

第5回 自転車利用のあり方検討会議 【議事概要】

- 日時 平成21年11月24日(火) 午後2時00分～午後4時00分
場所 札幌エルプラザ2F 環境研修室1・2
次第 1 開会
2 資料説明
3 意見交換
4 連絡事項 今後のスケジュールについて
5 閉会

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(代理出席:竹本 勝美)
加納 民雄(代理出席:高山 博幸)
高瀬 裕
中川 拓也(代理出席:吉田 哲治)
(五十音順 敬称略)

開 会

1．開会

議 事

2．資料説明

事務局から、資料1の1～8ページに基づき、第1回～第4回自転車利用のあり方検討会議の総括、第1回～第2回都心検討部会の概要報告を行った。

また、これらを踏まえた提言書づくりに向けた取りまとめについて資料1の9～16ページに基づき説明を行った。

3．意見交換

会長

今後の検討会議の進め方として、年度内に提言書をまとめたいと考えている。次回の会議では提言書の取りまとめについて議論を行い、言葉や文言、表現についてまとめていきたい。本日は、本会議の総意として自転車利用にかかわる施策の方向性、自転車利用環境のあり方などを議論し、合意していければと考えている。まずは、1ページ目の検討の流れについて、質問、コメント等はないか。

（「なし」と発言する者あり）

会長

資料2ページについて、自転車の魅力や、自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向け、国土交通省、警察庁から2007年に「これからの自転車配慮方道路における道路空間の構築に向けて」というレポートが出されている。このような背景の中、札幌市の長期総合計画、マスタープランなど、札幌市のまちづくり、自転車の位置づけを示している。質問、コメント等はないか。

（「なし」と発言する者あり）

会長

我々はこのような背景をもとに、自転車利用のあり方検討を進めることになると思う。

3～5ページ目、「まもる」「とめる」「はしる」ということで、第3回、4回の会議にもご議論いただいたが、質問、コメント等はないか。

A 委員

提言書の構成は重要だと思う。他の自治体では、自転車の走行空間、駐輪空間をつくると言った順番になるものが多いと思うが、今回のように「まもる」「とめる」「はしる」という構成の順序した流れについて教えてほしい。

事務局（高橋交通施設担当課長）

背景として、市民から自転車の走行、ルール、マナーについて厳しい声が寄せられている。また、自転車事故もかなり増えてきている現実がある。

そのような中、走行環境や駐輪場の整備を行うにあたり、納税者の理解も得ながら投資していかなければならないため、まずは今あるルールを守っていただくことを優先した。当然のことながら、いろいろな取り組みを通じ守りやすい状況をつくることも大事だが、まずは、利用者の責任を明確にしていくことが重要ではないかという観点に立ち、取りまとめを行った。

会長

「まもる」「とめる」「はしる」というのが並列であることは認識いただいていると思うが、提言書では「まもる」から書いてはどうかということになるかと思う。

B 委員

自転車の走行ルールを知らない人が多いと書いてあるが、釈然としない。走行ルールというのは特別なものではなく、道路交通法に従い車道の左側を走行することである。しかし、現在ではルールを守ることが難しい道路環境にあるため、「はしる」「とめる」と並行して「まもる」という記述ならば理解できる。ご検討をお願いしたい。

C 委員

「とめられる」「はしれる」環境を整備し、「まもれる」環境になれば自転車の利用者も、利用しない人も納得する構図になるため「まもる」が最初になるのは納得できる。しかし、「まもる」を強く推していくためには「取り締まる」までセットになると思う。

会長

「とめられる」「まもれる」「はしれる」という流れで記述しているが、それらの関係性についてコメント、ご意見があれば、ぜひご発言いただきたい。

（「なし」と発言する者あり）

会長

続いて、これまでに2回開催した都心検討部会の報告に当たる6ページ、7ページについてのご質問や、発言があればお願いしたい。都心検討部会では、実際の利用実態にも合わせ、深い議論をさせていただいたと思っている。

D 委員

考え方が今までどおりだと、自転車に関して利用できる空間はないと思う。先日の「さっぽろ自転車フォーラム」でも話に出ていたが、都心の面積のうち道路空間が50%を占めており、利用価値があると考えられる。

中長期的な目標として空間の再配分が挙げられているが、すぐにでも警察と市の間で道路ごとの特性を考えた上で検討しなければ、ずっと同じ問題が起きるのではないかと思う。

資料6ページの駐輪場プランについて、フリンジにパーキングを置くという案は、小規模分散型の駐輪場をセットにして設置しなければ、駐輪場を利用する人はいないのではないかと。逆に、フリンジにパーキングを設置するのであれば、自動車のパーキングエリアをフリンジにつくり、公共交通で都心の回遊を円滑にするということにより、環境的にも負荷の少ない都市になるのではないかと思う。

会長

都心検討部会の方では、とめられるところをつくるのと同時に、駐輪禁止区域にしてはどうかという話も出ていたかと思う。

E 委員

都心部で一番気になるのは通勤者の駐輪であり、7～8割を占めている。これらをなくすことができればよいのではないかと考えているが、容易なことではないと思う。公共用地である道路の機能の再配分は、当然手をつけていかなければならないが、民地を駐輪場として運営する仕組みも必要だと思う。ただ、北海道は冬があり、冬期間に駐輪場を運営することはできないため、経済的に成り立つような方策も考えていなくてはいけない。

今後、都心部の再開発が進んできた際に、附置義務駐輪場がビルに必ず設置すべきことなのか、余剰スペースなどを活用すべきなのかを検討する必要がある、これは短中期的にできるものではないかと考えている。

会長

自転車は通勤手段として使われ始めており、都心の中で相当の駐輪台数を占めているということが都心検討部会でも議論の焦点となった。通勤で使われる自転車は朝から夜まで駐輪されており、利用実態に合わせた駐輪場の整備を行わなくてはいけない。もちろん道路空間の利用もあるが、民間の駐車場という形でやっていけないのかということも議題になった。

実際に、北九州では、放置禁止区域をかけたエリアで民間駐輪場の需要が高まり、民間ビジネスとして十分成立している。しかし、札幌は冬の期間があるため、兼ね合いが難しいというところで議論は進んでいないと思う。

F 委員

通勤で自転車に乗る方は、健康的、お金がかからない、どこにでもとめられるとい

うことで利用する。駐車場はお金がかかるが、駐輪場というのはお金がかからないところが当たり前だと思われる部分もあるのではないかと。

また、マナーについて自転車の逆走による事故が多い。これらを注意することができないものか。警察の方をお願いしたい。

会長

残り2回の会議では、責任の明確化、適正な駐輪環境の創出、走行可能な空間の創出というところに向けてまとめるとともに、もう一点、「いかす～自転車の利用価値の向上」ということを提言書として取り込めたらと考えている。資料10～16ページについてご議論いただきたい。

G委員

2点意見させていただきたい。

1点目として、道路環境が整備されていないから守られないという理論はわかるが、少子化で行政サービスも縮小していく中、すべてを整備するというのは非常に難しくなる。道路環境が整備されていなければ守れないという社会ではなく、もう少し成熟した社会として、例えば逆走しないということなどは当然のこととして行い、さらにとめる場所、走る場所があれば快適になるということなのではないか。

2点目は、限られた土地の中でとめる場所、走る場所をどのように確保するのか、道路の再配分という話は大事であり、国土交通省と警察庁が双方の同意として、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動いていると理解できる。都心検討部会でも、再配分の検討可能性のある路線は複数あると調査結果から導き出しているため、これから道路をどのように使うのかというのは大事な論点だと思う。

H委員

「まもる」「とめる」「はしる」という言葉づかいで来た中で、「まもられる」「とめられる」という「られる」という言葉に違和感がある。

今回初めて示された「いかす」は、これからの自転車の可能性という部分も含めて加えられてよかったと感じるが、自転車を使った観光の推進という「観光」のくくりは大きすぎるかと思う。

I委員

札幌は自転車にとって走りやすいまちだと思う。

自転車を使った観光の推進として、今年から札幌都心部などをめぐるサイクリングツアーを企画し、本州からのお客さんをガイドしているが、お客さんは非常に走りやすいと感動されていた。ルールを知る機会をふやすことで、走るということに関してはよくなるのではないかと。

自転車の走行場所は車道の左端に賛成だが、小さいお子様やご老人は歩道を走行していいのではないかと。走行する人により、車道と歩道ですみ分けが必要かと思う。

A 委員

ルールを守らないというのは、「守らない」と「守れない」の二つがある。意識啓発などを行っても守ってもらえないことがある一方、守れない環境があり、その点において札幌は、自転車も使えるまちには成熟していないということになると思う。「いかす」という項目も出てきているが、まずは、自転車も使えるまちにすることが最低限の「いかす」ではないかと思う。

また、資料11ページの「まもる」に「自転車利用環境が整備されていないため守ることができないルールが存在している」とあるが、守ることはできないが守ってほしいという書き方になっており、違和感がある。

J 委員

資料11ページの「まもる」の具体例として、交通安全母の会などとの連携と書いてあるが、今までは歩行者と自動車ばかりを啓発してきた。そこから一歩進めて自転車も啓発するというところに力を入れ、まずは「まもる」ことから始めるということ交通安全の立場の者へも行政として働きかけていただきたいと思う。

また、責任の明確化をするため、自転車にナンバープレートをつけることで、自己責任を持つということにもなり、放置自転車の対策にもなるのではないか。

会長

ナンバープレートの話は、部会の時にも意見があった。

事務局（高橋交通施設担当課長）

この計画は自転車利用者のみならず、歩行者や自動車利用者へも理解してもらうためという意味合いも含めた計画であるべきだと思う。自転車には価値があり、役割もある。自転車利用者はルールを守り、責任を持った存在だということアピールするというのが、施策を推進する一つの重要な要素ではないかと思う。

K 委員

4点お話したい。1点目として、資料6ページについて、正のスパイラルの図は非常に重要である。矢印の流れのとおり、「とめられる」「はしれる」があり、それに応じて自然と守れてくるという感覚を私は持っている。

2点目として、高齢化社会を迎え車の利用者は減少すると思うが、自転車は高齢者やひざの悪い方にも負担がかからないため、持続的に需要が多いのではないかと思う。

3点目に、駐輪場をどうやってつくるのか。大規模駐輪場を整備する、民間でうまく運営するという話もあるが、資料12ページの写真のような2、3台止められるラックのようなものであれば、すぐできるのではないか。また、小さな駐輪場を店舗前につくり、通勤者が利用すると即効性もあり、手軽にできるのではないか。

4点目として、走行空間について、札幌の道は広く走りやすいと思うが、都心部では違法駐車が多く、どこを走っていいのかわからないという状況は依然としてある。

また、市内で行われている走行空間の社会実験では、歩道に自転車レーンをつくっ

ている例が多く、走りやすさや安全性などの問題点があるのではないか。つくりやすさ、安全性から考えて車道に走る空間をつくるという方向がよいのではないかと思う。

Ｌ委員

資料１１ページの具体例に、「押し歩き推進地区・路線の検討」とあるが、どういうところでの押し歩きを検討しているのか。

事務局

車道の走行が危険な箇所から歩道に上がったが歩行者の通行が多く、自転車に乗ることが危ない空間がある。このようなところは、最後の手段として、押し歩きということが考えられるのではないかとイメージしている。

Ｌ委員

歩道の走行は徐行で認められているが、路上に駐輪場をつくるということになると、歩道上のどこのスペースを走ればよいのか分からない。高齢者が車道を走るようなところになれば、危険を背負うため、到底承認できない。

Ｃ委員

資料１３ページの、「バスレーンにおける共存検討」について。私はバスと自転車の共存は無理だと思っていたので、斬新だと感じた。海外ではバスレーンの中を自転車がすごいスピードで走っている。この検討は、どの程度まで積極性を持って見ているのか、この場で話し合っておかなければいけないと思う。

事務局

先日開催されたさっぽろ自転車フォーラムの中でも、バスと自転車をどのように共存させていくのが、これからの自転車の環境整備のポイントという話もあり、このような形で記載している。しかし、排気ガス等の問題、バス停での走行方法などの難しい部分も承知しており、議論がこれから必要かと考えている。

今、ここで示しているのは事務局案であり、皆さんにご議論いただきたい。

Ｄ委員

ヨーロッパでバスレーンと共存している例が各地である。しかし、場所によってバスのスピードも違うと思うので、道路の特性を踏まえ考える必要がある。自転車とバス運転手との相互の配慮も必要になるのではないか。

もう一点は、理想像や施策の方向をまとめ、「いかす」という視点も入りすごくよいと思う。しかし、どうやって計画の実施に向けた担保をつけていくのか。マナー啓発は各団体ができることであるが、走行環境整備は市と警察に協力を求めていかざるを得ない。例えば、市内のいろいろなところで道路工事をしているので、これらの工事にあわせて走行環境整備を行うなど、市役所の中でやっていくという姿勢が計画の中に書かれているとよいのではないかと思う。

会長

自転車のあり方について「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」を提言書に盛

り込むところまでは今までの意見で出てきているが、その後の実施計画をここでどの程度議論するのかというご意見であるが、事務局の考えを聴きたい。

事務局（高橋交通施設担当課長）

本会議の事務局には、総合交通計画部、地域振興部、建設局管理部、土木部が入っているが、この会議で提言をいただき、基本計画をオーソライズしていく上で、最終的には市長を含め、あらゆる関連部局に浸透させるような形で進めていく。

例えば、これから発注していく工事では、自転車について配慮されるように浸透させていくのが我々に与えられたミッションであると思う。

また、計画的に進めていく中で、アクションプログラムの検討も並行して進めていかなければならない。

あわせて、道路工事には警察協議が必要になる。2007年の警察庁と国土交通省の通達により進められている一連の動きもあり、施策を進めるにあたり交通規制課の協力をいただけるものと考え、取り組みを進めていきたい。

事務局（丸田総合交通計画部長）

札幌市では、交通にかかわるマスタープランづくりを同時に進めている。その中で、自転車にも力を入れるという議論があるが、そのほかにもバス、新幹線、空港とそれぞれ検討している事柄を総括した形で、マスタープランを整理したい。

これらを実行していくに当たって、札幌市では新まちづくり計画の中で、4年間のプログラムを組む形で事業化を行っている。次期プログラムはこの提言書をうけ、来年度に関係部局と協議しながら計画にし、23年度に新しくスタートする新まちづくり計画の中に盛り込む形になる。現在実施している事業に対しては、会議の結果なども伝えながら協議をしている。

斬新な提言いただいた上で、全部できるとは保証できないが、市の中で議論をさせていただく流れであるということをご理解いただきたい。

B委員

原則を確認したい。自転車のための道路というのは道路構造令では原則設置となっている。札幌では、その原則がどの程度実行されているのか。

会長

この場の議論とはちょっと方向性が違うかと思うが、恐らくそれほどの距離は設置されていないのではないかと。もともと道路は古くからあり、全く新規につくられる道路はかなり少ない。そのようなところに自転車道も一緒に設置してきた例は、全国を見てもほぼないのではないかと。しかし2007年以降、これまでの道路の使い方を少し変えようということで、全国各都市で様々な取り組みがなされている。

現実的には既存にあるものを変化させ、利用実態にあわせ、使いやすく、なおかつまちの発展に寄与できるような道路利用に変えていくことが必要である。道路の使い方の中に自転車を入れてほしいということをご提言のなかに盛り込み、計画案として

採用していただくことが重要ではないか。

K委員

走行空間について、ヨーロッパではバスとの共用レーンが非常に多く、実際にベルリンで採用されているが、事故は1件もなく安全性が強調されている。日本でもバスレーンとの社会実験が行われているが、イメージで危ないと毛嫌いするのではなく、選択肢の一つとしての認識を持つと良いのではないか。

また、「まもる」というのは、ルールを守るという点と、安全性で弱者を守るという点もあると思う。自転車は弱者にも強者にもなりうるが、自転車の死亡事故件数を見ても被害にあう件数が多いため、このようなことも考えた空間を確保したい。車道上での走行空間整備は最近ふえており、福島市でも緑色のレーンができている。参考にできたらよいのではないか。

会長

「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」という施策の方向性は共通認識として大体できてきているだろうと私自身感じている。具体的な施策を提言書に盛り込むために、即効性、実現性をもった施策について、お話いただきたいと思う。

バスレーンを自転車レーンと共用にすることは、日本では道路交通法という面で可能なのか。

M専門委員

現在、バスを専用または優先的に通しているが、そこにタクシーを入れているところもあり、共存できるかどうかをこの場でお答えするのは難しい。欧米諸国の事例を紹介いただいたので、今後の検討項目として参考にさせていただきたい。

会長

このようなレーンが作られれば、長距離にわたって自転車が都心に入ってくるレーンが確保できるかもしれない。バスレーンは割と多くあり、そういう面で即効性とか実現性はあるかもしれない。

L委員

「まもる」について、資料11ページの具体例として、地域と連携した啓発活動というのがあるが、もう少し具体的なもので指導していただきたい。そういうところを十分に検討していただき提言をすると、より効果的な面が出てくるのではないか。

会長

大学生も含めてやってもらえるといいと思う。具体的な施策は何かあるのか。

事務局（増田交通安全推進係長）

各区に交通安全運動推進委員会があり、従前からすべての小学校において交通安全教室を行ってきた。自転車に関しては札幌市内の中学校、高校合わせて9校が自転車利用のルールを徹底して守るという宣言をする「自転車安全利用宣言校」となっており、市から安全校としての看板を贈呈している。今年は2校の高校で宣言を行ったが、

来年度以降も、逐次、拡大していきたいと考えている。

具体的な内容として、交通安全教室や、スタントマンによる自転車と自動車がつづかるスケアード・ストレイト教育技法という研修を行い、体験的な学習を取り入れている。予算との関係があり、全市的に実施するのは難しいが、DVDなども利用しながら講習会をしていく方法も考えている。

L 委員

予算問題により全校的に実施するのは難しいのはわかるが、早急に対策を立てなければ、これからの札幌は交通がますます煩雑になってくるのではないかと。

会長

自転車には免許制度や、ナンバープレートがなく、効果的な教育、規制は難しいかもしれないが、検討をすすめ、計画案の中にも具体的なものを入れたいと思う。

都心検討部会では、駐輪についての具体的かつ即効性のある施策として、放置禁止区域が話されていた。都心以外の各地区でも必要な施策かと思うが、具体的かつ即効性のある施策ということでご意見をいただければと思う。

F 委員

通勤の駐輪に関して、駐輪場をビル同士で共有するという考えはどうか。

また、観光用という部分も含め、大通公園などに駐輪場を作ればよいと思う。

E 委員

駐輪場という形で民地活用をする場合は、放置禁止区域とセットでないと経営は成り立たないと思う。このような駐輪場を作る際には、公的な支援をいただきながら経営しないとうまくいかないのではないかと。

現在、東京では駅の周りに自転車を置くと、すぐ撤去される。駐輪場の利用も月3,000円、1日300円かかり、それだけのコストを通勤者が負担している。自転車も道路に負荷をかけていることは事実であり、通勤者は有料で駐輪し、民間、公設両方の駐輪場が成り立つ形をとらなければ、都心部の駐輪は解決しないと思う。

「押しチャリ」については、大通南側エリアで取り組んでいるが、まちの意思としては、歩く人が主役と考えており、商店街のような人が多いエリアでは自転車は押すべきだと思う。

駐輪場について静岡の事例を紹介すると、七間町名店街という商店街には、車道側から入れる歩道の駐輪施設がある。呉服町という大きな商店街では、2時間以内であれば駐輪することが可能な駐輪場があり、買い物、来街者を阻害していない。2時間以上駐輪する人は、公設駐輪場である青葉公園の地下の駐輪場にとめることが原則になっている。

会長

今、E委員がお話しされたような内容も、計画案の6の2の「とめる」に載せることができればよいと思う。札幌の場合はどうしても雪があり、兼ね合いでなかなか難

しい面もある。具体的なアイデアはないか。

D委員

高校生に自転車のユーザーは多いと思う。高校は比較的郊外にあるため、高校ごとに5キロ圏内は自転車レーンの表示を道路にペイントするなど、積極的にエリアを限って整備を進め10年、15年かけて自転車レーンを広域につなげていければよいと思う。

サイクリングロードの利用について、サイクリングロードは散歩や、犬の散歩道に使われているが、たとえば、犬を散歩している方のリードが伸び、犬とぶつかりそうになるなど危険なことが起こりうる。サイクリングロードの利用もルール化していく必要があるのではないか。

会長

サイクリングロードは多数の利用者が錯綜しているため、ルールを決めた方がいいのではないかと思う。

また、高校の周りでわかりやすいルールをつくれれば「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」がうまく生かされるのではないか。自転車利用の教育や講習を行った高校を対象に進めていくという具体策もあるかもしれない。

道路空間の利用について、車道の一部を歩道化し拡幅を行い、歩道上に駐輪するというものもあると思う。夏は駐輪場とし、冬は堆雪場という利用方法もあると思う。

公園についても、利用者が自転車であるということであれば、駐輪場を設置する義務があるという仕組みを作ることでもできるのではないか。

具体的なお話を伺ったが、年度内に提言書を出していきたいということ、それから、方向づけとして「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」というところについて、議論をいただいたと思う。

H委員

資料15、16ページの「いかす」に、短中期、中期、短期それぞれにコミュニティサイクルの導入を検証という形で出てきているが、会議の中ではほとんど話をされていないと思う。部会の中である程度、議題になったのかもしれないが、満遍なくこれだけ出てくるのは、違和感がある。部会で取り上げられたのであれば途中の段階で情報提供があれば良かった。

G委員

提言書づくりに向けた取りまとめということで、私の理解では資料10ページの「施策の方向性」は我々が話し合ったことをまとめたものだが、「いかす」については今まで余りなかった議論のため、少し調整が必要かと思う。

「施策の方向性」までは我々が議論し、検討事項や活用方法の提案を行いまとめた。そこから「自転車利用環境のあり方」を考えると、資料11、12、13ページの緑枠部分、もしくは具体例になるが、具体例はコンサルが考えたものもあり、役

所としてどの程度まで行うことができるのか整理していただきたい。

この会議としての提言書は10ページの「施策の方向性」になるのではないかという気もする。

事務局（高橋交通施策担当課長）

10ページは、もう少し分かりやすい構成が必要だと思う。吟味していきたい。

施策の方向性は、これまでの会議でご提言いただいた内容から導かれていくものであり、会議での議論の中で深めていくと同時に、行政内部でもメリハリをつけた議論を行い、施策の方向性を具体化して重点化したまとめ方を行うとよいと考えている。施策の方向性から方針的な部分までを整理しながらアクションに結びつけていきたい。

「自転車利用環境のあり方」と書いてある部分がアクションプログラムとの接点になるので、次回にはしっかり説明できるような形で絞り込んでいきたいと考えている。

G委員

そうしていただき、内容を委員の皆さんに示していただきたいと思う。

会長

施策の方向性はほぼ同意をいただいているということで、本会議として、より具体化した意見をまとめたものに変えていきたい。

A委員

空間の再配分について、例えば生活道路等に関して、自動車の交通量を減らすことや、スピードを抑えることで自転車が走ることもできるようになると思う。場所により、自動車交通の抑制ということも方向としては考えられるかと思う。

資料15、16ページの都心部と住宅部、それから郊外部における自転車利用環境のイメージ図が、内容的に同じ部分が多い。住宅郊外部と都心部の違いを明確にできればいいと思う。

C委員

空間の再配分があれば時間の再配分もあっていいと思う。たとえば、サマータムでラッシュアワーが1時間早くなるのであれば、これらの時間帯を避け、自転車通勤時間を設定できると思う。

会長

次回の会議は、資料11～14ページのつくり込みに時間を割いていくことになると思う。次回までの間に議論、意見など、事務局へ随時出していただければと思う。

3. 閉 会

事務局（高橋交通施策担当課長）

熱い議論をありがとうございます。第7回で提言をまとめるためには、第6回会議で提案する内容は重要なため、提言の形も内容もしっかり見えるよう資料をつくり込

んで第6回目を開催させていただきたい。

第6回は1月中旬あたりに設定し、それにむけて事務局の作業を進めていきたい。