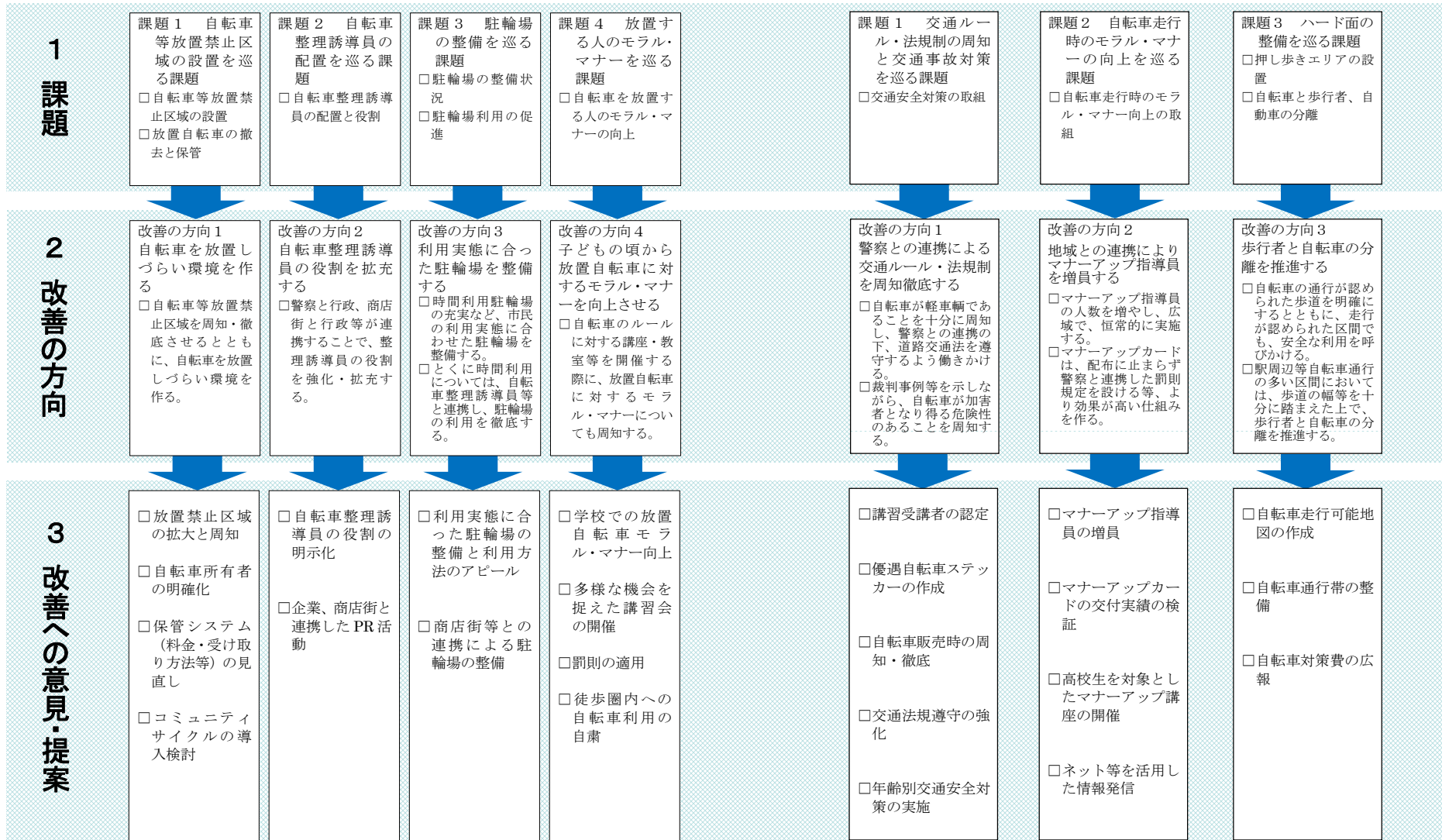


～市民の参加と協働による自転車対策～

放置自転車対策

自転車利用の安全・安心対策



これからの自転車対策に向けて

- ① 自転車の「所有責任」の明確化
- ② 「運転者自身の身を守る安全・安心」から「歩行者の身を守る安全・安心」へ
- ③ 総合的・長期的視野に立った自転車対策

平成 24・25 年度
川崎市行財政改革委員会市民部会
活動報告書

～市民の参加と協働による自転車対策～

平成 25 年 9 月

はじめに

「川崎市行財政改革委員会市民部会」は、行財政改革の推進に、市民の視点をこれまで以上に活かしていくという趣旨から、学識経験者などから構成される「行財政改革委員会」から分離し、平成 19 年 10 月に設置されました。川崎市の行財政改革に係る課題提案について、行政から報告を受けて意見を述べるとともに、部会として特定の課題について調査等を行う役割も担っています。

平成 23 年 8 月からスタートした第 2 期の市民部会では、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を受け、取組テーマを「震災時における“共助”の視点からの安全・安心なまちづくり」として調査・検討を進め、平成 24 年 8 月に報告書を市長に提出しました。

次いで平成 24 年 8 月からは、新たなテーマとして「市民の参加と協働による自転車対策」を取り上げ、“放置自転車を減らすための方策”と“自転車を安全・安心に利用するための方策”について、調査・検討を進めてまいりました。その結果をまとめたのが、この報告書です。

自転車は、3.11 以後、災害時でも利用できる乗り物としてその価値が見直されました。また、環境にも優しいことから、自転車の利用者は増える傾向にあります。しかしその一方で、駅周辺の放置自転車は、歩行の妨げになるのはもちろん、都市景観としても美しくありません。また、自転車の二人乗りや並列進行、携帯電話をかけながらや音楽を聴きながら自転車に乗るなど、自転車を利用する際の交通ルールやマナーの違反が問題になっています。平成 25 年 6 月には、悪質な自転車運転者への安全講習の義務化などを盛り込んだ改正道路交通法が成立するなど、まさに時宜に適ったテーマ設定であったのではなかったかと思えます。

第 4 章「これからの自転車対策に向けて」にも書きました通り、今回の調査・検討を進める中で、自転車対策には駐輪場などのハード整備はもちろん、自転車整理誘導員の配置や啓発物の作成等に、多大な経費がかかることが明らかになりました。これらの経費は、最終的には、私たち市民一人ひとりが、交通ルールを順守し、モラル・マナーを向上させることで削減が可能です。今回の提案が、市民一人ひとりのモラル・マナーの向上と、放置自転車の減少、自転車事故の減少に少しでも貢献できれば幸いです。

川崎市行財政改革委員会市民部会長 **加藤 正巳**

目次

はじめに

第1章 川崎市行財政改革委員会市民部会とは	4
1. 平成24・25年度（平成24年8月～平成25年8月）取組テーマ	
2. 活動経過	
第2章 放置自転車対策	6
1. 放置自転車を巡る課題.....	7
課題1 自転車等放置禁止区域の設置を巡る課題	
課題2 自転車整理誘導員の配置を巡る課題	
課題3 駐輪場の整備を巡る課題	
課題4 放置する人のモラル・マナーを巡る課題	
2. 改善の方向.....	12
改善の方向1 自転車を放置しづらい環境を作る	
改善の方向2 自転車整理誘導員の役割を拡充する	
改善の方向3 利用実態に合った駐輪場を整備する	
改善の方向4 子どもの頃から放置自転車に対するモラル・マナーを向上させる	
3. 改善への意見・提案.....	14
意見・提案1 自転車を放置しづらい環境を作る	
意見・提案2 自転車整理誘導員の役割を拡充する	
意見・提案3 利用実態に合った駐輪場を整備する	
意見・提案4 子どもの頃から放置自転車に対するモラル・マナーを向上させる	
第3章 自転車利用の安全・安心対策	18
1. 自転車の安全・安心対策を巡る課題.....	19
課題1 交通ルール・法規制の周知と交通事故対策を巡る課題	
課題2 自転車走行時のモラル・マナーの向上を巡る課題	
課題3 ハード面の整備を巡る課題	
2. 改善の方向.....	23
改善の方向1 警察との連携による交通ルール・法規制を周知徹底する	
改善の方向2 地域との連携によりマナーアップ指導員を増員する	
改善の方向3 歩行者と自転車の分離を推進する	
3. 改善への意見・提案.....	24
意見・提案1 交通ルール・法規制を周知徹底する	
意見・提案2 地域との連携によりマナーアップ指導員を増員する	
意見・提案3 歩行者と自転車の分離を推進する	
第4章 これからの自転車対策に向けて	29
あとがき（委員感想）	30

【資料編】

- 1 川崎市行財政改革委員会設置要綱
- 2 委員名簿

第1章 川崎市行財政改革委員会市民部会とは

1. 平成24・25年度（平成24年8月～平成25年8月）取組テーマ

川崎市行財政改革委員会は、「行財政改革の着実な推進を図るために、改革について意見を聴くことを目的として」設置されたものである。また、要綱（P32 資料編掲載）の第6条で、市民部会は、「行財政改革に係る課題について、調査活動を行うこと」が定められている。

これに基づき、平成24年8月1日（水）に開催された平成24年度第1回市民部会及び11月14日（水）に開催された第1回打合せ会において、平成24・25年度の実施テーマの検討を行った。

その結果

- 1 3.11 以後、災害時でも利用可能な乗り物として自転車が見直されている。また、環境保護の観点からも、自転車に乗る人が増えている。
- 2 道路交通法が改正され自転車の法制度が新しくなった等の理由により、自転車に安全に乗るための、ルールの周知やマナーの向上が求められている。
- 3 川崎市では、市役所通りの歩道部分に自転車専用の通行帯を整備する等、自転車対策に注力している。

ことが確認された。

また、自転車の放置やルールの周知、マナーの向上は、市民一人ひとりの心がけに拠るところが大きく、予算をかけずに実現できる提案に結びつけやすく、市民の目線で調査・検討を行うという市民部会の目的に相応しいことから、平成24・25年度の実施テーマを「市民の参加と協働による自転車対策」と決定した。

「自転車対策」に取り組むに当たっては、歩行者の安全性の確保はもちろん、景観的にも美しくない放置自転車対策と、自転車と歩行者の事故が増加していることから自転車利用者の安全対策の向上の二つに取り組むこととした。

【取組テーマ】

自 転 車 対 策

- ・ 放置自転車を減らすための方策
- ・ 自転車を安全・安心に利用するための方策

2. 活動経過

①市民部会（3回）

市民部会委員と事務局、行政関係各機関が参加し、取組テーマに関する討議の進捗状況の確認、行財政改革に関わる行政施策の報告・意見交換、平成25年度予算の報告・意見交換等を行った。

②打合せ会（4回）

市民部会委員と事務局が参加し、ワークショップやブレインストーミングの手法を用いて、取組テーマに関する検討を行った。また、建設緑政局自転車対策室と市民・子ども局市民生活部地域安全推進課の職員を招き、川崎市の自転車対策に関する取組について報告を受けた。

③現地視察会（1回）

川崎市の自転車対策の現状を把握するために、川崎駅周辺の3つの施設等を視察した。



第2章 放置自転車対策

1 課題	<p>課題1 自転車等放置禁止区域の設置を巡る課題</p> <ul style="list-style-type: none"> □自転車等放置禁止区域の設置 □放置自転車の撤去と保管 	<p>課題2 自転車整理誘導員の配置を巡る課題</p> <ul style="list-style-type: none"> □自転車整理誘導員の配置と役割 	<p>課題3 駐輪場の整備を巡る課題</p> <ul style="list-style-type: none"> □駐輪場の整備状況 □駐輪場利用の促進 	<p>課題4 放置する人のモラル・マナーを巡る課題</p> <ul style="list-style-type: none"> □自転車を放置する人のモラル・マナーの向上
2 改善の方向	<p>改善の方向1 自転車を放置しづらい環境を作る</p> <ul style="list-style-type: none"> □自転車等放置禁止区域を周知・徹底させるとともに、自転車を放置しづらい環境を作る。 	<p>改善の方向2 自転車整理誘導員の役割を拡充する</p> <ul style="list-style-type: none"> □警察と行政、商店街と行政等が連携することで、整理誘導員の役割を強化・拡充する。 	<p>改善の方向3 利用実態に合った駐輪場を整備する</p> <ul style="list-style-type: none"> □時間利用駐輪場の充実など、市民の利用実態に合わせた駐輪場を整備する。 □とくに時間利用については、自転車整理誘導員等と連携し、駐輪場の利用を徹底する。 	<p>改善方向4 子どもの頃から放置自転車に対するモラル・マナーを向上させる</p> <ul style="list-style-type: none"> □自転車のルールに対する講座・教室等を開催する際に、放置自転車に対するモラル・マナーについても周知する。
3 改善への意見・提案	<ul style="list-style-type: none"> □放置禁止区域の拡大と周知 □自転車所有者の明確化 □保管システム（料金・受け取り方法等）の見直し □コミュニティサイクルの導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> □自転車整理誘導員の役割の明示化 □企業、商店街と連携したPR活動 	<ul style="list-style-type: none"> □利用実態に合った駐輪場の整備と利用方法のアピール □商店街等との連携による駐輪場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> □学校での放置自転車モラル・マナー向上 □多様な機会を捉えた講習会の開催 □罰則の適用 □徒歩圏内への自転車利用の自粛

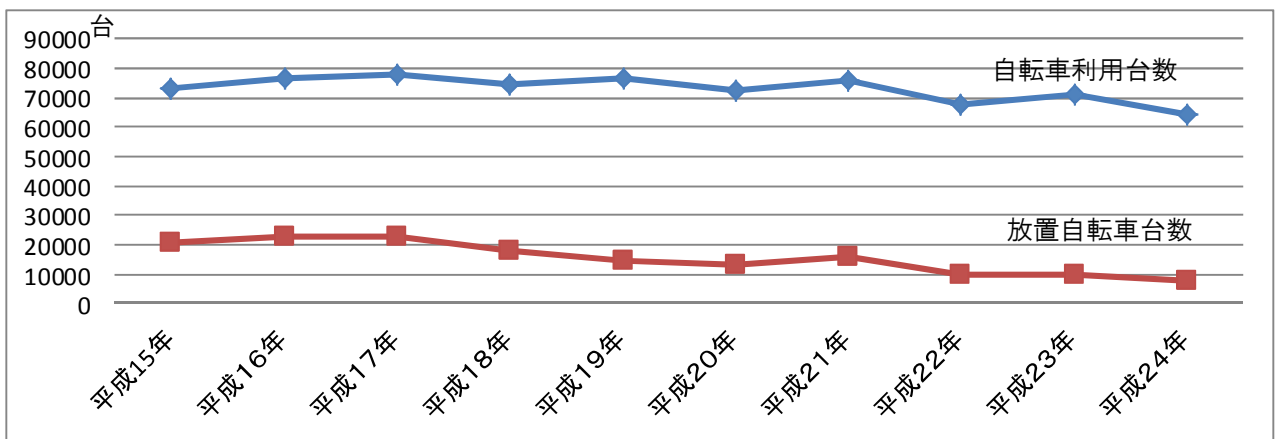
1. 放置自転車を巡る課題

川崎市では、放置自転車等のない住み良い安全なまちづくりのために「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和 62 年）を制定した。それに伴い、駐輪場の整備はもちろん、駅周辺を自転車放置禁止区域に指定するなど、さまざまな対策に取り組んできた。自転車等駐輪場の整備事業費、撤去した放置自転車の保管事業等を含めた、平成 24 年度の自転車対策事業費は、約 18.9 億円に上っている。

しかし、平成 24 年度「市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査」（平成 24 年 6 月 7 日から 6 月 26 日）によると、市内鉄道 54 駅及び矢向駅、鶴川駅周辺の平日 9 時台の放置自転車は、自転車利用台数約 64,000 台に対して、放置自転車約 7,400 台、約 12%となっており、過去 10 年間で最も少なくなっているとはいえまだまだ放置自転車は多い。とくに平日と比較して休日の 12 時台が約 23%、16 時台が約 25%と、自転車利用台数に占める放置自転車の割合は高くなっており、さらなる対策が必要である。

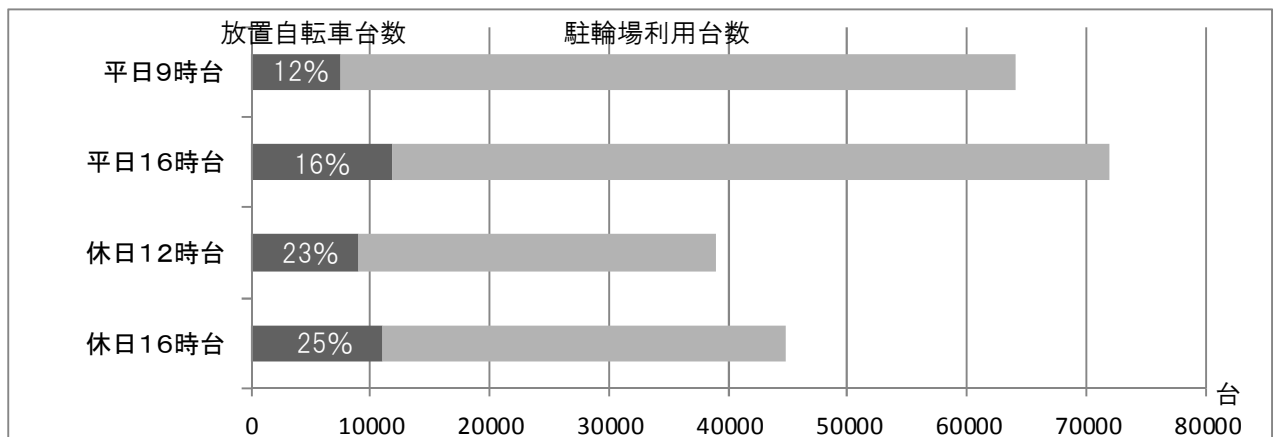
市民部会では、放置自転車を巡る課題を、①自転車等放置禁止区域の設置、②自転車整理誘導員の配置、③駐輪場の整備、④放置する人のモラル・マナーの 4 つに整理した。

<平日9時台の駅周辺の放置自転車の推移>



出典：平成 24 年度市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査結果

<平日と休日の利用台数>



出典：平成 24 年度市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査結果

課題 1 自転車等放置禁止区域の設置を巡る課題

□自転車等放置禁止区域の設置

川崎市では、市内の各駅のとくに放置自転車がよく発生する駅周辺を、自転車等放置禁止区域に指定し、取り締まりを強化している。禁止区域に放置された自転車は即時撤去の対象となり、撤去された自転車は保管所に保管される。返却に当たっては、自転車1台当たり2,500円が撤去保管料として必要になる。

しかし実際には、放置禁止区域でも多数の自転車が放置されている。とくに、駅周辺の銀行等公益施設や商店の前に放置自転車が多くなっている。また、放置禁止区域は道路を指定するため、一本路地に入った箇所にも多くの放置自転車が見られる。これらの放置自転車をどうなくすかが課題となっている。

□放置自転車の撤去と保管

市内には、現在10箇所の保管所があり、全域で約64,000台を保管している。しかし実際に取りに来るのは全体の約58%に当たる約37,000台であり、約30,000台は売却によって保管料を補っているのが現状である。引き取り率の向上が課題であるが、そのためには、保管所の位置、保管料の金額等が課題としてあげられた。

【委員意見】

- ・ 駐輪禁止区域は道路の指定であり、道を一本入ると多数放置されている。
- ・ 駐輪禁止区域の看板の前に自転車を停めていく人がいるので困る。
- ・ たとえ撤去されても、最近新しい自転車が安価で入手できるので、あえて引き取らないのではないか。
- ・ 乗れなくなった自転車をゴミとして出すには手数料がかかるので、わかった上で放置する人がいる。
- ・ 撤去された場合、保管所が遠く利便性が悪く、持ち帰りが容易ではないことが、引き取り率の低下につながっているのではないか。
- ・ 障がいのある人の自転車が撤去され、難儀したそうだ。



放置自転車禁止区域の表示

課題2 自転車整理誘導員の配置を巡る課題

□自転車整理誘導員の配置と役割

放置自転車対策を効果的に進めるために、主要駅を中心とする放置自転車が多く発生している箇所に整理誘導員を配置している。また、中原区では、自転車と共生するまちづくりを推進する中で、区民と商店街が連携し、呼びかけやキャンペーンをなどの放置自転車対策を実施している。

現在市内には、3つの団体の整理誘導員が活動しているが、一般市民にとってはそれらの位置づけがわかりづらい、整理誘導員には強制的に撤去できる権限がないため、所有者とのトラブルにならない範囲での誘導に止まっているなどの課題があげられた。

【委員意見】

- ・ 整理誘導員がいる時間帯は駐輪しないが、いなくなると駐輪される。
- ・ 整理誘導員がない商店の前に駐輪され、誘導員とのいたちごっこだ。
- ・ 整理誘導員が配置されているが、具体的な効果が見えない。
- ・ ガードマン、整理誘導員、ボランティア団体メンバー等が配置されているが、それぞれの役割や権限が市民には不明確だ。
- ・ 商店の前の自転車を勝手に移動すると所有者に怒られるので、勝手には移動できない。
- ・ 市役所通りは、商店の前に駐輪施設があるにも関わらず、店の前にはみ出して停めている。店側が駐輪施設に停めるように積極的に指導する必要がある。
- ・ 駐輪場の整備について、商店主や商店街との話し合いが必要だ。



ガードマン



整理誘導員



ボランティア団体

課題3 駐輪場の整備を巡る課題

□駐輪場の整備状況

川崎市では、「自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン」（平成23年2月）に基づき、駐輪場の整備及び利用促進を進めている。前述のように、平日朝9時台の放置自転車の割合は約12%となっており、10年前の平成15年（約28%）と比較すると、通勤・通学の利用者を対象とした駐輪場整備は成果をあげている。

一方、平日、休日ともに16時台の放置率は、9時台、12時台と比較すると圧倒的に高くなっており、買い物客や短時間利用者向けの駐輪施設の整備が課題となっている。

駐輪場の整備には、用地の確保、機械の設置等に多大な費用がかかるため、駐輪場使用料から短期間で投資を回収することは困難であり、費用に対する効果を十分に勘案した整備が求められる。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。そんな中川崎市では、民間の駐輪場整備を促す補助金制度を新設するなど、民との協働による駐輪場整備にも取り組んでいる。

□駐輪場利用の促進

川崎市では、平成24年4月1日から、市営駐輪場の料金改正を行った。これは、駐輪場の利便性に応じて料金体系を変更することにより、利便性の低い駐輪場の利用促進を図るものである。また、買い物客等の駐輪場利用を促進するために、旧料金体系にはなかった時間利用（2時間まで無料）を新たに設けている。

しかし、平成24年6月4日9時台の駐輪場の利用状況を見ると、今回視察をした宮本町駐輪場で利用率は34.3%に止まっている。また、市役所通りの駐輪施設も、空きがあるにもかかわらず銀行正面に自転車を放置するなど、駐輪場のさらなる利用促進が課題となっている。

【委員意見】

- ・ 放置禁止区域の駅周辺や商店街に至近な距離に、利便性の良い駐輪場が少ない。
- ・ 駐輪場が狭いので、満車になったときに遠くへ停めなくてはならず不便だ。
- ・ 駐輪場の効果的な活用方法の検討が必要だ。
- ・ 商店街の放置自転車が課題だ。駐輪場の整備を商店街と連携して進める必要があるが、スペースや整備費用の問題で実現は難しい。
- ・ 駅前の駐輪場は、早朝から通勤・通学の利用者でいっぱいになり、昼間の買い物客が利用できない。買い物客でない人も、商店の前に停めている。
- ・ 駅周辺の放置自転車は、鉄道事業者や商店・事業者にも、負の投資（環境対策）を行政サイドから働きかけるべきではないか。
- ・ 商店街が買い物客用に整備した駐輪場を、買い物客以外の人々が利用するため、商店街に苦情が寄せられる。
- ・ 商店が歩道一杯に商品を陳列しているので、さらに買い物客は歩道上に自転車を置くことになる。商品を歩道に置くことを取り締まることも必要。
- ・ 一般の市民の中には、駐輪料金を支払ってまで駐輪場に停めたくはないという人もいるのではないか。

課題4 放置する人のモラル・マナーを巡る課題

□自転車を放置する人のモラル・マナーの向上

平成23年11月に市が実施したアンケートや撤去に関する陳情等によると、放置をする理由として「単時間だから放置しても良い」「他の人も放置しているから放置しても良い」等があげられた。

駐輪場を整備しただけでは、放置自転車の減少にはつながらない。自転車に乗る際の、市民一人ひとりのモラル・マナー意識の向上が求められる。

【委員意見】

- ・ 市の対策により、公道に放置する自転車はかなり減ってきているが、民地に放置される自転車が増えている印象がある。
- ・ 注意をするとその時は移動するが、また同じ人が放置を繰り返す。いかに放置自転車が危険かを、子どもの頃から教えることが必要だ。
- ・ バリアフリー箇所への障害物及び通行障害物を無くす必要がある。



視覚障がい者誘導用ブロックギリギリに放置される自転車

2. 改善の方向

放置自転車対策を巡るそれぞれの課題を解決するために、以下の方向が確認されました。

課題1 自転車等放置禁止区域の設置
⇒改善の方向1 自転車を放置しづらい環境を作る
<input type="checkbox"/> 自転車等放置禁止区域を周知・徹底させるとともに、自転車を放置しづらい環境を作る。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ 自転車等放置禁止区域を線から面に拡大することで、一帯として放置できない仕組みが求められる。・ 自転車の所有者を明確にすることで、管理責任を持たせることが重要だ。
課題2 自転車整理誘導員の配置
⇒改善の方向2 自転車整理誘導員の役割を拡充する
<input type="checkbox"/> 警察と行政、商店街と行政等が連携することで、整理誘導員の役割を強化・拡充する。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ 整理誘導員の配置を継続して行う必要がある。・ 市役所通りには、整理誘導員、駐輪施設の管理者などさまざまな人がいるが、市民はそれぞれの役割がわからない。一人の人が管理した方がわかりやすい。
課題3 駐輪場の整備
⇒改善の方向3 利用実態に合った駐輪場を整備する
<input type="checkbox"/> 時間利用駐輪場の充実など、市民の利用実態に合わせた駐輪場を整備する。 <input type="checkbox"/> とくに時間利用については、自転車整理誘導員等と連携し、駐輪場の利用を徹底する。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ 銀行等の利用者のニーズを考えると、店舗の近くに停めたい。利用者のニーズに合った駐輪場の整備が求められる。・ 時間利用については、2時間まで無料であることを周知する必要がある。・ 行政と民間の協働による駐輪場の整備、駐輪場利用のルール化等が求められる。

課題4 放置する人のモラル・マナー

⇒改善の方向4 子どもの頃から放置自転車に対するモラル・マナーを向上させる

□自転車のルールに対する講座・教室等を開催する際に、放置自転車に対するモラル・マナーについても周知する。

【委員意見】

- ・ 商店街等と連携する中で、駐輪場の利用等を徹底することが重要だ。
- ・ 子どもの頃から、放置自転車に対するモラル・マナー教育を実施する。



3. 改善への意見・提案

解決すべき課題、改善の方向に沿った、改善策に関する具体的な意見・提案が出された。主な意見を整理すると、以下の通りである。

課題 1	改善の方向 1
自転車等放置禁止区域の設置	自転車を放置しづらい環境を作る
<p>放置禁止区域に関しては、放置禁止区域の存在を周知するとともに、放置禁止区域であることを明示することで、放置しづらい環境を整備する。</p> <p>例えば、放置禁止区域の指定方法を見直すことで、これまで放置禁止区域周辺の路地に駐輪されていた放置自転車を無くす。また所有者を明確化することで、不用自転車を廃棄するために放置される自転車を無くす。</p>	
<p>【委員意見】</p> <p><放置禁止区域の拡大と周知></p> <ul style="list-style-type: none">・ 放置禁止区域の指定を、線から面にすることで、路地への放置を無くす。・ 全市を放置禁止区域に指定し、買い物客の短時間だから良いということのないように、商店街に駐輪場の設置を義務づける。・ 母親に対しては小学校、父親に対しては地域の活動の場、サラリーマンに対しては企業等で、対象ごとにさまざまな場や機会を通じて放置禁止区域の存在をアピールする。・ 放置禁止区域にはプラカードや立て旗などの表示をするなど、放置することは良くないことだという罪悪感を植えつける。・ 公共広告など多方面のメディアを活用することで、周知・徹底させる。 <p><自転車所有者の明確化></p> <ul style="list-style-type: none">・ 自転車購入時の所有者登録を義務付けることで、所有者を明確にする。・ 放置自転車を持ち主が引き取りに来ない場合は、違反金等の措置を設けることも考えるべきだ。・ 所有者を明確化することで、容易に処分しないで、自己責任を追及する。 <p><保管システム（料金・受け取り方法等）の見直し></p> <ul style="list-style-type: none">・ 撤去された自転車を引き取りに来られない人に対して、本人が希望した場合は有料で届ける仕組みを作るなどで、処分を減らすことができるのではないか。・ 自転車が安価になっているということはあるが、引き取り料金を高額にすることで、高い料金を払うくらいならルールを守り、駐輪場を使用した方が良いという気持ちにさせる。 <p><コミュニティサイクルの導入検討></p> <ul style="list-style-type: none">・ コミュニティサイクルの導入を検討し、一家に1台の制限を行い放置自転車を減らす。	

課題 2	改善の方向 2
自転車整理誘導員の配置	自転車整理誘導員の役割を拡充する
<p>勉強会等を開催し、ボランティアの整理誘導員を増員し、これまで整理誘導員のいない時間帯や、整理誘導員が配置されていない箇所に配置する。</p> <p>また、企業、商店街等と連携することで、企業、商店街等が放置自転車の整理誘導を行えるようにするなど、その役割を拡大するとともに、企業や商店街が、駐輪場の利用を呼びかけるよう協力を求める。</p>	
<p>【委員意見】</p> <p>＜自転車整理誘導員の役割の明示化＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅周辺には、ボランティアの整理誘導員がいる。他の地区でも、ボランティアによる整理誘導員の増員に取り組む。 ・整理誘導員のいない商店街などに整理誘導員を配置する。 ・とくに朝の通勤時間帯などは、整理誘導員が強く指導できるように、条例などでの位置付けを与える。 ・自転車整理誘導員とマナーアップ指導員の役割を統一することで、一時駐輪のマナー指導が一本で効果的にできるようにする。 <p>＜企業、商店街と連携したPR活動＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街など地域と連携し、放置自転車を無くすPR活動を展開する。 ・地元との連携の下、駐輪場を整備し、整理誘導員を雇い、強制的に放置自転車を駐輪場に移動する企業がある。そういった企業に放置自転車の管理を委託することも検討の余地がある。 	

課題 3	改善の方向 3
駐輪場の整備	利用実態に合った駐輪場を整備する

16 時台の放置自転車がが多いという実態を踏まえ、買い物客等が短時間無料で駐輪できる施設を整備するとともに、無料であることをアピールする。

また、商店街等との連携を進める中で、新設された補助金制度を有効に活用し、駐輪場の整備を進める。

【委員意見】

＜利用実態に合った駐輪場の整備と利用方法のアピール＞

- ・人口の動向、自転車利用者の動向等を踏まえ、先行した駐輪場対策に取り組む。
- ・商店街や駅周辺に、銀行等短時間自転車を放置する人が無料で利用できる駐輪施設を増設する。また、無料で利用できることを周知する。
- ・駅前に「安」「近」「直」の駐輪場を増設する。
- ・駐輪場をきれいに整理・整頓することで、満車ではないことに努力する。
- ・商店利用者の割引き優遇制度、駅から離れたところに駐輪し駅までバスを利用する自転車とバスの併用者への割引き制度等を設ける。

＜商店街等との連携による駐輪場の整備＞

- ・民間が駐輪場を整備する際の、川崎市の補助金制度を活用し、駐輪場の整備を進める。
- ・商店街や商店に敷地がある場合は、商店の利用客以外からは料金を徴収する仕組みを作る。
- ・新規店舗の整備の際に駐輪場の整備をルール化している範囲（業種、規模など）を拡げる。
- ・銀行、大型流通店、コンビニ等の企業は、自社敷地内に駐輪スペースを確保する。一定時間を超えたら有料にする。
- ・商店街に加盟していない商店が増えている。そういった商店にも守らせるような、緩やかなネットワークづくりが重要だ。

【参考】駐輪ポイント制の導入(東京都江東区)

亀戸駅周辺の商業施設では、とくに昼過ぎから夕方にかけての、主婦層の買い物客による放置自転車が多かった。そこで導入されたのが、ポイント制である。

ポイント制とは、亀戸駅前北口第 1 自転車駐輪場の利用率を上げるために、1 日 100 円の利用料金を支払って利用すると、1 ポイントがもらえ、5 ポイントが貯まれば、無料駐輪券や亀戸駅前ドーナツショップやカラオケ店で使える割引き券がもらえる仕組みである。

課題 4	改善の方向 4
放置する人のモラル・マナー	子どもの頃から放置自転車に対するモラル・マナーを向上させる

駐輪場を整備しただけでは放置自転車は減らず、最終的には一人ひとりのモラル・マナーに寄るところが大きい。モラル・マナーは子どもの頃からの意識付けが重要であり、学校等で放置自転車の問題点について指導をする。

また、町内会や老人会などの多様な機会に講習会等を開催するほか、地域をあげて放置自転車撲滅キャンペーン等を展開する。

【委員意見】

＜学校での放置自転車モラル・マナー向上＞

- ・子どもの頃から、モラル・マナーを指導することが重要である。学校で交通ルール教室や、安全講座を開催する際に、放置自転車についても、モラル・マナーの向上を呼びかける。

＜多様な機会を捉えた講習会の開催＞

- ・町内会、老人会等へ、根気強く指導する。パンフレット等を配布しても読まないなので、講習会を開始して体得させる。
- ・町内会自治会、新聞折込等で、自転車放置禁止のパンフレットやチラシを配布する。
- ・地域住民の参加による違法駐輪撲滅のキャンペーンを実施する。

＜罰則の適用＞

- ・駐輪マナーを守らない人には、罰則を適用する。
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの上等、バリアフリー箇所には自転車を駐輪させない。

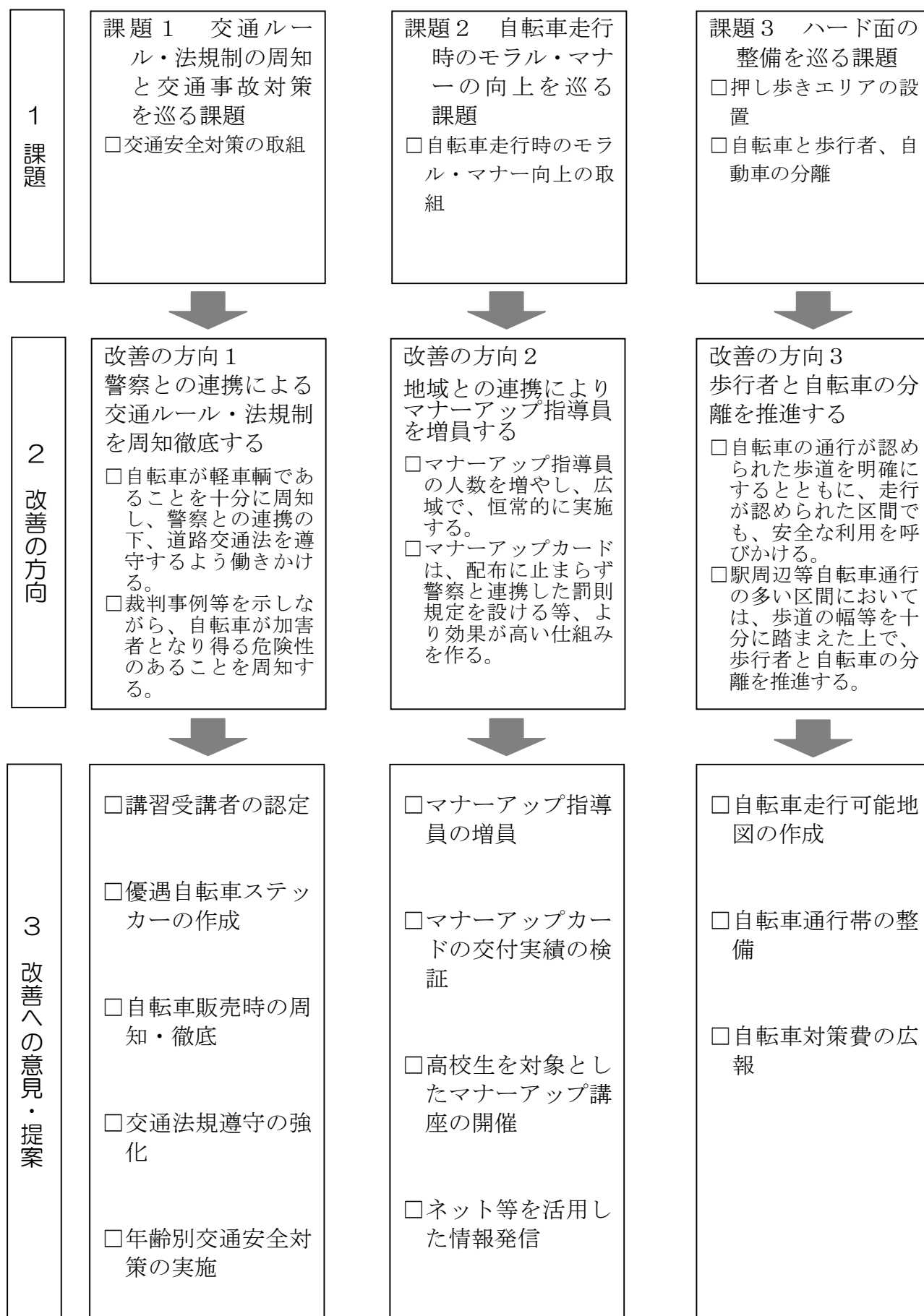
＜徒歩圏内への自転車利用の自粛＞

- ・近くに買い物に行くとき等徒歩圏内は、なるべく自転車に乗らずに歩くことを心がける。

【参考】子どもの絵によるマナー喚起(大阪府大阪市)

2010年11月から、大阪市港区のJR弁天町駅と地下鉄朝潮橋駅周辺の歩道に、特殊なシートで加工した子どもの絵を貼った。絵には、「歩道は駐輪場ではありません」などと書かれた、路上駐輪の禁止を喚起する近隣の小学生が描いた絵と標語が描かれている。また、子どもの絵を脇には、「この周辺に放置されている自転車・バイクは撤去する」旨の看板が併せて掲示されている。

第3章 自転車利用の安全・安心対策



1. 自転車利用の安全・安心対策を巡る課題

川崎市では、自転車マナーアップ指導員の配置、自転車交通安全講習「チリリン・スクール」の開催、自転車マナーアップカードの交付、「自転車もルールを守って！」パンフレットの作成・配布などを行い、自転車の安全・安心対策に努めている。交通安全対策事業費は、平成24年度で約5千7百万円である。

また、県道川崎府中におけるアンダーパス部への自転車道の整備、市役所通り歩道部への自転車専用レーンの設置等、ハード面からの安全対策にも取り組んでいる。

市内の交通事故発生状況（平成24年1月1日～12月31日）を見ると、全事故数4,470件中、自転車事故は1,350件、全事故に占める自転車事故の割合は30.2%となっている。10年前の平成15年（総数7,945件、自転車2,046件、自転車事故の占める割合25.8%）と比較すると、事故件数は減少傾向にあるが、自転車事故が占める割合は増加傾向にあり、自転車による交通事故を減らすことが大きな課題である。

また最近では、自転車に加害者となる事故が増えている。一般に、自転車は道路交通法上の軽車両であるという意識が低く、交通ルールの周知、遵守が課題となっている。

市民部会では、自転車の安全・安心を巡る課題を①交通ルール・法規制の周知と交通事故対策、②モラル・マナーの向上、③ハード面の整備の3つに整理した。

<交通事故の推移:全事故と自転車事故の割合>

年別	全事故			自転車事故			
	件数	死者	負傷者	件数	自転車事故件数 ／全事故件数	死者	負傷者
平成15年	7,945	42	9,305	2,046	25.8%	8	2,053
平成16年	7,390	35	8,599	2,011	27.2%	9	2,023
平成17年	7,097	32	8,187	1,883	26.5%	4	1,901
平成18年	6,257	39	7,290	1,730	27.6%	5	1,686
平成19年	5,791	29	6,665	1,688	29.1%	3	1,642
平成20年	5,138	25	5,921	1,448	28.2%	5	1,451
平成21年	4,960	21	5,687	1,450	29.2%	7	1,425
平成22年	4,852	29	5,547	1,399	28.8%	4	1,419
平成23年	4,526	28	5,165	1,405	31.0%	6	1,407
平成24年	4,470	21	5,146	1,350	30.2%	3	1,346

※各年12月末現在

出典：川崎市交通安全対策協議会

課題1 交通ルール・法規制の周知と交通事故対策を巡る課題

□交通安全対策の取組

川崎市では、「川崎市交通安全市民総ぐるみ運動」の実施、幼児、児童・生徒、高齢者、成年層を対象とした「交通安全教育」の開催等を通して、正しい交通ルールの周知と遵守に取り組んでいる。とくに自転車の交通安全対策としては、「交通安全市民総ぐるみ運動」、「自転車マナーアップ強化月間」、小学校等における「自転車安全教室」の開催、「スクエアドストレート方式(※)による交通安全教室」の開催、「セーフティサイクルフェア」の開催等に取り組むなど、さまざまな事業を展開している。

しかし最近では、中・高生や若者による携帯電話・メール・音楽等の「ながら運転」、シティサイクルによる二人乗り・三人乗り運転、高齢者による運転能力の低下等が問題となっており、事業対象者と実態とのズレが指摘されるとともに、対象に合わせた対策の必要性が課題としてあげられた。

また、一般的に自転車は道路交通法上の軽車両であるという意識が低く、交通ルールが守られていないことが多いため、道路交通法の周知徹底と取り締まりの強化が課題としてあげられた。

【委員意見】

- ・ 一般的に自転車は歩行者と同じだと思っており、軽車両という意識がないため、歩道を平気で走っている。
- ・ 交通ルールや法規制があっても、免許制ではなく取り締まりが軽微のため、ルールを守らない。
- ・ 行政の指導が掛け声程度だ。販売店も、安全指導を十分にしていない。
- ・ 年齢・世代別に、交通安全対策は異なる。若年層は電話、メール、音楽等の「ながら運転」が多い。高齢者は自転車の操作自体が困難だ。
- ・ 事故の加害者、被害者の構成のデータを整理した上で、効果的な対策を打つ必要がある。
- ・ 事故を減らすには、警察との連携、情報共有が必要だ。
- ・ 交差点の信号無視、曲がり角での飛び出しと一時停止不履行が課題だ。
- ・ 九都県市の広報啓発活動自体が認知されていない。

※スクエアドストレート(恐怖の直視)方式

恐怖を実感することで、それにつながる危険行為等を未然に防ぐ教育方法。自転車乗車時にルール・マナーを守らないと「どのような危険があるか」、また「どのような状況で事故が発生しやすいか」などについてスタントマンが実演し、それを実際に目の前で見ることによって正しい自転車の乗り方を学ぶ。

課題2 自転車走行時のモラル・マナーの向上を巡る課題

□自転車走行時のモラル・マナー向上の取組

川崎市では、毎年5月を「自転車のマナーアップ強化月間」とし、自転車事故根絶に向けた広報・啓発活動を行っている。また、「自転車マナーアップ推進事業」として、自転車マナーアップ指導員を配置し、交通ルール、マナー違反者に対してマナーアップカードを交付し、マナーの改善を呼びかけている。

自転車マナーアップ指導員は県内初の事業であり、取組としては評価できるが、平成24年5月1日からスタートしたばかりであり、指導員の人数も少ないことから、さらなる拡大が期待される。

【委員意見】

- ・ マナーアップ指導員は大変良い事業だが、人数が少ない。また、指導員の配置されていない時間帯の取り締まりが問題だ。
- ・ 高校生や20代、30代へのマナーアップカードの交付が多いということは、その世代のマナー教育ができていないのではないか。
- ・ 中年向けのマナー改善策が必要だ。
- ・ 車を運転していても、自転車の走行を危険に感じる時がある。
- ・ 交通ルールを守るか、守らないかは、最終的には個人個人のマナーやモラルの問題であり、モラル・マナーの向上が重要だ。
- ・ 自転車事故の件数は年々減少しているが、マナーアップカードの交付は増えている。マナーアップに関して効果的な対策が必要だ。
- ・ 電動自転車を含め、自転車に乗った人の中には、坂道などスピードを落とさずにそのまま下ってくる人がいるので、大変危険だ。
- ・ 十字路などを一時停止せずに飛び出す自転車がある。

<自転車マナーアップカードの交付状況>

月	交付件数	内訳					
		信号無視	二人乗り	イヤホン	携帯電話	並進	その他※
5月	115	1	2	26	4	2	80
6月	118	0	4	73	12	4	25
7月	184	3	10	124	19	7	21
8月	242	2	11	186	25	4	14
9月	211	11	8	112	24	2	54
10月	409	6	14	291	31	6	61
11月	344	23	12	231	27	8	43
12月	309	9	6	176	27	15	76
計	1,932	55	67	1219	169	48	374
	100.0%	2.9%	3.5%	63.1%	8.8%	2.5%	19.4%

※「その他」は、歩道走行、逆走など

出典：川崎市市民・こども局地域安全推進課

課題3 ハード面の整備を巡る課題

□押し歩きエリアの設置

「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」（平成22年8月）では、川崎駅東口駅前広場及び周辺の歩道を、自転車の「押し歩きエリア」として設定した。市では、『自転車押し歩き』推進キャンペーンをこれまで7回実施し、押し歩きの呼びかけ、PR看板の設置、啓発用チラシ・物品の配布などを行った。

キャンペーン期間以外の、市民への「押し歩きエリア」の周知徹底が課題としてあげられた。

□自転車と歩行者、自動車の分離

川崎市では平成25年10月の完成を目指して、市役所通り両側の歩道部に自転車の指定通行部分を設置し、自転車と歩行者の分離を進めている。また、新川通りでも、同様の工事を今後進める予定である。

また、京急川崎駅近くの県道川崎府中アンダーパス部分では、平成25年8月から自転車専用道路の本格運用を開始する。同エリアはすり鉢状で見通しが悪く、昨年は自転車同士の死亡事故が発生しており、川崎市では昨年度に実施した社会実験の結果を踏まえ、本格導入に踏み切った。

自転車は軽車両であり、本来は車道を通行するものであるが、交通量の激しい道路等道路標識・表示で指定された場合に限り歩道の通行が認められている。市役所通りの歩行部分における自転車の指定通行部分の設置は市内初の試みであり、今後十分な検証の上、他地区への拡大が望まれる。

【委員意見】

- ・ 自転車専用通行帯を設けても、それが守られないと意味がない。表示を明確にし、地域住民に徹底する方法を検討する必要がある。
- ・ 今後は、電動アシスト自転車なども増加する。多様な自転車を想定し、自転車行政を進める必要がある。
- ・ 川崎駅周辺、多摩区の商店街など、それぞれに自転車利用の状況は異なる。ゾーンやブロック単位で、自転車の安全対策に関する行政の考え方を示してもらえると良い。



市役所通りの歩道

2. 改善の方向

自転車の安全・安心対策を巡るそれぞれの課題を解決するために、以下の方向が確認されました。

課題1 交通ルール・法規制の周知と交通事故対策
⇒改善の方向1 警察との連携による交通ルール・法規制を周知徹底する
<input type="checkbox"/> 自転車が軽車両であるということを十分に周知し、警察との連携の下、道路交通法を遵守するよう働きかける。 <input type="checkbox"/> 裁判事例等を示しながら、自転車が加害者となり得る危険性のあることを周知する。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ 自転車が軽車両であり、道路交通法を守らなくてはいけないということをわかりやすく知らせることが必要だ。
課題2 自転車走行時のモラル・マナーの向上
⇒改善の方向2 地域との連携によりマナーアップ指導員を増員する
<input type="checkbox"/> マナーアップ指導員の人数を増やし、広域で、恒常的に実施する。 <input type="checkbox"/> マナーアップカードは、配布に止まらず警察と連携した罰則規定を設ける等、より効果が高い仕組みを作る。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ マナーアップ指導員を、大幅に増員することが必要だ。・ マナーアップカードの配布状況等を踏まえた、モラル・マナーの講習が必要だ。・ モラル・マナーの問題は、情報の流し方が重要だ。
課題3 ハード面の整備
⇒改善の方向3 歩行者と自転車の分離を推進する
<input type="checkbox"/> 自転車の通行が認められた歩道を明確にするとともに、走行が認められた区間でも、安全な利用を呼びかける。 <input type="checkbox"/> 駅周辺等自転車通行の多い区間においては、歩道の幅等を十分に踏まえた上で、歩行者と自転車の分離を推進する。
【委員意見】 <ul style="list-style-type: none">・ 自転車が通行しても良い歩道を明確にする必要がある。

3. 改善への意見・提案

解決すべき課題、改善の方向に沿った、改善策に関する具体的な意見・提案が出された。主な意見を整理すると、以下の通りである。

課題 1	改善の方向 1
交通ルール・法規制の周知と交通事故対策	警察との連携による交通ルール・法規制を周知徹底する
<p>自転車は軽車両であり道路交通法に則った運転をしなければならないこと、ルール違反を犯した際の罰則、事故加害者になった際の賠償等、自転車には運転のリスクがあることを、さまざまな機会を通じて理解してもらおう。また、交通ルールの遵守を呼びかける。</p>	
<p>【委員意見】</p> <p><講習受講者の認定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法等の講習会、教室等を受講した人にライセンスを与え、自転車に目印のシールなどを貼ることを条例化する。 <p><優遇自転車ステッカーの作成></p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て中のお母さんや身体に障がいを持った人、高齢者等の自転車にはステッカー等を装着し、周囲の人たちも安全確認ができるようにするとともに、放置禁止区域でも優遇扱いをする。 <p><自転車販売時の周知・徹底></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車販売時に、販売店で自転車の法規制について説明し、加害者にもなり得ることを理解させる。 ・自転車購入時に、以下の内容についてパンフレット等を作成し、説明する。 <ol style="list-style-type: none"> ①TS マークの普及と促進 ②道路交通法 ③自転車安全利用5則 ④自転車等放置禁止区域 ・事故時の傷害補償と賠償責任のを重要視させる意識改革の遂行と、TSマークの存在を意識させる。 <p><交通法規遵守の強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各季の交通安全運動に加え、自転車マナーアップ強化月間、飲酒運転相絶月間等、自転車に係わる交通法規を遵守する運動を市民に周知する。 ・自転車安全利用5則を徹底させる市民活動を行うことで、意識の向上を図る。 ・信号無視等は、その場で笛を用いて指導員が警告する、横断歩道に警告用スイッチを取りつけ見かけた人が鳴らす等することで、罪悪感を植えつける。 	

- ・ 遵守を理念的に訴えるだけでなく、裁判事例等具体的な情報を掲載して守らせる。

<年齢別交通安全対策の実施>

- ・ 若者、高齢者、母親等、年齢・世代別に事故の内容が異なる。また、小学生は学校等で安全教室が開催されるが、若者や高齢者が交通ルールを学ぶ機会がない。
- ・ 年齢別・世代別に、それぞれの課題に応じた交通安全対策を、効果的な手法で実施する。
 - ①企業での安全運転講習会の開催
 - ②町内会主催による安全運転講習会の開催
 - ③加害者としての運転リスク講座
 - ④市政だよりでの安全運転キャンペーン 等

【参考】危険予知トレーニング(KYT)の実施(愛知県一宮市)

生徒が自転車の危険を主体的に予知できるようになるために、交通場面の絵や写真を見せて、そこに潜む危険を見つける「危険予知トレーニング」中学生を対象に実施した。グループに分かれて発表することで、危険予測能力を向上させるとともに、事故防止行動を実践することができる。また、自転車を利用する際の注意を喚起するのにも役立っている。

併せて、毎月26日を「事故けが0の日」と定め、校内の危険な場所、施設等の点検を実施しており、交通安全に関する危険予測能力の向上につなげている。

■幼児乗車標識のイメージ(※)

自転車事故から守ろう：幼児乗車標識

幼児乗車であることの標識を自転車の前後に表示し、周囲はその運行の安全に協力する！

スローガン 『育児期の幼児、児童とお母さんを交通事故から守ろう！』



乗車標識(案)

幼児乗用自転車のイメージ図

- 自転車の前後に幼児・児童標識を設置
表示板の取付け穴に針金等で簡単に
紐付、見やすく・愛される・やさしい
デザイン
- 車のライトに反射する材質の採用
- 自転車の運転は交通法規を遵守した
安全運転を旨とする

参考：現行の各種標識



※提案 達人倶楽部 TIG(テクノ・アイデア・グループ) 代表:井上 竹夫

課題 2	改善の方向 2
自転車走行時のモラル・マナーの向上	地域との連携によりマナーアップ指導員を増員する

マナーアップ指導員とマナーアップカードの配布は有効であり、指導員をさらに増員し、配置されていない箇所や、時間帯への配置を進める。とくにマナーアップカードの交付枚数が多い世代として、高校生を対象としたマナーアップ講座等を開催する。

【委員意見】

＜マナーアップ指導員の増員＞

- ・マナーアップ指導員を、ボランティアとして集め、講習会を開催し、増員することで、自転車の通行が多い箇所に重点的に配置する。

＜マナーアップカードの交付実績の検証＞

- ・マナーアップカードの交付実績を検証し、とくに交付枚数の多い世代、性別等を対象とした講習会を開催する。
- ・マナーアップカードを交付された違反者は、自転車の登録番号等をデータ化し、何度も繰り返しマナー違反を繰り返すなど悪質な場合は、警察と連携した対応を検討する。

＜高校生を対象としたマナーアップ講座の開催＞

- ・高校生や20代、30代にマナーアップカードの交付が多い状況を踏まえ、高校生を対象としたマナーアップ講座を開催する。
- ・とくに、携帯電話で通話しながら、メールしながら、音楽を聞きながらなど、いわゆる「ながら運転」に対して、罰則・罰金があることを周知するとともに、警察等と連携し取り締まりを強化する。
- ・チリリンスクールの受講を奨める運動と「チリカ」を配布し、その特典をPRする。

＜ネット等を活用した情報発信＞

- ・マナーアップは、市報などを通じて広報することも重要だが、取り締まり情報などはネットを通じて発信することで効果がある。
- ・自転車事故速報、取り締まり情報等を、駅等の公共的な情報網を使い広報する。

【参考】「自転車の似合う道」～自転車利用促進に関する論文・アイデア募集(東京都千代田区・中央区)

東京都建設局、財団法人東京都駐輪場公社が実施主体となり、「自転車の似合う道」～自転車利用促進に関する論文・アイデア募集を実施した。

作文の部、ビジュアルの部(絵、ポスター、イラスト等)に分かれ、小学生～一般を対象に実施された。自転車の利用者である地域住民をはじめ幅広い層から募集することで、自転車利用のあり方を明らかにするとともに、自転車への関心を高めることを目的とした。

課題 3	改善の方向 3
ハード面の整備	歩行者と自転車の分離を推進する

歩行者と自転車の分離は、歩道幅等により制限はあるが、安全対策としては有効な手段である。自転車の走行が可能な歩道については、歩行者と自転車を、歩道を色分け等をして区分し、表示する。

【委員意見】

＜自転車走行可能地図の作成＞

- ・自転車は軽車両であり、本来車道を通行するものであるが、自転車利用者の中には、歩行者と同じだという意識を持つ人がいる。自転車が通行して良い歩道は限られており、その位置を地図を作成し明確にする。
- ・自転車が通行して良い歩道は、路面への自転車マークの表示、案内サインの設置等を行うことで明確にする。

＜自転車通行帯の整備＞

- ・歩道部分の自転車の走行可能なエリアを区別し、道路上に色分けして表示する。
- ・市役所前の通りを、放置自転車対策、歩行者と自転車の分離等、自転車対策のモデル地区に指定し、成功事例を全市に向けて発信できると良い。

＜自転車対策費の広報＞

- ・放置自転車対策、自転車の安全・安心対策を含めた自転車対策に使われる税金の額を、市民に対して具体的に明示する。
- ・市民一人ひとりがマナーやルールを守り、放置自転車を無くすことで、これだけの税金が削減できるということを知らせる。

第4章 これからの自転車対策に向けて

「市民の参加と協働による自転車対策」を検討する中で、以下のようなことが確認された。

□自転車の「所有責任」の明確化

近年は自転車の価格が下がり、誰もが気軽に自転車を購入できるようになった。その結果、自転車は手軽な乗り物として多くの人に親しまれる一方、自転車の盗難や故障に対する意識が低下した。また、気軽に買い換えられることから、使用しなくなった自転車を路上に廃棄したり、保管されている自転車を引き取りに来ないなどの問題が発生している。これらの問題は、自転車の所有者を明確にすることにより解決が可能となる。

また、法規制の改正等に伴い自転車の交通事故に対する取締りが強化されており、事故を起した際に、高額な賠償金が発生するなど、自転車を所有することの責任が大きくなっている。

□「運転者自身の身を守る安全・安心」から「歩行者の身を守る安全・安心」へ

これまでの自転車安全の視点は、自転車に乗る人がいかに事故に会わずに安全に走行できるかに重点が置かれてきた。しかし最近では、全事故に占める自転車事故の割合が増えており、歩行者を事故に巻き込まないための安全な運転が求められている。

道路交通法上自転車は軽車両として扱われる。今後は、自分自身の身を守る安全・安心から、自転車に乗る者として歩行者を事故に巻き込まない安全・安心の意識と責任が求められる。

□総合的、長期的視野に立った自転車対策

市民の立場からすると、これまでの自転車行政は、放置自転車対策を始めとして、様々な工夫・取組を推進しているが、新たな課題も発生し、結果として対症療法になってしまっている印象がある。今後は行政はもちろん、警察や民間企業等と連携する中で、川崎市の自転車行政をどのように展開するのか、到達イメージを明確にし、総合的、長期的視野に立った対策が求められる。

また、自転車対策については、個々の部門の政策施行ではなく、組織横断型で、全市的に取り組むことが求められる。

川崎市行財政改革委員会市民部会では、今回「自転車対策」をテーマに検討を進める中で、自転車行政には、駐輪場の整備、自転車優先道路の整備、指導員・誘導員の配置等、多大な経費がかかることがわかった。川崎市が自転車対策を進めるに当たって、今後も予算をかけ続けることは財政的に困難であり、最終的には市民一人ひとりのモラルやマナーの向上が重要となる。

あしがき

□井上 早苗

日常便利に足として使っている自転車に関して、放置自転車対策を考えることは、大変難しいことです。放置禁止の看板の側に短時間だからと置いてしまう心理、まさにモラルの問題だと思います。

放置自転車と撤去作業とのイタチごっこになっていますが、自転車を放置できないような環境作りも大切ではないかと思ひます。

大変難しい問題だと思ひました。

□井上 竹夫

簡便な交通手段である自転車は、エコで大気も汚さず環境に優しい乗り物です。しかしながら、自転車を利用する人の中にはモラルやマナーを遵守せず、ルールを無視した駐輪あるいは放置、さらには自転車が起因する対人対物事故。これらの自転車に対する市民生活の課題を取り上げさせていただきました。

川崎市も放置自転車対策や駐輪場の建設等多額の税金を支出して対応しております。本件の検討テーマに添って改善の提案をさせていただきましたが、実行には種々の制約もあり前途多難なこともあります。これからも行政と市民が協働しながら、川崎発の自転車問題解決策のさらなる良案が見いだせれば幸いと思ひております。

【補足提案】

放置自転車および利用の安全・安心対策で、規制と施設の整備を行っておりますが、ハード面のみでは制約もあり、いたちごっこは否めません。自転車に乗る人、歩行する人は、同じ人間でも立場と目的により行動が変わります。自転車対策は、その地域に住む人のモラルとマナーによると思われ、モラルを尊び、マナーが良い地域ほど文化指数が高いと評価できます。この文化指数の形態を市民と行政で協働してバロメーター化できないだろうかの提案です。一つのマナーの市民モデルの例として、幼児乗用自転車のワッペン の制定です。指導を受けたワッペン付き自転車は互譲精神にて、駐禁地域の走行でも歩行者が認め合うことです。ソフト面からも川崎市発の自転車課題の改善がなされることを願っています。

□加藤 正巳

正直大変難しい案件でした。自転車は環境にも優しく、身近な交通手段であり、交通弱者と思ひていました。

しかし、駅前、商店街での自転車数とその保管設備及び、保管設備を増設してもなくなるしない放置自転車の実態を知ると何とかしないとイケない案件と思ひました。

そして、歩行をしていて自転車を怖いと思ひることがあります。事実、自転車に起因した交通事故に伴う損害賠償事件が発生しています。

正直、ゴールが見えない案件でしたが、敢えて言えば、行政、企業、街そして、市民が考える自転車所有、保有及び利用する考えを明示し、「ひと、環境に優しい自転車保有、利用宣言」をする時と思ひました。

□田村 精一

今回行財政改革委員会市民部会では「市民の参加と協働による自転車対策」について話し合い、報告書を作成させていただきました。

この自転車問題は我われの街川崎だけでなく、他の多くの街に共通した問題だと思えます。特効薬のような対策はありません。市民一人ひとりが自分たちの問題であると考えなければ解決はしないでしょう。

この報告書がその一歩となればと考えます。

□殿村 陽子

自転車は手軽で便利な乗り物です。

しかし、運転の仕方によっては非常に危険であるという自覚をもって、交通ルールを守って正しく自転車に乗ってほしいと思います。

□森 正昭

武蔵溝ノ口や武蔵小杉、川崎駅周辺では、自転車やバイクが駐輪場にあふれるとか、路上に放置される状況にあり、その解決はまだ先のようなようです。しかし、私が住む麻生区では、そのような風景は、何年か前の話であり、今は全くと言ってよいほど見られません。地域環境の違いはありますが「駐輪場に止めるのはあたりまえ」の風土にしていくことが必要なのでしょう。

ところで、自転車の利用者は、自動車などとの接触事故による被害者の立場が考えられてきました。しかし、これからは、加害者にもなるというケースを考えねばならなくなってきました。今回の提言で、そこまで言及できたことは良かったと思っています。

□山越 恭子

近頃は自転車に対するマナーや違反をマスコミでも取り上げられておりますが、未だに交通ルールの周知や認識不足を痛感しております。警察との連携が何より大切で予防事故対策の重要性を痛切に感じます。

住み易く安心安全を目指すためにも、警察等パトロール人員を増やし、些細な違反でもその場で注意を促す事も必要で、犯罪の減少にも繋がり、ユニークな言い方で注意ができるとさらに良い結果が得られ、和やかに世の中が廻ることを願っています。

【資料編】

1. 川崎市行財政改革委員会設置要綱

川崎市行財政改革委員会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 行財政改革の着実な推進を図るために、改革について意見を聴くことを目的として、川崎市行財政改革委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 市の行財政改革のあり方等について意見を述べること。
- (2) 行財政改革プランに基づく改革の進捗状況について報告を受け、意見を述べること。

(構成)

第3条 委員会は、委員10人以内をもって構成する。

- 2 委員は、市民代表及び学識経験等を有する者のうちから、市長が委嘱する。
- 3 委員の任期は3年以内とし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。
- 4 市長は、必要があると認めるときは、臨時委員を置くことができる。

(座長及び副座長)

第4条 委員会に座長及び副座長を置く。

- 2 座長は、委員の互選により選出する。
- 3 座長は、委員会を代表し、議事その他の会務を総理する。
- 4 副座長は、座長の指名する委員とする。
- 5 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、その職務を代理する。

(委員会の招集)

第5条 委員会は、必要に応じて市長が召集する。

(部会)

第6条 委員会に、市民部会を置き、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- (1) 行財政改革に係る課題について、意見を述べること。
- (2) 行財政改革に係る課題について、調査活動を行うこと。
- 2 市民部会は、委員10人以内をもって構成する。
- 3 市長は、必要があると認めるときは、第1項に掲げる部会以外の部会を置くことができる。
- 4 市民部会に属する委員は、市民のうちから市長が委嘱する。第1項に掲げる部会以外の部会に属す

る委員は、市長が委嘱する。

- 5 部会に属する委員の任期は、委員会の委員の任期の範囲内で市長が定めるものとし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。
- 6 第4条第1項から第3項まで、第5条及び第7条の規定は、部会に準用する。この場合において、これらの規定中「委員会」とあるのは「部会」と、「座長及び副座長」とあり、及び「座長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。
- 7 部会は、調査活動を行った結果を委員会に報告するものとする。

(関係者の出席)

第7条 委員会において、必要があると認めた場合は、関係者の出席を求めて意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、総務局において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、座長が委員会に諮って定めるものとする。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成14年9月10日から施行する。
(川崎新時代・行財政システム改革懇談会設置要綱の廃止)
- 2 川崎新時代・行財政システム改革懇談会設置要綱(平成6年川総行第4号)は、廃止する。

附 則

この要綱は、平成17年8月31日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年7月6日から施行する。

2. 委員名簿

川崎市行財政改革委員会市民部会委員名簿 (五十音順)

(平成 25 年 8 月 7 日現在)

委員名	役職等	備考
いの うえ さ なえ 井 上 早 苗	川崎市地域女性連絡協議会顧問	
いの うえ たけ お 井 上 竹 夫	市民公募	
か とう まさ み 加 藤 正 巳	市民公募	部会長
た むら せい いち 田 村 精 一	多摩区商店街連合会	
との むら よう こ 殿 村 陽 子	川崎市消費者の会副会長	
もり まさ あき 森 正 昭	市民公募	
やま こし きょう こ 山 越 恭 子	国際ソロプチミスト川崎元会長	

**平成 24・25 年度川崎市行財政改革委員会市民部会
活動報告書
～市民の参加と協働による自転車対策～**

- 発行年月 平成 25 年 9 月
- 発行 川崎市行財政改革委員会市民部会
- 編集 株式会社カイト