

資料3-3

# 自転車利用の総合的取り組み

平成23年12月15日

# ガイドライン(総合的な取り組み)の記載方針(案)

## 【第1回委員会意見より】

- ・二段階右折の際、どの信号を見ればよいか分からないという実態があり、現場での指導も効果がある
  - ・世の中の混乱を生まないような十分な広報が必要である
  - ・歩道と車道を行き来する自転車が危ない
  - ・道路交通法はルールが複雑すぎるので整理し、周知してほしい
- 
- ・多様な空間を使い分けるには、そこでのルールを現場で分かるようなデザイン・サインを工夫する必要がある
  - ・各地方自治体の取り組みに混乱が生じないように法定外の案内を統一する必要がある

### 1. 自転車の通行方法(一方通行)

### 2. 自転車の適切な利用

交通ルールの周知

わかりやすい案内

### 3. 自転車走行空間の効果的な利用

駐停車・荷捌き車両対策

放置自転車対策

### 4. 自転車の利用促進



ガイドライン(総合的な取り組み)に係わる議論していただきたい5つのポイント

①自転車の一方通行に関する具体的な運用方法

②交通ルールの周知

③分かりやすい案内

④駐停車・荷捌き車両対策

⑤放置自転車対策

(参考)自転車の利用促進策

# ① 自転車の一方通行に関する具体的な運用方法

## ガイドラインの記載理由

- 平成23年9月の標識令の改正により規制標識「自転車一方通行」が新設され、自転車道、自転車歩行者道で一方通行規制が可能となった。
- 自転車交通量が多く、自転車の相互通行による交錯のため交通事故が発生する危険性が認められ、自転車交通の整序化を図る必要がある自転車道において、一方通行規制の実施を検討することとなっている。
- 新たに実施可能となった通行方法について、その運用法や効果を理解し、現場で活用すべき。

## ガイドライン記載方針(案)

- 自転車の一方通行規制の実施を検討する具体的な対象道路を提示すべきではないか。

### ■具体的な対象道路の例

- ・双方向自転車交通量が150台／ピーク時以上の路線(自転車交通量が多い路線)
- ・車道の進行方向とは逆向きに進行する自転車と細街路から幹線道路に進行する自動車との出会い頭事故が発生している路線(交通事故が発生する危険性が認められる路線)
- ・道路の横断が比較的容易と考えられる自動車の通行する車線が2車線以下の路線、および4車線以上であっても横断可能な箇所(信号交差点など)の間隔が概ね200m以下※である路線
  - ※ 横断可能な箇所の間隔が200m以下の場合、迂回や押し歩きに伴う通行時間の増加が1分以内になると想定される。
- ・交差点部において、双方向通行により自転車同士の交錯や、交差点内で二段階右折または左折するために滞留する自転車と左折自動車が交錯し、交通事故が発生している路線

※本規制の導入により、すれ違いはなくなるものの、追い越しが発生する可能性は規制導入前と変わらないため、自転車交通量やその通行状況を勘案した上で幅員を決定することに留意。



自転車一方通行  
(326 の2-A)



自転車一方通行  
(326 の2-B)

## ②交通ルールの周知

### ガイドラインの記載理由

- モデル地区整備後に道路管理者が感じる課題として、「通行ルールやマナーが守られていない」が最も多く、モデル地区の多くで街頭啓発等の取り組みを実施。
- 自転車乗用中の死傷者(平成22年発生事故)のうち約2/3は、何らかの法令違反が認められるなど、十分にルールが浸透・遵守されていない状況にある。

### ガイドライン記載方針(案)

- 自転車の交通ルールを地域と連携しつつ自転車利用者だけでなく自動車利用者、歩行者に対して周知するための活動や、ルール遵守に関するインセンティブの付与など、正しく交通ルールを守り自転車を適切に利用してもらうための取り組みを積極的に行うべきではないか。
- 交通違反に対する指導取締りについて、街頭活動における指導警告をより一層積極的に推進するとともに、悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるべきではないか。



## ②交通ルールの周知

### ①自転車利用に関するルールの周知

- ・以下に留意して、ルールの周知・啓発活動を積極的に行うことを明確化。
  - \*ルールを守らない場合の罰則や事故発生リスクを年齢層に応じて分かりやすく周知。
  - \*行政関係者だけでなく地域住民や販売店などと連携して取り組む。
  - \*自転車利用者だけでなく、自動車利用者、歩行者に対しても活動を実施。
  - \*自転車保有者に対し自転車の点検・整備の必要性を周知。

### ■自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取り組み例

対象者	機会	方法・内容 (●:警察庁交通局長通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」に位置づけがあるもの)	主な実施主体	
自転車利用者	市民	随時	警察官や地域のボランティアが参加する街頭指導(●) 自転車安全教育に関する市民講座の開設(●) 地域のボランティアによる模範走行実演の導入 自転車販売・修理等の機会に実施する販売店等によるルールの周知(●)	警察、自治体、交通安全協会、地域の自治会、民間企業、NPO、PTA
	運転免許保有者	免許取得時	自動車教習所での教習内容の充実 ・自動車運転者として守るべきルールの指導(●) ・自転車運転者として守るべきルールの指導(●) ・事故の危険性の啓蒙(●) ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の指導(●) 自転車安全講習、自転車の実技試験の導入検討	自動車教習所 警察、交通安全協会
		免許更新時	更新時講習、高齢者講習、処分者での講習内容の充実(●) ・自動車運転者として自転車に対する守るべきルール・マナーの指導(●) ・自転車運転者として守るべきルールの指導(●) ・事故の危険性の啓蒙(●) ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の指導(●)	警察、交通安全協会
歩行者 自転車利用者	就業者	自転車、自動車通勤申請時や年度当初	自転車ルール・マナー認知度テスト、セルフチェックの導入	
		社内研修	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の導入(●) ・自転車運転者として守るべきルール(●) ・事故の危険性の啓蒙(●) ・身を守るための防御運転の指導 ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の指導(●)	民間企業・団体、官公庁、研修センター
	免許非保有者 非就業者 (小学生、中学生、高校生)	学校での総合学習	自転車ルール・マナーの周知徹底と内容充実(●) ・自転車運転者として守るべきルールの指導 ・事故の危険性の啓蒙(●) ・身を守るための防御運転の指導 ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の指導(●) 校庭、交通公園などでの実践教室の開催 交通安全の理解度・技術を競う大会の開催 自転車安全利用モデル校の指定	小学校、中学校、高校、大学など各種教育機関 交通安全協会
		自転車通学許可時や新学期当初	自転車ルール認知度テストの導入	
	免許非保有者 非就業者 (主婦・高齢者)	地域における防火訓練・避難訓練、バザーなど地区の催し物開催時	自転車ルール認知度テストの導入 自転車ルール・マナーの周知徹底(●) ・自転車運転者として守るべきルールの指導(●) ・事故の危険性の啓蒙(●) ・身を守るための防御運転の指導 ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の指導(●)	警察、自治体、交通安全協会、地域の自治会、NPO
自転車保有者	随時	自転車の点検・整備の必要性の周知	警察、自治体、交通安全協会、地域の自治会、民間企業、NPO、PTA	
自転車ルールの指導員 (教職員など)	指導員育成時	自転車交通安全指導員の育成 ・自転車ルール・マナーを熟知した指導者の育成(●)	交通安全協会、自治体、警察	

### 自転車に対する街頭指導を実施



【出典：福岡県警察HP】

地域住民の方や学校関係者、PTA、交通安全協会の方による交通安全啓発チラシやポスター等による学生などへの啓発



事故の危険性を知るためにスタントマンによる実演を導入



## ②交通ルールの周知

### ②ルール遵守に関するインセンティブの付与

・安全教育等を行う場合、自転車利用者の年齢などに応じて、遵守効果が高まるようなインセンティブの付与に関して工夫することを明確化。

■小学3年生以上を対象として自転車運転免許証を交付している事例



交通安全教育講習



自転車実技講習



筆記試験



自転車運転免許証

【出典：町田市HP】

■警察が模範的な自転車利用者に対するブルーカード(グッド・マナー・サイクリスト証)を交付している事例



【出典：ちばりんりん Vol.18(平成18年5月23日)、千葉県サイクリング協会】

### ③交通違反に対する指導取締り

- ・自動車利用者による交通違反に対する指導取締りを積極的に実施することを明確化。
  - \*違法駐車の実施を積極的に実施
  - \*自転車の側方を通行する際の安全な間隔の保持や徐行するよう広報啓発を積極的に実施 等
- ・自転車利用者による交通違反に対する指導取締りを強化することを明確化。
  - \*街頭活動における指導警告を一層積極的に推進(●)
  - \*悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずる(●) 等

●：警察庁交通局長通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」に位置づけがあるもの

## (参考)自転車に適用される主な違反行為と罰則

- 道路交通法には自転車を含む車両による同法(同法の委任を受けて定められた都道府県公安委員会規則を含む。)違反に対する罰則が定められている。
- 自転車は道路交通法上軽車両であり、車両を対象とした罰則、又は自転車等を対象とする罰則が適用される。

### ■「車両等」を対象とした罰則例

#### 飲酒運転(第65条第1項)

※アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態

**5年以下の懲役 又は 100万円以下の罰金**

※罰則の適用はアルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で運転した場合。

#### 信号無視(第7条)

#### 一時不停止(第43条)

不申告(交通事故を起こし警察へ通報しなかった場合)(第72条第1項後段)

通行区分(車道の右側走行)(第17条第4項)

**3月以下の懲役 又は 5万円以下の罰金**

#### 無灯火(第52条)

大きい音量でカーラジオやイヤホンを使用すること

(公安委員会規則【例】東京都道路交通規則第8条(5))

**5万円以下の罰金**

### ■「自転車等」を対象とした罰則例

傘を差し、物を担ぐ等、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある運転

(公安委員会規則【例】東京都道路交通規則第8条(3))

携帯電話での通話、携帯画面を注視すること

(公安委員会規則【例】東京都道路交通規則第8条(4))

※自動車及び原付は、道路交通法にて同じく5万円以下の罰金

**5万円以下の罰金**

#### 歩行者の通行妨害

(第17条の2第2項、歩道通行を認めた場合(第63条の4第2項))

並進(横に並んで自転車を走行させる場合)(第19条)

自転車道での通行区分(自転車道のある道路で自転車道を通行しなかった場合)(第63条の3)

二人乗り(公安委員会規則【例】東京都道路交通規則第10条(1))

※幼児用座席がある自転車に幼児を乗せる場合は除く。

**2万円以下の罰金 又は 料料**



### ③分かりやすい案内

#### ガイドラインの記載理由

- 連続性や直進性が確保されていない自転車走行空間は、利用者に分かりにくく、利用しにくい。
- 法定の道路標識・道路標示は限られており、自転車走行空間が適切に利用されるよう、法定外看板や法定外表示を設置している事例が多い。統一的な決まりがないため様々なデザインや色で独自に設計される。

#### ガイドライン記載方針(案)

- 自転車走行空間の連続性や直進性を確保するなど、自転車利用者にとって走行方法が容易に理解できるような道路構造とすることを基本とすべきではないか。
- 法定の道路標識や道路標示により適切に案内や注意喚起を行うことに加えて、自転車や歩行者に対するより効果的な案内や安全運転への注意喚起を行うため、舗装の種類や色彩を変えることや、補助的に法定外の看板や表示を設置することにより、自転車走行空間の適切な利用を促すことを推奨してはどうか。
- 路面着色の色彩の統一や景観への配慮、法定外看板・表示の統一的な運用、迂回路・代替路への案内等の取り組みを推奨してはどうか。

#### ■法定道路標識・道路標示の種類

	法定標識	法定標示
自転車道	(325の2)自転車専用 	無し
自転車専用通行帯	(327の4)専用通行帯  (327の4の2)普通自転車専用通行帯 	(109の6)専用通行帯 
通行位置の明示	無し	(114の3)普通自転車の歩道通行部分 
自転車歩行者道	(325の3)自転車及び歩行者専用 	(114の2)普通自転車歩道通行可 

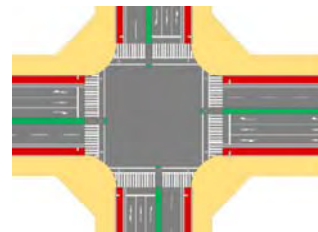
#### ■様々な法定外表示（歩行者に対する注意喚起）



# ③分かりやすい案内

## ①自転車の走行しやすい道路構造

- ・走行空間の適切な利用を促すため、交差点部前後における自転車走行空間の連続性や直進性を確保するなど、自転車利用者にとって走行方法が容易に理解できるような道路構造で整備すべきではないか。



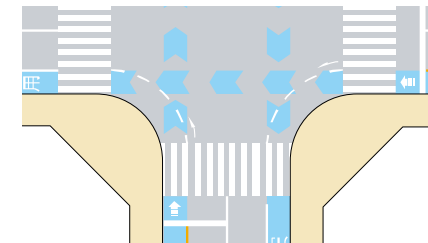
交差点前後の連続する整備形態

横断帯が正面にある(シフトの無い)路線

## ②走行位置・方向の明確化(路面表示、舗装の種類)

### ○路面表示による走行空間の区分け

- ・走行空間の適切な利用を促すため、必要に応じて、自転車走行位置及び方向を明確化する路面表示を設置すべきではないか。



路面表示により走行空間の明確化を図った事例

### ○舗装の種類による走行空間の区分け

- ・走行空間の適切な利用を促すため、必要に応じて、歩行者空間や自動車走行空間の舗装の種類を変更して自転車走行空間を明確化すべきではないか。



舗装材の違いにより走行空間の明確化を図った事例

# ③分かりやすい案内

## ③走行位置・方向の明確化(路面着色)

### ○地区内で自転車走行空間の舗装の色彩を統一

- ・自転車専用通行帯に着色を施す場合の色彩は、原則として青色系とし、利用者の混乱を避けるため、整備形態によらず同系統の色彩を使用すべきではないか。



(自転車道) (自転車専用通行帯) (自転車通行位置の明示)

地区内で自転車走行空間の舗装の色彩を統一している事例

### ○景観への配慮

- ・自転車走行空間に着色する場合、色彩の選定により周囲の景観に対し大きな影響力を持っているため、色彩の彩度や明度等に留意すべきではないか。
- ・着色する場合の面積を減らす、利用者への周知がすすんだ段階で着色の更新をしないなど、景観に配慮することを推奨してはどうか。



景観に配慮して着色した事例



部分的な着色の事例

## ④走行位置・方向の明確化(法定外看板・表示の統一)

- ・通行区分や進行方向を明確化させる看板や表示について、将来の法定化を念頭においた統一的な法定外看板や表示を使用すべきではないか。
- ・安全のための注意喚起などの内容を示す法定外看板や表示については、利用者が分かりやすく理解できるよう、設置する位置やデザインなどについて、同一地区内において統一すべきではないか。
- ・法定の標識や法定外看板を設置する場合、良好な都市景観に配慮し、可能な限り、既存の標識柱、照明柱、信号柱などへの共架を行い集約化することを推奨してはどうか。

将来の法定化を念頭においた法定外看板、表示(案)



歩行者空間を表す看板・表示



自転車走行空間を表す表示



自転車の進行方向を表す表示





## ④駐停車・荷捌き車両対策

### ガイドラインの記載理由

- 自転車走行空間を整備しても、荷捌き・駐停車車両が走行の妨げになっている場合がある。
- 自転車走行空間の整備にあわせ、停車帯を整備した事例や、別路線にタクシープールを確保した事例、駐車監視員活動ガイドラインにおける重点地域等に指定している事例などがある。

#### ■駐車車両がレーン通行を阻害



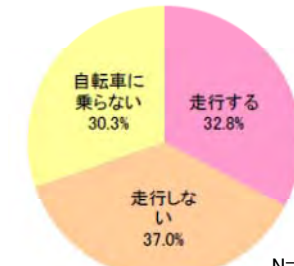
#### ■自転車専用通行帯設置区間における利用者アンケート

駐車車両が概ね常時1台以上存在する区間において利用者アンケートを実施。



問 自転車で通る際、自転車レーンを通りますか？

自転車で通行する人の半数以上はレーンを通りしないと回答



#### ■自由意見

自由意見の約6割は路上駐車に関する意見

(主な意見)

- ・自転車レーンに停車して休憩する人が増えた。
- ・駐停車禁止にしないと自転車レーンが利用しづらい。
- ・駐車違反をもっと取り締まるべき。
- ・自転車レーンの路駐のせいで車をよける自転車が危ない。
- ・路駐が無くなればもっと自転車を使うと思う。等

■自転車専用通行帯 自転車利用率 供用6ヶ月後 63% → 1年後 55%

### ガイドライン記載方針(案)

- 自転車走行空間が効果的に利用されるよう、駐停車・荷捌き車両などに対応した空間確保や交通規制・交通指導取締りによる違法駐車の排除を進めるべきではないか。
- 交通状況・沿道状況に応じた路外、路上の駐停車施設の整備、別路線における駐停車空間の確保について提示するほか、自転車走行の安全を確保する上で必要な場合、違法駐車の実態等を踏まえ、駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線・重点地域の指定等により違法駐車の取締りを積極的に実施すべきではないか。

## ④駐停車・荷捌き車両対策(事例)

・沿道利用の車両やタクシーなどの駐停車の空間を確保する場合、交通状況・沿道状況に応じた路外、路上の駐車場や停車帯などの駐停車施設を整備するほか、平行・交差する別路線の路上、路外に駐停車空間を確保。

■自転車道を整備した上で停車帯を設け駐停車・荷捌き車両に対応



■自転車専用通行帯とパーキングメーターを併設



■昼間時間帯のタクシーの客待ち停車場として別路線にタクシープールを確保

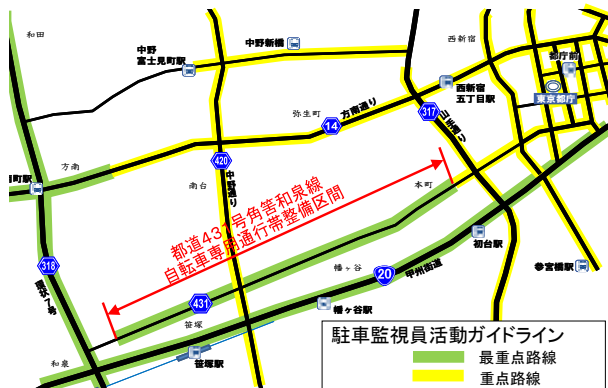




## ④駐停車・荷捌き車両対策(事例)

- ・自転車専用通行帯を通行する自転車の安全を確保するため、駐車監視員活動ガイドラインの重点路線に指定し、違法駐車の取締りを積極的に実施。
- ・駐停車規制の徹底を図ることに合わせて、裏道の駐車禁止規制の解除を行い、駐停車車両を誘導。
- ・駐車場において、短時間の無料化と荷捌き車両の受け入れを可能とすることで、駐停車・荷捌き車両対策を実施。

### ■自転車専用通行帯を整備した路線を駐車監視員活動ガイドラインの重点路線に指定



駐車監視員取締重点地域であることを示す注意喚起表示(幕)を設置している事例

### ■荷捌き駐車を裏道へ誘導



【出典:金沢市作成資料】

### ■都営駐車場における「30分未満駐車料金無料化」と「荷さばき車両の受け入れ」

八重洲・昭和通りの5駐車場において、入庫から30分未満で出庫する車両の駐車料金を無料とし、短時間駐車車両の利用を促進。また、当該駐車場の指定区画において荷さばきを可能とすることにより、荷さばき車両対策を実施



【出典:東京都道路整備保全公社HP】

## ⑤ 放置自転車対策

### ガイドラインの記載理由

○自転車走行空間を整備しても、違法駐輪が走行の妨げになっている場合がある。

### ガイドライン記載方針(案)

○自転車の利便性を高め、安全・円滑な交通の確保のため、駅周辺など駐車需要の多い場所では、駐輪場整備に加えて放置自転車の撤去を進めるべきではないか。

○特に、近年、自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員の通勤利用が多い特徴を踏まえ、放置自転車の実態調査を実施した上で、鉄道利用者や従業員のための路外駐輪場の整備、買い物等の短時間利用のための路上駐輪場の整備を行うべきではないか。

○さらに、駐輪場整備にあたっては、技術開発による新たなシステムを積極的に導入するとともに、附置義務条例による商業施設や従業員用の自転車駐輪場の設置、放置禁止地区の指定、放置自転車の集中的な撤去を行うべきではないか。

■ 路上駐輪が自転車走行空間の通行を阻害



■ 路上自転車駐車場の整備事例



■ 駅前広場に機械式地下駐輪場を整備



■ ICタグ技術を活用したノンストップ自動ゲート付駐輪場



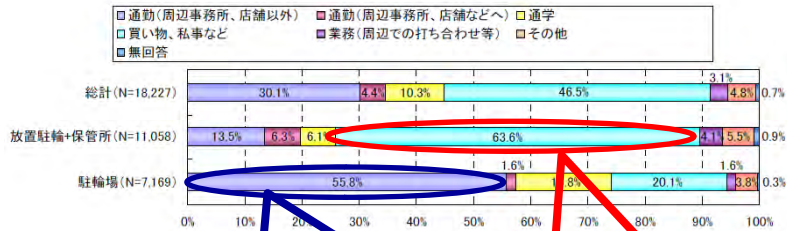
# ⑤ 放置自転車対策(事例)

- ・自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や、駅の周辺に勤務する従業員等の通勤利用等が多いことが特徴。
- ・今後はこうした自転車の利用者(特に放置自転車の利用者)の実態を把握するための調査を充実することが必要。

## ■ 大阪市の放置自転車の実態調査

### ● 駐輪の目的

駐輪の目的 (N=18,227)

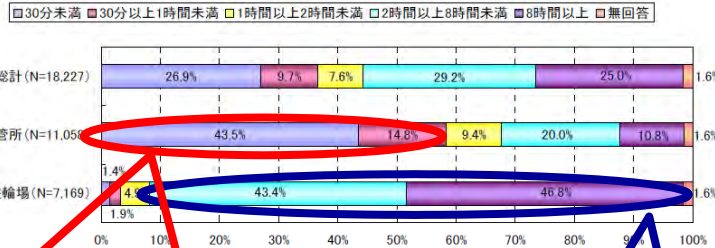


駐輪場利用者は通勤目的が多い

自転車を放置する利用者は買い物・私事目的が多い

### ● 駐輪の時間

駐輪時間 (N=18,227)



自転車を放置する利用者は駐輪時間は短時間(60%近くが1時間以内)

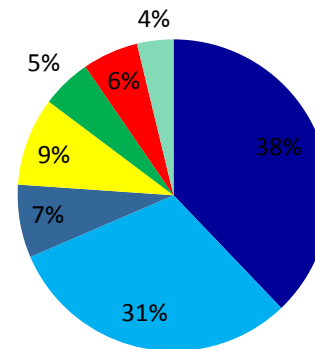
駐輪場利用者の駐輪時間は比較的長い(約90%が2時間以上)

## ■ 静岡市の放置自転車の実態調査

### ● 駐輪の目的

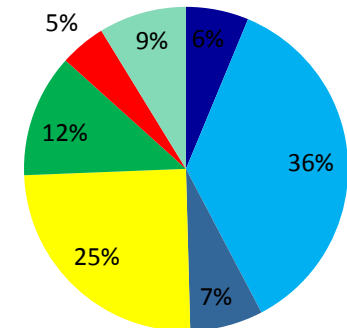
#### [駐輪場利用者]

鉄道利用者や周辺への通勤通学が多い



#### [放置自転車]

鉄道利用は少なく、駅周辺への通勤通学や買い物が多い



- 通勤・通学(公共交通端末)
- 通勤・通学(駅周辺が目的地)
- 通勤・通学(不明)
- 買い物
- 仕事
- その他
- 不明



## ⑤ 放置自転車対策(事例)

- ・買い物等の短時間の放置自転車への対応として、目的地に近接する路上を活用した駐輪場整備が求められる。
- ・従業員による放置自転車への対応として、長時間利用を誘導する駐輪施設整備、事務所等への駐輪施設の附置義務が求められる。

### ■ 仙台市における路上駐輪場の整備

- ・中心市街地において、面的に路上駐輪施設を設置。

#### ● 路上駐輪場と利用料金

短時間利用は無料、長時間は課金を行い、買い物客等の短時間利用の駐輪に対応



車両の区分	利用区分		
	駐車時間が2時間以内	駐車開始から2時間を超え8時間以内の場合	駐車開始から8時間を超えた場合、8時間ごとに
自転車 ①～③	無料	100円	100円
原動機付自転車 ③ ④ ⑩ ⑪	無料	200円	200円
自動二輪車 ④ ⑩ ⑪	無料	300円	300円

#### ● 公園を利用した地下駐輪場と利用料金

1日利用で50円の料金設定を行い、店舗の従業員等の長時間の駐輪に対応



料金  
1日利用 50円

### ■ 仙台市における駐輪場の附置義務条例

#### ● 附置義務の対象施設

事務所を附置義務条例の対象として追加して、従業員用の駐輪に対応をしている。

(ア)	(イ)	(ウ)
施設の用途	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	四百平方メートル以上	二十平方メートルごとに一台
銀行その他これに類するもので規則で定めるもの	五百平方メートル以上	二十五平方メートルごとに一台
遊技場、映画館	三百平方メートル以上	十五平方メートルごとに一台
専修学校その他これに類するもので規則で定めるもの	六百平方メートル以上	三十平方メートルごとに一台
事務所(規則で定めるものを除く。)	二千平方メートル以上	百平方メートルごとに一台

[資料：仙台市資料]

# (参考) 自転車の利用促進策

## ガイドラインの記載理由

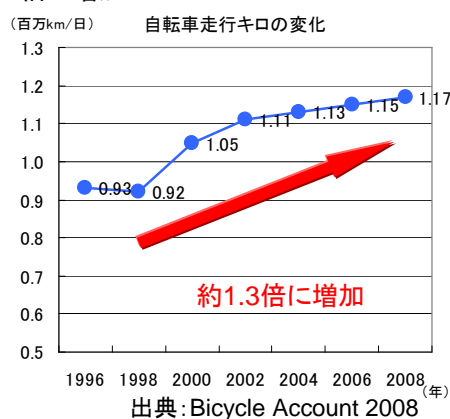
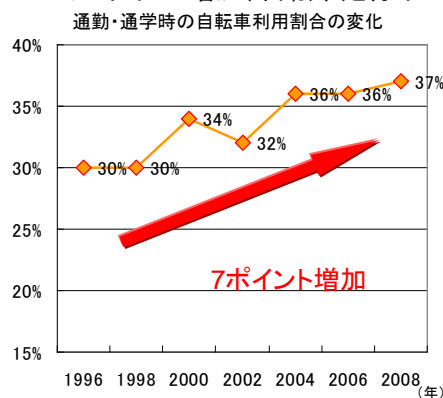
- 自転車の利用促進については、自転車走行空間を整備するだけでは十分な効果が発揮できない。
- モデル地区では、自転車マップ作成、レンタサイクル、サイクルアンドライドなど各種の取り組み事例がある。

## ガイドライン記載方針(案)

- 自転車走行空間の整備と様々な自転車利用促進に向けた取り組みとを合わせて実施していくべきではないか。
- 自転車の利用促進の取り組みを検討するにあたっては、計画策定時の体制を活用し、地域のニーズに合致するものを実施していくことが重要ではないか。

### ■コペンハーゲンにおける自転車施策による効果

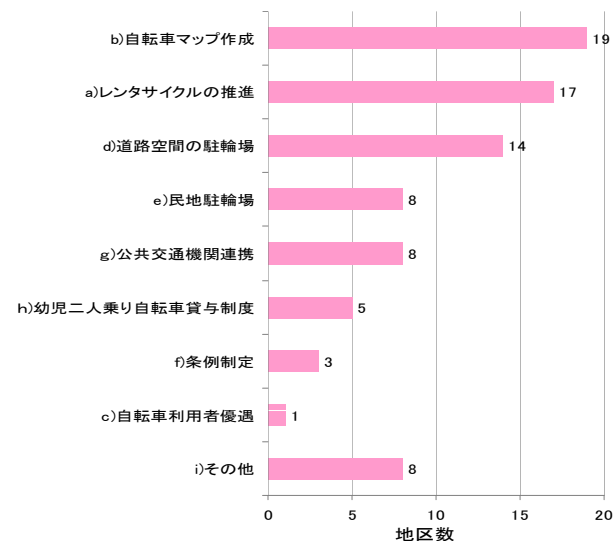
コペンハーゲンでは1996年からの12年間で通勤・通学時の自転車利用割合は7ポイント増加、自転車走行キロも約1.3倍に増加



#### ○コペンハーゲンにおける取り組み

- ・市内中心部において速度20kmで走行すると停止せず走行出来るよう信号サイクルを設定。
- ・路上等を活用した駐輪場の整備(2006年:29.5→2008年:34.8台)

### ■モデル地区における利用促進に関する取り組み状況





# (参考) 自転車の利用促進策

## ① 自転車マップの作成・配布

・住民との協働等により、走りやすい路線、走行注意箇所、駐輪場等を周知



【出典：新潟市HP】

## ② イベントの開催

・市民参加型イベント等の開催により自転車の魅力を体感し、ルール等を学習



自転車愛好家から家族向けまでサイクリングを楽しみながら自転車の魅力やルール・マナーを身につけ、地域の魅力を堪能することを目的として開催される市民参加型サイクリングイベント。



【出典：サイクルツアー北九州2011HP】

## ③ レンタサイクル等

・誰でも気軽に自転車を利用できる環境づくりとして、公共交通施設、観光拠点等に整備

■ 道路上に設けられた貸出ステーション



■ 観光を主目的としたレンタサイクル



【秋の奈良レンタサイクル"古都りん"】

## ④ 公共交通機関との連携

・公共交通施設の周辺に駐輪場を整備するなど、公共交通と連携した利用促進

■ 自転車の運搬が可能な自転車ラックバス



【出典：神奈川中央交通（株）HP】

■ 自転車を持ち込み可能なサイクルトレイン



【出典：近江鉄道（株）HP】



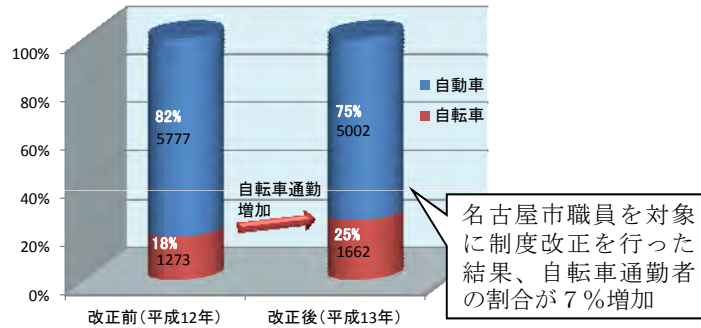
# (参考) 自転車の利用促進策

## ⑤エコ通勤

・通勤手段を自動車から自転車へ転換することを目的として行う取り組み

### ■通勤手当制度の改正(自転車通勤手当を増額した例)

	改正前		改正後	
	交通用具利用者	自転車	自動車	その他
5km未満	2,000円	4,000円	1,000~2,000円	2,000円
5km以上 10km未満	4,100円	8,200円	4,100円	4,100円
10km以上 15km未満	6,500円	8,200円	6,500円	6,500円



### ■秋田市におけるノーカーデー

【出典: 秋田市HP】

### ■エコ通勤を認定するコンテスト(事業所等を募集し顕彰する取り組み)

【出典:NPO 法人プロジェクトゆうあいHP】

## ⑥その他

### ■幼児二人乗り自転車貸与制度を導入

【出典: 三鷹市HP】

### ■高齢者が安全に利用できる自転車や車いすと連結可能な自転車等の周知・PR事例

【出典: 財団法人日本自転車普及協会 高齢者・障害者向け自転車カタログ】