

# 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 ～

## アイデア・意見集

平成 22 年 3 月

自転車利用のあり方検討会議

# アイデア・意見集

## 目次

1. アイデア・意見集 .....	1
1-1 自転車の走行空間の明確化 .....	1
1-2 総合的な駐輪対策の推進 .....	2
1-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発 .....	4
1-4 まちの魅力向上のための自転車活用 .....	6
1-5 雪国サッポロ式の自転車利用のあり方の確立 .....	7
1-6 パートナーシップと市民・事業者・行政の責任 .....	7

# 1. アイディア・意見集

このアイディア・意見集は、議論の過程で出された様々なアイディアや意見について取りまとめたものです。

## 1-1 自転車の走行空間の明確化

### < 計 画 >

- ・ 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よい。
- ・ 観光や市民利用など、利用特性やエリア特性を考慮したネットワークを検討すべき。
- ・ 自転車のため必要最低限の幅を持って、どの道路にも自転車が走れる部分を確保していったいいのではないか。
- ・ 札幌は路肩が非常に広いので、歩道や車道に影響を及ぼさず自転車レーンを整備できるのではないか。
- ・ あまり人が通らないのに広い歩道を設置しているところは、歩道を少し狭くして自転車の走行空間を確保することも考えられる。
- ・ 高校生が通学するときどういうルートを通っているのか、その中でどれくらい実際に自転車道として供用できる部分があるのか、さらに、高校生にルールについて学習してもらうなどという調査もあわせてできる。
- ・ 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。
- ・ 自転車は環境に優しいが、街に対して負荷をかけていることも理解し、道路の再配分を考えるべき。
- ・ 自転車は車道が原則。今後は、自転車を車道に降ろすことを考えていかなければならない。

### < 整 備 >

- ・ 自転車走行空間を物理的に分離する構造は、冬場に柵を外すという手間がかかる場合もあるし、また、柵と接触して転倒するという危険性もある。
- ・ 通常の自転車歩行者道は、人と自転車が錯綜する危険など、歩行者の安全性にかなり問題がある。自転車レーンもしくは自転車歩行者道で走行位置を明示したものが良いのではないか。
- ・ 交差点等でも段差がなくなったとはいいながらも、自転車の場合、5センチぐらいの段差は非常に乗りづらい。
- ・ 歩道の一部が自転車通行帯になっている地区もあるが、横断歩道で自転車と歩行者が遭遇するというように、区切られているが故に、すごいスピードで走ってくる。
- ・ 自転車道の場合、一旦、歩道側に寄せてしまう整備事例では、左折車から見にくくなって、自転車と衝突する危険性もある。
- ・ 自転車レーンでは、荷卸しなどで一時停車があるときに、自転車がその車をよけることは非常に危険なので、そこでの荷卸しは規制する方向になると考えられるが、沿道にどのような人が住んでいて、どのような商売をしているかなども考えて、自転車レーンを考えていく必

要がある。

- ・ 自転車の信号をつくらないと、うまく交通処理ができなくなってしまうと考えられる。
- ・ 自転車レーンをつくった場合は、歩車分離式の交差点は本当に厄介だと思う。自転車利用者が理解していないと、歩行者用信号で出て行って歩行者とぶつかってしまう。
- ・ 左折専用レーンのある道路で自転車が走ると、自動車にぶつかる可能性があり危険である。
- ・ 歩車分離式の信号も、自転車用の青信号があれば、自転車は迷わずに渡ることができ、車も意識するのではないか。
- ・ 運転をしない方や子供などにもわかりやすい整備が必要。

#### < 運 用 >

- ・ 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。
- ・ 通勤・通学の時間帯のみ駐停車禁止にしてしまうとか、自転車の通行量がふえる時間帯のみ自転車レーンの安全を確保する。
- ・ 高校生が通学する時間帯を設けるなど、モデルのようなものをつくってはどうか。
- ・ 自転車専用道を考えるのであれば、自転車が全く入らないような道路を作ってもよいのではないか。エリアの特性を生かした場所があってもよいと思う。
- ・ ゆっくりと自転車に乗る人は、歩行者優先という前提で歩道を走っても問題ないのではないか。
- ・ 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、場所によりバスのスピードも違うと思うので、道路の特性によって考える必要がある。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。
- ・ 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。
- ・ 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、サマータイ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。

## 1 - 2 総合的な駐輪対策の推進

#### < 計画 >

- ・ まちづくりに合わせた駐輪場のガイドライン、あるべき姿を今つくっておくことは重要。
- ・ 費用対効果の視点から既存のものをできるだけ活用する。
- ・ フリンジ型と分散型の駐輪場を組み合わせることが必要。フリンジにするのであれば、公共交通で都心を回遊する方が良いのではないか。
- ・ どこかあいているスペースを使って外に大きな駐輪場をつくり、そこに無料のバスが循環するという方法もある。
- ・ 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のもあるのかと思う。夏は駐輪場とし、冬は堆雪場という利用方法もある。

## < 整備 >

- ・ 乗り継ぎのための駐輪場は、ある程度大規模な集中管理が必要だが、それ以外は小規模で分散型の駐輪場をたくさんつくることも考えられる。
- ・ ブロックごとに駐輪場を整備するという方法もある。
- ・ 駐車場の一区画を利用し駐輪場をつくることができるか。
- ・ 空き店舗などを駐輪場に活用したらよいと思う。冬は自転車を預かる空間にすることも考えられる。
- ・ 駐輪場の設置は、建物の新設や改築ではなくても、自動販売機の撤去等の工夫で駐輪スペースの確保ができるのではないか。
- ・ 民間の余っているコインパーキングなどを自転車用に使えないか。
- ・ 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だろう。
- ・ 複数の商店・事業所で共同の駐輪場を確保してはどうか。
- ・ パーキングチケットや、市役所の駐車場、駐車場の空き等も駐輪場として活用できないか。
- ・ 観光用の視点で大通公園に駐輪場があっても良いだろう。
- ・ 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もできるのではないか。
- ・ スウェーデンの南部にマルメというまちがあり、駅のホームに直結している駐輪場がある。
- ・ まちの中の駐輪場は小さいものがあちこちにあったらいい。たくさん点在していると、お店の近くにあるところにとめて、そして、次へ行こうと思ってすぐに移動してということによって長時間とめられることもない。
- ・ 日中だけ道路のわきに並べるような道路利用は許されないのかということもある。もしそれが許されれば、場所によっては、昼間だけの空気のような自転車置き場をつくることもできる。
- ・ 路上駐輪場は、景観的にもよくないのでは。暫定ならありえるが将来は廃止したい。
- ・ 路上駐輪場は、やはり景観的に暫定だろう。中通の有効活用などで対応できるのでは。



写真-1 民間施設の駐輪場の事例

## < 運用・料金等 >

- ・ 屋根のある駐輪場と無い駐輪場、近くの駐輪場と遠くの駐輪場で料金の差別化を行えば、利用者の分散化が図れるのではないか。
- ・ ICカードを用いてまちで供用している駐輪場のスペースに入り、買物をすると駐輪料金が無料になるなどのような対策も可能ではないか。
- ・ 駐輪場を2時間まで無料にし、長時間利用する人に料金を負担してもらおう。エリア内では1日100円にするなど、利用者側の形態を考えて駐輪場のあり方を考えるべき。
- ・ 駐輪場利用料金の徴収方法として、地域通貨やエコマネーを導入し、商店街に用事がある人は駐輪することが可能になるシステムを作るとよいのではないか。
- ・ 料金に関しては、使い方が多様なので、駐輪場を渡り歩くたびに払っていると非常に大変なので、30分とか1時間以内であれば無料であるとか、エリア内であれば何回でも使えるこ

とを考慮してつくればいいのではないか。

- ・パークアンドライドのように自転車アンドライドというのもあって、自転車をどこかに置いて地下鉄に乗れば地下鉄を安くしてくれるなどがあればよい。
- ・商業施設には有料でも駐輪施設はあるべき。買物の自転車は短時間の駐輪のため、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。
- ・SAPICAというICカードができたので、ICカード対応駐輪場でもできて、それを使うと100円割引になるというものがあれば、サイクル・アンド・ライドがすごく進むのではないか。
- ・通勤需要では、長時間、駐輪場に置くわけで、ある程度の距離を歩くことも許容されるのではないか。
- ・通勤であるならば、会社が場所を買わなくても、借り上げてでも通勤用の駐輪場を設けていく方向にしてほしい。

#### <その他>

- ・レンタサイクルによる自転車の共有で放置自転車の削減を。
- ・東欧を旅行したときに、いろいろな施設ですてきな駐輪器具をたくさん見た。そこは放置自転車が全然ない。
- ・都心では、駐輪場の用地確保が困難。
- ・環境・経済の面から、今後も自転車利用が増加するだろう。
- ・主婦（買物など）の視点で、駐輪場を細やかに配置してほしい。
- ・都心では通勤者の駐輪が非常に多い。これらの対応が問題。
- ・職員用駐輪場は設置されていても、来客用駐輪場がないビルもある。
- ・附置義務駐輪場について、（建て替えに伴う長期的な整備となるため）必要台数をどのように補っていくのかを十分検討するべき。
- ・自転車の放置は、歩行者や障がいのある方、自転車通行者にも邪魔で危険なため、撤去するべき。
- ・一部の道路を放置禁止区域にすると、それらの横の道路で駐輪があふれる。
- ・自転車へ張り紙をするなどの啓発は、放置自転車の削減に効果が見られるが、他の路線へ放置自転車が移動しただけかもしれない。
- ・駐輪禁止区域の自転車へ張り紙を付ける活動をしているが、放置自転車はなくなるしない。
- ・違法駐輪の撤去を行った際、盗難自転車が出てきた。放置されている状態が長い場所は、自転車盗難という犯罪の証拠を隠す場所にもなっている。

### 1-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発

#### <周知・啓発>

- ・歩道から車道へ出るようになる中学生については、路上で実際の自転車の乗り方を指導していただければ、ルールを遵守するようになるのではないか。
- ・学校教育の現場に自転車の乗り方に関する教育をもっと入れ、自転車もルール違反をしたら罰則があることを含めて、しっかりと教育していく必要がある。



- ・ 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。
- ・ 歩車分離式信号機など、走行方法が分かりにくい場所の自転車走行方法を周知する。
- ・ 自転車もルール違反をすると罰則があるということを教育で伝えていく。
- ・ ルールを知る機会を増やす（自転車を使ったツアー開催など）必要がある。
- ・ 交通安全の啓発活動を行う市民団体へも、自転車についても啓発を行うよう呼びかける。
- ・ 市民団体の協力により、自転車、自動車、歩行者の三位一体となった啓発活動を行う。

#### <運用>

- ・ 「セーフティ自転車ライフ」の冊子を自動車運転者に配布する。
- ・ 海外でヘルメットを着用し自転車に乗ることは、安全のほかに、格好いい、自分はルールを守る人という意味表示をしている。札幌市民に新しいファッションやデザイン、さらに自分はエコである、ルールを守っていますとアピールできるようなものを浸透させることは、規制をすることよりよいことかもしれない。
- ・ 自転車に関しては、できればヘルメットはつけてほしい。やはり、あの高さで頭から落ちると相当に危険。自転車の方に責任感がないのは、ヘルメットなしで乗られているから責任感がない。
- ・ 自転車マナーのモデル地区をつくり、率先して啓発活動を行うとよいのでは。
- ・ 防犯登録の番号を工夫するなどをした自転車識別番号の導入により、個人を特定することが可能となるため放置自転車の減少に寄与できるのでは。
- ・ 歩道上での自転車走行速度の条例化を検討する。
- ・ ドア・ツー・ドアの移動をするために、バス停の前などに駐輪する人がいる。そのようなことをせず、駐輪場所から10メートル程度でも歩くことを気遣い、自転車をきれいに並べるだけで、走りやすく歩きやすい空間ができる。
- ・ 私の中では、歩行者を優先し、歩道は時速12キロ以下で走ろうと自主規制している。また、歩行者がいたら、とまる、もしくは押してかわしている。そのようなルールや条例があればよいと思う。
- ・ 自転車と自動車との交錯が一番危険なので、停車するとしても、自転車レーンを確保した形で、車道上に停車してくれれば、自転車の安全は確保されるのではないか。

#### <その他>

- ・ ルール違反（歩道の暴走や逆走、無灯火、二人乗り、信号無視など）をする自転車がたくさんいる。
- ・ 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。
- ・ 迷惑駐輪は景観上・防犯上軽視してはいけない問題。
- ・ ルールを徹底しても利用者の意識が向上しなければ自転車による事故は減らない。
- ・ ルールを知っているのに守らない人の理由を聞き取るところからスタートしなければ、周知徹底と行っても守らない、守れないのではないか。
- ・ ハードを整備したからすべて上手くいくわけではなく、教育や啓発の問題が絡んでいる。

## 1 - 4 まちの魅力向上のための自転車活用

- ・ 1台の自転車を通勤者と通学者が使うというレンタサイクルシステムがある。駅に自転車が滞留しないため、駐輪スペースが少なくてもよい。
- ・ レンタサイクルを新しいビジネスとして成り立たせるのもよいが、市民参加型の取り組みとして勧めていくのもよいのでは。このような取り組みを通じ、ヘルメットや、自転車のファッションを発信していくことと結びつくとよい。
- ・ 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と。
- ・ 市民の健康増進や観光にも寄与すると考えられる大規模自転車道については、看板等の設置によって利便性や安全性の向上、利用促進を図り、自転車の魅力向上を進めるほか、大規模自転車道でのルール、マナーの明確化、指導を行う。
- ・ 自転車専用道というものを考えるのであれば、自転車がまったく入らないような歩行者専用道路を考えてもよい。
- ・ 都心部に無駄な自家用車を入れない方針を策定することにより、不要になった駐車場を駐輪場へ転用することができ、環境問題にも寄与するため、よい方向に進むのではないかと。
- ・ 地下鉄に自転車をそのまま乗せられるようになれば、通勤者の自転車利用が増えるのではないかと。
- ・ 自転車放置禁止区域と撤去、罰金を行っていくと、自転車の利用がある程度抑制され、公共交通の利用促進につながる可能性がある。
- ・ 既存の公共交通体系はすでにあるので、これらを有効活用した上で、十分ではないところを自転車で補完するなど、自転車を有効に使う視点を忘れてはならない。
- ・ 自転車の移動は効率がよく、都心内の移動が活発になるのではないかと。
- ・ 札幌は他の都市に比べて自転車に乗りやすい都市である。
- ・ シニアカーなど、自動車でも自転車でも歩行者でもない乗り物が出てくるのが考えられる。広い視野で考えていく必要がある。
- ・ バス利用者は高齢者の方が多いから、バスターミナルがあるような地下鉄乗り継ぎのポイント



写真-2 レンタサイクル(コミュニティサイクル)



写真-3 滝野上野幌自転車道



写真-4 豊平川サイクリング園路



写真-5 札幌恵庭自転車道



はどんどん高齢者向けのサービスが充実した地域になればいいし、バスが逆になくなってしまうと、自転車がどんどん来て、若い通勤、通学者のまちというか、おしゃれなツーキニストが集まるような商売とか、そういうメリカリがあるような都市計画が立つとおもしろいと思う。

- ・ サイクルアンド(バス)ライド促進のための施策を行う。
- ・ 特に長距離移動の都市間を結ぶ鉄道にターゲットを置いた、交通機関への自転車持ち込みを推進する。
- ・ まちづくりセンターなどを拠点に自転車の安全教室を催し、子供たちに技術の習得を含め正しく乗れるよう促す。(指導はセーフティラリーに参加している高校生に依頼)
- ・ 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。

#### 1 - 5 雪国サッポロ式の自転車利用のあり方の確立

- ・ 札幌では、自転車を一定期間のモビリティとした際、補完機能としてどのくらい利用できるのか考えなくてはならない。
- ・ コペンハーゲンでは冬期間利用不可であるレンタサイクルの「解禁日」が定められており、札幌でのこのよう「自転車解禁日」があってもよいのではないか。
- ・ 札幌一律ではなく、積雪の状況によって地域別の「自転車解禁日」があってもよい。
- ・ 公共交通機関の運賃を夏と冬で違いをつけ、冬は運賃を安くする、夏は運賃を高くすることでインセンティブを付けることができるのではないかと。
- ・ 冬期の除雪を考慮し、柵のないタイプを。
- ・ スパイクタイヤの自転車はほとんど滑らないが、他の人から見ると危険に見えるので、何かしらの規制は必要となるのではないかと。
- ・ 民間が駐輪場を運営するにあたり、冬期間運営できないというハンディキャップを解消できるような仕組みづくりが必要。

#### 1 - 6 パートナーシップと市民・事業者・行政の責任

- ・ 利用者は、目的地近くの歩道に駐輪せず、少し離れた駐輪場に停めて歩いていくようにする。
- ・ 事業所に対し、この計画を通じて駐輪場設置のお願いをする。
- ・ 自転車を利用しない人の意見も取り入れていく必要がある。
- ・ 自動車運転者、歩行者、自転車それぞれが道路の使い方を理解することがとても大切な視点。
- ・ 自転車を利用しない人にも納得ができるような施策であるべき。
- ・ 同じ人でも、車や自転車など、そのときに利用するものによって主張が違うことが問題。
- ・ とりわけ、交通管理者と道路管理者は、自転車の通行に供する箇所:車道左端のどの辺りなのかを確認し用語の統一を図る。(自転車の通行箇所に関し道交法と道路構造令で速やかに統一するよう図る)