


横浜市 自転車 総合計画 (素案)



自転車を正しく使って
みんなが快適に
過ごせるまちへ

平成28年2月
横浜市

Contents

はじめに 計画の策定にあたって	1
第1章 計画に関する基本事項	3
1 計画の区域・期間・対象	4
(1) 計画区域	4
(2) 計画期間	4
(3) 計画の対象	4
2 計画の位置付け	5
第2章 自転車を取り巻く社会の動き	7
1 自転車への期待感の高まり	8
2 全国的な自転車環境整備の動き	10
(1) 自転車通行環境整備に関する法制度の変遷	10
(2) 自転車通行空間、自転車駐輪環境整備に関するガイドライン	12
3 横浜市の自転車の利用状況	13
(1) 横浜市の自転車の使い方に合った自転車環境整備	13
4 これまでの取組と課題	15
(1) 交通安全教育・啓発	15
(2) 自転車の通行環境整備	20
(3) 自転車の駐輪対策	26
(4) 自転車をいかした先進的な取組	31
5 課題を受けて計画に求められること	32
第3章 自転車総合計画の目指す姿	33
1 自転車総合計画の目指す姿	34
2 自転車総合計画の4つのテーマ	35
3 横浜市の自転車利用の考え方	36

第4章 施策の方向性と具体化に向けた考え方 … 37

【まもる】

1 施策の目指す姿	40
2 「意識改革」に向けた課題と改善の方向性	41
3 「まもる」施策の方向性と具体化に向けた考え方	42
4 「まもる」の施策	54

【はしる】

1 施策の目指す姿	56
2 実現に向けた課題と改善の方向性	56
3 「はしる」施策の方向性と具体化に向けた考え方	57
4 「はしる」の施策	67

【とめる】

1 施策の目指す姿	70
2 実現に向けた課題と改善の方向性	70
3 「まもる」施策の方向性と具体化に向けた考え方	71
4 「とめる」の施策	84

【いかす】

1 施策の目指す姿	86
2 実現に向けた課題と改善の方向性	86
3 「いかす」施策の方向性と具体化に向けた考え方	87
4 おわりに【将来に向けて「自転車をいかす」】	96
5 「いかす」の施策	97

第5章 スケジュール … 99

【まもる】	100
【はしる】	102
【とめる】	104
【いかす】	106

はじめに 計画の策定にあたって

自転車は、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買い物、サイクリング、観光・レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。

さらに近年、自転車は健康づくりや、環境に配慮したゆとりあるライフスタイルを支える移動手段として、ニーズが高まっています。横浜市においても、自転車利用は平成10年から平成20年の10年間で約16%増加しています（※）。

その一方で、自転車は、様々なルールを守る必要がありますが、車道通行の原則や、歩道通行時の徐行、信号の遵守などの基本的なルールが守られない場合も見受けられ、自転車が歩行者に接触する事故など危険な状況も多く発生しています。

また、横浜市は、収容台数約10万台の駐輪場整備や放置自転車移動などの対策を行った結果、市内の放置自転車台数はピーク時の25%まで減少しましたが、一部の地域では、買い物客なども含めた放置自転車が依然として課題となっています。

そこで、横浜市では、自転車で走ったり、とめたりするときの適切な使い方を分かりやすくとりまとめ、それを自然に遵守できるように、自転車の通行空間や駐輪場の確保、情報提供の充実などの「正しく利用できる環境」を整える施策を進め、自転車が安全に・かしこく・楽しく使える、みんなが快適に過ごせる街を目指します。

※ 東京都市圏パーソントリップ調査データによる集計

自転車の良いところ

○ 車道を走れば
目的地まで早く行ける!!

○ 生活の中で運動できて
心身ともに健康的に!!

○ 自転車で行けば、気持ちも
良いし環境にも良い!!

自転車の気にならないところ

✕ ルールを守らない人がいて
周りの人が怖い思いを…

✕ 駅の近くに集まりすぎて
自転車が溢れている…

✕ 人混みに無理に入ると、
歩行者が通り難い…

「良いところ」はもっと進めて、「気になるところ」は改善して
自転車が安全に・かしこく・楽しく使えるまちに!!



第1章

計画に関する基本事項

1 計画の区域・期間・対象

(1) 計画区域

- 計画の対象区域は、市内全域とします。

(2) 計画期間

- 本計画の計画期間は、平成28年度から平成37年度までの概ね10年間とします。
- なお、自転車を取り巻く社会環境は、近年大きく変化していることから、概ね5年後を目途に、見直しを検討します。

(3) 計画の対象

- 本計画は、基本的に自転車を対象とします。ただし、「とめる」施策については、一部の取組では、原動機付自転車を対象に含めます。



2 計画の位置付け

- 本市の総合計画である「横浜市中期4か年計画 2014～2017」（平成26年12月策定）では、徒歩や自転車、公共交通を中心とした環境にも配慮した持続可能な交通体系を構築するとともに、放置自転車対策や自転車通行空間の整備等の自転車交通対策を一層進める必要があるとされています。
- また、「横浜都市交通計画」（平成20年3月策定）では、連続的な自転車走行環境の形成、自転車駐車場の整備、放置自転車対策の推進や、自転車運転マナー向上のための啓発、コミュニティサイクルの普及などの自転車施策の推進など、持続可能な交通の実現を目指すための施策・事業として、自転車に関する取組が示されています。
- 本計画は、これらの計画と整合をとりつつ、既存の自転車道ネットワーク整備指針等、関連計画等と連動した、本市の自転車利用の考え方及び自転車に関する施策の方向性と具体化に向けた考え方を示す計画となります。
- 本計画は、市長の附属機関である「横浜市自転車等施策検討協議会」における審議調査を経て、策定します。

総合的な計画

横浜市基本構想（長期ビジョン：平成18年～概ね37年頃）

横浜市中期4か年計画 2014～2017

目標像 人も企業も輝く横浜へ

計画期間 平成26～29年度（4年間）

市民に身近な
きめ細かい交通機能等の
充実（施策28）として、
自転車交通対策の推進が
示されています。

交通に関する計画

横浜都市交通計画（平成20年3月策定）

目標像 20年後を見据えた持続可能な交通に向けて

計画期間 平成20～37年度（概ね20年後）

※概ね5年間経過後を基本に必要な見直し

【自転車関連の主な施策・事業】

▼政策目標2 マイカー交通から公共交通への転換を促進します

(1)公共交通機関の利用促進 →自転車駐車場の整備

▼政策目標4 楽しく快適・安全に移動できる交通環境を整備します

(1)横浜都心部における回遊性向上→連続的な自転車走行環境の形成

→レンタル自転車によるコミュニティサイクル
の普及など自転車施策の推進

(2)駅周辺における歩行環境・自転車走行環境の整備

→放置自転車対策の推進

(3)安全に移動できる環境の整備 →自転車通行環境整備モデル事業

→自転車運転マナー向上のための啓発

自転車の
「はしる」「とめる」環境
整備とともに
ルールを「まもる」事業
が示されています。

横浜市自転車総合計画

目標像 自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ

計画期間 平成28～37年度（概ね10年間）

横浜市での
自転車に関する施策の
方向性と具体化に向けた
考え方を取りまとめた
自転車総合計画を策定し、
関連指針の見直しも
行いながら取組を
推進します。

自転車に関する計画

自転車道ネットワーク整備指針

計画期間 平成18年度～

※目標年次の設定なし

基本方針

- ・自転車走行空間のネットワーク化
- ・既存の自転車歩行者道（歩道）を活用した自転車走行空間の確保
- ・車道等の幅員構成の見直しによる自転車走行空間の確保

第9次横浜市交通安全計画

計画期間 平成23～27年度（5年間）

基本の取組

- ・「第1章 道路交通環境の整備」での自転車利用の促進と利用環境の総合的整備
- ・「第2章 交通安全思想の普及徹底」での自転車の安全な乗り方の普及
- ・「第3章 安全運転の確保」での自転車安全利用の推進

第2章

自転車を取り巻く 社会の動き

1 自転車への期待感の高まり

- 健康づくりや、自然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移動手段として、日々の生活や、余暇活動など、様々な場面で「自転車」を利用する人が増えています。
- また最近では、人や物を運ぶ手段として、例えば自転車のシェアリング(ペイバイク等)や、荷台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。
- このような自転車への期待感の高まりや、新しい動きをふまえて、横浜市での自転車の利用を考えていくことが大切です。

(1)健康や福祉の視点

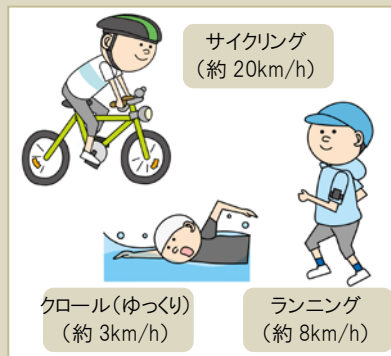
▼日々の移動を健康づくりにつなげる手段として

- 自転車に乗ることで、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。
- 例えば、通勤、仕事の打合せ、買い物など、いつもの移動を自転車に置き換えることで、移動時間が、気軽な健康づくりの時間に変わります。

▼身体的な負担が少ない移動手段として…

- 自転車は、徒歩に比べて足や膝等への負担が少ない移動手段です。
- 最近では、電動アシストや障害に応じた福祉車両の開発・普及により、一般の方だけでなく、高齢の方や障害のある方等にとっても、自転車は一層便利な乗り物になっています。

■同じ程度の運動量になるスポーツ



※厚生労働省:健康づくりのための運動指針 2006 を参考に設定

(2)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

- サイクリングやポタリング(自転車散歩)などは、自転車があれば、自分の身体能力等に応じて、いつでも気軽に参加できるスポーツです。また「魅せる」自己表現ができるスポーツとして、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方も増えています。

▼観戦も参加もできる、本格的なスポーツとして

- 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。

(3)余暇活動や観光・レジャーの視点

▼住民のゆとりある余暇活動の手段として

- 地域に暮らす住民が、自転車でお出かけする、ポタリングを楽しむなど、余暇活動の手段としての自転車利用に注目が集まっています。

▼来街者の観光・レジャーの移動手段として

- 観光資源・集客施設が集まる都心部では、地域内を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、ペロタクシーが走っていたり、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。

(4)環境への配慮の視点

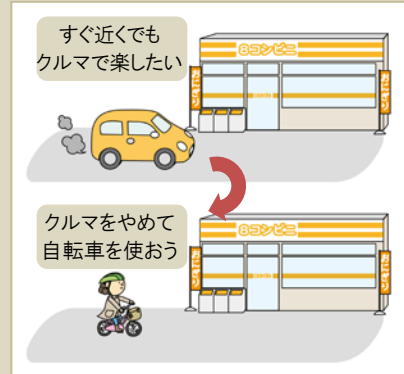
▼短距離移動を「自動車から自転車」に

- 自転車は目的地まで5km程度であれば、自動車よりも移動時間が短く済むという試算があり、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。
- 自転車は、基本的にCO₂を排出しないため、自動車に比べ、環境負荷の低い乗り物です。

▼長距離移動を「自動車から公共交通＋自転車」に

- 横浜市の「ベイバイク」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。

■自動車から自転車へ



(5)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駅周辺等に持ち込むことが減り、放置自転車が減少する効果も期待されています。

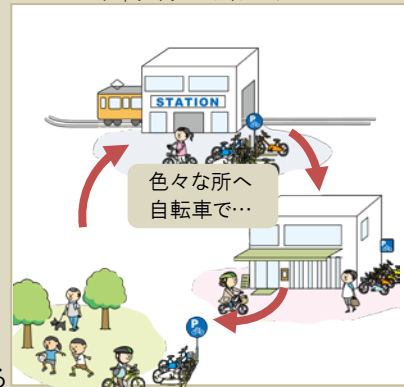
▼公共交通不通時の代替手段として

- 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。

▼公共交通の不便な地域での交通手段として

- 公共交通の不便な地域では従来より自転車の利用が多くされているところですが、電動アシスト自転車の普及などにより、山坂の多い地域等においても更に利用しやすくなっています。

■コミュニティサイクルのイメージ



(6)モノやヒトを運ぶための手段の視点

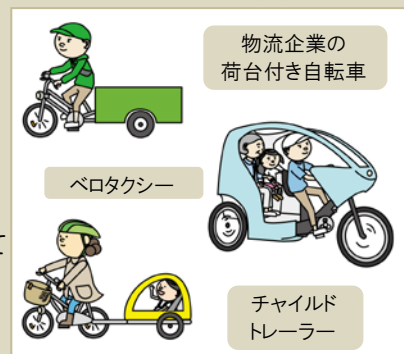
▼都市部などでの物流を支える手段として

- 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、親と子ども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複数の人が街を楽しみながら移動できる手段であり、都市部の一部において観光客の移動を支える手段となっています。

■モノやヒトを運ぶ色々な自転車



2 全国的な自転車通行空間整備を取り巻く状況

(1) 自転車通行空間整備に関する法制度の変遷

- 昭和 35 年制定の道路交通法では自転車は車道の左側部分を通行と規定されていましたが、昭和 40 年代の交通事故の急増を受け、歩道(指定された区間)自転車の通行が認められることとなりました。
- しかしながら、時間の経過とともに、自転車は「車両」であるという意識の希薄化が進み、歩行者にとって危険な、歩道上等で通行ルールを守らない自転車利用がみられるようになりました。
- そこで、平成 19 年に自転車の通行ルールの見直し等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が公布され、それを円滑に施行するための環境を整えるべく、警察庁は平成 19 年に自転車の交通秩序化に向けた通行空間整備と利用ルール遵守の徹底に関する総合的対策を打ち出しました。さらに平成 23 年に、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的対策を打ち出しました。また、平成 24 年には、国土交通省と警察庁から各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインが策定され、全国的に車道通行を基本とした自転車通行空間の整備が進められるようになりました。

■ 道路交通法に基づく交通ルールの基本

大原則：自転車は車道が原則・歩道は例外

- 道路交通法では、自転車は「車両」であり、車道を通行することが原則となっています。
- 車道を通行する際は、自動車と同じ進行方向に通行しなければいけません。
- なお、右に示す条件がある場合は、例外として歩道を通行することが認められます。

■ 普通自転車の歩道通行可能要件

- ① 歩道を通行できることが道路標識等で示されているとき
- ② 13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転するとき
- ③ 車道または交通の状況に照らしてやむを得ない※と認められるとき

※工事中、路駐の車が多い、車の交通量が多い、車道幅が狭いので車との接触の危険がある等

■ 車道を通るときは…

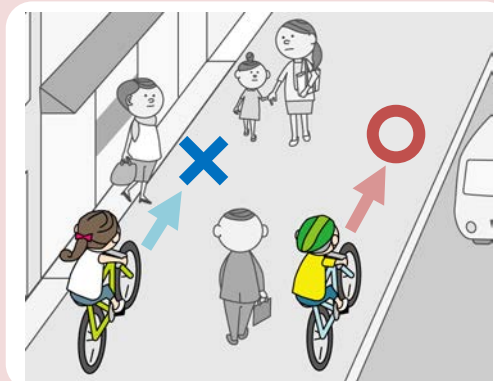
【車道の左側通行が原則】



- 自動車と同じ方向に進むことで、自動車と自転車との速度の差が小さくなり、自動車が自転車に気づきやすくなります。
- 逆走する自転車があると、自動車や正しく車道の左側を通行する自転車とのすれ違いが発生し、非常に危険です。

■ やむをえず歩道を通るときは…

【歩行者優先で、車道寄りを徐行】



- 歩道は、歩行者が安全に歩くためにつくられた場所であり、本来「車両」である自転車が通行する場所ではありません。
- 歩道通行が認められる場合は、自動車の運転手が気づきやすい車道よりを歩行者に配慮して徐行して通行しなければなりません。

■ 自転車通行空間と法制度の変遷

	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	自転車歩行者道	
			普通自転車歩道通行可の歩道	普通自転車通行指定部分のある歩道
				
S45 ～ S53	<p>S45:「自転車道」を新たに規定 【設置基準】自動車及び自転車交通量が多い道路で、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車を分離する必要がある場合</p> <p>S45:「自転車道通行義務」を新たに規定 ・自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない</p>	<p>S46 以前は「専用通行帯」はない</p> <p>S46:「専用通行帯」の規制を新たに規定 ・自転車専用通行帯の規制が可能になった</p>	<p>S45:「自転車歩行者道」を新たに規定 【設置基準】自動車が多く、歩行者の少ない道路で、安全かつ円滑な交通を確保するため自動車と分離する必要がある場合</p> <p>S45:「歩道通行可」の規制を新たに規定 ・自転車が歩道を通行可能になった</p>	<p>S53 以前は歩道における自転車の通行指定部分はなかった</p> <p>S53:「普通自転車の歩道通行部分」を新たに規定 ・歩道内の自転車通行部分を指定可能になった</p>
自転車の法令上の規定は、約 30 年間変化なし				
H19 ～ H24	<p>H19:警察庁「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」通達 ・自転車の通行環境の整備と自転車利用者に対するルール遵守の徹底を並行して進める</p>			
		<p>H20:標識令 ・普通自転車専用通行帯の標識を規定</p>	<p>H20:普通自転車の「歩道通行可能要件」の明確化 ・交通規制、運転者等による歩道通行可の要件の明確化</p>	
	<p>H23:規制標識「自転車一方通行」の新設 ・自転車道で一方通行規制が可能になった</p>		<p>H23:規制標識「自転車一方通行」の新設 ・歩道で一方通行規制が可能になった(通行指定等は無関係)</p>	
<p>H23:警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」通達 ・車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保 ・自転車は「車両」とであるということを自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底</p>				
<p>H24:国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定 ・車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示</p>				
<p>H25:道路交通法の一部改正 ・路側帯通行可</p>				
<p>H27:道路交通法の一部改正 ・違反者への講習の義務付け</p>				

凡例 道路交通法の改正 道路構造令の改正 関連するその他の動き

(2) 自転車通行空間、自転車駐輪環境整備に関するガイドライン

- 国土交通省と警察庁では、自転車の安全、円滑、便利な環境整備に向けて、自転車通行空間や自転車駐輪場の整備に関するガイドラインを策定しています。
- 本市においても、このガイドラインを踏まえながら、総合計画を策定し、横浜自転車道ネットワーク整備指針の見直しや、今後の駐輪場整備の考え方の整理を行うことが必要です。

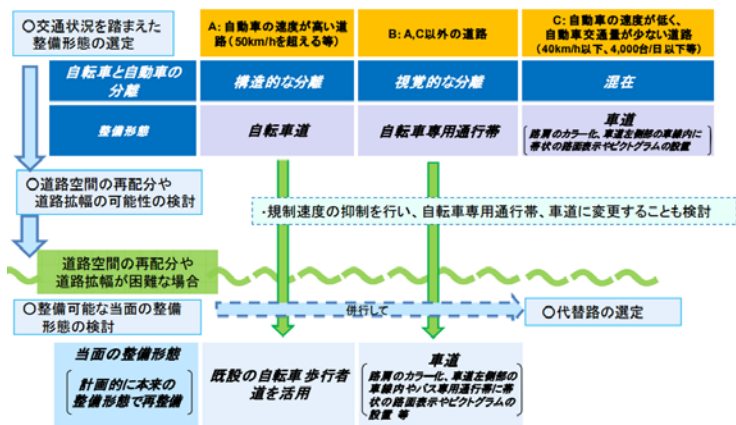
ア 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年度）

- 各地域において、道路管理者や都道府県警察が、自転車ネットワーク計画の作成や、整備、通行ルールの徹底を進めるためのガイドラインとして策定されました。

- ガイドラインは大きく以下の4項目に分かれています。

- ① 自転車通行空間の計画
- ② 自転車通行空間の設計
- ③ 利用ルールの徹底
- ④ 自転車利用の総合的な取組

■ 整備形態の選定

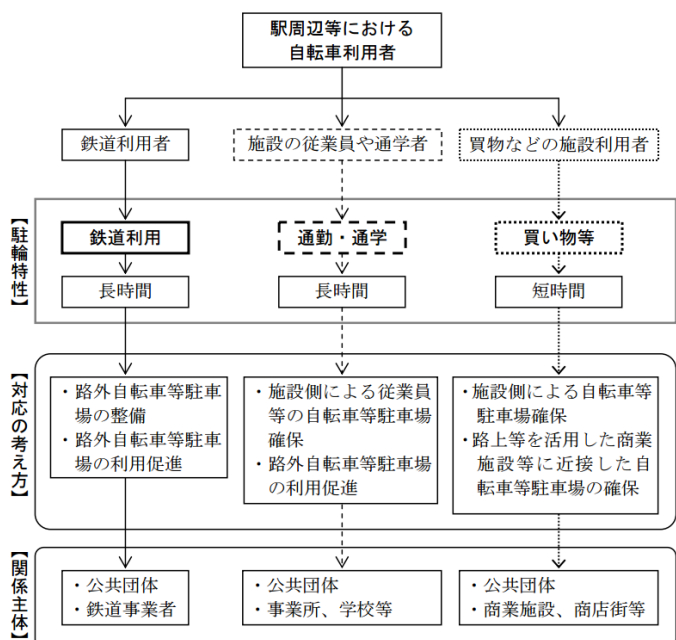


イ 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（平成24年度）

- 駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策をまとめ、整備事業を推進するためのガイドラインとして策定されました。

- ガイドラインでは、駅周辺等での自転車利用の目的や時間等の駐輪特性を調査、分析した上で、駐輪特性に対応した自転車等駐車施策の考え方を示しています。

- 公共団体だけでなく、自転車駐輪需要を発生させる商業施設や学校、事業所等も関係主体と整理し、ともに整備を進める主体として、一体となった取組みを進める方向性が示されています。

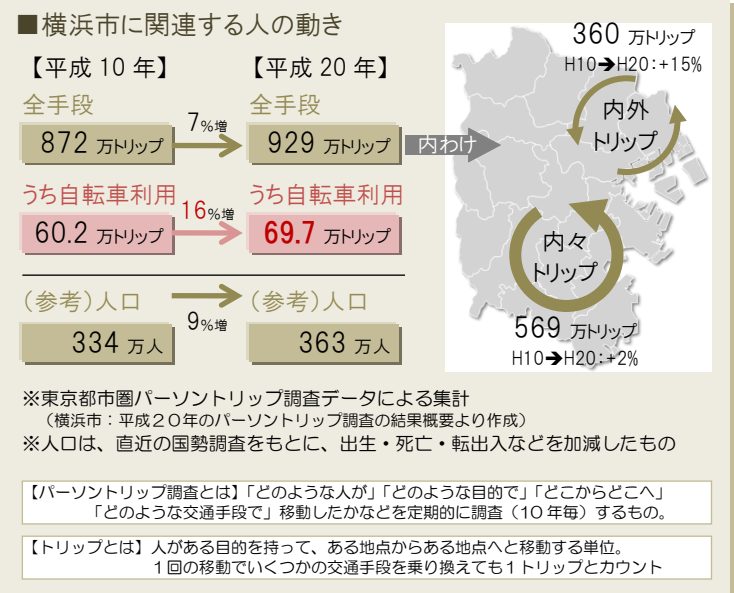


3 横浜市の自転車の利用状況

(1) 横浜市の自転車の使い方に合った自転車環境整備

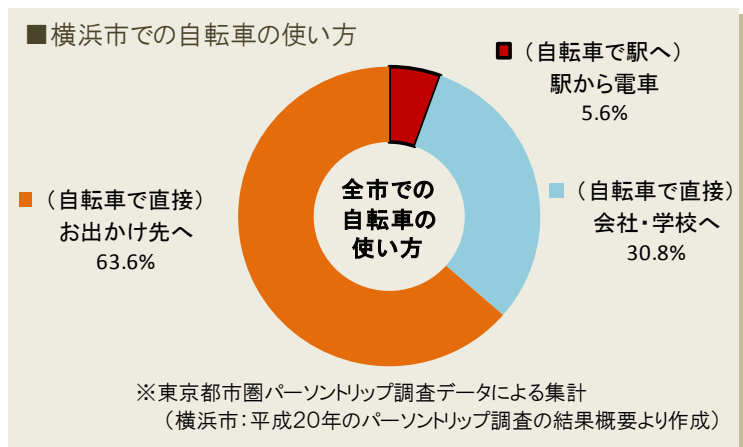
ア 現在の増加傾向と将来の減少傾向への対応

- 横浜市内の自転車利用状況については、平成10年から平成20年の10年間で約16%増加しています。この数値はこの間の人口の増加率である9%を大きく超えており、移動手段として自転車を積極的に選択する人が増えていると考えられます。
- 平成31年までは人口の増加が予測される中で、昨今の自転車ニーズの高まりとともに、当面は市内の自転車利用は増加すると考えられますが、将来人口は確実に減少していくことから、このような推移を見据えながら、自転車施策を展開していくことが必要です。



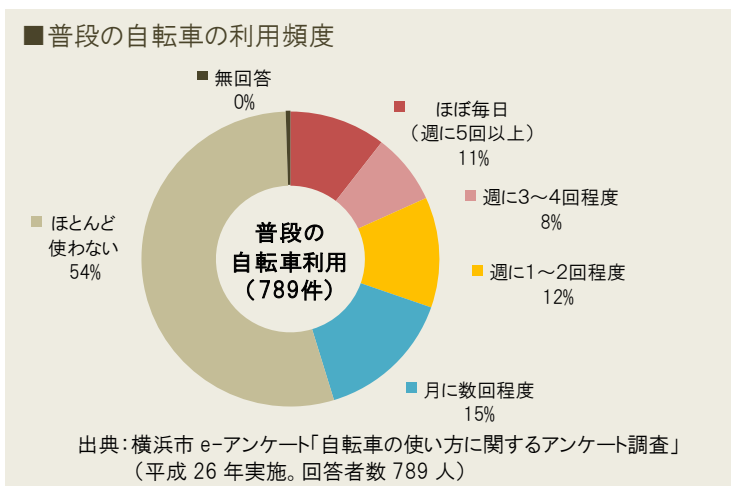
イ 会社や学校、お出かけ先などに直接移動する自転車への対応

- 自転車の使い方は大きく「駅に行くとき」と「目的地に直接行くとき」に分けられます。
- 市内での自転車利用を、「駅から電車」「会社・学校へ直接」「お出かけ先へ直接」に分けて整理すると、「駅から電車」に乗る移動は約6%で、自転車利用の大半は、直接目的地に向かう移動でした。
- 横浜市は、駅に集まる駐輪需要の受け皿として行政主導により、各鉄道駅周辺での駐輪場整備を進め、駅周辺での放置自転車の減少等の効果が得られています。しかし、お出かけ先等での駐輪場の整備は、各店舗や企業、学校等に委ねられており、十分な対策がとられていない状況です。



ウ 普段の自転車の利用頻度

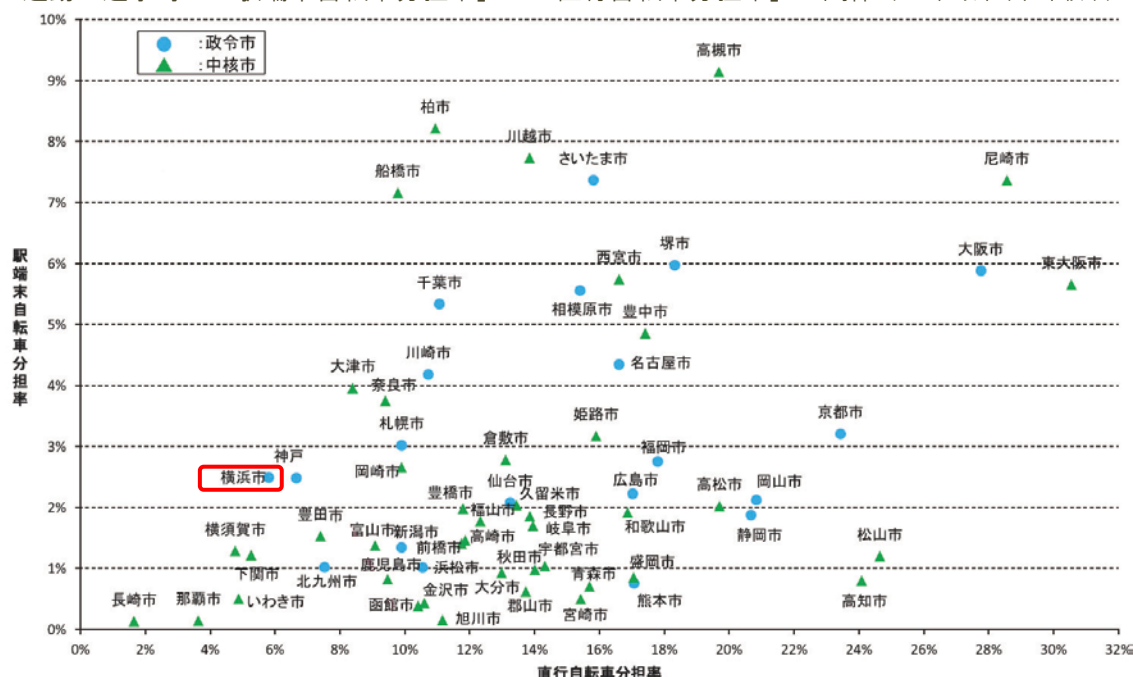
- 市民の普段の自転車の利用頻度では、「ほとんど使わない」人が54%と半数以上を占めています。
- ほぼ毎日もしくは週に3~4回程度の平日を含めて自転車を「よく使う」人は合計で19%、週に1~2回程度もしくは月数回程度の「たまに使う」人は合計で27%です。
- 半数以上が「ほとんど使わない」人であり、自転車の未利用者に対しても、自転車に関する理解を得ていくことが必要です。



エ 全国各都市と比較した横浜市の自転車の選択傾向

- 全国の政令市、中核市における、「通勤・通学」の際に“電車に乗るため駅に向かう場合”と“目的地に直接向かう場合”での「交通手段に自転車を選択する傾向」を、各分担率として整理し、散布図に示したものが以下のグラフです。(右側、上側に位置するほど、自転車を選択する傾向が強い自治体)
- 横浜市は、地形的に坂が多いことや、公共交通が充実しているなどの状況から、全国の自治体と比べて、通勤・通学の際に“駅に行く場合”、“目的地に直行する場合”ともに、移動手段として自転車を選択する傾向が低い都市となっています。

■ 通勤・通学時の「駅端末自転車分担率」と「直行自転車分担率」の関係 (H22、政令市、中核市)



※駅端末自転車分担率: 電車を利用するため、出発地から駅(または駅から目的地)に移動する全交通量のうち、自転車を利用した交通量の比率
 ※直行自転車分担率: 出発地から直接目的地(通勤、通学先)に移動する全交通量のうち、自転車を利用した交通量の比率

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 これまでの取組と課題

(1)交通安全教育・啓発

ア これまでの取組

- 横浜市では、幼稚園・保育園への幼児向けの訪問交通安全教育や、小学校での交通安全教室、自転車に関する情報等を提供するパンフレットなどの作成、配布など、自転車ルールの周知やマナー向上のための取組を行ってきました。
- 近年は、自転車事故の危険性を鮮明に意識してもらうために、中学生、高校生を中心に、スタントマンが自転車事故を再現するスクエアドストレイトによる交通安全教育も展開しています。
- また、神奈川県では、自転車交通安全教室（チリリンスクール）や、自転車の正しい知識と技能を競う交通安全に関する大会を開催しています。

■自転車マナーアップキャンペーン

- ・市内プロスポーツチームの選手や市内放送局のアナウンサーなど、発信力の高い方々と連携しながら、自転車を利用する方々に、自転車マナーアップのメッセージを発信するイベントやPRを展開しています。
- ・また、横浜市での自転車に関する情報を提供するリーフレット等を作成し、交通ルールやマナーを啓発しています。



■スクエアドストレイトによる交通安全教育

- ・自転車事故の恐ろしさを実感することで、安全意識を高めるための手法が、スクエアドストレイトです。
- ・スタントマンが自転車の交通事故を目の前で再現することで、「ルールを守る必要性」を強く意識させることにつながることから、本市では以下のような事故シチュエーションを想定したスクエアドストレイト教育を行っています。
 - 傘さし2人乗り自転車が歩行者を跳ね飛ばす
 - 時速40kmの自動車と自転車の衝突
 - 飛び出し自転車とオートバイの衝突 …など



■交通安全こども自転車神奈川県大会・交通安全高齢者自転車神奈川県大会

- ・小学生や高齢者が、交通安全に興味を持ち、安全な自転車の乗り方、技能を身につけること等を目的として自転車大会が開催されています。周りの子どもや高齢者の自転車利用の手本となることも期待されています。
- ・学科テストと実技テストを行い、チーム単位で安全に正しく自転車に乗ることができるかを競う大会であり、児童向けは昭和45年から、高齢者向けは平成24年から実施している大会です。

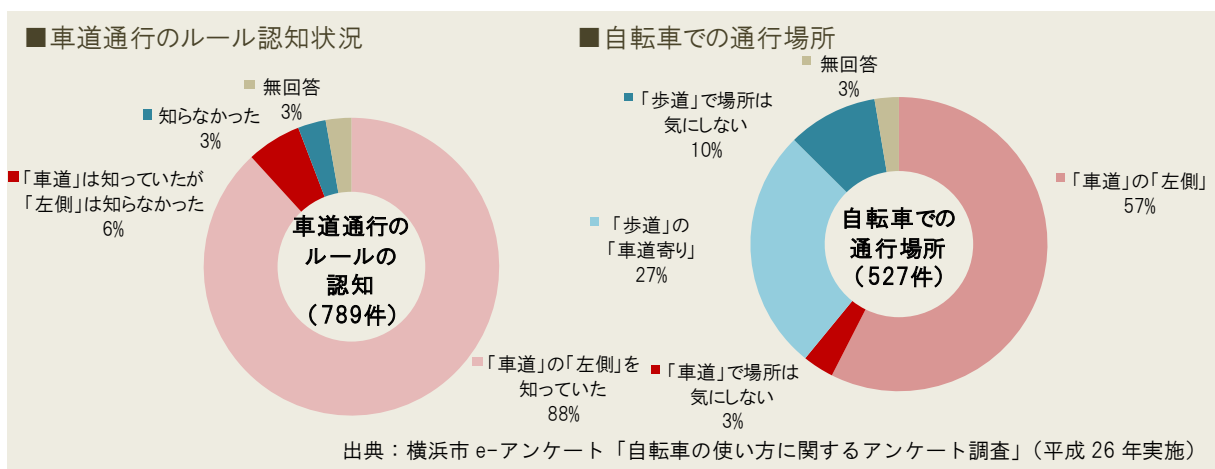


イ 取組から見える課題

(ア)自転車の交通ルールの認知状況と遵守意識の低さ

- 自転車の交通ルールは、自動車に比べて遵守する意識が低く、交通ルールを知っていても守らない、仕方がない、と考える利用者が多い状況にあります。
- 例えば「自転車は車道左側」の交通ルールは、近年様々なメディアを通じて周知され、横浜市 e アンケート調査では、市民の9割が認知していると回答していますが、実際に「車道の左側」を通行すると回答した人は6割弱となっています。

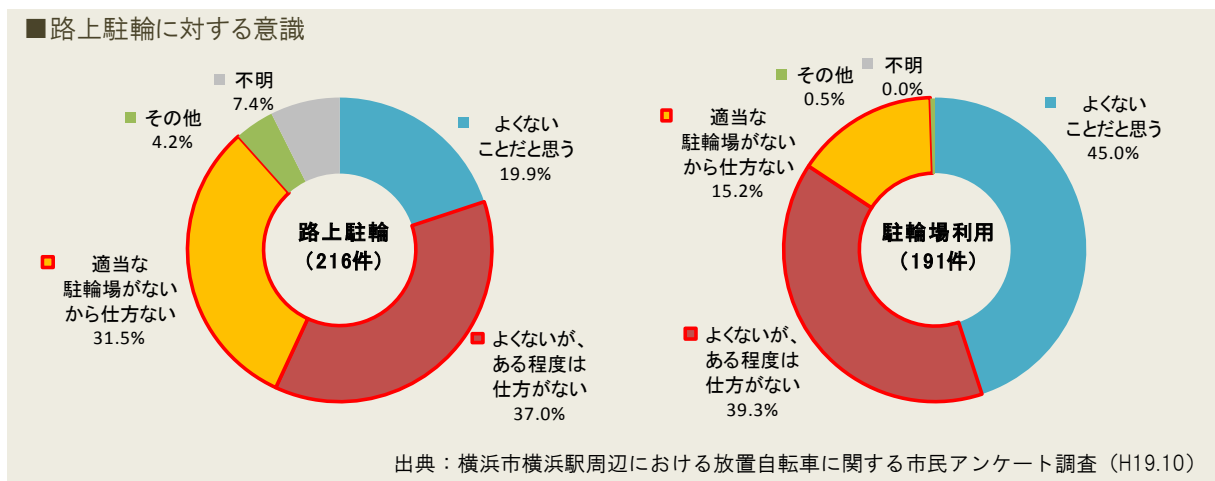
正しい交通ルールの認知と行動のギャップを埋めるための「遵守の必要性」の周知が必要



(イ)駐輪ルールに対する遵守意識の低さ

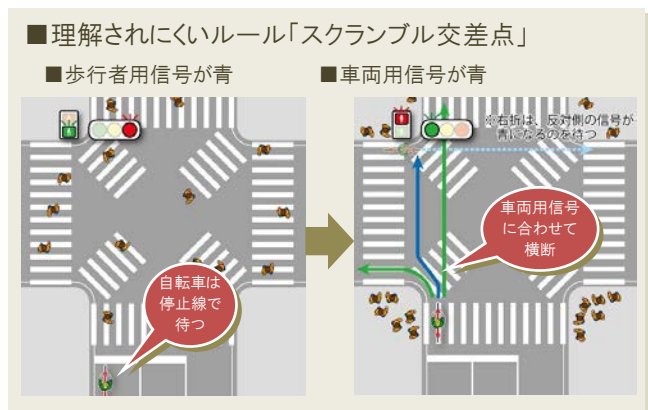
- 横浜駅周辺でのアンケート調査では、路上駐輪に対しての意識を聞いたところ、「よくないが、ある程度は仕方がない」、「適切な駐輪場がないから仕方がない」とする意見が多数を占めています。
- 駐輪ルールに関しては、「仕方がない」という考え方を是正していくことに加えて、駐輪ニーズに適した場所、サービスの駐輪場を確保することも同時に進めることが求められます。

知っていても「仕方がない」と考える遵守意識の低さの解消が必要



(ウ)自転車に関する交通ルールへの理解されにくさ、周知不足

- 車道通行時の二段階右折、スクランブル交差点での通行のタイミング、バスレーンや狭い道路での通行方法など、ルールはきちんと決まっても理解されにくい交通ルールがあり、結果的に自己流で危険な走行をする場合があります。
- 現在、市が作成している交通安全教育に関するリーフレットなどでは、細かな交通ルールは紙面の都合等で、十分周知できていない現状にあります。
- また現場で発生する様々な状況に対して、適切に教えることのできる人材が不足しています。



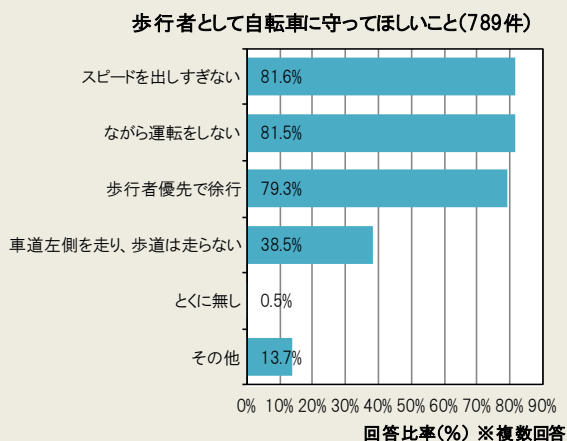
自転車利用時の交通ルールを分かりやすく示していくことが必要

(エ)歩行者から見た自転車、自動車から見た自転車

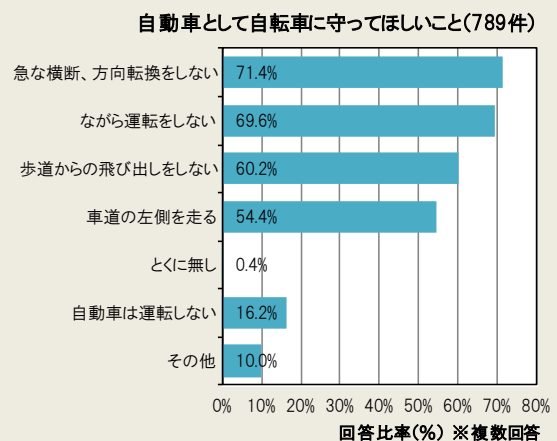
- 自転車がルールやマナーを守っていると思っていても、歩行者や自動車利用者から見たときにそう思われていない可能性があります。
- 歩行者、自動車として自転車に守ってほしいことについては、歩行者では「スピードを出しすぎない」など、また自動車では「急な横断、方向転換をしない」などを、7～8割の多くの人が挙げています。

まわりの歩行者、自動車の感じ方を踏まえながら、自転車を使う心構えが必要

■「歩行者」として自転車に守ってほしいこと



■「自動車」として自転車に守ってほしいこと

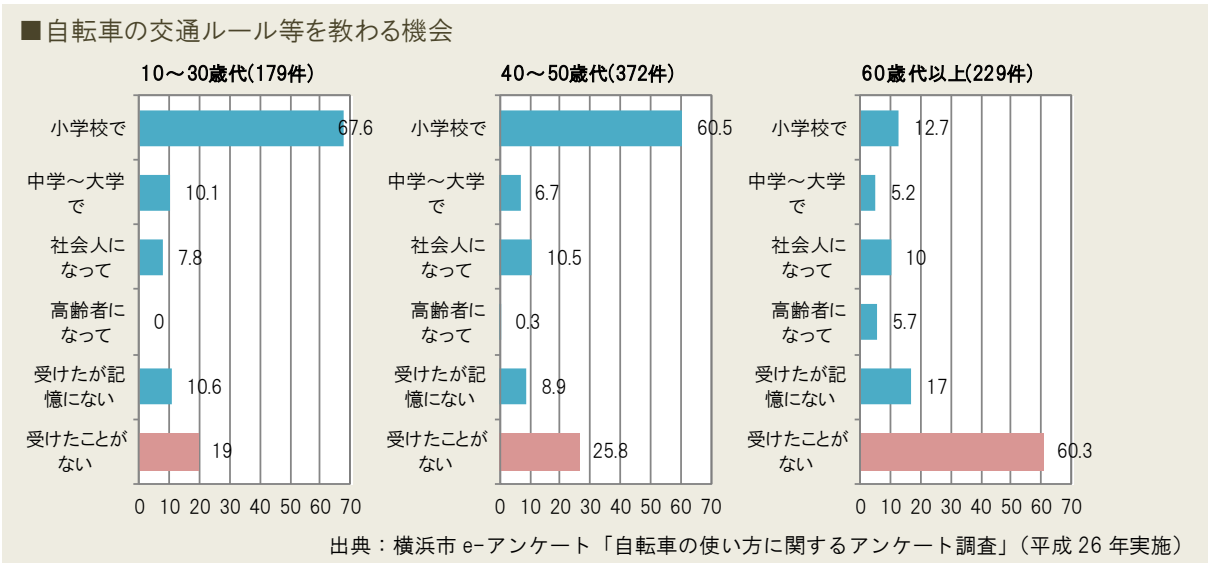


出典：横浜市 e-アンケート「自転車の使い方に関するアンケート調査」(平成 26 年実施)

(オ)交通安全教育の機会の欠如

- 交通安全教育の機会について、市民の受講経験を聞いたところ、50歳代までの回答者では「小学校で」の受講経験が6〜7割となっており、その他の時期には受講経験がほとんどない状態です。
- また、60代以上の高齢層では、「受けたことがない」が6割を超えています。
- すなわち、交通安全教育の現状として、小学校以外での教育の場が少なく、また高齢者は受講する機会があまりなかった状況にあります。

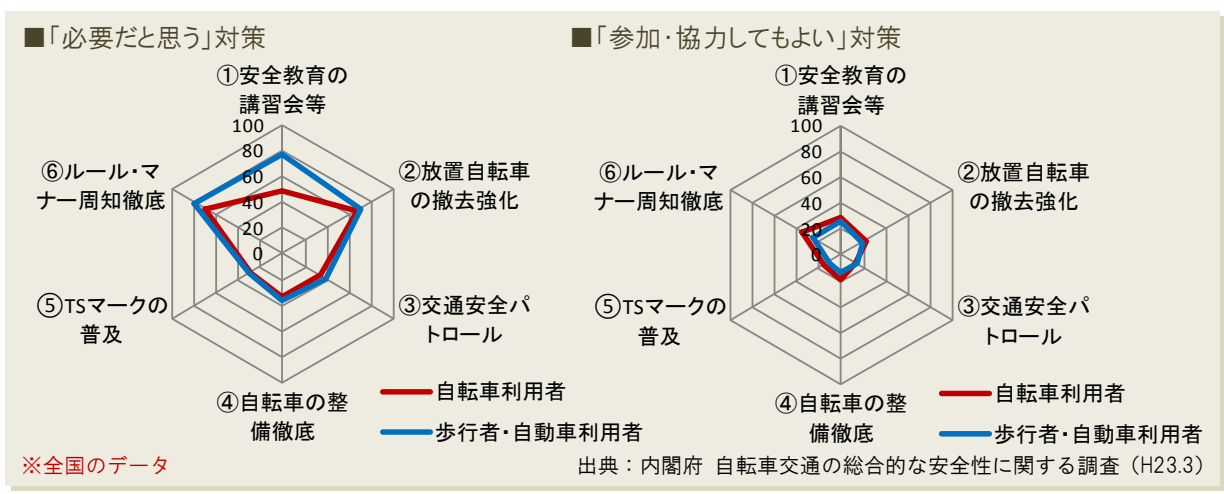
生涯通じて交通安全教育を受けることのできる、継続的な教育環境の構築が必要



(カ)交通安全教育の必要性と参加意欲のギャップ

- 交通安全教育の講習会などの自転車関連施策の取組の必要性と、取組自体への参加・協力に関する調査では、取組の必要性は高いと認識しつつも、実際に参加・協力する意欲は低い状況にあります。必要性の認識を、実際の参加・協力につなげる仕組みが必要です。

「参加・協力してもよい」と思える、楽しさや充実感のメリットが得られる等の交通安全教育の工夫が必要

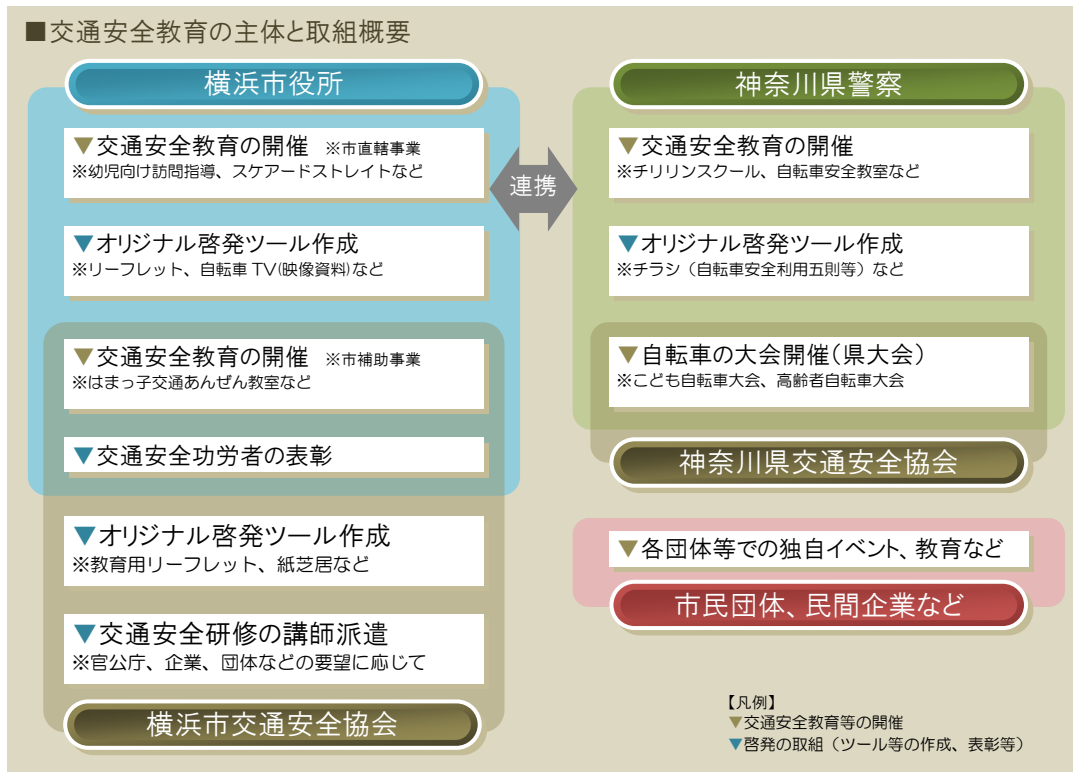


(キ)交通安全教育の実施主体の連携の必要性

- 横浜市 of 自転車に関する交通安全教育は、主に市レベルの横浜市、横浜市交通安全協会と、県レベルの神奈川県警、神奈川県交通安全協会が、それぞれで交通安全教育や啓発ツール作成・配布等を工夫しながら進めていますが、全体としてみると必ずしも効率的でないところがあり、まだまだ連携が十分ではない状況です。
- これに市民団体や民間企業などが、独自にイベント等を展開している状況にもあり、より効果的な取組を行うことが求められます。

交通安全教育に関係する主体間での連携の強化、情報の共有化を図る仕組みが必要

関係主体間で交通安全に関する交通ルール、マナーに対する共通認識が必要

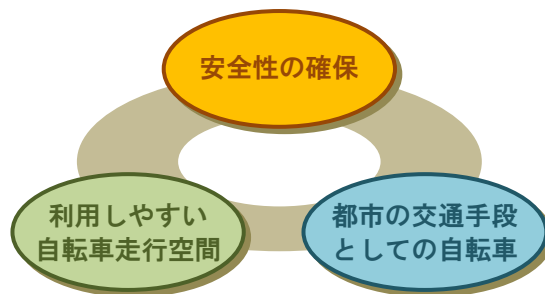


(2) 自転車通行空間の整備状況

ア これまでの取組

- 横浜市では平成18年に「横浜自転車道ネットワーク整備指針」を策定し、ネットワーク路線や交通安全上必要な道路等において、自転車道や自転車専用通行帯(車道設置タイプ)、自転車通行部分のカラー化(歩道設置タイプ)などの整備を進めてきました。
- 近年では、自転車利用の多い「鶴見駅」や「みなとみらい21地区」において、面的な自転車通行空間の整備を進める取組を始めています。

▼自転車ネットワーク整備の目的

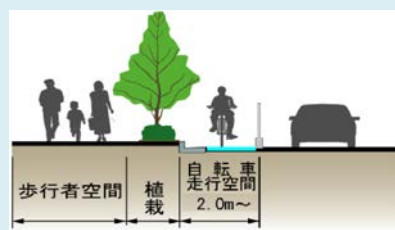


■現行のネットワーク整備指針における整備形態

車道設置タイプ

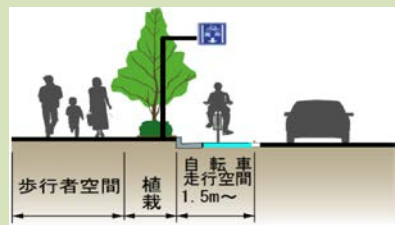
自転車道(タイプ1)

- 縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間
- 自転車道のある道路では、原則として自転車道を通行しなければならない。



自転車専用通行帯(タイプ2)

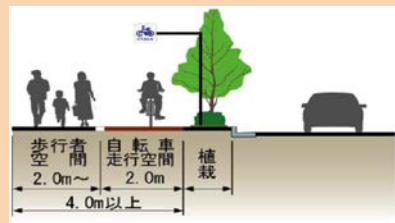
- 交通規制により指定された、自転車が通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。



歩道設置タイプ

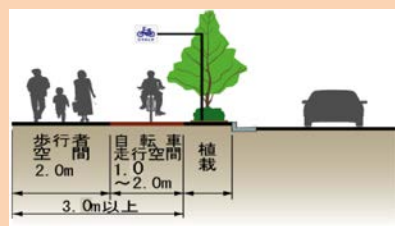
自転車通行指定部分(タイプ3)

- 自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示(白線)及び舗装のカラー化等で通行位置を明示。
- 徐行により通行しなければならない、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならない。



啓発帯(タイプ4)

- 自転車歩行者道で自転車と歩行者の分離を図るために、舗装のカラー化等による通行位置の明示。(交通規制は伴わない)
- 徐行により通行しなければならない、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならない。



■ 自転車通行空間整備の状況(平成 18 年～平成 26 年度)

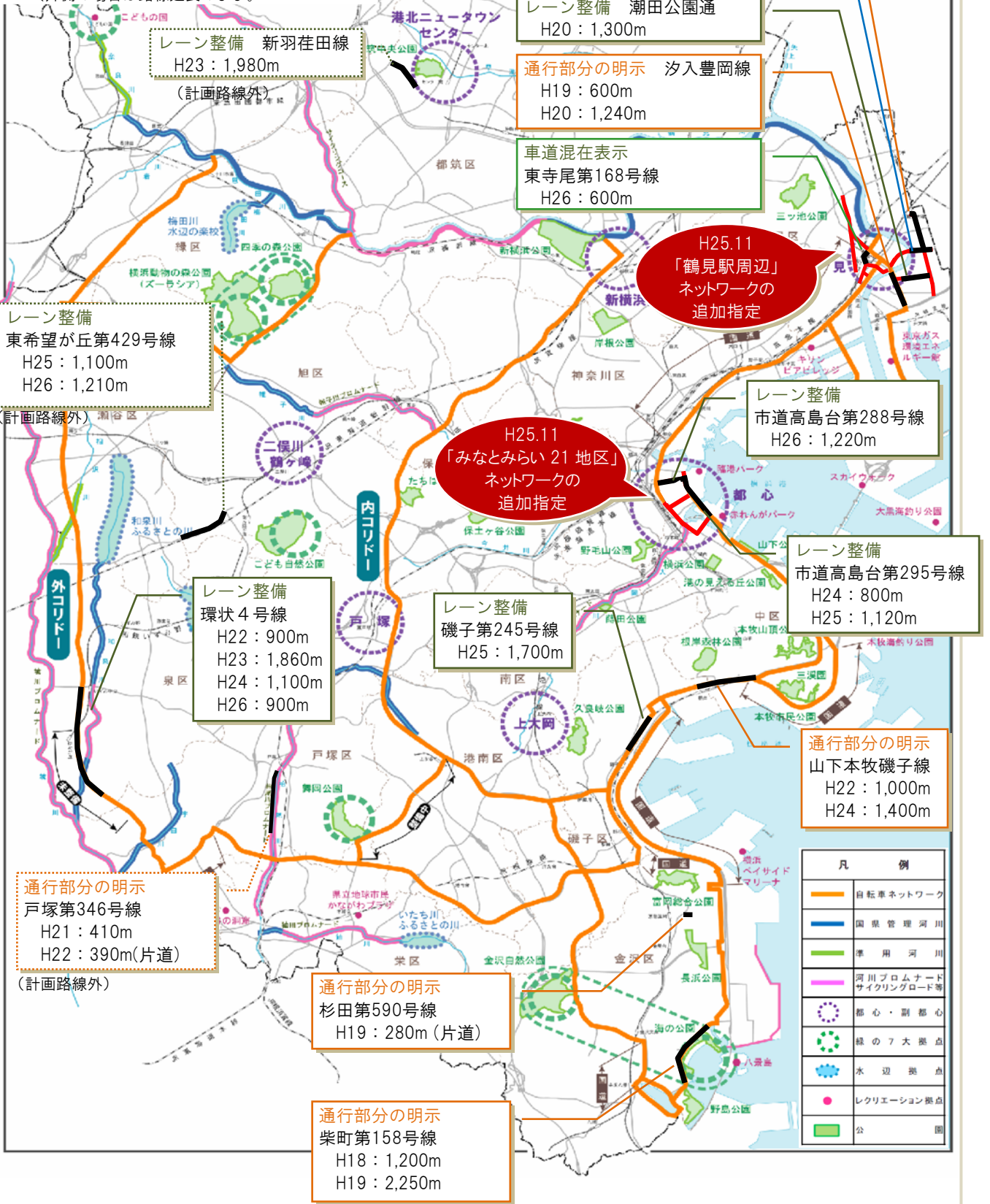
	計画延長	整備済み延長	整備率
横浜市	約 263km	21.95km*	約 8%

整備率は
計画の 8%

※整備済み延長 27.32kmのうち

- ①ネットワーク計画路線 21.95km
- ②ネットワーク計画路線以外 5.37km

※計画延長、整備済み延長は、道路の両側に整備した場合、路線延長の2倍(両側)として集計。(片側の場合は路線延長のまま。)



凡 例	
	自転車ネットワーク
	国県管理河川
	準用河川
	河川プロムナードサイクリングロード等
	都心・副都心
	緑の7大拠点
	水辺拠点
	レクリエーション拠点
	公園

Column 市内の自転車専用通行帯整備の効果

- みなとみらい 21 地区では、H24～25 年度に約 2.0km(上下線の両側)の連続した自転車専用通行帯の整備を行いました。
- H24 年度の時点で行った整備前後の自転車通行場所の交通量調査では、車道通行が整備前は 29% (541 台) →整備後は 46% (958 台) に増加しました。
- その一方で、車道内を逆走する自転車が、整備前 10 台→整備後 38 台と増加しており、自転車通行空間の整備とともに、「車道の左側」を自動車と同じ方向に走ることの周知も重要です。

▼国際大通りの自転車専用通行帯の整備

H24 年度に国際大通りに総延長約 1.4km の自転車専用通行帯を整備。

(H24.9.15(土)設置)。

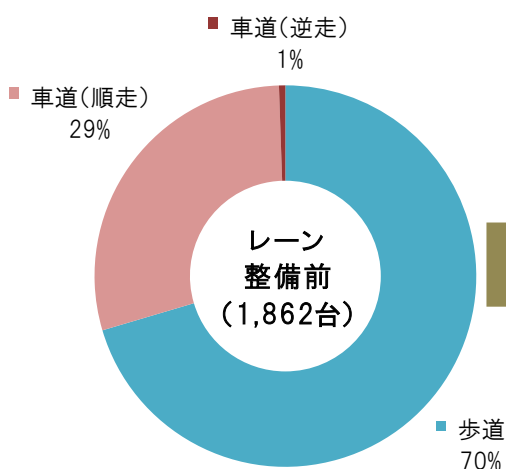
整備前後の土曜日において、自転車の断面交通量を調査。

【整備前】 H24.8.25(土) → 【整備後】 H24.10.27(土)

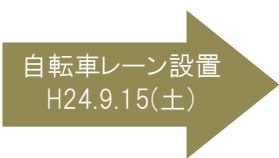
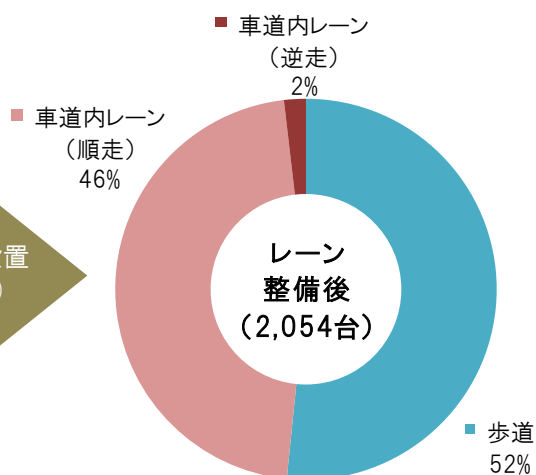
全交通量は、整備前 1,862 台、整備後 2,054 台と 1.1 倍に増加



■整備前(H24.8.25(土))



■整備後(H24.10.27(土))



■自転車交通量(調査結果)

走行場所	自転車交通量(台)			変化率	
	整備前 8.15(土)	整備後 10.27(土)	変化量		
歩道	1311	1060	-251	0.8 倍	
車道 (レーン)	順走	541	956	415	1.8 倍
	逆走	10	38	28	3.8 倍
合計	1862	2054	192	1.1 倍	

全体数は増加したが歩道通行は減少。

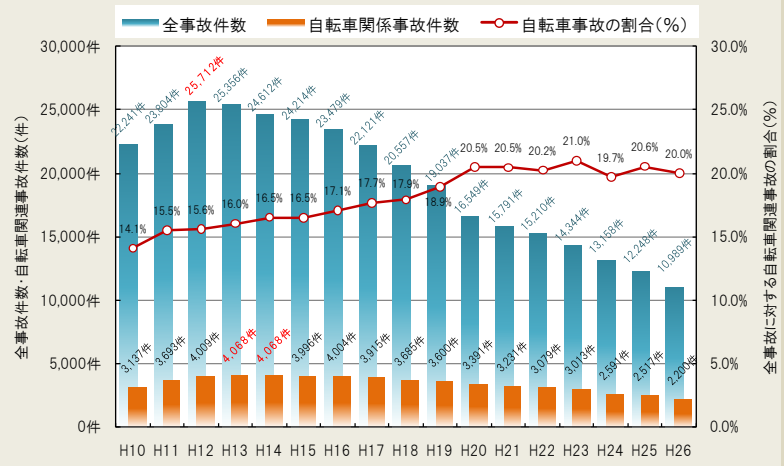
台数は少ないものの、逆走する自転車が增加。

イ 取組から見える課題

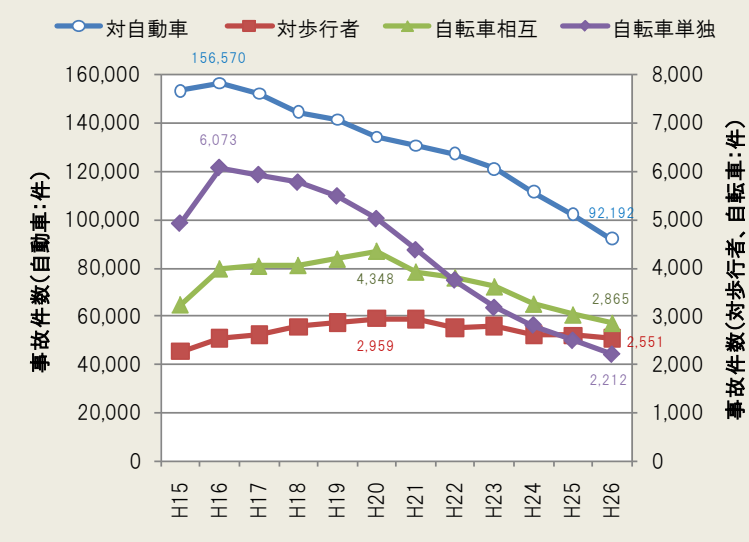
(ア)歩行者との事故の発生

- 市内の全交通事故に占める自転車関連事故の割合（赤色折線）を見ると、平成 20 年までは年々増加した後、ここ数年は、全事故の 20%程度で頭打ちとなっています。
- 全国の平成 15 年から平成 26 年の 11 年間で、事故の相手別の発生件数を見ると「自転車対自動車」（青線）の事故は、平成 16 年の約 15.7 万件をピークに年々減少し、平成 26 年時点で 9.2 万件まで減少しています。
- 一方、「自転車対歩行者」（赤線）は、平成 20 年まで増加し続け、その後若干減少傾向に転じたものの、ほぼ横ばいの状態です。
- そのため、相対的に自転車が加害者となりやすい歩行者との事故が、目立つ状況となっています。

■ 市内の全事故件数、自転車関連事故件数の推移



■ 全国の【相手別】の自転車関連事故件数の推移



自転車が被害者となる事故、加害者となる事故ともに減少させるための取組が必要

(イ)若い世代に多い事故の発生状況

- 自転車関連事故の死傷者数(死者+負傷者の合計)を、年齢層別の「人口1万人あたり1年間の事故発生率(件/万人)」で見ると、市の人口1万人に対して6.7人の死傷者が発生している状況となっています。
- 特に、15歳以下及び16~24歳までの若い世代で事故が多く発生している傾向があります。
- 全国的には、総じて横浜市よりも人口1万人あたりの事故発生率が高くなっており、とくに16~24歳の事故の発生率が高くなっています。
- 横浜市は全国の自治体に比べて自転車利用率が低いために、比較的自転車事故の発生率も低めの状況にあると考えられますが、若い世代を中心に事故が発生しており、対策が求められます。

自転車事故の発生率が低い市の良い特徴を今後も継続し、さらに事故率を減少していく取組が必要

■人口に占める自転車事故発生率

横浜市(H25)	死傷者数(人)	年齢別人口(人)	人口1万人あたり事故発生率
15歳以下※	509	480,802	10.6
16-24歳※	370	360,980	10.2
25-29歳	147	214,327	6.9
30-39歳	370	534,952	6.9
40-49歳	425	601,832	7.1
50-59歳	252	431,529	5.8
60-64歳	107	259,575	4.1
65歳以上	272	787,128	3.5
合計	2,452	3,671,125	6.7

全国(H25)	死傷者数(人)	年齢別人口(人)	人口1万人あたり事故発生率
15歳以下※	21,489	16,525,000	13.0
16-24歳※	26,407	12,307,000	21.5
25-29歳	7,684	6,998,000	11.0
30-39歳	13,448	17,112,000	7.9
40-49歳	13,231	17,783,000	7.4
50-59歳	10,134	15,585,000	6.5
60-64歳	6,289	10,117,000	6.2
65歳以上	21,845	31,019,000	7.0
	120,527	127,446,000	9.5

▼年齢層は自転車関連事故の年齢別死傷者数の区分に基づく。人口データは5歳区分のため、以下の年齢別人口を割り当てて試算している。

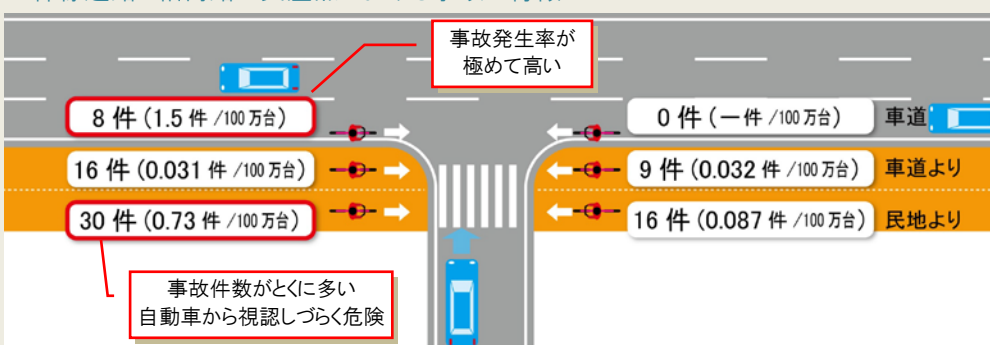
※事故:15歳以下→人口:0~14歳合計値
 ※事故:16~24歳→人口:15~24歳

(ウ)逆走や歩道通行の危険性に対する認識不足

- 道路交通法では自転車は車両として「車道の左側」を通行することが定められており、歩道通行については限られた条件(子ども、高齢者、交通規制等)でのみ歩道通行が認められていますが、依然として多くの自転車利用者が進行方向を気にせず、また、歩道を通行している状況です。
- 自転車の逆走は、自動車からの視認性や、自動車との相対的な速度などの面で危険性が高いと考えられ、通行場所及び通行方向による事故率のデータでも、その危険性は示されています。

車道左側のルール周知とともに、ルールを遵守しないことの危険性を伝えることも必要

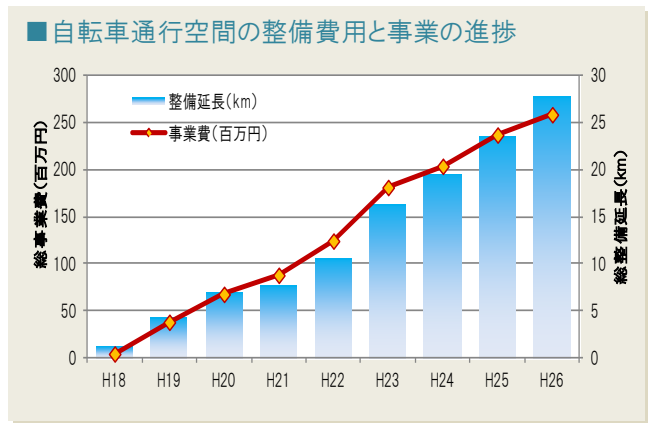
■幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴



※2002~2005年(4年間)の事故件数()内の数字は事故発生率(件/100万台)
 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)

(エ)整備目標が未設定のため実整備が進んでいない現状

- 自転車通行空間整備は、国土交通省、警察庁によるガイドラインが示され、全国的に取組が進められています。本市でも、ガイドラインに先駆けて策定された整備指針において延長 263 km のネットワーク計画を定めています。
- しかし、過去 9 年間で約 27km の整備に留まっており、現行のペースでは全線完了まで約 79 年間かかる計算となります。費用的、人的な不足に加え、自転車通行空間整備に対する沿道の合意形成が困難なことも、実現を阻む要因と考えられます。

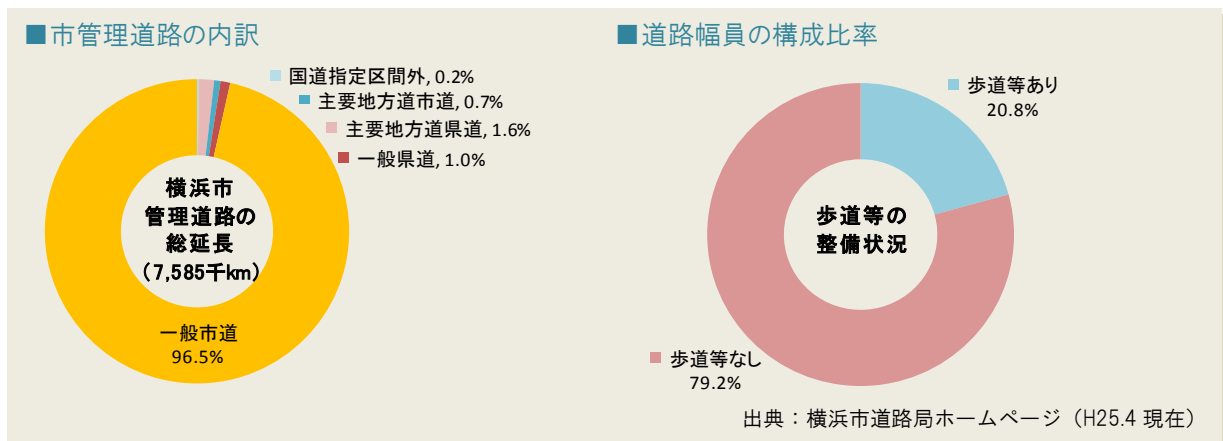


自転車総合計画の策定に合わせて、明確な目標を設定し、実行に向けた体制づくりが必要

(オ)十分な幅員が確保できない道路実態

- 自転車通行空間の整備が進まない要因のひとつとして、市内の道路の大半を占める一般市道の80%の道路に歩道等がなく、歩道がある道路でも道路構造令や道路交通法に照らした場合に、自転車通行空間の整備に必要な幅員に余裕のある道路が非常に少ないことが挙げられます。
- 道路構造令や道路交通法では、自転車歩行者道 3.0m以上、歩道 2.0m以上、自転車道(対面通行)2.0 m以上、自転車専用通行帯(片側通行) 1.0m以上など、必要な幅員が規定されています。
- そのため、多くの既存道路では、拡幅、用地買収を含む大規模改修を行わない限り、基準に適合した道路整備ができない問題があります。

基準に適合しない道路、幅員の狭い道路での自転車通行空間のあり方を整理することが必要



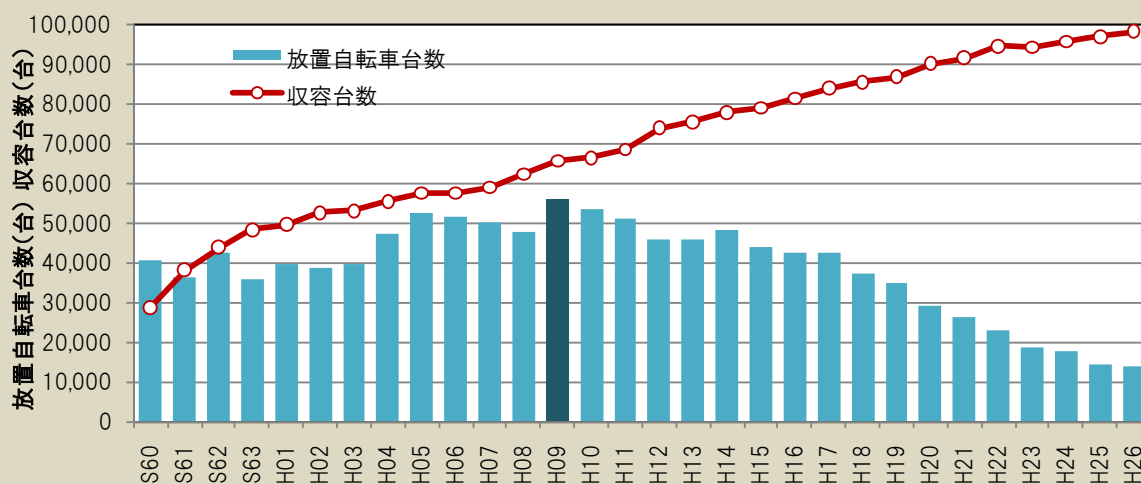
(3) 自転車の駐輪対策

ア これまでの取組

- 横浜市での自転車関連の取組として、駅周辺での駐輪場整備を進めるとともに、放置自転車の移動等を行ってきました。平成26年現在、収容台数約10万台の駐輪場を確保した結果、放置自転車の台数はピーク時の25%まで減少しています。

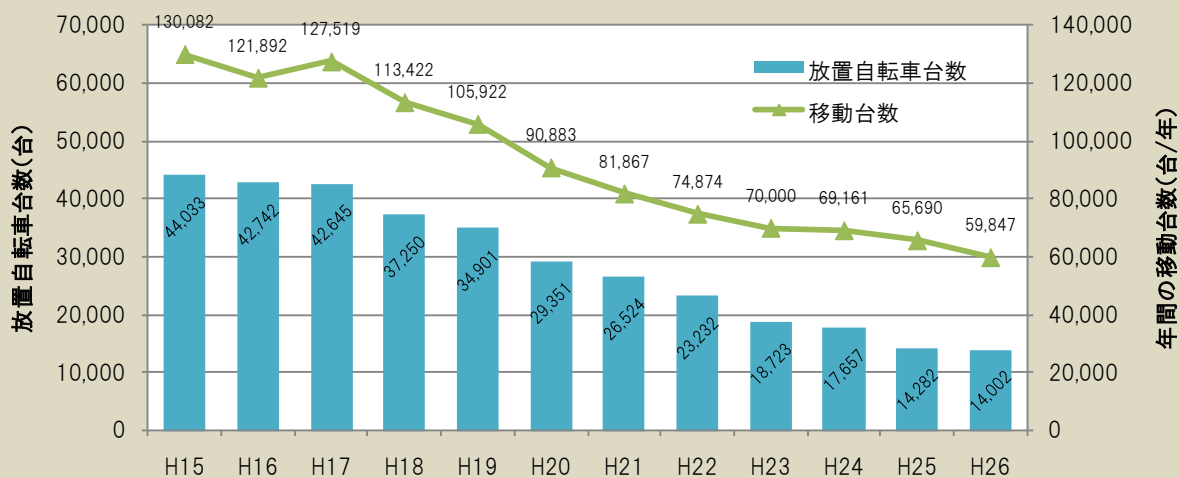
■駐輪施設の整備

- 市内の各駅周辺を中心に駐輪場の整備を進め、平成26年現在、収容台数約10万台の駐輪場を確保しています。
- その結果、放置自転車台数^{*}は大幅に減少し、ピーク時約5.6万台あった放置自転車は、平成26年現在約1.4万台にまで減少しています。



■放置自転車の移動・保管

- 放置自転車は、歩行者の通行や、まちの景観を阻害する要因となることから、市内各駅周辺を放置禁止区域に指定し、定期的に放置自転車の移動を行っています。
- 放置自転車の移動台数は、放置自転車の減少とともに減り続けていますが、依然として年間約6万台の放置自転車を移動しています。

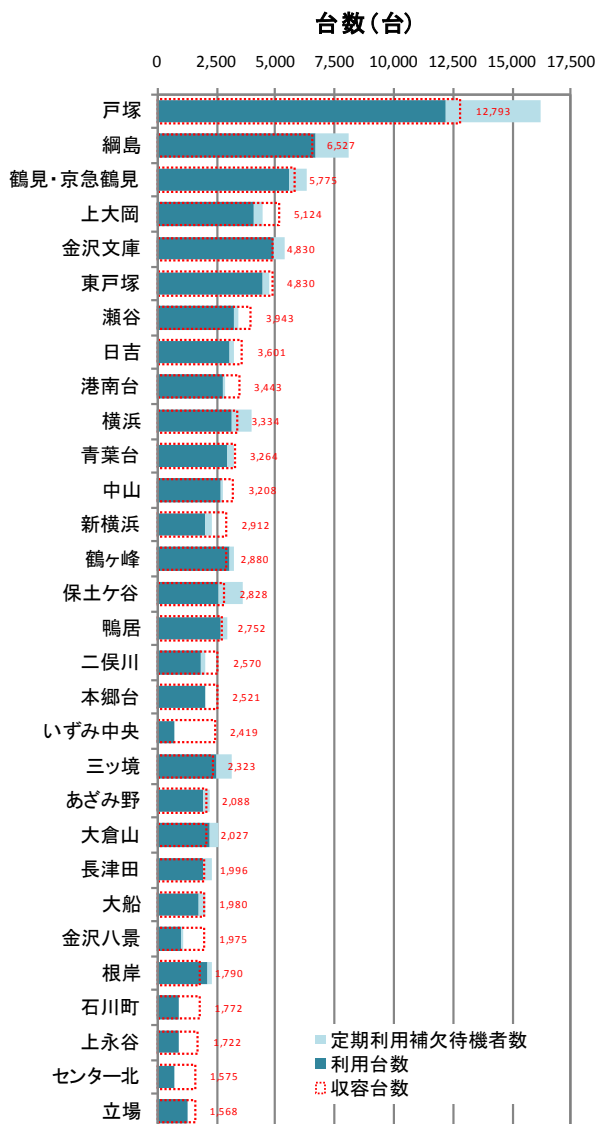


^{*}放置自転車台数…調査を行った日の、駅周辺に放置されている自転車及びバイクの台数。
調査は、各年11月の平日の晴天時、午前9時から午後3時までの間に実施。

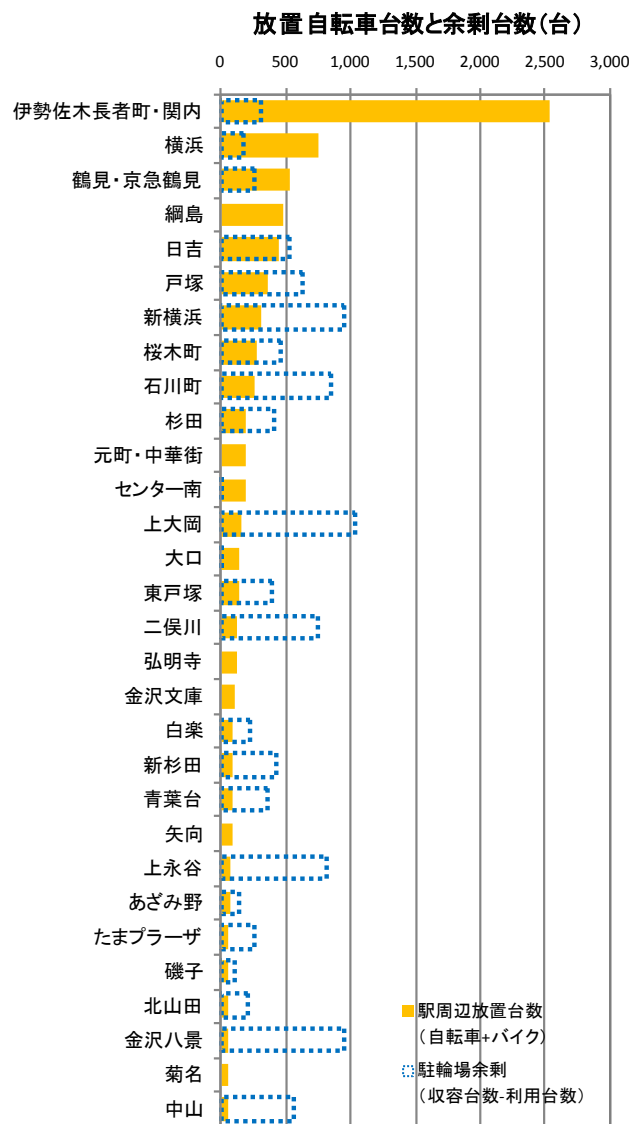
Column 駐輪に関する問題の多い鉄道駅について

- 駅ごとの駐輪場の収用台数の多い上位 30 駅（左グラフ）では、戸塚駅や綱島駅、鶴見・京急鶴見駅など、収用台数の非常に多い鉄道駅でも駐輪場はほぼ満車状態で、定期利用の補欠待機者が発生しています。
- 一方、放置自転車の多い駅（右グラフ）を見ると、伊勢佐木長者町駅・関内駅、横浜駅、鶴見・京急鶴見駅など、駅の近くが商店街や繁華街となっているまちなかで、大量の放置自転車が発生しています。とくに、伊勢佐木モールを有する伊勢佐木長者町駅・関内駅は突出しています。

■ 収容台数の多い上位 30 駅の利用状況



■ 放置自転車の多い上位 30 駅と駐輪場の余剰



※利用台数、駅周辺放置台数：平成 26 年 11 月実態調査に基づく
 ※定期利用補欠待機者数：平成 27 年 1 月時点のデータに基づく

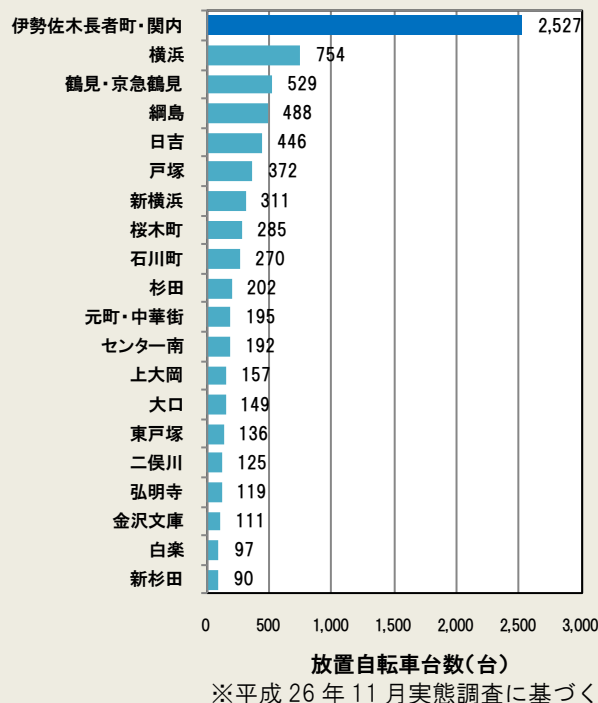
イ 取組から見える課題

(ア)依然残る買い物需要等の放置自転車への対応

- 収容台数 10 万台規模の駐輪場整備により、駅周辺の放置自転車は減少していますが、依然として多くの放置自転車が発生する駅があります。
- 特に、伊勢佐木モール最寄りの伊勢佐木長者町駅・関内駅では、周辺概ね 300m 圏内の放置自転車が 2,527 台と、他駅に比べて突出しています。
- また、横浜駅、鶴見駅（京急含む）など、放置自転車の多い駅の特徴として、買い物等の短時間利用が多く見られます。
- 買い物利用等の放置自転車は、商店街や、銀行、娯楽施設などの商業施設の周辺等で発生しています。
- これらの自転車駐輪への対応としては、本来、自転車駐輪を発生させる店舗が駐輪場を整備することが期待されます。
- しかし、現状では横浜市においては、建物の建設時や大規模改修時に駐輪場の整備を義務付ける「附置義務」の条例がなく※、買い物利用等の放置自転車を収容できる場所が十分に確保できていない状態です。

※大規模小売店舗立地法に基づく設置基準は他都市同様に適用されています。

■ 放置自転車台数の上位 20 駅(H26 実績)



■ 商業施設や銀行などでの放置自転車の発生



■ 政令市の駐輪場附置義務条例の策定状況(H27.4 時点)

▼ 条例策定 (17 市/20 市)

- | | | |
|-------|--------|---------|
| ① 札幌市 | ② 仙台市 | ③ さいたま市 |
| ④ 千葉市 | ⑤ 川崎市 | ⑥ 新潟市 |
| ⑦ 静岡市 | ⑧ 名古屋市 | ⑨ 京都市 |
| ⑩ 大阪市 | ⑪ 堺市 | ⑫ 神戸市 |
| ⑬ 岡山市 | ⑭ 広島市 | ⑮ 北九州市 |
| ⑯ 福岡市 | ⑰ 熊本市 | |

▼ 条例でなく指導要綱等に対応 (2 市/20 市)

- ① 相模原市 ② 浜松市

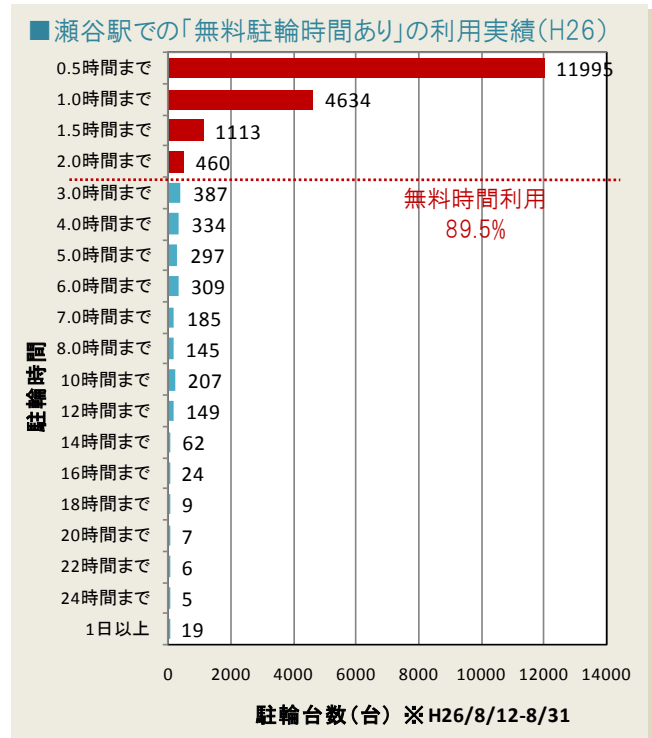
▼ 附置義務に関する条例等なし

- ① 横浜市

買い物等の放置自転車の発生場所に、適切な仕組みで「量」を確保することが必要

(イ)駐輪目的に対応した料金体系の必要性

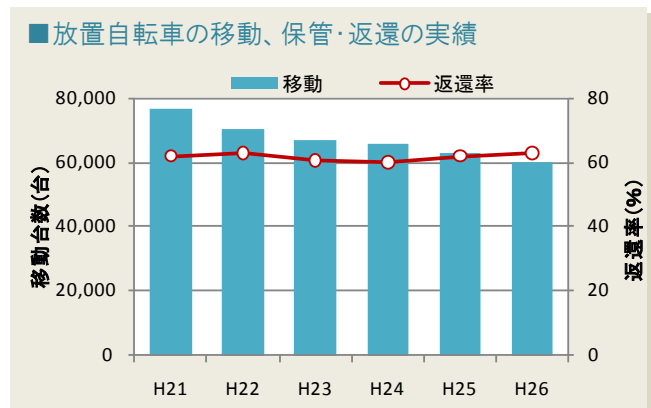
- 買い物等の自転車利用は1～2時間程度の短時間駐輪が多く、これらの利用者は駐輪料金を払うことに抵抗があると考えられます。買い物時の短時間利用を考慮し“2時間無料”料金制を導入した瀬谷駅駅前広場の駐輪場では、全利用の90%が無料時間の利用となっています。
- ただし、市営駐輪場は、一回100円を上限とする「整理手数料」方式のため、無料時間の設定や、サービスの質等による料金格差をつけるという考え方になじみにくいものとなっています。
- その結果、短時間でも長時間でも、遠い場所も近い場所も同料金となっており、通勤・通学以外では使いづらい状況となっている可能性があります。



駐輪場の利用につながる料金体系へと制度の見直しが必要

(ウ) 放置自転車対策にかかる費用負担に伴う効率化と手数料見直し検討の必要性

- 年間約6万台の放置自転車を移動し、うち約3.8万台は所有者に返還されていますが、返還されない約2.2万台のうち、リサイクルされる状態のよい自転車を除く1.6万台は、廃棄処分を行っています。
- 放置自転車の保管手数料は、自転車1,500円、バイク3,000円ですが、放置自転車の移動、保管・返還に要した費用は、1台あたり5,539円です。
- これに、放置自転車を抑制するためのマナーアップ監視員など、啓発の費用を含めた放置自転車対策全般の費用で考えると、移動、保管・返還に掛かる費用は、1台あたり8,884円かかっており、行財政への負担となっています。



■ 自転車1台あたりの移動、保管・返還費用(H25)

	移動、保管・返還	放置自転車対策全般(啓発等含む)
①行政コスト	36,385万円	58,356万円
②放置自転車等移動台数*	65,690台	
1台あたりコスト(①÷②)	5,539円/台	8,884円/台

※バイク含む移動台数

放置自転車の移動・保管の効率化と、放置自転車等の保管手数料の見直し検討が必要

(4) 自転車をいかした先進的な取組

ア これまでの取組

- 横浜市では全国に先駆けて、横浜都心部でのコミュニティサイクル事業「ベイバイク」の長期社会実験に取り組み、平成26年4月から本格導入を始めました。都心部に自分の自転車を持ち込まなくても、自由に自転車が利用できることから、観光客の回遊、都心通勤者の余暇時間の移動や、業務内での移動に活用されています。
- また、公共交通と自転車の新しい連携の仕組みとして、「サイクル・アンド・バスライド」も始っています。これは、バス停付近に駐輪スペースを確保することで、バス停までは自転車、目的地まではバスで行くことができるようにする取組です。
- 市内では、世界的なスポーツイベントや、サイクリングイベント等の開催など、スポーツとしての自転車に関する取組も行われています。

■横浜都心部コミュニティサイクル事業「ベイバイク」

- ・ 街なかに自転車を持ち込まなくても、誰でも気軽に自転車を利用できる交通環境の提供に向けて、1台の自転車をみんなでシェアする「コミュニティサイクル」事業を行っています。
- ・ 平成23年度からの社会実験の成果を踏まえ、平成26年度より本格導入を始めました。
- ・ 都心部の観光・レジャーに加えて、通勤や業務活動、昼休みのランチの際の移動など、様々な場面で利用されています。



■サイクル・アンド・バスライド

- ・ バス停の近くの駐輪場に自転車を置いて、バス目的地に移動する、サイクル・アンド・バスライドの取組を、横浜市営バスが進めています。



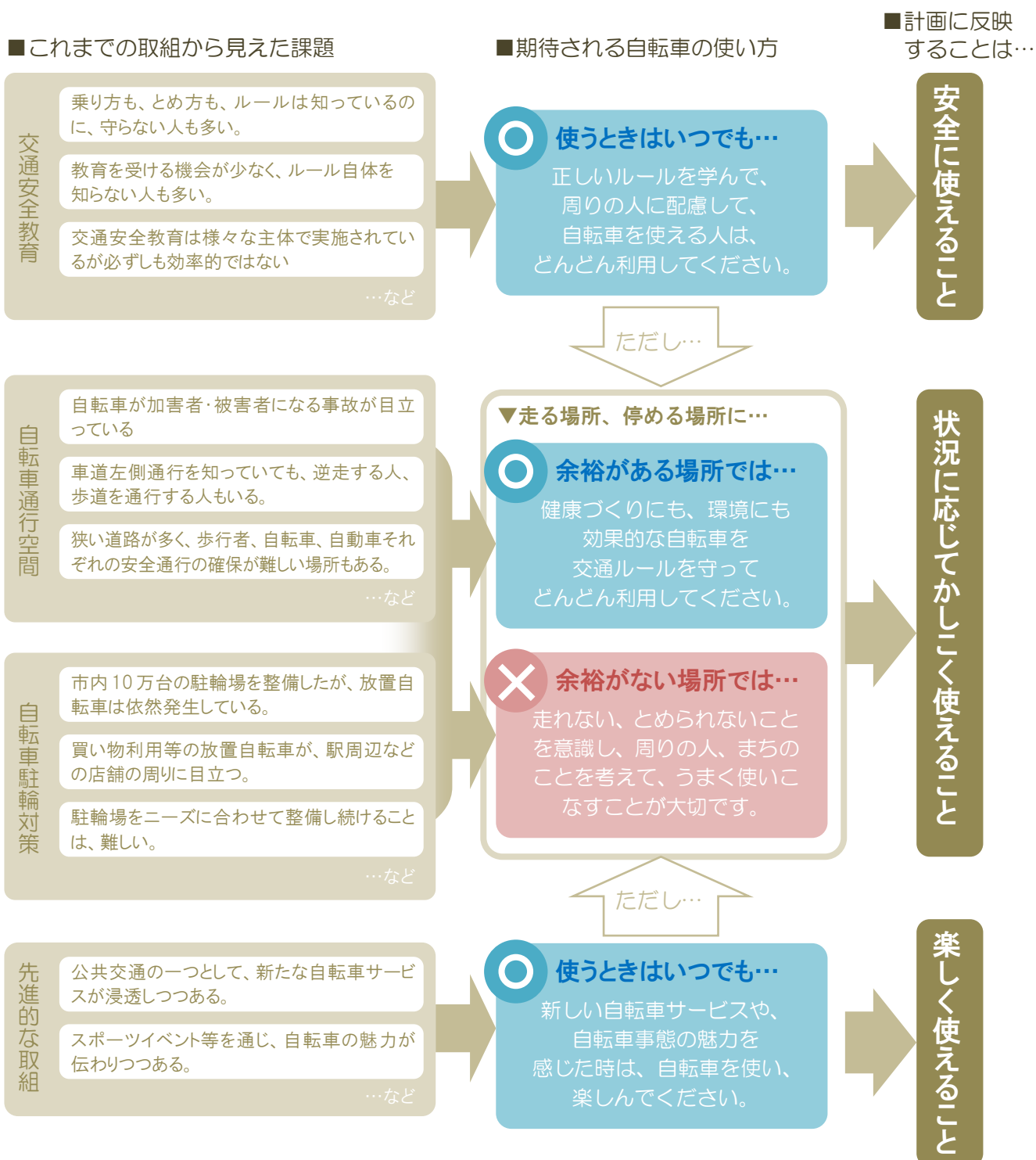
■トライアスロン・パラトライアスロン世界大会の開催

- ・ 横浜市は、世界各都市で繰り広げられる世界トライアスロンシリーズを毎年開催しており、世界最高峰の大会を観戦したり、参加できます。
※トライアスロン：水泳（スイム）、自転車（バイク）、ランニング（ラン）の3種目を連続して行うスポーツ
- ・ 同時に障害者のトライアスロン（パラトライアスロン）も開催されています。



5 課題を受けて計画に求められること

- これまでの取組から見てきた課題からは、自転車は市民の活動を支える重要な手段である一方で、駅周辺や人々の集まる繁華街など、特定の場所において問題が起きやすい傾向があり、対応が必要です。
- そのため本計画では、基本的に「安全」に「楽しく」使えるように環境を整え、自転車利用を促進していきます。ただし、自転車を使うための受け皿が十分でない場所では、一部、これ以上の利用増加を抑制するなど、状況に応じて「かしこく」使える環境を整えていきます。



第3章

自転車総合計画の 目指す姿

1 自転車総合計画の目指す姿

- 横浜市では、駐輪場や自転車通行空間の整備などの自転車利用環境の基盤づくりを着実に進めるとともに、コミュニティサイクルの導入など、新たな自転車施策も行ってきました。
- しかしながら、依然として自転車関連事故が発生し、買い物等の放置自転車が一部の地域に集中するなど、自転車に関する課題は残されている状況です。
- これらの課題の解消に対して、今ある駐輪環境、通行環境を有効に活用しながら、また、歩行者や自動車、バスなどと上手に共存し、自転車をまちづくりにいかすことが求められています。
- 本計画では、【自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ】を目標像と位置付け、この実現に向けて、【安全に使える】【かしこく使える】【楽しく使える】を基本理念とした施策を検討していきます。

自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ

基本理念

ルールを守って【安全に使える】

- 横浜をより安心・安全なまちにするためには、歩行者の安全を確保しつつ、自転車と自動車
が共存できるよう、それぞれが交通ルールを守ることが不可欠です。
- 自転車が、歩行者、自動車にも安全であるために、自転車に乗る人が、自転車は「車両」と
いう正しい知識を持ち「**自転車**」を安全に使うための交通ルールが身に付く仕掛けづくりと、
自転車を安全に使えるみちづくりを進めていきます。

まちに合わせて【かしこく使える】

- 行政が駐輪場や通行空間の確保に努力する一方で、自転車を使う側も、バスを上手に使ったり、
とめる場所があるお店を選んだりするなど、少し使い方を変えることも大切です。
- 徒歩、公共交通、自転車等を上手に使い分けられるような、「**まちに合わせたかっこいい使い方**」
が選べる、自転車の利用環境づくりと意識づくりを進めていきます。

ハマの風を感じて【楽しく使える】

- 人にも自然にも良い、自転車の良いところを活かし、まちで暮らす人、訪れた人みんなが、
快適に自転車を使えるように、人も、まちも変わっていくことが大切です。
- さわやかな浜風が感じられる自転車を、街巡りに便利に適した乗り物として、自転車とまち
をつなげるイベントや、シェアリングサービスなど、「**横浜をもっと楽しくする使い方**」の
仕組みづくりを進めていきます。

2 自転車総合計画の4つのテーマ

- 目標像【自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ】の実現に向けては、第一に自転車を使う人自身が、自転車が守るべき交通ルールを身に付け、周りの歩行者や自動車に配慮しながら、正しく「**まもる**」ことが前提条件となります。
- また、自転車を安全、便利に利用でき、また歩行者など他の人の安全を脅かすことがないように、車道左側通行を守れるような自転車通行空間の整備や、買い物などにも対応した駐輪環境の整備など、「**はしる**」「**とめる**」ための環境整備が必要です。
- さらに、利用する側の「まもる」意識の醸成と、基盤としての「はしる」「とめる」ことのできる環境整備を進める上では、積極的に自転車利用を促進し、まちの移動手段として「**いかす**」ことのできる環境の実現を目指した取組も重要です。
- そこで本計画では、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の4つのテーマごとに、施策の方向性と具体化に向けた考え方について示します。

施策の方向性

まもる

守るための正しい知識

自転車ルールに対する【知らない】【守らない】をなくし、誰もが“当たり前”にルールを守り、周りへの配慮ができる意識の醸成を目指し、市内での自転車利用の規範となる「ハマチャリルール(仮)」を明確に示したうえで、交通安全教育の充実や交通基盤の整備を進めながら、「意識改革」を促す仕組みを構築します。

はしる

安全・快適な通行空間

自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全を脅かすことがないように、自転車は「車両」であることを前提とした、自転車通行空間整備を目指し、自転車道ネットワーク整備指針の見直しを行うとともに、具体的に推進するための実行計画を策定します。また、整備を確実に推進するための合意形成と体制の構築を図ります。

とめる

使い方に応じた駐輪環境

通勤・通学、買い物など駐輪が発生する場所において、その目的に適したサービスを提供することで、駐輪需要に応じた適切な対応を図ります。駐輪の発生する場所への駐輪場の「量」の確保や、買い物等にも使いやすいサービスの「質」の見直しを図り、まちに適した駐輪対策を進めます。

いかす

自転車を適切にいかすしかけ

まちに適した自転車利用ができる環境の形成を目指し、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よう、情報提供や制度の見直しなどの取組を進めます。一方で、街なかへの過度の集中により、自転車事故、放置自転車などの問題が進行しないよう、自転車の適正利用を促す取組を進めます。

3 横浜市の自転車利用の考え方

- 自転車は、便利で身近、快適で楽しい、日常生活から余暇活動まで様々な場面で利用される乗り物です。環境にやさしい、健康づくりにもつながるなど、様々なメリットを持つ移動手段であるため、基本的な方向性として、自転車利用を「促進」する取組を進めます。
- 一方で、駅周辺などに今以上に自転車利用が増加することで、自転車関連事故や放置自転車の増加なども懸念されることから、場所によっては「利用増加の抑制」の取組も必要であると考えます。
- そのため、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の利用シーンごとに、自転車利用の考え方（ポリシー）を下図の通り整理しました。
- 下図の通り整理した自転車利用の考え方に沿って、本計画に位置付ける施策を進めますが、今後、交通政策の観点から、横浜市に適した自転車の利用のあり方、交通手段としての自転車のあり方の整理が必要になると考えています。

■ シーン別 横浜市の自転車利用の考え方

自転車利用の目的	移動するための手段		楽しみのための手段	
利用シーン	駅から電車に乗る	目的施設に行く 通勤・通学 お出かけ (買い物、通院、業務)		観光・健康・サイクリング・ポタリング・レジャーなど
まもる	安全・安心の確保を目的とした ルールを守った利用			施策例 「正しい交通ルール」「必要な情報」の伝達/周知/実践
はしる ・ とめる	供給に合わせた 利用増加の抑制	需給バランスの確保を前提とした 適切な利用の促進 利用の促進		施策例 道路空間の中に自転車が走る場所を明示、極力歩道から車道へ 土地利用状況を考慮した駐輪施設の提供 放置自転車対策の充実 公共交通の充実、利便性向上 社員、学生のための駐輪施設を確保 店舗等での顧客への駐輪施設を確保 初めてでも便利に使える駐輪施設確保、情報提供
いかす	メリット（環境保全、健康増進等）を活かすことを目的とした 便利な手段としての利用 快適で楽しい利用			施策例 自転車通勤・自転車通学への転換 ペイバイクの活用 ペイバイク・レンタサイクル 自転車利用に必要な適切な情報提供 過度なクルマ利用から徒歩・自転車・公共交通など適切な交通手段の利用への転換

第4章

施策の方向性と 具体化に向けた考え方

※調整ページ（最終的には白紙とします）



まもる

守るための
正しい知識

1 施策の目指す姿

【自転車の利用ルールを知らない】、【知っているも守らない】をなくす

- 自転車を安全、安心な乗り物として活用するためには、一人ひとりが、自転車の利用ルールを正しく理解し、周りの人を気遣った自転車利用を行い、ルールを自然に守ることが重要です。
- しかし、現状では、自転車は「車両」であり、歩行者を優先すべきという基本的な交通ルールがありながらも、市内の大多数の歩道のない道路などでは、自転車が歩行者を配慮せずに走行し、歩行者が車、自転車の両方に気をつけながら歩かなくてはならない状況もみられます。
- また、歩道のある道路でも、自転車は「車道を走るのが怖い」と思い、自動車は「自転車は歩道でよい」と考え、結果的に歩行者が通行するために整備した歩道に、自転車が混在し、歩行者が「怖い」思いをする状況もみられます。
- 自転車の利用ルールに対する【知らない】【守らない】をなくし、自然にルールや周りへの配慮ができるよう、“乗る人”に対しても、“乗らない人”に対しても、「はしる」「とめる」ルールの周知や、教育を通じた「意識改革」を促していきます。

Column ヨコハマの自転車利用の「今」と「これから」 ※「はしる」を例に

■今のヨコハマは…

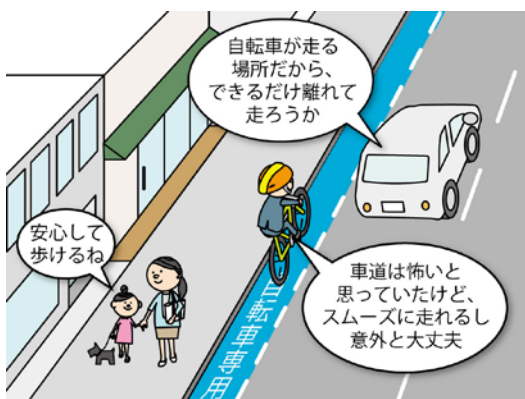


今は、道路を使うみんなが、それぞれ「怖い」と主張しています。

その結果、自転車と自動車が怖い思いをしないために、主に歩いている人が「怖い」思いをする状況です。

ヨコハマは、本来ゆったり歩いて楽しめる、住みよい、遊びやすいまちのはずですが…

■これからのヨコハマは…



まちでは、自転車の通行場所を分かりやすく示すなど、自転車の利用ルールが、乗る人も乗らない人も、一目でわかるよう、整備を進めます。

道路を利用する全ての人々が、正しいルールを守って道路を共有することで、住みよい、遊びやすいまちになります。

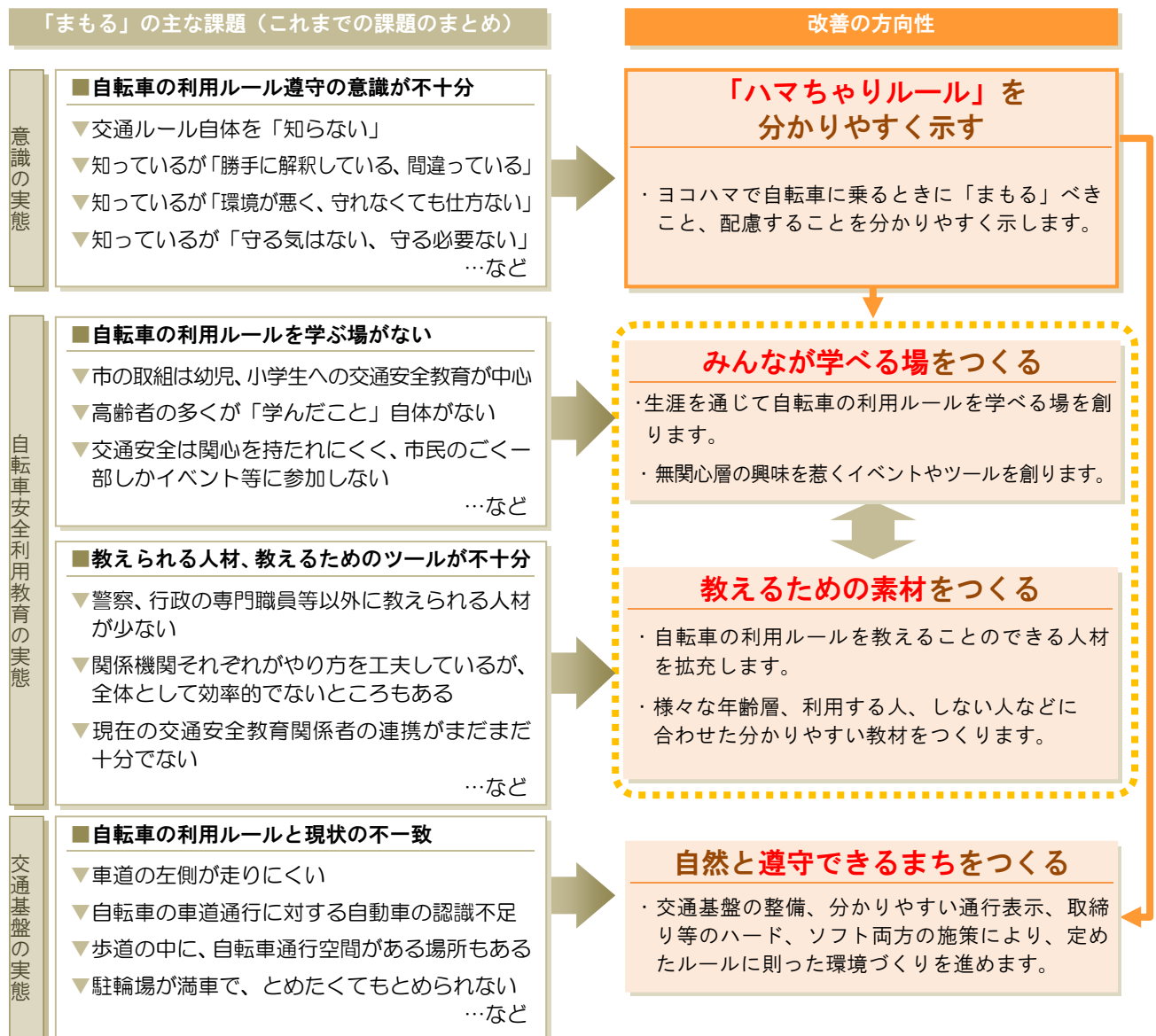
そのためには、市民の力を結集し、周りの人へのおもいやりの心を持って、「はしる」「とめる」ルールを「まもる」ことが大切です。

2 「意識改革」に向けた課題と改善の方向性

- 「まもる」の課題は大きく分けて、自転車の利用ルールに対する“遵守意識の問題”、“交通安全教育の問題”、自転車への対応が十分でない“交通基盤の問題”があります。
- 自転車の安全利用は、最終的には一人ひとりの遵守意識によりますが、現状では交通ルールの未認知や、誤った解釈に加え、危険を回避するために意図的に守らないことなど、遵守意識以前の課題も存在します。
- そこで、市内での自転車利用の規範となる「ハマチャリルール(仮)※」を明確に示した上で、交通安全教育も、交通基盤の整備も「ハマチャリルール」に則って進め、「意識改革」を促す仕組みを構築します。

※ハマチャリルール(仮)は、法に基づく通行ルール、駐輪ルールなどを分かりやすくまとめ、市内での自転車利用の規範となる「決めごと」を総称したものです。この「決めごと」の中には、自転車の押し歩き、自転車保険の加入、ヘルメット着用など、自転車を使う際の心構えなども記載していく予定です。

(以後、本計画書では(仮)を省略します)



3 「まもる」施策の方向性と具体化に向けた考え方

(1) 「ハマチャリルール」を分かりやすく示す

ア 守るべき「ハマチャリルール」について

自転車は道路交通法上「軽車両」として、様々な交通ルールがきちんと定められています。しかし、自転車は手軽に利用できる一方で、その交通ルールの中には意外と複雑とを感じるものもあります。例えば、車道走行時の右折の方法や、バスレーンや狭い道路での通行方法など、ルールは決まっていますが、理解されず、自己流で危険な走行をするケースや、自動車運転者の認識不足から車道を走る自転車が幅寄せをされてしまう危険などを回避するために、やむを得ず歩道を通行するなどの場合があると考えられます。また、自転車は車両であり、とめる場所は決められているものの、駐輪場がとめたい場所にない、少しの時間だからと考え、路上等に放置する状況も見受けられます。

横浜市の自転車通行環境や駐輪施設などの状況を捉えながら、まちに適した自転車利用の規範となる「はしる」「とめる」ルールを分かりやすく示すことが必要です。

イ 「ハマチャリルール」に関する施策

施策 a 「ハマチャリルールブック(仮)」の作成

まちに適した自転車利用の規範となるルール等について、警察や教育委員会、市民団体などと連携し、自転車の利用ルール、利用時の心構え、交通安全教育の徹底、自転車保険の加入の必要性などの決めごとを、「ハマチャリルール」として整理します。

このルールは、自転車交通安全に係る人が手に取ることができるよう「ハマチャリルールブック(仮)」(以後、ルールブックと呼称)としてとりまとめるとともに、今後、このルールブックに基づき、今後の交通安全教育のツールや人材育成のための教材、ルールが見える化に向けた道路・駐輪場などの交通基盤の整備の方向性等に適用していくものとします。

Column 【ハマチャリルールブック】の使い方のイメージ

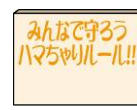


ハマチャリ ルールブック

自転車を使っていて困ったこと、分からないことがあった場合に拠り所になるルールブック。

『学ぶ』ためのツールの根拠として…

子どもから高齢者まで、自転車利用の有無、知識のレベルなど、対象の方の状況をふまえた、分かりやすく「学ぶ」ことができるツールのもとになります。



リーフレット

ルール周知の動画配信



『教える』ためのマニュアルの根拠として…

学校、企業、施設、老人クラブ、家庭など、様々な場面で「教える」ことができるよう、指導する人のマニュアルのもとになります。



遵守できる『環境を創る』ための根拠として…

自転車の通行場所、駐輪してよい場所など、誰が見ても、一目で分かる「環境づくり」のための基本となります。



■『ハマチャリルールブック』記載内容のイメージ

ルールブックでは、道路交通法などの基本的なルールだけでなく、【当たり前でも無視されてしまう利用ルール】、【理解されず、間違えやすい利用ルール】や、【状況に応じて判断が求められ、迷いがちな利用ルール】などについても、解説、事例集、Q&Aなど分かりやすい形の記載を検討します。

また、周りに配慮した自転車の使い方、危険を未然に防ぐための日々の意識など、法律にはない【自転車利用の心構え、マナー】についても記載する予定です。

●当たり前でも無視されてしまう自転車の利用ルール

- 歩行者でも、自転車でも、信号無視をしない、道路に飛び出さないなど、誰でも知っている「当たり前」のことでも「ちょっとだけ」「他の人もやっている」と、自分勝手な理由で守られないルールがあります。
- 自分勝手なルール違反が、周りにどのような迷惑を及ぼすのかなども含め、誰もが“納得”できる形での記載を検討します。

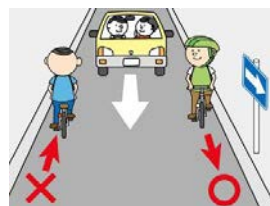
■『当たり前』のルール、無視した経験ありませんか？

- ❗ 自動車がいなくても、信号無視をしてはいけない。
- ❗ 急に道路に飛び出さない。
- ❗ 夜になったら、ライトを必ずつける。
- ❗ 道路に自転車を放置してはいけない。

●理解されず、間違えやすい自転車の利用ルール

- 法律上は、明確に「正しい自転車の使い方」の定めがある交通ルールの中には、理解されず、間違えやすいものもあります。
- このような交通ルールについて、守らないといけない理由を含めて分かりやすく伝達し、誰もが“納得”して遵守できるような形での記載を検討します。

例えば、車両の「一方通行」「進入禁止」は、**自転車にも適用される**こと、知っていましたか？



車両である自転車は、自動車と同じように、標識に従うことが前提です。「自転車は除く」等と書いてある場合もあります。

●状況に応じて判断が求められ、迷いがちな自転車の利用ルール

- 道路交通法等では、安全のためやむを得ないなどの理由から例外的に条件を緩和するケースがあります。また、普段自転車を利用する中で、状況に応じて判断が求められ、迷ってしまうようなケースもあります。
- このようなケースに対して、Q&A集なども活用し、分かりやすい形での記載を検討します。

❓ 自転車が歩道を通行できる条件のうち、「安全のためやむを得ない場合」とは、どんなとき？

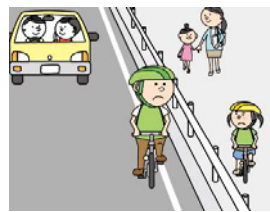
条件① 道路標識または道路表示のある歩道を通るとき

条件② 運転者が13歳未満もしくは70歳以上、または身体に障害を負っている場合

条件③ **安全のためやむを得ない場合**

交通量が著しく多く車道通行が危険な場合や、路上駐車が多く通行できない場合などが該当すると考えられますが、判断に迷うケースもあります。

❓ 親子で自転車を使うとき、「子どもは歩道」「親は車道」を通行するのは？



親子で自転車に乗るとき、道交法上は、子どもは歩道を通行できても、大人は車道を通行するルールですが、このような場合、親は歩道を走ってはいけないのか悩むこともあります。

●ヨコハマで自転車を使うときの心構えとマナー

- 自転車は健康や環境に優しく、使ってほしい交通手段としてマイカーからの転換を図るなど、利用を促すような心構えを伝えていくことも必要です。
- 法律上は規定されていなくても、混雑している場所での押し歩きや、安全を守るための自己点検や保険への加入など、周りの人のことも考えて「守ってほしい」マナーがあります。
- このようなマナーについては、ルールがないから守らない、のではなく、当たり前のこととして行動する、守られるような形での記載を検討します。

❗ 例えば、混雑している歩道を通る場合、周りのことを考えて「押し歩き」しましょう。

❗ 例えば、自分の身と、周りの人の安全のため、「自転車保険」に加入しましょう。

❗ 例えば、整備不良の事故を未然に防ぐために、「お出かけ前に自己点検」をしましょう。

施策b 「ハマチャリルール」の明確化と周知・遵守に向けた連携体制の構築

ハマチャリルールの明確化と周知にあたっては、道路管理者としての行政、交通管理者としての警察だけでなく、子どもの教育に係る教育関係者との連携や、自転車利用を誘発する店舗や商店街、地元企業などとの連携を図りながら、まちに適した自転車利用の規範となり、遵守されるルールとして整理することが必要です。

また、「ハマチャリルール」がまとまった段階では、実際に教育、周知をしていく際の連携をとることはもちろん、自転車に乗る人は正しく遵守し、乗らない人もルールを理解することなど、それぞれの役割の認識を促すことが必要です。

①ハマチャリルールの「明確化」に関する連携体制の構築

ハマチャリルールを分かりやすく示すためには、横浜市の道路の実態や、実際の利用状況、自転車交通ルールの認知状況などを把握し、市内で遵守すべき、かつ遵守できるルールとして整理していくことが必要です。

そのため、警察、学校、教育関係者、交通安全関連団体、商店街、大型店舗、自転車販売店、駐輪事業者、バス事業者、鉄道事業者などとの連携を図り、計画段階から各組織の意向を反映できる体制の構築を検討します。

②ハマチャリルールの「教育」「周知」に関する連携体制の構築

ハマチャリルールの教育、周知に対して、行政のみだけでなく、子どもから高齢者まで、生涯を通じた効果的な交通安全教育やイベント実施をするために、警察、学校、教育関係者、交通安全関連団体など、これまでの交通安全教育の中で連携してきた組織との連携強化や相互協力に加え、商業施設、自転車販売店、商店街、各種メディアなどとの新たな連携・連絡体制の構築を検討します。

③ハマチャリルールの「遵守」に関する連携体制の構築

行政、警察、商店街、交通事業者等が連携し、日々の市民生活の様々な場面で周知を展開し、「ハマチャリルール」を理解するきっかけを提供するよう徹底するとともに、ルールの遵守に向けた指導・啓発を行う体制を構築します。

市民には、主体的に「ハマチャリルール」を実践していただけるよう、啓発・教育を進めます。また、地域の店舗や事業者等には、自転車利用を発生させる施設として、社員や来店者への交通ルールの周知や、適切な駐輪などを行うよう、調整を図ります。

また、「ハマチャリルール」の遵守に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討します。

(2) 「ハマチャリルール」を、みんなが学べる場をつくる

ア 自転車安全利用教育の場について

現在、市で行っている自転車安全利用教育の対象は、小学生が中心となっており、危険な運転をしやすい中学生や高校生については、教育を実施しているものの全体の意識向上にはつながっていません。また、事故にあうと甚大な被害につながりやすい高齢者について「過去に受けた記憶が無い」「どこで受けられるかわからない」という人が多い現状にあります。

また、自転車の安全な使い方を学ぶことの重要性を認識していても、実際に自転車安全利用のイベントに参加するには至っていない現状もあります。

今行われている学校等での自転車安全利用教育を強化するとともに、ルールを知らない、忘れている市民や、自転車利用ルールの認識を深めてほしい高齢者、子どもを育てている保護者等に対して、様々な手法で生涯を通じて「学べる機会」をつくっていくことが必要です。

Column 交通安全教育の現状と今後の機会（自転車以外の交通安全教育も含む）

【だれに】		【いつ・どこで】	
成長段階	対象者	市による教育の現状 (チラシ配布等は除く)	今後、交通安全教育が期待できる機会
子ども	幼児	○訪問指導	・幼稚園、保育園(継続)
	小学生	○交通安全教室	・小学校(継続)
学生	中学生	△一部の学校のみ (スケアードストレイト等)	・中学校(対象学校の増加)
	高校生	△一部の学校のみ (スケアードストレイト等)	・高等学校(対象学校の増加)
	大学生	—	・大学内 ・各イベント ・購入時 ・店舗
成人	社会人	—	・企業内 ・各イベント ・購入時 ・店舗
	子育て世代	—	・子育てイベント ・購入時 ・授業参観
高齢	高齢者	—	・老人クラブ ・病院、薬局等
その他	サイクリスト 外国人等	—	・各イベント ・外国人の集まる国際ターミナル等

イ 自転車安全利用教育の場の形成に関する施策

施策 a 今の自転車安全利用教育の場の拡充

幼稚園・保育園などへの訪問指導や、全小学校を対象に開催している交通安全教室については、自転車に関する内容を強化しつつ、継続して行いながら、より記憶に残る体験型の教育手法や、子どもと一緒に大人も参加できる多世代交流型の授業への展開等、今の交通安全教育の内容や対象の拡大を検討します。

① 幼児教育・学校教育での自転車安全利用教育の充実

自転車に乗り始める幼児・児童期において、安全な歩き方、自転車の乗り方、ヘルメットの着用などについて教える自転車安全利用教育の充実を進めます。

例えば、現在、保育園・幼稚園で実施している「幼児交通安全訪問指導」での自転車に関する教育内容の充実や、送迎の保護者の訪問時の学校教育との一層の連携強化を図り、現在、市立小学校で実施されている交通安全教室の拡大展開や継続的な実施など、実効性のある教育の展開を検討します。

Column はまっ子交通あんぜん教室



小学校の校庭等に標識や信号機のみニチュア、自動車等を持ち込み、安全な乗り方を体験しながら学びます。

② 二世世代・三世世代交流型の自転車安全利用教育・啓発の開催

小学校で実施するはまっ子交通あんぜん教室などへの保護者や地域の高齢者の参加など、既存の交通安全教育の場を活用し、子どもと大人、高齢者など、複数の世代が、一緒に自転車安全利用について学べる場の提供を検討します。

また、家族連れで参加できる「自転車乗り方教室」など既設のイベントについて、交通安全関連団体など、関係機関と連携し、規模や開催回数の拡大などについて検討します。

Column 地区交通安全協会の取組



子どもと大人、お年寄りがみんなで交通安全を学ぶ取組が、地区交通安全協会によって行われています。

映像を見て学ぶ座学に加えて、実際に自分たちの自転車を持ち込んで体験する参加型の自転車乗り方教室も行っています。



施策b 新たな自転車安全利用教育の場・機会の創出

現時点では自転車の安全利用に関する周知ができていない、中学生、高校生、大学生などの学生や、学校卒業後の社会人や子育て世代の方に向けて自転車安全利用教育をすることで、子どもから大人になるまでの一貫した安全教育の展開を検討します。

また、自転車利用者に対して直接的に周知するため、自転車販売店などに訪れた機会や、駐輪場を利用する機会を捉え、周知を促す取組を進めます。

①【中学・高校・大学・企業】の教育の促進

市内に立地する中学、高校、大学の通学者、地元企業への通勤者に対する自転車安全利用教育を推進するため、各学校や塾、習い事施設、企業など、様々な集まり、組織の単位での、安全利用教育の取組を進める仕組み・体制を検討します。

ハマチャリルールブックに基づく教材の公開、交通安全教育の指導員の派遣、映像コンテンツの活用、自転車保険の加入推奨など、既存の取組を活用しながら効率的な仕組みづくりを検討します。

②【子育て世代】への教育の充実

子どものせ自転車、幼児二人同乗自転車などの正しい乗り方、ヘルメット着用の必要性、子どもへの正しい自転車の利用ルールの教育の必要性など、「子育て時の自転車利用に特化」した、子育て世代に対する自転車安全利用教育の機会を検討します。

子育て世代向けの教育ツールの作成や、既存の幼児への交通安全教育、はまっ子交通あんぜん教室など様々な機会を通じた周知・啓発、スポーツ施設や子育てイベント等における自転車安全利用教育の展開など、既存の取組を活用しながら効率的な仕組みづくりを検討します。

Column 子育てイベント



お子さんが正しく自転車に乗れるように、一緒にしっかり勉強しましょう。定期的に交通安全教室を開催していますよ。

この子に正しい自転車の乗り方を教えるための、この子といっしょに私も勉強しておこう。



③【自転車利用者】への購入・修理・駐輪場契約などの機会を通じた周知

自転車を利用する人に対して、効果的に正しい自転車ルールを周知するため、自転車販売店や駐輪事業者などと連携し、自転車を購入する際や、駐輪場の定期更新時などの場面での自転車安全利用教育の仕組みづくりを検討します。

自転車の交通ルール、整備・点検の方法、保険への加入、ヘルメットの着用など、自転車利用に特化した教育ツールの作成や、周知及び声かけを行うためのさらなる連携体制の構築など、既存の取組を活用しながら、効果的な仕組みづくりを検討します。

Column 自転車店での声かけ



新しい自転車を買ったよ。これから色んなところに自転車で行ってみよう。

うれしいのは分かるけど、交通ルールを守って安全にね。あと、ブレーキ、ハンドルとか自転車の点検は、必ずお出かけ前に行うこと。気をつけてね。



施策c 興味を惹くツールの工夫、イベントの実施による自転車安全利用教育の充実

横浜市内で行われている、自転車イベント、スポーツイベントや、環境、健康等のテーマで自転車交通の関係するイベントなど、既存のイベントと連携し、様々な場面で、効果的な周知活動を展開します。

自転車の利用ルールを、自動車や歩行者など自転車を普段乗らない人たちも含めて周知していくことで、バスを急停止させるような乱暴な運転をする自転車や、車道の左側を通行する自転車への配慮のない運転をする自動車の減少を促し、道路をみんなで共有する意識を高めていきます。

①自転車安全利用教育に関する効果的なイベントの開催・充実

楽しみながら安全な自転車の乗り方を学べるイベントの開催やスクエアドストレイトの実施など、参加者の心に残り、身に付くイベント等の充実を検討します。

現在行われているイベント、交通安全教育などがより効果的な内容になるよう、交通安全関連団体など、関係機関との連携を強化し、見直しを進めます。

なお、これらのイベントに際しては、普段自転車に乗らない人に対しても訴求力のある内容及び広報のあり方を検討します。

Column 現在の体験型イベントの例



市では市交通安全協会及び警察と連携してはまっ子交通あんぜん教室を開催しています。主に小学生の子どもに乗り方を教えています。

バイバイクの関連イベントであるこどもの自転車教室「キッズサイクルスクール」が開催されています。



②様々なイベントでの自転車安全利用の啓発

自転車に特化したイベント以外でも、交通安全運動等に併せて行われるイベントや、商店街や大型店舗等での顧客や地域の方々に向けた地元イベントなど、多くの人々が集まる様々な場面で、着ぐるみによる啓発、自転車保険の加入推奨、体験乗車会など、イベント開催者にもメリットのある形を考えつつ連携を図り、自転車の安全利用に関する意識啓発を進めます。

Column イベントでの取組



横浜市の交通安全の普及啓発のためのキャラクター「まもるくん」、「ルールちゃん」は、市内の色々なイベントに参加し、普及啓発を行っています。

③自転車の安全技術、サービス等を有する民間事業者との共創*

自転車の安全技術や保険商品などの、安全を担保するサービスの啓発については、民間事業者との連携が重要となります。

そのため、横浜市の「共創制度」等を活用しながら、民間事業者との連携強化を図ります。

(3) 「ハマチャリルール」を教えるための素材をつくる

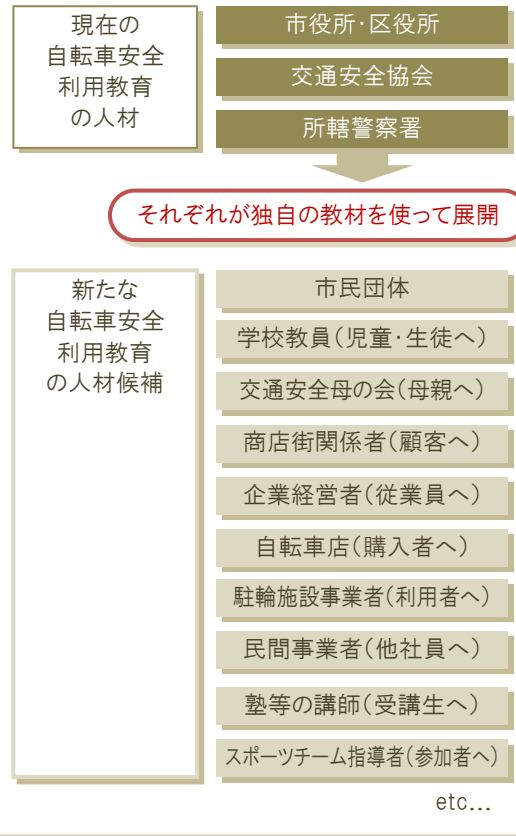
ア 教えるための「素材」について

自転車は誰もが利用できる手軽で便利な乗り物で、実際にほとんどの人が自転車に乗った経験がありますが、何となく理解しているものの「はしる」「とめる」ルールを正しく理解されていないのが現状です。

さらに、他の人に対して、正しい自転車の利用ルールを「教えることができる」人となると、警察、行政などの専門担当者など、現在交通安全教育を行っている人材に限られています。

そのため、自転車に乗る人、乗らない人を含めて「知っておくべき基本のルール」を、子どもや母親、高齢者、自動車利用者など、それぞれの立場で「学びやすい」「教えられる」教材を提供することや、「ハマチャリルールを教えられる」人材を育てていくことが必要です。

Column 交通安全教育の人材



イ 教えるための素材に関する施策

施策 a 教えるための「教材」の作成

子どもから高齢者まで、生涯を通じた自転車安全利用教育を実現するためには、学校教育、課外活動、企業、子育てイベント、地域の集まり、老人クラブなど、いろいろな場面で、自転車の利用ルールを教えることが必要となります。

そのためには、「ハマチャリルールブック」に基づいて、子ども、高齢者などの学ぶ対象者に合わせた教材を用意することが必要となります。

Column 教材の種類

■教える側＝マニュアル

教える機会を増やすためには、「教えられる人」を増やすことが必要。そのため、ハマチャリルールブックに基づく「教え方のマニュアル」が必要です。



■教わる側＝教材（ツール）

教わる側の記憶により残るように、聞くだけでなく、正しい乗り方、交通ルールを分かりやすく示す教材（ツール）を使った教育が必要です。



①ハマチャリルールブックに基づく分かりやすい教材の作成

まちに適した自転車利用の規範となる「ハマチャリルールブック」に基づいて、子ども向け、高齢者向け、企業向け、外国人向け（多言語化）など、自転車との関係やルールの理解度や教育の場に適した教育ツール（教材）を作成します。

教材は、自転車の利用ルール遵守の必要性、つくられた経緯なども併せて情報提供するなどして、「誰もが当然に守らなければいけないルール」として理解されるよう配慮します。

Column 現在活用している「ツール」の媒体

■紙媒体

手にとって見ることができ、所持していればどこでも見ることができますが、紙面の都合で記載できる内容（多言語化を含めて）に制約があります。

市では「ハマを走る「街の風」」などのリーフレットを作成し、一般向け、子ども向け、外国人向けに配布しています。



↑子ども向け
←一般向け
外国人向け→

■インターネット

スマートフォン等の普及により、外出時でも様々な情報を見ることができるようになっていますが、これらの機器類を持っていない子どもや高齢者に伝わりにくい制約があります。

市では、ホームページでの情報提供に合わせて、クイズや動画など、楽しみながら学べるコンテンツを用意しています。



交通ルールの動画配信

クイズ形式やゲーム形式のツール

②ハマチャリルールブックの公開・配布

まちに適した自転車利用の規範となるルールなどを掲載する「ハマチャリルールブック」は、いつでも、だれでも、必要なときに確認できるよう、インターネットでの公開を基本とします。

自転車の安全利用教育の指導を行う人材に対しては、「ハマチャリルールブック」を配布することで、適切な指導を行える教育環境の形成につなげていきます。

施策b 教えることができる「人材」の拡充

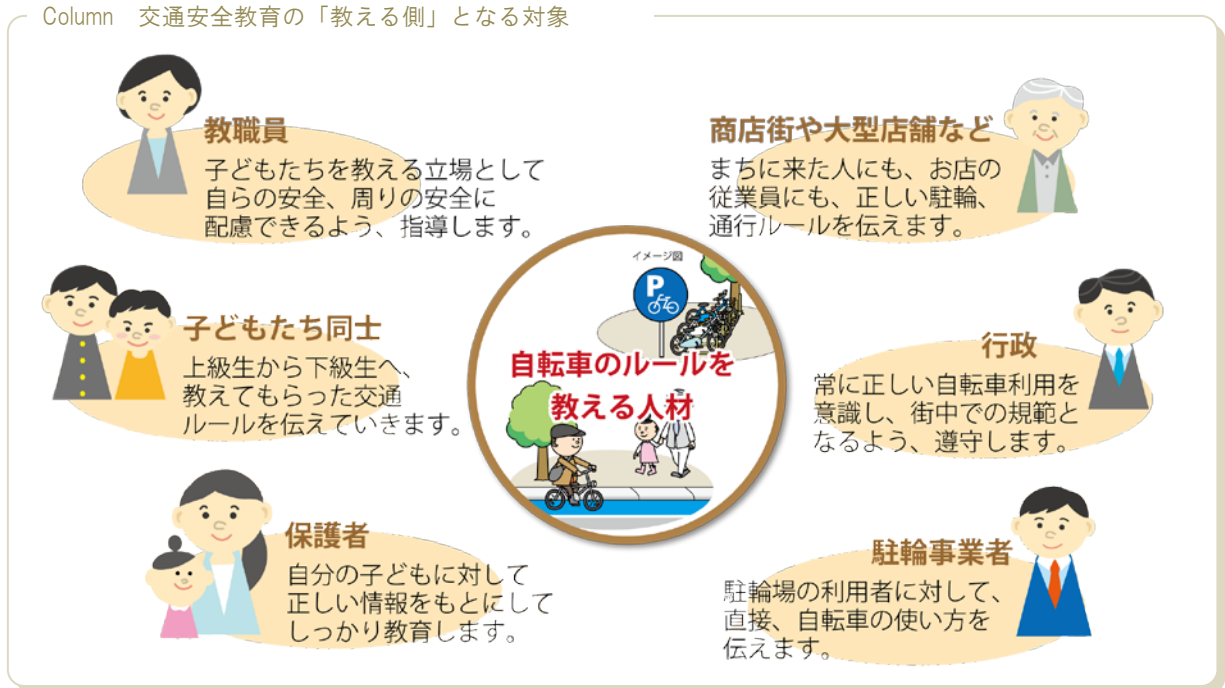
子どもから高齢者まで、また自転車に乗っている人、乗らない人を含めて、自転車の利用ルールを教えたいためには、「教えることができる人材」を様々な分野から新たに発掘し、拡充していくことが必要となります。「教える側」として期待される人材を探すことや、教えるために必要な情報を提供するマニュアルの作成などを通じて、「人材」を拡充する取組が必要です。

①人材を育成する仕組みづくり

「ハマチャリルール」での、車道左側の通行などの基本的な交通ルール等について、「教える側」となり得る人材が正しく理解するとともに、子どもたちや従業員などに対して、適切な自転車利用を教える立場としての意識を促し、スキルアップするための仕組みづくりを進めます。

特に、自転車の利用ルール遵守は、自転車に乗り始める段階から意識付けを行うことが大切であり、自身の子どもにルールを教えることで、保護者自身も正しいルールを理解・遵守する意識の醸成につながることから、教職員のみならず保護者による交通安全教育の充実についても検討していきます。

Column 交通安全教育の「教える側」となる対象



②教材を活用するための「教え方のマニュアル」の作成

自転車の利用ルールを教えるためには、教える側に十分な知識と、分かりやすく教えるためのノウハウを伝えていくことが必要です。

そのため、教育の場に合わせて作成する教材とともに、教材を使って分かりやすく交通安全教育を行うための「教え方のマニュアル」の整備等を必要に応じ進めるとともに、教え方のノウハウについて、関係機関相互で情報を共有し、適宜マニュアルを更新していくための仕組みを検討します。

(4) 「ハマチャリルール」を自然と遵守できるまちをつくる

ア ハマチャリルールを「遵守できるまち」とは

自転車の利用ルールを知っていても実際には遵守していない場合があります。そのような人の中には、通行空間の状況や自動車の動き方、路上駐車などで「仕方なく」ルールが守れないという意見もあります。

自転車通行空間の現状や、駅周辺などでの駐輪の対応状況などを踏まえて、必要に応じて「はしる」「とめる」施策と連動しながら、自然と「ハマチャリルール」に則った自転車利用ができるまちを創りだしていくことが理想です。

この理想に向けて、自転車通行空間や放置禁止区域などの「見える化」を図りつつも、意図的に交通ルールを無視する、軽視する自転車利用者の根絶は難しいと考えられるため、適切な指導や啓発活動を並行して進めます。

イ 遵守できるまちの創出に関する施策

施策 a 街なかでのルールの見える化の展開

自転車が通行する場所、自転車も従うべき交通規制、自転車を放置できない場所など、自転車利用者が現地で一目でルールが分かるような、「いかす」の施策と連動した「ルールの見える化」の周知・広報などを展開することで、ルールを周知し、ルールを守りやすい環境をつくります。

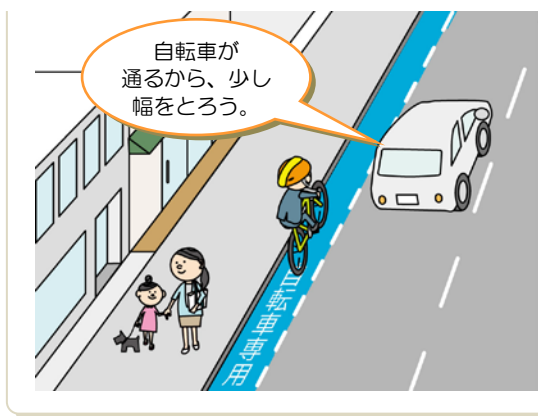
① 「はしる」「とめる」ルールの見える化の周知・広報

※ 「いかす」施策との連動

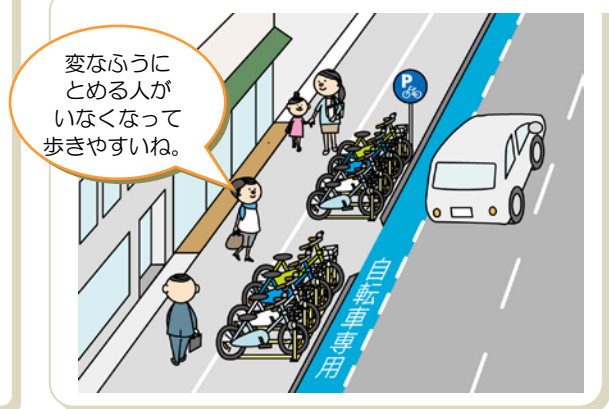
自転車利用者はもとより、自動車ドライバーや歩行者に対しても、車道の左側通行や車道と接しておらず独立した自転車歩行者専用道路の歩行者優先を原則とする通行などのルールを「見える化」する取組の周知・広報を進めます。

また、駐輪場の場所を知らない人たちにも効果的に周知することで、自転車駐輪のルールを「見える化」する取組の周知・広報を進めます。

Column 「はしる」場所の見える化



Column 「とめる」場所の見える化【イメージ図】

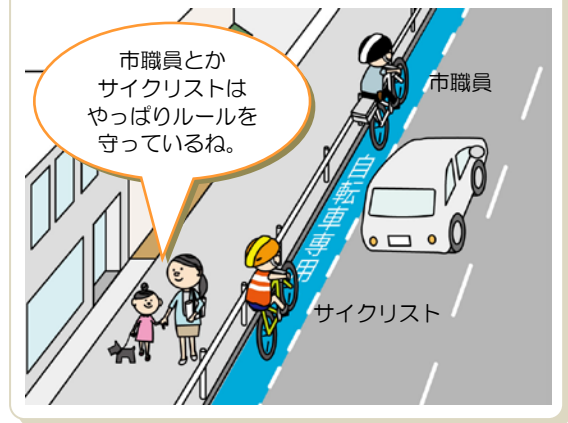


②ルールを守っている人の見える化

警察官はもとより、市職員約 2.5 万人やサイクリストが正しい交通ルールで街中を走ることは、街にいる人々が正しい交通ルールを理解することに繋がるため、市職員等に模範としての相応しい自転車利用を促します。

また、市職員が正しく自転車を利用することは、街中での正しい自転車利用のすそ野を広げることにつながるため、T Sマーク付きの自転車の利用推進や、ルールの遵守に対する啓発などを、庁内連携を図り進める取組を検討し、ルールを守りやすい環境をつくります。

Column 「ルールを守る人」の見える化



施策b ハマチャリルールの啓発・指導の徹底

ルールが一目でわかるまちをつくった場合でも、自転車の利用ルールが守られない場合が考えられることから、道路交通法に準拠した指導の徹底や、地域と連携した啓発に努めます。

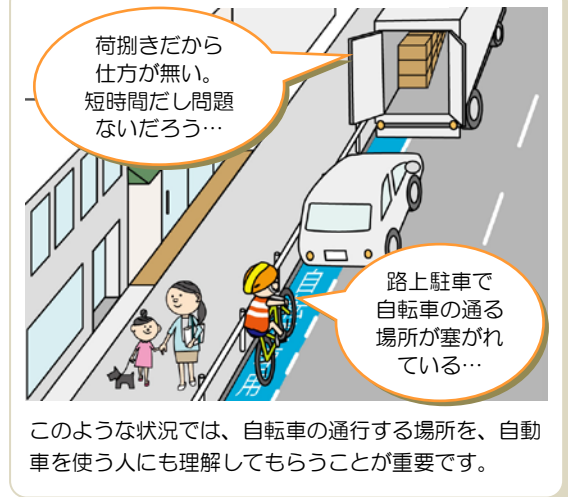
また、混雑する場所での押し歩きや、放置の抑制など、周りのことを考えた心遣いを促す声かけ、啓発など、まちに適した自転車の使い方を促すための取組を展開します。

①「はしる」交通基盤の機能を保持するための啓発・指導

自転車は「車両」の原則に基づき、自転車が車道の左側を通行するためには、路上駐車の取締りや、荷捌きの適正化など、地元の理解、自動車運転者の理解も必要となります。

そのため、警察と連携した取組や、沿道店舗の理解の醸成などについて、効果的な啓発・指導のあり方、手法を検討します。

Column 例えば、こんな状況は…



②「とめる」交通基盤を有効に活用し、放置自転車を抑えるための啓発・指導 ※「とめる」施策との連動

「放置しづらい環境」をつくるため、既存の放置自転車対策の強化を図るとともに、地域や警察・民間事業者と連携した啓発・指導の更なる強化や、心理的に「とめにくい」啓発方法を検討します。

4 「まもる」の施策

方向性	具体化に向けた考え方	概要	担当部署・関係部署
ハマチャリルールを分かりやすく示す	ハマチャリルールの明確化とルールブックの作成	<ul style="list-style-type: none"> ○関係者の連携のもと、間違えやすいルール、迷いがちなルールや利用時の心構えなどの決めごとを「ハマチャリルール」として整理します。 ○「ハマチャリルールブック」を分かりやすい形で作成します。 	道路局「まもる」チーム
	連携体制の構築（教育・周知）	<ul style="list-style-type: none"> ○「ハマチャリルール」を効果的に教育、周知していくための関係者間の連携、連絡、協力体制を構築します。 	道路局「まもる」チーム 区地域振興課 教育委員会
	連携体制の構築（遵守）	<ul style="list-style-type: none"> ○「ハマチャリルール」に則り遵守を促すための関係者間の連携体制を構築します。 ○遵守に関する効果的な施策実施のために必要な制度や仕組みを検討します。 	
ハマチャリルールをみんなが学べる場をつくる	「今」の教育の場の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○現在行っている幼児・児童向けの交通安全教室などの教育の場を継続して行いながら、効率的、効果的な内容となるよう、拡充・拡大展開を図ります。 	道路局「まもる」チーム 区地域振興課 教育委員会 健康福祉局（高齢者等）
	「新たな」教育の場・機会の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○学生、社会人、子育て世代、高齢者、企業など、子どもから大人になるまでの一貫した、様々な場面での教育が受けられるよう、新たな教育の場を開拓し、展開します。 ○自転車利用者に対する直接的な周知を図るための、様々な機会を捉えて新たな取組を進めます。 	道路局「まもる」チーム 教育委員会 こども青少年局（子育て世代等） 経済局商業振興課 区地域振興課 区福祉保健センター
	ツール・イベント等による教育の充実（既存イベントの活用等）	<ul style="list-style-type: none"> ○市が実施する交通安全イベントの充実、民間との共創を含めた、様々なイベントへの参加による効率的、効果的な教育の場としての活用により、効果的な教育・周知活動を展開します。 	道路局「まもる」チーム 区地域振興課
ハマチャリルールを教えるための素材をつくる	「教材」の作成	<ul style="list-style-type: none"> ○「ハマチャリルールブック」に基づき、子ども、高齢者、学校など対象者や場所に応じて使いやすい教育ツール（教材）をつくります。 ○いつでもだれでも必要な時に確認できるよう、「ハマチャリルールブック」をインターネットで公開します。 	道路局「まもる」チーム 教育委員会 こども青少年局（子育て世代等） 健康福祉局（高齢者等） 経済局産業振興課 区地域振興課 区福祉保健センター
	「人材」の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ○「今」と「新たな」交通安全教育の場で、教えることができる人材の確保や、教育技術の向上を図るための育成の仕組みをつくり、人材の拡充を図ります。 ○教材を使って分かりやすく教育を行うためのマニュアルを必要に応じ整備するとともに、教え方のノウハウ共有、マニュアル更新のための仕組みを検討します。 	
ハマチャリルールを自然と遵守できるまちをつくる	街なかでのルールの「見える化」の展開	<ul style="list-style-type: none"> ○はしる場所、とめる場所を、誰もが一目で分かるように「見える化」する取組の周知、広報の展開を進めます。 ○ルールを守っている人の見える化のための取組を検討します。 	道路局「まもる」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 「いかす」チーム 区土木事務所 区地域振興課、総務局
	ハマチャリルールの啓発・指導の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ○警察と連携し、行政や地域での啓発・指導を行うとともに、効率的、効果的に進めるための啓発・指導のあり方、手法を検討します。 	道路局「まもる」チーム 「いかす」チーム 区地域振興課

【道路局 各チームの説明】（平成 27 年度現在の組織名）

道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課

道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課

道路局「はしる」チーム…企画課、施設課

道路局「いかす」チーム…今後調整



はしる

安全・快適な
通行空間

1 施策の目指す姿

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**できるように 自転車通行空間が整備されたまち

- 自転車を安全、快適に利用でき、また、歩行者などの安全を脅かすことが無いように、自転車は「車両」であることを前提として、自転車通行空間の整備を図ります。

2 実現に向けた課題と改善の方向性

- 近年、全国的に交通事故件数が大きく減少する中で、特に対歩行者の自転車事故は減っておらず、また、自転車が加害者となり、多額の損害賠償が命じられる事案など、自転車に関係する交通事故の問題が目立っています。
- そのため本市では、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進するため、自転車は「車両」であることを前提に、自転車道ネットワーク整備指針の見直しを行うとともに、整備指針に従って具体的な整備を進めるための目標などを示した「実行計画」を策定します。また整備指針と実行計画に基づく整備を確実に推進するため、合意形成の手法と体制の構築を図ります。



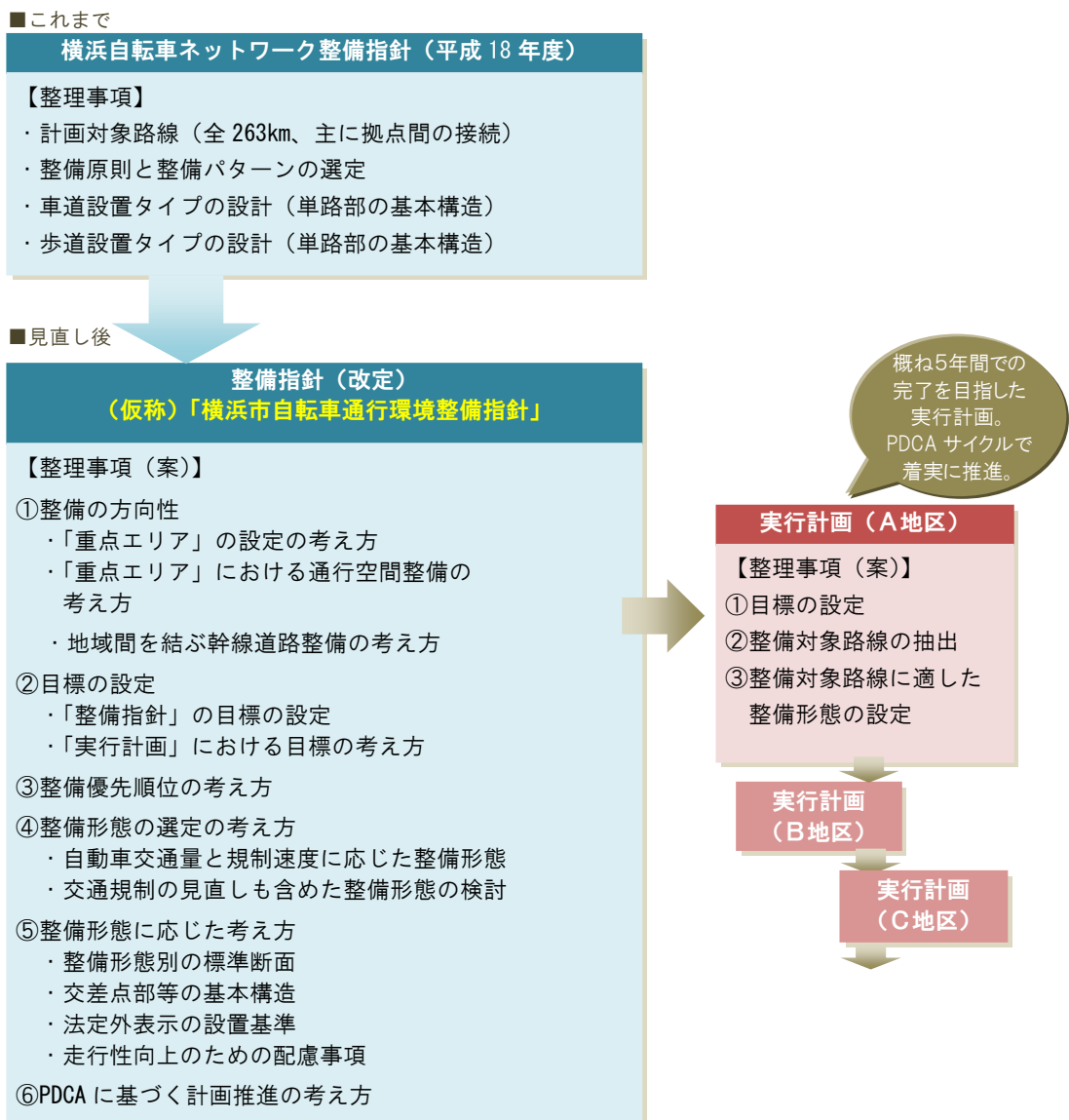
3 「はしる」施策の方向性と具体化に向けた考え方

(1) 目標を見据え自転車道ネットワーク整備指針を見直す

ア 現行の整備指針の見直し

本市の自転車通行空間の整備は、平成 18 年に策定した「横浜自転車道ネットワーク整備指針」に基づき整備を推進してきましたが、現行の整備指針には、明確な目標設定がないことや、平成 24 年に国土交通省と警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示された自転車は「車両」を前提とした整備形態の考え方とは一致していないことなど、近年の自転車通行空間整備の基本的な考え方を踏まえ「整備指針の見直し」を行います。

また、整備指針に沿って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年間程度での完了を目指す「自転車通行空間整備実行計画」（以後、実行計画）を各「重点エリア」ごとに新たに策定します。

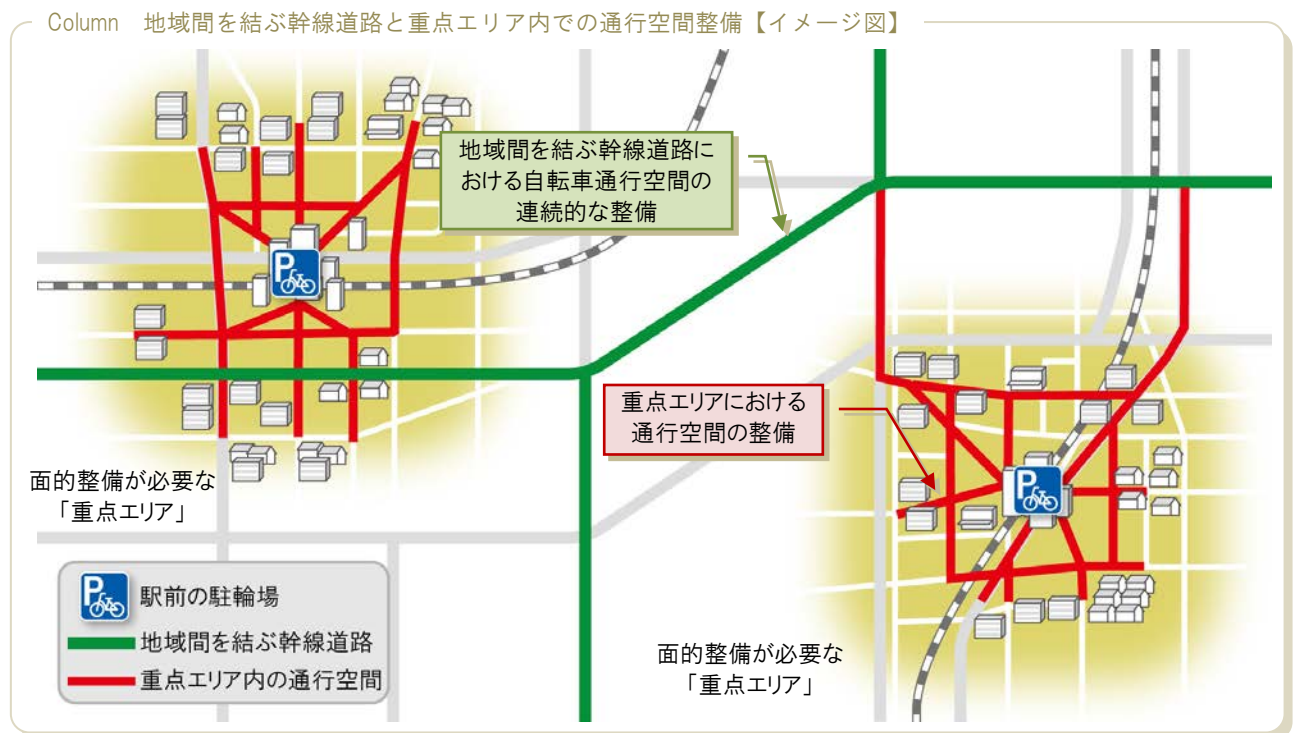


イ 整備指針の改定に向けて整理すべき重要事項

①整備の方向性

横浜市では、これまで主に地域間を結ぶ長距離移動に適した幹線道路を中心に自転車通行空間の整備を進めてきました。一方、自転車利用の実態は、主に鉄道駅周辺や商業施設、学校等を結ぶ道路において、自転車交通量、自転車関連事故が集中しているのが現状です。

そのため、従来の幹線道路での整備に加えて、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、エリア内において、面的な整備を段階的に図る方向性に見直します。



②わかりやすい目標の設定

明確な目標を設定することで、自転車通行空間の整備を推進し、着実に自転車利用環境を向上させる必要があります。

「整備指針」では「重点エリア」の設定の考え方を整理し、市内全域で整備の実現を目指します。

「実行計画」は概ね5年程度での整備完了を目指す計画内容とし、具体的な整備箇所を選定し、右図に示すようなアウトカム指標による目標の実現を目指します。

Column 「整備指針」と「実行計画」の目標（案）

整備指針 例：「重点エリア」市内全域で展開
 【総合計画の期間中での実行計画策定を目指す】

実行計画（重点エリアごと）
 例1：自転車に関する事故件数の減少
 （事故件数〇件→〇件（〇%減））
 例2：自転車の走行しやすさ、歩行者の歩きやすさに対する満足度
 （満足度〇%→〇%（〇割増））
 例3：自転車の通行に関するルールの遵守意識・理解度
 （理解度〇%→〇%（〇割増））

【5年程度での整備完了・目標達成を目指す】

③整備優先順位の考え方

設定した目標を効果的・効率的に達成するため、自転車の利用状況、隣接区間との連続性などにに基づき、整備優先順位を定めることが必要です。

また、駅周辺など自転車の集中する地域を中心とする「重点エリア」の指定についても、整備優先順位を定めることが必要です。

整備優先順位の設定にあたっては、国勢調査やパーソントリップ調査、交通量調査などに基づく客観的な定量データにより、判断基準を定めることが必要です。

Column 優先順位の設定の考え方

▼優先順位の判断基準（案）

- 自転車交通量
- 歩行者交通量
- 事故件数
- 安全性
- 整備の容易度
- 連続性
- 円滑性、快適性

…などを踏まえ、総合的な評価基準を設定し、優先度を設定

▼優先順位の判断に必要なデータ

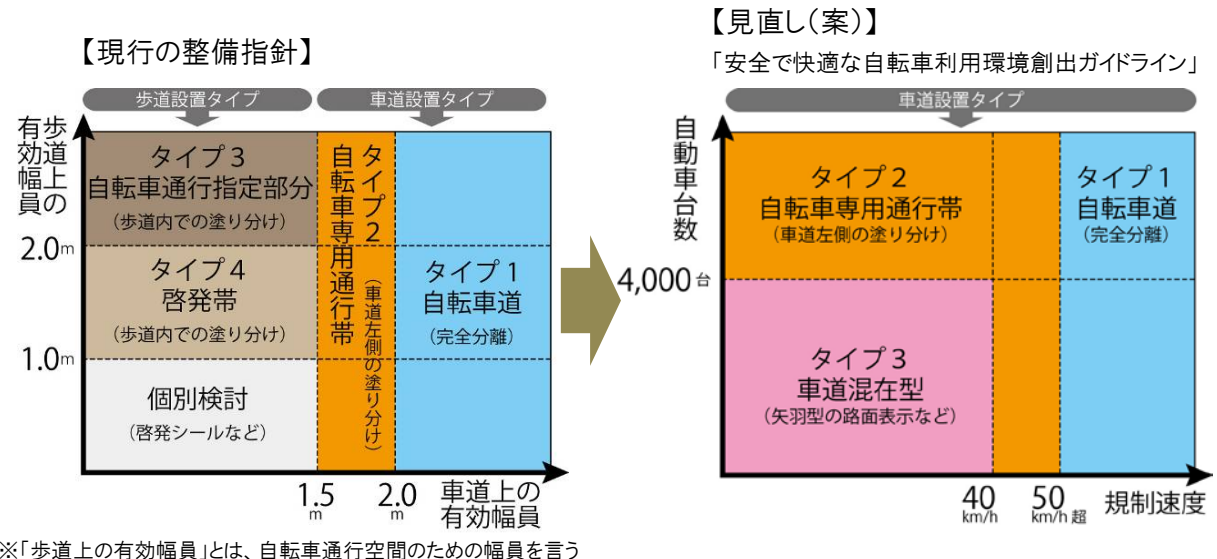
- 既存大規模調査
(パーソントリップ調査、国勢調査など)
- 交通量調査（自動車、自転車、歩行者）
- 警察からの情報提供（事故発生箇所・件数）
- 現況道路の状況把握（規制状況、断面構成）
- 整備可能な形態の把握 …など

④整備形態の選定の考え方

整備形態については、これまで車道と歩道の有効幅員に基づき、整備形態を選定する考え方でした。一方、平成24年に発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車は「車両」の原則に従い、車道設置を基本として、自動車交通量と規制速度に応じて整備形態を選定することが示されたことから、これに合わせた整備指針の見直しを行います。なお、自動車の規制速度の抑制や車線数の削減又は車道幅員の縮小等の交通規制の見直しも検討した上で、整備形態を選定するものとします。

しかし、本市では、幅員に余裕のある道路が少ないことから、見直し案における整備タイプ①自転車道、②自転車専用通行帯の「自動車と自転車の分離」による整備が困難な道路が多く、また歩道の無い道路等も多数存在しています。そのため、国のガイドラインの見直しの動向を見据えつつ、幅員の確保できない道路や歩道のない道路での整備、対策の考え方も整理していきます。

Column 自転車通行空間の「構造」の考え方の見直し案



⑤整備形態に応じた設計の考え方

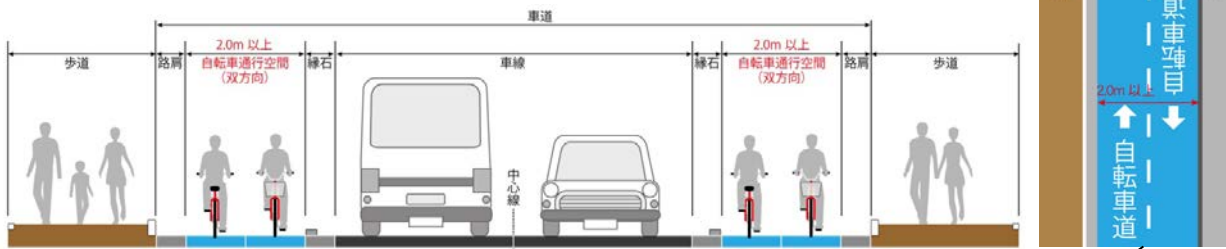
A：整備形態別の標準断面の設定

自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の3つの整備タイプについて、国のガイドラインの動向等を見据えつつ、標準断面を設定する必要があります。

Column 整備タイプ別の標準断面（案）

整備タイプ① 自転車道

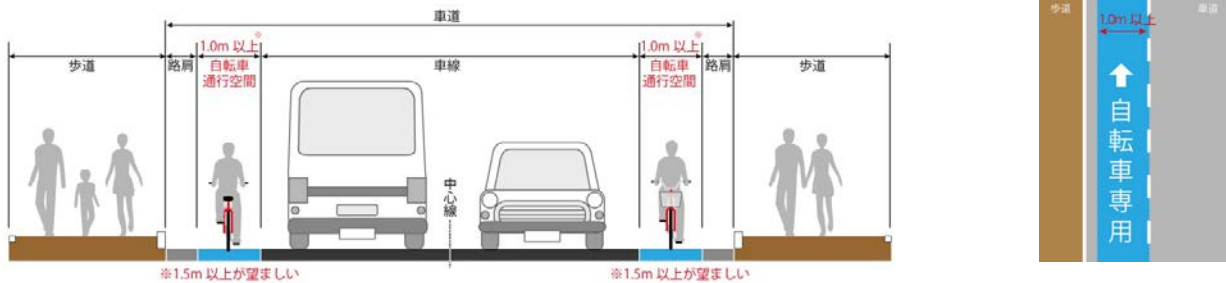
・縁石や柵などの工作物により、構造的に分離された自転車専用の通行空間



※イラストについては
最終調整中

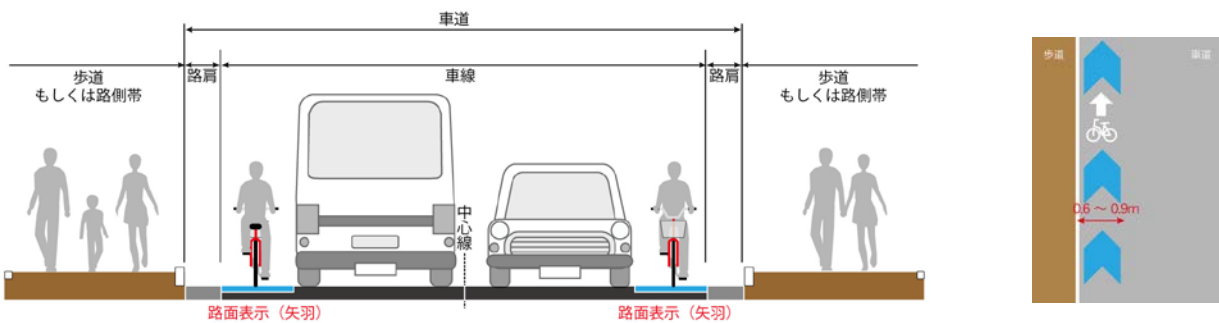
整備タイプ② 自転車専用通行帯

・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。
・自転車と自動車を視覚的に分離。



整備タイプ③ 車道混在型（法定外の路面表示による通行位置の明示）

・車道を通行する自転車の通行位置を明示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起する路面表示。
・自動車交通量が少なく、自転車専用通行帯の設置が不要な道路や、道路の幅員不足等により自転車専用通行帯の整備が困難な道路等において整備。



B：交差点部の基本構造の設定

交差点部やバス停、沿道施設への乗り入れ部など、単路部以外の構造について、基本的な考え方を整理します。なお、国等において、交差点部等での新たな路面表示の検討が進められていることから、これらの検証結果を踏まえながら、整理します。

Column 国、警察による交差点部での社会実験

- ・自転車用の停止線の前出しや二段階右折時の待機場所を明示することで、交差点部での自転車の通行、停車の場所を自動車運転手に伝える社会実験が行われています。

(写真：国道17号線千石一丁目交差点)

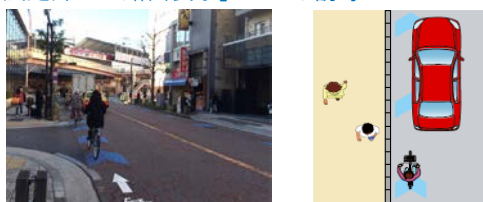


C：法定外表示の設置基準

車道混在型（矢羽根型等）による路面表示については、一般の交通規制等を定める標識令に準拠しないため、本市内での一定の整備要件や規格を策定し、統一化を図り、道路利用者の混乱の無いようにしていくことが必要です。そのため整備指針において自転車の通行場所と進行方向を示す「矢羽根型」等の路面表示や、看板などの誘導サインによる表現なども合わせて整理します。

Column 法定外表示による案内の例

①法定外の「路面表示」による誘導



(横浜市鶴見区 鶴見東口駅前通り)

②法定外の「誘導サイン」による誘導



(茅ヶ崎市 国道1号)

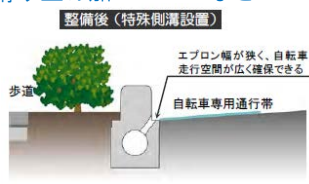
D：走行性向上のための配慮事項

自転車の安全性を向上させるため、車道端部の路面については、平坦性を確保し、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とすることが必要です。また、駐車車両等による自転車の通行の妨げを解消するため、自動車の荷捌きスペースやバスベイ等の確保に努めることも必要です。

Column 走行性向上の具体例

①樹蓋：溝の狭い物、滑り止め加工…等

②L型側溝：エプロン幅の狭い物や平坦性の高い物への交換、滑り止め加工 …など



③わだち対応



E：その他

歩道のない道路や自転車歩行者専用道路等については、沿道の土地利用状況や歩行者の交通状況、通学路の指定等を踏まえて、路面表示などによる表現方法を検討します。

Column 歩道のない道路等での事例



(金沢市の事例
国土交通省資料)

⑥PDCAに基づく計画推進の考え方

自転車通行空間の整備は長期間に渡り着実な整備を進めていく必要があるため、常に計画の進捗と効果を検証し、必要に応じて計画の見直しを行うことも視野に進める必要があります。

そこで整備指針において、PDCAサイクルに則って実行計画を進捗管理する仕組みと、その推進体制を整理します。

Column PDCA サイクル

Plan：計画の策定と改定

- ・整備の実態を踏まえ、次の PDCA サイクルの「標準」として改定

Do：整備の実行

- ・整備目標に向けて各段階に必要な整備を推進



Action：次の段階への見直し

- ・整備で見えてきた課題に対して、改善の方向性を検討。
- ・必要に応じて整備目標、優先順位の見直し等も検討。

Check：進捗の評価・検討

- ・整備の進捗状況について客観的データに基づき評価・検討。
- ・他区間の整備の円滑化に向けた整備効果等の各種データを取得。

(2)整備指針に沿った自転車通行空間整備実行計画をつくる

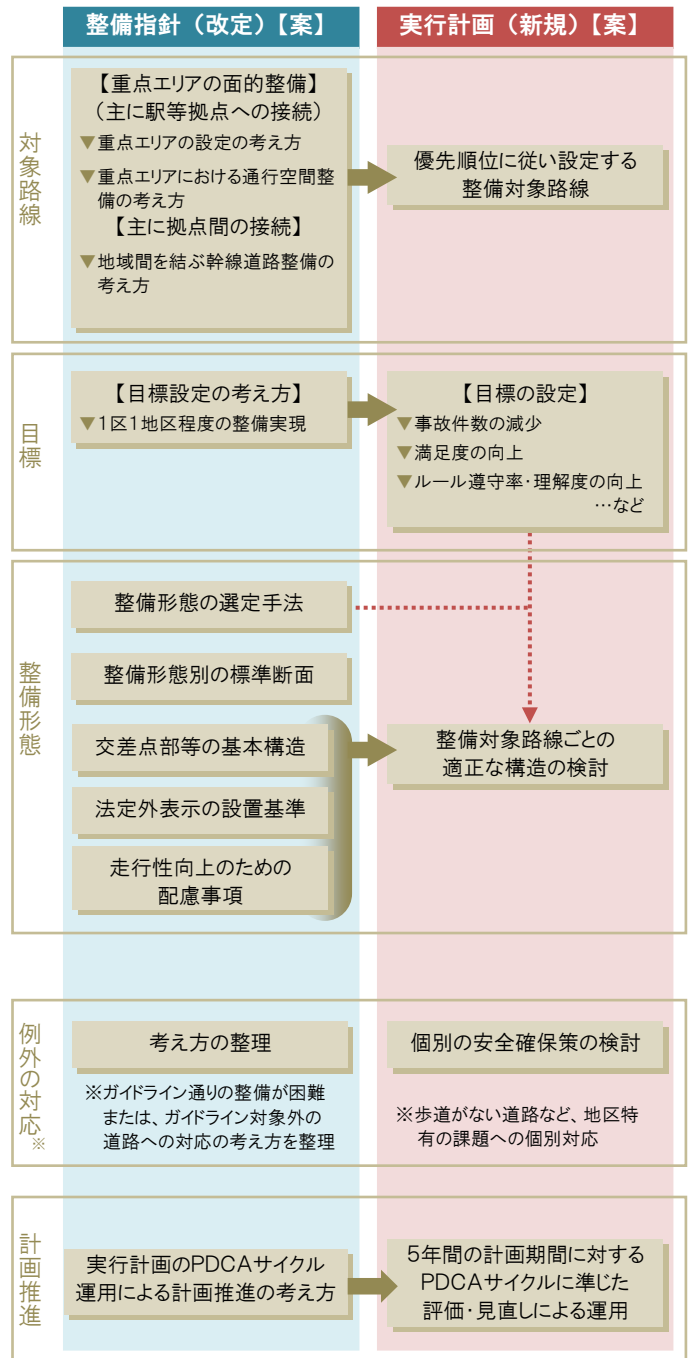
ア 自転車通行空間の整備を着実に推進するための「実行計画の策定」

「重点エリア」においては、概ね5年間程度で整備が着実に完了するための「自転車通行空間整備実行計画」を策定します。

実行計画では、対象となる重点エリア内の対象路線を抽出し、国のガイドラインを踏まえ、①自転車道、②自転車専用通行帯、③車道混在型(矢羽型等)の整備形態を選定し、交通状況、道路幅員等を整理した上で、対象路線に適した構造を決定します。

なお、国のガイドラインでは“規制速度”と“自動車交通量”によって整備タイプが画一的に定められているため、道路幅員等の事由から現実的に整備が困難な状況があります。現在、国でもガイドラインの見直しが進められており、この動向を注視しながら策定を進めていきます。

また、道路幅員が狭くガイドラインどおりの整備ができない道路や、歩道のない道路、一方通行規制のある道路などでの安全確保も必要です。実行計画の中でこれらの課題を整理し、個別に対策を検討します。



イ 実行計画策定に向けて整理すべき事項

①実行計画に設定する目標で用いる指標設定の考え方

各「重点エリア」内では、自転車利用の実態調査、自転車関連事故の状況、道路利用者のアンケート調査等により、自転車通行空間の整備効果として設定すべきアウトカム指標による目標を検討します。

②実行計画での整備対象路線の抽出の検討

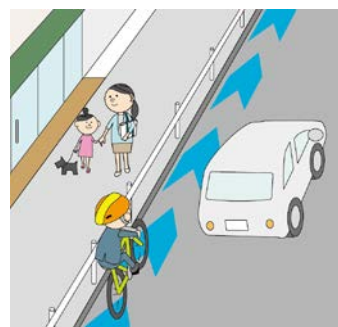
各「重点エリア」において策定する実行計画では、「重点エリア」ごとに概ね5年間程度での整備完了を目指し、整備指針に基づく優先度設定に合わせて整備対象路線の抽出を行います。

③道路状況に応じた整備形態の選定

実行計画で抽出した整備対象路線については、整備指針等に基づき、道路の利用状況等を把握した上で、適切な整備形態を検討します。

なお、整備形態の選定にあたっては、自動車の規制速度の抑制や車線数の削減又は車道幅員の縮小等の交通規制の見直しも検討した上で、整備形態を選定するものとしますが、選定される整備形態での整備が困難な道路では、法定外表示等を活用した車道混在型などにより、交通ルール遵守につながる整備を進めていきます。

Column 車道混在型イメージ
(矢羽根型路面表示)



④重点エリア内における自転車通行空間確保（個別安全確保策）の検討

「重点エリア」内の自転車通行空間の検討では、道路幅員の狭い道路や、歩道がない道路等に自転車交通が集中する場合がありますが、こうした道路ではガイドラインどおりの整備が困難、またはガイドライン上、整備対象外となる場合があるため、別途、安全性を向上させるための自転車通行空間を確保することが必要です。

そこで、これらの道路での自転車通行空間の整備にあたっては、指針で整理した考え方に沿って、沿道の利用状況や、歩行者の交通状況、通学路指定の有無などを踏まえ、実行計画の中で個別に対応策を適宜検討します。

⑤自転車通行空間整備路線での自転車通行可規制の見直しの必要性の検討

歩道に「自転車通行可規制」が指定される区間については、自転車通行空間が整備された後の交通規制のあり方について、検討することが必要です。

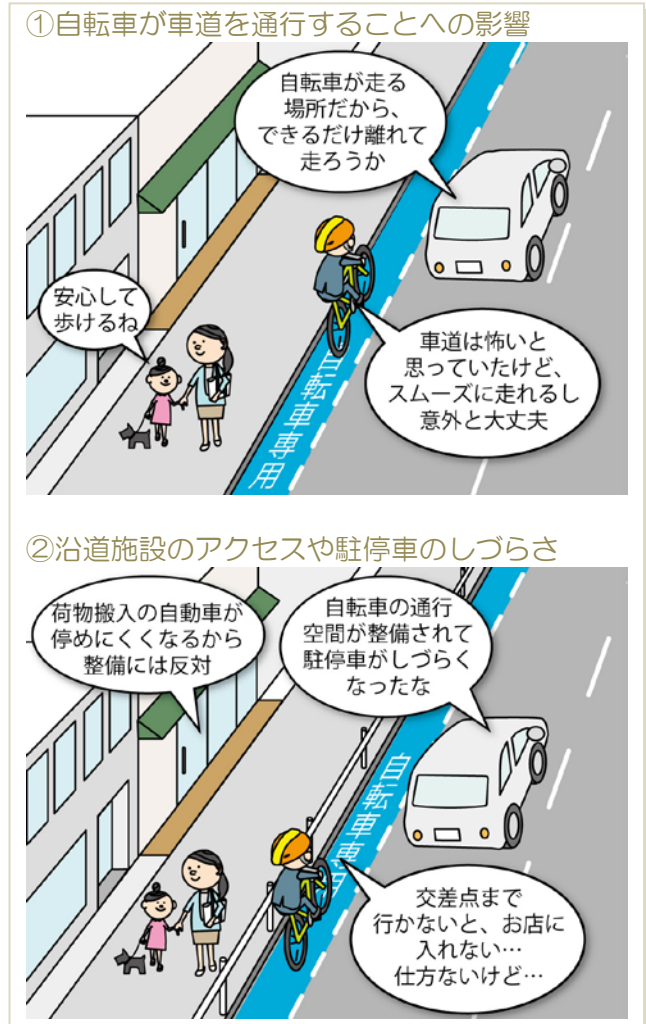
ただし、車道の交通状況、沿道利用状況などから、画一的に「自転車通行可」の交通規制を見直すことで課題が発生する場合も想定されることから、実行計画の策定を進める中で、適宜交通管理者等との調整を図り、見直しの必要性の検討を行います。

(3)円滑な整備を実現する合意形成の手法と推進体制をつくる

ア 整備指針＋実行計画での整備を進める体制に向けて

自転車通行空間の整備を計画通りに進めていく上では、整備対象路線沿道の住民、店舗等の合意や、道路利用者の理解が必要となります。

また、自転車での車道通行への不安や、沿道施設の使いづらさ、自動車の路上駐停車のしづらさなど、従来の道路の使い方ができなくなることに對して、自転車通行空間整備の必要性や期待される効果、懸念される影響などを正しく伝達しながら、円滑な合意形成を実現する手法や体制を構築することが必要です。



イ 合意形成の手法、体制の構築に関する施策

合意形成においては、市内での自転車通行空間整備に伴う整備効果や懸念される影響等を正しく伝えることが必要です。

そのため、既設の自転車通行空間の整備箇所での効果検証等を含めて検討を進めます。

また、円滑な整備には、庁内や関係機関等の共通認識、連携体制の構築が不可欠であり、調整を進めます。

考え方① 整備効果の検証と情報提供の仕組み

【整理事項】

- ・ 既設の通行空間整備箇所での整備効果の検証
- ・ 評価データの取得方法、検証方法の検討
- ・ 地元説明資料など合意形成ツールの作成 …など

考え方② 庁内の推進体制・関係機関の連携体制の強化

【整理事項】

- ・ 庁内の自転車通行空間整備に対する共通認識の醸成
- ・ 整備推進に関する費用面、人材面等の体制整備
- ・ 関係機関との連携体制の強化 …など

施策 a 合意形成に向けた情報提供の仕組みの構築

地域との合意形成に向けて、自転車通行空間の整備により期待される効果や、地域が懸念する影響に対して、他地区での先行導入事例の結果などを含めて、正確な情報を提供し、理解を促すことが必要です。

これらの情報の蓄積については、PDCA サイクルに基づく実行計画の運用のうち、事業の評価・検証（Check）の中で取得する情報を活用するなど、効率的な情報収集、提供の仕組みを構築します。

施策 b 庁内の推進体制・関係機関の連携体制の構築

実行計画に掲げる目標に沿った自転車通行空間整備を円滑に進めるため、庁内での整備に対する必要性及び共通認識の醸成や、本市の自転車に関する取組を総括的に推進する庁内組織の体制の強化を図ります。

また自転車通行空間整備は、各道路管理者や交通管理者など、様々な関係機関との調整が必要となることから、重点エリアの実行計画の策定段階から連携を図ります。

4 「はしる」の施策

方向性	具体化に向けた考え方	概要	担当部署・関係部署
自転車ネットワーク整備指針を見直す	整備指針の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の「横浜自転車道ネットワーク整備指針」について、国土交通省のガイドラインや近年の自転車通行空間整備の基本的な考え方等を踏まえ、見直しを行います。 ○自転車通行空間の整備を効果的、効率的に実現するため、これまでの広域的なネットワークの整備に加え、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、面的な整備を段階的に図る方向性に見直します。 	道路局「はしる」チーム
自転車通行空間整備実行計画をつくる	実行計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> ○「重点エリア」ごとに「自転車通行空間整備実行計画」を策定します。 ○「重点エリア」は市内全域で展開し、総合計画の期間中での「実行計画」策定を目指します。 ○エリアごとの「実行計画」は、策定後概ね 5 か年での整備完了を目指します。また、分かりやすい目標を設定し、整備効果や懸念される影響等のデータを取得して、PDCA サイクルに則った進捗管理や評価(効果検証)を行います。 ○必要に応じて計画の見直しを行います。また、課題点は次期計画に反映し、改善を進めます。 	道路局「はしる」チーム 区土木事務所
合意形成の手法と推進体制をつくる	合意形成の手法・推進体制の構築	○自転車通行空間整備を推進するため、地域等との合意形成手法の構築や庁内推進体制の構築、関係機関同士の連携を深める取組を進めます。	道路局「はしる」チーム 区土木事務所
	情報提供の仕組みの構築	○地域等との合意形成を図るため、PDCA サイクルでの取得データ等について情報提供する仕組みを構築します。	

【道路局 各チームの説明】（平成 27 年度現在の組織名）

道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課

道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課

道路局「はしる」チーム…企画課、施設課

道路局「いかす」チーム…今後調整



とめる

使い方に応じた
駐輪環境

1 施策の目指す姿

駐輪目的に応じた駐輪場の「量」と「質」の提供と、まちに適した駐輪対策

- 自転車利用に必ず発生する「とめる」行為に対して、通勤・通学、買い物など駐輪が発生する場所において、その目的に適したサービスを提供することで、適切な駐輪需要への対応を図ります。
- ただし、駐輪需要に対して十分な駐輪台数の確保が難しい現状もあることから、駅周辺など自転車の集まるまちの状況を踏まえ、駐輪対策を進めます。

2 実現に向けた課題と改善の方向性

- 本市ではこれまで、市営駐輪場の整備を通じて放置自転車の大幅な削減を実現してきましたが、依然として買い物等の目的地に直接アクセスする駐輪など、一部の地域に放置自転車が発生しています。駐輪の発生する場所への駐輪場の「量」の確保や、買い物等にも使いやすいサービスの「質」の見直しを図るとともに、まちに適した駐輪対策を進めます。



3 「とめる」施策の方向性と具体化に向けた考え方

①駐輪需要に応じて必要な駐輪場の「量」を確保する

ア 駐輪場の「量」の確保の考え方

本市では、放置自転車の削減と自転車の利用しやすい交通環境の整備に向けて、これまでに収容台数約 10 万台の市営駐輪場の整備を進めるとともに、民間事業者への整備費の一部補助制度や、大規模小売店舗立地法に基づく大型物販店舗での駐輪場の確保等、駐輪対策を進めてきました。

しかし依然として、全市で約 14,000 台の放置自転車が発生し、また特定の鉄道駅では収容台数を上回る定期利用者が集中し待機者が発生するなど、駐輪場の供給量の不足に起因する問題も発生しています。

今後の新たな駐輪場整備にあたっては、行政単独での計画的な整備が困難な現状を踏まえ、また現在放置している自転車利用者の利用促進につながる場所での整備を目指し、取組を進めることが求められます。

そのため、従来市営駐輪場で対応してきた鉄道利用に加えて、買い物などの施設利用者や、施設への通勤、通学者等に対して、駐輪需要を発生させる施設の役割を明確にしながら、附置義務制度の導入検討や、短期的な対応としての道路や公開空地等の公共空間を活用した駐輪施設の検討など、「量」の確保に資する取組を推進します。

■鉄道駅周辺等の自転車利用者の特性の分類

(国土交通省 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン (H24) を基本に加筆)



Column 現在取り組んでいる駐輪場の「量」の確保の取組

鉄道駅：主に通勤・通学利用

市営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗利用者の利用

【駐輪場整備の取組】

- 市営の自転車等駐車場の整備・運営
※公設公営（民間事業者への業務委託方式）



民営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗利用者の利用

【駐輪場整備の取組】

- 横浜市民営自転車駐車場建設費補助金による促進（整備費用の一部を補助）
- 補助金対象は以下の条件に限る
 - ・ 駅から概ね 300m以内
 - ・ 放置禁止区域に隣接する場所
 - ・ 運営期間 5年(平置式)～10年(立体機械式)



特定施設：主に買い物、遊びなど

大型の物販店舗

- 店舗利用者及び従業員の利用

【駐輪場整備の取組】

- 大規模小売店舗立地法：店舗面積 1,000 m²を超える物販店に適用
→ 店舗面積及び業態に応じて整備
20～150 m²当り 1 台(原則店舗敷地内に整備)



飲食店・サービス施設や小規模な物販店舗など

- 店舗利用者及び従業員の利用

【駐輪場整備の取組】

- 大規模小売店舗立地法対象外の場合、整備の基準なし
- 自転車等の放置防止に関する条例では努力義務のみ（大量の駐車需要を生じさせる施設のみ）
- 商店街での駐輪場整備への補助制度あり



集合住宅

- 入居者の利用

【駐輪場整備の取組】

- 自発的な整備が基本

イ 駐輪場の「量」の確保に向けた施策

施策 a 買い物利用等目的地へ直接アクセスする利用に対応した駐輪場の確保

伊勢佐木長者町駅や関内駅、横浜駅など、優先的な駐輪対策が求められる駅周辺などの放置自転車には、商業施設等（買い物、娯楽、習い事、通院等）の利用や、集客施設や事務所で働く従業員の利用が含まれています。

これらの駐輪需要は本来、駐輪需要を発生させる施設側での対応が求められますが、附置義務条例を持たない本市では、対応が困難な状況にあります。

そのため、長期的には駐輪場の附置義務制度の導入を検討する一方で、短期的な対策として、道路や公開空地など、公共空間を活用した駐輪場の確保を含めて検討します。

また、都心部で余剰が発生している自動車駐車場の駐輪場への転用可能性について検討します。

①【短期】公共空間を活用した駐輪場の確保

依然として残る放置自転車に対して、民間や行政による道路や公開空地などを活用した駐輪場の確保策を検討します。

なお、道路や公開空地での駐輪場確保については、現行の法制度や市条例の中で設置は可能であるものの、歩行者の安全、円滑な通行空間への影響や、まちなみ景観の阻害が懸念されます。

そのため、道路や公開空地での更なる駐輪場確保について、基準や運用について検討します。

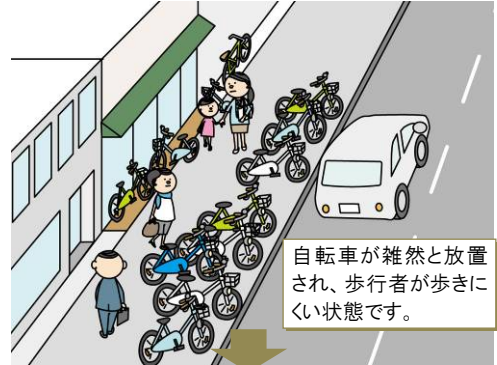
②【長期】駐輪場の附置義務制度の検討

本市では、大規模小売店舗立地法に基づく大型の物販店舗以外には設置基準が無いことから、結果的に店舗前等での放置自転車の発生につながっています。

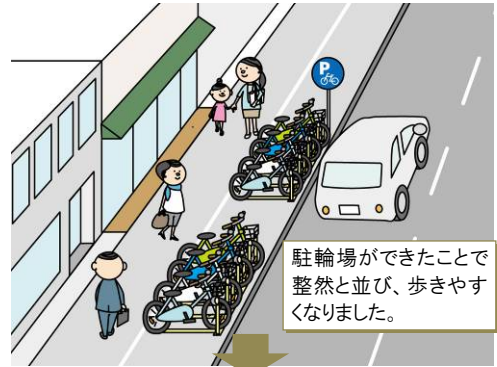
そのため、駐輪実態の調査を通じて、本市の実情に応じた有効な附置義務制度の導入検討を進めるとともに、制度導入を進める場合の条例の制定または改正について検討します。

■買い物等の駐輪需要への対応の考え方 【イメージ図】

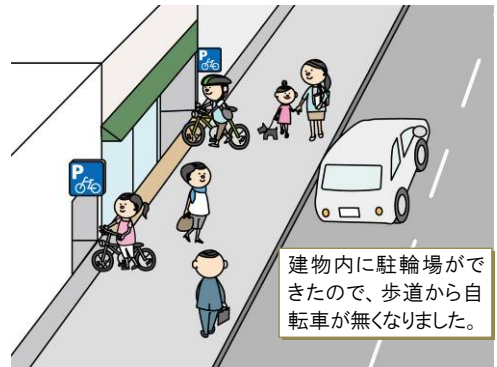
【現状】道路などに放置



【短期】道路などの活用



【長期】附置義務駐輪場制度の検討



■景観に配慮された路上駐輪施設（例） 京都市 御池通りまちかど駐輪場



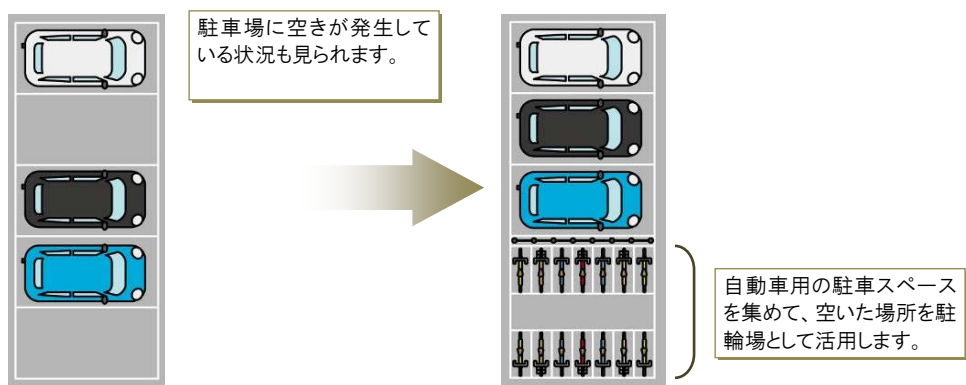
③【長期】自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討

自動車駐車場は「大規模小売店舗立地法、駐車場条例、建築基準条例」等により、整備が進められていますが、余剰がある自動車駐車場も見受けられます。このような自動車駐車場の余剰を活用し、自転車の駐輪場として活用する取組を検討します。

なお、自動車駐車場の駐輪場への転用については、上記法令の手続等が必要となる場合があるほか、建築基準法や消防法など、建築物の構造面での条件等にも影響することから、転用の阻害要因を抽出し、実現性の検証を検討します。

■ 建築敷地内における屋外自動車駐車場の駐輪場への転用イメージ

【現状】 駐車スペースの余剰あり 【将来】 余剰部分を駐輪場に



施策b 鉄道駅利用等に対応した駐輪場の拡充

戸塚駅や鶴見駅などでは、駐輪場の定期利用に多くの待機者が発生しており、その一部は放置自転車につながったり、一時利用の駐輪場を活用するなど、利用者のニーズに対応できていない状況にあります。

ただし、新たな駐輪場用地の確保は困難なことから、民間事業者による整備支援や、新たな駐輪技術の活用などの取組を通じて、鉄道駅利用に向けた駐輪場の拡充を検討します。

①民間駐輪場への補助制度の拡充

本市では、駅周辺に通勤・通学のための駐輪場を民間事業者が整備する場合に活用できる補助制度を行っています。

この補助制度の適用条件を見直すことで、民間事業者にとって更に活用しやすい制度に見直します。その際、買い物等の駐輪場の整備にも活用しやすい制度となるよう検討します。

なお、補助要件の見直しにより極端な公的負担の増加が懸念されることから、効果的な駐輪対策になるよう、新たな基準についても検討します。

■横浜市民営自転車駐車場建設費補助金 (現行の補助制度)

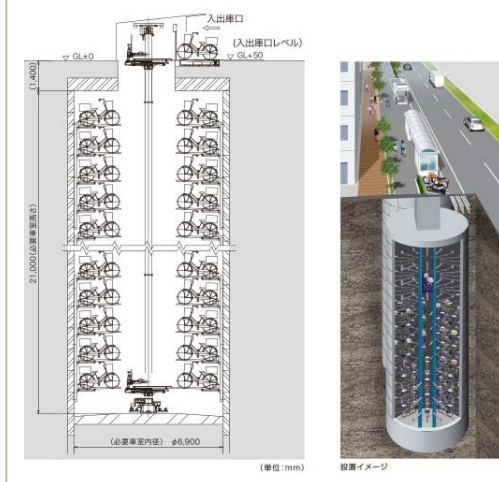
- 【補助対象】主として通勤又は通学のための自転車等収容施設であること
- 【立地場所】駅から約300m以内又は、自転車等放置禁止区域
- 【収容台数】50台以上
(増設時は整備後台数100台以上)
- 【補助金額】建設費の3分の2

②最新の機械式立体駐輪場技術の導入検討

省スペースに多くの自転車を収容できる機械式立体駐輪場について、現在の市営駐輪場との整備コストや維持管理の効率性等の比較を踏まえながら、導入の可能性について検討します。

■機械式立体駐輪場の概要

省スペースに多くの自転車を格納できる全自動の機械式駐輪場。他都市で導入される円筒形のシステムでは、地下に埋設することで地上部2m×3mの面積で、200~250台の自転車が収容可能(1機あたり)。



②多様な駐輪目的に対応するサービスの「質」を高める

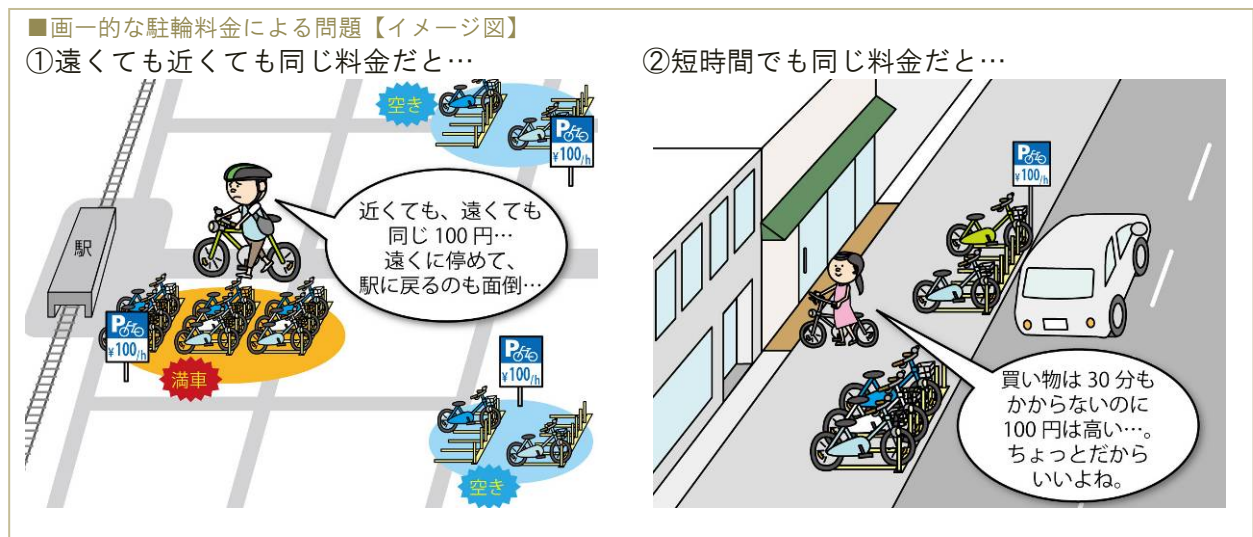
ア 駐輪場の「質」の向上の考え方

現在の市営駐輪場は、「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の中で、自転車の整理に係る手数料として、1回100円（1ヶ月2,000円）を上限とした金額が定められており、実際の運用でも、屋根あり100円、屋根なし80円と画一的な設定となっています。

そのため、買い物などの短時間では割高に感じたり、近い駐輪場に利用が集中するなどの課題があります。その課題に対応するため、自転車利用者の利便の面や、施設利用の平準化の面を考慮し、駐輪の目的やニーズに応じた駐輪料金の設定について見直しが必要です。

このような駐輪サービスの向上に向けては、民間事業者のノウハウを積極的に取り入れていくことが求められることから、指定管理者制度の導入などを含めて、駐輪事業に関する民間事業者との連携のあり方を検討します。

また、駐輪場の使いやすさを高めるためのサービスとして、最寄りの駐輪場を誘導するための情報提供の充実や、子連れの方などが使いやすい駐輪スペースの確保など、既存の駐輪場を有効活用する取組の展開も必要です。



イ サービスの「質」の向上に向けた施策

施策a 料金制度の改定

画一的な料金設定に起因して、特定の市営駐輪場に利用が集中する、買い物などの短時間利用に使いにくいなどの問題に対して、料金制度の改定を検討します。

料金収受の考え方について、現行の整理手数料制から利用料金制への見直しや、安定的な駐輪事業の運営を実現するための料金設定などを検討した上で、条例の制定又は改正を検討します。

なお、利用料金制の導入については、市営駐輪場を「公の施設」として位置付けることが必要です。

①「時間料金制」の導入検討

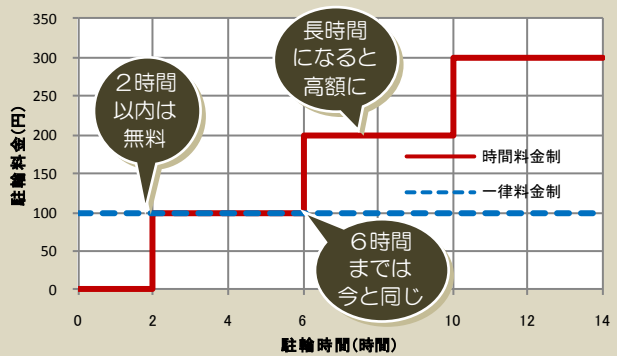
買い物などの1～2時間程度の駐輪でも利用しやすい、短時間利用に適した料金設定を検討します。

検討にあたっては、長時間利用と短時間利用の差別化を図るための時間料金制の導入とともに、買い物等での駐輪場利用を促すため、短時間無料の料金体系の導入を検討します。

また、時間料金制の導入では、既存施設への機械式の駐輪ラック、駐輪ゲートの導入等の機械化を進めていくことが必要となります。そのため、現状の有人駐輪場の人件費と機械式施設の導入コストの比較や施設減価償却費等の経年的な効果の検証なども含めた、設備費の考え方等を考慮に入れながら、検討します。

▼現行の均一料金との比較

- ・瀬谷駅の駅前広場には、駅利用と買い物の駐輪需要に対応するため、地域と民間駐輪事業者が連携して、時間料金制による駐輪場が整備されました。
- ・瀬谷駅の「時間料金制（2時間無料、以後4時間ごと100円）」と「一律料金制（1回100円）」比較すると、6時間までは現行と同じ100円となります。



②利便性・サービス水準に基づく「変動料金制」の導入検討

主に現行の市営駐輪場に対応する、終日利用を基本とする駅での通勤・通学の駐輪について、駐輪場から駅までの距離や、施設の特徴、駅のターミナル性などの視点から、駐輪場のサービス水準を評価し、サービス水準に応じて利用料金に格差をつける料金設定を検討します。

なお、料金格差の設定については、実際の市営駐輪場運営時の実行性に配慮し、駐輪事業者と調整・連携しながら検討します。

■料金設定		【高い】	【安い】	
立地	①駅までの距離	隣接	遠方	
	施設特性	②屋根の有無	屋根あり	屋根なし
		③上下移動(階層)	なし(1階)	あり(地下、2階)
		④駐輪ラック	下段ラック	上段ラック
		⑤管理人の有無	管理人あり	管理人なし
		⑥駐輪時間帯	昼間	夜間
駅特性		⑦都心/郊外	都心部	郊外部
	⑧ターミナル性※1	高い	低い	
	⑨バス代替性※2	高い	低い	

※1 ターミナル性: 複数の鉄道線の乗継、急行停車駅等によりランク分け
 ※2 バス代替性: 各方面からのバスが集中するバスターミナル

利用増加の抑制が必要な駅での転換促進

施策b 利便性を高める駐輪サービスの向上

放置自転車の駐輪場利用の促進や、サービスの良い便利な駐輪場の提供による自転車利用促進に向けて、分かりやすい駐輪場案内や、多様化する自転車需要に対応する駐輪サービスの提供を検討します。

①分かりやすい駐輪場情報の提供

駐輪場の場所が分からないことによる放置自転車の発生を防ぎ、駐輪場の利用を促進するため、ホームページなどによる情報提供の強化を検討します。情報提供に関しては、民間駐輪場の情報についても提供するなど、利用者視点で必要な情報が取得できるよう、内容を検討します。

また、外国人利用者へ必要な情報を提供するため、駐輪場や放置禁止区域に関する外国語での情報提供を充実します。

②多様なニーズに対応し、安心して利用できる駐輪環境の構築

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や、高齢者にとっても利用しやすいスペースの提供など、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サービス向上策を検討します。また、施設環境等を考慮した上で、防犯カメラ等の設置など、防犯対策の更なる強化に取組、誰もが安心して利用できる駐輪環境の構築に向けて、検討を行います。

③交通系ICカードなど料金收受方式の改良

将来的な駐輪場の設備更新等に合わせて、交通系ICカード決済等の料金收受方式を見直し、駐輪場利用時の利便性を高める取組を検討します。

④駐輪ニーズに応じた、定期利用、一時利用の駐輪スペースの使い分け

定期利用、一時利用ともに対応する駐輪場については、駐輪ニーズに応じて駐輪スペースの調整を行うなど、既存施設の使い方を見直しの検討を行い、利便性の向上を図ります。

施策c 民間ノウハウのさらなる活用

市営駐輪場は現在、委託方式を採用しており、既に民間事業者のノウハウを活用し、運営していますが、今後、更に市民サービスの向上を図り、効率的に運営を行うことが必要であり、指定管理者制度の導入などを含めて、駐輪事業に関する民間事業者との連携のあり方を検討します。

■駐輪場の「用地・施設所有」「整備」「運営」の官民の組合せ

分類	設置位置	用地施設	駐輪施設整備	運営	イメージ	横浜市の実施状況
専用駐輪場	路外	市 ※借上げ含む	市	市	市事業(委託)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
			民間	民間	指定管理等(整備・運営)	×
	路上	道路管理者	市	市	民間事業	○民間事業者による一般的な事業(設置補助制度あり)
			民間	民間	市事業(委託)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
施設付帯駐輪場	施設内	民間	民間	民間	自発的整備(努力義務)	△一部施設のみ実施
					法律による	○大規模小売店舗立地法(店舗面積1,000㎡越えは設置基準あり)
					条例による	×現状は附置義務条例なし
					要綱による	△ワンルームマンションのみ指定(2階建以上、10戸以上は原則整備)

(3)地域、民間、行政等が連携し、まちに適した駐輪対策を進める

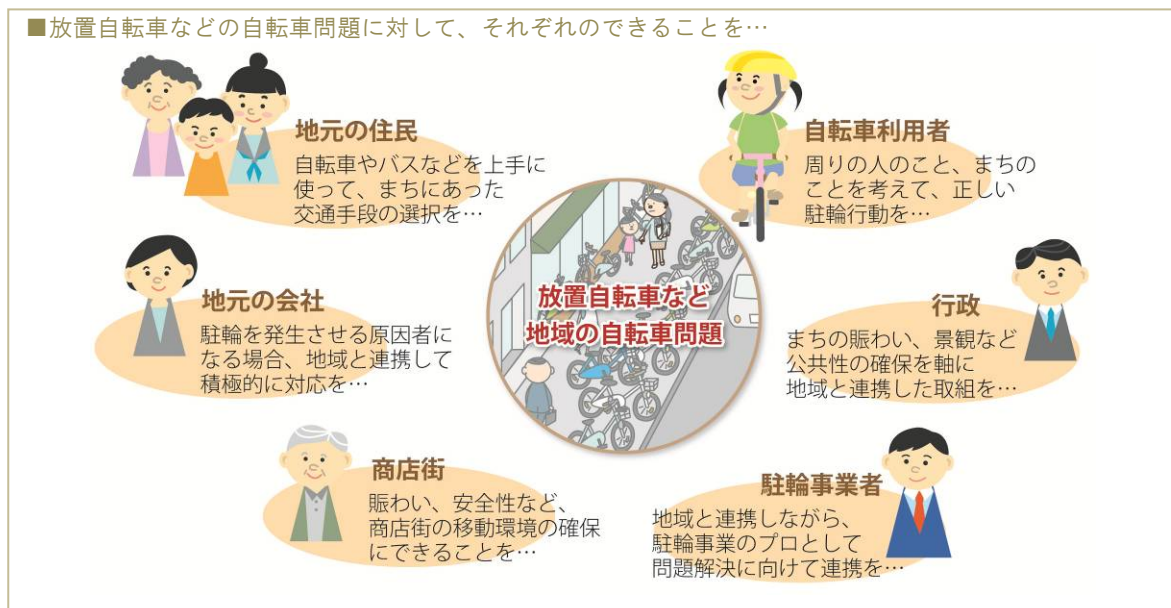
ア 公民連携による、まちに適した駐輪対策の考え方

これまでの駐輪対策は、主に鉄道駅に大量に集まる自転車需要に対応するために、行政主体で市営駐輪場の整備、運営を進め、放置自転車を大幅に削減してきました。しかしながら、一部の駅や繁華街などでは、依然として放置自転車が発生しています。今後は、地域と連携し、地域の実情に応じた駐輪対策を展開していくことが更に重要になります。

そこで、駅ごとの駐輪特性に応じた対策を行います。特に、短期的に駐輪対策の推進が求められる鉄道駅については駐輪対策方針を策定します。

また、地域、民間、行政など関係主体が、地域の駐輪対策のプレイヤーとしての役割を認識し、地域に合った適正な駐輪利用に向けて、警察と連携しながら取組を強化することが必要であり、その方策を検討します。

さらに、地域に合った適正な利用を考える上では、公共交通の利便性や駐輪場整備の難しさ等を勘案しながら、状況に応じた自転車利用増加の抑制も含めた、駐輪需要バランスのマネジメントのあり方についても検討します。



イ 公民連携による、まちに適した駐輪対策に関する施策

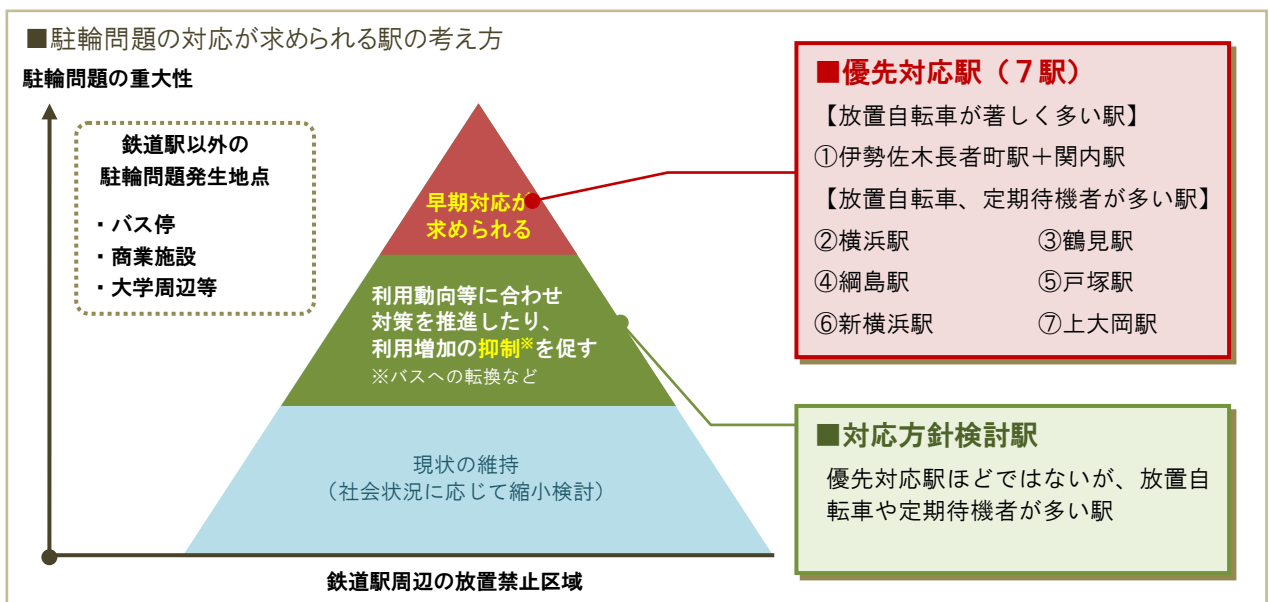
施策 a 駅ごとの駐輪特性に応じた対策（優先対応駅での駐輪対策方針の策定）

【駐輪問題に関する駅の種類】

横浜市の駅周辺では、土地の利用が進み、地価が高額な状況であり、現在発生している駐輪問題に対して、必要な場所に計画的に駐輪場を整備することは難しい状況です。

しかしながら、一部の駅周辺では、駅周辺、店舗周辺での放置自転車の過度の集中や、市営駐輪場の大量の定期待機者の発生などの駐輪問題が発生しており、このような駅周辺では、地域と連携して、まちに適した駐輪対策を展開していくことが求められます。

そこで、駐輪問題の程度に応じて、市内の駅を、優先対応駅、対応方針検討駅、現状維持駅に分類し、対策を行います。

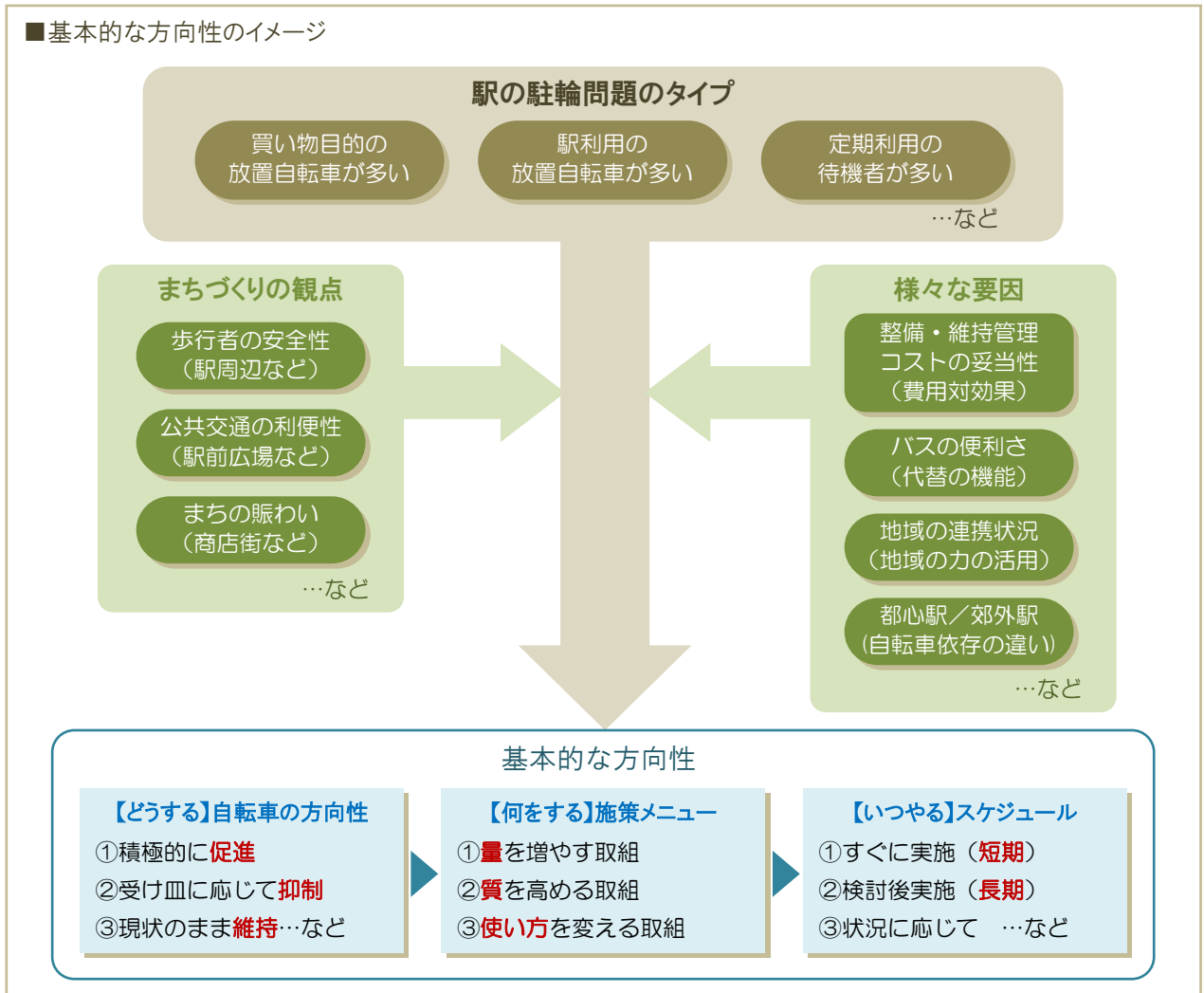


【基本的な方向性の整理と駅ごとの対策の考え方】

優先対応駅や対応方針検討駅の対策にあたっては、駅の駐輪問題のタイプごとに対策の「基本的な方向性」を整理した上で、対策を行います。「基本的な方向性」では、どのような利用目的（買い物、駅利用）の放置自転車が多い駅なのか、市営駐輪場の定期待機者が多い駅なのか、など駅のタイプごとに、どの施策を、どの優先順位で行うか、大まかな方向性を整理します。その際、バスなどの公共交通の充実度、施策にかかるコストを考慮に入れながら検討します。

整理した「基本的な方向性」を踏まえ、優先対応駅については、各駅の特徴を踏まえ、まちづくりの観点、コスト、今後の再開発事業や大規模開発等の状況なども考慮に入れながら、駐輪対策のあり方、スケジュールなどを整理した「駐輪対策方針」を駅ごとに策定し、対策を行います。

対応方針検討駅については、駅の駐輪問題のタイプごとに整理された基本的な方向性に基づき、対策を行います。地域の協力などで早期に実施できるものはすぐに対応し、検討が必要なものは優先対応駅の対応後に進めます。



施策b 地域の駐輪問題解決に向けたガイドブックの検討

地域で発生している駐輪問題に対して、地域発意での改善を進めていく上では、地域でできること、行政との連携が必要なことなど、必要な情報を提供していくことが求められます。

地元や民間事業者が主体となり地域の駐輪問題の解決に取り組んだ事例や、取組を支援する補助事業の紹介、放置自転車対策に関する法的根拠などをまとめた、地域の駐輪問題の解決に向けたガイドブックを策定します。

あわせて、さらなる地域の駐輪問題改善に向けて、地域や民間事業者を支援し、連携して取組ます。

施策c 放置しづらい環境の構築

駐輪場の「量」と「質」の充実を図る一方で、放置自転車の抑制につながる取組を展開し、駐輪場利用への誘導効果を高めるため、警察や地元地域との連携を強化し、放置しづらい環境を構築します。

① 放置自転車対策の強化

放置自転車の移動後、返還時に支払う自転車等保管手数料の見直し検討や指導強化などにより、放置自転車対策の強化を図るとともに、自転車の保管期間の見直しなどにより、移動、保管・返還業務の効率化に向けて、対策を検討します。

ただし、自転車等保管手数料を上げることは、返還率の低下につながる可能性もあるため、その点を踏まえた検討が必要です。

② 地域や警察、民間事業者と連携した放置自転車抑制の取組強化

本市では、鉄道駅周辺において、自転車マナーアップ監視員による放置自転車への声かけを行っています。この事業を推進するとともに、自治会・町内会、商店街、警察などとの連携を強化し、放置自転車に対する指導を強化する方策について検討します。

また、駐輪場周辺の放置自転車を駐輪場に収容するため、駐輪場運営事業者の協力を得ながら適正な駐輪場利用に向けた案内誘導、啓発をする方策について検討します。

③ 心理的に「停めにくい」啓発手法の検討

放置自転車対策の新たな取組として、心理的に放置しづらくする啓発手法を実施し、一定の効果を発揮しています。

このような新しい啓発手法について、他都市等での事例を調査・検証し、試験的な導入を含めて検討します。

■ 新羽駅での児童絵画路面シートの貼付

新羽小学校6年生の描いた「明日の新羽」をテーマとした絵画に「駐輪禁止」の言葉を添えて、路面に貼りつけました。取組開始後2年経った現在も、放置自転車はほとんど発生していません。



実施前



実施後(2015.1 撮影)

施策d 地域の実情に応じた自転車利用の需給バランスの調整

今後も駐輪需要に応じて、道路など公共空間での駐輪場の確保、民間駐輪場への補助などを通じ、駐輪場の整備を進めていく一方で、駐輪場の整備が難しい場所や、バスの利便性が高く、自転車ばかりに依存しなくてもよい地域などでは、地域にとって適切な自転車利用になるように、需要と供給のバランスを図ることも必要です。

特に、駐輪場整備が難しい鉄道駅や、放置自転車に悩む商店街などでは、公共交通との連携を図りながら、自転車からバスや徒歩への転換を促すことや、「サイクルアンドバスライド」などの、自転車利用の需要と供給のバランスを図る取組を検討します。



4 「とめる」の施策

方向性	具体化に向けた考え方	概要	担当部署・関係部署
必要な駐輪場の「量」を確保する	公共空間を活用した駐輪場の確保	○道路上や公開空地など、公共空間を活用した駐輪場の確保について、適切な基準、運用方法を検討します。	道路局「とめる」チーム 道路局管理課(※道路活用) 建築局(※公開空地活用) 区土木事務所(※道路活用)
	駐輪場の附置義務制度の検討	○駐輪発生の原因者に対して、適切な駐輪場の設置を促すための附置義務制度の導入に向けて検討します。	道路局「とめる」チーム 建築局企画課 建築局建築情報課 経済局産業立地調整課 経済局商業振興課 都市整備局
	自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討	○既存の自動車駐車場に余剰のあるケースを想定し、自動車駐車場の一部を駐輪場に転用する可能性について検討します。	道路局「とめる」チーム 都市整備局都市交通課 経済局産業立地調整課 建築局企画課 建築局建築情報課
	民間駐輪場への補助制度の拡充	○民間による駐輪場整備を促進するため、民間駐輪場への補助制度の適用条件を見直すことで、活用しやすい制度に見直します。	道路局「とめる」チーム
	最新の機械式立体駐輪場技術の導入検討	○整備コストや維持管理の効率性等を踏まえ、機械式立体駐輪場の導入可能性について検討します。	
サービスの「質」を高める	料金制度の改定(時間料金制、変動料金制等)	○買い物等の短時間利用に適した「時間料金制」や、利便性・サービス水準に基づく「変動料金制」の導入について検討します。	道路局「とめる」チーム
	分かりやすい駐輪場情報の提供	○駐輪場の利用を促進するため、民間駐輪場を含めた駐輪場に関する情報提供の強化を検討します。	
	安心、便利に利用できる駐輪環境の構築	○利用者が安心、便利に利用できるよう、ニーズを把握し、駐輪サービス向上策を検討します。	
	民間ノウハウのさらなる活用	○民間の駐輪事業のノウハウのさらなる活用に向けて、民間連携のあり方を検討します。	
まちに適した駐輪対策を進める	駅ごとの駐輪特性に応じた対策(優先対応駅での駐輪対策方針の策定)	○駐輪問題の程度に応じて、駅を優先対応駅、対応方針検討駅、現状維持駅に分類した上で、対策を行います。 ○優先対応駅や対応方針検討駅の対策にあたっては、駅周辺での駐輪問題のタイプごとに、問題解決に向けた「基本的な方向性」を整理します。 ○優先対応駅については、駅ごとに駐輪対策方針を定め、対策を実施します。	道路局「とめる」チーム 道路局企画課 都市整備局 区土木事務所 区政推進課 区地域振興課
	地域の駐輪問題解決に向けたガイドブックの検討	○地域でできる駐輪の取組を推進するため、駐輪問題への対処法等をまとめたガイドブックを策定し、地域とともに問題解決を進めます。	道路局「とめる」チーム 区地域振興課 区土木事務所
	放置しづらい環境の構築	○放置自転車の保管手数料の見直し検討などの放置自転車対策の強化や、保管期間の見直しなどの効率化を検討します。 ○地域や警察、民間事業者と連携し、放置自転車に対する指導を強化する方策について検討します。 ○心理的に放置しづらくする啓発手法の導入について検討します。	
	地域の実情に応じた自転車利用の需給バランスの調整	○自転車利用の過度の集中に対して、バスや徒歩への転換や、「サイクルアンドバスライド」などの、自転車利用の適切な需要と供給のバランスを図る取組を検討します。	道路局「とめる」チーム 道路局企画課交通計画担当 都市整備局都市交通課

【道路局 各チームの説明】(平成27年度現在の組織名)

道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課

道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課

道路局「はしる」チーム…企画課、施設課

道路局「いかす」チーム…今後調整



いかす

自転車を適切に
いかす仕掛け

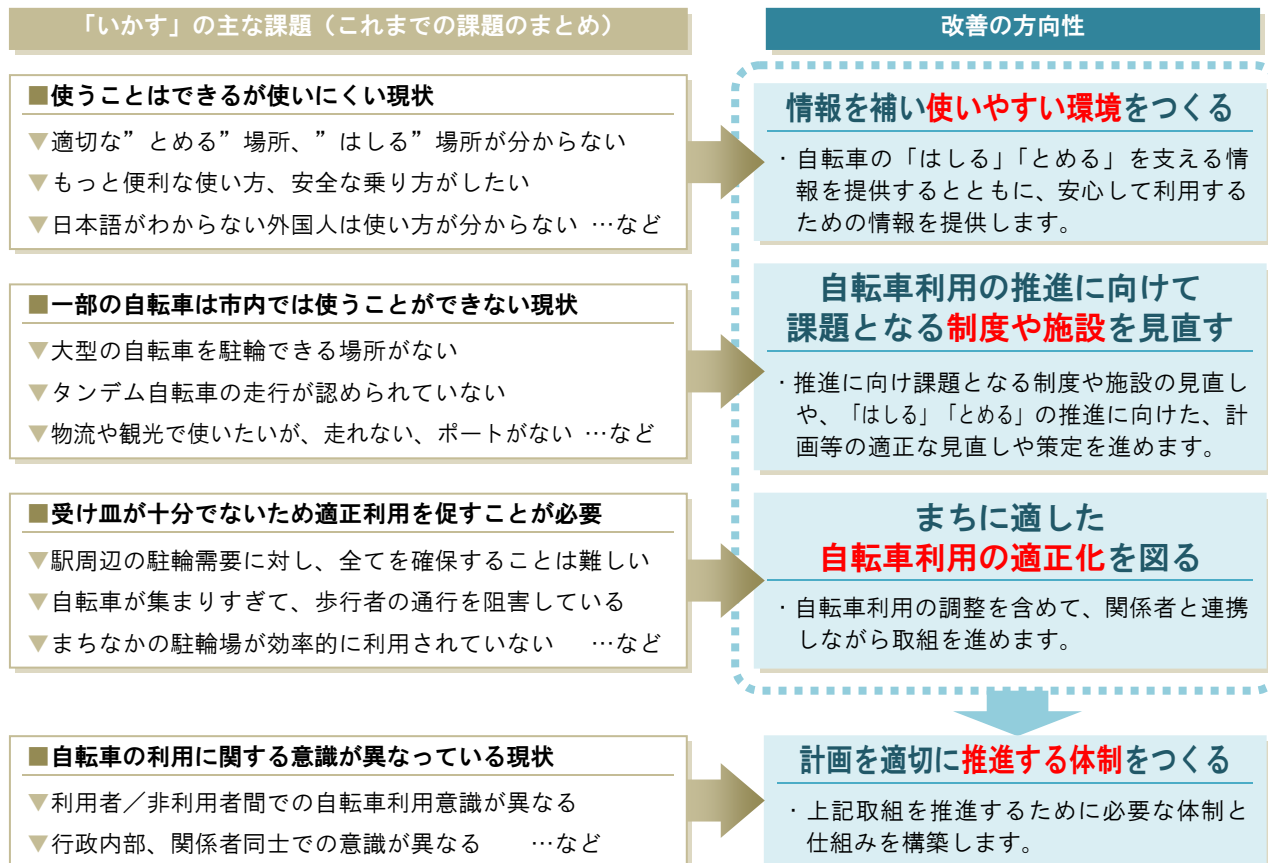
1 施策の目指す姿

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、自動車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「バイバイク」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、安全性や快適性の担保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、使える環境を整備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。



3 「いかす」施策の方向性と具体化に向けた考え方

(1)情報を補い使いやすい環境をつくる

ア 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、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

イ 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事前の「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」ための情報を十分には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。

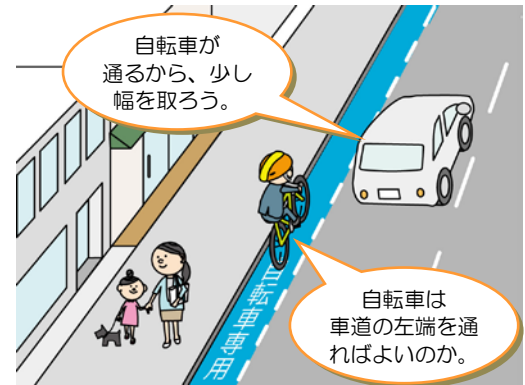
②現地での「はしる」「とめる」ルールに見える化（自転車通行場所、交通規制、駐輪場の場所など）

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表示や看板などの誘導サインを工夫し、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、自転車道や自転車専用通行帯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、一時停止などの交通規制についても、警察や道路管理者等と連携しながら看板等による「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【イメージ図】



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、甚大な被害を生じる交通事故につながる恐れがあります。自分自身だけでなく、家族や子どもなど、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、歩行者に衝突し、高額な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を紹介など、保険加入の促進に向けた取組を行います。

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。

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。



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。

自転車に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組めます。

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。

(2)自転車利用の推進に向けて課題となる**制度や施設**を見直す

ア 自転車利用の推進に向けて課題となる制度や施設について

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、自動車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DEM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に向けて課題を解決していくことが必要です。

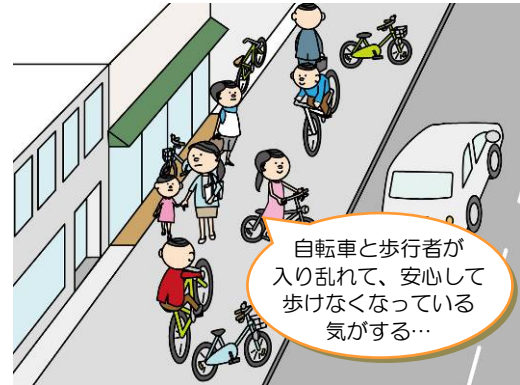
このような、自転車利用の推進に向けて課題となる制度や施設について、対応を要望・検討していくことが求められます。

Column 自転車の増加に対する不安
【イメージ図】

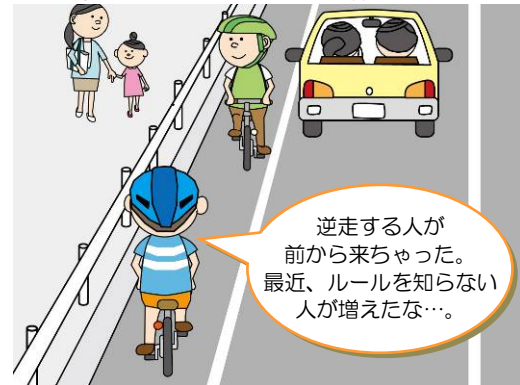
■もし、駐輪場のニーズが増加したら…



■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…



イ 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に向けた取組

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おり、大会では選手の事前練習や移動等に伴う公道走行が必要不可欠となります。

また、視覚障害者の活動範囲の拡大を推進するためにも、タンデム自転車の通行規制の緩和が求められています。

そこで、競技団体と連携し、タンデム自転車の走行の安全性を確保した上で規制の緩和について、公安委員会への要望などを検討します。

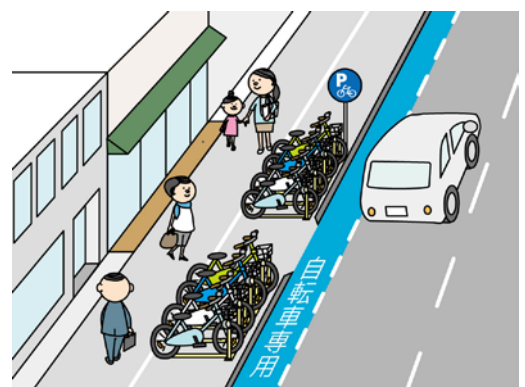
②道路を活用した駐輪場・サイクルポート整備の実現に向けた制度の見直し ※「とめる」の一部再掲

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【イメージ図】



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、人を運ぶためのペロタクシーや、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「バイバイク」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、使いやすさを向上させ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DEM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「バイバイク」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ペロタクシーや、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 ペロタクシー、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。

(3) まちに合った自転車利用の適正化を図る

ア 自転車利用の適正化について

まちの賑わい創出のためには自転車利用推進が求められる一方、自転車が過度に集中する場合、放置自転車の発生や交通秩序の低下等の懸念があります。特に十分な受け皿の確保が難しい駅周辺等では、時には利用増加の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た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。

イ 自転車利用の適正化に関する施策

施策 a まちに合っ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。

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、設置に当た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整理

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必要があります。

「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

ア 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考え方及び、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。

イ 自転車利用の適正化に関する施策

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。

4 おわりに【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、健康寿命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、自動車の進入を規制し、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。



5 「いかす」の施策

方向性	具体化に向けた考え方	概要	担当部署・関係部署
情報を補い使いやすい環境をつくる	「場所」に関する事前の情報提供	○駐輪場の情報や、自転車通行空間のある道路の情報など自転車の使いやすさを高めるための「場所」に関する情報がお出かけ前に確認できる仕組みを構築します。	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム
	「現地」でのルールの見える化	○はしる場所、とめる場所を、誰もが一目で現地で分かるように「見える化」することで、ハマチャリルールが理解でき、ルールを遵守しやすい環境をつくれます。	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 区土木事務所
	「機会」に関する情報提供	○自転車の楽しさ、健康へのメリット等、自転車を利用するきっかけをつくる情報について、様々なイベントや媒体を活用し、提供・周知する取組を進めます。	道路局「いかす」チーム 市民局大規模スポーツイベント課
	保険の加入推奨に関する周知等	○自転車保険の必要性等を周知し、加入を促進する取組を進め、また、万一事故が起きた時に適切な対応を取ることができるような取組を検討します。	道路局「いかす」チーム 「まもる」チーム
	正しい知識の伝達(整備点検含む)	○自転車販売店等との連携や効果的なイベントの実施により、整備点検の方法、安全と利便性を担保した正しい知識等の伝達や点検・整備の励行の体制づくりを検討します。	道路局「いかす」チーム
自転車利用の推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	「制度」の見直し	○自転車利用の推進の課題となっている、タンDEM自転車の通行に係る規制や、道路を活用した駐輪場等の整備に係る基準などについて見直しを含めた検討・取組を進めます。	道路局「いかす」チーム 「とめる」チーム 市民局大規模スポーツイベント課 健康福祉局(障害者等) 道路局管理課
	多様なニーズに対応した駐輪スペースの確保	○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、使いやすさを向上させる取組を検討します。	道路局「いかす」チーム 「とめる」チーム
	コミュニティサイクル事業の推進	○今後のペイバイクの更なる利用促進に向けて、サイクルポートの拡充などの取組を進めます。	道路局「いかす」チーム 都市整備局都市交通課
	障害者、高齢者、物流、人流等特殊な自転車への対応	○横浜市で行われている様々な自転車利用に対して、使いやすさ、安全性等の向上に資する取組の検討を行います。	道路局「いかす」チーム
	「はしる」「とめる」環境整備に向けた計画等の策定	○自転車通行空間整備、駐輪対策等を着実に進めるための実行計画等を策定します。	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 区土木事務所
まちに合った自転車利用の適正化を図る	まちに合った自転車利用の推進	○バスや徒歩等と使い分けながら、自転車利用増加の抑制も視野に入れた、自転車の適切な需要と供給のバランスを図る取組を検討します。	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 道路局企画課交通計画担当
	駅周辺での利用環境整備の考え方の整理	○再開発等が行われる際の、まちの賑わい創出等も考慮した駅周辺における自転車利用環境整備の考え方について整理します。	都市整備局 区土木事務所
適切に推進する体制をつくる	庁内組織体制の構築	○総合計画で掲げる理念等を庁内で共有化を図るとともに、自転車関連施策の推進に向けた庁内組織体制の構築と、必要な制度、仕組みづくり、公的機関での先導的な取組の検討を進めます。	道路局「いかす」チーム
	関係者間の連携体制の構築	○各事業の計画検討段階から管理段階までの、地元、警察等の関係者の参加、連携、協力体制を構築します。	道路局「いかす」チーム

【道路局 各チームの説明】(平成27年度現在の組織名)

道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課

道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課

道路局「はしる」チーム…企画課、施設課

道路局「いかす」チーム…今後調整

※調整ページ（最終的には白紙とします）

第5章

スケジュール



【まもる】

方向性	具体化に向けた考え方	スケジュール		
		前期 (概ね 1～3 年目)	中期 (概ね 4 年目～5 年目)	後期 (概ね 6 年目～10 年目)
ハマチャリ ルールを 分かりや すく示す	ハマチャリルール の明確化とルー ルブックの作成	明確化の体制構築及び ルールブック作成	ルールブックの公開・配布及び運用	
	連携体制の構築	関係者連携体制の構築 (教育、周知、遵守)	遵守に関する制度・ 仕組みづくり	制度・仕組みに基づく運用
ハマチャリ ルールを みんなが 学べる場 をつくる	「今」の教育の場、 ツール・イベント等 の充実・拡充	現状把握、 課題整理と見直し検討	今の教育の場の拡大検討 参加イベント等の見直し、拡充検討	交通安全教育、イベントの継続実施・参加（検討をふまえた見直し、拡充含む）
	「新たな」教育の 場・機会の充実	交通安全教育のあり方検討 場、機会の検討	新たな場・機会での教育	
ハマチャリ ルールを 教えるた めの素材 をつくる	「教材」の作成	指導教材の作成		適宜更新
	「人材」の拡充	指導者育成の 仕組みの検討	育成の 仕組みづくり	既存人材のスキルアップ 新たな人材の発掘・育成 教育技術向上
ハマチャリ ルールを 自然と遵 守できるま ちをつくる	街なかでのルー ルの「見える化」の 展開	手法検討 体制構築 しかけづくり	「はしる」の見える化の周知・広報 ※「はしる」「いかす」との連動 「とめる」の見える化の周知・広報 ※「とめる」「いかす」との連動	市職員・警察等の取組実施 サイクリスト等との連携取組 ルールの見える化
	ハマチャリルール の啓発・指導の 徹底	あり方検討	遵守・啓発に関する制度・ 仕組みづくり	警察による取締と連動した、行政・地域での啓発の実施



【まもる】推進主体と進め方

具体化に向けた考え方	推進主体		進め方(行政⇄民間)			
	担当部署・関係部署	関係者	市 事業	市 主導	民間 主導	民間 事業
ハマチャリルールの明確化とルールブックの作成	道路局「まもる」チーム	警察 交通安全協会	●			
連携体制の構築	道路局「まもる」チーム 区地域振興課 教育委員会	警察 交通安全協会 自転車商協同組合 …など		●		
「今」の教育の場の充実 ツール・イベント等による教育の充実 (既存イベントの活用等)	道路局「まもる」チーム 区地域振興課 教育委員会 健康福祉局(高齢者等)	警察 交通安全協会 NPO 団体・市民団体 自転車関連事業者 …など		●	●	
「新たな」教育の場・機会の充実	道路局「まもる」チーム 教育委員会	警察 交通安全協会 商工会議所 商店街総連合会 自転車商協同組合 NPO 団体・市民団体 自転車関連事業者 …など		●		
「教材」の作成	こども青少年局(子育て世代等) 経済局商業振興課 区地域振興課					
「人材」の拡充	区福祉保健センター					
街なかでのルールの「見える化」の展開	道路局「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」チーム 区土木事務所 区地域振興課 総務局	警察 交通安全協会 NPO 団体・市民団体 自転車関連事業者 商店街総連合会 …など	●	●		
ハマチャリルールの啓発・指導の徹底	道路局「まもる」チーム 「いかす」チーム 区地域振興課	警察 交通安全協会 商店街総連合会 …など		●		

【道路局 各チームの説明】(平成27年度現在の組織名)

- 道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課
- 道路局「はしる」チーム…企画課、施設課
- 道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課
- 道路局「いかす」チーム…今後調整

【はしる】

方向性	具体化に向けた考え方	スケジュール		
		前期 (概ね 1～3 年目)	中期 (概ね 4 年目～5 年目)	後期 (概ね 6 年目～10 年目)
自転車ネットワーク整備指針を見直す	整備指針の見直し	整備指針の改定	モデル地区の実行計画策定 (1～2 地区程度)	PDCAに基づく 実行計画の評価 (課題点を次期計画で改善)
自転車通行空間整備実行計画をつくる	実行計画の策定			実行計画策定 ※ 実行計画策定後、順次整備を実施(概ね 5 年) ※ 「とめる」の優先対応駅の検討と合わせて整理
合意形成の手法と推進体制をつくる	合意形成の手法・推進体制の構築	合意形成手法・推進体制の整理	合意形成手法・推進体制の構築	実行計画の円滑な推進に向けた連携
	情報提供の仕組みの構築	整備効果の検証や情報提供の方法の検討	情報提供の仕組み構築	実行計画の事業評価と連動して実施

市内全域で展開



【はしる】推進主体と進め方

具体化に向けた考え方	推進主体		進め方(行政⇄民間)			
	担当部署	関係者	市 事業	市 主導	民間 主導	民間 事業
整備指針の 見直し	道路局「はしる」チーム	警察（交通管理者） 国土交通省（道路管理者） 県（道路等管理者） その他道路等管理者	●			
実行計画の策定	道路局「はしる」チーム 区土木事務所	地域住民 警察（交通管理者） 国土交通省（道路管理者） 県（道路等管理者） その他道路等管理者	●			
合意形成の手法・ 推進体制の構築	道路局「はしる」チーム 区土木事務所	地域住民 警察（交通管理者） 国土交通省 県（道路等管理者） その他道路等管理者	●			
情報提供の仕組 みの構築		地域住民・企業等 警察（交通管理者）	●			

【道路局 各チームの説明】（平成 27 年度現在の組織名）

道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課
 道路局「はしる」チーム…企画課、施設課
 道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課
 道路局「いかす」チーム…今後調整

【とめる】

方向性	具体化に向けた考え方	スケジュール		
		前期 (概ね 1～3 年目)	中期 (概ね 4 年目～5 年目)	後期 (概ね 6 年目～10 年目)
必要な駐輪場の「量」を確保する	公共空間を活用した駐輪場の確保	道路での駐輪場確保の基準・運用の検討 → 新たな基準・運用による駐輪場確保策の推進	公開空地での駐輪場確保の基準・運用の検討	
	駐輪場の附置義務制度の検討	附置義務に関する調査及び必要性の検証	※附置義務制度が必要と判断した場合 附置義務に関する条例の制定又は改正の検討	条例に基づく展開
	自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討	転用可能性の実現性の検討	駐輪場への転用に関する取組の検討・実施 ※転用に関する取組が必要と判断した場合	
	民間駐輪場への補助制度の拡充	民間補助事業の制度の拡充	新たな制度に基づく運用	
	最新の機械式立体駐輪場技術の導入検討	導入可能性の検討	※各駅の状況に応じた導入検討が必要と判断した場合 各駅での状況に応じた導入検討	
サービスの「質」を高める	料金制度の改定 (時間料金制、変動料金制等)	料金制度に関する条例・制度の改定の検討	新たな制度に基づく運用	
	分かりやすい駐輪場情報の提供と、安心、便利に利用できる駐輪環境の構築	サービスの質の向上に関する課題の整理	情報提供の試行・検証 駐輪サービス向上策の実施	適宜見直しながら事業を継続
	民間ノウハウのさらなる活用	民間事業者のノウハウ活用の検討 (必要に応じ、新たな仕組みの導入)		事業の継続
まちに適した駐輪対策を進める	駅ごとの駐輪特性に応じた対策 (優先対応駅での駐輪対策方針の策定)	「基本的な方向性」の整理 優先対応駅の「駐輪対策方針」策定 (1、2駅程度で策定)	優先対応駅の「駐輪対策方針」策定 (その他対象駅で順次策定) ※「はしる」の実行計画の検討と合わせて整理	
	地域の駐輪問題解決に向けたガイドブックの検討と放置しづらい環境の構築	取組方法の検討	駐輪ガイドブックの策定 放置自転車対策の強化・抑制の取締強化 啓発手法の検討・実施	放置しづらい環境の形成
	地域の実情に応じた自転車利用の需給バランスの調整	適切な需要バランスを図るための取組検討 (サイクルアンドバスライドなどの取組を適宜検討)		検討に基づく運用



【とめる】推進主体と進め方

具体化に向けた考え方	推進主体		進め方(行政⇄民間)			
	担当部署・関係部署	関係者	行政 事業	行政 主導	民間 主導	民間 事業
公共空間を活用した駐輪場の確保	道路局「とめる」チーム 道路局管理課(※道路活用) 建築局(※公開空地活用) 区土木事務所(※道路活用)	国土交通省(※道路管理者) 警察(※道路活用) 民間企業(※公開空地活用) 駐輪事業者 まちづくり団体		●		
附置義務駐輪場制度の検討	道路局「とめる」チーム 建築局企画課 建築局建築情報課 経済局産業立地調整課 経済局商業振興課 都市整備局	商工会議所 商店街総連合会		●		
自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討	道路局「とめる」チーム 都市整備局都市交通課 経済局産業立地調整課 建築局企画課 建築局建築情報課	民間企業		●		
民間駐輪場への補助制度の拡充	道路局「とめる」チーム	駐輪事業者		●		
最新の機械式立体駐輪場技術の導入検討				●		
料金制度の改定 (時間料金制、 変動料金制等)	道路局「とめる」チーム		●			
分かりやすい駐輪場情報の提供と、安心、便利に利用できる駐輪環境の構築		駐輪事業者 警察		●		
民間ノウハウのさらなる活用		駐輪事業者		●		
駅ごとの駐輪特性に応じた対策 (優先対応駅での駐輪対策方針の策定)	道路局「とめる」チーム 道路局企画課 都市整備局 区土木事務所 区政推進課 区地域振興課	地元商店街 地域住民・企業 まちづくり団体 …など		●		
地域の駐輪問題解決に向けたガイドブックの検討と、放置しづらい環境の構築	道路局「とめる」チーム 区地域振興課 区土木事務所	商店街総連合会 駐輪事業者 自治会・町内会 警察 …など		●	●	
地域の実情に応じた自転車利用の需給バランスの調整	道路局「とめる」チーム 道路局企画課交通計画担当 都市整備局都市交通課	駐輪事業者 鉄道事業者 バス事業者		●		

【道路局 各チームの説明】(平成27年度現在の組織名)

- 道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課
- 道路局「はしる」チーム…企画課、施設課
- 道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課
- 道路局「いかす」チーム…今後調整

【いかす】

方向性	具体化に向けた考え方	施策のスケジュール		
		前期 (概ね 1～3 年目)	中期 (概ね 4 年目～5 年目)	後期 (概ね 6 年目～10 年目)
情報を補い使いやすい環境をつくる	「場所」に関する事前の情報提供	情報提供の試行	※「はしる」「とめる」と連動 適宜見直しながら情報提供を継続	
	「現地」でのルールに見える化	「はしる」に見える化 ※「はしる」との連動		
	「機会」に関する情報提供	情報提供の体制及び仕組みの検討	「とめる」に見える化 ※「とめる」との連動	
	正しい知識の伝達(整備点検査含む)	「まもる」の取組と連動した展開		
	保険の加入推奨に関する周知等	効果的な周知・広報の展開	新たな制度・仕組みづくり 周知、広報などを継続して実施	※新たな制度・仕組みが必要と判断した場合
自転車利用の推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	「制度」の見直し (タンDEM自転車通行規制の緩和、路上の活用等)	現時点で、利用推進の課題となる制度等の見直し		
	多様なニーズに対応した駐輪スペースの確保		ニーズに対応した改善	※「とめる」施策との連動 ニーズに対応した取組を継続
	コミュニティサイクル事業の推進	横浜都心部コミュニティサイクル事業の拡充		事業の継続(拡充展開・運用)
	障害者、高齢者、物流、人流等特殊な自転車への対応	対応の必要性の検討 関係機関との協議等		※特殊な自転車への対応が必要と判断した場合 具体の対応策の展開
	「はしる」「とめる」環境整備に向けた計画等の策定	「はしる」: 自転車通行空間整備指針及び実行計画の策定		
まちに合った自転車利用の適正化を図る	まちに合った自転車利用の推進	実態把握と基本的な考え方の検討	公共交通の利用促進の取組(サイクルアンドバスライドなど)	取組の継続
			駅前広場空間のあり方等検討	検討に基づく運用
	駅周辺での利用環境整備の考え方の整理	適切な需要と供給のバランスを図る料金制度等の検討	検討に基づく運用	※「とめる」施策との連動
適切に推進する体制をつくる	庁内組織体制の構築 関係者間の連携体制の構築	庁内体制の構築	関係者間の連携体制の構築	庁内の各チーム及び関係者と連携した一体的な事業の推進

参考 取組の準備 → 取組の実施 → 取組実施後の展開

【いかす】推進主体と進め方

具体化に向けた考え方	推進主体		進め方(行政⇄民間)			
	担当部署・関係部署	関係者	市 事業	市 主導	民間 主導	民間 事業
「場所」に関する 事前の情報提供	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム	駐輪事業者 NPO 団体・市民団体 …など		●	●	
「現地」でのルー ルの見える化	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 区土木事務所		●			
「機会」に関する 情報提供	道路局「いかす」チーム 市民局大規模スポーツイベント課	交通安全協会 NPO 団体・市民団体 自転車関連事業者 …など			●	
正しい知識の伝 達(整備点検含む)	道路局「いかす」チーム 「まもる」チーム	警察、交通安全協会 自転車商協同組合 …など		●		
保険の加入推奨 に関する周知等	道路局「いかす」チーム	損害保険会社 交通安全協会 自転車商協同組合 …など		●	●	
「制度」の見直し	道路局「いかす」チーム 「とめる」チーム 市民局大規模スポーツイベント課 健康福祉局(障害者等) 道路局管理課	警察 国土交通省(道路管理者) …など	●			
多様なニーズに 対応した駐輪スペ ースの確保	道路局「いかす」チーム 「とめる」チーム	駐輪事業者		●		
コミュニティサイク ル事業の推進	道路局「いかす」チーム 都市整備局都市交通課	コミュニティサイクル事業者	●			●
障害者、高齢者、 物流、人流等特殊 な自転車への対応	道路局「いかす」チーム	民間事業者 警察		●		
「はしる」「とめる」 環境整備に向け た計画等の策定	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 区土木事務所			●		
まちに合った 自転車利用の 推進	道路局「いかす」チーム 「はしる」チーム 「とめる」チーム 道路局企画課交通計画担当 都市整備局 区土木事務所	鉄道事業者 バス事業者 駐輪事業者	●	●		
駅周辺での利用 環境整備の考え 方の整理		まちづくり関係団体・組織 鉄道事業者 バス事業者 駐輪事業者		●		
庁内組織体制の 構築 関係者間の連携 体制の構築	道路局「いかす」チーム	警察、交通安全協会、商店街総連 合会、商工会議所、自転車商協同 組合、駐輪事業者 …など	●	●		

【道路局 各チームの説明】(平成 27 年度現在の組織名)

- 道路局「まもる」チーム…交通安全・放置自転車課
- 道路局「はしる」チーム…企画課、施設課
- 道路局「とめる」チーム…交通安全・放置自転車課、施設課
- 道路局「いかす」チーム…今後調整

(奥 付)