

6 自転車安全利用の総合的な取り組み

本章では、第Ⅱ期計画期間における取り組みを示します。今後の施策の方向を示す内容であり、「自転車ルール徹底」「自転車利用促進」「自転車駐車場空間の整備」「放置自転車対策」の4つを軸に詳細な施策を記します。

6 自転車安全利用の総合的な取り組み

(1) の掲載イメージ

(1) 自転車ルール徹底

自転車事故の防止においては、交通安全への意識が交通事故防止において大きな課題になっています。自転車利用の利用においては、被害者・加害者にならないための守るべきルールのうち、特に重要な5つをあげた「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定）があります。

自転車ルールにおいては、「自転車安全利用五則」を基に、関連計画である交通安全計画の推進との調整、学校関係者や地域住民、関係機関と連携により、自転車利用者の交通安全意識向上や交通ルールに関する正しい知識を持つための啓発活動を行っていきます。

1. 車道が原則、左側通行 歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライト点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメット着用

●幅広い年齢層に向けた自転車安全教室の実施

これまで、管轄の警察署などとの連携により、市内の小中学校を対象にした自転車安全教室や、防災フェスタといったイベントにおいて、自転車シミュレータ等体験型の啓発稼働を実施してきました。自転車乗車中事故はだれにとっても起こり得るものであり、市内のイベントを活用しながら、児童や高齢者のみならず、幅広い年齢層を対象に啓発を行い、自転車ルール・マナーの周知を図っていきます。

●関係機関との連携による街頭啓発活動の実施

交通安全協会や管轄の警察署と連携し、国立駅前など自転車が多い場所で啓発活動を実施し、自転車利用時のヘルメット着用の推進、自転車事故に伴う損害賠償に対応する保険等の加入促進、自転車安全利用五則等、交通安全意識の向上を図っていきます。

●道路上における注意喚起

自転車ナビマークや歩道における自転車押し歩きを啓発する置き看板、通学路における交通看板の設置等、視覚的にわかりやすい注意喚起を行っていきます。これまでの事故発生状況を分析しながら、より効果的な箇所における注意喚起を図っていきます。

(2) 自転車利用促進

(2) の掲載イメージ

自転車利用における安全への周知を行いながら、快適性や利便性、健康、環境などの課題に応じた自転車利用促進を図ります。

●シェアサイクルの実施支援

民間事業を支援し、シェアサイクルの利用促進を行います。観光、通勤・通学、買い物等、幅広いニーズに対応できるよう、市の施設や道路用地におけるレンタルポートの設置を支援します。また、各地域におけるニーズに対応できるようレンタルポートの高密度化を目指します。具体的には可住地面積の1km²に7ステーション（約57箇所）の設置を図ります。シェアサイクルは交通不便地域における公共交通機関の役割を担うことも期待されます。また、災害時の活用についても民間事業者と協議を行っていきます。

●高齢者が利用しやすい自転車のPR

高齢者の自動車免許証の返納に伴い、自転車利用の需要が増えることが想定されます。市内のイベントにおける啓発活動も活用しながら、高齢者でも利用しやすい、フレームの低い低重心設計の自転車等、安全で快適な自転車の情報提供を行っていきます。

●快適で安全な自転車走行環境の整備

自転車利用者にとって、走行環境の安全性や快適性は非常に重要です。交通安全計画との調整を行いながら、自転車、自動車、歩行者、それぞれの目線で、自転車乗用中事故の発生を抑制する安全な自転車走行環境整備を行っていきます。整備済みの自転車走行環境についても、いつでも安全で快適に自転車利用が行えるよう、適切な維持を行っていきます。

●自転車活用による健康増進

自転車利用は、環境に優しいだけでなく、健康増進や生活習慣病の改善に繋がります。また、自動車利用の抑制は交通渋滞緩和にもつながり、企業にとっては通勤手当の削減による経費削減効果も期待できます。

自転車利用の促進においては、交通安全の啓発活動と合わせて、自転車通勤の推奨や自転車を活用した健康づくりについての広報活動を行います。適切な自転車利用への理解を深め、多くの方の健康増進に繋がるよう自転車活用を推進していきます。

(3) 自転車駐車場空間の整備

(3) の掲載イメージ

自転車を快適に利用するためには、目的地でいつでもすぐ駐車ができる環境づくりを行っていくことが重要です。また、定期利用・一時利用の利用形態、大型自転車の普及についても考慮し、自転車利用者のニーズに合った適切な自転車駐車環境の創出を図っていきます。

●自転車駐車需要に応じた空間確保

各地域のニーズに応じた自転車駐車空間の確保を行います。自転車駐車空間においては、単に必要な台数を確保するのではなく、子乗せ電動アシスト付き自転車等の大型自転車専用スペース等、柔軟かつ効果的な整備を進めます。また、建物型の自転車駐車場においては、様々な事情により上層階の利用が困難な利用者専用のおもいやりスペースを整備します。

●自転車駐車場の利便性の向上

現在、市営自転車駐車場内の精算機・定期更新機については、現金のみの取り扱いとなっています。民営自転車駐車場では交通系 IC 等、他の支払方法が導入されている場所もあり、商業施設等における支払いでもキャッシュレス化が普及しています。市営自転車駐車場においても、交通系 IC や二次元コードによる支払い方法の導入を検討していきます。

●自転車駐車場整備の再考

東京都、国立市、立川市、東日本鉄道旅客株式会社において、踏切事故や交通渋滞の解消等を目的とした、JR・南武線の矢川駅～立川駅間の連続立体交差化計画を定めています。矢川駅周辺の自転車駐車場については、その整備形態を再考し、より良い自転車駐車環境の整備を図ってまいります。

●無料自転車駐車場に関する検討

国立駅東側に有料市営自転車駐車場がないことから、暫定的に大学通り無料自転車駐車場を設置しています。無料自転車駐車場においては、不要になった自転車の放置、自転車駐車マナー、大学通りの景観を損なう等の問題が生じており、別の自転車駐車空間確保による縮小等について検討を行っていきます。

(4) 放置自転車対策

(4) の掲載イメージ

過去と比較し、放置自転車は大きく減少しているものの、ここ数年は放置自転車の移送件数横ばいとなっています。特に国立駅周辺は、路面店が多くあり、自転車駐車空間の確保されていない施設も多いことから、放置自転車が発生しやすく、啓発・撤去活動をはじめとした放置自転車対策を継続的に行っていきます。

●放置自転車多発箇所における啓発員の見回り強化

放置自転車の発生箇所においては、特に多くの自転車が放置される箇所があります。警告札の貼り付けや移送の多い箇所を分析し、放置自転車を発生させないための見回りの強化を行っていきます。

●公園・緑地の放置自転車対策

放置自転車は、道路上のみならず、公園や大学通りをはじめとした緑地においても多く見られます。公園・緑地管理の主管課と連携を取りながら、広範囲な放置自転車対策を行っていきます。

●自転車駐車場設置状況等の情報提供

公開型 GIS『くにたちガイド』等を活用し、自転車駐車場設置等に関する情報提供による自転車駐車場利用促進を行い、放置自転車の抑制を図ります。また、撤去された放置自転車情報も発信し、引き取りの増加も図ります。

●幅広い時間帯における撤去活動の推進

放置自転車は飲食店の前で多く発生する傾向にあり、夜間は特にそれが多くなります。放置自転車対策においては、昼の時間帯のみならず、夜間における啓発活動や撤去活動も強化していきます。

●駅前放置自転車クリーンキャンペーンに合わせた啓発の実施

東京都の区市町村で毎年10月に実施される駅前放置自転車クリーンキャンペーンに合わせて、放置自転車の啓発・撤去活動の強化を行います。

本計画の最後には、施策等の評価方法（PDCA サイクル）について示します。また、計画の遂行における関係機関等との連携の必要性について記します。

（５）今後の計画評価と見直しの検討

（５）の掲載イメージ

本計画における各施策を着実に推進するため、PDCA サイクルの考え方に基づく評価を行うものとします。評価においては、「国立市自転車対策審議会」や「国立市自転車対策庁内検討会」と連携を図りながら、様々な視点による意見を集約し、より効果的な施策を行っていきます。尚、計画の見直しは5か年としていますが、施策や課題の状況に応じ、柔軟に計画の評価や再検討を行います。

Check（対策効果の評価）は、「国立市自転車対策審議会」及び「国立市自転車対策庁内検討会」にて行うものとします。また、計画の各施策においては、国、都、市民、警察、学校、関係機関等と連携しながら進めます。

図6-1 進捗管理のイメージ図（PDCA サイクル）

