

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

平成 22 年 4 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。

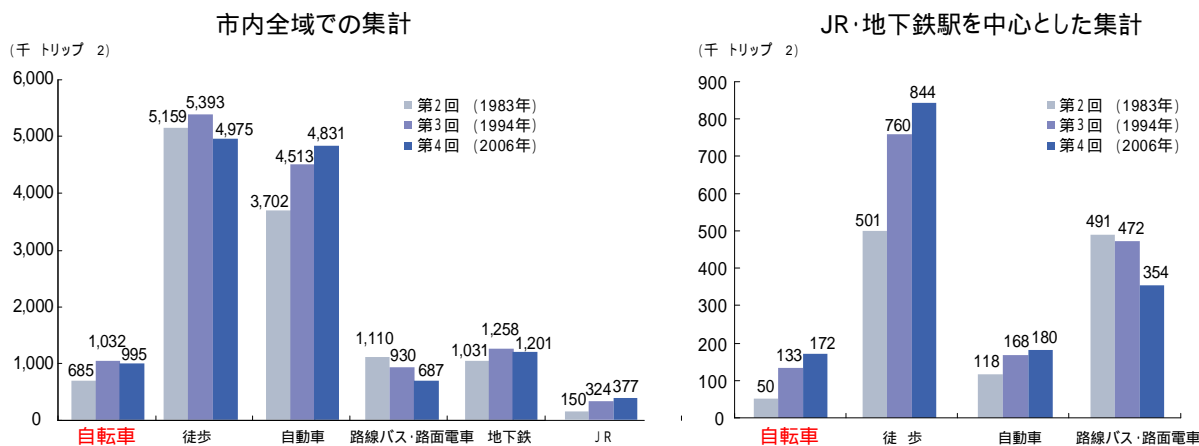


図-1 札幌市で使われる交通手段の推移 (右のグラフにはJR・地下鉄は含まれていない)

資料：道央都市圏パーソントリップ調査

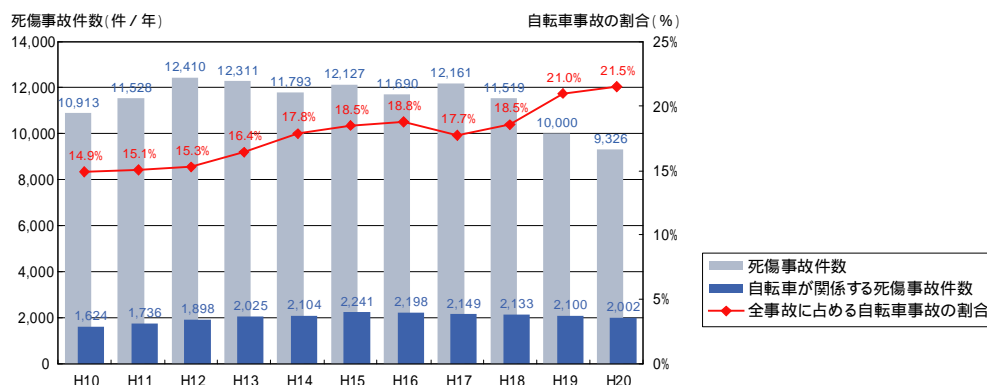


図-2 札幌市内の全事故に占める自転車事故の割合の推移

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。