

旭川市自転車ネットワーク計画

平成28年（2016年）3月

旭 川 市

1 はじめに

(1) 計画策定の背景と目的

自転車は通勤、通学、買物、子どもの送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として幅広い層に利用されており、近年では環境意識や健康志向の高まり等を背景に、その利用ニーズは高まっています。

国内では昭和40年代のモータリゼーションの発展とともに、自転車と自動車による事故が多発したことから、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入され、自転車と自動車を分離させるため、自転車と歩行者が共存できる歩道として自転車歩行者道の整備が推進されてきました。

一方、こうした交通規制を長年続けてきたことで、本来車両である自転車が歩道を通行することが常態化し、それに伴い歩行者に対する自転車利用者の安全への意識が希薄となり、自転車と歩行者による事故や通行ルールを守らない自転車利用が社会問題となっています。

旭川市内においても、平成26年中の自転車関連事故が156件発生しており、自転車利用者の通行ルール違反や、道路利用者間での自転車の通行ルールの認識の相違などが交通安全上の問題となっています。そのため、自転車を取り巻く状況の変化、道路利用の実態や事故の状況及び技術的な検証等を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境づくりを進めることを目的として、「旭川市自転車ネットワーク計画」を策定いたしました。

(2) 道路交通法を含む国の動き

自転車が車両であることの認識を高め、歩行者の安全を確保することを目的として、平成20年6月に道路交通法が改正され、自転車が歩道を通行することができる要件が明確化されました。

また、平成27年6月に更なる道路交通法の改正が行われ、危険行為を繰り返す自転車利用者に対して「自転車運転講習」の受講が義務づけられました。

このほか、平成24年11月に、国土交通省及び警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）が示され、道路管理者や都道府県警察による自転車通行空間の整備、通行ルールの徹底等に向けた計画の策定が推進されています。

(3) 計画の位置付け

旭川市自転車ネットワーク計画は、『旭川市都市計画マスタープラン』における「都市交通整備」、『旭川都市圏総合都市交通体系マスタープラン』における「休日交通の目標像」及び『第9次旭川市交通安全計画』における「道路交通の安全」に関わる方針や施策の実現に向け、ガイドラインを参考として、自転車利用環境の向上や秩序ある利用の促進を図ります。

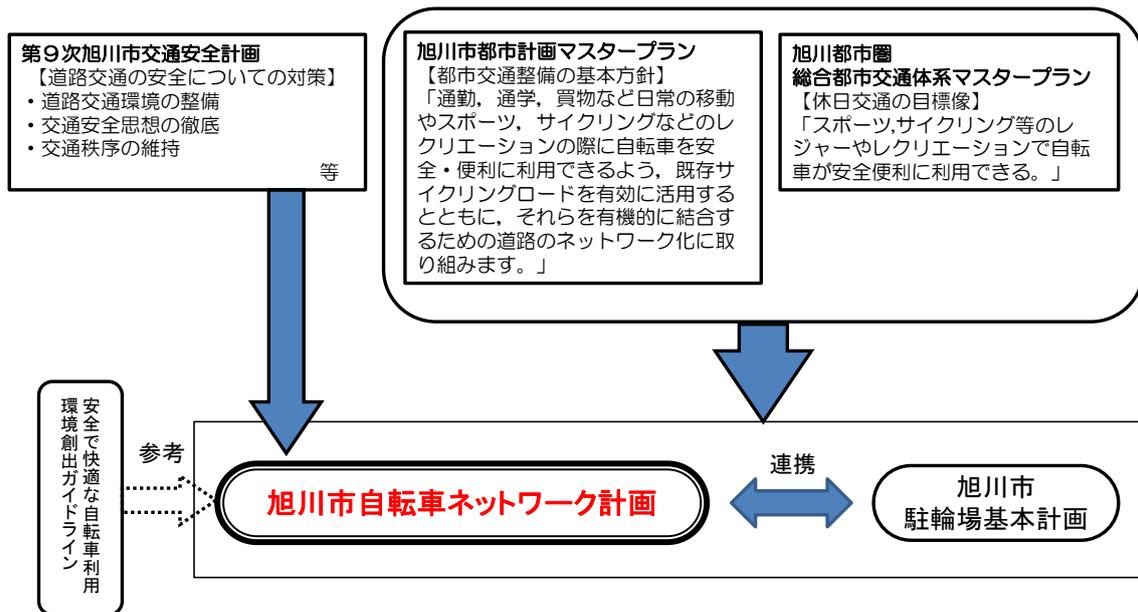


図-1 自転車ネットワーク計画の位置付け

(4) 計画策定の検討体制

国・北海道・市の各道路管理者、河川管理者、警察及び市の関連部局で構成された「旭川市自転車ネットワーク計画策定検討会」を設置し、道路利用の実態や事故の状況及び技術的な検証等を行いました。

また、市民アンケートの活用や、自転車、交通安全活動、教育に関する組織の代表者及び公募市民により構成される「旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会（以下、「懇談会」という。）において意見を求め、本計画で示す施策に反映しました。

2 自転車利用に係る現状

(1) 本市における自転車の利用状況

本市は、比較的平坦な地形の盆地内に都市がコンパクトに形成されていることから、自転車が利用しやすい環境にあり、北海道内の都市（人口10万人以上）において、通勤・通学目的で自転車を利用する割合が一番高くなっています（図一2）。

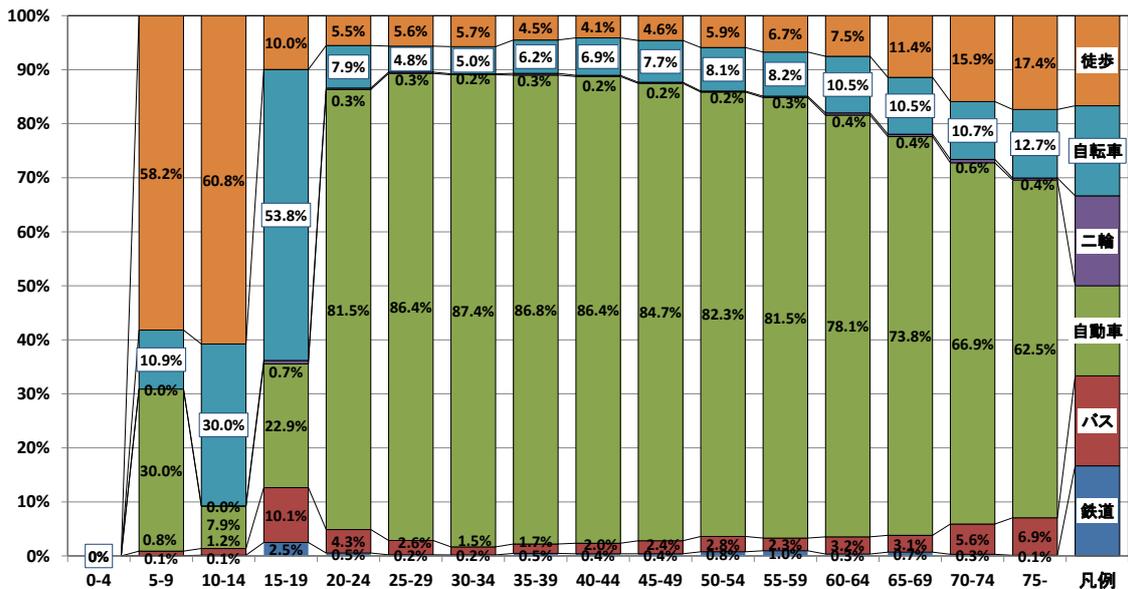
順位	都市名	自転車分担率
1	旭川市	11.2%
2	江別市	10.9%
3	函館市	10.4%
4	札幌市	9.9%
5	帯広市	8.6%
		北海道 8.5%
6	北見市	8.0%
7	釧路市	6.9%
8	苫小牧市	6.4%
9	小樽市	1.3%

出典：総務省「H22 国勢調査」

図一2 道内都市（人口10万人以上）の自転車交通分担率（代表交通手段）

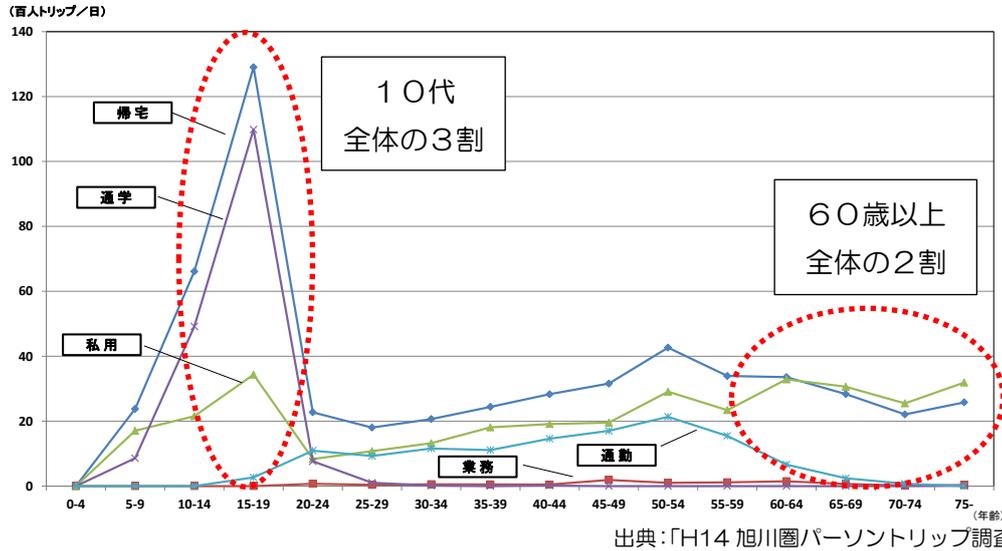
次に、10代においては自転車利用が高く、20代以上については自動車を多く利用する状況となっています。

また、高齢になるほど自転車を利用する傾向があります（図一3）。



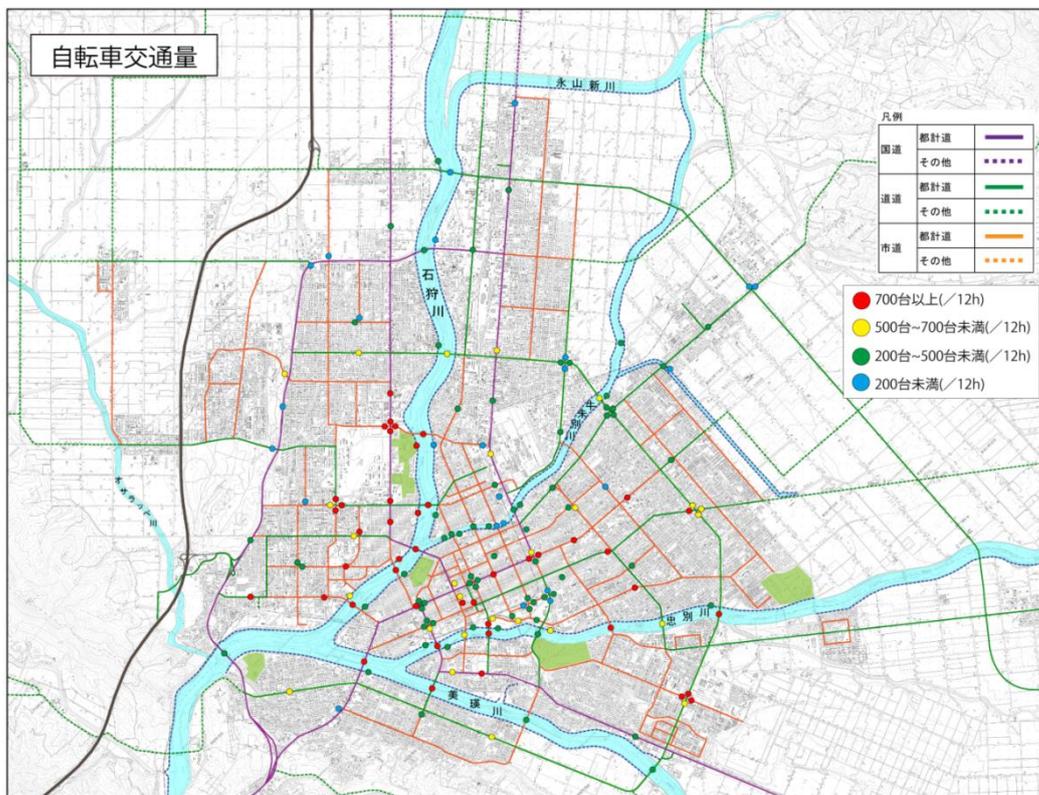
図一3 年齢別交通手段分担率 出典：「H14 旭川圏パーソントリップ調査」

自転車利用全体に対する世代別の利用割合は、10代が約3割を占めており、「通学・帰宅目的」の利用が多くなっています。また、60歳以上では全体の約2割を占めており、「私用・帰宅目的」の利用が多くなっています（図一4）。



図一4 年齢別目的別自転車トリップ数

自転車利用が多い10代の主な利用目的は「通学，帰宅目的」であることから，教育施設へのアクセス等の経路として利用される幹線道路の交通量が多い傾向となっています（図一5）。



図一5 自転車交通量 出典：平成21～26年度旭川市交通量調査 平成17年度道路交通センサス（国土交通省）

(2) 自転車利用者の意識

自転車の歩道通行可能要件が明確化された平成20年の道路交通法改正を受け、マスコミ各社の報道により自転車は原則車道を通行するものであることがアナウンスされています。

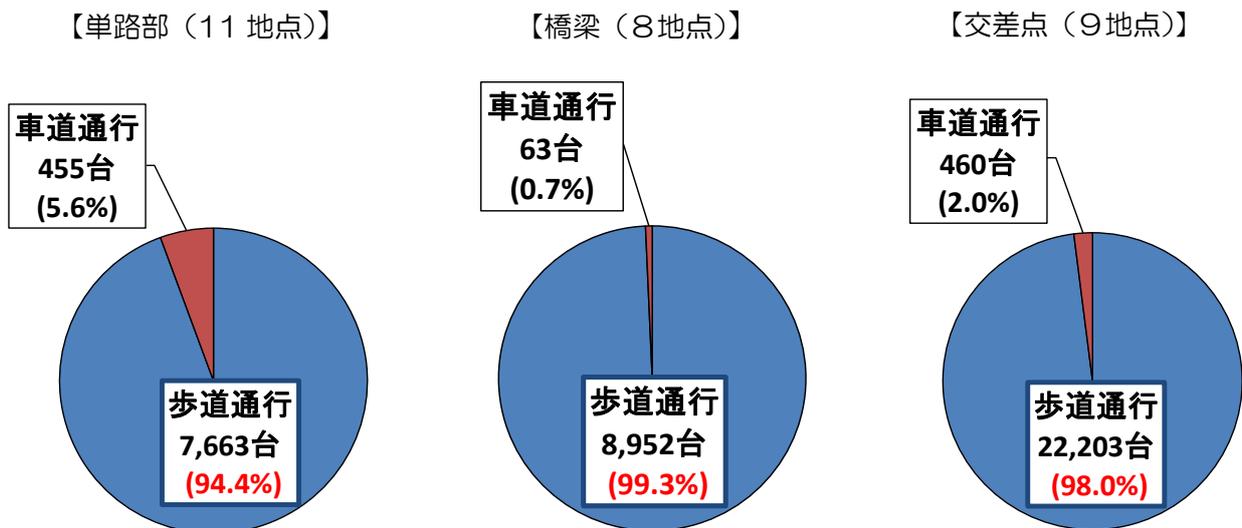
※道路交通法で認められる自転車の歩道通行可要件

道路交通法第六十三条の四

普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、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。

- 一 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。
- 二 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。
- 三 前二号に掲げるもののほか、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。

本計画策定に向けた市民アンケート等の結果から、自転車は車道通行が原則であるという認識はありながらも、車道通行に事故の危険を感じることから、歩道を通行する市民が法改正後も多数を占めていることが確認されました（図-6）。



出典：平成25年度旭川市交通量調査

図-6 旭川市内の自転車の通行位置別交通量と構成率

次に、懇談会において、自転車が車道を通行することに対して安全性に疑念を持つ声と同時に、自転車が歩道通行をする際に、歩行者が優先であるという前提が守られていないとの指摘もあり、自転車の歩道通行時のルール遵守やマナーの向上が必要との意見が出ています。

併せて、歩道通行時に自転車との事故に遭遇しそうな事柄も示され、事故にはならなくても、大変危険な状況が散見されることから、自転車利用者のルール遵守が交通安全教育の時だけの一時的なものにならないよう対策を求める声がありました。

また、学生や高齢者だけでなく、幅広い年齢層に対しての自転車利用時のルール遵守・マナーの向上に向けた継続的な活動、自動車運転者への啓発、自転車の車道通行時に障害となる駐停車車両対策を進めるべきとの意見もありました。

(3) 旭川市の自転車利用に対する道路整備状況

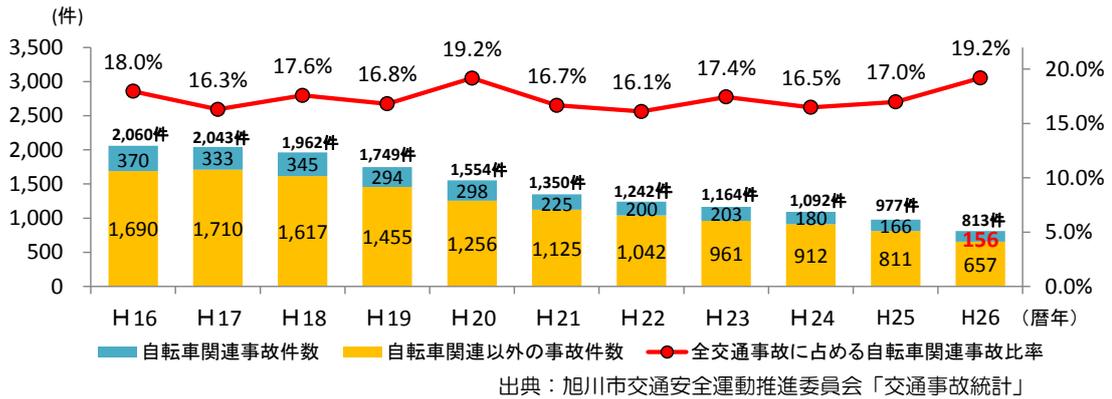
昭和40年代のモータリゼーションの発展により、交通事故とそれに伴う死傷者数の急激な増加が社会問題となっていました。これらの中には自転車と自動車による事故が数多く含まれていたことから、自転車の安全確保のため歩道を通行させて自動車との分離を図る対応が進められました。その結果、市内の主要な道路において、一定の幅員を確保した自転車歩行者道の整備が進められ、その多くが完成しています。

本来であれば、これらの道路の幅員構成を再配置し、歩行者、自転車、自動車をそれぞれ分離して、自転車ネットワーク路線としての連続性を確保することが望ましいと考えられますが、自転車利用に関する課題解決を道路整備だけで解消するには、多額の費用と長い期間がかかることが想定されます。

(4) 本市における自転車事故の発生状況

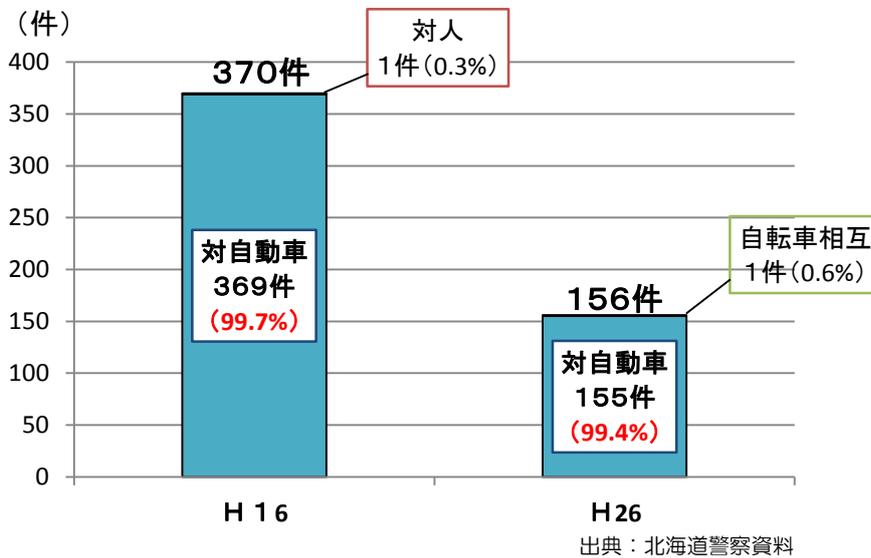
自転車利用環境づくりの検討に向けて、自転車関連事故の状況について検証します。

市内の全交通事故件数と自転車関連事故件数は年々減少傾向にあります。全交通事故に占める自転車関連事故の比率は横ばいとなっています(図一七)。



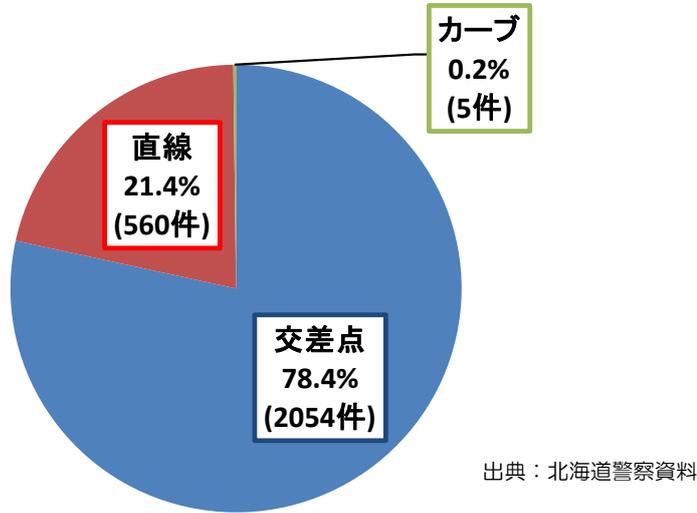
図一七 旭川市内の全交通事故と自転車関連事故の推移

また、自転車関連事故のほとんどは「対自動車」となっています(図一八)。



図一八 旭川市内の自転車関連事故の相手当事者別構成 (H16・H26)

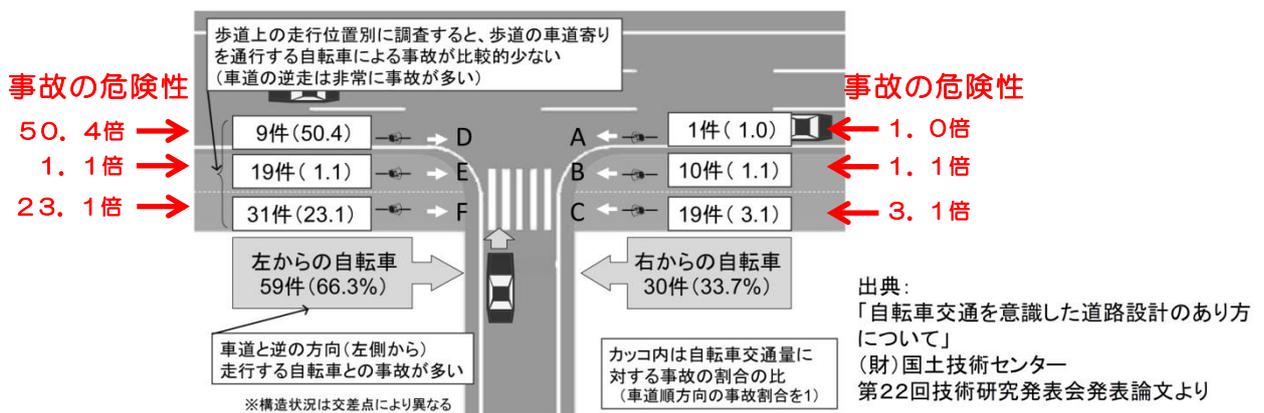
道路形状別の事故の割合は交差点での事故が約8割、直線部での事故が約2割となっています（図一9）。



図一9 旭川市内の過去10年間の道路形状別自転車関連事故件数（H16～H25）

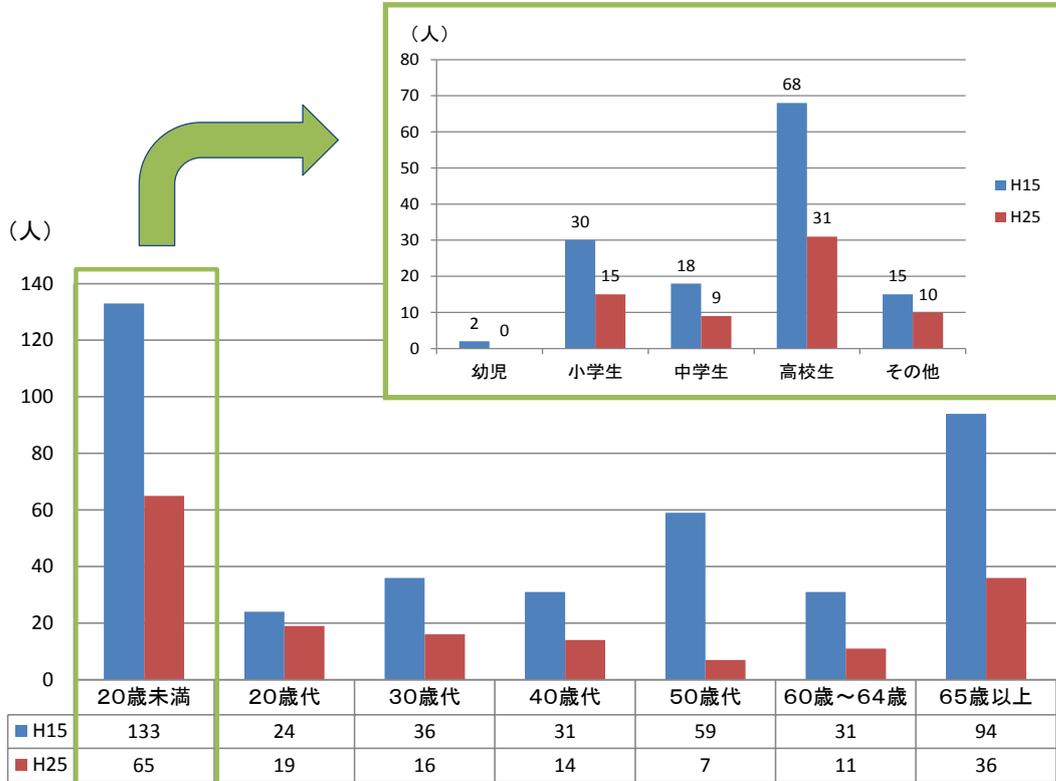
既存の研究において、車道を順方向（A）に走行する場合や歩道の車道側（B、E）を通行する方が事故の危険性が低くなるという結果が得られています（図一10）。

自転車関連事故の多くは、交差点での自動車との出会い頭、または巻き込み事故であり、歩道を走行する自転車が交差点部を通過する際に発生しています。このため、道路利用者の安全を確保するには、自転車の通行位置等について、自転車利用者のみならず、自動車運転手等が認識しやすい整備を進めていくことが必要です。



図一10 自転車の通行位置別事故の危険性

年齢別自転車関連事故死傷者数の約6割が20歳未満と65歳以上の年齢層となっており、最も死傷者数が多い20歳未満のうち、高校生が全体の約半数を占める状況となっています（図-11）。



出典：北海道警察資料

図-11 旭川市内の年齢別自転車関連事故死傷者数（H15・H25）

自転車関連事故死傷者数の法令違反状況では安全不確認、一時不停止、信号無視が違反内容の約7割を占めています（図-12）。

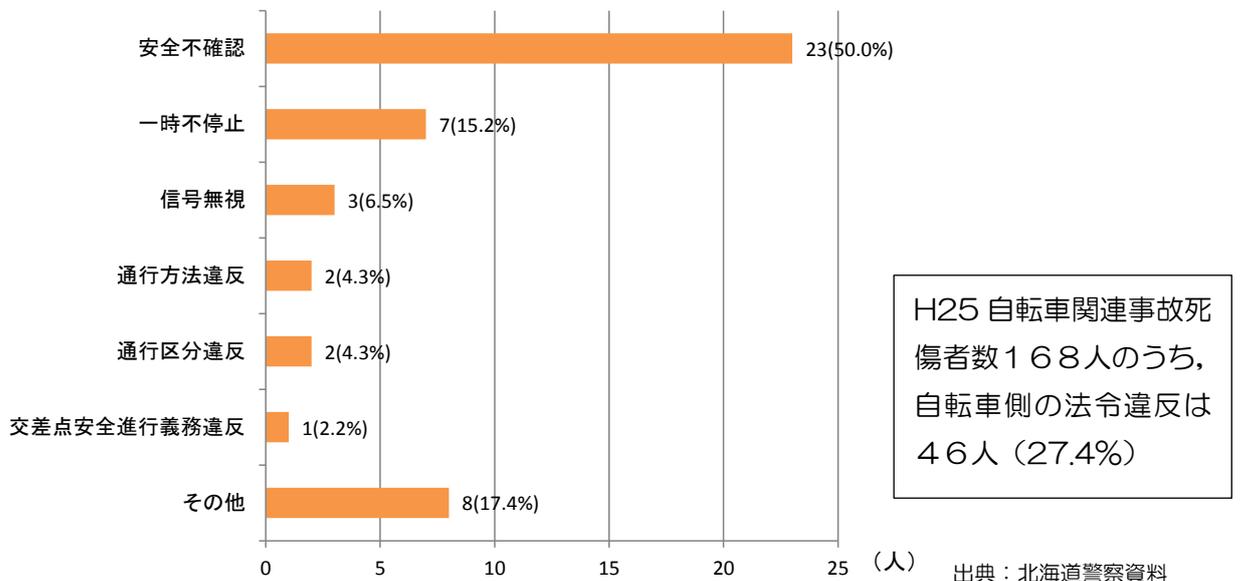


図-12 旭川市内の自転車関連事故死傷者数の法令違反状況（H25）

3 課題点

これまでの調査，検証において整理された課題点は次のとおりとなります。

自転車通行空間に対する課題

- (1) 自転車の通行位置について，自転車利用者のみならず，自動車運転者等が通行位置を常に意識できる環境づくりが必要
⇒道路利用者にわかりやすい，自転車通行位置の明示

- (2) 自転車専用の空間を新たに確保するためには多額の費用と長い期間が必要
⇒早期の効果発現に向け，既存道路を活用した整備手法の選択
⇒各道路管理者が連携した継続的な整備体制の確立

自転車利用ルールの周知・啓発に関する課題

- (1) 自転車利用者の交通ルールの遵守が一時的（交通安全教育の時だけ等）
⇒自転車利用時に常にルール・マナーを意識できる利用環境づくり

- (2) 特定の世代（学生や高齢者）のみを中心とした安全教育
⇒児童から高齢者まで幅広い世代を対象とした安全教育プログラムの確立

その他の課題

- (1) 自転車走行時に障害となる駐停車車両への対応
⇒自動車運転者も含めた全ての道路利用者に対する啓発活動の推進

4 自転車ネットワーク計画の目標

これまでの課題，問題点の解消に向けて，本計画の基本方針と計画目標を次のとおり定めます。

基本方針

安全で快適な自転車利用空間の創出

旭川市の実情に合った，安全で快適な自転車通行空間を連続的に確保した自転車ネットワークを形成するとともに，自転車利用者等の安全に対する意識の向上を図ることで市民が安心して自転車を利用できる環境を創出していくことを基本方針とします。

計画目標

1 面的な自転車ネットワークの形成

計画の早期効果発現に向けて，自転車利用状況や周辺の施設環境を踏まえた整備路線の選定を行います。

2 自転車・人・クルマが安心・安全に共存できる自転車通行空間の確保

全ての道路利用者の安全を確保するため，自転車通行位置について視覚的に認識しやすい整備形態を選定します。

3 自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの向上に向けたソフト対策を推進

自転車は誰もが気軽に利用できる乗り物であることから，幅広い世代に向けた交通ルールの遵守等の周知・啓発活動を展開します。

5 自転車ネットワーク路線の選定

(計画目標1：面的な自転車ネットワークの形成)

(1) 自転車ネットワーク路線選定の考え方

ガイドラインでは、自転車ネットワークを構成する路線を6つの路線から適宜組み合わせさせて選定するものとしています。

本計画ではガイドラインを参考にしつつ、旭川市の地域性や現状を踏まえながら、地域の実情に合った路線選定の考え方により路線の選定を行い、自転車ネットワーク路線を形成します。

①ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方

自転車ネットワークを構成する路線としてガイドラインに示された、6つの路線は次のとおりです。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

②旭川市の自転車ネットワーク路線の選定の考え方

本市においては自転車の利用目的として通勤、通学、買物など日常の移動が多いことから、この利用目的を踏まえて自転車の多数の利用が想定される路線を選定し、自転車を安全・便利に利用できるよう整備を進めていくことで、事故の減少や快適性の向上を図ります。

(1) 選定範囲は市街化区域を中心とする。

⇒ 居住地と目的地が集中している市街化区域を中心に設定します。

(2) 主な居住地から中心市街地や目的地（駐輪需要施設）及び4大河川（石狩川・牛朱別川・忠別川・美瑛川）等への移動に際し、主要な役割を担うと想定される路線とする。

⇒ 居住地から自転車で移動することが多い目的地（駐輪需要施設）までの経路を想定し、主要な路線を選定します。

⇒ 河川を渡るために橋を通行することを想定し、主要な路線を選定します。

(3) 河川空間（サイクリングロード等）は広域的な自転車通行空間として、自転車ネットワーク路線と連携を図る。

⇒ 道路以外の自転車通行空間としてサイクリングロードが広域的に整備されていることから、これらにアクセスすることを想定して路線を選定します。

(4) 「駐輪需要施設」については、通勤、通学、買物等の自転車利用目的の観点と、目的地的駐輪需要の観点から、下記施設を対象とする。

① 駅

② 官公庁

③ 中学校・高校・大学

④ 運動公園

⑤ 一定※の駐輪需要が生じる事務所・遊技場等・小売店舗等（※店舗等面積から算定した駐輪場の規模が20台以上となるもの。）

⇒ 通勤・通学・買物目的で自転車が利用されることが多いことから、これらの目的地的になる一定規模以上の施設へのアクセスを想定して路線を選定します。

(5) ネットワークの密度（網密度）の水準は、計画エリア内において、概ね1 km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準とする。

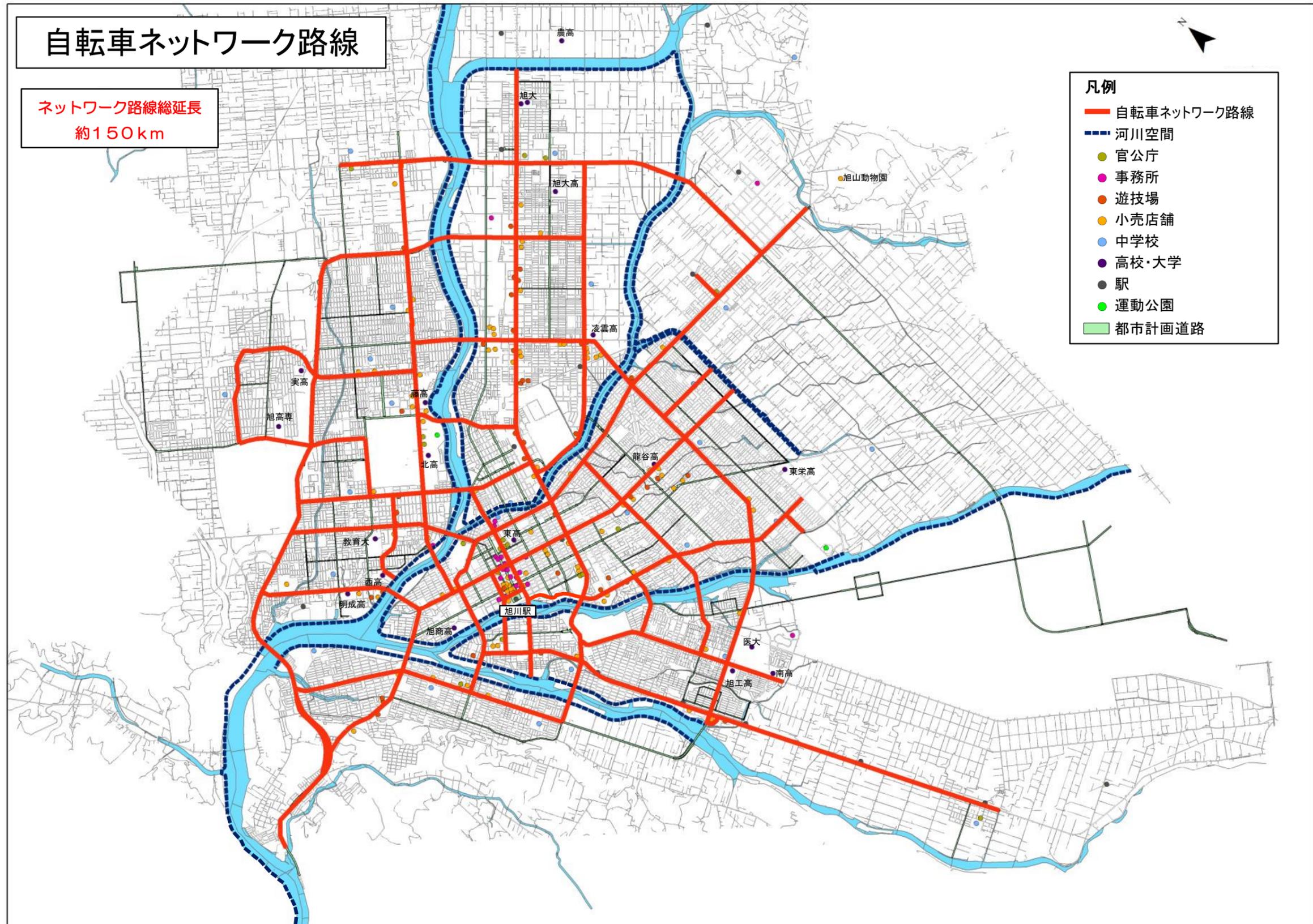
⇒ 自転車利用者が1 km走行すれば自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準になるように路線を選定します。

(2) 路線選定手順

旭川市の自転車ネットワーク路線選定の考え方に基づき次に示す手順で路線の選定を行います。

- | |
|--|
| ① 駐輪需要が生じる施設にアクセスする際に利用頻度が高いと想定される路線
(→ガイドライン①) |
| ② 既に自転車通行空間として整備された路線
(→ガイドライン⑤) |
| ③ 市街化区域内で概ね1 km以内でアクセスできる路線及び4大河川を渡る場合の横断的な間隔を考慮した路線 |
| ④ ネットワークの連続性を確保するために必要な路線
(→ガイドライン⑥) |

(3) 路線選定図 前項に示した手順で選定した路線は下図のとおりです。



6 自転車通行空間整備の基本的な考え方

(計画目標2：自転車・人・クルマが安心・安全に共存できる自転車通行空間の確保)

(1) 自転車通行空間のあり方

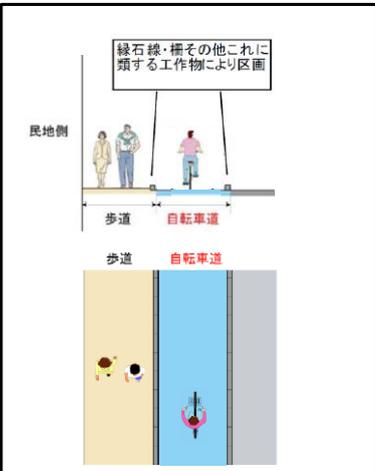
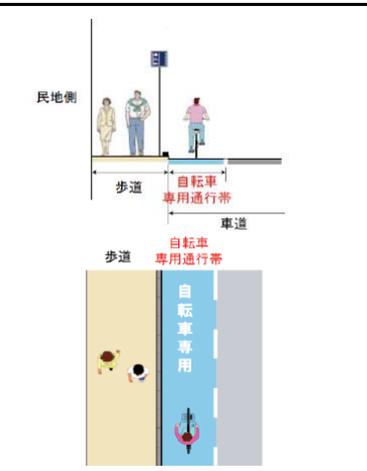
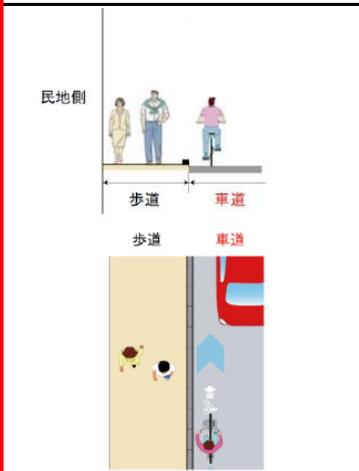
望ましい自転車通行空間を創出していくため、次のとおり整備を進めます。

○自転車は車道を通行するという原則を踏まえて、車道整備を主体とする。

○自転車の歩道通行可要件により、自転車が歩道を通行することが想定されることから、状況に応じて通行ルールの遵守を促す環境整備を行う。

(2) 自転車通行空間の整備形態

ガイドラインにおいては、以下の3種類の整備形態が示されています(図-13)。

構造的な分離 (法定)	視覚的な分離 (法定)	車道混在 (法定外)
自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面標示)
		

※法定とは軽車両が通らなければいけない空間を意味します

図-13 整備形態の分類

これらの整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離されている「自転車道」が望ましいと考えられますが、自転車専用の空間を新たに確保するためには、多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に整備路線の連続性を確保することができる「**車道混在(矢羽根型路面標示)**」を標準として当面の整備を進めます。整備にあたっては、矢羽根とピクトグラム(文字の代わりに視覚的に表現した図)により自転

車に対して視覚的な誘導を行うとともに、自動車運転者に対しても自転車の車道走行に対する注意喚起を行います（図-14）。

また、歩道においては、自転車利用者の交通ルール遵守とマナーの向上のため、必要に応じて、通行方法や歩行者が優先であることを意識づけるための周知啓発に繋がる環境整備を進めます（図-15）。

【整備イメージ(路肩・停車帯内)】



【整備イメージ(車線内)】



車道混在(矢羽根)整備イメージ



出典：国土交通省・警視庁交通部記者発表資料（平成26年12月24日）より抜粋

図-14 車道整備イメージ

歩道における通行ルール等の周知イメージ



出典：大阪市自転車施策のお知らせ（平成26年10月10日）整備概要より抜粋

図-15 歩道における通行ルール等の周知イメージ

(5) 路線ごとの整備のあり方

現状の道路状況，歩行者交通量，自動車の交通量や走行速度など，路線ごとの様々な要因により，選定した整備形態の実現が著しく困難な場合も想定されます。また，ネットワークによる連続性の構築という基本目標を踏まえて，整備については各道路管理者との連携も重要となることから，実際の整備に向けた情報の交換を密にしておく必要があります。

(6) モデル路線と先行整備

自転車ネットワーク路線の本格的な整備に先立ち，各道路管理者等が連携可能なモデル路線を設定し，先行整備を行います。

また，重要なソフト対策となるデモ走行会を通じた広報活動での利用のほか，整備内容の効果検証にモデル路線を活用します。

7 ソフト対策の考え方

〔 計画目標3：自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの向上に向けたソフト対策を推進 〕

(1) ソフト対策のあり方

自転車ネットワーク路線や自転車通行空間の整備の内容を周知するとともに、自転車・人・クルマが共通の認識を持つために必要な周知・啓発活動を行います。

(2) ソフト対策の重点項目

ソフト対策の重点項目として次の2つを掲げます。

重点項目1 自転車安全利用五則等の周知徹底

【自転車安全利用五則】

- (1) 自転車は車道が原則、歩道は例外
- (2) 車道は左側を走行
- (3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- (4) 安全ルールを守る
 - ① 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ② 夜間はライトを点灯
 - ③ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- (5) 子どもはヘルメットを着用

重点項目2 計画内容の周知

- ・自転車ネットワーク路線について
- ・自転車通行空間の整備内容について
- ・整備路線の自転車通行方法について

(3) 周知・指導・啓発活動の取組

具体的なソフト対策として、次の事項に取り組んでいきます。

1 計画概要版パンフレットの作成と配布

- ・自転車ネットワーク路線や自転車通行空間の整備内容及び整備路線の通行方法をわかりやすく説明した計画概要版を作成し、ホームページ上での公開及び配布を進め周知活動を推進します。

2 モデル路線等でのデモ走行会の実施

- 先行整備されるモデル路線において、デモ走行会を実施し、正しい自転車の乗り方について広く市民に周知していきます（図－16）。



出典：国土交通省北海道開発局
旭川開発建設部資料

図－16 国道39号上川層雲峡方面における路面標示の効果検討調査

3 広報（旭川市広報・新聞・テレビ・ラジオ）の活用

- 計画内容を「あさひばし」（旭川市民広報）に掲載し計画の周知、広報を進めます。
- モデル路線等でのデモ走行会の実施状況について、旭川市民ニュースや報道機関等を通じた広報活動を行っていきます。

4 免許更新時講習受講者に対する周知資料の配付

- 自動車の運転免許更新時にパンフレット等を配布し、自転車通行空間の今後の整備について自動車運転者に対する周知・広報活動を推進します。

5 各種イベントでのパンフレット配布や安全教室の実施

- 幅広い年齢層に対する周知・啓発活動として、各種イベントでのパンフレットの配布や安全教室の実施を通じて、正しい自転車の乗り方を広めると同時に、自動車運転者に対しても、自転車の走行に対する注意を促します。

6 街頭啓発活動の実施

- 交通安全週間に実施される旗波運動などの街頭啓発活動においてパンフレットを配布し、自転車利用者や自動車運転者に対する周知活動を推進します。

7 学校を通じた自転車安全教育の実施

- 自転車に乗り始める小学生をはじめ、通学に自転車を利用する機会が多い中高生に対する安全教育の充実を図ります。
- 本計画に基づいて、自転車の利用に際して「被害者にならない」視点に加えて「加害者にならない」視点でのカリキュラム編成を進めます。
- 旭川市交通安全指導員の学校訪問による安全教育を実施します（図－16）。



図－17 学校での交通安全教育実施状況

8 町内会や企業を通じた自転車安全講話等の実施

- 交通安全活動団体等の講師が、町内会や企業の希望に応じて、交通安全講話や研修会を実施し、学生や高齢者以外の年齢層に対しても安全啓発活動を推進します。

9 高齢者を対象とした自転車利用講習の実施

- 地域の老人クラブや百寿大学等における交通安全教室を通じて、自転車利用者に対する講習を実施し、歩道走行の際のルールやマナー等について理解を深める活動を行います。

10 自転車ネットワーク路線における駐停車抑制の周知徹底

- 沿線の商店や住民の方に協力を依頼し、駐停車の抑制に向けた取組を進めていきます。

1.1 悪質な自転車違反者に対する指導

- 危険行為を繰り返す自転車利用者の罰則に係るパンフレットの配布を通じて、自転車利用者のルール遵守とマナーの向上を促します（図-18）。



出典：警察庁ホームページ

図-18 自転車利用時のルールに関するパンフレット

8 計画の遂行に向けて

(1) 旭川市自転車ネットワーク整備推進会議（仮称）の設置

自転車ネットワーク計画の推進においては、各道路管理者、安全指導推進者、警察等の連携が不可欠です。計画策定後の整備やソフト対策に向けた定期的な連絡調整を行うため、旭川市自転車ネットワーク整備推進会議（仮称）（以下、「整備推進会議」という。）を設置するものとします。

(2) 整備推進路線の選定

整備推進会議において、整備路線の連続性の確保に向けて、道路状況や交通状況等から整備推進路線を選定し、整備開始年度、計画期間を設定します。

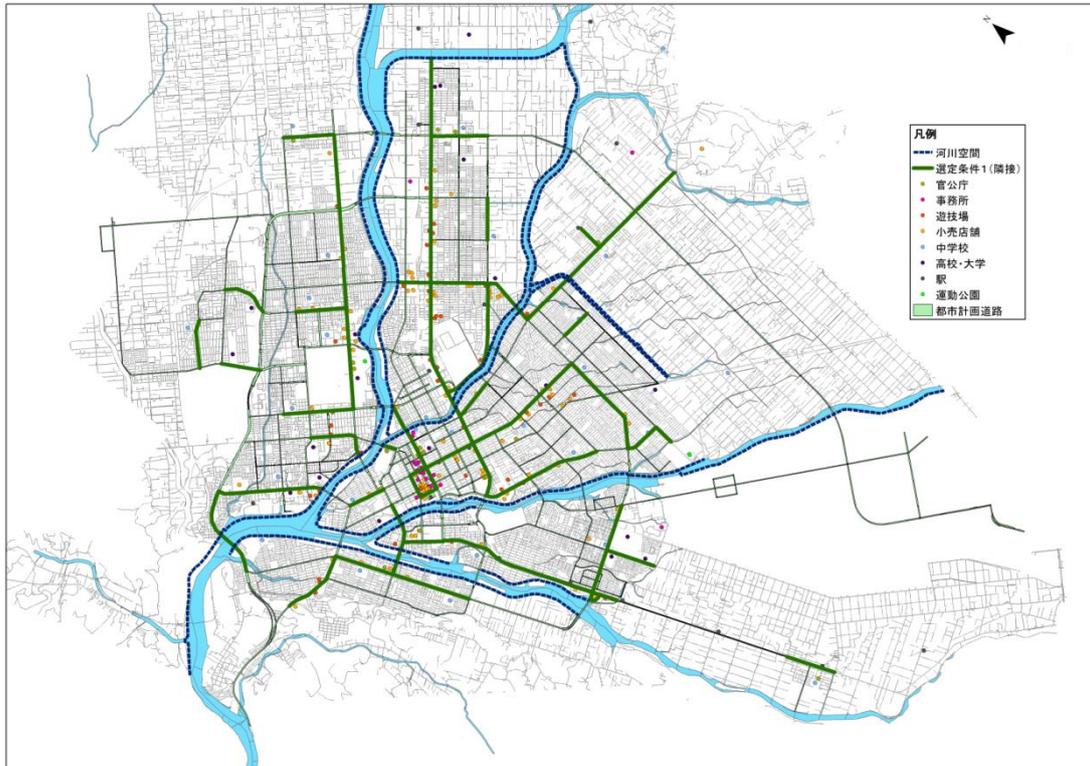
(3) モデル路線の選定及びデモ走行会の実施

整備推進会議において、自転車ネットワーク路線の中から、先行整備するモデル路線を選定し、デモ走行会の実施に向けた連絡調整を行います。デモ走行会では自転車の通行方法等について広く市民に周知していくとともに、アンケート調査等を実施し、整備内容の効果検証を行います。

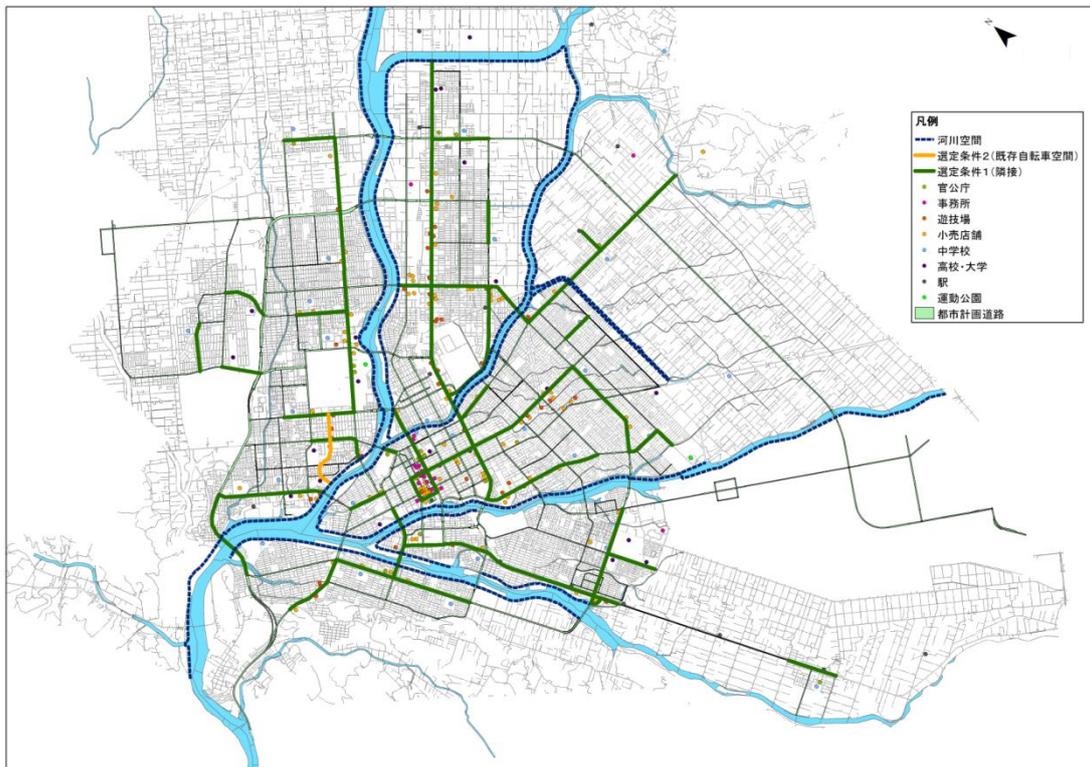
資料編

ネットワーク路線の選定手順

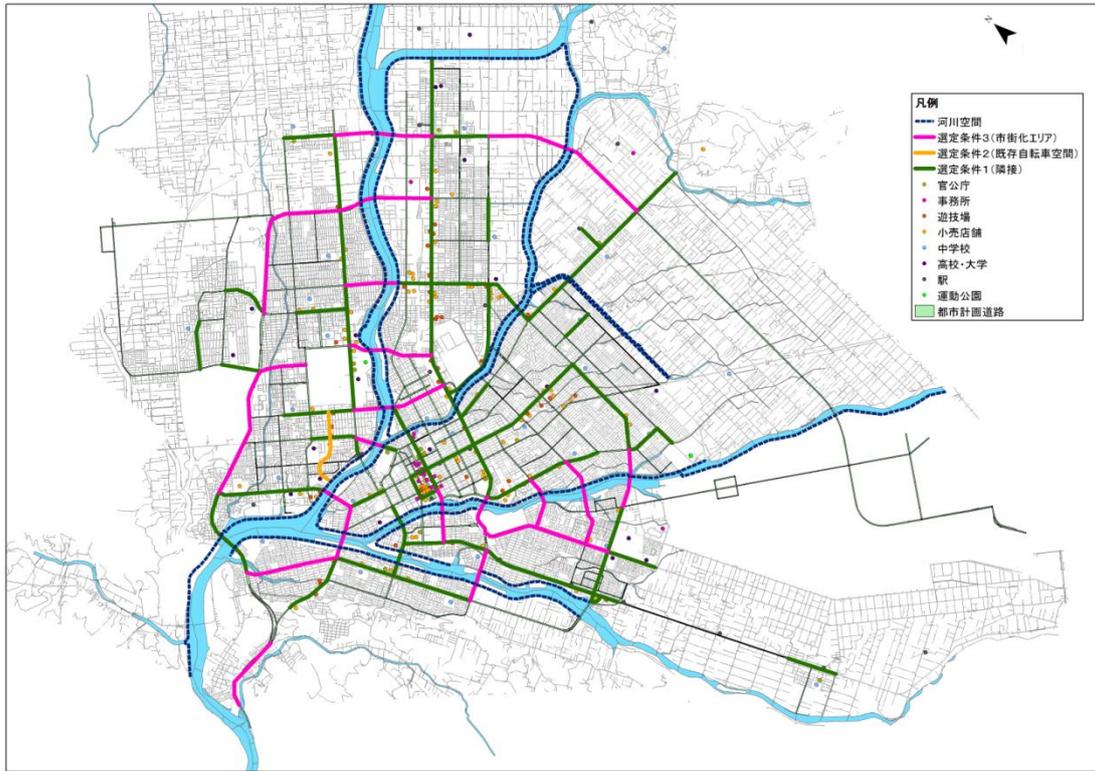
手順1：駐輪需要が生じる施設にアクセスする際に利用頻度が高いと想定される路線



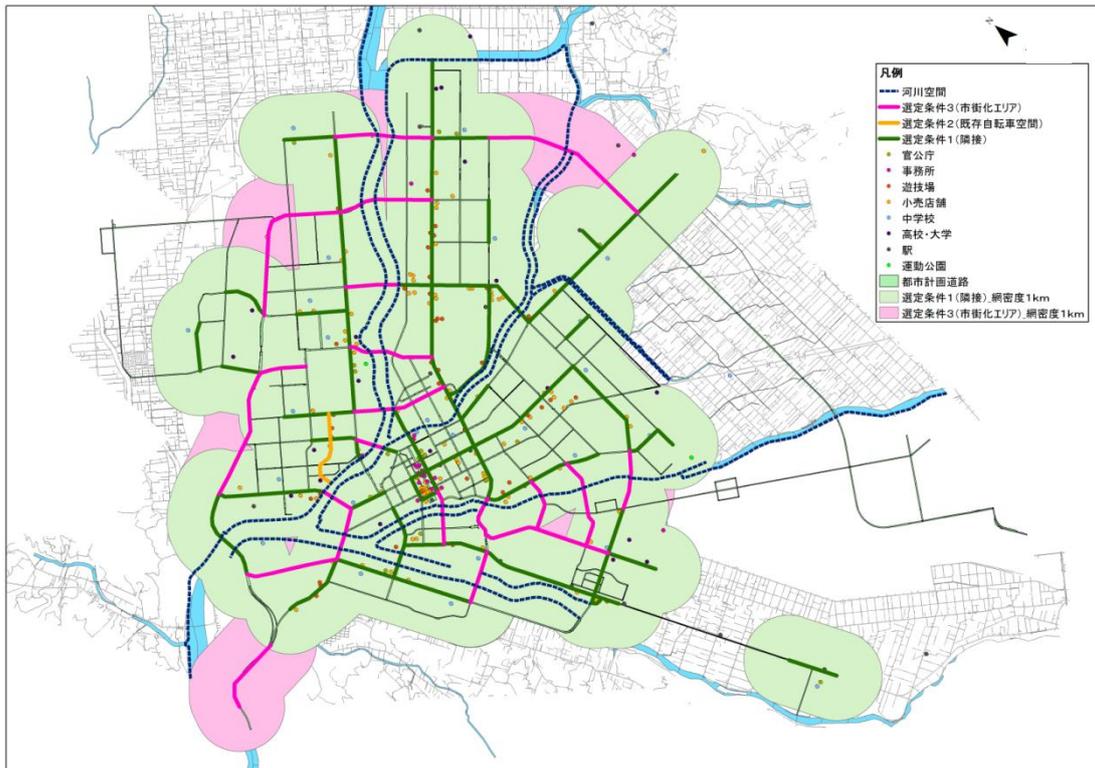
手順2：既に自転車通行空間として整備された路線



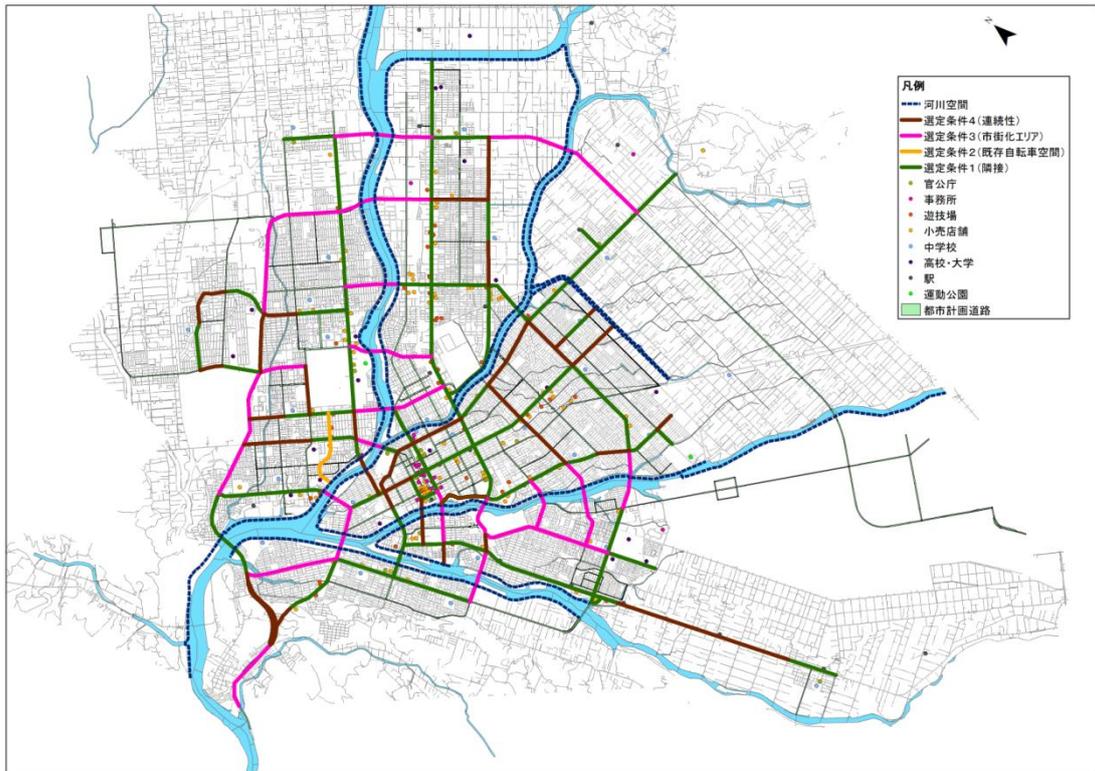
手順3-1：市街化区域内で概ね1 km以内でアクセスできる路線及び4大河川を渡る場合の横断的な間隔を考慮した路線



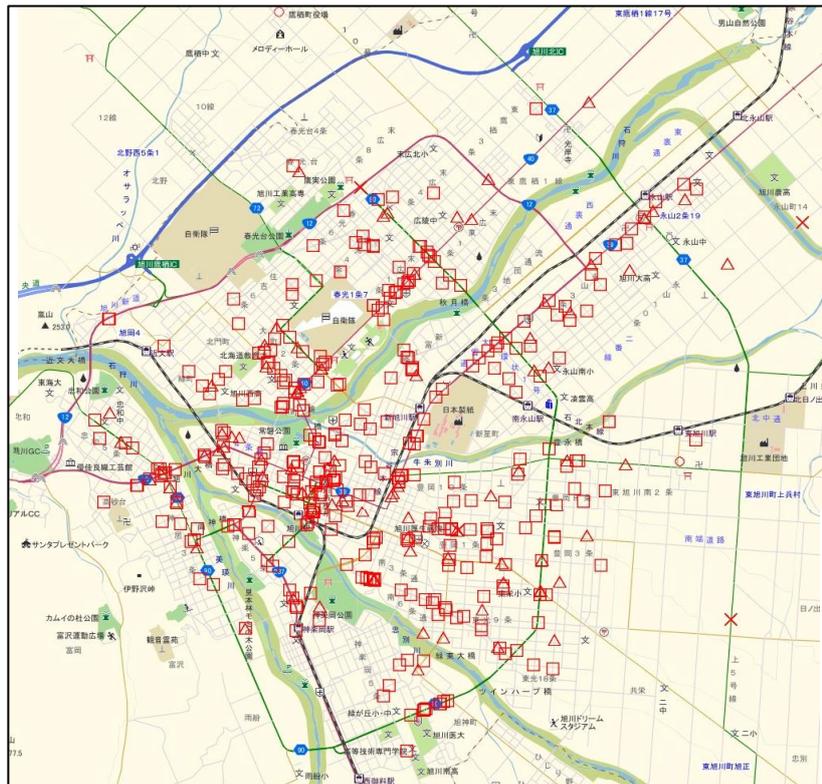
手順3-2：市街化区域内で概ね1 km以内でアクセスできる路線及び4大河川を渡る場合の横断的な間隔を考慮した路線（網密度確認）



手順4：ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



自転車関連事故発生状況マップ（平成25年～平成27年 累計433件）



旭川市自転車ネットワーク計画策定スケジュール

- 平成26年 2月 3日 第1回検討会
(計画の背景, 計画の考え方, 検討会の進め方)
- 平成26年 7月15日 第2回検討会
(基本方針・計画目標の設定, 選定路線方法の検討)
- 平成27年 1月 9日 (市政モニターに対するアンケート調査を実施)
~18日
- 平成27年 3月24日 第3回検討会
(路線の選定, 自転車通行空間の検討, ソフト対策の事例紹介)
- 平成27年10月 7日 (第1回旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会を開催)
- 平成27年11月12日 第4回検討会
(整備形態の選定, ソフト対策)
- 平成27年12月21日 (第2回旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会を開催)
- 平成28年 1月22日 第5回検討会
(計画素案の提示)
- 平成28年 2月 1日 意見提出手続き (パブリックコメント) 開始
~3月 1日 意見提出手続き (パブリックコメント) 締切
- 平成28年 3月 日 計画策定

旭川市自転車ネットワーク計画策定検討会委員構成

区 分	機関・役職名
道路管理者	北海道開発局旭川開発建設部 道路計画課長
	北海道上川総合振興局旭川建設管理部 事業室 道路課長
	旭川市土木部 土木総務課長
	旭川市土木部 土木管理課長
河川管理者	北海道開発局旭川開発建設部 治水課長
北海道警察	北海道警察旭川方面本部交通課 企画指導課長補佐
	北海道警察旭川方面本部交通課 規制課長補佐
	北海道警察旭川方面旭川中央警察署 交通第一課長
	北海道警察旭川方面旭川東警察署 交通第一課長
関係行政機関	旭川市総合政策部 政策推進課長
	旭川市 防災安全部 交通防犯課長
	旭川市市民生活部 スポーツ課長
	旭川市環境部 新エネルギー推進課長
	旭川市経済観光部 観光課長
	旭川市学校教育部 教育指導課長
事務局	旭川市都市建築部 都市計画課長

旭川市自転車ネットワーク計画策定検討会設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、本市における自転車利用環境の向上や秩序ある利用の促進を図るため、旭川市自転車ネットワーク計画（以下「計画」と言う。）を策定するにあたり、計画策定に必要な事項を検討するための旭川市自転車ネットワーク計画策定検討会（以下「検討会」という。）の設置及び運営に関して必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 検討会は、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 自転車ネットワーク及び整備形態に関すること。
- (2) 自転車利用者の秩序の向上に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 検討会の委員は、次の各号に掲げる者によって構成する。

- (1) 道路管理者
- (2) 河川管理者
- (3) 北海道警察
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) その他、会長が必要と認めたる者

(任期)

第4条 任期は検討会設置日から、計画策定日までとする。

(会長)

第5条 検討会に会長を1名置く。

- 1 会長は、旭川市都市建築部都市計画課長とする。
- 2 会長は、検討会を代表し、会務を総理する。

(招集)

第6条 検討会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 検討会は必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は委員以外の者に対し資料の提出を求めることができる。

(作業部会)

第7条 検討会は、第2条各号にかかげる事項を検討するため、検討会内に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会は、第3条に掲げる者の中から、検討会において必要と認められる者をもって構成する。

(事務局)

第8条 検討会の事務局は、旭川市都市建築部都市計画課に置くものとする。

(その他)

第9条 本要綱に定めるもののほか、検討会の運営等に必要な事項は、会長が別に定めることができる。

附 則

この要綱は、平成25年12月12日から施行する

旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会委員構成

区分	団体・役職名等
関係団体	旭川市中学校長会事務局長（座長）
	北海道クミアイ自動車学校技能検定員（副座長）
	旭川サイクリング協会事務局長
	旭川自転車業組合長
市民団体	旭川中央地域交通安全活動推進委員協議会会長
	旭川東地域交通安全活動推進委員協議会会長
公募	公募市民
	公募市民
	公募市民

旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会設置要綱

(設置)

第1条 旭川市自転車ネットワーク計画（以下「計画」という。）を策定するにあたり、市民意見を計画に反映させることで、自転車利用環境の向上や秩序ある利用の促進を図るため、旭川市自転車ネットワーク計画策定懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 懇談会は、計画内容についての意見交換等を行う。

(組織)

第3条 懇談会の委員は、次の各号に掲げる者によって構成する。

- (1) 市民団体又は関係団体の推薦を受けた者
- (2) 公募市民
- (3) その他市長が必要と認めた者

(座長及び副座長)

第4条 懇談会に座長及び副座長をそれぞれ1名ずつ置く。

- 2 座長は、委員の互選により定める。
- 3 副座長は、委員のうちから座長が指名する。
- 4 座長は、懇談会を統括し、会議の進行をつかさどる。
- 5 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、その職務を代理する。

(オブザーバー)

第5条 懇談会は、意見を求めるためオブザーバーを置くことができる。

(招集)

第6条 懇談会は、必要に応じて市長が招集する。

- 2 委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

(任期)

第7条 任期は懇談会設置日から、計画策定日までとする。

(庶務)

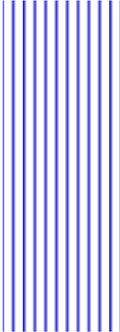
第8条 懇談会の庶務は、旭川市都市建築部都市計画課において行う。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、懇談会の運営等に関し必要な事項は、座長が会議で諮って定める。

附 則

この要綱は、平成27年4月30日から施行する。



旭川市自転車ネットワーク計画
平成28年(2016年)発行：旭川市
【問い合わせ先】

旭川市 地域振興部 都市計画課

〒070-8525 旭川市6条通9丁目

TEL (0166) 26-1111 (代表)

HP <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/>

