

報 告 書

2014年 3 月 31 日

望月 厚司 様

議員名 佐藤成子

下記のとおり、政務活動費による視察を実施したので、ご報告します。

1 日 時	2014年3月28日（金）	
2 視 察 先	(1) 都 市 名 視 察 先 施 設 等	自転車まちづくりフォーラム PartⅧ 都市交通としての自転車 ～利活用の仕組みづくりと検証・管理～
	(2) 対 応 者	公益在団法人交通事故分析センター 研究部特別研究員・研究第一課長 西田 泰 氏 (株)トラフィックプラス代表取締役 南部 繁樹 氏 栃木県宇都宮市総合政策部交通政策課 渡辺 隆 氏 京都市議会議員 吉田 孝雄 氏 日本大学名誉教授 自転車まちづくりフォーラム実行委員会委員長 高田 邦道 氏
3 目 的	自転車の利用実態、事故分析とネットワーク計画、条例制定による施策展開など興味ある内容で、自転車政策に力を注いでいるわが市の参考にできる点があるのではないかと思い参加する。	
4 内 容	(調査事項・調査結果を具体的に) 西田 泰 氏 公益在団法人交通事故総合分析センター 生活道路における自転車事故とその対策 道路の形態・交通事故の特徴 生活道路（分離帯有無で大きな違いがある）での事故は、一般市町村道の事故の27%、全道路の事故の12%を占めている。また、単路部での自転車・歩行者事故の割合が高く、交差点での自転車事故の割合が高い。それに加え、信号交差点でも増加傾向にある。また、人と車両事故、	

出会い頭事故、単独車両事故も多い。普通乗用車事故は減少傾向で、軽自動車事故は増加している。

自転車の傾向

15歳以下の子供の事故が26・9%で、時間帯は朝と夕方に集中している。

生活道路の自転車事故 まとめ

◆自動車も低速度でも事故になることが多い◆道路が狭いので回避行動が事故につながる◆見通しが悪いことが要因となる◆運転車の過信が多い・経験値で判断する・道路幅に対して高速度運転・あいまいな安全確認◆自転車運転者が交通ルールを守らない・予期せぬ行動をする。事故全体でとらえれば、当たり前の事で、顕著な特徴はない。市町村道5・5%以下・中央分離帯なし・交差点は同じ5・5×5・5の道路。生活関連道路での事故が多い。

南部 繁樹氏

(株)トラフィックプラス

GISを用いた事故分析による自転車ネットワーク作成の考察法

自転車関連事故の割合の増加⇒警視庁は平成23年10月、自転車は車両であることの徹底を基本的な考えを表明⇒自転車通行空間整備と自転車ルールの徹底を指示⇒自転車ネットワーク計画の策定・整備や通行ルールの徹底推進のためのガイドライを策定

鎌ヶ谷市の安全対策に向けたITの活用

- ①インターネットを使った、市民からのデータ収集と情報公開(対策支援システム)ヒヤリ体験の報告と事故情報、対策情報の閲覧
 - ②GISによるデータの統合管理・分析⇒事故発生位置・発生状況・その他詳細など地図の落とし込む(内容の記入はパソコンからのアンケート方式)⇒自転車道路ネットワーク計画へ
- ※自転車の利用形態に合わせた整備※自転車の利用圏平均2~4km市町村レベルでの事故・ヒヤリ体験データを蓄積し、計画検討へのIT活用は効果的

渡辺 隆 氏

栃木県宇都宮市総合政策部交通政策課

自転車で“走れば愉快だ”宇都宮～自転車のまち宇都宮の推進計画～

- ※自転車利用に敵したまち(都市構造状)
- ◎市街地が平坦◎雨量が少ない◎冬季の日照時間が長い◎充実した道路網
- ※自転車利用が盛んなまち
- ◎通学通勤の利用が高い◎市内の高校生8割が自転車通学
- ※自転車スポーツが盛んなまち

◎ジャパンカップサイクルロードレース◎日本初の地域密着型のプロロードレースチーム“宇都宮ブリッツェン”の存在
推進計画の基本方針⇒交通手段としての自転車の利便性を高める・
自転車であちの魅力を高める（評価指標設定）
安全に・快適に・楽しく・健康とエコに自転車が使えるまち⇒自転
車のまち宇都宮の実現⇒優先道路整備の推進
宇都宮のブランドメッセージ⇒住めば愉快だ宇都宮
食べれば愉快だ宇都宮
で、走れば愉快だ宇都宮

吉田 孝雄 氏 京都市議会議員

古都・京都における自転車安全利用施策の可能性

～「京都市自転車安全条例」施行の検証と課題～

『京都市自転車安心安全条例』は、京都市112年の歴史で初めての議
員立法。

京都市の自転車事故⇒この10年で2倍の事故数・死亡事故も10年前
の8・6%から24・6%・京都府内の自転車事故の70%が京都市内
で発生

京都市の地域特性⇒高齢化率23・1%(65歳以上34万人)・学生の
まち9・5%(大学生14万人)・観光客向けレンタサイクルが普及・細
街路、商店街密集・公共交通優先のまちづくり構想⇒歩くまち・京都・
市民憲章策定・総合交通戦略へ(平成22年策定)

縦割りの壁を越えて、議員のコーディネートで展開⇒徹底した調査活動・
商店街とのミーティング・パブリックコメントの募集(33名から62
件)・アンケート調査

議会の論戦⇒骨子案を各会派と執行部へ提出・市長と意見交換・常任委
員会で質疑・1カ月かけて可決成立

京都市自転車安全条例の特徴⇒わかりやすい・自転車安全教育を小中学
校に義務化・商店街での自転車事故防止の取り組みを規定・自転車損害
賠償保険加入促進の規定を強化・自転車関係事業者の対象を拡充・
見直し規定を設定

条例施行後の波及効果⇒各種の会議に影響①自転車安全利用促進計画
検討委員会②京都市自転車等駐車対策協議会③京都市交通安全計画④
全国大都市交通安全主管者会議等

市民への啓発⇒自転車通行環境整備実証実験・自転車安全利用促進啓発
委員を設置・交通安全運動の中で自転車利用マナーの向上を重点化(自転
車マナー向上戦隊ほっとかナイスの設置)・

他に、観光客へのもてなし自転車・自転車走行環境整備の前倒し・京都
交通安全基本条例も提案・自転車政策の部署の格上げ⇒自転車政策課か
ら自転車政策室へ

	<p>高田 邦道 氏 日本大学名誉教授 自治体における自転車計画策定のプロセスに考慮すべき要点 上記の講師とのパネルディスカッションの提言 ☆自転車って何？電動もある。 ☆地方分権の中で、たくさんの課にまたがったの施策になる⇒道路管理者・交通管理者・マナー等の所管課・道路交通法等の所管課等どう連携していくか大事だ。</p>
<p>5 成果・市政への反映等</p>	<p>宇都宮の自転車政策がとても気に入った。静岡市とどこが違うのか、その施策の進め方は参考にすべきと思う。静岡市も中心地は平たん地が多い。気候も温暖だ。高校生の自転車利用率も高い。競輪事業もある。負けないで施策を展開できる基礎はあると思う。いかんせん道路網の整備がかなり遅れている。また、駐輪場整備も追い付いていない。市民提案の自転車に対する思いが込められたキャッチコピーを尊重しどんどん使ったらどうだろうか。市民啓発に大いに役立つと思える。本気で、コンパクトシティを目指すのであれば、やることははっきりと見えてくるのではないかな。</p> <p>また、交通事故と自転車の関係もしっかりと調査し、GIS等を利用し効率的な事故対策を考える必要を感じた。・市民のひやり体験を保険会社は、ハインリッヒ法則と捉えていると聞いた。300件のヒヤリ体験は29件の軽微な事故を生み1件の重大な事故につながるという事だ。このヒヤリ体験の調査はやってみる価値があるかと思った(警察などではやっていることかもしれない)</p> <p>走れば愉快だ宇都宮のコピーに負けない静岡市の、自転車天国の表現を期待する。かつて、静岡市の秋の行事として、自転車フェスティバルが行われていたが、なぜ大道芸のようなイベントまで発展しなかったのか？考察してはどうか？静岡市を世界に輝く世界水準都市として発展させるためのツールとして自転車をどう使うかが考えどころと思って参加した。刺激になり、いいヒントももらえたと思う。</p> <p>一つの考え方というか、駐輪場のサイクルツリーは都市空間の上手な使い方とは思うが、少し高額なのが難点だ。</p> <p>手軽ではあるが、走る凶器にもなりかねない自転車、特に、15歳以下の子供と高校生の乗り方のマナー啓発がまだまだ足りないと感じている。京都市のように、学校教育現場での自転車の安全教育を義務化するような厳しい条例が必要なのかもしれない。</p> <p>静岡市内を自転車で行き来できる道路整備・自転車網の整備を早急に進めてるべきだ。自転車を活かせる条件がそろっている静岡市。自転車に視点を置いた交通政策・都市計画を進めていくことを期待する。</p>