

## 第4回

# 名古屋国道管内自転車安全利用協議会

一桵通自転車利用方法の転換に向けた取組（案）について一



平成30年3月7日（水）

※今後、関係機関との協議により整備計画を変更することがあります。



## ～国道19号桜通の自転車利用方法の転換に向けた取組～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針



## ～ 目 次 ～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

# 1. 昨年度までの検討内容

## 【課題】

- 地下鉄利用者や沿道企業への通勤者が占拠している桜通駐輪場の利用を適正化。  
（店舗等の一時利用が対象）
- 歩行空間を阻害する駐輪自転車を抑制。（即日撤去等の方策検討）



## 【対策】

- 駐輪場の有料化による駐輪自転車の抑制及び、自転車等放置禁止区域の指定。  
※条例規制に時間を要する場合は、駐輪場の有料化だけでも先行実施。
- 指定された自転車駐輪場以外の歩道上に駐輪している自転車の取り締まり。  
※条例化に時間を要する場合は、名古屋市、道路管理者、警察、市交通局が協力して放置自転車の整理を実施。



## 【前回協議会以降の協議状況】

### [自転車等放置禁止区域]

- 丸の内駅周辺の放置禁止区域指定は進めていくことは可能。  
⇒ 早期指定を目指す。
- 丸の内駅以外の地区は、将来の放置禁止区域と駐輪場の有料化を見据えて、栄駅周辺から駐輪場の整備を地元と協議しながら順次進めているが、完成の時期は未定。  
⇒ 丸の内駅周辺と同時の指定を目指すべき。

### [自転車の取り締まり]

- 継続して取り組んでいるが、道路管理者の対応では限界があるため、協力体制の強化が必要。



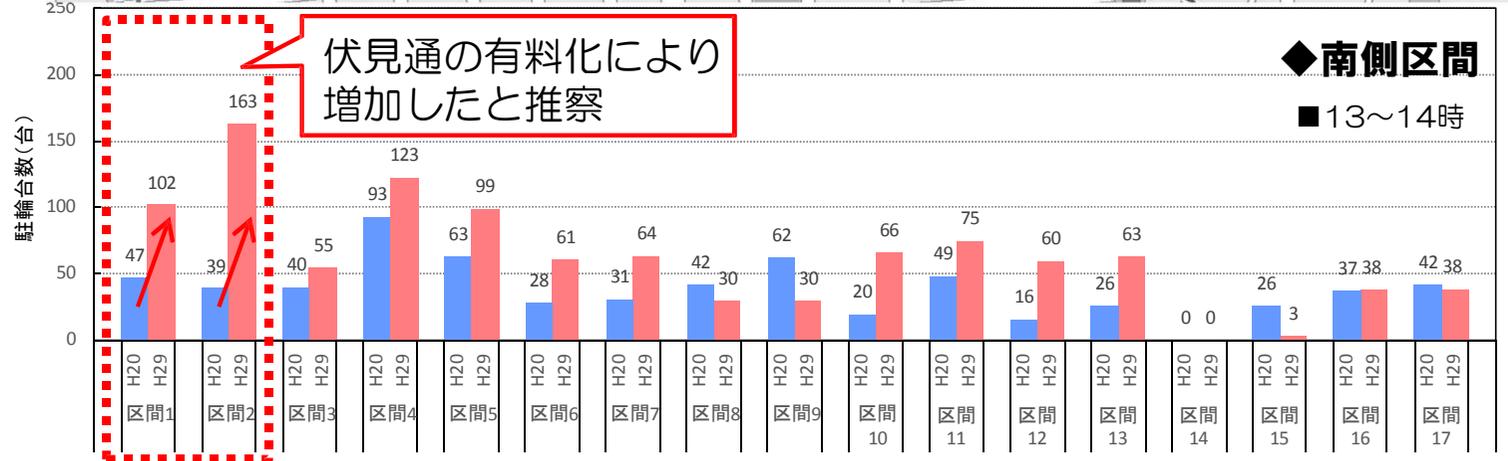
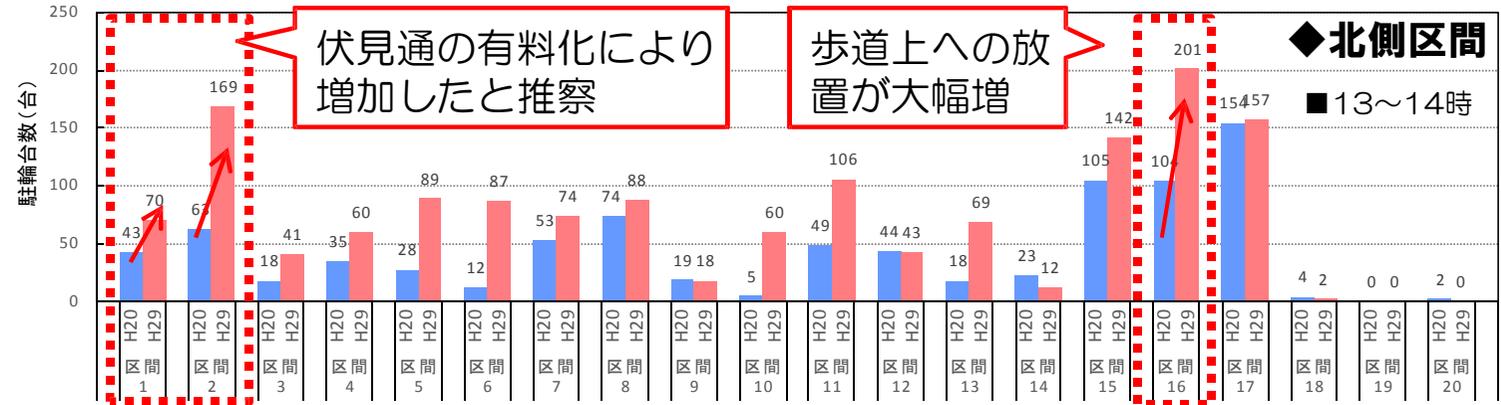
## ～ 目 次 ～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

# 2. 利用状況

## (1) 放置禁止区域から桜通への自転車の集中

- 周辺の自転車等放置禁止区域指定及び有料駐輪場エリアから桜通区間に自転車が集中。
- 近年桜通の駐輪場の混雑状況は慢性化。

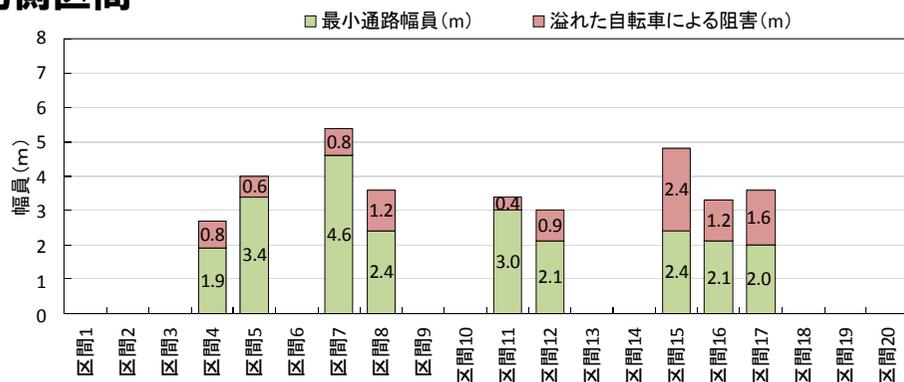


調査日時：平成20年12月4日（木）13：00～14：00  
平成29年7月19日（火）13：00～14：00

## (2) 歩道空間への駐輪による交通阻害状況

- ・歩道への駐輪による歩行者空間の阻害は、約半数の区間で発生。
- ・北側区間15（地下鉄高岳駅付近）は歩道への駐輪による阻害が最も大きい。
- ・近年桜通りの歩道空間への駐輪による交通阻害状況は慢性化している。

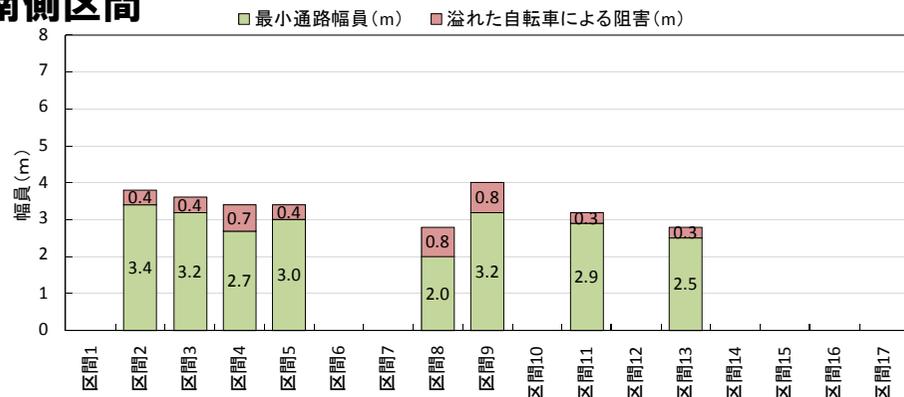
### ◆北側区間



### 調査位置



### ◆南側区間



・阻害状況の把握方法

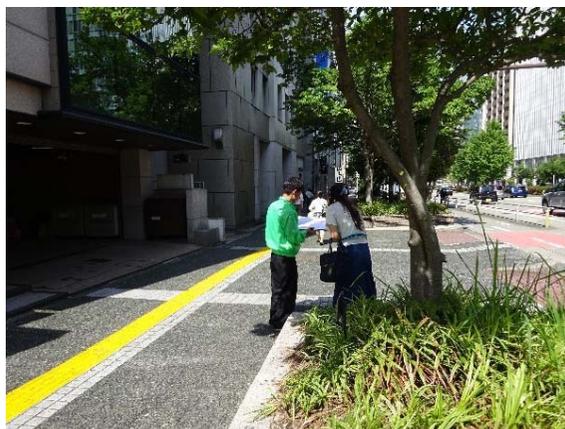


・駐輪が溢れていることによる歩行者空間の阻害状況

## (3) 利用実態調査(アンケート調査)

・桜通の駐輪場の利用状況の把握と、利用者の意向を確認するためアンケート調査を実施。

調査項目	調査日	調査内容	目標サンプル数	回収数
歩行者 アンケート調査	平成29年7月6日(火)	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者の属性</li><li>・駐輪場の阻害状況、整備方針</li><li>・有料化、禁止区域の賛否</li></ul>	400票	507票
駐輪場利用者 アンケート調査	平成29年7月19日(水)	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者の属性、目的、頻度</li><li>・駐輪場の利用頻度、時間</li><li>・駐輪場の整備方針</li><li>・有料化、禁止区域の賛否</li></ul>	200票	255票
桜通周辺企業 アンケート調査	平成29年7月中旬～下旬	<ul style="list-style-type: none"><li>・駐輪場の保有有無</li><li>・駐輪場の利用台数</li><li>・駐輪場の整備方針</li><li>・有料化、禁止区域の賛否</li></ul>	30～50票	41票



■歩行者アンケート調査の状況

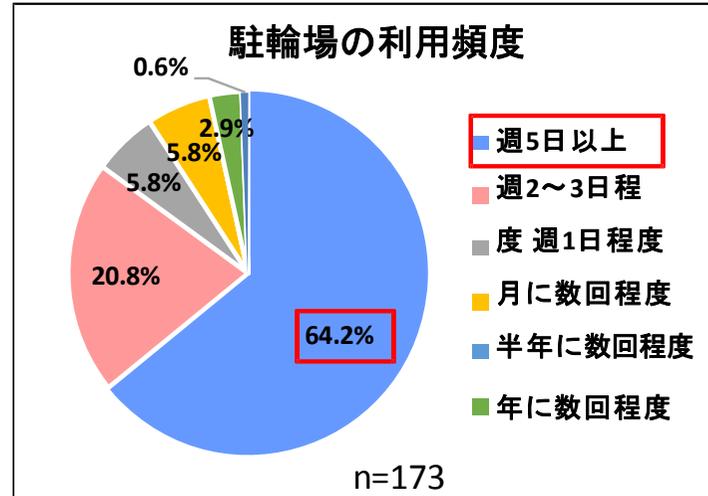
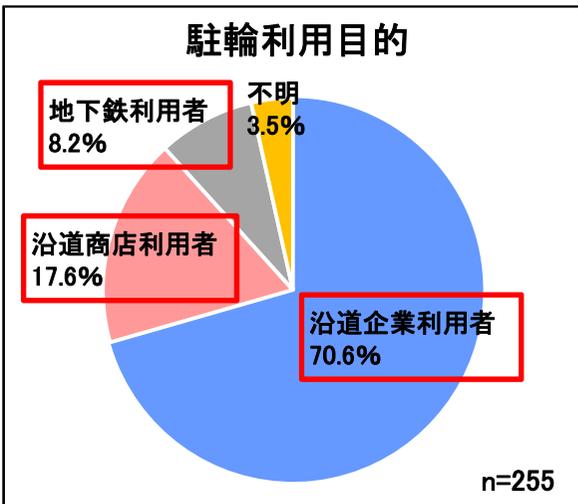


■駐輪場利用者アンケート調査の状況

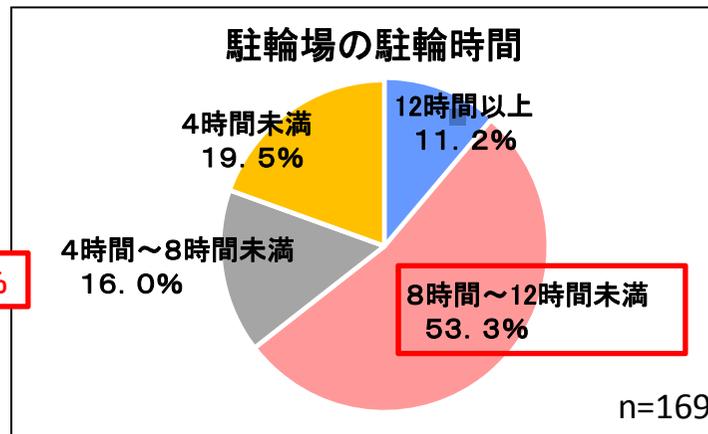
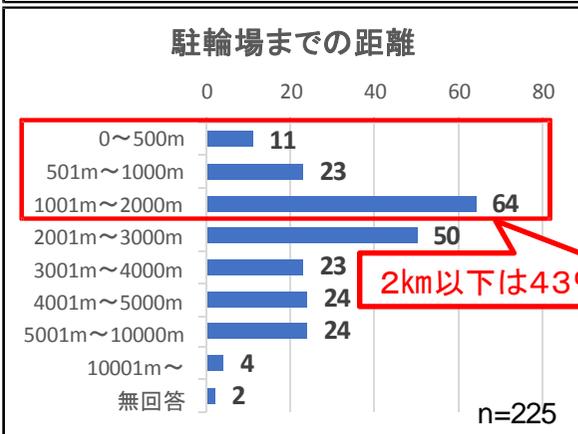
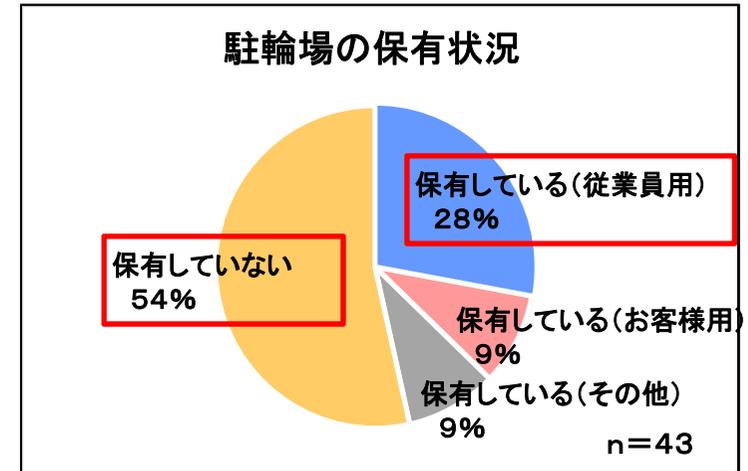
## (3) アンケート調査結果

- 桜通駐輪場の利用者の約7割が沿道企業への通勤で利用されており、地下鉄利用者は1割。
- 「一般公共の用に供される自転車等駐車場」の目的に沿った短時間の利用者は2割程度。
- 駐輪場までの距離が2km以下（近距離）の利用者が4割程度。

### ■ 駐輪場利用者アンケート調査結果



### ■ 沿道企業アンケート調査結果





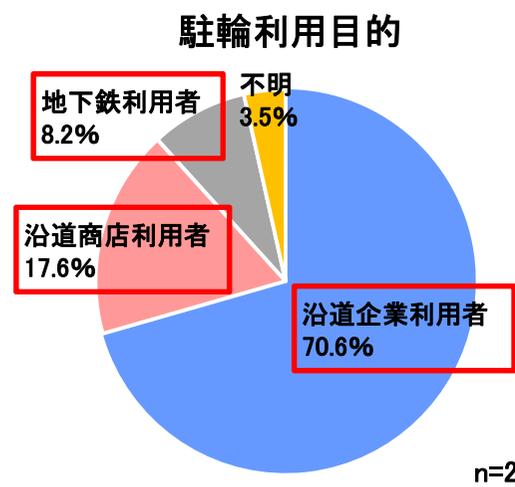
## ～ 目 次 ～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

## ■課題①：従業員用の駐輪場を有している企業が少ない

・名古屋市の自転車駐輪場附置義務条例では、商業施設を除く一般事業所に対して義務化されていないため、事業所への通勤者により駐輪場が占拠されている。

■桜通駐輪場利用者アンケート調査(H29.7.19)

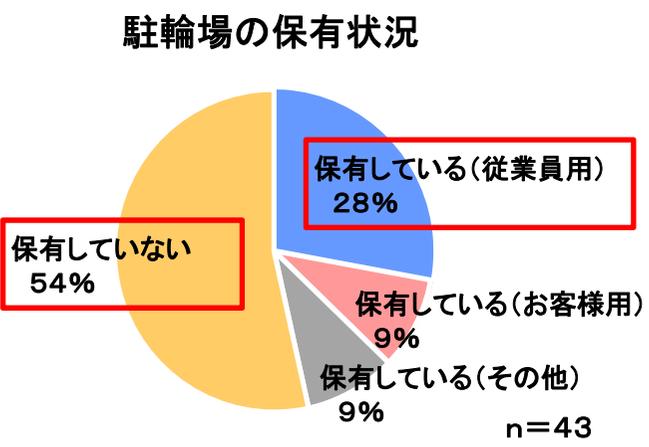


名古屋市の附置義務条例対象は商業施設に限定

施設の用途	施設の規模
小売店舗	施設面積が400平方メートルを超えるもの
銀行	施設面積が500平方メートルを超えるもの
遊技場	施設面積が300平方メートルを超えるもの
飲食店	施設面積が800平方メートルを超えるもの
映画館	施設面積が1,600平方メートルを超えるもの

■名古屋市自転車駐輪場の附置義務

■桜通沿道企業アンケート調査(H29.7)



■商業施設以外も附置義務の対象としている主な都市  
 仙台市、さいたま市、東京都、川崎市、静岡市、京都市、大阪市、  
 広島市、松山市、福岡市、熊本市 など

桜通の駐輪場の利用状況から自治体として附置義務の対象を商業施設以外に拡大する取り組む必要性は高い。

## ■課題②：自転車の放置禁止区域に指定されていない

「駐輪場の容量を超える自転車が駐められ、駐車場マスに収まりきれない放置自転車が発生」

- ・ 放置禁止区域に指定されていないため、放置自転車の即時撤去も行われていない。

### ・景観の悪化



### ・歩行空間の阻害



※放置自転車：駐輪場以外の場所に駐められている自転車

## 放置自転車により様々な弊害が発生

全国でワースト1、4

■ 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（平成28年3月）

（平成27年）

順位	駅名	市区町村名	事業者名	放置台数
1	久屋大通	名古屋市	名古屋市交通局	1,041
2	志木	新座市	東武鉄道株式会社	1,036
3	大通	札幌市	札幌市交通局	972
4	丸の内	名古屋市	名古屋市交通局	921
5	高槻市駅	高槻市	阪急電鉄	891
6	札幌、(さっぽろ)	札幌市	JR北海道、札幌市交通局	810
7	上尾	上尾市	JR東日本	783
8	伊勢佐木長者町	横浜市	横浜市交通局	767
9	徳山	周南市	JR西日本	702
10	高槻駅	高槻市	JR西日本	697

内閣府政策統括官付交通安全対策担当調べ

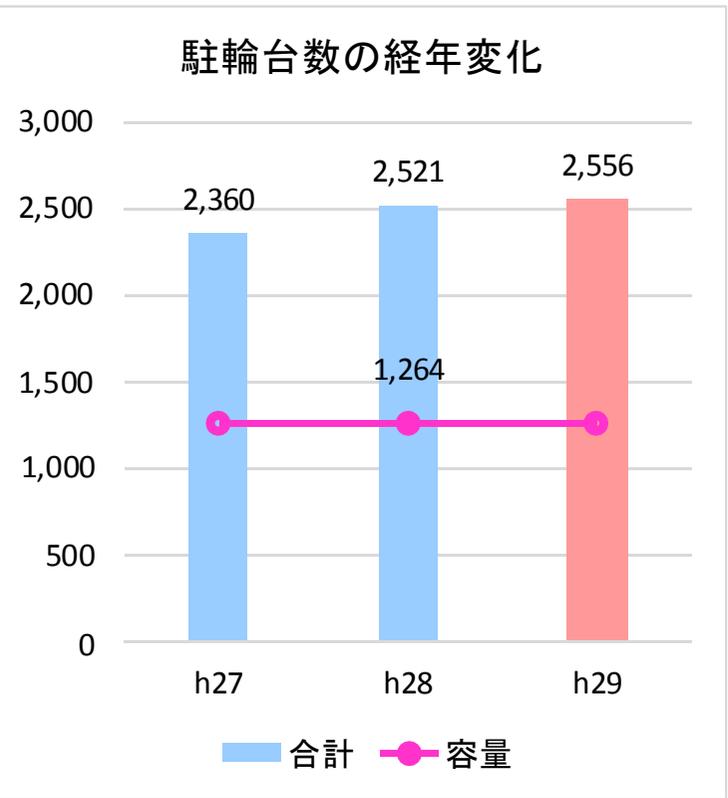
久屋大通駅、丸の内駅周辺は放置禁止区域に指定されていない

■ 国管理区域も含めて放置自転車の即時撤去を実施している自治体  
東京23区、川崎市、横浜市、静岡市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市など

“桜通は国の管理区域“という扱いではなく、自治体の問題として放置禁止区域指定と即時撤去を進める必要がある。

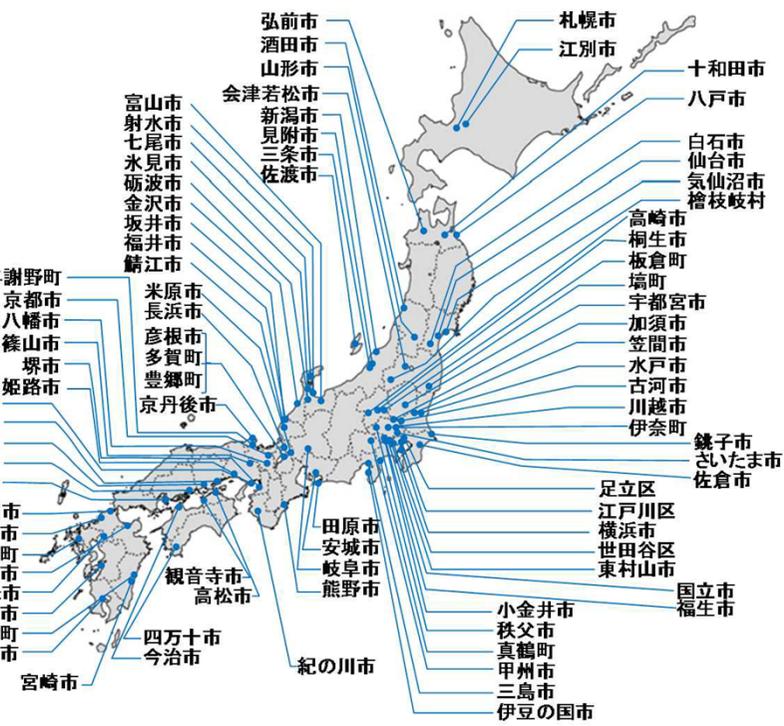
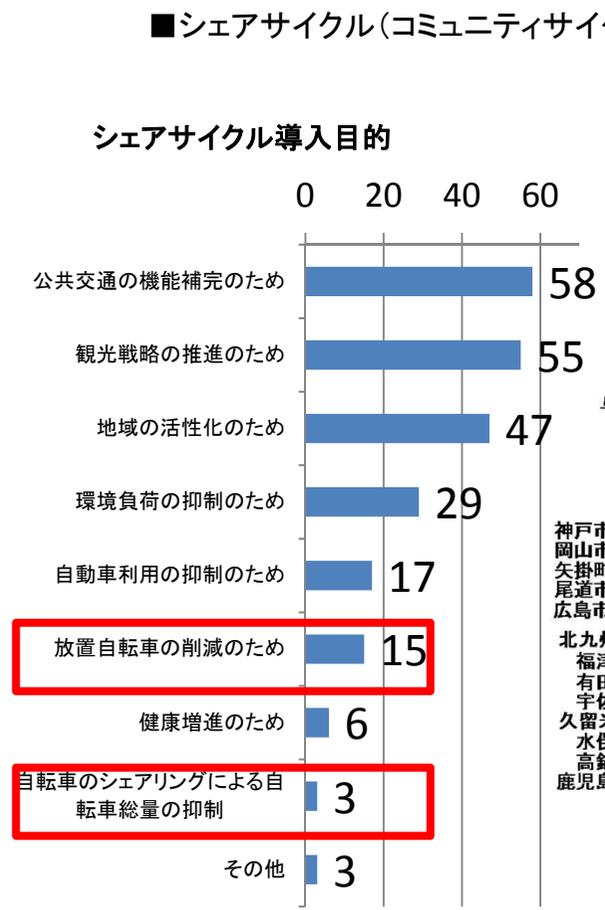
## 課題③：駐輪の需要を抑制する対策が行われていない

- ・日銀前交差点～小川交差点の駐輪場には容量の2倍以上の台数が駐輪しており、年々増加している。
- ・現状、増加する駐輪台数を抑制する対策（シェアサイクルの導入等）は行われていない。



■調査日時 ※容量＝公安委員会の設定台数

- ・ h27 :
- ・ h28 : 平成28年7月19日 (火)
- ・ h29 : 平成29年7月19日 (火)



※H28年10月1日時点 国土交通省都市局調べ  
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図示  
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体名称を記載

栄ミナミアマネジメントで「でらチャリ」に取り組んでいるが、総量抑制を進めるには、自治体も積極的に関与して広域で取り組む必要がある。

## ■課題のまとめ

- ①従業員用の駐輪場を有している企業が少ない。
- ②自転車の放置禁止区域に指定されていない。
- ③駐輪の需要を抑制する対策が行われていない。



事例を参考に桜通での自転車利用の転換に向けた方策を検討



## ～ 目 次 ～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## 課題と自転車利用方法の転換事例の対応

### 桜通の課題

①従業員用の駐輪場を有している企業が  
少ない。

②自転車の放置禁止区域に指定されてい  
ない。

③駐輪の需要を抑制する対策が行われて  
いない。

### 適応事例（自転車利用方法の転換事例）

附置義務対象施設の拡大

放置禁止区域

有料駐輪場

シェアサイクル

指導・啓発活動

組み合わ  
せで対応



# 4. 自転車利用方法の転換事例



## 事例

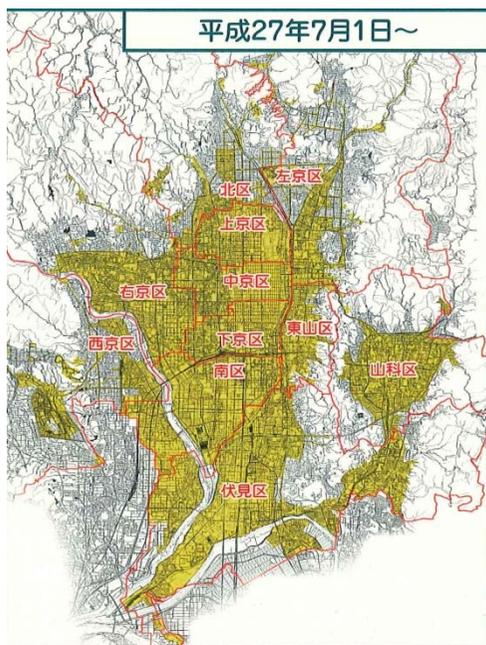
都市	附置義務対象施設の拡大	放置禁止区域	有料駐輪場	シェアサイクル	指導・啓発活動
京都市	○	○	○		
静岡市	○	○	○		
東京都	○	○	○		
松山市	○	○			
仙台市		○	○	○	
大阪市		○	○		
福岡市		○	○		○
尼崎市		○	○		
富山市		○	○	○	
さいたま市		○	○	○	
岡山市		○	○	○	
東京(9区)		○	○	○	
パリ		○	○	○	
ロンドン			○	○	
ニューヨーク			○	○	
川崎市		○	○		○
東京都葛飾区		○			○
東京都目黒区		○	○		○

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■ 放置禁止区域＋附置義務対象施設の拡大

(京都市)

- ・市街地ほぼ全域を自転車放置禁止区域に指定
- ・市全体に附置義務制度を設定。
- ・附置義務の対象施設の拡大や面積基準の強化等を行い、約1,200台分(28箇所)の駐輪場の整備が行われている(1箇所約40台)。



京都市自転車等撤去強化区域

【主な改正内容(新旧対照表)】

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

(担当は駐輪場法による駐輪場の監督を行う課)

附置義務駐輪場申請台数及び箇所数(都心部)



## ■ 附置義務施設拡大による効果

・京都市都市部では放置自転車が約3割減少した。(駐輪場整備、放置自転車撤去の効果も併せて)

⇒ 沿道企業に附置義務の条例を設けることは、桜通の放置自転車の減少に有効

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■ 附置義務対象施設の拡大 + 放置禁止区域

(静岡市)

- ・原因者負担の考え方にに基づき、自転車駐輪場の附置義務制度を設定。
- ・2,000㎡以上の事務所に対して、100㎡当たり1台の自転車等駐輪場の整備を義務化。

(担当は、公共交通・駐輪場維持管理等を行う課)

駐輪場の附置義務は、

- 1 都市計画法に規定する 商業地域・近隣商業地域内で
- 2 下表の用途に供する施設を新築(建替)・増築する場合に生じます。

施設の用途	駐輪場の規模
小売店舗	20平方メートルごとに1台
銀行・類する施設	25平方メートルごとに1台
映画館・遊技場	15平方メートルごとに1台
専修学校・類する施設	30平方メートルごとに1台
事務所	100平方メートルごとに1台

※施設の規模によっては附置努力義務となる場合があります。

■ 駐輪場附置義務制度(静岡市)



■ 放置禁止区域マップ

## ■ 附置義務対象施設拡大による効果

- ・静岡市では平成元年から事務所を含めた附置義務を制定しており、現時点で施設用途すべて(事務所のみの数値は不明)で計1万3千台の駐輪場が整備されている。

⇒沿道企業が従業員駐輪場を整備することで、桜通駐輪場を利用する従業員駐輪台数の減少に効果的

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■駐輪場整備の義務化＋放置禁止区域

### 自転車通勤を認める企業に対して駐輪場整備を義務（東京都）

・「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例施行規則」において自転車通勤を認めている事業者は、従業員が駐輪場を確保しているかの確認を義務付け。

（青少年の健全育成に向けた統合対策、都民の安全確保対策を担う課が担当。）

**条例に係る規定の概要**

自転車の安全で適正な利用の促進のため、行政・自転車利用者・事業者等の各主体に以下の義務、努力義務等を規定。

都・広報・啓発活動、年齢に応じた交通安全教育の推進、区市町村及び事業者の取組に対する必要な支援  
自転車利用者に対する道路上における指導・助言  
自転車道、駐輪場等の整備が有効かつ適切に実施されるよう、区市町村等と連携して必要な措置。

【自転車利用者】	【一般事業者】	【自転車使用事業者】
<ul style="list-style-type: none"><li>安全で適正な利用に必要な知識・技能の習得</li><li>安全基準を満たす自転車の利用</li><li>指針に従った自転車の点検整備</li><li>ヘルメット、反射材等の利用</li><li>損害賠償責任保険等への加入</li></ul> など	<ul style="list-style-type: none"><li>自転車通勤をする従業員への研修等の実施</li><li>自転車安全利用推進者の選任</li><li>自転車通勤をする従業員のための駐輪場の確保又は駐輪場を確保していることの確認</li><li>駐輪場確保又は駐輪場の案内等（駐輪需要を生じさせる事業者）</li></ul> など	<ul style="list-style-type: none"><li>従業員への研修等の実施</li><li>自転車安全利用推進者の選任</li><li>安全基準を満たす自転車の利用</li><li>指針に従った自転車の点検整備</li><li>損害賠償責任保険等への加入</li></ul> など

【自転車小売事業者等】	【その他の者】
<ul style="list-style-type: none"><li>小売業者、整備業者による利用者等に対する啓発【義務】</li><li>貸付業者等による利用者等に対する啓発</li><li>道路交通法に違反する自転車の組立て・販売の禁止【違反事業者の警告・公表あり】</li><li>指針を踏まえた点検整備の実施</li></ul> など	<ul style="list-style-type: none"><li>児童に必要な技能・知識を習得させ、ヘルメットを着用させる等の対策を行うこと（保護者）</li><li>児童への指導・助言等（児童の教育又は育成に携わる者）</li><li>高齢者にヘルメット着用等の必要な助言を行うこと（親族等）</li></ul>

※ 併せて、自転車貨物運送事業者・自転車旅客運送事業者・自転車貸付事業者のうち、基準を満たすものについて、任意の登録制度を規定。

通勤自転車に駐輪場、企業の義務に 都が条例  
全国初、7月施行へ  
2013/3/29付

GO ME 共有 保存 印刷 その他

自転車の放置対策や安全利用を促す条例が28日の東京都議会で民主、自民、公明などの賛成多数で可決、成立した。自転車通勤を認めている事業者は、従業員が駐輪場を確保しているかの確認を義務付けることが柱で、全国初、7月1日から施行する。

条例は都や自転車の利用者、販売店などの責務を明記。罰則は設けていない。就業規則で自転車利用を禁じていない事業者には、通勤で利用する従業員用の駐輪スペースの確保も義務付けられた。

販売業者に対しては、ブレーキがないなど道交法に違反する競技用自転車（ピストバイク）の販売を禁止。販売中止勧告に従わない場合は、販売業者名を公表する。

都議会は同日、女子柔道世界選手権金メダリストで筑波大准教授の山口香氏（48）の都教育委員への起用に同意した。

## ■駐輪場整備の義務化による効果

・毎年「自転車安全利用TOKYOセミナー」を開催しており、自転車通勤を認めている企業や自転車を利用する企業の受講が増えており、公表企業数（自社は自転車通勤や仕事での自転車利用を認めているが、駐輪場を保有していることをアピールする）も年々増加している。

⇒公表による沿道企業間の抑止効果もあり、桜通駐輪場を利用する従業員駐輪台数の減少に効果的

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■ 附置義務対象施設の拡大 + 放置禁止区域

(松山市)

- ・JR松山駅前周辺を「自転車放置禁止区域」へ指定し、枠からはみ出た車両を相当時間経過後撤去。
- ・原因者負担の考え方にに基づき、市全体を自転車駐輪場の附置義務制度を設定。
- ・1,400㎡以上の事務所に対して、70㎡当たり1台の自転車等駐輪場の整備を義務化。

(担当は放置自転車対策や駐輪場管理を行う部署。(放置認定・撤去:職員))



■ 松山駅: 放置禁止区域



施設の用途	改正後、駐輪場を設置できる範囲 : 歩行距離が250m以内			
百貨店、マーケット、飲食店および販売業を営む店舗				
銀行、郵便局、その他の金融機関、美術館、図書館、ボウリング場、ケート場、水泳場、スポーツの練習場、病院および診療所				
遊戯場、展示室、塾、寄宿舍下宿、スホール、観覧場、映画館、劇場、場、専修学校及び各種学校				
集合住宅			20戸を超えるもの	1戸ごとに1台
事務所(官公署含む) ※			施設の面積が1,400㎡を超えるもの	施設面積70㎡ごとに1台

### ■ 放置禁止区域指定による効果

- ・放置禁止区域の指定により、放置自転車の抑制、駐輪場の景観向上に効果。

### ■ 附置義務施設の拡大による効果

- ・集客施設に関しては一定の効果あり。
- ・事務所は平成24年から適用のため効果発現はこれから。

⇒ 一般の事業所に対しても駐輪場を附置義務化すれば、桜通の駐輪需要の抑制が図られる。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■有料駐輪場＋放置禁止区域

沿道企業従業員専用路外駐輪場（仙台市）

- ・仙台市の国分町は繁華街のため夕方から深夜にかけて路上の放置自転車が問題。
- ・市が国分町周辺の従業員専用の駐輪場を整備。
- ・沿道企業従業員に対して、専用駐輪場(元鍛冶丁公園自転車等駐輪場)を利用してもらうよう徹底。

(担当は放置自転車対策・駐輪場整備等を実施する課)



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 (回数券 (12枚つづり))	50円	

■沿道企業従業員専用駐輪場(上) 利用料金(下)



■元鍛冶丁公園自転車駐輪場位置



■放置禁止区域

## ■従業員専用駐輪場整備による効果（仙台市）

- ・元鍛冶丁公園自転車等駐輪場が整備された翌年には、放置自転車の台数が500台程度減少する等の効果が上がっている。

⇒沿道企業が連携して周辺地域に駐輪場を設けることで、従業員の桜通駐輪場の利用を減らすことが可能。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■ 放置禁止区域 + 有料駐輪場

(福岡市)

・天神駅を中心に「自転車放置禁止区域」を面的(駅から1.5km圏程度)に指定。駅前駐輪場を有料化。

(担当は管内道路の放置自転車対策や駐輪場の管理を行っている課が対応。  
(放置認定:職員、撤去:委託))



■ 天神駅: 放置禁止区域指定及び駐輪場有料化

(大阪市)

・梅田駅前周辺を「自転車等放置禁止区域」へ面的(駅から2km圏程度)に指定、駅前の自転車駐輪場を有料化。

(担当は管内道路の放置自転車対策や駐輪場の管理を行っている課。  
放置認定・撤去は委託)



■ 梅田駅: 放置禁止区域指定及び駐輪場有料化

## ■ 放置禁止区域指定 + 有料化による効果

- ・ 放置禁止区域の指定が面的に行われたことにより、禁止外区域へのしわ寄せがない。
- ・ 有料化を併せて実施することで自転車需要のコントロールが図られる。

⇒ 放置禁止区域及び有料化は面的に実施することで適正な自転車需要の抑制が可能。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■ 有料駐輪場 + 放置禁止区域

エリアマネジメントによる路上駐輪場の整備運営（尼崎市）

・住民・事業主・地権者等による自主的な取組みにより、駐輪場の運営を実施。（機械費用は民間負担）

（担当は駐輪場の整備、運営、管理や放置自転車対策行っている課。放置自転車の撤去は民間が実施。）

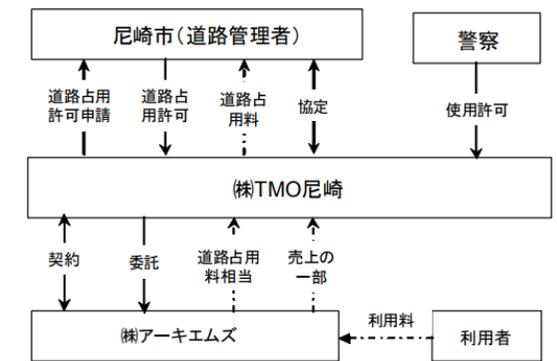
※エリアマネジメント：地域住民や事業主等が自主的に立ち上がり、地域の問題解決を協力で管理することであり、単純な民間指定管理者制度とは異なる



■ 阪神尼崎駅：中央商店街に整備した駐輪場



■ 整備された駐輪機と料金支払機



■ 駐輪事業のスキーム

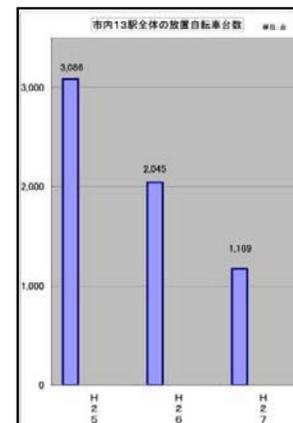
■ 放置自転車の減少状況



■ 委託前



■ 委託後



## ■ 民間を活用した路上駐輪場の整備運営による効果

- ・民間を活用することで、財政面・管理面等、対応できないところがカバーされた。
- ・駐輪場の整備により放置自転車が減少し、地域の美化に繋がっている。

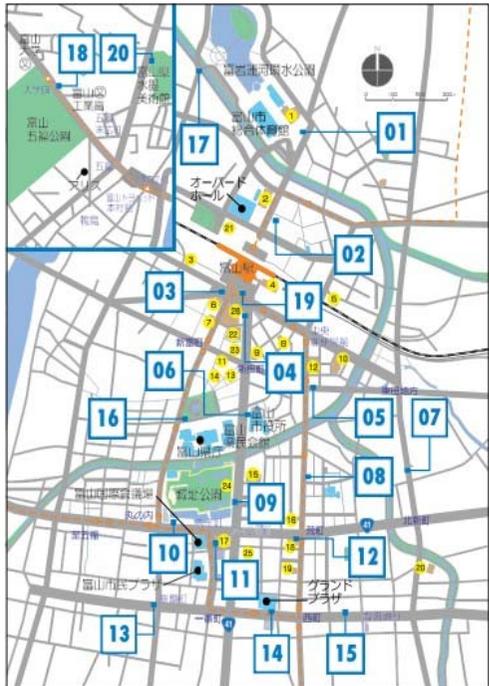
⇒ 地域が主体で路上駐輪場を運営することにより、放置自転車の削減に有効

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル＋放置禁止区域

(富山市)

- ・H22.3.20から「シクロシティ富山」の運用を開始。
- ・シクロシティ富山は屋外広告と利用料金で収支で賄うため、富山市は初期投資への補助金のみに対応。
- ・自転車放置禁止区域内を中心に20箇所のサイクルポートを設置し、200台のシェアサイクルを展開。

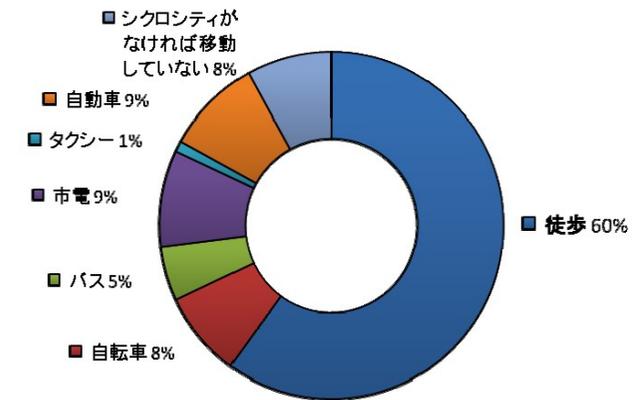


■丸の内サイクルポートと屋外広告



■自転車放置禁止区域

「(シクロシティを利用する)以前までの移動手段は？」



■放置自転車削減効果

## シェアサイクルによる効果

- ・利用者の8%が自家用自転車から転換しており、駐輪需要の削減に効果大きい。

⇒シェアサイクルを導入することで、桜通の駐輪需要削減や駐輪場整備費用軽減に有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル＋放置禁止区域

(さいたま市)

- ・H25.5.3から「さいたま市コミュニティサイクル」の運用を開始。
- ・さいたま市が施設所有者となり、ジェイアール東日本企画を主体とした民間が運営。
- ・駅や役所等の主要な拠点に20箇所のサイクルポートを設置し、250台のシェアサイクルを展開。
- ・放置自転車の減少や駐輪場建設の低減を目的としており、自転車放置禁止区域指定と併せて実施。



■ 与野本町駅サイクルポート



■ 大宮駅の放置禁止区域

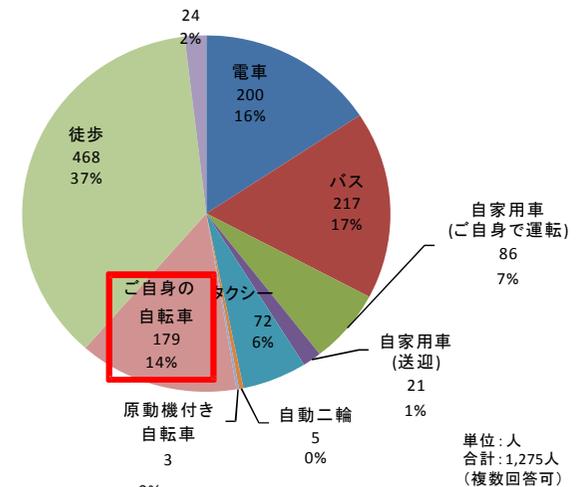


表 CCSが導入されるまでの交通手段 (CCSを最もよく利用する目的など)

■ 駐輪需要削減効果

単位: 人  
合計: 1,275人  
(複数回答可)

## シェアサイクルによる効果

- ・利用者の14%が自家用自転車から転換しており、駐輪需要の削減に効果大きい。

⇒シェアサイクルを導入することで、桜通の駐輪需要削減に有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル+放置禁止区域

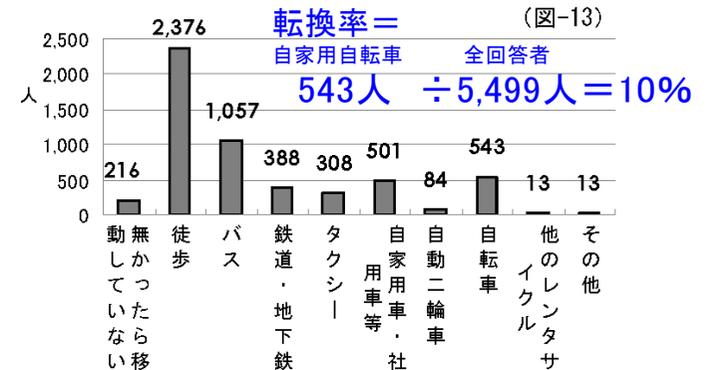
(仙台市)

- 市はシェアサイクルを重要な交通手段の一つとして位置づけ、(株)ドコモバイクがH25.3からDATE BIKEを運用開始。
- 自転車放置禁止区域内の駅や役所等の主要な拠点に49のサイクルポートを設置。



DATE BIKEのサイクルポート

ア. コミュニティサイクルが無かった場合の交通手段



放置禁止区域



サイクルポート

## シェアサイクルによる効果

シェアサイクル利用者の10%は自家用自転車の利用者

⇒シェアサイクルを導入することで、自家用自転車の総量を抑えることに有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

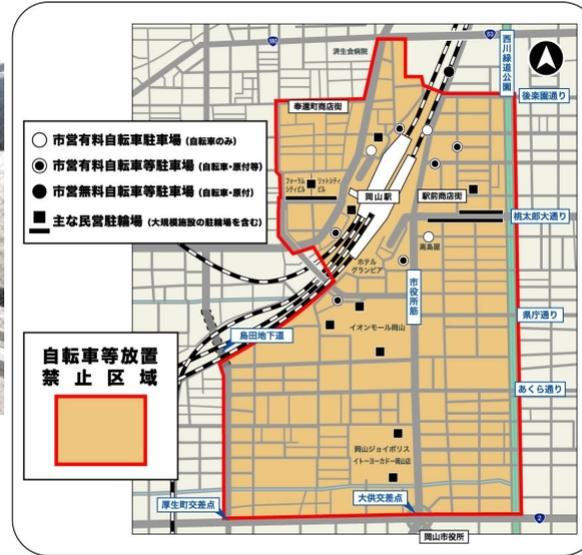
## シェアサイクル+放置禁止区域

(岡山市)

- ・H25.7.27から「ももちやり」の運用を開始。
- ・市が事業者と協定を結び、機器等は市が無償提供し事業者(中央復建コンサルタンツ株)が管理。
- ・駅などの主要な拠点に25箇所のサイクルポートを設置し、232台のシェアサイクルを展開。



■大供一丁目のサイクルポート



■放置禁止区域

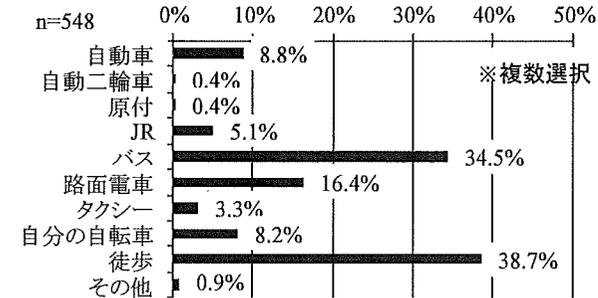


図-8 ももちやり利用前の交通手段

■コミュニティサイクルの導入がまちの魅力に与える効果に関する研究より

■サイクルポート

## シェアサイクルによる効果

シェアサイクル利用者の8%は自家用自転車の利用者

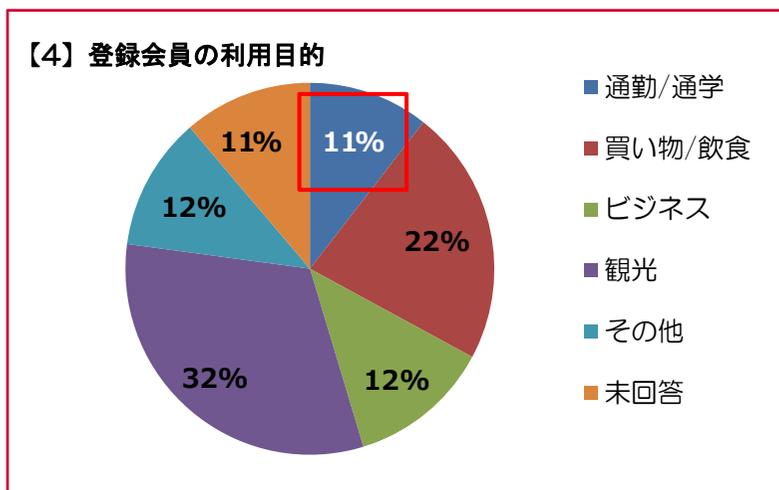
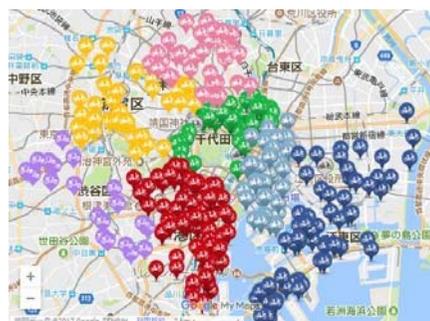
⇒シェアサイクルを導入することで、自家用自転車の総量を抑えることに有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル＋放置禁止区域

(東京都内7区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、渋谷区))

- ・東京都内7区でコミュニティサイクルの広域展開を実施。
- ・各地域での連携により、自転車での行動範囲が広がり、利用者の促進・通勤での自家用自転車からの転換を促進。
- ・ポートは自転車放置禁止区域内に140箇所以上を設置し、短距離での利用と移動性を高めている。



■都心6区による広域相互乗入れ実証実験の取組について  
(港区街づくり支援部交通対策担当)

## シェアサイクルによる効果

シェアサイクル利用者の11%は通勤通学が利用目的となっており、駐輪需要が抑制される。

⇒シェアサイクルを導入することで、自家用自転車の総量を抑えることに有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル

(パリ市)

- ・H19.7.15からVelib' (コミュニティサイクル)の運用を開始。
- ・1,800のステーションに20,000台を超える台数が整備。
- ・ジェーシードウコー株式会社という民間企業が運営し、利用料金と広告収入で事業を展開。



### ■ 利用実績

- ・利用登録者数245,000人
- ・年間利用件数3,500万件
- ・1日辺りの平均利用件数  
⇒11万件



### ■ シェアサイクルによる効果

- ・パリ市内の移動手段のうち、自転車による移動が約2倍に増加。
- ・自家用車及び自家自転車からシフトしている。

整備前  
パリ市内における  
自転車移動  
0.9%

整備後  
パリ市内における  
自転車移動  
1.6%

■ Velib'の効果

⇒シェアサイクルを導入することで、自家用自転車の総量を抑えることに有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## シェアサイクル

(ロンドン市)

- ・自転車の利用水準が2%と低く、自動車利用から自転車利用に転換させるため、H22.7からパークレイズ・サイクル・ハイヤー(コミュニティサイクル)の運用を開始。
- ・400箇所のポートと6,000台の自転車を設置。



(ニューヨーク市)

- ・ニューヨークは自宅と職場の距離が短いことからシェアサイクルの条件が整っていると判断し、H25.5からCity Bike(コミュニティサイクル)の運用を開始。
- ・700箇所のポートと12,000台の自転車を設置。
- ・通勤自転車利用者は、整備前に比べて67%増加。



## シェアサイクルによる効果(ニューヨーク)

自転車利用は77万人と整備前から67%増加(自家用車・自家用自転車から転換)。

⇒シェアサイクルを導入することで、自家用自転車の総量を抑えることに有効である。

## ■指導・啓発活動＋放置禁止区域

### ■ボランティア団体による放置自転車の抑制・撤去活動(川崎市)

- 川崎市では、駅周辺に整理誘導員を配置して、自転車利用者の皆様に駐輪場への案内・誘導を行い、放置自転車の防止を推進。
- 整理誘導員はシルバー人材センターに委託している部分もあるが、川崎区ではボランティア団体が自主的に活動を実施。
- 整理誘導員の業務は放置自転車の状況調査や警告札の貼り付けなどを実施。
- 撤去札の貼り付けや移動・撤去は川崎市職員が対応。



■川崎駅：整理誘導員による放置自転車の指導(川崎市)



■川崎駅：ボランティアによる活動(川崎区)



### ■指導活動による効果(川崎市)

- 整理誘導員・ボランティアの指導によって、放置自転車台数は年々減少傾向となっており、実施の効果が挙げられている。

⇒桜通駐輪場利用者はマナーが良いとは言えず、このような指導によって駐輪場の適切な利用の仕方や、放置自転車が違反であること等の教育、マナーアップに効果がある。

## ■指導・啓発活動＋放置禁止区域

### ■キャラクター・小学生等による啓発(福岡市)

- 積極的に放置自転車対策に取り組む組織「チャリ・エンジェルス」(天神協議会)に委託(職員は参加しない完全委託)し、「放置サイクルZERO宣言」キャンペーン活動を展開している。
- 天神地区を巡回しながら放置自転車への自転車等駐輪場マップの取付けや、自転車放置防止を訴える啓発活動等を行っている。



■チャリ・エンジェルスによる啓発活動(福岡市)



### (東京都葛飾区)

- 葛飾区亀戸駅前に児童の絵画を設置し、放置禁止を呼び掛けを行ったり、駅前での自転車クリーンキャンペーンを実施している。



■児童絵画の設置イベント・クリーンキャンペーン(葛飾区)



### ■啓発活動による効果(福岡市)

- 自転車の放置率・駐輪場利用率等の増減から、啓発活動の効果を把握している。
- チャリエンジェルの啓発をしてから、自転車放置率の削減・駐輪場利用率の増加が効果として挙がっている。

⇒地域団体(町協議会)と連携して啓発活動を実施することで、エリア内の沿道企業の自転車利用の抑止にもつながり、放置自転車台数の削減に有効である。

# 4. 自転車利用方法の転換事例

## ■指導・啓発活動＋放置禁止区域＋有料駐輪場

(東京都目黒区)

- ・東急東横線都立大学駅には2,835台の自転車が乗入れ、1,015台が放置。
- ・目黒区と東京工業大学が連携し、コミュニケーションによる放置自転車の削減に取り組む。
- ・行動変容のための具体的情報を記載したリーフレットを配布し、説得的コミュニケーションにより駐輪場へ誘導。

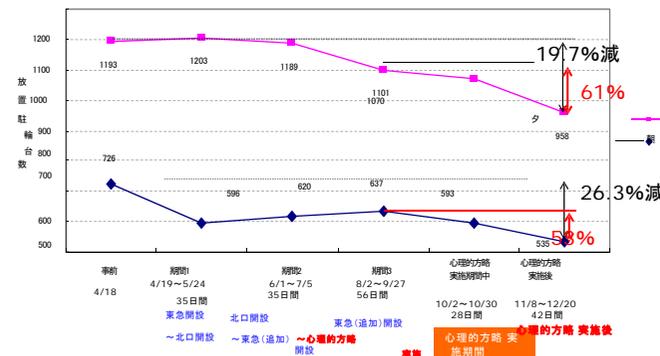


■リーフレット

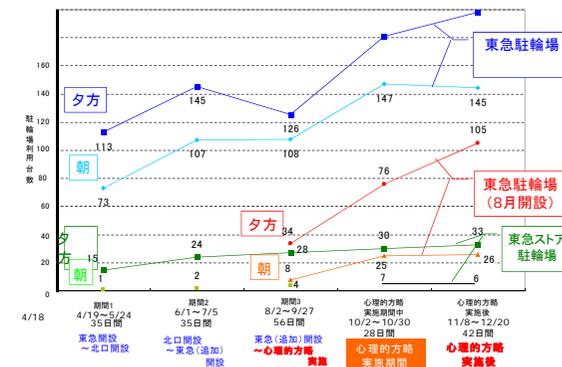


■コミュニケーションによる対話

■期間で平均した放置自転車台数の推移



■駐輪場利用台数の推移



### ■モビリティマネジメントによる効果(目黒区)

・説得的コミュニケーションによる駐輪場利用の誘導により放置自転車の削減が確認された。

⇒モビリティマネジメントによる啓発活動は自主的な行動の契機として有効である。



## ～ 目 次 ～

1. 昨年度までの検討内容
2. 利用状況
3. 桜通の自転車利用方法の転換に  
向けた課題の明確化
4. 自転車利用方法の転換事例
5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針



## ■自転車利用方法転換に向けた対策の組合せ

- ・各都市の事例においても対策は組み合わせによって効果が高まる。

### 附置義務対象施設の拡大

- ・事業者への原因者負担の認識を浸透
- ・路上駐輪の抑制

### 放置禁止区域

- ・放置自転車の抑制
- ・自家用自転車利用の抑制

### 有料駐輪場

- ・駐輪需要の抑制
- ・管理者による利用の適正化

対策を組合  
せることで効  
果が高まる

### シェアサイクル

- ・自家用自転車からの転換
- ・駐輪需要の抑制

### 指導・啓発活動

- ・適正な自転車利用ルールの浸透

# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

## ■ 附置義務対象施設の拡大

- 桜通の駐輪場への駐輪需要を抑制するため、自社への通勤者用の駐輪場附置義務化を事務所に拡大する条例の制定を求めていく。
- 事務所への附置義務化は名古屋市全域を対象とする。
- 既存の沿道企業へも駐輪場整備の協力を求めていく(桜通から離れた区域も対象とする)。  
 + 放置禁止区域指定もセットで行う

- ・名古屋市全域での条例化が困難な場合は、桜通沿道など対象地域を限定した条例化を目指す。
- ・近距離での自転車通勤者に対しては徒歩通勤への転換を働き掛けることも必要。

別表(第16条関係)

ア	イ
施設の用途	施設の規模
小売店舗	施設面積が400平方メートルを
銀行	施設面積が500平方メートルを
遊技場	施設面積が300平方メートルを
飲食店	施設面積が800平方メートルを
映画館	施設面積が1,600平方メートル
事務所	

■名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例 別表

事務所を附置義務対象施設に追加

既存事業所への自社保有の駐輪場整備の協力依頼は、桜通から離れた区域も対象とする。



桜通の駐輪場は7割が沿道企業への通勤利用のため、沿道企業が自社駐輪場を確保すれば駐輪需要を大幅に削減可能。

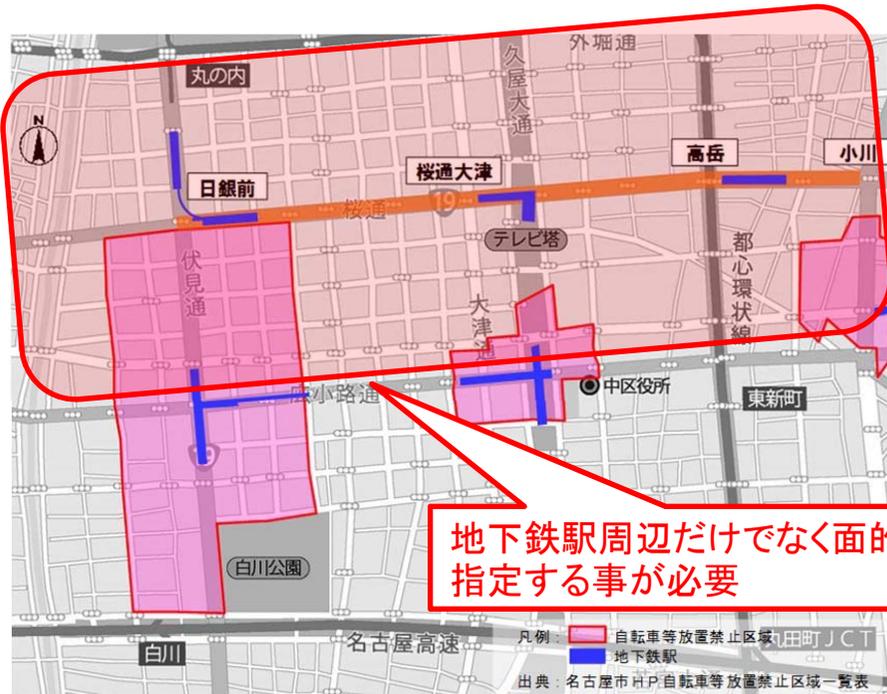
# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

## ■放置禁止区域＋有料駐輪場

- ・ 放置自転車の抑制と駐輪場の適正な利用を図るため、” 放置禁止区域の指定” を求めていくとともに、駐輪需要を抑制するため” 駐輪場の有料化” をセットで行っていく。
- ・ 放置禁止区域は、駅周辺といった局所的・限定的ではなく面的に指定することを求めていく。
- ・ 有料化にあたっては、地域住民や事業者と連携した駐輪場運営によって更に環境改善が図られる。

### ■放置禁止区域

- ・ 面的な指定により地域全体の環境改善を図る。



■自転車等放置禁止区域

### ■有料駐輪場

- ・ 放置禁止区域指定と併せて、駐輪場の有料化を行う事で効果が高まる。



■伏見通の有料駐輪場

# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

## ■シェアサイクル

- ・シェアサイクル事業を桜通沿道にも展開し、マイチャリからの転換を図り駐輪需要の抑制を進める。
- ・桜通沿道のみならず広域的にシェアサイクル事業を展開し、シェアサイクル利用者の拡大を図る。

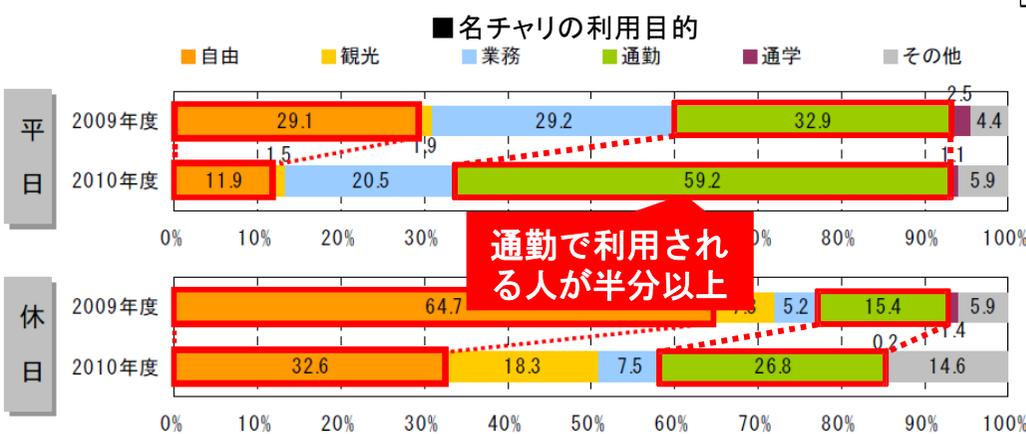
＋ 放置禁止区域指定もセットで行う

## ■名チャリ社会実験の効果

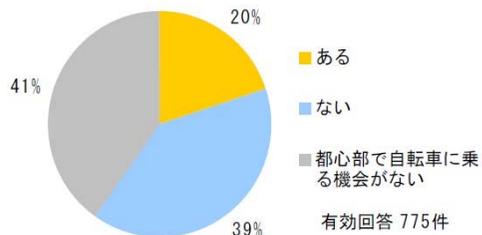
- ・名チャリは利用の約6割が通勤に利用しており、自分の自転車からシェアサイクル変更する人は2割、放置自転車の削減効果に期待する人が約9割という結果。

## ■栄ミナミ地区の「でらチャリ」

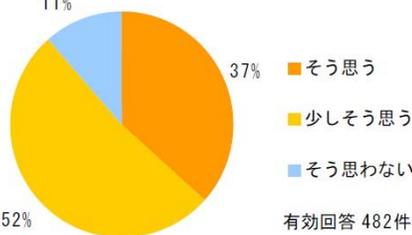
- ・栄ミナミ地区では民間でコミュニティサイクルを実施。（国道19号伏見地区にもポートを設置予定）



■マイチャリから名チャリに変えたこと



■放置自転車の削減効果があるか



■名チャリ社会実験 (H21~22)

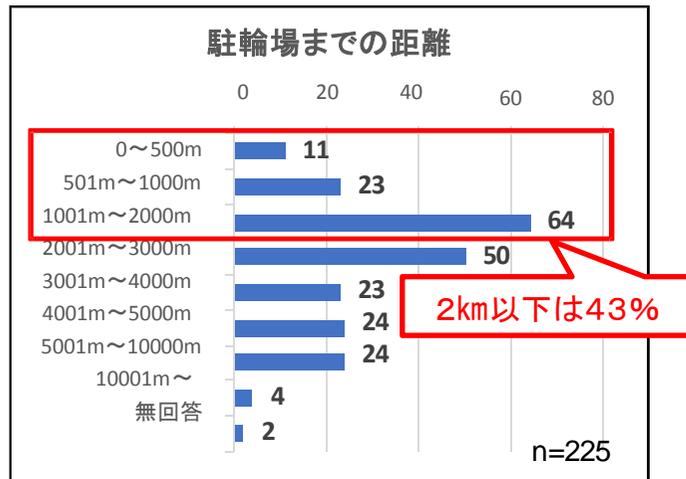
■名チャリ社会実験2010報告書

■でらチャリ (蔦井株式会社HP)

# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

## ■指導・啓発活動

- ・「短距離移動の徒歩への変更」、「自転車放置禁止」など自転車利用方法の転換を促す啓発活動を実施。
- ・自転車利用に関係する自治体、国、警察、地域の交通安全担当者が連携して実施。
- ・街頭だけでなく、桜通の沿道企業に対しても社員用駐輪場の整備の要請と合わせて訴えていく。



■駐輪場利用者アンケート調査



■放置自転車追放啓発ポスターコンクール (名古屋市)



■自転車放置禁止の啓発活動(名古屋市)

桜通駐輪場利用者の4割は2km以下の近距離移動者のため、徒歩への転換を促す事が必要。

桜通の駐輪場は近距離移動での利用者が多いため、自転車利用方法の転換が図られれば大幅な駐輪需要の削減が可能。

# 5. 桜通自転車利用方法の転換に向けた方針

桜通に於ける駐輪場の利用状況

## 現状

公安委員会での駐輪設定台数 1,264台  
現在の駐輪台数 2,556台(約2,600台)

### 対策1 附置義務対象施設の拡大

企業通勤者が社員用駐輪場へ移動すると想定

### 対策2 放置禁止区域 + 有料駐輪場

放置禁止区域の指定と有料化により駐輪需要が縮小

### 対策3 シェアサイクル

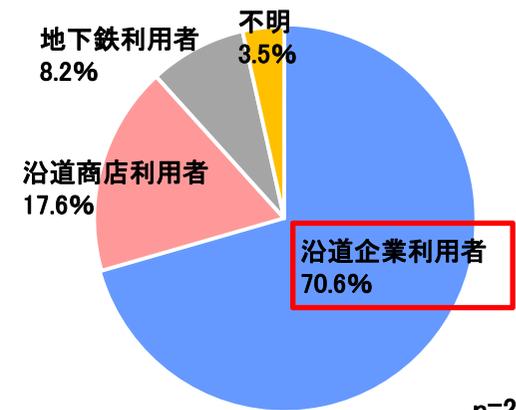
自家用自転車からシェアサイクルへの転換で駐輪需要が減少

駐輪需要を抑制可能

にぎわい空間の創出



駐輪利用目的



⇒ 桜通に面していない地区で名古屋市が対策を進めれば更に桜通の駐輪需要抑制が可能