

3-1-3. 施策11 自転車シェアリングの普及促進

目的

区レンタサイクル、民間シェアサイクル等の自転車シェアリングの普及促進により、自転車総量の抑制、放置の抑制、駐輪需要の適正化を図るとともに、自転車移動の利便性向上を図ります。

今後の方向性

自転車シェアリングの普及促進により、区域を超えた自転車利用者の利便性の向上を図るため、民間シェアサイクルへの支援や実証実験を踏まえた検証を行うとともに、区レンタサイクル、コミュニティサイクルの役割や運営のあり方を検討します。

今後の取組み

○民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続）

- ・区施設への新たなポートの設置を検討します。
- ・公開空地、道路等へのポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺のサイクルポート設置等を推進します。



公園



公共施設

図 89 民間シェアサイクルポートの設置事例

○民間シェアサイクルの実証実験の評価検証

- ・民間シェアサイクルの実証実験の成果を踏まえ、利用実態に基づく、コミュニティサイクルとの役割分担を含め、今後のコミュニティサイクルのあり方について検討します。



図 90 民間シェアサイクル実証実験のポスター

※民間シェアサイクル実証実験

小規模のサイクルポートを駅周辺以外にも多数設置することにより、近距離の移動を重視した密なネットワークの整備を目指す民間シェアサイクルの実施による、区民の移動利便性の向上、区レンタサイクルの補完・代替等の効果を検証するため、令和2年度から2か年の予定で、二子玉川駅を中心とするエリアで実証実験を行っています。実験の実施にあたり、区は公園や施設敷地の一部をサイクルポート設置用に無償貸与する、区広報で周知に努める等の支援を行っています。

○レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用促進

- ・普及啓発によりレンタサイクル・コミュニティサイクルの利用促進を図ります。
- ・電動アシスト自転車の台数を増やす等、ニーズの状況に合わせ対応を図ります。
- ・駐輪場、レンタサイクルポートへのシェアサイクルのポート設置について検討します。
- ・経営の効率化・安定化を図るため、駐輪場、レンタサイクル、シェアサイクルの効果的な連携や民間活力の活用について検討します。



図 91 コミュニティサイクルポート（桜上水駅）

3-1-4. 施策12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進

目的

官民連携により、民間事業者の技術やノウハウを有効に活用し、駐輪環境のさらなる向上を図ります。

今後の方向性

民間事業者による駐輪場整備を促進するため、整備費用の助成や商業施設等の附置義務により誘導を図るとともに、整備した駐輪場が有効に利用されるための働きかけを行います。また、区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携による民間事業者のノウハウ等の導入を検討します。

今後の取組み

○民間駐輪場の整備促進

- ・住宅地内の空いている用地や商店街の空き店舗等に、民間駐輪場の整備を促進するため、整備費用を助成し、制度のPRにも努めます。

○附置義務駐輪場の有効活用

- ・商業施設等の建設時における附置義務制度により整備した駐輪場が有効に活用されるよう、サービスの質や利用利便性の向上を働きかけます。
- ・附置義務制度により設置された駐輪場の利便性が極端に低い事例もあることから、駐輪環境の向上等、より効果的な制度運用を図るため、利用実態などを踏まえた附置義務制度の効果的な運用を検討します。

○官民連携による民間スキーム導入の検討

- ・区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携によるシェアサイクルの併設、メンテナンスサービスや宅配ボックス設置等の付加価値サービスの提供、MaaSとの連携等について検討します。



図 92 駐輪場前に設置した宅配ボックス（烏山中央自転車等駐車場）

○エリアマネジメント活動との連携

- ・「エリアマネジメント」とは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組」^{※16}を指し、にぎわいづくり、地域ルールづくり、公共空間の整備・管理等、地域の価値を高める地域主体の活動が全国に広がっています。地域主体のエリアマネジメント団体による駐輪場の整備・運営、民間シェアサイクルの運営への参加等について、今後、地域主体のエリアマネジメント団体間との連携を目指します。

※16 「エリアマネジメント推進マニュアル」（国土交通省）2008 より

3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進

3-2-1. 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み

目的

すべての歩行者にやさしい街の環境を整備するとともに、円滑な救急活動等を実現するため、多様な手法により、放置自転車防止をさらに進めます。

今後の方向性

放置自転車については、ユニバーサルデザインの視点等から、視覚障害者、車いす、ベビーカー等の通行の妨げとなるだけでなく、非常時や災害時における救出活動に支障をきたすことから、適正な撤去活動を行います。駅前放置自転車クリーンキャンペーン等による適正な自転車利用の啓発、駐輪場利用への誘導、外国人利用者にも対応した情報提供を行う等、放置自転車防止に向けた取組みの充実を図ります。

今後の取組み

○放置自転車への対応の重点化

- ・放置自転車には、付近の駐輪場の案内図と駐車できない旨を記した啓発札を貼付ける等、自転車利用者に対し注意喚起を行い、駐輪場の利用の案内・誘導を行うとともに、放置されている自転車を適切に撤去します。



図 93 放置自転車の様子



図 94 放置禁止区域路面標示シート

○駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

- ・身近なまちづくり推進協議会等の地域活動団体や鉄道事業者等との協働により、駅前にて放置防止に向けたキャンペーンを行います。



キャンペーンポスター



梅ヶ丘駅でのキャンペーン実施の様子

図 95 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

○駐輪場利用への誘導

- ・駅周辺に整理誘導員を配置し、自転車利用者に対して、駐輪場を利用し放置しないように案内する等、駐輪場の利用を促進します。

○外国人利用者にも対応した情報提供の充実

- ・外国人利用者に対し、多言語対応した標示物により、駅前広場や駅周辺の公共の場所は、自転車等の放置禁止区域であることを周知するとともに、スマートフォンのアプリ等を活用し、自転車等を放置しないように、さらなる周知方法の工夫を図ります。

3-2-2. 施策 14 放置自転車対策事業の効率化

目的

放置自転車対策事業の効率化を図ることにより、放置自転車への対応をさらに効果的に進めます。

今後の方向性

現在の取組み方針を継続しつつ、より効率的な撤去活動や保管所の運営方法等について検討することにより、放置自転車対策経費の削減を進めます。

今後の取組み

○歩道の安全確保のための放置防止に向けた啓発

- ・歩行者の通行の妨げにならないよう、歩道の放置自転車を撤去するとともに、歩道の安全確保に向け、自転車利用者に対し駐輪場の利用を案内し、放置防止に向けた啓発活動を実施します。

○放置禁止区域の指定・見直し

- ・現在、放置禁止区域に指定されていないエリアにおいて、放置自転車の状況、駐輪場の整備状況を踏まえ、放置禁止区域の指定を検討します。

○効果的・効率的な撤去活動の実施

- ・買い物を目的とした短時間利用者による放置自転車への対応が課題となっていることから、各駅の放置自転車の状況に合わせて撤去作業の場所や回数の見直しを行う等、効果的・効率的な撤去活動を進めます。



図 96 放置自転車撤去作業の様子

○放置自転車等保管所運営の見直し

- ・放置自転車の減少の状況に応じて保管所の再編を行う等、保管所運営について維持管理費等も踏まえ見直しを行います。

○未返還自転車の有効活用

- ・引き取り手のない未返還自転車について、売却処分により税外収入の確保を行います。また、状態の良い自転車は、有効な資源循環の一環として、部品交換等の整備と点検を行い再利用します。再利用先としてムコーバ（MCCOBA）^{※17}によるアジア、アフリカ等への海外無償譲与をより一層推進します。



図 97 未返還自転車が有効活用される様子

資料：公益財団法人ジョイセフ提供

※17 ムコーバ（MCCOBA）：「再生自転車海外譲与自治体協議会」のことであり、本会は地方自治体の放置自転車対策の結果発生する良質自転車の有効活用策の1つとして、点検整備された良質自転車を「再生自転車」として開発途上国に無償譲与し、当該国における保健医療従事者等の有効な交通手段として利用されることにより、保健福祉の向上・増進を希求し、国際協力に寄与することを目的とするものである。

4. 基本方針4 自転車が身近な暮らしを支えるまち（日常生活を支える自転車利用の促進）

4-1. 個別方針7 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進

4-1-1. 施策15 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応

目的

コロナ禍をきっかけとして電車やバスの「三密」を避け、自宅から職場まで自転車で直接移動する通勤スタイルが普及してきています。また、以前から自転車が活用されてきた介護サービス等や、近年利用が急増している宅配サービスにおいても利用が普及してきました。環境にやさしい自転車通勤や業務利用の自転車の増加に対し、適切に対応していきます。

今後の方向性

自転車通勤は従業員の健康増進や通勤時の時間短縮等、事業者にとってもメリットがある一方、走行マナーの啓発や従業員の駐輪場の確保等、多くの対処すべき点があります。環境にやさしい自転車利用の利点を活かすため、区として区職員による自転車通勤に率先して対応するとともに、業務利用の自転車に対し、事業者との連携により交通安全啓発を図る等、増加する自転車通勤や業務利用の自転車に適切に対応します。

今後の取組み

○自転車通勤への対応

- ・自転車安全利用に関する情報、国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等を、区ホームページ等で提供します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○業務利用への対応

- ・個人事業者向けの損害賠償責任保険等、自転車保険の加入促進に向けた啓発を行います。
- ・業務中における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○駐輪場等における情報やサービスの提供

- ・区ホームページ上に掲載している自転車利用に役立つマップ情報等を二次元コードに変換して、駐輪場に掲出する等、駐輪場が自転車利用の情報ステーションとして活用されるよう環境整備を図ります。

<参考> CO₂排出量から見た交通手段

自転車は「環境にやさしい」と言われています。他の交通手段とどれくらい環境への負荷が違うのか、ヒト1人が1 km 移動する時に排出するCO₂量について、以下に示します。

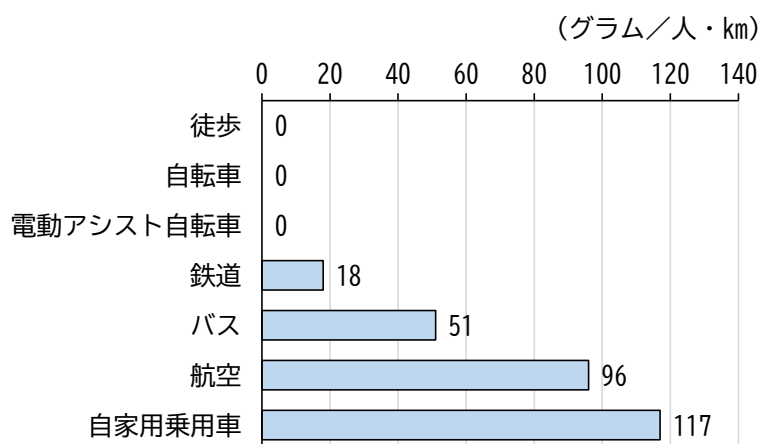


図 98 交通手段別CO₂排出量

資料：2018 年度（平成 30 年度）温室効果ガス排出量確報値（環境省、令和 2 年 4 月）に徒歩、自転車、電動アシスト自転車を追記し作成

注）元資料では、電気自動車は算出対象外

上の図は、移動によって生じるCO₂に限定し、平均的な値をあくまで目安として示したものです。

いままで家から職場まで往復 10km の距離を自動車（自家用乗用車）で通勤していたとすれば、自転車に乗り換えることで、1,170 グラムのCO₂ 排出量を削減することができる計算になります。

ただし、鉄道やバスの場合は、ひとりが乗るのをやめれば鉄道やバスが動かなくなるわけではないので、たとえ鉄道やバスから自転車に乗り換えたとしても、CO₂ 排出量は削減されません。

なお、ライフサイクルアセスメント（LCA：Life Cycle Assessment）という、ある製品のライフサイクル全体（資源採取－原料生産－製品生産－流通・消費－廃棄・リサイクル）の環境負荷を計算する方式もあります。