

札幌市における自転車利用のあり方

～ 安全な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくりのために ～

骨 子

平成 22 年 3 月

自転車利用のあり方検討会議

はじめに

自転車利用のあり方検討会議 会長
萩原 亨

目次

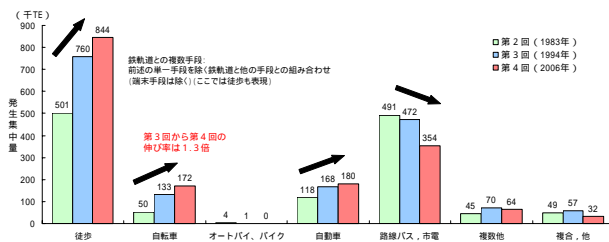
1.自転車利用環境の課題.....	1
1-1.歩道を安心して歩けない歩行者、車道を安心して走れない自転車.....	1
1-2.違法駐輪により歩く空間を奪われた歩行者、都市景観・魅力の悪化.....	2
2.国の動向と札幌市の関連する計画.....	3
2-1.人優先・バランス（歩行者、自転車、自動車）・パートナーシップ.....	3
2-2.都心の再生・環境低負荷型道路網の実現.....	3
3.適切な自転車利用環境を実現するために.....	4
4.歩行者や自転車の安全で快適な利用環境の確保に向けて.....	4
5.今後の自転車施策の方向性.....	4
6.施策の具体化に向けて.....	5
7.活動の記録とメンバー.....	12
7-1.活動の記録.....	12
7-2.自転車利用のあり方会議のメンバー.....	12

1. 自転車利用環境の課題

1-1. 歩道を安心して歩けない歩行者、車道を安心して走れない自転車

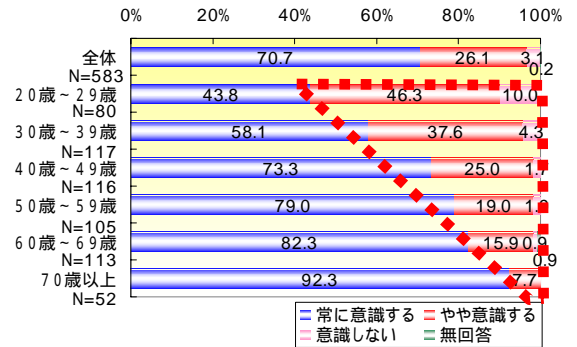
札幌市では駅や都心に向かう自転車利用者が年々増加しています。しかしながら、自転車のための道路整備やルール・マナーの遵守が十分ではなく、歩行者と自転車の接触による事故が増加し問題となっています。

増加する駅端末の自転車利用



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

自転車利用者のルール・マナー意識 (歩行者優先意識)



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

< 市民の声 >

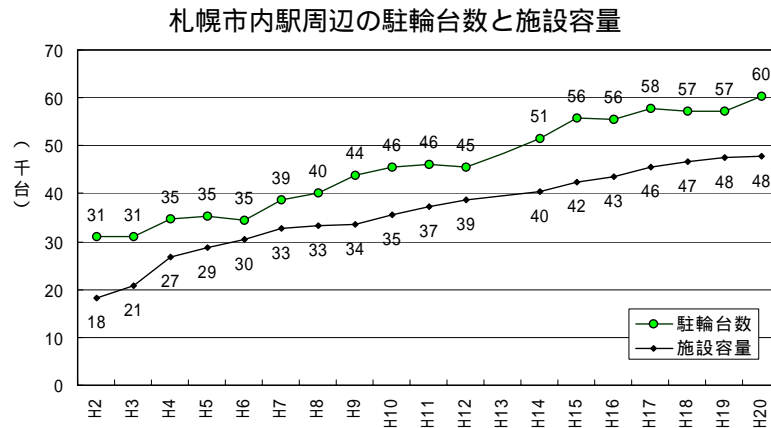
- ・歩行者に配慮せず歩道を暴走する自転車がある。
- ・自転車で車道を走りたくても、速度の違う自動車の恐怖を感じることや、路上駐車車両が多いことなどから、走るのもままならない。
- ・信号無視や一時停止無視、車道を逆走する自転車利用者がおり危険。

このような理由で、歩行者は歩道を安心して歩けないこと、自転車は車道を安心して走れないことが課題となっています。



1-2.違法駐輪により歩く空間を奪われた歩行者、都市景観・魅力の悪化

路上の違法駐輪は、歩行者の安全に関わる大きな問題です。一方で、都市に自転車を収容できるスペースや案内が不足しており、持ち込んだ自転車をどこに停めて良いかわからないという状況になっています。



資料：札幌市調査結果

<市民の声>

- ・歩道上の違法駐輪によって、安心して歩く環境が奪われている。
- ・違法駐輪は自転車が通る場合も課題に、また都市景観の悪化につながっている。
- ・駐輪場における放置自転車の増加と、撤去・処分費用による自治体の負担も問題。

撤去・処分費用による自治体の負担は、自転車に乗らない人にとっては不利益にしかありません。また、違法駐輪によって景観が悪化するとともに、歩行者が安心して歩けない街は、都市の魅力と活気を衰退させることにもつながります。



2. 国の動向と札幌市の関連する計画

2-1. 人優先・バランス（歩行者、自転車、自動車）・パートナーシップ

「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）では、道路空間の再構築に向けた基本事項として、「人優先」、「バランス（歩行者、自転車、自動車）」、「パートナーシップ」をかけた、自動車中心の道路整備から脱却し、歩行者・自転車のための道路空間を新設・再構築していくために、自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組みを提唱しています。

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

2-2. 都心の再生・環境低負荷型道路網の実現

札幌市都市交通マスタープラン（2004年～）では、都心の再生・再構築として「道路空間再配分による交通環境の創出」などが、また札幌市環境基本計画（1998～2017年）では、環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現として「自動車利用の適正化、自動車に頼らなくても暮らしやすい生活圏の形成、公共交通機関の利便性向上、都心部における交通対策の推進、人と自転車の共存に向けた取り組みの促進」を目指しています。

さらに、第4次札幌市長期総合計画（2000年～2020年）では、「歩行者や自転車の移動にかかわる円滑性や安全性、楽しさなども重視し、そのための空間の確保や緑化の推進に配慮した整備・改善を行う必要がある。」と謳われています。また、「乗継施設以外での自転車利用に対しても、適切な駐輪対策のあり方について検討を進める。」さらに、「自転車道の連続化など、線的な要素の充実にさらに進める」とされています。

自転車利用環境を良好に整備していくことは、「環境低負荷型都市の実現」、さらには「都心の再生・再構築」につながるものであり、札幌市におけるまちづくりのベクトルと合致しているものと考えています。

3.適切な自転車利用環境を実現するために

自転車利用環境を考える際には、人優先の原則のもと、歩行者、自転車利用者、自動車利用者それぞれのバランスを適切に図っていくことが重要です。

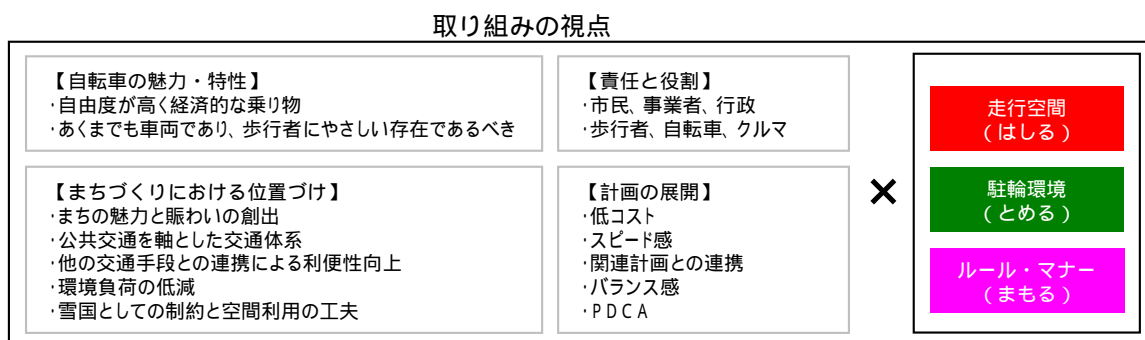
歩行者、自転車利用者、自動車利用者で立場は違いますが、私たちは色々な場面でそれぞれになり得る可能性があります。自分の立場を主張するだけでなく、お互いに1歩も2歩も引いて、私たちの住む札幌が心地よく暮らせるまちであつたら良いと考えます。

道路空間においては、まず優先されなければならないのは歩行者であり、歩行者が安心して楽しく歩ける街であるからこそ、街の魅力が向上し中心市街地が活性化するものと考えています。

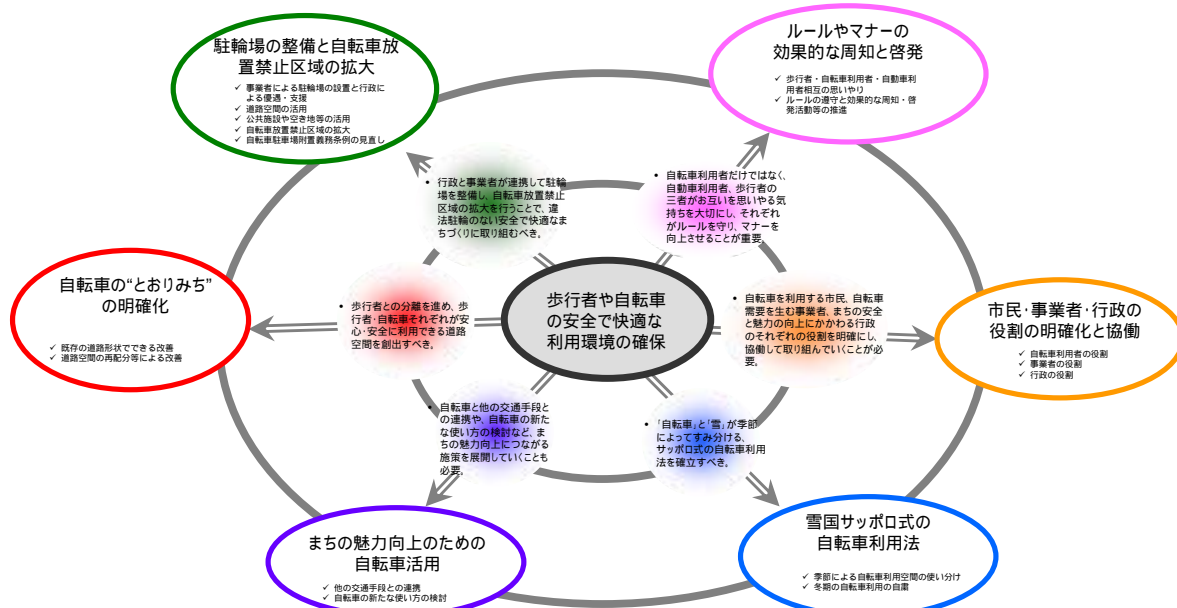
このため、まず喫緊に取り組まなければならない課題として、「歩行者や自転車のための安全で快適な移動空間を確保」を重視して提言を組み立てることとしました。

さらに、「規制」・「管理」の面だけではなく、将来的に自転車を「かしこく使っていく」ために、自転車と他の交通機関との連携や冬場を考慮した空間利用のあり方など、今後取り組まなければならないことについても加えました。

4. 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



5.今後の自転車施策の方向性



6.施策の具体化に向けて

自転車の“とおりみち”の明確化

自転車は原則として車道を走ることとなっていますが、スピードの速い自動車の接近、駐停車両の存在などから、車道走行に危険を感じ歩道を走行する自転車利用者が多く、歩行者との輻輳が日常的に発生し、事故に至るケースが増加しています。

目的地へのネットワーク性に配慮しつつ、自転車の“とおりみち”を明確にすることで、歩行者との分離を進め、歩行者・自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間を創出すべきと考えます。

～具体化するために～

【既存の道路形状でできる改善】

- ・ 行政は、早期対応として、自転車の走行位置のカラー化や路面標示・標識設置など、歩行者・自転車・自動車それぞれの“とおりみち”を明確にする整備を行うべき。
- ・ 行政は、車道に自転車の“とおりみち”を明確にするために、バスレーンや停車帯での走行位置の明示など既存道路空間の有効利用を検討すべき。
- ・ 行政は、自転車が安全に車道を走れるように、雨水桝の改良などの対策を進めるべき。



車道における自転車走行環境の整備例

【道路空間の再配分等による改善】

- ・ 行政は、将来的に自動車交通量の減少が見込まれる路線については、車線数を減らし自転車走行環境を整備するなど、道路空間の再配分を検討すべき。
- ・ 行政は、今後実施する道路整備においては、自転車走行環境確保の契機ととらえ、積極的な取り組みを実施すべき。

駐輪場の整備と自転車放置禁止区域の拡大

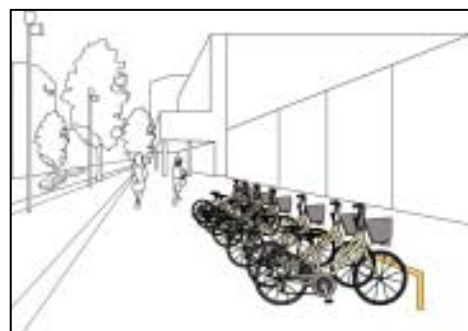
歩道上の違法駐輪は、歩行者および自転車の通行の妨げとなるだけでなく、まちの景観を阻害しています。違法駐輪を減らすためには、駐輪場を整備し適切な利用を促していくことが必要です。

そこで、行政と事業者が連携して自転車の利用特性や需要に応じた駐輪場を整備し、あわせて自転車放置禁止区域の拡大を行うことで、違法駐輪のない安全で快適なまちづくりに取り組むべきと考えます。

～具体化するために～

【事業者による駐輪場の設置と行政による優遇・支援】

- ・ 事業者は、施設利用者の需要に応じた駐輪場を整備し、あわせて従業員・来客への周知に努めるべき。
- ・ 事業者は、駐輪場を自ら整備できない場合は、応分の負担をした上で公共駐輪場や共同駐輪場などで必要な台数を確保すべき。
- ・ 行政は、駐輪場整備を行う事業者に対し、低利融資制度や税の減免などの優遇策を講じるべき。



事業者による駐輪場の設置

【道路空間の活用】

- ・ 行政は、植樹柵や配電盤の間など、歩道上のデッドスペースを駐輪場に活用すべき。
- ・ 行政は、将来的に自動車交通量の減少が見込まれる路線については、車線数を減らし駐輪場の整備を行うなど、道路空間の再配分を検討すべき。

【公共施設や空き地等の活用】

- ・ 行政は、公共施設の一部を、影響のない範囲で駐輪場に転用すべき。
- ・ 事業者は、建て替え時における一時的な空き地などを積極的に駐輪場用地として提供し、行政は暫定公共駐輪場として活用することを検討すべき。
- ・ 行政は、まちづくり等の計画にあわせて、公共敷地などを活用した駐輪場の整備を行うべき。

【自転車放置禁止区域の拡大】

- ・ 行政は、都心や駅周辺において、自転車放置禁止区域を拡大し、違法駐輪を解消することで、歩行者や自転車が安全に通行できる環境を実現すべき。
- ・ 行政は、特に違法駐輪が多い都心において、民間の駐輪場ビジネスの参入を促すために自転車放置禁止区域の拡大を先行的に実施すべき。

【自転車駐車場附置義務条例の見直し】

- ・ 行政は、自転車による通勤需要が多いオフィスビル等を対象に加えるなど、自転車駐車場附置義務条例を見直すべき。

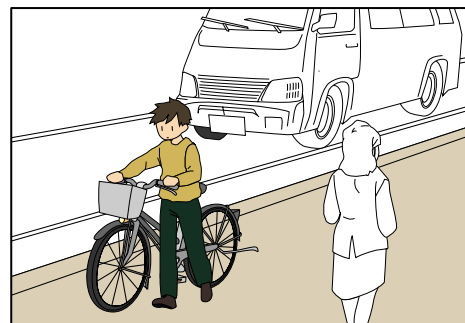
ルールやマナーの効果的な周知と啓発

自転車利用のルールやマナーにかかわる問題が多く発生しています。これらを改善するためには、自転車利用者だけでなく、自動車利用者、歩行者の三者がお互いを思いやる気持ちを大切に、それぞれがルールを守り、マナーを向上させることが重要です。

～具体化するために～

【歩行者・自転車利用者・自動車利用者相互の思いやり】

- ・ 自転車利用者、自動車利用者、歩行者は、それぞれ通行すべき空間を守るとともに、それぞれの利用者の立場に立ち、思いやりを持って道路空間を共有すべき。
- ・ 行政は、歩行者が多い歩道では自転車押し歩き路線や地区を設定すべき。



押し歩きのイメージ

【ルールの遵守と効果的な周知・啓発活動等の推進】

- ・ 市民は、現在の交通ルール（違反例：歩道での暴走、信号無視、無灯火、車道の逆走など）を遵守するとともに、行政、事業者は、自転車利用環境の整備にあわせて、ルールの周知・啓発・指導に努め、違反を取り締まるなどの活動を今以上にすすめるべき。
- ・ 行政は、今まで行われてきたイベントや街頭での活動等に加え、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。
- ・ 行政は、自動車運転免許更新などの機会を活用し、自転車にかかわるルールの周知・啓発活動を行うなど、弱者に配慮した運転を促すべき。
- ・ 自転車販売店等は、自転車の販売時にルール・マナーの周知を行うべき。

市民・事業者・行政の役割の明確化と協働

自転車は手軽で自由な乗り物であるという意識から、ルールを無視した走行や、安易な放置・廃棄が行われるなど、責任を持った利用が十分にされていません。それらのことにより、重大な交通事故や歩行環境の悪化、環境負荷につながっています。また、事業者や行政は、自転車にかかる課題への対応が十分であったとはいえません。

今後自転車利用環境を効果的に改善していくためには、自転車を利用する市民、自転車需要を生む事業者、まちの安全と魅力の向上にかかわる行政のそれぞれの役割を明確にし、協働して取り組んでいくことが必要です。

～具体化するために～

【自転車利用者の役割】

- ・ 自転車は軽車両であり、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。

【事業者の役割】

- ・ 自転車を利用する従業員や来客をかかえる事業者は、適切な規模の駐輪場を確保するなど、当事者意識を持って駐輪問題の解決にあたるべき。

【行政の役割】

- ・ 自転車にかかわる施策について、スピード感を持って着実に実施すべき。
- ・ 適切な時期に施策の評価、見直しを実施すべき。

まちの魅力向上のための自転車活用

札幌にはさまざまな交通手段があります。自転車利用環境の整備にあたっては、自転車と他の交通手段との連携や、自転車の新たな使い方の検討など、まちの魅力向上につながる施策を展開していくことも必要です。

～具体化するために～

【他の交通手段との連携】

- ・ 行政は、まちの魅力の向上を図るため、自転車の特性を活かしながら、徒歩や公共交通と連携した施策に取り組むべき。

【自転車の新たな使い方の検討】

- ・ 都市型レンタサイクルなど、まちの活性化に寄与する新たな自転車の使い方の可能性を検討すべき。

雪国サッポロ式の自転車利用法

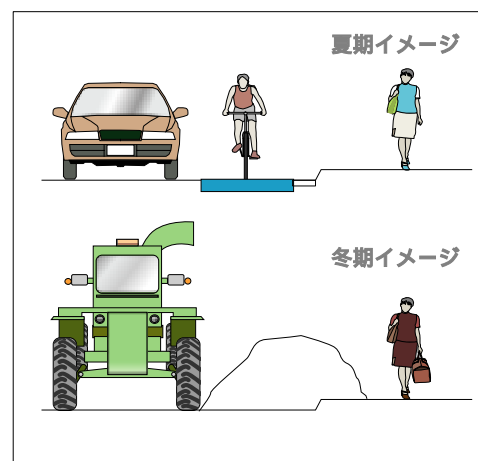
積雪寒冷地である札幌では、夏と冬で自転車の利用環境が一変します。冬場には自転車ではなく、徒歩や公共交通等で移動するのが一般的であり、冬期においても快適な自転車利用環境の確保を目指すことは現実的ではありません。

「自転車」と「雪」が季節によってすみ分ける、サッポロ式の自転車利用法を確立すべきです。

～具体化するために～

【季節による自転車利用空間の使い分け】

- ・ 行政は、夏期の自転車走行空間を冬期のたい雪スペースとして利用するなど、季節に合わせた効率的な道路空間の活用を図るべき。
- ・ 行政や事業者は、駐輪場について冬期のたい雪スペースとして利用するなど、柔軟な空間利用を図るべき。



夏期・冬期の道路空間活用

【冬期の自転車利用の自粛】

- ・ 積雪により道路が狭くなるため、冬期の自転車利用を自粛するなどサッポロ式のルールを検討すべき。

7.活動の記録とメンバー

7-1.活動の記録

第1回	自転車利用のあり方検討会議	平成21年(2009年)2月24日(火)
第2回	自転車利用のあり方検討会議	平成21年(2009年)3月24日(火)
第3回	自転車利用のあり方検討会議	平成21年(2009年)6月3日(水)
第4回	自転車利用のあり方検討会議	平成21年(2009年)7月29日(水)
第5回	自転車利用のあり方検討会議	平成21年(2009年)11月24日(火)
第6回	自転車利用のあり方検討会議	平成22年(2010年)1月20日(水)
第7回	自転車利用のあり方検討会議	平成22年(2010年)3月 日()
第1回	都心検討部会	平成21年(2009年)9月2日(水)
第2回	都心検討部会	平成21年(2009年)10月7日(水)

7-2.自転車利用のあり方会議のメンバー

	氏名	所属	備考
有識者 学識経験者	飯田 俊郎	札幌国際大学大学院 地域社会研究科教授	
	坂井 文	北海道大学大学院工学研究科 准教授	
	成田 眞利子	オフィスタウンクリエイト 代表	
	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科 准教授	
関係団体	内山 到	財)北海道環境財団	
	菊池 恒	札幌商工会議所 商業振興対策委員会	
	鈴木 幸子	札幌市交通安全母の会連絡協議会	
	堤 繁雄	札幌市老人クラブ連合会	
公募市民委員	秋山 眞澄		
	石塚 裕也		
	斉藤 敏子		
	富加見 友博		
	溝渕 清彦		

専門委員	佐々木 斎	北海道開発局札幌開発建設部 管理課長	
	田村 桂一	北海道開発局札幌開発建設部 道路調査課長	第1～2回
	加納 民雄	北海道開発局札幌開発建設部 道路調査課長	第3～7回
	小野 俊博	北海道開発局札幌開発建設部 道路維持課長	
	鈴木 義雄	北海道警察本部交通部交通規制課 管理官	第1～2回
	中川 拓也	北海道警察本部交通部交通規制課 管理官	第3～7回
	湯野 純子	北海道警察本部交通部交通安全教育課 統括官	第1～2回
	高瀬 裕	北海道警察本部交通部交通企画課 統括官	第3～7回