

都市政策と自転車施策との連携に関する調査結果
(平成 29 年度調査)

－ 概 要 －

平成 30 年 6 月

公益財団法人 自転車駐車場整備センター

目次

はじめに	1
1. 都市政策と自転車施策との連携に関するアンケート調査結果	4
1-1. 調査概要	5
1-2. アンケート結果の概要	8
2. 放置自転車台数の時間帯別・停車時間別の把握手法	24
2-1. 調査の目的	25
2-2. 把握手法	26
2-3. 把握手法の適用例	28
3. モデル地区の自転車利用環境向上策の検討手法	46
3-1. 検討手法	47
3-2. モデル地区の検討手法の適用例	53
4. 都市政策と自転車施策との連携に関する提案	57

はじめに

■本調査研究の背景・目的

本調査研究は、都市政策、特に都市計画と自転車施策との連携の現状を把握した上で、連携を促進するための課題を抽出し、施策展開の方向性を提示することを目的としたものである。

自転車施策に関する総合計画を策定している市区町村は相当数あり、また、都市計画マスタープランにおいて何らかの自転車施策を位置付けている市区町村も多い。

一方で、自転車の交通量の推計による安全で円滑な自転車通行空間の確保、自転車の駐車需要と放置自転車の発生状況の把握と傾向分析及び自転車駐車場の合理的な配置等が具体的な都市計画の立案過程において検討が行われ、主要な都市計画事項として捉えられている事例は少ない。

背景として、都市計画の枠組みの中で関係する事象が如何なる視点、具体的な分析手法によって認識され、都市計画の立案過程の中で自転車に関連する施策を具現化していくのかという基礎的な方法論自体が共有されていないという現状があるのではないかと。

本調査研究は、地方公共団体へのアンケート調査、放置自転車の実態調査及びモデル地区の設計を通じて、地方公共団体が地域の特性や課題に応じた都市政策と自転車施策の連携を促進し、また、深化させることによって政策効果を高めていくための新たな可能性と実践性を提案することを指向したものである。

■本調査研究の構成

本調査研究では、①都市政策と自転車施策との連携に関するアンケート調査、②放置自転車台数調査及び③モデル地区における自転車利用環境向上策の検討調査の各調査を実施した。

①都市政策と自転車施策との連携に関するアンケート調査

- ・ 地方公共団体の自転車施策担当部局、都市計画部局にアンケート及びヒアリングを実施し、都市政策と自転車施策との連携の状況を把握した上で、地方公共団体の両施策の連携の必要性、連携を図るための課題及び実施可能性等についての認識を分析した。

②放置自転車台数調査

- ・ 鉄道駅周辺の自転車の駐車対策を検討するため、関東及び近畿地方の9駅を対象に従来調査の定時点ではない、終日の時間帯別の放置自転車の発生箇所、台数及び推移を現地調査により把握するとともに、停車時間を考慮した、実質的な放置台数（回転率）についても分析した。

③モデル地区の自転車利用環境向上策の検討調査

- ・ 「都心・複合拠点の鉄道駅」、「郊外・生活拠点の鉄道駅」及び「地方都市の鉄道駅」をモデル地区として、放置自転車台数調査による自転車駐車場の利用状況と放置自転車の発生状況のデータ及び駅周辺・商店街・学校周辺等の自動車交通量や土地利用及び事故発生状況等の自転車交通に係る各種データに基づき、自転車通行空間・自転車

の利用環境の充実による自転車利用者の安全性及び快適性の向上並びに交差点改良・自転車関連標識等による安全性向上策を具体的に検討した

上記の調査・分析を基に、連携のための組織及び業務執行上の課題、データの分析に基づく課題認識や施策の検討の重要性及び連携のための施策の検討の方向性を、都市政策と自転車施策との連携に関する総括的な提案として提示した。

都市政策と自転車施策との連携に関する調査 研究会

委 員 名 簿

(五十音順、敬称略)

太田 秀也 麗澤大学 経済学部 経済学科 特任教授

大森 宣暁 宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授

古倉 宗治 (株)三井住友トラスト基礎研究所 研究理事

鈴木 美緒 東京大学 生産技術研究所 第5部 特任助教

村木 美貴 千葉大学大学院 工学研究院 教授

1．都市政策と自転車施策との連携に関するアンケート 調査結果

1-1. 調査概要

■調査の目的

- 本調査は、地方公共団体における都市政策と自転車施策との連携の状況を把握した上で、地方公共団体の両施策の連携の必要性、連携を図るための課題、実施可能性等についての認識を分析することを目的とするものである。

■調査内容

- 107 市区町の自転車施策担当部局及び都市計画部局の双方を対象に行った。
- 自転車総合利用計画や自転車ネットワーク計画を策定済みの市区町や、自転車の専門部局がある市区町等、まちづくりや自転車施策に積極的に取り組んでいる地方公共団体を対象に、アンケート調査（調査①）を実施した。
- 調査①の回答より、都市政策と自転車施策との連携の必要性を認識している地方公共団体に対して、個別具体の施策についての課題認識、連携の実情・課題について、より具体的な情報を収集するため、追加アンケート調査を（調査②）を実施した。
- また、調査①において、都市政策と自転車施策との連携について積極的な回答、連携の課題について個別具体的な回答が得られた地方公共団体を対象に、自転車関連計画策定時の具体的な調整の内容、方法と今後の自転車施策の課題について、追加ヒアリング調査（調査③）を実施した。

表 調査対象

調査①	● 首都圏より 34 市区町、中部圏より 6 市、近畿圏より 23 市町、その他の地方都市より 44 市町、計 107 市区町の自転車施策担当部局・都市計画部局を調査対象として抽出した。
調査②	● 調査①の回答を頂いた地方公共団体のうち、立地適正化計画、中心市街地活性化等の都市計画において自転車施策との連携が「できる」・「ややできる」と回答した地方公共団体を調査対象とした（自転車関連部局：37 市区、都市計画部局：33 市区）。
調査③	● 調査①の回答を頂いた地方公共団体のうち、3 市区・部局を調査対象とした。

■回答状況

<調査①>

- 107 市区町の自転車施策担当部局・都市計画部局にアンケートを依頼し、自転車関連部局は 56 市区町、都市計画部局は 42 市区町から回答があった。
- 自転車施策担当部局については、約 30%の地方公共団体が自転車施策の専門部局からの回答があり、専門部局を持たない地方公共団体では、交通系部署、道路・建設系部署、都市・まちづくり系部署、生活・安全系部署等様々な部署から回答があった。

表 回答状況（調査①）

地域区分	自転車施策担当部局		都市計画部局	
	回答数	回収率	回答数	回収率
三大都市圏（63 都市）	33	52%	26	41%
地方都市（44 都市）	23	52%	16	36%
合計（107 都市）	56	52%	42	39%

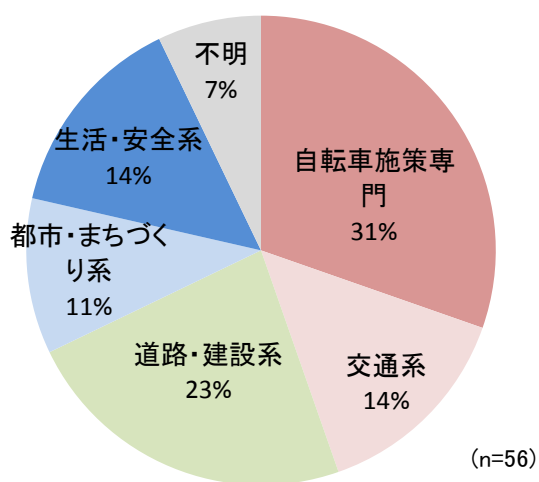


図 自転車施策担当部局の回答部署

<調査②>

- 自転車施策担当部局は 37 市区町のうち 24 市区町（65%）、都市計画部局は 33 市区町のうち 18 市区町（55%）から回答が得られた。

表 回答状況（調査②）

	対象都市数	回答数	回収率
自転車施策担当部局	37	24	65%
都市計画部局	33	18	55%

1-2. アンケート結果の概要

■ 自転車施策の実施状況

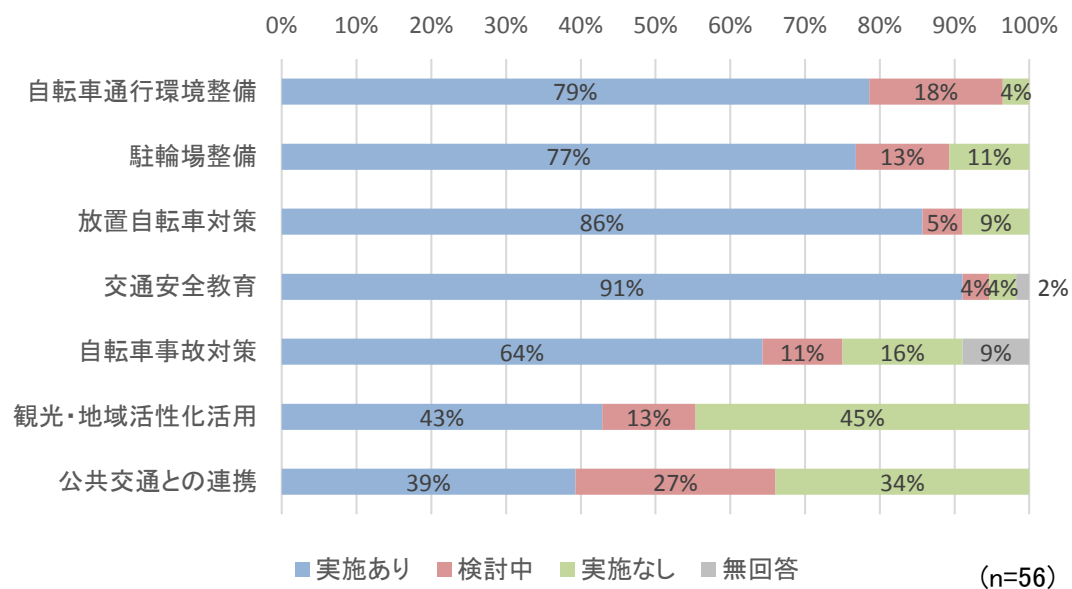


図 自転車施策の実施状況

■自転車施策に関する有識者会議等の設置状況

表 自転車施策に関する有識者会議の設置状況とその目的

	地方公共団体数	割合
過去5年間に検討会・有識者会議を開催	39	69.6%

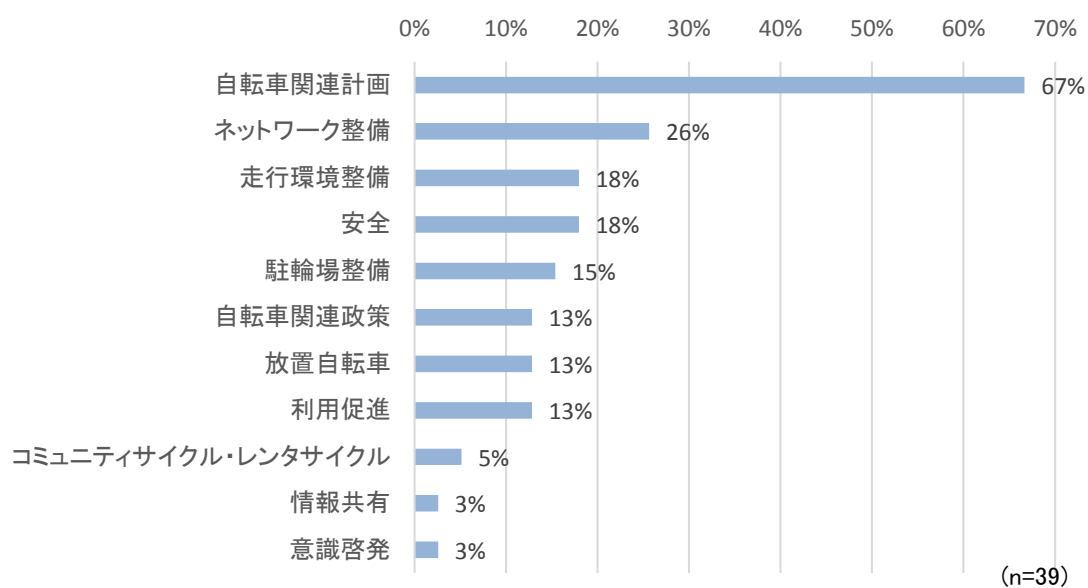


図 自転車施策に関する有識者会議の設置目的

■ 自転車施策を進める上での課題（自転車施策担当部局の回答）

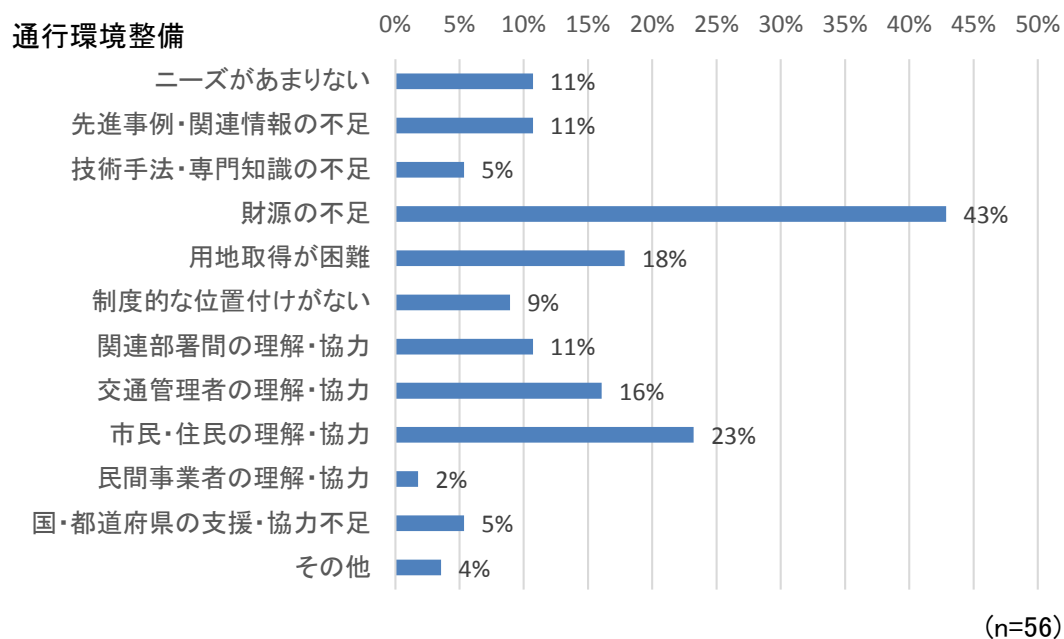


図 通行環境整備を進める上での課題

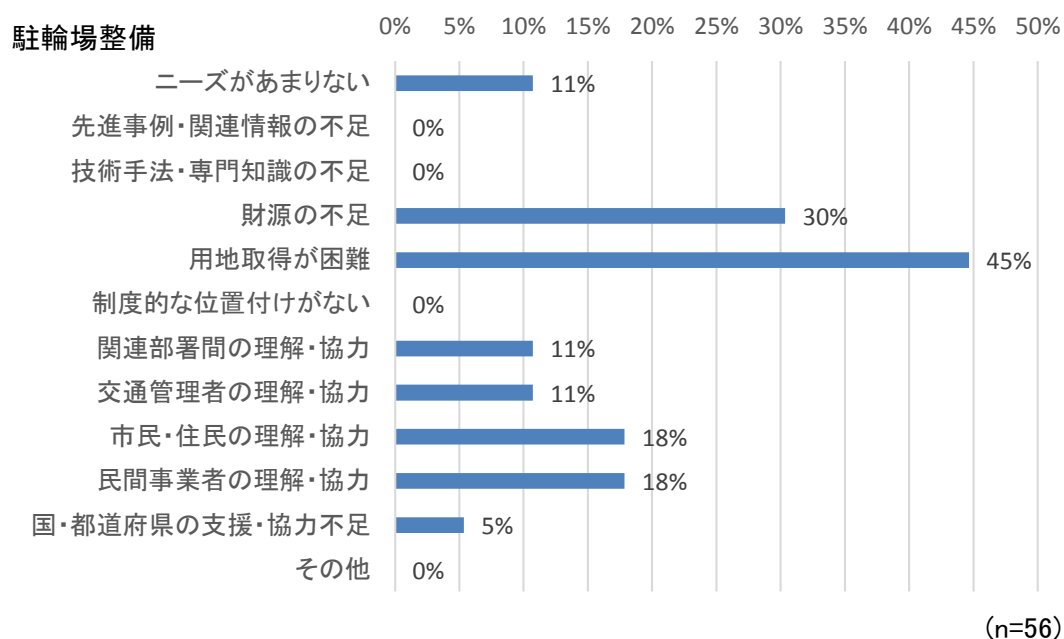


図 駐輪場整備を進める上での課題

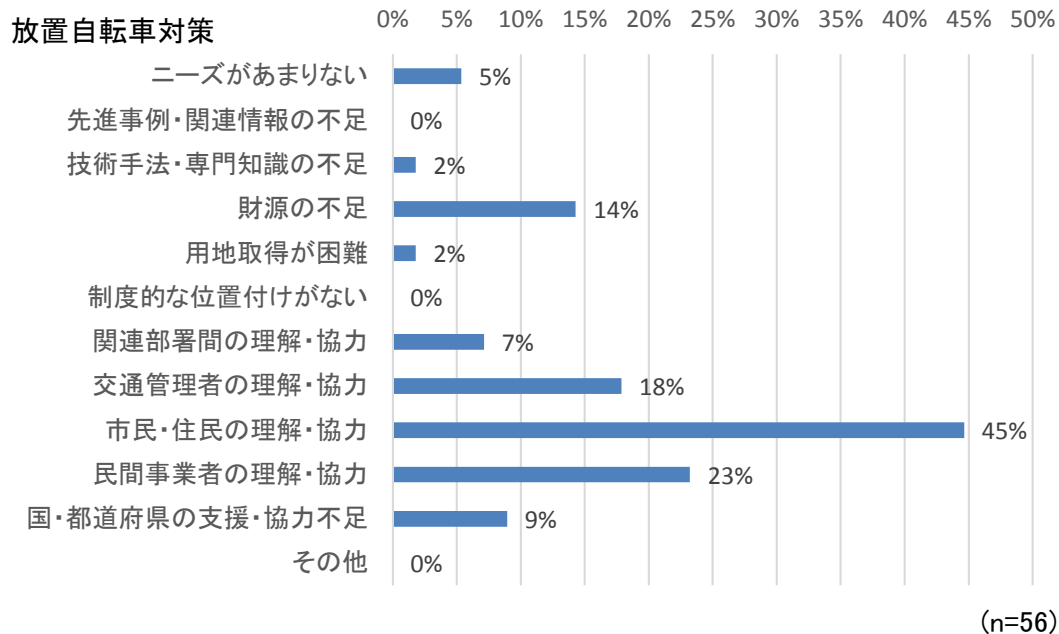


図 放置自転車対策を進める上での課題

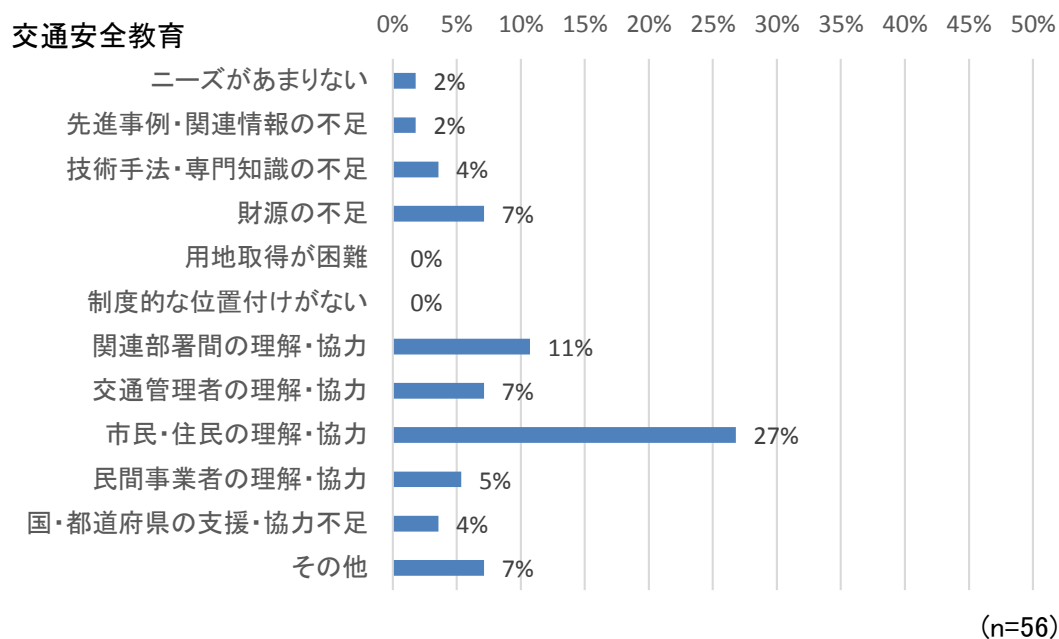


図 交通安全教育を進める上での課題

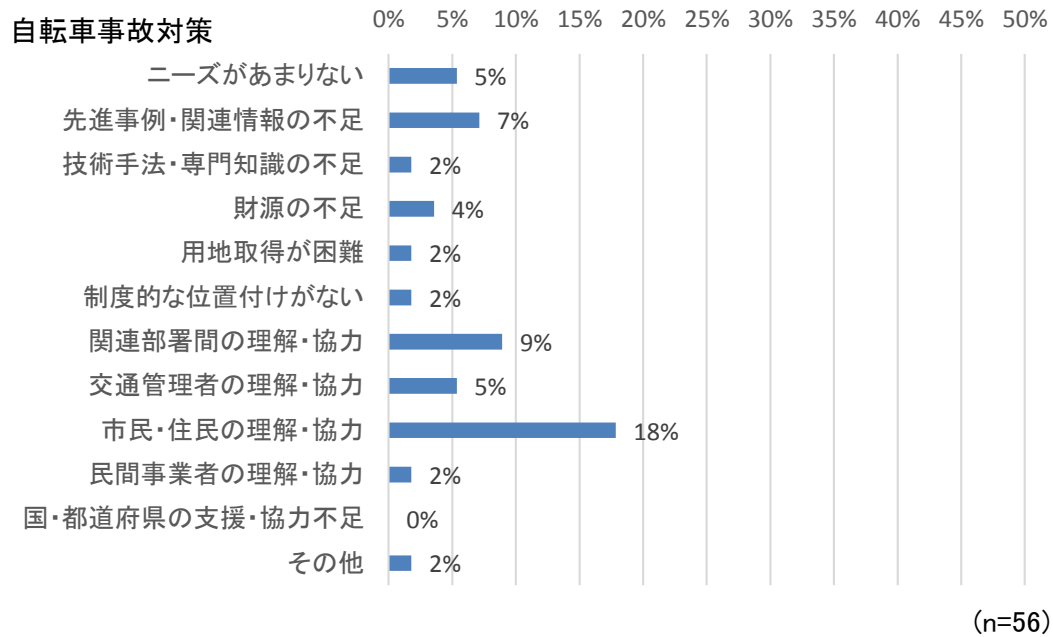


図 自転車事故対策を進める上での課題

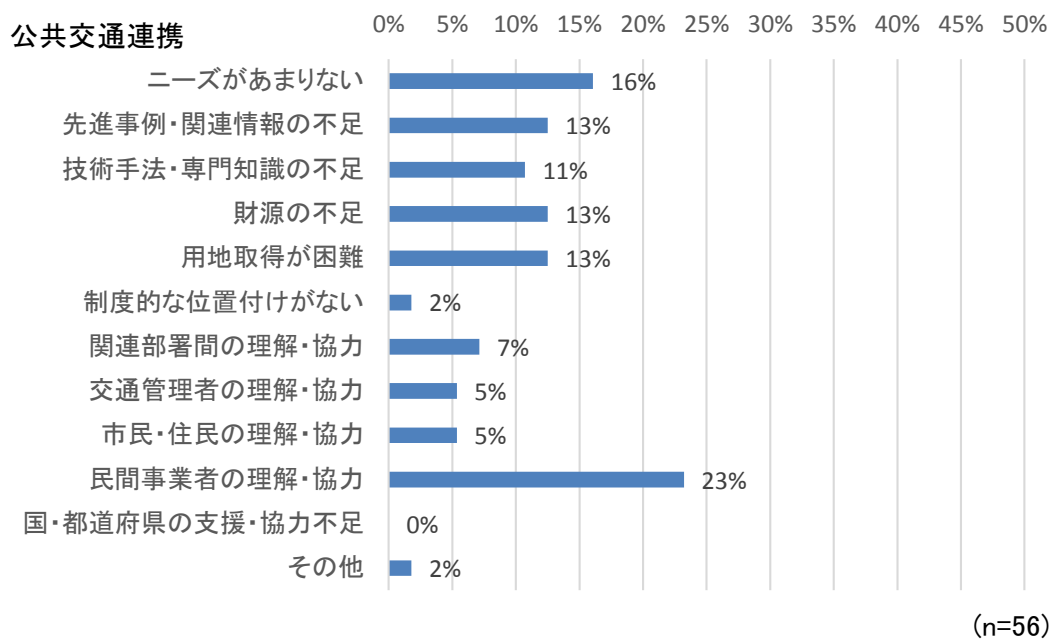


図 公共交通と自転車との連携を進める上での課題

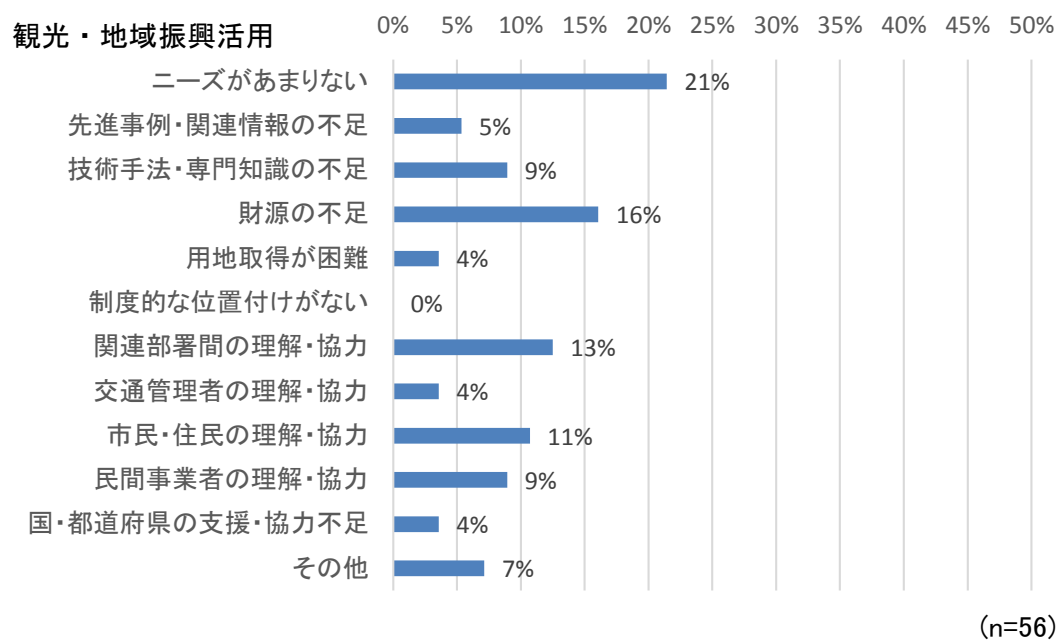


図 観光・地域振興への自転車の活用を進める上での課題

【参考】自転車利用者の安全意識やルール、マナーの向上を目的とする取組みの状況
（『平成 28 年度地方公共団体自転車施策総合調査』結果）

表 安全意識、ルール、マナーに関する調査の実施状況

母数＝567（回答総数）

選択肢	度数	パーセント
1 自転車利用者の安全意識、ルール、マナーに関する市民に対するアンケート	43	7.6
2 自転車関連事故件数	127	22.4
3 自転車交通ルールの遵守状況	34	6.0
4 学校や企業への交通安全教育の状況	100	17.6
5 自転車保険加入率	11	1.9
6 自転車の安全施策に関する満足度	15	2.6
7 住民からの苦情や聞き取り(ヒヤリ・ハット等)	66	11.6
8 調査を行っていない	356	62.8
9 その他	23	4.1
無回答	3	0.5

表 自転車安全利用に関する施策の実施状況

母数＝567（回答総数）

選択肢	度数	パーセント
1 自転車運転に係る免許証の交付・認定制度	69	12.2
2 児童・生徒・学生を対象とした講習	406	71.6
3 通勤者を対象とした講習	24	4.2
4 高齢者を対象とした講習	238	42.0
5 ポスターやパンフレット等の広告物による啓発	267	47.1
6 街頭キャンペーンによる啓発	281	49.6
7 レンタルや購入助成によるヘルメットの利用促進	20	3.5
8 自転車保険への加入促進の呼びかけ	114	20.1
9 その他	50	8.8
無回答	93	16.4

■都市計画への自転車施策の反映状況（都市計画部局の回答）

- 都市計画マスタープランの様な全体計画に自転車を位置付けている地方公共団体は9割と多いが、中心市街地活性化基本計画では約4割、立地適正化計画では約2割と、より具体的な計画には自転車施策を位置付けていない地方公共団体も多い。

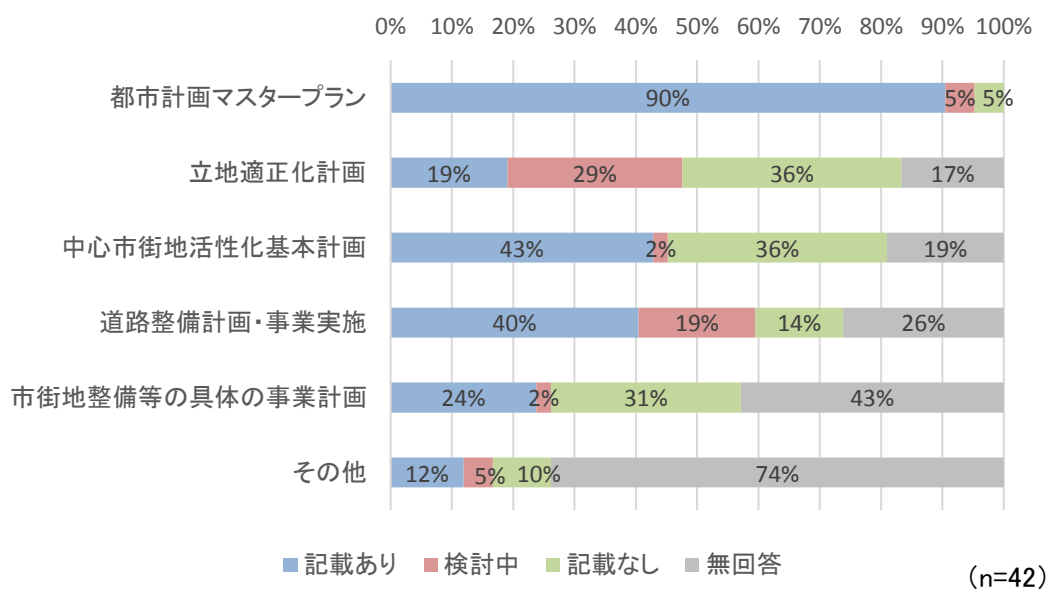


図 都市計画等における自転車施策の記載状況

■都市計画等と自転車施策の連携の必要性

- 都市計画等と自転車施策の連携の必要性は、自転車施策担当部局で約 7 割、都市計画部局で約 9 割が必要であると回答しており、都市計画部局の方が割合が高い。
- 自転車施策担当部局は、自転車施策専門部局を設置している地方公共団体は約 3 割程度で、多くの地方公共団体で担当部署が異なっており、道路・建設系部署では連携の必要性について「わからない」と回答した割合が高い等、自転車施策の担当部署により、連携の必要性への認識についても差異が生じている。

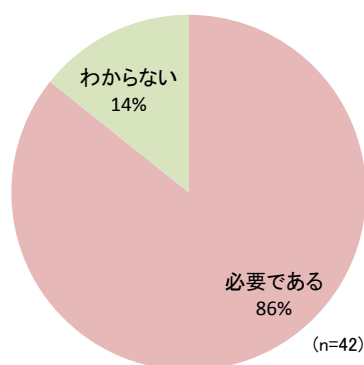


図 連携の必要性（都市計画部局の回答）

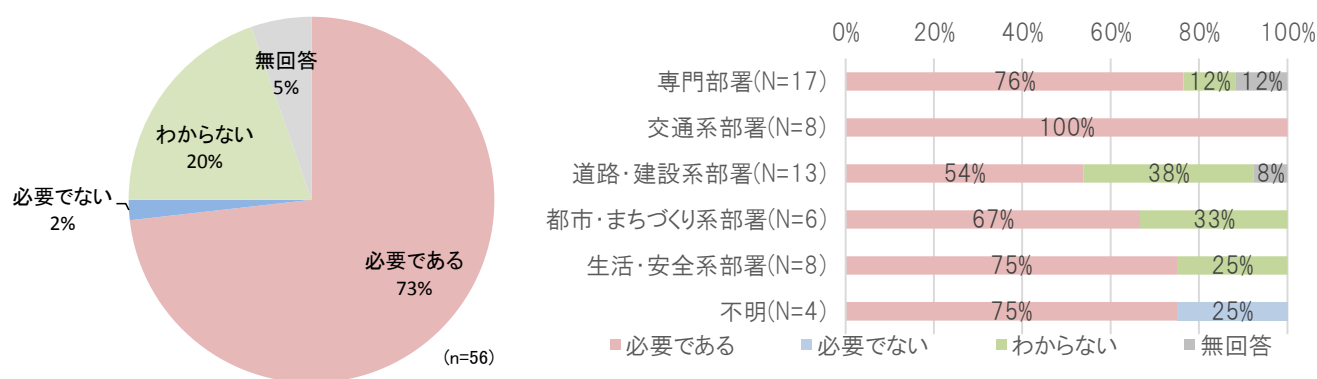


図 連携の必要性（自転車施策担当部局の回答）

■都市計画における連携の実施可能性

- 個別の都市計画における連携の実施可能性については、自転車施策担当部局と都市計画部局で大きな差はないが、立地適正化計画や都市計画道路改良における自転車通行空間の設定については、都市計画部局の方が可能性が高いと認識している。

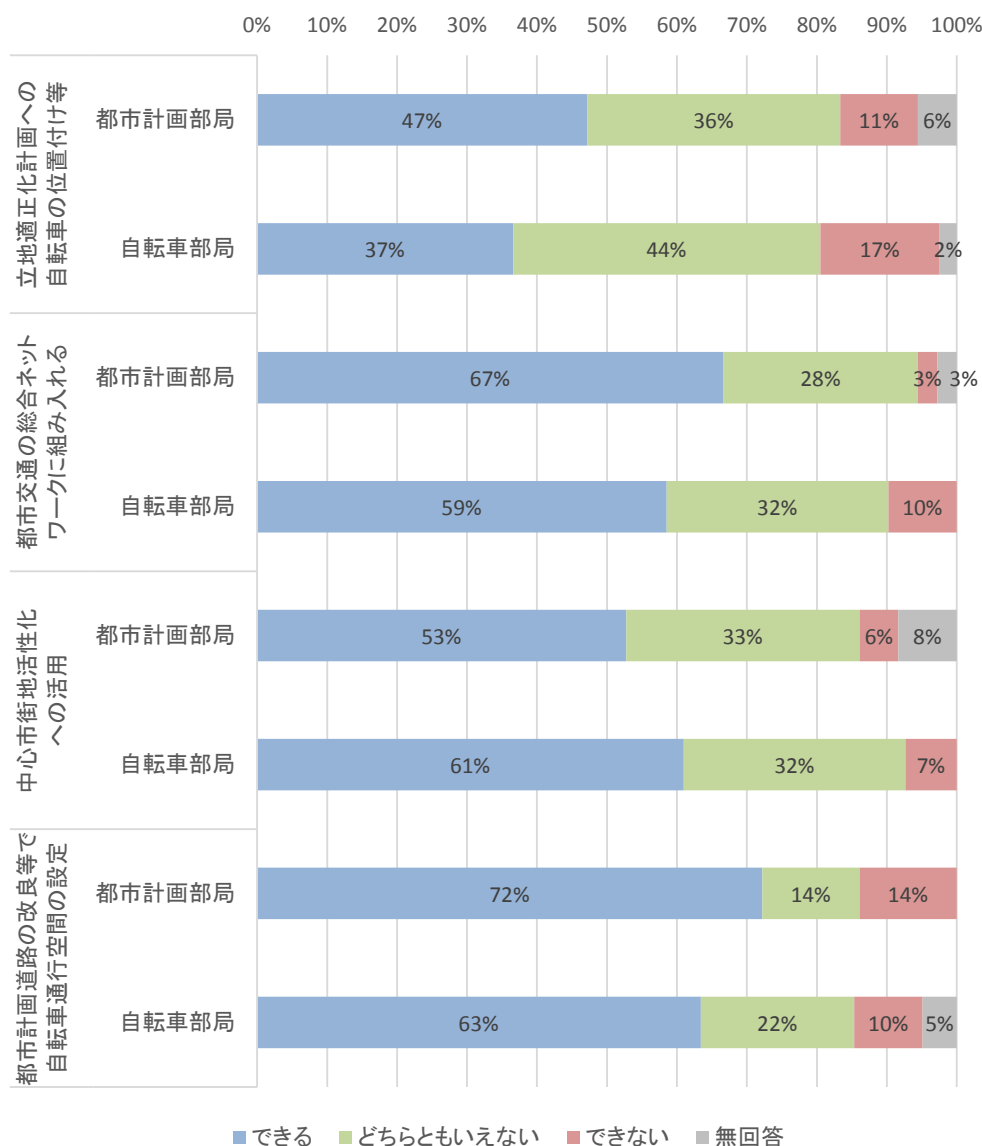


図 個別の都市計画における連携の実施可能性（抜粋）

■ 都市計画等と自転車施策の連携の課題（都市計画部局の回答）

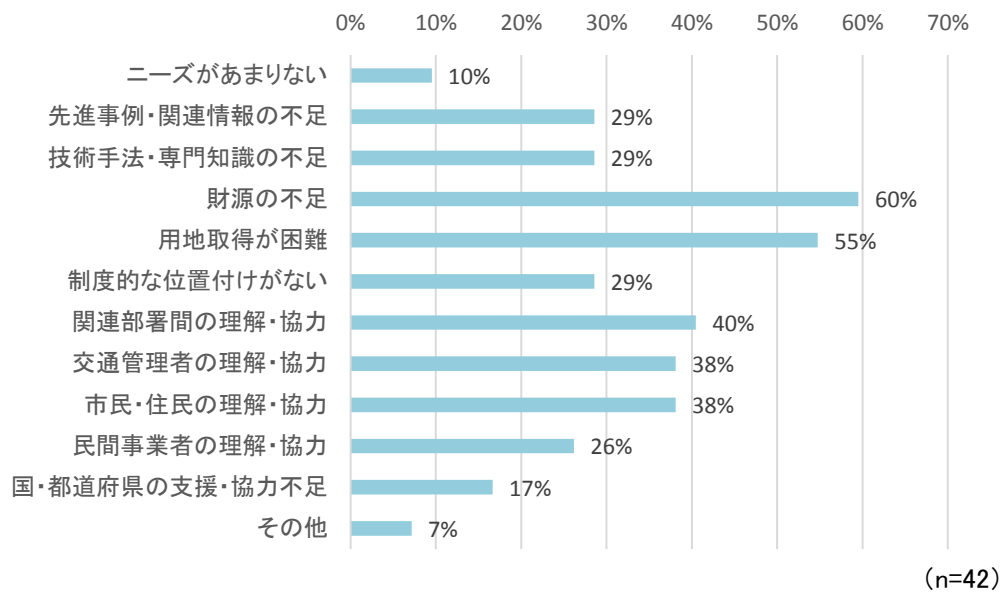


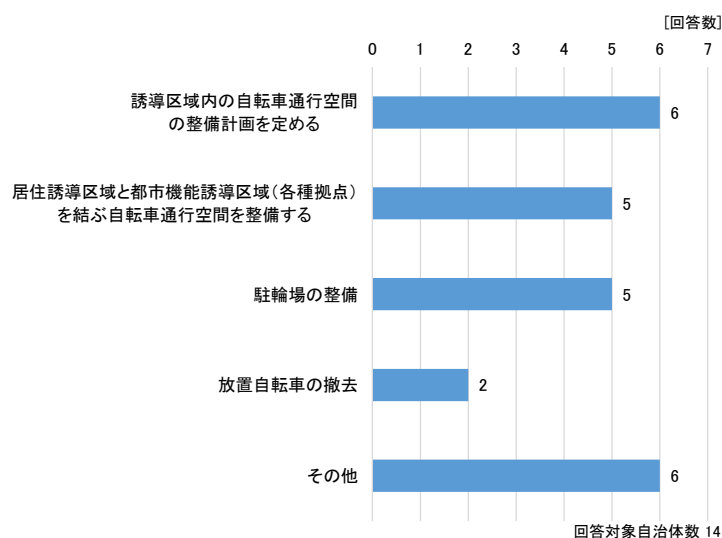
図 都市計画等と自転車施策の連携の課題

■都市計画等への自転車施策の位置付けに関する課題（調査②の回答結果）

＜立地適正化計画への記載が必要と考える自転車施策＞

- 都市計画担当部局においては、「誘導区域内の自転車通行空間の整備計画を定める」、「居住誘導区域と都市機能誘導区域を結ぶ自転車通行空間を確保する」及び「駐輪場の整備」といった都市施設の整備の必要性に対する認識が高い。

＜都市計画部局の回答＞



＜自転車施策担当部局の回答＞

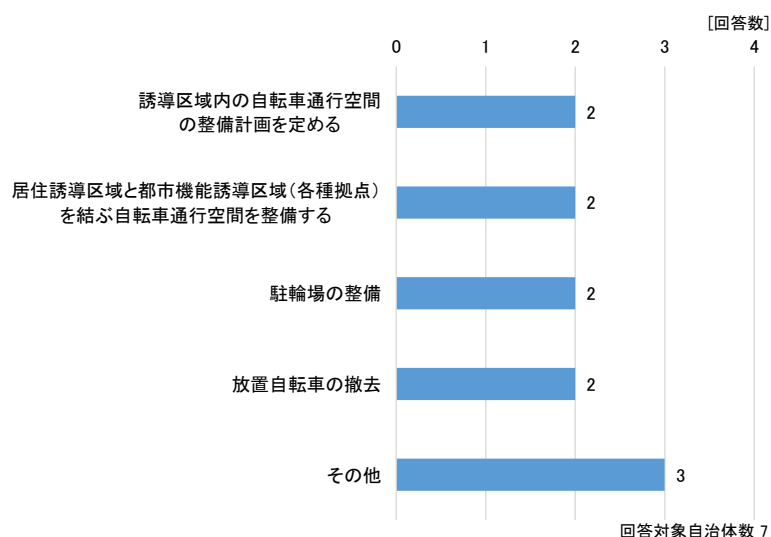
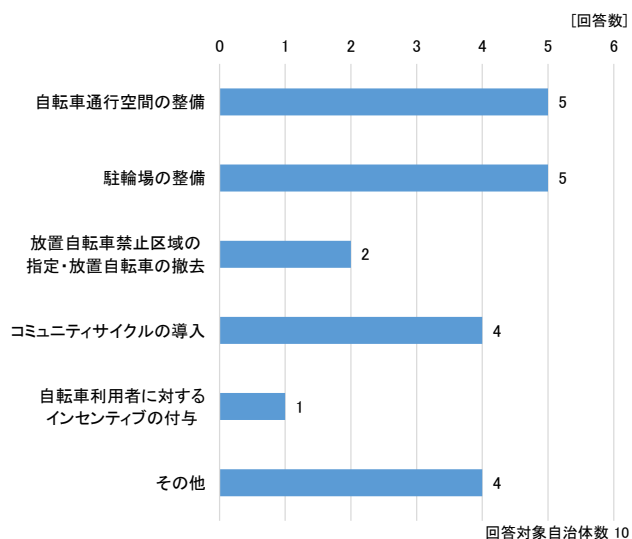


図 立地適正化計画への記載が必要と考える自転車施策

＜中心市街地活性化基本計画への記載が必要と考える自転車施策＞

- 都市計画部局においては「自転車通行空間の整備」、「駐輪場の整備」等都市施設整備に関する事項が多い。
- 自転車施策担当部局においても「自転車通行空間の整備」、「駐輪場の整備」等都市施設整備に関する事項が多いほか、「放置自転車禁止区域の指定」といった区域指定に関する事項も選択されている。

＜都市計画部局の回答＞



＜自転車施策担当部局の回答＞

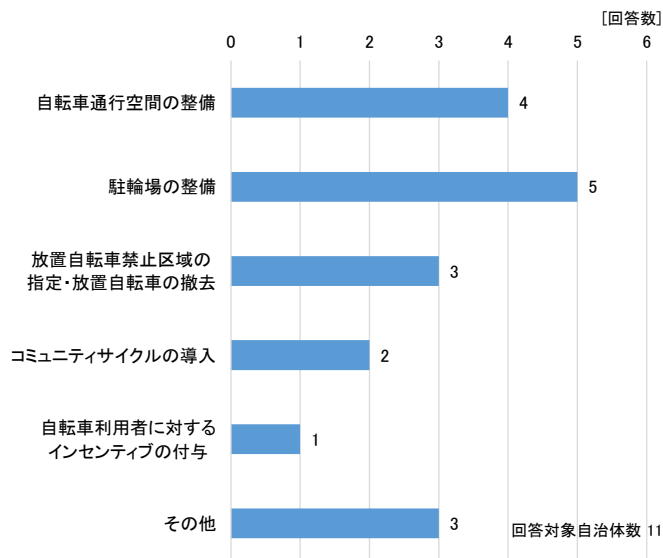
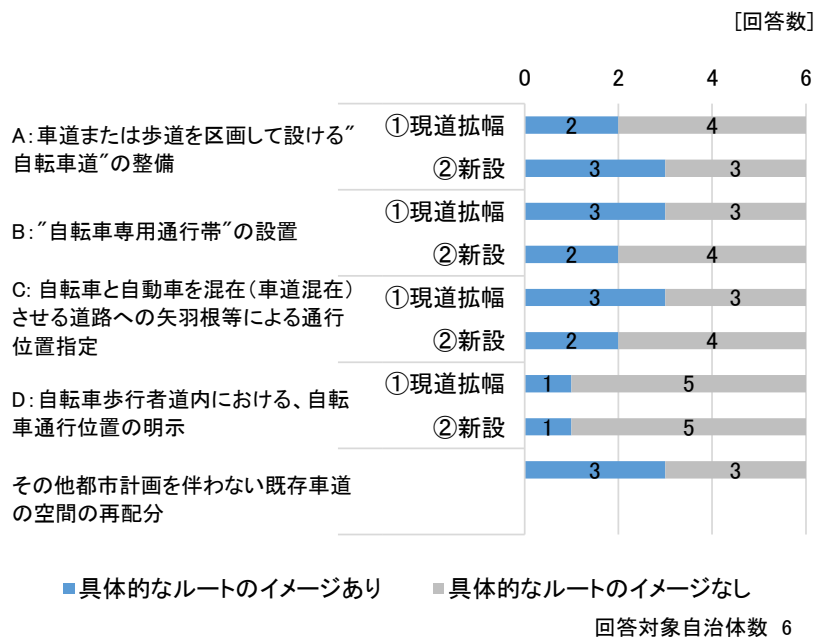


図 中心市街地活性化基本計画への記載が必要と考える自転車施策

＜整備が可能な自転車通行空間のイメージ＞

- 今後整備が可能な自転車通行空間のイメージとして、両部局とも、自転車専用通行帯の設置について、現道拡幅又は新設で通行空間を創出するルートをイメージしている回答が多い。
- 都市計画部局は車道混在させる道路についても、現道拡幅・新設で整備するイメージを持っている。

＜都市計画部局の回答＞



＜自転車施策担当部局の回答＞

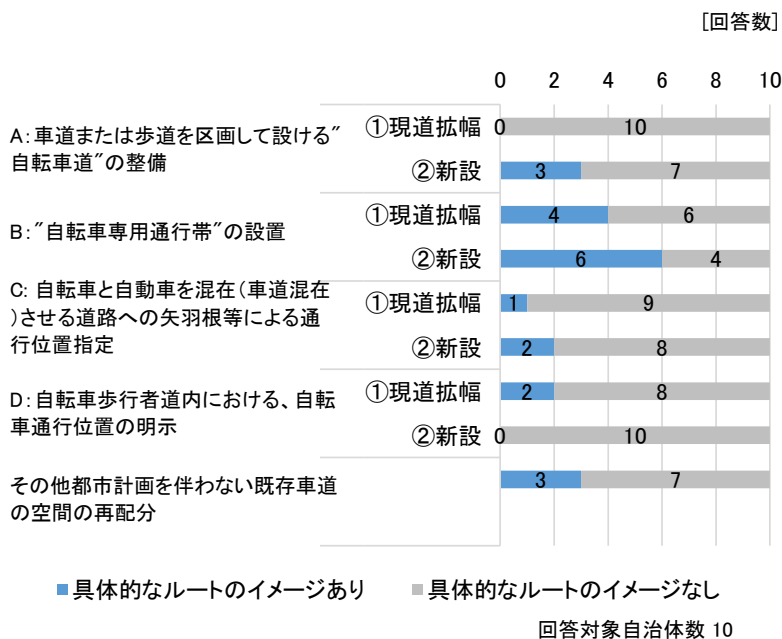
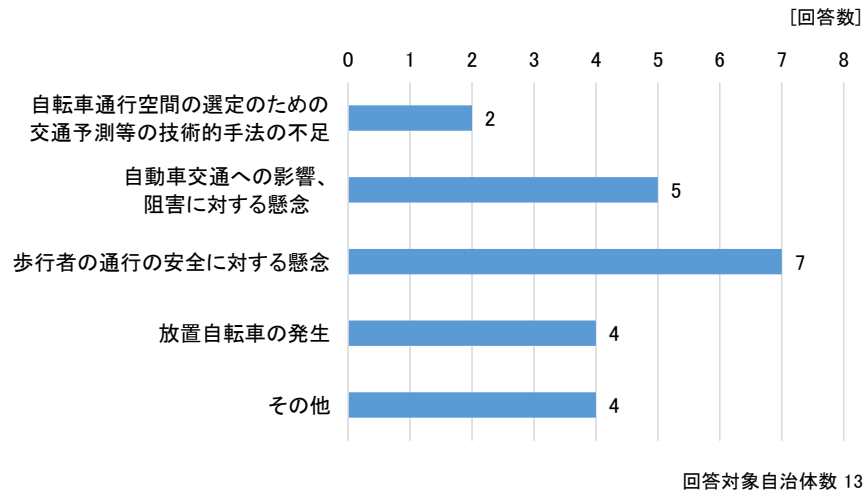


図 整備が可能な自転車通行空間のイメージ

＜自転車通行空間の設定に関する部局間調整の課題＞

- 自転車通行空間の設定に当たり調整が課題となる事項として、都市計画部局からは「歩行者の安全性に対する懸念」が最も多く回答があった。
- 一方、自転車施策担当部局からは「自動車交通への影響、阻害に対する懸念」が最も多く回答があった。

＜都市計画部局の回答＞



＜自転車施策担当部局の回答＞

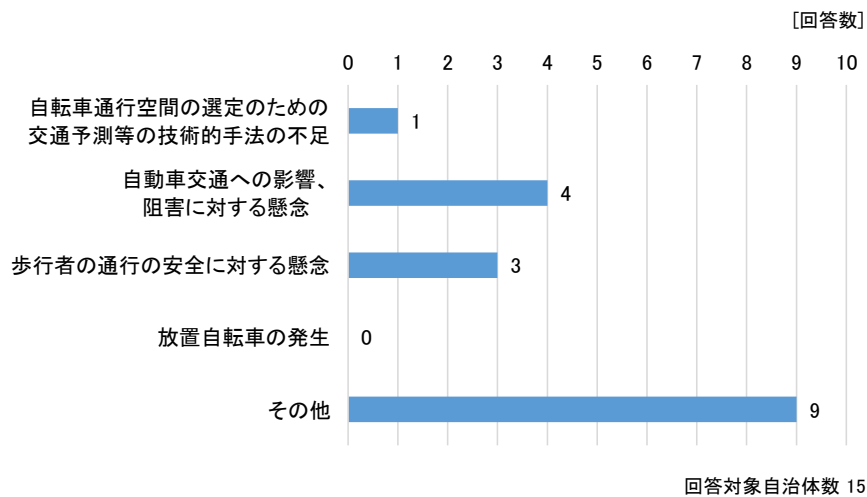
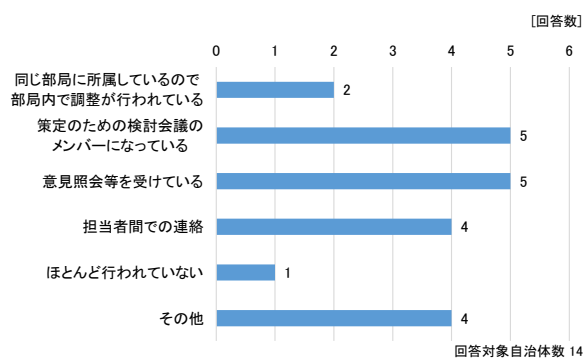


図 自転車通行空間の設定に関する部局間調整の課題

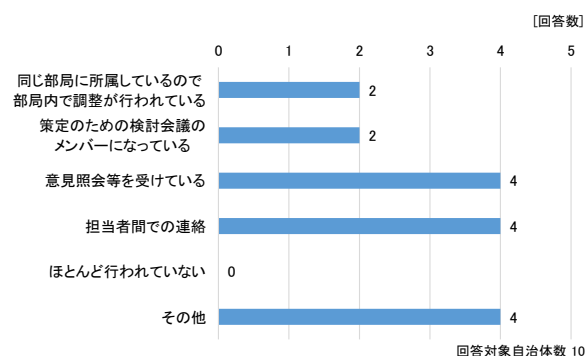
■都市計画等と自転車施策の連携の状況（調査②の回答結果）

- 立地適正化計画や中心市街地活性化における自転車施策の位置付けについては、「同じ部局内で調整が行われている」か「検討会議のメンバーになっている」が半数となっている。
- 都市計画道路における自転車通行空間の設定に関しては、連携がほとんど行われていないと回答した地方公共団体が4割になっている。

<立地適正化計画に関する連携状況>



<中心市街地活性化に関する連携状況>



<自転車通行空間の設定に関する連携状況>

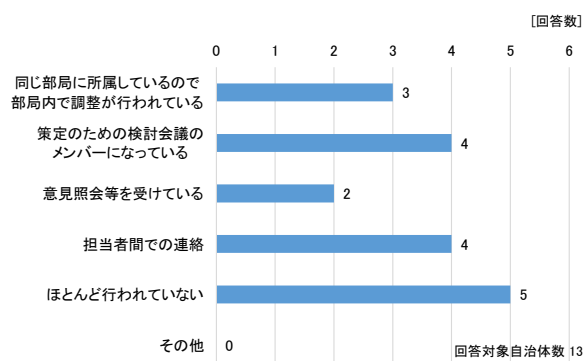


図 都市計画等と自転車施策の連携の状況（都市計画部局の回答抜粋）

2. 放置自転車台数の時間帯別・停車時間別の把握手法

2-1. 調査の目的

- 鉄道駅周辺の自転車の駐車対策を検討するため、時間帯及び停車時間を考慮した実質的な放置台数（回転率）を把握する。
- 従来の放置自転車の実態調査※では、ある特定の時間帯の放置台数のみが対象となっている。
※駅周辺における放置自転車等の実態調査の調査時間帯は概ね午前 11 時のみ。
- このため、駅周辺の道路に放置されている台数について、自転車の終日の駐車需要や定期・一時利用別の収容台数の割合の設定に資するため、時間帯別、停車時間別の把握を行う手法を検討した。

2-2. 把握手法

①対象道路の抽出方法

- 対象道路として、駅周辺の半径 500mの自転車が通行可能な全道路を抽出する。

②調査日、調査時間帯の設定方法

- 調査日は平日、時間帯は 7 時～19 時の 12 時間を基本とする。また、早朝・夜間に自転車が
多い場合は、それらを考慮した時間帯を設定した。

③事前把握内容

- パーソン・トリップ調査を利用し、駅周辺へ発着・駅へ乗降する自転車利用状況（時間帯・
目的）を把握する。
- 駅周辺の自転車駐車場の位置、収容可能台数及び定期・一時利用別の枠の割合及び利用料
金を確認する。
- 放置自転車の禁止区域及び撤去状況を確認する。

④調査の実施方法・留意点

- 放置自転車台数を時間帯別・リンク別にカウントする。調査方法は、調査員が自転車で対
象道路を走行し、放置車両を緯度経度情報付の写真で記録し、調査後、時間帯別・リンク
別に集計する。（例えば、対象道路を 3 区分し、3 人の調査員が 2 時間毎に 6 回調査すれば、
全道路の 12 時間の放置状況がカバーできる）。
- 放置自転車の定義は、放置車両の前輪・後輪何れも道路上にある場合とする。
- 駅周辺の自転車駐車場の利用状況を確認する。「満車」・「駐車可」・「ほとんど利用されず」
の 3 段階程度で定性的に判断する。定期利用と一時利用の両方がある場合は、利用形態別
に状況を確認する。
- その他、放置自転車の撤去状況として、指導員の状況、直近の撤去日、撤去警告の日付等
を確認する。

⑤時間帯別放置自転車台数の分析方法

- 調査結果の時間帯別分析として、対象道路の放置自転車を時間帯別に整理する。放置のピークがどの時間帯か、時間帯別による差がどの程度か、どの道路に集中しているか把握。
- また、自転車駐車場の利用状況を併せて確認し、場所・時間帯による需要と供給のギャップを確認する。
⇒例えば、通勤・通学時間帯後、駅周辺の自転車駐車場がほぼ満車となり、買物時間帯に駐車できず、多くの放置車両が発生する場合は、通勤・通学利用者の他の自転車駐車場の定期利用枠への誘導、あるいは買物利用者向けの一時利用の自転車駐車施設の確保が求められる。

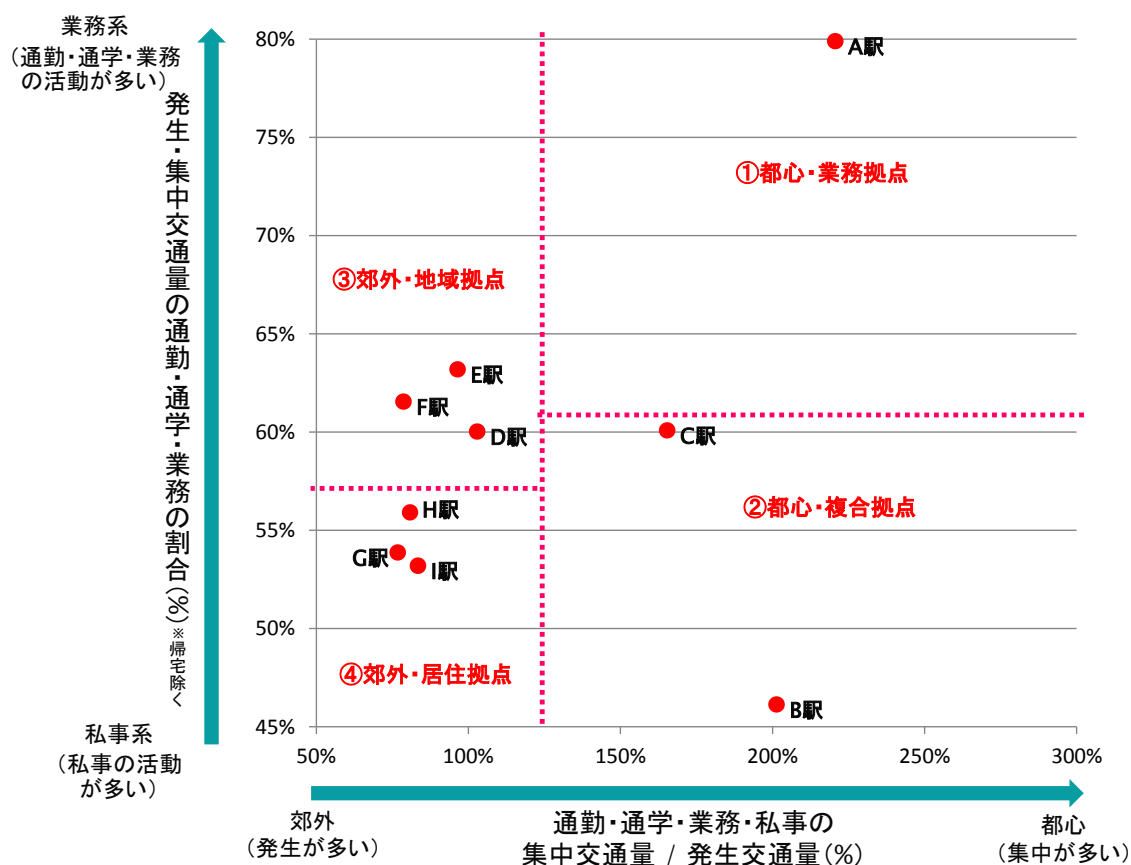
⑥停車時間別放置自転車台数の分析方法

- 調査結果の停車時間別分析として、放置自転車が集中している道路を対象に、調査時に取得した放置自転車画像を分析する。画像の車両を個別に確認し、時間帯別の比較により、前時間帯から「残っている車両」、「なくなっている車両」及び「増えている車両」に区分して、停車時間を把握し、放置自転車の入れ替りによる実質的な放置台数を把握する。
⇒例えば、放置自転車が集中する商店街で、長時間・短時間の放置がどの程度あるかを把握し、定期利用枠の自転車駐車場への誘導、一時利用枠の自転車駐車場の整備・設定がどの程度の割合で必要かを推計する場合のデータになる。

2-3. 把握手法の適用例

① 調査対象抽出の考え方

- 首都圏及び近畿圏の鉄道駅周辺から都心・業務拠点、都心・複合拠点、郊外・地域拠点及び郊外・居住拠点の各区分から9駅（下図の赤点）を対象に調査を実施した。



②各地区の調査結果概要

	駅名	周辺状況	放置自転車調査結果	考えられる 自転車駐車対策の方向性
都心・ 業務 拠点	A 駅	・乗降客数約 25 万人/日 ・自転車駐車場 3 箇所、約 300 台収容可能。 ・放置禁止区域は駅周辺半径 200m。 ・シェアサイクルのポートが設置。	・通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 500 台、ピーク時（15～17 時）は約 900 台。 ・自転車駐車場がない周辺地下鉄駅路面店舗に放置自転車が点在。 ・駅南側の自転車駐車場は終日満車・その他は 5 割程度。 ・地下鉄駅付近の 7 割以上が 2 時間を超える放置で、1 回転程度となっている。（約 15 台で推移し延べ約 30 台の放置）。	・地下鉄駅利用者や一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備・活用。 ・放置自転車禁止区域の見直しの検討。
都心・ 複合 拠点	B 駅	・乗降客数約 190 万人/日 ・自転車駐車場 13 箇所、約 1,300 台収容可能。 ・放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	・通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 150 台、ピーク時（13～15 時、17～19 時）は約 180 台。 ・主に駅出入口、地下道、歩道橋、商業施設付近に放置自転車が発生。 ・定期利用枠の自転車駐車場に空きがある一方、路上の一時利用枠の自転車駐車場が通勤時間に満車状態。	・駅利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（鉄道、河川、幹線をまたがない自転車駐車施設）。 ・一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（商業地域への面的な路上配置）。 ・定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金通増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。
	C 駅	・乗降客数約 18 万人/日 ・自転車駐車場 14 箇所、約 5,400 台収容可能。 ・放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	・通勤・通学後の放置は約 300 台（9～11 時）、ピーク時の放置は約 700 台（17～19 時）。 ・薬局・飲食店等の前に 10～20 台の放置が全体的に分散。 ・薬局等の店舗付近の 8 割以上が 2 時間を超える放置で、1～1.5 回転程度となっている。（約 15～20 台で推移し延べ約 30 台の放置）。 ・駅周辺の大規模自転車駐車場は終日ほぼ満車。	・駅利用者以外の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（路上や小型店舗付近の未利用地の活用）。 ・既存・新設自転車駐車場の利用者への周知・誘導、放置撤去の促進。

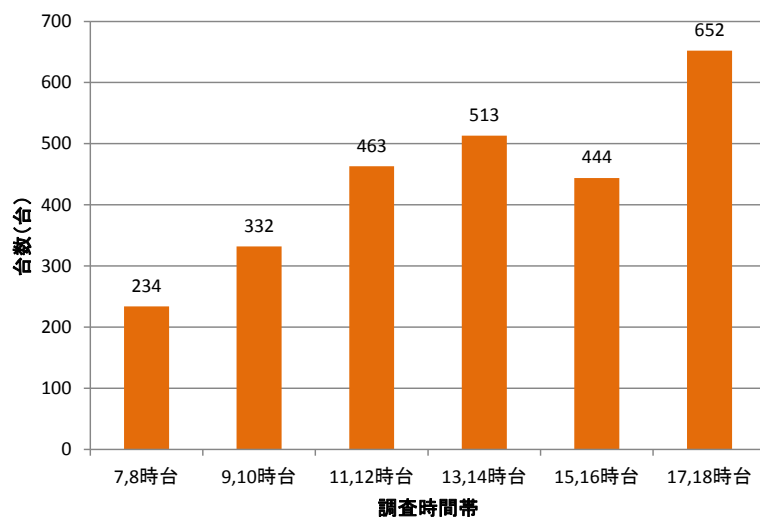
	駅名	周辺状況	放置自転車調査結果	考えられる 自転車駐車対策の方向性
郊外・ 地域 拠点	D 駅	- 乗降客数約 44 万人/日 - 自転車駐車場 20 箇所、約 8,900 台収容可能。 - 放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	- 通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 600 台、ピーク時（17～19 時）は約 1,500 台。 - 日中は商店前の幅広歩道に 1 箇所最大約 70 台、夜間は繁華街に最大 1 箇所約 90 台の放置が発生 - 駅周辺の自転車駐車場がほぼ満車状況。	- 駅利用者以外の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（路上や小型店舗付近の未利用地の活用）。 - 既存・新設自転車駐車場の利用者への周知・誘導、放置撤去の促進。
	E 駅	- 乗降客数約 18 万人/日 - 自転車駐車場 6 箇所、約 3,100 台収容可能。 - 放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	- 通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 250 台、ピーク時（13～15 時、17～19 時）は約 650 台。 - 主に駅周辺の商業施設、住宅付近に放置が発生。 - 路上含めて自転車駐車場は通勤時間にほぼ満車だが、駅から 100m を超える自転車駐車場は空いている。	- 駅利用者の駐車ニーズに対応した定期利用枠の設定・整備。 - 一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（商業施設付近への路上自転車駐車場の設置）。
	F 駅	- 乗降客数約 3 万人/日 - 自転車駐車場 13 箇所、約 460 台収容可能（判明分のみ）。 - 放置禁止区域は駅周辺半径 300m。	- 通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 624 台、ピーク時（11～19 時）は約 1,150 台。 - 主に駅周辺の商店街付近に放置が発生。 - 駅周辺における自転車駐車場は終日ほぼ満車だが、駅から 300m 付近の自転車駐車場は空いている。	- 駅利用者の駐車ニーズに対応した定期利用枠の設定・整備。 - 一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（商店街付近への路上自転車駐車場の整備）。 - 駅付近高架下に約 1,000 台の定期利用自転車駐車場を整備。
郊外・ 居住 拠点	G 駅	- 乗降客数約 16 万人/日 - 自転車駐車場 5 箇所約 8,700 台収容可能。 - 放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	- 通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 245 台、ピーク時（13～15 時）は約 450 台。 - 商店街、夜間は駅前のロータリーに放置が多い。 - ほぼ全ての自転車駐車場が空いている。 - ロータリー付近の 7 割以上が 2 時間を超える放置で、2～3.5 回転程度となっている（約 20～30 台で推移し延べ約 90 台の放置）。	- 一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（商業施設付近への路上自転車駐車施設）。 - 定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金通増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。

	駅名	周辺状況	放置自転車調査結果	考えられる 自転車駐車対策の方向性
	H 駅	・乗降客数約 10 万人/日 ・自転車駐車場 10 箇所、約 2,900 台収容可能。 ・放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	・通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 50 台、ピーク時（13～15 時、17～19 時）は約 180 台。 ・駅周辺の商業施設に放置が発生。 ・路上のものを含めて自転車駐車場は通勤時間にほぼ満車だが、駅から 100m を超える自転車駐車場は空いている。	・定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金逡増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。
	I 駅	・乗降客数約 8 万人/日 ・自転車駐車場 10 箇所、約 3,100 台収容可能。 ・放置禁止区域は駅周辺半径 500m。	・通勤・通学後（9～11 時）の放置は約 280 台、ピーク時（13～17 時）は約 1,300 台。 ・駅のロータリー、幅広歩道、歩行者専用道に放置が発生（放置自転車の整理が 9～15 時に行われている）。 ・ロータリー付近の 6 割以上が 2 時間を超える放置で、1.5～2 回転程度となっている（約 15～20 台で推移し延べ約 50 台の放置）。 ・路上のものを含めて自転車駐車場は通勤時間にほぼ満車だが、駅から 100m を超える自転車駐車場は空いている。	・駅利用者の駐車ニーズに対応した定期利用枠の設定・整備。 ・一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（幅広歩道への路上自転車駐車施設）。 ・定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金逡増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。

③放置自転車の時間帯別・道路別の分析例

【都心・複合拠点駅（C駅）の時間帯別放置自転車・駐車状況の分析例】

- C駅の放置自転車は、13時台－14時台まで増加し約500台となり、一度15時台－16時台に約80台減少するが、17時台－18時台に再び増加し、夜間にピーク（約650台）となる。
- 薬局・飲食店等の周辺に一時利用枠の自転車駐車場が整備されておらず、店舗前に10～20台の放置が全体的に分散しているほか、飲食店が密集する繁華街エリアにおいては、終日路上の一時利用枠の自転車駐車場がほぼ満車で最大30台の放置が店舗前に分散している。
⇒薬局・飲食店等、店舗の付近に短時間駐車したいという利用者ニーズに、自転車駐車場の供給状況が合致しておらず、一時利用枠の自転車駐車場の増設とともに、店舗事業者と協力し、自転車駐車場利用を誘導する対策が必要と考えられる。



※駅より半径500m圏内の全ての道路を対象に、
調査時間帯（2時間帯）別に放置自転車台数合計を集計

図 時間帯別放置自転車台数の推移

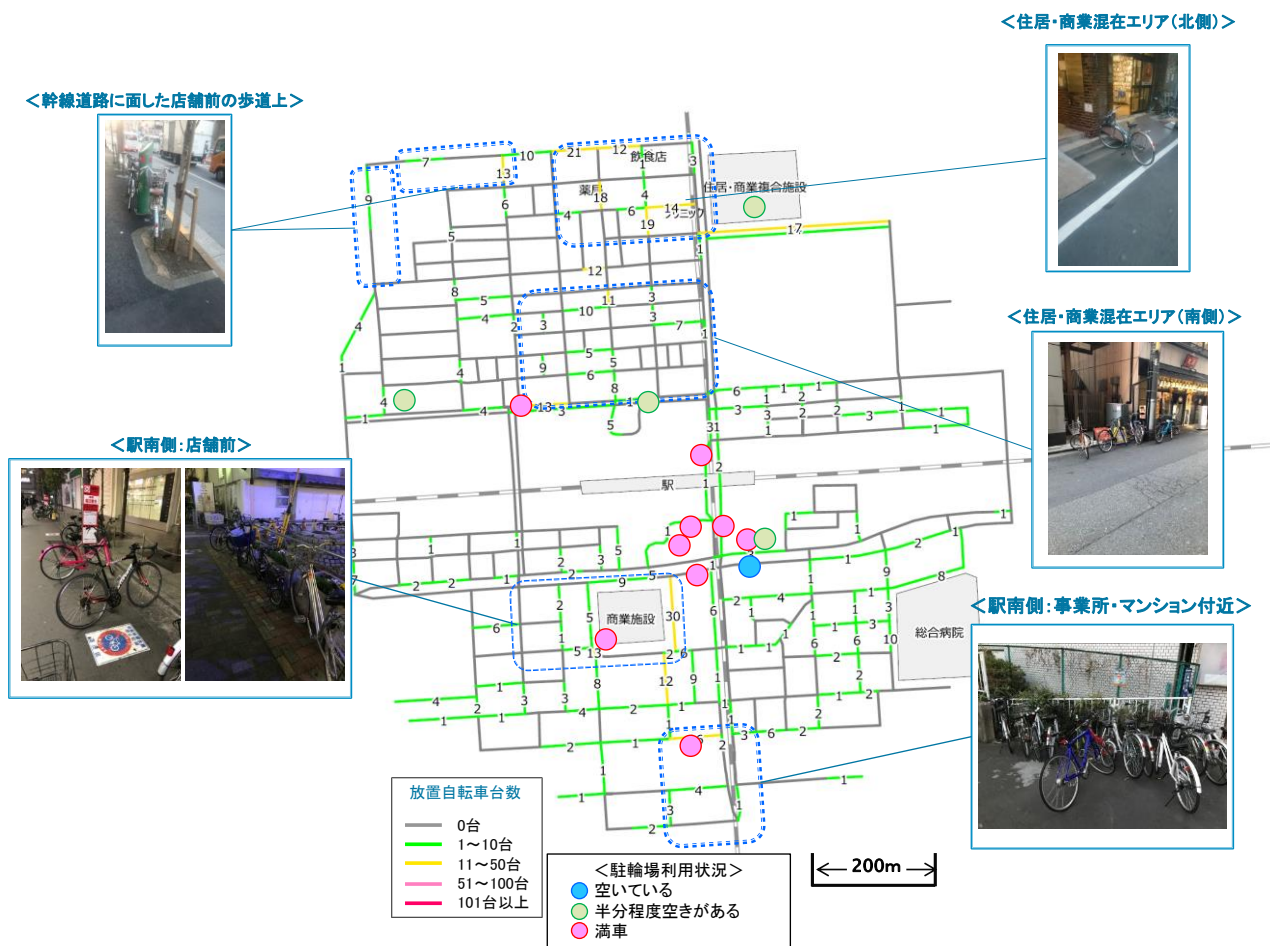
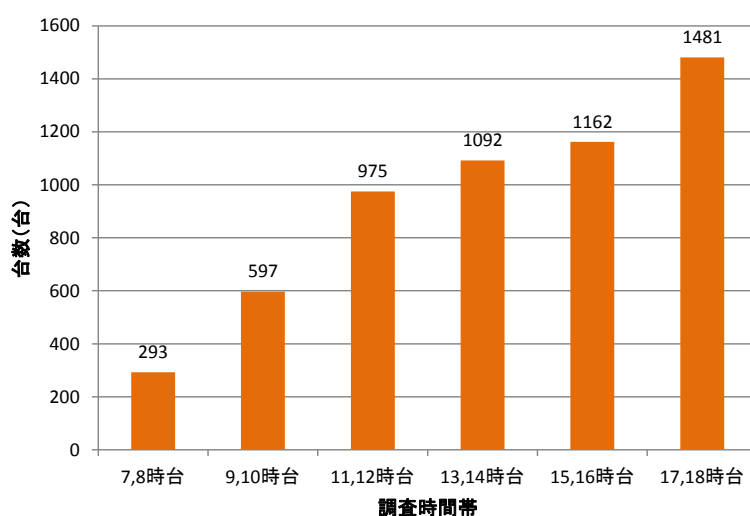


図 時間帯別の放置自転車・駐車の状況整理例（17～18 時台）

【郊外・地域拠点駅（D駅）の放置自転車・駐車状況の分析例】

- D 駅の放置自転車は、7ー8 時台以降増加を続け、17 時台ー18 時台で約 1500 台となり、前時間帯から約 300 台と大幅に増加。
- 飲食店等が集中する駅東側の繁華街では、駅直近の一時利用枠の自転車駐車場に半分程度空きがある状況であるが、店舗前の道路上に最大約 30 台の放置が発生している他、駅西側の駅前通りの歩道上では夕方以降も一時利用枠の自転車駐車場が満車で、歩道上に約 90 台の放置が発生。

⇒繁華街や駅前通り等、一時利用者と見られる店舗・歩道上の駐車ニーズに応える自転車駐車場が不足しており、これらのエリア内に一時利用者向けの自転車駐車場の増設・利用者の誘導が必要と考えられる。



※駅より半径 500m 圏内の全ての道路を対象に、
調査時間帯（2 時間帯）別に放置自転車台数合計を集計

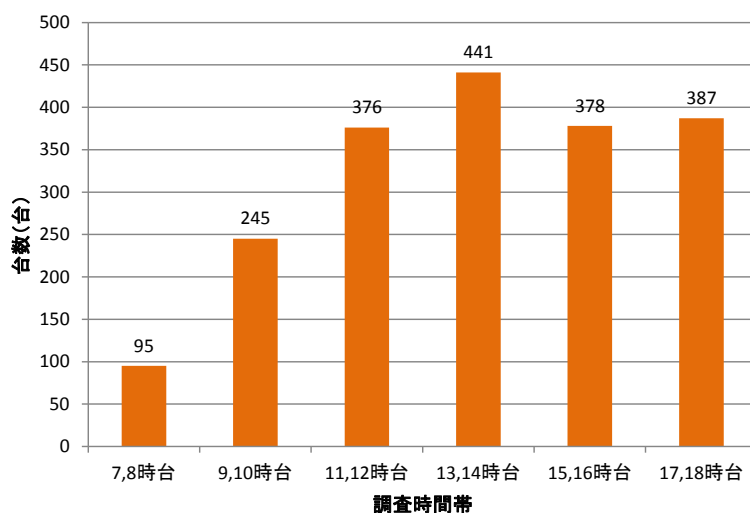
図 時間帯別放置自転車台数の推移



図 時間帯別の放置自転車・駐車の状況整理例（17～18 時台）

【郊外・居住拠点駅（G 駅）の放置自転車・駐車状況の分析例】

- G 駅の放置自転車は、9 時台－10 時台から増加し、13 時台－14 時台にピークとなり、15 時台－16 時台に約 60 台減少するものの以降は横ばいの状況となる。
- 駅周辺に整備された定期・一時利用枠の自転車駐車場は全て半分程度空きがあるが、商店街内や飲食店・商業施設の店舗前に約 10～50 台の放置が発生している。
⇒商店街内や飲食店・商業施設が集まるエリアでは、自転車駐車場の配置が偏っていることと、一時利用枠の自転車駐車場は短時間でも料金がかかる（無料の設定がない）等の影響からか、店舗利用者と見られる放置が発生しており、定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金逦増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導により、自転車駐車場利用を促すことが必要と考えられる。



※駅より半径 500m 圏内の全ての道路を対象に、
調査時間帯（2 時間帯）別に放置自転車台数合計を集計

図 時間帯別放置自転車台数の推移

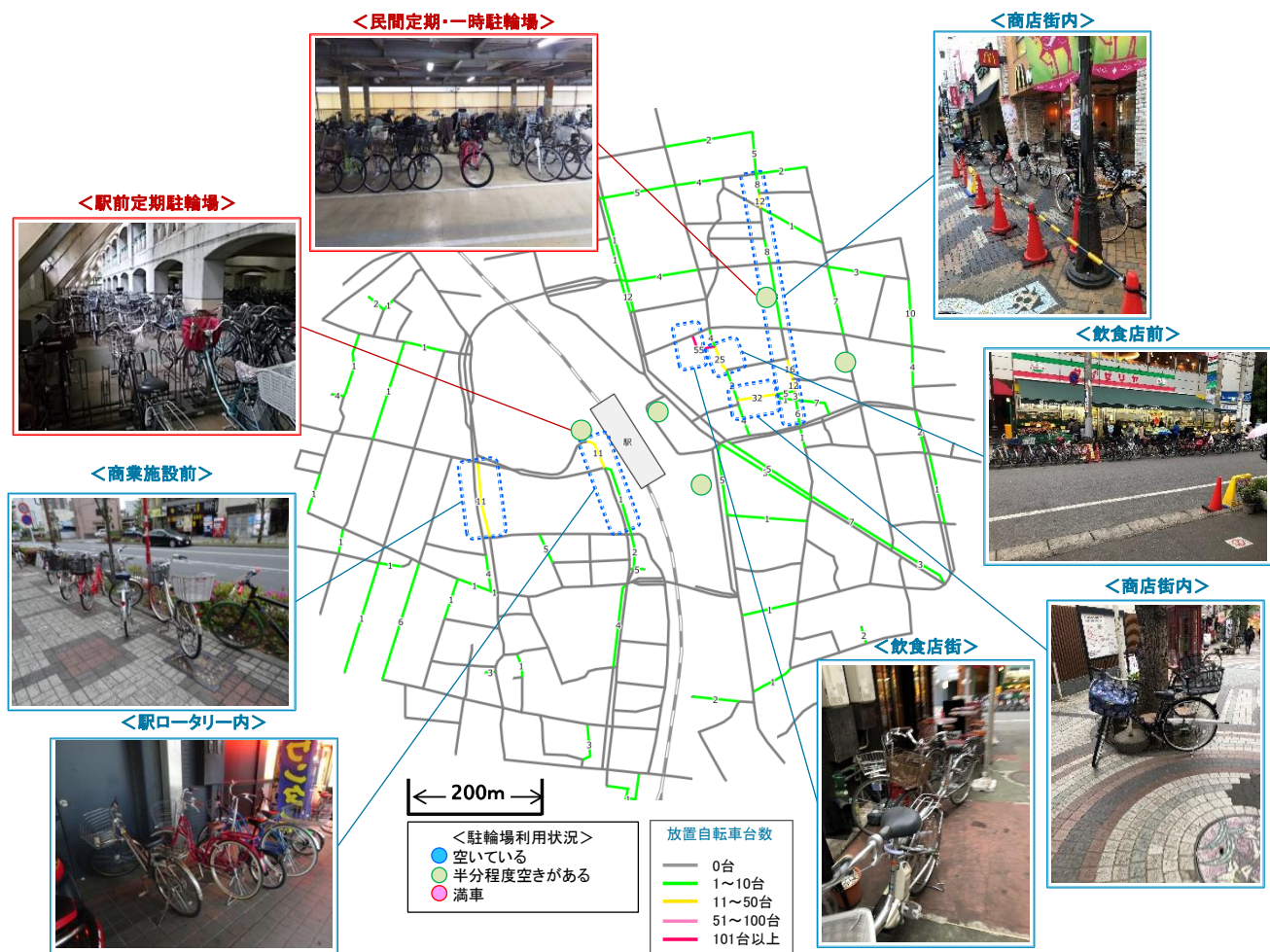


図 時間帯別の放置自転車・駐車の状況整理例（15～16 時台）

④ 放置自転車の停車時間別の分析例

■ 対象箇所：A 駅（地下鉄駅前）

<地下鉄駅前>



【放置自転車の時間帯別の増減】

- 調査時間帯（2 時間帯）をまたいで放置されている自転車は 7 時台から 13 時台まではほとんど減少せず、15-16 時台に減少が増加を上回るものの、17-18 時台には再び増加する台数の方が上回るようになる。
- 放置自転車の回転数は、1 回転程度となっている。（約 15 台で推移し延べ約 30 台の放置）

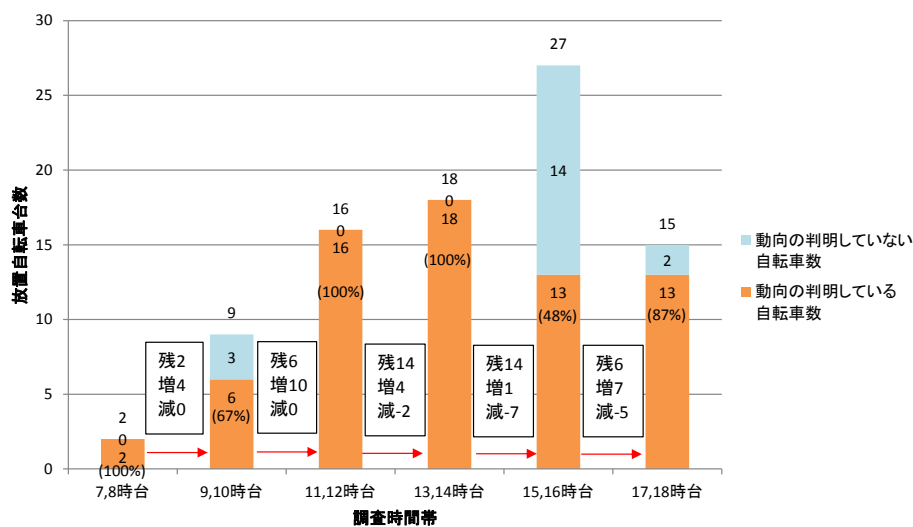


図 放置自転車の時間帯別の増減

【放置自転車の停車時間割合】

- 2 時間以上放置されている自転車が 7 割を超えており、そのうち約 6 割は 6 時間以上放置されている。
⇒地下鉄駅及び周辺オフィス等の利用者による長時間の放置が発生していると見られ、地下鉄駅利用者等の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備・活用等が求められる。

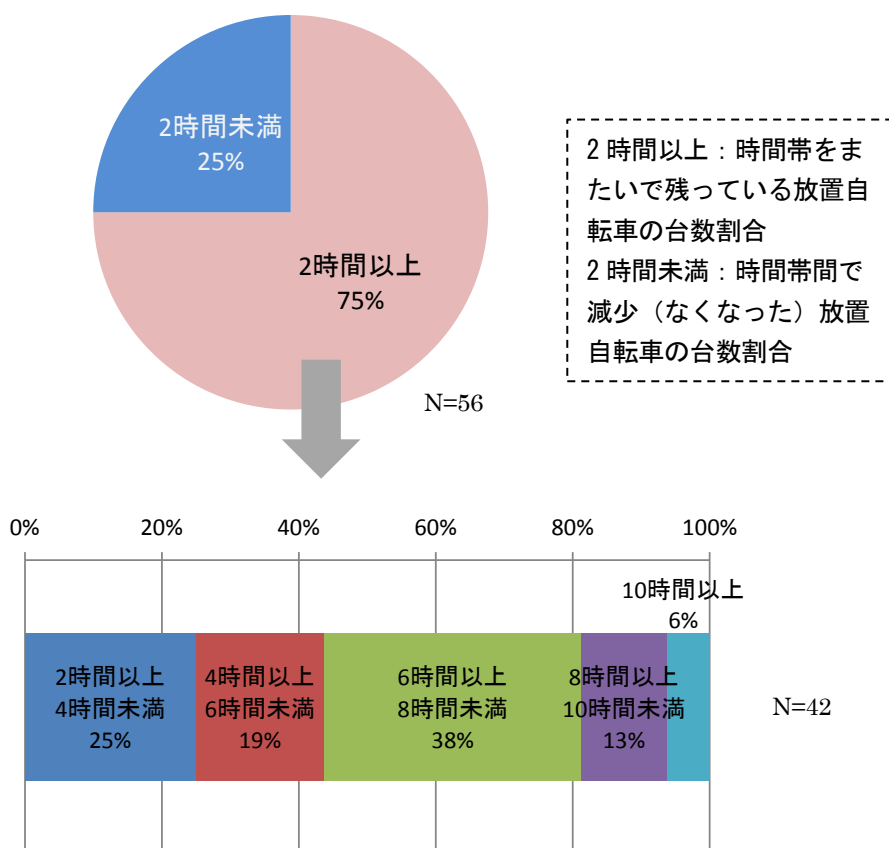
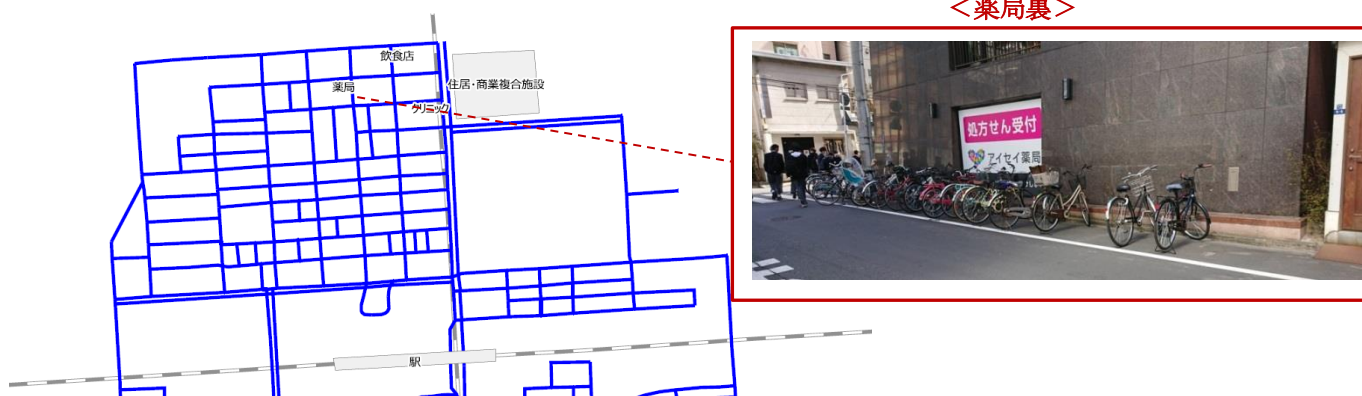


図 放置自転車の停車時間割合

■対象箇所：C駅（住居・商業混在エリアの薬局前）



【放置自転車の時間帯別の増減】

- 調査時間帯（2 時間帯）をまたいで放置されている自転車は 7-8 時台から 9-11 時台での増加が最も多く、以降増減に大きな差はなく、17-18 時台から減少する。
- 放置自転車の回転数は、1～1.5 回転程度となっている。（約 15～20 台で推移し延べ約 30 台の放置）。

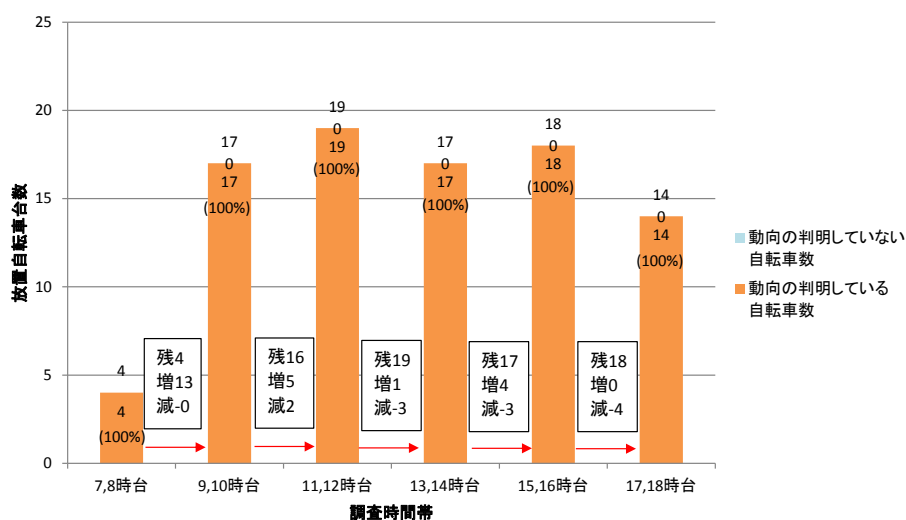


図 放置自転車の時間帯別の増減

【放置自転車の停車時間帯別割合】

- 2 時間以上放置されている自転車が約 9 割で、そのうち約 5 割は 8 時間以上放置されている。
⇒ 周辺店舗の一時利用者よりも、周辺店舗・施設の従業者や駅利用者等が長時間放置をしていると見られ、自転車駐車場の利用者への周知・誘導、放置撤去の促進等の対応が求められる。

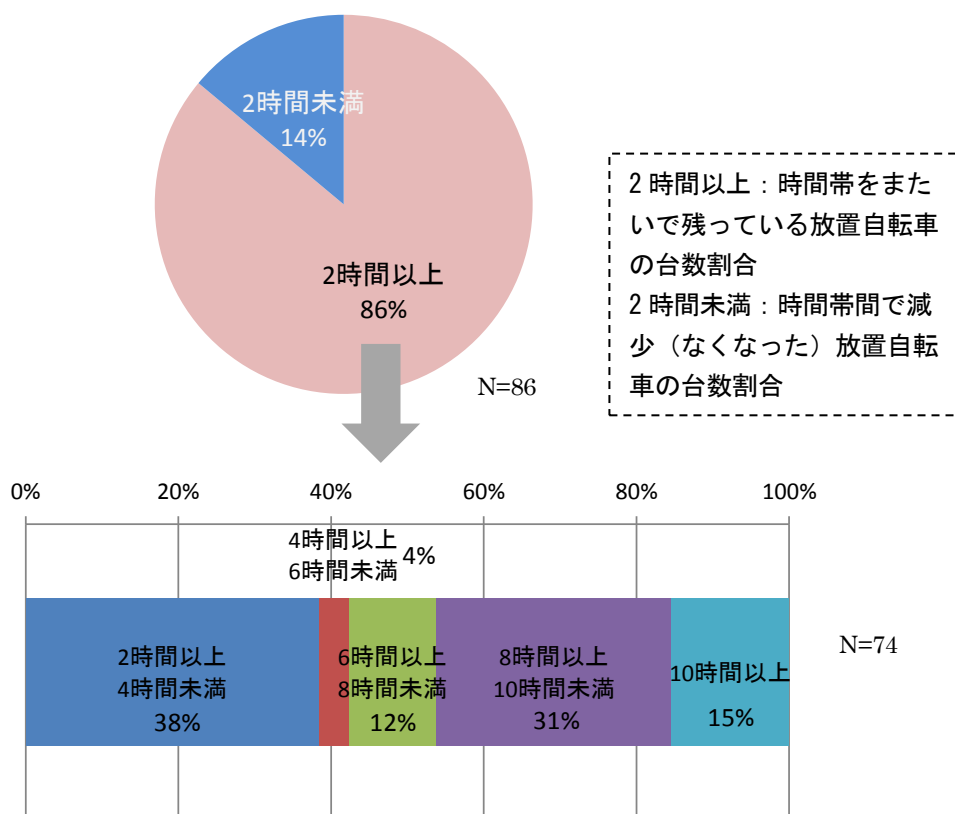
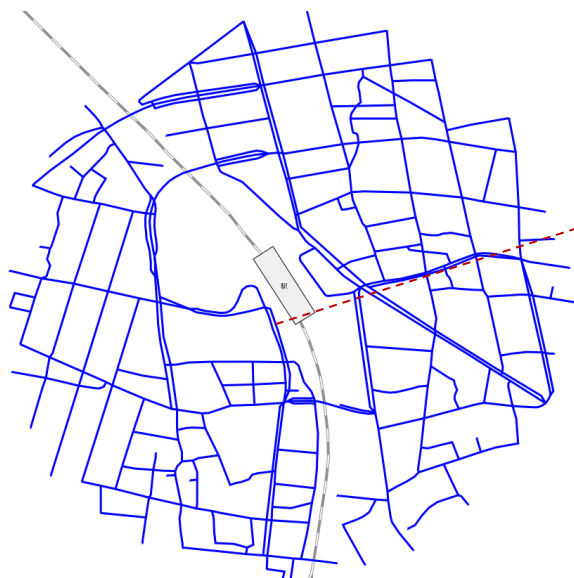


図 放置自転車の停車時間割合

■対象箇所：G駅（駅西側ロータリー）



<駅西側ロータリー>



【放置自転車の時間帯別の増減】

- 調査時間帯（2 時間帯）をまたいで放置されている自転車は 7-8 時台から 9-10 時台での増加が多く、以降減少する傾向が続くが、17-18 時台には、前時間帯から 32 台と大幅に増加する。
- 放置自転車の回転数は、2～3.5 回転程度となっている（約 20～30 台で推移し延べ約 90 台の放置）。

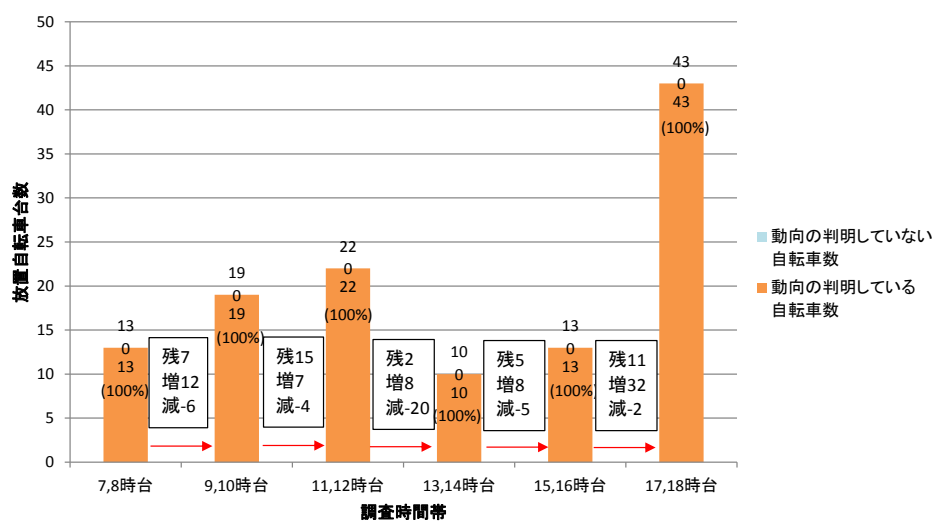


図 放置自転車の時間帯別の増減

【放置自転車の停車時間帯別割合】

- 2時間以上放置されている自転車が約5割で、そのうち約7割は4時間未満の放置である。
⇒4時間未満の一時的な利用が多いため、一時利用者の駐車ニーズに対応した自転車駐車場の整備（商業施設付近への路上自転車駐車施設）や、定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金逡増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導が求められる。

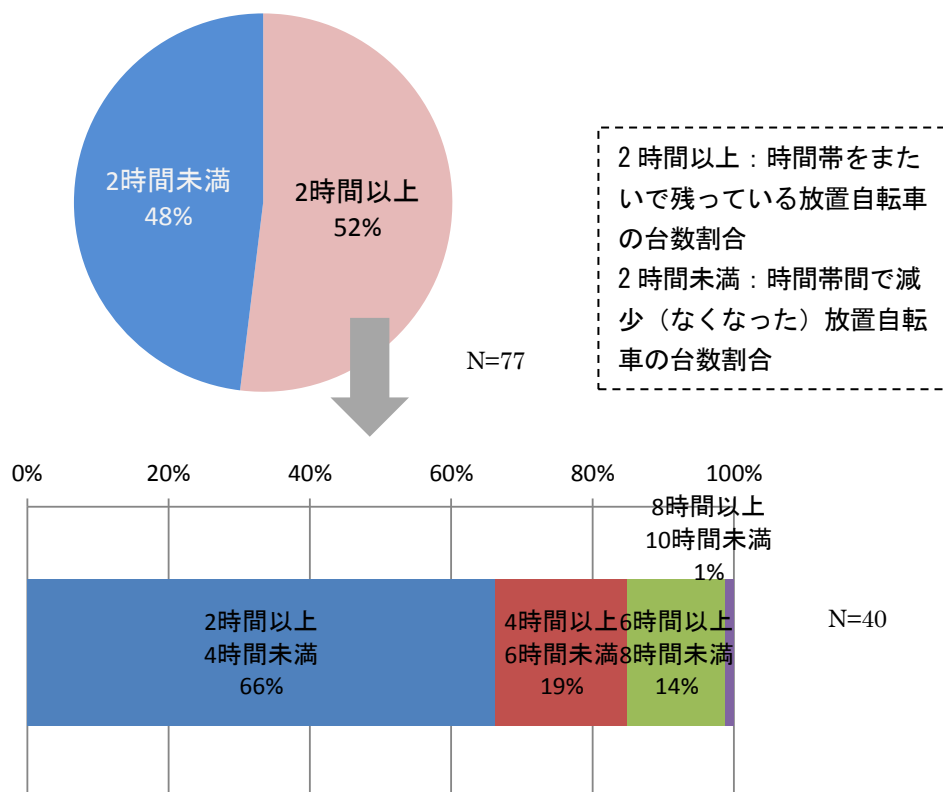
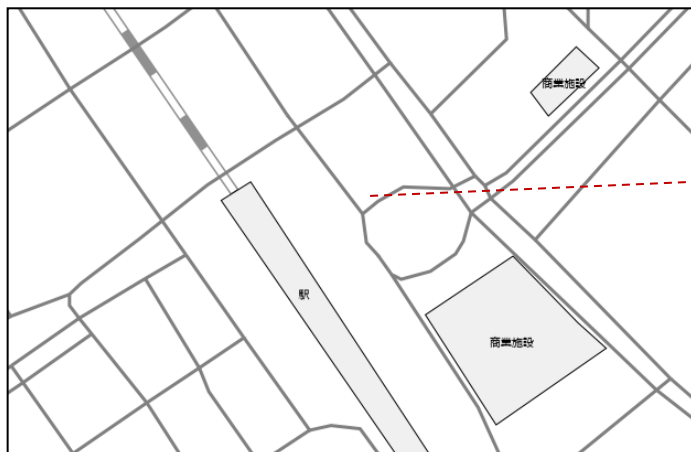


図 放置自転車の停車時間割合

■対象箇所：I 駅（駅東側ロータリー）



<駅東側ロータリー>



【放置自転車の時間帯別の増減】

- 調査時間帯（2 時間帯）をまたいで放置されている自転車は 9-10 時台から 11-12 時台での増加が最も多く、以降増減に大きな差はない。
- 放置自転車の回転数は、1.5～2 回転程度となっている（約 15～20 台で推移し延べ約 50 台の放置）。

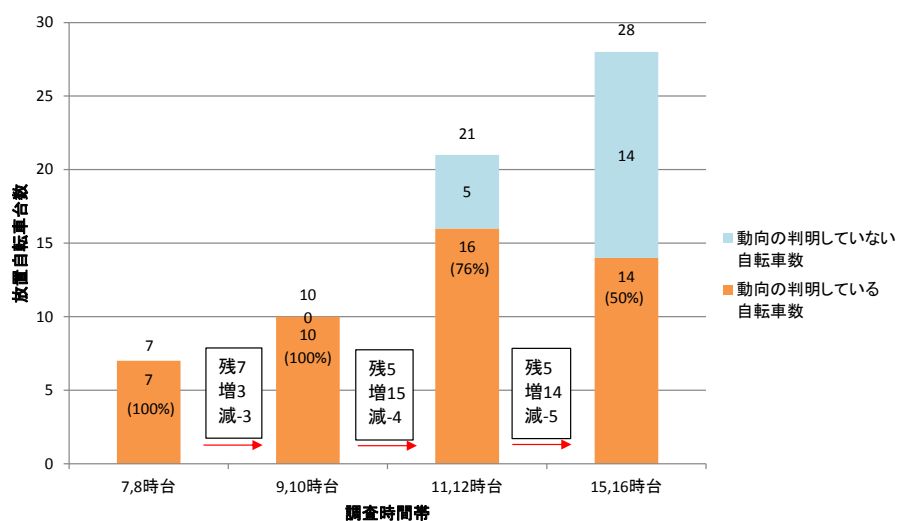


図 放置自転車の時間帯別の増減

【放置自転車の停車時間帯別割合】

- 2 時間以上放置されている自転車が約 7 割で、そのうち約 2 割は 8 時間以上放置されている。
⇒ 駅利用者等が長時間放置をしていると見られ、定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金逡増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導等の対応が求められる。

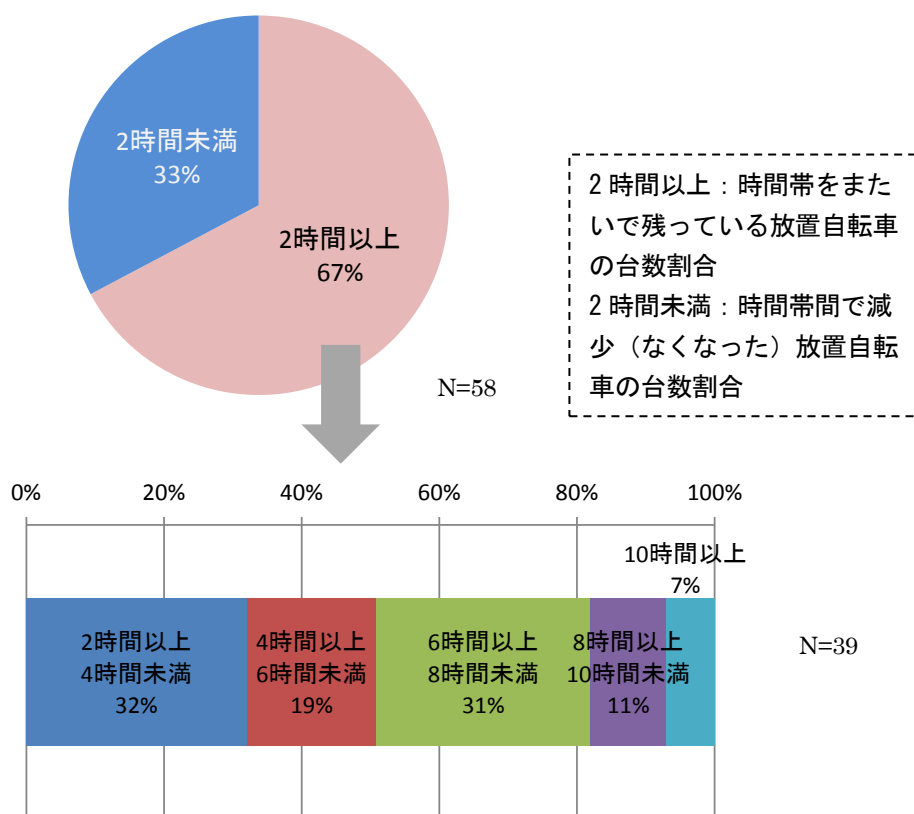


図 放置自転車の停車時間割合

3.モデル地区の自転車利用環境向上策の検討手法

3-1. 検討手法

①自転車通行環境の検討方法

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省：以下ガイドライン）」を基本に、自転車ネットワーク路線・整備形態を検討する。
- 自転車ネットワーク路線の設定に当たっては、パーソン・トリップ調査のデータ等を活用し、検討対象エリア内の自転車利用のニーズ・状況を把握したうえで、自転車利用が多い施設、事故が多い路線、自転車通学路、地域課題・ニーズのある路線、整備済み路線、ネットワークの連続性確保に必要な路線等、ネットワークに位置付ける路線の役割を明確にし、設定する。

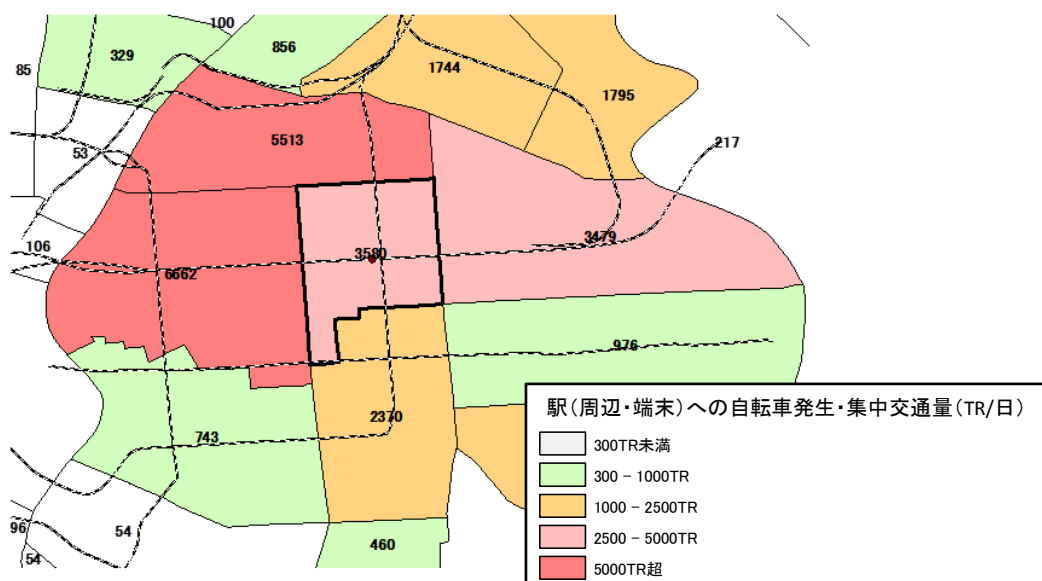


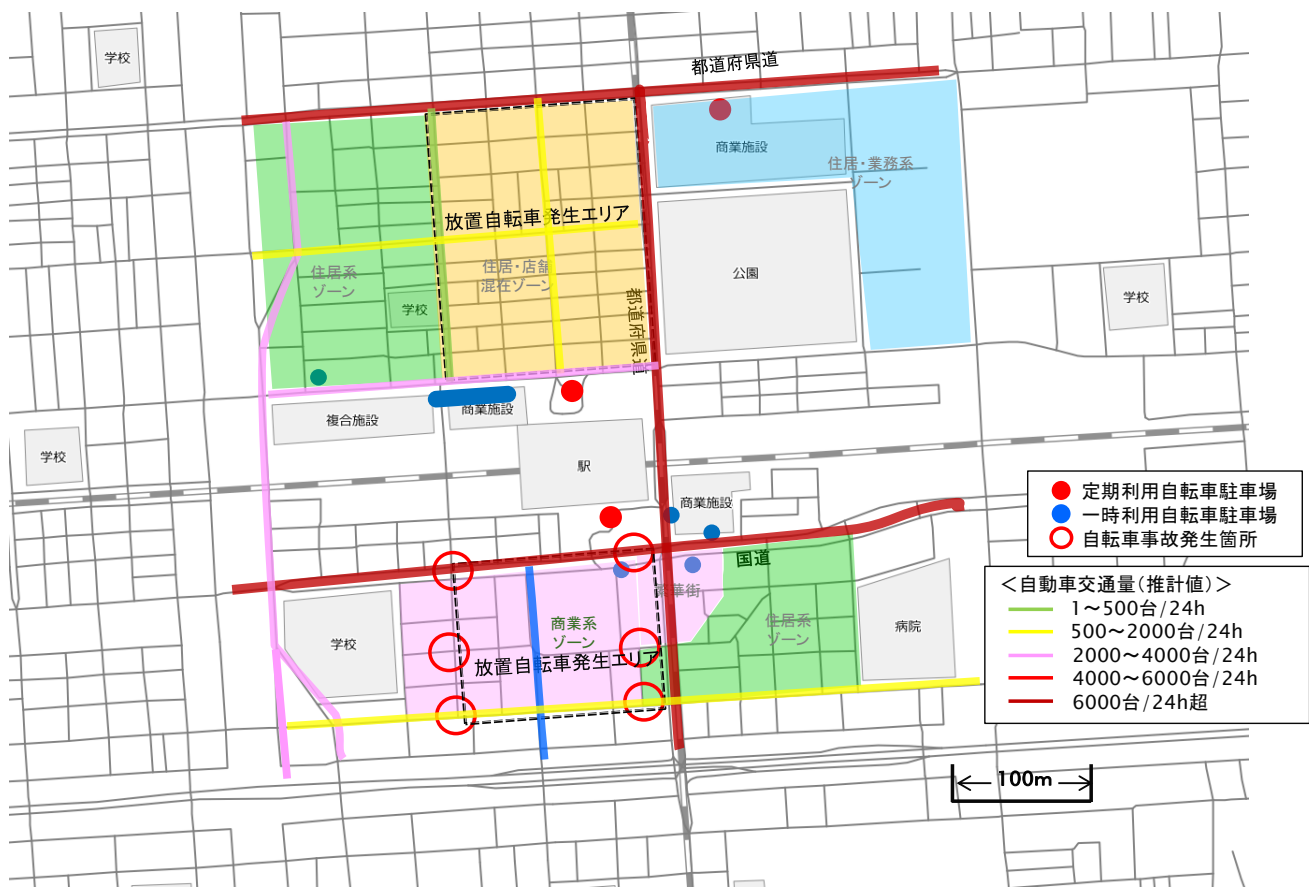
図 鉄道駅周辺エリアへの代表交通（自転車）端末交通（自転車）の発生集中量の分析例

- 自転車ネットワーク路線について、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、整備形態を選定する。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

図 交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方

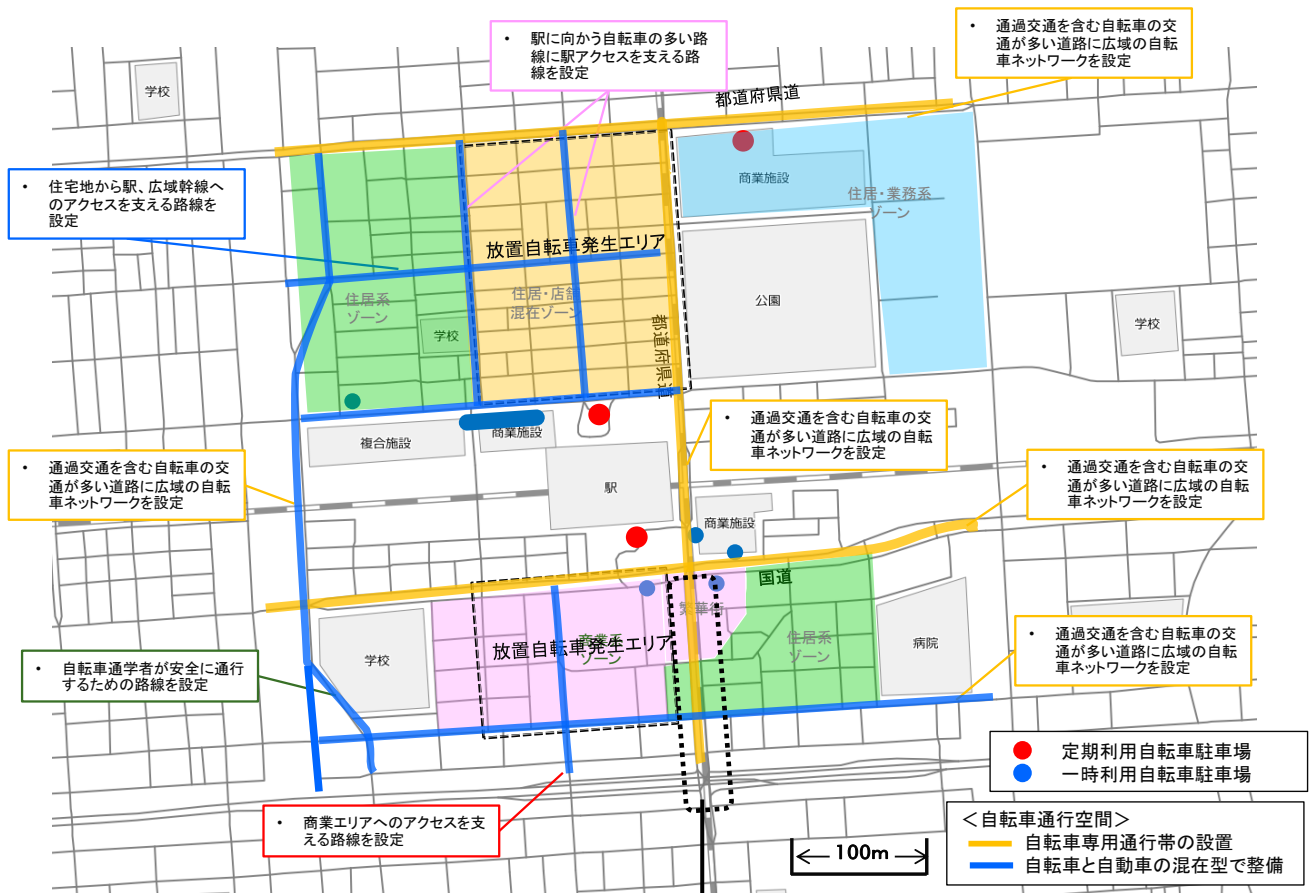


<自転車ネットワーク路線の交通量推計方法例>

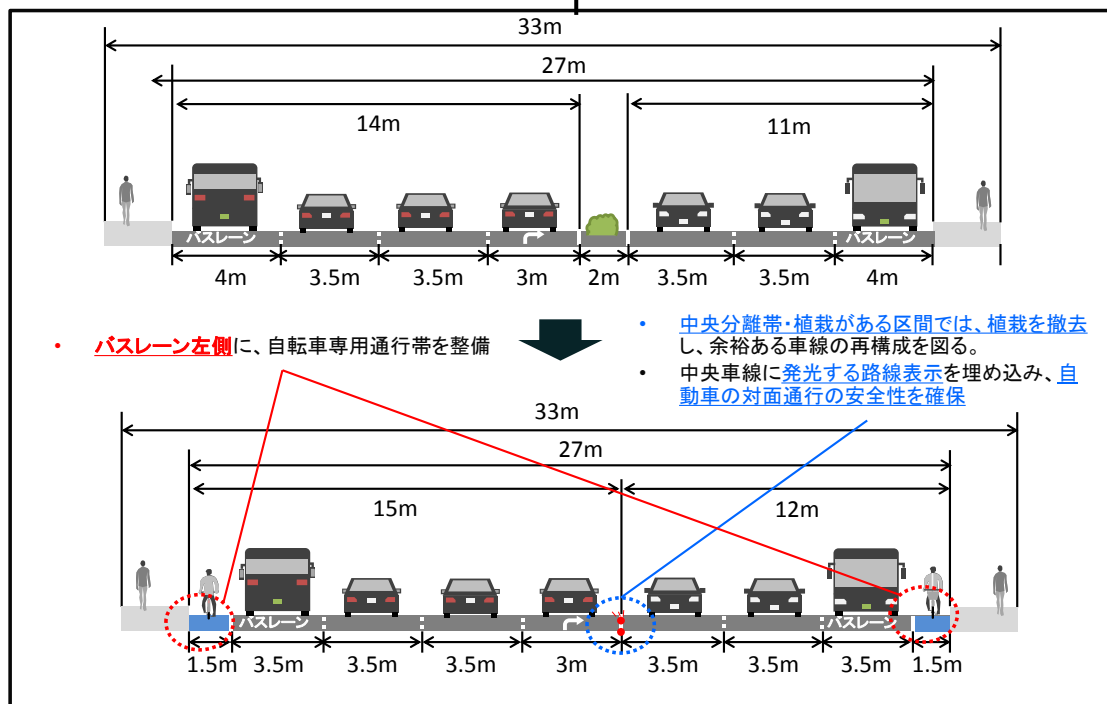
- 検討対象エリア内の道路の自動車交通量は、「全国道路・街路交通情勢調査（平成 27 年度）一般交通量調査（以下道路交通センサス）」を基に設定。
- 道路交通センサスの調査区間として設定されていない道路の交通量は、以下の手順で推計。
 - ①検討対象エリア内の道路の航空写真等で区間別の自動車台数をカウント
 - ②道路交通センサスで交通量が得られる区間の、カウントした自動車の台数と道路交通センサスの 24 時間道路交通量合計の自動車台数の比率より、原単位（拡大係数）を設定。
 - ③カウントした全ての道路の区間別自動車台数に②で設定した原単位を乗じることで、24 時間交通量を推計。

図 自転車ネットワーク路線の交通量推計の例

■ 自転車通行環境の検討例（都心・複合拠点のモデル地区）



＜バスレーン設置区間での自転車専用通行帯の整備例＞

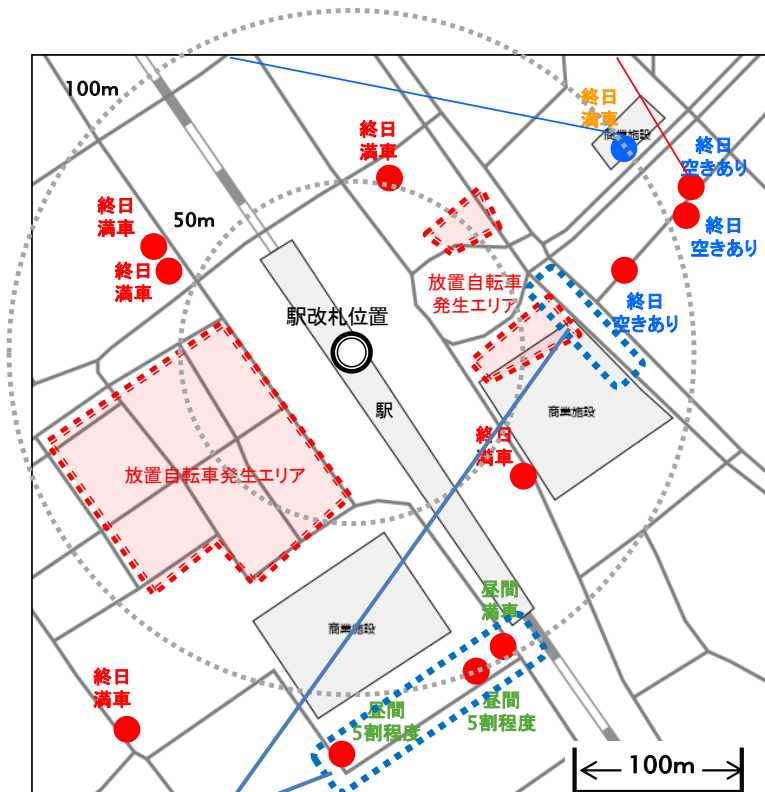


②自転車駐車場施策の検討方法

- 対象エリア内の自転車駐車場の整備状況・利用状況、放置自転車及び放置自転車の撤去の状況を把握し、一時利用自転車駐車場、定期利用自転車駐車場それぞれの整備・改善方を検討する。

■自転車駐車場施策の検討例（都心・複合拠点のモデル地区）

＜放置自転車・自転車駐車場の整備・利用状況＞

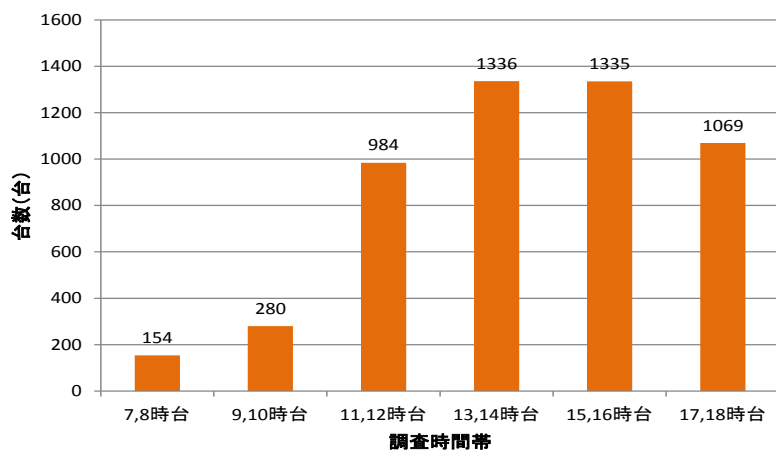


一時利用・定期利用共用

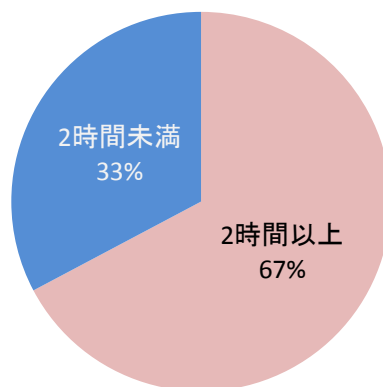
駐車場を増設・新設するエリア

- ・撤去は月1回のみで、駅近の歩道上は、放置自転車指導員により整理されている。
- ・放置のピークは13～16時台で、1300台以上。
- ・ロータリー内の放置車両は7割以上が長時間放置（買い物利用ではなく駅利用者と考えられる）。
- ・駅に近い自転車駐車場は、通勤時間帯には満車の状況であり、通勤時間帯にも長時間の放置と考えられる多数の放置自転車が駅東側ロータリー、駅西側商店街で発生。
- ・駅から比較的距離がある自転車駐車場では、終日ほとんど利用されていない箇所が存在。

【エリア全体の放置自転車数推移（終日）】



【放置自転車の駐輪時間割合（駅東ロータリー内サンプル調査）】



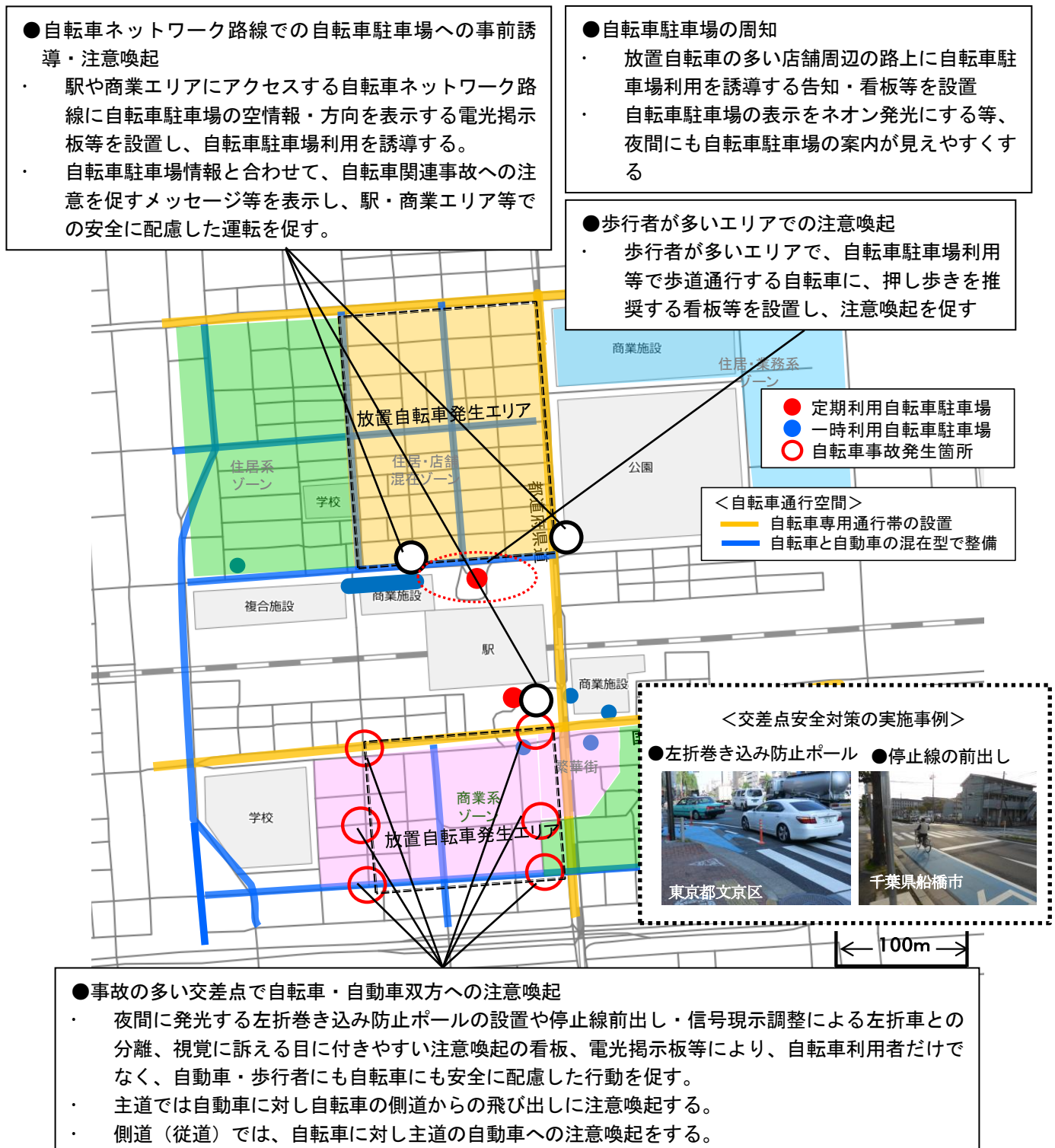
<放置自転車・自転車駐車場の整備・利用状況を踏まえた自転車駐車場施策の検討例>

【施策1】 定期利用自転車駐車場の整備	● 駅周辺に新たに定期利用自転車駐車場を整備し、長時間利用ニーズに対応する。 ● 駅至近で確保できない場合でも、自転車駐車場料金施策と合わせ、新設の定期利用自転車駐車場の利用インセンティブを高める。
【施策2】 自転車駐車場料金設定による既存自転車駐車場への誘導・有効活用	● 定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車の料金通増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。
【施策3】 一時利用自転車駐車場の設置	● 駅ロータリー・商店街内で放置自転車が整理されている区画に、飲食店前等、歩行者の動線を阻害しない範囲で、暫定的に白線表示による一時利用駐車スペースを設置する。
【施策4】 放置禁止の周知徹底	● 駐輪禁止の表示（看板、路面表示等）を設置し、駐輪マナー向上の意識啓発を図る。 ● 電光掲示板やデジタルサイネージで、駐輪禁止のキャッチコピーを表示する等の工夫を検討。
【施策5】 定期利用・一時利用自転車駐車場の周知・誘導	● 一時的な駐車希望者には新設の一時利用自転車駐車場を、長時間駐車希望者には周辺の大型屋内自転車駐車場を利用するように、放置自転車指導員による誘導を行う。
【施策6】 放置自転車撤去の頻度増加	● 駅ロータリー・商店街内で暫定的な一時利用駐車スペースを明示し、撤去対象を限定することで、長時間の放置に対する撤去の頻度を増加する。

③安全性向上策の検討方法

- 自転車関連標識等、自転車通行空間・自転車駐車場をより安全に利用するための方策を検討する。
- 例えば、自転車通行空間での自転車駐車場への誘導や注意喚起、事故が多い交差点の安全対策や注意喚起等を検討する。

■安全性向上策の検討例（都心・複合拠点のモデル地区）



3-2. モデル地区の検討手法の適用例

■検討手法の適用例（都心・複合拠点のモデル地区）

●放置自転車対策の強化（エリア全域）

- ・放置自転車が増加する夜間においても、放置自転車指導・撤去を実施する。

●放置自転車禁止区域の見直し

- ・現状放置自転車禁止区域が指定されておらず、昼間に路上駐輪が発生しているエリアを放置自転車禁止区域に指定する。

●自転車駐車場への誘導

- ・駅や商業エリアにアクセスするネットワーク路線に自転車駐車場の空情報・方向を表示する電光掲示板等を設置し、自転車駐車場利用を誘導する。
- ・自転車駐車場情報と合わせて、自転車関連事故への注意を促すメッセージ等を表示し、駅・商業エリア等での安全に配慮した運転を促す。

●一時利用駐輪ニーズへの対応

- ・放置自転車の多い店舗付近の未利用地に、店舗利用者用自転車駐車場を、店舗事業者と協議・協力し整備する。

- 定期利用自転車駐車場
- 一時利用自転車駐車場
- 自転車事故発生箇所

<自転車通行空間>

- 自転車専用通行帯の設置
- 自転車と自動車の混在型で整備

●自転車通行空間の整備

- ・検討対象エリアの土地利用・自転車利用状況を踏まえ、ネットワーク路線を設定。
⇒通過交通を含め多くの自転車交通量に対応する路線、駅利用者のアクセスを支える路線、住居ゾーンから駅・幹線ネットワークへのアクセスを支える路線、通学者の自転車利用に対応する路線。
- ・ネットワーク路線の速度規制・自動車通行量を踏まえ、整備形態を設定。

●大規模定期利用自転車駐車場の利用環境整備

- ・駅前の大規模定期利用自転車駐車場には空きがあり、定期利用の自転車駐車場ニーズに応えられているため、自転車駐車場入口付近での歩行者と自転車の錯綜を解消し、安全な利用環境を整え、利用者の利便性を向上する。

●一時利用自転車駐車場の利用促進

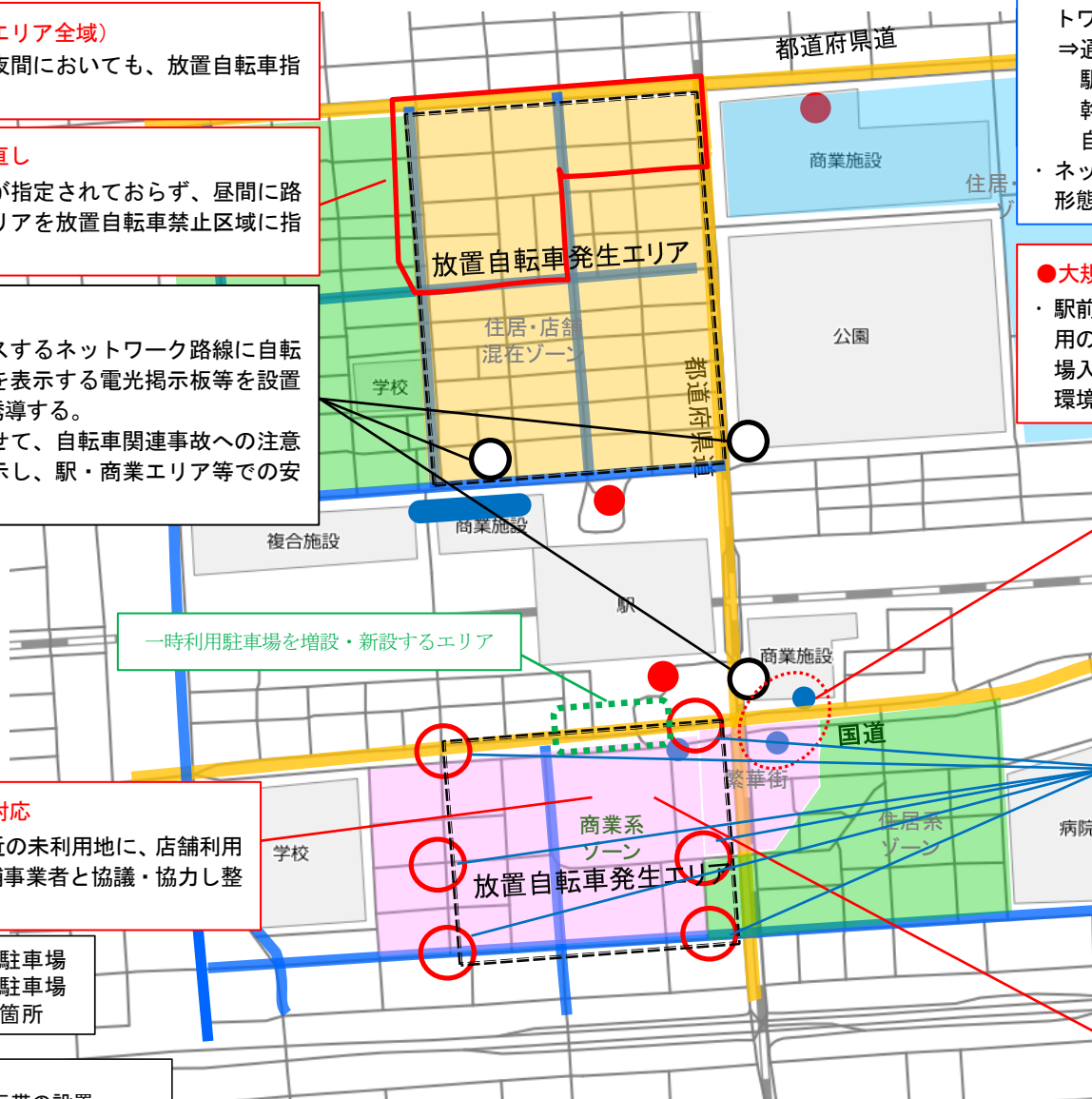
- ・放置自転車指導・撤去は継続的に強化しつつ、空きのある一時利用自転車駐車場の周知を強化する。

●交差点の整備

- ・自転車関連事故が多発している箇所にネットワーク路線を設定し、自転車通行量が増加することで、更なる自転車関連事故を誘発しない様、交差点改良等、安全性を向上させる対策を合わせて検討する。
- ・夜間に発光する左折巻き込み防止パールの設置や、視覚に訴える目に付きやすい注意喚起の看板、電光掲示板等により、自転車利用者だけでなく、自動車・歩行者にも自転車にも安全に配慮した行動を促す。

●一時利用自転車駐車場の利用促進>

- ・一時利用自転車駐車場が不足し、商業施設等利用者の放置自転車が発生しているエリアでは、放置自転車の指導・撤去の強化と合わせ、利用しやすい場所への一時利用自転車駐車場の増設・誘導を重点的に実施する。



■検討手法の適用例（郊外・生活拠点のモデル地区）

●放置禁止の周知徹底（エリア全域）

- ・ロータリー内にわかりやすい駐輪禁止の表示（看板、路面表示等）を設置し、駐輪マナー向上の意識啓発を図る。

●自転車駐車場の利用促進（エリア全域）

- ・一時的な駐輪希望者には新設の一時利用自転車駐車場を、長時間駐車希望者には周辺の大型屋内自転車駐車場を利用するように、放置自転車指導員による誘導を行う。

●既存自転車駐車場への誘導・有効活用

- ・定期利用枠の料金引下げや学割の導入と商店街利用者を想定した自転車駐車場の長時間駐車料金の通増による通勤・通学利用者の定期利用枠のある駐車場への誘導。

●放置自転車撤去の促進（エリア全域）

- ・引き続き、放置自転車指導員による放置自転車への指導を行うとともに、長時間の放置に対する撤去の頻度を増加する。

●定期利用自転車駐車場の整備

- ・駅周辺に新たに定期利用自転車駐車場を整備し、長時間利用ニーズに対応する。

●一時利用駐輪ニーズへの対応

- ・歩道の幅員が広く、スペースに余裕がある駅直近の百貨店前の歩道上等に、一時利用自転車駐車場を整備する。
- ・全体の放置自転車数、短時間利用・長時間利用のバランスを踏まえ、整備のボリュームを検討する。

●一時利用自転車駐車場の利用促進

- ・短時間駐輪と長時間駐輪で一時利用自転車駐車場利用料金に差を設け長時間利用を抑制し、効率の高い自転車駐車場利用を促す。

●自転車通行空間の整備

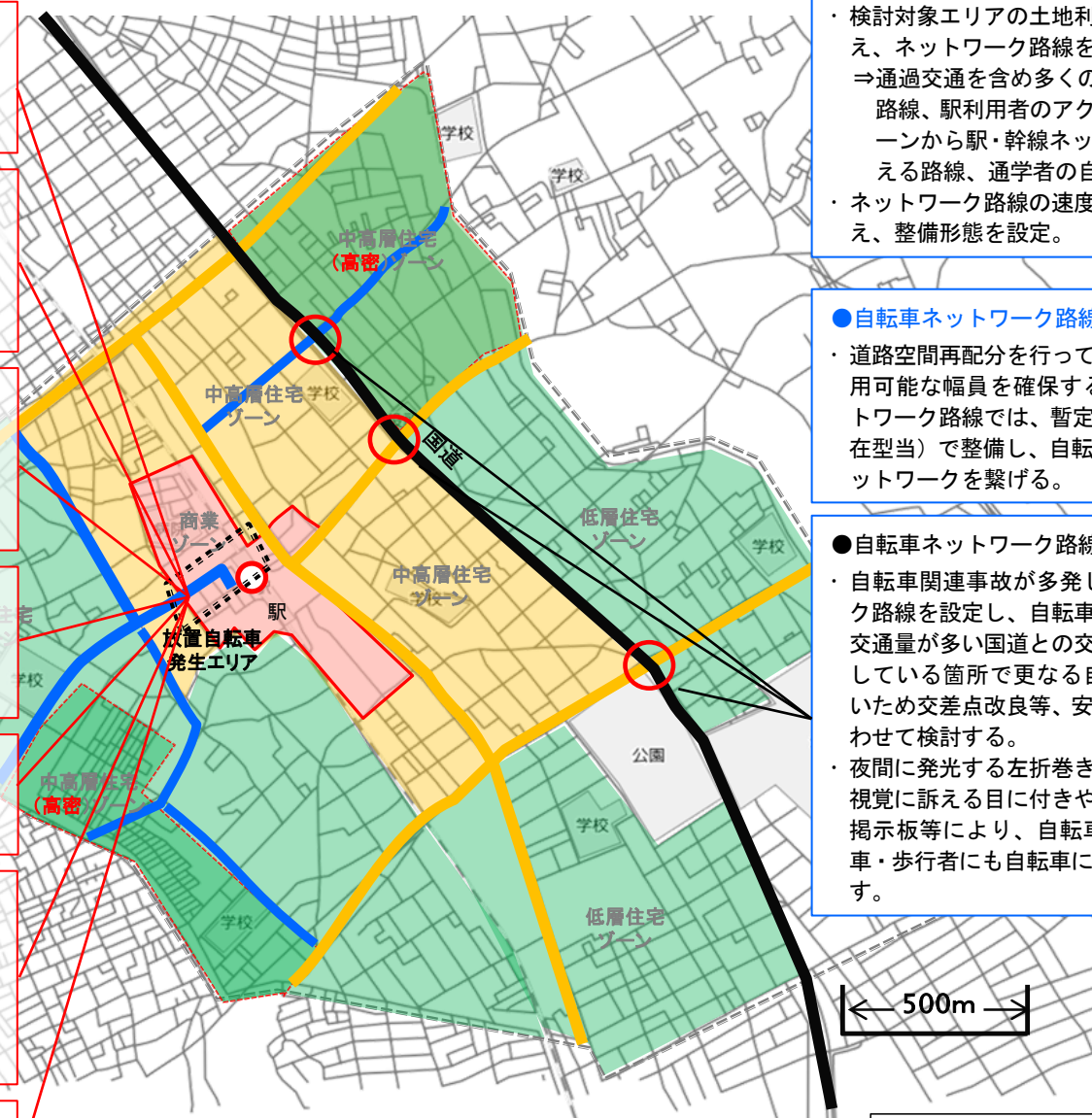
- ・検討対象エリアの土地利用・自転車利用状況を踏まえ、ネットワーク路線を設定
⇒通過交通を含め多くの自転車交通量に対応する路線、駅利用者のアクセスを支える路線、住居ゾーンから駅・幹線ネットワークへのアクセスを支える路線、通学者の自転車利用に対応する路線
- ・ネットワーク路線の速度規制・自動車通行量を踏まえ、整備形態を設定。

●自転車ネットワーク路線の整備推進

- ・道路空間再配分を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが困難な自転車ネットワーク路線では、暫定形態（自転車と自動車の混在型当）で整備し、自転車通行帯の既整備区間とネットワークを繋げる。

●自転車ネットワーク路線の安全性向上

- ・自転車関連事故が多発している箇所にネットワーク路線を設定し、自転車通行量が増加することで、交通量が多い国道との交差点等、自転車事故が多発している箇所でも更なる自転車関連事故を誘発しないため交差点改良等、安全性を向上させる対策を合わせて検討する。
- ・夜間に発光する左折巻き込み防止ポールを設置や、視覚に訴える目に付きやすい注意喚起の看板、電光掲示板等により、自転車利用者だけでなく、自動車・歩行者にも自転車にも安全に配慮した行動を促す。



＜自転車通行空間＞
 自転車専用通行帯の設置
 自転車と自動車の混在型で整備

■検討手法の適用例（地方都市のモデル地区）

●駐車場の自転車駐車場への転用

- ・既存の駐車場を自転車駐車場へ転用し地区の駐輪容量を拡大するとともに、通勤利用に合った料金設定を行う。

●自転車通行空間の整備

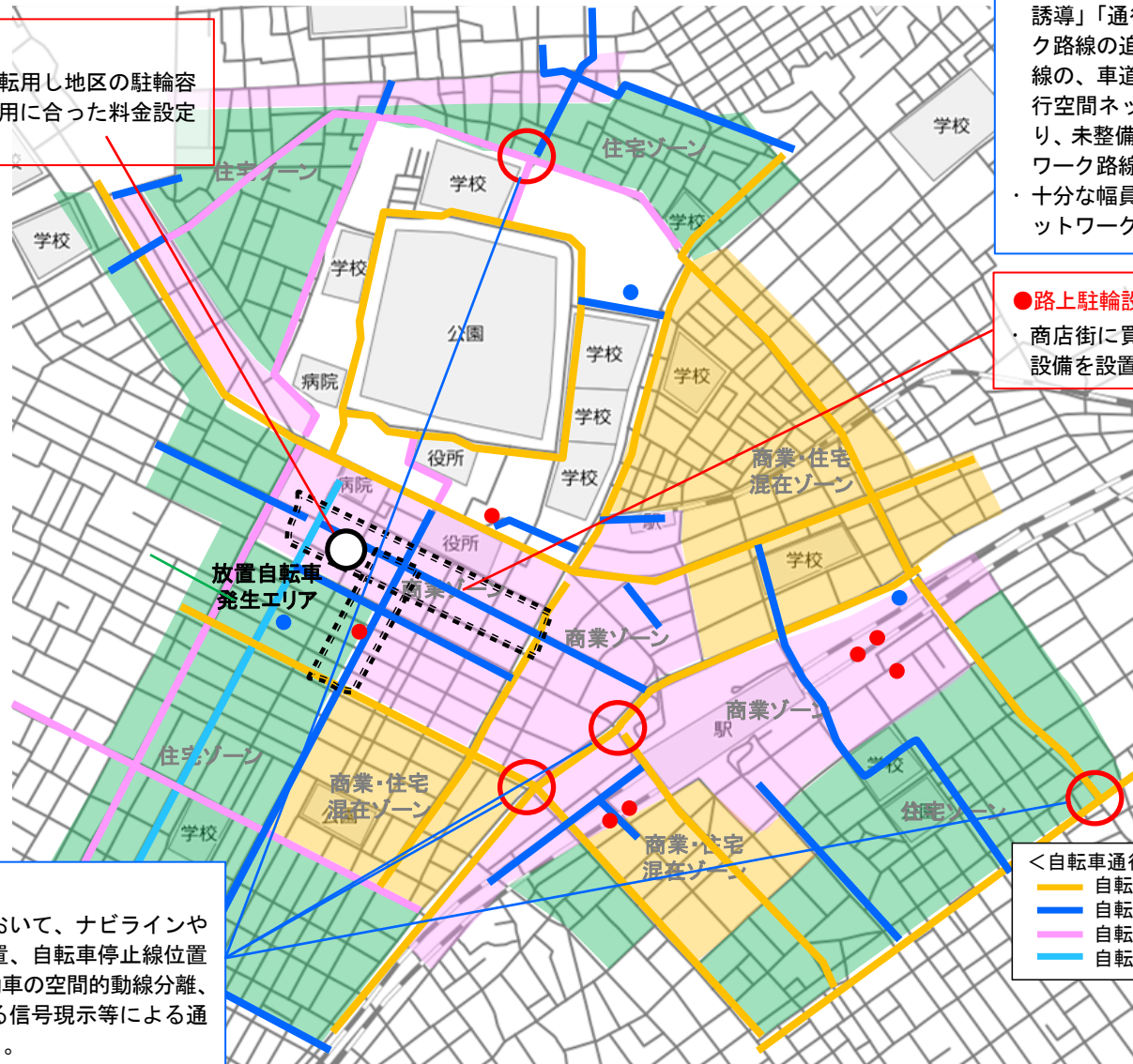
- ・「ネットワーク路線による自転車駐車場への誘導」「通行の多い生活道路等へのネットワーク路線の追加」「歩道上通行位置明示のある路線の、車道上への通行位置の設定」「自転車走行空間ネットワーク整備計画に設定されており、未整備の路線」等について、自転車ネットワーク路線を設定。
- ・十分な幅員が確保できない路線については、ネットワークの振り替え等を検討。

●路上駐輪設備の整備

- ・商店街に買い物客の利用を見込んだ路上駐輪設備を設置する。

●交差点の安全対策

- ・事故の危険性が高い交差点において、ナビラインや左折巻き込み防止ボールの設置、自転車停止線位置の変更等歩行者・自転車・自動車の空間的動線分離、および直進と左折を分離させる信号現示等による通行の秩序化等の安全対策を行う。



<自転車通行空間>

- 自転車専用通行帯の設置
- 自転車と自動車の混在型で整備
- 自転車専用通行帯(既整備区間)
- 自転車と自動車の混在型(既整備区間)

- 定期利用自転車駐車場
- 一時利用自転車駐車場
- 自転車事故発生箇所

4.都市政策と自転車施策との連携に関する提案

1 本調査研究の基本的な考え方

本調査研究は、地方公共団体へのアンケート調査、放置自転車実態調査及びモデル地区の設計を通じて、都市政策と自転車施策との連携を図るための課題を抽出した上で、施策立案の方向性を地方公共団体に提案することを目的とするものである。

有識者の方々の御示唆を頂きつつ、調査研究の過程を通じて、今後の都市計画の立案や都市整備事業において、自転車通行空間や自転車の駐車需要への対応方針が必要的かつ基本的な検討事項とされることが重要であるとの認識を深めたところである。

特に具体的、詳細な実態の把握やデータの分析を重視したのは、これらが都市政策と自転車施策の連携による政策効果を発揮するための施策立案の共通の基盤となり得るからであり、調査の対象・分析項目、調査方法や事象の捉え方等に新たな可能性と実践性を提案したいと考えたからである。

アンケート調査及びモデル地区の対象地区も大都市の都区部及び近郊都市、地方中心都市等の地域類型を考慮し、地方公共団体が地域の特性の応じた施策立案のために活用して頂けるものとなることを基本とした。

2 データの分析に基づく課題認識や施策の検討の重要性

- ① 土地利用の状況や用途地域、パーソン・トリップ調査、その他の交通量調査等を分析して自転車及び自動車の交通量の発生量のエリア別分析を行う。
- ② 定時のみではなく、終日の時間帯別の放置自転車の動態に関する調査を実施する。

特に放置場所における放置自転車の回転数（放置自転車の入替りによる終日の実質的放置台数。）や放置時間、夜間、深夜の放置台数等を把握し、各放置場所毎の態様、発生要因（通勤・通学による長時間の放置と買い物等による短時間のものとの別等。）を分析する。また、放置自転車禁止区域の内外別に調査する。

- ③ 自転車駐車場の時間帯別の利用台数及び利用率と利用料金を定期利用と一時利用の別に調査する。
- ④ ②と③のデータを突き合わせ、放置自転車の状況と自転車駐車場の位置、定期・一時利用別の収容台数の割合、利用率等の放置自転車の状況との関係进行分析する。これにより自転車駐車場の位置及び定期・一時利用別の収容台数が放置の実態との関係で適当なものかの検討を行うことができる。
- ⑤ 放置自転車禁止区域における放置自転車の撤去事業の効果の向上を図るた

め、撤去事業の場所、頻度、撤去台数等のデータを放置場所、放置台数及び近隣の自転車駐車場の利用状況の推移との関係で分析する

- ⑥ 自転車に関連する事故の態様に関するデータを収集する。

3 連携のための施策の検討の方向性

- ① 有識者の参画を得て、4②の組織、研究会等において地域の実態に応じた都市政策と自転車施策との連携に関する基本的な指針及び具体的施策を内容とする短期及び中期のビジョンを策定し、このビジョンを都市計画、自転車活用推進計画等に反映する。

ビジョンの策定は、各都市の課題に応じて両施策の連携による施策効果の発現の必要性やメリットを示しつつ、立地適正化計画等の都市計画、自転車通行空間の構築、駐輪場の設置・運営、放置自転車の撤去事業、安全対策等の施策が2のデータの分析をベースに相互に連携して企画、立案されることが求められる。

- ② 都市計画に関する立案や都市整備事業の計画策定において、自転車通行空間の現状及び放置自転車の実状や駐輪場の利用状況等に関連するデータを踏まえて、自転車通行空間の整備方針及び自転車の駐車需要の変化の分析や自転車駐輪場の整備の必要性が基本的な検討事項とされることが重要である。

- ③ 自転車通行空間のネットワークを検討するに際しては、自転車交通のウエイトを高めるルートと自動車の円滑な交通の確保を重視するルートの役割分担という観点からも検討することによって道路のネットワークとしての交通の円滑化と安全性の向上が図られる可能性がある。

前者のルートについては実状に応じて自動車の違法駐車取締りの促進や駐車禁止区域の設定を交通管理者に要請することも検討項目となる。

また、自転車駐車場の整備や放置自転車禁止区域の設定が自転車通行空間のネットワークも考慮して検討されることも課題となる。

- ④ 放置自転車禁止区域の中に多数の放置自転車を確認される場合は、2⑤のデータを活用した放置自転車の撤去事業の的確かつ効率的な実施により近隣の駐輪場への誘導を図ることも考えられる。

また、2②のデータを活用し放置の態様が通勤・通学による長時間の放置と買い物等による短時間のもののどちらが多いか等を分析し、近隣の自転車駐車場に定期利用枠と一時利用枠の台数の設定や料金設定に有用な情報提供を行っていくことにより事業効果を高めることができる。

近隣に自転車駐車場がない場合又は近隣の自転車駐車場に受け入れる容量がない場合は新規の自転車駐車場の設置が検討課題となる。この場合は配置、

安全対策、定期・一時利用別の収容台数の設定等についてデータの分析に基づいた今後のモデルとなる事業にする視点も重要である。

- ⑤ ②②の調査データを踏まえ放置自転車禁止区域の外縁部や夜間の多数の放置自転車についての対策も今後の検討課題となってくる。

具体的には、放置自転車禁止区域の見直しの外、新規の路上駐輪場や空閑地を活用したコンパクトな自転車駐車場の設置や発生要因となっている施設への働きかけが検討課題となる。

- ⑥ 都市計画に関する立案や都市整備事業の計画策定において、放置自転車の実状や駐輪場の利用状況のデータが活用され、自転車の駐車需要の変化、放置自転車の増加の可能性や自転車駐輪場の整備の必要性が基本的な検討事項とされることが重要である。

- ⑦ まちづくりにおける自転車利用の役割を高めていく上で、安全運転、放置等に関する自転車利用者の順法意識及びマナーの向上は重要な課題である。

市民や自動車運転者へのアンケート等を行って実態を把握しつつ、安全講習会等の対象を拡げる等の取組みが望まれる。

4 連携のための組織及び業務執行上の課題

- ① 自転車施策担当部局を都市計画の策定に関する審議会、委員会等の構成員にすることが基本となる。
- ② 都市政策と自転車施策との連携を図るための組織や専門的な研究会等が設置されることが望まれる。
- ③ 都市政策部局と自転車施策担当部局が具体的な業務毎に役割分担や優先順位を明確にした上で、都市政策と自転車施策とが日常業務において両担当部局間の調整や情報交換が行われるような枠組みを構築されることも求められる。
- ④ 都市施策と自転車政策との連携に関する外部の有識者の知見や先進事例の活用を図ることが重要である。また、放置自転車に関する実態調査、自転車に関連する事故のデータ等の各種調査資料を有効に活用することも必要である。
- ⑤ 人材育成や専門性の向上の観点から両部局間での人事交流や継続的な人事配置が課題となる。