

## 平成24・25年度調査活動中間とりまとめ

## ○放置自転車対策について

	質 問		課 題	課題解決策
		行政の取組の現状		
駐輪禁止区域について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の撤去についての市民の認知度や商店街・駅周辺の住民の声は把握しているか。</li> <li>・また、放置する側の意見や心理を把握・分析しているか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2011年11月に実施したアンケート集計や年間200件ほどの撤去に関する陳情等によると、自転車を放置する心理として、①短時間の放置だから ②他の人も放置している箇所だから などが考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車対策と日中対策のミスマッチではないか。</li> <li>・撤去された場合、保管場所が遠く利便が悪く持ち帰りも容易ではない。引取り率の低下。</li> <li>・撤去されてもシティサイクルなら安価で新車が入手できる。敢えて引取りせず。</li> <li>・撤去された自転車の処理が円滑に進むようなルール作り。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置しづらい環境、警告ポスター、放置対象者への指導等</li> <li>①母親へは小学校で、②父親はPTAおやじの会で ③サラリーマンは企業のCI活動で 多面的に</li> <li>・一家に1台の台数制限をおこなう。その他はコミュニティサイクル(公営貸出自転車)の利用を促進する検討をおこなう。但し、申請により通学用は除外。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去された放置自転車の引き取りはおおよそ60%であるが、引き取りに来ない理由は把握しているか。</li> <li>把握していれば、その理由はどのようなものか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車が身近な交通手段であることから、安価な金額で購入できる。</li> <li>・保管所が交通不便箇所にある。</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去された自転車の売却処分収入はどのように活用しているか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の撤去・保管に関わる人件費や運搬費等に充当している。</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の取締りは強化していく方向性なのか。</li> <li>・例えば、今後、市内全駅を放置禁止区域に指定して取り締まっていくか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車は歩行者の安全な通行の妨げや緊急活動の障害になり、都市景観の悪化を招くことから、強化していく。</li> <li>・放置自転車がよく発生している駅については、放置禁止区域に指定していく。</li> </ul>		
整理誘導員について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボランティア整理誘導員などが配置されているが、放置自転車は多数残されており、体制が不足しているのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車対策を効果的に実施するため、主要駅を中心に放置自転車がよく発生している箇所に配置している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整理誘導員などの配置は、継続して行う必要がある。</li> <li>・商店街など地域と連携した放置自転車をなくすPR活動の構築</li> <li>・商店街でも放置自転車が大変問題になっている。市の対策により、公道における放置自転車はかなり少なくなっているが、逆に民地に放置される自転車が多くなっている。(この対策は法律的には厳しいとは思いますが、ぜひとも対策を講じる必要がある。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指導員を増し、ビラを配布したり、放置自転車を撤去したりする。実害があれば放置しなくなる</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店街や大型店舗との連携した取組は行っているか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中原区では、商店街が連携し(自転車と共生するまちづくり委員会)、呼びかけやキャンペーンなど放置自転車対策を実施している。</li> <li>・大型店舗の一部には、買物だけでなく、通勤・通学を対象にした駐輪場を設置していただいている。</li> </ul>		

平成24・25年度調査活動中間とりまとめ

○放置自転車対策について

	質 問		課 題	課題解決策
		行政の取組の現状		
駐輪場の整備について	<p>・駐輪場の新設はどのような方針で行っているのか。例えば、地域の人口動向や昼夜人口等を考慮しているのか。 また、平面式、立体式、地下式等の選択はどのように検討しているのか。</p>	<p>・駅周辺の放置や駐輪場の利用状況により、自転車利用者のニーズに合った駐輪場の整備を進めている。 ・駐輪場の形式については、収容台数や景観、経済性など総合的判断し決定している。</p>	<p>・駐輪禁止区域の駅周辺および商店街に至近な利便性の良い駐輪場が少ない。 ・一家に複数台の保有が放置自転車の素因でもあると思われる。 ・行政と民(販売者・購入者)で何を負担すべきか(設備と維持以外)</p>	<p>・需要に応じた駐輪場の枠を確保することが必要である。現在は駐輪場対策が後手に回っている。これを、人口の動向、自転車利用者の動向を予測し、先行した駐輪場対策が必要と思われる。 ・民間事業者の活用 ・自転車の所有者の明確化、保有責任の明示 ・自転車購入時には、所有者登録を義務付けることが重要。放置自転車を撤去した後持ち主が引取りに来ない場合の処置について違反金の支払いの規定を定めることも大切で、所有者の盗難予防意識や不要自転車の放置対策につながる</p>
	<p>・人口減少や高齢化により自転車利用が減少するタイミングをどう考えているか。</p>	<p>・「川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査」の結果などから、自転車の利用動向を踏まえ、駐輪場の整備を行っている。</p>		
	<p>・公設駐輪場と民設駐輪場の役割分担はどうなっているのか。</p>	<p>・放置自転車を減少させるためには、市営・民営の区別なく駐輪場を整備する必要がある。したがって公民連携して駐輪場を整備していく。</p>		
その他	<p>・放置自転車対策には、ハード(施設拡充と機能向上)とソフト(運用・マナー)の両面が必要と考えるが、その担当部署はどこか。</p>	<p>・建設緑政局自転車対策室です。</p>		
	<p>・整理誘導員等の現場の方の意見を聞きたい。</p>	<p>・市民部会としての現地視察の実施の中で検討します。</p>		

○自転車利用安全対策について

	質 問		課 題	課題解決策		
		行政の取組の現状				
法規制等 について	・利用者のマナー・モラルの向上と交通ルールを遵守する条例を制定する予定はあるか。	・現在、条例制定に向けた取組みはありません。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的に自転車は軽車両と思っていない。また、取締りが軽微のため守らない。</li> <li>・道交法では自転車は車道を走ることになっているが、大型車との並走が怖いので、歩道を走るようになる。</li> <li>・行政の指導(安全教育)が掛け声程度。販売店も安全指導の規制がない状態。</li> <li>・自転車の走行部分の表示を地域住民に徹底する方法の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道交法を知らない人のためにわかりやすいビラを配布する。</li> <li>・自転車本体と利用者に安全教育受講等のライセンスや目印のバッジ等を条例化して携帯させる。</li> <li>・ママチャリ(幼児二人乗り自転車)や身障者等の車両にはロゴマーク等の安全確認ができるステッカーを装着し、駐禁帯でも優遇扱いとする。</li> <li>・自転車専用レーンの整備。あるいは走行可能エリアを道路上に色別で表示。</li> <li>・他自治体の施策のベンチマークが必要。</li> </ul>		
	・他都市との連携を行っているか。例:(東京)免許制度	・九都県市において自転車安全利用対策を効果的に進めるために広報・啓発活動を連携して行っています。(九都県市一斉マナー強化月間の実施等)				
	・TSマークの実状はどうなっているか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・TSマーク交付件数(神奈川県)</li> <li>平成22年度18,690件(1ヶ月あたり1,557.5件)</li> <li>平成23年度38,560件(1ヶ月あたり3,213.3件)</li> <li>平成24年度1月末まで41,500件(1ヶ月あたり4,150件)</li> <li>※公益財団法人日本交通管理技術協会調べ</li> </ul>			・TSマーク取得継続への働きかけが必要ではないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車購入時に川崎市交通安全対策協議会と「自転車等放置禁止区域のパンフレット」を配布するとともに、内容説明があるとさらに理解を得やすい。</li> <li>(記載内容案)</li> <li>①TSマークの普及と促進(義務化も検討の余地あり)</li> <li>②道交法の説明</li> <li>③自転車安全利用5則について</li> <li>④自転車等放置禁止区域について</li> </ul>
	・自転車販売時にルールブック等の配布はしているか。	・損害賠償保険への加入促進を図るため、傷害補償と賠償責任補償の保険が付いているTSマークについて、自転車事故防止のリーフレットに掲載し交通安全教室や各種キャンペーンなどで配布している。また、自転車商組合を通じて、市内の自転車販売店へもリーフレットの配布しています。				
交通事故 対策について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車事故について、以下を分析、把握しているか。</li> <li>①自転車側が加害者・被害者の別</li> <li>②年齢の別</li> <li>③事故多発地帯の特定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故の統計については、警察の主幹であり県内自転車事故として、加害者・被害者別、年齢別等の状況を把握していますが、川崎市独自の詳細な統計は把握していません。</li> <li>・死亡事故等の場合は警察に情報収集を行っています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢・世代別の対策が必要ではないか。</li> <li>⇒若年:電話・メール・音楽等の「ながら運転」</li> <li>高齢:年齢的に運転が困難な者への対応</li> <li>・事故多発地帯における交差点等の一時停止の徹底</li> <li>・ひき逃げ、信号無視等の違反者の逃亡の取締り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の運転マナー、特に運転リスクを明示して広報する。</li> <li>・学校や企業、国等と連携した指導の徹底(加害者になった時の事例照会、テレビ放映など)</li> <li>・市政だよりでのキャンペーン</li> <li>・高齢者運転講習の実施</li> <li>・町会に講習会開催を依頼</li> </ul>		
	・事故の実態をどのように広報しているのか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「メールニュースかわさき」により防犯・交通安全情報登録者へ市内の交通事故発生状況を配信しています。</li> <li>・また、市コミュニティ放送局のかわさきFMを活用して、市内の交通事故発生件数や交通ルールやマナー、各種交通安全対策を紹介するラジオ番組「地域かわら版」を放送(毎週月～金、17:15～2分程度)。</li> </ul>				
	・警察との連携はどうなっているのか。	・交通死亡事故が発生した場合には、各区において警察等と現地診断を行い、対応策を協議するとともに、警察や地域団体等と連携して緊急的に街頭キャンペーン等を実施する場合があります。				
	・平成23年度の高校での安全教室開催が2回と少ないが、どのような理由によるものか。	・授業日数等の関係から、カリキュラムを組むのは難しいため低調となっています。そのため、県警ではホームルームや学級活動などの短時間で指導できるよう作成した「チリリンタイム」というクイズ形式の教材を県教育委員会を通して全校(小・中・高)に毎月配布しています。				

○自転車利用安全対策について

	質 問		課 題	課題解決策
		行政の取組の現状		
マナー・モラルの向上について	・マナーアップ指導員の人数を増やすにはどうしたらよいか。	・市内の自転車関係事故件数やマナーアップカードの交付実績等引き続き基礎数値のデータ収集・検証を行っていく中で今後の運営体制を検討していきます。	・マナーアップ指導員の配備がない時間帯の取締	・マナーアップカードの活用、違反者のデータ化をし、悪質な人には警察と連携をする。 ・マナーを守らない人には罰則を課すと効果があるのではないか。 ・マナーアップ指導員を大幅に増員
	・マナーアップカードとマナー講習の実態に差はあるか。その対応策はどうなっているか。	・マナーアップカード交付実績の年代別内訳は20代、30代で約70%となっています。 ・これまで交通安全講習、自転車講習の対象の中心は幼稚園、保育園、小学校等や町会等であったが、マナーアップカードの交付実績等を検証し、成人向けや企業向け等の自転車講習会等を検討していきます。		
	・マナーアップ指導員の配置など、自転車の交通安全対策の予算・計画に対する実績を示してほしい。例えば高齢者の交通安全教育はやっているとなっているが、実績は？方策としては十分とみているのか？	<p>・平成24年度実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通安全運動(各季の運動 年4回、強化月間 年2回、延べ102日間)を含め年間を通じて市民総ぐるみ運動を実施し、継続的な広報啓発活動を実施しています。</li> <li>●自転車マナーアップ指導員が自転車交通事故多発地域を中心に市内を巡回し、自転車の交通ルール違反者に違反項目が記載されたマナーアップカードを2,389枚(1月末まで)交付しました。</li> <li>●園児や小学校1年生を対象とした歩行教室や小学校3年生を対象とした自転車教室などの交通安全教室を331回実施し、31,201名(1月末まで)が受講しました。</li> <li>●高齢者向けの交通安全啓発活動を16回(1月末まで)実施しました。</li> <li>●スタントマンが交通事故を再現し、衝撃の大きさや恐ろしさを体験させるとともに正しい交通ルールを示すスクエアードストレート方式による交通安全教育を3区(川崎区、多摩区、麻生区)で実施し、1,330名の高校生や地域の方々を受講しました。</li> <li>●「セーフティサイクルフェア」「安全安心フェア」「すくらむ21まつり」において自転車シミュレータを自転車の安全な乗り方体験学習をはじめ、啓発グッズ(反射材等)を配布(1,500部)しました。</li> <li>●自転車安全利用五則などを掲載したリーフレットを10,000部作成し、各種キャンペーンで配布しました。更に現在15,000部を追加作成し市内駐輪場へ配布予定です。</li> </ul> <p>・今後の方策</p> <p>事故件数や自転車関係事故、高齢者事故等の構成率の推移、マナーアップカードの交付件数、違反項目等の基礎数値の推移を検証し、自転車講習会やイベント等の啓発活動を検討していきます。</p>		
その他	・交通安全指導を行っている警察官の声を聞きたい。	・市民部会としての現地視察の実施の中で検討します。		