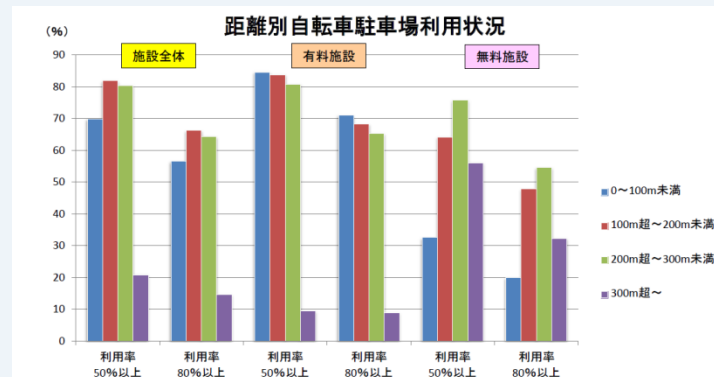


「自転車駐車場の利便性向上」

① 自転車駐車場需要の把握

- ・自転車駐車場の位置、容量
- ・流入台数や駐輪場に至る動線



② 自転車駐車場のサービス向上

- ・電子マネーでの支払い
- ・一時利用、駐輪帯の空き情報の公開



③ 多様な自転車形態への対応

- ・電動自転車やスポーツ車の駐輪施設



出典：パナソニックサイクルテックHP

「効率的な自転車駐車場、 自転車保管所運営の検討」

事例

利用料金(含消費税) (単位：円)

利用区分			定期利用			一時利用 1日/1回
			1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	
自転車	1階	一般	2,000	5,700	10,800	100
		学生	-	-	-	
	2階	一般	1,600	4,600	8,600	-
		学生	1,200	3,400	6,500	
	3階屋上 (屋根無)	一般	800	2,300	4,300	100
		学生	600	1,700	3,200	
	地階	一般	2,000	5,700	10,800	100
		学生	-	-	-	

西八王子駅北口自転車駐車場の利用料金
出典：自転車駐車場整備センターHP

＜定期利用料金における利便性に応じた格差設定の考え方の例＞

条例上の上限金額から、利用条件（マイナス面）により、所定の金額を差し引く。
対象となる条件及び上限金額からの差し引き金額は次のとおり。
条件のうち、駅からの所要時間については、JR と私鉄などでは改札から駅出口までの所要
時間が大幅に異なるため、区別して取り扱う。

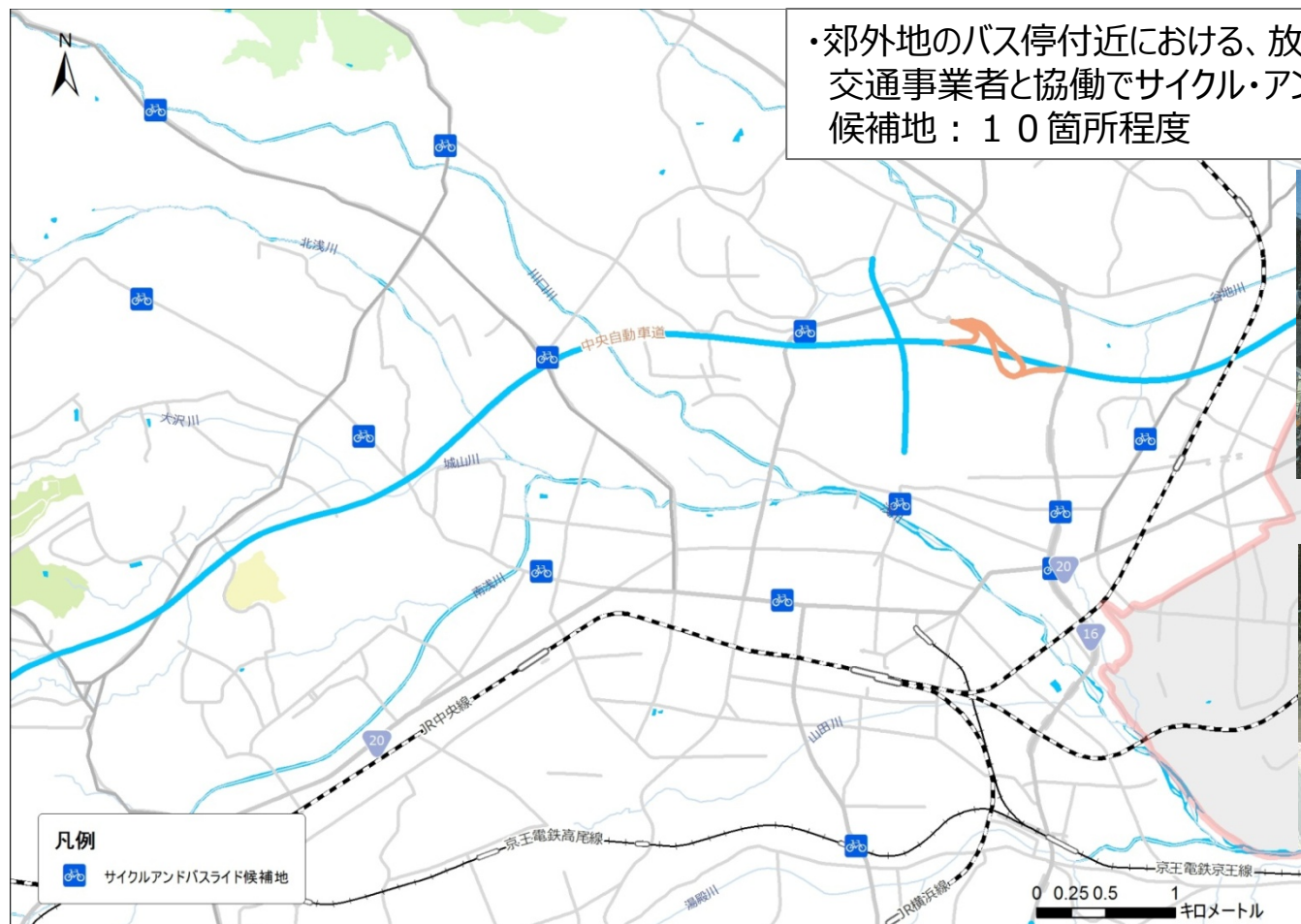
①駅からの所要時間	②階層	③屋根	④ラック
・1分未満⇒増減なし ・1分台⇒ 100円減 ・2分台⇒ 200円減 ・3分台⇒ 300円減 ・4分台⇒ 400円減	・±0階⇒増減なし ・±1階⇒200円減 ・±2階⇒400円減	・有⇒増減なし ・無⇒300円減	・上段⇒500円減 ・その他⇒増減なし
＜例外＞ JR蒲田・大森駅周辺 ⇒3分未満まで増減なし			

出典：大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画

「サイクル・アンド・バスライド」

◆課題

- ・郊外のバス停付近の放置自転車対策（バス乗り換え需要への対応）
- ・中心市街地での適正な自転車の利用



- ・郊外地のバス停付近における、放置自転車について
交通事業者と協働でサイクル・アンド・バスライド駐車場を整備
候補地：10箇所程度



叶谷バス停



東楯原バス停

4-5.基本施策 3：たのしく自転車を利用しよう

～スポーツや観光を通じて楽しめる自転車利用環境を整えます～

◆現状

- ・健康志向の高まりなどにより、通勤や私事での自転車利用が増加しており、スポーツサイクルの販売も増加している。
- ・本市を利用するサイクリストは多いと思われるが、本市が目的地ではなく、通過点である可能性が高い。
- ・他市においては、通勤通学や日常の買い物利用を想定したものや、観光利用を目的としたシェアサイクルの導入が進んでいる。



◆課題

- ・スポーツサイクル利用者に対するアピールや、安全利用に対する啓蒙
- ・中心市街地の回遊性の向上や、移動のしやすさの向上
- ・中心市街地での適正な自転車の利用



◆考え方

- ①スポーツサイクルのまちとしてのイメージアップ
- ②スポーツサイクル利用者に向けた環境の整備と安全利用の啓発
- ③シェアサイクルの対象者、対象エリア等の導入可能性について検討

サイクリスト支援施設の導入検討、情報発信の強化

- (1)サイクリスト支援施設（休憩・メンテナンス機能等）の導入検討
- (2)サイクリスト向け情報発信の強化（観光、市PR、安全利用）



■ コンビニエンスストアでの展開例
（あきる野市）



■ サイクルステーション
（出典：宇都宮市
宮サイクルステーションHP）

事例

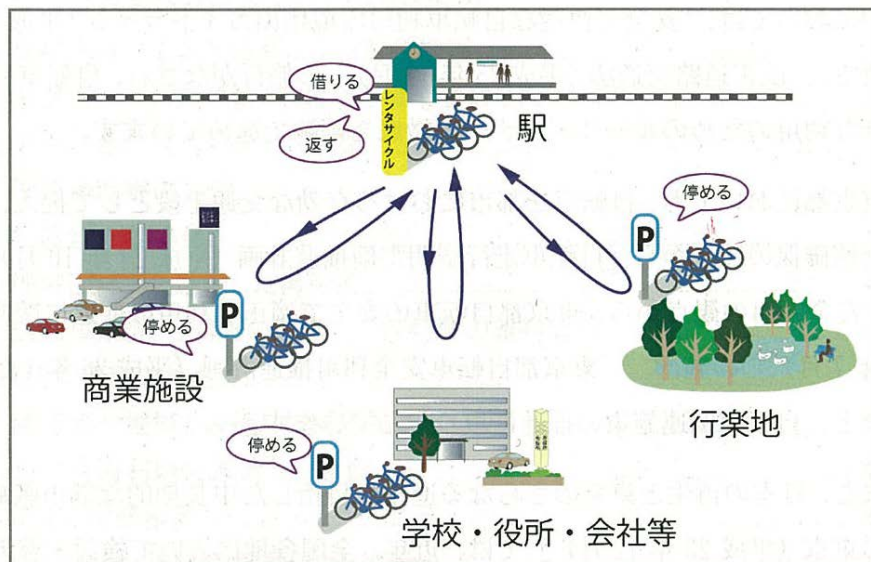


図 1.1 レンタサイクルイメージ

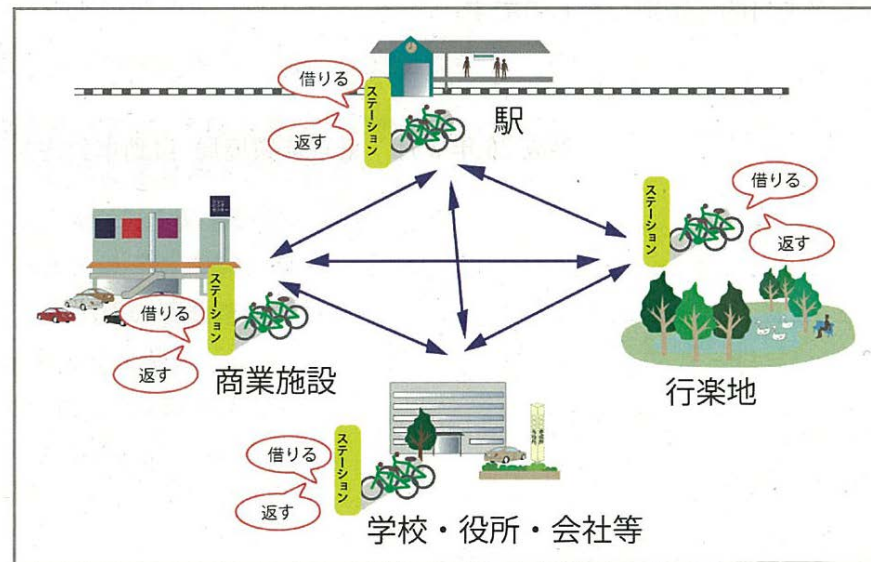


図 1.2 自転車シェアリングのイメージ

出典：東京都自転車シェアリングガイドライン（平成27年9月 東京都）

ご静聴有難うございました