資料５

いかす

自転車を適切に活かす仕掛け

『いかす』施策の方向性

1．施策の目指す姿

まちに適した自転車利用ができる環境が整ったまち

- 自転車は、環境にやさしく、日々の健康づくりにもつながる乗り物であり、クルマから自転車への転換が進むことは、街にとっても、街で暮らし活動する人にとっても、大きなメリットが期待されます。また、全国に先駆けて本格導入した横浜都心部コミュニティサイクル事業「ベイバイク」を始めとする新たな自転車サービスにより、余暇活動や観光の中でも、自転車利用のニーズが高まっています。
- 横浜市では、自転車のメリットやニーズを認識し、利便性を高める情報の提供や、適正な利用ができる制度の見直しなどを通じて、日常的な移動や余暇活動など、様々な場面で自転車が活用できる環境を整えます。一方で、自転車利用の過度の増加により、まちなかでの自転車事故、放置自転車などの自転車問題が進行しないよう、まちに適した自転車利用を促す取組みを進めます。

2．実現に向けた課題と改善の方向性

- 自転車は、環境や健康づくりなどの面から、本計画でも積極的に推進していくべきものと考えます。ただし、自転車が過度に増えた場合、安全性や快適性を担保することが困難になる可能性もあります。
- そのため、自転車を使いたいと思った時に、安全に使えるために必要な情報を提供することや、使えない環境を改善するための制度や施設の見直しを行いながら、一方で自転車の適正利用を促したいときに、地域と連携して取組が展開できるよう、対策を講じていきます。

「いかす」の主な課題（これまでの課題のまとめ）	改善の方向性
■使うことはできるが「使いにくい」 ▼適切な"とめる"場所、"はしる"場所が分からない ▼もっと便利な使い方、安全な乗り方がしたい ▼日本語がわからない外国人は使い方が分からない …など	**情報を補い使いやすい環境をつくる** ・自転車の「はしる」「とめる」を支える情報を提供するとともに、安心して利用するための情報を提供します。
■一部の自転車は市内ではそもそも「使うことができない」 ▼大型の自転車を駐輪できる場所がない ▼タンデム自転車の走行が認められていない ▼物流や観光で使いたいが、走れない、ポートがない …など	**自転車利用の推進を妨げる制度や施設を見直す** ・利用を妨げる制度や施設の見直しを検討するとともに「はしる」「とめる」の推進に向けて、計画等を適正に見直し、策定します。
■受け皿が十分でないため「適正利用を促したい」 ▼駅周辺の駐輪需要に対し、全てを確保することは難しい ▼自転車が集まりすぎて、歩行者の通行を阻害している ▼まちなかの駐輪場が効率的に利用されていない …など	**まちの実状に適した自転車利用の適正化を図る** ・自転車利用の調整を含めて、関係者と連携しながら取組を進めます。
■自転車利用への「意識が統一されていない」 ▼利用者／非利用者間での自転車利用意識が異なる ▼行政内部、関係者同士での意識が異なる …など	**計画を適切に推進する体制をつくる** ・上記取組を推進するために必要な体制と仕組みを構築します。

①情報を補い使いやすい環境をつくる

■自転車利用促進に資する情報提供について

自転車を利用する際には、必ず「はしる」「とめる」行為が発生します。これらの行為に対して、目的地近くで便利に駐輪できる場所や、安全に走ることができるルートなどの情報を、出かける前に調べられることや、現地でパッと見つけられることが、自転車を使いやすくし、また利用を促進していく上では大切です。

これらの情報を、紙面やインターネット、動画などの様々なメディアを活用し、自転車利用者が情報を集めやすい形で提供していくことが、自転車を使いたいと思ったときに、使えるようにするためには重要です。

また、使いやすさに関する情報とは別に、自転車を安全に利用するための乗り方や、万一事故が起きた時の対応の仕方など、自転車利用時の不安を払しょくするための情報の提供も重要と考えます。

「はしる：自転車での走行」の際に必要な情報

- 安全な通行空間が確保されている走りやすい場所
- 車道を走るときの、安全な乗り方の"コツ"
- サイクリング等の楽しめるルート　…など

「とめる：自転車の駐輪」の際に必要な情報

- 駅付近の駐輪場の空き状況（定期、一時利用）
- 商店街、店舗など目的地近くの駐輪場の場所　…など

「自転車利用の不安」を解消する情報

- 自転車利用時に予想される危険
- 安全な自転車を維持するための点検の方法
- 万一の事故発生時の保険への加入　…など

■使いやすい環境づくりに向けた「情報提供」に関する施策

施策ａ　「はしる」「とめる」に関する情報提供に向けた体制・仕組みづくり

市内では、鉄道駅利用、商業施設での買い物、塾などでの習い事、遊びや観光、レジャーなど様々な場面で自転車が利用されています。利用目的に合った駐輪場や、安全な通行空間の整備された「場所」を、外出する前に把握することができ、また「現地」に行ったときにも迷うことのない情報提供が必要です。

また、自転車を活用していくためには、自転車の魅力、メリット等の情報について、普段あまり自転車を利用していない人に利用の「きっかけ（機会）」をつくることも必要です。これらの情報については、民営駐輪場など、行政情報に限らず広く提供していくことが求められます。情報の収集の仕組みや、一目で欲しい情報が伝わる提供方法等を検討します。

①インターネット等での「場所」情報の収集・公表に向けた、公民連携による体制・仕組みの構築

外出前に駐輪場の場所や、自転車通行空間の整備された道路の情報が把握できることで、安心して自転車を利用することができます。

ただし、現在の市ホームページ等では、駐輪情報については一部民営駐輪場の情報があるものの、市営駐輪場の情報が中心となっているため、掲載情報を充実させる必要があります。また自転車通行空間について、自転車道や自転車専用通行帯の整備場所を一部提供しているものの、実際に走りやすい道路や、注意すべき場所等など、安心して「はしる」ための情報は十分提供できていません。

民営駐輪場の情報、走りやすさを評価した地図、通行時に注意すべき場所など、「自転車の使いやすさ」を高めるための情報の整理と、公民連携による情報収集、公表手法について検討します。また、外国人利用者へ必要な情報を提供するための、インターネット等を活用した外国語での情報提供を検討します。

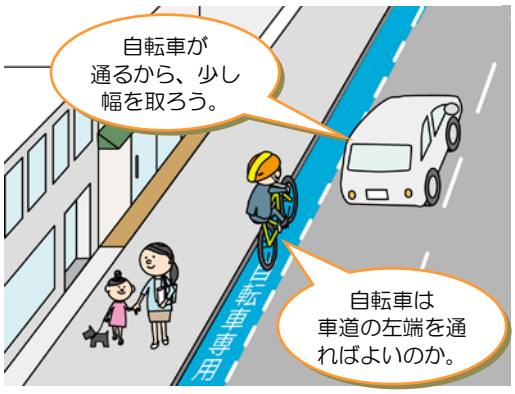
②現地での「はしる」「とめる」ルールの見える化（自転車通行場所、交通規制、駐輪場の場所など）

自転車が本来通行すべき「車道の左側」について、自転車通行空間としての路面標示や標識を工夫し、自転車利用者はもとより、自動車ドライバー、歩行者に対しても、自転車通行のルールを「見える化」する仕組みを検討します。さらに、自転車レーン等の整備が困難な幅員の狭い道路や歩道のない道路、横浜市の特徴である郊外部に多く現存する車道と接しておらず独立した自転車歩行者専用道路などについても、歩行者優先を前提として通行ルールの「見える化」を図ります。

その他、車両の進入禁止や一方通行、一時停止などの通行規制についても、警察や道路管理者等と連携しながら「見える化」を図り、ルールを遵守しやすい環境をつくります。

また、駐輪場の場所が分かりにくいなどの理由で、ルールを守らず放置している人もいるのが現状です。そこで、知らない人たちに駐輪場の場所などについて現地で効果的に周知していく方法を検討し、「とめる」ルールを遵守しやすい環境をつくります。

Column　「はしる」場所の見える化



Column　「とめる」場所の見える化

③自転車利用のきっかけとなる「機会」情報の提供に向けた体制・仕組みの構築

自転車利用の促進にあたっては、自転車の健康づくりへの効果や、サイクリングスポーツ観戦を通じた共感など、自転車利用の魅力をＰＲしていくことも効果的です。

横浜市では、世界最高峰のトライアスロン大会が毎年開催され、参加型のスポーツイベントも多数行われています。

自転車による健康づくりの効果等のＰＲを進めることや、本格的なサイクリングスポーツの観戦や参加することの楽しさを伝えることなど、自転車を使いたいと思えるきっかけとなる「機会」情報の提供を検討します。

Column　世界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は、世界最高峰のトライアスロン大会です。
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となっています。

施策ｂ　「不安を払しょく」する知識を伝えるための体制づくりと仕組みづくり

自転車は、交通事故の加害者にも被害者にもなり得る乗り物であり、常に甚大な被害を生じる交通事故に繋がる恐れがあります。自分自身だけでなく、家族やこどもなど、周りの人を含めて自転車利用に不安を感じている可能性があります。

このような自転車利用の不安を払しょくするために、自転車保険の加入推奨に向けた周知・啓発や、日々の安全を担保するための点検・整備方法の周知、「まもる」施策と連動した正しい知識の伝達など、安全利用に向けた情報提供を展開します。

①自転車保険の加入推奨に向けた周知・啓発等

自転車の事故の中でも、歩行者をはねてしまい、高額の損害賠償が発生する事例が増えています。また、自分は安全に十分配慮していても、相手の不注意などで巻き込まれる可能性もあります。

万一の事故の際の備えとして、自転車保険の必要性や、自転車事故に対応する保険の種類の紹介など、保険加入の促進に向けた取組を行います。

Column　自転車による損害賠償の例（H25 神戸地裁判決）

自転車走行中の小学生が、歩行者に衝突し、寝たきりとなる後遺障害を負わせた例。親に対して約9,500 万円の賠償命令が出されました。

また、万一自転車事故に遭遇した場合に適切な対応をとることができるような取組を検討します。

②安全な自転車に乗るための「整備・点検」の知識の伝達

自転車の安全性は、ブレーキの効き具合や、ハンドルのガタつき、ライトの点灯状況、反射板の装着など、正しい整備により向上します。また、適正な乗車姿勢を学び実践することで、ふらつくことなく、安全に利用することにもつながります。

自転車を乗るときに自分で日々点検できるチェック項目を、「まもる」で作成するツール類に記載するなど、一人ひとりが実践できる点検方法の周知に取り組みます。

また、自転車販売店等と連携し、定期点検の励行や、販売時の整備の周知に向けた体制づくりを検討します。

Column　自分でできる点検項目の例

- ハンドルにガタつきはありませんか？
- ブレーキは前後ともきいていますか？
- ライトはきちんと点灯しますか？
- ペダルがぐらぐらしていませんか？
- サドルの高さはあっていますか？
- 反射板はついていますか？

③安全性と利便性を両立するための「正しい知識」の伝達

自転車は交通ルールを守り、想定される危険に対して注意しながら、適切な乗り方で利用することで、安全性を担保できる乗り物です。また、正しい乗車姿勢で、正しい交通ルールに従って乗ることで、長距離移動でも疲れにくく、かつ高速に移動できる自転車本来の機能を発揮することができます。

「まもる」施策と連動し、安全性と利便性を担保した正しい知識の伝達を図るべく、効果的なイベントの充実や正しい知識の周知のあり方の検討を進めます。

Ⅰ「いかす」の方向性

②自転車利用の推進を妨げる制度や施設を見直す

■制度や施設による自転車利用の妨げについて

自転車でまちに訪れる人が増えることは、まちの賑わい創出や地域経済の発展に寄与し、また、クルマからの転換が進むことで、環境改善や交通混雑の解消にもつながります。

ここで、自転車を利用したくても利用しにくい状況として、幼児２人同乗自転車などの大型自転車が既設の駐輪場を利用できないケースや、視覚障害者の方も利用できる２人乗りタンデム自転車の公道走行が認められていないケースなどがあります。

また、自転車利用への十分な受け皿がない状態では、自転車の過度の集中による歩行者と自転車の事故、放置自転車の増加など、地域の新たな自転車交通問題を引き起こす可能性が考えられます。

そのため、地域に必要な駐輪場の確保や、自転車通行空間の整備等を阻害する要因を取り除くことが必要です。

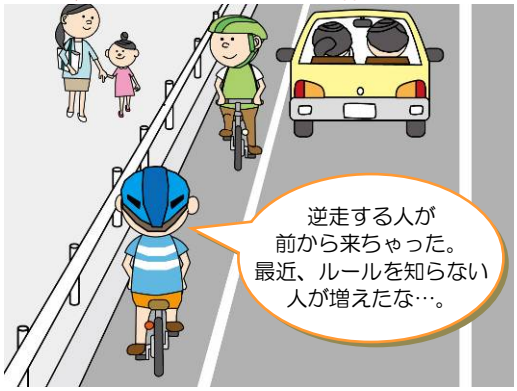
このような、自転車利用を制限する制度や施設の問題について、対応を検討していくことが求められます。

Column　自転車の増加に対する不安

■もし、駐輪場のニーズが増加したら…

■もし、駅前で自転車の通行が増えたら…

■もし、ルールを知らない人が増えたら…



■制度や施設の見直しに関する施策

施策ａ　制度の見直し等に向けた取組

現在の横浜市内では、例えば、タンデム自転車の通行規制や、道路上での駐輪場やコミュニティサイクルの貸出・返却拠点（以下「サイクルポート」という）の整備に関する制約など、国、県、市の法制度や条例等により、特定の自転車利用が制限されている、地域が求める取組に制約が掛かるなど、課題があり、見直しを含めた検討が必要です。

また、今後、自転車関連事業を展開していく中で、現時点では顕在化していない制度の問題が発生した場合についても、適宜関係機関とともに適正な見直しを図っていくことも必要です。

Column　タンデム自転車の通行規制

タンデム自転車の２人乗りによる公道通行は各都道府県の道路交通法施行規則で乗車定員が定められており、国内では長野、兵庫、山形など10県で通行が認められていますが、神奈川県では認められていません。横浜市においては、パラトライアスロンの大会出場者の事前練習が困難などの課題があり、制限の緩和が求められています。

①タンデム自転車の通行規制の緩和

横浜市は、パラトライアスロンの世界大会の開催地であり、視覚障害者のバイク競技として２人乗りのタンデム自転車競技が実施されています。

しかし、県の道路交通法施行規則では、タンデム自転車の公道通行は禁止されており、練習走行が不可能であるといった問題があり、障害者スポーツ振興の妨げとなっています。

神奈川県警や競技団体と連携しながら、タンデム自転車の通行規制の緩和について、協議を進めます。

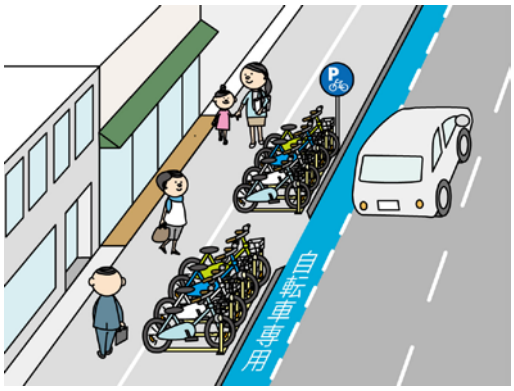
②道路を活用した駐輪場・サイクルポート整備の実現に向けた制度の見直し　※「とめる」の一部再掲

道路上の駐輪場整備や、サイクルポートの整備に際しては、既存の歩道の通行空間の確保、景観といった観点を考慮する必要があります。

これらの観点を考慮した上で、まちづくりへの効果が期待できる場所については、道路上の活用を推進していくことが必要です。

道路上での駐輪機器等の設置に関する基準や運用について検討します。

Column　歩道上の駐輪場イメージ



施策ｂ　自転車の多様化及び様々なニーズに対応した自転車利用への対応

横浜市内には、電動アシスト付自転車や幼児２人同乗自転車など、重量のある大型の自転車、ロードバイクなどのスポーツ向けの自転車など、多様な自転車が走っています。また、人を運ぶためのベロタクシーや、物を運ぶための荷台付の集配用自転車など、人流・物流事業にも、自転車が活用されるようになっています。

さらに都心部では、１台の自転車をみんなで共有する横浜都心部コミュニティサイクル事業「ベイバイク」が本格導入され、自転車を借りてまちを巡る利用形態が浸透しつつあります。

このような、自転車の車両や使い方の多様化を受け入れることのできる、まちの自転車利用環境の整備を進めます。

①多様なニーズに対応した駐輪スペースの検討（「とめる」再掲）

幼児２人同乗自転車や電動アシスト付自転車などの大型自転車の増加など、駐輪場を利用する多様なニーズに対して、使いやすさを向上するための取組を検討します。

②障害者、高齢者にも利用しやすい専用自転車への対応のあり方の検討

身体のバランスがとりにくい高齢者や障害者の方でも利用しやすい三輪自転車や、障害の種別や程度に合わせてつくられたハンドバイク、タンデム自転車など、これまで自転車に乗ることができなかった人でも利用できる自転車が開発されています。

これらの情報の周知や特殊な自転車の乗り方、とめ方の伝達等について、必要に応じ検討を行います。

③コミュニティサイクル事業の推進

横浜市では、横浜都心部である関内、みなとみらい地区を中心としたエリアにおいて、都心部の活性化、観光振興および低炭素化に寄与する取組として横浜都心部コミュニティサイクル事業「ベイバイク」を実施しており、更なる利用の増加と普及に向けサイクルポートの拡充等を行っていきます。

事業推進に際して、道路、都市公園、臨港地区及び公開空地等の有効活用が必要となるため、適宜制度等の検討を行うとともに、協議の円滑化を図ります。

Column　コミュニティサイクル

コミュニティサイクルは、一定のエリア内に複数のサイクルポートを設置し、安価な料金で、どこのサイクルポートでも貸出、返却が可能な自転車のシェアシステムです。

④物流・人流など特殊な自転車の利用環境の向上

みなとみらい地区を中心に営業するベロタクシーや、市内の物流事業者が導入している集配用自転車について、道路上での車両の安全な待機場所、乗降空間・荷捌き空間の確保や、目的地での一時的な駐停車の考え方の整理、歩行者、自転車、自動車等道路利用者への周知等、今後の利用状況を踏まえ、必要に応じ検討を行います

Column　ベロタクシー、集配用自転車

人や物を運ぶために開発された特殊な自転車を使うことで、環境に配慮した人流、物流サービスの取組が、民間事業者主体で進んでいます。

施策 c　自転車通行空間整備及び駐輪場整備の計画等の策定

将来の自転車利用の推進については、各地域について「いつ」「どこに」「どの程度」の駐輪場や自転車通行空間等の受け皿が確保できるか、地域を含む関係者とともに、計画等の策定に取り組むことが必要です。

①自転車通行空間整備指針及び実行計画の策定　※「はしる」再掲

自転車通行空間整備については、既存の「自転車ネットワーク整備指針」の見直しを行います。

また、自転車通行空間の整備を効果的・効率的に実現するため、駅周辺など自転車の集中する場所を「重点エリア」と指定し、計画策定後、概ね５年程度での完了を目指す「自転車通行空間整備実行計画」を、各「重点エリア」ごとに新たに策定します。

②駐輪対策方針の策定　※「とめる」再掲

放置自転車や市営駐輪場の定期利用者が多く、駐輪問題に優先的に対応すべき駅について、駐輪対策方針を策定します。

Ⅰ「いかす」の方向性

③まちの実状に適した自転車利用の適正化を図る

■自転車利用の適正化について

まちの賑わい創出のため、自転車利用を推進する機運の一方で、自転車が過度に集中した場合、放置自転車の発生や交通秩序の低下などの懸念があります。特に十分な受け皿の確保が難しく、歩行者や自動車、公共交通利用者が集中する駅周辺等では、時には利用抑制を含めた検討が求められる可能性もあります。

そこで、将来のまちの姿を想定しながら、自転車利用増加の抑制も視野にいれた自転車需要マネジメントに関する施策を含めて、検討を進めます。

施策ａ　まちに適した自転車利用の推進

駐輪場の定期待機者が多数発生している地域や、多くの放置自転車が発生している地域では、今後ますます自転車利用の受け入れが難しい状況になる可能性があります。また、高齢者社会を見据え、公共交通の維持を考慮する取組も重要となります。

駐輪場の整備が難しい場所や、バスの利便性が高く自転車以外でも移動が容易な地域などでは、自転車の使い方自体を見直し、適切な需要と供給のバランスを図ることも必要です。

自転車からの転換の受け皿の基本となるバスのことを考慮した、駐輪料金のあり方や駅前広場等での施設配置のあり方の検討、バス事業者等と連携した、公共交通利用への転換を促す取組を検討します。

また、サイクル＆バスライドの取組については、公共交通の利用促進と駅への駐輪需要を分散させる効果が期待されます。実態としてバス停の周りに駐輪が見られるケースもあり、一定の需要があると考えられます。バス停付近の駐輪施設の整備に関して、設置に当っての条件整理などの検討を進めます。

施策ｂ　再開発事業や大規模開発時などの駅周辺における自転車利用環境整備の考え方の検討

将来の開発が予定されている地域では、自転車利用の変化も想定し、まちの賑わいや景観にも配慮しながら、駅特性を踏まえた適正な量、質の自転車利用環境を整備し、快適な空間づくりを進めることが必要です。

「はしる」における自転車ネットワークの整備指針や、「とめる」における駐輪対策方針を踏まえつつ、まちづくりと連動した自転車利用環境整備について、考え方を整理します。

Column　再開発前後でのイメージ

④適切に推進する体制をつくる

■推進体制について

自転車総合計画は、今後の横浜市の自転車利用のあり方及び、施策の方向性と具体化に向けた考え方を示すものであり、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」施策を、庁内関係者はもとより、市民、地元企業、警察、学校関係者などが共通の認識を持ち、進めていくことが求められます。

施策ａ　自転車関連施策を推進する庁内組織体制の構築

総合計画に掲げる理念等について庁内での共有化を進め、関係各課が主体的に自転車総合計画の施策を推進できるよう、自転車関係施策を推進する庁内組織体制の構築と必要な制度、仕組みの確立を図ります。

あわせて、市役所等公的機関での先導的な取組の検討を進めます。

施策ｂ　計画検討段階から管理段階までの関係者間の連携体制の構築

「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の施策は相互に連動する施策も多く、関係者が強力な連携をもって進めることが重要です。

そこで、各事業の計画検討段階から、できる限り地元や警察等の関係者の参加を促し、連携体制を構築するとともに、道路管理者間の連携体制の構築を図ります。

■将来に向けて「自転車をいかす」

自転車は、環境、健康、観光など、街や人にとって様々なメリットがあります。日常・非日常の移動手段として、また気軽に参加できるスポーツとして、より多くの市民が、自転車を様々なシーンで利用することは、環境未来都市、健康長寿日本一を目指す横浜市にとっても、大きな推進力になると考えます。

世界に目を向ければ、クルマの進入を規制し、まち全体を歩行者と自転車のためのまちに創りかえていたり、都内では自転車文化の発信や、自転車観光の促進など、様々な取組が行われています。

横浜市においても、これらの最新情報を常に把握しながら、総合計画策定後も自転車を適切にいかす仕掛けのあり方を検討し、取組を進めます。

自転車のまち：ドイツ ミュンスター市

城壁と堀で囲まれた古い街並みの中で、自転車と歩行者を中心に、便利、快適に活動できる街づくりが進められています。

ガラス張りの有料駐輪場では、駐輪に加え、修理、点検、自転車販売、レンタサイクル等が完備され、また街中には、自転車通行空間、おしゃれなデザインの駐輪スペース等が整備されています。

ライフクリエーションスペース「OVE（オーブ）」：東京都、大阪府

自転車関連の民間事業者が行っている、散歩感覚で気ままに自転車を楽しむ「散走」をキーワードに、新しい自転車の楽しみ方、新しい自転車文化を生み出す空間としてつくられました。

東京グレートサイクリングツアー：東京都

都内で人気の観光スポットを、英語によるガイド付きでサイクリングを楽しみながら巡る、外国人観光客に人気のあるツアーです。2006年よりTGCT社が開催しています。