

札幌市自転車利用総合計画

平成 23 年（2011 年）5 月

札幌市

ごあいさつ

札幌は、気候が爽やかで平坦な地形も多く、自転車で走るのにとっても適した街です。

自転車は市民生活に必要な移動手段として定着していますが、残念ながら、歩行者からすると“自転車は怖くて危ない乗り物”という負のイメージを持ってしまうような利用実態も見受けられます。

歩行者や自転車の安全性が低下し、走行や駐輪に関する環境整備の要望やルール・マナー問題の指摘など様々な声が多く寄せられている状況を踏まえ、「自転車利用のあり方検討会議」を設立し、約1年に渡る議論を経て、平成22年4月に自転車利用に係る貴重な提言をいただきました。

今回の計画では、その提言を踏まえまして、今後10年先の、安全で快適に人が歩き、自転車が走っている街をイメージしながら、自転車を都市の移動手段としてしっかりと位置づけ、利用環境の改善に取り組んでいくことを示したものです。

利用環境の改善には行政が対応すべきことも多いのですが、市民や事業者が自ら解決できることも少なくないと考えています。これまでに私たちは、ごみ減量の問題などを共に考えながら、市民自治を実現してきました。

本計画の策定はゴールではなく、自転車の正しい使い方をみなさんと実行していくスタートに立ったといえます。一度にダイナミックに変えることは難しいと思いますが、市民・事業者・行政がそれぞれの立場で責任を自覚して、できること、できるところから着実に進めていくことが大切です。それが「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」につながると確信しています。

最後に、本計画に先立ち提言の取りまとめにご尽力いただきました「自転車利用のあり方検討会議」の各委員の皆様をはじめ、数多くの貴重なご意見をいただきました市民の皆様にご心からお礼申し上げます。

平成23年5月

札幌市長 上田文雄



目次

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

- 1-1 計画の背景と目的..... 1
- 1-2 計画の位置づけ..... 2
- 1-3 計画で定める内容（構成）..... 3

第2章 自転車利用の現況・課題

- 2-1 自転車と歩行者の交錯による安全性の低下..... 4
- 2-2 迷惑駐輪による歩行環境・景観の悪化..... 12

第3章 自転車を取り巻く動向

- 3-1 全国における自転車に関する動向..... 19
- 3-2 上位・関連計画における自転車の位置付け..... 25
- 3-3 札幌市における自転車に関する取り組み..... 28

第4章 計画の考え方

- 4-1 目標と基本方針..... 32
- 4-2 既存計画との関係..... 34

第5章 具体的な施策展開

- 5-1 具体的施策の方向性..... 36
- 5-2 重点地区..... 39
- 5-3 施策の体系..... 44
- 5-4 施策の内容..... 45
- 5-5 施策のスケジュール..... 62

第6章 おわりに～計画の推進にむけて～

- 6-1 推進体制・計画の評価..... 64
- 6-2 今後の進め方..... 67

巻末資料

- 1 用語の解説..... 68
- 2 自転車安全利用五則..... 71
- 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..... 72

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

1-1 計画の背景と目的

自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にも優しいことから、札幌市でも、通勤・通学、買物など、さまざまな目的で利用されています。しかしながら現状では、歩道上における迷惑駐輪や自転車と歩行者の事故の増加など、多くの課題も顕在化しています。

そこで札幌市では、様々な立場からの意見を集約し、今後の施策に反映させるため、平成 21 年 2 月に、有識者や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、約 1 年にわたる議論を経て、平成 22 年 4 月に「札幌市における自転車利用のあり方 提言」（以下、提言）を受けました。

このようなことから、提言の趣旨や、さらにこれまで実施した自転車に係る各種調査結果等も踏まえ、札幌市における現状での自転車問題の解消に向け、走行環境、駐輪環境、ルールやマナーなど、自転車に関する取り組みを総括した「札幌市自転車利用総合計画」を策定しました。

1-2 計画の位置づけ

札幌市のまちづくりに係る自転車交通のあり方については、札幌市の将来像を示す「第4次札幌市長期総合計画」やまちづくりの基本となる「札幌市都市計画マスタープラン」、都心部の交通問題の解消を目的とした「さっぽろ都心交通計画」などにおいて、基本となる考え方が示されています。

また、有識者や市民委員で構成される「自転車利用のあり方検討会議」より、約1年にわたる議論を経て、平成22年4月に「札幌市における自転車利用のあり方」として自転車利用に係る方向性が示された提言を受けました。

本計画は、これら札幌市の上位計画における考え方と連携・整合し、「札幌市における自転車利用のあり方」の趣旨を踏まえ、主に自転車を取り巻く課題解消に取り組むため、札幌市全域を対象とした自転車利用環境の基本となる計画を策定するものです。

計画期間は、2011年度（平成23年度）～2020年度（平成32年度）の10年間とし、具体的な取り組みの詳細については、平成23年度に策定予定のアクションプログラムの中で取りまとめを行います。

なお、自転車に係る施策は、期間を区切らず継続的に実施するものや様々な検討や調整を行った後に実施するものがあり、本計画では、これら10年の計画期間内では実現が容易ではないと考えられる構想段階の検討項目についても併せて記述します。

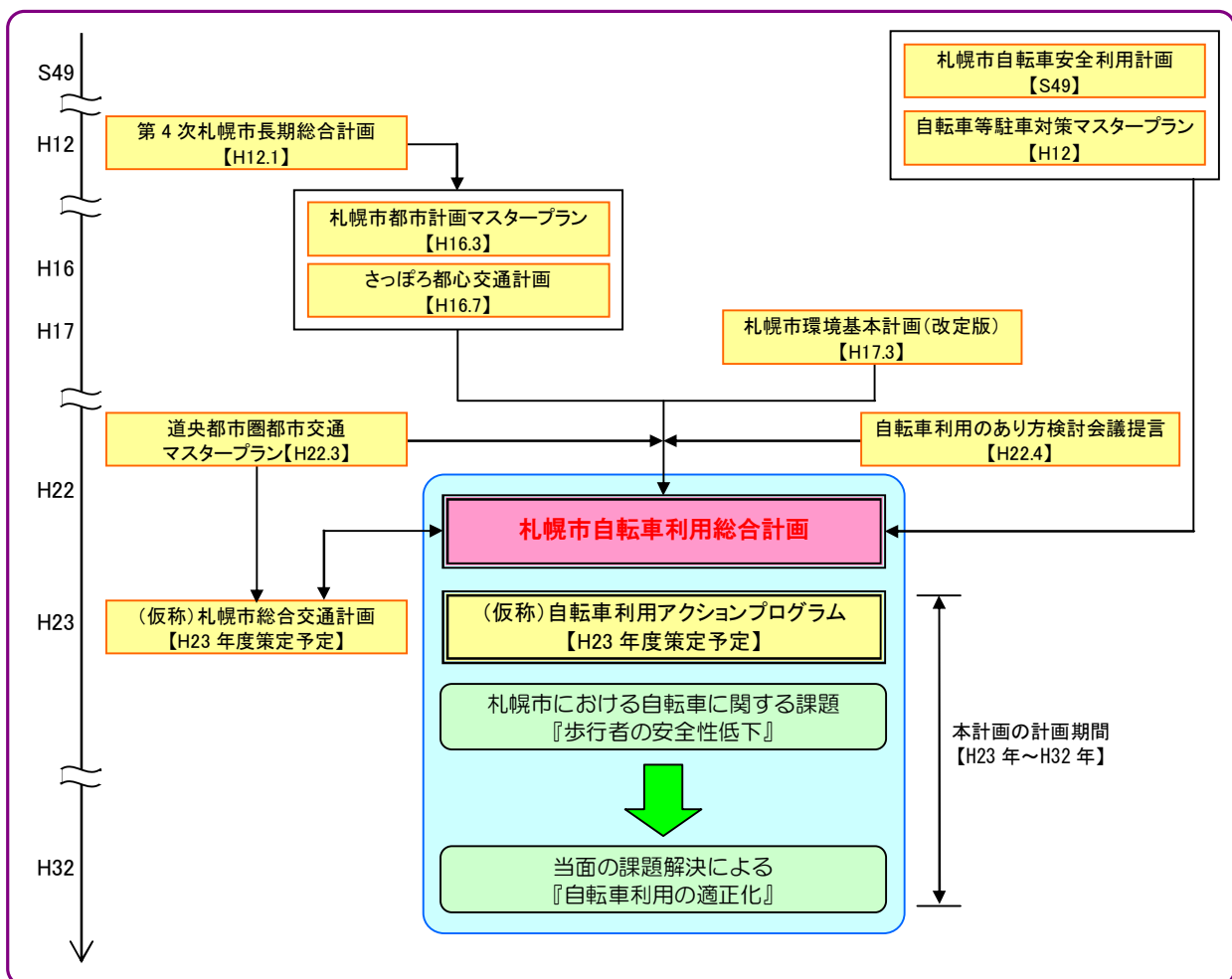


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画で定める内容（構成）

札幌市自転車利用総合計画は、下記の6つの章で構成しています。

第1章では、計画の背景・目的や計画の位置づけを、第2章では、自転車利用の現状と課題を、第3章では、全国的な自転車に関する動向や札幌市の上位関連計画における自転車の位置づけ及び札幌市におけるこれまでの取り組みを整理しています。

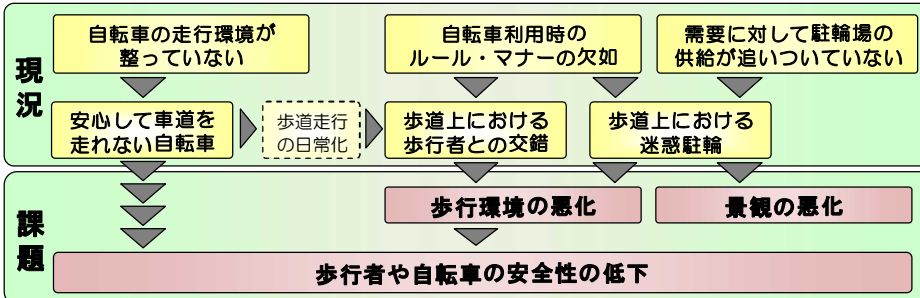
第4章では現状等を踏まえた計画の基本的な考え方、目標、基本方針を設定し、取り組むべき施策の具体的な方向性について述べています。第5章では、具体的な重点施策を提示し、第6章では、施策を展開するための体制や計画の検証方法について示しています。

第1章 はじめに

- 計画の背景と目的、上位計画及び提言に基づく計画策定
- 課題解消に向けた計画

第2章 自転車利用の現状・課題

- 走行環境、駐輪環境、ルール・マナーに係る自転車利用の現状・課題
- 自転車利用環境の向上による歩行者環境改善の必要性



第3章 自転車を取り巻く動向

- ・全国における自転車に関する動向
- ・上位関連計画における自転車の位置づけ
- ・札幌市における自転車に関する取り組み

第4章 計画の考え方

目標：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

基本方針

- ◆人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善
- ◆交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築
- ◆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

第5章 具体的な展開方策

自転車走行空間の明確化

総合的な駐輪対策の推進

ルールやマナーの効果的な周知と啓発

図 1-2 計画の構成

第2章 自転車利用の現況・課題

自転車は、道路交通法では、軽車両として扱われ、車道と歩道の区別がある道路では、原則、車道の左側を走行することとなっています。また、携帯電話や傘を使用しながらの走行等についても禁じられています。しかし、利用者の中には、そういった自転車利用に関するルールを守らず、歩道上などにおいて、危険な走行をしている場合があります。

また、自動車のドライバーも、自転車の車道走行に対する配慮が足りないこと等から車道の左側を走行する自転車にクラクションを鳴らすといった場面も見受けられます。

駐輪場については、鉄道駅の乗り継ぎ需要への対応として、駅周辺に整備を進め、民間施設の新築・更新時には、附置義務条例に基づく整備も進んでいます。しかし、都心部や駅周辺では、未だ、歩道上の迷惑駐輪が多く、特に、都心部については、駐輪場整備が十分ではありません。

歩道上の迷惑駐輪は、歩行の妨げになるばかりではなく、車いす・ベビーカーの通行や、点字ブロックを隠すことで視覚障がい者の方の通行も阻害するなど、自転車の横転による怪我や緊急時の避難の支障要因にもなります。また、乱雑な駐輪はまちの景観の悪化につながっています。

このような利用実態は、歩行者や自転車の安全性を著しく低下させていることから、安全な自転車利用環境の確立は、札幌市における喫緊の課題であると考えています。

2-1 自転車と歩行者の交錯による安全性の低下

(1) 自転車の走行に係る基本ルールと道路の現状

- ・道路交通法では、自転車は車道の左側通行が原則です。ただし、自転車の安全通行を目的として、歩道通行も、例外的に認められています。【①】
- ・また、道路構造や交通規制による自転車の走行場所は道路毎に異なっています。【②】

【①道路交通法における自転車の走行ルール】

◎車道通行の原則

- ・歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、または歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。(道路交通法第17条第1項)
- ・道路の中央から左の部分を通行しなければならない。(道路交通法第17条第4項)
- ・車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、道路の左側端に寄って、当該道路を通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)

◎普通自転車の歩道通行に関する規定

- ・以下の場合には、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

- ①道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき（歩道通行可を示す標識等があるとき）
- ②当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき
- ③車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

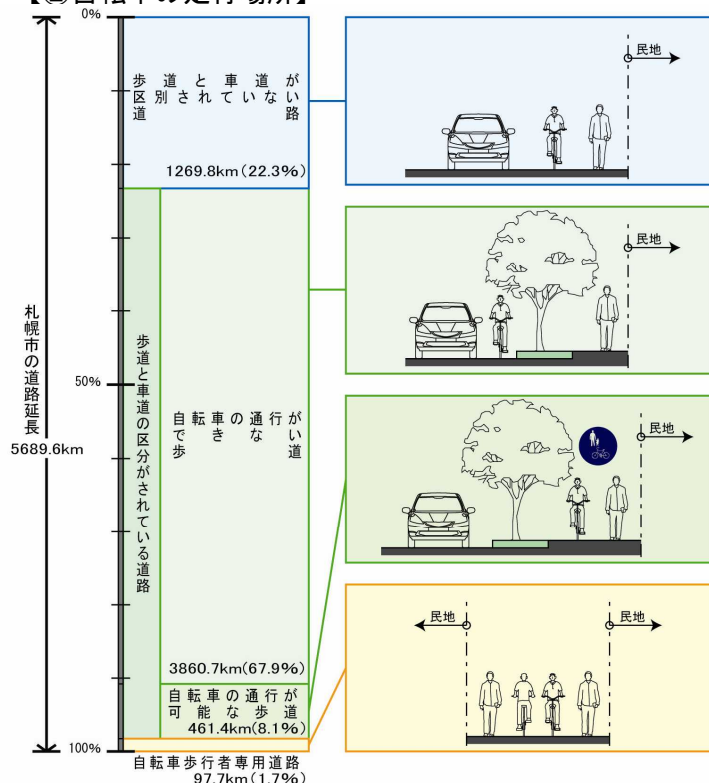
(道路交通法第63条の4第1項)

◎歩道における通行方法

- ・歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。

(道路交通法第63条の4第2項)

【②自転車の走行場所】



出典：H21 札幌市統計書、
H21 札幌市の都市交通データブック

※道路延長は、高速自動車道を除く

図 2-1 札幌市における
自転車走行場所の区分

(2) 車道環境

自転車利用者が自転車走行ルールを正しく認識していないこと、自転車の走行場所があいまいなこと、自動車ドライバーの自転車の車道走行に対する配慮が足りないことなどから、自転車が安心して車道を走行できない状況が生じています。

- ・車道では、スピードの速い自動車・大型車の接近や車道左側に自動車が駐停車している場合があり、中には自転車が車道を走ることに対する配慮の足りないドライバーもいます。【③】
- ・その結果、車道を危険と感じる自転車利用者が多く、現状では自転車が安心して車道を走れない環境になっているといえます。【④】

【③自転車車道走行しづらい状況】

- ・駐停車車両が自転車の車道走行の妨げとなっている場合や、車道の左側に十分なスペースがなく、車道を走行することが危険な道路も存在します。その結果、狭い歩道であっても、自転車が走行することになり、歩行者の安全性を低下させています。



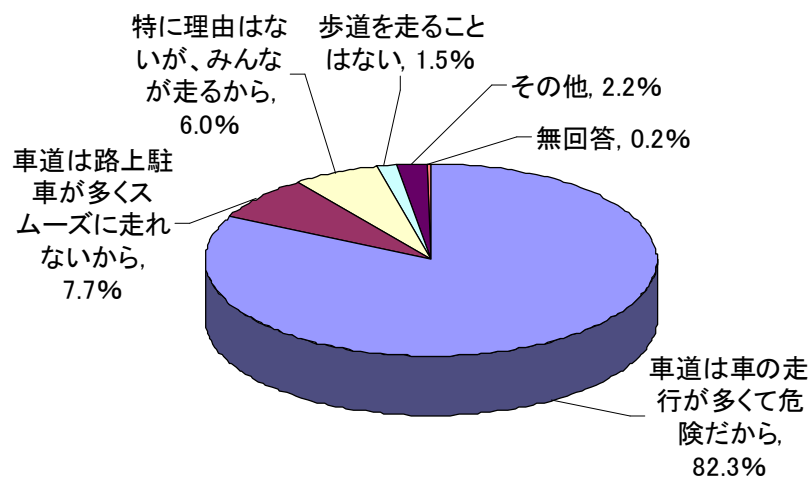
※自転車が駐停車車両を避けて走行



※自動車の交通量が多く、路肩が狭い

【④車道を危険と感じている自転車利用者】

- ・約8割の人が、自転車で歩道を走る理由として、「自転車で車道を走行しようとする時に危険だから」と回答しています。



資料：H19 市政世論調査

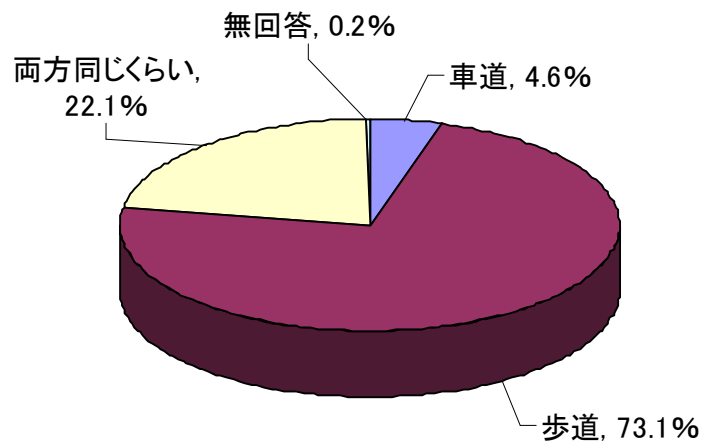
図 2-2 自転車で歩道を走る主な理由

(3) 自転車の歩道通行の日常化

- ・車道は安心して走れないという認識から、自転車利用者の多くが歩道を走行している状況となっています。【⑤】

【⑤日常的に歩道を通行する自転車】

- ・自転車で走行する場所として、70%以上の方が「歩道」と回答しています。



資料：H19 市政世論調査

図 2-3 自転車で走行する場所

<歩道上を走行する自転車>

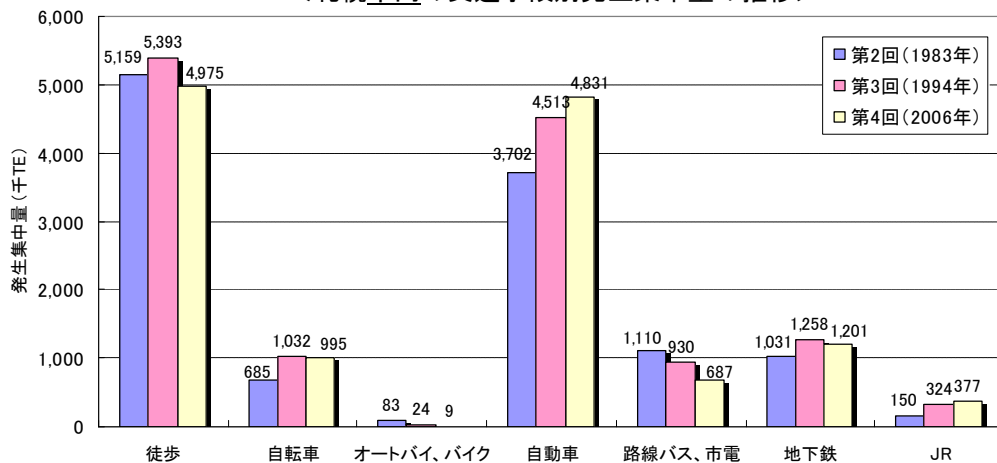


(4) 都心部及び駅周辺における自転車の増加

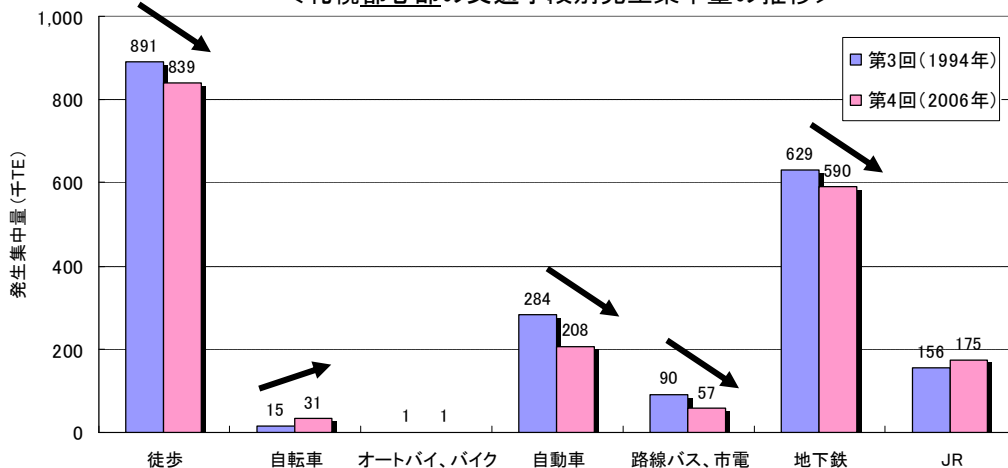
・自転車利用者数（発生集中量）は、市内全域ではほぼ横ばいですが、都心部や駅周辺では増加する傾向にあります。【⑥】

【⑥都心部及び駅周辺における自転車の増加】

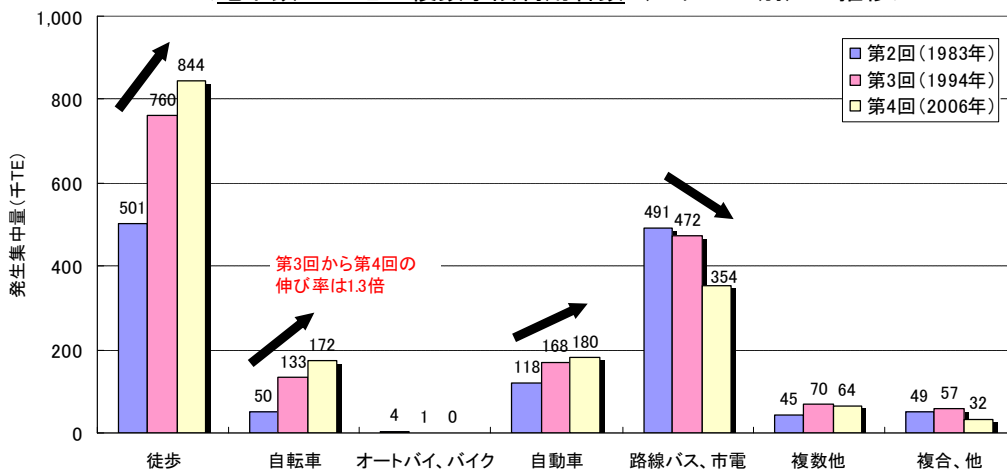
＜札幌市内の交通手段別発生集中量の推移＞



＜札幌都心部の交通手段別発生集中量の推移＞



＜地下鉄・JRとの複数手段利用者数（パターン別）の推移＞



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 2-4 交通手段別発生集中量（利用者数）の推移

(5) ルール・マナーを守らない自転車利用者の存在

・歩道を走行する時に歩行者優先を意識しない、傘差し運転の経験があるなど、ルールを守らない、マナーを十分に認識していない自転車利用者の割合は、若年層ほど高くなっています。
【⑦】

【⑦ルールやマナーを守らない一部の自転車利用者】

- ・自転車利用者の「歩道を走るときの歩行者優先の意識」についてみると、「常に意識する」と回答した人は約7割であり、残り約3割の人は“常に意識しているわけではない”という結果になっています。
- ・年齢別にみると、若い世代ほど歩行者優先の意識が希薄となる傾向にあり、20～29歳の若年層では「常に意識する」と回答した人の割合が半数以下（43.8%）になっています。

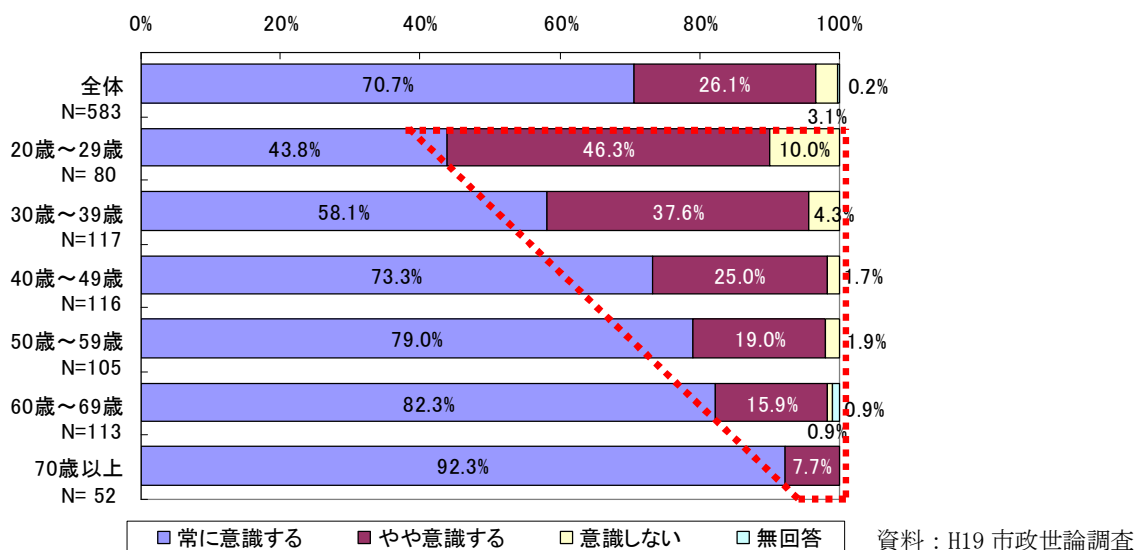


図 2-5 年齢別の歩行者優先の意識

- ・自転車利用者の「自転車走行時に傘を差して運転した経験の有無」についてみると、3割強がしたことが「ある」と回答しています。
- ・年齢別にみると、若い世代ほど傘を差して運転をした経験が「ある」と回答した人の割合が高くなっており、20～29歳の若年層では6割以上を占めています。

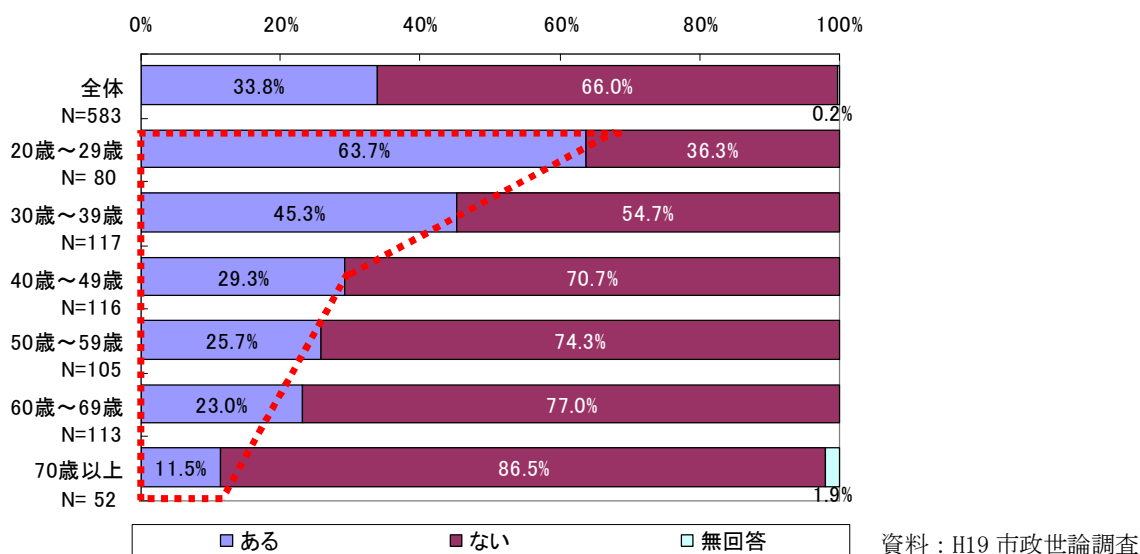


図 2-6 年齢別の自転車走行時に傘を差して運転した経験の有無

(6) 自転車と歩行者の交錯による歩行者安全性の低下

- ・自転車と歩行者の交錯による接触・衝突や自転車を迷惑（又は危険）と感じるなど、歩道上の安全性が低下し、歩行者が安心して歩けない状況となっています。【⑧】
- ・また、自転車対歩行者事故の死傷者数が増加しており【⑨】、自転車が関係する事故の割合も増加傾向にあります。【⑩】

【⑧安心して歩道を歩けない状態】

・歩行者は、「自転車がスピードを出して走行してきたとき」、「自転車との接触の危険があるとき」、「後ろから来た自転車にベルを鳴らされたとき」などに歩行者は迷惑（又は危険）を感じています。

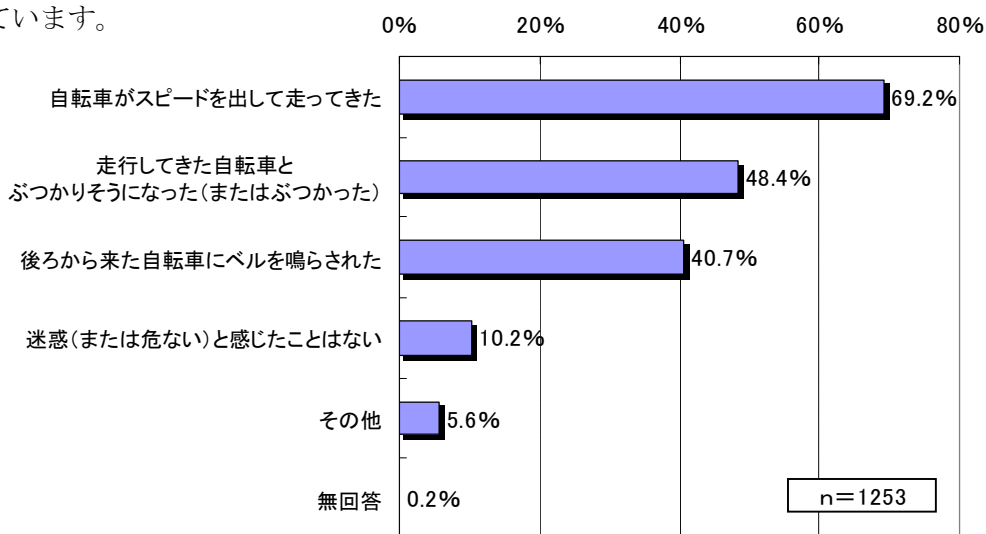


図 2-7 歩道歩行中に自転車を迷惑（又は危険）と感じた経験

【⑨自転車対歩行者事故の発生状況】

- ・自転車対歩行者の事故による死傷者数は、年々増加している状況にあります。
- ・自転車対歩行者の事故の半数以上は歩道上で発生している状況にあります。

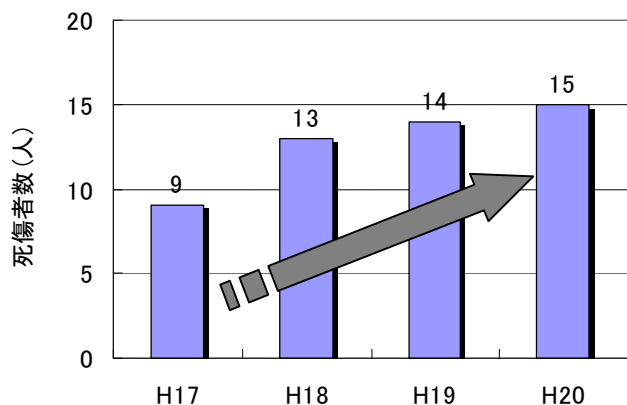


図 2-8 自転車対歩行者事故の死傷者数の推移

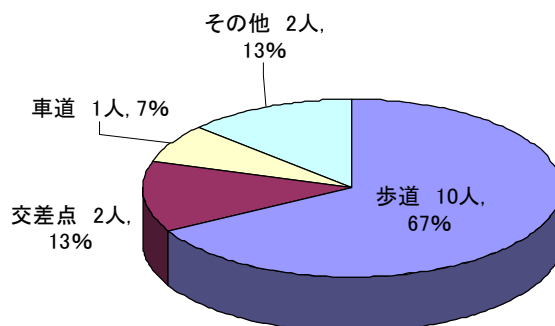


図 2-9 自転車対歩行者の事故の発生位置

【参考：自転車対歩行者の重大事故の発生事例】

- ・ルールやマナーを十分に意識していない自転車利用による自転車対歩行者の重大事故が、全国的に発生しています。

(事例 1)

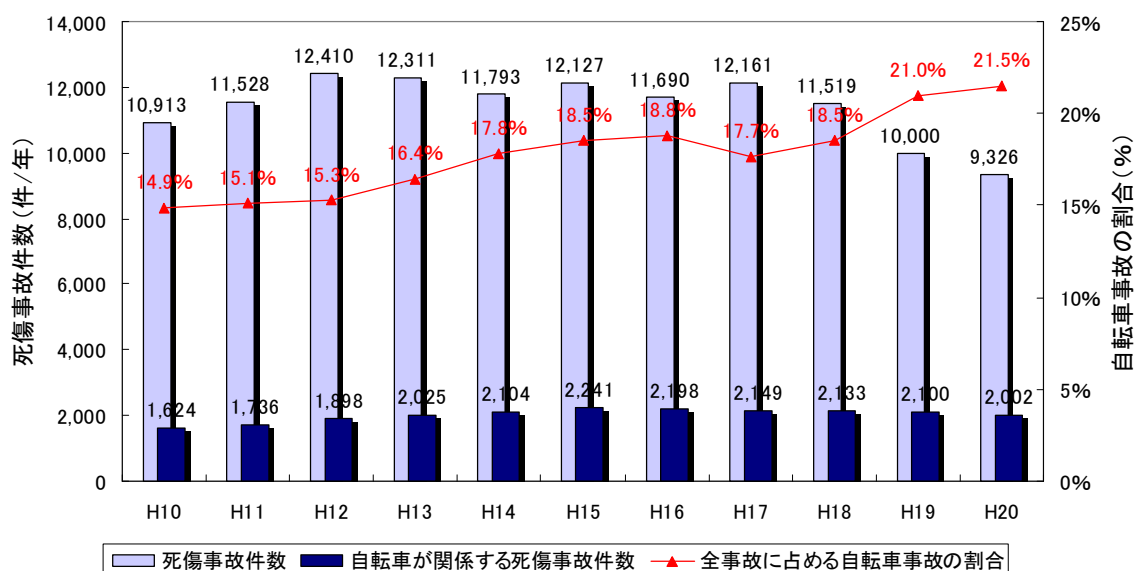
- ・平成 21 年 10 月 24 日の夕方、札幌市白石区内の市道で、歩道を歩いていた 85 歳の女性に対し、後方から進行してきた 15 歳の少年が運転する自転車が衝突する事故が発生した。女性は転倒した際に頭部を強打し、近くの病院に収容され、2 日後に脳挫傷で死亡した。現場は自転車の進行方向に向かって緩やかな下り坂となっていた。

(事例 2)

- ・平成 19 年 10 月 5 日深夜、愛知県新城市平井の市道で、犬の散歩をしていた 67 歳の男性に対し、対向してきた 17 歳の少年が運転する自転車が衝突する事故が発生した。男性は頭部強打などが原因で死亡した。現場は自転車の進行方向に向かって緩やかな下り坂となっていた。

【⑩自転車関連事故割合の増加】

札幌市における交通事故全体の死傷事故件数・死傷者数は、平成 17 年以降大きく減少傾向にあるものの、自転車に関係する死傷事故件数は微減にとどまっており、結果として全事故に占める自転車事故の割合が増加しています。



資料：北海道警察資料

図 2-10 札幌市内における全事故に占める自転車事故の割合の推移

2-2 迷惑駐輪による歩行環境・景観の悪化

(1) 都心部や駅周辺における駐輪場の不足

- ・札幌市では、公共交通機関の乗継需要のために駅周辺において駐輪場の整備を進め、現在までに約 48,000 台の施設容量を確保しております。しかしながら、駐輪台数もさらに増加し、駅周辺では約 59,000 台の駐輪需要があるため、駐輪場不足は解消していません。【①】
- ・都心部では、札幌駅周辺を中心に公共駐輪場の整備を進めてきましたが、大通・すすきの駅周辺では、十分な整備が進んでいません。【②】

【①駅周辺における駐輪場の不足】

- ・地下鉄・JR 駅周辺における自転車の駐輪台数と施設容量の推移の通り、駅周辺における駐輪場整備を着実に進めており、平成 11 年からの 10 年間で約 1 万台分の駐輪場を整備しています。
- ・しかしながら、駐輪台数も同 10 年間で約 1.3 万台増加しており、平成 21 年では、依然として駐輪需要に対して約 1.1 万台分の駐輪施設が不足している状況にあります。

- ・市内駅周辺の施設容量：H11 年度調査 37, 237 台→H21 年度調査 47, 830 台
- ・市内駅周辺の駐輪台数：H11 年度調査 46, 018 台→H21 年度調査 59, 084 台

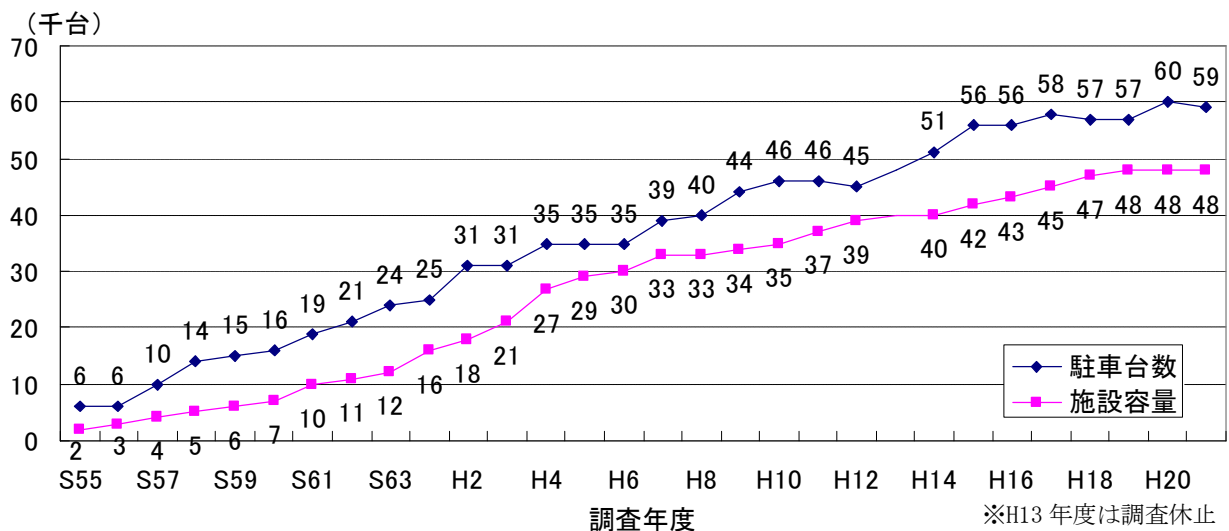


図 2-11 地下鉄・JR 駅周辺の自転車駐輪台数と施設容量の推移

【②都心部における駐輪場の不足】

- ・都心部全体では、9,752 台の駐輪台数に対して、施設容量は 5,352 台にとどまっており、4,400 台分の駐輪施設が不足しています。
- ・エリア別の駐輪台数と施設容量をみると、札幌駅周辺（北 8 条通～北 4 条通）以外では駐輪場がほとんどなく、大通北（北 4 条通～北大通）、大通南（北大通～月寒通）では、駐輪台数が施設容量を大きく上回っている状況です。

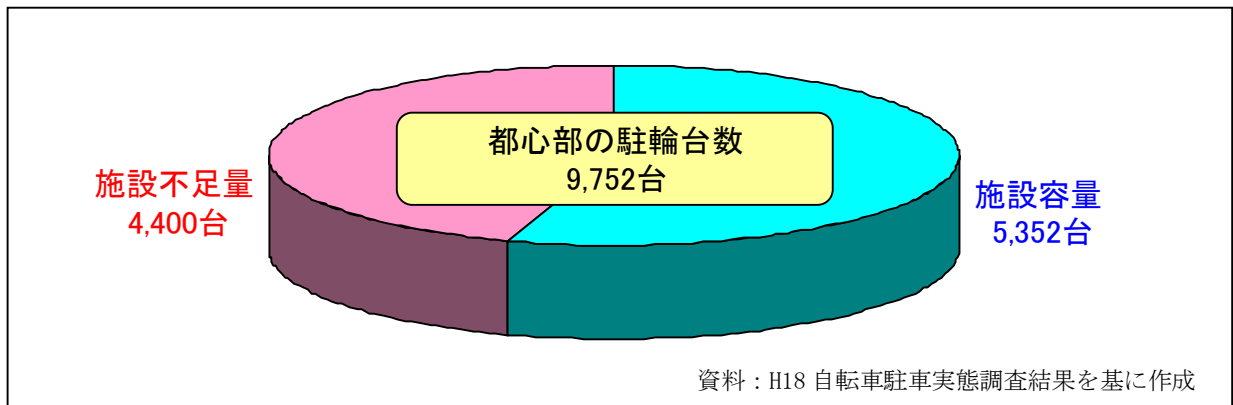


図 2-12 都心部全体における駐輪需給バランス

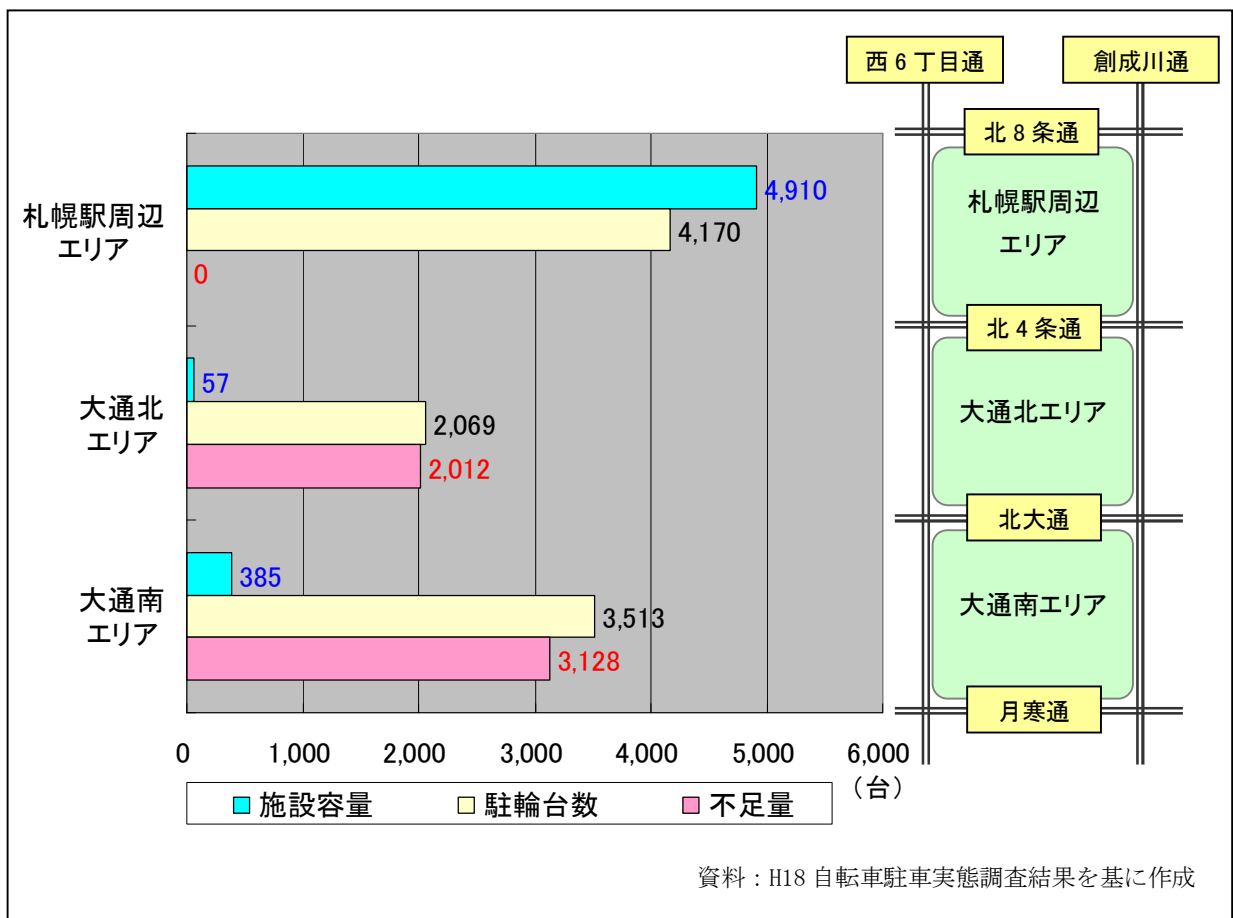


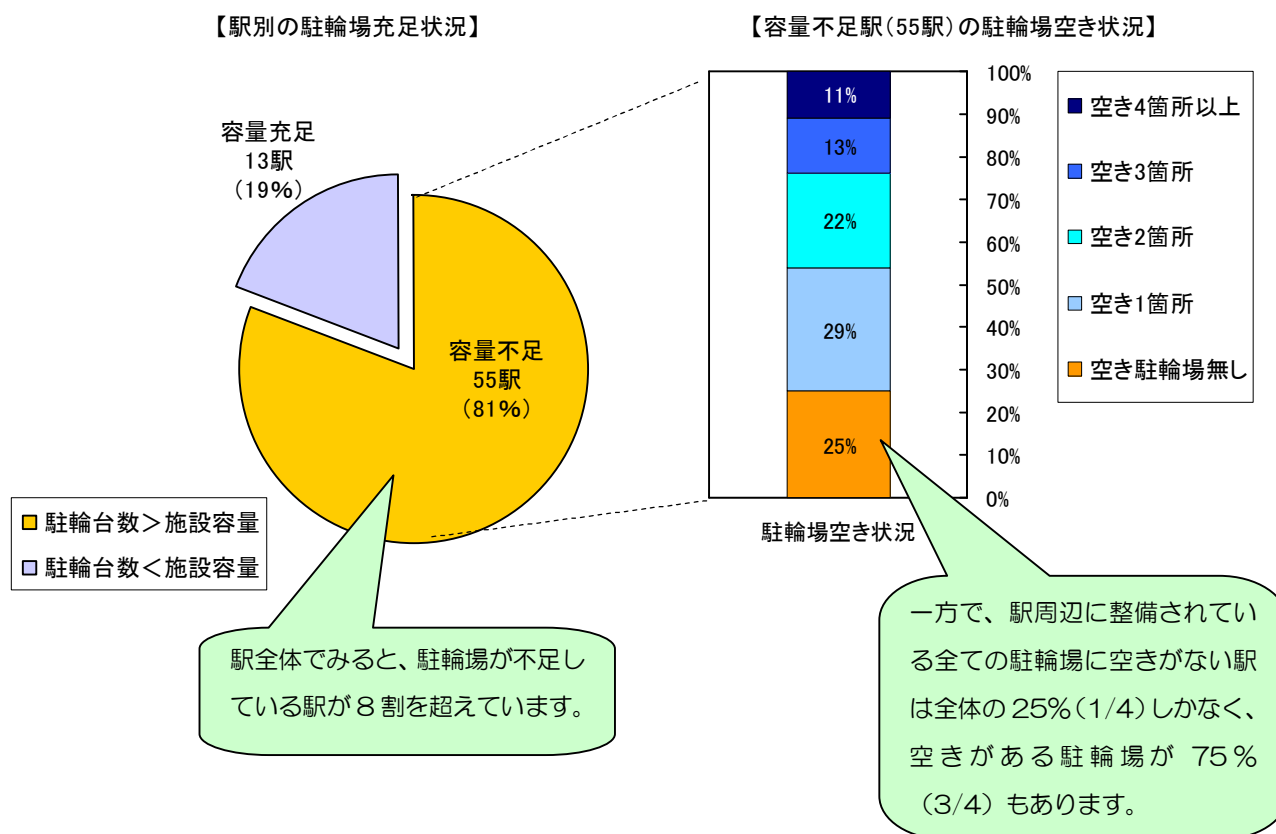
図 2-13 都心部におけるエリア別駐輪需給バランス

(2) 利用率の低い駐輪場の存在

- ・十分な台数の駐輪場が整備されている場合でも、「料金を負担したくない」、「目的地から離れている」などの理由により、駐輪場が利用されず、歩道上に駐輪している場合があると考えられます。【③】【④】

【③空いている駐輪場が利用されていない】

- ・地下鉄と JR を合わせた市内 68 駅のうち 55 駅では、駅全体の駐輪台数が施設容量を上回っています。
- ・このうち、1 箇所以上、空きのある駐輪場がある駅は 75% となっており、それらの駐輪場は自転車利用者のニーズに合わず、有効利用されていない状況にあります。



資料：H20 自転車駐車実態調査

図 2-14 駅における駐輪場充足状況と容量不足駅の駐輪場空き状況

【④目的地から遠い駐輪場が利用されていない】

- ・ 駅からの距離が 150m 以内の駐輪場では利用率が 100% を超えている一方で、駅からの距離が 150m 以上の駐輪場では利用率 100% 未満となっており、駅や目的地から離れ過ぎた駐輪場は利用されにくい状況となっています。

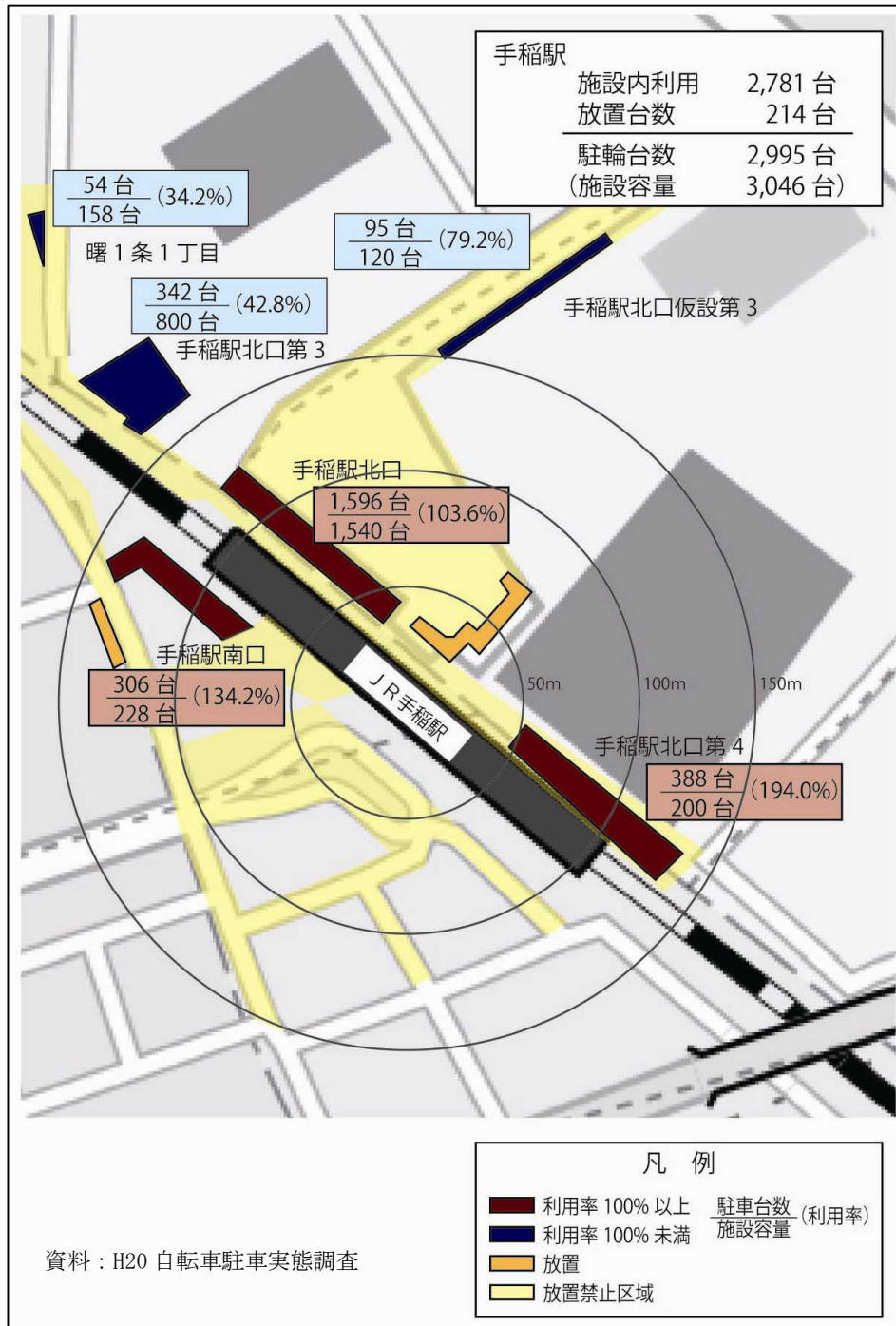


図 2-15 JR 手稲駅周辺の距離帯別の駐輪状況

(3) 迷惑駐輪による歩行環境や景観の悪化

- ・駐輪場の不足や不十分な案内、一部の自転車利用者がルールやマナーを十分に認識していないことなどにより、都心部や駅周辺において、歩道上での迷惑駐輪が発生しています。
- ・迷惑駐輪により、歩行環境が悪化し、また、景観も損なうこととなるため、良好な都市環境の形成に影響を及ぼしています。【⑤】

【⑤迷惑駐輪による歩行環境や景観の悪化】

- ・市民からは、歩道上の違法駐輪は「非常に歩きにくく問題がある」、また「景観を著しく損なっている」と認識されています。

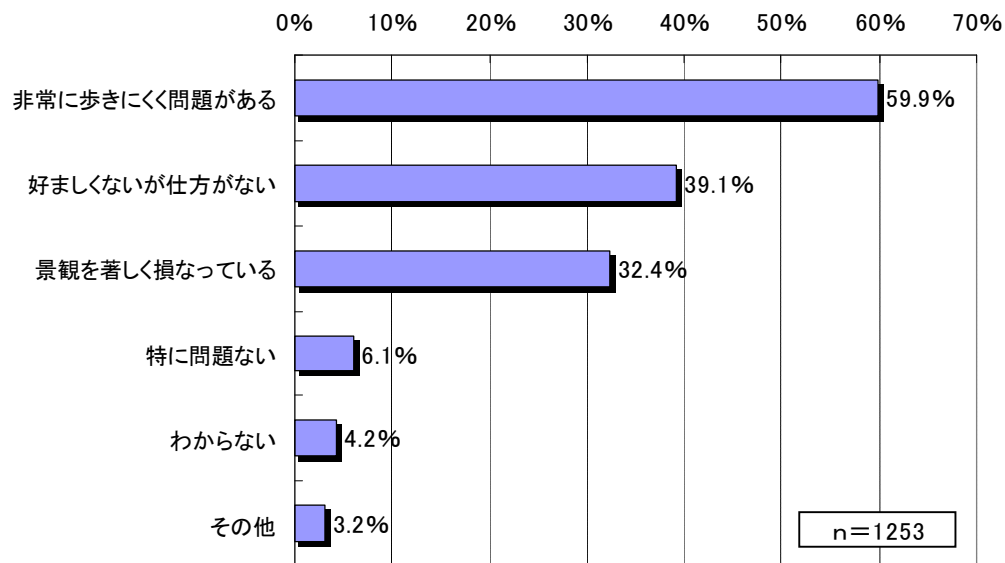


図 2-16 歩行者からみた歩道上の違法駐輪についての認識

<歩行の妨げとなる迷惑駐輪>



<都市景観を悪化させる迷惑駐輪>



(4) 放置自転車の撤去・処分

- ・道路上に放置された自転車は、「札幌市自転車等の放置の防止に関する条例」（以下、放置禁止条例）に基づき、市内全体で年間約 2.3 万台が撤去され、そのうち約 1.7 万台（全体の約 7 割）は引き取られずに処分されています（平成 20 年度）。【⑥】
- ・つまり、市税により引き取られない自転車を撤去・処分しており、市民全員で毎年その費用を負担していることとなります。

【放置自転車対策の現状】

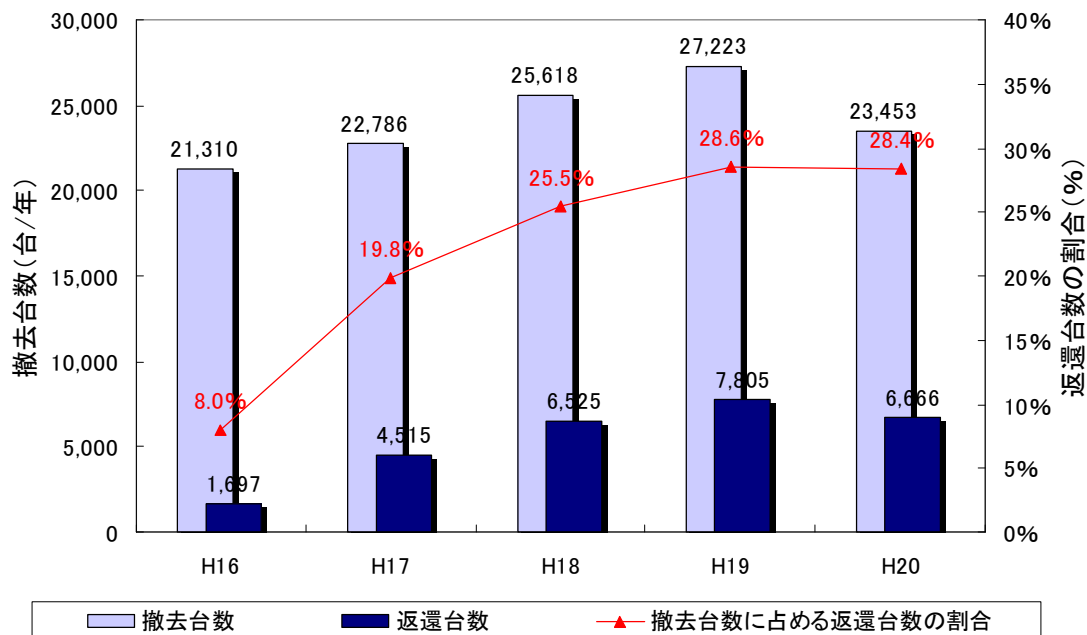
- ・駅周辺の路上等に放置される自転車に対処するため、昭和 60 年度から、乱雑に放置されている自転車が多い駅に人員を配置して、駐輪場への誘導および整理を実施し、著しい効果を上げています。平成 21 年度は、60 駅に 181 名を配置しています。
- ・また、平成 8 年度に放置禁止条例を施行し、平成 16 年度からは札幌駅周辺において、自転車等放置禁止区域（以下、放置禁止区域）内の放置自転車の即日撤去を行っています。



放置自転車の撤去の様子

【⑥放置自転車の処理費用の増加】

- ・平成 20 年度では市内全体で年間 23,453 台の放置自転車が撤去されており、そのうち返還されているのは 6,666 台（28.3%）に過ぎません。16,787 台（71.3%）は引き取られずに処分されています。



資料：札幌市資料

図 2-17 札幌市における放置自転車の撤去・返還・処分状況

(5) 附置義務条例による駐輪場整備の現状

- ・平成 14 年 4 月、一定規模以上の建築物の新築・更新時に駐輪施設の設置を義務付ける「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」（以下、附置義務条例）を施行しました。
- ・附置義務条例は、既存の建物を対象とするものではないことや、札幌市の設置基準は下表のように他の大都市に比べ緩やかな基準となっていることから、条例施行以降、都心部での附置義務駐輪場整備台数は約 600 台（平成 20 年度末現在）にとどまっております、多くの建物が未だに従業員や利用者のための駐輪場を持たない状況にあります。

【附置義務条例の概要】

[条例名称] 札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例

[対象区域] 市内全域

[対象車種] 自転車及び原付

[対象施設及び規模]

- ・下表に掲げる施設で、平成 14 年 4 月 1 日以降に新築・増築・改築（着手）されるもの
- ・〇〇㎡あたり 1 台整備（ただし 20 台未満の場合は該当しない）

小売店舗	銀行	遊技場等	専門学校等	事務所
小売店舗 145㎡※1 小売店舗 45㎡※2	銀行等 70㎡※1	遊技場等 140㎡※3 ぱちんこ屋 30㎡※3	無し	無し

※1 駐車場整備地区、※2 近隣商業地域、商業地域、※3 駐車場整備地区、近隣商業地域、商業地域いずれかの地域

【附置義務駐輪場の整備状況】

- ・札幌市での附置義務駐輪場（自主的設置分も含む）の整備台数は、附置義務条例施行から 7 年後の平成 20 年度末で 4,597 台となっており、地下鉄・JR 駅周辺における公共駐輪場の整備台数約 48,000 台の 10 分の 1 にとどまっています。
- ・また、都心部での附置義務駐輪場整備台数は、平成 20 年度末現在で 584 台（市全体の 11.5%）にとどまっています。

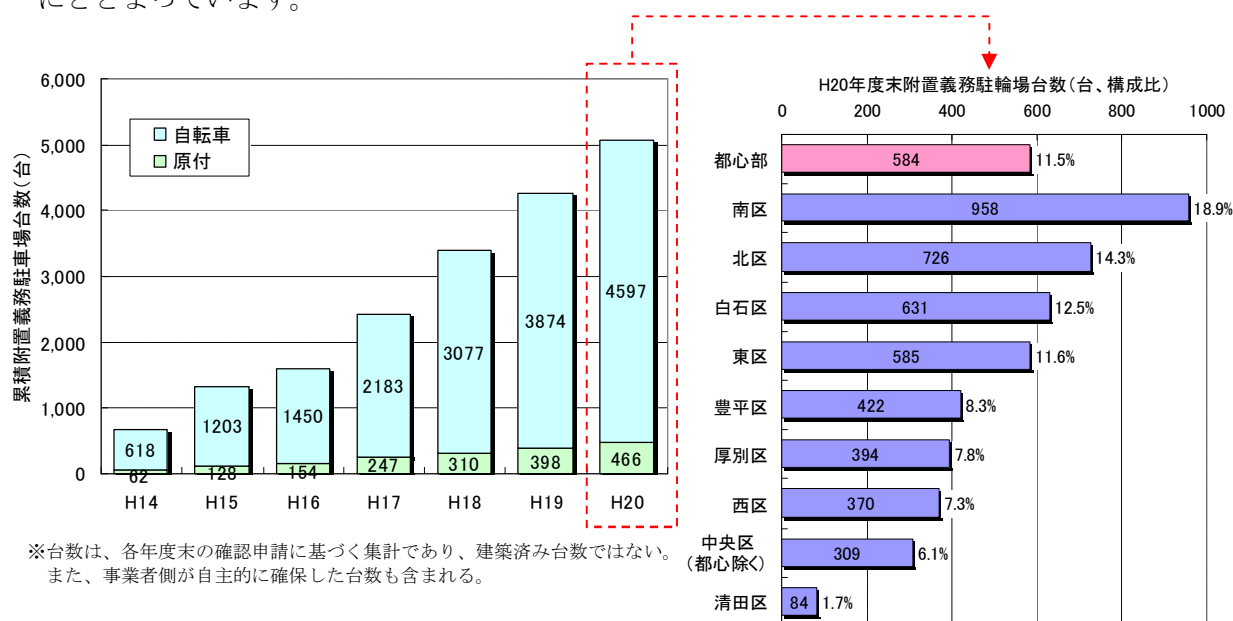


図 2-18 附置義務駐輪場の整備状況（左：札幌市内、右：区別構成）

第3章 自転車を取り巻く動向

自転車に対する関心が高まりつつある一方で、自転車に関する事故が増加していることを背景として、特に平成 17 年度以降、道路上での自転車走行空間整備や駐輪場に関する、様々な法制度の改正や取組みが実施されています。

このような状況を踏まえ、札幌市も、自転車利用への関心の高まりや深刻な課題の増加を受け止め、様々な立場での意見を集約し、今後の施策に反映させるために、有識者や市民委員で構成される「自転車利用のあり方検討会議」を平成 20 年度に設置し、約 1 年にわたる議論を経て、平成 22 年 4 月に提言がとりまとめられました。

このような法制度の改正や提言は、札幌市における自転車利用の方向性を示す契機となり、自転車利用環境を改善することで、安全な歩行環境を確保していく機運が高まってきたといえます。

3-1 全国における自転車に関する動向

近年、顕在化している自転車に関する課題や自転車利用ニーズの高まりを受けて、自転車利用環境改善に資する法改正や国の取り組み等が進みつつあります。

国土交通省と警察庁が共同で設置した『新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会』より、安心・安全な交通環境の実現に向けた今後の自転車利用環境のあり方について提言されており、自動車中心の道路整備から歩行者や自転車を重視した人優先の道づくりへの転換を進めていく必要があるという考え方が示されています。

表 3-1 近年の自転車に関する法制度等の変化

年次	法制度等の変化及び主な内容
平成13年4月	・道路構造令の改正（自転車道の位置づけの明確化）
平成17年4月	・改正道路法施行令の施行（道路管理者が設ける路上二輪駐車場の道路付属物への追加）
平成18年5月	・まちづくり3法（中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法）の改正
平成18年6月	・改正道路交通法の施行（放置車両確認業務の民間委託による取締り強化等）
平成18年11月	・改正道路法施行令の公布（路上自転車駐車場の占用物件への追加） ・路上駐輪場整備における一般的技術基準「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」の策定
平成18年12月	・バリアフリー新法の施行
平成19年7月	・新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言 ～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～
平成19年10月	・自転車利用環境整備ガイドブックの策定
平成20年1月	・自転車通行環境整備モデル地区の指定（全国98箇所）
平成20年6月	・改正道路交通法及び同施行令の施行（普通自転車の歩道通行要件の見直し）

(1) 自転車に関する法制度の変化

①道路構造令の改正（平成13年4月改正）

自転車走行空間整備の方向性が示され、自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置条件が明確化されました。

平成13年4月の道路構造令の改正により、自転車、自動車、歩行者の各交通主体の通行のあり方が着目され、自転車から独立した歩行者・自転車の通行空間の確保の必要性が明記されるとともに、自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置条件が明確化されました。

これにより、自転車走行空間整備の方向性が示されたこととなります。

②路上二輪駐車場整備に向けた改正（道路法施行令等、平成17年～18年）

道路管理者や道路管理者以外が、道路上に自転車駐車施設を整備できるようになりました。

平成17年4月に施行された改正道路法施行令において、道路上に道路管理者が設ける自転車駐車場が道路付属物として追加されたことにより、道路上で道路管理者が自転車駐車施設を整備できるようになりました。

また、平成18年11月に公布された改正道路法施行令において、路上自転車駐車場が占用物件として追加されたことにより、道路上で道路管理者以外にも自転車駐車場を整備できるようになりました。

さらに、路上自転車駐車場整備における一般的技術基準として、「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」が策定され、これらから、道路上で自転車駐車場を整備できる環境が確保されたと言えます。

③まちづくり3法の改正（平成18年5月改正）

歩いて暮らせるまちづくりを目指すために、拡大型都市構造から集約型都市構造に都市政策の方針が転換され、それに伴い、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法の「まちづくり3法」が改正されました。

地球的規模での環境問題への関心の高まりや我が国における少子高齢化、人口減少化の背景を受け、これまでの拡大成長を前提とした拡大型都市構造から集約型都市構造への都市政策の理念・制度を転換する都市計画審議会答申が出されました。これにより、様々な都市機能がコンパクトに集積し、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい、歩いて暮らせるまちづくりを目指すために、まちづくりの基本となる「まちづくり3法」（中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法）が改正されました。

今後、コンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちづくりが指向されることにより、これまで以上に徒歩や自転車などの短距離移動における安全性や快適性の向上が求められていくものと考えられます。

④道路交通法の改正（平成18年6月施行）

放置車両の確認事務の民間委託等により、良好な駐車秩序の確立を図るための新たな駐車対策法制が整備されました。

都市部を中心に常態化し、交通渋滞、交通事故の一因となり、緊急車両の通行や自転車走行の妨げにもなっていた違法駐車対策として、改正道路交通法が平成18年6月に施行され、

警察官以外に民間の駐車監視員が巡回し、駐車車両の確認と標章の取り付けを行うことが可能となるなど、良好な駐車秩序の確立を図るための新たな駐車対策法制が整備されました。

これにより、これまで違法駐車車両が占めていた路肩での安全な自転車走行空間確保の可能性が芽生えたといえます。

＜平成 18 年改正道路交通法における主な改正点＞

- ・ 放置違反金制度の新設による使用者責任追求の強化
- ・ 放置車両の確認および関連事務の民間委託
- ・ 短時間駐車違反車両に対する取締りの強化

⑤ バリアフリー新法の施行（平成 18 年 12 月施行）

鉄道駅や主要施設及びそれに至る経路等についても、誰もが安全・安心に通行できる歩行環境の確保を着実に進めることができるように、新たなバリアフリー法が施行され、歩道の環境整備が各地で重点的に進められています。

建築物を対象とした「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（通称：ハートビル法）が平成 6 年 9 月、公共交通機関と周辺経路を対象とした「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が平成 12 年 11 月に施行され、バリアフリー化が推進されてきましたが、施策をより総合的に推進し、生活空間全体におけるバリアフリー化の実現に向けて、鉄道駅や主要施設及びそれにいたる経路等についても、誰もが安全・安心に通行できる歩行環境の確保を着実に進めることができるように、2 法を一括し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行されました。

⑥ 改正道路交通法及び同施行令の施行（平成 20 年 6 月）

従来から、自転車は車道の左側を走行することとされていましたが、高齢者や児童・幼児が自転車を利用する場合など、車道は必ずしも安全な環境ではない状況にあります。本改正により、運転者の年齢や交通状況などから歩道通行がやむを得ない場合には、標識がなくても歩道通行が認められるようになりました。

平成 20 年 6 月に施行された、改正道路交通法及び同施行令では、自転車の車道通行の原則を維持しつつ、普通自転車が歩道通行できる要件を見直し、従来から認められていた道路標識等により指定された場合のほか、下記の場合にも歩道を通行することが認められることになりました。

これまでルールを遵守して走行することが現実的に困難であったケースについて、より現実に即した走行ルールが示されたこととなります。

＜平成 20 年改正道路交通法等における普通自転車の歩道通行可能要件＞

- ・ 道路標識等で指定された場合（歩道通行可）
- ・ 運転者が児童・幼児（13 歳未満の子ども）の場合
- ・ 運転者が 70 歳以上の場合
- ・ 内閣府令で定める障害（視覚・聴覚等の障害、音声・言語等の機能障害、肢体不自由など）のある身体障がい者の場合
- ・ 車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合

(2) 法制度の改正以外の国の動向

①新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言

～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～（平成19年7月）

「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」というタイトルにあるように、安心・安全な交通環境の実現に向けた、今後の自転車利用環境のあり方についての提言が示されました。

道路空間を再構築するためには、「人優先」、「バランス（歩行者・自転車・自動車）」、「パートナーシップ」の3つを基本事項とし、自転車を都市における重要な交通手段として位置づけたうえで、人優先の安全で快適な道づくりを進めていく必要があるとされています。

国土交通省と警察庁は、有識者等からなる「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を共同で設置し、自転車を取り巻く現状を踏まえた今後の自転車利用環境のあり方について検討し、平成19年7月に提言が示されました。

提言では、道路空間の再構築に向けては、「人優先」、「バランス（歩行者・自転車・自動車）」、「パートナーシップ」の3つの基本事項が重要であり、これまで自動車中心に進められてきた道路整備について、今後は自転車を交通体系の中で重要な交通手段の一つとして位置づけた上で、歩行者や自転車の通行を重視した、人優先の安全で快適な道づくりを進めていく必要があるとされています。

また、自転車を考慮した道路空間の実現に向けて実施すべき取り組みとして、「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」の5つが示されています。

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（骨子）

～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

1. 背景

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				
①走行空間の原則分離の推進	②駐輪対策の着実な実施	③ルールの周知徹底・マナーの向上	④戦略的整備の速やかな展開	⑤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

①利用促進	②多様な自転車利用	③路上駐車対策
-------	-----------	---------

資料：国土交通省ホームページ

②自転車利用環境整備ガイドブックの策定（平成 19 年 10 月）

本ガイドブックが策定されたことにより、自転車道・自転車レーンの設置や自転車歩行者道における自転車走行空間の明示等、自転車利用環境の整備を行う際、現場の状況に適した整備手法を選択しやすくなりました。

国土交通省と警察庁は、自転車利用環境整備に対するニーズの高まりを受けて、自転車利用環境の整備を行う際、現場の状況に適した整備手法を選択するための参考資料として、平成 19 年 10 月に、自転車利用環境整備ガイドブックを策定しました。

同ガイドブックでは、自転車走行空間の整備手法として、自転車道の整備、自転車レーンの設置、自転車歩行者道における自転車走行空間の明示の 3 つを示し、各整備手法の特徴や検討順位、検討事項、留意事項等が整理されています。

③自転車通行環境整備モデル地区の指定（平成 20 年 1 月）

都市レベルでの自転車走行ネットワークの構築を目指し、分離された自転車走行空間の戦略的整備に向けた取り組みが開始されました

平成 20 年 1 月、国土交通省と警察庁は、今後の自転車の通行環境整備の模範となる事業を実施するモデル地区として、全国・各都道府県で 98 箇所を指定しました。

これにより、将来的な都市レベルでの自転車走行ネットワークの構築を目指し、分離された自転車走行空間の戦略的整備に向けた取り組みが開始されたといえます。

3-2 上位・関連計画における自転車の位置付け

札幌市の上位・関連計画では、「コンパクトなまちづくり」、「環境負荷の低減」、「公共交通を軸とした交通体系」、「人と環境を重視」、「歩行者、自転車、自動車の共存する空間整備」、「道路空間の再配分」などがキーワードとして挙げられ、歩行者や自転車を重視し、自動車と共存できる環境づくりが基本となっています。

(1) 札幌市第4次長期総合計画（平成12年策定）

「札幌市第4次長期総合計画」は、将来の都市像やまちづくりのあり方を示した基本構想に基づき、20年間の施策体系や展開方針等を示したもので、札幌市のまちづくりの施策を実施するうえで最も上位の計画です。

その中では、市街地を集約させ、人間のための空間の充実を図るとともに、歩行者空間の創出などにも配慮し、公共交通機関を軸とした交通体系を確立することとしています。

札幌市第4次長期総合計画（目標年次：2032年）では、魅力と活力を高める都市空間と交通体系の実現に向けて、都市づくりにかかわる基本的な目標として以下の3つを掲げています。

- ・外延的拡大の抑制を基調としたコンパクトな市街地に、札幌の魅力と活力を高めることを先導するさまざまな拠点を効果的に配置し、それぞれの機能の向上を図る
- ・ゆたかな都市生活の場の創出と都市個性の伸長に向け、市街地内外における魅力的なオープンスペースのネットワークの形成など、人間のための空間の充実を図る
- ・さまざまな拠点の機能向上を支えることに加え、快適さや分かりやすさ、歩行者空間の創出などにも配慮した交通体系を確立する

多様な活動を支えるこれからの交通体系の整備については、以下の3つの目標を掲げています。これらの目標実現のためには、「必要な交通基盤の整備などによる総合的な交通ネットワークを確立するとともに、既存の交通施設をより効果的に活用することや、交通手段が適切に選択されるよう誘導することに積極的に取り組む必要がある」としています。

[公共交通機関を軸とした交通体系の確立]

- ・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、安定的な交通サービスの提供などのさまざまな利点がある公共交通機関を軸とした交通体系を確立する

[適切な自動車交通の実現]

- ・公共交通機関による移動が難しい目的や区間にかかわる交通を支えるとともに、環境への負荷の低減や安全で快適な歩行者空間の確保などを図るため、必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより、適切な自動車交通を実現する

[広域的な交通ネットワークの充実]

- ・札幌や札幌複合交流圏の発展のため、国際的、広域的な交通にかかわる安定的で利用しやすいネットワークの確立を図る

自転車に関しては、「歩行者や自転車の移動にかかわる円滑性や安全性、楽しさなども重視し、そのための空間の確保や緑化の推進に配慮した整備・改善を行う必要がある」とされており、「乗継施設以外での自転車利用に対しても、適切な駐輪対策のあり方について検討を進める」などの考え方が示されています。

(2) 札幌市都市マスタープラン（平成 16 年策定）

「札幌市都市マスタープラン」は、目指すべき都市像とそれに向けた取り組みの方向性を示したものです。

ここでは、『持続可能なコンパクト・シティへの再構築』を目標とし、都心道路の機能分担や自転車利用のルール等についても、検討を進めていく方針を示しています。

札幌市都市マスタープラン（目標年次：2032 年）では、都市づくりの理念として『持続可能なコンパクト・シティへの再構築』を掲げており、交通部門においては、「総合的な交通ネットワークの確立」及び「地域特性に応じた交通体系の構築」を取組方針として示しています。

また、自転車に関する施策としては、公共交通ネットワークの活用に向けて、「地下鉄・JR の駅では、駐輪場の効果的な整備・運用に加え、適切な駐輪対策のあり方について検討を進める」とともに、人と環境を重視した新しい都心交通の創出に向けて、「都心道路の機能分担により歩行者、自転車、自動車が共存する空間整備を進める」、「自転車利用に関するルールづくりを進める」ことが挙げられています。

(3) 札幌市環境基本計画（平成 10 年策定、平成 17 年改定）

「札幌市環境基本計画」は、環境保全・創造に関する施策を総合的かつ計画的に実施することを目的として策定されたものです。

重点施策のひとつとして、『環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現』を掲げ、人と自転車が共存した走行空間の確保、自転車専用道ネットワークの形成、沿道の事業者の協力による管理の導入等の施策の方向性を示しています。

札幌市環境基本計画（計画期間：1998 年～2017 年）では、環境保全・創造のための都市づくりの重点施策のひとつとして『環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現』を掲げており、「自動車利用の適正化」、「自動車に頼らなくても暮らしやすい生活圏の形成」、「公共交通機関の利便性向上」、「都心部における交通対策の推進」、「人と自転車の共存に向けた取り組みの促進」などを目指しています。

また、自転車に関する施策としては、「環境負荷が少ない交通手段として、歩行者の安全確保のための自転車利用ルールなどの周知徹底、道路状況に応じた歩行者と共存する自転車走行空間の確保や周辺の自転車専用道のネットワーク形成を図る」とともに、「自転車駐車場施設について、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例に基づく立地の促進、自転車等放置禁止区域の設定にあわせた整備、沿道の事業者の協力による管理の導入などを進める」こととしています。

(4) さっぽろ都心交通計画（平成 16 年策定）

「さっぽろ都心交通計画」は、人と環境を重視し、都心の活性化に寄与することを理念として、概ね 20 年間に実施すべき施策の方向性と概ね 10 年間で都心部の交通問題を解消するためのプログラムを示した計画です。

自転車については、利用ルール、走行空間、駐輪場所の視点から総合的な対策を進めることとしています。

さっぽろ都心交通計画では、計画の理念として『人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出』、『都心の活性化に寄与する交通施策の推進』を掲げており、計画の基本方針として「公共交通を軸とした交通システムの充実」、「適正な自動車等の利用による交通の円滑化」、「道路空間の再配分による都心再生の具体化」などを示しています。

また、自転車に関しては、「利用ルール・走行空間・駐輪場所の 3 つの視点から総合的な対策を進め、歩行者や自動車と共存できる利用環境を創出していくことが必要」という基本的な考え方が示されており、具体的な対策としては、走行空間対策として、ルールの徹底・マナー向上による「自転車利用の適正化」及び「都心自転車ネットワークの形成」、駐輪対策として、「路外駐輪施設の整備」及び「暫定路上駐輪施設の拡充」等の具体的な取り組みを示しています。

(5) 道央都市圏都市交通マスタープラン（平成 22 年策定）

「道央都市圏都市交通マスタープラン」は、第 4 回パーソントリップ調査の結果に基づく交通の現状や課題を踏まえ、あるべき将来像の実現に向けた交通のあり方を示したもので、あるべき将来像、骨格となる交通体系、短中期の行動計画から構成されています。

自転車については、自転車走行環境の整備や駐輪施設の整備、レンタサイクルの検討等、具体的な施策が示されています。

道央都市圏都市交通マスタープラン（目標年次：平成 42 年）では、“暮らし”、“活力”、“環境”をキーワードとして、それぞれ以下の基本方針としています。

- ①暮らし：年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現します
- ②活力：都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保します
- ③環境：環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現します

道路空間については、「今後の地域ごとの交通状況の変化に応じ、従来の自動車重視の道路空間を、歩行者・自転車および公共交通を重視する空間に転換し、さらに、身近な水・みどりの保全・創出の場、雪処理スペースとして活用することにより、すべての道路空間利用者が安全で快適に利用できる空間に再構築する」ことを目標としています。

自転車に関する施策としては、「自転車走行環境の整備（道路空間の再構築）」、「駐輪施設整備」、「自転車利用に関する利便性・安全性向上に向けた規制・ルールづくり、周知徹底（教育・啓発活動等）」、「駐輪場（自転車駐車場）の拡充」、「都市型や観光型のレンタサイクルの検討」が具体的な施策として示されています。

3—3 札幌市における自転車に関する取り組み

札幌市では、これまでに、「札幌市自転車安全利用計画（昭和 49 年）」、「自転車等駐車対策マスタープラン（平成 12 年）」を策定し、自転車利用環境を整備するとともに、これらの計画以外にも、自転車走行空間設置の社会実験、新札幌地区における自転車通行環境モデル地区の指定による自転車走行空間の整備などの取り組みを行ってきました。

（1）札幌市自転車安全利用計画

- ・札幌市は、昭和 48 年に国が設定した自転車安全利用モデル都市の指定を受け、関係機関による協議会を設立し、昭和 49 年に「自転車道計画」、「駐輪場の設置」、「自転車安全利用の普及と教育」を基本とした『札幌市自転車安全利用計画』を策定しました。

【札幌市自転車安全利用計画の概要】

- 「自転車道計画」では、自転車道の機能、構造から「大規模幹線自転車道」、「幹線自転車道」、「準幹線自転車道」、「生活自転車道」に分類し、配置計画、事業の考え方、自転車道計画（幹線自転車道ネットワーク）などが示されています。
- 「駐輪場の設置」では、官公庁施設、公園、地下鉄駅、駅前広場等に駐輪場を設置するとともに、銀行、スーパー等、人の集積の著しい民間施設等についてもその需要に応じた規模の置き場を設置する（附置義務の考え方）ように行政指導を進めています。
- 「自転車安全利用の普及と教育」では、自転車利用の普及に伴い、自転車乗車中の事故の増加が予想されるため、「自転車安全教育の徹底」、「交通安全意識の高揚」、「自転車道安全利用計画の周知」により、教育の充実強化を図るとしています。



大規模自転車道の整備

（2）自転車等駐車対策マスタープラン

- ・札幌市は、駐車需要増加に伴う放置問題等に対応するため、平成 12 年に「駐輪場整備計画」、「放置対策」、「管理運営対策」を体系化した駐車対策の基本計画として『自転車等駐車対策マスタープラン』を策定しました。
- ・自転車等駐車対策マスタープランでは、「公共と民間の役割分担の明確化による駐輪場整備」、「啓発活動及び放置禁止条例による環境づくりに基づく放置対策」、「管理運営における受益者負担の考慮」を基本的な考え方としています。

【自転車等駐車対策マスタープランにおける基本的な考え方】

- 駐輪場整備計画では、鉄道乗継利用に対しては公共が整備し(平成 21 年度目標 15,900 台)、商業施設等の利用に対しては施設管理者が附置義務により整備することを基本としています。
- 放置対策では、啓発活動やモラルの向上とともに、放置禁止条例に基づき、“放置しづらい”環境づくりを図ることとしています。
- 駐輪場管理・運営対策では、受益者負担を考慮し、駐輪場の有料化などにより、誘導・整理に要する費用を求めることとしています。

(3) 札幌におけるその他の取り組み

・札幌では、この他にも、様々な自転車利用環境改善に向けた取り組みが展開されています。

【ルールの遵守、利用マナーの向上の啓発活動】

昭和 37 年に設立された札幌市交通安全運動推進委員会や行政を中心に、児童の登下校時における交通指導や子どもや高齢者等に対する交通安全教室の開催、街頭指導や出前講座の実施、自転車安全利用宣言校など、学校やボランティア団体との連携、各種媒体の活用など等により、ルールの遵守、利用マナーの向上の啓発活動を実施しています。



自転車実技教室
[市内小学校]



自転車マナー向上指導員による街頭指導
[札幌市]



高齢者等に対する交通安全教室の開催
[札幌市交通安全運動推進委員会]



教育との連携(自転車安全利用宣言校)
[市内中学校、高校]



セーフティ自転車ライフの発行
[札幌市・札幌市交通安全運動推進委員会]



地下鉄電照ポスターによる広報
[札幌市・札幌市交通安全運動推進委員会]

図 3-1 現在実施しているルールの遵守、利用マナー向上の主な啓発活動

【新札幌地区における自転車通行環境整備モデル地区の指定】

札幌市では、厚別区新札幌地区がモデル地区として指定を受け、平成20年度から北海道開発局、北海道警察と連携して自転車道等の整備を実施しました。

国道12号では、歩道上において縁石や柵により歩行者と自転車の通行位置を物理的に分離する自転車道を整備しており、厚別東通等では、歩道上においてカラー舗装や区画線による通行位置を視覚的に分離する整備を実施しています。

また、これらの整備に併せて、歩道上での歩行者優先ルールの路面表示や、通行ルールの指導・啓発等の取り組みも行っています。



自転車走行空間の整備状況(左:整備前、右:整備後)



ルール・マナーの啓発活動の実施



新札幌地区における自転車走行空間の整備ネットワーク

図 3-2 新札幌地区における自転車通行環境整備モデル地区の実施状況

【都心部における社会実験】

平成 15 年度～平成 16 年度に、自転車走行空間や路上暫定駐輪場の設置に加え、歩行者空間の拡大や、荷さばきやタクシーの停車スペース設置、バスの利便性向上などの交通に関する複合的な取り組みにより、道路環境の改善を図る社会実験を実施しました。



自転車走行区間の設置



路上暫定駐輪場の設置



自転車の歩道上
押し歩きの啓発

図 3-3 都心部における社会実験で実施した自転車に関する主な取り組み

【都市型レンタサイクル事業実施】

放置自転車の削減、駐輪場スペースの有効活用を目的とし、平成 19 年度より、北 5 西 1 駐輪場（中央区）において、駐輪場指定管理者の自主事業として都市型レンタサイクル事業が実施されています。

【申し込み場所】 札幌市北 5 西 1 サイクルポート **【利用時間】** 6:00～24:00

【利用料金】 ●1日 (6:00～24:00) 500 円

●月単位契約 (月の初日から末日まで) 1ヶ月 1,500円 3ヶ月 3,500円

●シーズン契約 (4月1日～11月30日まで) 7,000円

●身分証明が可能なもの(免許証・学生証など)をご持参ください。学生の方は、申し込み前に、学校へのレンタサイクル利用が可能かどうか確認してください。

●貸出する自転車は、目的地とサイクルポート間の往復に使っていただきます。

●自転車は利用者全体の共有です。個人に割り当てられる自転車はありません。

第4章 計画の考え方

4-1 目標と基本方針

自転車利用に係る現状・課題、札幌市の上位計画・関連計画を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けた計画の目標並びに目標の実現に向けた計画の基本方針を下記のとおり設定します。

＜計画の目標＞

『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』

＜計画の基本方針＞

- ・人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善
- ・交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築
- ・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

(1) 目標設定の考え方

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といった正の特性（メリット）をもつ一方、不適切な利用によっては、歩行環境の悪化、景観の悪化、事故の増加をもたらす負の側面（デメリット）を持ち合わせています。

正の特性にのみ着目し、さらなる利用の促進を目的として利用環境の構築を図ることは、自動車からの利用転換が期待できる一方で、公共交通の利用減少につながるなどの影響も懸念されます。

札幌では、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こと、また、急速に高齢化が進行している状況を踏まえると、夏冬通して永続的に利用でき、かつ、誰もが移動を保障できる交通体系を維持していくことが求められます。

そのため、都市の移動手段の骨格は公共交通機関が担い、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こと、また、公共交通・自転車・自動車など各移動手段が役割を踏まえた上で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す。

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、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。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。

以上の考え方を踏まえ、『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』を本計画の目標とし、歩行者・自転車・自動車が調和し、それぞれが安心・安全に通行できる道路空間の実現を目指すこととします。

(2) 基本方針設定の考え方

①人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善

道路は歩行者、自転車、自動車など様々な立場の人々が利用する共有空間です。

もちろん、すべての利用者の安全性を高めていく必要がありますが、なかでも、最も弱者である“人”の安全性を確保していくことを目的として、自転車利用環境の構築を図ります。

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よう自転車利用環境の改善を目指します。

②交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築

課題のある道路のすべてにおいて、自転車利用環境の改善を今すぐ実現していくことは現実的ではありません。

そのため、道路幅員や歩行者・自転車・自動車の交通量、公共交通機関の整備状況、沿道の施設立地状況など、交通特性や地域特性を踏まえつつ、特に課題が顕著な地域から自転車利用環境の改善に向けた施策を推進します。

また、札幌は年間約6mもの降雪量があり、気温も氷点下になる日が多いなど、特に冬期の道路状況は厳しいものとなります。

そのため、夏冬で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、雪国の特性を十分に考慮した上で、自転車利用環境の構築を進めます。

③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

自転車の関連施策の推進にあたっては、行政や自転車利用者だけではなく、事業者や自転車を利用しない市民に至るまで、様々な立場の人々が、課題解消に向けた取り組みに関わっていく必要があると考えられます。

そのため、責任や役割がどうあるべきか、また、それぞれの立場や地域においてどのような施策が効果的なのかを情報共有し、地域との話し合いや、必要に応じて市民議論を行うなど、計画目標の達成に向けて、市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップ体制により、施策を推進します。

④まちの魅力向上のための自転車利用

自転車は徒歩に比べて早く、長い距離を自由な方向に移動できるため、公共交通機関などと効果的に連携し自転車をもつ特性をいかすことにより、人々の移動性が向上し、経済活動や観光面における貢献が期待できます。さらに適正な利用環境の構築により、短距離の自動車利用からの転換が進むなど、自転車の特性をいかすことができれば、健康増進や環境面における貢献が期待でき、ひいてはまちの魅力向上につながると考えられます。

これからのコンパクトなまちづくりのためには、自転車は重要な移動手段となります。そのため、このような自転車の特性・優位性が活かせるまちづくりを目指します。

4-2 既存計画との関係

札幌市における自転車施策は、「札幌市自転車安全利用計画」（昭和49年策定）、「自転車等駐車対策マスタープラン」（平成12年策定）が、既存計画となっています。

今回の総合計画の策定にあたっては、計画当初の目的や整備状況を検証した上で、両既存計画を取り込む形で整理するとともに、具体的な施策のうち引き続き継続していくものについては、平成23年度に策定予定である（仮称）自転車利用アクションプログラムにおいて、その内容を検討していきます。

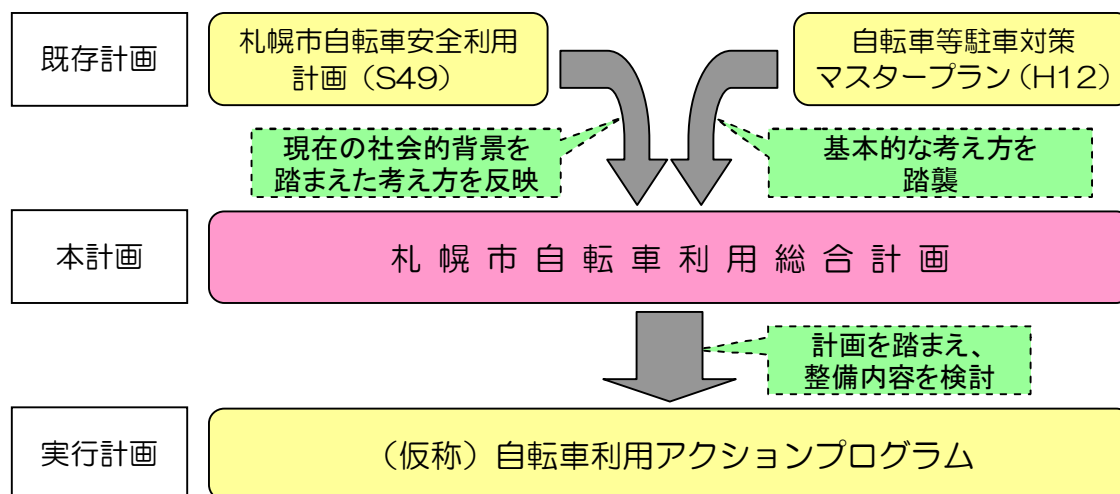


図4-1 既存計画と本計画の関係イメージ

①札幌市自転車安全利用計画

札幌市自転車安全利用計画では、自転車道計画として、自転車道ネットワークが計画されましたが、以下に示す理由から、計画策定当時とは道路状況等の社会的背景が大きく変化したことから、その整備が進んでいません。

そのため、本計画では、法改正の動向や国の動向、上位計画の考え方といった現在の社会的背景を踏まえ、あらためて走行環境整備に関する具体的施策について取り組んでいきます。

[計画策定当時から社会的背景が大きく変化した理由]

- 計画策定当時は、自転車対自動車の事故多発により、自転車専用道路整備が指向された時期であったため、大規模自転車道等の自転車専用道路を中心とした自転車道ネットワークが計画された
- しかしながら、昭和53年の道路交通法改正以降、自転車の歩道通行が認められたことから、自転車専用走行空間の整備の必要性が低下し、現状では一部の大規模幹線自転車道は整備されたものの、幹線自転車道、準幹線自転車道の専用道区間は全く整備されていない状況にある
- 近年では、道路上での自転車走行空間や駐輪場の整備に関する、さまざまな法制度の改正や、取組みが実施されている。また、高度に土地利用された都市内においては、既存の道路空間や整備済みの大規模自転車道などを有効に活用することで、歩行者や自転車が安全に通行できる道路空間を確保することが求められている

②自転車等駐車対策マスタープラン

自転車等駐車対策マスタープランの基本的な考え方である「公共と民間の役割分担の明確化による駐輪場整備」、「啓発活動及び放置禁止条例による環境づくりに基づく放置対策」、「管理運営における受益者負担の考慮」は、以下に示す理由から、本計画においても引き続きこの考え方を踏襲していくこととし、駐輪環境整備に関する具体的施策について引き続き取り組んでいきます。

また、駅周辺では、自転車等駐車対策マスタープランに基づいた公共の駐輪場整備により、収容台数が増加しましたが、駐車台数もさらに増加しており、駐輪場不足が解消していない駅も多いことから、さらなる駐輪場整備とともに、徒歩、自転車、公共交通といった選択肢の中で適正な自転車利用を促す施策も検討していく必要があると考えられます。

[本計画においても基本的考え方を踏襲する理由]

- 駅周辺では、公共交通機関の乗継需要の観点から、公共側が引き続き整備する必要があること
- 通勤・通学・私用などを目的とした自転車利用の多い施設については、建物側での整備が必要であること
- 駐輪場の整備は急速に進むものではないことや、道路環境を良好に保つ必要があることから、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こと
- 利用・非利用者の公平性の確保、整理業務に係る一部費用の負担を求める考え方を継続していく必要があること

第5章 具体的な展開施策

5-1 具体的施策の方向性

現状の課題を解決し、計画の目標を実現するためには、市民や地域が成果を実感し、さらなる協力体制を構築していくことが重要となります。

そのため、実効性の高い施策を優先的に実施し、成果を共有しながら、着実に推進することが不可欠であると考えます。

そこで、計画目標の実現に向けて、現況課題、計画の基本的な考え方、基本方針を踏まえると、以下の3項目が早急に取り組むべき施策と考えられ、それぞれについて具体的な方向性を以下の通りとします。

<取り組むべき施策項目>

- (1) 自転車走行空間の明確化
- (2) 総合的な駐輪対策の推進
- (3) ルールやマナーの効果的な周知と啓発

これらの施策については、計画目標を達成するために、それぞれが重要な役割を果たすとともに、各施策間が連携し、補完することで、目標が達成されると考えられます。

目標：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

基本方針

- ◆人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善
- ◆交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築
- ◆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

施策の方向性

自転車走行空間
の明確化

総合的な
駐輪対策の推進

ルールやマナー
の効果的な周知
と啓発

図 5-1 目標および基本方針と施策の方向性の関係

(1) 自転車走行空間の明確化

＜具体的な施策項目＞

- 既存道路空間における走行環境の整備
- 道路空間の再配分による走行環境の整備

自動車交通量が少なく、十分な車道幅員がある道路においては、走行ルールやマナーを守ることで安全に走行ができると考えます。しかしながら、自動車交通量が多く、車道の左側にゆとりのない道路では、原則通りの車道走行に危険を感じ、多くの自転車利用者が、歩道上を走行せざるを得ないなど、歩行者も含め、必ずしも安全な環境とはなっていません。

そのため、自転車走行環境の改善に向けては、課題が顕著な路線を中心として、道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確にすることにより、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整備することが必要です。

しかしながら、道路拡幅や大幅な道路構造の変更を伴う場合は、限られた予算の中では成果を発現するまでに長い期間を要することになります。

そこで、まず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など、道路ごとの特性に応じた効果的な整備手法を検討し、上記の施策を適切に選択しながら、走行空間の明確化に取り組みます。

(2) 総合的な駐輪対策の推進

＜具体的な施策項目＞

- 既存ストックを活用した駐輪環境の整備
- 道路空間を活用した駐輪環境の整備
- まちづくりと連携した駐輪環境の整備
- 民間整備の制度検討
- 放置自転車の抑制

既存計画である「札幌市自転車等駐車対策マスタープラン」において、駐輪場は、鉄道との乗継需要は公共側が整備し、目的施設での需要については原因者である施設側での整備を基本としています。しかし、目的施設での需要の多い都心部においては、建物の新築や建て替えなどの開発を待っていたのでは、喫緊の課題に早急に対応することができないことから、公共も事業者と連携して整備を進めていきます。

また、地域によって異なる自転車の利用特性に配慮し、駐輪場の整備内容や料金政策についての検討やバス交通などの公共交通とのバランスを考慮するなど、需要の質や適正量に応じた駐輪場整備を進めるとともに、放置禁止区域の拡大等を行うことで、迷惑駐輪を減らす取り組みを進めていきます。

このように、駐輪対策については、上記のような施策を効果的に組み合わせながら、総合的に取り組みます。

(3) ルールやマナーの効果的な周知と啓発

＜具体的な施策項目＞

○ 効果的な周知・啓発活動の推進

自転車走行空間や需要特性に応じた駐輪場が確保された場合でも、自転車利用者のルールの遵守や、マナーの配慮が十分でなければ、安全な自転車利用環境は実現されません。

道路では、歩行者や車いす、ベビーカー、自転車や原付、自動二輪車、乗用車、バス、貨物車など、様々な形態での利用があります。全ての人が、こういった様々な形態で道路を共有しているという認識を持ち、他の利用者に配慮しながら、道路を利用していくことが重要です。

自転車の通行方法、二人乗り・無灯火・携帯電話の禁止、迷惑駐輪の禁止などルールの遵守はもちろん、歩道での押し歩きなどのマナー、自転車の賠償責任保険への加入、歩道通行時の歩行者に対する配慮など、自転車利用者自身がルールの遵守、マナー向上の意識を持つことが必要です。

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。

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。

5-2 重点地区

(1) 重点地区の設定

- ・自転車利用が増加しており、課題発生が顕著な「都心部」及び「駅周辺」の地区を『重点地区』として設定します。

通勤や買物など目的施設への利用が多く、その周辺も含めた“都心居住”が促進している『都心部』は、近年、自転車利用が増加しています。また、周辺居住者等が地下鉄やJRへの乗り継ぎのために自転車を利用する『駅周辺』についても、自転車利用が増加しています。

これらの地域では、走行や駐輪における課題発生が顕著であり、今後もまちのコンパクト化により居住者が集積し、自転車利用が増えていく可能性もあることから、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。

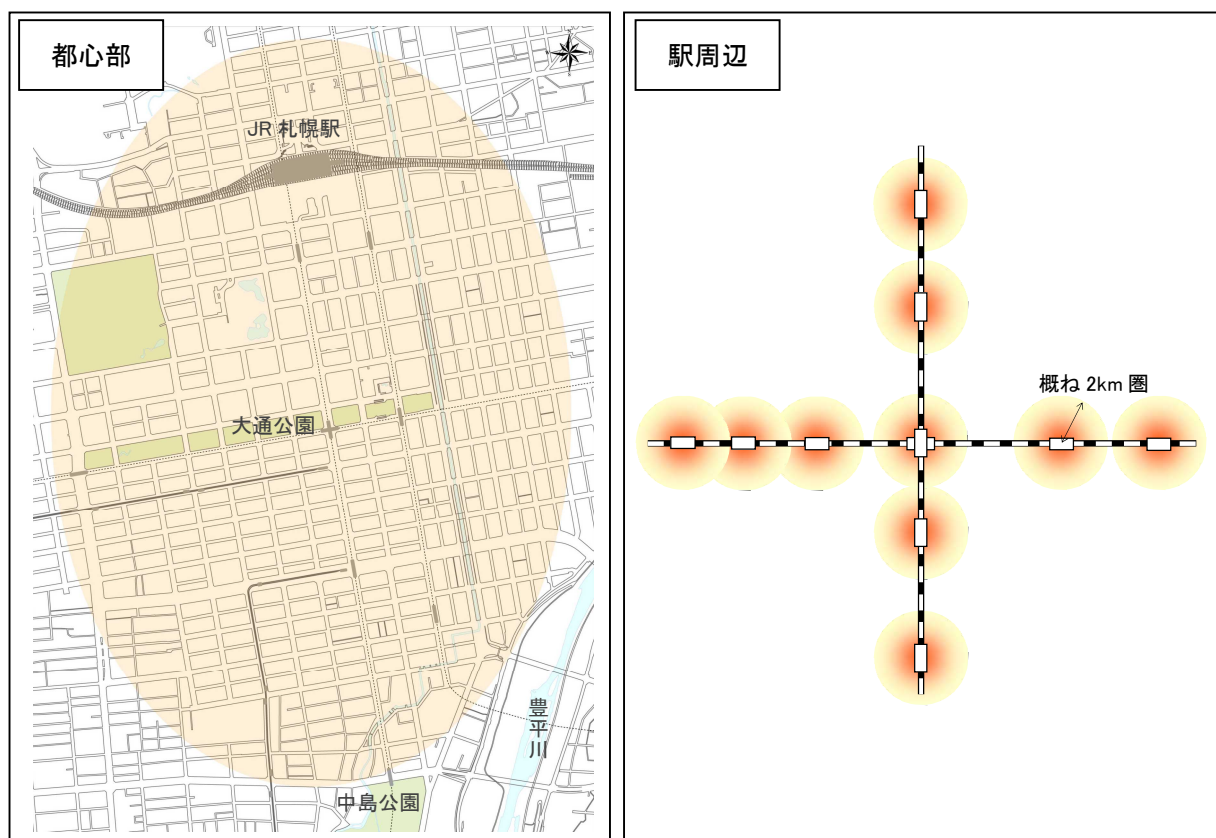


図 5-2 重点地区における設定エリアのイメージ

(2) 重点地区での施策展開

重点地区として設定した「都心部」及び「駅周辺」では、以下に示すように、各地区の地区特性、交通特性に応じた施策展開を図ります。

①都心部

a) 地区特性及び交通特性

都心部の地区特性としては、業務ビルや商業施設など、様々な用途の施設が立地しており、土地の高度利用が図られています。また、札幌における経済活動を支える地域であること、観光面や景観面からのまちづくりが行われるなど、様々な人々が集い、多機能・多様性が求められている地域であるといえます。

都心部における交通特性としては、各方面からの公共交通機関が充実している地域であり、広幅員の道路が格子状に形成され、バス、タクシー、トラック、一般乗用車、自転車、歩行者などの移動やアクセスに寄与し、どの交通量も非常に多い状況にあります。

自転車の利用特性に関しては、多方面から多くの自転車が集まって来るため、都心内ではほとんどの道路が移動経路になっているといえます。

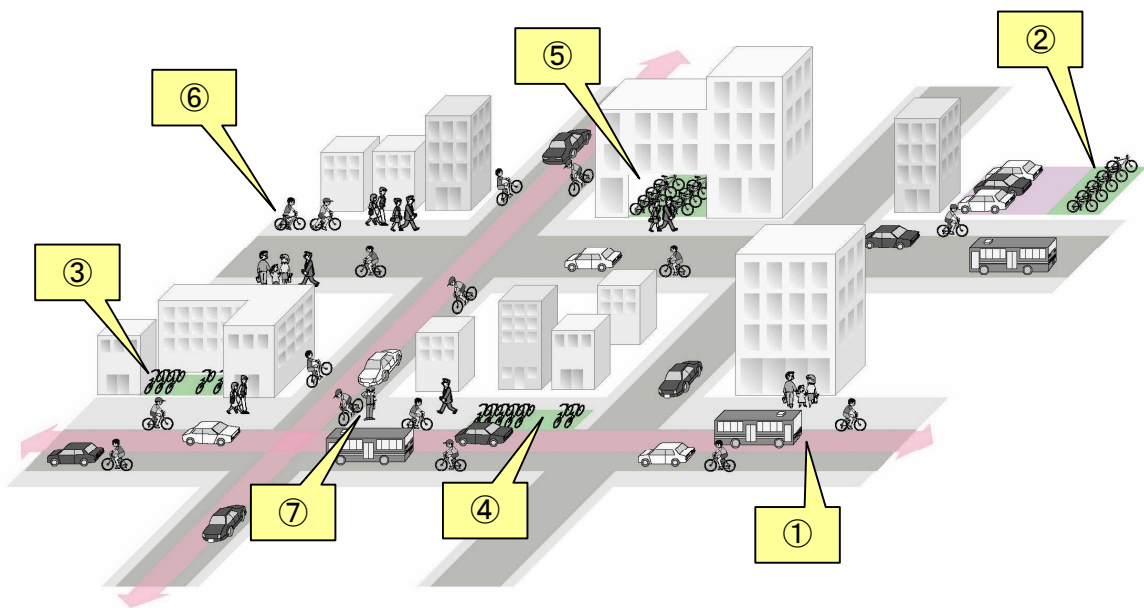
また、業務ビルや商業施設など、目的地となる施設が多いことから、地下鉄や JR 等他の交通機関への乗り継ぎを行わない自転車の単独利用が多く、駐輪時間の長い通勤目的の自転車が約7割を占めている状況にあります。

b) 施策展開イメージ

上記特性から、都心部における自転車施策としては、網的な自転車走行空間の確保と需要と目的に応じた駐輪場整備が必要と考えられます。

走行空間については、道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮しつつ、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確にした道路空間の整備を行います。しかしながら、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られます。そのため、幅員の狭い道路では、歩道上での自転車の押し歩きなどマナーの向上などで安全性を確保することについても検討します。

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。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、再開発等による新築・更新がなければ、駐輪場整備は促進されません。そこで、短期的には、公共が民間と連携しながら自動車駐車場や未利用地、再開発地区内などに加え、既存の道路空間も有効に活用しながら、駐輪場の整備を進めます。



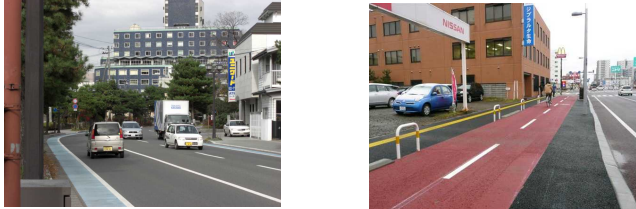

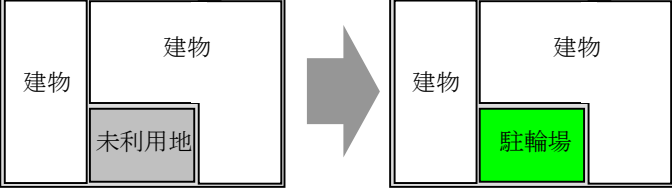




<p>①交通状況、道路特性に応じた走行空間の整備</p>	<p>②駐車場転用による駐輪場整備</p>	
		
<p>③未利用地を活用した駐輪場整備</p>	<p>④歩道上での駐輪場整備</p>	
		
<p>⑤附置義務駐輪場の整備</p>	<p>⑥歩道上での自転車の押し歩き</p>	<p>⑦自転車のルール・マナーの啓発活動</p>
		

図 5-2 『都心部』における施策展開イメージ

②駅周辺

a) 地区特性及び交通特性

駅周辺の地区特性としては、商業施設やマンションなどが立地し、地域中心核となる地域については、土地の高度利用が図られています。

駅周辺の交通特性としては、都心部と同様に様々な移動手段が混在しており、交通量や手段の割合は駅ごとに異なっている状況にあります。道路については、通過交通の多い幹線街路から生活道路まで、様々なタイプの道路が地域特性や駅の立地条件によって組み合わせられて形成されている状況にあります。駅によっては、バスターミナルや駅前広場など乗継利便性の向上のための施設が整備されている場合もあります。

自転車の利用特性としては、目的施設である駅や商業施設へ向かうという利用特性上、駅に近づくに従い、自転車交通量が多くなっている状況にあります。

駅によっては、近隣の商業施設での買い物など、私用目的の自転車が駅に隣接する駐輪場を利用する場合も見受けられますが、多くは通勤や通学を目的とした地下鉄や JR への乗継需要となっています。

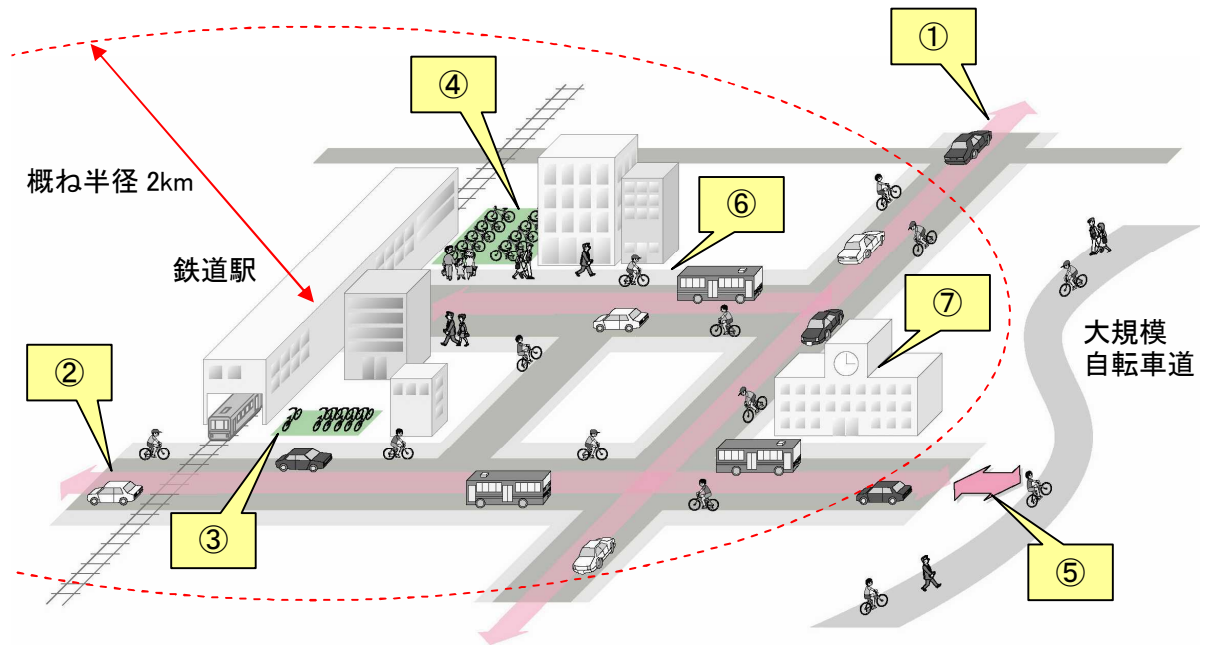
b) 施策展開イメージ

上記特性から、走行空間の確保については、利用者の居住地等が利用駅に対し、全方向に分散していることから、駅を中心として放射状に走行空間を確保する必要があります。

そのため、特に歩行者や自転車の利用が多い路線における課題解消を目指すため、駅から概ね半径 2km の範囲を対象とし、自転車交通を集約できる路線を選定しつつ、交通状況や道路特性に応じた歩行者と自転車を区分した自転車走行空間を確保します。

駅周辺においては、今後も札幌市が主体となり、公共交通機関の乗継需要のための駐輪場を整備することとし、乗継需要に対して駐輪場が不足している駅において、様々な手法を活用して需要に応じた施設容量の確保に向けた取り組みを進めます。

また、駅周辺の駐輪場は、駅に最も近い場所から満車になり、駅から少し離れた駐輪場は、半数程度空いている例もみられます。そのため、空いている駐輪場に誘導する方策を実施するなど、駅での駐輪場利用の均衡を図る施策も検討していく必要があります。



<p>①交通状況、道路特性に応じた走行空間の整備</p>	<p>②自転車交通量を集約し、交通結節点へアクセス</p>	
	<p>○歩行者が多く、また自転車の利用が多い駅周辺の概ね 2km の範囲において、自転車交通を集約できる路線を選定しつつ、自転車走行空間を確保します。</p>	
<p>③駐輪場と連携した走行空間の整備</p>	<p>④様々な手法を活用した公共による駐輪場整備</p>	
<p>○駐輪場にアクセスする道路における自転車走行空間を優先して整備し、駐輪場の整備と一体となった自転車走行ネットワークの構築を目指します。</p>		
<p>⑤既存自転車道との接続</p>	<p>⑥街頭指導によるルール・マナーの啓発</p>	<p>⑦教育との連携によるルール・マナーの啓発</p>
<p>○重点地区内の走行空間と効果的に接続できる場合は、近接する既存の大規模自転車道等との連携を図ります。</p>		

図 5-3 『駅周辺』における施策展開イメージ

5-3 施策の体系

自転車の利用環境改善に向けた3つの施策の方向性「自転車走行空間の明確化」、「総合的な駐輪対策の推進」、「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」に対し、これまでの検討や提言などから、以下の具体的な施策を実施・検討します。

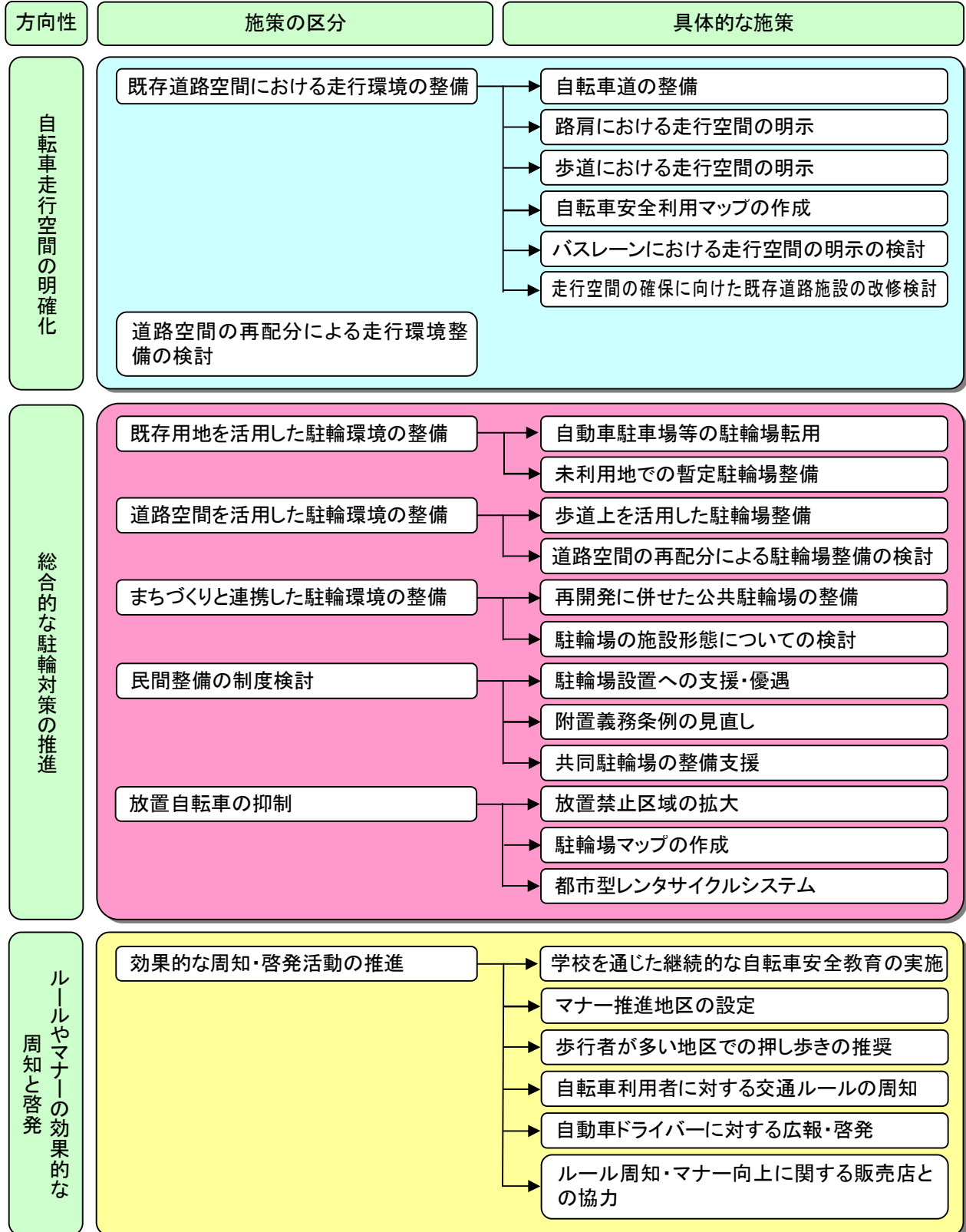


図 5-4 施策の体系

5-4 施策の内容

5-4-1 自転車走行空間の明確化

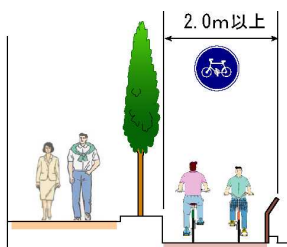
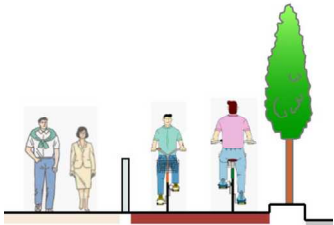

(1) 既存道路空間における走行環境の整備

早期にかつ効率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、自転車走行空間の明確化を行います。

具体的には、以降に示す整備方法から、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、重点地区の整備の考え方にに基づき、条件の整った路線から必要な整備を実施します。

① 自転車道の整備【早期に進める施策】

現況の車道部分や歩道部分に、縁石・防護柵などで物理的に分離された自転車道を設け、カラー舗装・路面標示・標識や看板などの整備を行うことにより、道路構造を大きく変えずに、自転車の走行空間を整備します。

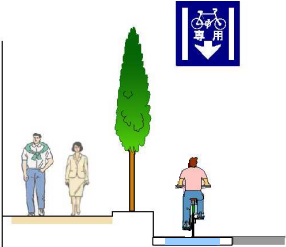
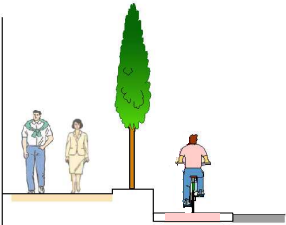

自転車道の整備		整備イメージと事例	
		車道部分における整備	 <p>2.0m以上</p>
歩道部分における整備		 <p>(札幌市新札幌地区)</p>	

資料：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月・国土交通省・警察庁作成）を基に作成

図5-5 自転車道の整備イメージ

②路肩における走行空間の明示【早期に進める施策】

カラー舗装・路面標示・標識などの整備を行うことにより、現況の路肩部分に自転車走行空間を明示し、道路構造や交通状況を変えずに、自転車の走行空間を整備します。

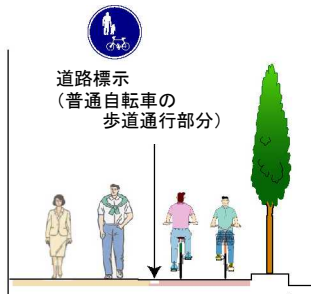



路肩部分の走行空間明示		整備イメージと事例	
		通行標識のある明示	
通行標識のない明示		 <p>(岩手県盛岡市)</p>	

資料：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月・国土交通省・警察庁）
及び東京都資料、世田谷区資料を基に作成

図 5-6 路肩部分の走行空間明示による自転車走行空間の整備イメージ

③歩道における走行空間の明示【早期に進める施策】

現況の歩道または自転車歩行者道の車道寄り部分に、カラー舗装・路面標示・標識や看板などの整備を行うことにより視覚的に自転車走行空間を明示し、道路構造を変えずに、自転車の走行空間を整備します。

整備イメージと事例		
歩道部分の走行空間明示	<p>※「自転車通行部分」を指定する場合</p> 	 <p style="text-align: right;">(茨城県水戸市)</p>
	<p>※「自転車通行部分」を指定しない場合</p> 	 <p style="text-align: right;">(大阪府東成区)</p>

資料：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月・国土交通省・警察庁）
及び国土交通省資料を基に作成

図5-7 歩道部分の走行空間明示による自転車走行空間の整備イメージ

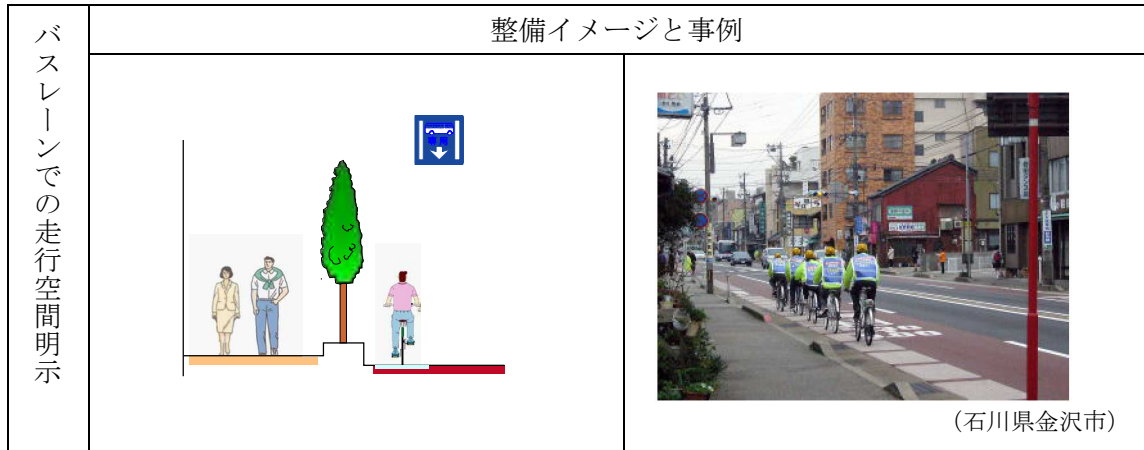
④自転車安全利用マップの作成【早期に着手する施策】

自転車を利用する際に安全に走行できる区間（走行空間が整備されている区間）、危険な箇所等を掲載した『自転車安全利用マップ』を作成、配布することで、自転車の安全利用の促進を図ります。

⑤バスレーンにおける走行空間の明示の検討【効果を確認しながら進める施策】

現況のバスレーン（バス専用通行帯またはバス優先通行帯）内の歩道寄り部分に、カラー舗装や路面標示・標識・看板などの整備を行うことにより自転車走行空間を明示し、道路構造や交通状況を変えずに、自転車の走行空間を整備することを検討します。

バスと自転車がレーンを共有する場合、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。



資料：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月・国土交通省・警察庁）及び国土交通省資料を基に作成

図 5-8 バスレーンにおける走行空間明示のイメージ

⑥走行空間の確保に向けた既存道路施設の改修検討【効果を確認しながら進める施策】

自転車走行の安全性を向上させるための道路施設（雨水柵の段差解消など）の改修について、必要性の高い路線の選定とともに実施に向けた調査・検討を行います。

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・検討が必要になります。



資料：(写真左) 札幌市資料、(写真右) 札幌市自転車利用のあり方検討会議 委員提供資料

図 5-9 雨水柵の現状と整備事例（左：現状の雨水柵 右：整備事例）

(2) 道路空間の再配分による走行環境の整備【効果を確認しながら進める施策】

道央圏都市交通マスタープランにおいて、今後は地域毎の交通状況に応じ、自動車重視の考えから転換し、有効に道路空間を再配分していく方針が示されています。

そのため、既存の道路空間において、自転車走行空間を確保することが難しく、かつ自転車専用走行空間の必要性が極めて高い路線・区間においては、道路全体の幅員を変えずに、車道の一部を自転車走行空間として独立させるなど、道路空間の再配分による走行環境整備が可能かどうかについて検討します。また、新たに道路を新設する場合には自転車走行空間の整備について検討します。

道路空間の再配分による自転車走行空間の整備方法としては、車線を減らすことにより自転車レーンや自転車道を整備する場合や、車線を減らし歩道を拡幅し、自転車走行位置の明示を行う場合が考えられます。

具体的な整備にあたっては、自動車の駐停車需要にも配慮するとともに、路線毎の使い分け等についても検討します。

なお、道路空間の再配分による区画線や専用通行帯の見直しなどについては、地域との合意や交通関係機関との協議が必要となるため、施策実施に向けては十分な調査・検討が必要になります。

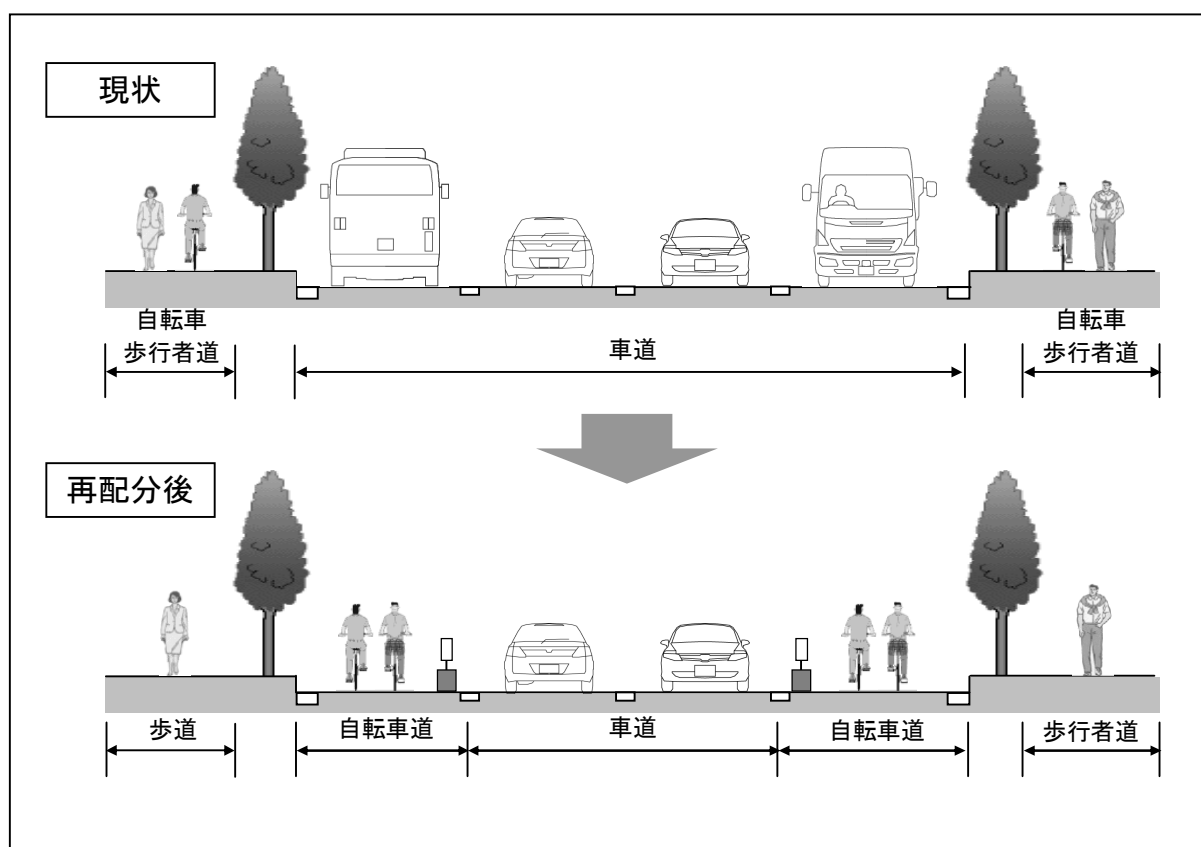


図 5-10 道路空間の再配分による走行環境整備イメージ

5-4-2 総合的な駐輪対策の推進

(1) 既存用地を活用した駐輪環境の整備

高度な土地利用が進んでいる都心部では、新たに駐輪場の用地を取得することは、物理的にも財政的にも困難な状況にあります。

そのため、大規模施設や公共施設における自動車駐車場の一部や、未利用地の活用など、取得や使用が可能な既存用地を活用し、駐輪環境の整備を行います。

①自動車駐車場等の駐輪場転用【早期に進める施策】

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・調整のうえ、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。

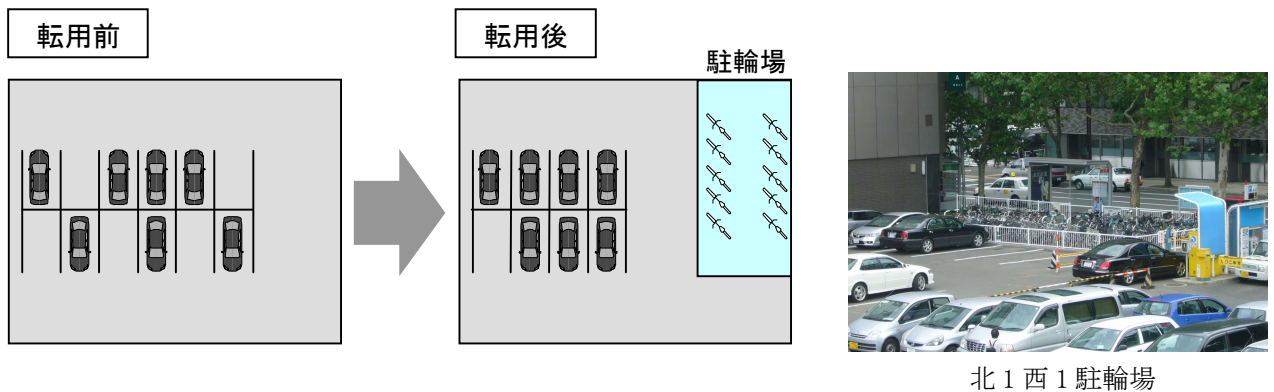


図 5-11 自動車駐車場等の駐輪場転用のイメージ

②未利用地での暫定駐輪場整備【早期に進める施策】

公共の未利用地やビルの建て替え等に伴う一時的な民間の未利用地がある場合には、関係者と協議・調整のうえ、借り上げなどの方法により用地を確保し、暫定駐輪場を整備します。

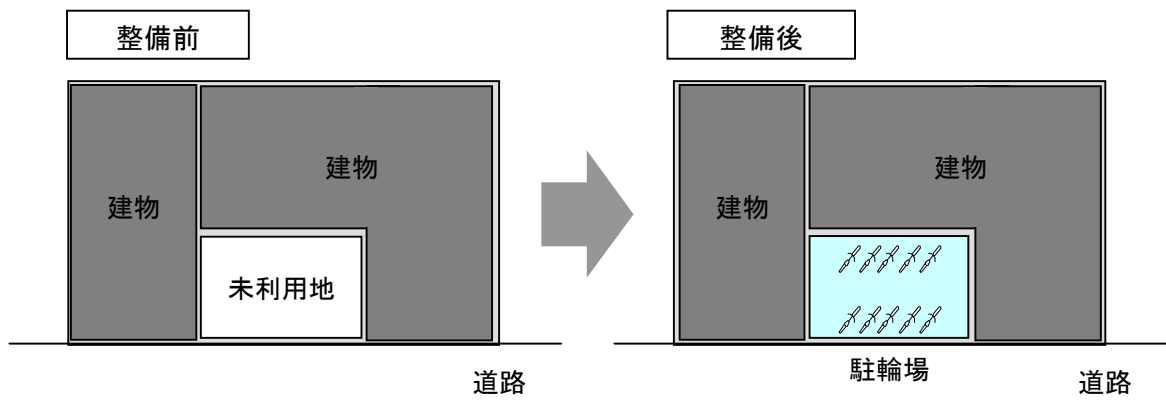


図 5-12 未利用地での暫定駐輪場の整備イメージ

(2) 道路空間を活用した駐輪環境の整備

道路は、様々な利用者の通行を目的とした空間です。そのため、駐輪場のように、道路空間を専用的に利用することは、通行機能を確保する観点からは適切とは言えず、本来は道路外に設置するほうが望ましいといえます。しかし、道路外に駐輪場を整備するための必要な空間を確保することが困難な場合であっても、迷惑駐輪を早期に解消していく必要があることから、道路空間において、歩行者や車両の通行に支障のない空間がある場合に限り、これを活用して駐輪場を整備します。

①歩道上を活用した駐輪場整備【早期に進める施策】

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します。



(仙台市中央区)



(栃木県宇都宮市)

図 5-13 路上駐輪場の設置イメージ

②道路空間の再分配による駐輪場整備の検討【効果を確認しながら進める施策】

既存の道路空間において、道路構造を変えずに駐輪場を確保することが難しい路線・区間では、交通量や地域特性を勘案しつつ、道路空間の再分配により、自転車走行空間の整備と併せて、駐輪場を整備することを検討します。

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・協議が必要になります。

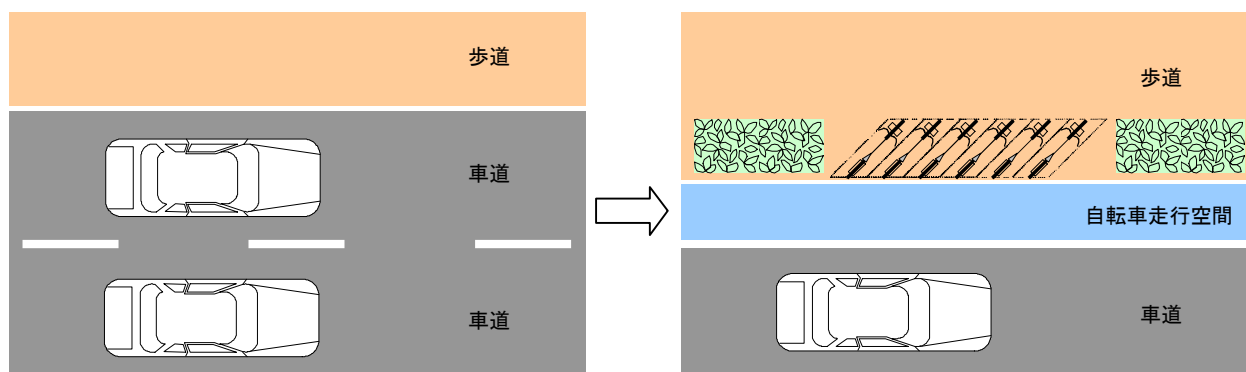


図 5-14 道路空間の再分配による駐輪場整備のイメージ

(3) まちづくりと連携した駐輪場の整備

土地利用が高度化している地域において、多額の費用を負担して駐輪場だけを整備することは現実的ではないため、民間事業の取り組みを含めたまちづくり等の計画と連携し、必要な駐輪場を整備します。

①再開発に併せた公共駐輪場の整備【効果を確認しながら進める施策】

都心部の再開発計画など、まちづくり等の計画にあわせて、公共用地などを活用した駐輪場の整備を行うことを検討します。

札幌市では、今後、創世1.1.1区（そうせいさんく）などの再開発にあわせて駐輪場の整備について検討します。

②駐輪場の施設形態についての検討【効果を確認しながら進める施策】

駐輪場を、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など、民間事業者などと連携を図りながら、駐輪場の施設形態について検討を行います。

(4) 民間整備の制度検討

商業施設等の目的施設における駐輪場は、原因者である建物側で整備することを原則としますが、現行制度だけでは整備が進まない状況にあります。

そのため、附置義務条例の見直しを行うとともに、駐輪場整備への支援・優遇策や、共同駐輪場の整備支援など、様々な手法を組み合わせた上で、民間による駐輪場整備を促す総合的な制度について検討を行います。

①駐輪場設置への支援・優遇【効果を確認しながら進める施策】

駐輪場整備を行う民間事業者に対し、助成金や低利融資を行う制度などの支援・優遇策を講じることを検討します。

【参考事例：京都市における駐輪場整備の助成金制度】

京都市では、平成 21 年に京都市自転車等放置防止条例における附置義務の強化（対象施設の拡大）と併せて、駐車場整備助成金制度を創設し、不特定多数のための駐輪場整備を促進しています。

[京都市民間自転車等駐車場整備助成金制度の概要]

制度の概要	駅や繁華街の周辺の駐輪場を確保するため、一定の要件を備えた自転車等駐車場の設置者又は管理者に、その建設費の一部を助成する。
主な助成要件	<ul style="list-style-type: none">・ 不特定多数の者の利用に供するものであること・ 駅から概ね250m以内に立地すること・ 自転車等の収容台数が25台以上であること・ 5年以上運営すること
助成内容	補助率：2/3以内、上限額：400万円 <ul style="list-style-type: none">・ 土地取得費を除く整備費又は標準整備費のいずれか低いほうが対象・ 標準整備費は、平面式が6万円/台、立体式が10万円/台

資料：京都市ホームページを基に作成

②附置義務条例の見直し【効果を確認しながら進める施策】

a) 現行附置義務条例の課題

目的施設需要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となっており、平成14年4月に施行された附置義務条例に基づき、商業施設等の新築・更新時において駐輪場が整備されてきました。

しかしながら、現在の附置義務条例は、現在の迷惑駐輪への対応策としては、以下の4点の課題があると考えられます。

[現行附置義務条例の課題①：新築・更新時における整備]

現行附置義務条例は、建物の新築・更新時に整備される制度となっているため、全ての建物が更新され、全ての対象施設の附置義務駐輪場が整備されるまでには、数十年の長い年月が必要となります。

[現行附置義務条例の課題②：附置義務原単位の設定]

現行附置義務条例は、制定前の駐輪実態調査や利用者へのアンケート調査などにより、原単位を設定していますが、他都市に比べて緩やかな状況となっております（次ページ表参照）。また、制定当時と利用実態が変化していることもあり、基準どおりに附置義務駐輪場の整備が進んだ場合でも、十分な駐輪場が確保できない可能性があります。

[現行附置義務条例の課題③：需要発生施設と対象施設の不整合]

現行附置義務条例は、「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」（以下、自転車法）における定めがないことなどから、事務所（業務ビル）が整備の対象となっておりません。例えば、建物側が自主的に駐輪場を整備していない限り、通勤目的による自転車利用者は目的地（勤め先）で駐輪する場所がないこととなります。

また、現行附置義務条例は建物に対して課せられるものであり、施設用途が変更されることに対応していません。例えば、昨日まで不動産屋であったのが、コンビニ、飲食店に変更することなども十分に考えられ、テナントの入れ替えによる駐輪需要の変動に対応できない状況にあります。

[現行附置義務条例の課題④：足切り基準の存在]

現行附置義務条例は、自転車法第5条でいう「大量の駐車需要を生じさせる施設」を対象としているため、小規模な建物は附置義務の対象外となっております。例えば、小規模な建物の物販店等の買い物目的のための駐輪場整備は、現行制度では対応していない状況にあります。

表 5-1 自転車駐車場における附置義務条例の都市比較

都市名 (施行年)	設置原単位 (〇〇㎡あたり 1 台整備、ただし 20 台未満の場合は該当しない)				
	小売店舗	銀行	遊技場等	専門学校等	事務所
札幌市 (平成14年度)	小売店舗 145㎡※1 小売店舗 45㎡※2	銀行等 70㎡※1	遊技場等 140㎡※3 ぱちんこ屋 30㎡※3	無し	無し
仙台市 (昭和62年度)	小売店舗 20㎡	銀行等 25㎡	遊技場等 15㎡	専修学校等 30㎡	事務所 100㎡
広島市 (昭和61年度)	百貨店等 20㎡	銀行 25㎡	遊技場 15㎡	専修・各種学校 20㎡	無し
福岡市 (昭和57年度) (平成11年度改正)	小売店舗 20㎡	銀行 25㎡	遊技場 10㎡	専修学校等 20㎡	事務所 70㎡

※1 駐車場整備地区、※2 近隣商業地域、商業地域、※3 駐車場整備地区、近隣商業地域、商業地域いずれかの地域

※4 大規模施設に関する緩和規定により、札幌市以外の都市（仙台市、広島市、福岡市）については、施設面積 5000 ㎡以上分については上記原単位の 1/2 の整備台数となる

◆都心部における小売店舗を用途とする建物（例：店舗面積 4,700 ㎡）の設置台数の比較

札幌の場合・・・4,700 [㎡] ÷ 145 [㎡/台] = 33 [台]

仙台・福岡の場合・・・4,700 [㎡] ÷ 20 [㎡/台] = 235 [台]

⇒札幌では、同じ店舗面積に対して仙台・福岡よりも約 200 台設置台数が少ない（基準が緩やか）

b) 附置義務条例の見直しの考え方

以上のような現行附置義務条例の課題を解決し、附置義務による駐輪場整備を促進するため、まず、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検討します。

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。

附置義務条例の見直しにあたっては、建物所有者等の関係者への負担を強いることとなるため、十分な調査・検討が必要になります。

【参考事例：京都市における駐輪場における隔地附置の事例】

京都市では、京都市自転車等放置防止条例において、やむを得ない場合に限り 150～250m程度以内の隔地附置を認めています。

[京都市自転車等放置条例]

第9条（抜粋）

都市計画法第7条第1項に規定する市街化区域（以下「市街化区域」という。）内において大規模施設を新設する者（区分所有に係る施設にあつては、対象用途以外の用途に供する部分のみを設置する者を除く。）は、顧客の利用に供するため、対象用途に供する部分における営業の開始前に、当該大規模施設の敷地内又は当該敷地に到達するために歩行する距離がおおむね50メートル以内である場所に、施設面積に応じ、別表第2に掲げる台数の自転車を駐車することができる規模の自転車駐車を設置しなければならない。

ただし、その周辺の土地利用等の状況から当該敷地内及び場所に当該規模の自転車駐車を設置することが困難であると市長が認めるときは、当該大規模施設を新設する者は、当該敷地に到達するために歩行する距離がおおむね250メートル以内である場所に、当該規模の自転車駐車を設置することができる

【参考事例：岡山市における店舗面積の足切り基準なしの事例】

岡山市では、岡山市自転車駐車場附置義務条例において、金融機関やパチンコ屋については、店舗面積の足切り基準がなく、全ての店舗が附置義務の対象となっています。

[岡山市自転車駐車場附置義務条例]

<対象建築物>

1. 大型店舗（大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）第2条第1項に規定する店舗面積が500平方メートルをこえるもの）
2. 金融機関（銀行、信託銀行、信用金庫、信用協同組合）
3. ぱちんこ屋

⇒金融機関、ぱちんこ屋については店舗面積に関係なく附置義務対象

③共同駐輪場の整備支援【効果を確認しながら進める施策】

商業施設等において駐輪場を整備することが困難な場合もあるため、駐輪場整備に対する補助制度や負担金制度など、共同駐輪場の整備を促進する制度の導入について検討します。

施策の実施に向けては、対象となる施設・事業者や助成の内容など、制度の検討が必要になります。

【参考事例：埼玉県越谷市における共同駐輪場補助制度】

埼玉県越谷市では、商店街の活性化に向けて、駐輪場の計画策定・設置や共同駐輪場の用地借上に対する補助制度を創設し、共同駐輪場の整備を促進しています。

〔越谷市における商店街整備基盤事業としての共同駐輪場補助制度〕

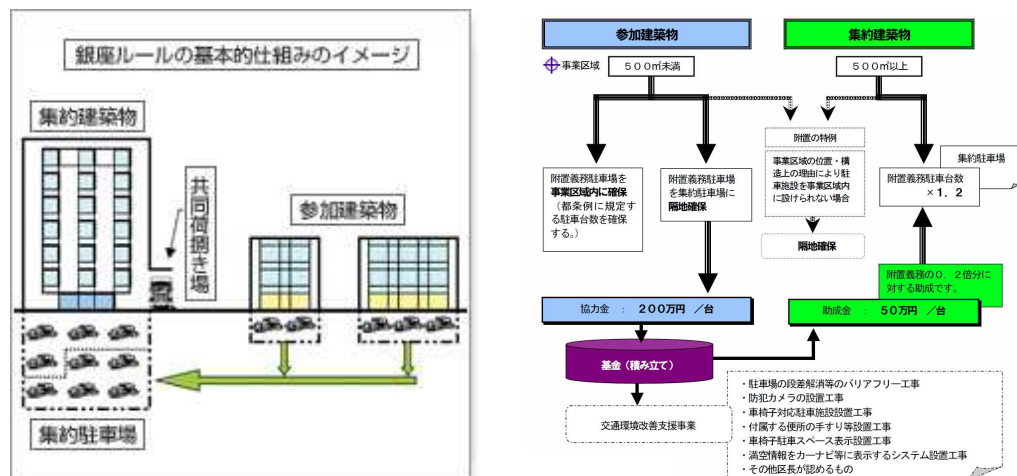
制度の概要		市は、商店街の活性化を促進するために各種事業を実施する商業団体に対し補助金を交付する。
施設の計画策定・設置	補助事業の内容	次に掲げる施設の基本計画・実施計画の策定及び設置 (1) 駐車場・駐輪場施設、(2) ショッピングモール、(3) アーケード (4) コミュニティ集会施設等、(5) その他市長が必要と認める施設
	補助要件	1. その目的が主として買い物客の利便に供するためであること 2. 駐車場・駐輪場施設の補助要件 (1) 買い物客が利用するときは、利用料金は無料とする。やむを得ない事情により有料にする場合は、維持管理に必要な最低限の料金とする (2) 開設期間は、原則として通年とし、それぞれ月の20日以上開設する (3) 原則として3年以上商店街団体等が管理するものであること (4) 縁石線、柵その他これらに類する工作物により区画されていること
	助成内容	補助率：1/3以内、上限額：3,000万円
施設用地借上	補助事業の内容	次に掲げる施設の用地借上事業 (1) 共同駐車場、(2) 共同駐輪場
	補助要件	1. 共同駐車場設置事業又は共同駐輪場設置事業の補助要件を満たしていること 2. 原則として補助を開始した月から起算して3年間補助するものとする
	助成内容	補助率：1/3以内、上限額：市長が定める額 ・用地借上料又は既存の駐車場借上料のいずれか低いほうを対象

資料：こしがやiiネットホームページを基に作成

【参考事例：銀座地区における自動車駐車場の集約化】

東京都中央区の銀座地区では、自動車駐車場について、敷地規模 500m²以上の建築物は、都条例に規定する附置義務台数の1.2倍の台数を確保(集約駐車場)し、敷地規模 500m²未満の建築物は、附置義務台数を集約駐車場内に確保する(隔地駐車場)ことができます。

隔地駐車場とする場合には、協力金を支払う必要があり、協力金は区が基金として管理し、集約駐車場整備に対する助成金や交通環境改善のために使われます。



資料：銀座街づくり会議 銀座デザイン協議会ホームページ

(5) 放置自転車の抑制

駐輪場の整備と合わせて、放置禁止区域の拡大や駐輪場マップの作成などにより、適切な駐輪場利用を促進することで放置自転車の抑制を図ります。

また、都市型レンタサイクルシステムなど、自己所有している自転車を利用せず、自転車を共有化することにより放置自転車を抑制するとされる施策についても検討します。

①放置禁止区域の拡大【早期に進める施策】

札幌市では自転車の放置により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放置禁止区域として指定しており、現在、地下鉄やJRの18駅周辺が指定されています。

駐輪場の整備と併せて放置禁止区域を拡大し、都心部においては、駐輪場の有料化エリアの拡大をあわせて行うことにより、放置自転車対策を強化し、迷惑駐輪の削減を図ります。

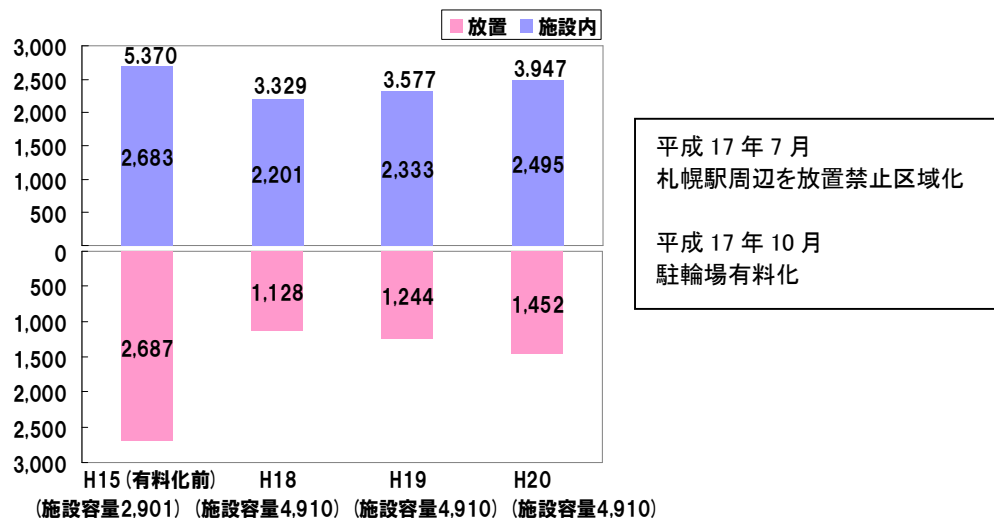


図 5-15 放置禁止区域化及び駐輪場有料化による放置自転車削減効果（札幌駅周辺）



図 5-16 札幌市の放置禁止区域の指定状況

②駐輪場マップの作成【早期に進める施策】

駐輪場の整備と合わせて、駐輪場の位置やサービス内容などの情報を掲載した駐輪場マップを作成・配布することで、駐輪場利用の促進を図ります。

③都市型レンタサイクルシステム【効果を確認しながら進める施策】

放置自転車対策として、レンタサイクル、コミュニティサイクルなど、自転車を共有することで、自転車の効率的利用と駐輪台数・駐輪スペースの削減を図ることを検討します。

なお、全国的にも取り組みが始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、放置自転車台数の減少、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上で、施策実施に向けた検討を行います。

【レンタサイクルシステム】

駅周辺における自転車利用者の多くは通勤・通学目的が多くなっており、「長時間使わない」自転車が駐輪されていると考えられます。

駅を拠点としたレンタサイクルシステムを導入することで、これらの「長時間使わない」自転車を共有することができます。

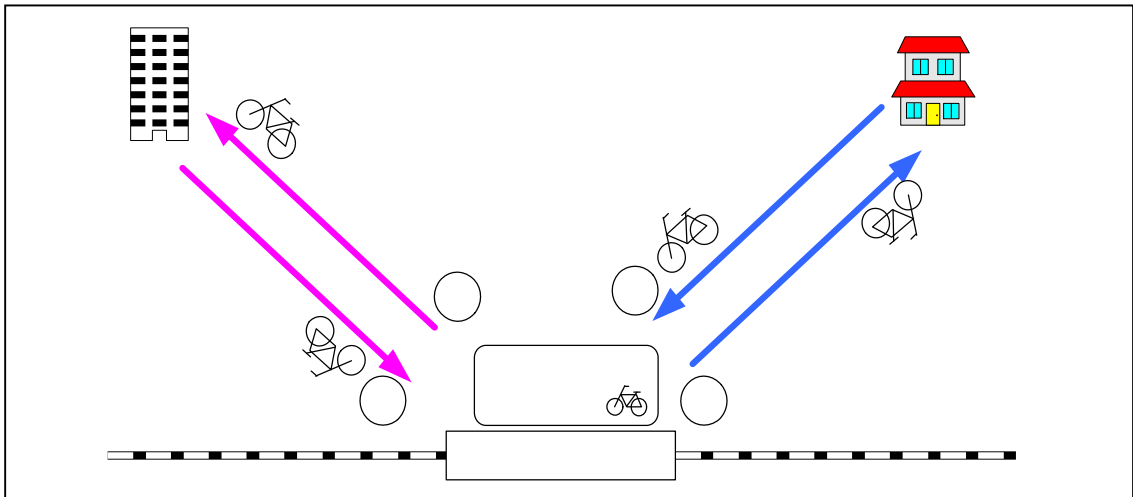


図 5-17 レンタサイクルによる自転車共有イメージ

【コミュニティサイクルシステム】

買い物、私用目的による自転車利用では、まちなかでの回遊行動が多くなり、できるだけ点在した駐輪スペースが必要となります。

そのため、各所に設置したデポ（拠点）において自転車を手軽に借りたり、返したりできるコミュニティサイクルシステムを導入することで、自転車を多くの人で共有することができます。

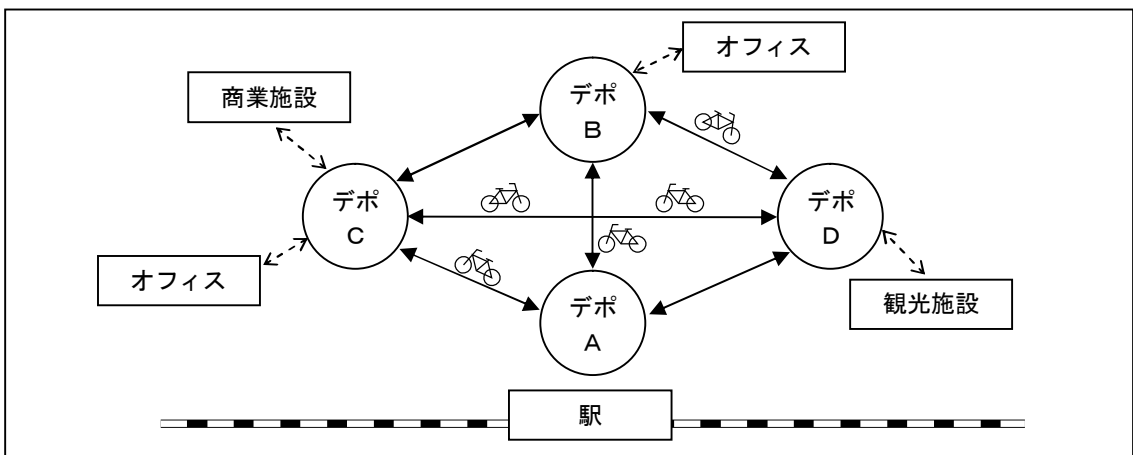


図 5-18 コミュニティサイクルによる自転車共有イメージ

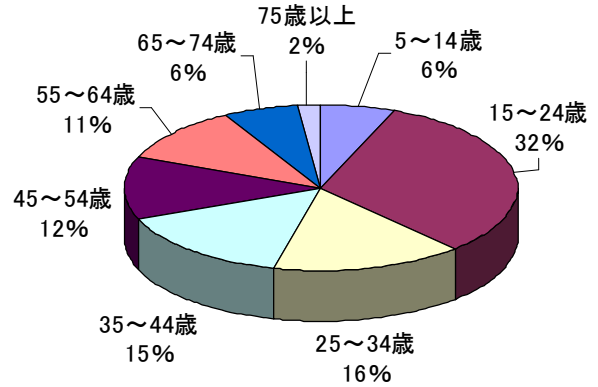
5-4-3 ルール・マナーの効果的な周知と啓発

(1) 効果的な周知・啓発活動の推進

①学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施【早期に進める施策】

自転車は、小学生、中学生、高校生にとって利便性の高い交通手段です。市政アンケート調査結果をみると、若い世代ほど自転車の利用ルール・マナーについて十分に意識していない割合が高くなっています。若い世代は、今後の自転車利用ルールの遵守・マナーの向上を担う存在であることから、学校などを通じた自転車安全教育を充実させていくことが重要になります。

そこで、学校や地区で行われている交通安全教室の継続、出前講座の拡大、各種イベントの拡充などを行うとともに、ルールの遵守・マナー向上を学んだ学生、生徒、児童が、自ら啓発活動に携わっていくなどの工夫により、取り組みを広げていくことを検討します。



資料：第4回道央都市圏PT調査結果

図 5-19 年齢階層別の自転車利用割合



小学校における自転車実技教室



高齢者等に対する交通安全教室の開催

②マナー推進地区の設定【早期に進める施策】

自転車走行空間や駐輪場の整備が進んできた地区を中心に、自転車のルールの遵守・マナーの向上を図る地区として「マナー推進地区」を設定し、交通安全教室やキャンペーンなどを実施します。

これらの実施に向けては、警察、地域住民、学校等と連携し、地域住民が一体となる啓発活動やキャンペーンを行うことで、地域の交通安全意識の高揚や他地区への波及を図ります。

③歩行者が多い地区での押し歩きの推奨【効果を確認しながら進める施策】

都心部など、車道や歩道が狭く、歩行者交通量が多い路線については、歩道通行時に歩行者と錯綜する場合の“押し歩き”を推奨し、看板等による周知や誘導員による呼びかけを行います。実施に向けては施策の効果についての調査・検討や沿道地域や交通関係機関の協力・連携が必要となります。

④自転車利用者に対する交通ルールの周知【早期に進める施策】

歩道を無秩序に走行する自転車や二人乗り、無灯火、走行中の携帯電話利用、傘差し走行、車道の逆走など、自転車利用者の中には、こういった行為が交通ルールに違反していることを知らない場合もあると考えられます。そのため、現在も実施している街頭での指導や注意を継続し、交通ルールの周知を図ります。また、著しく安全性を低下させる場合などにおける取締りの実施について、公安委員会に協力要請を行います。



自転車マナー向上指導員による街頭指導

⑤自動車ドライバーに対する広報・啓発【早期に進める施策】

自転車が本来走行すべき車道を安全に走行できない理由としては、自転車利用者が自転車走行ルールを正しく認識していないこと、自転車の走行場所があいまいなこと等に加えて、自動車ドライバーが違法駐車を行うなど、自転車の車道走行に対する配慮が足りない行動があることも一因として挙げられます。

そこで、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、自動車ドライバーの自転車の車道走行に対する配慮する意識の醸成を図ります。

⑥ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力【早期に進める施策】

自転車法では、「自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供する」とされています。そのため、自転車販売店等に対し、自転車の販売や修理時にルールの周知・マナー向上の啓発を行うことについて、協力を求めています。

5-5 施策の進め方

具体的な施策について、市民や事業者、関係機関とのパートナーシップのもと、地域特性に応じた方法を選択し、計画的に実施します。

(1) 計画的な実施について

具体的な施策については、実施に向けて必要と考えられる期間や効果の発現時期などから、「早期に進める施策」と「効果を確認しながら進める施策」に区分します。

● 「早期に進める施策」

多大な費用を伴わず、用地確保が容易にできる場所など、地域及び関係機関との合意を経た上で、条件が揃えば早期に施策の実施ができると考えられる施策です。

具体的には、自転車利用ルール・マナーの周知や啓発のように継続的に実施していくものや、施設整備のように喫緊の課題に応じて、順次実施していくものがあります。

● 「効果を確認しながら進める施策」

主として民間による整備を支援する制度設計や、施策実施に向けた課題解決や地域及び関係機関との合意形成などにある程度時間を要する施策です。

具体的には、附置義務条例など制度の見直しや創設、道路空間の再配分などの施策があります。

	計画期間前	計画期間	計画期間後
早期に進める施策	一部実施	実施	継続実施
効果を確認しながら進める施策		検討	実施

図 5-20 施策の進め方の区分

(2) 具体的施策の区分

(1) で示した施策の進め方の区分に基づき、具体的な施策の区分については、下表のとおりとします。

表 5-2 具体的な施策の区分

施策区分	具体的な施策の区分		
	自転車走行空間の明確化	総合的な駐輪対策の推進	ルール・マナーの効果的な周知と啓発
早期に進める施策	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・自転車安全利用マップの作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車駐車場等の駐輪場転用 ・未利用地での暫定駐輪場整備 ・歩道上を活用した駐輪場整備 ・放置禁止区域の拡大 ・駐輪場マップの作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施 ・マナー推進地区の設定 ・自転車利用者に対する交通ルールの周知 ・自動車ドライバーに対する広報・啓発 ・ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力
効果を確認しながら進める施策	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーンにおける走行空間の明示の検討 ・走行空間の確保に向けた既存道路施設の改修検討 ・道路空間の再配分による走行空間整備の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発に併せた公共駐輪場の整備 ・駐輪場の施設形態についての検討 ・駐輪場設置への支援・優遇 ・附置義務条例の見直し ・共同駐輪場の整備支援 ・都市型レンタサイクルシステム 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が多い地区での押し歩きの推奨

第6章 おわりに～計画の推進にむけて～

6-1 推進体制・計画の評価

(1) 推進体制

自転車利用環境の改善に向けて、行政は道路上における走行空間や乗継利用のための駐輪場を整備していくこととなりますが、それだけでは課題の解消につながりません。

例えば、走行空間の整備が実施されたとしても、自動車ドライバー、自転車利用者、歩行者など、それぞれがルールやマナーを認識し、道路を利用しなければ安全性を保つことができません。また、商業施設やオフィスなどの事業者においても、買い物、通勤などで自転車を利用する人たちに対して、どのような施設、利用形態であるべきかを考えなければ、歩道上の迷惑駐輪は解消されないと考えられます。

そのため、本計画で示した計画目標の達成に向けては、市や関係機関、自転車利用者だけではなく、事業者や自転車を利用しない市民に至るまで、様々な立場の人々が、課題解消に向けた取り組みに関わることが重要であり、市民、事業者、市及び関係機関が横断的で一体となったパートナーシップ体制により、効率的かつ早期の施策推進を図ります。

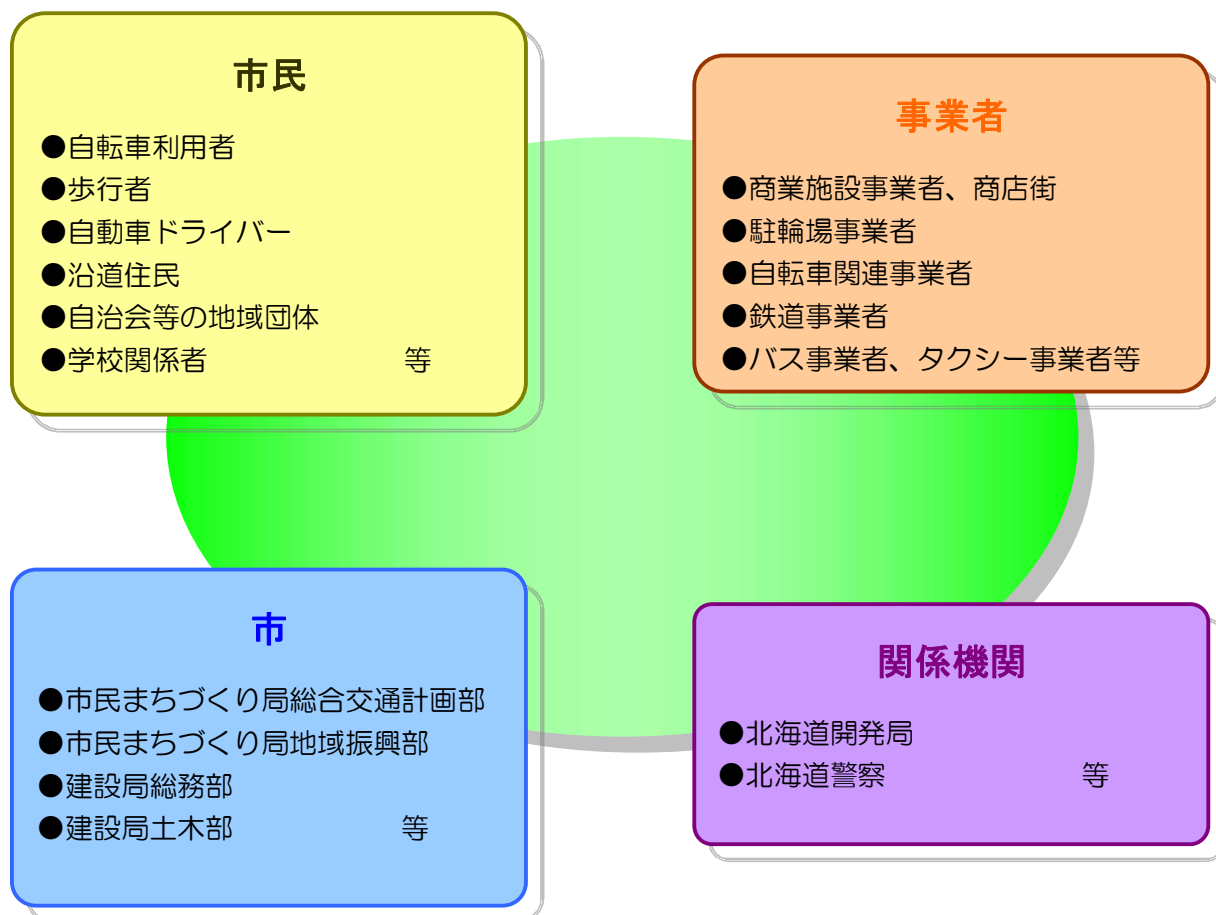


図 6-1 計画の推進体制

【計画の推進に向けて各主体が果たすべき主な責任】

市民

- 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）を遵守するとともに、マナーの向上に努める。
- 自転車利用者は、貴重なまちの空間を占有する駐輪が、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。
- 自転車利用者は、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が利用できるような心がける。
- 自転車利用者は、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。
- 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に配慮する。
- 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するとともに、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するように努める。

事業者

- 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、確保した駐輪場を施設利用者へ周知し、利用を促すとともに、従業員や顧客への自転車利用に関する理解・周知を図る。
- 自転車販売店等は、顧客に防犯登録や安全整備・保険に関する理解・加入を促すとともに、ルールの周知、マナーの向上について啓発活動を行う。

市・関係機関（行政）

- 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。
- 既存空間を活用した駐輪場の整備や既存の道路構造でできる改善など、早期に効果が現れる施策については、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。
- 法令の運用方法や自転車利用の先進事例等の研究や検討を進め、必要な施策を速やかに実現できるよう努める。
- 道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確にすることにより、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の整備に努める。

(2) 計画の評価

計画の推進に向けては、施策実施の進捗や効果を的確に把握するために、施策実施の進捗状況を確認する自転車走行空間の整備延長などの「実施指標」に加え、自転車に関する事故減少などの市民が計画実施による効果を実感できるような「成果指標」を設定し、計画の評価・見直しを行いながら進めます。

なお、実施指標や成果指標の具体的な目標値については、平成 23 年度以降に策定予定のアクションプログラムの中で取りまとめを行う予定です。

表 6-1 計画の評価指標（案）

項目	実施指標(案)	成果指標(案)
全項目共通		<p>○自転車に関する交通事故件数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通統計事故データより、自転車に関連する交通事故、特に自転車対歩行者の交通事故件数の変化を把握します。 <p>○安全性に対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者及び歩行者の道路通行の安全性に対する満足度の変化を把握します。
自転車走行空間の明確化	<p>○自転車走行空間の整備延長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部及び駅周辺における自転車走行空間の整備延長の変化を把握します。 	<p>○走りやすさ・歩きやすさに対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車の走りやすさ、歩行者の歩きやすさに対する満足度の変化を把握します。
総合的な駐輪対策の推進	<p>○駐輪場収容台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部及び駅周辺における駐輪場収容台数の変化を把握します。 	<p>○放置自転車台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪実態調査データより、都心部及び駅周辺における放置自転車台数の変化を把握します。 <p>○駐輪状況に対する市民満足度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者及び歩行者の駐輪状況に対する満足度の変化を把握します。
ルール・マナーの効果的な周知と啓発		<p>○市民のルール・マナーに対する習熟度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査により、自転車利用者、自動車ドライバー、歩行者のルール・マナーに対する習熟度を把握します。

6-2 今後の進め方

「計画(Plan)に基づいて実施した施策(Do)が、『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』という計画目標の達成に寄与しているかを確認(Check)し、社会情勢の変化にも対応しながら柔軟に自転車施策を見直して実行(Action)していく」というPDCAの考え方に基づいて、本計画の着実な推進を図ります。

具体的には、ホームページなどを通じて、毎年の進捗状況を公開していくとともに、3~4年の期間で成果指標による評価を実施し、必要に応じて計画を見直していくこととします。

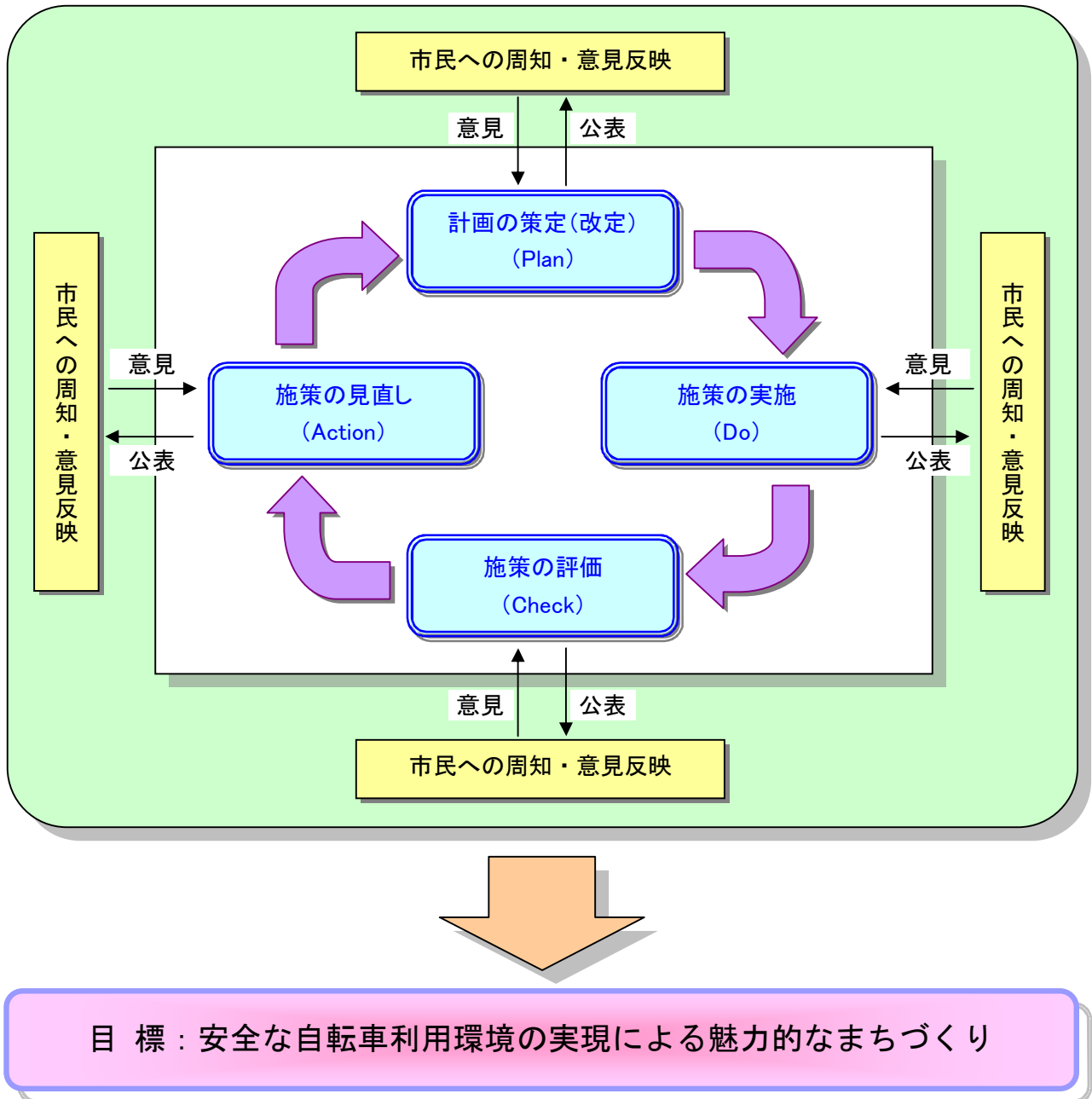


図 6-2 今後の進め方のイメージ

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
重点地区の考え方に対する意見			
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
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			
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"> ①自動車と順行走行であること 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 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 		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。	C
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。	
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
自転車安全利用マップの作成に対する意見			
P47	<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。</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、作成時に掲載内容を検討します。	D
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			
P33 P48	<p>公共交通の利便性向上と自転車の走行空間について、</p> <p>※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。</p> <p>※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。</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
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、バス以外の不法な利用が多いため、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>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</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"> ※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 		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。どちらにしろ、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
大規模自転車道（サイクリングロード）に係る意見			
－	<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、比較的低コストで、現状の資産を活用しつつ、多くの人が自転車を利用しやすくなると思う。</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発揮するので、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
走行環境に係るその他の意見			
—	<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"> ・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） ・自転車走行帯の駐停車禁止措置 ・排水枡段差の解消と走行障害物に対する安全対策 ・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） ・交差点の巻き込み事故防止用自転車溜りゾーンの設置 ・土日の都心部の3+1車線化 	<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
—	<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
—	<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>【再掲】 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
現況・課題のデータに対する意見			
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
重点地区（都心部）の考え方に対する意見			
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"> ※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け ※中心部での買い回りに対応した共通パス制度 ※禁止区域における告知をした上での撤去 ※中心部における駐輪場の増設 	<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
自動車駐車場等の駐輪場転用に対する意見			
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。		
歩道上を活用した駐輪場整備に対する意見			
P41	<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>	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
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			
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
駐輪場設置への支援・優遇に対する意見			
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
附置義務条例の見直しに対する意見			
<p>P40 P54 P58</p>	<p>【再掲】 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。 ※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け ※中心部での買い回りに対応した共通パス制度 ※禁止区域における告知をした上での撤去 ※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。 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。 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>	
<p>P54</p>	<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>	
<p>P54</p>	<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。 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。 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>	C
共同駐輪場の整備支援に対する意見			
<p>P57</p>	<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。 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
放置禁止区域の拡大に対する意見			
P40 P50 P58	<p>【再掲】 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】 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>		
放置自転車の抑制（放置自転車の撤去）に対する意見			
P58	<p>【再掲】 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"> ※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け ※中心部での買い回りに対応した共通バス制度 ※禁止区域における告知をした上での撤去 ※中心部における駐輪場の増設 	<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
放置自転車の抑制（駐輪場の有料化）に対する意見			
P40 P54 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"> ※大型店舗等での駐輪場設置の義務付け ※中心部での買い回りに対応した共通パス制度 ※禁止区域における告知をした上での撤去 ※中心部における駐輪場の増設 	<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
駐輪場マップの作成に対する意見			
P47	<p>【再掲】</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>【再掲】</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
都市型レンタサイクルシステムに対する意見			
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
駐輪設備に対する意見			
—	<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
—	<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>		
—	<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>		
盗難防止に対する意見			
—	<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
—	<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>		
—	<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と。</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
駐輪環境に係るその他の意見			
—	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
—	【再掲】 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。	【再掲】 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"> ※”車両”であることの自覚及び認識 ※安全講習による力量向上 ※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） ※小中高への安全教育指導の制度化 ※安全指導員の市街巡回や安全指導事業の委嘱 		
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
歩行者が多い地区での押し歩きの推奨に対する意見			
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。		
自転車利用者に対する交通ルールの周知に対する意見			
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>【再掲】 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>【再掲】 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
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			
P60 P61	<p>【再掲】 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>【再掲】 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
盗難防止に対する意見			
-	<p>【再掲】 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>【再掲】 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>		
ルール・マナーに係る条例制定に対する意見			
-	<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。</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>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>	
—	<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>	<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>	

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
免許制度に対する意見			
一	<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
一	<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>		
一	<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>		
ルール・マナーに係るその他の意見			
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
一	<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
計画策定の趣旨に対する意見			
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
自転車利用の現況・課題に対する意見			
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
計画の考え方に対する意見			
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"> ※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 ※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 ※原則として歩行者と自転車の分離の徹底を図ること 	<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
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			
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>	
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>		D
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>【再掲】</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くれたほうが良いのではないか。</p>	<p>【再掲】</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>【再掲】</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
基本方針設定の考え方（地域特性）に対する意見			
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
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			
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な。</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
実行計画（アクションプログラム）に対する意見			
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・自転車道をつくることなく、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
重点地区に対する意見			
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
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	<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"> ※ヘルメット、頭部保護用具の着用の制度化 ※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 ※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 	<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 ※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
計画の評価に対する意見			
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
自転車の通勤手当に対する意見			
—	<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
公共交通機関への自転車持ち込みに対する意見			
－	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。	
中心部への自動車乗り入れ規制に対する意見			
－	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>【再掲】</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