

自転車等駐車場の整備のあり方に関する ガイドライン

(第3版)

令和7年3月

国土交通省 都市局 街路交通施設課

はじめに

平成 28 年 5 月に公表された本ガイドライン(第 2 版)以降、翌年の平成 29 年に「自転車活用推進法」が施行され、平成 30 年には第 1 次自転車活用推進計画が、そして令和 3 年には第 2 次自転車活用推進計画が閣議決定されるなど、自転車に関する政策は大きく進化しています。令和 2 年に発生した新型コロナウイルスのパンデミックは、リモートワークの普及や新しい生活様式の広がりなど、自転車の利用パターンにも変化をもたらしました。さらに、令和 5 年の道路交通法改正では特定小型原動機付自転車のカテゴリーが新設されるなど、モビリティも多様化しており、シェアサイクルの広がりと共に、電動キックボード型の特定小型原動機付自転車のシェアサービスが登場しています。

昭和 50 年代から問題視されてきた放置自転車等問題は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等駐車場の整備に関する法律」の制定(昭和 55 年)や自転車等駐輪場の整備、放置自転車等の撤去などの取り組みにより、ピーク時の約 99 万台(昭和 56 年)から令和 5 年時点で約 2 万台まで大幅に減少しました。しかし、駅周辺や商業地域では放置自転車等が依然として問題となっており、歩行者の通行の妨げとなっている場合もあります。一方、人口減少やライフスタイルの変化による駐輪需要の減少等に直面しているエリアも出現しています。

我が国の都市が置かれている状況に目を移すと、人口減少や高齢化等の社会の変化を踏まえ、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者も安心して暮らせるよう、公共交通と連携して「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方で進めることが重要です。また、地域の魅力を高め、都市中心部に活気を取り戻す「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めて行くことが多くの都市に共通して求められております。また、ポストコロナの多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のまちづくりに向けて、日常生活を営む身近なエリア(ネイバーフッド)にも必要な機能が確保された地域生活拠点を形成し、各拠点の魅力向上を図ることが重要です。そのようなまちづくりを目指していく中で、自転車については徒歩や公共交通を含む都市交通と一体となって、適切な活用推進及び利用環境の整備が必要です。

かつて自転車の駐輪需要は、通勤・通学目的の鉄道利用者による長時間駐輪が主な要因でしたが、近年は短時間の買い物目的や直接会社等へ通勤する目的による自転車需要の比率が増加しています。このため、地域ごとの自転車利用の目的・特性などの実態を把握した上で、それぞれの利用者ニーズやまちの将来像と合わせつつ、まちなかの短時間駐輪・公共交通との連携など、自転車活用推進の視点での自転車等駐車施策が必要になってきています。

本ガイドラインは、ガイドライン(第 2 版)策定からこれまでの間の社会変化を踏まえ、自転車等駐車場の整備方策及びまちづくりの観点からシェアサイクルの活用方策等の記載を拡充し、各都市での取組事例を織り交ぜながら改訂したものですので、各都市における今後の自転車等駐車場施策の参考として活用頂ければ幸いです。なお、放置自転車対策など、所掌外の内容も含まれます。

今後も「コンパクト・プラス・ネットワーク」、「人間中心のウォークブルなまちづくり」のさらなる推進や、人々のライフスタイルの変化、多様なモビリティの出現への対応など、変化し続ける社会に対応して、自転車等駐車場施策及び都市交通におけるシェアサイクル施策のあり方について、引き続き検討してまいります。

令和 7 年 3 月

国土交通省 都市局 街路交通施設課

目次

【第1編】自転車等駐車施策の現況・課題と対応の考え方 1

1.1 自転車等駐車施策の現況 2

1.1.1 これまでの自転車等施策の変遷 2

1.1.2 放置自転車等の現状とこれまでの取組 3

- (1) 放置自転車等の定義 3
- (2) 自転車等駐車施策の対象 4
- (3) 放置自転車等の現状 5
- (4) これまでの放置自転車等への取組状況 8

1.1.3 自転車等駐車場の整備状況 9

- (1) 自転車等駐車施策関係条例の制定状況 11

1.1.4 自転車等駐車施策をとりまく環境の変化 14

- (1) 近年の自転車利用状況 14
- (2) まちづくりの動向 22
- (3) シェアサイクルの動向 24
- (4) 多様化する小型モビリティ 25
- (5) 自転車利用に関する法令等の改正 28
- (6) サイクルツーリズムの増加 30

1.2 自転車等駐車施策の課題と対応の基本的な方針 31

1.2.1 これからの自転車等駐車施策の視点 31

- (1) 地域ごとの駐輪需要特性の把握と対応 31
- (2) 平日朝以外の放置状況の把握と対応 31
- (3) 多様なモビリティへの対応 32
- (4) まちづくりの観点からの自転車駐車施策の展開 32

1.2.2 放置自転車等の実態と対策の視点 33

- (1) 地域(駅・エリア)単位での需給バランス把握と課題 33
- (2) 既存自転車等駐車場の利用率の低下と偏り 33
- (3) 放置自転車等の撤去による財政負担 34
- (4) 放置自転車等対策の視点 36

1.2.3 まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進 40

- (1) まちづくりにおける自転車活用方策の位置付け 40
- (2) 公共交通との連携 43
- (3) 地域の活性化 44
- (4) まちづくりの観点からの自転車等駐車場の確保 45
- (5) シェアサイクルの導入促進 47
- (6) 計画的な維持管理 47

1.2.4 自転車等駐車場需要と供給のコントロールのあり方 48

(1) 自転車需要のコントロールのあり方	49
(2) 自転車等駐車場の供給のあり方	51

【第2編】自転車等駐車施策の展開52

2.1 自転車等駐車施策展開の考え方について53

2.1.1 自転車駐輪の適切な現状把握に基づく自転車等駐車対策 53

2.1.2 駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給 54

2.2 自転車駐輪の現状把握方法について56

2.2.1 自転車等駐車場の供給状況の把握 56

2.2.2 駐輪の量と質の把握 57

(1) 駐輪の量の把握	57
(2) 将来需要量の増減要因	59
(3) 駐輪の質の把握	60

2.3 具体的な自転車等駐車施策について69

2.3.1 交通結節点における自転車等駐車場整備 69

(1) 自転車等駐車場の整備と自転車通行空間の形成	70
(2) 空間的制約に対応した省スペースの自転車等駐車場整備	73
(3) 鉄道等事業者や商業関係者との連携による自転車等駐車場の整備	75
(4) 民間事業者による自転車等駐車場の整備・補助	77
(5) 電停・バス停等の直近での自転車等駐車場の整備	79

2.3.2 目的や駐輪時間に応じた自転車等駐車場の整備と適正化 81

(1) 従業員用の自転車等駐車場整備	81
(2) 買い物客用等の自転車等駐車場整備	86

2.3.3 自転車等駐車場の有効活用と新たな展開 98

(1) 弾力的な料金設定による自転車等駐車場の有効利用	99
(2) 駐車スペース等既存ストックの活用	101
(3) 自転車等駐車場の利用促進	106
(4) 自転車等駐車場の DX 化	112
(5) 多様なモビリティへの対応	116

2.3.4 自転車等駐車場の計画的な更新・維持管理方策 118

(1) 自転車等駐車場の計画的な建て替え・修繕・機能更新	119
(2) 駐輪施設の安全性等の確保	121

2.3.5 自転車等駐車場整備等の取組と併せた、効率的な放置自転車等の撤去等の取組について 122

(1) 効果的な放置防止策	122
(2) 効率的な撤去方策	123

(3) 効率的な保管	126
(4) 効率的な返還	128
(5) 長期放置・廃棄自転車等の削減方策	131
2.4 都市におけるシェアサイクル	134
2.4.1 シェアサイクルの現状	134
(1) シェアサイクルとは	134
(2) 導入状況	135
2.4.2 シェアサイクルの都市における位置付けと役割	139
(1) シェアサイクルの導入目的	139
(2) 都市交通計画等における位置付け	140
(3) 地域公共交通計画での位置付け	141
(4) 都市・地域総合交通戦略での位置付け	147
2.4.3 都市政策からの支援と都市交通政策としての実効性を高める工夫	149
(1) 都市再生整備計画における位置付け	149
(2) 歩行者利便増進道路におけるポート設置	152
(3) シェアサイクルポートによる駐車場附置義務の緩和措置	153
(4) 関係機関との連携の例	155
2.5 参考資料	156
2.5.1 自転車駐車場整備に関する主な支援制度	156
(1) 都市構造再編集中支援事業(個別補助制度)	156
(2) 都市再生整備計画事業(社会資本整備総合交付金)	156
(3) 都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金等)	156
(4) 道路事業(社会資本整備総合交付金等)	156
2.5.2 参考資料一覧	157

<用語の定義>

自転車	道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車。
原動機付自転車	道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車。(特定小型原動機付自転車や最高出力4kW以下に制御した50cc超125cc以下の二輪車を含む。また、道路運送車両法では第一種原動機付自転車に分類される。)
自転車等	自転車及び原動機付自転車の総称。
自動二輪車	道路交通法施行規則第2条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車。自動二輪と呼ぶ場合もある。道路運送車両法の第二種原動機付自転車も含まれる。 本ガイドラインでは、自転車法の対象となる、原動機付自転車のみならず、自転車等と併せて対応が望まれる自動二輪車の駐車施策についても記載する。
駐車	車両等が継続的に停止すること(貨物の積卸しのための5分以内の停止、人の乗降のための停止を除く)、または車両等が停止し、運転者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあること。
駐輪	自転車等を駐車すること。本ガイドラインでは原則として駐車と表現する。ただし、慣例として駐輪と表現されることも多いため、アンケート調査その他の場合において「駐輪」の表現も用いる。
自転車法	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
トリップ	ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をいう。
代表交通手段	複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ(移動)を行う場合の、代表的な交通手段。優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪車、自転車、徒歩の順とされています。
端末交通手段	複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ(移動)を行う場合に、代表交通手段となる手段トリップに付随している二次的トリップの交通手段。二次交通、アクセス交通と呼ぶ場合もある。
正利用	複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ(移動)を行う場合に、代表交通手段の端末交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段に接近する交通のことをいう。鉄道を利用する通勤交通では、駅までの徒歩やバス等の交通がこれに当たる。アクセス(アクセス交通)と呼ぶ場合もある。
逆利用	複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ(移動)を行う場合に、代表交通手段の端末交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段から遠ざかる交通のことをいう。鉄道を利用する通勤交通では、駅で下車後の徒歩やバス等の交通がこれに当たる。イグレス(イグレス交通)と呼ぶ場合もある。
収容能力	自転車等駐車場に駐車可能な自転車等の台数。収容台数、収容可能台数と呼ぶ場合もある。
実収容台数	自転車等駐車場内に実際に駐車されている台数。この台数を収容能力で除したものを収容率、利用率等で表現する。
集中台数	駅周辺等に集中する自転車等駐車台数で、実収容台数と放置台数を足した総駐車台数。
放置	自転車等駐車場以外の場所で、自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動させることができない状態。この状態が長期間に及ぶものを長期放置と呼ぶ。

【第1編】 自転車等駐車施策の現況・課題と対応の考え方

【本編の概要】

第1編では、自転車等駐車施策の現況、まちづくり等の観点からの自転車利用の促進の必要性等を整理し、それらを踏まえて、自転車等駐車施策の課題と今後の考え方をとりまとめている。

なお、具体的な駐輪に関する調査方法や自転車等駐車施策については、第2編で詳しく述べる。

本編は、以下の流れで構成されている。

1 自転車等駐車施策の現況

これまでの自転車等駐車施策の実施内容とそれによる改善効果を整理している。

2 自転車等駐車施策の課題と対応の基本的な方針

これまでの自転車等駐車施策の実施内容と近年の状況変化を踏まえ、自転車等駐車施策が抱える課題を整理している。

加えて、コンパクト・プラス・ネットワークの形成等まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車施策の必要性を整理している。

これらの課題やニーズを踏まえた自転車等駐車施策の今後の考え方として、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪需要の適正化を図りながら量と質に応じてきめ細かく対応していくことが必要であることを記載している。

1.1 自転車等駐車施策の現状



1.1.1 これまでの自転車等施策の変遷

昭和 55 年	● 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(昭和 55 年法律第 87 号)」が制定
昭和 56 年	● 放置自転車等台数が日本全国で約 98 万台に達する。 建設省(現：国土交通省)から「標準自転車駐車場附置義務条例」が通知。
平成 5 年	● 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(自転車法)に改正され、撤去した自転車の保管や処分に関する規定が追加。
平成 17 年	● 駅周辺等における放置自転車対策のため、道路事業として歩道上に自転車駐車場を設置することが出来るよう道路法施行令が改正され、道路上に道路管理者が設ける自転車駐車場が道路附属物として追加。
平成 18 年	● 道路管理者以外の主体(地方公共団体及び鉄道事業者等)による放置自転車等対策や自動二輪車の違法駐車対策を促進するため、道路法施行令が改正され、自転車等の駐車のために供する施設及び自動二輪車の駐車のために供する施設が新たに占用物件として追加。 路上に自転車・自動二輪車駐車場を設置する際の一般的技術指針として、「路上自転車・自動二輪車駐車場設置指針」策定。
平成 24 年	● 「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第 1 版)」発出 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定
平成 28 年	● 「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第 2 版)」発出
平成 29 年	● 自転車活用推進法の施行
平成 30 年	● 第 1 次自転車活用推進計画の策定
令和元年	● 「自転車通勤導入に関する手引き」策定
令和 2 年	● 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行 (「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出) 道路法等の一部を改正する法律(通称「ほこみち」制度創設)
令和 3 年	● 第 2 次自転車活用推進計画の策定
令和 5 年	● 改正道路交通法の施行(ヘルメット着用努力義務、特定小型原動機付自転車) 「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」策定
令和 6 年	● 改正道路交通法の施行 (自転車の「ながらスマホ」の罰則強化と自転車の「酒気帯び運転」の罰則創設) 自転車に対する交通反則通告制度(いわゆる青切符制度)の導入 (施行は令和 8 年 5 月までの間)

1.1.2 放置自転車等の現状とこれまでの取組

(1) 放置自転車等の定義

自転車法において、放置自転車等は「自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。(第5条第6項)」と定義されている。

自転車等駐車場内の長期に放置された自転車等は、自転車法における放置自転車等には該当しないため、本ガイドラインでは、「自転車等駐車場内長期放置自転車等」と表現する。

ただし、各自治体の条例において放置自転車等の定義を「自転車等駐車場内長期放置自転車等」も含んでいる場合もある。

自転車法による放置自転車等においても、各自治体が設定した放置禁止区域内外で対応が異なり、本ガイドラインで扱う放置自転車等については、主に放置禁止区域内における放置自転車等が対象となる。

広義の「放置自転車」

自転車法における「放置自転車」

放置禁止区域内放置自転車
→条例等に基づく撤去



放置禁止区域外放置自転車
→道路法、道路交通法、廃棄物
処理法や条例で規定



自転車駐車場内長期放置自転車
→自転車駐車場管理者による対応



民地内長期放置自転車
→土地所有者等による対応



(2) 自転車等駐車施策の対象

自転車等が存在するエリアでは、基本的に駐輪ニーズが発生するため自転車等をどこにどのように駐車させるか検討する必要がある。

ただし、駐輪需要の集中や、駐輪スペースの不足、駐輪による交通障害や治安、景観の悪化を招いていないなど街や地域において問題となっていない場合においても、自転車等利用者の利用環境整備に努める必要がある。

本ガイドラインにおける施策の主な対象は都市計画区域となるが、区域外においても、駅やバス停周辺においては一定程度駐輪需要が存在する場合もあるため、参考にされたい。

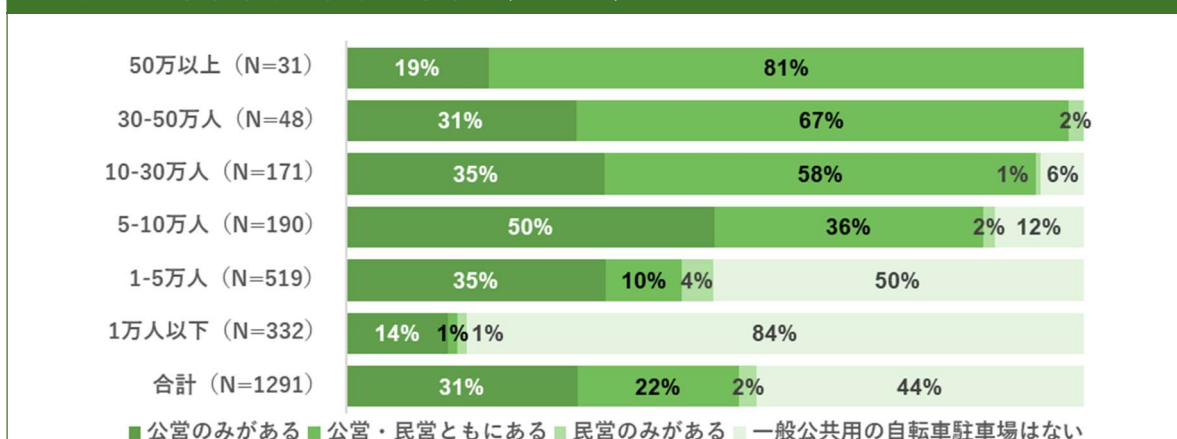
◆ 自転車等駐車施策の必要な都市規模

一般公共用の自転車等駐車が整備されている自治体は全体の 56%であるが、人口 5 万人以上の都市でみると、大半の自治体において、自転車等駐車場の整備を行っている。

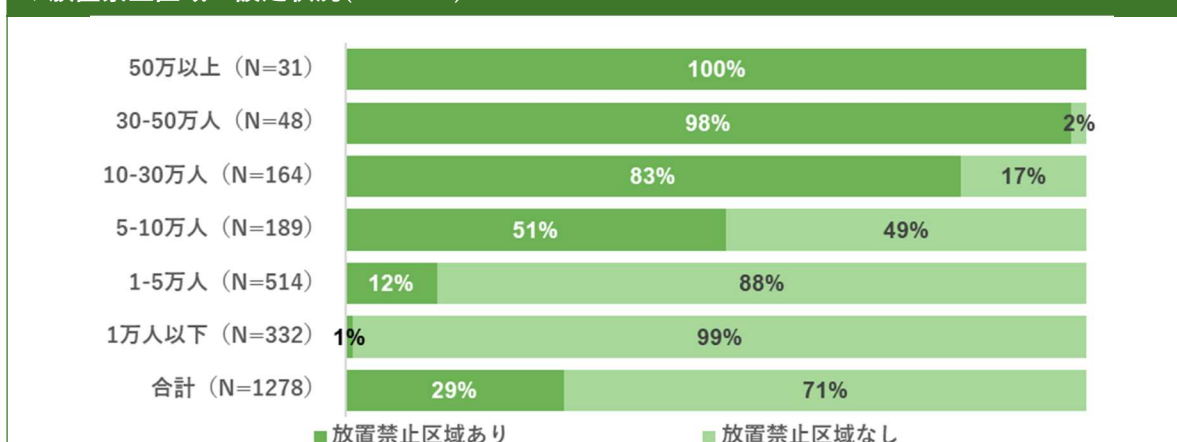
また、放置禁止区域の設定をしている自治体は、全体の 29%であるが、10 万人以上の自治体では、大半の自治体で設定している。

自治体の人口規模はあくまでも目安であり、人口規模が小さくてもコンパクト・プラス・ネットワークをすすめることにより、人口密度が高い都市構造などになっているケースなどでは駐輪需要が集中する場合も想定されるため、必要に応じて自転車等駐車場施策を検討することが必要になる。

▼一般公共用自転車等駐車場の整備状況(N=1291)



▼放置禁止区域の設定状況(N=1278)



出典：令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

(3) 放置自転車等の現状

① 全国の推移

放置自転車等が社会問題化していた昭和 50 年代において、ピークの昭和 56 年には日本全国で約 98.8 万台の放置自転車等が存在していた。

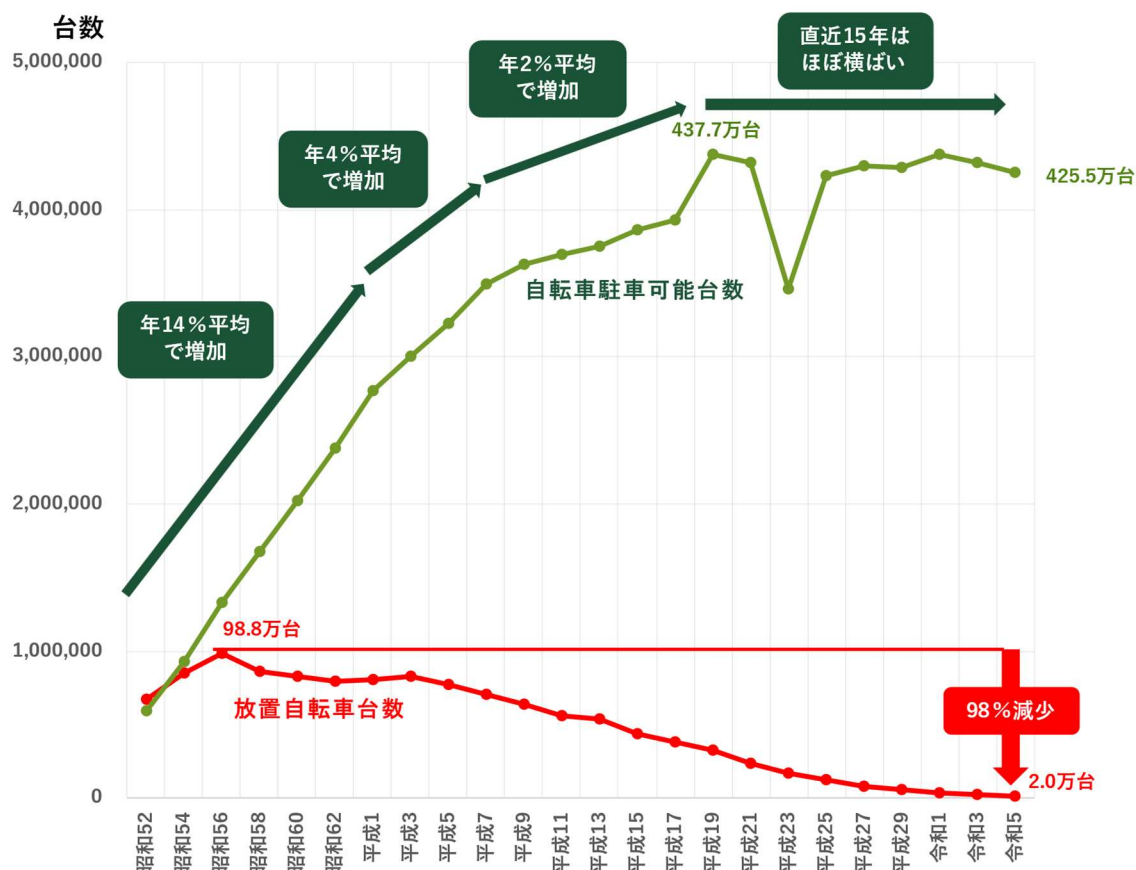
その後、自転車法の制定により、自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去等の取組が進み、放置自転車の台数は年々減少を続け、令和 5 年には約 2.0 万台とピーク時から 98% 減少している。

自転車駐車可能台数は、平成 19 年に 437.7 万台となって以降、ほぼ横ばいで推移しており、直近 15 年間は総供給量(自転車等駐車場可能台数)が増えることなく、放置自転車が減少している。

その要因として、道路上の自転車駐車場の整備(平成 17 年)や民間事業者による運営が可能(平成 18 年)となったことで、自転車等駐車場の小規模分散型配置など適切な配置が進んだことや指定管理者制度などによる民間事業者の参入による効率的な運営などが進んだことが考えられる。

しかし、依然として一部の駅周辺や中心市街地には放置自転車等が存在しており、歩行者や自転車の通行の妨げとなっている。

▼駅周辺における自転車の放置台数・自転車等駐車場の駐車可能台数の推移

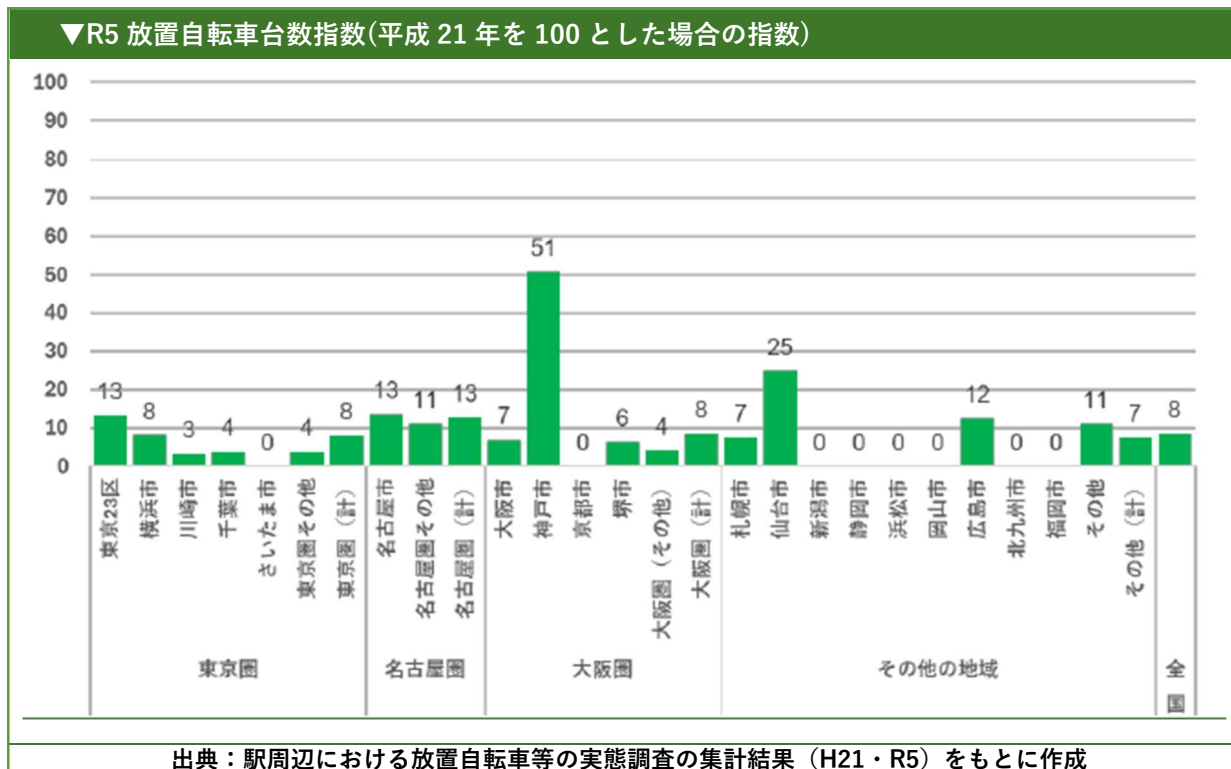


出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(S52-R5)をもとに作成
 ※放置自転車台数は、100 台以上放置がある駅のみ集計対象となっている。

② 地域別の傾向

平成 21 年の放置自転車台数を 100 とすると、全国では 8(92%減)となっており、東京圏、大阪圏、その他（計）の地域では同様の減少率となっている。

各市区町村別で見ると、さいたま市、京都市、新潟市、静岡市、浜松市、岡山市、北九州市、福岡市などでは放置自転車がおおむね解消している一方で、東京 23 区、名古屋市、神戸市、仙台市、広島市及びその他（三大都市圏以外の政令市を除く市）の都市においては、全国の減少率に比べて低く、引き続き放置自転車等対策が必要となっている都市もある。



1.自転車等駐車施策の現状

放置自転車台数は、人口の多い大都市に多く、放置率上位の渋谷区と千代田区では、放置があり収容能力も不足している(タイプ D)。台東区は、収容能力は充足しているが放置率が高くなっている。これらの自治体の共通点は、事業所数及び従業員数が多い「オフィス集積地」とであるという点である。

※タイプの定義については、P.33 及び P.48 参照。

▼放置自転車が多い上位 10 自治体(R1)										
地方	都道府県名	市区町村名	収容能力 (台)	実収容台数 (台)	放置台数 R1	集中台数 (台)	過不足台数 (台)	タイプ	収容率 (%)	放置率 (%)
			A	B	C	D=B+C	D-A		B/A	
中部	愛知県	名古屋市	116,027	71,042	6,631	77,673	38,354	C	61%	8.5%
関西	大阪府	大阪市	185,641	118,150	5,032	123,182	62,459	C	64%	4.1%
北海道	北海道	札幌市	56,345	43,923	3,230	47,153	9,192	C	78%	6.9%
関東	神奈川県	横浜市	162,625	142,363	3,186	145,549	17,076	C	88%	2.2%
関東	東京都	渋谷区	7,253	5,956	2,029	7,985	-732	D	82%	25.4%
関西	兵庫県	神戸市	66,282	37,493	1,716	39,209	27,073	C	57%	4.4%
関東	東京都	千代田区	3,639	2,317	1,711	4,028	-389	D	64%	42.5%
関東	東京都	台東区	7,623	5,020	1,557	6,577	1,046	C	66%	23.7%
関東	東京都	葛飾区	43,449	32,094	1,055	33,149	10,300	C	74%	3.2%
関東	神奈川県	川崎市	84,627	63,539	833	64,372	20,255	C	75%	1.3%
出典：国土交通省資料(R1)をもとに作成										

集中台数が 3,000 台以上の自治体を見ると、放置率が 10%を超えているのは 5 自治体であり、東京都の都心部が上位を占めている。その他の自治体においても、市街地の中心地が多く、通勤・通学需要が集まるエリアにおいて放置率が高い傾向がみられる。

▼放置率(集中台数に対する放置自転車台数)が高い上位 10 自治体(R1)										
都市圏	都道府県名	市区町村名	収容能力 (台)	実収容台数 (台)	放置台数 R1	集中台数	過不足台数	タイプ	収容率	放置率 (%)
			A	B	C	D=B+C	D-A		B/A	
関東	東京都	千代田区	3,639	2,317	1,711	4,028	-389	D	64%	42.5%
関東	東京都	渋谷区	7,253	5,956	2,029	7,985	-732	D	82%	25.4%
関東	東京都	台東区	7,623	5,020	1,557	6,577	1,046	C	66%	23.7%
関東	東京都	中央区	6,027	3,037	672	3,709	2,318	C	50%	18.1%
四国	愛媛県	松山市	10,958	6,571	790	7,361	3,597	C	60%	10.7%
中部	愛知県	名古屋市	116,027	71,042	6,631	77,673	38,354	C	61%	8.5%
関東	東京都	港区	7,790	5,003	459	5,462	2,328	C	64%	8.4%
関東	神奈川県	横須賀市	10,154	3,690	314	4,004	6,150	C	36%	7.8%
中部	静岡県	沼津市	5,511	3,355	248	3,603	1,908	C	61%	6.9%
北海道	北海道	札幌市	56,345	43,923	3,230	47,153	9,192	C	78%	6.9%
出典：国土交通省資料(R1)をもとに作成										

1.1. 自転車等駐車施策の現状

(4) これまでの放置自転車等への取組状況

放置自転車等の対策としては、一般的に以下のような対策が講じられている。

ハード面 駐車スペースの確保	1)自転車等駐車場の整備及び適切な配置
	2)附置義務条例による商業施設等への自転車等駐車場の設置
	3)シェアサイクルポートの整備
ソフト面 適切な駐輪促進	4)柔軟な料金設定等の管理運営による工夫
	5)放置禁止区域の設定と放置自転車等の撤去
	6)自転車利用者への啓発・広報

1)自転車等駐車場の整備及び適切な配置



大規模立体自走式自転車等駐車場

2)附置義務条例による商業施設等への自転車等駐車場の設置



大規模商業施設の附置義務自転車等駐車場

3)シェアサイクルポートの整備



シェアサイクル・電動キックボードポート

4)柔軟な料金設定等の管理運営による工夫



無料時間の設定・その後時間毎の設定

5)放置禁止区域の設定と放置自転車等の撤去



放置自転車等の撤去・放置禁止区域の設定

6)自転車利用者への啓発・広報



中学生による啓発活動体験学習の実施
出典：東京都江戸川区提供資料

1.1.3 自転車等駐車場の整備状況

◆ 自転車等駐車場の収容能力と箇所数

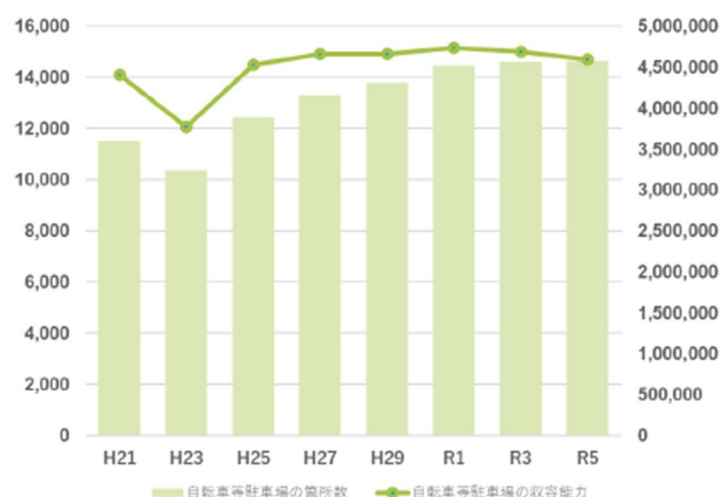
自転車等駐車場の整備は、放置自転車等の受け入れ先確保策として重要であり、平成 19 年までに過去最大の 437.7 万台が整備された。その後、総人口が減少に転じた平成 20 年以降、駐車可能台数はほぼ横ばいで推移している。

自転車等収容可能台数は平成 21 年比で 4%の増加となっているのに対し、自転車等駐車場の箇所数は 27%増加している。一方、1 か所あたりの収容可能台数は 382 台(平成 21 年)から 313 台(令和 5 年)へと 18%縮小している。

自転車等駐車場の規模別の箇所数の推移を見ると、300 台以上の収容能力を持つ自転車等駐車場の数は、ほぼ横ばいで推移しているが、平成 21 年比で 100-299 台規模が+24%、100 台以下が+72%となっており、小規模の自転車等駐車場が大幅に増加している。

つまり、近年は 300 台以上の中～大規模の自転車等駐車場の整備は少なく、300 台未満、特に 100 台未満の小規模の自転車等駐車場を中心に整備が進んでいる。これは、平成 18 年の道路法施行令改正に伴い、路上自転車等駐車場の整備が容易となったことが影響していると考えられる。

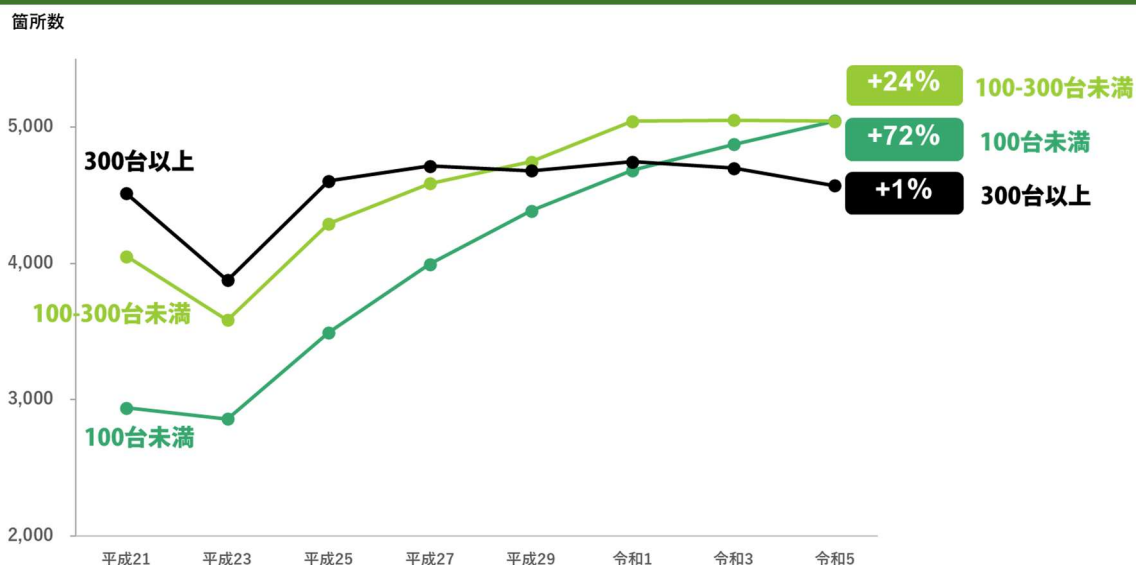
▼ 自転車等駐車場の収容可能台数と箇所数の推移



1箇所あたりの収容台数

H21	382
H23	364
H25	364
H27	350
H29	337
R1	328
R3	321
R5	313

▼ 自転車等駐車場の規模別設置箇所数の推移



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(H21-R5)をもとに作成

◆ 設置主体別の設置状況

自転車等駐車場を設置主体別にみると、市区町村等公的機関が最も多く、箇所数で約 61%、収容能力で約 71%を占めており、自転車等駐車場の整備は自治体を中心となって進められてきた。

次いで、民間駐車場業者が箇所数で約 18%、収容能力では約 9%を占めており、鉄道事業者は箇所数では約 8%、収容能力では約 6%程度にとどまっている。

直近 10 年(平成 25 年以降)において、収容可能台数は市区町村、鉄道事業者、整備センターがほぼ横ばいであるのに対し、民間事業者が 61%増加し、一般個人が 31%減少している。箇所数においても民間事業者がほぼ倍増となっている一方、市区町村、鉄道事業者、整備センターは微増となっており、一般個人やその他が減少している。

▼設置主体別収容台数及び箇所数・1箇所あたりの収容台数(R5)

設置主体	収容可能台数	箇所数	1箇所あたりの 収容可能台数	収容可能台数 構成比	箇所数 構成比	H25年比増減率 収容可能台数	H25年比増減率 箇所数
市区町村	3,249,888	8,761	371	71%	60%	1%	9%
鉄道事業者	281,901	1,122	251	6%	8%	-2%	20%
整備センター	362,206	632	573	8%	4%	-8%	10%
民間事業者	425,632	2,702	158	9%	18%	61%	122%
一般個人	116,586	697	167	3%	5%	-31%	-22%
その他・不明	163,467	760	215	4%	5%	-16%	-3%
合計	4,594,049	14,656	313	100%	100%	1.4%	17.7%

※設置主体は、複数回答も含むため、合計は各数値の合計とは一致しない。

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(H25・R5)をもとに作成

◆ 駅からの距離別設置状況

駅からの距離別設置状況をみると、100m以内に設置されている自転車等駐車場は、箇所数では 67%を占めているものの、収容能力では 60%となっており、100-500mに立地する自転車等駐車場よりも 1箇所あたりの規模が平均で約 100 台(約 25%)小さくなっている。

直近 10 年(平成 25 年以降)においては、箇所数、収容可能台数ともに 500m超の自転車等駐車場が大幅に減少しており、収容可能台数では駅に近い場所で増加している。

つまり、より駅に近い場所における自転車等駐車場の整備が進んでいると考えられる。

▼駅からの距離別収容台数及び箇所数・1箇所あたりの収容台数(R5)

駅からの距離別	収容可能台数	箇所数	1箇所あたりの 収容可能台数	収容可能台数 構成比	箇所数 構成比	H25年比増減率 収容可能台数	H25年比増減率 箇所数
100m以内	2,749,601	9,664	285	60%	66%	6%	20%
100m超300m以内	1,618,610	4,292	377	35%	29%	6%	30%
300m超500m以内	206,177	623	331	4%	4%	-12%	22%
500m超	19,661	77	255	0.4%	0.5%	-35%	7%
合計	4,594,049	14,656	313	100%	100%	1.4%	17.7%

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(H25・R5)をもとに作成 ※不明除く。

(1) 自転車等駐車施策関係条例の制定状況

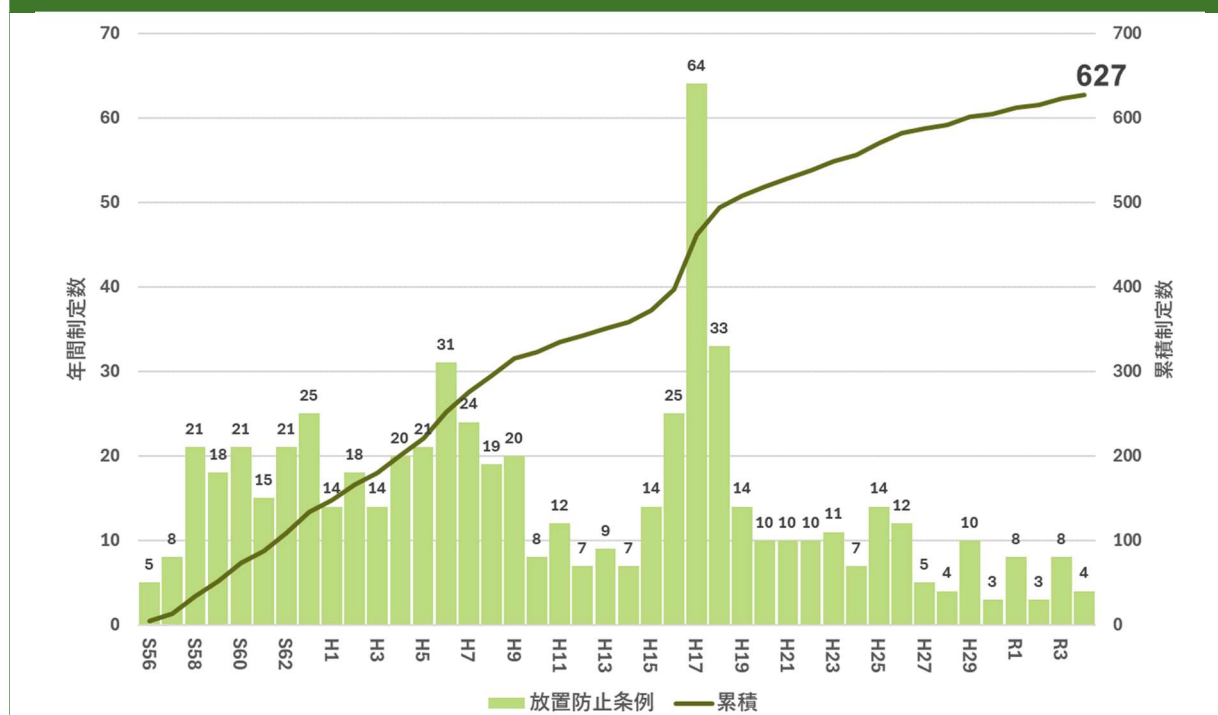
① 放置防止に関する条例・規則等

放置自転車等の撤去、移動について規定している条例は、令和4年度末時点で627の市区町村で制定されている。

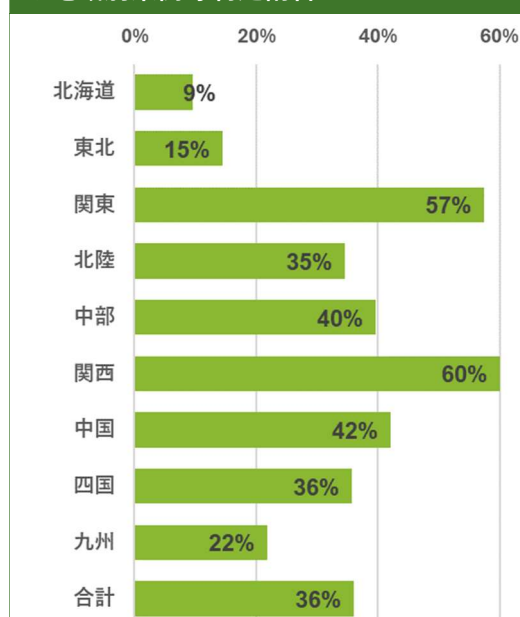
令和5年時点で放置自転車が100台以上存在する自治体数は47となっており、放置自転車等が存在する自治体ではほぼ全ての自治体において、条例が制定されている状況となっている。

地域別では、関東と関西の約6割の自治体が制定しており、人口規模別では10万人以上の都市の大半が制定しており、人口規模が大きい自治体ほど制定している割合が高い傾向となっている。

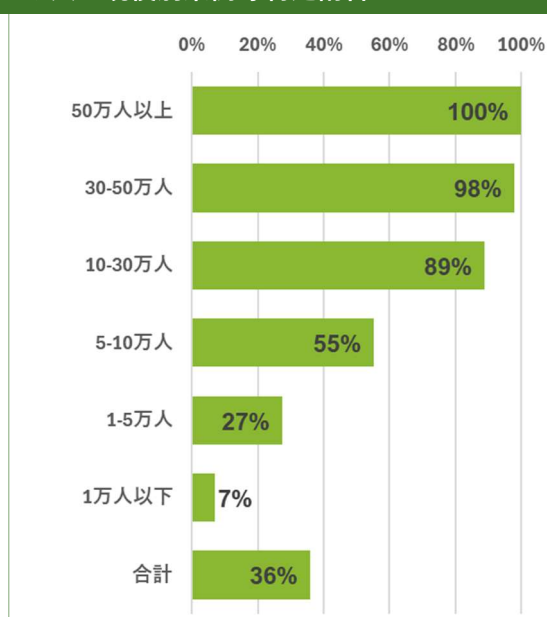
▼放置防止に関する条例の制定年



▼地域別条例等制定割合



▼人口規模別条例等制定割合



出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ(R5)

※H17は合併に伴う条例の統合手続きのため、年間制定数が増えている。

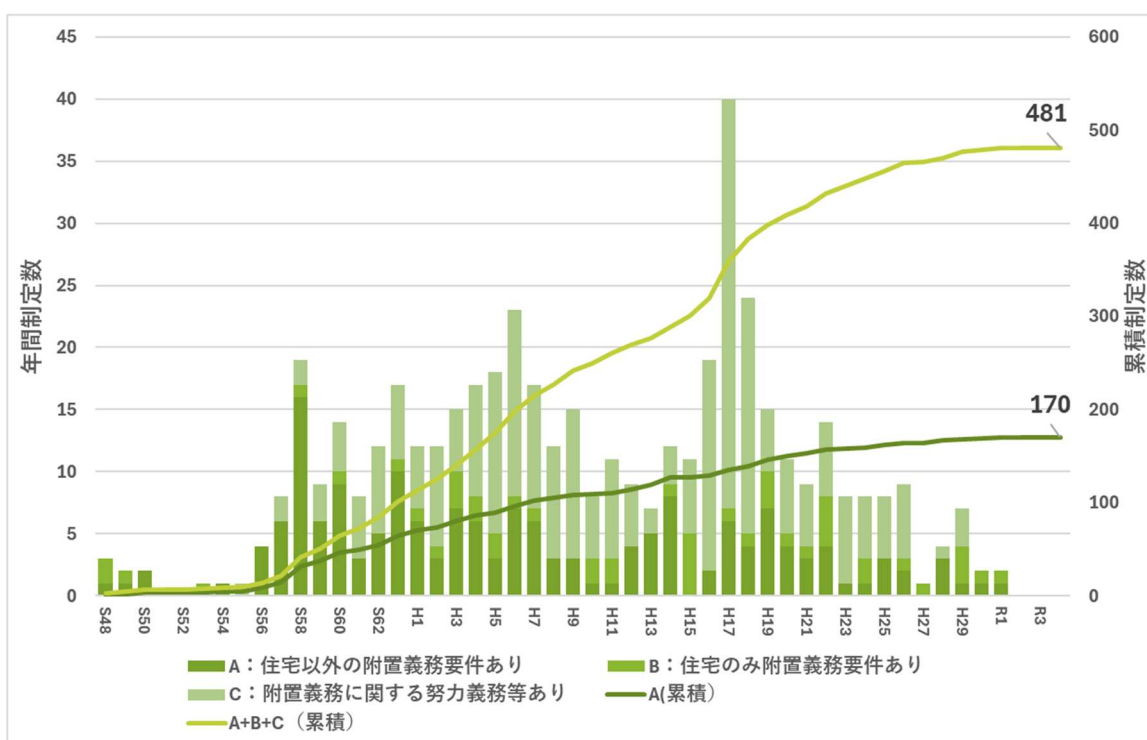
② 自転車等駐車場の附置に関する条例・規則等

自転車法第5条第4項の規定に基づき、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して、自転車等駐車場の設置を義務づけている条例を制定(A)する市町村は年々増加しており、令和5年末時点で170の自治体で条例が制定されている。

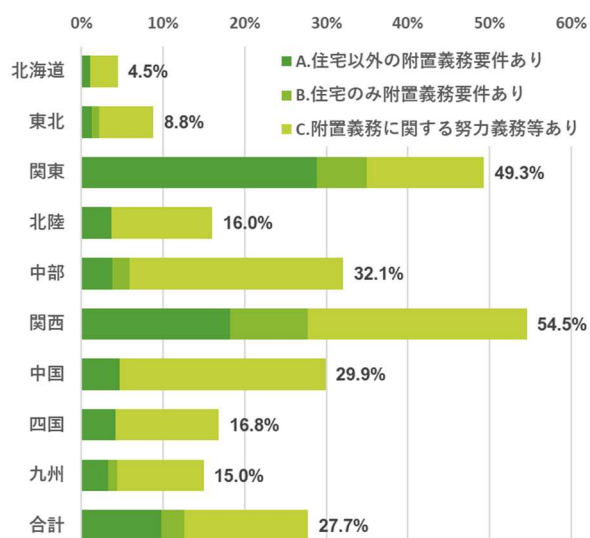
また、住宅に附置義務を課しているもの(B)や上記の施設に対し努力義務のみ課しているもの(C)を含めると481の自治体において、何らかの自転車等駐車場の附置を求める制度がある。

地域別では、関東と関西では約半数の自治体が制定しており、人口規模別では50万人以上の都市の大半が制定しており、人口規模が大きい自治体ほど制定している割合が高くなっている。

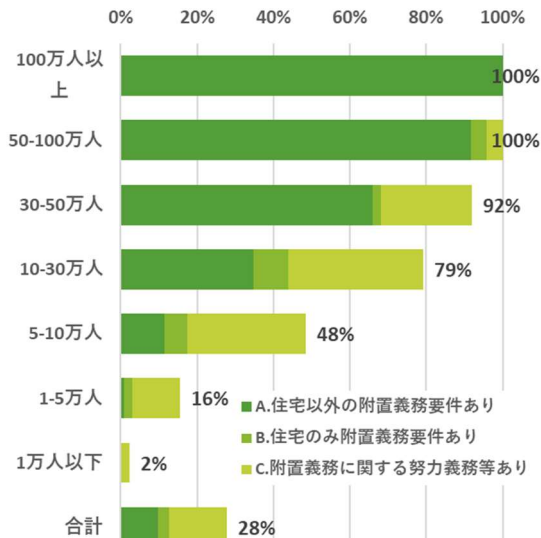
▼附置義務条例等の制定年度



▼地域別条例等制定割合



▼人口規模別条例等制定割合



出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ(R5)

※H17 は合併に伴う条例の統合手続きのため、年間制定数が多くなっている。

③ 自転車等の撤去・保管・処分

自転車等の撤去台数は、平成 16 年頃まで増加し続け、平成 10 年から平成 18 年頃までは年間約 260 万台の規模となっていたが、その後は減少の一途をたどり、令和 4 年度には年間 60.2 万台とピーク時から 77% 減となっている。なお、撤去台数のピーク時である平成 16 年頃から放置自転車台数は 95% 減少している。

保管所に自転車等を取りに来て、手数料を支払い返還された割合(返還率)は概ね 55% 前後で推移している。

▼自転車撤去台数の推移



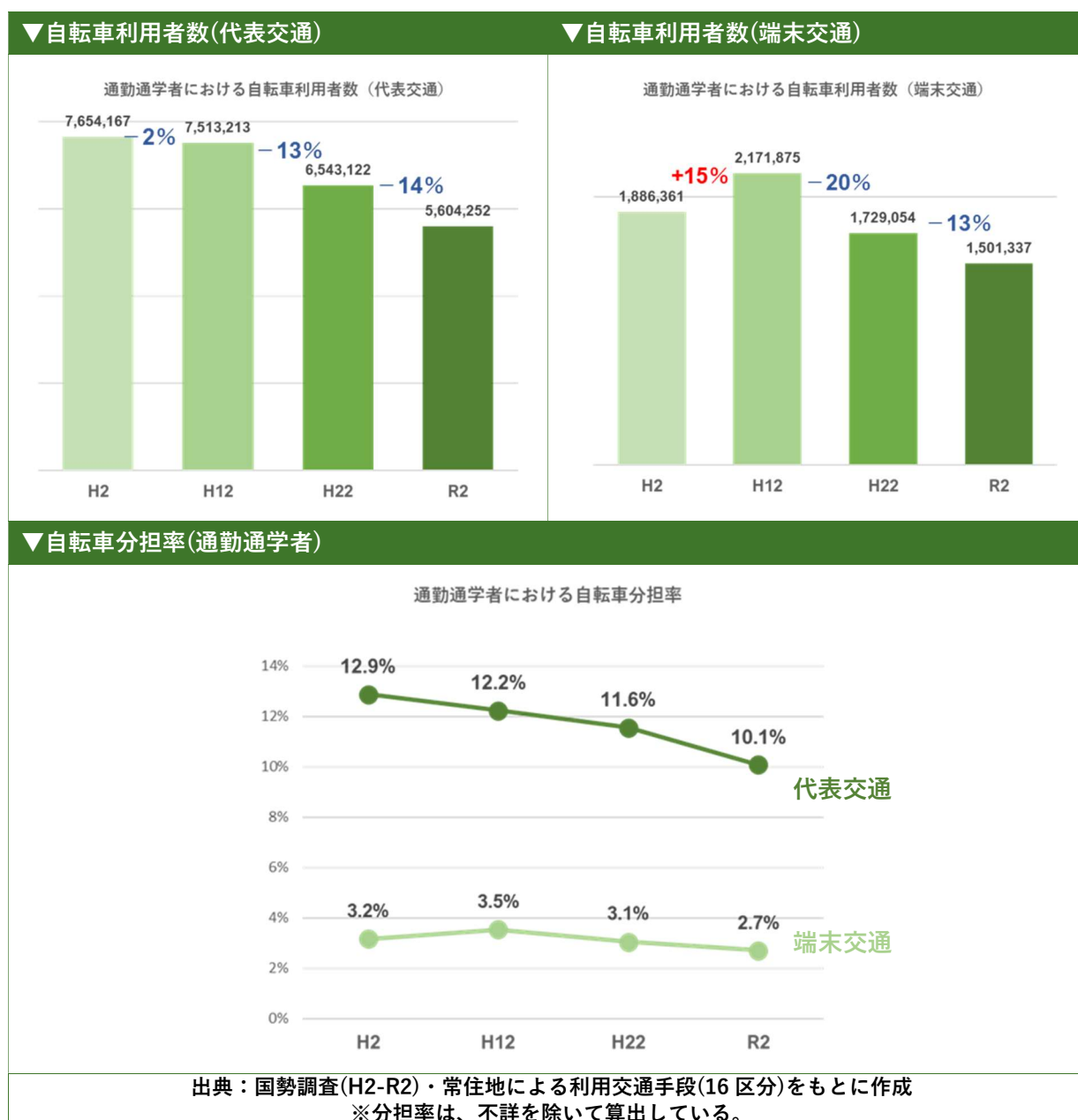
1.1.4 自転車等駐車施策をとりまく環境の変化

(1) 近年の自転車利用状況

① 通勤通学者の利用交通手段【国勢調査】

国勢調査によれば、平成2年から令和2年の30年間に於いて、通勤・通学者数全体が4%減少している中、代表交通としての自転車利用者数は、平成2年以降減少傾向にあり、過去30年で27%(約205万人)の減少となっている。そのため、代表交通分担率も平成2年から低下している。

平成2年から令和2年の30年間に於いて、鉄道利用者数が12%増加している中、端末交通手段としての自転車は、平成2年から平成12年にかけて増加したが、平成12年をピークに減少傾向にあり、過去30年で15%(約27万人)減少となっている。そのため、端末交通分担率も平成12年から低下している。

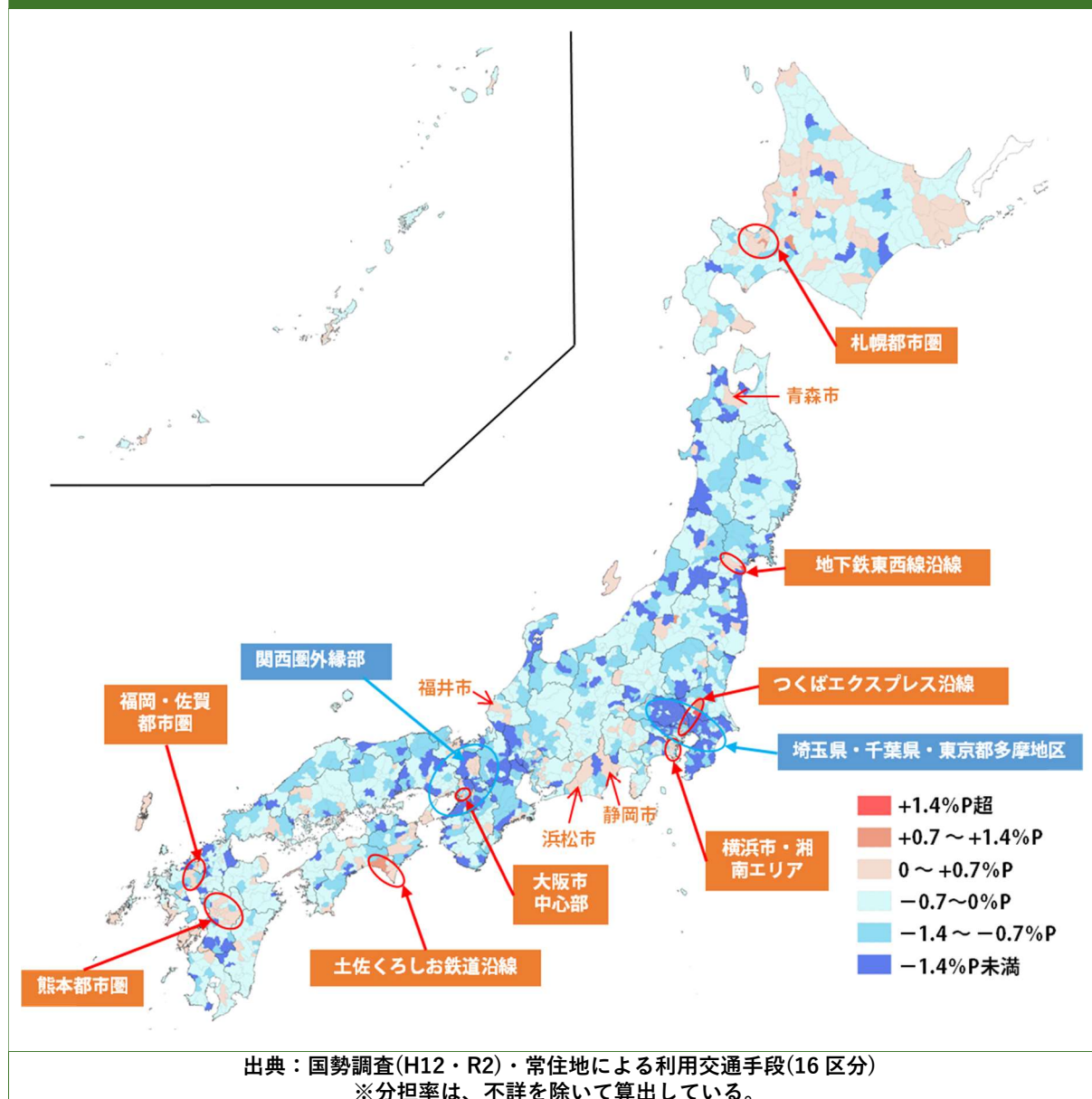


② 端末交通の自転車分担率の増減(H12→R2)

平成12年から令和2年までの20年間で自転車(端末交通)分担率が上昇した箇所を見ると、つくばエクスプレス(平成17年開業)や土佐くろしお鉄道(平成14年開業)、仙台市営地下鉄東西線(平成27年開業)など新規開業路線沿線自治体において増加が著しく、鉄道の利便性が向上したところでは分担率が増加する傾向が見られる。

一方で、首都圏や関西圏など自転車分担率がもともと高いエリアの郊外部においては減少が顕著になっている。

▼市区町村別自転車(端末交通)分担率の増減ポイント(H12→R2)

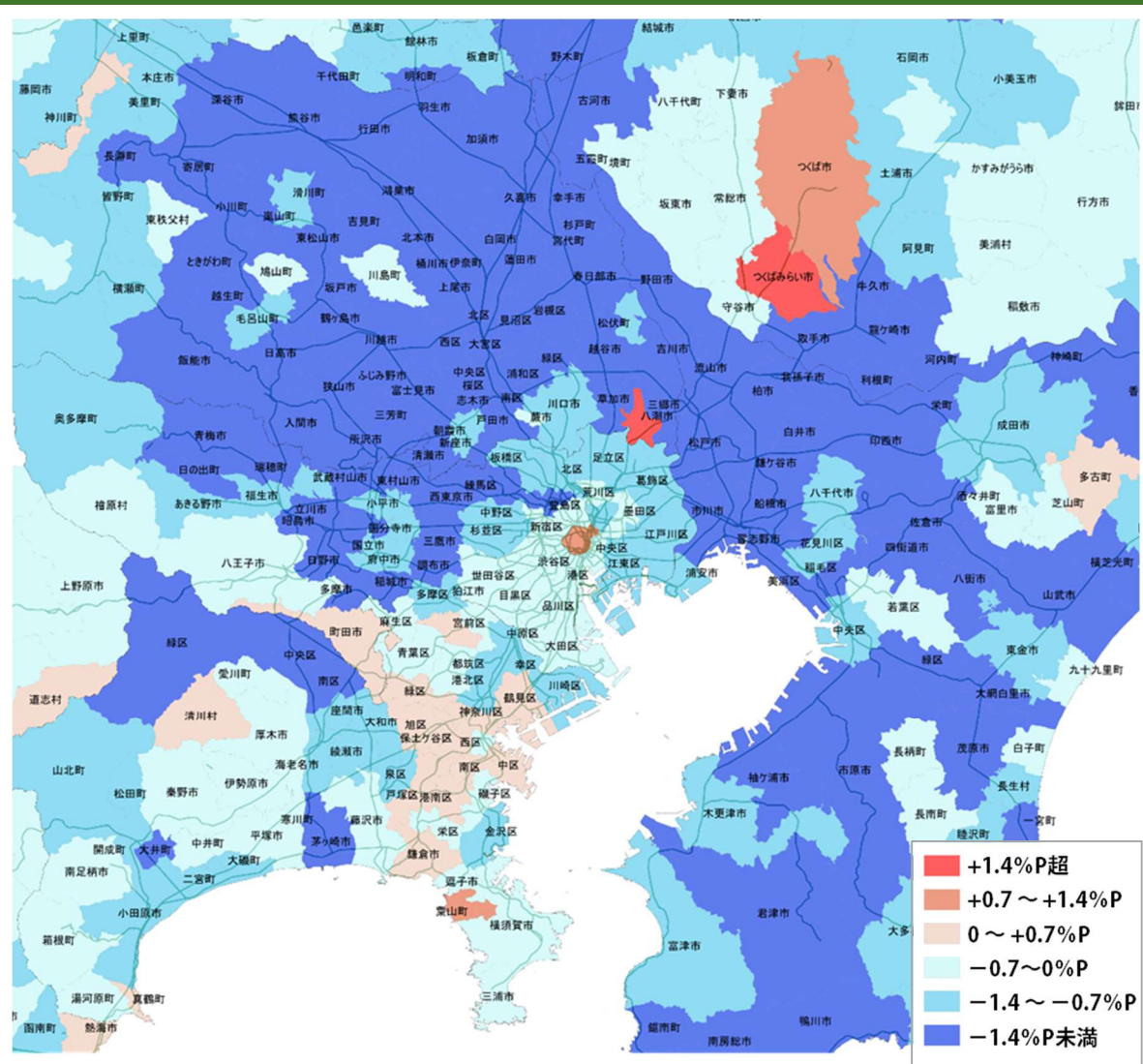


◆ 首都圏における自転車分担率の増減(H12→R2)

首都圏で末端交通としての自転車分担率は、東京都多摩地区や埼玉県、千葉県で多く都心部までのアクセスに1時間以上かかる地域で大幅に減少している。これらの地域では、駅までの徒歩による分担率が増加しており、駅徒歩圏内への居住割合が増加していることが要因として考えられる。

一方で、末端交通としての自転車分担率が増加しているのは、23区内では千代田区のみで、郊外部ではつくばエクスプレス沿線(つくば市、つくばみらい市、八潮市)や、横浜市や町田市、鎌倉市などとなっており、郊外部では鉄道の利便性向上によって自転車の末端交通分担率が増加したと考えられる。

▼市区町村別自転車(末端交通)分担率の増減ポイント(H12→R2)・首都圏



出典：国勢調査(H12・R2)・常住地による利用交通手段(16区分)

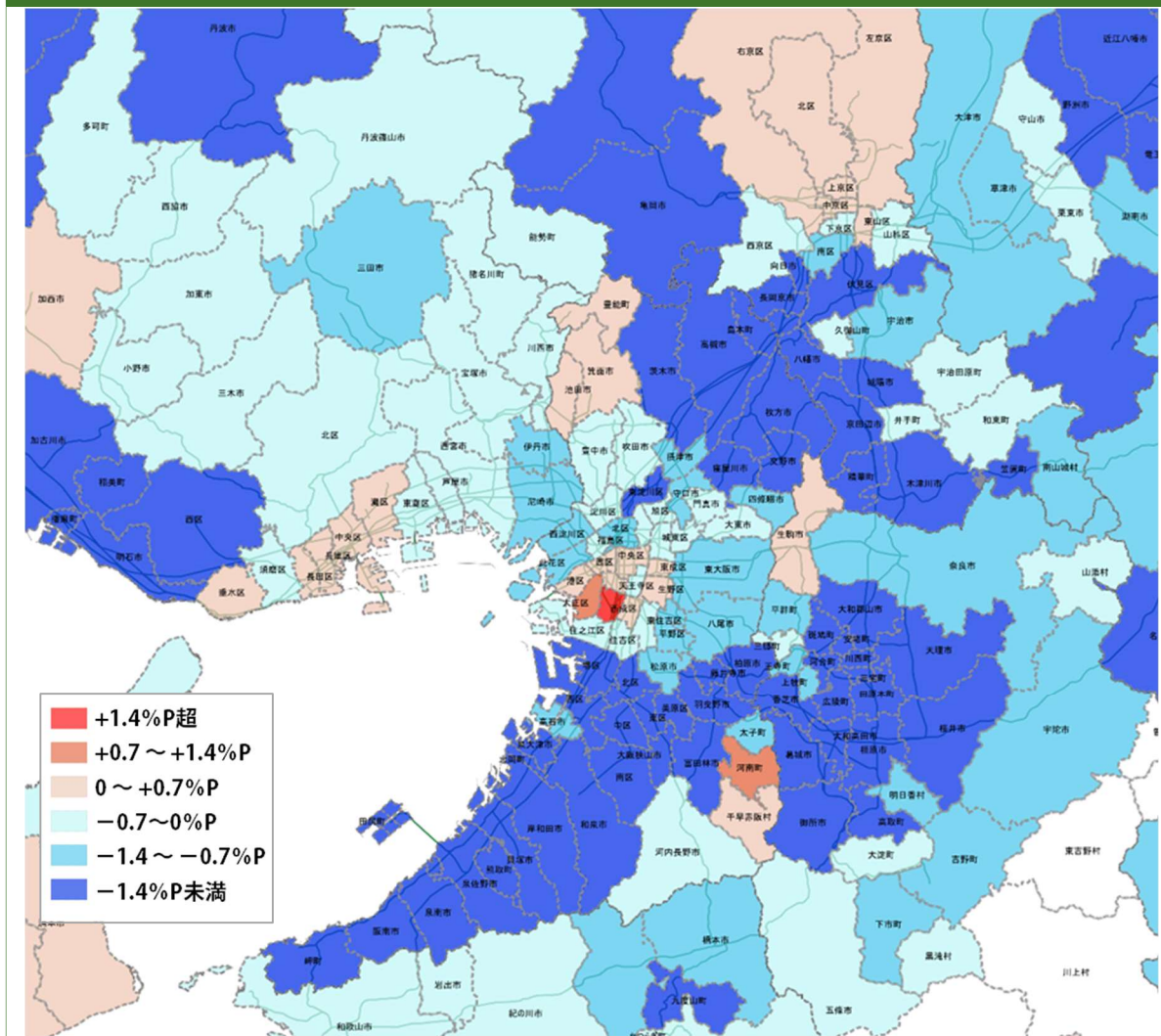
※分担率は、不詳を除いて算出

◆ 関西圏における自転車分担率の増減(H12→R2)

関西圏で端末交通としての自転車分担率が減少しているのは、大阪市周辺郊外部にあたるエリアが多く、堺市以南や大阪府北西部、京都府南部、奈良県北部、神戸市以西などである。

一方で、端末交通としての自転車分担率が増加しているのは、大阪市内中心部、大阪府北部(箕面市、池田市、豊能町)、神戸市や京都市、生駒市などとなっている。その他、鉄道のない町村部などで一部分担率が上昇している。

▼市区町村別自転車(端末交通)分担率の増減ポイント(H12→R2)・関西圏



出典：国勢調査(H12・R2)・常住地による利用交通手段(16区分)

※分担率は、不詳を除いて算出

③ 利用目的別自転車利用動向

◆ 利用目的別自転車代表交通トリップ数

東京都市圏パーソントリップ調査によると、自転車の総トリップ数は平成 20 年まで増加していたが、平成 30 年までの 10 年間で 22%減少している。

目的別自転車トリップ数でみると、帰宅目的を除き、「自宅－私事」が最も多く、次いで「自宅－勤務」、「私事」、「自宅－通学」の順に多くなっている。

過去 30 年の増減率をみると、「自宅－業務」(69%減)や「勤務・業務」(55%減)が大幅に減少し、「自宅－通学」、「自宅－私事」も 30%程度減少している。一方で、「自宅－勤務」のトリップ数は増加傾向が続いている。

▼利用目的別自転車トリップ数の推移(代表交通)					
代表交通・自転車 (発生量)	1988 S63	1998 H10	2008 H20	2018 H30	30年間の増減
自宅－勤務	1,111,689	1,296,987	1,413,718	1,417,059	27%
自宅－通学	799,695	678,948	529,701	508,846	▲36%
自宅－私事	2,816,779	2,911,895	2,729,575	2,024,922	▲28%
自宅－業務	235,409	213,403	242,896	72,183	▲69%
私事	840,626	1,052,307	1,550,406	908,440	8%
勤務・業務	168,705	172,225	219,806	76,738	▲55%
計(帰宅・不明含む)	10,964,733	11,461,683	11,830,760	9,207,157	▲16%

出典：東京都市圏パーソントリップ調査(S63-H30)をもとに作成

◆ 利用目的別自転車分担率(代表交通)

全目的の自転車分担率は、昭和 63 年以降減少傾向が続いており、同様の傾向が見られるのは「自宅－私事」が 30 年間で 9 ポイント低下しているが、平成 30 年において最も自転車分担率が高い利用目的となっている。

「自宅－勤務」の自転車トリップは、30 年間増加傾向が続いており、平成 20 年以降では「自宅－通学」よりも自転車分担率が高くなっている。

▼利用目的別自転車分担率の推移(代表交通)					
代表交通・自転車 (発生量)	1988 S63	1998 H10	2008 H20	2018 H30	30年間の増減 ポイント
自宅－勤務	9.7%	10.2%	10.3%	10.4%	0.7%P
自宅－通学	11.3%	12.1%	10.2%	10.2%	▲1.0%P
自宅－私事	26.9%	23.2%	21.8%	18.0%	▲9.0%P
自宅－業務	10.6%	9.6%	13.0%	8.2%	▲2.4%P
私事	13.4%	14.0%	13.5%	10.3%	▲3.2%P
勤務・業務	2.9%	3.2%	4.4%	3.2%	0.3%P
計	14.8%	14.5%	13.9%	12.5%	▲2.3%P

出典：東京都市圏パーソントリップ調査(S63-H30)をもとに作成

◆ 利用目的別自転車端末交通トリップ数・分担率

鉄道利用者数は過去 30 年間で 30%増加しており、平成 20 年まで増え続け、平成 30 年までの 10 年は減少となっている。

駅までの自転車利用者数は、平成 20 年がピークとなっており、自転車の端末分担率でみると、平成 10 年をピークに減少し続けている。

一方で、駅の端末交通の大半を占める徒歩は、実数ベースでみると平成 20 年がピークとなって減少しているが、過去 30 年間では 40%増加しており、分担率も 30 年間上昇が続いている。

バスは自転車よりも実数ベースで減少しているが、分担率は平成 20 年から横ばいとなっている。

▼端末交通手段別トリップ数・分担率の推移

端末交通		1988 S63	1998 H10	2008 H20	2018 H30	30年間の増減
鉄道駅乗車全数		18,597,001	20,007,324	24,997,768	24,183,962	30.0%
自転車	実数	1,616,894	1,913,189	1,975,044	1,569,511	▲2.9%
	分担率	8.7%	9.6%	7.9%	6.5%	▲2.2%
バス	実数	2,322,378	2,101,880	2,187,409	2,127,043	▲8.4%
	分担率	12.5%	10.5%	8.8%	8.8%	▲3.7%
徒歩	実数	13,769,222	15,069,414	19,872,678	19,360,480	40.6%
	分担率	74.0%	75.3%	79.5%	80.1%	6.0%
自動車	実数	509,319	626,670	639,288	450,881	▲11.5%
	分担率	2.7%	3.1%	2.6%	1.9%	▲0.9%

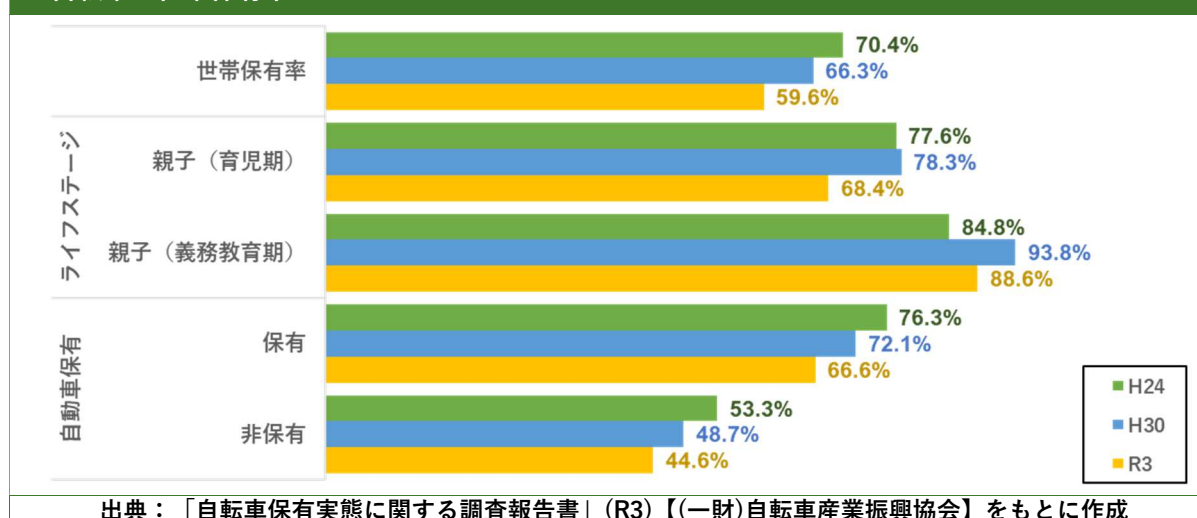
出典：東京都市圏パーソントリップ調査(S63-H30)をもとに作成

④ 自転車保有率

全国の世帯保有率は、平成 24 年の 70.4%から令和 3 年の 59.6%まで減少しており、約 10 年で約 10 ポイント低下している。

ライフステージ別では、義務教育期の親子世帯で最も保有率が高く、世帯人数が多いほど保有率も高くなっている。また、自動車の保有有無別では、自動車を保有している世帯の方が 22 ポイント高く、自動車を持たない人は自転車も持たない人が多い傾向となっている。

▼自転車の世帯保有率



出典：「自転車保有実態に関する調査報告書」(R3)【(一財)自転車産業振興協会】をもとに作成

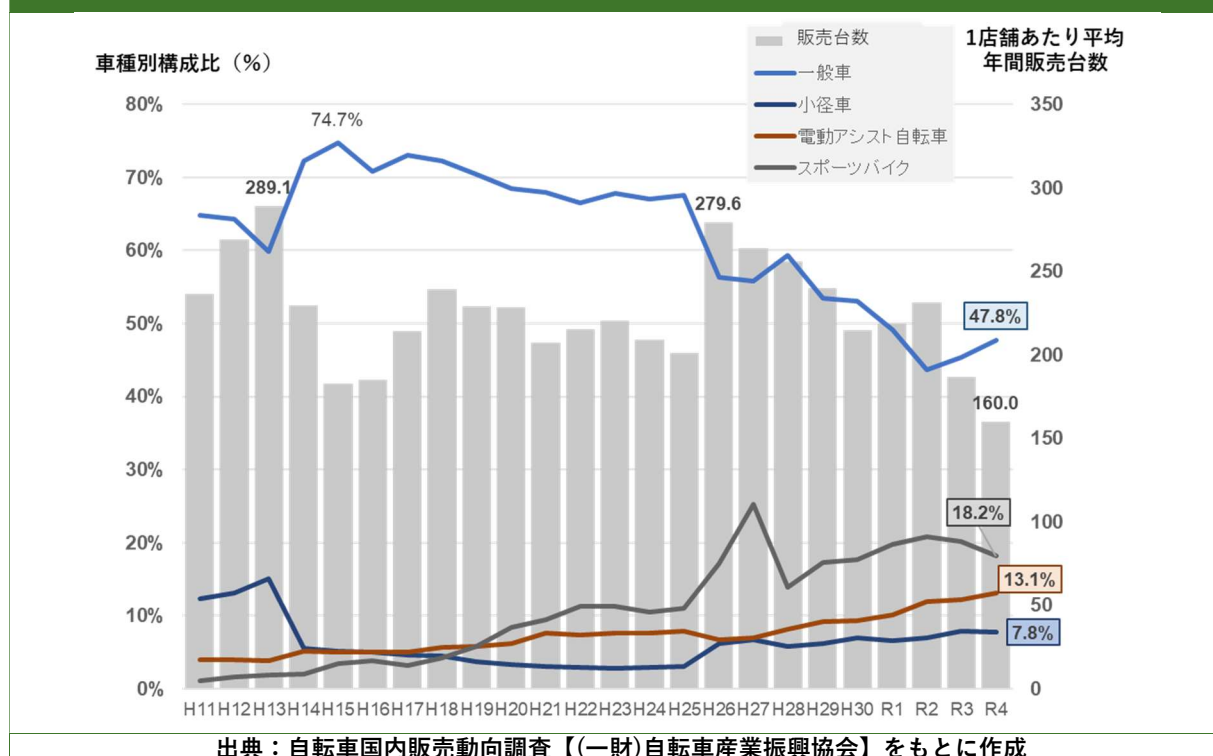
⑤ 自転車の販売台数

自転車の販売台数は、平成 26 年以降減少傾向にあり、約 10 年間で 4 割近く減少している。

車種別の構成比では、一般車の割合は、ピーク時には 74.7%であったが、平成 15 年から平成 25 年まで緩やかに減少し、平成 26 年以降は急激にシェアを落とし、現在では全体の 47.8%となっている。

その一方で、平成 15 年から令和 4 年にかけて、スポーツバイク(ロード・クロス)の販売シェアは 3.5%から 18.2%に上昇し、販売台数は 4.5 倍増加、電動アシスト自転車の販売シェアは 5.0%から 13.1%に上昇し、販売台数は 2.3 倍増加している。

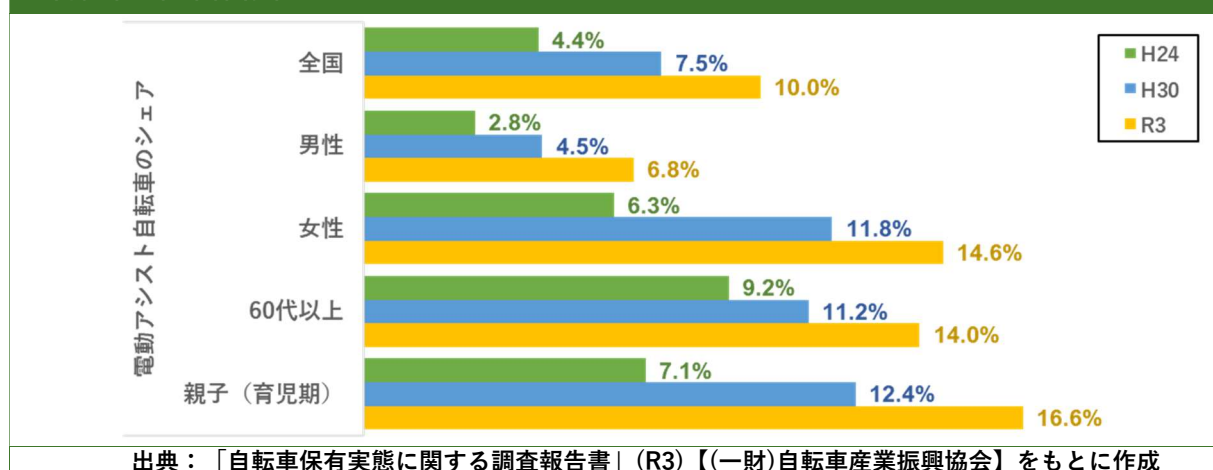
▼ 1 店舗あたりの車種別販売台数及び構成比の推移



⑥ 電動アシスト付き自転車の普及

自転車所有者のうち電動アシスト付き自転車が占める割合は、約 10 年で 4.4%から 10%と倍増している。特に、女性や 60 代以上の高齢者、育児期の親子世帯において割合が高まっている。

▼ 自転車の世帯保有率



⑦ 原動機付自転車及び自動二輪車の保有台数の推移

全国の二輪車の保有台数は、第一種原動機付自転車(原付第一種)が 1985 年頃をピークに減少傾向が続いており、2010 年以降 4 割超減少している。一方で、第二種原動機付自転車(原付第二種)以上は 2000 年以降増加し続けており、2010 年以降でも 19%増加している。最も多くを占める第一種原動機付自転車(原付第一種)の減少により二輪車全体では 1990 年以降、減少し続けていたが、2022 年には前年比で増加に転じ横ばいで推移している。

こうした背景から自動二輪車の駐車場の確保の必要性が増しており、第一種原動機付自転車(原付第一種)の減少と第二種原動機付自転車(原付第二種)以上の増加に対応した柔軟なスペースの確保の必要性が増している。また、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」(国都街発第 6 号・平成 22 年 4 月 20 日)や「自動二輪車の駐車対策について」(国都街発第 11 号・平成 23 年 5 月 12 日)の通知のとおり、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れを積極的に進めていくことが重要である。

▼二輪車の保有台数

単位:台

年	原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上(51cc以上)			計	合計	前年比(%)
		原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)			
1970	3,727,426	4,431,745	583,316	109,771	5,124,832	8,852,258	100.5
1975	4,851,140	3,132,818	492,307	276,715	3,901,840	8,752,980	101.9
1980	8,794,335	2,281,006	506,567	383,639	3,171,212	11,965,547	109.8
1985	14,609,399	1,747,957	1,047,426	775,627	3,571,010	18,180,409	104.8
1990	13,539,269	1,517,228	1,669,771	1,045,519	4,232,518	17,771,787	97.6
1995	11,165,390	1,421,031	1,823,446	1,177,229	4,421,706	15,587,096	98.0
2000	9,643,487	1,337,395	1,704,522	1,288,399	4,330,316	13,973,803	98.0
2005	8,566,613	1,353,732	1,857,439	1,397,392	4,608,563	13,175,176	99.3
2010	7,448,862	1,511,440	1,992,939	1,524,176	5,028,555	12,477,417	98.4
2014	6,438,002	1,674,884	1,980,411	1,595,335	5,250,630	11,688,632	98.9
2015	6,188,710	1,704,083	1,978,462	1,611,089	5,293,634	11,482,344	98.2
2016	5,899,276	1,717,092	1,970,471	1,628,461	5,316,024	11,215,300	97.7
2017	5,615,360	1,737,911	1,961,109	1,641,580	5,340,600	10,955,960	97.7
2018	5,353,473	1,752,278	1,966,973	1,657,613	5,376,864	10,730,337	97.9
2019	5,103,395	1,787,133	1,968,905	1,680,416	5,436,454	10,539,849	98.2
2020	4,853,131	1,818,357	1,972,367	1,704,542	5,495,266	10,348,397	98.2
2021	4,652,686	1,872,491	2,014,251	1,748,026	5,634,768	10,287,454	99.4
2022	4,489,401	1,950,858	2,058,881	1,811,815	5,821,554	10,310,955	100.2
2023	4,331,337	2,009,621	2,088,542	1,872,776	5,970,939	10,302,276	99.9

出典：一般社団法人日本自動車工業会 HP(各年 3 月末現在、単位：台)

▼自動二輪車の駐車対策に関する各種通知

■ 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)【抜粋】(平成22年4月20日国都街発第6号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

(略)自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、**自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能**であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、**慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく願い申し上げます。**

■ 自動二輪車の駐車対策について(通知)【抜粋】(平成23年5月12日国都街発第11号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

- (略)自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく願い申し上げます。特に、**125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。**
- (略)既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。
- これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、**自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能**です。

出典：国土交通省資料

(2) まちづくりの動向

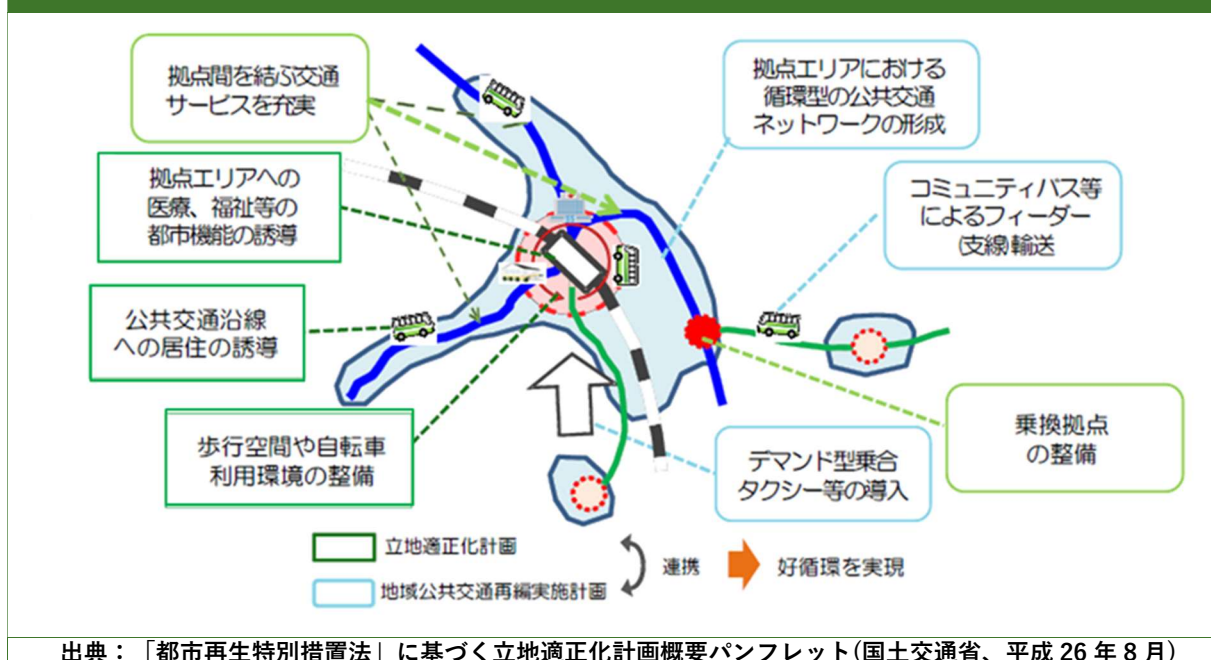
① コンパクト・プラス・ネットワークの推進

我が国の都市における今後の都市政策においては、人口の急激な減少、インフラなどの維持コストの増大など、大きく変わる社会環境への対応が求められてくる。一方で、高齢者でも出歩きやすく健康で快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすることなど、ウェルビーイング・生活の質の向上や、低炭素型の都市構造を実現すること等が求められている。

このためには、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、地域の活力を維持するとともに、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできるよう、都市全体の構造を見直し、コンパクトな都市構造へ転換していくことが重要である。

このような背景から、平成 26 年に都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法の改正等により、コンパクトなまちづくり及びそれと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築する新たな仕組みを設け、都市全体の構造を見渡しなが、都市機能の誘導とそれと連携した公共交通ネットワークの再編を行う「コンパクト・プラス・ネットワーク」が推進されている。

▼「コンパクト・プラス・ネットワーク」のイメージ



コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けては、これまでの自動車に過度に依存した交通体系から、公共交通等環境負荷の小さい交通手段への転換等を図ることが必要である。環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車はコンパクト・プラス・ネットワークを支える重要な交通手段として、その利用環境を整え、利用促進を図っていくことが求められている。

②「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成

現在、人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市中心部や身近な拠点となるエリアの魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが求められている。

このため、令和2年の都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の核となる「まちなか」における官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、市区町村が都市再生整備計画に位置付けることができることとなった。



出典：国土交通省 HP

例えば、松山市の花園町通りでは、路上放置自転車等が歩道上に多く課題となっていたところ、自動車の車線を減らし、歩道拡幅と自転車の通行空間及び自転車駐車場の設置を行った。こうした道路空間の再配分により、歩行者、自転車双方にとって快適な空間を創出している。

▼歩道拡幅と同時に自転車通行空間と自転車等駐車場を整備した事例(松山市)

事例 花園町通り

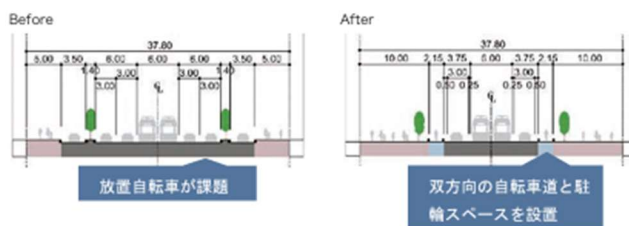
【愛媛県松山市】

【整備前の課題】

- 花園町通り沿いに多数の放置自転車があり課題となっていた。

【整備の方針】

- 自転車の利用者が多く、自転車のための空間を作る必要があった。
- 最も車道に近いところを自転車の走行空間とし、走行空間に面したところに駐輪スペースを設けた。



出典：国土交通省 道路空間再編・利用事例集に一部加筆



出典：松山市提供資料に一部加筆

■自転車走行空間の様子



出典：ストリートデザインガイドライン－居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書－(国土交通省、R3.5)

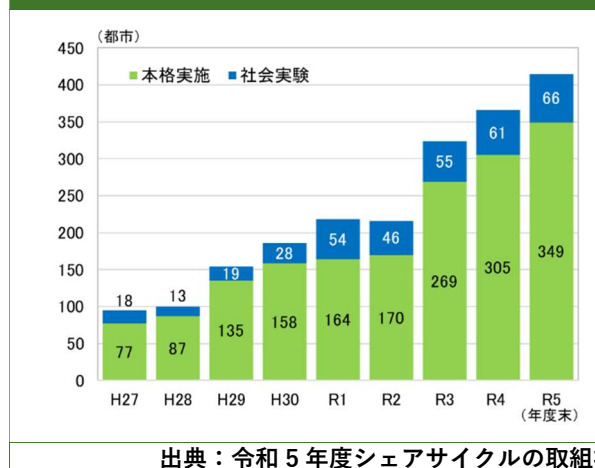
(3) シェアサイクルの動向

シェアサイクルは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムであり、世界の多くの都市で導入が進められている。

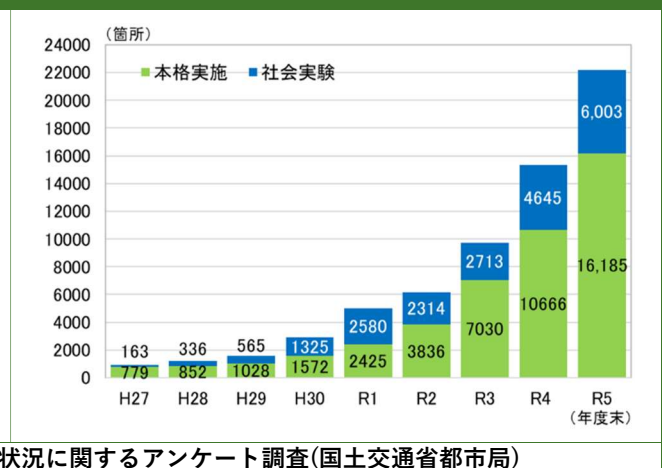
▼シェアサイクルの概念図



▼シェアサイクル実施都市数の推移



▼ポート設置数の推移



出典：令和5年度シェアサイクルの取組状況に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

(4) 多様化する小型モビリティ

① 特定小型原動機付自転車の追加

令和5年7月1日、道路交通法の一部を改正する法律の施行により、特定小型原動機付自転車が新たに位置付けられた。今後、その普及に伴い、駐車環境の整備に向けた取組の推進が求められることから、「道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について」(国都街第26号・令和5年6月1日)通知を行ったところである。

特定小型原動機付自転車の駐車スペースについては、現状の原動機付自転車と同様、管理者等の意向に基づき、「駐車場法」に基づく駐車場や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく自転車等駐車場等において駐車が可能であることから、自動二輪車等の駐車対策と同様に、地域の駐車需要の他、既存の原動機付自転車が駐車可能な路外駐車場の活用や路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により特定小型原動機付自転車の駐車環境の整備を推進することが求められている。

▼特定小型原動機付自転車の駐輪		▼特定小型原動機付自転車等の販売台数の推移			
・自転車等駐車場における特定小型原動機付自転車の受け入れの例			2021年	2022年	2023年
	第1種原動機付自転車	キックボード型	5,520	4,250	2,370
		自転車・バイク型	統計なし	4,300	1,650
	特定小型原動機付自転車	キックボード型	未制定	未制定	5,010
		自転車・バイク型	未制定	未制定	120
	第2種原動機付自転車	キックボード型	統計なし	統計なし	50
	合計	(台)	5,520	8,550	9,200
出典：(一社)日本電動モビリティ推進協会 HP (毎年1月1日～12月31日までの販売台数) ※特定小型原動機付自転車については2023年7月以降					

② 多様なモビリティの普及への対応

令和5年7月の改正道交法施行により新設された特定小型原動機付自転車は、16歳以上の者であれば運転免許不要で乗ることが可能となったことで、特定小型原動機付自転車の開発・販売が増加する可能性がある。

特定小型原動機付自転車は、主にシェアリングサービスの普及に伴い利用が増加している。これらの車両については専用ポートが設けられているが、個人所有の電動キックボード等の駐輪需要について、今後検討していく必要がある。

特定小型原動機付自転車以外にも、ペダル付き電動バイク(原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている自動車又は原動機付自転車)など、多様なモビリティの普及が進んでいる。さらに、自転車の中でも電動アシスト自転車が増加していることや、タイヤ幅が太いMTBやファットバイクと呼ばれるもの、普通自転車(長さ1.9m×幅0.6m)の大きさをこえるカーゴバイクやタンデム自転車(2人用)など長さのあるもの、三輪自転車など幅のあるもの、チャイルドトレーラーなど牽引タイプのものなど、軽車両区分のものも含めると多様な自転車が登場していることで、従来のラック式自転車駐車場では対応できないケースも増えてきており、多様な自転車の駐輪ニーズに対応することが必要となっている。

▼多様なモビリティの例		
		
電動アシスト自転車	ファットバイク	タンデム(二人乗り)
		
特定小型原動機付自転車 出典：HONDA HP	特定小型原動機付自転車 出典：Carmate HP	チャイルドトレーラー
		
カーゴバイク		

③ 新基準原付への対応

令和 7 年 11 月から適用が開始される新たな排ガス規制に伴い、現状 50cc 以下の自転車等駐車場で受け入れている第一種原動機付自転車については、技術面及び事業性の観点から、規制に適合した原付の生産・販売が困難となる見込みである。そのため、二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会報告書(警察庁・令和 5 年 12 月)において、出力を制限された 125cc 以下の原動機付自転車を現行の原動機付自転車免許で運転できるよう関係諸制度の見直しを行うことが示された。

これを踏まえ、以下の通り道路交通法施行規則及び道路運送車両法施行規則が改正(令和 6 年 11 月 13 日公布)され、総排気量が 50cc を超え 125cc 以下の二輪車のうち、最高出力を現行の原動機付自転車と同等レベルの 4.0 kW 以下に制御したもの(以下、「新基準原付」という)を一般原動機付自転車と区分し、原動機付自転車免許で運転できるようになった。

● 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令(R6.11.13 公布・R7.4.1 施行予定)

→ 道路交通法の「一般原動機付自転車」に新基準原付を追加

● 道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令(R6. 11.13 公布・施行)

→ 第一種原動機付自転車に、新基準原付を追加 等

※ 一般原動機付自転車:原動機付自転車のうち道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号イに該当するもの

※ 新基準原付：総排気量が 50 cc 超 125 cc 以下かつ最高出力が 4.0 kW 以下の二輪車

1.1. 自転車等駐車施策の現状

この改正に伴い、「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について」(国都街第 89 号・令和 6 年 11 月 13 日)通知を行い、新基準原付を含む自転車等の駐車環境の確保に適切に取組むため、条例や規定等の見直しや自転車等駐車場における標識や案内等の対応を要請しているところである。

自治体が設置する自転車等駐車場における利用対象車両を定める条例等で、道交法の規定を引用している場合は、条例等の変更なく、新基準原付も駐車が可能であるが、実際の施設の看板等で「50 cc以下の原動機付自転車」と看板に記載されている場合や民間協定等による管理の為条例で規定していない場合などは新基準原付の駐車ができない可能性があるため、留意する必要がある。

また、新基準原付についても、大きさ、重さについて、車両を受け入れるにあたり施設の改良の検討を要する場合がある。検討にあたっては、車両区分ごとに駐車区分を細分化するのではなく、駐車空間を広く取り包括的に収納できるようにすることが望ましい。

◆ 自動二輪・原動機付自転車・自転車等の法令上の区分

新基準原付							特定小型原動機付自転車							
エンジン 排気量等		400cc超	250cc超～ 400cc以下	125cc超～ 250cc以下	50cc超～125cc以下 最高出力が 4.0 k W以下	50cc以下	電動車のみ 600W以下							
道路運送車 両法		小型二輪車		軽二輪車	原動機付自転車									
					第2種原 動機付自 転車	第1種 原動機付自転車		特定小型 原動機付自転車						
道路交通法		大型自動 二輪車	普通自動二輪車			原動機付自転車				軽車両			歩行者	
						一般原動機付自転車	特定小型原 動機付自転 車	特例特定小 型原動機付 自転車	普通自 転車	普通自転 車ではない自転車	自転車 以外の 軽車両			
大 き さ	長さ	軽二輪車を超えるもの			2.5m以下			1.9m以下		1.9m 以下	普通自転 車を超え るもの	4.0m以下	1.2m 以下	
	幅				1.3m以下			0.6m以下		0.6m 以下		2.0m以下	0.7m 以下	
	高さ				2.0m以下			－		－		3.0m以下	1.09m 以下	
免許		大型自動 二輪車免許	普通自動二輪車免許		普通自動 二輪車免許 (小型 限定)	原付免許		不要		不要				
年齢		18歳以上	16歳以上							－				
走 行 場 所	車道	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	自転車 レーン	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	×
	歩道	×	×	×	×	×	×	×	×	○	▲	×	×	○
ヘルメット		必須						努力義務		努力義務		×	×	
保険		必須								各都道府県条例による			×	
速度		時速60km及び法定速度				時速30km以下		時速20km 以下	時速6km 以下	なし・標識に従う			時速6 km以下	

(5) 自転車利用に関する法令等の改正

① 保険の義務化

自転車事故における被害者救済の観点から、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化する動きが全国に広がっている。

自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の条例改正は平成 27 年 10 月に初めて兵庫県で導入され、その後も多くの地方自治体で義務化や努力義務とする条例が制定されている。令和 6 年 4 月 1 日現在、34 都府県において、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化、10 道県において努力義務とする条例が制定されている。(公布日ベース)

▼自転車損害賠償責任保険の義務付け

自転車損害賠償責任保険等への加入促進



- ・都道府県等に対して条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進を要請
- ・標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(H31.2)・支援
- ・情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進

条例の主な記載項目		地方公共団体の条例の制定状況(令和6年4月1日現在)	
項目	対象者	条例の種類	都道府県
①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け	自転車利用者	義務 (34都府県)	宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
	保護者		
	事業者		
	自転車貸付事業者		
②自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	自転車小売事業者	努力義務 (10道県)	北海道、青森県、岩手県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県
	事業者		
	自転車貸付事業者		
③自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供	都道府県	未制定 (3県)	島根県、長崎県、沖縄県
	学校設置者		

出典：国土交通省自転車活用推進本部資料

例えば、神奈川県大和市では、平成 28 年から交通安全教育を受けた児童に対して、自転車運転免許証を発行し、損害賠償責任補償を付与している。その後中学生まで対象を拡大し、費用は市が全額負担している。

▼自転車保険付き免許証の発行(大和市)

自転車ルールやマナーを身に着けた大和市立小学校 5・6 年生の児童たちに、平成 28 年 11 月 1 日から自転車保険付き自転車運転免許証を交付しました。また、平成 29 年 4 月 1 からは、市立中学校 3 年生まで交付対象を拡大し、免許証を交付しました。この免許証には、自転車利用者が加害者となる事故の際に、最大 1 億円まで支払われる損害賠償責任補償が付いています。

出典：大和市 HP

**市立小学校 5・6 年生に
保険付き「自転車運転免許証」を交付**

■全国初の取り組み
市は、11月1日から、交通安全教育を受けた市立小学校5・6年生に保険付き「自転車運転免許証」を交付しています。交通安全教育を受けた児童などを一括して保険加入者とするのは、全国初の取り組みです。

大和市自転車運転免許証

氏名 ヤマダ トシ
学校 大和市立小学校 学年 5年 交付 令和6年5月1日

※保険の範囲は、大和市が指定する範囲です。詳しくは、大和市交通安全課までお問い合わせください。

■事故の際には最大1億円を補償
大和市の小学校5・6年生の児童は、学校で自転車の交通安全教育を受けています。このような教育を受けた児童などを対象に、高額補償で価格を抑えた自転車保険を提供できるよう、市は、損害保険ジャパン日本興亜株式会社と協定を締結。これにより、市が保険料を全額負担できる金額での団体加入が可能となり、自転車事故による被害者救済や加害者の経済的負担の軽減を図ることができるようになりました。

■来年度は、市立中学校の生徒も対象に
交通安全教育の実施方法を調整し、来年度は市立中学校の生徒も対象とする予定です。

問い合わせ先▶市役所道路安全対策課交通安全・自転車対策担当 ☎(260)5118 図(260)5474

出典：やまとニュース No.44(H28.11 発行)

1.1. 自転車等駐車施策の現状

② ヘルメットの着用努力義務化

道交法の一部改正により、令和5年4月1日からすべての自転車利用者は乗車用ヘルメットの着用が努力義務となり、令和5年7月1日から新たな車両区分として設けられた特定小型原動機付自転車も乗車用ヘルメットの着用が努力義務となっている。

▼ヘルメット着用義務化のパンフレット	▼自転車ヘルメット購入応援事業
あなたにもかぶって欲しい ヘルメット 道路交通法が改正され、 法律でもヘルメット着用が 努力義務になります 一緒にかぶろう ひもはちゃんと締めて 気をつけてね みんなでかぶろう 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により、 自転車利用者のヘルメット着用が既に努力義務化されています。 東京都生活文化スポーツ局市民安全推進部自転車課 TEL 03-5388-3127	兵庫県 ヘルメットを着用しましょう！ 自転車ヘルメットの購入で 4,000円相当の ポイントを還元します 対象品 令和5年4月1日～令和5年6月30日まで購入した自転車ヘルメット 対象店舗 令和5年12月1日～令和5年2月28日まで有効 上限額 1人1回1点 還元方法 専用WEBサイトからの申請 お問い合わせ 自転車ヘルメット購入促進コールセンター TEL 079-254-0799 受付時間 午前9時～午後5時(土日祝日も受付)
出典：東京都 HP	出典：兵庫県 HP

③ 自転車の違反に関する罰則強化と青切符制度の導入

道交法の一部改正により、令和6年11月1日から、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」(「ながらスマホ」)の罰則が強化されるとともに、自転車の「酒気帯び運転」が新たに罰則の対象となった。

また、自転車の交通違反に対して反則金納付を可能とする、いわゆる「青切符」の導入が予定されている。この青切符による取締りは16歳以上を対象とし、113種類の違反行為を適用範囲としており、特に、信号無視や一時不停止、「ながらスマホ」等、重大な事故につながる可能性のある違反行為に対しては、重点的に取り締まることが予定されている。

(6) サイクルツーリズムの増加

近年、自転車活用推進計画に基づき、サイクルツーリズムを推進している自治体が増加している。令和6年2月現在、ナショナルサイクルルートが全国で6ルート指定されている。国が認定するナショナルサイクルルートの指定要件の受入環境として、各休憩所における駐輪スペースやゲートウェイにおける自転車のレンタルサービスの提供や組立スペースなどの設置などが求められている。

ナショナルサイクルルートに指定されている「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のゲートウェイにもなっている土浦駅の駅ビル(アトレ)には、自転車等駐車場だけでなくレンタサイクル、コインロッカー、シャワー、更衣室等が併設されている。

ナショナルサイクルルート上以外でも、サイクリストに人気のヤビツ峠の玄関口にある市営秦野駅前自転車等駐車場には、輪行(自転車を分解して、専用の袋に入れ公共交通機関で運ぶこと)で訪れる人が多いことから、出発前の準備に便利な自転車の組立てスペースなどを公共自転車等駐車場に併設している。

▼土浦駅ビルの事例



▼秦野駅前自転車等駐車場の事例

秦野駅北口駐輪場内に**サイクリスト必見!**
フリースペースできました

利用時間
土曜日・日曜日・祝日
AM6:00~PM6:00 (5月から9月末はPM7:00まで)



コインロッカー



秦野駅ベンチ



サイクルラック

サイクリングの前に気軽に利用できるサイクルスペースを設置しました。

秦野駅から近く大変便利な場所です。コインロッカーやベンチも設置してあります。自転車の組み立て・解体スペースとしてご利用ください。



サイクリングは事故のないよう、マナーを守って楽しみましょう。

秦野市役所暮らし安心地域安全課(0463-82-9625)



出典：秦野市 HP

1.2 自転車等駐車施策の課題と対応の基本的な方針



1.2.1 これからの自転車等駐車施策の視点

これまでの自転車等駐車施策は、放置自転車等対策(自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去等)を中心に実施されており、全国の放置自転車台数は、着実に減少してきている。(「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(国土交通省総合政策局、令和4年3月)の調査時間帯は平日の概ね午前11時頃)

しかしながら、時代の変化とともに駐輪需要特性も変化し、自転車等駐車施策に求められる内容も変化していることから、これからは以下の視点を踏まえ、施策展開を図ることが必要である。

(1) 地域ごとの駐輪需要特性の把握と対応

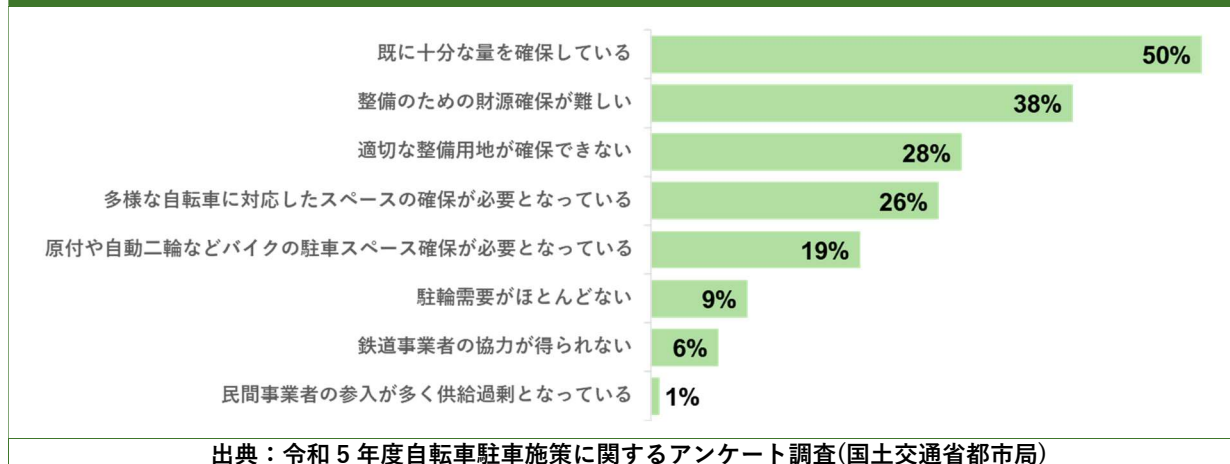
近年は人口減少や、少子高齢化等の社会経済状況の変化、娯楽の多様化や、電子商取引の拡大、テレワークの普及等のライフスタイルの変化による外出頻度の低下など様々な外的要因によって、自転車の利用も大きく変化しており、駐輪需要の量・質ともに地域によって大きく異なってきている。

主に、人口増加が著しい都心部や鉄道の利便性が向上した地域、オフィスや商業施設が集積する地域においては、用地の確保が難しく自転車等駐車場が不足している。

一方で、それ以外の大半の地域では、既に十分な量を確保できている中で、自転車等駐車場の利用率低下が進行している地域も見られる。

こうした背景により、自転車等駐車場不足が引き続き課題となっている地域と自転車等駐車場に余剰が生じている地域のそれぞれについて、将来の駐車需要特性の変化を想定した対応が必要となっている。

▼自転車等駐車場整備に関する課題(N=673・公営自転車等駐車場のある自治体のみ)

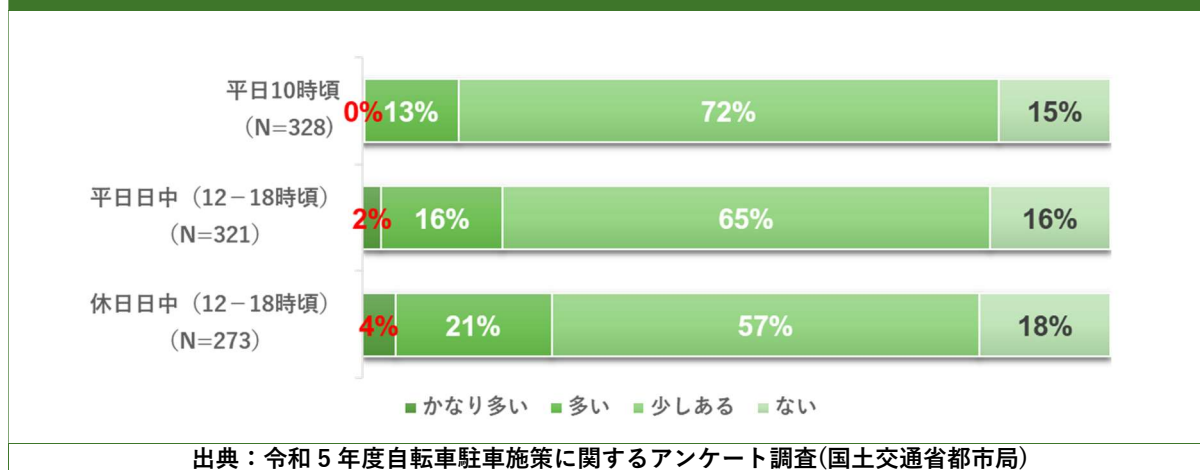


(2) 平日朝以外の放置状況の把握と対応

駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果で把握している放置自転車台数は、10～12月の晴天の平日の概ね11時頃に調査されているもので、その他の時間帯の放置状況について全国的に確認できる統計指標はないが、自治体へのアンケート調査結果(令和5年度)によると、平日の日中や休日の日中になると、放置自転車等が多いと回答している自治体の割合が増加している。

そのため、平日の日中や休日の日中の時間帯に増加する駐輪需要の特性(買物・私用目的が多いなど)を把握した上で、適切な自転車等駐車施策を展開していくことが必要である。

▼時間帯別放置自転車等の有無(放置禁止区域を設定している自治体のうち不明除く)



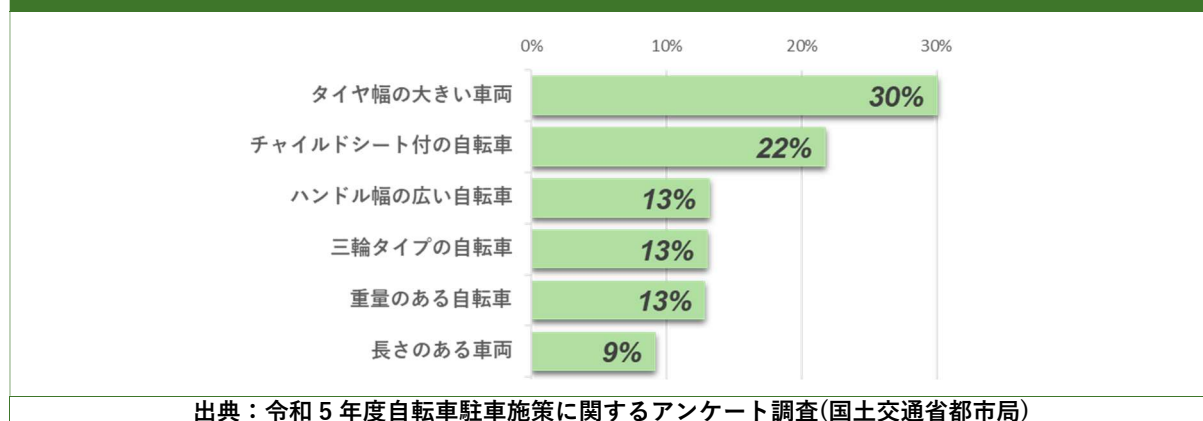
(3) 多様なモビリティへの対応

令和5年7月1日から、改正道交法の施行により、特定小型原動機付自転車の区分が追加された。これにより自転車等の区分の中に、一部の電動キックボードをはじめとする多様なモビリティが今後増加することが想定される。

また、近年、タイヤ幅の大きい自転車や幼児用座席(チャイルドシート)付の自転車、ハンドル幅の広い自転車、三輪タイプの自転車、重量のある自転車など、既存の自転車等駐車場のラック等の設備では対応できない自転車が増加している。

こうした多様なモビリティに対応した自転車等駐車場への転換・改善が求められている。

▼駐輪に課題が生じている自転車の種類(N=675・公営自転車等駐車場のある自治体のみ)



(4) まちづくりの観点からの自転車駐車施策の展開

コンパクト・プラス・ネットワークの形成等を進める上で、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車について、まちづくりの観点からその利用環境を整備し、利用促進を図ることが必要であり、公共交通その他の交通手段や商店街等地域との連携により、自転車等駐車施策を展開していくことが求められる。

その際、それぞれの地区の駐輪需要や利用ニーズの変化を把握し、適切に駐輪需要をコントロールしながら、駐輪の目的や時間など利用者の特性に応じた対応が必要である。

1.2.2 放置自転車等の実態と対策の視点

放置自転車の台数は、ピーク時(昭和 56 年)から年平均 9%減少しており、直近 10 年では年平均 17%のペースで減少し続けている。(P.5 参照)

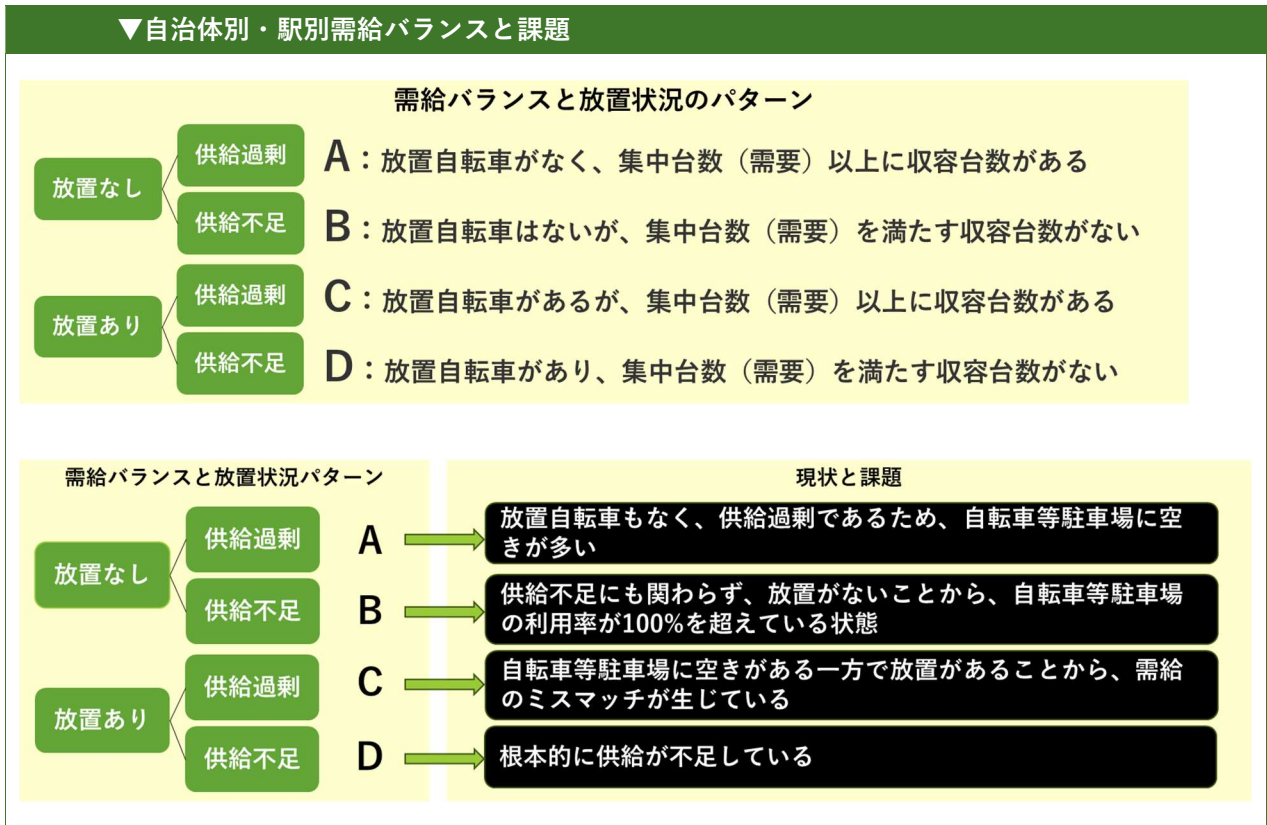
ピーク時(昭和 56 年)から直近(令和 5 年)までに、放置自転車がある市区町村数は 90%減少(458→47)、1,000 台以上の放置自転車がある駅は 100%減(221→0)、500 台以上の放置自転車がある駅は 99%減(515→3)、100 台以上の放置自転車がある駅は 94%減(2,035→119)となっている。

つまり、自転車等駐車場整備による放置自転車等対策は、一定の成果を上げており、放置自転車等の削減に取り組む必要がある自治体・地域は減少している。

他方、車種の多様化や通勤通学以外の需要等の多様化する駐輪需要への対応や、需要が減少する地域もある中で、引き続き必要な放置自転車等対策を実施するには、自転車等駐車場施設の高度化や運営の工夫等により効率的かつ的確な整備・運営を進めていく必要がある。

(1) 地域(駅・エリア)単位での需給バランス把握と課題

放置自転車等がなくなれば、駐車施策における課題がなくなるわけではなく、以下に示す通り、各分類特有の課題が生じている。供給過剰の駅(A・C)では空きスペースの増加や需給のミスマッチなどが考えられる一方、供給不足の駅(B・D)では、放置自転車等がないとする場合(B)でも供給の質に課題が生じている恐れがあり、各エリアの需給バランスを把握した上で、課題に応じた駐車施策を実施することが重要である。



(2) 既存自転車等駐車場の利用率の低下と偏り

自転車等駐車場の利用率は、自転車、原動機付自転車等（自動二輪車と共用の場合も含む。）ともに低下傾向にあり、自転車は平成 13 年の 71.2%から令和 5 年度の 59.1%と約 12 ポイント下がり、原動機付自転車等も平成 13 年の 77.8%から令和 5 年度の 52.0%と約 26 ポイント下がっている。

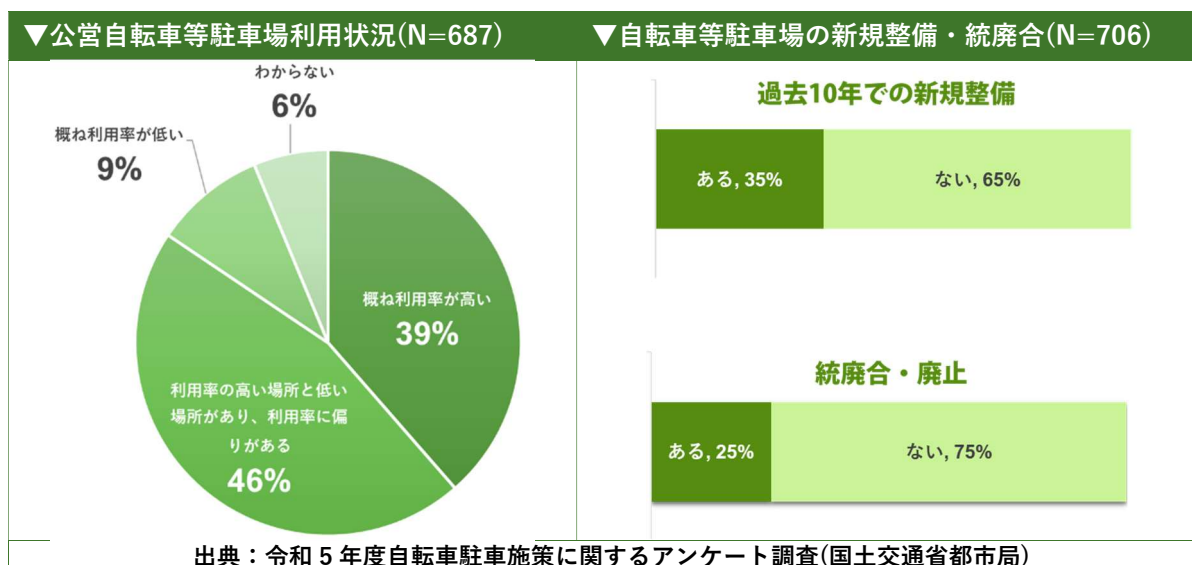
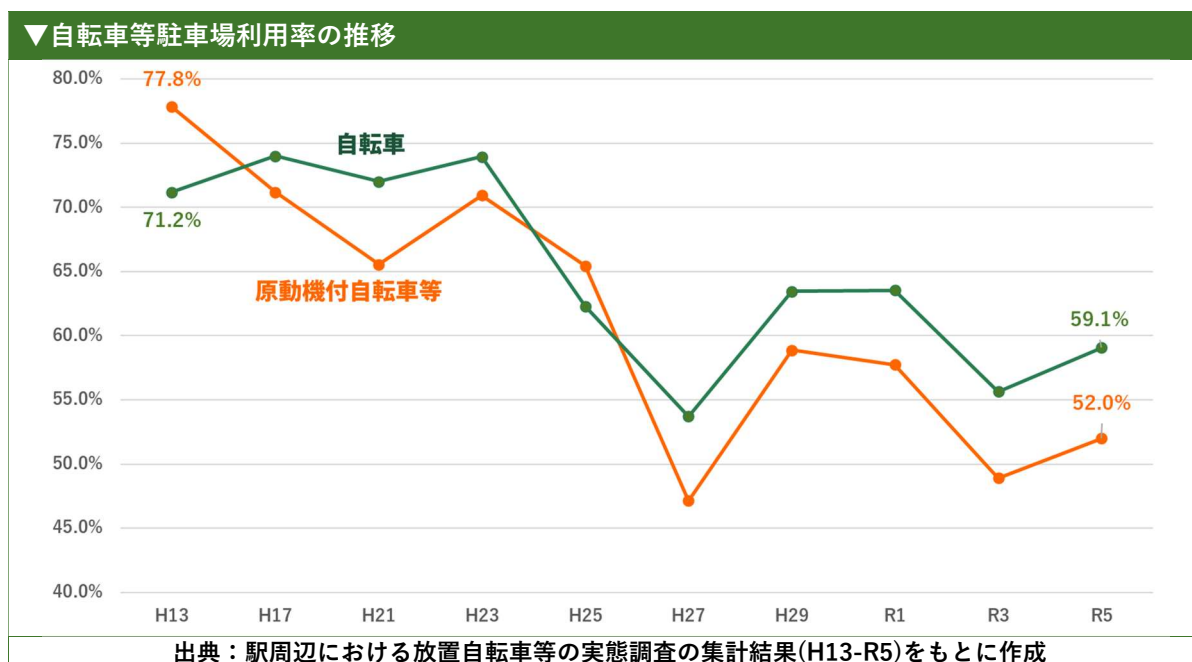
1.2 自転車等駐車施策の課題と対応の基本的な方針

令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響による低下と考えられるが、長期的に見ると下降トレンドとなっている。

約半数(46%)の自治体では、公営自転車等駐車場の利用率に偏りが生じていると回答しており、概ね利用率が低いと回答している自治体も9%程度存在する。

また、直近の10年間で自転車等駐車場を整備した自治体は35%で、そのうち半数は路上自転車等駐車場整備である。一方で統廃合を実施した自治体も25%となっている。

自転車等駐車場の整備効果がうかがえる一方で、駐輪需要減少に伴う利用率の低下や偏りが生じ始めており、既存施設を有効活用するための取組(自転車駐車場の施設改善・利便性向上、潜在需要の掘り起こし等)や、自転車活用推進等の施策を踏まえた将来駐輪需要の見通しを考慮した上での施設の統廃合などが求められている。



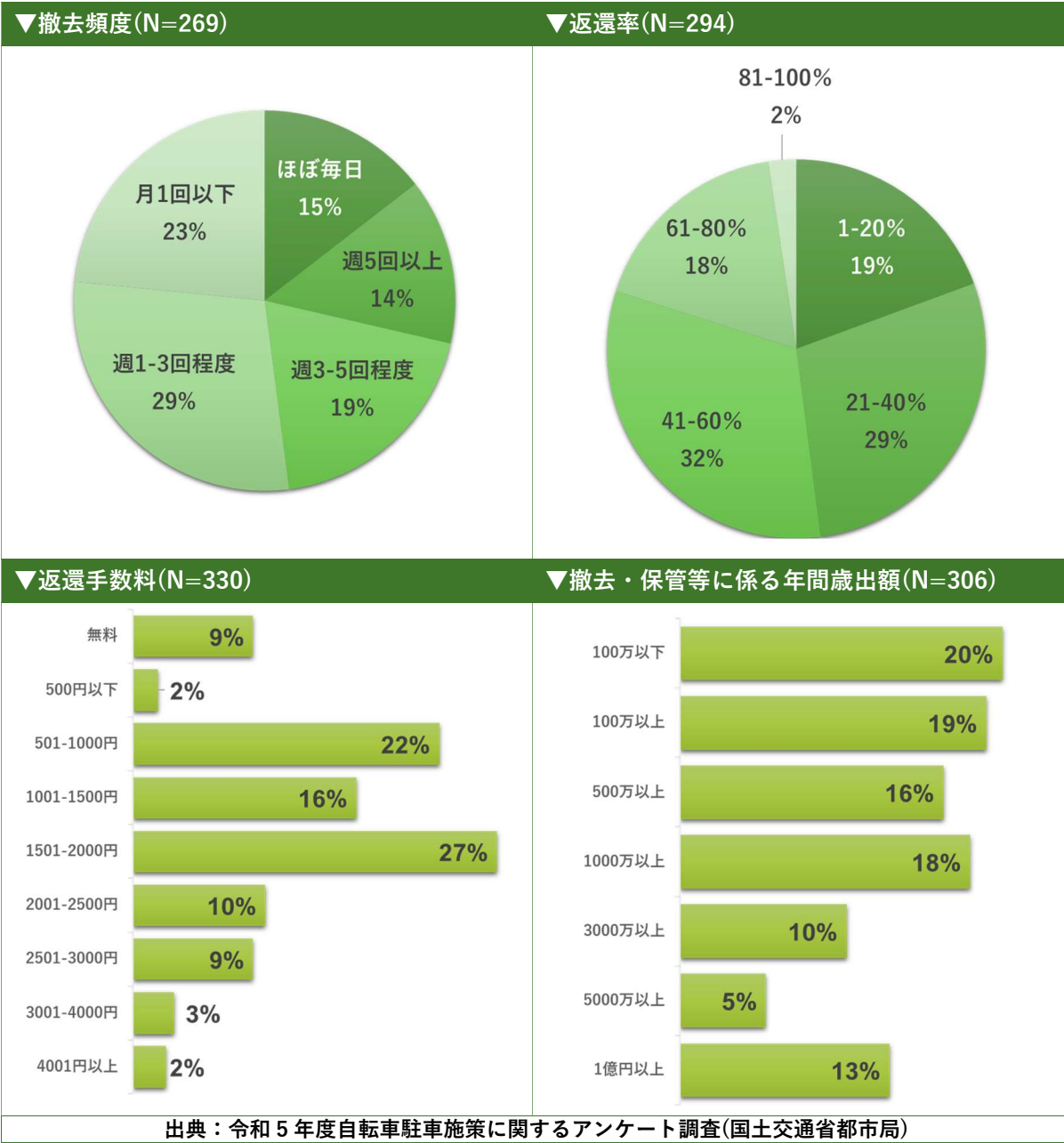
(3) 放置自転車等の撤去による財政負担

放置自転車等を誘導可能な自転車等駐車場の量が整備されているにもかかわらず、放置自転車が存在する駅(前ページのCタイプ)が全体の4%を占めており、Dタイプの5%と同程度存在してい

る。

これらの駅周辺においても放置自転車等の撤去等は実施されているが、依然として放置自転車等が残っているため、よりニーズに合ったきめ細かい自転車等駐車場の配置とともに、自転車等駐車場の場所や放置禁止区域などの情報提供、放置に関するルールの徹底、啓発活動などが必要となる。

また、放置自転車等の撤去、保管、返還、処分に関するコストも人件費の高騰などにより、自治体の財政負担となっており、より効率的な取組が求められている。





(4) 放置自転車等対策の視点

従来は、鉄道等利用者の放置自転車等が多く、この対策のための自転車等駐車場整備を行ってきたところ、近年は鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車等は買い物客などの短時間利用や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用によるものが多い傾向にある。

このため、放置自転車等の実態調査を実施した上で、鉄道等利用者や従業員等の長時間駐輪のための路外自転車等駐車場、買い物客等の短時間利用のための路上自転車等駐車場の整備等、それぞれのニーズに合わせた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。

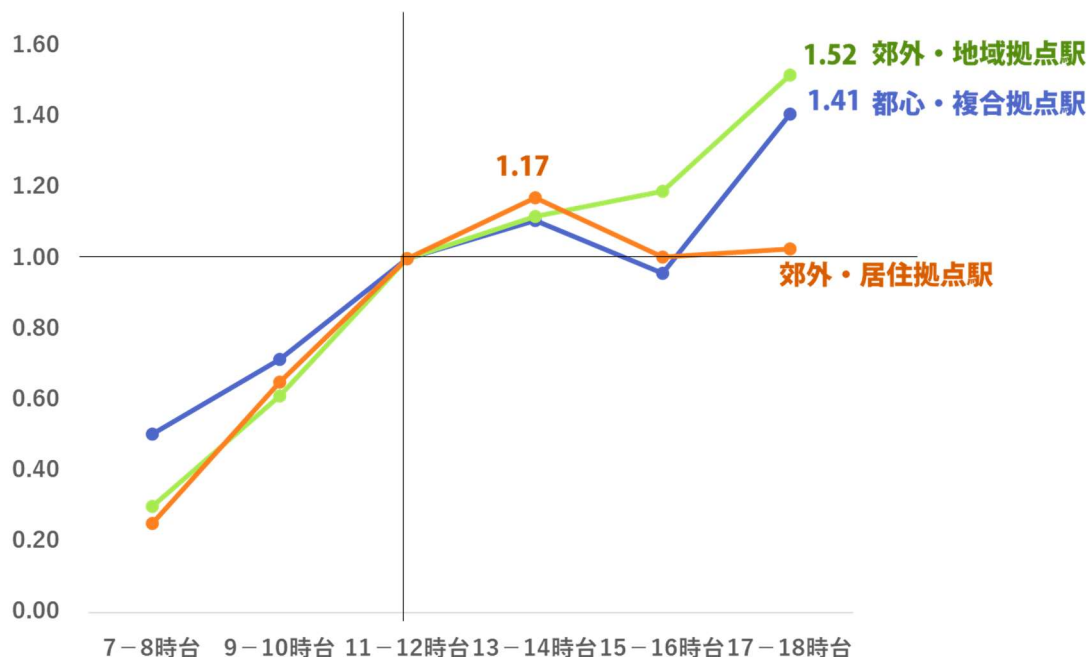
① 時間帯別の放置自転車等の状況

通勤・通学時間帯だけでなく、日中にも路上駐輪が多く発生している場所が多く存在している。これは、買い物などの短時間の駐輪が自転車を放置する大きな理由と考えられる。

自転車等駐車場に余裕がある場合であっても路上駐輪が発生している場所があり、自転車等駐車場のサービス状況と自転車利用者のニーズに乖離があると考えられる。

▼時間帯別放置自転車等の推移(平日)

- ・ 下記に示すタイプ別の任意の駅において、時間帯別に計測された放置自転車等台数を 11-12 時台の放置自転車等数を 1 として指数化したもの。
- ・ 郊外の居住拠点駅タイプでは、日中の 13-14 時台が最も放置自転車等が多くなり、都心や郊外の拠点駅では夕方の 17-18 時台が最も放置自転車等が多くなっている。



出典：都市政策と自転車施策との連携に関する調査結果(H30.6)
【(公財)自転車駐車場整備センター】をもとに作成

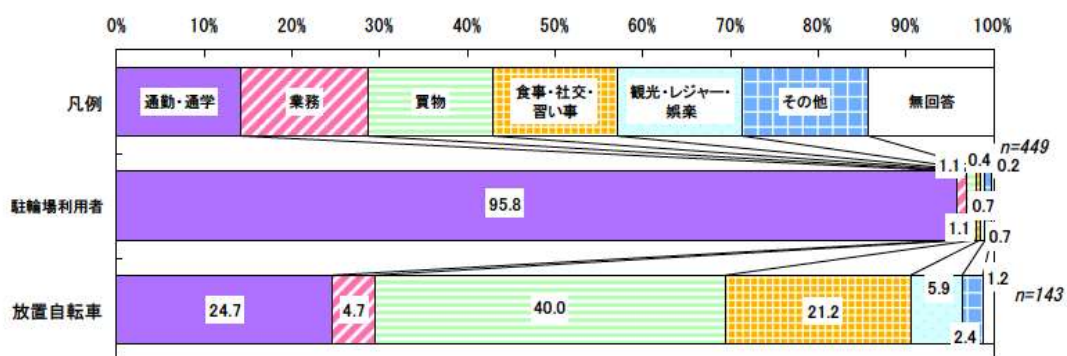


② 路上駐輪の目的

放置自転車等には、鉄道端末利用としての通勤・通学目的のみならず、周辺の商業施設への買い物や事業所への通勤などがあり、目的や駐輪時間などの特性が異なる自転車利用が混在していることが多いと考えられる。

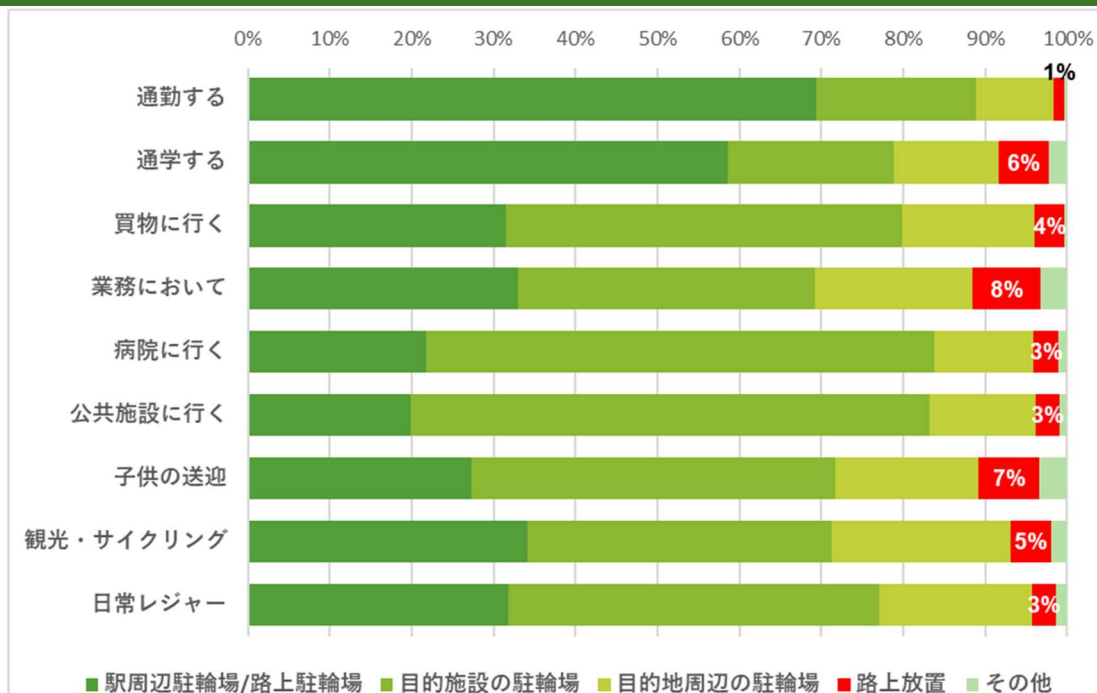
▼駅周辺における駐輪目的と駐輪場所の関係(浦安市)

- 浦安市内の駅周辺において平成 22 年に行われた市民意識調査の結果によると、駐輪場利用者の約 96%が「通勤・通学」目的であるのに対し、放置自転車等では「買物」や、「食事・社交・習い事」「観光・レジャー・娯楽」等の目的で約 67%を占めている。



出典：浦安市自転車等の駐車対策に関する総合計画(H25.3)

▼自転車利用目的別駐輪場所



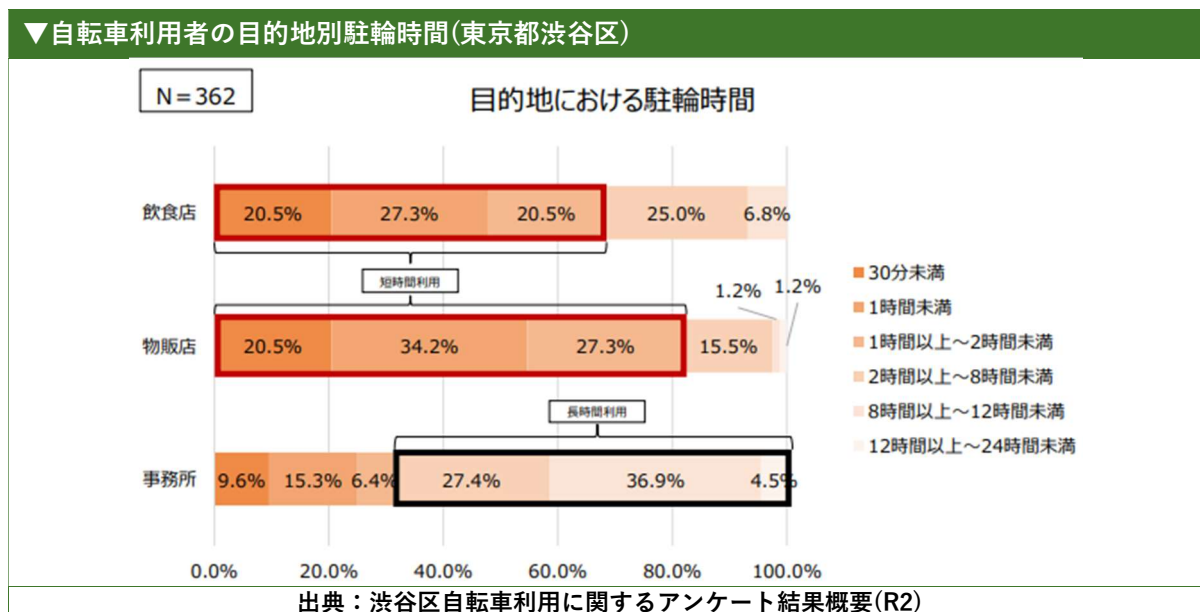
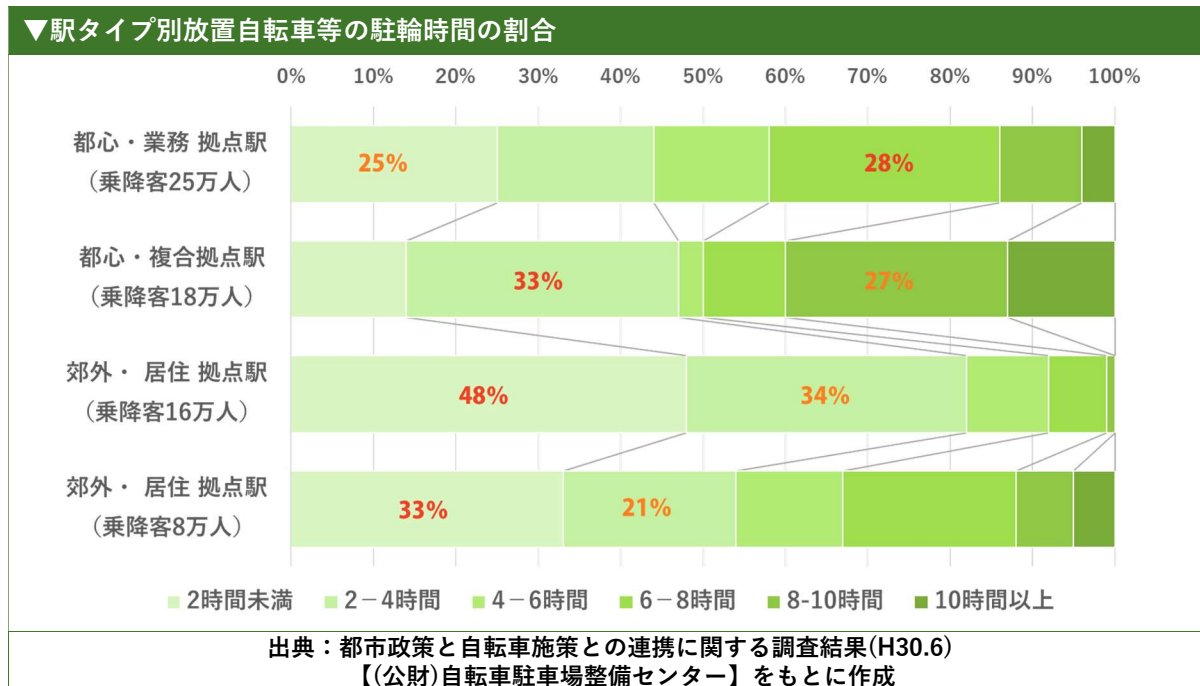
出典：自転車駐車場の用途の複合化に関するニーズ調査検討業務(R1)
【(公財)自転車駐車場整備センター】をもとに作成



③ 駐輪時間

自転車は様々な目的に使われるが、その利用目的に応じて、駐輪時間が異なる。通勤、通学のよう駐輪時間が長時間にわたるものと、買い物や業務目的のように短時間のものがある。

効果的に自転車等駐車施策を実施するためには、自転車利用者の目的とともに駐輪時間を把握し、それぞれの利用目的の駐輪時間に対応するように、自転車等駐車場整備や料金体系を検討することが重要である。





④ 自転車を放置することに対する認識

自転車利用者が放置禁止区域内等において自転車を放置することが問題であることを認識していないことも考えられ、放置禁止区域等及び自転車を放置してはいけないことを周知することが重要である。

また、放置する理由として、周辺に自転車等駐車場がない、満車である、短時間駐輪であることなどが挙げられており、周辺の自転車等駐車場の案内や満空情報の提供、短時間無料など地域の放置特性に応じて実施することが重要である。

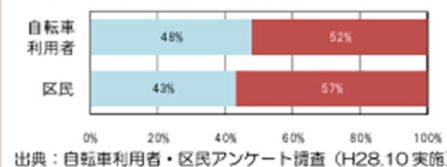
▼放置の定義の認知度・自転車を放置することに対する意識(東京都新宿区)

▼「放置」の定義を、半数以上が知らない状況。

「放置」とは「時間に関係なく、自転車利用者が自転車から離れて直ちに自転車を移動させることができない状態」を指すものであるが、半数が「短時間なら良い」等と認識している状況。

■「放置」の定義の認知度

■ 知っていた ■ 知らなかった(短時間ならよいと思っていた)

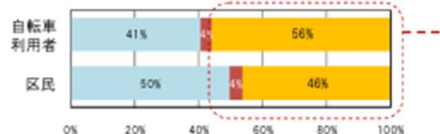


▼放置は「仕方がないときもある」と思う状況

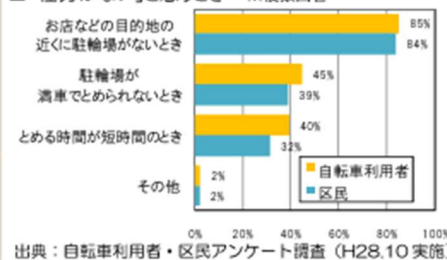
放置が「仕方がない」ことと思う意見が5割程度おり、とくに「目的地の近くに駐輪場がない」ときは、8割が仕方がないと思う状況。

■放置に対する考え方

■ よくないと思う ■ よくないと思わない ■ 仕方がないときもあると思う



■「仕方がない」と思うとき ※複数回答



出典：平成 28 年度 第 2 回 新宿区自転車等駐輪対策協議会

1.2.3 まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進

自転車は、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段であり、環境負荷の低減や地域の活性化等コンパクト・プラス・ネットワークの形成を支える重要な都市の交通手段として、その活用を促進することが必要であることを踏まえ、自転車等駐車施策を推進していくことが求められる。

まちづくりの観点から自転車利用を促進するにあたり、効果的・効率的に自転車等駐車場の確保等を推進するためには、公共交通との連携や商店街等地域との連携等を図ることが重要である。

(1) まちづくりにおける自転車活用方策の位置付け

① 上位計画における自転車の位置付け

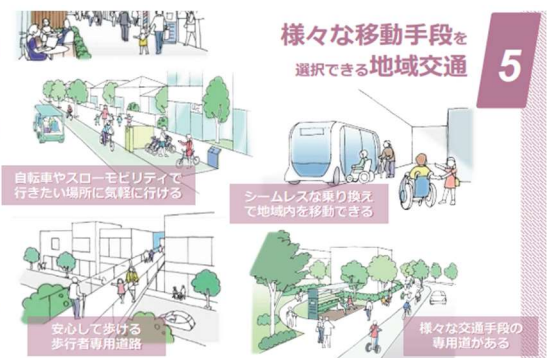
まちづくりの観点から効果的に自転車の活用を推進するためには、環境負荷の低減や地域の活性化等、まちづくりにおける自転車の役割を明確にすることが重要であり、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略等の総合的な計画に自転車の役割や活用方策等を位置付け、計画的に推進していくことが重要である。

▼都市計画マスタープランにおける自転車施策の位置付け(東京都大田区)

④ 歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備

脱炭素化にも配慮したウォーカブルな交通環境の整備を進めます。

- ・円滑な交通の流れを確保することとあわせて、日常生活圏において不要な通過交通を減らし、歩道の整備など歩行者を主体とした交通環境づくりを推進します。あわせて、利用者の安全性を重視した道路構造となるように配慮していきます。
- ・駅周辺や駅周辺ではないものの商業機能が集積している地区においては、自動車の駐車場の質の向上や歩行者空間の充実に向け、地域の実情に合わせた駐車場の配置適正化に向けた検討を進めます。
- ・誰もが安全・快適に「はしる」ことができる計画延長約170kmに及ぶ自転車走行環境を整備し、歩行者・自転車・自動車それぞれに配慮した交通環境の確保をめざします。
- ・自転車の交通に適した環境資源等を利用し、区民の健康やくらしの向上、観光振興に繋がるような大田区らしい自転車活用の視点で交通環境の整備に努めます。
- ・駅周辺や商店街などでは、民間の協力を得ながら自転車等駐車場の設置に努めます。



大田区都市計画マスタープラン(R4.3)抜粋

▼まちづくりにおける自転車活用方策の位置付け(ポートランド市(アメリカ))

- ・ポートランドでは、今後の人口増に伴う交通渋滞や環境汚染を和らげ持続的な発展のために、利便性や安全性の高い徒歩、自転車、公共交通による移動を人々に提供している。
- ・「世界標準の自転車の街」を理念とし、2030年を目標年次とする自転車計画「Bicycle Plan for 2030」において安全、健康、コミュニティ活性化、地域経済等への効果の観点から自転車施策を推進している。



▲環境にやさしい交通手段の優先順位

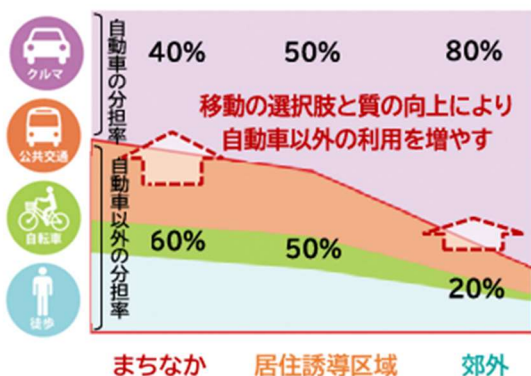
資料：Transportation System Plan(ポートランド市)



▼まちづくりにおける自転車活用方策の位置付け(金沢市)

- ・金沢市では、「金沢市都市計画マスタープラン 2019」の中で、中心市街地を核として、居住や商業・業務などの公共交通重要路線を軸として、その沿線や地域・生活拠点に居住や各種施設を誘導することで、集約都市(軸線強化型都市構造)の形成を目指すとしている。
- ・この中で、交通体系づくりとして「公共交通・歩行者・自転車優先のまちづくりの推進」を掲げており、令和5年3月に策定した交通戦略においても、これまで進めてきた「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」を引き続き基本としつつ、「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を目指し、【公共シェアサイクル「まちなり」の充実】や【自転車利用環境の向上】などの自転車施策を上位計画にも位置付けている。

▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



▼交通結節点とモビリティハブの定義

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR) 駅(北陸鉄道)	多様な交通モードが 接続・乗継するため、 これまで積極的に整備
バス、地域 運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行 ってきたが、連携強化 が必要
タクシー	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ:鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

第3次金沢交通戦略が目指す姿

【基本的な考え方】

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



出典：第3次金沢交通戦略(金沢市、R5.3)



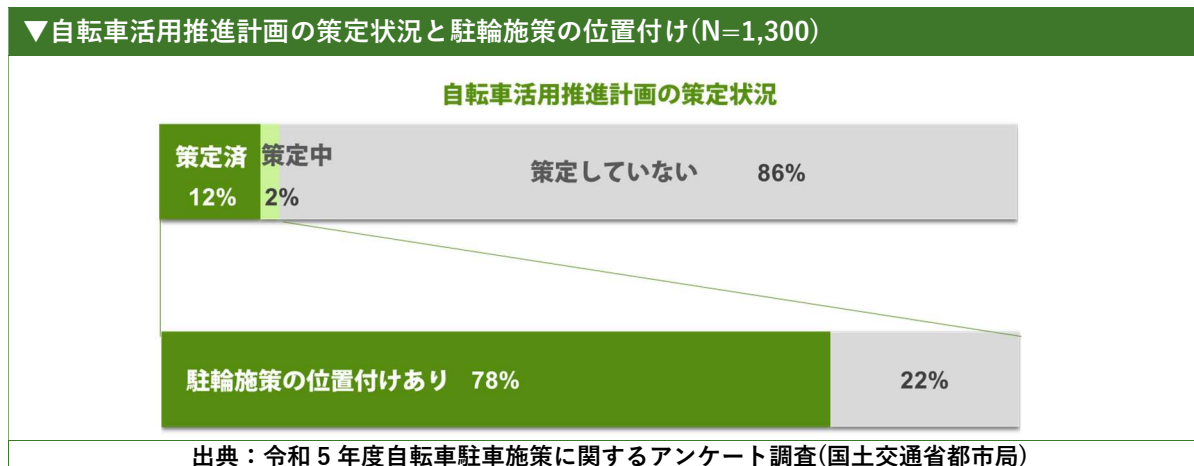
② 自転車活用推進計画の策定

「自転車活用推進法」(平成 28 年法律第 113 号)が平成 29 年 5 月に施行され、同法第 10 条及び 11 条において、都道府県・市町村(特別区を含む。)は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画(都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画)を定めるよう努めなければならない旨が記されている。

自転車活用推進計画を策定済及び策定中の自治体は、回答自治体全体の 14%に留まり、その中で駐輪施策を盛り込んでいる自治体は 78%となっている。

自転車活用推進計画と別に駐輪施策に関する計画のある自治体もあるが、自転車活用推進の中で駐輪施策がどうあるべきかを検討し、計画に位置付けていくことが求められている。

自転車活用推進計画の策定にあたっては、「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」を参照されたい。



③ 関連計画・施策との連携

自転車活用推進や自転車等駐車施策が及ぼすメリットが他の計画等に寄与する可能性を検討し、連携しながら進めていくことが重要である。

▼関連計画と連携した自転車施策の例	
自動車駐車施策	・ 自転車活用推進によるパーク＆サイクルライドによる中心市街地への自動車流入抑制、路上駐車の解消 ・ 余剰駐車場の自転車等駐車場への転用 ・ 自動二輪車等の柔軟な受入による駐車スペース確保や、荷捌き駐車スペースの確保等と併せた自転車等駐車場整備等
コンパクト・プラス・ネットワーク、ウォークアブル施策	・ 歩きやすいまちづくり・歩行空間創出のための押し歩きゾーン、自転車通行空間整備、自転車等駐車場の配置 ・ 立地適正化計画、地域公共交通計画との整合配慮
地域・観光振興	・ シェアサイクルの活用によるまちなか・観光地の回遊性向上、サイクルツーリズムの促進
都市開発	・ 附置義務による自転車等駐車場の確保 ・ 再開発における自転車等駐車場の一体的な整備
環境・緑化・景観	・ 自転車等駐車場における太陽光発電、壁面緑化・屋上緑化 ・ 脱炭素(カーボンニュートラル) ・ 地域の景観に関する計画やルールとの整合配慮
健康	・ 健康増進施策としてのモーダルシフト、サイクリング促進

(2) 公共交通との連携

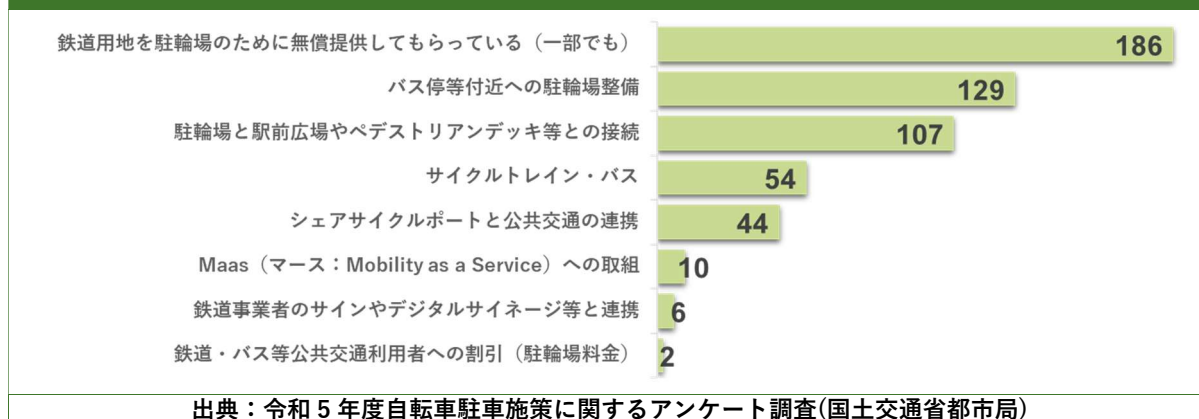
自転車単独での利用だけでなく、公共交通と併せて端末交通としての自転車利用を促していくことにより、公共交通とそれを自転車により面的に補完された適切な都市交通体系の形成、自転車及び公共交通の活用推進にもつながることから、自転車活用の推進にあたっては、自転車と公共交通との適切な連携により進めることが必要である。

現在実施されている連携策で最も多いのは、「鉄道用地の無償提供」で、「バス停付近への自転車駐車場整備」によるサイクル・アンド・ライド施策の促進、「駅前広場やペDESTリアンデッキとの接続」などは、多くの自治体で取組が行われている。

公共交通とシームレスな接続を図る上では、駅やバス停などの結節点とできるだけ近接した場所に自転車等駐車場を設置するなど乗換に関わる所要時間の短縮を図る工夫が重要となる。

欧米の都市では一般的である自転車の持込が可能なサイクルトレイン・バスは、国内では地方部などにおけるツーリズム利用を前提としたものが多いが、日常的に利用可能な路線もある。詳細については、「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」において紹介されている。

▼公共交通との連携方策で実施している施策(N=395)



▼サイクル&バスライドの自転車等駐車場

- ・自転車と公共交通の結節点となる電停やバス停周辺において、公共交通の利用促進を図るために自転車等駐車場の整備を推進している。



出典：厚木市

▼鉄道と自転車等駐車場の定期割引(福岡市)

- ・地下鉄の定期券と駅駐輪場の定期券(引換券)を併せて割引するもので、通勤・通学の2種類ある。「乗っちゃリパス」
例.1ヵ月自転車(通勤)900円の割引



出典：福岡市

(3) 地域の活性化

自転車は身近でアクセシビリティの高い交通手段であることから、来街者の増加等地域の活性化等にも寄与する交通手段として、商店街等地域との適切な連携により、その利用を推進することも必要である。また、例えば目的施設からできるだけ近い場所に分散させて小規模な駐輪環境を整備するなど、地域全体で自転車がアクセスしやすい環境を構築することも地域の活性化の観点から重要なポイントとなる。

▼中心市街地において自転車での来訪を促進するメリット

- ・宇都宮市の中心市街地での買い物行動に関する調査結果によると、自動車での来店者に比べ、自転車での来店者は1回あたりの買い物の平均額は低くなるが、週当たりの来店回数は多く、1週間当たりの買い物金額(総額)では自動車での来店者を上回っている。

宇都宮市の中心市街地店の買い物の金額、袋、回数の比較

来店回数を週あたりで回答した人	週あたり来店回数 a	1回の買い物(平均)		買い物回数(週)	
		荷物または袋の数 b	金額 c	荷物または袋 a × b	買い物金額 a × c
中心市街地店 車	1.9回	1.8	5,326円	3.42	10,119円
中心市街地店 自転車	3.4回	1.8	3,691円	6.12	12,549円

※回答者: 中心市街地。うち、荷物や金額に回答のあったもの(出典 (財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査)より)

出典: 成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント(古倉宗治)

まちの賑わいの創出や商店街の集客増等地域の活性化に資するよう、来街者のための利用しやすい自転車等駐車場の整備等を促進するために地域と連携していくことが望ましい。

▼地域店舗と連携した自転車等駐車場利用特典の付与(伊丹市)

- ・伊丹市では駐輪対策を起点とした地域通貨制度として、市営自転車等駐車場や市内の制度加盟店舗を利用することで、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができる地域通貨「いたみんポイント」を導入し、放置自転車等の減少や自転車利用の促進、地域の活性化を図る取組を官民協働事業で実施している。
- ・市営自転車等駐車場を利用した場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まる。



出典: 伊丹市

(4) まちづくりの観点からの自転車等駐車場の確保

公共交通の利用促進等を図るため、鉄道駅のみならず、バス停や電停等においても、適切に自転車等駐車場を確保していくことが必要である。

地域の活性化等の観点からは、放置自転車等対策が適切に講じられることを前提に、商店街等への来街が促進されるよう、適切な規模・配置により自転車等駐車場を確保していくことが必要である。その際、買い物客は短時間の駐輪が多く商店の近くに駐輪する傾向にあることを踏まえ、小規模な駐輪施設の分散した面的な配置、商店街の割引特典の付与による利用の促進など工夫した取組も必要である。

自転車と歩行者等との錯綜が想定される駅前広場やモール等においては、歩行者等と錯綜しない位置への出入り口の設置や押し歩きを推奨し、歩行者の安全性を確保する等、自転車通行空間とのつながりや通行規制との整合を踏まえ、自転車等駐車場を配置していくことが必要である。

また、環境や景観などへも配慮した上で、計画的な自転車等駐車場の整備をすることも必要である。

▼荷捌きスペースと自転車等駐車場の一体整備(武蔵野市)

- ・自転車等駐車場不足と路上における荷捌きによる交通渋滞対策を同時に解決するために、1階を共同集配場、2・3階を自転車等駐車場として整備している。



▼駅周辺の再開発事業における自転車等駐車場の一体整備(武蔵野市)

- ・JR 三鷹駅前の民間再開発により整備されたマンションの北棟地下1・2階を武蔵野市が区分所有し、収容台数1,500台の公共自転車等駐車場を整備している。



出典：(公財)自転車駐車場整備センター

▼自転車駐車場の1階部分にコンビニエンスストアを併設(福岡市)

- 福岡市庁舎自転車駐車場は、1階部分にコンビニがあり、2階部分が自転車駐車場となっており、地域に必要な機能を持たせた複合施設としている。

▼1階：コンビニエンスストア、2階：自転車駐車場



▼自転車駐車場



▼グッズ販売



出典：ホームメイトコンビニリサーチホームページ等

出典：自転車まちづくり事例集【(公財)自転車駐車場整備センター】

▼景観や環境に配慮した自転車駐車場

- 松山市の花園町通りでは、歩道と自転車道の間の植栽の間に自転車駐車場を設置している。



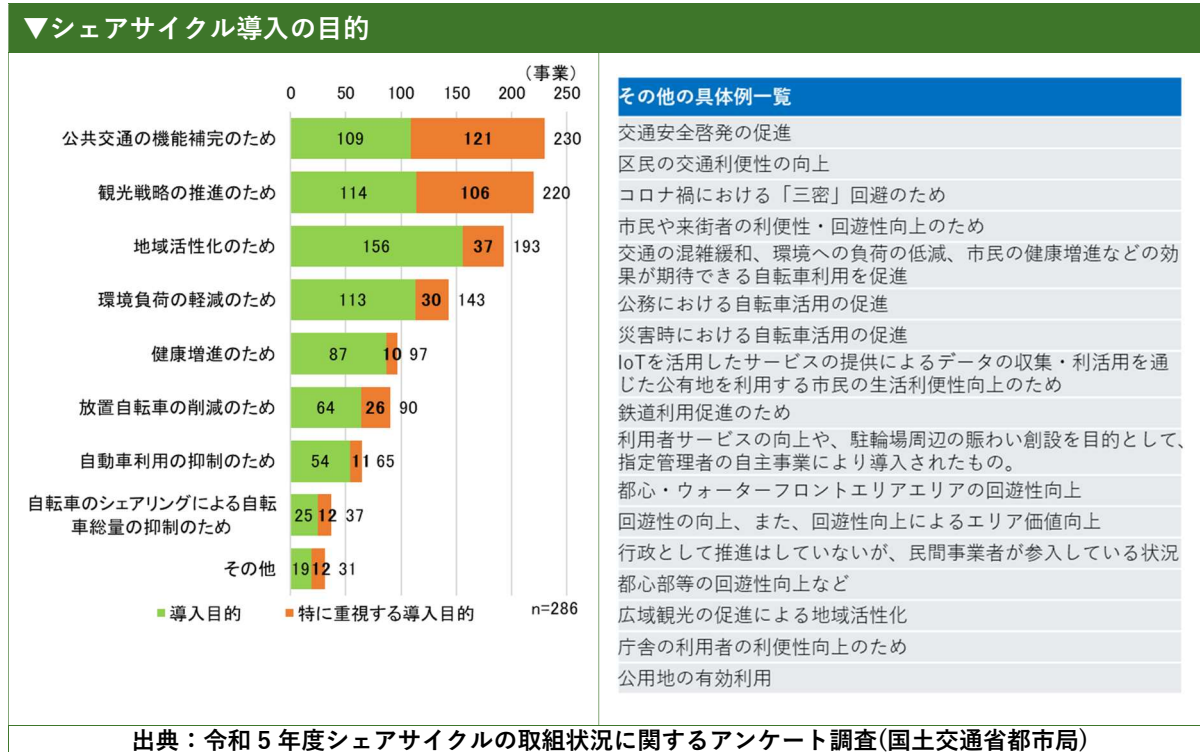
- 東京都港区の民間施設では、自転車等駐車場の入口の壁面緑化を行っている。



(5) シェアサイクルの導入促進

近年、導入都市が増加している「シェアサイクル」は、公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムである。

効果的な導入に向けては、総合的な都市交通体系としての位置付け等政策的な導入目的を明確にし、目的に応じて関係機関と連携しながら進めていくことが必要である。



(6) 計画的な維持管理

人口の減少や限られた財政事情の下、社会資本の整備水準の維持・向上を効率的に進めることが求められている。自転車等駐車場に関しても、自転車利用者のニーズを踏まえ、既存施設の有効活用、施設の複合・高機能化、維持管理コストの縮減などを含めた計画的かつ効率的な機能更新や維持管理を図っていくことが必要である。

▼PFI事業による公共自転車等駐車場の建て替え(箕面市)

- ・老朽化した市営駐輪場の建て替えにあたり、PFI法に基づく事業として、箕面駅前第一駐車場と箕面自転車駐車場、地域活性化施設を併せて整備するとともに、施設の維持管理及び運営を一体的に行うことで効果的・効率的に自転車等駐車場の整備・運営を実施している。



[事業方式]

- ・BTO方式

[対象施設]

- ・駐車場、駐輪場、地域活性化施設の複合施設

出典：箕面市報告資料(箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業)



1.2.4 自転車等駐車場需要と供給のコントロールのあり方

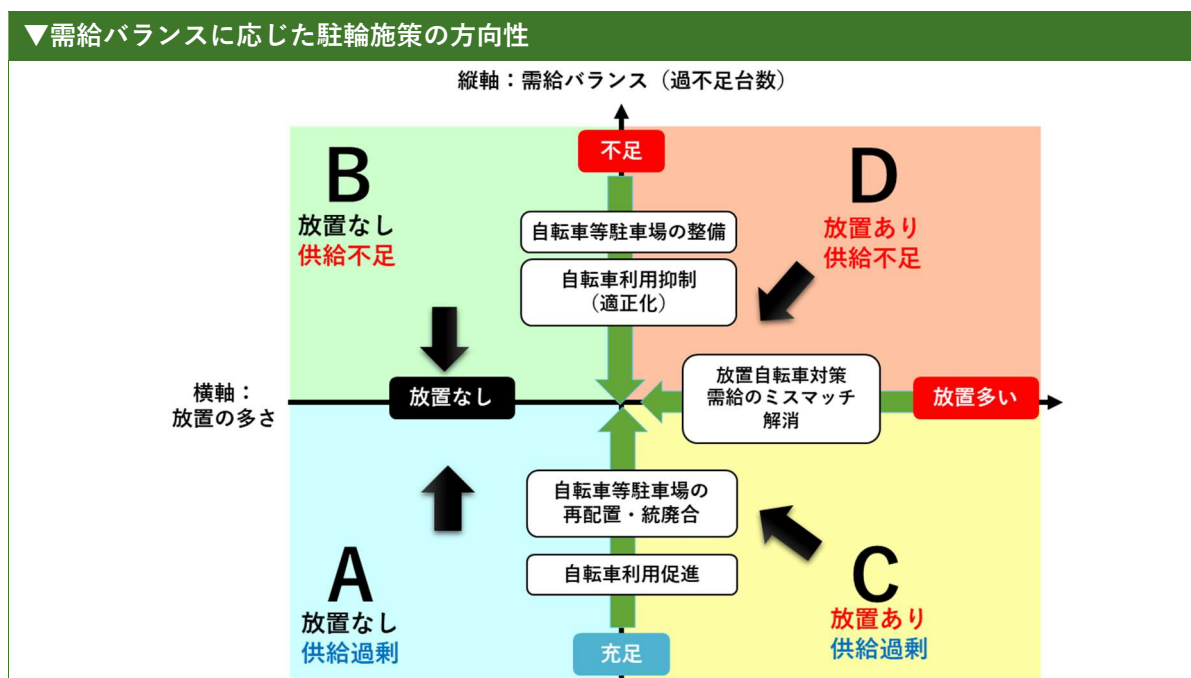
駐車施策を検討する上では、まず現況の地域別の需給バランスを把握することが重要である。その上で、課題解決の観点で必要な施策と自転車活用推進計画やその他関連計画を踏まえつつ、現況及び将来の需給バランスを踏まえた施策を実行していくことが重要である。

自転車等駐車場の供給不足となっている地域(B・D)においては、自転車等駐車場などの供給量を増やす施策が必要になるが、整備用地が確保できないなど供給量の確保が難しいケースや、無料自転車等駐車場により需要が集中しているなどの課題があるケースなどでは、料金の適正化による需要のコントロールや、他の交通手段と連携して取組を検討するなど、適正化に取り組む必要もある。

また、自転車活用推進の観点においても、やみくもに自転車利用を増やすのではなく、自動車からの転換を促すなど他の交通手段との適切なバランスを考慮して、将来の需要に応じた供給量を確保していくことが重要である。

自転車等駐車場の供給量が充足しているにも関わらず、放置自転車等が発生している場合(C)は、自転車等駐車場の利便性に課題があるなど需給のミスマッチが生じているケースや放置自転車等に対する規制等が効果的に運用していないケースなどが考えられるため、放置自転車等規制の運用と連携しつつ、自転車等駐車場の利用誘導策や自転車等駐車場の再配置等により利便性を高める施策が必要である。

放置自転車等もなく供給量を満たしている A タイプの駅においては自転車利用促進策による需要の創出も検討した上で、利用されていない自転車等駐車場の統廃合など供給量の縮小・調整が必要となる。



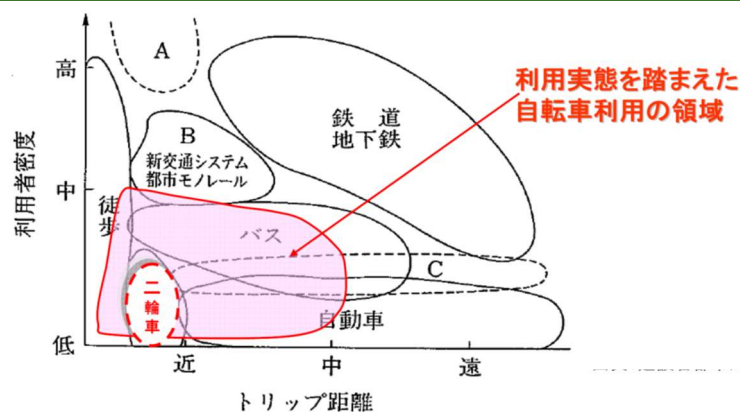


(1) 自転車需要のコントロールのあり方

◆移動の距離帯や他の交通手段との関係を踏まえた対応

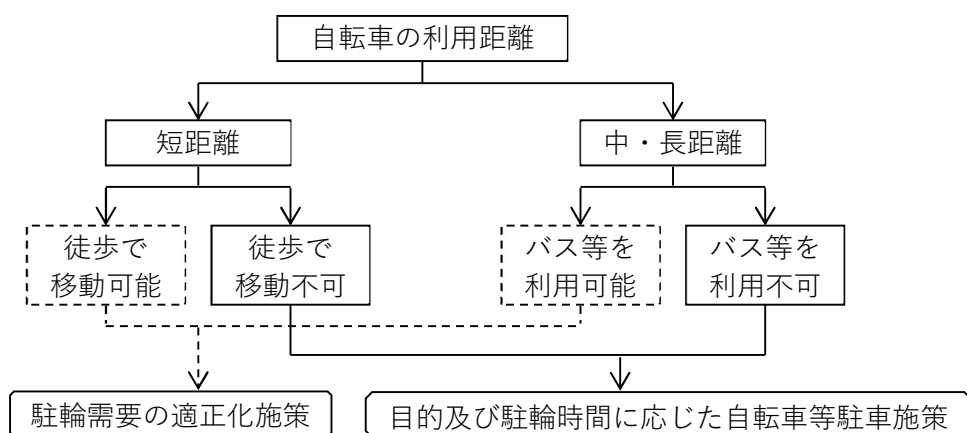
- 自転車の利用領域は広く、移動する距離帯によってはバスなどの公共交通と競合する可能性や、自転車よりも他の交通手段を利用してもらう方が効率的な場合がある。
- 一方、自動車からの転換や地域の活性化等まちづくりの観点から自転車利用を促進していくことが必要な場合がある。
- このため、短距離の移動では徒歩による移動への誘導、中・長距離ではバスの利用を誘導するといった移動距離に応じた対応により自転車の無秩序な利用を是正するなど放置自転車対策を図るとともに、まちづくりの観点からの自転車利用促進のための自転車等駐車場の確保を図るなど適切に駐輪需要を予測し調整することも必要である。
- この際、公共交通など他の交通手段との役割分担・機能補完や連携を勘案して、都市交通における自転車の位置付けを明確にし、自転車等駐車施策を展開していくことが望まれる。

▼都市交通における交通手段の適用範囲



出典：建設省資料をもとに加筆

▼移動の距離帯に応じた対応の考え方

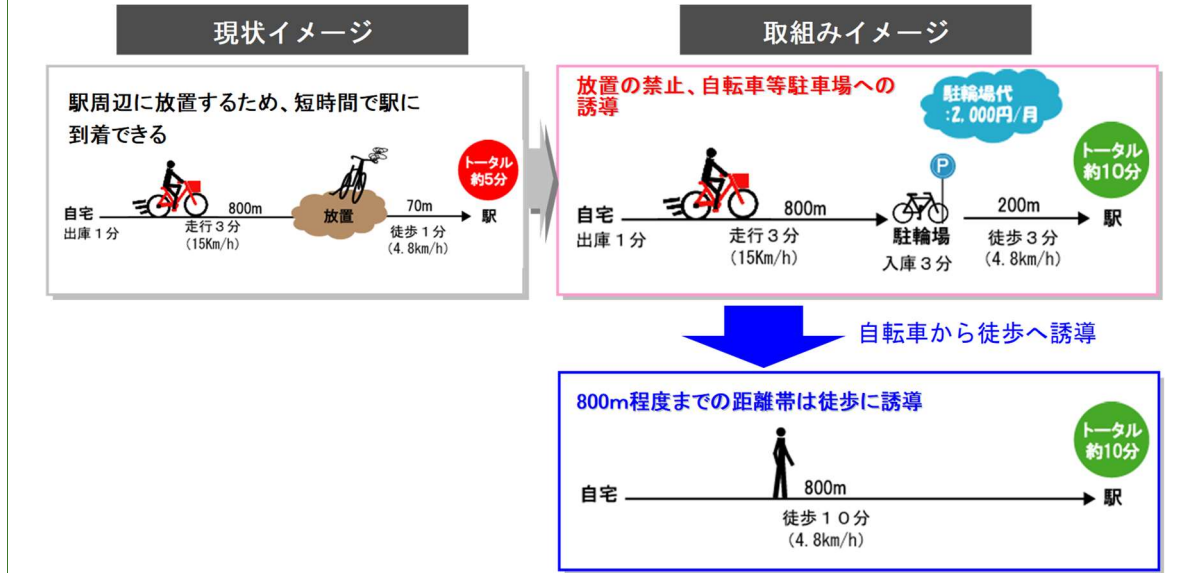


※自動車からの転換や地域の活性化等の観点から自転車利用を促進する場合は、放置自転車等対策を行いつつ、まちづくりの目的に応じた適切な対応が必要。(例えば、買物等における自転車利用を促進する場合、買物では一定の荷物が生じることなどを踏まえ、徒歩で移動可能な距離帯でも自転車での利用を想定し対応することも考えられる。)

◆ 取組イメージ(放置自転車等対策)

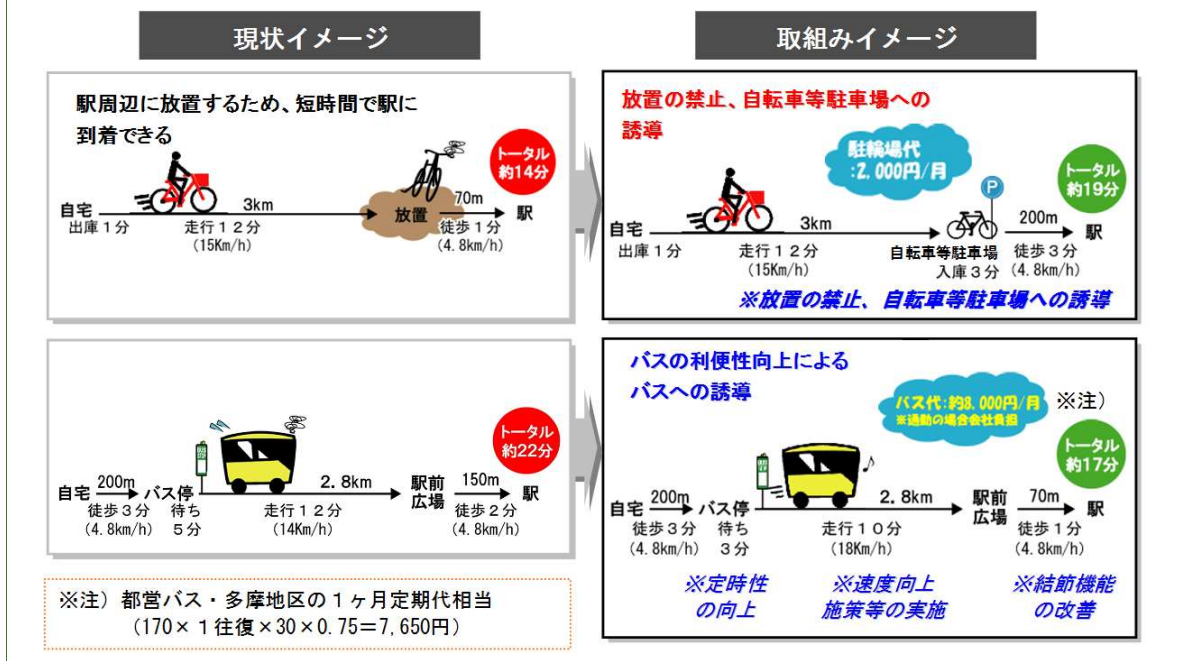
▼徒歩への誘導

- 自転車の適正な利用の徹底により、800m程度までの距離帯では徒歩を便利にして誘導
誘導策としては、駅周辺自転車等駐車場の料金設定の見直しや、自転車等駐車場のフリンジ型配置などが考えられる。



▼バスへの誘導

- 自転車の適正な利用の徹底とバスの利便性向上を図る取組をあわせて実施することにより、自転車からバス利用へ誘導
誘導策として、バス停への自転車等駐車場整備や、料金改定等バスの利便性向上策が考えられる。



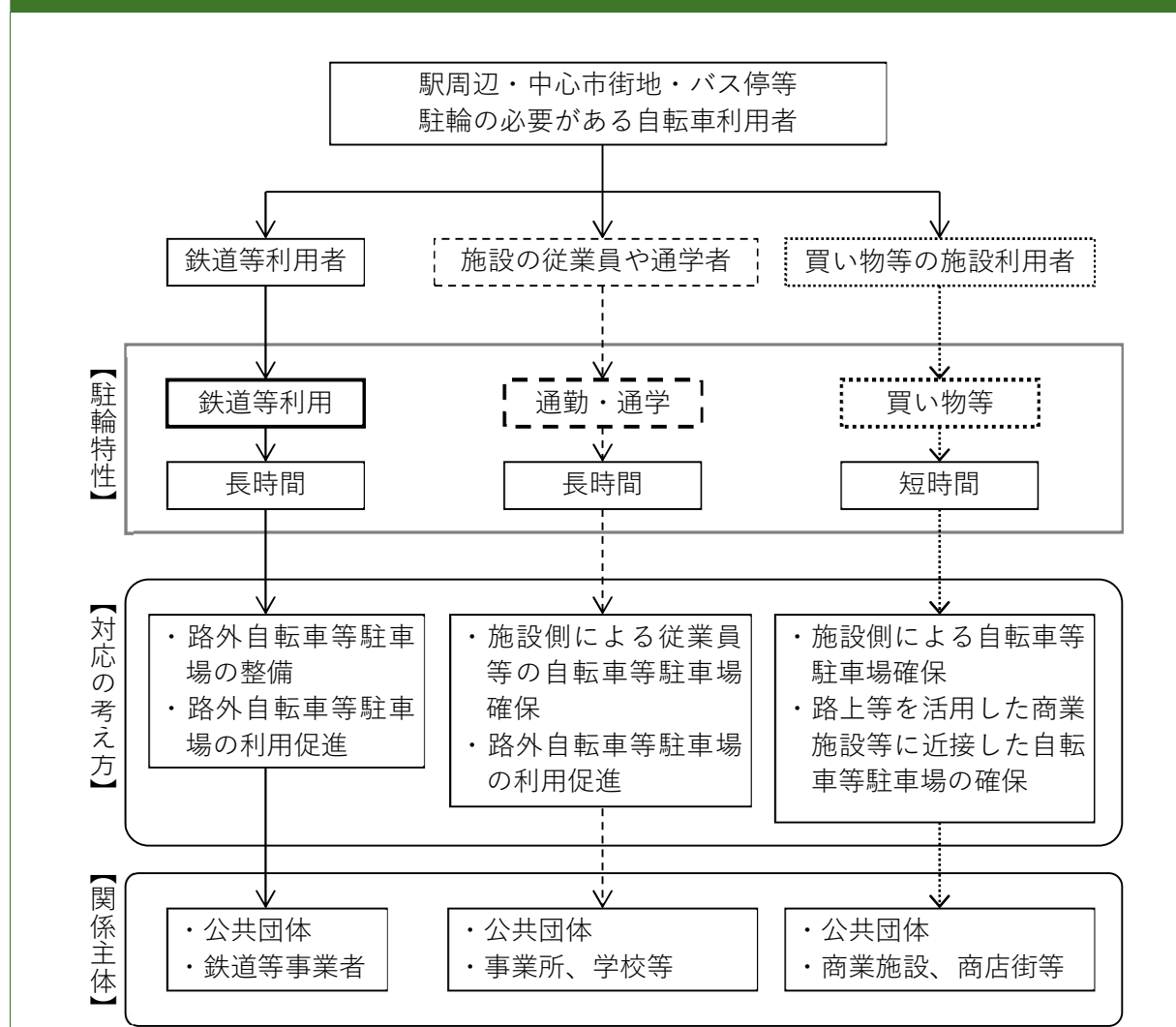


(2) 自転車等駐車場の供給のあり方

◆駐輪の目的や駐輪時間に応じたきめ細かな対策、適切な自転車等駐車場の確保

- 自転車利用者は、「鉄道等利用者」と「施設の従業員や通学者」、「買い物等の施設利用者」に大きく分けられ、それぞれ駐輪時間も異なる。
- 地域の活性化等まちづくりの観点も踏まえ、これらの利用者の特性に応じた自転車等駐車場の設定や料金体系の設定など、きめ細かな自転車等駐車施策の実施が望まれる。
- 駐輪の質を把握することは、自転車等駐車場を確保すべき主体を明確にすることにもつながるため、原因者負担・受益者負担の原則に基づき、関係者が一体となった取組を行う上での基本となる。

▼駐輪の量と質に応じた対応の考え方



【第2編】 自転車等駐車施策の展開

【本編の概要】

第2編では、前述した『自転車等駐車施策の現況・課題と対応の考え方』を踏まえ、自転車等駐車施策の具体について、大別して2.2 自転車駐輪の現状把握方法、2.3 具体的な自転車等駐車施策の2ステップの検討工程に従って整理する。

本編は、以下の流れで構成する。

1 自転車等駐車施策展開の考え方について

実態把握調査等を踏まえた、効果的な自転車等駐車施策メニューを検討する際の考え方について述べている。

具体的には、調査結果を用いた自転車駐輪の現状把握等に基づく自転車等駐車施策の考え方、それを踏まえた駐輪の質への対応の考え方を整理している。

2 自転車駐輪の現状把握方法について

自転車利用者の利用特性に対応した自転車等駐車施策を推進するために、『自転車利用者の駐輪実態』を量と質の2つの視点から把握することが必要であることを述べている。

具体的には、実態調査の実施にあたり、調査すべき事項や調査方法を整理するとともに、得られた結果の取りまとめ方を整理している。

3 具体的な自転車等駐車施策について

1章で整理した対応の考え方にに基づき、施策メニューを施策実施の狙いとともに、整理している。また、施策の具体がイメージできるよう全国の先進事例をあわせて紹介している。

4 都市におけるシェアサイクル

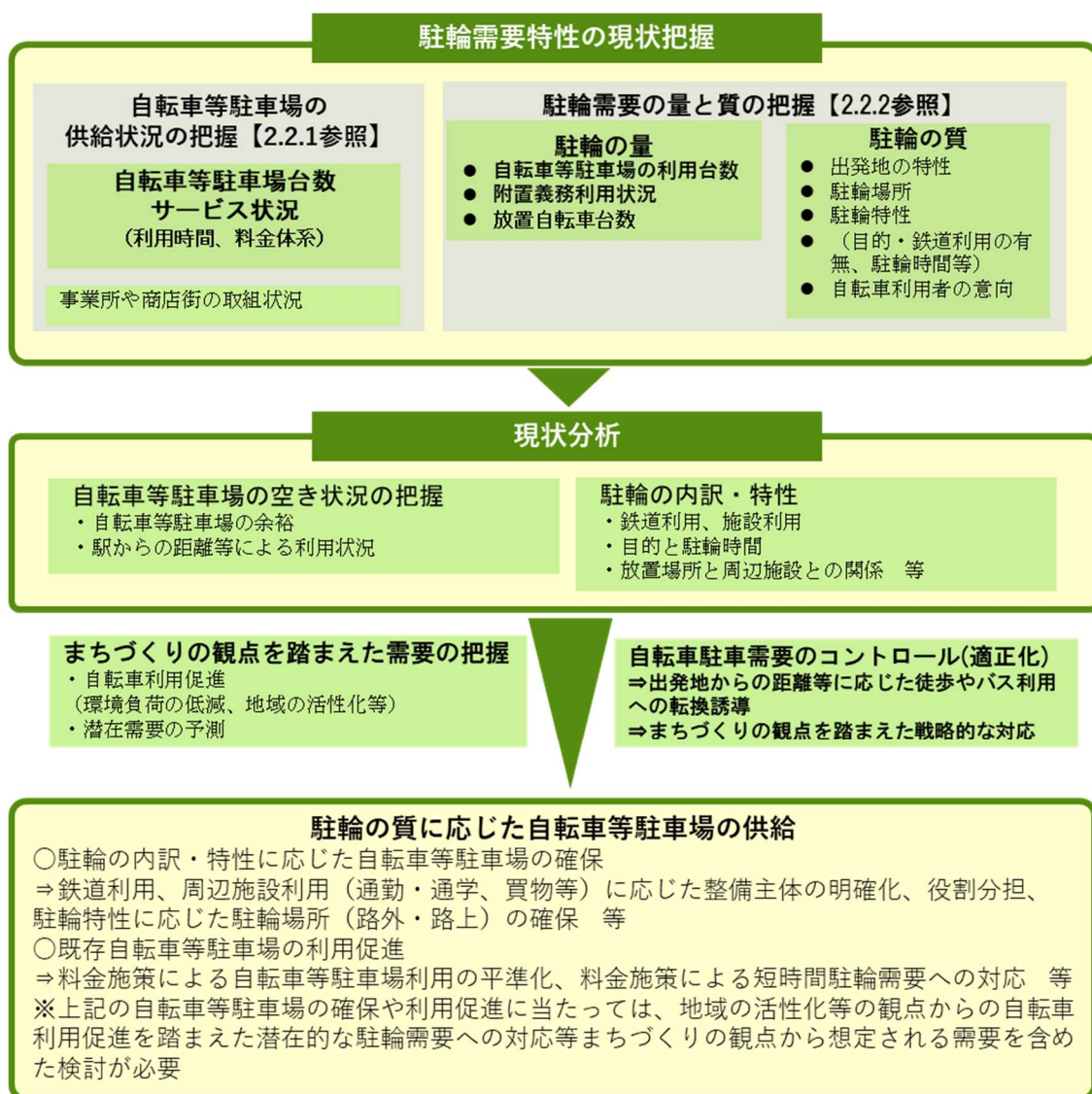
近年導入が進められている「シェアサイクル」について、現状や導入を進めていく上での留意点等を整理するとともに、国内外の先進事例をあわせて紹介している。

2.1 自転車等駐車施策展開の考え方について



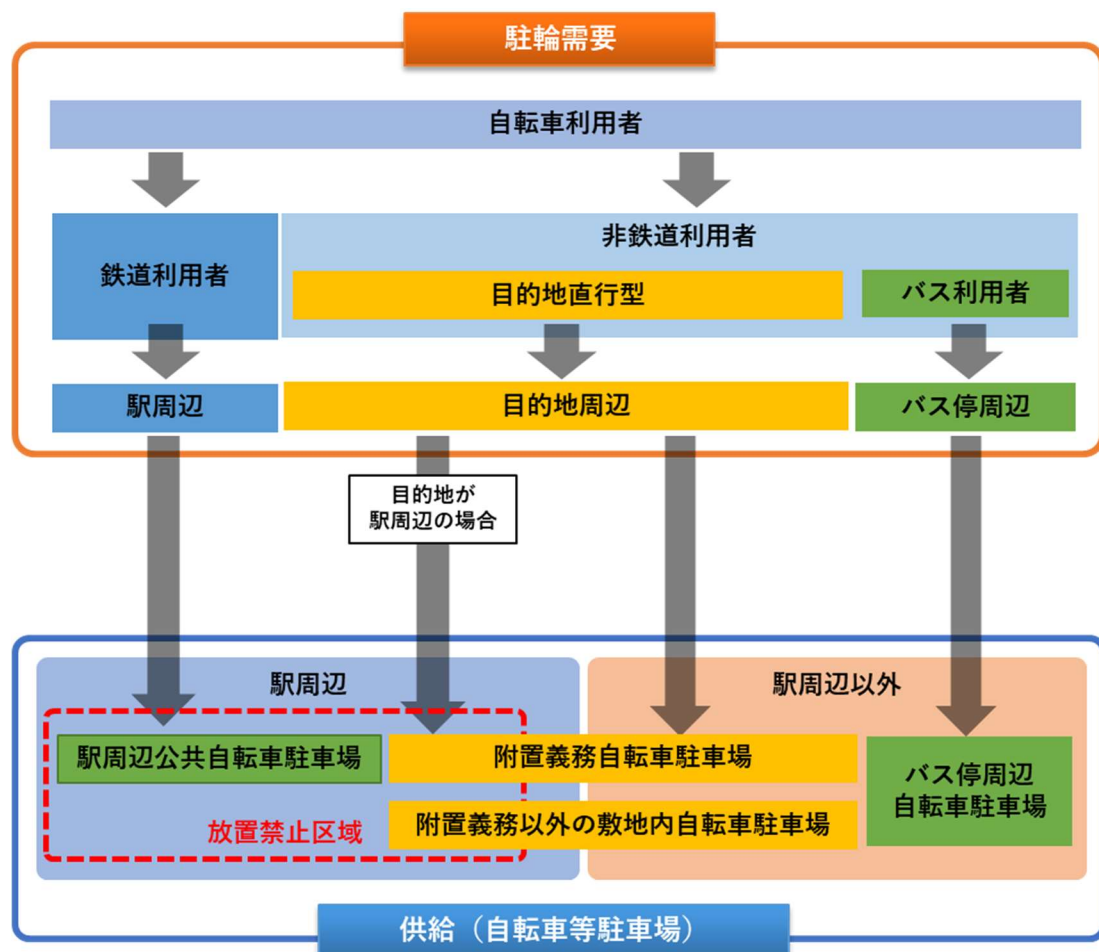
2.1.1 自転車駐輪の適切な現状把握に基づく自転車等駐車対策

- ・自転車等駐車場の整備にあたっては、各地区の駐輪ニーズに対応するとともに、駐輪需要を発生させる関係者の役割分担のもとに取り組むことが重要であり、①自転車駐車需要のコントロール、②駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給の観点から、総合的な対策の検討が必要になる。
- ・駐輪実態調査についても、これらの総合的な検討に対応できるよう、各地区の駐輪需要や利用ニーズを適切に把握することが重要であり、「自転車等駐車場の供給状況を把握」とともに、「駐輪実態の量と質の把握」をすることが必要である。
- ・駐輪の量については、自転車等駐車場の利用台数・放置自転車台数等を、駐輪の質については、出発地の特性・駐輪場所・駐輪特性(目的、鉄道利用の有無、駐輪時間等)・自転車利用者の意向等を調査することが重要である。
- ・また、環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点から自転車の活用を促進する視点を踏まえ、新たな駐輪需要に対応した自転車等駐車場の位置付けを検討することも必要である。



2.1.2 駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給

- ・自転車の駐輪特性は、大きく「目的地(施設)」及び「移動目的」、「駐輪時間」により異なるため、これらの特性に応じた対応が求められる。
- ・近年の駐輪の実態調査結果を見ると、鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向がある。また、これまでの駐輪需要を発生させる施設に加え、新たな施設や区域での放置自転車も増えていることから、放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。
- ・鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきているが、駅から離れた自転車等駐車場を安く設定する等、既存自転車等駐車場の利用率向上の取組が求められている。
- ・また、環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点を踏まえ、公共交通や商店街等地域との連携を図りながら、自転車の利用促進に資する自転車等駐車場の適切な確保が求められる。
- ・従業員については、会社や事業所における自転車等駐車場確保を図るため、自動車駐車場の転用や附置義務の強化などの対応が考えられる。
- ・また、買い物利用者等は、駐輪時間が短く、商店等の近くに駐輪をする傾向があるため、路上自転車等駐車場や商店街に小規模自転車等駐車場を整備するとともに、短時間利用を安く長時間利用では高くする等の料金施策が考えられる。



◆ 自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方

利用特性			対応の考え方		整備主体・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対 応 方 策	
駅 (経由地)	鉄道等 を利用して目 的地へ 移動	長	・路外自転車 等駐車場	・駅(バス停、電停等を含む)周辺の自転車等駐車場整備 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒駅からやや離れている自転車等駐車場の利用率向上 ※料金施策による対応 (距離、施設設備等による料金格差の設定) ※設備の充実度による対応 (駐輪スペースの広さなどの駐輪のしやすさ、付帯設備などの利便性による格差の設定) 【2.3.1 参照】	公共団体 鉄道等 事業者
会社・学 校、商業 施設等	通勤、 通学	長	・会社・学校等 における従 業員用の自 転車等駐車 場	・附置義務の適用、強化 ・自転車等駐車場確保の働きかけ ⇒自動車駐車場の自転車等駐車場への転用等 【2.3.2(1)参照】	会社・ 学校等の 事業所 商業施設
			・路外自転車 等駐車場	・従業員の路外自転車等駐車場利用の徹底 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を既存自転車等駐車場に誘導 ※料金施策による対応 (長時間の駐輪を安く設定) 【2.3.2.(1)参照】	会社・ 学校等の 事業所 商業施設 公共団体
商業施設 等	買物等	短	・商業施設等 の自転車等 駐車場	・附置義務の強化、充実 ⇒地域の駐輪実態に応じた附置義務対象等の見直し 【2.3.2.(2)参照】	商業施設 商店街
			・路上自転車 等駐車場	・小規模で商店街等に近接した路上自転車等駐車場の整備 ・自転車等駐車場の利用促進 ⇒短時間駐輪の利用誘導 ※料金施策による対応 (短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定等) 【2.3.2.(2)参照】	公共団体 商店街等 の団体

2.2 自転車駐輪の現状把握方法について



- 自転車等駐車場の利用状況や新たな供給量を把握するため、現状における供給状況（量とサービス状況）を把握する必要がある。
- 自転車等駐車施策の関係主体を明確にし、自転車利用者のニーズに対応したきめ細かな対応を図っていくため、まちづくりの観点からの自転車利用促進の視点も踏まえ、自転車駐輪の量と質（目的、駐輪時間等）を的確に把握する必要がある。

2.2.1 自転車等駐車場の供給状況の把握

自転車等駐車場の需要と供給のバランスを確認し、自転車等駐車場の供給量の不足を把握するため、地方公共団体等の公的主体や鉄道事業者・商業施設等が供給している公共の用に供する路外及び路上の自転車等駐車場の供給状況を把握する。

放置自転車等の中には、通勤や通学を目的とするものもあるため、事業所等の従業員用の自転車等駐車場整備の必要性を把握するために、勤務先での従業員用の自転車等駐車場の整備状況もできる限り把握することが望ましい。

さらに、商店街への買い物客等の自転車等駐車場確保のための取組や課題も把握することが望まれる。

▼自転車等駐車場の供給状況の把握内容

	対 象	調 査 内 容	調 査 方 法
基本的な把握事項	路外自転車等駐車場	・整備主体、運営主体 ・自転車等駐車場台数(自転車・原動機付自転車等別) ・利用時間 ・料金体系(定期、一時預かり) ・構造形式 ・設備(屋根の有無、自動ゲート、ラックの種類、電動スロープ、防犯カメラ、空気入れ等)	・現地調査または施設供給者へのヒアリング
	路上自転車等駐車場	・整備主体、運営主体 ・自転車等駐車場台数(箇所別) ・利用時間 ・料金体系	・現地調査または公共団体の調書等をもとに把握
把握することが望ましい事項	事業所	・従業員の自転車通勤の状況 ・従業員及び来訪者のための自転車等駐車場確保状況(自転車等駐車場の有無、場所、台数等)	・事業所等へのアンケート調査によるサンプル調査、または実態調査
	商店街等の取組	・自転車等駐車場の確保状況(自転車等駐車場の有無、場所、台数等) ※従業員用、来客者用別に把握 ・自転車等駐車場の確保方法(施設単位、商店街による共同自転車等駐車場等)	・商店街等へのアンケート調査またはヒアリング

2.2.2 駐輪の量と質の把握

駐輪の目的や駐輪時間に応じたきめ細かな対策を検討し、適切に自転車等駐車を確保していくためには、放置自転車等の台数(量)のみならず自転車利用者の目的、駐輪時間等(質)をあわせて把握することが重要である。

(1) 駐輪の量の把握

対象地区の自転車等駐車の必要台数を把握するため、地区内の放置自転車等台数を把握する。

この際、地区内の総駐輪需要を把握するため、また、自転車等駐車の空き容量の把握や自転車等駐車の立地特性による稼働率の違い等を把握するため、公共の用に供する自転車等駐車の利用台数もあわせて把握する必要がある。

また、必要に応じて、まちづくりの観点から想定される需要を含めた検討が必要である。

【把握結果の活用】

○地区単位のピーク時駐輪需要の把握

○自転車等駐車場利用者と路上放置者の特性の把握

⇒鉄道駅等からの距離と路上駐輪や自転車等駐車の利用状況の関係把握
路上駐輪されやすい場所や周辺施設の立地状況と路上駐輪との関係把握 等

【駐輪の量の把握方法】

○自転車等駐車場利用台数

- ・地区内のピーク時駐輪需要の把握と空き状況を把握するため、時間帯別に利用台数を調査することが望ましい。
- ・時間帯別の調査が困難な場合であっても、自転車等駐車場利用者の利用目的に応じた駐輪時間の傾向を把握するために、午前・午後に少なくとも1回ずつ把握する必要がある。

○放置自転車台数の把握

- ・地区内のピーク時駐輪需要を把握するため、時間帯別にブロック単位の放置自転車台数を調査することが望ましい。
- ・この際、放置されやすい場所の把握や商業施設等の施設の立地と放置場所との関係を把握する観点から、ブロック内の場所別に放置自転車台数を調査することも有効である。

▼自転車駐輪の量の把握内容と活用方法

対 象	調 査 内 容	活 用
自転車等 駐車場	・ 時間帯別利用台数	・ ピーク時駐輪需要の把握 ・ 長時間利用と短時間利用の傾向把握 ・ 自転車等駐車の立地場所による利用率
放 置 自転車	・ 地区(ブロック)単位の時間帯別放置自転車等台数	・ ピーク時駐輪需要の把握 ・ 鉄道駅と地区(ブロック)との位置関係や地区(ブロック)の土地利用と自転車放置との関係
	・ ブロック内の場所別の時間帯別放置自転車等台数	・ 放置されやすい場所の把握 ・ 施設の立地状況と自転車等駐車場との関係

◆ 駐輪実態調査の把握項目の例

調査項目	内容
調査対象 範囲	● 放置禁止区域が設定されている場合は、放置禁止区域内とその外縁部。 ● 放置禁止区域の設定がない場合は駅や中心市街地の概ね 300-500m が目安。 ※路地ごとなど最小単位で分類し計測しておくことで、エリア別、方角別に集計がしやすくなる。
調査対象 施設	● 公営自転車等駐車場 ● 民営自転車等駐車場(民間事業者・個人経営) ● 附置義務自転車等駐車場 ● 附置義務以外の自転車等駐車場 ※各施設も階層別や定期・一時別、上下段ラック別など特徴ごとに分類して計測することで、詳細な分析が可能となる。
調査日時	● 晴天の日(雨天時及び帰宅時に雨予報の時は自転車利用が減少する) ● 自転車利用が多い時期に実施することで年間の駐輪需要の概ねのピークを捉えることができる。一般的には、春(5-6月)と秋(9-11月)頃。 ※駅の特性によっては、土曜日や日曜祝日等の実態を把握する必要もある。逆利用が多い駅や商業施設等が多い駅などは平日よりも駐輪需要が多いケースがある。
調査 時間帯	● 午前(9-10時頃)：朝の通勤通学が終わり、店舗等がオープンする前。 ● 日中(12-15時頃)：買物・私用目的の自転車利用が増え、学生等が帰宅する前の時間帯。総需要が概ね最も多くなる時間帯でもある。 ● 夕方(16-19時頃)：学生等の帰宅が始まり、全体の需要は減るが、監視等が緩まる時間帯で放置自転車等が最も増える時間帯。 ● 深夜(終電後)：通勤通学者が概ね帰宅し、夜勤の人や逆利用者のみが駐輪している時間帯と言え、逆利用の割合等を把握するのに適している。 ※学生の割合や逆利用の割合、主な通勤通学先までの所要時間などによって、ピークとなる時間帯などの特徴に違いが生じる。また、放置規制状況によって放置自転車等のピークも異なるため、出来る限り頻度を高く計測すると特性を把握しやすい。
対象車種	● 自転車(種類別…電動アシスト自転車、スポーツバイク、チャイルドシートの有無、三輪自転車、電動キックボード等) ● 原動機付自転車(第一種・第二種原動機付自転車) ● 自動二輪車(125cc 超・250cc 超・400cc) ※立体機械式自転車等駐車場の整備を検討する際は、高さ、長さ、幅の制限があるため、事前に対応可能な自転車等の割合を把握する必要がある。

◆ その他の定量的データ

自転車等駐車場	定期契約者数の推移、居住地等利用属性データ 一時利用者数の推移、売上額の推移
放置自転車等	警告数、撤去頻度、撤去台数、返還台数、返還率、処分台数

(2) 将来需要量の増減要因

現状の駐輪需要量を把握した上で、駅周辺の全体の駐輪需要を左右すると考えられる以下の外的要因等を考慮し、将来需要についても考慮していくことが重要である。またその際、自転車活用推進等の政策的な戦略における目標や、将来需要の創出も考慮する必要がある。

増減要因	増減要因分析の視点の例
人口動態	駅周辺駐輪需要に影響を与えるのは、自転車の駅勢圏人口が重要で駅徒歩圏内の人口増加は駅周辺の駐輪需要に直結しない。特に利用が多い駅から 1-2 km 圏内の人口動態が最も増減に影響を与えるため、駅勢圏の把握が重要となる。 全国的には、駐輪需要と周辺の人口や生産年齢人口と強い相関があるわけではなく、女性や高齢者の労働力率など、就業人口の変動が影響を及ぼしている可能性があるため、人口の量だけでなく質(属性)に注目することも考えられる。
分担率 (交通体系 の変化)	駅単位での端末交通分担率は、徒歩やバス、自動車による送迎など他の交通分担率に大きく影響を受ける。近年、都心部では駅周辺等に高層マンションが立地することにより、徒歩圏内人口の増加や、運転手不足等によるバス路線の統廃合等により、自転車等やバス分担率の低下傾向が進んでいる傾向が見られる地域もあることから、交通戦略全体の見通しの中で、自転車が担う役割を位置付けて需要量を考慮することも重要である。
シェア サイクル	シェアサイクルの導入に伴い、自転車利用が保有から共有(シェア)に移行している可能性も考えられ、自己所有自転車の駐輪ニーズが減少し、シェアサイクルポートのニーズが高まることも考えられる。ただし、シェアサイクルによって現在の駐輪需要がどのくらい代替できるかは、シェアサイクルのポート数や自転車の台数等の影響も受けるため、大幅に転換できるとは限らない。
バス交通 の利便性	バスの利用圏と自転車の利用圏は重複する距離帯もあることから、バスの利便性が低下すると自転車等への転換が増加することが考えられる。 一方で、バスの利便性の向上により自転車利用が減少することも考えられる。
鉄道駅の 利便性	急行等速達列車の停車や他路線への相互乗り入れ等による鉄道駅の利便性が向上すると、乗降客数の増加に伴い駐輪需要も増加することが予想される。一方で、利便性が低下した場合は、他の駅へ需要が転換する可能性もある。それ以外にも駅周辺の商業施設等の立地状況等による駅周辺の魅力度も駐輪需要に影響を与えることから、駅の利便性の変化を注視して考慮することが重要である。
自転車 通行空間	自転車道など安全で快適な自転車通行空間が整備され、自転車等駐車場へのアクセス性が向上すると自転車利用が増加する可能性がある。
ライフ スタイル の変化	新型コロナウイルス感染症等の影響でリモートワークが増加したことで、自転車の利用特性が変化し、端末利用から代表利用への転換や利用頻度の減少など地域によって顕著な変化が見られたケースもみられた。 また、若年層の外出率が低下している一方で、フードデリバリーやネットショッピングの宅配等が増加し、個人の配送業務等で自転車が利用される傾向になっている。 そのため、こうした利用特性の変化による需要量の変化等を考慮した項目を設けることも考えられる。

(3) 駐輪の質の把握

自転車放置者のニーズに応じた対策を検討するため、アンケート調査等により、自転車等駐車場利用者、路上放置者の駐輪実態や意向等を把握する。

また、自転車利用の促進に向け、まちづくりの観点から戦略的に自転車等駐車場を整備していく場合は、潜在的な需要を想定し対応することも必要である。

【把握結果の活用】

- 他の交通手段への転換可能性を把握するための調査
- 自転車利用者のニーズ(質)に対応した対策検討のための調査
 - ⇒自転車の利用目的(鉄道利用か直行の利用か、目的は通勤・通学か、買い物か等)
 - 駐輪場所の特性、駐輪ニーズ、自転車等駐車場利用等に関する意向

【駐輪の質の把握方法】

- 自転車等駐車場利用者および路上放置者における駐輪の質の把握
 - ・自転車等駐車場利用者と路上放置者との質の共通点や相違点を把握する観点から、自転車等駐車場利用者と路上放置者の両者にほぼ同じアンケート調査を実施することが望ましい。

▼自転車駐輪の質の把握内容と活用方法

調査項目	調査内容	調査対象		活用
		自転車等 駐輪者 利用者	路上 放置者	
出発地の 特性	・出発地 ・出発地から駐輪場所までの距離(時間) ・アクセス、イグレスの別	○	○	他の交通手段(徒歩・バス等)への転換可能性の把握
駐輪場所	・駐輪場所 ・定期、一時預かり	○ ○	○	駐輪場所の特性と駐輪特性との関係把握
駐輪特性	・目的(通勤・通学、買い物、娯楽、業務等) ※目的とあわせて、鉄道利用か、あるいは周辺施設への通勤・通学や周辺施設利用かを聞くことが重要 ・駐輪時間 ・利用頻度 ・駐輪場所の選定理由 ・駐輪場所から目的地までの距離(徒歩時間)、利用施設名	○	○	自転車駐輪のニーズ把握 自転車の利用特性や駐輪特性と、駐輪場所との関係把握
自転車 利用者の 意向	・自転車の利用理由	○	○	他の交通手段への転換可能性の把握
	・雨が降った場合の交通手段	○	○	
	・自転車等駐車場を利用するための条件(距離・料金等)		○	既存自転車等駐車場の利用促進条件、新たな自転車等駐車場の設置条件等の把握
	・料金に関する意向	○	○	

適正な利用を行っている自転車等駐車場利用者からは比較的協力が得やすいが、放置自転車等利用者は、放置している認識がある場合、アンケートに協力的になりにくく、回収率が低くなる傾向がある。したがって、場所や台数によっては調査手法をよく検討する必要がある。

① 基本属性

自転車駐車場利用者

路上放置者

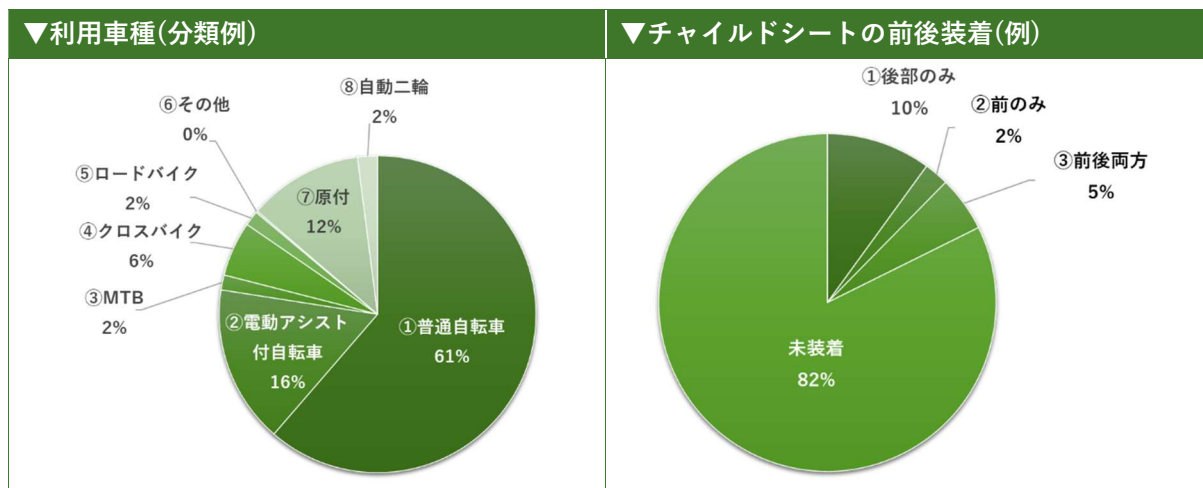
性別、年代、職業等が考えられる。これらの属性別の違いや特性を把握したい場合は、細分化して聞く必要がある。

② 利用車種

自転車駐車場利用者

路上放置者

近年、電動アシスト自転車の普及など自転車等の種類も多様化しており、タイヤ幅が太くラックに収まらない自転車や通路にはみ出す長さのある車両、チャイルドシート付自転車など通常の自転車等駐車場設備では対応できない自転車も増加していることから、車種の細分化や対応の必要がある車両の割合を把握できるように調査することが重要である。



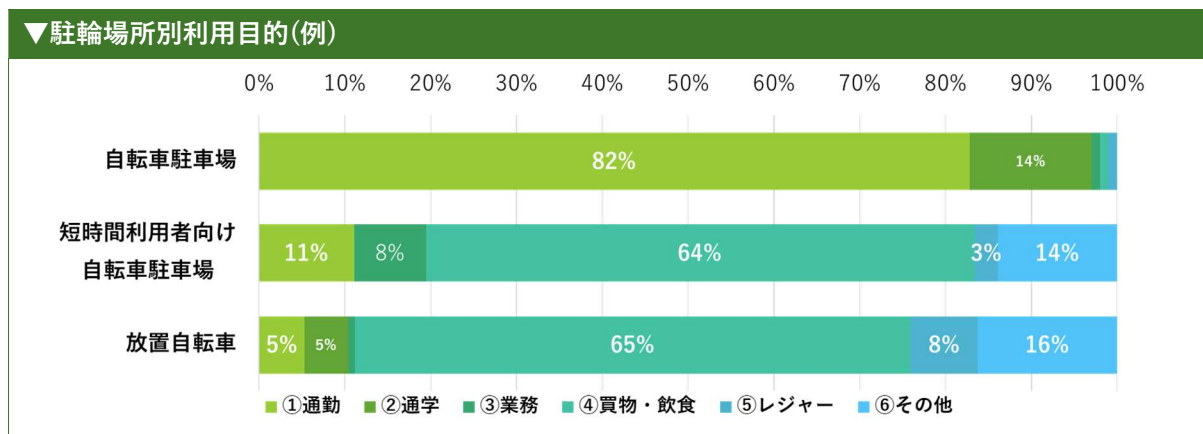
③ 利用目的

自転車駐車場利用者

路上放置者

自転車利用者の利用目的を通勤通学及び買物・私用で分類することでそれぞれの駐輪特性の違いを把握することが可能である。

駐輪目的の違いにより、鉄道の利用有無や駐輪時間帯・駐輪時間に大きな違いが見られることが多く、自転車等駐車場の立地や料金体系(短時間無料制の導入有無など)によって、この目的の割合が大きく異なるため、把握する必要性の高い項目である。



④ 利用形態

自転車駐車場利用者

路上放置者

自転車等駐車場の利用形態として、アクセス交通(正利用・自宅等から駐輪場)、イグレス交通(逆利用・駐輪場から会社等目的地)のどちらであるか、把握する必要がある。

周辺に主に住宅しかない駅では、正利用が大半を占める傾向があり、周辺に学校(高校・大学等)や企業(工場等)がある駅では、逆利用の比率が高まる傾向がある。

主に平日の日中に駐輪する正利用者と、主に平日の夜間及び休日に駐輪する逆利用者の、駐輪特性の違いから、逆利用率が高いと実際の利用者数(契約者数など)と駐輪実態(駐輪需要のピーク)に乖離が生じるため、適切な自転車等駐車場の整備量を把握する上では重要な項目である。

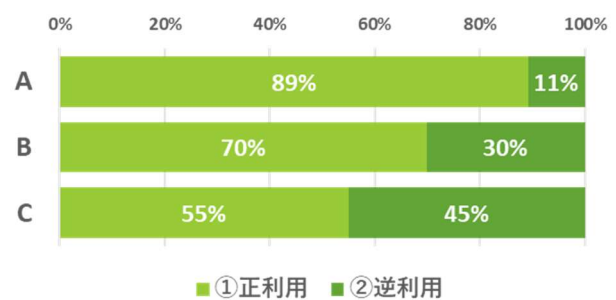
また、逆利用者は主に平日の夜間及び休日に駐輪するが、学生の場合、これに加えて長期休暇(夏休み等)期間があるため、年間を通して駐輪時間が長くなり、定期契約をする傾向が強いという駐輪特性がある。

正利用と逆利用の自転車の利用時間帯や発生地と目的地の関係性によっては、シェアサイクルの導入により、自転車等駐車場の必要量の減少に繋がる可能性がある。

▼正利用と逆利用(例)

＜設問例＞自転車を利用するのは以下のうち、どちらですか？(○はひとつ)

- ① 自宅 → 駐輪場
(自宅からこの駐輪場までを利用)
- ② 駐輪場 → 学校・会社などの目的地
(鉄道等でこの駐輪場に来られ、目的地まで自転車を利用)



⑤ 契約形態

自転車駐車場利用者

有料自転車等駐車場では、大きく分類すると定期契約(年間登録制も含む)か一時利用の2種類の利用方法がある。どちらか一方の利用方法しかない場合は聞き取る必要はなく、同一の自転車等駐車場において、異なる利用方法がある場合に聞き取る必要がある。

定期と一時の割合自体は、自転車等駐車場の利用枠に左右されるため、これ自体に大きな意味はないが、利用頻度や利用形態(正・逆利用)、駐輪時間等に違いが見られることが多いため、クロス集計を行う上で必要な項目と言える。

定期契約者と一時利用者では、利用頻度に違いが生じる場合が多いが、近年、利用頻度が高いにも関わらず一時利用を選択している利用者が多い傾向がある。

この要因として、①基本的に平日の週5日利用であるが、テレワークの普及に伴う利用頻度の減少や雨天の影響等から月間の利用回数が減り、一時利用で利用した方が安くなっているケース、②一時利用スペースの方が定期利用よりも利便性が高い場所にあるケースが考えられる。

①のケースは定期利用料金と一時利用料金の設定によるもので、②のケースは自転車等駐車場の立地やレイアウトによるものである。こうした課題を抽出する意味でも、重要な調査項目の一つである。

⑥ 出発地(発生地)及び駅までの直線距離

自転車駐車場利用者

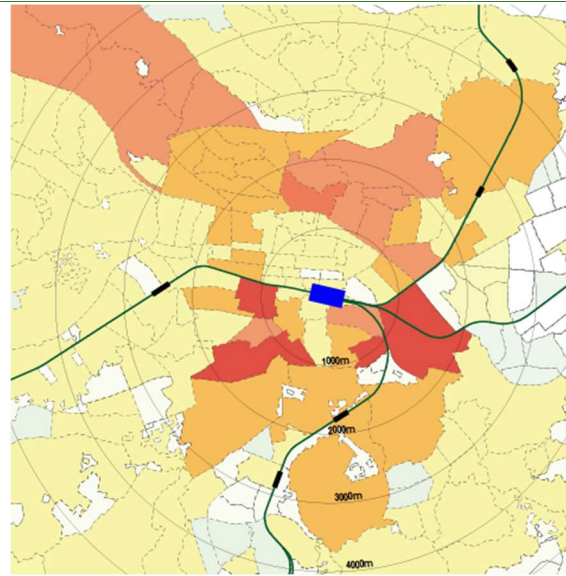
路上放置者

アンケート調査などから居住地について聞き取り、町丁単位や方向別で集計することで、利用が多いエリアを把握することができる。ただし、町丁単位での集計では大きさに偏りが生じ、面積が広く人口密度が高いエリアが多くなる傾向があるため、各町丁別の人口に対する発生率を算出するなどして、自転車の量だけでなく、発生率も把握することで実態を把握することが重要である。

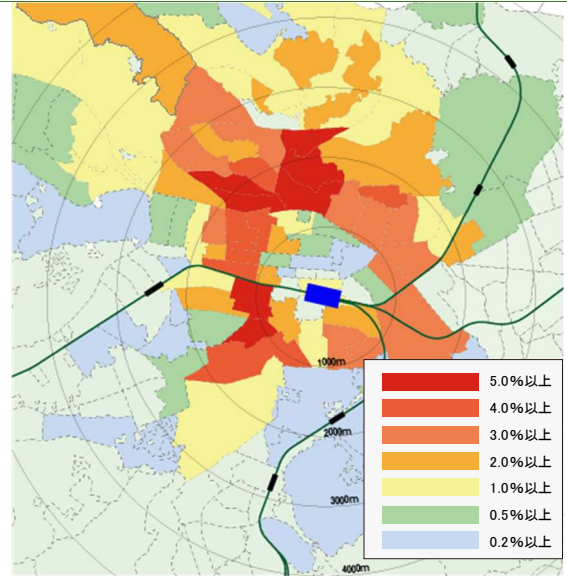
居住地(発生地)と駅の直線距離を計測し、概ねの距離別発生数を把握するために 500m 単位などで集計することで、利用特性を把握することができるが、地域特性が異なる場合(他の路線が並行して走るエリア、河川等により動線が分断されているエリアなど)、方向別で異なる傾向が出ることがある。

▼自転車発生地分布(町丁別)

町丁別発生数で色分けしたイメージ

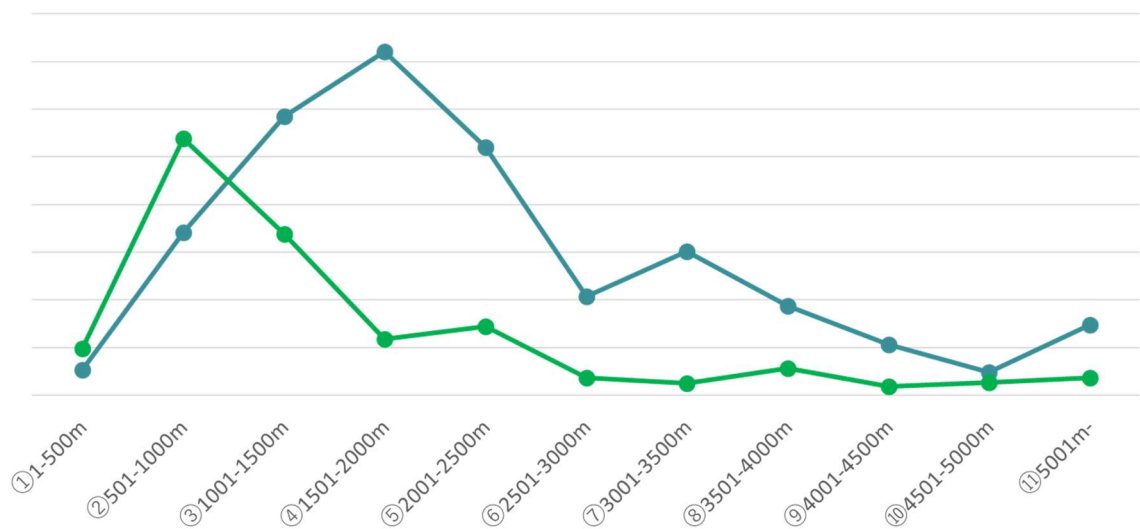


町丁別の発生率(人口比)で色分けしたイメージ



▼自転車の距離別発生数(例)

- ・南北別、東西別などに分解して、集計することで最も利用される距離帯などに違いが見られる。



⑦ 駐輪時間

自転車駐車場利用者

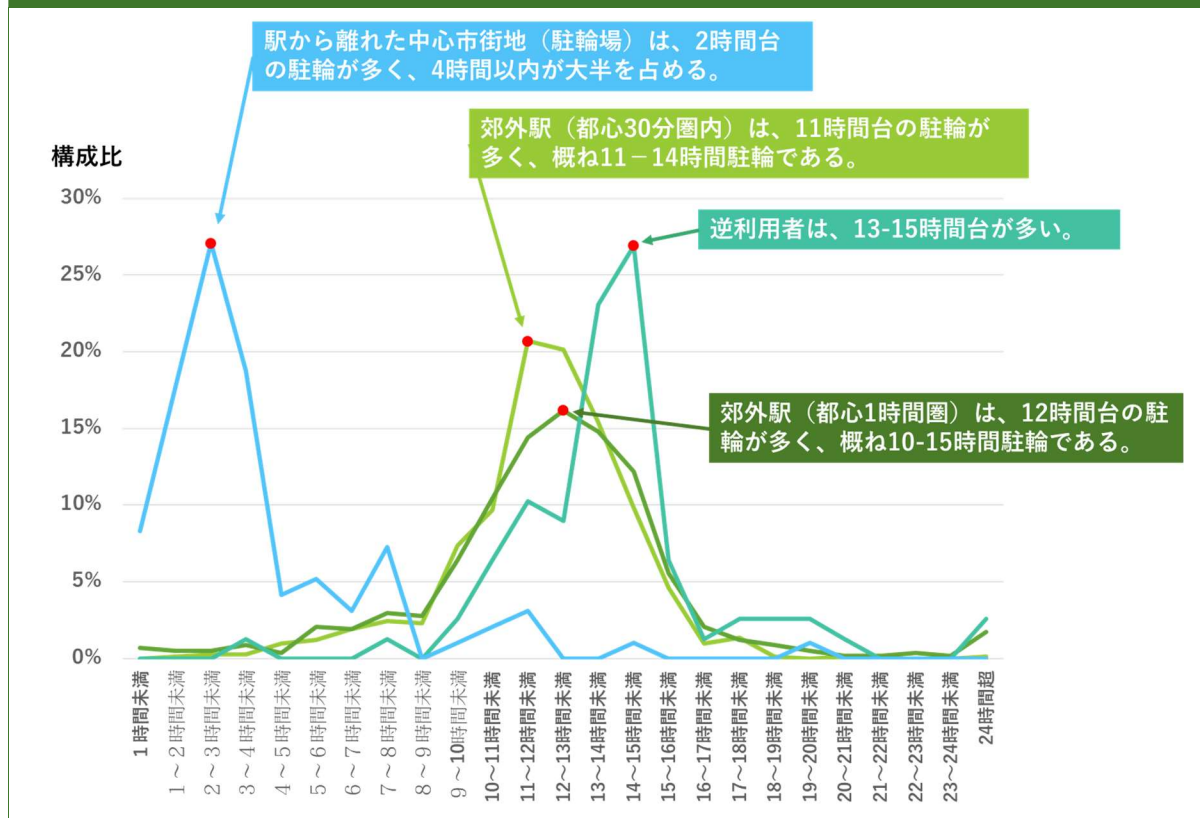
路上放置者

駐輪時間は、駅の立地(都心部からの距離など)や駅特性(商業施設等の集積度等)、利用目的、現状の料金体系など自転車等駐車場ごとによっても大きく異なるため、様々な利用属性ごとに分析することが重要である。

機械管理の自転車等駐車場であれば、利用実績データから把握することも可能である。

時間制の料金制度を導入・検討する際には必要な項目となる。例えば、現状の利用者で短時間無料制を導入した場合に恩恵を受ける人の割合や、12 時間毎の料金制を導入する際に影響を受ける人の割合などを把握することができる。

▼自転車等の駐輪時間(例)



⑧ 駐輪時間帯

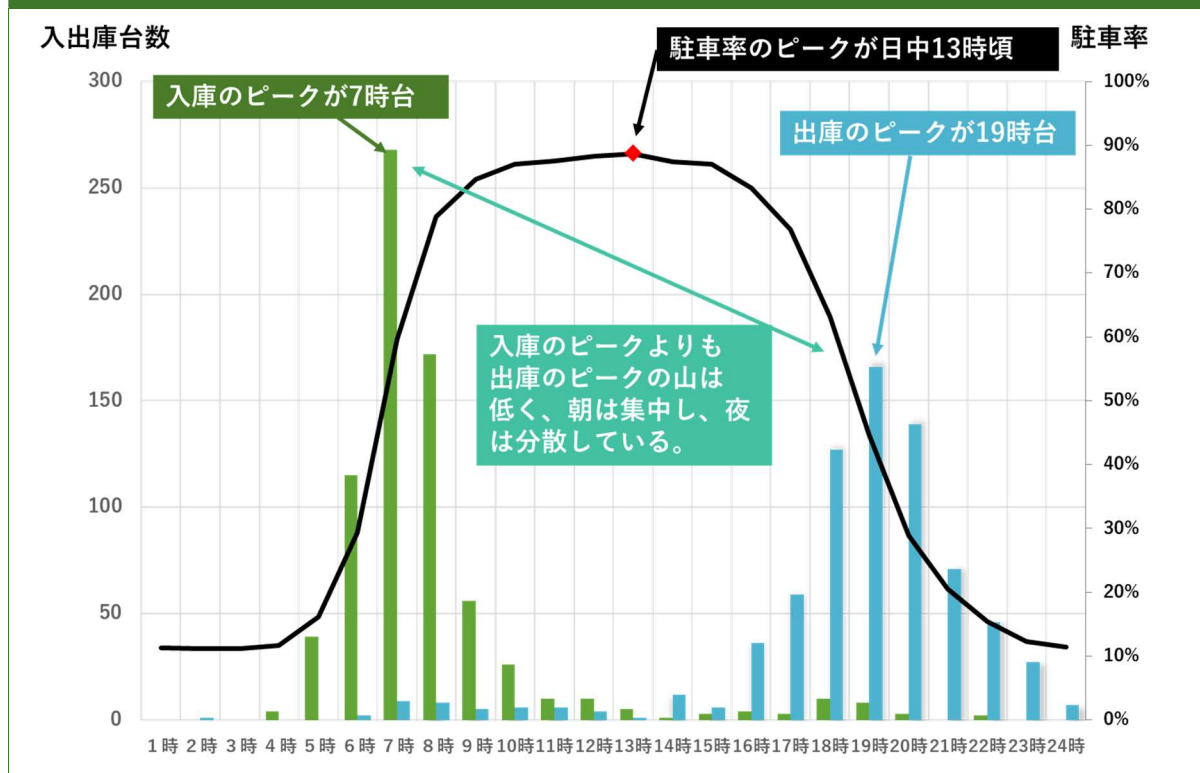
自転車駐車場利用者

路上放置者

駐輪時間だけでなく、何時から(利用開始時間)何時まで(利用終了時間)駐輪していたかを聞くことにより、入出庫時間帯を把握することができる。

その上で、各時間帯に駐輪していた人の数を推定することができ、時間帯別の駐車率を算出するなどしてピーク時間帯の把握が可能となる。

▼自転車等の入出庫時間帯と時間帯別駐車率の想定(例)



⑨ 利用頻度・よく利用する曜日

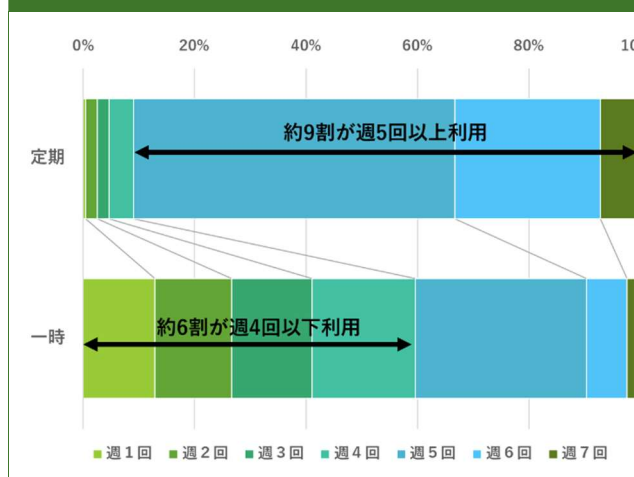
自転車駐車場利用者

路上放置者

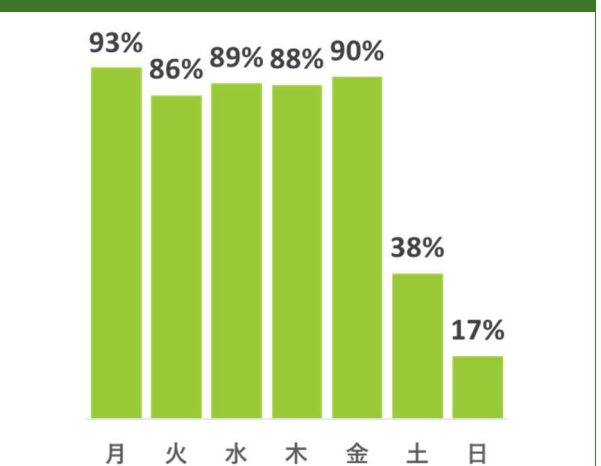
利用頻度を把握することは、定期と一時の収容台数や料金のバランスを検討する際などに必要な項目である。下記の例では、一時利用でも週5回以上の人が一定数いることがわかる。

また、よく利用する曜日などを聞くことは、平日でも利用しない定期利用者や土日祝日の利用動向を把握するために有用である。

▼利用頻度(定期と一時で分類した例)



▼よく利用する曜日(例)



⑩ 駐輪場所

自転車駐車場利用者 路上放置者

アンケート調査等では、調査票の配布時に場所が分かるように工夫することで聞き取る必要はないが、自転車等駐車場の階層別など詳細に分類したい場合は聞き取ることも考えられる。

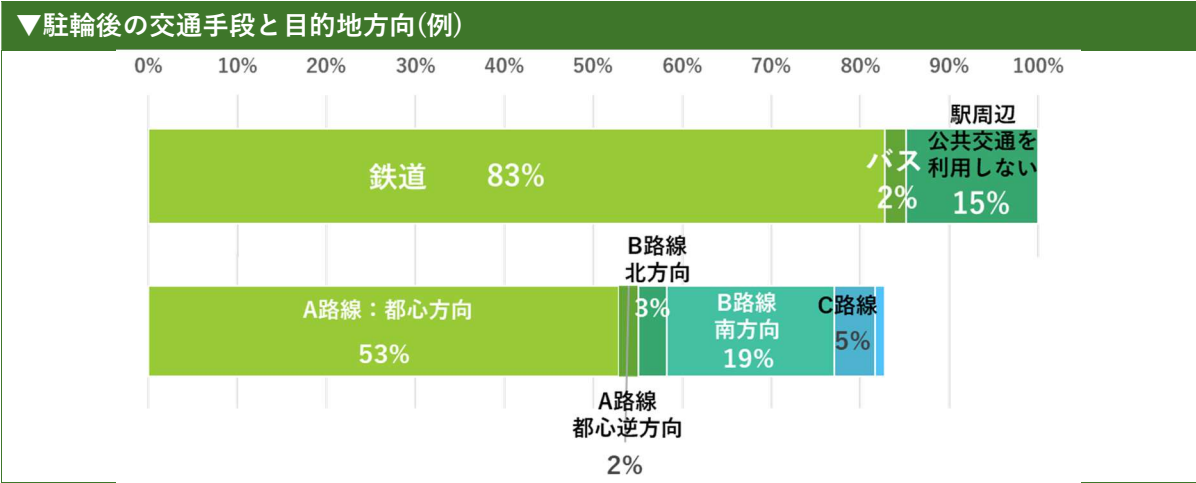
自転車等駐車場の場合は、立体式など大規模な施設や高架下など駅からの距離に違いがある場合、駅までの所要時間に差が生じるため、利便性に大きく影響を与える要素となる。

⑪ 駐輪後目的地・方向

自転車駐車場利用者 路上放置者

駅の特性によっては自転車利用者が駐輪後に鉄道を利用するとは限らず、駅周辺に企業や商業施設が多いと、会社での勤務やパート・アルバイトをしている人の利用も増える。また、バスに乗り継ぐ人なども考えられることから、駐輪後に他の交通手段を利用するか、乗り換えした場合、どちらの方向に向かうかを把握することも重要である。

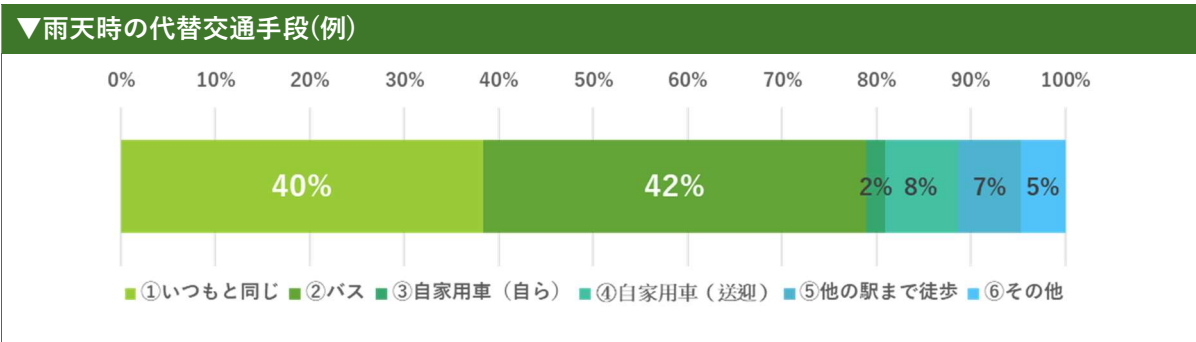
例えば、バス利用者が多ければバスターミナル、バス停などとの近接立地を検討することや、公共交通を利用してない人が多い場合は、最終目的地となる周辺施設に自転車等駐車場の附置を義務づけるなどが考えられる。



⑫ 雨天時の代替交通手段

自転車駐車場利用者 路上放置者

雨天時の代替交通手段を聞くことで、自転車に交通手段が限られている人やバス交通が担っている割合などが把握でき、雨天時の他の交通とのバランスや需要変動等を把握することが可能となる。



⑬ 利用者満足度

自転車駐車場利用者

自転車等駐車場の質に対するニーズを把握する上では、利用者の満足度を聞き取り定量的に評価できるようにすることも重要である。下記の例に示すように、各項目を 5 段階評価するなどして、自転車等駐車場ごとや属性ごとに分析することで、各自転車等駐車場の強みと弱みを把握することができる。

自転車等駐車場利用者は、基本的に普段利用する駅周辺の情報しか知らないことが多いため、自分の知っている範囲での相対評価として捉え、駅からの距離など絶対評価が可能な指標と比較し、分析することも重要である。



⑭ 放置者に対する質問

路上放置者

放置者の特性を把握する上で、「なぜ駐輪場を利用せずに放置したか」が重要な項目となるが、そもそも放置をしているという認識がなく皆が置いているから駐輪場だと思っている人も少なくない。

そこで、「放置禁止区域であること」の認知度や「路上放置が条例違反になり撤去されること」、「近くに自転車等駐車場があること」などの基本的な認識について確認した上で、放置する(路上に駐輪する)理由について、確認することが重要である。

また、どれぐらいの距離に自転車等駐車場があれば利用するか、どのような条件であれば放置をしないかなどの意向を確認することで、どのような整備が望ましいか検討しやすくなる。

⑮ その他

地域の実情に応じて、明らかにしたい項目について質問を追加し、利用特性を把握することが重要である。

以下、その他の項目で考えられる項目の例を示す。

契約年数 (定期利用者)	特に利便性の高い自転車等駐車場では、定期契約者の利用年数が長期に渡っていることが多く、新規利用者が利便性の高い自転車等駐車場を契約できないなどの課題なども考えられる。 利便性の高い自転車等駐車場における待機者対策の要因を把握する際などにも有効である。
最終目的地	鉄道利用の場合、終着駅でない限り、上りか下りのいずれかの方向に行っているか、また複数路線が存在する場合、どの路線に乗るかによって、自転車利用勢圏に影響を与えるため、把握する必要がある。
自転車の金額	近年大幅に増加している電動アシスト自転車やスポーツタイプの自転車は、一般の自転車に比べ高価であることから、防犯性や設備面を重視している利用者もいる。多様な自転車等に対応する自転車等駐車スペースを確保する場合の判断材料となり得る。
自転車等駐車場に 求める設備・サービス	既存利用者の満足度を上げるためにも、不足する設備やサービスを把握するために必要な項目である。
自転車等駐車場を選択 する際に重視する項目	駅からの距離、利用料金、定期・一時利用、屋根の有無、営業時間、管理人の有無、駐輪スペースの広さ、キャッシュレス決済の有無、防犯性、利用者のマナー等
自転車等駐車場までの 走行ルート	どの方向から来訪しているかを把握することで、利用動線を正確に把握することが可能となり、自転車等駐車場の立地及び出入口等を検討する際に参考となる情報となる。
有料化に関する意向	無料自転車等駐車場を有料化する検討する際には、有料化によって自転車利用をやめる可能性のある人を推定する必要がある。ただし、有料の場合利用するかどうかストレートに質問すると有料化への抵抗感から、実際は利用する可能性のある人でも反対意見を回答する可能性があるため、設問の仕方を工夫する必要がある。



- 近年の駐輪の実態調査結果を見ると、鉄道等利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買い物客などの短時間利用者や放置場所周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向がある。このため、放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。
- 自転車は環境にやさしく誰もが利用できる身近な交通手段であり、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を支える都市交通システムの一つとして重要な役割を担うことから、自動車からの転換等環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点を踏まえ、戦略的に自転車等駐車場の整備を進めることが必要である。
- 鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきているが、駅から離れた自転車等駐車場の利用料金を安く設定する等、既存自転車等駐車場の利用率向上の取組が求められている。

2.3.1 交通結節点における自転車等駐車場整備

鉄道利用の通勤・通学客については、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきており、放置自転車等が減少する等の効果を上げている。一方で、近年は自転車等駐車場の利用率が低下している等、整備をしても使われていない自転車等駐車場も増えつつある。

また、過度な自動車利用からの転換による総合的な都市交通体系の形成に向け、自転車利用を促進するためには、鉄道駅のみならず、バス停、電停等においても適切に自転車等駐車場を確保していくことが必要である。

さらに、歩行者が多い駅周辺においては、自転車と歩行者の動線を踏まえ、自転車通行空間と自転車等駐車場の出入り口のアクセスを十分に考慮する等の取組が必要である。

このため、以下の施策を行う必要がある。

【施策の考え方1：まちづくりの中での自転車等駐車場の配置】

駅周辺は歩行者交通が多いことから、歩行者と自転車利用者の分離・整序化を目指して、自転車通行空間のネットワークの形成や押し歩きの推進等、自転車通行空間と整合した自転車等駐車場の配置を図ることが必要となっている。

【施策の考え方2：多様な自転車等駐車場の整備】

依然として自転車等駐車場の整備が不足している地区については、用地確保が難しいなど従来の自転車等駐車場整備では対応が難しいケースが多く、機械式駐車場の活用や、鉄道等事業者や商業関係者間で連携を図りつつ整備することが重要である。

また、これまで放置自転車対策として、鉄道駅を中心に自転車等駐車場の整備が行われてきたが、公共交通の利用促進を図る観点から、鉄道駅のみならず、電停やバス停等における自転車等駐車場の整備を進めていくことも必要である。

(1) 自転車等駐車場の整備と自転車通行空間の形成

これまで整備された自転車等駐車場については十分なアクセスのための通行空間が考慮されておらず、自転車等駐車場へ遠回りをする必要があるケースや、駅前周辺の歩行者空間を通行することによる歩行者交通との輻輳が生じているケースも見られる。駅周辺は歩行者交通が多いため、歩行者と自転車利用者の導線を考慮して、自転車等駐車場の配置を行うとともに、自転車通行空間の形成を図ることが重要である。

例えば、自転車等駐車場が地下式のような場合は、自転車等駐車場へのアクセス空間を地下式にして、歩行者と自転車利用者の空間を物理的に分離することが考えられる。

① 自転車通行空間に配慮した自転車等駐車場整備

自転車等駐車場へのアクセス道路において通行空間整備を行っている自治体は、公営自転車等駐車場を有する自治体の 2 割程度となっている。(令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))

自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画(安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画)等で自転車等駐車場へのアクセス道路の通行空間整備を検討することも考えられる。

▼自転車道からアクセス可能な自転車等駐車場

▲名古屋市



▲松山市



▲東京都台東区

② 自転車押し歩き

近年、大都市や観光需要の高い都市や駅周辺では、インバウンド需要の増加等に伴い、歩行者が増加し、自転車との輻輳が頻発する状況が課題となっている地域も見られる。そのため、安全対策として、駅周辺など人通りの多い地域において、自転車通行空間の整備や歩行者と自転車を物理的に分離する施策が実施されている。

しかし、新たな通行空間の整備が難しい中心市街地や駅周辺地域も多く、自転車の通行を禁止する押し歩きゾーンなどの設定を実施するケースが増えている。現在、自転車の押し歩きゾーンなどを設定している自治体は、全国で約 1 割程度※となっている(※令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)に回答のあった市区町村のうち約 1 割)。

押し歩きゾーンなどを設定している地域では、看板等により案内や広報啓発を行っているが、指導員などがいない時間帯などでは遵守率が下がるなどの課題があるため、継続的に取り組む必要性がある。

そのため、長期的には歩行者が優先するゾーンに自転車が進入しないようにするために、面的な自転車通行空間と自転車等駐車場の配置を検討していくことが必要である。

▼中心部への軽車両(自転車を含む)の走行抑制と自転車等駐車場への誘導(京都市)

中心市街地において、自転車を含む軽車両の通行規制を時間帯別で実施しており、放置自転車対策の側面からも周辺の自転車等駐車場への駐輪を促している。



出典：京都市建設局自転車政策推進室(R5.12 時点)



▲四条通(自転車通行禁止)



▲四条通に並行する綾小路通

▼条例による押し歩き推進区間の指定と指導・啓発(福岡市)

- ・自転車の安全利用に関する条例において、押し歩き推進区間を指定し、指導・啓発を実施することで、押し歩き率の向上を図っている。

■「自転車押し歩き推進区間」の指定

人通りが多く混雑している天神地区の渡辺通り西側歩道(天神交差点から渡辺通4丁目交差点までの約400m。右下図を参照)は、市自転車条例に基づき平成25年4月から「自転車押し歩き推進区間」に指定されています。この区間を自転車で通行する際は、自転車を押して歩くように呼びかけを行っており、押し歩き率は改善されてきています。

指定時間帯：平日8～19時、土、日曜・休日10～19時



押し歩き推進区間を示す路面標示

■自主的な押し歩き率の推移

平成25年度	44.1%
令和元年度	58.8%



自転車押し歩き推進区間

■自転車安全利用指導員(バトナビ)

自転車の安全利用の推進を図るため、市自転車条例に基づき、天神地区(渡辺通り西側歩道の「押し歩き推進区間」含む)や博多駅周辺地区など市内都心部を中心に、自転車安全利用指導員を配置し、指導・啓発を実施しています。

(1日あたり7～8名配置)



自転車安全利用指導員による啓発の様子

出典：福岡市自転車活用推進計画(R3.3)



▲路面標示による案内



▲バナーや壁面サインによる案内

(2) 空間的制約に対応した省スペースの自転車等駐車場整備

公営自転車等駐車場を有する自治体(N=674)の中で、28%の自治体が「適切な整備用地が確保できない」と回答しており、用地の確保は依然として課題となっていることがわかる。(令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))

空間的制約により駅附近に自転車等駐車場用地を確保できない場合には、地下あるいは地上に機械式自転車等駐車場を整備することや、省スペースのラックの導入、民地の立体利用や遊休空間の活用など様々な工夫によって、必要な自転車等駐車場容量を確保することが考えられる。

① 立体機械式自転車駐車場

立体機械式の自転車駐車場は、地上式のものと地下式、ビルドイン(組込型)などが存在し、立体自走式の自転車等駐車場の設置が困難な狭小のスペースでも土地の有効利用により一定の収容台数を確保することも考えられる。

▼地下の未利用空間の活用

博多駅筑紫口駐輪場：地下1階(コンコース階)と地下3階(地下鉄ホーム階)の間の地下2階部分に、267台の自転車を格納。日本初の未利用空間を活用した機械式駐輪場。



▼立体自動車駐車場の地下空間の活用

相模原市営 相模大野駅西側自転車駐車場：世界初の水平型機械式立体駐輪場で、収容台数は機械式で全国2番目の規模(2,385台)。建築物の地下空間を利用。



出典：JFE エンジニアリング・サイクルツリーHP

▼駅前の歩道地下空間の活用

千葉駅東口第3自転車駐車場：全国で初めて、道路に地下機械式駐輪場を設置。地下躯体は車道と歩道に跨り、地下機械式自転車駐車場躯体上部を車両が通行できる構造となっている。



▼駅前広場の地下空間の活用

八王子駅南口地下タワー式自転車駐車場：八王子駅南口地区再開発事業に合わせ、南口ロータリー内に地下機械式自転車駐車場6基を設置。



出典：技研製作所 HP

② ラックによる省スペース化

高さは確保できるが幅が確保できないケースや限られたスペースに多くの駐輪スペースを確保したい場合は、以下のようなサイクルラックを導入するなども考えられる。

▼縦置きタイプ



出典：Wheelylift 社(オランダ)

▼垂直二段式ラック

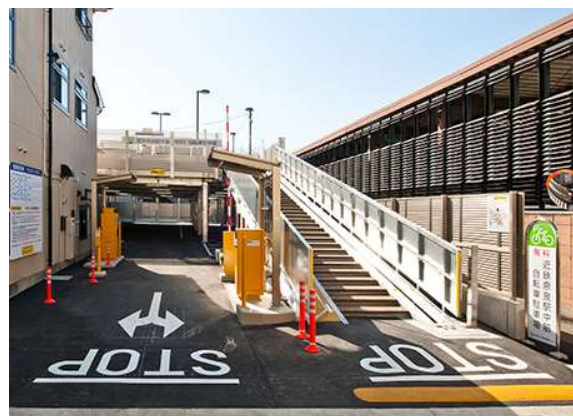
・垂直二段式ラック(下段がスライドラックになっており、下段のスペースを空けてから、垂直に上段を降ろして駐輪できるタイプ)は、従来の手前にラックを引いて駐輪する二段式と違い通路幅を余分にとらずに済むため、省スペース化を図ることができる。



③ 民地の活用

公有地だけでは利便性の高い立地に自転車等駐車場を確保することが難しいケースも多いため、コインパーキングの一部デッドスペースや上部利用、空いている民地を駐輪スペースとして活用したい土地オーナーと利用者をマッチングするプラットフォームサービスなどを活用して空間の有効活用による確保を図っていくことも考えられる。

▼民間の自動車駐車場の上部空間を利用



近鉄奈良駅中筋自転車駐車場(奈良市)
出典：(公財)自転車駐車場整備センター

▼スペースシェア(みんちゅう)



▲立体駐車場のデッドスペースを活用した例

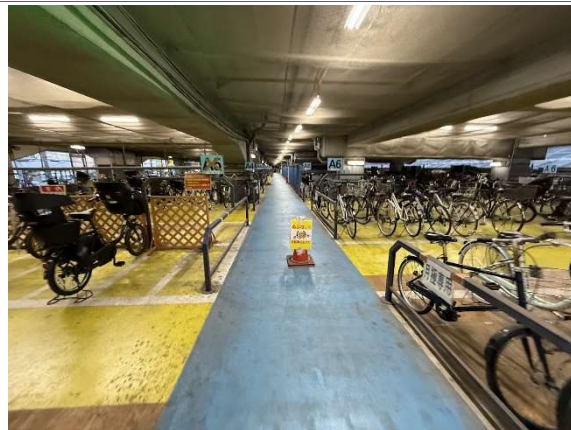
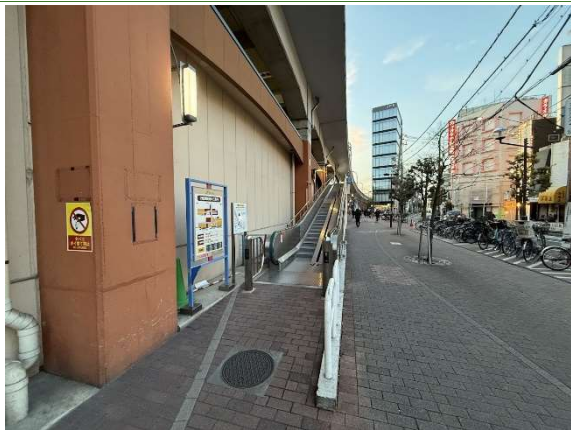
(3) 鉄道等事業者や商業関係者との連携による自転車等駐車場の整備

「鉄道用地を駐輪場のために無償提供してもらっている(一部でも)」自治体は、公営自転車等駐車場を有する自治体の約半数にのぼる。(令和5年度都市局調べ)

鉄道等利用者が多い駅における自転車等駐車場整備については、鉄道等事業者と連携して整備に取り組むとともに、駅周辺の放置自転車等が鉄道等利用者のみならず商業施設利用者等も混在する場合については、商業関係者との連携により自転車等駐車場整備を図ることも考えられる。

▼鉄道事業者、行政、商業施設の連携による自転車等駐車場の整備

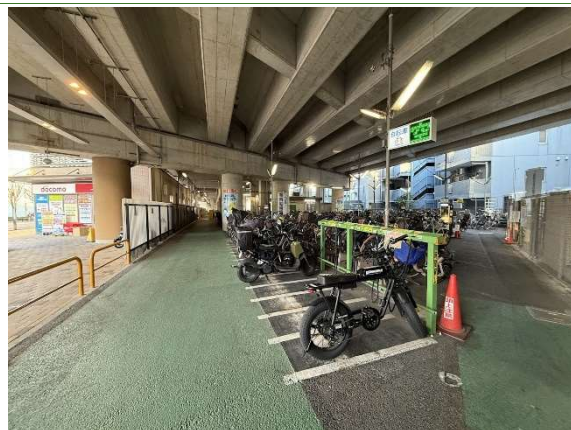
- ・赤羽北自転車等駐車場は、高架下商業施設を運営する企業(鉄道事業者の関連会社)と行政、地元が連携し、駅利用者の定期利用及び一時利用を基本とする公共自転車等駐車場(北区整備)と商業施設の附置義務自転車等駐車場を一体で整備することにより、コストの縮減と利便性の向上が図られている。
- ・また、一体の管理とすることで管理コストの低減を図るとともに、附置義務自転車等駐車場を周辺商店街利用者の利用にも対応させる等多目的な駐輪施設として運営されている。
- ・高架下に設けられた商業施設の2階部分を自転車等駐車場として整備し、商業施設利用者向けの自転車等駐車場に加え駅利用者の定期利用、一時利用など多様な利用形態に対応させるとともに、2階への物理的障壁をなくすために、ムービングウォーク(動く歩道)により容易に自転車を2階に停められるように工夫されている。



▲アルカード赤羽北自転車等駐車場(東京都北区)

▼鉄道事業者による自転車等駐車場の整備

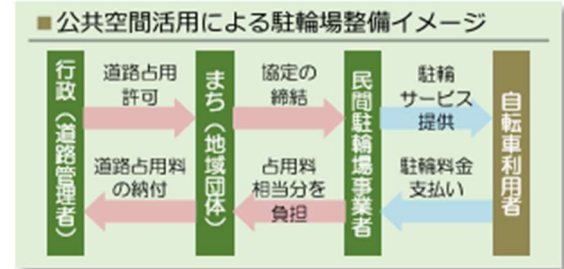
- ・東京都世田谷区においては、経堂駅周辺の連続立体交差事業に伴い、鉄道事業者が自転車駐車場の設置・運営を行っている。



▲経堂駅周辺 高架下自転車等駐車場(東京都世田谷区)

▼商店街との連携による自転車等駐車場の整備(横浜市)

- 横浜市では、歩行者の安全、円滑な通行空間を確保しつつ、道路や公開空地などの公共空間を活用した駐輪場の設置を、商店街等と連携して推進している。



■イセザキ・モールの取組

【台数】 162台
 【料金】 1時間無料
 以後、4時間 100円
 もしくは8時間 100円
 (場所により異なる)

【実施主体】
 伊勢佐木町1・2丁目地区商店街
 振興組合



■鶴見ベルロードの取組

【台数】 90台
 【料金】 1時間無料
 以後、3時間 100円
 もしくは5時間 100円
 (上下段により異なる)

【実施主体】
 鶴見銀座商店街



■瀬谷駅北口駅前広場の取組

【台数】 181台
 【料金】 2時間無料
 以後、4時間 100円

【実施主体】
 瀬谷駅北口駅前広場活用推進
 協議会



出典：横浜市自転車活用推進計画【2019年度～2028年度】

▼都市開発等との連携による自転車等駐車場の整備

① 都市開発等と連携した公共駐輪場整備

- 都心部や地下鉄駅等の周辺で多数の自転車が放置されると、歩道の通行に支障をきたすことから、良好な歩行環境の形成に資する取組として、民間都市開発に併せた公共駐輪場の整備を誘導しています。
- 都市開発等と併せて駐輪場を整備することで、事業者は容積率の緩和等を受けることができ、札幌市は同規模の駐輪場を単独で整備するよりも、用地の有効活用及び事業費の低減が可能となります。そのため、都心部や地域交流拠点等においては、都市開発等と併せた駐輪場整備を推進しています。
- 平成30年(2018年)に供用開始したさっぽろ創世スクエア(北1西1)では、公共貢献の取組内容に応じて容積率を緩和する制度を活用しており、公共駐輪場の整備が良好な歩行環境の形成に資する取組として評価されています。



図 2-29 市街地再開発事業に併せた公共駐輪場整備(さっぽろ創世スクエア)

出典：札幌市自転車活用推進計画(R5.12)

(4) 民間事業者による自転車等駐車場の整備・補助

自転車等駐車場の整備に関して、主に民間事業者に補助する制度を有している自治体は少なくとも約 50 自治体確認された。(令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))

補助対象や条件などは、各地域の実情や目的により大きく異なるため、地域の実情に応じた補助制度を構築することが望ましい。

また、補助制度がある自治体においても、規定が古くなっている場合や実態に合わない制度の場合、現状で活用されていない事例もあり、現状に合った制度へ見直していくことも重要である。

以下、補助制度において設定されている対象や項目、補助額等の傾向と事例を示す。

◆ 補助制度の条件・対象等

補助対象者	・主に民間事業者全般を対象としているが、財団法人や自治体の外郭団体、自転車法による設置義務のある施設設置者等を対象外としているケースもある。補助の目的に応じて、「鉄道・バス会社に限定(豊橋市)」や「商店街に限定(越谷市)」などのケースもある。
対象エリア	・放置禁止区域内や駅から 300m 以内など駅周辺の放置自転車等が多いエリアに限定しているケースが多い。例えば、「3 年連続して 1 日の放置台数が、100 台を超える鉄道駅から概ね 200m 以内(東京都板橋区)」と設定している事例がある。
補助条件 (規模)	・規模については、台数を目安としているケースが多く、大規模のものを対象として、100 台以上などからとする場合や、小規模なものを対象に 1 台から補助を出している場合もある。面積で上限や下限を設定している場合もある。
(運営期間)	・一定期間(3-10 年以上等)運営できることを条件としているケースが多い。
補助の対象となる 事業費	・「駐輪場設置のための土地取得費及び解体費を除く建設費並びに駐輪器具整備費の合計額」等詳細に設定している場合や「1 台当たりの標準整備費に整備台数を乗じて得た額を補助」など構造(平置き式・立体式・機械式など)によって補助単価を変えているケースもある。ただし、補助額を設定している場合、物価や建設費の変化に対応できない可能性もあるため、状況に応じて変更する必要がある。
補助額	・対象となる事業費に対して、補助率(1/3、1/2、1/5、3/4 など)で設定した上で、上限額を設定しているケースが多い。 ・または、固定資産税・都市計画税額相当額を 3-5 年間補助する方法を設定しているケースもある。
インセンティブ 免除・緩和等	・金銭的な補助とは別に公共自転車等駐車場を整備することで容積率の緩和措置の対象としているケースもある。

▼横浜市(民営自転車駐車場整備費補助金交付事業啓発チラシ)

横浜市道路局 民営自転車駐車場整備費補助金交付事業について

対象となる整備 4点チェック

下記4点を全て満たす駐輪場の整備であることが条件です
※その他の条件については要綱を確認してください。

- 1 距離について**
駅からおおむね300メートル以内に整備するもの
WITHIN 300M
- 2 対象について**
不特定多数の者を対象としたもの
FOR EVERYONE
- 3 台数について**
収容台数20台以上のもの
x20 OR MORE
- 4 期間について**
供用開始日から10年間以上継続して運営する計画のもの
10 YEARS OR MORE

補助金交付までの流れ

簡単な流れを説明しております。各項目の詳細な内容につきましては、市ウェブサイトをご覧いただくか、下記連絡先までお問い合わせください。

整備者(事業者) 横浜市

- 1.【事業計画書】をもって事前相談します
- 2.【補助金交付申請書】を提出します
- 3.【補助金交付決定通知書】を送ります
- 4.請求書を提出します

補助金額について

前年度末の調査結果に基づき、自転車等設置禁止区域内の自転車等の設置台数15台までは補助対象経費の1/2、それ以外の台数では補助対象経費の1/3が補助対象となります。

お問い合わせ先 横浜市民営自転車駐車場整備費補助金係
TEL: 045-671-3644 FAX: 045-663-6868

出典：横浜市道路局

▼東京都江東区(1台単位からの補助…小規模スペースを活用した自転車駐車場整備促進を目的)

自転車駐車場の整備をお考えの方に！
民営自転車駐車場整備事業 補助金制度のお知らせ

小規模スペースを活用した自転車駐車場整備を促すため、自転車1台単位から補助します。

小規模スペースを活用した整備のイメージ

補助金制度概要

補助対象者 江東区内に自転車駐車場を設置・運営する方(法人又は個人)

補助対象事業 江東区内に自転車駐車場を新設、増築又は改修する事業で、次の条件を全て満たすもの

- ・自転車駐車場利用者の安全を確保し、自転車等が有効に駐車できること
- ・自転車駐車場を新設、増築又は改修する場所が、放置自転車が発生する見込みの低い地域であること
- ・誰でも利用できる自転車駐車場であること

補助金額 令和3年度より、下記の2種類の補助金額の計算方式より、申請者がどちらか選択することができます。(上限500万円)

A 実額による申請(補助対象事業に要した建設費の3分の1)

B 標準整備費による申請(下表)

標準整備費の形式	1台あたりの補助額
平置式	5,000円
立置式	15,000円

標準整備費による申請では、工事契約書の写し等の書類提出が不要となり、申請手続きが簡略化されます。

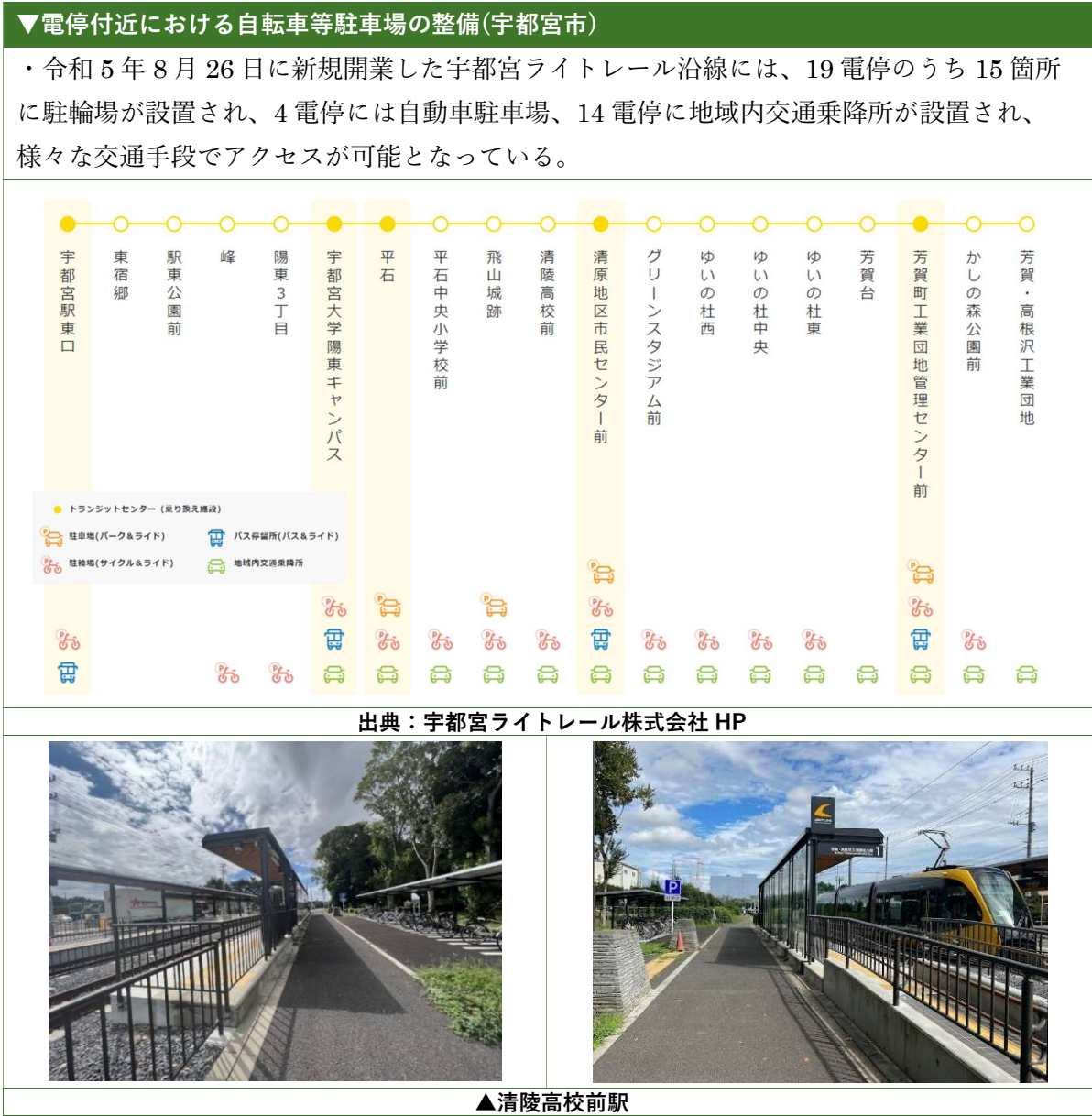
お問い合わせ先 江東区土木部交通対策課自転車対策係
TEL 03-3647-4789 FAX 03-3647-9287
メール 4704020@city.koto.lg.jp

出典：江東区土木部

(5) 電停・バス停等の直近での自転車等駐車場の整備

「バス停等付近への自転車等駐車場の整備」を行っている自治体は、公営自転車等駐車場を有する自治体の約 3 分の 1 にのぼる。(令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))

自動車利用からの転換による環境負荷の低減等を目的に公共交通の利用を促進するためには、鉄道駅周辺のみならず、バス停や電停等の周辺において自転車等駐車場の整備を進めていくことも重要である。



▼バス停付近における自転車等駐車場の整備(宇都宮市)

- ・宇都宮市では、サイクル&バスライドを促進するために、主要なバス停付近の市有地や民間施設などを活用しながら、駐輪場の整備を進めている。
- ・用地の確保が難しいため、民間(例.足利銀行)との連携を行っている。



▲大谷リテールセンターの
サイクルアンドバスライド駐輪場
出典：足利銀行ニュースレター



出典：宇都宮市 HP

▼トランジットセンター(フランス)

- ・ストラスブール市内の中央駅まで路面電車で5分の立地にある Rotonde 駅には、路面電車の2路線の電停、バスターミナル、駐輪場、自動車駐車場が整備され、シームレスに乗換が可能なトランジットセンターとなっている。中心市街地周辺にこうした施設を配置することで市内中心部への自動車の流入を抑え、中心部へは公共交通や自転車でアクセスがしやすい環境を整備している。



▲ストラスブール Rotonde 駅

2.3.2 目的や駐輪時間に応じた自転車等駐車場の整備と適正化

(1) 従業員用の自転車等駐車場整備

近年、自転車活用推進計画に基づく自転車通勤の促進、自転車通行空間の整備促進や新型コロナウイルス感染症等の社会情勢・人々のライフスタイルの変化に伴い、中心市街地等のオフィスやアルバイト先などに直接自転車で通勤している人が増加している。しかしながら、オフィス等に附置義務を課しているケースが少なく、従業員用の自転車等駐車場が十分整備されていないケースが多いため、放置自転車等の要因にもなっている。このような通勤・通学等の目的に直行する自転車利用については、以下のような施策により、目的地となるオフィス等において自転車等駐車場の確保を図ることが必要である。

【施策の考え方 1：附置義務の適用】

従業員用の自転車等駐車場整備は、自転車利用者の目的地となる企業等事業者において確保することが原則であり、附置義務条例の制定・改正による商業施設や事務所等用途への附置義務の適用により、新築や改築にあわせて自転車等駐車場の確保を図ることが必要である。なお、敷地内での確保が困難な場合は、適切な距離・配置により隔地等で確保していくことも考えられる。

【施策の考え方 2：余剰スペースの活用】

附置義務条例は新築・改築時等に適用されることから附置義務による自転車等駐車場の確保には時間を要することも想定されるため、当面、現状の放置自転車の対応を行う必要がある。事務所敷地内のデッドスペースの活用や自動車駐車場の一部転用等により、従業員用の駐輪場所を確保してもらう等、地域の事業所と連携して取り組むことが必要である。

【施策の考え方 3：料金体系の工夫】

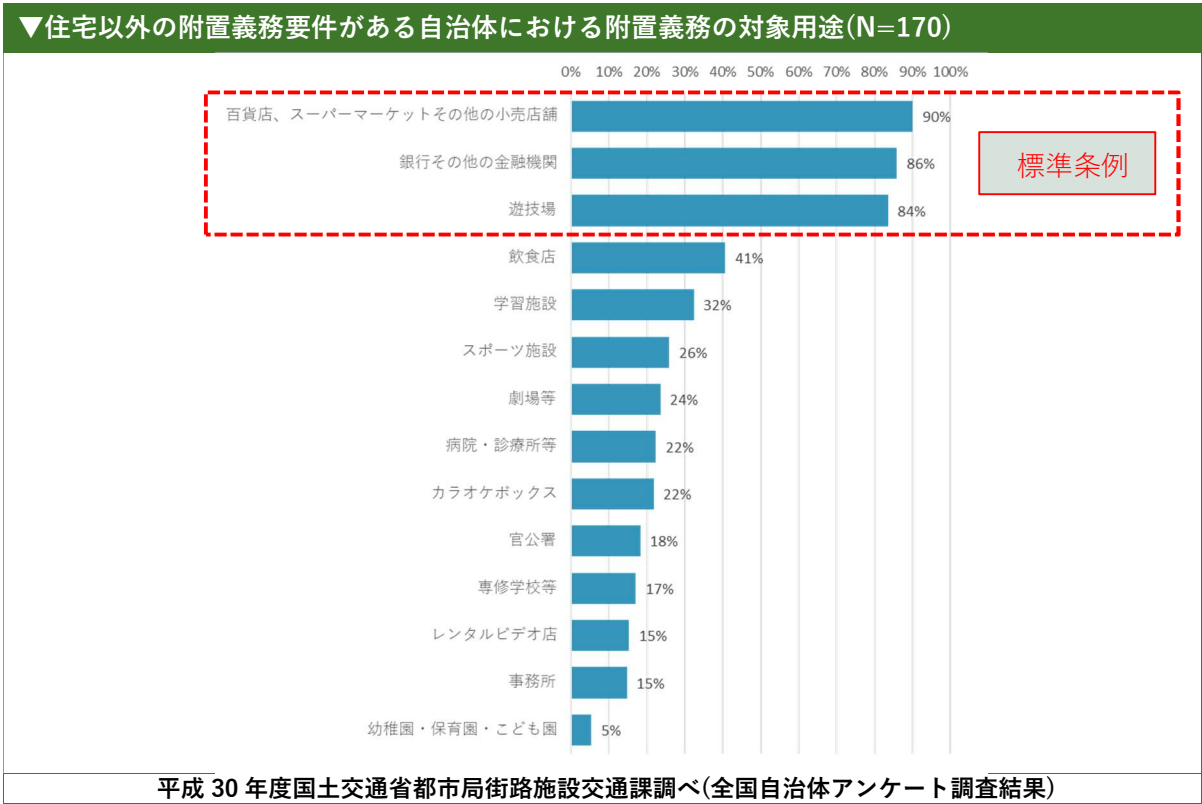
小規模な事業所や商業施設等が多い地区では、各施設で従業員用の自転車等駐車場を確保することが難しい場合が多いことから、共同での自転車等駐車場整備や公共自転車等駐車場の利用等により、駐輪場所の確保を図ることが必要である。その際、一般的に従業員の駐輪は長時間であると考えられることから、買い物客等による短時間利用との混在が想定される地区では、長時間利用と短時間利用で料金の格差を設けること等により、駐輪時間に応じて適切に自転車等駐車場が利用されるような工夫も必要である。

① 附置義務条例等による従業員用自転車等駐車場の確保

事務所系用途の施設に対して自転車等駐車場の附置義務を課している自治体は、近年増加してきているが、平成 30 年度の調査時点では 33 自治体に留まり、政令市では福岡市、広島市、仙台市、熊本市、静岡市のみで東京特別区では豊島区のみとなっている。東京都心部や名古屋市、大阪市など 3 大都市圏の都心中心部のオフィスビル等には義務として整備された自転車等駐車場はほとんどなく、自主的に整備されたもののみとなっている。

他方、東京都市圏では、自転車による会社への通勤トリップの増加傾向が続いていることや、自転車活用推進計画において自転車通勤を促進するとされていることなど、事務所系用途の施設における駐輪需要は高まっていると考えられる。

業務地区への自転車通勤者が多い都市では、事務所系用途の施設に対する附置義務の適用や強化により、引き続き自転車通勤者の駐輪場所を確保する必要があると考えられる。



事務所用途を対象とした原単位の設定は、最小で 150 m²以上から最大で 4,800 m²以上の延床面積を対象に 15 m²あたり 1 台から 250 m²に 1 台までと地域により大きく差がある。

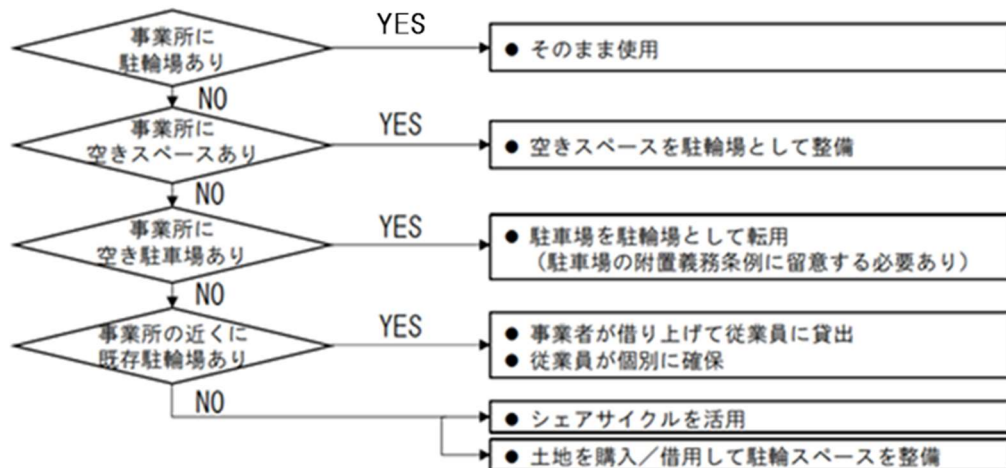
▼事務所用途を附置義務の対象としている例	
尼崎市	施設の用途が「銀行その他の金融機関、事務所その他これらに類するもの」について、施設面積が 400 m ² を超える場合に施設面積 20 m ² ごとに自転車 0.9 台、原動機付自転車 0.1 台を義務付けている。(尼崎市自転車等の放置の防止に関する条例施行規則)
八尾市	用途区分が事務所等に対し、「延べ床面積 15 m ² あたり 1 台」。開発用途が事務所及び工業系施設に対して、「従業員数の 1/2 以上の台数を標準とし必要相当台数」と設定している。(八尾市開発指導要綱)
富山市	事務所用途のみならず、ほぼ全ての用途に対し、延べ床面積が 1,000 m ² を超える場合に、250 m ² ごとに 1 台を義務付けている。

② 企業等の事業者による自転車等駐車場の確保

附置義務条例による自転車等駐車場の確保は、建築物の新築、改築時等に適用され、その効果が発現するまでには一定の年月を要することも想定されるため、原因者である通勤先の企業等により、自転車等駐車場の確保を図るよう取組を促す必要がある。

▼事業所による自転車等駐車場確保のための検討フロー

- ・事業者は、コストと従業員の利便性を考慮しながら自転車等駐車場の確保について検討することが重要である。空きスペースの活用や駐車場の転用、周辺の土地の確保など検討した上で確保が難しい場合、周辺の駐輪場やシェアサイクルの利用を周知する必要がある。



※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要

図 21 駐輪場確保のための検討フロー

▼敷地内の空きスペースを活用して屋根付き自転車等駐車場を確保した例

- ・花王株式会社和歌山工場は、自社の敷地内の空きスペースを活用して屋根付きの無料自転車等駐車場約 100 台分を整備し、毎年増加する従業員の自転車通勤に対応している。



▼オフィス近隣の自転車等駐車場を借り上げた例

- ・株式会社はてなでは、京都オフィス、東京オフィスともにオフィスからすぐ近くの場所に屋根付きの屋外自転車等駐車場を借り上げることで、自転車等駐車場を確保している。



出典：自転車通勤導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会・R1.5)

▼『『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト』(国土交通省自転車活用推進本部)

- ・国土交通省では、令和2年度から『『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト』を実施しており、従業員用の自転車駐車場の確保していることを条件として設定している。

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 [1]従業員用駐輪場を確保 [2]交通安全教育を年1回実施 [3]自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ		

近年、都心部の会社まで直接通勤する自転車利用者の自転車駐車場不足に対して、民間事業者による駐輪機能を備えた自転車通勤者向けの施設が数多く登場している。

▼ヴェロスタ(大阪市内中心部に4店舗)

- ・空きビルを活用したスポーツ自転車専用の会員性駐輪場。



出典：Velo.st.com・HP

▼HIBITA RIDE

- ・ラック、ロッカー、シャワー、更衣室等が完備された施設。



出典：「HIBIYA RIDE」(ヒビヤライド)

近年は急増している都心部のオフィスにおける駐輪需要に対して、オフィスデベロッパーが独自に駐輪場を設けるケースも増えてきている。

さらには、自転車通勤が可能なビルとして、テナントへの付加価値向上にもつながる側面もあることから、開発事業者に対して自転車等駐車場の確保についてアナウンスし、支援していくことも重要である。

▼複合施設内にある定期専用自転車駐車場

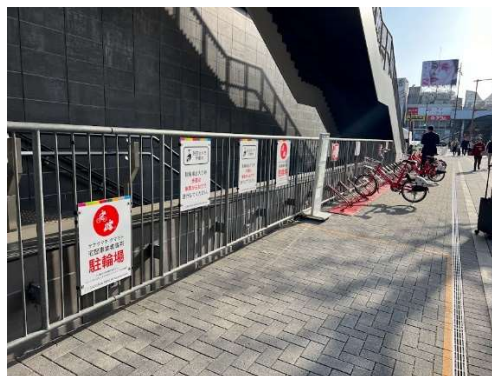
- ・子供用 500 円/月～プレミアム 15,000 円/月



出典：虎ノ門ヒルズ HP

▼宅配便事業者専用自転車駐車場

- ・飲食店等が多数ある商業施設における宅配便事業者専用駐輪場



熊本市内

③ 自転車等駐車場の利用の徹底と適正な利用の誘導

多くの小規模な事業所や商業施設が多い地区では、それぞれの施設毎に自転車等駐車場を確保することが難しいことから、従業員等に周辺の公共の自転車等駐車場等の利用の徹底を図る等の取組を行うことが必要である。

また、一般的に従業員の駐輪は長時間であると考えられることから、買い物客等による短時間利用との混在が想定される地区では、長時間の駐輪により短時間利用に支障を来すことがないように、例えば、長時間利用を目的とする自転車等駐車場については1日概ね定額とし、短時間利用者を対象とする自転車等駐車場については、短時間利用は無料、長時間利用は他の自転車等駐車場より割高にすることで長時間利用者を対象とした自転車等駐車場に誘導する等、駐輪時間に応じて適切な自転車等駐車場が利用されるような工夫も必要である。

▼料金設定による駐輪場利用の徹底(仙台市)

- ・仙台市の都心部では、国分町地区の周辺には広瀬通地下自転車等駐車場や勾当台公園地下自転車等駐車場があったが、繁華街という地域性から夕方から深夜にかけて利用者が多くなり、周辺自転車等駐車場の収容台数を超えた自転車が路上などに放置されていることが問題となっていた。
- ・そこで、公共自転車等駐車場の料金設定について、長時間利用者向けは1日で50円とし、短時間利用者向けの路上自転車等駐車場は2時間まで無料、2時間以上100～200円として差別化を図ることで、適切な自転車等駐車場の利用の徹底を図っている。



自転車等駐輪場の種類	車両の区分	利用区分		利用料金
元鍛冶丁公園 自転車等駐車場	自転車	定期利用	1ヶ月	1,200円
			3ヶ月	3,400円
			6ヶ月	6,700円
		一時利用	一日	50円
		回数券 (12枚つづり)		500円

※路上駐輪場: 2時間まで無料、2時間から8時間まで100円、以降8時間毎に100円

出典：仙台市HP

(2) 買い物客用等の自転車等駐車場整備

買い物等を目的とする自転車利用者は、近年、中心市街地の放置自転車等の要因の多くを占めている。買い物客の自転車利用は駐輪時間が概ね2時間程度であるとともに、目的とする施設の付近に駐輪する傾向がある。

このような短時間で目的地に近接性が求められる駐輪需要に対応しつつ、地域の活性化等まちづくりの観点からの自転車利用の促進を図るため、以下のような取組が考えられる。

【施策の考え方1：附置義務の対象用途拡大】

買い物用等の自転車等駐車場整備は、自転車利用者の目的地となる施設事業者による整備が望ましいことから、附置義務条例の制定により、建築物の新設あるいは改築にあわせた自転車等駐車場整備を義務付けていくことが必要である。

また、これまでの附置義務対象施設としては「小売店舗」「銀行」「遊技場」等が多く見られるが、近年の駐輪ニーズの多様化に柔軟に対応し、必要に応じて附置義務駐車施設の対象を拡大すること等も必要である。

なお、敷地内での確保が困難な場合においては、近接性が求められることを十分考慮し、適切な距離・配置により隔地等で確保していくことも考えられる。

【施策の考え方2：余剰スペース・道路空間の活用】

一方で、附置義務条例は新築・改築時等に適用されることから附置義務による自転車等駐車場の確保に時間を要することも想定されるため、現在放置されている自転車への対応が求められる。また、地域の活性化等まちづくりの観点から自転車利用を促進することを目的とした自転車等駐車場の確保への対応が求められる場合もある。

買い物客等は目的地となる施設の近くに短時間駐輪する傾向があることから、商業施設内の空きスペースを活用した自転車等駐車場整備や商店街の空き店舗を活用した自転車等駐車場整備、道路空間や公開空地等を活用した小規模な自転車等駐車場を面的に分散して配置する等、地域の商業者、事業者、施設管理者等と連携した柔軟な自転車等駐車場整備が考えられる。

【施策の考え方3：料金体系の工夫】

利便性の高い自転車等駐車場に短時間利用者を誘導し、通勤・通学利用者を長時間用の自転車等駐車場に誘導することが必要となる。

このため、短時間を無料にする一方で、長時間利用については割高にする等、料金体系を工夫し、適切な自転車等駐車場利用を誘導することが求められる。

① 附置義務条例等による買い物客用等自転車等駐車場の確保

商業施設等に対して自転車等駐車場の附置義務を課している自治体は多い。引き続き附置義務の適用により駐輪場所の確保を進めるとともに、近年の駐輪ニーズの多様化に対応し、駐輪実態等を踏まえ必要に応じて附置義務の対象施設を拡大する等の取組も必要である。

また、敷地内での確保が困難な場合には、買い物客等の短時間利用者は目的施設の直近に駐輪する傾向があることを十分踏まえつつ、適切な距離・配置により隔地等で確保を促していくことも考えられる。

ア) 附置義務対象の拡大等による自転車等駐車場の整備

駐輪ニーズの多様化により、これまで附置義務対象としていた施設以外の施設や地区において放置自転車等問題が発生している場合があることから、駐輪実態等を踏まえ、必要に応じて附置義務を強化していくことも必要である。

▼附置義務施設の拡大(京都市)

・京都市では、附置義務の対象外施設や対象施設周辺における新たな放置自転車等問題が顕在化してきたことから、附置義務の対象施設の拡大や面積基準の強化等、現状の土地利用や駐輪実態等を踏まえた附置義務の強化を図っている。

○主な改正内容(新旧対応表)

項目 番号	対象施設	改正後（現況）		改正前		状況
		施設面積	基準面積	施設面積	基準面積	
1	小売店舗	300㎡以上	20㎡/台	400㎡以上	20㎡/台	見直し
2	遊技場	250㎡以上	15㎡/台	300㎡以上	15㎡/台	見直し
3	銀行、信用金庫等	400㎡以上	25㎡/台	500㎡以上	25㎡/台	見直し
4	コンビニエンスストア	150㎡以上	20㎡/台	400㎡以上	20㎡/台	見直し
5	飲食店	300㎡以上	20㎡/台			拡大
6	病院等	400㎡以上	25㎡/台			拡大
7	学習施設	300㎡以上	20㎡/台			拡大
8	美術館、博物館等	1,050㎡以上	70㎡/台			拡大
9	スポーツ施設	250㎡以上	15㎡/台			拡大
10	郵便局	150㎡以上	10㎡/台			拡大
11	映画館	450㎡以上	30㎡/台			拡大
12	カラオケボックス	450㎡以上	30㎡/台			拡大
13	レンタルビデオ店	250㎡以上	20㎡/台			拡大
14	官公署	400㎡以上	20㎡/台			拡大

出典：京都市自転車附置義務条例(京都市HP)より作成

▼附置義務対象区域の拡大(東京都大田区)	▼対象行為の拡大(東京都豊島区)
・東京都大田区では、これまでの附置義務対象エリア以外においても放置自転車等問題が発生していることから、附置義務対象区域を拡大した。 ○改正事項(平成 25 年改正) 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第 5 条第 4 項の規定に基づく条例で定める区域は、 〔改正前〕 第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域(羽田空港一丁目、羽田空港二丁目及び羽田空港三丁目を除く。)及び工業地域の全域 〔改正後〕 区内全域(羽田空港一丁目、羽田空港二丁目及び羽田空港三丁目を除く。) 出典：大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例	・東京都豊島区では、自転車駐車場を設置する施設・基準を実態に即した見直しにあわせ、対象区域や対象建築行為を拡大した。 ○改正事項(平成 26 年改正) ◆対象となる区域 〔改正前〕 都市計画法に規定する商業地域及び近隣商業地域 〔改正後〕 豊島区全域 ◆対象となる建築行為 〔改正前〕 新築、増築 〔改正後〕 新築、増築、改築、用途変更 出典：豊島区自転車等の放置防止に関する条例

② 附置義務駐輪施設の適切な確保

附置義務駐輪施設は、利用しやすい配置により適切に確保することとし、敷地内に附置義務駐輪施設を確保することが困難な場合は、隔地による確保も考えられる。

この場合、買い物客等の短時間利用は近接性が求められることを踏まえ、利用者が使いやすい適切な距離・配置となるよう十分留意して適切に確保することが望ましい。

▼附置義務駐輪施設の利用しやすい位置での確保(神戸市)

- ・神戸市では、平成 27 年 4 月に「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」を一部改正し、構造や設置の技術基準のなかで利用者の利便に配慮した自転車駐車場の設置することや、管理状況について 3 年毎の利用状況報告書の提出を求めている。

▼「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例施行規則」(抜粋)

(自転車駐車場の構造及び設備)

第 16 条 条例第 32 条第 2 項の規則で定める自転車駐車場の構造及び設備の技術基準は、次のとおりとする。

- (1) 施設の上層階その他の利用しにくい位置への設置を避けるなど、利用者の利便に配慮すること。

⋮

(自転車駐車場利用状況報告書の提出)

第 18 条 条例第 35 条第 3 項の規定による自転車駐車場の利用状況の報告は、当該自転車駐車場の供用開始後 3 年ごとの年度末に、次に掲げる図書を添付した様式第 12 号による利用状況報告書を提出して行うものとする。

⋮

【参考】附置義務駐輪施設の適切な隔地による確保の考え方

昭和 56 年 11 月に発出した「標準自転車駐車場附置義務条例」では、附置義務駐輪施設の設置場所として、敷地内または当該施設の敷地に到達するための距離がおおむね 50m 以内に確保することとしている。

「標準自転車駐車場附置義務条例」(抜粋)

第 3 条 指定区域内において、次の表(ア)欄の用途に供する施設で(イ)欄の規模のものを新築しようとする者は、(ウ)欄により算定した規模の自転車駐車場を当該施設若しくはその敷地内又は当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね 50 メートル以内である場所に設置しなければならない。

③ 地域(商業者、事業者等)による駐輪スペースの確保

ア) 地域の主体的な自転車等駐車場の整備

商店街への買い物客等、地域への来訪者のための自転車等駐車場は、地域の活性化のためにも地域自ら確保していくことが望まれる。

▼商店街による駐輪スペース提供(茅ヶ崎市)

- ・神奈川県茅ヶ崎市では、茅ヶ崎駅より南側の商店街を中心に、商店街での買い物客のために店舗等の軒先を利用し、これを無料自転車等駐車場として、16箇所の「のきさき駐輪場」を確保している。
- ・「のきさき駐輪場」は、自転車で利用しやすい便利な商店街を目指して、商店からのスペースの提供により設置されている。



No.	商店会	店舗名	住所	電話
1	ラチエン通り商店会	コープかながわ旭が丘店	旭が丘12-27	0467-85-0166
2	ラチエン通り商店会	江戸久	東海岸北5-10-42	0467-86-7070
3	ラチエン通り商店会	松が丘郵便局	松が丘1-1-74	0467-87-2208
4	ラチエン通り商店会	勝保プロゴルフ	東海岸北5-15-63	0467-87-1721
5	サザン通り商店街	茶商 小林園	共恵2-1-40	0467-82-2716
6	サザン通り商店街	中南信用金庫茅ヶ崎支店	中海岸1-1-50	0467-87-2424
7	東海岸本通商店会	田中自転車	東海岸北2-3-32	0467-82-4362
8	東海岸本通商店会	マルニ商店	東海岸北2-3-26	0467-82-2502
9	東海岸本通商店会	東海岸通り商店会駐車場	東海岸北1	
10	南本通り商店会	R's hair(アールズ・ヘア)	共恵1-4-17	0467-57-1116
11	浜見平商店会	ハマミ薬局	浜見平10-1-7	0467-86-5807
12	左富士通り商店会	左富士通り商店会駐車場	浜見平17-2	0467-86-6916
13	鶴が台名店街	協栄クリーニング	鶴が台10-2-105	0467-51-0414
14	鶴が台名店街	新湘南接骨院	鶴が台10-2-104	0467-55-1335
15	鶴が台名店街	加藤理容室	鶴が台10-6-102	0467-51-4452
16	鶴が台名店街	鶴が台名店街駐輪場	鶴が台10-2-102	0467-51-4452

※左富士通り商店会駐車場の連絡先はあると美容室、鶴が台名店街駐輪場の連絡先は加藤理容室になっております。

出典：のきさき駐輪場(茅ヶ崎市商店会連合会HP)

▼公共空地や民地に対する民間主導の自転車等駐車場の整備(高槻市)

- ・JR 高槻駅南周辺地域は地域一帯が自転車放置禁止区域にもかかわらず通勤・通学者の自転車・原動機付自転車等の放置自転車等が乱雑に溢れていた。
- ・高槻市では、最寄りの自転車等駐車場を利用するよう誘導していたが、駅前周辺環境は放置自転車等、不法駐輪が店舗の出入り口をふさぎ、また歩道にある視覚障害者のための誘導点字ブロック上まで溢れ、買い物客、市民の通行が阻害され、安全・安心にはほど遠い極めて危険な状況にあった。
- ・駅前周辺の景観・環境美化については、グリーンプラザたかつき1号館・3号館・松坂屋等個別の駐輪整理員の対応では限界があったため、地元自治会を含めた周辺地区関係者の全面協力のもと、JR 高槻駅南周辺地域を一体とした駐輪機設置による駐輪対策に取組んだ。

[役割分担]

- ・高槻市は公共空地の一部提供と放置・不法駐輪を従前以上に撤去を徹底。
- ・グリーンプラザたかつき1・3号館区分所有者・松坂屋は、ビル敷地を駐輪施設に提供。
- ・高槻市都市開発(株)は、駅前広場管理受託者として、駐輪機器を設置し運営。



▲駐輪機設置後の状況

出典：駐輪施設の管理運営について(高槻市都市開発(株)HP)

▼公開空地への自転車等駐車場整備(東神奈川駅)

- ・JR 東神奈川駅前のショッピングセンター周辺の公開空地には、約 800 台の自転車・原動機付自転車等が放置されていた。
- ・この公開空地において、ショッピングセンターが自転車等駐車場を整備するとともに、横浜市が自転車等放置禁止区域に指定している。
- ・さらに、隣接する市営自転車等駐車場を増設することで、公開空地に放置されている自転車・原動機付自転車等の収容が可能となっている。
- ・これにより、放置自転車等・原動機付自転車等が一掃され、「歩行者交通」と「防災」の2つの地域課題が同時に解決されている。

※公開空地：一般の人が通常自由に通行・利用できる空間

【ショッピングセンターの自転車等駐車場の概要】

- ・収容台数：551 台
- ・内訳：自転車：472 台、原動機付自転車：43 台、自動二輪車：36 台*
- ・料金：2.5 時間まで無料 その後 8 時間ごとに自転車：100 円、原動機付自転車：200 円、自動二輪車：300 円



公開空地の現状



駐輪場整備イメージ

出典：報道発表 ～駐輪場整備と自転車等放置禁止区域の指定～(横浜市神奈川区HP)

《「横浜市市街地環境設計制度」による駐輪施設の整備促進(横浜市)》

- ・横浜市では、「横浜市市街地環境設計制度」を設け、個々の建築計画の中で、様々な課題の改善に資することを条件に、都市計画で規定された容積率や高さ等を緩和することにより、高い水準の建築計画による良好な市街地環境の形成を積極的に誘導していくことを進めてきた。
- ・当制度の中に駐輪施設の整備に関する事項が含まれている。具体的には、「①基本要件を満たす建築物」を対象に、「②公共的駐輪場の整備を有効公開空地面積に加えることができる」としており、これにより、市街地環境の形成の誘導とともに施設整備を促進している。

【①基本要件】※駐車・駐輪施設のみ抜粋

- ア 建築物の規模・用途に応じた駐車施設、荷さばきのための駐車施設、自動二輪車駐車施設、駐輪施設の整備を行うこと。特に、店舗等の集客機能を有する施設は、十分な駐輪施設、自動二輪車駐車施設を整備すること。
- イ 駐車・駐輪施設の整備にあたっては、その配置、出入口の設置位置等について、低層部の賑わいや街並みの連続性、周辺交通への影響に十分配慮すること。また、建築物に集中する交通が待ち行列を生じる場合、周辺交通に影響を与えない計画とすること。
- ウ 機械式駐車施設を設ける場合は、周辺への配慮を十分に行うこと。

【②公共的駐輪場の整備を有効公開空地面積に加える】

※「第4章 公開空地に準ずる空地等の3 公共的駐輪場」のみ抜粋

以下の空地等を設けることにより、市街地環境の整備向上に寄与するものと認められる場合は、次の基準によりその貢献度に応じて有効公開空地面積に加えることができる。

3 公共的駐輪場

駅周辺等の放置駐輪が多く発生している地域(放置自転車等禁止区域等)において、区役所等と協議の上、公共的駐輪場を適切に設けた場合、当該施設の面積相当分を有効公開空地面積に加えることができる。ただし、必要有効公開空地面積率の2分の1を限度とする。また、景観等に十分配慮した形態とすること。

イ) 補助金を活用した商店街、商業施設事業者による整備の推進

商業施設への附置義務の適用は多くの自治体を実施しているが、短期的な対応として、行政の支援による商店街の共同自転車等駐車場の整備や、空き店舗等の既存施設を活用した自転車等駐車場の確保が考えられる。

▼商店街の空き店舗を活用した自転車等駐車場設置に対する補助金の交付(高松市)

- ・高松市では、自転車等の駐車需要の著しい地域または駐車需要が著しくなることが予想される地域において、民間事業者または民営事業者が実施する自転車等駐車場施設整備事業に必要な経費の一部を補助することにより、自転車等駐車場の整備促進を図り、快適に自転車等を利用することができるまちづくりに資することを目的とし、補助金交付要綱を定めている。

[役割分担について]

- ・設置主体は商店街振興組合等であり、市はその整備および管理運営に補助する。
- ・あらかじめ、商店街振興組合等より自転車等駐車場整備予定地(空き店舗等)の場所、家賃、整備予定金額等の相談を受け、近隣の状況、価格等を検討し、申請可能と認めた場合、申請書の提出を受けている。

補助率：

- ・整備費の67%以内
- ・管理運営(賃借料)の67%以内

[実施効果]

- ・整備した自転車等駐車場の利用は多く、常に満車に近い状況であり、放置自転車等の縮減に寄与している。



出典：高松市自転車等駐車対策協議会(高松市HP)

ウ) 民間開発等大規模施設の立地や建物更新にあわせた自転車等駐車場整備

中心市街地では、路外自転車等駐車場の用地確保が課題となることが多いと考えられる。

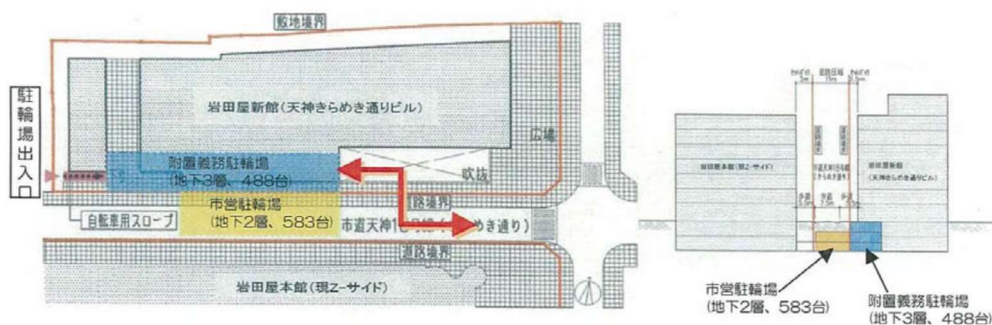
このため、大規模な商業施設等の立地計画や大規模施設の更新予定がある場合には、施設側と協議し、附置義務自転車等駐車場とあわせて、公共自転車等駐車場を整備・確保していくことが考えられる。

▼附置義務自転車等駐車場と公共自転車等駐車場の合築(福岡市)

- ・商業ビルが集積する福岡市天神2丁目において、建設費削減効果などを総合的に勘案して、附置義務自転車等駐車場の整備を伴う大規模商業施設と、隣接する道路下を活用した官民合築による大規模地下自転車等駐車場(きらめき通り駐輪場：収容台数 1,071 台、うち附置義務 488 台、市営 583 台)が整備されている(平成 16 年 3 月より供用開始)。

[自転車等駐車場の特徴]

- ・市営と附置義務の自転車等駐車場の出入口を一括して大規模商業施設内に設置するなど、一元的に自転車等駐車場の管理・運営が行われている。
- ・地下3層構造でありながら各階で利用者通路が商業施設と直結し、地下街や地下鉄駅等へのアクセス利便性が極めて高い。



▲きらめき通り駐輪場の駐輪状況



▲商業施設と直結した地下出入口



▲自動ドアゲート式の出入口

出典：福岡市提供資料

④ 道路上等における自転車等駐車場の設置

道路法及び道路法施行令の規定により、道路の附属物や占用物件として、道路上に自転車等駐車場を設置することが可能であることから、歩行者等の通行に十分配慮しつつ、道路空間を活用して自転車駐車場整備を進めることも考えられる。

ア) 中心市街地における面的な小規模駐輪施設等の整備

面的な広がりがある中心市街地では、自転車が集中する施設が点在している。できる限り目的地に近接して駐輪しようとする自転車利用者に対応するために、小規模な自転車等駐車場を面的に配置することが効果的と考えられる。

市街地内で自転車等駐車場の用地を確保することが困難な場合で、道路上の自動車、自転車、歩行者等の通行を阻害しない場合においては、既存道路空間を活用して路上自転車等駐車場の整備を検討していくことが考えられる。

この際、自転車ネットワーク計画との連携や料金施策により、自転車の適切な利用を誘導していくことも重要である。

▼道路法及び道路法施行令の規定



▼道路占用による可動式ラック(可動式・時間限定自転車等駐車場)(八王子市)

- ・サインラックは可動式の駐輪器具で、各商店の営業時間に限り、自転車で来店された方が無料で短時間利用できるもの



▲サインラック

出典：八王子市HP

▼路肩部分に設置された整備事例(姫路市)

- ・姫路駅北側では路上に積極的に電磁ロック式自転車等駐車場を整備している。
- ・歩行者専用道路となっているが、駐車車両もある。



▼歩道化された車道における自転車等駐車場の整備事例(岡山市)

- ・幅員約 8m と広い道路であるため、自転車の通行がしやすく、乗車したまま通行していく自転車がなかった。そこで、10 時～19 時の間、道路中央部におもてなしのためのイスと白線による路上自転車等駐車場を設置し、乗車したままの通行がしにくい空間づくりをすすめた。(表町商店街)



出典：「岡山 表町商店街における歩行者・自転車共存社会実験の取り組みについて」
(国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所計画課)

▼必要な施設の重要度に応じてパーキングメーターを転用して整備(新潟市)

- ・新潟市の中心市街地である万代地区では、自転車等駐車場の供給不足を補うため路上のパーキングメーターを撤去して自転車等駐車場を整備している。収容台数 168 台で 24 時間利用可能であり、無料で利用できる。



イ) 民間のノウハウを活用した路上自転車等駐車場の整備促進とサービスの向上

より効率的で効果的な事業運営、サービス提供を図るため、行政との適切な役割分担のもと、自転車等駐車場事業を展開する民間事業者のノウハウや、民間活力を活用しての施設整備を検討することが考えられる。

さらに、公募等により民間事業者を選定することで、より質の高い自転車等駐車場の整備が期待できる。

▼自治体が占用した道路上への自転車等駐車場整備・管理運営の委託(大阪市)

- ・大阪市では、平成 23 年 4 月を目処に、キタエリア(梅田周辺)、ミナミエリア(難波周辺)、大阪ビジネスパークエリア、本町エリア及び淀屋橋エリアの歩道上の自転車等駐車場設置に向けて、自転車等駐車場の設置・管理運営を行う事業者の公募を行い、各事業者からの提案内容により事業者を選定した。

[審査方法]

- ・事業者からの提案内容を学識経験者等により構成される選定委員会において審査

[審査基準]

- ・自転車等駐車場の効用を最大限に発揮するための方策【35 点】
- ・平等・公正な施設利用を含む適切な管理運営を行うための方策【9 点】
- ・有料自転車等駐車場の管理運営業務を安定的に行うために必要な経理的基礎及び技術的能力に関する事項【19 点】
- ・本市施策への貢献等その他必要な事項に関する事項【37 点】

[役割分担について]

- ・市は、道路管理者から道路占用許可を受ける。
- ・事業者は、市から歩道上に設置する自転車等駐車場の管理運営業務全般を、業務委託方式により受託する。
- ・自転車等の駐車に必要な器具・設備等にかかる費用等、および運営等の事業費、公租公課、応募にかかる費用等、事業を実施するにあたり必要な費用については、全て事業者の責任において負担する。
- ・自転車等駐車場の利用者等が支払う利用料金は全て事業者の収入とする。

[留意事項]

- ・自転車等駐車場内での広告物設置、掲示物及び飲料等自動販売機設置は禁止
- ・路上という特性上、本事業における自転車等駐車場の範囲を一時的または永続的に縮小、変更することがあり、変更等に伴って事業者が生じる損失は事業者の負担とする。
- ・営業日は 1 月 1 日から 12 月 31 日まで、営業時間は 24 時間
- ・利用種別は一時利用のみとし、料金の上限は 24 時間で 150 円までとする。
- ・事業者は、本件事業による収益から、市に対する還元分として、「納付金」を納める。

出典：大阪市公募要項(大阪市：平成 22 年 9 月)

ウ) 行政と民間の適切な役割分担による自転車等駐車場の整備

民間との役割分担による自転車等駐車場整備については、事業費の補助に限らず、道路占用等の手続きの実施や用地の提供等、行政と地域が適正な役割分担のもと、必要な自転車等駐車場の整備を推進することが望ましい。

▼商店街が中心となった自転車等駐車場の整備(尼崎市)

- ・ 阪神尼崎駅周辺の中央商店街周辺は、市内最大の商業施設が集積している地域であり、不法駐車駐輪問題等、駅周辺の環境浄化をめざす取組が行われている。
- ・ 当該地域周辺では、放置自転車等が歩道や車道まで占拠し、安全な車輛通行や歩行も阻害しており、対策のひとつとして、歩道を活用した、一定時間無料の自転車等駐車場を TMO 尼崎が設置した。

[役割分担について]

- ・ 駐輪機の設置費用については、全額 TMO 尼崎が負担している。
- ・ 尼崎市は公安委員会との協議を踏まえて、占用部分の道路占用許可を行い、TMO 尼崎から道路占用料を徴収している。
- ・ 地元の「まちづくり協議会」は、定期的に不法駐輪防止の啓発活動(尼崎市も参加)を行い、尼崎市は放置禁止区域内の放置自転車等の強制撤去を実施している。
- ・ 駐輪機利用料収入は TMO 尼崎の収入とする。

[実施効果]

【改善効果(プラス面)】

- ・ 駐車後 90 分無料と設定しており、全体の約 50%が無料利用である。
- ・ 駐輪機 1 台あたり 1.5 台程度の利用状況である。
- ・ 設置により、駐輪機設置周辺の放置自転車等が減少して、安全な通行空間が確保できた。

① 供用開始日及び台数	
市道第 295 号線 (H18. 9. 30)	82 台
市道第 149 号線 (H19. 3. 30)	242 台
市道第 92 号線 (H20. 10. 1)	154 台
② 利用料金	
自転車	駐車後 8 時間まで 150 円 (ただし、駐車後 90 分まで無料)
原付自転車	駐車後 8 時間まで 300 円 (ただし、駐車後 90 分まで無料)
自動二輪車	駐車後 8 時間まで 350 円 (ただし、駐車後 90 分まで無料)



出典：尼崎市提供資料

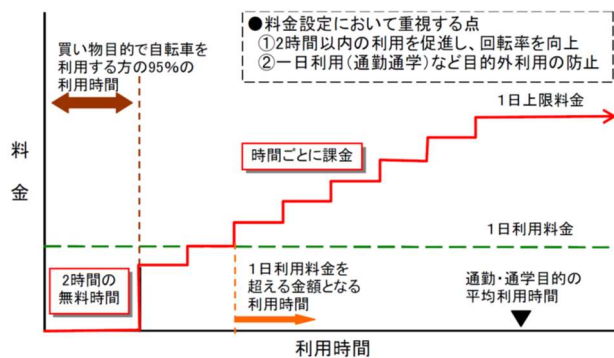
⑤ 自転車等駐車場の適正な利用の誘導

買い物等による自転車等駐車施策として自転車等駐車場を設置する場合には、短時間利用に対応した料金設定とすることにより、通勤等の長時間の利用を抑制し、短時間の利用を誘導することが考えられる。

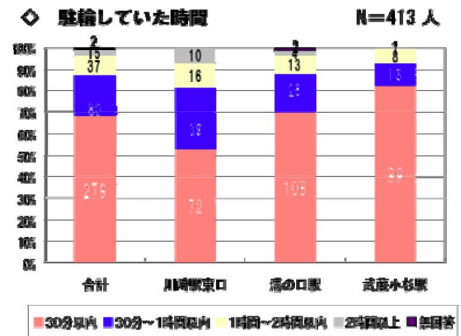
また、駐輪時間が短いほど目的施設の近くに駐輪ニーズが発生する特徴があることから、目的施設周辺に自転車駐車場が配置されるように工夫することも重要である。

▼短時間駐車用の料金徴収システムの導入(川崎市)

- ・川崎市では、短時間利用の自転車等駐車場に対する利用者ニーズを踏まえ、買い物目的などで自転車を利用する人のための短時間利用自転車等駐車場を導入している。
- ・駅周辺に多くの商業施設が立地し、短時間利用自転車等駐車場の需要が高いターミナル駅などから優先的に設置することとしている。
- ・買い物目的等の短時間利用者の自転車等駐車場利用を促進するため、市民調査の結果で、買い物目的などの利用者の95%以上が2時間以内の駐輪だったことから、無料時間を2時間に設定している。



▲短時間料金の設定イメージ



▲短時間利用者の駐輪時間

出典：自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン(川崎市：平成23年2月)

2.3.3 自転車等駐車場の有効活用と新たな展開

駐車需要の減少に伴う空きスペースの増加以外にも、利便性の高い自転車等駐車場へ利用が集中することによる利用率の格差や利用者ニーズ(立地、料金、防犯性、車種、設備など)とのミスマッチにより、有効活用されていないケースも多い。自転車等駐車場が有効に活用されていない原因を明らかにした上で、有効活用策を検討することが望ましい。

また、様々なモビリティの登場により自転車等の駐車需要も多様化しており、多様なニーズに合わせた施設の整備やデジタル化等による利便性の向上が求められている。

【施策の考え方 1：効率的な運用(料金設定や既存ストックの有効活用)】

既存施設の有効活用の観点から、利用者のニーズに応じた自転車等駐車場利用を誘導するよう、駅から離れた自転車等駐車場の料金を安く設定する等、料金設定やサービスの工夫により駐輪需要を平準化するような取組を行っていく必要がある。

また、公共及び附置義務等の自転車駐車場や自動車駐車場などまちにおける既存ストックを活用し、シェアモビリティポートや多様なモビリティの駐車スペースの確保など自転車等駐車場利用者の利便性向上を図っていくことも重要である。

【施策の考え方 2：適切な情報提供と意識啓発による利用促進】

自転車等駐車場が整備されていても適切に情報提供されていなければ、放置される恐れがあるため、様々な媒体を通して、位置や料金等に関する情報を多くの市民に周知する必要がある。

また、適切な自転車等利用を促進し、自転車等駐車場の有効活用を図るためには、商店街等の地域地域関係者とも連携し、自転車利用者の放置自転車に関する意識を高める為の啓発等を持続的に実施することも重要である。

【施策の考え方 3：D X化や多様な自転車など新たな展開への対応】

近年、様々な分野で急速に進んでいるデジタル化であるが、自転車等駐車場においてはまだ一部の導入に留まっているが、利用者のニーズの高まりや人手不足等により今後より一層のデジタル化が求められている。

また、電動アシスト付き自転車の普及や特定小型原動機付自転車の登場など、多様化するモビリティに対応できる自転車等駐車場が必要となってきている。

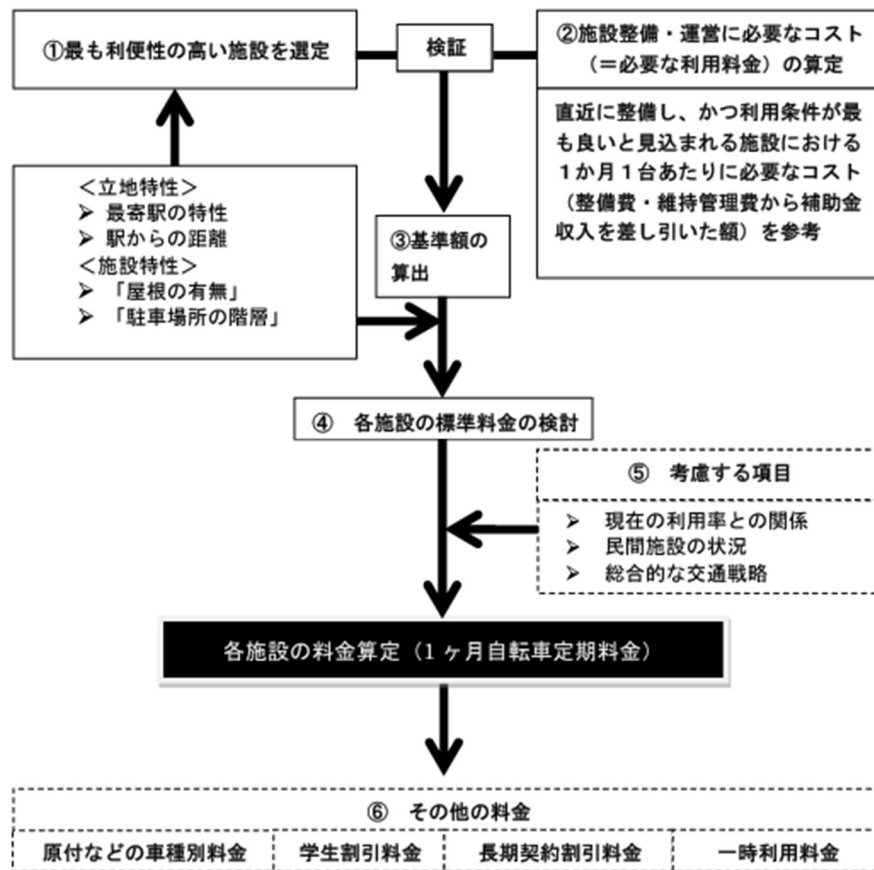
(1) 弾力的な料金設定による自転車等駐車場の有効利用

自転車等駐車場の利用促進や自転車等駐車場間の利用率の平準化を図るため、駅等の目的地からの距離や施設の設備等に応じて、駐車料金の格差を設けることが考えられる。

他方、自治体として統一した考え方を示して、自転車等駐車場の利便性のみを考慮した料金設定を行う場合は、実際の供給実態や現状の利用率も考慮する必要がある。利便性が低くても利用されている自転車等駐車場が相対的に安い料金設定となると、更に需要が増加し不足してしまう場合もあるため、現状の利用率等の地域の実情に応じた料金設定をすることが望ましい。

▼立地特性、施設特性、受益者負担等をふまえた標準料金の検討

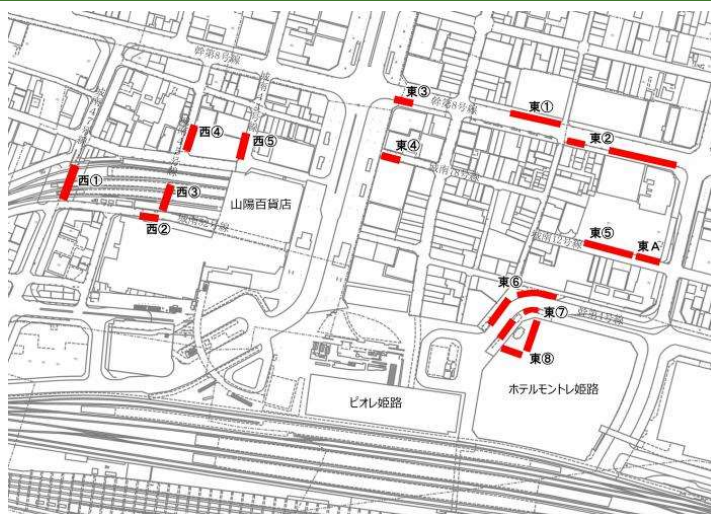
- ・さいたま市では、4市合併以前の自転車等駐車場料金のまま運営されていたことから、市として統一した料金の考え方を検討していた。整備コストや利便性などから、基準額を算出し、立地や駅の特徴、屋根の有無や階層など利便性に応じた各施設の標準料金を設定した上で、周辺の民間事業者との関係や現状の利用率などを考慮して、1ヵ月の定期料金を設定するフローとなっている。



出典：市営自転車等駐車場の利用料金の考え方(案)について(さいたま市、H25)

▼自転車等駐車場の立地、施設設備等による料金の設定(姫路市)

- ・姫路市では、姫路駅周辺における自転車等駐車場の適正な利用誘導を図るため、駅からの距離帯等に応じた柔軟な料金体系を導入した路上自転車等駐車場を整備している。



歩道上(西 1)



アーケード商店街内(東 4)

利用料金			
番号	設置台数	利用料金	駐車可能車種
西1	35台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の90分は無料)	自転車
西2	12台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
西3	25台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
西4	19台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
西5	34台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東1	25台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の90分は無料)	自転車
東2	36台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の90分は無料)	自転車
東3	9台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東4	15台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東5	35台	入車後6時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東6	94台	入車後4時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東7	44台	入車後4時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東8	47台	入車後4時間ごと100円(入車後最初の60分は無料)	自転車
東A	29台	入車後6時間ごと200円(入車後最初の60分は無料)	原動機付自転車



路側帯内(西 4)

出典：姫路市HP「姫路駅周辺における路上等駐輪場のご案内」(R2.4時点)

(2) 駐車スペース等既存ストックの活用

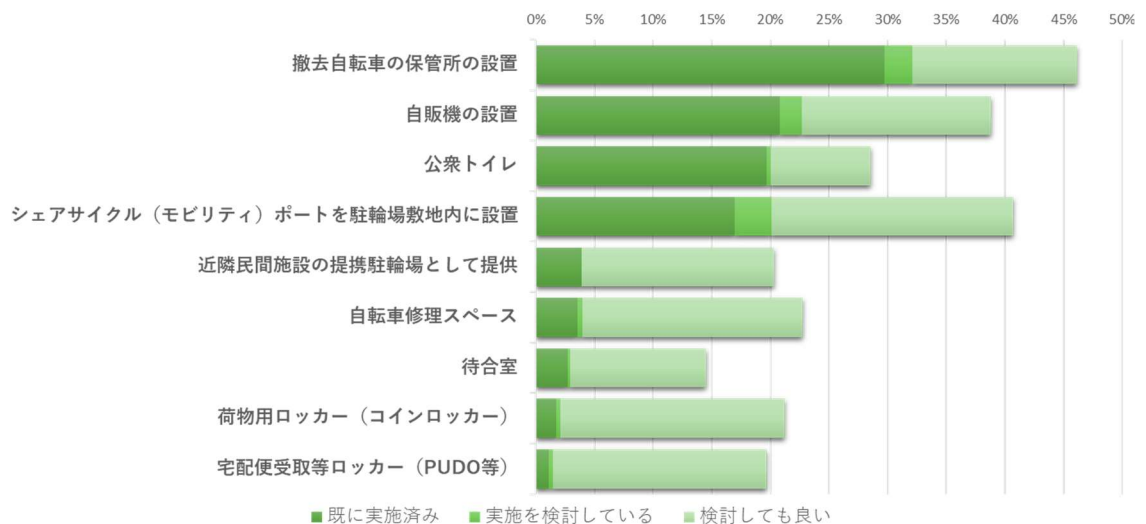
全国的には、自転車等駐車場の利用率が低下してきており、空きスペースが増加している場合も考えられる。統廃合等により、需要に応じた適切な供給量に転換できる場合もあるが、立体自転車等駐車場などにおいては、一部を廃止することは難しい。そのため、附置義務自転車駐車場としての活用や、シェアサイクルポートとしての活用、多様な自転車等に対応した区画への変更や特定小型原動機付自転車、新基準原付、自動二輪車への対応など、自転車等駐車場としての活用を検討した上で、空きスペースの有効活用を地域の様々なニーズに合わせて検討することも重要である。

一方で、自転車利用者以外が増えることによる防犯や管理上の問題、新たなサービス導入に伴うコストの増加、自転車等駐車場利用目的以外の利用が難しい構造上の課題、土地の利用条件(借地である場合等)等の制約などの課題についても留意が必要である。

なお、自転車法に基づく附置義務条例により整備された自転車等駐車場について、所有者又は管理者の判断により、地域の需要に応じて一部を自転車等（特定小型原動機付自転車を含む）を賃貸する事業の用に供する駐車施設（シェアサイクル等のポート）として運用して差し支えない。

▼空きスペースの活用事例の実施状況

- ・ 自転車等駐車場の空きスペースの活用について考えられる施策の実施状況を聞いたところ、既に実施されている施策として多いのが、「撤去自転車の保管所の実施」、「自販機の設置」、「公衆トイレ」、「シェアモビリティポート」の設置が多くなっている。
- ・ 近隣民間施設の提携駐輪場や自転車修理スペース、待合室、荷物用ロッカーや宅配便受取ロッカーなど、実施事例は少ないものの検討してもよいと考える自治体は多い。
- ・ その他の活用事例としては、「雨天時着替えスペース」、「空気入れの設置」、「高齢者や障がい者専用の思いやりスペースの設置」、「太陽光発電システムの設置」、「地域のイベントスペースとして提供」、「通信中継用アンテナ設置場所借地」、「壁面に広告看板を設置」などがある。

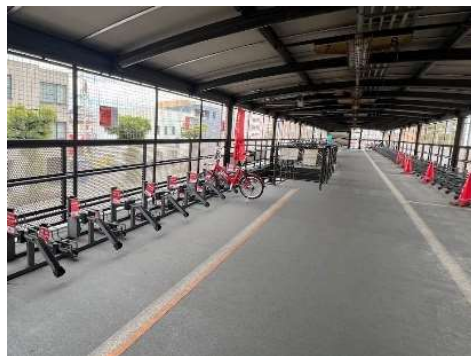


令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

▼自販機の設置(災害支援)



▼シェアモビリティポート(福岡市)



▼民間施設での利用によるサービス

- ・商業施設で1,000円以上の買物・食事等をする、商業施設の地下にある公共自転車駐車場のサービス券が発行される。

武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場 第1施設

利用代金は後払いです、自転車と共に退出する時に現金又はサービス券、電子マネーでお支払い下さい。

	自転車		バイク (50cc以下)	
利用	1ヶ月定期	3ヶ月定期	1ヶ月定期	3ヶ月定期
地下1階	2,500円	7,200円	220円	—
地下2階	100円	1,700円	4,800円	—

駐車場サービス券・発行のご案内

ノクティプラザ

- ・お買い上げ・お食事の合計1,000円以上の方
お買い上げの各売り場にて発行しております。

マルイファミリー溝ノ口

- ・お買い上げ・お食事の合計1,000円以上の方
お買い上げの各売り場にて発行しております。

※2階インフォメーションセンターでも発行しております。

●利用時間：午前4時00分から翌日午前1時30分まで

▼自転車修理サービス(三郷市)

- ・自転車等駐車場を管理運営する自転車駐車場整備センターと、三郷市が設置してシルバー人材センターに管理委託する「自転車利用促進サービスセンター」との合築。
- ・自転車利用促進サービスセンターでは、点検、修理、リサイクル自転車の販売を実施。



▼コインロッカー(土浦市)

- ・ナショナルサイクルルートのゲートウェイ施設にもなっている土浦駅の自転車駐車場内には、コインロッカーと宅配便ロッカーが併設されている。



▼宅配便ロッカーの併設

- ・久米川駅北口駐輪場では、指定管理者であるサイカパーキング(株)、事業を展開するバックシティジャパン(株)、運送会社のヤマト運輸(株)の協力のもと、駐輪場内で荷物等を受け取れる行政管理施設では都内初の「オープン型宅配便ロッカー」を設置。



▼自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ(屋内)

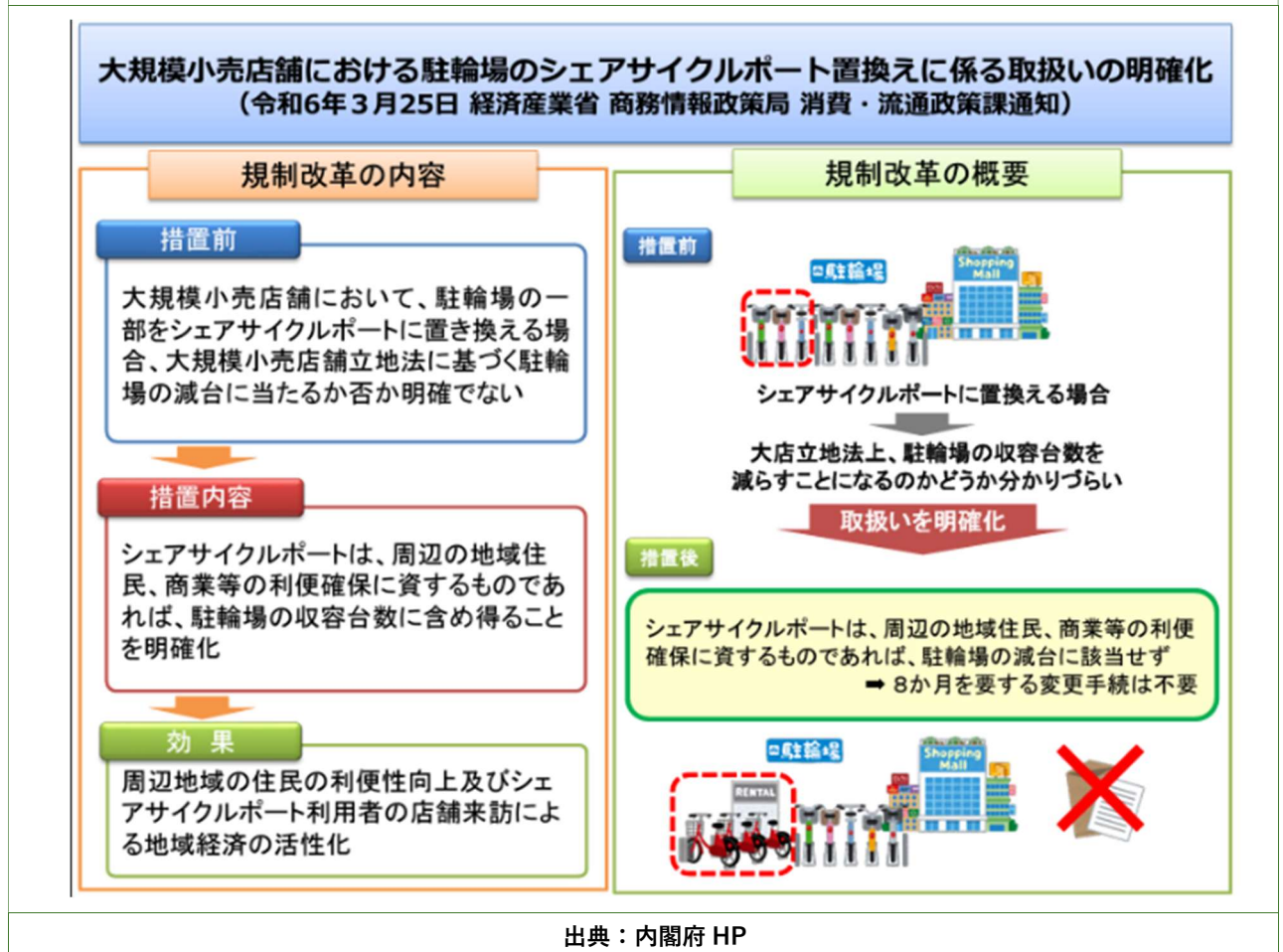


▼自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ(道路上)



▼大規模小売店舗の駐輪場にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて（参考）

- ・令和6年3月25日に経済産業省から大規模小売店舗立地法に基づく駐輪場の収容台数について、「自転車を賃貸する事業の用に供されるシェアサイクルポートは駐輪場の一形態であることから、同法施行規則第3条第1項第2号に規定する駐輪場に包含されるものであり、大規模小売店舗の周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保に資するものであれば、駐輪場の収容台数に含めても差し支えない。なお、「コミュニティサイクル」、「レンタサイクル」等の他の名称で自転車を賃貸する事業の用に供されている駐輪場についても同様である。」旨の通知が行われた。



① 附置義務自転車等駐車場の隔地としての活用

公営自転車等駐車場の一部スペースを近隣の商業施設の隔地附置義務自転車等駐車場として認め、契約台数分の料金を受け取る形で運用している事例もある。

今後、自転車等駐車場に余裕が出てくることが想定される場合、駅周辺の開発状況を鑑み、附置義務自転車等駐車場としての活用を検討することも考えられる。

ただし、商業施設等よりも先に公営自転車等駐車場が廃止することとなった場合、商業施設等の附置義務を受け入れる新たな自転車等駐車場が必要になるため、契約の要件等慎重に検討する必要がある。

▼公営自転車駐車場の一部を附置義務自転車駐車場として確保

- ・近隣の商業施設の附置義務自転車駐車場として、公共用自転車駐車場の一部を定期契約により確保し、利用者に対し利用可能な区画(ゾーン)を明示して開放している。



▲原町田 4 丁目自転車等駐車場(町田市) 出典：(公財)自転車駐車場整備センター

② 自動車駐車場から自転車等駐車場への転換

全国的には自転車等駐車場の利用率が低下傾向であるが、自動車の駐車場も地域によっては供給過剰となり、利用率が低下しているケースも多くなってきている。そこで、立地の良い自動車駐車場でありながら、利用が芳しくなく、自転車等駐車場の供給量が不足しているケースなどでは自転車等駐車場に転換する方法も検討する施策の一つとして考えられる。

▼自動車駐車場から自転車等駐車場への転換

- ・豊明市の前後駅周辺では、自転車等駐車場が不足している一方で、駅地下にある自動車駐車場の利用率が低下していたため、自動車駐車場から自転車等駐車場へと転換を図った。これにより分散していた借地等の自転車駐車場を集約化した。



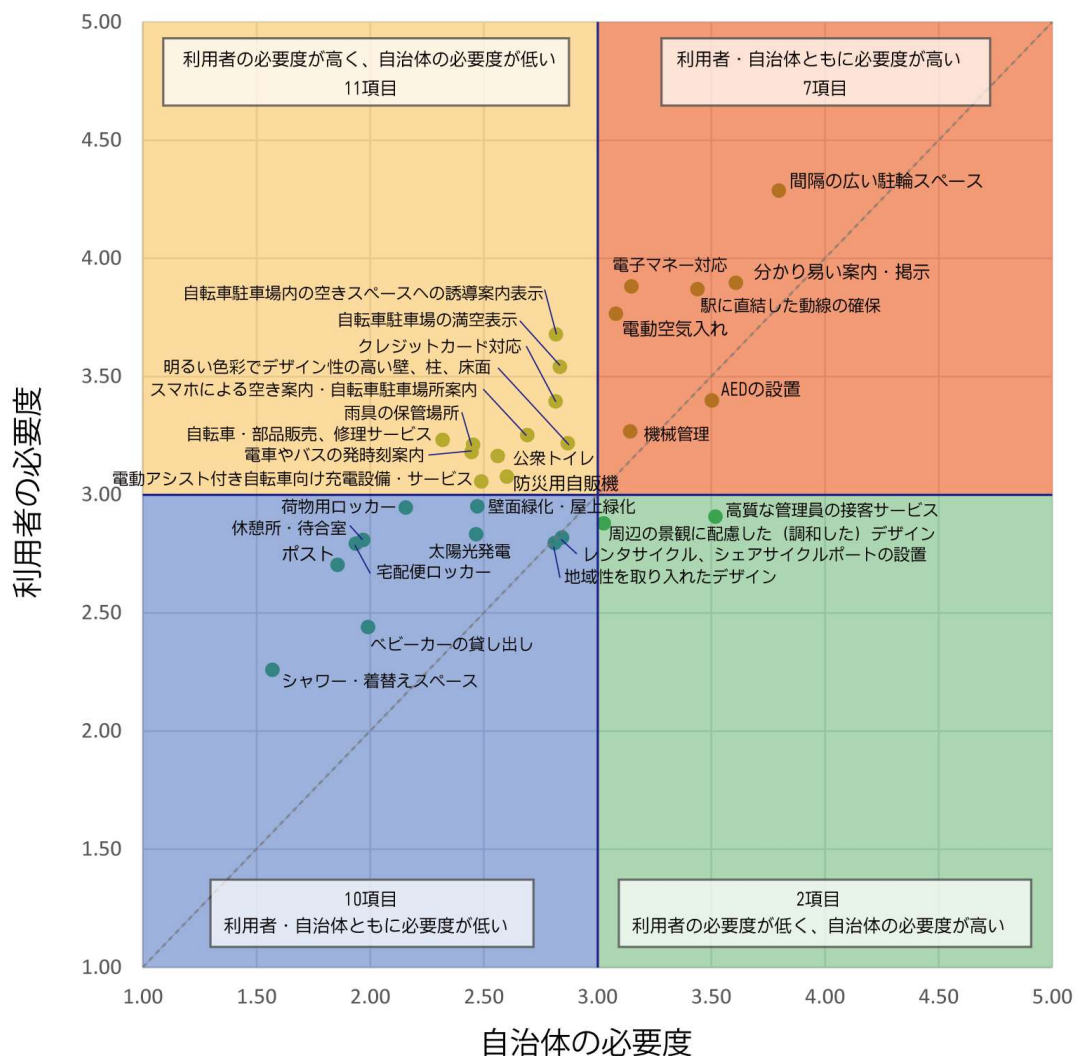
▲前後駅南地下自転車等駐車場(豊明市) 出典：(公財)自転車駐車場整備センター

③ 自転車等駐車場の質の向上

自転車等駐車場の有効活用策として、空きスペースに新たな付加設備を設けることやサービスを追加、向上させることで既存の自転車利用者の利便性向上とともに、利用促進を図る効果も考えられるため、既存自転車等駐車場の設備状況と利用者ニーズなどを分析し、地域のニーズに合った質の向上に努めることが重要である。

▼付加設備・サービスの必要度

- ・ 30 項目の付加設備・サービスについて自治体及び自転車利用者が必要だと思うかどうか 5 段階で評価してもらい、必要度を算出した結果である。
- ・ 自治体及び利用者にとって必要度が高い項目は、「間隔の広い駐輪スペース」、「分かり易い案内・掲示」、「駅に直結した動線の確保」、「電子マネー対応」、「電動空気入れ」、「機械管理」、「AED の設置」の 7 項目であった。



(出典：自転車駐車場の用途の複合化に関するニーズ調査【(公財)自転車駐車場整備センター】)

(3) 自転車等駐車場の利用促進

新たに整備された自転車等駐車場や既存の自転車等駐車場の機能を高め、自転車等駐車施策を効果的に推進するためには、自転車等駐車場の利用促進を図っていくことが重要である。

このため、以下のような取組を組み合わせる実施していくことが重要である。

① 自転車等駐車場の適正な情報提供

自転車利用者の目的地や目的に応じた自転車等駐車場について、設置箇所や料金等の施設の情報を周知、徹底することで、さらなる利用促進につなげることが考えられる。

普段、自転車等駐車場を利用している人は既に知っているものの、放置者や新規で自転車等駐車場を利用する人がどこで、どのような手段で、何を知りたいか検討し、適切な媒体で適切な情報を提供することが重要である。

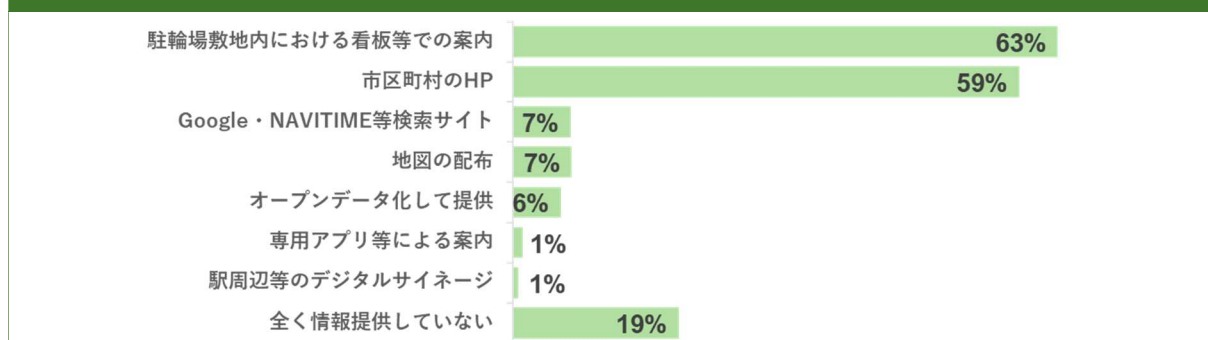
ア) 情報提供媒体

利用頻度が低い人や初めて利用する人、自転車等駐車場の利用を考えている人に対しては位置や料金等の基本的な情報が必要であり、それらの人達に情報が届く必要がある。

自治体へのアンケートでは、情報提供を実施している媒体としては、「駐輪場内の案内」と「市区町村のHP」が多く、その他の項目について情報提供媒体を活用している自治体は少なく、「全く情報提供していない」自治体も2割程度存在する。

駐輪場敷地内での案内は、利用者の利便性の上では必要であるが、新規の利用者に情報が届きにくいと、自治体HP等インターネットでのわかりやすい情報提供や自転車等駐車場以外の広報(駅や商業施設の広報版やデジタルサイネージ・看板・地図、市の広報誌やチラシ)が重要となってくる。学校等への逆利用などが多い場合は、学校等と連携して周知を図ることも有効である。

▼自転車等駐車場に関して情報提供している項目(N=690・公営自転車等駐車場を有する自治体)



出典：令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

▼デジタルサイネージによる満空情報の提供



▲武蔵野市武蔵境駅

出典：(公財)自転車駐車場整備センター

▼駅周辺の配電盤を活用した駐輪場 MAP



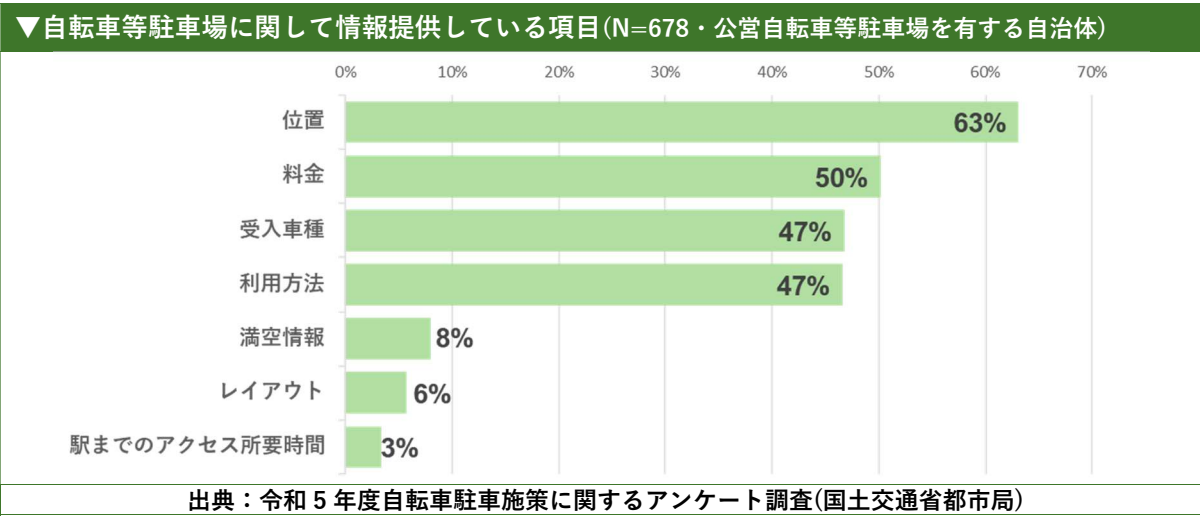
▲東京都大田区蒲田駅

イ) 情報提供項目

新規で自転車等駐車場を利用する人にとっては、「位置・料金・受入車種」は必須項目であり、24 時間営業でない場合は利用できる時間の情報も必要である。また、定期専用や一時専用などの自転車等駐車場も存在することから、利用形態も含めた利用方法も重要な情報となる。

現在、自転車等駐車場に関して情報提供を行っている自治体の情報提供項目をみると、「位置」が最も多く 63%、次いで「料金」の 50%、「受入車種」47%、「利用方法」47%となっている。他方、満空情報やレイアウト、駅までのアクセス所要時間等などについて情報提供を行っている自治体は少ない。また、その他の項目として、収容台数や利用時間、利用の際の注意事項、問合せ先などがある。

初めて自転車等駐車場を利用する人にとっては、利用方法をはじめとしてわからないことが多いため、定期利用の申込方法や良くある質問と回答などの情報を充実させることが望ましい。また、広報ツールとして、動画や SNS を活用することも有効である。



▼自転車等駐車場に関するポータルサイト(相模原市)

相模原駅北口自転車駐車場

定期利用 自転車 バイク 一時利用 自転車 バイク

住所	〒252-0205 相模原市中央区小山3,430
電話番号	042-755-7485
入出庫可能時間	24時間
収容規模	自転車：1500台、バイク：300台
施設形状	屋外
ラック形状	半置き・2段式ラック
その他	バイク置き場別

定期利用料金

月 数	自転車		バイク (125cc以下)
	一 般	学 生	
1か月	1,800円	1,200円	3,000円
2か月	3,600円	2,400円	6,000円
3か月	5,130円	3,420円	8,550円
4か月	6,840円	4,560円	11,400円
5か月	8,550円	5,700円	14,250円
6か月	9,720円	6,480円	16,200円

出典：相模原市営自転車等駐車場 HP

自治体の自転車等駐車場の案内サイトは、公営自転車等駐車場のみ情報提供をしているケースが多いが、買物・私用目的の駐輪ニーズが高いエリアにおいては一時的な利用も多いため、附置義務を含めた民間自転車等駐車場の情報も一元的に得ることができるマップ等の案内が必要である。

▼公営以外も記載のある自転車等駐車場マップ

自転車駐輪場ガイド

自転車の放置はみんなの迷惑になります。
自転車駐輪場を利用しましょう。

地下鉄天神駅
西鉄福岡・天神駅地区周辺

長浜公園駐輪場
(72台・24時間)
100円/1日・1泊)

天神プライム駐輪場
(124台・24時間)
100円/24時間(2時間無料)

VIORO駐輪場
(332台・10:00～24:00)
100円/1日・3時間無料)

きらめき通り駐輪場
(1071台・6:00～24:30)
100円/1日・1泊・3時間無料)

NTT-Tビル駐輪場
(215台・8:00～23:00)
100円/1日・1泊)

ソラリアターミナル駐輪場
(540台・6:00～24:00)
100円/1日・1泊
3時間無料(10:30まで)

天神ルーチェ駐輪場
(120台・8:00～24:00)
100円/1日・1泊)

天神駐輪場(豊国公園)
(1502台・6:00～24:30)
100円/1日・1泊・3時間無料)

天神メント駐輪場
(177台・24時間)
100円/24時間(2時間無料)

BVH福岡駐輪場
(355台・24時間)
100円/24時間(2時間無料)

天神五丁目
天神三丁目
天神四丁目
天神二丁目
天神一丁目
天神中央公園
天神中央公園
天神一丁目駐輪場(済生会)
天神1丁目駐輪場(済生会)
エルガーラ駐輪場
天神南駅駐輪場
天神ツインビル駐輪場
天神ロフトビル駐輪場

■ 自転車駐輪場(原付バイク可)

■ 路上自転車駐輪場

■ 民間駐輪場(原付バイク可)

■ 民間駐輪場

■ 放置禁止区域

● 定期券あり
(天神駐輪場(豊国公園)・きらめき通り駐輪場・天神南駅駐輪場)

■天神駐輪場(豊国公園)・きらめき通り駐輪場・天神南駅駐輪場の利用料金

利用種別	利用期間	料金	定期券利用料金
定期利用	1ヵ月	1,200円	1,800円
	3ヵ月	3,400円	5,100円
	6ヵ月	6,400円	9,700円
	1ヵ年	1,900円	2,900円
	3ヵ年	5,400円	8,200円
	6ヵ年	10,200円	19,800円
一時利用	1日(1泊)	100円	150円
前払券(11台まで)		1,000円	1,500円

自転車
放置禁止区域

福岡市

放置禁止区域には、左の標識や路面シールがあります。公道、公園等に放置されると那の津保管所に移動することがあります。
※放置とは、直ちに移動することができない状態です。

『人と自転車が共生できるまち』
天神地区バイク・自転車対策協議会
お問い合わせ先 中央区役所 環境管理課(☎718-1093)

出典：天神地区バイク・自転車対策協議会

108

② 地域と連携した自転車等駐車場の利用促進

中心市街地等においては、来街者の増加による地域の活性化等を図るため、自転車等駐車場の利用者に対して割引サービスを行う等、地域と連携した取組も効果的と考えられる。

▼地域店舗と連携した自転車等駐車場利用特典の付与(伊丹市)

- ・伊丹市では駐輪対策を起点とした地域通貨制度として、市営自転車等駐車場や市内の制度加盟店舗を利用することで、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができる地域通貨「いたみんポイント」を導入し、放置自転車等の減少や自転車利用の促進、地域の活性化を図る取組を官民協働事業で実施している。
- ・市営自転車等駐車場を利用した場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まる。



出典：伊丹市 HP 等

③ 啓発活動による意識変化の推進

これまでは、現地での放置禁止区域の看板や路面標示等の設置による啓発方法が多かったが、効果が低いケースもあり、工夫が必要である。

自転車利用者に対して、自主的な自転車等駐車場の利用促進を目指す、監視や指導といった規制だけではなく、自転車等駐車場への誘導を促すコミュニケーション・啓発を行うことが重要である。そのために、印象的な媒体を活用した広報・周知活動により、自転車利用者の意識を変えていく取組が考えられる。

▼商店街と地元団体の連携による啓発活動(堺市)

- ・堺東商店街では毎月第2火曜日を『自転車マナーアップデー』としており、堺市や堺少女歌劇団と協働で商店街の各店舗を回り啓発チラシの配布や、自転車に啓発のエフを張り付ける活動を行っている。



▲キャンペーンの様子(出典：堺市 HP)

▼キャラクターによる自転車放置防止の啓発(福岡市)

- ・福岡市では、積極的に放置自転車等対策に取り組む民間事業者との共同で「チャリ・エンジェルズ」というキャラクターを作成し、「放置サイクル ZERO 宣言!」をキーワードとしたキャンペーン活動を展開している。
- ・チャリ・エンジェルズは、キャンペーン時に天神地区を巡回しながら放置自転車等への自転車等駐車場マップの取付けや、キャンペーングッズ(ステッカー等)を配布するとともに、小学校での交通安全教室の実施や様々なイベントにおいて自転車放置防止を訴える啓発活動等を行っている。また、このキャラクターを活用して、天神地区の自転車等駐車場案内や駐輪に関する Q&A 等を掲載したホームページや YOUTUBE も開設している。



▲キャラクターの活動状況(出典：福岡市提供資料)

▼放置自転車等啓発指導員(愛称：「サイクルサポーター」)

- ・大阪市では、市民のボランティアにより、道路上に放置されている自転車に対する整理・啓発活動に取り組んでもらう市民協働の取組として、放置自転車等の整理・啓発活動を行ってもらう制度の放置自転車等啓発指導員(愛称：「サイクルサポーター」)を募集し、活動している。

・対象

市内在住または勤務している 18 歳以上で 2 名以上で構成された団体。

・活動内容

路上放置者への啓発(近距離利用を控えること、放置しないようにすること、近隣の自転車等駐車場への案内等)や点字ブロック上の放置自転車等の整理。



出典：大阪市 HP

▼印象的な路面シートによる利用マナーの啓発

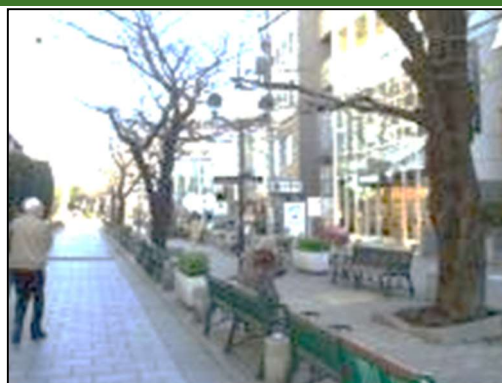
- ・京橋地域の安全なまちづくり連絡協議会では、「放置自転車追放」、「駐輪マナーの向上」などをテーマにした小学生の絵画から作成した路面シートにより自転車利用者へのマナー啓発活動を行っている。



出典：大阪市都島区HP

▼ベンチ設置による放置抑止(東京都目黒区自由が丘駅)

- ・放置自転車等が多く道路を塞いでいた場所にベンチを設置し、物理的に自転車を駐車しにくくすると同時に人が座ることで人の目による放置抑止効果を図っている。また、カラーコーンなどによる駐輪禁止より景観面で優れている。



(4) 自転車等駐車場の DX 化

近年、あらゆるサービスにおいて DX(デジタルトランスフォーメーション)化が進んでいる中、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、非接触のニーズが高まり、キャッシュレス決済などの導入が進んでいる。

キャッシュレス決済は主に一時利用時の精算に利用されるが、定期利用についても利用申込のネット対応やクレジット等の決済に対応するサービスが徐々に普及している。

また、自転車等駐車場のリアルタイムの満空情報等をネットで確認できるアプリ等も登場しており、日々技術の動向が変化しているため、最新情報を確認することが望ましい。

① キャッシュレス決済

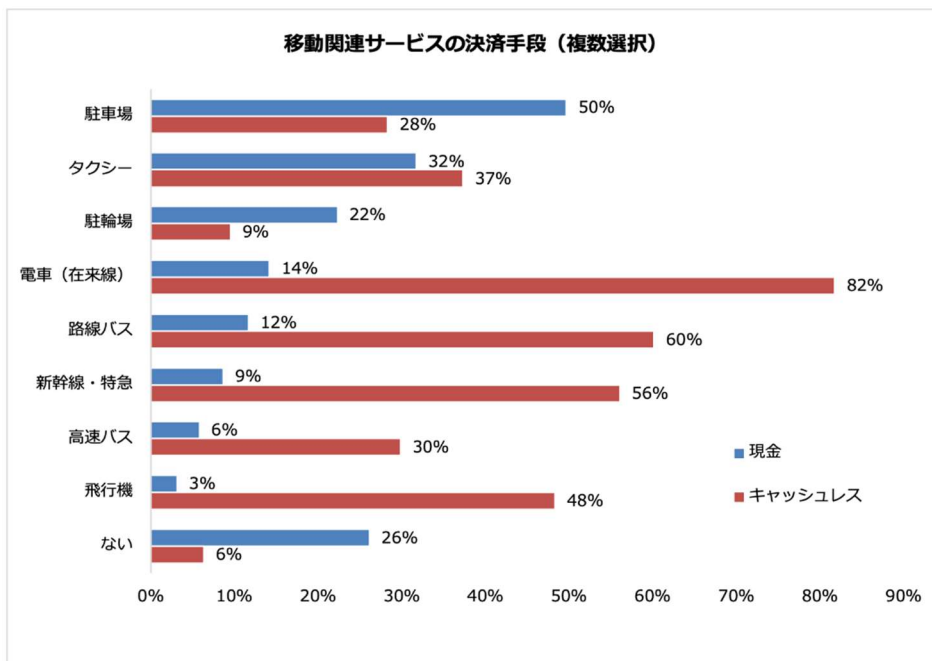
近年、スマートフォンの普及とともにキャッシュレス決済サービスも増加し、交通系 IC カードだけでなく、多様な QR 決済手段が登場している。その他にも、クレジットカード決済も可能な精算機等が普及し始めており、キャッシュレス専用の自転車等駐車場も登場している。

有料の公営自転車等駐車場を有する自治体の約 4 割がキャッシュレスに対応済(令和 5 年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))と回答しているが、民間による調査結果(下記)では、他の交通手段に比べ、キャッシュレス決済が進んでいないとする調査もあり、地域におけるキャッシュレス決済手段の普及動向や施策と併せて、引き続き取り組んでいくことが重要である。

▼移動関連サービスの決済手段

- ・鉄道のキャッシュレス決済が 8 割を超える中、駐車場と駐輪場のみが現金決済の方が上回っている。中でも駐輪場におけるキャッシュレス決済の割合は特に低い。

※タイムズクラブ会員を対象に実施した調査結果。



出典：パーク 24 株式会社ニュースリリース R5.1.6
(移動関連サービスの決済手段に関するアンケート結果)

▼キャッシュレス対応の自転車等駐車場

QR決済がご利用頂けます！！



▲決済可能なブランドの案内
(出典：CYCLEPARK HP)



▲キャッシュレス専用自転車駐車場(和海市)
(出典：サイカパーキング株式会社 HP)

② 定期利用のネット申込・決済

有料の公営自転車等駐車場を有する自治体の約2割が定期利用の申込等においてインターネットで対応していると回答している(令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局))。

従来、定期利用の申込は現地の管理室等で管理人がいる時間帯でのみ対応となることが多かったが、こうしたサービスの導入により、自転車等駐車場の利便性が向上するだけでなく、管理人の負担軽減、現地での現金管理等が少なくなり、生産性の向上・経費削減等も期待できる。

▼WEB サービスによる定期利用の申込・キャッシュレス決済(CYPS)

・公益財団法人自転車駐車場整備センターが運営する自転車駐車場では、定期利用を Web 申込、キャッシュレス決済で利用できるサービス CYPS(Cycle Park web Service・サイプス)を運用しており、24 時間申込可能等利用者の利便性が向上した。さらに、利用者情報等のデジタル化など情報の統合管理により、個人情報情報を適切に管理するとともに、管理コストの削減や利用状況の可視化など効率化が図られている。

 トップ画面  CYPS CYPS new on digital こちらは公益財団法人自転車駐車場整備センターが運営する 自転車駐輪場予約サイトです 自転車駐輪場の検索はこちらから 定期駐 輪場を探す 新設される自転車駐輪場への抽選申込はこちらから 新設駐 輪場抽選申込 利用者登録済みの方はこちらから ログイン お知らせ 約款 / 特定商取引に基づく方針 / 個人情報保護方針 公益財団法人自転車駐車場整備センター CYPSトップ画面よりログイン	クレジットカードでのお支払い (Payment by credit card.) カード選択 (Payment credit card selection) 以下のクレジットカードがご利用可能です。 VISA MasterCard JCB AMEX Others DISCOVER Available credit card brand : VISA MasterCard JCB AMEX Others DISCOVER  ◎ 新しいカードで支払う (Payment by new credit card) カードブランド (Credit card brand) カード番号 (Credit card number) 有効期限 (GOOD THRU/EXPIRATION YEAR) ※カード裏面の表示「11/09」→「11/19/2009年」 ※If the date on your credit card is shown as 11/09, select 11/2009. カード有効期限とは？ (GOOD THRU?) Paygent決済画面へ遷移	 利用駐輪場情報表示画面 利用駐輪場情報 <table><tr><td>駐輪場_階層</td><td>和光市駅北口_1F</td></tr><tr><td>区画番号</td><td>A-0480</td></tr><tr><td>利用者区分</td><td>市外・一般・定期</td></tr><tr><td>利用期間</td><td>2022/09~2022/10</td></tr></table> 2次元バーコード 約款 / 特定商取引に基づく方針 / 個人情報保護方針 公益財団法人自転車駐車場整備センター	駐輪場_階層	和光市駅北口_1F	区画番号	A-0480	利用者区分	市外・一般・定期	利用期間	2022/09~2022/10
駐輪場_階層	和光市駅北口_1F									
区画番号	A-0480									
利用者区分	市外・一般・定期									
利用期間	2022/09~2022/10									
・いつでもどこでも、スマートフォンまたはPCからWebで 24時間、かんたんに申込可能 ・紙申請(スマートフォンが無い方)でもご利用可能	・クレジット・ネットバンキング・PayPayで、その場でネット決済が可能 ・ATM・PayPay(チャージのみ)で現金も利用可能	・現地のシール発券機でQRコードをかざすだけで24時間シール発券、自転車に貼付するだけ ・最短申込日翌営業日より利用可能								

出典：(公財)自転車駐車場整備センター

▼WEB サービスによる定期利用の申込(神戸市)

・2023 年 8 月 1 日よりサービス開始。従来は、現地の管理室等で紙の申請書などに記入が必要で管理人がいる時間帯しか手続きできなかったが、市営駐輪場の定期券購入や予約がスマートフォンやパソコンで行えるようになったことで 24 時間いつでも利用できるようになった。



出典：神戸市 HP

③ IC タグを活用したシステムによるスムーズな入出庫

立体機械式自転車等駐車場の定期利用者などは、自転車本体に IC タグを装着し、入出庫を管理しているケースがほとんどであるが、自走式の自転車等駐車場においても導入されている。

このシステムは、入出庫時に定期券を出したりすることなく、ゲートに自転車が近づくだけで開くため、スムーズに入出庫ができ、通常の機械ゲート式よりも多くの自転車を通過させることが可能となる。そのため、朝のラッシュ時など利用が集中するケースなどでは有効である。

▼自転車版 ETC(IC タグを活用した入出庫システムの導入)



▲IC タグ(上)、電波吸収体(下)

▲ゲートの出入り状況

南草津駅自転車自動車駐車場の RFID ゲートシステム
出典：西岡・松尾「自転車版 ETC の開発と実用状況」

④ データを活用したリアルタイム情報の提供

一時利用の際、駅近くの自転車等駐車場が満車だった場合、他の自転車等駐車場を探すなどしなければならぬため、事前に満空情報を確認することで利用者の利便性が向上する。また、管理者側としても事前に情報提供することで満車のために断る対応等を減らす効果が期待できる。なお、多様なモビリティへの対応(対応車種の表示等)にも留意する必要がある。

▼リアルタイムの満空情報提供



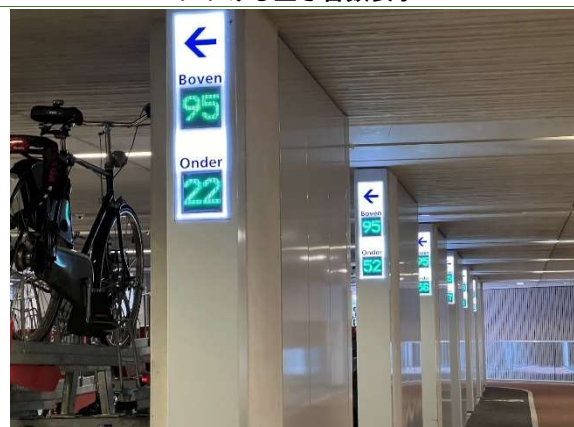
出典：(公財)自転車駐車場整備センターHP



▲府中駅の公共及び附置義務自転車駐車場の出入口における空き台数表示



▲車両種類別の満空情報の表示(福岡市)

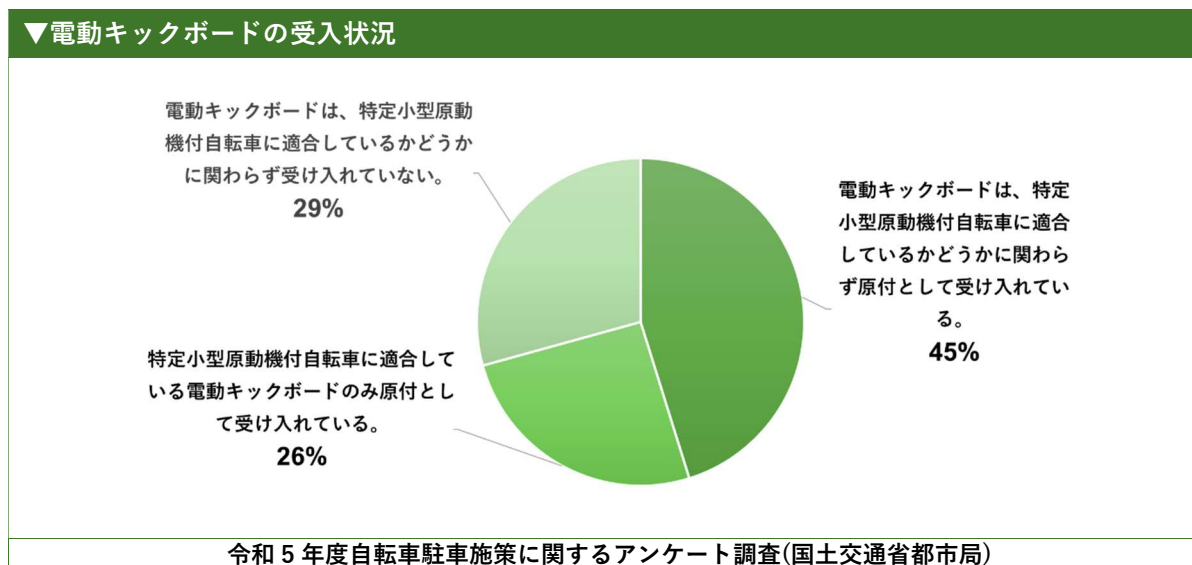


▲上下段ごとの空き台数表示(オランダ)

(5) 多様なモビリティへの対応

一部の電動キックボードをはじめとする特定小型原動機付自転車の登場により、多様な自転車等の駐車需要が今後増加することが想定される中、令和5年6月1日に特定小型原動機付自転車の駐車環境の整備に向けた取組の推進について通知を行ったところである。(国都街第26号)

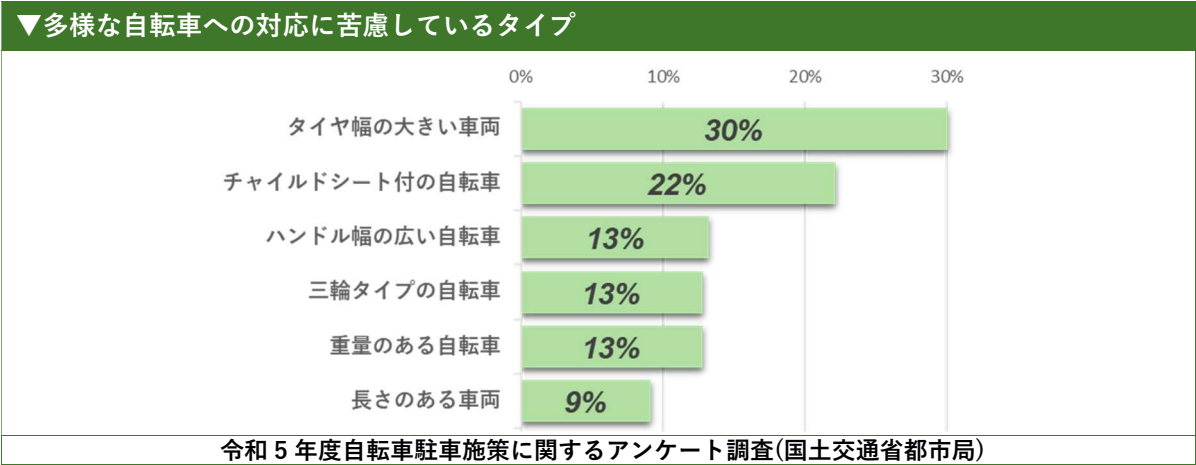
現状では自己所有の電動キックボードは少なく、都市部の一部で駐輪需要が確認されている程度で対応方法を決めていない自治体も3割程度存在している。電動キックボード以外の特定小型原動機付自転車として、見た目が自転車と区別が付きにくい車両も増加すると考えられ、道路運送車両法による区分での料金や駐車場所の指定が困難になるケースが考えられることから、車両の大きさに対応した料金区分の設定や柔軟な車両受入等についても検討の余地がある。



次ページに示す多様な自転車の種類の中で、対応に苦慮しているものとして多いのが、タイヤ幅の広い車両やチャイルドシート付の自転車となっている。

タイヤ幅が大きい車両は、既存のラックにタイヤが入らない。チャイルドシート付自転車は、後部に高さがあると二段式の上段が使用できない。さらに通常よりも幅を取るため、スライド式ラックなどピッチ幅が狭い場合、ハンドルが重なり出し入れがしづらいなど課題が生じる。ハンドル幅が広い自転車や三輪タイプの自転車も同様に幅やラックの問題等から従来のラックでは、駐輪できないケースが多い。重量制限があるのは、主に二段式の上段に駐輪する場合で課題がある。長さのある車両についても、従来のラックに駐輪できても駐輪スペースをはみ出す可能性があり、自転車等駐車場施設内等の通行を阻害し、安全面に支障を及ぼす恐れがある。

これまで量の確保を優先して整備した自転車等駐車場では、ピッチ幅の狭いラックや二段式ラックなどが多く採用されており、多様な自転車の増加に対応できないケースが増えていることから、様々な自転車の駐輪に対応できるように、二段式ラックの柔軟な運用や実態に合わせたラックの導入、平置き(ラックなし)のスペースの確保が必要となっている。



▼多様な自転車へ対応した駐輪スペースの設置

▲小径車(ミニ自転車)専用(平置き)

▲二段式ラックの上段の廃止

▲幼児用座席付専用(傾斜ラック)

▲幼児用座席付専用(平置き)

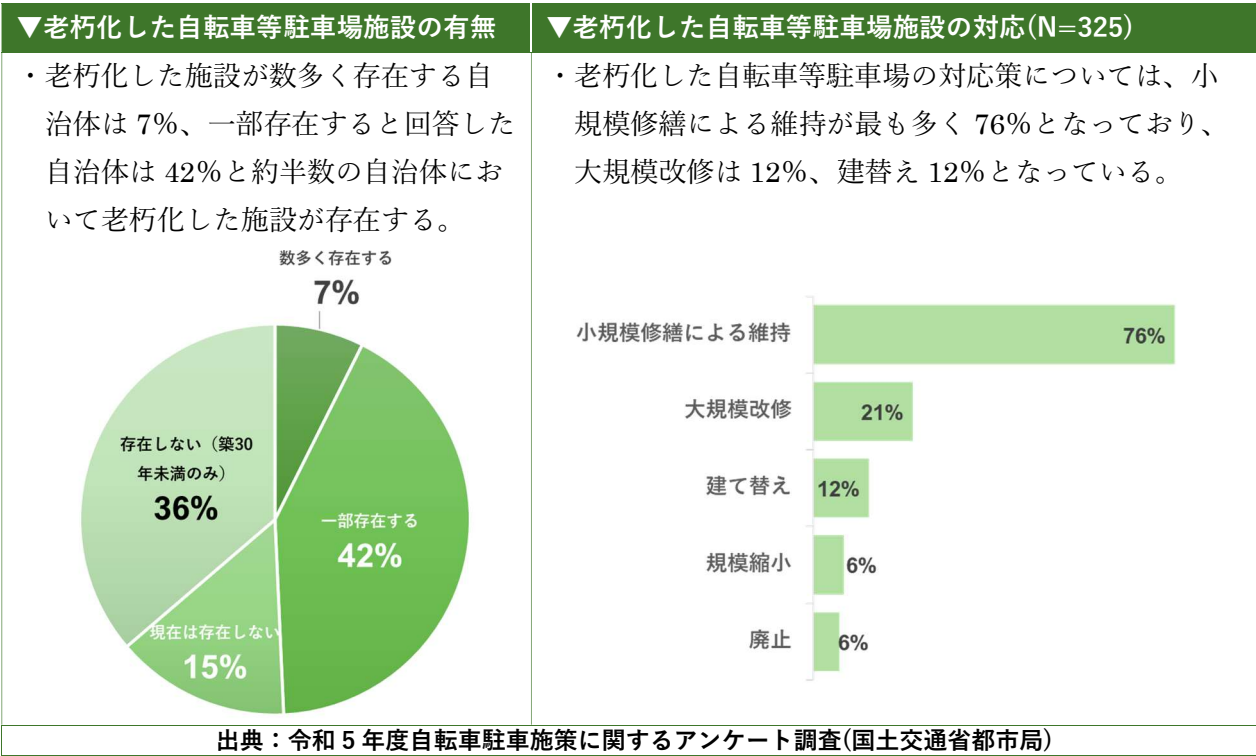
▲特殊車両専用(平置き)

▲カーゴバイク専用(フランス・幼稚園の前、平置き)

2.3.4 自転車等駐車場の計画的な更新・維持管理方策

今後の急速な人口減少や、厳しさを増す財政事情の下、公共施設整備については一層の重点化を図るとともに、既存施設の計画的な更新・統廃合・長寿命化等、公共施設を計画的、効率的に管理することが不可欠であり、公共自転車等駐車場においても同様の対応が求められる。

このため、自転車等駐車場の利用実態や利用者ニーズ等を勘案し、既存施設の有効活用、施設や機能の更新・長寿命化、民間資金の活用や、指定管理者制度等による効率的な維持管理コストの縮減等計画的な機能更新、整備・管理コストの縮減等適切な対応が求められる。



(1) 自転車等駐車場の計画的な建て替え・修繕・機能更新

自転車等駐車場の安全性、利便性、快適性等を向上し、より長期的に質の高いサービスを提供するとともに、自転車等駐車場の維持管理コストの削減を図るためには、老朽化した公共自転車等駐車場等の計画的な建て替え・修繕・機能更新が必要である。

建て替え等においては、他の施設と一体的な整備やPFI事業等による民間資金等の活用等により財政負担の軽減を図る等、計画的、効率的な取組が必要である。

▼民間資金を活用した自転車等駐車場の再整備(箕面市)

・箕面市では、PFI法に基づく事業として、箕面駅前第一駐車場と箕面自転車等駐車場を一体的に建て替え、地域活性化施設も合わせた複合施設として整備している。

[事業方式]

・BTO方式

(設計+撤去+建設+維持管理運営)

[対象施設]

・駐車場、駐輪場、地域活性化施設の複合施設

※駐輪場：864台(原動機付自転車含む)

※駐車場：普通車 285台

二輪車 27台

※地域活性化施設とは、飲食の提供やその他物販販売など、回遊性を創出し、地域の活性化に資する施設



出典：箕面市報告資料(箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業)

▼自転車等駐車場の建て替えを伴う機能更新(小金井市)

・老朽化した駐輪場の建て替えにあたり、定期更新機や搬送コンベアの導入など機能向上を図り、利便性や快適性を向上させた自転車等駐車場の整備を行っている。

[従前]



・構造・規模：鉄骨造2階建て
・建築面積：550.3㎡
・延床面積：624.0㎡
・収容台数：629台(自転車)
・その他設備：無し

[建て替え後]



・構造・規模：鉄骨造4階建て
・建築面積：550.3㎡
・延床面積：1,259.3㎡
・収容台数：938台(自転車)
・その他設備：定期更新機・搬送コンベア・防犯カメラ・ラック

出典：(公財)自転車駐車場整備センター

▼公民連携による自転車等駐車場の再整備(横浜市)

- ・横浜市では、泉区弥生台に所在する市有地(相鉄いずみ野線弥生台駅北口自転車駐車場)について、公共的な自転車駐輪機能を維持したまま土地の有効な利活用を図るため、総合評価公募型プロポーザル方式による公募貸付(50年の一般定期借地)を実施。
- ・その結果、駐輪場の確保以外にシェアサイクルの設置や子育て支援施設と集合住宅を提案した下記の事業予定者に決定した。
- ・自転車駐車場については、令和5年1月に全て電磁ラック式で開業し、民間事業者によって運営されている。

1 事業予定者・提案内容

事業予定者	相鉄不動産株式会社
住所	横浜市西区北幸二丁目9番14号
提案内容	・公共的自転車駐車場(自転車:130台、バイク130台、シェアサイクル5台) ・地上6階の共同住宅(賃貸:52戸) ・地域貢献施設(子育て支援施設、多世代交流施設又は医療施設、健康維持等の商業施設のいずれかで面積は110㎡)
契約形態	一般定期借地(50年)
貸付価格(月額)	630,126円/月
今後のスケジュール	令和4年3月31日 契約(予定) 令和5年12月 しゅん工(予定)

出典：横浜市 HP

▼自転車等駐車場用地の有効活用による整備事業に関するサウンディング型市場調査(木更津市)

- ・木更津市では、老朽化した自転車駐車場の大規模修繕及び有効活用策について、民間事業者とのサウンディング型市場調査を実施している。

調査の目的

木更津市自転車駐車場の現況は老朽化が著しく、大規模改修での対応が困難となっております。

このため、自転車駐車場を再整備するにあたり、木更津駅東口及び西口自転車駐車場用地を有効活用し、商業施設等と民設による自転車等駐車場の複合施設として再整備することで、駅前に賑わいを創設するとともに、機能性、安全性、利便性の高い駅前空間整備を検討しています。

自転車等駐車場の再整備のみに留まらず、複合施設の併設といった敷地の高度利用による空間的な整備をはじめ、ニーズの多い東口第4、第5駐車場をより利用しやすく整備するなど、どのように木更津駅東口および西口の活性化を図り、更なる利便性の向上に努めた自転車等駐車場施設整備ができるのかについて、民間事業者との対話を通じて事業に関する様々な意見・提案を求め、公募における条件整理等を行うため、サウンディング型の市場調査を実施するものです。



出典：木更津市 HP

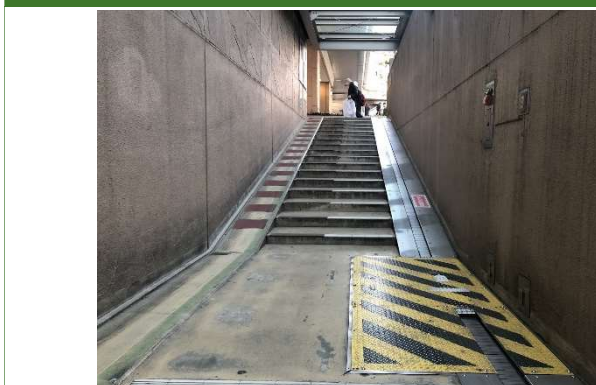
(2) 駐輪施設の安全性等の確保

自転車は、子供から高齢者まで幅広く活用される極めて身近な交通手段であることから、駐輪施設については、誰もが使いやすく安全に利用されるよう設置することが不可欠である。

また、これまでの自転車の種類は、シティ車などが大半を占めていたが、近年ではスポーツ車や電動アシスト車の利用も増加する等、より一層、自転車の車両形態の多様化に配慮した対応も必要である。

なお、駐輪施設の設置に関する一般的な技術的基準等については、「サイクルラック等技術基準(令和5年10月改訂一般社団法人自転車駐車場工業会)」、「自転車等駐車場設置技術の手引き(平成19年10月公益財団法人自転車駐車場整備センター)」等にとりまとめられているところであり、これらを参照し適切に対応されたい。

▼高齢者や女性でも利用しやすい設備



▲電動スロープ



▲エレベーター



▲垂直二段式ラック・スライドラック



▲思いやりスペース

▼防犯性に配慮した駐輪施設



▲自転車ロッカー(オランダ)



▲バイクボックス(出典: cyclehoop HP)

2.3.5 自転車等駐車場整備等の取組と併せた、効率的な放置自転車等の撤去等の取組について

放置自転車等の削減には、自転車等駐車場の整備や啓発等による誘導だけではなく、最終的には放置自転車等の撤去等も行われている。

利用者にとって利便性の高い駐輪環境が整っていないにも関わらず、撤去を行うことは利用者の反発も大きくなることから、需給バランスに応じた取組が考えられる。

放置自転車等の撤去・保管・返還・処分にあたっては、効率的なシステムを構築し、財政負担を抑制しつつ、放置防止対策費用の削減、適正化を図ることが考えられる。

また、路上放置以外にも自転車等駐車場内等に長期的に放置される自転車や盗難自転車などの対策についても併せて実施することで撤去台数の削減、返還率の向上等に寄与すると考えられる。

(1) 効果的な放置防止策

近くに自転車等駐車場があることや放置する場所が放置禁止区域であることを知らない人は、適切な情報提供や啓発活動によって放置をしなくなる可能性があるが、これらを知っていながら放置する人が一定数存在する。

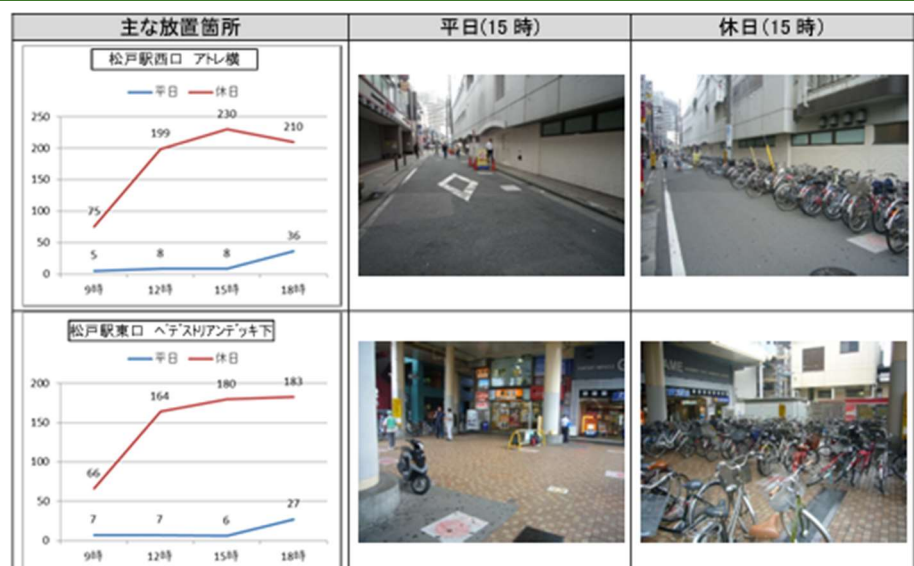
これらの放置者は、短時間駐輪であることを理由にしているケースが多く、短時間であればあるほど目的地に近い場所に駐輪需要が発生する。短時間駐輪無料の自転車等駐車場が利便性の高い(目的施設の出入口に近い)場所にあれば、解決できる可能性もあるが、きめ細かい自転車等駐車場の整備が難しい状況では、放置防止策による規制も考えられる。

① 放置防止指導員等の配置

放置防止指導員等の人の監視による抑止力は効果が高く、下記の事例のように監視している時間帯とそうではない時間帯の放置自転車等台数に大きな差が生じる。放置箇所の特性に応じて、適切な時間帯での効率的な配置を検討することが考えられる。

▼放置防止指導員の配置による抑制(松戸市)

・松戸駅周辺の放置防止指導員が巡回している路上における放置自転車等台数の推移を見ると、放置防止指導員のいない平日の17時以降や休日に放置自転車等が急増していることがわかる。



▲松戸市自転車駐車場運用基本計画(H29.3)(出典：松戸市 HP)

② 監視の効率化

都市部の駅周辺では、路上喫煙防止等様々な目的による監視が行われていることから、これらの監視業務を一括化することで、コスト削減が期待される。

また、放置自転車等の減少とともに毎年、放置自転車等の課題となる場所や時間帯も変化することから、利用実態調査などを適宜実施し、監視体制の効率化を図ることが考えられる。

▼監視業務の効率化によるコスト削減(さいたま市)

- さいたま市では、市内31駅に放置自転車等監視員を配置しているが、監視人数を減らしても支障が生じない時間帯で部分的に人数を見直し、監視の総時間を前年よりも5%程度縮減する計画を立てている。
- また、令和3年度より、路上喫煙やポイ捨て防止の啓発業務を行う「環境美化啓発員」との兼務を開始している。

業務内容	業務日時
監視業務 - 市内31駅周辺に指定されている自転車等放置禁止区域に「放置自転車等監視員」を配置し、放置自転車等に注意・警告札の貼り付け、撤去業者への引継ぎのほか、市民への啓発活動や最寄りの駐輪場への誘導を行う。 - 令和3年度より、路上喫煙やポイ捨て防止の啓発業務を行う「環境美化啓発員」との兼務を開始。	年末年始を除く毎日8時～17時 (業務日時は駅によって異なる)



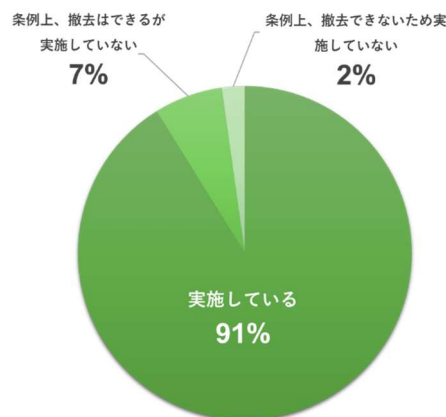
▲令和3年度さいたま市自転車等駐車対策協議会：資料4(出典：さいたま市)

(2) 効率的な撤去方策

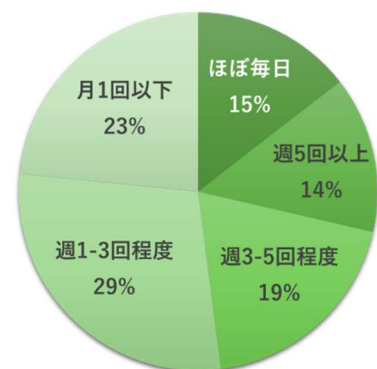
全国的には、放置自転車等の減少とともに撤去台数も減少しているが、依然として撤去業務を継続的に実施している自治体が多くあり、そのうちの約半数の自治体で週3回以上は撤去を実施している。

撤去業務は、警告から撤去、移送が伴い、頻度に応じて抑止力が上がる一方でコスト負担も増すことから、効果的で効率的な方策を検討することが考えられる。

▼放置禁止区域のある自治体での撤去実施状況(N=389)



▼撤去実施頻度(N=269)



出典：令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

① 撤去のタイミング

多くの自治体では、放置自転車等に対し警告札を貼付してから、30分や1時間など一定時間経過後に撤去を実施している。この場合、これらの時間内であれば撤去されないことが利用者に知られ、短時間駐輪の抑止効果が得られないケースもある。

そのため、即時(リアルタイム)撤去を実施している自治体もあり、警告札の貼付時間と巡回回数を減らすことができるため、コスト削減効果も期待できる。

しかしながら、買物・私用目的等の短時間駐輪に対しても撤去を実施すると周辺の施設等や利用者からの反発も想定されることから、地域の実情に応じて、周辺施設や地域の関係者と連携し、適切な周知と併せて検討することが考えられる。

▼放置自転車等の即時撤去(大阪市)

- ・ミナミエリアの放置自転車等対策の一環として、道路上に放置されている自転車・原動機付自転車等を撤去するにあたり、これまでは警告札(赤札)貼付後、猶予時間を置いてから撤去していたが、これからは確認次第直ちに撤去(リアルタイム撤去)することとしている。(令和5年10月～)



出典：大阪市 HP

② 効率的な撤去(DX化)

一般的に、放置自転車等の撤去は自治体の職員が立ち会い、撤去可能と判断したものを業務委託事業者などが撤去日時、場所、自転車の特徴などを台帳に記入し、トラックに積載し移送している。さらには撤去自転車の情報をデータ化する作業も必要であり、撤去に関わる事務は膨大なものとなっている。

下記に示すようなシステムを導入することで、自治体職員のリモート認定が可能となり、職員の負担軽減が図られる。また、撤去時に直接端末に写真撮影や情報を入力することで瞬時にデータベース化が可能となるなど、撤去返還業務の省力化が図れることから、こうしたデジタル技術の活用を図っていくことも考えられる。

▼先進技術を活用した放置自転車等撤去スキーム実証実験(名古屋市)

- ・名古屋市が提示する行政課題に対して、先進技術を活用した解決策を持つ企業等を広く募集し、選定した実証プロジェクトに対する費用の一部負担や実証に必要な調整等の支援を実施するプロジェクトの中で、芝園開発株式会社が開発した CAPTURE システムを活用し、遠隔で放置自転車等の撤去の指示を行う実証実験を、名古屋駅、金山駅、新栄町駅で実施した。(2020年度)
- ・放置自転車等の撤去にあたっては、これまで市の土木事務所職員が現地に行って認定を行う必要があったが、リモートでの認定が行えるようになり、現場に行く時間を節約できるほか、同時に複数の現場の認定ができるようになった。



出典：Hatch TechnologyNAGOYA(名古屋市)HP

③ 防止策と撤去・返還業務の一括管理・発注

これまで、放置防止に関する監視業務と放置自転車等の撤去・移送業務、保管・返還業務をそれぞれ業務委託等により、別事業者で行っているケースが多かったが、近年は放置自転車等の総合対策として、一括した業務として発注するケースが増えている。

指定管理者制度等の活用により、これらの放置自転車等対策と周辺の自転車等駐車場の管理を同一の事業者が行っているケースもあり、これらの業務を一括化することによる業務の効率化を図ることも考えられる。

▼放置自転車等総合対策業務委託の公募型プロポーザル(川崎市)

- ・川崎市では、放置禁止区域内等の公共の場所における放置自転車等による危険防止、及び歩行者等の通行の安全と災害時における緊急活動の場の確保などをめざし、民間ノウハウを活かしたより一層の業務の効率化に加え、市民サービス・自転車利用環境の向上を図るため、放置自転車等の指導・警告、撤去・運搬、保管、啓発等を一括した総合的な対策業務に関して、公募型プロポーザル方式により事業者の募集を実施している。

業務内容

1. 放置防止対策に関する業務
2. 放置自転車等の指導・警告、撤去・運搬等に関する業務
3. 自転車等保管所の管理・運営、自転車の保管・返還に関する業務
4. 撤去、保管等に係る費用の収納事務に関する業務
5. 引き取りのない自転車等の取り扱いに関する業務
6. 放置自転車対策の事務に関する業務
7. 問い合わせ・御意見等（苦情・陳情等）に関する業務
8. その他付帯する業務

履行期間

令和5年4月1日から令和7年3月31日まで（2年間）

募集方法

公募型プロポーザル方式による事業者の募集・選定

出典：川崎市 HP

(3) 効率的な保管

① 保管所の位置の見直し

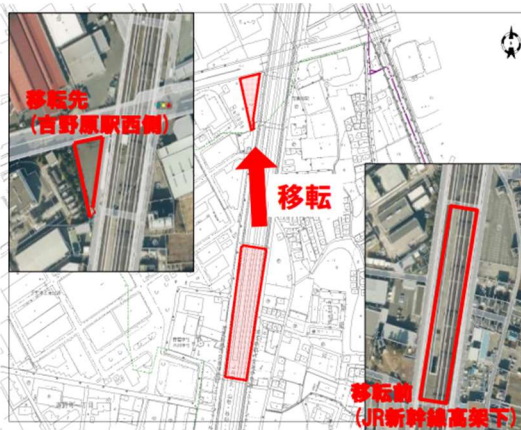
放置自転車等の減少により、撤去台数も減少し、以前程は大量の保管所を整備しておく必要性が薄れている場合もあり、保管所の集約化や一元化などが進んでいる。

一方で、撤去時の移送距離や返還率の観点から、撤去した区域と保管所の距離を遠くなり過ぎないように設定することが考えられる。例えば、市域の大きさや撤去自転車の多さによって、適切な配置と箇所数、容量は地域ごとに異なるため、地区ごとに返還所を配置するなど、地域特性や放置自転車等の数等に応じて、効率的な保管所の配置等を検討することが考えられる。

▼自転車保管所の見直しの検討(さいたま市)

放置対策 ③自転車保管所の見直しの検討

撤去台数が減少していることから、**借地して運営している保管所を市有地に移転して運営費を縮減。**



移転前

- ・面積：7,596㎡
- ・土地所有者：J R
- ・賃借料：11,257,300円（年間）
- ・保管所収容率：3.6%（令和3年9月末時点）

**今年度移転工事を実施
⇒ 令和4年2月3日に移転完了**

移転後

- ・保管所の北側にある市有地（自転車処分場）に移転したことで賃借料の負担なし。
- ・面積：1,358㎡
- ・保管所収容率：25.3%（令和4年2月3日時点）
- ⇒旧保管所での保管自転車の収容は十分可能

令和3年度第2回さいたま市自転車等駐車対策協議会：資料2(出典：さいたま市)

② 保管期間の見直し

撤去頻度や返還率にもよるが、保管期間が長いと、保管所の容量が必要となる。保管所の容量が不足すると、放置自転車等の撤去活動を抑制せざるを得ず、放置対策の抑止効果が薄まる可能性がある。そのため、現状の保管所の稼働率や返還に訪れるまでの期間等を考慮して、稼働率が高く不足気味である場合は保管期間の短縮を検討することも考えられる。

また、保管業務に関するコスト削減のため、保管所の容量を減らす場合も期間の見直しを検討することが考えられる。

▼放置自転車等の保管期間

- ・最短で2週間、最長で1年となっているが、平均は約4か月、最も多い設定は、6か月となっている。都市部では短い傾向が強い。
- ・路上放置と自転車等駐車場内の長期放置自転車等の取扱いを区分して、保管期間を別に設けているケースも多い。

5-5.保管期間

1ヵ月未満（30日未満）	3	1%
1ヵ月（31日-45日）	50	18%
2ヵ月（45-62日）	92	34%
3ヵ月（70-92日）	73	27%
4-6ヵ月（120-186日）	111	41%
7-12ヵ月	11	4%
総計	340	125%

出典：令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

③ 保管所の運営時間

返還率の高い自治体は、ほぼ毎日保管所を開けており、夜 18 時や 20 時頃まで返還業務を行っているケースが多い。平日は 1 日でも夜 19-20 時頃まで開けることで、会社帰りに引取りにくるニーズに対応ができる。

効率的な返還業務を行うために、現状の返還状況や取りに来る人のニーズを捉え、適切な運営時間を設定することも返還率の向上に寄与すると考えられる。

▼返還率の高い自治体における保管所の営業時間

目黒区	毎日午後 2 時から午後 6 時(12 月 29 日から 1 月 3 日は休み)
文京区	毎日 11 時 00 分～20 時 00 分※年末年始(12 月 29 日～翌年 1 月 3 日)を除く
品川区	毎日(12 月 29 日～1 月 3 日を除く) 午前 10 時 00 分～午後 7 時 00 分
新宿区	毎日 8:30-18:00
豊中市	毎日 10 時から午後 7 時(12 月 29 日から 1 月 3 日は除く)
高槻市	午前 10 時から午後 7 時(平日、土曜日、第 2・第 4・第 5 日曜日) ※第 1・第 3 日曜日、祝祭日及び年末年始は、閉所日のため返還できません。
羽村市	月曜日から金曜日までは午前 9 時から午後 4 時まで(水曜日は午後 7 時 30 分まで。 祝日・年末年始を除く)

▼返還率の高い自治体における保管所の営業時間

放置対策 ②返還業務の見直しの検討

撤去台数が減少している中、**開所日や受付時間の短縮**をすることで、より効率的な保管所の運営を実施。

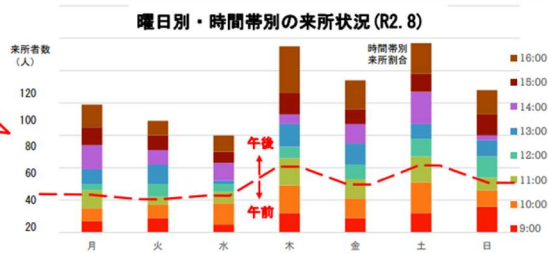
令和 2 年度

- ・ 4 保管所とも **年末年始**を除き開所
- ・ 受付時間 **9 時～17 時**

令和 3 年度

- ・ 4 保管所とも **年末年始及び水曜日**を休所日とした。
- ・ 受付時間 **12 時～17 時**

曜日別の来所者は水曜日が最も低くなっている。
また、午前・午後別の来客率では午前の方が少ない。



令和 3 年度第 2 回さいたま市自転車等駐車対策協議会：資料 2(出典：さいたま市)

(4) 効率的な返還

効率的に撤去した自転車を返還するには、撤去された人に対する迅速な情報提供、保管期間の短縮(迅速な返還)が必要となる。

撤去された人に対する迅速な情報提供は、撤去情報の迅速なデータベース化、公表、防犯登録の照会が必要となり、前項で紹介した撤去に関する DX 化や警察とのシームレスな連携が重要となる。

保管期間の短縮(迅速な返還)は、情報提供の迅速さと保管所の利便性、手数料が影響すると思われることから、返還率の向上を目指すには保管所の運営時間の延長や保管所へのアクセスのしやすさなどの改善が考えられる。

返還手数料の設定は、自治体によって考え方が異なるが、撤去に関わる費用と保管に関わる費用を分けて徴収しているところが見られる。

また、返還手数料を支払うのは、自転車を取りに来た人のみ負担し、取りに来ない自転車所有者からは徴収できないため、この点に留意して手数料を設定することが考えられる。

① 撤去自転車の情報提供

撤去した自転車について、現地における情報のみならず、様々な媒体を活用して情報提供することで利用者に対して周知できる。

防犯登録番号を警察に照会し、登録された住所にハガキを送付する自治体は多いが、撤去されてから時間のロスが生じるという課題がある。

例えば、下記のように、市の HP 等で撤去日、撤去場所、防犯登録番号、色、車種、タイヤインチ、保管場所などを公開するなどすることで自転車の特定を可能としている事例もある。

▼撤去した自転車情報を HP で公開(府中市)						
撤去した自転車情報一覧						
撤去日	撤去場所	防犯登録番号	色	車種	インチ	保管場所
2024-02-02	競艇場前駅周辺放置禁止区域内		青	軽快	27	保管場所
2024-02-02	府中駅周辺放置禁止区域内		水色	軽快	26	保管場所
2024-02-01	是政駅周辺放置禁止区域内		緑	軽快	26	保管場所
2024-02-01	府中駅周辺放置禁止区域内		灰	折りたたみ	20	保管場所
2024-01-31	府中駅周辺放置禁止区域内		銀	スポーツ	27	保管場所
2024-01-31	府中本町駅周辺放置禁止区域内		白	折りたたみ	27	保管場所
2024-01-31	武蔵野台駅周辺放置禁止区域内		黒	折りたたみ	26	保管場所
2024-01-31	分倍河原駅周辺放置禁止区域内		灰	折りたたみ	20	保管場所
2024-01-31	分倍河原駅周辺放置禁止区域内		黒	スポーツ	27	保管場所
2024-01-30	中河原駅周辺放置禁止区域内		銀	スポーツ	27	保管場所
2024-01-30	府中駅周辺放置禁止区域内		灰	マウンテン	27	保管場所
▲府中市の例						

② 撤去・返還手数料

撤去・返還手数料については、各自治体の考え方によって異なるが、自転車に対して、原動機付自転車や自動二輪の手数料を2倍程度に設定しているケースが多く、車種に応じて設定しているケースが多くなっている。

また、撤去(移送)にかかる費用と保管期間に応じた手数料と分類して徴収している事例があり、保管期間や保管所の営業時間などを考慮して、早期の返還を促す手数料体系に変更することも考えられる。また、市民と市外利用者で手数料を分けているケースもある。

撤去・返還手数料を過去に変更したことのある自治体は、35%存在する。近年、様々なコスト増などを背景に手数料を値上げする自治体も多い。しかしながら、手数料を支払うのは、自転車を取りに来た人のみ負担し、取りに来ない自転車所有者からは徴収できないため、この点に留意して手数料を設定することが考えられる。

▼撤去・返還手数料の設定金額

5-6.返還手数料	自転車		原付		自動二輪	
無料	29	9%	7	3%	1	3%
500円以下	6	2%	0	0%	0	0%
501-1000円	74	22%	9	4%	1	3%
1001-1500円	54	16%	16	6%	3	8%
1501-2000円	88	27%	60	24%	5	13%
2001-2500円	32	10%	18	7%	3	8%
2501-3000円	29	9%	46	18%	5	13%
3001-4000円	10	3%	50	20%	4	11%
4001円以上	8	2%	47	19%	16	42%
総計	330	100%	253	100%	38	100%
平均値	1,722円		3,038円		3,677円	

出典：令和5年度自転車駐車施策に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

▼撤去手数料と保管手数料を分けているケース

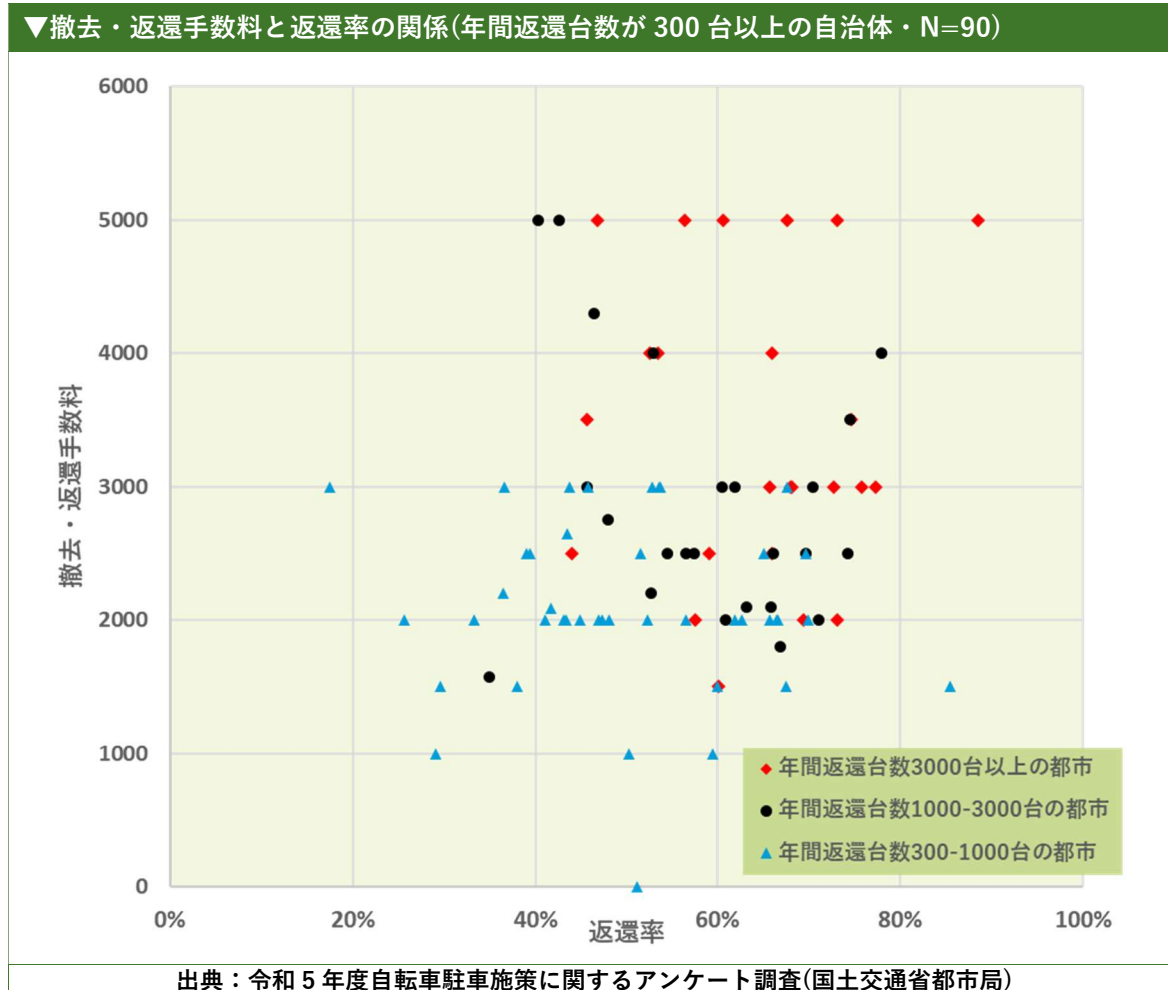
田原本町	自転車撤去費用：1000円、保管費用：無料(撤去日から14日以内)、1000円(14日を超える場合)原動機付自転車撤去費用：2000円、保管費用：無料(撤去日から14日以内)、2000円(14日を超える場合)
羽曳野市	自転車 撤去料 500円 保管料 1日 200円上限 3000円、原動機付自転車等 撤去料 1000円 保管料 1日 200円上限 3000円
米沢市	自転車 30円×告示から引取までの日数 原動機付自転車等 50円×告示から引取までの日数
海老名市	自転車：市内 1,000円、市外 2,000円 原動機付自転車：市内 2,000円、市外 4,000円

③ 返還率

全国的に放置自転車等の返還率は、撤去台数が大幅に減少していても 50%超前後と長年大きな変化はない。返還率は、分母である撤去自転車の質(廃棄自転車等の混入率)により、変わることから、返還に関する効率化とともに廃棄自転車等の削減も同時に行うことが考えられる。

撤去・返還台数が多い(年間返還台数 3000 台以上)自治体では、平均手数料 3416 円・平均返還率 64%となっており、撤去返還台数が少ない(年間返還台数 300-1000 台)自治体の平均手数料 2093 円・平均返還率 50%に比べ、手数料が高く設定され、返還率が高い傾向となっている。他方、返還台数が大きい自治体の分布をみると、バラつきが大きく、返還手数料と返還率について明確な相関は読み取れない。

したがって、返還率向上には、廃棄自転車等の路上放置の削減、保管返還業務の効率化とともにバランスの取れた適正な手数料の設定が考えられる。



(5) 長期放置・廃棄自転車等の削減方策

長期に放置される自転車は、盗難された自転車や廃棄を目的にして置かれた自転車、長期間出張や転勤等により置かれた自転車などが考えられる。特に、学生の卒業や社会人の転勤など転居を伴う移動が多くなる3月から増加する傾向にある。

放置自転車等の撤去は、自転車を処分したい人にとっては、無料の自転車回収システムとなっている側面があり、粗大ゴミとしてお金を払って処分するよりも経済的な負担はかからない。つまり、モラルに頼らざるを得ない状況とも言え、少なからずそうした人は一定数いると考えられる。

こうした自転車を発生させないためにも、適正な処分やリサイクルの促進・啓発、防犯力強化による盗難防止などを同時に実施していくことが重要である。

初めから保管所に取りに行く意思のない廃棄された自転車を未然に防ぐことで、撤去台数の削減、返還率の向上につながる。

① 自転車等駐車場内の長期放置自転車等の対応

有料自転車等駐車場で管理人が毎日管理している場所では、適宜チェックを実施していることから、自転車等駐車場内における長期放置は発生しにくい。が、無料自転車等駐車場など管理が行き届かないケースでは、自転車等駐車場内に盗難自転車や廃棄目的で駐輪された自転車が溜まっていくケースがみられる。

特に、学生等が多い地域などでは年度変わりにこうした自転車が多発し、自転車等駐車場の一部を占拠し続けるため、定期的に長期放置自転車等の撤去を実施しないと引取り手の現れない保管所になってしまう恐れがあり、自転車等駐車場不足につながりかねないため、無料の無人管理であっても定期的な管理が必要である。

② 盗難防止策

無料など管理が行き届かず防犯性の低い自転車等駐車場では、盗難も多く発生する傾向があり、盗難自転車が路上や無料自転車等駐車場などに乗り捨てられるおそれもある。

そのため、防犯カメラの設置や管理人の配置などにより防犯性を高めることが考えられる。また、利用者の防犯意識(施錠等)を高める啓発活動なども必要となる。

③ リサイクルの促進

自転車の適正な処分方法の周知とともに、リサイクルを促すことも重要であるが、有料であるケースや、処分場までの持込が必要なケースでは協力を得られにくい。

近年、無料回収を実施する自治体も増えており、近隣の自転車等駐車場で受付を行うなど利便性の高い方法を検討することも考えられる。

▼自転車等駐車場における無料引取り

ご家庭で不用になった自転車を引き取ります

不用になった自転車の処分は、粗大ごみとして収集（有料）または、指定場所への持ち込み（無料）としてお願いしていますが、これに加えて、ご家庭で不用になった自転車を対象に、下記施設でも無料で引き取ります。

引き取り場所

下記施設の「無料引取受付時間」に、直接お持ち込みください。
予約は必要ありません。

施設名	住所	電話番号	無料引取受付時間
竹の塚移送所	足立区東伊興三丁目18-7	03-3857-8669	毎日（12月29日から1月3日は休み） 午前9時から午後8時まで
中央本町移送所	足立区足立四丁目16-19先	03-3852-5846	
北綾瀬移送所	足立区谷中一丁目8-10	03-5697-6326	
扇移送所	足立区扇一丁目1先	03-5647-1273	月曜日から土曜日、第4日曜日（祝日、12月29日から1月3日は休み） 午前9時から午後8時まで
豊里自転車駐車場	足立区千住曙町42-1	03-3879-2325	月曜日から土曜日 午前6時30分から午後8時まで （※）北千住南は、午後0時30分から午後2時を除く
北千住南自転車駐車場	足立区千住旭町42-3	03-3870-2619	
千住大橋自転車駐車場	足立区千住権平町107-1	03-3882-6449	日曜日・祝日 午前7時から午前11時まで （12月29日から1月3日を除く）
五反野北自転車駐車場	足立区足立四丁目17-25先	03-3887-3706	

出典：足立区 HP

▼リサイクル自転車の販売

リサイクル自転車の販売

撤去した自転車のうち、保管期限の過ぎた自転車を修理して、リサイクル販売をしています。

販売日時

■毎月第2日曜日

午前10時受付開始～10時30分締切

その後、購入順位の抽選を行います。

販売場所

リサイクル自転車販売所は、旧三田図書館同所に移転しました。

■（公社）港区シルバー人材センター リサイクル自転車作業販売所

港区芝5丁目28番4号 1階（旧三田図書館同所）

販売金額

■8,900円 9,900円 10,900円(税込み)

※別途、防犯登録料がかかります。

程度・仕様により価格は異なりますのでご了承ください。

※購入された自転車は会場での引き渡しとなり、発送業務は行っておりません。

駐車場はございません。

出典：港区 HP

④ シェアサイクルやレンタサイクルの導入

近年導入されているシェアサイクルサービスの他にも、大学内などでのみ使えるサービスも登場しており、学生期間のみ自転車を利用するユーザーの脚として確保することで、卒業後に廃棄される自転車を防ぐことが期待される。

▼大学内シェアサイクル(COGOO)	▼大学構内のポート設置
導入に必要なものと費用    スマートキー：自転車に取り付けるCOGOO専用の電子錠。開錠を感知する感覚ですぐ取り付けられます。 ステーションタグ：駐輪場開設に必要な情報。10cm×15cm×4cmととても小さく、電源不要です。 自転車：スマートキーを取り付ける自転車。通常の自転車であれば、ほぼ取付可能です。（詳細はお問い合わせください） ↓ ¥30,000~ 出典：COGOO HP	桐蔭学園は東急バス株式会社と業務提携し構内に設置。  出典：桐蔭横浜大学プレスリリース(R5.11)

⑤ 無料引取り

愛媛県では、使わなくなった自転車を引取り、再整備した自転車を4月から中学・高校に進学する人に対し、無償で譲る「自転車リレー事業」を実施しており、こうした施策の実施も考えられる。

▼無償で自転車を引取り、無償で譲渡(愛媛県)

子どもの愛顔応援ファンド活用事業

令和4年度
**愛媛県
自転車
リレー
事業**

愛媛県は、地域が一体となって子育てを応援する社会の実現に向けて、地域の資源を活用した「愛媛県自転車リレー事業」を実施しています。

地域の子供たちが使用する自転車へと生まれ変わります。

安全に使用できるよう整備いたします！

安全で安心な自転車！
中学生や高校生が使うの！

使わなくなった自転車を譲ってください

お譲りいただいた自転車を安全に使用できるよう整備して、譲り受けを希望する中学生や高校生に譲渡します。

整備した自転車を無償でお譲りします

中学生や高校生で通学に自転車を使用する方に、自転車を無償でお譲りします。

協力自転車店

協賛 DCMダイキ新居浜店 DCMダイキ周桑店 月原サイクル
ホンダウイング今井 今井自転車商会
協賛 DCMダイキ美沢店 DCMダイキ重信店 株式会社 ING
オートサイクルKOU
協賛 DCMダイキ大洲店 DCMダイキ宇和店 DCMダイキ宇和島南店

実施主体 愛媛県保健福祉部生きた推進局子育て支援課
運営事務局 えひめこどもの城 (指定管理者: 伊予緑総合企画株式会社) (担当: 湯田、古澤)
〒791-1135 愛媛県松山市西野町乙108番地1 TEL:089-963-3300

愛媛県自転車リレー事業の流れ

自転車の募集

使わなくなった自転車を募集します。
※下記の対象自転車に当てはまるものに限り、えひめこどもの城ホームページ掲載の「自転車譲渡申込書」にてお申し込みください。

自転車の譲渡

募集した自転車を各協力店へお預けください。申込時に、お預けの自転車の状態を確認し、譲渡してください。
①ご自身で協力店へ持ち込み
②協賛のカーゴバイクサービス(100円送料)を利用
③協力店がご自宅へ引き取りに伺う

自転車の修理

協力店により、TSマークの認定を受けられる安全な自転車に整備・整備を行います。

譲受人の募集

えひめこどもの城ホームページから希望の自転車をを選び、「自転車譲渡申込書」にてお申し込みください。

※申込期間 / 令和4年10月1日(土)～11月15日(火)

譲受人の決定

抽選により申込者の中から譲受人を決定し、様式をお知らせします。
※申込者が多い場合、自転車数が譲渡されない場合もございます。

譲受人への譲渡

協力店から譲受人へ連絡し、無償でお譲りします。
※お渡し時期 / 令和4年12月以降(予定)

使わなくなった自転車を譲ってください。

お譲りいただいた自転車を安全に使用できるよう整備して、譲り受けを希望する中学生や高校生にお譲りします。

対象自転車

- 26インチ、又は27インチの自転車。
- 防犯登録をしている自転車であること。
- ホームページにある「自転車譲渡申込書」の、セルフチェックリストをクリアしたもの。

※本事業は各種法令等を遵守して実施します。
※本事業に使用する際、事前に、警察署に盗難届の提出の有無を確認します。

応募方法 自転車を譲っていただける方、譲受を希望される方は、えひめこどもの城ホームページからお申込みいただくか、下記お問い合わせ先までお電話下さい。

※個人情報の取り扱いについて、ご提供いただいた個人情報は、本事業に必要な範囲に限定して取得、利用及び提供し、目的外利用を行いません。
※本事業に使用する中、自転車や車両損害等については、申込者の中から責任者が決定します。

◆運営(問い合わせ先) **えひめこどもの城** (指定管理者: 伊予緑総合企画株式会社)

お問い合わせ先 **えひめこどもの城** TEL 089-963-3300 (担当: 湯田、古澤)
www.i-kodomo.jp

▲令和4年度愛媛県自転車リレー事業について(子どもの愛顔応援ファンド活用事業)の例



- シェアサイクルは公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、国内外の多くの都市で導入が進められている。
- シェアサイクルの導入にあたっては総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置付けなど政策的な導入目的を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携しながら検討していくことが必要である。
- ポート設置について都市再生整備計画などを活用し都市交通施策としての導入目的に即したサービスの提供ができる環境の整備が必要である。

2.4.1 シェアサイクルの現状

(1) シェアサイクルとは

シェアサイクルは、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムである。

コミュニティサイクル・バイクシェアリング・自転車シェアリングなどとも称されている。

▼シェアサイクルの概念図

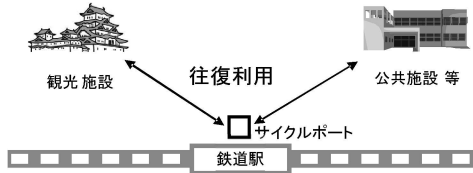


出典：(公社)日本交通計画協会資料

▼レンタサイクルとシェアサイクルの違い

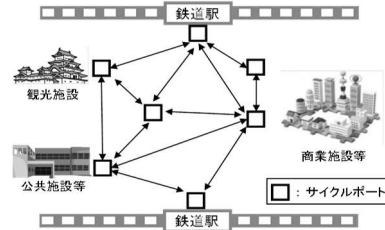
○レンタサイクル

鉄道駅等に近接して設置された一つのサイクルポートを中心に、往復利用の端末交通に供されるシステム。



○シェアサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、貸出場所と返却場所は異なるポートでもよい面的な都市交通に供されるシステム。片道利用や、周遊先ポートでの乗り捨てが可能。

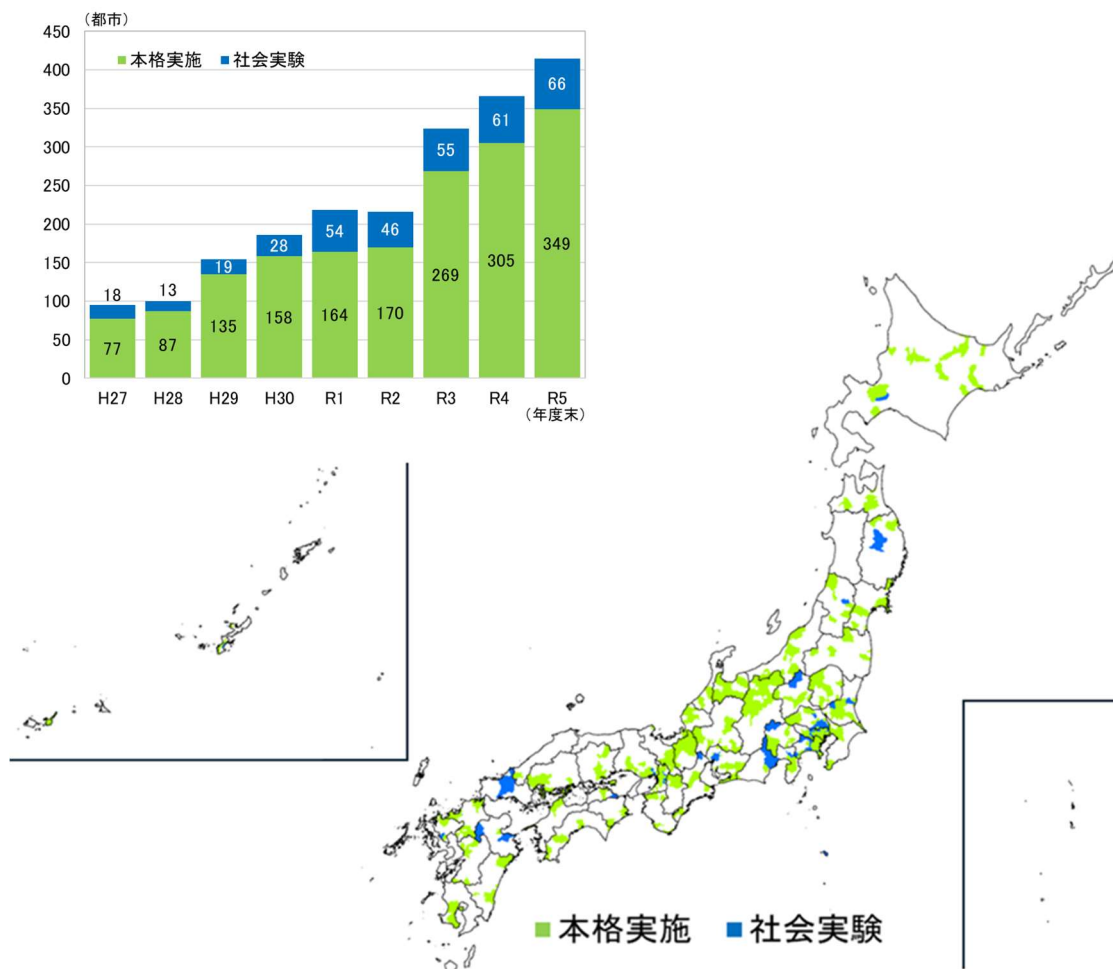


出典：第2回全国コミュニティサイクル担当者会議 国土交通省都市局発表資料

(2) 導入状況

国内では平成29年ごろから急速に増加。特に令和3年以降の伸びが著しく、令和5年3月現在で、349市区町村で本格導入されている。

▼シェアサイクル実施都市数の推移



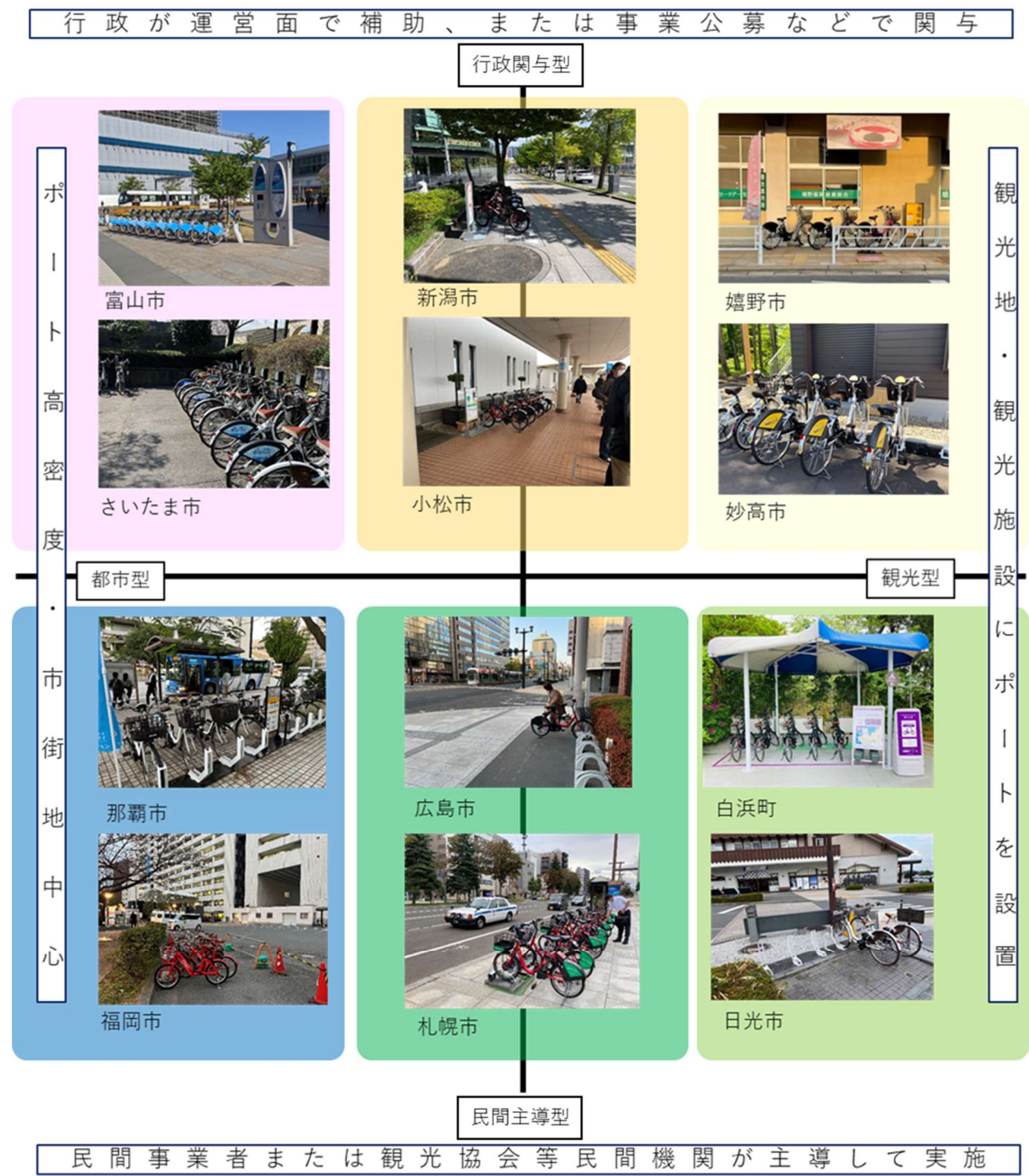
出典：令和5年度シェアサイクルの取組状況に関するアンケート調査(国土交通省都市局)

政令指定都市や県庁所在地だけではなく、観光地などがある地方部での導入も進んでいる。
複数の事業者がサービスを提供し、ポートを共同利用している例なども一部で見られる。

大まかな運営主体の軸として行政が運営面などで補助、または事業公募などで関与している「行政関与」型と、民間事業者や民間機関が主導する「民間主導」型がある。

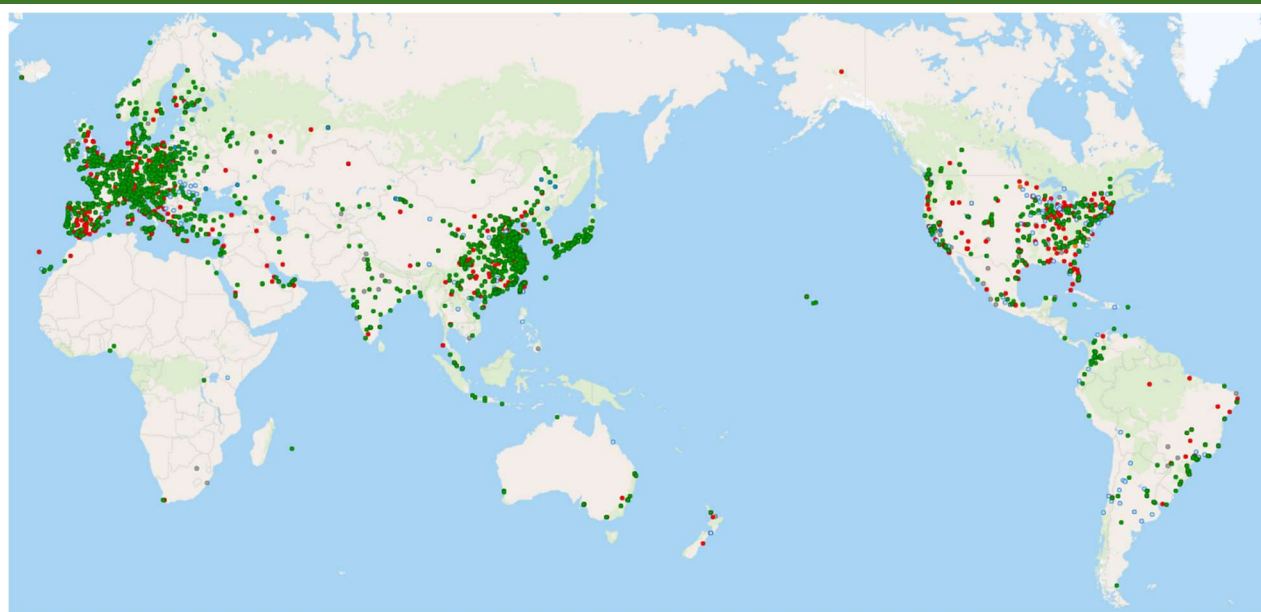
もう一つの軸として、地域としてではなくシェアサイクルのポート配置や自転車の配置方法で都市内移動を志向する「都市」型、観光の移動をメインにした「観光」型、両方を志向する「ハイブリッド」型もある。

▼シェアサイクルの主な導入例



国外では、世界各国約 2,000 都市で導入が進められている。

▼シェアサイクルの国外における導入状況(令和 6 年 3 月現在)



出典：The Meddin Bike-sharing World Map

【コラム】フリーフローティング型の社会問題化と変化

2017 年ごろから、中国やシンガポール、米国の企業によるシェアサイクルサービスにおいて、ポートを設置せず路上の駐輪場や路上空間を利用して貸し借りを行う「フリーフローティング」型のサービスが急増した(ポートを設置するものは「ステーションベース」としている)。

しかし、中国をはじめ欧州などでも放置されたシェアサイクルが街中にあふれ、事業者の撤退により自転車が不法投棄されるなど社会問題化したことから、貸出返却場所の厳格化や自転車の管理を明確化する条例を一部の都市が導入するに至った。それによりシステムとしてのフリーフローティング型での運営が実質的に不可能となり、2024 年現在はほぼなくなっている。

なお、2024 年時点で残るフリーフローティング型のシステムでは、指定エリア外での返却不能措置や指定駐輪場以外での返却に割増料金が加算するなどの策がとられている。



▲放置されたシェアサイクル
(中国・深圳市、2018 年)

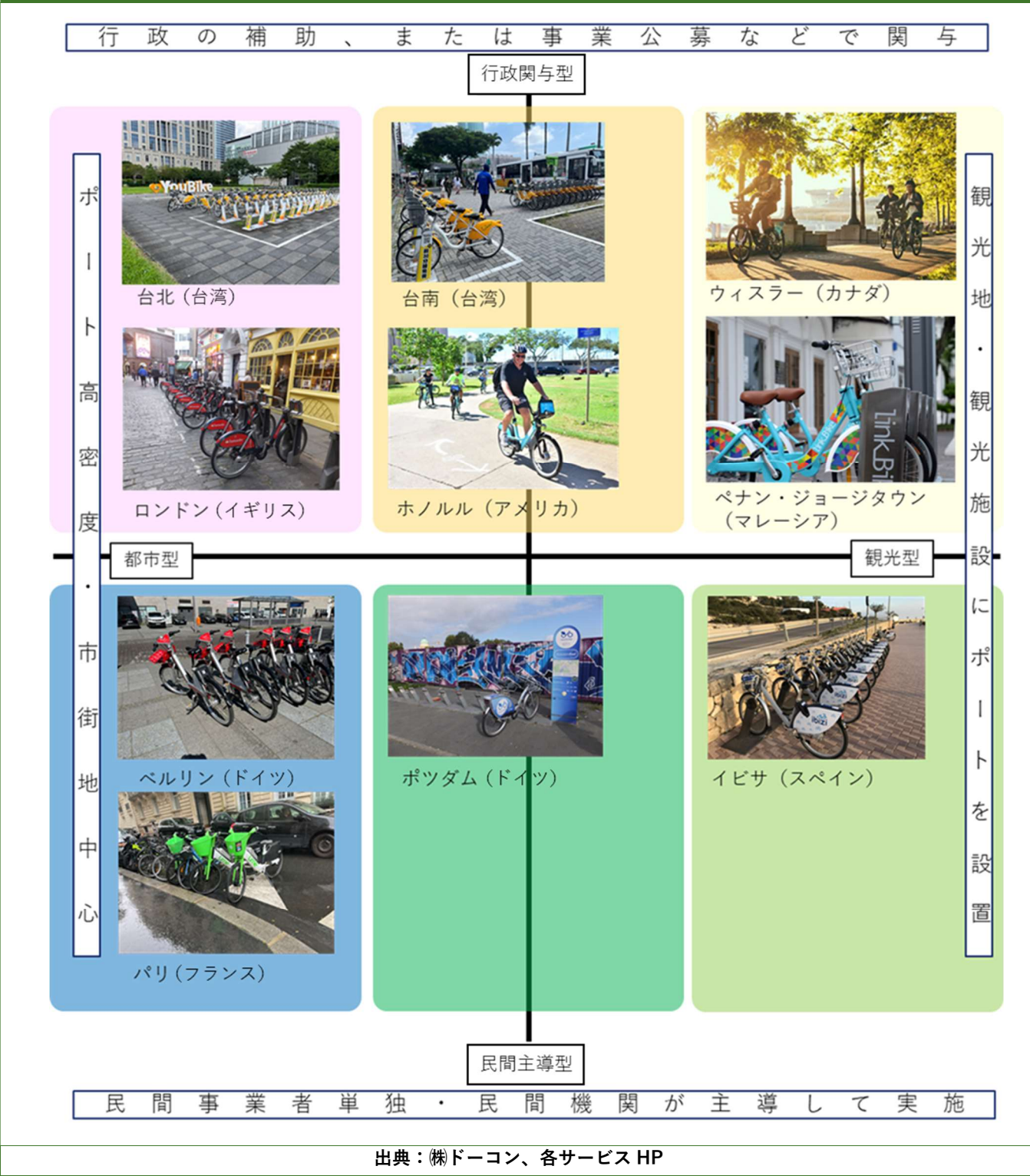


▲不法投棄された事業終了したサービスの自転車
(中国・深圳市、2018 年)

国外、特に欧州や北米では各都市固有のサービスと、複数の都市で展開されるサービスの混在がみられており、公共側が複数のサービス展開を認める例もあるなど多様である。

一方で、中国をはじめ一時期に多く見られていたフリーフローティング型と呼ばれるポートが設置されていないタイプのシェアサイクルは少なくなり、現在はフリーフローティングであっても、料金制度などにより貸出返却場所が事実上指定されているサービスが多くみられる。

▼国外におけるシェアサイクルの主な導入例



2.4.2 シェアサイクルの都市における位置付けと役割

シェアサイクルは公共交通機能を補完し、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを支える都市交通システムとしての役割が期待されるものであり、導入にあたっては、政策的な導入目的や役割を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携し、進めることが必要である。

LRT やバスなど都市内の基幹・幹線軸となる交通網を支える面的な交通としてポート配置や導入エリアの戦略的な設定が求められる。

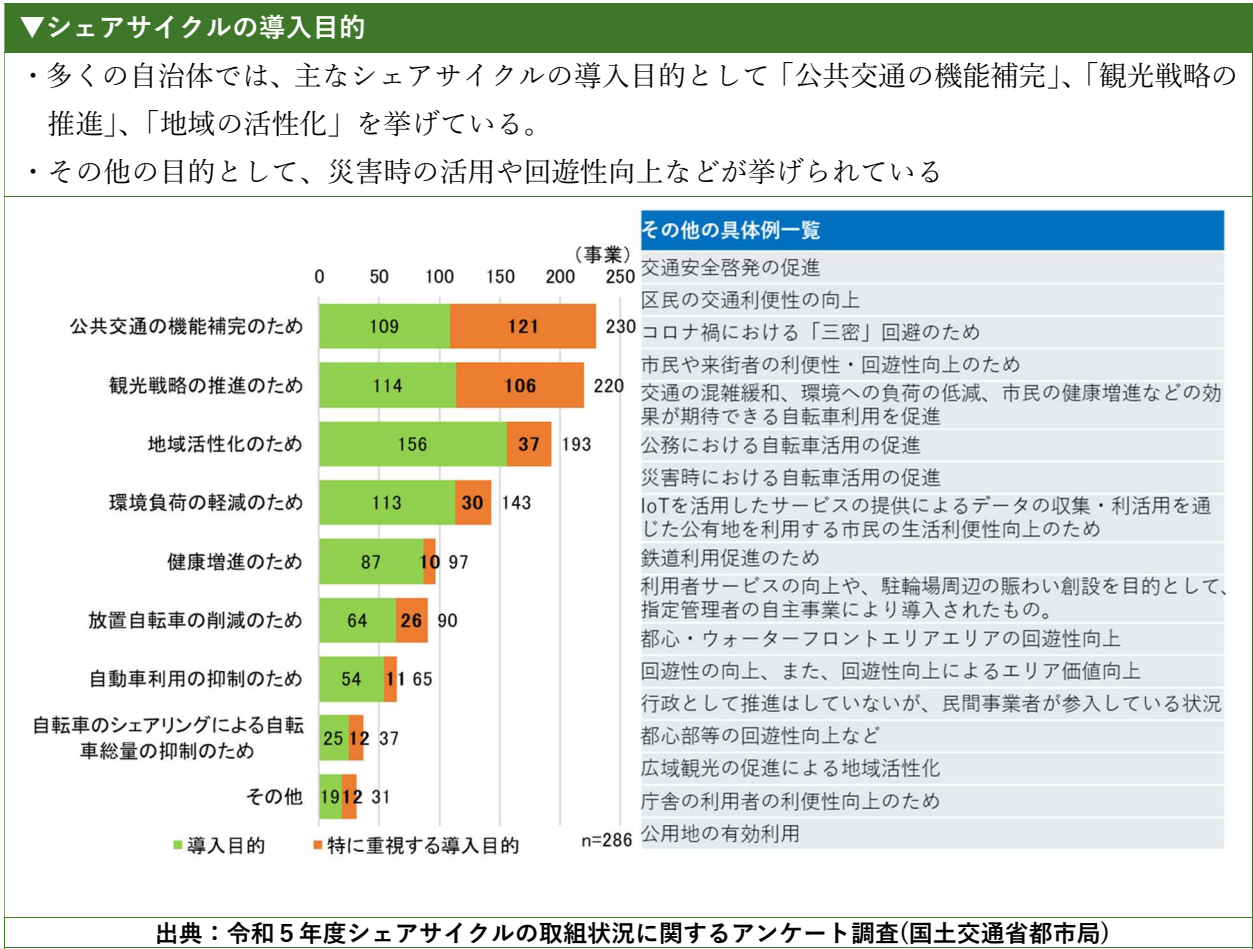
また、近年、身近な生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通と連携したシェアサイクルを含む複数のモビリティの結節点となるモビリティ・ハブが注目されており、今後、モビリティ・ハブの整備を進めていくうえでも、シェアサイクルは重要な役割を果たすと考えられる。

事業の運営にあたっては、都市政策上の導入目的等を踏まえ、必要に応じて行政による支援を行うとともに、持続可能な運営に向けた取組が必要である。

なお、特定小型原動機付自転車等のシェアリングサービスも、シェアサイクルと同様に地域の計画等に位置付けられている例もあるので、参考にされたい。

(1) シェアサイクルの導入目的

シェアサイクルの導入を効果的、効率的に進めるためには、総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置付けなど政策的な導入目的を明確化することが必要である。



(2) 都市交通計画等における位置付け

シェアサイクルはコンパクト・プラス・ネットワークを支える都市交通システムとしての役割が期待されることから、政策的な導入目的を明確にするため、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略など総合的な計画に位置付けることが望まれる。

【コラム】 国外における都市交通政策での位置付け

欧州を中心に「持続可能な都市モビリティ計画」(SUMP : Sustainable Urban Mobility Plan)の考え方による都市交通計画の立案が進んでいる。

SUMP は 2013 年に欧州委員会で提示されたコンセプトで、欧州全域に向けた一つの指針として発出されており、その策定ガイドラインが EU 域内のみならず各国言語に翻訳もされ世界的に広がっている考え方の一つである。

ガイドラインでは体制や計画の枠組み、計画の具体的な策定手法が示されている。

SUMP は「交通に起因する大気汚染や騒音、渋滞や事故を減らしながら、都市の QoL(生活の質)を高めることは、今や多くの首長の優先課題」「より良い歩行環境や自転車走行環境、効果的な公共交通やシェア交通、複数のモードの交通結節点などを必要」として、大気汚染や騒音・渋滞・事故などの問題を引き起こす自動車からシェアサイクルを含むシェアモビリティへの転換を図るものとしており、シェアサイクルに関して特別な取り扱いはされていないが都市交通を構成する公共の交通システムとして目的、ビジョンの設定の対象となっている。



日本語訳 : <https://chikoken.org/information/sump/>

(3) 地域公共交通計画での位置付け

シェアサイクルは公共交通を補完する交通手段であることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画にシェアサイクルを位置付け、公共交通を補完するサービスとして交通結節点機能を含めて明確に位置付けることが考えられる。

特に地域公共交通計画においては、幹線軸を構成する鉄軌道(鉄道・地下鉄・LRT など)やバス路線を補完する面的なフィーダー交通たるシェアサイクルの役割を明確にすることが可能となり、交通結節点へのポート設置や戦略的なポート分布の実現に不可欠なものとなる。

また、地域公共交通計画を自転車活用推進計画と同時期に策定する場合は相互にシェアサイクルに関する記述を記載することで、地域交通施策としても、また自転車施策としても実効性のあるものとすることができる。特に自転車ネットワークや駐輪場と公共交通の関係性が明確なものとなることで、公共交通側の配置に対応するだけでなく自転車利用者にとっての効率性を踏まえた地域交通計画立案につなげることができる。

▼参考例：埼玉県朝霞市

【計画目標Ⅰ】だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

方向性⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供

■施策の概要

- 平成 30 年に閣議決定された「自転車活用推進計画」では、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、シェアサイクルの普及を図ることとしている。シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり不特定多数の者の移動手段という特性を有していることから公共性を有する交通手段として考えられ、地域公共交通計画との連携も図られている。
- 2019 年 1 月 25 日よりシェアサイクルの実証実験を開始し、シェアサイクルは幹線的な機能を担う鉄道や路線バス等を補完する手軽な移動手段として認知されてきている。
- 駅やバス停付近、主要な生活施設、また公共交通空白地区内に計画的にサイクルポートを配置することで、移動手段の選択肢が拡充されることから、サイクルポートの設置の検討を継続的に実施する。
- 市民ニーズやポートの配置状況などを勘案し、ポートの設置に努める。

■事業効果

- 市民や来訪者が手軽に利用できる交通手段として、回遊性の向上やファースト/ラストワンマイルの移動しやすさの向上が期待される。
- 地域間の移動しやすさの向上に寄与する。
- 公共交通空白地区内の移動の利便性の向上に寄与する。
- コロナ禍による新しい生活様式として、「三密」を避けられる交通手段として期待される。
- 環境への負荷軽減や、放置自転車の防止などにも寄与する。

■具体的な施策

施策⑤-1 サイクルポート設置

施策⑤-2 サイクル&バスライドの推進

施策⑤-1 サイクルポート設置

(事業主体：朝霞市、シェアサイクル関係事業者)

- 駅やバス停付近、主要な生活施設、また公共交通空白地区内に計画的にサイクルポートを配置することで、移動手段の選択肢が拡充されることから、サイクルポートの設置の検討を継続的に実施する。
- サイクルポート数の増加により、シェアサイクルの利便性が向上し、貸出・返却回数が増加しており、引き続きサイクルポートの増設を検討する。
- 近隣の志木市や和光市においても、シェアサイクルの実証実験を開始した他、その他の県内市町村においてもシェアサイクルを推進しており、これにより地域間の移動や回遊性が向上する。

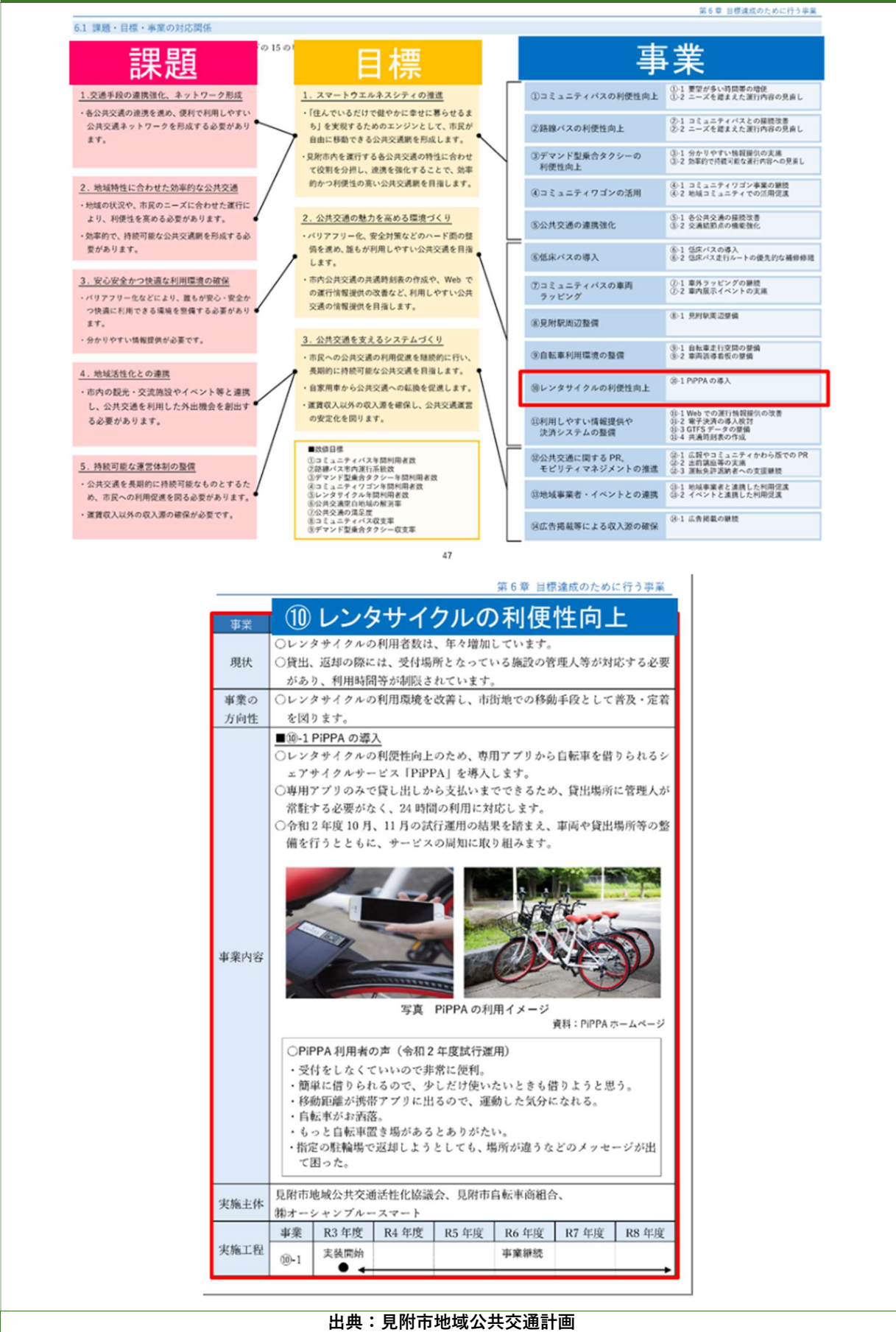
▼公共交通空白地区内のサイクルポート



事業主体	実施内容
朝霞市	・サイクルポートの設置要望（公共交通空白地区内や主要な施設付近、最寄りの路線バス付近等） ・利用案内の実施（主に高齢者向け）
シェアサイクル関係事業者	・サイクルポートの設置、維持・管理 ・利用状況等の解析 ・設置依頼や用地提供等の地元との交渉

出典：朝霞市地域公共交通計画

▼参考例：新潟県見附市



▼参考例：静岡県沼津市

地域公共交通計画での位置付け

第4章 基本的な方針と計画目標、プロジェクト

V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

都市拠点である中心市街地と、観光交流拠点である沼津港について、新たなモビリティツールを導入するなど、拠点間の結びつきを強化し、相互ににぎわいの波及を目指します。

V-① ●新たなモビリティツールの活用

- ・ グリーンスローモビリティツールや自動運転車両などの新たなモビリティツールを検証し、活用について検討を行います。

【事例】低速電動コミュニティバス



【事例】シェアサイクル
(ハレノビスサイクル 加和太建設)



出典：株式会社シントウギヤザー資料

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	グリーンスローモビリティ導入・運行(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

出典：沼津市地域公共交通計画

自転車活用推進計画での位置付け

5 プロジェクト、実施施策

5-4 目標2 移動の利便性向上による過度な自動車への依存の低減

Ⅲ 良好な都市環境の形成プロジェクト

市計画における措置

16. 自転車と公共交通の相互利用の利便性向上

事業内容

市担当課

まちづくり政策課

実施スケジュール(○：検討 ●：実施)

R3年度 2021年度

R4年度 2022年度

R5年度 2023年度

R6年度 2024年度

R7年度 2025年度

R8年度 2026年度

R9年度 2027年度

R10年度 2028年度

R11年度 2029年度

R12年度 2030年度

○

○

●

●

●

●

●

●

●

16. 自転車と公共交通の相互利用の利便性向上

●自宅から目的地への移動において、バス停間
辺施設等と連携した駐輪場の確保に努める
ことで、自転車とバスを乗り継ぎ、スムーズ
なおでかけを支援するサイクル&バスライド
を促進します。

●借りた場所以外の場所でも返却できるシェア
サイクルの特徴を活かし、路線バスやタクシ
ーとシェアサイクルを相互利用できるサービ
スを検討します。

■サイクル&バスライド 駐輪場の設置



(出典：茅ヶ崎市)

■シェアサイクル(ハレノビスサイクル)予約画面

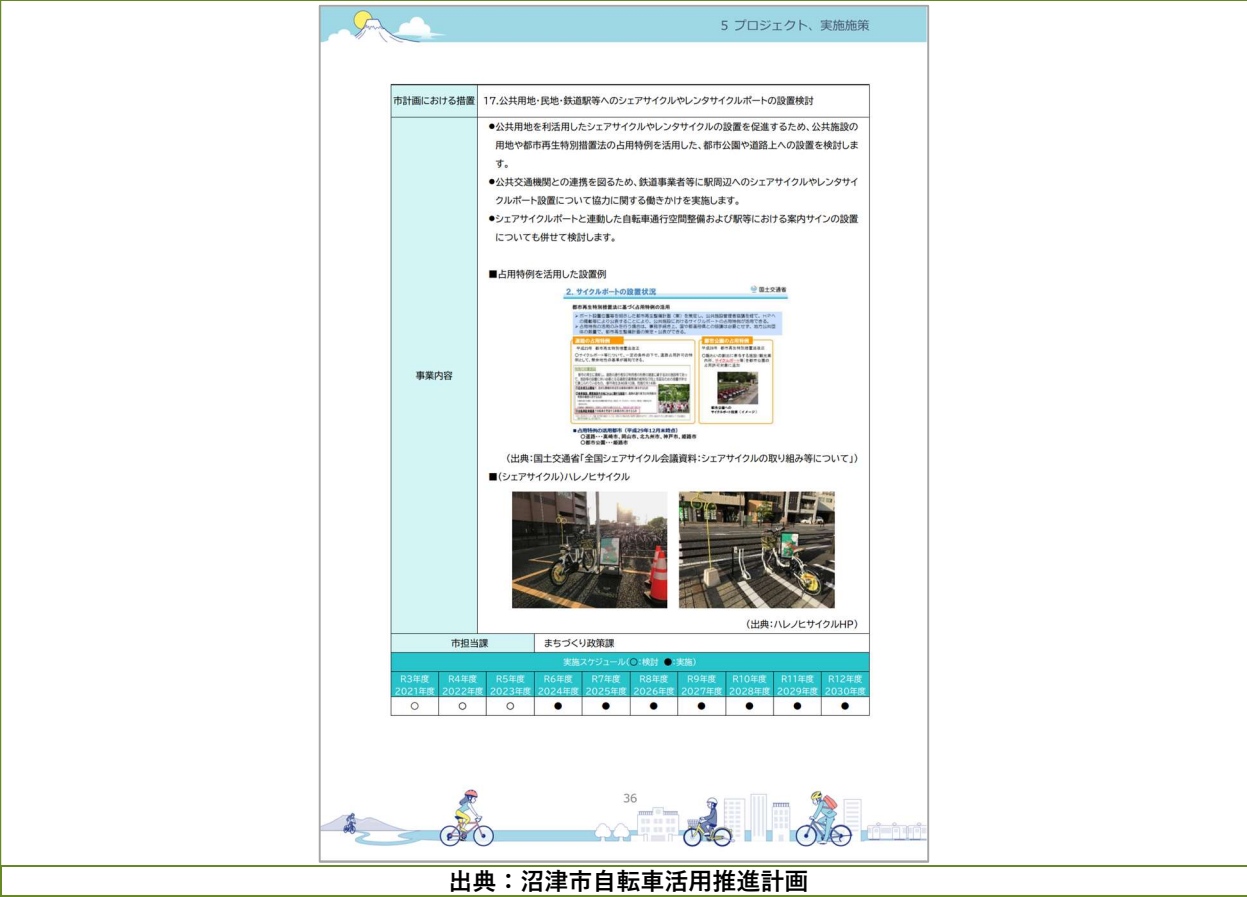


(出典：ハレノビスサイクルHP)

■サイクル&バスライド(厚木市地域公共交通会議での取り組み)

○今後における課題の考え
【考え方1】
バス停付近の歩道幅が狭い場合に、自転車は自然発生的に駐
車され居る必要がある場所に設置する考え。
○駐輪場
A: 駅や学校前(バス停付近)に設置する考え。
B: 商業施設(バス停付近)の駐輪場。
C: 駅や学校前(バス停付近)の駐輪場。
D: 駅や学校前(バス停付近)の駐輪場。
【考え方2】
自転車交通を抑制させ、バスへの転換を促す考え。
【考え方3】
バス停まで歩くのは遠いが、自転車であれば行けることが
できるという考えを推進している。

(出典：厚木市)



出典：沼津市自転車活用推進計画

また、ポートの密度や分布の考え方を計画に位置付けることも考えられる。この密度や分布の考え方は次節の「都市再生整備計画」策定においてその根拠となりうるものであることから設定を検討することが考えられる。

その場合、土地利用(用途地域、立地適正化計画等)や交通網、自転車ネットワーク計画との関係性を鑑みたものとする事が求められる。

▼参考例：新潟県湯沢町

土地利用や地域区分、地域性などからエリアを設定し、エリア内のシェアモビリティ等のポート密度を規定(アクセス圏域で規定)

施策3-1 新たなモビリティの活用

- 公共交通機関を補完し、自家用車に頼らずに来訪者や観光客が気軽に利用できるシェアサイクル等の町内での導入を促進すべく民間事業者等と連携を図っていきます。
- 越後湯沢駅西口の温泉通りの雰囲気を観光客や町民が感じることができるようグリーンスローモビリティ(※)等の導入も検討します。
- 令和4年の道路交通法改正(令和5年施行と想定)による特定小型原動機付自転車の制度創設により、電動キックボード等の新たなモビリティの普及が想定されるため、新たなモビリティの通行空間となる自転車利用環境の整備ならびに交通結節点での乗り継ぎ機能の確保等を検討し、端末の移動サービスとしての活用を検討します。



図 新モビリティ導入事例

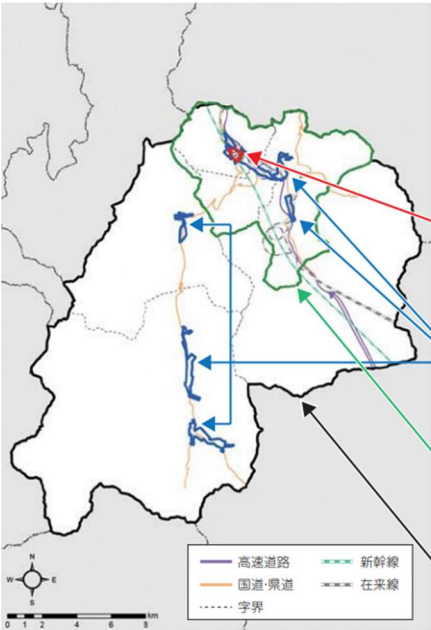
(左：シェアサイクル(新潟市)、中央：電動キックボード(南魚沼市)、右：グリーンスローモビリティ(沖縄県))

■実施スケジュールと体制

施策	R5	R6	R7	R8	R9	備考
シェアサイクルなどの導入	検討	検討	実験	○	○	
グリーンスローモビリティの導入	-	-	検討	検討	検討	
電動キックボード等の導入	検討	検討	検討	検討	検討	
実施主体	湯沢町、湯沢町観光まちづくり機構、新モビリティ事業者					

※グリーンスローモビリティ：電動など環境に配慮した動力を利用した低速(概ね20km/h以下程度)の小型乗合車両です。低速であるため歩行者との混在などでも安全を確保した運行が可能です。

交通サービス エリア区分(案)



地域輸送サービスの供給サービス水準

エリア	定時定路線 運行間隔	居住地等から 停留所までの距離	その他 地域輸送サービス
町中心部	30分 に1本	150m以内 (徒歩3分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩500m以内
居住誘導・ 観光集積 地区	30~60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩1000m以内
都市計画 区域内	60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能
その他 町内	120分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	左記またはタクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能

出典：湯沢町地域移動環境計画

(4) 都市・地域総合交通戦略での位置付け

都市・地域総合交通戦略においてもシェアサイクルを公共交通などとともに都市の交通システムとして位置付けることが考えられる。

その場合、地域公共交通計画に加え歩行者空間との関係性を含め計画に明確に定義を行うとともに都市の交通機能としての役割の明確化が求められる。

▼参考例：長野県松本市

自転車の活用推進として、自転車を活用した人中心の都市環境形成を位置付けている。

戦略2：自転車の適切な活用の推進**(1) 取組方針**

- 近距離における重要な交通手段の一つとして、自転車の適切な利用の推進を図ります。
- 自転車の利便性を高め、利用を増加させるとともに、歩行者などの安全を確保するため自転車利用に際しての安全な環境をソフト・ハード面で整備します。
- 自転車利用促進や公共交通と自転車との連携拡大等を図るために、市民が安全・安心・快適に通行できるよう、ネットワーク化された自転車通行空間の整備を行います。
- 公共交通と自転車との連携拡大を図るため、公共交通と連携した駐輪場やまちなかで気軽に駐輪できる環境づくりを行うなど、地域のニーズに応じた駐輪環境の整備を行います。
- シェアサイクルを公共的な交通手段と位置付け、鉄道やバスから乗り換える利用を促進するため、交通結節点や駐車場などへシェアサイクルのステーションを設置します。また、シェアサイクルのステーションに接続した自転車通行空間の整備や利用方法に関する広報啓発を併せて行い、普及を図ります。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり	自転車通行空間の計画的な整備推進（重点事業）
	地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進（重点事業）
	シェアサイクルの普及促進（重点事業）
	歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組みの実施
歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり	市民への自転車安全教育の推進
	自転車の安全利用の促進
市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり	自転車通勤等の促進
	自転車を活用した健康づくりの推進
	サイクルスポーツの振興
サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	e-BIKE の利用機会の創出に向けた環境づくり
	松本市を象徴するサイクリング大会等の実施
	世界に誇るサイクリング環境の創出

(3) 主な施策や事業の内容

【自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり】

① 自転車通行空間の計画的な整備推進

クルマだけでなく自転車の積極的な利用を促すとともに、公共交通と自転車との連携拡大を図るために、市民や国内外からの観光客やサイクリストなど、誰もが安全・安心・快適に通行できるよう、ネットワーク化された自転車通行空間の整備を推進します。

② 地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進

公共交通と自転車との連携拡大を図るとともに、放置自転車対策の観点から、公共交通と連携させた駐輪場や路上における駐輪場、サイクルラック等によりまちなかで気軽に駐輪できる環境づくりを行うなど、地域のニーズに応じた駐輪環境の計画的な配置・整備を推進します。

③ シェアサイクルの普及促進

公共的な交通手段と位置付けるシェアサイクルについて、鉄道やバスなどを降りて目的地に向かう道のりにおける利用を促進させるため、交通結節点や駐車場（フリンジ駐車場）など周辺へのシェアサイクルの設置促進や、ステーションに接続した自転車通行空間の整備や利用方法に関する広報啓発を実施します。

④ 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取り組みの実施

自転車利用が多い路線や自転車事故が多く発生している路線などの危険な区間において、生活道路におけるゾーン 30 の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進します。

また、地域を豊かにする人中心の賑わいのある道路空間を構築する取り組みの一環として、歩行者利便増進道路（ほこみち）などにおいて、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのステーションの設置を促進することにより、回遊性の確保による歩行者の利便性の向上を図るとともに、ステーションの設置とあわせた自転車通行空間の整備を推進します。

自転車通行空間の例（松本市内）



限られた幅員の歩道における小規模の路上自転車駐車場の整備事例（東京都西新宿）



松本駅前のシェアサイクル



【歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり】

① 市民への自転車安全教育の推進

市民の交通安全意識の向上に向けて、ライフステージに応じた交通安全教育の更なる充実・実施を行うとともに、特に子どもや若者に向けた新たな教育施策を検討し、実施します。

② 自転車の安全利用の促進

市民に対する交通安全意識の向上のための広報啓発活動などにより、自転車利用時における安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進します。

松本市内での交通安全活動の様子



出典：松本市総合交通戦略

2.4.3 都市政策からの支援と都市交通政策としての実効性を高める工夫

(1) 都市再生整備計画における位置付け

都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)の平成 23 年及び平成 28 年の改正により、公共施設管理者との事前協議を経て、道路上や都市公園内においてサイクルポートの設置位置や占用許可特例を活用すること等を明示した都市再生整備計画を策定し、HP への掲載等により公表することで、公共施設におけるサイクルポートの占用許可特例の適用を受けることが可能となっている。

なお、ラックレス式を採用する場合、乱雑に返却され通行の妨げとなることのないよう、簡易なラックの設置や返却できるエリアを明確にする等、適切な対応が必要である。

▼都市再生特別措置法等によるシェアサイクルポート設置の促進

○平成 23 年 都市再生特別措置法改正

サイクルポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として無余地性の基準を緩和できる。

道路占用許可の特例 【都市再生整備計画】



- ◆ 都市における道路空間利用のニーズの高まりや厳しい財政事情の中での民間資金の活用拡大の要請を踏まえ、道路空間のオープン化を推進するため、都市再生整備計画の区域内において道路管理者が指定した区域に設けられるオープンカフェ、広告板等の占用許可基準を緩和する特例制度。

▶官民連携による良好な道路空間の創出

- ・都市の道路空間の有効利用により、まちのにぎわい・交流の場を創出(新たなビジネスチャンスの創出)。
- ・民間活力の活用により、財政支出を伴わないインフラの管理を展開。

都市再生整備計画の区域内

都市再生整備計画への記載 (道路管理者・交通管理者の同意が必要)

特例道路占用区域の指定

- ・道路管理者が、市町村からの意見聴取等を行い指定
- ・都市の再生に貢献し、歩行者等の利便の増進に資するオープンカフェ、広告板等を対象

占用許可基準の特例

- ・余地要件(※)の適用を除外
- ・占用許可を受けた者は、周辺の道路の清掃、植栽の管理等を実施

※占用許可基準の 1 つ。道路の敷地外に余地がないためにやむをえない占用であること

制度活用イメージ



オープンカフェ



サイクルポート

○平成 28 年 都市再生特別措置法改正

居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設(サイクルポート・観光案内所等)について、都市公園の占用許可特例の対象になる。

都市公園の占用許可の特例〔都市再生整備計画〕



- 都市再生整備計画の区域内において、都市公園でのサイクルポートや観光案内所等の占用を可能とすることにより、都市の利便性を向上させるとともに、民間まちづくり団体の活動の活発化を促し、地域のにぎわい創出に寄与していくための規制緩和制度。

▶官民連携による良好な公園空間の創出

- 居住者、来訪者等が訪れる施設相互のアクセス性が向上し、都市の魅力や居住環境が向上。
- 観光サービスの充実により当該地域への来訪者が増加、回遊性が向上し、地域の経済活動が活発化。

都市再生整備計画の区域内

公園管理者と協議し、同意を得る

都市再生整備計画への記載

- 都市公園に設ける「居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設」(サイクルポート・観光案内所等)の整備に関する事項を記載

占用許可の特例

- 都市再生整備計画が公表された後 2 年以内に上記施設の占用許可の申請があった場合には、技術的基準に適合する限り占用を許可

制度活用イメージ



○平成 28 年 道路法改正

- 民間団体との連携による道路管理の一層の充実を図るため、道路協力団体制度を創設。
- 道路協力団体が行う、道路工事・占用に係る行政手続を簡素化。

【道路空間の活用イメージ】

公的活動イメージ



道路空間の修景



除草・植栽活動



不法占用調査

収益活動イメージ



オープンカフェ



広告マネジメント



レンタサイクル



※スムーズな活動環境整備のための、道路工事・占用に係る行政手続を円滑・簡素化

▼都市再生整備計画の策定例(東京都江東区)

東京都江東区では占有特例の活用を目的とした都市再生整備計画として「江東区コミュニティサイクル推進地区」を策定している。



出典：江東区都市再生整備計画

(2) 歩行者利便増進道路におけるポート設置

道路の機能の現状やまちづくりの将来ビジョン、道路の将来像を踏まえ、強化したい機能あるいは新たに付加させたい機能として多様な機能を想定しており、その中でシェアサイクルポートも位置付けられている。

▼歩行者利便増進道路におけるポート設置

(4) 強化したい／付加させたい機能の検討

- ・ 検討エリアの道路の機能の検討では、道路の機能の現状や、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像を踏まえ、強化したい機能、あるいは新たに付加させたい機能の検討を行う。
- ・ 近年の道路に対する多様なニーズの動向を踏まえると、賑わいの創出、自転車利用、シェアサイクルやシェアカーの駐車スペース、荷捌きスペース、小型モビリティの通行空間、自動運転など、将来的な多様なニーズの増大を見越して、検討対象エリアの道路が今後果たすべき機能を検討することが必要である。
- ・ この際、周辺的环境によっては、多くの人々が集まるのではなく、静穏や、安全にゆっくり散策できる環境が求められることもあることから、地域にとって必要な道路の機能の方向性を的確に判断することが必要である。

コラム⑦ ニーズが高まっている道路の機能事例

■賑わいの場

- ・ 人々が安全で快適に通行できるゆとりある歩行者空間／歩車共存道路／バリアフリー空間／滞留・休憩のためのオープンカフェやパークレット／移動型店舗・キッチンカー／まちなか広場／ビュースポットや休憩／情報発信などを担う観光資源化された道路／民地との連携など

■自転車の通行空間

- ・ 安全で快適な自転車通行空間／駐車スペースに配慮した自転車通行空間／など

■物流を支える空間

- ・ 共同集配に利用可能な荷捌き駐車スペース／物流等の交通の円滑化のための荷捌き駐車スペース／など

■多様なモビリティの通行空間

- ・ 特定小型原動機付自転車をはじめとする新たなモビリティの走行空間／シェアサイクルやシェアカーの駐車スペース／周遊観光の利便性向上に資するモビリティ等の走行空間／自動運転バス・タクシー／など

オープンカフェ



パークレット



自転車専用通行帯※



自転車通行空間+駐車スペース



荷捌きスペース



出典：京都市

出典：札幌市

小型モビリティのシェアリングサービス



シェア電動キックボードのポート



図 3-16 ニーズが高まっている道路の機能のイメージ

※自転車専用通行帯：道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車通行帯が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯

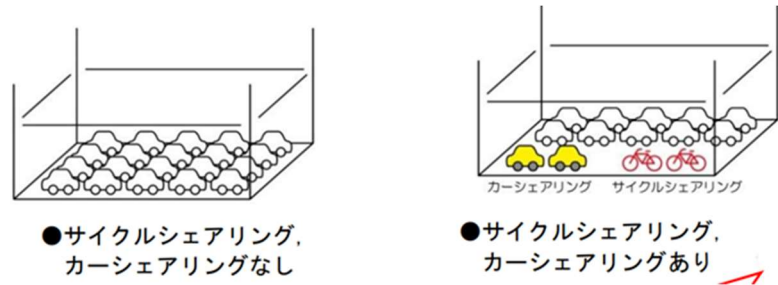
出典：多様なニーズに応える道路 ガイドライン(令和4年3月 国土交通省道路局)

(3) シェアサイクルポートによる駐車場附置義務の緩和措置

シェアサイクルの導入による自動車交通量の削減や環境負荷軽減などを促進するため、シェアサイクルポートを設置した場合に駐車場の附置義務台数を緩和する規定を設定している例がある。

▼参考例：兵庫県神戸市

ポート(自転車)やステーション(自動車)を駐車場内に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数(駐車施設の需要)が軽減される。

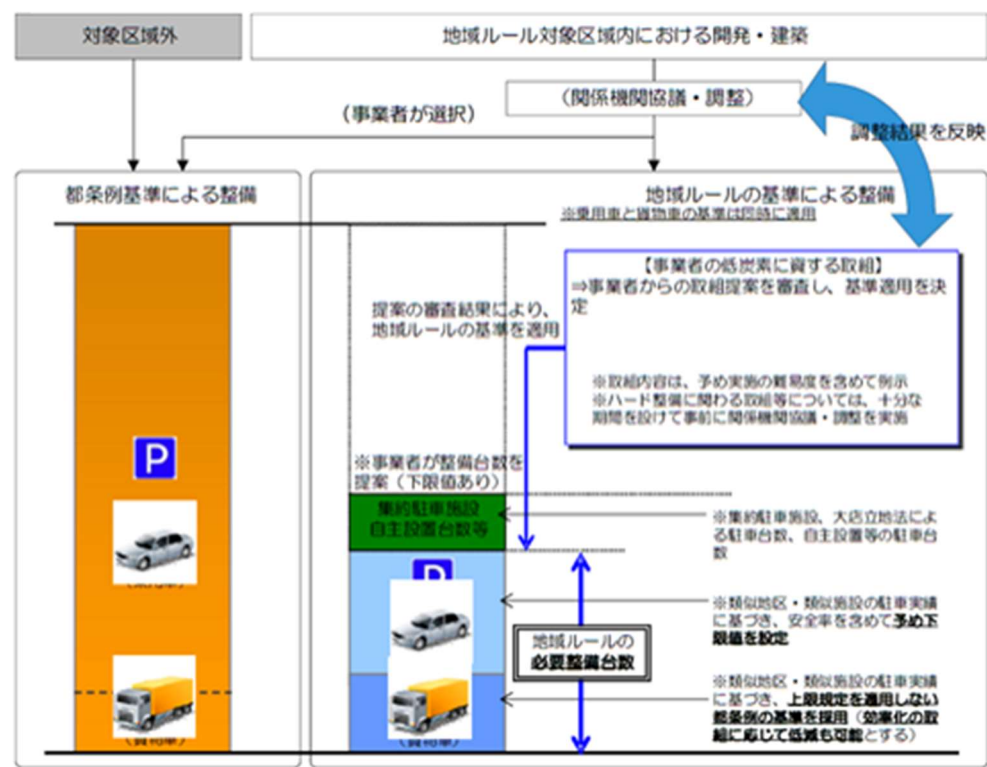


公共交通利用促進措置	緩和率
a.従業員のマイカー通勤の規制	20 分の1 (5%)
b.サイクルシェアリングの導入	20 分の1 (5%)
c.駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20 分の1 (5%)
d.公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20 分の1 (5%)
e.建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20 分の1 (5%)
f.鉄道駅への地下通路等の接続	10 分の1 (10%)
g.公共交通利用者への運賃の補助	10 分の1 (10%)
h.カーシェアリングの導入	10 分の1 (10%)
i.公共交通利用者への商品配送サービス	10 分の1 (10%)
j.駅やバス停からの送迎バスの実施	10 分の1 (10%)

出典：神戸市「公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和(条例第9条の2 関連)」

▼参考例：東京都港区

地域ルールにより、対象区域内の開発・建築における駐車場の整備について、事業者からの取組提案において整備台数を減らすことが可能であり、あらかじめ設定した実施施策の難易度により審査の上基準適用が認められるもの。施策としてシェアサイクルポートが位置付けられている。



【低炭素化に資する取組の内容(例)】

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 ●商品配送サービスの実施 など	○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など	○EV充電器、水素ステーション設置 ○クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など	○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 など
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

出典：港区駐車場地域ルールについて

(4) 関係機関との連携の例

シェアサイクルを、総合的なまちづくり、都市交通政策の一環として進める場合、適正な都市交通体系の形成や地域の活性化、観光振興等に資する都市交通システムなど導入目的に応じた利用を促進し、その導入効果を適切に発揮させるためには、その導入目的や段階に応じて関係機関(公共交通事業者、商店街、企業等)に働きかけ連携・協力し進めることが必要である。

▼自治体が主導してシェアサイクルを導入する場合の関係者・連携のイメージ(例)

関係する機関例	政策面での支援	ポートの設置	利用促進		具体的な役割・協力イメージ
			案内誘導看板等の設置	PRの実施	
シェアサイクル運営事業者 (観光協会 DMO 等を含む)		○	○	○	事業運営者(協定・契約対象者)
行政機関	道路管理者		○	○	路上ポート設置の占用許可
	施設(庁舎等)管理者		○	○	施設敷地内へのポートの設置許可
	公園管理者		○	○	公園へのポート設置の占用許可
	警察		○		路上ポート設置の道路使用許可
	観光部局	○		○	観光マップへの掲載
	交通政策部局 (計画部局)	○	○	○	交通関連計画への位置付け 利用促進策の実施・PR
商業関係者	店舗・商業施設		○	○	ポート用地提供
	商工会議所等			○	
自転車店・自転車商組合					自転車メンテナンスへの協力
観光・宿泊等施設		○	○	○	ポート用地提供
商業関係者		○		○	従業員の業務での利用促進 通勤利用の促進 ポート用地提供
公共交通事業者	鉄道事業者		○	○	ポート用地提供 PRでの協働
	バス事業者		○	○	ポート用地提供 PRでの協働
駐車場(自転車駐輪場含む)		○		○	ポート用地提供 自転車メンテナンスへの協力
不動産関係者		○	○	○	ポート用地提供 開発準備段階からの協力

○：連携・協力が考えられるもの



2.5.1 自転車駐車場整備に関する主な支援制度

(1) 都市構造再編集集中支援事業(個別補助制度)

「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置付けられた自転車駐車場の整備に対する支援。

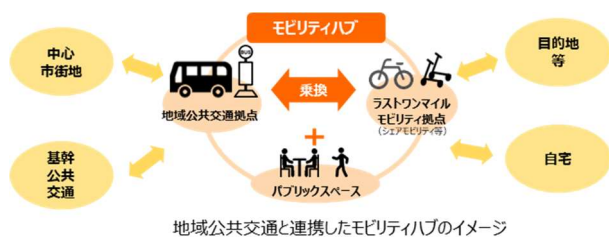
(2) 都市再生整備計画事業(社会資本整備総合交付金)

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置付けられた自転車駐車場の整備に対する支援。

(3) 都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金等)

都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置付けられた自転車駐車場の整備に対する支援。

なお、まちなかウォーカブル推進事業や都市・地域交通戦略推進事業においては、多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティ・ハブ」の整備についても支援しています。



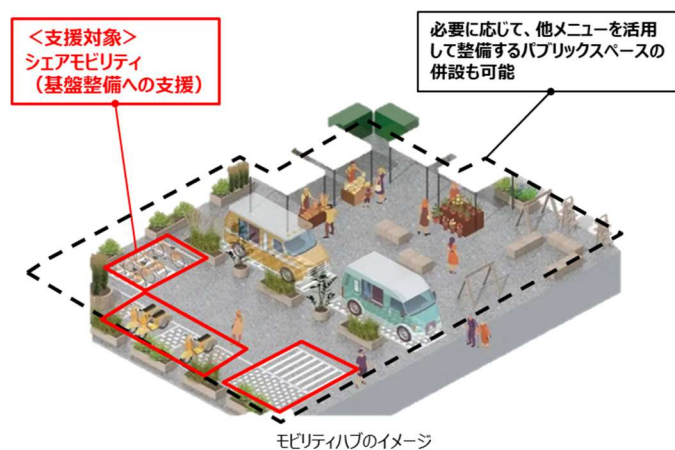
▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮がらっと



東急田園都市線駒澤大学駅



(4) 道路事業(社会資本整備総合交付金等)

都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する自転車駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。

2.5.2 参考資料一覧

参考資料一覧
国土交通省都市局「自転車利用環境の整備」HP
https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html
国土交通省自転車活用推進本部 HP
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/
国土交通省総合政策局「駅周辺における放置自転車等の実態調査」HP
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tk1_000010.html
国土交通省物流・自動車局「特定小型原動機付自転車について」HP
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000058.html
路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について (平成 18 年 11 月)【国土交通省道路局】
https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/pdf/201002/00005156.pdf
サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～令和 4 年度版(令和 5 年 5 月)【国土交通省自転車活用推進本部】
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/index.html
道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について(令和 5 年 6 月)【国土交通省都市局】
https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001843183.pdf
シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(令和 5 年 9 月) 【国土交通省自転車活用推進本部】
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/share-cycle/index.html
大規模小売店舗の駐輪場にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて(令和 6 年 3 月)【経済産業省】
https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/pdf/240325_TSUUCHI.pdf
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和 6 年 6 月) 【国土交通省道路局・警察庁 交通局】
https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html
自転車通勤導入に関する手引き(令和 6 年 7 月) 【自転車活用推進官民連携協議会】
https://www.mlit.go.jp/road/bicycle_guidance.html
自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月) 【公益財団法人自転車駐車場整備センター】
https://www.jitensha.jp/wp-jitensha/wp-content/themes/jitensha/assets/pdf/download/tebiki.pdf
サイクルラック技術基準(2023 年 10 月改訂版) 【一般社団法人自転車駐車場工業会】
http://www.jichuko.net/publishing.shtml