
松本市自転車利活用推進計画(仮) 策定に関する提言書

令和2年5月13日

松本市議会

目 次

1	はじめに	P 1
2	調査研究の経過	P 1
3	調査研究の内容	P 2
4	その他参考データ	P 5
5	調査研究より	P 7
6	提言	P 8
7	おわりに	P 9

1 はじめに

令和元年10月1日より、県は「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」を全面施行し、自転車損害賠償保険などへの加入が義務付けられました。また、国が平成30年6月に閣議決定した自転車活用推進計画では「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の形成」「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げ、達成に向け取り組んでいます。また地方公共団体においては2020年度末までに市町村自転車利活用推進計画を定めるよう求めています。

本市においては、レンタサイクルに続いて昨年4月からはシェアサイクルの運用が始まり、自転車の利活用がしやすい環境となってきました。そうした中で、今後本市においても自転車利活用推進計画の策定が考えられる事から、より良い推進計画となるよう提言するものです。

2 調査研究の経過

令和元年	7月31日	埼玉県さいたま市
	8月2日	静岡県静岡市
	9月12日	長野県
	10月24日	調査研究
	11月19日	調査研究
	12月13日	調査研究
	12月23日	松本工業高校生との交流授業の中での
	～26日	意見交換
令和2年	1月16日	調査研究
	2月6日	交通安全・都市交通課との意見交換
	3月2日	調査研究

3 調査研究の内容

(1) 埼玉県さいたま市

さいたま市は地形が平坦で自転車が使いやすい環境であり、駅までの自転車利用が非常に多く、世帯の自転車保有率は14大都市の中で83.5%と最も高い割合になっている。

このような現状の中で、さいたま市自転車のまちづくり推進条例において「自転車のまちづくり」とは、①自転車の安全な利用に関する意識の高揚②自転車通行空間の整備③自転車を利用したレクリエーション活動の充実に資するための基盤の整備（サイクリング環境の改善）④自転車の確保など、自転車を安全で快適に利用することにより、市民などが自主的かつ積極的に自転車を利用することが出来る地域社会を形成することをいい、目的・基本理念・責務や自転車の安全な利用など全27条の議員提出議案で制定された条例である。

さいたま市自転車のまちづくり推進条例は、議会の政策提言の機能強化を図る観点から議員個々の権能を結集し、会派等を超えて、より実効性の高い政策条例制定の実現に向けた検討を行うため、政策条例制定に関するプロジェクト会議を設置し、約1年をかけ検討され制定された。この間執行部からの意見聴取や小・中・高校生を対象にしたアンケート、関係機関との意見交換などが行われ、より実効性の高い条例となるよう何度も修正されるなど議会の政策提言に対する意欲の高さを感じた。

(2) 静岡県静岡市

2013年の改正道路交通法施行により、道路交通の安全を確保するために自転車に対する規制が強化されるなど、全国的に自転車の安全利用が求められている。

静岡市では、静岡市交通安全計画に基づき様々な自転車交通安全施策を実施しているが、自転車の関連する事故が多く、交通事故総数における自転車事故発生割合に大きな変化が見られず、十分な成果が上がっていなかった。そのような状況の中で議会では「世界水準の自転車都市しずおか」を目指すには、現状を打破する必要がある、継続的かつ全市的に交通安全対策を進め、安心安全な生活環境を実現するための条例を議員発議により制定しようという機運が高まった。

静岡市市民による自転車の安全利用の確保に関する条例においても、さいたま市自転車のまちづくり推進条例同様に様々な関係機関との意見交換を行い条例案が検討されている。この条例は全15条からなり、保険の加入について後から制定された静岡県の条例に合わせ義務化の改正が行われている。

(3) 長野県との意見交換

意見交換において、主に議論された内容は次のとおり

- ・長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例は、自転車による事故のない安全で安心な県民生活を確保し、自転車の利用を促進することを目的としている。
- ・自転車の利活用を促進するには、まず安全で安心な利用環境の確保が必要であるという考えから本条例制定につながった。
- ・都道府県として18番目の制定であったが、全国的にも珍しい健康・観光・環境にも関係した内容となっている。
- ・県や自転車運転者等の責務のほか、基本的事項としては、自転車推進計画を定めること、推進体制の整備、自転車損害賠償保険等の加入の義務化等について記載されている。
- ・長野県自転車活用推進計画では、4つの目標と4つの指針を定め、目標の実現のための実施すべき施策を整理している。
- ・交通安全教育の充実（特に幼少期）や自転車損害賠償保険への加入義務化に力を入れている。
- ・県としては、松本市版の条例を作るより、松本市らしさのある具体的な推進計画を作ってもらえると、県と市の連携等もしやすくなるのではないかと考える。松本市はシェアサイクル等、自転車活用についての取組みがすでに進んでいる印象を受ける。

(4) 松本工業高校生との交流事業での意見交換

意見交換において、主に議論された内容は次のとおり

- ・自転車からカーブミラーが見えにくい。
- ・学校で保険加入の調査アンケートなどが行われている。
- ・自転車専用レーンは走行しやすい。
- ・一方通行道路での自転車のルールがわからない。
- ・歩車分離信号機での走行ルールがわからない。

(5) 松本市交通安全都市交通課との意見交換

意見交換において、主に議論された内容は次のとおり

1 子ども（小・中・高校生）を対象とした自転車安全教育の取組状況・課題

・保育園・幼稚園児には、歩くことに主眼においた交通安全指導員による指導、小学生には、自転車に乗り始める４年生を対象とした交通安全教室（修了後に転車運転免許証を交付）、高校生には、スクエアドストレート（年３回）など、各年代ごとに様々な安全教育に取り組んでいる。

・松本市の事故のうち約２０％が自転車事故であり、そのうち約３７％は高校生が関与している。高校生の自転車事故が減らないのが課題である。

2 自転車通行帯上への違法駐車や危険個所に対する対策、対応の考え方

・違法駐車であれば取り締まるが、荷物の集配などの車両への対策は必要。商店街等、市民の皆さんの理解と協力が必要（通勤・通学時間等は避けるなどの対応も必要と考えられる。）。

・危険個所については、何をしても、ルール・マナーを守らなければ事故は減らない。引き続き、粘り強く効果的な街頭啓発等、自転車安全教育が必要と考えられる。

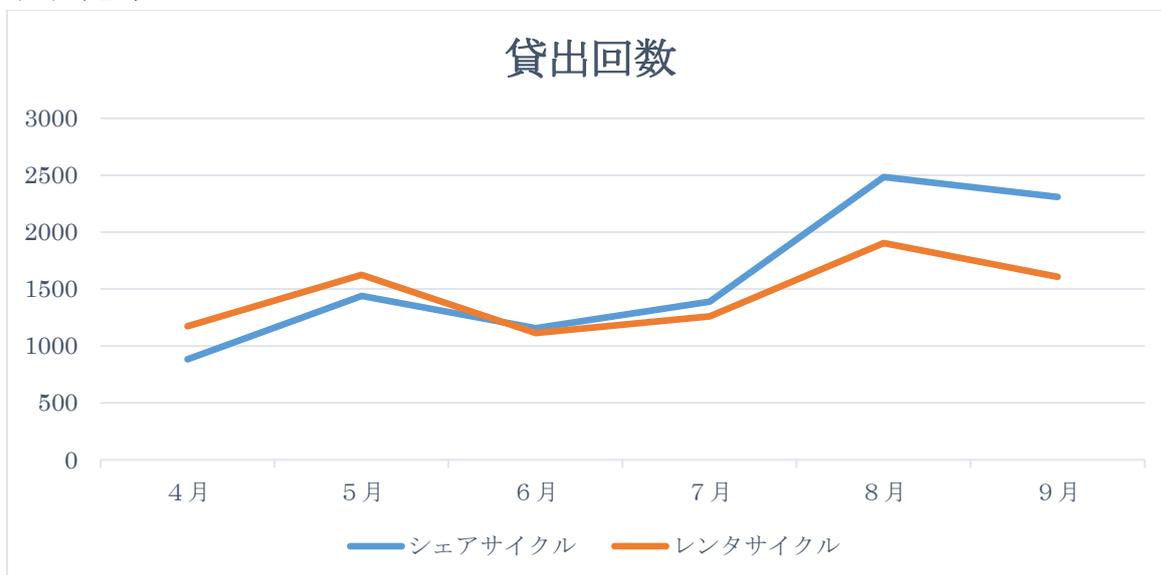
4 その他参考データ

シェアサイクル・レンタサイクルの利用状況

基本情報

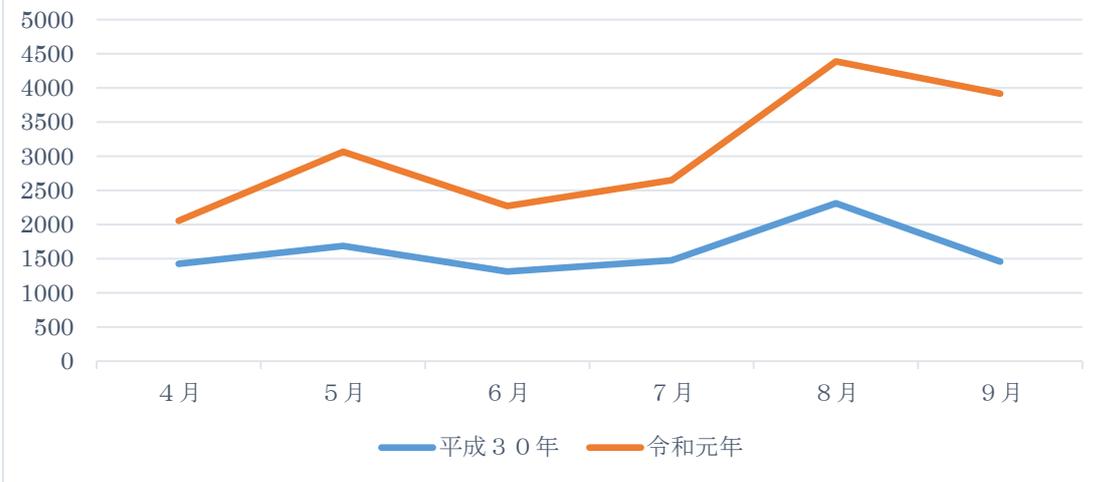
	シェアサイクル	レンタサイクル
利用料金	15分60円/24時間1,000円	無料
貸出時間	0時から24時まで	9時から17時まで
貸出方法	スマートフォン等	施設窓口
車両	電動アシスト付自転車	一般車両(20インチ)

貸出回数 令和元年



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
シェアサイクル	883	1441	1157	1389	2484	2309	9660
レンタサイクル	1172	1625	1114	1261	1904	1609	8685

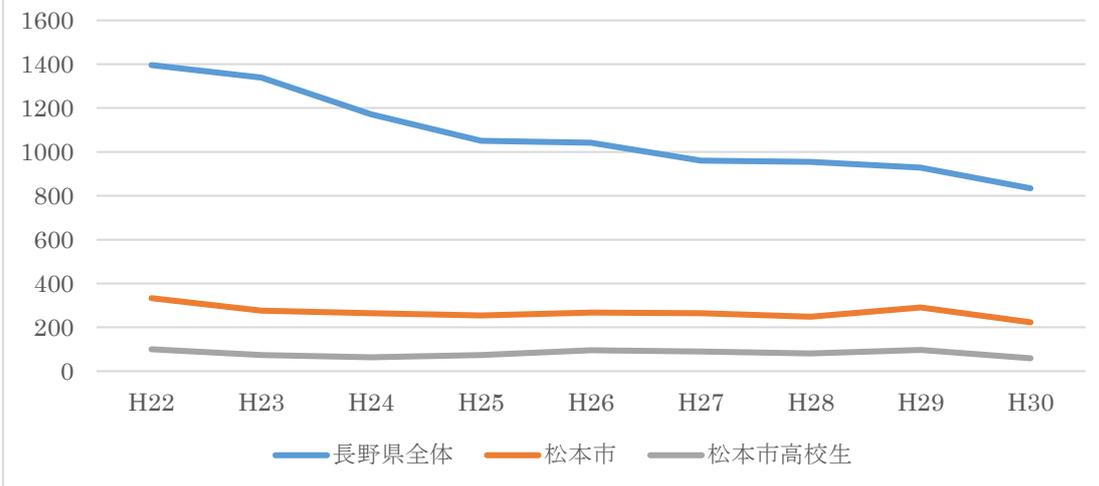
本市における自転車貸出年度比較



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
平成30年	1423	1685	1312	1476	2311	1459	9666
令和元年	2055	3066	2271	2650	4388	3915	18345

(資料提供 松本市交通安全都市交通課)

自転車事故件数



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
長野県全体	1396	1339	1172	1051	1042	960	955	928	834
松本市	333	276	264	254	268	264	249	290	223
松本市高校生	100	73	64	73	95	89	81	97	59

(資料提供 長野県ホームページ、松本市交通安全都市交通課)

5 調査研究より

本市において、平成30年よりスタートしたレンタサイクル事業、令和元年度からのシェアサイクル事業は他市と比較しても先行した車に頼らない地球環境にも優しい事業です。

シェアサイクル・レンタサイクルの貸し出し回数も平成30年度の9,666回から、令和元年度は約倍増の18,345回となっており、街中を走る市民や観光客、外国人観光客を見かけることも多くなってきています。国は2020年度末までに地方公共団体に対して市町村自転車利活用推進計画を定めるよう求めていることから松本市自転車利活用推進計画（仮）を早期に策定することが望まれます。

高校生との交流事業では、自転車利用環境の整備や通学時の安全対策を求める意見も多く出ており、特に自転車専用レーンの延長、通学時間帯の自転車専用レーンでの駐車による交通妨害、カーブミラーの設置を求める意見が多く、普段から利活用する高校生だからこその意見要望であると感じました。

長野県内での自転車事故件数は減少していますが、その内の26.7%は松本市で発生しており、高校生の自転車事故が26.5%と高くなっています。

県外での自転車利用の少年による交通事故で高額賠償請求がされた事例などから、長野県では「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」が令和元年10月より施行され、自転車損害賠償保険などの加入が義務化されました。この条例では市町村の役割として、自転車の利用に関する施策での国・県などとの連携協力、地域の実情に応じた交通安全教育の実施を努めることも規定されています。また、条例で総合的計画的な推進を図るため、長野県自転車活用推進計画を策定し、「すべての人が自転車を安全に利用する信州の実現」、「自転車を利用するライフスタイルにあったまちづくり」、「人も自然も健康な信州の実現」、「Japan Alps Cycling ブランドの構築」の4つを目標としています。

6 提言

本市では、自転車次世代交通の主要施策として掲げられ、シェアサイクル・レンタサイクルが導入されました。自転車専用レーンの整備も進み、より一層市民のための自転車利用環境が整備されつつあります。また来年2021年には東京オリンピック、パラリンピックが開催予定であり、今まで以上に多くの外国人観光客が訪れ、本市の健康寿命延伸施策でもあるシェアサイクル・レンタサイクルを利用する市民、観光客がより一層増加することが予測されます。健康面や渋滞対策、CO₂削減など環境面でも自転車利用が再評価されており、国も2020年度末までに地方公共団体に対して市町村自転車利活用推進計画を定めるよう求めていることから、本市が仮称松本市自転車利活用推進計画策定時においては以下の事項について盛り込むことを検討すべきと提言します。

(1) 安全安心な利用促進に関すること

ア ヘルメットの着用

小中学校はヘルメット着用が推進されているが、自転車事故件数の多い高校生にも活用の奨励が望ましい。

イ 自転車専用レーンの安心安全確保

朝夕の自転車通行者が増える時間での自転車専用レーンの駐車車両への対策

ウ 損害賠償保険加入の促進

県の条例でも義務付けられているが広く周知することが必要

エ 車両整備の啓発と義務化

事故につながる可能性が大きくなる整備不良自転車についての啓発が必要

オ 安全教育の充実

一方通行の道路や歩車分離交差点での自転車の交通法規など中・高校生への安全教育の充実

(2) 自転車利用環境の整備に関すること

ア 駐輪場整備の促進

市内大規模店では駐輪場のないところもあり、歩道も含めて路上駐輪禁止区域においては駐輪できないことから自転車利用促進の妨げになっている。

- イ 自転車専用レーンの整備促進、ネットワーク化
高校生からも自転車専用レーンのネットワーク化、延長を望む声も多く、より一層の整備促進が必要
- ウ 無電柱化の促進
路上拡張が困難な市街地では、自転車専用レーン確保のためにも無電柱化が望ましい。
- エ サイクルポート設置場所の増加
シェアサイクルのサイクルポートが増えることで、観光客の利便性向上に繋がる。

7 おわりに

人や自然環境に優しい自転車が再評価されています。

本市ではツール・ド・美ヶ原や松本ヒルクライムなどの自転車大会が開催されていることから、本市の独自性のある自転車利活用推進計画を策定することにより、市民の自転車利活用の推進の啓発、より一層の健康寿命延伸施策に繋がると考えます。また本市は30・10運動の発祥の地であり、環境に対し市民の関心が高いと考えますが、計画策定により、一層市民の関心が高まることを期待します。