

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 ～

提言（案）

平成 22 年 3 月

自転車利用のあり方検討会議

はじめに

昭和 40 年代後半のバイコロジー運動以来、環境にやさしく健康的な移動手段としての地位を得ている自転車であるが、私たちの住む札幌でも涼しく快適な夏と平坦な地形のおかげでその利用者も多い。しかしながら、自転車が関わる交通事故の割合が増えており、高校生や高齢者が死亡する悲惨なニュースも報道されている。

自転車に関するルールやマナーの指導・啓発は、今後も一層推し進めていくことが重要であることは言うまでもないが、それだけでは立ち行かなくなっている現状がある。

自転車に関する諸問題の多くは、自転車という交通手段が長い間中途半端な位置づけで放置されてきたことに起因している。その発端は自転車の歩道通行を認めた、昭和 45 年の道路交通法の改正からと言われている。交通戦争で多くの犠牲者が出る中の緊急避難措置として必要性があったことは否定できないが、結果として歩行者が安心して歩けない歩道が形成された。

このため、平成 13 年には道路構造令が改正され、自転車道の整備に関する項目が強化され、平成 19 年の道路交通法改正では、自転車の原則車道走行が徹底されることになったが、ハード面（走行空間整備）・ソフト面（自転車利用者の意識や自動車ドライバー側の配慮）とも、歩行者・自転車利用者の誰もが安心して道路を利用できる環境に成熟していない。

問題の解決に向けては、歩行者と自転車を分離し、車道における自転車の安全な移動空間を如何に確保するかが重要となる。

駐輪問題については、直接の受益者である自転車利用者および自転車通勤の従業員をかかえる事業者側にも問題解決の役割を担ってもらう時代になったのではないか。

例えて言えば、都心に大きな荷物を持ち込んで、ロッカーを借りずに放置しているようなもので、荷物（自転車）の持ち主が従業員であるならば、企業側も十分なロッカー（附置義務駐輪場）を用意する必要がある。

また、店舗については、買物客が持ち込んだ自転車の置き場所にも配慮する必要がある。まちなかの駐輪場が有効に機能するためには、適正な駐輪禁止ゾーンの設定と迷惑駐輪の即時撤去など自治体の役割も重要となる。

本提言では、札幌市が「（仮称）自転車利用総合計画」を市が策定するにあたり、今後 10 年の間に取り組まなければならない喫緊の課題として、“歩行者と自転車の安全”に力点を置くとともに、その先の“魅力的なまちづくり”を見据えた目標を設定した。さらに、理想的な自転車利用環境を実現するためには、行政だけではなく、事業者や市民の役割も重要であり、それらについても言及したものである。

自転車は、魅力的な乗り物であり、持続可能なコンパクトシティを目指す札幌市においては今後も重要な乗り物であり続けることは間違いない。

利用者やそれを取りまく社会が自転車の適正な運用を、息長く、かつ確実に推し進めることで、札幌における移動環境と都市の魅力が一層向上することを期待したい。

本提言は学識経験者・有識者、各種関係団体、専門委員、そして公募で選ばれた市民委員が 1 年以上にわたり、計 11 回の委員会や専門部会を開催し編んだものである。皆様には大変お忙しい中、こころよくご参加いただくとともに会議では活発にご議論いただき、また個別にもさまざまご提案をいただくなど、相当のご尽力をいただいた。

本会議の会長として、わが街札幌をよりよくしていこうという皆様の情熱に対し、あらためて敬意を表すとともに御礼を申し上げたい。

自転車利用のあり方検討会議 会長
萩原 亨

目次

1. 背景	1
2. 自転車利用環境の課題	2
2-1. 車道を安心して走れない自転車、歩道を安心して歩けない歩行者	2
2-2. とめる所がなくあふれる迷惑駐輪、歩行環境・景観の悪化	3
3. 自転車を取りまく国の動向と札幌市の関連計画	4
4. 自転車の位置づけと目標の設定	5
5. 施策検討の視点	6
5-1. 人の優先と思いやり	6
5-2. 自転車の特性を活かしたまちづくり	6
5-3. 札幌の地域特性	6
5-4. パートナーシップ	6
6. 自転車施策の方向性	7
6-1. 自転車の走行空間の明確化	8
6-2. 総合的な駐輪対策の推進	9
6-3. ルールやマナーの効果的な周知と啓発	10
6-4. まちの魅力向上のための自転車活用	11
6-5. 雪国サッポロ式の自転車利用のあり方の確立	12
6-6. パートナーシップと市民・事業者・行政の責任	13
7. 施策の着実な展開のために	15
(資料) 活動の記録とメンバー	16
活動の記録	16
自転車利用のあり方会議のメンバー	16

1. 背景

自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にやさしいことから、通勤・通学や買い物をはじめ、様々な目的で利用されています。

また、自動車を持たない人にとっては、重要な移動手段となっており、徒歩に比べて早く、長い距離を移動できることから、年齢を問わず市民の「足」となっています。

第4回道央都市圏パーソントリップ調査¹（H18）によると、市内全域では自転車の利用者数はわずかに減少していますが、都心や駅周辺の地区では自転車利用者が増加しています（図-1）。

近年、全体の交通事故件数は減少していますが、自転車に関係する事故の割合は増加し（図-2）自転車に関わる交通安全対策が重要となっており、また、歩道の迷惑駐輪など自転車の不適切な利用も大きな問題となっていることから、市民からの早期解決を求める声が高まっています。

その一因として、都市交通の中で自転車の位置づけがあいまいだったことや、高度経済成長下において急増する自動車中心の道路整備が行われてきたため、自転車が安全に走行し、駐輪できる空間が確保されてこなかったことがあげられます。

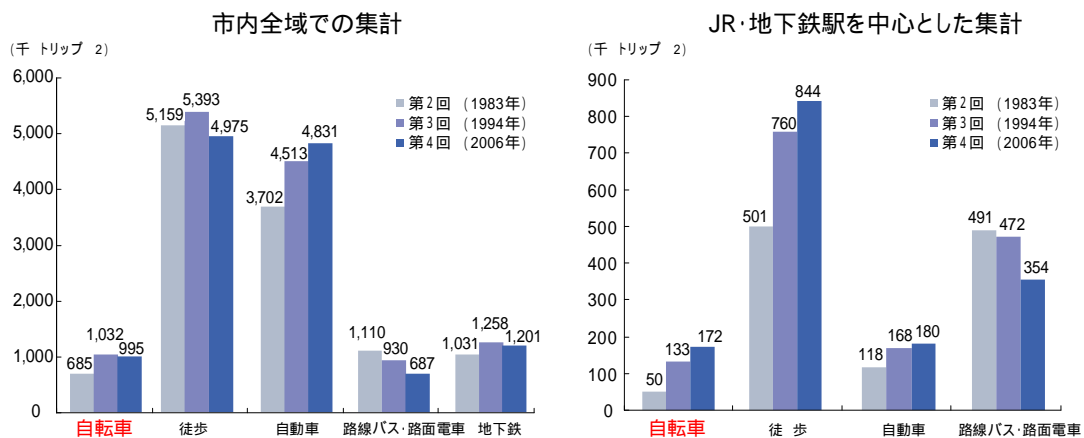


図-1 札幌市で使われる交通手段の推移

資料：道央都市圏パーソントリップ調査

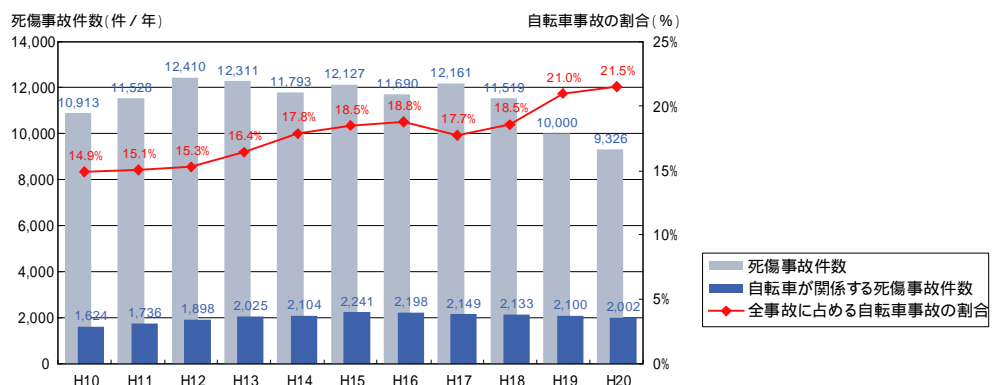


図-2 札幌市内の全事故に占める自転車事故の割合の推移

資料：北海道警察

1「パーソントリップ調査」は、誰が、いつ、どのような目的で、どこからどこまで、どのような交通手段で移動しているかについて、統計的に把握するための調査です。

2「トリップ (Trip)」とは、出発地から目的地へ移動する際に使用した移動手段の使用回数を表す単位です。

2. 自転車利用環境の課題

2-1. 車道を安心して走れない自転車、歩道を安心して歩けない歩行者

道路交通法では、自転車は原則として車道の左側を走ることとされていますが、スピードの速い自動車や大型車の接近に危険を感じることや、駐停車車両によりスムーズに走れないなど、自転車利用者がルールどおりに安心して車道を走ることができる環境とはなっていません（写真-1、図-3）。

また、例外として歩道を使う場合でも、ルールやマナーを十分に意識していない自転車利用者が少なくありません。このため、歩行者と自転車が接触・衝突するなど、安心して歩道を歩けない状況となっています（写真-2、図-4）。



写真-1 車道を走る自転車と駐停車車両



写真-2 歩行者と自転車が交錯する歩道

【自転車歩道走るときの主な理由】 N=583

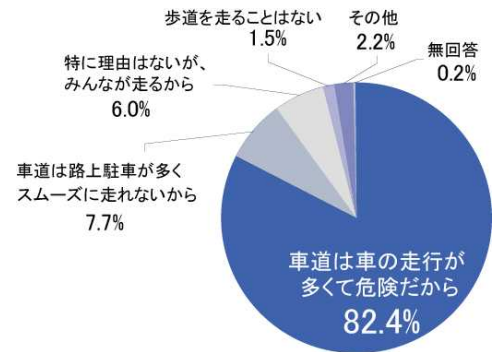


図-3 自転車歩道走るときの主な理由

出典：H19市政世論調査（札幌市） サンプル数583

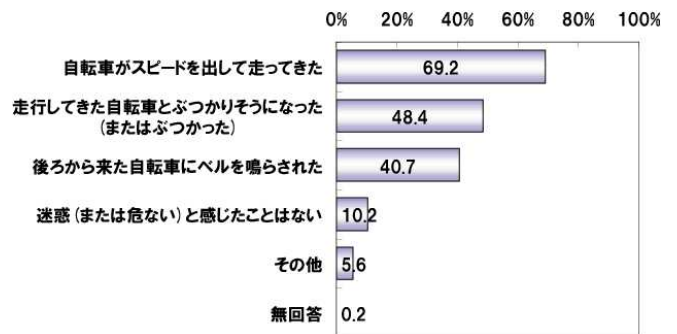


図-4 歩道歩行中に自転車を迷惑（又は危険）と感じた経験

出典：H19市政世論調査（札幌市）
札幌市在住20歳以上の1253人対象（複数回答）

< 市民の声（市民の声を聴く課に寄せられた意見） >

- ・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、路上駐停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。

2-2. とめる所がなくあふれる迷惑駐輪、歩行環境・景観の悪化

これまで駐輪場は、主に地下鉄やJRへの乗り継ぎのため、駅を中心に整備されてきました。また、近年ではビルや店舗などの所有者が附置義務により駐輪場を整備したり、例は少ないものの自主的に駐輪場を整備するといった動きも見られます。

しかしながら、都心や駅周辺で増加する自転車利用に対して駐輪場の整備が追いついていないため、駐輪場を利用したくても利用できないことや、駐輪場があっても駐輪料金を負担したくない、目的地から離れているなどの理由で利用しないことが原因となり、歩道上に乱雑に自転車が置かれるなど、歩道上の迷惑駐輪が発生しています（図-5）。

迷惑駐輪は、安心・安全な歩行の妨げとなるだけでなく、景観の悪化を招くなど、まちの魅力低下にも影響していると考えられます（写真-3、写真-4）。

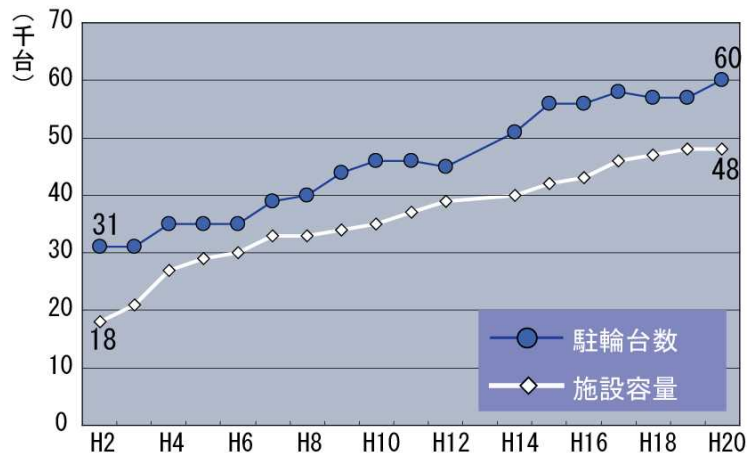


図-5 JR・地下鉄駅周辺の駐輪台数と施設の容量
資料：札幌市調査結果



写真-3 歩行の妨げとなる迷惑駐輪



写真-4 都市景観を悪化させる迷惑駐輪

<市民の声（市民の声を聴く課に寄せられた意見）>

- ・歩道上の迷惑駐輪によって、安心して歩く環境が奪われている。
- ・税金で駐輪場を作ること必要だが、受益者負担からいっても、駅前のデパート等に客のための駐輪場を作らせるよう、行政の働きかけをお願いしたい。
- ・迷惑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。

3. 自転車を取りまく国の動向と札幌市の関連計画

全国的にも自転車利用環境の課題解決に対する気運が高まる中、国は「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」を取りまとめました。ここでは、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」という視点を打ち出し、歩行者と自転車と自動車の関係をあらためて見直すことが、安心・安全な交通環境の実現に重要であるということを示しました（図-6）。

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（骨子）

～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

1. 背景

安心・安全な交通環境へのニーズの高まり	自転車事故の増加	自転車利用に対する気運の高まり
---------------------	----------	-----------------

2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分	自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分
---------------------	-------------------------

3. 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
------------	--------------------------	-----------------

4. 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

国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが必要				
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・ マナーの向上	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

5. 留意事項

利用促進	多様な自転車利用	路上駐車対策
------	----------	--------

図-6 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（骨子）〔H19〕

資料：国土交通省HPから作成

一方で、札幌市においては、第4次札幌市長期総合計画をはじめ、札幌市都市計画マスタープランおよび札幌市環境基本計画の中で、『公共交通機関を軸とした交通体系の確立』、『持続可能なコンパクト・シティへの再構築』、『環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現』などがまちづくりの目標として示され、自転車については、『歩行者・自転車の移動に関わる円滑性や安全性、楽しさなどを重視した空間の確保』、『歩行者・自転車にとって魅力的で利用しやすい空間の確保』、『環境負荷が少ない交通手段として徒歩や自転車を重視し、歩行者の安全確保のための自転車ルールなどの周知徹底、道路状況に応じた歩行者と共存する自転車走行空間の確保』などが示されています。

4. 自転車の位置づけと目標の設定

「持続可能なコンパクト・シティへの再構築」を都市づくりの理念とする札幌市は、主として徒歩での移動が可能な身近な生活圏の中で、居住機能を中心として、日常生活を支える多様な機能がまとまりをもって提供され、街の魅力と活力の向上が図られることを重視しています。また「環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現」のためには、自動車に依存した生活から、目的に応じて公共交通機関、自転車、徒歩などの多様な交通手段を使い分ける生活の普及が求められます。

自転車は、自動車が持つ個性と利便性に等しい機能を持ち、徒歩が持つ移動に対する人間の本源的な欲求を満たすことができる交通手段です。

また、鉄道やバスなどの公共交通が、特定の場所を結ぶ線的な交通手段であるのに対して、自転車は、自由な方向への移動を可能にする面的な交通手段であり、公共交通や自動車と連携しあうことができれば、人の移動性を格段に向上させることができます。

このように、自転車は、これからの札幌市のまちづくりにおいて、欠くことができない重要な役割をもつ交通手段であるといえます。

このような役割をもつ自転車が、走行空間や駐輪場などのインフラ整備が不十分であることや、道路交通法上「軽車両」の位置づけにあるにもかかわらず、歩道を走行する自転車が歩行者の脅威となっている実態があるなど、自転車をもつ特性が十分に発揮されていない現状にあることは憂慮すべきことです。

今こそ、自動車中心に進められてきた道路整備を転換し、自転車も重要な交通手段の一つとして位置づけた上で、歩行者や自転車を重視した、人優先の安全で快適な道づくりを進めていくことが必要です。

とりわけ自転車に関わる課題が顕在化している現状を踏まえて、歩行者・自転車・自動車が調和し、おのおのが安心して安全に通行できる道路空間を実現するために、歩行者の安全確保を前提としながら、自転車走行空間を明確にするなど自転車関連の施策を着実に実行していくことが重要です。

以上を踏まえ、札幌市における自転車施策を進めるにあたり実現すべき目標を次のように設定しました。

目 標 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

5. 施策検討の視点

具体的な自転車施策の方向性を検討するにあたり、配慮すべき視点を以下に示します。

5-1. 人の優先と思いやり

安全な歩行環境を実現するためには、歩道上での歩行者と自転車の交錯する状況を改善する必要がありますが、このためには、自転車が安心して走行できる空間の確保が必要です。

歩道では歩行者が優先であり、自転車が歩行者の安全を脅かしてはならないこと、また、車道は自転車と自動車が共有する空間であることを認識するとともに、思いやりを持って道路を利用していくことが大切です。

5-2. 自転車の特性をいかしたまちづくり

自転車は自由で楽しい交通手段であり、公共交通機関などと効果的に連携することなど、自転車をもつ特性をいかした利用を促進することで、人々の移動性が向上し、そのことにより、まちの新たな魅力の創出や、観光資源に新たな賑わいをもたらすことなどが期待できます。

また、自転車は健康的な交通手段でもあり、人々が元気で健康的に生きるというライフスタイルの象徴的な存在としての役割を担うことも期待できます。

このように、自転車の特性をいかした利用を促進していくことは、札幌市の魅力的なまちづくりに貢献するものと考えられます。

5-3. 札幌の地域特性

札幌の夏はさわやかで自転車利用に適していますが、冬は寒さが厳しく、積雪や路面凍結など、利用が困難な環境に一変し、冬の自転車利用率は夏に比べて大きく低下します。これは、夏は自転車を利用している人が、冬は他の交通手段を利用していることを示しています。

また、道路空間に着目すると、年間6mにも及ぶ降雪量があり、冬期に夏期と同じレベルの自転車利用の空間を確保することは現実的ではありません。

従って、環境の変化や季節ごとの利用特性を勘案し、他の交通手段も意識しながら柔軟に自転車利用を考えていくことが必要です。

5-4. パートナーシップ

自転車は手軽で自由な乗り物であることや存在のあいまいさによって、誰がどのような責任や役割を担うのかが不明確となっています。それが自転車に関係する様々な課題への取り組みを難しくしていると言えます。

そのため、自転車の関連施策の推進にあたっては、行政や自転車利用者だけではなく、事業者や自転車を利用しない一般市民に至るまで、様々な立場の人々が、自らの意思で課題に積極的にかかわり、生活実感に基づく考え方や思いをしっかりと反映していく、パートナーシップによる取り組みが求められます。

6. 自転車施策の方向性

目標として定めた「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」を実現するための自転車施策の方向性として、赤枠内の6項目を設定しました（図-7）。

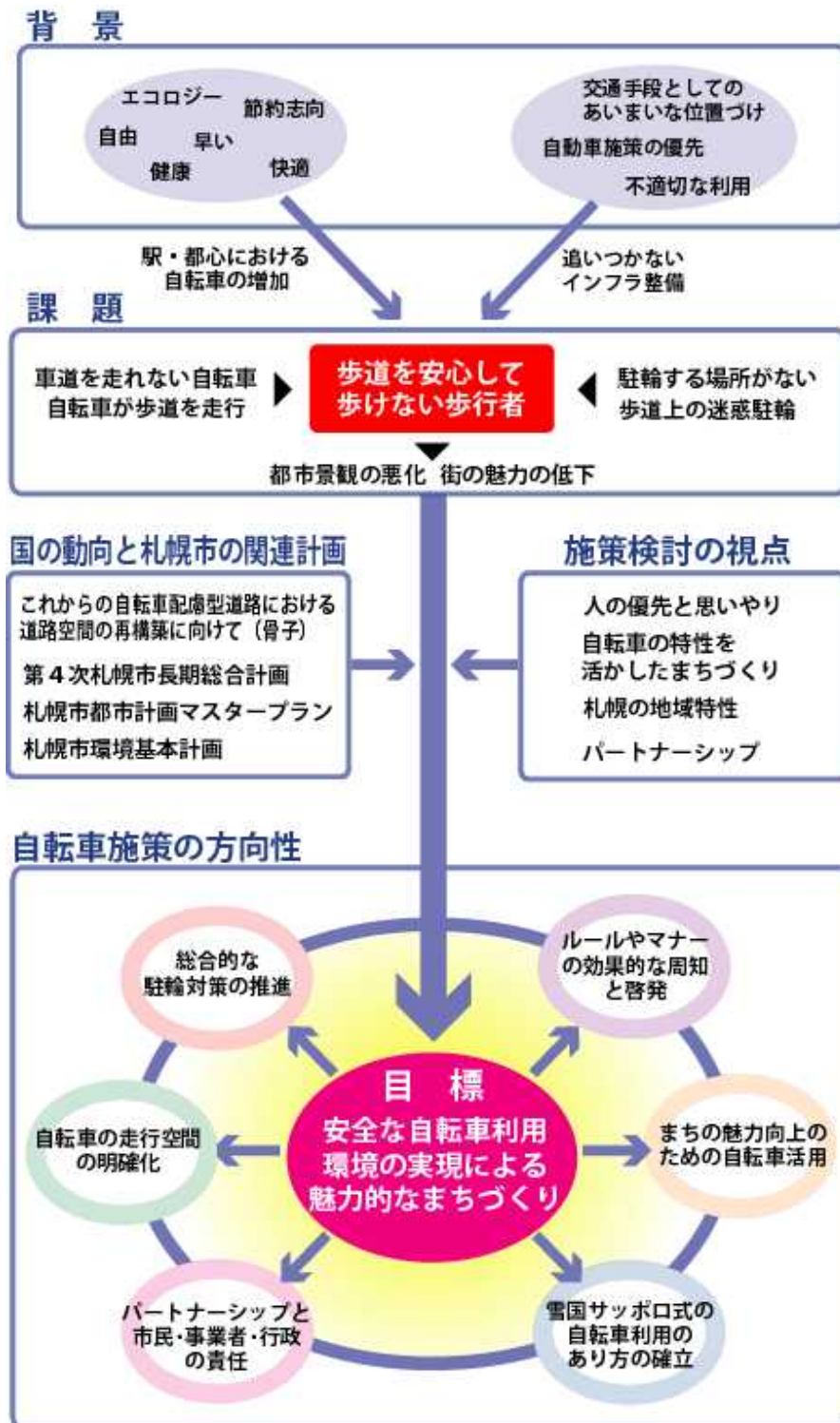


図-7 自転車施策の方向性

6-1. 自転車の走行空間の明確化

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、駐停車車両の存在などにより危険にさらされることがあります。そのため、歩道での自転車利用が日常化し、歩行者との事故に至るケースが増加しています。

道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮しつつ、自転車の走行空間を明確にすることで、歩行者と自転車の分離や自転車と自動車の分離を進め、地域の方々の理解を得ながら歩行者・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。

既存の交通環境の中でできる改善

- 行政は、早期対応として、自転車走行位置のカラー化（写真-5）や路面標示・標識設置など、歩行者・自転車・自動車それぞれの走行空間を明確にする整備を行う。
- 行政は、バスレーンを自転車走行空間に活用するなど、既存道路空間の有効利用を検討する。
- 行政は、自転車が安全に車道を走れるように、雨水樹の改良などの対策を進める。



写真-5 自転車走行空間の整備事例（盛岡市）

道路空間の再配分等による改善

- 行政は、今後実施する道路整備においては、自転車走行環境改善の契機ととらえ、積極的に空間の確保に努める。
- 行政は、将来的なまちづくりのビジョンを考慮し、現在混雑していない道路や将来的に交通量の減少が見込まれる道路については優先して車線数を減らし、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る。
- 行政は、空間の再配分等による改善を検討する上では、自動車の駐停車需要にも配慮し、路線毎の使い分け等についても検討する。

地域特性に配慮した自転車ネットワークの検討

- 行政は、通勤・通学や観光利用、サイクリングロードとの連携など、地域の特性に配慮した自転車ネットワークを検討する。

6-2. 総合的な駐輪対策の推進

歩道上の迷惑駐輪は、歩行者の通行の妨げとなり、都市景観を阻害しています。増加する駐輪需要に対応するためには、適切な量の駐輪場を整備し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など、迷惑駐輪のない安全で快適なまちづくりに取り組む必要があります。

自転車利用者は、迷惑駐輪を行わず、駐輪場を利用し、場所や時間によっては費用負担が伴うことなど、責任を自覚することが求められます。

事業者による駐輪場の設置と行政による支援・優遇

- 事業者は、従業員や顧客など、施設利用者の需要に応じた駐輪場を整備する。自ら整備できない場合は、公共や民間の駐輪場の利用や共同駐輪場の整備などにより、収容に必要なスペースを確保する。
- 事業者は、確保した駐輪場を施設利用者へ周知し、利用を促す。
- 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支援・優遇策を検討する。

道路空間の活用

- 行政は、植樹桟や配電盤の間など、駐輪場として活用することを検討する。
- 行政は、現在混雑していない道路や将来的に交通量の減少が見込まれる道路について、車線数を減らし駐輪場を確保するなど、道路空間の再配分を検討する。

公共施設や未利用地等の活用

- 行政は、公共施設の一部について、駐輪場に転用することを検討する。
- 行政や事業者は、暫定駐輪場として未利用地などの活用を検討する。
- 行政は、再開発等まちづくりの計画にあわせて、駐輪場の整備を検討する。

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、歩行者が安全に通行できる環境を実現するため、自転車放置禁止区域を拡大し、迷惑駐輪の解消に努める。

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・通学の需要が多いオフィスビルや専門学校等を対象に加えするなど、自転車駐車場附置義務条例を見直す。

6-3. 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、自転車利用者をはじめ、自動車ドライバー、歩行者の三者がそれぞれを思いやり、ルールを守り、マナーを向上させることが重要です。

歩行者・自転車利用者・自動車ドライバー相互の思いやり

- 自転車利用者・自動車ドライバーは、車道は自動車と自転車が共有する空間であることを認識する。

ルールの順守と効果的な周知・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）を順守するとともに、マナーの向上に努める。
- 行政は、ルールの周知・啓発・指導、マナーの向上を図るとともに、違反を取り締まるなどの活動をこれまで以上に進める。
- 行政は、市民や事業者と協力して今まで行われてきたイベントや街頭での活動等に加え、学校等において、小学生、中学生、高校生、大学生を対象とする啓発活動を行うなど、各年齢層を対象に継続的な自転車安全教育を実施する。
- 行政は、自動車運転免許更新時の講習内容の見直しを図り、すべての自動車ドライバーへ自転車にかかわるルールの周知を行うなど、自転車に配慮した運転の啓発を積極的に行う。
- 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ことが望ましい。行政は、ルール・マナーの周知について自転車販売店等への協力要請を行う。

利用環境の整備にあわせたルール周知や運用

- 行政は、駐輪場の運用方法や道路環境ごとの走行方法を自転車利用者のみならず歩行者や自動車ドライバーへも周知する。
- 行政は、自転車走行空間における違法駐車の取り締まりを強化するなど、自転車利用環境の整備に合わせた効果的な対策を実施する。
- 行政は、歩行者・自転車・自動車の状況から、安全が確保されないと判断される地区や路線では、歩道での自転車押し歩き（図-8）など、安全確保に関する啓発活動を推進する。



図-8 押し歩きのイメージ

6-4. まちの魅力向上のための自転車活用

札幌には様々な交通手段があります。これからのまちづくりには、それらの交通手段を“いかし”、“上手に使う”ことが求められます。自転車利用環境の改善に向けて、歩行者や自転車の安全確保の取り組みを優先的に進め、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が必要です。

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、自転車の特性をいかしながら、公共交通や徒歩と連携した施策に取り組む。

街の魅力高める方策の検討

- 自転車利用の魅力をいかすため、サイクリングツアーの企画などの活動を推進する。
- 自転車マップを作成することで、観光客や市民の安全で快適な自転車利用を促進する。

自転車の魅力高める方策の検討

- 駐輪場を整備する際には、とめる以外の機能を含めた付加価値の高い複合的な空間とすることも検討する。
- 自転車の歴史や構造を学んだり、色々なタイプの自転車に試乗できるイベントなどを通じ、自転車の理解を深める機会を増やす。
- 自転車がまちの景観に溶け込むよう、公共施設や観光施設にデザイン性に優れた魅力ある駐輪設備を設置し、まちの魅力向上を目指す。
- 自動車からの利用転換など、環境貢献を実感できる取り組みについて検討を行う。

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、移動環境を向上させまちの活性化につながる新たな自転車の使い方の可能性について検討する。

6-5. 雪国サッポロ式の自転車利用のあり方の確立

年間 6m もの降雪量がある札幌では、冬になると道路環境が一変します。そのため、夏と同じ自転車利用環境を確保することは現実的ではありません。道路空間の使い分けなど、サッポロ式の自転車利用のあり方を確立する必要があります。

また、走行環境が悪化する冬期に自転車を利用する場合は、自身の安全だけでなく、他の交通への影響があることを理解し、安全確保のための装備や、路面の状況に応じて利用を自粛するなど、より一層の配慮が求められます。

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（図-9）。
- 行政や事業者は、夏期の駐輪スペースを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。

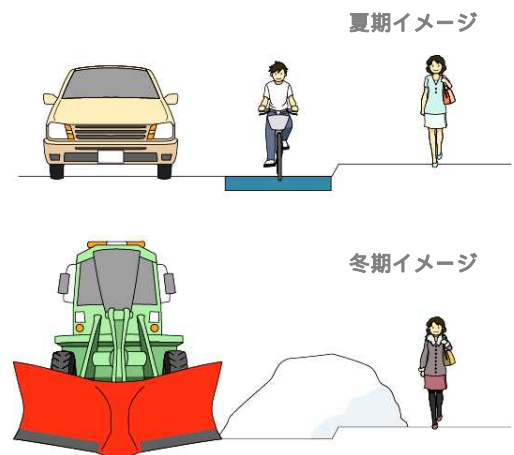


図-9 夏期・冬期の道路空間活用

積雪期の自転車利用

- 積雪期の自転車利用者は、道路交通や路面状況を考慮し、自身の安全確保のために必要な装備を整えるとともに、歩行者や自動車ドライバーに対しても迷惑とならないよう配慮する必要がある。

他の交通手段とのバランス

- 冬の自転車利用率は夏に比べて大きく低下し、夏は自転車を利用している人が、冬は他の交通手段を利用している。自転車利用環境を検討する際には、他の交通手段とのバランスを考慮する。

6-6. パートナーシップと市民・事業者・行政の責任

自転車は手軽で自由な乗り物であるという意識から、迷惑駐輪やルールを無視した走行が行われるなど、一部の無責任な利用が問題となっています。これは自転車利用者だけの問題ではなく、事業者や行政による駐輪場や走行空間の整備が不足していることも起因しています。

このように、自転車利用環境を改善するためには、様々な立場や考えを持つ人々が関係した合意形成が求められます。そのため、市民・事業者・行政がパートナーシップを築き、自転車利用環境の改善に取り組んでいくことが必要です。

また、そうした取り組みを通じて、それぞれの立場で責任を自覚し、誰がどのような役割を担うのか明らかにしていくことも必要です。

パートナーシップ

- 市民・事業者・国・警察・地方自治体が、歩行者や自転車の安全で快適な利用環境の確保のための取り組みについてパートナーシップを築きながら推進する。

自転車利用者の責任

- 自転車利用者は、歩道走行時には歩行者優先であることを自覚して安全に走り、車道走行時には左側通行を厳守する。
- 携帯電話を使用しながら運転するなど危険な利用を行わず、車からの視認性を高める服装、夜間のライト点灯、ヘルメットの着用など、安全な利用に留意する。
- 貴重なまちの空間を占有する駐輪は、駐輪時間や場所により適正な費用負担が伴うことを自覚する。
- 盗難防止のための施錠を確実に実施するなど、管理責任をもって自転車を利用する。また、駐輪場では景観にも配慮して丁寧にとめるなど、利用者自身も気持ちよく駐輪場を利用することを心がける。
- 安全基準を満たした自転車の選択や、定期的な点検や整備を実施して、常に安全な状態で自転車の利用ができるよう、心がけることも重要である。
- 保険を付帯した TS マーク制度³を利用するなど、適宜安全整備を行い自転車利用に責任を持つ。

自動車ドライバーの責任

- 自動車ドライバーは、本来自転車も車道走行することを認識し、自転車利用者を優先して安全に道路空間を共有しなければならない。また、必要以上の路上駐車を行わず、自転車の安全な走行空間を確保しなければならない。

³ 「TS マーク」：自転車安全整備店の自転車安全整備士が、自転車の点検・整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な普通自転車であることを確認したときに、その証として TS マーク（傷害保険・賠償責任保険付）を貼付するもの。 出典：財団法人日本交通管理技術協会

事業者の責任

- 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。
- 事業者は、従業員や顧客への自転車利用に関する理解・周知を図る。
- 自転車販売店は、顧客に防犯登録や安全整備・保険に関しての理解・加入を促す。
- 自転車販売店等は、ルールの周知、マナーの向上について啓発活動を行うことが望ましい。

行政の責任

- ルール・マナーの周知・啓発・指導に努めるとともに、自転車の交通違反を取り締まることや自転車放置禁止区域内の違法駐輪を排除するなどの活動を進める。
- 既存空間を活用した駐輪場の確保や既存の道路形状でできる簡易な改善など、早期に効果が現れる施策は、速やかに実施する。
- 既存施設を有効に活用するなど、コスト意識をもって環境整備を進める。
- 法令等の運用方法の検討や研究を進め、必要な施策を速やかに実現できるよう努める。
- 自転車交通量の多い路線、自転車の走行空間が明確化されている路線から、着実に違法駐車の取締りを実施して、安全な自転車走行空間の確保に努める。
- 自転車利用の先進都市の施策事例を参考にし、札幌の状況に合わせた具体的な施策の検討に活用する。

7. 施策の着実な展開のために

歩行者と自転車の安全確保は、早急に解決すべきまちの課題です。このため、今後策定される「(仮称)札幌市自転車利用総合計画」をはじめ、関連するさまざまな計画の立案にあたっては、本提言の趣旨を十分に取り入れ、関係機関の横断的な連携体制のもとで、効率的かつ早期に施策を進めていくことが大切です。

また、計画に基づき実施される施策が、「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」という計画目標の達成に寄与しているかを確認し、社会情勢の変化にも対応しながら柔軟に自転車施策を見直して実行していく体制を構築するとともに、施策の進捗状況を市民に広く周知していくことが重要です。

自転車が札幌市において今後も重要な乗り物であり続けるために、様々な立場の人々が連携し、着実に自転車施策を推し進め、札幌における移動環境、にぎわい、ひいてはまちの魅力がいつそう向上することを期待いたします。

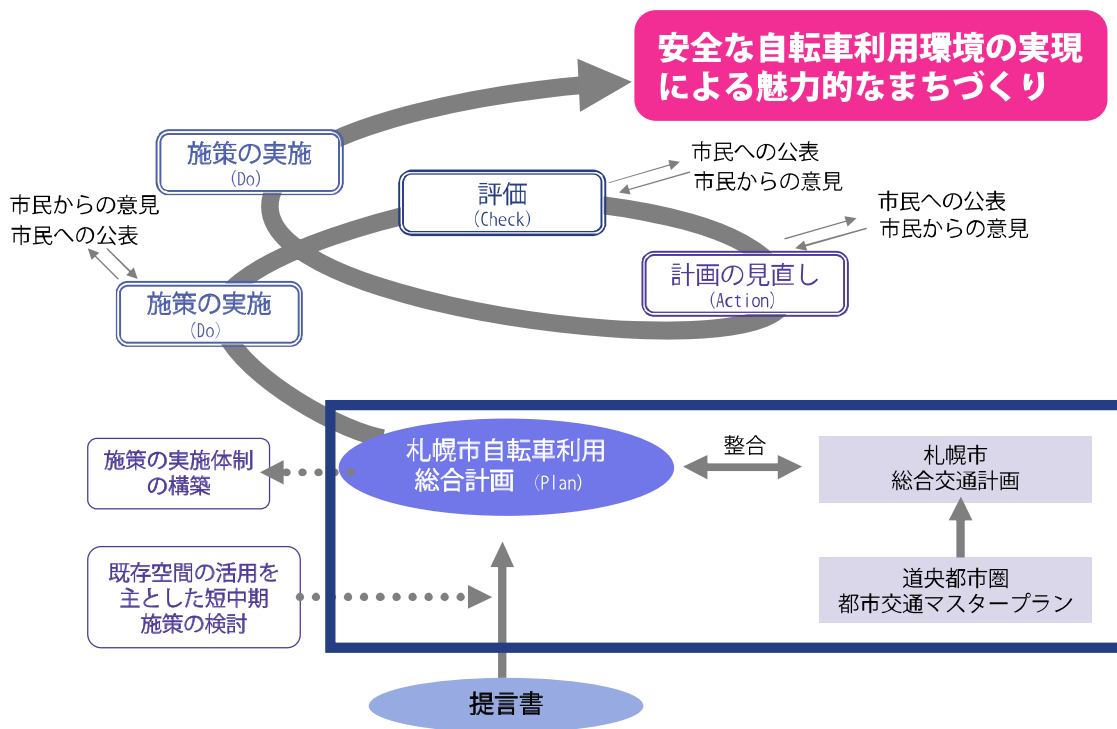


図-10 施策の展開イメージ

(資料) 活動の記録とメンバー

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)
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1回	起草部会	平成22年(2010年)2月5日(金)
第2回	起草部会	平成22年(2010年)3月2日(火)
第7回	自転車利用のあり方検討会議	平成22年(2010年)3月30日(火)

自転車利用のあり方検討会議のメンバー

	氏名	所属	備考
学識経験者 ・有識者	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	会長
関係団体	内山 到	財団法人 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	
	加納 民雄 (田村 桂一)	北海道開発局札幌開発建設部 道路調査課長	
	小野 俊博	北海道開発局札幌開発建設部 道路維持課長	
	中川 拓也 (鈴木 義雄)	北海道警察本部交通部交通規制課 管理官	
	高瀬 裕 (湯野 純子)	北海道警察本部交通部交通企画課 統括官	

()内は、前任者(平成21年3月まで在任)