

第6章 おわりに～計画の推進にむけて～

6-1 推進体制・計画の評価

(1) 推進体制

自転車利用環境の改善に向けて、行政は道路上における走行空間や乗継利用のための駐輪場を整備していくこととなりますが、それだけでは課題の解消につながりません。

例えば、走行空間の整備が実施されたとしても、自動車ドライバー、自転車利用者、歩行者など、それぞれがルールやマナーを認識し、道路を利用しなければ安全性を保つことができません。また、商業施設やオフィスなどの事業者においても、買い物、通勤などで自転車を利用する人たちに対して、どのような施設、利用形態であるべきかを考えなければ、歩道上の迷惑駐輪は解消されないと考えられます。

そのため、本計画で示した計画目標の達成に向けては、市や関係機関、自転車利用者だけではなく、事業者や自転車を利用しない市民に至るまで、様々な立場の人々が、課題解消に向けた取り組みに関わることが重要であり、市民、事業者、市及び関係機関が横断的で一体となったパートナーシップ体制により、効率的かつ早期の施策推進を図ります。

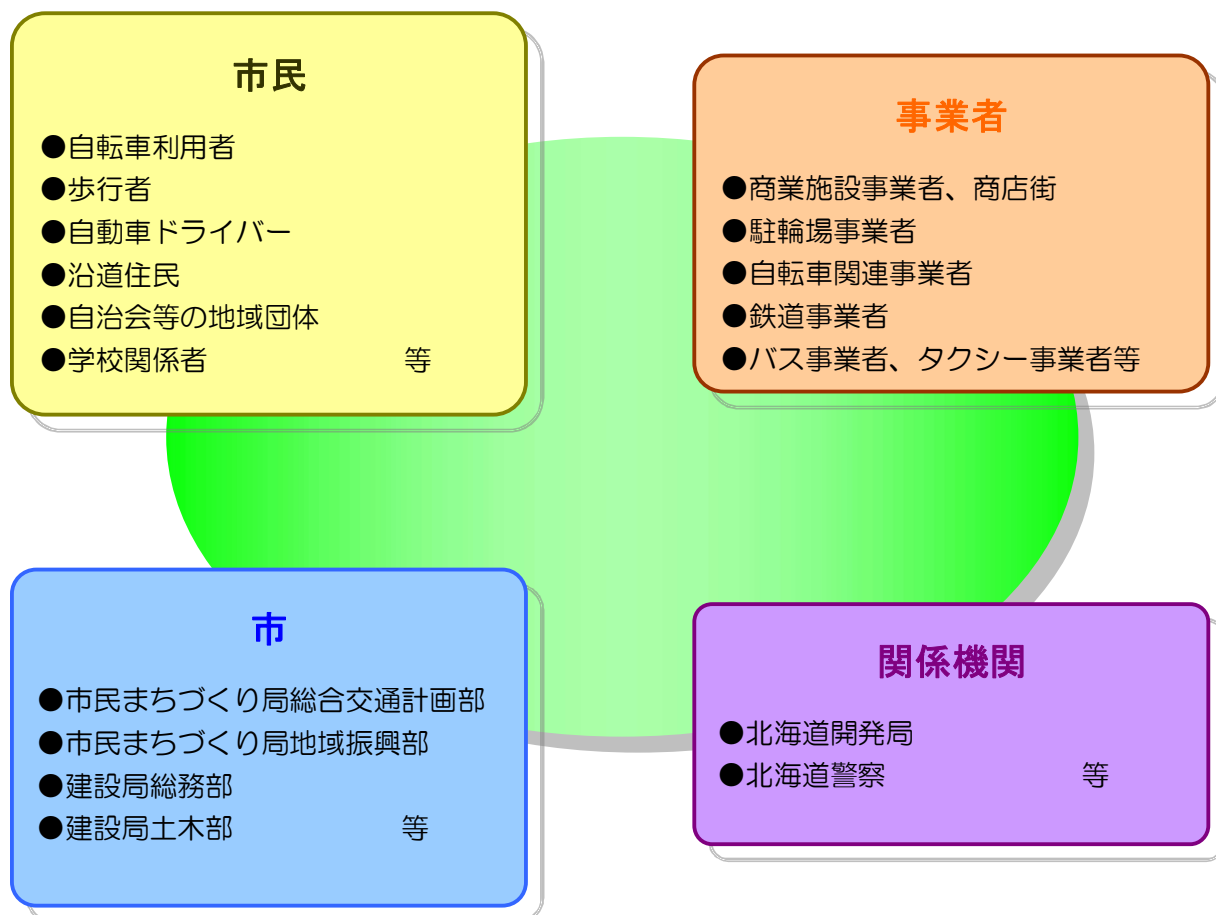


図 6-1 計画の推進体制

【計画の推進に向けて各主体が果たすべき主な責任】

市民

- 市民は、現在の交通ルール（違反例：歩道での暴走、信号無視、無灯火、車道の逆走など）を遵守するとともに、マナーの向上に努める。
- 自転車利用者は、貴重なまちの空間を占有する駐輪が、駐輪時間や場所により適正な費用負担が伴うことを自覚する。
- 自転車利用者は、盗難防止のための施錠を確実に実施するなど、管理責任をもって自転車を利用する。また、駐輪場では景観にも配慮して丁寧にとめるなど、利用者自身も気持ちよく駐輪場が利用できるような心がける。
- 自転車利用者は、安全基準を満たした自転車の選択や定期的な点検・整備を実施するとともに、保険を付帯したTSマーク制度を利用するなど、常に安全な状態で自転車の利用ができるよう心がける。
- 積雪期の自転車利用者は、道路交通や路面状況を考慮し、自身の安全確保のために必要な装備を整えるとともに、歩行者や自動車ドライバーに対しても迷惑とならないように配慮する。
- 自動車ドライバーは、本来自転車も車道走行することを認識し、自転車利用者を優先して安全に道路空間を共有するとともに、必要以上の路上駐車を行わず、自転車の安全な走行空間を確保するように努める。

事業者

- 自転車を利用する従業員や来客をかかえる事業者は、適切な規模の駐輪場を確保するなど、当事者意識を持って駐輪問題の解決にあたる。
- 事業者は、確保した駐輪場を施設利用者へ周知し、利用を促すとともに、従業員や顧客への自転車利用に関する理解・周知を図る。
- 自転車販売店等は、顧客に防犯登録や安全整備・保険に関する理解・加入を促すとともに、ルールの周知、マナーの向上について啓発活動を行う。

市・関係機関（行政）

- ルール・マナーの周知・啓発・指導に努めるとともに、自転車・自動車の交通違反を取り締まることや自転車放置禁止区域内の放置自転車を排除するなどの活動を進める。
- 既存空間を活用した駐輪場の整備や既存の道路構造でできる改善など、早期に効果が現れる施策については、速やかに実施する。
- 既存施設を有効に活用するなど、コスト意識をもって環境整備を進める。
- 法令の運用方法や自転車利用の先進事例等の研究や検討を進め、必要な施策を速やかに実現できるよう努める。
- 道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確にすることにより、歩行者・自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間の整備に努める。

(2) 計画の評価

計画の推進に向けては、施策実施の進捗や効果を的確に把握するために、施策実施の進捗状況を確認する自転車走行空間の整備延長などの「実施指標」に加え、自転車に関する事故減少などの市民が計画実施による効果を実感できるような「成果指標」を設定し、計画の評価・見直しを行いながら進めます。

なお、実施指標や成果指標の具体的な目標値については、平成 23 年度以降に策定予定のアクションプログラムの中で取りまとめを行う予定です。

表 6-1 計画の評価指標（案）

項目	実施指標(案)	成果指標(案)
全項目共通		<p>○自転車に関する交通事故件数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通統計事故データより、自転車に関連する交通事故、特に自転車対歩行者の交通事故件数の変化を把握します。 <p>○安全性に対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者及び歩行者の道路通行の安全性に対する満足度の変化を把握します。
自転車走行空間の明確化	<p>○自転車走行空間の整備延長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部及び駅周辺における自転車走行空間の整備延長の変化を把握します。 	<p>○走りやすさ・歩きやすさに対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車の走りやすさ、歩行者の歩きやすさに対する満足度の変化を把握します。
総合的な駐輪対策の推進	<p>○駐輪場収容台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部及び駅周辺における駐輪場収容台数の変化を把握します。 	<p>○放置自転車台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪実態調査データより、都心部及び駅周辺における放置自転車台数の変化を把握します。 <p>○駐輪状況に対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者及び歩行者の駐輪状況に対する満足度の変化を把握します。
ルール・マナーの効果的な周知と啓発		<p>○市民のルール・マナーに対する習熟度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者、自動車ドライバー、歩行者のルール・マナーに対する習熟度を把握します。

6-2 今後の進め方

「計画(Plan)に基づいて実施した施策(Do)が、『安全な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくり』という計画目標の達成に寄与しているかを確認(Check)し、社会情勢の変化にも対応しながら柔軟に自転車施策を見直して実行(Action)していく」というPDCAの考え方に基づいて、本計画の着実な推進を図ります。

具体的には、ホームページなどを通じて、毎年の進捗状況を公開していくとともに、3~4年の期間で成果指標による評価を実施し、必要に応じて計画を見直していくこととします。

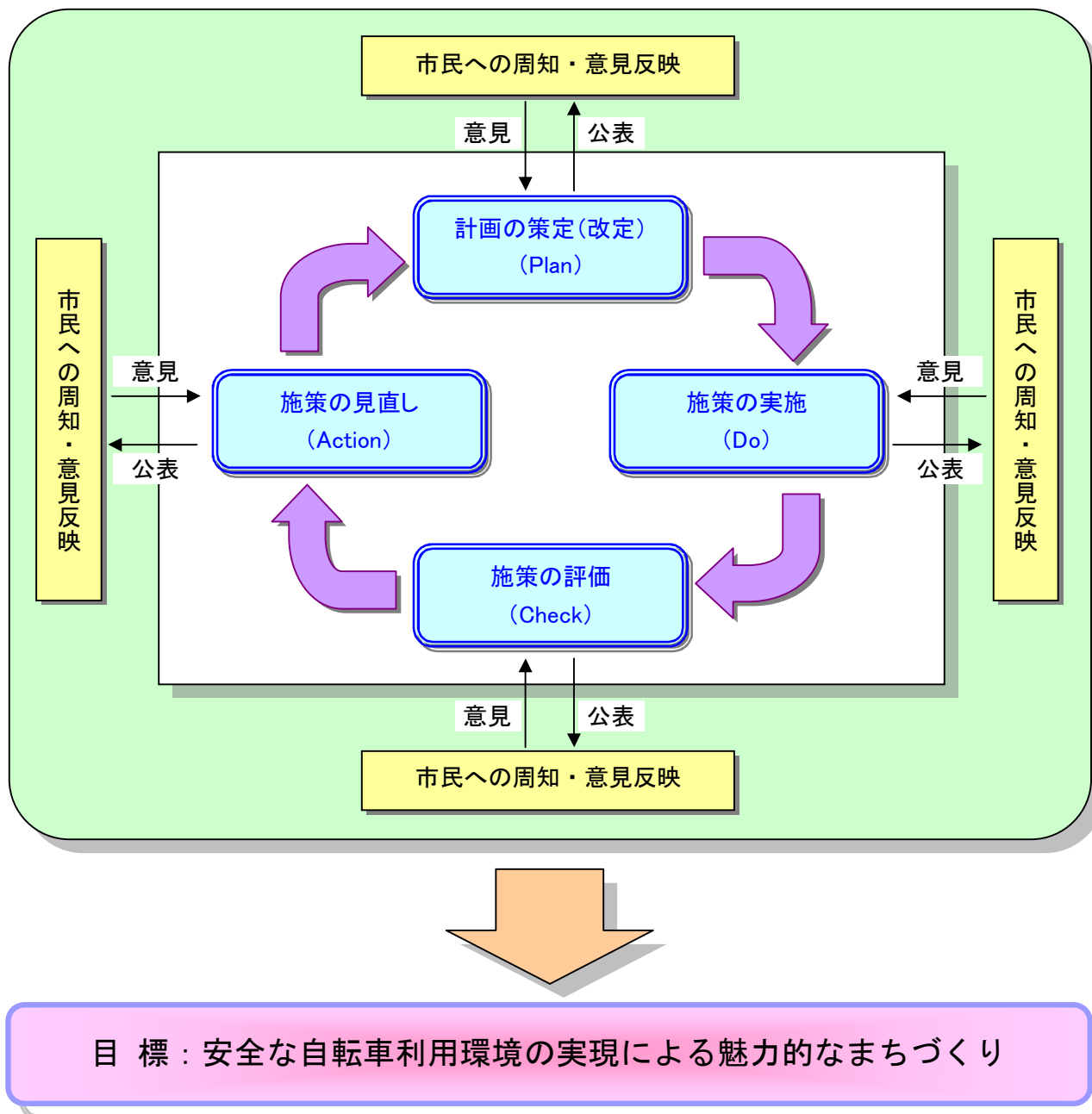


図 6-2 今後の進め方のイメージ