

3 . 自転車交通

3 - 1 基本的な考え方

自転車は、自由度が高く経済的で利便性の高い環境にもやさしい交通手段であることなどからその利用が急増しています。一方で、この利用の増加によって、特に都心部の歩道上において、歩行者との錯綜による交通安全上の問題や無秩序な駐輪による問題が発生しています。これら自転車交通の問題の解決にあたっては、利用ルール・走行空間・駐輪場所といった3つの視点から総合的な対策を進め、歩行者や自動車と共存できる利用環境を創出していくことが必要です。

走行空間については、歩道上自転車通行可³⁷の指定の有無に関わらず、自転車が歩道を走行している状況であり、歩行者の安全性・快適性向上のためにも自転車利用の適正化とともに、道路状況に応じた自転車走行空間の確保とネットワーク化を進める必要があります。

また、駐輪場所については、附置義務条例に基づく駐輪場整備の促進とともに、自転車等放置禁止区域³⁸の設定に併せた公共目的の路外駐輪施設の整備に取り組む必要があります。しかし、これらの整備には時間を要することから、当面は暫定的な対応として路上駐輪施設の拡充を図るとともに、沿道とのアダプトプログラム³⁹を推進する必要があります。

走行空間対策

- ・ 自転車利用の適正化
- ・ 都心ネットワークの形成

駐輪対策

- ・ 暫定路上駐輪施設の拡充
- ・ 路外駐輪施設の整備

³⁷ 歩道上自転車通行可：普通自転車が歩道内を走ることを可とするルール。歩道上に普通自転車が通行すべき部分が道路標識等によって指定されている場合は、その指定されている部分を走行し、指定がない場合は歩道の中央から車道寄りの部分を走行する。歩道ではあくまでも歩行者優先なので、必ず徐行をし、歩行者の通行に支障のある時には、自転車を降りるか一時停止をする。

³⁸ 自転車等放置禁止区域：自転車や原動機付自転車の放置が条例により禁止されている区域（この区域内では札幌市が即時撤去可能）。

³⁹ アダプトプログラム：ボランティアとなる地元住民や企業が、道路や公園など地域の共有財産である公共施設や空間を管理者との契約に基づき、定期的、継続的に代替管理すること。

3 - 2 走行空間対策

(1) 自転車利用の適正化

歩行者の安全を確保しつつ、歩行者と自転車、自動車が共存する交通環境を創出するため、自転車走行空間の整備とともに、自転車利用の適正化に取り組みます。

自転車利用の適正化については、まず走行ルールの周知徹底を図るために、歩道上自転車通行可であっても歩行者の安全が最優先されるという、現行の道路交通法の理解を広めるなど、自転車利用のルールの徹底に取り組みます。

そのためのマナー教育については、小・中学生を対象とした交通ルール教室の充実とともに、一般利用者への啓発活動を進める必要があることから、交通社会実験等を通じた利用ルールの周知など、より実践的なマナー向上への取り組みを継続して進めます。

(2) 都心自転車ネットワークの形成

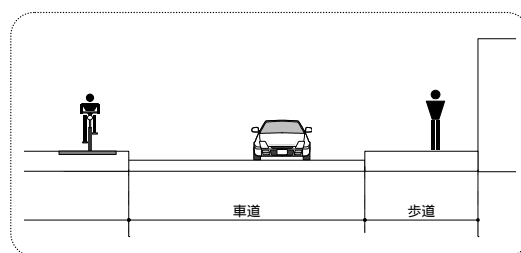
都心部における安全で快適な自転車利用促進のためには、走行空間の有機的なネットワークが必要です。この自転車ネットワークの整備にあたっては、道路空間の再配分が必要であり、概ね 10 年間は、道路空間の整備が進む都心骨格軸（札幌駅前通、創成川通、大通、北 3 条通）を中心に、歩行者の安全性を優先した、歩行空間と自転車走行空間の分離を検討します。

また、他の都心内道路については、段階的な道路空間の再配分に合わせて自転車走行空間を創出し、周辺の自転車専用道や公園施設などと連携したネットワーク形成を図ることが必要です。

この都心部における自転車走行空間のあり方を、以下のように考えます。

自転車専用走行レーンの設置区間

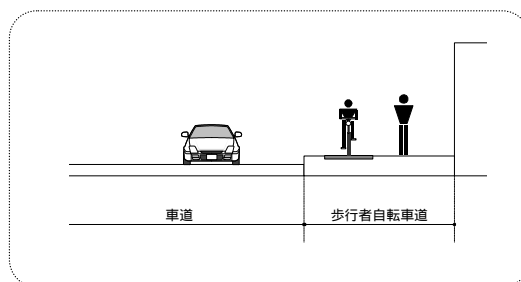
オープンスペースなどに併設して自転車専用の走行空間を設け、物理的に歩行者空間や自動車走行空間と自転車走行空間を分離する。



歩道上自転車通行可区間

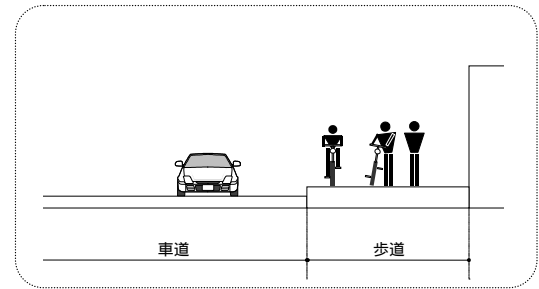
自転車走行レーンの設置区間

歩道空間の広い歩道上自転車通行可区間において、歩道上に自転車の走行空間を設け、歩行者と視覚的または物理的に分離する。ただし、自転車の走行にあたっては、歩行者の安全を最優先に通行することを原則とする。



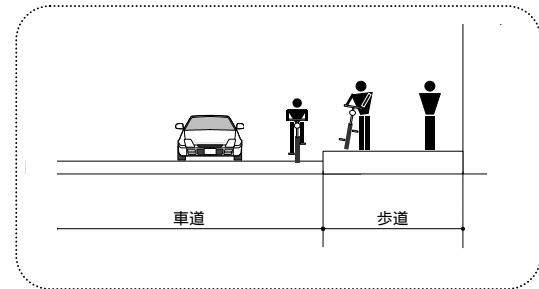
自転車走行レーンのない区間

歩道上自転車通行可区間については、歩行者の安全を最優先に通行することを原則とする。



歩道上自転車通行不可区間

歩道上自転車通行不可区間については、自転車は路側帯のみ走行可能であり、歩道上では自転車を押して歩く。



3 - 3 駐輪対策

都心部の駐輪需要量は供給量を大きく上回っており、歩道上の無秩序な駐輪によって歩行者の通行が阻害されているほか、荷さばきなど沿道へのアクセスの障害や景観上の問題など、都心部における交通環境の安全性・快適性が損なわれています。

このため、利用実態に即した駐輪施設の整備が必要であり、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」に基づく駐輪施設の立地を促進するとともに、駐輪台数の多い地下鉄駅周辺については自転車等放置禁止区域の設定に併せた公共目的の路外駐輪施設の整備に取り組む必要があります。

しかし、これらの整備には相当の時間を要すると考えられることや、整備箇所や収容台数が限定されることなどから、当面は設置場所の状況を十分に勘案したうえで歩道上における暫定駐輪施設の整備を進めるとともに、沿道の都心事業者などとの路上駐輪アダプトプログラム⁴⁰の導入に向けた取り組みが必要です。

⁴⁰ 路上駐輪アダプトプログラム：都心部の駐輪対策として、地元商店街の協力のもと駐輪の整理整頓を進めていくアダプトプログラム。

(1) 路外駐輪施設の整備

駐輪場所については路外立地が基本であることから、附置義務条例に基づいた施設利用者を対象にした事業者による駐輪場整備を促進します。また広く市民を対象にした公共空間における駐輪施設の整備について有料化などを含めて検討します。特に都心部における地下鉄駅周辺などの駐輪需要が集中する箇所においては、施設整備と同時に放置自転車の即時撤去などを盛り込んだ自転車等放置禁止区域の指定を検討します。

(2) 暫定路上駐輪施設の拡充

都心部の無秩序な歩道上の駐輪を解消するため、暫定的な対応として路上駐輪施設の配置拡充を進めるほか、併せて沿道の事業者などとの路上駐輪アダプトプログラムの導入を図り、路上駐輪の整理やマナー啓発などに取り組みます。