

第3回 自転車利用のあり方検討会議

【前回議事総括】

- 日 時 平成21年6月3日(水) 午後2時30分～午後4時50分
場 所 札幌市民ホール 第2会議室
次 第 1 前回議事総括
議事要約説明
確認事項について
2 駐輪環境について
3 ルール・マナーについて
4 今後のスケジュールについて

出席委員

秋山 眞澄
飯田 俊郎
石塚 裕也
内山 到
菊池 恒
斉藤 敏子
坂井 文
鈴木 幸子
堤 繁雄
成田 眞利子
萩原 亨
富加見 友博
溝淵 清彦

(五十音順 敬称略)

【専門委員】

小野 俊博
加納 民雄
佐々木 斎
高瀬 裕
中川 拓也

(五十音順 敬称略)

開 会

1．前回議事総括

事務局から、資料 1 ページから 4 ページにより、前回議事の総括を行った。

また、第 2 回会議における各委員からの質問・確認事項について回答を行った。

委員の質問への回答

- ・ 池袋における自転車走行空間の整備事例

板橋、豊島の両区が平成 11 年 12 月に建設省の自転車利用環境整備モデル都市に指定されたことを受け、自転車利用環境整備基本計画を策定、基本方針、ネットワークの考え方などの整理を行い、池袋駅西口のロサ会館前の道路がコリドー路線として位置づけられている。歩道部分について、自転車の走行部分を明示するような手法による整備がされている。資料として用意したので、今後の議論において活用していただければと思う。

- ・ 札幌市内の車道において、自転車が走れる空間がどのくらいあるのか

一元化してすぐに提示できるデータがなかったため、個別に整理している段階である。どの程度の道路を対象にするかということで苦慮しているが、ある程度、的を絞ったうえ、第 4 回会議で情報提供させていただきたい。

- ・ 自動車は自転車レーンをよけて停車が可能か

路側に色を塗り自転車レーンとした場合、歩道とレーンの間に工作物がなければ、自転車レーンをよけて停車を行うと左側端に沿わない駐車となり、道路交通法第 47 条第 2 項の違反となる。

なお、車道と縁石線などで物理的に区別する道路は、道路交通法上では自転車道という位置づけであり、この場合は、自転車道の内側に駐車すると、左側端に沿わない駐車となり、法第 47 条第 2 項の違反となる。

2．駐輪環境について

事務局から、資料により駐輪実態、駐輪施設の状況や問題点、駐輪環境整備の考え方について説明。その後、各委員より、資料に関する質問、走行空間整備についての意見など、自由に発言。

会長

委員の皆様からの視点、ご意見、問題点等を付加し、実際の計画案の中に盛り込んでいく議論の素材にしていきたい。説明中のわからない点も質問いただきたい。

A 委員

狸小路は、11メートルの幅がある道路のため、自転車に駐輪されても極端に歩行に悪影響はないが、景観上、防犯上、軽視することが出来ない問題であるため、啓発活動を始めた。

空き店舗の前は駐輪が非常に多くなり「違法駐輪をやめてください」という紙を張っている。効果は絶大であり、50台ほどあった駐輪が4台にまで減った。しかしながら、抜本的な対処にはなっておらず、実際は別の道路上に逃げて駐輪しているだけであると思う。

B 委員

附置義務条例に基づいた駐輪場が52カ所もあるということを私は全然知らなかった。

一般の人も附置義務条例で設置された駐輪場の存在に気がついていないのではないかと。せっかく附置されている駐輪場がうまく利用されていないのではないかと。

52カ所について、マップのようなものはあるのか。市民に知らせることで、駐輪場が利用され、放置がもっと減るのではないかと。

事務局

公共の駐輪場のマップはあるが、附置義務駐輪場を総合化したマップはない。提供可能であれば、提示いたしたい。

なお、都心部は附置義務による駐輪場が少ない状況と言える。附置義務条例は平成14年の条例施行のため、それ以前に建っている建物は基本的に設置されていないためである。郊外の新しいスーパーなど、平成14年以降に建ったものは駐輪場が整備されている。

また、附置義務により自分の施設を利用する人のための駐輪場を設置したのに、利用者ではない人も駐輪するということもあり、制度上の限界があるのも実態である。そういうこともあり、都心においてはあまり目立たないが、附置義務によらないで整備をしているところもあり、駐輪場の確保に対する意識は高まってきていると感じる。

C 委員

多目的で移動する人にとっては、大規模な駐輪場は不便であると思う。駐輪場の設置は、建物の新設や改築ではなくても、自動販売機の撤去等の工夫で駐輪スペースの確保ができるのではないかと。附置義務という重たい条例を課さなくても、努力してほしいという公の声が高まれば、各々の事業者が少量でも駐輪場を確保することは容易ではないかと。ビルにより、職員用の駐輪場はあるが、来客用の駐輪場は確保されていないことがある。

また、公共交通利用者用の駐輪場は、鉄道事業者を含めた公共で整備するという基本的な考え方があったと思うが、JR札幌駅の場合は、そのような駐輪場はあるのか。

会長

新築や改修に関わらず、小規模駐輪場設置に関して、各施設へお願いをする計画案を盛り込んでよいのではないか、という意見がある。

事務局

乗継利用者はここを利用してくださいという専用の駐輪場ではなく、札幌市と交通事業者であるＪＲ北海道との協力関係の中で、北口の駐輪場や周辺の公共駐輪場を含めて、乗継利用者のための駐輪場を確保している状況にある。

Ｃ委員

北口の駐輪場の費用は、ＪＲ北海道が負担しているのか。

事務局

ＪＲ北海道は負担していない。しかしながら、駅周辺における駐輪場の用地確保においては、相互に協調しながら行っている。ＪＲ北海道だけではなく、札幌市交通局でも同じような考えで行っている。

Ｃ委員

ＪＲ北海道はお客様のための駐輪場は用意していないと解釈してよろしいのか。

事務局

基本的な考え方として、需要があるところに駐輪場を確保するということと言える。その中の一つの役割として、乗継利用者をターゲットにし、必要な台数は確保することが今までの計画の趣旨である。しかし、完成後、乗継利用者以外が使ってはいけないとは言えない状況である。

ＪＲ札幌駅は、北５条西１丁目の空地や高架橋下等に駐輪場を確保してきているが、実際は総需要が多く放置が多い場所もあり、乗継需要といった観点では整理できないと考えられ、もう一歩進んだ駐輪場整備の考え方を導入しないとならないと思う。

ＪＲ札幌駅の場合は、ＪＲ北海道と札幌市が区画整理事業の中で役割分担を行い、駅前広場の整備を札幌市が受け持ち、駐輪場の整備を行ったという経緯があり、ＪＲ北海道がまったく無関係であるということではない。

Ｃ委員

豊島区では、駅に放置駐輪が多かったため、豊島区と交通事業者との間で、問題提起の対立がかなりあったが、札幌の場合はそういうことが懸念されないのか。

事務局

総合的な交通施策の一環として、公共交通機関を利用していただくことに関して、札幌市が応分の費用負担をしながら駐輪場の整備とか運営を行っている。協力関係の中で成り立っているという理解をしていただきたい。

D 委員

都心の商店街の方は苦勞されており、店の前にとめないよう指導しているようだが、実際に駐輪できる場所を言えないことが一番辛いと聞いている。

都心の場合は土地の確保が困難、また市内の自動車交通量が減っているため、車道を1車線つぶして駐輪場にしても、問題ないのではないか。少しでも多くの駐輪場を確保するという考え方が必要ではないか。パーキングチケット、市役所の駐車場なども見直しし、活用できるのではないか。

JR手稲駅の駐輪場は無料だが、屋根のある駐輪場と無い駐輪場、近くの駐輪場と遠くの駐輪場で料金の差別化を行えば、利用者の分散化が図れるのではないか。

また、西武池袋線の大泉学園駅で、1台の自転車を通勤者と通学者が使うというレンタサイクルシステムがある。朝、サラリーマンが家から自転車に乗ってきて駅に置き、駅に着いた学生が、サラリーマンが乗ってきた自転車に乗り学校へ行く。駅に自転車が滞留しないため、駐輪スペースが少なくてすむ。考え方を転換しながらやっていくべきではないか。

E 委員

地下鉄西28丁目駅に関して、駐輪場にふさわしく思える場所に「ここは駐輪場ではありません」と書いていることが不思議である。そういうところが非常に多い。

地下鉄中島公園にも同じような場所があった。また、市民ホールへ向かう間も、自転車がいっぱい置いてあるところがあり、ここも駐輪場でいいのではないかと思ったが、駐輪禁止の札があった。理由があるのだろうが、そういうものを見直しして、こまめに駐輪場をつくっていただきたい。

主婦の立場から、通勤や通学とは別の視点で駐輪場を見直してほしい。

F 委員

北24条駅周辺では、毎週、第1・第3水曜日に、土木センターの担当の方と違法駐輪にステッカーを張っているが、いくらステッカーを貼ってもなくなるのが現状である。4年間活動を行っているにもかかわらずとめていく人がいるが、このような自転車は撤去できないものか。撤去できる場所を設けて、自分でとりにいくようにしてはどうか。

歩行者や障がい者だけではなく、自転車も通ることができない。

事務局

具体的な駅名が色々出ていますが、ここで個別の駐輪場整備の考え方についてご紹介したい。

現在では、地下鉄を作る際には駐輪場も含めて計画していくことが基本となっているが、10年前は自転車がこれほど増えるという予測がなく、急激な変化に対応して駐輪場を設置しているという状況にある。

北24条駅周辺では、駐輪場の対策を行うため土地を探しているが、売り手がいない。

また、近隣にある市営住宅の跡地利用が考えられるが、駅から150メートル以上離れており、駐輪場としては使いにくいと考えている。このため、現在は暫定的に路上駐輪場に対応している。

同様に西28丁目駅や円山公園駅等についても調整しているが、駐輪場設置にはいたっていない。路上駐輪は恒久的なものであるとは考えておらず、将来的には路外の駐輪場を設置する方向で考えている。

また、大通地区では、ビル側に駐輪場がないために、歩道上か、大通公園の中に駐輪をしているのが現状であり、特定の箇所に集中しないよう対策を講じなければならないと考えている。

狸小路では駐輪対策にご協力頂いているが、行き場を失った自転車が南北の他の道路に流出している現状がある。同様に、札幌駅の放置禁止区域は北3条までであるため、北2条通の路上に駐輪しているようである。北2条界限や大通に駐輪場があれば、放置禁止区域を広げたいが、8割以上の自転車の容量がないため広げられない状況にある。時間はかかるが、駐輪場を確保しながら放置禁止区域を広げていくという方向で考えている。

F 委員

乗り継ぎのための駐輪場と、そのエリアに行くための駐輪場は、少し性格が違っていてもいいのではないかと。乗り継ぎのための駐輪場は、ある程度大規模な集中管理が必要だが、それ以外は小規模で分散型の駐輪場をたくさんつくることも考えられる。冬のことを考えると、一時的に5～10台の駐輪場をつくるという対応もできるのではないかと。

あるいは、ICカードを用いてまちで供用している駐輪場のスペースに入り、買物をすると駐輪料金が無料になるなどのような対策も可能ではないかと思う。

また、駐輪台数が急増している分、公共交通や自動車利用が減っているのかもしれない。土地を買って駐輪場にすることは難しいかもしれないが、遊休地や駐車場の空きスペースが増えているのであれば、一時的に借り上げて駐輪場にすることもできるのではないかと。

会長

ご提案ということで、今の話を将来計画の中に反映させていきたい。

3. ルール・マナーについて

事務局から、資料によりルール・マナー促進の取り組み、市民の意識、の考え方について説明。その後、各委員より、資料に関する質問、走行空間整備についての意見など、自由に発言。

C委員

ルールを守れと抽象的に言うが、その根拠になるどこを走るかということが明快になっていない。現在、高校生までは交通安全教室によって、具体的にどこを走るかということが明記されるようになってきたことは大きな前進かと思う。特に、歩道から車道へ出るようになる中学生については、路上で実際の自転車の乗り方を指導していただければ、ルールを遵守するようになるのではないか。

会長

できれば、大学生にも教育をお願いしたい。

G委員

悪質な自転車の乗り方をよく見かける。車道の逆走、高校生が携帯電話で通話をし、さらに信号無視をしていくということもよく見る。ルールを知らない、自転車だったらルール違反をしてもいいだろうという意識を持っている若者がいるのではないかと思う。学校教育の現場に自転車の乗り方に関する教育をもっと入れ、自転車もルール違反をしたら罰則があることを含めて、しっかりと教育していく必要があると思う。

D委員

自動車運転者への理解が十分ではないところもあり、運転免許の更新時などで警察の方も一緒になって指導してほしいと思う。

最近、警察官の方が街頭に立って、自転車をとめていろいろ聞かれているようだが、あれは何か指導をされているのか。

H専門委員

自転車事故が増えており、なかでも交差点における事故が増えている。自転車だけではなく、歩行者を含めた交差点の事故防止ということで、北海道警察では自転車の取り締まりに力を入れている。

また、自転車利用者のマナー向上のため、現場指導員よりイエローカードを渡し、自転

車の安全利用について意識を高めるようにしている。あわせて犯罪防止のために防犯に対する努力をしているか、盗難車ではないかの確認を含めて声かけしている。

会長

「セーフティ自転車ライフ」の冊子を自動車運転者に配布することはできるのか。

H 専門委員

更新時講習の冊子にも同じような内容があるので、ぜひ読んで頂きたい。

会長

ドライバーにも、自転車が車道を走行しているということを理解してもらうことは大切であるし、歩行者、自転車の方にも理解していただくことが大切である。

4．今後のスケジュール等について

事務局

本日の議論にもあったとおり、都心は交通が輻輳しており自転車や歩行者の交通量も多く、商店街などの経済活動への自転車利用、さらには駐停車車両の存在など自転車にとっては走行しにくい空間である。このように都心部においては特に問題が多いことから、次回は都心に的を絞って自転車利用の課題、改善方法についてご議論いただきたい。

さらに、都心をフィールドとして具体的かつ実現可能な対策の議論を深めるために、ワーキングチームをつくっていただけないかと考えている。当会議の規定における検討部会の位置づけになるが、この中でより密度濃くご検討いただき、本会議とのキャッチボールを行うことで最終的な提言に反映していただきたいと考えている。以上のことを事務局からご提案したい。

会長

特にご意見等がなければ拍手をしていただければと思います。

(「異議なし」と発言する者あり・拍手)

会長

おおむねご理解いただいたということで、補足のご意見等はないか。

A 委員

説明が長いので、事前に資料をいただきたい。説明時間を短くして議論する時間を増やしたい。

事務局

しっかり準備して対応させていただきたい。

次回の日程は、7月の下旬から8月上旬で調整し、ご連絡を差し上げることとしたい。

閉 会

以 上