

4 実行戦略の展開方策〈都心部ショーケースの形成〉

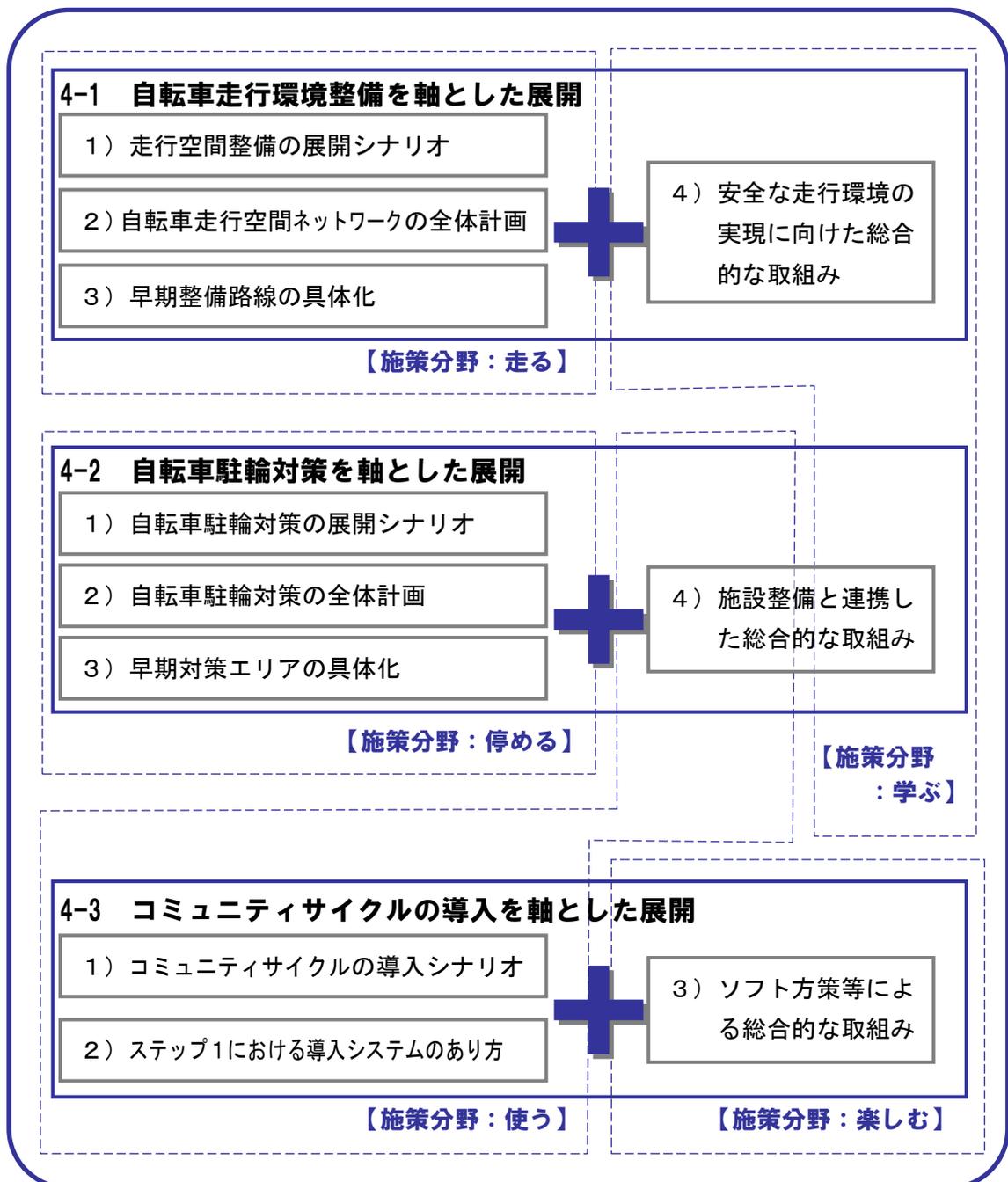
4 実行戦略の展開方策〈都心部ショーケースの形成〉

【4章の構成】

第2章において述べたように、本実行戦略においては、第一段階として、都心部ショーケースの形成を目指し、都心部における対策を展開していくこととしている。

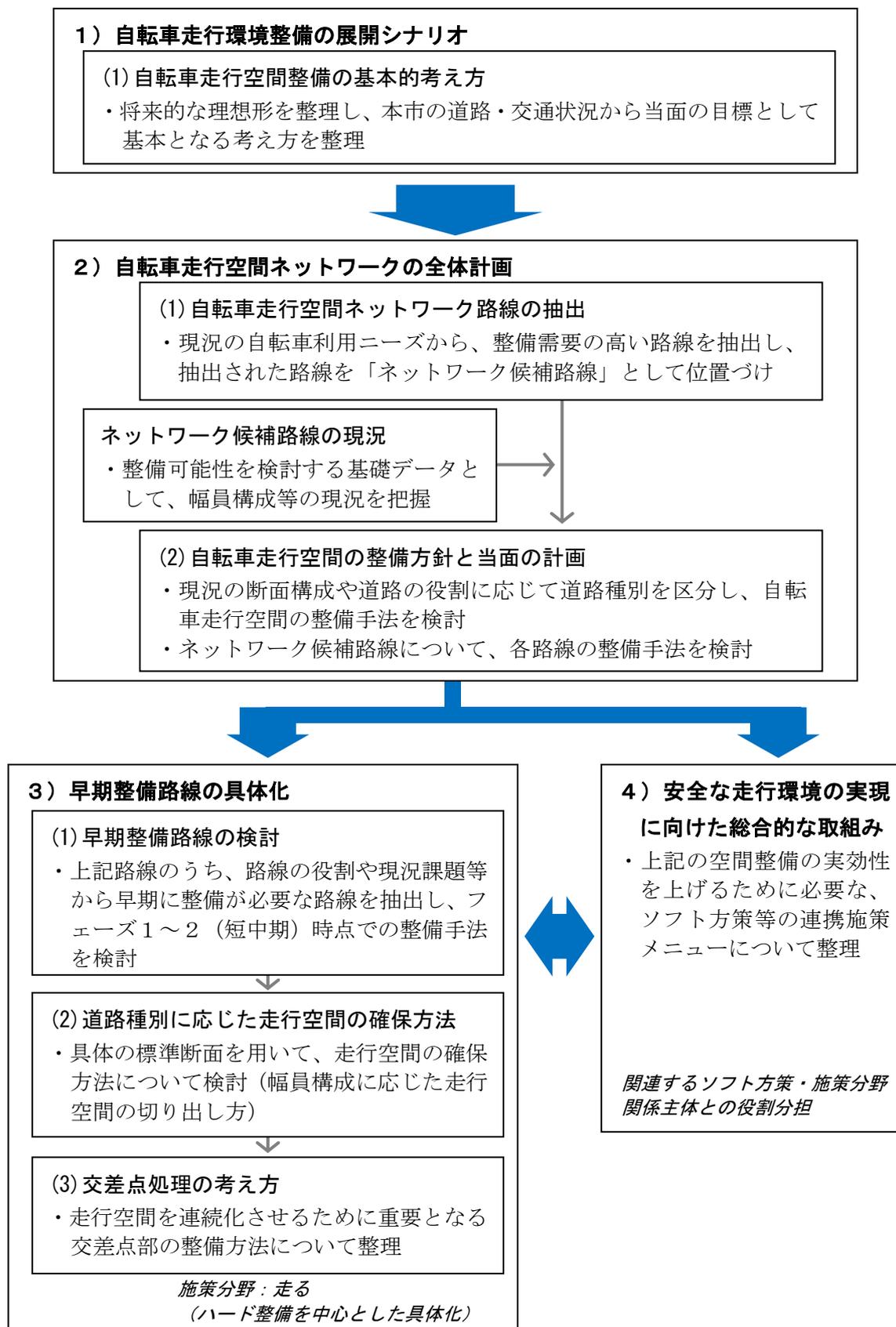
実施施策のうち、早期にハードの整備、導入を着手する「〈走る〉走行空間」、「〈停める〉駐輪対策」、「〈使う〉コミュニティサイクル」の3つの施策について具体化を図るとともに、関連するソフト方策（〈学ぶ〉、〈楽しむ〉の施策分野）との連携を中心とした展開方策を整理する。

本章の展開方策は今後、関係機関協議や施策の実施状況に応じ、柔軟な運用を図っていくこととする。



4-1 自転車走行環境整備を軸とした展開

【検討フロー】



1) 自転車走行環境整備の展開シナリオ

(1) 自転車走行空間整備の基本的考え方

自転車走行空間整備に向けて、近年の社会的動向を踏まえた将来的な理想形を整理し、本市の道路・交通状況から、当面の目標として基本となる考え方を示す。

自転車、歩行者の安全性の確保
一歩道走行は「安心だが危険」
車道走行は「不安だが安全」－

自転車は車両という大原則

【理想的な形】

- ◇自転車走行空間は『車道』に確保
- ◇原則として『左側一方通行化』でネットワーク化

岡山市に適した将来形の確立と、段階的な整備

- ◇道路交通量の状況を踏まえた道路空間の再構築の推進
- ◇『車道走行』意識の醸成

【当面の目標】

『自転車は車両』、『指定された場所を走行する乗物』という意識の定着
⇒“車道左側走行”を原則としつつも、市民意識や道路交通の実態を踏まえ、広幅員歩道など一部歩道も利用しながら、『実情にあったネットワークの形成』を優先。

【現 状】

歩行者感覚で縦横無尽に
道路を走行する自転車

車道走行に対する根強い
心理的抵抗感

道路における物理的
空間確保の困難性

【現況イメージ】



【将来イメージ】



図 自転車走行空間整備の将来イメージ

2) 自転車走行空間ネットワークの全体計画

ここでは、第1フェーズにおいて対策に着手する「重点エリア」を対象に、面的なネットワーク計画及び整備戦略を検討・提示する。

(1) 自転車走行空間ネットワーク路線の抽出

① 整備需要の高い区間の要素ごとの検討

重点エリアにおける自転車走行空間ネットワークが、現況の自転車利用ニーズを十分に勘案したネットワークとなるよう、以下の3つの要素に着目して整備需要の高い区間を抽出する。

【整備需要の高い区間としての抽出要素】

○自転車交通量の多い区間 (図-1)

- ・平成22年道路交通センサスにおける幹線道路網を形成する区間で、特に自転車交通量が道路構造令における分離基準(概ね500~700台/日超)を超えている区間を抽出

○自転車交通量の多い区間 (図-2)

- ・学生や従業者、商業施設利用者等の幅広い属性による、自転車で日常的に利用する一連の走行経路を把握(アンケート調査)し、細街路を含む走行需要の多い区間を抽出

○自転車走行空間の整備ニーズが高い区間 (図-3)

- ・学生や従業者、商業施設利用者等の幅広い属性による、市内中心部において自転車の走行空間を整備して欲しい場所の意向把握(アンケート調査)を行い、整備ニーズの高い区間を抽出

○主要施設・地区へのアクセス経路 (図-4)

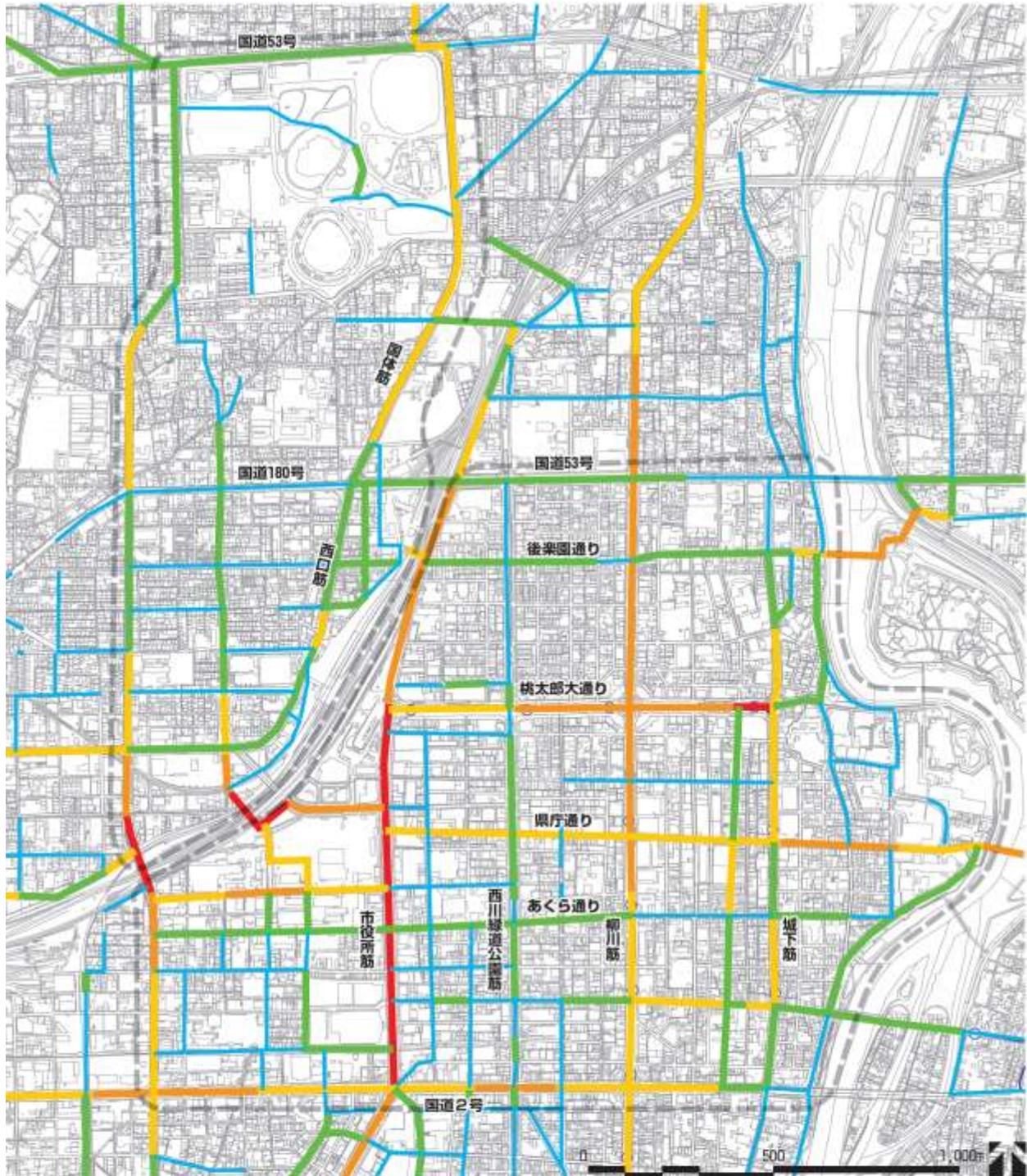
- ・教育施設や商業施設、自転車駐車場に接続し、アクセス経路となる区間を抽出

図-2 自転車交通量の多い区間

資料：岡山国道事務所調べ

【ネットワーク候補路線の抽出条件】

- ・経路選択のサンプル数が25件以上の路線を抽出



調査方法の概要

- ・調査対象：岡山大学学生、従業者、商業施設等の利用者、行政機関職員 等
- ・調査手法：アンケート調査（地図上に自転車で通行する経路を記入）

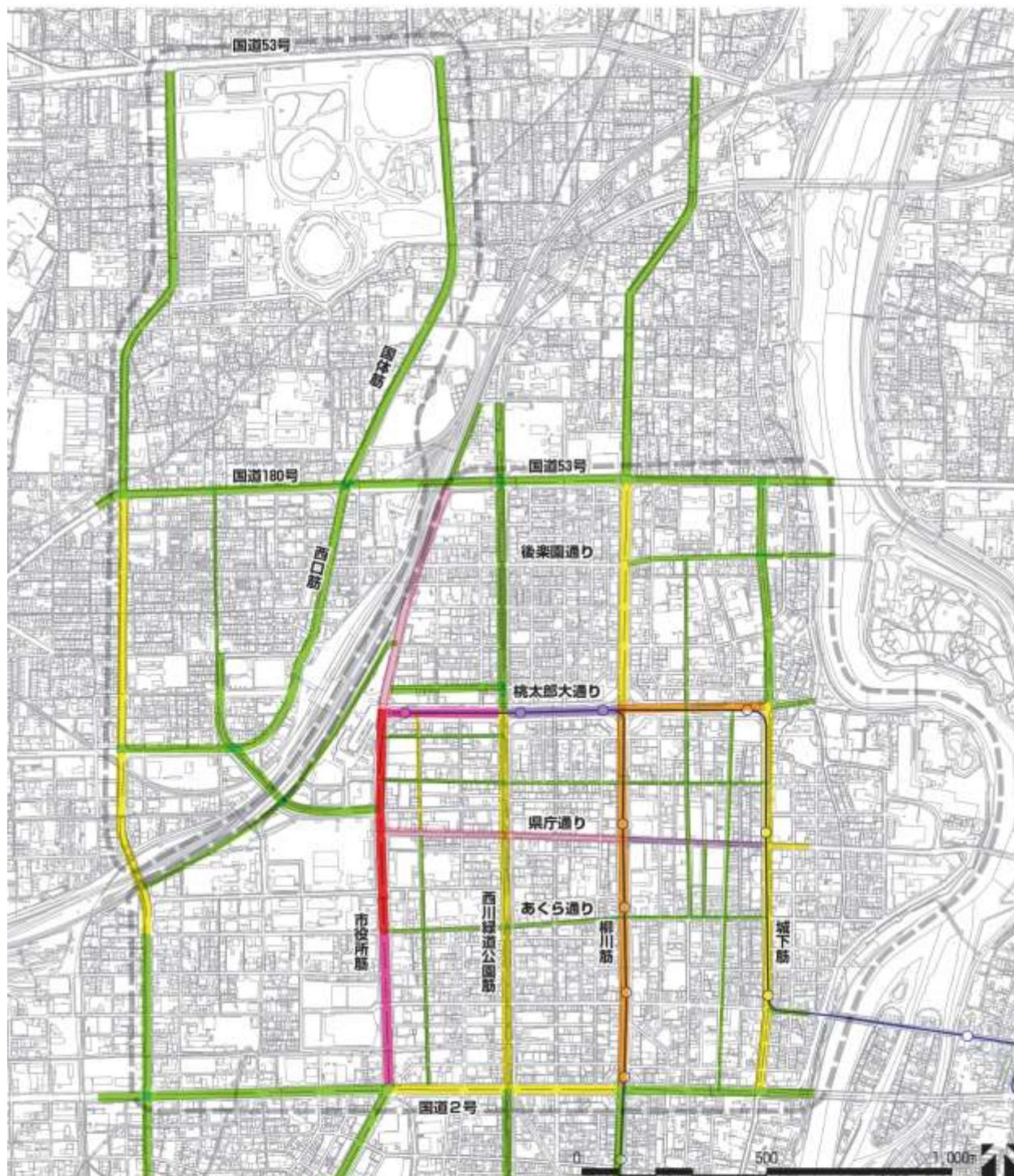
利用経路 (N=1,036)	重点エリア
100～	■ ■ ■ ■ ■
75～100	■ ■ ■ ■ ■
50～75	■ ■ ■ ■ ■
25～50	■ ■ ■ ■ ■
10～25 (単位:件)	

図-3 自転車走行空間の整備ニーズが高い区間

資料：岡山市調査（H21年度）

【ネットワーク候補路線の抽出条件】

- ・経路選択のサンプル数が200件以上の路線を抽出



調査方法の概要

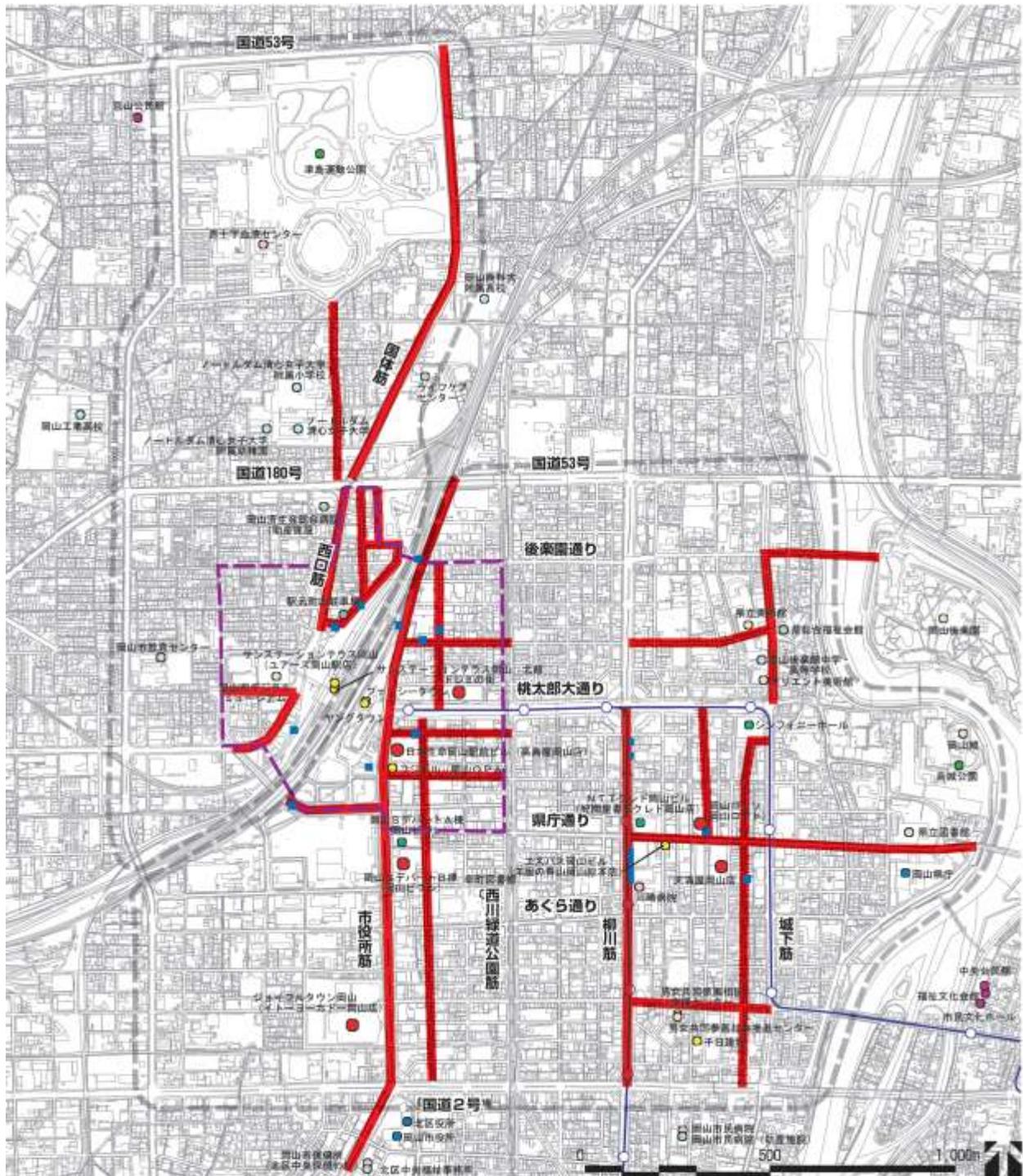
- ・調査対象：中学生、高校生、大学生、従業者、岡山市職員、中心部歩行者 等
- ・調査手法：アンケート調査（地図上に自転車走行空間を整備して欲しい路線を記入）

走行空間の整備ニーズ (N=3,772)	重点エリア
300~349	重点エリア
250~299	
200~249	
150~199	
100~149	
50~99	
10~49 (単位:件)	

図-4 主要施設・地区へのアクセス経路

【ネットワーク候補路線の抽出条件】

- ・ 高等学校、大学や商業施設自転車駐車場に接続する路線
- ・ 区間としては、直近の幹線道路までを抽出



<p>主要施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 県庁・市役所・区役所 ○ 病院・保健所 ○ 福祉事務所・施設 ○ 学校・教育施設 ○ 図書館・博物館・観光・その他施設 ● 公園等 ● 公民館・会館等 ● 消防・防火施設 	<p>店舗面積</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1,000~5,000㎡未満 ● 5,000~10,000㎡未満 ● 10,000㎡以上 	<p>自転車駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <p>放置禁止区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 	<p>重点エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■
<p>主要施設・地区へのアクセス経路</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 			

② 自転車走行空間ネットワーク候補路線の選定

前述した各要素ごとの抽出を踏まえ、以下の視点から一部補完的に区間を追加し、自転車走行空間ネットワーク候補路線として選定する。(図-5)

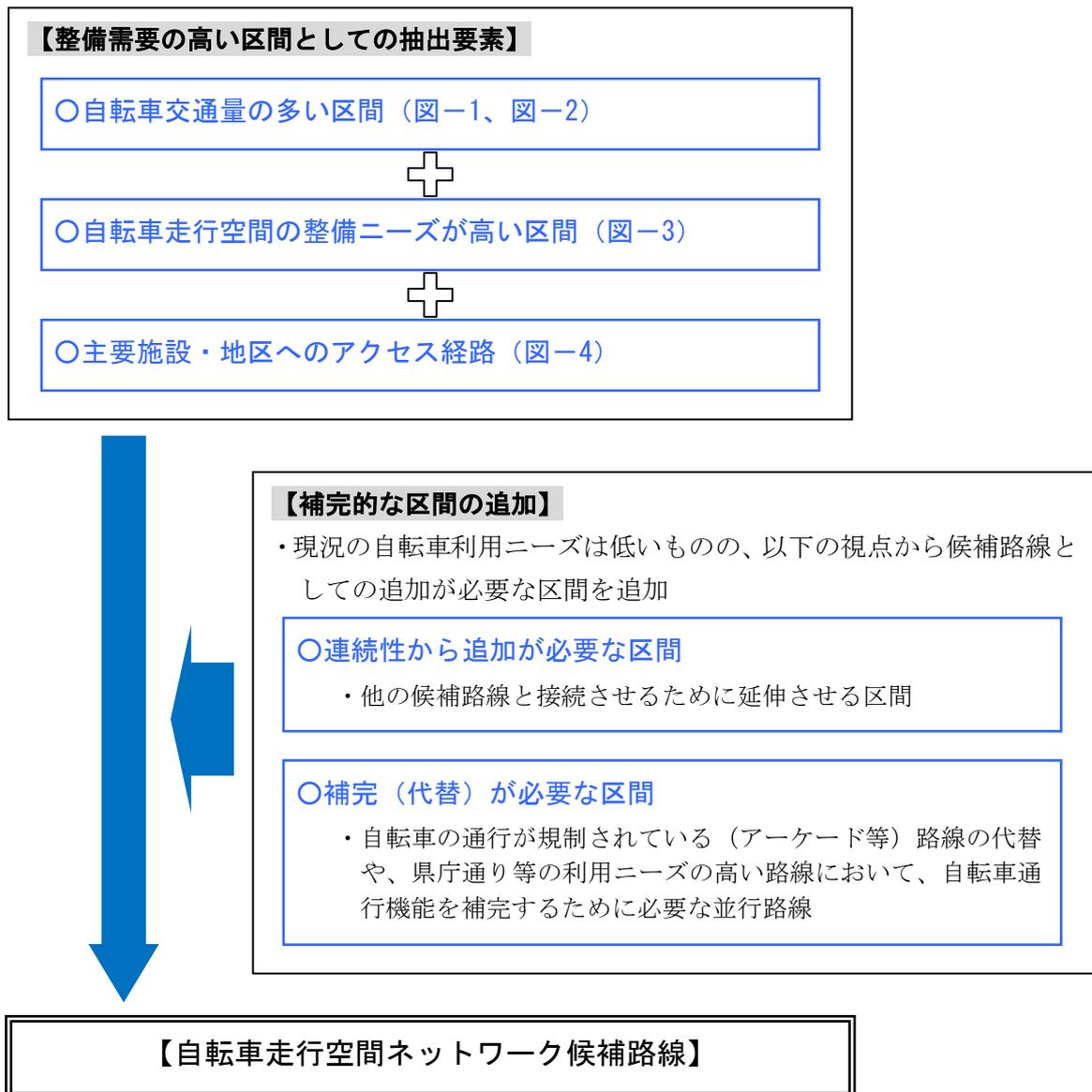
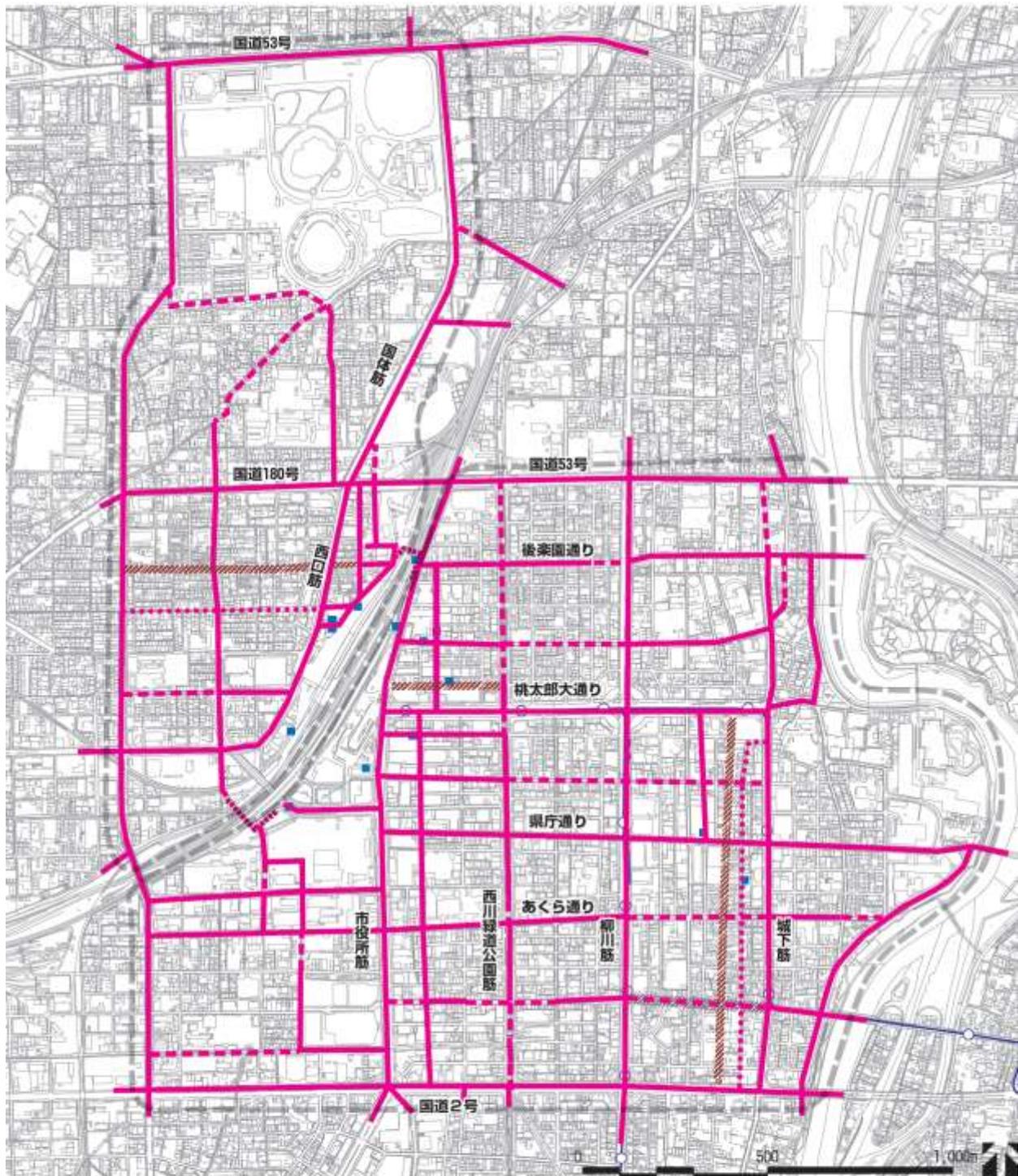


図-5 自転車走行空間ネットワーク候補路線
(整備需要の高い区間)



自転車走行空間ネットワーク候補路線

- 整備需要の高い区間
- - - 連続性から追加が必要な区間
- 補完(代替)が必要な区間

重点エリア

- 自転車駐車場
- ▨ アーケード (車両通行規制)
- ▨ アーケード (自転車通行可)

(2) 自転車走行空間の整備方針と当面の計画

① 自転車走行空間の整備方針と整備手法の検討

自転車走行空間の整備方針として、道路区分に応じて以下のように設定する。

【整備方針1：幹線道路について】

- ・幹線道路では歩行者・自転車・自動車が多く通行し、自転車は走行空間が明確でない中で歩道や車道を走行しているため、他の交通手段との混在・交錯等の危険性の解消が必要である。

そのため、

○車道部に自転車の「専用の走行空間（自転車道、自転車レーン）」を確保することを基本とするが、広幅員歩道が整備された道路で、車道部への走行空間確保が困難である場合など、歩道空間に自転車の専用の走行空間を確保することが合理的である場合には、柵等を用いた「歩道上の物理的分離（通行位置の明示）」も適用する。

※上記の対策が困難な場合には、歩道上の視覚分離（自転車通行位置の明示）により対応するが、この場合、視認性の高いデザイン、標識等により誘導の徹底を図る。

なお、歩道幅員が狭小で、歩道上に自転車の走行空間が確保できない場合には、道路交通量に照らし必要に応じ車道部の路面サインによる対応も検討する。

※今後、自動車交通量が変化した場合には、専用の自転車走行空間を確保する方向で、道路空間の断面再編の可能性についても検討を行う。

【整備方針2：生活道路・コミュニティ道路について】

- ・生活道路やコミュニティ道路では、各交通手段が互いに配慮しながら道路空間を共有することが基本であるが、現状では交通流動が錯綜しているため、各交通手段に応じた一定の通行ルールについて周知・徹底させていくことが必要である。

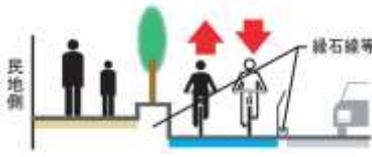
そのため、

○自転車の車道左側通行を誘導するため、「車道部への路面サイン」を確保することを基本とする。

※安全確保のため、自動車の速度抑制策（車道中央線の抹消、ゾーン30の適用等）の実施可能性についても検討を行う。

自転車走行空間の整備手法については、それぞれの道路幅員や位置づけ等の道路区分に応じて、以下に示す整備手法を用いて走行空間の確保を行う。

表 道路区分に応じた自転車走行空間の整備手法

		道路区分	
		幹線道路	コミュニティ道路 ・生活道路
自転車走行空間の整備手法	A：自転車道	○	
			
	B：自転車レーン	○	
			
	C：歩道上の物理的分離 (自転車通行位置の明示)	○	
			
D：歩道上の視覚的分離 (自転車通行位置の明示)	(※)		
			
E：車道部の路面サイン	(※)	○	
			
	誘導サイン等（看板類） ・自転車の通行方法や、ドライバーへの注意喚起等	○	○

※道路状況等を勘案し、将来的には必要に応じて専用の走行空間の再整備を検討する。

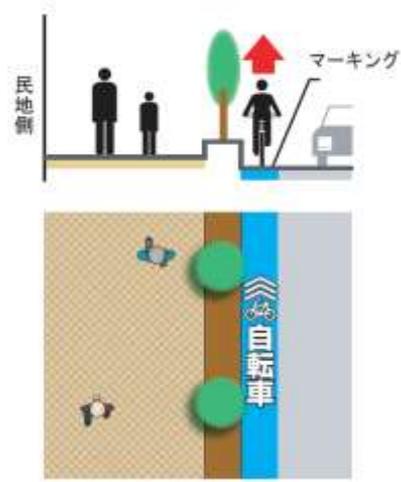
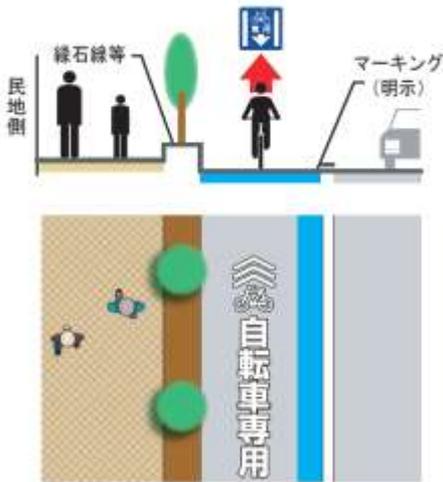
② 「幹線道路」における自転車走行空間の整備手法

**B：自転車レーン（自転車専用通行帯または自転車誘導帯）
…車道空間への自転車走行空間の確保**

○路肩をカラー舗装化し、「通行位置」と「進行方向」を誘導する自転車走行空間を整備する。走行空間内は片側通行のため、両側設置を基本とする。
 ※「自転車専用通行帯」または法定外の「自転車誘導帯」の扱いについては、交通管理者との協議により決定を行う。

《イメージ》自転車専用通行帯

《イメージ》自転車誘導帯



(東京都文京区)



(盛岡市)



(東京都江戸川区)



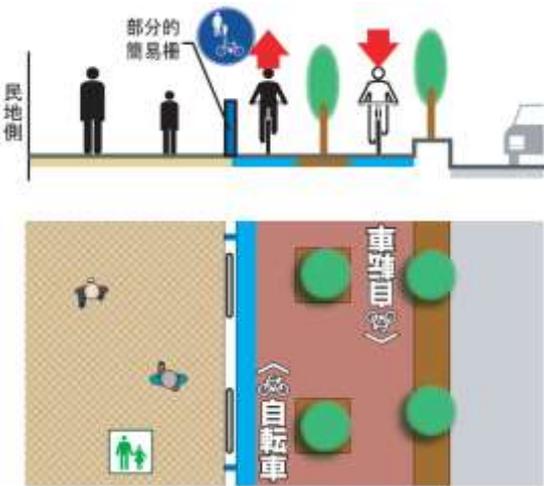
(金沢市)

※サイン類のデザインについては、今後具体化を行い、市内で統一化を図る。

C：歩道上の物理的分離（普通自転車の歩道通行部分の指定）
…歩道上での簡易柵＋自転車通行位置の明示

- 広幅員の歩道空間を活用し、簡易柵等を設置することによる専用的な自転車走行空間を整備する。
- ※歩行者と自転車の交通が分離されるよう視覚的にも物理的にも各種の対策を講じる。
- ※簡易柵の設置方法等により、「自転車道」としての位置づけの可能性について、交通管理者と協議、検討を行う。
- ※歩道幅員に応じ、必要な場合には、自転車通行の一方通行化も検討する。

《イメージ》



(高松市)



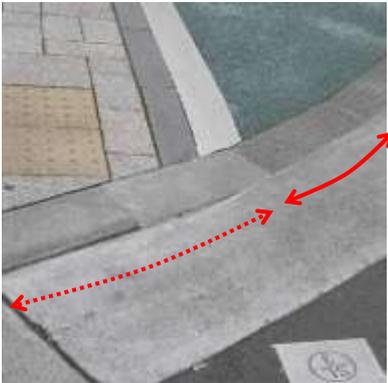
(仙台市)

※サイン類のデザインについては、今後具体化を行い、市内で統一化を図る。

(参考) 縁石の改良

- ・交差点部における既存の縁石は、一部で急な段差処理により、すりつけが行われているため、自転車への衝撃が大きく快適性に欠ける。
- ・交差点部における車道レベルへの切り下げを滑らかにすりつけ、スムーズに交差点部を横断できるよう改良を行う。

*自転車は平坦な方を走行する傾向があることから、改良部分は、自転車通行を誘導する車道側の一部縁石に限ることで、自転車の車道側通行の遵守率向上も期待される。



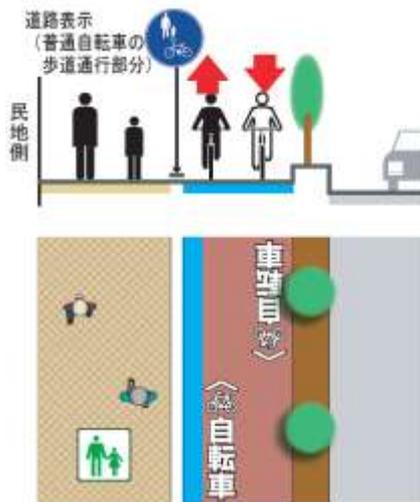
縁石の部分すりつけイメージ

D：歩道上の視覚分離（普通自転車の歩道通行部分の指定）
 …歩道上での自転車通行位置の掲示

○カラー舗装、及び各種サイン等区画線により歩道上に自転車の走行位置を明示する。

※歩道幅員により必要な場合には、自転車通行の一方通行化も検討する。

《イメージ》



(仙台市)

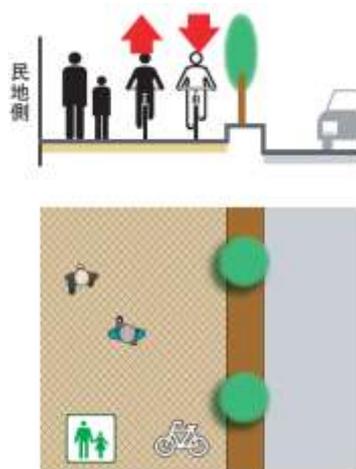


(松山市)

※サイン類のデザインについては、今後具体化を行い、市内で統一化を図る。

(参考) 路面サインによる簡易分離

○幅員状況から区画線による視覚的分離が難しい場合、当面の対応として、路面サインの設置により、各属性に応じた通行位置を誘導する。(自転車の車道側通行を誘導)



車道側通行の誘導（岐阜市）



③ 「生活道路・コミュニティ道路」における自転車走行空間の整備手法

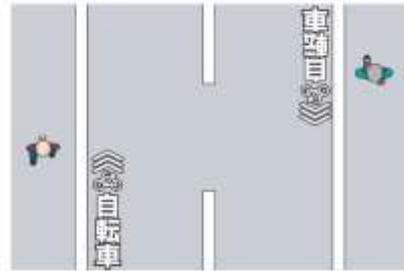
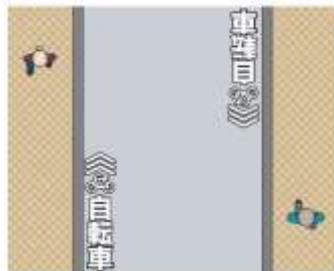
E：車道部の路面サイン（法定外路面標示）
 …車道左側端の通行を誘導

○車道の左側通行の原則に基づき、車道左側端に路面サインを設置し、自転車の「通行位置」と「進行方向」の明示による安全性向上を図る。

《イメージ》



《イメージ》



(広島市)

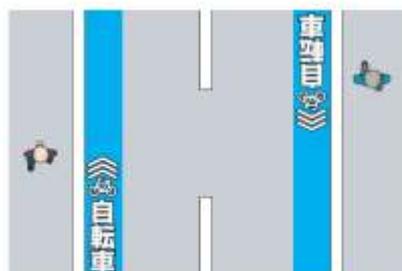


(世田谷区)

※サイン類のデザインについては、今後具体化を行い、市内で統一化を図る。

(参考) カラー舗装による自転車レーン（誘導帯）

○沿道景観等を勘案し、ドライバーからの視認性が高い路面カラー化の適用可能性についても検討を行う。



(東京都江戸川区)

④ 誘導サイン等の検討方向

○整備手法により、自転車の通行ルール（進行方向、通行位置）が異なることから、それぞれに統一化と分かりやすさに配慮したピクトグラムデザイン等を検討し、適正な通行ルールの誘導を行っていく。

○整備手法により以下の2つに大きく区分し、サインのデザインや舗装カラー、配置箇所について、今後具体化していく。

A：車道部に自転車の「専用の走行空間（自転車道、自転車レーン）」を確保した場合

B：歩道空間を活用した場合

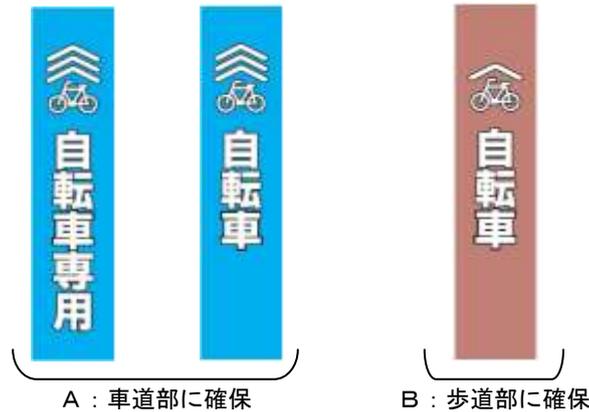
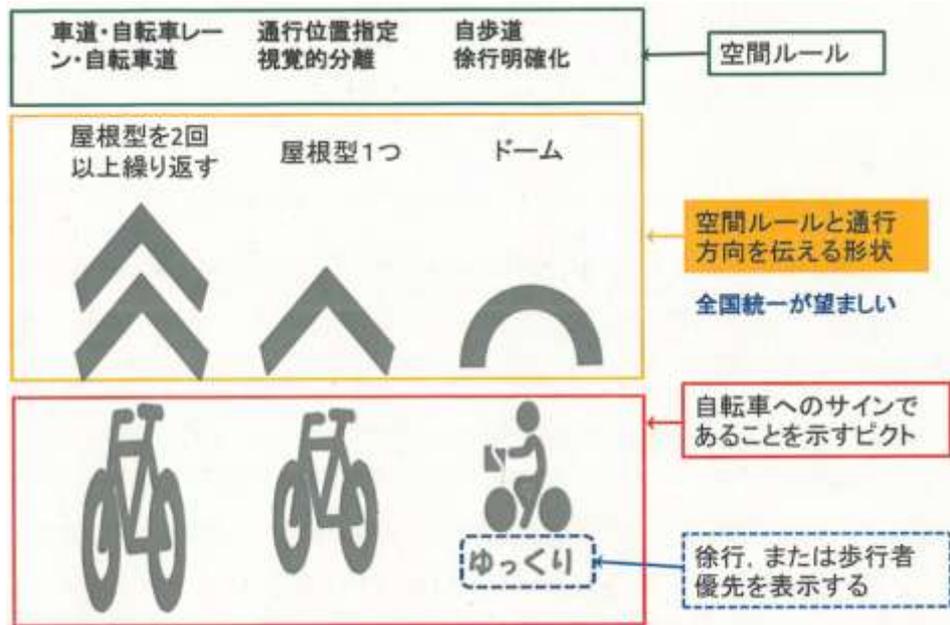


図 自転車走行空間の路面表示イメージ

(参考) 路面サインの統一による適正な通行方法の誘導



路面サインの基本的な構成（一例）

出典：安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（国土交通省、警察庁）
第3回委員会資料（山中英生（徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授））

⑤ 自転車走行空間ネットワーク 当面の全体計画案

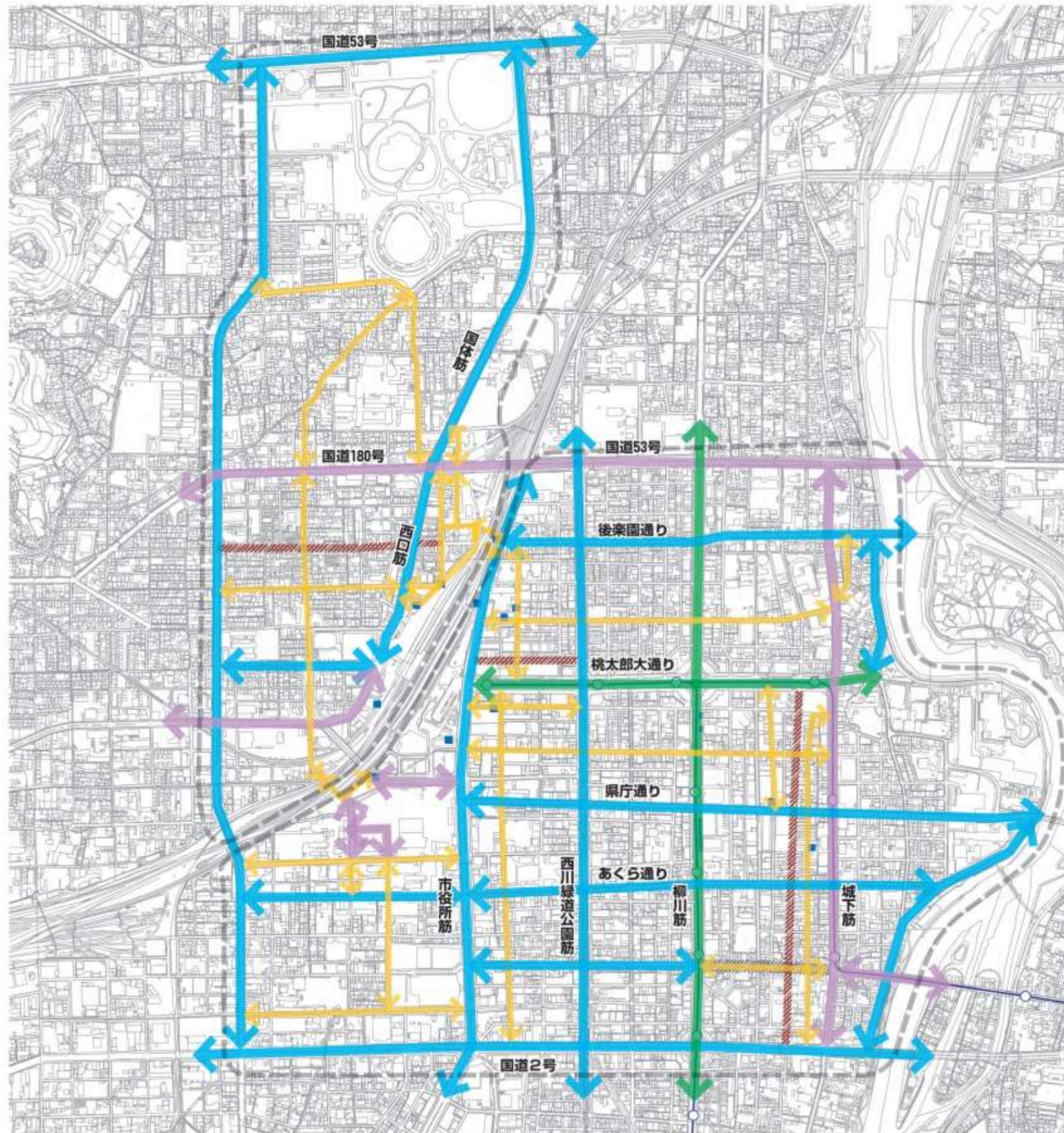


図 自転車走行空間ネットワーク計画案
(フェーズ1～3 (短期～長期)、以降も継続)

○自動車から公共交通への利用転換、環状道路の整備等による通過交通の減少等により、道路空間の再構築が可能な状況が生じた場合においては、その時点における市民意識等に鑑みつつ、自動車走行空間を車道部に確保する方向で計画の見直しを行う。

自転車走行空間ネットワーク

- A自転車道、B自転車レーン
- C歩道上の物理的分離 (自転車通行位置の明示)
- D歩道上の視覚的分離 (自転車通行位置の明示)
- E車道部の路面サイン
- アーケード等 (車両通行規制) ⇒自転車押し歩き区間
- アーケード等 (自転車通行可)
- 重点エリア
- 自転車駐車場

0 500 1,000m

3) 早期整備路線の具体化

(1) 早期整備路線の検討

前述の当面の全体計画案に示す路線のうち、以下の視点からフェーズ1～2（短中期）時点で早期に整備を行っていく路線を抽出する。

- 重点エリアの外周道路など、自転車走行空間ネットワークの骨格を形成する路線
- 市役所筋や桃太郎大通りといった、周知効果の期待される本市の象徴となる路線
- 歩行者・自転車交通が多く、早期の対策が必要な生活道路やコミュニティ道路

ただし、路線の抽出に際しては、以下の点に留意する。

※既存の整備済み区間を有効活用することで、効率的に連続的なネットワークを形成させる。

※共同溝整備等の事業が予定されている路線については、関連事業スケジュールに合わせて走行空間整備を行う。

上記の考え方にに基づき、次頁にフェーズ1～2（短中期）時点で整備を行う路線と整備手法を整理する。

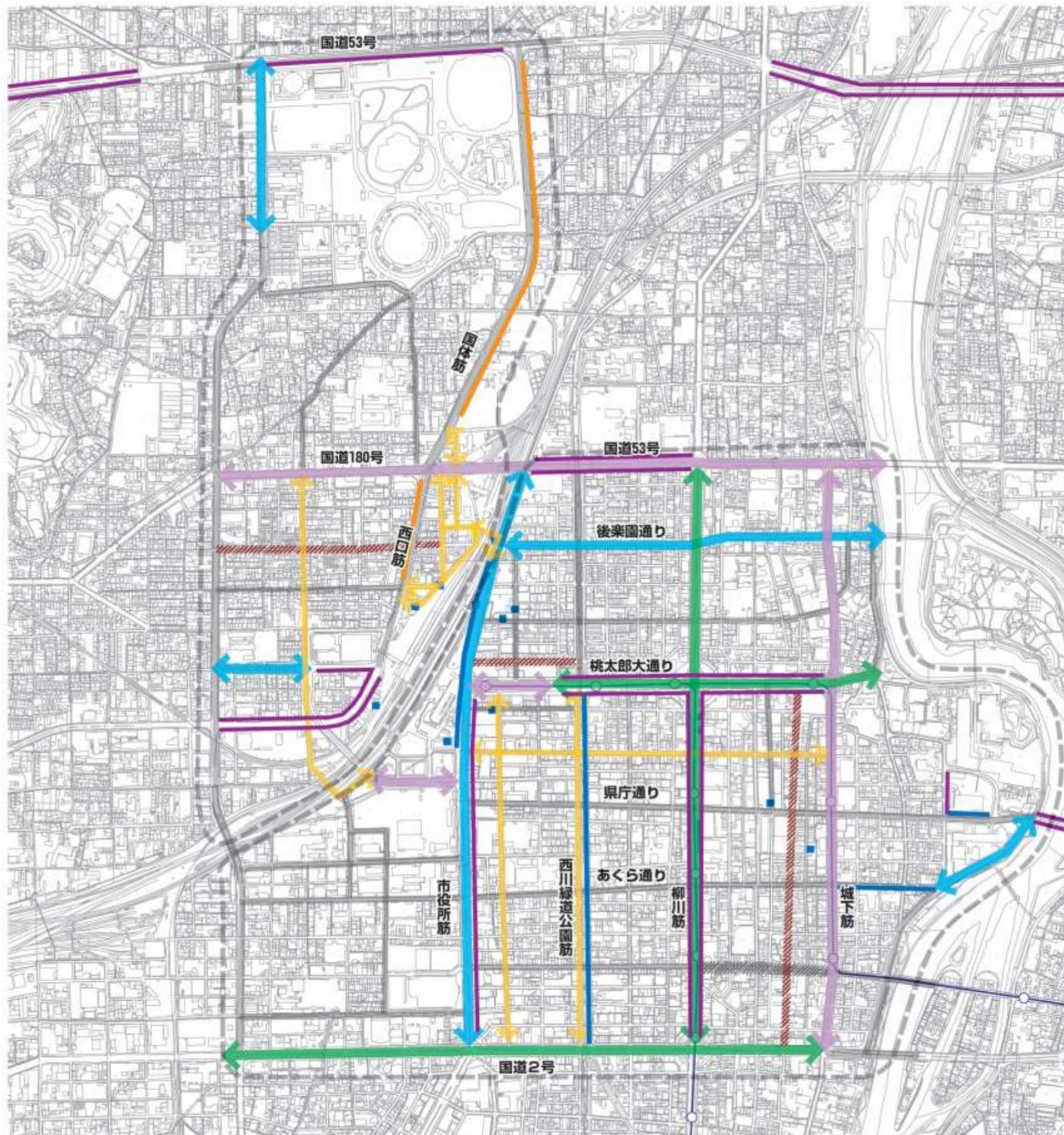


図 自転車走行空間ネットワーク計画案
(フェーズ1～2 (短中期)の整備手法)

【フェーズ1～2 (短中期) 整備による効果】

- 岡山駅から後楽園までのルートが確保され、観光利用者等に推奨できるネットワークが形成される
- 自転車利用が特に多く、本市のシンボリックな路線でもある桃太郎大通りや市役所筋のネットワークが形成される
- 駅周辺の自転車駐車場アクセスに対応したネットワークが形成される

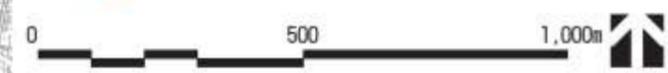
自転車走行空間ネットワーク (フェーズ1～2(短中期))

- ↔ A自転車道、B自転車レーン
- ↔ C歩道上の物理的分離 (自転車通行位置の明示)
- ↔ D歩道上の視覚分離 (自転車通行位置の明示)
- ↔ E車道部の路面サイン

長期整備路線 (フェーズ3～)

整備済み走行空間

- A自転車道
- B自転車レーン
- D歩道上の視覚分離
- ▨ アーケード等 (車両通行規制) →自転車押し歩き区間
- ▨ アーケード等 (自転車通行可)
- ▭ 重点エリア
- 自転車駐車場



※各路線の整備手法については、標準部の道路幅員構成から設定 (今後、複数断面の検証等を踏まえ具体化を行っていく)

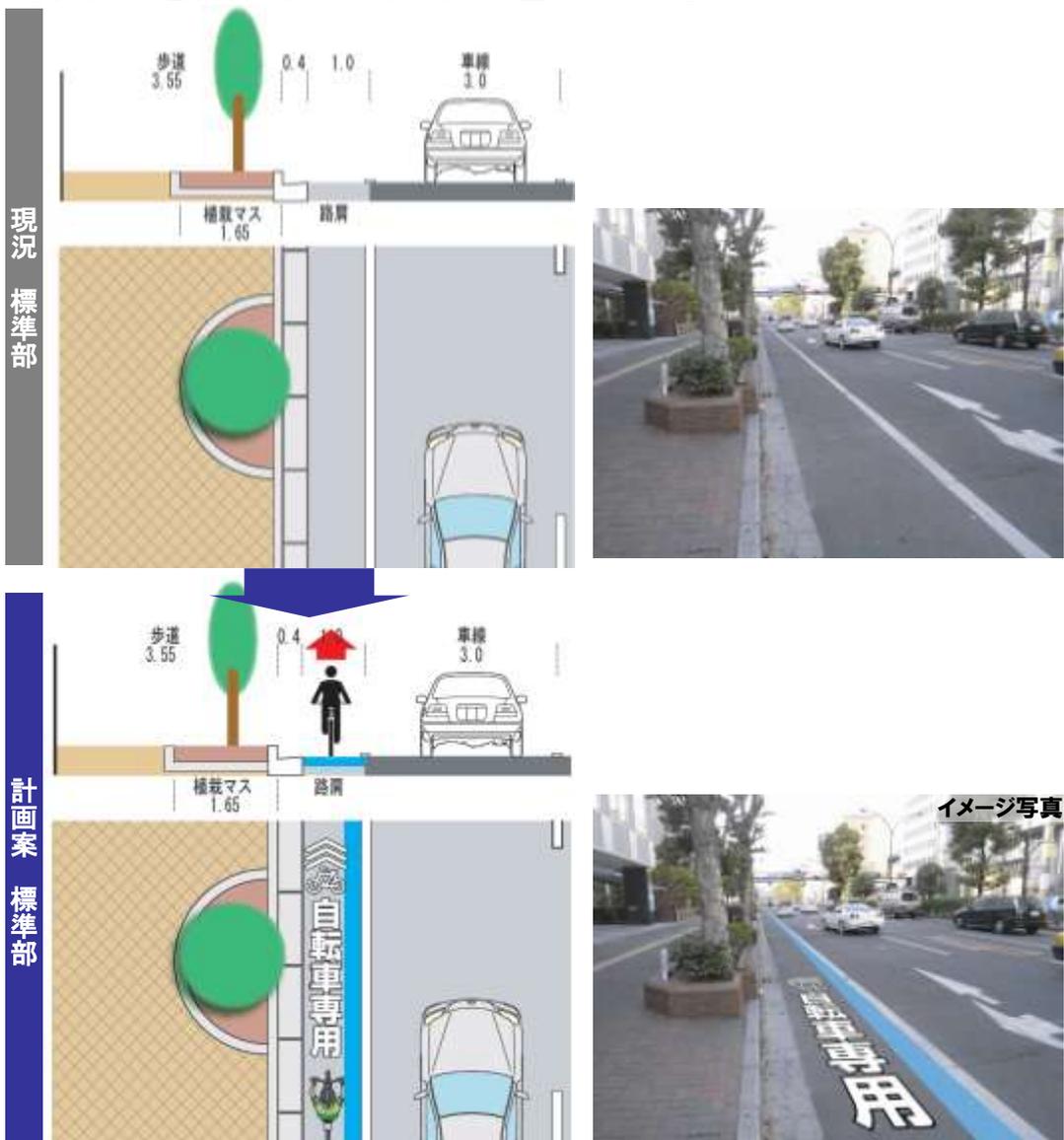
(2) 道路種別に応じた走行空間の確保方法

主要路線の現況標準断面を用いて、走行空間の確保方法について検討を行う。

① 自転車レーン

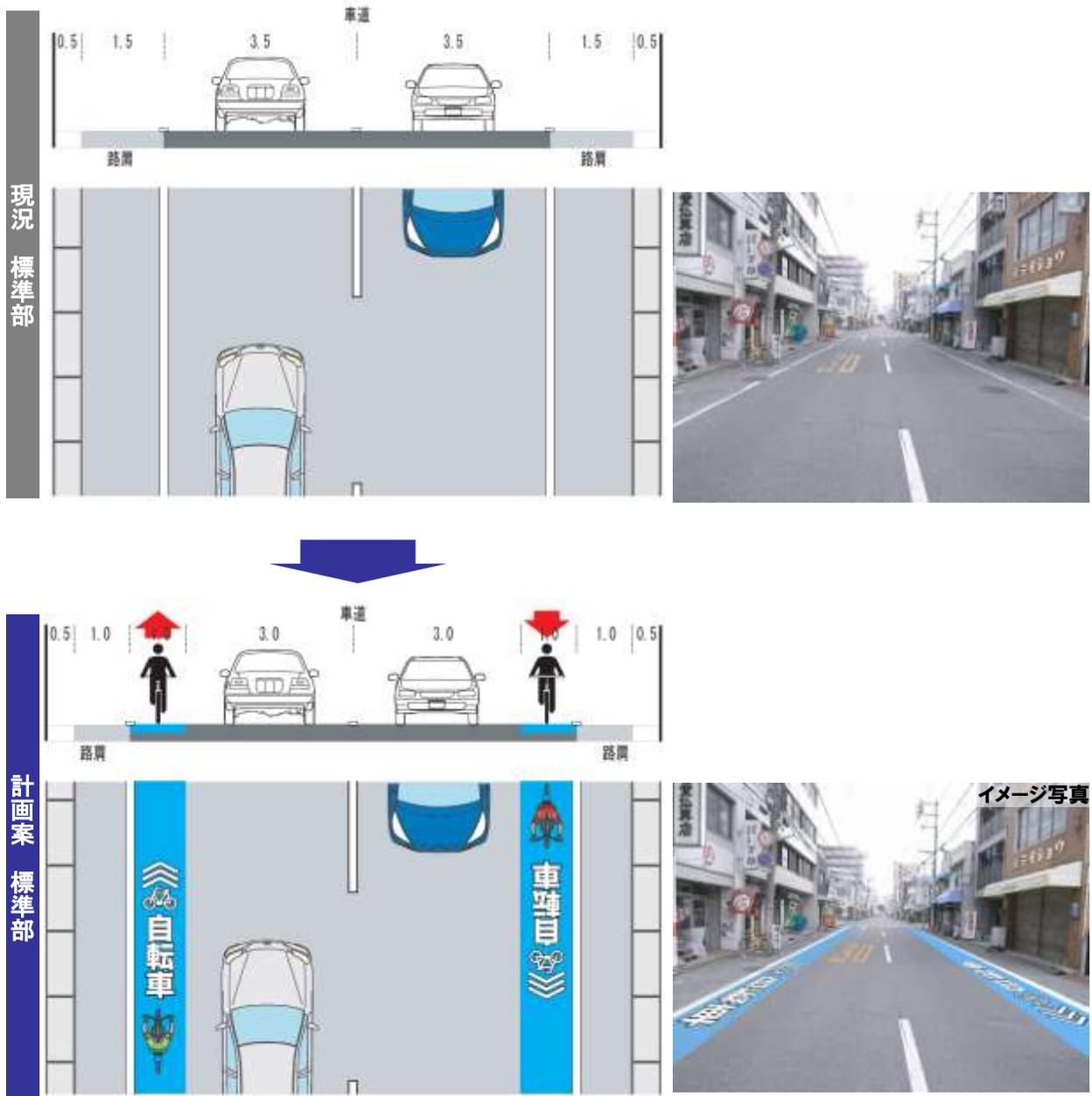
適用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行速度が、それほど速くない道路（下記備考欄参照） ・既存路肩や車道空間の再構成により、路肩幅員が1.0m以上確保可能な道路
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停部付近において、<u>バスとの交錯に留意が必要</u>。 ・<u>駐停車車両への対策が必要</u>。 ・左折車の交通量に応じ、<u>自転車専用信号の設置については検討が必要</u>。 ・自転車の<u>逆走を防止するための各種サイン、路面標示の充実が必要</u>。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法上の位置づけ（「自転車専用通行帯」とするか「自転車誘導帯」とするか）については、交通管理者との協議による。 ・自動車の走行速度基準については、国土交通省・警察庁により作成予定のガイドラインを考慮して設定する。

【参考：市道南方柳町線（市役所筋）の整備イメージ】



※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩等はイメージ（今後、関係機関との協議により具体化を行う）

【参考：市道岩田町弓之町線（後樂園通り）の整備イメージ】

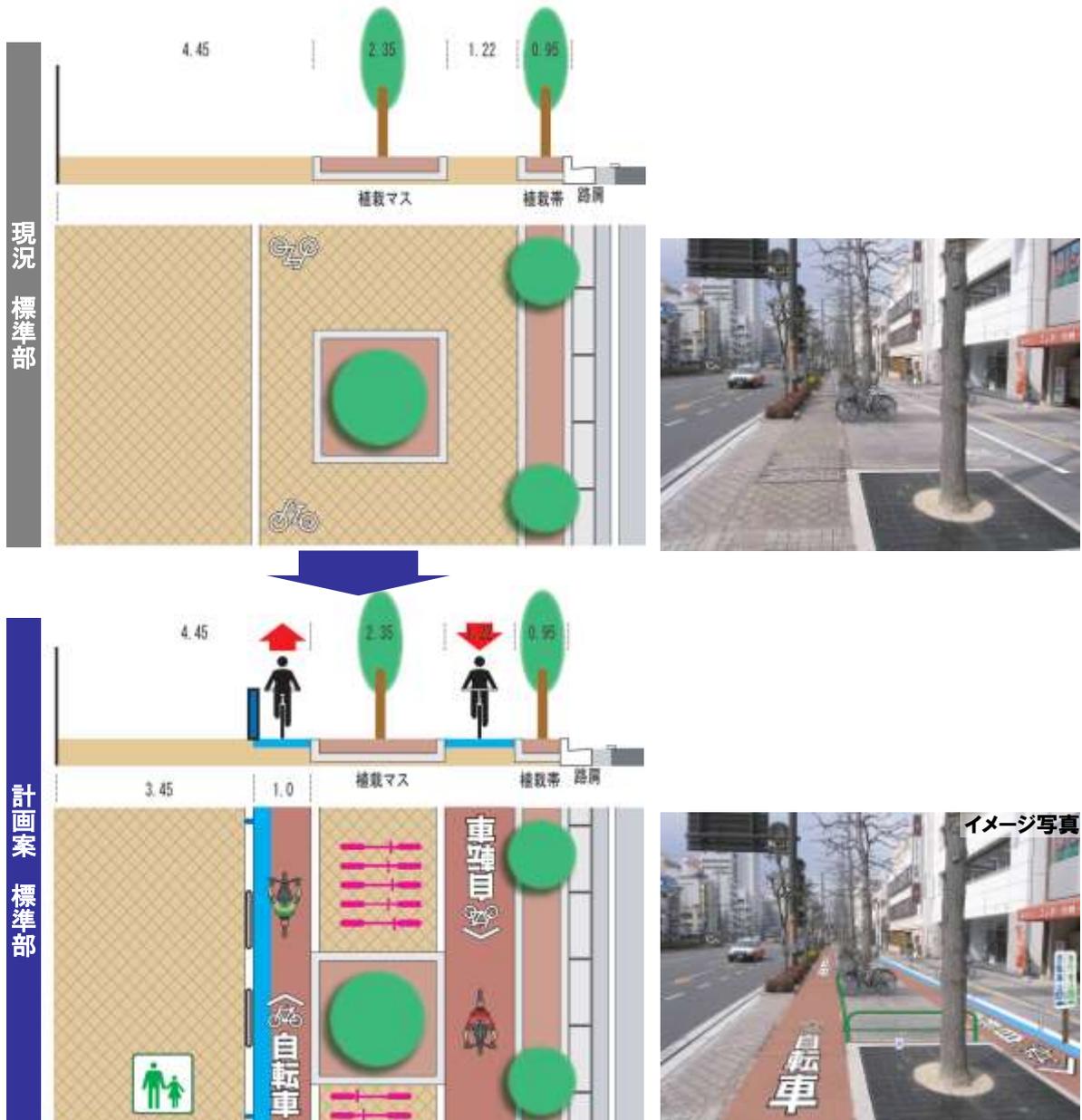


※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩等はイメージ（今後、関係機関との協議により具体化を行う）

② 歩道上の物理的分離

適用条件	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の有効幅員が少なくとも4.0m以上の道路で、交差点形状など道路構造上、車道部への自転車走行空間の確保が困難で、歩道部に専用的な走行空間を確保することが合理的な道路
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車が混在することの無いよう、<u>視覚的にも対策が必要</u>。 <u>交差点</u>における歩行者との交錯や、自動車の事故発生を防止する対策が必要。(自転車の滞留空間確保、既存自転車横断帯の移設など) 対面走行となる自転車交通の安全性を確保するための分離等の対策についても検討が必要。 施設(分離構造物)等については、歩行者や自転車の安全性を考慮。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 「自転車道」としての法的位置づけの可能性については、交通管理者との協議による。 自転車交通の整序化を図る上で必要である場合、歩道部における自転車の一方通行規制について、交通管理者との協議の上検討する。

【参考：岡山停車場線（桃太郎大通り）の整備イメージ】

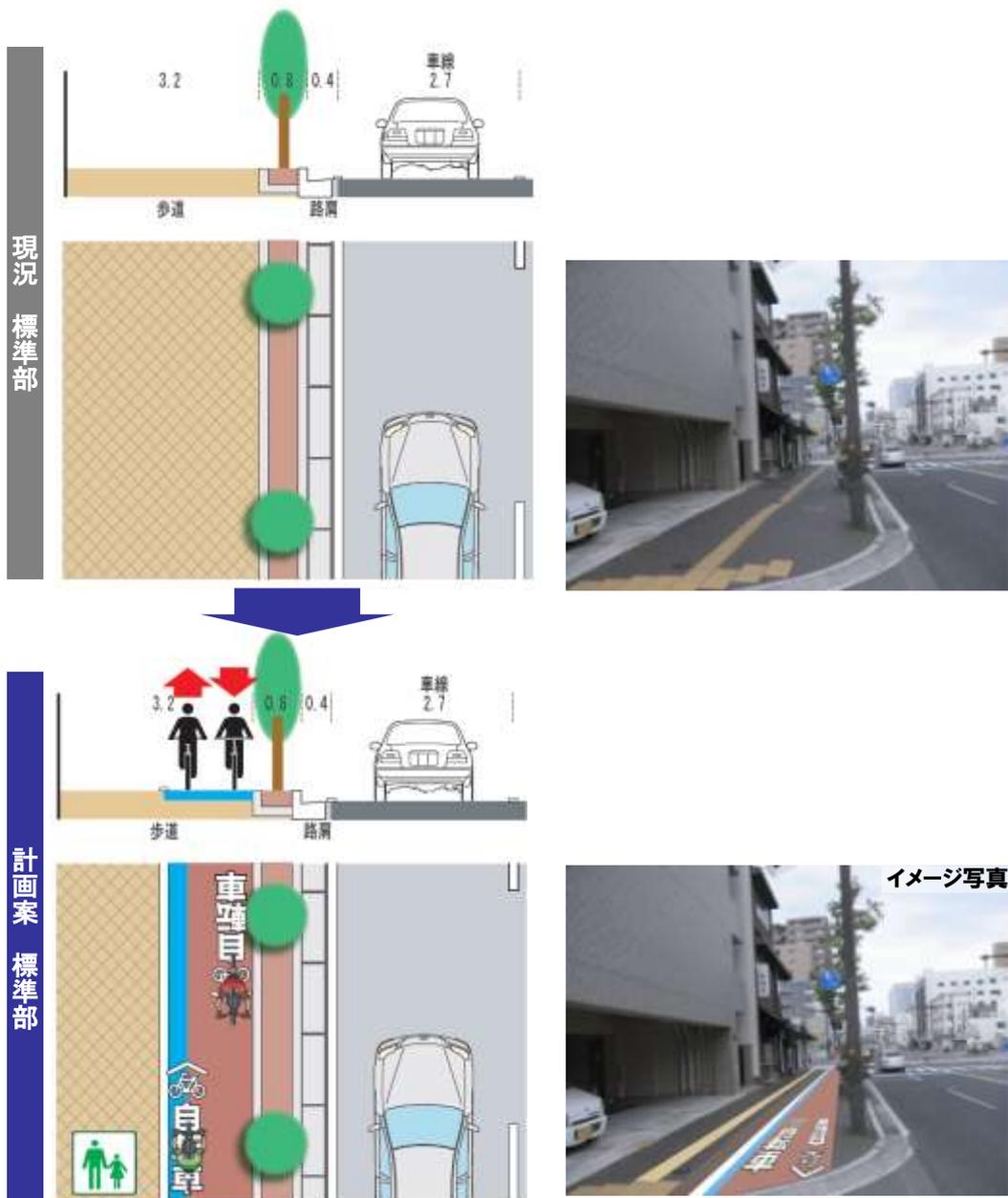


※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩・施設等はイメージ(今後、関係機関との協議により具体化を行う)

③ 歩道上の視覚分離

適用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・車道部における走行空間確保が困難で、物理的に分離できる歩道幅員もない道路のうち、歩道幅員が原則4m以上ある道路
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者交通と自転車の交錯を極力避ける観点から、カラー舗装、各種サイン等による視覚誘導を図るほか、工作物等による部分的な簡易分離についても検討が必要。 ・<u>交差点</u>における歩行者との交錯や、自動車の事故発生を防止する対策が必要。(既存自転車横断帯の移設など)
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・十分な歩道幅員が確保できない路線で視覚分離を用いる場合は、必要に応じて歩道部における自転車の一方通行規制について、交通管理者との協議の上検討する。

【参考：岡山・吉井線（城下筋）の整備イメージ】

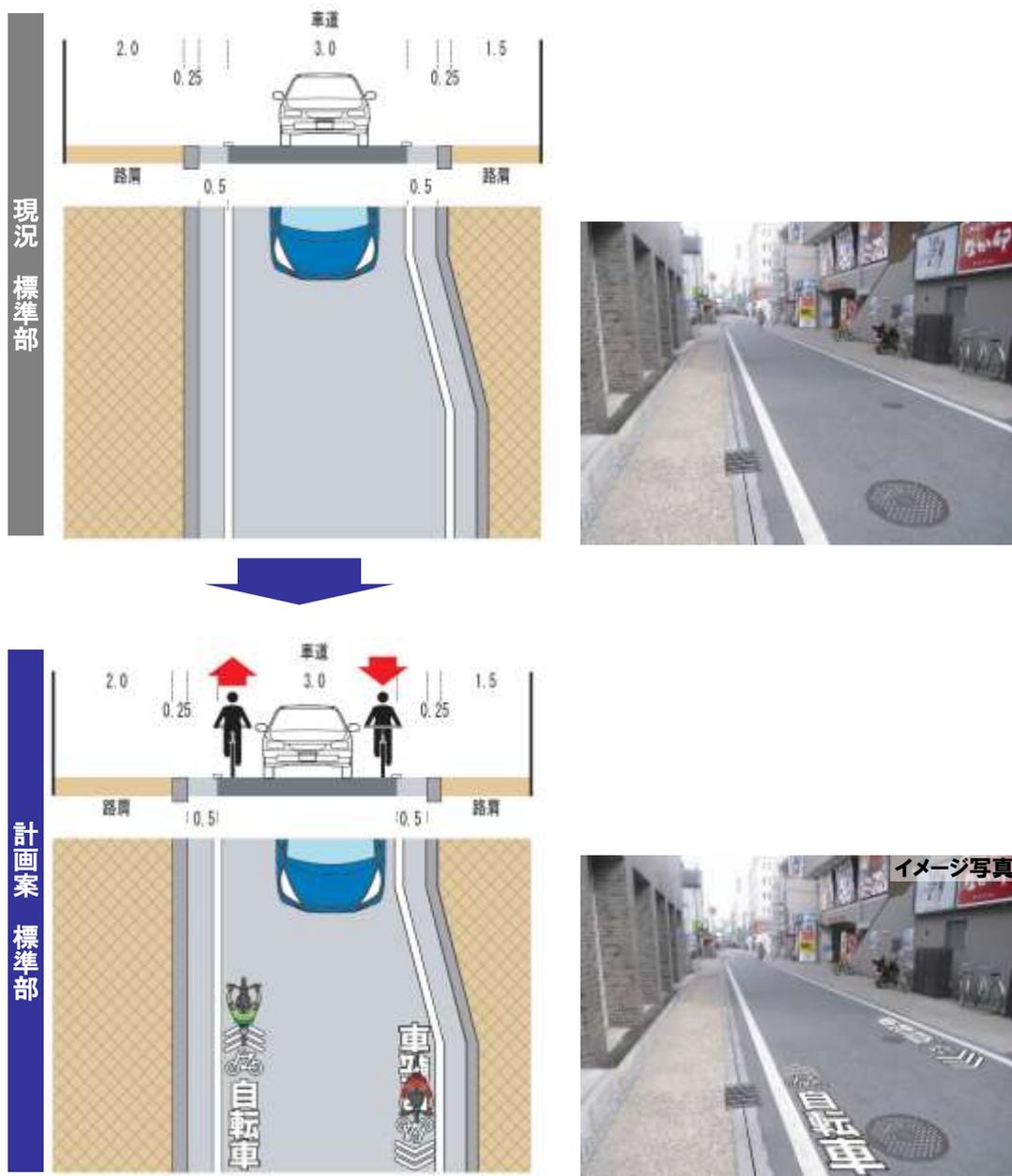


※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩等はイメージ（今後、関係機関との協議により具体化を行う）

④ 車道部の路面サイン

適用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行速度規制が、30 km/h以下の生活道路やコミュニティ道路
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行位置だけでなく、通行ルールに基づいて交通流動を整序化するために進行方向（車道左側通行）についても誘導できるような各種サイン等による誘導が必要。 ・駐停車車両への対策が必要。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の速度抑制策として、イメージハンプ等の交通静穏化策の適用可能性について、交通管理者との協議の上検討する。 ・道路管理者や交通管理者等との協議の上、必要に応じて外側線の抹消による路面サイン設置についても検討する。

【参考：市道本町表町線（オペラ通り）の整備イメージ】



※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩等はイメージ（今後、関係機関との協議により具体化を行う）

(3) 交差点処理の考え方

自転車走行空間の交差点処理方法については、以下の考え方を基本として、個別路線毎に具体化を行っていく。なお、国土交通省・警察庁によりガイドラインの作成が予定されていることから適宜、反映させていく。

【交差点部における自転車通行空間設計の基本的な考え方】

(みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言— (H24.4) より抜粋)

1) 分離形態の連続性

- 交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、安易に自転車通行空間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とすること。
- 双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とすること。

2) 通行空間の直線的な接続

- 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続することを基本とすること。

3) 交差点内の通行方向の明確化

- 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置すること。
- 信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、双方向通行の自転車道では法定の自転車横断帯を設置し、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する法定外表示を設置すること。

自転車専用通行帯の進行方向に合わせるため
自転車横断帯を撤去し、走行位置に着色



4) 左折巻き込みに対する安全対策

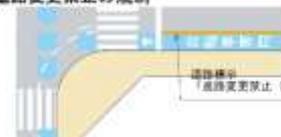
- 自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討すること。なお、自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離すること。また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討すること。
- 左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討すること。

■停止線の前出しの例

停止線と自転車専用通行帯を分離し、
「進路変更禁止 (102の2)」を前出し
した停止線まで連続させる。



■進路変更禁止の規制



■道路標示「右左折の方法」による滞留スペースの確保



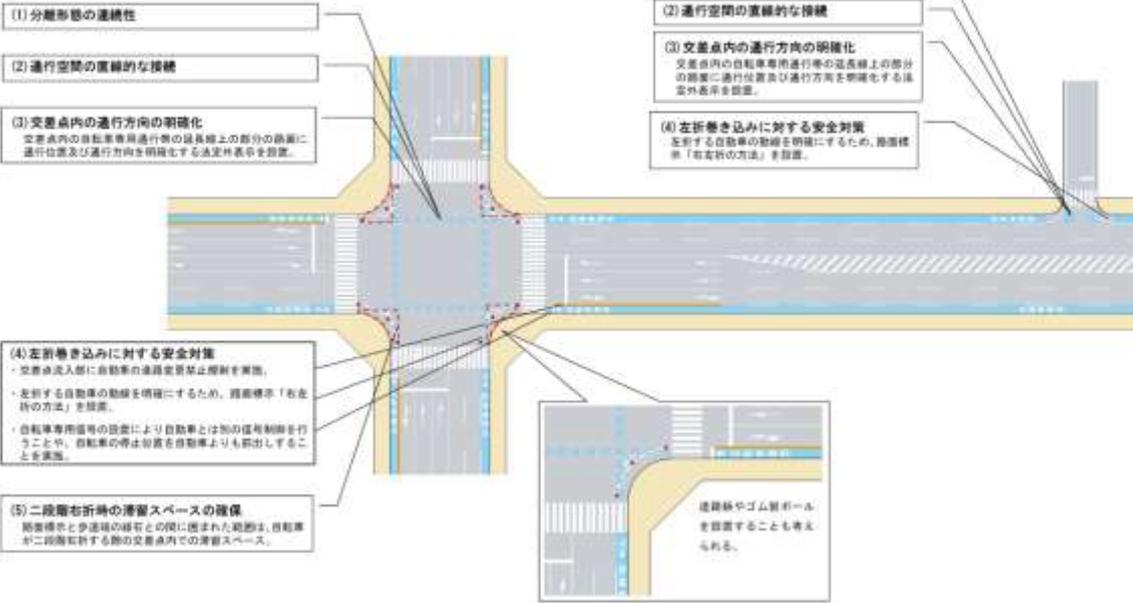
5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- 交差点内の通行方法の明確化のために設置した法定外表示と歩行道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知すること。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保すること。

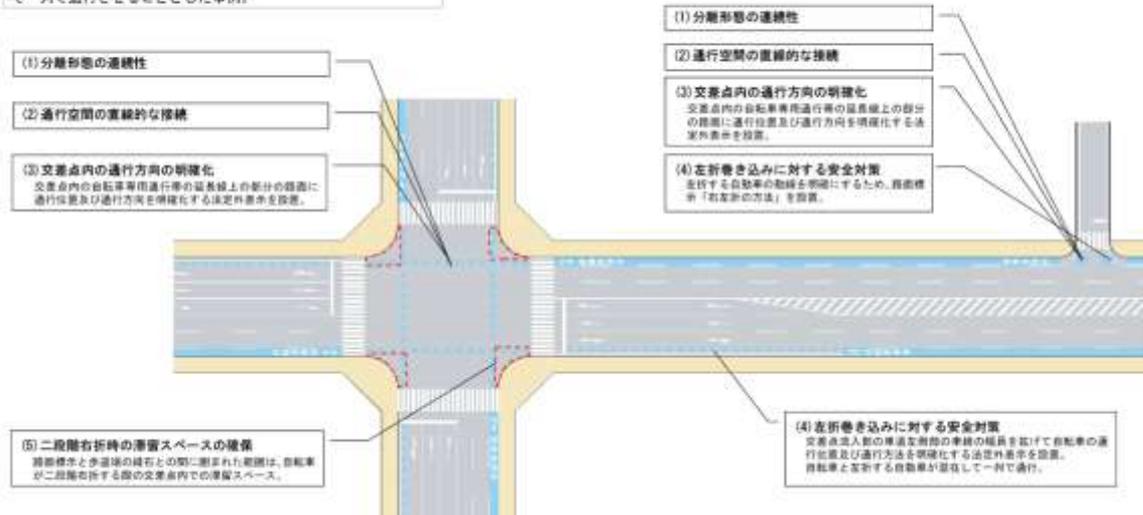
出典：安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（国土交通省、警察庁）

(参考) 交差点処理の基本イメージ

自転車専用通行帯が接続する交差点において、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入前自転車専用通行帯への自動車の道路変更禁止規制を実施した上で、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことや、自転車の停止位置を自動車よりも前出することとした事例。



自転車専用通行帯が接続する交差点において、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入前自転車専用通行帯の交通規制を解除し、車道左側帯の車線の幅員を拡げて自転車の通行位置を明確化する法定外表示を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることとした事例。



出典：みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー（H24.4 国土交通省、警察庁）

(参考) 先行事例における交差点部の処理方法



カラー舗装を直線的に連続化した例（江戸川区）



自転車の滞留空間を確保した例（仙台市）

4) 安全な走行環境の実現に向けた総合的な取組み

前述において自転車走行空間のハード整備についての具体化を中心に検討を行った。ここでは、それらの空間を適正に利用し、安全な利用環境等を実現するために必要となるソフト方策等について具体化を行う。

(1) 適正な利用を誘導するためのサイン整備

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・ 自転車走行空間については、個別道路状況に応じて多様な整備手法を用いることから、個別路線毎の通行方法に即して適正な誘導が必要となる。

【取組方針】

道路利用者の混乱を避けるため、看板や路面標示のデザイン、設置する位置の考え方を統一し、通行ルールの周知・誘導を行っていく。

② 取組み内容

<p>○路面標示の共通デザイン化の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通行位置や進行方向等が、直感的に分かりやすい路面サイン（ピクトグラム）のデザインや設置方法の具体化 ・ 交差点部等における自動車ドライバーへの注意喚起方法の検討 	<p>フェーズ1（短期）～</p>
<p>○ハード整備の工夫や管理方法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走りやすい道路構造や路面処理等への配慮（直進性、集水マスの改良 等） ・ 道路の維持管理や定期的なメンテナンス方法の検討 	<p>フェーズ1（短期）～</p>

(参考) 走行空間の安全性・快適性を確保するための工夫

○走行空間の平坦性および幅員を確保するため、必要に応じて自転車の走行に影響が少ない側溝への改良や、街渠、集水ます等について自転車通行に配慮した構造等への改良を検討する。



路側幅員に影響が少ない側溝イメージ
(円形側溝)



グレーチング間の格子間隔を狭め、滑り止め加工している事例

街渠をエプロン幅の狭い特殊側溝に置き換えた事例



出典：第2回安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（国土交通省、警察庁）

(2) 地域連携による通行ルールの徹底(施策分野「学ぶ」との連携)

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・自転車関連事故のうち、「通行ルール・マナー違反」を要因としたものが2/3を占めている。(前述2章参照)
- ・既設の走行空間では、荷捌き・駐停車車両が発生し、自転車走行の妨げになっている場合がある。
- ・自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車ドライバーを含め、全ての道路利用者に「自転車は車両である」等の意識を周知させていくことが必要である。

【取組方針】

ルール・マナー等について意識を高められるよう、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者に対して周知するための有効な啓発方法について、関係機関と連携しながら検討し、継続的な活動の展開を行っていく。

② 取組み内容

○関係機関と連携した指導・啓発活動の検討

- ・実施にあたっては、「歩道通行時の歩行者優先」「車道の左側通行」などのルール・マナーの周知徹底やマナー指導を街頭で重点的に行う地区や路線等を設定し、市役所および警察や自転車販売店、自治会、教育機関等との連携体制により推進していく。

【交通管理者との連携イメージ】

- ・街頭における指導活動の継続的な実施
- ・重点的に利用ルールを周知するための「自転車の日」等の設定
- ・疑似体験で自転車の運転技術を学べる「自転車シミュレーター」の活用
- ・スケアード・ストレート技法(スクアットマンによる交通事故シーンを目の前で演出)による自転車安全教育の実施等

【学校等の教育機関との連携イメージ】

- ・交通安全教室等の開催
- ・教職員等の指導者の育成による教える体制の向上 等

【自転車販売店との連携イメージ】

- ・自転車販売時の啓発チラシ配布 等

【町会等の地元組織・自転車関係団体との連携イメージ】

- ・上記活動との連携
- ・自転車イベントやキャンペーン開催時における啓発チラシ配布 等

フェーズ1(短期)～

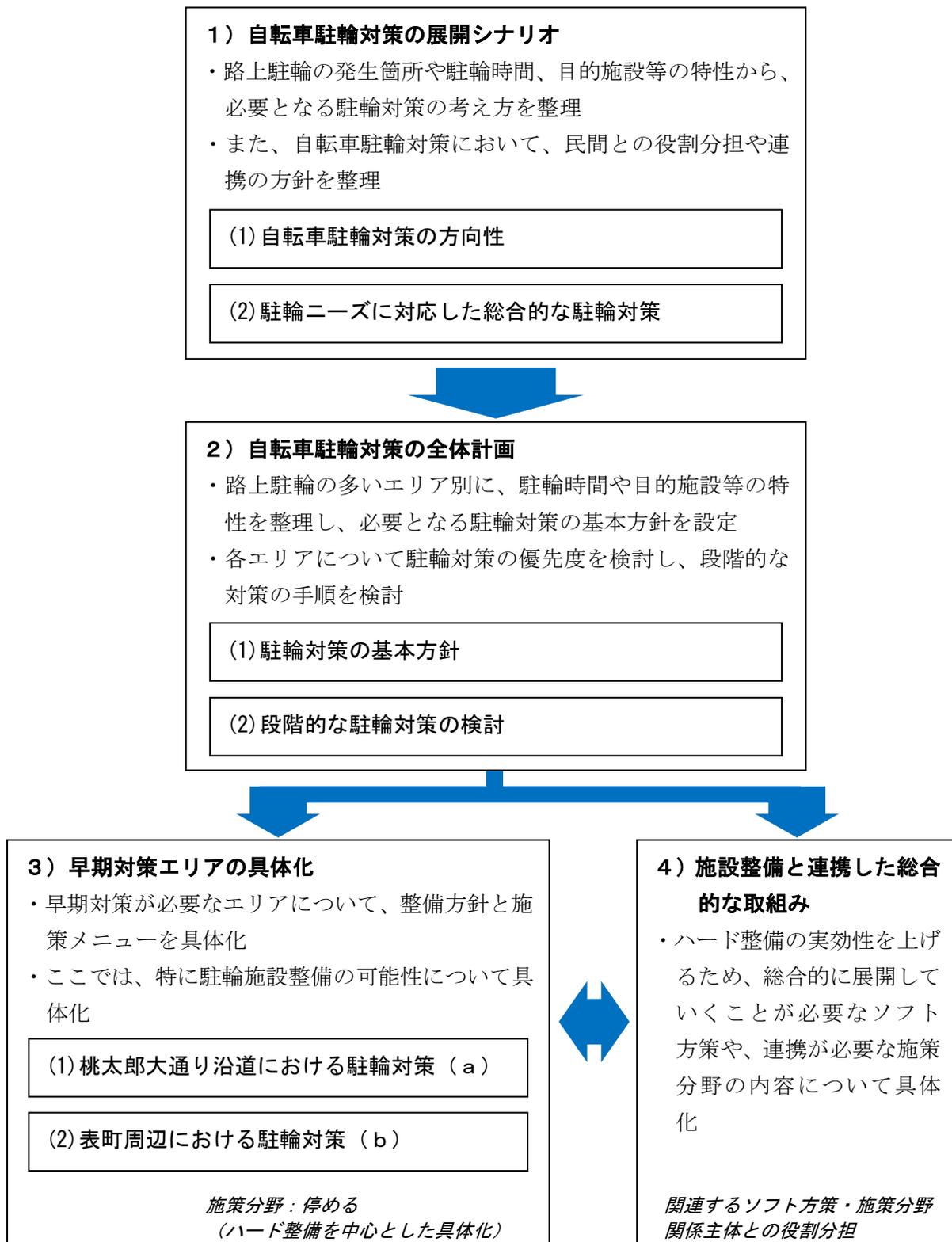
○交通管理者や沿道地権者と連携した交通対策の検討

- ・交通管理者との協議連携による、駐停車車両に対する対策の具体化(走行空間整備路線における時間指定の駐車規制 等)
- ・自動車の速度抑制など交通静穏化策の具体化と適用可能性の検討 等

フェーズ1(短期)～

4-2 自転車駐輪対策を軸とした展開

【検討フロー】



1) 自転車駐輪対策の展開シナリオ

(1) 自転車駐輪対策の方向性

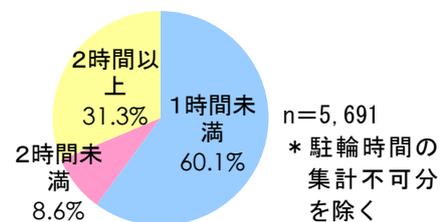
岡山市内において特に駐輪ニーズの高い都心部について、現況の自転車駐輪にかかわる問題点を再整理し、駐輪対策の方向性を整理する。

① 発生場所によって異なる駐輪特性

路上駐輪の多く発生する場所別に駐輪の特性を見た場合、下図に整理するように目的施設や駐輪時間が異なっていることが分かる。



また、右図に示すように、路上駐輪の約60%は1時間未満が大半を占めており、従来のような駅周辺の定期利用に対応した大規模な駐輪施設整備でなく短時間駐輪に焦点をあてた対策が必要である。



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査(H22.3岡山市)

図 路上放置自転車の駐輪時間（平日+休日）

② 自転車駐輪対策の考え方

前述したように、駅端末の自転車駐輪ニーズには概ね対応しており、当面は特に市街地内で発生する駐輪ニーズ（路上放置の特性）を丁寧に考察し、きめ細かな対策を図っていくことが求められる。

岡山市中心部における駐輪対策の考え方

依然として残る路上駐輪は買い物など短時間駐輪が多いため、

- ・従来の駅前長時間放置自転車への対策（路外自転車駐輪場の整備等）だけでなく、駐輪特性を十分に勘案し、利用ニーズに対応した総合的な駐輪対策を行っていく。
- ・公共による施設整備等の対策に加え、民間による主体的な施設整備の促進とともに、放置禁止区域の拡大などによる各種施策連携を図っていく。

総合的な自転車駐輪対策による目指すべき姿

○歩行者の交通環境の改善

- ・放置自転車の発生による歩道空間の占拠を解消し、歩行者が安全に通行できる交通環境を実現していく

○景観の向上

- ・景観阻害となる雑然と放置された自転車を削減し、良好な魅力ある景観を実現していく

期待される効果

○回遊性の向上による賑わいの創出

- ・自転車駐輪の利便性向上により、商店街等へのアクセス性、買い回り利便性が向上し、来訪者の増加・賑わいの創出が期待される

③ 自転車駐輪対策における官民の役割分担と連携

i. 基礎的な駐輪需要への対応

- 著しく交通環境や景観を阻害している路上駐輪に対する駐輪需要や、賑わいづくりから必要な駐輪施設などの都市活動の結果発生する駐輪需要に対しては、公共が主体となった駐輪施設の整備や民間駐輪施設の整備誘導を図る。
- 民間主体は、従業者用の駐輪スペースの確保に努めるほか、店舗利用者等による駐輪施設の利用促進・誘導を行う役割が求められる。

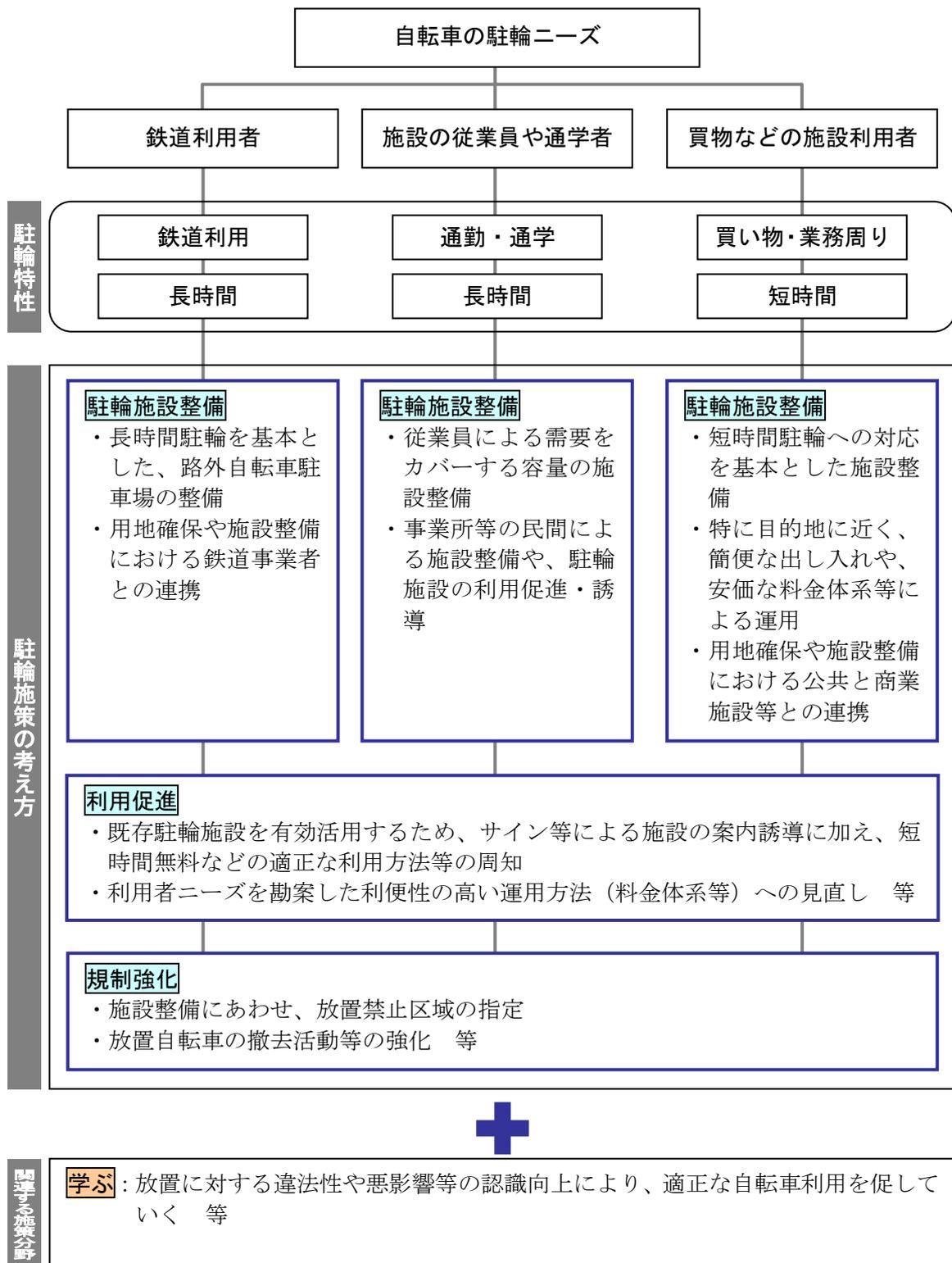
ii. 大規模店舗等に伴う駐輪需要への対応

- 附置義務条例等に基づき、民間主体が必要な駐輪施設を確保する。
- 公共は、駐輪実態や交通、景観への影響、負担のバランス等を勘案しながら、附置義務条例の適切な運用や見直し等を行う。

(2) 駐輪ニーズに対応した総合的な駐輪対策

駐輪ニーズに対応したきめ細かな駐輪対策は、施設整備だけでなく施設の利用促進や規制強化等のソフト方策を組合せた展開が必要である。

また、関連する施策分野と連携し、総合的な対策として放置自転車の削減を図っていくことが必要である。



2) 自転車駐輪対策の全体計画

(1) 駐輪対策の基本方針

駐輪対策については、駐輪特性を勘案して、エリア別に以下に示す考え方を基本として整備を行っていく。

① エリア別駐輪対策の基本方針

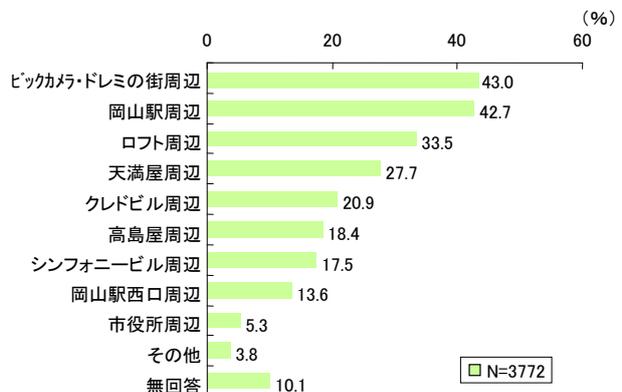
路上駐輪の発生エリア	1日当たり放置台数(※1)	ピーク時放置台数(※1)	短時間駐輪の割合(※1)	主な目的施設(※1)	エリア別駐輪特性と駐輪対策の基本方針	整備主体・関係者
a : 桃太郎大通り (市役所筋～西川緑道)	平:991 休:1036	213台 (休日17時)	80%程度	店舗	・周辺に駐輪施設があるが、短時間の店舗利用による路上駐輪が最も多いエリア ⇒駐輪施設が不足しているため、駐輪施設整備を行う	商業施設 商店街 岡山市
b : 表町周辺	平:850 休:1069	235台 (休日15時)	80%程度	店舗		
c : 県庁通り (市役所筋～西川緑道)	平:267 休:306	141台 (休日15時)	45%程度	店舗	・周辺に駐輪施設がなく、短時間の路上駐輪が半数程度を占めており、店舗利用や従業員による駐輪が混在しているエリア ⇒駐輪施設が不足しているため、駐輪施設整備を行う	商業施設 商店街 事業所 岡山市
d : 城下周辺	平:328 休:270	95台 (平日11時)	65%程度	店舗 従業員		
e : 桃太郎大通り (西川緑道～柳川)	平:249 休:171	126台 (平日11・12時)	40%程度	店舗 従業員		
f : 県庁通り (西川緑道～国道53号)	平:120 休:34	70台 (平日12時)	25%程度	従業員		
g : 岡山駅周辺	【東口】 ・放置禁止区域内にある4箇所の駐輪施設のうち、1箇所で利用率が100%を超えている ・2箇所は30%程度の利用率 【西口】 ・放置禁止区域内にある3箇所の駐輪施設のうち、2箇所で利用率が100%を超えている			・駅の東西で既存の駐輪施設利用率に差がある ⇒利用率の低い東口地下駐輪場など既存施設の有効活用策を行う。	鉄道事業者 岡山市	

※1：平日 H22. 2. 17 (水)、休日 H22. 1. 24 (日) 8 : 00～19 : 00
出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査 (H22. 3 岡山市)

(2) 段階的な駐輪対策の検討

① エリア別の優先順位

- ・上記エリア区分のうち、「a : 桃太郎大通り」および「b : 表町周辺」は特に放置台数が多く、右図に示すように利用者からの施設整備ニーズも高い。
- ・さらに、両エリアとも歩行者交通量が多く、歩行環境の改善を早期に図ることが必要である。
- ・そのため、フェーズ1 (短期) において対策を行っていく。



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査 (H22. 3 岡山市)

図 駐輪場が必要な場所

② 駐輪施設整備の整備手法

- ・ 駐輪施設の整備において、従来の路外駐輪施設は適地選定や用地確保に時間がかかるとともに、集約的な施設配置となるため、特に目的地至近への駐輪意向が強い買物利用の短時間駐輪ニーズに対しては有効な対策とならない可能性が高い。
- ・ そのため、短期的には道路空間を有効活用し、路上放置の大半を占める「買い物・業務周り」対応の路上駐輪施設整備について優先的に検討を行っていく。
- ・ あわせて、沿道施設等と協議連携しながら、民間所有の遊休地における施設整備の可能性について検討を行っていく。

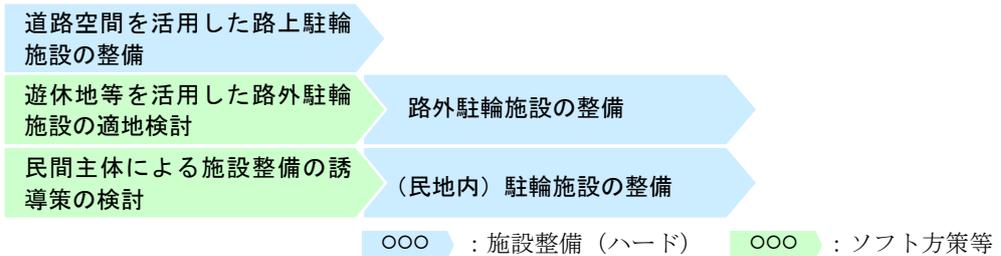


図 駐輪施設の整備手法の検討手順

表 段階的な駐輪施設整備

駐輪対策の エリア区分	駐輪施設整備の優先度	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
		フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
a : 桃太郎大通り (市役所筋～西川緑道) b : 表町周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上放置台数や施設整備ニーズから、早期に施設整備を進める ・ あわせて、利用率の低い既存駐輪施設の有効活用策について検討を行う 	◆ 駐輪施設の整備	○さらなる駐輪施設の必要性検討 (放置の推移把握) ◆ 必要に応じ駐輪施設の整備	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設整備に伴う、経年的な放置台数の増減を見ながら順次、対策の見直しを行う 	○既存駐輪施設の有効活用 ○民間施設整備の誘導		
c : 県庁通り (市役所筋～西川緑道) d : 城下周辺 e : 桃太郎大通り (西川緑道～柳川) f : 県庁通り (西川緑道～国道53号)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活用可能な用地が不足しているため、駐輪施設整備の適地選定を行い、順次整備を進める ・ あわせて、民間施設整備の誘導を行う 	○駐輪施設整備の必要性検討 ○適地の検討	◆ 駐輪施設の整備	
	※cについては、周辺で大型商業施設開発が予定されていることから、駐輪需要の変化を把握し、対策を検討する	○民間施設整備の誘導		
g : 岡山駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅東西に分布する既存の駐輪施設について、料金体系等の運用見直しを行う (利用率の平準化) ・ 運用見直しに伴う、利用率の変化を見ながら、必要に応じて新たな駐輪施設整備を検討する 	○既存駐輪施設の有効活用	○さらなる駐輪施設の必要性検討 (放置の推移把握) ◆ 必要に応じ施設整備	
		○撤去活動等の継続と施設整備に応じた内容強化・拡充 ◆ 案内誘導サイン		
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設整備に応じて、撤去等の規制強化を行う ・ 全ての駐輪施設に対してサイン整備を行う 	○撤去活動等の継続と施設整備に応じた内容強化・拡充 ◆ 案内誘導サイン		

◆太字 : 施設整備 (ハード) ○斜字 : ソフト方策等

このうち、早期対策を行っていく「a」および「b」エリアについて、次頁より具体的な検討を行う。

3) 早期対策エリアの具体化

(1) 桃太郎大通り沿道における駐輪対策(a)

① 駐輪特性のまとめ

- ・ビックカメラ前については、指導員等による規制の強化を行っており、路上駐輪台数は減少傾向にある。
- ・放置禁止区域内であるものの、大型商業施設周辺での路上駐輪が発生。(最大で1時間あたり213台)
- ・店舗利用者による駐輪が多く、駐輪時間は2時間未満が約80%と短時間駐輪が大半を占めている。
- ・一部では2～3重に放置自転車が発生しており、歩行空間や景観への障害が著しいため、市の玄関口として即効的な対策を講じる必要がある。
- ・桃太郎大通り南側には、本町路上自転車駐車が整備済みであるものの、収容量が57台と少なく、供給量の不足が生じている。



図 桃太郎大通りにおける路上駐輪の状況

参考：路上駐輪の実態整理

調査箇所		ビックカメラ前		ドレミの街		マクドナルド前	
		(平日)	(休日)	(平日)	(休日)	(平日)	(休日)
毎正時 駐輪 台数	8時	6	9	25	28	22	30
	9時	6	8	30	33	24	29
	10時	5	7	40	49	27	33
	11時	4	7	60	67	21	30
	12時	4	5	58	84	30	41
	13時	5	4	68	93	27	44
	14時	6	6	80	127	26	69
	15時	5	7	112	128	31	66
	16時	5	9	98	143	47	59
	17時	8	9	97	138	44	66
	18時	10	6	98	120	60	73
19時	15	14	82	88	71	69	
ピーク時最大		平日ピーク時：168台(18・19時台)				休日ピーク時：213台(17時台)	
短時間 駐輪の 構成比	1時間 未満	78.6%	75.0%	73.5%	71.3%	78.7%	72.0%
	2時間 未満	88.1%	82.5%	82.9%	79.2%	82.4%	78.6%
主な駐輪目的		店舗利用 ：17%	店舗利用 ：25% 付近従業員 ：2%	店舗利用： 44% その他 ：6%	店舗利用 ：24%	店舗利用 ：68%	店舗利用 ：43% 交通機関利用 ：2%
放置禁止区域		区域内		区域内		区域内	
最寄りの駐輪場 までの直線距離		約130m (駅前商店街お客様専用駐輪場)		約62m (駅前商店街お客様専用駐輪場)		約53m (本町路上)	

② 駐輪施設の整備方針と関連する対策

当該エリアにおける駐輪施設の整備方針と、関連する対策を整理する。

【駐輪施設の整備方針】	
○短期対策として路上駐輪施設を整備し、歩行空間の確保と景観の改善を目指す。	
※路上駐輪施設整備による放置台数の変化を踏まえ、中長期的において路外駐輪施設の整備必要性を検討していく。	
※路上駐輪施設の整備とあわせ、コミュニティサイクルのポート設置についても検討していく。	

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
施設整備	路上駐輪施設の整備 (桃太郎大通り歩道活用)	路外駐輪施設の必要性 検討(放置の推移検証)	(必要に応じ) 路外駐輪施設整備
利用促進	案内・誘導サイン等の 整備		
規制強化	撤去活動等の継続と施設整備に応じた内容強化・拡充		
地域連携・役割分担	集客施設等における、遊休地等を活用した駐輪施設整備の誘導		

○○○ : 施設整備 (ハード)

○○○ : ソフト方策等

※「施設整備」以外の施策メニュー詳細については、後述の4) 参照

③ 主要施策の実施方針

i. 路上自転車駐車場の整備

当該エリアでは、桃太郎大通りの広幅員歩道空間を活用して、植栽マスの間等に路上駐輪施設の配置を検討していく。

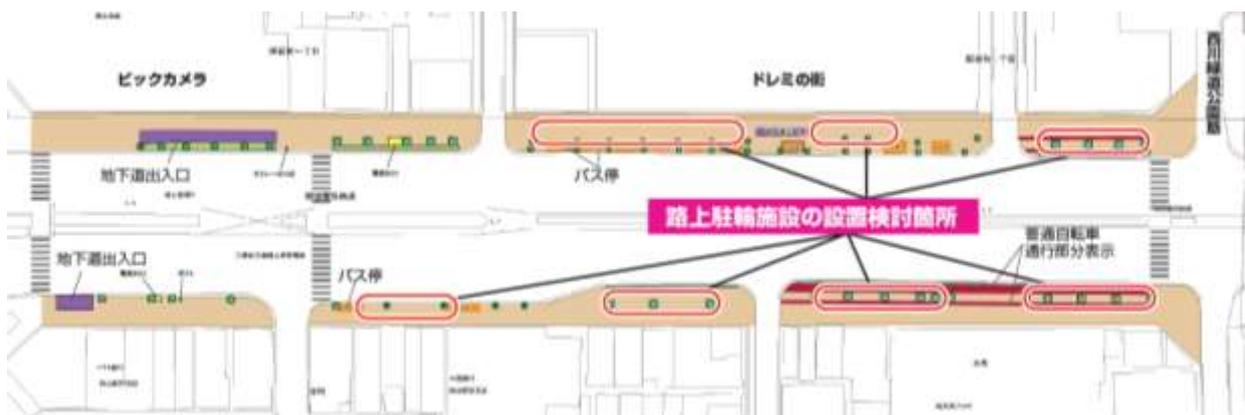
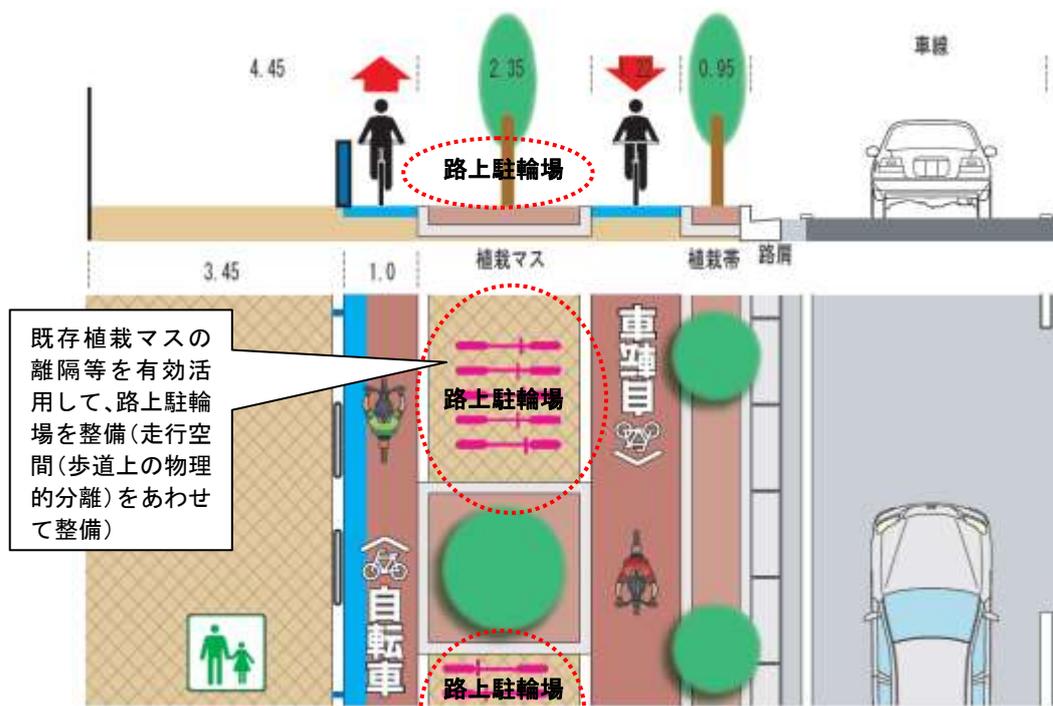


図 路上駐輪施設の配置イメージ



※図中の走行空間はイメージ(今後、関係機関との協議により具体化を行う)

図 標準部における整備イメージ

④ 今後の検討課題と留意点

駐輪施設整備の具体化に向け、今後、以下の点に留意して検討を行っていく。

- ・桃太郎大通りは本市のシンボルロードであることから、路上駐輪施設は特に景観に配慮した空間構成と意匠となるよう留意する。
- ・買物利用等の短時間の駐輪ニーズを勘案した料金設定により、駅利用者や付近従業員等による長時間の駐輪を抑制するとともに、施設の利用率(利用への抵抗感を極力抑える)を高める運営方法について検討を行っていく。
※長時間駐輪については、路外駐輪施設による対応を基本とする。
- ・路上駐輪施設の導入手法として、民間事業者の資本や運営ノウハウの活用についても検討を行っていく。(次頁事例参照)

(参考) 先行事例における民間活力を活用した路上駐輪施設の整備

- ・歩道空間を活用した路上駐輪施設整備は全国的にも近年進められてきており、その中でも大阪市や京都市では民間活力を活用した施設整備・運営管理が行われている例もある。
- ・民間企業においても、指定管理者としてこのような駐輪施設の整備・管理・運営をビジネスモデルとして構築している企業が多く、岡山市でも駐輪需要の多い都心部では参入が期待できる。
- ・このようなことから、短期的・重点的に迅速に駐輪施設を供給する手法として、民間活力の活用が考えられる。

<大阪市>

- ・民間活力を活用した駐輪施設整備で、歩道上の駐輪場設置・管理運営を行う事業者の公募を実施
- ・大阪市の道路管理者から道路占用許可を取得した歩道上への駐輪場設置・管理運営業務の全般を市から受託（事業期間は5年間）
- ・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
- ・駐輪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
- ・事業者提案により、大阪市に対する還元分として「納付金」の提案を求める。

事業の基本条件

- ・営業時間は 24 時間
- ・管理運営方式として、有人・無人（機械式）を問わない
- ・利用種別は一時利用のみとする
- ・利用料金設定は自転車等で 24 時間まで最大 150 円（原付 200 円）とする。
- ・無料時間帯を設定することも可能
- ・駐輪場内での広告物設置は認めない

<京都市>

- ・事業者が道路占用許可を取得した路上への駐輪場設置・管理運営業務の全般を行う事業者の公募を実施（事業期間は 15 年間）
- ・事業者は京都市に道路占用料相当額を支払い、駐輪場の利用料金収入は事業者収入とする。
- ・利用料金は事業者提案を求め、市との協議により決定



(2) 表町周辺における駐輪対策(b)

① 駐輪特性のまとめ

- ・ 放置禁止区域外であり、県庁通りの歩道上や区画道路の路肩に路上駐輪が発生。(最大で1時間あたり235台)
- ・ 店舗利用者による駐輪が多く、駐輪時間は2時間未満が約60%以上と大半を占めている。
- ・ 既存の中山下一丁目や表町二丁目自転車駐車場は、場所が分かりにくい等の要因から利用率が低く、施設容量としても現状の放置台数をカバーするには十分でない。



図 表町周辺における路上駐輪の状況

参考：路上駐輪の実態整理

調査箇所		クレド周辺		ロフト西側		天満屋周辺	
		(平日)	(休日)	(平日)	(休日)	(平日)	(休日)
毎正時 駐輪 台数	8時	4	2	7	8	2	2
	9時	12	3	12	18	8	3
	10時	21	10	26	30	13	5
	11時	31	24	42	63	13	10
	12時	48	29	66	97	14	12
	13時	55	42	63	95	14	14
	14時	62	69	80	125	14	13
	15時	62	73	97	149	16	13
	16時	44	60	106	148	17	13
	17時	38	60	110	134	16	15
	18時	57	64	114	133	13	11
19時	41	54	92	77	10	11	
ピーク時最大		平日ピーク時：184台(18時台) 休日ピーク時：235台(15時台)					
短時間 駐輪の 構成比	1時間 未満	61.5%	73.0%	66.3%	60.7%	29.4%	7.7%
	2時間 未満	76.6%	82.0%	77.4%	77.1%	29.4%	7.7%
主な駐輪目的		店舗利用 ：58% その他 ：5%	店舗利用 ：43%	店舗利用 ：52% 付近従業員 ：4% その他 ：4%	店舗利用 ：60% その他 ：3%	店舗利用 ：31% その他 ：28%	その他 ：26% 店舗利用 ：17% 付近従業員 ：17%
放置禁止区域		区域外		区域外		区域外	
最寄りの駐輪場 までの直線距離		約100m (柳川筋路上(郵便局前))		約60m (中山下一丁目)		約110m (中山下一丁目)	

② 駐輪施設の整備方針と関連する対策

当該エリアにおける駐輪施設の整備方針と、関連する対策を整理する。

【駐輪施設の整備方針】	
○地元商店街等と連携しつつ、駐輪施設の容量確保に向け、「路外・路上駐輪施設」の適地選定による整備を順次行っていく。	
○あわせて、利用率の低い既存駐輪施設を有効活用するため、案内誘導や運用方法の見直しを行っていく。	

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
施設整備	駐輪施設整備の適地選定	駐輪施設の順次整備	
利用促進	既存駐輪場の運用見直し	案内・誘導サイン等の整備	
規制強化		施設整備に応じた撤去活動等の強化・拡充	
地域連携・役割分担	集客施設等における、遊休地等を活用した駐輪施設整備の誘導		

○○○：施設整備（ハード）

○○○：ソフト方策等

※「施設整備」以外の施策メニュー詳細については、後述の4）参照

③ 主要施策の実施方針

i. 駐輪施設の適地選定に向けた概略検討

当該エリアには広幅員の歩道空間がないことから、以下のような視点で駐輪施設用地として活用可能な適地の選定を行っていく。

【狭小地等の活用】

- ・不整形地や狭小地の活用 等

【民有地の活用】

- ・空き店舗や遊休地の活用 等

【駐車場の用途転換】

- ・利用率の低い駐車場（コインパーキング）や、施設の駐車場マスの一部を駐輪施設用地に転用 等



狭小スペースへの路上駐輪場
(東京都江東区)



公営駐車場の駐輪場への転用
(国土交通省)

(参考) 商店街の空き店舗を活用した駐輪施設の整備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。
- ・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85%、管理運営(賃借料)の85%

【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、放置自転車の縮減に寄与している。

出典：国土交通省 HP

(参考) 駐車場の用途転換等 (京都市)

- ・市内に新たに駐輪場を整備する事は難しいことから、駐車場の有効活用及び放置自転車の解消のため、自転車の駐輪を実施していなかった京都市四条烏丸駐車場(都市計画駐車場)において自転車の受入れを行うように一部運営を見直し。
- ・従前の普通車 63 台分のスペースを転用。

収容台数	230台(自転車150台、原付80台(原付は既存130台あり 合計210台))
供用開始	平成23年7月
整備主体	京都市都市整備公社(指定管理者)

- ・また、京都市では民間駐輪場整備に対する助成制度の創設(H21年度)以降、年間500台以上の整備が進められており、利用が少ない駐車場等からの転用が行われている。

*一定の条件を満たす施設整備費の2/3を補助



出典：京都市自転車等駐車対策協議会資料

④ 今後の検討課題と留意点

今後、以下の点に留意して検討を行っていく。

- ・現況の歩道幅員が十分でないため、本エリアでは県庁通り歩道上への路上駐輪施設整備は難しいことから、まずは前述の概略検討の視点に基づき、駐輪用地の適地選定を実施していくことが必要。
- ・路外自転車駐車場については、商店街等との協議連携による空き店舗の活用など利用利便性の高い配置となるよう、適地の選定を行っていく。
- ・附置義務駐輪場の分布や利用率等を把握し、空きスペースの有効活用の可能性についても合わせて検討を行う。

4) 施設整備と連携した総合的な取組み

前述において供給増に向けた駐輪施設整備の具体化を中心に検討を行った。以下にそれら施設の利用率を向上させるために必要なソフト方策等について具体化を行う。

(1) 既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

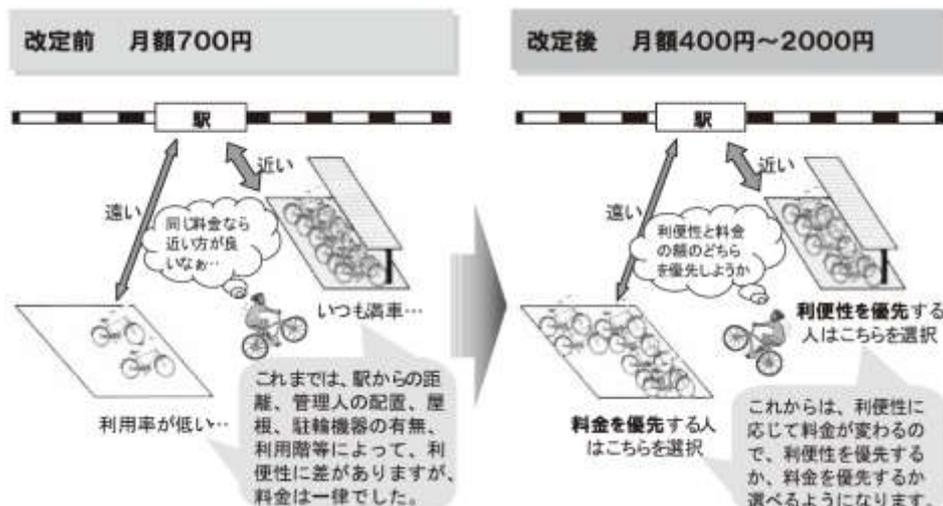
- ・「目的地との距離がどのくらいなら駐輪場を利用するか」について、20m未満が36%、20～50m未満が33.4%となっており、目的地からの距離が離れた場所にある駐輪施設は利用され難い。(H22年度アンケート調査)
- ・中心部から離れた駐輪施設や、駐輪場の2階部分などは、利便性の低さが利用率低下の要因の1つと考えられる。
- ・「岡山駅周辺や表町周辺の市営駐輪場の認知度」として、「ほとんど知っている」と答えた人は10%強にとどまる。(H22年度アンケート調査(2章参照))
- ・同アンケート調査では、「駐輪場を案内する標識等を設置する効果」について、56%の人が「効果がある」「少しは効果がある」と考えており、一定の効果が期待できる。

【取組方針】

利便性に応じた料金設定など運用方法の見直しを行うとともに、案内・誘導サインの設置や情報発信等による駐輪施設の利用促進を図っていく。

② 取組み内容

<p>○施設利便性に応じた料金設定のあり方検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設ごとの利便性に応じた料金の適正化などの検討 ・新設の路上駐輪施設等についても、対応する駐輪ニーズを明確にし、適正な料金設定となるよう留意 	フェーズ1 (短期)～
<p>○回転率の向上に向けた運用方法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に一定の利用が行われているものの、さらに回転率を高められると考えられる駐輪施設(本町路上・駅前町路上など)については、無料時間の短縮や、時間課金制の採用などを検討 	フェーズ1 (短期) ～フェーズ2 (中期)
<p>○効果的な設置場所・標示内容の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景観に配慮し、意匠性も重視 ・新設・既設ともに対象として検討 	フェーズ1 (短期)～
<p>○広報方法の見直しによる分かりやすい情報発信の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページの内容刷新による、分かりやすい情報発信 ※駐輪場情報、コミュニティサイクル、レンタサイクル、放置禁止区域など、自転車関係の情報が一目で分かるトータルサイトの開設など 	フェーズ1 (短期)
<p>○付加的サービスによる利用促進の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在も東口地下・西口地下駐輪場で実施されている商店とのタイアップについて、他のエリアでの実施可能性の検討 例：回数券を商店へ売る際、買取枚数が多ければ単価の割引 駐輪場と公共交通定期券のセット割引サービス 等 	フェーズ1 (短期) ～フェーズ2 (中期)



出典：千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画（H20.3）

図 利便性に応じた料金改定（弾力的な料金設定）のイメージ

（２）施設整備と連動した放置自転車への規制強化

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・ 駅周辺や桃太郎大通りの駅直近部などでは、啓発指導員の配置により、放置自転車の削減効果が確認されている。

【取組方針】

▶ 放置禁止区域の指定や拡充等の規制強化について、駐輪施設整備等と合わせて取組んでいく。

② 取組み内容

○指導・規制の強化の検討

- ・ 現状の放置台数を収容できる規模の駐輪施設が整備された段階で、放置禁止区域の指定・拡充を行い、撤去活動を実施（放置防止条例第8条2項・・放置禁止区域を指定しようとするときは、当該地域の周辺における自転車等駐車場の設置状況を勘案するものとする。）
- ・ 啓発指導員の増員や配置エリアの拡充など指導体制の拡充 等

フェーズ1
（短期）～

(3) 民間による主体的な施設整備の促進

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・路上放置の実態として、中心部に通勤している従業員等による駐輪の発生も確認されている。
- ・近年では、自転車利用ニーズの高まりや放置自転車等の問題が生じており、附置義務の観点からも、この対応について検討していく必要がある。

【取組方針】

近年の自転車利用ニーズの高まりや、放置自転車の実態に見合うように、附置義務条例のあり方について検討を行う。

② 取組み内容

<p>○施設整備の誘導検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用率の低い民営駐車場や、遊休地の転用による駐輪施設整備の誘導策について検討 ・あわせて、駐輪施設整備の誘導を積極的に広報するとともに、必要に応じて制度の拡充等を検討 	<p>フェーズ1 (短期) ~</p>
<p>○制度改定による義務化（附置義務条例等のあり方の検討）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車の実態（目的施設など）を勘案しつつ、先行事例を参考に附置義務等の制度のあり方について検討 <p>【主な検討事項（附置義務条例）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・附置義務対象施設に事務所（官公署含む）等を追加 ・既存不適格建築物への努力義務の追加 ・附置義務駐輪場の位置および利用方法の表示義務 等 	<p>フェーズ2 (中期) ~</p>

（参考）既存施設に対する駐輪場整備の努力義務（京都市・松山市）

- ・附置義務は、条例により対象となる施設や基準を定めているが、条例制定や改正の前から建築されていた施設、いわゆる「既存不適格施設」については、建築時にさかのぼってまで強制的な設置義務を課すことができない。
- ・このため、京都市（H21年10月改正）や松山市（H23年改正）では、附置義務条例の拡充・見直しにより、既存不適格施設に対しても、集客施設設置者の責任として、できる限り自転車駐輪場の設置に取り組む努力義務を課している。



市内における遊休地を活用した主体的な民間駐輪場の整備例



駐輪場用地としての活用が期待される空間のイメージ

表 岡山市における附置義務に関する現行制度概要

施設の使用	施設の規模	自転車等駐車場の規模
大型店舗・金融機関	店舗面積が500平方メートルをこえるもの	店舗面積 5,000 平方メートルまで：20 平方メートルあたり1台
		店舗面積 5,000 平方メートルを超える部分：30 平方メートルあたり1台
ぱちんこ屋		遊戯施設台数の4台までごとに1台

出典：岡山市 自転車駐車場附置義務条例

(参考) 他都市における附置義務基準の概要

【福岡市】

施設の使用	施設の規模	自転車等駐車場の規模
百貨店・スーパー 一等小売店舗	店舗面積が400㎡超	20㎡/台
銀行	店舗面積が200㎡超	25㎡/台 (200~500㎡:20㎡/台)
遊技場	店舗面積が200㎡超	10㎡/台
専修学校等	店舗面積が400㎡超	20㎡/台
事務所	対象面積が1,400㎡超	70㎡/台

【松山市】

施設の使用	施設の規模	自転車等駐車場の規模
百貨店、マーケット、飲食店及び物 品販売業を含む店舗	店舗面積が 400㎡超	20㎡/台
銀行、郵便局、その他の金融機 関、美術館、図書館	店舗面積が 500㎡超	25㎡/台
遊戯場、展示室、塾、寄宿舍下 宿、ダンスホール、観覧場、映画 館、劇場、演芸場、専修学校及 び各種学校	店舗面積が 300㎡超	15㎡/台
集合住宅	20戸超	1戸/台
事務所(官公署含む)	対象面積が 1,400㎡超	70㎡/台

【静岡市】

施設の使用	店舗面積等 の規模	駐輪場の規模
小売店舗	400㎡超	20㎡/台
銀行・類する施設	500㎡超	25㎡/台
映画館・遊技場	300㎡超	15㎡/台
専修学校・類する施設	600㎡超	30㎡/台
事務所	2,000㎡超	100㎡/台

【仙台市】

施設の使用	店舗面積 等の規模	自転車等駐車場の 規模の基準
小売店舗	400㎡以上	20㎡/台
銀行その他これに類するもので規 則で定めるもの	500㎡以上	25㎡/台
遊技場、映画館	300㎡以上	15㎡/台
専修学校その他これに類するもの で規則で定めるもの	600㎡以上	30㎡/台
事務所(規則で定めるものを除く。)	200㎡以上	100㎡/台

(4) 放置の違法性に対する認識の向上(施策分野「学ぶ」との連携)

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・「駐輪場を利用しない理由」について、「少しの時間だから・駐輪場まで遠いから」が半数以上を占めている。(H22年度アンケート調査(2章参照))

【取組方針】

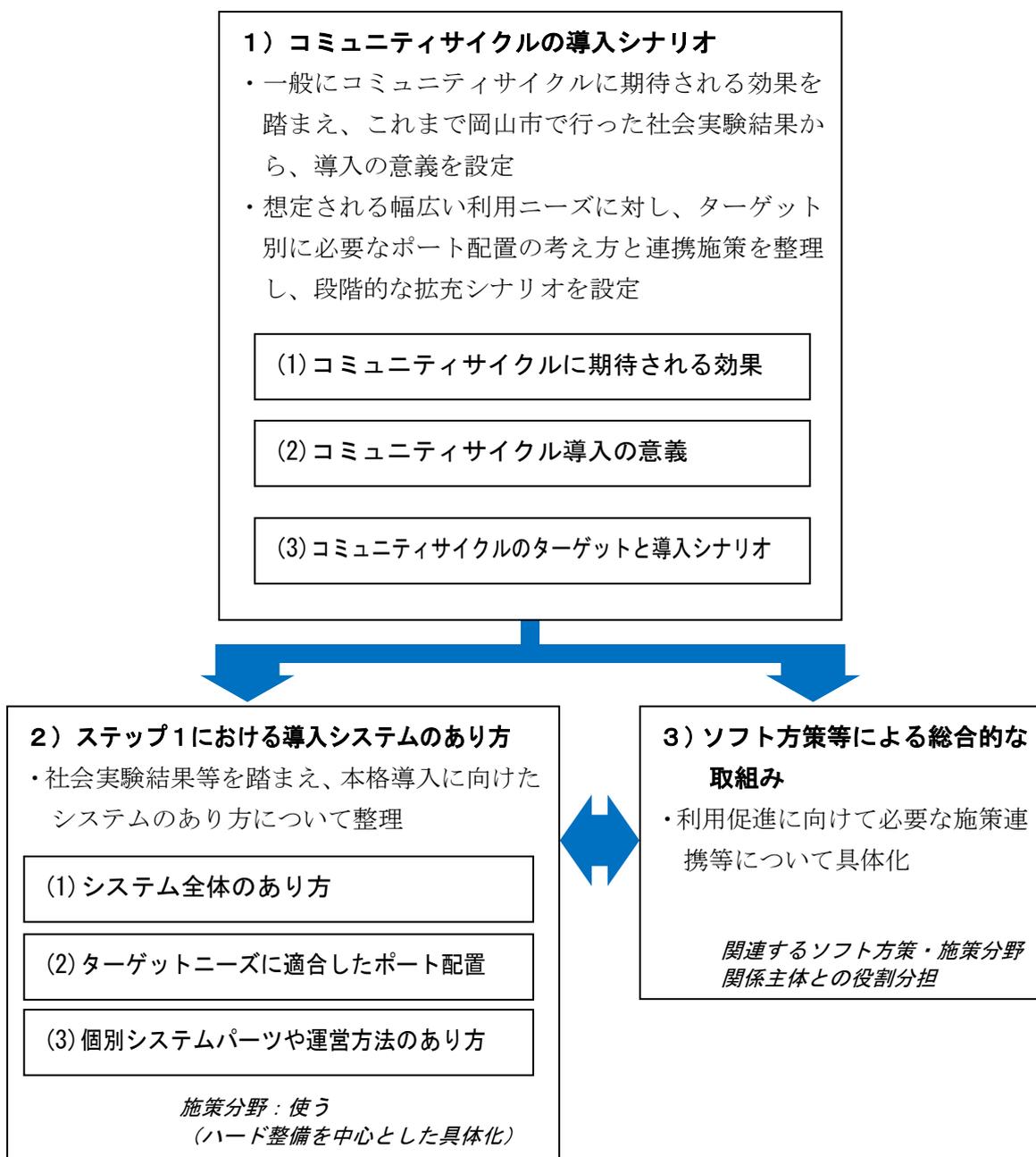
自転車の放置に対する違法性の認識を向上させるため、啓発活動の強化や、有効な啓発方法について、関係機関と連携しながら検討し、継続的な活動の展開を行っていく。

② 取組み内容

<p>○啓発活動強化の検討</p> <ul style="list-style-type: none">・既に行われている放置自転車クリーン作戦を継続・交通安全啓発活動時に放置自転車防止のチラシを積極的に配布・市からの情報発信の強化(市ホームページの内容更新・大型イベントと連携した広報活動の強化) 等	フェーズ1 (短期)～
<p>○地域連携による啓発方法の検討</p> <ul style="list-style-type: none">・事業所や大学等において、放置に対する違法性を意識付ける啓発活動の実施・自転車店における販売時の啓発チラシ等の配布 等	フェーズ1 (短期)～

4-3 コミュニティサイクルの導入を軸とした展開

【検討フロー】



1) コミュニティサイクルの導入シナリオ

(1) コミュニティサイクルに期待される効果

これまでは、市民や観光客、来訪者が手軽に使える移動手段がなかったことから、駅からの徒歩移動負担や過度な自動車への依存が発生していた。

観光やビジネス周遊、日常的な移動等の様々なシーンにおいて、手軽に利用可能な交通手段として、コミュニティサイクルを提供することで、徒歩移動の支援だけでなく、街の魅力を高め、交通行動の転換や街の活性化につなげていくことが期待されている。

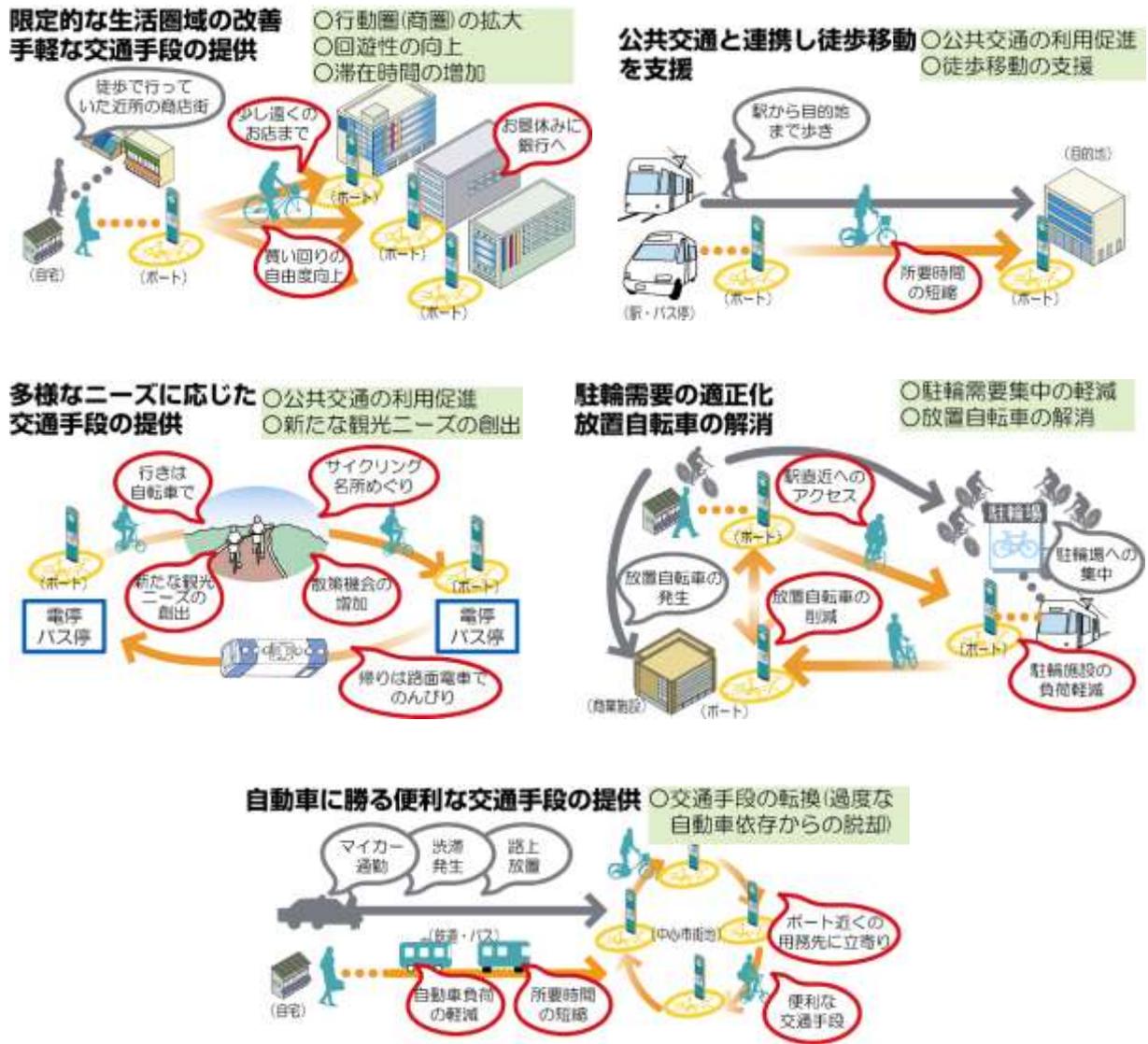


図 コミュニティサイクルの利用イメージと期待される導入効果

(2) コミュニティサイクル導入の意義

これまでに実施した3回（平成22年春・秋・平成23年）の社会実験結果から、岡山市におけるコミュニティサイクル導入の意義については、次のように確認されている。

○コミュニティサイクル利用者の評価として、

- ・従来の移動手段には無い自転車の機動性の高さなどから、公共交通との連携を含め、多様なニーズによる利用が顕在化している。
- ・新たな交通手段の選択肢としてだけでなく、行動範囲の拡大や、立寄り施設の増加、さらには街のイメージアップなど多面的な効果が評価されている。

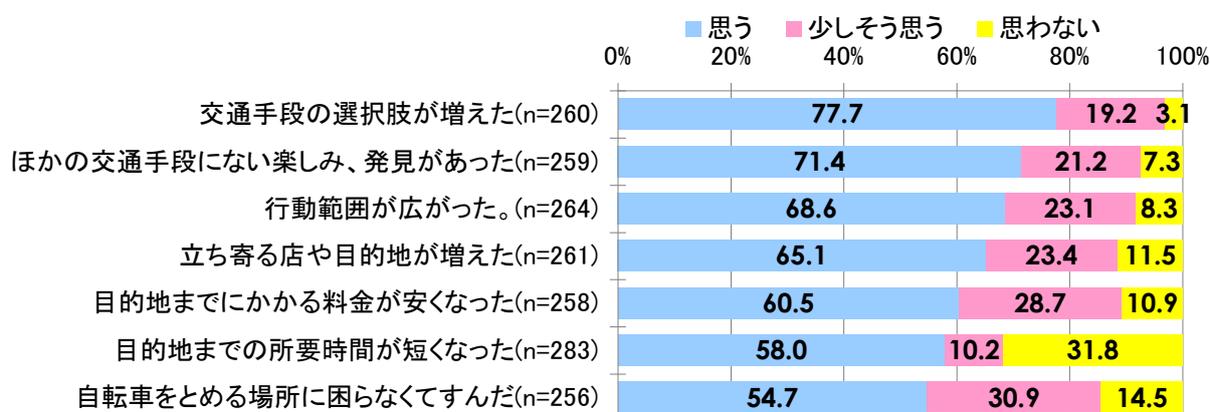


図 コミュニティサイクルの効果（H23年社会実験結果）

コミュニティサイクル導入により、以下に示す意義・効果が期待される。

公共交通利用への転換を促進するツール

- ◇都心部における利便性、回遊性の高い新たな交通手段を提供することにより、公共交通による都心アクセス利便性を大きく向上。
- ◇これにより、車から公共交通への転換が誘導され、人と環境にやさしい公共交通主体の交通体系の構築に貢献。

賑わいのある都心部を創出するツール

- ◇回遊性の高いツールを導入することにより、より多くの人々が、より長く、より多くの場所を訪れる賑わいのある街なかを創出。
- ※H23年度の社会実験においても、コミュニティサイクルの利用により、より長い時間、より多くの場所を回遊する傾向が現れていた。

街を彩り、本市のイメージアップに資するツール

- ◇欧州諸都市では、スタイリッシュなデザインのポート、自転車が街を彩る景観の構成要素の一つとなっている。
- ◇景観要素ともなり、また、自転車施策を象徴するコミュニティサイクルを導入することにより、本市のイメージアップに貢献。

(3) コミュニティサイクルのターゲットと導入シナリオ

欧州先進都市におけるコミュニティサイクル利用状況と比べ、国内先行事例の多くでは、利用率が低い状況が見られる。

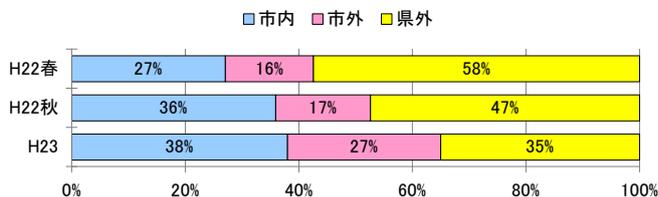
その要因としては、我が国の「高い自転車所有率（分担率）」や、「導入システムと利用ニーズとのミスマッチ」、ポート数など「導入事業の規模が小さい」などが考えられる。

そのため、想定される幅広い利用ニーズの中で、ターゲット別に必要なポート配置の考え方と連携施策を整理し、段階的に拡充させていくシナリオが必要と考えられる。

表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ

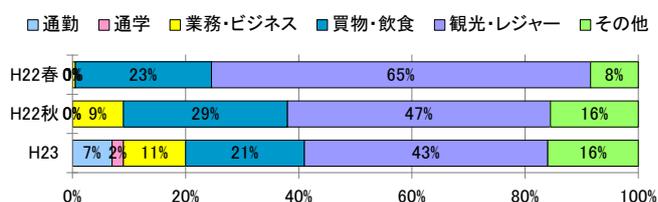
段階設定	ターゲットグループと利用目的	利用に必要な条件			期待される効果
		ポート規模/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	
ステップ 1	【観光客：観光目的】 ・観光拠点や商業拠点等を周遊	低密度 小規模	・玄関口となる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買物、余暇、飲食等で街なかを散策		・商業拠点 ・主要な公共公益施設等	・サービスポイント等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進
	【従業者：業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問		・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 2		中密度 中規模			
ステップ 3	【市民・従業者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度 大規模	・事業所等の目的地直近 ・主要結節点等		・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）

【社会実験による利用者属性と利用目的】



・市外および県外からの来街者による利用が多い

図 コミュニティサイクル利用者の居住地（社会実験結果）



・「観光・レジャー」「私事（買物・飲食）」「業務」の順で多く利用されている。

図 コミュニティサイクルの利用目的（社会実験結果）

2) ステップ1における導入システムのあり方

(1) システム全体のあり方

平成23年9月から半年間実施した社会実験結果等を踏まえ、本格導入に向けては、以下のような方向性を基本として、岡山市にふさわしいシステムを具体化していく。

	社会実験の評価	システムのあり方
利用者ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 観光利用を中心としつつ、業務・私事等のニーズが確認された。 県外からの来街者だけでなく市民・県民による、利用が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客、私事目的で都心を回遊する市民・来街者、及び業務目的で都心内を移動する従業者をターゲットとする。
ポートの数、配置	<ul style="list-style-type: none"> 駅前ポートが最も多く利用された。 ポートの視認性不足や、ポートの増設意向が多く確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> H23年度社会実験の配置を踏まえつつ、ターゲットグループの交通行動特性に留意して配置を検討する。 路上等の視認性の高い場所を検討する。
自転車の仕様	<ul style="list-style-type: none"> 車体の高さや、車体への様々なシステム付帯（液晶パネル、ロックボックス等）に伴う重量増等により、高齢者、女性等の利用に不向きな問題点が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅広い属性（性別、年代、体型）による利用を想定し、誰もが乗りやすい自転車とする。 都市景観の構成要素としてデザイン性の高い車体とするとともに、デザインの統一化を図る。
ポートの管理方法	<ul style="list-style-type: none"> 貸出返却時の携帯操作と液晶パネル操作に対して、手続きの簡略化を求める意向が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 個人認証媒体（ICカード等）を活用した、複雑な操作を必要としない手軽な貸出・返却管理システムについて検討する。
会員登録方法	<ul style="list-style-type: none"> 初期登録手続きが携帯サイトやPCサイトからの登録に限定されたことにより、手続きの簡略化を求める意向が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> Web登録に加え、郵送による登録や現地（ポート）での登録など、簡便で利便性の高い多様な登録方法の確保を検討する。
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> 定期利用者の大半は30分以内の利用が行われた。 1日パスにおいては、平均して約180分程度の利用が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> H23年度社会実験の料金体系を基本に検討する。
料金收受方法	<ul style="list-style-type: none"> クレジットカードを常時所有していない市民や来街者などから現金決済を求める意見が確認された。 実験途中からの現金払い対応を拡充したことで、利用増につながった。 	<ul style="list-style-type: none"> できるだけ抵抗感の抑えられるクレジットカード登録方式を検討する他、口座決済など他の決済方法も検討する。 ニーズの高い現金対応についても対応の可能性を検討する。
運営時間	<ul style="list-style-type: none"> 朝は7～8時台をピークとし、夕方は17～18時台にピークが確認された。 早朝や夜間においても一定の利用ニーズが確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、帰宅時の利用を考慮しつつ、早朝や夜間の運営についてはサポート体制を考慮して検討する。

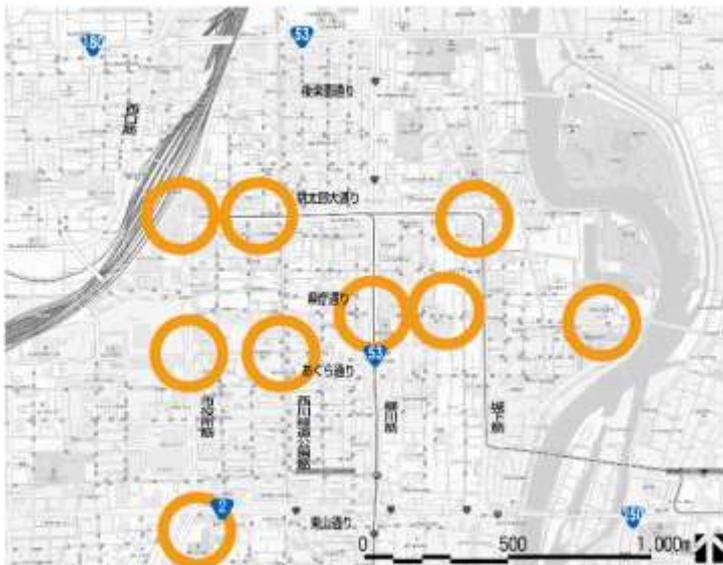
(2) ターゲットニーズに適合したポート配置

① H23 年度社会実験の主要意見と課題

- ・ポートの増設意向は幅広く挙げられている。
- ・ポート別の利用実績（貸出・返却回数）は、岡山駅直近のポートで顕著に多い。

② 検討の方向性

- ・都心部における多様なニーズに対応するためには、ポート配置や規模が重要である。
- ・ターゲットグループ毎の利用シーンを想定し、今後、ポート配置について具体化を行っていく。
- ・具体的な用地の選定に際しては、利用されやすい目立つ位置に用地を確保するために、必要に応じて歩道空間等の活用についても検討を行う。
- ・また、路上自転車駐車場整備などの事業とあわせたポート設置の可能性についても検討を行う。

ターゲットグループ	利用シーンとポートの配置方針	概略イメージ
観光客	<ul style="list-style-type: none"> ・玄関口となる岡山駅 ・後樂園などの観光拠点 ・表町などの商業エリア等 	
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、商業エリア ・用務等の利用が想定される市役所や公共施設 ・その他集客施設等 	

ターゲットグループ	利用シーンとポートの配置方針	概略イメージ
従業者	<ul style="list-style-type: none"> 目的地は広く分布しているため、一定の範囲内をカバーする（例えば 300mピッチ）配置を検討 	



・以上の観点からポート配置位置の候補を抽出。空間確保の可能性等を個別に勘案し、
 具体の配置箇所を選定。（ステップ1では、15箇所程度の配置を検討する。）

(3) 個別システムパーツや運営方法のあり方

① 簡便な初期登録の確保

i. H23 年度社会実験の主要意見と課題

- ・初期登録手続きが携帯や PC サイトからの登録に限定され、携帯操作の煩雑さ解消や、手続き時間の短縮など簡便さを求める意見が挙げられている。

ii. システムのあり方

- 設定するターゲットに応じて、簡便な登録方法を確保する。
- Web 登録に加え、郵送による登録や現地（ポート）での登録など、利用者の状況により、簡便で利便性の高い多様な登録方法などについて検討を行う。
- 特に、携帯電話や PC などにも不慣れな方などのため、有人サポートが必要な範囲などについても検討を行う。

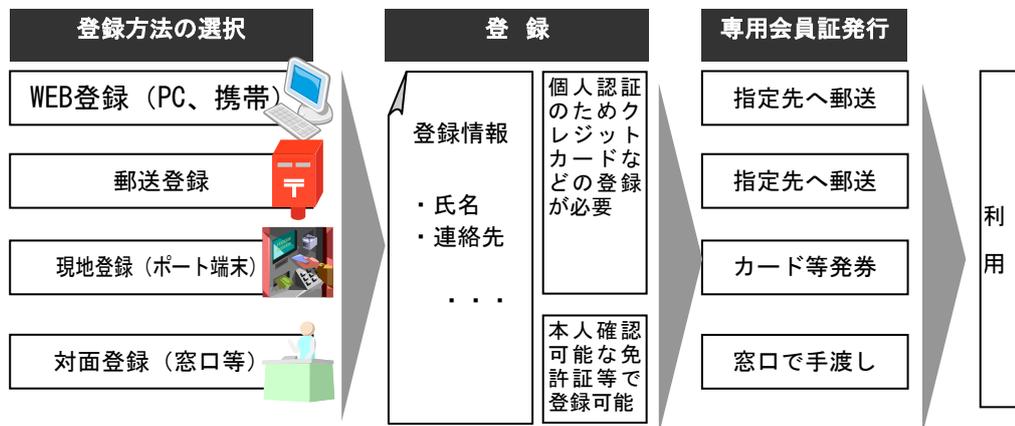


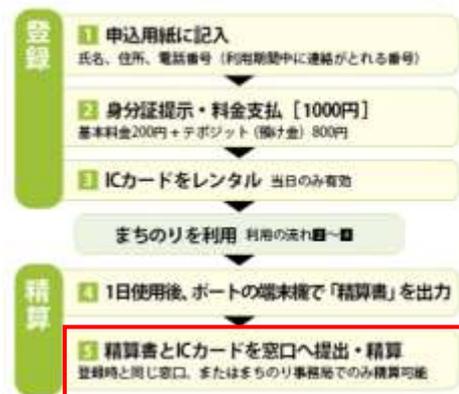
図 多様な登録方法のイメージ

(参考) 現金対応の一例（金沢市）

2 現金の場合

※窓口によって、受け付けていない時間帯もあります。
※精算の受付時間は各窓口を確認してください。

- クレジットカードがなくても、まちのり事務局又は提携ホテル等の窓口でICカードをレンタルできます。（窓口は市内34箇所）



出典：金沢市まちのり HP

図 まちのり（金沢市）における初期登録方法の一例

② 手軽に使える貸出返却手続きの確保

i. H23 年度社会実験の主要意見と課題

- ・貸出・返却時に携帯操作と液晶パネル操作が必要であったことから、手続きの簡略化を求める意見。

ii. システムのあり方

- 手軽に使える交通手段として、利用者の利便性を重視し、IC カード等の個人認証媒体によるワンタッチの自転車の施錠管理方法等について検討。
- 個人認証媒体については、専用 IC カードのほか、例えば携帯電話や公共交通系 IC カードなどの活用も考えられる。



図 仙台市社会実験

③ 幅広い利用者属性に対応した決済方法の確保

i. H23 年度社会実験の主要意見と課題

- ・クレジットカードを常時所持していない市民や来街者などから現金決済を求める意見
- ・期間途中（11/1）から現金対応を新設したことで、県外客の利用が大きく増加。

ii. システムのあり方

- 料金体系の検討とあわせ、ターゲットニーズにマッチした決済方法について検討を行う。
- できるだけ抵抗感の低いクレジットカード登録方式を検討する他、口座決済など他の決済方法の可能性についても検討を行う。
- 前述の初期登録方法とあわせ、ニーズの高い現金決済についても対応の可能性を検討する。

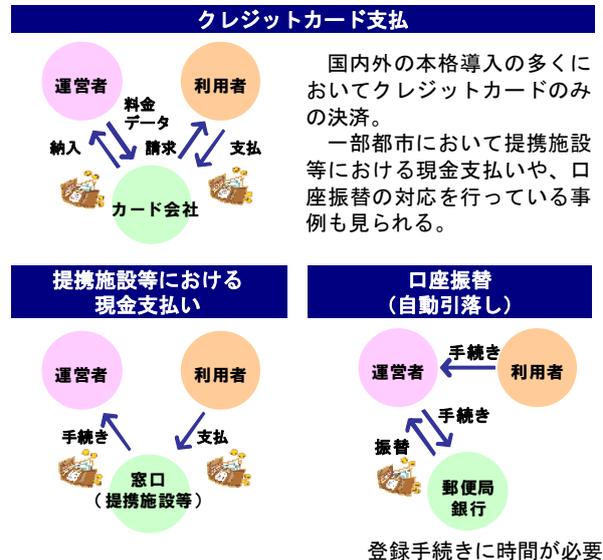


図 決済方法の一例

④ 利用利便性等を考慮したシステム機器の選定

i. H23 年度社会実験の主要意見と課題

- ・車体重量が重く、サイズの大きな自転車であったことから、高齢者や女性などから改良を求める意見。

ii. システムのあり方

- 利用ターゲットにマッチした使い勝手の良いシステム機器のあり方について検討する。
- 街の景観構成要素にもなることから、共有自転車として、視認性が高く、デザイン性の高い自転車のあり方について検討する。



図 先行事例における自転車車種の一例

3) ソフト方策等による総合的な取組み

コミュニティサイクルの導入による都心部での楽しい自転車利用環境等の実現と、利用促進に向けては、多様な施策連携等が必要であることから、それらについて具体化を行う。

(1) 官民の連携による事業推進と利用率の向上

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・コミュニティサイクルの導入だけでは、利用促進が図られないことから、導入効果の発現が限定的となる恐れがある。



【取組方針】

コミュニティサイクルの推進および利用率の向上による持続的な事業とするために、多様な官民連携方法を模索し、導入効果の発現を図っていく。

② 取組み内容

○関係機関と連携した利用促進方策の検討

【岡山市による役割】

- ・事業スキームの組立て
- ・事業に対する支援内容（ポート用地確保等）の具体化
- ・段階的なポート拡充に向けた仕組みづくり

【地元商店街や企業等による役割】

- ・積極的なコミュニティサイクルの利用
- ・来訪者の増加など地域が受ける効果に見合う形で、運営協力や協賛などの連携可能性

フェーズ1（短期）～

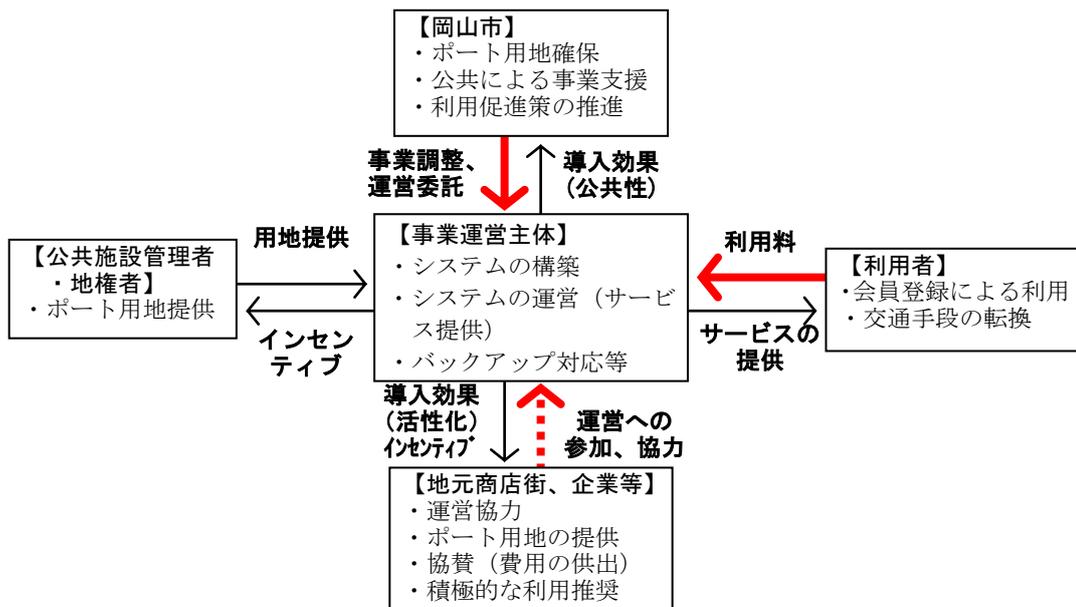


図 コミュニティサイクル事業スキームのイメージ

(2) モビリティマネジメントによる自転車利用の推進

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・車から公共交通への転換を誘導するためには、コミュニティサイクルの単独導入では限定的である。

【取組方針】

サイクル&ライド、サイクル&バスライドの推進により公共交通の利用を促進しつつ、街なかでの移動をコミュニティサイクルによりカバーすることで、車から「公共交通+自転車（コミュニティサイクル）」への転換を誘導していく。

② 取組み内容

<p>○公共交通とコミュニティサイクルの組合せ利用に対するインセンティブの検討（公共交通の利用促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通による中心部アクセスを誘導するため、コミュニティサイクルとの組合せ利用に対するインセンティブ付与等について検討 <p>例：コミュニティサイクルによる一時駐車料金の免除 事業所等と連携した業務利用の積極的推進 等</p>	フェーズ2（中期）
<p>○地域連携によるコミュニティサイクルの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業所や商店街等との連携を図り、利用者への付加的なサービス実施等を検討 <p>例：利用者サービス（会員証提示による割引サービス） 事業所等と連携した業務利用の推進（従業員への利用推奨、必要に応じ社内規定等の見直し） 商店街との連携（食べ巡り・街巡りマップの提供） 等 ・その他、各種施策や関係機関との連携による転換を誘導 <p>例：自転車利用メリットの周知とあわせたPR広報 公共交通との乗換え利便性向上（C&R、P&CR等） 民間企業による自転車利用の奨励 等</p> </p>	フェーズ2（中期）

かしまコミュニティサイクル社会実験 たくさんの企業・団体・自治体等がご協力されています！

会員証を提示すると様々な割引サービス等を受けられます

店舗・施設名称	サービス内容	営業時間(詳細はこちら)
A 酒造工房いち膳	黒酢ドリンク1杯サービス	11:30-14:30 (火曜 休館日) 18:00-23:00 (土曜)
B (株)新機衣料店	商品代10%割引	9:30-18:30 (無休)
C (有)中環酒店	焼酎10%割引	10:00-23:00 (無休)
D レコードステーション	全品100円引き	11:00-20:00 (無休)
E 本郷焼酎ふかえ	焼酎10%割引	9:00-18:00 (無休)
F (有)ムラヤマ時計・宝石・メガネ	目覚し時計3150円を2500円に引き	9:00-18:30 (第3日曜)
G 鹿児島観光おみやげセンター	商品代5%割引(サービス期間除く)	8:30-18:00 (無休)
H (有)ケアショップ小田原	商品代10%割引	10:00-18:00 (無休)
I (有)カバンのキリン屋	商品代10%割引(即日・一週間限定)	10:00-18:45 (無休)
J 維新ふるさと館	入館料2割引 ※11/3は無料開放	9:00-17:00 (無休)
K かしま近代学館・かしまメルヘン館	入館料2割引 ※11/3は無料開放	9:30-18:00 (火曜 休館日)
L 鹿児島市立美術館	入館料2割引 ※11/3は無料開放	9:30-18:00 (月曜 休館日)
M よりみちクルーズ	運賃1割引	出港/毎日11:05 (約50分)
N いぶワールド・かしま水族館	入館料2割引	9:30-18:00 (無休)
O SUR LA TERRE COMME AU CIEL (シュル ラ テール コム オ シエル)	食事をされた方にドリンクサービス (コーヒー、紅茶、ウーロン茶、オレンジジュース)	11:30-22:00 (木曜)

※各店舗・施設の詳細は、裏面のマップをご覧ください(黄緑色の番号がマップに記載されています)

図 会員証の提示で受けられるサービス内容（鹿児島市社会実験）

(3) イベント開催(施策分野「楽しむ」との連携)

① 基本的な考え方

【施策の必要性】

- ・コミュニティサイクルにより新たな交通手段を提供するだけでは、施設立ち寄りの増加など期待する効果は限定的である。

【取組方針】

コミュニティサイクルによる移動圏域の拡大や回遊性向上を契機として、地域振興や観光振興に寄与する取組みを積極的に開催していく。

② 取組み内容

- 観光施設や自転車団体等との連携によるコミュニティサイクルを活用したイベント開催
 - ・施設立ち寄りの増加に寄与するスタンプラリー等の継続的なイベント内容の検討

フェーズ2 (中期)