

## 巻末資料

### 1 用語の解説

#### 【あ行】

#### 【か行】

##### ○隔地附置

附置義務駐輪場を設置する場所は、原則として建築物内又はその建築物の敷地内であるが、駐輪場を設置するスペースがない場合には、附置義務駐輪場を設置することができない。そのため、建築物の敷地から一定程度（数 100m）離れた場所においても附置義務駐輪場の設置、いわゆる「隔地附置」を認めることで、駐輪場の設置を促進しようとする。

##### ○原因者負担

行為によって発生した費用はその原因を発生させた者が負担すべきであるとする考え方。本計画では、目的施設を利用するために必要な駐輪場整備は、原因者である目的施設側で整備することが原則であるとしている。

##### ○コンパクト・シティ、コンパクトなまちづくり

徒歩や自転車による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアに高密に詰まっている都市形態およびこのような都市形態を指向したまちづくりのこと。コンパクトなまちづくりをかたちづくる要素として、徒歩や自転車による移動性の確保、職住近接・建物の混合利用・複合土地利用といった様々な都市機能の混合化、建物の中高層化による都市の高密度化、はっきりとした都市の境界や独自性を有すること等が挙げられる。

#### 【さ行】

##### ○暫定駐輪場

駐輪問題の解決のため一時的な暫定措置として設置する駐輪場のこと。道路外の駐輪場整備等により駐輪問題が解消された段階で順次廃止する。

##### ○自転車道

自転車道は、道路構造令第 2 条第 2 号において、「専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分」と定義されている。本計画では、縁石線・柵等の工作物により物理的に自動車や歩行者と分離された自転車専用の走行空間を「自転車道」としている。

##### ○自転車歩行者道

自転車歩行者道は、道路構造令第 2 条第 2 号において、「専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分」と定義されている。

### ○自転車レーン

車道上に設置された自転車専用通行帯のこと。自転車専用通行帯は、公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することで自転車専用の走行空間として位置づけられる。

### ○社会実験

社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するために実施する実験のこと。

### ○受益者負担

公共事業（本計画では、駐輪場整備等）を行う際、特にその利益を受けるもの（受益者：本計画では駐輪場利用者等）が原則としてその利益に見合った経費（駐輪場利用料金等）を負担することをいう。

## 【た行】

### ○大規模自転車道

自転車利用の増大に対処して、交通の安全を確保し、併せて心身の健全な発達に資することを目的として、大規模な自転車道のうち整備の必要性の極めて高いものについて、都道府県道に認定のうえ、国がその経費の一部を補助して整備される自転車道のこと。昭和48年度より全国約4,300kmの計画路線の整備が行われている。

### ○道路空間の再配分

歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態や将来像を踏まえ、それに応じて通行空間を適切に分離するために、現在の道路の断面構成を見直すこと。

### ○トリップ

「トリップ」とは、人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動することをいう。いくつかの交通手段に乗り換えても1つのトリップとしてとらえる。

## 【な行】

## 【は行】

### ○発生集中量

「発生集中量」は、ある地区から出発（発生）するトリップ数を指す「発生量」と、ある地区に到着（集中）するトリップ数を指す「集中量」を足し合わせたもので、ある地区に発着するトリップ数のことをいう。

### ○バリアフリー

高齢者、障がい者、妊婦、幼児、乳母車を押す人など、ハンディキャップを負っている人々が社会生活をしていく上で、障壁（バリア）とならない物理的環境にすること。広義のバリアフリーには、物理的環境のバリア以外に、人間の心理的なバリアや社会的な制度のバリアも含まれる。

## ○パーソントリップ調査

交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」を把握することを目的とした調査。調査内容は、どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きを調べるものである。都市圏における複雑で多様な交通実態を把握・予測できることから、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の1つとなっており、概ね10年に1度行われている。「総合都市交通体系調査」ともいわれる。

## ○パートナーシップ

双方が明確な目的を共有し、事業等に対して対等な関係で、連携、協力して取り組むこと。

## ○負担金制度

建物所有者が、附置義務駐輪場を設置するかわりに、必要な附置義務台数に応じた負担金を拠出することで、負担金を基に共同駐輪場の整備や駐輪場の集約化を行う制度のこと。

## ○附置義務条例

附置義務条例とは、自転車法（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律）第5条第4項の規定に基づき、各地方公共団体が自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設における駐輪場の設置及び管理について定めた条例のことをいう。

## ○附置義務駐輪場

附置義務条例に基づいて、施設側で整備した駐輪場のこと。

## ○普通自転車

道路交通法では、二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものを「普通自転車」と定義している。

## ○放置禁止区域

自転車を放置した場合、撤去される区域のこと。自転車法に基づき、市町村長は条例を制定することで、放置禁止区域の範囲や撤去自転車の取扱いを規定することができる。

## ○放置自転車

自転車が駐輪場以外の公共の場所に置かれており、かつ当該自転車の利用者が当該自転車から離れているため、直ちに当該自転車を移動することができない状態にある自転車のこと。自転車が置かれている時間の長さに関係なく、短時間でも自転車を離れば放置自転車とみなす。

## 【ま行】

### ○未利用地

既成市街地内の更地、遊休化した工場、駐車場等、有効に利用されていない土地のこと。

## 【や行】

## 【ら行】

## 【わ行】

## 「自転車安全利用五則」を守りましょう！

自転車はとても便利で環境にやさしい乗り物です。ところが、間違った乗り方や、ルール・マナーを無視した乗り方は重大な交通事故につながることもあります。正しいルールを知り、安全に自転車を利用しましょう。

### 1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

### 2. 車道は左側を通行

自転車は、車道の左側に寄って通行しなければなりません。

### 3. 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行

自転車が歩道を通行する場合は、原則、車道寄り部分を徐行※しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げるような場合には、一時停止、又は自転車から降りて押して歩きましょう。

＜自転車が歩道を通行する場合のルール＞

●歩道の車道寄り部分を徐行する。  
歩道に「普通自転車通行指定部分」があるときはその部分を徐行する。



「普通自転車通行指定部分」を通行していて、歩行者がいないときには、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。  
※「安全な速度」とは、すぐに徐行に移れる速度で、大人のランニング程度の速さをいいます。

●歩行者の通行を妨げそうなときは一時停止する。



※「徐行」とは、直ちに停止できるような速度で通行することで、速度の目安は「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」とされています。

### 4. 安全ルールを守る

自転車を利用する場合に守るべき、以下のような安全ルールが法律等に定められています。安全ルールをしっかりと守りましょう。

- 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

※傘を差しながら、携帯電話などを使用しながらの運転も禁止されています

### 5. 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶせましょう。

### 3 計画（案）に対する意見の概要と札幌市の考え方について

#### パブリックコメントの実施概要

##### 1. 公表資料

『札幌市自転車利用総合計画（案）』

『札幌市自転車利用総合計画（案）の概要』

##### 2. 公表場所

(1) 市役所等での配布・閲覧

★市役所（5階交通計画課、2階市政刊行物コーナー）

★各区役所（総務企画課）

★各まちづくりセンター

(2) 札幌市ホームページによる閲覧

★<http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/jitennsya/jitensya-keikaku.html>

##### 3. 意見の募集期間

平成23年（2011年）2月21日（月）から3月22日（火）まで

##### 4. 意見数等

(1) 提出者数

43名（団体提出分含む）

(2) 意見の受付方法別内訳

メール	郵送	FAX	持参	合計
29名 (67.4%)	3名 (7.0%)	5名 (11.6%)	6名 (14.0%)	43名 (100.0%)

※複数手段による提出者は、初回受付方法に数値を計上

(3) 提出者居住地・所在地別内訳

中央区	北区	東区	白石区	厚別区	豊平区	
11名 (25.6%)	5名 (11.6%)	3名 (7.0%)	2名 (4.7%)	5名 (11.6%)	3名 (7.0%)	
清田区	南区	西区	手稲区	市外	不明	合計
2名 (4.7%)	0名 (0.0%)	6名 (14.0%)	1名 (2.3%)	1名 (2.3%)	4名 (9.2%)	43名 (100.0%)

(4) 意見件数

196件〔他の項目と重複する意見数（20件）を含む〕

意見の内訳

走行環境に関する意見	駐輪環境に関する意見	ルール・マナーに関する意見	計画全般 その他意見	合計
60件 【1件】 (30.6%)	49件 【8件】 (25.0%)	39件 【8件】 (19.9%)	48件 【3件】 (24.5%)	196件 【20件】 (100.0%)

※【】は、他の項目と重複する意見数（件数の内数）

## 意見の内訳（計画の章別）

項 目	件 数
第1章 はじめに～計画策定の趣旨～	1件
1-1 計画の背景と目的	(1)
1-2 計画の位置づけ	(0)
1-3 計画で定める内容（構成）	(0)
第2章 自転車利用の現況・課題	2件
2-1 自転車と歩行者の交錯による安全性の低下	(1)
2-2 迷惑駐輪による歩行環境・景観の悪化	(1)
第3章 自転車を取り巻く動向	0件
3-1 全国における自転車に関する動向	(0)
3-2 上位・関連計画における自転車の位置付け	(0)
3-3 札幌市における自転車に関する取り組み	(0)
第4章 計画の考え方	30件
4-1 目標と基本方針	(28)
4-2 既存計画との関係	(3)
第5章 具体的な施策展開	93件
5-1 具体的施策の方向性	(4)
5-2 重点地区	(7)
5-3 施策の体系	(0)
5-4 施策の内容	(82)
5-5 施策のスケジュール	(0)
第6章 おわりに～計画の推進にむけて～	8件
6-1 推進体制・計画の評価	(8)
6-2 今後の進め方	(0)
巻末資料	0件
その他	61件
合 計	196件

## 5. とりまとめについて

提出された意見につきましては、「走行環境」、「駐輪環境」、「ルール・マナー」、「計画全般・その他」に集約を行い、これらを下記の4区分に分類し、それぞれ考え方を整理しました。

※ 区分の考え方

A：意見を踏まえ、計画を修正いたします。（4件）

B：同様の考え方として、計画に反映されているもの、または、すでに取り組みを進めているもの。（24件）

C：計画を進める中で、その実現性の検討も含め、今後の課題として考えます。（99件）

D：現時点では、参考意見といたします。（69件）

[自転車走行環境に関する意見 [60件 (重複1件含む)]]

意見の概要及び札幌市の考え方 (自転車走行環境：その1)

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
具体的施策の方向性に対する意見			
P37 P45	<p>走行空間の明確化については、「道路構造を大きく変えずに実施することが可能な道路からはじめる」のではなく、すべての道路状況を調査し、自動車、自転車、歩行者それぞれについての安全性について診断を行ない、課題が顕著な道路から優先的に整備を行うことが求められていると思う。</p>	<p>課題が顕著な路線を中心として、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確化することが必要と考えていますが、道路拡幅や大幅な道路構造の変更を伴う場合は、長い期間を要することになります。</p> <p>そこで、まずは大きく道路構造を変えずに実施することが可能な道路からはじめることもやむを得ないものと考えています。</p>	D
P37	<p>計画(案)にあるとおり、自動車交通量が少ない路線より、交通量が多い路線こそ明確化が必要であると思うので、ぜひ、そのような路線を中心に、安全な走行空間の確保してほしい。</p>		
P37	<p>自転車の走行場所については、歩行者と自転車を分けることが重要だと思う。</p>	<p>本計画では、「できる限り歩行空間と自転車と自動車の走行空間を明確にすること」としており、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目指します。</p>	B
P37	<p>都心部では、違法駐車だけでなく、駐車場への入庫待ちによる実質的な駐車状態が多く発生しており、車道走行の円滑性・安全性を損なっている実態もあるため、「自転車走行空間の明確化」だけでなく、明確化した空間の「安全の確保」ということも合わせて検討する必要があることを計画の中で示しておいてはどうか。</p>	<p>明確化した空間の「安全の確保」という観点は重要で、車道であれば自動車ドライバーへの周知も不可欠です。</p> <p>そのため、「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」の基本的な考え方(P38)の中に、『また、走行空間の明確化された路線を主体として、安全確保に向けた周知・啓発を実施します』という文言を追加します。</p>	A

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>重点地区の考え方に対する意見</b>			
P43	<p>「自転車交通量を集約し、交通結節点へアクセスさせること」が記述されているが、自転車の利用ルートは、道で決めているというよりは、信号パターンの流れに乗っていることが多く、自転車利用が多い路線も、その路線を走る必要性があつてのことではなく、単に信号パターンにより偶然そうなっていることも十分考えられる。</p> <p>そのため、集約する路線の選定は、走行空間を確保する場所(歩道、車道)や信号パターンなどを考慮して、総合的な判断に基づいて検討しないと、実際には利用しづらい走行空間整備となる可能性がある。</p>	<p>自転車走行空間の明確化に向け、交通状況や道路特性を踏まえた上で、路線の選定を検討します。</p>	D
<b>自転車道の整備、路肩における走行空間の明示、歩道における走行空間の明示に対する意見</b>			
P46	<p>道路交通法に則った自転車の走行を求めるなら、自転車の走行空間を確保してから、「自転車は車道」と言ってほしい。自動車優先の道路づくりを止め、まちなかでの自動車の制限速度を見直した上で、車道に自転車走行空間を確保すべきである。</p>	<p>札幌市では、早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行区間の明確化を行いたいと考えています。</p>	
P45 P46 P47	<p>計画（案）に示されている自転車歩行者道における自転車走行空間の明示や自転車道の整備には、事故軽減の効果は期待できず、かえって自転車と自動車、自転車と自転車の事故が増えるという事実が立証されており、自転車走行空間として致命的な欠陥がある。自転車レーンが歩行者にとっても自転車にとってもいちばん安全であり、かつ、既存道路へのペイントのみで済むので最も費用が抑えられる案であると考えられる。</p>	<p>本計画では道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。</p>	C
P30 P45 P46 P47	<p>JR 新札幌駅周辺にある自転車専用道路のように、歩道に自転車走行空間をつくる意味が全く理解できない。自転車走行空間は、歩道とは完全に分離した路肩部分に、車と同じ一方通行型のものをつくるべきだと思う。</p>		



意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P45	<p>自転車道の整備は、整備費用、維持管理、交差点における事故に対応できない、バス停留所との親和性が低いなどの問題点が多く、推奨できない。</p>	<p>札幌市では、早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行区間の明確化を行いたいと考えています。</p>	
P46 P47	<p>自転車走行空間は、安全性、利便性を考慮して車道に確保することが良いと思う。</p> <p>路肩における自転車走行空間の明示は、コストがかからないため、多くの路線に実現しやすく、歩道上の明示よりも安全性が高いため、ぜひこの方法を中心に整備を進めてほしい。北大構内が良い事例であると考えられるので、参考にしてほしい。</p> <p>歩道上における自転車走行空間の明示は、カラー舗装しても区分があまり守られない、歩道の車道寄りには植樹や構造物があり、安全で連続性のある明示が難しい、車道上より歩道上のほうが危険であるという分析があるなど安全性を中心として問題があり、推奨できない。</p>	<p>本計画では道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。</p>	
P45 P47 P61	<p>自転車走行空間を設置する場合は、ルールの徹底が無ければ危険性は増加するので、ルールの徹底こそが最優先である。</p> <p>歩道上に自転車走行空間を設置しても、結局歩行者と自転車が混在してしまうことになるので意味が無い。</p>		C
P30 P45 P46 P47	<p>新札幌のモデル地区のアンケート調査結果が公表されており、高い評価結果となっているが、実際には歩道上の自転車道特有の問題点があり、車道の路肩に走行空間を作る方向で進めて行くのが現実的だと思う。</p> <p>車道にも自転車走行空間をつくり、比較できる状況になると、市民も本当に必要としている走行空間が客観的に比較判断できるようになると思う。</p>		
P45 P46 P47	<p>車道左側通行の原則に合致した自転車レーンを設置してほしい。</p> <p>対面通行可能な自転車走行空間を設置すると、出合い頭の事故誘発の危険があり、「自転車利用安全五則」との整合性が感じられない。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P46	<p>自転車レーンについて、路肩の広さに関わらず、車線左側に1.5m幅の青色の自転車走行帯を標示し、走行指示をする案を提案したい。これにより、現行法律に則って安全に自転車の車道の左側走行を実現することが可能であるとともに、道路工事はほとんど必要なく、費用は専用レーンに比べて格段に少ないため、すぐに実施できる。</p>	<p>札幌市では、早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行区間の明確化を行いたいと考えています。</p> <p>本計画では道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。</p>	
P46	<p>歩道の縁石と白線の間は、自動車は走行できないはずなので、この部分を自転車レーンと位置付けてペイントなどで明示すれば、大きな経費もかからずに自転車走行空間を確保できるのではないかと。</p>		
P45 P46	<p>自転車走行空間整備の施策において、双方向通行は幅を取るため設置が難しい上、交差点での走行が錯綜し、危険になると各地のモデル地区でも認識されている。</p> <p>車道左側一方向で通行レーンを明示するほうが容易で、ネットワーク構築上も合理的である。</p>		
P46	<p>自転車の利用環境を改善するためには、自動車中心のまちづくり、道路づくりを根本から改め、欧米各国の自転車施策を参考に、以下の3つの原則を踏まえた、自転車専用レーン、専用信号、停止スペースなどの設定を進めることが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①自動車と順行走行であること</li> <li>②自転車レーンと車道の間、ガードレールなどの視界遮蔽物を置かないこと</li> <li>③交差点では、自転車横断帯に誘導せず、自転車レーンをまっすぐとること</li> </ul>		C
P30 P45 P47	<p>新札幌地区の国道12号のように、歩道を物理的に分離する自転車道は、実際に利用してみると、自転車・歩行者ともに窮屈であり、また夜間は物理的な分離部分が見えづらく危険である。そのため、歩道上におけるカラー舗装による分離を進めたほうがよいと思う。</p>		
P46	<p>自転車全般が安全に安心して走行できる車道の走行レーンを一日も早く実現してほしい。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P46 P47	歩道上の自転車走行空間は、歩行者との接触以外にも、交差点における出会い頭の接触事故の原因となる危険性があるため、自転車走行空間が歩道ではなく車道であることを明記すべきである。	札幌市では、早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行区間の明確化を行いたいと考えています。	
P45 P46	冬期での自転車からの交通手段の転換、たい雪スペースの確保などを考えると、もっと積極的に車道に自転車走行空間をつけたほうがいいのではないかと考える。	本計画では道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。	C
P30 P45 P46	法律どおり「車道走行」として、「路肩の色分け整備」することが雪国北海道には適していると思う。厚別区で実験している「歩道上での分離」は、全国的に見ても失敗例だと思う。		
P45	図 5-5 の自転車レーンは片方向の走行であることを明記すべきである。	P45 の図 5-5 は、縁石・防護柵などで物理的に分離された自転車道の整備イメージ事例であり、この場合には、双方向も可能と考えています。 片方向での整備イメージは、P46 の図 5-6 により示しています。	D
P45 P46 P47	既存道路空間における走行環境の整備例として、南郷通と国道 36 号では、以下の理由により、車道に自転車レーン走行の整備をすることに価値があると考えます。 〔南郷通の場合〕 ①南郷通沿いの自転車需要の高さ ②事故多発地点の存在による安全な走行空間の必要性 ③自転車モデル地区との連絡による自転車ネットワークの形成 ④移動平均速度の向上 〔国道 36 号の場合〕 ①南郷通と同様、事故多発地点として豊平 3-1 交差点があること ②札幌で唯一 PTPS(公共車両優先システム)が導入されている区間であること ③路肩が広いこと	具体的な自転車走行空間の整備箇所や方法については、「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」などから、ご意見のような、道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえて、効果的かつ効率的な施策を選択していきます。 道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。 なお、バスレーンについては、バス停付近におけるバスと自転車の交錯、走行車両からの視認性の低下、規制時間帯の内外での交通状況の変化など、さまざまな課題の発生が懸念されるため、関係者との合意形成に向けて、十分な協議・検討が必要になります。	D

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その6）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P45 P46 P47	整備した自転車走行空間や駐輪場を適切に機能させるためには、実際に自転車速度で走行中に視認しながら適時ルートと行動を選択できる道路看板・標示の整備が不可欠と考える。	自転車走行空間や駐輪場に関する道路看板・表示については、関係機関とも協議を行いながら、利用者にわかりやすい内容や設置場所を検討します。	C
P47	歩道上での自転車走行空間はわかりやすく表示してほしい。	自転車走行空間を明確化する場合には、関係機関と協議を行いながら、カラー舗装・路面標示・標識や看板などにより、自転車利用者のみならず、歩行者や自動車ドライバーにも視覚的にわかりやすい明示を行う方法を検討します。	C
<b>自転車安全利用マップの作成に対する意見</b>			
P47	自転車歩行者道など、自転車走行空間がどこにあるのかわからないという声をよく聞くので、自転車安全利用マップをぜひ作成してほしい。 作成する際には、駐輪場、事故多発地点、自転車販売店などの自転車関連場所、傾斜・路面状況など、自転車利用に関する情報も盛り込んでほしい。	いただいたご意見も参考にしつつ、利用価値の高い自転車安全利用マップとなるよう、作成時に掲載内容を検討します。	D
<b>バスレーンにおける走行空間の明示の検討に対する意見</b>			
P33 P48	公共交通の利便性向上と自転車の走行空間について、 ※2車線以上の車道については、終日1車線をバス・自転車専用レーンとする事で、バスの利便性と自転車の走行空間が同時に確保できる。 ※これにより、自動車の利便性が低下するが、現状の道路行政は自動車の利便性向上に極めて偏っており、自動車の利便性を維持したままでは自転車の走行空間の確保や公共交通機関の利便性向上は不可能である。	バスレーンと自転車レーンの共有は、金沢市で本格運用している事例はありますが、ご指摘をいただいた課題のほかにも本計画に示したとおり、バス停付近におけるバスと自転車の交錯、走行車両からの視認性の低下、規制時間帯の内外での交通状況の変化など、さまざまな課題の発生が懸念されるため、関係者との合意形成に向けて、十分な協議・検討が必要になります。 こうした課題の解決が図られた上で、その効果を確認しながら、バスレーン内に自転車走行空間の明示を行います。	C
P48	車道の再配分が無理な場合、バスレーンでの道路共用が望ましいが、現状では、通勤時間帯でも堂々とバスレーンを走行する自動車が多く、危険と感じる自転車が歩道を走行してしまうため、警察による路上駐停車車両の厳格な取締り等が必要である。		

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その7）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P48	<p>現在のバスレーンは、バス以外の不法利用が多いため、本来の機能が発揮されておらず、自転車が安全に走ることは難しい。そのため、走行空間の明示だけでなく、バスレーンを本来の安全な空間とする方策についても検討してほしい。</p>	<p>バスレーンと自転車レーンの共有は、金沢市で本格運用している事例はありますが、ご指摘をいただいた課題のほかにも本計画に示したとおり、バス停付近におけるバスと自転車の交錯、走行車両からの視認性の低下、規制時間帯の内外での交通状況の変化など、さまざまな課題の発生が懸念されるため、関係者との合意形成に向けて、十分な協議・検討が必要になります。</p> <p>こうした課題の解決が図られた上で、その効果を確認しながら、バスレーン内に自転車走行空間の明示を行います。</p>	C
<p><b>走行空間の確保に向けた既存道路施設の改修検討に対する意見</b></p>			
P48	<p>現在のバリアフリーの歩道では、歩道側から見て縁石が突き出した状態になっており、自転車や車椅子等の走行上危険であるため、色や反射板を付ける等、判りやすくすべきである。</p>	<p>今後、自転車走行空間の明確化に向けた整備やバリアフリー化整備を行う際の参考とします。</p>	D
P48	<p>市内には、レンガやタイル材を使用した歩道が多くみられるが、これらの材質を使用した場合、自転車走行時に走りづらい、乳母車や車椅子を利用する際に使いづらい上に、タイルが剥がれていることもあり、生活道路の安全性に支障をきたしているように思われる。</p> <p>道路の大切な機能の1つは、走りやすさなので、補修にコストがかかる装飾道路ではなく、維持管理しやすいフラットなアスファルト材の道路としたほうがいいのか。</p>	<p>道路の舗装材については、景観に配慮し、レンガやタイル材、インターロッキングブロック等を採用している場合があります。</p> <p>今後、歩道上において、自転車走行空間の明確化に向けた整備を実施する際には、景観にも配慮しつつ、走行性や維持管理を考慮しながら、使用材料を検討します。</p>	C
P48	<p>歩道、車道にある構造物等の再配置・整理を進めることで、歩行者と自転車の通行しやすさが格段に改善できるので、最優先で実施してほしい。</p>	<p>自転車走行空間の明確化に向けた整備を実施する際には、走行の安全性を向上させるための道路施設（雨水枡の段差解消など）の改修について調査・検討を行います。</p>	C
P48	<p>自転車走行空間は、基本的に車道の左端と歩道の車道寄りのいずれかになり、雨や日差しの緩和、クルマからの視認性など、街路樹のあり方は自転車の利便性に大きな影響があり、重要である。</p>	<p>しかしながら、改修には多くの費用を要すること、かつ道路構造や除雪などの道路管理のあり方など、実施に向けて十分な調査・検討が必要となることから、その効果を確認しながら取り組んでいきます。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その8）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P48	<p>自転車走行空間の確保に向けた既存道路施設の改修については、ぜひ検討してほしい。</p> <p>段差の解消だけでなく、排水溝の種類やペイント、舗装などを改善し、安全で走りやすい環境となるようにしてほしい。</p>	<p>自転車走行空間の明確化に向けた整備を実施する際には、走行の安全性を向上させるための道路施設（雨水桝の段差解消など）の改修について調査・検討を行います。</p> <p>しかしながら、改修には多くの費用を要すること、かつ道路構造や除雪などの道路管理のあり方など、実施に向けて十分な調査・検討が必要となることから、その効果を確認しながら取り組んでいきます。</p>	
P48 P71	<p>車道左側通行の原則に合致した自転車レーンを設置に合わせ、以下に対策についても実施してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※逆走を防ぐための自転車レーン上の矢印標示</li> <li>※市民への「自転車利用安全五則」の啓蒙</li> <li>※車道の雨水桝の段差解消</li> </ul>		C
P48	<p>自転車で車道を走行する際、排水溝の段差が多いところではその部分を避けなければ危険なため、排水溝やアスファルトの大きな継ぎ目のような段差をなくしてもらえば、安心して走行できるようになる。</p>		
道路空間の再配分による走行環境の整備に対する意見			
P49	<p>第一に「車道の再配分による整備（カラー舗装のみ）」を推進すべきである。柵などで仕切ると、冬期間の除排雪が困難、マイカーからの確認が困難になり危険である。また、歩道内で再配分すると、歩行者が自転車走行空間に進入する危険があるとともに、速度低下などにより公共交通機関の代替交通手段としての価値が低下する。</p>	<p>車道部分の再配分については、実施に向けて十分な調査・検討が必要になり、時間を要することから、それらを進めつつ、まずは既存の道路空間内で対応可能な走行空間の明確化に向けた整備を実施します。</p> <p>また、「柵の設置」や「歩道上での走行空間の明確化」については、道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえて、その適否について検討します。</p>	D
P49	<p>今回、地下歩行空間が整備され、地上部分の復旧が行われる札幌駅前通りの道路空間の再配分については、いろいろな可能性があるが、自転車走行空間整備の可能性はあるか、市の考えを聞かせほしい。</p>	<p>札幌駅前通については、沿道の事業者の皆さんや北海道警察との協議の結果、今回の整備において、自転車の走行空間を整備する計画はありません。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その9）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
「自転車走行空間の明確化」に係る現在の法制度に対する意見			
ー	歩道が「自転車通行可」となっていると、自転車利用者は、歩道が自転車専用道路であると勘違いし、公然とルールを守らないで走行してしまうので、少なくとも小学校の通学路については「自転車通行可」を外してほしい。	小学校の通学路に限らず、歩道を通行する場合には、歩道の車道寄りを徐行するというルールの周知に努めます。	D
ー	自転車の走行空間を、本来の車道の左側走行に戻し、道路交通法の特例（歩道走行可）を廃止して、車道での弱者として自転車を位置付けて、自動車に注意義務を厳しく付与すべきである。	自転車の安全利用を促進するため、平成20年6月に道路交通法が改正されています。 本計画では、原則どおり自転車利用者が車道の左側を走行できる環境の構築に向けて、「自動車ドライバーの責任」について、意識の醸成を図る取り組みを実施することとします。	D
ー	歩行者の安全確保のため、都心部の歩行者の多い歩道は、自転車走行空間を明示できる路線以外は自転車走行禁止とすべきである。	道路交通法では、道路状況や年齢などにより歩道通行が認められている場合があります。通行を禁止することはできません。 都心部の走行空間の整備に関しては、歩行者、自転車、自動車すべての交通量が多いことや歩道幅員や道路幅員に余裕のある道路も少ないことなど、自転車走行空間を全ての路線で網的に確保することは困難と考えています。	D
P61	押し歩きについては安全なのは確かだが、結構幅をとって邪魔である。どちらにしる、空間の分離がないと歩行者にとっては不都合である。	そのため、本計画に示している「押し歩きの推奨」などにより、歩行者の優先意識を高める取り組みを進め、歩行者の安全確保に努めます。	D

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その10）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>大規模自転車道（サイクリングロード）に係る意見</b>			
－	<p>現在の札幌市のサイクリングロードは、分断されており、一般道に迂回しなければ、次の区間まで辿りつけないところがたくさんある。道はつながってこそ、意味がある。長年放置されているようなので、少しずつでもいいから、整備を進めてほしい。</p>	<p>本計画では、まずは歩行者の歩行環境の悪化という現状の課題を解消するため、都心部や駅周辺を重点地区として位置づけ、集中的・重点的に対策を実施します。</p> <p>そのため、大規模自転車道については、重点地区内の整備に合わせ効果的に接続できる場合には接続の検討を行います。</p>	C
－	<p>豊平川河川敷のルートは、一般道との接続の悪さが気になる。いったんサイクリングロードに入ると、高低差があり、自転車を押していける出入口が少ないなど一般道に出にくいいため、利用を諦めている自転車ユーザーも多いように思う。</p> <p>そのため、サイクリングロードへのアクセスを容易にし、使い勝手を向上することで、比較的 low コストで、現状の資産を活用しつつ、多くの人々が自転車を利用しやすくなるように思う。</p>	<p>また、既存の自転車道路については、利用者の安全に十分配慮しながら、適切に維持管理します。</p>	
－	<p>北広島市のエルフィンロードのような廃線跡を利用した自然豊かな自転車専用道路をもっと整備してほしい。</p>		
P43	<p>既存自転車道との接続については、できるだけ効果的となるようにしてほしい。</p> <p>信号のないサイクリングロード(大規模自転車道)へ接続されていると、少し遠回りでも、そちらを利用する人がいる。自転車交通量が分散されるうえ、自動車との接触のない走行空間への誘導は、安全性の観点でも価値がある。</p>		
－	<p>「さっぽろサイクリング・マップ」をみると、札幌市の自転車道は分断されている状況にある。自転車道は全線が繋がってこそ役割を發揮するので、自転車道を早期に全線連結する必要があると考える。</p>		
－	<p>サイクリングロードについては、消えている白線や路面の補修、過剰な車止めの設置の見直しなどが必要である。</p>		



意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その11）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>走行環境に係るその他の意見</b>			
ー	<p>自転車走行環境整備に係る具体的な施策の提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行帯の設置（路側帯の拡張、カラーリング、分離鋸或いはソフトポールの併設）</li> <li>・自転車走行帯の駐停車禁止措置</li> <li>・排水枘段差の解消と走行障害物に対する安全対策</li> <li>・交差点の2段停止ラインの設置（自動車停止ラインと自転車停止ライン）</li> <li>・交差点の巻き込み事故防止用自転車溜りゾーンの設置</li> <li>・土日の都心部の3+1車線化</li> </ul>	<p>まずは歩行者の歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えていますので、その中で、ご提案の内容の実施の可否についても検討します。</p>	C
ー	<p>安全な自転車走行に向けて、計画的に道路施設の整備や改修を行っていくためには多額の予算措置が必要であることから、国等へ機会あるごとに要請するなど、可能な限り早期に道路整備が促進されるよう最大限の努力をはらうべきである。</p>	<p>国においても、自転車を取り巻く現状を踏まえ、検討が行われています。国の動向を把握し、連携を図ることで、予算面でも効率的に自転車施策を進めます。</p>	D
ー	<p>自転車を取り巻く環境を整備することは、様々なバランスに配慮しながら行う必要があります、具体的な形にしてゆく作業と指導力は並大抵のものではないと思うが、自転車に乗る人が安心して自転車に乗ることができるような交通ネットワークを構築して行ってほしい。</p>	<p>まずは歩行者の歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えており、これにより、誰もが安全に道路を利用できる環境になり、自転車の特性が十分に発揮されるものと考えています。</p>	D
P45	<p><b>【再掲】</b>                  道路交通法に則った自転車の走行を求めるなら、自転車の走行空間を確保してから、「自転車は車道」と言ってほしい。自動車優先の道路づくりを止め、まちなかでの自動車の制限速度を見直した上で、車道に自転車走行空間を確保すべきである。</p>	<p>交通特性や地域特性に応じた適切な整備方法を選択し、条件が整った路線から自転車走行空間を明確化します。その際には、整備にあわせた交通規制のあり方についても公安委員会と協議を行います。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車走行環境：その12）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P67	自転車走行空間の良い整備方法をいくつか提案したいので、コメントを求める時は声をかけてほしい。	P67 に示しているとおり、市民への情報提供、意見を聞きながら、施策を実施します。	B
P61	<p>自転車マナー向上指導員については、昨年あたりからよく見かけるようになったが、現状では、自転車の走行空間が曖昧なため、はっきりした指導しにくいとのことである。</p> <p>このような状況では、自転車利用者のルール・マナーの向上はなかなか見込めないため、この点をもて自転車走行空間を明示していくことが重要だと思う。</p>	「自転車走行空間の明確化」と「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」などの各施策は、相互に連携し、補完することで目的が達成されると考えています。	B
ー	ルールだ、不法駐輪だという前にどこを走ればいいのか示してほしい。車道の左側とはどこのことを指すのか。歩道は例外を除いて13以上69才未満は車道が原則なのに大半は歩道を堂々と走行しても警察官の注意が全くない。机上の論理を語る前に札幌市内に自転車が風を切って堂々と走れる専用道を作ってほしい。	自転車の走行位置を周知するため、課題が顕著な地域や路線を対象として、道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえて、自転車専用となる自転車道の整備も選択肢の一つとして「自転車走行空間の明確化」を進めます。	D
ー	自転車は車道で原則として白線の内側を走るのか、外側を走るのか教えてほしい。	<p>道路交通法第18条第1項では、「自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない」とされています。</p> <p>従って、歩道と車道の区別がある場合は、道路状況に応じて歩道と白線の間も走行することができます。</p>	D
ー	都心部は、大規模民間駐車場が増え、パーキング・チケットを設置した意味合いが薄れていると思うので、パーキング・チケットを廃止して、自転車の走行空間の確保等に努めてほしい。	いただいたご意見も含め、道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえて、自転車走行空間の明確化を検討します。	D
ー	同じ自転車でも速いものや遅いものがあるので、自転車走行空間の整備にあたっては、追い越しについても考慮してほしい。	限られた道路空間内においては、追い越しを考慮した広幅員の自転車走行空間を確保することは難しいことから、利用者がお互いの安全を確認しながら、ゆずり合いながら通行することが必要と考えます。	D

[駐輪環境に関する意見〔49件（重複8件含む）〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>現況・課題のデータに対する意見</b>			
P14 P15	<p>利用率の低い駐輪場の分析や対策については、計画（案）に示されている利用率と距離の関係だけでなく、改札までの動線の距離や鉄道による市街地の分断状況など、様々な要因を考慮する必要があると思う。今後、詳細な要因分析を行うことで、効果的な駐輪場整備につながると思う。</p>	<p>重点地区においては、利用できる土地に限りがあり、利用者のニーズを完全に満たす位置に駐輪場を整備することは、難しいと考えられますが、効果的な整備位置・整備方法を検討します。</p>	C
<b>重点地区（都心部）の考え方に対する意見</b>			
P40 P54 P58	<p>中心部に駐輪場が少なく大変不便なので、以下のような取り組みで改善してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け</li> <li>※中心部での買い回りに対応した共通パス制度</li> <li>※禁止区域における告知をした上での撤去</li> <li>※中心部における駐輪場の増設</li> </ul>	<p>通勤や買物など、目的地となる施設需要が多い都心部の駐輪場整備は、基本的には原因者負担の原則に従い、施設側で必要な駐輪場を整備することが求められます。</p> <p>平成14年に施行された附置義務条例は、こういった建物側での駐輪場整備を義務付けるものですが、新築・更新がなければ、駐輪場整備は促進されないことから、短期的には、いただいたご意見も参考に、公共が民間と連携しながら駐輪場の整備を進めていきたいと考えています。</p>	C
P40 P50 P58	<p>放置自転車が多いのは、駐輪場が不足しているためであり、都心部の利用されていない地下空間に無料の駐輪場を造ることも可能ではないか。放置禁止区域を拡大しても、その外側に大きな放置区域ができるだけである。</p>		C
P40	<p>都心部では駐輪場が足りていないので、札幌駅や大通公園付近に駐輪場を増やしてほしい。また、既存の駐輪場は乱雑で汚い感じがするので、もう少しきれいな駐輪場を整備してほしい。</p>		
P13 P40 P51 P58	<p>札幌駅周辺では、駐輪場整備が進んでいるが、放置禁止区域の設定により、その区域外に自転車を停める行動を誘発されるので、禁止区域周辺にもう少し駐輪場整備が必要と思う。例えば、地下通路の地上出入口脇のデッドスペースなどを駐輪場として活用してはどうか。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>自動車駐車場等の駐輪場転用に対する意見</b>			
P50	北1条や大通りの地下駐車場の一部を駐輪場として利用してはどうか。	大規模施設や公共施設の自動車駐車場等の一部について、関係者と協議・調整の上で、本来の用途に影響のない範囲内で駐輪場に転用することを検討します。	C
P50	自動車駐車場のある施設や店舗については、一定割合を駐輪場に転用しなければならないとしてはどうか。		
P50	自動車駐車場から各1～2台分を自転車用に提供してもらってはどうか。大きな投資をせずに短期間で実現可能であり、自転車利用者にとっては駐輪場の数が増えるので、目的地のより近くに停めることができるようになると思われる。		
P50	既存用地を活用した駐輪環境の整備については、自動車1台分のスペースでも多くの駐輪容量が確保できるため、大きな効果があり、都心部では自転車駐車場の利用率が低く、多くの駐車スペースが余っており、一部を転用できる駐車場はたくさんあると思うので、ぜひ進めてほしい。		
<b>歩道上を活用した駐輪場整備に対する意見</b>			
P41	<p><b>【再掲】</b></p> <p>札幌駅周辺では、駐輪場整備が進んでいるが、放置禁止区域の設定により、その区域外に自転車を停める行動を誘発されるので、禁止区域周辺にもう少し駐輪場整備が必要と思う。例えば、地下通路の地上出入口脇のデッドスペースなどを駐輪場として活用してはどうか。</p>	迷惑駐輪が多い地区では、一定以上の歩道幅がある路線を対象に、植樹柵や街路灯の間など、歩行者の通行に支障のない空間を駐輪場として活用することとし、今後、整備箇所などについて検討します。	C
P41 P51	歩道上のデッドスペース等を利用した駐輪場の整備は、いろいろな利点があるので、ぜひ整備を進めてほしい。		

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>道路空間の再配分による駐輪場整備の検討に対する意見</b>			
P51	<p>「道路上に自転車走行空間と駐輪場を整備する場合、駐輪場は自転車走行空間側からの利用が基本となる・・・」という記述は正にその通りであり、走行空間が車道にあり、駐輪場が歩道(の車道寄り)にあっても同様であるので、利便性を損なわない整備をお願いしたい。</p>	<p>道路上に自転車走行空間と駐輪場を整備する場合、駐輪場は自転車走行空間側からの利用が基本となるため、その動線や構造を十分に検討し、道路管理者と交通管理者間での調整・協議を行い、その効果を確認しながら整備を進めます。</p>	B
P51	<p>都心部の車道は車線数が多く、大規模駐輪場が建設中（西1丁目）の大通公園をはじめとして、車道上の駐輪場候補がある。 違法駐車を助長している車道を削減して、歩道の拡張や駐輪場の設置に活用することは十分可能と考えている。</p>	<p>車道部分の再配分については、地域との合意や交通関係機関との協議が必要となり、効果を確認しながら整備を進めていく必要があることから、まずは既存の歩道上など、早期対応が可能な駐輪場の整備を進めます。</p>	C
<b>駐輪場設置への支援・優遇に対する意見</b>			
P53 P54	<p>駐輪場は、小規模でもあちこちに点在させたほうが、駐輪場と出発地(目的地)の平均距離が短くなり、放置自転車の減少につながると考えられるので、大規模駐輪場だけの整備につながるような補助の足切り基準は設けずに、支援・優遇は規模に係わらず行ってほしい。 また、今後附置義務条例を既存建物に適用することや、必要台数を増加させる場合に、その変化分に補助を適用するなど、条例に即した整備が進むように附置義務条例と支援・優遇策を関連させることで、条例改正への理解も得られやすくなると思われる。</p>	<p>駐輪場を整備する施設や利用者にとって、より望ましい駐輪場の整備形態について協議や検証を行いつつ、整備箇所や支援・優遇策を検討します。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>附置義務条例の見直しに対する意見</b>			
P40 P54 P58	<p><b>【再掲】</b></p> <p>中心部に駐輪場が少なく大変不便なので、以下のような取り組みで改善してほしい。</p> <p>※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け</p> <p>※中心部での買い回りに対応した共通パス制度</p> <p>※禁止区域における告知をした上での撤去</p> <p>※中心部における駐輪場の増設</p>	<p>本市では、「自転車等駐車対策マスタープラン」（平成12年策定）に基づき、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」を制定し、目的施設側での駐輪場の確保に取り組んできたところです。</p> <p>しかしながら、現在の条例は、事務所（業務ビル）が設置対象となっていないなどの課題があります。</p> <p>そのため、附置義務の対象施設、原単位、足切り基準の見直しについては十分な調査・検討を行います。</p>	C
P54	<p>附置義務基準は他都市に比べて緩すぎる。</p>	<p>さらに、駐輪場の共同利用を促す隔地附置制度など、附置義務に係る新たな方策についても検討します。</p>	
P54	<p>現在の附置義務条例における店舗規模に基づいた附置義務台数は、必ずしも駐輪実態に合った附置義務台数となっているわけではないと考える。</p> <p>そのため、定期的な実態調査に基づく設置台数の緩和規定の設置や附置義務駐輪場における定期的な利用状況の監査などを実施し、駐輪実態に基づいた台数設定をきめ細かく行う必要がある。</p> <p>また、条例適用駐輪場は、形式的に作っても、実際には施設利用者にその駐輪場を使わせないようにしている例もあるため、駐輪場が適切に利用されていることの監査も定期的に行ってほしいと思う。</p>	<p>そのために、定期的な実態調査に基づく設置台数の緩和規定の設置や附置義務駐輪場における定期的な利用状況の監査などを実施し、駐輪実態に基づいた台数設定をきめ細かく行う必要がある。</p> <p>また、条例適用駐輪場は、形式的に作っても、実際には施設利用者にその駐輪場を使わせないようにしている例もあるため、駐輪場が適切に利用されていることの監査も定期的に行ってほしいと思う。</p>	
<b>共同駐輪場の整備支援に対する意見</b>			
P57	<p>共同駐輪場については、土地の少ない都心部では有効な整備方法ではあるが、駐輪場を集約し、駐輪場の数自体が少なくなると、出発地や目的地との平均移動距離が長くなり、自転車の利便性の低下、さらには放置自転車につながる懸念がある。また、都心部では土地の確保が難しいため、既存の駐車場からの転用の方が可能性は高いと思われる。</p> <p>そのため、共同駐輪場の整備支援については、慎重に検討する必要があると考える。</p>	<p>共同駐輪場は、小規模で密に配置した場合に比べ、自転車駐車後の歩行距離が長くなり、利便性は劣るものの、管理を適切に行えること、既存ビルの改修を伴わず整備できることなどの利点もあることから、その効果を確認しながら整備支援を検討します。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>放置禁止区域の拡大に対する意見</b>			
P40 P50 P58	<p>【再掲】</p> <p>放置自転車が多くののは、駐輪場が不足しているためであり、都心部の利用されていない地下空間に無料の駐輪場を造ることも可能ではないか。放置禁止区域を拡大しても、その外側に大きな放置区域ができるだけである。</p>	<p>歩行者交通量の多い、都心部や駅周辺では、歩行環境の改善を目的として、施設容量の確保された地域から、放置禁止区域の指定及び拡大を進めていく必要があります。</p> <p>迷惑駐輪を抑制していく必要もあることから、駐輪場配置や自転車利用者への周知など、放置禁止区域指定の効果を十分に発揮できるよう努めていきます。</p>	C
P13 P40 P51 P58	<p>【再掲】</p> <p>札幌駅周辺では、駐輪場整備が進んでいるが、放置禁止区域の設定により、その区域外に自転車を停める行動を誘発されるので、禁止区域周辺にもう少し駐輪場整備が必要と思う。例えば、地下通路の地上出入口脇のデッドスペースなどを駐輪場として活用してはどうか。</p>		
P35 P58	<p>計画案では、「放置自転車対策を継続的に、かつさらに拡大して進める必要がある」としているが、H18 からの札幌駅周辺の放置禁止強化により、駐輪需要が激減し、放置だけでなく、施設内駐輪台数も減少しており、放置禁止区域の設定の趣旨である正しく施設内に駐輪してもらうことができていると思う。</p> <p>そのため、今後、放置禁止区域を拡大する場合は、放置から施設内への駐輪を促進するような施策を、新たに検討し直す必要があると考える。</p>		
<b>放置自転車の抑制（放置自転車の撤去）に対する意見</b>			
P58	<p>【再掲】</p> <p>中心部に駐輪場が少なく大変不便なので、以下のような取り組みで改善してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け</li> <li>※中心部での買い回りに対応した共通バス制度</li> <li>※禁止区域における告知をした上での撤去</li> <li>※中心部における駐輪場の増設</li> </ul>	<p>放置禁止区域内の放置自転車は、これまでも告知をした上で撤去しており、今後も継続して取り組んでいきます。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その6）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P58	迷惑駐輪については、取締り区域を設定し、監視員による取締りを徹底することで減るのでないか。	放置禁止区域内の放置自転車は、これまでも告知をした上で撤去しており、今後も継続して取り組んでいきます。	B
P17 P58	自転車の撤去に多大な費用が計上されているが、実際の作業状況があまり効率的ではないように見えるので、効率化により撤去費用を極力抑えて、駐輪場整備などに回してほしい。	現在も作業の効率化に取り組んでおりますが、今後ともより努めていきます。	C
P59	回収した放置自転車については、横浜市のみなどみらい地区で行われている『はまちャリ』のように、市民への払い下げ、または市のレンタサイクルとして活用してはどうか。	一定の保管期間を経過した自転車については、入札により売却するなど、再利用に向けた取り組みを既に実施しています。	B
<b>放置自転車の抑制（駐輪場の有料化）に対する意見</b>			
P40 P54 P58	<p><b>【再掲】</b></p> <p>中心部に駐輪場が少なく大変不便なので、以下のような取り組みで改善してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け</li> <li>※中心部での買い回りに対応した共通パス制度</li> <li>※禁止区域における告知をした上での撤去</li> <li>※中心部における駐輪場の増設</li> </ul>	<p>駐輪場の有料化は、受益者負担の原則に基づき、札幌駅周辺において、定期利用・時間利用の区分により、実施しているところです。</p> <p>今後、都心部では、受益者負担の原則に基づき、駐輪場の有料化を継続・拡大していきたいと考えておりますが、まちづくりの担い手となる企業や組織とも協議を行い、駐輪場の整備手法や運営に係る地域との連携体制について検討します。</p>	C
P58	無料の駐輪場を増やしたとしても、放置自転車が増えるだけなので、24時間100円の有料駐輪場を増やしてほしい。		
P58	まちなかに駐輪している自転車の大部分は買物目的で1時間以内の駐輪であると思われるため、有料駐輪を望むのは無理である。		
P58	<p>有料駐輪場の費用について、基本的には受益者（駐輪場利用者）が負担すべきだが、周辺商業施設等が間接的に負担する仕組みを作ってもよいと思う。</p> <p>自家用車と同様に、駐輪場にも買い物等をすると駐車場料金が無料になる仕組みを導入するように周辺商業施設等に働きかけたり、まちづくり会社などが周辺商業施設等の協力のもと駐輪場を運営することも必要と思う。</p>		



意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その7）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P12 P40 P58	<p>放置自転車のデータは想像を超えており、より良い自転車環境整備のためには、自転車利用者から多少課金しても良いのではないかと。</p> <p>大通周辺でも、札幌駅周辺と同様に、屋内駐輪場含む市による有料駐輪システムを設置してほしい。</p>	<p>駐輪場の有料化は、受益者負担の原則に基づき、札幌駅周辺において、定期利用・時間利用の区分により、実施しているところです。</p> <p>今後、都心部では、受益者負担の原則に基づき、駐輪場の有料化を継続・拡大していきたいと考えておりますが、まちづくりの担い手となる企業や組織とも協議を行い、駐輪場の整備手法や運営に係る地域との連携体制について検討します。</p>	C
<b>駐輪場マップの作成に対する意見</b>			
P47	<p><b>【再掲】</b></p> <p>自転車歩行者道など、自転車走行空間がどこにあるのかわからないという声をよく聞くので、自転車安全利用マップをぜひ作成してほしい。</p> <p>作成する際には、駐輪場、事故多発地点、自転車屋などの自転車関連場所、傾斜・路面状況など、自転車利用に関する情報も盛り込んでほしい。</p>	<p><b>【再掲】</b></p> <p>いただいたご意見も参考にしつつ、利用価値の高い自転車安全利用マップとなるよう、作成にあたって検討します。</p>	D
<b>都市型レンタサイクルシステムに対する意見</b>			
P59	<p>通常のレンタサイクルは行動半径がとても大きくなり、短時間でも多くの場所を回ることができるため、利用価値がある。</p> <p>一方、コミュニティサイクルは、コストが高い、駐輪場所が限られる自由度が低い、回転率の向上が難しいなどの課題があり、運用が難しいシステムである。</p>	<p>都市型レンタルシステムは、全国的にも取り組みがはじめられたばかりであるため、他自治体や民間事業者による取り組み動向も踏まえながら、放置自転車数の減少、所有自転車からの転換等、駐輪施策への効果が得られることを検証したうえで、施策実施に向けた検討を行います。</p>	C
P59	<p>都市型レンタサイクルシステムの設置については効果に疑問がある。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その8）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>駐輪設備に対する意見</b>			
ー	<p>車輪の固定装置が無いと、スポーツ車等のスタンドの無い自転車は駐輪できず、スタンドがある場合でも風に煽られて転倒しているケースが多く見られる。また、既存の車輪固定装置の場合、スポークで車体を支える事になり、愛好家は嫌う傾向にある。</p> <p>現在の駐輪方法は、自転車を横に並べるという駐輪方法であるが、敷地面積がある程度確保できる場合には、縦に置いたほうが、効率が良く、安価で済むのではないか。</p>	<p>いただいたご意見も参考にしつつ、具体的な駐輪設備のあり方について、今後検討します。</p>	C
ー	<p>ラックのない簡易駐輪場を整備すると、収容台数を超えた台数が駐輪場を利用できる。安全面ではあまり良いことではないが、駐輪需要を満たせていない現状では、少しでも需要を吸収することを優先したほうが良いと思う。</p>		
ー	<p>駐輪場を整備する際には、自立できない自転車に対応してほしい。</p>		
<b>盗難防止に対する意見</b>			
ー	<p>盗難防止は非常に重要な問題であり、盗難が放置の原因のひとつでもあるため、駐輪場にはパイプなどの施錠可能な設備が必要である。</p> <p>盗難防止や放置自転車削減の観点からも、地下立体駐輪設備の導入も検討してほしい。</p>	<p>今後、整備を行う恒久的な駐輪場については、いただいたご意見も参考にしつつ、盗難防止に配慮した駐輪場について検討します。</p> <p>また、自転車利用者が確実に施錠するよう、盗難防止を啓発する取り組みも進めます。</p>	C
ー	<p>鍵をかけ駐輪場に止めても何度か自転車を盗まれているので、防犯カメラを設置してほしい。</p>		
ー	<p>自転車利用者が自転車を大切にする風潮を広めることにも力を注いでほしい。いくら整備や啓発を行っても、自転車利用者が自転車を大切にしなければ、ルール・マナーが向上するはずがないので、効果が見込めないのではないか。自転車の盗難が多い現状が自転車を大切にする風潮を阻害していると思うので、まず防犯カメラの設置や利用者への盗難防止のアドバイスを広報する等により、自転車が盗まれにくい環境にしてほしい。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その9）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
一	<p>駅周辺や都心部では放置自転車対策も重要と感じている。特に、札幌市内では自転車盗難が大変多く、それが自転車の放置に結びついていると考えられるため、ルール・マナーの指導時に盗難防止も指導するとともに、駐輪場への防犯カメラの設置や盗難防止に配慮することによって、放置自転車の減少にも結び付くのではないかと。</p>	<p>今後、整備を行う恒久的な駐輪場については、いただいたご意見も参考にしつつ、盗難防止に配慮した駐輪場について検討します。</p> <p>また、自転車利用者が確実に施錠するよう、盗難防止を啓発する取り組みも進めます。</p>	
一	<p>放置自転車の返還率が低い原因のひとつに、盗難が挙げられるが、盗難の割合が高い場合は、撤去をしても放置自転車の低減には効果が低いと考えられる。そこで、盗難の実態を把握するために、自転車の防犯登録を元に持ち主に連絡し、引き取りを促すとともに、盗難の割合を算出できないか。</p>		
一	<p>本計画案では自転車の盗難の問題については特に触れられていないが、盗難の頻発が自転車の使い捨て意識を助長することになり、放置自転車のさらなる増加へとつながっていると思われる。</p> <p>駐輪場の有人監視化や錠の設置などによってセキュリティレベルを向上させることが盗難の減少になり、自転車を大切に使うという意識も働いて放置自転車の減少につながるとともに、駐輪場の有料化への理解も得られると思う。</p>		C
一	<p>毎日、通勤で新札幌駅近くの駐輪場に自転車をとめているが、10年で3台も自転車を盗まれてしまった。今後、駐輪場を整備する場合は、利用者が安心して使用できるように、防犯カメラをつけるなどの防犯対策にも配慮してほしい。</p>		
一	<p>違法駐輪の多くは「盗難自転車」との話をよく耳にする。たしかに、自分の自転車であれば、放置はしないはずだと思う。</p> <p>本来、自動車と比較して自由度の高い自転車だが、都心部のどこに行っても気軽に自転車を止めることができない。これだと、誰もが、少しの買物で駐車場が無料になる自動車のほうが便利だと考えてしまう。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（駐輪環境：その10）

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>駐輪環境に係るその他の意見</b>			
—	自転車登録・廃車手続きの制度化等に係る具体的な施策の提案 ※登録と盗難保険加入の徹底 ※登録と廃車の手続き事務の制度化による所有者の特定システムの構築 ※登録と廃車の届出制度	自転車の登録制度については、既に自転車防犯登録制度が存在しており、本計画においては、事業所が果たすべき責任として『自転車販売店等は、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』ことを示しています。	D
—	自転車の登録を義務とし、自転車税(年間¥500程度)を徴収することで、自転車を放置した場合、毎年課税される事になるため、放置自転車が減るとともに、放置自転車の撤去費用が捻出できる。	当面は、駐輪場の整備を進めるとともに、本計画で示しているソフト施策を行いつつ、放置自転車の削減に向けた取り組みを実施します。	D
—	<b>【再掲】</b> 整備した自転車走行空間や駐輪場を適切に機能させるためには、実際に自転車速度で走行中に視認しながら適時ルートと行動を選択できる道路看板・標示の整備が不可欠と考える。	<b>【再掲】</b> 自転車走行空間や駐輪場に関する道路看板・表示については、具体策の実施段階において、関係機関とも協議を行いながら、利用者にわかりやすい内容や設置場所について検討します。	C
—	市の施設についても、駐輪施設がほとんどなく、不備があるのではないかと見直してほしい。	市の施設の駐輪場については、施設の改修に合わせた設置を検討するなど、施設管理者に働きかけを行います。	D
—	自転車の走行空間が明確で安全になれば、ドア・トゥー・ドアでより中・長距離走行が容易になり、迷惑駐輪も減ると予想される。無論、駐輪スペースは絶対的に不足しており、駐輪禁止では無い工夫が必要である。	附置義務条例の見直しや民間整備の制度検討などにより、駐輪場の確保に向けた取り組みを進めます。	D

[ルール・マナーに関する意見 [39件 (重複8件含む)]]

意見の概要及び札幌市の考え方 (ルール・マナー：その1)

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
基本方針に対する意見			
P33 P61 P65	比較的交通量の多い車道を走らせる道路については、自動車走行者に対しても「自転車が生道を走る道路」であることを認知させることが必要と考える。	車道において自転車が安心して走行するためには、自動車ドライバーも自転車の車道走行に関するルールを理解し、自転車利用者に配慮して運転することが不可欠です。	
P33 P60 P65	自転車走行空間の整備とともに、自動車、自転車の運転手はもちろん歩行者に対しても、ルール・マナーの順守を徹底させる対策を講ずる必要がある。そのためには、あらゆる機会でも市民にルール遵守の周知を図るとともに、現在の危険な実態解消に協力を得る取り組みを実施すべきである。	そのため、本計画に示しているとおり、公安委員会や交通関係の団体と連携し、自動車のドライバーに対する広報、啓発活動を行い、自転車の車道走行に対する意識の醸成を図ります。	
P33 P60 P65	自動車ドライバーにもスピードを出し過ぎたり、自転車走行空間に入ったり、駐車したりすることのないようしっかりルールを守らせてほしい。	また、それぞれの利用者が道路は共有空間であることを認識し、自らの責任を自覚することで、思いやりをもって道路を利用できる環境を構築することが必要です。	
P33 P60 P65	社会問題化している自転車を取り巻く問題を解決するためには、自転車利用者、ドライバー、歩行者がお互いの立場を理解することではないか。そうすれば、すべての人が安全・快適に走行(歩行)することが出来るのではないか。そのためには、子供達への教育の場とともに、大人向けにもルール・マナーを啓発・周知する取り組みが必要ではないか。	そのため、いただいたご意見も参考にしつつ、様々な道路利用者に周知と啓発を図ります。	
P33 P60 P65	計画(案)の目標実現には、様々な施設整備とともに、その前にドライバーの自転車に対する意識改革が不可欠である。 「車道を自転車で走る市民大会」など大きなイベントを開催し、車道は自転車だけの空間ではないということをドライバーに認識させることが必要である。		
P33 P61	歩道に自転車走行空間を確保する場合には、歩行者が入ってこないことも重要なので、歩行者への周知も必要だと思う。		
P33 P60 P65	自転車だけでなく、歩行者や特にドライバーに対しても、ルールを徹底してはどうか。自転車が車道を走っていると、自動車が「幅寄せ」「クラクション」などを行っている光景をよく見かける。		B

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施に対する意見			
P60 P61	<p>学校、販売店、町内会等、地域として歩行者を守っていく仕組みを仕掛けることが必要と考える。また、小学校低学年の内から市内に共通したルール（走行環境表示、看板等）を具体的に認知させていくことが必要と考える。</p>	<p>本計画では、特に年齢が低い段階での教育が重要であるとして、「学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施」を一つの項目として示していますが、その年代以外の利用者に対しても、幅広く、効果的に周知と啓発を図りたいと考えています。</p>	C
P60 P61	<p>計画案では学校教育については触れられているが、大人への教育策が欠落している。自転車交通量の多い道路で違反者を警察官が停止させて警告書を渡すことなどを提案する。</p>	<p>なお、違反者に対しては、すでに北海道警察がイエローカードによる指導・啓発を行っています。</p>	
P60	<p>小学校の通学路の交差点において、自転車事故で子どもが重症を負って以来、ボランティアで子どもに自転車確認を徹底させているが、本当に教育すべきなのは、ルールを守らずに自転車に乗っている大人のほうである。</p>		
P60 P61	<p>ルール・マナーの周知・啓発に係る具体策の提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※”車両”であることの自覚及び認識</li> <li>※安全講習による力量向上</li> <li>※関係法令の適用の厳格化（逆走、無灯火、飲酒酒気帯び、二人乗り、当て逃げ、捨て逃げ、ながら運転）</li> <li>※小中高への安全教育指導の制度化</li> <li>※安全指導員の市街巡回や安全指導事業の委嘱</li> </ul>		
P60	<p>交通ルールについて幼少期からの交通教育のシステムが確立しているとは言い難く、道交法などの法律も矛盾だらけでほとんどの人が知らない、または解らないと思われるので、抜本的な改革が必要である。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>歩行者が多い地区での押し歩きの推奨に対する意見</b>			
P60	自転車の押し歩きを制度として定着させるためには、その趣旨を広く市民に周知するとともに、現地では当分の間指導員（監視員）を配置するなど徹底した対策を講じることが必要である。	都心部など歩行者が多い地区における押し歩きの推奨については、関係機関や地域との協議を通じて、今後、交通量や歩道幅員に応じて、具体的な施策のあり方を検討します。	C
P60	自転車を降りて押して歩けば歩行者扱いとなることから、自転車の「押し歩き」が必要な道路は、歩行者専用道にすべきと考える。		
P60	【再掲】 押し歩きについては安全なのは確かだが、結構横幅をとって邪魔である。どちらにしる、空間の分離がないと歩行者にとっては不都合である。		
<b>自転車利用者に対する交通ルールの周知に対する意見</b>			
P61 P65	20歳前後の若者の多くは、法律を知らないため、自転車利用のルールを守っておらず、市民に恐怖を与えており、この原因は法律を知らしめる努力をしていない行政側にある。	交通ルールに違反している自転車利用者に対しては、街頭での指導等を継続し、交通ルールの周知を徹底します。また、著しく他者の安全性を低下させている自転車利用者への警告や取締りの強化について、北海道警察に協力を要請します。 さらに、市民が交通ルールを共有できるよう、本計画に示した様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図ります。	C
P60 P61	【再掲】 計画案では学校教育については触れられているが、大人への教育策が欠落している。自転車交通量の多い道路で違反者を警察官が停止させて警告書を渡すことなどを提案する。		
P61	歩行者がいても徐行しない・ヘッドホンをつけている・携帯を使っている人を対象に違反者を警察官が停止させて警告書を渡すことで市民の恐怖感はかなり軽減すると思う。		
P61	市内の自転車利用者のほとんどが、道路交通法を知らないと思われるので、市民がルールを共有出来るような広報・啓発活動を徹底してほしい。		

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P61	<p><b>【再掲】</b>                      自転車マナー向上指導員については、昨年あたりからよく見かけるようになったが、現状では、自転車の走行空間が曖昧なため、はっきりした指導しにくいとのことである。                      このような状況では、自転車利用者のルール・マナーの向上はなかなか見込めないため、この点をもて自転車走行空間を明示していくことが重要だと思ふ。</p>	<p><b>【再掲】</b>                      走行空間の明確化を進めた上で、指導・啓発を行うことは、自転車利用者に対するルール・マナーの浸透に効果を発揮するものと考えられます。                      ご意見のとおり、ルール・マナーの向上を図るために走行空間を明確化していくことは、重要であると考えられるため、施策の方向性の「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」(P38)の考え方の記述の最後に、<u>『また、走行空間の明確化された路線を主体として、安全確保に向けた周知・啓発を実施します』</u>という文言を追加します。</p>	A
<b>ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力に対する意見</b>			
P60 P61	<p><b>【再掲】</b>                      学校、販売店、町内会等、地域として歩行者を守っていく仕組みを仕掛けることが必要と考える。また、小学校低学年の内から市内に共通したルール（走行環境表示、看板等）を具体的に認知させていくことが必要と考える。</p>	<p><b>【再掲】</b>                      本計画に示しているとおり、自転車販売店に協力を求めています。</p>	
P61	<p>自転車販売店からの協力は大きな効果があると考えられるため、販売店を中心とした自転車環境統合システムができれば面白いと思ふ。                      自転車店には当然のことながら自転車で行く人が多いことから、販売店に簡易的なラックの駐輪場をよく見る。このような販売店の前に歩道上の駐輪場を置き、自転車修理も手軽にお願いできるシステムを構築することができる面白いと考えられる。</p>		C



意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
計画の推進に向けて各主体が果たすべき主な責任に対する意見			
P65	「市・関係機関(行政)」の責任について、安全性の観点で重要なので、自動車の違法駐車などの取り締まりについても言及してほしい。	ご意見のとおり、ルール・マナーの向上を図るため、安全性の観点は重要であると考えられるため、「計画の推進に向けて各主体が果たすべき主な責任」(P65)の中の「市・関係機関(行政)」の項目のうちの一つを『 <u>ルール・マナーの周知・啓発・指導に努めるとともに、自転車・自動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放置自転車を排除するなどの活動を進める。</u> 』とし、「自動車」という文言を追加します。	A
広報・周知方法に対する意見			
P71	自転車の歩道通行が認められている条件について、市の広報などに載せてほしい。	本計画の巻末に添付した自転車安全利用五則などに示されている自転車の通行ルールについては、2011年5月号の広報さっぽろにおいて掲載するほか、啓発冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ」(13万部発行)の配布など、様々な手段による周知活動を行ってきたところです。 今後も広報や啓発冊子、インターネットなど各種媒体を通じて、自転車の通行ルールを継続して周知していきます。	B
P48 P71	【再掲】 車道左側通行の原則に合致した自転車レーンを設置に合わせ、以下に対策についても実施してほしい。 ※逆走を防ぐための自転車レーン上の矢印標示 ※市民への「自転車利用安全五則」の啓蒙 ※車道の雨水桝の段差解消		
P71	自転車利用が多い時期になると、歩道上の高速走行や夜間の無灯火走行、並走などルールを守らない自転車利用者が多いため、歩行者の立場としては憂鬱になる。もちろん、中には良識ある自転車利用者もいるが、ルール違反の自転車が圧倒的に多いと思うので、計画にあるような基本的な規則の周知運動や宣伝、ポスター等でもっと広めてほしい。		

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その6）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>盗難防止に対する意見</b>			
-	<p><b>【再掲】</b>                      自転車利用者が自転車を大切にする風潮を広めることにも力を注いでほしい。いくら整備や啓発を行っても、自転車利用者が自転車を大切にしなければ、ルール・マナーが向上するはずがないので、効果が見込めないのではないか。自転車の盗難が多い現状が自転車を大切にする風潮を阻害していると思うので、まず防犯カメラの設置や利用者への盗難防止のアドバイスを広報する等により、自転車が盗まれにくい環境にしてほしい。</p>	<p>ご意見のとおり、盗難のリスクを軽減するなど、自転車を大切にするという意識を醸成していくことは、ルールの順守、マナーの向上などにつながる取組であると考えます。</p> <p>そのため、様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図り、安全な自転車利用環境の構築に取り組みます。</p>	C
	<p><b>【再掲】</b>                      駅周辺や都心部では放置自転車対策も重要と感じている。特に、札幌市内では自転車盗難が大変多く、それが自転車の放置に結びついていると考えられるため、ルール・マナーの指導時に盗難防止も指導するとともに、駐輪場への防犯カメラの設置や盗難防止に配慮することによって、放置自転車の減少にも結び付くのではないか。</p>		
<b>ルール・マナーに係る条例制定に対する意見</b>			
-	<p>車で交差点を左折・右折する際、横断歩道を猛スピードで通過する自転車は、ドライバーが横断歩道の左右を確認しても発見するのは難しいので、自転車が横断歩道を通るときは徐行を義務付ける条例を制定してほしい。</p>	<p>道路交通法（第63条の4第2項）において、『自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならない』とされており、既に自転車が横断歩道を通るときは徐行を義務付けられています。</p>	D
-	<p>自転車利用者のマナー向上については、ルール・マナーの啓発普及だけでなく、危険走行者に対しては条例を策定するなど厳しく対処してほしい。</p>	<p>条例によりあらためて責務を課すことも一つの方策ですが、自転車の正しいルールを学ぶ機会をより多く提供することが市民一人ひとりの安全利用意識の向上につながっていくものと考えています。</p> <p>そのため、交通ルールに違反している自転車利用者に対しては、街頭での指導や注意を継続し、交通ルールの周知を図るとともに、著しく他者の安全性を低下させる自転車利用者に対しては、取締りの実施について、北海道警察に更なる協力要請を行っていきます。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その7）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
ルール・マナーの取り組みの優先度に対する意見			
P45 P47 P61	<p>【再掲】 自転車走行空間を設置する場合は、ルールの徹底が無ければ危険性は増加するので、ルールの徹底こそが最優先である。 歩道上に自転車走行空間を設置しても、結局歩行者と自転車が混在してしまうことになるので意味が無い。</p>	<p>「ルール・マナーの指導・徹底が最優先」、「インフラの整備が最優先」という両方の考え方がありますが、本計画では、どちらも重要な施策であると考えています。 例えば、携帯電話をしながらの走行や無灯火走行などの禁止については、これまでの取り組みを継続してルール徹底の周知・啓発を図ります。</p>	
—	<p>インフラを整備する前に、市民の自転車ルールについての認識向上が必要であると思う。そこで、現在活動している自転車運営団体などを活用しながら、任意の自転車活用啓蒙団体を設立してはどうか。</p>	<p>また、悪質な違反者に対しては、北海道警察に対して警告や取締り強化の要請を行います。 今後は、自転車走行空間の整備を行った路線にあわせて周知・啓発活動を充実していくなど、ハードとソフトの両面から安全性の確保を行う取り組みを実施していきます。</p>	C
—	<p>自転車走行空間を整備することも重要であるが、現在の無茶な自転車の乗り方をする人に、マナーとルールを指導することが一番重要ではないか。自転車に乗る環境を変えるのではなく、すべての交通機関を利用する人がお互いに理解し、ゆずり合いながら尊重しあうことができれば一番いいと思う。</p>	<p>また、自転車に係る各種団体などとの連携による啓発活動の実施は、本計画に示しているパートナーシップによる推進の一つの例に該当しますので、その連携体制のあり方について、検討していきます。</p>	
—	<p>ルール・マナーの指導・啓発の前に、走行空間、駐輪場を整備すべきではないか。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（ルール・マナー：その8）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>免許制度に対する意見</b>			
ー	<p>自転車のモラルについて、以下のような理由から、子供用自転車を除き、普通自転車以上は、免許制度にすべきである。</p> <p>※免許制度にしない限りルールの徹底は難しい</p> <p>※夜間の無灯火逆進自転車が無ならない限り、自転車走行空間を設置しても自転車同士の正面衝突が発生する危険性が極めて高い</p> <p>※そもそも法律で規定されているにも関わらず、モラルという言葉を使う事自体が不自然</p>	<p>法的拘束力を持つものではありませんが、自転車実技教室の修了者に自転車運転免許証を交付し、安全利用意識の向上に努めています。</p> <p>無灯火運転や逆進等の問題は、現状においても道路交通法違反であり、警察官による注意・警告や取締り等を実施しています。今後も自転車利用のルールやマナーについては、様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図っていきます。</p>	D
ー	<p>ルール・マナーを守れない人は自転車に乗る資格はないと思うが、最近はルール・マナーの知らない人が多いので、自転車も自動車と同じく免許制にして、違反したら罰金を取るようにしても良いと思う。</p>		
ー	<p>ルール・マナーの周知については、学校等での周知徹底も良いが、道路交通法上軽車両であれば中学生以上は免許制にして、警察による取締りの強化を図ったほうが良いと思う。</p>		
<b>ルール・マナーに係るその他の意見</b>			
P60 P61	<p>海外では献身的な方法で啓発を行う例もあり、駅前の放置自転車を見つけると近くの無料の公共駐輪場に運ぶことや、放置自転車に空気を入れたり、チェーンに油を注したり、メンテナンスをすることで、放置自転車の数が減少したとのことである。</p> <p>他人から良いことをされると、それをいつか返したいという気持ちにつながり、この気持ちが、自転車利用マナー向上という形になって表れてくる部分もあると思う。</p>	<p>いただいたご意見も参考にしつつ、より効果的なルール・マナーの周知・啓発のあり方について検討します。</p>	D
ー	<p>以下について要望したい。</p> <p>※創成川公園への自転車乗り入れを禁止する</p> <p>※大通り公園では自転車を押す</p>	<p>札幌市都市公園条例により、公園においては指定された場所以外に車両（軽車両である自転車を含む）を乗り入れることを禁止しています。</p>	B

[計画全般・その他意見〔48件（重複3件含む）〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>計画策定の趣旨に対する意見</b>			
P1 P2 P3 P32 P33	<p>今回の「1. 計画策定の趣旨」、「4. 計画の考え方」には、「自転車利用環境の構築」に対して、前向きな施策展開とは受けとめられないのが感想です。何か、自転車に対しての強い偏見、或いは既存自動車交通・利用者への過度の遠慮があるように思う。</p> <p>札幌は、自転車利用に関して、総合的条件から大変恵まれたマチだと思う。都市間競争の時代、市役所側にその認識が欠如しているのと、自転車利用増進への覚悟と意欲を感じないのが、私は、最大の阻害要因だと思う。</p>	<p>本計画は当面10年という期間の中で、まずは、歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えています。</p>	D
<b>自転車利用の現況・課題に対する意見</b>			
P9 P10 P32	<p>「自転車利用の現況・課題」について、安心して歩道を歩けない理由に自転車側の意識の低さを指摘しているが、“自転車優先”の通行帯が無いといったハード面の未整備に根本原因があると考えている。</p> <p>それに関係して「まずは歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要がある」と述べられ、「適正化」が具体的に何を意味するのか甚だ疑問である。自転車利用に供する車道の整備がされてこなかったことが課題と考える。</p>	<p>安心して歩道を歩けない状況については、様々な要因により課題が発生していると考えています。</p> <p>ハード・ソフトの両面から、これらの要因を改善していくことにより、「自転車利用の適正化」が実現し、自転車や歩行者の安全性の低下という課題解消につながるものと考えています。</p>	D
<b>計画の考え方に対する意見</b>			
P32 P33	<p>自転車の走行ルールやマナーに関して認識が不足している利用者が多い一方、環境問題等から自転車利用者数が増加していると感じており、利用環境改善と利用者の意識改善が必要である。</p>	<p>本計画は、いただいたご意見の内容と概ね同様の方向性を示しており、利用環境の改善と利用者意識の改善に向けた取り組みを進めます。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P32	<p>自転車利用への市民のニーズは、近年のまちなかの自転車数の増加をみても明らかであり、劣悪な環境においてさえ増えている現実を直視すべきだと思う。</p> <p>環境的にも、健康的にも、経済的にも、自転車が移動手段として選択されているという認識に立つべきではないか。</p> <p>また、「自転車利用者が増えると、公共交通利用が減る」といった誤解を持つことなく、相乗効果で公共交通の利用も増えることに自信を持ってほしい。</p>	<p>本計画においても、自転車が移動手段として選択され、都心部や駅周辺で利用が増加していることは認識しています。</p> <p>また、「公共交通の利用減少」については、自転車とバス交通の利用距離が重複しているというデータもあり、夏冬通して移動の多様性が失われることのないよう配慮すべきであるとの考えに基づき、記述しています。</p>	D
P32	<p>目標設定の考え方において、「自転車利用者の多くは冬期には他の移動手段を利用している状況にある」と表現されているが、市政世論調査の結果を用いて、自転車の利用者数を算出すると、冬の自転車は路面電車と同程度の利用者があるため、その表現は適切ではないかもしれないので、もう少し配慮のある表現としたほうがよいと思う。</p>	<p>市政世論調査の結果では、91.2%の方が、冬期間は自転車を利用していないと回答していることから、目標設定の考え方（P32）において、『<u>自転車利用者の約9割は冬期には他の移動手段を利用している状況にある</u>』と修正します。</p>	A
P25 P32	<p>札幌市第4次長期総合計画では、交通における自転車の位置づけが明確に読み取れないため、自転車利用総合計画の中で、その位置づけを明確にする必要があると考える。</p> <p>交通混雑の緩和や交通公害の防止、エネルギー消費量の削減などの環境の観点を踏まえるならば、自転車は公共交通の補完に留めるのでは効果は小さく、自転車を重要な交通のひとつと位置付けるか、公共交通と相補的な関係の交通と位置付ける必要があると思う。</p>	<p>自転車の位置づけについては、計画（案）の第4章『計画の考え方』において、「自転車を札幌市の交通体系を構成する移動手段の一つ」として、明確にしています。</p> <p>また、「補完」の意味は、公共交通と自転車が主従の関係となることを指しているものではなく、公共交通が担えない役割を自転車がその特性をいかして担っていくことを意図し、表現したものです。</p>	D
P32	<p>目標設定の考え方において、「自転車は公共交通機関を補完する移動手段として位置づける」と表現されているが、「補完」よりも自転車の可能性を広げて捉え、天気の良い日は自転車、悪い日と冬は公共交通というような「相補」の関係も見据えて検討してほしい。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P32	<p>計画（案）では、提言に比べ自転車の持つ負の側面が強調されており、「自転車は公共交通を補完する移動手段として位置づけること」となっているが、提言より明らかに後退しているのではないか。</p> <p>他自治体の自転車の計画では、重要な交通手段と位置づけている。</p>	<p>自転車の位置づけについては、計画（案）の第4章『計画の考え方』において、「自転車を札幌市の交通体系を構成する移動手段の一つ」として、明確にしています。</p> <p>また、「補完」の意味は、公共交通と自転車が主従の関係となることを指しているものではなく、公共交通が担えない役割を自転車はその特性をいかして担っていくことを意図し、表現したものです。</p>	D
P32	<p>「各移動手段がバランスを保ちながら交通体系を構築していくことが重要である」とバランスを強調しているが、現況がアンバランスなのではないか。自転車施策に重点を置くことでバランスの回復を図れるのではないか。自動車利用増に伴い、不便になってきたバス等の公共交通を自転車が補っており、自転車を利用するためのインフラ整備は、行政の責務ではないか。</p>	<p>自転車は、環境面でも健康面でも優れた乗り物であるとともに、自由度が高く、手軽で安価に利用できるというメリットの大きい乗り物です。</p> <p>しかしながら、高齢者や身障者の方々など、自転車利用が困難な方がいるのも事実です。こういった方々が、今後も社会参加を積極的に行うためには、公共交通機関が一定以上のサービス水準を維持していく必要があります。</p> <p>そのような考え方も含め、「各移動手段がバランスを保ちながら交通体系を構築していくことが重要である」と表現しています。</p>	D
P4 P32	<p>基本的な考え方として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※自転車は”車両”であり、歩行者ではないことの利用者意識の転換を図ること</li> <li>※自動車、歩行者、自転車のそれぞれを別々の交通体系として位置づけること</li> <li>※原則として歩行者と自転車の分離の徹底を図ること</li> </ul>	<p>本計画は、いただいたご意見の内容と概ね同様の方向性を示しています。</p>	B
<b>基本方針設定の考え方（人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善）に対する意見</b>			
P33	<p>「人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善」について、人の優先だけでなく、交通弱者優先の考えに立って、歩道上の人の優先、車道上の自転車の優先の両方に言及してほしい。</p> <p>自転車関連事故のほとんどは、自転車と自動車の事故であり、人だけを優先すると、偏っている考えのように思われる。</p>	<p>歩行者、自転車、自動車など様々な立場の利用者が道路は共有空間であることを認識し、自らの責任を自覚することで、思いやりを持って道路を利用できるよう自転車利用環境の改善を目指します。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
基本方針設定の考え方（雪国の特性）、冬期間の自転車利用に対する意見			
P33 P65	<p>以下の理由から、冬場の自転車での歩道通行の禁止をお願いしたい。</p> <p>※近年、冬に自転車に乗る人が増加していると思う。</p> <p>※歩道は雪が積もると幅が狭く凍結するため、歩行者は歩く事に神経を使っており、自転車を避ける事は無理である。そのため、夏よりもさらに危険な状況になっている。</p> <p>※自転車利用者に、歩行者に配慮した走行は期待できない。</p>	<p>冬期間の自転車利用に関しては、計画推進に向けて市民が果たすべき責任として『積雪期の自転車利用者は、道路交通や路面状況を考慮し、歩行者や自動車ドライバーに対して迷惑とならないように配慮する』ことを示しています。</p>	D
P33 P65	<p>冬季間（12月から4月まで）は、歩道上の自転車走行はとても危険なので、自転車の走行禁止にすべきと思う。条例の制定も視野に入れて考えてほしい。</p>		
P33	<p>冬期間をネガティブに言う時があるが、せいぜい雪で走行が難しいと思われるのは3カ月、決して半年もないと考えられる。ヨーロッパでは冬でも、雨天でも走行している人々も多い。札幌は天候的には夏から秋にかけての乾燥した空気と晴天により、自転車利用の比較優位性があると考えられる。</p>		
P33	<p>冬期における自転車のあり方は、難しい問題であるが、自転車利用者はさまざまな理由により自転車を利用しているので、その状況をしっかり把握したうえで、時間をかけて検討してほしい。</p>		
P33	<p>自転車利用のあり方検討会議からの提言では、積雪期における自転車利用について自粛すべきという意見とともに、一定の必要性も認識されている。</p> <p>積雪期の自転車利用のあり方については、直ちに結論を出す必要はないが、今後、積雪期における課題の検討を行なった上で、何らかの方向性を示すことが望ましいと思われる。</p> <p>検討すべき課題として、自転車そのものの安全性、歩行者や他の交通に対する安全性、除雪の状況、公共交通などの代替手段の確保などが挙げられる。</p>		



意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P33	<p>街の多くに狸小路の様なアーケードを設置する事で、冬でも自転車が使用でき、冬季の歩行者の転倒事故を防止する事ができる。長大な計画になるだろうが、将来的な除雪費用の削減も期待できる事と思う。</p> <p>自転車は、冬に使えないと考えるのも仕方ないが、自転車を冬でも利用できる様な方法論もあって良いのではないか。</p>	<p>全市的に取り組むことは難しいですが、今後、地域や拠点毎のまちづくりの参考といたします。</p>	D
P33	<p>冬期間の駐輪場利用・環境について、市駐輪場の利用期間と放置自転車撤去の実施期間が異なっているので、統一したほうが自転車利用者にもわかりやすいし、費用も抑えられてよいと思う。</p>	<p>駐輪場の利用期間は、冬期間の自転車利用が少ないため「札幌市自転車等駐車場条例」で一部を除いて4月1日から11月30日と定めており、郊外部の放置禁止区域ではこれ以降即時撤去は行っていません。</p> <p>都心部においては冬期間の走行環境の良さから、札幌駅周辺に自転車利用がみられるため一部駐輪場を使用可能としており、この周辺のみ冬期間でも即時撤去を行います。</p> <p>これ以降、その他の路上に駐輪が発生した場合は、あくまでも長期的に放置されてしまい歩行者等の妨げになったものについては、安全面からも撤去を行っています。</p>	D
P33	<p>「自転車利用のあり方検討会議」の提言に盛り込まれていた、札幌市の交通特性、地域特性、雪国の特性にフィットした札幌市の独自色が見当たらず残念である。</p>	<p>本計画では、基本方針として夏冬でも大きく変わる道路空間の状況や自転車の利用実態を踏まえ、雪国の特性を十分考慮した上で、自転車利用環境の構築を進めます。</p>	D
P33 P45 P46	<p><b>【再掲】</b></p> <p>冬期での自転車からの交通手段の転換、たい雪スペースの確保などを考えると、もっと積極的に車道に自転車走行空間をつけたほうが良いのではないか。</p>	<p><b>【再掲】</b></p> <p>札幌市では、早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行区間の明確化を行いたいと考えています。</p>	C
P30 P33 P45 P46	<p><b>【再掲】</b></p> <p>法律どおり「車道走行」として、「路肩の色分け整備」することが雪国北海道には適していると思う。厚別区で実験している「歩道上での分離」は、全国的に見ても失敗例だと思う。</p>	<p>本計画では道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。</p>	

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その6）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>基本方針設定の考え方（地域特性）に対する意見</b>			
P33	<p>駐輪する場所が十分示されて、走行するレーンが動線として無理が無ければ、これからの環境に優しい安価な乗り物としての拡大可能性は、飛躍的に広がると思う。</p> <p>坂が少なく、コンパクトに中心部がまとまっている市街地という札幌の地形は、災害時でも、緊急時でも、自転車は大変有効だと思う。</p> <p>札幌は自転車利用の土地空間として、比較優位性があると認識すべきです。</p>	<p>自転車を札幌市の交通体系を構成する移動手段の一つとして十分に機能させるためには、まずは歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えます。</p> <p>これにより誰もが安全に道路を利用できる環境になり、自転車の特性が十分に発揮できると考えます。</p>	D
<b>基本方針設定の考え方（市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進、まちの魅力向上のための自転車利用）に対する意見</b>			
P33	<p>札幌に自転車利用の比較優位性があるという基本認識に立つ私は、行政としては敢えて推進しようとしなくても、環境を整えるだけで利用者自らが推進するという、基本的スタンスに立つべきだと思う。「4. 計画の考え方」の基本方針の下ふたつは、必要がないと思う。環境改善・構築すれば、賢い市民は黙っていても推進するのではないか。</p>	<p>「市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進」については、行政のみの取り組みでは、課題解消につながらず、また、それぞれの責任や役割を明確にする必要があり、「まちの魅力向上のための自転車利用」については、移動手段としての自転車の特性・優位性を踏まえて施策を展開していく必要があることから、基本方針として示しています。</p>	D
<b>実行計画（アクションプログラム）に対する意見</b>			
P34	<p>問題点を指摘し資料を作るだけでなく、効果のある具体策をPDCA（策定、実施、評価、見直し）すべきである。</p>	<p>施策の実施にあたっては、関係機関や地域との協議など、様々な調整が必要となりますが、できること・できるところから順次取り組んでいきます。</p>	B
P34	<p>この計画の推進に向けてのアクションプログラムに大いに期待する。実行に臨み、多くの困難が立ちはだかっていることと思うが、「検討」はさて置き、まずは熱意を持って、できることから少しでも実現してほしい。</p>		
—	<p>今まで50年余、道路交通法・構造令を守らず、安全な歩道・自転車道を造ることなく、自動車優先の道路を造ってきた行政、法律を無視した指導を行ってきた警察はその姿勢を見直してほしい。札幌市では、立派な計画を次々と作ってきたにもかかわらず、一向に計画が実現していない。もはや意見を訊いている時ではなく、計画を実行に移すべき時である。</p>	<p>本計画を策定後、「(仮称) 自転車利用アクションプログラム」を策定し、できること・できるところから施策を実行していきます。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その7）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>重点地区に対する意見</b>			
P39	<p>駅周辺を重点地区とし、公共交通の補完を前面に出すと、面的なつながりが少なく、ネットワーク化しにくいと思うので、ネットワークの観点から重点地区を結ぶ走行空間もぜひ整備を検討してほしい。</p> <p>また、駅を中心とした重点地区によって自転車利用が促進されると、駅周辺に自転車が集中し、放置自転車問題が悪化する可能性があるため、駐輪場整備もセットで実施してほしい。</p>	<p>まずは都心部や駅周辺の取り組みを優先する必要があることから、計画期間内において、重点地区どうしを結ぶ走行空間の整備を実現することは難しいと考えています。（駅間距離によっては、結果的に結ばれる路線が発生する可能性はあります。）</p> <p>また、駅周辺の取り組みとして、駐輪場の整備状況にあわせて走行空間の検討を進めます。</p>	D
P39	<p>郊外から都心へ流入する自動車を自転車で代替するために、その目的に使われる道路を重点地域とすべきである。</p>	<p>歩行者や自転車の安全性の低下という課題の解消に向けて、まずは歩行者の安全性の確保が最優先であると考えています。</p> <p>そのため、本計画では、自転車交通量が多く、かつ、歩行者交通量の多い、都心部や駅周辺を重点地区に設定しています。</p>	D
<b>計画の推進に向けて各主体が果たすべき主な責任に対する意見</b>			
P65	<p>自転車利用の安全性に関する取り組みに係る具体的な提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※ヘルメット、頭部保護用具の着用の制度化</li> <li>※モーター付き自転車の原動機付き自転車に準じた扱いへの法令改正</li> <li>※ロードレーサータイプ、高気圧タイヤ、16段変速車両等の高速自転車のスピード制限</li> </ul>	<p>本計画では、市民の責任として「常に安全な状態での自転車利用」を掲げており、ルール・マナーの周知・啓発に係る具体的な施策を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	D
P65	<p>自転車利用の必要な装備として、速度計、赤色点滅灯、バックミラー、大人も含めたヘルメットの着用などを推奨することも必要と思う。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その8）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P65	<p>自転車利用の安全性に関する取り組みに係る具体的な提案</p> <p>※自転車購入時の強制傷害保険の制度化（自転車賠償責任保険の新設）</p>	<p>自転車の保険加入の義務化については、現状では自転車を管理する登録制度が確立しておらず、所有者の特定が困難なことや、自転車を複数所有している場合の扱いなど、自動車と同様の自賠責保険を導入するには課題が多いと考えています。</p> <p>本計画においては、市民（自転車利用者）が果たすべき責任として『安全基準を満たした自転車の選択や定期的な点検・整備を実施するとともに、保険を付帯したTSマーク制度を利用するなど、常に安全な状態で自転車の利用ができるよう心がける』ことを示しており、今後自転車販売店などを通じて、周知・啓発を図ります。</p>	D
P65	<p>現時点では、自転車の保険加入率は極めて低く、事故が起こった場合の被害者への保証がなされない場合が殆どである。自賠責保険の義務化をしても良いと思う。</p>		
P65	<p>自転車保有者に対して、損害賠償保険の加入を強力に要請すべきである。</p>		
P65	<p>世界の自転車先進都市の事例を模範とすべきである。</p>	<p>本計画において、同様の考え方を示しています。</p>	B
<b>計画の評価に対する意見</b>			
P66	<p>自転車に関する交通事故件数の指標について、自転車対歩行者の事故件数は絶対数が小さく、統計的に評価をしにくい可能性があるため、より絶対数の多い、クルマ対自転車の件数も評価指標として加えたほうがよいと思う。</p>	<p>いただいたご意見も参考にしつつ、評価指標を検討します。</p>	C
<b>自転車の通勤手当に対する意見</b>			
—	<p>自転車の乗り入れが問題になっていますが、自転車利用を抑制するのではなく、健康志向や環境への配慮からも、自動車通勤者の通勤手当を削減し、自転車通勤者の通勤手当に充てることにより、自転車通勤を後押しすべきである。</p> <p>自転車通勤者のための駐輪場を整備する企業に補助金を出したりすることができれば、都心の駐輪場の不足解消にも効果があると思う。</p>	<p>自転車利用については、まずは歩行環境の悪化という現状課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があると考えます。これにより誰もが安全に道路利用できる環境になり、自転車の特性が十分に発揮されることで、まちの魅力向上や環境貢献、健康増進に寄与することが期待されます。</p> <p>また駐輪場については、附置義務条例の見直し、駐輪場整備を行う民間事業者へ対しての支援・優遇策などを、その効果を確認しながら制度検討を行います。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その9）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<b>公共交通機関への自転車持ち込みに対する意見</b>			
－	折畳み自転車に限って、自転車の公共交通機関に輪行袋無しでも持ち込める様にする事で、放置が減るとともに、公共交通機関と自転車の共存共栄になる。	公共交通機関への自転車持ち込みやその方法については、今後も各事業者の乗車規程等に基づき、可否が判断されることになります。	D
－	地下鉄乗り入れは怎么样了か。	また、平成17年9月に地下鉄に自転車を持ち込む社会実験を実施しましたが、地下への斜路や自転車乗り入れが可能なエレベーターの設置、自転車持ち込みの専用車両の導入等、実現に向けた課題が多いことも明らかになっています。	
<b>中心部への自動車乗り入れ規制に対する意見</b>			
－	自動車から自転車への転換に向けた取り組みについての具体策の提案 ※都心部の一般車両のロードプライシングの試行（北1条駐車場や指定駐車場の開放） ※特定地域（都心部及び地下鉄駅周辺商業地域）に自家用車通勤用の駐車場を設けている事業者への固定資産税の割り増し	ご意見いただいた施策に関しては、多くの市民、様々な利用者の合意形成の元に進めていく必要があります。 また、自転車の観点のみならず、公共交通や自動車の役割、都心部での経済・商業活動など、様々な視点において検証する必要があります。 このようなことから、本計画において、都心部における自動車から自転車への転換や自動車の排除・乗り入れ制限などを定めることは難しいと考えています。	D
－	札幌市もフラインクで行われているように、中心部から自動車を排除し、路面電車と自転車のみにする事で、歩行者と自転車の問題はかなり防げるのではないか。		
－	市街地への自動車乗入制限を設けることで、公共交通の利用者増、自動車交通量及び違法駐停車車両の減少による自転車の車道走行の安全性向上、駐車場の駐輪場への転換などが可能となる。		

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その10）

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
災害時における自転車の役割に対する意見			
P33	<p><b>【再掲】</b></p> <p>駐輪する場所が十分示されて、走行するレーンが動線として無理が無ければ、これからの環境に優しい安価な乗り物としての拡大可能性は、飛躍的に広がると思う。</p> <p>坂が少なく、コンパクトに中心部がまとまっている市街地という札幌の地形は、災害時でも、緊急時でも、自転車は大変有効だと思う。</p> <p>札幌は自転車利用の土地空間として、比較優位性があると認識すべきです。</p>	<p>今回の東北地方太平洋沖地震においても、災害時に有効な移動手段として、自転車が利用されていると聞いています。</p> <p>災害時や緊急時の輸送体制については、今後、「地域防災計画」の見直し時に検討します。</p>	D
—	<p>災害時の交通機関がマヒした状況下では、自転車の利用価値が向上するため、自転車利用者が一定数あることは、このような非常事態におけるリスク軽減にもつながり、その観点も見据えて自転車利用分担率の目標を設定し、それを実現するための施策を検討することは、重要な意味があると考える。</p> <p>そのため、計画において、災害時における防災や非常時なども意識した記載があってもよいのではないかと思う。</p>		
—	<p>この度の東北地方太平洋沖地震において、公共交通停止(地震・津波被害や計画停電の影響)や燃料不足の事態において自転車の有効性が発揮されている場面もあるが、災害時における自転車利用のあり方については防災計画などで別に定めるのが適当と思われる。</p>		

意見の概要及び札幌市の考え方（計画全般・その他：その11）

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
その他の意見			
－	全体を通して読んでみて、大変良い内容だと思う。提言書と比べると、より深い内容になっているとともに、上位計画や関係する法令などとの整合性や、関係機関との調整の上、できる範囲の計画が書かれていて、バランスがとれていると感じた。	計画策定後も引き続き上位計画や関係法令と整合を図り、関係機関と密に連携をとりながら、できること・できるところから施策を実行していきます。	B
－	自転車が走行する場所にシンプルで使える名称をつけることに最初に取り組んでほしい。「自転車走行空間」や「路肩」といっても理解ができない。明確な名前が無いのは実体が無いのと同じで、これが自転車の自由勝手な走行につながっていると思う。	今後、施策の周知や標示や看板による現地案内に取り組んでいく際に、わかりやすい表現方法について検討します。	D
P47	「自転車安全利用マップの作成」について、えきチャリ利用者も想定した、自転車向け観光マップもあると良い。	今後の施策の実施に向けて、参考とさせていただきます。	D
－	自転車は、歩くよりも楽で早いから、気分的には徒歩の延長として使われており、利便性が高くないと、安全性だけでは魅力が減ってしまう。	本計画では、歩行者や自転車の安全性の確保を最優先に施策を進めていきます。	D





札幌市自転車利用総合計画（平成 23 年 6 月発行）

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課

電 話：011-211-2275

FAX：011-218-5114

市政等資料番号 01-F00-11-535