

盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画
(自転車の現状及び課題)

平成 19 年 7 月 27 日

盛 岡 市

自転車の安全と利用促進に関する計画 目次

1. 計画立案, 条例制定の目的と自転車利用促進の背景
 - (1) 計画立案, 条例制定の目的
 - (2) 計画立案の進め方
 - (3) 自転車利用促進の効果
2. 自転車に関連する盛岡市の現況
 - (1) 盛岡市の環境の状況
 - (2) 盛岡市の交通の状況
 - (3) 自転車利用状況
 - (4) 自転車走行環境の状況
 - (5) 交通事故の状況
 - (6) 交通違反の状況
 - (7) 盗難状況
 - (8) 放置自転車の状況
 - (9) 盛岡市の自転車利用の現状のまとめ
3. これまでの自転車に対する市の取り組み
 - (1) 放置自転車対策
 - (2) 自転車安全利用対策
4. 自転車利用に対する市民の意見及び動向
 - (1) 市民の動向
 - (2) WSにおける市民意見
5. 自転車に対する行政の動向
 - (1) 国における動向
 - (2) 他都市の取り組み状況
6. 既定計画における自転車の位置付け
 - (1) 盛岡市総合計画
 - (2) 盛岡市総合交通計画
 - (3) 盛岡市交通安全計画
 - (4) 盛岡市環境基本計画
7. 自転車利用に対する課題の整理

1. 計画立案, 条例制定の目的と自転車利用促進の背景 12月目標

(1) 計画立案, 条例制定の目的

市では、平成 17, 18 年度に、市として初めて「マイカー利用を抑制しつつ公共交通機関・自転車の利用促進を図る」という基本的方針の基、街づくりの方向性や社会情勢の変化、CO2 削減等の課題を踏まえ市民協働により各交通手段やこれらを支える交通施設等のあり方を明らかにした総合交通計画策定し、この中で、徒歩をのぞく交通手段のうち利用が自動車に次いで高い自転車は、市民に親しまれ環境にも優しい交通機関として利用促進を図ると共に自転車走行空間確保等の各種施策に取り組むことにしました。

一方、市内の自転車に関連する交通事故は依然として減少しておらず、右側走行等の交通法規を守らない走行や、放置自転車、自転車駐車禁止区域での駐輪など交通違反や利用者マナーに対する問題も顕著となっています。

このような状況を受け、市民においてもマナー遵守をテーマにした組織の立ち上がりやイベント等の取り組み、また、NPO を中心に本年度、自転車レーン設置等による自転車利用促進の社会実験が計画されるなど、自転車利用促進に対する市民の機運も高まっています。

以上の背景により市では、今年度において交通手段における自転車の位置付けを明確にすると共に、交通渋滞対策や環境等の視点から利用を促進すると共に、交通事故の防止をより積極的に進め、より安全な自転車利用促進を図るための行政、商店街等事業者、自転車販売業者、利用者の努力義務としての責務を位置付けた盛岡市自転車の安全と利用促進に関する条例の制定を行うこととしました。

本計画は、条例制定の基となる、自転車の安全利用促進について取りまとめるものです。

(2) 計画立案の進め方

計画立案は、次のフローにより進めます。

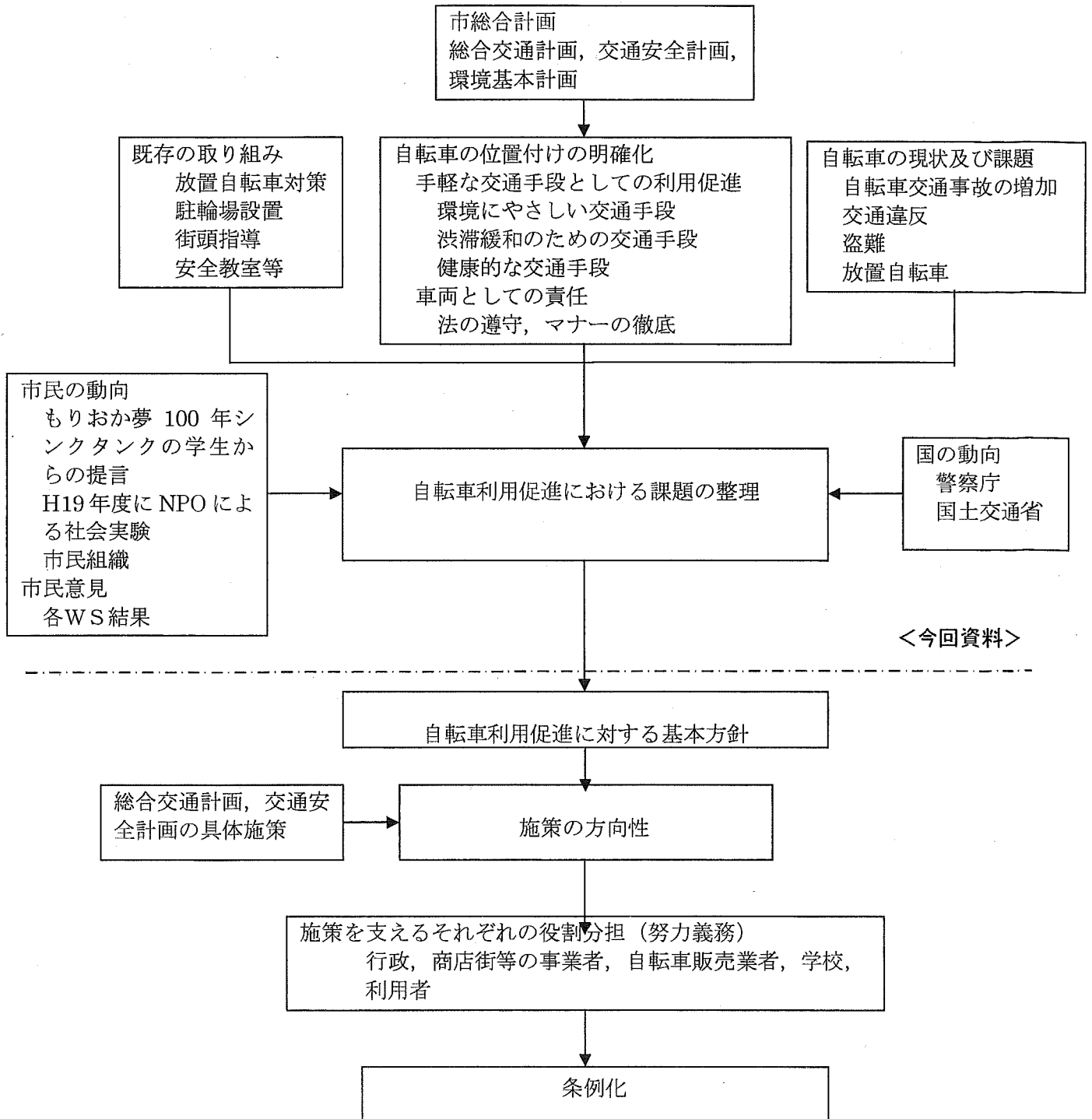


図 1-1 自転車の安全と利用促進に関する計画検討フロー

(3) 自転車利用促進の効果

a) 環境にやさしい交通手段としての自転車

自転車は、化石燃料を消費しない交通手段で、二酸化炭素の排出だけでなく、近年盛岡市でも課題となっている光化学オキシダントの原因である窒素酸化物や硫黄酸化物を排出しない環境にやさしい交通手段で、盛岡市においても自動車利用からこのように環境にやさしい交通手段への転換が求められています。

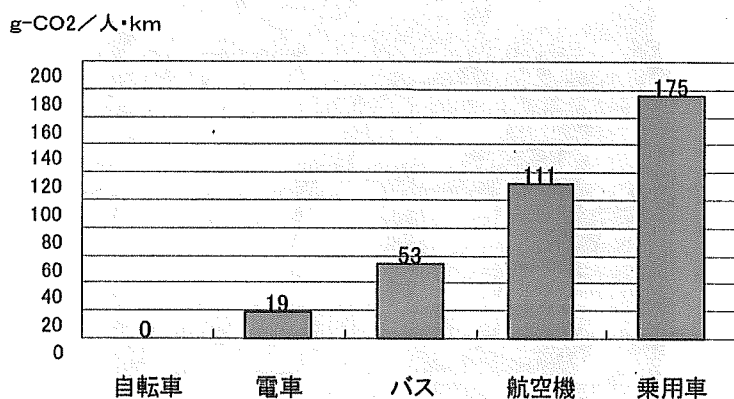


図 1-2 交通機関の二酸化炭素排出量
(平成 16 年の国土交通省のデータより作成)

b) 自動車に比較して交通渋滞が少ない交通手段としての自転車

自転車の必要とする面積は、一人乗りの自動車に比較して 1/10 となっており、狭い空間で走行が可能です。また、5 km 以内の移動においては他の交通手段より早いという観測結果（国土交通省）もあり、交通渋滞が少なく手軽な交通手段となっており、盛岡市においても自動車から公共交通や自転車等の交通手段への転換が求められています。

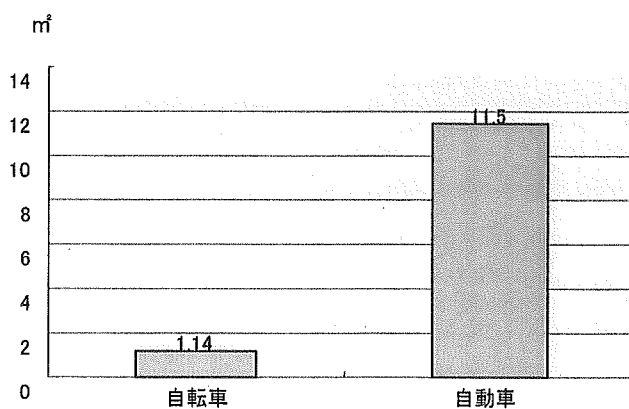


図 1-3 必要駐車面積 (資料：道路構造令の解説と運用)

c) 健康的な交通手段

自転車は、徒歩と同じくらいの消費カロリーですが心肺機能や加齢で衰えやすい筋力のアップ等に寄与し、血流速度が速くなり健康的との報道もあります。

また欧米では、自転車の健康に寄与する報告も見られます。(国土交通省国土交通政策研究所の研究から)

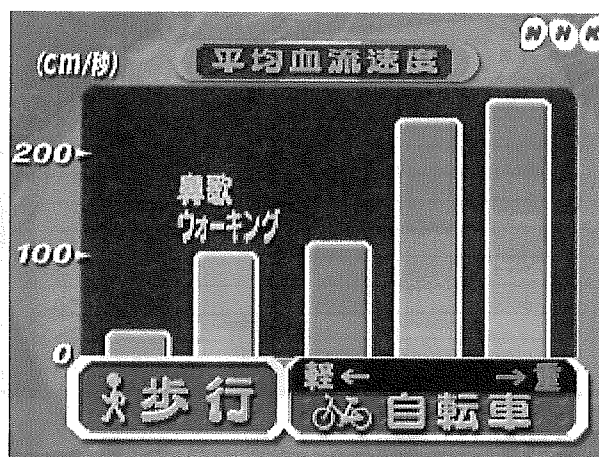


図1-4 平均血流速度の状況

出典：NHK総合テレビ ためしてガッテン

「寝たきり予防！自転車エクササイズ」(平成17年10月5日放送)

2. 自転車に関連する盛岡市の現況

(1) 盛岡市の環境の状況

盛岡市の二酸化炭素排出量は、年々増加しており、民生部門について運輸部門の排出が多く、対策が求められています。

また、近年、自動車からの廃棄ガスが原因の一つといわれている光化学オキシダント濃度も盛岡市で高くなっており、本年5月においては、盛岡市で初めて0.100ppmを超えた日が2日も観測され、光化学オキシダント注意報（発令基準値0.12ppm）の対策が取られています。

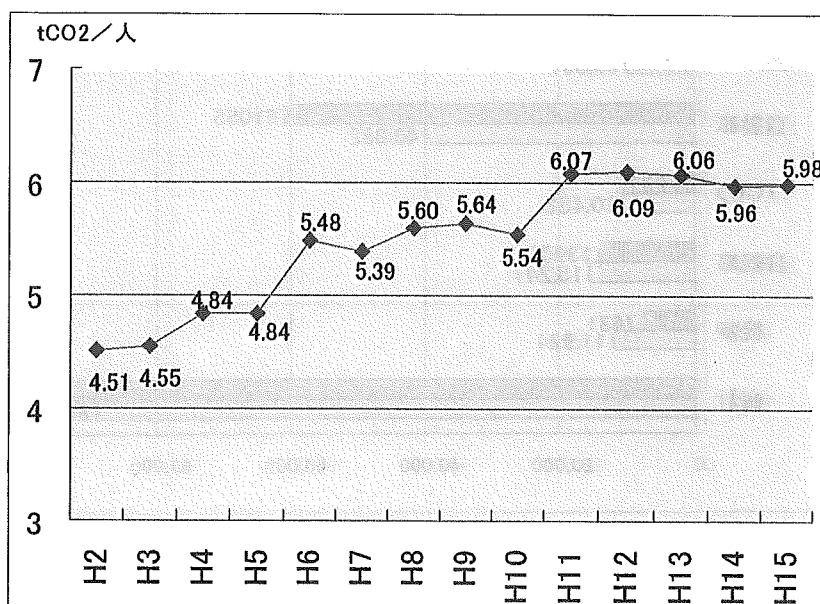


図 2-1 盛岡市の一人当たり二酸化炭素排出量の推移
資料：盛岡市環境基本計画（改訂版）

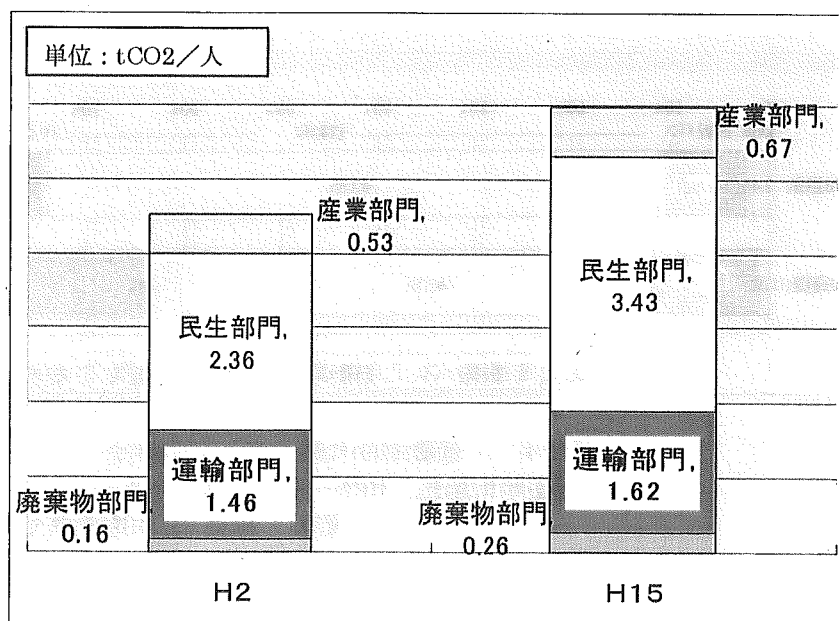


図 2-2 盛岡市の一人当たり二酸化炭素排出量の内訳
資料：盛岡市環境基本計画（改訂版）

(2) 盛岡市の交通の状況

盛岡市においては、自動車利用は年々増加しており通勤目的の自動車の利用量を見ると昭和59年と平成18年を比較して約1.5倍の利用となっています。

これに伴って、朝夕を中心に国道4号やこれに交差する上田や青山等の主要な幹線道路において渋滞が発生している状況にあります。

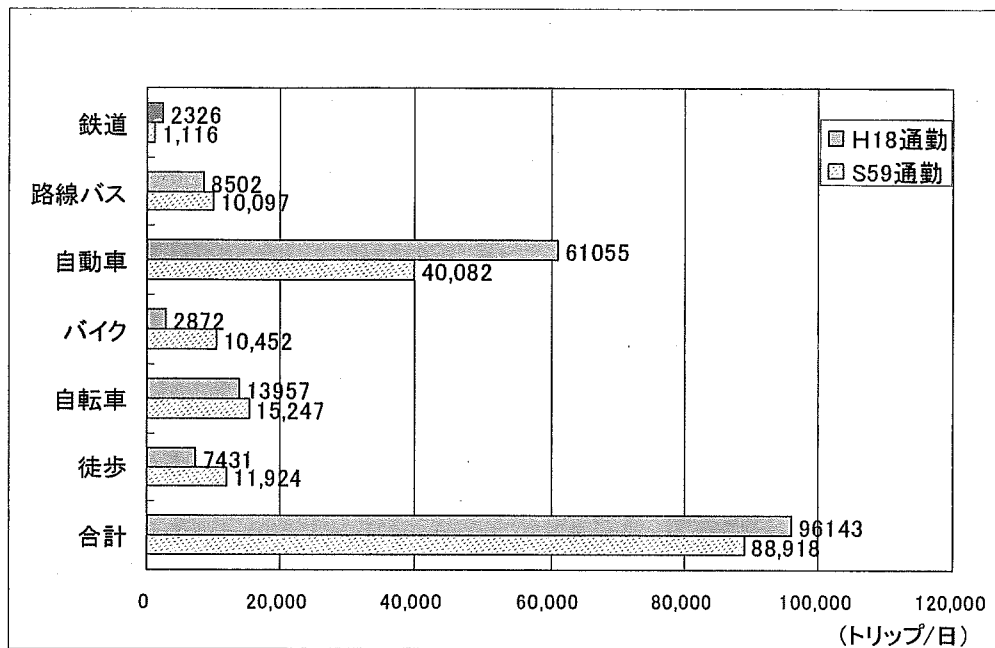


図 2-3 通勤目的代表交通手段別トリップ数
(盛岡市居住, 市内・矢巾・滝沢へ)

資料：平成18年度交通実態調査

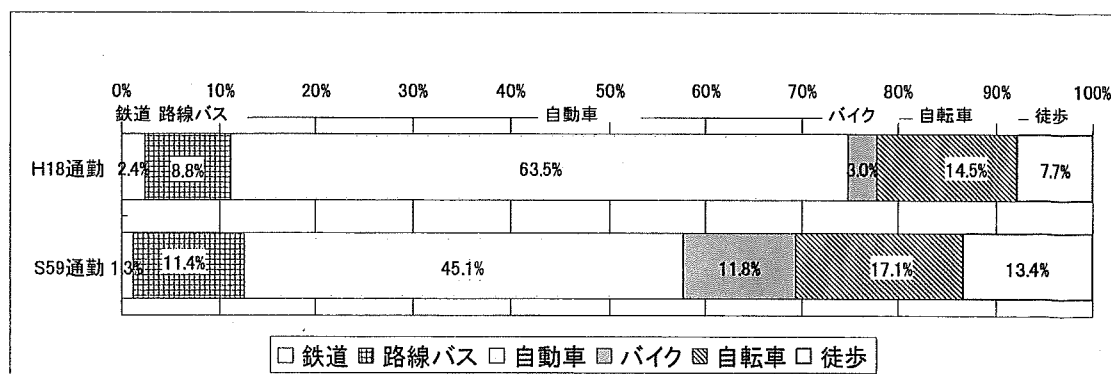


図 2-4 通勤目的代表交通手段別割合
(盛岡市居住, 市内・矢巾・滝沢へ)

資料：平成18年度交通実態調査

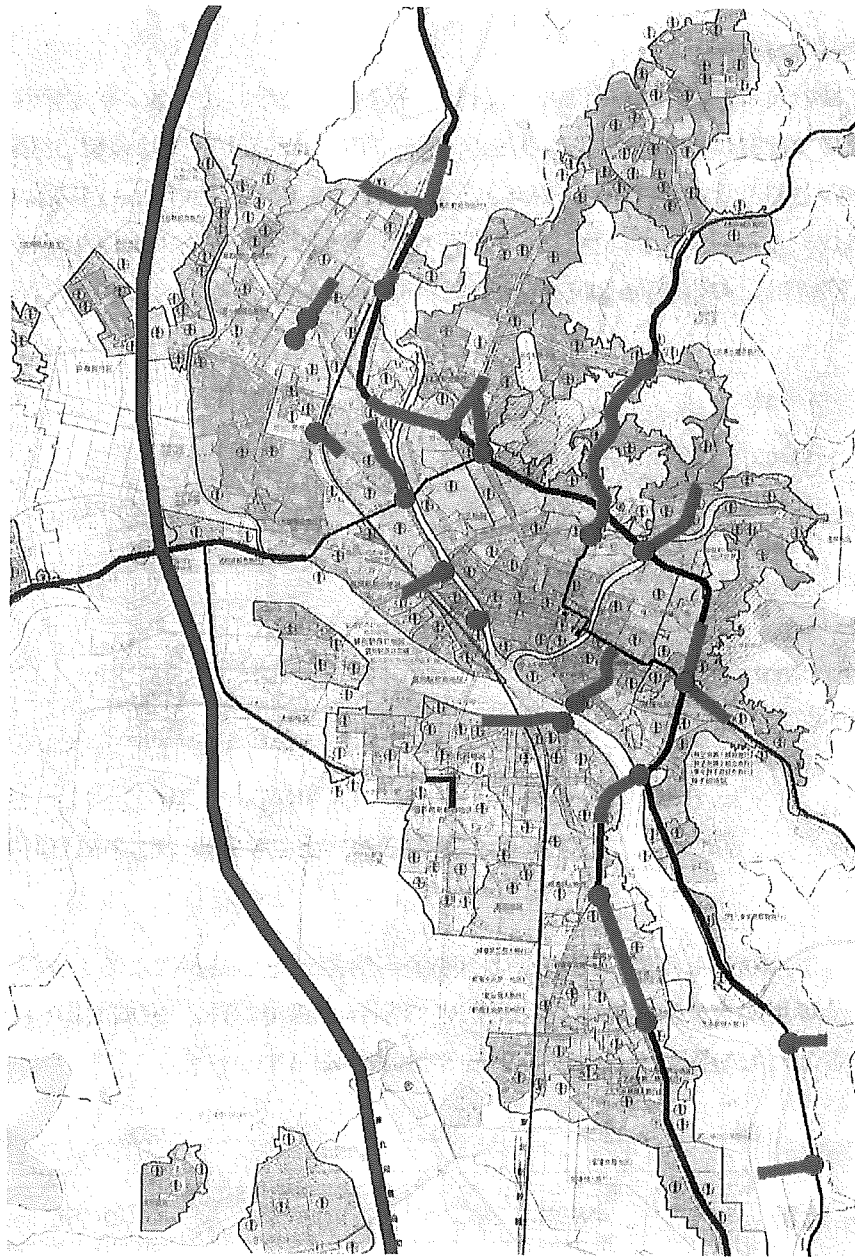


図 2-5 主要渋滞箇所図 (平成 14 年度調査)

※ 渋滞箇所：市街地（渋滞長が 800m 以上、または通過時間が 8 分以上）
 郊外部（渋滞長が 400m 以上、または通過時間が 4 分以上）

(3) 自転車利用状況

① 自転車台数の状況

自転車の購入・廃棄については、登録制ではないことから、盛岡市内の自転車台数の把握は困難です。このため、盛岡市における防犯登録台数の推移を見ると、図のとおりとなっており、毎年、約 18,000～19,000 台の自転車が増加しています。

しかし、近年、防犯登録をしていない自転車が増えているといわれていますので実際はこの数値を上回る自転車が増加していると考えられます。

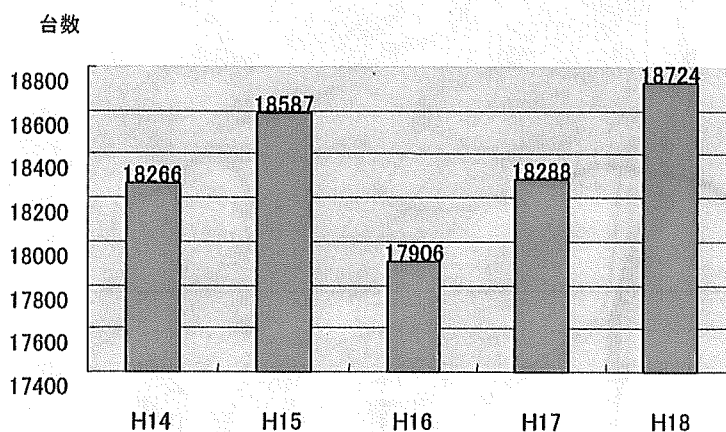


図 2-6 防犯登録台数の推移 (防犯登録時に盛岡市に住所がある人の件数)

一方、平成 18 年度に実施した通勤通学実態調査の結果によると、通勤者のうち、自分専用の自転車があると答えた人の割合は約 47.9%、家族共有の自転車があると答えた人の割合をあわせると約 74.6%となっています。

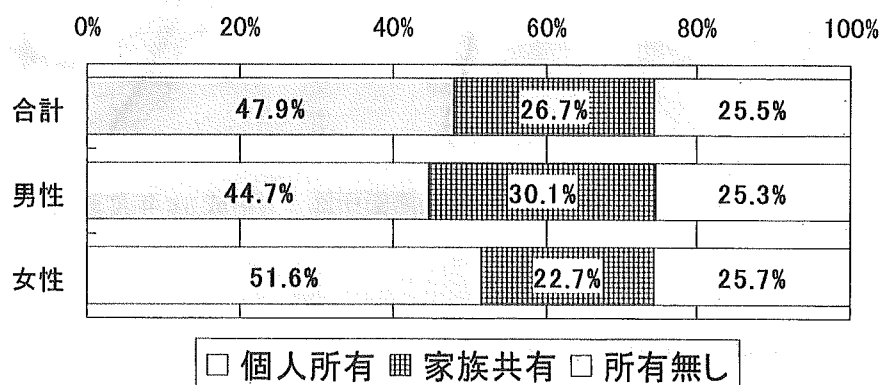


図 2-7 性別自転車所有状況

資料：平成 18 年盛岡市交通行動調査

また、通学者を見ると特に高校生においては、自分専用の自転車があると答えた人の割合は約 91.6%、家族共有の自転車があると答えた人の割合をあわせると約 94.2%となっています。

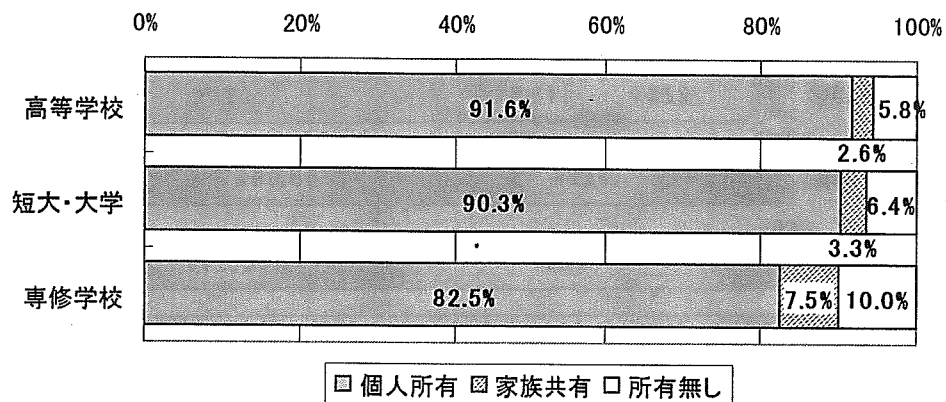


図 2-8 学校種類別自転車所有状況

資料：平成 18 年盛岡市交通行動調査

② 自転車の利用割合

盛岡市に居住する人の移動における自転車の利用割合を見ると、全目的において約14.5%が自転車の利用となっています。

また、目的別に見ると通学目的(小学生以上)で23.4%、次いで私事目的13.5%、通勤目的13.4%となっており、業務目的では5.8%と少ない状況となっています。

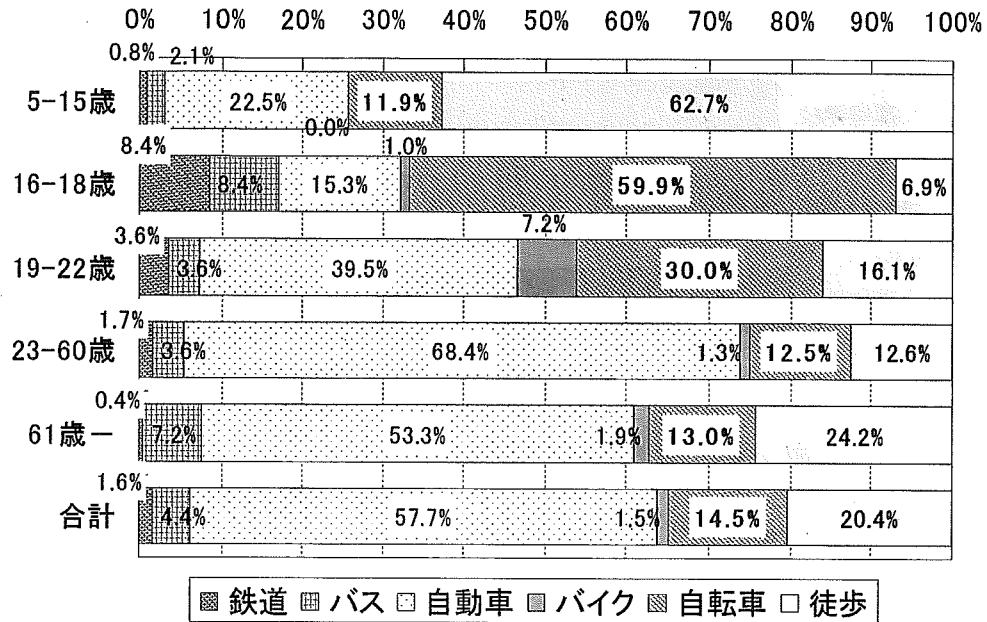


図 2-9 代表交通手段別分担率 資料：平成18年盛岡市交通行動調査

一方、年齢別利用交通手段における自転車利用の状況を見ると、16-18歳で59.9%と高く、次いで19-22歳の30.0%となっています。

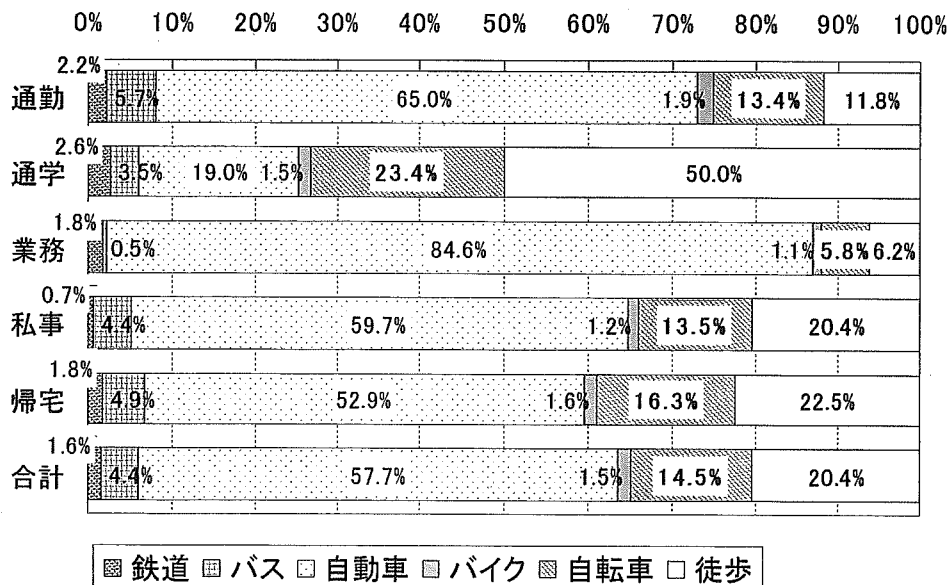


図 2-10 年齢階層別代表交通手段別分担率

資料：平成18年盛岡市交通行動調査

③ 通勤通学における利用状況

自転車の利用状況を平成18年盛岡市交通行動調査から通勤通学目的についてみると、通勤通学者を目的に盛岡市の居住者で約25,000台/日の自転車が利用されています。

地域間流動を見ると図のとおりで、通勤目的では、内丸地区を中心に上田、黒石野、青山、黒石の等のゾーン間での流動が多くなっています。

また、通学目的では、高校が多く立地している上田・黒石野地区を中心とした流動が多くなっています。

これらの流動は、隣り合ったゾーン間の流動が多く、長距離ではなく比較的短距離の移動が多いと考えられます。

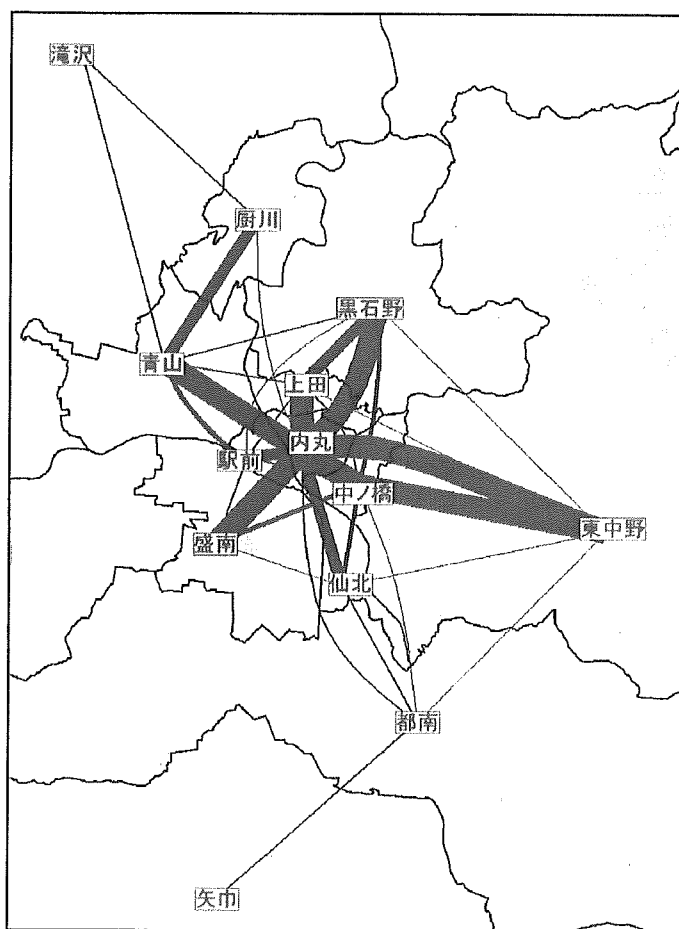


図 2-11 通勤目的交通流動

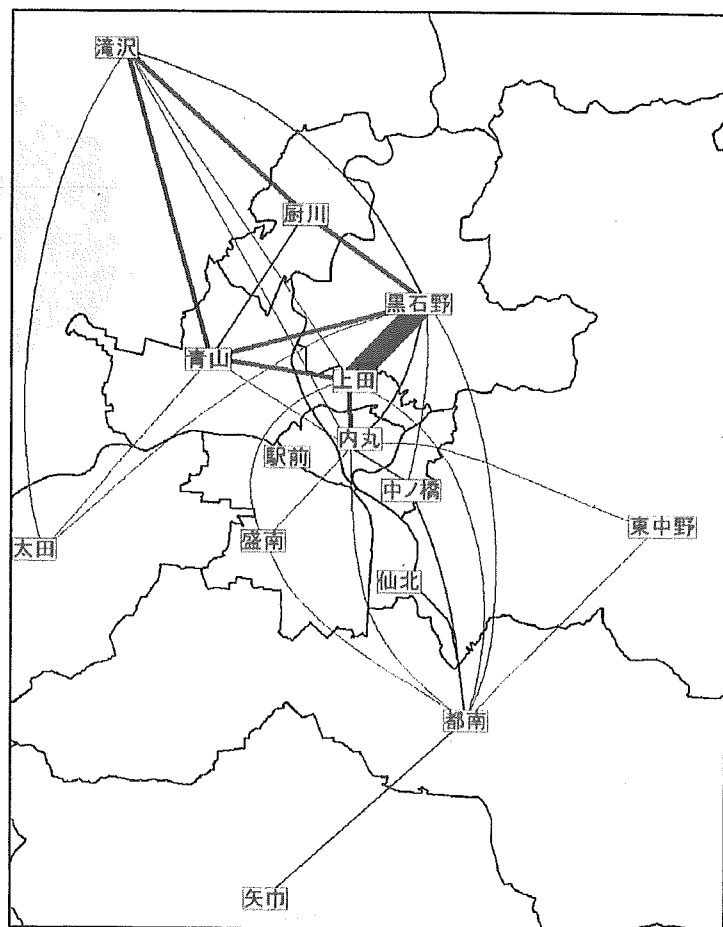


図 2-12 通学目的交通流動

凡 例	
	(トリップ/日)
——	100~199
——	200~299
——	300~499
——	500~999
——	1,000以上

資料：資料：平成18年盛岡市交通行動調査

(4) 自転車走行環境の状況

盛岡市内の自転車専用道路の延長は、約 2.8 k m ありますが、市内の道路延長約 1,860 k m に対して約 0.2% となっています。

また、歩道を自転車走行可としている歩道延長は約 43.9 k m で、市内の歩道延長の約 20% となっています。

道路構造の最低基準を定めた道路構造令では、歩行者自転車道は歩行者が多い場合は 4.0m 以上、その他の道路では 3.0m 以上となっていますが、盛岡市においては 2.0~3.0m が多く、1.5m 以下の幅員で設置している歩道も見られます。

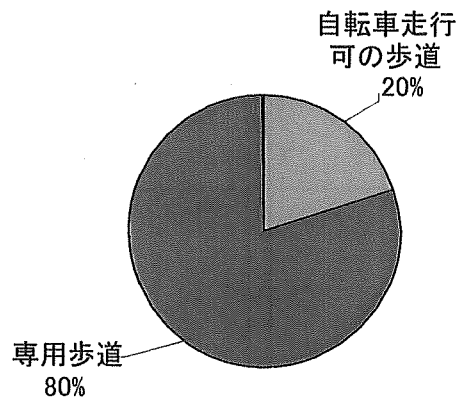


図 2-13 歩道延長に対する自転車走行可の歩道割合

資料：盛岡市道路管理課資料

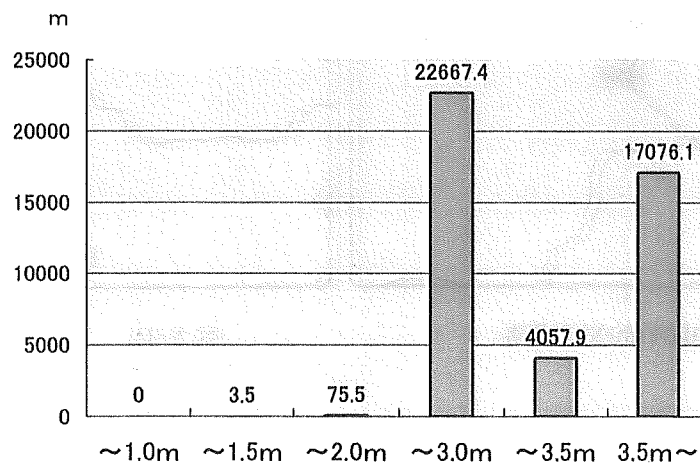


図 2-14 歩道幅員別自転車走行可の歩道延長(総幅員ベース)

資料：盛岡市道路管理課資料

また、路肩幅員と自転車走行の現況は、写真のような状況となっており、道路構造令においては自転車道は 2.0m 以上、やむを得ない場合で 1.5m 以上となっていますが、路肩幅員が 1 m 以上確保されれば、自転車のはみ出さずに走行が可能と考えられます。しかし、路肩幅員は路線毎に異なっており、路肩に配置されている雨水排水施設が傷んで凸凹状態の区間や、家庭等で設置した歩道への乗り上げ器具等により路肩を走行できない状況も見られます。

写真 1

「路肩幅員 0.5 m の場合
(更ノ沢)」

路肩内に自転車の占用幅が確保されていない。

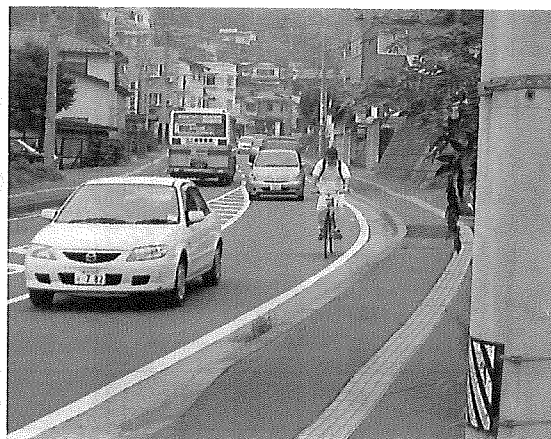


写真 2

「路肩幅員 1.0 m の場合
(仙北町)」

路肩内に自転車の占用幅が確保されている。



写真 3

「路肩幅員 1.5 m の場合
(南仙北)」

路肩内に自転車の占用幅が確保されており、2 台の自転車が並んで走ることができる。



(5) 交通事故の状況

① 自転車に関連する交通事故件数

盛岡市における自転車の事故件数は、図のとおりとなっており、H18年度から過去5年間の合計は、1,669件に上っています。

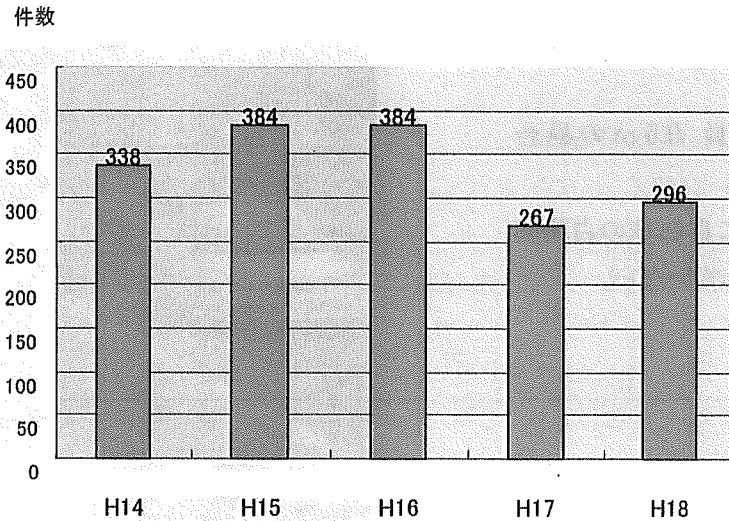


図 2-15 交通事故件数の推移 資料：岩手県警察本部交通部

② 年齢別自転車事故件数（過去5年の累計）

事故の内容を年齢別に見ると、図のとおりとなっており、60歳以上の高齢者が23%と一番高く、次いで高校生が18%となっています。

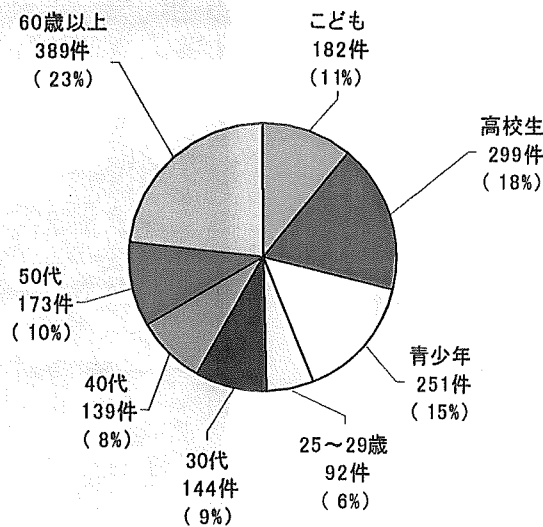


図 2-16 年齢別事故件数割合

資料：岩手県警察本部交通部

③ 自転車事故の発生時間帯の状況

自転車事故の発生する時間帯を見ると、通勤通学時である8～10時が19%と一番高く、次いで帰宅時間帯である16～18時の17%となっています。

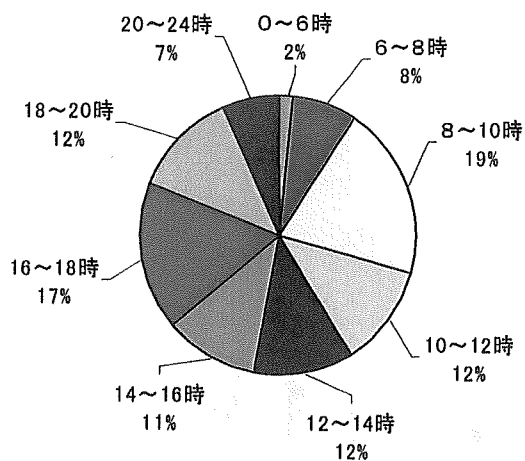


図 2-17 時間帯別事故発生状況 (過去5年の累計)

資料：岩手県警察本部交通部

④ 自転車事故発生場所の状況

自転車事故の発生場所を見ると、交差点が64%と一番多く、次いで、単路部の34%となっています。

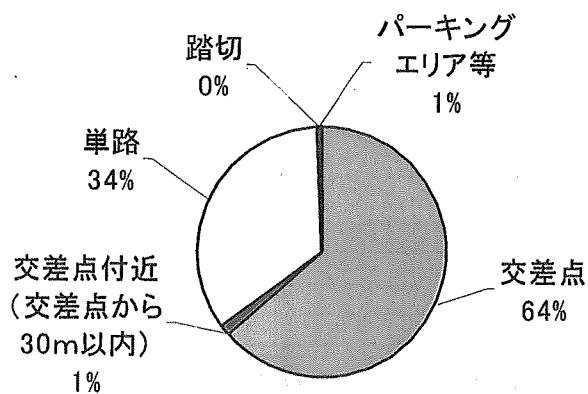


図 2-18 事故発生場所 (過去5年の累計)

資料：岩手県警察本部交通部

⑤ 自転車事故原因

自転車事故の原因を見ると、安全不確認が 178 件と一番多く、次いで交差点安全運転儀違反となっています。また、通行方法や通行区分違反、信号無視といったマナーに起因すると思われる事故原因も見られます。

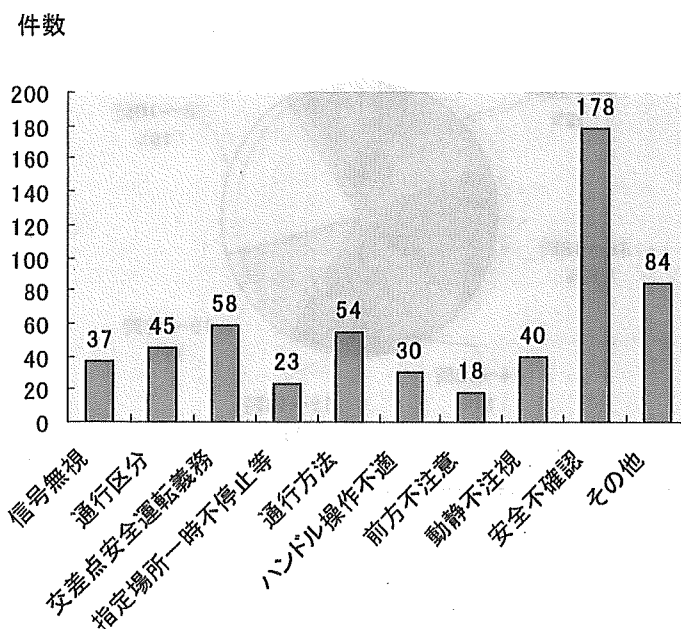


図 2-19 自転車事故原因

資料：岩手県警察本部交通部

(6) 交通違反の状況

自転車利用者に対する警告は年々増加しており平成 18 年度においては、5 年前の平成 14 年度に比較して約 3.3 倍の約 7,400 件になっています。その内訳は、無灯火、二人乗りなどで、高校生の違反が多くなっています。

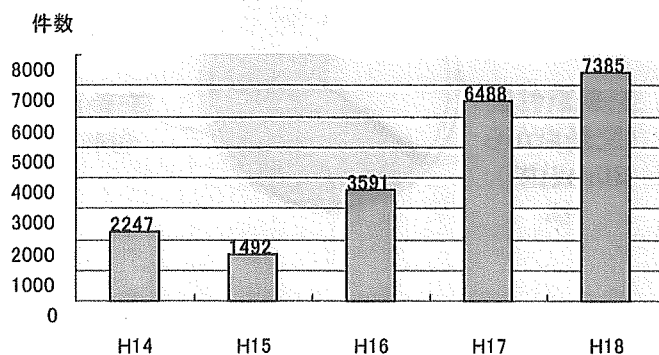


図 2-20 警告件数の推移 (盛岡東警察署、西警察署管内の累計)

資料：岩手県警察本部交通部

(7) 自転車盗難状況

自転車の盗難状況を見ると、駐輪場が一番多く、次いで道路上となっている。また盗難件数は、年々減少しており二重ロック等の取り組みの成果と考えられますが、依然年間約1,000件の盗難件数となっています。

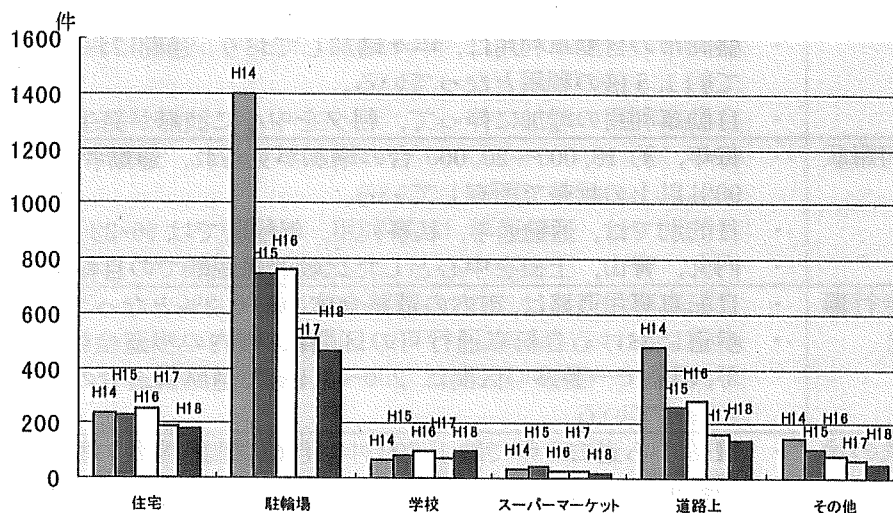


図 2-21 自転車盗難状況 資料：岩手県警察本部交通部

(8) 放置自転車の状況

歩道上等に駐輪している放置自転車の状況は、図のとおりとなっており、大通地区で多く発生しています。また、発生件数の推移を見ると大きな変化が見られず、慢性的に放置自転車が見られる状況にあります。

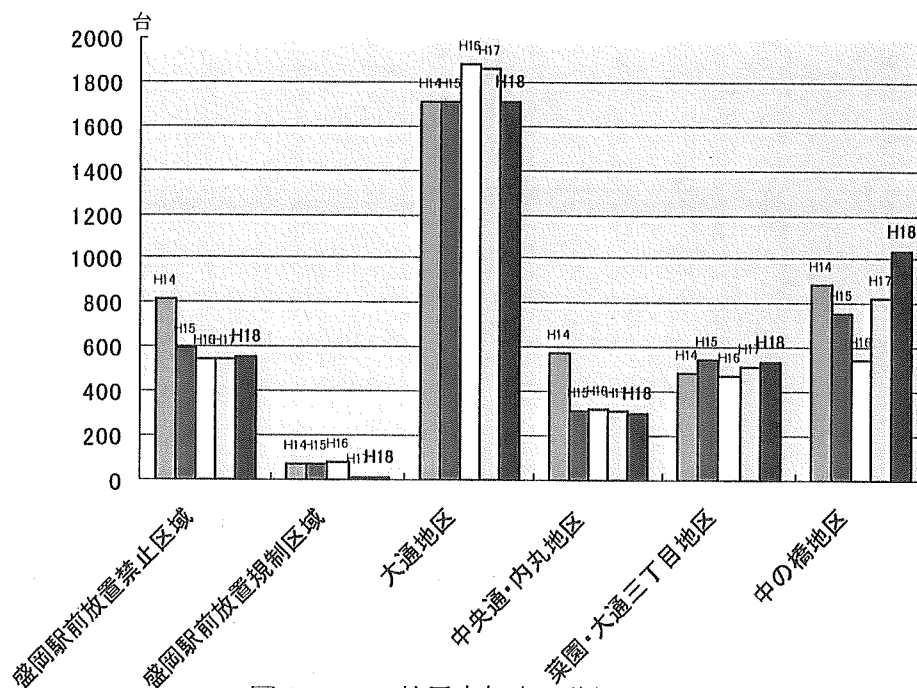


図 2-22 放置自転車の状況

資料：盛岡市建設部道路管理課

(9) 盛岡市の自転車利用の現状のまとめ

以上、盛岡市における自転車利用の現状をまとめると次のとおりとなります。

項目	現状
自転車を取りまく状況	<ul style="list-style-type: none"> 盛岡市の二酸化炭素排出量, 光化学オキシダント濃度は, 年々増加している。 二酸化炭素排出量は, 民生部門に次いで運輸部門が多い状況にある。 盛岡市の自動車利用は, 年々増加しており, 通勤において昭和 59 年に比較して約 1.5 倍の利用となっている。 自動車利用の増加に伴って, 朝夕を中心に渋滞が発生している状況にある。
自転車利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 毎年, 約 18,000~20,000 台の増加が見られ, 通勤者の約 75%, 通学者の約 90%以上の世帯で所有している。 目的別では, 通勤通学, 私事利用, 年齢別では 16-22 歳で自転車利用が多い。 内丸, 青山, 上田を中心とした比較的短距離での自転車利用が多い。
自転車走行環境の状況	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用道路は, 市内の道路全体の約 0.2%となっている。 歩道における自転車通行可の区間は, 市内の歩道全体の 20%となっているが, 幅員で一番多い区間は 2.0~3.0mで道路構造令の基準を満たさない幅員となっている。
交通事故の状況	<ul style="list-style-type: none"> H18 から過去 5 年で約 1,700 件の自転車関連事故の発生している。 年齢別では 60 歳以上, 高校生で多く, 時間帯では朝の通勤通学, 夕方の帰宅時に多く発生している。 交差点での事故が約 64%で, 原因の一番は安全不確認が多い。マナー違反に起因すると思われる事故も発生している。
自転車利用のマナー	<ul style="list-style-type: none"> 交通違反に対する警告は年々増加し, 無灯火等の高校生の違反が多い。 自転車盗難は, 年々減少傾向だが年間約 1,000 件で駐輪場で多く発生している。 慢性的な放置自転車の状況となっている。

3. これまでの自転車に対する市の取り組み

(1) 放置自転車対策

市では、放置自転車対策として盛岡駅周辺を始め各駅に駐輪場を設置し市民と一緒に管理を行ってきました。また、盛岡駅については、放置自転車禁止区域を設定し自転車の撤去を行っています。

① 駐輪場の利用状況

a) 盛岡駅前自転車駐車場の状況

盛岡駅前自転車駐車場の利用状況は、図のとおりであり年々減少しています。これについて市民意見では、「駅から遠い」等の場所に対する意見もありますが、「盛岡駅西口への無料の駐輪場の設置」も原因の一つではないかとの意見もあります。このため、これらのバランスが課題となっています。

盛岡駅前自転車駐車場の概要

- ◆ 収容台数 2000台
- ◆ 開場時間 6時～21時
- ◆ 利用料金

区分		一般	生徒等
定期駐車券による場合(1台につき)	1ヶ月	2000円	1500円
	2ヶ月	3800円	2800円
	3ヶ月	5700円	4200円
回数券による場合(11枚綴り)		1000円	
その他の場合(1台1回につき)		100円	

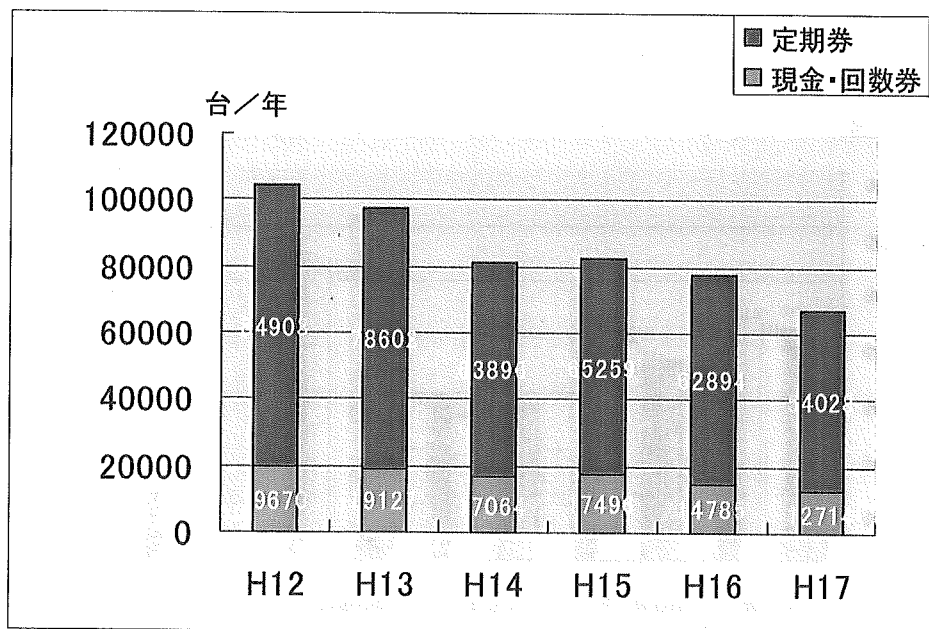


図 3-1 盛岡駅前自転車駐車場利用状況の推移

資料：盛岡市道路管理課

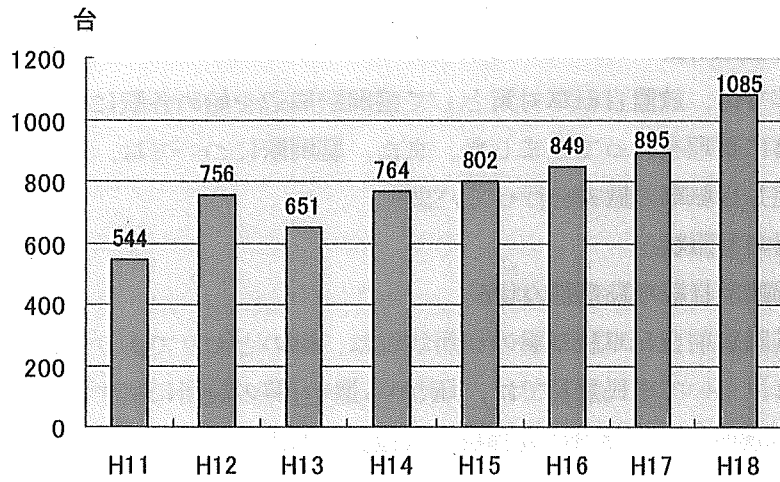


図 3-2 盛岡駅西口駐輪場利用状況の推移

資料：盛岡市道路管理課

b) 各駅の利用状況の推移

盛岡駅以外で駐輪状況が把握できる各駅の自転車駐車場の利用状況を見ると、図のとおりとなっており、周辺に多くの高校が立地している岩手飯岡駅が約1,000台/日と多く、次いで厨川駅となっています。

これらの駅においては、市民の協力等により自転車の整理を行っている状況にあります。

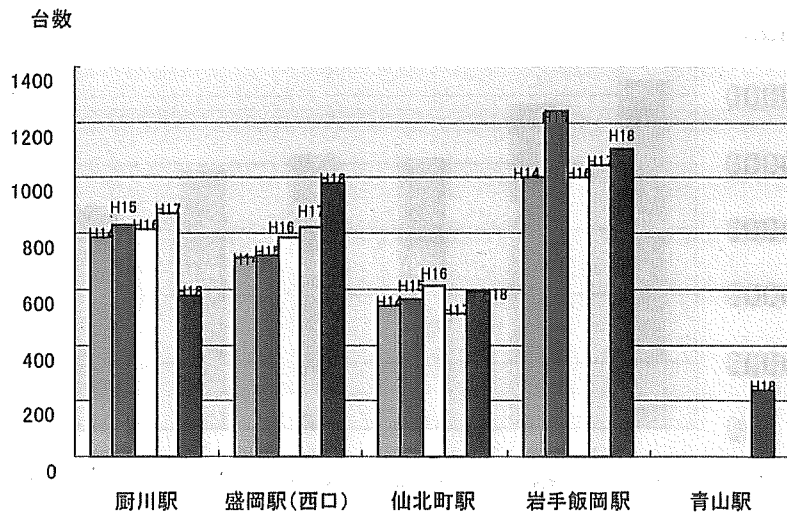


図 3-3 各駅駐輪場利用状況の推移

資料：盛岡市道路管理課

② 放置自転車禁止区域の設置と自転車撤去状況

盛岡駅周辺においては、増加する路上への自転車駐輪等の放置自転車対策として、平成6年に「盛岡市自転車等放置防止条例」を制定し、図のように放置禁止区域と放置防止規制区域を設けています。

この結果、年々放置自転車は、減少していますが、禁止区域において未だ平日で約260台/日、休日で約360台/日の放置自転車が見られ、平成18年度においては、2,509台の自転車を撤去しています。

なお、平成19年9月1日から、盛岡駅前通地内のうちH18年に整備が完了した都市計画道路盛岡駅南大橋線沿道等の盛岡駅前南地区の一部区域を自転車等放置禁止区域として拡大指定を行い、本年9月から施行する予定としています。

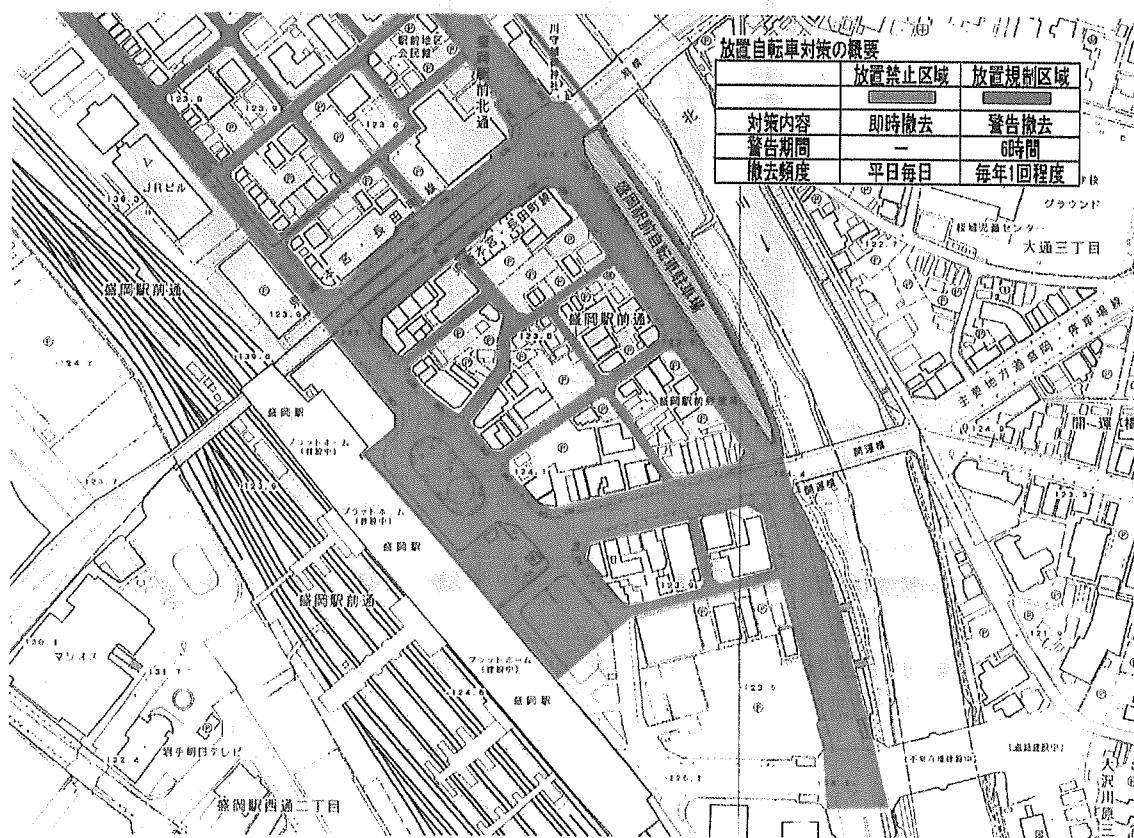


図 3-4 放置禁止区域と放置防止規制区域の状況

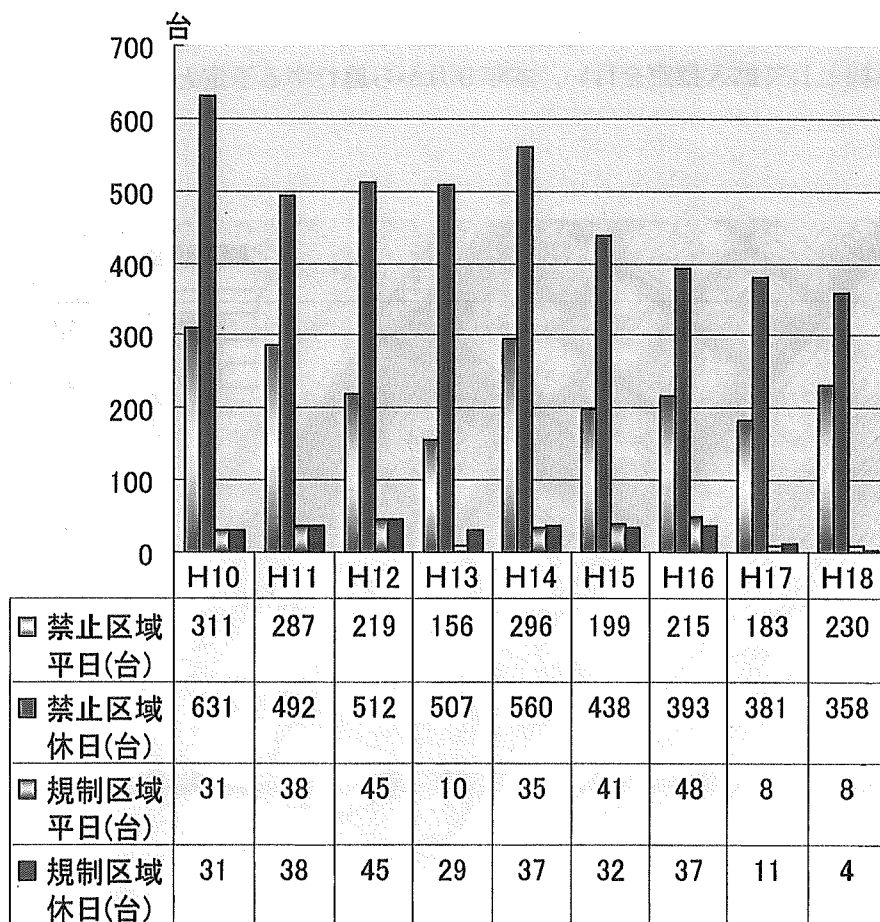


図 3-5 放置禁止区域と放置防止規制区域における
放置自転車の状況

資料：盛岡市道路管理課

(2) 自転車安全利用対策

①交通安全教室開催状況

盛岡市交通安全教育専門員（非常勤職員4名）等により小・中学校や子供会、町内会で実施する交通安全教室で自転車実技指導を行っています。

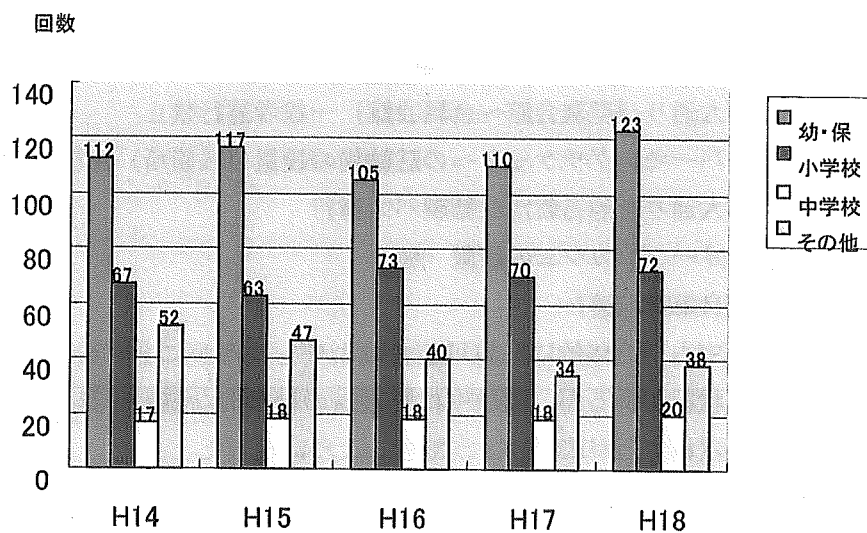


図 3-6 交通安全教室開催状況の推移

資料：盛岡市市民活動推進課

②街頭指導状況

盛岡市交通指導員 172 名（平成 19 年 4 月 1 日現在）が市内の通学路約 120 箇所
に立哨して朝夕の街頭指導を行っているほか、各季節毎の全国・県下交通安全運動の
パレードや啓発イベントに参加して交通事故の防止に努めています。

4. 自転車利用に対する市民の動向及び意見

(1) 市民の動向

① 自転車に関する社会実験への取り組み

a) 盛岡シネマタウン社会実験

盛岡市大通において「歩いて楽しむまちを目指して」をテーマに次の社会実験が行われました。

日 時：平成 16 年 10 月 2 日～31 日までの期間の 18 日間

実施主体：盛岡シネマタウン社会実験実行員会

内 容：大通り（産業会館～金属会館）一般者通行禁止

パーキングチケットへの駐輪場の設置（6 箇所）及び自転車の整理

大通りを通る新たな循環バス運行

オープンカフェの設置 他

結 果（自転車関連）：

（実験中も）全体的に駐輪可能台数よりもはるかに上回る台数が駐輪されていた状況であるが、実験中は整理員の積極的な整頓作業によって自転車が整頓され歩道が広がりようできるようになった。

利用者に対して、整頓された駐輪状況を見せ続けることで、自転車の整頓という意味を持たせ、結果利用者のマナー向上にもつながったと考えられる。（同報告書より）



(実施前)



(実施中)

b) まちぐるみエコ交通転換社会実験

本年、国土交通省が支援する社会実験として自転車を中心とした次の社会実験が予定されています。

実施時期：平成 19 年 9 月予定

実施主体：“減クルマ”でまちづくり実行委員会

内 容：大通りへの駐輪場の設置

空間再配分による自転車走行空間確保（明治橋～下ノ橋，東大通等）他

② 自転車関連団体と活動

盛岡市内の自転車に関連する主な団体と活動内容は、次のとおりです。

表 自転車に関連する主な団体

名 称	会員内容	活動内容
岩手県サイクリング協会	一般市民	サイクルスポーツの啓蒙と促進に関する全国組織で、利用者のマナー向上、交通事故対策、サイクルトレイン等の新たなシステムへの協力等の活動を行っている。
岩手県自転車組合	自転車小売店	使用者側の責務としての自転車点検整備や保険に対する啓蒙等の活動を行っている。
盛岡自転車会議	一般市民	自転車利用の促進、自転車利用を通じたまちづくりや環境への考慮とマナー向上を目標に、ワークショップやイベントの開催等の活動を行っている。

(2) ワークショップ等における市民意見

① 盛岡市総合交通計画ワークショップにおける市民意見

盛岡市総合交通計画においては、「マイカーを抑制して公共交通や自転車利用を促進するには」、「中心市街地の活性化も考慮し、中心市街地の交通をどのようにしていくか」の2つをテーマに、広く市民に呼びかけ次によりワークショップを開催し、盛岡市の交通の問題点や課題、今後の方向性について話し合い次ページのとおりまとめました。

	開催日	場所	参加者
第1回	平成17年10月 2日(日)	上田公民館	49人
第2回	平成17年10月16日(日)	中央公民館	42人
第3回	平成17年10月30日(日)	中央公民館	45人

合計 136人

このうち、自転車に関する主な意見をまとめると次のとおりとなっています。

盛岡市総合交通計画ワークショップにおける自転車に対する主な意見

身近な交通手段

平坦で自転車の移動がしやすく、自転車がにあって街である。
もっと自転車を使いやすくしたい。

走行空間、駐輪場確保

自転車の歩道走行等、歩行者と分離がされておらず、歩行者の邪魔をしている自転車が見られる。
現状で自転車は、どこを走行して、どこに駐輪していいか明確でない。

他交通手段との連携強化

バスへの乗車やトレインサイクル等の交通機関との連携を図るべき。
駅での連携しやすさを向上すべき。

雨天・冬季の代替手段確保

雨天・冬季の自転車走行は、危険もある。
雨天時において、自転車を利用しない人は、バス等の代替手段がないと自動車を利用してしまう。

自転車の視点での道路整備

自転車走行帯の確保を図るべき。

自転車利用者のマナー向上

自転車の交通マナーが悪い。

自転車税等の導入も考えるべき。

②) テーマ「マイカーを抑制し、公共交通、自転車の利用を促進するためにはどうするか」に対するワークショップのまとめ

盛岡の現状は？

良いところ

【まち全体】

- ・まちがコンパクトにまとまっている
- ・自然が多く残っている、山や川がそばにある
- ・賑わいがある、人が賑わ
- ・空気がいい

【公共交通】

- ・バスの利便性が高い
- ・深夜バスやゾーンバスが便利
- ・でんぐりバスがとても便利

【道路】

- ・日中は歩いている
- ・街中や住宅地は大型トラックが通らない

【自転車】

- ・平川で自転車が割合
- ・自転車での移動がしやすい

【その他】

- ・気候がわりやすい

悪いところ

【まち全体】

- ・雪のつりに問題のある街
- ・交通の流れの悪い街
- ・歩行者、自転車にやさしくない
- ・雪に負けている

【公共交通】

- ・料金は高いけど乗るしかない公共交通
- ・使いたくないバス、電車
- ・地域によって本数が少ないバス
- ・乗換えがめんどうなゾーンバス

【道路】

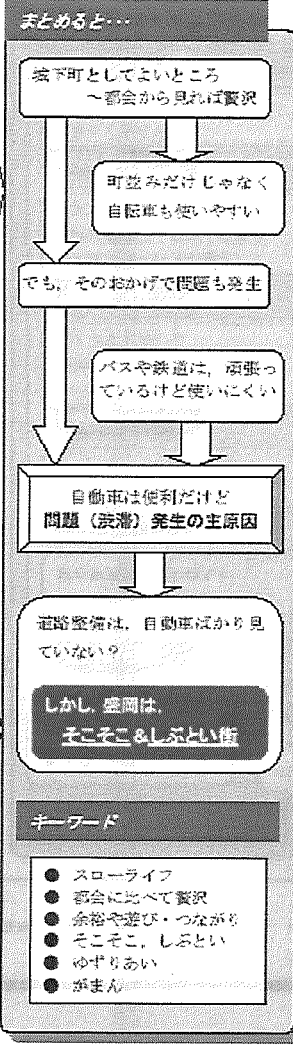
- ・危険がいっぱいな道路
- ・まだまだ不便な道路
- ・狭くて一方通行が多く、右折レーンはなく変な十字路がある道路
- ・歩きにくい歩道
- ・やっぱ渋滞
- ・橋による渋滞

【自転車】

- ・歩行者の邪魔をしている自転車
- ・広がり少ない自転車利用

【その他】

- ・悪い交通のバランス
- ・交通マナーが問題（ひといマナー）



これからの盛岡の交通はこうしていこう！！

【公共交通は走りやすく・乗りやすく】

- 走りやすさ乗りやすさの工夫
- 需要にあったルート、運行本数、時間帯の工夫
- バスの利用促進PR
- 遅れの解消

【自転車もうまい使い方】

- 走行帯や駐輪場の確保
- 雨の日や冬の代替交通も考慮しながら
- レンダサイクルやバスターミナルなどの連携
- バス・トレインサイクル等の工夫

【自動車はダイエット】

- 自動車利用を減らす工夫
- バス等の公共交通への転換
- 地域を区切った乗り入れ規制
- 相乗りや通関手など、自動車利用抑制の工夫

【交通の内容を考えた道路】

- 道路整備は、公共交通、自転車や歩行者の視点で
- 目的に合わせた道路の走り方、使い方の工夫
- 選択、集中し、効果的な道路整備

⇒でも安全がベース

それぞれの良さを見直しながら組み合わせの妙技

そこから新しい価値 余裕・遊び を導き出そう

実現化していくには

【市民・行政・事業者の連携】

ゆずりあい⇒少しづつがまん

これをベースとした施策によるプラスのサイクルへの転換

- 利用者の意見を反映
- まず実践する
- 自転車に過度に依存しない
- みんなが自分の費用負担

マイナスのサイクルから
プラスのサイクルへ
変えていこう
【言うからには実行！！】

中心市街地の現状は？

良いところ

- 【まち全体】
 - コンパクトな城市町
 - 良いところが多い中心市街地
- 【歩行者】
 - 歩行者は、快適に歩ける歩行空間
 - 安心・安全な歩道（アーケード、広い歩道）
 - 広くて歩きやすい歩道
- 【道路】
 - 中心市街地は道路が大きい
 - 幅が広い
- 【公共交通】
 - 便利なバス（利用しやすくなったバス）
 - 定時に運行された道路
 - でんてん道はgood
- 【駐車場】
 - 多い駐車場

悪いところ

- 【まち全体】
 - 知恵のない計画
 - 良いところを活かしていない
 - 道路建設を作るビジョンがない
- 【歩行者】
 - 乱雑な自転車での歩行
 - まだまだ歩きにくい歩道
- 【自転車】
 - 自転車と歩行者の共存に課題
 - 狭い走行スペースと駐輪場
 - どこを走ってどこに停めるの
 - 自転車って困るよね
- 【公共交通】
 - 遅れるバス
 - 日常的に利用者の声が反映される場所がない
 - バスは、料金、定時刻、運行時間に課題
 - 鉄道は、料金、本数に課題
- 【道路】
 - いつもどこかで渋滞（雪が降ると更に渋滞）
 - 幅員の狭い道路
 - 街灯のない道路
 - 交通規制で車の流れが悪い
- 【駐車場】
 - 不足している駐車場

まとめると

城下町でコンパクトにぎわいがあるまち

でも、道路がカギ

歩行者は

広い歩道やアーケードはあるけれど、それ以外は...
安心安全な歩道がほしい

自転車は

自転車って困るよね
どこを走ってどこに停めるの

道路は

いつもどこかで渋滞
交通規制も原因
なんとかしないと

公共交通は

バスは便利だけど問題も...
それに鉄道は、料金、本数が...
タクシーも高いよね

駐車場は

不足してるの？
多い？ 少ない？

中心市街地は大きな道路が多いでも...
道路は、電気もね、幅員もね、おらこんな道いやだ〜〜
道路づくりのビジョンあるの？

どうしていこう中心市街地

歩行者は 楽しく歩ける歩道に。そして楽しむ街に

自転車は もっと使いやすく
細めの自転車より広い走行スペースと駐輪場を
そのためには、自転車税も

自動車は もっと不便に自家用車。多少の犠牲はがまんして
でも来街者の減少も心配

バスは バスはほくらのスニーカー、もっと使おう便利なバス、タクシー
利用者の声を反映させるシステムを
そして、マイバス、マイレール、マイタクシーへ

道路は 今ある道路を快適に、でも道路整備も必要
まずは出来るところから

交通規制は 間違いを防ぐが、実は間違い誘発し？

住んでいる所も100点満点はむずかしい！

中心市街地

- 中心市街地は、いいところ活かして、遊び場、たまり場、魅力の場
- テーブルマナーより道路マナー
- かしこい車とバスの利用
- それぞれの場所、目的にあった活用を

知恵のある計画を

② もりおか夢 100 年シンクタンクにおける提言

市では、市民ニーズに応えるために平成 16 年度から「もりおか夢 100 年シンクタンク事業」を展開し、平成 18 年度は、大学生による調査研究や市民へのアンケート調査を実施し、自転車に関連し次の提言が行われました。

<私たちの提言>

私たちの理想がどうしたら現実に近づけるか「みんなで作っている街」の実現を目指すにはどうしたら良いか、について<市民>、<行政>、<企業・商店・学校など>それぞれの立場からできることは何かを考えた。

<市民> ボランティア隊を結成し活動する。

<行政> 市民や企業における活動のバックアップをする。

<企業・商店・学校> 自転車利用促進の応援団となってほしい。

各主体が担う具体的な役割

(市民)

学生、一般誰でも気軽に参加できる駐輪ボランティア隊を作る。活動内容としては、【乱れている自転車の整理】、【歩道・自転車歩行帯の雪かき】、【活動が充実するものになるために随時市への意見・要望を伝える】、【観光客や自転車で買い物に来た人が自転車をどこに止めたら良いか、トイレや水のみ場や休憩場所などがどこにあるかが分かる手作り案内マップの作成】などを、人通りの多い昼から夕方にかけて大通、菜園、映画館通、駅前商店街を中心に行いたい。

<応援団>行政が総括して、企業・学校・商店に【自転車利用の推進】と【自転車マナーの改善】を行う。

(企業)

企業には社用車がある。社用車に加えて自転車も社用車にしてはどうか。遠距離の場合は、自動車、近距離は自転車という使い分けが可能となる。また、自転車通勤を応援する仕組みとして（軽食の用意や汗をかいたときのための無料のタオル、雨のときのために無料のかっぱ）などを用意する。

また、マナー教育を徹底する。（大通商店街などの駐輪マナーや会社の周辺の道路の自転車の走り方、走る位置など）企業で再確認していく。

(学校)

マナー教育が中心となる。現在も「学校の周辺を自転車で乗ってみる」、「標識の種類を確認する」といったマナー教育が行われているが、児童・生徒・学生の行動範囲や地域の事情によってマナー教育のあり方も変わっていくと思われる。そこで、生徒・児童・学生の自転車利用状況を把握し、それに沿った具体的なマナー教育が必要であると思われる。

(商店)

自転車の駐輪ボランティア隊への協力が中心となる。駐輪ボランティアの活動を温かく見守る、あるいは自転車の整理に商店街も協力、ボランティア隊がどうやって活動していけば良いかの意見や要請など

資料：同報告書から

③ 盛岡自転車会議主催WSにおける市民意見

盛岡自転車会議では、昨年、6月7月に一般市民を対象に3回のワークショップを開催し、次のとおり意見をまとめました。

<盛岡自転車会議主催ワークショップでの主な意見>

健康・環境面からの自転車利用促進

- ・健康に良いことをPR
- ・体にいい乗り方をPRする。
- ・自転車を利用したトレーニング法を紹介する。

取り締まり強化

- ・警察の取り締まり強化を図る。
- ・交通指導員の権限強化を図る。
- ・実情に合った法律の見直しを行う。

放置自転車禁止区域拡大

歩行者との分離

- ・歩道から自転車を下ろすべき。

工夫による走行空間確保、自転車の視点での道路整備

- ・自転車専用レーンの整備をする。
- ・自転車通行帯の設置、カラー舗装化をする。
- ・歩道、路側帯の段差解消をする。

商店街等における自転車駐輪場確保、附置義務化

- ・大通、肴町の通りに自転車専用駐輪場整備を行う。
- ・駅、バス停での駐輪場整備を行う。

自転車の点検整備の促進

自転車管理の徹底

天候に合わせた適切な利用

- ・傘さし運転をやめさせるために学校等でカッパ所有を義務付ける。
- ・雪のときは乗らない。

地域・家庭・学校を通じたマナー向上

- ・小・中・高のルール、マナー教育を徹底（自転車教育）を図る。
- ・高校生は免許制にする。

自転車安全利用条例制定

(詳細は、「参考資料」を参照下さい。)

④ 市民意見の整理

WS及び提言から自転車に対する市民意見をまとめると次のとおりとなります。

<盛岡市総合交通計画WS>
 自転車の利用促進・中心市街地活性化に対して
 身近な交通手段
 走行空間，駐輪場確保
 他交通手段との連携強化
 雨天・冬季の代替手段確保
 自転車の視点での道路整備
 自転車利用者のマナー向上
 自転車税等の導入も

<夢 100年シンクタンク提言>
 市民，行政，企業・商店・学校のそれぞれの立場での取り組み
 自転車整理，マップ作成等の市民ボランティア
 企業における社用自転車による業務利用促進やマナー向上
 利用状況に即したマナー教育を学校が実施
 ボランティア隊への協力
 市民・企業等の活動に対する行政のバックアップ

<市民団体WS>
 健康・環境面からの自転車利用促進
 取り締まり強化
 放置自転車禁止区域拡大
 歩行者との分離
 工夫による走行空間確保
 自転車の視点での道路整備
 商店街等における自転車駐輪場確保，附置義務化
 自転車の点検整備の促進
 自転車管理の徹底
 天候に合わせた適切な利用
 地域・家庭・学校を通したマナー向上
 自転車安全利用条例の制定



<健康・環境面からの自転車利用促進>
 他交通手段との連携強化
 業務への利用拡大 等

市民，行政，企業・商店・学校のそれぞれの立場で取り組む

<歩行者等他交通機関との分離>
 工夫による走行空間確保
 自転車の視点での道路整備 等
 <放置自転車対策>
 商店街等における自転車駐輪場確保，附置義務化
 放置自転車禁止区域拡大
 自転車管理の徹底 等
 <自転車利用者のマナー向上>
 地域・家庭・学校を通したマナー向上
 取り締まり強化
 天候に合わせた適切な利用
 雨天・冬季の代替手段確保 等
 <自転車利用者の責務>
 自転車の点検整備の促進
 ボランティアとしての整理等への参加 等

5. 自転車に対する行政の動向

(1) 国における動向

① 道路交通法の改正による自転車利用者対策

警察庁においては、平成18年度に道路交通法を改正し、増加する交通事故に対する対策の一つとして自転車利用者のルール遵守の徹底、自転車の通行環境整備を柱に自転車利用者対策を次のとおり定めました。

3 自転車利用者対策の推進

現状

- ・ 多様な利用者層が多様な用途で利用
- ・ 自転車の専用通行空間の整備が不十分

- 自転車の関連する事故の増加
H8: 139,725件 → H18: 174,262件 (1.2倍)
- 自転車の無秩序な通行実態(自由な歩道通行)



対策

自転車の交通秩序回復のための総合対策を推進

- ・ 自転車利用者のルール遵守の徹底
 - ・ 自転車の通行環境整備
- 車道通行の原則を維持しつつ、普通自転車が例外的に歩道通行できる要件等を明確化
 - 歩行者の安全を確保するための自転車に対する警察官の指示処分を規定
 - 地域交通安全活動推進委員の活動内容の見直しによる街頭活動の活性化
 - 児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務の導入

② 国土交通省の動向

国土交通省道路局においては、本年6月に「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を開催し方向を取りまとめ、緊急対策として次の取り組みを行うこととしています。

(1) 車道対策

道路構造や交通量、駐車車両の状況等を踏まえ、道路空間の再配分により自転車専用の通行空間が確保可能な場合には、自転車道の整備、自転車専用通行帯の設置、車道左側のカラー舗装等の分離対策を行う。

併せて、駐車対策や路上工事等により走行性を確保する。

(2) 歩道対策

① 歩道の容量が十分にある場合

歩道においてカラー舗装等による分離を行い、自転車の走行帯を歩道上で確保する。

② 歩道の容量が十分でない場合

a) 歩道を自転車通行可としている場合

注意看板や指導啓蒙等により、歩行者優先、車道寄りの通行等のルールの徹底を図る。

また、歩行者の安全確保が困難な場合は、歩道の自転車通行可の介助を検討すると共に、解除した場合は、歩道上では自転車を押して歩くよう、注意看板設置や指導啓蒙等を実施すること。

b) 歩道を自転車通行可としていない場合

歩道上では自転車を押して歩くよう、注意看板設置や指導啓蒙等を実施すること。

(3) 推進体制の確立

自転車の通行環境の整備には、警察と連携した対策を中・長期にわたり計画的に推進する必要があることから、緊急対策の実施と並行して既存組織を活用するなどして、道路管理者と警察の連携体制を早期に確立すること。

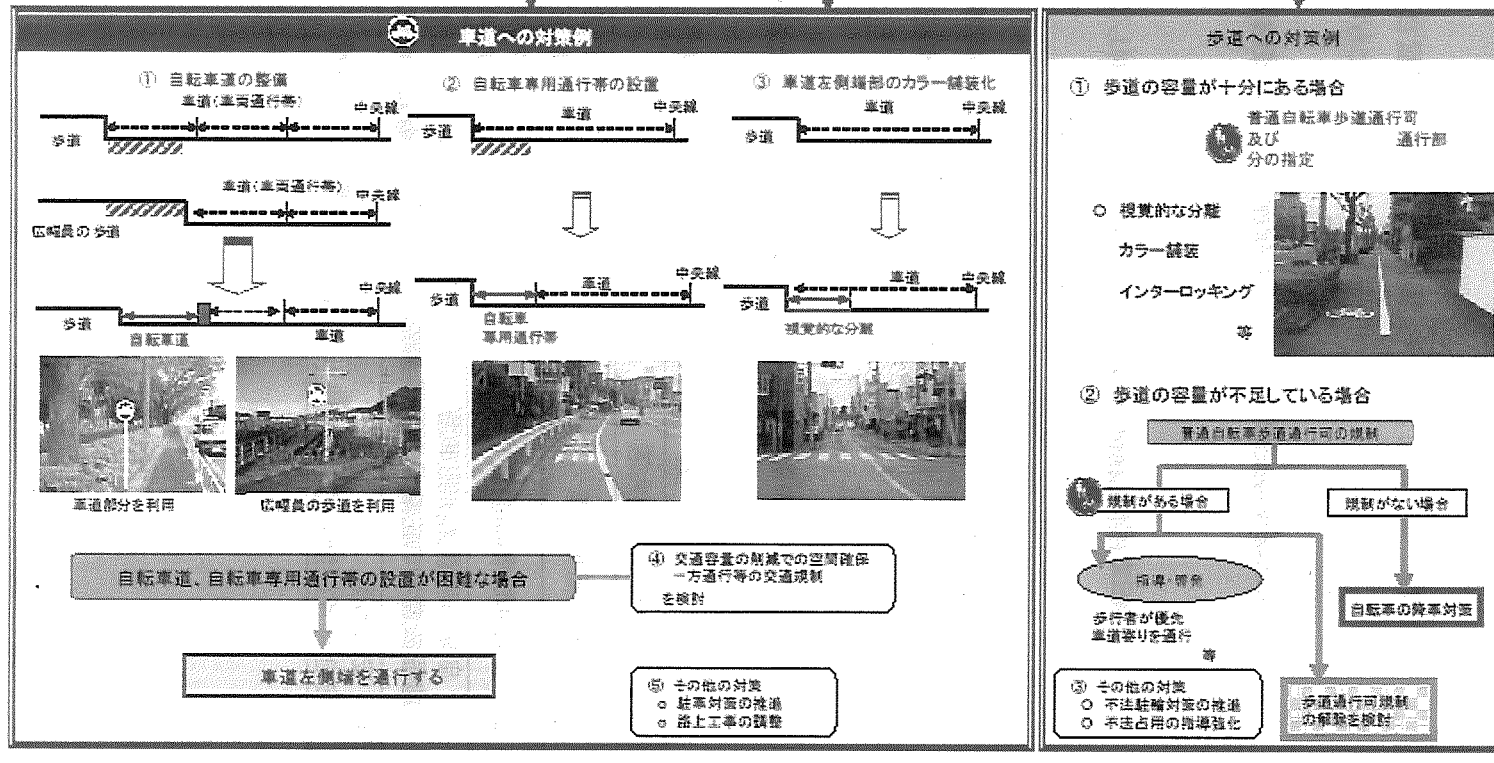
(4) 計画的な整備の推進

平成20年度以降に実施する対象路線、事業内容について協議の上、計画的に環境整備を推進すること。

自転車の通行環境に係る緊急対策の実施フロー図

車道上における自転車通行の危険

歩道上における自転車と歩行者の衝突



(2) 他都市の取り組み状況

他都市においては、大きく次の内容について条例が制定されています。

- 放置自転車対策： 駅前等における放置自転車禁止区域の設定や処理等について定めたもの。
- 自転車駐輪場設置： 市で設置している駐輪場の設置、管理運営等に関する条例
- 自転車附置義務駐車場： 大規模な建築物に対して、自転車駐車場の設置を義務付ける条例
- 安全条例： 行政、利用者等の自転車の安全利用に対し、ヘルメットの着用義務や防犯登録の責務等を定めた条例

また、これらの条例を制定している都市は、次のとおりとなっています。

表 自転車に関する条例の制定状況

条例内容	備考
1. 放置自転車対策	青森、秋田、仙台、山形、福島、札幌、新潟、つくば、横浜、他
2. 自転車駐輪場設置	青森、秋田、仙台、山形、札幌、新潟、つくば、水戸、松戸、横浜、前橋、町田、他
3. 自転車附置義務駐車場 (施設設置者の駐輪場の設置義務)	秋田、仙台、山形、福島、札幌、新潟、つくば、横浜、松戸、高崎、岐阜、他
4. 安全利用 (安全利用に関する意識向上、対策)	板橋区、京都府

資料：インターネット調による。

6. 既定計画における自転車の位置付け

(1) 自転車に関する盛岡市の既定計画の整理

市における自転車に関連する既定計画は、次の計画が定められています。

名称	策定年度	概要
盛岡市総合計画	H16.12	「人々が集まり・人に優しい・世界に通ずる元気なまち盛岡」をキャッチフレーズに、まちづくりの基本理念や計画を定めています。
盛岡市総合交通計画	H19.7 (予定)	「ひと・まち・環境にやさしい総合交通計画」をテーマに、これからの盛岡の交通のあり方を、各種施策等のソフト面と施策を支える道路整備等のハード面を一体とした総合的な計画を定めています。
第8次盛岡市交通安全計画	H19.3	交通安全対策基本法に基づき、H18年度から5年間に講ずべき施策の大綱を定めたもので、この計画に基づき関係機関において施策を具体的に定め、協力に実施していくこととしています。
盛岡市環境基本計画	H12.3 H19.3 (改訂)	「未来につなぐ豊かな緑・清らかな水・うるおいのある盛岡」をテーマに、基本目標、施策の方向性及び環境に配慮する上での指針を定めています。

(2) 既定計画における自転車の位置付け

① 今後の市の交通に対する基本的考え方

市においては、交通渋滞を円滑にするためオムニバスタウン事業によりバス交通の利用促進に取り組んできましたが、より厳しい財政状況や高齢化、環境問題等を背景に、バスを中心とした交通を総合的な交通体系へ向上させるため、「マイカー利用の抑制と公共交通機関・自転車利用の促進」を今後の盛岡市における交通のあるべき姿の基本に位置付けています。

② 各計画における自転車の位置付け

a) 交通手段としての自転車の位置付け

自転車は、特に朝夕の通勤通学、帰宅時間帯における渋滞対策のための単独としや公共交通機関と組み合わせた交通手段、中心市街地の活性化に資する交通手段として位置付けられており、次の施策を推進することとしています。

通行空間の確保による安全な利用促進と駐輪場の確保

駅等における乗り換えのしやすさの向上

利用者のルールの徹底によるマナーの向上

冬季における交通安全からの利用を控え公共交通への乗換え

b) 環境の視点での自転車の位置付け

自転車は、次の視点で環境にやさしい交通手段として、近距離を中心に利用促進を図ることとしています。特に、最近では、盛岡市においても光化学オキシダント対策が求められており、様々な原因が言われていますが、私たちの自動車に対する使い方も一因と考えられます。

大気汚染や悪臭を発生させず、きれいな空気を守る

騒音や振動がなく、まちの静けさを守る

エネルギーを必要とせず、エネルギー有効活用に寄与する

一方で、「快適で心豊かに暮らせるまち」の実現に向けて、人に優しい歩行空間を創出するために「自転車駐輪場の整備などによる放置自転車対策を進める」ことも位置付けられています。

c) 自転車に対する交通安全対策

自転車については、第8次交通安全計画の重点施策として次の対策を位置付けています。

自転車による交通事故や迷惑行為を防止するため、灯火の点灯や反射材の取り付け、交通法令の遵守とマナー向上のための広報・啓発活動強化を図る。

特に、自転車乗車中の携帯電話の使用は、交通事故の危険性が高いことから、啓発活動や指導を強化する。

また、次の対策を図ることとしています。

自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離のための自転車走行空間の確保

放置自転車対策のための関係機関の協力による整理・撤去等の推進

自転車利用者に社会的責任の自覚を促すための広報活動

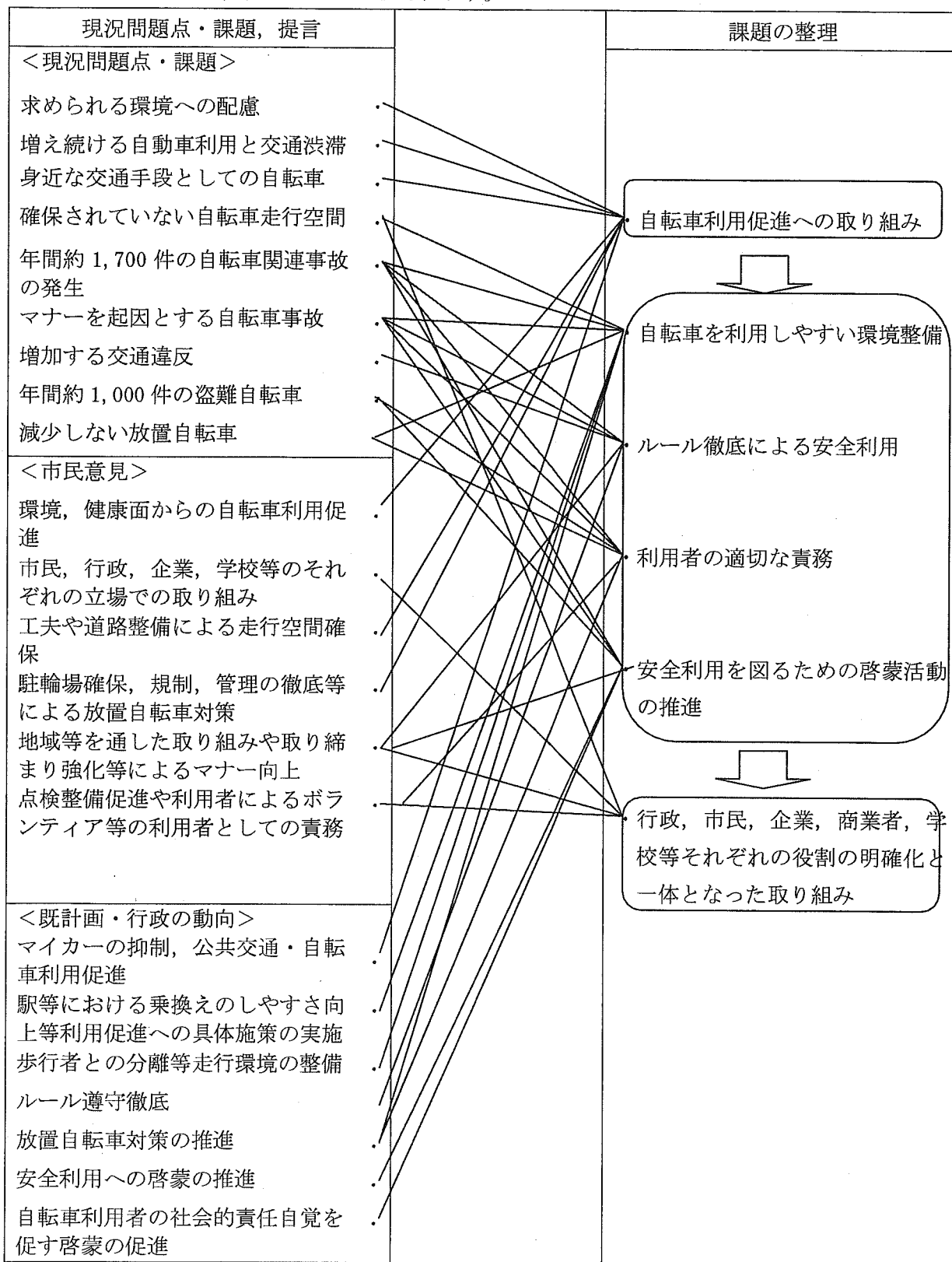
自転車を中心に中学生、高校生を主体とした交通安全教育の振興

点検、反射材、幼児向けヘルメット着用促進の啓発

交通指導員による指導強化体制

7. 自転車利用に対する課題の整理

自転車の現況，市民意見，既定計画や行政の動向から盛岡市における自転車利用に対する課題は，次のとおり整理されます。



< 参考資料 >

1. 盛岡自転車会議主催ワークショップ各班のまとめ
2. 道路交通法の一部を改正する法律（概要）
（平成 19 年 法律第 90 条に基づく概要）
3. 「自転車走行環境の整備に関する取り組み内容について」
（平成 19 年 7 月 12 日 国土交通省道路局通知）

自転車ワークショップ第1班

第2回ワークショップ (H18.7.11) のまとめ
 参加者〜武蔵さん、日影さん、佐藤さん、深沢さん、河野さん
 藤島

良いところ
 を伸ばし悪い
 ところを
 直すには

利用促進

公共交通機関や自転車利用の場合は施設でポイントやお金をたまり 自動車には払わない	自転車を利用したら地域通貨を	健康に関して目標を持つ
天候に応じた交通手段を使う(晴れた日は自転車)	快適さを皆で感じる	マナー 派を教育 地域方の活用
小さいときから親子で自転車に乗る	サイクリングをPRしながら風景を見る	通勤距離 5km以内は基本的に自転車通勤
高校生は免許制に	職場にシェアフォームを	堂々と二人乗りできるように (構造も)
場外や状況に応じた注意	自転車通勤ラーを事業所に設けてもらう	市内自転車レース開催 「メッセージアップーム」のように ツール・ド・東北
カッコいいレインウェアをスポーツメーカーにデザインしてもらう	高校生に幼児と二人乗りしてもらう (妊婦の気持ちを未だ理解してもらうように)	

道路

道路整備はそんなに希望できない 道路の使い方	自転車通行可の歩道の場合切り下げをできるだけ少なくする
自転車の駅みみたいな小休施設の整備	交差点部の自転車だまり
自転車専用レーンの整備 (車道を狭くしても)	自転車専用道
	歩道と自転車通行場所と車道をボールでくぎる (段差をなくす)

駐輪

商店などで駐輪場をつくることを義務化する	駐輪スペースが商店街に必要
放置してある自転車は処分できる権限を市にもたせる	駅には駐輪場設置を義務化する
フェザンの駐輪場の開放	駐輪場はレンガ敷きにする
大通りのパーキングチケットを廃止して駐輪場にする	

自転車のこと

自転車に風防をつける 雨でもOKだ	パンクの出張修理サービス	傘の取り付け器具の普及	自転車キーの改善
----------------------	--------------	-------------	----------

自転車ワークショップ 第2班

第2回ワークショップ (H18.7.11) のまとめ～良いところを伸ばし、悪いところを直すには

参加者～ 伊勢さん、斉藤さん、田中さん、村松さん、戸田さん、橋川さん



サイクルトレイン サイクルバス

列車に自転車を持ち込めるようにする
(遠くまで行けない)
駐輪が楽

バスに乗せる余裕をつける

パーク&ライド レンタサイクル

パーク&ライドで自動車を荷車から減らす

共有自転車(乗り捨て)の事業化(レンタサイクル)

自転車に誇りを

「自転車ショー」を開催する(高級自転車をもっと知るべき)

駐輪

路上駐輪禁止区域を設ける、増やす(取り締まる)

駐輪場を増やして、路上駐輪を排除

駐輪場に駐輪スペースを義務付ける(そのスペースの代金を誰が払うか)

空き店舗、空き地を利用した駐輪場の設置(誰が管理するか)

駐輪場を増やす

傘さし

中・高校で自転車使用許可の際カッパ所有を義務付ける

傘さし運転防止のためのおしゃれなカッパ(ポンチョ)の開発

学校に置きカッパや置きポンチを常備する(着ないと嫌さない)

教育

小・中・高校は免許制にする(大学もかな)

小学校でやっている交通安全教室を中学校・高校でも義務付ける

自転車月間(5月)に交通法規のキャンペーンをする

交通安全教室の開催

小中学校で交通安全を行う

中学校、高校生の実地走行によるルール、マナー学習

提言

歩道からおろすべき(感同ルールをつくる)感同だけでも

道路の定義をゆるくして自転車レーンを

歩道に歩行者専用表示をしたらよい

「歩行者・自転車」の信号機は自転車も車の意識をあいまいにしている

モラル向上

自転車の法律がいかん知られていないか(知っているで守っていないのか調査が必要)対策を立てる

自転車も違反すると罰則があることの注意

違反している人にはやさしく注意

なごむようなレッドカードを市民に配布

取り締まり強化

交通指導員の権限強化(民間による駐車違反取締りがあるように)

取り締まり強化

取締りを増やす(何とんでもこれが一番)

実情にあった法律の見直しをしてほしい(取締りを厳しくする段階として)

道路の改良

自転車が快適に走れるよう道路の端の段差をなくす

道路に1~1.5mの自転車通行帯を作る

路肩帯の段差をなくす(端までフラットな道路)

広い歩道には自転車レーンの設置を

自転車の走行環境を整える

歩道の段差をなくす

自転車ワークショップ第3班

第2回ワークショップ (H18.7.11) のまとめ
 参加者へ岩井沢さん、大槻さん、片岡さん、佐々木さん、田村さん、
 栗さん、宇佐美

良いところをさらに良くするには

悪いところを良くするには

健康

健康によい
 ここのPR

職場において
 健康指導強化

自転車を利用した
 トレーニング方紹介

カロリー消費計付
 の自転車を販売

自転車の魅力向上

フレームの形や色
 など、好きなよう
 にカスタマイズで
 できる自転車

整備不要の自転車
 開発

もっと使いやすい
 自転車の開発

自転車購入時に定期
 点検バックをつける

安い中古自転車

ガソリン価格上昇

マナー

交通ルールの
 教育・習得の

危険な場面の
 体験会

小中高のマナー
 教育を徹底

自転車に罰則
 があることを
 知らせる

左側通行宣言

無灯火をなくすため
 のオートライト販売

実情に即した
 ルールの見直し

厳格な罰則の適用

法令の改正

駐輪

駐輪場情報

適切な駐輪場

駐輪場確保

空き地の駐輪場活用

バス停の近くに駐輪場を設置

駅西口の空き地を無料駐輪場に

ハード面

メイツのような自
 転車道があれば、サイ
 クリングツアー
 ができる

進入禁止がなく自
 由に走行

狭いところにも入っ
 ていける

自転車優先信号機

サイクルトレイン etc

サイクルトレイン

バイクバス

レンタサイクルを
 使いやすくする

自転車考えた計画

出勤時に自転車優先
 レーンを設置

自転車走行帯のカラー化

ガソリン税の一部を自転車
 用インフラ整備に向ける

歩道の設法解消

歩道の連続化

標識を解りやすく

自転車道の整備

歩行者と自転車の
 走行スペース
 を分ける

サイクリング道路に
 トイレを整備

サイクリング道路
 の車両進入防止帯
 を減らす

路側帯の整備

サイクリング道路を橋で
 寸断しない

ソフト策

自転車ガイド(イン
 ストラクター)導入

コンビニなどに空
 気入れを無料設置

自転車通勤手当支給

楽しく盛岡の街を
 周遊できるマップ

自転車利用者に商
 店街で利用できる
 ポイントを与える

歩行者に優しく

自転車安全利用
 条例の策定

ソフト策

自転車の点検整備

サイクルトレイン導入

観光案内に自転車
 で回るコースを設定

レンタサイクル取扱店を増やす

自転車そのもの

低価格な電動自転車

自転車の点検整備

自転車「簡易整備教室」開催

自転車ワークショップ第4班

第2回ワークショップ(2006.7.11)「自転車が利用しやすいまちづくり」
 参加者～佐々木さん、吉田さん、細川さん、一益森さん、田口さん、
 小川さん、吉山さん、加藤

雨や雪の時は

- 雪の時は乗らない
- 雪道はサドルをさげる。危ないところは降りて押す
- 高校で雨に日はカッパを奨励。ポンチョ、ファッションカッパ、デザインを提案
- アヤヤに着せてPR

自然に優しいので

- 県・市役所職員、5k未満は自転車
- ガソリン代をもっと値上げする
- 通勤手当、自転車の人に増額
- 通勤手当、自家用車を一番不利に

より健康に・さらに快適に



- 走って気持ちよい景観
- 快適に走れる道をもっと多く
- サイクリングロード、ネーミングに工夫を

股関節を使ってこぐ

体にいい乗り方をもっとPR

自転車に乗ることの“かっこよさ”をもっとアピール

マナー

私たちは、どうやって
 見たんだらう?



- いろんな人が注意する
- みんなが指導員運動
- 指導員を増員して指導にあたる
- 気づいた人が謙虚に注意
- カゴに「自転車は左側通行」ステッカーを貼る
- たまには警察の取り締まり
- こわい人も必要
- マスコミ マナー週間一斉にPR
- 高校生に対する指導を徹底する(学校指導)
- 高校で教室
- 高校生に免許を取らせる
- 小中高で道路を使って自転車教室
- 自転車講習を必ず受けさせることを条件として乗車
- (左通行厳守)学生は学校で社会人は警察や広報で繰り返す
- オートライト標準装備にする

手堅

- 折りたたみ自転車を推奨する(自動車に載せられる)
- サイクルトレイン サイクルバス
- すぐ捨てられるので値段を高く(3万円以上)
- 自転車にICチップ
- 自転車も登録制にする(車検証みたいなもの)

駐輪

- 放置禁止区域を増やす・駐輪場の確保
- 駅前駐輪場。道路の反対側まで地下道があったら利用しやすい
- 駅周辺の自転車道路の整備。駐輪場整備
- 大通り、香町の通りに自転車専用Pを
- 小さく多目的の駐輪場
- バス停そばに無料の駐輪場の設置
- 自治会で設置している例あり
- 駐輪場付置義務条例の制定

道

- 自転車走行帯確保
- 道路拡幅説明会などでみんなの応援ほしい
- 自転車レーン(冬は雪置き)を車道に確保しカラーリングする
- なんとなく自転車道。色分けで表示
- 歩道通行を一部制限する
- 股差解消に、部品を取付ける

でも、考えてみて

- 自転車は歩行者にとって、強者
- 「駅から遠い」どれくらいなら近いの?
- どのくらいまでなら歩ける?
- 自転車の我慢の限度は?

道路交通法の一部を改正する法律(概要)について

政府目標: 24年までに交通事故死者数を5,000人以下に

第8 次交通安全基本計画: 22年までに交通事故死者数を5,500人以下、交通事故死傷者数を100万人以下に



悪質・危険運転者対策

<一部を除き、公布から3月以内に施行>

- 飲酒運転に対する制裁の強化
 - ・ 飲酒運転に対する罰則引上げ(酒酔い: 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金等)
 - ・ 飲酒検知拒否罪に対する罰則引上げ(3月以下の懲役又は50万円以下の罰金)
- ・ 免許の欠格期間の延長(上限を10年)
※ 公布から2年以内に施行
- 飲酒運転の周辺者に対する制裁の強化
 - ・ 飲酒運転の幫助罪として処罰されている車両又は酒類の提供行為の厳罰化
 - ・ 飲酒運転をする車両への要求・依頼しての同乗行為の禁止
- 救護義務違反(いわゆる「ひき逃げ」)に対する罰則引上げ(10年以下の懲役又は100万円以下の罰金)
- 運転免許証提示義務の見直し

高齢運転者対策等

<公布から2年以内に施行>

- 75歳以上の高齢運転者の免許証更新時における認知機能検査の導入
 - * 検査結果に基づいた高齢者講習を実施
 - * 検査結果等が一定の基準に該当する場合には臨時適性検査を実施
- 高齢者講習を受講することができる期間を更新期間満了日の6月前に延長

現在、高齢者講習は70歳以上の運転者が免許証更新時に受講しなければならないこととされている

<公布から1年以内に施行>

- 75歳以上の高齢運転者の自動車運転時に高齢運転者標識の表示義務付け
- 聴覚障害者の自動車運転時に聴覚障害者標識の表示義務付け

自転車利用者対策

<公布から1年以内に施行>

- 普通自転車が歩道通行できる要件の明確化
- 地域交通安全活動推進委員の活動内容の見直しによる街頭活動の活性化
- 児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務の導入

被害軽減対策

<公布から1年以内に施行>

- 後部座席シートベルトの着用義務付け

その他所要の規定の整備

平成19年7月12日
国道企第39号
国道国防第69号
国道交安第27号

北海道開発局建設部長 }
各地方整備局道路部長 } 殿
沖縄総合事務局開発建設部長 }

国土交通省道路局企画課長
国道・防災課長
地方道・環境課長

自転車走行環境の整備に関する取組内容について

平成19年7月12日付国土交通省国道交安発第26号により道路局長から通知された「自転車走行環境の整備について」において記載されている道路管理者と警察が連携し取り組む自転車の走行環境整備の取組内容について、以下の通り通知する。

なお、本内容については警察庁と調整済みであり、都道府県警察には警察庁交通局長より同旨の内容が通達されていることを申し添える。

記

(1) 緊急対策の実施

警察における事前の点検に基づく抽出箇所を中心に警察と合同で現地調査を行い、平成19年度中に緊急的に対策を実施（着手を含む）すべき箇所を選定の上、警察と共同して順次対策を講じること。

警察では、「自転車の通行に係る危険箇所について（平成19年2月19日付け警察庁丙規発第7号）」に基づき、普通自転車歩道通行可の道路及び駅・市街地・学校周辺等、自転車が集中する施設からおおむね半径500m以内の歩道が設置されている道路（以下、「点検対象道路」と言う）について、自転車の車道通行の危険性や自転車と歩行者の輻輳による危険性が考えられる箇所を点検し、自転車の通行について危険と思われ検討すべき箇所を抽出している。

緊急的に対策を実施すべき箇所とは、

- ①「車道上における自転車通行が危険と考えられる箇所」
- ②「歩道上における自転車と歩行者の輻輳があると考えられる箇所」

をいう。

対策の実施に当たっては、危険性の高い箇所を優先するものとし、上記①の対策箇所（上記②との重複部分を除く）にあつては次に示すアの対策を、上記②の対策箇所にあつてはア及びイの対策を実施すること。あわせて、道路構造や交通実態に配慮した規制の見直し等も実施すること。（別添1「自転車の通行環境に係る緊急対策の実施フロー図」参照）

ア 車道対策

道路構造、交通量、大型車両・自動二輪・原動機付自転車の混入率、駐車車両の状況等を踏まえ、道路空間の再配分により自転車専用の通行空間が確保可能な場合（一方通行規制を実施する場合も含む）には、自転車道の整備、自転車専用通行帯の設置又は車道左側端のカラー舗装化等による視覚的分離対策を行うこと。

なお、対策を実施した箇所においては、実施後に駐車対策の推進や路上工事の調整等により自転車通行空間の確保対策を実施すること。

イ 歩道対策

(7) 歩道の容量が十分にある場合

道路構造に応じて普通自転車歩道通行可規制及び普通自転車の歩道通行部分指定の交通規制を合わせて行うとともに、カラー舗装等による視覚的分離対策を行うこと。

(4) 歩道の容量が不足している場合

a 普通自転車歩道通行可規制を実施している歩道

注意喚起看板の設置や自転車利用者に対する指導・啓発を実施し、

歩道における歩行者優先、車道寄り通行等のルールの徹底を図ること。

また、歩道における輻輳が常態化しており歩行者の安全確保が困難と認められる場合は、普通自転車歩道通行可規制の解除について検討すること。なお、普通自転車歩道通行可規制を解除した場合は、歩道上では自転車を降車して押して歩くよう注意喚起看板の設置や自転車利用者に対する指導・啓発を実施すること。

b 普通自転車歩道通行可規制を実施していない歩道

歩道上では自転車を降車して押して歩くよう注意喚起看板の設置や自転車利用者に対する指導・啓発を実施すること。

ウ 報告等

緊急対策箇所の選定状況については年内を目途に取りまとめることとしているが、当面の取組み状況について平成19年9月末までに報告すること。また、緊急対策の実施状況については平成20年3月末までに報告すること。なお、報告要領等については別途指示する。

(2) 推進体制の確立

自転車の通行環境を整備していくには、警察と連携した対策を中・長期にわたり計画的に推進する必要があることから、緊急対策の実施と並行して、都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等の既存組織を活用するなどにより道路管理者と警察の連携体制を早期に確立すること。また、体制の設置状況については平成19年9月末までに報告すること。なお、報告要領等については別途指示する。

(3) 計画的な整備の推進

上記(2)の推進体制において平成20年度以降に実施する対象路線、事業内容について協議の上、計画的に環境整備を推進すること。なお、自転車の通行環境の具体的な在り方及び道路管理者、警察、市町村等が連携して自転車の通行環境の整備を実施するモデル地区の指定について警察庁と協議中であり、詳細については別途指示する。

以上

自転車の通行環境に係る緊急対策の実施フロー図

別添 1

車道における自転車通行の危険

歩道上における自転車と歩行者の混雑

