

第4回 自転車利用のあり方検討会議

【議事概要】

日 時	平成21年7月29日(水) 午後1時30分～午後3時30分
場 所	T K P札幌ビジネスセンター カンファレンスルーム5B 会議室
次 第	1 開会 2 検討部会の設立について 3 札幌市のまちづくりと自転車利用の将来について 4 施策の方向性検討“まもる”について 5 施策の方向性検討“はしる”について 6 施策の方向性検討“とめる”について 7 連絡事項 今後のスケジュールについて 8 閉会

出席委員

秋山 眞澄
飯田 俊郎
石塚 裕也
内山 到
菊池 恒
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(代理出席:竹本 勝美)
佐々木 斎
高瀬 裕
中川 拓也

(五十音順 敬称略)

開 会

1．開会

議 事

2．検討部会の設立について

事務局から、資料1により都心部の検討を行う専門部会の設立、委員の選出について説明を行った。検討部会の設立については、会議の設置要項の第7条第2項「部会は会長が指名する委員をもって組織する」に基づき行う。

会長

検討部会の委員は、学識委員、有識委員として、都心の事業者である菊池委員、公共空間の専門である坂井委員、私の3名。市民委員として、秋山委員、石塚委員、富加見委員の3名にお願いしたい。また、専門委員として開発局、道警の方からもご参加いただき、検討部会を構成することとしたい。

(「異議なし」と発言する者あり)

3．札幌市のまちづくりと自転車利用の将来について

事務局から、資料より関連する上位計画における自転車の位置づけ、人口推計の動向、自転車利用の将来見通しについて説明。その後、各委員より意見などを自由に発言。

会長

本会議を最後に取りまとめる際に一番上側に来るコンセプトについて、まだまとめる段階ではないが、質問や意見等をお受けしたい。

A委員

公共交通は既存の交通体系が既にでき上がっている。公共交通を有効活用した上で、十分ではない部分を補完する形で、自転車をどのように使うのかという視点を忘れずに議論していくとよいのではないか。

B委員

コンセプトについて、3点ほど意見させていただきたい。

1つ目としては、環境基本計画などの上位計画以外にも自転車に関連する計画があるので、これらとも関わりを持たせて計画の中に位置づけるべきではないか。

2つ目は、全国と札幌では自転車の位置づけは異なると思うので、札幌では自転車を冬期間には利用しない一定期間だけのモビリティとして考えた場合、競合する立場の公共交通機関の補完機能としてどのくらい利用できるのかを考えなくてはならないと思う。

3つ目としては、自転車の管理計画だけではなく、使う側からの計画という前置きを位置づけの中で示した方がよいのではないか。

C委員

現在、話し合われている総合交通計画と整合を図る必要がある。自転車だけではなく、公共機関との共存などの議論があるのであれば総合交通計画の検討結果が明らかになった際には、この検討会議のメンバーにも教えて頂きたい。

D委員

自転車は公共交通を補完する部分と主役になる部分があるのではないか。冬は圧倒的に公共交通機関を利用する人が多いが、夏は目的地まで直接自転車で行く人が相当数いると思う。管理的な計画ではなく、環境計画などを見越して車から自転車へ乗りかえてもらうような計画であってほしい。管理と推進ではかなり違うため、推進へと舵を切って頂きたい。

A委員

費用対効果の視点も忘れてはいけない。既存のものをできるだけ利用し、それらに加えて整備をしていくような発想を忘れないでいきたい。

E委員

札幌の特性として冬の話があるが、国の法制度の中でも冬のことは考慮されていない。実現が難しい計画でも「札幌としてはこうしたい」という方向性を示すことが大事になる。

都心では地下歩行空間が作られており、歩行者は地下を歩くということになるかもしれないが、地上の部分はどのような交通になるのか議論が煮詰まっていない。路面電車の話もあるが、自転車のあるべき方向性を出す必要があると思う。

F委員

日本自動車工業会から「自転車との安全な共存のために」という自転車のあり方について検討したものが出ている。具体例を挙げながらケーススタディーのような形でまとめている。また、松本市では「自転車に優しいまちづくり事業」、「自転車に関するまちづくり」に5年ほど取り組んでいる。これらを参考にできるとよいのではないか。

G委員

あるべき交通の姿を議論する前に、現在自転車は走るところがない、停めるところがないという非常に使いにくい現状を改善しなければ、歩行者にとっても車にとっても良くないと思う。

一方で、ドア・ツー・ドアの公共交通はなく、自転車は大変多用されているにもかかわらず、自転車は公共交通機関を補完するものとしての実用性が十分認知されていない。自転車の実用性を認知させるには、今までと異なる本質的な政策が必要なのではないか。総合的な交通計画との整合性は必要であるが、現状の課題を解決する即効性のある政策を優先的に考えなければならないと思う。

H委員

都心についてケーススタディーを行うのであれば、今、都心部がどのような状態か認識した上で話しあう必要があると思う。自転車は環境に優しいが、街に対して負荷をかけていることも理解し、道路の再配分を考えるのがよいのではないか。

冬期間も利用できるように、どのような駐輪場をつくらなければいけないのかという議論もあるのではないか。

会長

今のご意見を反映しながら、資料を新しいものにかえていきたい。

4. 施策の方向性検討“まもる”について

事務局から、資料より「まもる」についての基本的な考え方、施策検討の視点について説明。その後、各委員より意見など自由に発言。

会長

ルール、マナーの方向性、施策検討の視点とあわせ、ローカルルールの策定、効果的な啓発活動のあり方とまとめ、このような方向で進めればよいのではないかという案を提示した。具体的なご意見を頂きたい。

I委員

通勤・通学の時間帯で、特に国道においては子どもたちもルールをよく守り信号で停止しているが、わき道に入ると赤信号は守られていない。通勤する若い方もそれにつられて行ってしまう。自転車が自動車と同等の扱いをされていないため、交通ルールを深く考えず運転しているのではないかと思う。自転車と自動車の関係に関する教育も、大きな課題として取り組まなければならない。

J委員

今までは車と人に対する啓発ばかりをやってきており、自転車の視点が抜けていたため、自転車に対するルールがまだ余り浸透していないと思う。これからは、車と人と自転車と三位一体として啓発を大いにやってはどうか。

A委員

ルールを知っているのに守らない人の理由を聞き取るところからスタートしなければ、周知徹底と言っても守らない、守れないのではないか。その理由を探すことも、何か具体的な方策をつくっていくことにつながるのではないか。

K委員

今までは自動車と歩行者ばかりに注目され、自転車は無法状態になっていたところがある。自転車にも防犯登録の番号を工夫し、認識番号をつけるなどといった持ち主がわかるようなシステムをつくるという対策をしなければ、ルール、マナーは変わらないのではないか。

会長

車も、違法駐車は昔の方が今よりもっとひどかった。自動車は、最近になって取り締まりが厳しい方向に動いているため、改善されてきた。自転車についても放っておいては状況が改善されないため、いろいろな施策をやらなければならないと思う。

B委員

「まもる」ことは大きな柱の一つであるが、「まもる」「はしる」「とめる」の順番になるのか。順番を方向性と一緒考えた方がよいのではないか。

「まもる」では、自動車利用者が守ることもある。自動車利用者がルールを知っていて守るかどうかは、自転車利用者にとって重要なことなので、交通ルールの徹底を他のモビリティにも求めていく方法もあると思う。

F委員

自転車は個人個人が独自のルールで自由に走っているような状態にある。よくないと理解して走っている場合もあるが、どのように走行してよいかわからないという声もある。

そのような意見を集めて、事例ごとに推奨すべき走り方を示したローカルルールを作れたらよいのではないか。例えば、左折専用レーンのある道路で自転車が走ると、自動車にぶつかる可能性があり危険である。また、歩車分離式信号での走行方法など、分かりにくい点も改善できたらよいと思う。

G委員

ルール、マナーは存在するが、自転車走行環境が整えられていないため、ルールどおり走れないという現実があるのではないか。走行環境が整えられていないにもかかわらず、子どもたちに教室で交通ルールについて話しても、現実の道路に適用できないということ

があると思う。たとえば、自転車通行可の歩道で自転車は車道寄りを対面通行してよいが、植樹帯やいろいろな施設があり対面通行できる空間がほとんどない場所が多くある。一方、歩行者は広がって歩いていることもあり、自転車で対面通行することができない。

ルールを学んでも、実際の道路に適用できないのであれば、安全にはならず、結局は危険な右側通行のように自分勝手なルールで走行してしまう。正しいルールを幼少期から学ぶとともに、それに見合った環境整備が求められる。

会長

守れる環境整備と一緒に進めて行くということは、認識していかなければならない。

車に乗りなれている人は車との駆け引きができるため、自分を車に気づかせることができるが、子どもや、自動車を運転しない方には、理解いただくことが難しいため、わかりやすく守れる環境整備は必要であると思う。

D委員

全国的な話かもしれないが自転車用の標識や信号が圧倒的に足りないと思う。歩車分離式の信号も、自転車用の青信号があれば、自転車は迷わずに渡ることができ、車も意識するのはではないか。

このように、今までやっていないことをやらなくては、堂々めぐりになる。自転車レーンに自転車のマークをつけて矢印を表示する等、外国人や子どもにもわかるような道路整備が必要なのではないか。

E委員

海外でヘルメットを着用し自転車に乗ることは、安全のほかに、格好いい、自分はルールを守る人という意思表示をしている。札幌市民に新しいファッションやデザインとともに、自分はエコな人、ルールを守っている人とアピールできるようなものを浸透させることは、規制をすることよりよいことかもしれない。

H委員

ドア・ツー・ドアの移動をするために、バス停の前などに駐輪する人がいる。そのようなことをせず、最寄の駐輪場所から目的地まで歩くことを気遣い、自転車をきれいに並べるだけで、走りやすく歩きやすい空間ができると思う。

また、違法駐輪の撤去を行った際、盗難自転車がでてきた。放置されている状態が長い場所は、自転車盗難という犯罪の証拠を隠す場所にもなってしまう。

5．施策の方向性検討 “ はしる ” について

事務局から、資料より「はしる」についての基本的な考え方、施策検討の視点につい

て説明。その後、各委員より意見など自由に発言。

会長

走行環境は整備、実現するには10年ぐらいかかる。自転車をしっかり利用していくために「はしる」は重要な部分かと思うので、いろいろなご意見をいただきたい。

B委員

位置づけとして、『歩行者の安全確保』は「はしる」の施策のはじめに書くのではなく、「とめる」「はしる」「まもる」の一つ上の階層に入れた方がよいのではないか。

また、「交通特性、沿道状況、まちづくりに配慮した実現可能な道路空間再配分」という走行環境整備の方向性の中で、都心及びその周辺をピックアップして走行環境整備が必要であると述べているが、都心と他地域では環境が異なるため、都心は先行して検討しつつ、他地域も検討を進めていく必要があるのではないか。

E委員

都心は雪が随分少なく、除雪が行き届いている場所なので、オールシーズン自転車に乗れるところだと思うが、冬に自転車に乗っている人を見て、ヒヤとする。

コペンハーゲンでは冬期間のレンタサイクルは出来ないが、レンタサイクル開始の日という自転車解禁日を設けている。そういうものが札幌にあってもよいのではないか。

昔は、スパイクタイヤの粉塵がおさまるまで乗れなかったが、今は随分早くから乗れる。札幌市内一律ではなく、ゾーンごとに分けてもよいのではないかと思う。

K委員

スパイクタイヤの自転車は滑らないが、車や歩行者から見たら危ないと思われるので、冬期間の街中での自転車は何かしらの規制が必要だと思う。

会長

冬期間の自転車利用はローカルルールで規制できるのか。

L専門委員

教則の中では、冬は滑るため押して歩くことになっている。ローカルルールは、上位の法律との関係が分からないため、現在は回答できない。

会長

「はしる」の中で、冬をどうするのかは今後も議論が必要な問題であると思う。

B委員

公共交通機関の運賃を冬と夏で変えて、夏は運賃を高く、冬は安くするなどといった、インセンティブをつけ、冬期の自転車利用を抑制することもあるかと思う。

A委員

自転車専用道を考えるのであれば、自転車が全く入らないような道路を作ってもよいのではないか。エリアの特性を生かした場所があってもよいと思う。

H委員

地先の商店街で街区の再整備が行われた際のコンセプトは、「歩く人サイズのまち」で、自転車を押して歩く計画をしていた。しかし、何の規制もないため守られていないのが現実である。利便性の前には、街の基本コンセプトが意味を持たなくなることもある。

会長

自転車が走る空間もあれば、押して歩く空間があってもいいのではないか。場面と場所によって使い分けも必要ではないか。

昨年から自転車の走行場所について、車道が原則、歩道は例外となっているが、車道を自転車が走行することについて、どのように考えているのか委員の方からのご意見を伺いたい。

K委員

車と同じスピードで車道を走行する分には危険を感じないが、時速15キロ程度で走行する人は恐怖を感じるのではないか。自動車との速度差が大きいと非常に怖く、危険な場面も出てくる。ゆっくりと自転車に乗る人は、歩行者優先という前提で歩道を走っても問題ないのではないか。

D委員

路側帯が広いと車道通行をしても心配はないが、道路が片側2車線で外側線と歩道の縁石との間がほとんどない場所では、自動車がスピードを上げて走行してくるので恐怖を感じる。

自転車レーンを示すマークの表示があり、自動車運転手も意識して少し膨らんでよけてくれるような啓発も必要だと思う。また、自動車の交通量が多くない場所で片側2車線としているところは、賢く使って自転車に空間を再配分してほしいと思う。

G委員

車道が原則というルールを知っていても、車道は自転車が走ることを想定してつくられ

ていない。自転車が交通手段として当たり前に見えるようなまちづくりを望みたいと思う。

事務局（交通施設担当課長）

現実を踏まえると、駐車スペースも含めて道路空間は限られている。その中で、どのように自転車の空間を確保するかが課題である。自動車交通量の多くない場所では、自転車と自動車ロードシェアすることも考えられる。都心の検討部会を軸にして議論を深めていければと思う。

6．施策の方向性検討“とめる”について

事務局から、資料より「とめる」についての基本的な考え方、施策検討の視点について説明。その後、各委員より意見など自由に発言。

会長

どのようにして将来需要に備えるか。将来に向かって我々は何をしていかなければいけないのか、ご意見を頂きたい。

C委員

附置義務条例の強化ということを真剣にやらなくてはならないと思う。京都市では、附置義務条例を強化するときに、駐輪場を設置するための補助金制度を用意するなどアメとムチの促進策を進めている。

「はしる」は公共団体、自治体が主となった対策を行う必要があると思う。「とめる」は自治体、個人や企業が主となり対策を行うことが理にかなっていると思う。また、利用者が負担をする面もある。「まもる」は自治体と民間企業の隔たりなく考えなければいけない。

このように、誰が対策を行うのかを頭に置きながら、ストーリーを作る必要がある。

F委員

札幌駅周辺で、駐輪場が有料になる前後をくらべると、自転車利用者が減っているように見えたが、実際は利用料金を敬遠して自転車放置禁止区域の外側にたくさん放置されているのだと思う。

札幌駅に自転車で買い物等に来る場合、都心部の幾つかのお店を回りたいという需要もあると思う。このため、エリア内では1日100円にする、長時間利用する人には応分の料金を負担してもらおうなど、利用者側の形態を考えて駐輪場のあり方を考えるとよい。

G委員

駐輪場利用料金の徴収方法として、地域通貨やエコマネーを導入し、商店街に用事があ

る人は駐輪することが可能になるシステムを作ると、放置もなくなり利用者にとっても商店にとってもよいのではないか。

E委員

1軒1軒のお店や企業に駐輪場を用意してもらおうという手法もあるが、条丁目のブロックごとに駐輪場を整備するという方法もある。その一角の商店が協力して自転車を誘致するということもあり得るのではないか。

H委員

今までの話は、需要をある程度賄うことができる駐輪場があることが前提で、現在はその前の（まだ駐輪場がない）段階である。駐輪場の運用や附置義務に関しては、再開発に対するインセンティブとなるよう、話し合いを進めなくてはならないと思う。

商店街では、車で来た方に無料駐車券を出している。無料駐輪券を出すために負担するコストは高くなく、自転車も自動車と余り変わらないのではないかと想定している。しかし、誰が駐輪場の整備し、誰が運営管理をしなければならないのかということ議論しなければ、絵に描いた餅になってしまう。

D委員

総合計画が出来た後、モデル的に駐輪場の運営を行い、自転車を停めるにも費用がかかるということを利用者に求めていくようなことを続けてはどうかと思う。

また、不法駐輪の撤去も行い、撤去された自転車を引き取るために何千円もかかるのであれば、公共交通を利用することを考える人もいると思う。いろいろな方面から施策を行う必要がある。

K委員

都心部は、バス、トラック、タクシーなど、許可された車のみ流入することができ、その他の人は公共交通機関や自転車で来るような流れを作る必要があるのではないか。

その中で、余った駐車場を駐輪場に転用するなど、エコなまち札幌のアピールができ、都心環境もよくなり、自転車も走りやすくなるのではないかと思う。

事務局（交通施設担当課長）

自転車の駐輪は、自動車の駐車との歴史と重なり合う部分がある。急激なモータリゼーションの中で自動車が増えて違法駐車があふれ返ったとき、昭和40年から駐車場附置義務条例を作り取り締まりを強化してきた。

自転車についても、附置義務を含め民間で確保して頂くこともあるが、まずは、公共で責任を持ってしっかり作り込むことや、空間を探し出すこと、既存のストックの有効利

用が必要になる。

B委員

自転車盗難を取り締まり、自転車の匿名化を解消することで、駐輪を抑制することが可能なのか。

会長

自転車に番号をつけて、自転車の匿名性をなくした事例はあるのか調べてほしい。自転車は盗難がつきまとい、それがまた不法駐輪となり、悪い方向に進むことがある。現在、不法駐輪や盗難、放置された自転車は何台ぐらいあるのか。

事務局（道路管理課長）

札幌市内の地下鉄、JRの駐輪場等で撤去したのは20年度で2万3,500台程度となっている。

内訳として、本人に戻る自転車が約6,700台、盗難車両として警察に渡っているものが約600台、その他は処分されるが、一部利用可能なものはリサイクルされる。

H委員

不当に止められている自転車でも、個人の所有物のため勝手に動かすことが出来ないのではないか。

事務局（道路管理課長）

歩道では、一定期間注意喚起の表示を行い、期間が過ぎたものについては撤去するようにしている。

会長

駐輪場の利用の仕方を考慮しなければ、附置義務を強化しても、つかみどころがない対策になるのではないか。

事務局（道路管理課長）

駐輪場の実態把握はしていないが、自宅から駅周辺の駐輪場を往復する人もいれば、駅から勤務地へ向かうという使い方する人もいる。駐輪場に長期間にわたり停めてある場合もあるので、年に2回、一定期間放置されている自転車は撤去し、駐輪場を有効利用できるよう努めている。

事務局（交通施設担当課長）

それぞれの駅ごとの特性があり、駅の特性により都市型レンタサイクルなどを通じ、駐輪需要を減らす可能性も出てくると思うので、研究を深めていく必要があると思う。

A委員

税金を有効に使用するためにも、公共の駐輪場の議論が起きることがあれば、早目に市民に対し情報公開をしてほしいと思う。

B委員

民間の企業等で駐輪場の設置や、自転車のシェアリングを行う際、国交省関係だけではなく、環境関係でも、インセンティブを与えることができるのではないかと。

また、施策の推進状況を評価していく体制を、計画に盛り込んでいただきたい。

E委員

都市型レンタサイクルは、新しいビジネスのほかに、市民参加型で成り立つ形もよいのではないかと。このような取り組みを通じ、ヘルメットや、自転車のファッションを発信していくことと結びつくとよいと思う。

会長

ヘルメットをしなければならないという意識は私も持っている。ファッションに加え、安全の面でもつけるべきだろう。気軽に被れるヘルメットのよいアイデアがあれば、ご提案いただきたい。

本日、頂いたご意見は整理し、次回からは徐々に集約していきたい。

事務局（総合交通計画部長）

行政の中でも今のような議論がたくさん行われている。総合交通計画や自転車道の整備手法、利用者負担などを含め、「自転車の位置づけ」が大きい議論になるのではないかと考えている。次回に向けて、皆さんからいただいた答申を受けて基本計画をつくる我々の考えも披露したい。

7. 連絡事項、今後のスケジュール

検討部会は8月下旬、第5回会議は9月上旬開催の方向で調整させていただきたい。

閉 会