

みんなの

快適
サイクル
プラン横浜

まもる



はしる



横浜市自転車活用推進計画

【2019年度～2028年度】

素案

とめる



いかす



横浜市

Contents

第Ⅰ章 計画策定の主旨	1
1. 計画に関する基本事項	2
(1) 計画の目的	2
(2) 計画の期間	2
(3) 計画区域	2
(4) 計画の位置付け	3
2. これまでの主な取組	6
第Ⅱ章 自転車利用の現状と課題	9
1. 人口・地勢	10
2. 自転車の利用環境	12
3. 自転車の利用状況	16
4. 自転車の活用に向けた課題	19
第Ⅲ章 計画が目指す姿	23
1. 自転車活用の基本的な考え方	24
2. 基本理念と4つのテーマ	26
第Ⅳ章 計画の推進	29
1. 計画推進の指標	30
2. 計画の推進体制	31
3. 計画のフォローアップ	31
第Ⅴ章 各施策の展開	33
【まもる】	35
【はしる】	43
【とめる】	55
【いかす】	65

第 I 章

計画策定の主旨



1. 計画に関する基本事項

(1) 計画の目的

- 自転車は便利で身近な乗り物として、様々な場面で活用されています。
- 一方で、自転車の基本的なルールが守られておらず自転車関係事故も多く発生しており、また、一部の地域では放置自転車も依然として課題となっています。
- 自転車は便利だけでなく、環境への負荷が少なく、健康増進につながり、災害時にも活用が可能な交通手段です。歩行者や自動車、バスなどと共存するとともに、自転車を横浜らしいまちづくりに活かすことが求められています。
- 本計画では、自転車・歩行者双方の安全を図り、生活を豊かにする視点での自転車活用を推進することで、環境にやさしく、賑わいと回遊性のあるまちづくりを目指し策定するものです。

(2) 計画の期間

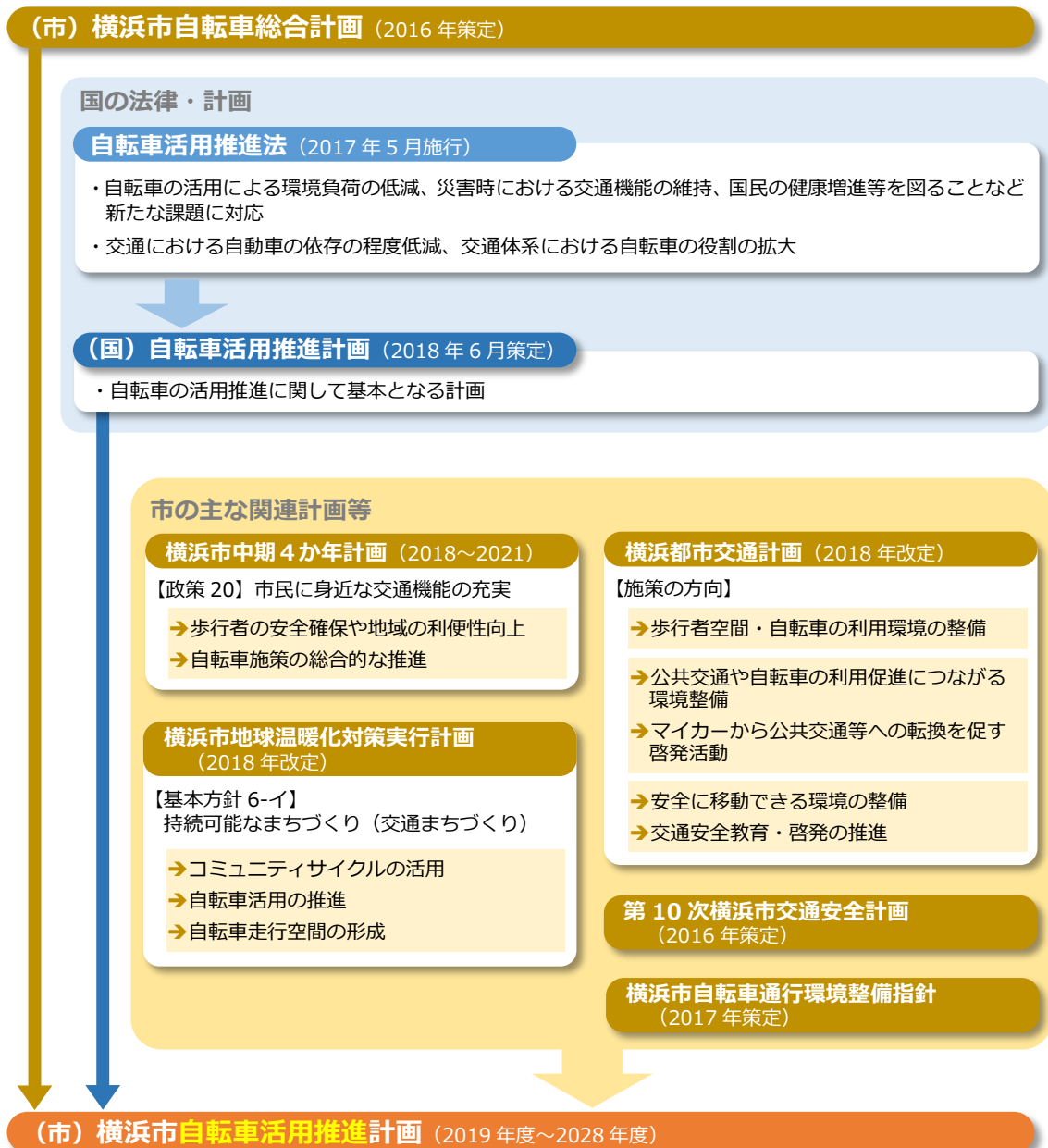
- 本計画の計画期間は、2019年度から2028年度までの概ね10年間とします。

(3) 計画区域

- 計画の対象区域は、市内全域とします。

(4) 計画の位置付け

- 「自転車活用推進法」(2017年施行)において、各市町村は「自転車活用推進計画」の策定に努めることとされています。本計画は同法に基づく自転車活用推進計画となります。
- 本計画の策定にあたっては、本市の総合計画となる「横浜市中期4か年計画」、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示した「横浜都市交通計画」、温室効果ガスの排出抑制等のための計画となる「横浜市地球温暖化対策実行計画」、交通安全対策の中心となる「第10次横浜市交通安全計画」及び自転車通行空間の整備に関する考え方を示した「横浜市自転車通行環境整備指針」などの関連する計画等との整合を図ります。
- 本市では2016年に自転車施策を総合的に推進する計画として、「横浜市自転車総合計画」を策定しています。自転車総合計画を基に、国の動向や関連する計画等を踏まえて新たな視点を加え、自転車活用推進計画を策定します。

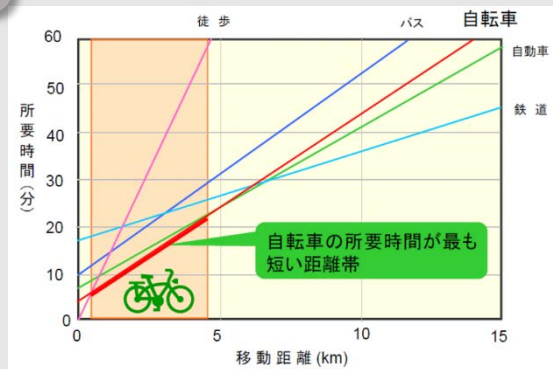


コラム：自転車の特性

- 自転車は、身近で便利な交通手段です。
- 健康づくりや自然環境への意識の高まり、ゆとりの感じられる生活への期待などを背景に、人にも環境にも優しい移動手段として、日々の生活や余暇活動など、様々な場面で自転車を利用する人が増えています。
- このような自転車への期待感の高まりや新しい動きをふまえて、横浜市での自転車の利用を考えていくことが大切です。

① 身近で便利な交通手段の視点

自転車は、目的地まで5 km程度であれば、マイカーを使うよりも移動時間が短く済む、という試算があります。公共交通とうまく組み合わせることで、市内の幅広い交通ニーズにも対応することができます。最近では、電動アシスト付き自転車等も普及し、坂の多い地域でも、気軽に自転車を利用できるようになりました。



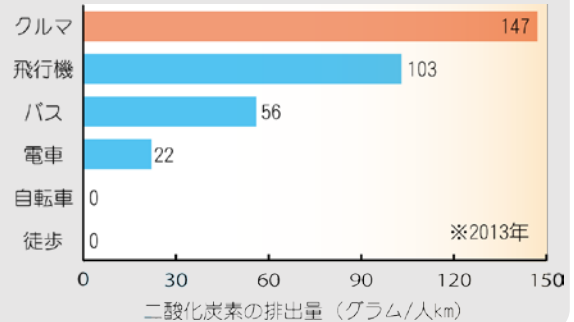
【出典】国土交通省道路局 作成資料より作成

② 環境にやさしい交通手段の視点

地球温暖化を進めてしまう要因の一つは、自動車からの二酸化炭素の排出とされています。目的地まで1人を1 km 運ぶ場合、自動車はバスや電車と比べて多くの二酸化炭素を排出しています。自動車の利用を自転車に置き換えることができれば、二酸化炭素の排出を抑えられます。

また自転車は、粒子状物質等の環境に影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないことから、環境にやさしい交通手段といえます。

■ ヒト1人1km 運ぶときの二酸化炭素の排出量

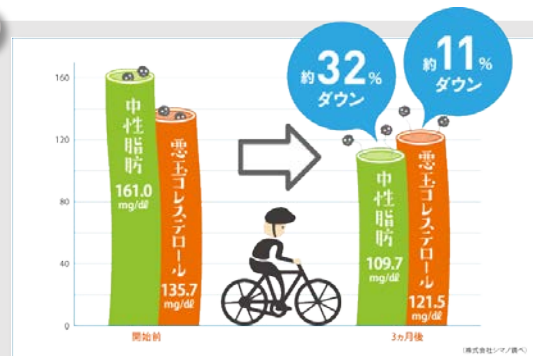


【出典】国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」資料より作成

③ 健康づくりの視点

自転車に乗ることは生活習慣病の予防などに効果があるといわれています。

例えば、通勤、買い物、仕事の打合せなど、いつもの移動を自転車に置き換えることで、運動の時間があまりとれない人でも、健康づくりができます。



※(株)シマノ社による実地検証結果。

※6名のモニターが3か月間、自由に自転車運動をした結果に基づく。

【出典】(株)シマノ Cyclingood web サイト (Health Data2)

④身近にできるスポーツの視点

サイクリングやポタリング（自転車散歩）などは、自転車があれば、自分の身体能力等に応じて、いつでも気軽に行うことができます。

横浜市内でも、自転車レースや自転車イベントなど、実際に参加できるスポーツの機会も増えています。

また、市内の自転車店や、自転車の愛好家などを中心に、自転車のチームをつくってイベントに参加したり、練習したり、色々な形でサイクルスポーツを楽しんでいます。

■同じ程度の運動量になるスポーツ

サイクリング
(約 20km/h)

ランニング
(約 8km/h)

クロール(ゆっくり)
(約 3km/h)



【出典】厚生労働省：健康づくりのための運動指針 2006 を参考に作成

⑤余暇活動や観光・レジャーの視点

市民がポタリングを楽しむなど、余暇活動の手段としての自転車に注目が集まっています。

観光資源、集客施設が集まる都心臨海部では、コミュニティサイクル「ベイバイク」や、民間のレンタサイクルなどもあり、観光・レジャーの際に、自転車を利用することもできます。

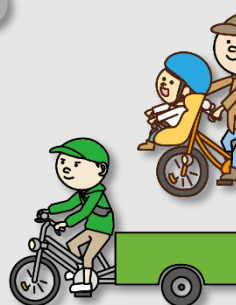


⑥モノやヒトを効率的に運ぶ手段の視点

電動アシスト付き自転車や、子ども乗せ自転車などの普及により、坂道が多い地域での利用や、子どもの送迎時の利用など、自転車利用が多様化しています。

さらに、物流企業や観光業界、自転車事業者などは、自転車に、モノやヒトを運ぶための機能をプラスすることで、より多様な活用を進めています。

子ども乗せ
電動アシスト付き
自転車



モノを運ぶための
荷台付きの自転車

観光客等を運ぶ
ペロタクシー

2. これまでの主な取組

- 2016年6月に策定した「横浜市自転車総合計画」では、「まもる」、「はしる」、「とめる」、「いかす」の4つのテーマのもと、【自転車を正しく使って みんなが快適に過ごせるまちへ】の目標像の実現に向け様々な取組を推進してきました。
- 「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」のこれまでの取組について整理します。

■横浜市自転車総合計画（2016年6月策定）



■横浜市自転車総合計画に基づく主な取組

まもる 守るための正しい知識

- 自転車ルールブックの作成・活用
- 世代別の周知・啓発チラシの作成
- 中学生・高校生向け
自転車交通安全教育の実施
- 思いやり SHARE THE ROAD 運動
- イベントやキャンペーンでの啓発…など

はしる 安全・快適な通行空間

- 自転車通行環境整備指針の策定
- 新たな重点エリアの指定（戸塚駅・鶴見駅）
- 重点エリアの整備実行計画の策定
- …など

とめる 使い方に応じた駐輪環境

- 駐輪場の附置義務制度の新設
- 地域主体の公共空間活用による駐輪場整備
- …など

いかす 自転車を適切にいかすしかけ

- 横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」の利用促進
- 自転車活用情報の提供に関する検討
- …など

コラム

【まもる】の取組について

①ルールブック・チラシの作成と活用

- 自転車の交通ルールを網羅的にまとめ、誰でも正しい交通ルールを知ることができるよう、「みんなのサイクルルールブックよこはま」(以下、ルールブック)を作成しました。
- 各世代や対象者に応じた効果的な啓発を行えるよう、世代別のチラシを作成し、ルールの周知啓発を行っています。
- ルールブック・チラシは、交通安全教室の教材として活用しているほか、区役所や各種キャンペーン等で配布しています。

■ みんなのサイクルルールブックよこはま



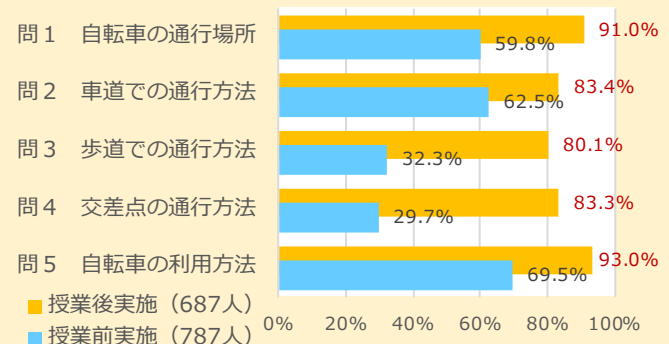
■ 世代別のチラシ (左から、乳幼児保護者、中学生、高校生、高齢者向け)



②中学生・高校生向け自転車交通安全教育の実施

- 2017 年度から市内中学校、高等学校を対象とした交通安全教室を実施しています。
- 学校周辺の道路状況も踏まえ、中高生の起こしやすい事故や違反を中心にポイントを絞って指導しています。
- 交通安全教室で実施したテスト結果から、自転車の交通安全に対する理解が深まっていることがわかります。

■ 交通安全教室でのテスト結果



※2018 年実施の 7 校のうち、授業前にテストを実施した 787 人、授業後にテストを実施した 687 人の各設問の正答率を比較。授業後の正答率は全設問で向上。

③「思いやり SHARE THE ROAD 運動」の開始

- 2018 年度から、自転車とクルマの運転者双方に、互いに思いやりを持って車道を共有する意識を促す取組として、「思いやり SHARE THE ROAD 運動」を開始しました。
- チラシの配布や公用車へのマグネットステッカーの貼付、イベント等での啓発を実施しています。

■ 啓発ツール





第Ⅱ章

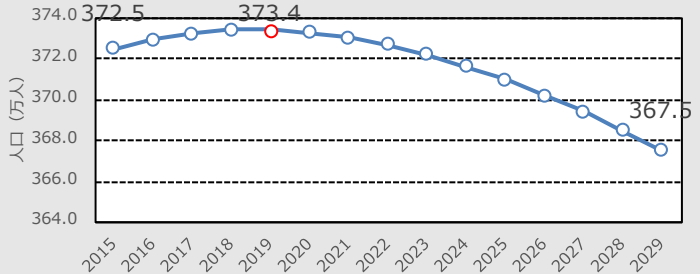
自転車利用の現状と課題

1. 人口・地勢

① 人口

- 本市の人口は約 374 万人です。
(2018年11月1日現在の推計 3,741,765人)
- 将来人口は2019年頃を境に減少に転じると推計されています。

■ 横浜市の人口推移 (推計値)



【出典】横浜市政策局ホームページ 横浜市将来人口推計より作成
※2015年(国勢調査)を基準時点とした推計結果

② 都市計画道路の整備の状況

- 本市では、市域面積に占める都市計画道路の割合や、その整備率が、他の政令市等大都市に比べて低くなっています。
- 道路整備の進捗状況に対して、自動車の交通量が多く、他の大都市に比べても混雑している状況にあります。

■ 都市計画道路の整備進捗率 (政令市 20 市及び東京都特別区)

	道路網密度 ^{※1}		整備率 ^{※2}
	計画延長	整備済	
横浜市 (21 都市中順位)	1.66km/km ² (21 位)	1.15 km/km ² (21 位)	67.5% (20 位)
参考：第 1 位都市	【札幌市】 2.92 km/km ²	【札幌市】 2.83 km/km ²	【札幌市】 96.3%

※1 道路網密度：各都市の総面積に対する都市計画道路の延長

※2 整備率：各都市の都市計画道路の総計画延長に対する整備済延長

【出典】2015年都市計画年報より道路局作成

■ 横浜市の【平日】の道路交通状況

	12 時間交通量	混雑度 ^{※3}	旅行速度 ^{※4} (混雑時)
横浜市	23,900 台	0.99	18.0km/h
大都市平均	15,158 台	0.83	21.2km/h
全国平均	5,892 台	0.64	32.8km/h

※3 混雑度：道路の交通容量に対する実交通量。大きいほど「混雑」している状態

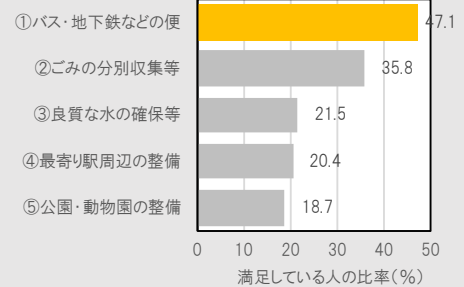
※4 旅行速度：混雑時の自動車の速度。小さいほど混雑で速度が出せない状態

【出典】2015年度道路交通センサスより道路局作成

③ 地形と鉄道ネットワーク

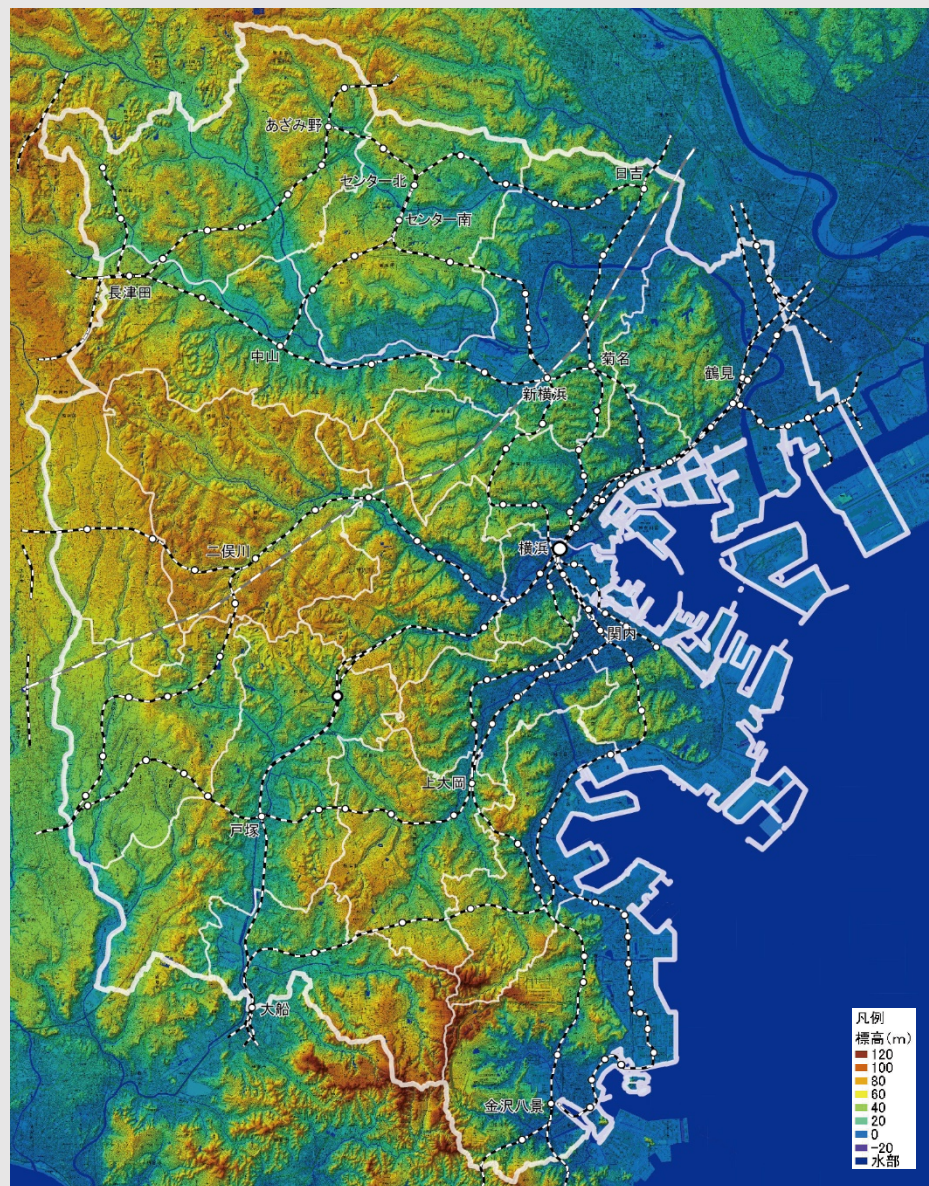
- 本市は総面積 435.4km²(第96回横浜市統計、2018年3月)の市域を有し、臨海部から内陸部にかけて起伏に富んだ都市です。
- 2018年に公表された市民意識調査によると「あなたが満足している公共サービス」の46施策のうち、【バス・地下鉄などの便】の満足度が全施策の中で最も高くなっています。(満足度 47.1%)

■ 市政への満足度 (46 施策のうち上位 5 位まで)



【出典】横浜市民意識調査(2018年度)より作成

■ 横浜市の地形と鉄道ネットワーク



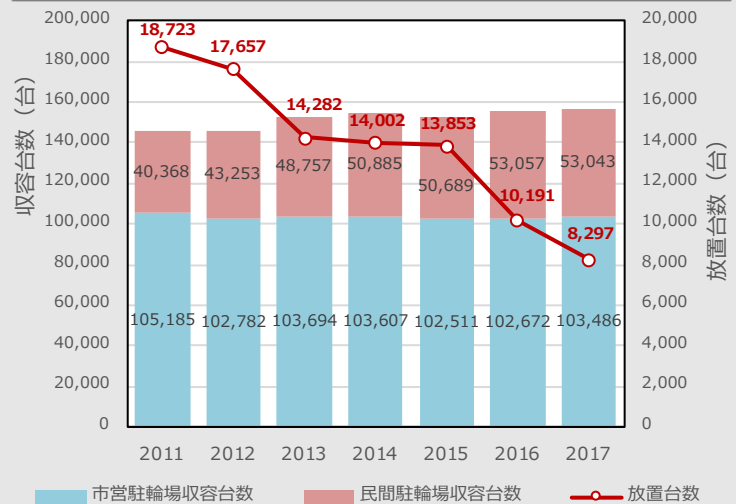
【出典】国土地理院 デジタル標高地形図(2018年)より作成

2. 自転車の利用環境

① 市営・民営駐輪場の収容台数と放置台数の推移

- 市では鉄道駅に集まる駐輪ニーズに対応するため、市営駐輪場の整備を進めてきました。また、民営駐輪場の整備も進んでいます。
- その結果、2017年時点では駐輪場の収容台数は約15万6千台となっています。
- これに合わせて、放置自転車の移動作業などを進めたことで、2011年に約1万8,700台あった放置自転車台数は、2017年には8,297台まで減少しています。

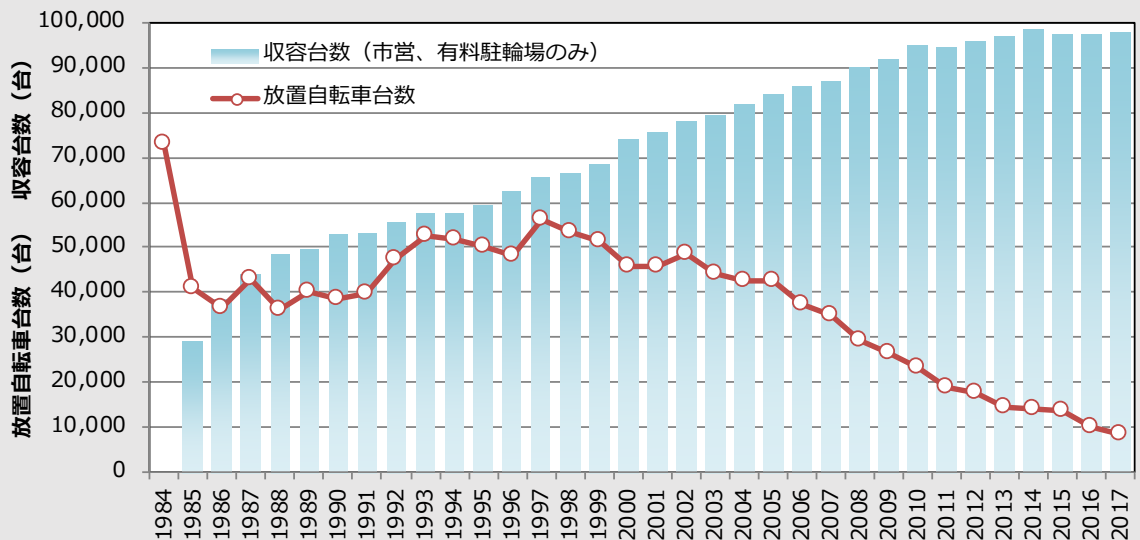
■ 駐輪場の収容台数と放置自転車台数の推移（直近7年）



【出典】 横浜市道路局

「横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査」（2011～2017年）より作成
 ※市営駐輪場の収容台数は、有料+無料の収容台数の合算値

■ 市営駐輪場（有料）の収容台数と放置自転車台数の推移（長期）



【出典】 横浜市道路局「横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査」（1984～2017年）より作成
 ※市営駐輪場の収容台数は、有料施設の収容台数のみ（無料施設は含まない）

② 放置自転車の状況

- 放置禁止区域が指定されている 115 駅の放置自転車台数全 8,297 台（2017 年実績）について駅別の内訳をみると、伊勢佐木長者町駅・関内駅での放置自転車が多くなっています。
- 鉄道駅利用だけでなく、駅周辺の商業施設等の買い物利用も、放置が増える要因となっています。

■ 放置自転車台数の多い上位 10 駅（2017 年実績）

鉄道駅		放置自転車台数
1	伊勢佐木長者町・関内	1,296
2	石川町	436
3	横浜	403
4	阪東橋	266
5	鶴見・京急鶴見	243
6	元町・中華街	222
7	上大岡	197
7	綱島	197
8	日ノ出町	166
9	日吉	152
10	戸塚	137

【出典】横浜市道路局「横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査」（2017 年）より作成

③ 市営駐輪場の設置状況

- 市営駐輪場は、主に駅前の放置自転車対策として整備を進め、平日 10 万台を超える利用があります。
- 自転車の利用割合は 72.5%、バイク（原動機、自動二輪車）の利用割合は 27.5%です。

■ 市営駐輪場（有料）の設置状況

設置状況		2017年実績
設置駅数		96駅（137駅中）
駐輪場施設数	平面式	187施設
	建物式	55施設
利用台数（平日）	自転車	74,303台（72.5%）
	バイク	28,234台（27.5%）

横浜市道路局資料

④ 市営駐輪場の維持・管理

- 急速な鉄道網の発達と、それに伴う周辺開発による人口増加に合わせて、放置自転車問題へ対応するために整備されてきた駐輪場は、現在多くの施設で老朽化が進みつつあります。

■ 施設老朽化の状況（施設内階段の破損）



■ 市営駐輪場（建物式）の整備年数

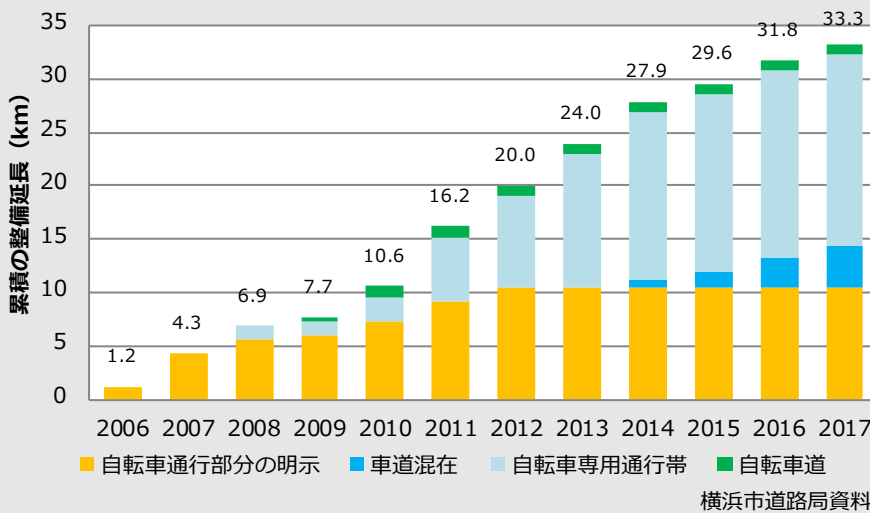
経過年数（2018年時点）	対象施設数（施設）
築10年以内	11
築10年超～20年以下	13
築20年超～30年以下	10
築30年超～	21
計	55

横浜市道路局資料

⑤ 自転車通行空間の整備の進捗

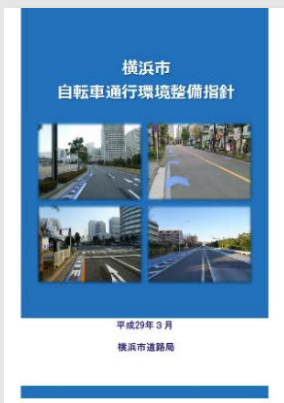
- 市ではこれまでに、みなとみらい 21 地区や鶴見駅周辺など自転車利用の多いエリアを中心に、2017 年現在 33.3km の自転車通行空間を整備しています。
- 市では地域内での面的な通行環境整備を進めるため、2017 年に自転車通行空間の整備に対するガイドラインとなる「横浜市自転車通行環境整備指針」を策定しました。
- これに基づき、自転車利用の多い戸塚駅、鶴見駅を重点エリアとして指定し、地域や関係機関との調整を経て合意形成を図り、整備を進めています。
- 港北ニュータウン及び都心臨海部についても、重点エリアとして検討、整備を進めています。

■ 自転車通行空間の整備延長の推移



■ 自転車通行環境整備指針

- 重点エリアの指定や整備の考え方等を示した技術指針。(2017 年策定)

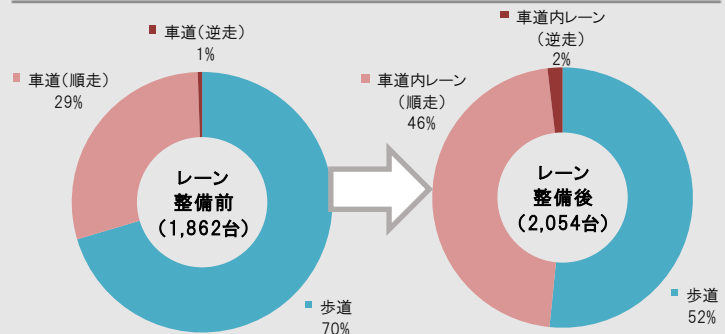


■ 国際大通りの自転車専用通行帯の整備

- 2012 年度にみなとみらい 21 地区の国際大通りに総延長約 1.4km の自転車専用通行帯を整備
- 整備前後の土曜日において、自転車の断面交通量を調査
- 整備後に車道の自転車交通量が増加し、歩道の自転車が減少



■ レーン整備前後での通行場所の変化



【出典】国際大通り通行空間整備前後での交通量調査より作成
(整備前 2012.8.25(土)、整備後 2012.10.27(土)に調査を実施)

⑥ コミュニティサイクルの普及

- 全国に先駆けて本格導入を進めた横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」は、みなとみらい21地区を中心としてサービスを展開しています。
- ポート数の増加やサービスエリアの拡大に伴い、利用者は年々増加しており、2018年11月現在、ポート数74箇所（自転車約770台）、会員数約86,000人となっています。
- 西区の既成市街地や中区の本牧にもポート設置が進み、サービス提供範囲も広がりを見せています。



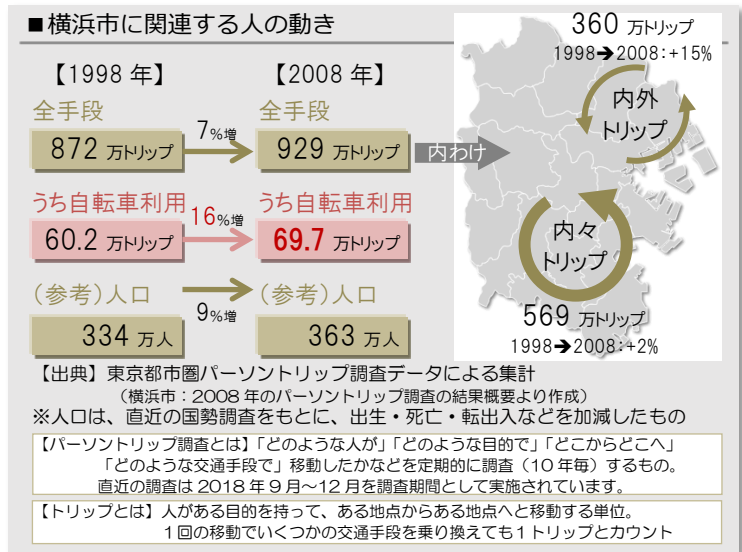
■ 「ベイバイク」ポートマップ



3. 自転車の利用状況

① 自転車利用の増加

- 市内での自転車の移動量は 1998 年～2008 年の 10 年間で約 16% 増加しています。この数値はこの間の人口の増加率 9% を大きく上回っています。人口が増加した現在では、さらに多くの自転車の移動が発生していると考えられます。

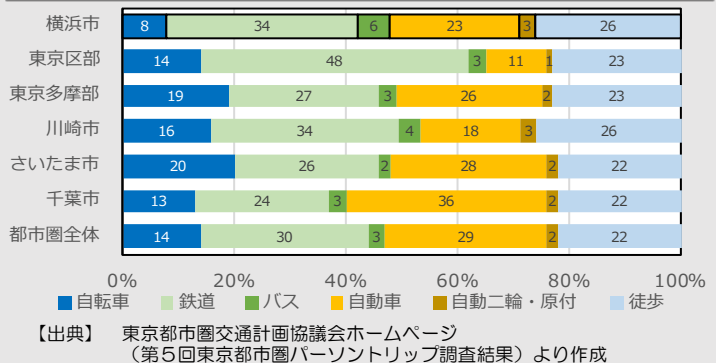


② 自転車の利用率

【横浜市と他都市の比較】

- 市内で行われる全ての移動量のうち、自転車を利用する割合は約 8% です。(2008 年時点)
- 東京都市圏の他都市では、自転車の利用率は 13～20% 程度であり、横浜市の自転車利用率は低めです。

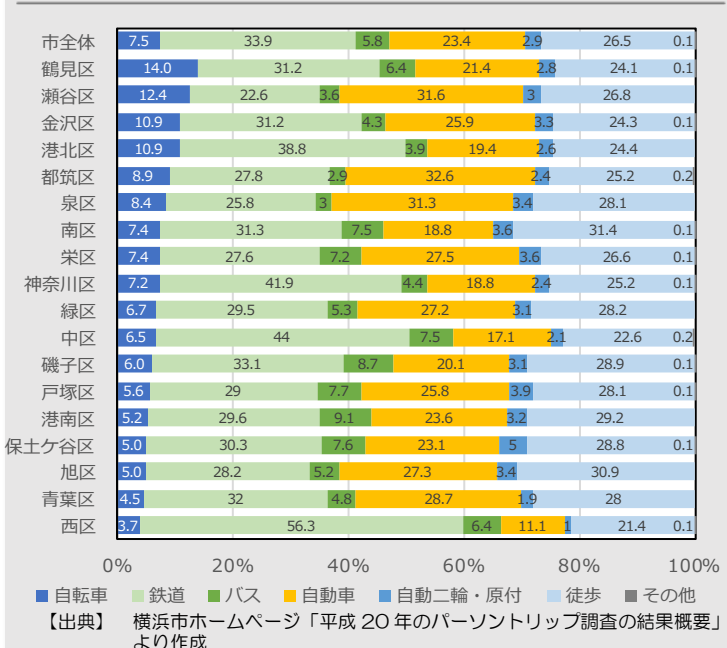
■ 地域別の代表交通手段分担率 (横浜市と他都市の比較)



【区別の自転車利用率の違い】

- 各区での自転車を利用する割合は、鶴見区、瀬谷区、金沢区、港北区の順に高くなっています。
- 一方で、鉄道利用が多い西区や、青葉区、旭区など高低差のある内陸部の区では、自転車の利用率が低くなっています。
- 区ごとに自転車利用率に差が見られます。

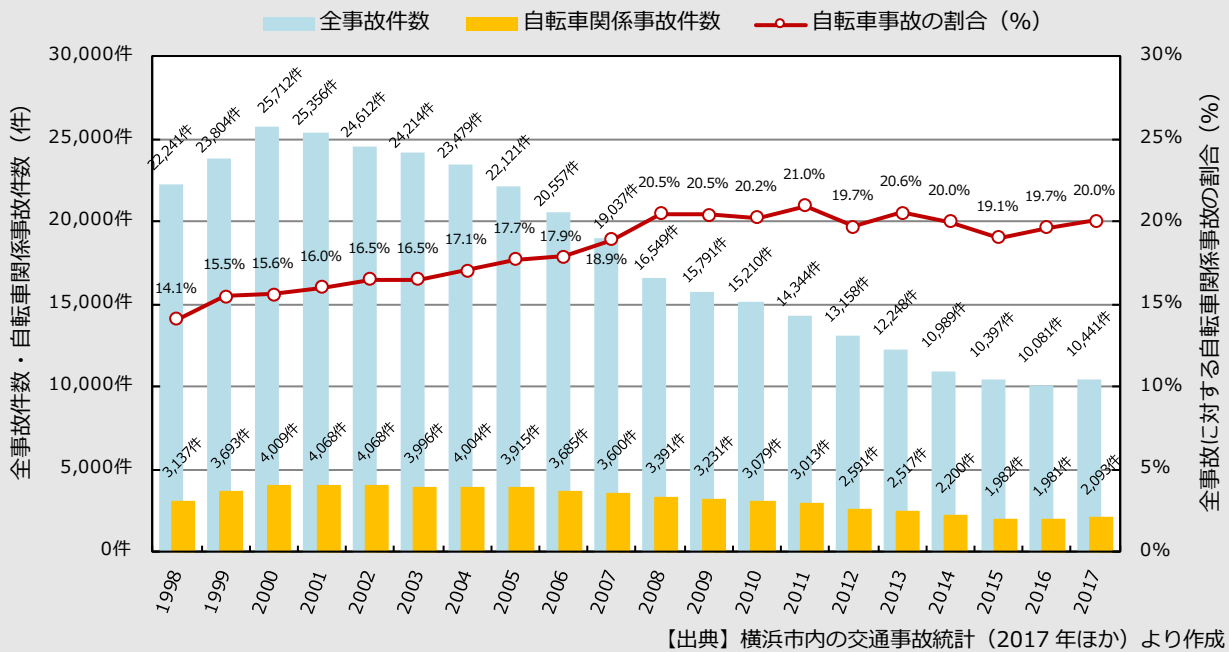
■ 市内の区別の代表交通手段分担率 (自転車分担率の高い順)



③ 自転車関係事故の推移

- 本市の自転車事故は、自動車を含む全事故の傾向と同様、減少傾向が続いてきました。
- ただし、自転車事故は全事故の減少量に比べて下げ幅が小さくなっており、全事故に対する割合は約 20%前後を推移している状況です。

■ 横浜市内の全事故・自転車関係事故の推移

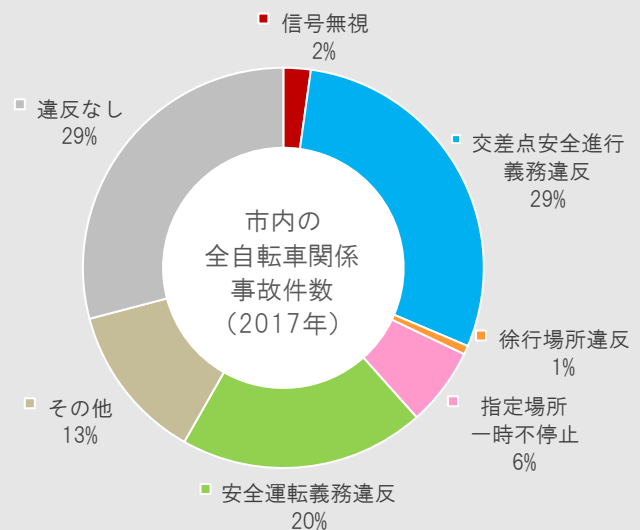


④ 自転車関連事故※1の特徴

※1 自転車関係事故のうち、自転車が第1・第2当事者となった事故をいう。ただし、自転車相互は1件とする。

- 2017 年に市内で発生した自転車関連事故のうち、約 70%に自転車側の違反があります。
- 特に交差点での安全進行義務違反や、安全運転義務違反による事故件数が多くなっています

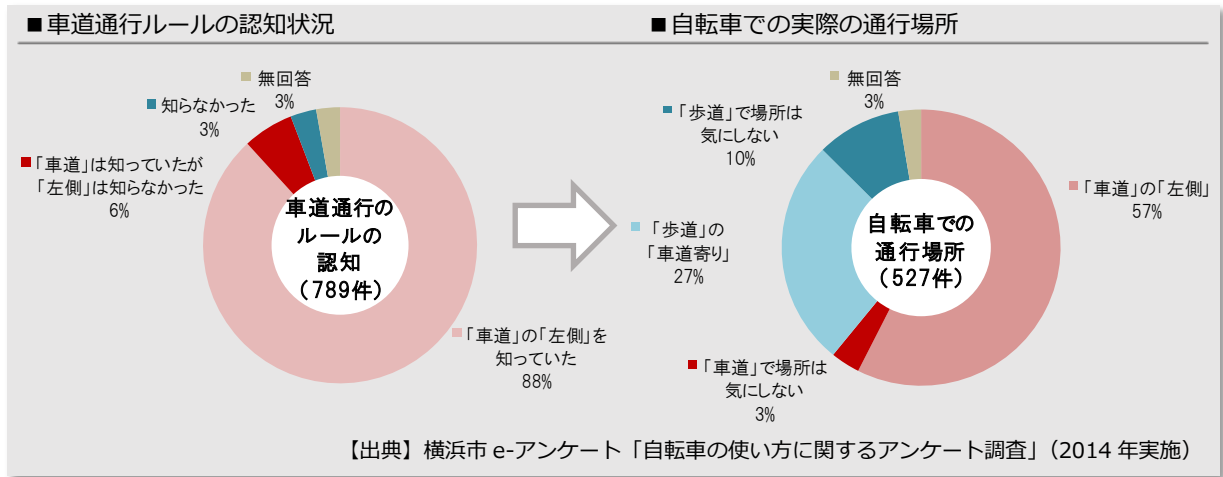
■ 横浜市内の違反種別の自転車関連事故の件数



4. 自転車の活用に向けた課題

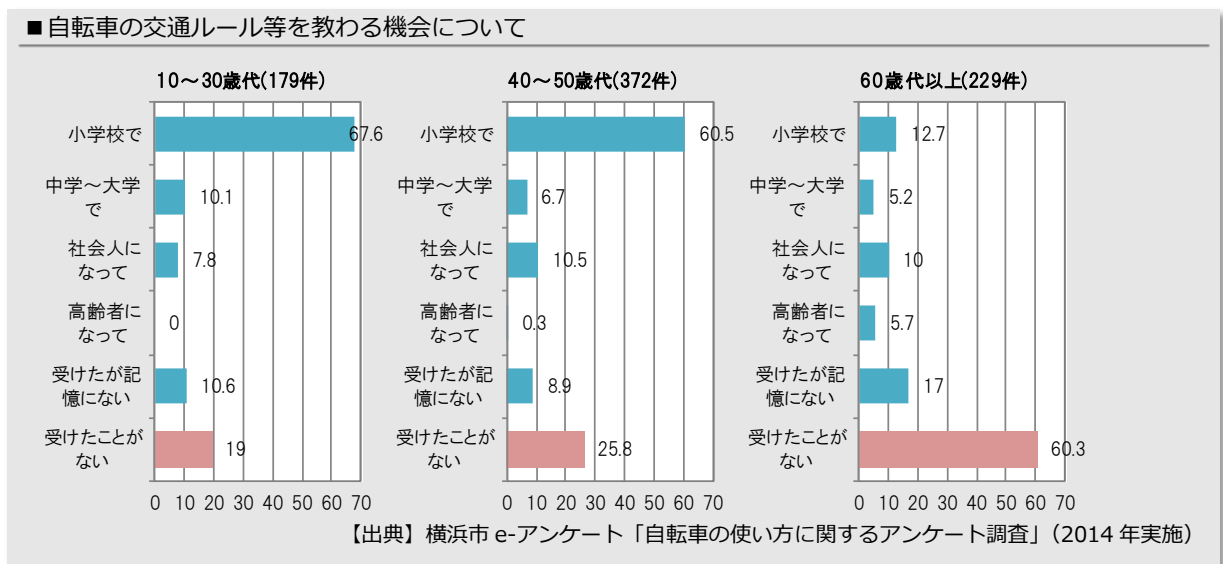
① 自転車交通ルール認知度と利用状況のギャップ

- アンケート調査によると、自転車は車道左側を通行するルールについて、約9割が知っていると回答していますが、実際に車道の左側を通行すると回答した人は約6割となっています。



② 交通安全教育の機会の不足

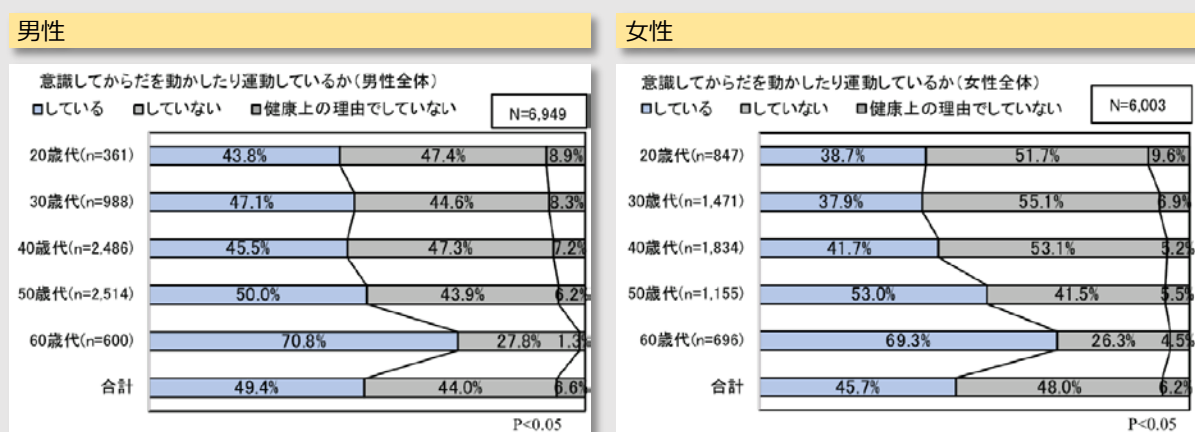
- アンケート調査によると、50 歳代までの回答者では小学校での受講経験が 6~7 割となっています。また、60 代以上の高齢層では、「受けたことがない」が 6 割を超えています。



③ 健康づくりに対する意識

- 市が2018年に公表した「第2期健康横浜21 中間評価報告書」によると、意識して体を動かしたり、運動している人の比率が、若い世代ほど低くなる傾向があります。

■ 市民の年代別運動習慣（意識してからだを動かしたり運動しているか）

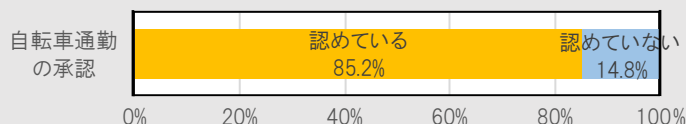


【出典】横浜市「第2期健康横浜21 中間評価報告書」（2018年）

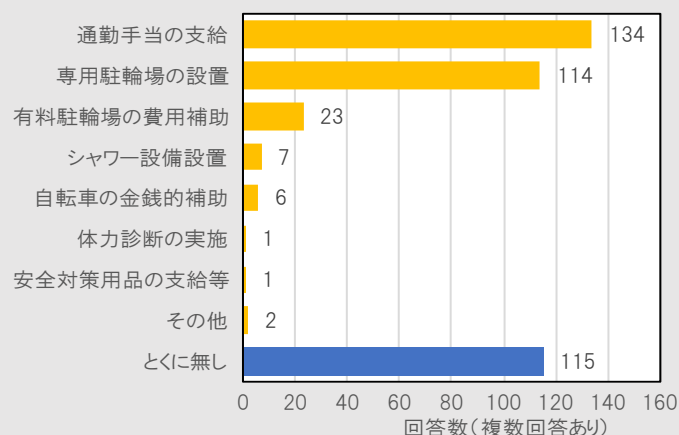
④ 企業側の自転車通勤に対する考え方

- 近年、自転車通勤が増えつつあり、公益財団法人日本交通管理技術協会が全国1,016社を対象に調査した結果では、約85%の企業が自転車通勤を承認しています。
- 一方で、自転車通勤の支援に関しては通勤手当の支給、駐輪場の設置が進められているものの、支援策は「とくに無し」との企業も全体の36%となっています。

■ 自転車通勤の承認状況（全国386社回答）



■ 自転車通勤者に対する支援（全国320社回答）

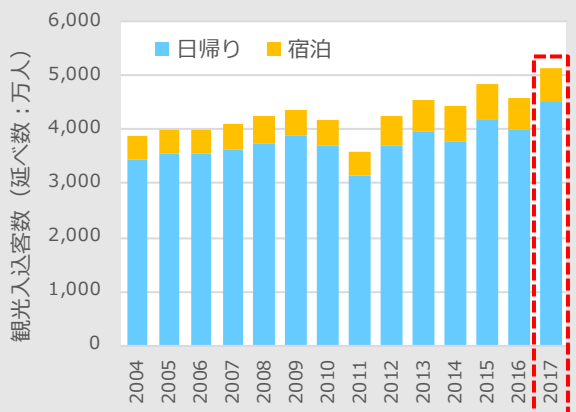


【出典】「事業所における通勤用等自転車の安全利用対策の実態把握に関する調査研究・自転車の利用に係る企業行動調査アンケート」（2017.3、公財 日本交通管理技術協会）をもとに作成

⑤ 国内外からの観光ニーズ

- 横浜市は全国有数の観光資源、集客施設等を有する、国内外からの観光ニーズが高いまちです。市の観光入込客数は年々増加しており、2017年には年間5,000万人超の観光客が訪れました。みなとみらい21地区など都心臨海部への来訪者が大半を占めています。
- 都心臨海部では、快適に回遊し目的地へより円滑に移動できるよう、コミュニティサイクルの強化・拡充や、自転車を安全で快適に利用するための環境整備を進めていくこととされています。

■ 市内観光入込客数の推移（左）と主要な観光施設別の入込客数（右）

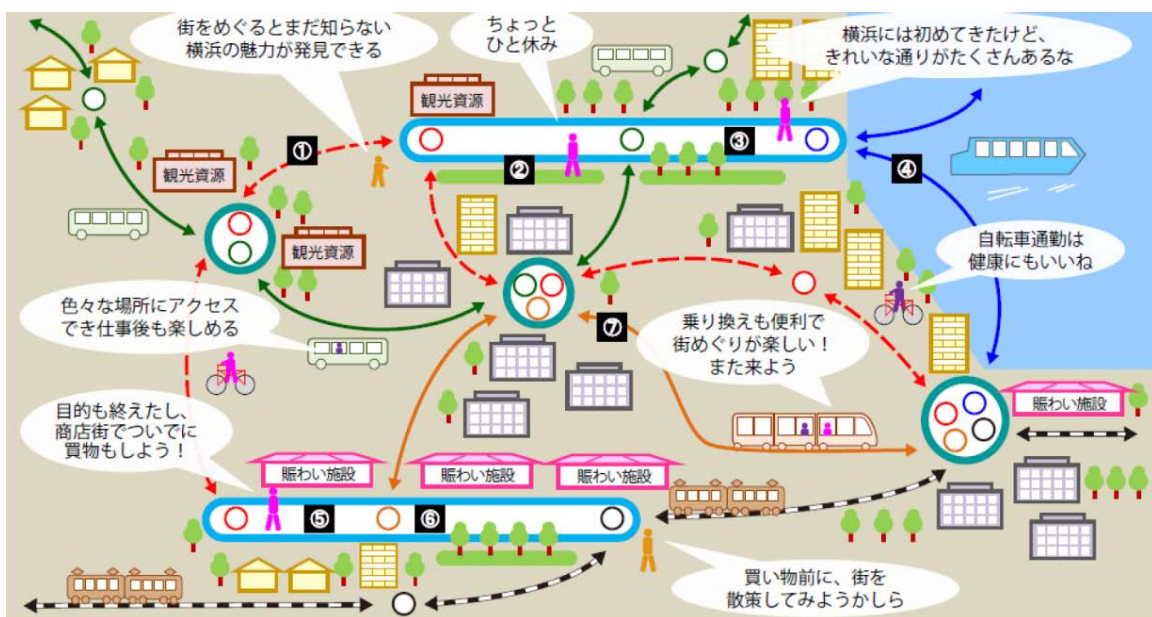


観光施設ごとの内訳は…

地区名	入込客数(万人)
宿泊	
鶴見周辺	40
みなとみらい・桜木町	182
山下・関内・伊勢佐木町	211
磯子・金沢	9
その他	178
(宿泊小計)	619
日帰り	
観光施設	2,527
鶴見周辺	61
みなとみらい・桜木町	1,108
山下・関内・伊勢佐木町	352
山手・本牧・根岸	200
磯子・金沢	343
その他	464
観光交通機関	167
観光イベント	1,829
(日帰り小計)	4,524
2017年度 全体合計	5,143

【出典】横浜市文化観光局「横浜市観光集客指標」（2017年及び2012年）より作成

【参考】都心臨海部の回遊イメージ



【出典】横浜市都心臨海部再生マスタープラン（2015年）

第Ⅲ章

計画が目指す姿



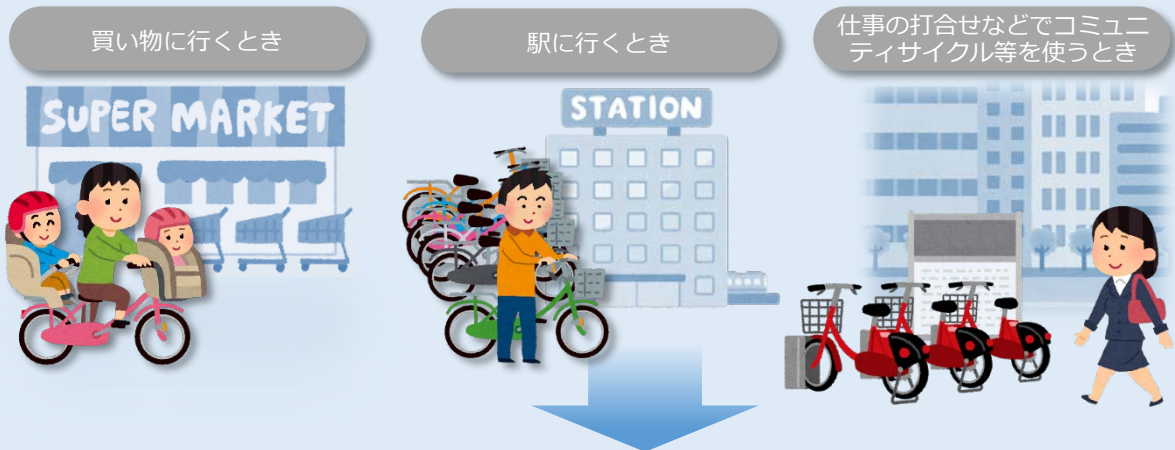
1. 自転車活用の基本的な考え方

- 自転車は、環境への負荷が少なく、健康増進にもつながる身近で便利な交通手段です。
- 本市ではこれまで、主に通勤・通学や買い物などの日常利用に対応して様々な施策を行ってきました。2017年に自転車活用推進法が制定され、余暇活動や観光、身近なスポーツとしての自転車の利用も注目されています。
- 本市の人口が増加し続けてきた中で、他の政令指定都市と比較して市内の都市計画道路の整備率や道路網密度は低く、混雑度は高い状況です。市内の一部鉄道駅周辺では、放置自転車が依然として発生している地域もあります。

① 日常の利用

- 自転車は日常での短距離の移動において、身近で便利な交通手段であり、他の公共交通とともに地域を支える移動手段となります。
- 短距離でのマイカー利用に自転車が代替することで、排出ガスによる環境負荷の軽減や健康増進に寄与します。
- 誰もが安心して便利に利用でき、外出機会の増加にもつながる地域の移動環境づくりや、過度にマイカーに頼らなくても移動しやすいまちづくりを目指し、自転車を活用していきます。

■ 自転車を使う【日常】の主なシーン



■ 横浜市で自転車を活用する際に、必要なことは…

誰もが安全に安心して楽しめるよう、
ルールを守って、正しく自転車を使うこと

【まもる】 意識を高めること

安全で快適に自転車が走れること

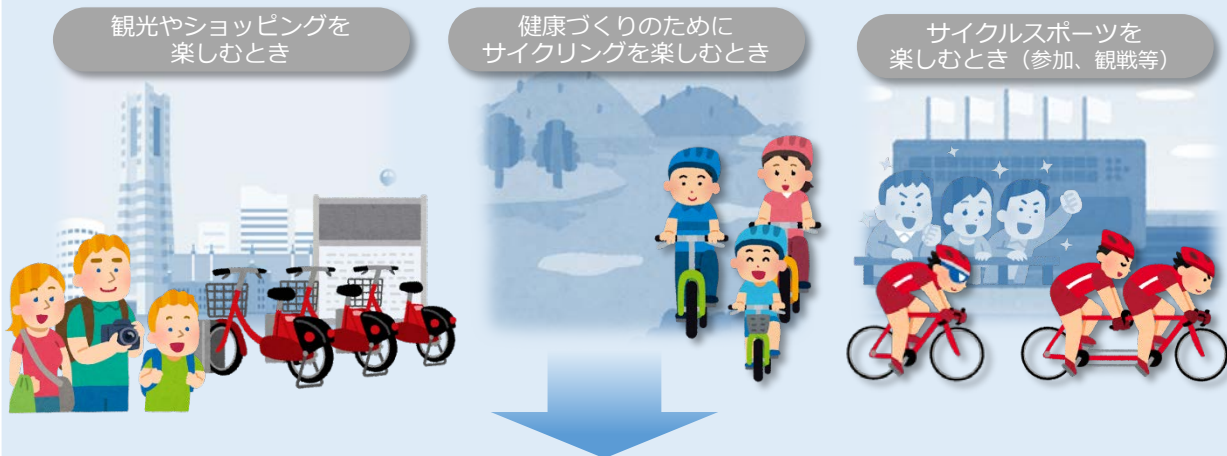
【はしる】 環境をつくること

- また、平坦な臨海部から起伏に富む内陸部までを有する本市では、自転車の使いやすさや移動する距離、利用する目的などが、地域ごとに大きく異なります。
- そのため、地域の実態に合わせて自転車の利用環境を向上させながら適正な利用を促し、他の交通手段とまちの中でバランスよく共存している必要があります。
- 本計画では、自転車を【日常】、【レジャー】利用の両面からとらえ、自転車を使う人・使わない人、横浜に暮らす人・訪れる人など、誰もが安心して快適にまちを楽しむことができる環境づくりを進めていきます。

②レジャーの利用

- 手軽に運動できる自転車を健康づくりや余暇の充実に活かすことで、人々の行動範囲が広がり、健康的なライフスタイルの実現につながります。暮らしを豊かにする自転車を活用し、地域全体が賑わい、回遊性のあるまちづくりを推進していきます。
- 本市では比較的平坦な都心臨海部に観光資源が多く存在し、国内外から観光客が訪れています。また都心臨海部では、公共交通の補完的な役割を担うものとして、コミュニティサイクル事業（ベイバイク）を展開しています。観光地としての魅力向上を目指し、都心臨海部での自転車利用環境を充実させることで、利便性・回遊性の向上を図ります。

■自転車を使う【レジャー】の主なシーン



自転車を使って訪れる
目的地やその近くに、
駐輪スペースが確保できていること

【とめる】環境を確保すること

健康づくりや観光・遊び、
自転車通勤、仕事での利用など、
いろいろな場面で、横浜らしく、
自転車をいかしたまちをつくること

【いかす】まちをつくること

2. 基本理念と4つのテーマ

- 本計画の基本理念と基本理念に基づく4つのテーマを以下のとおり設定します。

基本
理念

賑わいと回遊性のあるまちづくりを目指し、日常からレジャーまで、誰もが安心して快適に楽しめる自転車環境をつくる

まもる



自転車の安全利用に必要な、
ルール・マナーを伝える

誰もがルールを守り、周りへの配慮ができる意識の醸成を目指し、交通安全教育の充実や自転車保険の加入促進等に取り組みます。

はしる



安全・快適に自転車を利用できる
通行環境をつくる

歩行者の安全を確保しながら、自転車を安全・快適に利用できるよう、地域内のネットワークと、地域をつなぐ広域的なネットワークを組み合わせ、自転車通行空間の整備を行います。

とめる

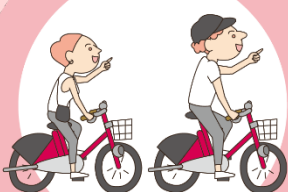


自転車を適切に止められる
駐輪環境をつくる

通勤・通学、買い物など駐輪が発生する場所において、駐輪目的や需要に応じた適切な対応を図ります。

駐輪場の「量」の確保や、サービスの「質」の見直しを図り、まちに適した駐輪対策を進めます。

いかす



自転車をヨコハマでの
暮らしやまちづくりにいかす

健康に良く、環境に優しい自転車を、ヨコハマでの暮らしの中で活用していきます。

また、観光や賑わい創出、災害対応など、様々なまちづくりの場面での自転車活用を進めます。

- 基本理念の実現に向けて4つのテーマを設け、方針と取組の考え方を以下に整理します。

■ 方針

■ 具体の取組

方針
1

交通ルールを
学べる環境をつくる

- (1) 切れ目のない交通安全教育の場・機会の充実
- (2) 教育・啓発・指導ができる体制づくり

方針
2

安全・安心に
自転車を利用できる
環境をつくる

- (1) 自転車とクルマが互いに配慮できる意識形成
- (2) 自転車保険の加入促進
- (3) 安全に乗るための点検・整備方法の周知啓発

方針
1

地域の自転車
ネットワークをつくる

- (1) 重点エリアでの整備推進
- (2) 都心臨海部における自転車利用環境づくりの推進

方針
2

地域をつなぐ広域
ネットワークをつくる

広域的な自転車ネットワークの形成

方針
3

安全で快適な自転車
通行環境をつくる

自転車通行環境の快適性向上

方針
1

目的に応じた駐輪場の
「量」を確保する

- (1) 買い物等の集客施設での利用に応じた駐輪場の確保
- (2) 鉄道利用等に対応した駐輪場の拡充

方針
2

サービスの
「質」を高める

- (1) 市営自転車駐車場のサービス向上
- (2) 持続可能な市営駐輪事業のしくみ構築

方針
3

まちに適した
駐輪対策を進める

地域、民間、行政の連携による駐輪対策の実施

方針
1

健康的な
「ライフスタイル」に
いかす

- (1) 自転車を活かした健康づくりの支援
- (2) サイクルスポーツへの興味を高める取組推進

方針
2

横浜らしい
「まちづくり」に
いかす

- (1) 観光や賑わいのあるまちづくりでの自転車活用の推進
- (2) まちづくりと連携した自転車活用の推進

第IV章

計画の推進



1. 計画推進の指標

- 本計画では「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の4つのテーマごとに施策を推進していきます。これらの施策は、相互に連携しながら自転車利用環境の向上や、自転車活用の推進を図るものです。
- 中期4か年計画（2018～2021）の最終年となる2021年度末時点での計画推進の目安として、指標を設定します。
- 毎年計画の進捗状況を確認するとともに、次期中期4か年計画の策定にあわせて、指標についても見直します。

■ 自転車活用推進計画の指標

自転車活用推進計画の指標			実現に関連するテーマ			
指標名	2021年度末時点	現状	まもる	はしる	とめる	いかす
自転車関係交通事故件数	1,800 件以下	2,093 件 (2017年)	○	○		
自転車通行ルールの認知度	2019年度より向上	2019年度に実施予定の市民向けアンケート調査結果により指標を設定	○			
自転車保険の加入率	2019年度より向上	2019年度に実施予定の市民向けアンケート調査結果により指標を設定	○			
自転車通行空間の整備延長	43 Km (累計)	33 Km (累計・2017年度末実績)		○		
放置自転車台数	6,600 台未満	8,297 台 (2017年実績)			○	
附置義務条例による集客施設の駐輪場収容台数の増加	7,200 台	—			○	
自転車関連イベント(「いかす」施策)の開催件数(市が関係するもの)	10 件 (2019年度～2021年度累計)	—				○
自転車利用環境の満足度	2019年度より向上	2019年度に実施予定の市民向けアンケート調査結果により指標を設定	○	○	○	○

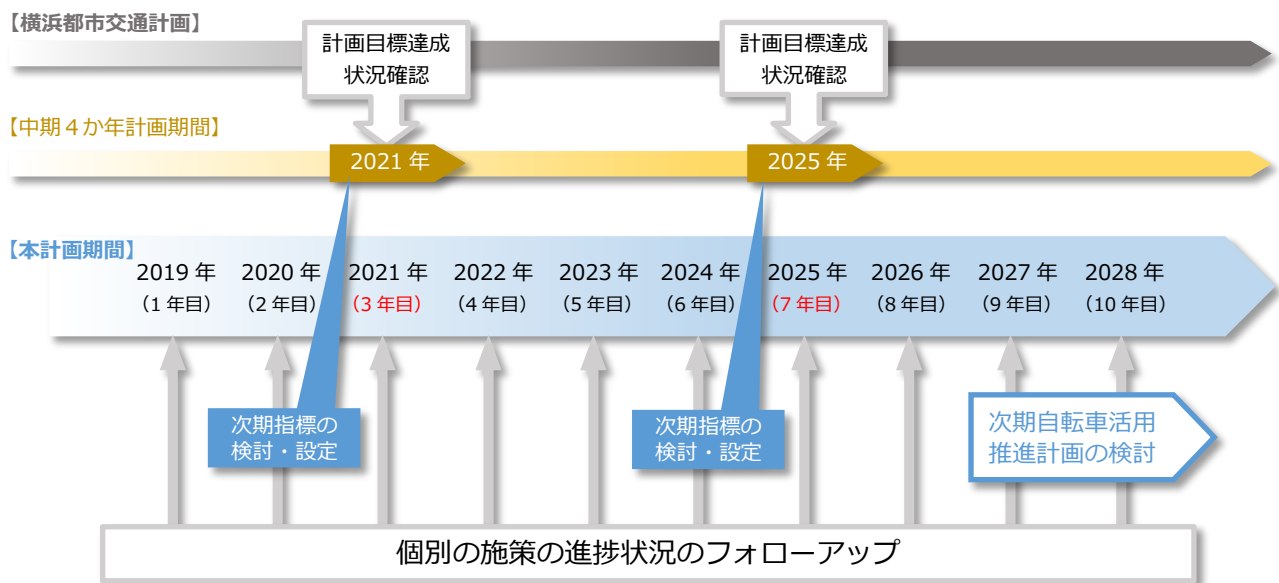
2. 計画の推進体制

- 庁内関係部署が緊密に連携して個別の施策の推進を図ります。推進状況について、学識経験者等で構成する市長の附属機関「横浜市自転車等施策検討協議会」に毎年報告します。

3. 計画のフォローアップ

- 横浜市自転車等施策検討協議会の助言を受けつつ、毎年、本計画の進捗状況等に関するフォローアップを実施します。フォローアップでは、基本理念や4つのテーマを踏まえて、指標の達成状況や各施策の推進状況を確認します。
- 社会経済状況の変化を踏まえ、また横浜市中期4か年計画や横浜都市交通計画の見直しとの整合を図り、本計画の各施策の見直しや次期計画への反映を行います。

■ フォローアップのスケジュール



第V章

各施策の展開



まもる



自転車の安全利用に必要な、ルール・マナーを伝える

方針 1 交通ルールを学べる環境をつくる

- 自転車は手軽で便利な乗り物で、誰もが利用しやすい交通手段ですが、交通ルールを学ぶ機会が少なく、ルールが浸透していない現状があります。
- 交通安全教育の場は、小学校での交通安全教室が中心となっているため、他の世代に対しても、交通安全の教育・啓発を行っていく必要があります。
- 様々な世代に対して、切れ目なく交通安全教育を展開するとともに、組織や企業等と連携しながら、教育・啓発・指導ができる体制づくりを支援します。



(1) 切れ目のない交通安全教育の場・機会の充実

施策① 世代に応じた交通安全教育の充実

施策② 自転車交通安全啓発ツールの作成・活用

施策③ 様々な機会を活用した交通安全啓発

(2) 教育・啓発・指導ができる体制づくり

施策④ 指導者育成に向けた連携体制の構築

施策⑤ 指導者向けマニュアルの作成、活用

施策⑥ 指導者育成の機会の創出

方針1 交通ルールを学べる環境をつくる

(1) 切れ目のない交通安全教育の場・機会の充実

- 自転車は幅広い世代が利用する乗り物であり、自転車の交通ルールの周知・啓発は、各世代に応じて、切れ目なく行う必要があります。

施策① 世代に応じた交通安全教育の充実

- 幼児、児童、生徒、学生、保護者、高齢者など幅広い世代に対して、各世代に応じた交通安全教育を実施します。
- 現在の交通安全教育の実施状況を見直し、「量」と「質」の両面から交通安全教育の充実を図ります。



施策② 自転車交通安全啓発ツールの作成・活用

- ルールブックを交通安全教室等、様々な場面で活用していくとともに、各世代の自転車利用特性に応じた、啓発ツールの作成を進めます。
- 啓発ツールは、各世代や対象に応じて効果的なタイミングで活用します。

施策③ 様々な機会を活用した交通安全啓発

- 交通安全キャンペーンや自転車関連イベント等において、積極的な啓発を行うとともに、SNS、動画等、様々な機会を活用します。
- 国内外からの観光客に対して、シェアサイクルの利用時等、適切な機会をとらえ、啓発を行います。
- 自転車販売店や企業、地域の団体等と連携し、様々な場で啓発に取り組みます。



自転車関連イベントでの交通安全啓発

コミュニティサイクル「ペイバイク」利用者に向けた交通ルールの啓発ポスター

(2) 教育・啓発・指導ができる体制づくり

- 交通安全教育の場、機会の充実を図るためには、教育機関や企業等と連携し、それぞれが教育・啓発・指導ができる体制をつくる必要があります。
- 交通ルールに関する十分な知識と、分かりやすく教えるためのノウハウを伝えるために、指導者向けマニュアルの作成や、指導者向けの研修会を実施するなどの人材育成に取り組み、教育・啓発・指導ができる体制づくりを支援します。

施策④ 指導者育成に向けた連携体制の構築

- 各世代に応じて交通安全教育ができるよう、指導者育成に向けて教育機関や企業、市民団体等と連携体制を構築します。

施策⑤ 指導者向けマニュアルの作成、活用

- 交通ルールの指導ポイントを分かりやすくまとめた指導者向けマニュアルを作成し、ルールブックやチラシ等の交通安全啓発ツールとあわせて提供します。

施策⑥ 指導者育成の機会の創出

- 警察、教育機関、地域等と連携し、指導者向けの研修会を実施するなど、新たな指導者の育成に取り組みます。



方針 2 安全・安心に自転車を利用できる環境をつくる

- 自転車を安全・安心に利用するためには、自転車利用者が交通ルールを遵守するだけでなく、クルマの運転者が自転車の通行に配慮することや、万が一の事故に備えた自転車保険への加入、自転車の点検・整備が必要になります。
- そこで、安全・安心な自転車利用に必要な情報を適切に伝える取組を推進します。

(1) 自転車とクルマが互いに配慮できる意識形成

施策⑦ 思いやり SHARE THE ROAD 運動の推進

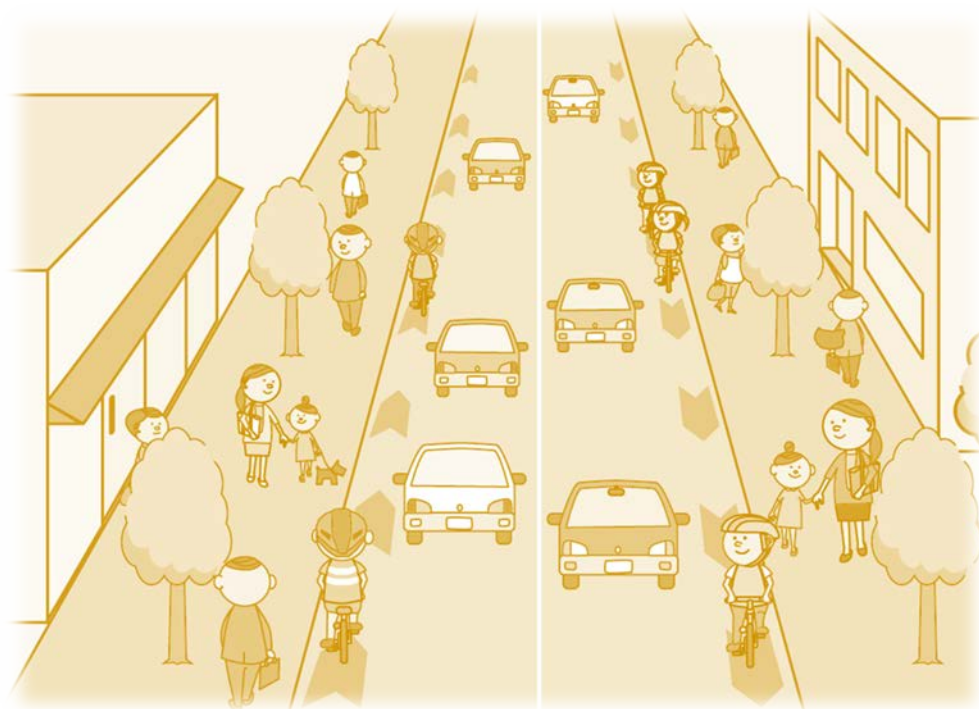
(2) 自転車保険の加入促進

※神奈川県による自転車保険加入義務化を見据えた取組を含む

施策⑧ 自転車保険加入促進に向けた周知・啓発

(3) 安全に乗るための点検・整備方法の周知啓発

施策⑨ 自転車の点検・整備方法の周知啓発



(1) 自転車とクルマが互いに配慮できる意識形成

- 車道の左側端を通行している自転車に対し、クルマが幅寄せをする場合がみられるなど、安心して自転車が車道を通行できない実態があります。一方で、周りの交通に配慮しない自転車により、クルマの運転者が迷惑する場合があります。
- そこで、自転車とクルマの運転者双方に、互いに思いやりを持って車道を共有する意識を啓発する「思いやり SHARE THE ROAD 運動」を推進します。

施策⑦ 思いやり SHARE THE ROAD 運動の推進

- チラシの配布、ポスターの掲示、公用車へのマグネットの貼付等を通じ、SHARE THE ROAD を市民に啓発していきます。
- 県警や、バス、タクシー、トラック事業者をはじめとする自動車と関連する事業者、自転車販売店、自転車関連イベント等と連携した取組を検討していきます。

■ 思いやり SHARE THE ROAD 運動のデザイン

- 自転車とクルマが互いに道路をシェアするイメージを表現しています。



(2) 自転車保険の加入促進

- 近年、全国的に自転車事故の高額賠償事例が社会問題となっており、被害者救済、加害者の経済的負担の軽減のため、自転車保険の加入を促進する必要があります。
- 神奈川県が自転車保険の加入義務化を伴う「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定を予定していることも踏まえ、保険会社等と連携し、本市としても自転車保険の加入促進に取り組みます。

施策⑧ 自転車保険加入促進に向けた周知・啓発

- チラシ、ポスター等で自転車保険の加入を啓発するほか、各種キャンペーン、交通安全教室等、様々な機会を通じて自転車保険の加入促進に取り組みます。
- 保険会社等と連携し、市民の方が自転車保険に加入しやすい環境をつくっていきます。

■ 高額賠償事例

- 自転車に乗っていた小学生が歩行者と衝突し、歩行者は後遺症で寝たきりになりました。
- 小学生の保護者に9,521万円の損害賠償が命じられました。



方針2 安全・安心に自転車を利用できる環境をつくる

(3) 安全に乗るための点検・整備方法の周知啓発

- 自転車を安心して利用するためには、ルールを守って自転車を利用することに加えて、しっかりと点検・整備された安全な自転車を利用することが必要です。
- 自転車を利用する前に、日常点検の方法や、自転車整備士等による定期的な点検の必要性などについて、自転車販売店等と連携し、周知・啓発を進めます。

施策⑨ 自転車の点検・整備方法の周知啓発

- ルールブックや交通安全教室等により、自分でできる日常点検の方法、適切な点検・整備の必要性等の周知・啓発を行います。
- 自転車販売店と連携し、点検・整備を促進する取組を検討します。

■ ルールブックでの啓発

点検の合言葉「ぶたはしゃべる」

点検してほしい部分の頭文字を並べたものです。

ぶ ブレーキ ブレーキがしっかり効くかチェック!	は 反射材 光をしっかり反射しているかチェック!
た タイヤ タイヤに空気が入っているかチェック!	しゃ 車体(ハンドル等) ハンドルや車体がガタガタしないかチェック!
	べる ベル(警告器) ベルがしっかりと鳴るかチェック!

【コラム】自転車保険の種類と加入状況チェックシート

- 自転車保険の種類は様々で、自動車保険や火災保険等に付帯して自転車事故の対応も入っている場合があります。
- 本市ホームページやチラシ等に「加入状況チェックシート」を掲載し、情報提供をしています。

横浜市 自転車保険(賠償責任保険) 加入状況チェックシート

・自転車 事故による高額賠償事例が 発生しています
・万が一の事故に 備え、自転車保険に入りましょう

自転車向けの 保険に加入している

↓ いいえ

自動車 の任意保険、火災 保険、傷害保険、各種共済、PTA保険、団体保険、クレジットカードの 保険に加入している

↓ はい

「個人賠償特約 ※」で自転車事故を 補償の対象とした、個人賠償責任保険が付いている
※名称は保険会社によって異なる場合があります。

↓ いいえ

使用している自転車が「TS マーク ※」が貼ってある
※TSマークは、自転車安全 整備士が点検確認した普通自転車に 貼付されるものです

↓ はい

「TS マーク」に記入された 点検日からの 経過期間が「1 年以内」

↓ はい

自転車保険(賠償責任保険) に加入しています

補償内容(補償額、お詫交渉の有無等)が十分であるか、有効期限が切れしていないか、確認してください。損害保険は原則1年更新です。更新忘れがないよう裏をつけましょう。

↓ いいえ

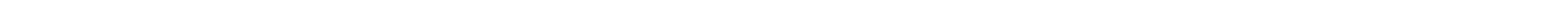
TSマーク付帯保険 に加入しています

TSマーク付帯保険の賠償責任保険は、事故の被害者が死に又は重度後遺障害(1〜7級)の発生に適用されます。有効期間は点検日から1年です。有効期限が切れる前に点検整備を遅れてTSマークを更新しましょう。

↓ いいえ

自転車保険(賠償責任保険) に加入していない状態です

自転車保険(賠償責任保険)に加入していないようです。自転車事故による損害賠償に対応できるよう自転車保険に加入しましょう。すでに加入している自動車等の任意保険、火災保険などの特約等の追加で対応できる場合もあります。



はしる

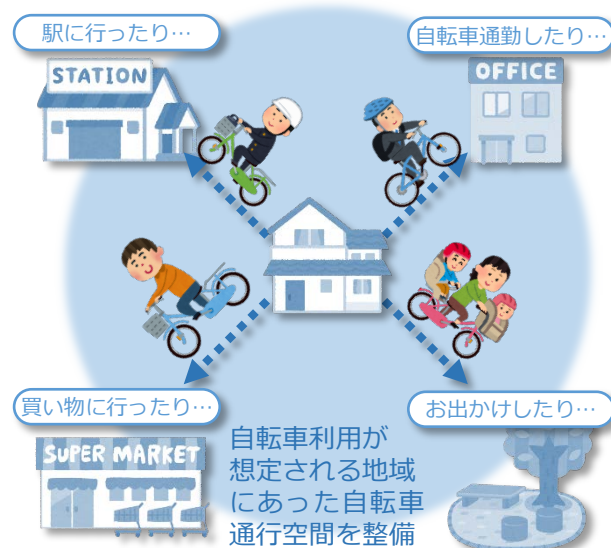


安全・快適に自転車を利用できる通行環境をつくる

方針 1 地域の自転車ネットワークをつくる

- 2017年に「横浜市自転車通行環境整備指針」(以下、整備指針)を策定し、自転車利用や事故の多い地域を新たに自転車通行空間整備の「重点エリア」に指定しています。
- 今後、自転車利用の状況等を勘案しながら、新たな重点エリアを指定し、既整備エリアのノウハウを活かした効率的な整備を進めるとともに、都心臨海部については、観光・レジャー等も含めた自転車利用環境の整備を進めていきます。
- 自転車通行空間を効果的・効率的に創出するため、重点エリアごとに「自転車通行空間整備実行計画」を策定し、整備を進めます。

■ 自転車が便利に使える 2～5 km の圏域



(1) 重点エリアでの整備推進

施策① 重点エリアの選定と実行計画の策定

施策② 実行計画に沿った整備推進

(2) 都心臨海部における自転車利用環境づくりの推進

施策③ 都心臨海部での面的整備の推進

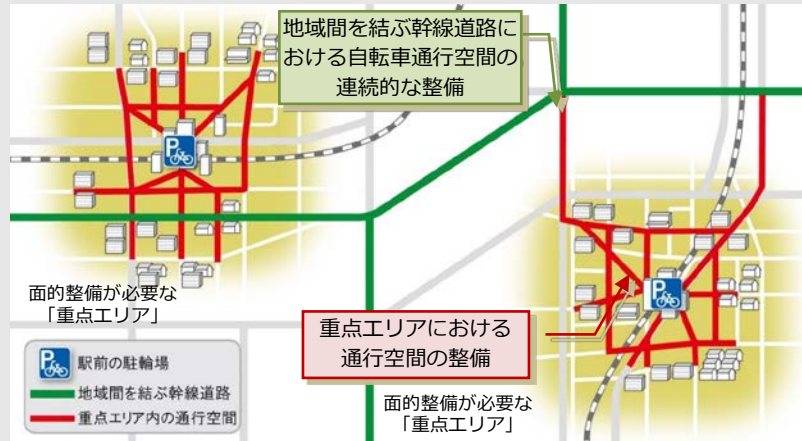
方針1 地域の自転車ネットワークをつくる

(1) 重点エリアでの整備推進

- 先行して進めている戸塚駅、鶴見駅周辺の事例を踏まえ、重点エリア内の面的整備を推進し、市内展開を図ります。

施策① 重点エリアの選定と実行計画の策定

- 整備指針に基づき、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域のほか、自転車利用環境の向上が必要な地域を重点エリアに指定します。
- 重点エリアごとに「自転車通行空間整備実行計画」を策定します。実行計画は、地域の実状に応じて、地元住民、道路管理者、交通管理者、道路利用者等の幅広い関係者との合意形成を図り決定するものとします。



施策② 実行計画に沿った整備推進

- 実行計画は策定後、概ね5年程度での整備完了を目標とします。
- PDCA サイクルに則った実行計画の進捗管理を行い、必要に応じて見直しを図っていきます。

■重点エリア（2018年現在）



(2) 都心臨海部における自転車利用環境づくりの推進

- 国内外の人々が集まる都心臨海部では、コミュニティサイクル事業が展開され、ビジネスや観光など様々な場面で自転車が利用されています。
- 国内外からの観光客の増加や、回遊性を生み出すまちづくりが期待されている都心臨海部において、【いかす】施策と連携し、安全で快適な自転車通行環境の整備を進めます。



都心臨海部

(C)Hideo MORI

施策③ 都心臨海部での面的整備の推進

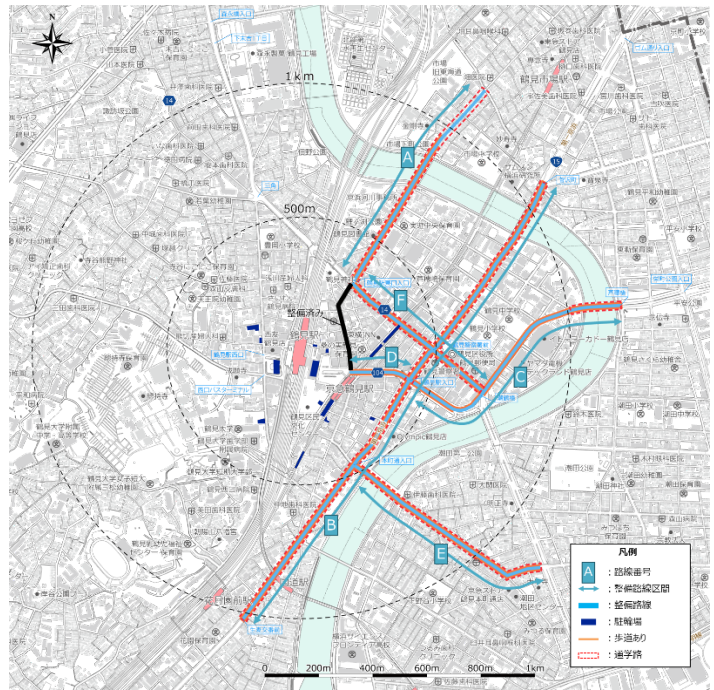
- 都心臨海部は、整備指針に基づく重点エリアの一つです。
- みなとみらい地区内の主要道路の一部区間において、自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽根）を整備しています。
- 観光地としての魅力を高める視点も加えて、自転車通行空間整備実行計画を策定し、観光・賑わい施設、コミュニティサイクルポート、駐輪場、観光・賑わい施設等の立地状況等を踏まえながら、面的な整備を推進します。



整備された自転車専用通行帯（国際大通り 西区）

【参考】鶴見駅周辺自転車通行空間整備実行計画（2018年策定）

- 駅周辺の自転車乗入台数が多く、既に自転車通行空間が整備されている箇所との連続性を考慮し、新たな自転車通行空間の整備を行うため、鶴見駅周辺を「重点エリア」として指定しました。
- 自転車、歩行者の交通量や自転車関連事故の発生状況、通学路の指定、主要施設へのアクセス等を考慮して図A～F路線（総延長約5.3km）を整備路線として選定しました。
- 自転車関連事故件数の減少や、自転車利用者の通行ルール遵守率向上を計画の目標とします。



■ 整備路線の選定理由

路線	選定理由	整備形態
A	・通学路に指定されている区間あり	車道混在型 (矢羽根型路面標示)
B	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設、学校、区役所が立地 ・幹線道路に指定（国道15号）	車道混在型 (矢羽根型路面標示)
C	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設、学校が立地	車道混在型 (矢羽根型路面標示)
D	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・沿線に複数の商業施設 ・整備済み路線との連続性を確保	車道混在型 (矢羽根型路面標示)
E	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり	車道混在型 (矢羽根型路面標示)
F	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設が立地	車道混在型 (矢羽根型路面標示)

※必要に応じて、自転車専用通行帯など、整備形態の見直しを図っていきます。

■ 矢羽根型路面標示のイメージ



事例：鶴見駅前郵便局付近

- 自転車の通行位置や進行方向を車道に明示することにより、自転車と自動車が車道で混在することを示した通行空間
- 矢羽根型路面標示（青系色を基本とする）
- 自転車マーク
- 矢印標示

方針 2 地域をつなぐ広域ネットワークをつくる

- 重点エリアや主要拠点間を結ぶ幹線道路のうち整備効果の高い路線等について、重点エリア内とあわせて整備し、広域的な自転車ネットワークを形成します。
- 整備済の自転車通行空間については、サイクリングや自転車通勤等で活用できるよう、【いかす】施策とも連動し、適切に情報を提供していきます。



環状4号線での自転車専用通行帯の整備（泉区）

広域的な自転車ネットワークの形成

施策④ ネットワーク計画に基づく整備の推進

施策⑤ 整備済の通行空間に関する情報提供の充実

方針2 地域をつなぐ広域ネットワークをつくる

広域的な自転車ネットワークの形成

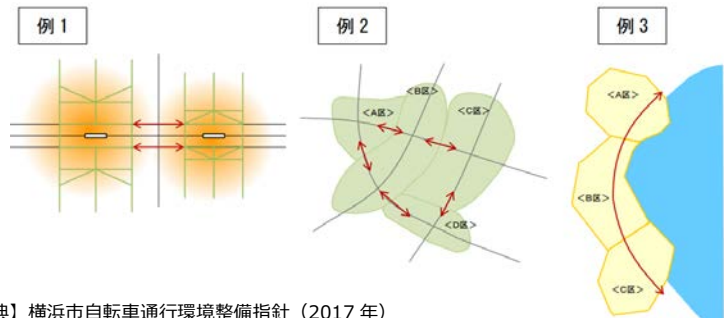
- 横浜市では 2006 年に市内の拠点間を結ぶ広域ネットワークを設定しています。
- 自転車利用環境を効果的・効率的に向上させるため、自転車通行空間は重点エリア内から優先的に整備していくことを基本としますが、各重点エリアや主要拠点間を結ぶ幹線道路のうち、市民や観光客の利用が見込まれるなど整備効果の高い路線等については、重点エリア内と併せて整備を推進していきます。
- 国道等も含めたネットワーク計画であるため、関係機関と協議・調整を図りながら、効果的・効率的な整備に努めます。

■ 地域間を結ぶ幹線道路と重点エリア内での通行空間の整備イメージ

例1：駅勢圏の規模等を考慮し、複数の駅（重点エリア）を接続させることで自転車の安全性や利便性向上に資する道路（例 駅～駅間トリップ数の多い路線）

例2：隣接する区～区間を接続させることで自転車の安全性や利便性向上に資する道路（例 区～区間トリップ数の多い路線）

例3：広域的な移動（レクリエーション等）の効果を高め、市民活動の活性化に資する道路



【出典】横浜市自転車通行環境整備指針（2017年）

施策④ ネットワーク計画に基づく整備の推進

- 自転車ネットワーク計画図（次ページ参照）に基づき、重点エリアの整備とあわせて広域的な自転車ネットワークを整備します。
- ネットワーク計画と同一路線での駐輪場整備や無電柱化・バリアフリー等の他の事業計画との整合性を図り、整備を推進します。

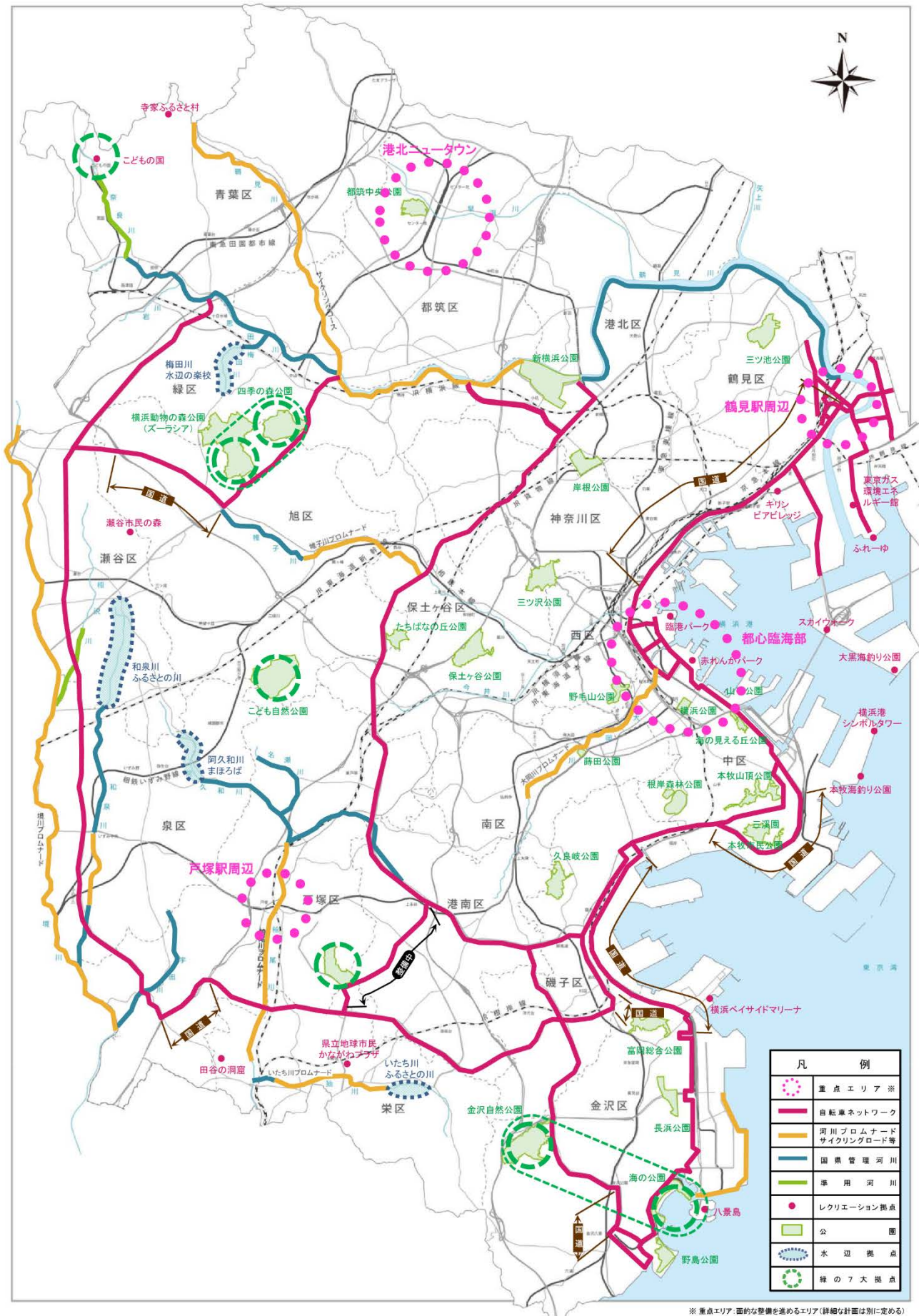


矢羽根型路面標示（万国橋通り 中区）

施策⑤ 整備済の通行空間に関する情報提供の充実

- サイクリングや自転車通勤等、長距離を移動する自転車利用ニーズに対応するため、安全・快適に通行できる整備済の自転車通行空間の情報提供を行います。

横浜市自転車ネットワーク計画図



※ 重点エリア: 面的な整備を進めるエリア(詳細な計画は別に定める)

2006年策定(2018年更新)

自転車ネットワーク計画について

- 横浜市の自転車ネットワーク計画図は、環状2号線等の幹線道路を軸として緑の7大拠点や臨海部等のレクリエーション拠点とのアクセス強化や拠点間の連携を図るという考えのもと 2006年に策定し、幹線道路における広域のネットワーク計画として長期的な視点での整備を着実に進めてきました。
- 2016年に策定した「横浜市自転車総合計画」では、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域のほか、自転車利用環境の向上が必要な地域を「重点エリア」として定めるとしており、鶴見駅周辺など4箇所（2018年3月現在）を重点エリアに指定し、地域の面的整備を推進しています。（前述 45 頁参照）
- これからも広域的なネットワークと地域のネットワークの形成に向けて、自転車通行空間整備を着実に推進していくとともに、2018年に国の定めた「自転車活用推進計画」に則り「観光」における自転車活用という視点を加え、より一層の自転車利用環境の改善を推進します。

方針3 安全で快適な自転車通行環境をつくる

- 自転車本来の交通手段としての機能を発揮できる自転車通行空間をつくることで、自転車のみならず、歩行者も安全・快適に道路を利用できるようになります。
- 関係機関と連携しながら、限られた道路空間を有効に活用し、ハード・ソフト両面で自転車通行空間の確保を促進します。

自転車通行環境の 快適性向上

施策⑥ 自転車通行空間の快適性確保

施策⑦ 自転車通行空間の改善検討

方針3 安全で快適な自転車通行環境をつくる

自転車通行環境の快適性向上

- 自転車通行空間における円滑で安全な通行を確保するための取組を、警察と連携・協力しながら実施します。
- 適切な道路標示に努めるとともに、自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討します。

施策⑥ 自転車通行空間の快適性確保

- 自転車通行空間整備実行計画、自転車ネットワーク計画における通行空間の整備検討にあたり、必要に応じてパーキングメーター等の撤去について警察との協議を行います。
- 整備した自転車通行空間を有効に機能させるため、駐停車禁止規制の実施、違法駐車などの積極的な取り締まり、駐車監視員による違反車両の確認の強化について警察との調整を行います。
- 安全な通行環境に向けた交通標識や信号機の適切な設置・運用について、必要に応じて警察との協議を行います。



パーキングメーターの撤去による自転車専用通行帯の整備（中区）

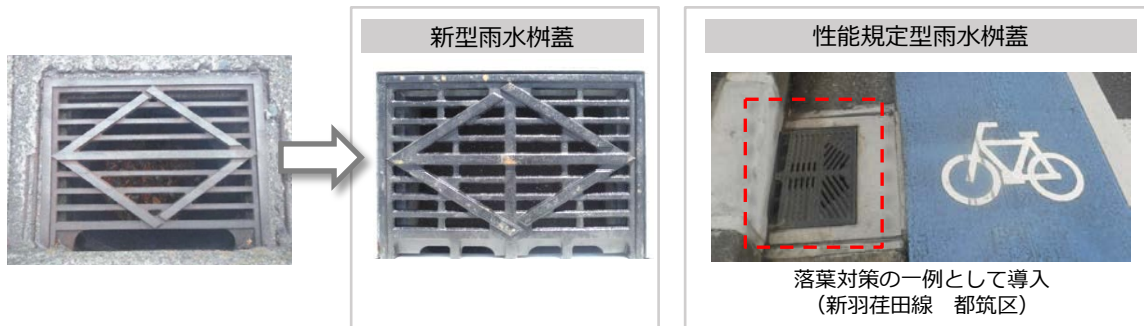
施策⑦ 自転車通行空間の改善検討

- 整備済の自転車通行空間において、適切な道路標示や、安全性・快適性の改善を検討します。

■ わだちの対応



■ タイヤがはまりにくい雨水枡蓋への変更



【出典】横浜市自転車通行環境整備指針（2017年）及び 道路局資料より作成

都筑区の港北ニュータウンは、土地区画整理事業で計画的に整備された街です。交通安全の見地から歩車分離が図られ、自転車通行可の自転車歩行者専用道路や、緑道がすみずみまで張り巡らされています。地区内の緑道を骨格として公園や民有地の斜面樹林などを連結させた緑の幹線は「グリーンマトリックス」と呼ばれ、街の独自の魅力となっています。

しかし近年の自転車利用の増加に伴い、自転車と歩行者の接触の危険性が課題となっていました。

そこで都筑土木事務所では、自転車を一方的に排除するのではなく、自転車と歩行者の双方が安全に通行できるよう、地域と合意形成を図りながら対策を行っています。

グリーンマトリックスをいかす

自転車は車道通行が原則であり、緑道への自転車の乗り入れは制限行為ですが、港北ニュータウンでは「グリーンマトリックス」の豊かな空間をいかすことを基本に、自転車と歩行者の安全を図る対策が検討されました。

対策の基本方針

自転車歩行者専用道路では引き続き自転車の利用を妨げないこと、緑道では一定区間を自転車通行可能なルートとして設定すること、幹線道路での自転車通行空間の整備を行うことを柱に、都筑区内の6駅周辺で自転車通行推奨ルートを設定しています。また、同じ空間を自転車と歩行者が安全に共有できるように、自転車の通行位置や速度のルールを徹底すべく対策が図られています。

このような基本的な考え方と対策の方向性は、地域や関係団体との合意形成を経て「都筑区自転車・歩行者安全事業計画」としてまとめられています。

地域とともに改善を進める

自転車歩行者専用道路や緑道で、自転車の通行位置や押し歩きなどを示すにはどのような標示が有効なのかを調べるため、都筑土木事務所では2015年度に駅周辺や緑道での路面標示等による実証実験を行いました。住民へのアンケートや現場の観測により、路面標示の見やすさ、大きさ、表示内容のわかりやすさを調査し、その結果に基づき、2017年には景観との調和を意識した色合いに変更し外国語表記を加えるなど、標示の見直しを行っています。

また、通行マナーの周知を図るリーフレットを作成し、区内全市立小・中学校の児童・生徒への配布をはじめ、スクールゾーン・防犯対策協議会や区民を対象とした各種イベント等で説明するなど、マナー啓発を進めています。

このように港北ニュータウンでは、行政と地域がともに試行錯誤を重ねながら、「グリーンマトリックス」をいかして自転車も歩行者も安全に暮らせるまちを目指し、様々な対策を進めています。

■ 自転車歩行者専用道路での標示



都筑区自転車・歩行者安全事業計画

2016年 横浜市都筑土木事務所

(計画の概要)

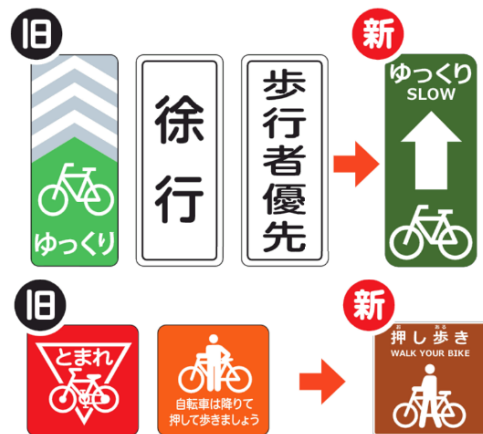
「自転車通行を誘導する推奨ルート」の設定と整備

- ・自転車歩行者専用道路は引き続き自転車の利用を妨げない
- ・自転車通行の推奨ルートを設定する
- ・緑道は迂回する道路がなく通行が避けられない場所について、一定区間を自転車通行可能なルートとして設定する

通行マナーの見える化と周知・啓発

- ・自転車歩行者専用道路及び緑道での標識、路面標示
- ・自転車通行ルールとマナーの啓発

路面標示の見直し



【出典】横浜市都筑土木事務所「自転車と歩行者が安全に暮らせるまちにするには(改訂版)」(2017年)

とめる



自転車を適切に止められる駐輪環境をつくる

方針 1

目的に応じた駐輪場の「量」を確保する

- 本市では、放置自転車対策と自転車の利用しやすい交通環境整備のため、これまでに収容台数約10万台分の市営駐輪場の整備を進め、また民間事業者への整備費用の一部補助事業や、大規模小売店舗立地法に基づく大型物販店舗での駐輪場の確保等により、駐輪対策を進めてきました。
- 放置自転車台数は年々減少していますが、一部の集客施設や共同住宅周辺では、依然として放置自転車が発生しています。
- 駐輪需要を発生させる施設の役割を明確にしながら、駐輪場の「量」を確保する取組を進めます。

(1) 買い物等の集客施設での利用に応じた駐輪場の確保

施策① 駐輪場の附置義務制度の適切な運用

施策② 公共空間を活用した駐輪場の整備

(2) 鉄道利用等に対応した駐輪場の拡充

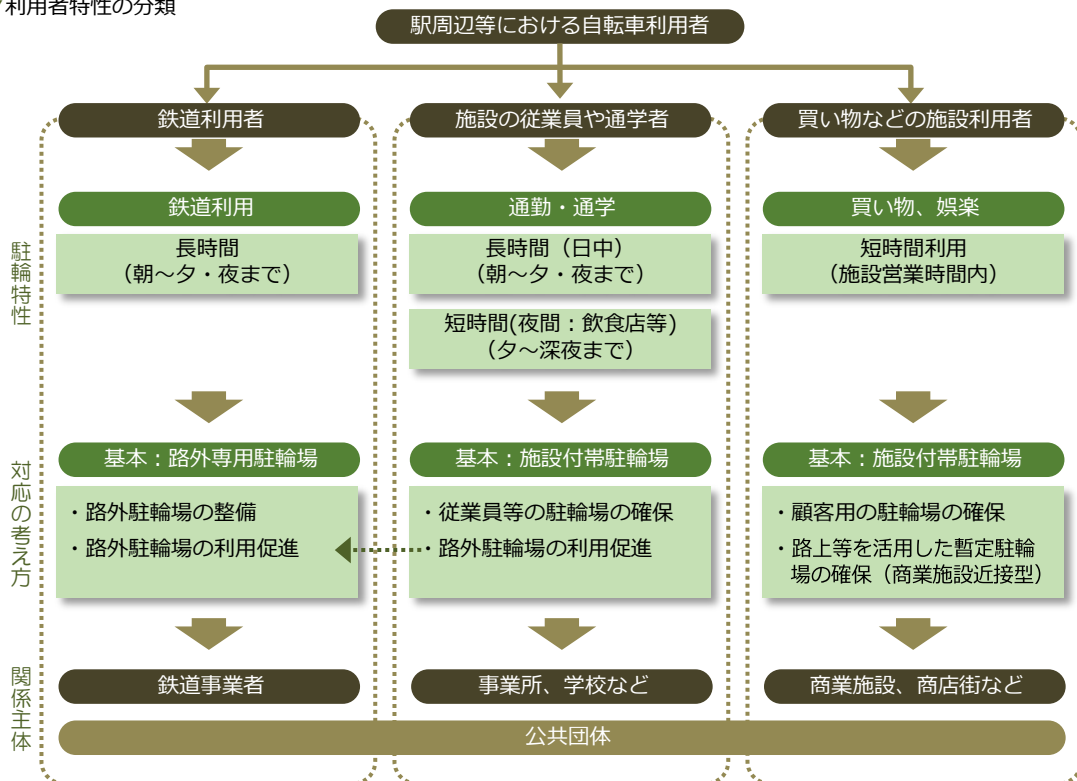
施策③ 駅前再開発等の機会を捉えた駐輪場整備

施策④ 鉄道事業者主体での積極的な駐輪場整備

施策⑤ 駐輪場整備費補助制度の効果的な運用

■ 鉄道駅周辺等の自転車利用者の特性の分類と関係主体の役割
(国土交通省 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン (H24) を基本に作成)

▼ 利用者特性の分類



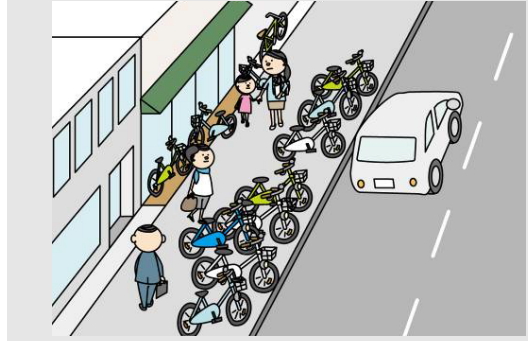
方針1 目的に応じた駐輪場の「量」を確保する

(1) 買い物等の集客施設での利用に応じた駐輪場の確保

- 近年、買い物利用などに伴う短時間の放置自転車が多くなっています。買い物客など短時間利用者向けの駐輪場が十分にないことで、商業施設等の周辺の歩道に自転車が放置され、歩行者の通行の妨げになることがあります。
- 一部の商店街などにおいても、駐輪場所の確保が課題となっています。
- そこで、駐輪需要を発生させる施設等に、駐輪場設置を促し、駐輪場の「量」の確保を図ります。

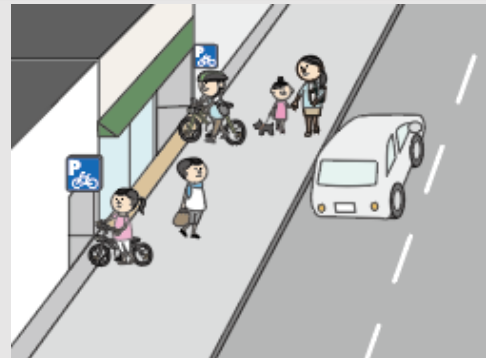
■ 商業施設等に駐輪場が不足していると…

- ・道路などに自転車が雑然と放置されて、歩行者が歩きにくい状態となります。



施策① 駐輪場の附置義務制度の適切な運用

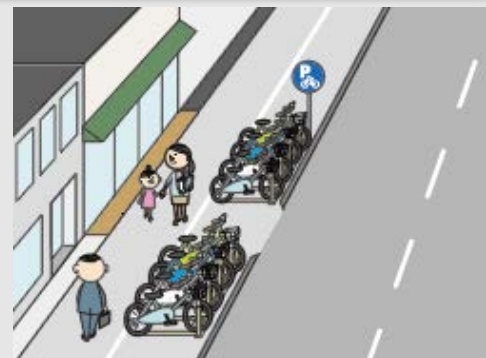
- 本市では2018年に、駐輪需要を発生させる集客施設及び共同住宅等を新築または増築する際に、駐輪場の設置を義務付ける条例を制定しました。
- 着実に駐輪場附置義務制度を運用し、駐輪需要を発生させる施設において、適切な収容台数の駐輪場設置を促進します。



商業施設等で適切に設置された駐輪場のイメージ

施策② 公共空間を活用した駐輪場の整備

- 歩行者の安全、円滑な通行空間を確保しつつ、道路や公開空地などの公共空間を活用した駐輪場の設置を、商店街や民間事業者等と連携して推進します。
- 公共用地におけるシェアサイクルポートの設置について、国の動向を見据えて検討します。



商店街で設置した駐輪場のイメージ

■駐輪場附置義務制度の概要

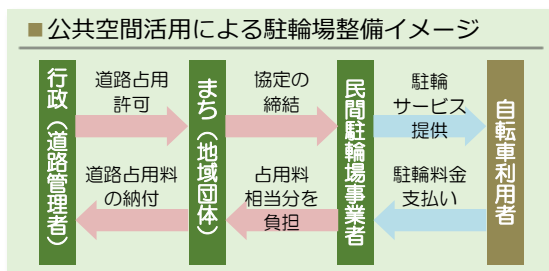
- 2018年3月に、一定規模以上の集客施設や共同住宅等を対象とした「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定しました。

【横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例】の主な内容

①指定区域	市街化区域
②対象施設	一定規模以上の集客施設及び共同住宅等 (施設を新築または増築する際に対象となります。)
③設置台数	算定方法を用途別・規模別に設定 ※特定商業地域(容積率600%以上の地域)は別途緩和基準を設定
④設置位置	敷地内または敷地からの歩行距離がおおむね50メートル以内の場所
⑤罰則規定	命令違反、報告の未実施などの場合、罰則規定あり ※命令違反:50万円以下の罰金、報告・資料の未提出:20万円以下の罰金など

■具体事例：地域主体での公共空間活用による駐輪場整備のしくみづくり

- 買い物客の駐輪ニーズに対して、商店街などを中心に、地域が主体的に道路などの公共空間で路上駐輪場として活用できる仕組みをつくっています。
- 現在、イセザキ・モール(関内駅)、鶴見駅、瀬谷駅周辺での事業が展開されています。



■イセザキ・モールでの整備事例(2018年3月開業)

【収容台数】	計162台
【駐輪料金】	駅との距離で異なる(図参照)
【整備運営主体】	伊勢佐木町1・2丁目地区 商店街振興組合
【同時実施対策】	①放置禁止区域の拡大 ②周知活動の実施 ③移動作業強化



方針1 目的に応じた駐輪場の「量」を確保する

(2) 鉄道利用等に対応した駐輪場の拡充

- 一部の鉄道駅周辺では、依然として長時間の自転車放置が目立ち、駐輪場の稼働も非常に高い状況です。
- 新たな駐輪場の設置にあたっては、行政単独での計画的な整備が困難な現状を踏まえ、駅周辺の再開発等にあわせた整備や、鉄道事業者による主体的な整備の促進を図るとともに、民間事業者による整備を支援します。

施策③ 駅前再開発等の機会を捉えた駐輪場整備

- 再開発事業等の機会を捉えて、計画的に駅周辺における駐輪環境の改善・拡充を図ります。
- まちづくりや駅前空間の有効活用の観点を考慮し、機械式立体駐輪場等の技術の活用も視野に、駐輪場の適正な配置や既存駐輪場の立体化等を検討します。



市街地再開発事業により整備された駐輪場（大船駅東口第三自転車駐輪場）

施策④ 鉄道事業者主体での積極的な駐輪場整備

- 鉄道駅周辺の駐輪場の設置は、鉄道事業者の積極的な協力のもと進められるべきものです（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）。一部の市営駐輪場では、鉄道事業者の用地貸付・提供をもとに運営を行っています。
- 駅周辺の駐輪場整備や拡充にあたり、同法に基づき、引き続き鉄道事業者の積極的な協力を求めていきます。

施策⑤ 駐輪場整備費補助制度の効果的な運用

- 本市では、駅周辺に通勤・通学者向けの駐輪場を整備する場合、整備費用の一部を補助する制度を運用しています。
- 駐輪環境の改善が急がれる駅周辺では、補助対象に優先度を設けるなど、制度の効果的な運用により駐輪場整備を促進します。

方針 2 サービスの「質」を高める

- 市営駐輪場は、平日 10 万台を超える利用があります。
- 電動アシスト付自転車、幼児 2 人同乗用自転車やスポーツ自転車の普及もあり、駐輪ニーズも多様化しています。
- 市営駐輪場は、各駅周辺の自転車利用状況を踏まえ、平面式や建物式により整備されてきましたが、老朽化等に伴う補修の計画的な実施が課題となっています。
- 施設の利便性向上や着実な修繕実施のための対策を検討します。



市営駐輪場（本郷台駅自転車駐車場）

（1）市営自転車駐車場のサービス向上

施策⑥ 多様な駐輪ニーズへの対応

施策⑦ 利便性・安全性向上に資する施設の再整備

（2）持続可能な市営駐輪事業のしくみ構築

施策⑧ 持続的な施設運営の手法検討

施策⑨ 持続的な維持管理を実現するしくみの検討

方針2 サービスの「質」を高める

(1) 市営自転車駐車場のサービス向上

- 電動アシスト付自転車、幼児2人同乗自転車やスポーツ自転車の普及等により、駐輪ニーズは多様化しています。
- 民営駐輪場や一部の市営駐輪場では、機械管理化や料金収受の電子化が進められており、利用者の利便性向上につながっています。また防犯対策の強化も求められています。
- 多様なニーズに対応しながら、市営駐輪場の利便性・安全性の向上を図ります。

施策⑥ 多様なニーズへの対応

- 幼児2人同乗自転車、電動アシスト付自転車などの大型自転車の駐輪スペースの拡充や、スポーツタイプなどの特殊自転車が停められるスペースの導入など、各々の駐輪場において、多様化する駐輪ニーズへの対応に努めます。

施策⑦ 利便性・安全性向上に資する施設の再整備

- 利用者の利便性向上のため、ゲート式や電磁ロック式の駐輪ラックの導入を検討し、機械管理化を進めます。
- 交通系ICカード決済等の導入を検討します。
- 施設環境等を考慮した上で、防犯カメラ設置などの防犯対策の更なる強化を図ります。



ゲート式の導入事例
(元町・中華街駅自転車駐車場)

(2) 持続可能な市営駐輪事業のしくみ構築

- 市営駐輪場の長寿命化と維持管理費の平準化を図るために、建物式駐輪場の個別保全計画を見直し、着実に実行するための事業スキームを構築します。

施策⑧ 持続的な施設運営の手法検討

- 計画的に修繕し、持続的な施設運営を図るため、建物式駐輪場の個別保全計画の見直しを行います。
- 見直しにあたり既存の建物式駐輪場の現況調査及び診断等を行い、緊急性の高いものを優先して計画的に保全対策を実施していきます。



建物式駐輪場
(戸塚駅西口第10自転車駐輪場)

施策⑨ 持続的な維持管理を実現するしくみの検討

- 老朽化が進む市営駐輪場を将来に渡り安全・快適に利用してもらうため、利用料金体系の見直しや民間事業者活用の仕組みを検討します。
- 自転車と原動機付自転車・自動二輪車の料金バランスのあり方について、本計画の趣旨を踏まえながら検討します。

方針3

まちに適した駐輪対策を進める

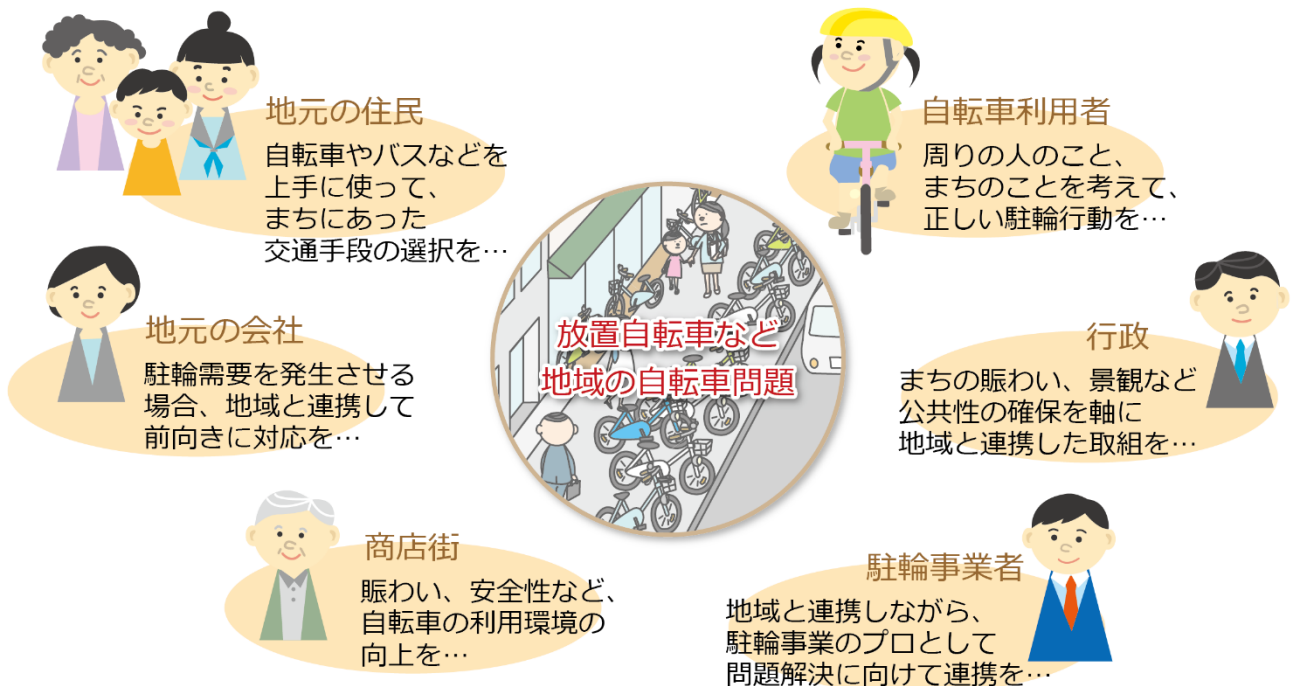
- これまでの駐輪対策は、主に鉄道駅に大量に集まる自転車需要に対応するために、行政主体で市営駐輪場の整備、運営を進め、放置自転車を大幅に減らしてきました。しかしながら、一部の駅や繁華街などでは、依然として放置自転車が発生しています。
- 地域、民間、行政など関係主体が、地域の駐輪対策のプレイヤーとしての役割を認識し、まちの魅力向上や歩行者の通行環境の向上に向けて、連携して取組む必要があります。

地域・民間・行政の 連携による 駐輪対策の実施

施策⑩ 放置自転車対策の推進

施策⑪ 地域と連携した駐輪対策の取組強化

■地域の自転車問題に対する、それぞれの取組のイメージ



地域、民間、行政の連携による駐輪対策の実施

- 放置を抑制し、「まち」の駐輪問題を解決するためには、地域、民間、行政などの関係主体が、駐輪対策のプレイヤーとしての役割を認識し、連携して取組を進めることが必要となります。
- 本市では、鉄道駅周辺において自転車マナーアップ監視員による自転車利用者への声かけを行っています。自治会・町内会、商店街、警察などとの連携を強化し、取組を継続することで、放置しづらい環境を構築する必要があります。

施策⑩ 放置自転車対策の推進

- 自治会・町内会、商店街、警察などとのさらなる連携強化を図り、放置対策に取り組めます。
- 自転車等放置禁止区域について、指定の趣旨や禁止区域に対する理解を深めてもらうよう、放置防止の周知啓発に積極的に取り組みます。

■ 放置禁止区域を示す標識



■ 違法駐車及び放置自転車・バイククリーンキャンペーン



施策⑪ 地域と連携した駐輪対策の取組強化

- 歩行者の安全、円滑な通行空間を確保しつつ、道路や公開空地などの公共空間を活用した駐輪場の設置を、商店街等と連携して推進します。（施策②再掲）

■ イセザキ・モールの取組

【台数】 162 台
 【料金】 1 時間無料
 以後、4 時間 100 円
 もしくは 8 時間 100 円
 （場所により異なる）

【実施主体】
 伊勢佐木町 1・2 丁目地区商店街
 振興組合



■ 鶴見ベルロードの取組

【台数】 90 台
 【料金】 1 時間無料
 以後、3 時間 100 円
 もしくは 5 時間 100 円
 （上下段により異なる）

【実施主体】
 鶴見銀座商店街



■ 瀬谷駅北口駅前広場の取組

【台数】 181 台
 【料金】 2 時間無料
 以後、4 時間 100 円

【実施主体】
 瀬谷駅北口駅前広場活用推進
 協議会



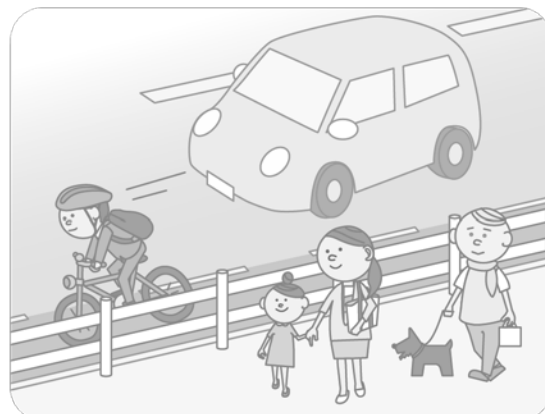
いかす



自転車をヨコハマでの暮らしやまちづくりにいかす

方針1 健康的な「ライフスタイル」にいかす

- 横浜市では、今後の人口減少・超高齢社会の進展が見込まれる中で、市民の健康寿命の延伸が重要な課題となっています。
- 健康寿命の延伸に向けては、生活習慣病の予防のため運動習慣をつくることが重要です。自転車を活用することで、日々の暮らしの中で運動時間を手軽に効率良く確保することが可能になります。
- サイクルスポーツとしての自転車に触れることも、自転車に親しむきっかけの一つとして重要です。
- 横浜での健康的なライフスタイルを実現するために、自転車を活用した健康づくりや、サイクルスポーツの楽しさを伝える施策を展開します。



(1) 自転車を活かした健康づくりの支援

施策① 健康づくりと自転車に関する情報提供

施策② 自転車通勤に関する取組の推進

(2) サイクルスポーツへの興味を高める取組推進

施策③ 国際大会を通じたサイクルスポーツの振興

施策④ サイクルスポーツ環境の充実

方針1 健康的な「ライフスタイル」にいかす

(1) 自転車を活かした健康づくりの支援

- 自転車の持つ心身の健康づくりへの効果に注目し、自転車の健康的な楽しみ方や、自転車通勤に関する情報提供を行うなど、自転車を活かした健康的なライフスタイルを支援する取組を進めます。

施策① 健康づくりと自転車に関する情報提供

- 生活習慣病の予防等、自転車の健康づくりへの効果について、様々な研究が進められています。
- 自転車活用のポータルサイトを立ち上げ、健康づくりをキーワードとした情報を提供するほか、イベント等での周知啓発等を通じ、健康づくりと自転車に関する情報提供を行います。

施策② 自転車通勤に関する取組の推進

- 市内企業に対して、自転車通勤の効果や自転車通勤者の受入態勢づくりに関する情報提供を行います。
- 自転車通勤者がルールを守って安全に自転車を利用できるように、周知啓発を行います。



【コラム】自転車に乗ることの運動強度

■生活活動のメッツ表

メッツ	活動内容	10分間のエネルギー消費量(kcal) [※]			
		体重 60kg	体重 70kg	体重 80kg	体重 90kg
1.8	立位(会話)、皿洗い	8	9	11	12
2.0	料理や食材の準備、洗濯、洗車	10	12	13	15
2.3	ガーデニング、動物の世話	13	15	17	20
2.5	植物への水やり、幼児の世話	15	18	20	23
2.8	ゆっくり歩行、動物と遊ぶ(軽度)	18	21	24	27
3.0	普通歩行、子どもの世話(立位)	20	23	27	30
3.3	掃除機をかける	23	27	31	35
3.5	階段を下りる、風呂掃除、草むしり	25	29	33	38
4.0	自転車に乗る、ゆっくり階段を上る	30	35	40	45
5.0	かなり速歩、屋外で動物と遊ぶ	40	47	53	60
6.0	やや早めに階段を上る	50	58	67	75

※安静時代謝を除いたもの。

■運動のメッツ表

メッツ	活動内容	10分間のエネルギー消費量(kcal) [※]			
		体重 60kg	体重 70kg	体重 80kg	体重 90kg
2.3	ストレッチ	13	15	17	20
2.5	ヨガ、ビリヤード	15	18	20	23
2.8	座って行うラジオ体操	18	21	24	27
3.0	ボウリング、社交ダンス、ピラティス	20	23	27	30
3.5	軽い筋トレ、軽い体操、ゴルフ(カート使用)	25	29	33	38
4.0	ラジオ体操第1、卓球、パワーヨガ	30	35	40	45
4.5	ラジオ体操第2、水中歩行	35	41	47	53
5.0	野球、ソフトボール、スクワット	40	47	53	60
5.3	アクアビクス、スキー	43	50	57	65
6.0	ゆっくり水泳、強い筋トレ	50	58	67	75

※安静時代謝を除いたもの。

METs (メッツ) : 運動強度の単位。安静時を1とした時と比較して、何倍のエネルギーを消費するかで、活動の強度を示したもの。

【出典】国立健康・栄養研究所「特定保健指導におけるアクティブガイド」

(2) サイクルスポートへの興味を高める取組推進

- 市内では、市民が参加できるサイクルスポーツの大会や、自転車競技を含む国際的なスポーツイベント「ITU世界トライアスロンシリーズ/パラトライアスロンシリーズ横浜大会」が開催されています。
- 様々な場面で、市民がサイクルスポーツにふれあい、関心を高める取組を推進します。



ITU世界トライアスロンシリーズ横浜大会
© Shinji KAWATA/JTU

施策③ 国際大会を通じたサイクルスポーツの振興

- 「ITU世界トライアスロンシリーズ/パラトライアスロンシリーズ横浜大会」を開催し、自転車競技を「みる」機会を広く市民に提供することにより、サイクルスポーツへの関心を高めます。
- 同大会に関連して、市民が気軽に参加できるイベント等を実施します。

■ 世界トライアスロンシリーズ/パラトライアスロンシリーズ

- ITU世界トライアスロンシリーズ/パラトライアスロンシリーズは、世界最高峰の大会です。
- 全世界を巡るシリーズ大会であり、横浜は東アジア唯一の開催都市です。



© Shinji KAWATA/JTU



© Satoshi TAKASAKI/JTU

施策④ サイクルスポート環境の充実

- ロードバイクやBMX、タンデム自転車など様々な自転車を誰もが楽しめる環境づくりや、情報提供の充実を図ります。

■ タンデム自転車試乗会



■ 新横浜公園BMX練習場



方針 2 横浜らしい「まちづくり」にいかす

- 本市では比較的平坦な都心臨海部に観光資源が多く存在し、国内外から観光客が訪れています。また都心臨海部では、公共交通の補完的な役割を担うものとして、コミュニティサイクル事業（ベイバイク）を展開しています。観光地としての魅力向上を目指し、都心臨海部での自転車利用環境を充実させることで、利便性・回遊性の向上を図ります。
- 市域全体で自転車を利用しやすい環境をつかっていくため、まちづくりに関連する計画等において、自転車の活用を検討します。また、災害時における自転車の活用を図ります。

(1) 観光や賑わいのあるまちづくりでの自転車活用の推進

施策⑤ 都心臨海部の観光ニーズに応じた自転車利用環境づくりの推進

施策⑥ コミュニティサイクル事業の推進

施策⑦ 自転車を活用した地域の賑わいあるまちづくりの推進

(2) まちづくりと連携した自転車活用の推進

施策⑧ まちづくりに関連する計画・事業での自転車活用の推進

施策⑨ 災害対応での自転車活用

(1) 観光や賑わいのあるまちづくりでの自転車活用の推進

- 観光施設やスポットが集積し、国内外から多くの来街者が訪れる都心臨海部において、徒歩やバスなどの移手段に加えて自転車もさらに利用しやすい環境を創出することで、回遊性の向上につなげます。
- ポータルサイトを整備し、自転車に関する様々な情報を発信します。また地域でのサイクルイベントの実施支援を行うなど、賑わいあるまちづくりの取組を推進します。

施策⑤ 都心臨海部の観光ニーズに応じた自転車利用環境づくりの推進

- 都心臨海部における観光ニーズに応じた自転車活用を推進するため、自転車通行空間の整備や、観光施設・公園・港湾緑地等での駐輪場の設置を検討します。
- 自転車通行空間、駐輪場、観光施設等の情報をまとめたサイクリングマップを通じ、情報提供を進めます。
- 鉄道事業者との連携を強化し、サイクリストの受入に資するサービスの充実を図ります。



都心臨海部 (C)Hideo MORI

施策⑥ コミュニティサイクル事業の推進

- 本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」について、サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進を進めます。
- 民間事業者が単独で実施する自転車貸出サービス（シェアサイクル事業）について、国の動向を踏まえ支援のあり方を検討します。



ベイバイクのポート (中区)

施策⑦ 自転車を活用した地域の賑わいあるまちづくりの推進

- 自転車を暮らしや健康づくり、観光など、様々な場面で活用し、まちの賑わいに繋がるよう、自転車に関する情報を分かりやすく伝える自転車活用ポータルサイトを立ち上げ、情報発信します。
- 地域主体のサイクルイベントの開催支援や、地域の歴史や自然などの地域資源を巡るサイクリングマップ等の活用支援を行います。

■ 他都市おすすめコースの紹介事例



【出典】奈良県「奈良県自転車活用総合案内サイト」

(2) まちづくりと連携した自転車活用の推進

- 市や区が策定するまちづくりに関連する計画や事業において、ハード・ソフト両面での自転車活用の推進を検討します。
- 横浜市では、神奈川県自転車商協同組合と災害時における公用自転車の調達等に関する協定を締結しており、引き続き災害対応や復旧時での自転車の活用を推進します。

施策⑧ まちづくりに関連する計画・事業での自転車活用の推進

- 自転車活用の着実な取組を推進するため、本市のまちづくりに関連する計画と連携を図ります。
- 都市計画マスタープラン（区プラン含む）、横浜都市交通計画、横浜市地球温暖化対策実行計画などの各種計画と、自転車の活用に関する連携を図ります。
- 自転車通行空間、駐輪場の整備など、ハード整備を伴う施策については、道路事業、市街地開発事業等と連動し、まちにあった適切な整備を進めます。

施策⑨ 災害対応での自転車活用

- 災害時の公用自転車の調達・修理等に関して、神奈川県自転車商協同組合との協定を締結するなど、災害時の活用を想定した取組を進めています。
- 災害発生後の情報収集や復旧時での自転車の活用を推進します。

横浜市自転車活用推進計画（素案）

【発行】 2018年12月 横浜市道路局

【問合せ先】 横浜市道路局交通安全・自転車政策課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

Tel : 045-671-3644 Fax : 045-663-6868
