

第 1 回 自転車利用のあり方検討会議

【議事概要】

- 日 時 平成 2 1 年 2 月 2 4 日(火) 午後 2 時 ~ 午後 4 時
場 所 S T V 北 2 条 ビル 6 階 会議室
次 第 1 市民まちづくり局長あいさつ
2 委員紹介
3 自転車利用のあり方検討会議設置要綱について
4 会長の選出
5 会長あいさつ
6 職務代理者の指名
7 傍聴要領について
8 自転車利用の現状・課題について

出席委員

秋山 眞澄
飯田 俊郎
石塚 裕也
内山 到
菊池 恒
斉藤 敏子
坂井 文
鈴木 幸子
堤 繁雄
成田 眞利子
萩原 亨
富加見 友博
溝渕 清彦

(五十音順 敬称略)

【専門委員】

佐々木 斎 (猪俣勝司 代理出席)
田村 桂一 (酒向孝裕 代理出席)
小野 俊博 (湯浅浩喜 代理出席)
鈴木 義雄
湯野 純子

(五十音順 敬称略)

開 会

1．市民まちづくり局長あいさつ

2．委員紹介

3．自転車利用のあり方検討会議設置要綱について

資料1に基づき、会議の設置要綱を定める。

4．会長の選出

成田委員の指名推薦により、萩原委員を会長に選出。

5．会長あいさつ

6．職務代理者の指名

萩原会長の指名により、飯田委員を職務代理者とする。

7．傍聴要領について

資料2に基づき、会議の傍聴要領を定める。

8．自転車利用の現状・課題について

1) 自転車利用のあり方検討会議の設立の目的と流れ

事務局より、第1回自転車利用のあり方検討会議の設立の目的と流れ、スケジュールについて説明し、内容の確認を行った。

- ・自転車は、利便性が高い、経済的である、環境にやさしいといった観点から、近年、ニーズが高まっている一方で、都心部や駅周辺での放置自転車、歩道上での自転車と歩行者の事故の増加、利用ルールの遵守やマナーの面など、多くの課題も顕在している。
- ・札幌市では、自転車利用者や歩行者の安全性向上に向けた環境づくり、ルール・マナーのあり方などについて、今後、おおむね10年をめどとする取り組み内容について、基本的考え方を整理した、(仮称)自転車利用総合計画を、平成21年度中をめどに策定する予定。
- ・計画策定に当たり、自転車利用者や歩行者の視点など、幅広い観点からご意見・ご提言をいただくことを目的として、学識・有識者の皆様、市民委員の皆様から構成される自転車利用のあり方検討会議を設立。
- ・会議は、平成20年度から21年度にかけ、6回程度開催、ご提言をいただき、それを踏まえ、札幌市の総合的な交通計画との整合、調整を図りながら、基本計画案を作成、さらにパブリックコメントにより幅広く市民のご意見をいただきながら、平成21年度中に基本計画を策定する予定。

2) 自転車利用の特徴、現状、課題、活用事例

事務局より、資料により自転車利用の特徴、現状、課題、活用事例について説明。

3) 自転車利用の現状、課題

各委員より、資料に関する質問、自転車利用の現状・課題についての意見など、自由に発言。

A 委員

札幌市内には駐車場がたくさんあるが、最近は空きが目立つという話を聞いている。そういう駐車場の一区画を駐輪場にできないものか。

また、札幌は路側帯が非常に広いので、自転車用にもっとうまく使えれば。

B 委員

資料から、パーソントリップ調査の結果では、自転車の利用が意外に少ない。ところが、感覚的には、まちの中に自転車が大変あふれているし、駐輪もびっくりするくらいある。感覚とデータとの乖離が私はとても不思議に思われる。

会長

パーソントリップ調査の7%というのは決して少なくない。とにかく札幌市のトリップ量は200万人の人間を動かしているトリップ量であることをベースに考えるべき。

C 委員

環境基本計画では、温室効果ガスを2010年までに90年比で6%減らさなければならぬという札幌市の目標がある。

国土交通省のデータで、全国の都市部において自転車の利用は5キロ未満で約4割である。この、5キロ未満の自動車の利用の部分は自転車に十分乗りかえられるのではないか。そのときのネックが走行環境である。

A 委員

地下鉄に自転車をそのまま載せることができるようになれば、通勤で乗られる方がもっとふえるのではないか。

また、勤務先の会社の方にも駐輪場の設置を義務づけるような条例をつくるなど通勤で乗られる方が非常に増えるのではないか。

D 委員

自転車レーンについて、新札幌が自転車モデル地区に指定されているが、車道につくるという考えはあるのか。資料の28ページにイメージ図があるが、車道上ではなくて、歩道ということを考えているのか。

事務局

あくまで歩道上ということですよ。

D 委員

自転車に乗っていて、歩道ですと、自転車が歩道を走るということは、歩行者にとっても危険だし、自転車自身にも車との出会い頭という点で危険が指摘されている。できれば車道に走れる空間があるといいなと考えている。

松本市では、自転車レーンが車道につくられている。

非常に走りやすい路面になっているのと、一つ特徴的だったのが、車道と歩道の段差がない。

E 委員

高齢者は平衡感覚を若干失っているので、自転車が来たり、あるいは歩行者が来るとなると、そこで平衡感覚を失ってしまう。

そうすると、歩道の端にいと車道に転倒してしまう。せっかく高齢者と子どもは歩道を通行してもいいですよと決められていても、やはり安心して自転車に乗れない状況にある。

それから、交差点等でも段差がなくなったとはいいながらも、自転車の場合ですと、5センチぐらいの段差というのは非常に乗りづらい。

もう少し高齢者が安心して自転車等に乗って外出できる機会をつくっていただかなければいけない。

F 委員

これから自転車はふえる時代だと思う。ガソリン、エコ、経済的にもこの不況の中であるため、自転車が必要品になっていくのは確実だと思う。

駐輪場ではないと書いてあるところに必ず自転車がとまっているという現状があります。ということは、駐輪場が余りにも少ないというのが現状だと思います。一つだけ言わせていただければ、駐輪場を細かく至るところに置いていただきたい。

もう一つ、専用道路があればいいなといつも思っている。

事務局

現在、札幌市内には270の駅に駐輪場を設置しており、箇所数としては279箇所、約4万8,000台分の駐輪場を確保している。

駐輪場をつくるには、土地が必要である。平成18年ぐらいまでは用地をどんどん取得して駐輪場を整備してきたが、駐輪場を一つつくるにも相当のお金がかかるため、なかなか進んでいない。

そういう中、例えば幅員の広い歩道を暫定の駐輪場として整備したり、少しでも歩道に自転車が乱雑に置かれないようにということもしている。

また、自転車の放置防止条例というものがあり、この条例を適用して、長期放置している自転車の撤去とか、放置禁止区域からの撤去という中で放置対策をしている。

放置禁止区域というのは、即日、自転車を撤去できるということで非常に効果は上がるがこの放置禁止区域を指定するにも、やはり駐輪場を整備するということが一つの条件になりますので、区域を拡大していきたいが駐輪場の整備がなかなか困難になっているというのが現状である。

C 委員

自転車の駐車場で土地が不足しているという話があったが、自転車利用環境整備ガイドブックの中に、路上を利用した自転車駐輪場のあり方というものがあるが、そういったことは考えられないのか。

会長

今日は、そこまで突っ込んだ議論をする予定ではないので、路上を使うというアイデアもあるということで受けとめたい。

G 委員

私は、大通南側エリアで商売をしております。

この問題は、単純で難しいということではないかと思っている。

道路という公共空間の幅が決まっているので、だれがどう使うかという問題だけであるが、歩行者から見れば自転車、自転車から見れば車、車から見れば歩行者や自転車というふうに、同じ方々が乗るものによって、全く違うことをおっしゃることが最大の問題ではないか。

都心部には、歩道上に駐輪スペースがあるが、全然足りていない。我々の駐輪調査では、通勤者の駐輪が非常に多い。

また、一部の道路で駐輪を防止すると、横の道が全部駐輪であふれてしまう。すべてが対処療法となっているので、何とか解決していかねばならない。対策の手段は限られるとしても、どの道も同じことをやるという話ではないのではないかと思う。

他都市の事例でも、街区の真ん中に自転車通行帯があるが、まだ全く機能していなくて、歩行者に、そこは自転車のところだから避けてくださいとやっている。ハードをつくったからうまくいくという問題でもない。

また、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。そこら辺は教育の問題も絡んでいるのではないか。

先進的な事例について問題も含め勉強し、いい札幌モデルができればいいのではないかと思う。

H 委員

自転車はもっと楽しいものだよということを小さいときから教えてあげることが大事である。

そのために、歩道がもっと走りやすくなれば、安全で、動きやすくて、近くでも、遠くでも、皆さん自転車に乗っていかれると思う。

あとは、有料駐車場もつくるべきである。

通勤する方がいて、会社に自転車を置くところがないとなれば、会社も含めて考えていかれたらいいのではないかと思う。

B 委員

2年前に675名分のアンケート調査をしたときに、子どもたちの本当に大多数が、自転

車は楽しい乗り物である、よい乗り物であると答えていた。

ただ、現実には、周りの子どもたちが余り自転車に乗らなくなったというのが実感であるが、高校生になると通学のために使わなければならない。高校生の乗り方はなかなかつらいものがある。

駐輪場所は哑然とする現状があるが、自転車は長距離を走れるものなので、走る道が安全に確保できてネットワーク化されていれば、あふれるほど駐輪しなくてもいいのではないか。

また、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。さらに、それぞれ遊戯施設とか商業施設の場合は、最低のお金をとったとしても駐輪施設はあるべきである。

ちなみに路側帯とは歩道がない道路に設けられる部分である。皆さんがイメージされている路側帯とは、単に余りというか白線の外側になるので、自転車の走行に適しているところではない。ついては、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方がいいのではないか。

会長

道路の横断歩行の空間の議論は次回ですか。

事務局

次回です。今、走行環境についてかなり話題が出ましたし、駐輪も出たのですけれども、走行環境については言えば、単純に自転車レーンといってもそれぞれイメージする部分が違ったりします。定義づけという部分もございますし、今の路側帯の話も含めて、少し掘り下げてわかりやすく説明させていただきながら、あとは冬の取り扱いも含めて少し情報提供できればなと思っています。

I 委員

やれることからどんどんやれる場所という話を伺ったのですけれども、札幌も大きいまちですから、どのまちでも同じ、どのエリアでも同じということではないのだろうと考えている。

ます。

バス利用者は高齢者の方が多いですから、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、おしゃれなツーカーニストが集まるような商売とか、そういうめり張りがあるような都市計画が立つとおもしろいかなと思う。

ただし、実際には、住民の合意形成は難しいに決まっているが、ここは計画する委員会であるから、そういうような夢を持つのもいいかなと思う。

住民自身の選択というか、うちのまちはこんなまちしたいというものを出していってもらいながら整理すると、いいアイデアが出るかもしれない。

J 委員

皆さんの意見を聞いていて思ったことを2点ほど話させていただきたい。

1点目は、今まではなかった話だと思うのですが、乗らない人の意見もあるということで

ある。

ここにいる方は、自転車を利用する方が多いと思うが、最初ですからあえて言っておきたいのは、利用しない人に対してそういった施策をどのように納得していただくのか。最後の方に市からご案内があったように、利用しない人にとっては、どうして私たちが負担をしなければいけないのかというご意見もあるわけです。ですから、そういったことも含めて考えなければいけないのだと思いました。

2点目は、今回は自転車ということで議論いたしますが、10年先も考えますと、自転車以外の乗り物が出てくると思うのです。例えば、高齢者の方が乗るシニアカーや、今、観光客相手に2輪車の自由に動くようなものが出ているとか、いろいろなものが出てくると思うのです。

そういった自動車よりもゆっくりだけれども、歩行者よりも早い乗り物を対象に考えるというのもの、ある意味、広い視野で必要なのかなと考えております。

K 委員

先ほど、松本市の事例を拝見させていただいたが、やはり、日本国内だけではなく、いろいろな国々の事例から学べることはたくさんあると思う。

それを札幌市にそのまま当てはめることは難しいかもしれないが、引用できるところは利用させていただき、これからの札幌の中での自転車利用に関する新しい仕組みづくり、マナーの徹底、教育をどうすればいいかということも含め、本当にこれからこの会議は、札幌市の次のまちづくりに関する大事なきっかけの場だと思う。

そんなことで、ここの場での議論は、皆さんが持っているご経験をもとに本音で話し合えたらいいと思う。

歩行者と自転車利用者と車を利用する人たち、それぞれみんな立場は違うが、1人の人間がそれぞれの立場になり得る可能性はたくさんあるので、自分はこれだからと自己主張でがんがんといくのではなくて、自分はこの場では1歩引こうか、2歩引こうかという中で皆さんが心地よくまちで暮らしていけたらいいと思う。

L 委員

自転車利用のあり方検討会議ということではあるが、交通弱者の歩行者が一番安全である。次に自転車、それから自動車にとっても安全であったり、高齢者や若いお子さん連れのお母さんが安全であったりということを優先して、自転車の利用の位置づけがこの計画の中でできるといい。

閉会

次回会議を3月24日の午後を開催することとした。

閉 会