

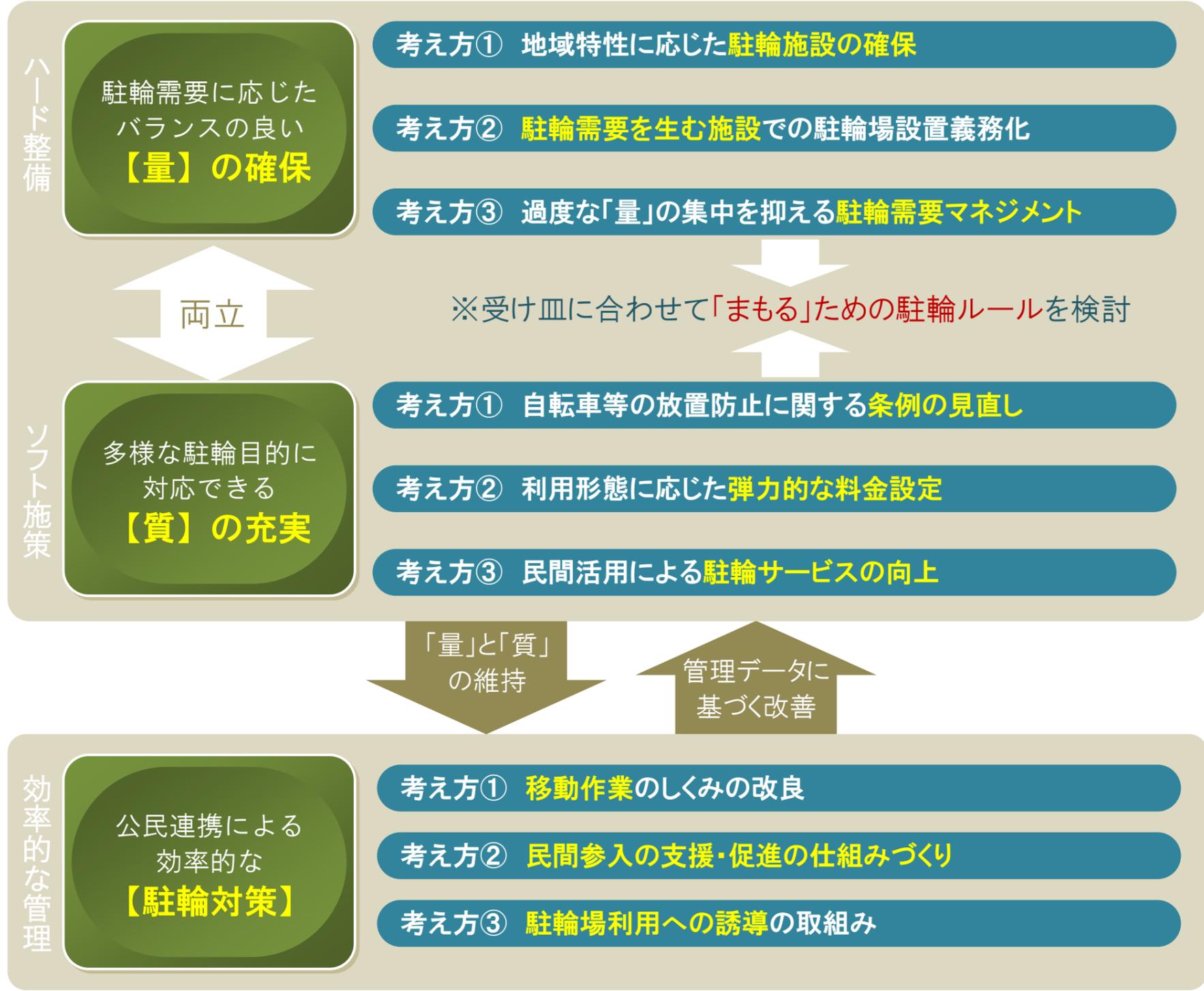
Ⅱ 「とめる」の課題と施策の方向性

- 「とめる」環境の整備に対しては、自転車を利用する人、利用しない人、行政、集客施設などそれぞれの視点から、様々な課題があります。
- これらの課題を解決するための施策の方向性や、考え方は以下の通りです。なお「考え方」の実施時期や期間については、第4回協議会以降で提案する予定です。

「とめる」の課題

- 利用者の視点**
- ① 駅を使うとき**近い駐輪場は空いていない**
 - ② 料金が同じだと**遠い場所に停める気にならない**
 - ③ お出かけ先に**駐輪場自体がない**ことがある
 - ④ 買い物では駐輪場は**無料で利用**したい
- 利用しない人の視点**
- ① 駅前での**歩行者・自転車の錯綜**に危険を感じる
 - ② 歩道に置かれた自転車が通行の妨げになっている
- 行政の視点**
- ① 用地が無く、**計画的に整備**することは困難な場所が大多数
※再開発等の一体整備以外では、スポット的な整備が限界
 - ② サービスに応じた**弾力的な料金設定**ができない
※現行の料金制度は定期料金及び1日料金のみ
 - ③ 放置自転車の**指導・移動による放置抑制の限界**
- 施設の視点**
- ① 既存の敷地内に**駐輪スペースを確保**できない
※テナント型のビルに入居する店舗の場合、実質的に整備困難
 - ② 開発時は**店舗床、営業床を広く確保**したい
※とくに義務のない小規模施設では自発的整備は期待できない
 - ③ 自転車の**顧客に強く指導**できない(放置禁止など)
- 駐輪事業者の視点**
- ① 駅周辺は地価が高く、**収益確保が難しい**
 - ② 路外に**駐輪事業に適した用地**がない
※広さ、駅へのアクセス性、出入口の利便等の担保が必要
 - ③ 市営駐輪場の**低価格な料金設定**による制約
※市営駐輪場は距離等に関わらず一律 100 円(屋根なし 80 円)

施策の方向性



※各考え方の取組期間、時期は第4回以降に提案

Ⅱ 「はしる」の課題と施策の方向性

- 前回の協議会では、「はしる」の課題、自転車通行空間整備の目指す姿、施策の方向性を提示しました。
- それを踏まえ、施策の具体化に向けた考え方を整理しました

「はしる」の課題

現行のネットワーク計画の課題

①ネットワーク路線の整備率は約9%

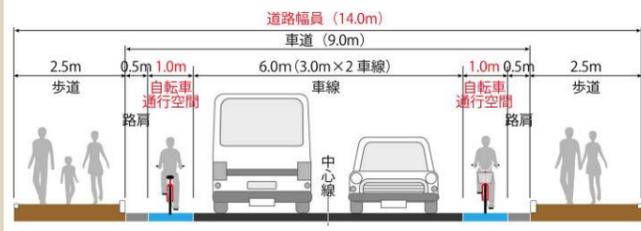
②広域的な移動、拠点間の接続の視点が中心

③日常的な短距離利用のためのネットワークが十分でない

通行空間確保の困難さ

①自転車のための幅員が確保できない道路が大半

▼補足：自転車専用通行帯に必要な幅員
※自転車通行空間 1.0m 確保のケースで、最低 14m の幅員が必要



②通行空間確保のための用地取得を伴う
拡幅が困難

③沿道の方々のご理解が得られない場合がある

原則車道の妨げ

①自転車通行可の交通規制による「自転車は車両である」という意識の希薄化

②自転車が走りにくい「車道」の現状
※側溝のふた、ゴミの散乱、クルマの幅寄せなど

③路上駐車、荷捌き車両、停車中のバスによる車道左側の通りにくさ

自転車通行空間整備の目指す姿

交通ルールを「まもる」ことを徹底した上で、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全で快適に道路を利用するための自転車通行空間の整備

施策の方向性

具体化に向けた考え方

整備のあり方の再整理

自転車の使われ方を踏まえた
ネットワーク計画

考え方① 自転車通行空間整備の基本方針の整理

考え方② 広域的なネットワーク計画の見直し

考え方③ 地域レベルのネットワークの追加・拡充

状況に応じた
通行空間の整備形態

考え方① 「自転車は車両」であることを前提とした整備形態の選定

考え方② 整備形態に関する理解の促進

「横浜自転車道ネットワーク整備指針」に反映

整備の推進

実効性のある進め方による
自転車通行空間整備の推進

考え方① 自転車通行空間の整備目標の設定

考え方② 優先度を考慮した自転車通行空間の計画的整備の推進

考え方③ 他の事業等と連携した自転車通行空間整備の推進