



# 自転車等駐車場の整備のあり方に関する ガイドライン

(第2版)

平成 28 年 9 月

国土交通省 都市局 街路交通施設課



## はじめに

自転車は近年、環境負荷の少ない乗り物として地球温暖化対策等の観点から見直されており、また健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっています。加えて、コンパクトシティの形成を支える都市の重要な交通手段としての役割を担うことが期待されています。このように自転車の利用増大が見込まれるなか、自転車通行空間の整備や自転車の通行ルールの徹底と併せて、自転車駐輪対策の推進が求められています。

放置自転車が社会問題化していた昭和 50 年代において、ピークの昭和 56 年には日本全国で約 98 万台の放置自転車が存在していました。その後、自転車法が制定され、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去等の取組が進むとともに放置自転車の台数は年々減少を続け、平成 25 年には約 12 万台となりましたが、駅周辺や中心市街地の歩道等には依然として放置自転車が存在しており、歩行者や自転車の通行の妨げとなっています。

従来は、鉄道利用者の放置自転車が多く、この対策として自転車等駐車場整備の推進を行ってきました。近年では、鉄道利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向となっており、買い物客などの短時間利用や勤務地に直接向かう従業員の通勤利用による放置自転車が多くの傾向にあるなど放置自転車の内容も異なってきました。このため、自転車利用者の目的地などの実態調査を実施した上で、それぞれのニーズに合わせた自転車等駐車場の整備を進めることが必要になってきています。

一方で、我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景に、都市全体の構造を見直し、医療・福祉施設、商業施設や住居等を集約・誘導するとともに、これと連携した公共交通のネットワークを形成する、いわゆる『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが求められています。環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車は、コンパクトシティを形成していく上で重要な交通手段であり、その利用環境を整え、利用促進を図っていくことが必要です。

また近年、公共交通の機能を補完し、環境負荷の低減、地域の活性化や観光振興等に資する都市の新たな交通システムとして「コミュニティサイクル」の導入も全国各地で進められているところです。

本ガイドラインは、このような背景を踏まえ、放置自転車対策を中心に平成 24 年 11 月にとりまとめたガイドラインに、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点から踏まえた自転車等駐車場の整備方策やコミュニティサイクルの導入方策等を追加し、各都市での取組事例を織り交ぜながら改訂したものです。今後も適宜、改訂を行っていくこととしておりますが、各都市の今後の自転車等駐車施策の参考として活用頂ければ幸いです。

平成 28 年 9 月

国土交通省 都市局 街路交通施設課



## <目次>

### 【第1編】自転車等駐車施策の基本方針(対策の考え方)

1 自転車等駐車施策の現状	1
(1) これまでの自転車等駐車施策の変遷	1
(2) 放置自転車の現状とこれまでの取組	1
(3) 自転車等駐車施策をとりまく環境の変化	5
2 自転車等駐車施策の課題と今後の考え方	7
(1) これからの自転車等駐車施策の視点	7
(2) 放置自転車の実態と対策の視点	7
(3) まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進	13
(4) 自転車需要のコントロールのあり方	19
(5) 自転車等駐車場の供給のあり方	21

### 【第2編】今後の自転車等駐車施策の展開(対策マニュアル)

1 自転車等駐車施策の方向性	22
(1) 自転車駐輪の適切な現状把握に基づく自転車等駐車対策	22
(2) 駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給	23
2 自転車駐輪の現状把握	25
2.1 自転車等駐車場の供給状況の把握	25
2.2 駐輪の量と質の把握	26
(1) 駐輪の量の把握	26
(2) 駐輪の質の把握	30
3 自転車等駐車施策	46
3.1 駅周辺の自転車等駐車場整備の新たな展開	46
(1) 料金設定による自転車等駐車場の有効利用	47
(2) 空間的制約に対応した省スペースの自転車等駐車場整備	50
(3) 鉄道等事業者や商業関係者との連携による自転車等駐車場の整備	51
(4) 電停・バス停等の直近での自転車等駐車場の整備	52
(5) 自転車等駐車場の整備と自転車通行空間の形成	53
3.2 目的や駐輪時間に応じた自転車等駐車場整備	57
3.2.1 従業員用の自転車等駐車場整備	57
(1) 附置義務条例等による従業員用自転車等駐車場の確保	58
(2) 企業等の事業者による自転車等駐車場の確保	59
(3) 自転車等駐車場の利用の徹底	60



3.2.2 買い物客用等の自転車等駐車場整備	61
(1) 附置義務条例等による買い物客用等自転車等駐車場の確保	62
(2) 地域（商業者、事業者等）による駐輪スペースの確保	64
(3) 道路上等における自転車等駐車場の設置	70
(4) 自転車等駐車場の適正な利用の誘導	76
3.2.3 自転車等駐車場の利用促進	78
(1) 自転車等駐車場の適正な情報提供	79
(2) 啓発活動による意識変化の推進	80
(3) 地域と連携した自転車等駐車場の利用促進	85
3.3 自転車等駐車場の計画的な更新・維持管理方策	86
(1) 自転車等駐車場の計画的な建て替え・修繕・機能更新	86
(2) 利用者の利便性に配慮した自転車等駐車場のサービス・機能の提供	88
(3) 駐輪施設の安全性等の確保	89
4 コミュニティサイクル	90
4.1 コミュニティサイクルの現状	90
4.2 コミュニティサイクルの導入に向けて	101
4.2.1 都市政策上のコミュニティサイクルの位置づけ	101
(1) コミュニティサイクルの導入目的	101
(2) 都市交通計画等における位置づけ	101
4.2.2 利用を高める取組の工夫	103
(1) 適切な規模とポートの配置	103
(2) 利用の平準化に向けた取組	108
(3) 関係機関との連携	110
(4) 広報PRの積極的な実施	117
4.2.3 持続可能な運営の工夫	118
(1) 事業外収入の確保	118
(2) 運営コストの低減	121



# 【第1編】自転車等駐車施策の基本方針(対策の考え方)

## 【本編の概要】

第1編では、自転車等駐車施策の現状、まちづくり等の観点からの自転車利用の促進の必要性等を整理し、それらを踏まえて、自転車等駐車施策の課題と今後の考え方をとりまとめている。

なお、具体的な駐輪に関する調査方法や自転車等駐車施策については、第2編で詳しく述べる。

本編は、以下の流れで構成されている。

### 1 自転車等駐車施策の現状

これまでの自転車等駐車施策の実施内容とそれによる改善効果を整理している。

### 2 自転車等駐車施策の課題と今後の考え方

これまでの自転車等駐車施策の実施内容と近年の状況変化を踏まえ、自転車等駐車施策が抱える課題を整理している。

加えて、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車施策の必要性を整理している。

これらの課題やニーズを踏まえた自転車等駐車施策の今後の考え方として、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪需要の適正化を図りながら量と質に応じてきめ細かく対応していくことが必要であることを述べている。



## (1) これまでの自転車等駐車施策の変遷

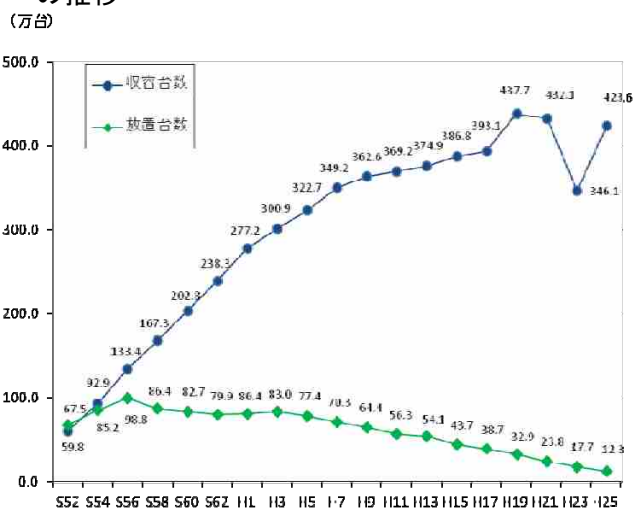
- ・ 放置自転車は昭和 50 年代において社会問題化し、日本全国で約 98 万台の放置自転車が存在していた。
- ・ その後、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律（昭和 55 年）」が制定され、同法の施行に伴い、国土交通省から「標準自転車駐車場附置義務条例（昭和 56 年）」が通知され、各都市で附置義務条例が制定されるようになった。
- ・ 平成 5 年には、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に改正され、撤去した自転車の保管や処分に関する規定が追加され、放置自転車対策の更なる推進が図られることとなった。
- ・ 平成 17 年には、駅周辺等における放置自転車対策として、道路事業として歩道上に自転車等駐車場を設置することが出来るよう道路法施行令が改正され、道路上に道路管理者が設ける自転車等駐車場が道路附属物として追加された。
- ・ さらに平成 18 年には、道路管理者以外の主体（地方公共団体及び鉄道事業者等）による放置自転車対策や自動二輪車の違法駐車対策を促進するため、道路法施行令が改正され、自転車の駐車の用に供する施設及び自動二輪車の駐車の用に供する施設が新たに占用物件として追加されるとともに、路上に自転車・自動二輪車駐車場を設置する際の一般的技術指針として、「路上自転車・自動二輪車駐車場設置指針」が策定された。
- ・ 平成 24 年には駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策を示した「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を策定する等、その時代の問題・課題やニーズに合わせ、法改正や自転車施策を実施してきた。

## (2) 放置自転車の現状とこれまでの取組

### ① 放置自転車の現状

- ・ 放置自転車が社会問題化していた昭和 50 年代において、ピークの昭和 56 年には日本全国で約 98 万台の放置自転車が存在していた。
- ・ その後、自転車法が制定され、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去等の取組が進み、放置自転車の台数は年々減少を続け、平成 25 年には約 12 万台となっている。
- ・ しかしながら、駅周辺や中心市街地には依然として放置自転車が存在しており、歩行者や自転車の通行の妨げとなっている。

### ▼ 駅周辺における自転車等駐車場の駐車可能台数の推移



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果  
(内閣府：平成26年3月)

## ②これまでの放置自転車への取組状況

放置自転車の対策としては、一般的に以下のような対策が講じられている。

- 自転車等駐車場の整備
- 附置義務条例による商業施設等への自転車等駐車場の設置
- 放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去
- 自転車利用者へのマナー・ルールの向上

(参考：自転車等駐車施策の総合的な取組)

### ○ 自転車等駐車場の整備

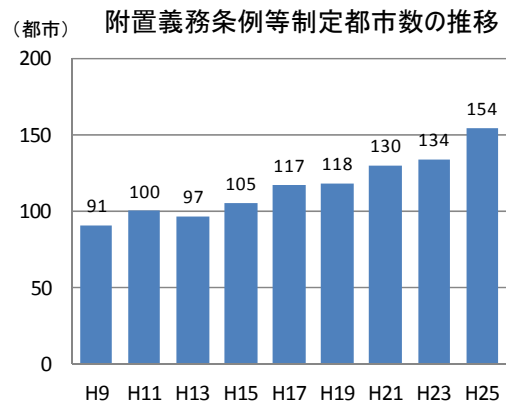
駅周辺における自転車等駐車場の整備  
(鳳駅前西第1自転車駐車場)



出典：(公財)自転車駐車場整備センター資料

### ○ 附置義務条例による商業施設等への自転車等駐車場の設置

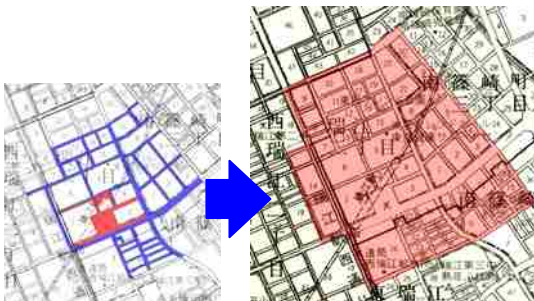
附置義務条例等による自転車等駐車場の増加



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(内閣府：平成26年3月)

### ○ 放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去

放置禁止区域の拡大(路線単位からエリア単位での指定)



出典：江戸川区提供資料

### ○ 自転車利用者へのマナー・ルールの向上

中学生による啓発活動体験学習の実施



出典：江戸川区提供資料



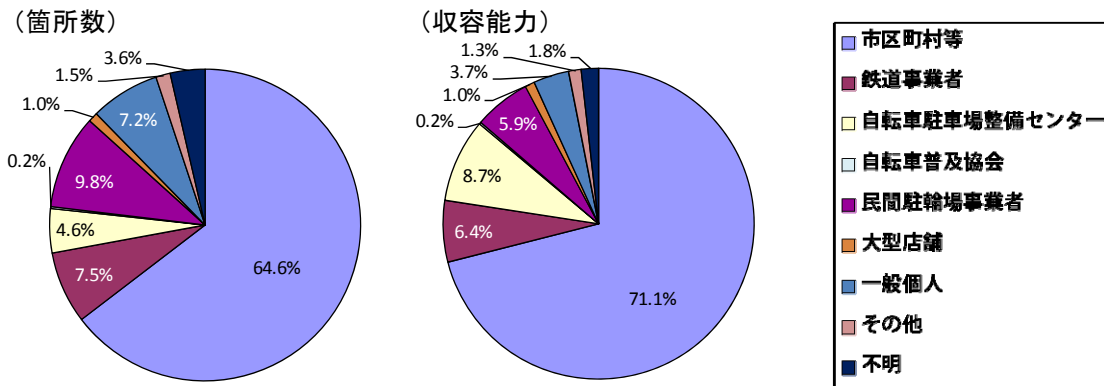


【自転車等駐車場の整備状況】

- ・ 自転車等駐車場の整備は、放置自転車の受け入れ先として重要であり、これまでも積極的に整備されてきた。特に、これまでは、鉄道等利用者の放置自転車が多かったため、この対策として、駅前等において自転車等駐車場の整備が行われてきた。
- ・ 自転車等駐車場を設置主体別にみると、市区町村等公的機関が最も多く、箇所数で約 65%、収容能力で約 71%を占めており、自転車等駐車場の整備は自治体を中心となって進められてきた。
- ・ 次いで、民間駐車場業者が箇所数で約 10%、収容能力では約 6%を占めており、鉄道事業者は箇所数では約 8%、収容能力では約 6%程度にとどまっている。
- ・ 駅からの距離別設置状況をみると、箇所数では 100m以内に設置されている自転車等駐車場の割合が約 65%を占めているものの、収容能力では約 57%であり、駅から離れたところの方が 1箇所当たりの規模が大きい傾向にあることがうかがえる。

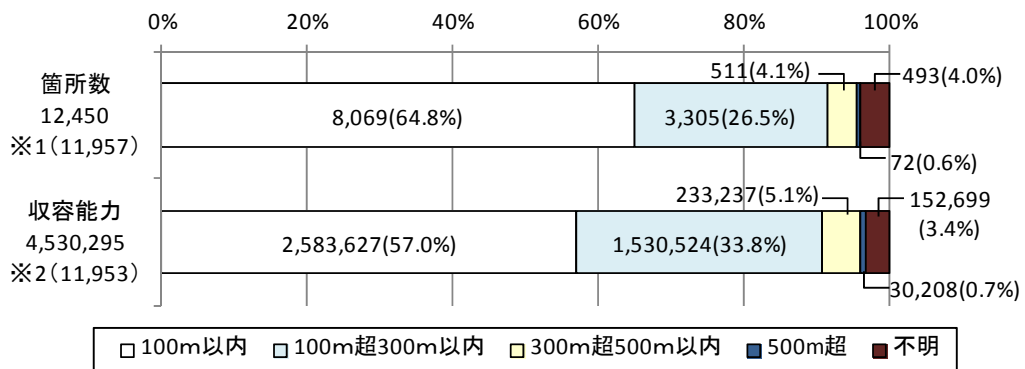
▼自転車等駐車場の設置主体別設置状況

	市区町村等	鉄道事業者	自転車駐車場整備センター	自転車普及協会	民間駐輪場事業者	大型店舗	一般個人	その他	不明	合計
箇所数 (構成比)	8039 64.6%	932 7.5%	577 4.6%	19 0.2%	1218 9.8%	129 1.0%	898 7.2%	184 1.5%	454 3.6%	12450 100.0%
収容能力(台) (構成比)	3,219,359 71.1%	287,980 6.4%	394,298 8.7%	9,990 0.2%	265,039 5.9%	44,397 1.0%	168,970 3.7%	57,274 1.3%	82,988 1.8%	4,530,295 100.0%



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）

▼自転車等駐車場の駅からの距離別設置状況



※1：不明を除いた有効回答数

※2：駐車場の収容能力について不明を除いた項目の有効回答箇所数

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）



### 【自転車等駐車施策関係条例の制定状況】

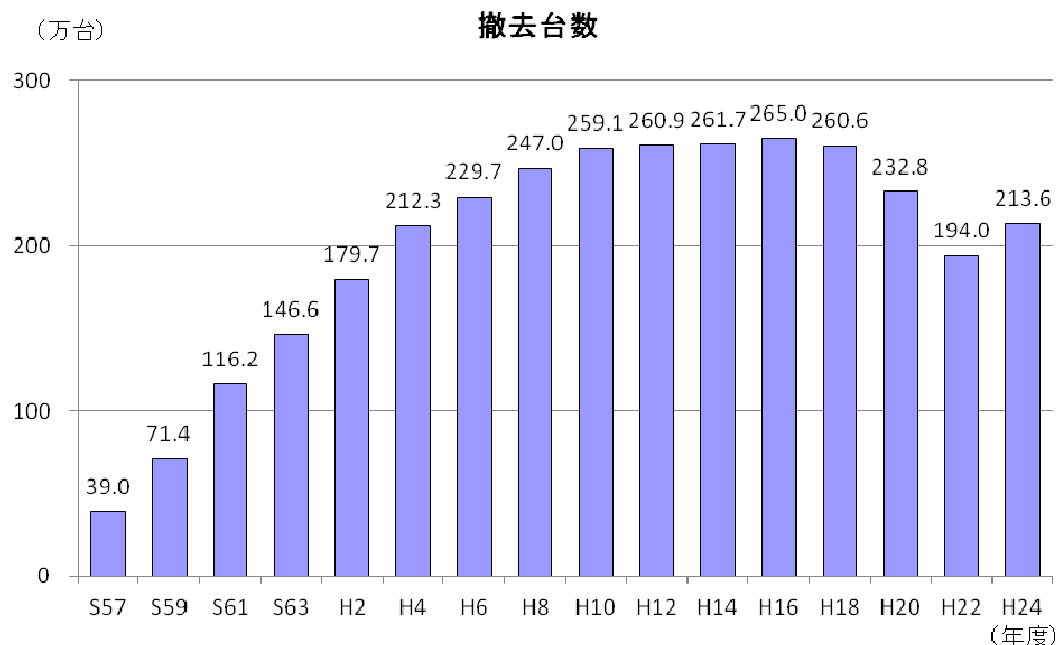
- ・729 の市区町村において、自転車等の駐車対策に関する条例が制定されている（平成 25 年）。
- ・放置自転車の撤去、移動について規定している条例は、598 の市町村で制定されており、約 214 万台（平成 24 年）の放置自転車が撤去されている。
- ・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律 87）第 5 条第 4 項の規定に基づき、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して、自転車等駐車場の設置を義務づけている条例を制定する市町村は年々増加し、154 の条例が制定されている。

### ▼自転車等駐車施策関係条例の制定状況

区分	～S55	～S60	～H2	～H7	～H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H21	H23	H25
放置自転車等 規制条例	2	99	217	375	490	503	518	527	530	532	517	526	555	551	598
附置義務条例	0	46	72	90	98	102	105	106	110	117	115	118	130	134	154
自転車等駐車場 管理条例	27	140	247	428	529	544	561	572	581	589	560	563	588	588	623
自転車等関係条例 制定市区町村	18	146	300	525	672	670	703	718	717	715	684	692	708	699	729

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）  
 ※1 条例で複数の性格を有するものがあるため、条例数には重複がある  
 ※平成 16 年までは各年 12 月 31 日、平成 17 年度以降は各年 6 月 30 日までの状況

### ▼自転車撤去台数の推移



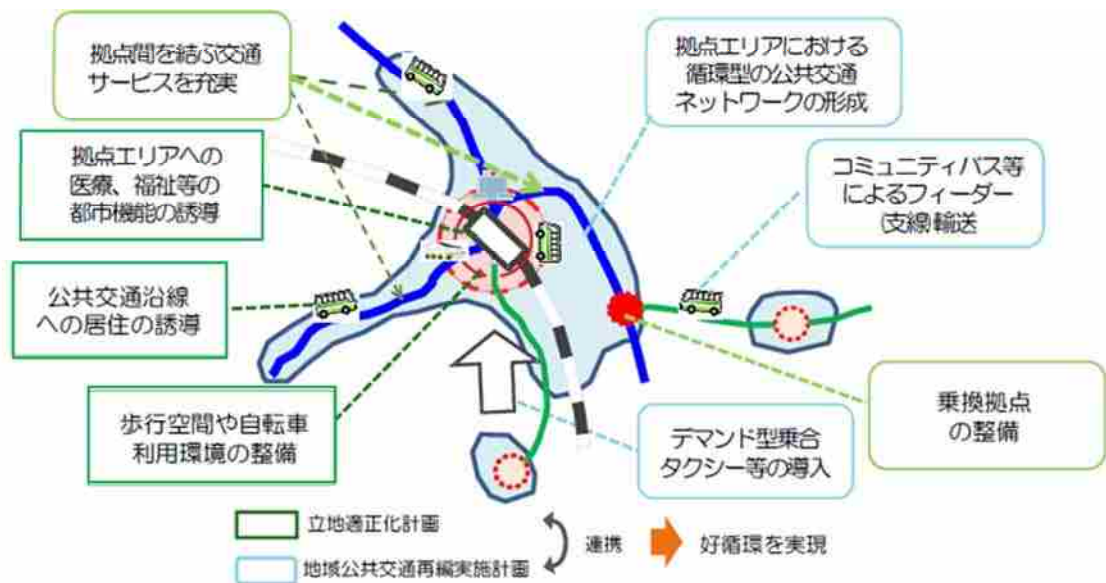
出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）

### (3) 自転車等駐車施策をとりまく環境の変化

#### ①コンパクトシティの形成の推進

- ・我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少、高齢化や厳しい財政制約を背景として、高齢者でも出歩きやすく健康で快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、低炭素型の都市構造を実現すること等が求められている。
- ・このためには、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、地域の活力を維持するとともに、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできるよう、都市全体の構造を見直し、コンパクトな都市構造へ転換していくことが重要である。
- ・このような背景から、平成 26 年に都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法を改正する等、コンパクトなまちづくり及びそれと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築する新たな仕組みを設け、都市全体の構造を見渡しなが、都市機能の誘導とそれと連携した公共交通ネットワークの再編を行う「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」が推進されている。

#### ▼「コンパクトシティ+ネットワーク」のイメージ



出典：「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット（国土交通省：平成 26 年 8 月）

- ・コンパクトシティの実現に向けては、これまでの自動車に過度に依存した交通体系から、公共交通等環境負荷の小さい交通手段への転換等を図ることが必要である。環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車はコンパクトシティの形成を支える重要な交通手段として、その利用環境を整え、利用促進を図っていくことが求められている。

## ②コミュニティサイクルの導入

- ・コミュニティサイクルは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムであり、世界の多くの都市で導入が進められている。
- ・我が国においても、公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資する新たな都市の交通システムとして、近年本格的な導入が進められている（平成27年11月時点で77市町村）。
- ・「交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）」において、平成32年度における導入目標値を100市町村と掲げ、コミュニティサイクルの導入が推進されている。

### ▼コミュニティサイクルの概念図

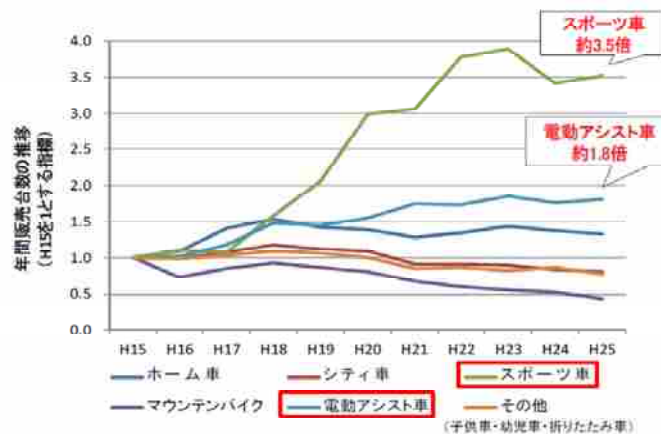


出典：（公社）日本交通計画協会提供資料

## ③多様化する自転車の種類

- ・これまで自転車の種類は、「シティ車（日常の交通手段に用いる自転車）」や「ホーム車（婦人用に設計された自転車）」が大半を占めていたが、最近は、「スポーツ車」、「電動アシスト車」の販売台数が伸びている。
- ・また、幼児同乗自転車や折りたたみ自転車の増加など、利用者ニーズに対応して自転車の種類も多様化している。

### ▼1店舗あたりの車種別販売台数の推移



出典：自転車国内販売動向調査（（財）自転車産業振興協会）



### (1) これからの自転車等駐車施策の視点

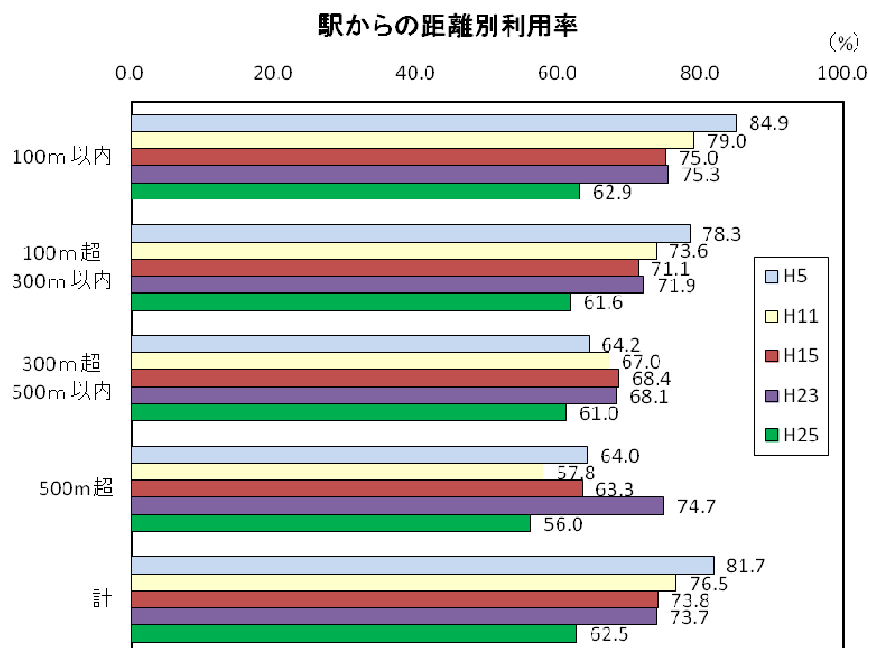
- これまで放置自転車対策としては、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去を中心とした取組を行ってきたが、近年、自転車等駐車場の利用率の低下や放置自転車の返還率の低下等の傾向が見られるため、自転車利用者のニーズに対応したきめ細かな対応が求められる。
- また、コンパクトシティの形成等を進める上で、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車について、まちづくりの観点からその利用環境を整え、利用促進を図ることが必要であり、公共交通その他の交通手段や商店街等地域との連携により、自転車等駐車施策を展開していくことが求められる。
- その際、それぞれの地区の駐輪需要や利用ニーズを把握し、適切に駐輪需要をコントロールしながら、駐輪の目的や時間など利用者の特性に応じた対応が必要である。

### (2) 放置自転車の実態と対策の視点

#### ① 既存自転車等駐車場の利用率の低下

- 自転車等駐車場の利用率は、全体で平成 5 年の 81.7% から平成 25 年には 62.5% まで低下しており、自転車等駐車場の整備効果がうかがえる一方で、既存施設を有効活用するための取組が求められる。

#### ▼ 自転車等駐車場の利用率の推移



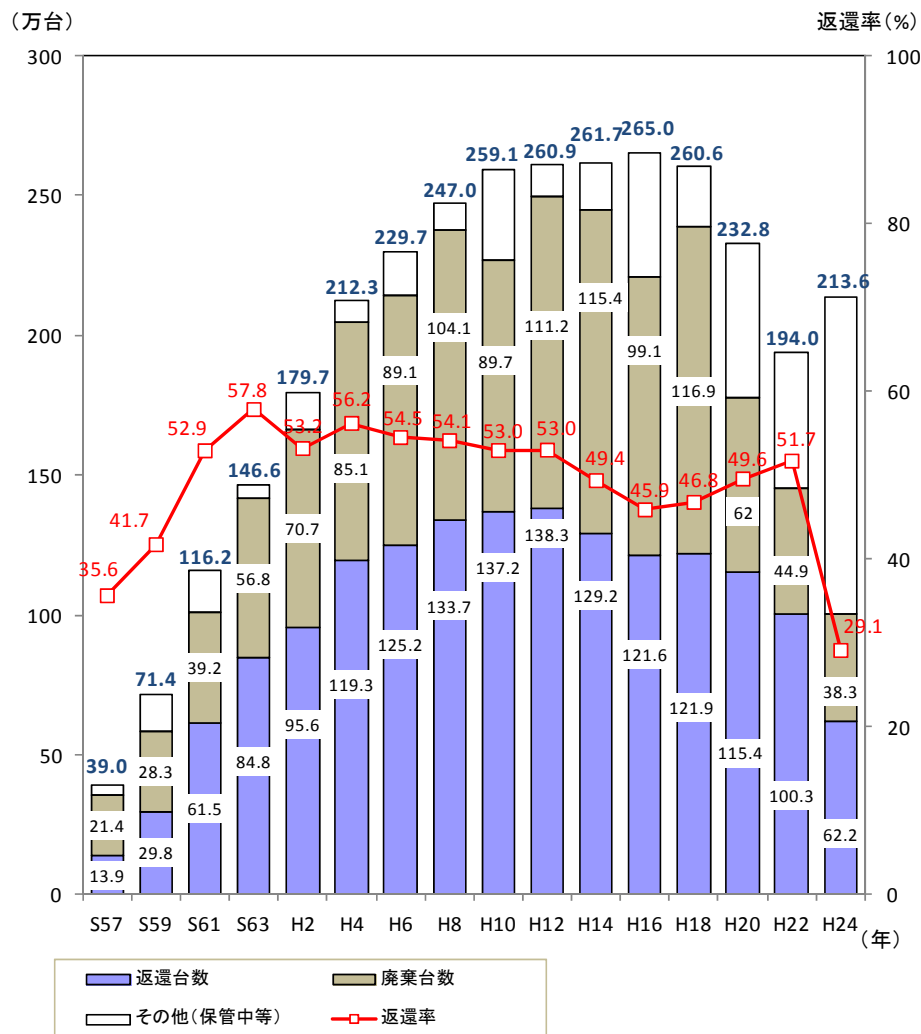
出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）



## ②放置自転車の撤去による対応の限界

- ・近年、放置自転車台数は減少傾向にあり、撤去による対応は一定の効果はあるものの、依然として放置自転車は残っており、撤去による対応には限界が生じている。
- ・また、全国の撤去台数 213.6 万台（平成 24 年）のうち返還台数は 62.2 万台、返還率は 29.1%にとどまり、保管場所の確保や運用費用等の面からも課題がある。
- ・自転車等駐車施策を適切かつ効果的に推進するためには、放置自転車の量に対応した施設量の確保のみならず、その質（目的、駐輪時間等）に応じてきめ細かく対応していく等、放置させないための工夫がより一層必要である。

### ▼放置自転車の撤去台数、返還台数



※棒グラフは台数（左目盛）  
折れ線グラフは変換率（右目盛）  
青字は、撤去台数

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 26 年 3 月）



### ③放置自転車対策の視点

- ・従来は、鉄道等利用者の放置自転車が多く、この対策のための自転車等駐車場整備を行ってきたが、近年の調査結果を見ると、鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買い物客などの短時間利用や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向にある。
- ・このため、放置自転車の実態調査を実施した上で、鉄道等利用者や従業員等の長時間駐輪のための路外自転車等駐車場、買い物客等の短時間利用のための路上自転車等駐車場の整備等、それぞれのニーズに合わせた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。

#### 【時間帯別の放置自転車の状況】

- ・通勤・通学時間帯だけでなく、日中にも路上駐輪が多く発生している場所が多く存在している。これは、買い物などの短時間の駐輪が自転車を放置する大きな理由と考えられる。
- ・自転車等駐車場に余裕がある場合であっても路上駐輪が発生している場所があり、自転車等駐車場のサービス状況と自転車利用者のニーズに乖離があることがうかがえる。

#### (参考：時間帯別にみた駐輪実態（さいたま市）)

- ・駅周辺の放置自転車は通勤・通学時間帯よりも日中に多く発生しており、買い物などの短時間の駐輪が放置自転車の要因と考えられる。

##### ▼時間帯別の駅周辺の自転車駐輪台数

駐車場所	平日				休日			
	9:00	12:00	15:00	18:00	9:00	12:00	15:00	18:00
民営自転車等駐車場	1,649	2,643	2,626	2,234	865	1,848	2,253	1,833
施設利用者用自転車等駐車場	832	1,347	1,436	1,255	685	1,218	1,426	1,242
放置	234	499	619	851	212	511	799	887
<b>合計</b>	<b>2,715</b>	<b>4,489</b>	<b>4,681</b>	<b>4,340</b>	<b>1,762</b>	<b>3,577</b>	<b>4,478</b>	<b>3,962</b>



出典：平成 25 年度 第 3 回さいたま市自転車等駐車対策協議会資料（さいたま市）  
大宮駅周辺における買い物等目的の自転車等駐車実態調査

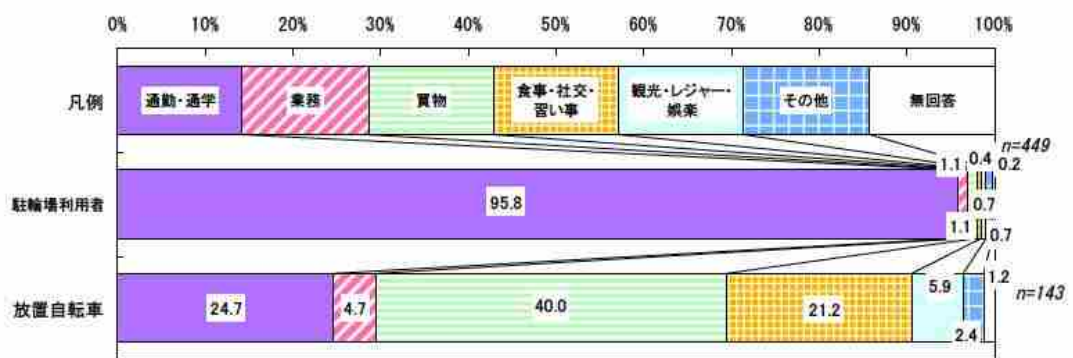
### 【路上駐輪の目的】

- ・ 放置自転車には、鉄道端末利用としての通勤・通学目的のみならず、周辺の商業施設への買い物や事業所への通勤などがあり、目的や駐輪時間などの特性が異なる自転車利用が混在していることが多いと考えられる。

### (参考：駅周辺における駐輪目的と駐輪場所の関係（浦安市）)

- ・ 浦安市内の駅周辺において平成 22 年に行われた市民意識調査の結果によると、駐輪場利用者の約 96%が「通勤・通学」目的であるのに対し、放置自転車では「買物」や、「食事・社交・習い事」「観光・レジャー・娯楽」等の目的で約 67%を占めている。

#### ▼駐輪目的と駐輪場所の関係



出典：浦安市自転車等の駐車対策に関する総合計画（平成 25 年 3 月）

### (参考：駅周辺における路上駐輪の自転車利用目的（大阪市都島区）)

- ・ 京橋駅周辺（大阪市）において路上駐輪をしている自転車利用者へのアンケート調査の結果によると、通勤・通学やその他の目的で鉄道等を利用する人は約 6%であるのに対し、駅周辺施設での買い物や飲食・娯楽の目的では約 58%と半数を超えている。
- ・ また、駅周辺への通勤・通学も 20%近くを占めている。

#### ▼駅周辺に路上駐輪している人の自転車利用目的

カテゴリー名	回答数	構成比
通勤・通学で京橋地区から鉄道等で移動するため	1	0.7%
通勤・通学以外で京橋地区から鉄道等で移動するため	8	5.5%
駅周辺での通勤・通学(習い事)	28	19.2%
駅周辺施設での買い物	58	39.7%
駅周辺施設での飲食・娯楽	26	17.8%
駅周辺でのその他の私事	25	17.1%
全体	146	100.0%

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果 京橋地域のマナー向上に向けた規制ルールづくり（放置自転車対策編）（都島区：平成 25 年 9 月調査）をもとに作成



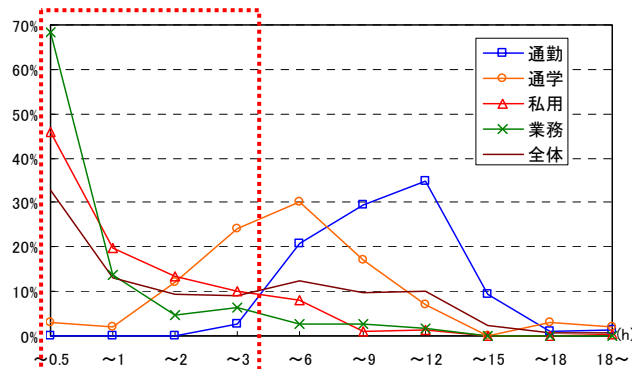
### 【駐輪時間】

- ・自転車は様々な目的に使われるが、その利用目的に応じて、駐輪時間が異なる。通勤、通学のように駐輪時間が長時間にわたるものと、買い物や業務目的のように短時間のものがある。
- ・効果的に自転車等駐車施策を実施するためには、自転車利用者の目的とともに駐輪時間を把握し、それぞれの利用目的の駐輪時間に対応するように、自転車等駐車場整備や料金体系を検討することが重要である。

#### (参考：目的別の路上駐輪時間例（福岡市）)

- ・通勤目的では駐輪時間は12時間が最も多く、通学目的では6時間が多くを占めている。
- ・私用目的や業務目的では短時間の駐輪が多い傾向にある。

▼自転車の利用目的別駐輪時間分布

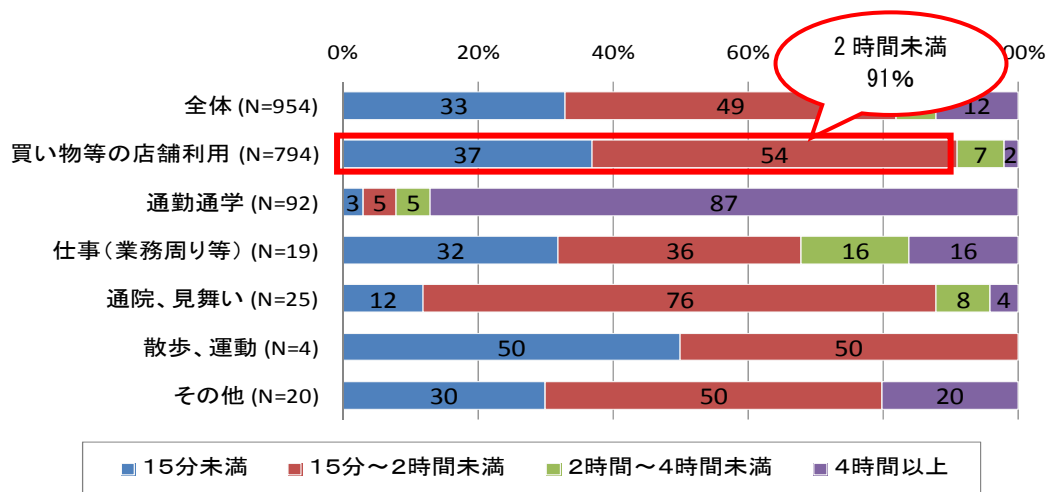


出典：福岡市提供資料

#### (参考：目的別の路上駐輪時間例（岡山市）)

- ・目的別の駐輪時間をみると、買い物目的の約9割が2時間未満であり、買い物目的の放置自転車は短時間の駐輪が多いことがわかる。

▼放置の目的-駐輪時間



出典：岡山市北区表町地区及び幸町地区における駐輪需要実態調査業務委託報告書（岡山市：平成26年3月）

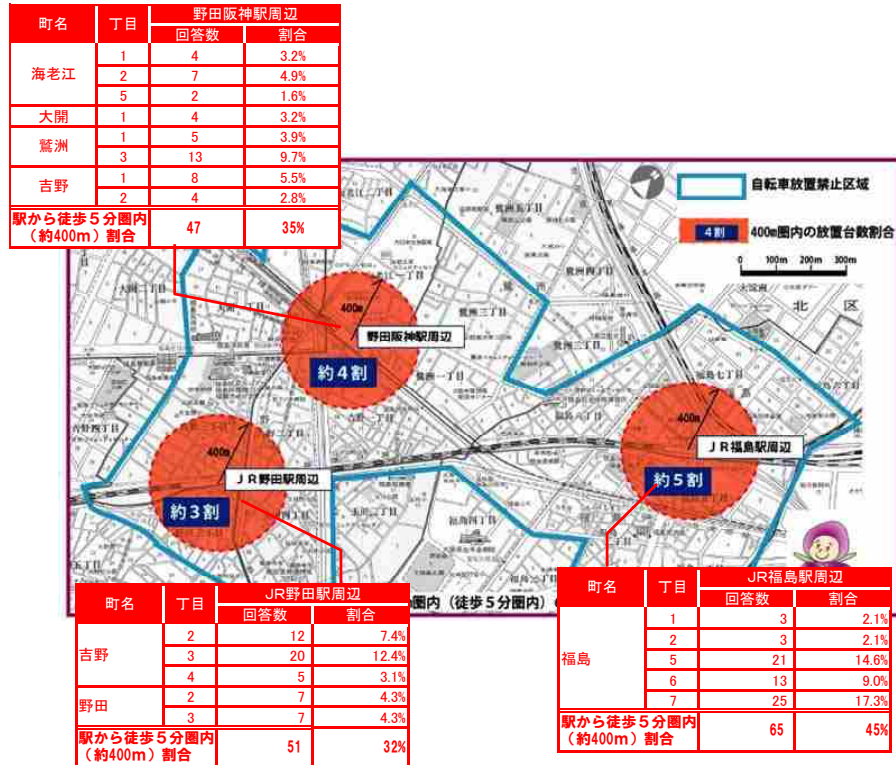
## 【出発地から駐車場所までの距離】

- ・放置自転車の中には、近距離からの自転車利用者による駐輪も含まれており、これらの自転車利用者には徒歩への転換を促すことを検討することが望ましい。

## (参考：放置する方の放置場所と居住地の関係（大阪市福島区）)

- ・大阪市福島区の調査結果によると、放置禁止区域内の駅周辺に自転車を放置している人の3～5割は歩いて5分程の距離に居住している。

## ▼放置禁止区域に自転車を放置している人の居住地



出典：福島区3駅周辺自転車等駐輪実態調査結果（大阪市：平成21年10月）

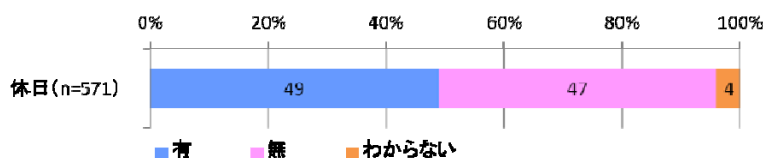
## 【目的地での自転車等駐車場の有無】

- ・中心市街地等の比較的小規模な建物が密集している地区においては、目的施設に自転車等駐車場が無い場合も多く存在することから、短時間の駐輪需要等の駐輪ニーズに応じて小規模自転車等駐車場等の面的な確保も求められる。

## (参考：路上駐輪をしている人の目的地における駐輪場の有無（岡山市）)

- ・路上駐輪している人の半数近くの目的施設において、自転車等駐車場が整備されていない。

## ▼路上駐輪している人の最終目的施設における駐輪場の有無



出典：岡山市北区表町地区及び幸町地区における駐輪需要実態調査業務委託報告書（岡山市：平成26年3月）

### (3) まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進

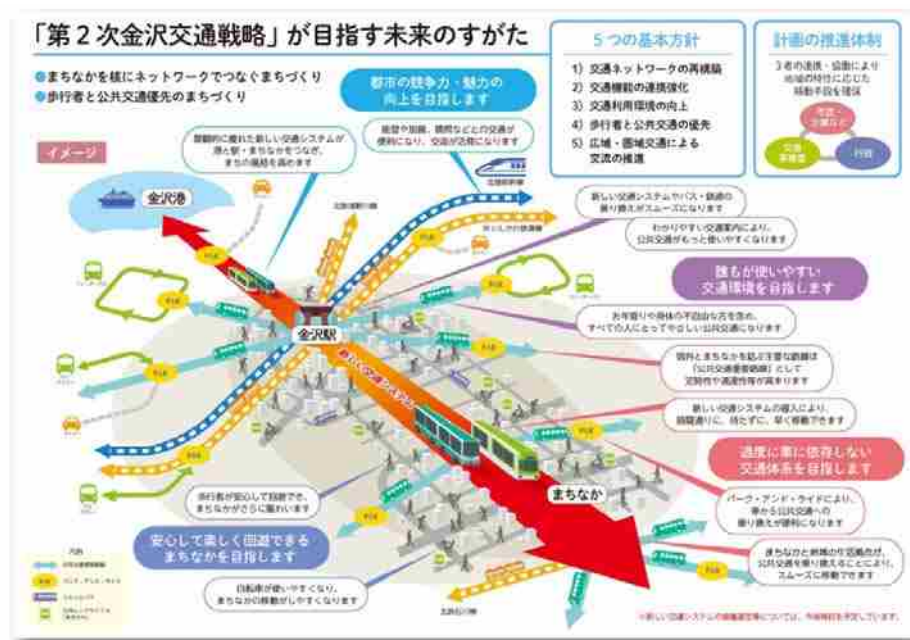
- ・自転車は、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段であり、環境負荷の低減や地域の活性化等コンパクトシティの形成を支える重要な都市の交通手段として、その活用を促進することが必要であることを踏まえ、自転車等駐車施策を推進していくことが求められる。
- ・まちづくりの観点から自転車利用を促進するにあたり、効果的・効率的に自転車等駐車場の確保等を推進するためには、公共交通との連携や商店街等地域との連携等を図ることが必要である。

#### ①まちづくりにおける自転車活用方策の位置づけ

- ・まちづくりの観点から効果的に自転車の活用を推進するためには、環境負荷の低減や地域の活性化等、まちづくりにおける自転車の役割を明確にすることが重要であり、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略等の総合的な計画に自転車の役割や活用方策等を位置づけ、計画的に推進していくことが必要である。

#### (参考：まちづくりにおける自転車活用方策の位置づけ（金沢市）)

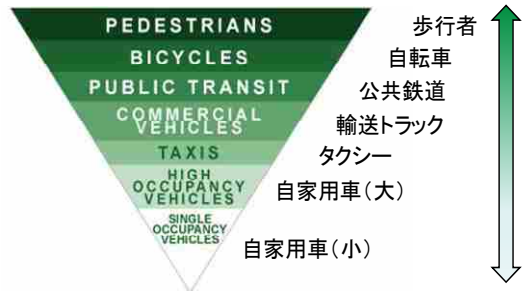
- ・金沢市では平成 25 年 3 月に策定した新たな都市像「世界の「交流拠点都市金沢」をめざして」において、「コンパクトな都市機能の集積」として、「人口減少社会に対応した都市づくりを進めるため、原則的に、市街地の拡大を行わず、商業施設や公共施設等の立地を誘導する等、主要な都市機能を都心部へ緩やかな凝縮」を図るとしている。
- ・この中で、交通ネットワークの確立として、「円滑な都市内交通を確保するため、公共交通の利便性向上を図るとともに、歩行者や自転車にやさしい道路空間を整備するほか、新しい交通システムの検討を進めるなど、総合的な交通体系の確立」を掲げており、自転車を都市内の交通手段として位置づけている。
- ・さらにこれらを踏まえた「第 2 次金沢交通戦略」（平成 28 年 3 月策定）では、重点的な取組として「自転車利用環境の向上」を示し、「まちなかの移動」を支援するモードとして、コミュニティサイクルを含めた自転車を位置づけている。



出典：第 2 次金沢交通戦略概要版（金沢市）

## (参考：まちづくりにおける自転車活用方策の位置づけ（ポートランド市（アメリカ））)

- ・ポートランドでは、今後の人口増に伴う交通渋滞や環境汚染を和らげ持続的な発展のために、利便性や安全性の高い徒歩、自転車、公共交通による移動を人々に提供するとしている。
- ・“世界標準の自転車の街”を理念とし、2030年を目標年次とする自転車計画「Bicycle Plan for 2030」において安全、健康、コミュニティ活性化、地域経済等への効果の観点から自転車施策を推進している。

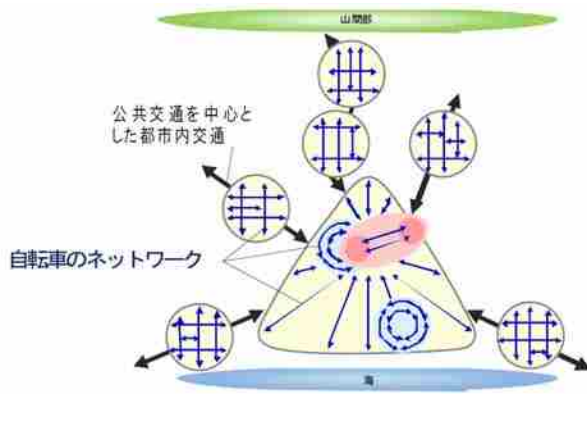


▲移動手段のプライオリティ概念

資料：Transportation System Plan（ポートランド市）

## (参考：まちづくりにおける自転車活用方策の位置づけ（広島市）)

- ・広島市では、自転車で安全・快適に移動することで市民や来訪者が各地域内の様々な地域資源や機能を楽しむことができるよう、自転車のネットワークを構築し、環境にやさしく、健康増進にも寄与するなど様々な便益をもたらす「自転車」を生かしたまちづくりを推進している。



## 【主な自転車等施策】

- レンタサイクル（びーすくる）の導入
- 自転車通行空間ネットワークの整備
- 新たな駐輪環境の整備
  - ・市営駐輪場を転用し、駐輪場を整備
  - ・民間事業者による路上駐輪場整備
  - ・駐輪場附置義務基準の見直し
  - ・既存駐輪場の活用 等



▲集約型都市構造における自転車のネットワークのイメージ

出典：広島市自転車都市づくり推進計画（広島市：平成25年）

### 【公共交通との連携】

- ・自転車単独での利用だけでなく、公共交通の端末としての利用により自転車の活用の範囲が広がり、公共交通を面的に補完した適切な都市交通体系の形成にもつながることから、自転車活用の推進にあたっては、自転車と公共交通との適切な連携により進める必要がある。

#### ▼諸外国における自転車と公共交通のシームレスな連携に向けた取組

公共交通とシームレスな連携推進	
オランダにおける自転車(政府資料)	○自転車の公共交通との連携利用 自転車は公共交通機関の長距離の移動の前又は後の利用において抜群の適性を発揮する。連携の良し悪しは、駅における自転車駐車場の場所によって異なる。この質が良くなればなるほど、クルマよりも自転車と公共交通機関を選択するようになる。このために鉄道インフラ運営会社が全ての駅における自転車保管施設の大幅な拡張と品質改善に取り組んでいる。
ドイツ国家自転車計画2020	○全交通手段の3/4以上が10km以上の移動である。電動アシストや一般の自転車と公共交通の連携がこのような移動について自転車がカバーする可能性をますます高める。
コペンハーゲンの自転車戦略2025	○「バイクシェアプログラムと駅の高質の駐輪場などで地下鉄・列車・バスとの密な連携」による移動時間の短縮を目標【2012年自転車計画】○重点項目4 自転車と公共交通との連携 多くの交通需要は、自転車又は公共交通のみでまかなえるものではない。連携を密にすることで、クルマの代替になりうるものである。ターミナル駅の駐輪場の改善は屋根があり、鍵がかけられる駐輪施設は、新しい環状線の全ての駅に予定、建設中の地下鉄の駅でも計画。) )
ロンドン自転車革命2010	○10の事業3番目自転車駐輪空間 鉄道又は地下鉄の駅等において駐輪場の改善に努めている。確実な一貫した自転車と鉄道との連携が鉄道網全体に確保されることを目指している。
ポーランド自転車計画2030	○第3部第3章第4節自転車と他の交通手段との連携 自転車利用者は、公共交通を利用することにより、長距離の移動、勾配、接続の悪さ等の障害を克服することができる。…新しい駅には、自転車ラックやロッカーの設置が義務付けられる。
ベルリンの自転車交通戦略2004	○公共交通との連携 バス停や駅までの自転車は公共交通の利用可能性と顧客の増大とこの二つの連携は移動時間の著しい短縮を可能にする。自転車による移動の10%は公共交通との連携であり、80%が駅前駐輪、20%が車内持込である。ドイツ国鉄の駅でも駐輪場環境の改善を働きかける努力を引き続き行う。(第六章)

出典：古倉宗治氏 提供資料

### 【地域の活性化】

- ・自転車は身近でアクセシビリティの高い交通手段であることから、来街者の増加等地域の活性化等にも寄与する交通手段として、商店街等地域との適切な連携により、その利用を推進することも必要である。

(参考：中心市街地において自転車での来訪を促進するメリット)

- ・宇都宮市の中心市街地での買い物行動に関する調査結果によると、自動車での来店者に比べ、自転車での来店者は1回あたりの買い物の平均額は低くなるが、週あたりの来店回数は多く、1週間当たりの買い物金額(総額)では自動車での来店者を上回っている。

#### ▼自転車利用者による売上げの増加

##### 宇都宮市の中心市街地店の買い物の金額、袋、回数比較

来店回数を週あたりで回答した人	週あたり来店回数 a	1回の買い物(平均)		買い物回数(週)		
		荷物または袋の数 b	金額 c	荷物または袋 a×b	買い物金額 a×c	
中心市街地店	車	1.9回	1.8	5,326円	3.42	10,119円
	自転車	3.4回	1.8	3,691円	6.12	12,549円

※回答者：中心市街地。うち、荷物や金額に回答のあったもの(出典 (財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査)より)

出典：成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント(古倉宗治)

## ②まちづくりの観点からの自転車等駐車場の確保

- ・公共交通の利用促進等を図るため、鉄道駅のみならず、バス停や電停等においても、適切に自転車等駐車場を確保していくことが必要である。
- ・地域の活性化等の観点からは、放置自転車対策が適切に講じられることを前提に、商店街等への来街が促進されるよう、適切な規模・配置により自転車等駐車場を確保していくことが必要である。その際、買い物客は短時間の駐輪が多く商店の近くに駐輪する傾向にあることを踏まえ、小規模な駐輪施設の分散した面的な配置、商店街の割引特典の付与による利用の促進など工夫した取組も必要である。
- ・自転車と歩行者等との錯綜が想定される駅前広場やモール等においては、歩行者等と錯綜しない位置への出入り口の設置や押し歩きを推奨し、歩行者の安全性を確保する等、自転車通行空間とのつながりや通行規制との整合を踏まえ、自転車等駐車場を配置していくことが必要である。

### (参考：バス停・電停における自転車等駐車場の整備)

- ・自転車と公共交通の結節点となる電停やバス停周辺において、公共交通の利用促進を図るために自転車等駐車場の整備を推進している。



▲バス停付近に簡易駐輪場を整備（厚木市）  
出典：厚木市



▲電停付近に自転車等駐車場を整備（松山市）

### (参考：商店街等における買い物客の利用特性に配慮した配置（八王子市）)

- ・買い物客による短時間の自転車駐輪への対応を図るため、商店街内に「路上駐輪帯」や「サインラック（可動式駐輪器具）」といった小規模な駐輪施設を配置している。



▲サインラック

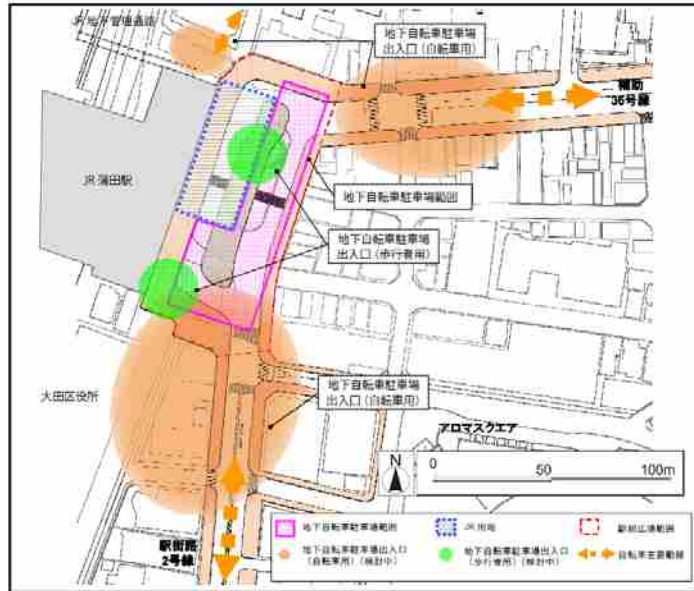


▲商店街内の小規模駐輪施設の配置

出典：八王子市HP

(参考：駅前広場周辺の自転車通行空間に配慮した自転車等駐車場の計画（東京都大田区）)

- ・大田区では、蒲田駅東口駅前広場において、自転車走行空間から直接アクセス出来るように出入口を設けた地下自転車等駐車場を計画している。  
これにより、駅前での歩行者と自転車利用者との分離を図ることができる。



▲駅前周辺の環境改善と快適な自転車利用を目指した地下自転車等駐車場の整備

出典：蒲田駅都市づくり推進会議資料（大田区）

③自転車利用促進のための地域連携

- ・まちの賑わいの創出や商店街の集客増等地域の活性化に資するよう、来街者のための利用しやすい自転車等駐車場の整備等を促進するために地域と連携していくことが望まれる。

(参考：地域店舗と連携した自転車等駐車場利用特典の付与（伊丹市）)

- ・伊丹市では駐輪対策を起点とした地域通貨制度として、市営自転車駐車場や市内の制度加盟店舗を利用することで、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができる地域通貨「いたみんポイント」を導入し、放置自転車の減少や自転車利用の促進、地域の活性化を図る取組を官民協働事業で実施している。
- ・市営自転車駐車場を利用した場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まる。

**地域通貨制度「いたみんポイント」を始めます**

市営自転車駐車場で「貯まる」、お店で「使える」便利なサービス!

地域通貨制度「いたみんポイント(通称:いたみんPi)」が11月1日からスタートします。いたみんポイントとは、市営自転車駐車場や市内の制度加盟店舗を利用した際に、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができるサービスです。100円ごとに1ポイントが貯まり、1ポイント=1円として制度加盟店舗で利用することができます。

※市営自転車駐車場を利用した場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まります。利用料金の一部をポイントで還元することにより、実質的な値下げとなります。

**カードをかざすだけの簡単操作!**

「いたみんPi」ご利用方法

加盟店舗に設置してある端末にカードをかざすだけで、「いたみんPi」のポイント残高が利用できます。

専用カード以外にも、ご当地WAONやおサイフケータイでも利用可能!

※おサイフケータイは専用決済機( NFC )との登録が必要です。WAONはポイント機能のみの専用端末です。

**いたみんPi CARD**

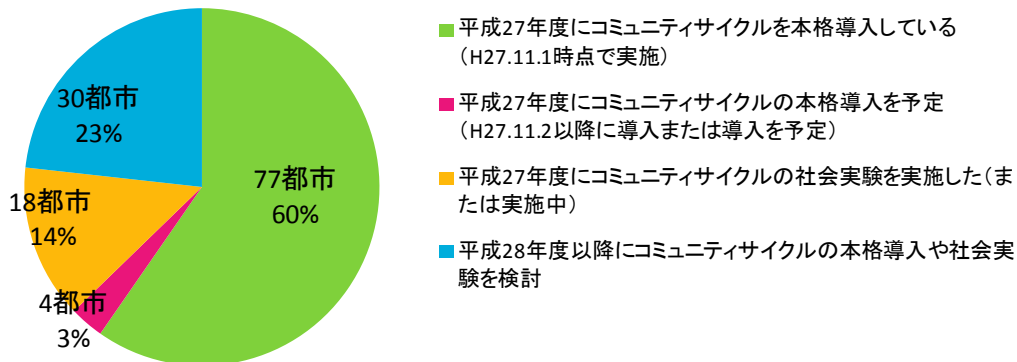
※おサイフケータイによる専用カードに「いたみんPi」が利用できます。カードは、加盟店舗にて販売しています。詳しくは加盟店舗へお問い合わせください。

出典：伊丹市

#### ④コミュニティサイクルの導入促進

- ・近年、導入都市が増加している「コミュニティサイクル」は、公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムである。
- ・効果的な導入に向けては、総合的な都市交通体系としての位置づけ等政策的な導入目的を明確にし、目的に応じて関係機関と連携しながら進めていくことが必要である。

#### ▼コミュニティサイクル導入の状況



資料：平成27年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局：平成28年3月）

#### ⑤計画的な維持管理

- ・人口の減少や限られた財政事情の下、社会資本の整備水準の維持・向上を効率的に進めることが求められている。自転車等駐車場に関しても、自転車利用者のニーズを踏まえ、既存施設の有効活用、施設の複合・高機能化、維持管理コストの縮減などを含めた計画的かつ効率的な機能更新や維持管理を図っていくことが必要である。

(参考：PFI事業による公共自転車等駐車場の建て替え（箕面市）)

- ・老朽化した市営駐輪場の建て替えにあたり、PFI法に基づく事業として、箕面駅前第一駐車場と箕面自転車駐車場、地域活性化施設を併せて整備するとともに、施設の維持管理及び運営を一体的に行うことで効果的・効率的に実施している。



[事業方式]

- ・BTO方式

[対象施設]

- ・駐車場、駐輪場、地域活性化施設の複合施設

出典：箕面市報告資料（箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業）

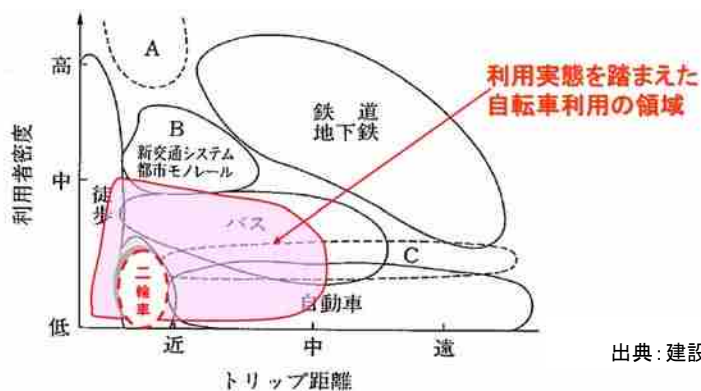


## (4) 自転車需要のコントロールのあり方

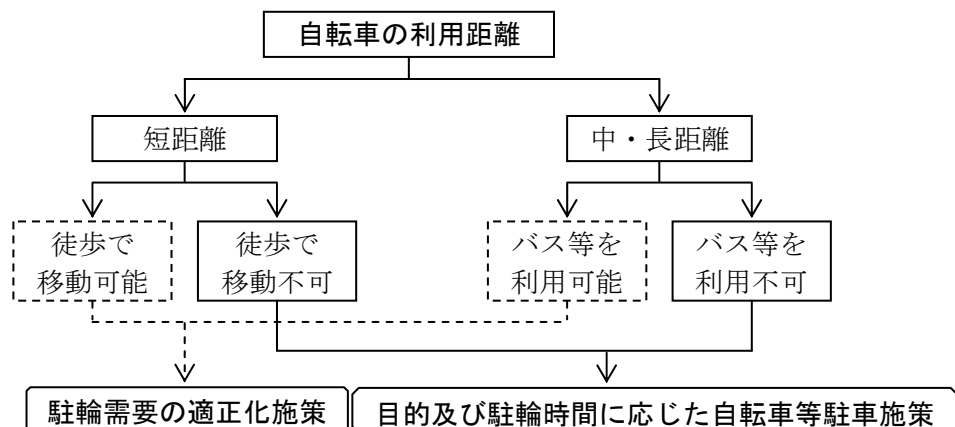
## ◆移動の距離帯や他の交通手段との関係を踏まえた対応

- ・自転車の利用領域は広く、移動する距離帯によってはバスなどの公共交通と競合する可能性や、自転車よりも他の交通手段を利用してもらう方が効率的な場合がある。
- ・一方、自動車からの転換や地域の活性化等まちづくりの観点から自転車利用を促進していくことが必要な場合がある。
- ・このため、短距離の移動では徒歩による移動への誘導、中・長距離ではバスの利用を誘導するといった移動距離に応じた対応により自転車の無秩序な利用を是正するなど放置自転車対策を図るとともに、まちづくりの観点からの自転車利用促進のための自転車等駐車場の確保を図るなど適切に駐輪需要を予測し調整することも必要である。
- ・この際、公共交通など他の交通手段との役割分担や連携を勘案して、都市交通における自転車の位置づけを明確にし、自転車等駐車施策を展開していくことが望まれる。

## ▼都市交通における交通手段の適用範囲

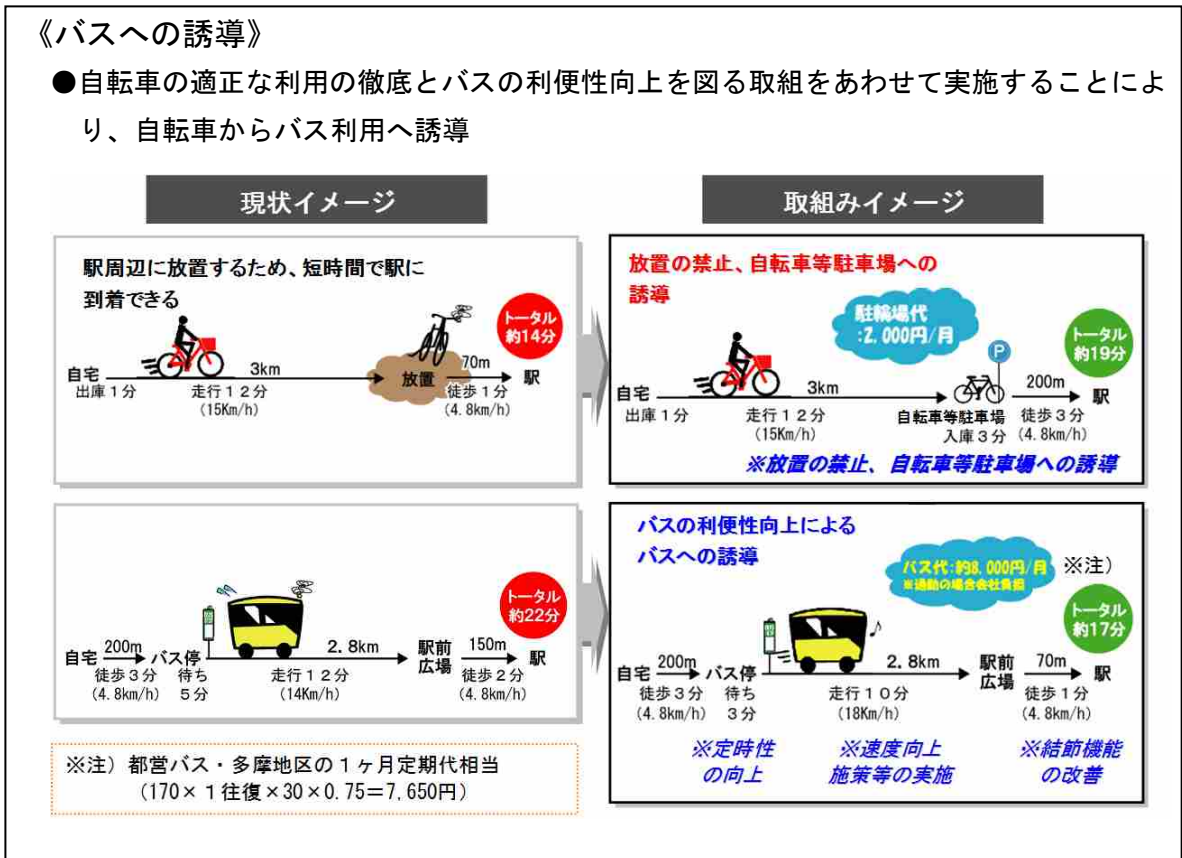


## ▼移動の距離帯に応じた対応の考え方



※自動車からの転換や地域の活性化等の観点から自転車利用を促進する場合は、放置自転車対策を行いつつ、まちづくりの目的に応じた適切な対応が必要。(例えば、買物等における自転車利用を促進する場合、買物では一定の荷物が生じることなどを踏まえ、徒歩で移動可能な距離帯でも自転車での利用を想定し対応することも考えられる。)

▼取組イメージ（放置自転車対策）

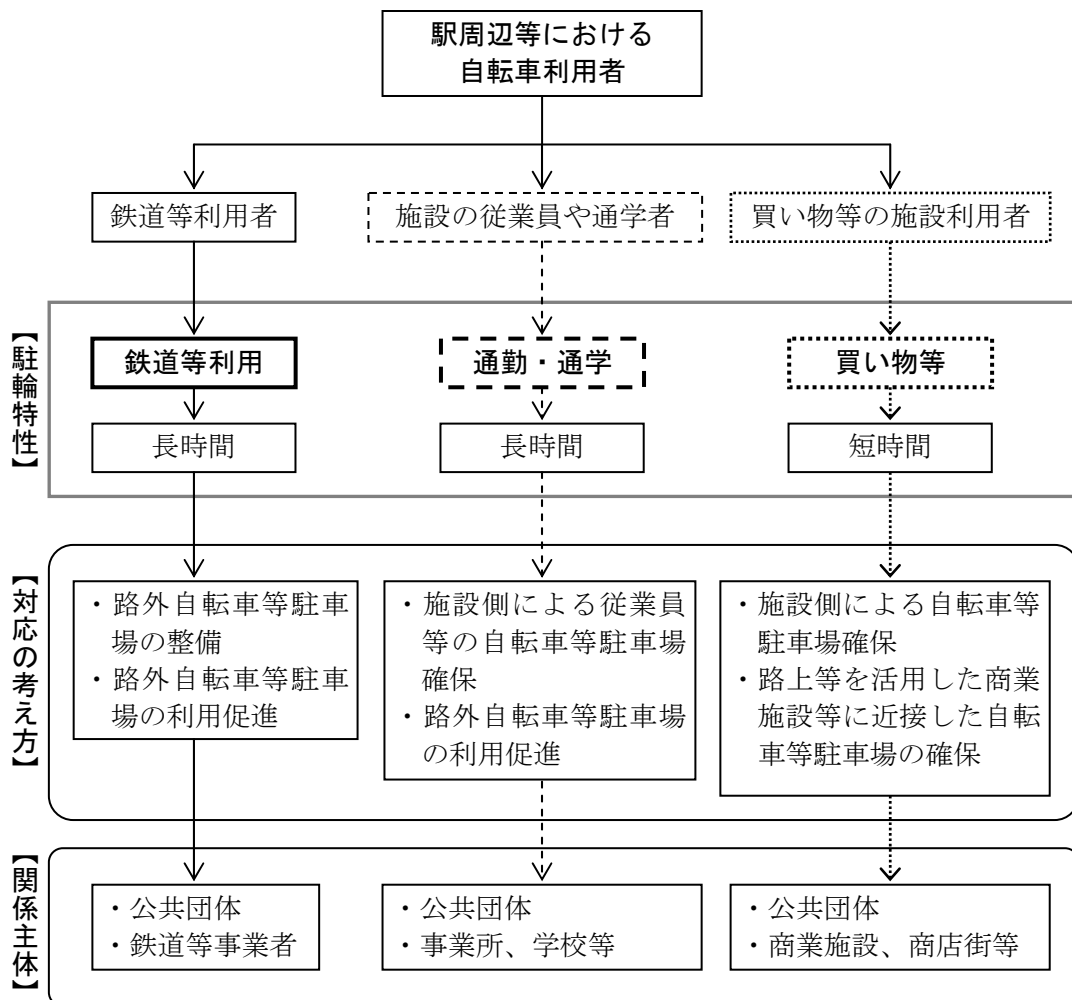


## (5) 自転車等駐車場の供給のあり方

## ◆駐輪の目的や駐輪時間に応じたきめ細かな対策、適切な自転車等駐車場の確保

- ・ 自転車利用者は、「鉄道等利用者」と「施設の従業員や通学者」、「買い物等の施設利用者」に大きく分けられ、それぞれ駐輪時間も異なる。
- ・ 地域の活性化等まちづくりの観点も踏まえ、これらの利用者の特性に応じた自転車等駐車場の設定や料金体系の設定など、きめ細かな自転車等駐車施策の実施が望まれる。
- ・ 駐輪の質を把握することは、自転車等駐車場を確保すべき主体を明確にすることにもつながり、原因者負担・受益者負担の原則に基づき、関係者が一体となった取組を行う上での基本となる。

## ▼駐輪の量と質に応じた対応の考え方





## 【第2編】 今後の自転車等駐車施策の展開 (対策マニュアル)

### 【本編の概要】

第2編では、前述した『自転車等駐車施策の課題と今後の考え方』を踏まえ、自転車等駐車施策の具体について、大別してⅠ：自転車駐輪の現状把握と対応方針、Ⅱ：具体の自転車等駐車施策の2ステップの検討工程に従って整理する。

本編は、以下の流れで構成する。

#### 1 自転車等駐車施策の方向性

実態把握調査等を踏まえた、効果的な自転車等駐車施策メニューを検討する際の考え方について述べている。

具体的には、調査結果を用いた自転車駐輪の現状把握等に基づく自転車等駐車施策の考え方、それを踏まえた駐輪の質への対応の考え方を整理している。

#### 2 自転車駐輪の現状把握

自転車利用者の利用特性に対応した自転車等駐車施策を推進するために、『自転車利用者の駐輪実態』を量と質の2つの視点から把握することが必要であることを述べている。

具体的には、実態調査の実施にあたり、調査すべき事項や調査方法を整理するとともに、得られた結果の取りまとめ方を整理している。

#### 3 自転車等駐車施策

1章で整理した対応の考え方に基づき、施策メニューを施策実施の狙いとともに、整理している。また、施策の具体がイメージできるよう全国の先進事例をあわせて紹介している。

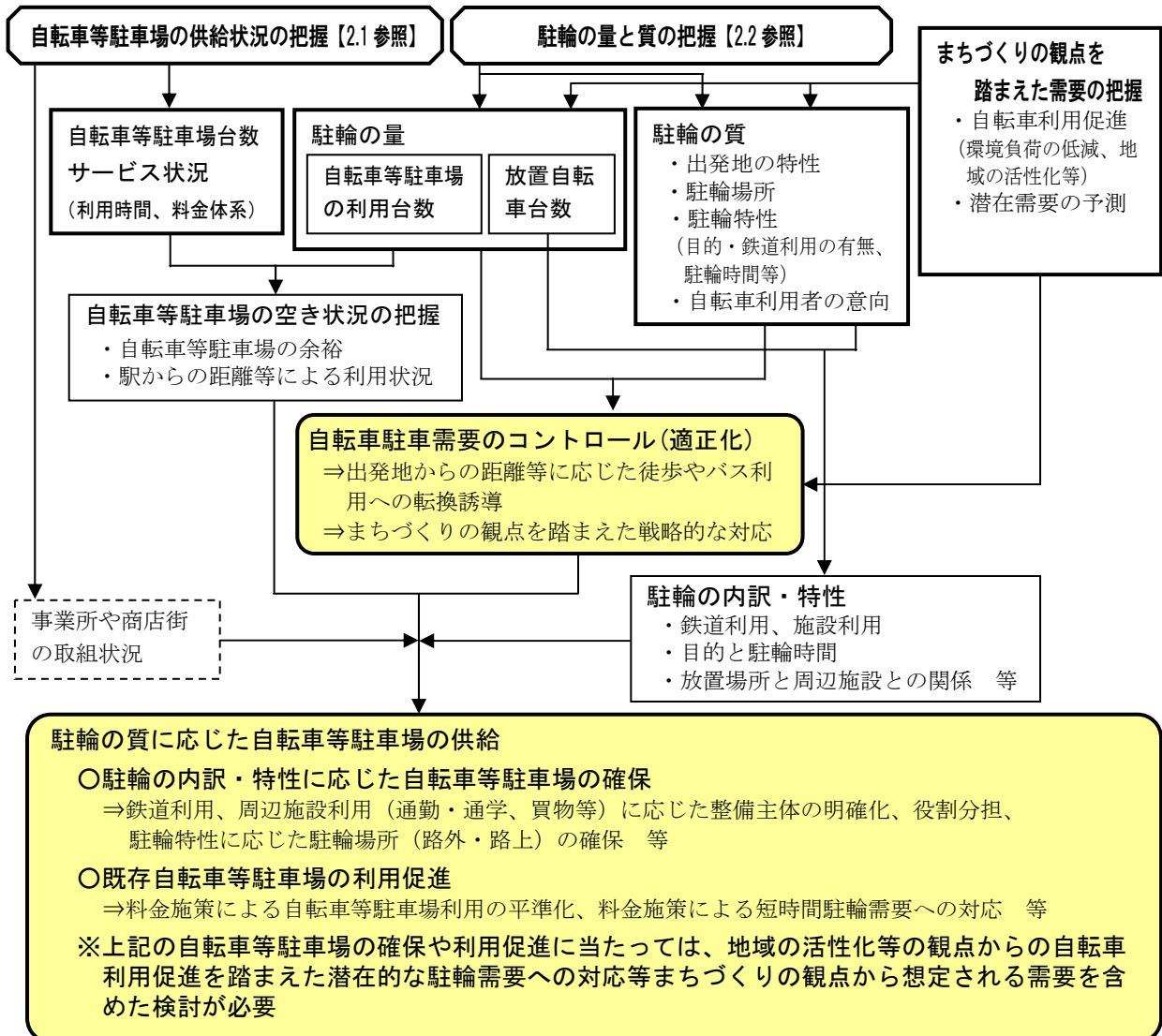
#### 4 コミュニティサイクル

近年導入が進められている「コミュニティサイクル」について、現状や導入を進めていく上での留意点等を整理するとともに、国内外の先進事例をあわせて紹介している。



## (1) 自転車駐輪の適切な現状把握に基づく自転車等駐車対策

- ・自転車等駐車場の整備にあたっては、各地区の駐輪ニーズに対応するとともに、駐輪需要を発生させる関係者の役割分担のもとに取り組むことが重要であり、①自転車駐車需要のコントロール、②駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給の観点から、総合的な対策の検討が必要になる。
- ・駐輪実態調査についても、これらの総合的な検討に対応できるよう、各地区の駐輪需要や利用ニーズを適切に把握することが重要であり、「自転車等駐車場の供給状況を把握」とともに、「駐輪実態の量と質の把握」をすることが必要である。
- ・駐輪の量については、自転車等駐車場の利用台数・放置自転車台数等を、駐輪の質については、出発地の特性・駐輪場所・駐輪特性（目的、鉄道利用の有無、駐輪時間等）・自転車利用者の意向等を調査することが重要である。
- ・また、環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点から自転車の活用を促進する視点を踏まえ、駐輪需要を検討することも必要である。
- ・なお、具体的な調査方法は、「駅前自転車駐車総合対策マニュアル（平成20年3月、財団法人自転車駐車場整備センター）」等が参考になる。





(2) 駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給

- ・自転車の駐輪特性は、大きく「目的地（施設）」及び「移動目的」、「駐輪時間」により異なるため、これらの特性に応じた対応が求められる。
- ・近年の駐輪の実態調査結果を見ると、鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向がある。また、これまでの駐輪需要を発生させる施設に加え、新たな施設や区域での放置自転車も増えていることから、放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。
- ・鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきているが、駅から離れた自転車等駐車場を安く設定する等、既存自転車等駐車場の利用率向上の取組が求められている。
- ・また、環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点を踏まえ、公共交通や商店街等地域との連携を図りながら、自転車の利用促進に資する自転車等駐車場の適切な確保が求められる。
- ・従業員については、会社や事業所における自転車等駐車場確保を図るため、自動車駐車場の転用や附置義務の強化などの対応が必要になる。
- ・また、買い物利用者等は、駐輪時間が短く、商店等の近くに駐輪をする傾向があるため、路上自転車等駐車場や商店街に小規模自転車等駐車場を整備するとともに、短時間利用を安く長時間利用では高くなる課金を行う等の料金施策が必要である。

▼自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対応方策	
駅	鉄道等 利用	長	・路外自転車等 駐車場	・駅（バス停、電停等を含む）周 辺の自転車等駐車場整備 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒駅からやや離れている自転車 等駐車場の利用率向上 ※料金施策による対応 （距離、施設設備等による料 金格差の設定） <b>【3.1 参照】</b>	公共団体 鉄道等事業 者
会社・学 校、商業 施設等	通勤、 通学	長	・会社・学校等 における従 業員用の自 転車等駐車 場	・附置義務の適用、強化 ・自転車等駐車場確保の働きかけ ⇒自動車駐車場の自転車等駐車 場への転用等 <b>【3.2.1 参照】</b>	会社・学校 等の事業所 商業施設 公共団体
			・路外自転車等 駐車場	・従業員の路外自転車等駐車場利 用の徹底 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を 既存自転車等駐車場に誘導 ※料金施策による対応 （長時間の駐輪を安く設定） <b>【3.2.1 参照】</b>	



▼自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方（つづき）

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対 応 方 策	
商業施設等	買物等	短	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設等の自転車等駐車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務の強化、充実 ⇒地域の駐輪実態に応じた附置義務対象等の見直し 【3.2.2 参照】</li> <li>商店等における近接する自転車等駐車場確保 ⇒空地等への自転車等駐車場設置の働きかけ 商店街等の共同による自転車等駐車場確保 【3.2.2 参照】</li> </ul>	商業施設 商店街
			<ul style="list-style-type: none"> <li>路上自転車等駐車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小規模で商店街等に近接な路上自転車等駐車場の整備</li> <li>自転車等駐車場の利用促進 ⇒短時間駐輪の利用誘導 ※料金施策による対応 (短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定等) 【3.2.2 参照】</li> </ul>	公共団体 商店街等の 団体



- 自転車等駐車場の利用状況や新たな供給量を把握するため、現状における供給状況（量とサービス状況）を把握する必要がある。
- 自転車等駐車施策の関係主体を明確にし、自転車利用者のニーズに対応したきめ細かな対応を図っていくため、まちづくりの観点からの自転車利用促進の視点も踏まえ、自転車駐輪の量と質（目的、駐輪時間等）を的確に把握する必要がある。

### 2.1 自転車等駐車場の供給状況の把握

- ・ 自転車等駐車場の需要と供給のバランスを確認し、自転車等駐車場の供給量の不足を把握するため、地方公共団体等の公的主体や鉄道事業者・商業施設等が供給している公共の用に供する路外及び路上の自転車等駐車場の供給状況を把握する。
- ・ 放置自転車の中には、通勤や通学を目的とするものもあるため、事業所等の従業員用の自転車等駐車場整備の必要性を把握するために、勤務先での従業員用の自転車等駐車場の整備状況もできる限り把握することが望ましい。
- ・ さらに、商店街への買い物客等の自転車等駐車場確保のための取組や課題となっていることも把握することが望まれる。

#### ▼ 自転車等駐車場の供給状況の把握内容

	対象	調査内容	調査方法
基本的な把握事項	路外自転車等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備主体、運営主体</li> <li>・ 自転車等駐車場台数（自転車・バイク別）</li> <li>・ 利用時間</li> <li>・ 料金体系（定期、一時預かり）</li> <li>・ 構造形式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地調査または施設供給者へのヒアリング</li> </ul>
	路上自転車等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備主体、運営主体</li> <li>・ 自転車等駐車場台数（箇所別）</li> <li>・ 利用時間</li> <li>・ 料金体系</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地調査または公共団体の調書等をもとに把握</li> </ul>
把握することが望ましい事項	事業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 従業員の自転車通勤の状況</li> <li>・ 従業員のための自転車等駐車場確保状況（自転車等駐車場の有無、場所、台数等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業所等へのアンケート調査によるサンプル調査、または実態調査</li> </ul>
	商店街等の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車等駐車場の確保状況（自転車等駐車場の有無、場所、台数等） ※従業員用、来客者用別に把握</li> <li>・ 自転車等駐車場の確保方法（施設単位、商店街による共同自転車等駐車場等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街等へのアンケート調査またはヒアリング</li> </ul>





## 2.2 駐輪の量と質の把握

- ・駐輪の目的や駐輪時間に応じたきめ細かな対策を検討し、適切に自転車等駐車を確保していくためには、放置自転車等の台数（量）のみならず自転車利用者の質（目的、駐輪時間等）をあわせて把握することが重要である。

### (1) 駐輪の量の把握

対象地区の自転車等駐車の必要台数を把握するため、地区内の放置自転車台数を把握する。

この際、地区内の総駐輪需要を把握するため、また、自転車等駐車の空き容量の把握や自転車等駐車の立地特性による稼働率の違い等を把握するため、公共の用に供する自転車等駐車の利用台数もあわせて把握する必要がある。

また、必要に応じて、まちづくりの観点から想定される需要を含めた検討が必要である。

#### 【把握結果の活用】

- 地区単位のピーク時駐輪需要の把握
- 自転車等駐車場利用者と路上放置者の特性の把握
  - ⇒鉄道駅等からの距離と路上駐輪や自転車等駐車場の利用状況の関係把握
  - 路上駐輪されやすい場所や周辺施設の立地状況と路上駐輪との関係把握 等

#### 【駐輪の量の把握方法】

- 自転車等駐車場利用台数
  - ・地区内のピーク時駐輪需要の把握と空き状況を把握するため、時間帯別（1時間ごと、あるいは2時間ごと）に利用台数を調査することが望ましい。
  - ・時間帯別の調査が困難な場合であっても、自転車等駐車場利用者の利用目的に応じた駐輪時間の傾向を把握するために、午前・午後に少なくとも1回ずつ把握する必要がある。
- 放置自転車台数の把握
  - ・地区内のピーク時駐輪需要を把握するため、時間帯別（1時間ごと、あるいは2時間ごと）にブロック単位の放置自転車台数を調査することが望ましい。
  - ・この際、放置されやすい場所の把握や商業施設等の施設の立地と放置場所との関係を把握する観点から、ブロック内の場所別に放置自転車台数を調査することも有効である。

#### ▼自転車駐輪の量の把握内容と活用方法

対象	調査内容	活用
自転車等駐車場	・時間帯別利用台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時駐輪需要の把握</li> <li>・長時間利用と短時間利用の傾向把握</li> <li>・自転車等駐車場の立地場所による利用率</li> </ul>
放置自転車	・地区(ブロック)単位の時間帯別放置自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時駐輪需要の把握</li> <li>・鉄道駅と地区(ブロック)との位置関係や地区(ブロック)の土地利用と自転車放置との関係</li> </ul>
	・ブロック内の場所別の時間帯別放置自転車台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置されやすい場所の把握</li> <li>・施設の立地状況と自転車等駐車場との関係</li> </ul>



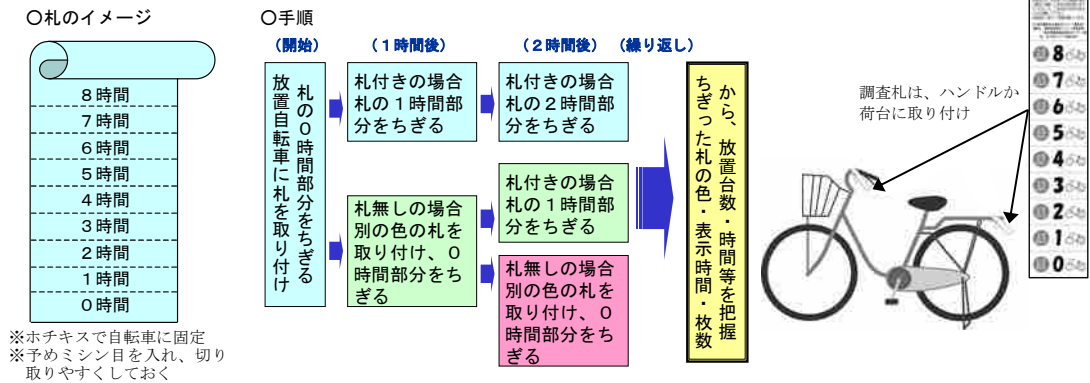
(参考：放置自転車台数の把握例（東京都練馬区）)

○大泉学園駅北口地区内の駐輪の実態状況を詳細に把握するため、調査札を活用して、平日と休日の2日間における1時間毎の駐輪台数を把握した。

<調査の概要>

- ・日 時：平成20年2月8日（金）・16日（土） 午前10時～午後6時
- ・調査対象：路上駐輪自転車・バイク（路上にはみ出ているものも含む）、敷地内駐輪自転車・バイク
- ・調査方法：路上に駐輪されている自転車に調査札を取り付け、1時間おきに経過時間を切り取って回収し、放置時間を把握する。  
途中で新たに放置された自転車には、1時間おきの確認の際に、色などを変えた札を新たに取り付けることにより、いつから放置されたかが分かるようにする。
- ・調査項目：駐輪台数、駐輪時間

<調査手順のイメージ>

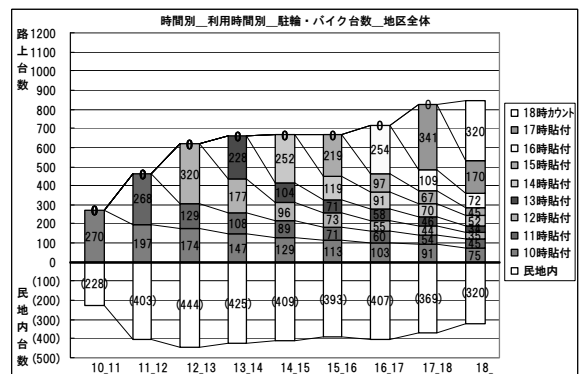


<調査結果の概要>

[平日]

・10時に駐輪されていた270台の自転車が、時間経過とともに緩やかに減少し、4時間以上経過(14-15時)してようやく半分以下の129台となっている。

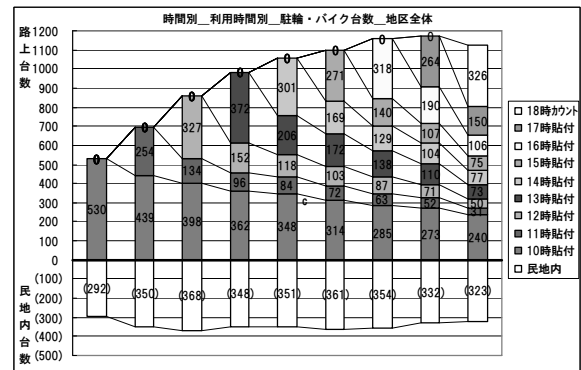
[平日]



[休日]

・10時に路上駐輪されていた530台の自転車は、時間経過による減少幅が小さく、長時間止められたままの状態になっている。

[休日]



出典：大泉学園駅北口の路上駐輪の実態調査結果  
(大泉学園駅北口地区まちづくり懇談会)  
(練馬区HP)



(参考：放置自転車台数の把握例（岡山市）)

○自転車利用環境の整備方針を作成するための基礎資料とするため、岡山市都心部（11地点）における路上駐輪台数を計測している。

<調査の概要>

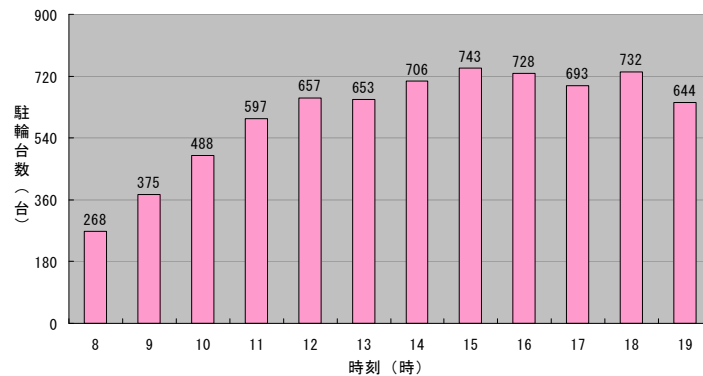
- ・調査日時：平成22年1月24日（日）及び平成22年2月17日（水）  
8-10時、11-13時、14-16時、17-19時の4時点
- ・調査内容：各地点の駐輪台数、時間、駐輪者の属性を15分毎に調査

<調査方法>

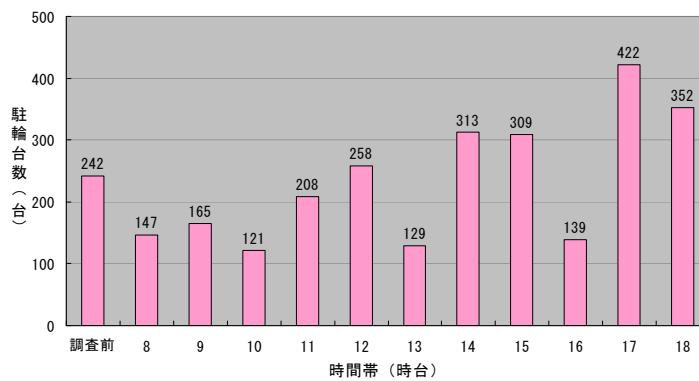
- ・調査箇所に調査員を配置し、駐輪車両に調査タグを取り付け、駐輪台数、個々の駐輪時間、駐輪者の属性を目視により調査
- ・エリア内に存在する自転車を15分毎にタグ番号により確認

<調査結果の概要>

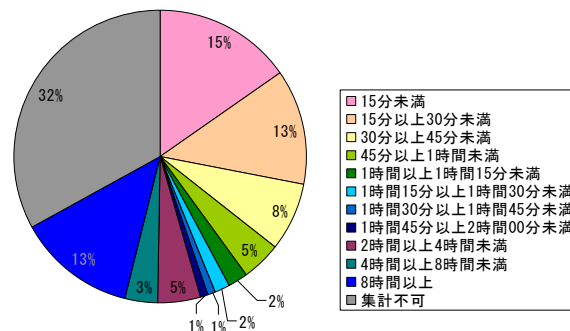
○毎正時駐輪台数（毎正時に駐輪されていた台数）



○時間帯別駐輪開始台数（各時間帯に駐輪が開始された台数）



○駐輪時間分布



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査業務報告書（岡山市：平成22年3月）

(参考：放置自転車台数の把握例（松山市）)

○松山市自転車マスタープランの基礎資料として、中心市街地となる松山市駅周辺の放置自転車台数をブロック単位で観測している。

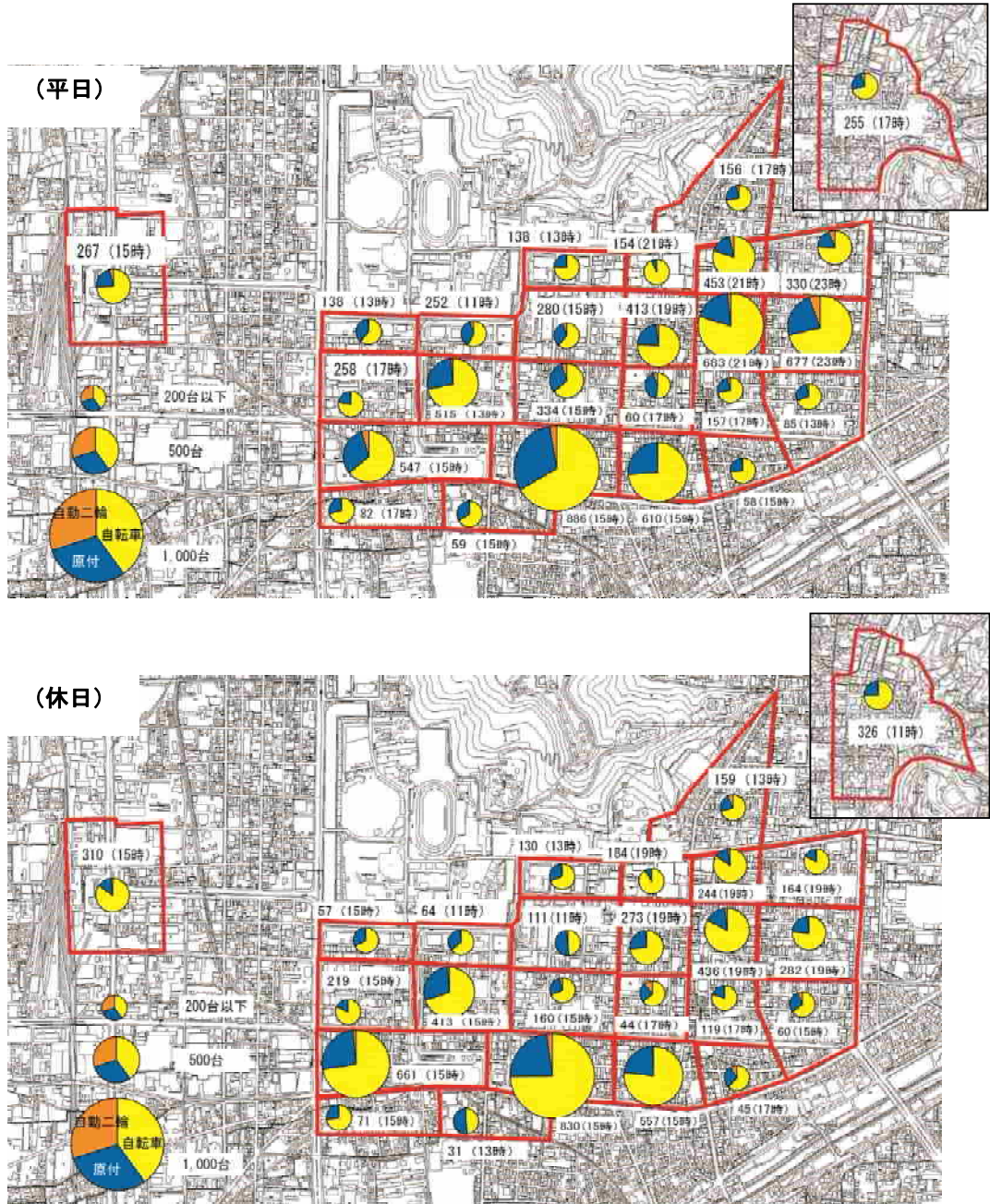
<調査の概要>

- ・調査日：平成21年10月29日(木),11月1日(日)

<調査の方法>

- ・各道路における瞬間路上駐輪台数を、区間別、時間帯別、車種別に計測（毎正時ごとに計測）
- ・調査時間帯 … 7時台～17時台、2時間ごとに計測  
大街道周辺7時台～23時台、2時間ごとに計測
- ・車種区分 … 自転車、原付、自動車二輪車

<調査結果の概要>



出典：新松山市自転車等利用総合計画（松山市マスタープラン結果報告書）（松山市：平成23年4月）



(2) 駐輪の質の把握

自転車放置者のニーズに応じた対策を検討するため、アンケート調査等により、自転車等駐車場利用者、路上放置者の駐輪実態や意向等を把握する。

また、自転車利用の促進に向け、まちづくりの観点から戦略的に自転車等駐車を整備していく場合は、潜在的な需要を想定し対応することも必要である。

【把握結果の活用】

- 他の交通手段への転換可能性を把握するための調査
- 自転車利用者のニーズ（質）に対応した対策検討のための調査  
⇒自転車の利用目的（鉄道利用か直行の利用か、目的は通勤・通学か、買い物か等）  
駐輪場所の特性、駐輪ニーズ、自転車等駐車場利用等に関する意向

【駐輪の質の把握方法】

- 自転車等駐車場利用者および路上放置者における駐輪の質の把握
  - ・自転車等駐車場利用者と路上放置者との質の共通点や相違点を把握する観点から、自転車等駐車場利用者と路上放置者の両者にほぼ同じアンケート調査を実施することが望ましい。

▼自転車駐輪の質の把握内容と活用方法

調査項目	調査内容	調査対象		活用
		自転車等 駐車場 利用者	路上 放置者	
出発地の 特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出発地</li> <li>・ 出発地から駐輪場所までの距離（時間）</li> <li>・ アクセス、イグレスの別</li> </ul>	○	○	他の交通手段（徒歩・バス等）への転換可能性の把握
駐輪場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪場所</li> <li>・ 定期、一時預かり</li> </ul>	○	○	駐輪場所の特性と駐輪特性との関係把握
駐輪特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目的（通勤・通学、買い物、娯楽、業務等）</li> <li>※目的とあわせて、鉄道利用か、あるいは周辺施設への通勤・通学や周辺施設利用かを聞くことが重要</li> <li>・ 駐輪時間</li> <li>・ 利用頻度</li> <li>・ 駐輪場所の選定理由</li> <li>・ 駐輪場所から目的地までの距離（徒歩時間）</li> </ul>	○	○	自転車駐輪のニーズ把握  自転車の利用特性や駐輪特性と、駐輪場所との関係把握
自転車 利用者の 意向	・ 自転車の利用理由	○	○	他の交通手段への転換可能性の把握
	・ 雨が降った場合の交通手段	○	○	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車等駐車場を利用するための条件</li> <li>・ 料金に関する意向</li> </ul>	○	○	既存自転車等駐車場の利用促進条件、新たな自転車等駐車場の設置条件等の把握



## 【自転車利用者へのアンケート調査の様式と分析（例）】

## アンケート調査様式（例）

問1: 自転車に乗ってどちらから来られましたか。

- |      |          |       |
|------|----------|-------|
| 1 自宅 | 2 通勤・通学先 | 3 その他 |
|------|----------|-------|

問2: そこから駐輪場所までの自転車の所要時間は。

- |        |         |          |          |         |
|--------|---------|----------|----------|---------|
| 1 5分以内 | 2 5~10分 | 3 10~15分 | 4 15~20分 | 5 20分以上 |
|--------|---------|----------|----------|---------|

問3: 自転車を駐輪する目的を教えてください。

- |                       |              |
|-----------------------|--------------|
| 1 通勤・通学(オフィス、学校までの移動) | 2 買い物等の私事    |
| 3 業務(営業周りなどの業務での移動)   | 4 その他(具体的に ) |

問4: 駐輪場所から先の交通手段は何ですか。

- |      |      |              |
|------|------|--------------|
| 1 鉄道 | 2 徒歩 | 3 その他(具体的に ) |
|------|------|--------------|

問5: あなたが駐輪した場所はどこですか。

- |                 |                 |      |
|-----------------|-----------------|------|
| 1 自転車等駐車場(定期利用) | 2 自転車等駐車場(一時利用) | 3 路上 |
|-----------------|-----------------|------|

問6: そこには、どのくらいの頻度で駐輪しますか。

- |                |                |          |
|----------------|----------------|----------|
| 1 ほとんど毎日(土日含む) | 2 週に5日(平日のみ毎日) | 3 週に3~4日 |
| 4 週に1~2日       | 5 月に数回程度       |          |

問7: 駐輪時間はどのくらいですか。

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 30分未満  | 2 30分~1時間 | 3 1時間~2時間 |
| 4 2時間~3時間 | 5 3時間~5時間 | 6 5時間~7時間 |
| 7 7時間~9時間 | 8 9時間以上   |           |

問8: 駐輪場所から目的地までどのくらいの時間がかかりますか。

分
---

問9: 自転車を利用する理由は何ですか。当てはまるもの全てに○を付けて下さい。

- |                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| 1 移動にかかる費用が安いから        | 2 自宅から目的地までドア to ドアで移動できるから |
| 3 待ち時間等の定時性が確保できるから    | 4 健康によいから                   |
| 5 経路や立ち寄り施設など、自由度が高いから |                             |
| 6 その他( )               |                             |



## アンケート調査様式（例）

問 10: 雨が降った場合、どのような交通手段を利用しますか。該当するものに○を付けて下さい。

- |             |                                                                                           |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 自転車を利用する  |                                                                                           |
| 2 自転車を利用しない | ⇒ ① 代わりに【徒歩】で移動する。<br>② 代わりに【路線バス】を利用する。<br>③ 代わりに【自家用車】を利用する。<br>④ 代わりに【他の交通手段( )】を利用する。 |

問 11: 駐輪場所を選ぶ理由は何ですか。重要であると思う順番に3つ、選択肢の中から当てはまるものを選んで下さい。

- 最も重要なもの【 】 ●2番目に重要なもの【 】 ●3番目に重要なもの【 】
- <回答の選択肢>
- |                                   |
|-----------------------------------|
| 1 利用する際の料金                        |
| 2 自転車等駐車場の立地(目的地となる施設や駅からの距離)     |
| 3 自転車等駐車場の形態(全自動、自分で駐輪場所まで押して止める) |
| 4 自転車等駐車場の施設設備(屋根がある、通路が広い 等)     |
| 5 その他( )                          |

問 12: 自転車等駐車場の料金体系について、望ましいと思うもの一つを選んで下さい。

- |                                             |
|---------------------------------------------|
| 1 一日ごとに定額の料金体系(1日利用料金制)                     |
| 2 一日ごとに定額の料金体系で駐輪施設の立地や施設設備によって格差を設ける体系     |
| 3 課金制で、はじめ数時間(1~2時間程度)を無料として、その後に料金が増えていく体系 |
| 4 その他( )                                    |

問 13: 最後に、あなた自身について教えて下さい。

○あなたのお住まいはどこですか。

市区町村名	町丁目名	番地
市	町	番地

○あなたの年齢、性別、職業を教えてください。

性別	1 男性	2 女性	
年齢	1 15歳未満(小・中学生)	2 15歳~17歳(高校生)	3 18歳~30歳
	4 30歳~40歳	5 40歳~50歳	6 50歳~60歳
	7 60歳以上		
職業	1 会社員	2 公務員	3 自営業
	4 主婦	5 学生	6 その他( )

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

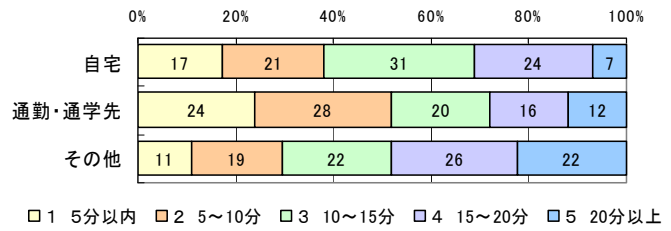


調査結果の分析 (例)

【1】 出発地からの所要時間

- ・ 出発地から駐輪場所までの所要時間により、自転車の利用圏域を把握する。

(出発地からの所要時間)



【2】 駐輪特性

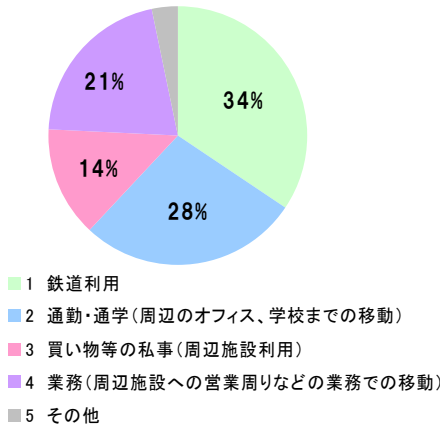
■ 自転車利用目的、利用頻度

- ・ 地区へ訪れる自転車利用者の目的を把握し、地区に必要な駐輪場の種類と関係者を明確にする。

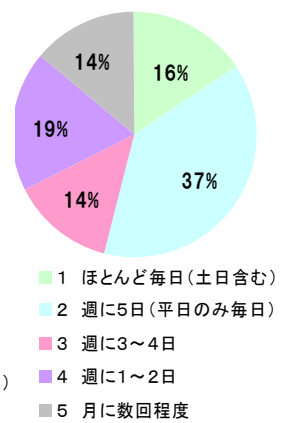
●ポイント

自転車利用の目的を、「鉄道利用」と「周辺施設利用」に区分する。集計にあたっては時間帯別の利用状況の違いに留意して集計する。(買ひものは短時間利用が多いため、一日利用で見ると多くなる傾向がある)

(駐輪目的と鉄道利用の有無)



(利用頻度)



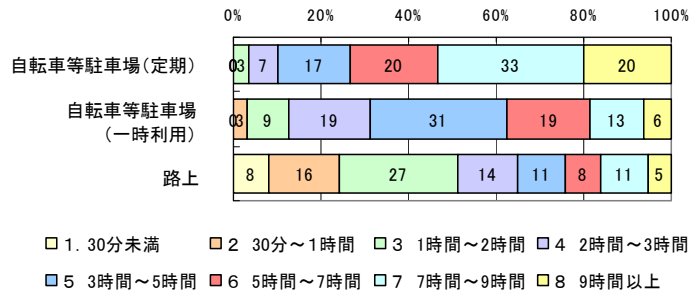
■ 駐輪時間

- ・ 自転車利用者の駐輪時間から、路上駐輪をする利用者の特性を把握するとともに、自転車等駐車場の料金体系設定の基礎資料とする。

●ポイント

路上駐輪をする利用者の駐輪時間は、短時間が多い傾向にある。

(駐輪時間)



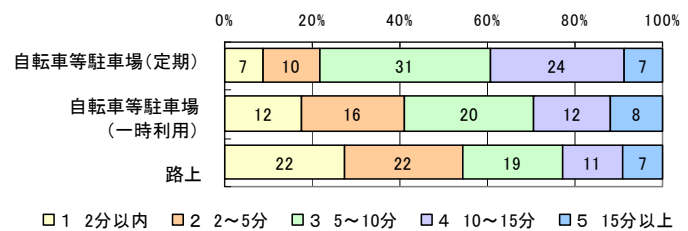
■ 駐輪場所から目的地までの距離

- ・ 駐輪場所から目的地までの距離(所要時間)を把握することにより、駐輪スペースの配置や配置間隔の基礎資料とする。

●ポイント

路上駐輪をする利用者は、目的地の直近に止める傾向にある。

(駐輪場所から目的地までの所要時間)







調査結果の分析 (例)

【3】自転車利用者の意向

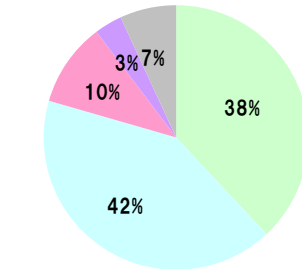
■他の交通手段への転換可能性

- ・自転車から他の交通手段への転換可能性を検討する基礎資料として、自転車の利用理由や雨の日の交通手段を把握する。

●ポイント

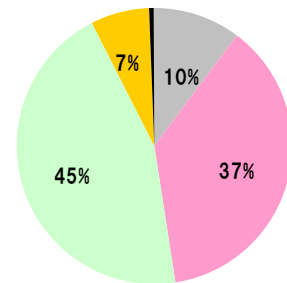
自転車とバスとの競合関係の把握や、バスへの転換可能性を把握する。

(自転車の利用理由)



- 1 移動にかかる費用が安いから
- 2 自宅から目的地までドアtoドアで移動できるから
- 3 待ち時間等の定時性が確保できるから
- 4 健康によいから
- 5 経路や立ち寄り施設など、自由度が高いから

(雨の日の交通手段)



- 1 自転車を利用する
- 2-① 自転車を利用しない(徒歩)
- 2-② 自転車を利用しない(路線バス)
- 2-③ 自転車を利用しない(自家用車)
- 2-④ 自転車を利用しない(その他)

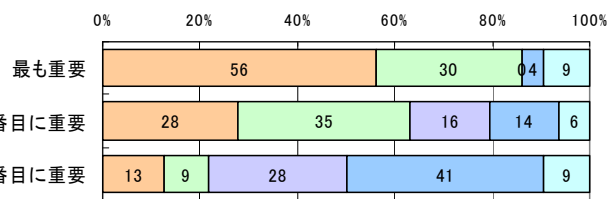
■駐輪場の利用促進策

- ・路上駐輪をする自転車利用者等の自転車等駐車場利用促進策を検討するための基礎資料として、駐輪場所を選ぶ際に重視する事項や、望ましい自転車等駐車場の料金体系に関する意向を把握する。
- ・利用率の低い自転車等駐車場の利用促進策検討の基礎資料としての活用も考えられる。

●ポイント

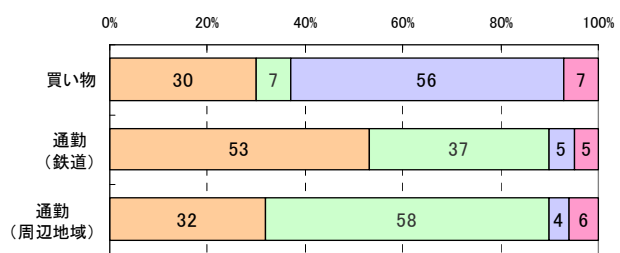
駅からの距離や利用時間に応じた料金体系の必要性を把握する。

(駐輪場所を選ぶ際に重視する事項)



- 1 利用する際の料金
- 2 駐輪場の立地(目的地となる施設や駅からの距離)
- 3 駐輪場の形態(全自動、自分で駐輪場所まで押して止める)
- 4 駐輪場の施設設備(屋根がある、通路が広い等)
- 5 その他

(駐輪場所の料金体系として望ましい事項)



- 1 一日ごとに定額の料金体系(1日利用料金制)
- 2 一日ごとに定額の料金体系で駐輪施設の立地や施設整備によって格差を設ける体系
- 3 課金制で、はじめ数時間(1~2時間程度)を無料として、その後料金が増えていく体系
- 4 その他

※グラフは全てイメージであり、数値に意味はない。

※ここに示すアンケート調査の様式(例)や分析(例)は、基本的な事項のみを示したものであり、都市ごとの現状や課題等を勘案して、適宜、必要な項目を取捨選択あるいは追加することが望まれる。

※回答の選択肢についても、都市の特性に応じて適切に設定する必要がある。



(参考：聞き取り調査による自転車利用者の特性把握例（東京都墨田区）)

○墨田区内の放置自転車の自転車利用者に対する聞き取り調査

墨田区では各駅の自転車放置禁止区域において自転車を放置した人を対象とした、聞き取り方式によるアンケート調査を実施した。

<調査の概要>

- ・調査日時：平成24年9月16日(日)、9月19日(水) 正午から午後7時まで
- ・回収状況：平日：346票、休日327票

<主な調査項目>

- ・利用実態：利用目的、利用方法、利用頻度、放置する時間
- ・利用者意識：自転車を使う理由、自転車を放置する理由 等

<調査結果の概要>

○利用目的

- ・(平日) 通勤・通学目的が13%、私事目的が78%。
- ・(休日) 通勤・通学目的が5%、私事目的が94%。

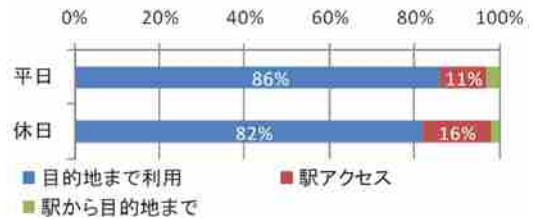
○利用方法

- ・(平日) 駅の利用が11%、駅周辺施設の利用が86%。
- ・(休日) 駅の利用が16%、駅周辺施設の利用が82%。

[自転車の利用目的]

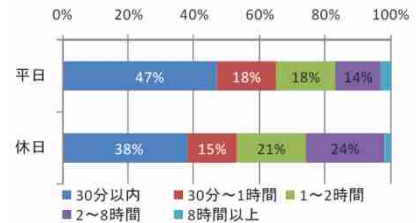


[自転車の利用方法]



○自転車を放置する時間

- ・30分以内の放置が約4割、2時間以内が全体の約8割となっている。



○自転車を使う理由、放置する理由

- ・自転車を利用する理由として、「歩くには遠すぎる」「時間が節約できる」等が、放置する理由として、「目的地に近い」「目的地の施設に駐輪場がない」等が挙げられる。

[自転車を使う理由]



[自転車を放置する理由]



出典：墨田区自転車利用総合方針（墨田区：平成25年6月）



(参考：聞き取り調査による自転車利用者の特性把握例（さいたま市）)

○大宮駅周辺の放置自転車の自転車利用者に対する聞き取り調査

<調査の概要>

- ・調査日時：平成25年10月6日（日）  
12時～18時
- ・対象者：駅周辺の路上に放置している自転車利用者
- ・調査方法：調査員による対面式の聞き取り  
(大宮駅周辺の6地点で実施)
- ・回答状況：239票



<主な調査項目>

- ・個人属性：住所（出発地）、性別、年齢
- ・利用実態：利用目的、目的地、利用頻度  
駐輪時間、鉄道の利用の有無
- ・利用者意識：放置禁止区域の認知度、放置する理由 等

[鉄道駅利用の有無]

問2	駅周辺		鉄道利用	総計
	目の前の施設	左記以外		
地点1	7	53	11	71
地点2	36	18	2	56
地点3	5	21	1	27
地点4	3	16	8	27
地点5	7	23	2	32
地点6	17	9	0	26
総計	75	140	24	239

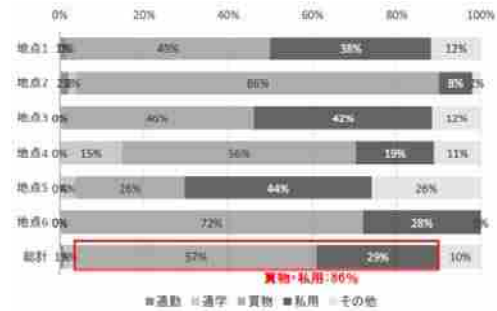
<左記以外>…携帯電話ショップ、ゲームセンター、パチンコ、ファーストフード、学習塾、スーパー、駅ビル など

<調査結果の概要>

○利用目的

- ・「買物」が最も多く 57%、次いで「私用」が 29%となっており、合わせると 86%を占めている。

[利用目的]



○駐輪時間

- ・駐車時間では、「30分以内」が最も多く 53%、次いで「30分～1時間」14%、「1～2時間以内」11%となっており、2時間以内の利用が 88%を占めている。特に、地点6（96%）では、30分以内の利用が 92%を占めている。

[駐輪時間]



○放置する理由

- ・「短時間の駐輪だから」が最も多く 34%、次いで「近くに駐輪場がないから」22%、「駐輪場に空きがないから」18%となっている。

[放置する理由]



出典：平成25年度 第3回さいたま市自転車等駐車対策協議会資料（さいたま市）  
大宮駅周辺における買い物等目的の自転車等駐車実態調査



(参考：聞き取り調査による自転車利用者の特性把握例（岡山市 その1）)

○岡山市表町地区（中心市街地）の放置自転車の自転車利用者に対する聞き取り調査

<調査の概要>

- ・調査日時：平日 2 日、休日 2 日（土曜日 1 日、日曜日 1 日）の計 4 日間

平日調査	平日 1 日目	平成 25 年 12 月 3 日（火）
	平日 2 日目	平成 25 年 12 月 4 日（水）
休日調査	土曜日調査	平成 25 年 12 月 7 日（土）
	日曜日調査	平成 25 年 12 月 8 日（日）

- ・対象者：自転車駐輪場利用者及び自転車放置駐輪者
- ・調査方法：調査員による聞き取り（表町地区、幸町地区の 2 地区）
- ・回答状況：平日調査 576 票（12/3：269 票、12/4：267 票）  
休日調査 571 票（12/7(土)：284 票、12/8(日)：287 票）

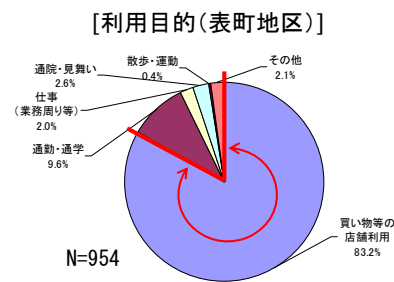
<主な調査項目>

- ・個人属性：出発地、性別、年齢、居住地（郵便番号）
- ・利用実態：駐輪の目的、利用頻度、駐輪時間、目的地の駐輪場の有無

<調査結果の概要>

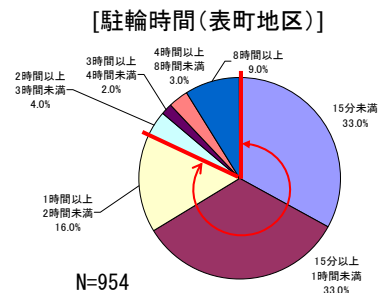
○利用目的

- ・駐輪目的は、買い物等の店舗利用の目的が約 8 割を占めている。



○駐輪時間

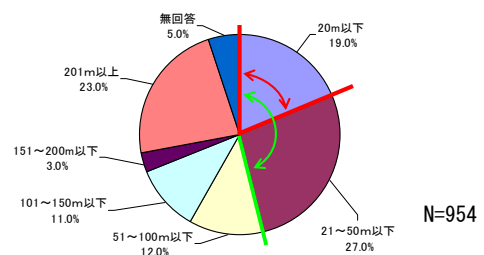
- ・駐輪時間は、「15分未満」「15分以上1時間未満」が各 33%であり、2時間未満まで含めると、約 8 割を短時間駐車が占める。



○目的地からどのくらいの距離であれば駐輪場を利用したいか

- ・目的地までの距離が 50m を超えると約 5 割の人は駐輪場を利用しない。

[目的地からどのくらいの距離であれば駐輪場を利用したいか(表町地区)]



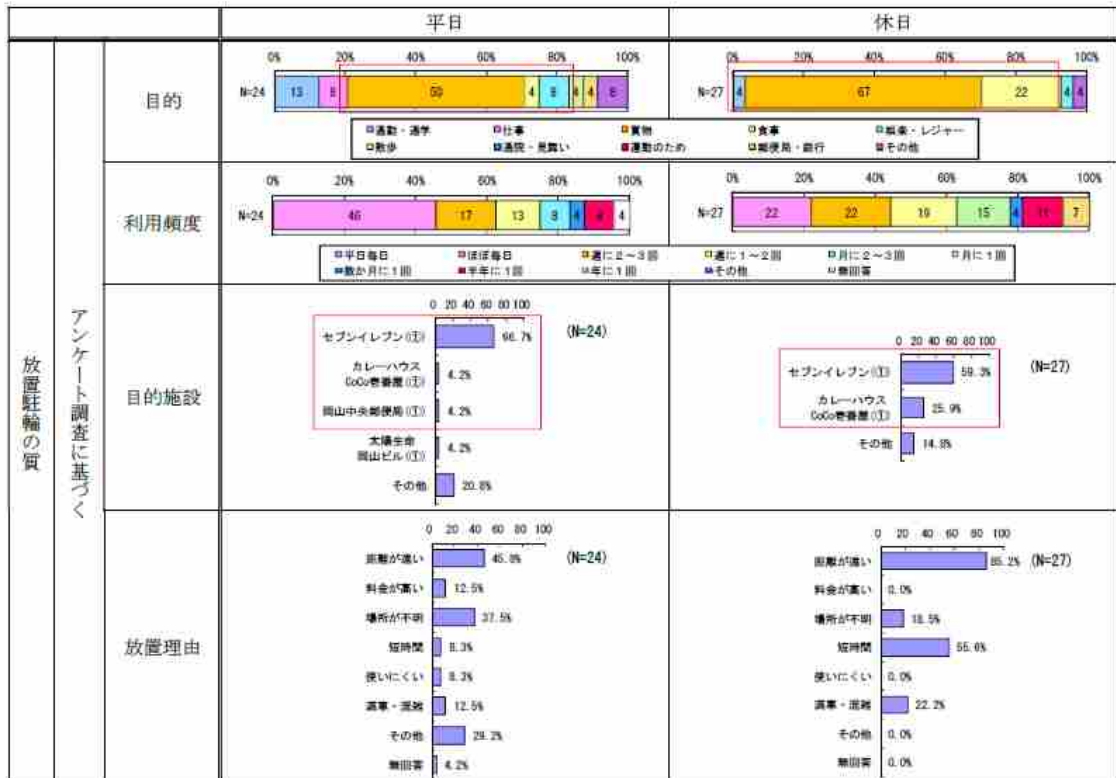
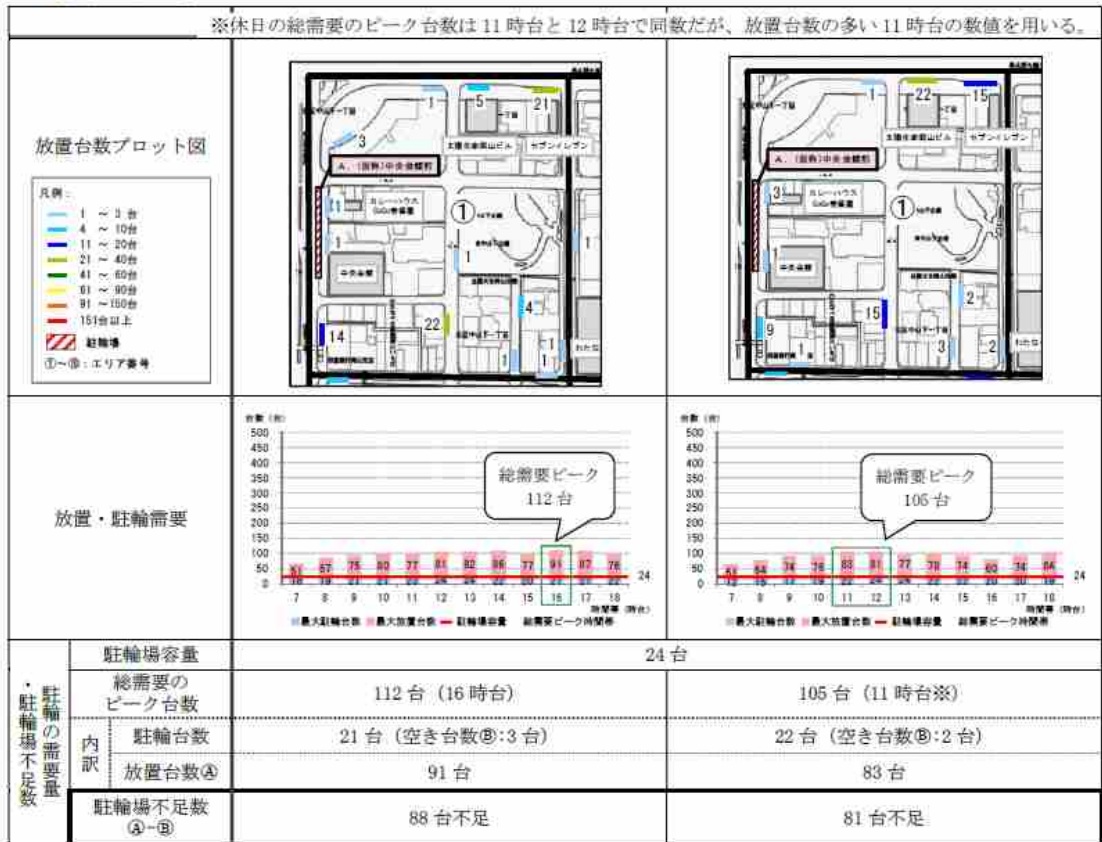
出典：岡山市北区表町及び幸町における駐輪需要実態調査業務委託報告書（岡山市：平成26年3月）



(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（岡山市 その2）)

○需要特性のとりまとめ例（エリア別）

■表町エリア①



出典：岡山市北区表町及び幸町における駐輪需要実態調査業務委託報告書（岡山市：平成26年3月）



(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その1）)

- 現地調査及びアンケートにより、大阪市内の駅周辺における自転車等駐車場の利用者及び放置自転車の自転車利用の実態を把握している。

#### <現地調査の概要>

- ・調査日時：平成23年2月  
平日、土曜日、日曜日の10時、14時、17時、19時の時間帯
- ・調査内容：164の鉄道駅周辺（駅を中心に概ね半径約300mの範囲）の放置自転車台数及び自転車等駐車場の利用台数を把握  
自転車等駐車場については、主に市営自転車等駐車場が対象

#### <アンケート調査の概要>

- ・配布日時：平成23年2月 平日の8時から19時までの各時間
- ・対象者：自転車放置者及び自転車等駐車場利用者
- ・調査方法：自転車放置者…調査員による聞き取り、1駅あたり100サンプルを目標別途、撤去自転車保管所に取りに来た人に対してもアンケートを実施  
自転車等駐車場利用者…自転車等駐車場にとめた人に対しアンケートを実施
- ・回収結果

	有効回収票数	備考
放置駐輪アンケート	8,954 票	放置駐輪者へ、調査員がインタビューにより実施
保管所アンケート	2,104 票	放置撤去自転車受け取り者へアンケート
自転車等駐車場利用者アンケート	7,169 票	自転車等駐車場利用者へアンケート
合計	18,227 票	

#### <主なアンケート調査項目>

- ・利用実態：駐輪目的、出発地、自転車利用後の移動手段、駐輪時間、路上駐輪をする頻度
- ・利用者意識：自転車の利用理由、駐輪場を利用しない理由

※アンケート表は次頁参照

出典：放置自転車等実態調査検討業務委託報告書（大阪市：平成23年3月）



(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その2）)

[アンケート表]

A. 自転車を置きに来た方用 月 日 時 分 (24 時間表記)  
 ■ 駅 (No. )

1. どのような目的で駐輪されましたか。(単一回答)

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 1. 通勤 (周辺事務所、店舗以外) | 2. 通勤 (周辺事務所、店舗などへ) |
| 3. 通学              | 4. 買い物、私事など         |
| 5. 業務 (周辺での打ち合わせ等) | 6. その他              |

2. 自転車に乗って、どちらから来られましたか。(単一回答)

- |                 |
|-----------------|
| 1. 自宅           |
| 2. 通勤・通学先       |
| 3. その他 ( ) 区 丁目 |

3. その場所から、ここまでの自転車での所要時間はどのくらいですか。(単一回答)

- |         |          |            |            |          |
|---------|----------|------------|------------|----------|
| 1. 5分以内 | 2. 5～10分 | 3. 10分～15分 | 4. 15分～20分 | 5. 20分以上 |
|---------|----------|------------|------------|----------|

4. このあとの移動手段は何ですか。(単一回答)

- |        |                                        |
|--------|----------------------------------------|
| 1. 自転車 | 2. 公共交通機関 (a. 鉄道・b. 地下鉄・c. バス・d. それ以外) |
| 3. 徒歩  | 4. その他 ( )                             |

5. 自転車を利用する理由は何ですか。(複数回答可)

- |                                                 |              |
|-------------------------------------------------|--------------|
| 1. 便利である                                        | 2. 健康に良い     |
| 3. 環境に優しい                                       | 4. 他に交通機関がない |
| 5. 公共交通機関が不便で使いにくい (a. 鉄道・b. 地下鉄・c. バス・d. それ以外) |              |
| 6. 公共交通機関の料金が安い (a. 鉄道・b. 地下鉄・c. バス・d. それ以外)    |              |
| 7. 職場から通勤手当が出ない                                 | 8. 交通費を節約できる |
| 9. 時間が節約できる                                     | 10. 自転車が好き   |
| 11. その他 ( )                                     |              |

6. 駐輪施設以外の道路上などに駐輪している頻度はどのくらいですか。(単一回答)

- |           |             |
|-----------|-------------|
| 1. ほぼ毎日   | 2. 週に3～5回程度 |
| 3. 週に1、2回 | 4. 今回が初めて   |

7. 近くに駐輪場が整備されていることをご存知ですか。(単一回答)

- |          |         |
|----------|---------|
| 1. 知っている | 2. 知らない |
|----------|---------|

8. 駐輪場を利用しない理由は何ですか。(単一回答)

- |                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| 1. 駐輪場が整備されていることを知らない |                 |
| 2. 駐輪場に空きがない          | 3. 駐輪場が不便な場所にある |
| 4. 駐輪するためにお金を払いたくない   | 5. 駐輪料金が安い      |
| 6. 駐輪場を利用するのが面倒である    | 7. その他 ( )      |

9. 駐輪時間は、何時間程度ですか。(単一回答)

- |               |               |               |
|---------------|---------------|---------------|
| 1. 30分未満      | 2. 30分以上1時間未満 | 3. 1時間以上2時間未満 |
| 4. 2時間以上8時間未満 | 5. 8時間以上      |               |

出典：放置自転車等実態調査検討業務委託報告書（大阪市：平成23年3月）



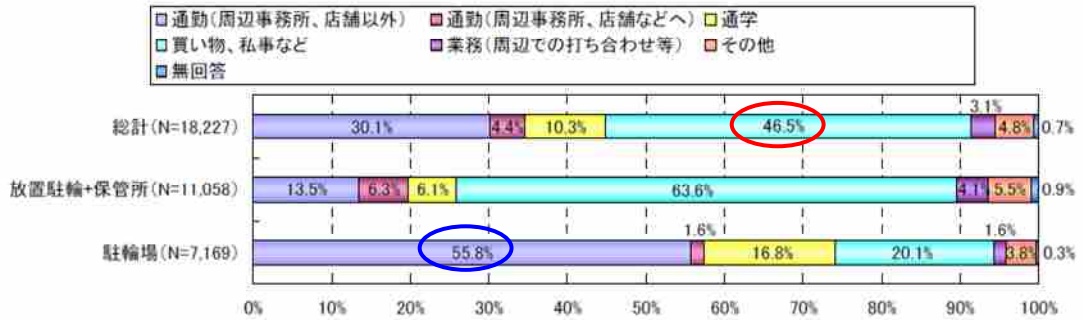
(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その3）)

<調査結果の概要>

●駐輪目的

- ・自転車等駐車場利用者は通勤目的が多い
- ・自転車を放置する利用者は買い物・私事目的が多い

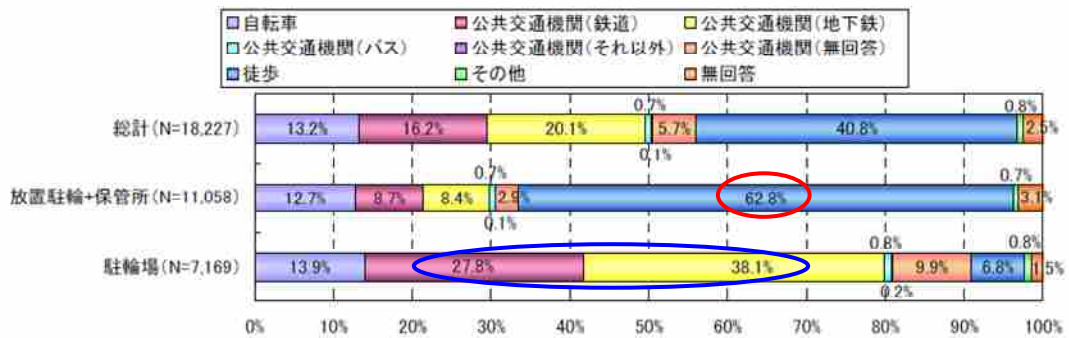
駐輪の目的 (N=18,227)



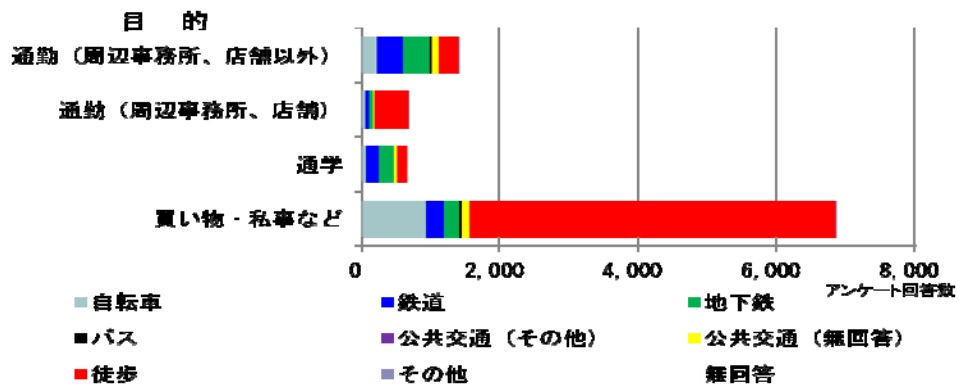
●自転車をとめた後の移動手段

- ・自転車等駐車場利用者は公共交通による移動が多い
- ・自転車を放置する利用者は、自転車をとめた後、徒歩での移動が多い

このあとの(ここまでの)移動手段 (N=18,227)



●放置自転車の利用目的別の端末交通手段



出典：放置自転車等実態調査検討業務委託報告書（大阪市：平成23年3月）



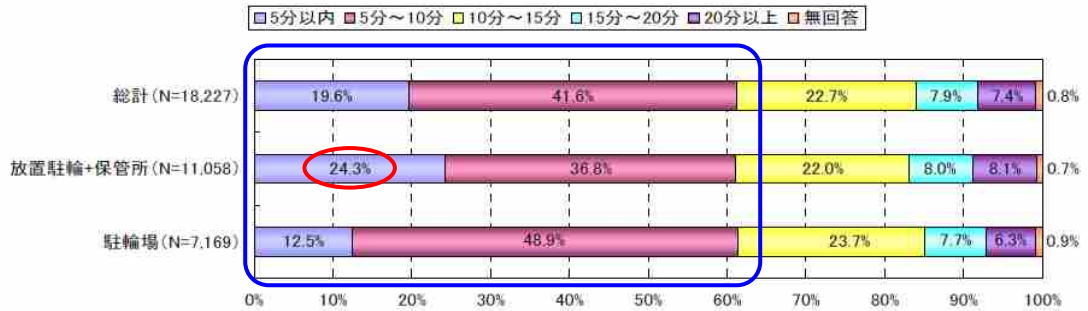


(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その4）)

● 出発地から自転車をとめた場所までの自転車での所要時間

- ・ 6割近くの人が10分以内の移動
- ・ 駐輪場利用者に比べて、自転車を放置する利用者は歩ける距離（自転車で5分程度）を自転車で移動する人の割合が多い

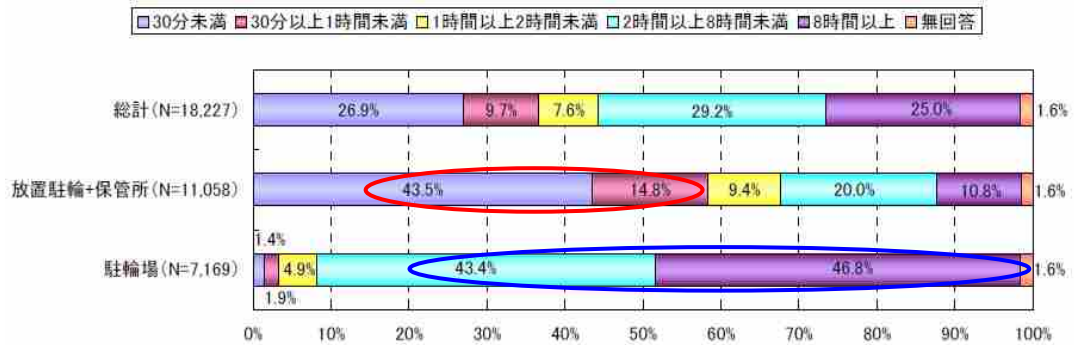
自転車での所要時間 (N=18,227)



● 駐輪時間

- ・ 自転車を放置する利用者の駐輪時間は、60%近くが1時間以内
  - ・ 駐輪場利用者の駐輪時間は、約90%が2時間以上
- ⇒ 放置自転車は、買い物目的で近距離からの移動者が多く、駐輪場利用者に比べて短時間の駐輪が多い。  
また、自転車を駐輪後は徒歩で移動。

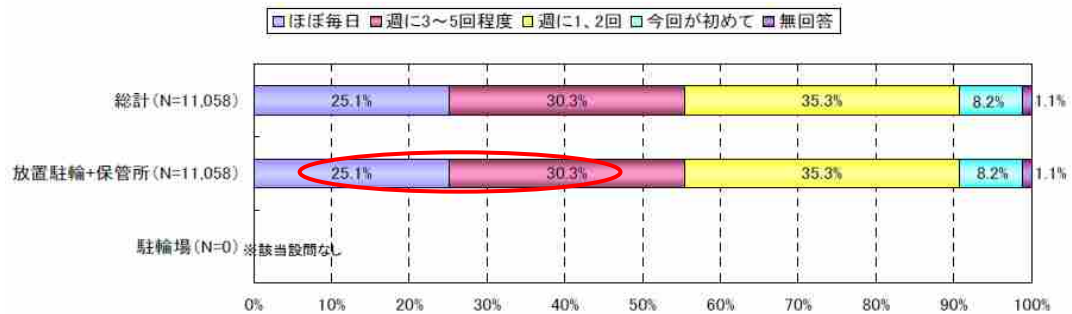
駐輪時間 (N=18,227)



● 駐輪施設以外の道路上などに駐輪している頻度

- ・ 50%以上が常習的に自転車を放置していることがうかがえる

駐輪施設以外に駐輪している頻度 (N=11,058)

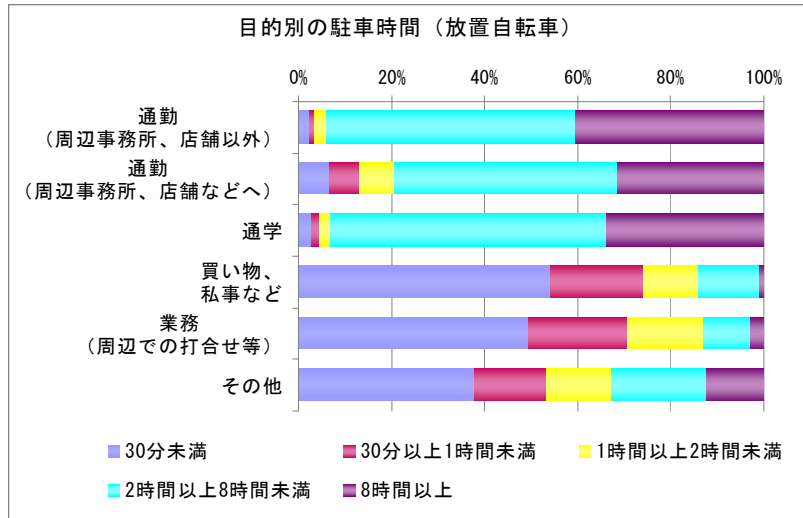




(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その5）)

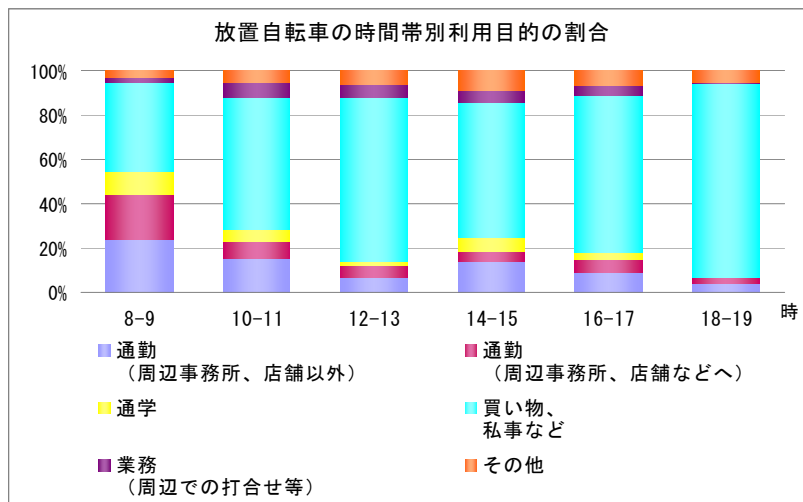
●放置自転車の目的別駐車時間

- ・通勤目的や通学目的の駐輪時間は、2時間以上8時間未満が50%~60%程度、8時間以上が30%~40%程度を占め、長時間にわたり放置していることがわかる
- ・買い物目的や業務目的などは、30分未満が約50%、30分以上1時間未満が約20%を占め、放置する人の多くが短時間となっている



●放置自転車の時間帯別駐輪目的

- ・時間帯別の放置自転車をした人の駐輪目的の内訳をみると、朝の通勤時間帯は、通勤目的が約40%を占めている
- ・日中は、買い物・私事目的が60%~70%程度を占めている
- ・日中は、駐輪時間が長い通勤目的の放置自転車に加えて、さらに買い物などにより放置自転車が増大していることがうかがえる



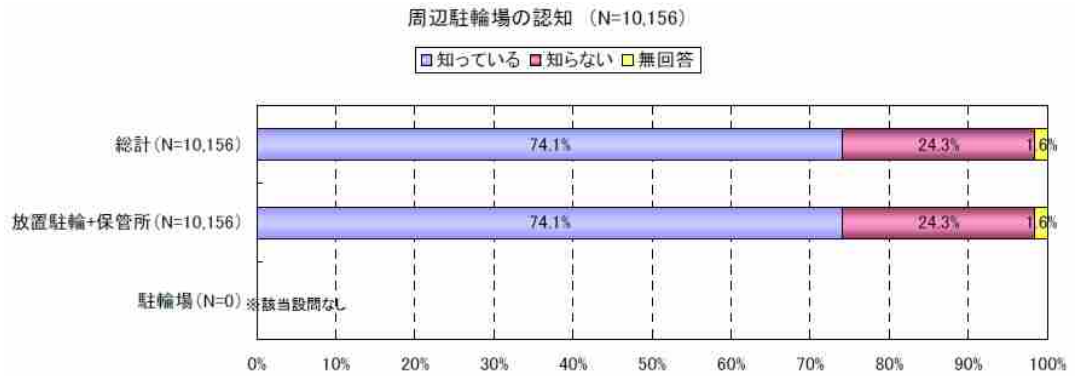
出典：放置自転車等実態調査検討業務委託報告書（大阪市：平成23年3月）



(参考：アンケート調査による自転車利用者の特性把握例（大阪市 その6）)

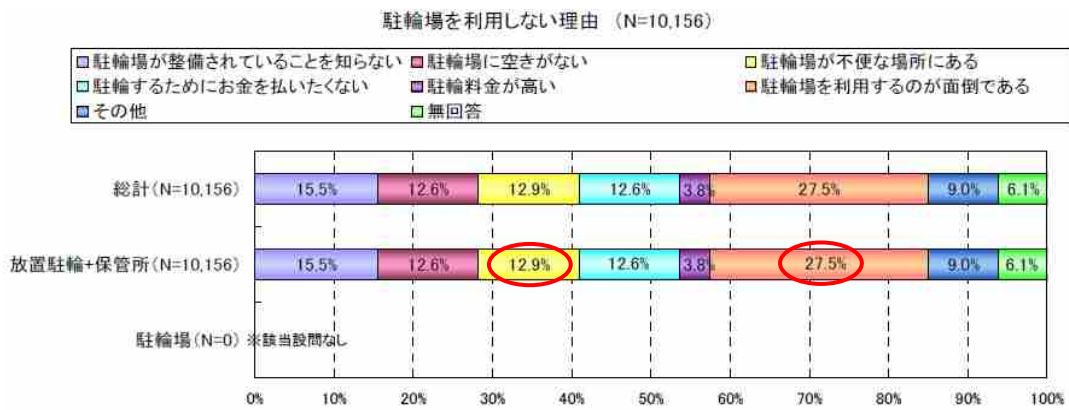
●近くに駐輪場が整備されていることの認知状況

・自転車を放置する利用者の4人に3人が駐輪場の場所を知っている



●駐輪場を利用しない理由

・駐輪場が不便な場所にあると回答した人が12.9%、駐輪場を利用するのが面倒であると回答した人が27.5%  
 ⇒短距離で短時間の買い物目的に利用されるような利便性を高めることが必要



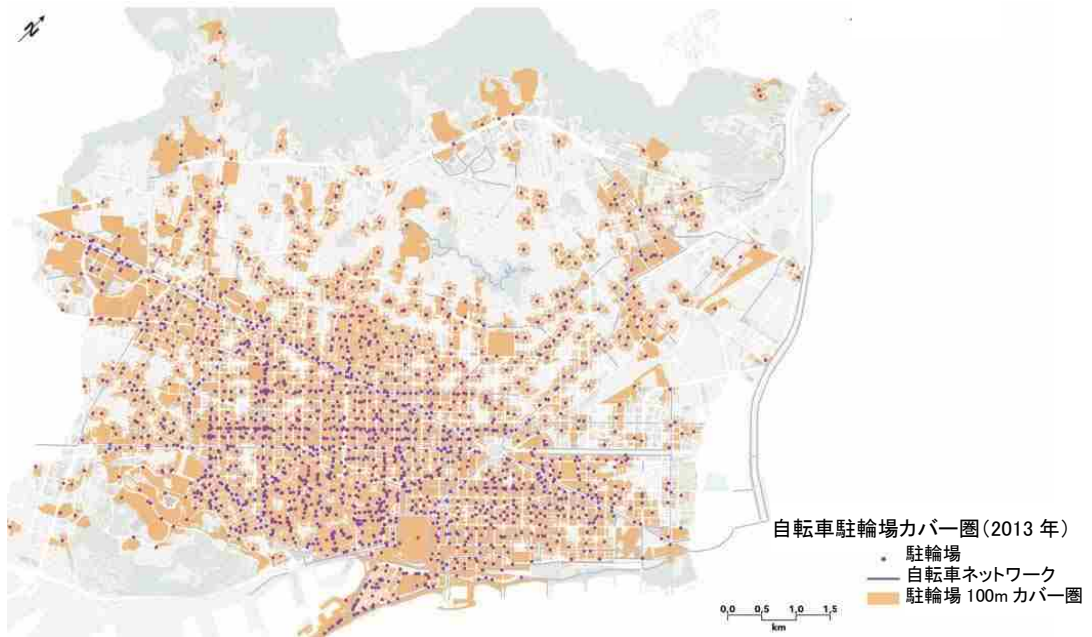
出典：放置自転車等実態調査検討業務委託報告書（大阪市：平成23年3月）



(参考：潜在需要も含めた自転車等駐車場の配置の考え方（スペイン バルセロナ市）)

- ・バルセロナ市では持続可能な都市モビリティの実現を図るため、市民の日常的な都市交通手段の選択肢としての自転車利用を奨励しており、その一環として、安全な自転車ネットワークとともに自転車等駐車場の整備を都市交通計画（PMU）に位置づけている。
- ・自転車等駐車場配置の考え方として、短時間駐輪を対象とした路上駐輪施設においては、無秩序な放置自転車を生まない状況を目指して目的地から1分以内に駐輪できる場所への配置を基本的な考え方としている。
- ・都市交通計画（PMU）では、現在の自転車駐輪台数の所要面積をもとに自転車の新規需要誘発の可能性から25%可算した面積を確保することとしているが、より近くに止めたいニーズや路上駐輪の可能性も考え、自転車等駐車場から100m圏域の人口をポテンシャルとして捉え、駐輪場の適正配置に関する評価指標に設定している。なお、将来的には100m四方に1箇所の自転車等駐車場整備を目指している。

▼自転車等駐車場カバー圏の評価（2013年現在）



出典：Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013 - 2018（バルセロナ市：2013年）



▲車道上に設置された駐輪施設



▲歩道上に設置された駐輪施設



▲地下駐輪施設



▲シェルター式駐輪施設

写真：バルセロナ訪問調査プロジェクト（JTPA エssenシャルセミナー）



- 近年の駐輪の実態調査結果を見ると、鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買い物客などの短時間利用者や放置場所周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向がある。このため、放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。
- 自転車は環境にやさしく誰もが利用できる身近な交通手段であり、「コンパクトシティ+ネットワーク」を支える都市交通システムの一つとして重要な役割を担うことから、自動車からの転換等環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点を踏まえ、戦略的に自転車等駐車場の整備を進めることが必要である。
- 鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきているが、駅から離れた自転車等駐車場を安く設定する等、既存自転車等駐車場の利用率向上の取組が求められている。

#### 3.1 駅周辺の自転車等駐車場整備の新たな展開

鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきており、放置自転車が減少する等の効果を上げている。一方で、近年は自転車等駐車場の利用率が低下している等、整備をしても使われていない自転車等駐車場も増えつつある。

また、過度な自動車利用からの転換による総合的な都市交通体系の形成に向け、自転車利用を促進するためには、鉄道駅のみならず、バス停、電停等においても適切に自転車等駐車場を確保していくことが必要である。

さらに、歩行者が多い駅周辺においては、自転車と歩行者の動線を踏まえ、自転車通行空間と自転車等駐車場の出入り口のアクセスを十分に考慮する等の取組が必要である。

このため、以下の施策を行う必要がある。

##### 【施策の考え方1】

利用者のニーズに応じた自転車等駐車場利用を誘導するよう、駅から離れた自転車等駐車場の料金を安く設定する等、料金設定やサービスの工夫により駐輪需要を平準化するような取組を行っていく必要がある。

##### 【施策の考え方2】

依然として自転車等駐車場の整備が不足している地区については、用地確保が難しいなど従来の自転車等駐車場整備では対応が難しいケースが多く、機械式駐車場の活用や、鉄道等事業者や商業関係者間で連携を図りつつ整備することが重要である。

また、これまで放置自転車対策として、鉄道駅を中心に自転車等駐車場の整備が行われてきたが、公共交通の利用促進を図る観点から、鉄道駅のみならず、電停やバス等における自転車等駐車場の整備を進めていくことも必要である。

##### 【施策の考え方3】

駅周辺は歩行者交通が多いことから、歩行者と自転車利用者の分離・整序化を目指して、自転車通行空間のネットワークの形成や押し歩きの推進等、自転車通行空間と整合した自転車等駐車場の配置を図ることが必要となっている。

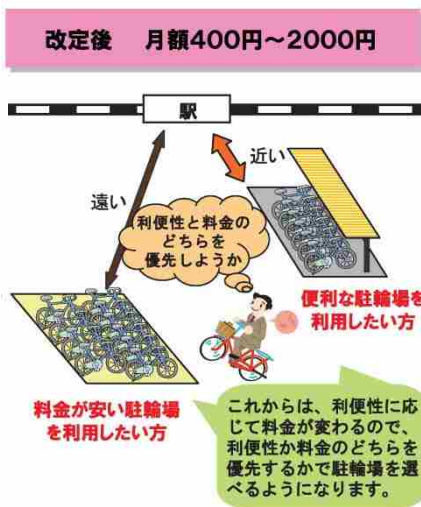
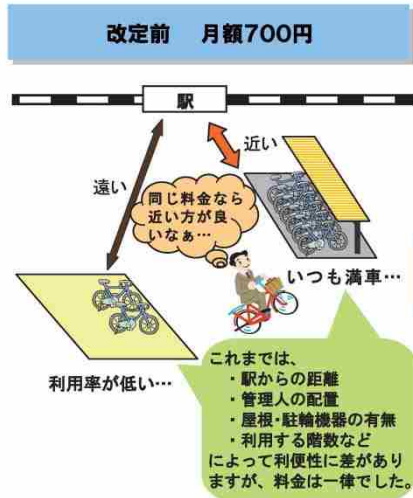


(1) 料金設定による自転車等駐車場の有効利用

自転車等駐車場の利用促進や自転車等駐車場間の利用率の平準化を図るため、駅等の目的地からの距離や施設の設備等に応じて、駐車料金の格差を設けることが考えられる。

(参考：自転車等駐車場の立地、施設設備等による料金の設定（千葉市）)

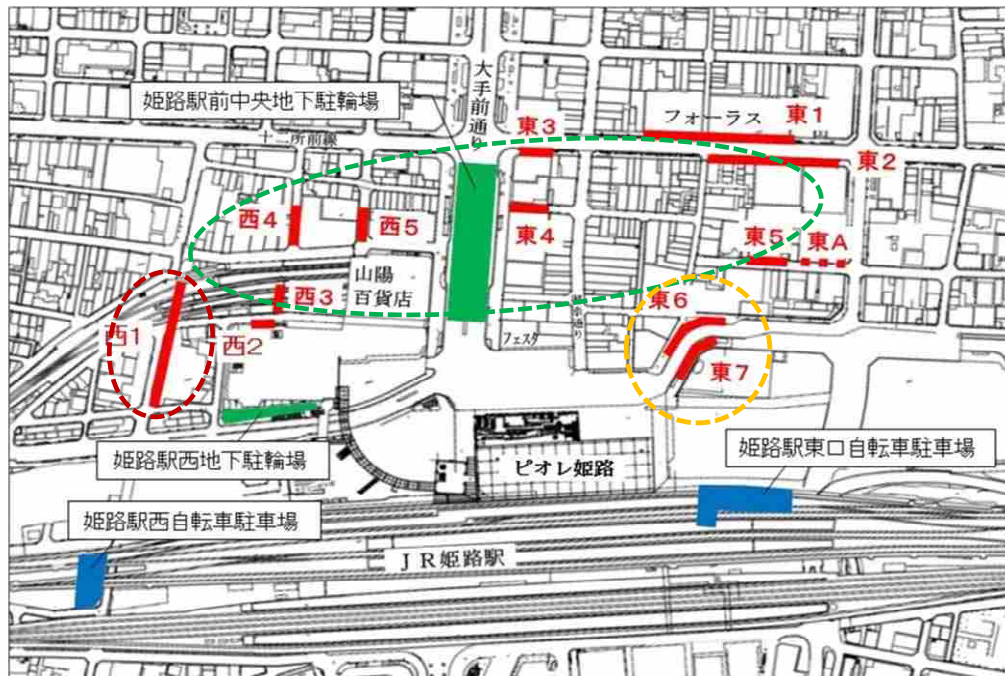
千葉市では、料金体系に対する不公平感、整備・管理等に必要な経費の不足から、受益者負担の原則に基づき利用者負担の適正化を図りつつ、自転車等駐車場の利便性に応じて定期利用に格差を導入している。



駅名	駐輪場名	定期利用料金		駅名	駐輪場名	定期利用料金		
		1か月	12か月			1か月	12か月	
幕張本郷	第1	1,000	11,000	鎌取	第1	1,200	13,200	
	第2	800	6,600		第2	1,600	17,600	
	第3	400	4,400		第3	1,400	15,400	
	第4	1,200	13,200		第4	1,200	13,200	
	第5	1,200	13,200		第5	600	6,600	
	第6	1,200	13,200		第6	1,200	13,200	
幕張	第1	600	6,600		第7	1,600	17,600	
	第2	600	6,600		第8	800	8,800	
	第3	600	6,600		第9	400	4,400	
	第4	1,600	17,600		第10	400	4,400	
	第5	1,400	15,400		第11	1,400	15,400	
	第6	1,400	15,400	菅田	第1-1F	1,600	17,600	
	第7	600	6,600		第1-2F	900	9,900	
	第8	400	4,400		第1-RF	400	4,400	
	第9	800	8,800		第4	1,000	11,000	
	新検見川	第1	1,800	19,800	第5	1,200	13,200	
第2		400	4,400	第6	400	4,400		
第3		1,200	13,200	土気	第1-1F	1,600	17,600	
第4		800	8,800		第1-2F	900	9,900	
第5		800	8,800		第1-RF	400	4,400	
第6		400	4,400		第2-1F	1,400	15,400	
第7		1,000	11,000		第2-2F	800	8,800	
第8		1,200	13,200		第2-RF	400	4,400	
稲毛		第9	400	4,400	第3	1,200	13,200	
		第10	800	8,800	第6	1,600	17,600	
	西千葉	第1-1F	800	8,800	浜野	第1	600	6,600
		第1-2F	400	4,400	第2	800	8,800	
第2-1F		1,000	11,000	第3	600	6,600		
第2-2F		800	8,800	海浜幕張	第1	1,200	13,200	
第3	400	4,400	第2-1F		1,400	15,400		
第4	800	8,800	第2-2F		1,000	11,000		
千葉	第1	400	4,400	第3	600	6,600		
	第2	400	4,400	検見川浜	第1-1F	1,600	17,600	
	第3	1,600	17,600		第1-2F	900	9,900	
	第1	600	6,600		第1-RF	400	4,400	
	第2	800	8,800		第2	1,400	15,400	
	第3	800	8,800		第4	1,400	15,400	
	第4	800	8,800	第5	1,200	13,200		
	第5	800	8,800	稲毛海岸	第1-1F	1,600	17,600	
	第6	800	8,800		第1-2F	900	9,900	
	第7	800	8,800		第1-RF	400	4,400	
第8	800	8,800	第2		1,200	13,200		
第9	800	8,800	第4	1,400	15,400			
第10	800	8,800	第5	1,600	17,600			
東千葉	第1	1,400	15,400	第6	1,600	17,600		
	第2	1,800	19,800	第7	400	4,400		
	第3	1,400	15,400	第8	400	4,400		
	都賀	第1	600	6,600	第9	400	4,400	
第2		400	4,400	第10	400	4,400		
第3		400	4,400	本千葉	第1	700	7,700	
第4		800	8,800		第2	800	8,800	
蘇我	第1	700	7,700		第3	800	8,800	
	第2	800	8,800		第4	800	8,800	
	第3	400	4,400		第5	600	6,600	
	第4	800	8,800		第6	800	8,800	
	第5	600	6,600		第7	600	6,600	
	第6	800	8,800		第8	400	4,400	
	第7	600	6,600		第9	400	4,400	
	第8	400	4,400		第10	400	4,400	
	第9	400	4,400	京成	第1	1,400	15,400	
	第10	400	4,400		第2	1,400	15,400	
京成	第1	1,400	15,400		第3	800	8,800	
	第2	1,400	15,400		第4	1,800	19,800	
	第3	800	8,800		第5	1,000	11,000	
	第4	1,800	19,800		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,200	13,200	
	第2	1,200	13,200		第4	600	6,600	
	第3	1,200	13,200		第5	1,000	11,000	
	第4	600	6,600		第6	1,600	17,600	
	第5	1,000	11,000		第7	1,200	13,200	
	第6	1,600	17,600		第8	1,200	13,200	
	第7	1,200	13,200		第9	1,200	13,200	
	第8	1,200	13,200		第10	1,200	13,200	
	第9	1,200	13,200	京成	第1	1,600	17,600	
	第10	400	4,400		第2	1,200	13,200	
京成	第1	1,600	17,600		第3	1,20		

(参考：自転車等駐車場の立地、施設設備等による料金の設定（姫路市））

- ・姫路市では、姫路駅周辺における自転車等駐車場の適正な利用誘導を図るため、駅からの距離帯等による柔軟な料金体系を導入した路上自転車等駐車場を整備している。



番号	設置台数	利用料金	駐車可能車種
西1	89台	入車後24時間ごと100円(入車後最初の120分は無料)	自転車
西2	13台	入車後8時間ごと100円(入車後最初の90分は無料)	
西3	25台		
西4	24台		
西5	34台		
東1	63台		
東2	41台		
東3	9台		
東4	19台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	
東5	43台		
東6	79台	入車後8時間ごと200円(入車後最初の90分は無料)	原動機付自転車
東7	45台		
東A	29台		

(※東1は平成28年9月現在休止中)

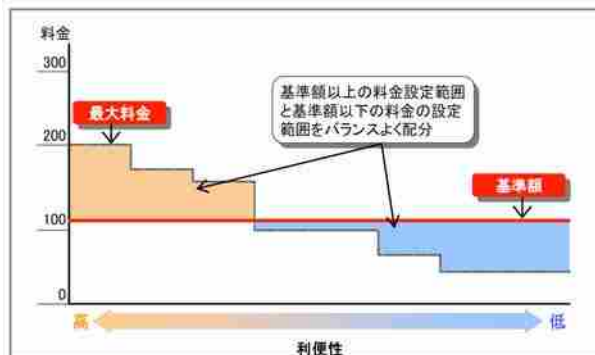
出典：姫路駅周辺における路上等駐輪場のご案内（姫路市HP）に加筆

(参考：自転車等駐車場利用料金の弾力的な運用の検討例（川崎市））

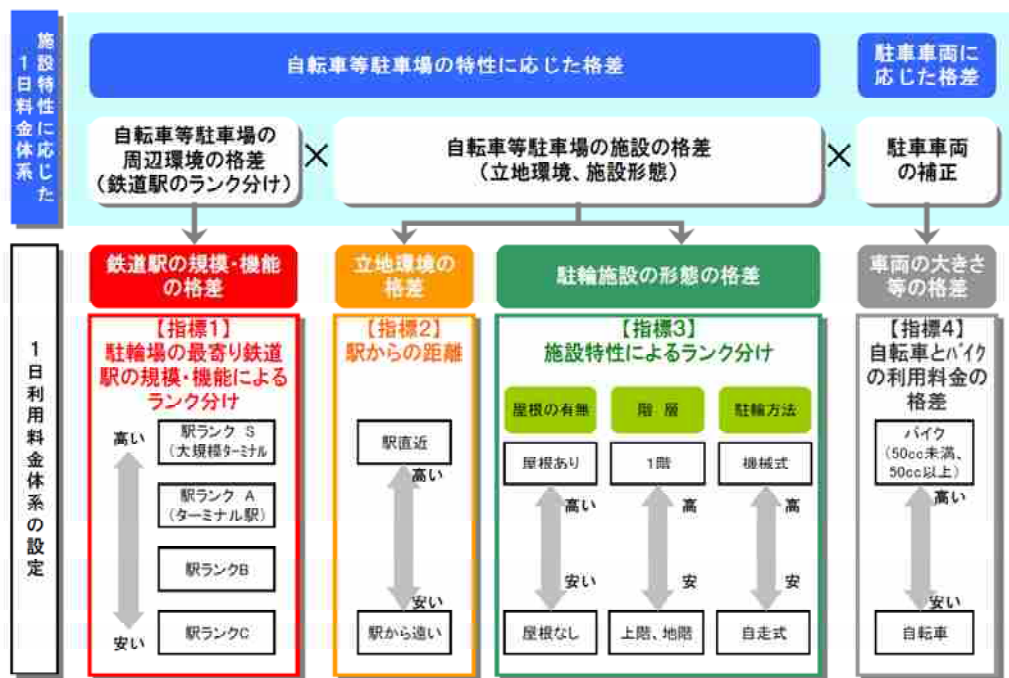
- 川崎市では、自転車等駐車場利用者の適正な利用誘導（自転車等駐車場の利用促進、自転車等駐車場間の利用率の平準化）を図るため、自転車等駐車場の施設特性に基づいた自転車等駐車場ごとの料金体系に改定された。

[料金設定の考え方]

- 通勤・通学利用を主な目的とする1日利用自転車等駐車場において、自転車等駐車場の利用促進や自転車等駐車場間の利用率を平準化するため、周辺環境や施設特性に応じた料金格差を設けること。
- 市内の自転車等駐車場における基準額（平均料金）を基に、最も条件の良い自転車等駐車場に設定する最大料金を200円程度に設定する。



▲料金格差の設定イメージ



▲周辺環境や施設特性、車両格差に応じた1日利用料金設定の体系

出典：自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン（川崎市：平成23年2月）



(2) 空間的制約に対応した省スペースの自転車等駐車場整備

空間的制約のため駅直近に自転車等駐車場用地を確保できない場合には、地下あるいは地上に機械式自転車等駐車場を整備することで、必要な自転車等駐車場容量を確保することが考えられる。

(参考：駅直近での機械式自転車等駐車場の整備（京都市）)

- ・京都市では駅前広場整備事業を進めている京都駅南口において、駅前の限られた空間を有効活用するため、機械式地下駐輪場の整備を行った。
- ・この機械式地下駐輪場は、省スペースで大量収納が可能（612台）であり、周辺の景観・環境にやさしく、転倒事故や接触事故・盗難等のリスクも低く、スムーズな自転車の入出庫が可能である。



パース出典：(株)技研製作所

京都駅南口駅前広場整備事業



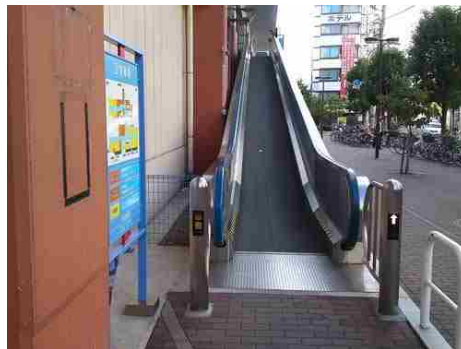
出典：京都市広報資料

### (3) 鉄道等事業者や商業関係者との連携による自転車等駐車場の整備

鉄道等利用者が多い駅における自転車等駐車場整備については、鉄道等事業者と連携して整備に取り組むとともに、駅周辺の放置自転車が鉄道等利用者のみならず商業施設利用者等も混在する場合については、商業関係者との連携により自転車等駐車場整備を図ることが重要である。

#### (参考：鉄道事業者、行政、商業施設の連携による自転車等駐車場の整備（東京都北区）)

- ・赤羽北自転車等駐車場は、高架下商業施設を運営する企業（鉄道事業者の関連会社）と行政、地元が連携し、駅利用者の定期利用及び一時利用を基本とする公共自転車等駐車場（北区整備）と商業施設の附置義務自転車等駐車場を一体で整備することにより、コストの縮減と利便性の向上が図られている。
- ・また、一体の管理とすることで管理コストの低減を図るとともに、附置義務自転車等駐車場を周辺商店街利用者の利用にも対応させる等多目的な駐輪施設として運営されている。
- ・高架下に設けられた商業施設の2階部分を自転車等駐車場として整備し、商業施設利用者向けの自転車等駐車場に加え駅利用者の定期利用、一時利用など多様な利用形態に対応させるとともに、2階への物理的障壁をなくすために、ムービングウォークにより容易に自転車を2階に停められるように工夫されている。



▲アルカード赤羽北自転車等駐車場

#### (参考：鉄道事業者、行政の連携による自転車等駐車場の整備（神戸市）)

- ・阪神「岩屋駅」では、周辺の人口増加に伴い放置自転車が年々増加し、地元からもその対策を求められていた。
- ・そこで、行政と鉄道事業者との協働による放置自転車対策として、行政による自転車等放置禁止区域の指定及び区域内の放置自転車の撤去とともに、鉄道事業者による駐輪場の整備・管理運営を実施している。



▲阪神岩屋駅前自転車駐輪場

出典：神戸市記者発表資料、神戸市自転車利用環境総合計画

(4) 電停・バス停等の直近での自転車等駐車場の整備

自動車利用からの転換による環境負荷の低減等を目的に公共交通の利用を促進するためには、鉄道駅周辺のみならず、バス停や電停等の周辺において自転車等駐車場の整備を進めていくことも重要である。

(参考：電停付近における自転車等駐車場の整備（豊橋市））

- 豊橋市では、路面電車の利用促進の一環として、井原電停付近（豊橋鉄道(株)東田本線）から徒歩1分程度の場所に路面電車利用者用の駐輪場（サイクル&ライド駐輪場：52台）を設置している。



▲駐輪場

出典：豊橋鉄道HP

(参考：バス停付近における自転車等駐車場の整備（宇都宮市））

- 宇都宮市では、サイクル&バスライドを促進するために、主要なバス停付近の市有地や民間施設などを活用しながら、駐輪場の整備を進めている。



▲サイクル&バスライドのサイン

出典：国土交通省政策レビュー（H26 自転車交通）



▲バス停付近へ設置した駐輪場

・宇都宮市 自転車のまち推進計画

(参考：バス停付近における自転車等駐車場の整備（厚木市））

- 厚木市では、公共交通の利用促進を目的として、10箇所（平成28年3月現在）のサイクル&バスライド自転車駐車を整備している。

サイクルアンドバスライド自転車駐車場一覧

自転車駐車場名	自転車駐車場設置場所	台数
妻田薬師自転車駐車場	妻田薬師上りバス停北側	154台
鳶尾団地自転車駐車場	鳶尾団地バス折り返し場内	47台
藤塚公園前自転車駐車場	藤塚バス停前	35台
依知小学校前自転車駐車場	依知小学校前バス停歩道	50台
妻田バス停前自転車駐車場	千無川上部を利用	52台
松蓮寺バス停前自転車駐車場	神奈川中央交通敷地内を利用	100台
若宮橋バス停前自転車駐車場	若宮橋バス停前	45台
山際バス停前自転車駐車場	山際バス停前	26台
屋際バス停前自転車駐車場	屋際バス停前	30台
金田神社前バス停前自転車駐車場	金田神社前バス停前	25台



▲鳶尾団地バス停付近

出典：厚木市HP



(5) 自転車等駐車場の整備と自転車通行空間の形成

これまで整備された自転車等駐車場については十分なアクセスのための通行空間が考慮されておらず、自転車等駐車場へ遠回りを余儀なくされたり、駅前周辺の歩行者空間を通行して歩行者交通との輻輳が生じているケースが多く見られる。駅前周辺は歩行者交通が多く、歩行者と自転車利用者の分離を目指して、自転車等駐車場の配置を行うとともに、自転車通行空間の形成を図ることが重要である。

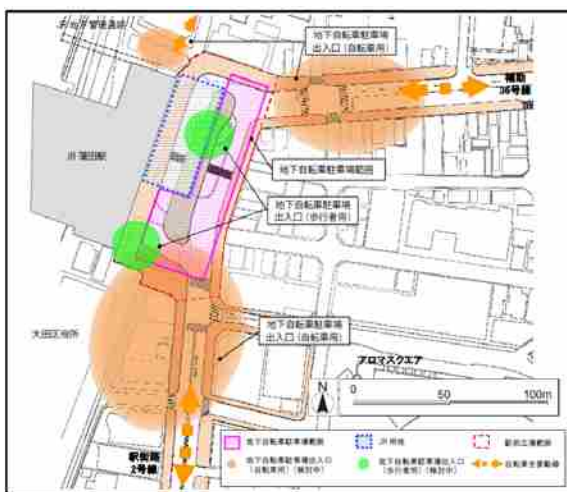
例えば、自転車等駐車場が地下式のような場合は、自転車等駐車場へのアクセス空間を地下式にして、歩行者と自転車利用者の空間を物理的に分離することが望まれる。

(参考：歩行者動線に配慮した自転車等駐車場の出入り口の計画（大田区蒲田駅）)

- ・大田区では、蒲田駅東口駅前広場において、自転車通行空間から直接アクセス出来るように出入口を設けた地下自転車等駐車場を計画している。
- ・これにより、駅前での歩行者と自転車利用者との分離を図ることができる。



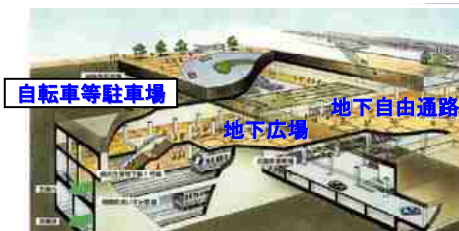
出典：蒲田駅都市づくり推進会議資料（東京都大田区）



▲蒲田駅における駅前広場計画

(参考：歩行者動線に配慮した整備（藤沢市湘南台駅）)

- ・横浜市営地下鉄1号線及び相模鉄道いずみ野線の乗り入れに併せて、小田急江ノ島線の既存橋上駅舎を地下化し、3つの鉄道の改札口を地下1階レベルに設置している。
- ・地下1階の改札口側に地下広場と自由通路を、コンコース側に自転車等駐車場を設置することにより、自転車利用者の利便性と安全で安心して歩ける空間を確保している。



▲湘南台駅における各施設の配置状況

出典：藤沢市HP資料に加筆

平面式の自転車等駐車場においては立体的に空間を分離することは難しいことから、最近では駅前広場を自転車乗り入れ禁止区域として、その周辺に自転車等駐車場を配置するケースも多くなりつつある。

近年、駅周辺は自転車を押して歩くゾーンとして歩行者優先にして、その周辺の自転車通行空間と整合を図りつつ駅から離れた地区に自転車等駐車場を整備する構想も出てきており、今後、面的な自転車通行空間と自転車等駐車場の配置を検討していくことが必要である。

### (参考：駅前広場への自転車の乗り入れ禁止区域の設定（福知山市）)

- ・福知山駅周辺を通行される方々の安心・安全性の確保、放置自転車等の防止を行うために下図のとおり「自転車等放置禁止区域」と「自転車乗入れ禁止区域」を指定している。
- ・あわせて、自転車乗入れ禁止区域の設定については、福知山駅広場の歩道部分は歩行者等の安全を確保するために、自転車から降りて通るよう誘導している。

#### (1)自転車等放置禁止区域

- ①区域 福知山駅広場付近
- ②対象 自転車、原動機付二輪自転車
- ③撤去方法 福知山市自転車等の放置防止に関する条例に基づき予告なしに強制撤去します。

#### (2)自転車乗り入れ禁止区域

- ①区域 福知山駅広場付近
- ②対象 自転車、原動機付二輪自転車
- ③内容 歩行者等の安全確保のため、自転車から降りて通行していただくこととなります。これは歩行者等との衝突事故を防止するためで、自転車を押して歩いていただくものです。



▲福知山駅周辺の設定図面

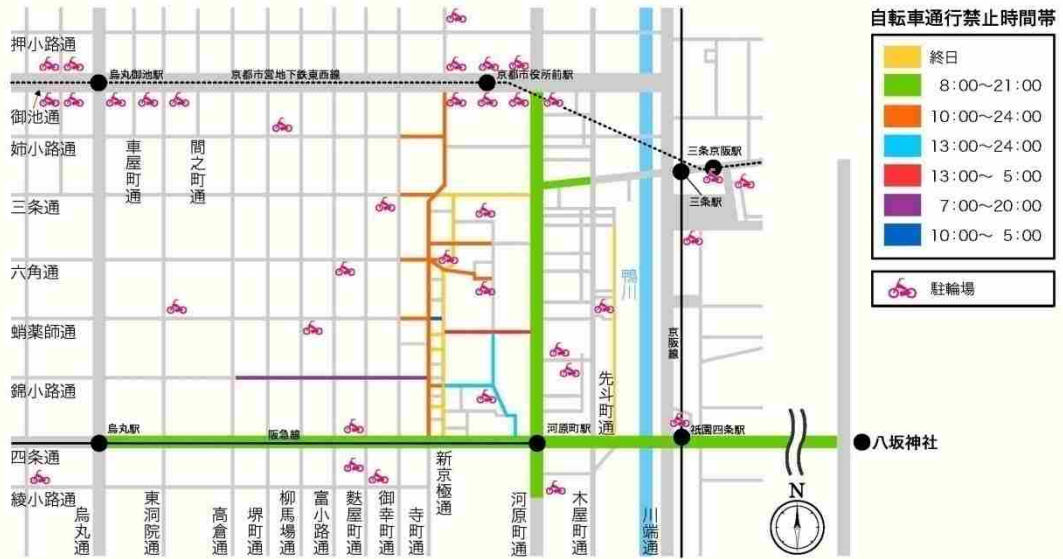
出典：福知山駅周辺の「自転車等放置禁止区域」と「自転車乗入れ禁止区域」について（福知山市HP）

(参考：中心部への自転車走行抑制と自転車等駐車場の配置（京都市）)

- ・京都市の四条通では、自転車通行禁止時間帯の設定や並行する通りをはじめとした周辺部での自転車走行空間や自転車等駐車場の整備がされており、「歩く」ことを中心としたまちづくりの取組が進められている。

### 京都市河原町周辺の自転車通行規制マップ

規制区間の歩道では、規制時間帯内は自転車に乗って通ることができません。  
自転車は押して通行しましょう。



出典：京都観光 Navi



▲四条通（自転車通行禁止）



▲四条通に並行する綾小路通



▲綾小路通沿いの自転車等駐車場

(参考：押し歩き運動による啓発活動（東京都大田区）)

- ・大田区では、商店街が中心となり、自転車利用マナーの向上など自転車事故撲滅を目指した「商店街押し歩き運動」の啓発活動を行っている。

<対象箇所>



<路面標示>



<ポスター>



<垂れ幕>



出典：大田区HP

## 3.2 目的や駐輪時間に応じた自転車等駐車場整備

### 3.2.1 従業員用の自転車等駐車場整備

近年、放置自転車の要因として多くなってきているのが、中心市街地等に通勤している従業員等の駐輪である。このような通勤・通学等の目的に直行する自転車利用については、以下のように目的地となる会社や事業所における自転車等駐車場の確保を図ることが必要である。

#### 【施策の考え方1】

従業員用の自転車等駐車場整備は、自転車利用者の目的地となる企業等事業者において確保することが原則であり、附置義務条例の制定による商業施設や事務所等への附置義務の適用により、新築や改築にあわせて自転車等駐車場の確保を図ることが必要である。なお、敷地内での確保が困難な場合は、適切な距離・配置により隔地等で確保していくことも考えられる。

#### 【施策の考え方2】

一方で、附置義務条例は新築・改築時等に適用されることから附置義務による自転車等駐車場の確保には時間を要することも想定されるため、当面、現状の放置自転車の対応を行う必要がある。事務所敷地内のデットスペースの活用や自動車駐車場の一部転用等により、従業員用の駐輪場所を確保してもらう等、地域の事業所と連携して取り組むことが必要である。

#### 【施策の考え方3】

また、小規模な事業所や商業施設等が多い地区では、各施設で従業員用の自転車等駐車場を確保することが難しい場合が多いことから、共同での自転車等駐車場整備や公共自転車等駐車場の利用等により、駐輪場所の確保を図ることが必要である。その際には、一般的に従業員の駐輪は長時間であると考えられることから、買い物客等による短時間利用との混在が想定される地区では、長時間利用と短時間利用で料金の格差を設けること等により、駐輪時間に応じて適切に自転車等駐車場が利用されるような工夫も必要である。





(1) 附置義務条例等による従業員用自転車等駐車場の確保

事務所系用途の施設に対して自転車等駐車場の附置義務を課している自治体は、近年増加してきている。

業務地区への自転車通勤者が多い都市では、事務所系用途の施設に対する附置義務の適用や強化により、引き続き自転車通勤者の駐輪場所を確保する必要があると考えられる。

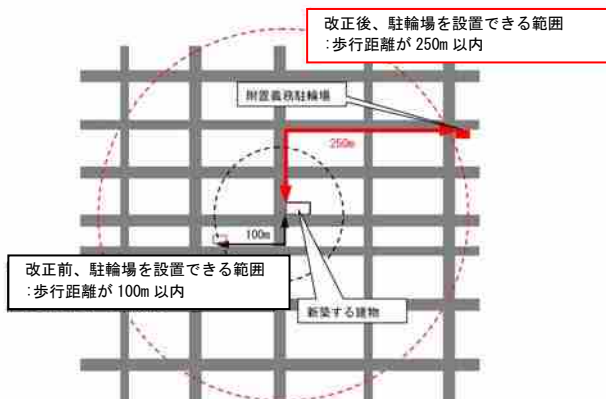
(参考：事務所用途への附置義務化（松山市）)

- 松山市では、原因者負担の考え方にに基づき、「自転車等駐車場の附置義務制度」を、「松山市自転車等の駐車対策に関する条例」において定め、平成8年4月より運用し、ビル等の集客施設に付属する自転車等駐車場の整備が進み、一定の効果が得られている。
- しかしながら、路上に長時間放置される自転車は今なお多く、歩道等の安全な通行や良好な景観を阻害していることから、施設設置者に対しより一層の責任を求めるため、附置義務制度の見直しにより事務所への附置義務適用や、敷地外でも附置義務自転車等駐車場の設置が認められた。

<附置義務対象施設の用途、規模および設置すべき自転車等駐車場の規模>

施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模
百貨店、マーケット、飲食店および物品販売業を営む店舗	店舗などの面積が400㎡を超えるもの	店舗など面積20㎡ごとに1台
銀行、郵便局、その他の金融機関、博物館、美術館、図書館、ボウリング場、スケート場、水泳場、スポーツの練習場、体育館、病院および診療所	店舗などの面積が500㎡を超えるもの	店舗など面積25㎡ごとに1台
遊戯場、展示室、塾、寄宿舎下宿、ダンスホール、観覧場、映画館、劇場、演芸場、専修学校及び各種学校	店舗などの面積が300㎡を超えるもの	店舗など面積15㎡ごとに1台
集合住宅	20戸を超えるもの	1戸ごとに1台
事務所(官公署含む)※	施設の面積が1,400㎡を超えるもの	施設面積70㎡ごとに1台

※H24年4月以降に新築又は増築に着手した場合に限る。



出典：松山市自転車等の駐車対策に関する条例

(参考：事務所用途への附置義務化（静岡市）)

- 静岡市では、2000㎡以上の事務所に対して、100㎡当たり1台の自転車等駐車場の整備を義務化している。

駐輪場の附置義務は、

- 都市計画法に規定する 商業地域・近隣商業地域内で
- 下表の用途に供する施設を新築(建替)・増築する場合に生じます。

施設の用途	店舗面積の規模	駐輪場の規模
小売店舗	400平方メートルを超えるもの	20平方メートルごとに1台
銀行・類する施設	500平方メートルを超えるもの	25平方メートルごとに2台
遊技場・映画館	300平方メートルを超えるもの	15平方メートルごとに1台
専修学校・類する施設	600平方メートルを超えるもの	30平方メートルごとに1台
事務所	2,000平方メートルを超えるもの	100平方メートルごとに1台

※施設の規模によっては附置努力義務となる場合があります。

出典：静岡市自転車等の駐車秩序に関する条例

## (2) 企業等の事業者による自転車等駐車場の確保

附置義務条例による自転車等駐車場の確保は、建築物の新築、改築時等に適用され、その効果発現には長期間を要することも想定されるため、原因者である通勤先の企業等により、自転車等駐車場の確保を図るよう取組を行う必要がある。

### (参考：契約駐車場の自転車等駐車場への転用)

- ・ITベンチャー企業のA社（京都市）では、自転車通勤を促進するとともに、自転車等駐車場を確保している。
- ・同企業の特に自転車通勤率の高い京都本社では、ビル内の所定の自転車等駐車場だけでは不十分なため、近隣の駐車場と契約し、自動車2台分のスペースを約30台が収容できる自転車等駐車場としている。



▲自動車2台分のスペースを自転車30台に転用

出典：日経ECOJAPAN

### (参考：エコ通勤優良事業所認証制度を活用した自転車等駐車場の整備促進（国土交通省）)

- ・国土交通省は、エコ通勤を積極的に推進する事業所や自治体を優良事業所として認証・登録し、その取組事例を広めることで、エコ通勤の普及・促進を図ろうという趣旨で「エコ通勤優良事業所認証制度」を行っている。
- ・本制度の、認証・登録要件の中に、「通勤者用の自転車等駐車場の整備」を含めることで、自転車通勤と合わせた自転車等駐車場の整備促進が期待できる。

#### ▼認証制度実施要綱（（公財）エコロジー・モビリティ財団）

##### 3. 認証・登録要件

認証・登録は、認証要綱第3条の要件を満たす事業所に対して行われます。

- (1) 「エコ通勤に関する具体的な取組み」とは、具体的には、以下のア、イ、のいずれかを実施していることとします（詳しくは地方運輸局等へお問い合わせください）。ア、及びイ、①については、原則、過去1年以内の取組み、イ、②については、申請時も継続している取組みが対象となります。

##### ア. コミュニケーション・アンケート

個々の従業員の交通行動の転換を促すためのアンケート調査。

（個々の従業員が自身の通勤を振り返る設問を含んだアンケートで、公共交通等の情報提供を合わせて行うことが望ましい。）

イ、①従業員に対するエコ通勤の呼びかけ（例：公共交通情報の提供、チラシの配布、等）＋②その他エコ通勤に資する取組み（例：エコ通勤を促す通勤制度、自転車通勤の奨励、等）

- (2) エコ通勤プランについては、通勤の現状と、申請後2年程度の取組みの目標と内容等を盛り込んで作成してください。なお、エコ通勤プランの書式につきましては、必要な内容が記載されているものであれば、必ずしも様式2の書式を使用したものでなくてもかまいません。

出典：エコ通勤優良事業所認証制度実施要領（（公財）エコロジー・モビリティ財団HP）



(3) 自転車等駐車場の利用の徹底

多くの小規模な事業所や商業施設が多い地区では、それぞれの施設毎に自転車等駐車場を確保することが難しいことから、従業員等に周辺の公共の自転車等駐車場等の利用の徹底を図る等の取組を行うことが必要である。

また、一般的に従業員の駐輪は長時間であると考えられることから、買い物客等による短時間利用との混在が想定される地区では、長時間の駐輪により短時間利用に支障を来すことがないように、例えば、長時間利用を目的とする自転車等駐車場については1日概ね定額とし、短時間利用を目的とする自転車等駐車場については、短時間利用は無料、長時間利用は長時間利用を目的とした自転車等駐車場より割高にする等、駐輪時間に応じて適切に自転車等駐車場が利用されるような工夫も必要である。

(参考：料金設定による駐輪場利用の徹底（仙台市）)

- ・仙台市の都心部では、国分町地区の周辺には広瀬通地下自転車等駐車場や勾当台公園地下自転車等駐車場があったが、繁華街という地域性から夕方から深夜にかけて利用者が多くなり、周辺自転車等駐車場の収容台数を超えた自転車が路上などに放置されていることが問題となっていた。
- ・そこで、公共自転車等駐車場の料金設定を従業員用に長時間対応として1日利用で50円とし、さらに短時間無料で2時間以上100～200円の路上自転車等駐車場と差別化を図ることで、自転車等駐車場の利用の徹底を図っている。



※平成 28 年 8 月現在

	車両の区分	利用区分	利用料金
元鍛冶丁公園 自転車等駐車場	自転車	定期利用	1ヶ月 1,200円 3ヶ月 3,400円 6ヶ月 6,700円
		一時利用	一日 50円
		回数券 (12枚つづり)	500円

※路上駐輪場：2時間まで無料、2時間から8時間まで100円、以降8時間毎に100円

出典：元鍛冶丁公園自転車駐輪場をご利用ください（仙台市HP）

### 3.2.2 買い物客用等の自転車等駐車場整備

買い物等を目的とする自転車利用者は、近年、中心市街地の放置自転車の多くを占めている。買い物客の自転車利用は駐輪時間が概ね2時間程度であるとともに、目的とする施設の直近に駐輪する傾向がある。

このような短時間で直近性が求められる駐輪需要や地域の活性化等まちづくりの観点からの自転車利用の促進に対応するため、以下のような取組が必要である。

#### 【施策の考え方1】

買い物用等の自転車等駐車場整備は、自転車利用者の目的地となる施設事業者による整備が望ましいことから、附置義務条例の制定により、建築物の新設あるいは改築にあわせた自転車等駐車場整備を義務付けていくことが必要である。

また、これまでの附置義務対象施設としては「小売店舗」「銀行」「遊技場」等が多く見られるが、近年の駐輪ニーズの多様化に柔軟に対応し、必要に応じて附置義務駐車施設の対象を拡大すること等も必要である。

なお、敷地内での確保が困難な場合においては、直近性が求められることを十分考慮し、適切な距離・配置により隔地等で確保していくことも考えられる。

#### 【施策の考え方2】

一方で、附置義務条例は新築・改築時等に適用されることから附置義務による自転車等駐車場の確保に時間を要することも想定されるため、現在放置されている自転車への対応が求められる。また、地域の活性化等まちづくりの観点から自転車利用を促進することを目的とした自転車等駐車場の確保への対応が求められる場合もある。

買い物客等は目的地となる施設の直近に短時間駐輪する傾向があることから、商業施設内の空スペースを活用した自転車等駐車場整備や商店街の空き店舗を活用した自転車等駐車場整備、道路上の空いているスペースや公開空地等を活用した小規模な自転車等駐車場を面的に分散して配置する等、地域の商業者、事業者と連携した柔軟な自転車等駐車場整備が必要である。

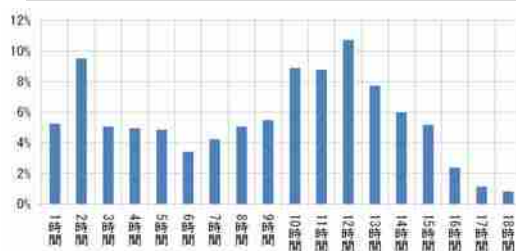
#### 【施策の考え方3】

利便性の高い自転車等駐車場に短時間利用者を誘導し、通勤・通学利用者を長時間用の自転車等駐車場に誘導することが必要となる。

このため、短時間を無料にする一方で、長時間利用については割高にする等、料金体系を工夫し、適切な駐輪利用に誘導することが求められる。

#### ▼放置自転車の目的と駐輪時間

《駐輪時間（平均）》  
 ○通勤・通学：約11時間    ○仕事：約7.2時間  
 ○買い物：約3.4時間



出典：平成15年度静岡地区自転車等駐輪場整備計画



(1) 附置義務条例等による買い物客用等自転車等駐車場の確保

商業施設等に対して自転車等駐車場の附置義務を課している自治体は多い。引き続き附置義務の適用により駐輪場所の確保を進めるとともに、近年の駐輪ニーズの多様化に対応し、駐輪実態等を踏まえ必要に応じて附置義務の対象施設を拡大する等の取組も必要である。

また、敷地内での確保が困難な場合には、買い物客等の短時間利用者は目的施設の直近に駐輪する傾向があることを十分踏まえつつ、適切な距離・配置により隔地等で確保していくことも考えられる。

①附置義務対象の拡大等による自転車等駐車場の整備

駐輪ニーズの多様化により、これまで附置義務対象としていた施設以外の施設や地区において放置自転車問題が発生している場合があることから、駐輪実態等を踏まえ、必要に応じて附置義務を強化していくことも必要である。

(参考：附置義務施設の拡大（京都市）)

・京都市では、附置義務の対象外施設や対象施設周辺における新たな放置自転車問題が顕在化してきたことから、附置義務の対象施設の拡大や面積基準の強化等、現状の土地利用や駐輪実態等を踏まえた附置義務の強化を図っている。

○主な改正内容（新旧対応表）

項目番号	対象施設	改正後（現況）		改正前		状況
		施設面積	基準面積	施設面積	基準面積	
1	小売店舗	300㎡以上	20㎡/台	400㎡以上	20㎡/台	見直し
2	遊技場	250㎡以上	15㎡/台	300㎡以上	15㎡/台	見直し
3	銀行、信用金庫等	400㎡以上	25㎡/台	500㎡以上	25㎡/台	見直し
4	コンビニエンスストア	150㎡以上	20㎡/台	400㎡以上	20㎡/台	見直し
5	飲食店	300㎡以上	20㎡/台	/	/	拡大
6	病院等	400㎡以上	25㎡/台			拡大
7	学習施設	300㎡以上	20㎡/台			拡大
8	美術館、博物館等	1,050㎡以上	70㎡/台			拡大
9	スポーツ施設	250㎡以上	15㎡/台			拡大
10	郵便局	150㎡以上	10㎡/台			拡大
11	映画館	450㎡以上	30㎡/台			拡大
12	カラオケボックス	450㎡以上	30㎡/台			拡大
13	レンタルビデオ店	250㎡以上	20㎡/台			拡大
14	官公署	400㎡以上	20㎡/台			拡大

出典：京都市自転車附置義務条例（京都市HP）より作成

(参考：附置義務対象区域の拡大（東京都大田区）) (参考：対象行為の拡大（東京都豊島区）)

・東京都大田区では、これまでの附置義務対象エリア以外においても放置自転車問題が発生していることから、附置義務対象区域を拡大した。

○改正事項（平成25年改正）

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第4項の規定に基づく条例で定める区域は、

[改正前]

第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域（羽田空港一丁目、羽田空港二丁目及び羽田空港三丁目を除く。）及び工業地域の全域

**拡大**

[改正後]

区内全域（羽田空港一丁目、羽田空港二丁目及び羽田空港三丁目を除く。）

出典：大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例

・東京都豊島区では、自転車駐車を設置する施設・基準を実態に即した見直しにあわせ、対象区域や対象建築行為を拡大した。

○改正事項（平成26年改正）

◆対象となる区域

[改正前] 都市計画法に規定する商業地域及び近隣商業地域

[改正後] 豊島区全域

◆対象となる建築行為

[改正前] 新築、増築

[改正後] 新築、増築、改築、用途変更

出典：豊島区自転車等の放置防止に関する条例

## ② 附置義務駐輪施設の適切な確保

附置義務駐輪施設は、利用しやすい配置により適切に確保することとし、敷地内に附置義務駐輪施設を確保することが困難な場合は、隔地による確保も考えられる。

この場合、買い物客等の短時間利用は直近性が求められることを踏まえ、利用者が使いやすい適切な距離・配置となるよう十分留意して適切に確保することが望ましい。

(参考：附置義務駐輪施設の利用しやすい位置での確保（神戸市）)

- ・神戸市では、平成27年4月に「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」を一部改正し、構造や設置の技術基準のなかで利用者の利便に配慮した自転車駐車場を設置することや、管理するうえで3年毎の利用状況報告書の提出を定めている。

### ▼「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例施行規則」(抜粋)

(自転車駐車場の構造及び設備)

第16条 条例第32条第2項の規則で定める自転車駐車場の構造及び設備の技術基準は、次のとおりとする。

- (1) 施設の上層階その他の利用しにくい位置への設置を避けるなど、利用者の利便に配慮すること。

⋮

(自転車駐車場利用状況報告書の提出)

第18条 条例第35条第3項の規定による自転車駐車場の利用状況の報告は、当該自転車駐車場の供用開始後3年ごとの年度末に、次に掲げる図書を添付した様式第12号による利用状況報告書を提出して行うものとする。

⋮

### 【附置義務駐輪施設の適切な隔地による確保の考え方】

昭和56年11月に発出した「標準自転車駐車場附置義務条例」では、附置義務駐輪施設の設置場所として、敷地内または当該施設の敷地に到達するための距離がおおむね50m以内に確保することとしている。

「標準自転車駐車場附置義務条例」(抜粋)

第3条 指定区域内において、次の表(ア)欄の用途に供する施設で(イ)欄の規模のものを新築しようとする者は、(ウ)欄により算定した規模の自転車駐車場を当該施設若しくはその敷地内又は当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね50メートル以内である場所に設置しなければならない。

(2) 地域（商業者、事業者等）による駐輪スペースの確保

①地域の主体的な自転車等駐車場の整備

商店街への買い物客等、地域への来訪者のための自転車等駐車場は、地域の活性化のためにも地域自らが確保することが望まれる。

(参考：商店街による駐輪スペース提供（茅ヶ崎市）)

- ・神奈川県茅ヶ崎市では、茅ヶ崎駅より南側の商店街を中心に、商店街での買い物客のために店舗等の軒先を利用し、これを無料自転車等駐車場として、16箇所の「のきさき駐輪場」を確保している。
- ・「のきさき駐輪場」は、自転車で利用しやすい便利な商店街を目指して、商店からのスペースの提供により設置されている。



▲のきさき駐輪場



※2時間まで利用可能(料金は無料)

No.	商店会	店舗名	住所	電話
1	ラチエン通り商店会	コープかながわ旭が丘店	旭が丘12-27	0467-85-0166
2	ラチエン通り商店会	江戸久	東海岸北5-10-42	0467-86-7070
3	ラチエン通り商店会	松が丘郵便局	松が丘1-1-74	0467-87-2208
4	ラチエン通り商店会	勝保プロゴルフ	東海岸北5-15-63	0467-87-1721
5	サザン通り商店街	茶商 小林園	共恵2-1-40	0467-82-2716
6	サザン通り商店街	中南信用金庫茅ヶ崎支店	中海岸1-1-50	0467-87-2424
7	東海岸本通商店会	田中自転車	東海岸北2-3-32	0467-82-4362
8	東海岸本通商店会	マルニ商店	東海岸北2-3-26	0467-82-2502
9	東海岸本通商店会	東海岸通り商店会駐車場	東海岸北1	
10	南本通り商店会	R's hair(アールズ・ヘアー)	共恵1-4-17	0467-57-1116
11	浜見平商店会	ハマミ薬局	浜見平10-1-7	0467-86-5807
12	左富士通り商店会	左富士通り商店会駐車場	浜見平17-2	0467-86-6916
13	鶴が台名店街	協栄クリーニング	鶴が台10-2-105	0467-51-0414
14	鶴が台名店街	新湘南接骨院	鶴が台10-2-104	0467-55-1335
15	鶴が台名店街	加藤理容室	鶴が台10-6-102	0467-51-4452
16	鶴が台名店街	鶴が台名店街駐輪場	鶴が台10-2-102	0467-51-4452

※左富士通り商店会駐車場の連絡先はあるえっと美容室、鶴が台名店街駐輪場の連絡先は加藤理容室になっております。

▲のきさき駐輪場スペース提供店舗

出典：のきさき駐輪場・しょうれんレンタ号（茅ヶ崎市商店会連合会HP）

(参考：民間事業者による商業施設敷地内のデッドスペースを活用した自転車等駐車場整備（柏市）)

- ・柏駅周辺では、自動車の通行が困難な狭隘道路に面している未利用地や大型店周辺の空地、デッドスペースを活用した民営自転車等駐車場の整備が多く見られるようになり、駅周辺の放置自転車の抑制に役立っている。
- ・民間自転車等駐車場の形態は、大半が自動精算機とラック収容により人件費を削減し、買い物客が利用しやすい料金体系となっている。例えば、入庫から2時間は無料とし、その後4~8時間ごとに100円程度の料金とするものである。無人化により24時間稼働していて、買い物利用はもちろん通勤・通学にも対応している。



▲柏駅：大型店舗の空地を利用した自転車等駐車場

出典：道路 2010-10月号（特集 自転車施策の推進）





(参考：公開空地への自転車等駐車場整備（東神奈川駅）)

- ・JR 東神奈川駅前ショッピングセンター周辺の公開空地には、約 800 台の自転車・バイクが放置されていた。
- ・この公開空地において、ショッピングセンターが自転車等駐車場を整備するとともに、横浜市が自転車等放置禁止区域に指定している。
- ・さらに、隣接する市営自転車等駐車場を増設することで、公開空地に放置されている自転車・バイクの収容が可能となっている。
- ・これにより、放置自転車・バイクが一掃され、「歩行者交通」と「防災」の2つの地域課題が同時に解決されている。

※公開空地：一般の人が通常自由に通行・利用できる空間



▲自転車等駐車場整備前後のイメージ  
出典：報道発表 ～駐輪場整備と自転車等放置禁止区域の指定～（神奈川区HP）

【ショッピングセンターの自転車等駐車場の概要】

- ・収容台数：551 台
- ・内訳：
  - 自転車：472 台、原付：43 台、
  - 自動二輪車：36 台\*
- ・料金：
  - 2.5 時間まで無料 その後 8 時間ごとに
  - 自転車：100 円、原付：200 円、
  - 自動二輪車：300 円

《「横浜市市街地環境設計制度」による駐輪施設の整備促進（横浜市）》

- ・横浜市では、「横浜市市街地環境設計制度」を設け、個々の建築計画の中で、様々な課題の改善に資することを条件に、都市計画で規定された容積率や高さ等を緩和することにより、高い水準の建築計画による良好な市街地環境の形成を積極的に誘導していくことを進めてきた。
- ・当制度の中に駐輪施設の整備に関する事項が含まれている。具体的には、「①基本要件を満たす建築物」を対象に、「②公共的駐輪場の整備を有効公開空地面積に加えることができる」としており、これにより、市街地環境の形成の誘導とともに施設整備を促進している。

【①基本要件】※駐車・駐輪施設のみ抜粋

ア建築物の規模・用途に応じた駐車施設、荷さばきのための駐車施設、自動二輪車駐車施設、駐輪施設の整備を行うこと。特に、店舗等の集客機能を有する施設は、十分な駐輪施設、自動二輪車駐車施設を整備すること。イ駐車・駐輪施設の整備にあたっては、その配置、出入口の設置位置等について、低層部の賑わいや街並みの連続性、周辺交通への影響に十分配慮すること。また、建築物に集中する交通が待ち行列を生じる場合、周辺交通に影響を与えない計画とすること。ウ機械式駐車施設を設ける場合は、周辺への配慮を十分に行うこと。

【②公共的駐輪場の整備を有効公開空地面積に加える】

※「第4章 公開空地に準ずる空地等の3 公共的駐輪場」のみ抜粋

以下の空地等を設けることにより、市街地環境の整備向上に寄与するものと認められる場合は、次の基準によりその貢献度に応じて有効公開空地面積に加えることができる。

3 公共的駐輪場

駅周辺等の放置駐輪が多く発生している地域（放置自転車等禁止区域等）において、区役所等と協議の上、公共的駐輪場を適切に設けた場合、当該施設の面積相当分を有効公開空地面積に加えることができる。ただし、必要有効公開空地面積率の2分の1を限度とする。また、景観等に十分配慮した形態とすること。

(参考：公開空地への自転車等駐車場整備制度（大阪市）)

- ・大阪市では、自転車等駐車施策の一環として、自転車等駐車施策が必要な区域で、総合設計制度に基づき整備された公開空地内への公共的自転車等駐車場の設置を、期間を限定して認める制度が実施されている。
- ・この制度により、大阪市が整備する自転車等駐車場の補完とともに、歩行者や緊急車両等の円滑な通行を確保することで、民間所有の敷地を活用した市街地環境の整備改善に資することが目指されている。

[制度概要]

- ・大阪市が設置の必要性を認めた公共的自転車等駐車場を、下記の方式により設置する。
  - (1)大阪市が公開空地の用地提供（無償）を受け、公共自転車等駐車場を設置し運営
  - (2)許可建築物の所有者が、大阪市の承認を得た上で公共的自転車等駐車場を設置し、無料で運営
- ・設置期間は5年以内とし、歩行者の動線や高齢者・障害者等の建物利用（バリアフリー計画）に配慮した配置計画であることが求められる。
  - (2)の場合は、その維持管理状況を一年毎に市長に報告する必要がある。

[対象区域]

- ・自転車等駐車場が必要な区域として、「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」により指定する自転車放置禁止区域内に存在する敷地、当該区域に接する敷地、及び当該区域の境界から100メートル以内に存在する敷地内における公開空地を対象とする。

《公開空地における公共的自転車等駐車場設置の占用承認に関する基準》

- ・大阪市総合設計許可取扱要綱等の特例に関する要綱（平成23年5月31日制定）の定めにより、上記の制度概要や対象区域に係る事項に加えて、公開空地内に公共的自転車等駐車場を設置する場合の占用行為の承認に関して、以下のような必要な基準が定められている。
  - ・公共的自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、自転車等を有効に駐車することができ、かつ、次のアからオに定める要件を満たしていること。
    - ア 公共的自転車等駐車場以外の用途に供する部分と明確に区画して設置されていること
    - イ 敷地内の歩行者の主たる動線及び高齢者、障害者等の建築物利用に配慮して配置されていること
    - ウ 利用者が容易に利用できるよう公共的自転車等駐車場の位置及び利用方法が表示されていること
    - エ 利用者が容易に視認できる位置に公共的自転車等駐車場の出入口があること
    - オ 公共的自転車等駐車場の周辺を通行する者が、出入りする自転車等を容易に視認できる構造であること

出典：公開空地における公共的自転車駐車場の設置について（総合設計制度）（大阪市HP）

## ②補助金を活用した商店街、商業施設事業者による整備の推進

商業施設への附置義務の適用は多くの自治体が行っているが、短期的な対応として、行政の支援による商店街の共同自転車等駐車場の整備や、空き店舗等の既存施設を活用した自転車等駐車場の確保が求められる。

### (参考：商店街の空き店舗を活用した自転車等駐車場設置に対する補助金の交付（高松市）)

- ・高松市では、自転車等の駐車需要の著しい地域または駐車需要が著しくなることが予想される地域において、民間事業者または民営事業者が実施する自転車等駐車場施設整備事業に必要な経費の一部を補助することにより、自転車等駐車場の整備促進を図り、快適に自転車等を利用することができるまちづくりに資することを目的とし、補助金交付要綱を定めている。

#### [役割分担について]

- ・設置主体は商店街振興組合等であり、市はその整備および管理運営に補助する。
- ・あらかじめ、商店街振興組合等より自転車等駐車場整備予定地（空き店舗等）の場所、家賃、整備予定金額等の相談を受け、近隣の状況、価格等を検討し、申請可能と認めた場合、申請書の提出を受けている。

補助率：

- ・整備費の67%以内
- ・管理運営（賃借料）の67%以内

#### [実施効果]

- ・整備した自転車等駐車場の利用は多く、常に満車に近い状況であり、放置自転車の縮減に寄与している。



出典：高松市自転車等駐車対策協議会（高松市HP）

### ③民間開発等大規模施設の立地や建物更新にあわせた自転車等駐車場整備

中心市街地では、路外自転車等駐車場の用地確保が課題となることが多いと考えられる。

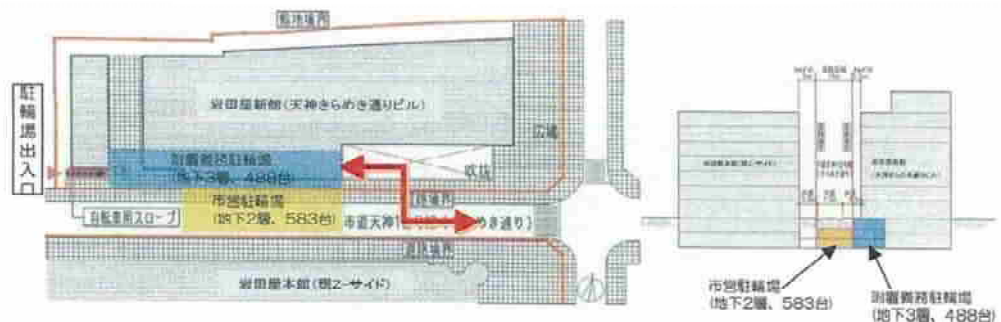
このため、大規模な商業施設等の立地計画や大規模施設の更新予定がある場合には、施設側と協議し、附置義務自転車等駐車場とあわせ公共自転車等駐車場を整備すること等が考えられる。

(参考：附置義務自転車等駐車場と公共自転車等駐車場の合築（福岡市）)

- ・商業ビルが集積する福岡市天神2丁目において、建設費削減効果などを総合的に勘案して、附置義務自転車等駐車場の整備を伴う大規模商業施設と、隣接する道路下を活用した官民合築による大規模地下自転車等駐車場(きらめき通り駐輪場：収容台数 1,071 台、うち附置義務 488 台、市営 583 台)が整備されている（平成 16 年 3 月より供用開始）。

#### 【自転車等駐車場の特徴】

- ・市営と附置義務の自転車等駐車場の出入口を一括して大規模商業施設内に設置するなど、一元的に自転車等駐車場の管理・運営が行われている。
- ・地下3層構造でありながら各階で利用者通路が商業施設と直結し、地下街や地下鉄駅等へのアクセス利便性が極めて高い。



▲きらめき通り駐輪場（位置図、断面図）



▲きらめき通り駐輪場の駐輪状況



▲商業施設と直結した地下出入口



▲自動ドアゲート式の出入口

出典：福岡市提供資料

(参考：民間再開発にあわせた自転車等駐車場の整備（武蔵野市）)

- ・JR 三鷹駅前に民間再開発により建てられた地上 28 階と 31 階のツインタワーマンション「武蔵野タワーズ」の北棟地下 1・2 階を武蔵野市が区分所有し、収容台数 1,500 台の公共自転車駐車を整備している。



出典：武蔵野市提供資料



### (3) 道路上等における自転車等駐車場の設置

道路法及び道路法施行令が改正され、道路の附属物や占有物件として、道路上に自転車等駐車場を設置することが可能となったことから、歩行者等道路の通行に十分配慮し、道路空間も有効に活用して自転車駐車施策を進めることも必要である。

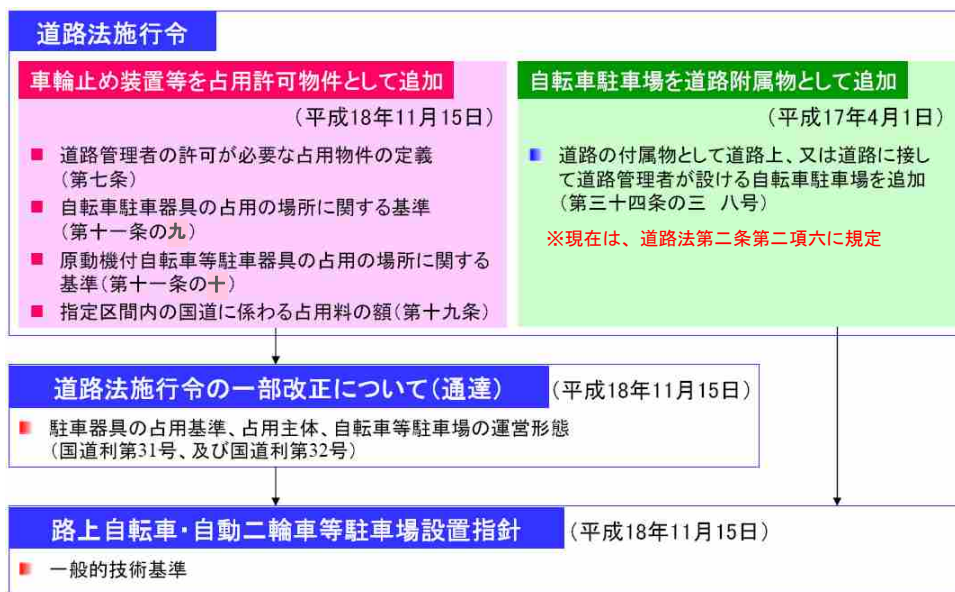
#### ① 中心市街地における面的な小規模駐輪施設等の整備

面的な広がりがある中心市街地では、自転車が集中する施設が点在している。できる限り目的地に接近して駐輪しようとする自転車利用者に対応するために、小規模な自転車等駐車場を面的に配置することが効果的と考えられる。

市街地内で自転車等駐車場の用地を確保することが困難な場合で、道路上の自動車、自転車、歩行者等の通行を阻害しない場合においては、既存道路空間を活用して路上自転車駐車場の整備を検討していくことが考えられる。

この際、自転車ネットワーク計画との連携や料金施策により、自転車の適切な利用を誘導していくことも重要である。

#### ▼ 道路法及び道路法施行令の規定



[路上駐輪場 (イメージ)]



[路上自動二輪車駐車場 (イメージ)]



出典：国土交通省HP



(参考：道路空間を活用して面的に路上自転車等駐車を配置（福岡市）)

- ・福岡市では、面的な広がりがあり、買い物等の短時間駐輪など多様な駐輪需要がある中心市街地において、路上に自転車等駐車を設置している。

[路上自転車等駐車場]

- ・自転車等駐車場不足と用地不足の解消のため、恒久的な自転車等駐車場整備までの緊急的・暫定的措置として、路上自転車等駐車を設置。
- ・路上自転車等駐車場は全体で約 5,500 台収容可能（24 時間利用可能）
- ・また、放置自転車の多い箇所に設置するため、利用率が高い。



▲路上自転車等駐車場  
(集中精算型前輪ロック式)



▲福岡市（天神地区）自転車等駐車場位置図

出典：福岡市提供資料

(参考：必要な施設の重要度に応じてパーキングメーターを転用した整備（新潟市）)

- ・新潟市の中心市街地である万代地区では、自転車等駐車場の供給不足を補うため路上のパーキングメーターを撤去して自転車等駐車を整備している。収容台数 168 台で 24 時間利用可能であり、無料で利用できる。



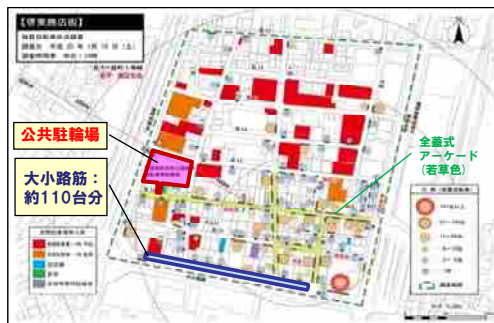
(参考：広幅員の歩道を活用した小規模な自転車等駐車場の整備（大阪市）)

- ・大阪市では中心市街地において、短時間の自転車駐輪需要にこたえるため、広幅員の歩道上にある地下出入口付近のデッドスペース等を活用し、小規模の自転車等駐車場の整備を進めている。



(参考：広幅員の歩道を活用した路上自転車等駐車場の整備（堺市）)

- 堺市では、商店街の賑わいに寄与する駐輪スペースとして、商店街の南に並行して走る大小路筋の歩道上に自転車等駐車を整備している。



出典：堺市・堺東商店街自転車駐輪対策調査検討業務報告書（堺市：平成 25 年 3 月）等に加筆

(参考：商店街内における小規模な駐輪施設の整備（八王子市）)

- 八王子駅周辺地区では、買い物客の駐輪需要に対応する取組として北口駅前広場から伸びる商店街の所定位置に「自転車駐輪帯」や「サインラック（可動式駐輪器具）」などの小規模な駐輪施設を整備している。



▲サインラック



▲自転車駐輪帯

出典：八王子市HP

(参考：歩道の一部を拡幅した小規模な路上自転車等駐車場の整備（東京都豊島区）)

- 新大塚駅周辺では、歩道の一部を拡幅した路上自転車等駐車を整備し、放置自転車禁止区域を指定している。



出典：豊島区HP

## ②民間のノウハウを活用した路上自転車等駐車場の整備促進とサービスの向上

自転車等駐車場事業を展開する民間事業者は、より効率的で効果的な事業運営、サービス提供を行うことが期待されるため、行政との役割分担のもと、民間活力を活用した施設整備が求められる。

さらに、公募等により民間事業者を選定することで、より質の高い自転車等駐車場の整備が期待できる。

### (参考：自治体が占用した道路上への自転車等駐車場整備・管理運営の委託（大阪市）)

- ・大阪市では、平成23年4月を目処に、キタエリア（梅田周辺）、ミナミエリア（難波周辺）、大阪ビジネスパークエリア、本町エリア及び淀屋橋エリアの歩道上の自転車等駐車場設置に向けて、自転車等駐車場の設置・管理運営を行う事業者の公募を行い、各事業者からの提案内容により事業者を選定した。

#### [審査方法]

- ・事業者からの提案内容を学識経験者等により構成される選定委員会において審査

#### [審査基準]

- ・自転車等駐車場の効用を最大限に発揮するための方策【35点】
- ・平等・公正な施設利用を含む適切な管理運営を行うための方策【9点】
- ・有料自転車等駐車場の管理運営業務を安定的に行うために必要な経理的基礎及び技術的能力に関する事項【19点】
- ・本市施策への貢献等その他必要な事項に関する事項【37点】

#### [役割分担について]

- ・市は、道路管理者から道路占用許可を受ける。
- ・事業者は、市から歩道上に設置する自転車等駐車場の管理運営業務全般を、業務委託方式により受託する。
- ・自転車等の駐車に必要な器具・設備等にかかる費用等、および運営等の事業費、公租公課、応募にかかる費用等、事業を実施するにあたり必要な費用については、全て事業者の責任において負担する。
- ・自転車等駐車場の利用者等が支払う利用料金は全て事業者の収入とする。

#### [留意事項]

- ・自転車等駐車場内での広告物設置、掲示物及び飲料等自動販売機設置は禁止
- ・路上という特性上、本事業における自転車等駐車場の範囲を一時的または永続的に縮小、変更することがあり、変更等に伴って事業者に生じる損失は事業者の負担とする。
- ・営業日は1月1日から12月31日まで、営業時間は24時間
- ・利用種別は一時利用のみとし、料金の上限は24時間で150円までとする。
- ・事業者は、本件事業による収益から、市に対する還元分として、「納付金」を納める。

出典：大阪市公募要項（大阪市：平成22年9月）

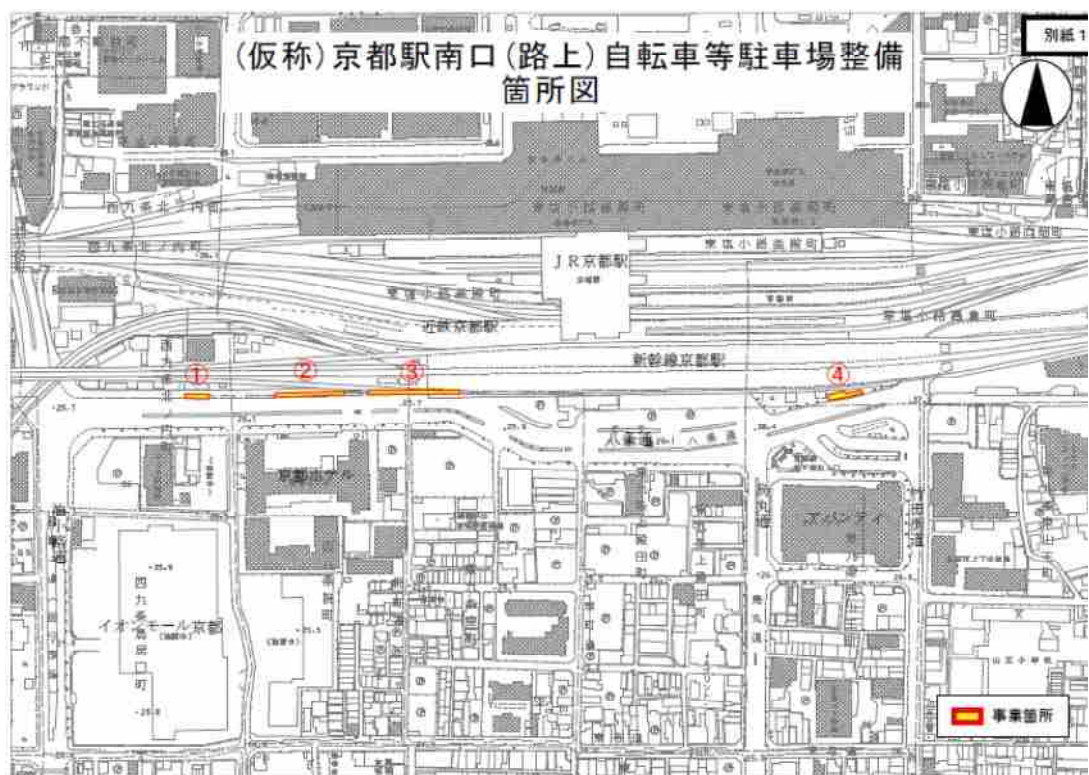


(参考：道路占用から自転車等駐車場整備・管理運営の一括委託（京都市）)

- ・京都市では、駅周辺や市街地における放置自転車対策として、定期的な放置自転車の撤去に取り組むだけでなく、鉄道事業者・民間事業者と連携した駐輪スペースの確保に努めており、京都駅南口駅前広場整備事業（以下「広場整備事業」という。）に伴い、駅周辺の道路空間（以下「路上」という。）を活用した自転車等駐車場の整備及び管理運営を実施する事業者を公募により募集・選定を行っている。

[整備概要]

- ・事業者は、路上の一部を道路占用したうえで、自らの出資・責任により植栽・舗装等の自転車等駐車場基盤、標識、照明及び地下埋設配線を含む駐輪器具等のすべての施設整備をするとともに、その後の管理運営を行う。
- ・事業期間は15年間とし、道路占用許可については5年ごとに更新手続きを行う。



出典：(仮称) 京都駅南口（路上）自転車等駐車場の整備及び管理運営を行う占用事業者の募集について  
（京都市：平成26年8月）

### ③行政と民間の適切な役割分担による自転車等駐車場の整備

民間との役割分担による自転車等駐車場整備については、事業費の援助に限らず、道路占用等の手続きの実施や用地の提供等、行政と地域が適正な役割分担のもと、必要な自転車等駐車場の整備を推進することが望ましい。

#### (参考：商店街が中心となった自転車等駐車場の整備（尼崎市）)

- ・阪神尼崎駅周辺の中央商店街周辺は、市内最大の商業施設が集積している地域であり、不法駐車駐輪問題等、駅周辺の環境浄化をめざす取組が行われている。
- ・当該地域周辺では、放置自転車が歩道や車道まで占拠し、安全な車輛通行や歩行も阻害しており、対策のひとつとして、歩道を活用した、一定時間無料の自転車等駐車場をTMO 尼崎が設置した。

#### [役割分担について]

- ・駐輪機の設置費用については、全額 TMO 尼崎が負担している。
- ・尼崎市は公安委員会との協議を踏まえて、占用部分の道路占用許可を行い、TMO 尼崎から道路占用料を徴収している。
- ・地元の「まちづくり協議会」は、定期的に不法駐輪防止の啓発活動（尼崎市も参加）を行い、尼崎市は放置禁止区域内の放置自転車等の強制撤去を実施している。
- ・駐輪機利用料収入は TMO 尼崎の収入とする。

<b>① 供用開始日及び台数</b>		
市道第295号線 (H18. 9. 30)	82台	
市道第149号線 (H19. 3. 30)	242台	
市道第92号線 (H20. 10. 1)	154台	
<b>② 利用料金</b>		
自転車	駐車後8時間まで150円	(ただし、駐車後90分まで無料)
原付自転車	駐車後8時間まで300円	(ただし、駐車後90分まで無料)
自動二輪車	駐車後8時間まで350円	(ただし、駐車後90分まで無料)

#### [実施効果]

##### 【改善効果（プラス面）】

- ・駐車後90分無料と設定しており、全体の約50%が無料利用である。また、パチンコ店等が無料の駐車券を発行している。
- ・駐輪機1台あたり1.5台程度の利用状況である。
- ・設置により、駐輪機設置周辺の放置自転車が減少して、安全な通行空間が確保できた。



出典：尼崎市提供資料

#### (参考：公共用地を有効活用した自転車等駐車場の整備（埼玉県富士見市）)

- ・東武東上線ふじみ野駅線路沿い約150メートルの地点にある雨水対策として整備されている調整池（勝瀬原第3調整池）の上部空間を活用し、駐輪場を整備している。

[整備前]



[整備後]



	駐輪台数(電磁ロック台数)	
	自転車	1,130台
原付(50cc~125cc)	71台	(19台)
最大駐輪台数	1201台	
	定期利用：904台	
	一時利用：297台	

出典：NPOタウンモービルネットワークHP

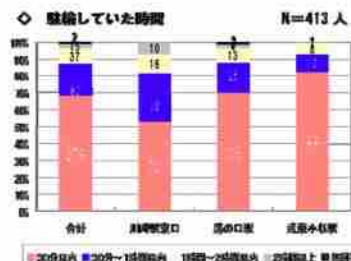
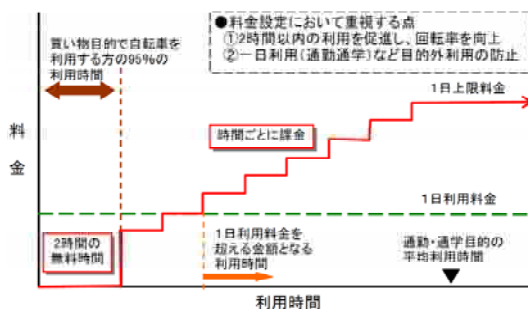


(4) 自転車等駐車場の適正な利用の誘導

買い物等による自転車等駐車施策として自転車等駐車場を設置する場合には、短時間利用に対応した料金設定とすることにより、通勤等の長時間の利用を抑制し、短時間の利用を誘導することが考えられる。

(参考：短時間駐車用の料金徴収システムの導入（川崎市）)

- ・川崎市では、短時間利用の自転車等駐車場に対する利用者ニーズを踏まえ、買い物目的などで自転車を利用する人のための短時間利用自転車等駐車場を導入している。
- ・駅周辺に多くの商業施設が立地し、短時間利用自転車等駐車場の需要が高いターミナル駅などから優先的に設置することとしている。
- ・買い物目的等の短時間利用者の自転車等駐車場利用を促進するため、市民調査の結果で、買い物目的などの利用者の95%以上が2時間以内の駐輪だったことから、無料時間を2時間に設定している。



▲短時間料金の設定イメージ（上）、短時間利用者の駐輪時間（下）

出典：自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン（川崎市：平成23年2月）



(参考：課金制の導入（仙台市）)

- ・中心市街地において、面的に路上自転車等駐車を設置し、2時間まで無料、2時間以上は課金を行い、短時間利用者の利用を誘導している。
- ・また、公園等において地下自転車等駐車を設置し、1日利用で50円という料金設定を行い、長時間利用者（周辺店舗の従業員等）を誘導している。
- ・民間事業者が設置した附置義務自転車等駐車場についても、情報提供を行い、一般利用を誘導している。



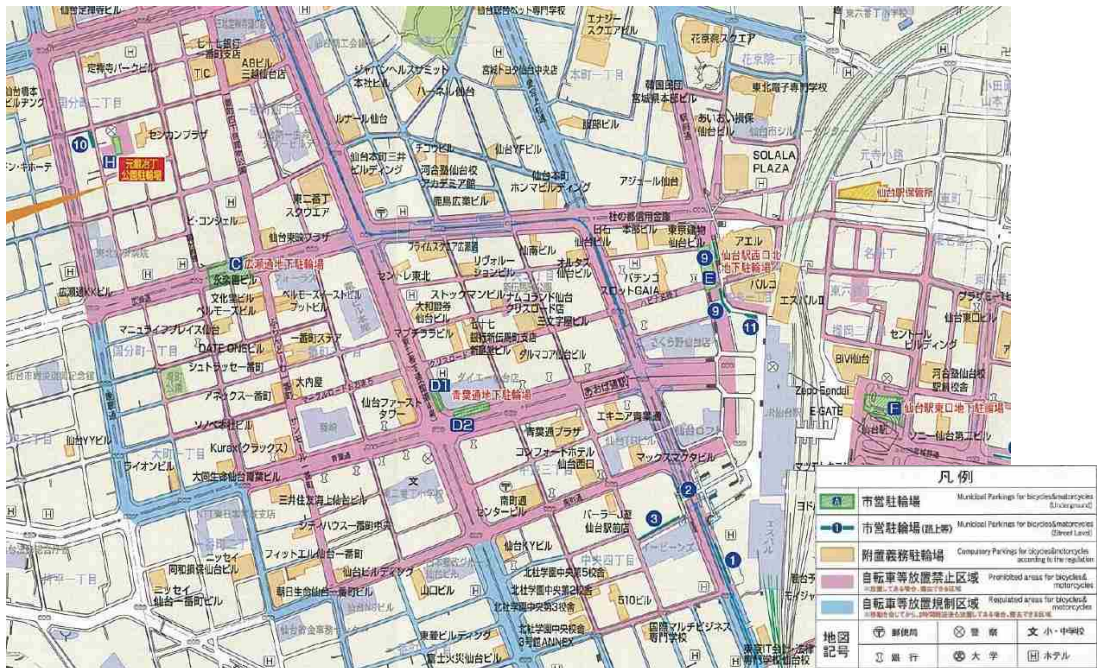
▲公園を利用した地下自転車等駐車場

出典：元鍛冶丁公園駐輪場をご利用ください  
(仙台市HP)

路上駐輪場等の利用料金 Charges of Street Level parking area

車両の区分	利用区分		
	駐車時間4時間以内	駐車開始から2時間を越え6時間以内の場合	駐車開始から2時間を越えた場合、6時間ごとに
自転車 ①～③	無料	100円	100円
多層構付自転車 ④⑤⑥⑦	無料	200円	200円
自転車二輪車 ⑧⑨⑩⑪	無料	300円	300円

▲路上自転車等駐車場と利用料金



▲自転車等駐車場の配置図

出典：仙台市提供資料



### 3.2.3 自転車等駐車場の利用促進

新たに整備された自転車等駐車場や既存の自転車等駐車場の機能を高め、自転車等駐車施策を効果的に推進するためには、自転車等駐車場の利用促進を図っていくことが重要である。

このため、以下のような取組をあわせて実施していくことが効果的である。

#### 【施策の考え方1】

通勤や買い物等目的や駐輪時間に応じた自転車等駐車場の整備に加えて、自転車等駐車場の位置や料金等に関する情報を自転車利用者へ提供することにより、自転車等駐車場の利用を誘導するとともに、自転車等駐車場の有効活用を図っていくことが重要である。

#### 【施策の考え方2】

自転車等駐車場の利用を促進し、自転車等駐車場の有効活用を図っていくためには、自転車等駐車場に関する情報提供や自転車等駐車場の利用しやすさの向上とともに、商店街等地域と連携し自転車等駐車場を利用することによる付加価値を高めるための取組を実施することも効果的である。

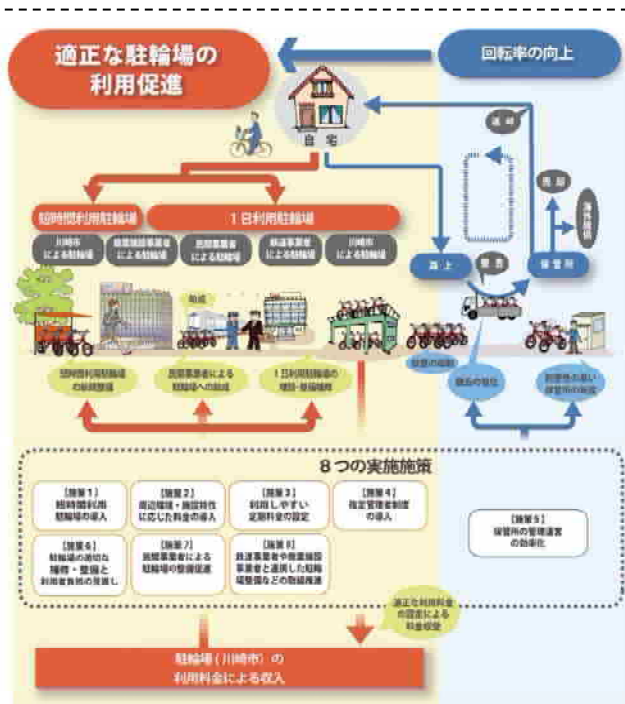
#### 【施策の考え方3】

自転車等駐車場の容量に余裕がある場合であっても放置自転車が発生していることから、自転車利用者の放置自転車に関する意識を高めていくことも重要である。

なお、放置禁止区域の適切な設定により放置自転車が違法であることを明確にすることも必要である。

(参考：自転車等駐車場の利用促進と放置自転車の規制徹底の総合的な対策の推進（川崎市）)

・川崎市では、放置自転車対策を「自転車等駐車場の整備から利用促進」と合わせて「放置自転車の撤去・返還」を推進することで、総合的な駐輪対策を推進することとしている。



出典：自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン（川崎市：平成23年2月）

▲施策全体の運用方針の体系イメージ

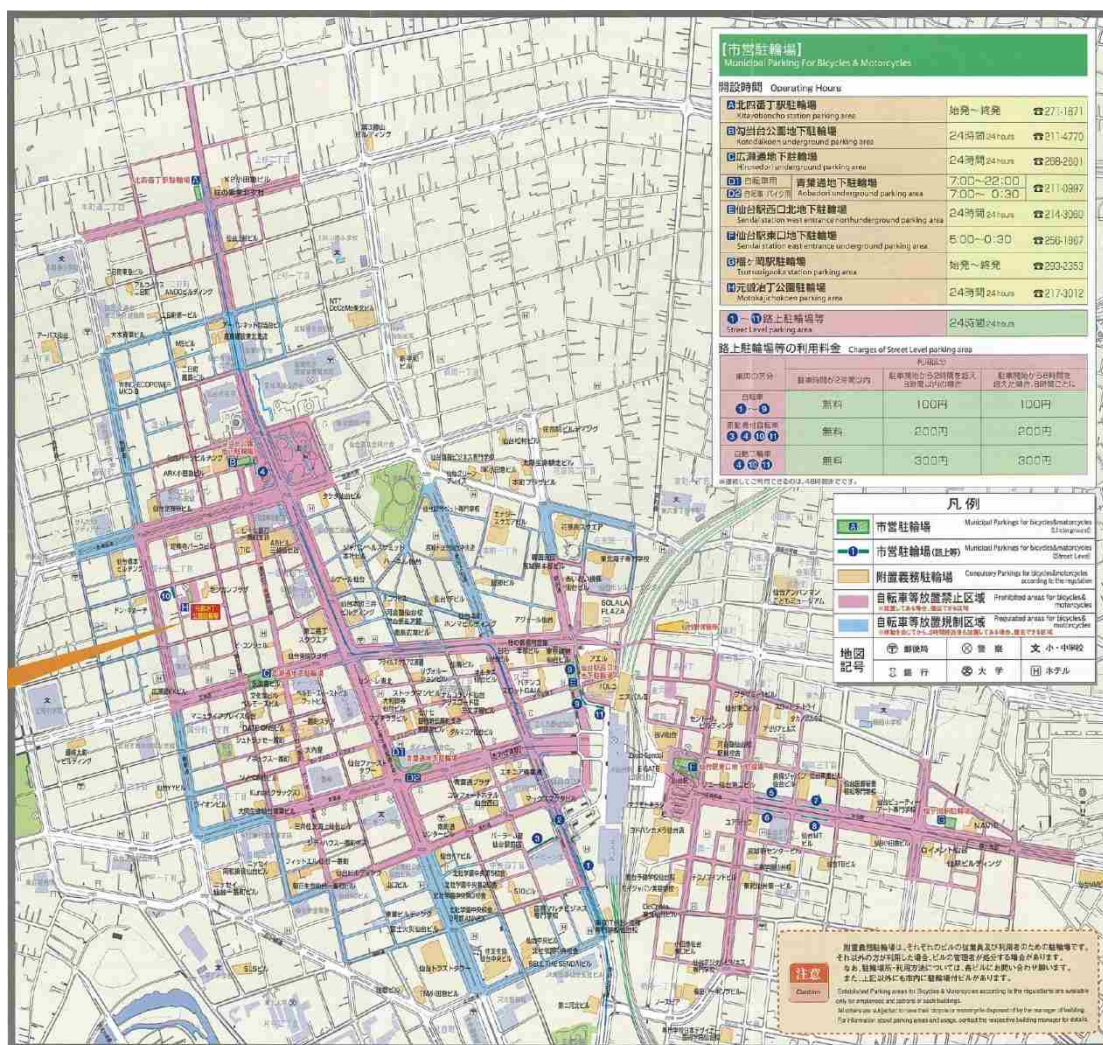


(1) 自転車等駐車場の適正な情報提供

自転車利用者の目的地や目的に応じた自転車等駐車場について、設置箇所や料金等の施設の情報を知り、徹底することで、さらなる利用促進につながる事が考えられる。

(参考：駐輪目的に合わせた適切な自転車等駐車場の誘導（仙台市））

- 市民向けに広く配布している「自転車・バイクの駐輪場マップ」に、附置義務により設置された自転車等駐車場を示し、利用を誘導している。



▲駐輪場マップ

出典：仙台市提供資料

## (2) 啓発活動による意識変化の推進

### ① 自転車等駐車場の利用に対する認識の徹底

自転車利用者に対して、自転車等駐車場の利用徹底を目指し、印象的な媒体を活用した広報・周知活動により、自転車利用者の意識を変えていく取組が考えられる。

(参考：キャラクターによる自転車放置防止の啓発（福岡市）)

- ・福岡市では、積極的に放置自転車対策に取り組む民間事業者との共同で「チャリ・エンジェルズ」というキャラクターを作成し、「放置サイクルZERO宣言!」をキーワードとしたキャンペーン活動を展開している。
- ・チャリ・エンジェルズは、キャンペーン時に天神地区を巡回しながら放置自転車への自転車等駐車場マップの取付けや、キャンペーングッズ（ステッカー等）を配布するとともに、小学校での交通安全教室の実施や様々なイベントにおいて自転車放置防止を訴える啓発活動等を行っている。また、このキャラクターを活用して、天神地区の自転車等駐車場案内や駐輪に関するQ&A等を掲載したホームページも開設している。



▲キャラクターの活動状況

出典：福岡市提供資料

(参考：印象的な路面シートによる利用マナーの啓発（大阪市）)

- ・京橋地域の安全なまちづくり連絡協議会では、「放置自転車追放」、「駐輪マナーの向上」などをテーマにした小学生の絵画から作成した路面シートにより自転車利用者へのマナー啓発活動を行っている。



出典：大阪市都島区HP

## ②コミュニケーションによる放置自転車の削減

リーフレット配布やアンケートを活用し、放置自転車に対する意識を高めることにより、自転車等駐車場の利用を促進することが考えられる。

(参考：コミュニケーション施策の有効性検証実験（東京都豊島区 その1）)

- ・自転車の放置が社会問題となっている中で、モビリティ・マネジメントに関する実務的・学術的な知見を援用し、コミュニケーションによる放置自転車削減を実務的に可能であるか否かを検証するため、東京工業大学大学院により検証実験が実施された。

### <東京メトロ千川駅周辺における取組>

- ・駅周辺に自転車等駐車場 4 箇所（1,260 台収容可）
- ・いずれも徒歩圏内にあるが、利用率に差がある
- ・1,469 台が駅周辺に乗り入れ、うち 766 台が放置自転車



千川駅北第一駐輪場



千川駅北第二駐輪場

### ■行動変容のための具体的情報を記載したリーフレットの提供

#### ○配布方法（アンケート回収数/リーフレット配布数）

- ・地下鉄出口での手渡し（195 / 2,217）  
⇒千川駅の地上出口に係員を配置し、手渡しによって配布。
- ・放置駐輪者への手渡し（24 / 344）  
⇒駅周辺の路上に自転車を止めようとする人、ならびに実際に停めた人に、自転車を降りる瞬間、もしくは乗る瞬間に声をかけ手渡しで配布。
- ・かご投げ込み（24 / 1,119）  
⇒放置されている自転車のかごに配布。
- ・自転車等駐車場備え置き（17 / 250）  
⇒自転車等駐車場の受付にかごを設置し、リーフレットを備え置き。
- ・千川駅備え置き（20 / 300）  
⇒地下鉄千川駅の切符売場・豊島区広報紙配布ラックに備え置き
- ・近隣商店備え置き（27 / 380）  
⇒千川駅周辺の食品スーパーや銀行、コンビニエンスストアに協力を依頼し、レジ横等に備え置き。
- ・ポスティング（189 / 5,337）  
⇒千川駅を中心に約 1km 圏内の世帯の郵便ポストに 1 部ずつ配布。



千川駅周辺の駐輪の様子

▲千川駅における駐輪の現況

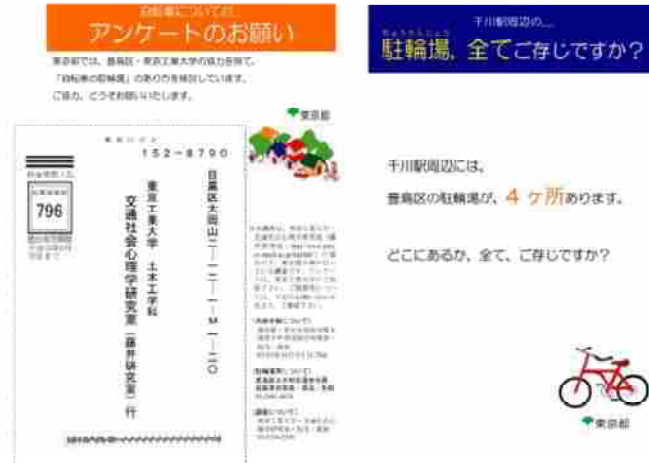
#### ○リーフレットの特徴

- ・「放置駐輪をやめましょう」ではなく、「自転車等駐車場が 4 箇所あります。全部知ってますか？」とアプローチ
- ・「3 時間は無料」「撤去の心配がない」等とアピール
- ・その上で、自転車等駐車場に関する詳細なデータを掲載
- ・「もし使うなら、どの自転車等駐車場を、どのような時に使うか? (=行動プラン)」を考えてもらうために、アンケートの回答を依頼する



(参考：コミュニケーション施策の有効性検証実験（東京都豊島区 その2）)

### リーフレット(表面)



### リーフレット(中面)



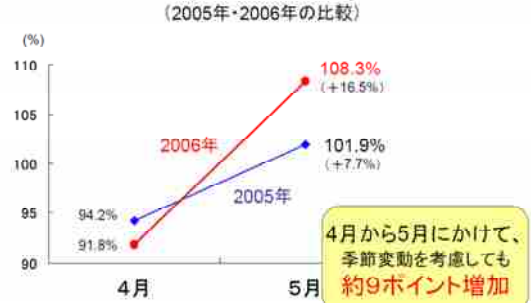
#### ■ 検証結果

- ・放置駐輪が1週間後・1ヶ月後に約2割減少
- ・自転車等駐車場利用率が約1割向上した
- ・リーフレットを読むことによって、人々の「放置駐輪を控えよう」という意識が活性化

#### 結果：放置駐輪台数の変化



#### 駐輪場利用率の変化



▲ 放置自転車台数及び駐輪場利用率の変化

出典：京都大学 藤井教授提供資料

(参考：コミュニケーション施策の実施（東京都目黒区 その1）)

＜東横線都立大学駅における取組＞

・対象地：東急東横線都立大学駅



▲都立大学駅周辺の現況



駅周辺の放置自転車の様子



東急駐輪場(新規)

北口駐輪場(新規)

■方策1：行動変容のための具体的な情報を記載したリーフレットの提供

○実施概要

- ・実施主体：東京都、目黒区、東京工業大学
- ・配布期間：2007年10月4日～11月30日
- ・総配布数：10,046部
- ⇒駅、近隣商店での備え置き：2,635部（26.0%）
- コミュニケーター等による手渡し：3,335部（33.0%）
- ポスティング、回覧板：4,076部（41.0%）

(リーフレット)



二つ折りしたときの外側

「放置自転車はやめましょう」ではなく  
「新しい駐輪場ができました。ご存知ですか？」  
↓  
リアクタンスを回避

アンケート添付  
「買物、通勤・通学時に  
利用できそうな駐輪場は  
どこですか？」  
↓  
行動変容に必要な行動プ  
ランの策定を促す

各目的ごとに適した  
駐輪場を提示

都立大学駅から各駐輪場へのアクセ  
ス方法、利用方法を提示  
↓  
行動変容のための  
具体的な情報を提供



二つ折りしたときの内側

(参考：コミュニケーション施策の実施（東京都目黒区 その2）)

■方策2：コミュニケータによる自転車等駐車場への誘導

○実施概要

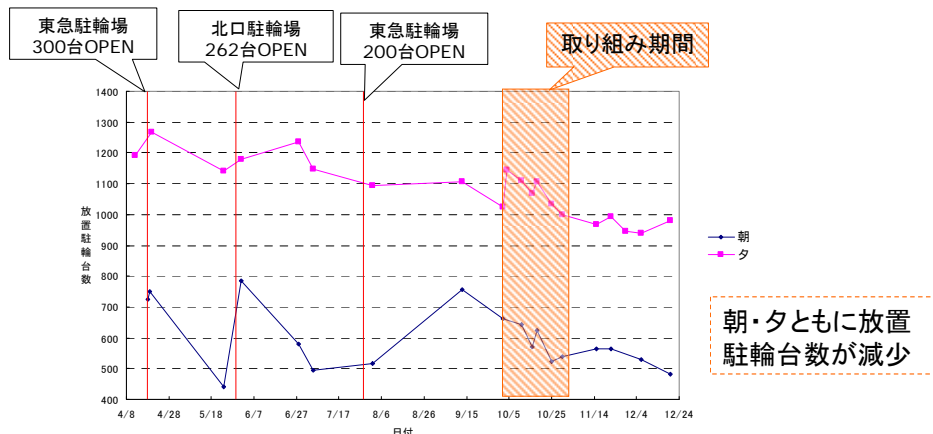
- ・期間：2007年10月1日～31日（平日・21日間）  
午前7:30～10:30/午後14:30～17:30 計6時間
- ・人数：1～3名
- ・コミュニケーションの概要  
⇒挨拶から開始→対等な立場でのコミュニケーション  
リーフレットを用いた自転車等駐車場情報の提供  
放置駐輪に対する注意は行わない



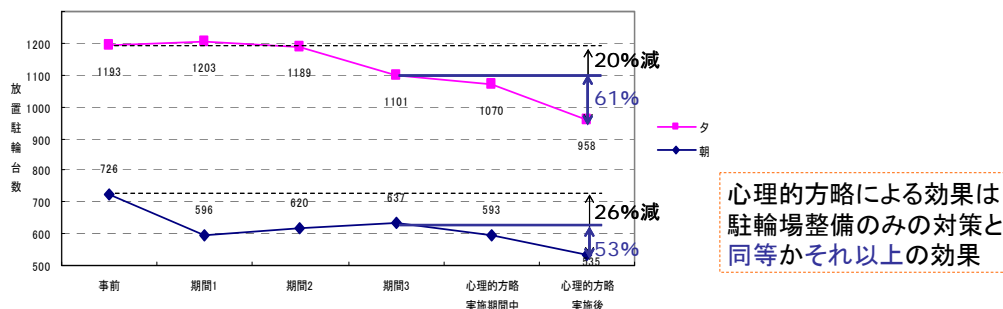
■実施結果

- ・放置駐輪が1週間後・1ヶ月後に約2割減少
- ・自転車等駐車場利用率が約1割向上した
- ・リーフレットを読むことによって、人々の「放置駐輪を控えよう」という意識が活性化

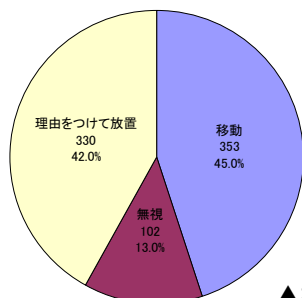
(放置駐輪台数の推移)



(期間で平均した放置駐輪台数の推移)



(コミュニケータの誘導実績)



- ・コミュニケーションした人数：延べ972名
- ・コミュニケーション後、移動した確率：平均45%  
※放置していた自転車を取りに来た人を除外した確率
- ・コミュニケータによる放置駐輪削減効果  
朝：65% 夕方：46%  
※コミュニケータの活動回数が一定水準以上の区域における、  
事前の放置駐輪台数に対する総減少量の占める割合

▲コミュニケーション施策の実施結果

出典：京都大学 藤井教授提供資料



(3) 地域と連携した自転車等駐車場の利用促進

中心市街地等においては、来街者の増加による地域の活性化等を図るため、自転車等駐車場の利用者に対して割引サービスを行う等、地域と連携した取組も効果的と考えられる。

(参考：地域店舗と連携した自転車駐車場利用特典の付与（伊丹市）)

- ・伊丹市では駐輪対策を起点とした地域通貨制度として、市営自転車駐車場や市内の制度加盟店舗を利用することで、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができる地域通貨「いたみんポイント」を導入し、放置自転車の減少や自転車利用の促進、地域の活性化を図る取組を官民協働事業で実施している。
- ・市営自転車駐車場を利用した場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まる。

**地域通貨制度「いたみんポイント」を始めます**

市営自転車駐車場で「貯まる」、お店で「使える」便利なサービス!

地域通貨制度「いたみんポイント(通称いたポ)」が11月1日からスタートします。いたみんポイントは、市営自転車駐車場や市内の制度加盟店舗を利用した際に、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができるサービスです。100円ごとに1ポイントが貯まり、1ポイント=1円として制度加盟店舗で利用することができます。

市営自転車駐車場を利用いただいた場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まります。利用料金の一部をポイントで還元することにより、実質的な値下げとなります。

**自転車駐車場利用のポイント**

- 一時利用料金の10%がポイントとして貯まる
- 定期利用料金の1%がポイントとして貯まる

**加盟店舗**

- 100円で1ポイント貯まる
- 1ポイント=1円として使用可能!

**カードをかざすだけの簡単操作!**

「いたポ」ご利用方法

加盟店舗に設置してある端末にカードをかざすだけで、「サービス登録」「ポイント付与・使用」ができます。

専用カード以外にも、ご当地WACNや自サイフケータイでも利用可能!

※自サイフケータイは株式会社「Pi」の登録商標です。WACNは株式会社「Pi」の登録商標です。

出典：伊丹市

### 3.3 自転車等駐車場の計画的な更新・維持管理方策

今後の急速な人口減少や、さらに厳しさを増す財政事情の下、公共施設整備については一層の重点化を図るとともに、既存施設の計画的な更新・統廃合・長寿命化等、公共施設を計画的、効率的に管理することが不可欠であり、公共自転車等駐車場においても同様の対応が求められる。

このため、自転車等駐車場の利用実態や利用者ニーズ等を勘案し、既存施設の有効活用、施設や機能の更新・長寿命化、民間資金の活用や、指定管理者制度等による効率的な維持管理コストの縮減等計画的な機能更新、整備・管理コストの縮減等適切な対応が求められる。

#### (1) 自転車等駐車場の計画的な建て替え・修繕・機能更新

自転車等駐車場の安全性、利便性、快適性等を向上し、より長期的に質の高いサービスを提供するとともに、自転車等駐車場の維持管理コストの縮減を図るためには、老朽化した公共自転車等駐車場等の計画的な建て替え・修繕・機能更新が必要である。

建て替え等においては、他の施設と一体的な整備やPFI事業等による民間資金等の活用等により財政負担の軽減を図る等、計画的、効率的な取組が必要である。

#### (参考：民間資金を活用した自転車等駐車場の再整備（箕面市）)

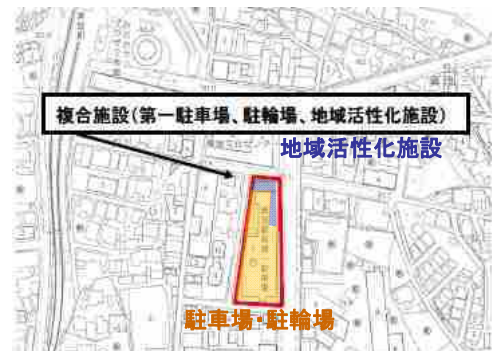
- ・箕面市では、PFI法に基づく事業として、箕面駅前第一駐車場と箕面自転車駐車を一体的に建て替え、地域活性化施設も合わせた複合施設として整備している。

##### [事業方式]

- ・BTO方式  
(設計+撤去+建設+維持管理運営)

##### [対象施設]

- ・駐車場、駐輪場、地域活性化施設  
の複合施設
- ※駐輪場：864台(原動機付自転車含む)
- ※駐車場：普通車 285台  
二輪車 27台
- ※地域活性化施設とは、飲食の提供や  
その他物販販売など、回遊性を創出し、  
地域の活性化に資する施設



出典：箕面市報告資料（箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業）

## (参考：自転車等駐車場の建て替えを伴う機能更新（小金井市）)

- ・老朽化した駐輪場の建て替えにあたり、定期更新機や搬送コンベアの導入など機能向上を図り、利便性や快適性を向上させた自転車等駐車場の整備を行っている。

[従前]



- ・構造・規模：鉄骨造2階建て
- ・建築面積：550.3 m<sup>2</sup>
- ・延床面積：624.0 m<sup>2</sup>
- ・収容台数：629台（自転車）
- ・その他設備：無し

[建て替え後]



- ・構造・規模：鉄骨造4階建て
- ・建築面積：550.3 m<sup>2</sup>
- ・延床面積：1,259.3 m<sup>2</sup>
- ・収容台数：938台（自転車）
- ・その他設備：定期更新機・搬送コンベア  
・防犯カメラ・ラック

出典：（公財）自転車駐車場整備センター提供資料

## (参考：公共駐車場の自転車等駐車場への転用（広島市）)

- ・広島市では、1,000台近くの自転車が放置されている稲荷町・京橋地区での良好な都市機能や景観を保持するため、公共駐車場の自転車等駐車場への転用を行うとともに、同地区を自転車等放置規制区域に指定している。



出典：広島市自転車都市づくり推進協議会資料（広島市HP）

(参考：持続可能な運営に資する効率的な維持管理（武蔵野市）)

・武蔵野市では、老朽化した自転車等駐車場の設備等を更新するにあたり、従前のものから安全性や利便性、快適性等を向上させ、質の高い自転車駐車サービスを提供している。

〈照明等の改修〉

・暗い割に消費電力が多かった  
従前から「ソーラーターマー+照度センサーの2系統の組み合わせ」で節電

〈区画再編及び駐輪機器更新〉

・区画再編による容量の増加（収益増）  
・駐輪場ゲートの新設で無人化し、ランニングコスト軽減

〈外壁等の修繕・改修〉

・構造体の鉄骨は既存を利用し、サッシを新設し外壁を張替え、美観や利用者の快適性を向上（収益増）

【従前】



【整備後】



出典：(公財)自転車駐車場整備センター提供資料

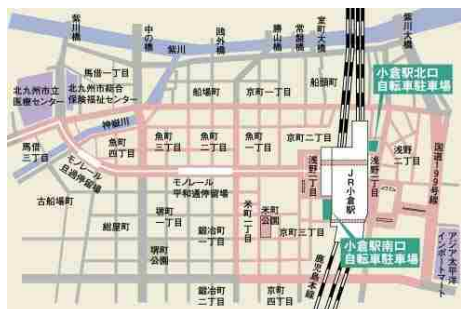
(2) 利用者の利便性に配慮した自転車等駐車場のサービス・機能の提供

自転車等駐車場においては、これまでの「停める」機能に加え、利用者の利便性の向上を目指し、より快適に自転車が利用出来るサービスを提供していくことも考えられる。

(参考：自転車等駐車場における付加サービスの提供（北九州市）)

・北九州市では、小倉駅において、公共自転車等駐車場の利用促進と施設のさらなる活用を目的として、自転車修理取り次ぎサービスを実施している。

・自転車等駐車場の利用時間内で受付  
(6:00~22:00)



小倉駅南口・北口自転車駐車場における  
自転車修理取り次ぎサービスの実施についてのお知らせ

小倉駅南口と北口の市営有料自転車駐車場で自転車修理の取り次ぎサービスを開始しました。



目的

本市では、「北九州市都市公園、公園、駐車場等の設置及び管理に関する条例」に基づき、駅周辺に市営有料自転車駐車を設置しています。  
本年度より、「北九州市自転車利用環境計画」に基づき、自転車の利用を促進し、施設の更なる活用を目的として、自転車駐車場における自転車利用促進事業を実施することとしており、下記のとおり自転車修理取り次ぎサービスを実施することとしました。

出典：北九州市資料（スマーサイクルライフ北九州HP）

### (3) 駐輪施設の安全性等の確保

自転車は、子供から高齢者まで幅広く活用される極めて身近な交通手段であることから、駐輪施設については、誰もが使いやすく安全に利用されるよう設置することが不可欠である。

また、これまでの自転車の種類は、シティ車やホーム車が大半を占めていたが、近年ではスポーツ車や電動アシスト車の利用も増加する等、より一層、自転車の車両形態の多様化に配慮した対応も必要である。

なお、駐輪施設の設置に関する一般的な技術的基準等については、「サイクルラック等技術基準（平成 28 年 4 月一般社団法人自転車駐車場工業会）」、「自転車等駐車場設置基準の手引き（平成 19 年 10 月公益財団法人自転車駐車場整備センター）」等にとりまとめられているところであり、これらを参照し適切に対応されたい。





- コミュニティサイクルは公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、国内外の多くの都市で導入が進められている。
- コミュニティサイクルの導入にあたっては総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置づけなど政策的な導入目的を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携しながら検討していくことが必要である。
- 持続的な事業の運営のためには、利用率の向上等による料金収入の確保を図るとともに、事業外収入の確保を図るなど、効率的な事業運営に向け工夫した取組が必要である。

### 4.1 コミュニティサイクルの現状

#### ①コミュニティサイクルとは

コミュニティサイクルは、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムである。



出典：(公社)日本交通計画協会資料

▲コミュニティサイクルの概念図

#### ▼レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

<p>○レンタサイクル                  鉄道駅等に近接して設置された一つのサイクルポートを中心に、往復利用の端末交通に供されるシステム。</p>	<p>○コミュニティサイクル                  相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、貸出場所と返却場所は異なるポートでもよい面的な都市交通に供されるシステム。片道利用や、周遊先ポートでの乗り捨てが可能。</p>

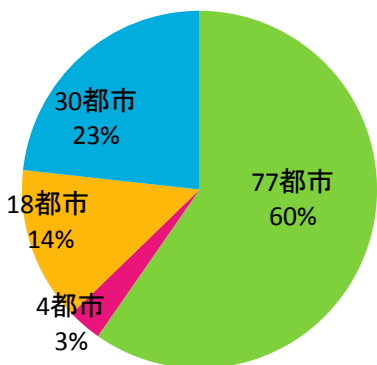
出典：第2回全国コミュニティサイクル担当者会議 国土交通省都市局発表資料



②導入状況

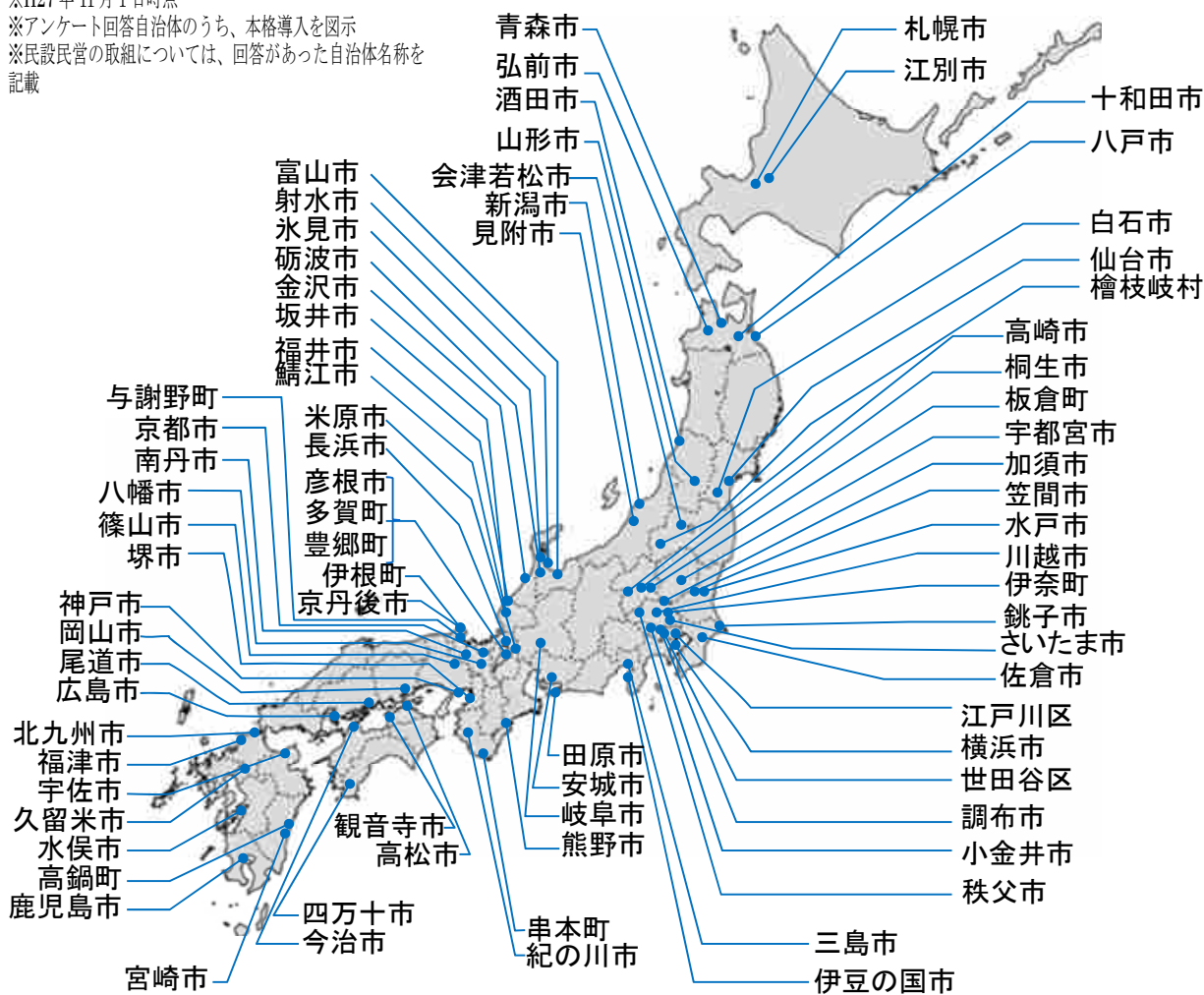
国内では平成27年11月現在で、77市町村で本格導入している。

▼コミュニティサイクルの国内における導入状況



- 平成27年度にコミュニティサイクルを本格導入している (H27.11.1時点で実施)
- 平成27年度にコミュニティサイクルの本格導入を予定 (H27.11.2以降に導入または導入を予定)
- 平成27年度にコミュニティサイクルの社会実験を実施した(または実施中)
- 平成28年度以降にコミュニティサイクルの本格導入や社会実験を検討

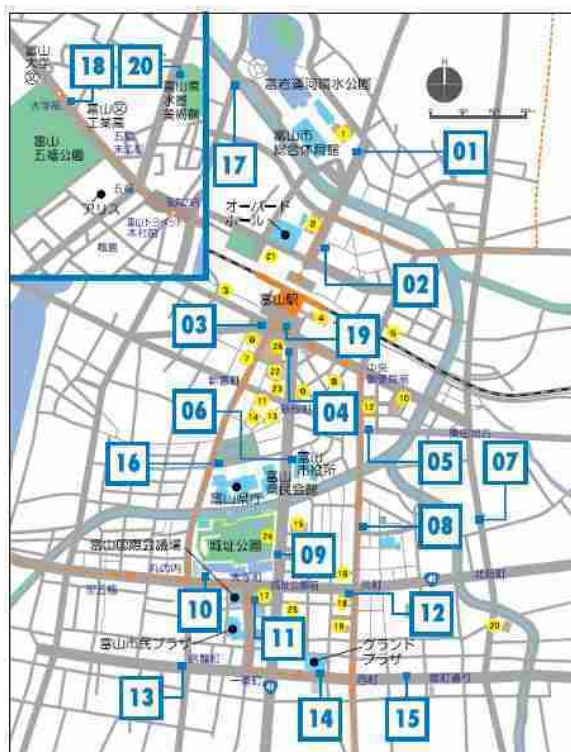
※H27年11月1日時点  
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図示  
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体名称を記載



資料：平成27年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局：平成28年3月）

(参考：コミュニティサイクルの導入例（富山市自転車市民共同利用システム 「アヴィレ」）)

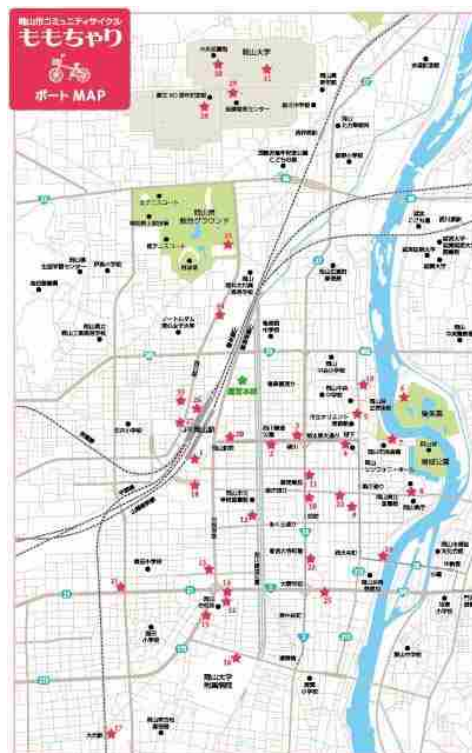
- 富山市は環境モデル都市として「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」による二酸化炭素排出量の大幅な削減を目指しており、特に過度な自動車利用の見直しが大きな焦点となっている。そこで、特定エリア内の多地点にステーションを配置し、IT技術を駆使したコミュニティサイクル「アヴィレ」の導入により、交通網としての利便性を高め、近距離の自動車利用の抑制を促し、二酸化炭素排出量の削減を図るとともに、中心市街地の活性化や回遊性の強化を図ろうとしている。



出典：シクロシティ(株)

(参考：コミュニティサイクルの導入例（岡山市 ももちやり）)

- 岡山市は、温暖な気候や地形から自転車利用に適した都市であり、「岡山市都市交通戦略」においても、自転車を岡山市にふさわしい交通手段の一つとして位置づけ、平成24年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、様々な施策に取り組むこととしている。
- そこで岡山市では、自転車施策の一つとしてコミュニティサイクル「ももちやり」を導入し、コンパクトな市街地構造の実現、安全で、回遊性が高く、魅力と賑わいにあふれた都心の実現を図ろうとしている。



出典：岡山市コミュニティサイクルももちやりHP



(参考：コミュニティサイクルの導入例（北九州市 シティバイク）)

- ・北九州市では市役所のある小倉都心部周辺を中心に、市街地内に高密度に設置されたポート間の移動を短時間で高頻度に利用できる面的な交通として整備している。
- ・過度なマイカー利用から地球にやさしい乗り物である公共交通や自転車の利用促進を図るために、コミュニティサイクル「シティバイク」を導入している。



出典：北九州市 HP

(参考：コミュニティサイクルの導入例（金沢市 まちのり）)

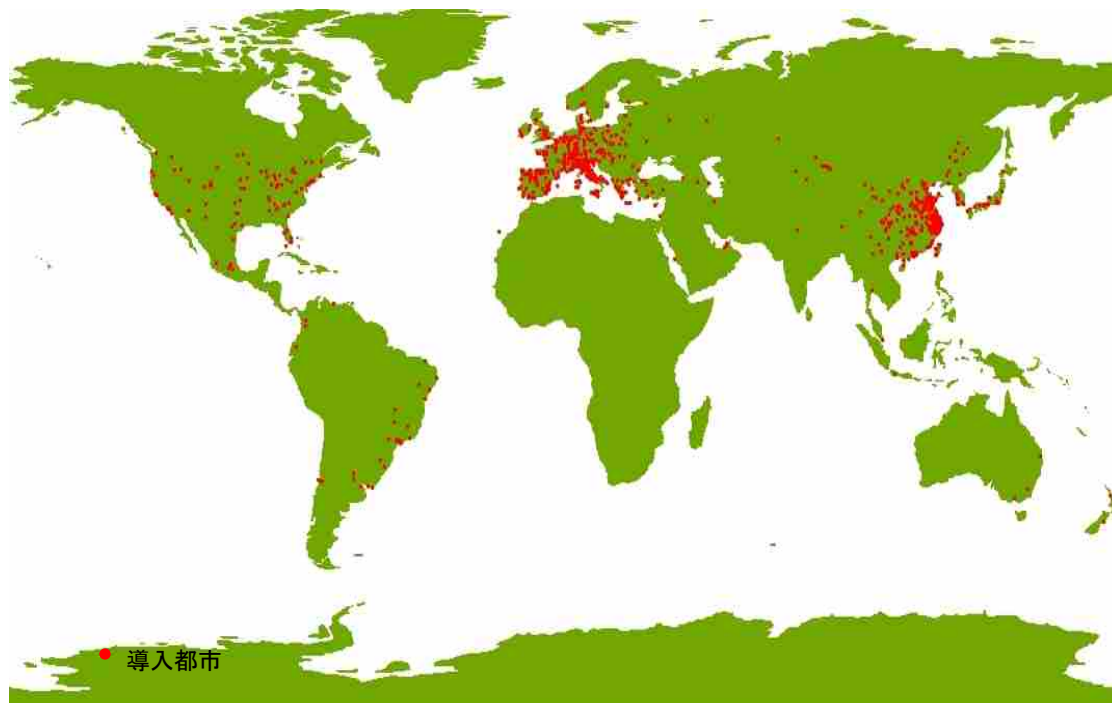
- ・金沢市では北陸新幹線開業後における金沢駅からの二次交通の充実、市民の利便性向上、まちなかの賑わい創出、マイカー利用から自転車への転換による環境負荷低減などを目的に、コミュニティサイクル「まちのり」を導入している。



出典：(株)日本海コンサルタント・まちのり事務局

国外では、欧州や中国を中心に約 1,000 都市で導入が進められている。

▼コミュニティサイクルの国外における導入状況（平成 28 年 5 月現在）



資料: World Bike Share Map より作成

(※) 我が国で「コミュニティサイクル」とされるシステムは、国外では「バイクシェアリング」「パブリックバイクシェア」と称されている。しかし、本項では「コミュニティサイクル」とする。

▼主な都市の導入状況（自転車が 4000 台以上の都市 平成 28 年 4 月現在）

国・地域名		都市名	名称	開始年	ポート数 (箇所)	自転車台数 (台)
アジア	中国	杭州	杭州公共自行車	2008	3,336	84,100
	中国	株洲	Public Bicycle Rental	2011	1,058	20,000
	中国	上海	上海公共自行車	2009	594	19,000
	中国	北京	Municipal Public Bicycle System	2012	538	17,000
	台湾	台北・新北・桃園	Youbike (※)	2009	526	14,306
欧州	フランス	パリ	Velib'	2007	1,751	23,900
	フランス	リヨン	Vélo'v	2005	343	4,000
	イギリス	ロンドン	Santander Cycle Hire	2010	772	11,945
	スペイン	バルセロナ	Bicing	2007	420	6,000
	ベルギー	ブリュッセル	Villo!	2009	346	4,200
米州	アメリカ	ニューヨーク	Citibike	2013	507	6,255
	カナダ	モントリオール	Bixi	2009	460	5,200

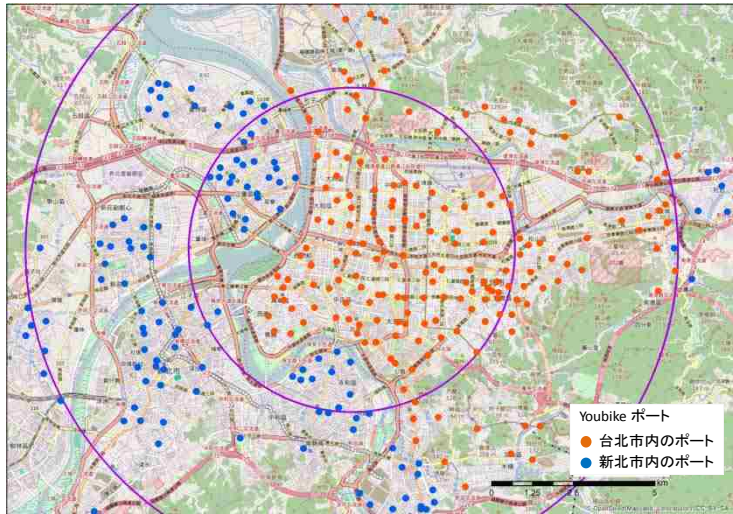
(※) Youbike については台北近隣の台北市・新北市・桃園市で相互乗り入れを行っている。

出典：交通開発政策研究所（ITDP 米国）「The Bike-Share Planning Guide」（2013 年刊行）

World Bike Share Map、各事業者HPより作成

(参考：コミュニティサイクルの導入例（台湾 台北市 Youbike））

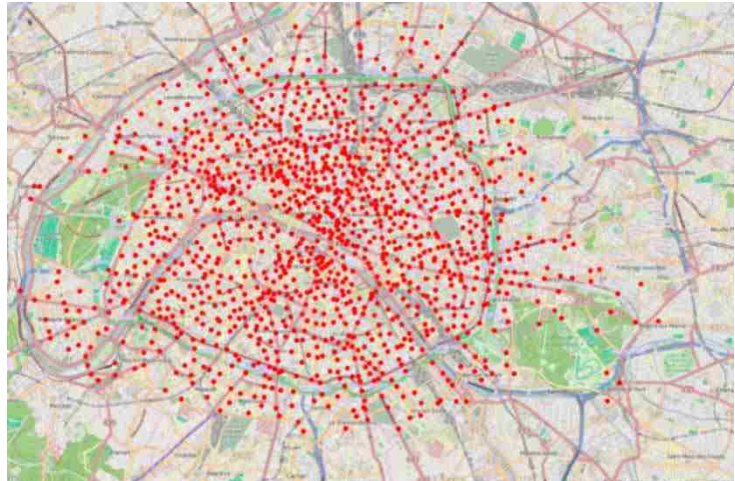
- ・台北市では増大するバイクや自家用車からの転換による環境悪化の改善を目的に、コミュニティサイクル「Youbike」を導入している。
- ・「Youbike」は導入当初、規模が小さいことや利用登録の複雑さ等の問題から利用が低迷していたが、システム変更と市全域への拡大を2011年に実施し、急速に利用が増加している。



写真：東京地下鉄(株)

(参考：コミュニティサイクルの導入例（フランス パリ市(イル=ド=フランス地域圏) Velib' ))

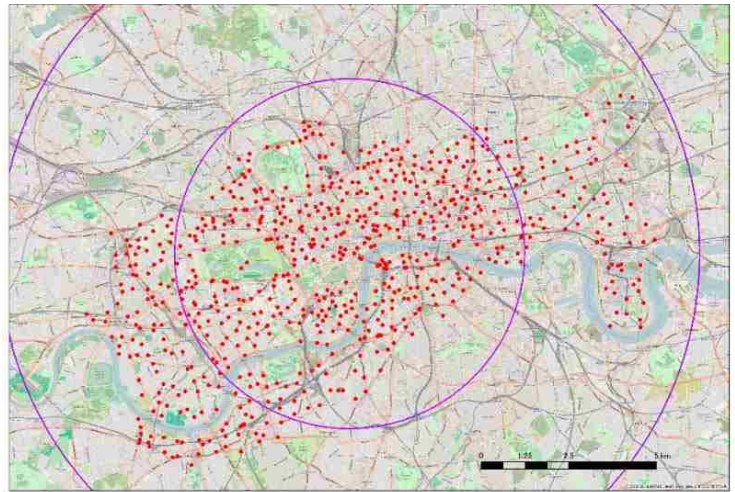
- ・パリ市では自転車利用促進、自家用車からの転換を目的として、コミュニティサイクル「Velib'」を導入している。
- ・「Velib'」の実施にあたっては、屋外広告の規制が厳しいパリ市内における路上広告板の設置掲出の権利（広告権）を「Velib'」の運営主体である広告代理店に譲渡し、広告の収益を「Velib'」の運営費に充当している



写真：東京地下鉄(株)

(参考：コミュニティサイクルの導入例 (イギリス ロンドン市 Cycle Hire))

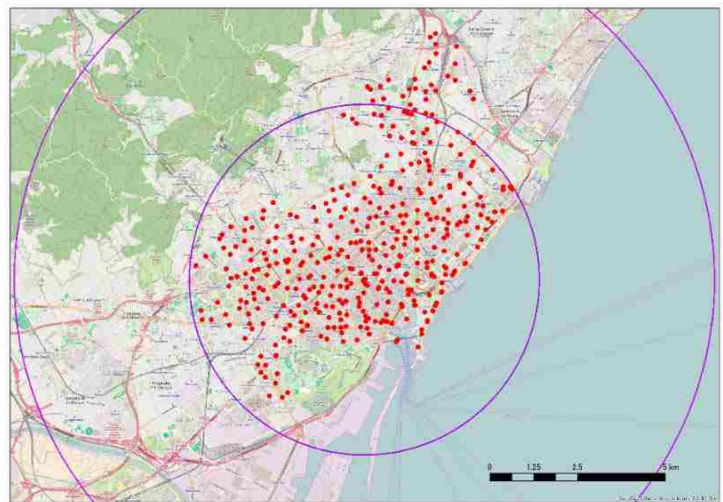
- ・ ロンドン市では自転車の利用促進と公共交通を補完することを目的として、コミュニティサイクル「Cycle Hire」を導入している。
- ・ 「Cycle Hire」では法人のスポンサード (ネーミングライツ) を導入しており、それにより得た命名権料を事業運営費に充当している。



写真：東京地下鉄(株)

(参考：コミュニティサイクルの導入例 (スペイン バルセロナ市 Bicing))

- ・ バルセロナ市では、市の都市交通計画「PMU」において、自動車利用の抑制と公共交通及び自転車利用の促進を進めており、その実現と市民移動の拡充を目的にコミュニティサイクル「Bicing」を導入している。
- ・ 「Bicing」は市サービス公社が事業主体となり、駐車場・駐輪場事業と一体で事業を行っており、駐車場・駐輪場の収益を運営費に充当している。



写真：東京地下鉄(株)・バルセロナ訪問調査プロジェクト (JTPA エssenシャルセミナー)



③利用実態

国外の多くの都市では、国内の事例に比べ大規模な導入が進められており、回転率も高い傾向にある。

※コミュニティサイクルの規模・利用状況を示す指標としては、1日の総利用回数に加え、1台の自転車が1日に利用される回数を示す指標である「回転率」(単位:回/台・日)がある。回転率は1台の自転車が共有(=シェア)される状況を示すものであり、1台の自転車を多くの利用者が共有して利用するというコミュニティサイクルの特性を示す利用実態の指標として、国内外で広く用いられる。

▼国外における回転率とポート数

		台数 (台)	ポート数 (箇所)	回転率 (回/台・日)
国外	台北(台湾)	5,205 台	158 箇所	11.6 回/台・日
	ロンドン(イギリス)	11,945 台	772 箇所	2.8 回/台・日
	バルセロナ(スペイン)	6,000 台	420 箇所	6.5 回/台・日
	パリ(フランス)	23,900 台	1,751 箇所	6.5 回/台・日
	ニューヨーク(アメリカ)	6,255 台	507 箇所	8.3 回/台・日
	リヨン(フランス)	4,000 台	343 箇所	8.3 回/台・日
	モントリオール(カナダ)	5,200 台	460 箇所	6.8 回/台・日
国内	平均	154 台	9 箇所	0.5 回/台・日

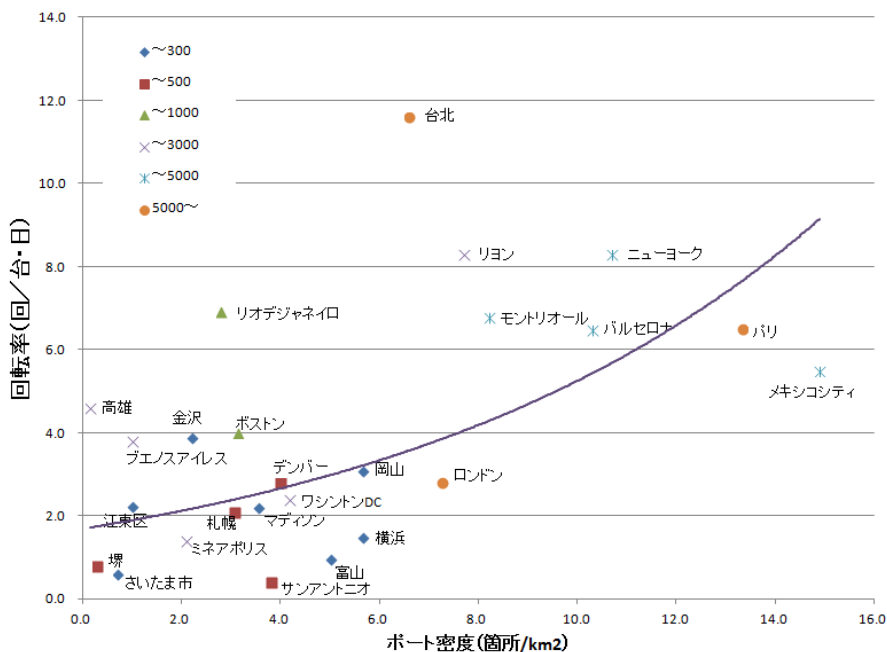
出典：国内は第6回全国コミュニティサイクル担当者会議資料

国外は交通開発政策研究所(ITDP 米国)「The Bike-Share Planning Guide」(2013年刊行)

World Bike Share Map、各事業者HPより作成

▼ポート密度と回転率(利用回数)の関係

国内外におけるポート密度と1台あたりの利用回数(日)(回転率)の関係を把握すると、密度が高いほど回転率も高い傾向がみられる。



※記載データは、各種公表値を使用しているため、各諸元については厳密に統一されたものではない。

出典：(公社)日本交通計画協会自主研究『次世代地域交通研究』





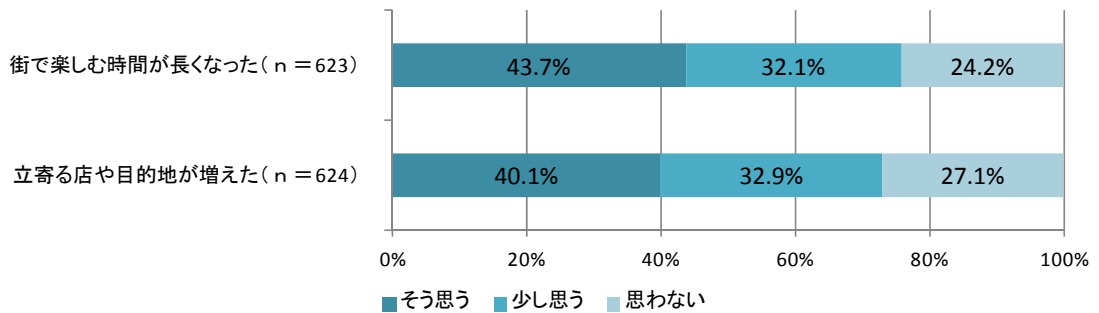
④導入効果

コミュニティサイクルにより、外出機会の増加や回遊性の拡大、自動車からの転換など、地域の活性化や適切な都市交通体系の形成に資する効果がみられる。

(参考：コミュニティサイクルの導入効果)

○コミュニティサイクル利用による行動変化の事例（社会実験時のアンケート結果）

- ・ コミュニティサイクルの導入による行動の変化を調査した結果「街で楽しむ時間が長くなった」（43.7%）、「立寄る店や目的地が増えた」（40.1%）との回答が得られており、行動の変化がみられる。

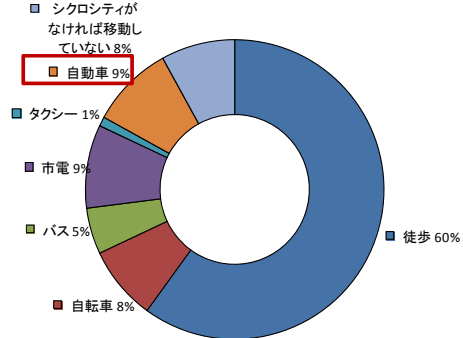


出典：平成23年度横浜都心部コミュニティサイクル社会実験報告書（横浜市）

○コミュニティサイクルによる交通手段転換の事例

- ・ コミュニティサイクルを利用する以前の移動手段をアンケート調査した結果、自動車からの利用転換が約1割見られている。

「(シクロシティを利用する)以前までの移動手段は？」



出典：シクロシティ(株)資料をもとに作成

(参考：法人利用による営業用車両削減の事例（札幌市 ポロクル）)

- ・ コミュニティサイクルを営業時の移動に取り入れることにより、営業活動の効率化や営業車両の削減に寄与している。

出典：NPO法人ポロクル資料



(参考：国外における導入効果 (フランス パリ市(イル=ド=フランス地域圏) Velib' ))

- ・パリ市を含む「イル=ド=フランス地域圏」では 2001 年以降、積極的な自転車分担率の向上を目指し自転車通行空間の整備や自転車利用環境の改善が進められた結果、自転車の利用が促進され自動車利用の分担率は減少傾向にある。
- ・また、2007 年にはコミュニティサイクル「Velib'」が導入されており、自転車利用の増加にコミュニティサイクルも寄与していると考えられる。

○通行空間の整備

- ・2001 年からの 10 年間で 398.7 kmの自転車道路を整備しており、現在では自転車通行空間が約 700km である。



▲パリ市自転車ネットワーク計画

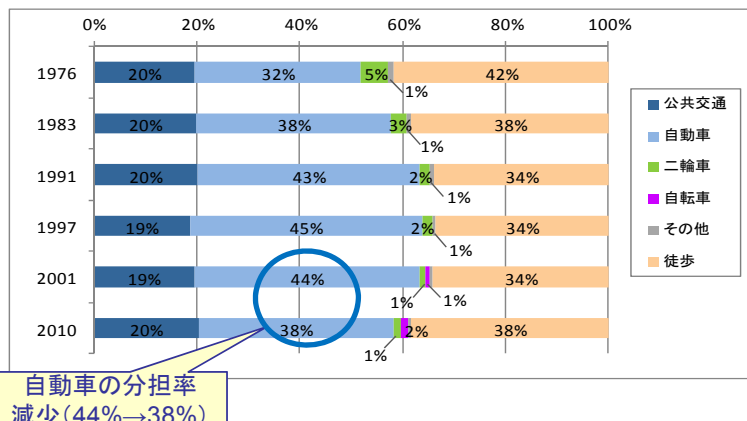
○Velib' の導入

- ・2007 年に導入を開始。
- ・2016 年現在で 1,751 箇所のポート、23,900 台の自転車により運用されており、年間 3,700 万回 (2013 年) の利用がみられる。



○交通手段分担率の推移

- ・コミュニティサイクルの導入を含めた自転車施策等の推進により、自動車分担率が減少。



出典：パリ市庁HP・Velib' HP/Facebook  
データ出典：Observatoire de la mobilité en Île-de-France



(参考：国外における導入効果 (台湾 台北市 Youbike))

- ・台北市では 2009 年の「Youbike」導入等により、自動車・バイクの交通手段分担率が減少しており自動車利用の抑制傾向がみられる。

○Youbike の導入

- ・台北市では増大するバイクや自家用車からの転換による環境悪化の改善を目的に、コミュニティサイクル「Youbike」を導入している。



出典：Youbike HP/Facebook

○公共交通との連携

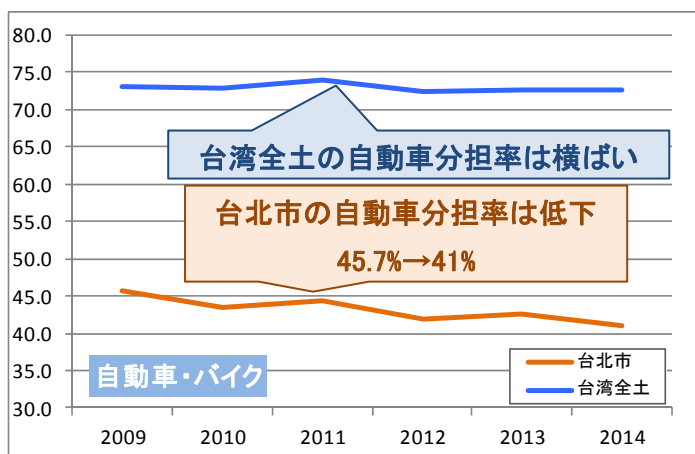
- ・地下鉄駅・バス停に近接して「Youbike」のポートが設置されており、公共交通との連携が図られている。



出典：東京地下鉄(株)

○交通手段分担率の推移

- ・2009 年の「Youbike」導入以降、台湾全土の自動車分担率は横ばい傾向であるのに対し、台北市内では低下傾向にある。



出典：台湾交通部 日常使用交通手段状況調査



## 4.2 コミュニティサイクルの導入に向けて

コミュニティサイクルは公共交通機能を補完し、コンパクトシティを支える都市交通システムとしての役割が期待されるものであり、導入にあたっては、政策的な導入目的や役割を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携し、進めることが必要である。

事業の運営にあたっては、都市政策上の導入目的等を踏まえ、必要に応じて行政による支援を行うとともに、持続可能な運営に向け、利用率の向上による料金収入の確保、事業外収入の確保、コスト低減等、収支を安定化させるための効率的な取組が必要である。

### 4.2.1 都市政策上のコミュニティサイクルの位置づけ

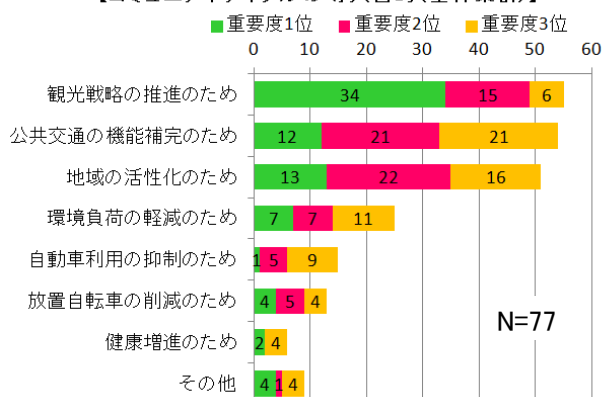
#### (1) コミュニティサイクルの導入目的

コミュニティサイクルの導入を効果的、効率的に進めるためには、総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置づけなど政策的な導入目的を明確化することが必要である。

#### (コミュニティサイクルの導入目的)

- ・コミュニティサイクルの導入目的として「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」を主なものとして挙げている。

【コミュニティサイクルの導入目的(全体集計)】



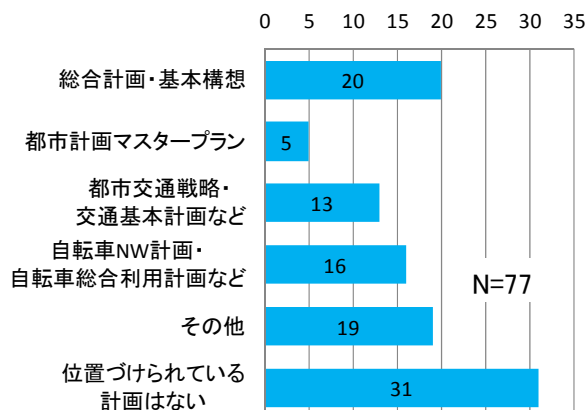
出典：平成27年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局）

#### (2) 都市交通計画等における位置づけ

コミュニティサイクルはコンパクトシティを支える都市交通システムとしての役割が期待されることから、政策的な導入目的を明確にするため、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略など総合的な計画に位置づけることが望まれる。

#### (我が国におけるコミュニティサイクルの計画への位置づけ)

- ・コミュニティサイクルを総合計画や基本構想、都市交通戦略、交通基本計画などへ位置づけている都市は、本格導入都市のうち46都市である。



出典：平成27年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局）



(参考：国内における都市交通計画等への位置づけ（岡山市）)

- 岡山市では「岡山市都市交通戦略」（平成 21 年 10 月）において、都心内の回遊性向上に向けた交通施策の一つとして、コミュニティサイクルの導入を位置づけている。また、「自転車先進都市おかやま実行戦略」（平成 24 年 8 月）において、「公共交通への転換を促進するツール」「賑わいのある都心部を創出するツール」「街を彩り、岡山市のイメージアップに資するツール」として導入の意義を示し、段階的にコミュニティサイクルを拡張していく計画を策定している。

▼岡山市自転車先進都市おかやま実行戦略におけるコミュニティサイクルのシナリオ

表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ

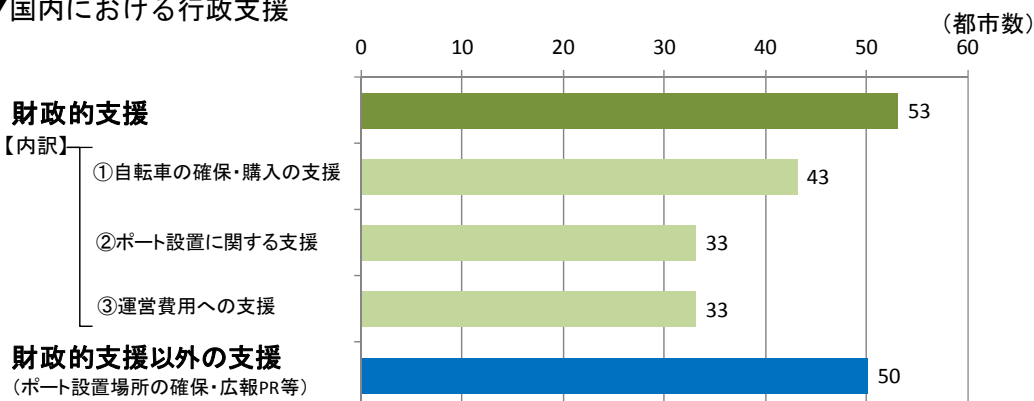
段階設定	ターゲットグループと利用目的	利用に必要な条件			期待される効果
		ポート規模/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	
ステップ 1	【観光客：観光目的】 ・観光拠点や商業拠点等を周遊	低密度 小規模	・玄関口となる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買物、余暇、飲食等で街なかを散策		・商業拠点 ・主要な公共公益施設等	・サービスポイント等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進
ステップ 2	【従業者：業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問	中密度 中規模	・事業所、役所等の集積エリアの面的カバー	・公共交通の利用誘導（モビリティマネジメント）等	・短距離（域内移動）自動車の転換による環境負荷の低減
ステップ 3	【市民・従業者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度 大規模	・事業所等の目的地直近 ・主要結節点等		・長距離自動車の転換による環境負荷の低減 ・公共交通の利用増（自動車移動を「公共交通+自転車」で代替）

出典：岡山市自転車先進都市おかやま実行戦略

(参考：コミュニティサイクルへの行政支援)

- 国内外の多くの都市においては、コミュニティサイクルの整備、運営等に関して行政による支援が行われている。

▼国内における行政支援



N=77 複数回答あり

出典：平成 27 年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局）



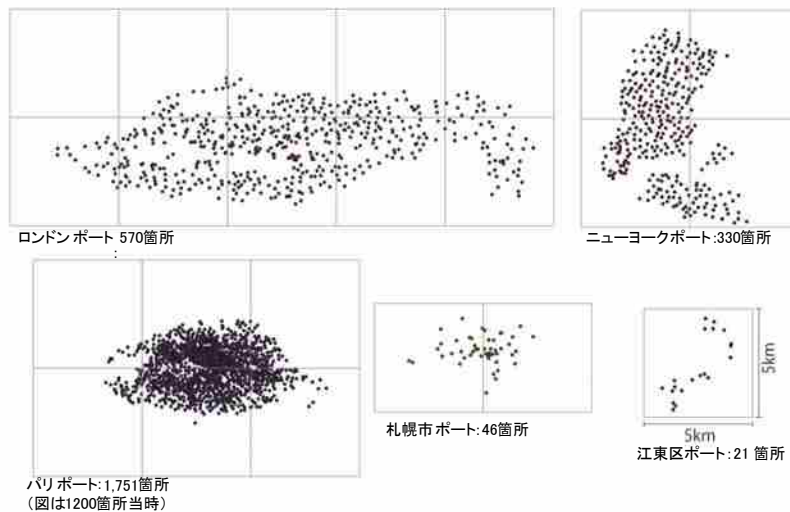
## 4.2.2 利用を高める取組の工夫

### (1) 適切な規模とポートの配置

#### ① ポートの分布・密度

コミュニティサイクルは、都市に設置された複数のポートを相互に利用することができるシステムである。このことから、その利便性を高め、利用を促進するためには、導入の目的、利用者のニーズ等を踏まえ、適切な規模（広がり）や密度等を確保しつつ、適切にポートを配置することが重要である。

#### ▼国内外のポートの分布・密度に関する同スケールでの比較

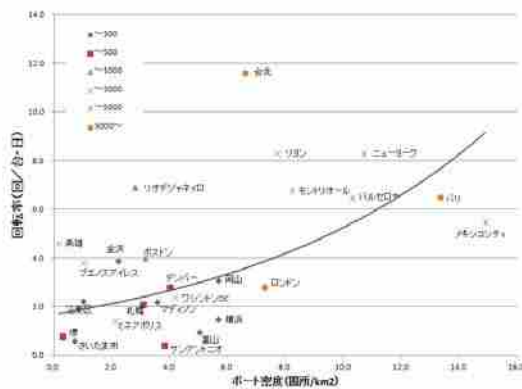


データ出典：各事業者公式HPよりデータを入手し作成

【左下】（参考：ポート密度と回転率（利用回数）の関係（再掲））

【右下】（参考：ポート設置希望箇所の把握による拡大の検討例（富山市））

- ・ポート密度と回転率の相関を見ると、密度が高いほど回転率も高い傾向にある。
- ・シクロシティ(株)では、アンケート調査によりサイクルステーションの設置希望箇所の把握を行った。



出典：公益社団法人日本交通計画協会  
 自主研究『次世代地域交通研究』



出典：シクロシティ(株)

(参考：利用ニーズを踏まえたポートの配置)



▲駅前に設置（岡山市）



▲路面電車の電停近傍に設置（富山市）



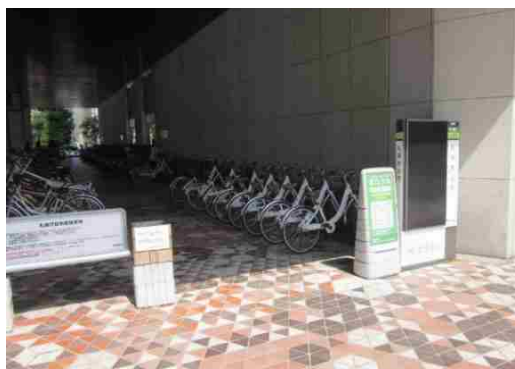
▲商店街に設置（姫路市）



▲商業施設(ショッピングセンター)に設置（岡山市）



▲業務系(オフィスビル)に設置（千代田区）



▲公共施設(市役所)に設置（札幌市）



▲公共施設(図書館)に設置（金沢市）



▲観光地・観光施設に設置（横浜市）

写真出典：岡山市ももちゃり・baybike・姫路市・(株)日本海コンサルタント・まちなり事務局・NPO法人ポロクル（順不同）

## ②ポート確保の工夫

限られた都市内の空間においてポートを設置するためには、歩行者通行への影響が少ない歩道上のスペースや公開空地の活用、空き店舗や路外駐車場の活用等、公有地・民有地を適切に活用し、ポートの確保を図ることが必要である。

また、需要が集中するポートではゲート式の対応などの工夫も考えられる。

### (参考：ポート配置の工夫)



▲歩行者の通行の妨げとならない歩道に設置（岡山市）



▲路外駐車場に設置（東京都港区）



▲公開空地に設置（横浜市）

写真出典： baybike



▲空き店舗の活用（東京都港区）



▲民間施設の活用（中央区）



▲駐輪場一体型のゲート式（高松市）





(参考：都市再生特別措置法等によるコミュニティサイクルポート設置の促進)

▼平成 23 年 都市再生特別措置法改正

- ・サイクルポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として無余余地性の基準を緩和できる。

▼平成 28 年 都市再生特別措置法改正

- ・賑わいの創出に寄与する施設（観光案内所、サイクルポート等）を都市公園の占用許可対象に追加。

### 道路占用許可の特例について

～にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度～

★ 平成23年に都市再生特別措置法の一部を改正する法律等が施行され、道路法を適用して、まちのにぎわい創出等に資するための道路占用許可の特例制度が創設されました。

**道路法の特例と特例の特例**

道路の占有許可は、道路法において、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない理由(無余余地性)で一定の基準に適合する場合に許可できることとされていますが、まちのにぎわい創出や道路利用者の利便の増進に資する施設について、都市再生特別措置法(以下「都市再生法」という。)に規定する都市再生特別措置法に準拠する施設に一定の条件の下で、無余余地性の基準を緩和して定めることとした制度です。

**特例の対象施設**

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であって、施設等の設置に伴い必要となる道路交通確保の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。(都市再生法46第10条、関係法令14条)

① 広告塔又は看板、良質な景観の形成又は景観の維持に寄与するもの  
② 食卓施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの  
③ 自転車駐輪場等が自転車を賃借する事業の用に供するもの

**特例の適用要件**

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資するもの(都市再生法46第10条、関係法令14条)に該当する施設に一定の条件の下で、無余余地性の基準を緩和して定めることとした制度です。

**特例の適用要件**

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資するもの(都市再生法46第10条、関係法令14条)に該当する施設に一定の条件の下で、無余余地性の基準を緩和して定めることとした制度です。

◆ 前向き窓口  
国土交通省 都市再生課 まちづくり推進部 道路法課 電話：03-6253-6407

### ●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案 (字算関連法案)

都市の国際競争力及び防災機能を強化するとともに地域の実情に応じた都市地の整備を推進し、都市の再生を図るため、国際競争力の強化に資する都市開発事業の促進を図るための金融支援制度の拡充、非常時の電気又は熱の供給確保に関する協定制度の創設、特定用途誘導地区に関する都市計画において定めるべき事項の追加等の措置を講ずる。

**背景**

- ◆ 大都市については、我が国経済の牽引役として、グローバルな経済活動の中心となり、世界からト・モ・カ・ネ・情報と呼び込まれるため、一層のビジネス・生活環境・防災機能の向上が必要。
- ◆ 「日本再興戦略」(2015年閣議決定)に、都市再生特別措置法を速やかに施行する位置づけ。
- ◆ 地方都市については、人口減少・少子高齢化の進展、深刻な財政制約等の条件下で、コンパクトなまちづくりを進め、まちを地方創生の推進が課題。
- ◆ 高度成長期に大量に建設された住宅団地の老朽化が進んでおり、住宅団地の再生も喫緊の課題。

**法案の概要**

**国際競争力・防災機能強化**

【国際ビジネス・生活環境の整備】

- 民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期間の延長(一 平成30年3月31日まで)
- 国土交通省が認定した都市再生事業計画に国際会議場等の整備費を助成
- 国土交通省の認定した都市再生事業計画に国際会議場等の整備費を助成

【大規模災害に対応する環境整備】

- 災害時にエリア内のビルにエレベーターを接続して供給するためのビル所有者とエレベーター供給事業者の所有者による協定制度の創設(事業助成)

**まちのにぎわい創出**

【官民連携によるまちのにぎわい創出】

- 空地・空き店舗を有効に活用するための市町村がまちづくり団体と土地所有者による協定制度の創設
- 賑わいの創出に寄与する施設(観光案内所、サイクルポート等)を都市公園の占用許可対象に追加

**住宅団地の再生**

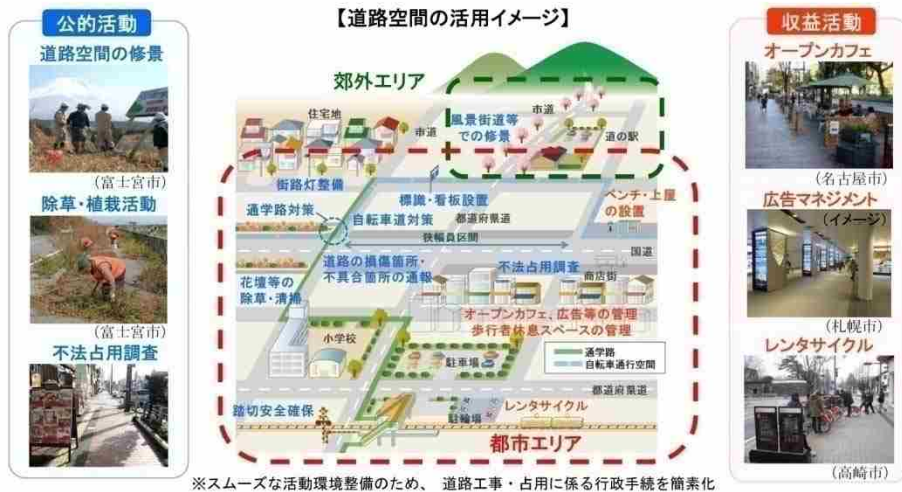
【住宅団地の建替えの推進】

- 土地の共有者のみで市街地再開発事業を施行する場合に、市共済会をそれぞれ1人の組合員として扱い、2/3の賛成での事業推進を可能とする。

◆ 前向き窓口  
国土交通省 都市再生課 まちづくり推進部 道路法課 電話：03-6253-6407

▼平成 28 年 道路法改正

- ・民間団体との連携による道路管理の一層の充実を図るため、道路協力団体制度を創設。
- ・道路協力団体が行う、道路工事・占用に係る行政手続を簡素化。



※スムーズな活動環境整備のため、道路工事・占用に係る行政手続を簡素化

なお、ラックレス式を採用する場合、乱雑に返却され通行の妨げとなることのないよう、簡易なラックの設置や返却できるエリアを明確にする等、適切な対応が必要である。

- ※コミュニティサイクルの貸出返却を管理するシステムには、ラックのロック機構を用いる「ラック式」、自転車がポートエリアに返却されたことをポートエリア内で電波を発信するビーコンや携帯通信によって確認する「ラックレス式」がある。
- ※ラックレス式はラックを必要としないことから柔軟性のあるシステムであるが、一方で無秩序に返却される懸念もある。

(参考：ラックレス方式における対策事例（ドイツ Call a bike）)

- ・フランクフルトでは、サイクルポートに明確な駐輪区画を示しておらず自転車がポート周辺に散乱している。
- ・ベルリンやシュトゥットガルトでは、ラックや駐輪器具により駐輪する場所を明確にしている。



▲ラックが設置されていないポート（ドイツ フランクフルト）



▲簡易なラックが設置されているポート（ドイツ ベルリン）



▲駐輪器具が設置されているポート（ドイツ シュトゥットガルト）

出典：東京地下鉄(株)

### ③コミュニティサイクルポートの案内板の整備

コミュニティサイクルポートについて、路上に案内板を整備することでコミュニティサイクル利用者の貸出・返却の利便性を高めるほか、歩行者に対しても「コミュニティサイクル」の存在を周知するものとなる。

(参考：国内外におけるコミュニティサイクルポートの案内板の整備)

- ・コミュニティサイクルポートの案内板を主要な交差点や交通結節点（地下鉄駅や鉄道駅）近くの路上に設置している。



出典：東京地下鉄(株)

▲台湾 台北市 コミュニティサイクル「Youbike」のポートへの案内板

▲高松市 コミュニティサイクルのポートへの案内板

## (2) 利用の平準化に向けた取組

コミュニティサイクルの利用率を向上させるためには、利用の少ない時間帯における利用の促進等を図ることも必要である。

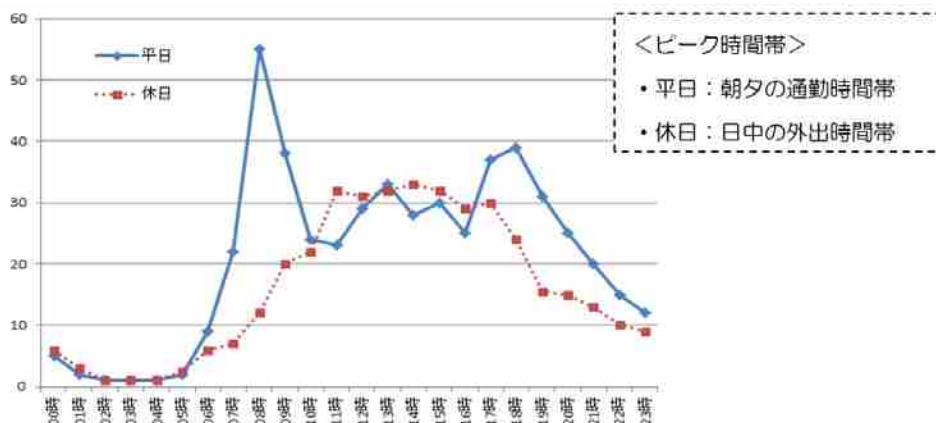
例えば、利用が朝夕の通勤時間帯に偏る場合には、利用の少ない昼間に営業等の業務や私事（買物等）における利用を促進することなどが考えられる。

また、事前予約を可能とするなど、利用しやすい環境を整えることも望まれる。

(参考：時間帯別の利用変化の実態（東京都千代田区 ちよくる）)

- ・コミュニティサイクルの時間帯別の利用実態では、平日では朝夕の通勤時間帯に、休日では日中の外出時間帯に利用が集中している。

▼時間帯別平均利用回数（千代田区「ちよくる」における2015年9月の実績）



出典：コミュニティサイクル実証実験“ちよくる”1周年 ～利用実績概況～（千代田区広報資料）



(参考：法人会員制度の導入による平日日中の利用促進)

- ・利用が少なくなる平日日中の利用を促進するため、法人との契約による法人会員制度を導入している都市がみられる。

▼法人会員制度の事例（札幌市 ポロクル）

- ・ポロクルでは、コミュニティサイクルの利用促進を図るべく法人会員制度を導入しており、法人従量制と法人月額プランを導入している。

The screenshot displays the Porocycle website's corporate membership section. It includes a '法人向けサービスのご案内' (Corporate Service Guide) with a photo of a person using a bike. To the right, there are sections for '使い方' (How to use) with numbered steps (1. かざす, 2. 借りる, 3. 乗る, 4. かざす, 5. 返す) and '法人料金プラン' (Corporate Price Plan) comparing '従量プラン' (Pay-as-you-go plan) at 162 yen per bike per 10 minutes and '定額プラン' (Fixed fee plan) at 3,240 yen per month. A table below lists '初期費用' (Initial fee) including '登録手数料' (1,080 yen), 'ポロクルカード代' (540 yen), and 'カード配送料' (432 yen).

出典：NPO法人ポロクル

(参考：予約システムの導入（東京都千代田区 ちよくる）)

- ・千代田区ではコミュニティサイクルの利用を促進するため、予約して利用することができるシステムを導入している。

The first screenshot shows the '自転車を選択する/Select a bike' screen with a list of available bikes (e.g., CY00162, CY00164) and their locations. The second screenshot shows the '利用予約申込を授け付けました/(Complete) Use a bike' confirmation screen, which includes fields for '自転車番号/Bike No.' and '開錠パスワード/Passcode', and a note to use the bike within 20 minutes.

▲コミュニティサイクルの予約システム画面

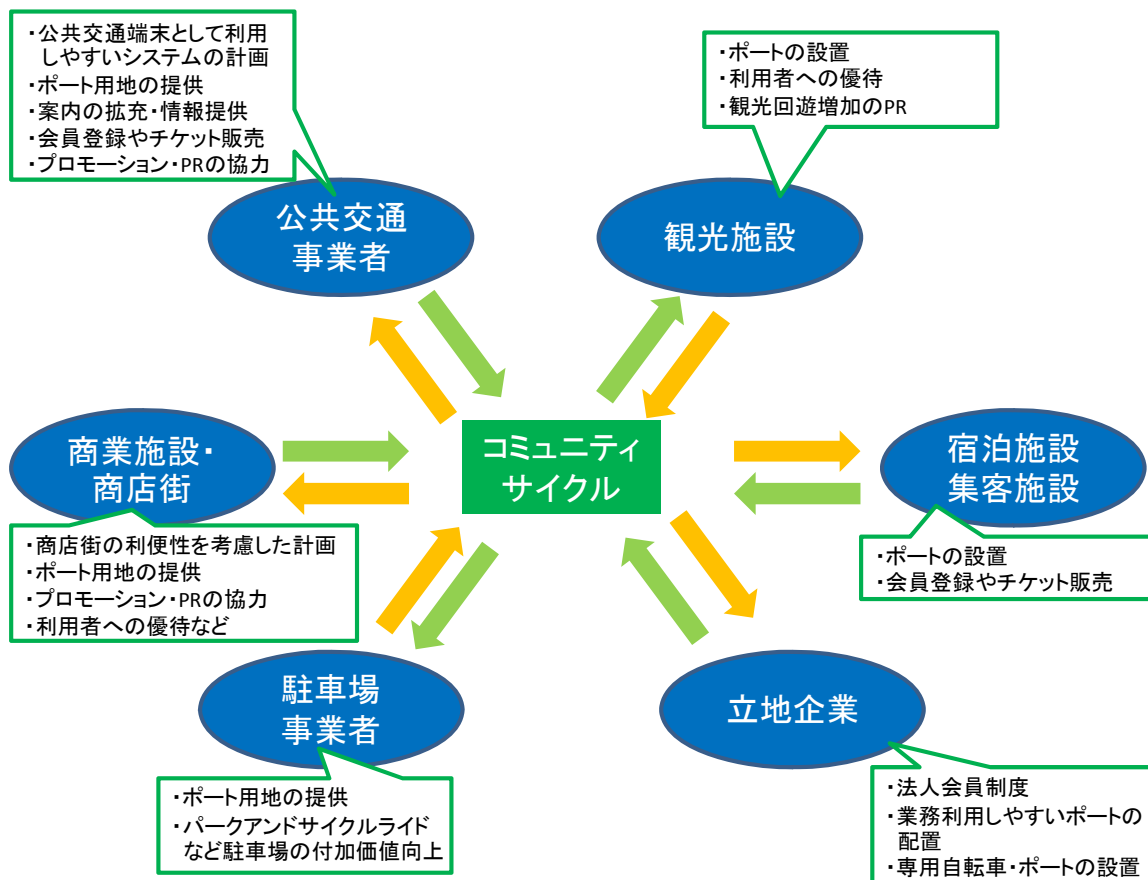


(3) 関係機関との連携

コミュニティサイクルは、適正な都市交通体系の形成や地域の活性化、観光振興等に資する都市交通システムとして期待されることから、総合的なまちづくり、都市交通政策の一環として進める必要がある。

このことから、コミュニティサイクルの利用を促進し、その導入効果を適切に発揮させるためには、導入目的や役割に応じて関係機関（公共交通事業者、商店街、企業等）と連携・協力し進める必要がある。

▼連携の概念図

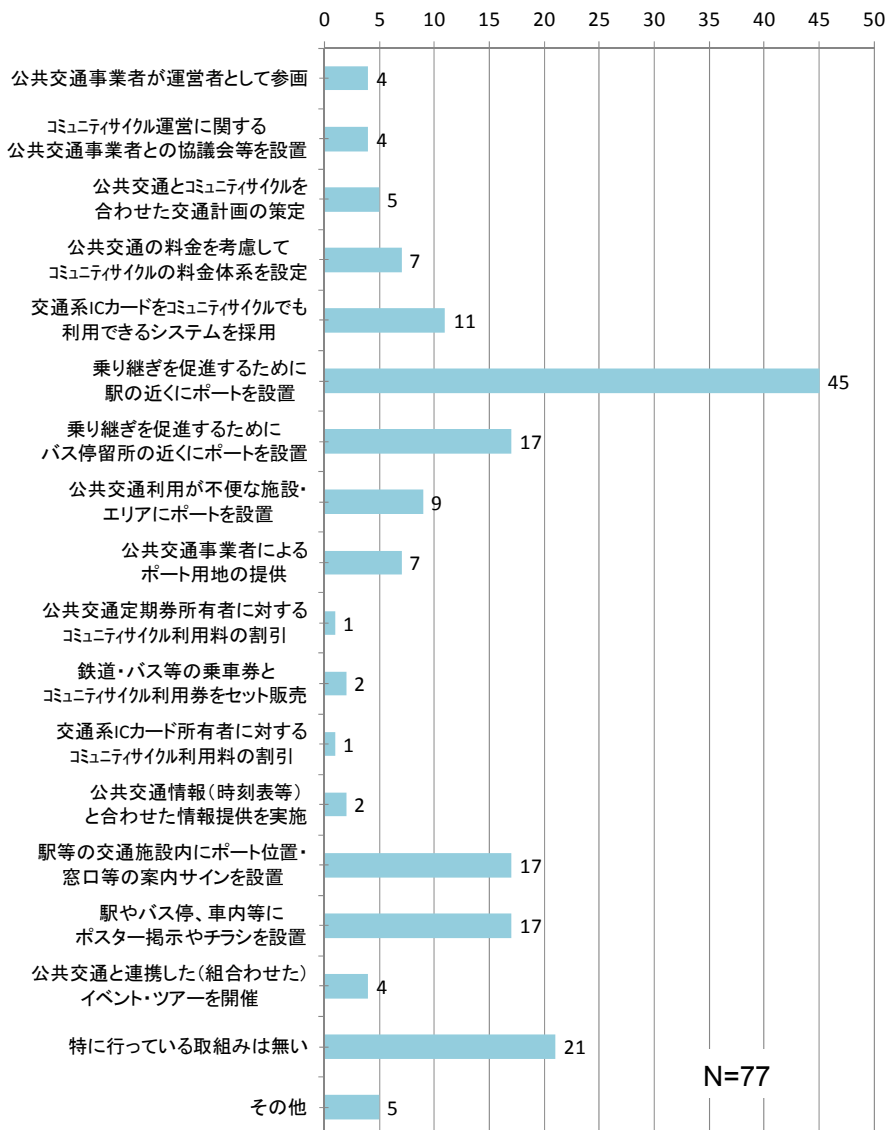




①公共交通との連携

コミュニティサイクルは公共交通機能を補完する役割を有することから、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向け、都市交通体系におけるコミュニティサイクルが担う役割に応じ、効果的な導入を進めるため、公共交通事業者との連携・協力が必要である。

▼公共交通との連携の状況

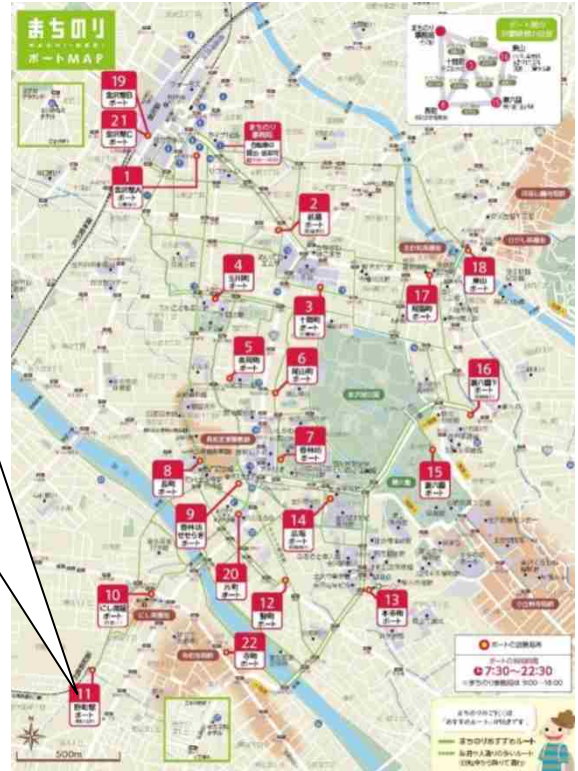


出典：平成27年度コミュニティサイクルの取組状況に関するアンケート調査（国土交通省都市局）

【電停や鉄道駅に近接してポートを設置】

(参考：鉄道駅構内へのポートの設置（金沢市 まちのり）)

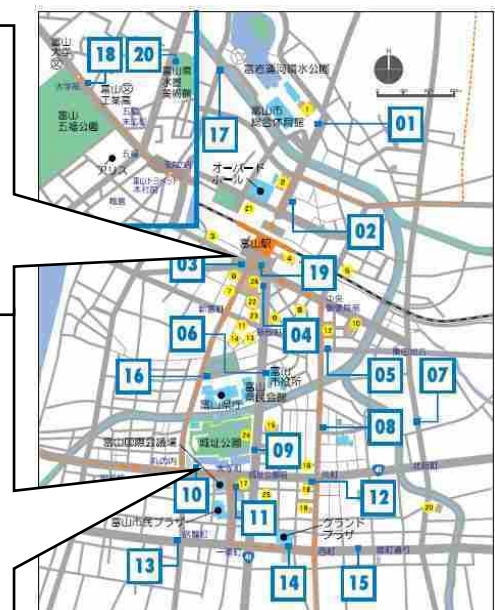
- ・金沢市では公共交通と連携し利用促進を図ることを目的として、駅構内にサイクルポートを設置している。



出典：(株)日本海コンサルタント・まちのり事務局

(参考：路面電車電停近接の歩道上へのステーションの設置（富山市自転車市民共同利用システム「アヴィレ」）)

- ・電停近接の路上に互いに視認できる形で設置している。
- ・ステーションは鉄道駅・電停に近接した歩道上を中心に配置されている。



出典：シクロシティ(株)

(参考：国外における地下鉄駅・路面電車電停・バス停等に近接したポートの設置)

- ・地下鉄・鉄道駅や LRT、BRT の乗降場に近接した場所へサイクルポートを設置している。



▲地下鉄駅近接への設置  
(台湾 高雄市 C-bike)



▲地下鉄駅近接への設置  
(カナダ モントリオール bixi)



▲路面電車電停近接への設置  
(フランス リヨン Velo'v)



▲BRT のバス停近接への設置  
(台湾 台中市 ibike)

写真出典：東京地下鉄(株)・日本交通計画協会

【公共交通との一元的な情報提供】

(参考：公共交通との一元的な情報提供(堺市 さかいコミュニティサイクル))

- ・堺市では公共交通情報としてバスの時刻表などを含む駅端末交通の総合インフォメーション「さかい iびじょん」にコミュニティサイクルの情報も掲載している。



▲公共交通情報と一体的にスマートフォンアプリで提供されるコミュニティサイクルの情報



▲駅に設置された端末機

写真：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
(国交省道路局・警察庁交通局)



### 【交通系 IC カードの利用】

全国で導入が進む「交通系 IC カード」(Suica・ICOCA・Pasmo など)については、コミュニティサイクルにおいても貸出返却時の利用認証を行う「利用キー」や決済手段として利用されているところである。

また、交通系 IC カードと連携し割引やポイント還元といった工夫を進めることも考えられる。

(参考：交通系 IC カードによる決済 (岡山市 ももちやり))

- ・岡山市では、利用料金を交通系 IC カード全国相互利用サービス対応カードによる電子マネーで支払うことができる。

**料金決済**  
交通系 IC カード全国相互利用サービス対応カードによる電子マネーで支払い可能



**利用キーの認証**  
(Felica(※)であれば登録可能)

※) Felica：国内の交通系 IC カードにおいて標準となっているカード規格。Suica・ICOCA など全国相互利用交通カードに加え、地域交通系 IC カードや流通系電子マネー、航空会社マイレージカード等で用いられている。

▲岡山市「ももちやり」における交通系 IC カードの利用

(参考：地域交通系 IC カードの利用 (高松市))

- ・高松市では、高松市及び周辺地域で利用できる地域交通系 IC カード「Iruca」を会員証及び料金決済手段として利用することができる。

高松市レンタサイクル新システム導入1周年記念

**お手持ちのIruCa<イルカ>を  
利用証として登録しよう!!**

IruCaを利用証として登録すると・・・

- ・カードをバスケースから出さずにタッチできます。
- ・カードの読み取りがスピーディーです。
- ・お支払いもIruCaにすれば1枚のカードでOK!

高松駅前広場地下レンタサイクルポート

限定!!  
平成24年  
3月21日  
⇒5月6日

利用証として登録されたお客様には  
ことでんオリジナルメカ  
プレゼント!

簡単・便利  
スイ〜ッと  
ピツ!!

ご案内 レンタサイクルポートの窓口でもIruCaをご購入いただけます。



出典：ことでんHP

▲Irucaのコミュニティサイクルにおける利用

## 【サインによる表示】

(参考：地下鉄駅構内へのサインによる表示（スペイン バルセロナ市 Bicing）)

- ・バルセロナでは、コミュニティサイクルを地下鉄・LRT・バスなどと同じ公共交通機関であるとの考え方から、地下鉄駅の構内にバスやLRTなどと一緒にBicingポートへの案内サインを設置している。



▲ホーム上の案内サイン



▲出口の案内誘導

写真出典：東京地下鉄(株)

(参考：地下鉄駅構内へのサインによる表示（台湾 台北市 Youbike）)

- ・台北市では、地下鉄駅の構内に設置している出口への誘導サインや駅周辺の案内地図に Youbike のポート位置を表示している。



▲出口の案内誘導へのポートの案内



▲駅の周辺案内地図へのポートの記載

写真出典：東京地下鉄(株)

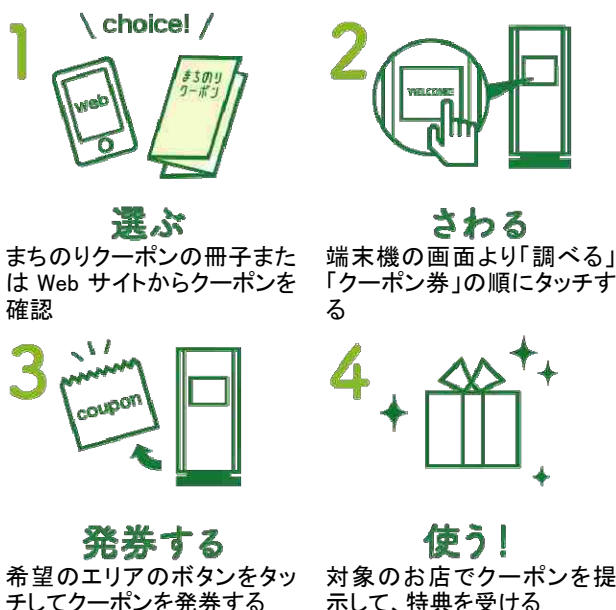


②商店街等との連携

コミュニティサイクルの導入により外出機会の増加や回遊性の向上が見られる等、コミュニティサイクルは地域の活性化にも効果を発揮するシステムであることから、地域の商店街や商業施設との連携・協力により、その効果をより一層高めていくことが望まれる。

(参考：コミュニティサイクルと地域店舗の連携（金沢市）)

- ・サイクルポート周辺の5地域 20店舗（平成28年6月現在）の協力を得て、協力店舗をはじめとするポート周辺地域の消費・回遊行動を喚起するとともに、「まちなり」の利用を促進することを目的とした「まちなりクーポン」を実施している。



出典：(株)日本海コンサルタント・まちなり事務局

(参考：地域交通系ICカードの利用によるコミュニティサイクルと商店街の連携（高松市）)

- ・高松市では、コミュニティサイクルの利用料金を決済する際に地域交通系ICカード（IruCa）の利用によりポイント（100円＝1ポイント）が付与される。付与されたポイントは電車・バスの乗車、IruCa 加盟店での買い物、コミュニティサイクルで使うことができる。

第8回 カーフリーデー高松協賛 タイアップ企画

その1 IruCaポイントキャンペーン 9/18(金)～9/20(日)

**IruCa** (イルカ) **ポイント2倍**

丸亀町商店街、ライオン通商店街  
南新町商店街、常磐町商店街 では

**5倍**

その2 9/20(日)限定 IruCa **ポイント100** **プラス100**ポイント

IruCaで電車・バスをご利用頂き、さらに IruCaで高松市レンタサイクルを借りた方には…

**IruCa** (イルカ) **IruCa**で**お買い物**を**すると** **お得!**

1. **つかう** (IruCaでお買い物) お買い物と乗車・利用に、お支払いは IruCaでお済ませください!

2. **たまる** (IruCaポイントの付与) 100円につき、1ポイント(=1円) お買い物で利用された月の翌月5日に、ポイントが自動的に付与されます。

3. **うつす** (IruCaポイントの還元) たまったポイントを、駅のIruCa 数値型窓口にて、お手持ちの IruCaのチャージ機にうつすことができます!

ポイント還元後は、ことでのん 電車やバス等でもご利用いただけます。

出典：ことでのんHP

#### (4) 広報PRの積極的な実施

コミュニティサイクルは国内でも多くの都市で導入が進められているが、必ずしも広く認識されているシステムであるとは言いがたい。

コミュニティサイクルは、コンパクトシティを支える都市交通システムとしての役割を担う等、まちづくりにおける多様な効果が期待されるシステムであり、利用を促進しその効果を適切に発揮させるためには、その存在について広く認知度を高めていくことも必要である。

また、利用したいという意識・意欲を高めるためには、使いたい、利用したいと感じられるよう自転車のデザイン等を考慮することなども考えられる。

#### (参考：テレビCM・広告などでのコミュニティサイクルのPR（東京都江東区）)

- ・鉄道駅の二次交通としてコミュニティサイクルの利用をアピールするために、東京地下鉄(株)が東京メトロ沿線のコミュニティサイクルの利用シーンについてタレントを起用したテレビCMや地下鉄駅でのデジタルサイネージ広告、地下鉄車内等でのPRを行っている。



▲東京メトロによるコミュニティサイクルのPR

出典：東京地下鉄(株)

#### (参考：旅行者向けの広報PR（札幌市 ポロクル）)

- ・コミュニティサイクルを利用した観光プランについて、特急列車や空港アクセス列車内に置かれている情報冊子等へ広告、特集記事の掲載などを行っている。都市観光のツールとしてだけでなく、コミュニティサイクルそのもののPRにもなっている。



▲JR 車内情報誌でのPR事例

出典：THE JR HOKKAIDO 2015年6月号

### 4.2.3 持続可能な運営の工夫

コミュニティサイクルを持続的に運営するためには、「4.2.2 利用を高める取組の工夫」に記載した取組などにより利用率を高め、料金収入の確保を図るとともに、広告掲載等による事業外収入の確保やコスト低減を図るなど、収支を安定化させるための効率的な取組が必要である。

また、コミュニティサイクルの導入により公共の自転車等駐車場の駐輪需要が軽減される場合も考えられることから、コミュニティサイクルの導入目的に応じては、公共の自転車等駐車場も含めた自転車等駐車施策全体として整備、運営、管理を検討することも必要である。

#### (1) 事業外収入の確保

運営に必要な経費の確保を図るため、広告掲載や物販などによる事業外収入の確保を進めることも必要である。

国外ではネーミングライツやオフィシャルサプライヤーPRなど事業外収入の確保について幅広い取組を行っている。

#### 【広告の実施】

(参考：特例許可による屋外広告の導入（富山市自転車市民共同利用システム 「アヴィレ」）)

- ・事業を運営するシクロシティ(株)では、各ステーションに設置されるターミナル端末機、およびステーション案内図パネルの背面に広告物を設置しており、その広告料収入をコミュニティサイクル事業の運営費用に充当している。



(参考：車体広告の導入)

- ・コミュニティサイクルのサービス維持や向上を目的として、ドレスガード（後輪カバー）や車体フレーム等に広告を掲載するスポンサーを募集している。



▲岡山市 ももちやり



▲札幌市 ポロクル

出典：NPO 法人ポロクル



(参考：ポートへの広告板の設置・自転車へのドレスガード広告（台湾 台北市 Youbike）)

- ・国内でも見られるようなドレスガードへの広告を募集するとともに、ポートに広告板を設置する等、積極的に広告を募集している。



写真出典：東京地下鉄（株）

【グッズの販売】

(参考：グッズの販売（金沢市 まちのり）)

- ・コミュニティサイクル「まちのり」ではオリジナルグッズを作成し、サイクルポートにて販売している。



写真：（株）日本海コンサルタント・まちのり事務局

【オリジナル観光ガイドブックの販売】

(参考：オリジナル観光ガイドブックの販売（フランス パリ市（イル=ド=フランス地域圏） Velib'）)

- ・パリ市では、コミュニティサイクルを利用した自転車観光のガイドブックを販売している。

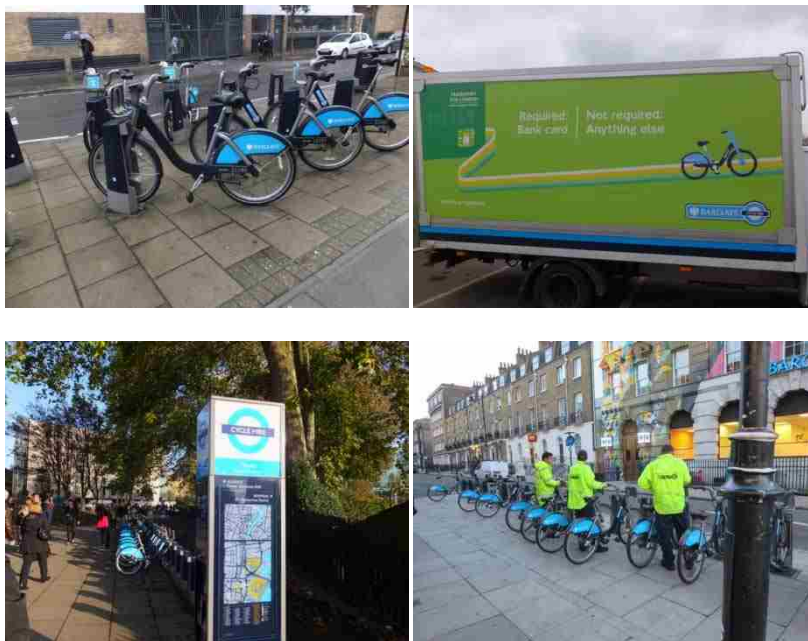


出典：「Paris by Bike with Velib'」パリ市・Les guides du Chêne

【ネーミングライツ】

(参考：ネーミングライツ（命名権）の導入（イギリス ロンドン市 Cycle Hire）)

- ・ロンドン市では、コミュニティサイクル事業全体について、スポンサーとして事業のサービス名称を販売する「ネーミングライツ（命名権）」を導入している。
- ・Barclay 銀行が権利を有していたが、新規入札により現在は Santander 銀行が権利を有している。
- ・自転車の車体だけではなく、公式文書や屋外のポート等すべてで名称が使われるため、社会貢献的意味合いを含め価値は高いとされている。



写真出典：東京地下鉄（株）

(参考：ネーミングライツ及びオフィシャルサプライヤー契約（アメリカ ニューヨーク市 Citibike）)

- ・ニューヨーク市ではネーミングライツの導入によりシティバンク（Citibank）グループと契約し、サービス名を「Citibike」（シティバイク）としている。
- ・さらにカード決済に関するサービス提供の企業（オフィシャルサプライヤー）としてマスターカードがスポンサーとなっている。決済サービスによる契約料金を得ることでコミュニティサイクルの持続的な事業運営に資するほか、カード会社としては社会的イメージの向上や手数料収入を得られる等双方にメリットがある。



タイトルスポンサー  
（ネーミングライツ）

決済パートナー



出典：Citibike HP

## (2) 運営コストの低減

コミュニティサイクルの運営経費としては、システムの運営や自転車の保守点検に要する経費、特定のポートに自転車が集中する場合の自転車の再配置に要する経費等がある。

特に自転車の再配置に要する経費は大きな負担となっていると考えられることから、利用が集中するポートで一カ所にまとめて大規模なポートを設置することが困難な場合等においては、自転車を効率的に収納できるゲート式ポートの導入や近接した場所にポートを分散して配置するなどの工夫が考えられる。

また、ノーパンクタイヤの導入等により、メンテナンスコストを低減することも考えられる。

### 【再配置頻度の抑制】

(参考：集中利用に対応したゲート式ポートの導入 (さいたま市))

- さいたま市では通勤・通学目的の利用等で朝夕に利用が集中する大宮駅西口ポートでゲート式を導入しており、集中的な利用に対応している。



▲ゲート式を導入しているポート (さいたま市 大宮駅西口ポート)

(参考：大規模ポートと自転車ストックスペースの確保による再配置の抑制 (台湾 台北市 Youbike))

- 台北市では利用が集中する駅前やオフィス街、繁華街等に位置するポートについて、大規模なポートの整備により、返却待ちや貸出待ちの状況を減らしている。
- また、ポートにラックとは別に自転車を「ストック」するスペース (ストックポイント) を用意し、返却が集中する時間帯に自転車の円滑な返却ができるよう、随時ラックを空けるとともに、貸出が集中する時間帯にはストックポイントから自転車を随時補充している。

(台北における利用が集中する地区の例)



▲200台規模の大規模ポート (市政府駅前)



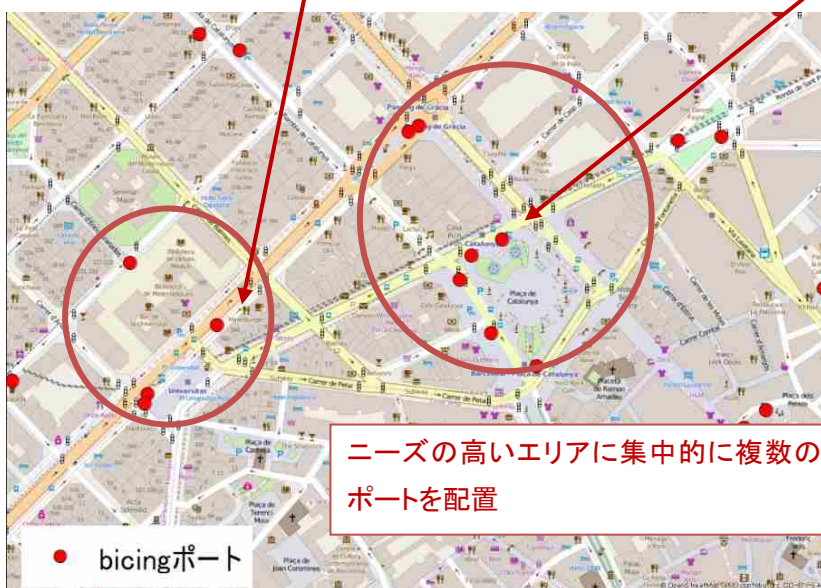
▲ストックポイントのあるポート (忠孝復興地区)

出典：東京地下鉄(株)



(参考：集中したポート配置と面的管理による再配置の抑制（スペイン バルセロナ市 bicing））

- ・バルセロナでは貸出・返却需要の多いエリアに多くのポートを分散して配置しており、複数のポートを一体的な大規模ポートとして機能をさせることで、代替ポートへの誘導を含め返却や貸出のニーズに対応している。
- ・自転車の利用状況管理を複数のポートを集めたエリア単位で管理しており、ラックの情報パネルには周辺のポートに関する情報が示されるなど、ユーザーは返却や貸出ポートの箇所を選択・把握することができる。



ニーズの高いエリアに集中的に複数のポートを配置



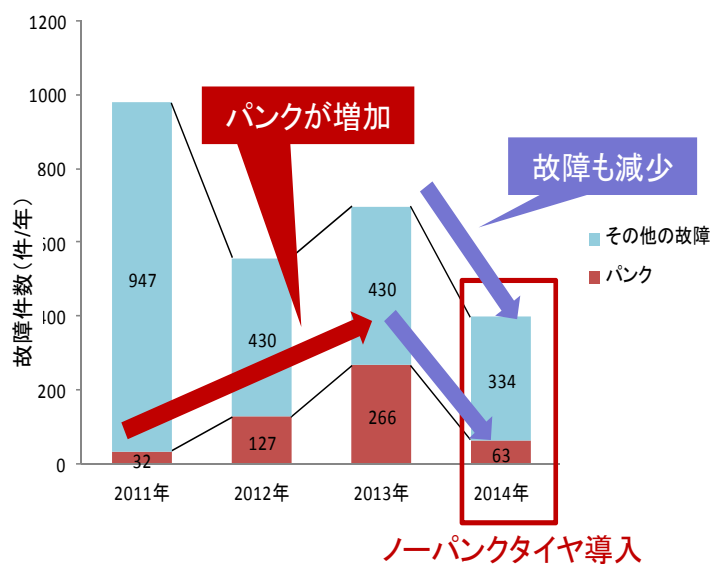
地図：Open street map

出典：バルセロナ訪問調査プロジェクト（JTPA エssenシャルセミナー）

### 【メンテナンスコストの低減】

(参考：ノーパンクタイヤの導入によるメンテナンスコスト低減の事例（札幌市 ポロクル）)

- ・ノーパンクタイヤを導入し、パンクの減少だけではなく、故障の減少の効果も生んでおり、メンテナンスコストの低減に寄与している。



出典：コミュニティサイクル担当者会議資料・NPO法人ポロクル資料