「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について

国土交通省
都市局街路交通施設課

○ 放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成 ２４年１１月ガイドラインを策定。

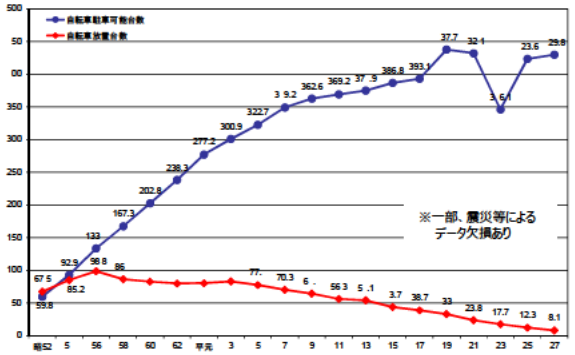
○ 今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂（平成２８年９月）。

ガイドライン 目次

[第1編] 自転車等駐車施策の基本方針	1 自転車等駐車施策の現状
	2 自転車等駐車施策の課題
	3 今後の自転車等駐車施策の考え方
[第2編] 今後の自転車等駐車施策の展開	1 自転車等駐車施策の方向性
	2 自転車駐輪の現状把握
	3 自転車等駐車施策
	4 コミュニティサイクル

【参考】放置自転車の現状とこれまでの取組

○ 昭和56年には日本全国で約99万台の放置自転車が存在。
○ その後、自転車等駐車場の整備等の取組が進み、平成27年には約８万台に減少。
○ しかしながら、駅周辺や中心市街地の歩道等には依然として放置自転車が存在。



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（内閣府：平成28年3月）

■自転車等駐車場の整備

まちづくりの観点からの自転車等駐車場施策の推進

○自転車は環境にやさしく誰もが利用できる交通手段であり、「コンパクトシティ＋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、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ていくことが必要。

都市交通計画等における自転車活用方策の位置づけ

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 地域交通戦略等の総合的な計画に自転車の役割や活用方策を位置付け、計画的に推進。

第2次金沢交通戦略（金沢市）

バス停 電停等における自転車等駐車場の整備

鉄道駅のみならず、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。

▲バス停付近に簡易駐輪場を整備

▲電停付近に自転車等駐車場を整備

小規模駐輪施設の面的な配置

買い物客等は目的地となる施設の直近に短時間駐輪する傾向があることを踏まえ、利便性の 高い、小規模な自転車等駐車場を面的に確保。

▲自転車駐輪帯

▲サインラック

小規模駐輪施設の配置（八王子市）

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。

「いたみんポイント」（伊丹市）

■コミュニティサイクル

コミュニティサイクルの導入

○コミュニティ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が導入。（国内の導入都市数：87都市（平成28年10月時点））

○コミュニティ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づ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。

○持続的な事業の運営のためには、利用率の向上等による料金収入の確保を図るとともに、事業外収入の確保を図るなど、効率的な事業運営に向け工夫した取組が必要。

都市交通計画等におけるコミュニティサイクルの位置づけ

コミュニティサイクルはコンパクトシティを支える都市の交通システムとしての役割が期待されていることから、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づけることが望ましい。

表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ

段階設定	ターゲットグループと利用目的	利用に必要な条件 ポート規模/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	期待される効果
ステップ1	【観光客・観光目的】 ・観光拠点や徒歩圏内の移動を満足	低密度小規模	・主要ロとなる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー 等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買物、余暇、飲食等で頻なから散策		・商業拠点 ・主要な公共公益施設等	・サービスポイント 等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進
ステップ2	【従来者・業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問	中密度中規模	・事業所、役所等の集積エリアの面的カバー	・公共交通の利用誘導（モビリティマネジメント）等	・短距離（域内移動）自動車の転換による環境負荷の低減
ステップ3	【市民・従来者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度大規模	・事業所等の目的地選定 ・主要経路点等		・長距離自動車の転換による環境負荷の低減 ・公共交通の利用増（自動車移動を「公共交通＋自転車」で代替）

自転車先進都市おかやま実行戦略（岡山市）

コミュニティサイクルの利用を高める工夫

○適切な規模のポート配置

利便性を高め、利用を促進するためには、導入目的、利用者のニーズを踏まえ、適切な規模や密度等を確保し、ポートを配置することが重要。

▲路面電車の電停近傍に設置

▲商店街に設置

▲公共施設（市役所）に設置

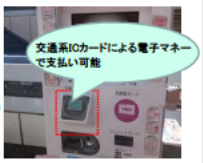
▲観光地・観光施設に設置

○利用の平準化

コミュニティサイクルの利用率を向上させるためには、例えば、利用が朝夕の通勤時間帯に偏る場合に日中の営業等の業務や私事（買い物等）における利用を促進するなど、利用の少ない時間帯での利用を促進等を図ることも必要。

○関係機関との連携

コミュニティサイクルの導入効果を適切に発揮させるためには、導入目的に応じて、関係機関(公共 交通事業者、商店街等)と連携 協力し進めることが必要。



▲交通系ICカードの利用

事業外収入の確保等による効率的な運営

コミュニティサイクルを効率的に運営するためには、広告掲載等による事業外収入の確保や自転車を効率的に収納できるゲート式ポートの導入等による再配置経費の低減等ランニングコストの低減を図るなど、収支を安定化させるための取組が必要。

▲ポート案内図パネルによる屋外広告

▲ゲート式サイクルポート