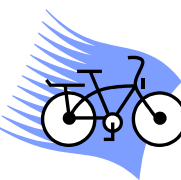


## 資料

1. 会議の目的・流れ	1	4. 自転車走行環境	22
1-1 会議の目的	1	4-1 自転車走行の基本ルール	22
1-2 会議の流れ	2	4-2 自転車に係る事故	23
2. 自転車利用の特徴	3	4-3 札幌市の自転車走行空間	24
2-1 利用者の構成・目的	3	4-4 走行環境に対する意識	25
2-2 移動距離	5	4-5 市民の声	27
2-3 移動形態	6	4-6 走行環境に係る取り組み	28
2-4 利用する理由	7	5. 自転車利用マナー	29
2-5 冬期間の利用と代替手段	8	5-1 自転車利用者及び歩行者の意識	29
2-6 利用に係るニーズ	9	5-2 市民の声	30
2-7 将来予測	10	5-3 迷惑走行の事例	31
2-8 利用実態のまとめ	12	5-4 マナー教育の状況	34
3. 自転車駐輪環境	13	6. 自転車の活用事例	35
3-1 駐輪状況	13	7. 国の動き	39
3-2 駐輪場の利用率	14		
3-3 生産・輸入・撤去・廃棄状況	15		
3-4 路上駐輪への意識	16		
3-5 市民の声	18		
3-6 駐輪環境に係る取り組み	19		

平成21年2月24日(火)



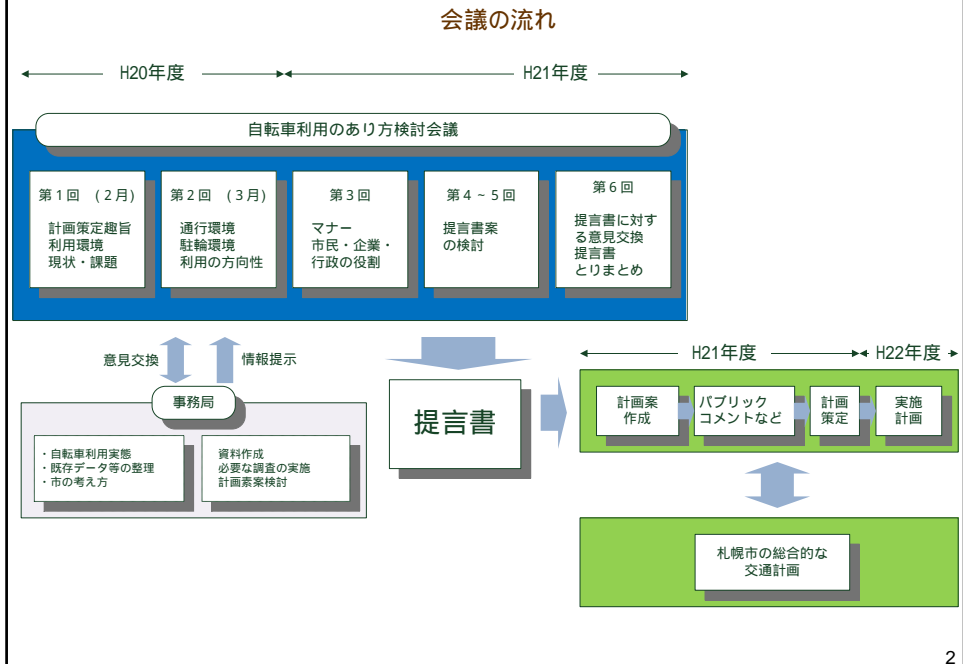
## 1. 会議の目的・流れ

1-1 会議の目的

自転車は「利便性が高い」、「経済的」、「環境にやさしい」といった観点から、近年、その利用ニーズが高まっているところではありますが、その一方、都心部や駅周辺での放置自転車や歩道上における自転車と歩行者の事故に見られるように走行ルールや利用マナーの不徹底など、多くの課題が顕在しております。

このような課題に取り組むため、自転車利用者や歩行者の安全性の向上に向けた環境づくり及びルール・マナーのあり方などについて、札幌市が今後概ね10年間で取り組む内容について、基本的考え方を整理した「(仮称)自転車利用総合計画」を策定する予定であります。

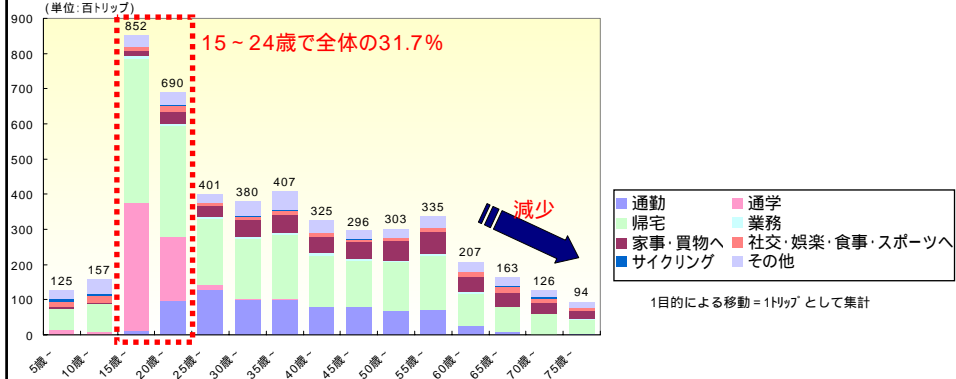
計画の策定に当たっては、自転車利用者や歩行者の視点から自転車のあり方など、様々な観点からご意見をいただくことを目的として、有識者・市民委員で構成される「自転車利用のあり方検討会議」を設置して、検討を進めるものであります。



## 2. 自転車利用の特徴

2-1 利用者の構成・目的

札幌市在住年代別目的別自転車利用トリップ数



出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

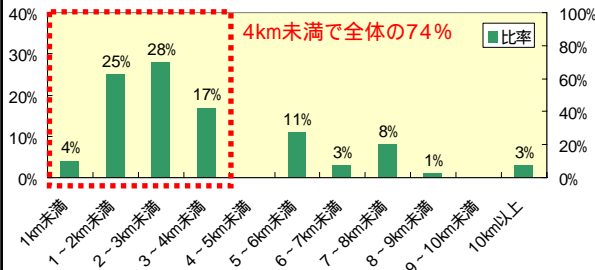
年齢構成は15~24歳で全体の約30%を占めており、特に通学目的における利用率が多い  
また、60歳以上において、利用量が減少している

4

## 2. 自転車利用の特徴

2-2 移動距離

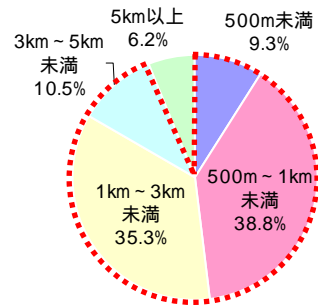
自転車利用トリップの利用距離分布



利用距離は1回あたり自転車利用時間を時速15km/hで換算  
「トリップ」とは人がある目的のため、出発地から到着地まで移動すること(1目的による移動=1トリップ)  
5歳以上居住者対象

出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

自転車利用時の移動距離



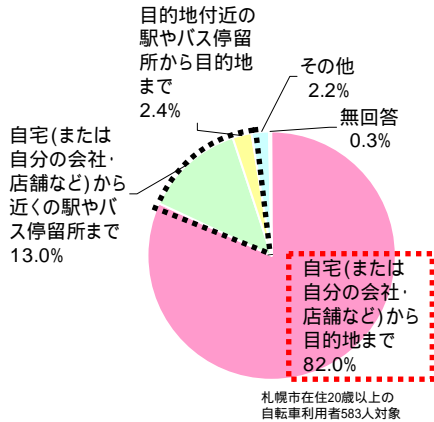
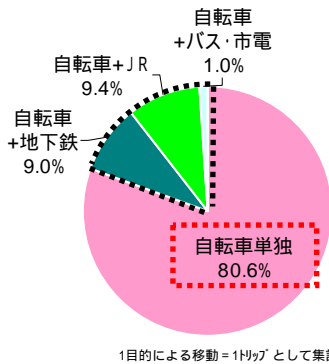
札幌市在住20歳以上自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

比較的短い距離(5km未満)での利用が大半を占める

5

自転車による移動形態

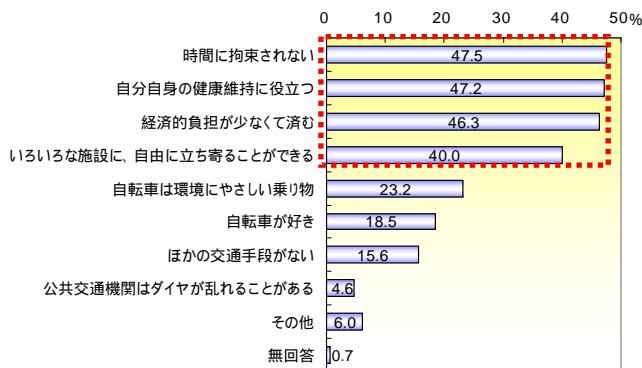


出典：「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

目的地へ直接移動する利用者の割合が80%以上となっている

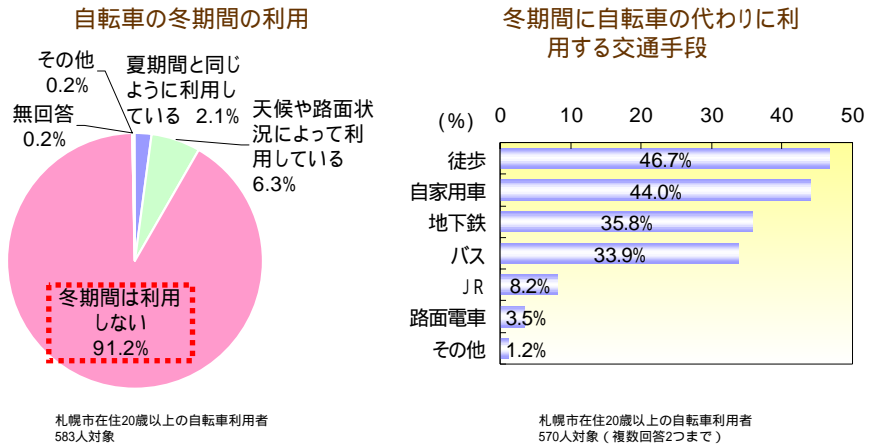
自転車を利用する理由



札幌市在住20歳以上自転車利用者  
583人対象（複数回答3つまで）

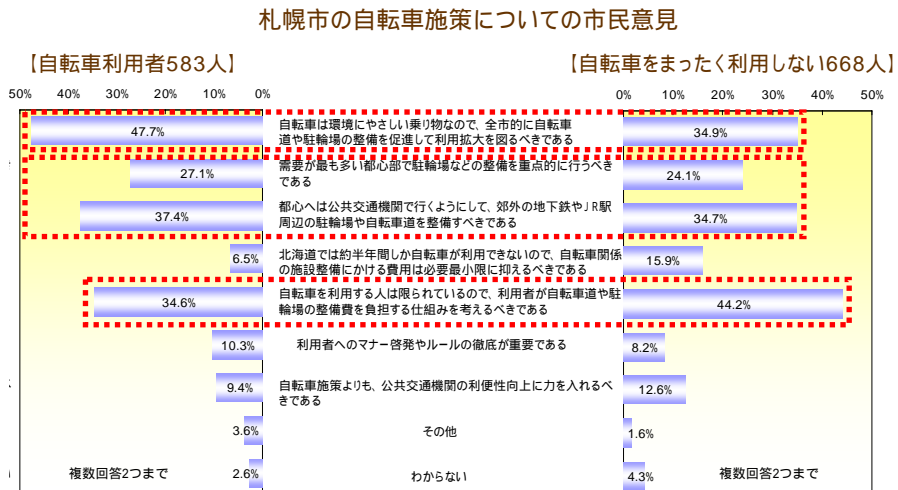
出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

利便性・健康維持・経済的であることを理由として自転車を  
利用している



出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

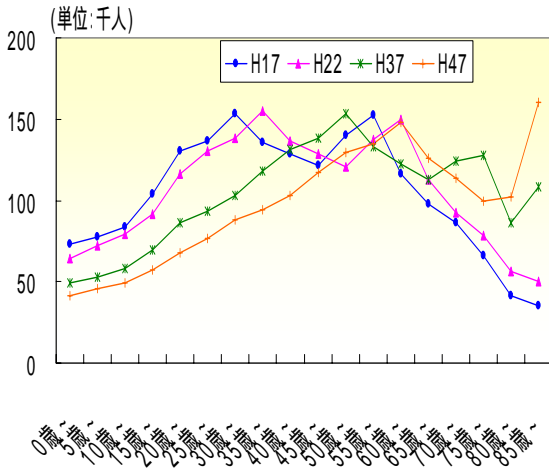
冬期間においては大半の利用者が自転車を利用せず、別の交通手段により移動している



出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

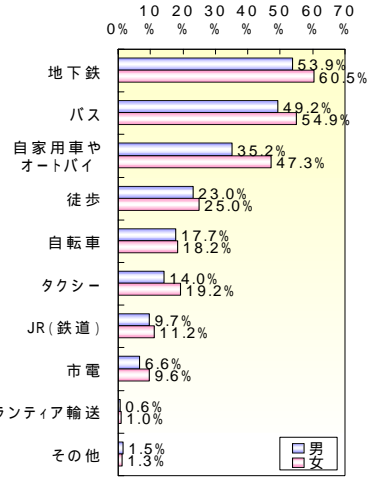
自転車道・駐輪場の整備促進といった要望が多い。また、施設整備に当たっては、受益者負担を求める要望が多い

5歳階級別人口の推移 (予測値)



出典: 「市区町村別男女5歳階級別将来人口推計 (国立社会保障・人口問題研究所)」

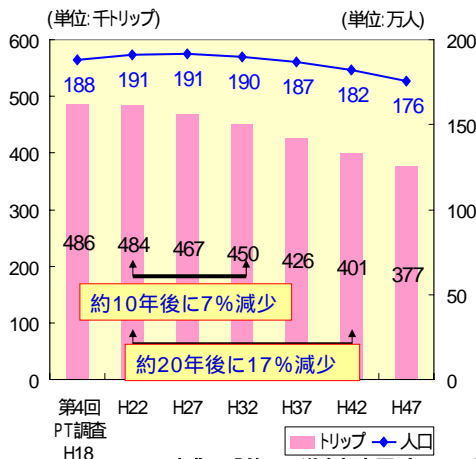
高齢者(65歳以上)の外出手段



出典: 「H19高齢社会に関する意識調査(札幌市)」

札幌市民65歳以上 (複数回答)

札幌市の将来自転車トリップ数予測値及び人口予測



将来トリップは「PT調査の5歳階級別人口あたり自転車利用トリップ」に「5歳階級別将来推計人口」を乗じ、これを総和し推計

出典: 「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」

高齢化が進むなか、自転車利用は減少に転じる可能性がある

主要な利用者イメージ

年齢層

15～24歳が約3割

理由

利便性・健康維持・  
経済的理由から

目的

主に通勤・通学時

移動経路

目的地へ直接移動する  
利用者が約8割

移動距離

5km未満が大半

ニーズ

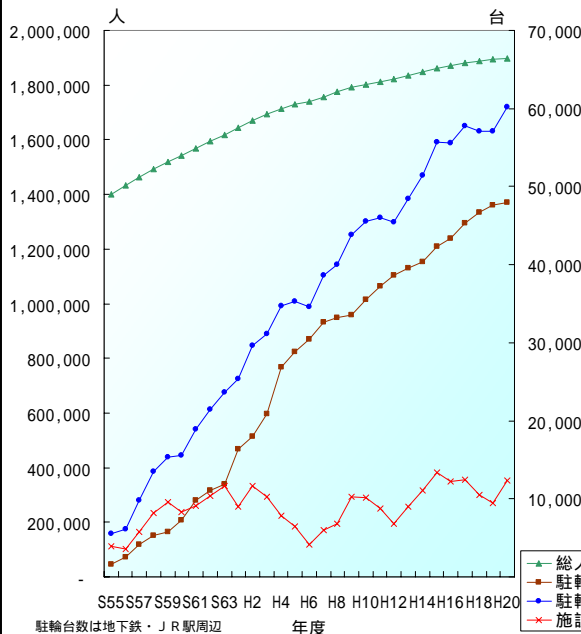
整備促進要望

受益者負担を考慮すべき

将来予測

自転車利用が減少  
する可能性あり

地下鉄・JR駅周辺の自転車駐輪台数と総人口の推移



人口の伸びに対し、  
駐輪台数は急増  
施設容量は需要に追  
いつかず、10,000台  
程度の不足

出典：「札幌市統計書」  
「自転車駐輪実態調査（札幌市）」

駅周辺の駐輪状況(手稲駅)の事例



駅に近接した自転車駐輪場に利用が集中  
駅から離れると利用率が低下

出典：「H19自転車駐車実態調査(札幌市)」



生産・輸入～撤去・廃棄状況(全国)



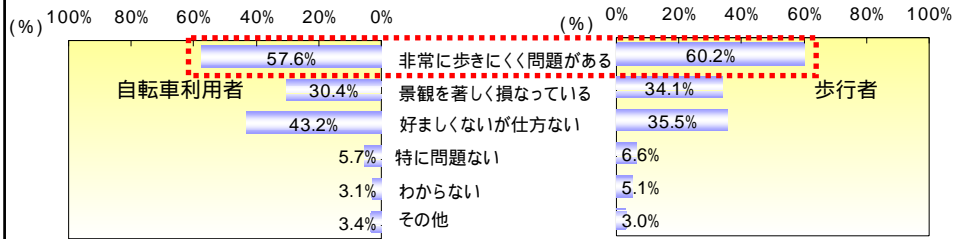
生産、輸入、販売はH18 (生産1,334,512台)(輸入9,339,172台)(販売3,924,321台)  
保有はH17 (86,647千台 推計値)  
撤去はH18 (撤去2,606,089台)  
返還及び廃棄はH18中に撤去されたうち、同年中に返還及び廃棄された台数(返還1,218,666台)(廃棄1,169,496台)  
その他はリサイクル、保管等

出典：「自転車統計要覧、自転車生産動態・輸出入統計〔(財)自転車産業振興協会〕」  
「内閣府 駅周辺における放置自転車等の実態調査」

全国における放置自転車の撤去台数は年間約261万台(H18)



地下鉄・JR駅周辺の駐輪場ではない歩道上(違法)駐輪について



複数回答2つまで  
自転車利用者  
583人対象

複数回答2つまで  
歩行者(自転車を利用しない)  
668人対象

出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

自転車利用者及び歩行者とも放置・違法駐輪は問題  
があると認識している

駅周辺における迷惑駐輪の実例  
(地下鉄菊水駅)



市民の声(駐輪関係代表例)

札幌駅周辺の**自転車駐輪場を無料**にして、**もっと使いやすいところに大きな駐輪場を作ってください。**

**駅周辺の放置自転車の有料化に大賛成**です。税金で駐輪場を作ることも必要ですが、**受益者負担**からいっても、**駅前のデパート等に客のための駐輪場を作らせる**よう、行政の働きかけをお願いします。

自転車利用者は**自分の利便性のことしか考えていない**。どこでも無理やり停めている。**もっと厳しく多くの自転車を撤去してください。**

JR札幌駅周辺などでは駐車禁止の標識が目立ち、その辺りに止めると、当然ながら自転車は撤去され、取り戻すにはなにがしかのお金を支払わなければならない。自転車はまるで悪者扱いだ。**エコロジーが叫ばれる昨今、ぜひ考え直してほしい**

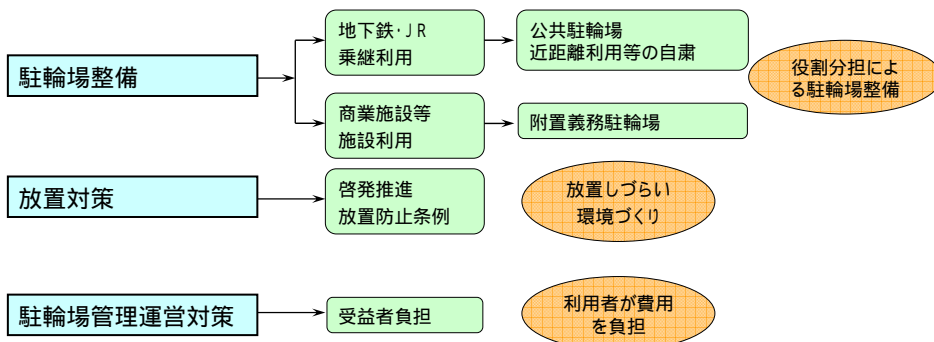
原文より主要部分抜粋、表記は原文のまま

出典：「市に寄せられた意見、要望等」

自転車等駐車対策マスタープラン (H12)

駐輪場整備、放置対策、駐輪場管理運営など、自転車等駐車対策のあり方についての基本計画を策定

基本的考え方



附置義務条例

商業施設等で大量の駐輪需要を生じさせる施設の新築及び増築時に駐輪場の設置を義務付け

条例

平成14年4月施行

整備状況

市内52箇所、4,272台

平成19年度末現在 建築確認受付済件数

条例の対象区域、原単位等

	条例で定める区域		
	駐車場整備地区 (都心部)	駐車場整備地区以外	
		商業地域	近隣商業地域
小売店舗	14.5㎡	4.5㎡	
銀行等	7.0㎡	-	
遊技場等(ばちんこ屋を除く)		14.0㎡	
ばちんこ屋		3.0㎡	

(対象施設面積/原単位)が20台以上となる場合に条例が適用され、設置を義務付

放置禁止区域と駐輪場有料化

景観の悪化や歩行の妨げを防ぐため放置禁止区域を指定。また、都心部では一定水準の駐輪場を整備し、即時撤去を実施。自転車利用者に適正な受益者負担を求めるため、札幌駅周辺の駐輪場を有料化

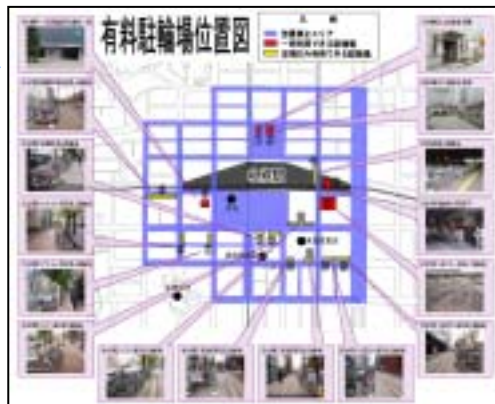
都市景観が著しく阻害又はそのおそれがあると認められる場所を「自転車等放置禁止区域」として指定(市内18か所)。

放置禁止区域では自転車等を放置すると撤去し、市の保管場所に移動(保管期間は2箇月)。

とくに路上駐輪の著しい札幌駅周辺では、一定水準の駐輪場整備を確保し、即時撤去を実施。

駐輪場整備や保管場所確保には、多大な財政支出を伴うことから受益者負担の原則に基づき、駐輪場利用者からの費用負担を求めH17から札幌駅周辺で駐輪場を有料化。

札幌駅周辺放置禁止区域と有料駐輪場



撤去される違法駐輪自転車



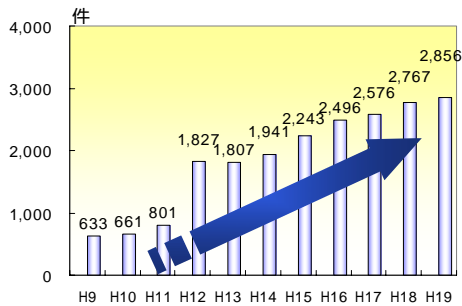
自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は**歩行者優先**で車道寄りを**徐行**
  - 歩道はあくまでも「歩行者優先」
  - 歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは、**一時停止**
  - ※「歩行」の定義は「歩行者の通行を妨げるおそれがある歩行者の通行」が優先されること。自転車の歩道通行は「歩行者優先」の原則。
- ④ 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並走の禁止
  - 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
- ⑤ 子供はヘルメットを着用
 

〈保護者の方へ〉  
平成19年の法律改正で、保護者が子どもにヘルメットをかぶらせる努力義務が設けられました。

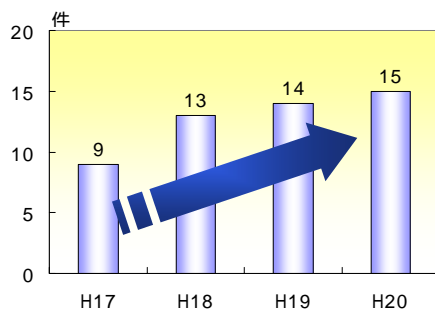
平成19年7月10日警察庁交通局交通対策本部決定

自転車対歩行者事故件数の推移 (全国)



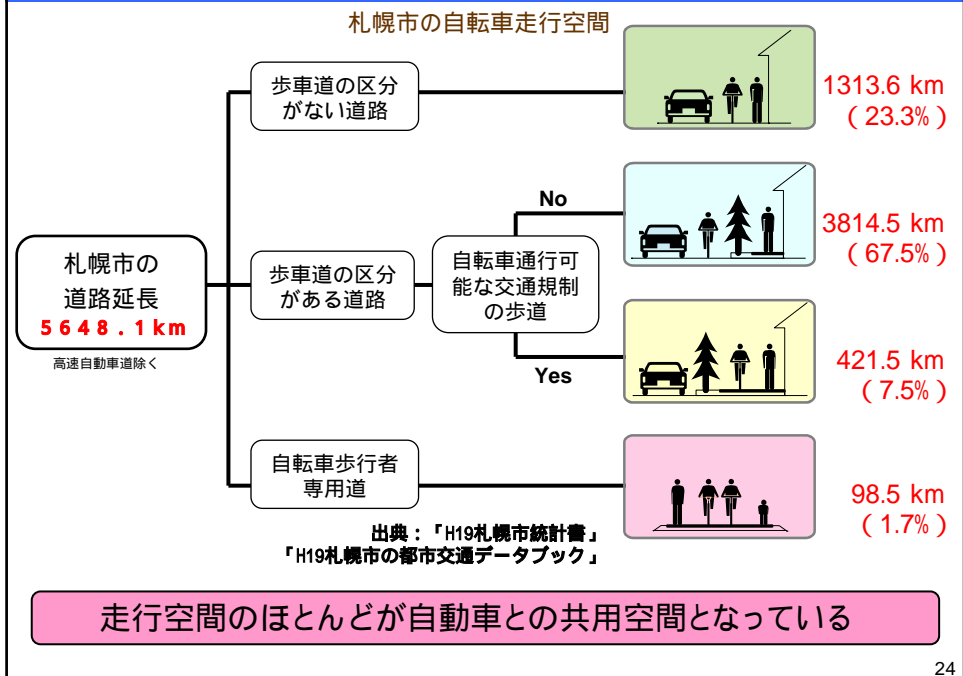
出典：「警察庁資料」

自転車対歩行者事故件数の推移 (札幌市)

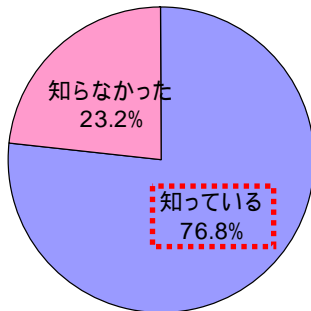


出典：「札幌市地域振興部区政課資料」

全国・札幌市ともに自転車対歩行者の事故が増加している

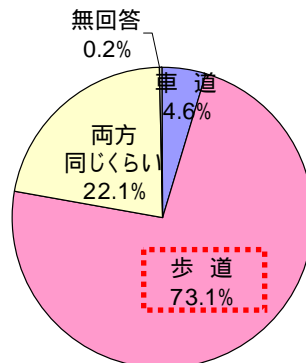


『自転車は歩道通行可の歩道を除き、原則的に車道の左端を通行する』ことについて



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

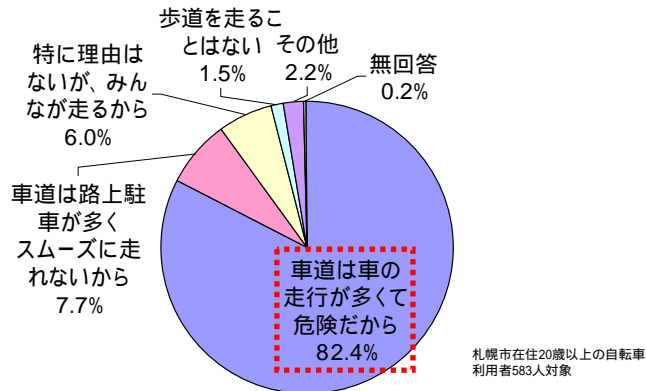
自転車で走行する場所



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

自転車で歩道を走行する時のおもな理由



出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

多くの自転車利用者は車道が危険との理由で歩道を走行

26

市民の声(走行空間関係代表例)

毎日、歩道上で自転車がものすごいスピードで横切り、とても危険な目に  
 あります。私は難病があり、ゆっくりしか歩けません。道路交通法が改  
 正されても自転車はどうどうと歩道の真ん中や内側を走っており、違法駐輪  
 も減らず、何も変わりありません。どうか歩行者が安心して歩ける歩道に  
 してください。

自転車が車道を走るのは、自動車の風圧を受けるのでとても危険だ。子ど  
 もや高齢者に限定することなく、すべての人が自転車の歩道走行ができる  
 ように札幌市から国に働きかけてほしい。

道路交通法が改正になってから車道を走るように心がけていても車道を  
 走ろうとすると路上駐車をしている車が多くて、走るのもままなりません。  
 自転車専用道路をぜひ作ってください。

街中では車道をもっと狭くし、自転車専用道や歩道に駐輪スペースをとっ  
 てほしい。タクシーが停まっているスペースを自転車道にすればいいので  
 はないか？

原文より主要部分抜粋、表記は原文のまま

出典：「市に寄せられた意見、要望等」

27

自転車通行環境整備のモデル地区を指定 (H20)

国土交通省と警察庁が共同で、自転車通行環境整備のモデル地区を指定し、事業を実施

札幌市内における整備箇所 札幌市厚別区 (JR厚別駅・新札幌駅周辺)  
 実施主体 北海道開発局札幌開発建設部、北海道警察、札幌市

【整備箇所】



【整備後 - 国道12号】



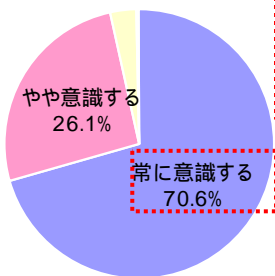
整備箇所	整備内容	自転車専用	歩行者専用
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●
厚別区厚別町	歩道・自転車道	●●●●●●●●	●●●●●●●●

5. 自転車利用マナー

5 - 1 自転車利用者及び歩行者の意識

自転車では歩道を走行する時の歩行者優先意識

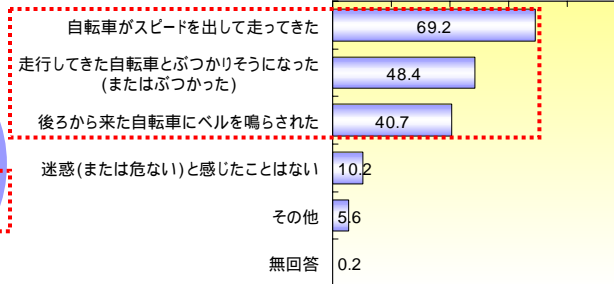
意識しない無回答  
 3.1% 0.2%



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

歩道歩行中に自転車を迷惑 (又は危険) と感じた経験

0% 20% 40% 60% 80% 100%



札幌市在住20歳以上の1253人対象 (複数回答)

出典: 「H19市政世論調査(札幌市)」

自転車利用者は歩行者優先意識があるものの、歩行者は自転車利用者に対し迷惑を感じている

市民の声(マナー関係代表例)

道路利用者(クルマ、自転車、歩行者)の中で、最も悪質であり、突出してルール違反しているのは自転車である。「車道を走ろう」と努力すらない自転車族にたいして、もっとプレッシャーをかけてください。

中心部では自転車で車道を走るのは困難です。ルールを守ろうとすれば市内中心部では自転車には乗れないことになるのではないのでしょうか。歩道でも車道でも自転車を利用することができる環境の整備をお願いします。

歩行者を気遣う気持ちがないまま自転車に乗っている人が多すぎます。今以上に、自転車に乗る人のマナーの広報・啓発に力を注いでください。

最近、車道を走る自転車を見かけることが多くなったが、車道は車道でも、その中央付近を走行したり、車の進行方向と逆方向に走って来る自転車も目立ちます。指導を強め、交通安全の徹底を図るべきだと思います。

原文より主要部分抜粋、表記は原文のまま

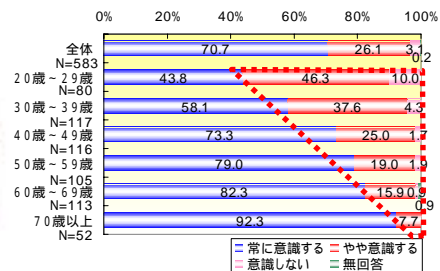
出典：「市に寄せられた意見、要望等」

自転車利用者のルール・マナー意識

【歩行者優先意識】



出典：「セーフティ自転車ライフ」



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

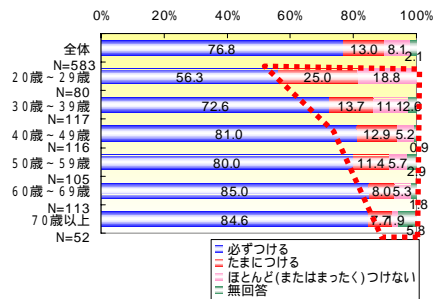


自転車利用者のルール・マナー意識

【夜間のライト点灯】



出典：「セーフティ自転車ライフ」



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

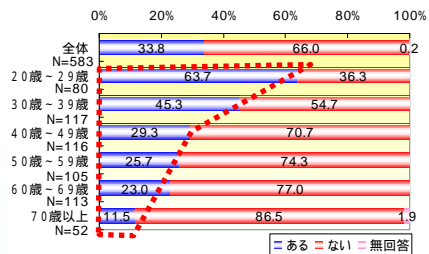
出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

自転車利用者のルール・マナー意識

【傘差し走行】



出典：「セーフティ自転車ライフ」



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

若年層においてルール・マナーに対する意識が低い

自転車のルール、マナー啓発に関する札幌市の取り組み

教育

自転車実技教室の実施及び自転車運転免許証の交付



小・中・高校生等に対する交通安全講話や出前講座の実施



広報

駐輪場の看板や地下鉄ポスターによる広報



中・高校生や市民に対する広報



啓発

自転車安全利用日の街頭啓発、街頭指導



6. 自転車の活用事例

都市型レンタサイクル

都市型レンタサイクルは、利用者が自転車を共用することで駐輪場に滞留する自転車を減らすことを可能とし、放置自転車の削減・駐輪場の効率的な活用・環境負荷の低減などを目的とした取り組み

都市型レンタサイクルのしくみ



## 6. 自転車の活用事例

### MOTTAINAIプロジェクト

不要になった自転車を「もったいない」の精神で(Mottainai)、貸し出し自転車(Cycle)として再利用し、貴重な資源を循環させて(Cycle)有効活用するレンタルサイクルプロジェクト

#### 特徴

貸し出しおよび返却をセルフサービス化。  
携帯電話によって貸し出しおよび返却手続き。  
低料金かつ近未来形のレンタルサイクルシステム。

#### 実施期間

2008年8月～11月

#### 実施主体

北海道大学工学部(運営事務局)

ステーション(北大構内3箇所)



出典: <http://i208-ep.eng.hokudai.ac.jp/mc2/index.php>

36

## 6. 自転車の活用事例

### モビリティカフェ

イベントの拠点『モビリティカフェ』を設置、『仮想レンタサイクル』、『公開ワークショップ』を行い、自転車利用の魅力と課題を札幌市民へ発信するイベント

イベントの拠点 モビリティカフェで  
展示・紹介



展示

紹介

#### 実施期間

平成20年10月10日(金)～11日(土)

#### 実施主体

産学研究グループ

情報  
発信

体験

乗り捨て自由な  
仮想レンタサイクルで実走行



公開ワークショップで  
自転車利用の魅力と課題を市民へ発信



出典: 「北海道モビリティカフェ  
結果報告」ほか

37

## 6. 自転車の活用事例

### ベロタクシー

ベロタクシーは自転車のタクシーで、事業コンセプトは『環境問題、高齢化社会問題、地域経済の活性化、雇用問題などの解決』など

日本では2002年に導入、現在は24都市で運行、札幌は2008年4月より5台で運行を開始

#### 実施主体

特定非営利活動法人



出典：『VELOTAXI札幌事業概要』

38

## 7. 国の動き

新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 最終レポート(骨子) H19.7

### これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて

#### 1. 背景

～ 歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

安心・安全な交通環境への  
ニーズの高まり

自転車事故の増加

自転車利用に対する気運  
の高まり

#### 2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分

自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

#### 3. 道路空間の再構築に向けた基本事項

人優先

バランス(歩行者・自転車・自動車)

パートナーシップ

#### 4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組み

国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが必要

走行空間の  
原則分離の推進

駐輪対策の  
着実な実施

ルールの周知徹底・  
マナーの向上

戦略的整備の  
速やかな展開

ネットワーク計画や目標  
を持った整備の促進

#### 5. 留意事項

利用促進 多様な自転車利用 路上駐車対策

39