

第4回 自転車利用のあり方検討会議

資料

平成21年7月29日



1. 検討部会の設立について.....	01
2. 札幌市のまちづくりと自転車利用の将来.....	02
2-1 関連する上位計画における自転車の位置づけ	
2-2 人口推計の動向と自転車利用の将来見通し	
3. 施策の方向性検討.....	03
3-1 “まもる” ～啓発活動等考えられる取り組み	
3-2 “はしる” ～走行空間の整備の考え方	
3-3 “とめる” ～駐輪施設の整備の考え方	

1-1 検討部会の位置づけ

都心部に課題が集中

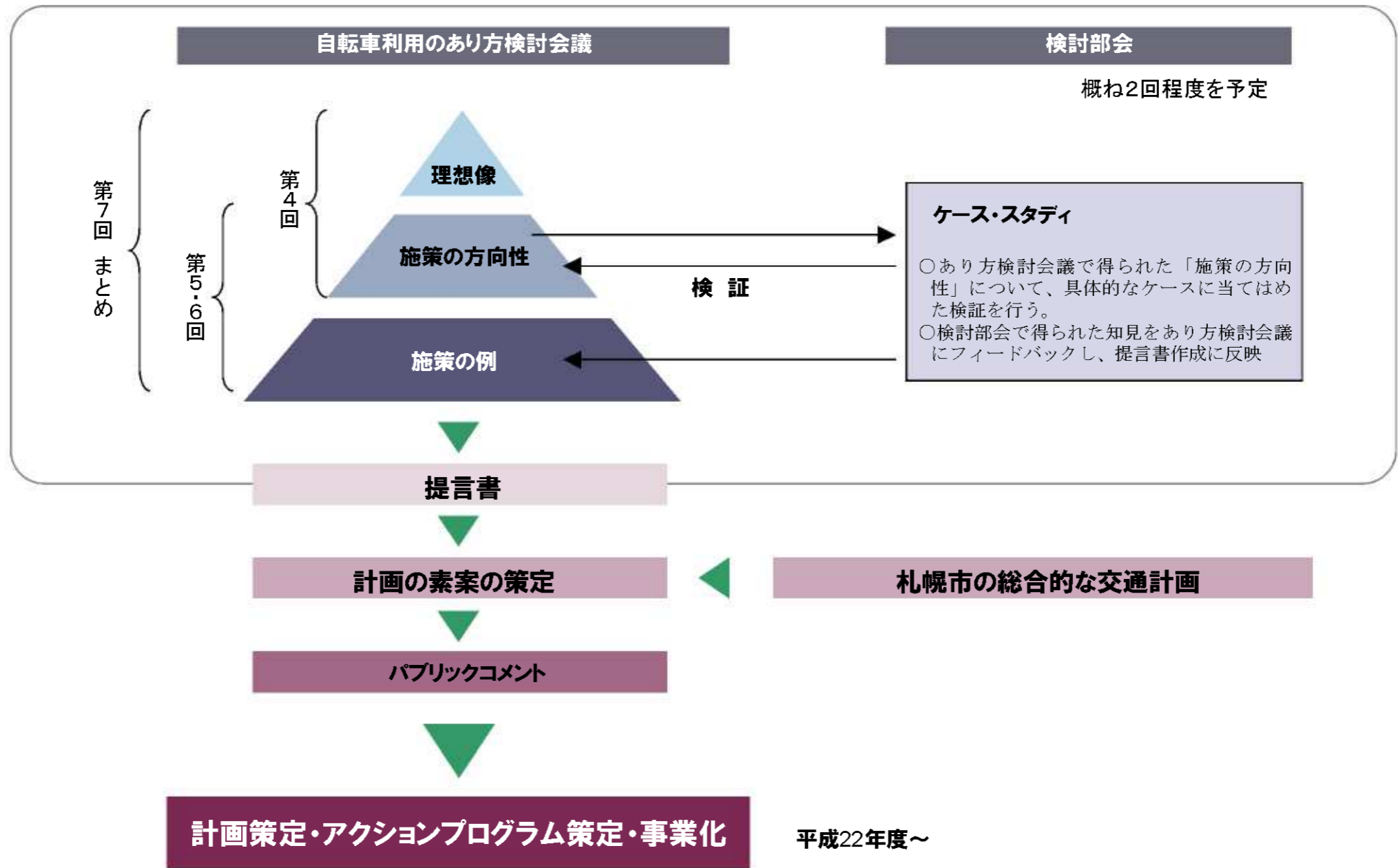
- ・歩行者の安全確保や駐輪問題、自転車の走行空間確保の課題は都心部に集中
- ・都心部での課題は道路構造やネットワークなど技術的に高度な検討を要する案件も



具体的な路線・地区を当てはめたケース・スタディを行い詳細に議論する場を設立

- ・検討会議では、自転車利用の理想像・施策の方向性・施策の例についての議論を行います、具体論の検討を行う場ではありません。
- ・しかしながら、ルールマナー・走行環境・駐輪環境の具体的な取組み内容についての議論を深めることにより、より実効性の高い計画の策定ができるものと考えられます。
- ・従って、ルールマナー・走行環境・駐輪環境の課題が集中している「都心」をモデルケースとし、具体論のケーススタディを行うための検討部会を設けるものです。

1-2 自転車利用のあり方検討会議と検討部会の関係



2. 札幌市のまちづくりと自転車利用の将来

2-1 関連する上位計画における自転車の位置づけ

■第4次札幌市長期総合計画(2000年～2020年)

◆都市機能配置

「環境低負荷型都市への移行」
→ 都心周辺部、地下鉄沿線などにおける居住の誘導

◆オープンスペースのネットワークの形成

「実体的な連結」
→ 徒歩や自転車による快適な移動のための線状のオープンスペースで相互に連結

◆交通体系の整備の目標

「公共交通機関を軸とした交通体系の確立」
「適切な自動車交通の実現」
→ 環境への負荷の低減や安全で快適な歩行者空間の確保を図るため必要な道路の整備、自動車交通総量の低減、流れの分散化

◆都心の整備目標

「環境共生と都市個性の伸長」
→ 歩行者重視の都市基盤施設整備などによる環境低負荷で人にやさしい交通の実現を図る

■札幌市都市計画マスタープラン(2004年) ～持続可能なコンパクト・シティへ

◆地域特性に応じた交通体系構築

・人と環境を重視した都心交通の創出に向けた取り組みを進める。
・拠点等へアクセス性向上、ターミナル機能強化、歩行者・自転車等の移動性向上を図る

◆都心の再生・再構築

・交通環境の適正化と公共空間の活用、再生 ～公共交通を軸とした交通システムの充実、適正な自動車利用による交通課題解消、道路空間再配分による交通環境の創出など

■「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて」 ～新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 最終レポート(2007年国土交通省・警察庁)

◆道路空間の再構築に向けた基本事項

- ・人優先
- ・バランス(歩行者、自転車、自動車)
- ・パートナーシップ

◆自転車を考慮した5つの取り組み

- ・走行空間の原則分離の推進
- ・駐輪対策の着実な実施
- ・ルールの周知徹底、マナー向上
- ・戦略的整備の速やかな展開
- ・ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

都心部や地下鉄沿線に都市機能を配置し、公共交通機関を軸にコンパクトで環境負荷を低減したまちづくり。

歩行者や自転車の安全で快適な移動空間の確保。

2-2 人口推計の動向と自転車利用の将来見通し

将来人口

市全体では人口が減少。都心周辺、鉄道駅、新たな住宅地周辺では人口が増加

- ・人口は2015年をピークに減少
- ・商業施設等都市機能が集積している都心部や駅周辺では人口が増加。

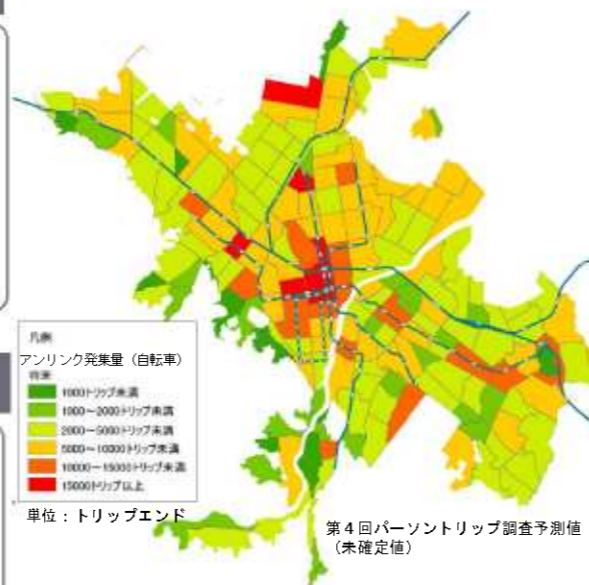


図 自転車の発生集中交通量(将来2030年)

自転車利用特性 ～パーソントリップ調査結果

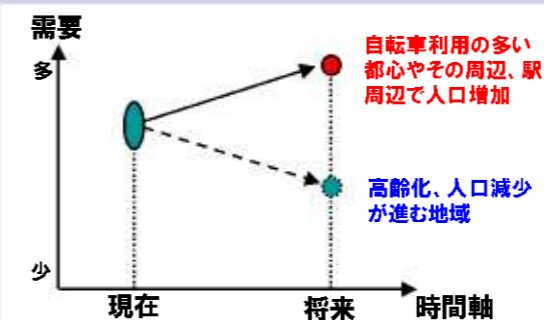
自転車は都心部や駅周辺で多く使われている

- ・都心周辺や、鉄道駅周辺地区を発着するトリップが多い

将来の自転車利用の見通しと課題

将来の自転車利用需要は大きく変化しないが、地区による需要差が顕著になる

- 都心周辺、鉄道沿線、商業施設等都市機能を有する郊外部など特定地域で人口が増加し、自転車トリップも増加
- 環状通外側の上記以外の地区では自転車トリップは現在よりも減少



需要の動向を踏まえ今後の自転車施策の方針を検討することが必要

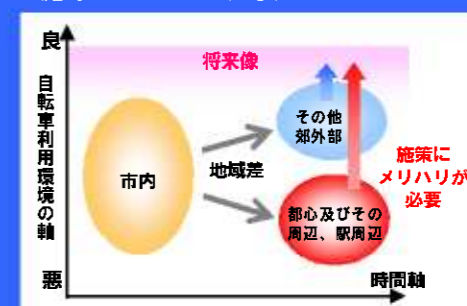
このままでは、都心・都心周辺・地下鉄沿線における歩行者や自転車の安全で快適な移動空間の確保は未解決。将来の見通しを踏まえ、メリハリのある

まもる

はしる

とめる

の施策のシフトが必要。



3. 基本方針に基づく施策検討の視点

3-1. “まもる” ～ルール・マナー～

施策の方向性

■法律・条例・ルール（自転車関連）

- ・道路交通法（平成20年6月改正）
- ・自転車利用安全五則（平成19年7月10日交通対策本部決定）
- ・札幌市自転車等の放置の防止に関する条例（平成7年10月策定）
- ・札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例（平成13年10月策定） など

基本的な考え方

施策検討の視点

検討会議におけるご意見	関連する法令・条例等（一部抜粋）	ルール・マナーの方向性
<p>【はしる】</p> <p>◆基本的なルールについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の走行ルールを知らない人が多い ③無灯火、信号無視、逆走、携帯電話やイヤホンを使用しながら走行する自転車がいる。 ○反射板をつけさせるようにしてほしい <p>◆走行速度について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①歩道を猛スピードで走行する自転車が多い（学生に多い）。 <p>◆走行位置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○走行場所(車道か歩道か)の違いによる自転車の走り方の指導があまりされていない ①利用するモードによって、走行ルール・マナーへの意識が異なる ②歩車分離式信号機での走行方法が周知されていない ○通学時に、自転車が道路に広がって走行している 	<p>◆法律・条例・ルール（自転車関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等に従わなければならない。（道路交通法 第七条） ・道路標識等により、歩道が通行できる場合、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。（道路交通法 第六十三条の四） ・車両は、歩道又は路側帯と車道の区分のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法 第十七条） 	<p>◆ルール・マナーの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行・駐輪ルールの周知・啓発活動の視点 ・走行や駐輪のルールやマナーはすでに存在しているが、ルール・マナーを「知らない人」と「知っているが守らない人」が存在する。「知らない人」に対する周知、「知っているが守らない人」に対する啓発を進めていくことが必要である。 ・走行ルールの周知・啓発活動 ・走行ルールの周知、啓発を考える際には、現状の自転車事故多発パターン等を把握し、守るべきルールの優先度、啓発の対象者の検討が必要である。 ・その上で自転車利用者のみならず、自動車利用者も対象とした、効果的な周知・啓発活動のあり方を考える必要がある。 ・駐輪ルールの周知・啓発活動 ・駐輪状況等のデータより、周知・啓発活動を行う地域・エリアの優先度を決定し、メリハリのある啓発地域の選定が必要である。 ・その上で効果的な啓発活動のあり方を考える必要がある。
<p>【とめる】</p> <p>◆特に深刻な市街地における駐輪問題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①スーパーの近く、地下鉄駅などに迷惑駐輪が多い ③路上駐輪は景観上・防犯上も軽視することができない ③放置自転車撤去活動を行っているが、一向に放置自転車は減少しない 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分にはおいては、駐車してはならない（道路交通法 第四十四条） ・自転車等の利用者は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならない。（札幌市自転車等の放置の防止に関する条例 第九条） 	
<p>◆しくみづくりについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ①あたらしい自転車利用の仕組みづくりが必要ではないか 		<p>◆ローカル・ルールの策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全の視点から、現在のルール（法律、条例等）のうち優先的に遵守すべき事項を定めたローカル・ルールが必要である。 ・ローカル・ルールは、利用環境の整備の進捗に応じて、利用者や商業施設等に対する罰則規定を定めることも考慮することが必要である。
<p>◆啓発活動について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①②利用者意識の向上、教育を行わなくてはいけない ①②走行ルールを知らない人が多い ①道路利用者の別によって走行ルール・マナーへの意識が異なる ②自転車マナーのモデル地区を作成し、啓発活動を行ってほしい ③自動車利用者へも啓発活動が必要ではないか ○中学、高校、大学生を中心としてマナー啓発活動を行うべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・“セーフティ自転車ライフ”発行（平成21年3月発行 札幌市） ・さっぽろセーフティサイクルフェア09（平成21年7月18日開催 札幌市） ・“自転車安全の日”の設定（平成21年度の取組み 北海道） ・“自転車利用安全五則”の決定 	<p>◆効果的な啓発活動のあり方検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校、企業、自転車店などでの教育方策の検討が必要である。 ・道路利用者別（自動車・自転車・歩行者）の教育を行うため、公安委員会と連携し、免許取得・更新時などでの教育等の検討が必要である。

※①～③：自転車利用のあり方検討会議でのご意見（第1回～3回）
○：H14.4～H20.11までに市民から寄せられた意見・要望

3. 基本方針に基づく施策検討の視点

3-2. “はしる”～走行環境の整備～

施策の方向性

基本的な考え方

施策検討の視点

検討会議におけるご意見	関連する指標・データ	走行環境整備の方向性
<p>◆安全確保の優先順位について</p> <p>②自転車利用のあり方を検討しなければいけない一番の理由は、歩行者の安全であると思う。</p> <p>①自転車が歩道を走ることは歩行者にとって危険。車道に自転車の走れる空間があるのが望ましい。</p> <p>②できるところには自転車道のようなものがあれば、歩行者も自転車も安全だと思ふ。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故はここ10年で増加傾向 ・近年、自転車と歩行者の事故件数が増加 ・自転車と歩行者の事故は歩道上で発生 ・歩行者は自転車に対して危険を感じている ・都心部、駅周辺はバリアフリー区間に指定 	<p>歩行者の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増える自転車利用に対して最も危険に晒されているのは歩行者である。 ・歩行者の安全を第一に考え、自転車が走行位置やルールを理解できるような空間の整備、若しくは、歩行者と自転車を極力分離するような空間を整備すべきである。
<p>◆自転車利用の多様性について</p> <p>②歩行者や子ども・高齢者の自転車運転者を守るという視点から、速い自転車は別なところを通行するという観点で整理することが大事では。</p> <p>①高齢者が安心して自転車で外出できる環境を作りたい。</p> <p>①将来は自転車以外のシニアカーや色々な乗り物も対象となってくるだろう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的に応じて走行距離は異なる ・最近、自転車の通勤需要が増加 ・自転車利用者のうち高齢者の割合が増加 	<p>多様な自転車利用形態への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を利用する人、利用の仕方は様々である。 ・特に交通弱者であり、走行速度の遅い高齢者や児童の安全な自転車利用を守るための対策が必要である。
<p>◆環境・健康・エコロジーについて</p> <p>①首都圏では、健康やエコへの貢献から、通勤で自転車を利用する「自転車ツーキニスト」がブームになっている。札幌でも同様にはやらせれば、通勤での自転車利用が増えるのでは。自転車の魅力を伝えていくべき。</p> <p>①環境面から考えると、自動車から自転車への乗り換えをすすめるべきであるが、そのためには走行環境がネックとなっている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・原油高騰をうけエコな乗り物として自転車が着目されている ・健康に良い乗り物としても自転車が着目されている 	<p>自転車利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の低減や健康増進といった視点から、将来的な自転車利用の促進を支えることができる自転車走行環境を整備することが必要である。
<p>◆多様な道路事情と横断構成のバリエーションについて</p> <p>②札幌の道路事情は場所により差がある。可能なところから整備するという視点は大変重要。</p> <p>①札幌は路肩が広いという特徴がある。自転車用に活用できないか。</p> <p>②車道を車の通行に差し支えない程度減らしてでも自転車レーンを確保して欲しい。</p> <p>②あまり人が通らない広い歩道では、少し歩道を削って自転車の空間にしてもよいのでは。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備手法は車道の活用と歩道の活用の大きく2分類 ・また、物理的分離を伴う自転車道、また物理的分離を行わない車道上の自転車レーン、歩道上の自転車通行帯、啓発カラー舗装などのバリエーションがある 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の道路状況（道路幅員・交通量・自動車速度）、将来のまちづくり計画、沿道土地利用（駐停車需要）、路線バス網、道路整備計画（バリアフリー化など）等を勘案し、道路空間再配分による実現可能な横断構成を検討することが必要である。 ・特に、高度な土地利用が図られている都心およびその周辺では、需要の動向を踏まえ、駐輪施設整備と一体となった走行環境整備が必要である。
<p>◆沿道状況への配慮について</p> <p>②トラックの停車や荷卸しなどで、路肩上に一時停車があるとき、自転車が車両をよけて通行するのは恐怖感があり、危険。</p> <p>②自転車レーンの設置には、空間だけでなく、沿道の状況(商店街など)も検討する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路上駐車に危険を感じる人が多い ・都心部では多くの区間で駐車帯が設置されている ・バス停やタクシー乗り場が多数存在 	<p>交差点部における安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行位置に応じた交差点での通行方法について検討する。 ・また、自転車事故の多い交差点については、安全走行のためのルールと連動した整備方法を検討する。
<p>◆交差点部での通行について</p> <p>②歩車分離式信号交差点では、自転車は本来車用信号で通行すべきだと思うが、左折車に巻き込まれるような恐怖感を伴うことがある。車用信号で自転車が通行することを理解していない運転手がいるのでは。</p> <p>②交差点では、きちんとルールを決めないと、かえって不便になるのでは。自転車の信号をつくらないと、交通処理が難しくなる可能性もある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故は交差点が多い ・主な事故類型は出合頭、右左折時事故 ・特に歩道を右側通行する自転車が巻き込まれる形態が多い 	<p>積雪寒冷地を考慮した空間分離</p> <ul style="list-style-type: none"> ・除排雪作業などの冬期道路管理に配慮した空間の物理的分離方法（分離柵、縁石等）について検討する。
<p>◆冬期への配慮について</p> <p>②柵などを用いない整備を行えば、冬場、柵をつけたり外したりという手間がかからないのでは。</p> <p>②冬、たい雪スペースとするには、障害物(柵など)は邪魔になると思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新札幌モデル地区（国道）では脱着式の分離柵を設置 ・また、歩行者通行帯を自転車通行可とし、自転車道が雪提で埋まる冬期の運用を工夫 	<p>連続性を考慮した自転車走行環境の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の自転車走行環境および今後整備する走行空間相互のつながりに配慮して整備方法を検討する。 ・また、他の交通形態の補完や役割分担についても配慮したネットワークを検討する必要がある。
<p>◆自転車走行空間の連続化について</p> <p>②ルートとして、自転車が安全に通れる区間と車道を走行する区間が、ある程度ネットワーク化されていればいいと思う。</p> <p>②路肩の幅がとれるところをつなげていくことが大事ではないかと思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺として、新札幌地区の一部区間で歩道上に自転車道が整備されている ・都心部ではさまざまな幅員の駐車帯が設置されている 	<p>連続性を考慮した自転車走行環境の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の自転車走行環境および今後整備する走行空間相互のつながりに配慮して整備方法を検討する。 ・また、他の交通形態の補完や役割分担についても配慮したネットワークを検討する必要がある。

3. 基本方針に基づく施策検討の視点

3-3. “とめる”～駐輪対策～

施策の方向性

基本的な考え方

施策検討の視点

検討会議におけるご意見	
<p>◆駐輪場の需給バランスについて</p> <p>①環境・経済の両面から自転車は今後増えると思う。</p> <p>①将来は自転車以外のシニアカーや色々な乗り物も対象となってくるだろう。</p>	
<p>◆駐輪施策に投じる財源の公平性について</p> <p>①自転車を利用しない人にも納得できる施策であるべき。</p> <p>①同じ人でも、車や自転車という、その時乗る物によって主張が違うことが問題。</p> <p>①（利用者が負担する）有料駐輪場もつくるべきである。</p>	
<p>◆利用特性の違いへの配慮について</p> <p>①駐輪場を細かく至るところに置いてほしい。</p> <p>③通勤や通学以外の、主婦の視点などでも、駐輪場の位置や設置を細やかに考えて欲しい。</p> <p>③乗り継ぎのための駅付近の駐輪場は大規模管理のもの、それ以外は小規模で分散型と、性格の違う利用に対し駐輪場の考え方を変えるべきでは。</p>	
<p>◆総合的な空間利用について</p> <p>①③駐車場の空きを自転車駐輪場に活用できないか。</p> <p>①路上を利用した駐輪場は考えられないか。</p> <p>③都心では用地確保が困難。交通量の減るなか一車線を駐輪場にしては。</p> <p>③パーキングチケット、市役所の駐車場等も、駐輪場として活用できるのではないか。</p>	
<p>◆都心の通勤・買い物利用について</p> <p>①都心では通勤者の駐輪が非常に多い。</p> <p>①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側も考えていくべき。</p> <p>①③通勤用の駐輪場は、会社が借り上げるなどで設けていくべき。商業施設は有料でも駐輪施設はあるべき。買い物の自転車は短時間の駐輪。ICカードを用いて買い物客の駐輪料を無料とすることも可能ではないか。</p> <p>③ビルによっては職員用の駐輪場はあっても、来客用駐輪場は確保されていないものがある。</p> <p>③大規模な駐輪場設置は大きな費用がかかるし、他目的での利用には不便。事務所や店舗の工夫次第で、敷地内に数台分の駐輪スペースは確保できる。</p> <p>③事業所に対し、この計画を通じて設置のお願いをしてみてもどうか。</p>	
<p>◆駐輪施設整備以外の駐輪対策について</p> <p>③放置は、歩行者や障害者、自転車通行にも邪魔で危険。撤去すべき。</p> <p>①③一部の道路を放置禁止にすると、横の道で駐輪が溢れる。</p> <p>③張り紙をするなどの啓発は放置自転車の削減に効果がある。ただし、放置自転車が他の路線に移っただけかもしれない。</p> <p>③駐輪禁止区域の放置自転車に張り紙をつける活動を4年間続けているが、放置自転車は無くならない。</p> <p>③設置されている駐輪場がうまく利用されていない。</p> <p>③附置義務条例による駐輪場の存在はほとんど知られていない。マップで市民に知らせることで、放置がもっと減るのではないか。</p> <p>③駐輪場を屋根の有無や駅に近いかなどで差別化し、料金設定を変えることで分散化が図れるのではないか。</p> <p>③レンタサイクルによる自転車の共有で放置自転車の減少を。</p>	

関連する指標・データ	
<p>・全体では、将来の自転車利用需要は大きく変化しないものの、自転車トリップ割合が高い都心およびその周辺、鉄道駅周辺で人口が増加。</p> <p>・このためこれらの地区での駐輪需要は増加が予想される。</p>	
<p>・駐輪場の利用者負担金などに、利用者と非利用者で意見の差が大きい。</p> <p>・特に都心では公共駐輪場が乗り継ぎ用でなく、沿道施設利用に多く使われている。</p>	
<p>・通勤通学での駐輪は長時間であるが、買い物や業務等での駐輪は短時間で、歩道駐輪や目的施設の駐輪場が使われる傾向がある。</p> <p>・駐輪場を選ぶ理由は「近いこと」「通り道にあること」など。</p>	
<p>・路外駐輪場に比べ、路上駐輪場は設置費が比較的安価。</p> <p>・路外駐輪場では利用しやすく安価な平面式が全国的に多い。</p>	
<p>・都心での歩道駐輪のうち、乗り継ぎ利用はごく僅か、殆どは沿道施設利用が占める。また買い物等私用や通勤での駐輪が多い。</p> <p>・札幌市の附置義務条例は、全国で最も緩やかな基準。</p> <p>・札幌市内の附置義務駐輪場（自主設置含む）は、約5千台と駅周辺公共駐輪場の1/10程度。</p>	
<p>・都心の放置禁止区域内では、放置自転車が半減した。</p> <p>・撤去自転車の返還率は、市内で3割足らず。</p> <p>・駐輪場によって利用率の差が大きい。</p> <p>・都市型レンタサイクル（コミュニティサイクル）により駐輪台数削減効果が期待される。</p>	

駐輪対策の方向性	
<p>将来需要への柔軟な対応</p> <p>・変動する駐輪需要に対し、恒久施設（新設、既存施設の高度利用）と暫定施設を組み合わせ、利用特性を踏まえ適地において柔軟に対応。</p> <p>・自転車形態の変化（電動アシスト・シニアカー等）など、将来の不確定要素への柔軟な対応。</p>	
<p>行政・事業者・利用者の分担と協力</p> <p>・全市民が費用負担する公共駐輪場の整備のみで駐輪対策を行うことは、自転車を利用しない市民に対して不公平。</p> <p>・受益者負担の原則から、自転車利用者自身や、駐輪利用者の目的施設も駐輪対策に対して相応の負担が必要。特に新設される目的施設については駐輪場の確保が必須。</p>	
<p>利用特性にあわせた駐輪場の形状と配置</p> <p>・通勤・通学での乗り継ぎと、買い物での駐輪では駐輪時間の長さ、駐輪希望箇所が異なる。一律の駐輪場整備ではなく利用特性にあわせ、駐輪場の配置、駐輪施設形態、利用方法などを工夫する必要がある。</p> <p>・駐輪場の配置計画は、目的施設の立地状況、まちづくり計画等を踏まえ、走行環境整備計画と一体で検討することが必要である。</p>	
<p>低利用空間の高度利用、暫定活用</p> <p>・特に都心やその周辺の土地は高度利用されており、空き地を求めると自体が難しい。既成概念にとらわれず、道路も含めた空間の高度利用や転用、需要動向に応じた暫定活用を図っていくことが必要である。</p>	
<p>施設側の駐輪場設置協力</p> <p>・駐輪の目的施設に対する相応の負担を検討する。</p> <p>・事業所では職員や来客、商業施設では従業員および買い物客のための駐輪場の設置を求めることが必要である。</p>	
<p>駐輪ルール徹底と駐輪場への誘導、分散・低減等総合的施策の検討</p> <p>・駐輪対策は駐輪場整備だけではなく、駐輪場へ適切に誘導することも重要である。</p> <p>・放置自転車撤去から案内・周知まで、硬軟とりまぜて対応することが必要である。</p> <p>・また、駐輪需要の局所集中には料金設定や都市型レンタサイクル（コミュニティサイクル）などで、需要の分散・低減を図ることが必要である。</p>	