

第1回 自転車等施策検討協議会



自転車を正しく使って
みんなが**快適**に**過ごせる**まちへ

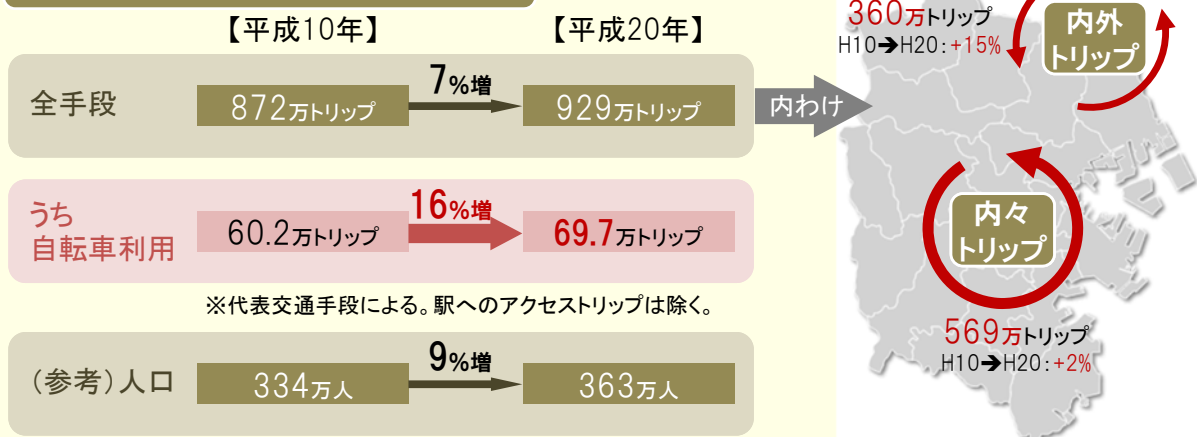
協議会資料 データ集

横浜市内の自転車利用の現状①

横浜市に関係する人の動き（自転車利用の増加傾向）

- 市内から発生する移動（トリップ）は、H10→H20の10年間で7%増加。
- 自転車利用では**16%増加**し、1日69.7万トリップの自転車利用が発生

市内を出発地・到着地とする動き



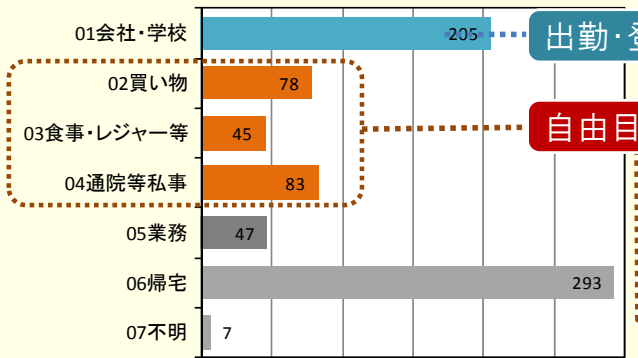
※東京都市圏パーソントリップ調査データによる集計（横浜市:平成20年のパーソントリップ調査の結果概要より作成）

横浜市内の自転車利用の現状②

市内から発生する「移動の目的」と「利用する交通手段」

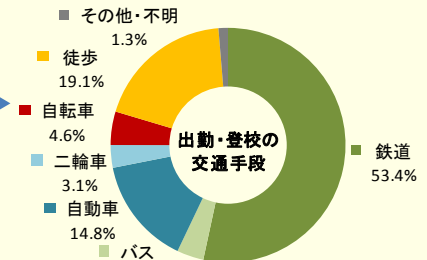
- 買い物等の自由目的は206万トリップ。出勤+登校目的とほぼ同じ。
- 自由目的の移動のうち約10%が自転車。出勤等に比べて占める比率が多い。

市内から発生する移動の「目的」

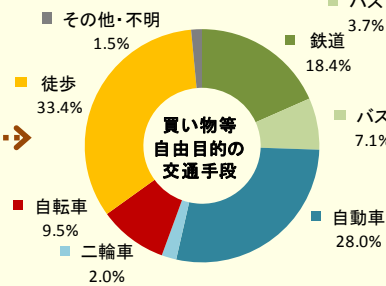


出勤・登校 205万

自由目的(計)206万



交通手段
分担率



横浜市

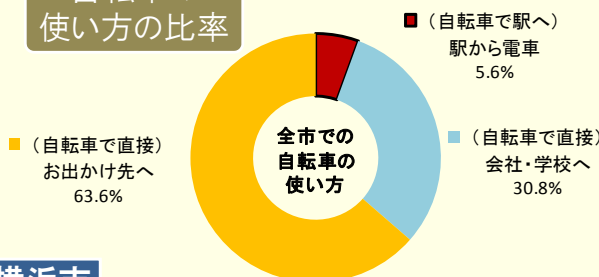
※東京都市圏パーソントリップ調査データによる集計

横浜市内の自転車利用の現状③

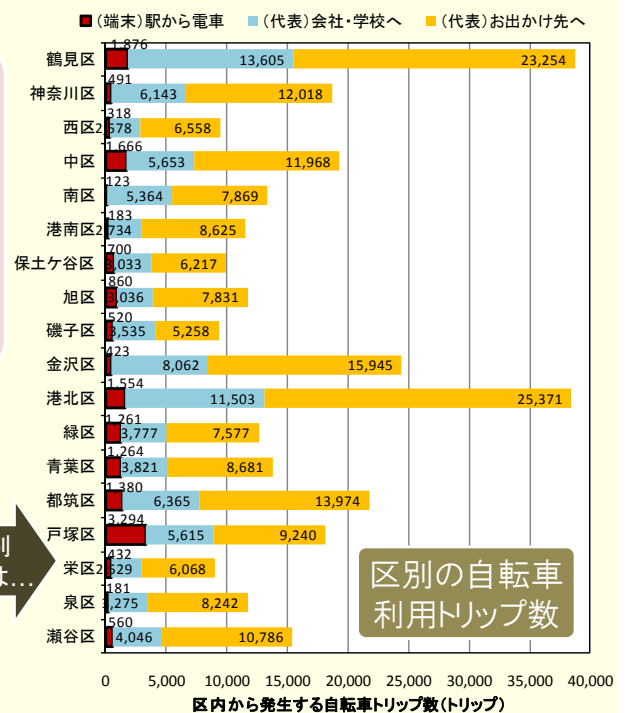
市民の自転車利用の行き先別比率

- 市民の自転車利用の全体に対して、駅から電車に乗る利用は、全体の6%程度。ほとんどが、直接、会社や学校、買い物先などに向かう移動。
- 戸塚区では、全体の自転車利用数は全区中4位でも、駅利用では1位。

自転車の 使い方の比率



区別では...



区別の自転車
利用トリップ数

横浜市

※東京都市圏パーソントリップ調査データによる集計

横浜市内の自転車利用の現状④

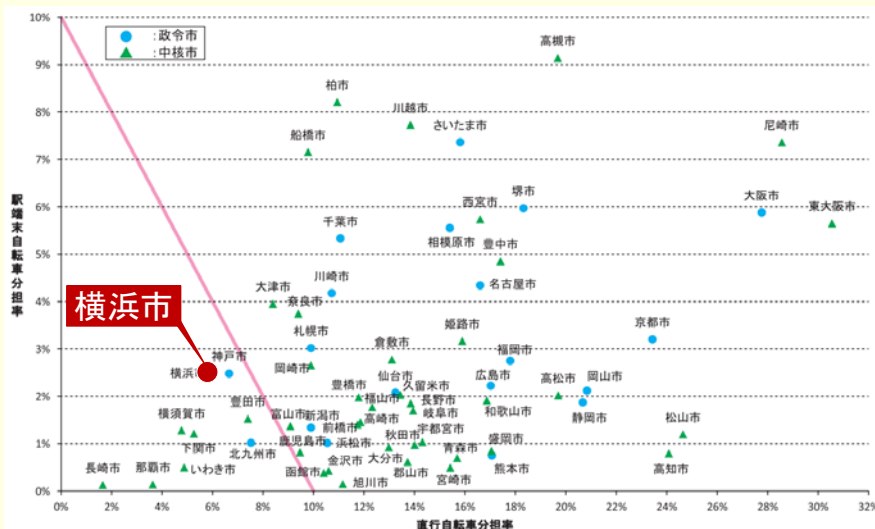
交通手段として「自転車を選んだ比率(分担率)」の全国比較

- 交通手段に「自転車を選択」する比率は、目的地まで直接行く場合で約6%、駅から電車を使う場合で約2.5%程度と、他都市に比べて低い。

政令市、中核市の
駅端末分担率と
直行分担率の
関係(H22)

出典
公益社団法人日本交通計画協会
「都市と交通」通巻94号
(H25.10発行)のうち
特集論文(国土交通省 都市局
街路交通施設課 東氏)より引用

※データはH22年度 国勢調査よ
り作成



4

安全・安心

不適切な自転車利用により 「歩行者が不安を感じる」現状

- 課題① 依然多い歩行者と自転車の事故
- 課題② 高齢者、子どもの比率が多い自転車の事故
- 課題③ 危険な自転車の歩道走行
- 課題④ 交通ルールを認知しつつ、守らない現状
- 課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足
- 課題⑥ 自転車・歩行者・クルマの相互理解の欠如

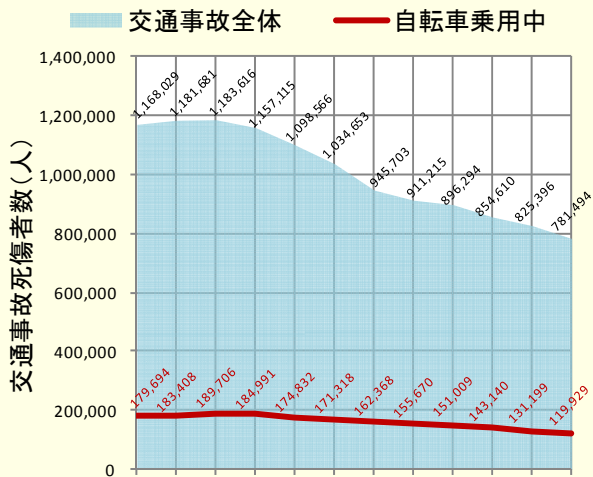
5

課題① 依然多い歩行者と自転車の事故

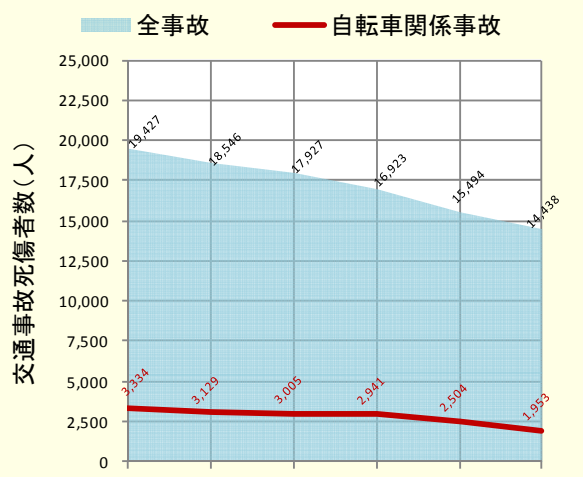
(1/4)

自転車乗用中の死傷者数の推移（全国・横浜市）

- 全国、横浜市ともに、全体の事故も、自転車の事故も減っている。
- 市内では年間1,953人（H25）の自転車関連事故での死傷者が発生。



全国 H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25
出典：警察庁 平成25年中の交通事故の発生状況



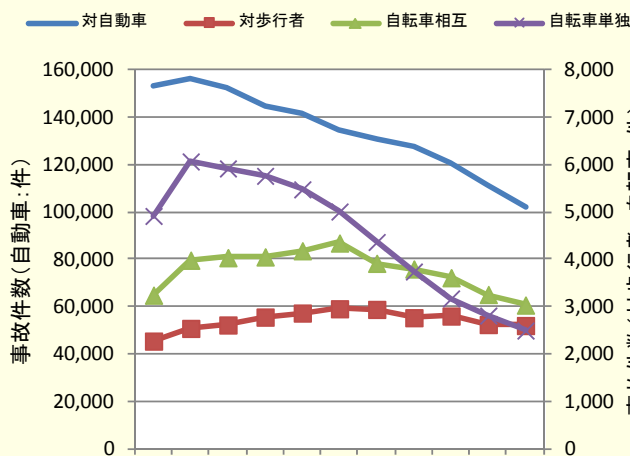
横浜市 H20 H21 H22 H23 H24 H25
出典：横浜市自転車事故死者数(神奈川県警調べ)

課題① 依然多い歩行者と自転車の事故

(2/4)

自転車関連事故の種類別件数の推移（全国）

- 対自動車、対単独自転車の事故は大幅に減少。歩行者との事故はほぼ横ばい
- 歩行者との事故では、被害が甚大なケースがあり、対策が必要



全国 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25
出典：警察庁資料より

自転車関連事故の高額賠償事例

賠償額 6,779万円
横断歩道を横断中の女性と衝突し、女性は3日後に死亡。自転車は下り坂をスピードを落とさず走行し、衝突。

賠償額 9,266万円
交差点部で自転車同士が衝突し、言語喪失等重大な障害が残った。車道を斜めに横断したため、対向車線の自転車と衝突。

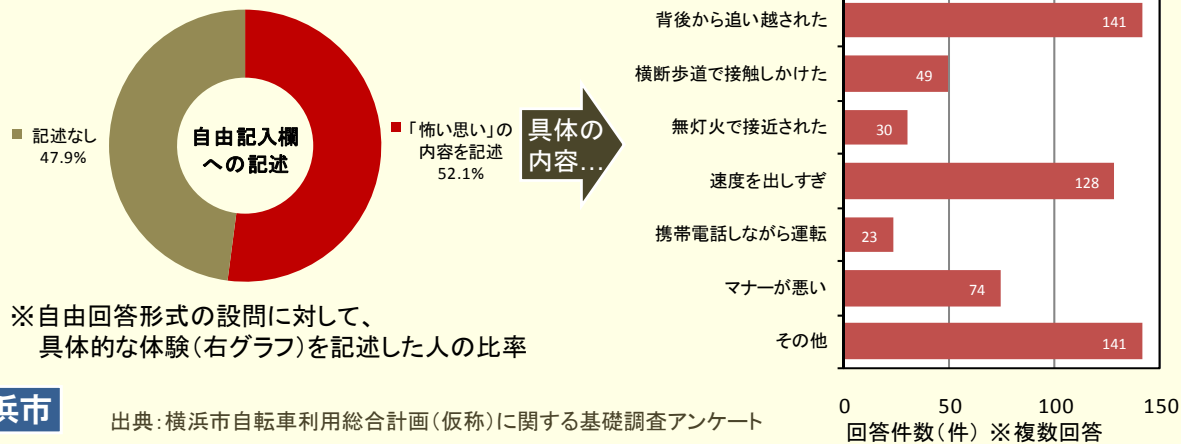
課題① 依然多い歩行者と自転車の事故

(3/4)

歩行者の立場で「自転車に関して怖い思いをした」比率と回答

- 自由記入形式の調査で、対象者の半数以上が「怖い思い」を具体的に回答
- 背後からの追い越し時や速度を出しすぎている自転車に対する意見が多い

歩行者の立場で「自転車に関して怖い思いをした」ことの詳細な自由記入回答



横浜市

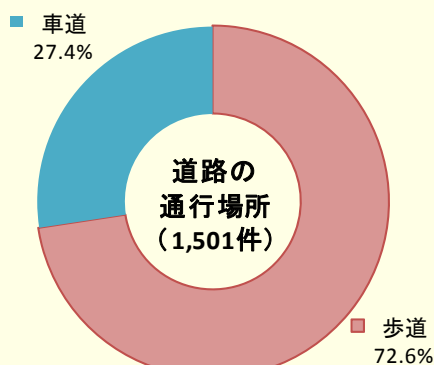
課題① 依然多い歩行者と自転車の事故

(4/4)

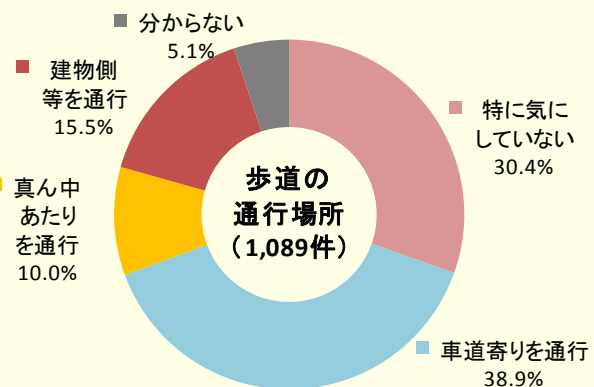
自転車を利用するときの「道路の通行場所」

- 自転車利用者の7割以上が「歩道」を通行(自歩道の場合)
- 歩道内での通行ルール「車道寄り」を守っている人は4割程度

自転車利用時の「道路の通行場所」



歩道の通行場所



全国

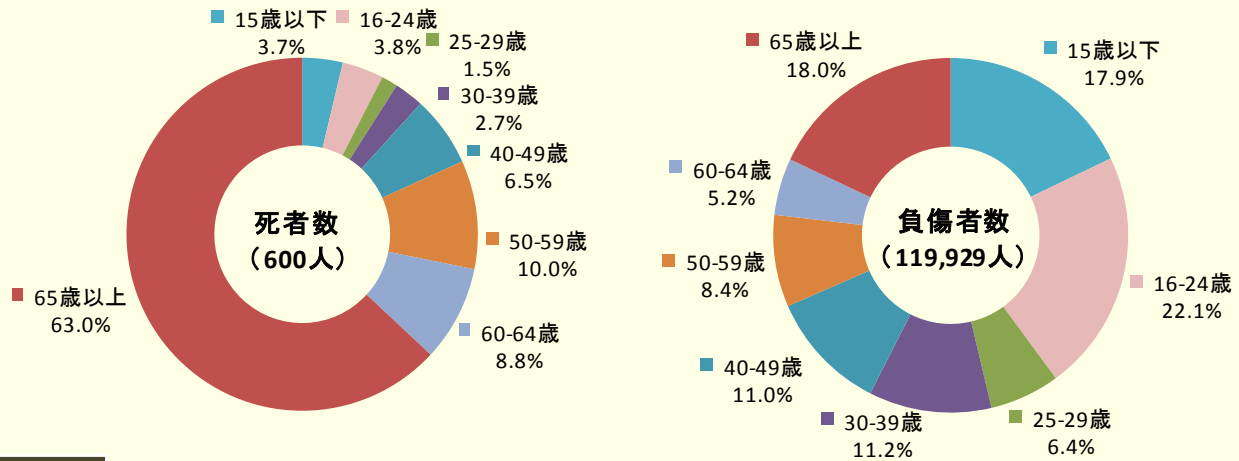
出典: 内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査(H23.3)

課題② 高齢者、子どもの比率が多い自転車の事故

(1/3)

自転車関連事故の年齢別死者数・負傷者数の比率（全国）

- 自転車事故での死者の63%が、65歳以上の高齢者
- 一方、負傷者は、15歳以下、16～24歳の若年層が多い



出典：警察庁 平成25年中の交通事故発生状況

全国

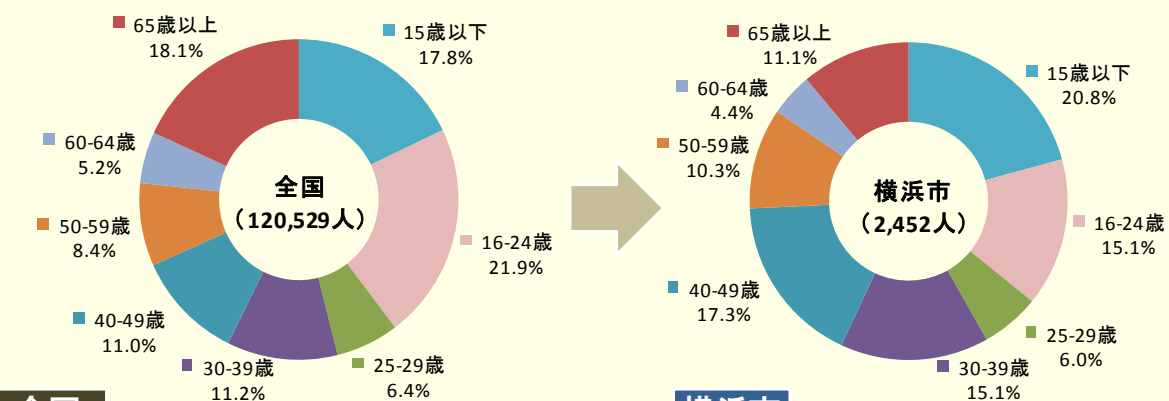
課題② 高齢者、子どもの比率が多い自転車の事故

(2/3)

横浜市での自転車関連事故の死傷者数

- 横浜市では全国に比べて、30代、40代の自転車事故が多い傾向
- 一方、高齢者の自転車事故は、全国に比べて少ない傾向

全国と横浜市の死傷者数（死者数＋負傷者数）の比率



全国

横浜市

出典：警察庁 平成25年中の交通事故発生状況

出典：交通安全・放置自転車課(平成25年中)

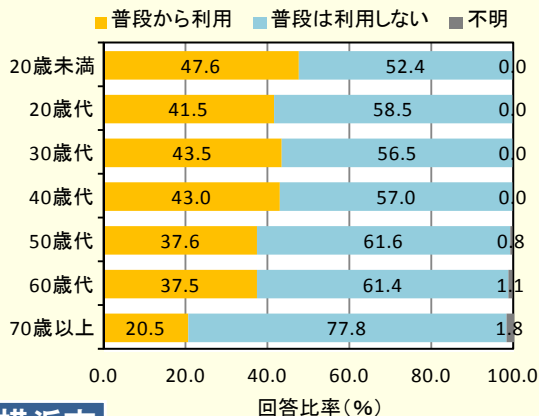
課題② 高齢者、子どもの比率が多い自転車の事故

(3/3)

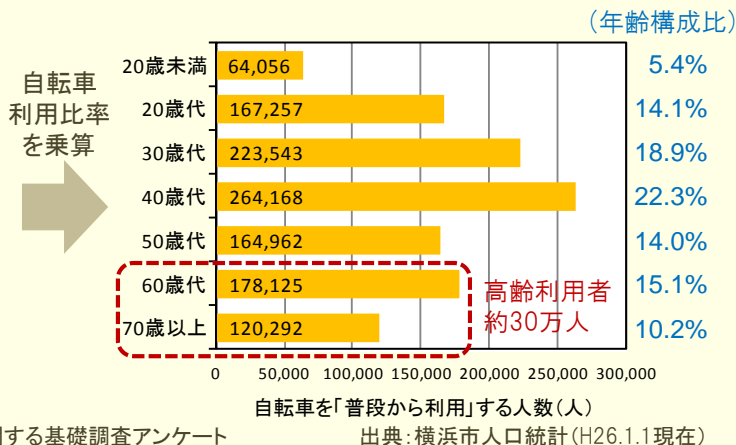
自転車を「普段から利用」する市民の数(アンケートに基づく予測値)

- 横浜市民約380万人中「普段から自転車を利用」する人は約118万人
- 60歳台、70歳台合わせて約30万人の高齢者が自転車を使っている現状

自転車を「普段から利用」する比率



横浜市人口による自転車利用者数



横浜市

出典: 横浜市自転車利用総合計画(仮称)に関する基礎調査アンケート

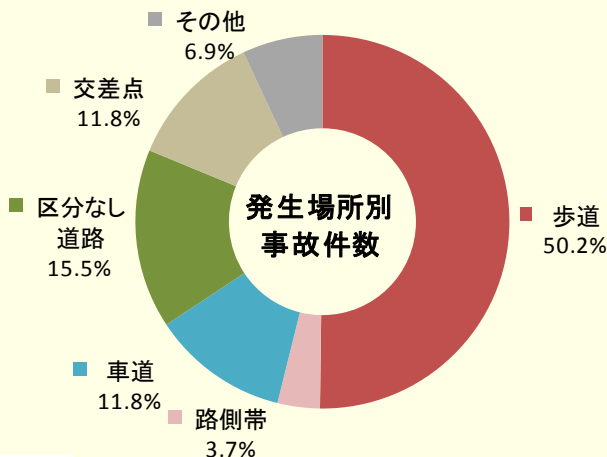
出典: 横浜市人口統計(H26.1.1現在)

課題③ 危険な自転車の歩道走行

(1/3)

自転車と歩行者の事故発生場所(件数比率)

- 自転車と歩行者の事故の半数は歩道で発生
- 区分なし道路、車道、交差点はほぼ同率



※自転車の過失が大きい(第1当事者)事故の件数

※対面通行、背面通行、その他の合算値

※道路横断中の事故は含まない

全国

出典: 公益財団法人 交通事故総合分析センター自転車事故データ(H24: 第15回発表会関係)

不適切な自転車利用により「歩行者が不安を感じる」現状

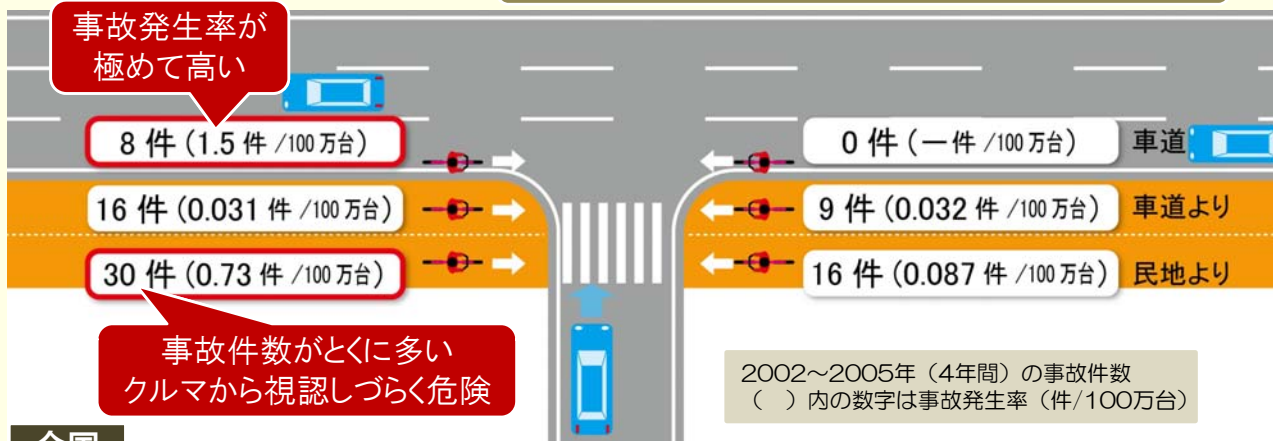
課題③ 危険な自転車の歩道走行

(2/3)

車道、歩道の走行場所による事故発生件数

- 歩道民地よりの走行は総じて事故が多く、とくにクルマ進行方向と逆方向では、歩道走行、車道走行ともに危険性が高い

幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴



全国

出典: 自転車事故発生状況の分析(土木技術資料 Vol51、No4、2009、金子正洋 他)

不適切な自転車利用により「歩行者が不安を感じる」現状

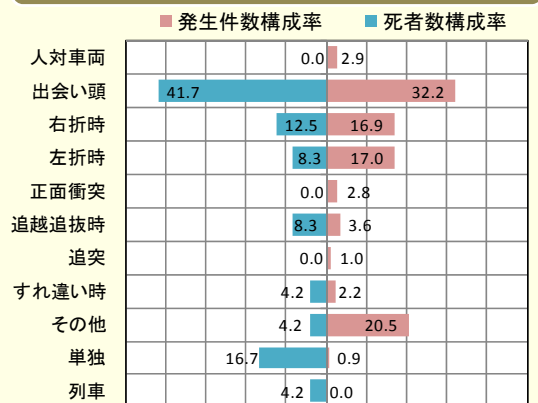
課題③ 危険な自転車の歩道走行

(3/3)

神奈川県内の自転車関連事故状況

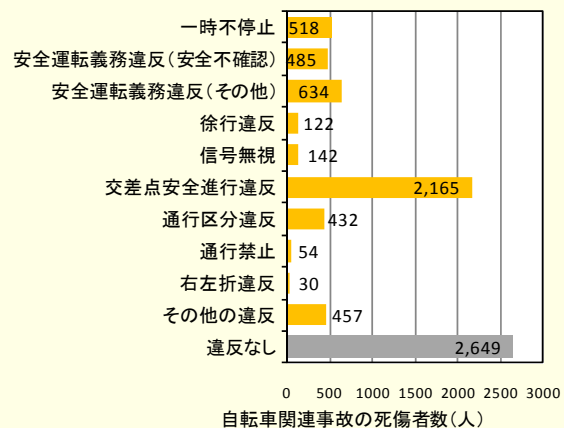
- 神奈川県内の自転車事故は、出会い頭事故が中心
- 交差点での安全進行違反が、事故発生の主要因

自転車関連事故の死者数・発生件数



神奈川県

自転車の法令違反別の事故件数



出典: 神奈川県警かながわの交通事故(平成25年統計)

課題④ 交通ルールを認知しつつ、守らない現状

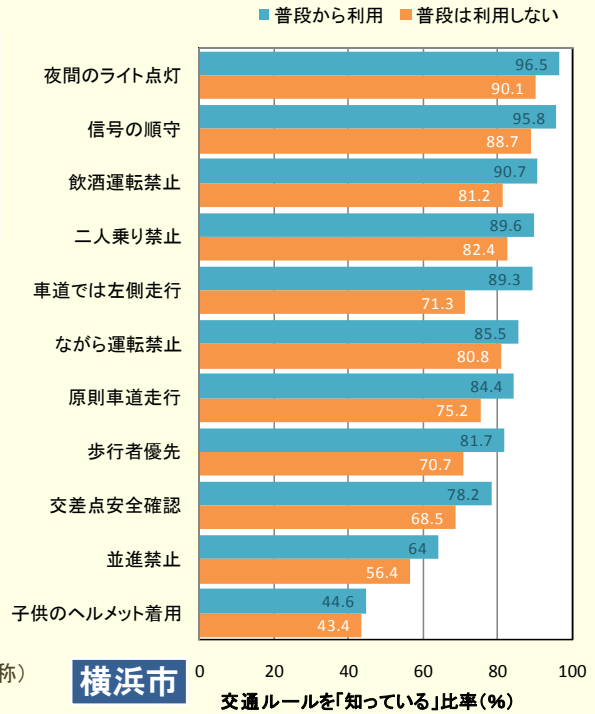
(1/4)

横浜市民の「交通ルールの認知状況」

- 自転車利用の有無に関わらず、ほとんどの交通ルールを「知っている」
- 子どものヘルメット着用は、認知状況が5割を下回る

交通ルールの認知状況

出典：横浜市自転車利用総合計画（仮称）に関する基礎調査アンケート



課題④ 交通ルールを認知しつつ、守らない現状

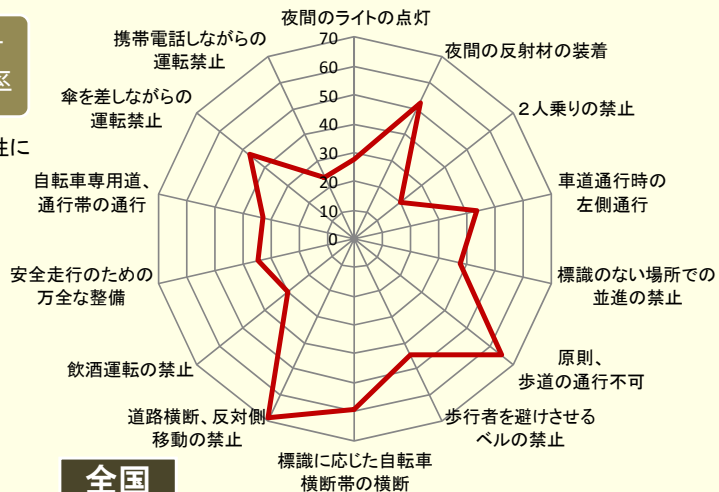
(2/4)

交通ルール・マナーのうち「守らない事がある」比率

- ライト点灯、2人乗り禁止、飲酒運転禁止などは比較的守られている
- しかし、歩道の通行、道路横断の禁止などはあまり守られていない現状

自転車の交通ルール・マナーのうち「守らない事がある」比率

出典：内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査(H23.3)



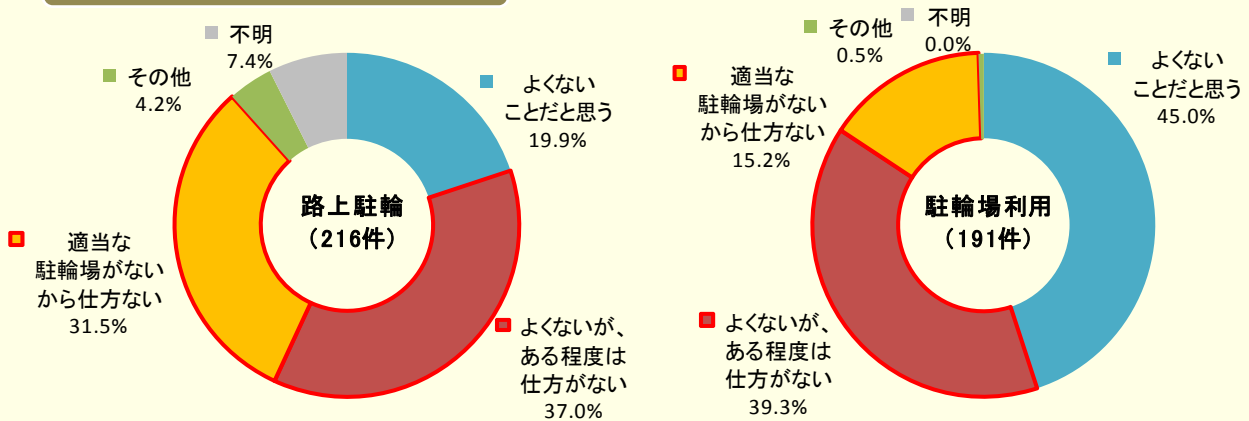
課題④ 交通ルールを認知しつつ、守らない現状

(3/4)

路上駐輪に対する意識(横浜駅)

- 路上駐輪している人は、「仕方がない」と考える人が7割
- 駐輪場に正しく停めている人でも「仕方がない」と考える人は6割近く

路上駐輪に対する意識



横浜市

出典: 横浜市横浜駅周辺における放置自転車に関する市民アンケート調査(H19.10)

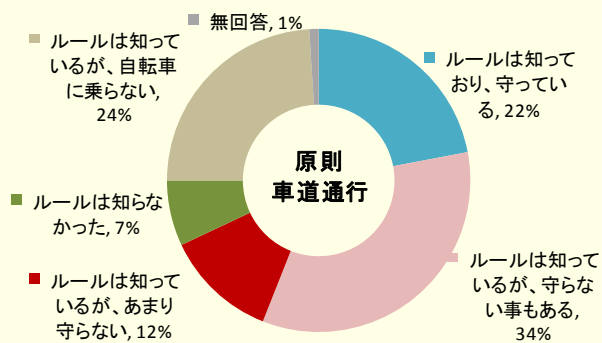
課題④ 交通ルールを認知しつつ、守らない現状

(4/4)

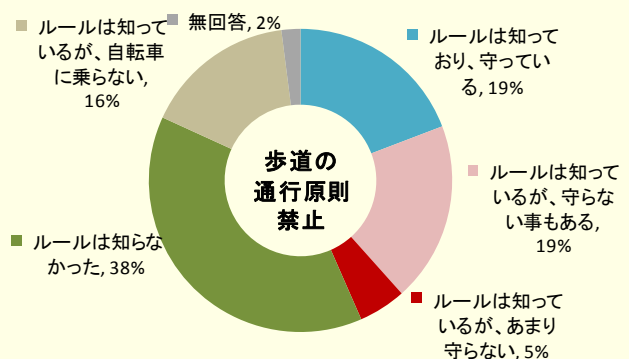
自転車の原則 車道通行、歩道通行禁止の「認知」と「遵守」

- 自転車の原則 車道走行は、「知っているが守らない事もある」が3割以上
- 歩道通行禁止は「ルールを知らなかった」人が4割を占める

原則 車道通行の遵守



歩道通行禁止の遵守



全国

出典: 警察庁 自転車に関わる法令順守意識等に関するアンケート調査(H23.10)

課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足

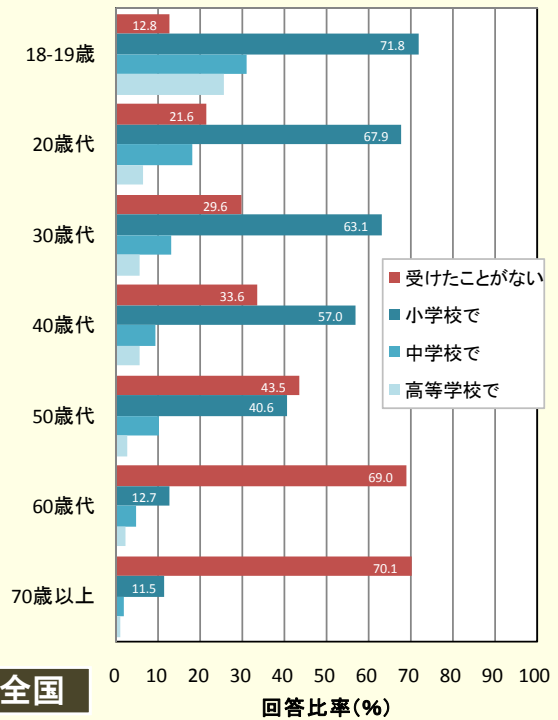
(1/5)

自転車の交通安全教育の受講場所①

- 高齢者の7割は「交通安全教育を受けたことがない」
- 若い世代でも、「小学校」以外での受講はほとんどない状況

自転車の交通安全教育の受講場所

出典：内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査(H23.3)



全国

課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足

(2/5)

自転車の交通安全教育の受講場所②

- 家庭（両親から）、勤務先、地域など、学校以外での受講機会は、どの年齢層でもほとんどない状況

自転車の交通安全教育の受講場所

	両親から	小学校で	中学校で	高等学校で	運転免許取得時に	町内会、自治会で	勤務先の社員講習で	保護者向けの学校の講習で	受けたことが無い	その他
18-19歳	25.6	71.8	30.8	25.6	15.4	0.0	0.0	2.6	12.8	0.0
20歳代	19.7	67.9	17.9	6.4	11.9	0.9	0.9	0.0	21.6	0.5
30歳代	19.2	63.1	13.1	5.4	11.2	0.8	0.4	0.8	29.6	0.8
40歳代	11.7	57.0	9.4	5.4	7.2	2.2	2.7	3.1	33.6	1.3
50歳代	8.5	40.6	10.0	2.6	11.4	2.2	3.7	7.0	43.5	1.1
60歳代	3.5	12.7	4.8	2.2	10.0	3.1	2.2	3.5	69.0	0.9
70歳以上	3.1	11.5	1.9	1.1	8.4	9.6	1.5	3.1	70.1	0.8

全国

出典：内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査(H23.3)

課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足

(3/5)

横浜市で行われている交通安全教育（横浜市の取り組み）

- 横浜市では、幼稚園・保育園、小学校、中学校での交通安全教室や、高齢者向けの講座、体験教室などを実施

対象者	取り組み名	開催実績(H25)
幼児	幼児交通安全訪問指導	158回
小学生	はまっ子交通あんぜん教室	210回
中学生	自転車交通安全教室 (スクエアードストレート技法)	17回予定 (本年度より)
高齢者	ヨコハマ・シルバー・セーフティスクール (高齢者交通安全教室)	29回 (約1,500人参加)

横浜市

課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足

(4/5)

横浜市で行われている交通安全教育（県警での取り組み）

- 県警では、体験形式の自転車交通安全講習や、座学形式の自転車教室を市内各地で開催（1回あたり平均130人参加）

対象者	取り組み名	開催実績(H25) ※横浜市内開催実績
一般 ※小学生3年生～高齢者 まで自由参加	自転車交通安全講習 チリン・スクール (体験形式)	339回 (約45,000人参加)
一般	自転車教室 (座学形式)	175回 (約23,000人参加)

横浜市

不適切な自転車利用により「歩行者が不安を感じる」現状

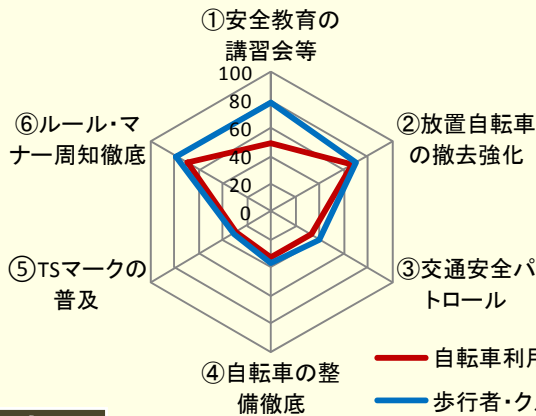
課題⑤ 自転車の交通安全を知る機会の不足

(5/5)

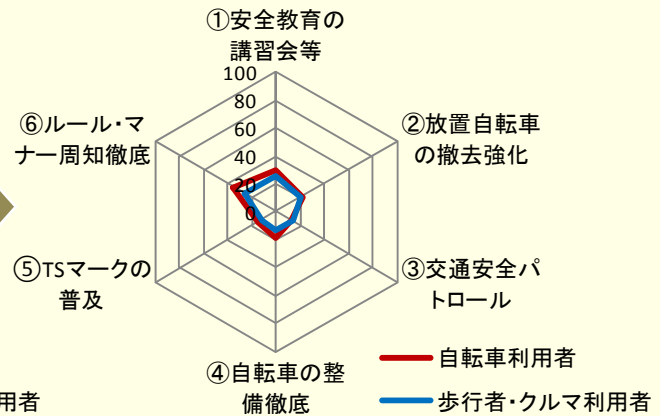
自転車の安全対策の「必要性」と「参加・協力」の意識

- 安全教育の講習会などを始め、自転車安全対策の必要性は意識されている
- 一方、参加・協力の意欲は低く「必要だが参加・協力はしない」状況

「必要だと思う」対策



「参加・協力してもよい」対策



全国

出典：内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査(H23.3)

不適切な自転車利用により「歩行者が不安を感じる」現状

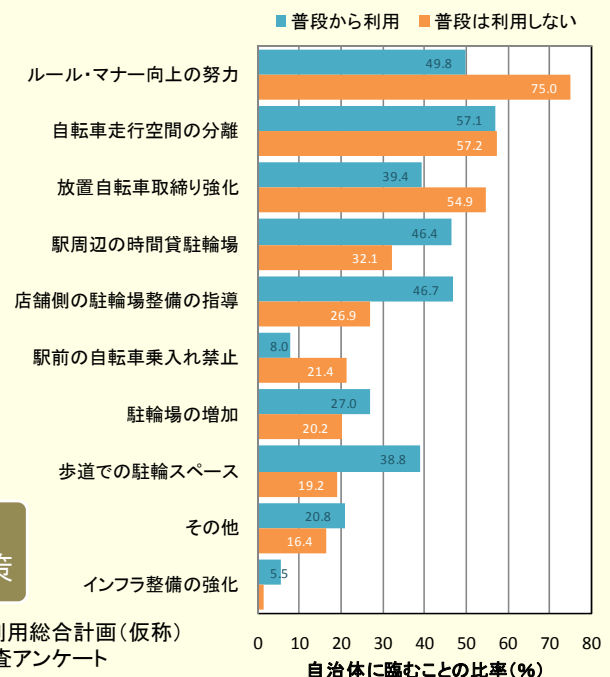
課題⑥ 自転車・歩行者・クルマの相互理解の欠如

(1/3)

自転車利用状況別に見た「自治体に望む自転車対策」の違い

- 自転車を利用する人は「自転車走行空間の分離」を求める比率が高い
- 自転車を利用しない人は「ルール・マナー向上の努力」を求める比率が高い

自治体に望む自転車関連施策



出典：横浜市 自転車利用総合計画(仮称)に関する基礎調査アンケート

横浜市

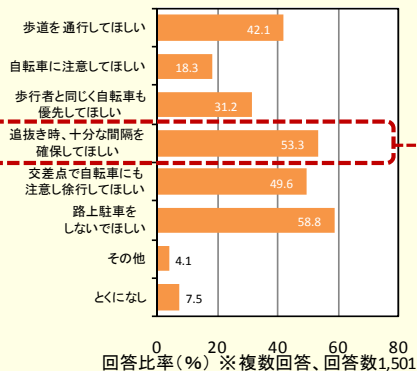
課題⑥ 自転車・歩行者・クルマの相互理解の欠如

(2/3)

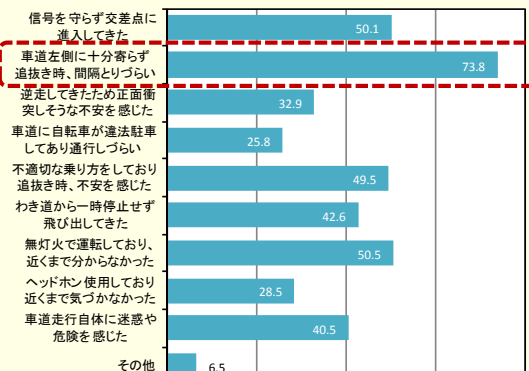
自転車側からの要望と、クルマ側が認識する迷惑・危険行為

- 自転車利用者の半数が「追い抜き時の間隔確保」を求める一方で、自動車利用者は自転車が「車道左側に十分寄っていない」と認識

自転車から歩行者・クルマへの要望



クルマ側から見た迷惑・危険行為



全国

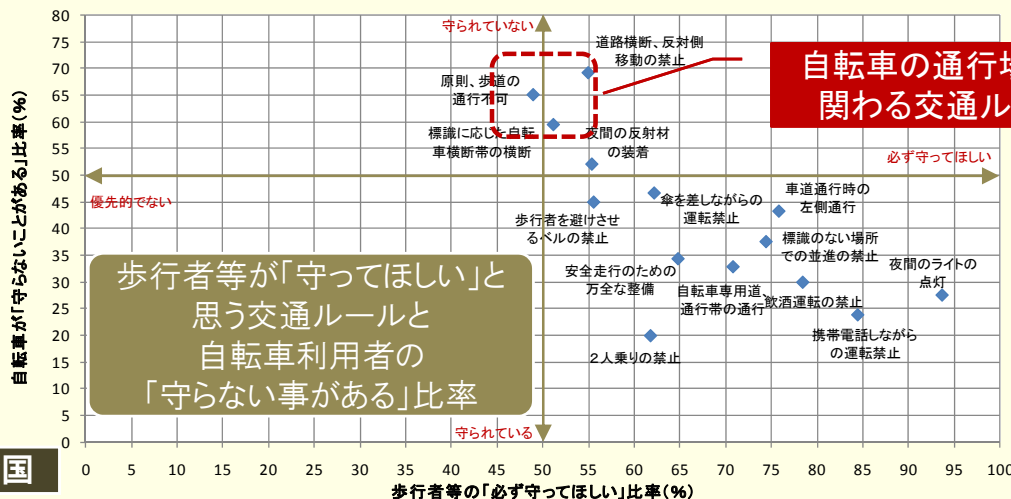
出典：内閣府 自転車交通の総合的な安全性に関する調査 (H23.3)

課題⑥ 自転車・歩行者・クルマの相互理解の欠如

(3/3)

歩行者等が自転車利用者に「守ってほしいと思う」交通ルール

- 歩行者等は、どの自転車交通ルールも半数以上が「守ってほしい」と回答
- 5割の人が「守ってほしい」と考える、歩道通行不可、道路横断禁止等の自転車の通行場所に関する交通ルールは、あまり守られていない現状。



全国

不適切な自転車利用が「まちの景観や環境を悪化させる」現状

- 課題① 人の集まる駅の駐輪場の多くは満車状態
- 課題② 買い物等での利用に適した駐輪場の不足
- 課題③ 歩道も作れない狭い道路が大半を占める現状
- 課題④ 人通りの多い時間や場所での自転車の混入
- 課題⑤ 将来動向を見据えた効率的な環境整備

不適切な自転車利用が「まちの景観や環境を悪化させる」現状

景観
環境

課題① 人の集まる駅の駐輪場の多くは満車状態

(1/3)

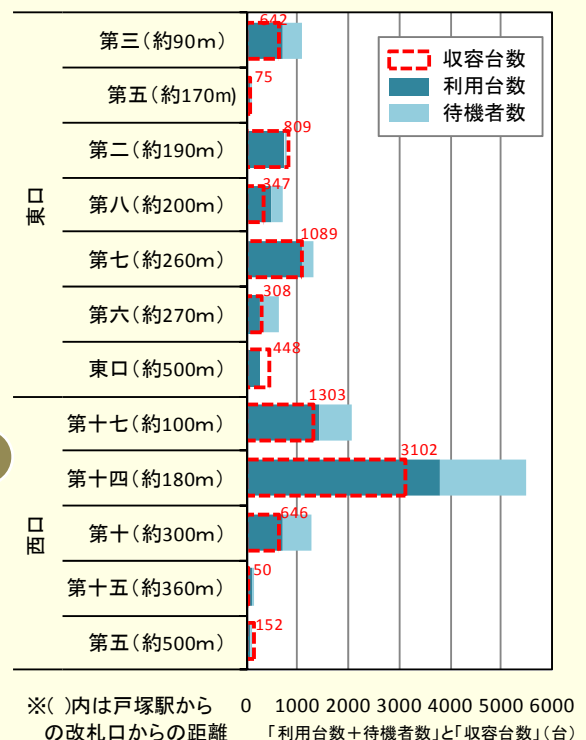
市営駐輪場の利用状況（戸塚駅の例）

- 駅に近い駐輪場は、収容台数を超えて利用台数が発生し、待機者数も多い。
- 空きがある駐輪場は、距離が離れていたり、橋を超える必要がある場所となっている。

戸塚駅市営駐輪場の満空状況

出典
【利用者数】【収容者数】
横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査（平成25年度）

【待機者数】
※定期希望者のうち、満車で契約待ちの人数（複数箇所にて待機するケース有）（H26.1現在）



課題① 人の集まる駅の駐輪場の多くは満車状態

(2/3)

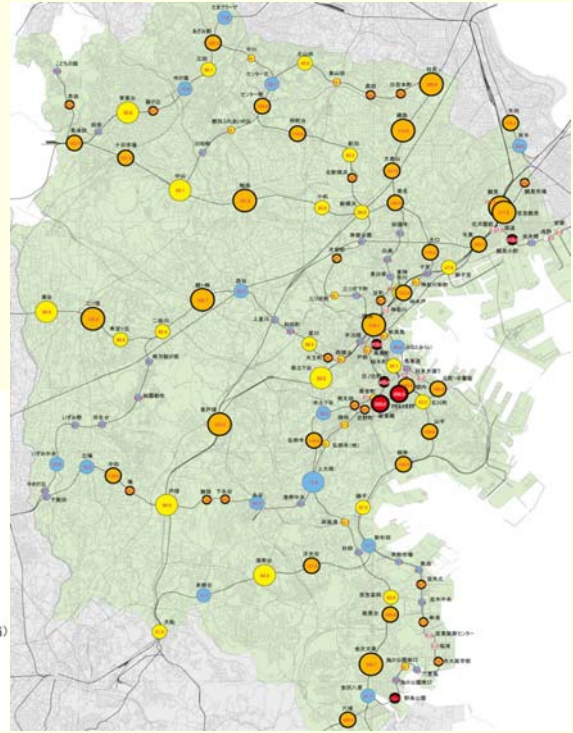
各駅の「駐輪需要」と「收容可能台数」

- 郊外拠点駅では、放置自転車を含めた「駐輪需要」が「收容可能台数」を超えている現状
- 買い物客等の放置自転車により伊勢佐木モール周辺の駅では、大きく收容可能台数を超える状況

收容可能台数に対する
駐輪需要の比率

出典：横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査(平成25年度)

※駐輪需要＝駐輪場利用台数
＋放置自転車台数



横浜市

課題① 人の集まる駅の駐輪場の多くは満車状態

(3/3)

鉄道駅周辺で散見される放置自転車

- 伊勢佐木モールや港南台駅など、店舗が隣接する駅で放置自転車が多い
- 大規模な駐輪場のある港南台駅や新横浜駅でも、放置自転車が発生

市内各所で発生している放置自転車の状況



▲伊勢佐木モール



▼港南台駅



▲新横浜駅

横浜市

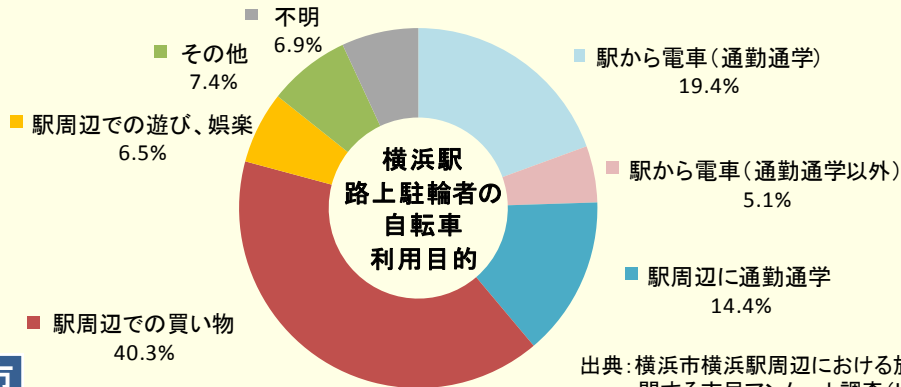
課題② 買い物等での利用に適した駐輪場の不足

(1/3)

横浜駅で路上駐輪をする人の「自転車の利用目的」

- 横浜駅周辺で路上駐輪する人の4割が「駅周辺での買い物」利用者
- 通勤通学の利用は、駅から電車19%、駅周辺14%、合わせて3割が発生

横浜駅周辺の路上駐輪者の自転車の利用目的



横浜市

出典:横浜市横浜駅周辺における放置自転車に関する市民アンケート調査(H19.10)

課題② 買い物等での利用に適した駐輪場の不足

(2/3)

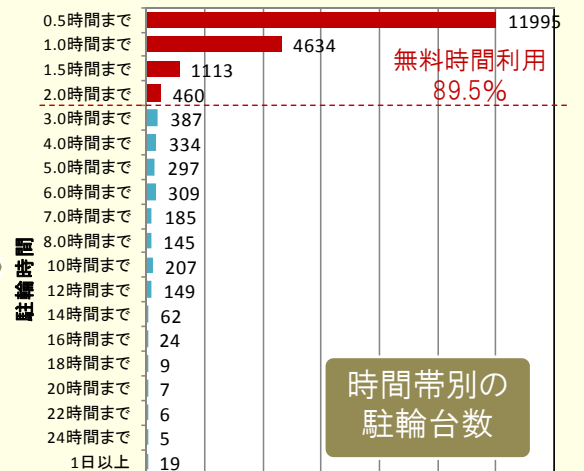
瀬谷駅北口駅前広場のケース(2時間の無料時間設定あり)

- 2時間無料、4時間ごと100円の料金設定のため、2時間以内の無料利用が全体の89%を占める、短時間利用に特化された駐輪場。

瀬谷駅北口駅前広場自転車駐輪場

- 【開業日】 2014.8.12
- 【収容台数】 181台(うち大型自転車用7台、バイクなし)
- 【利用料金】 2時間まで無料
以後、4時間ごとに100円
- 【対象面積】 114㎡

【特徴】
駅前広場(道路空間内)に民設民営方式で整備。
瀬谷駅北口駅前広場活用推進協議会と民間事業者との協定により実現。



横浜市

駐輪台数(台) ※8/12-8/31

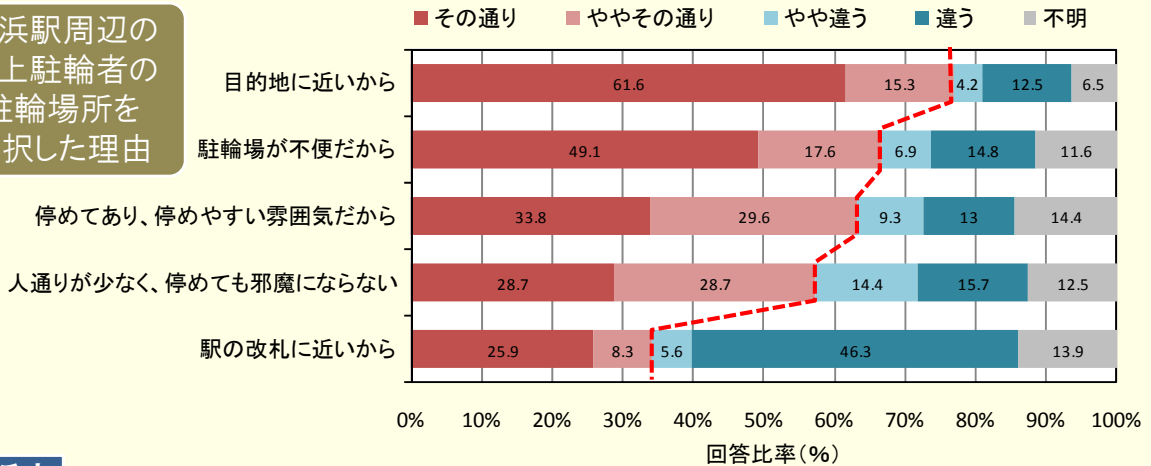
課題② 買い物等での利用に適した駐輪場の不足

(3/3)

横浜駅で路上駐輪をする人の「駐輪場所を選択した理由」

- 路上駐輪場所を選ぶ理由は「目的地に近いから」が最多
- 「止めやすい雰囲気」「邪魔にならない」などの意識を持つ人も6割程度

横浜駅周辺の路上駐輪者の駐輪場所を選択した理由



横浜市

出典：横浜市横浜駅周辺における放置自転車に関する市民アンケート調査(H19.10)

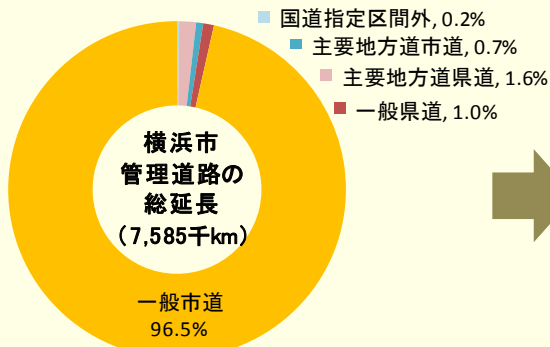
課題③ 歩道も作れない狭い道路が大半を占める現状

(1/2)

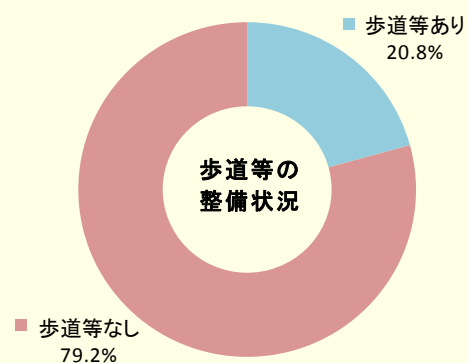
横浜市内の道路の整備状況

- 横浜市が管理する道路7,585千kmのほぼ全ては一般市道
- 8割近い道路で歩道等がなく、歩行者とクルマとの分離もできていない

市管理道路の内わけ



道路幅員の構成比率



横浜市

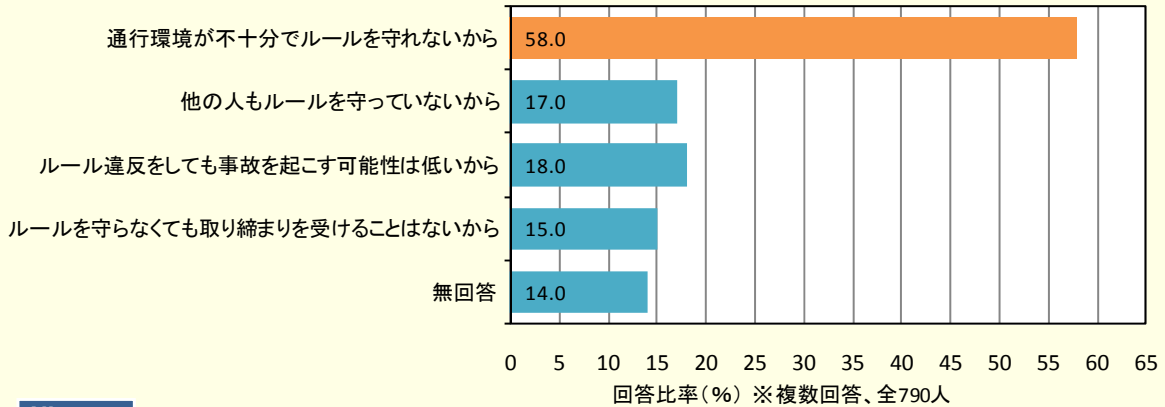
出典：横浜市道路局ホームページ(H25.4現在)

課題③ 歩道も作れない狭い道路が大半を占める現状 (2/2)

通行ルールを知っていても守れない理由(全国)

- 原則車道走行の交通ルールを「知っていても守れない理由」の中心は、通行環境の不十分さとする意見が6割

車道走行等の交通ルールを「知っていても守れない」理由



横浜市

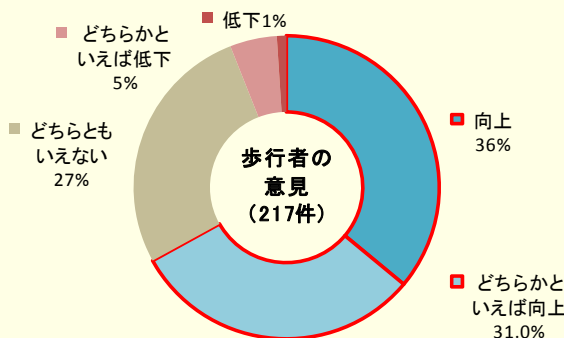
出典: 自転車に関わる法令順守意識等に関するアンケート調査(H23.10)

課題④ 人通りの多い時間や場所での自転車の混入 (1/3)

「押し歩き」による歩行環境の改善効果

- 川崎駅前での押し歩き社会実験では、歩行者の7割が「安全性、快適性が向上した」と回答

川崎駅周辺での「押し歩き社会実験」による安全性・快適性の向上



出典: 川崎市 押し歩き社会実験調査結果 (ホームページより)



課題④ 人通りの多い時間や場所での自転車の混入 (2/3)

横浜市内で実施する32箇所の押し歩き強化駅

- 市内32駅を「押し歩き強化駅」と設定し、押し歩き活動を展開
- 週1回以上、朝昼晩の声かけを、区等と連携して実施

横浜市内での押し歩き実施箇所

番号	強化駅	路線	番号	強化駅	路線
1	横浜	JR (東海道・横須賀線)	17	仲町台	市営地下鉄
2	保土ヶ谷		18	センター南	
3	戸塚		19	センター北	
4	東戸塚		20	北山田	
5	鶴見		21	東山田	
6	東神奈川	22	中川		
7	関内	23	都筑ふれあいの丘		
8	新杉田	24	川和町		
9	本郷台	25	立場		
10	京急鶴見	26	青葉台	田園都市線	
11	上大岡	27	あざみ野		
12	京急富岡	28	たまプラーザ		
13	能見台	京浜急行線	29	江田	東急東横線
14	金沢文庫		30	綱島	
15	金沢八景		31	二俣川	相鉄本線
16	六浦		32	瀬谷	

出典:横浜市 交通安全・
放置自転車課

横浜市

課題④ 人通りの多い時間や場所での自転車の混入 (3/3)

福岡市「自転車の安全利用に関する条例」の現状

- 福岡市がH25.4に施行した「自転車の安全利用に関する条例」(押し歩き推進)の違反者※は、1年間で延べ14万人以上
※押し歩き区間で自転車に乗った人
- 対象外の東側の狭い歩道に自転車が流れ、危険が増したとの意見あり

押し歩き推進区間

出典:福岡市自転車安全利用に関する条例(H25.4施行)リーフレットより



毎日新聞記事(H26.5.17)

毎日新聞 2014年9月28日(日)

福岡市自転車条例1年:押し歩き違反14万人

毎日新聞 2014年05月17日 15時00分

○推進員の注意無視、4月から対策強化

全国で初めて自転車の「押し歩き推進区間」を定めた福岡市の「自転車条例(自転車の安全利用に関する条例)」が昨年4月に施行され、1年余りが過ぎた。市のまとめによると、今年3月までの1年間、条例に違反して自転車に乗っていたのは全体の5.6%で延べ14万人に上った。指導する「推進員」がいないと自転車降りなかったり、注意しても無視したりする悪質な違反者も後を絶たず、市は今年4月から推進員を増員して対策の強化に乗り出している。

「ここは押し歩き区間ですよ」。福岡市中央区天神の押し歩き推進区間で、男性指導員(61)が自転車に乗っていた若い男性に降りるよう促した。しかし、この男性は「(自転車の)ペダルはこいでいない」と乗ったまま平然と過ぎ去った。自転車に乗っていた女性は「歩行者だけ守られるのはおかしい」と言い放った。歩行者の間をすり抜ける危険な自転車も見られた。

推進区間は西鉄福岡(天神)駅北側の渡辺通り西側歩道約400メートル。市内でも歩行者が多い歩道の一つで、歩行者と自転車の事故防止のため平日の午前8時(土日、祝日同10時)～午後7時に設定された。罰則がない努力義務として、市は今年3月までほぼ毎日、福祉職員の「指導員」や補助員の「活動員」ら「モラル・マナー推進員」8人を配置して協力を呼びかけてきた。

指導員らのカウントによる市の調査では、3月末までの1年間、推進区間で自転車を押し歩きしていたのは約11万人。指導を受けた条例違反者約14万人のうち、約1万8600人は指導を無視するなど従わなかったという。

課題⑤ 将来動向を見据えた効率的な環境整備

(1/3)

鶴見駅西口のバスターミナル上部への新たな駐輪施設整備

- バスターミナルの上部に大規模な駐輪場を創ることで、用地費をカット
- 自転車1台あたり費用は約107万円/台（総事業費11億円）

鶴見駅西口第二自転車駐車場

- 【使用開始】
 - ・平成25年4月1日
- 【収容台数】
 - ・1,027台(全て自転車)
- 【駐輪場の構造】
 - ・立体式(1階はバスターミナル)
- 【整備費用】 ※用地費なし
 - ・総事業費約11億円(H20-24)
 - ・自転車1台あたり費用
約107万円/台

横浜市



課題⑤ 将来動向を見据えた効率的な環境整備

(2/3)

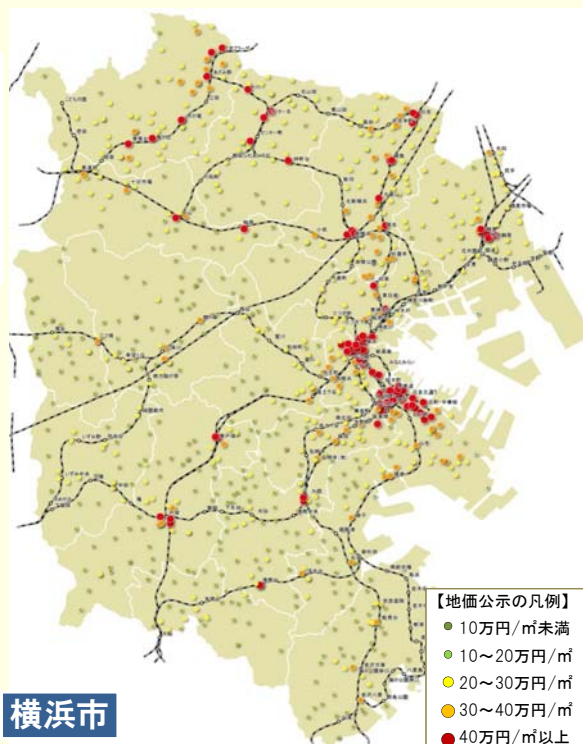
1㎡あたりの地価公示価格

- 駅周辺の地価は高く、郊外拠点駅の周辺では40万円/㎡以上
- 都心部では横浜駅前で470万円/㎡の価格となる場所もある

※自転車駐輪1台あたりの占有面積は1.8㎡。
40万円/㎡の場合、1台あたり72万円/台

地価公示価格
(地価公示、都道府県地価調査)

出典：国土数値情報 地価公示・都道府県地価調査データ
(H25時点)より作成



横浜市

- 【地価公示の凡例】
- 10万円/㎡未満
 - 10～20万円/㎡
 - 20～30万円/㎡
 - 30～40万円/㎡
 - 40万円/㎡以上

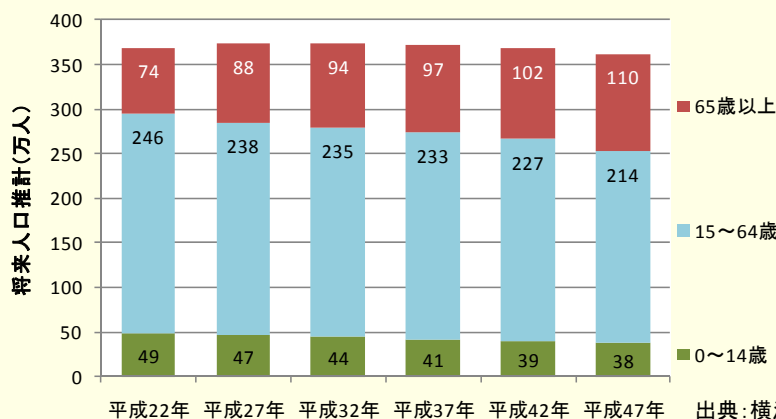
課題⑤ 将来動向を見据えた効率的な環境整備

(3/3)

横浜市将来人口推計

- H32年以降、市の人口は減少に転じる
- 65歳以上高齢者の増加、生産年齢の減少により、通勤の自転車利用は減少

横浜市将来人口推計



横浜市

出典：横浜市将来人口推計
ホームページより作成

便利

多様化する自転車の「利用ニーズに対応しきれていない」現状

- 課題① 自転車が便利な距離でもクルマが利用される現状
- 課題② 従来と異なる自転車の使い方、楽しみ方への対応不足
- 課題③ 観光での回遊ニーズへの対応不足
- 課題④ 自転車シェアリングの浸透と発展
- 課題⑤ 自転車に関する情報が得にくい状況
- 課題⑥ 買い物などお出かけに対応できない料金制度

自転車通行空間の整備手法

レ 自転車専用通行帯(レーン)

- 車道の左側を塗り分けることで通行場所を明示する手法



▲旭区善部町



▲磯子区



▲鶴見区向井町



▲みなとみらい

明 自転車通行部分の明示

- 歩道内を塗り分けることで、通行場所を明示する手法



市道汐入豊岡線

道 自転車道

- 車道、歩道との境に、植栽帯などで通行場所を物理的に分離する手法



鶴見区栄町通



鶴見区平安町

自転車ネットワーク整備状況

整備総延長 28.95km

(計画総延長 約263kmのうち、約11%)

- レ 自転車専用通行帯(レーン) 12.42km
 - 明 自転車通行部分の明示 15.53km
 - 道 自転車道 1.0km
- ※計画路線以外も含めた延長

(計画路線対象外) 東希望が丘第429号線
H25 : 1,100m

環状4号線
H22 : 900m
H23 : 1,860m
H24 : 1,100m

(計画路線対象外) 戸塚第346号線
H21 : 410m
H22 : 390m(片側)

杉田第590号線
H19 : 280m(片側)

柴町第158号線
H18 : 1,200m
H19 : 2,250m

新羽荏田線
H23 : 1,980m
(計画路線対象外)

浜町矢向線
H23 : 1,760m

平安町栄町公園通
H21 : 440m
H22 : 560m

潮田公園通
H20 : 1,300m

汐入豊岡線
H19 : 600m
H20 : 1,240m

みなとみらい大通り
H24 : 5,000m

市道高島台第295号線
H24 : 1,360m
H25 : 1,120m

山下本牧磯子線
H22 : 1,000m
H24 : 1,400m

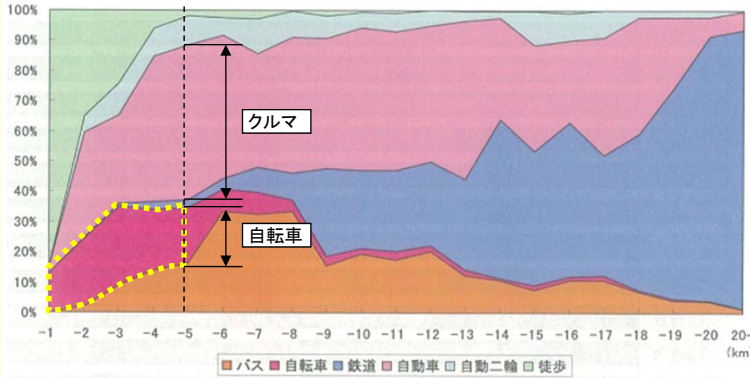
磯子第245号線
H25 : 1,700m

課題① 自転車が便利な距離でもクルマが利用される現状 (1/3)

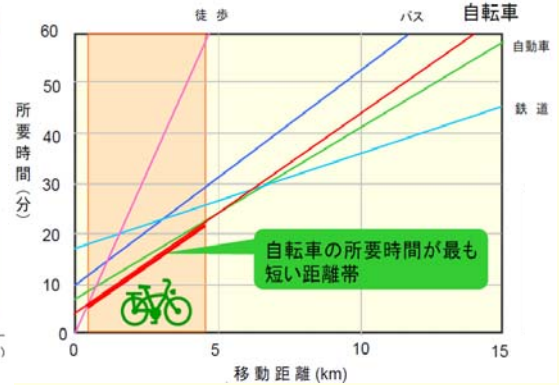
移動距離帯別の代表交通手段の分担率

- 移動距離5kmまでは自転車が最も所要時間が短い
- 横浜市の実態として、4~5kmの移動の交通分担率はクルマが最も高い現状

移動距離帯別の代表交通手段分担率



距離に応じた交通手段別の所要時間



全国

出典: 横浜市 最寄り駅まで15分の交通体系を踏まえた今後の地域交通のあり方基礎調査(H24.3)

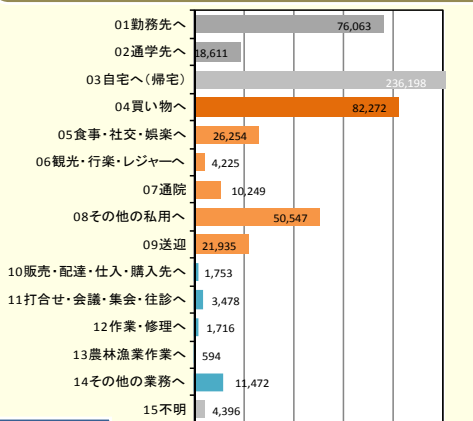
出典: 国土技術総合政策研究所資料より

課題① 自転車が便利な距離でもクルマが利用される現状 (2/3)

自転車利用の目的と、買い物目的での交通手段

- 市内からの自転車利用の多くは「買い物」目的
- 丘陵の多い市西側の区では、自転車の比率が低く、クルマが4割を占める

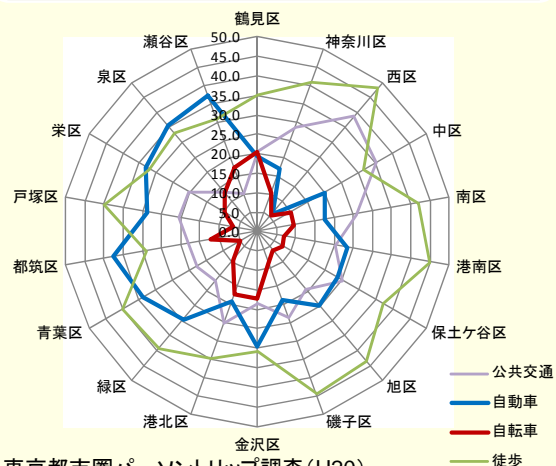
市内から発生する自転車利用トリップ数



横浜市

市内からの自転車発生トリップ(トリップ)

各区の買い物目的での交通手段分担率



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

課題① 自転車が便利な距離でもクルマが利用される現状 (3/3)

平均標高、平均傾斜

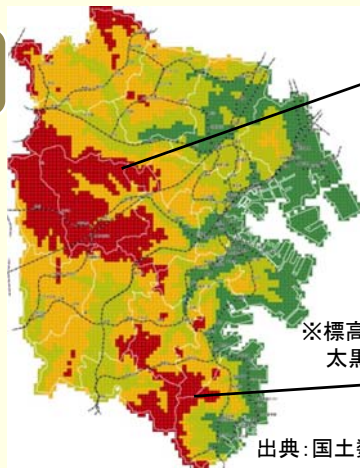
- 自転車が使えない傾斜地は、栄区、金沢区など市南側に多い。
- 瀬谷区など市西側は、標高は高いものの傾斜は少ない

メッシュ内の平均標高

【平均標高データ】

小	10.8m未満
平均下	10.8~34.6m
平均上	34.6~58.3m
大	58.3m以上

※平均値及び標準偏差値に基づき設定



横浜市

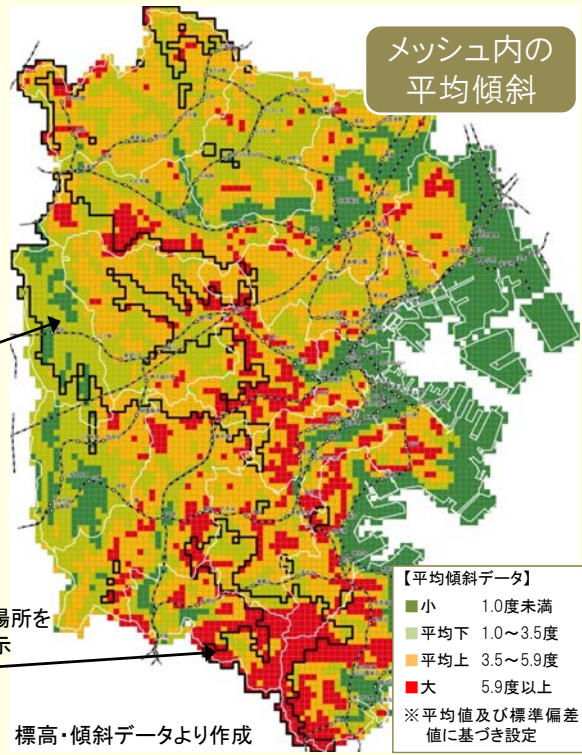
出典:国土数値情報 標高・傾斜データより作成

メッシュ内の平均傾斜

【平均傾斜データ】

小	1.0度未満
平均下	1.0~3.5度
平均上	3.5~5.9度
大	5.9度以上

※平均値及び標準偏差値に基づき設定

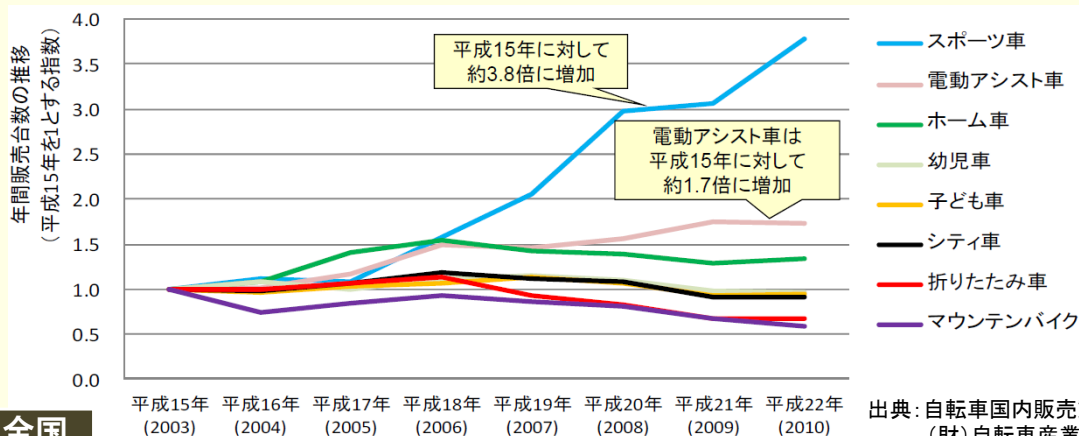


課題② 従来と異なる自転車の使い方、楽しみ方への対応不足 (1/2)

自転車の種類別の年間販売額の推移

- 高額なスポーツ車や電動アシスト車は年々増加傾向
- これらの自転車は、従来の駐輪施設が使えないケースもある

年間販売台数の推移(平成15年を基準年とした指数)



全国

出典:自転車国内販売動向調査(財)自転車産業振興協会

課題② 従来と異なる自転車の使い方、楽しみ方への対応不足 (2/2)

自転車の大型化による新たな問題

- 電動アシスト車、3人乗り自転車などは、一般的な自転車に比べて大きく、重いため、従来の駐輪スペースが使えない、使いづらい状況がある。

大型化する自転車



幼児同乗可能な
3人乗り自転車

全国

電動アシスト車



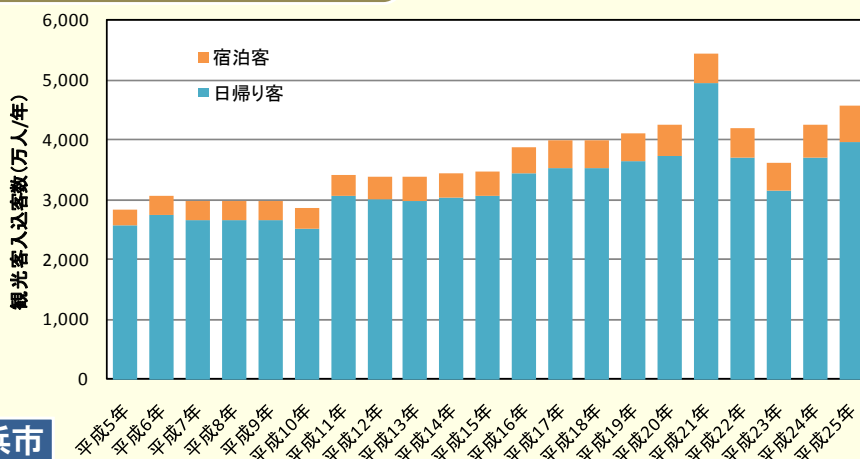
倒れにくい
三輪自転車

課題③ 観光での回遊ニーズへの対応不足 (1/3)

観光客入込客数の推移

- 横浜市の観光入込客数は年々増加
- 平成25年では、約4,566万人が来訪

観光客入込客数の推移



横浜市

出典: 横浜市文化観光局
観光集客指標(各年度)

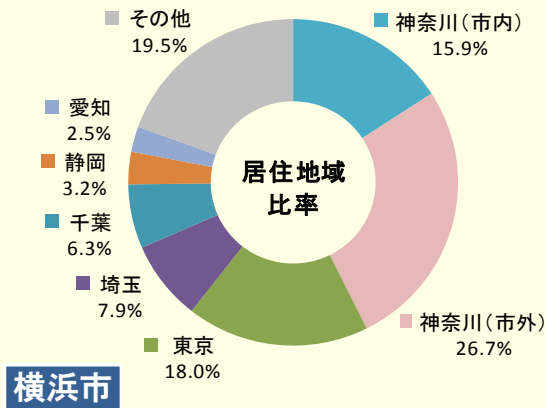
課題③ 観光での回遊ニーズへの対応不足

(2/3)

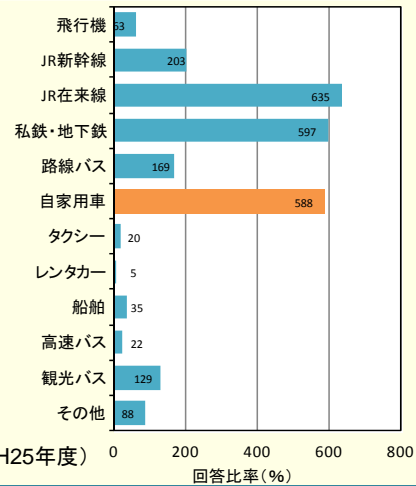
観光客の特徴(居住地、来訪時の交通手段)

- 観光客は県内（市内除く）や関東圏が多い
- 来訪時の交通手段は、鉄道が中心だが、自家用車利用も多い

観光客の居住地



観光客の来訪時の交通手段



出典:横浜市文化観光局 横浜市観光動態・消費動向調査の概要(H25年度)

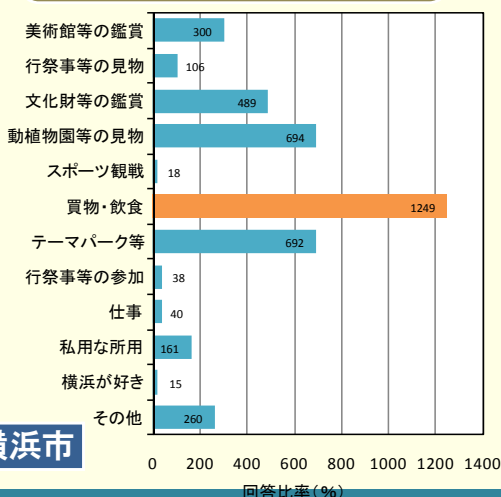
課題③ 観光での回遊ニーズへの対応不足

(3/3)

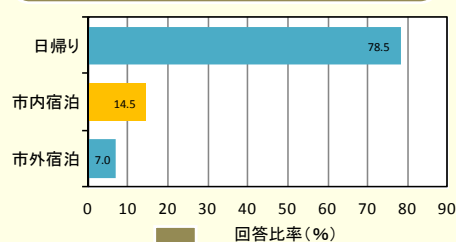
観光客の特徴(来訪目的、立ち寄り、滞在時間)

- 観光客は買い物・飲食目的が中心
- 日帰り観光が中心であり、立ち寄り2箇所、滞在時間5時間

観光客の来訪目的



立ち寄り、滞在時間



	立ち寄り箇所数	滞在時間	消費金額
日帰り※	1.8箇所	5.1時間	4,416円
市内宿泊	2.7箇所	1.3泊	24,604円
全体	2.0箇所	—	7,260円

※日帰りには市外宿泊者含む(市内宿泊しないため)

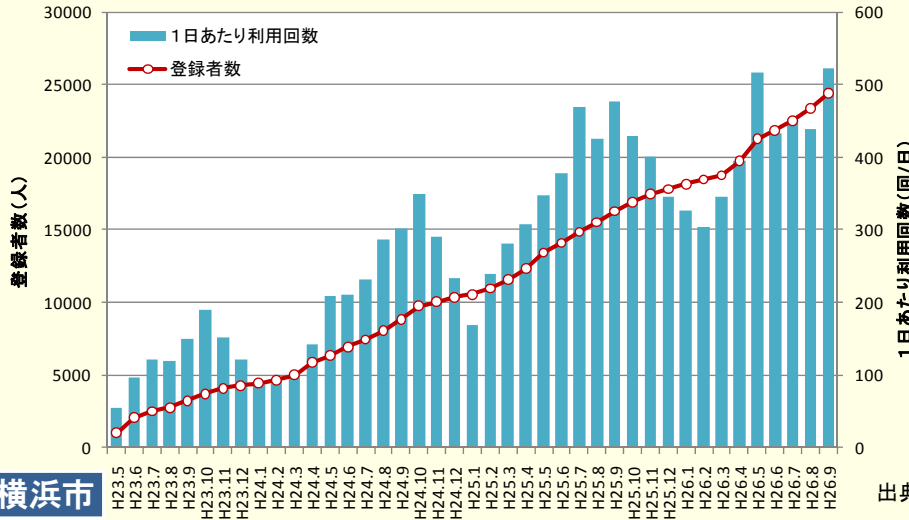
出典:横浜市文化観光局 横浜市観光動態・消費動向調査の概要(H25年度)

課題④ 自転車シェアリングの浸透と発展

(1/4)

コミュニティサイクルの月別利用回数の推移

- 月別利用回数は、冬季には減少しているものの堅調に増加しており、H26.9実績で 1日平均523 回の利用が発生



横浜都心部
コミュニティサイクル
利用状況の推移

【累計登録会員数】
約24,400人
【平均利用回数】
523回/日
※H26.9実績値

出典：横浜市都市整備局(H26.10)

横浜市

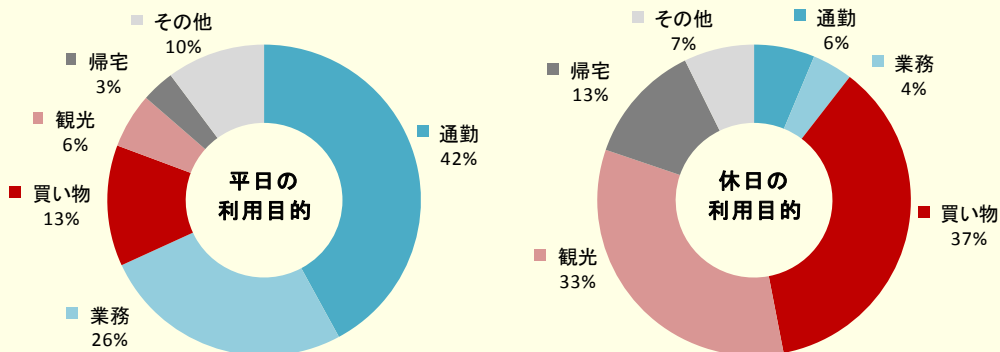
課題④ 自転車シェアリングの浸透と発展

(2/4)

コミュニティサイクルの利用目的

- コミュニティサイクルの利用目的は、平日は通勤や業務が中心、休日は買い物、観光中心で、平日/休日それぞれで利用が発生

コミュニティサイクルの利用目的



出典：第5回 横浜都心部コミュニティサイクル検討委員会 資料より(H25.6開催)
※上グラフは、出典資料のうちH24実施のアンケート調査結果より作成されたもの

横浜市

課題④ 自転車シェアリングの浸透と発展

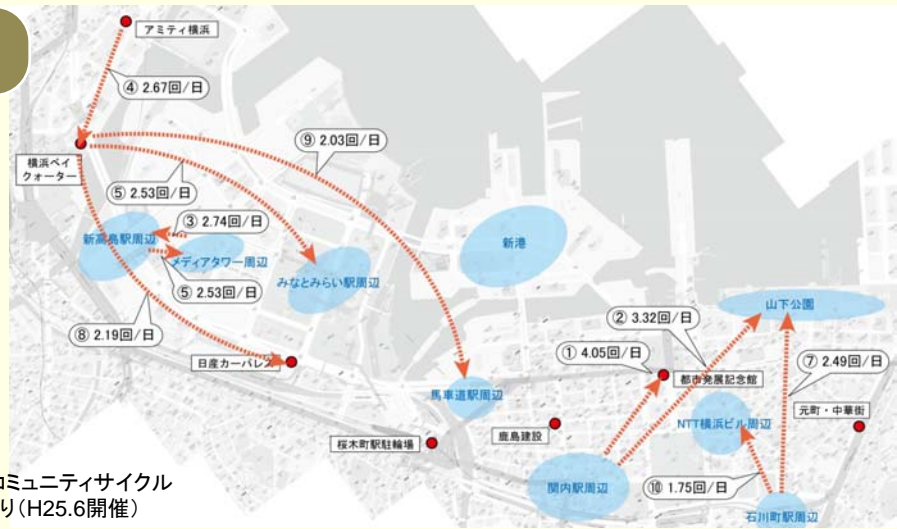
(3/4)

コミュニティサイクルの平日朝の利用パターン(上位10位まで)

- ベイバイクの平日7～11時の利用状況では、横浜駅、関内駅、石川駅から都心部各エリアに分散する利用が中心。

ベイバイク利用状況
(平日7～11時)

※H24年1月～9月の集計



横浜市

出典: 第5回 横浜都心部コミュニティサイクル検討委員会 資料より(H25.6開催)

課題④ 自転車シェアリングの浸透と発展

(4/4)

コミュニティサイクルの休日昼の利用パターン(上位10位まで)

- ベイバイクの休日11～16時の利用状況では、横浜駅や新高島駅周辺からみなとみらいエリアや山下公園への移動が中心

ベイバイク利用状況
(休日11～16時)

※H24年1月～9月の集計



横浜市

出典: 第5回 横浜都心部コミュニティサイクル検討委員会 資料より(H25.6開催)

課題⑤ 自転車に関する情報が得にくい状況

(1/3)

市営駐輪場に関して提供されている情報

- 市営駐輪場では、ホームページ等で駐輪場の位置、連絡先は把握できるが、空き状況、待機状況等は把握できない（電話で確認が基本）
- 民間駐輪場や店舗併設の駐輪場など、地域の駐輪情報を適切に伝える情報提供ツールが必要

市営駐輪場の情報提供の状況(ホームページより)

駅名	自転車駐輪場名	所在地	TEL	利用形態		保管場		
				自転車				
				定期	一時			
鶴見	鶴見駅西口	鶴見区豊岡町287	582-5656	○	○	-	-	江ヶ崎
鶴見	鶴見駅西口第二	鶴見区豊岡町215番4	582-5656	○	○	-	-	江ヶ崎
鶴見	鶴見駅西口第三	鶴見区豊岡町751-3	582-5656	-	-	○	-	江ヶ崎

●クリックで、地図が表示される

鶴見駅周辺



横浜市

※鶴見駅の例

課題⑤ 自転車に関する情報が得にくい状況

(2/3)

指定管理者制度の導入による民間情報提供ノウハウの活用

- 川崎市では、指定管理者制度を導入し、民間駐輪事業者が情報提供
- 一時利用駐輪場の満空情報、定期利用の待ち台数などをホームページで提供

川崎市営駐輪場での情報提供



川崎市



一時利用のリアルタイム満空情報

定期利用の待ち台数

名称	業務所	定期利用状況		待ち台数
		自転車	バイク	
内河野駅周辺自転車等駐輪場	● (都府通り)	0	0	0
		14	3	0
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	36
		0	0	387
武蔵中原駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	60
		0	0	36
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	48
		0	0	60
武蔵中原駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	117
		0	0	113
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	120
		0	0	92
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	171
		0	0	11
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	259
		0	0	11
武蔵小杉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	20
		0	0	66
元住吉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	91
		0	0	17
元住吉駅周辺自転車等駐輪場	●	0	0	12
		0	0	20
元住吉駅周辺自転車等駐輪場	●	103	0	0
		0	0	38

課題⑤ 自転車に関する情報が得にくい状況

(3/3)

自転車の走行環境に関する情報提供

- 市民参加で作る自転車マップにより自転車の走りやすい場所等の情報を提供
- 民間の地図ポータルサイトでは、距離や坂道の状況などを含めてルート検索ができるサービスが提供

市民参加で作成する自転車マップ



つくば市

HPでのサイクリングルート検索



課題⑥ 買い物などお出かけに対応できない料金制度

(1/3)

「整理手数料」として徴収される駐輪場利用料金

- 市営駐輪場の料金は、条例により「整理手数料」として規定されるため、利用時間に応じた料金設定などはできない状況

条例で定める「整理手数料」

種別		屋根あり	屋根なし
自転車	1回	100	80
	1か月	2,000	1,500
	3か月	6,000	4,500
バイク	1回	130	100
	1か月	2,500	2,000
	3か月	7,500	6,000

※単位:円

■整理手数料

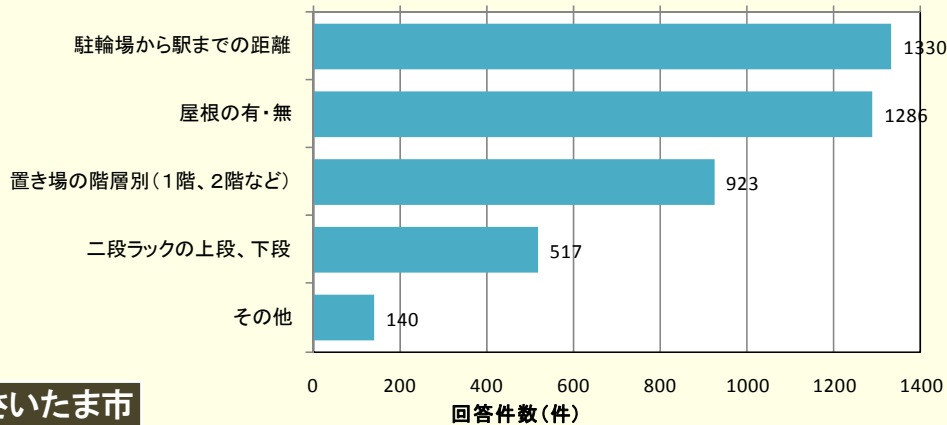
場内の駐輪場を整理するための「手数料」。利用時間、駅からの距離などは、整理の手間と無関係のため、料金差をつける理由にできない。

課題⑥ 買い物などお出かけに対応できない料金制度 (2/3)

料金格差をつける場合の想定される項目

- 他都市の例では、料金の差別化を行う場合、駅との駐輪場との距離、置き場の階層など、駐輪時の労力に対する差別化のケースが多い

参考:さいたま市での「料金格差をつけてほしい項目」



出典:さいたま市
自転車等駐車場利用者
アンケート調査結果
(H24.7実施)より作成

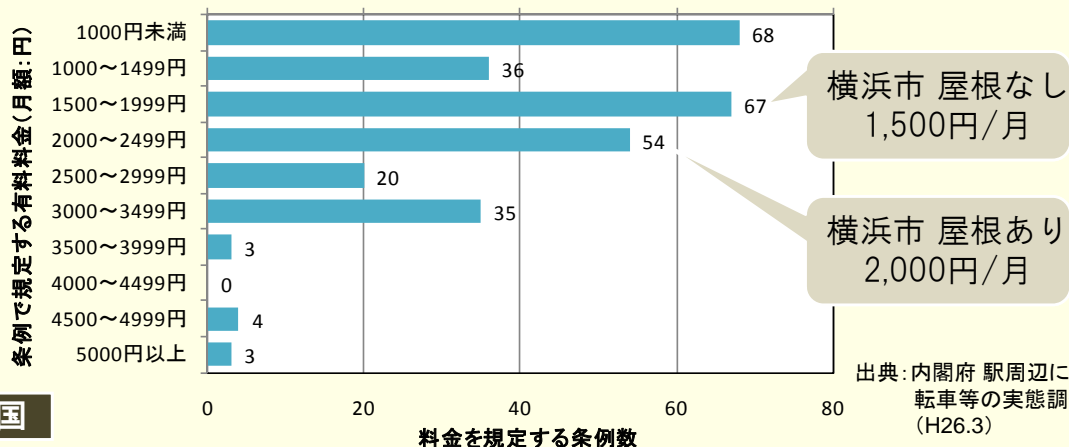
さいたま市

課題⑥ 買い物などお出かけに対応できない料金制度 (3/3)

全国の料金規定(月額)の条例との比較

- 全国の自転車の駐輪料金を規定した条例では、1,000円未満(無料除く)、1,500~1,999円、2,000~2,499円の範囲が多く、市の料金設定とほぼ同じ

料金別の全国自治体の条例数



出典:内閣府 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果
(H26.3)

全国