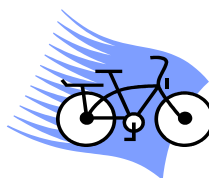


# 第2回 自転車利用のあり方検討会議

資料

## 資料

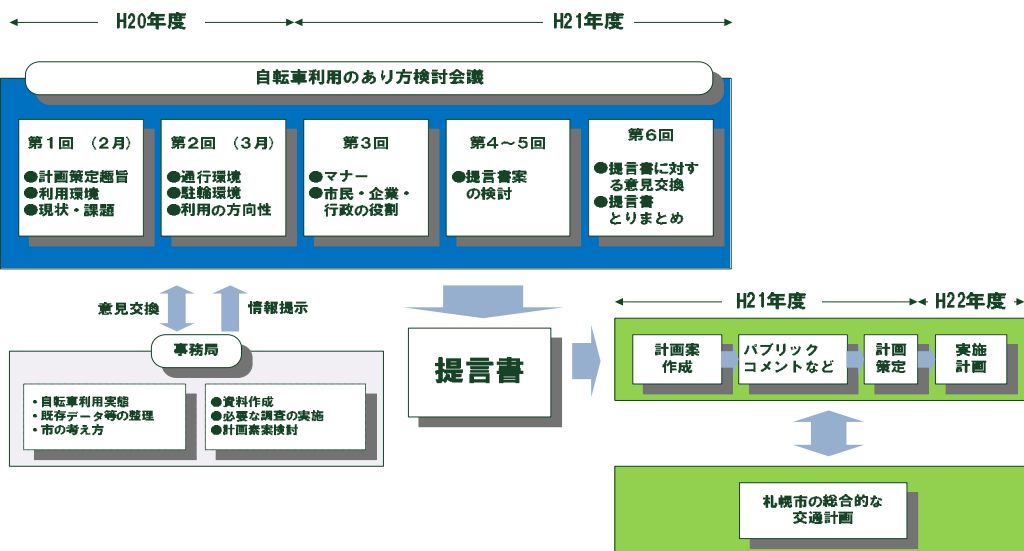
1. 会議の目的・流れ・・・・・・・・・・	1	4. 駐輪環境・・・・・・・・・・	3 4
2. 第1回検討会議の概要・・・・・・・・	2	4-1 駐輪環境に関する意見及び市民ニーズ	3 4
2-1 主な意見・・・・・・・・	2	4-2 駐輪実態及び駐輪施設の状況	3 6
2-2 自転車利用の方向性に関わる視点	6	4-3 駐輪環境整備の考え方	4 1
3. 走行環境・・・・・・・・	7	4-4 札幌市における駐輪環境整備のあり方	4 4
3-1 走行環境に関する意見及び市民ニーズ	7	5. 自転車利用環境整備の方向性	4 6
3-2 走行実態及び走行空間の状況	9		
3-3 走行空間整備の考え方	1 8		
3-4 札幌市における走行環境整備のあり方	3 2		



平成21年3月24日(火)

## 1. 会議の目的・流れ

### 会議の流れ



## 走行空間について

- ・札幌は路肩が広いという特徴があるので、そういうスペースを自転車用に活用できないか。
- ・5km未満の自動車利用は、自転車に乗り換えることが可能ではないかと思われるが、そのためには走行環境がネックとなっている。
- ・自転車が歩道を走るとは歩行者にとって危険であるので、車道に走れる空間があるのが望ましい。
- ・高齢者にとって歩道の端は走りづらい場所。交差点でも段差はまだ多い。高齢者が安心して自転車で外出できる環境をつくってほしい。
- ・札幌には広い道路があるので、ぜひ専用道路をつくってほしい。
- ・走る道が安全に確保できてネットワーク化されていれば、目的地まで自転車で行くことができ、あふれるほどに駐輪しなくてもいいのではないか。
- ・どの道路にも自転車が走れる部分を必要最低限の幅で確保していいのではないか。そういう時代に入ったのではないかと思う。
- ・住民自身の選択としてこんなまちにしたいといういいアイデアを出してもらいながら整理したらどうか。

## 駐輪について

- ・最近、駐車場に空きが目立つという話を聞いたので、駐車場の一部を駐輪場に活用できないか。
- ・自転車は今後も増えると思うが、駐輪場が余りにも少ないというのが現状だと思う。駐輪場を細かく至るところに置いてほしい。
- ・路上を利用した駐輪場は考えられないか。
- ・都心では通勤者の駐輪が非常に多く、全てが対処療法となっているので、何とか解決しなければならない。
- ・有料駐輪場もつくるべきである。
- ・通勤で会社に自転車を置く場所がなければ、駐輪場の確保について会社も含めて考えていくことが必要だと思う。
- ・会社が場所を買わなくても、借り上げるなどで通勤用の駐輪場を設けていく方向にしてほしい。

## ルール・マナーについて

- ・自転車通行帯など、ハードをつくったからそのままうまくいくという問題でもない。逆に区切られていることで、すごいスピードで走ってくるということもあり、そのあたりは教育の問題も絡んでいるのではないかと思う。
- ・学校での自転車の乗り方などの説明というのは、もう余り覚えがない。ルールも、おおまかにはわかっているが、自転車の乗り方とか、歩道での乗り方というのは、余り見たことも聞いたこともない。

## 今後の方向性について

- ・自動車社会を実現したのがこの20年、30年の中でのまちづくりであった。これからはそれを色々な形で少し変えていこうとするのが、ここ会議での目的ではないか。
- ・ヨーロッパでは、電車で自転車ごと乗ることができる。札幌でも地下鉄に自転車を乗せることができれば、通勤で乗る人が増えるのではないかと思う。
- ・首都圏では、通勤で自転車を利用する人を「ツーキニスト」と呼んでブームになっており、札幌でもこのようなことをはやらせることによって、通勤で自転車に乗る人が増えるのではないか。
- ・歩行者、自転車、車というように、お互いの立場や乗るものによって全く違うことを言うのが最大の問題だと思う。

## 今後の方向性について(つづき)

- ・他都市での先進事例も勉強して、いい札幌モデルができればいいのではないか。
- ・札幌も大きなまちであるので、どのまちでも同じ、どのエリアでも同じということはないと思う。
- ・たとえば、市内のバスターミナルを集約し、バスターミナルのある駅へ高齢者はバスを利用、それ以外の駅では自転車利用環境を整え、そこへ若者は自転車を利用といった棲み分けを考えても良いのではと思う。
- ・自転車に乗らない人の意見もあるので、利用しない人に対して自転車施策をどのように納得してもらうかも重要である。
- ・これからこの会議というのは、札幌市の次のまちづくりに関するステージの大事なきっかけの場と思っている。
- ・歩行者、自転車利用者、自動車利用者とそれぞれ立場は違うけれど、色々な場合でそれぞれの立場になり得る可能性があるので、自分の自己主張をするだけではなく、この場では1歩、2歩引こうかという中で、心地よくまちで暮らしていけたら良い。
- ・歩行者が一番安全で、次に自転車が安全で、それから自動車にとっても安全で、また、高齢者や子供連れのお母さんが安全であるということを優先して、そうしたなかで、自転車利用の位置づけがこの計画の中でできることを期待している。

第1回検討会議の意見を踏まえた自転車利用の方向性に関わる視点

歩行者の交通安全確保

高齢社会・コンパクトシティにおける交通手段の多様性の確保

適度な運動による健康増進

自動車の短距離利用からの転換による環境貢献

街の賑わいや観光資源

移動の自由さ・楽しさ

交通ルール遵守という社会教育

第1回検討協議会での走行環境に関する意見のまとめ

歩行者の安全を優先

それぞれの立場や  
視点で考える  
(歩行者・自転車・自動車)  
(若者・高齢者) など

自転車の  
走行空間をつくる

ネットワーク化

ルールも必要

市民の声(走行空間関係代表例)

毎日、歩道上で自転車がものすごいスピードで横切り、**とても危険な目にあって**います。私は難病があり、ゆっくりしか歩けません。道路交通法が改正されても自転車はどろどろと歩道の真ん中や内側を走っており、違法駐輪も減らず、何も変わりありません。どうか**歩行者が安心して歩ける歩道**にしてください。

自転車が車道を走るのは、自動車の風圧を受けるのでとても危険だ。子どもや高齢者に限定することなく、**すべての人が自転車の歩道走行ができる**ように札幌市から国に働きかけてほしい。

道路交通法が改正になってから車道を走るように心がけていても車道を走ろうとすると**路上駐車**をしている車が多くて、走るのもままなりません。**自転車専用道路**をぜひ作ってください。

街中では**車道をもっと狭くし、自転車専用道や歩道に駐輪スペースをとってほしい**。タクシーが停まっているスペースを自転車道にすればいいのではないかと？

原文より主要部分抜粋、表記は原文のまま

出典：「市に寄せられた意見、要望等」

8

主要地点の自転車交通量の状況



平成17年度道路交通センサスの自転車交通量(12時間調査で双方向1,000台以上の箇所を表示)

9

### 3. 走行環境

#### 3-2 走行実態及び走行空間の状況

#### 地域間移動状況



NO	地区	トリップ数
1	前田 富丘・手稲本町・金山	7,181
2	二十四軒・琴似	4,068
3	東札幌 栄通・南郷通・本郷通・本通・平和通(1-7)	3,605
4	上野幌・厚別・青葉町	3,575
5	北6-北23(西1-西14)	3,394
6	上野幌・厚別・青葉町	3,334
7	前田 曙・星置・稲穂	3,241
8	都心 北4-南8(西11-西19)	3,215
9	北6-北23(西1-西14)	3,213
10	北6-北23(西1-西14)	3,183
11	北34-北49(東1-東21)	3,133
12	都心 北6-北23(西1-西14)	3,026

自転車地域間移動状況(第4回PT調査)  
地域間にまたがる自転車による移動を表示  
地域間移動3,000トリップ以上  
札幌市発着トリップ対象  
中ゾーン、アンリンク集計

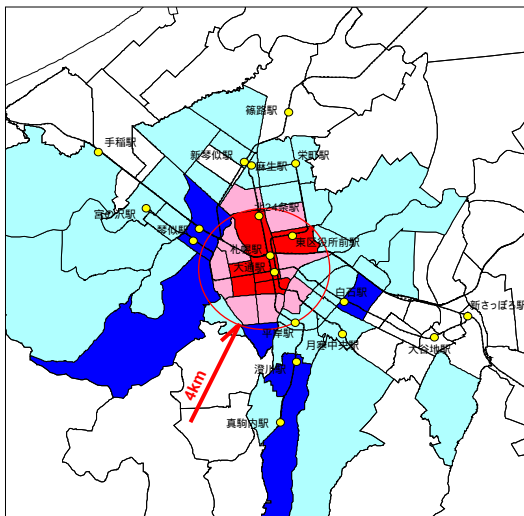
自転車はJR・地下鉄の沿線や、都心や北大などの大規模な施設のある場所で多く利用されている。

出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

### 3. 走行環境

#### 3-2 走行実態及び走行空間の状況

#### 都心部への流入状況



上位10ゾーン		
NO	地区	比率
1	都心	15.3%
2	北6-北23(西1-西14)	11.6%
3	北4-南8(西11-西19)	11.0%
4	北5-北14(東1-東16)	6.3%
5	南5-南9(西1-東3)	5.2%
6	南9-南18(西11-西21)	5.0%
7	北2-南8(西20-西27)	4.5%
8	南9-南18(西1-西10) 中島公園	3.8%
9	北5-北22(西11-西21)	3.2%
10	北1-南5(東1-東20)	3.1%
合計		69.5%

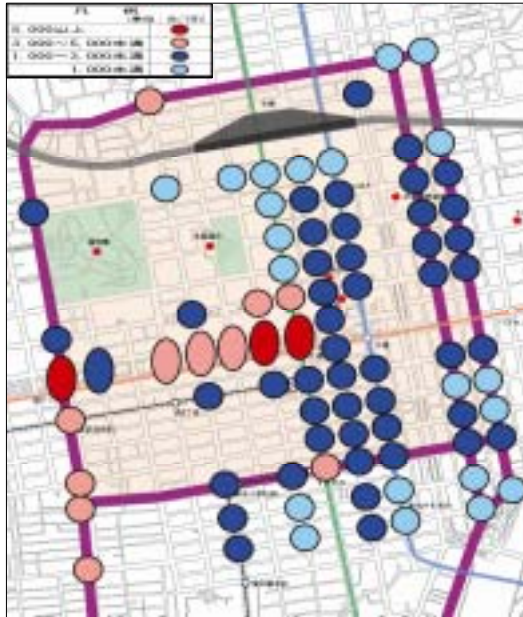
( )内はゾーン数  
 ■ 5%以上 (5)  
 ■ 2% - 5% (8)  
 ■ 1% - 2% (6)  
 ■ 1%未満 (31)

都心着交通について地域別の流入比率を集計表は流入比率の多い上位10位札幌市発着トリップ対象中ゾーン、アンリンク集計

出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

自転車利用の都心部への流入交通の上位10地区は、半径4km以内となっており、全体の約70%を占めている。

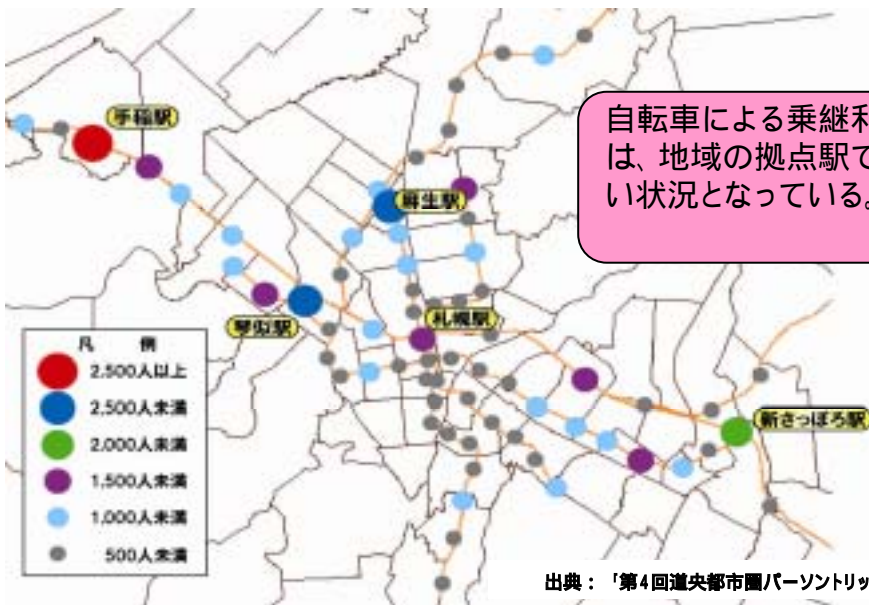
都心部における自転車交通量(交差点横断交通量の合計)



都心部では大通周辺でとくに自転車が多い。

出典：「H13交差点交通量調査」  
12

JR、地下鉄駅への自転車による乗継利用状況

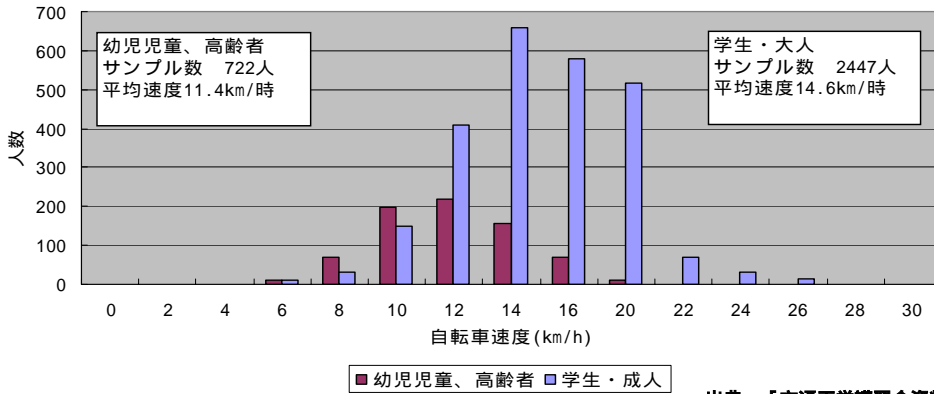


自転車による乗継利用は、地域の拠点駅で多い状況となっている。

出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

自転車利用の走行速度特性

属性別自転車速度:高松市における調査結果

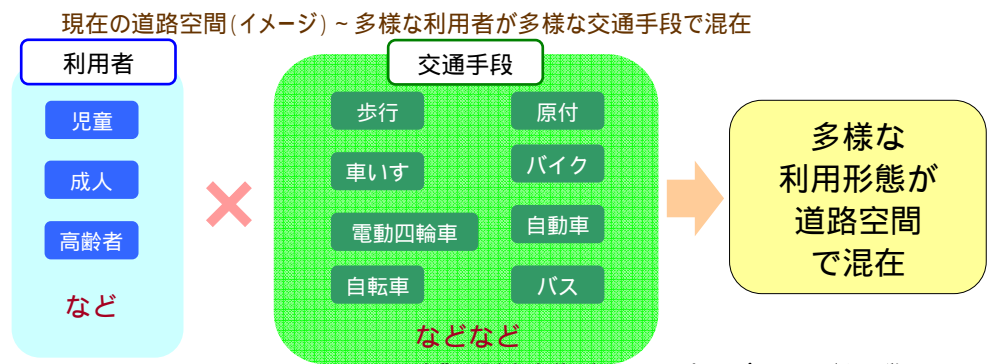


出典:「交通工学講習会資料」

幼児児童、高齢者の運転する自転車の平均速度は、学生・大人の運転する自転車より、概ね3~4 km/h程度遅くなっている。

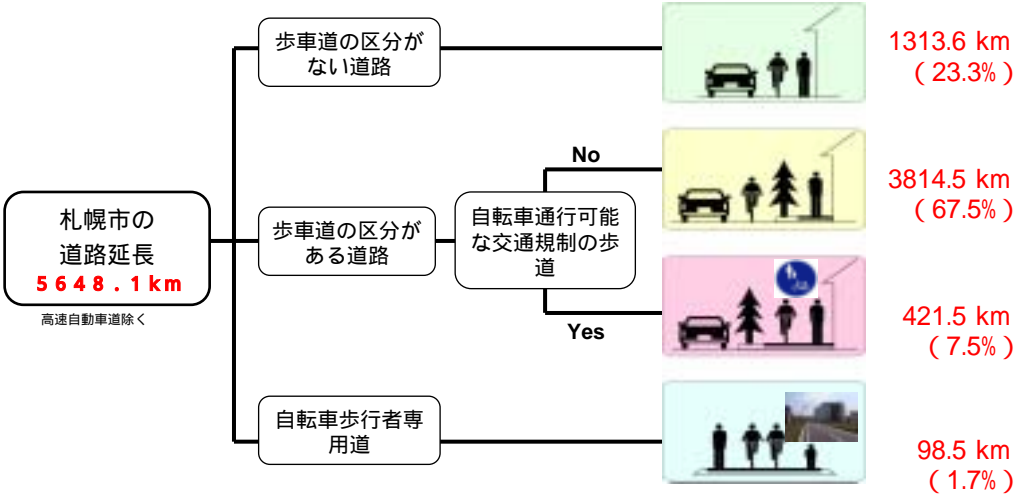
自転車に類似した交通手段

・近年の自転車の近傍に位置する中速交通手段の多様化と電動化・小型化





札幌市における走行空間

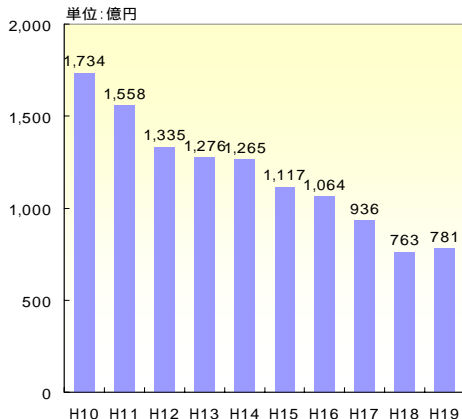


出典：「H19札幌市統計書」  
「H19札幌市の都市交通データブック」

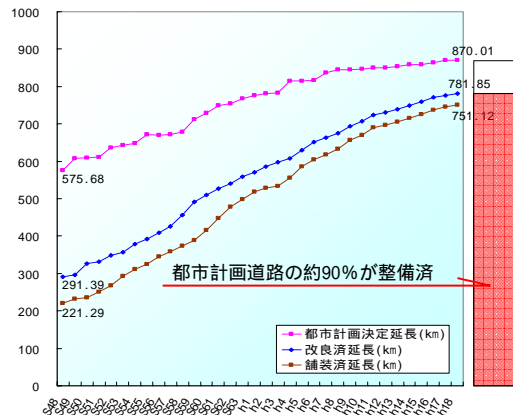
走行空間のほとんどが自動車との共用空間となっている

札幌市における道路整備の推移

土木費の推移

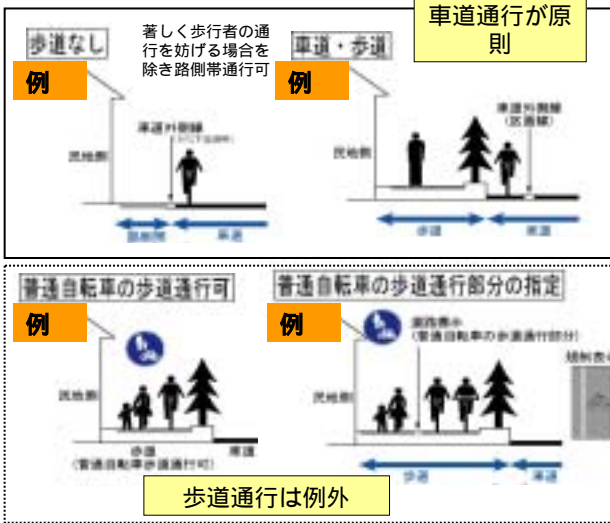


都市計画道路の整備状況



都市計画道路は約90%が整備済となっており、自転車の走行空間の整備に当たっては、道路空間の再配分が必要な状況である。一方、道路整備費用は減少傾向となっている。

自転車の通行方法

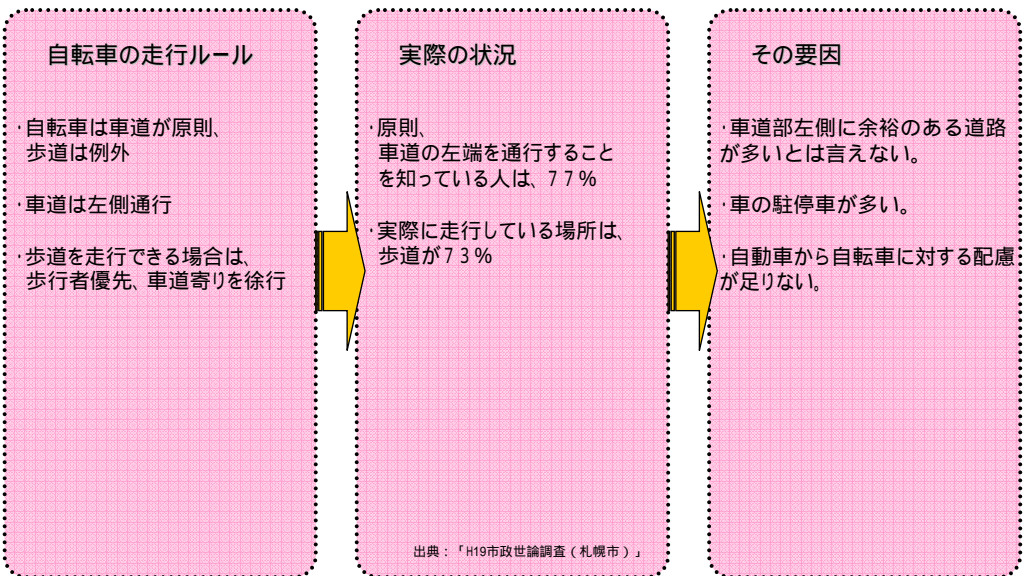


車道の状況



自転車は、車道通行が原則で、歩道通行は例外だが、現実の車道は、自転車が走りにくい状況にある。

札幌市における自転車の使われ方



自転車利用環境整備ガイドブックによる整備手法と検討課題

自転車道の整備



制度上の取り扱い

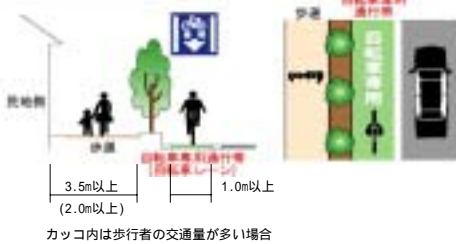
道路交通法	道路構造令
<p>【走行空間・通行方法規定】 道路に車道から縁石・欄等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間 自転車道内では対面通行が原則 自転車道のある道路では、原則として自転車道を通行しなければならない（歩道、車道は通行できない） 道路の片側のみ自転車道を設置した場合であっても、当該自転車道を通行しなければならない（自転車道が設置されていない側を通行することはできない）</p>	<p>【自転車道の定義】 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石またはさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう 幅員は2.0m以上とするものとする（やむを得ない場合は1.5mまで縮小できる）</p>

課題

安全性	整備方法	地域特性（札幌市）	その他
<p>歩行者や自転車の安全性に配慮した交差点処理の検討が必要</p>	<p>側溝、街渠、集水ますの設置などにおいては、自転車の安全通行が確保できるよう、舗装面の平坦性の確保を行うことが望ましい 交差点やバス停における自転車動線の処理方法が複雑</p>	<p>分離構造の施設が冬期間も設置されたままの場合は、除排雪作業の障害となる可能性が高く、撤去・設置を行う場合に維持管理費が増大</p>	<p>自動車歩道に近接できないため、沿道へのアクセス機能が低下</p>

自転車利用環境整備ガイドブックによる整備手法と検討課題

自転車レーンの設置



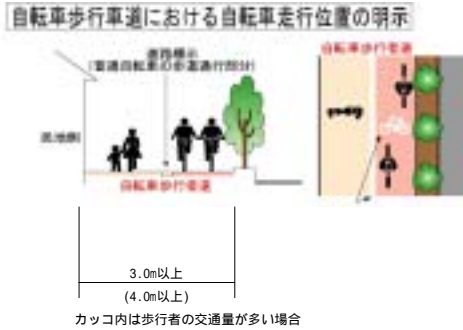
制度上の取り扱い

道路交通法	道路構造令
<p>【走行空間・通行方法規定】 1.0m以上 〔車両通行帯の幅員は3.0m以上（やむを得ない場合1.0m以上3.0m未満）〕 車道内では、自転車専用通行帯内を通行しなければならない 自転車専用通行帯内の自転車の通行は一方（自動車と同方向）のみ</p>	

課題

安全性	整備方法	地域特性（札幌市）	その他
<p>物理的な分離構造でないため、自動車と接触する危険性がある</p>	<p>路上駐停車が見込まれる区間で整備する場合には、駐停車対策と併せて検討する必要がある</p>	<p>自転車レーンを整備する場合、冬期の交通規制の考え方を検討する必要がある。</p>	<p>物理的な分離構造ではないが交通規制の状況により、自動車やバスの乗降時の沿道へのアクセス機能の低下が懸念される</p>

自転車利用環境整備ガイドブックによる整備手法と検討課題



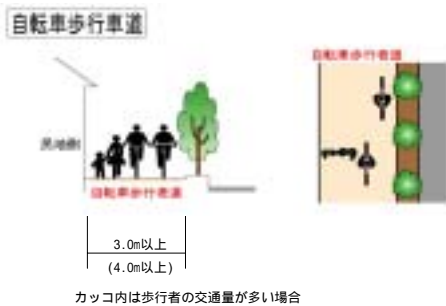
制度上の取り扱い

道路交通法	道路構造令
<p>【通行方法規定】 道路標示により明示された普通自転車の歩道通行部分において双方向通行できる歩道により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならぬ。ただし、普通自転車の歩道通行部分に歩行者がいなく、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行できる。</p>	<p>【自転車歩行者道の定額】 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするものとする。</p>

課題

安全性	整備方法	地域特性（札幌市）	その他
<p>物理的な分離構造でないため、歩行者と接触する危険性がある</p>	<p>歩道幅員が狭い場合は、歩行者及び自転車走行の空間確保ができないため、整備は難しい</p>	<p>冬期間は、走行位置の明示を行っている側が堆雪スースとなるため、走行空間が確保されないケースが想定される</p>	

自転車利用環境整備ガイドブックによる整備手法と検討課題



制度上の取り扱い

道路交通法	道路構造令
<p>【通行方法規定】 道路標識等により通行することができることとされている歩道を双方向通行できる歩道の中央から車道寄りの部分を歩道により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならぬ。</p>	<p>【自転車歩行者道の定額】 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするものとする。</p>

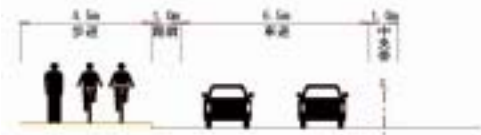
課題

安全性	整備方法	地域特性（札幌市）	その他
<p>物理的な分離構造でないため、歩行者と接触する危険性がある</p>			

札幌市で車道に自転車道を設置する場合の課題(例)

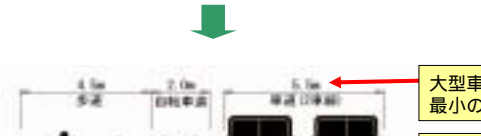
現状

都心の幅員 2.5m の 4 車線道路を想定



1車線あたりの幅員を減らし、中央帯をなくし自転車道を設置

歩道と車道の間に幅員 2m の自転車道を付設



自動車が歩道に近接できないため、沿道へのアクセス機能が低下

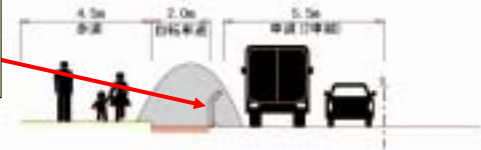
大型車が並走可能な最小の幅員

駐車車により交通の円滑性が低下

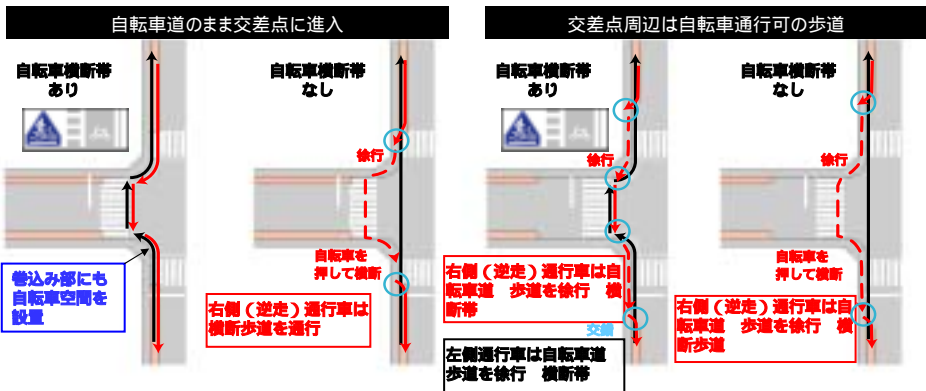
交差点での右折レーン設置が困難

冬期

除排雪作業の影響を考慮し、脱着式の分離柵とした場合、撤去・設置を行うなどの維持管理が必要



交差点の横断(自転車道)


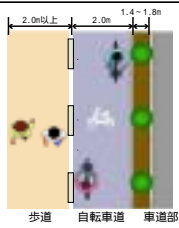

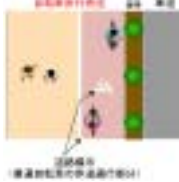


自転車道の整備





モデル地区 (JR厚別駅・新札幌駅周辺) の整備手法別道路横断構成

分類	整備イメージ
<p>——— - - - - -</p> <p>自転車道の整備</p>	  <p>2.0m以上 2.0m 1.4~1.8m</p> <p>歩道 自転車道 車道部</p>
<p>——— - - - - -</p> <p>自転車歩行者道 における通行位置の明示</p>	  <p>道路標示 (普通自転車の歩道通行部分)</p> <p>緑石線等</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>道路標示 (普通自転車の歩道通行部分)</p>

先行事例都市 (モデル地区: 東京都江東区亀戸地区)

国道14号の約1.2km区間(うち0.4kmは平成20年3月供用)で車線を減らして歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離した自転車道を整備。

走行空間の分離イメージ



柵で分離



歩道橋部



平面交差点部で一時歩道へ

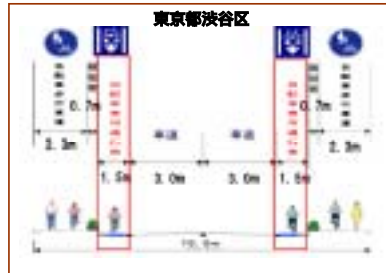
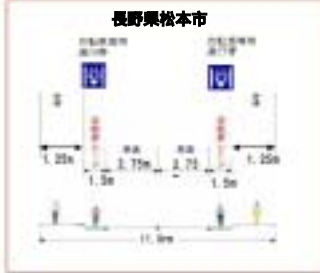


バス停



先行事例都市（モデル地区 長野県松本市・東京都渋谷区）

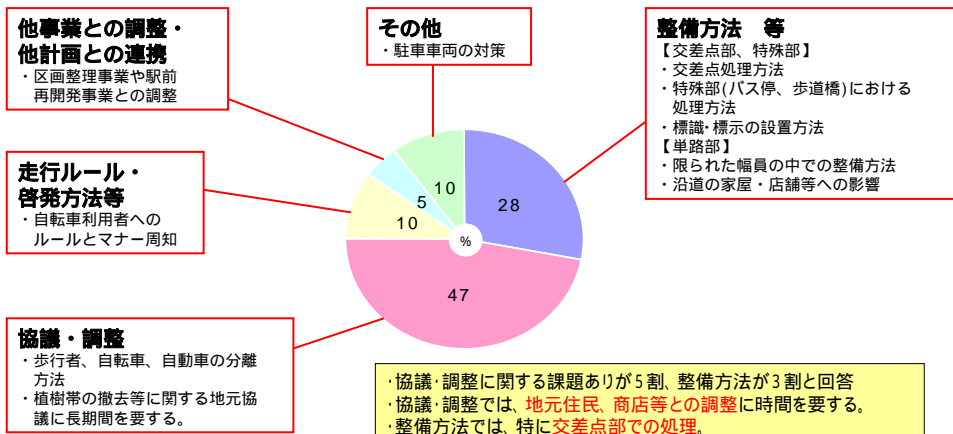
路肩を活用し、自転車レーンを設置。



出典：「長野国道事務所HP」「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」「交通工学講習会資料」30

モデル地区での課題

モデル地区の道路管理者に対し整備にあたっての課題をアンケート(複数回答可)調査した結果



出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 資料」



#### 札幌市の走行環境における現状の問題点

・都心部など自転車利用が集中する場所では、歩行者や自動車も多く、道路幅員に余裕のある路線が少ない。

・冬期の除排雪作業を考慮する必要がある。

・地下鉄麻生駅、JR地下鉄新さっぽろ駅、JR地下鉄琴似駅、JR手稲駅など、地域の拠点での乗継利用が多い。

・走行空間の連続性を強化するためには、交差点での交通処理方法の検討が不可欠である。

#### 札幌市における走行環境整備にあたっての視点

##### 自転車走行特性の認識

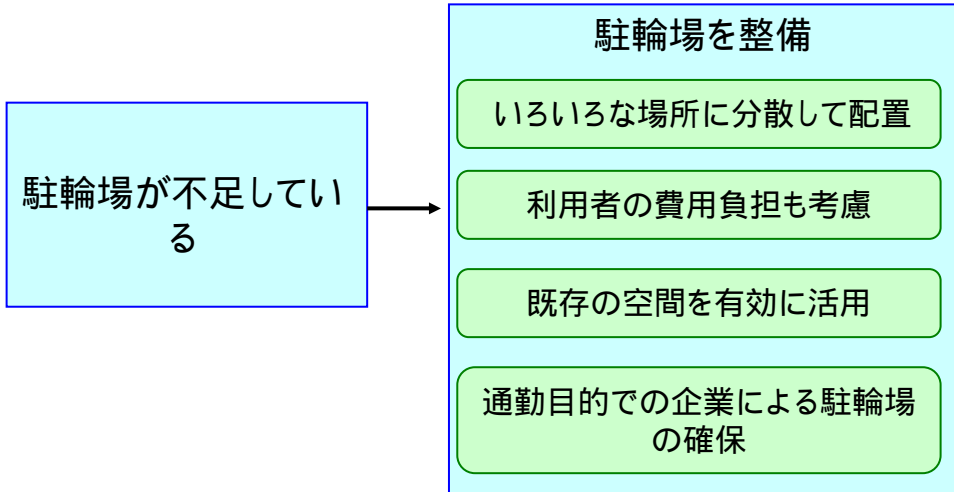
- ・利用者特性  
(子供・高齢者、学生・成人)(男性、女性)
- ・地域特性・季節特性  
(都心部、地域拠点、郊外部)(平地部、山間部)(夏、冬)
- ・道路現況  
(道路幅員、交通量)
- ・利用形態  
(単独利用、乗継利用)(通勤・通学、買物・通院等)

##### 走行環境整備検討に向けて

- ・適切な道路空間配分  
(他計画、公共交通、歩行者・自動車等の関係)
- ・整備手法・スケジュール  
(段階的な整備手法、暫定的な整備)

今後の走行環境整備の方向付け

## 第1回検討会議での駐輪環境に関する意見



34

## 市民の声(駐輪関係代表例)

札幌駅周辺の自転車駐輪場を無料にして、もっと使いやすいところに大きな駐輪場を作ってください。

駅周辺の放置自転車の有料化に大賛成です。税金で駐輪場を作ることも必要ですが、受益者負担からいっても、駅前のデパート等に客のための駐輪場を作らせるよう、行政の働きかけをお願いします。

自転車利用者は自分の利便性のことしか考えていない。どこでも無理やり停めている。もっと厳しく多くの自転車を撤去してください。

JR札幌駅周辺などでは駐車禁止の標識が目立ち、その辺りに止めると、当然ながら自転車は撤去され、取り戻すにはなにがしかのお金を支払わなければならない。自転車はまるで悪者扱いだ。エコロジーが叫ばれる昨今、ぜひ考え直してほしい

35

自転車等駐車対策マスタープラン (H12)

駐輪場整備の基本的考え方

乗継利用は公共で駐輪場整備

鉄道への乗継交通手段として利用される自転車に対しては、歩行者空間の確保、都市景観保全などの観点から、鉄道事業者を含めた公共で対応を図る。

- ・路上駐輪場：基本的に廃止し、路外に移行。
- ・都心部対策：用地確保が極めて困難であるが、確保に向け引き続き検討を行う。確保できるまでは既存路上駐輪場を継続し活用。

商業施設等利用は施設管理者が対応

商業施設等への交通手段として利用される自転車に対しては、自転車需要を発生させる施設管理者が、お客様駐車場として整備を行う必要があることから、附置義務条例による路外駐輪場整備を基本とする。

- ・商業施設等で大量の駐輪需要を生じさせる施設の新築及び増築時に駐輪場の設置を義務付け(H14.4条例施行)。
- 平成19年度末現在 建築確認受付済件数市内52箇所、4,272台

受益者負担

駅に集中する自転車利用者は、特定の利用者が多くを占めることから、多額の整備費を考慮した場合、受益に対する負担が適当であり、誘導整理に係る費用の面からも、費用負担が必要。

- ・都心部(札幌駅周辺)では、一定水準の駐輪場を整備し、即時撤去を実施。平成17年から駐輪場を有料化。

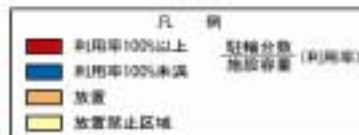
主要鉄道駅における駐輪状況  
駅周辺の駐輪状況(手稲駅)の事例



駅に近接した自転車駐輪場に利用が集中

駅から離れると利用率が低下

出典：「H20自転車駐車実態調査(札幌市)」



都心部における放置(路上・その他)状況

【一時利用できる駐輪場】

位置	駐車場名
1	札幌駅北口
2	札幌駅北口
3	北6西1高架下
5	札幌駅5・6自転車駐車場
11	北5西1暫定

【定期的み利用できる駐輪場】

位置	駐車場名
4	北6西2高架下
6	北4西5アステイ西路上
7	北4西5アステイ横路上
8	札幌公園停車場線道路上
9	北4西3道銀前路上
10	北4西3西部ロフト前路上
12	北4西1北濃会館南路上
13	北4西1共済ビル南路上
14	北4西2東急横路上第2
15	北4西2東急横路上第1
16	北5西2エスタ前路上

【駐輪場】

位置	駐車場名
17	大通駅第1
18	大通駅第2
19	大通駅第3
20	南1西1丸井南館路上
21	大通西NHK前路上
22	大通東中央バス前路上
23	南1西2カナリア前路上
24	南2西2プリヴィア前路上
25	南1西2カナリア前路上
26	南1西1札幌東ビル前路上
27	南2西2ラルズ前路上
28	南4西4ロビンソン前路上
35	南3西1須貝ビル前路上



大通駅周辺では、駐輪施設数が少なく、多くの自転車が路上などに駐輪されている。

出典：「H20自転車駐車実態調査(札幌市)」

代表的な駅の駐輪状況

駅名	乗継利用者 [A]	施設容量 [B]	駐輪台数 [C]	放置台数 [D]	駐輪特性
	(人)	(台)	(台)	(台)	
大通	142	417	2,036	1,599	乗継以外の利用が圧倒的に多く、1,600台以上の施設容量が不足している
さっぽろ	1,429	4,910	3,695	1,200	施設容量は充足しているが、大半が乗継以外の利用となっている
麻生	2,320	1,326	2,495	831	駐輪台数の大半が乗継利用であり、1,000台程度が不足している
新さっぽろ	1,846	2,553	3,461	549	乗継利用に対する施設容量は充足しているが、900台程度の容量が不足している
手稲	2,898	3,046	2,995	214	施設容量は充足しており、駐輪台数の大半は乗継利用となっている
ひばりが丘	484	760	487	37	駐輪台数のほとんどが乗継利用である。施設容量は充足し、放置台数も少ない
東札幌	474	75	796	651	乗継利用・乗継以外の利用が混在している。駐車台数に対し、施設容量が相当数不足しており、放置自転車台数も多い

乗継利用者に対し、施設容量が満足しているもの [A > B]

駐輪台数に対し、施設容量が満足しているもの [B > C]

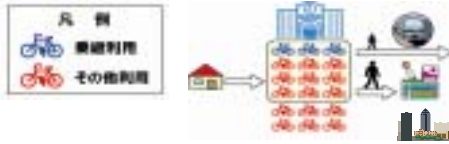
乗継以外の利用が多いと考えられるもの [C - A > 1000]

放置台数・駐輪台数は、自転車駐車実態調査  
乗継利用者は、第4回道央都市圏パーソントリップ調査による推計値

駐輪パターンイメージ

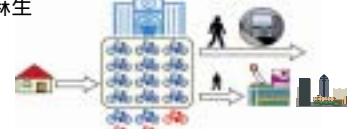
A. 駐輪場を乗継以外で利用する人が多い。

例) 都心(大通・さっぽろ)



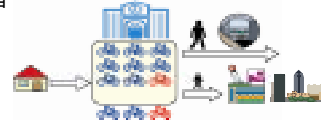
C. 乗継利用に対して施設台数が不足。  
乗継以外の利用もあり、周辺に放置。

例) 麻生



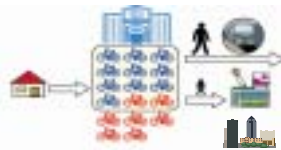
D. 乗継利用がほとんどで施設台数は充足。  
しかし、駅直ちに駐輪が集中、放置発生。

例) 手稲



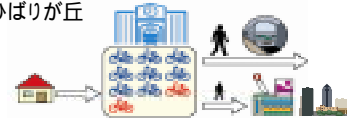
B. 乗継利用に対する施設台数は充足。  
しかし、乗継以外の利用も多く、  
トータルで施設台数は不足。

例) 新さっぽろ



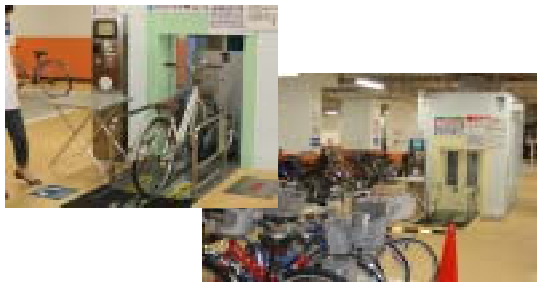
E. 乗継利用がほとんどで施設台数は充足。

例) ひばりが丘



駐輪施設の整備事例

地下空間の活用  
(東京都江戸川区 葛西駅 地下駐輪場)



立体化(札幌駅北口駐輪場)



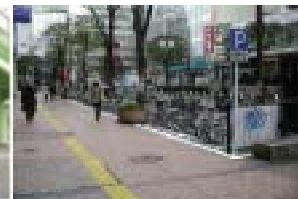
商業施設との複合  
(札幌駅5・5 紀伊国屋横 駐輪場)



歩道橋下の活用  
(栃木県 宇都宮市)



路上駐輪場  
(福岡県 福岡市)



### 附置義務駐輪場

【現在の札幌市の附置義務(H14.4条例施行)】

商業施設等(小売店舗、遊技場、銀行)は大量の駐輪需要を生じさせることから、**施設の新築及び増築時に駐輪場の設置を義務付け**。 H19年度末現在 市内**52箇所、4,272台(うち都心部:6箇所、508台)**

全国事例では、小売店舗、遊技場、銀行以外にも、附置義務を課している事例あり。

#### 小売店舗、遊技場、銀行以外を対象としている事例(政令指定都市)

政令指定都市	小売店舗、遊技場、金融機関以外の対象施設	備考
札幌	-	H19放置台数 全国4位
仙台	映画館、専修学校等、事務所	
さいたま	飲食店、専修学校等、学習施設(学習塾など)、スポーツ施設(体育館など)、病院等、映画館、公共施設(郵便局、公民館、図書館)など	H19放置台数 全国12位
川崎	飲食店、専修学校等、学習施設(学習塾など)、スポーツ施設(体育館など)、病院等、映画館、公共施設(郵便局、公民館、図書館)など	H19放置台数 全国5位
新潟	飲食店、専修学校等	
静岡	映画館、専修学校等、事務所	
名古屋	飲食店、映画館	H19放置台数 全国3位
堺	飲食店	
広島	専修学校等	
福岡	専修学校等、事務所	

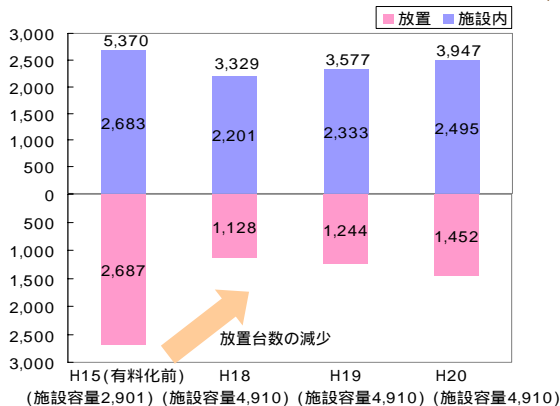
出典：各自治体HP、「H19駅周辺における放置自転車等の実態調査(内閣府)」

### 放置禁止区域と駐輪場有料化

放置禁止区域、市内18箇所を指定。また、都心部では、一定水準の駐輪場を整備し、即時撤去を実施。自転車利用者に**適正な受益者負担を求め**るため、**札幌駅周辺は駐輪場を有料化**。

放置禁止区域を指定し、即時撤去を実施すると、禁止区域の外側に自転車が放置される傾向があるため、区域外への影響が懸念される。

#### 札幌駅周辺における放置状況(放置禁止区域内)



出典：「自転車駐車実態調査(札幌市)」

## 札幌市における駐輪環境の現状の問題点

・乗継目的における駐輪場の施設容量は、駐輪台数が急増しているため、需要に追いついていない状況にある。

・放置自転車の増加により、歩行環境の悪化を招いている場所がある。

・自転車利用者のうち、乗継目的以外で駅周辺の駐輪場を利用している場合がある。

・駅に近接した場所の駐輪場の整備は、用地確保等が困難になっている。また、遠方に駐輪場を整備した場合は、利用率の低下が想定される。

## 札幌市における駐輪環境整備にあたっての視点

## 駐輪特性の認識

- ・移動形態  
(駅までの移動、目的地へ直接移動)
- ・駅周辺における整備状況  
(駅との距離、施設容量)
- ・目的地における整備状況  
(通勤先・商業施設等における駐輪場の整備状況)

## 駐輪施設整備検討に向けて

- ・整備エリアの設定と駐輪需要の見通し  
(恒久対策、暫定対策)
- ・利用目的による整備主体のあり方  
(公共、民間)
- ・費用負担の考え方  
(有料、無料)(利用者負担、事業者負担)
- ・既存施設の有効活用と他事業との連携  
(既存施設の高度化等)(まちづくり事業と併せた整備)

今後の駐輪環境  
整備の方向付け

## 5. 自転車利用環境整備の方向性

歩行者の安全を確保することが第一

走行空間整備はできるだけ連続性をもたせネットワーク化

到着・目的施設に近接した駐輪施設の確保

走行空間と駐輪施設を一体的に捉えた環境づくり

自転車利用環境の整備と合わせ、利用者のルールの遵守とマナーの向上を図ることが必要不可欠