

基本方針	評価指標	アウト プット	アウト カム	メリット	デメリット	メモ
安全性の 向上	自転車走行環境の整備距離(自転車走行環境整備延長)	○		・自転車が安全かつ快適に走行できる環境整備を数字で見せることができる	・「積極的な延長＝成果」と見えてしまい、中身(場所や効果)の議論が評価されない	東京都、町田市、板橋区
	ヘルメット着用率 ※アンケート実施		○	・ヘルメット着用啓発等の成果を数字で見せることができる	・駐輪場利用者へのアンケートの場合、市全域の着用率とは異なる	
	ヘルメット着用推進キャンペーンの実施回数	○		・ヘルメット着用の啓発活動を実際に実施することになるため、市の姿勢を数字で見せることができる	・実際のヘルメット着用につながったかは確認できない	
	自転車損害賠償保険加入割合 ※アンケート実施		○	・保険加入の啓発の成果を数字で見せることができる	・駐輪場利用者へのアンケートの場合、市全域の加入率とは異なる	現計画
	安全教育受講経験者割合 ※アンケート実施	○		・自転車安全教育の成果を数字で見せることができる	・駐輪場利用者へのアンケートの場合、市全域の割合とは異なる	現計画
	安全教育受講者数 ※アンケート実施	○		・自転車安全教育の成果を数字で見せることができる	・駐輪場利用者へのアンケートの場合、市全域の受講者数とは異なる ・アンケート回答者が少ないと、取組自体がきちんと実施されていないように見えてしまう	町田市
	交通安全教室の実施回数・参加者数	○		・交通安全教室を積極的に実施することになるため、市の姿勢を数字で見せることができる	・実際のヘルメット着用につながったかは確認できない	
	自転車事故件数		○	・自転車安全対策の成果を数字で見せることができる	・市の施策の成果かどうかはわからない	第 3 次自転車総合計画、東京都、板橋区、大田区
	自転車専用通行帯(自転車レーン)を走行した割合 ※アンケート実施		○	・交通安全や通行ルール周知の成果を数字で見せることができる	・駐輪場利用者へのアンケートの場合、市全域の割合とは異なる	
快適性の 向上	市内放置自転車台数(昼間)		○	・放置自転車対策の成果を数字で見せることができる	・夜間の放置自転車の状況が反映していない	現計画、東京都、町田市、板橋区、大田区
	シェアサイクルステーションの設置数	○		・快適性・回遊性向上に向け積極的に実施することになるため、市の姿勢を数字で見せることができる	・実際の快適性向上や回遊性向上につながったかは確認できない	
	シェアサイクルのラック設置数	○		・快適性・回遊性向上に向け積極的に実施することになるため、市の姿勢を数字で見せることができる	・実際の快適性向上や回遊性向上につながったかは確認できない	
	チャイルドシート付自転車等専用エリアの対象台数	○		・量から質へと駐輪環境の方針を転換するにあたり、市の姿勢を数字で見せることができる	・	
	放置自転車撤去台数	○		・放置自転車対策の成果を数字で見せることができる	・夜間の放置自転車の状況が反映していない	
	駐輪場案内図の設置数	○		・放置自転車対策の成果を数字で見せることができる ・量から質へと方針転換するにあたり、利用しやすい環境整備の成果を数字で見せることができる	・実際の快適性向上につながったかは確認できない	
新たな価値 の付加	シェアサイクル年間利用総回数		○	・回遊性向上・外出機会創出の成果を数字で見せることができる	・多くの人に利用されているのか、一部のリピーターによるものなのかわからない	板橋区、大田区
	シェアサイクル年間利用総人数		○	・回遊性向上・外出機会創出の成果を数字で見せることができる	・多くの人に利用されているのか、一部のリピーターによるものなのかわからない	
	自転車分担率		○	・各施策の成果として「外出に自転車を使用＝様々な場面での自転車活用」ということを数字で見せることができる	・調査間隔が 10 年ごとのため、毎年度の現状把握・分析ができない	第 3 次自転車総合計画、町田市、板橋区
	二酸化炭素排出量(脱炭素)		○	・脱炭素という切り口で自転車利用を身近に感じてもらうきっかけにできる	・市内全域の削減量(効果)の算出方法をどうするか整理が必要	
	医療費削減額(健康)		○	・健康向上という切り口で自転車利用を身近に感じてもらうきっかけにできる	・市内全域の削減額(効果)の算出方法をどうするか整理が必要	

基本方針	評価指標	考え方	判定
安全性の向上	自転車走行環境の整備距離(自転車走行環境整備延長)	距離が延びればいいわけではないが、走行環境整備は安全性向上の代表的な指標。効果があるところに新たに整備、と同時に既存の維持管理も走行環境整備の重要な要素。	●
	ヘルメット着用率 ※アンケート実施	社会的な目標でもあるため重要な数字・指標と考えられる。	●
	ヘルメット着用推進キャンペーンの実施回数	キャンペーンの回数が多ければいいわけではない。効果的な手段の検討が重要。	
	自転車損害賠償保険加入割合 ※アンケート実施	数字を伸ばすための施策を展開しているわけではないので、評価指標とすることに違和感。	
	安全教育受講経験者割合 ※アンケート実施	数が多ければいいわけではなく、事故件数やヘルメット着用の数字を改善するための手段の一つに過ぎない。	
	安全教育受講者数 ※アンケート実施	数が多ければいいわけではなく、事故件数やヘルメット着用の数字を改善するための手段の一つに過ぎない。	
	交通安全教室の実施回数・参加者数	数が多ければいいわけではなく、事故件数やヘルメット着用の数字を改善するための手段の一つに過ぎない。	
	自転車事故件数	社会的な目標でもあるため重要な数字・指標と考えられる。	●
	自転車専用通行帯(自転車レーン)を走行した割合 ※アンケート実施	指標とするには内容が曖昧。	
快適性の向上	市内放置自転車台数(昼間)	多くの自治体が成果指標としている。	●
	シェアサイクルステーションの設置数	拠点が増えれば快適性・回遊性向上につながる。	●
	シェアサイクルのラック設置数	ラックは必要なところに必要な数あればいい。多ければいいというわけではない。	
	チャイルドシート付自転車等専用エリアの対象台数	エリアを拡大することは大切だが、いつまでも増やし続けることがいいわけではない(需要と供給のバランス)。また、普通自転車とのバランスも考慮する必要がある。	
	放置自転車撤去台数	撤去台数は多ければいいわけではなく、また、少なければいいというわけでもない。	
	駐輪場案内図の設置数	設置することは効果があると思う一方、いつまでも増やし続けることは意味がない。効果があるところにいかに設置するかが大切。	
新たな価値の付加	シェアサイクル年間利用総回数	同じ人であっても、「たくさん利用したくなる」と思ってもらうことが回遊性向上につながる。	●
	シェアサイクル年間利用総人数	より多くの人に「出かけたくなる」と思ってもらうことが回遊性向上につながるが、利用人数が増えれば結果的に利用回数に反映されることになる。	
	自転車分担率	計画の全施策の成果とも言える。	●
	二酸化炭素排出量(脱炭素)	自転車利用に関心をもってもらうきっかけ。自転車活用を推進する上で、土台の部分。ただし、自転車以外の施策の効果かもしれないため、指標としては使用しない。	
	医療費削減額(健康)	自転車利用に関心をもってもらうきっかけ。自転車活用を推進する上で、土台の部分。ただし、自転車以外の施策の効果かもしれないため、指標としては使用しない。	