

## 第6回 自転車利用のあり方検討会議 【議事概要】

- 日時 平成22年1月20日(水) 午前10時00分～12時00分  
場所 札幌市民ホール 第1会議室  
次第
- 1 開会
  - 2 起草部会の設立について
  - 3 資料説明
  - 4 意見交換 自転車利用の方向性について
  - 5 連絡事項 今後の検討スケジュールについて
  - 6 閉会

### 出席委員

秋山 眞澄  
石塚 裕也  
内山 到  
菊池 恒  
斉藤 敏子  
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. 開会

## 議 事

### 2. 起草部会の設立について

#### 事務局

本日の会議は、提言の形が見えるような資料をご提示し、内容について議論していただく予定である。本日の議論を踏まえて第7回検討会議に提言案を示し、締めくくりの会議としたい。

提言書の作成にあたり、構成や内容、文章の体裁について議論していただくため、起草部会を設立したいと考えている。効率的に踏み込んだ議論を進めていくため、4名程度の方にメンバーになっていただきたい。部会の設立は会議設置要綱の7条により、会長が指名する委員をもって組織することとし、メンバーの選定は萩原会長にお願いしたい。

#### 会長

説明いただいたとおり、4名程度の方でまとめていく作業をしていきたい。

会議設置要綱に基づき、起草部会の委員は、飯田委員、成田委員、内山委員と私の4名で作業を進めていきたい。

(「異議なし」と発言する者あり)

### 3. 資料説明

事務局から資料1、資料2により、札幌市における自転車利用のあり方(骨子)について説明を行う。その後、各委員より意見など自由に発言。

#### 会長

資料1では、以前から会議の議題であった「はしる」「とめる」「まもる」のほかに、「市民・事業者・行政の役割の明確化」、「雪国サッポロの自転車利用方法」、「まちの魅力向上」を追加し6項目として自転車施策の方向性を示した。

【1.背景】は、自転車の課題を解決するために、自転車利用計画を策定し計画を進めなくてはならないということが説明できる提言書とするため、「歩行者に配慮せず歩道を暴走する自転車利用者があるため、大きなトラブルや事故になっている」、「ドライバーの配慮が足りないため、自転車が安心して車道を走れない」、「歩道上の迷惑駐輪などがあるため、乱雑な状況を呈している」の3点を課題として具体的に書いている。

これらの背景として、今までは自転車の利用がまちづくりの仕組みの中に取り入れられていなかったことが根底の問題である。現在は自転車の利用が進んでおり、移動手段として重要なものであることは間違いのないと思うので、この計画を通じ、自転車

をまちの中の仕組みに取り入れていくことが大切ではないかという視点で書いている。

【2.取り組みの視点】と【3.今後の自転車施策の方向性】はまだ整理が行き届いていないところがあるため、本日に議論をしていただき、最終的な提言書としていきたい。

将来的には、札幌のまちの中で生かされていく提言にしていければとよいと思う。

A委員

資料1【1.背景】について意見を述べたい。これらの背景には、さらに背景がある。「歩行者に配慮せず歩道を暴走する自転車利用者がある」というのは現況であり、背景は「原則どおりに車道通行するためのインフラ整備が追いついていない」ということだと思う。

B委員

【1.背景】は、自転車の悪い利用がもたらしている課題であり、自転車利用環境の課題は、ルール・インフラの不備、不認知、不徹底であり、その結果、自転車利用者と歩行者の対立構造が生み出され、歩行空間が阻害される、まちの魅力が低減しているということになる。根本的な背景を大きく出すことで、わかりやすくなると思う。

事務局（高橋交通施設担当課長）

一般道の自転車空間確保は、ほとんど手がついていないと言っても過言ではない。公安委員会とも協議をしながら整備を進めてきたが、自転車歩行者道として、歩道側に自転車に乗る形で取り組んできた部分は否めない。

また、自転車は交通手段の分担率として7%を占めているが、その割には待遇として十分ではなく、環境整備が追いついていない部分があると思う。

B委員

インフラ整備が追いついていないことに加え、ルールの不徹底も課題であると思う。

C委員

資料1の背景が資料2の4ページの挿絵において表現されていない。これらの資料は別につくられると考えた方がよいのか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

資料1は提言書全体の概要を記したものであり、整理が十分に図られていないところもあるが、これらの課題と背景は資料2の1～3ページに書き込んでいる。

資料2の4ページに資料1にある6つの取り組みを載せているが、構成を検討し、基本的な考え方をもう少し書き込むことも含めて検討が必要だと思う。

C委員

そのような考えであれば、資料1か資料2のどちらかに、インフラ整備についてなどの背景が出ていればよいのではないか。

会長

提言書に資料1は入らないと思う。

#### C 委員

提言書に入らないのであれば、どちらかに記載されているだけではいけないので、落とすことなく両方へ書かなくてはいけないと思う。

#### 会長

提言書を見たときに何を書いてあるのか、最後まで読んでもわからないということがよくある。全体像を把握しつつ、提言書が意図していることが理解していただけるようなものが望ましい。

#### 事務局（丸田総合交通計画部長）

高度成長時代から車の急増があり、インフラとしての道路が車の需要にこたえる形で進んできたのがこれまでの時代であった。その中で、自転車はあくまでも私的交通機関の一つであり、交通モードとして余り認識されてこなかった。今は、環境意識の高まりや交通手段としての自転車の利用率のアップなどを踏まえたときに、交通モードとして自転車を認識しなければいけない時代になっている。

検討会議では、このような時代を迎えるにあたり、どのように自転車を活用していったらいいのか議論していただいていると認識している。

#### C 委員

背景の構成として、1) 時代背景、2) 札幌市を含めた国の動向、3) 札幌市の背景や置かれた現状という構成もあると思う。

レイアウトとして、資料2の1、2ページは読みにくい。文章の間にグラフや市民の声を入れず、一番伝えたい文章をまとめて上に置く方が読みやすいのではないかと。市民の声は括弧でくくり、一番下に置くとよいと思う。

#### 会長

6つの項目を掲げているが、ダイヤグラムのような円形で表現すると、わかりやすいようで、わかりにくいところもある。

#### D 委員

自転車を交通モードとして認識してもらい、活かしていくということを書ければよいと思っている。第5回の会議資料で自転車の利用価値の向上として「いかす」という項目が出ていたが、今回の会議の資料1では「いかす」が落ちてしまっている。自転車を交通モードとして認識をしていかすのであれば、項目が残ってよいと思う。

『まちの魅力の向上のための自転車の活用』とあるが、まち全体としての環境負荷の低減という利用方法もあるので、視点を盛り込むべきでないかと思う。

#### 事務局（高橋交通施設担当課長）

背景とも関連するが、これまで課題の重みとして「はしる」「とめる」「まもる」を中心に議論をしてきた。その上で「いかす」という視点も重要なため、第5回の会議資料へ載せたが、「はしる」「とめる」「まもる」と「いかす」は位置づけが少し違うという議論が第5回の会議でもあり、事務局の中でもあった。

これらの議論をうけ、資料1に【3.今後の自転車施策の方向性】として挙げている6つの柱のうちの1つとして、「いかす」を載せており、「はしる」「とめる」「まもる」と位置づけが違うというのが現段階における事務局としての考え方である。この扱いについても議論を踏まえた上で考えていきたい。

#### D委員

資料1だけを見ると、計画として自転車を活かすという視点がすごく薄く感じる。提言をして出来上がる計画が、自転車管理計画のようなイメージになる。

自転車の魅力や特性を解説し、札幌市としては自転車を活かし、交通モードに位置づけていくためには責任が伴う、ルールが必要などという構成の方が、夢のある計画になるのではないかと思う。

#### B委員

資料1【3.今後の自転車施策の方向性】の6つの柱に「はしる」「とめる」「まもる」、「街の魅力向上のための自転車活用」として「いかす」があるため【2.歩行者や自転車の安全で快適な利用環境の確保に向けて】では記載する必要がないのではないか。

しかし、『取り組みの視点』に記載されている「自転車の魅力、特性」に、責任と役割の分担、環境に優しい乗り物である、速度差をもって使われるなどの特性を書き込むことが必要かと思う。

さらに「計画の展開」では、環境に配慮して計画を行っていく、実効性を伴う計画にするなどを盛り込み、その視点が『市民、事業者、行政の役割の明確と協働』に反映するよう意見を入れ込んでいくことが必要かと思う。

#### E委員

資料1にくらべ、資料2の方がわかりやすい。資料1に関して議論するよりも、何をすべきか、これからどうしていくかということが書き込まれ、提言されていることが大事だと思う。

資料2は「行政は、駐輪整備に行う事業者に対し、低利融資制度や税の減免など優遇措置を講ずるべき」などといった踏み込んだことが書いてあり、誰が何をすることが分かりやすいものになっている。

夢のある計画の中で、行政はこういうことをやらなくてはならない、事業者はこういうことをやらなくてはならないという文法で書かれている方が、事業者も負担感が少なくなるのではないか。

#### A委員

資料2の1、2ページの「市民の声」は記載しないほうが良いと思う。理由として、たくさんの市民の声が市役所に寄せられているが、その中の一部を載せることにより、この意見を選んだ理由や、背景がはっきりしないまま載せるのは逆効果だと思う。載せるのであれば、巻末の参考資料にしていきたい。

これまでの検討会議の中で、自転車の課題や背景が言い尽されてきたと思うが、骨

子を読むと後戻りしてしまった気がする。自転車管理計画のような、自転車に対して厳しい目を感じる。

事務局（丸田総合交通計画部長）

「市民の声」は、市民の声を聞く課に寄せられている中から抽出していると思う。これは、提言書ではなくて骨子であり、今回このように載っているのはおかしくないと思うが、提言書として作成する過程である起草部会で議論をいただきたい。

事務局としては、自転車に関して市民から多くの声が寄せられている実態があるということを書きたいという考えであるが、行政的過ぎるものになる可能性もあるため、提言では載せないという選択肢が正しいのではないかと思う。

管理計画的であるというのは、検討会議に行政メンバーも入っているため、行政の思いも入れたいという考えがあらわれた結果、少々固い感じのまとめになってしまったのだと思う。今回提示した資料2は「骨子」ということで、部分的にしか記載していないところもある。今後、本編の整理も行い提言がまとまっていくと認識している。これらも起草部会でご議論いただくことになると思う。

事務局（高橋交通施設担当課長）

資料2の1、2ページの書き込みは、行政として今の状況を踏まえ、走行環境や駐輪環境の整備をしっかりと行わなくてはいけない中で、どのようなことを重視して訴えかけていくかが重要である。歩行者と自転車の軋轢や交通事故などの負の視点を語り込むことにより、反作用として自転車のあり方についての対応策が出てくるのではないかと考えている。

そういった中で、自転車の魅力をたくさん語ることは、逆の効果が出るのではないかという懸念があったため、自転車の魅力は、4ページに文章が出てくる位置づけなどで語るほうがよいのではないかと考えた。このような視点の中で作成した経緯があるということを申し上げておきたい。

C委員

3点、お話ししたい。

1点目として、文末の表現は、受けるイメージの大きな分かれ道になる。資料2の5ページ以降の文章は、すべて文末が「べき」で言い切っている。あえて「べき」で統一させたと思うが、使い方としてふさわしいのか。トーンを落とした方が受け入れられやすい部分もあると思う。文末の表現をどうするか、この場でご意見をいただき、起草部会で最終的にどうするか考える必要があるのではないか。

2点目として、「市民の声」はあえて入れた方がよいと思う。理由として、市民の中で自転車についての関心が非常に高いという現状を言うためにも入れた方がよいと思う。ただし、出典は記載する必要がある。

3点目として、3ページの2 - 2「都心の再生」の斜めの書体は見づらいので、普通の明朝体に直し、少しだけ太字にするほうがよいかと思う。

会長

「べき」という語尾に関して、皆さんのご意見はいかがでしょうか。

B委員

提言の受け手は行政ということでよいのか。

会長

そういうことになる。

B委員

文末の表現について、これまでの議論の中で皆さんから出された意見を文言にしていると思うので、起草部会で、どういうニュアンスだったかという協議をしていただければよいと思う。

資料2の1、2ページの「市民の声」は私もあってもよいと思うが、出典を示す必要がある。本文の内容を強化する方向を起草部会で意見を詰めていただければと思う。

また、資料2は自転車の悪い面のデータしか載っていないので、自転車の事故に関するデータも盛り込んだ方がよいと思う。

D委員

文末の表現について、すぐやるべきこと、将来的に検討していった方がよいことなど、時間的なスパンで強弱をつけ、順位づけをした方がよいのではないかと思う。

会長

語尾が全部「べき」というのは、私自身は相当違和感がある。

A委員

資料2の9ページに記載されている、自転車利用者の役割として、「歩行者を危険にさらす場合があることを自覚し安全に利用すべき」、「違法駐輪や廃棄を目的とした放置をやめるべき」とあるが、これは自転車利用者が受けるべきではないのか。

9ページの上段に「環境の悪化、環境負荷につながっています」とあり、自転車のマイナス面を強調されている。自転車は環境負荷を増すものだとして委員会の結論として書けるのか疑問に思う。

E委員

資料2の9ページについて、環境悪化・環境負荷は、一部の悪い自転車利用をしている方によるもののため、私は違和感がない。

文末の表現について、すべて「べき」であるのはおかしいと思う。項目ごとにプライオリティをつけるのが正論かと思うが、あと2、3回委員会を開いて議論しないと難しいのではないか。

また、団体や公募から選ばれた委員の意見なので、すべて重要な意見だが、一気に全部できることではないと思う。「早期にやるべきこと」と「早期にできること」は違うため、これらの表現も起草していただかなければならないと思う。

今朝のテレビで、左折レーンができてしまうために、道路の左端を走っていくと歩

道橋はあるが横断歩道はないため、自転車が直進できないという放送があった。その中で、ヨーロッパでは自転車レーンが整備されているという議論がされていたが、これらは相当先の話であり、その前にやる必要があると思う。

段階を追って整備をしていかななくてはならないが、それをうまく文章で提言するのは難しいと思う。起草部会で上手にまとめていただけると期待している。

会長

文末の表現として、「べき」ではなく、項目上げをしていく形にした方がおさまりはよいのではないかと思う。

札幌のまちは、自転車利用に関して初期段階である。そのため、この計画の中でも診断プログラムは必要だろうと思う。P D C Aという項目が上げられており、しっかりと診断しながら、時間をかけてよいものにしていくということが重要だと思う。

B委員

行政に対して「べき」というのは、「自転車利用計画へ盛り込んでください」という受け手が行政という意味であり、利用者に対して私達が打ち出すものではない。

文末の表現については全体的にトーンを落とし、これまでの検討会議のニュアンスや、起草部会の議論の中で、優先順位をつけるものを強く表現して頂ければよいと思う。

また、資料2の9ページに記載されている役割は、ルールと同じ内容になっているため、これらは8ページに記載してよいかと思う。

P D C Aを回すための推進体制は項目にないため、『市民、事業者、行政の役割の明確化と協働』に書き込み、これらを6項目の最後に移動するほうが、計画に提言する形としてよいのではないか。

会長

このような計画を進めていく上で、P D C Aのサイクルで、どう進め、診断し、見直していくのかを最後に書くことは重要な視点であり、常套手段かと思う。記載していけたらよいと思う。

F委員

文末の表現について、自転車乗りという立場で読むと怒られているように感じるため、「べき」はやめた方がよいと思う。

行政へ対しての提言として書いているが、人によっては自分に対して言っていると思ってしまう人もいると思うので、やわらかい表現にしていきたい。

G委員

文末はやわらかい表現の方がよいかと思う。

H委員

自転車は、幼稚園から上は高齢者まで多様に使われている。小さい子どもに交通マナーを覚えさせるのが大切だと思う。資料2の8ページは「各年齢層を対象に継続的な



自転車安全教育を実施すべき」というありきたりな言葉ではなく、具体的に述べる必要があるのではないかと。

#### I 委員

3点お話をさせていただきたい。

1点目は、資料2の8ページにおいて、「交通弱者を守る意識」という文言を追加してほしい。

2点目は、資料2の11ページでは、『雪国サッポロ式のルール』ということで冬期の自転車利用は自粛となっているが、もう少し含みを持たせた表現にしてほしい。冬期の利用者は少ないが、夏と同じように利用する人は、人によっては切実な理由があるのではないかと。市政世論調査によると、夏と同じように自転車を利用する人は、高齢になるに従い増えており、70歳以上は平均2%に対して6%である。足腰が弱い、膝に負担がかかるという理由から使っている人もいると思う。今の時点で自粛を決めるのではなく、この先の状況の変化を見た上で決めた方がよいと思う。自粛ではなく、「サッポロ式ルール」ということを前面に出した方がよいのではないかと。

3点目について、資料2の9ページについて、「スピード感を持って着実に実施すべき」とあるが、「着実に実施する」をもう少し具体的に書けないかと思う。たとえば、第5回会議で、バスレーンと自転車レーンの共用について、道警さんから難しいとの回答を頂いた。法令の部分で難しいところもあると思うので、例えば運用方法を検討・研究するなどの着実に実行するための言葉を入れることができないかと思う。

#### 会長

I委員の3点目について、この提言書は検討会議から行政に申し上げるものなので、出来る・出来ないにかかわらず、書いてよいと思う。行政的な縛りは多々あるが、そこを考慮してしまうと何も書けなくなってしまう。

2点目にご指摘いただいた『雪国サッポロ式のルール』は、今まで余り議論されてこなかった。少しご意見をいただければと思う。

#### F 委員

すべての自転車を自粛するわけではなく、例えば都心部は歩道も狭くなり、渋滞に拍車をかけることも考えられるために自粛する、スパイクタイヤをはいて乗るなどの表現としてほしい。北欧のフィンランドでは、冬場でも自転車に乗っているの、他の交通や道路事情に配慮して乗る分にはそこまで害はないのではないかと。

札幌の現状を見ると、普通のママチャリと言われる自転車でツルツルの道路を暴走したあげくに転んでいる人もいる。これはよくないと思うが、すべてが自粛ではなく、利用するならそれなりの配慮をするという方向になるとよいのではないかと。

事務局（高橋交通施設担当課長）

冬についての議論は重要だと思う。冬場の道路には雪を置く機能がある。現在の状況からいくと、除雪や排雪の水準を上げるわけにはいかない中で、路肩あるいは植樹

帯といわれる施設帯を、たい雪スペースとして積極的に確保していかなければならない。夏は自転車の空間として活用できるが、冬は雪によって空間が占められている。自転車はたい雪スペースの外側の車道へ行くか、除雪を行って1.5mほどの幅しか確保できない歩道に入るしかない。このような状況を考えると、冬期に自転車を安全利用できる空間の確保は心もとない。冬場でも雪がない状況では締めつける必要はないと思うが、資料2の11ページの絵のような状況では、自転車が車道や歩道に入っていくことには、それなりに厳しい考え方を持たざるを得ないというのが事務局としての議論の結果である。

#### B 委員

『雪国サッポロ式の自転車利用方法』の1段落目の最後に「目指すことは現実的ではありません」とあるが、項目立てとして違和感がある。冬も走れるものを考えようということが検討会議の意見にならないのであれば、例えば『自転車の“とおりみち”の明確化』に、季節による自転車利用空間の使い分けを加え、検討会議では歩行者、自動車の走行空間冬期確保のために自転車の利用は個人の責任の範囲において走っていただくものと考えますという注釈をつけ、5項目にしてもよいと思う。

#### E 委員

『雪国サッポロ式』という項目は残して置いておいた方がよいと思う。世界的に見ても、人口が190万人もいる都市で、こんなに雪が降るところはないため、札幌は独自のルールをつくっていかなければならないと思う。例えば、駐輪場をたい雪スペースにするということもサッポロ式かと思う。

しかし、雪道でも走れる装備の自転車で、それなりのスキルを持った方が走ることまで自粛させることはやり過ぎだと思う。冬期の自転車利用により、他の交通が巻き添えを食ってはならないので、冬期の自転車の乗り方の条件を提示しなければならないと思う。

冬期は夏のような走行空間は確保できないということも明記すべきである。

#### 会長

『雪国サッポロ式』という言葉、項目は残さないといけないと思う。この項目がないと、札幌での自転車計画という意味では片手落ちとなってしまうのではないか。

#### A 委員

私も、『雪国サッポロ式』は項目として残していいと思うが、「冬期の自転車利用の自粛」とまで書かなくてもいいと思う。ほとんどの利用者は冬期の自転車は自粛している。自転車が自由な乗り物であると言うならば、冬道の利用の自粛まで検討会議の提案の中に書かなくてもよいと思う。

#### D 委員

皆さんの意見に賛成です。『雪国サッポロ式』として項目を上げるのであれば、例えば、冬に利用するときの装備を会議として提言してはどうかと思う。また、走行空

間はたい雪スペースとなるため、車道は十分な注意が必要ですよという表記が入ったらよいかと思う。

会長

検討会議の委員の方々からご意見をいただいたが、行政の方からもお話いただけると、提言書もプラスになると思う。お願いいたします。

J 専門委員

第5回検討会議で頂いたバスレーンと自転車レーンの関係についてですが、“道路標識、区画線及び道路表示に関する命令”の中に専用通行帯（バス専用レーン）の標識があり、この中では、小型特殊自動車、原動機付き自転車、軽車両は除かれているので、今でもバスレーンを自転車が通ることは可能である。

バスレーンの中に自転車の走行する空間として色分けをしている府県もある。

K 専門委員

丸田部長より、自転車の走行環境を今回検討するための背景のご説明を頂いたが、国交省全体、道路行政全体も同じような転換点を迎えたという認識で進めているところである。

資料2の3ページと同じ意識で、提言を進めていければと思っている。

A 委員

資料2の6ページについて。「違法駐輪」という言葉が出てくる。迷惑駐輪は理解できるが、違法駐輪という言葉は、放置禁止をかけた際に、それに反して停めたものを違法駐輪というのか、あるいは、駐車禁止の道路標識に反してとめたら、軽車両もその中に含まれて違法になるのか。

札幌市内に暮らしていても、放置禁止について知らない方や、放置自転車を撤去するまでの時間があいまいであることなど様々な問題もあるため、違法や放置禁止の詳しい定義が必要かと思う。

事務局（嶋影道路管理課長）

違法駐輪について、法律に基づいて札幌市で条例をつくり、条例の中で指定した場所に駐輪してはいけないと定め、札幌市内で18カ所を指定している。

放置自転車の撤去については、すべてを常時撤去するというのは人やお金の関係もあり、一定のサイクルをもって撤去しているのが実態である。このあたりの課題についても表記することは必要かと思う。

A 委員

車の駐車禁止とは別なのか。

事務局（嶋影道路管理課長）

車の駐車禁止とは別の標識を表示している。

A 委員

簡単に違法駐輪と言われますと、自転車は自由な乗り物なのに、都心に行ったら一

切とめられないことを意味していると思いかねない。違法なのか、迷惑なのか、定義をはっきりしてほしい。

もう1点として、放置禁止区域を拡大したら本当に放置自転車を一掃できるのか。費用対効果の話もあり、撤去をかければかけるほど費用は拡大するため、その辺をお聞きしたい。

J 専門委員

「違法」というのは一般的に、歩行者が通るところに物を置かないなどといった観点である。

F 委員

ベロタクシーの場合、道警本部からご指導をいただいたが、そのときには、自転車の駐輪は基本的に法律がないので取り締まることはないが、油断したら危ないと言われた。これは車道上の話なので、歩道の駐輪というのはまた別の概念だと思う。

会長

車道はそうだと思うが、歩道に置くのはどうなのか。しばらくお時間を頂きたい。  
事務局（高橋交通施設担当課長）

法律的な解釈を踏まえ、「違法」なのか「迷惑」なのか整えていく形にしたい。

I 委員

資料2の5ページにおいて、違法駐車の取り締まりといった観点の記載も追加してほしい。自転車はバスレーンを走れますというお話を頂いたが、都心部のバスレーンには、バス以外の車も走っているし、朝の時間帯は駐停車禁止だが、駐停車車両も多かった。法令上自転車が走れるといっても、このような状況が続くと「とおりみち」としては厳しいと思うので、違法駐車の取り締まりを加えてほしいと思う。

取り締まりの強化路線として、重点的に取り締まっているはずの場所でもこのような状況なので、力を入れてほしいと思う。

B 委員

4点意見を申し上げたい。

1点目として、資料2の5ページ、「道路空間の再配分等による改善」の方に入ってくるのではないかと思うが、“地域の移動環境、交通環境に合わせて、どのような「とおりみち」をつくるかを考える”ということが意見の根幹にあったと思うので、そのことについて触れる項目を1項目上げていただきたい。

2点目として、資料2の8ページにおける、～具体化するために～の1項目の、「それぞれ利用者の立場に立ち思いやりをもって道路空間を共有すべき」というのは、具体化するための項目ではなく、ゴシックで書かれている上段部分に入る言葉ではないか。

3点目は、資料2の8ページの「ルールの遵守と効果的な周知・啓発活動等の推進」については、例えば、小学校・中学校・高校では、PTAや学校、教育委員会の協力

をもらい、取り組んだ方がよいなど、具体的に書いた方がいいのかと思う。

また、具体的なアイデアはアイデア集として作成した方がよいと思う。

4点目は、自動車の違法駐車を取り締まることについて、例えば、市民、事業者、行政の役割の明確化と協働という項目の中に、国や北海道警察との連携、協力についても項目として上げておく必要があるかと思う。

C委員

背景について、インフラ整備が整っていないという文言を入れていただきたいというご意見があり、その文言をどこに入れるのか。その文言を入れることによって、箱物の建設に直結してしまっただけではいけないと私は思うので、インフラ整備について書きつつも、限られた予算の中で、既存の施設や設備を十分に有効活用した上で自転車の駐輪場を考えていくという文言をどこかに入れていただきたいと思う。

また、質問なのですが、今までの議事録は今回の提言につけられるのか。

会長

議事録は提言書にはつけられないと思う。

C委員

起草委員で起草したものは皆さんにお送りし、きちんと中を見ていただき、意見を集約した上で最終的に起草していくということをお願いしたい。

会長

起草したものは、皆さんに一度は必ず見ていただくということはよろしいですか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

的確に途中経過を送るなりを行い、提言策定に向けて円滑に運ぶような形で検討していきたい。全体として集合する次回の第7回会議でおさめたいと思う。

会長

第7回会議も2時間ぐらいいは時間があると思うので、議論をしていただければと思う。また、私は、箱物は必要なものはつくってもいいかと思う。

進め方として、頂いたご意見をもとに成文化し、構成を考え、皆さんに見ていただくことが良いと思う。さらに第7回検討会議に向けて、ある程度まとまったものを提出し、そこでまた少し変更を加え、また皆さんに見ていただきながら最終的なものにしていきたいと考えている。

A委員

資料2の5ページに「歩行者との分離を進め」とあるが、自転車の通り道は車道上が原則だが、ここで表現されているのはあくまでも歩道上の話なのか。

車道上の自転車走行帯よりも歩道上での分離がメインになってきているように思う。  
事務局（高橋交通施設担当課長）

歩道上で自転車の通行部分を指定するというやり方を排除する必要もないし、原則車道という観点に立って車道上での明示化、自転車道も含めた自転車通行空間を確保

するということも含め、広い範囲での手法を進めることによって歩行者との分離を進め、それぞれが安全・安心になると表現していると理解していただければと思う。絶対車道、絶対歩道ということにはならないと考えている。

A 委員

この骨子の中で、自動車と自転車の分離という表現はあるのか。自転車と歩行者の共存という表現もあるが、自動車に対してはどうなのか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

歩道上での歩行者と自転車の関係というのは問題意識としてある中でこういう表現が出てきている。土台としては、自動車との分離があり、三者の分離が頭の中にあるということだと思う。

A 委員

それを文字化していただきたい。

事務局（高橋交通施設担当課長）

表現として、自動車との分離ということまで入れた方がいいということか。

A 委員

そうです。歩行者が安全になっていない一番の理由は、自転車が暴走するなどの悪い走り方はそうかもしれないが、自転車が車道上を走れない状況があり、車道上の原則に立ち返って整備するのが最優先だと思う。そして、それらの整備ができない場合においては・・・というふうに、順番があると思う。国の方針もそのように伺っているので、表現の検討をお願いしたいと思う。

F 委員

資料2の11ページ『雪国サッポロ式の自転車利用法』の項目をもう少しふやしてもいいと思う。自粛という方向ではなく、周りに配慮した利用をしましょうという書き方をして、項目をふやしていただけたらと思う。

会長

具体的な文面を頂いて、入れ込んでいきたい。具体的な意見をお寄せいただきたい。

B 委員

資料2の10ページの『まちの魅力向上のための自転車活用』についても項目数が少ないので、次回までに考えようと思う。冬期の項目について、冬の自転車利用も観光に使うというアイデアがあればいいと思う。

E 委員

私も、資料2の10ページは寂しいと思うが、次回までに項目を出したのでは時間的に間に合わないと思う。

事務局をお願いしたいが、だれかのメールアドレスに委員から意見を寄せるようにしてほしい。起草部会の日程をメールでお知らせいただき、それまでに気軽に意見を送れるような環境にして頂ければ、いろいろなヒントが出てくるのではないかなと思う。

また、第7回検討会議が開催される5日前までには起草された案をお送りいただきたい。それに対してあらかじめ意見をメールで受け取っていただいた方が、議論が行ったり来たりすることが少なくなると思う。第7回検討会議は余裕がないような気がするため、ある程度は、ご意見を事前に把握しておいた方がよいかと思う。

事務局（高橋交通施設担当課長）

資料2の10ページ『まちの魅力向上のための自転車活用』については、事務局の中でも、例えば大規模自転車道路をうまく利用するというのもあったのですが、検討会議の中で余り重点的な話題にもなっていなかったこともあり、組み入れることはどうかと思っている。また、第5回検討会議で、コミュニティサイクルについてもご指摘があったが、話題になったことをどの程度書き込むかというのは、事務局が先走りして作り込むのは難しいと思うので、E委員がおっしゃったように、ご意見を寄せていただきながら、起草部会も含めて、進めていければと考えている。

F委員

資料2の10ページについて、去年から自転車を使ったサイクリングツアーというビジネスを始めている。まちの魅力向上になる自転車活用だと思っているので、書いていただけたらうれしいと思う。

B委員

市民と協働で自転車マップを作成するという事は『まちの魅力向上のための自転車活用』の項目として入れやすいかと思う。

会長

それでは、時間になりましたので、議事は終了させていただきたいと思う。

### 3. 閉 会

事務局（高橋交通施設担当課長）

本日の議論を踏まえて、事務局と起草委員が一体になって努力して、満足いただけるような素案をつくりたいと思う。起草部会は1回から2回程度を予定しており、後日、日程調整をさせていただきたい。

第7回検討会議は、3月初旬当たりを予定している。調整させていただきながら、ご出席いただけるようお願いしたい。本日は、ありがとうございました。