

第4章 計画の考え方

4-1 目標と基本方針

自転車利用に係る現状・課題、札幌市の上位計画・関連計画を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けた計画の目標並びに目標の実現に向けた計画の基本方針を下記のとおり設定します。

<計画の目標>

『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』

<計画の基本方針>

- ・人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善
- ・交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築
- ・市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進
- ・まちの魅力向上のための自転車利用

(1) 目標設定の考え方

自転車は利便性や経済性に優れ、健康的で環境にやさしいといった正の特性（メリット）をもつ一方、不適切な利用によっては、歩行環境の悪化、景観の悪化、事故の増加をもたらす負の側面（デメリット）を持ち合わせています。

正の特性にのみ着目し、さらなる利用の促進を目的として利用環境の構築を図ることは、自動車からの利用転換が期待できる一方で、公共交通の利用減少につながるなどの影響も懸念されます。

札幌では、自転車利用者の約9割は冬期には他の移動手段を利用している状況にあること、また、急速に高齢化が進行している状況を踏まえると、夏冬通して永続的に利用でき、かつ、誰もが移動を保障できる交通体系を維持していくことが求められます。

そのため、都市の移動手段の骨格は公共交通機関が担い、自転車は公共交通機関を補完する移動手段として位置づけること、また、公共交通・自転車・自動車など各移動手段が役割を踏まえた上でバランスを保ちながら交通体系を構築していくことが重要です。

自転車を札幌市の交通体系を構成する移動手段の一つとして十分に機能させるため、まずは、歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えます。これにより、誰もが安全に道路を利用できる環境になり、自転車の特性が十分に発揮されることで、まちの魅力向上や環境貢献、健康増進に寄与することが期待されます。

以上の考え方を踏まえ、『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』を本計画の目標とし、歩行者・自転車・自動車が調和し、それぞれが安心・安全に通行できる道路空間の実現を目指すこととします。

(2) 基本方針設定の考え方

①人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善

道路は歩行者、自転車、自動車など様々な立場の人々が利用する共有空間です。

もちろん、すべての利用者の安全性を高めていく必要がありますが、なかでも、最も弱者である“人”の安全性を確保していくことを目的として、自転車利用環境の構築を図ります。

また、それぞれの利用者が道路は共有空間であることを認識し、自らの責任を自覚することで、思いやりをもって道路を利用できるよう自転車利用環境の改善を目指します。

②交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築

課題のある道路のすべてにおいて、自転車利用環境の改善を今すぐ実現していくことは現実的ではありません。

そのため、道路幅員や歩行者・自転車・自動車の交通量、公共交通機関の整備状況、沿道の施設立地状況など、交通特性や地域特性を踏まえつつ、特に課題が顕著な地域から自転車利用環境の改善に向けた施策を推進します。

また、札幌は年間約6mもの降雪量があり、気温も氷点下になる日が多いなど、特に冬期の道路状況は厳しいものとなります。

そのため、夏冬で大きく変わる道路空間の状況や自転車の利用実態を踏まえ、雪国の特性を十分に考慮した上で、自転車利用環境の構築を進めます。

③市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進

自転車の関連施策の推進にあたっては、行政や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っていく必要があると考えられます。

そのため、責任や役割がどうあるべきか、また、それぞれの立場や地域においてどのような施策が効果的なのかを情報共有し、地域との話し合いや、必要に応じて市民議論を行うなど、計画目標の達成に向けて、市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップ体制により、施策を推進します。

④まちの魅力向上のための自転車利用

自転車は徒歩に比べて早く、長い距離を自由な方向に移動できるため、公共交通機関などと効果的に連携し自転車をもつ特性をいかすことにより、人々の移動性が向上し、経済活動や観光面における貢献が期待できます。さらに適正な利用環境の構築により、短距離の自動車利用からの転換が進むなど、自転車の特性をいかすことができれば、健康増進や環境面における貢献が期待でき、ひいてはまちの魅力向上につながると考えられます。

これからのコンパクトなまちづくりのためには、自転車は重要な移動手段となります。そのため、このような自転車の特性・優位性が活かせるまちづくりを目指します。

4-2 既存計画との関係

札幌市における自転車施策は、「札幌市自転車安全利用計画」（昭和49年策定）、「自転車等駐車対策マスタープラン」（平成12年策定）が、既存計画となっています。

今回の総合計画の策定にあたっては、計画当初の目的や整備状況を検証した上で、両既存計画を取り込む形で整理するとともに、具体的な施策のうち引き続き継続していくものについては、平成23年度に策定予定である（仮称）自転車利用アクションプログラムにおいて、その内容を検討していきます。

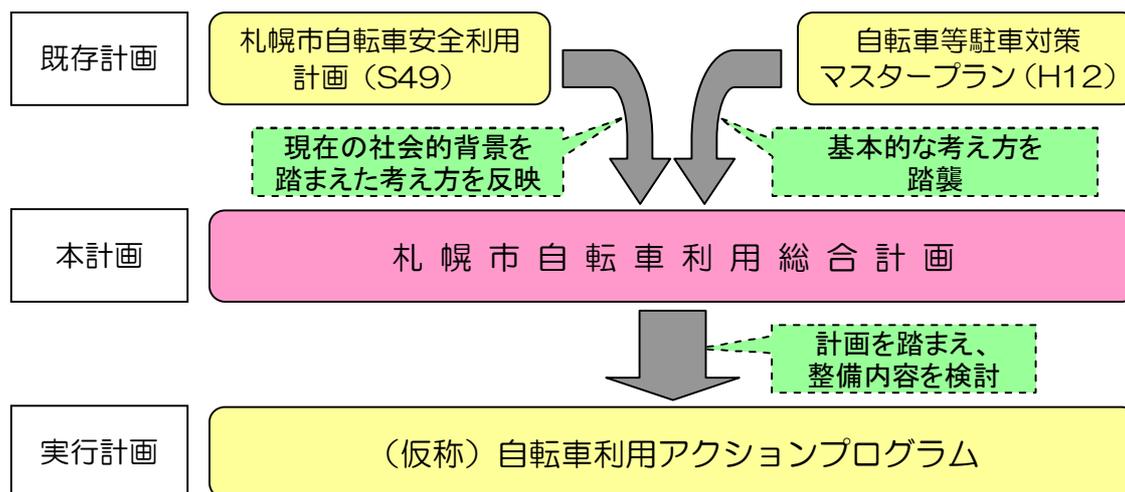


図4-1 既存計画と本計画の関係イメージ

①札幌市自転車安全利用計画

札幌市自転車安全利用計画では、自転車道計画として、自転車道ネットワークが計画されましたが、以下に示す理由から、計画策定当時とは道路状況等の社会的背景が大きく変化したことから、その整備が進んでいません。

そのため、本計画では、法改正の動向や国の動向、上位計画の考え方といった現在の社会的背景を踏まえ、あらためて走行環境整備に関する具体的施策について取り組んでいきます。

[計画策定当時から社会的背景が大きく変化した理由]

- 計画策定当時は、自転車対自動車の事故多発により、自転車専用道路整備が指向された時期であったため、大規模自転車道等の自転車専用道路を中心とした自転車道ネットワークが計画された
- しかしながら、昭和53年の道路交通法改正以降、自転車の歩道通行が認められたことから、自転車専用走行空間の整備の必要性が低下し、現状では一部の大規模幹線自転車道は整備されたものの、幹線自転車道、準幹線自転車道の専用道区間は全く整備されていない状況にある
- 近年では、道路上での自転車走行空間や駐輪場の整備に関する、さまざまな法制度の改正や、取組みが実施されている。また、高度に土地利用された都市内においては、既存の道路空間や整備済みの大規模自転車道などを有効に活用することで、歩行者や自転車が安全に通行できる道路空間を確保することが求められている

②自転車等駐車対策マスタープラン

自転車等駐車対策マスタープランの基本的な考え方である「公共と民間の役割分担の明確化による駐輪場整備」、「啓発活動及び放置禁止条例による環境づくりに基づく放置対策」、「管理運営における受益者負担の考慮」は、以下に示す理由から、本計画においても引き続きこの考え方を踏襲していくこととし、駐輪環境整備に関する具体的施策について引き続き取り組んでいきます。

また、駅周辺では、自転車等駐車対策マスタープランに基づいた公共の駐輪場整備により、収容台数が増加しましたが、駐車台数もさらに増加しており、駐輪場不足が解消していない駅も多いことから、さらなる駐輪場整備とともに、徒歩、自転車、公共交通といった選択肢の中で適正な自転車利用を促す施策も検討していく必要があると考えられます。

[本計画においても基本的考え方を踏襲する理由]

- 駅周辺では、公共交通機関の乗継需要の観点から、公共側が引き続き整備する必要があること
- 通勤・通学・私用などを目的とした自転車利用の多い施設については、建物側での整備が必要であること
- 駐輪場の整備は急速に進むものではないことや、道路環境を良好に保つ必要があることから、放置自転車対策を継続的に、かつさらに拡大して進める必要があること
- 利用・非利用者の公平性の確保、整理業務に係る一部費用の負担を求める考え方を継続していく必要があること