

# TOKYOサイクルフォーラム 実施報告書



財団法人 日本自転車普及協会



この事業は、競輪の補助金を受けて実施するものです。  
<http://ringring-keirin.jp>

## 目次

1. 全体概要	
(1) 名称等 .....	3
(2) 開催実績 .....	4
2. フォーラムの開催	
(1) 基調講演 .....	6
(2) トーク&ライブ .....	9
(3) パネルディスカッション .....	10
(4) 自転車市民権宣言とフォトセッション .....	15
(5) 展示車両と署名パネル .....	16
(6) 7階会場入口 .....	17
(7) 会場内様子 .....	18
(8) 装飾パネル・バナー等 .....	19
(9) 配布物 .....	20
3. TOKYOサイクルスタイルin丸の内	
(1) TOKYOサイクルスタイルin丸の内 .....	22
(2) 装飾パネル .....	22
(3) 展示自転車一覧 .....	23
4. 広報戦略	
(1) 広報のコンセプト .....	25
(2) 事前告知・読売新聞 .....	26
(3) 事前告知・自転車専門誌 .....	27
(4) 事前告知・丸の内ビジョン .....	28
(5) 事前告知・CYCLOOP+ .....	30
(6) 告知ツール等 .....	31
(7) BSフジでの放映 .....	33
(8) 新聞での事後採録 .....	33
(9) メディア対応 .....	34
5. アンケート	
(1) アンケート調査 .....	37
(2) アンケート様式 .....	37
(3) アンケート集計結果・分析 .....	38
(4) 本フォーラムについての意見 .....	42
(5) アンケート全体を通じて .....	45
6. 事業の総評 .....	47

# 1. 全 体 概 要

## (1)名称等

### 【名称】

TOKYOサイクルフォーラム

### 【目的】

近年、自転車は環境や健康の観点から利用が増える一方で、事故の増加や自転車マナーの向上等が課題となっています。

そこで、現在の自転車ブームを一時的なブームとして終わらせないために何が必要か。また、自転車が社会の中で市民権を獲得し、安全で快適な走行環境を実現するための方策は何か。更に、自転車のライフスタイルへの定着をどのように図るか等について基調講演、パネルディスカッション等で構成するフォーラムを実施する。

また、自転車先進国と言われる欧州を訪問し、自転車が安全かつ快適に走行できる市内の自転車走行環境や交通規制の実態及びサイクリストの現状等を撮影する。その際、各市の自転車政策担当者等へのインタビューを通じて、各市が抱える課題や今後の施策についての意見を求める。

### 【内容】

#### ①基調講演

屋井鉄雄・東京工業大学教授：「自転車は歩道ではなく車道を走る」という考えを定着させ、自転車と自動車と同じ空間で走れる環境整備が必要。何より、歩行者の安全を第一に考え、自動車と自転車がお互いに相手の立場を思いやり、譲り合おう心が必要だ。

現在の自転車ブームをブームで終わらせないために「行政・警察・地域が一体となって長期的な視点で自転車走行空間を継続的に整備することが必要」と訴えた。

#### ②トーク&ライブ

NILO・シンガーソングライター：自転車との出会いを語ったあと、3曲披露した。

#### ③パネルディスカッション；

パネラー	兵藤哲朗・東京海洋大学教授
パネラー	亙理章・トヨタ自動車IT・ITS企画担当部長
パネラー	青木陽子・ジャーナリスト
パネラー	玉袋筋太郎・浅草キッド
コーディネータ	絹代・サイクルライフナビゲーター

「パーソナルからパブリックへ、快適な街づくりを目指して」をテーマにパネルディスカッションを実施した。自転車の走行環境が整備された欧米諸国や、近年自転車の利用が急速に進んできた英国や韓国の事例を紹介しながら活発な議論を繰り広げた。

パネラーの議論を受けてコーディネータが、自転車が安全に走行できる環境の整備とともに自転車に乗る人もマナーを守り、自動車や歩行者の安全に気を配る必要があるとまとめた。

#### ④自転車市民権宣言パネルへの署名等

基調講演者やパネラー等全員が登壇して自転車市民権宣言パネルへ署名した。玉袋氏がパネルを主催者である財団法人日本自転車普及協会 渋谷良二常務理事に手渡した。

#### ⑤自転車走行環境等の撮影

欧州のオランダ、ドイツ及びデンマークの三カ国、6都市（アムステルダム、ハウテン、ユトレヒト、ミュンスター、デュッセルドルフ、コペンハーゲン）延べ12日間1,200Kmのロケーション撮影を2月22日から3月3日にかけて実施した。

## ⑥テレビでの放映等

欧州の自転車事情とフォーラムの実施状況を55分番組にまとめて、BSフジにて3月30日（火）18時から放映した。また、読売新聞において事後採録を3月30日夕刊に掲載した。

【開催日時】

TOKYOサイクルフォーラムの開催  
平成22年3月24日(水) 18:00~20:50

【開催場所】

TOKYOサイクルフォーラム(丸ビル7階:ホール&コンファレンススクエア)  
TOKYOサイクルスタイルin丸の内(丸ビル3階回廊)  
東京都千代田区丸の内2-4-1 丸ビルにて



## (2)開催実績

## ① TOKYOサイクルフォーラム

来場者総数	350名	(会場席数 360席)
事前登録者数	310名	
当日来場者数	20名	
メディア	20名	

アンケート回収数 320枚（メディアを除く回収率 97.0%）  
自転車市民権宣言回収数 188枚（同上 57.0%）

## ② TOKYOサイクルスタイルin丸の内

来場者総数	548名
自転車市民権宣言回収数	70枚

## 2. フォーラムの開催



## (1) 基調講演

### 屋井 鉄雄 東京工業大学教授

タイトルの「自転車が変わる道とまち」はいわば夢です。自転車がこんな風に使われて、こんな風に道を、街を変えていって。もっともっと住みやすい、自転車にとっても使いやすい、歩行者にとっても歩きやすい道や町になったらいいなという思いです。本日はこの夢に至るために必要なことを話をさせていただきます。

現在は自転車がブーム。これをブームで終わらせないための三つの重要な点は、

1. 自転車の都市内走行空間をどのように確保するか
2. 自転車利用者自らが車両を運転していると自覚を持っているか
3. 自転車政策を継続的に推進する枠組み、法制度が必要ではないかといった点です。

#### 車道空間の再配分の先行例



東京渋谷区の旧玉川水道道路の自転車レーン(自動車の走行速度は遅く、自転車の安全性高い)



金沢市の自転車レーン  
(バスと共存の先進的な成功例)

まず、自転車配慮型道路実現の取り組みとしては、歩道では歩行者からいかに自転車を分離するか。車道では自動車からも自転車をうまく分離することが出来るかです。この考えかたは、道路を管理する国土交通省と交通を管理する警察庁とが合同で検討して、3年ほど前に提言書として発表されました。

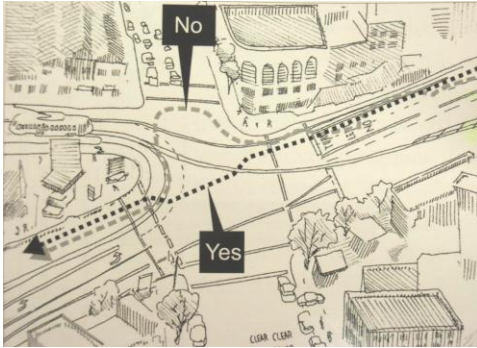
この提言書の中で、改めて自転車レーンのように、他の国では当然のような自転車走行空間の作り方が日本でもようやくキッチリと示されました。

この道路の設計指針等は大変重要で早く世に出せとの要望が強く、国土交通省等ではいろんな準備をして一部が示されたところですが、交差点部の扱い等、いろいろな意見や考え方があなかで中途半端な状態で出すとかえって、必ずしも適切でないような整備が進んでしまう心配もあり、難しい問題です。

一方で、自転車走行空間を歩道上に作るか車道上に作るかについての議論はまだまだ残っています。私は自転車レーンは歩道上ではなくて、車道上に線を引くだけでも十分だという場所がいくらでもあるじゃないかと思うのですが、やはり、危ないと思われる人もいて理解は十分に浸透していないのが実態です。



### 自転車利用者ガイド (サンフランシスコ市)



サンフランシスコの自転車利用者向けのガイドブックには、交差点ではこうやって通行せよと書いてあります。車のドライバーに、自転車がこの先向かう方向を的確に判断させることが重要です。次はこういう動きをしますよと自動車へ伝えることが大事なのです。

コミュニティサイクルのステーションの設置場所は、リヨンでは歩道に置いた。これだと結果的に歩道を走ることになる。ナンシーも歩道の中で、これはダメだと思いました。ツールーズは車道上にステーションを作ったので、車道で乗り降りすることになり、結果として車道を走ることになるので望ましい。

日本でコミュニティサイクルを導入したらやっぱり歩道が今まで以上に混乱するようでは困ります。

### コミュニティサイクルのステーション



多くが歩道上に設置された  
リヨンのステーション



車道上の設置を徹底した  
ツールーズのステーション



歩行者モール内に設置されたス  
テーション(ナンシー)



混沌のパリ風景



歩道を削って車道レベルで設  
置された例 (パリ)

### 大らかな車道利用による成功例 渋谷区幡ヶ谷のモデル事業



自転車レーンが出来て歩き易くな  
りました(歩行者談)

幡ヶ谷は大らかに自転車が走っているので成功事例だと思います。これは車の速度が遅いからできることです。

まずは歩行者の安全確保。高齢社会では歩道の歩行者の安全が環境や健康の前に確保、保証しなければいけないと思います。

都市中心部では道路空間の再配分が重要なポイントです。欧米では盛んにやっています。日本でも自動車の速度を下げさせて、自転車の走行空間を歩道とは別に生み出す努力が必要です。

そして歩きやすい環境も作らなければなりません。歩行者の安全の確保については、我が国固有の命題であり、問題です。



## わが国の自転車政策推進のための論点

- 責任分担: 地方と国の責任・役割分担, 管理者間の連携・協議, 住民・NPOなどの協力  
(行政だけでは推進できない)
- 目的規定: 道路空間計画の方向性  
(温暖化対策税の使途, 自動車交通削減という大義)
- 計画制度: 環境・安全・防災等を含む道路の既存ストック計画  
(今後の道路整備・更新などの制度設計のありかた)  
沿道コミュニティを含むまちづくり(手続き論)への展開
- 計画論: 都市計画(MP等)と自転車ネットワーク計画との整合性  
(自転車ネットワーク計画の守備範囲の明確化と都市計画における位置づけ)  
バスと自転車の適切な分担(公共交通のあり方を含めた総合的な戦略)
- 設計論: 歩行者から原則分離の設計理念の徹底と共存条件の明確化  
(歩行者がいなければ自歩道でも構わない)

## 我が国の自転車政策において重要な理念

- ☆☆☆自転車に配慮するという理念 (歩行者の安全)  
⇒このためには法制上の位置づけ、枠組みの策定  
(道路整備の目的規定、自転車レーンの位置づけ)
- ☆☆自転車を重視するという理念 (地球温暖化対策)  
⇒多様な社会の価値からそれぞれの地域が選択  
(方針・計画、連携、合意形成、財政支援等の制度化:  
継続的な推進の支え)
  - ・自転車利用に関して全都市が同じ方向ではない
  - ・選択的に活用できる制度は必要(適正な政治リーダーシップで推進)
- ☆自転車を楽しむという理念 (健康、地域の魅力)  
⇒楽しく使えることがおそらく地域の魅力に繋がる



## おわりに

我が国の自転車問題はルール遵守等様々にあるが、走行空間の問題が最重要ではないか！

- 空間整備のため自転車政策の継続性が重要課題  
⇒過去の断片の取り込みネットワーク化。道路管理者間、河川・港湾・管理者、公園管理者などとの連携強化
- 自転車政策を推進するための制度設計が必要  
⇒温暖化対策推進法、道路法、道路交通法、自転車法、都市計画法、今後の交通基本法等、関連法制の活用・改正を視野に
- 自転車走行空間の設計方針として、早期のネットワーク化のため、自転車レーン導入を積極的に進めるべき(自歩道を同時に残すことは可能)  
⇒対面通行の自転車道が適する場所は限られている  
⇒歩行者の安全を第1に、自転車道と自転車レーンの活用

## (2)トーク&ライブ

### NILO シンガーソングライター

私の活動と自転車についての話をさせていただきたいと思います。



会場で配布中の「ふたつの輪」というフリーマガジンは、自転車の市民権宣言にふれる内容を中心に編集をしています。

私は三年ほど前に仕事でスポーツバイクに触れました。それまではママチャリしか知らなかったんですが、ひとこぎで軽く走る。気持ちがよくて、自転車の概念がすごく変わりました。こんないいものなら乗ろうと思ってクロスバイクに乗りました。それで、最初はクロスバイクやスポーツバイクという存在を知ってもらいたくて雑誌を作り始めたのです。

そのうち、自転車の乗り方や走る場所が気になってきました。それまでは自転車のルールをまったく知らなかったんです。歩道を走ったり、右側を走ったり、灯火も壊れればそのまま無灯火で走っていました。スポーツバイクはスピードが出るので車道を走るべきですが、怖くてつい歩道を走っちゃうんです。これって皆同じ気持ちじゃないかなと思って、皆さんに自転車に乗るルールについて意識してもらったり、考えてもらうきっかけと一緒に自転車の楽しさを伝えられたらいいなと思って雑誌を作っています。

今は、大阪に住んでいます。不法駐輪が多い場所で問題が多い街だけど、自転車の利用者も増えていますし、去年一年だけでも徐々に駐輪場も増えてきて随分大阪の町も変わってきたと思います。また、名古屋はもともと力を入れている街で、いろいろな団体が自転車についての活動をしています。東京でも駐輪場が増えたと聞いています。このようにスポーツバイクに乗る人が増えてくるのに比例して街の整備が進められるといいなと思います。私も微力ですが今後も自転車に関する活動を続けて行きます。それでは歌を聴いてください。

1曲目：スタンドバイミー ボサノバ風

2曲目：I NEED TO BE IN LOVE アイ・ニード・トゥ・ビー・イン・ラブ  
(カーペンターズ)

3曲目：カバー曲を中心に活動してきたがオリジナル曲を披露「中心部」  
自転車でそよ風とともに駆け抜けていくような歌声で三曲を披露した。



### (3) パネルディスカッション



パネラー： 兵藤 哲朗

○東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授

○交通需要分析と施設計画の専門家。自転車との関わりは大学時代、サイクリング部で全国を輪行。今は、ヘルメット着用で車道・左側走行。美しい自転車に見合う美しい街、そのための自転車走行空間整備を推進したいと思います。

パネラー： 亘理 章

○トヨタ自動車(株) IT・ITS企画部担当部長

○小学生の頃、大人の自転車を「横のり」で乗って感激。今でも自転車は「こんな乗り物に乗ってみたいなあ〜」という空想を駆り立てるもの。クルマ屋でありながら、自転車も仲間だとして自転車のことを考えています。

パネラー： 青木 陽子

○編集者/プランナー/環境ジャーナリスト/(株)カフェグローブ・ドット・コム取締役

○10年前、温暖化ストップは自転車！と自転車通勤開始、一気に自転車の魅力のとりこに。人生や自由を心から楽しめる自転車の本当の魅力をもっと多くの方に伝えたい。自転車ブームの英国最新事情をご紹介します。

パネラー： 玉袋 筋太郎

○浅草キッド

○芸能界でも指折りの自転車乗りとして、自ら体験したことを通じて、自転車の素晴らしさをつたえるとともに、会場を盛り上げます。

コーディネーター： 絹代

○サイクルライフナビゲーター

○ロードレースを知り、自転車の可能性を感じた。自転車が、カラダとココロ、そして地球にステキな影響を与えられる存在であることを伝えたい。コーディネーターとして、いろいろな意見を引き出せるようがんばります！

### ○テーマの確認から

絹代：テーマは「パーソナルからパブリックへ・快適なまちづくりを目指して」です。

「パーソナル」とは個人のもの、プライベートな空間、個人個人の楽しみを生かしながら、「パブリック」公的なもの、社会としてのもの。皆が快適な街に暮らしていけるようになる。皆がそれぞれの楽しみや事情を生かして、自由に選択出来ること。人が暮らす社会的な空間である街が快適になるために自転車が持つ可能性について議論したいと思います。



### ○自転車との関りについて

玉袋：ドイツの格言で、「トラック一台の薬を飲むことより一台の自転車に乗ることの方が健康への近道」との言葉に感化されて自転車を乗りはじめた。スポーツジムいらず。街乗りすれば町の中がジムになる。

青木：ロンドンと東京と半々位。二都市とも自転車に乗っている。自転車とは、10年前に自転車通勤を始めた。乗り物好きで車の雑誌の編集をしていたが、温暖化が気になってエコから自転車に向かっていった。自転車は乗ってみると楽しいし、アンチエイジング（抗老化、健康、美容にもいい）にもよい。

亘理：自転車は私にとって楽しめる道具。遠くへ行ける。乗り物は人間を拡張する道具。自転車は人間力を創造する道具だ。

兵藤：専門は交通で、大学時代はサイクリング部。研究テーマは自転車道をどう作ったらよいか、交差点をどう設計したら自転車にとって安全かといったハードとソフトの研究。

### ○自転車ブームどう感じているか

青木：都心を走っていると、10年前は毎日三回から四回はビービークラクションを鳴らされ幅寄せされていたが、最近は数日に一度程度に減って走りやすくなった。

亘理：2年前から通勤ルートで自転車が極端に増えてきた。かっこよく走っている。

兵藤：散歩で見ると、とめてある自転車がカッコいい。

### ○ルールを守らない、乗り方が悪い原因は何か

玉袋：下駄感覚、ぞうり感覚があるのではないかな。乗り物だと思っていない。自転車が安いのもあり、壊れたら捨てれば良いという感覚が根底にあるのでは。

青木：世の中全体での考え方が統一されていない。

亘理：自転車が安全に快適に走れる場所がないことが最大の問題。

兵藤：歩道を自転車は走ってはいけないという基本が守られていない。この考えのPRが必要。

### ○自転車先進国のヨーロッパの取材映像を紹介、欧州の自転車事情の感想

兵藤：自転車道の幅員は広く、ものすごい利用者がいる。自転車が街中でメジャーなポジションをもっている。







兵藤： 車道をつぶしてでも自転車道作る。路地裏のちょっとしたところでも活用して自転車のスペースを作る。  
日本でもやろうと思えばできることがある。イタリアでは商店街の裏道にボラードという杭で一車線道路をつぶして自転車道にしている。非常に簡単な作り方だ。ガードレールでくくられると逃げ道がなくなる。これは歩車共存のコンセプトだ。

絹代： ゾーン30、自転車が快適に走るために自動車の速度制限をする。こういう考えは、日本にはない。

亘理： 欧州では、70年代後半から90年代初めにかけて歩車分離政策を行った。その結果、中心市街地が衰退した。地域のコミュニティが崩壊した。この反省から歩車共存へ変わってきた。その代わり、車のスピードを極力抑える。そういう中で歩行者と自転車と車を共存させるという考え方が出てきた。

最近では一歩進んで、車道とか歩道とかの区分や信号機がなくお互いにアイコンタクトで譲り合って走る交通社会「シェアード・スペース」という新しい概念に移行している街もある。



絹代： ヨーロッパでは、人が一番優先される。次いで自転車。その次に公共交通機関、そして自動車というピラミッドが成立しているからシェアード・スペースという考え方が成立する。

○欧州の道路空間、街づくり道路づくり。走っている人の認識も違う。それはなぜか？

青木： 英国でも、自動車と自転車が同じ車両として一対一で交通ルールが適用される。

○欧州の道路空間、街づくり道路づくり。  
更には、走っている人の認識も違う。  
それはなぜか？

青木： 道路の使い方全体について、皆が交通のルールを知っていて、守っている。





亘理： 日本では、道路は国が、地方自治体がと公的な機関が作るという感覚が強い。欧州では道路は市民のものだ。使い方も含めて自分達で道路を作っていく、運用していく。だから、自分達で作っているの自分達がルールを破るわけにはいかない。みんなで決めたルールは、皆で守る。

### ○自転車安全に走れるポイント

絹代： いろいろなスピードの乗り物が一緒に安全に走れるためには車がスピードを落とさないを実現しない。お互いへの配慮。安全に走れる街を作るポイント、事故を防ぐポイントについてご紹介ください。

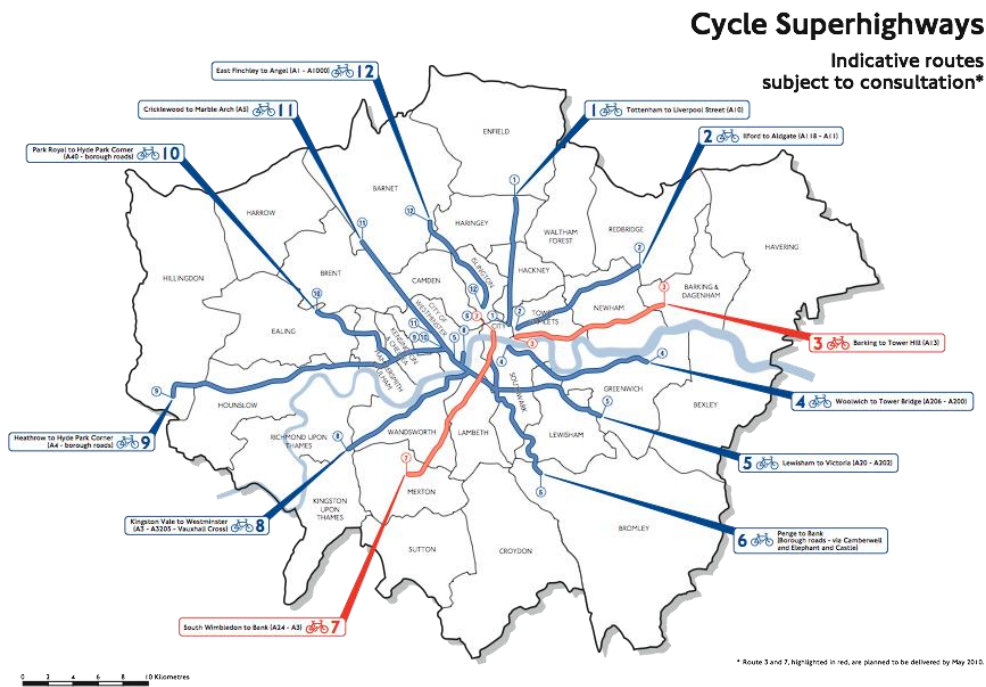
亘理： ドライバーからみて、自転車との事故を起こさないための三か条の一つは、自動車のドライバーが自転車を視認する。このためには自転車道・レーンを早く作ることが非常にポイントになる。二つ目は、ドライバーが自転車の挙動を予測する。危険かなと思ったらスピードを緩めたり回避する。そのためには自動車のドライバーが理解できるように、もっと自転車の交通ルールを簡素化する必要がある。三つ目は、フランス・ナント市の事例。ドライバーと自転車がアイコンタクトして、お互いに譲り合う。これをきちんとやれば事故は無くなると思う。

絹代： 今まで紹介してきた、「バイクボックス」「自動車のスピードを抑える」「アイコンタクト」「ハンドサイン」などの欧州の事例は、まさに、それに当てはまる取り組みだと言えるだろう。

### ○ロンドンの自転車事情

青木： エコと健康の意識も大きい、ロンドンの交通行政意識が変わった。市の自転車予算は、去年150億円をソフトとハード両面の自転車だけに使っている。ロンドン市で900kmのサイクルレーンをつくる。新しい市長が作ったプロモを放映。前任市長の施策を引き継いで自転車の優遇施策を推進すると発表。ブーイングはない。マスコミが自転車には親派で票になるからとの意見も一部にはあるが。

### サイクルスーパーハイウェイ



### ○自転車に乗る人が限られている隣の韓国でも

絹代：韓国も大統領のトップダウンで自転車の環境整備を進めている。

亘理：ソウル市は2008年の10月にマスタープラン発表。2012年までに17幹線道路で207kmの自転車道を整備するという計画。現在は試行錯誤をしている段階だが、今後、どんどん進んでいく。日本が追い抜かれていくと心配。

### ○今後、日本がどんな風にな変わっていくべきか

亘理：自転車の走る場所がないので自転車道を設置する基準を作る。道路の速度規制に応じて、市街地、非市街地及び生活道路の三つに分類して。

青木：自動車のスピードを落とさせる運動がいい。レーンを引くより安上がりだ。

兵藤：歩行者や車はそれほどスピードに差はないが、自転車だけは子供や高齢者と通勤で自転車に乗っている人の間には大きなスピードの差がある。このスピードが違うものをどうやって混在させるかが問題でもあり難しさだ。亘理さんの明確な空間の分けと、後の対策は早く走る自転車をみんな買ってもらうことか。

玉袋：高い自転車を買ったら補助金を出すのも一案。

青木：エコポイント付与の対象に自転車をするのもよい。高いと自転車を絶対放置しなくなる。

### ○最後にメッセージを

兵藤：キーワードとして「美しさ」がある。街が美しい。自転車も美しい。美しい心でのる。そんな都市づくりに傾注したい。

亘理：私にとって自転車はオープンカーだ。自然のなかで空気を切って走る。自転車を更に大事にしていきたい。

青木：自転車に乗っていたら元気でいられるし、人生が明るくなる。こんな気持ちをみんなに伝え、分かち合いたい。

玉袋：自転車乗り、ルールを守って車道を走っていただきたいという気持ちは変わらない。  
自転車をブームからライフにして、生活の中へ自転車を取り入れていきたい。



絹代：乗ると便利で早い、安心して道路を走れる環境・街づくりが一日も早くできたらいい。  
パーソナルからパブリックへ。今の段階ではまだこれという答えはない。  
来場者の皆さんに、何かヒントを得ていただけたら、こんな風にしてみたいという気持ちになっていただけたなら幸いです。

#### (4) 自転車市民権宣言とフォトセッション

○自転車市民権宣言について： より良い自転車環境作りを目指して署名「この署名は、今後、自転車の市民権の確立や自転車の走行環境改善に役立たせていただきます。」



○財団法人日本自転車普及協会 渋谷良二常務理事へ玉袋氏から手渡した。引き続きフォトセッション。





## (5) 展示車両と署名パネル

丸ビル7階ホール入口脇のホワイエにて展示



玉袋 筋太郎  
〈浅草キッド〉

「トラック台分の薬を飲むことよりも、一台の自転車に乗ることが健康への近道」というドイツの格言にやられてしまい、本格的に自転車に乗ることになりました。自転車に乗ると食事が美味しい、ビールも美味しい、環境にもいい。人間が発明した夢の乗り物です。

浅草  
キッド  
自転車  
操業

私は賛同します。自転車市民権宣言



N I L O  
〈シンガーソングライター〉

クロスバイクに乗れば、「自転車」の概念が変わります！自転車の権利をもう一度取り戻し、本当の意味で環境にも、人にも優しい社会づくりを目指したいです。

N I L O

私は賛同します。自転車市民権宣言



絹 代

〈サイクルライフナビゲーター〉

「かっこいいね」と、笑顔で見送られる自転車乗りが増えたら、街は変わる気がする。自転車は、快適な未来のために必要なツール。ルールやマナーを守り自転車の地位を上げて、みんなが暮らしやすい社会を作っていく。

Kinjo

私は賛同します。自転車市民権宣言





## (6)7階会場入口

7階ホワイエ



受付





## (7) 会場内様子

会場内正面



開演前



欧州の自転車事情映像放映



## (8) 装飾パネル・バナー等



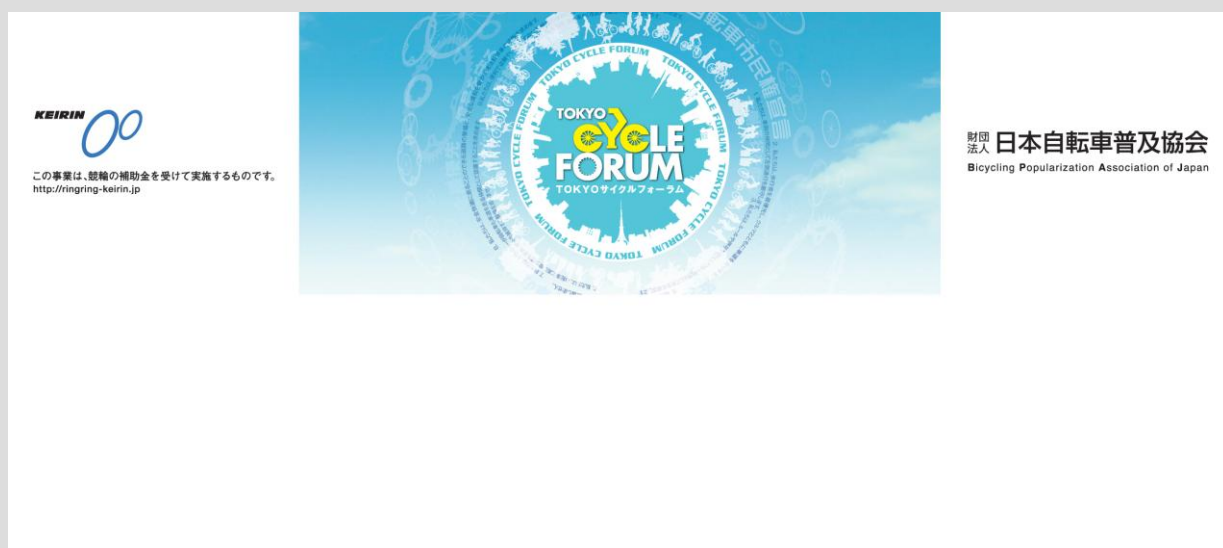
エントランスシート

(W2000×H2600)



ステージ脇バナー

(W900×H4500)



受付バックパネル

(W5400×H2600)

## (9) 配布物

当日のプログラム  
(A4,4C/4C)


パーソナルからパブリックへ、  
快適な街づくりを目指して

**TOKYO CYCLE FORUM**  
TOKYOサイクルフォーラム

第1回に引き続き、  
第2回開催にも関わらず自転車は、  
いまだ普及されていません。  
その一方で、交通手段の多様化、  
交通マナーの向上、自転車利用の利便性が  
増えつつあります。  
[TOKYOサイクルフォーラム]は、  
自転車利用の利便性を高めることと、同時に、  
自転車利用の安全・快適な環境づくりのための施策を、  
みんなで考えるイベントです。

イベント参加者全員に「自転車  
Tシャツプレゼント」  
※先着順

**TOKYO サイクルフォーラム 2010.3.24 (WED)**  
18:00~20:50 丸ビルホール(丸の内ビルディング7F) 〒100-6590 東京都千代田区丸の内2-4-1

**プログラムのご案内  
(丸ビルホール)**

基調講演 [18:00~18:40]  
「自転車が変わる道とまち」 屋井 鉄雄(東京工業大学 教授)

自転車トーク&ライブ [18:40~19:00]  
NIILO(シンガーソングライター)

休憩 [19:00~19:10]

パネルディスカッション [19:10~20:50]  
「パーソナルからパブリックへ、快適な街づくりを目指して」  
○兵衛哲朗(東京海洋大学 教授) ○三津 康(トヨタ自動車株式会社 IT-ITS企画担当部長)  
○青木 陽子(ジャーナリスト) ○玉袋筋太郎(漫画家) ○橋代(サイクルライフナビゲーター)

**同時開催**

自転車市民権宣言コーナー  
[17:00~20:50] (丸ビルホール)  
自転車を利用できる環境づくりのための署名活動「自転車市民権宣言」をご紹介します。

あの人の愛車を展示!!  
「自転車市民権宣言」に賛同・署名いただいた、NIILOさん、玉袋筋太郎さん、橋代さんの愛車を特別公開!!

TOKYOサイクルスタイルin丸の内  
[11:00~21:00] (丸ビル3F 巨館)  
自転車メーカー各社が2010年の最新モデルを展示。お気軽にのりこぎを体験できるチャンスです。

 この事業は、競輪の補助金を受けて実施するものです。  
<http://ringing-keirin.jp>

## 講演者の紹介



## 基調講演 「自転車が変わる道とまち」

屋井 鉄雄 (やい てつお)

●国立大学法人東京工業大学 教授/工学博士・大学院総合理工学研究所人間環境システム専攻  
●国土・都市計画、環境工学の専門家として、自転車社会実現にも積極的に参加。今回の基調講演では、自転車をテーマで終わらせないために不可欠な3つのポイント①自転車の都市内走行空間 ②自転車利用者の車両運搬の不便 ③自転車政策の継続的推進のための法的枠組みについてお話しします。



## 自転車トーク&amp;ライブ

NIILO(ニロ)

●シンガーソングライター

●07年、Apple Music(Bossa Nova)でデビュー。現在は関西圏を中心にライブ活動を続けながら、ボサノヴァやジャズを融合させた新しいサウンド・ミュージックを追求。オリジナル楽曲の制作にも取り組む。08年8月、オリジナルアルバム「NIILO」リリース。また、自転車の歴史をテーマにしたアルバム「NIILO」の制作も進め、ラジオのパーソナリティ、テレビの執筆など多方面で活躍中。

## パネルディスカッション

パネラー  
兵衛哲朗(ひょうどう てつろう)

●東京海洋大学海洋工学部環境工学学科 教授  
●交通需要分析と施設計画の専門家。自転車との関わりは大学時代、サイクリング部で全国を転戦。今は、ヘルシオ車庫で「車庫」を運営。新しい自転車に合う新しい車。そのための自転車走行空間整備を推進したいと思っています。

パネラー  
直理 康(わた り あきら)

●トヨタ自動車(株) IT-ITS企画部長  
●小学生の頃、大人の自転車を「僕の」で乗って感。今でも自転車は「二人乗り」に乗ってみたい。という思いをずっと抱いてきた。クルマで乗りながら、自転車を仲間として自転車のことを考えています。

パネラー  
青木 陽子(あおき ようこ)

●編集者/ライター/環境ジャーナリスト/  
(株)カネエローランド・コム取締役  
●10年前、環境化ステップは自転車と自転車運動開始。一貫して自転車の魅力のところに、人々や自由を心から感じ、自転車利用の楽しさを多くの人に伝えたい。自転車ブームの発展最新事情をご紹介します。詳しく解説します。

パネラー  
玉袋筋太郎(たまぶくろ すじたろう)

●漫画家  
●国産でも指所りの自転車乗りとして、自ら体験したことを通じて、自転車の素晴らしさを伝えたい。と、関係者を盛り上げます。

コーディネーター  
橋代(きぬよ)

●サイクルライフナビゲーター  
●ロードレースを知り、自転車の可能性を感じた。自転車者が、カダとココロ、そして車体にステキな影響をあたえられる存在であることを信じて、コーディネーターとしていろいろな意見を聞き出そうとがんばります。

### 3. TOKYOサイクルスタイルin丸の内



## (1) TOKYOサイクルスタイルin丸の内

開催場所 丸ビル(三階回廊にて)

開催日時 平成22年3月24日 11:00 ~ 21:00

展示内容 協力メーカー15社の協力を得て、26台の2010年モデル自転車を表示  
ツアー・オブ・ジャパン特別展示(レーサー自転車2台展示)

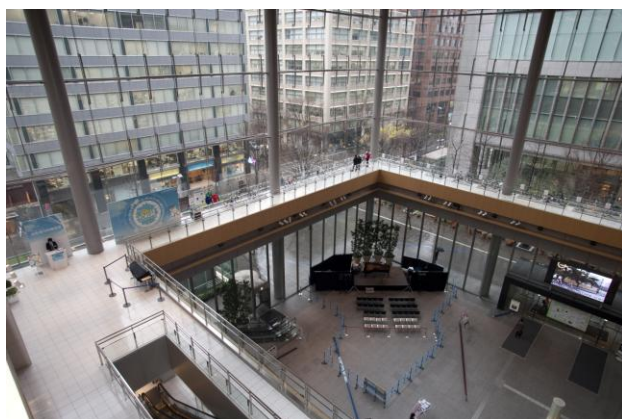
来場者数 548名

自転車市民権宣言署名回収数 70枚

### 自転車市民権宣言署名コーナー



3階回廊の俯瞰写真



### ツアー・オブ・ジャパンコーナー



展示した2010年モデル自転車



## (2) 装飾パネル

3階回廊メインパネル  
(W4500×H2700)










市民権宣言カウンター受付バックパネル  
(W1800×H2700)





## (3) 展示自転車一覧

会社・ブランド名	ブランドロゴ	Webリンク先アドレス	製品分野
宇都宮ブリッツェン		TOJコーナー	1
ブリジストンアンカー		TOJコーナー	1
(株)インターマックス		<a href="http://www.intermax.co.jp/">http://www.intermax.co.jp/</a>	1
ホダカ(株) コーダブルーム		<a href="http://khodaa-bloom.com/">http://khodaa-bloom.com/</a>	1
宮田工業(株) コガ・ミヤタ		<a href="http://www.miyatabike.com/koga/">http://www.miyatabike.com/koga/</a>	1
宮田工業(株) メリダ		<a href="http://www.miyatabike.com/merida/">http://www.miyatabike.com/merida/</a>	1
(株)ジョブインターナショナル ジオス		<a href="http://www.job-cycles.com/">http://www.job-cycles.com/</a>	1
(株)ジョブインターナショナル バッソ		<a href="http://www.job-cycles.com/">http://www.job-cycles.com/</a>	1
トレック・ジャパン(株)		<a href="http://www.trekbikes.co.jp/">http://www.trekbikes.co.jp/</a>	1
SCOTT(株) ゴールドウイン		<a href="http://www.goldwin.co.jp/scott/bike/">http://www.goldwin.co.jp/scott/bike/</a>	1
ブリジストンサイクル(株) オルディナ		<a href="http://www.ordina.jp/">http://www.ordina.jp/</a>	2
キャンノデールジャパン(株)		<a href="http://www.cannondale.co.jp/">http://www.cannondale.co.jp/</a>	2
TOKYOBIKE(株) ハービーズ		<a href="http://www.tokyobike.com/">http://www.tokyobike.com/</a>	2
グローブライド(株) コラテック		<a href="http://cycle-sports.globeride.co.jp/">http://cycle-sports.globeride.co.jp/</a>	2
(株)ジャイアント		<a href="http://www.giant.co.jp/">http://www.giant.co.jp/</a>	2
パナソニックサイクルテック(株)		<a href="http://cycle.panasonic.jp/">http://cycle.panasonic.jp/</a>	2
ヤマハ発動機(株)		<a href="http://www.yamaha-motor.jp/pas/">http://www.yamaha-motor.jp/pas/</a>	3
パナソニックサイクルテック(株)		<a href="http://cycle.panasonic.jp/">http://cycle.panasonic.jp/</a>	3
三洋電機(株)		<a href="http://products.jp.sanyo.com/eneloopbike/lineup/spj/">http://products.jp.sanyo.com/eneloopbike/lineup/spj/</a>	4
ミズタニ自転車(株) ビーディーワン		<a href="http://www.mizutanibike.co.jp/">http://www.mizutanibike.co.jp/</a>	4
ミズタニ自転車(株) ブロンプトン		<a href="http://www.mizutanibike.co.jp/">http://www.mizutanibike.co.jp/</a>	4

## 製品ジャンル

1. スポーツ系(ロードバイク)

2. スポーツ系(クロスバイク)

3. 電動自転車系

4. フォールディング系

## 4. 広 報 戦 略

## (1) 広報のコンセプト

### ① 自転車リテラシー(興味・関与度)に応じた広報戦略

[自転車中～低リテラシー層]: 自転車に興味はあるがまだ乗っていない人、スポーツサイクルではないが自転車を日常利用している人などを対象としたメディア

- ・読売新聞へのイベント告知広告出稿: 幅広いターゲット層にリーチするために一都三県で最大の部数を持つ読売新聞を活用。3月3日と17日の朝刊に出稿
- ・J-WAVE(下記CYCLOOP+協賛): 公開サイトから(財)日本自転車普及協会ホームページへのリンク
- ・丸の内ビジョン: 丸の内・大手町・有楽町設置の79台のモニターでのフォーラムの開催告知映像を3月9日から24日までの間に延べ504回放映

[自転車高リテラシー層]: 自転車(特にスポーツサイクル)を積極的にライフスタイルに取り入れている層を対象としたメディア

- ・自転車専門雑誌への広告出稿
- ・SBAA登録自転車ショップ店頭での告知

### ② 時点別の広報戦略

#### 事前展開(2月下旬～)

##### [集客施策]

- 読売新聞朝刊広告出稿  
3月3日、3月17日  
モノクロ半5d

- 自転車専門雑誌への  
広告出稿

- CYCLOOP+タイアップ  
・J-WAVEから自普協ページへのテキストリンク  
・イベント会場でのチラシ配布

- 丸の内ビジョンでの開催告知映像

#### 当日展開(3/24)

##### [TOKYOサイクル フォーラム]

- 基調講演(屋井鉄雄教授)
- 自転車トーク&ライブ(NILO)
- パネルディスカッション(映像放映含む)
- 自転車市民権宣言署名(囲み取材有り)

##### [TOKYOサイクルスタイル in丸の内]

- 丸ビル3階回廊  
各社2010年モデル車  
・TOJL-サー展示

#### 事後展開(～3月末)

##### [事後パブリシティ]

- 記録DVD作成・配布

- 読売新聞夕刊  
(東京版)事後採録  
3月30日に出稿

- BSフジ60分枠番組  
3月30日 18:00～放映

## (2) 事前告知・読売新聞(3月3日、3月17日)

パーソナルからパブリックへ、  
快適な街づくりを目指して



**TOKYO CYCLE FORUM**  
TOKYOサイクルフォーラム

環境にやさしく、健康増進にも役立つ自転車がいま注目されています。その一方で、交通事故の増加、交通マナーの悪化、走行空間などの問題が浮き彫りになっています。「TOKYOサイクルフォーラム」は自転車の市民権を獲得することを目的に、自転車をもっと安全・快適に利用するための環境をみんなで考えるイベントです。



ローテストアをプロデュースした  
中野達男氏監修  
イベント参加&アンケート回答で  
Tシャツプレゼント!!  
※Tサイズのみとなります

## TOKYO サイクルフォーラム 2010.3.24(WED)

18:00-20:50 丸ビルホール(丸の内ビルディング7F) 〒100-6590 東京都千代田区丸の内2-4-1

<b>基調講演 (18:00~18:40)</b> 屋井 鉄雄 (東京工業大学 教授)	<b>自転車トーク&amp;ライブ (18:40~19:00)</b> NILO (シンガーソングライター)	<b>パネルディスカッション (19:10~20:50)</b> ○兵藤 哲朗(東京海洋大学 教授) ○亘理 章(トヨタ自動車株式会社 IT-ITS企画部担当部長) ○青木 陽子(ジャーナリスト) ○玉袋 筋太郎(浅草キッド) ○絹代(サイクルライフナビゲーター)
--	---	--

同時開催 2010年人気モデルをチェック!! 「TOKYOサイクルスタイルin丸の内」丸ビル3F回廊 11:00~21:00

**入場  
無料**

**参加者募集中!!**

(定員350名様まで)

※定員に足りない場合は締め切らせていただきます。

お申込方法

①携帯電話: 右のQRコードまたは tcf2010@mobamo.jp  
※メールの受信拒否設定をされている方は解除していただくか、上記アドレスの指定受信設定をお願いします。

②インターネット(PC): <http://www.tcf2010.jp>

③FAX: 03-3496-4338(申込チラシ送付または申込用紙をダウンロード)



お申込に関するお問い合わせ: TOKYOサイクルフォーラム事務局 TEL: 03-3496-4368 (月~金/10:00~17:00)

**KEIRIN**

この事業は、競輪の補助金を受けて実施するものです。  
<http://ringring-keirin.jp>

財団法人 **日本自転車普及協会**  
Bicycling Popularization Association of Japan





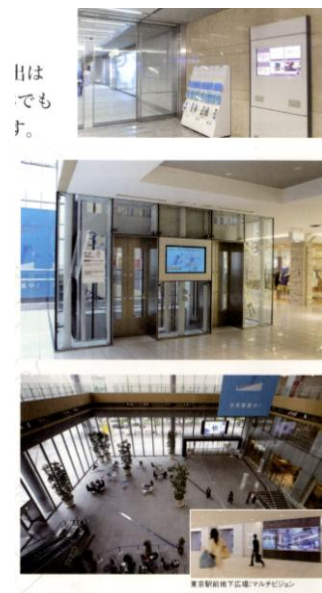
## (4) 事前告知・丸の内ビジョン

告知方法 丸の内・大手町・有楽町に設置された79台のモニターで、TOKYOサイクルフォーラムの開催告知を放映

放映間隔 1時間に3回、15秒開催告知映像を放映

放映期間 3月9日(火)～3月24日(水)

放映回数 期間中、504回以上放映



ビル名	設置台数	音声	ビル名	設置台数	音声
1 丸ビル	15 (42インチ 13 / 65インチ 1 / 大型166LED 1)	○※1	10 大手町ビル	9 (42インチ 8 / 37インチ 1)	○※1
2 新東京ビル	4 (65インチ 1 / 42インチ 3)	○※1	11 新大手町ビル	3 (42インチ)	○
3 国際ビル	2 (42インチ)	○	12 日本ビル	2 (42インチ)	○
4 有楽町ビル	2 (42インチ)	○	13 丸の内オアゾ	3 (42インチ)	○
5 新有楽町ビル	3 (42インチ)	○	14 東京ビル	1 (42インチ)	○
6 富士ビル	1 (42インチ)	○	15 新丸ビル	21 (32インチ)	○
7 新国際ビル	1 (42インチ)	○	16 行幸地下通路	2 (42インチ)	○
8 三菱ビル	2 (42インチ)	○	17 丸の内仲通りビル	1 (65インチ)	○
9 三菱UFJ信託銀行本店ビル	1 (42インチ)	○	18 丸の内パークビルディング※2	6 (65・46・42・37インチ 各1 / 32インチ 2)	○

\*計79台 (09年8月現在) \*上記設置台数はビルの建替、ビルの工事により若干変動します。※1. 丸ビル・新東京ビルは1箇所、大手町ビルは3箇所、音声なしのモニターがあります。※2. 2009年9月本運用開始。



丸の内ビジョン設置ビル



## 丸の内ビジョンでの 開催告知映像





## (5)事前告知・CYCLOOP+

- 告知場所 メイン会場 神宮外苑サイクリングコース・聖徳記念絵画館前  
サテライト会場 NTT青山ビルオープンスペース
- 告知日時 平成22年3月21日(日)、22日(月・祝)  
メイン会場(10:00~16:00)  
サテライト会場(10:00~18:00)
- 告知方法 サイクルイベント『CYCLOOP+』に協賛。フォーラムの告知場所として活用。  
具体的には、会場内試乗受付席の隣にブースを設置し、フォーラム開催告知ポスターを掲示。自転車市民権宣言署名チラシを配布。
- 来場者数 10,950名  
自転車市民権宣言署名回収数 817枚

会場全体図



CYCLOOP+会場入り口



試乗受付と自転車市民権宣言署名受付窓口



自転車市民権宣言署名受付





## (6) 告知ツール等

## B2ポスター

パーソナルからパブリックへ、快適な街づくりを目指して

自転車市民権宣言 2 私たちは、歩行者を尊重し、安全な道路の確保のために自転車利用を促進します。また、自転車利用の利便性を高めるために、自転車利用の環境を整えます。

**TOKYO CYCLE FORUM**  
TOKYOサイクルフォーラム

イベント参加＆アンケート回答でTシャツプレゼント!!  
※19サイズのみとなります

いっしょに考える。自転車のこれから

環境にやさしく、健康増進にも役立つ自転車が、いま注目されています。その一方で、交通事故の増加、交通マナーの悪化、走行空間などの問題が浮き彫りになっています。「TOKYOサイクルフォーラム」は自転車の市民権を獲得することを目的に、自転車をもっと安全・快適に利用するための環境をみんなで考えるイベントです。

2010年3月24日(水) 丸ビル3F 11:00~21:00

協賛企業: SANYO, GIOS, GIANT, SCOTT, TREK, Panasonic, B'D-1, BROMPTON, MERIDA, YAMAHA, canondale, hogan, crosstair, Dorian, comstar

講演者: 藤井 敏雄 (東京大学名誉教授), NILO (シンガーソングライター), 山崎 隆 (日本自転車振興会の代表), 高橋 孝 (ジャーナリスト), 三浦 雅也 (作家), 関根 淳 (サイクリングライター)

2010年3月24日(水) 丸ビル3F 11:00~21:00

お申込に関するお問い合わせ: TOKYOサイクルフォーラム事務局  
TEL: 03-3496-4368 (月~金/10:00~17:00)

財団 日本自転車普及協会  
Bicycling Popularization Association of Japan

この事業は、競輪の補助金を受けて実施するものです。  
<http://ringring-keirin.jp>

## 自転車市民権宣言署名用紙

## 自転車市民権宣言

- |  |   |
|--|---|
| 1 私たちは、車道の中央として左側通行を厳行します。                   | 6 私たちは、自転車に高い安全性を求め、安全を維持する義務を怠りません。                |
| 2 私たちは、歩行者を尊重し、クラクションに準拠を求めます。               | 7 私たちは、ドライバーが自転車も車両を走る仲間として認識することを求めます。             |
| 3 私たちは、ヘルメット着用をいつも一歩併走して安全を確保します。            | 8 私たちは、安全鉄道に乗ることの出来る道路の確保と、安全な道路を確保する義務を求めます。       |
| 4 私たちは、ヘルメット着用についで、夜間にはライトを点け、カラーの反射材を装着します。 | 9 私たちは、夜間や道路が暗い状況での安全な道路の確保と、シグナルや標識が出来る道路の確保を求めます。 |
| 5 私たちは、自転車を正しく使用し、決して飲酒しません。                 | 10 私たちは、自転車の門限、道路の安全のために努力します。                      |

あなたの署名が自転車の未来をつくります。市民権宣言にぜひご賛同ください。

下記にお名前をご記入いただくか、もしくはインターネット(<http://www.bpaj.or.jp/>)へアクセスし署名をお願いします。  
その際、お名前(ハンドルネーム可)、ご意見(賛同・異議・意見・自由なコメント)等もお寄せください。

ご署名	ご意見・ご要望など自由にご記入ください。
-----	----------------------

## 自転車市民権宣言



自転車をもっと安全・快適に楽しむために。

## なぜ市民権宣言が必要なの?

地球環境にやさしく、健康増進にも効果がある自転車。しかし、一方で自転車事故の増加、交通規則の遵守、自転車マナーの向上などが課題となっています。こうしたことから(財)日本自転車普及協会では、自転車を安全・快適に利用できる環境をつくることを目的に、自転車利用者自らが守るべき原則を定め、自転車の市民権を獲得するために「自転車市民権宣言」の署名活動を始めました。

## 署名はどんな役に立つの?

お寄せいただいた署名は、自転車活用推進議員連盟、政府及び関係者へ、自転車のより良い環境作りを望む国民の声として提出します。同時に(財)日本自転車普及協会では、自転車市民権宣言を普及啓発するための活動を積極的に推進しています。

## どんな人が署名しているの?

サイクルスクエア北参道、エコプロダクツ2009などの会場で、自転車好きで知られる著名人をはじめ、幅広く多くの方に賛同・署名を頂いております。

この事業は、総額の補助金を受けて実施するものです。  
http://ringing-keirin.jp

## 自転車市民権宣言

- 1 私たちは、車道の仲間として左側通行を厳守します。
- 2 私たちは、歩行者を最優先し、クルマとともに車道を走ります。
- 3 私たちは、ルールや信号を守り、いつも一時停止して安全を確認します。
- 4 私たちは、ヘルメット着用につとめ、夜間にはライトを点灯し、万一のために保険に加入します。
- 5 私たちは、自転車を正しく管理し、決して放置しません。
- 6 私たちは、自転車に高い安全性を求め、安全を維持する整備を怠りません。
- 7 私たちは、ドライバーが自転車も車道走る仲間として認識することを求めます。
- 8 私たちは、安全快適に走ることのできる道路の整備と、安全な運転を脅かす違法駐停車の排除を求めます。
- 9 私たちは、便利で盗難やいたづらのない駐輪場の確保と、シャワーや着替えができる施設の整備を求めます。
- 10 私たちは、自転車の「市民権」確立のため努力します。

財団法人 日本自転車普及協会  
Bicycling Popularization Association of Japan

http://www.bpaj.or.jp/

## 開催告知チラシ(A4,4C/4C)

パーソナルからパブリックへ、快適な街づくりを目指して

自転車市民権宣言

TOKYO CYCLE FORUM  
TOKYOサイクルフォーラム

いっしょに考える。自転車のこれから

「自転車市民権宣言」の署名活動や、自転車に関する様々な話題を交えて、自転車の未来について話し合います。

2010.3.24(WED) 18:00-20:50

参加者募集!!

この事業は、総額の補助金を受けて実施するものです。  
http://ringing-keirin.jp

TOKYO CYCLE FORUM

パーソナルからパブリックへ、快適な街づくりを目指して

いっしょに考える。自転車のこれから

豊かな社会生活のために、自転車利用がもたらす利便性や安全などを考えることが大切です。TOKYOサイクルフォーラムは、クルマや歩行者との共存や自転車マナーなど、自転車を安全・快適に利用できるための課題づくりをみんなでいっしょに考えるためのイベントです。

プログラム

- 17:00~18:00 受付開始
- 18:00~18:40 基壇講演
- 18:40~19:00 自転車トーク&ライブ
- 19:10~20:50 パネルディスカッション

あの人を愛車を展示!!

自分の愛車を展示し、他の人の愛車を見学し、交流を深めたい。展示の機会を設けたい。展示の機会を設けたい。

会場: 丸の内ビルディング7F

〒100-6590 東京都千代田区丸の内2-4-1

参加申し込みFAX用紙 FAX.03-3496-4338

3月24日(水)開催のTOKYOサイクルフォーラムに参加を申し込みます。

必要事項をご記入の上、FAXにて送信してください。  
参加証等は特にお送りいたしません。当日のご来場を心よりお待ちしております。  
お申込期限 2010年3月23日(火)15時まで

☐ お名前 ☐ 性別

☐ 年齢 ☐ Eメールアドレス

①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代以上

※ご記入いただきました個人情報は当フォーラムの運営にのみ使用いたします。  
※プログラムの内容・出演者は変更となる場合があります。  
※会場は自由席となっております。ご来場多数の場合はご来場されない場合がございますのでお早めにご来場ください。

ポスター及び開催告知のチラシはSBAA登録自転車ショップ328店の店頭でも掲示した。







## (9)メディア対応

## ①活動概要

リリースを通じて、フォーラムの目的や意義を各メディアに伝えた他、フォーラム参加タレントや署名式典等をフックに取材誘致プロモートを実施。業界誌(紙)には、各メーカーの車両展示の開催についても強調するなど、メディア特性に応じたプロモートを展開し、日経新聞を含む14媒体20名の取材を獲得した。

NO.	カテゴリー	媒体名	会社名
1	全国紙	日本経済新聞	日本経済新聞社
2	自転車誌	サイクルビジネス	(株)グローバル
3	自転車誌	BiCYCLE CULB	エイ出版社
4	自転車誌	CYCLE SPORTS	八重洲出版
5	自転車誌	サイクリングライフ	八重洲出版
6	自転車誌	BiCYCLE NAVI	二玄社
7	自転車誌	Bicycle 日本	ワールド
8	自転車誌	週刊輪界レポート グリーンモビリティ	インタープレス
9	業界紙誌	教育家庭新聞	教育家庭新聞社
10	業界紙誌	交通安全教育	日本交通安全教育普及協会
11	業界紙誌	シューズポスト	ポスティコーポレーション
12	業界紙誌	パーキングプレス	都恋堂
13	WEB	シクロチャンネル	シクロ・イマージュ
14	WEB	マイライフ手帳@ニュース	ヒューマン・データ・ラボラトリ

## ②掲載一覧

【TOKYOサイクルフォーラム】掲載一覧				
NO.	ジャンル	媒体名	会社名	見出し
1	web	cyclowired	アテックスホールディングス	TOKYOサイクルフォーラム
2	web	アスリートバンク	アスリートバンク	TOKYOサイクルフォーラムコーディネーターに (編代)
3	スポーツ紙	日刊スポーツ	日刊スポーツ新聞社	パネルディスカッション 玉袋筋太郎ら出演
4	web	まいぶれ広場	フューチャーリンクネットワーク	TOKYOサイクルフォーラム
5	web	goo地域	エヌ・ティ・ティ レゾナント	TOKYOサイクルフォーラム
6	web	Qlep（キューレップ）	エイト・ビー	TOKYOサイクルフォーラム
7	web	全国イベントガイド	全国イベントガイド運営委員会	TOKYOサイクルフォーラム
8	web	Yahoo!地域情報	ヤフー	TOKYOサイクルフォーラム
9	web	あそび場 発掘 大作戦！	遊び場発掘大作戦	TOKYOサイクルフォーラム
10	web	イベントナビ	キュービックファクトリー	TOKYOサイクルフォーラム
11	web	eventpage.jp	COLT	TOKYOサイクルフォーラム
12	web	イベント情報サイトぶらぶら	アウンコンサルティング	TOKYOサイクルフォーラム
13	web	総合イベント情報サイト ことさが	ブライトリンク	TOKYOサイクルフォーラム
14	web	イベントA D	イベントA D	TOKYOサイクルフォーラム
15	web	地球のココロ	ニフティ	自転車のこれからを考える 「TOKYOサイクルフォーラム2010」が開催
16	web	niftyニュース	ニフティ	自転車のこれからを考える 「TOKYOサイクルフォーラム2010」が開催
17	自転車誌	ファンライド	アールビーズ	自転車の未来を考える TOKYOサイクルフォーラム
18	web	びびなび 東京（日本）	Vivid Navigation	TOKYOサイクルフォーラム
19	web	イベントNOW	イベントNOW	TOKYOサイクルフォーラム
20	web	eventcast	eventcast	TOKYOサイクルフォーラム
21	web	アスリートバンク	アスリートバンク	TOKYO サイクルフォーラム終了（編代）
22	web	SANYO	SANYO	「TOKYOサイクルフォーラム」に eneloop bike「CY-SPJ220」を出展します。
23	web	STAFF史代の日記帳：So-netブログ	Swacchi	TOKYO サイクルフォーラム
24	web	シクロチャンネル	シクロ・イマージュ	東京サイクルフォーラム
25	web	マイライフ手帳ニュース	ヒューマン・データ・ラボラトリ	日本自転車普及協会、自転車を安全・快適に利用するための 環境を考える「TOKYOサイクルフォーラム」を開催
26	web	niftyニュース（マイライフ手帳ニュース）	ニフティ	日本自転車普及協会、自転車を安全・快適に利用するための 環境を考える「TOKYOサイクルフォーラム」を開催
27	web	地球の歩き方（編集部ブログ）	ダイヤモンド・ビッグ社	Tokyoサイクルフォーラム

## 5. アンケート



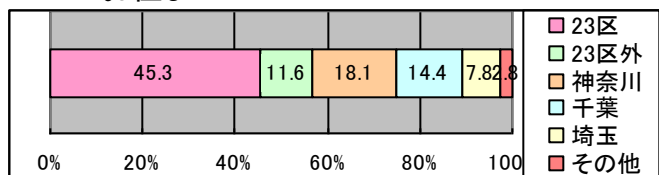
8)最後に、本フォーラムについてのご意見、ご感想等ございましたらご自由にお書きください。

### (3) アンケート集計結果・分析

一定比率以下の回答はその他に統合して表記するか、まったく表記していない。

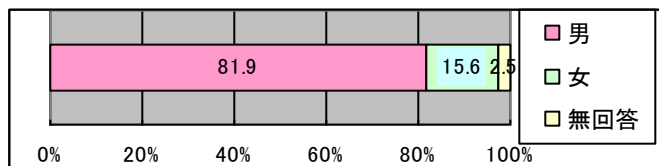
#### 1) 個人属性について

##### Q1. お住まい



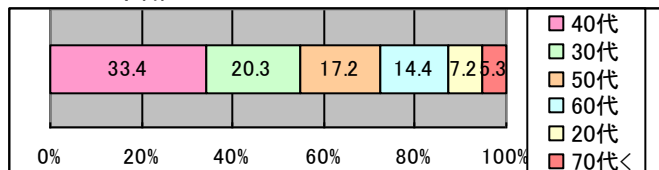
東京都23区と都下市町村部の合計で約半分を占め、以下、神奈川県、千葉県、埼玉県の順となっている。また、静岡県、大阪府、長野県からの参加者もいた。

##### Q2. 性別



男性が約8割と圧倒的に多数を占めた。

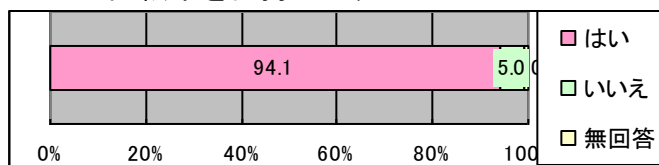
##### Q3. 年齢



最も多いのは40代で約3割、ついで30代が2割となっている。以下、50代、60代の順で、20代や10代の若手を大きく引き離している。

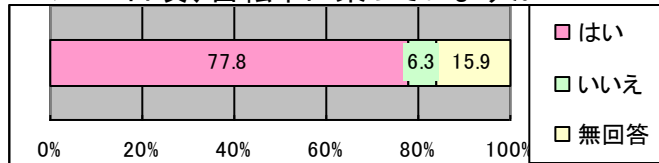
#### 2) 自転車の利用状況について

##### Q4. 自転車をお持ちですか



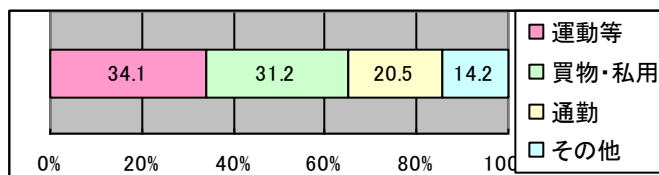
来場者の自転車の保有率は94.1%で極めて高い比率となっている。

##### Q5. 日頃、自転車に乗っていますか



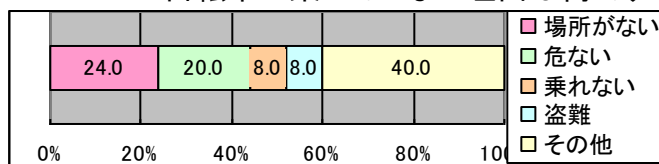
日頃自転車を利用している方の比率は8割弱となっている

##### Q6-1. 自転車に乗る目的はなんですか



自転車に乗る目的は、「運動・エクササイズ」と「買物・私用」が3割強を占め、ついで通勤となっている。その他の意見としては、旅行、サイクリング、ロングツーリング、ポタリングであった。

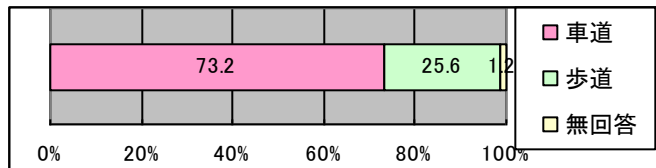
##### Q6-2. 自転車に乗っていない理由は何ですか



回答数は25人と極少数であったが、その他・無回答を除くと、自転車に乗っていない理由は、自転車を止める場所がないと危ないが二大要因となっている。

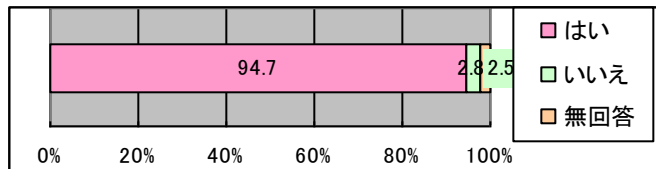
## 3) 自転車と他の車両との関係について

## Q7. 普段、自転車に乗る際は主にどこを走りますか



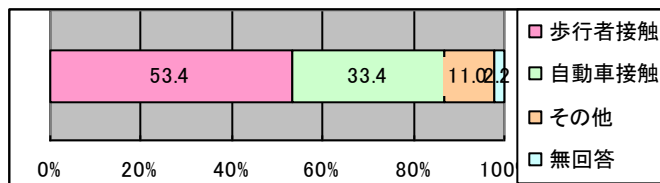
車道と答えた方が7割強と非常に高い比率となっており、歩道を走ると回答した方は四分の一となっている。なお、車道走行が基本だが、危険な時には歩道も走るといった意見もあった。

## Q8. 自転車は車両の仲間であり、原則車道を走ることをご存知ですか



原則、車道を走行することを知っていると回答された方は94.7%と非常に高い比率で、知らなかったと回答された方は3%にも満たなかった。

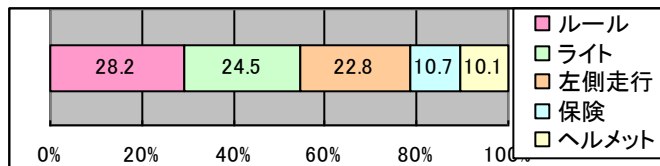
## Q9. 自転車が車道を走ることについてどう思いますか



歩行者との接触事故を避けるためには自転車は車道走行が必要との回答が半分を超え、自動車との接触事故が予想され危険との意見は3割に留まっている。その他の意見としては、車両だから当然車道を走るときといった意見と車道走行は危険・困難な場所もある

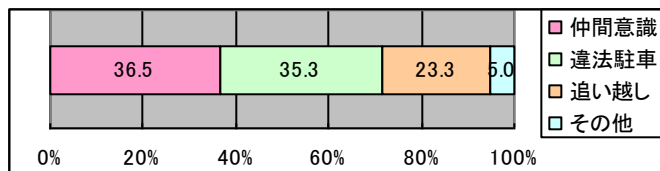
るので一律は無理。そして、道路幅によりけりといった意見もあった。

## Q10. 自転車利用者に望むことは何ですか



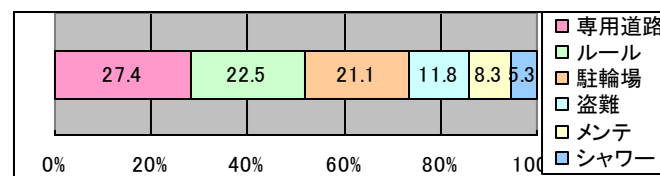
自転車利用者に望むことは、ルールの遵守意識の高まりでほぼ3割を占めた。ついで、夜間のライトの点灯、車道の左側走行と続き、この三点が2割を超えた。その他の意見としては、自転車は車両であるとの意識の向上を図るべきとの意見もあった。

## Q11. 自動車ドライバーに望むことは何ですか



自動車ドライバーに望むことは、自転車は車道を走る仲間との認識と自転車等の事故につながる違法駐車をやめるの二つがほぼ35%程度で高い比率となった。また、無理な追越をやめるも2割となっている。その他の意見としては、幅寄せと無用なクラクションはやめて欲しい。スピードを抑えて欲しいとの三点に集約される。

## 4) Q12. 自転車を快適に利用するために重要だとお考えのポイントは何か

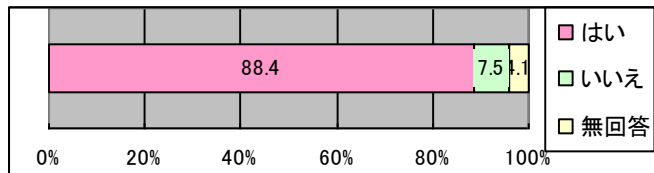


自転車を快適に利用するために重要なポイントは、自転車専用道路の整備が最も多くて3割弱となった。ついで、ルールの遵守・教育と駐輪場の設置となっている。その他のとしては、法整備を求める声や自転車通勤の理解と支援等となっている。



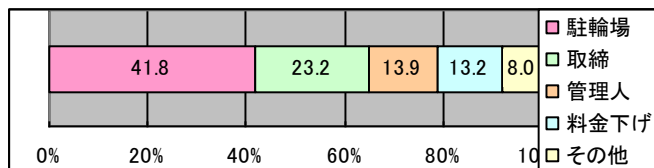
## 5) 放置自転車について

## Q13. 放置自転車が気になりますか



9割近くの方が気になると回答した。

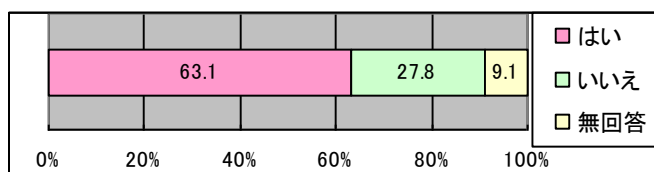
## Q14. 解決策として妥当なものは何ですか



放置自転車が気になる方への解決策に関する質問では、4割強の方が駅や商業施設の近くに駐輪場を設置することを選択した。次いで取締の強化と駐輪場に管理人を置く、駐輪場の利用料金を引下げるの順であった。その他の意見としては、安価な自転車の輸入販売の禁止といった意見もあった。

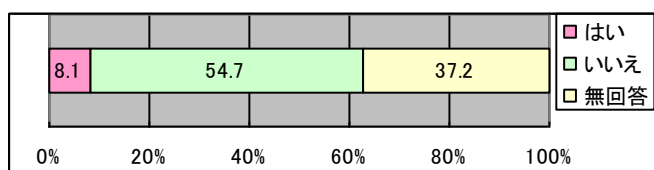
## 6) コミュニティサイクルについて

## Q15. コミュニティサイクルをご存知ですか



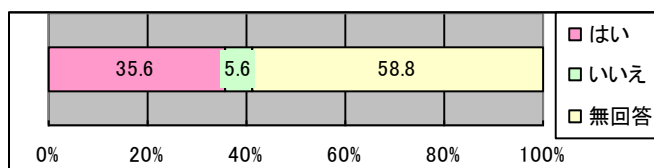
複数のポートとレンタルサイクルが設置され、いずれのポートでも貸出・返却が可能ないわゆるコミュニティサイクルの認知度は6割に留まっている。

## Q16-1. ご存知の方で利用したことがありますか



知っている方の中でコミュニティサイクルの利用経験が有る人は1割にも満たなかった。我が国におけるコミュニティサイクルの普及が未だ低水準であることを物語っている。

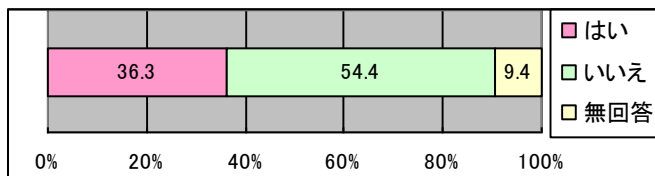
## Q16-2. ご存知の方で更に普及するほうが良いと思いますか



知っている方の中で今後コミュニティサイクルを更に普及する方が良いと回答した人の比率は4割弱となっている。

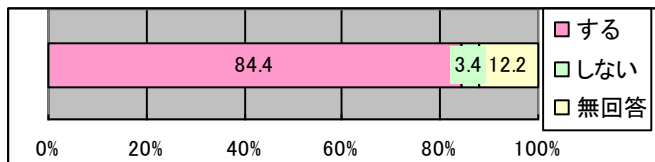
## 7) 自転車市民権宣言及び本フォーラムに関する認識について

## Q17. 自転車市民権宣言をご存知でしたか



約半分の人が知らないと回答し、知っている人の4割弱を上回った。今後も更なる普及が必要である。

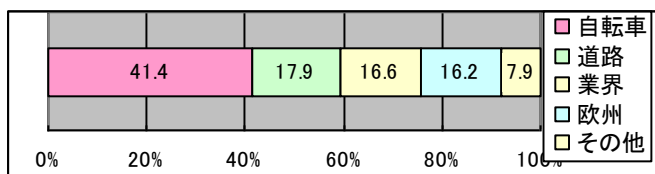
## Q18. 自転車市民権宣言について賛同しますか



84%の人が賛同すると回答し、有効回答に占める比率に引きなおすと96%と圧倒的に高い比率となっている。反対の意見としては、完全に車道走行は無理。ヘルメットの着用は置き場所等大変、ママチャリでは無理。車道での自転車優先が明確でない。署名は賛同できるが署名を集めた後の具体的な活

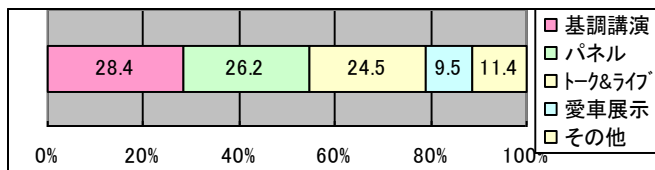
動が見えないといった意見もあった。なお、個々人のモラルに任せるべき・自主性を奪うから反対といった意見もあった。

## Q19. 本フォーラムへの来場目的はどのようなものですか



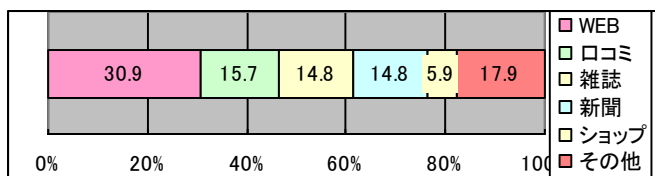
来場目的は、自転車自体への興味・関心が4割と他の項目に比べて高い比率となった。ついで、道路整備・改善、自転車業界動向及び欧州の自転車文化・環境への興味・関心で、この三つの項目は16~18%でほぼ同じ比率であった。

## Q20. 本フォーラムで興味・関心のあったコンテンツは何ですか



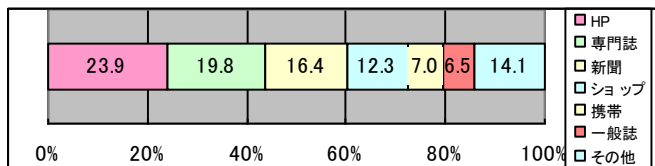
興味や関心の高かったコンテンツは、基調講演、パネルディスカッション及びトーク&ライブの三つのコンテンツで24%~28%とほぼ同率で高く、次いで有名人の愛車展示であった。

## Q21. 本フォーラムをどのようにお知りになりましたか



パソコンのWebサイトが丁度3割でもっとも高く、次いで、ロコミ、雑誌と新聞が15%程度となった。自転車ショップで知ったとの回答者もあった。

## Q22. 今後、このようなイベントをお知らせする場合、どのような告知の方法を希望しますか



周知のチャンネルとしては、協会のホームページ(パソコン)について、バイク雑誌、新聞、自転車ショップの順となっている。その他は、Twitterやメルマガ、Mixiのコミュニティといったインターネットを介しての周知を求める声が圧倒的であった。

## (4) 本フォーラムについての意見 (一部重複した意見は記載していない。)

### ①フォーラムに肯定的な意見や開催の継続を希望する意見

- ・もっとこのような企画を多く開催して、日本もヨーロッパのような自転車を楽しめる国にして欲しい。
- ・継続して開催していただきたい。とても良い刺激になりました。頑張ってください。
- ・地方都市向けの内容で、地方都市での開催を希望します。
- ・このようなフォーラムをもっと開いて、自転車の普及と道路の整備、駐輪所の拡大等自転車を取り巻く環境を良くして欲しい。とてもいい取り組みだと思う。
- ・自転車について知見を深める良い機会になった。
- ・自転車サイドから見た車、歩行者に対する安全性、乗車時の自転車安全性が気になってきた。本フォーラムは是非継続していただきたい。自転車、歩行者、車も含めて安全、快適に利用できる環境になればいいと思う。
- ・基調講演は難しい話もありましたが、PPTデータが配布されており、メモ取る必要が無く話に集中できてよかった。パネルディスカッションは、取材VTRがわかりやすかった。日本の進んでいる都市の例もあり皆さんが持ってきたデータがそれぞれわかりやすかった。お客さんが大勢来ていて驚いた。スポーツジム代が高いので自転車を始めてみたいと思った。意外に楽しい時間だった。
- ・基調講演を非常に意義深く聴かせていただきました。もう少し時間が欲しかった。
- ・NILOさんの声すてきでした。車道右側通行の自転車が多いのが現実。私たちは一人一人が伝え続けなければならないと思う。私に出来ることを一つずつでもやって行きたい。スタッフの皆様お疲れ様でした。
- ・自転車に乗る環境が整えば最高だと思います。いろいろな問題点に取組んでもらったと思います。パネルディスカッションが良かったです。ニロさんもさわやかな歌声ありがとうございました。
- ・パネラー4人が様々なジャンル、性別の方を揃えていただいたのがとてもよかったと思います。また、パネルディスカッションといいながら各パネラーのプレゼンテーションで終わりがちなフォーラムが多い中、各個人のご意見を沢山聞けてよかったです。
- ・最近北参道やトークイベントも多くなっていますが、今日は少し大掛かりな感じで良かったと思います。各国の自転車レーンの状況、自動車と自転車と人の公共機関のあり方、いろいろ参考になりました。
- ・ヨーロッパのビデオはとっても良かったです。
- ・ヨーロッパの事情がわかり参考になった。地形によって日本では難しいが。

### ②自転車の走行環境整備に関する意見

- ・本気で国が自転車走行空間を考え自転車政策を進めてください。
- ・行政が強引に自転車路を設定してくれなければ何も出来ない。SportとしてFunとして自転車を楽しむための専用道路の少なさはひどい。あれではいずれ自転車は危険な乗り物の代名詞だけになってしまう。東京環状自転車道路を作る位の投資が必要だ。
- ・サイクルロードの普及に市民を巻き込む。欧州、特にオランダのサイクルロードに感心した。
- ・自転車レーンや専用道の整備を働きかけして欲しい。
- ・中心市街地と街と街の間を分けて議論する必要があるのでは。国内の地方の都市から環境整備を支援してみてもどうか。
- ・自分自身、車の不注意による交通事故で約一年自転車に乗れなかった。安全にサイクリングを楽しむ環境を日本も作ることが必要だと思う。
- ・今後も歩行者、自転車、自動車が安全、快適に共生できる社会を目指して欲しい。
- ・自然にも優しい自転車が、人や社会とともに身近になって乗りやすい町になってもらいます。

### ③自転車運転ルール・普及に関する意見

- ・信号、ルール等当たり前のことを守る乗り方が一番大事だと思います。
- ・非常に正しい認識で大変心強い思いです。あとはこの意見を実現化すること。行政、政治、市民活動、マスコミみんなで力をあわせて自転車の市民権を確立しよう。
- ・自動車も自転車も歩行者も交通ルールを守り、思いやりを持って交通事故を減らしていくことが大事だと思います。
- ・日本の自転車文化は外国に比べて相当遅れています。ルールやマナーも乱れています。この対策として子供の時にルール等をいかに教えるかが問題。これは国家レベルでやるべきことで一財団法人では限界があるのでは。



- ・自転車専用道路は歩行者通行禁止にして欲しい。下駄感覚で、車両に乗っている意識が希薄。
- ・バイクボックスの必要性を強く感じた。自転車レーンもあったほうが良い。ドライバーとのアイコンタクトを意識しようと思った。マナー意識の向上が必要。
- ・自転車は気軽に乗れるが自由に乘っていいものではない。今の自転車の使い方のまま自転車道を作っても巨大な駐輪場が出来るだけだと思う。まず自転車は車両であることを周知、法規の徹底。
- ・ブームでなくLIFEにして、安心して乗れるようにして欲しい。玉ちゃんが言っていた逆走、不灯火禁止にして欲しい。
- ・あーしてくれ等権利を主張する前に当たり前の義務が出来てない自転車利用者が多すぎる。信号無視、放置、右側通行、逆走等ルールを守れない人が多い。ハードや仕組み法整備だけでなく乗る人のリテラシーのアップが必要だと思う。
- ・自転車の運転時には信号を守る人・信号を無視する人、それぞれ別人ではなく同じ人と思う。
- ・クロスバイクで片道30分通勤に乗っている。車道を走っているが危険を感じる時もたびたびある。今回自転車市民権宣言の活動を知り期待している。
- ・欧州並みに自転車文化を育てるべき。もっと自転車レース等を市内で行うと良い。
- ・日本の良い面を紹介すると良い。(ヨーロッパの良い場面を紹介しても参考にならない)
- ・自転車は10歳以上は免許制の3年ごとの更新性がいいと思う。更新する時に講習会をすれば、マナーやルールを守れると思った。
- ・これを契機に自転車運転の意識が上がりだと思います。
- ・現在、歩道を自転車に乗っているが、歩行者が歩いている時は「すみません」と声かけして道を空けてもらっている。また、自転車にも手を上げて後ろの人に知らせている。
- ・健康増進に自転車乗用は最適。従って、自転車市民権宣言は早く盛り上げ実現して欲しい。是非テレビNHKニュースで放映してください。

#### ④フォーラムの運用に関する意見

- ・本フォーラムの内容をHPで発信すると良いと思います。
- ・パネルディスカッションの資料を是非手元に残したかったです。また、是非本フォーラムをDVD化して戴ければとても意味があると思います。
- ・パネラーに道路行政に関る者の出席を。
- ・せっかく人を集めるのだから、後につながるような集め方をしたらよい。
- ・パネルディスカッションでは芸能人ばかりでなく一般のサイクリストの参加を検討してみたいかがか？
- ・地味で地道な取り組みだが、非常に重要な活動だと思います。こうした趣旨で行われている各地での活動、各団体、個人による活動を一つのネットワークでつなぎ、大きく、目立ち、声の大きなものにしていくことがこれからの課題です。
- ・自転車の安全や整備不良の件等が何も語られなかったことは残念。
- ・自動車会社の方がパネラーに入っているのはとてもよいと思いました。
- ・大人だけを対象としたものではなく、子供の頃からもっと自転車に親しめるイベント等を増やして底辺から盛り上げて欲しい。
- ・質疑応答の時間を。

#### ⑤フォーラムの対象者に関する意見

- ・世の中には圧倒的に普通の自転車乗りの多い。この人たちに自転車走行について考える機会を増やすために今後も活動をしていただけたらと思います。
- ・もっといろいろな人達へアプローチできたらいいと思う。
- ・自転車文化が根付くように、自転車に関心のない人たちとの対話や交流を行う必要があると思います。
- ・今回のような事前登録制及びクローズな会場では自転車に興味のある人しか来ないのでフォーラムの内容自体それらの人にはWell Knownだと思う。丸ビルでも1階などで人の集まる場所で行い、自転車社会の啓蒙に重点を置いて欲しい。
- ・自転車にはママチャリも含まれているので、自転車雑誌とか専門的な分野ばかりでの告知や対象をスポーツバイクに限定しては状況は良くならない。
- ・ついでで参加してくれる人を呼び込むほうが良いのでは？
- ・自転車に興味のない人にもアピールできる内容が欲しかった。結局はどんな人に向けたイベントなのかわからない。自転車好きの人にはわかりきった話だし。興味のない人は来ないし。

### ⑥開催日時や場所に関する意見

- ・来場者が多くいらしたので、もう少し広い会場のほうが良い。
- ・平日の午後5時からというのは少し早いなあーと思った。
- ・三時間はチョット長い
- ・座席の間隔が狭いように思います。
- ・市民センター等もっと市民(庶民)生活に身近な場所で開催。上から目線に感じる。
- ・席の間隔が狭すぎて長時間のイベントには不都合だと思いました。このようなアンケートはWebや携帯でやられたほうがよい。
- ・自転車とは無関係のイベントは出来るだけ休日に開催してください。

### ⑦その他の意見

- ・どう異なる立場の人をつなぎ対話できるようにしていくか。どこから具体的なActionを始めるか。自らの課題にしたいと思います。
- ・フォーラムとは関係ありませんが、最近、大量販売の店が多くなり、修理のできる小売店が少なくなりパンク等の修理でも遠くまで足を延ばさないといけなくなりました。高齢化で閉店する事に一抹のさびしさを感じております。
- ・参加者の年齢が高いのには驚いた。

## (5) アンケート全体を通して

フォーラム参加者の全体像のイメージは、都内在住の30～50代の男性で、日頃運動や買い物を目的として自転車に乗っている。

自転車に乗る場所はほとんどは車道を走るように心がけているが、道路の幅員が狭いところでは歩道もやむなしとのこと。この車道走行は歩行者保護のために当然と考え、自ら自転車走行時のルール遵守を求めている。

自動車のドライバーに対しては、自転車は車両の仲間であると認識して欲しいし、違法駐車をやめて欲しいと願っている。

自転車を快適に乗るための環境整備として必要なポイントは、まずは自転車専用道路を整備する。ついで、ルールの遵守と駐輪場の整備を求めている。

社会問題化している放置自転車については、気になっていて、有効な解決策は駅や商店街の近くに駐輪場を整備することである。

コミュニティサイクルについては、認知度・利用度ともに低い。

自転車市民権宣言については、知っている人より知らない人の方が多く、その認知度は低い水準に留まっている。一方で、この宣言の内容についてはほとんどの人が賛同できるとの意見で、今後の自転車市民権宣言の一層の普及が期待されている。

本フォーラムの来場目的は自転車自体に関する関心である。

このフォーラムの認知方法はパソコンのWebサイトを介してで、今後の周知方法についても、ホームページが一番高い水準となっている。

本フォーラムに関する自由意見は約120件程度寄せられた。その4割はフォーラムに肯定的な意見や継続開催を求める意見であった。また、フォーラムの開催に際して、対象者をどのようにゾーンニングするか、フォーラムの運用等についても多方面から建設的な意見を沢山頂戴した。

このような、上記アンケートの結果について、他のイベント時(※)の結果と比較してみると、「車道走行の比率」は、他のイベントでは約半分未満に留まっているが、本フォーラム参加者においては7割を上回っており本フォーラム参加者の認識の高さが伺える結果となった。

※ さいたまカーフリーデー2009	普段自転車で走る所は？車道： 48. 6%
横浜カーフリーデー2009	普段自転車で走る所は？車道： 44. 4%
エコプロダクツ2009	普段自転車で走る所は？車道： 45. 7%



## 6. 事業の総評

本フォーラムの開催趣旨については、現在の自転車ブームを一過性のブームとして終わらせないための方策の一つとして、自転車が安全で快適に走れる街作りを目指して関係機関が一体となって長期的な視点で自転車走行空間を継続的に整備してゆくことが肝要であるとの基調講演に加えて自転車マナーの向上や事故の増加といった課題への対処については、安全なサイクルライフに不可欠なポイントを知識人や自転車愛好家の視点から提案してもらった。この二つの目的を達成するためのアクションとして「自転車市民権宣言の確立」をめざした署名運動を今後も財団法人日本自転車普及協会（以下、「協会」と略す。）を主体として展開していくこととした。このアクションについては、来場者の8割強の方から賛同を得られたことから十分にフォーラムの開催趣旨は理解いただけたものと考えられる。

本フォーラムのコンセプトは「自転車が安全で快適に走れるために来場者の一人ひとりが何をしなければならないか」であったが、本フォーラムを構成する基調講演、トーク&ライブ及びパネルディスカッションにおいては、このコンセプトが明確であったことがアンケート結果から伺える。

来場者の多くは自転車リテラシーが既に高い層で、今回のイベント内容は既に十分な理解があるのではないかと意見の一部にあった。すなわち、主たる集客対象者は自転車リテラシーが中級または初級者を想定するべきではないかと意見についてである。この意見については、来場者アンケートを見る限りは、多くの来場者の満足度は高く、今後も同様のイベントの開催を継続して欲しいとの声が圧倒的であったことから特段の問題があると考えする必要はないが、今後、協会の事業展開に当たっては、その事業目的に照らして集客対象者を明確にする、あるいはその周知の方法等について工夫を要することに留意する必要がある。

本フォーラムの広報戦略は、事前、当日、事後といった時点別と自転車リテラシーレベルに応じたメディア戦略を講じた。事前告知については、ホームページに加えて一般紙による告知を二回実施したが、一般紙掲載日には応募者が明らかに他の日に比べて増加する等大きな効果があった。また、自転車リテラシーレベルの高い層を対象とした自転車専門誌での告知に加えてスポーツ自転車店の店頭告知も有効であった。

これらの広報を展開した結果、一般申込者は開催日の一週間前には予定数をほぼ上回り、開催日の5日前には募集を止めざるを得なかったほどである。また、フォーラム開催日は雨模様であったが、開催場所が通勤者等にとってアクセスが良い場所であったこともあってか会場の入りはほぼ満席の状態であった。このように来場者に関する広報については高い成果があった。

更に、新聞での事後採録とBS放送を介しての放映を事後広報として実施し、開催趣旨の一層の普及に努めた。これらのことから広報に関する戦略策定及びその展開については十分な評価が出来るものと考えられる。

なお、協会での今後の事業展開に際しては、今回のようなフォーラムだけのイベントでは一般紙の記事としては扱いにくいといった事情があることから、例えば、無料貸し自転車のサービス開始や不法駐輪対策等の社会的なテーマや地域の行事等と連携しつつイベントを開催することにより一層広くニュース性をもって一般紙等での広報展開することも重要であると認識する必要がある。

これまで、多くの識者が紹介する欧州の先進的な自転車活用事例は写真によるものであったが、自転車や自動車の移動速度は速いことから交差点等でのそれぞれの動きについては視覚的な理解がなかなか困難であった。そこで、本フォーラム及び今後の協会事業の円滑な業務支援を目的としてオランダ、ドイツ及びデンマークの三カ国において自転車走行環境の撮影や市の自転車行政担当者等へのインタビューを実施した。この映像の一部である自転車による快適な通勤風景を会場で流したところ多くの来場者からため息が漏れたほどである。また、自転車専用レーンや交差点での自転車専用信号機及びバイクボックス等の各種自転車の交通施策はパネルディスカッションでも紹介したところ大きな反響があった。更にこれらの映像の一部はBS放送チャンネルを介して全国放映した。このように映像はそれ自体が強く多くを物語るメディアであることから、今後の協会活動で全国的に活用したい。

本フォーラムの総合的な評価についてみると、本フォーラムの開催趣旨の理解や各イベントを貫く統一されたコンセプトは十分に来場者に理解されたものと考えられる。また、多様なチャンネルを通じての事前広報による来場者誘致や事後広報による開催趣旨の一層の普及に加え自転車のリテラシーレベルに応じた広報は極めて高い成果があったと言える。更に、欧州の自転車先進国での自転車走行環境の映像は本フォーラム会場及び事後にBS放送を介して全国放映したが、当初想定した以上の反響があった。このように、本フォーラムは総じて高い評価が得られたものと言える。

協会としては、今後とも、本フォーラムの一環として撮影した欧州での自転車走行環境等の映像を活用しながら、全国の自転車関係団体と連携を深めつつ、自転車市民権宣言の署名活動を全国規模で展開すること等を通じて自転車の健全な普及に一層努めて参る所存である。