

第4章 自転車利用環境(とめる・まもる)の整備に関する基本方針

4-1 自転車利用環境(とめる・まもる)の課題

1) 自転車利用の現状からみた問題の整理

《自転車利用ニーズの背景と変化》

○自転車利用ニーズが高い柏市民

・首都圏の通勤住宅地である柏市は、東京方面への通勤通学者の自転車利用とともに、柏駅周辺の大規模商業施設等への買物目的等の自転車利用もあり、市民生活の足として、重要な交通手段の一つとしての自転車利用が必須である。

○自転車利用ニーズの高まり

・環境志向や健康志向を背景とした自転車利用への関心の高まり、東日本大震災等を契機としたエネルギー負荷の小さい自転車利用指向の高まり等を背景として、全国的な傾向として、自転車利用に関するニーズが高まってきている。

《自転車利用環境の脆弱性》

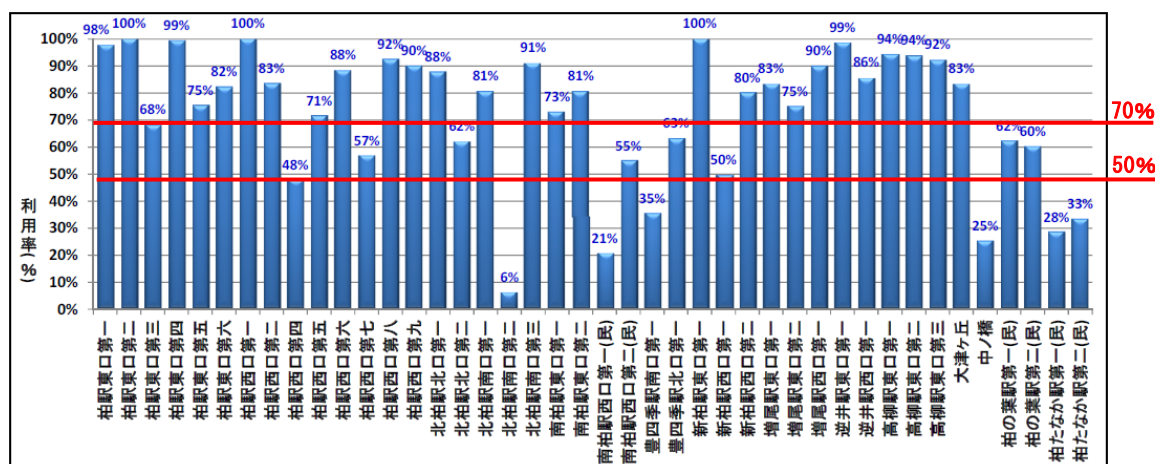
○自転車駐輪場の需給のギャップとなくならない放置駐輪

・駐輪場の利用実態にみられるように、市内の駐輪場は、駅及び場所による利用の差が大きく、自転車利用に不可欠な駐輪場の需給バランスが悪くなっている。

：柏駅周辺の駐輪場に利用が集中→柏駅周辺では依然として放置駐輪が多い

：周辺駅や各駅から遠い駐輪場ではむしろ施設は余っている状況がみられる。

■市営駐輪場の利用状況(平成25年度自転車定期利用の最高利用率)



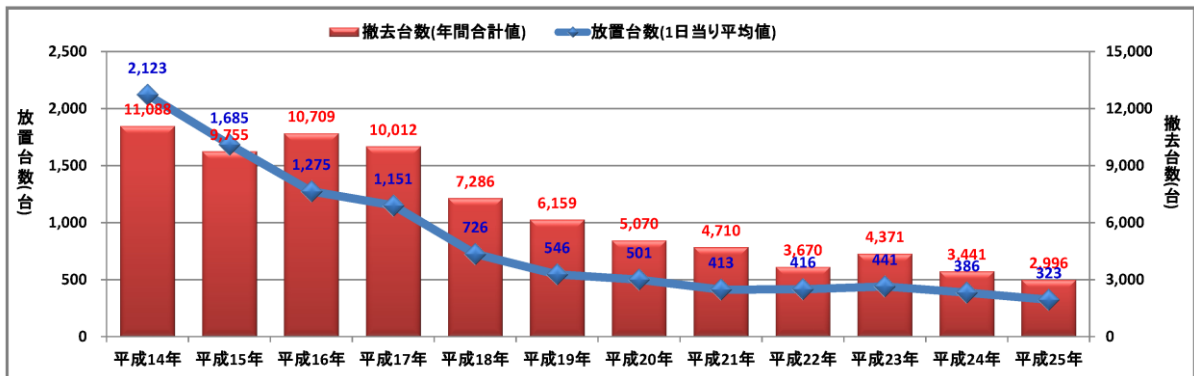
・資料: 柏市交通施設課資料より作成

・10～20年前に比べ、市内に大量の駐輪場が供給されたことによる放置駐輪の沈静化はあるものの、自転車利用ニーズの細かな特性への対応が求められるようになってきている。

：アンケート調査にもみられる、「遠い」「有料」「短時間だから」といった利用しない理由をみると、主に買物や銀行利用等の短時間駐輪ニーズに対して、公的な駐輪場が十分に対応できていないことを示しているとみられる。

：柏駅周辺での放置駐輪の大半は、大規模商業施設の周辺で且つ特定の場所に集中するとともに、それが常態化している。

■ 放置自転車台数及び撤去台数の推移

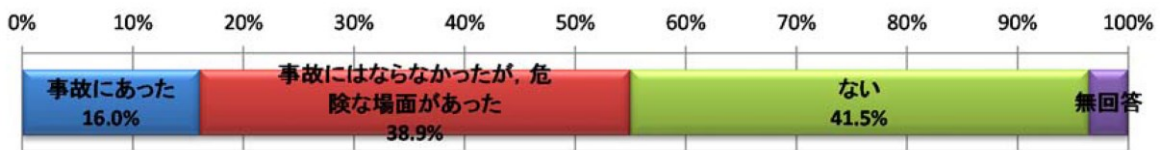


・資料: 柏市交通施設課資料

○ 自転車を利用する総合的な環境が整っていない

- ・ 駐輪場の需給のミスマッチに加えて、自転車利用における安全面での問題も多くなってきており、自転車を利用しやすい総合的な環境にも問題が多い。
 - : アンケート調査では、市内の道路環境の脆弱性（幅員の不足や歩道の狭小さ）のために、走行の危険を感じるとの指摘もみられる。
 - : 自転車の歩道走行や放置によって、歩行環境が悪化している、歩行の危険を感じるとの指摘も多くみられる。

■ 自転車に関連する事故又は事故の危険（アンケート調査による）



・資料: 自転車等総合計画策定業務(平成26年3月、柏市交通施設課)より作成

- ・ 自転車利用の基本である「走る」「とめる」という2つの機能について、依然として十分な環境整備ができていない。
 - : 「走る」ための基盤整備の問題もさることながら、アンケートでは歩行者や自動車との共存のためのルールやマナーについての課題指摘も多かった。
 - : 「とめる」ための駐輪場は、量的には充足しているにもかかわらず、「停めたい場所がない」「もっと増やしてほしい」といったアンケートの指摘にみるように、求められているニーズへの対応が十分ではないといえる。

《問題点の整理》

- ・ 柏市の地域特性に起因する自転車利用特性、具体の駐輪場の利用状況や放置自転車の状況等からみた問題点

① 市民の自転車利用ニーズ、駐輪ニーズに対する、公的な駐輪場の供給のミスマッチ

- : 柏駅周辺での供給不足、配置のミスマッチ
- : 東武野田線各駅やバス停周辺における駐輪場の利用率の低下

②敏感な自転車利用ニーズ（買物等の短時間利用）を受け止められる、柔軟な運用が可能な駐輪場の供給が不足している。

- ：市営の一時利用駐輪場が有効に活用されていない
 - － 一日単位の管理では、短時間駐輪ニーズには対応が難しい
 - － 一日単位の管理では、利用者の買い回り行動等に対応できない
- ：広範囲に広がっている商業業務地域への来街者に対する駐輪場としては、公的な駐輪場の配置は使い勝手が悪い
 - － 駅利用の利便性だけでは、商業施設利用者には不便

③自転車利用の増加に伴い、自転車利用者の事故や危険への遭遇機会が増加しており、自転車利用に関するルール・マナーの問題が重要視される。

- ：アンケート調査結果にみるように、自転車利用者の半数以上が、事故の経験があると同時に、事故の危険を感じている。
- ：また放置駐輪が走行環境の悪化の一因ともなっており、駐輪場の適正な供給が十分でないことが、自転車走行のルールやマナー問題の一因になっている。

2) 安全で快適な自転車利用のための取組み課題

- ・ 以上のような自転車利用問題に対し、柏市民の安全で快適な自転車利用を促進するためには、駐輪場の適正利用や、質的变化がみられる自転車利用ニーズへの柔軟な対応を、機動的に且つ地域一帯で取組んでいく必要がある。
- ・ 以下に、取組むべき基本的な対応課題を示す。

①人口減少や自転車利用ニーズの質的变化を見据えた自転車利用環境整備の必要

- ： 高齢者や女性の自転車利用の増加に対応した安全で快適な利用環境の整備
- ： 短時間駐輪ニーズに対応した駐輪場の供給

②既設駐輪場施設の有効活用による自転車利用ニーズの質的变化への対応の必要

- ： 既設駐輪場の利用の平準化による有効活用
- ： 既設駐輪場の一時利用ニーズの受止めによる有効活用

③多様な課題に機動的に対応するための多様な主体による連携協働の必要

- ： 民間活力の導入による効率的で機動的な対応
- ： 地域一体での自転車利用問題への対応

4.2 基本方針・計画目標

1) 基本理念(自転車総合計画の目標)

- ・総合計画や都市計画マスタープランでは、基本的な方向性として、市民の交通手段の一つとして、自転車利用を促進することとしている。つまり、自動車に過度に依存しない交通体系の確立によって、より安全で暮らしやすい都市環境を形成していく、との趣旨である。
- ・上位計画が目指す、安全で快適な自転車利用の促進の方向性を踏まえるとともに、柏市における自転車利用の現状や課題を踏まえ、柏市民の自転車利用について、より安全で快適に、且つそれを効率的、効果的に実現するために、以下のような基本理念を設定する。

理念1 = 自転車駐輪機能の利用利便性の向上やサービスの高質化を目指す (⇒量的充足から質的充足へ)

- ：柏市民の自転車利用の多様化を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境を整備していくために、自転車駐輪機能の利用利便性向上やサービスの高質化を目指すものとする。

理念2 = 民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指す (⇒公共主体から官民連携へ)

- ：利用利便性向上やサービスの高質化のための、より適切な供給主体として民間活力の導入を目指す。

理念3 = 多様な自転車利用のための安全で快適な環境づくりのために、地域ぐるみによるルール・マナー順守の啓発活動を目指す (⇒公共主導から地域ぐるみでの安全環境づくりへ)

- ：多様な利用者、多様な利用ニーズを背景にした自転車利用環境を安全快適に保つために、利用者の特性や地域の特性に配慮した、きめ細かなマナー・ルールの啓発活動を目指す。

2) フレーム（将来の駐輪需要量）

- ・ 柏市次期総合計画における人口フレームを基準に、各駅の将来の駐輪需要を推計すると下表のとおりであり、将来需要はトータルでは若干減少するとみられる。

■ 将来の駐輪需要量

項目		平成 25 年現在	概ね 10 年後	増 減
柏市全体での需要量		26,500 台	26,200 台	▲300 台
駅及び 沿線別	柏駅	10,200 台	10,200 台	+ 0 台
	J R 線沿線（柏駅除く）	8,500 台	8,200 台	▲300 台
	東武線沿線（柏駅除く）	5,100 台	4,800 台	▲300 台
	T X 沿線 （内柏の葉キャンパス駅）	2,600 台 (2,200 台)	3,000 台 (2,500 台)	+400 台 (+300 台)
参 考				
		平成 22 年値	平成 37 年推計値	増 減
柏市人口		40.4 万人	41.9 万人	+1.5 万人
（内生産年齢人口）		（26.9 万人）	（25.5 万人）	（▲1.4 万人）
（内前期高齢者人口）		（ 4.8 万人）	（ 4.4 万人）	（▲0.4 万人）

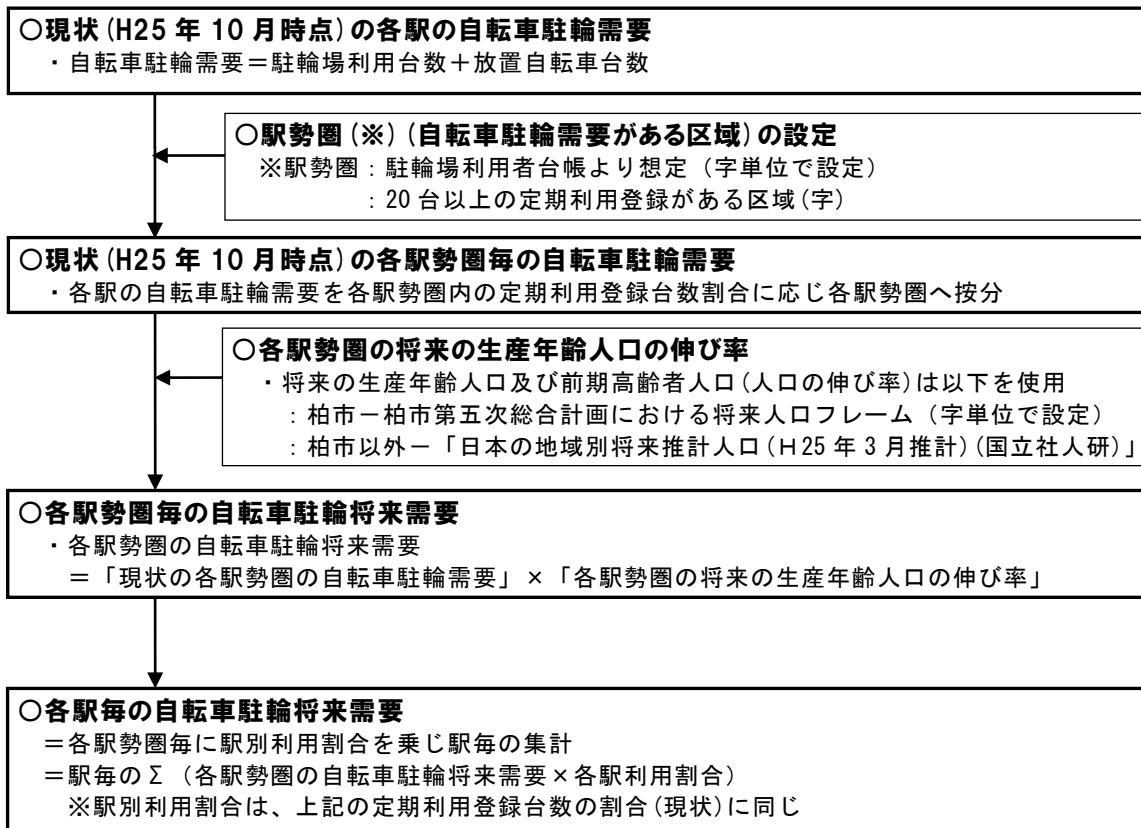
注：各駐輪需要量は 100 台単位で四捨五入を行っているため、駅及び沿線別の需要量の合計値と柏市全体での需要量は数値が合わない場合がある。

注：平成 25 年の駐輪台数は実績値。概ね 10 年後の駐輪需要量の推計値は、柏市の人口推計を基に下図の手順で推計。

注：なお概ね同時期の柏市の総人口及び年齢別人口を表の下段に参考資料として示した。

一同上は、国勢調査をベースにした実績値（平成 22 年）と、それを基にした柏市の将来推計値（平成 37 年）である。

○ 推計手順



3) 基本方針

- ・自転車利用の「基本理念」を受け、柏市の将来人口の変化（減少傾向への移行と生産年齢人口の減少等）を踏まえ、より機動的な自転車利用環境の整備のための基本方針を、以下のように設定する。

● とめる

理念1 = 自転車駐輪機能の利用利便性の向上やサービスの高質化を目指す

→量的充足から質的充足へ

- ・既設の駐輪場は、駐輪場毎の利用率に差があるとともに、定期利用の空スペースが十分に活用されていないといった状況がみられることから、既設施設の最大限の利活用が必要である。
 - ：柏駅直近の駐輪場の利用率に比べ、駅から離れた駐輪場の利用率が悪く、施設利用の効率化が求められている。
 - ：定期利用スペースの空き(土日等)について、一時利用を柔軟に受け止めるといった効率運用が求められている。

基本方針1

⇒駐輪場の有効利用やサービスの充実

既存駐輪場の有効利用（長期利用や統廃合、限定的施設整備及び利用バランスの整序等）を進めるとともに、より充実した設備・サービスの提供を進める。

- ：既設の駐輪場個々の利用のアンバランスを平準化(既設施設の最大限の効率利用)するために、料金体系や運営管理方式の見直しを進める。
- ：利用の平準化のためには、既設駐輪場の施設設備について、全体の利用バランスに資するような機能強化(利用者ニーズを踏まえた)を進める。
- ：既設駐輪場における一時利用ニーズの受止めを拡大するために、利用者ニーズに応じた柔軟な運営管理方策の導入を進める。

理念2 = 民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指す

→公共主体から官民連携へ

- ・安全で快適な自転車利用を支えるためには、利用の目的に応じて、駐輪場の確保が不可欠である。
 - ：通勤通学目的では、利用駅周辺で大量の長時間の駐輪需要への対応が必要である。
 - ：対して市内の買物等の目的では、目的地周辺での短時間(目的に必要な時間)の駐輪需要が発生する。しかも、複数の目的がある場合が多く、行動目的に応じた複数の駐輪場が必要になる。

基本方針 2-1 民間活力導入

今後はより**多様な利用目的に沿った、多様な主体（民間活力導入）による駐輪場の確保を進めるものとする。**

- ：従来以上に、中心市街地内に様々な方法を組合せながら、多くの駐輪場の確保を進める。
- ：短時間駐輪の特性に対応した停めやすい駐輪場とするために、利用者のニーズに即応できるような駐輪場の運営管理の導入を進める。

基本方針 2-2 一体的な放置対策

短時間駐輪ニーズに対応した施設確保とともに、駐輪施設の案内やPRを充実するとともに、違法駐輪の撤去・誘導（駐輪場への）活動等のソフト施策の充実を図るものとする。

- ：駐輪場の確保を進めたとしても、自転車利用者の行動の全てをカバーする（目的地全てに駐輪場を確保する）ことは現実的に困難である。また市民アンケート調査にみるように、駐輪場が「遠い」や「面倒」によって違法駐輪に繋がる現状もあることから、市営民営を問わず、駐輪場の場所や利用方法についての案内やPR活動の強化を進める。
- ：併せて、違法駐輪の撤去活動の強化も進める。

● まもる

理念3 = ●多様な自転車利用のための安全で快適な環境づくりのために、地域ぐるみによるルール・マナー順守の啓発活動を目指す

→公共主導から地域ぐるみでの安全環境づくりへ

- ・自転車利用における快適性と安全性を確保するためには、自転車利用者みずからのルール順守の意識の醸成が求められるとともに、地域全体の問題として取り組むといった関係者全体の意識向上がより一層求められている。
 - ：道路交通法の改正に伴う自転車の車道通行の原則の不徹底等は、法律改正趣旨の浸透に時間がかかっているとの見方もできるが、止むを得ず歩道を走行する必要がある、あるいは目的施設へのアクセスのためにやや安易な意識で危険な走行に繋がっているといった、周辺環境との相互関係で引き起されている問題も少なくないと想定される。そうした、微妙な問題に対しては、自転車利用者はもとより、利用目的となる施設(店舗、銀行、学習塾等)及び地域が一体となって、安全性と快適性を確保する努力が必要である。
 - ：違法駐輪については、自転車駐車禁止区域での放置駐輪をしないとのルール順守意識の向上とともに、放置しにくい環境を作っていくという関係者の環境づくりも必要である。

基本方針3-1 啓発(情報発信)活動の継続

自転車を地域の交通手段として活用していくために、交通ルールや走行マナーについての**啓発活動(情報発信等)**を継続的且つ多様な方法で推進するものとする。

- ：交通ルールについては、その周知を徹底するための啓発活動を多様な方法で推進する。
- ：走行マナーについては、まずルールを守るというマナーの徹底を推進(啓発推進)するとともに、マナーを順守する意識の浸透を地域環境の中で作っていくといった運動の展開を推進する。

基本方針3-2 地域全体での多面的取組み

自転車利用者、利用目的となる施設の所有者や管理者、及び走行環境に係わる地域住民や地域で活動する人々等、**地域全体での総合的で多面的な取組(地域の人材育成を含む)**を推進する。

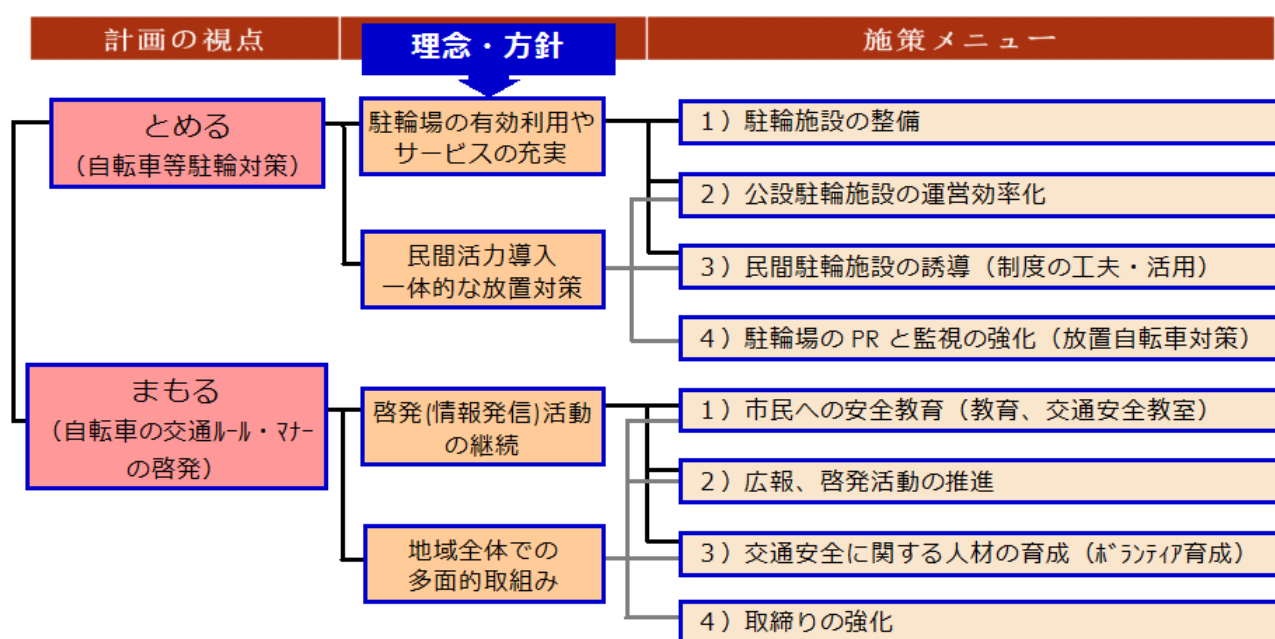
- ：自転車利用が集中する地域については、地域の総合的な安全性と快適性の向上を目的に、地域で活動する様々な主体が連携・協働し、自転車利用のルール、マナーの向上に係る活動を積極的に推進するものとする。

4.3 施策の体系

- ・ 4つの視点（目標）、柏市民の自転車利用ニーズ及び取巻く環境（既設駐輪場、道路交通環境、各種の案内誘導施設等）の現状及び課題等を総合的に勘案し、以下に施策体系を示す。

：今後の自転車利用対策は、自転車利用ニーズが量的に増加するとともに、質的にも多様化することを踏まえ、より効率的で柔軟な対応を可能にするために、その手法・手段として、民間の活力、民間の技術力、民間のビジネスとしての可能性といった視点も加えた施策体系とした。

■施策の体系



第5章 施策の取組み

5.1 自転車駐車等の対策

1) 駐輪施設の整備

(1) 取組み方針

- ・人口増加を背景に各種の市営駐輪場（路外駐輪場及び一部路上駐輪場）の整備やその運営管理及び附置義務制度の創設による民間の駐輪場整備を推進するとともに、放置対策やマナー啓発活動等を積み重ねてきたことにより、大量の放置自転車問題に一応の成果がみえてきたこと、また、市営駐輪場全体の利用状況に余裕があること、市の人口が今後横ばいしないしは減少に転じるとみられていることから、今後、市営駐輪場の新設は原則行わないものとする。
- ・ただし、駅周辺の市街地整備や地域開発の進捗等による局所的な需要増が見込まれる地域については、必要に応じ駐輪場整備を行っていくものとする。
 : 面整備事業を実施している北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域は、事業の進捗を見ながら駐輪場整備を行っていく。
- ・また、将来人口予測（年齢階層等に配慮した）、利用者の利便性、既設駐輪場の地権者の意向などを勘案しつつ、施設の必要性を見極めながら、既存の市営駐輪場の統廃合を進めていく。
- ・さらに、依然として一時利用駐輪場の不足が続いており、多様な手法を活用しながら一時利用対応の駐輪場の供給を進める。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①施設の安全性の向上 (修繕を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の長寿命化 →定期的な点検・メンテナンス、耐震補強の実施 →一定の整備後経過年数に応じ、外壁改修や内装塗装等の修繕 ・利用者の安全安心の向上 →防犯カメラの設置（安全確保と犯罪抑止）
②新規整備 (民間誘導を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地開発事業による局所的な需要増への対応 →北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域での駐輪場整備 →市営・民間駐輪場を、地域特性やニーズに応じ柔軟に供給 ・柏駅周辺を中心に、一時利用対応の民間の駐輪スペースを供給 →多様な手法の活用、必要な場所に必要な量を供給
③既存の利用区分変更 (定期利用と一時利用の柔軟な運用)	<ul style="list-style-type: none"> ・定期利用駐輪場の有効活用 →利用状況によって一時利用スペースを柔軟に増減させる →ICT等インターネットを活用した案内情報サービスの向上
④適正利用・適正配置、再配置 (廃止を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用が十分でない駐輪場等の利用増進 →施設スペック(屋根、スロープ等)の向上 ・統廃合の推進 →利用需要等を勘案し、適正配置を再検討 ・短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給 →民間駐輪場を中心に、必要な場所に必要な量を、適正供給

(2) 主な施策

① 施設の安全性の向上（修繕を含む）

- ・自転車利用者の安心安全な利用ニーズに応えるため、既存施設（市内 37 の駐輪場）の定期的な点検・メンテナンス、耐震補強などによって長寿命化を図りながら出来る限り既存施設の利用を継続していく。
- ・併せて、全ての駐輪場に防犯カメラを設置し、利用者の安全の確保と、犯罪抑止による利用者の安心の向上や施設メンテナンスの効率化を進める。
- ・また、主要なメンテナンスとして、既存施設の一定の整備後経過年数に応じ、外壁改修や内装塗装等の修繕を実施する。

※駐輪場の場所、経過年数及び施設スぺック

- ・各駐輪場の立地・施設の状況をみると、最寄駅からの距離が 300m 以上の駐輪場が 30% 超である。
- ・整備年別にみると、開設後 20 年以上が半数以上で、30 年超も 3 割弱ある。
- ・屋根ナシが 6 割弱を占めている。

■市営駐輪場の整備状況

		全 数		構成比	
			うち民営		
最寄駅からの距離	100m 以内	5	1	10.9%	
	100～200m	13	2	28.3%	
	200～300m	12	4	26.1%	
	300m 以上	16	2	34.8%	
整備年数	S 59 年以前	13	0	28.3%	
	S 60～H 6 年	14	0	30.4%	
	H7～H16 年	10	2	21.7%	
	H17～H26 年	8	7	17.4%	
	不明	1	0	2.2%	
施設形態	平置き	屋根ナシ	25	0	54.3%
		屋根付き	1	0	2.2%
		高架下	11	9	23.9%
	建屋 (鉄骨造)	1 階 2 層	4	0	8.7%
		3 階以上	5	0	10.9%
合 計		46		100.0%	

・資料：柏市交通施設課資料

② 新規整備（民間誘導を含む）

- ・市街地整備によって局所的な需要増が見込まれる北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域については、必要な駐輪場を整備する。直近においては、高柳駅西口について、高柳駅東西連絡通路の整備時期に合わせ平成 29 年度以降に駐輪場の新規整備を行う。
- ・上記駐輪場の整備に関しては、市営駐輪場、民間駐輪場（附置義務駐輪場、民間経営駐輪場等）を、地域特性や利用者ニーズを勘案しつつ柔軟に供給するものとする。
- ・商業集積が高い柏駅周辺等については、一時利用対応の民営の駐輪スペースを、多様な手法を活用しながら、必要な場所に必要な量の供給を推進する。

※現在の供給状況

- ：市内では、市営駐輪場が 37 箇所(指定管理含む)、民営駐輪場が 9 箇所、計 46 箇所の駐輪場が鉄道駅周辺を中心に整備されている。
- ：各駅別の収容台数は、柏駅が最も多く、全体の約 3 割、次いで JR 沿線の南柏駅、北柏駅と続き、東武線沿線では増尾駅、TX 沿線では柏の葉キャンパス駅に多く設置されている。
- ：一時利用の収容台数は、柏駅をはじめとした JR 沿線各駅と柏の葉キャンパス駅に多く、特に JR 沿線各駅に約 75%が集中している。

■先進事例＝民営事業者による公共駐輪場再整備／足立区

- ・足立区は、平成 24 年に開業後 30 年以上が経過し老朽化が進んでいた足立区営綾瀬東駐輪場について民間活力を導入し、民間資金による駐輪場の再整備(総工費 2 億円)を実施。再整備により電子マネー決済、ポイント付与サービスなどの導入による駐輪場の利便性向上とともに、WEB 監視カメラ設置によるセキュリティ強化が図られている。

■駐輪場概要

項目	概要	項目	概要
収容台数	3,785 台 ：一時利用 368 台 ：定期利用 3,417 台	導入サービス	Suica PASMO 決済 ポイント付与サービス WEB 監視カメラ (64 台) 管理人常駐

■駐輪場の状況



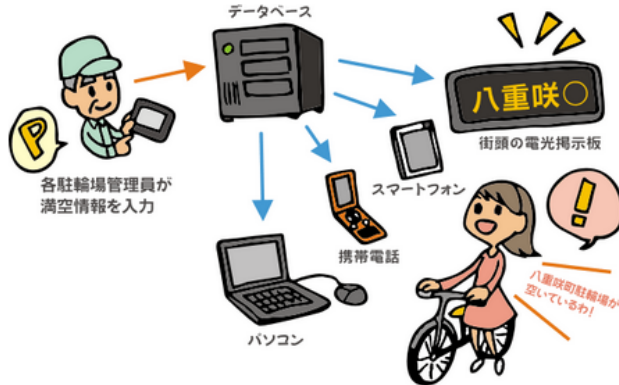
③既存の利用区分変更（定期利用と一時利用の柔軟な運用）

- ・定期利用駐輪場は、平日・土日とも定期利用スペースに一定の空きが発生していることから、その日の駐輪場の利用状況を踏まえ、一時利用スペースの増減を柔軟に行いながら、既設駐輪場の有効活用を推進する。
 - ：基本的には、全駐輪場について一時利用の受入ができるようにするとともに、一時利用回数券等の販売を促進し、駐輪場の有効利用を推進する。
- ・空きスペースの柔軟な活用にあたっては、ICT 等インターネットを活用した案内情報サービスの向上も併せて推進する。

■先進事例＝放置自転車等一時駐輪利用案内・誘導システム／公益財団法人 平塚市まちづくり財団

・各駐輪場管理員が満空情報を入力し、駐輪場のリアルタイムな満空情報が、携帯電話、スマートフォン、パソコン、街頭の電光掲示板で確認することができる

※現在は、自転車のみで、バイクについては対応していません。



空車あり・空わずか・満車のいずれかの情報が確認でき、利用者は事前にとの駐輪場を利用するか検討することができます。
満空情報は、下記の方法で確認することができます。

④適正利用・適正配置、再配置（廃止を含む）

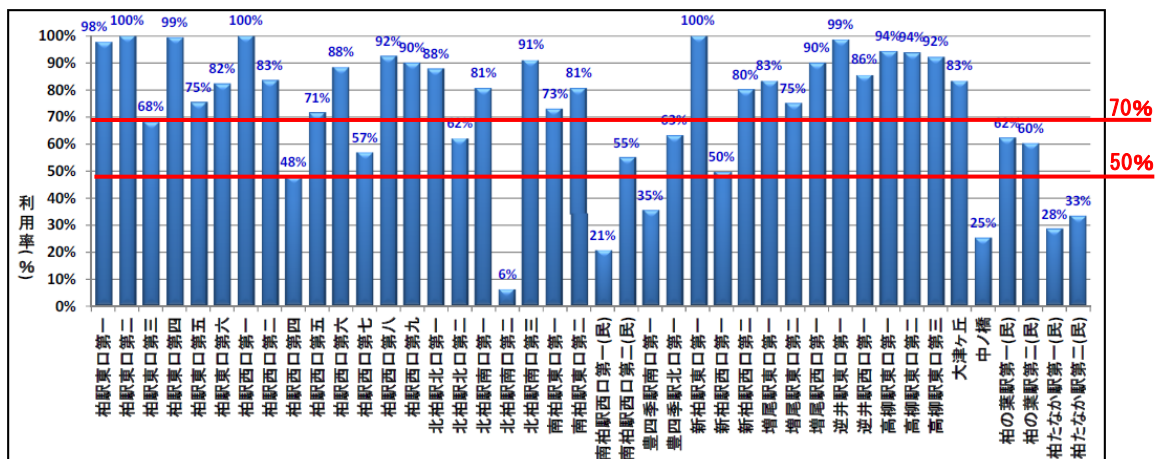
- ・市営駐輪場の利用の偏りを是正し、既存施設を最大効率で利用するために、利用が十分でない駐輪場等については、施設スペック(屋根、スロープ等)の向上を図るものとする。
- ・また、今後の利用需要等を勘案し、適正な配置計画に基づいた統廃合を進める。
- ・買物目的等の短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給については、必要な場所に必要な量の供給が必要であり、民間駐輪場を中心に適正な配置での供給を進める。

(①の3段目と対応)

※既設駐輪場の利用の偏り

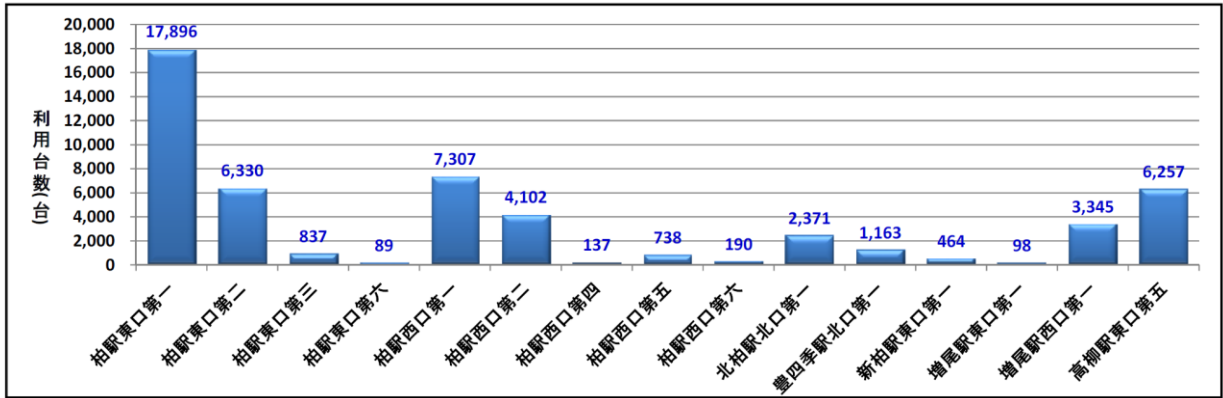
- ・市内の駐輪場は、その利用に偏りがあり、距離、階層、屋根の有無等で駐輪場が適正に使われていない現状がある。

■市営駐輪場の利用状況(平成25年度自転車定期利用の最高利用率)



・資料: 柏市交通施設課資料より作成

■市営駐輪場の利用状況(平成25年度一時利用台数(月平均利用台数))



・資料: 柏市交通施設課資料より作成

2) 公設駐輪施設の運営効率化

(1) 取組み方針

- ・既存の駐輪場については、駅からの距離等の利用利便性によって利用率に差があるとともに、利用者ニーズに運営管理サービスが十分に対応できていないこと等が指摘されている(アンケート結果やワークショップでの意見等)。
- ・従って、既存駐輪施設の利用効率を上げるために、具体的には駅からの利便性により即した料金体系の導入による利用の平準化を目指すものとする。
- ・また、運営管理の効率化やサービス向上のためには、個々の駐輪場の利用ニーズを勘案しつつ、運営管理における情報システムの活用や民間ノウハウの活用及び民営化等を進めるものとする。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①民営化	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場運営におけるサービスの向上と経費の削減 →指定管理者や民間主体による管理
②使用料の改定 (立地場所別料金・屋根の有無・階層別料金等)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐輪場の需給バランスの平準化 →駅近傍の定期利用料金の引き上げ →駅から離れた利用が少なく安価な駐輪場への誘導 ※併せて放置自転車や短時間駐輪ニーズの受け入れスペース確保
③料金収納の方法	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場利用者の利便性向上と行政コスト削減 →駐輪場料金の収納方法の工夫 →月極料金設定、コンビニ料金収納 等 ・電子マネーの活用・利用
④サービスの向上、柔軟な利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・料金改定と併せての利用利便性の向上 →設備やサービスの高質化(ラック、屋根設置 等) →セキュリティの充実 →上記を加味した料金設定の検討
⑤レンタサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場空きスペースを活用した自転車利用促進 →レンタサイクルの利用推進 →ポート整備や運営管理方式の検討

(2) 主な施策

①民営化

- ・多様化する利用者ニーズに効果的、効率的に対応するために、民に出来ることは民に(民間活力の導入)を基本スタンスとして、指定管理者や民間委託による管理の改善や効率化を推進し、サービスの向上と経費の削減を図るものとする。

：具体的には、個別駐輪場の採算性などを勘案し、柏駅周辺の市営駐輪場(14箇所)について、指定管理等による駐輪場経営を進める。

※指定管理者制度の導入のねらい

- ・市民サービスの向上→月極の導入、カード決済やポイント制の導入
- ・行政コストの削減→公的管理では限界がある24時間セキュリティーの確保等

※指定管理者制度導入における柏駅周辺と他の駅での取組みの差別化

- ・柏駅と他の駅では、駐輪場の利用ニーズ(特に一時利用ニーズ)に差があり、よりニーズが先鋭化している柏駅周辺については、民間駐輪場運営会社等による機動的な運営管理を推進する。
- ・柏駅以外の駅周辺の駐輪場については、今後の高齢者の社会参加の場の確保の

必要性等を勘案し、シルバー人材センターの活用を継続しつつ、より効率的な運営管理の方法を検討するものとする。

②使用料の改定（立地場所別料金、月額料金・屋根の有無・階層別料金等）

- ・駅近傍の駐輪場は、人気も高く、定期・一時利用とも利用が偏っていることを是正し、既存駐輪場の需給バランスを平準化するため、駅近傍の定期利用料金を引き上げることによって、駅から離れた利用が少なく安価な駐輪場への移動を促し、放置自転車や短時間の一時利用駐輪ニーズの受け入れスペースの確保を進める。

※使用料の改定について

- ・利便性の高い駅近傍と駅から離れた駐輪場での利用ニーズの差が大きく、需要（人気度合）に応じた料金設定のあり方の検討が必要になってきている。
 - ：具体的には、利用ニーズが高い駐輪場については、「柏市受益者負担の適正化基準(平成 25 年)」による最大の 1.5 倍まで引き上げることを検討する。
 - ：また、受益者負担については、経常的な運営管理費用だけでなく、長期的なメンテナンス費用等も含めた受益者負担のあり方についても検討する必要がある。

※使用料引き上げに関する市民説明における留意事項

- ・ワークショップにおいて「市は料金を上げたいのか？」「今の料金が高いか安いかは感覚的な問題」との意見もあり、料金引き上げにおいては以下に留意する必要がある。
 - 明確な理由（改訂の目的や必要性）
 - 判りやすい料金体系（及び必要な設備やサービスの向上）
 - 同時にサービスの高度化等を P R（別途の予算措置等が必要）
 - 時間をかけた周知（広報や H P 等の活用）

③料金収納方法の工夫の検討

- ・駐輪場利用者の利便性ニーズへ対応しつつ、同時に行政コストの削減を図るために、駐輪場料金の収納方法の工夫について検討するものとする。
- ・具体的には、利用希望期間の長短がある現状に対応するための月極料金設定や、料金収納における利用者の煩雑さを解消するための工夫等の導入を進める。
：コンビニ収納の導入や駐輪場における自動料金支払機の設置等が想定される。
- ・短時間駐輪需要に対応するためには、短時間無料制の導入、電子マネー、ポイントの付与など民間駐輪場が行っている手法の導入を検討する。

■先進事例＝コンビニ収納／船橋市

- ・金融機関の窓口（ゆうちょ銀行・郵便局を除く）、にて納付書払いが可能です。また、平成 25 年 11 月 22 日よりコンビニエンスストアでも納付書払いが可能となりました。


■先進事例＝クレジットカードによる自転車等駐車場使用料の支払い／市川市

- ・クレジットカードを利用して市税・料金が支払える（H25.4 から）。
- ・インターネットからも支払えるので 24 時間手続可能。

インターネットから24時間手続きができる！

『25年4月』から
市川市の税金・料金を
クレジットカードを使って
24時間納付できます！

パソコンでも！
携帯電話でも！



24時間いつでも
時間を気にせず
いつでも支払えます

分割納付も可能
支払回数も選べます
一括 分割 リボ

ポイントも貯まる
クレジットカード会社の
ポイントが貯められます

■先進事例＝草加駅東口短時間無料駐輪場1／草加市

- ・2時間無料。その後2時間ごとに100円（125cc以下の原付バイクは200円）

注意事項：短時間（2時間の無料時間）駐輪を想定した料金としています。長時間駐輪すると高額な利用料金が発生します。3時間まで無料の草加駅西口短時間駐輪場を利用するか、鉄道利用時など長時間の駐輪となる場合は周辺の民間駐輪場を利用してください。利用料金の上限は500円（原付バイクは1000円）です。48時間を超えて駐輪している車両は撤去対象となります。撤去対象となった自転車は放置自転車保管所に移送する場合があります。



■先進事例＝短時間駐輪場2 / 市川市

お買い物駐輪場コーナーを設置
・市川第7駐輪場→日中の放置自転車対策として「買い物等による短時間利用」の駐輪場へ
＊使用形態は、一時使用で機械ゲート式無人管理。
＊料金は、2時間まで無料。以降2時間ごとに100円で、1日（24時間）最大500円。
＊収容台数は、210台



④サービスの向上、柔軟な利用促進

- ・利便性が低い駅から遠い駐輪場は価格が安くても利用が増えないことも考えられることから、料金改定のみではなく、利用利便性の向上に資する設備やサービスの高質化を視野に入れ、需給バランスが図られるよう工夫する。

※需給バランス工夫のためのサービスの向上とは

- ・人気度／月極・階層別・屋根の有無別など、きめ細やかな料金設定により利用者の選択肢を増やす。
- ・併せて、「屋根の設置」「ラックの利便性向上」「高価な自転車を安心して駐輪できるようなセキュリティの充実」等、サービス向上のための「機器の導入」を進める。

■駐輪場利用料金に関わる市民意識(ワークショップでの意見)

項目	意見
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> ・料金に対する利用者の感覚は、料金単独では判定しにくく、<u>設備や管理面(料金徴収の簡素化や短期契約の導入等)でのサービスに見合った料金設定(短期契約等を含む)が必要</u> ・利便性に基づく料金格差をつけていくとともに、<u>利用者のニーズに応じてきめ細かな配慮したり、全体的に利用利便性を上げていくようなサービス面での工夫(充実)が重要</u>である


⑤レンタサイクルの推進

- ・放置対策や自転車利用のシェアリングを目指し、既設駐輪場利用の平準化や効率利用と併せた駐輪場の有効活用として、レンタサイクルの利用を推進する。

：レンタサイクルの利用促進のためには、貸出・返却場所が複数用意され、利用の自由度を確保する必要がある、そのための情報システムの確立やレンタサイクルの配置バランスの確保の仕方等を含めた運営管理の方法等について検討を深めるものとする。

■柏駅のレンタサイクル（柏市駐輪場マップより抜粋）

レンタサイクル **レンタサイクルを
利用してみませんか。**



■設置場所： 柏駅東口第二駐輪場
（柏そごう本館と常磐線との間）

■電話番号： 04（7164）7144

■利用方法： 1月利用・1日利用

■受付時間： 6：00～22：00

■利用時間： 1月利用
・正利用…18：00～翌日の8：00
・逆利用…8：00～18：00
1日利用…6：00～22：00

■収容台数： 1月利用（50台）
1日利用（30台）

■使用料

	1月利用	1日利用
一般	2,060円	210円
高校生以下	1,030円	100円

■許可申請方法
本人確認のできるものと使用料を持参し駐輪場へ、1月利用の許可申請は、前月の1日～25日に駐輪場で受付を行ないます。

■休業日： 年末年始（12月29日～1月3日）

皆様が安全・安心にお使いいただくために点検・整備を行っております。
レンタサイクルをご利用の際は、次の利用者のために大切にお使い下さい。

○現在の利用状況は、ほぼフル稼働に近く、採算ベースにも乗った運営がされている。



〈参考資料〉

○駐輪場利用（収支）のバランス

- ・本市では、手数料制度から利便性を金額の差で公平性を図る目的で使用料金制とした。
→鉄道沿線別、駅舎からの距離別、利用率別に5ランクにわけ料金を設定。
- ・現状で、駐輪場によって利用率が異なることから、現料金では需給バランスが図られておらず、市内駐輪場毎の収支バランスでは、駐輪場毎の差が大きくなっている。
 - ：収支が良い駐輪場 収入／支出が150%以上の駐輪場
→柏駅東口第一、柏駅東口第六、高柳駅東口第五
 - ：収支が悪い駐輪場 収入／支出が75%未満の駐輪場
→柏駅東口第四、柏駅東口第五、柏駅西口第二、柏駅西口第五、柏駅西口第六、柏駅西口第七、柏駅西口第八、柏駅西口第九、北柏駅南口第一、北柏駅北口第一、豊四季駅南口第一、豊四季駅北口第一、新柏駅西口第一、新柏駅西口第二、増尾駅東口第一、増尾駅東口第二、逆井駅西口第一、高柳駅東口第一、大津ヶ丘、中ノ橋
 - ：駐輪場全体での収支は、77.9%（＝受益者負担率）。
→駅直近の駐輪場の収支が、駐輪場全体の収支を75%超まで引き上げている。

○近隣自治体とのバランス

- ・本市と周辺市における駐輪場使用料を比較すると、本市の駐輪場使用料は割安となっている。

： 柏市の一般利用者の駐輪料金	310～ 930 円／月	
： 近隣他市の料金	船橋 640～ 750 円／月	
	松戸 820～1,540 円／月	
	市川 1,080～2,160 円／月	
	千葉 400～2,000 円／月	※平成27年1月現在

3) 民間駐輪施設の誘導（制度の工夫・活用）

(1) 取組み方針

- ・主に買物等目的等の自転車利用者の駐輪ニーズに効率的・効果的に対応する(必要などころに必要な量を確保する)ために、民間の自転車駐輪施設の整備を促進する。
- ・民間駐輪場の整備促進を支援するための環境整備や制度整備を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①鉄道事業者への働きかけ	・鉄道事業者への自転車法に基づく自転車駐車対策への協力や自主的な取り組みを働きかける。
②附置義務の見直し	・自転車条例の附置義務条項見直しにより、必要な駐輪場を確保する。 →附置義務基準の緩和（敷地から少し離れた場所でも可） →きめ細かな民間駐輪場供給
③民間駐輪場の誘導・支援(補助金や制度の創設)	・民間駐輪場設置のための助成・優遇措置適用の制度創設により、放置者や買物客の受け皿となる駐輪場を確保する。 →民間駐輪場整備に助成金

(2) 主な施策

①鉄道事業者への働きかけ

- ・鉄道事業者に対して、自転車法第5条第2項に基づき積極的に自転車駐車対策への協力や自主的な取り組みを働きかける。

②附置義務の見直し

- ・必要な場所に必要な駐輪場を確保するために、利用者にとって利便性の高い駐輪場が確保されるよう、また附置義務対象の事業者が設置しやすいよう、自転車条例の附置義務条項の見直しを進める。

：附置義務設置基準の緩和と適用基準の見直し（敷地から少し離れた場所でも可等）

：きめ細かな民間駐輪場供給と連携

※附置義務見直しの効果について

- ・附置義務条例の適用は施設整備を契機とするものであり、見直し効果の即効性は期待できないものの、建築確認における事前協議において、附置義務駐輪場の有効な整備を担保できるような工夫について検討する。

参考：建築基準法施行規則第一条の三（確認申請書の様式）に以下の書類の添付が明記（表二の八十五に記載）。

- 対象建築物＝自転車法第五条第四項の規定が適用される建築物
- 添付図書＝自転車法第五条第四項の条例の規定に適合することの確認に必要な図書
- 明示事項＝当該条例で定められた制限に係る駐車施設に関する事項

■先進事例＝柏市と全国政令市での附置義務の比較

柏市における附置義務の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○対象用途＝百貨店・スーパー・その他小売、銀行・金融機関、遊技場、学習塾・文化教室等、その他市町が必要と認めるもの ○設置場所＝敷地内又は施設から50m以内
全国政令市の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○柏市の対象用途以外を対象としているもの <ul style="list-style-type: none"> ・飲食店→さいたま市、千葉市、川崎市、新潟市、名古屋市、京都市、堺市 ・映画館→仙台市、さいたま市、川崎市、静岡市、名古屋市、京都市 ・カラオケボックス、スポーツ施設、病院、官公署等→さいたま市、川崎市、京都市 ・郵便局→さいたま市、川崎市、静岡市、名古屋市、京都市 ・コンビニエンスストア→京都市 ・事務所→仙台市、静岡市、福岡市 ○設置場所の違い <ul style="list-style-type: none"> ・50m以内→札幌市、さいたま市、川崎市、新潟市、名古屋市、広島市、北九州市、福岡市 ・100m以内→仙台市、岡山市 ・250m以内→京都市（原則50m以内で、やむを得ない場合） ・敷地内又は周辺→千葉市、静岡市、堺市、神戸市

③民間駐輪場の誘導・支援（補助金や制度の創設）

- ・①と同様に必要な場所に必要な駐輪場を確保するために、民間経営の駐輪場の設置に関して、助成及び優遇措置を適用するといった制度創設の検討を進める。
- ・助成・優遇措置とともに、民間駐輪場経営の進出を促すための環境づくりを支援する。
 - ：商店街における駐輪空間の整備の支援
 - ：鉄道事業者や商店会等の協働による駐輪場整備の調整支援
 - ：民間駐輪場を積極的に誘導する地域における、さらなる放置禁止の徹底や、近隣の市営駐輪場の料金設定の見直し等の検討

※駐輪需要と供給のミスマッチ

- ・アンケート・ワークショップでは「停めたい場所に駐輪場がない」「少しの時間だから」「駐輪場の位置がわからない」「有料だから」などの理由で自転車を放置しているとの意見が多数あった。
- ・自転車利用者の意見を踏まえれば小規模であっても、駐輪場が目的地の近くに点在していることが望まれる。

■先進事例＝民間自転車等駐車場整備助成金事業①／京都市

1 助成要件	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等駐車場の設置の目的が不特定多数の者の利用に供するものであること。また、自動二輪車のみを収容することを目的としたものでないこと。 ・自転車等駐車場の位置は、鉄道駅またはバス停留所から概ね 250 メートル以内、又は立地等について市長が適当と認めるものであること。 ・自転車等駐車場における自転車等の収容台数が 10 台以上であること。ただし、収容台数の計算に当たり、原動機付自転車及び自動二輪車については、1 台につき自転車 1.5 台分として換算するものとする。 ・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 2 項（鉄道事業者の協力義務）に基づき、整備するものでないこと。 ・京都市が出資金、基本金その他これらに準じるものの 4 分の 1 以上を出資している法人により整備するものでないこと。 ・自転車等駐車場を、開設の日から継続して 5 年以上運営すること。 ・自転車等駐車場の位置、構造及び設備について利用者の安全が確保されており、自転車等が容易に駐車できるものであること。 ・自転車等駐車場整備の工事着手は、交付対象事業への指定決定以後に行うこと。 ・自転車等駐車場の運営及び構造等に関し、市長が適当と認めるものであること。 ・京都市補助金等の交付等に関する条例第 11 条第 1 項第 2 号に規定する中止又は廃止により第 7 条に規定する申請が 1 年以内にされた事業でないこと。
2 助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・次の (1) (2) のいずれか低い方の額に 3 分の 2 を乗じた額（1,000 円未満は切捨て）とし、上限額は 400 万円とします。ただし、市長が特に必要と認めるものについては、600 万円（※1）とします。 （1）駐輪場設置のための土地取得費を除く建設費及び駐車器具整備費の合計額（※2） （2）標準整備費（下表を参照） ・1 台当たりの設備費に収容台数を乗じた額（原動機付自転車及び自動二輪車については、1 台につき自転車 1.5 台分として計算する。）

■標準整備費

形式	1 台当たりの設備費
平面式	60,000 円
立体式(機械式含む)※3	100,000 円

※1：平成 24 年度助成事業より適用する。

※2：整備費に含むものの例：駐輪器具、屋根、舗装、料金精算機、区画線、フェンス、建築確認申請費用等
整備費に含まないものの例：土地取得費、建物解体費等

※3：立体式とは 2 階建て以上の建築物、機械式とは機械収納型をいう（2 段式ラックや電磁ロック式ラックは平面式として扱う。）。

■先進事例＝民間自転車等駐車場整備助成金事業②／川崎市

補助対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者又は民間駐輪場運営事業者、商店街等 ※鉄道事業者は駐輪場設置の努力義務があるため、適用除外となります。
補助要件	<ol style="list-style-type: none"> 1 対象施設 <ul style="list-style-type: none"> ・一般公共の用に供される自転車等駐車場 ※商業施設等がその利用者や従業員のために設置する駐輪場は、対象外となります。 2 対象区域（(1)及び(2)の条件を満たした区域とします。） <ul style="list-style-type: none"> (1)平成 26 年度に補助対象となる駅周辺は、以下のとおりとなります。 ①放置禁止区域の未指定駅周辺【2 駅】〔平間駅、宿河原駅〕 ②放置自転車の多い駅周辺、駐輪場の収容台数が不足している駅周辺【14 駅＝駅名略】 ③周辺環境の変化が生じている駅周辺<区画整理事業等>【2 駅】〔登戸駅、向ヶ丘遊園駅〕 (2) 鉄道駅を中心に概ね 300 m 以内 (川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、武蔵溝ノ口駅周辺については、概ね 500 m 以内) 3 施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・収容台数 自転車 30 台以上を新設又は増設する場合 (原動機付自転車及び 125cc 以下の自動二輪車は、1.5 台分として換算します。) 4 補助金の返還 <ul style="list-style-type: none"> ・補助の交付を受けてから下記の期間内に廃止等をする場合には、期間に応じて補助金の全部又は一部の返還が必要となります。 ※平置式 5 年以上、立体自走式 7 年以上、立体機械式 10 年以上
補助金額	<ul style="list-style-type: none"> ・土地取得費を除く、「建設費」及び「駐車器具整備費」の一部を補助します。 ・補助金額は、「建設費及び駐車器具整備費の合計額」又は「自転車 1 台当たりの整備費の基準単価に収容台数を乗じて得た額」のいずれか低い額の 2/3 となります。

■1 台当たりの整備費の基準単価

構造	自転車	原動機付自転車又は 125cc 以下の自動三輪車
平置式	6 万円	9 万円
立体自走式	20 万円（立体機械式 30 万円）	30 万円（立体機械式 45 万円）

4) 駐輪場のPRと監視の強化（放置自転車対策）

(1) 取組み方針

- ・ 放置自転車を減らすためには、駐輪場への適正誘導と一体となった定期的な見回り巡回監視の実施がポイントになるが、現在の公的な駐輪場運営管理方法や巡回方法では自ずと限界があり、これらを経済合理的に実施するために、順次、民間の柔軟な経営や工夫の導入を図っていくものとする。
- ・ また、具体的な撤去活動についても、民間との連携を図る等、より効率的な活動を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①駐輪場運営と放置自転車対策(街頭巡回、撤去、保管)の連携や一体化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合管理体制の導入 <ul style="list-style-type: none"> → 駐輪場管理と放置自転車対策(巡回指導・撤去)を一体運営 ※民間の運営管理による効率的な放置駐輪対策 ・ 地域や商店会等と連携した放置対策強化 <ul style="list-style-type: none"> → 放置自転車の駐輪場への誘導・案内 → 例) 地域ぐるみによる巡回監視の運動推進
②駐輪場の適正利用誘導(案内)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多種多様な手法による案内情報の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> → 既存駐輪場(市営及び民営)の有効利用の促進 → 巡回指導員業務の見直し(①施策と連携)
③撤去活動+巡回指導活動の強化(午後の撤去の追加、一時利用スペースの活用)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車放置の抑止力強化 <ul style="list-style-type: none"> → 買い物客の放置が多い午後時間帯での撤去活動強化
④返還業務の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 撤去自転車等の引き取りやすさ等返還業務の効率化 <ul style="list-style-type: none"> → 撤去後の情報提供の強化 ・ 撤去能力の維持・強化 <ul style="list-style-type: none"> → 例) 保管スペースの確保 → 例) 既設駐輪場の空スペースを保管場所として活用

(2) 主な施策

①駐輪場運営と放置自転車対策（街頭巡回、撤去、保管）の連携や一体化

- ・ 効率的で機動的な放置駐輪対策のため、駐輪場の管理運営と放置自転車対応(巡回指導、撤去)を一体的に運営する総合管理体制の導入を進める。

※総合管理委託のメリット

- ・ 駐輪場管理と放置自転車対策を一体的に運営管理することにより、街頭巡回員が自社管理する駐輪場の空きスペースに放置自転車を誘導し、放置の減少と管理運営者の料金収入増の両立が期待される。
- ・ 駐輪場管理と巡回業務が兼任できるなど、効率化が図れ経費の削減が可能。
- ・ 管理、撤去、返還のスピードアップやタイムリーな情報発信によって市民サービスの向上が期待される。
- ・ 駐輪場利用者への窓口対応、撤去自転車等の問い合わせなどの一括対応サービスによって、市民サービスの向上が期待される。

- ・ 上記のような一括管理ができない場合や地域についても、効率的・効果的な巡回指導を工夫するとともに、商店会等と連携した駐輪場への誘導策の工夫を検討する。

- ：ボランティアによる巡回監視の実施
- ：商店会とタイアップした駐輪場利用回数券の提供などの検討

■先進事例＝駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化の事例①／江戸川区

・東京都の東端に位置し、周辺を川と海に囲まれた水辺豊かな江戸川区。自転車問題に関して先進的な取り組みを実施しており、全国的にも注目を集めています。とくに、「自転車の走るまち・放置自転車ゼロ」を目指して始めた「総合自転車対策」は、大きな成果をあげていることで知られています。この総合自転車対策は、平成17年度より4本の柱をコンセプト（①駅前駐輪場の整備、②放置禁止区域のエリア制実施、③自転車業務駅別委託による放置自転車啓発活動の効率化、④自転車利用者のマナー向上）に始められました。なかでも、自転車業務駅別委託による放置自転車啓発活動の効率化については、従来別々に業務委託がされていた、「駐輪場運営」「啓発・撤去」「集積・返還」の業務を駅別に一括委託し業務の効率化を図る、放置自転車対策として画期的な施策となっています。この取り組みの結果、江戸川区の放置自転車は、大幅に減少しました。

■先進事例＝駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化の事例②／足立区

業務内容	自転車駐車場の管理運営 放置自転車の撤去・移送業務（6駅周辺） 撤去自転車返還業務	
実施場所	東京都足立区 北千住駅・他5駅周辺	
従事者数	45名	
管理台数	北千住南自転車駐車場	1218台
	レンタサイクル	10台
	千住大橋自転車駐車場	347台
	五反野北自転車駐車場	673台
	関屋自転車駐車場	164台
	ベルモント公園、自転車駐車場	194台
移送所	中央本町移送所	
	所在地	東京都足立区足立四丁目
	収容台数	1000台

■先進事例＝市民協働型自転車利用適正化事業／西淀川区（大阪市）

・放置自転車問題を解決するために、平成20年度から市民に身近な区役所が中心となって、3年間の試行・検証を行う市民協働型自転車利用適正化事業を実施しています。

○市民協働型自転車利用適正化事業「Do!プラン」

- ・平成23年11月29日（火）、30日（水）、12月1日（木）に（御幣島・千船・福・出来島）駅前において放置自転車防止啓発活動を市民協働で実施しました。
- ・自転車の利用者や歩行者の方々に「やめよう放置自転車」のチラシと啓発ティッシュと啓発マスクを配布しました。

■先進事例＝天神チューリンクーポン／福岡市

- ・駐輪券を見せるだけでいろんなお店で特典・サービスが受けられます。
- ・下記4つの駐輪場の駐輪券がそのままクーポンになります。
- ・停めている間は何店でも使えます。（天神近郊80店以上）
- ・駐輪場の利用は3時間無料です。

○クーポン対象駐輪場

- ・天神駐輪場（警固公園地下）／営業時間＝午前6:00～午前0:30／収容台数＝1,502台
- ・きらめき通り駐輪場（岩田屋新館地下2F）／営業時間＝午前6:00～午前0:30／収容台数＝1,071台
- ・ソリアターミナル駐輪場（三越南側地下3F）／営業時間＝午前6:00～午前0:00／収容台数＝50台
- ・VIORO(ヴィオロ)駐輪場／営業時間＝午前10:00～午前0:00／収容台数＝自転車275台・バイク57台

※上記はいずれも3時間無料

②駐輪場の適正利用誘導（案内）

- ・既存駐輪場(市営及び民営)の有効利用を促進するために、多種多様な手法によって案内情報の発信を強化する。
 - ：パソコン及び携帯端末向けホームページへの掲載
 - ：インターネット利用での駐輪場空き情報の発信
 - ：駐輪場マップの作成・配布における地元商店会や町内会との連携強化
 - ：案内看板設置の工夫(自転車走行環境整備方策等との連携)
- ・巡回指導員業務の見直し(①施策と連携)

③撤去活動＋巡回指導活動の強化（午後の撤去の追加、一時利用スペースの活用）

- ・買い物客の放置が多い時間帯に放置自転車の撤去を行うことで、自転車放置の抑止力を高める。
 - ：柏駅周辺においては、買物目的での放置が増える午後時間での撤去活動の強化
 - ：また、放置禁止区域全般では、撤去活動時間を予告しない、ランダムな時間帯での撤去活動の実施

※午後撤去活動の必要性

- ・放置自転車の撤去は、午前中の決められた時間を実施しているが、それ以外の時間(特に午後2時～午後5時)に放置が増加するといった傾向がみられることから、その対応が必要である。

④返還業務の効率化

- ・撤去自転車等の引き取りやすさの向上や保管場所土地確保の困難性等を勘案し、撤去後の情報提供の強化による返還業務の効率化を図る。
- ・また、撤去能力の維持・強化のため、保管スペースの確保に努める。
 - ：利用率が低い駐輪場の空きスペースを撤去自転車保管場所として活用 等

■先進事例＝撤去自転車照会サイト-京都市

- 撤去自転車照会とは。
- ・京都市では、大量の自転車等が放置されることにより、通行の障害や危険が大きくなるおそれのある地域を「自転車等撤去強化区域」に指定して放置を禁止し、重点的に撤去を実施しています。また、それ以外の地域でも、相当数の放置があり、通行等に障害が生じている地域においては、撤去を実施しています。
 - ・撤去された自転車が保管所に保管されているかの検索を当サイトにて行えます。

- 撤去自転車照会の仕方
- ・防犯登録番号か車体番号を選択し、番号を入力後、照会ボタンをクリックして下さい。

※上記説明文の下に、照会用の入力照会画面が添付されている（下記参照）。

防犯登録番号 車体番号

京都府 ▼

※防犯登録番号で照会される場合は都道府県を選択してください。

上記で選択したいいずれかに該当する番号を入力して照会してください。

- ・防犯登録番号
漢字、英数字、-(ハイフン)等に続く連続する数字(5～8桁)を入力してください。
(例)「京都府警 01-0234567」の場合、「0234567」
「大阪府警 曾根 123456」の場合、「123456」
- ・車体番号
全てのアルファベットと数字を入力してください。

※いずれも完全に一致しなければ、正しい照会結果が表示されません。

5.2 自転車のルール・マナーの啓発

1) 市民への安全教育（教育、交通安全教室）

(1) 取組み方針

- ・すべての市民が年代に応じて自転車の安全利用に関する十分な教育が受けられるよう、これまで各機関が行ってきた安全教育の内容を整理し、連携した取り組みを推進する。
- ・ルール・マナーなどの安全教育の指導を受けた者には、駐輪場利用優先権等のインセンティブ付与等の制度導入の検討を進める。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①世代を問わない交通安全教育	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の状況に即した交通安全教育の推進 →幼児から高齢者に至るまでの各世代毎の交通安全教育 ・自転車安全利用講習の受講者増加施策の推進 →講習会開催のPR強化 →例) 受講者へのインセンティブ付与の検討 (受講者の駐輪場の優先的利用、TSマーク付帯保険の助成等) ・自転車利用者及び市民の意識改革の推進 →交通安全子ども自転車大会(ルールの学習と運転技術を競う)等への積極的参加の誘導
②交通安全教育の主体の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者に身近な主体による交通安全教育の推進 →保育園、幼稚園や小・中学校、老人会等が主体となった交通

(2) 主な施策

①世代を問わない交通安全教育

- ・幼児から高齢者に至るまでの各世代を対象とした交通安全教育を推進する。
 - ：教育機関と連携した自転車安全利用講習を強化する。
 - ：市営駐輪場の利用者に対し、直接自転車安全利用の講習会を実施していくなど検討する。

※安全教育の充実について

- ・自転車利用の多様化を背景に、高齢者や自転車が絡む交通事故の割合が多くなっている傾向が進んでおり、年齢、学校、職種など、それぞれの特性によって、きめ細やかなルールやマナーの実践を習慣づけるための啓発活動や、充実した交通安全教室の継続的な実施が必要である。
- ・現状の問題・課題
 - ：法令改正への迅速かつ正確な対応が必要。
 - ：交通安全教室の開催頻度や、利用者ニーズへの対応が必要。
 - ：ビデオ上映、交通講話等で、実践を習慣づけることが必要。

- ・自転車安全利用講習の受講者へのインセンティブとして、駐輪場の優先的利用、TSマーク付帯保険の助成などを検討する。
- ・交通安全子ども自転車大会など、交通ルールの学習と運転技術の安全性を競う場への積極的参加の誘導により、自転車利用者及び市民の意識改革を推進する。
 - ：併せて、スケアードストレイトなどを介した学習によって、ルールとマナーの重要性の再認識を促す。

■先進事例＝子ども自転車ヘルメットの購入費助成／八王子市

- ・SGマークの付いたヘルメット1個につき、2,000円を助成します。但し、購入金額が2,000円未満の場合は、当該金額となります。
(子ども一人に1個までの助成です。平成23年4月以降に補助を受けたお父さんは利用できません。)
- ・事業協力店で購入助成申込券(本チラシ)を持参し、ヘルメットの購入助成を申し出てください。販売店にある申請書に必要事項を記入のうえ、助成額を差し引いた購入代金を支払ってください。

■先進事例＝エルダーヘルメットの普及促進／大阪府

- 「自転車マナーアップ強化月間」の実施
- ：主催＝大阪府交通対策協議会(大阪府、大阪府警察本部、大阪市、堺市など26機関)
 - ：目的＝自転車利用に関する交通ルールの徹底と交通マナーの向上を図り、自転車による交通事故の防止。
 - ：期間＝平成26年9月1日(月曜日)から9月30日(火曜日)までの1カ月間
 - ：重点項目
 - 高齢者の自転車ヘルメット(エルダー・ヘルメット)着用の推進
 - 自転車利用者のルール遵守の徹底
 - ：主な取組内容
大阪府交通対策協議会に参画する各機関が連携し、自転車安全利用の促進と、自転車利用者による交通事故防止のための取組みを行います。
交通安全教室等、各種行事における高齢者向け自転車ヘルメットの普及・促進

■先進事例＝エルダーヘルメットの無料配布事業／大阪府

- ・大阪府交通対策協議会は、自転車利用高齢者の頭部負傷を原因とする交通死亡事故を防止するため、高齢者の自転車ヘルメットであるエルダーヘルメットの着用を推進しているところですが、高齢者が自転車利用時にヘルメットを着用する環境を早期に構築するため、
 - 自転車事故により負傷し、警察署に届け出た
 - 運転免許証を自主返納した※(抽選)
- 75歳以上の高齢者に期間、個数等限定で無料配布する事業を企業・団体様のご協力により開始。

■参考図＝エルダーヘルメット



・資料:参考図は大阪府のHPより抜粋整理

②交通安全教育の主体の多様化

- ・それぞれの自転車利用の特性に応じて、保育園、幼稚園、小中学校、老人クラブなどの身近な主体によって、積極的な交通安全教育への取組みが推進されるよう支援を進める。
 - ：交通安全教育実施主体の育成とボランティアの育成
 - ：H28から保育園、幼稚園は自ら交通安全教育を行う

※安全教育の現状と課題について

- ・人命尊重はもとより、事故そのものの減少を図ることを理念に、市内の各幼稚園・保育園・小学校・中学校・高等学校、保護者、高齢者福祉施設などへ柏市交通指導員が出向き交通安全教室を行っている。
- ・交通指導員のための活動には限界があり、交通安全教室の主体を担える人材育成が求められている。

■先進事例＝自転車運転免許証／町田市

- 小学3年生以上を対象に自転車運転免許証を交付（2014年2月現在）
 - ・自転車事故の防止と運転マナーの向上を目的とした取り組みの強化を図ろうと、警察と協力し、平成17年度から「町田市自転車運転免許証」の交付を開始。
- 交付対象
 - ・活動範囲が広がり始めるといわれている小学3年生以上。
- 「自転車運転教室」を開催
 - ・「自転車運転教室」の中で、交通安全教育講習・自転車実技講習・筆記試験を受けた子どもたちに「町田市自転車運転免許証」を交付。

2) 広報活動の推進

(1) 取組み方針

- ・情報発信の多様化が進展している状況を活用し、地域の事情に即した、且つ効率的で訴求力のある広報活動に取り組んでいく。
- ・また、多様な情報発信媒体を活用した、地域や利用者主体でのルール・マナーの啓発活動等への支援に取り組む。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①ルール・マナーに関する情報提供(ポスター、HP、広報等)	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる場所でのルール・マナー情報発信 →公益施設、柏駅、商店街、駐輪場に、ポスターの掲示 ・多様な情報発信 →市報、市ホームページ、ツイッター及びケーブルテレビ、デジタルサイネージ等

(2) 主な施策

①ルール・マナーに関する情報提供(ポスター、HP、広報等)

- ・市内の公益的施設や柏駅を中心とした商店会、駐輪場などに、自転車利用のルール・マナー向上を促すポスターを掲示する。
 - ：ルール・マナーのポスター等の公募及び掲示
 - ：ルール・マナーに関するテーマ性や統一性のあるマークの作成・活用
- ・市のホームページ、市報やケーブルテレビ、デジタルサイネージによる自転車関連情報提供の充実を図る。
 - ：柏市ホームページの充実、ツイッターやデジタルサイネージの活用
 - ：自転車法での責務を担う関係者のホームページとの連携
 - ：柏市内の自転車利用の総合的なポータルサイトの設置及び運営の検討
 - ：市報などによる定期的な情報提供(スポット情報の織込み)

3) 交通安全に関する人材の育成（ボランティアの育成）

(1) 取組み方針

- ・自転車利用の安全性や快適性の向上に係わる関係者相互の交流・連携を深めるとともに、関係者(柏市、警察署、道路管理者、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会、地域のコミュニティー団体(町会、商店会等)、市民(家庭))個々が主体的な取組みを進められるような『場や機会の設置等』の支援を推進する。
- ・以上の総合的な活動支援によって、交通安全に係る人材育成を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①地域の人材育成	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な人材育成の仕組みづくり →市の取組みの継続とノウハウの広範囲な引き継ぎ ・交通安全教育体制の充実 ・交通安全教育・指導における企画や支援活動の強化
②交通ボランティア	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全指導のためのボランティア要員の育成を支援 ・県の交通安全推進隊との連携
③主体的な活動ヘシフト	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体でのルール・マナーの習得 →地域や市民が主体的に取組むような環境づくり →市は、主体的な活動の促進と必要な援助・助言

(2) 主な施策

①地域の人材育成

- ・市の取組みの継続とともに、そのノウハウを広範囲に受け継ぎ、交通安全活動を広範囲かつ総合的に推進していくための人材育成の仕組みづくりを検討するものとする。

※安全教育の人材育成について

- ・市職員2名がこれまで取り組んできたが、自転車利用ニーズの多様化や量的な増加を勘案すると、新たな人材育成や、次世代へ受け継いでいくための仕組みづくりが不可欠。
- ・専門知識を要するため、しっかりとした交通指導員の教育が必要である。

- ・交通指導の対象となる市民生活に即した交通安全教育体制の充実を推進するものとする。
 - ：幼児や児童から小中高校生を対象に、教職員が直接交通安全に係る指導を行えるよう取り組む。
 - ：大学生等については、学生自らが主体になり交通安全の指導に取り組む。
 - ：一般市民については、町会単位等を中心に、町会自ら街頭指導が実施できるようリーダー育成に取り組む。
- ・上記のような地域における総合的な交通安全教育を展開していくために、柏市は交通安全教育における、企画や支援活動を強化するものとする。
 - ：これまでの柏市の役割「企画、調整、実施」⇒今後の役割「企画、育成、助言」

②交通ボランティア

- ・リーダー育成に加えて、交通安全教育のためのボランティア要員の育成を支援するものとする。

【とめる・まもる編】

- ： 警察OBや損害保険会社との協力や連携を進める。
- ： 県の交通安全推進隊との連携を進める。
- ： ボランティアについては、継続的な活動が可能なように市は支援に努める。

③主体的な活動へシフト

- ・ 次世代リーダーの育成施策に連動するが、交通安全指導におけるルール・マナーの習得を地域や市民が主体的に取り組むような環境づくりを促進する。
- ・ 市は、主体的な活動の促進と必要な援助・助言を行う。

4) 取締りの強化

(1) 取組み方針

- ・道路交通法の改正に伴う自転車走行ルールの取締り強化や罰則規定の盛り込み、またこれらに連動して、道路空間整序のための放置駐輪の取締り強化の流れを受け、必要な指導・取締りを行う。
- ・また自転車利用は手軽な乗り物であることから、ルールが安易なマナーに置き換えられる傾向があること等を勘案し、自転車利用に関するマナーはルール化を前提にマナーの徹底を図るといった、意識の転換を促進する。
- ・上記の方向性を地域ぐるみで共有するといった環境づくりを推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ルール順守の意識浸透を地域ぐるみで推進 <ul style="list-style-type: none"> →警察による自転車走行の取り締まり強化（危険運転者への講習受講命令等の徹底） →（一般）市民参加での巡回監視の検討 ・警察による指導及び取締りの効果的な推進 <ul style="list-style-type: none"> →警察と柏市相互で走行ルール違反や放置実態等の情報の共有 →市民(自転車利用者等)への情報発信を強化
②交通ボランティア等による指導の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ぐるみのルール順守運動の展開 <ul style="list-style-type: none"> →市及び様々なグループ・団体との情報共有や連携強化
③関係機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関の連携強化による街頭巡回活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> →柏警察署、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会等の連携強化 →情報発信の強化 ・自転車の安全利用に関する情報発信や身近な相談窓口の支援 <ul style="list-style-type: none"> →高齢者への一時利用回数券の配布（免許証返納に併せて） →自転車販売店や自転車メーカー等と連携した情報発信 →販売店での自転車購入時のルール・マナー等の啓発

(2) 主な施策

①取締りの強化

- ・警察による自転車走行の取締りに加え、一般市民も参加したルール順守の意識の浸透を地域ぐるみで推進する。
- ・警察による指導及び取締りをタイムリーで効果的に推進するために、警察と柏市相互で走行ルール違反や放置実態等の情報の共有化を図るとともに、市民(自転車利用者等)への情報発信を強化する。

②交通ボランティア等による指導の強化

- ・地域ぐるみでのルール順守運動を展開するために、様々なグループ・団体との連携強化を図る。
 - ：地元商店会有志によるルール順守のための巡回活動
 - ：高校生マナーアップ隊による活動

■先進事例＝クリーンキャンペーンの実施／柏市等

<p>■平成26年度 駅前放置自転車クリーンキャンペーン実施計画</p>	
1	<p>ポスター掲示 標語：『困ります！ 自転車置きざり 知らんぷり』 (1) 各近隣センター 21箇所 (2) 市内各学校 76校（小学校：42校／中学校：20校／高等学校：14校） (3) 市内各駅 9駅（JR：柏駅、南柏駅、北柏駅／東武：柏駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、豊四季駅、高柳駅） (4) 各駐輪場 41箇所 (5) その他 15箇所（柏市役所本庁舎、沼南支所、中央公民館、沼南公民館、図書館、市民文化会館、アミューゼ柏、消費生活センター、富勢出張所、柏駅前行政サービスセンター、柏市インフォメーションセンター、篠籠田自転車保管所、柏市シルバー人材センター、柏市リサイクルプラザ（廃棄物政策課）、保育運営課（保育園48箇所）</p>
2	<p>広報活動 (1) 広報かしわ（10月1日号）に掲載 (2) 10月1日から11月30日の期間、柏市ホームページに掲載</p>
3	<p>撤去活動 ※10月22日（水）から10月31日（金）まで強調期間</p>
4	<p>街頭啓発活動（別添詳細） ・10月22日から10月31日の強調期間中、柏警察署、柏市自転車等駐車対策協議会委員、鉄道事業者、地元商店会、百貨店等の協力のもと、のぼり旗を掲げ、柏駅周辺で啓発物の配布と合わせ、自転車を放置しようとした人々に対し、駐輪場へ案内する等の街頭啓発活動を実施する。 ※実施時間帯：午後3時00分から午後4時00分まで ・10月23日（木）柏駅東口、柏駅西口（雨天中止）</p>
5	<p>配布物 ・自転車交通ルールチラシ、反射材 ・ポケットティッシュ</p>

<p>■駅前放置自転車クリーンキャンペーン街頭啓発実施計画</p>	
1	<p>内容 ・千葉県自転車等問題対策委員会が主唱する「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の一環として、柏駅周辺の放置自転車等禁止区域に自転車等を放置する人々に対し、街頭啓発活動を一齐に実施する。</p>
2	<p>日時・場所 (1) 平成26年10月23日（木） (2) 柏駅東口（東口駅入口（2階ダブルデッキ）集合） 集合時間午後2時50分／活動時間午後3時から午後4時まで</p>
3	<p>参加者 (1) 柏駅東口周辺啓発 14名 ・地元商店会、百貨店、鉄道会社、日本ガーディアンエンジェルス、柏市自転車等駐車対策協議会、その他民間団体 (2) 柏駅西口周辺啓発 16名 ・地元商店会、柏警察署、柏駅周辺見廻隊(チャオ)、柏市自転車等駐車対策協議会、シルバー人材センター</p>



※クリーンキャンペーンは、毎年実施されている。

③関係機関との連携

- ・ 柏警察署、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会等の関係機関との連携強化による街頭巡回活動の強化を図る。
- ・ 上記に関して、情報発信を強化する。
- ・ 自転車販売店や自転車メーカー等と連携して、自転車購入時などにルール・マナー等の啓発を実施するとともに、自転車の安全な利用に関する情報発信や身近な相談窓口の提供を支援する。

：併せて、自転車保険（盗難保険及び損害賠償保険）の加入を促進する。

- ・ 総合的な交通安全施策である高齢者の免許証返納に併せ、高齢者の安全な自転車利用を促進するために、駐輪場の一時利用回数券の配布等、インセンティブについて検討する。

■先進事例＝日本トイザラス、「自転車交通安全講習会」を開催

- ・ 日本トイザラスは、お子様の自転車の安全利用推進を目的として、2014年4月から5月中旬の週末において、「自転車交通安全講習会」を開催。
 - ・ 「自転車交通安全講習会」は、警察署の協力により、お子様やご家族に向けて、全国30店舗のトイザラスで実施され、ご参加いただいたお子様は、交通ルールや交通マナー、正しい自転車の乗り方等を学んでいただけます。（日本トイザラスー2014.4.11プレス発表資料より）
- ※近隣では、トイザラス柏店、野田店、松戸店等で開催されている。

■先進事例＝TX主催（柏市後援）で交通安全教室を開催

- ・ 柏の葉キャンパス駅側のららぽーと柏の葉2Fで、サイクルフェスタが開催され、自転車利用の交通安全教室が実施されている。
- ・ 実施体制は以下のとおり。
 - 主催：首都圏新都市交通鉄道株式会社（TX）／○後援：柏市、守谷市
 - 協力：三井不動産株式会社／三井不動産レジデンシャル株式会社／ららぽーと柏の葉／BICYCLE NAVI

TX サイクルフェスタ in 守谷&柏の葉 2014
5.10 SAT 参加無料
爽やかな風を家族みんなで感じよう!

交通安全教室
12:30-13:00
自転車の安全利用について教えていただきます。
協力：柏市・柏警察署
スピーィもくるよ!

おたのしみ
トークショーの後は **じゃんけん大会も開催!**
自転車やTXグッズ、ららぽーと柏の葉お買物券などが当たります!

河西 啓介 (BICYCLE NAVI・ディレクター)
ゲスト 団長 (安田大サーカス)

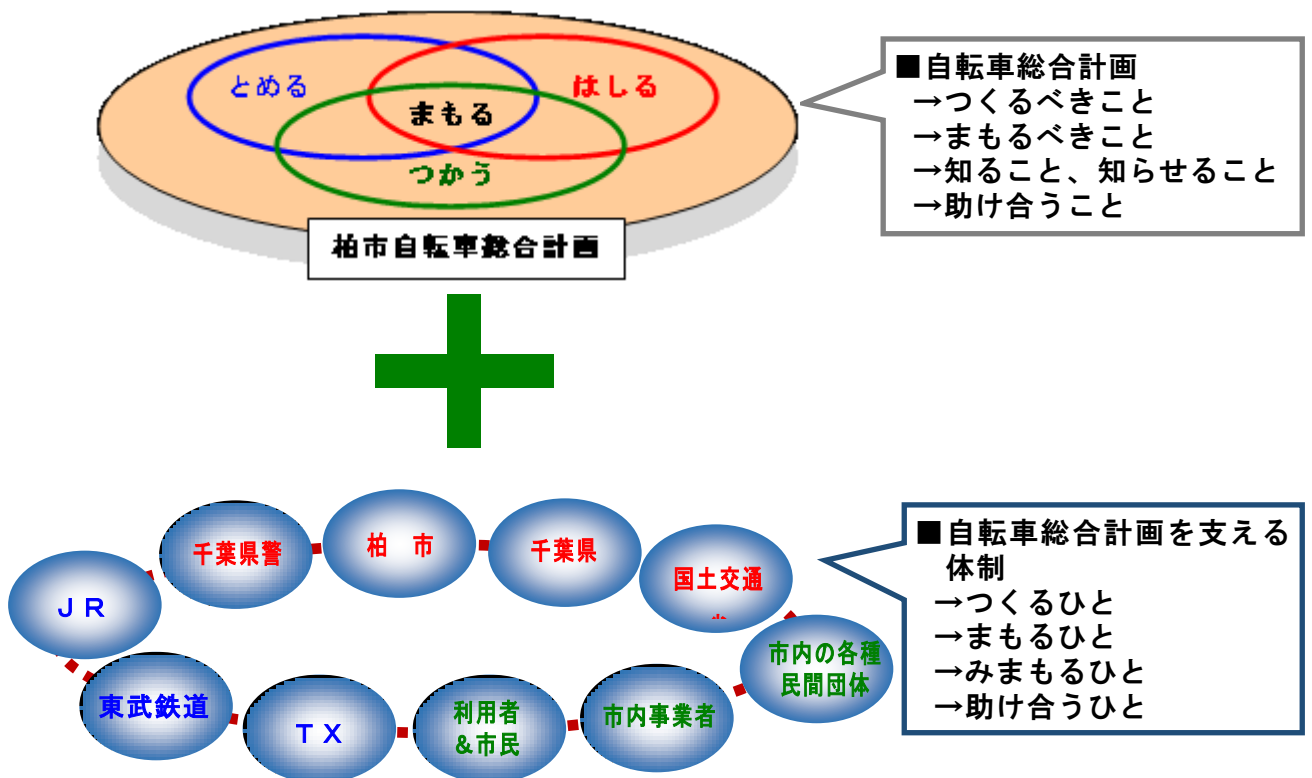
“自転車のある生活”の楽しみを提案するバイシクル・ライフスタイル誌 BICYCLE NAVI
寄数月20日発売 1,098円 www.bicycle-navi.net

5.3 施策の実現に向けて

1) 施策の取組み方針

- ・自転車総合計画は、自転車を利用する人、自転車利用の環境を整備する人(道路管理者や警察及び地方公共団体)、自転車利用の目的地・目的施設を運営する人(駅や商店、銀行等)が総合的に係わって初めて計画内容の実現が期待される。
- ・本自転車総合計画では、地方公共団体(柏市)が中心となって、自転車利用の安全性と快適性の向上を目指すとともに、関係者との連携協働によって、計画の実現性を高めていくものとする。

■自転車総合計画の取組みの全体像



2) 施策の重点的な取組み

《施策の要となる重点施策》

- ・総合計画では、柏市民の多様な自転車利用ニーズの高まりに対応するために、安全で快適な自転車利用環境を整えていくことを目標としている。そのためには、以下を具体的な目標に、放置自転車の減少と駐輪場の利用満足度の向上を目論んでいる。

：出来るだけ利用者が停めたい場所に自転車を止められるようにする
 ：安心して且つ快適に駐輪場や道路を使えるようにする

- ・3.1、3.2 では、体系的な施策のあり方を示したが、上記の目標を実現するためには、既存駐輪場の現状や自転車利用ニーズの質的变化を勘案し、「**既存施設の柔軟な活用**」「**民間活力の導入**」「**地域との連携の強化**」等の新たな視点に着目し、以下に示す施策について、特に重点的に取組むものとする。

■重点的に取組む施策メニュー

視点	施策の体系	重点的に取組む施策の内容
とめる	1) 駐輪施設の整備	②新規整備→柏駅周辺を中心に一時利用対応の民営駐輪スペースの供給 ③既存の利用区分変更→全ての定期利用駐輪場に一時利用スペースを確保
	2) 公設駐輪施設の運営効率化	①民営化→駐輪場運営における指定管理者の導入等 ②使用料改定→既存駐輪場の需給平準化 ③料金収納の方法→短時間無料制の導入
	3) 民間駐輪施設の誘導	②附置義務の見直し→基準見直しによる供給促進 ③民間駐輪場の誘導→支援(補助金制度の創設)
	4) 駐輪場のPRと監視の強化	①駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化→(民間)総合管理体制の導入
まもる	1) 市民への安全教育	②交通安全教育の主体の多様化→身近な主体による交通安全教育
	2) 広報活動の推進	①ルール・マナーに関する情報提供→ポスター、HP、広報等
	3) 交通安全に関する人材の育成	①地域の人材育成→継続的な人材育成の仕組みづくり ②交通ボランティア→ボランティア要員の育成支援
	4) 取締りの強化	③関係機関との連携→自転車の安全利用に関する情報発信や身近な相談窓口の支援

・注：施策の体系及び重点的に取組む施策の内容について、項目の頭の数字は、3.1、3.2 で示した施策の内容表の数字に対応している。

《パッケージ化による施策の推進》

- ・上表の重点施策の、特に「とめる」の施策において、民間の活力を最大限有効に活用するために、パッケージ化した施策として一体的に推進する。

：駐輪場運営の民営化（指定管理等）・・・・・・・・・・・・・・・・・・←2)の①
 ：民間駐輪施設の誘導（附置義務緩和、補助金制度創設）・・・・・・←3)の②③
 ：運営と放置対策を一体的に取組む総合管理体制の導入・・・・・・←4)の①

3) 施策の取組みスケジュール

・各施策の取組みについては、以下のとおりとする。

○「とめる」に関する施策

- ・既設の駐輪場のサービスの向上や運営の効率化を急ぐ必要があることから、「2) 公設駐輪施設の運営効率化」「3) 民間駐輪施設の誘導」を早期に着手する。
- ・「1) 駐輪施設の整備」については、継続的なメンテナンスを実施するとともに、区画整理事業等の進捗に応じた新設整備を進める。また、「4) 駐輪場の PR と監視の強化」については、継続的な施策として取り組む。

○「まもる」に関する施策

- ・「1) 市民への安全教育」「4) 取締りの強化」については、日常的に必要な施策であり、継続的な施策とし取り組む。
 : 交通安全教育の対象別では、すでに準備が整いつつある幼児及び保護者については前期、小学生、高齢者についてはその次の中期、それ以外については中期から後期にかけて順番に取り組むものとする。
- ・「2) 広報、啓発活動の推進」「3) 交通安全に関する人材の育成」については、取組みの手段や方法及び体制のあり方等、地域ぐるみでの活動実施に向けた検討を十分に行いつつ施策に取り組むものとする。

表 自転車総合計画の施策の取組みスケジュール

計画の視点	施策メニュー	前期	中期	後期
とめる (自転車等駐輪対策)	1) 駐輪施設の整備	▶		
	2) 公設駐輪施設の運営効率化	▶		
	3) 民間駐輪施設の誘導(制度の工夫・活用)	▶		
	4) 駐輪場の PR と監視の強化(放置自転車対策)	▶		
まもる (自転車の交通ルール・マナーの啓発)	1) 市民への安全教育(教育、交通安全教室)	▶		
	2) 広報、啓発活動の推進		▶	
	3) 交通安全に関する人材の育成(ボランティア育成)		▶	
	4) 取締りの強化	▶		

注：表中の期間区分は、前期4年、中期及び後期を各3年とする。