

IV. 自転車利用の総合的な取組

本章では、安全で快適な自転車の利用環境を創出するためのソフト対策として、利用ルールの徹底に加え、自転車利用の総合的な取組を行う必要があることから、自転車通行空間の効果的利用への取組と、自転車の利用促進に向けた取組の2つの観点について以下に示す。

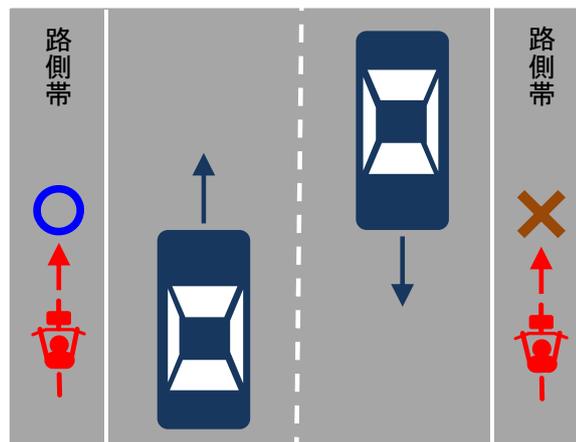
<参考>平成25年12月施行の改正道路交通法

平成25年12月に施行された「改正道路交通法」において、自転車の路側帯通行は、原則として道路左側となります。

【路側帯および外側線】

歩行者の通行の用に供するため、又は車道の効用を保つため、歩道の設置されていない道路、又は歩道の設置されていない側の路肩よりに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものが路側帯です。

なお、歩道が設置された道路に標示される外側線とは区分されます。



図IV-1 路側帯における自転車の通行位置

※上図は、今回の改正のみを表現しているものであり、自転車は、車道の左側走行が原則です

【路側帯通行に関する改正内容】

これまで自転車を含む軽車両には、路側帯の進行方向に係る規定がなく、道路両側に設置された路側帯の両方向で進行できました。このため、自転車同士の接触事故の危険性が認められたほか、自転車の交通ルールが路側帯と車道では異なり、複雑なことから、施行後は右側の路側帯を通行することができなくなります。

(出典：栃木県警察本部)

1. 自転車通行空間の効果的利用への取組

1.1 駐停車・荷捌き車両対策

路外駐車場が付近に無く、かつ駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線の路上または路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。

また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。

自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。

また、確認事務の委託を行う警察署の署長が定める駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域に指定し、取締りを強化し、違法な駐停車車両の排除を積極的に進めるものとする。特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車については、取締りを積極的に実施するものとする。



別路線に設置したタクシー用の停車場



平面図

事例Ⅳ- 1 自転車通行空間整備に併せてタクシーの客待ち停車場を別路線に確保した事例



※自転車通行空間の整備は行っていない。

【出典:金沢市資料】

事例Ⅳ- 2 荷捌き駐車を裏道や路外駐車場へ誘導している事例



駐車規制実施時間
 【駐停車禁止】
 7:30～8:30
 16:00～18:00
 【駐車禁止】
 8:30～16:00
 18:00～翌7:30

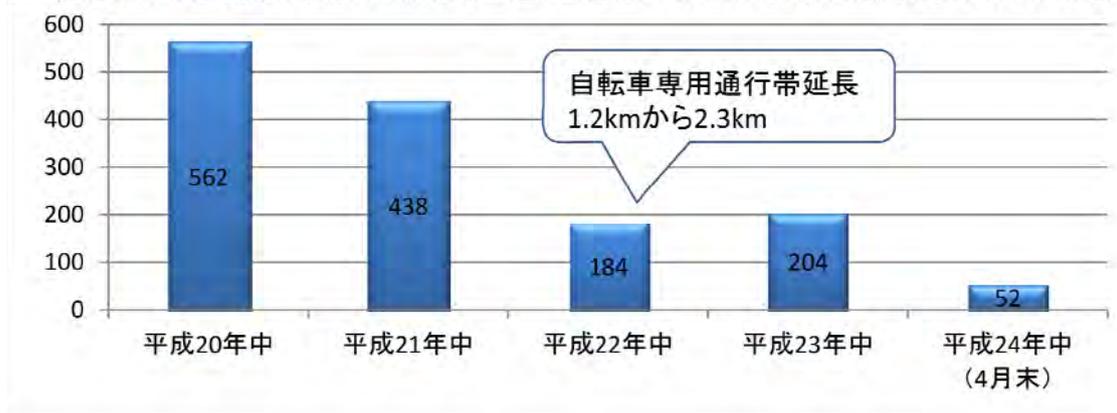
事例Ⅳ- 3 通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例



事例Ⅳ- 4 駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例



都道 431 号線角筈和泉線の自転車専用通行帯整備区間における駐車違反取締り件数の推移



自転車専用通行帯設置に伴い、平成 21 年 4 月から駐車監視員活動ガイドラインで重点路線から最重点路線に変更したことにより、駐車監視員の巡回頻度が増加。

事例Ⅳ- 5 自転車専用通行帯整備路線における駐車違反取締り強化の事例

1.2 放置自転車対策

駅周辺等の自転車の駐輪需要の多い場所では、関係機関と協力し、駐輪場の整備に努めるとともに、放置禁止区域の指定や放置自転車の一斉撤去等を行うものとする。

また、駐輪場の整備にあたっては、自転車法に基づく法定の協議会を設置して鉄道事業者等と協力して整備を進めるとともに、公共の自動車駐車場の空間の活用（一部転用等）や、自転車利用者が訪れる商業施設等の管理者と用地提供や維持管理に関する連携について検討するものとする。

自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員等の通勤利用が多い傾向にあることから、放置自転車の実態を調査、把握した上で、関係機関と協力し、買い物等の短時間の放置自転車に対しては目的地に近接する路上等を活用した駐輪場の整備を、従業員等の通勤利用に対しては附置義務条例による事務所、商業施設への駐輪場の整備を推進するものとする。

なお、路上駐輪場は、利用しやすい一方、駐輪場からはみ出した自転車が、歩行者、自転車の安全な通行を阻害するなどの課題があるため、その整備にあたっては位置・規模・配置・施設構造等を十分に検討した上で、安全で円滑な通行に支障を与えないよう、十分検討するものとする。

また、限られた空間を有効活用するとともに、安心して自転車を預けることのできる機械式駐輪場や、ICタグを活用し自転車の出入庫を自動化した駐輪場等、新技術の活用による駐輪場の整備の推進に努めるものとする。

さらに、整備した駐輪場が適切に利用されるよう、駐輪場の分かりやすい案内方法を検討するとともに、自転車利用者が訪れる施設の管理者等と協力して、駐輪場の場所を周知するものとする。



事例Ⅳ- 6 鉄道事業者と協力し鉄道高架下に駐輪場を整備した事例



(JR 宇都宮駅付近)

事例Ⅳ- 7 路上駐輪場の整備事例



事例Ⅳ- 8 駅前広場に機械式地下駐輪場を整備した事例



(出典：草津市資料)

事例Ⅳ- 9 ICタグを利用しノンストップ自動ゲート付駐輪場を整備した事例

2. 自転車の利用促進

自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図るものとする。

なお、利用促進の取組事例を以下に示すので参考にするとよい。

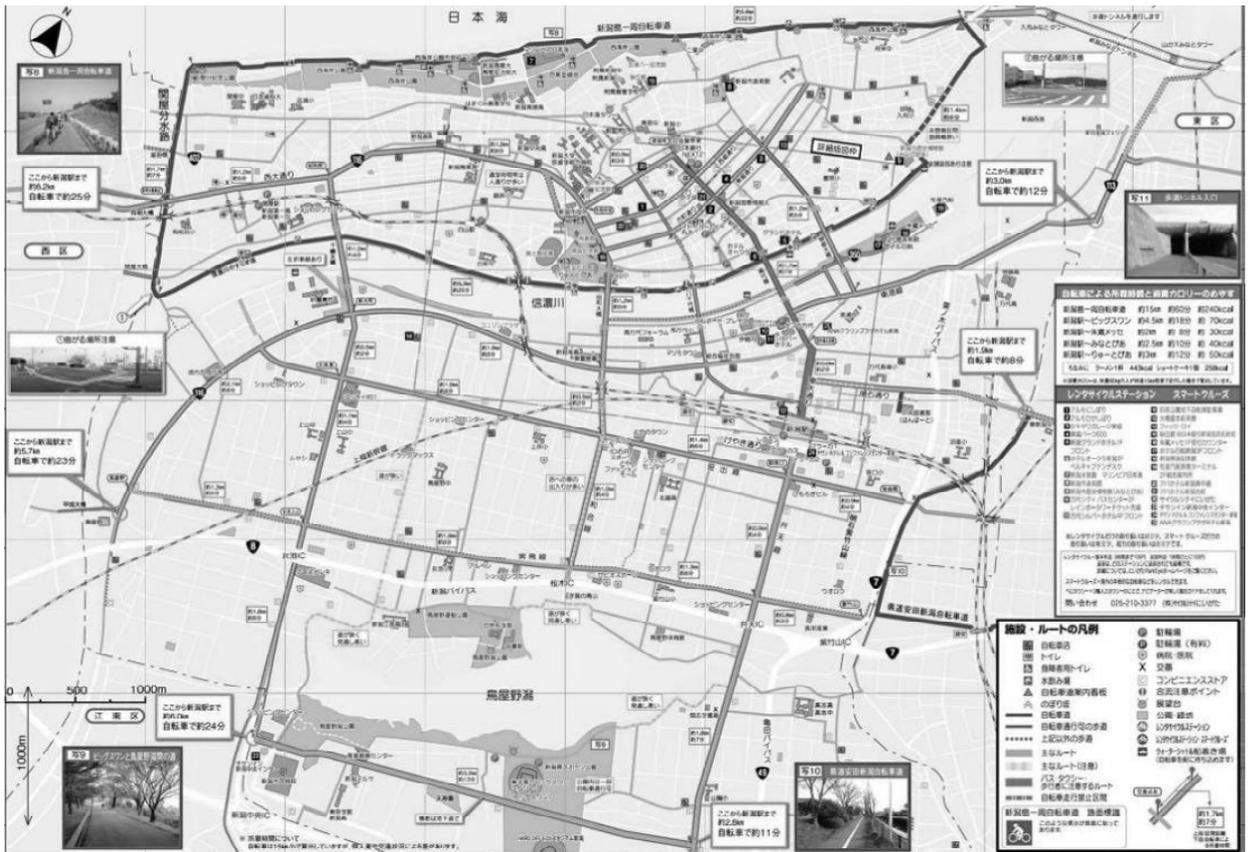
表IV- 1 自転車ネットワーク計画における目標と主な利用促進方策の関係例

利用促進方策の例	計画目標の例						参考事例
	安 全	快 適	健 康 レジャー	環 境	観 光 振 興	ま ち の 魅 力 創 出	
自転車マップ	●	●			●	●	事例IV-10 事例IV-11 事例IV-12
サイクルアンドライド		●	●	●			事例IV-13 事例IV-14
サイクルトレイン、バス		●			●		事例IV-15 事例IV-16
サイクルイベント	●		●	●	●		事例IV-17
自転車通勤 ノーマイカーデー			●	●			事例IV-18 事例IV-19 事例IV-20 事例IV-21
サイクルステーション		●	●		●	●	事例IV-22 事例IV-23
レンタルサイクル			●	●	●	●	事例IV-24 事例IV-25 事例IV-26
自転車ガイドツアー					●	●	—
駐輪施設の整備		●	●		●	●	事例IV-27
幼児2人同乗用自転車の レンタル等		●					事例IV-28 事例IV-29

(1) 自転車マップの作成・配布

走りやすい（走ってほしい）路線や、自転車が利用しやすい（してほしい）施設、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置、自転車通行上の要注意箇所を周知するヒヤリハットなどを地図上に示した自転車マップを作成し、地域住民や観光者などに配布することで、自転車の適切な利用を促す情報を提供できる。

さらに、地域住民と協働し、自転車マップを作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高める役割を果たすことができる。



(出典：新潟市HP)

事例Ⅳ- 10 走りやすい道路や注意すべき道路等が掲載されている自転車マップの事例



(出典：広島自転車マップ (一部抜粋)：(社)建設コンサルタンツ協会・中国支部自転車まちづくり研究会)
事例Ⅳ- 11 放置自転車対策として駐輪場や放置自転車禁止区域を周知している事例



(出典：宇都宮自転車マップ (宇都宮市HP))



(出典：NASUKOUGEN CYCLEMAP

(那須高原ロングライド公式HP))

事例Ⅳ- 12 自転車ルートや観光スポット、自転車の駅などを周知している事例

(2) 公共交通機関との連携

1) サイクルアンドライドの推進

駅や郊外部などの主要なバス停付近に駐輪場を整備することにより、サイクルアンドライドを推進し、自転車の利用促進を図ることが考えられる。



事例Ⅳ- 13 バス停付近に駐輪場を整備し、自転車と公共交通機関との連携を図った事例

レンタサイクルの貸出場所に、電車やバスなど公共交通機関の運行情報を提供する端末を設置することで、サイクルアンドライドの推進につながる。



【出典：さかいコミュニティサイクルHP】

事例Ⅳ- 14 レンタサイクルの貸出場所で公共交通の運行情報を提供している事例

2) サイクルトレイン、バスの運行

鉄道車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクルトレインや、自転車の運搬が可能な路線バスの運行など、自転車の利用範囲が広がるシームレスな移動環境を確保することが考えられる。



(出典：近江鉄道（株）HP)

事例Ⅳ- 15 鉄道車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクルトレインを運行している事例



自転車ラック積載イメージ

(出典：神奈川中央交通（株）HP)

事例Ⅳ- 16 自転車を専用ラックに載せることが可能なバスを運行している事例

(3) サイクルイベントの開催

自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のサイクルイベントなどを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深めることができる。併せて、イベント時に、地元サイクリングクラブ等による指導、勉強会の実施により、自転車利用ルールの周知も図ることができる。また、自転車以外の市民イベントと連携することも効果的である。



【出典：サイクルツアー北九州 2011HP】



(出典：「うつのみやサイクルピクニック（宇都宮ブリッフェンHP）」)



(出典：「那須高原ロングライド（那須高原ロングライド公式HP）」)

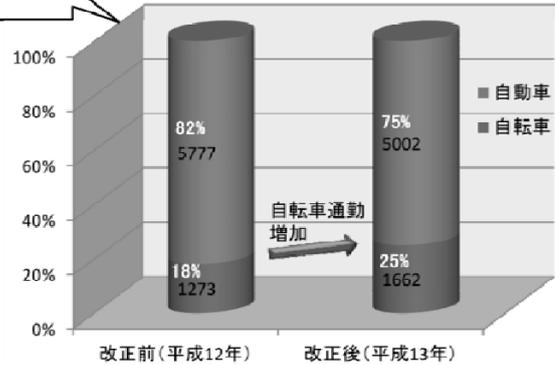
事例Ⅳ- 17 サイクルイベントを開催している事例

(4) 自転車通勤の推進

道路渋滞の緩和やCO₂排出削減に資する取組として、公共交通や自転車による通勤を促進することが考えられる。具体的には、通勤手当の改正、ノーマイカーデーの実施により自転車通勤を促す取組の実施、自転車や公共交通での通勤を奨励している企業を認定、顕彰する制度等を導入するなど、自転車利用の促進を図ることが考えられる。

通勤手当制度の改正を行った結果、自転車通勤者の割合が7%増加。

	改正前	改正後		
	交通用具利用者	自転車	自動車	その他
5km未満	2,000円	4,000円	1,000~2,000円	2,000円
5km以上 10km未満	4,100円	8,200円	4,100円	4,100円
10km以上 15km未満	6,500円	8,200円	6,500円	6,500円



【出典：名古屋市資料】

事例IV- 18 通勤手当制度を改正し自転車通勤手当を増額した事例

効果1 実験により、国道13号、7号の7交差点で渋滞が、65km²減少しました。

実験前(10月20日(金)) 実験後(11月17日(金)) 渋滞長さ500m削減

効果2 路線バスや自転車の利用者が大幅に増加しました

実験参加者の通勤手段変化状況

効果3 ノーマイカー通勤に伴い、CO₂排出量は4,551kg CO₂削減しました

※こまちスタジアム前6ヶ所分の杉林が1日で吸収するCO₂量に相当

効果4 実験に参加された方は、様々なメリットを感じています

ノーマイカーデーに参加した人が感じたポイント

- 1位：通勤時間が短くなった(38.1%)
- 2位：秋田市の渋滞緩和に協力できた(24.4%)
- 3位：渋滞を避けて快適に通勤でき、イライラ等のストレスが減った(21.1%)
- 1位：地球環境保護に協力できた(41.4%)
- 2位：マシリン代が節約できた(21.2%)
- 3位：秋田市の渋滞緩和に協力できた(21.1%)

秋田市では「ノーマイカーデー」を開催することで、自転車利用者が約5倍、路線バスの利用者が約6倍に増加。

【出典：秋田河川国道事務所 HP】

事例IV- 19 秋田市におけるノーマイカーデーの事例

エコロジーで通勤・通学（通勤）を考える「エコムートしまね」運動

応募してステキな賞品をゲット！
あなたのエコ通勤通学まつわるエピソードをお聞かせ下さい

エコ通勤通学コンテスト inしまね

大賞あり 募集締切 平成24年1月15日

① 個人のエコ通勤通学自慢話部門
通勤の手段で、通勤経路で、歩いていてみなさん考えている。通勤の手段に、通勤経路を中絶してバス通学や自転車通学をしてみたい。などというお悩み、あなたのエコ通勤通学（通勤経路、通勤手段、通勤経路）を応募してください。（1～3名まで応募可）

② エコ通勤通学川柳部門
エコ通勤・エコ通学をテーマにした川柳（5・7・5）を応募ください。（1人3題まで）例：自転車通学 歩いてはエコな通勤

③ 事業所でのエコ通勤度認定部門
あなたの事業所として、エコ通勤を推進している、取り組んでいるという事業所を認定します。従業員数により、通勤手段別の通勤率を認定します。事業所として取り組んでいるエコ通勤事例、エコ通勤を推進するための取り組みを応募してください。

エコ通勤カンパニー（個人）	エコ通勤カンパニー（中小）	エコ通勤カンパニー（大）	エコ通勤カンパニー（特別）
エコ通勤率 80%以上	エコ通勤率 60%以上	エコ通勤率 40%以上	エコ通勤率 20%以上

主催：NPO 法人プロジェクトゆうあい

（出典：NPO 法人プロジェクトゆうあいHP）

事例Ⅳ- 20 エコ通勤を認定するコンテストを開催し顕彰する取組の事例

はじめようエコ通勤!

できるだけでも「ちょっとエコ」
あなたも無理のない範囲でエコ通勤してみませんか？

③ エコ通勤に使える
お得なバスカードや環境定期券

関東自動車・東野交通・JRバス関東 3社共通バスカード

- 1,000円で 1,100円分 利用可能!
- 3,000円で 3,370円分 利用可能!
- 5,000円で 5,700円分 利用可能!

バスカード
毎月1日と15日のバス利用タームに
利用できます。

バスカードについてのお問い合わせ先

- 関東自動車 本社 総務課バス課
TEL 028-834-8153
http://www.kanfabus.co.jp/
- 東野交通 本社
TEL 028-662-1000
http://www.toyas108.jp/
- JRバス関東 本郷支店
TEL 028-687-0671
http://www.jrbuskanto.co.jp/

関東自動車の環境定期券

対象となる区間券
通勤定期券・学生定期券は対象外になります。

利用方法
通勤定期券をご購入の上、乗車されるバスに
乗車し、バスに「エコ通勤定期券」を提示してください。

ご利用のバス
1号車・2号車・3号車（バスに「エコ通勤定期券」を提示してください）

ご利用のバス
1号車・2号車・3号車（バスに「エコ通勤定期券」を提示してください）

ご利用のバス
1号車・2号車・3号車（バスに「エコ通勤定期券」を提示してください）

エコ通勤に取り組む事業所の認証・認定制度

とちぎの公共交通らくらく情報案内
(バス・鉄道ルート時刻案内)

http://www.pref.tochigi.lg.jp/koutsu

問い合わせ先
栃木県国土整備部交通政策課
Tel 028-623-2187 E-mail ecotsukin@pref.tochigi.lg.jp

（栃木県）

事例Ⅳ- 21 エコ通勤に使える定期券やバスカードを紹介する事例

(5) 自転車利用環境の向上

1) サイクルステーションの設置

自転車の利便性を向上させるために、主要駅付近、公共施設等に自転車利用の拠点となるサイクルステーション等を設置し、レンタサイクルの貸出、休憩スペースや簡易シャワールームの設置、修理工具等の提供、観光情報や自転車ネットワークやサイクリングコースの案内等を行うことが考えられる。

栃木県においては、県内各地に道の駅が点在しているため、官民連携を図りながら、道の駅内にサイクルステーションを設置することが考えられる。また、サイクルステーション同士の連携を図り、効果的に設置することが考えられる。



自転車利用者が気軽に使用できる
ロッカー、シャワールーム



【出典：宮サイクルステーション HP】

事例Ⅳ- 22 サイクルステーションを整備している事例（宇都宮市）



事例Ⅳ- 23 サイクルステーションで利用できる工具類の事例（宇都宮市）

2) レンタサイクルの導入

誰でも気軽に自転車を利用できる環境整備として、貸出・返却にあたって自由度が高いレンタサイクルを導入することが有効な取組と考えられる。導入にあたっては、駅や主なバス停留所付近、各種公共施設、商店街周辺、観光拠点となるホテルや観光スポット等の施設、主な交差点に、貸出・返却ステーションを設置することにより、自転車による回遊性を高め、利便性を向上させることが期待できる。

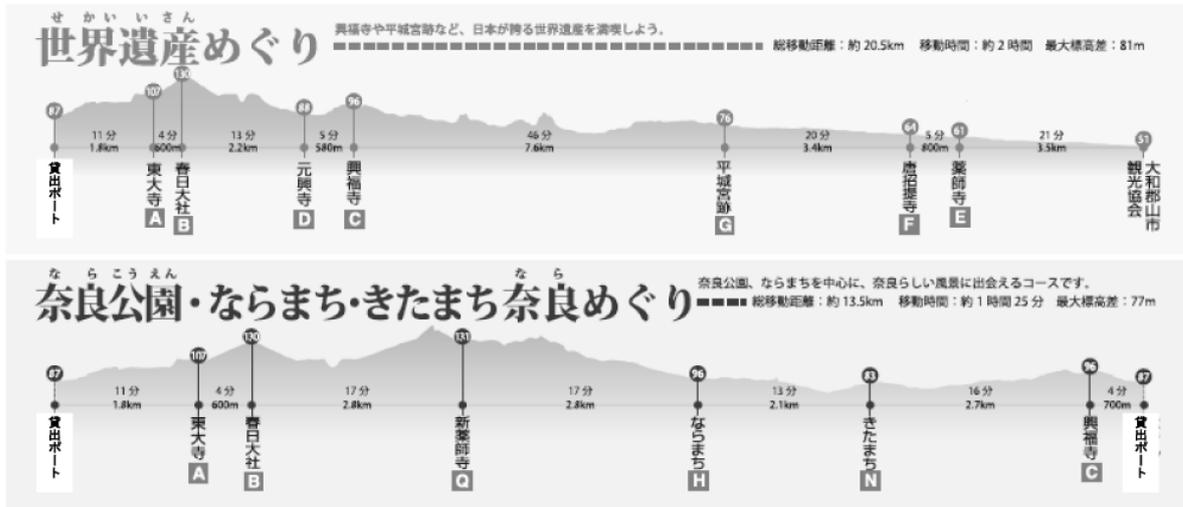


事例Ⅳ- 24 貸出・返却ステーションを活用したレンタサイクルの事例

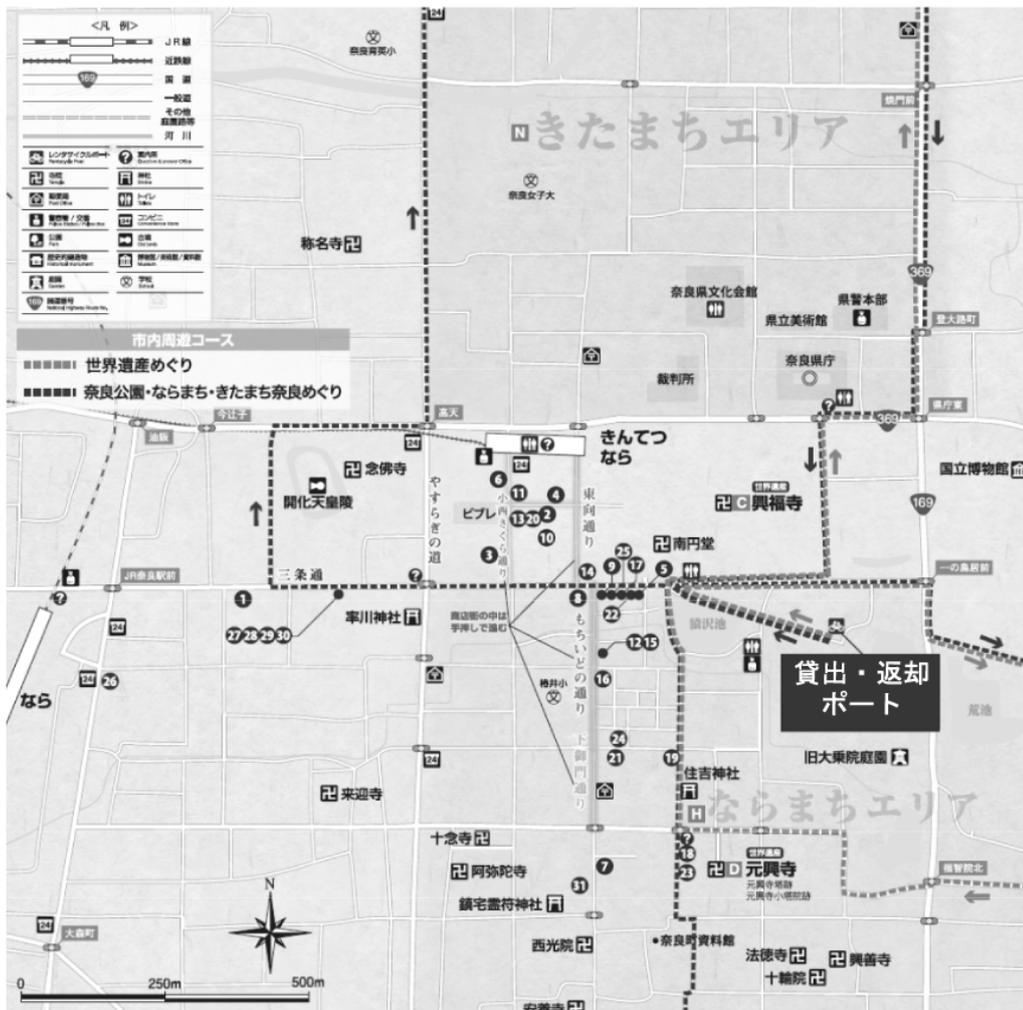


事例Ⅳ- 25 ホテルの入口に貸出ステーションを設け、観光客にも利用しやすくした事例

奈良市エリア周遊コース Route Data



※地点間距離・総移動距離は目安です。なお、移動時間は10km/hを目安とした速さで計算しています。



【出典：秋の奈良レンタサイクル「古都りん」HP】

事例Ⅳ- 26 観光を主目的としたレンタサイクルの事例

3) 自転車ガイドツアーの実施

観光振興を図るために、民間事業者との連携による観光ガイド付きのサイクリングツアーを実施することが考えられる。

4) 駐輪施設の整備

自転車による観光促進を図るためには、観光地等での駐輪施設が重要となる。特に、栃木県では、スポーツサイクル等の高級自転車の利用が多いことが特徴として挙げられるが、自転車を預ける際には、駐輪場の安全性が重要視されるため、安心して預けられる管理体制を強化した駐輪施設の整備を推進することが考えられる。



(那須町)



(下野市)

事例Ⅳ- 27 施設に隣接して駐輪施設を整備している事例

(6) その他

誰もが自転車を使いやすい環境を創出するために、幼児2人同乗用自転車のレンタル制度の導入、高齢者や障がい者が安全に利用できる自転車の周知等を行うことが考えられる。

(出典：三鷹市 HP)

事例Ⅳ- 28 幼児2人同乗用自転車貸与制度を導入している事例



(出典：財団法人日本自転車普及協会)

事例Ⅳ- 29 高齢者が利用できる自転車や車いすと連結可能な自転車などの周知・PR 事例

【参考】

栃木県版自転車利用環境創出ガイドラインの役割分担

自転車通行空間の整備に向け、道路管理者・交通管理者・自治体が相互に協力して、整備を行っていくことが望ましい。

項目	道路管理者 【国、県、市町】	交通管理者	自治体(自転車施策) 【市町】
自転車通行空間の計画	○	○	◎
自転車通行空間の設計	◎	○	△
利用ルールの徹底	△	◎	○
自転車利用の総合的な取組	○	○	◎

◎：主体 ○：参画 △：協力

