

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、6項目を設定しました（図-7）。

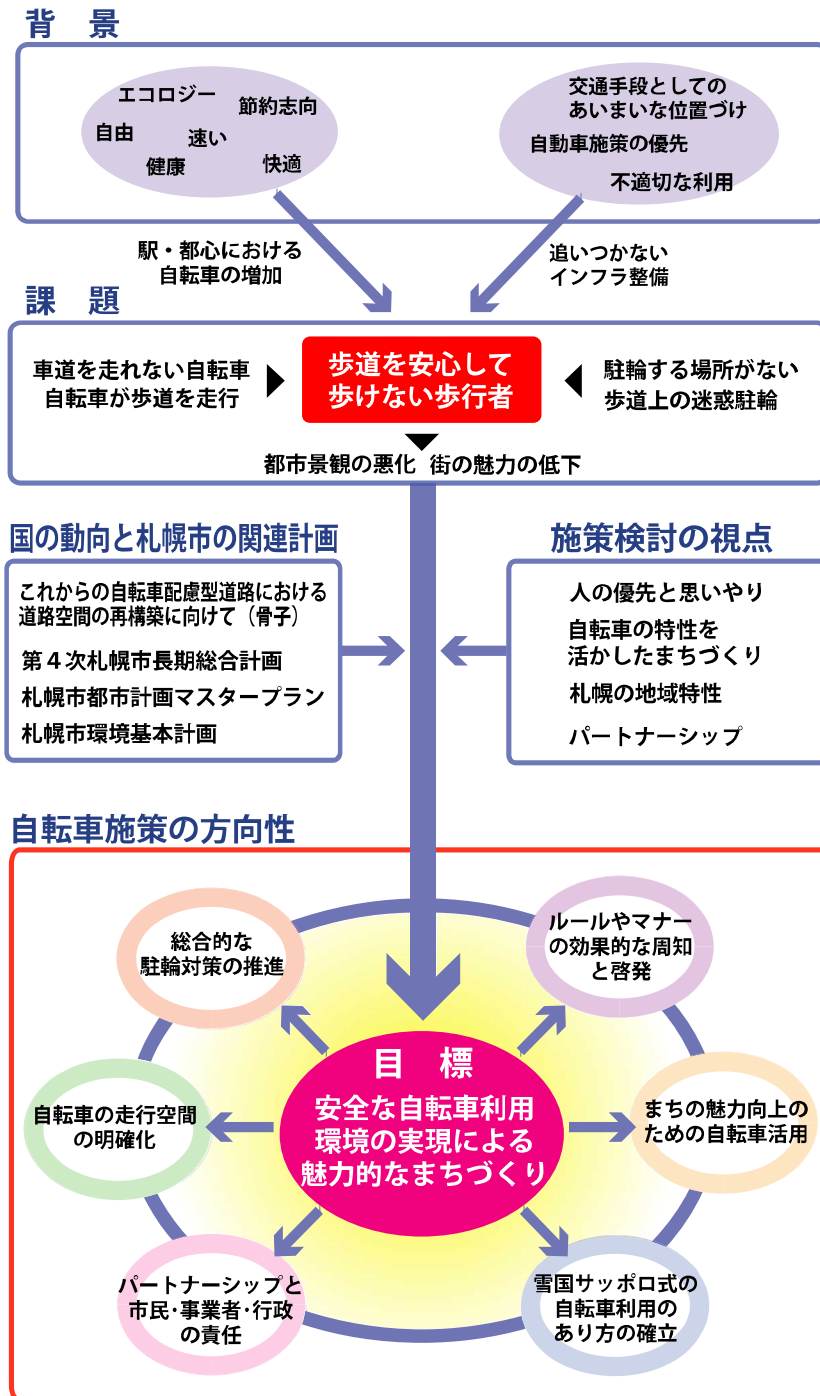


図-7 自転車施策の方向性

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、現況の交通量や将来予測を把握した上で、自動車の通行する車線数を減らして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、植樹桝や配電盤の間などを駐輪場として活用することを検討する。
- 行政は、将来的なまちづくりのビジョンを考慮し、現況の交通量や将来予測を把握した上で、自動車の通行する車線数を減らして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、小学生、中学生、高校生、大学生など各年齢層を対象に学校等において継続的な自転車安全教育を実施する。
- 行政は、市民や事業者と協力してイベントや街頭での啓発活動を継続的に実施する。
- 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を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。

街の魅力を高める方策の検討

- 自転車利用の魅力をいかにするため、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。

自転車の魅力を高める方策の検討

- 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。積雪期の自転車利用や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、自身の安全だけではなく、他の交通への影響があることを理解し、確実に安全確保のための装備を整えるなど、より一層の配慮が求められます。

積雪期の自転車利用について

- 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ります。
- 本会議においては、積雪期における自転車利用について、歩行者や自動車も含めた交通の安全確保が危惧されることから利用を自粛すべきという意見があった一方、積雪期においても自転車に乗らざるを得ない利用者が存在することを認識した。
行政は、積雪期における自転車利用のあり方について、市民と共に議論を継続していく必要がある。

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。

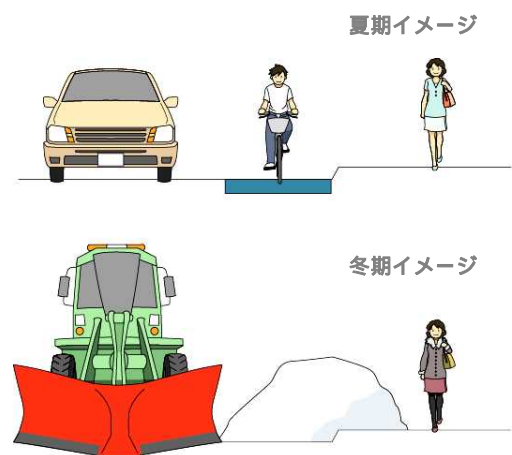


図-9 夏期・冬期の道路空間活用

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必要があります。

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。