

(2) 重点地区での施策展開

重点地区として設定した「都心部」及び「駅周辺」では、以下に示すように、各地区の地区特性、交通特性に応じた施策展開を図ります。

①都心部

a) 地区特性及び交通特性

都心部の地区特性としては、業務ビルや商業施設など、様々な用途の施設が立地しており、土地の高度利用が図られています。また、札幌における経済活動を支える地域であること、観光面や景観面からのまちづくりが行われるなど、様々な人々が集い、多機能・多様性が求められている地域であるといえます。

都心部における交通特性としては、各方面からの公共交通機関が充実している地域であり、広幅員の道路が格子状に形成され、バス、タクシー、トラック、一般乗用車、自転車、歩行者などの移動やアクセスに寄与し、どの交通量も非常に多い状況にあります。

自転車の利用特性に関しては、多方面から多くの自転車が集まって来るため、都心内ではほとんどの道路が移動経路になっているといえます。

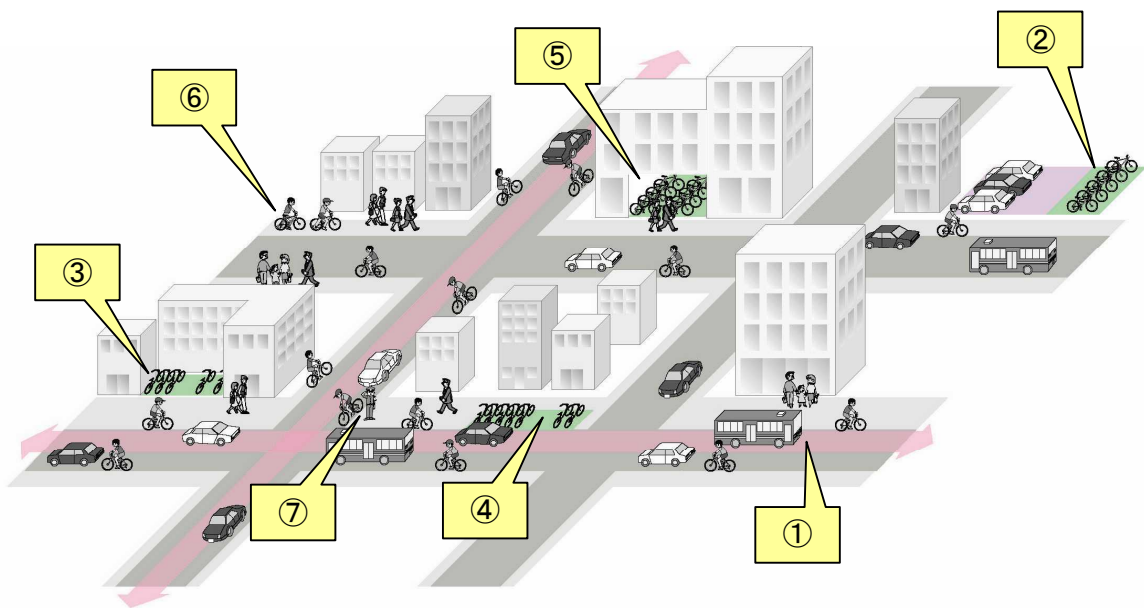
また、業務ビルや商業施設など、目的地となる施設が多いことから、地下鉄や JR 等他の交通機関への乗り継ぎを行わない自転車の単独利用が多く、駐輪時間の長い通勤目的の自転車が約7割を占めている状況にあります。

b) 施策展開イメージ

上記特性から、都心部における自転車施策としては、網的な自転車走行空間の確保と需要と目的に応じた駐輪場整備が必要と考えられます。

走行空間については、道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮しつつ、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した道路空間の整備を行います。しかしながら、走行空間の整備に関しては、歩行者、自転車、自動車すべての交通量が多いことや歩道幅員や道路幅員に余裕のある道路も少ないことなど、自転車走行空間を全ての路線で網的に確保することは困難と考えられます。そのため、幅員の狭い道路では、歩道上での自転車の押し歩きなどマナーの向上などで安全性を確保することについても検討します。

通勤や買物など、目的地となる施設需要が多い都心部の駐輪場整備は、基本的には原因者負担の原則に従い、施設側で必要な駐輪場を整備することが求められます。附置義務条例は、こういった建物側での駐輪場整備を義務付けるものですが、再開発等による新築・更新がなければ、駐輪場整備は促進されません。そこで、短期的には、公共が民間と連携しながら自動車駐車場や未利用地、再開発地区内などに加え、既存の道路空間も有効に活用しながら、駐輪場の整備を進めます。



<p>①交通状況、道路特性に応じた走行空間の整備</p>	<p>②駐車場転用による駐輪場整備</p>	
<p>③未利用地を活用した駐輪場整備</p>	<p>④歩道上での駐輪場整備</p>	
<p>⑤附置義務駐輪場の整備</p>	<p>⑥歩道上での自転車の押し歩き</p>	<p>⑦自転車のルール・マナーの啓発活動</p>

図 5-2 『都心部』における施策展開イメージ

②駅周辺

a) 地区特性及び交通特性

駅周辺の地区特性としては、商業施設やマンションなどが立地し、地域中心核となる地域については、土地の高度利用が図られています。

駅周辺の交通特性としては、都心部と同様に様々な移動手段が混在しており、交通量や手段の割合は駅ごとに異なっている状況にあります。道路については、通過交通の多い幹線街路から生活道路まで、様々なタイプの道路が地域特性や駅の立地条件によって組み合わせられて形成されている状況にあります。駅によっては、バスターミナルや駅前広場など乗継利便性の向上のための施設が整備されている場合もあります。

自転車の利用特性としては、目的施設である駅や商業施設へ向かうという利用特性上、駅に近づくに従い、自転車交通量が多くなっている状況にあります。

駅によっては、近隣の商業施設での買い物など、私用目的の自転車が駅に隣接する駐輪場を利用する場合も見受けられますが、多くは通勤や通学を目的とした地下鉄や JR への乗継需要となっています。

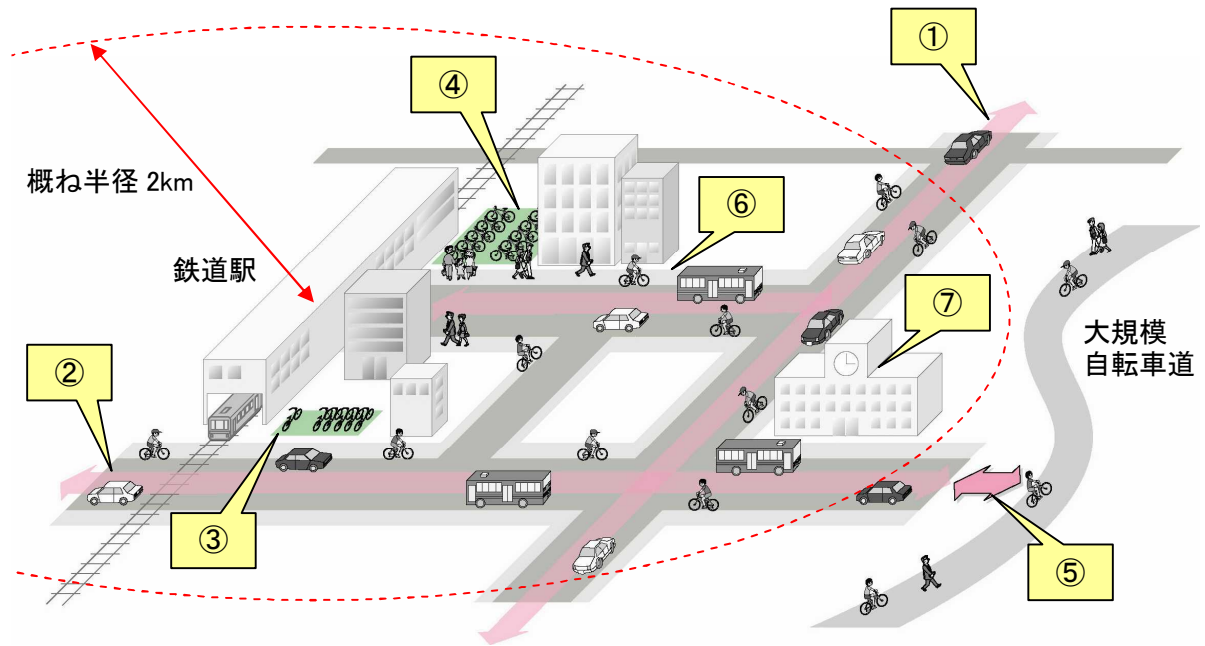
b) 施策展開イメージ

上記特性から、走行空間の確保については、利用者の居住地等が利用駅に対し、全方向に分散していることから、駅を中心として放射状に走行空間を確保する必要があります。

そのため、特に歩行者や自転車の利用が多い路線における課題解消を目指すため、駅から概ね半径 2km の範囲を対象とし、自転車交通を集約できる路線を選定しつつ、交通状況や道路特性に応じた歩行者と自転車を区分した自転車走行空間を確保します。

駅周辺においては、今後も札幌市が主体となり、公共交通機関の乗継需要のための駐輪場を整備することとし、乗継需要に対して駐輪場が不足している駅において、様々な手法を活用して需要に応じた施設容量の確保に向けた取り組みを進めます。

また、駅周辺の駐輪場は、駅に最も近い場所から満車になり、駅から少し離れた駐輪場は、半数程度空いている例もみられます。そのため、空いている駐輪場に誘導する方策を実施するなど、駅での駐輪場利用の均衡を図る施策も検討していく必要があります。



<p>①交通状況、道路特性に応じた走行空間の整備</p>	<p>②自転車交通量を集約し、交通結節点へアクセス</p>	
	<p>○歩行者が多く、また自転車の利用が多い駅周辺の概ね 2km の範囲において、自転車交通を集約できる路線を選定しつつ、自転車走行空間を確保します。</p>	
<p>③駐輪場と連携した走行空間の整備</p>	<p>④様々な手法を活用した公共による駐輪場整備</p>	
<p>○駐輪場にアクセスする道路における自転車走行空間を優先して整備し、駐輪場の整備と一体となった自転車走行ネットワークの構築を目指します。</p>		
<p>⑤既存自転車道との接続</p>	<p>⑥街頭指導によるルール・マナーの啓発</p>	<p>⑦教育との連携によるルール・マナーの啓発</p>
<p>○重点地区内の走行空間と効果的に接続できる場合は、近接する既存の大規模自転車道等との連携を図ります。</p>		

図 5-3 『駅周辺』における施策展開イメージ