



第4回 自転車等施策検討協議会

基本方針【いかす】
自転車を適切に活かす仕掛け



平成 27 年 3 月 24 日(火)
横浜市

I 自転車を「いかす」

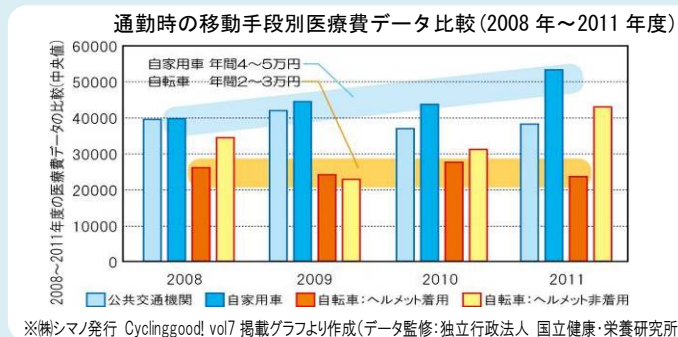
1. 「自転車をいかす」ことへの社会的な期待感の高まり

- 心身の健康づくりや、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というメリットがある移動手段としての「自転車」が見直されています。また、最近では、通勤手段を自転車に変えたり、余暇時間にサイクリングを楽しむなど、日々の生活の中に自転車を上手に取り入れたライフスタイルを送る人が増えるなど、自転車の利用ニーズも増えています。
- 更に過密な都心部での人の動き、物の動きを支える手段として、例えば自転車のシェアリング(バイバイク等)、リヤカー付き自転車による宅配、自転車タクシー(ペロタクシー等)など、自転車を活用した新しいサービスが生まれています。
- 従来の“歩くより便利な移動手段”としてのメリットに加え、ゆとり、やすらぎ、健康、環境などの多様な自転車のメリットやニーズを踏まえながら、横浜市での自転車を「いかす」ための施策を検討することが必要です。

▼交通手段としての「自転車への期待」

■健康や福祉の視点

- ▼日々の暮らしの移動を「健康づくり」に繋げる手段として。
 - 健康増進、生活習慣病の予防などに効果があると言われています。
 - 通勤手段を自転車に変えることにより、医療費の抑制に効果があったとするデータが示されています(下グラフ)。
- ▼身体的な負担が少ない移動手段として。
 - 足や膝等への負担が少なく、さらに電動アシストや障害に応じた福祉車両の開発・普及で、一般の方のみならず高齢の方や障害のある方等にとって一層便利になっています。



■身近なスポーツの視点

- ▼気軽に始められるスポーツとして。
 - 自転車があれば、いつでも、気軽に参加できるスポーツです。
 - サイクリングやボタリング(自転車散歩)など、身体能力等に応じて楽しみ、また「魅せる」スポーツとして高性能自転車に乗る方や、サイクルファッションを楽しむ女性も増えています。
- ▼観戦も、参加もできる、本格的なサイクリスポートとして。
 - 自転車レースやトライアスロンなど、自転車を使った競技はオリンピック・パラリンピックの正式種目になっています。
 - また、全国で自転車競技イベントが開催されており、観戦して楽しむだけでなく、自ら参加できるスポーツ競技として参加者が増えています。

▼パラサイクリング:障害者の自転車スポーツ

視覚障害の方がパイロットとともに乗るタンデム自転車(二人乗り用)や、2輪自転車ではバランスがとりにくい方が乗る3輪自転車、下肢障害の方のハンドバイク(手漕ぎ自転車)など様々な自転車があります。

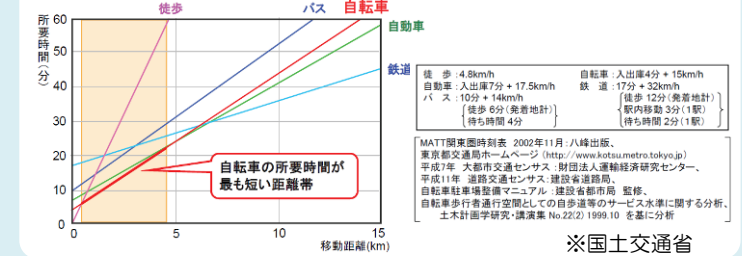


※(財)日本障がい者スポーツ協会 HP より

■環境への配慮の視点

- ▼短距離移動を「自動車から自転車」に代える。
 - クルマは一人1キロ運ぶ場合、169gのCo2を排出します。
 - 自転車は5km程度であれば、自動車よりも移動時間が短く済むため、日々の移動を自動車から自転車に代える人も増えています。
- ▼長距離移動を「自動車から公共交通+自転車」に代える。
 - 横浜市の「バイバイク」を始めとして、全国的にまちなかでの自転車のシェアリング、レンタル等のサービスが増えています。
 - 自転車と公共交通を連動させることで、郊外から都心への自動車移動を減らすことができると期待されています。

▼交通手段別の移動距離(横軸)と所要時間(縦軸)



■余暇活動や観光・レジャーの視点

- ▼生活者のゆとりある余暇活動の手段として。
 - 地域に暮らす生活者が、自転車でお出かけしたり、ボタリングを楽しむなど、余暇活動の手段としての自転車が見直されています。
- ▼来街者の観光・レジャーの移動手段として。
 - 都心部に観光資源・集客施設が集まる地域では、都心部での回遊する移動手段のニーズが高く、まちの賑わいをもたらす手段の一つとして、これまでもレンタサイクルや巡回バス等のサービスが展開されてきました。
 - 最近では、全国有数の観光地でコミュニティサイクルが導入されたり、ペロタクシーが走るなど、観光・レジャーに対応した自転車の使い方が進んでいます。

▼ペロタクシー:自転車を使った都心部タクシー

横浜市や京都市、札幌市、仙台市など、全国の観光地で、自転車で観光客を運ぶタクシーサービスが展開されています。まちなかをゆっくり移動でき、運転士が観光案内してくれるなど、他の移動手段にない特徴があります。



■公共交通の補完の視点

- ▼駅から目的地までの移動を補う新しい交通機関として。
 - 都心部のコミュニティサイクル等は、駅から目的地までの移動を補う手段として期待されています。
 - 1台の自転車を共有するシステムは、個人所有の自転車を持ち込むことが減り、放置自転車が軽減する効果も期待されています。
- ▼公共交通不通時の代替手段として。
 - 東日本大震災などでは、道路が破損した状態でも利用できる自転車が、災害復旧に役立ちました。最近ではノーパンクタイヤ、ポリタンク搭載可など、復旧支援の自転車開発が進んでいます。
 - また、災害後公共交通が不通となった状況の中で、自転車が代替手段として活用された実態があります。

▼関東圏で震災後に増えた自転車販売台数

自転車販売店を手掛ける(株)あさひ社長のインタビュー記事では、「4月1日までの震災後3週間は、関東地区の販売台数が前年同日比200%で推移した」と述べています。
※ブルームバーグ・ニュースの記事より

■モノやヒトを運ぶための手段の視点

- ▼都市部などでの物流を支える手段として。
 - 物流企業では、荷台付き・リヤカー付きの自転車を開発し、都市部や道路の狭い住宅地などで活用しています。
 - また、新聞配達や飲料販売などでは、古くから自転車を使った販売形態をとっています。
- ▼1人で複数の人を運ぶ手段として。
 - 普及の進む幼児2人同乗自転車や、海外で多いチャイルドトレーラーなど、親と子供と一緒に移動するために自転車を利用するケースが増えています。
 - またペロタクシーは運転士1人で複数の人を街を楽しみながら運べる手段で、観光客の移動を支える手段となっています。

▼輸送に対応した自転車

最近では、子供を載せたり、荷物を運ぶための牽引車(チャイルドトレーラー等)が開発されています。



社会的な自転車の期待を踏まえながら
“横浜市のまちの実態”に合わせて
自転車を「いかす」

2. 横浜市での自転車を「いかす」ための方向性

- 多くの人、物が集まる横浜市では、**自転車利用を「促進」**する一方で、例えば駅前の駐輪場不足や、多くの観光客、買い物客が集まる場所での歩行者等の交錯など、**地域の実状を鑑み「増加の抑制」**が求められる場面もあると考えます。
- そのため、横浜市内での自転車が利用される場面を想定し、促進、抑制を含めて横浜市として自転車を「いかす」ために必要な事柄を整理します。

▼横浜市での自転車の使われ方

A:市民の利用

- ①会社や学校への自転車通勤・通学（直接、目的地へ）
- ②買い物、通院などでの自転車利用（直接、目的地へ）
- ③余暇での自転車を使った健康づくり
- ④余暇でのお出かけ先までの自転車利用（直接、目的地へ）
- ⑤鉄道駅アクセス時の自転車利用（一旦、鉄道駅へ）
- ⑥鉄道駅周辺施設への自転車利用（駅近くの目的地へ）

B:観光客・来街者の利用

- ①自転車を借りてまちを巡る利用（ベイバイクなど）
- ②自分の自転車でまちを巡る利用（ツーリング、輪行など）
- ③自転車に乗せてもらい巡る利用（ペロタクシー）

C:スポーツとしての利用

- ① サイクルスポーツへとしての利用、参加、練習
- ②サイクルスポーツの観戦（オリンピック・パラリンピック等）

D:その他様々な場面での利用

- ①災害時の移動手段としての利用
- ②都心部、住宅地等での物流を支える利用

▼自転車を「いかす」方向性

○行き先の状況に応じて適度に促進

- ・行き先の駐輪場や、移動経路の安全性などにもよりますが、利用しやすい適切な情報提供等を通じて「いかす」方向とし、利用の促進を図ります。
- ・とくに、高齢者、障害者、子供づれの方などの外出機会の増加に繋がる場合には、積極的に促進を図るものとします。
- ・ゆとりある市民生活のための「余暇活動」での利用は、交通ルールの遵守を前提に積極的に促進を図るものとします。

△まちの自転車の“受け皿”に合わせ、利用増加を抑制

- ・多くの駅周辺で放置自転車の問題が発生しており、従来の駐輪場整備のみでは対応できないケースがあります。（台数不足、駐輪目的の違いなど）
- ・また、都心部などでは、多くの歩行者が行き交うため、自転車が通行障害要因となるケースがあります。
- ・「とめる」「はしる」の“受け皿”の現状に合わせて、過剰な集中がみられる場合には、バス等への転換誘導などを含めてマネジメントしていきます。

○交通ルールに従うことを前提に促進

- ・観光地としての魅力向上と、まちの賑わい創出、活性化に向けて、自転車を使った移動を促進していきます。
- ・とくにベイバイク等の自転車シェアリングは、都心部の放置自転車対策等にも効果が期待されるため、積極的に利用促進を図ります。

△交通ルールに従わない自転車利用は抑制

- ・公道での練習や、混雑する観光地での自転車利用は、時に周りの歩行者、自動車に危険を及ぼすことから、交通ルールに従わない利用は抑制する方向とします。

○自転車の魅力を伝えるため促進

- ・サイクルスポーツへの参加や、プロの自転車レースの観戦は、自転車の魅力を一般の方に伝えていくためにも促進の方向とします。

○企業等の自転車活用の取組みと連携し促進

- ・物流企業や官公庁等の、自転車を使った「環境への配慮」「災害対応力の強化」などの取組については、関係各所と連携しながら、より活用・運用しやすい環境の整備に向けて取組を進め、促進する方向とします。

▼「いかす」ためには…

情報不足への対応

- 例えば…
- 行き先での駐輪場の場所
 - 通行しやすい移動ルート
 - 目的地近くのサイクルポートの場所
 - 自分にあった自転車の選び方
 - サイクルスポーツの観戦・参加
 - 企業の自転車活用の取組み
 - 地域の抱える自転車問題と理由
 - ※自転車問題の共有化 …など

促進に見合う基盤や制度の確立

- 例えば…
- 大型の自転車に対応できる駐輪場
 - 公共空間での利用の制約
 - サイクルスポーツ普及を妨げる規則
 - ペロタクシー、リヤカー付き自転車の通行しやすい道路
 - 自転車関連イベントの開催制約
 - 観光スタイルに適した自転車サービス …など

利用増加による懸念への対応

- 例えば…
- 混雑する場所での歩行者との交錯
 - ※とくに都心部混雑の助長
 - 駐輪場整備による自転車交通の誘発
 - 交通ルールを守らない自転車の増加
 - バスからの転換等による公共交通衰退 …など

Ⅱ 自転車を「いかす」ための施策の方向性

- 自転車を「いかす」ために、現状を変えていかないといけないことが想定されます。これらを改善するための施策の方向性や、考え方は以下の通りです。

「いかす」ために求められる対応

情報不足への対応

- ①駐輪場がどこにあるか分かりにくい
- ②通行しやすい道がどこなのか分かりにくい
- ③自転車の選び方、安全な乗り方が分かりにくい
- ④イベント等の情報が分かりにくい
- ⑤放置自転車等の問題の相談先が分かりにくい

…など、情報が不足していることによる使いにくさへの対応

促進に見合う基盤や制度の確立

- ①自転車の多様化に施設が対応しきれていない
※自転車の大型化に加え、ペロタクシー等特殊な自転車への対応含む
- ②車道の左側が走りにくい
- ③公共空間の利用には様々な条件がある
- ④駐輪場の計画的整備は困難
※用地の余裕なし、高度利用済み等
- ⑤新たな自転車ニーズを阻む規則や制約がある
- ⑥サイクルスポーツ等に適した基盤がない

…など、基盤や規則、制度の利用の制約条件への対応

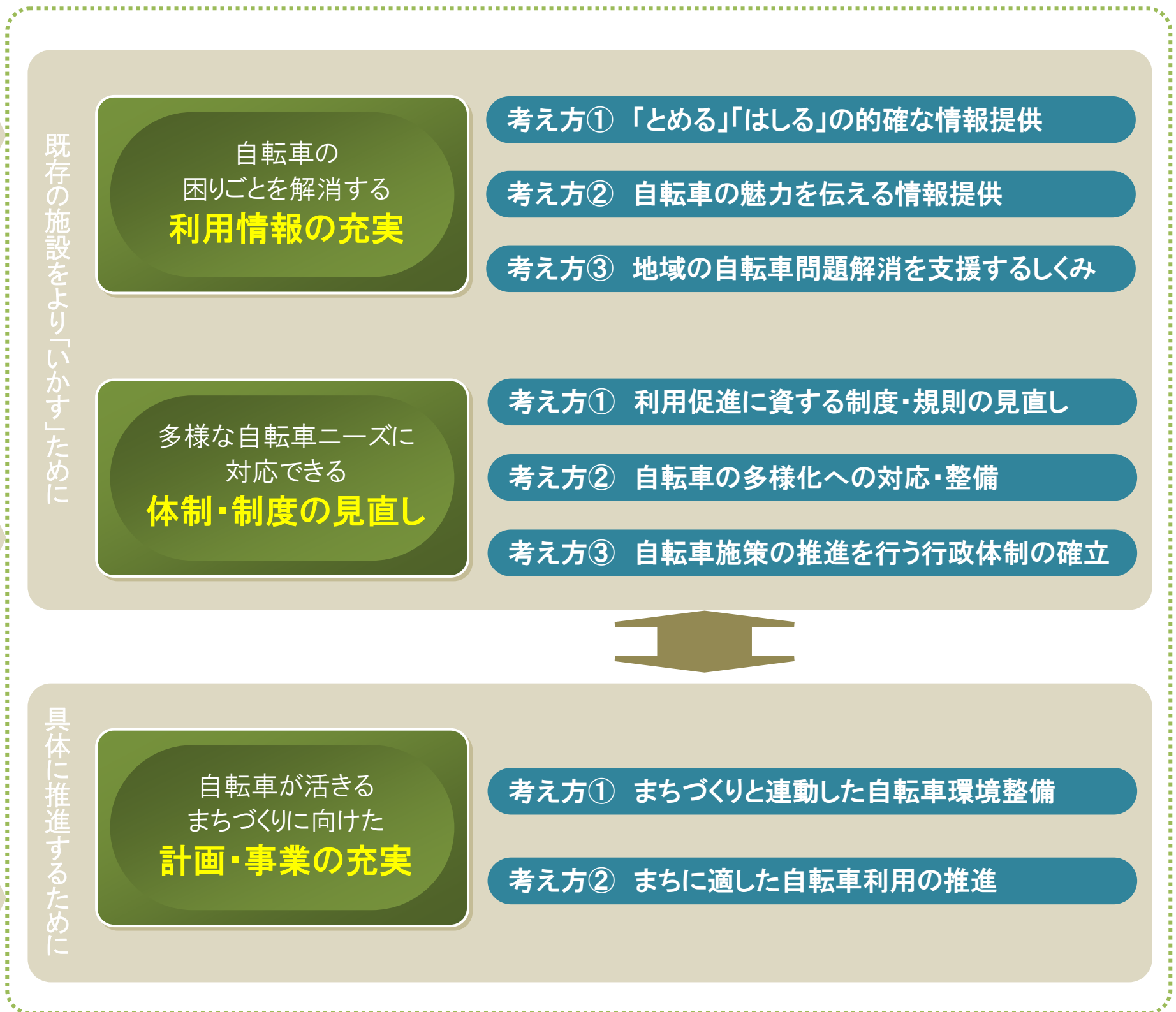
利用増加による懸念への対応

- ①駐輪場の供給が新たな需要を生む状況
- ②自転車交通量の増加による混雑の助長の懸念
- ③交通ルールを守らない自転車利用の増加
- ④バスから自転車への転換による公共交通衰退の懸念

…など、自転車の利用促進から生じる懸念への対応

施策の方向性と具体化に向けた考え方

【まちに適した自転車利用ができる環境づくりを進めます】



Ⅲ いかすの施策の具体化に向けた考え方

方向性① 自転車の困りごとを解消する【利用情報の充実】

- 利用者にとって、**自転車を停める場所、安全に走ることができる場所などの情報**を、出かける前に調べられたり、現地でパッと見つけられることが、自転車を使いやすくする上では大切です。また、サイクリスポーツなど自転車に触れあう機会を増やし、自転車の魅力を知ってもらうことも大切です。
- また、地域の問題として、**放置自転車や、押し歩きを守ってくれない人等にどのような対応をして良いのか分からない、相談する相手がいない**、などの問題もあります。このような情報の不足に対して、利用しやすい、問題解消に繋がる、適切な情報提供の充実が求められます。

自転車の困りごとを解消する【利用情報の充実】

▼整理すべき事項

①「とめる」に関する必要情報

- 利用者が求める目的地近くの駐輪場の種類、サービス等の情報
- 公共、民間の垣根を越えた必要情報の整理・収集の可能性
- 提供メディア、コンテンツ
- 情報提供のための体制と役割分担

②「はしる」に関する必要情報

- 目的地までの安全に通行できる、走りやすい道路の評価の方法
- 市民団体等と連携した「走りやすさ」の情報収集方法と必要な体制
- サイクリング等を楽しめるルートと、休憩施設、トイレなど補助施設

③自転車の魅力を伝えるための必要情報

- 自転車を見る機会、触れる機会に繋がるイベントの開催状況
- 自転車を「いかす」ことでの健康づくり、まちの活性化など、人、まちへのメリット
- 市民団体等の開催するイベントに対する、場所の提供など行政支援の現状
- 「まもる」でのイベント・交通安全教室等との一体的なイベント実施の可能性

④正しい自転車の選び方・乗り方などの必要情報

- 生活環境、身体能力、利用目的等に応じた選び方・乗り方の必要情報
- 安全に使うための点検整備の方法に関する情報
- 自転車店、大手量販店、市民団体などでの取組みの連携可能性

⑤自転車に関するトラブルの発生状況

- 放置自転車問題への対応方法、法的根拠
- 駐輪対策支援、補助等行政支援メニュー
- 商店街など混雑する場所での押し歩きを推進するための手法及び法的根拠
- トラブル解消に向けた連携団体等との調整の仕方

▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① 「とめる」「はしる」の的確な情報提供

■取組施策(案)

民間と連携した情報提供のありかたの検討

民間駐輪場を含めた「地域の駐輪情報」の提供

公営・民営の最新の駐輪場情報の収集・反映の仕掛け

市民団体等と連携した「走りやすさ評価」マップの作成と周知

スポーツや健康づくりに向けた「サイクリング情報」の提供

考え方② 自転車の魅力を伝える情報提供

■取組施策(案)

自転車本来の機能を活かすための正しい知識の伝達

正しいルールと技術を伝えるイベントなどの開催検討

高齢者・障害者の自転車利用促進に向けた取組み

健康づくりなどの効果を高める乗り方、コソの情報提供

サイクリスポーツ観戦・参加の機会に繋がるイベントとの連携

民間企業等の自転車利用の良い取組みを伝える取組み

【まもる】運動

考え方③ 地域の自転車問題解消を支援するしくみ

■取組施策(案)

自転車量販店などと連携した点検・整備の促進

自転車問題解消のための補助メニュー・サポート体制の整理・拡充の検討

駐輪問題の解消に向けた情報提供・改善協力のしくみ

自転車問題の解消ガイドライン(仮)の検討

▼自転車の「走りやすさマップ」の作成事例

- 自転車での道路の走りやすさを評価し、地図上に図示した「走りやすさマップ」が千葉市やつくば市、豊田市などで作成されています。
- 「走りやすさ」の評価は、実際にみんなで走行して確認したものであり、自転車レーン等が整備されていない場所も含めて評価しています。



▼健康づくりに繋がる自転車の乗り方

- 自転車の健康づくりは、早めのスピードで20分以上続けて乗ることが大切とされています。
- 自転車での上り坂を避けないことや、信号でのストップ・アンド・ゴーも、健康増進、筋力アップの効果を高めるといわれています。

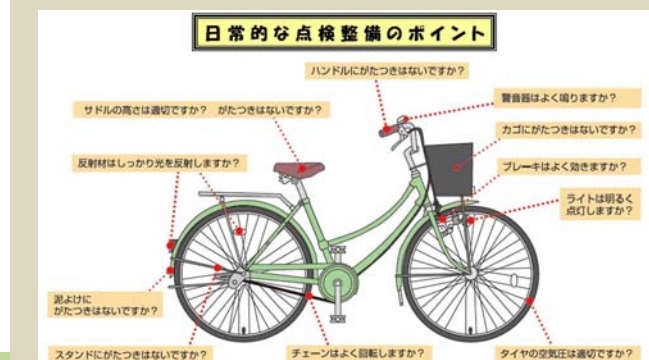
■朝日新聞「いのちと健康」欄(2011.10.15)より引用
 自転車こぎは有酸素運動。20分以上続けると、悪玉コレステロールや中性脂肪が減る。血糖値も下がって動脈硬化も防ぐ。60~80分程度続けられれば、脂肪が燃焼し、ダイエットも期待できるという。ただ、一定の負荷がかからないと効果が出ない。ママチャリなら時速15km程度が目安。上り坂を含めると負荷は重くなる。

■読売新聞(2009.5.28)より引用
 自転車で健康効果を出すには、上り坂を走行するのがよい。1%の傾斜の坂道(100mで1m上がる)でも、エネルギー消費率は平地の1.7倍、2%だと2.3倍になる。

■静岡新聞(2010.8.6)より引用
 また、交差点などで止まった状態からこぎ出す時に太ももに掛かる力は、体重60kgの男性なら40kgのバーベルを背負ったスクワット(立った状態からひざを曲げたり伸ばしたりする運動)に匹敵するという。

▼東京都自転車点検整備指針(H25.6)

- 東京都では、①日常的、②定期的に点検整備すべき事項をまとめた点検整備指針を示しています。



方向性② 多様な自転車ニーズに対応できる【体制・制度の見直し】

- 健康づくり、環境への配慮、災害時の移動手段、障害者スポーツなど、**自転車の利用ニーズ**は多様化しています。また、電動アシスト自転車や高齢者・障害者向けの自転車など、技術開発によって、これまで**自転車が利用しにくかった人々も、自転車を利用できる状況**に変化しつつあります。
- 一方で、例えば大型化する自転車に駐輪場が対応できなかつたり、視覚障害者も利用できるタンデム自転車が公道で走れないなど、**利用したくても、基盤や制度が対応していない状況**も見られます。これらの利用ニーズを制限する制度・規則の見直しを検討していきます。
- また、自転車施策の推進のため自転車関連業務の所管が分散している現状体制を見直し、**自転車総合計画の推進に適した庁内体制**のあり方を検討します。

多様な自転車ニーズに対応できる【体制・制度の見直し】

▼整理すべき事項

①路上駐輪施設・サイクルポートに関する法制度

- 道路を利用した路上駐輪施設、サイクルポートの設置に関する法制度
- 景観計画、景観条例などでの取り扱い

②サイクルスポーツの普及に向けた対応

- パラリンピック正式種目の「タンデム自転車」の公道通行に関する制度の整理
※神奈川県道路交通法施行細則など
- オリンピック・パラリンピックでの観光客増加を見据えた自転車交通サービス
※コミュニティサイクル、レンタサイクルなど多様なサービスによる対応
- 自転車競技、トライアスロン等での市内での競技開催実態と課題の整理

③多様化する自転車の「とめる」「はしる」環境の状況

- 幼児2人同乗自転車、電動アシスト自転車等の利用状況と駐輪実態
- 高齢者向け、障害者向けの特種な自転車の利用状況と駐輪実態
- サイクリング等、自転車による健康づくりを支える休憩施設などの現状
- ベロタクシー、リヤカー付き運送用自転車など、特種な自転車の利用状況
- 管理者の異なる道路※での自転車利用実態の把握と問題点
※港湾管理(国際大通りなど臨港道路等)、河川管理(河川プロムナード、サイクリングロード等)

④行政による自転車利用の先導的な推進状況

- 市役所など公的施設での自転車通勤等の利用実態
- 自転車総合計画の推進に適した庁内体制のあり方
- 新庁舎(H32.6 末供用開始予定)における駐輪施設、周辺通行環境のあり方
- 通勤や業務等での市職員のペイバイク利用の促進
- 災害時における自転車活用の取組実態(災害時の備蓄、職員参集時の自転車等)

▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① 利用促進に資する制度・規則の見直し

■取組施策(案)

駐輪場、サイクルポートに対する公共空間の活用制限の緩和

※道路、公開空地、公園、港湾緑地など

屋外広告物条例、景観条例などとの整合

タンデム自転車の公道通行の制限の緩和に向けた調整

考え方② 自転車の多様化への対応・整備

■取組施策(案)

多様化する自転車に対応する駐輪施設整備の考え方の整理

高齢者・障害者向け自転車の普及に向けた支援方法の検討

走行環境確保に向けた道路等の管理者間の連携体制の構築の検討

物流等での特種な自転車が活用しやすい環境の整理

※通行場所及び待機・集荷場所、一時的な駐車などの考え方

ベロタクシーが活用しやすい環境の整理

※通行場所及び待機・集客場所、一時的な駐車などの考え方

考え方③ 自転車施策の推進を行う行政体制の確立

■取組施策(案)

市役所等公的機関での自転車利用の先導的な取組の検討

防災計画等を踏まえた日頃からの取組・訓練としての自転車利用のあり方整理

自転車関連施策を推進する庁内組織体制の構築

▼公開空地の駐輪場やサイクルポートの設置

- 公開空地は本来「公開性の高い空地」と位置付けられるため、駐輪場やサイクルポート等の設置は出来ませんでした。
- 市では H25.9 に公開空地等を定める「横浜市市街地環境設計制度」を改正し、**①公共的駐輪場、②サイクルポート**を、屋根をつけない等の一部条件付きで設置が可能となりました。



←①公共的駐輪場の例
※JR 東神奈川駅隣接の大規模商業店舗前



②サイクルポートの例→
※神奈川県第2分庁舎

▼日本唯一の「パラトライアスロン」世界大会継続開催地

- 横浜市は「**パラトライアスロン***」の**世界大会**を継続開催する日本で唯一の都市です。
※2016年パラリンピック リオデジャネイロ大会 正式競技
- パラトライアスロン競技は、**視覚障害の選手のバイク競技はタンデム自転車**を使用することが競技規則で定められています。



- 市のスポーツ推進計画でも、**障害者スポーツの場の確保と種目の普及**を位置づけています。
- 一方、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、国内では通行が認められているのは長野、兵庫、山形など8県に留まっています。そのため、横浜市においては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。

▼高齢者の自転車による健康づくりへの効果

※アーバンスタディ Vol55 寄稿「高齢者の自転車利用促進の有効性」(株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事古倉宗治)より作成

- 自転車を健康づくりのための運動と捉えた場合、「**膝・足の悪い人**」も取り組むことができ、また「**医学的安全性**」が高いなど、高齢者も手軽に取組みやすく様々なメリットがある運動です。

項目	自転車の運動のメリットの比較		
	自転車	ジョギング	スイミング
場所の制約	自由	自由	限定
時間の制約	自由	自由	限定
行動範囲	広い	狭い	非常狭
持続時間	長時間	短い	短時間
強度の調整	範囲広	狭い	狭い
膝・腰悪い人	可能	困難	可能
運動中会話	可能	可能	困難
医学的安全性	高い	高い	制約(血圧・心臓等)

出典 山崎元ら「中高年のためのスポーツ医学」(世界文化社)により古倉整理。
注 ハッチ部分は、メリットに相当

方向性③ 自転車が活きるまちづくりに向けた【計画・事業の充実】

- 自転車利用の推進は、市民の健康づくり、観光地としての魅力向上、環境への配慮など、**まちにとっても様々なメリットがある**と考えます。
- その一方で、駅や商店街など多くの人々が集まる場所や、駐輪場や通行空間が不足している場所など、**自転車利用の推進が適切でない場面**もあります。
- 地域ごとの自転車利用の特徴を踏まえた「促進」と「増加の抑制」のバランスを取りながら、自転車を適切に活用していくための考え方と、それを実現するための**自転車総合計画及び関連事業の充実**に努めます。

自転車が活きるまちづくりに向けた【計画・事業の充実】

▼整理すべき事項

①まちづくりに伴う自転車利用環境の整備への対応

- 再開発事業などでの自転車利用環境整備のあり方
- 将来の自転車利用状況を勘案した駐輪環境・走行環境整備のあり方
- 新市庁舎移転に伴う駐輪環境のあり方

②公共交通、徒歩など、他交通手段との使い分け状況

- 交通手段としてのバス等公共交通との使い分けの考え方
- サイクルアンドバスライドなどの実態と潜在需要
- 徒歩と自転車の使い分けの考え方
- コミュニティサイクルの利用状況

▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① まちづくりと連動した自転車環境整備

■取組施策(案)

- 駅の特性を踏まえた自転車利用環境整備の考え方
- 再開発事業、大規模開発時の将来需要を見据えた整備の検討
- 新市庁舎移転に伴う自転車利用環境の整備のあり方の検討
- 歩行者安全、公共交通の利便性、まちの賑わい等を優先した駐輪場整備のあり方の検討
- 駅前等におけるまちの賑わい、景観等に配慮した放置自転車対策の検討

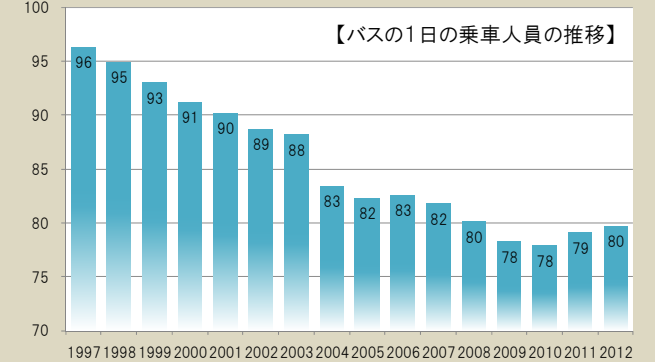
考え方② まちに適した自転車利用の推進

■取組施策(案)

- 公共交通の維持を考慮した自転車等施策のあり方の整理
- サイクルアンドバスライドの効果検証と導入促進の検討
- モビリティマネジメントの一環としての自転車活用の推進
- 観光施設・商業施設・公共交通機関や地域との連携のあり方
- 横浜都心部コミュニティサイクルの効果検証
- 道路等を活用した分かりやすいポート設置・規模拡大

▼横浜市内を走る「バス」の1日乗車人員

- 市内を走るバスの1日乗車人員は、1997年96万人/日から年々減少し、2012年には80万人/日と、約17%減少しています。
- 利用者の減少が、バス路線の存続に繋がる可能性もあり、まちとして自転車とバスの適度な利用(万人/冊)分担を考えることも必要です。



▼横浜市内での「サイクルアンドバスライド」

- 「サイクルアンドバスライド」は、バス停近くに駐輪スペースを設けて、自転車とバスを併用して移動する交通形態のことです。
- 市内でも、西区浅間町車庫前バス停などで、サイクルアンドバスライドが行われています。

素敵な関係 はじまる!

浅間町車庫前バス停

サイクル&バスライド 駐輪場無料

申込受付中!

浅間町車庫前バス停サイクル&バスライドとは?

から「浅間町車庫前」まで、自転車で行き、バス停で乗車。

近くにあるPに駐輪し、バスで目的地まで行くことができます。

「浅間町車庫前」バス停の近くに駐輪場(自転車専用)ができました。バスを利用される方なら、通勤・通学・買い物などでも無料で利用できます。*バスを利用されることを確認させていただきます。

浅間町車庫前でカンタンな登録手続きをしていただき、駐輪する自転車にはステッカーを貼付していただきます。

詳しいことは、下記までお気軽にお問い合わせください。

お問い合わせ 横浜市交通局 浅間町営業所 TEL 045-311-2251

参考. 横浜市における「自転車の共有サービス」の事例

- 自転車はこれまで、個人で「所有」する利用形態が一般的でしたが、放置自転車の解消や、自転車を持ち込めない観光地等での自転車利用のニーズの高まり等をうけ、**1台の自転車を複数で「共有」する考え方が生まれました。**
- 自転車の共有サービスは、以前から半日や1日など**比較的長い時間、自転車を借りきる「レンタサイクル」**サービスが、民間事業者やホテル等で行われてきました。その後、**短時間での貸出・返却を基本とした「コミュニティサイクル」**サービスや、集合住宅や学内など、**特定の利用者が自転車をシェアする「シェアリング」**サービスが始まりました。
※レンタサイクル、コミュニティサイクル、自転車シェアリングは、各都市により表現が異なるため、本稿では上記のように定義し使い分けるものとします。
- 横浜市内では、横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」や、横浜国立大学構内のシェアサイクル「COGOO」、一般的なレンタサイクル事業、マンション入居者向けのシェアリングなどが導入されています。

▼横浜都心部コミュニティサイクル事業「ベイバイク」

【サービス概要】

○3年間の社会実験を経てH26.4より本格実施。
OH27.3.1より全ての自転車が電動アシスト機能付となり、会員登録も携帯電話、パソコンから可能となる「次世代型コミュニティサイクル」を導入。

【導入場所】

○横浜都心部（みなとみらい21、関内、山下エリア）
→全39ポート、自転車400台

【利用実績】

○社会実験開始後から現時点までの登録者数と1日当たりの利用回数(月平均)は、堅調に増加。
OH27.1時点で、登録者数 約2.6万人、1日平均利用回数約434回。

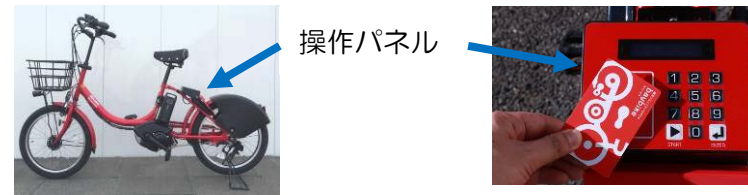
【社会実験の効果】

利便性の向上に取組み、平日の通勤や業務、休日の観光など様々な場面で利用されるようになりました。
社会実験中に実施したアンケート調査では、都心部の移動の利便性向上や行動範囲の拡大、ポート周辺の放置自転車が減少など様々な効果が見られました。
また、社会実験開始当時は制度上ポート設置が出来なかった道路、公開空地、みなとみらい地区などにもポート設置ができるよう、法的緩和に取組みました
効果① ポート数の増加（14ポート→39ポート）
効果② 道路、公開空地等へのポート設置の実現
効果③ 放置自転車の減少（市役所前など）

【推進に向けた主な課題】

課題① サイクルポートの適正配置(主要施設の直近等、視認性が高い箇所への設置)
効果② 自転車走行環境の整備等(利用者の安全性を確保するための、ハードとソフトの両面の早期対応が必要)

【次世代型コミュニティサイクル:システムイメージ】



- 特徴
1. 全車が電動アシスト機能付き自転車
 2. 自転車本体に通信機能やGPS機能を搭載
 3. 自転車本体にICカード対応のカードリーダーを搭載
 4. 携帯電話、パソコンからいつでも会員登録が可能

【利用料金】 ※料金設定（H27.4以降の新料金）（税抜）

■一回利用	基本料金	: なし	最初の30分	: 150円/回
			(以後)	: 150円/30分
■月額利用及び法人利用	基本料金	: 2,000円/月	最初の30分	: 0円/回
			(以後)	: 150円/30分

【今後の横浜都心部コミュニティサイクルの方向性】

以下の通り運営の拡大を目指します

- 事業範囲
「横浜駅地区」
「関内地区」
「山手地区」等
- 利用可能台数
1,000台規模へ



▼タワーマンション等での自転車シェアリングサービス

【サービス概要】

○高層マンション等の居住者向けに、自転車を貸し出すサービス。横浜市内でも一部のタワーマンション等で導入事例あり。

▼横浜国立大学等での学内利用シェアサイクル「COGOO(コゴー)」

【サービス概要】

○自転車に専用の「電子錠」を装着するだけで、無人サイクルシェアリングが実現できるシステム
○大学構内などを中心に導入が進んでおり、学生により運営されている。

【導入場所】

- 下記大学での構内利用を基本として運用
- ・横浜国立大学
 - ・千葉大学
 - ・京都大学
 - ・大阪大学
 - ・一橋大学
 - ・九州大学

【利用エリア・利用時間】 ※横浜国立大学の事例

○学内のみ、30分以内の返却が基本

【備考】

○スマートホン、タブレット端末を用いて、解錠、返却等を実施。
○精算機や駐輪ラック不要のため、ポート設置、移動が容易。

■横浜国立大学 導入自転車



■専用の電子錠



■COGOO システムの概要



▼横浜市内のレンタサイクル((財)横浜観光コンベンション・ビューローホームページより)

【サービス概要】

○1日、半日、1時間などの時間を定めて自転車を貸し出す、一般的なレンタサイクル。
※HP掲載事業者の料金設定
A社: 1日/1,620円、1時間/540円
B社: 電動自転車
1日/1,500円、半日/1,000円
シティサイクル
1日/1,000円、半日/500円
子供用自転車
1日/500円

【貸出場所】

○主に都心部での事業が多い(横浜中華街、関内、みなとみらい地区など)

【備考】

○電動自転車、子供用自転車、マウンテンバイクなど、自転車を選択できるケースもある。
○宿泊を想定した1泊利用、乗り捨てサービス等もある。

■(財)横浜観光コンベンション・ビューローでの掲載写真

