

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | 今後の取組事例 | 懇話会 □：委員からの意見及び提案 ○：オブザーバー委員からの提案 ☆：第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★：第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | |
|----------------------|---|--|--|---|--|--|----|----|
| | | 原因 | 結果(課題) | | | 必要な取組み | 行政 | 協働 |
| 1 計画策定の背景 | ・自転車の活用は、市民の生活習慣病の予防にもつながることから健康増進を目的とした利用増加や、近年の地球環境問題からクリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現とともに、人口減少・高齢化などで自動車が使えない人の移動手段の確保が必要であり、自転車は非常に優れた近距離の交通手段の一つで(5km以内では到達時間が最短)、環境にやさしく経済的な自転車への注目が集まり、自転車の利用ニーズが高まっている。 | ・自転車への注目が集まり、自転車の利用ニーズが高まっている。 ・健康 ・環境 ・交通 ・経済 | | ・健康増進を目的とした利用促進。 ・環境配慮から利用促進。 ・自動車が使えない人にとって、優れた近距離交通手段として利用促進。 | □ 政策や施策を考える時に、原因の部分をきちっと数字でおさえて対策を講じる | | | |
| | ・自転車の交通ルール遵守やマナー意識が低いことなどから自転車に関する事故の交通事故全体に占める割合は高い状況にある。 | ・自転車の交通ルール遵守やマナー意識が低い | ・自転車が関与する事故の交通事故全体に占める割合が高い。 | ・自転車が関与する事故の防止、事故処理。 | | | | |
| 2 堺市の地域資源と自転車利用のメリット | 第2回懇話会 資料1 P1・2・3・4 ①歴史的背景 ②堺市における地域資源 エ 財団法人日本車両検査協会大阪検査所 イ 財団法人自転車産業振興協会 技術研究所 ウ 堺自転車会館 ア 自転車博物館サイクルセンター オ ツアーオブジャパン | () | ・「自転車産業のまち堺」としての地域資源を活かした政策・施策・事業が不十分。 | ・「自転車産業のまち堺」としての地域資源を活かした政策・施策・事業を行う。 | □ 自転車と路面電車は競合するが、両者うまく活用しあって進めていきたい ☆ 「自転車産業のまち堺」より「自転車のまち堺」と記載 ☆ 「自転車部品・製造出荷額が全国一」は「自転車及び自転車部品の出荷額が全国一」と記載 □ 財団法人自転車産業振興協会の技術研究所、堺自転車会館、日本車両検査協会大阪検査所の3つは、歴史的な共通点がある。 ☆ 自転車博物館で所蔵している自転車は370台程と訂正 ☆ (財)自転車産業振興会(財)自転車産業振興協会に訂正 ☆ エーイーウの流れで計画に経過を書き込む □ 堺市外からの自転車利用者に堺は自転車のまちであることを周知 □ 地域資源・メリットの周知 | | | |
| | ①環境面の優位性 ②短距離移動の優位性 ③経済面の優位性 ④健康面の効果 ⑤まちのイメージアップ効果 | ・自転車を利用することのメリットの周知が不十分。 | | ・自転車を利用することのメリットを周知し、利用促進を図る。 | | □ 自転車博物館を自転車文化の発信基地として、リーダー養成も含めて機能づける □ 旧街道も地域資源 □ 世界の自転車事情をよく知っているシマノがあることも地域資源といえる □ 土居川公園の中や内川沿いを整備して、自転車で堺の観光ができるメインルートを作る □ 堺における自転車文化とは何かを整理する必要がある □ それぞれの地域資源をコンセプトを持ってつなぐ | | |
| 3 自転車利用の課題 | 第2回懇話会 資料1 P4・5 (1)「環境モデル都市」として過度な自動車利用から環境にやさしい自転車や公共交通利用への転換を図ることが必要。 (2)歩行者の安全を第一とする自転車通行環境の整備とネットワーク化。 (3)コミュニティサイクル(自転車共同利用)により、自転車の絶対数の削減を図るとともに、自転車を使用しやすい利用環境の整備を図る。 (4)短時間駐車などのニーズに応じた利用しやすい駐輪環境の整備。 (5)自転車の交通ルール遵守とマナー向上の浸透と市民リーダーの育成。 (6)「自転車産業のまち」として市民・事業者・行政の公民協働による安全な自転車利用の促進と放置自転車対策。 | | | | □ 障がい者にとって安全に安心して歩けるまちづくりを要望 □ 健康のためのサイクリングの前に、道路を整備してほしい □ 既存のサイクリングクラブと協働 □ ある部局だけでなく、堺市のトータルなパワーを引き出すような検討が必要 | | | |
| | ・市民、事業者及び行政が協働し、ルール遵守・マナー向上の普及啓発を図り、安全で安心な自転車のまちづくりに努める。 | | | | | | | |
| | ・自転車を大切にし、公共交通との連携を図りながら、自転車での移動が便利なまちづくりを進める。 | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 5 堺市自転車利用環境計画の位置づけ | | | | | | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例 | 懇話会 □：委員からの意見及び提案 ○：オブザーバー委員からの提案 ★：第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★：第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | | |
|------------------|---|--|--|---------------------------|---|---|-----|----|----|--|
| | | 原因 | 結果 (課題) | 必要な 取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 | |
| 「計画の柱」 | 現在の実施事業・施策 | | | | | | | | | |
| D 利用促進 (新規追加) | 第3回懇話会 資料3 P1・2・3・4 | | | | 第3回懇話会 資料3 P1・2・3・4 | | | | | |
| | (1)コミュニティサイクル コミュニティサイクルの導入により電車やバスへの乗り継ぎの利便性を高め、自転車や公共交通の利用を促進し、CO2の削減とともに駅前等放置自転車対策などにも寄与することを目的としている。 | ・サイクルポートのラック数が少ない | ・まちなかサイクルポートでの自転車が過不足 ・利用がアンバランス | ・増設も含めたバランスが取れる方策を検討 | ・文化観光拠点や中百舌鳥駅前への設置検討 ・まちなかサイクルポートの増設検討 | □ 商店街にコミュニティサイクルポートを設ける □ コミュニティサイクルのカードは一回使用すれば終わりだと思われがちだが、6か月使えるので、PRすれば一時利用が増える | | | | |
| | (2)自転車地図を利用した市民サイクリングの開催 まちづくり市民の会が、市内を12のコースで紹介年1回の開催、参加者は36名 | ・開催数が少ない | | ・市民サイクリングの拡充実施 | | □ 体験を通じて資源の活用を強化するイベントやコンテスト □ 自転車に乗る楽しさを広める活動や自転車散歩 □ 自転車を楽しむ気持ちや生活も次の世代に伝える □ サイクリングで引率できる人材育成を目的としたサイクリング | | | | |
| | (3)堺自転車デー(ノーマイカーデー) 大阪府では毎月20日をノーマイカーデーとしているが堺市では毎月20日を堺自転車デーとして自転車のルールマナーの啓発とともに安全な自転車利用の促進を図っている。 | | | ・定期的な堺自転車デーの開催 | | | | | | |
| | (4)サイクル&ライド 堺線の妙国寺前電停付近に新たに無料駐輪場を開設 | | | ・サイクル&ライドの設置駅の拡充 | | □ 駐輪場の共通のマークを決め、駐輪できる場所を示せば使いやすくなる □ 路面電車を運転していて怖いのは自転車の無謀な運転である | | | | |
| | (5)自転車通勤の促進 自転車部品を製造している(株)シマノは、自転車通勤者に向けて駐輪場や入浴施設を完備しているほか、自転車通勤手当の支給や、ヘルメット購入の補助を実施している。 | ・自転車通勤者に対する事業者側の理解が不足しているケースがみられる。 ・交通体系の中での自転車利用者の『自転車は軽車両である』という意識の低さが見られる。 | ・自転車には交通法規が適用されないというような認識。 ・自転車通勤に対する取り組みが進んでいない。 | ・自転車に関する交通ルールを継続的に学ぶ場が必要。 | ・自転車通勤の促進検討 ・民間事業所自転車通勤推奨制度の創設検討 ・自転車通勤者への交通マナー啓発活動 | □ 自転車利用の促進 □ 自転車利用の推進委員の設置 □ 健康の増進として、自転車通勤が非常に有効 □ 当社(シマノ)でも協力できることはあるので、堺市が仲介役となり、自転車通勤を過度に恐れている事業者の不安を取り除く □ 事業者、シマノさん、警察と市という組み合わせで、自転車通勤の価値やメリットデメリット両面を周知でき、意識を高めるのに効果がある □ イベント時に「堺は自転車のまちである」とPRを兼ねた自転車教室を開き、その後、通勤通学での自転車利用を呼びかける □ 自転車通勤を増やすために駐輪場の整備や通勤手当のセミナーを開く □ 周辺にいる常に自転車通勤をしている人と一緒に走ってみる | | | | |
| | (6)観光サイクルサポーターによる市内観光 堺市の歴史・文化遺産名所などをコミュニティサイクル等の自転車に乗って周回 | | | | ・観光サイクルサポーター 案内を行っていただける観光サポーターを育成する。 | □ 自転車通勤のまちづくりや自転車観光のまち堺を提案 □ 観光資源がたくさんあるので、電車で来ていただき、観光の中で自転車(特にコミュニティサイクル)を十二分に活用していただく | | | | |
| | | | | | | □ 自転車での商店街利用客の割引化 □ スポーツバイクのスクールの実施(ロードバイク教室4回、マウンテンバイクイベント4回、自転車の修理・整備4回) □ 目に見えて何かが変わっているということは非常に大きな力を持つ □ 自転車、自転車とバス、自転車と電車で行った方が車で行くより楽で安いので良いと思われる仕組みにする | | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例 | 懇話会 □：委員からの意見及び提案 ○：オブザーバー委員からの提案 ★：第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★：第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|--|-----|----|----|
| | | 原因 | 結果(課題) | 必要な取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 |
| B 駐輪環境 | | | | | | <input type="checkbox"/> 駐輪環境と通行環境はセットで考える <input type="checkbox"/> 通行環境、駐輪環境、安全利用がそれぞれ連動する <input type="checkbox"/> 利用者の目的に沿った駐輪施設の展開 <input type="checkbox"/> 放置自転車が多くて駐輪場が少ないというのはおかしい <input type="checkbox"/> 違法駐輪の撤去、保管、返還業務の費用は税金から出るため、無料の駐輪場が良いとは決められない。駐輪施策についてトータルで考える <input type="checkbox"/> 駐輪場の共通のマークを決め、駐輪できる場所を示せば使いやすくなる(再掲) | | | |
| (自転車の利用を促進するための駐輪環境と放置自転車の削減) | 第1回懇話会 資料7 P1・2 | 第1回懇話会 資料7 P4 | 第1回懇話会 資料7 P4 | 第1回懇話会 資料7 P4 | | | | | |
| | 自転車等駐輪場管理運営 (指定管理者制度導入) ・市立自転車等駐輪場23駅 85箇所 収容台数計約48,000台 ・公営・民間自転車等駐輪場18駅45箇所 収容台数計約24,000台 放置自転車の撤去業務等 ・平日27駅を巡回し、撤去を実施 | 1 放置自転車対策は、駅前に集中する通勤・通学の長時間放置自転車を中心に実施してきた。近年、 <u>駅周辺の商業施設での買い物客等の入れ替わり駐輪が、</u> 空き店舗の増加とともに <u>空店舗前の自転車の長時間放置</u> や、 <u>ファストフード店など若者が多く集まる店舗での短時間駐輪</u> などが大きな問題であり、 4 自転車の利用促進を図れば | 結果的に長時間放置を誘発することになり問題となっている。 特に、 <u>堺東商店街内での放置自転車が多くなっている。</u> 放置が増える傾向にあると考えられるため、 | 通行の支障となっており 事業者と協働した取組みが必要。 促進策と放置自転車対策(を併せた)検討が必要。 | 1 通勤客や買い物客など利用実態に合わせた料金システムの導入 ①短時間駐輪の無料化検討 ②料金体系の見直し 2 駐輪場の再配置 ②道路空間の活用 4 事業者による駐輪場の設置促進と行政の支援 | <input type="checkbox"/> 長短の使い分け <input type="checkbox"/> 無料の駐輪場、きめ細かな駐輪場の整備形態 <input type="checkbox"/> 駐輪場の子ども利用料金を半額化 <input type="checkbox"/> 東京での道路空間の活用 <input type="checkbox"/> 自転車を並べて文字や模様になるような、空間を楽しめる駐輪場を考える <input type="checkbox"/> 駐輪場のデザインコンテスト <input type="checkbox"/> デザインに配慮した民間の敷地内の駐輪場の顕彰・支援する <input type="checkbox"/> 駅前の鉄道事業者の私有地は放置禁止区域外になり、駅前に自転車が溜まりがちである <input type="checkbox"/> 撤去自転車の売却については、堺市は環境モデル都市であるため、どのように考えていくかが重要 | | | |
| | 保管返還業務(月～土) ・三国ヶ丘、湊、深井、榎の4か所を実施 ・保管期限経過後は一部を海外等へ無償提供。それ以外はスクラップ処分 | 2 交通結節点である中百舌鳥駅への自転車の集中が多く、駐輪場の利用率も高い。しかし、 <u>土日は、放置自転車を撤去しないため、</u> 3 (商店街やまちなかなど自転車の利用実態に合わせた駐輪場の整備が不十分で、使いやすい料金システムになっていない。) | 駅前放置されている状況にあり (商店街やまちなかの放置が増加) | 放置自転車撤去の拡大 について検討することが必要。 自転車利用者の利用目的にあった 駐輪場の整備 が必要。 たとえば、駅周辺での駐輪場整備以外に、商店街やまちなかなど 自転車の利用実態に合わせた駐輪場の整備 と 使いやすい料金システムの構築 が必要。 | 5 放置自転車の撤去の強化 1 通勤客や買い物客など利用実態に合わせた料金システムの導入 ②料金体系の見直し(再掲) 2 駐輪場の再配置 ①公共施設の活用、既存駐輪場の活用 | <input type="checkbox"/> 長短の使い分け <input type="checkbox"/> 無料の駐輪場、きめ細かな駐輪場の整備形態(再掲) <input type="checkbox"/> ホームに近い場所等 <input type="checkbox"/> 駅の改札口に近い所に駐輪場をつくる <input type="checkbox"/> サービスセンター・自転車ドックの設置 <input type="checkbox"/> 多機能的な駐輪場 <input type="checkbox"/> 防犯カメラの設置 | | | |
| | 自転車の附置義務(新規追加) ・堺市自転車等の放置防止に関する条例 ・堺市開発行為等の手続きに関する条例(堺市宅地開発等に関する指導基準) | 5 (市民・事業者・行政の公民協働による自転車利用の促進と放置自転車対策が不十分) | () | 駐輪対策については、市民・事業者・行政の 公民協働 による安全な自転車利用の促進と放置自転車対策を行うことが必要。 | 3 店舗等への附置義務の強化 4 事業者による駐輪場の設置促進と行政の支援(再掲) | <input type="checkbox"/> 建築の段階でしほりをつける <input type="checkbox"/> 公共交通事業者と行政だけで駐輪場を確保するのは限度があるので、堺市から働きかけ、既存の場所や施設をうまく活用する | | | |
| | 放置自転車の啓発業務等 ・主要駅は土日祝日等に指導・啓発や自転車等駐輪場への案内の実施 | 6 (自転車放置に対する市民のマナーと市民意識が不十分) | () | 自転車放置に対する市民へのマナー啓発と市民意識の向上を図ることが必要。 | ★ 放置防止のマナー啓発と意識向上はマナーの 카테고리へ再掲。 | | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例* | 懇話会 □ : 委員からの意見及び提案 ○ : オブザーバー委員からの提案 ★ : 第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★ : 第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | |
|---|--|---|--|---|--|---|-----|----|----|
| | | 原因 | 結果(課題) | 必要な取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 |
| C 安全利用 (自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上と、安全なまちづくりを市民や事業者と協働して推進) | 第2回懇話会 資料2 P2・3・4 広報等の媒体を利用した啓発 ・自転車ルール・マナーの広報による定期的な周知 ・ホームページを使った周知 ・ポスター、リーフレットを活用した広報啓発の実施 | 第2回懇話会 資料2 P5 1 自転車が軽車両であるという認識や、正しい交通ルール・マナーの認知度がまだまだ低く、自転車に関する法律知識が薄いと感じられる。 | 無謀な運転につながる。自転車事故が増加している。 | 自転車安全利用5則や道路交通法など自転車のルール遵守とマナーを広く周知を図る。 | 第2回懇話会 資料2 P5・6 1 市民・事業者・行政との協働による交通ルール・マナー啓発 ①自転車販売店、自転車製造事業者への啓発の呼びかけ ②市民団体によるさらなる啓発活動の促進 ③自動車ドライバーやバイクのライダーに対する啓発 ④広報誌への定期的な掲載 | <input type="checkbox"/> 通行環境、駐輪環境、安全利用がそれぞれ運動する <input type="checkbox"/> 属性別ではなく目的別の研修の機会が必要 <input type="checkbox"/> 研修が中身のあるものなのか一貫性を高める <input type="checkbox"/> 自転車事故の7割が交差点で発生し、その内7割が出合い頭に衝突している <input type="checkbox"/> 自転車と歩行者のマナーも悪く、夜間だと信号無視など安全義務違反も多い <input type="checkbox"/> 自動車免許の取得更新時にドライバーの視点から自転車のルール・マナーの講習をする <input type="checkbox"/> 13歳でいきなり歩道通行から車道通行にするのは難しいので小学校のうちから教育が必要 <input type="checkbox"/> 歩道を自動車と逆走中に無新号の交差点で事故が起こる事例が多く、歩道を通行していても決して安全でないことの認識を改める <input type="checkbox"/> 知識がなく、自分の感覚を頼って停止しないため事故に遭う場合が多いので、免許を持っていない人への安全教育が必要 <input type="checkbox"/> パンフレットをさらに地域の中に浸透させることで関心が高まり、これに対する協力、理解ができる <input type="checkbox"/> 啓発にはいろんな良い媒体があるが、使用度や浸透度の評価が遅れている | | | |
| | | 2 (加害者になった場合の対応についての知識と、人命尊重の意識が不十分) | 万一、自転車を利用中に事故を起こした時など、適切な対応を行わずその場を立ち去るケースが見受けられる。 | 加害者になった場合の対応についての知識と、人命尊重の意識を強く持たせる。 | 2 緊急時対応マニュアルの作成 | <input type="checkbox"/> 常識に訴えるところの教育が必要 <input type="checkbox"/> 楽しみの中でルールマナーを身につけさせる <input type="checkbox"/> 楽しみの中で優しい心や郷土愛を育てていけば人命尊重の意識等も生まれる | | | |
| | 保険加入について、自転車まちづくり市民の会での活動時に啓発 | 3 (事故の当事者となった場合に、被害者に対する補償など損害賠償額が高額化している) | (損害賠償額の負担ができないケースがある) | 損害賠償額が高額化していることを常に認識し、安全利用に努める習慣と安全知識を高める。 | 3 保険加入の促進 ①自転車点検・整備の促進(付帯保険付きTSマーク) ②自転車保険加入の推奨 | | | | |
| | | 4 低廉な自転車の販売 | 自転車を大切に使うという意識が薄くなっている。これは、撤去自転車返還率が低いことから推計され、自転車の放置につながっている。 | 物を大切に使うという意識と放置することによる通行障害を認識してもらう。 | | | | | |
| | 再 放置自転車の撤去業務等 掲 主要駅は土日祝日等に指導・啓発や自転車等駐車場への案内の実施(第1回懇話会資料再掲) | 7 (自転車放置に対する市民のマナーと市民意識が不十分) | () | 自転車放置に対する市民へのマナー啓発と市民意識の向上を図ることが必要。(第1回懇話会資料再掲) | 4 放置自転車対策 ①放置自転車クリーンキャンペーンの定期的な実施 | | | | |
| | 小学生を対象とした自転車教室の開催 ・小学生の中・高学年を対象に、模擬道路での実技指導を含めた自転車交通安全教室を実施 ・受講修了者には「堺市自転車運転免許証」を交付 | 5 自転車利用については、法的な教育制度や学習制度がない。 | 教育機関や組織体制が系統だっていない。 | 本市独自のルール・マナーの啓発を行う組織体制等について整備を進めることが必要。 | 5 交通安全教室等の開催 ①段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(小学生・中学生・高校生・高齢者) ②・全国共済農業協同組合連合会・堺市農業協同組合から寄贈されたDVD(交通安全啓発教材)の活用 | <input type="checkbox"/> 自転車免許証制度の導入 <input type="checkbox"/> 義務教育が終わる中学3年生の時に学校教育の中で実施 <input type="checkbox"/> 学校教育における障がい者に対するマナーや通行時の注意が必要 <input type="checkbox"/> 幼稚園から交通安全の教育が必要 <input type="checkbox"/> 自転車免許の発行は年間で各校区1校ずつしかできていないのが現状 <input type="checkbox"/> 教育課程に入っていないにもかかわらずしっかりした指導の実施 <input type="checkbox"/> 警察が格好しい自転車の乗り方の見本を子どもに示す <input type="checkbox"/> 警察、学校、行政が関わりを持って、特に小学校レベルから交通ルールやマナーを徹底する <input type="checkbox"/> 大阪府警察のルールブックを含め、啓発の材料はふんだんにあるので、それらを組み合わせて学校できちんと教える <input type="checkbox"/> ルール作りをするのも、何か組織だったものがなければできない <input type="checkbox"/> 学校で、最低保障のような形で、条例の中に教育の時間を定める方法もある | | | |
| | 地域への交通安全活動 ・区民まつりや地域のイベント、高齢者交通安全講習会等において、自転車シミュレーターを導入した参加・体験型の啓発の実施。 | 6 (交通安全に係る指導者数が不十分) | 実施回数に限りがある。 | 交通安全に係る指導者をより多く育成し、交通安全の輪をひろめていくことが必要。 | 6 安全な自転車利用を進めるリーダーの養成 ①講座や教室の開催 ②交通安全に係る指導者の育成 | <input type="checkbox"/> ルールを研修できる施設の設置 <input type="checkbox"/> 自転車購入時にルール・マナーの啓発を行う <input type="checkbox"/> 各区のイベントでルール等の啓発の行事を行っても、子どもたちは何かもらえるという感覚しか持っていない <input type="checkbox"/> ルールをもっと地域の中に浸透させる <input type="checkbox"/> リーダーを育てていくことができると、市民の方でも気軽に自転車の活動団体に乗り方を教わることができる | | | |
| | 市民による啓発活動 ・堺自転車のまちづくり市民の会は、「さかい自転車デー」の開催や各区の区民まつり開催時に自転車のブースを設け、ルールとマナーの啓発を実施 ・堺自転車地図の編纂 ・市民サイクリングなどを中心とした堺の魅力を発信する活動を実施。 | | | | | <input type="checkbox"/> 自転車のリーダー作りは必要(アシスタントの養成) <input type="checkbox"/> エコロジー大学とのタイアップ <input type="checkbox"/> 現在ルールを守っていない人には市民というんな段階でルールを教えていく <input type="checkbox"/> 知識で聞くより、一緒に自転車に乗ってみることが一番効果的である | | | |
| | 「交通事故をなくす運動」堺市推進協議会 ・春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通事故防止運動の実施 ・自転車マナーアップ強化月間の期間中に、街頭キャンペーンや自転車交通安全イベントなどの実施。 | | | | | <input type="checkbox"/> 交通安全も土木と自転車まちづくりの2つでしているので、区分けの明確化 | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例* | 懇話会 □ : 委員からの意見及び提案 ○ : オブザーバー委員からの提案 ★ : 第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★ : 第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | |
|------------------------------|--|---|---|--|--|---|-----|----|----|
| | | 原因 | 結果 (課題) | 必要な 取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 |
| | | | | | 7 取り締まりの強化 | <input type="checkbox"/> 取り締まりの強化 <input type="checkbox"/> 罰則の対象についてPRできていない <input type="checkbox"/> 自転車の盗難防止対策 ⇒ マナーという観点から利用のカテゴリーへ <input type="checkbox"/> 車の免許の更新時や各種講習会で強力な教育や講習をしていきたい <input type="checkbox"/> 自動車の運転手ももっとしっかりと勉強しないとけない | | | |
| | | | | | 8 自転車の安全利用を促進するための 条例の制定(第3回検討) | ⇒ 全体構成案「7計画推進のために」へ | | | |
| | | | | | | <input type="checkbox"/> 踏切での交通ルールを守るためのソフト面の協力は可能 <input type="checkbox"/> 大人のための自転車教室の実施 <input type="checkbox"/> 懇話会での交通ルールの共有化 <input type="checkbox"/> 誰が教えているのかという視点をしっかりと整理 <input type="checkbox"/> 歩行者が多い駅周辺や動線が重複する所での安全性のあり方 <input type="checkbox"/> バス停の付近や駅周辺など歩行者の多い所での自転車の扱い方 <input type="checkbox"/> 障がい者に対する配慮とマナーの啓発指導 <input type="checkbox"/> 白い杖に関する道路交通法の規定が自転車にも適用されることを周知させる <input type="checkbox"/> 人優先の考え方は大変良いことで、一番立場の弱い障がい者が安心して歩けるような配慮が必要 <input type="checkbox"/> 正しい乗る場所を定めるために啓発と環境整備、環境教育を進めていく <input type="checkbox"/> いかに交通ルールを守るかが大事 <input type="checkbox"/> 市民として歩いていて怖いのは自転車の無理な運転である <input type="checkbox"/> 塚に来たら「塚は自転車のまち」であり、みんながルールを守っているということが大切 | | | |
| A 通行環境 | | | | | | <input type="checkbox"/> 駐輪環境と通行環境はセットで考える <input type="checkbox"/> 通行環境、駐輪環境、安全利用がそれぞれ連動する | | | |
| | 第4回懇話会 資料1・2 | 第4回懇話会 資料1・2 | 第4回懇話会 資料1・2 | 第4回懇話会 資料1・2 | 第4回懇話会 資料1・2 | | | | |
| (歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行環境の形成) | 1自転車通行空間を確保 (2)整備方法 ①自転車道 ②自転車レーン(路肩のカラー化含む) ③歩道の視覚分離 (3)自転車通行位置、通行方法を明確化 ①路面着色 ②路面標示 ③誘導サイン等の設置 (4)自転車の安全通行の普及啓発 | ・自転車が関与する事故件数の割合が増加 ・自転車が関与する事故の多くは、主に交差点等での出会い頭や右左折時によるものが多い ・細街路から進入する自動車から見て、車道を逆走する自転車や歩道の民地側を通行する自転車は、事故にあう確率が高い | ・平成23年10月に「自転車は『車両』である」ということの徹底から「自転車本来の走行性能の発揮を求めめる者には歩道以外の場所の通行を促進し、歩道を通行する者には歩行者優先を徹底させる」という通達を警察庁が出した | ・自転車が関与する事故件数を減らすため、歩行者の安全を第一とした自転車通行空間を確保する | 「自転車は、原則車道であり、歩道は例外である。」という原則に基づいた『自転車道』や『自転車レーン』を重点において推進 | <input type="checkbox"/> 歩道を自転車を通れる状況をそのまま続けてもいいのか議論する必要がある <input type="checkbox"/> 車道の左端を平坦にする <input type="checkbox"/> 走りやすい道の整備 <input type="checkbox"/> 車いす、歩行者、自転車が真っすぐいけるように、環境を良くしたい <input type="checkbox"/> 健康づくりのためのサイクリングの前に、先に道路を整備してほしい(再掲) <input type="checkbox"/> 自転車の種類によって通行するところを区分する <input type="checkbox"/> 塚市はブルーのレーンを引いているが、車道に自転車レーンを引くことが一番効果があるので、引けるところから増やしていく <input type="checkbox"/> 自転車、電動アシスト付自転車、電動バイクが安全に移動できるための環境整備が非常に大事 <input type="checkbox"/> 歩行者と自転車の分離、車道との分離をすることで、安心して自転車に乗れる施策も必要である <input type="checkbox"/> どこで乗るのが正しいのかを広めていくためには啓発と環境整備、環境教育を進めていかなければならない(再掲) | | | |
| | 2自転車ネットワークの形成に向けて (2)自転車利用者別の着目点 (3)自転車ネットワークの選定 ①幹線ネットワーク(市内全域) ②補完ネットワーク(用途別) (4)整備方法の検討フロー図 | ・塚市での通勤・通学における自転車の分担率は、政令指定都市では3番目に高い | ・自転車利用者毎の着目すべき点の整理 | ・環境負荷の少ない都市交通の重要な手段である自転車の通行空間の連続性を確保することで、塚市全体での自転車による回遊性や快適性を高める | 自転車ネットワークの形成に向けた計画的な自転車通行空間を整備 | <input type="checkbox"/> 自転車道で塚を一周して楽しめるようなコースを作り、塚の魅力を高める <input type="checkbox"/> 土居川公園内の自転車道整備 <input type="checkbox"/> 土居川公園の中や内川沿いを整備して、自転車で塚の観光ができるメインルートを作る(再掲) <input type="checkbox"/> 歴史資源に加えて現在の生きている塚を巡り走るコースを考える <input type="checkbox"/> 大和川沿いに自転車の道路を沿わし、楽しめるような自転車のまちづくりを計画する <input type="checkbox"/> 小さい子どもでも大人と一緒に走れるようなコースを作る | | | |
| | (参考) 自転車の交通ルール ・自転車は「車両」であり、車道を通行することが原則 ・<例外> 徐行により歩道通行できるのは、 ①道路標識等により歩道通行が認められている場合 ②運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合 ③駐停車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合 | | | | | <input type="checkbox"/> 自転車の走るところが定まっていない <input type="checkbox"/> 自転車は車両であるため、通行は原則車道である | | | |
| | (参考) これまでの取組事例 ①自転車道(新金岡80号線) ②自転車レーン(深井73号線、社会実験) ③歩道の視覚分離(金岡公園東線) 歩道の視覚分離(匠町臨港道路) | | | | | <input type="checkbox"/> ブルーライン塗布後の効果測定 | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例 | 懇話会 □：委員からの意見及び提案 ○：オブザーバー委員からの提案 ★：第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★：第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | | |
|------------|---|---|---|------------------------------|--|---|-----|----|----|--|
| | | 原因 | 結果(課題) | 必要な取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 | |
| 7 計画推進のために | 第3回懇話会 資料1 P1・P2、資料2 P1・2・3 | 第3回懇話会 資料1 P3 | | | 第3回懇話会 資料1 P3 | | | | | |
| | <p>1、市・事業者・市民等の役割</p> <p>(1)スケジュール 5年～10年の行動計画を定め、事業効果を把握しながら取り組む。</p> <p>(2)評価指標 取り組みに実効性を持たせるため、評価指標を定め、効果検証を行う。</p> <p>(3)推進体制 関係機関や関連部局とが相互に連携した取り組み体制を保持し、市民・事業者の参加を促進しながら協働により推進体制を図る。</p> <p>(4)市の役割 事業の推進や市民・事業者等への意識啓発及び活動の支援を行うとともに、行政間の協働した取り組みによる事業効果の拡大を図る。</p> <p>(5)市民・事業者の役割 自転車の安全な利用方法について理解を深め、事業者については、多方面から安全性を確保する取り組みを行う。市民と市民、市民と事業者等との協働による取り組みを行う。</p> <p>(6)市・事業者・市民の協働 それぞれの役割を明確化するとともに、互いにパートナーシップを築き、自転車安全利用の促進に努める。</p> <p>2、市民や事業者と協働して推進するには</p> <p>(1)協働の考えかた ①協働の相手は、「市民、事業者、NPO団体、市民活動団体」</p> <p>②なぜ協働が必要なのか (2)市民による活動の促進 市民レベルの活動の裾野を広げていく。</p> <p>(3)事業者による活動の促進 自転車の販売時に安全利用や交通ルール、マナーを購入者に説明し、利用者の安全利用を図る。</p> <p>(4)NPO法人や市民活動団体による活動の促進 団体等を発掘し、協働した取り組みを進める。</p> | <p>・「堺自転車まちづくり市民の会」の現在の人員では啓発に限りがある。</p> <p>・市内の自転車小売店の店舗情報について、一部の店舗しか把握できていない状況にある。このため自転車店との協働かつ連動した取り組みが図れていない。</p> | <p>・各区単位の活動を行うためには「堺自転車のまちづくり市民の会」の会員増加</p> <p>・市内自転車関連事業者の把握調査実施</p> | <p>・会の活動などを広くPRし活動の拡大を図る</p> | <p>・堺自転車まちづくり市民の会の会員増加促進</p> <p>・市内自転車関連事業者の把握調査実施</p> <p>・NPO団体・地域活動団体等の把握 自転車条例の制定</p> | <p>□ 情報を持ち寄り、戦略的なことを考える市民自転車会議を定期的に開く</p> <p>□ 地図作りなどをし、それを元に計画を推進していくベースにするのもひとつ</p> | | | | |
| | | | | | 協働した取り組みの推進 | <p>□ 民間とも協力しながらいろいろなアイデアを展開</p> <p>□ 市民同士の個人、団体や事業者同士、行政同士や市の部局同士の協働があればもっと良くなる</p> <p>□ 交通安全を守ったり、自転車に愛着のある個人を増やす</p> <p>□ 市民同士、事業者同士、行政同士の協働がいき届かない時やきめ細やかさが必要な時は市民と行政の協働が積極的な意味をもって立ちあがってくる</p> <p>□ 全体的な協働が必要で、市民も行政も警察も学校も一体になって展開すべき</p> <p>□ 警察、学校、行政が関わりを持って、特に小学校レベルから交通ルールやマナーを徹底する。(再掲)</p> <p>□ 現在ルールを守っていない人には市民という段階でルールを教える(再掲)</p> <p>□ 学校や自治会、老人会にもっとアピールし、いろいろな地域の組織に浸透させるために、すでにある組織を、この計画とうまく連動するよう工夫する</p> <p>□ 理念的に大きい枠組みとして協働は大前提である</p> <p>□ イベント時に「堺は自転車のまちである」とPRを兼ねた自転車教室を開き、その後、通勤通学での自転車利用を呼びかける(再掲)</p> | | | | |
| | | | | | 協働の当事者 | <p>★ 「協働の相手は」を「協働の当事者は」などの表現に訂正し、当事者に市の行政を追加する</p> | | | | |
| | | | | | 市民 | <p>□ 市民の会は行政が募集して、市民が集まったが、持続したのは市民同士の共通の目的意識である</p> <p>□ 市民の会の活動内容をどのように充実、発展、拡充させるか、または会議的なものを想定して行くのかの議論を深める</p> <p>□ 堺市民全員が市民の会の会員になれば意識が向上すると思われるので、行政が広報を使って市民の会員を募集する</p> <p>□ 観光ボランティア協会と堺自転車のまちづくり市民の会はどう協働して自転車のツアーを立ち上げるかに取り組んでいる(再掲)</p> | | | | |
| | | | | | 民間・事業者ほか | <p>□ 乗り方を教えてほしい人を、売るのがプロの販売店から乗るのがプロの人たちに引継ぎができるような仕組みが重要</p> <p>□ 自転車はメンテナンスが伴うので、取扱説明書を読み、点検をして初めて保証される(再掲)</p> <p>□ 自転車小売店さんの協力が大きな財産である</p> <p>□ 自転車事業者が集まり、アトラクショナルなことをしていただき、ルールを説明する</p> <p>□ 「自転車を売る時には必ず教育する」というような店長会議みたいなものを開く</p> <p>□ 「サイクルフェスタin堺」で警察、市民の会やいろいろな人たちがパンフレットを持ち寄り配布する</p> <p>□ 事業者、シマノさん、警察と市という組み合わせで、自転車通勤の価値やメリットデメリット両面を周知できる(再掲)</p> <p>□ 当社(シマノ)でも協力できることはあるので、堺市が仲介役となり、自転車通勤を過度に恐れている事業者の不安を取り除くという協働もある</p> <p>□ 自転車通勤促進に関わっていく時のバリアを取り除くための試みがある</p> <p>□ 自転車通勤を増やすために駐輪場の整備や通勤手当のセミナーを開く</p> <p>□ 自転車通勤やイベントを一過性にするのではなく、それ自体が事業者にとってインセンティブになるようなイベントを展開する</p> <p>□ 自転車を巻き込まないために、事業者と自転車団体が自転車の教習で相互理解を深め、道路の中でお互いが上手に使うための方法論や理解を深める取組事例がある</p> | | | | |
| | | | | | 行政 | <p>□ 大阪府警察のルールブックを含め、啓発の材料はふんだんにあるので、それらをいかに組み合わせる内容があるものとするか</p> <p>□ 先に取り組むべき重点地域みたいなものを行政が定め、住民と話し、優先事項や重点事項を決める</p> <p>□ 自転車の利用の多い所やある程度危険な場所から自転車が集積している観点からポイントを絞り、モデル地区や地域として、目に見えるような成果を挙げ、拡げていく</p> <p>□ 地域ごとの重点項目を明らかにする</p> <p>□ 公共交通事業者と行政だけで駐輪場を確保するのは限度があるので、堺市から働きかけ、既存の場所や施設をうまく活用する(再掲)</p> | | | | |

| 全体構成案 | (素案) | 課題 | | | 今後の取組事例 | 懇話会 □：委員からの意見及び提案 ○：オブザーバー委員からの提案 ★：第1・2回懇話会をうけて事務局で変更した項目 ★：第3回懇話会をうけて事務局で変更した項目 | 分担案 | | | |
|-------------------|---|--|--|--|------------------|--|-----|----|----|--|
| | | 原因 | 結果 (課題) | 必要な 取組み | | | 行政 | 協働 | 民間 | |
| 第3回懇話会 資料2 P1・2・3 | | | | | | | | | | |
| | 3、自転車条例の制定 (1) 条例制定の必要性 ① 自転車は生活での身近な移動のツール ② 堺市では、30%以上が自転車が関係する事故。 ③ ルール・マナーを学ぶことは事故から自分を守る。 (2) 条例制定自治体一覧 (3) 条例制定委の目的、背景、内容 歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる地域社会の実現 ア、自転車が関連する交通事故の多発・損害賠償時案の発生 イ、自転車利用者の交通ルール違反・マナーの悪さが社会問題化 ウ、自転車利用者の増加 (4) スケジュール案 25年度～26年度 (5) 自転車条例の構成案として提示(制定時に具体的に検討を行う) | ・本市においては交通安全担当部局や自転車まちづくり担当部局、各学校等で単発的な取り組みしかできていない。 ・事故にあった時の保険金額が高額化。 | ・体系だった取り組みや継続的に自転車の交通ルールやマナーを教える仕組みが必要となる。 ・保険加入の勧奨 | ・自転車の安全な利用に関して市、市民、自転車利用者、事業者、関係団体の責務を明らかにするとともに施策の基本となる事項を定める自転車安全条例の制定が必要。 | ・平成25年度内の制定をめざす。 | <input type="checkbox"/> 堺市の本気度を示す意思表示としても、条例は必要である <input type="checkbox"/> 条例だけをつくっても、動きが伴わなければだめである <input type="checkbox"/> 実効性をどう持たせるかと担保するかは表裏一体なので誰がどのポイントで、そのルールを伝えるかが一番の焦点である <input type="checkbox"/> いろんな法令等があるが、何が違反で、何が努力、推奨かをきちんとし、それらをイラストなどを使い分かりやすく周知することが必要 <input type="checkbox"/> 条例の目的で、交通弱者の歩行者と自転車を車と対等と考える <input type="checkbox"/> 運転免許を返上しなければならなくなった時に移動の権利をどう確保するか <input type="checkbox"/> 条例とともにアクションプランやすぐに行けるものをセットにする <input type="checkbox"/> 「自転車を大切に」というようなキーワードを入れる <input type="checkbox"/> 自転車に乗る時のリスクや保険の加入等をきちんと説明した上で物を売る <input type="checkbox"/> プレスリリースする際は、自転車の責務についてもPRした方がよい <input type="checkbox"/> 一番の交通弱者に障がい者が入ってくるので、その点を少し強調した条例をつくる <input type="checkbox"/> 交通弱者の問題を念入りに議論する <input type="checkbox"/> いろんな条例をつくっても、啓発しないことには何の役にも立たない <input type="checkbox"/> 自転車との共生の、走る空間、とめる空間、そして守ることを大切に <input type="checkbox"/> 条例の特に必要な部分について、移動権の保障、自転車の大切さや価値を織り込む <input type="checkbox"/> 自転車を大切に使うことも含めて何が問題で誰が責務を負うべきかについて具体的に考える <input type="checkbox"/> 学校で、最低保障のような形で、教育の時間を定める方法もある(再掲) <input type="checkbox"/> 乗り方を教えてほしい人を、売るのがプロの販売店から乗るのがプロの人たちに引継ぎができるような仕組みが重要(再掲) <input type="checkbox"/> 中古自転車に取扱説明書がなければ業者はそれに代わる説明書や乗り方に関する物をつけることを条例に入れる <input type="checkbox"/> 自治会を1つの単位として活動した方が浸透性がある | | | | |