

## 4-2-8 自転車

## (1) 自転車利用の現状と環境整備の考え方

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。

第4回道央都市圏パーソントリップ調査(平成18年度)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、都心部や駅周辺の地区では自転車利用者が増加しており、都心部では目的地への単独利用、JR・地下鉄の駅周辺では鉄道への乗り継ぎ利用が多い状況となっています。

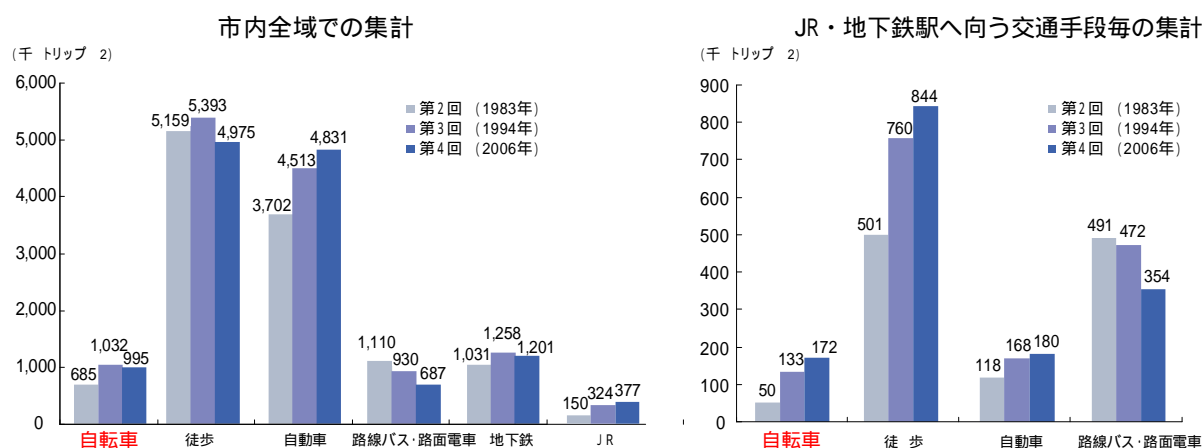
一方で、自転車利用者は冬期間において、その約9割が自転車を利用せず、別手段で移動しているといった、積雪寒冷地特有の利用実態も明らかとなっています。

今後、自動車に依存した生活から、目的に応じて公共交通機関・自転車・徒歩などの多様な交通手段を使い分ける生活の普及が求められる中で、自転車利用は、季節的な制約はあるものの、自動車の短距離利用にとってかわる可能性を秘め、健康増進、環境貢献といった効用も期待されています。

また、鉄道やバスなどの公共交通が、特定の場所を結ぶ線的な交通手段であるのに対して、自転車は、自由な方向への移動を可能にする面的な交通手段であり、公共交通や徒歩といった手段と連携しあうことができれば、人の移動性を格段に向上させる可能性があります。

このような特性を持つ自転車は、これからの札幌市のまちづくりにおいて、欠くことができない交通手段であるといえることから、公共交通機関を相互補完する移手段の一つと位置づけ、走行環境・駐輪環境の整備に加え、効果的にルール・マナーの周知・啓発を図り、安全な利用環境を実現していくことが重要となります。

今後については、平成23年5月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」に基づき、平成23年度末にはアクションプログラムを策定し、施策を実施していく予定です。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図4-40 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)

## (2) 走行環境

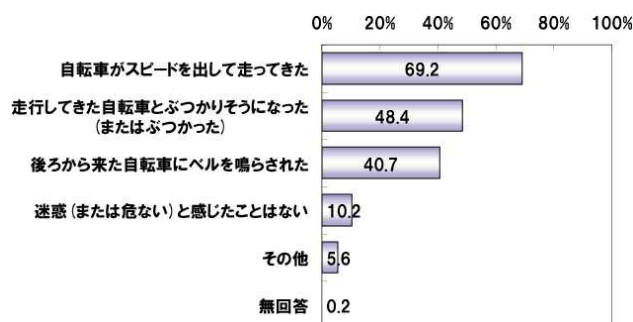
道路交通法では、自転車は原則として車道の左側を走ることとされていますが、スピードの速い自動車や大型車の接近に危険を感じることや、駐停車車両によりスムーズに走れないなど、自転車利用者がルールどおりに安心して車道を走ることができない状況となっており、実態として多くの自転車利用者は歩道を走行しています。

そのような中、ルール・マナーの欠如、走行空間が明確でないことなどが要因で、本来徐行すべき歩道上を日常的に自転車が走行している状況となっており、歩行者と自転車の接触事故が増加するなど、歩道環境の悪化を招いています。

今後は、歩道環境の改善を目的とし、歩行者・自転車・自動車それぞれが安全・安心に道路を利用できるよう自転車の走行空間を明確にするなど、交通特性や地域特性などを考慮した上で、都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めていくとともに、利用者に対してルール・マナーの周知・啓発を図っていくことが必要です。



歩行者と自転車が交錯する歩道



出典：2007年札幌市市政世論調査  
札幌市在住20歳以上の1,253人対象（複数回答）

図 4 41 歩道歩行中に自転車を迷惑（又は危険）と感じた経験

## (3) 駐輪環境

札幌市では主に地下鉄やJRへの乗継需要に対応するため、駐輪場の整備を進めており、現在までに約 48,000 台の施設容量を確保してきたところです。併せて、駐輪需要を発生させる建築物における駐輪場整備を促進するため、平成 14 年度に附置義務条例を施行し、主に小売店舗からなる商業施設などでその整備が進められています。

また、札幌市では、自転車の放置により都市環境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」として指定し、現在、地下鉄やJRの 18 駅周辺を放置禁止区域として指定し、さらに札幌駅周辺では、自転車利用者に適正な受益者負担を求めため有料化を実施しています。

しかしながら、現在、駅周辺での駐輪需要は約 60,000 台に達しているにもかかわらず、駅周辺が既に高度利用されていることや用地取得費・整備費が高額になるなどの要因で駐輪場の整備が需要に追いついていない状況にあります。附置義務条例による駐輪場については、新築・更新される建物のみが対象となることから、急速に整備が進まない状況にあることや適用建築物以外にも自転車の需要を発生させているものがあるなど、十分に需要に対応しきれていない一面もあります。

駐輪場の容量が不足していること以外にも、自転車利用者の意識として、有料地区で駐輪料金を負担したくない、駐輪場が目的地から離れているなどの理由から、結果的に歩道上など施設外に駐輪され、歩道環境や景観の悪化を招いています。

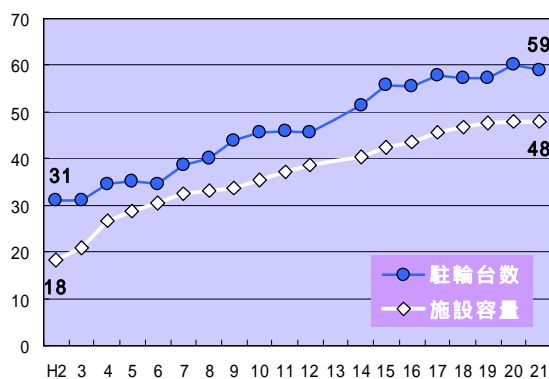
今後は、歩道環境の改善を目的とし、利用目的や地域特性などを考慮した上で、行政・市民・事業者がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策を推進していくことが必要です。

表 4-3 自転車駐輪場附置義務制度の概要

自転車駐輪場附置を義務付けている新築建物		
地区	適用建築物	設置台数
『駐車場整備地区』	< 小売店舗 > 床面積が 2,900 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 小売店舗 > 145 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< 銀行等 > 床面積が 1,400 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 銀行等 > 70 m <sup>2</sup> につき 1 台
『商業地域』 『近隣商業地域』 ( 駐車場整備地区以外 )	< 小売店舗 > 床面積が 900 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 小売店舗 > 45 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< 遊技場等 ( ぱちんこ屋除く ) > 床面積が 2,800 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 遊技場等 ( ぱちんこ屋除く ) > 140 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< ぱちんこ屋 >	< ぱちんこ屋 >
	床面積が 600 m <sup>2</sup> を超える建築物	30 m <sup>2</sup> につき 1 台



歩行の妨げとなる迷惑駐輪



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-42 JR・地下鉄駅周辺の駐輪台数と施設の容量