

1. 【まもる】の取組

①サイクルルールブックの作成・公表

■概要

自転車の遵守すべき交通ルールを網羅的にまとめ、指導する立場の人を含めて交通安全教育の拠り所として、「みんなの サイクルルールブック横浜」を5月に公表しました。

■備考

【印刷部数】 本編 1,300 部
概要版 43,000 部
【配布数】 平成29年10月時点
約40,000部配布(概要版)

■現状と今後の方向性

平成29年5月のサイクルルールブックの公表に合わせて、トークイベントの開催、同時期に開催された他イベントでのルールブック配布等を行いました。

また、中学生向け自転車交通安全教室等でコンパクト版を教材として活用しています。今後、様々なイベントや交通安全教室等の中で、ルールブックを活用した周知啓発を進めていきます。

■ヨコハマ・サイクルトーク「Fun & Safety」の開催

【開催日】 6月3日(土)
【場所】 赤レンガ倉庫広場
【主催】 ㈱榎出版社、横浜市
【観客数】 約200人
【配布数】 500部
【概要】 「自転車を楽しく、安全に利用する」をテーマに実演も交えて周知



■ECO パートナーDAY (温暖化対策統括本部連携)

【開催日】 8月5日(土)
【場所】 ニッパツ三ツ沢球技場
【主催】 ㈱横浜フリースポーツクラブ
【配布数】 200部
【概要】 サッカーチーム主催イベントの温暖化ブースでルールブックを配布

■横浜カーフリーデー&モビリティウォーク

【開催日】 9月23日(土)
【場所】 日本大通り
【主催】 NPO 法人横浜カーフリーデー実行委員会
【配布数】 500部(神奈川県自転車商協同組合協力)
【概要】 交通関係のイベントに参加し、ルールブックを配布

■都筑区 交通安全パレード

【開催日】 9月15日(金)
【場所】 センター南駅
【主催】 都筑区交通安全対策協議会
【配布数】 100部
【概要】 秋の全国交通安全運動で開催されるパレードに参加し、ルールブックを配布

■YOKOHAMA City Special 出演

【開催日】 6月4日(日)
【場所】 日産スタジアム
【主催】 横浜マリノス(株)
【配布数】 200部
【概要】 サッカーチーム主催のイベントに参加し、ルールブックを配布

②世代別の交通安全教育に向けた【教材】の作成

■概要

中学生向け、保護者向けなど、各世代に合わせて自転車のルールを解説したチラシを個別に作成し、ルールブックと組み合わせて【教材】として活用していきます。

■現状と今後の方向性

以下の世代別の【教材】の作成を進めるとともに、これらの教材を活用する場や指導する人材を拡充していきます。

- ①中学生
- ②高校生
- ③高齢者
- ④子育て世代
- ⑤自動車運転者

■中学生向け【教材】について

【特徴】
・13歳以上になると原則、歩道通行が認められなくなることや、14歳以上が自転車運転者講習制度の対象になることなど、自転車のルールのうち、「小学生と中学生で変わることを中心に掲載しています。

- 小学生と中学生の主な違い
- ①道路の通る場所
 - ②違反者講習の受講
 - ③事故を起こした時の責任



③新たな場での自転車交通安全教育の実施

A 中学生向け

Pick UP

■概要

自転車事故や違反が多く、ルール教育の機会が少なかった中学生に対し、今年度から新たに自転車の交通安全教室を開催しています。

■現状と今後の方向性

平成30年2月末までに16校の市立中学校で開催。座学、テスト、アンケート等を実施(詳細は2・3ページ参照)。

B 保護者向け(㈱ドコモ・バイクシェア連携)

■概要

㈱ドコモ・バイクシェアと連携し、同社が主催する子ども自転車乗り方教室で、参加者の保護者向けに自転車のルールや子どもに教えるときのポイントを伝えます。

■現状と今後の方向性

平成29年9月末から12月の間の6日間で計18回開催。対象人数は450名を予定。



④子育て世代・高齢者への既存機会を活用した交通安全教育の充実

■概要

子育て中の保護者や高齢者に対して、既存の講習等の機会を活用し、自転車の交通安全に関する啓発教育を追加し、教育の場を充実します。

■現状と今後の方向性

平成28年度の取組として、保護者向け、高齢者向けに実施している交通安全教育の場を活用し、新たにヘルメットの重要性、基本的な自転車のルール等を啓発する内容を加えています。

これらの取り組みでは、保護者は自身が保護する子ども、シルバーリーダーは各地域の高齢者に対して「指導する立場」であることの意識付けも行っています。



■保護者向け自転車安全講習会

【対象者】 保育園・幼稚園の幼児保護者
【開催数】 年間5~10回
【参加数】 各回10~50名程度
【内容】 ①ヘルメットの重要性
②基本的なルール等
【指導者】 市職員
【備考】 平成27年度より開催

■はたふり誘導講習会

【対象者】 小学校通学時の「はたふり誘導」協力者(保護者、ボランティア)
【開催数】 年間3~4回
【参加数】 552名(平成29年実績)
【内容】 ①ヘルメットの重要性
②基本的なルール等
【指導者】 市職員
【備考】 DVD・講話(約10分)

■シルバーリーダー養成研修会

【対象者】 シルバーリーダー養成研修会参加者
【開催数】 年4回程度
【参加数】 各回100名程度
【内容】 ①高齢者の事故の特徴
②基本的なルール等
【指導者】 市職員
【備考】 シルバーリーダーは、高齢者の交通安全指導者として地域で指導する立場

当面の目標

自転車ルールブック、世代別の教材を活用しながら、新たな「場」及び「人材」を拡充し、世代に合わせた交通安全教育を行っていきます。

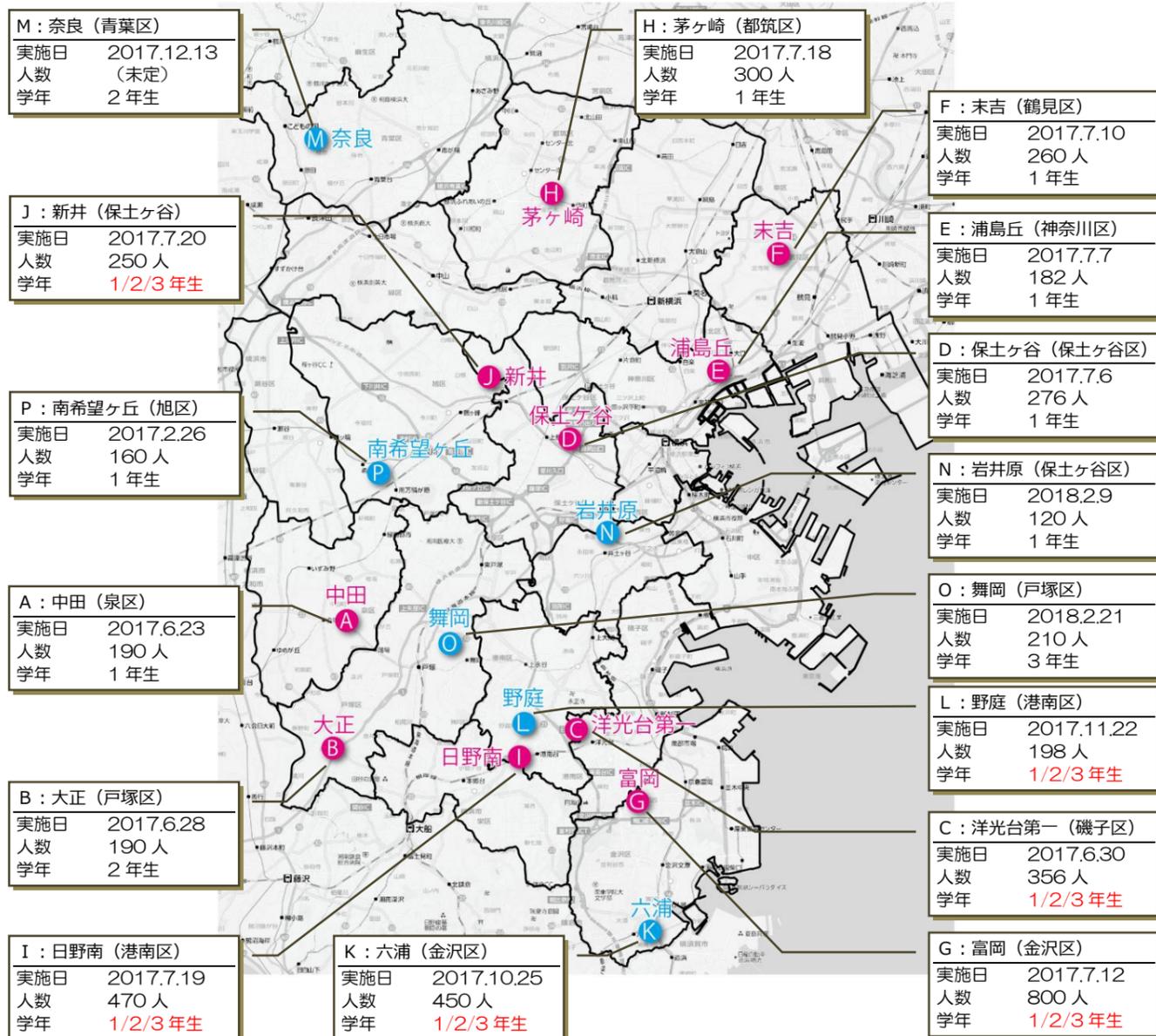


③新たな場での自転車交通安全教育の実施 【中学生向け自転車交通安全教室の開催】～新たな場の形成について

1. 中学生向け交通安全教室について

- 「まもる」施策では、世代別に交通安全教育の場を設け、自転車利用ルールの普及を目指しています。
- 中学生は、自転車事故の負傷者数や違反割合が多く、14歳以上が自転車運転者講習制度(平成27年施行)の対象になることなどから、自転車の交通安全教育を行う必要性が高いと考えます。
- そこで、今年度から新たに中学生向け自転車交通安全教室を開始し、応募のあった16校に対して、座学、理解度を確認するテスト、自転車利用ルールの遵守の実態を調査するアンケート等を実施しています。
- 平成29年8月時点では、10校3,274人に対して交通安全教室を開催しました。
※人数は当日の受講者数であり、テスト及びアンケート回答数とは異なります。

■中学生向け交通安全教室実施校一覧



■自転車交通安全教室の内容

①交通安全教室(座学)

- 【受託者】 横浜市交通安全協会
- 【使用教材】 ①中学生向けの啓発チラシ (新規に作成)
②みんなのサイクルルールブックよこはま (概要版)
- 【指導内容】 (一例)
・中学生の事故の特徴、教材に基づく指導 (車道通行の原則、改正道路交通法等)
・テストの解説
・実演(ながら運転の危険性)
・質疑応答

■生徒が集中して取り組めるよう、各中学校と調整し様々な方法で教室を実施



■中学生向け啓発チラシ



②自転車交通安全に関するテスト

- 【実施タイミング】 ①教室の「前」に実施:13校
②教室の「後」に実施:3校
- 【テストの項目】別添資料参照
- 問1 自転車の通行場所
 - 問2 車道での通行方法
 - 問3 歩道での通行方法
 - 問4 交差点の通行方法
 - 問5 自転車の利用方法

③自転車交通安全に関するアンケート

- 【実施タイミング】 ①教室の「前」に実施:13校
②教室の「後」に実施:3校
- 【設問の項目】別添資料参照
- Q1 普段自転車に乗っていますか?
 - Q2 どのような時に自転車を使いますか?
 - Q3 「車道」「歩道」どちらを通ることが多いですか?
 - Q4 車道では、どちら側を走っていますか?
 - Q5 車道通行のルールを知っていましたか?
 - Q6 事故にあいそうになったことはありますか?
 - Q7 正直、車道の左側を走ろうと思いますか?
 - Q8 違反したことがある交通ルールはありますか?

2. 【テスト】の上半期速報について

集計数:2,050人

- 上半期の対象校の10校のうち8校で教室「前」に、2校で教室「後」にテストを行い、2,050人の中学生が回答しています。正答率を比較すると、教室「前」に比べて、「後」の正答率はどの問でも大きく高まっており、一定の交通安全教育の効果があると考えます。(※テストは「正しいと思うもの」を全て選択する形式です。)

問1 自転車の通行場所 正答率 65.1% (教室「前」実施 63.4% →「後」実施 74.0%)

- 正解の「イ 自転車は車道の左側端を通行するのが原則」だけを選んだ正答率は65.1%でした。
- 誤った回答として「ア 自転車は、歩道の真ん中から車道寄りを通るのが原則」が最も多くなっています。

①回答項目	②正誤	③回答人数	④回答率
ア 自転車は、歩道の真ん中から車道寄りを通るのが原則	×	481	23.5%
イ 自転車は、車道の左側端を通行するのが原則	○	1,669	81.4%
ウ 自転車は、車道の右側端を通行するのが原則	×	232	11.3%
エ 自転車は、どこを通行してもよい	×	43	2.1%

問2 車道での通行方法 正答率 62.3% (教室「前」実施 59.8% →「後」実施 75.2%)

- 正解の「ウ 路上駐車がある場所は、後ろを確認して安全であれば、駐車車両の右側を避けて通る」だけを選んだ正答率は62.3%でした。
- 誤った回答として「イ 車道では自転車を追い越してはいけない」が多くなっています。

①回答項目	②正誤	③回答人数	④回答率
ア 「止まれ」の標識があっても、安全であれば自転車は一時停止しなくてもよい	×	162	7.9%
イ 車道では、自転車を追い越してはいけない	×	599	29.2%
ウ 路上駐車がある場合は、後ろを確認して安全であれば、駐車車両の右側を避けて通る	○	1,634	79.7%

問3 歩道での通行方法 正答率 46.1% (教室「前」実施 40.4% →「後」実施 75.8%)

- 正解の「ウ 歩道よりも車道を通行した方が、交差点での事故は起きにくい」「エ 自転車を降りて、押して歩けば歩道を通ることができる」の両方を選んだ正答率は46.1%と低くなっています。
- 誤った回答として「イ ベルを鳴らして歩行者に注意を促すと安全だ」が多くなっています。

①回答項目	②正誤	③回答人数	④回答率
ア 歩道を通るときは、人がいなければスピードを落とす必要はない	×	78	3.8%
イ ベルを鳴らして歩行者に注意を促すと安全だ	×	613	29.9%
ウ 歩道よりも車道を通行したほうが、交差点での事故は起きにくい	○	1,426	69.6%
エ 自転車を降りて、押して歩けば歩道を通ることができる	○	1,627	79.4%

問4 交差点での通行方法 正答率 39.8% (教室「前」実施 34.7% →「後」実施 66.5%)

- 正解の「イ 自転車が信号機のある交差点を右折するときは2段階右折が基本である」「ウ 交差点を直進するときは2段階右折が基本である」の両方を選んだ正答率は39.8%と低くなっています。
- 特に交通安全教室実施前の正答率が低く、交差点での通行方法を知らない人が多くみられます。

①回答項目	②正誤	③回答人数	④回答率
ア 車道を通行しているときも、信号機のある交差点では横断歩道を渡る	×	640	31.2%
イ 自転車が信号機のある交差点を右折するときは2段階右折が基本である	○	1,339	65.3%
ウ 交差点を直進するときは、左折してくる車に巻き込まれないように気をつける	○	1,396	68.1%

問5 自転車の利用方法 正答率 74.4% (教室「前」実施 71.6% →「後」実施 89.1%)

- 正解の「イ スマホや傘を差しながらの運転はしてはならない」「ウ 夜は自転車のライトを点灯する」の両方を選んだ正答率は74.4%でした。

①回答項目	②正誤	③回答人数	④回答率
ア 道が空いていれば、横に2人並んで走ってもよい	×	55	2.7%
イ スマホや傘を差しながらの運転はしてはならない	○	1,755	85.6%
ウ 夜は自転車のライトを点灯する	○	1,802	87.9%
エ 自転車で事故を起こしても、責任は問われない	×	86	4.2%

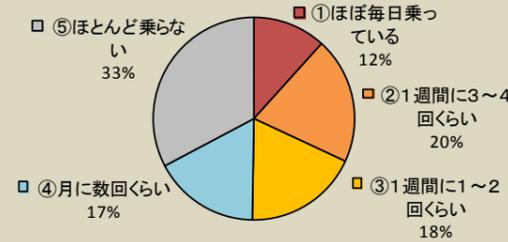
3. 【アンケート】の上半期速報について

集計数:2,619人

- 上半期の対象校の10校、2,619人がアンケート調査に回答しています。その単純集計は以下の通りです。

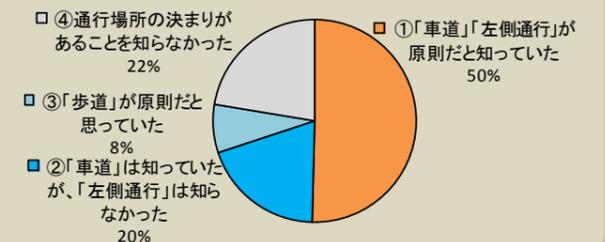
問1 普段自転車に乗っていますか？

- 普段自転車に乗っている人は、67%で、50%は週に1回以上利用しています。



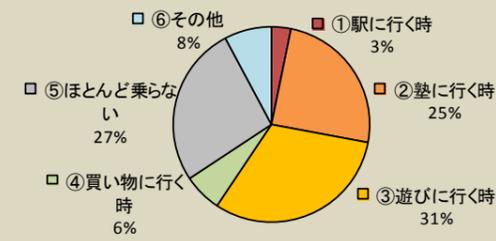
問5 車道通行のルールを知っていましたか？

- 車道通行のルールは、半数は完全には理解していないようです。



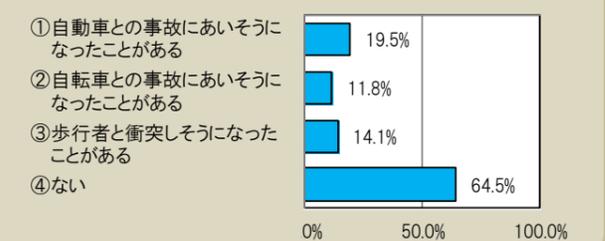
問2 どのような時に自転車を使いますか？

- 塾や遊びに行く時に自転車を利用する人が多くなっています。



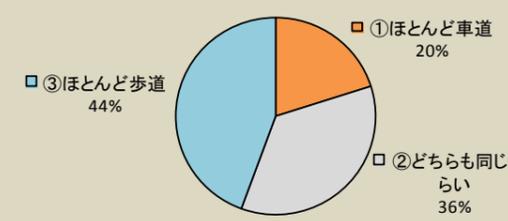
問6 事故にあいそうになったことはありますか？

- 全体の35%は事故のヒヤリハット経験があるようです。(複数回答可)



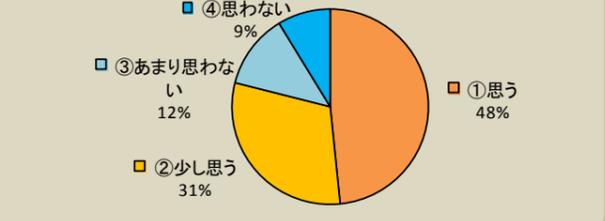
問3「車道」「歩道」どちらを通ることが多いですか？

- 「ほとんど歩道」が44%で、車道通行は浸透していない状況です。



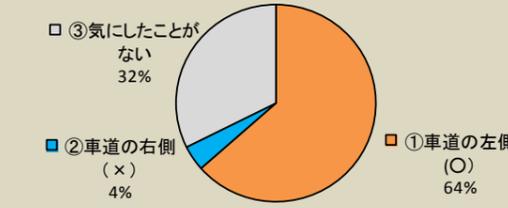
問7 正直、車道の左側を走ろうと思いますか？

- 車道を走ろうと思う、少し思う人は79%ですが、依然「思わない」人も見られます。



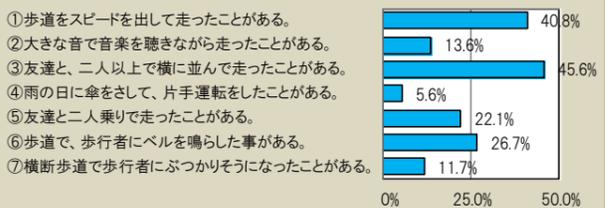
問4 車道では、どちら側を走っていますか？

- 車道を走る時は、64%が左側を走っていますが、「気にしたことがない」が32%と多くなっています。



問8 違反したことがある交通ルールはありますか？

- 中学生では、③並進、①歩道のスピード、⑥歩行者へのベルの順に違反が多くなっています。(複数回答可)



2. 【はしる】の取組

① 自転車通行空間整備実行計画の策定

■ 概要

総合計画では、重点エリアから1～2地区程度をモデル地区として選定し、先行的に「自転車通行空間整備実行計画」を策定することとしています。

重点エリアは、自転車利用が多い駅から選定していきますが、下図の理由から、「戸塚駅」と「鶴見駅（JR・京急）」をモデル地区に選定しました。

■ 現状と今後の方向性

駅周辺（概ね1kmの範囲）において現地踏査を行い、道路幅員、交通規制、自転車駐車場の立地等の状況を整理しました。（下図参照）

現在、交通量調査や事故件数など定量的なデータに基づく現状分析を行い、自転車の利用実態やルールの遵守状況等を考慮して、自転車通行空間の整備対象路線を検討しています。

今後は、検討結果を基に地域や関係機関（交通管理者、道路管理者等）と具体的な整備形態の選定や整備の優先度などについて意見を伺いながら調整し、自転車通行空間整備実行計画を策定していきます。

■ 自転車専用通行帯

- 交通規制により指定された自転車が専用で通行する車両通行帯
- 通行空間の全て又は部分的に着色（青系色を基本とする）



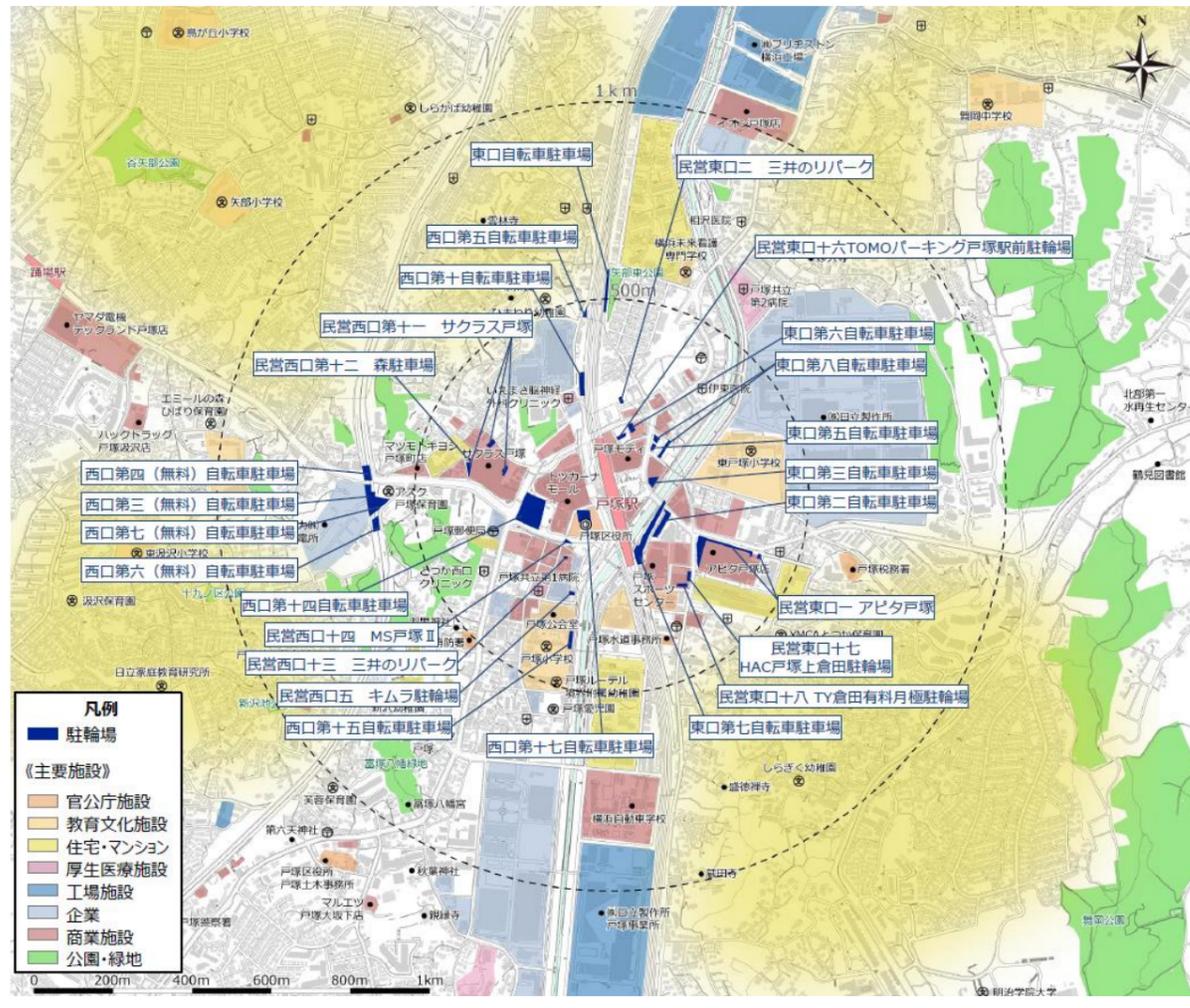
■ 車道混在（矢羽根型路面表示）

- 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、自転車と自動車とが車道で混在することを示した通行空間
- 矢羽根型路面表示（青系色を基本とする）
- 自転車マーク
- 矢印表示



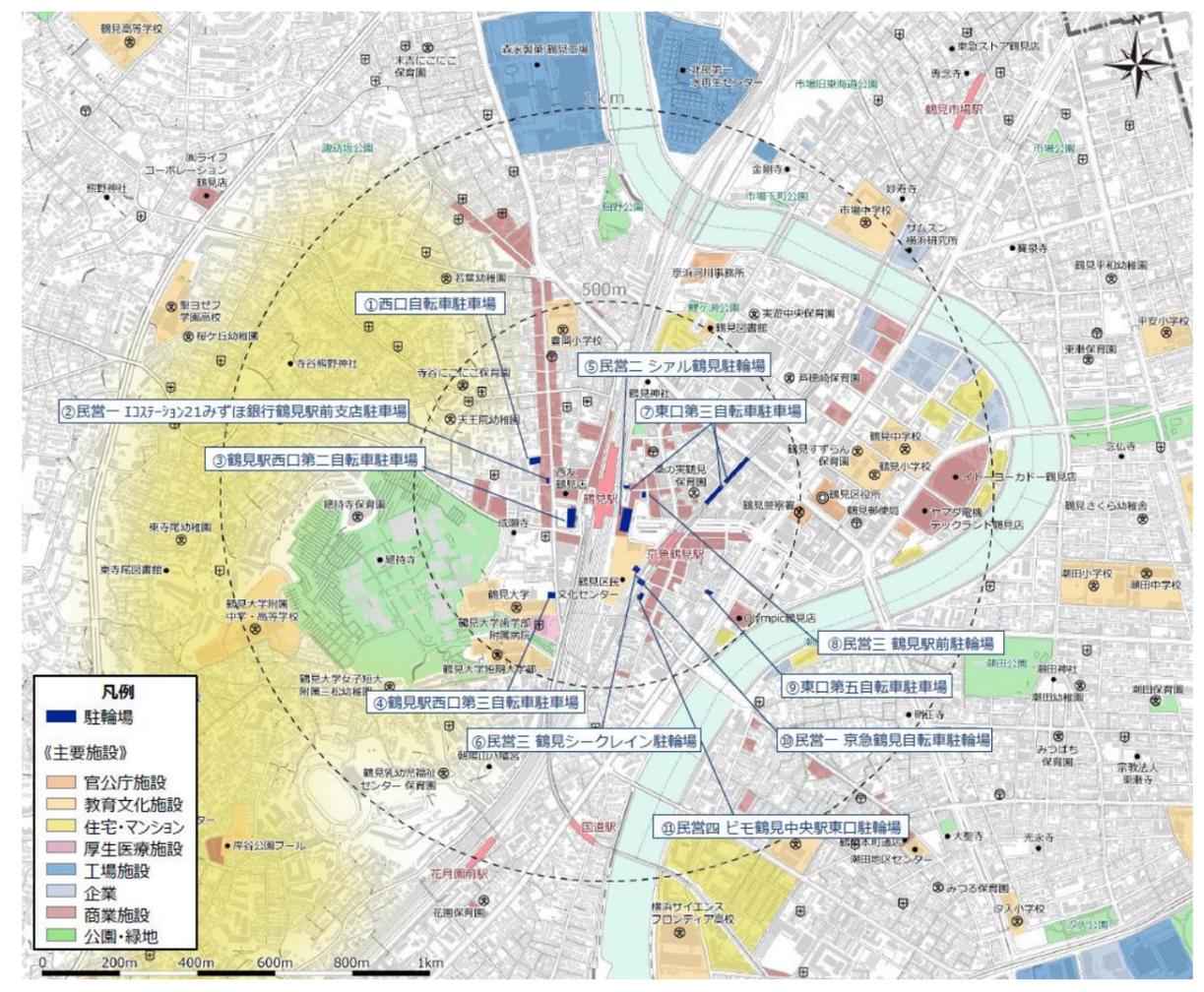
モデル① 【戸塚駅】（概ね駅から1kmの範囲）

【選定理由】 駅周辺の乗入台数が市内で最も多い（駅周辺の自転車利用者が多い）



モデル② 【鶴見駅】（概ね駅から1kmの範囲）

【選定理由】 駅周辺の乗入台数が多く、既に自転車通行空間が整備されている箇所があるため、連続性を考慮した上で、新たな自転車通行空間の整備を行う



当面の目標

2つのモデルエリアでの、自転車通行空間の早期着工・整備に向けて、関係機関との調整を図ります。

3. 【とめる】の取組について

① 附置義務制度の検討

■ 概要

昭和 60 年の放置防止条例施行以降、通勤・通学利用の放置は、民営も合わせた市営駐輪場の整備や放置自転車等の移動により、約 7 万 3 千台から約 1 万台に減少しました。

今後、買い物等の施設利用の駐輪需要に対応するため、他都市で導入されている“駐輪場の附置義務制度”の導入を検討します。

■ 他政令市の附置義務制度導入状況

○全 20 政令市のうち、横浜市と浜松市を除く 18 政令市で、商業施設等に駐車場の設置を義務付ける条例を制定。

○小売店、銀行、遊技場等で概ね 300~500 ㎡以上の施設で、15~25 ㎡につき 1 台の設置を義務付ける制度があります。

■【横浜市での附置義務制度】の考え方

- ①一定規模以上の集客施設及び共同住宅を新築又は増築する際、駐輪場の設置を義務付ける制度を検討します。
- ②既存の施設及び条例の適用外となる施設についても、駐輪場の設置を努力義務とする規定を検討します。

■ 現状と今後の方向性

現行の制度としては、大規模小売店舗の設置者に対して必要な駐輪台数の確保についての配慮を求める「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」、ワンルーム形式集合建築物に関して、自転車の駐車のための施設を設けることを定めた指導基準があります。しかし、駐輪需要を発生させる大店立地法の基準に満たない小売店舗や飲食店、パチンコ店等の集客施設、また、ワンルーム形式以外の共同住宅には駐輪場の設置を求める制度がありません。

そこで、他政令都市同様附置義務制度を条例化し、集客施設や共同住宅の設置者に対して駐輪場設置の義務付けを検討します。

■ 附置義務制度で定める主な事項

- ①対象となる施設
 - 遊技場、小売店舗、銀行、共同住宅、官公署など
 - コンビニ、カラオケ店等、個別指定の例もあり
- ②対象とするエリア
 - 市域全域、商業系地域、駐車場整備地区等
- ③施設面積に対する必要台数（原単位）
 - 他都市：20 ㎡毎に 1 台（小売店舗等）など
- ④対象施設の面積（小規模、大規模施設）
 - 対象としない小規模施設の面積
 - 過剰整備を抑制する大規模施設の減免基準

■ 川崎市での附置義務駐輪場の設置基準

- 【対象区域】
- ・市内の市街化区域（調整区域、工業地域を除く）
- 【罰則】
- ・制度の実効性を担保するため、罰則規定を設定
 - 措置命令違反：50 万円以下
 - 虚偽報告等：20 万円以下
 - 無届等：10 万円以下

【対象施設、対象規模及び原単位】

対象規模 (㎡)	商業・娯楽・厚生							金融			業務	
	小売店舗	飲食店	レンタルビジュアル	映画館	ボカロック等	パチンコ	スポーツ施設	学習施設	病院	銀行等	郵便局	官公署等
400	400	400	400	400	300	500	300	400	500	300	300	300
原単位 (㎡/台)	20	20	20	20	15	25	15	20	25	15	15	15

■【大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例】での大規模施設の緩和基準

- 【特徴】
- ・他都市の附置義務条例では、大規模施設での過剰な駐輪場の整備を抑制するための緩和基準を設けています。
 - ・大阪市では、段階的な基準に加えて 5,000 ㎡、10,000 ㎡等の基準を超えた部分の面積での免除規定（原単位 0 台）を設ける特殊な設定となっています。
 - ・さらに、特定商業地域（容積率 600%以上の商業地域）ではさらに台数を 3/4 に減免する措置を設けています。（特定商業地域での面積毎整備台数は右図参照）

■ 大阪市条例での附置義務規定

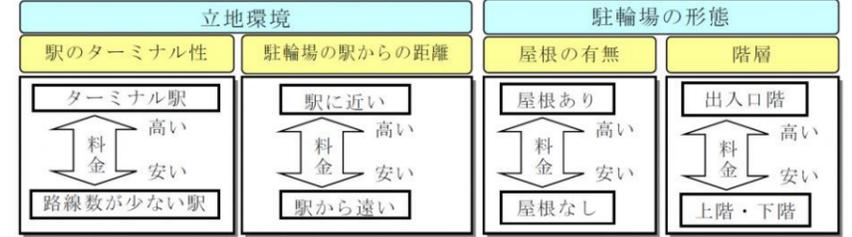
用途	施設の面積の区分	駐輪場の規模 (A)	特定商業地域の駐輪場の規模
遊技場	1,000 ㎡までの部分	施設面積 15 ㎡までごとに 1 台	施設面積 15 ㎡までごとに 1 台
	1,000~5,000 ㎡までの部分	施設面積 15 ㎡までごとに 1 台	(A) 欄での算定台数の 3/4
	5,000 ㎡を超える部分	施設面積に問わず 0 台	施設面積に問わず 0 台
小売店	1,000 ㎡までの部分	施設面積 15 ㎡までごとに 1 台	施設面積 15 ㎡までごとに 1 台
	1,000~10,000 ㎡までの部分	施設面積 75 ㎡までごとに 1 台	(A) 欄での算定台数の 3/4
	10,000 ㎡を超える部分	施設面積に問わず 0 台	施設面積に問わず 0 台

② 料金制度の見直し

■ 概要

「料金制度の改定検討（利便性、サービス水準に基づく変動料金制など）」については、料金格差の設定要素を右図のとおり 4 つの要素を基本に検討します。

■ 利便性を考慮した「変動料金制」のイメージ図



■ 現状と今後の方向性

「変動料金制」を導入する場合、現行条例に定める固定額の【手数料】の位置づけを、条例改正により【使用料（利用料）】に変更することが必要です。

また、現在無料で開放している「日曜・深夜の料金徴収方法」の検討、サービス向上及び施設の維持管理の効率化に向けた「指定管理者制度の有効性」の検討等も必要なことから、市営駐輪場の将来的な運営方法もあわせ、他都市の事例、協議会意見等を参考にしながら検討します。

③ 駐輪ガイドブックの制作

■ 概要

地元商店街や民間事業者等、駐輪の問題に悩む地域が、自らの力で駐輪対策に望む際の拠り所となる「駐輪ガイドブック」を検討します。

■ 現状と今後の方向性

「िकास」での自転車活用情報サイトと連動し、ホームページで必要な情報が得られるように、掲載コンテンツを検討します。

■ 駐輪ガイドブックのイメージ（ホームページによる公開を想定しています。）

地域の【駐輪対策を進めたい】との思いに対して、「駐輪ガイドブック」ホームページにアクセスしてもらい、【整備】【予防】【対応】の 3 つの観点から、地域での取組を紹介する予定です。

具体的な対応策は、市内や他都市での先進的な取組事例を含めて、駐輪対策の“気付き”を与える情報を提供する予定です。

④ 駐輪対策方針の検討

■ 概要

放置自転車、定期待機者等の駐輪問題がある鉄道駅周辺の駐輪対策を、総合的に進めるために、優先対応駅を選定し、検討します。

■ 駐輪対策方針の検討事項

- モデル 2 地区の現状分析
- 放置自転車台数、民営を含めた駐輪場の配置・収容台数・利用台数、市営駐輪場の定期利用待機者数、自転車乗入台数の推移を整理。
- モデル 2 地区の駐輪場整備方針策定
- 地域の将来人口推計等を活用して、将来の駐輪場需要予測を推定。
- 駐輪場の需給状況等に応じて、駐輪場整備のあり方について立案。

■ 現状と今後の方向性

駐輪対策方針は、「はしる」での自転車通行環境整備のモデルエリア【戸塚駅】【鶴見駅】と連動し、同 2 駅周辺を対象に検討します。

対象 2 駅の駐輪対策方針を本年度中に明確化し、次年度より具体的な整備等を図る予定です。

当面の目標

買い物等の短時間の放置自転車など、これまでの駐輪対策と異なる課題に対して、民間事業者、建物所有者等との連携の中で、市が行うべき対策を検討します。

4. 【いかす】の取組について

①横浜市 自転車活用サイトの制作

Pick UP

■概要

自転車の活用に向けて、駐輪場、交通ルール等の情報提供に加え、自転車の特性を活かすための情報を含めたポータルサイトを制作します。

■現状と今後の方向性

他都市での自転車活用サイト等を参考に、記載すべきコンテンツを検討します。
(検討中の内容は、7・8ページ参照)

②民間連携を軸とした保険加入促進の取組

■概要

これまで「ハマの自転車保険」の提供、自転車保険加入促進にむけた広報等を、民間企業と連携して進めてきました。自転車保険に関する意識や現状把握のため、今年度はヨコハマe アンケートを実施しました。

■現状と今後の方向性

アンケート結果では、約45%の人が自転車保険に加入していること、加入していない理由としては、「加入方法がわからない」「面倒」などで、加入方法の周知や、加入の重要性の啓発などが必要だとわかりました。中には、保険の義務化を要望する声もあり、他都市の状況を研究しながら、自転車保険の普及に向けた対策を検討していきます。

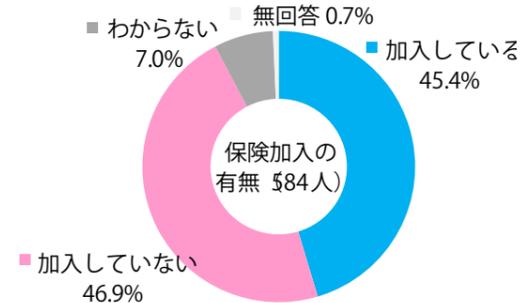
【自転車保険加入促進ポスター
東急東横線まで上広告(H29.9.20 ~10.17 掲出)】



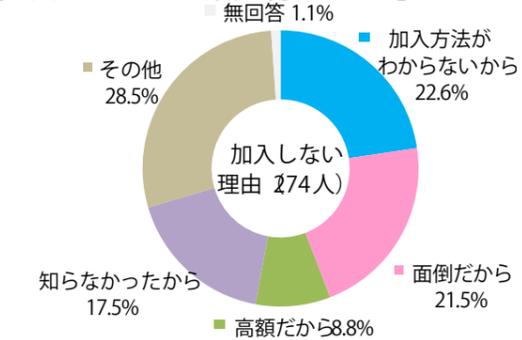
■自転車保険に関するアンケート調査

○ヨコハマe アンケート結果 (回答 1,421 人)
実施期間: 平成29年5月26日~6月9日

【自転車保険に加入していますか?】



【加入していない理由は何ですか?】



④コミュニティサイクルポート拡大の新たな取組

■概要

コミュニティサイクルの利便性向上のため、コンビニエンスストアとの協定に基づき、民間用地を活用した取組に着手しました。

■現状と今後の方向性

横浜市と地域活性化包括連携協定*を結ぶ、(株)セブン-イレブン・ジャパンの協力により、コンビニエンスストアにコミュニティサイクルポートを平成29年8月4日より設置しています。セブン-イレブンは「近くて便利」をキャッチコピーとしており、「近くて便利」なコミュニティサイクル実現に向けた重要な取組となります。今後も引き続き連携を図り、更なる利便性向上を図る予定です。

【設置イメージ】



■コミュニティサイクル事業の現状(7.1現在)

【期間】 平成26年4月1日~平成31年3月31日(5年間)
(最大10年間まで延長)
【規模】 自転車約400台(電動アシスト付)ポート数50箇所
【主体】 実施主体:横浜市都市整備局
運営主体:(株)ドコモ・バイクシェア

【利用実績】

■年間利用回数(平成28年度)

平均利用回数 約 609 回/日
→ 前年度実績: 約 470 回/日
→ 前年度比: +約 139 回/日

■会員登録者数(平成29年3月末)

累計登録者数 約 56,000 人
→ 前年度末: 約 39,000 人
→ 前年比: +約 17,000 人

*地域活性化包括協定とは

区企業と横浜市が相互の連携を強化し、特定の事業分野に限らない広範囲の分野について様々な事業を行うことを通じて、地域の活性化や市民サービスの向上を目指す取組です。

⑤自転車活用に向けた庁内検討体制の構築

■概要

自転車活用推進法での基本方針や、国の本部組織を踏まえ、観光、教育、防災など様々な分野での自転車活用を具体化するための組織体制を創ります。

■現状と今後の方向性

平成29年9月に、既存の自転車関連庁内会議に、新たに観光分野、健康分野等の関係課の参加を依頼し、庁内体制を拡大しています。本年度は2回の庁内会議を予定しています。

■庁内組織体制の拡充

・平成29年9月からの自転車活用に関する庁内会議では、以下の部署が参加しています。

【事務局】 道路局総務部 交通安全・自転車政策課

【庁内WG 従来メンバー】

- | | |
|--------------|------------------|
| ①区 土木事務所 | ②区 地域振興課 |
| ③経済局 産業立地調整課 | ④経済局 商業振興課 |
| ⑤都市整備局 都市交通課 | ⑥市民局 スポーツ振興課 |
| ⑦建築局 企画課 | ⑧建築局 建築企画課 |
| ⑨道路局 企画課 | ⑩道路局 管理課 |
| ⑪道路局 施設課 | ⑫道路局 交通安全・自転車政策課 |

【庁内WG 追加メンバー】

- | | |
|----------------|-----------------|
| ⑬文化観光局 観光振興課 | ⑭健康福祉局 保健事業課 |
| ⑮総務局 危機管理課 | ⑯教育委員会事務局 健康教育課 |
| ⑰温暖化対策統括本部 調整課 | |

③自転車利用環境の外国語対応の展開

■概要

日本語が分からない方でも、自転車を正しく利用できるよう、交通ルール、駐輪ルールの外国語対応を進めます。案内サインの多言語表記を進めています。

■現状と今後の方向性

放置禁止区域が理解できず、自転車が撤去されてしまう外国の方に対応するため、先行して「放置禁止区域」のサインについて、多言語表記を進めています。平成29年度中に、関内駅周辺の14か所に先行導入します。



当面の目標

自転車活用推進法を受けて、自転車の様々な場面での活用を視野に庁内検討組織を拡充するとともに、施策を強力に推進するための制度を検討します。

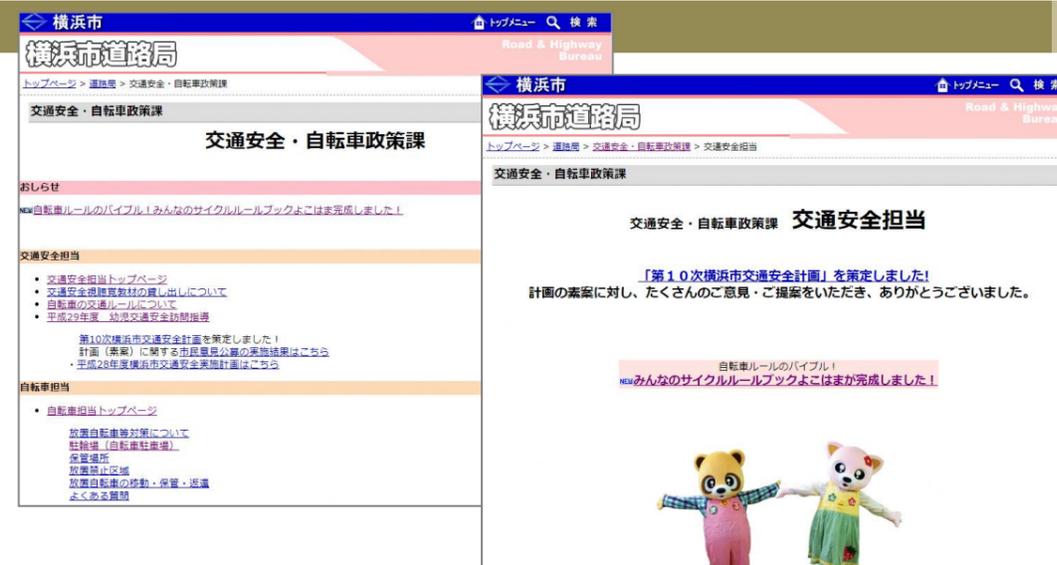


①横浜市 自転車活用サイトの制作 【自転車活用情報サイト】について

1. 自転車活用情報サイトの作成について

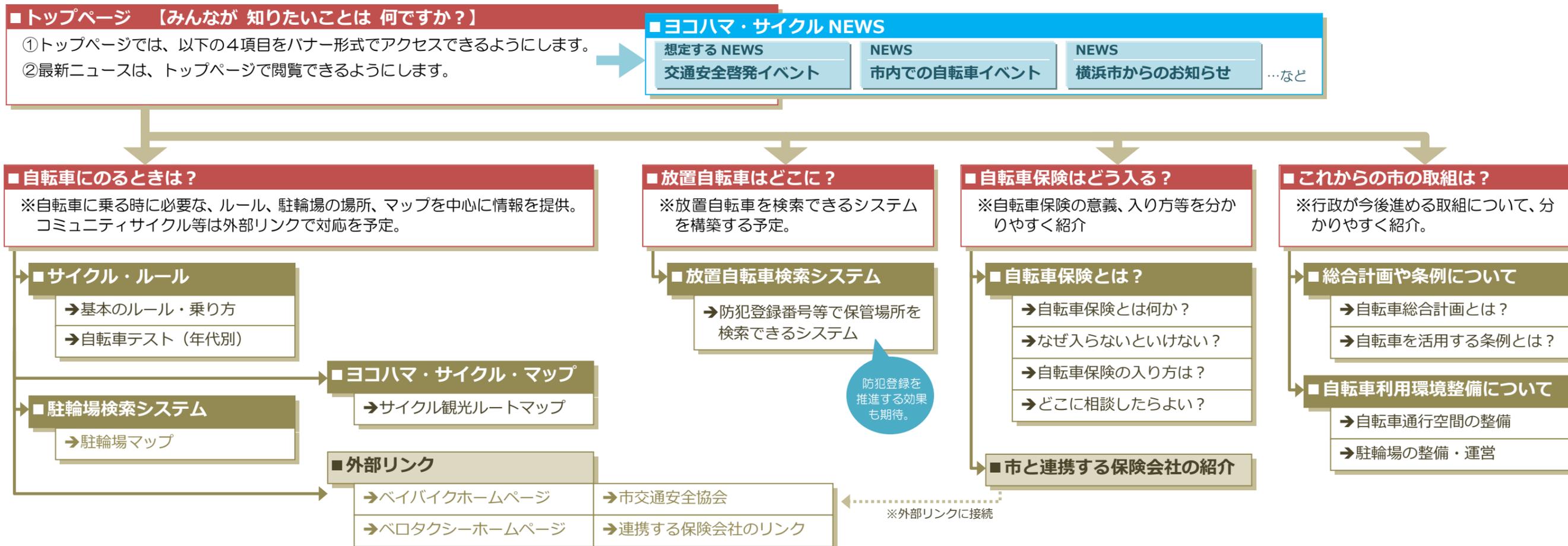
- 横浜市の自転車情報に関する情報は、現在は各課の公式ホームページに準じて作成しており、自転車ユーザーが興味を持ち、積極的に情報を集めにアクセスする状況ではありません。
- 一方で、自転車活用を強力に推進する静岡市や京都市では、自転車活用に必要な情報をまとめた情報ポータルサイトが作成され、専用のドメインや目を引き分けやすいデザイン等にも配慮した情報提供が進んでいます。
- 国内外から多くの来街者が訪れる本市でも、自転車に関する情報の全てを網羅した情報サイトの構築を検討していきます。
- なお他都市の情報サイトでは、トップページより駐輪情報や保険加入、自転車マップ等、概ね5~6個のトピックを設けています。
- 横浜市では、現在推進している「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の枠組みの中で、市内での自転車利用者の視点に立ち、【知りたいことを、すぐに調べられる】分かりやすいサイトをつくりたい。

ネーミング案 【知りたいこと】がすぐ分かる！ **みんなの サイクル・ステーション 横浜（仮）**



2. 自転車活用情報サイトのサイトマップについて

- 自転車活用情報サイトについては、横浜市より発信したい情報を、市民の【知りたいこと】に合わせて調べることができるよう配慮した、サイトマップを想定しています。



参考①：静岡市 自転車生活情報サイト「しずおかサイクルシティ」
<http://www.shizuoka-cyclecity.jp/>

■ ページデザイン

【トップページ】



【駐輪場情報】



■ サイトマップ

■ トップページ

※トップページには、ニュース記事（お知らせ）が掲載
 ※サイトの重要な部分は「FEATURE」として特出し

FEATURED 観光レンタサイクル情報
 自転車コース
 自転車クイズ（未）



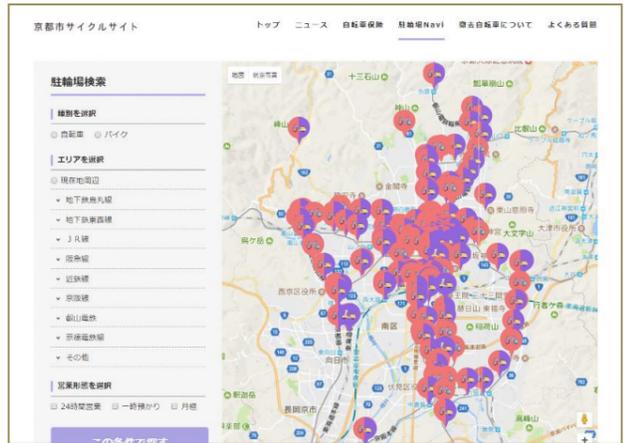
参考②：京都市 「京都市サイクルサイト」
<https://kyoto-bicycle.com/>

■ ページデザイン

【トップページ】



【駐輪場情報】



■ サイトマップ

■ トップページ

※動画でトピックスを掲載（①京都市 PR、②自転車保険義務化の周知、③一般向け・子ども向け自転車ルール冊子 PR）
 ※テキストによるNEWS も併せて掲載

