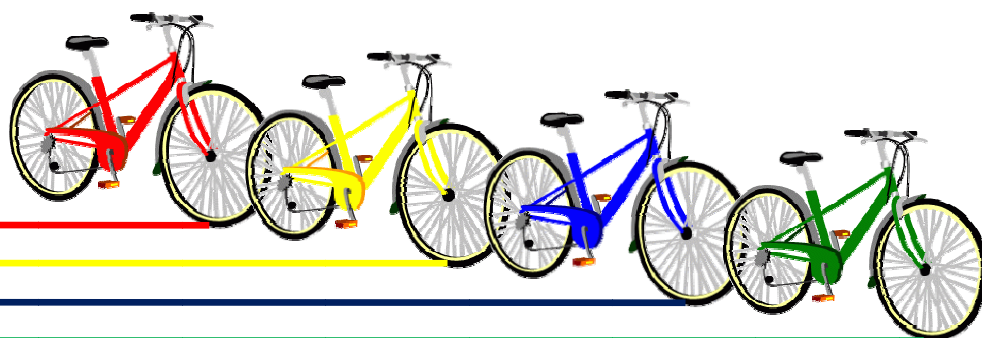


自転車の似合うまちづくり に向けての提言書

平成23年 1月

戸田市議会 文教・建設常任委員会



1 はじめに

近年の環境問題や健康意識の高まり、市民生活を取り巻く環境の変化を受け、経済的で地球環境の負荷低減が期待できる自転車の利用が見直されている。

その一方で、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故がふえており、自転車の走行空間を分離するなどの対策が行政には求められている。戸田市第4次総合振興計画の策定において実施された市民意識調査では、安全で快適な歩行空間の整備に対する市民の満足度が低かったことから、本市においてもその必要性は高いものと考えられる。そして、平坦な地形で自転車利用に適した本市こそ、その環境整備に積極的に取り組んでいくべきである。

自転車は自らの身体を動力源とし、五感を研ぎ澄ませて走る「乗り物」であり、「まちを楽しく走る」とともに、「まちを感じて走る」ことでまちの魅力を発見することができる。その発見は、本市のまちづくりに思いがけない効果をもたらすことであろう。

そこで、環境にやさしく、健康増進に役立ち、市民に最も身近な交通手段である自転車を、都市における主要な交通手段の一つとして位置づけ、自転車の走行環境の整備を行うとともに、利用者の交通ルールの遵守、運転マナーの向上を図り、歩行者の安全確保を第一優先とした上で、歩行者・自転車・自動車が安全で安心して共存する「自転車の似合うまちづくり」に向けて、総合的に提言を行うものである。

2 提言



1. 自転車走行環境の整備への配慮

- (1) 道路の新設や改築の事業を施工する際は、自転車の走行環境を向上させるため、「自転車レーン(自転車専用通行帯)」(☞)などの整備を、社会実験も含めて検討し、歩行者・自転車・自動車が安全で安心して共存できる道路空間の構築に努めること。



県道西宮豊中線自転車レーン
(兵庫県尼崎市)

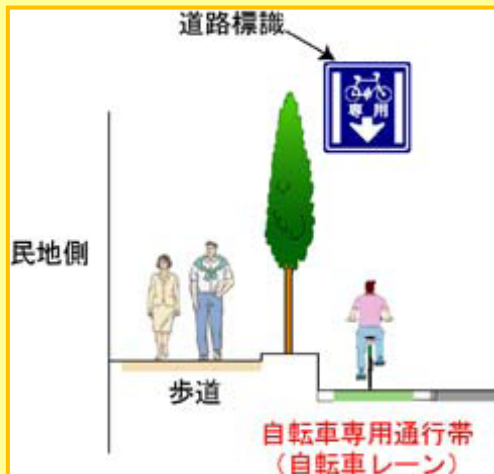


成城富士見橋通りの自転車走行帯
(東京都世田谷区)

④ 自転車レーン(自転車専用通行帯)

【概要】

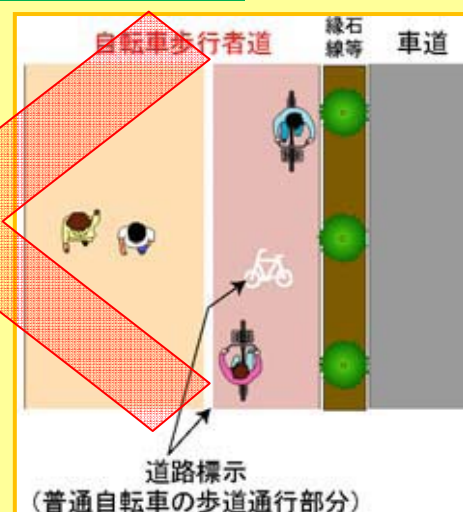
- 公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車走行空間の明確化を図る。
- 車道の路肩を利用して設置する。
- 自転車レーン内では、自転車は一方通行である。
- 自転車は、車道上では自転車レーン内を通行しなければならないが、自転車専用通行帯の規制と歩道における普通自転車歩道通行可の規制は同時に実施できるので、車道が危険な場合は歩道に逃げる事ができる。



イラスト出所:「自転車利用環境整備ガイドブック【抜粋版】」
(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/06/061005/03.pdf>)

- (2) (1)と同時に、「自転車は車道の左側を通行しなければならない」という交通ルールの周知徹底を図るため、注意喚起看板の設置を検討すること。
- (3) 「自転車は歩道内では徐行しながら通行しなければならない」という交通ルールが市民に浸透していないことから、「自転車歩行者道」(④)における自転車走行位置の視覚的明示は行わないこと。

④ 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示



自転車歩行者道内での視覚的明示は行わないこと!

自転車歩行者道における自転車走行位置の明示に関するイラスト出所:
「自転車利用環境整備ガイドブック【抜粋版】」
(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/06/061005/03.pdf>)



2. 自転車利用のルール・マナーの普及啓発

- (1) 埼玉県内の自転車乗車中の死傷者の約9割に何らかの道路交通法違反があったことから、蕨警察署と連携して、交通ルールや運転マナーに関する交通安全教育を各年代に応じてきめ細やかに実施し、市民の安全な自転車利用に関する意識の向上を図ること。
- (2) 駅周辺の放置自転車が減少する一方で、自転車等放置禁止区域以外にも自転車の放置が拡大している。放置自転車があることにより、緊急時の救急活動に支障が出ることや、災害時の避難の妨げとなること、景観を損なうことから、放置自転車防止対策の徹底を図ること。
それとともに、放置自転車の撤去に伴う財政負担の軽減を図るため、駐輪マナーの向上や自転車に対する愛着を持たせ、自転車を大事にする気持ちを育て、乗り捨てを防止する仕組みを検討すること。
- (3) 自転車は、ウォーキングよりも高い運動効果が期待でき、ランニングよりもけがや故障しにくいとされている。病気を予防し、元気で豊かな生活を送ることを目的として、日常生活の中に「自転車」を取り入れた健康づくりプログラムの策定を検討すること。
- (4) 既存の鍵のほかに、もうひとつ装着する、いわゆる「ツーロック」によって自転車盗難の被害に遭う機会が減少することが埼玉県警察の調査で確認されている。

自転車盗難被害防止キャンペーンを通じてツーロックを推奨するとともに、マンションやアパートにとめてある自転車が盗まれる被害が多く発生している現状を鑑み、マンション・アパートの居住者をターゲットとした方策を講じること。



3. コミュニティーサイクルの検討

共用の自転車を配置するサイクルポート(駐輪場)を複数整備し、どこのサイクルポートでも自転車の貸し出しや返却ができ、まちなかの観光や日常生活に手軽に利用できる交通手段であるコミュニティサイクルを導入する事例がふえてきている。

本市の抱える課題として、①相次ぐマンション建設による人口増加で、駅前の駐輪場不足が懸念されること。②東西を結ぶ公共交通がバス以外にないことが挙げられる。コミュニティサイクルを導入することで、自転車の「所有」から「共有」へ転換を促し、自転車所有台数を減らすことで駐輪場不足問題を解決に導くことができる可能性がある。また、東西を結ぶ公共交通を補完する役割も期待



富山市のコミュニティサイクル

できる。さらには、短距離の移動に適した手軽な交通手段である自転車を来街者に提供することで、来街者が増加し、まちに賑わいをもたらすことが期待できる。

したがって、コミュニティーサイクルの導入実態を精査するとともに、社会実験や民間事業者の参入などの可能性について検討すること。

4. 自転車事故急増への対策

自転車と歩行者の事故が急増していることから、利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための自転車損害保険等への加入や、傷害保険と賠償責任保険がついた自転車専用の「TS(交通安全)マーク」の登録を自転車利用者に勧奨すること。例えば、三鷹市で実施している「自転車保険加入助成事業」(☞)を検討してはどうか。



☞ 自転車保険加入助成事業(三鷹市)

自転車安全講習会の受講者に、保険加入に必要な費用の一部に使える助成券(1,000円)を配布する事業。助成券を利用して自転車保険(TSマーク付帯保険)に加入するためには、東京都自転車商協同組合三鷹支部に加盟する自転車店で、自転車の点検整備を行い、点検整備にかかる費用(基本料金1,500円)と部品交換が必要な場合はその費用を支払い、TSマークを貼付してもらう。基本料金に対して助成券を使うことができる。これにより、1年間の傷害保険及び賠償責任保険が受けられる。

3 おわりに

自転車レーンの設置などのハード面だけを整備しても、利用者がその使い方を理解せず、利用マナーが悪いと整備による効果は期待できない。ハード面でのインフラ整備と、これをいかに活用してもらうかというソフト面を一体的に推進する必要があるという認識のもとに本提言を取りまとめた。

今後急速に高齢化が進展する本市において、自動車運転免許の返納によりマイカーから自転車への交通手段の転換が進んでいくことが予想される。平成21年に自転車乗車中に交通事故で死亡した人のうち、65歳以上の高齢者は全体の64%を占め、近年、高齢者の被害が深刻化していることから、自転車レーンの整備などのハード面の施策と、交通ルールの遵守や運転マナーの向上などのソフト面の施策に、継続して総合的に取り組んでいく必要がある。

本提言を踏まえ、安全で安心なまちづくりに向けて、自転車の利用環境整備を本市の政策の一端に位置づけ、必要な財政上の措置やその他の措置を講じることを要望する。

