定的**になっています。

#### ① 市道千波2号線

##### ア 概要

- ・整備主体：水戸市
- ・供用日：平成 28 年 2 月 1 日
- ・整備延長：約 900m



図 1-21 市道千波 2 号線位置図

##### イ 整備前の状況

この路線は、狭い生活道路であるものの、水戸駅の南西方向に位置する高校へ自転車で通学する生徒の主要なルートとなっています。通勤・通学時間帯には、狭い道路空間に歩行者、自転車、自動車が交錯し、歩行者が安全に通行しているとは言い難い状況が見られ、沿線住民からは、安全性の向上を求める声が多く寄せられていました。

##### ウ 整備内容

茨城県や関係機関の協力のもと、**路面表示により自転車通行空間を整備**するとともに、警察や高校、地域住民と連携しながら、自転車の車道左側通行を促す**通行指導を実施**しました。

歩行者、自転車、自動車の三者が、狭い道路空間を分け合い、共有することにより、それぞれの動線を整理し、交錯を最小限にとどめ、**安全性の向上を図る**ことができました。



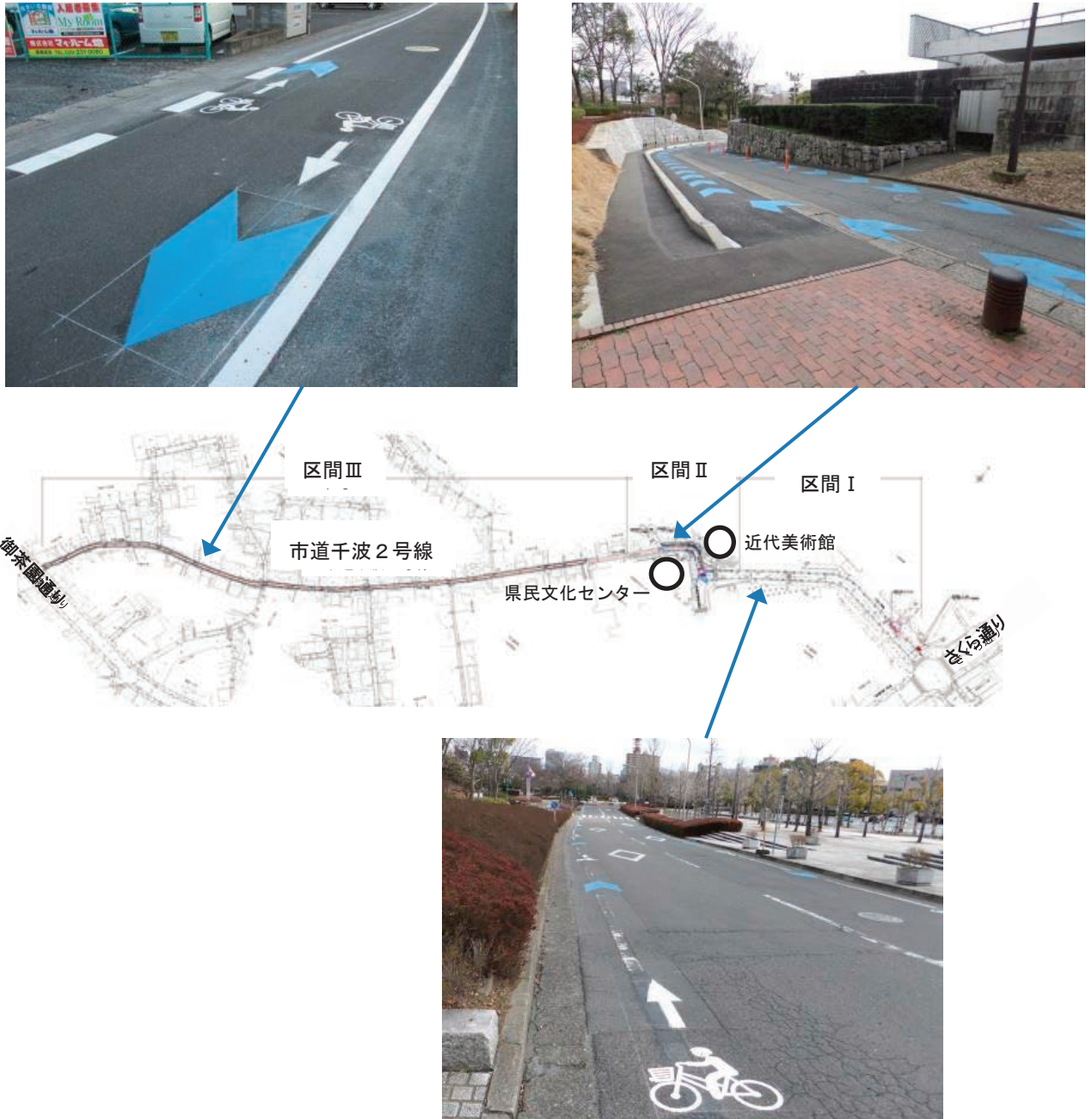


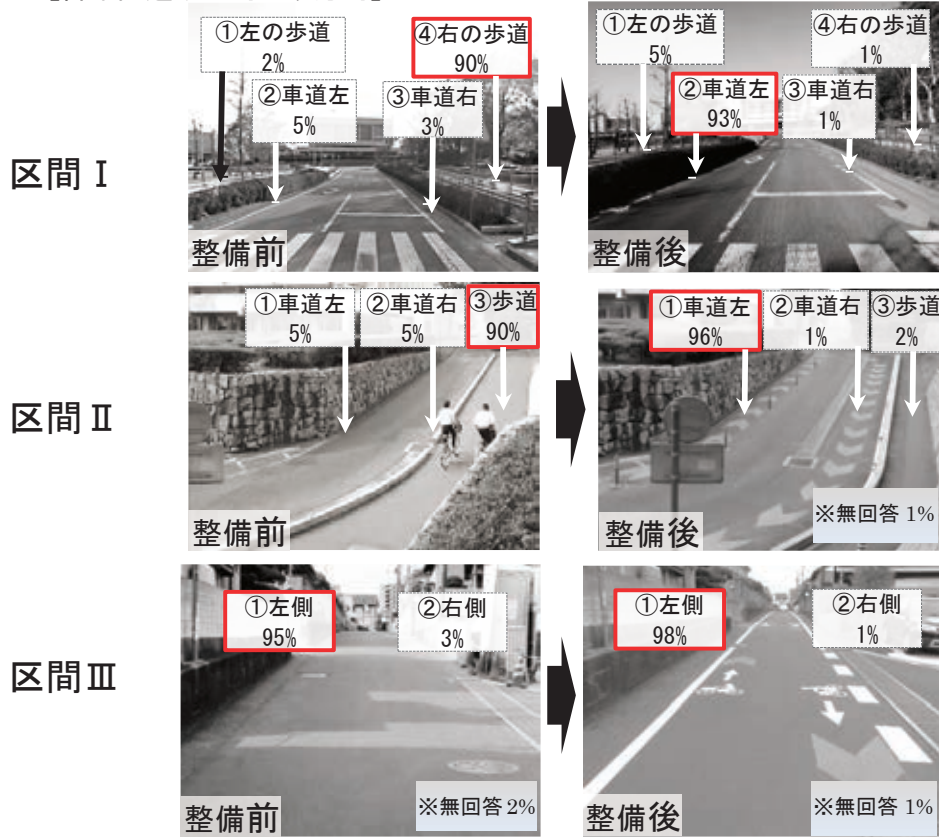
図1-22 市道千波2号線の整備状況



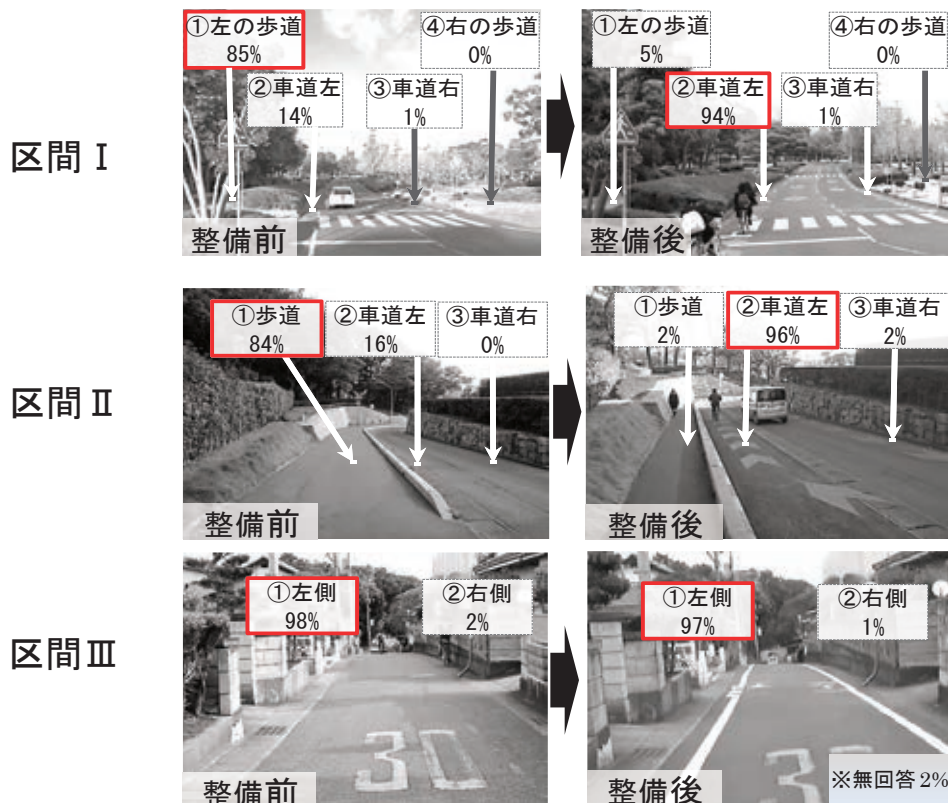
## エ 整備前後の自転車通行位置の変化

整備後に実施した高校生へのアンケートによると、**高校生の9割が車道の左側を通行する**ようになり、自転車利用者の交通ルールやマナーについての**意識の向上**が見られました。

### 【御茶園通りへ向かう方向】



### 【さくら通りへ向かう方向】



【整備効果】







	整備前	整備後
区間Ⅰ		
区間Ⅱ		
区間Ⅲ		

図 1-23 市道千波 2 号線の整備前及び整備後の通行状況



## オ 今後の整備について

整備後に実施した高校生、歩行者、沿線住民へのアンケート調査の結果からは、本整備について、肯定的な意見が多く、今後、市道千波2号線と同様の整備を行うことに**アンケート対象者の8割以上が賛成している**という結果が得られました。特に歩行者からの支持が高く、歩行者の安全性が向上したことが分かります。

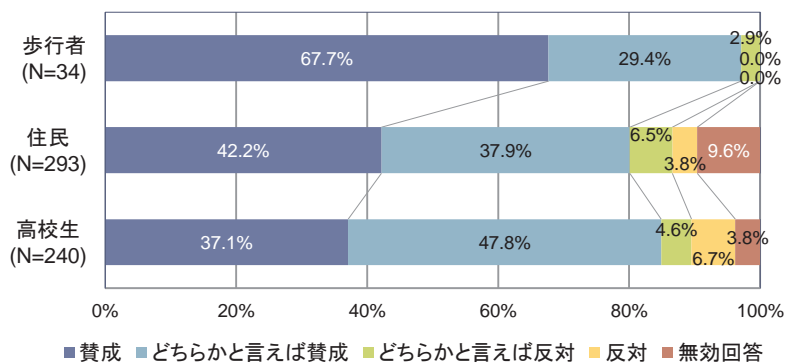


図 1-24 市道千波2号線のような自転車の車道通行を促す整備を今後水戸市内に普及させていくことの賛否

(資料：市道千波2号線アンケート調査(平成28年))





② 国道50号水戸バイパス(小吹町入口交差点から桜ノ牧高前交差点区間上下線)

ア 概要

- ・整備主体：国土交通省関東地方整備局  
常陸河川国道事務所
- ・供用日：平成22年5月12日
- ・整備延長：約700m



図 1-25 国道 50 号バイパス整備区間の位置図

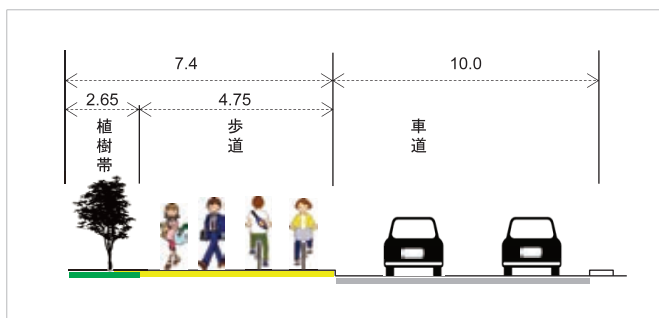
イ 整備前の状況

この路線は、水戸市街を通過する国道 50 号の渋滞緩和を目的に整備された、市街地南部を東西に結ぶ全区間 4 車線のバイパス道路です。沿線には高校が複数立地しており、ロードサイド型の店舗も多く、歩道は十分なスペースが確保されていたものの、自転車通行可の指定がなされていたため、自転車で通学する高校生と歩行者との交錯が課題となっていました。

ウ 整備内容

平成 20 年に国から「自転車通行環境整備モデル地区」の指定を受け、当該路線の一部区間に自転車道が整備されました。**歩行者と自転車の通行空間が構造的に分離されたことにより、安全で快適な通行空間を確保することができました。**(本路線は双方向の自転車道として整備されましたが、現行の「ガイドライン」では、自転車道の一方通行を基本としています。)

【整備前】



【整備後】

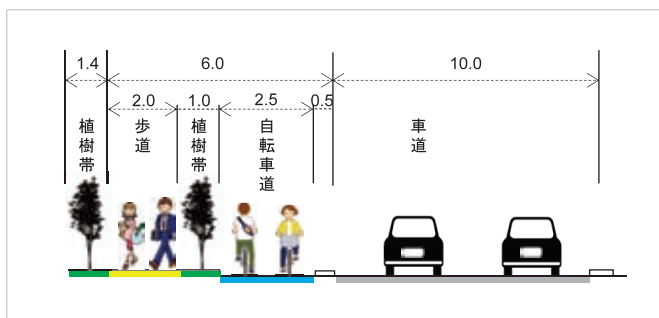


図 1-26 国道 50 号バイパスの整備概要

(資料：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所資料を参考に水戸市作成)



### ③ その他の整備路線

歩道内の整備のため、現行の「ガイドライン」には適合しないものの、自転車通行空間として整備した事例もあります。（今後整備する路線については、現行の「ガイドライン」に基づく必要があります。）

#### ア 主要地方道水戸神栖線

##### (7) 概要

- ・整備主体：茨城県
- ・事業完了年度：平成 22 年度
- ・整備延長：約 1,500m



図 1-27 主要地方道水戸神栖線整備区間の位置図

##### (1) 整備内容

国道 50 号バイパスとともに、平成 20 年に国から「自転車通行環境整備モデル地区」の指定を受け、自転車通行位置の明示を行いました。



図 1-28 主要地方道水戸神栖線の整備前、整備後の状況



イ 幹線市道4号線

(7) 概要

- ・整備主体：水戸市
- ・事業完了年度：平成27年度
- ・整備延長：約100m



図1-29 幹線市道4号線整備区間の位置図

(4) 整備内容

小学校と高校が立地し、通学時間帯には、自転車で通学する高校生と歩いて通学する小学生が交錯する状況が見られたことから、自転車通行位置の明示を行いました。



図1-30 幹線市道4号線の整備前，整備後の状況



## (2) 駐輪環境の整備状況と放置自転車

### ① 駐輪環境の整備状況

本市では、交通結節点である水戸駅及び赤塚駅周辺に主要な駐輪環境を整備しており、高校生をはじめ、多くの方が利用しています。

しかし、本市の観光施設やまちなかでは、**駐輪環境が十分とは言えない状況**であることから、**自転車を利用したまちなかの回遊性の向上を図るため、さらなる駐輪環境の整備が必要**です。

表 1-1 水戸市自転車等駐車場の平均稼働率（平成 27 年度）

水戸市自転車等駐車場	供用開始	収容 台数	平均稼働率（自転車）	
			一時利用	定期利用
①水戸駅北口地下自転車等駐車場	平成 5 年度	1,130 台	122.9%	84.0%
②水戸駅南口東棟自転車等駐車場	平成 14 年度	1,608 台	59.4%	72.5%
③水戸駅南口西棟自転車等駐車場	平成 15 年度	1,972 台	なし	57.3%
④赤塚駅北口自転車等駐車場	平成 13 年度	588 台	159.0%	112.8%
⑤赤塚駅南口自転車等駐車場	平成 12 年度	636 台	169.1%	117.1%
⑥赤塚駅南口第 2 自転車等駐車場	平成 24 年度	100 台	73.1%	なし

（資料：水戸市）

### ② 放置自転車の状況

駐輪環境の整備とあわせ、水戸駅及び赤塚駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置自転車対策の取組を強化したことから、放置自転車の撤去台数は、平成18年度の5分の1以下に減少しています。

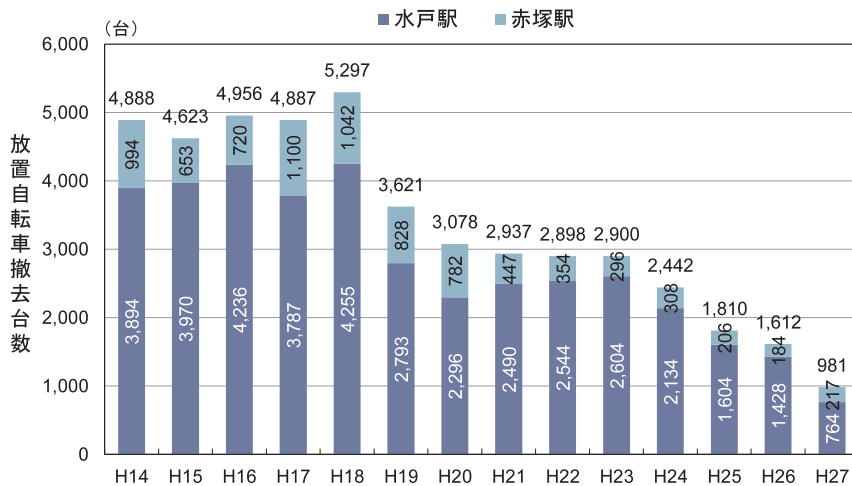


図 1-31 放置自転車撤去台数

（資料：水戸市）



(3) レンタサイクル

本市のレンタサイクル貸出所は3か所整備されており、水戸駅北口レンタサイクルは、弘道館や偕楽園等へのアクセス向上に、水戸駅南口及び千波湖・桜川レンタサイクルは、千波湖周辺への回遊性の向上に役立っています。

主に水戸市外の方が、観光目的で利用している状況ですが、貸出・返却場所が限定されており、まちなかや観光施設等の駐輪環境も十分でないことから、その効果は限定的であり、回遊性の向上に資するレンタサイクルのあり方について検討する必要があります。

そのため、「水戸市観光基本計画（第3次）」及び「水戸市中心市街地活性化基本計画」ではレンタサイクルの拡充を、「水戸市公共交通基本計画」ではコミュニティサイクル等の整備を施策に位置付けています。

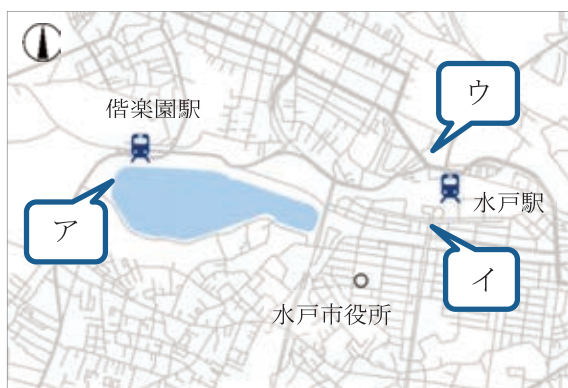


図1-32 レンタサイクルの位置図

表1-2 レンタサイクルの概要

レンタサイクル貸出所	供用開始	営業時間	保有台数	料金	備考
ア 千波湖・桜川	昭和61年度	9:00～ 16:00	15台 (大人用:9台 小人用:4台 タンデム2人乗り:2台)	大人:500円 小人:300円	タンデム2人乗りは、千波湖園路のみ走行可能
イ 水戸駅南口	平成22年度	9:00～ 18:00	30台 (大人用:25台 小人用:5台)	大人:500円 小人:300円	
ウ 水戸駅北口	平成28年度	9:00～ 18:00	15台 (電動アシスト:10台 大人用:5台)	大人:500円	

表1-3 平成27年度レンタサイクル利用実績

ア 千波湖・桜川

イ 水戸駅南口

ウ 水戸駅北口

(人)

	市内	県内	県外	計
4月	21	39	19	79
5月	32	28	38	98
6月	26	20	7	53
7月	10	7	12	29
8月	10	12	31	53
9月	23	23	23	69
10月	32	33	11	76
11月	21	24	12	57
12月	12	6	4	22
1月	20	15	12	47
2月	13	4	13	30
3月	21	11	30	62
計	241	222	212	675

(人)

	市内	県内	県外	計
4月	10	22	106	138
5月	6	22	186	214
6月	9	13	91	113
7月	7	9	104	120
8月	8	17	173	198
9月	8	13	176	197
10月	10	36	171	217
11月	11	23	106	140
12月	6	25	82	113
1月	7	23	101	131
2月	6	19	173	198
3月	17	39	253	309
計	105	261	1,722	2,088

(平成28年2月から供用開始)

(人)

	市内	県内	県外	計
2月	4	2	16	22
3月	5	6	72	83
計	9	8	88	105

(資料:水戸観光協会資料を参考に水戸市作成)



## 5 自転車利用のルール・マナー周知の取組状況

市内の小学校3年生以上の児童や中学校の生徒、地域住民や高齢者に対して、市交通安全指導員が中心となり、**自転車に関する交通安全教室を実施**しています。小学3年生以上の児童には自転車利用の基本的ルール、中学校の生徒にはルールに加え、道路交通法の罰則、自転車事故を起こした場合の損害賠償についてなど、年代に応じた教育を行っています。

また、県警察においても、高校生を対象に交通安全教室を実施しているほか、交通安全運動実施期間には、地域住民と連携して**交通安全運動を実施**しています。

本市の自転車事故件数が減少しているのは、このような取組を継続していることも要因の一つと考えられますが、市民及び高校生アンケートの結果から、自転車の交通ルールに関する意識はまだ十分ではないと考えられるため、幅広い世代に対し、さらなる安全教育の充実を図る必要があります。



図 1-33 交通安全教室の様子（水戸市立見川小学校）



## 6 健康や環境における現状と課題

### (1) 健康における現状と課題

本市では、男性の肥満が増加しており、特に30代から50代男性のBMIが25を超える人の割合は4割程度います。また、運動の習慣がある人は2割程度であり、**特に20代から50代の運動の習慣が少ない傾向**にあります。

自転車さえあれば、いつでも誰でも、毎日の通勤や通学の時間を運動の時間として活用することが可能です。

また、自転車は、ジョギング等の運動に比べて膝への負担が少なく、長時間、有酸素運動を行うことが容易なことから、生活習慣病予防に効果があるとされています。

厚生労働省が算出した、生活習慣病予防のための必要な運動量によると、週に必要な身体運動量は23エクササイズ（1エクササイズ＝15分間自転車を運転）であり、自転車を平日5日間の通勤で片道15分を往復運転した場合、10エクササイズとなり、週に必要な身体運動の43パーセントを実施することになります。

生活習慣の改善が課題となっている本市にとって、自転車は利用を促進すべき交通手段であると言えます。

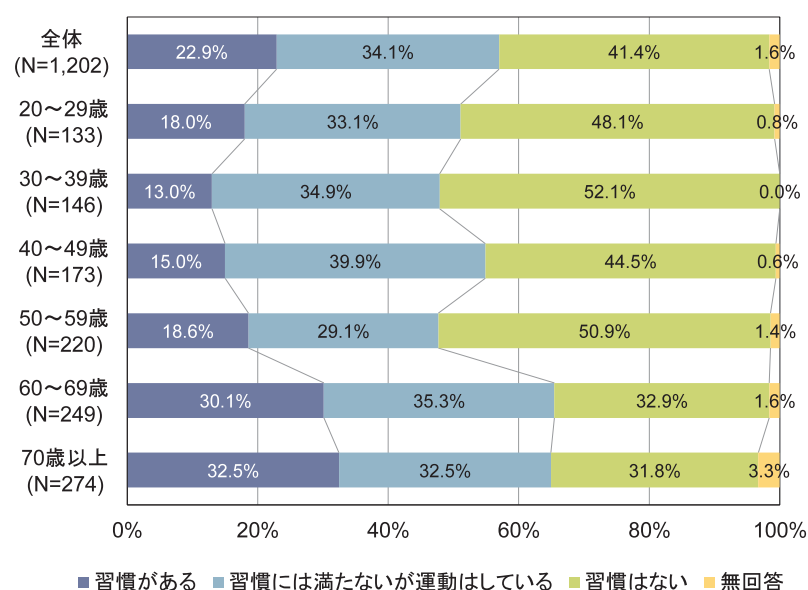
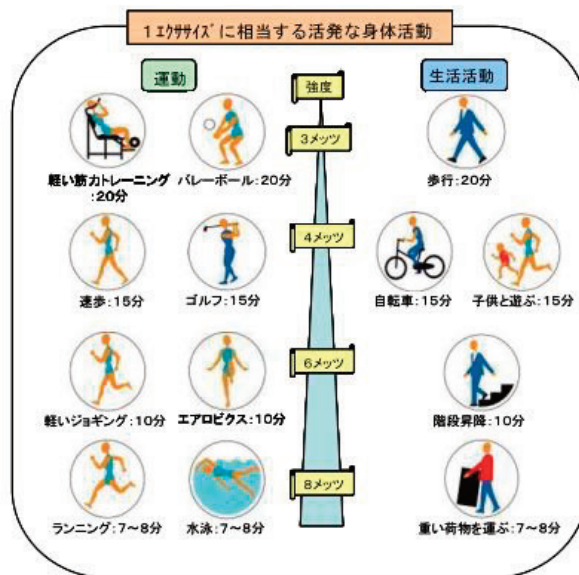


図 1-34 市民の運動の習慣

(資料：水戸市)





BMI … 体格指数の一つ。成人の体格指数として国際的標準指標になっており、主に肥満の判定に用いられる。

計算式は、「体重(Kg)÷身長(m)÷身長(m)」

メッツ … 身体活動の強度を安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当します。

エクササイズ … 身体活動の量を表す単位で、身体活動の強度(メッツ)に身体活動の実施時間(時)をかけたものです。より強度の高い身体活動ほど短い時間で1エクササイズとなります。

(資料：厚生労働省)

## (2) 環境における現状と課題

本市居住者の通勤・通学の交通手段は、約7割が自動車となっています。特例市の平均に比べ、自動車への依存度が高く、その割合も増加傾向にあります(図1-35)。また、目的別の交通手段の選択状況によると、通勤・通学目的だけでなく、通院や買い物においても多くの活動で自動車を利用されています(図1-36)。そのため、**自動車に起因するCO<sub>2</sub>排出量が多く**、公共交通や自転車の利用を促進し、環境負荷の少ない人と環境にやさしいまちづくりを進めることが必要です。

人1人が1キロメートルを移動する際のCO<sub>2</sub>排出量を移動手段別にまとめたものが図1-37です。自転車は、移動に要するCO<sub>2</sub>排出量の消費量がゼロであり、利用者の体力次第でどこへでも出かけることができます。例えば、片道10キロメートルの通勤に自動車を使っていた人が自転車に変えると、生涯で約30トン以上の二酸化炭素の削減につなげることができます。

### CO<sub>2</sub>排出量の根拠

片道10kmを往復。土日祝日休みで1年間245日を38年間続けた場合を試算したもの。

$$169 \text{ g} \times 20 \text{ km} \times 245 \text{ 日} \times 38 \text{ 年} = 31,467,800 \text{ g} \approx 30 \text{ t}$$





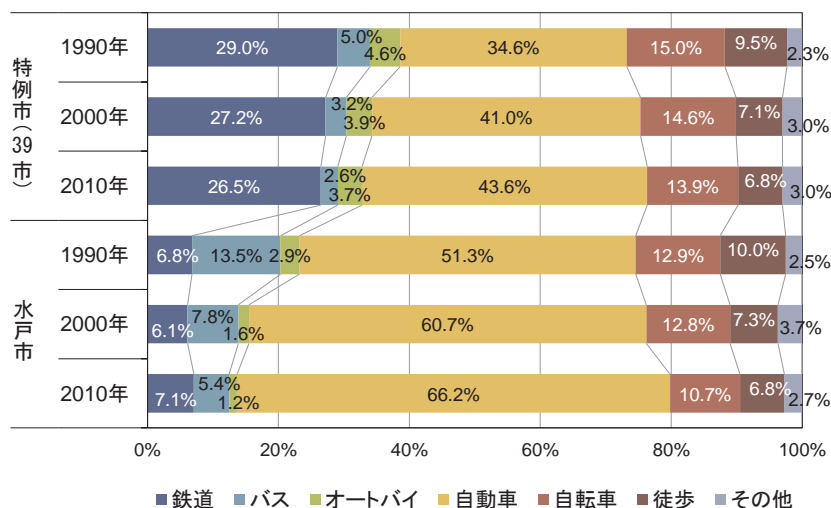


図 1-35 通勤・通学時の交通手段構成比

(資料：国勢調査(平成22年))

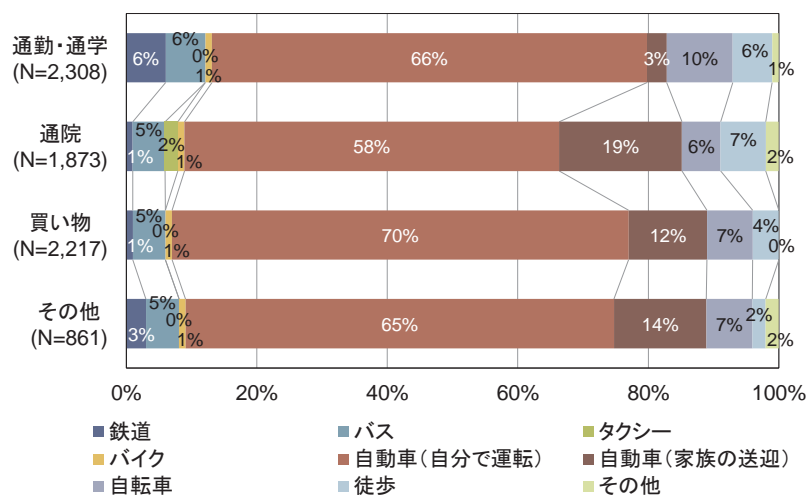


図 1-36 目的別の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査(平成22年度))

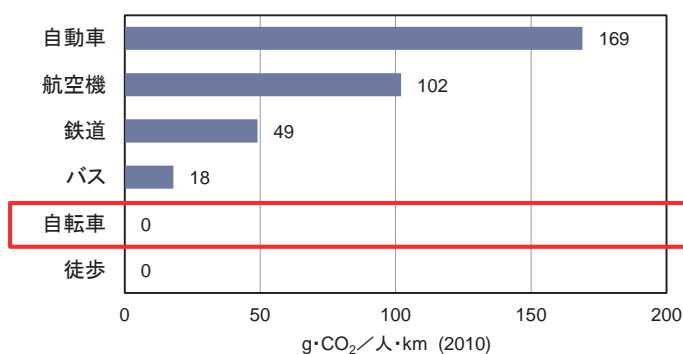


図 1-37 輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量(旅客)

(資料：国土交通省総合政策局資料を参考に水戸市作成)



## 7 課題の整理と対応方針

本章で述べた本市の現状を踏まえて、以下のとおり課題を整理しました。課題の解決に向けては、次に示す対応方針のもと施策に取り組むものとします。

現 状	課 題	本計画における 対応方針	基本施策 の番号
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者の多くは、交通ルールを遵守することの重要性を認識していない。</li> <li>・自転車の歩道通行や逆走による事故が多い。</li> </ul>	自転車利用者のルール遵守	自転車利用に係る安全教育の充実	1-(1)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に関する交通事故が県内上位である。</li> <li>・歩道内で歩行者と自転車が交錯している。</li> </ul>	歩行者及び自転車の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者、自動車利用者への安全教育の充実</li> <li>・車道での安全な自転車通行空間の確保</li> </ul>	1-(1) 2-(2)
自転車通行空間の整備箇所が少なく、効果が限定的である。	連続的な自転車通行空間の確保	自転車通行空間の連続的な整備による回遊性の向上	2-(1)
駅周辺に駐輪施設が整備されている。	自転車と公共交通のさらなる連携	自転車と多様な公共交通機関との連携	3-(2)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかや観光施設等の駐輪環境が不十分である。</li> <li>・レンタサイクルの貸出・返却場所が限定的である。</li> </ul>	まちなかにおける自転車の利便性向上	まちなか等で自転車を気軽に利用できる環境の整備及びシステムの導入	3-(1)
運動習慣のある市民が少ない。	生活習慣の改善	自転車利用による健康の増進	1-(2)
自動車に起因したCO <sub>2</sub> 排出量が多い。	環境負荷の低減	近距離移動での自転車利用の促進	1-(2)

