

# 旭川市駐輪場基本計画

平成 21 年（2009 年）3 月

旭川市

はじめに

**行政と民間，そして市民が協力し，  
放置自転車のない，快適な歩行空間の確保を目指します**



今日、自転車は、環境にやさしく便利で安価な交通手段であり、近年の環境意識の高まりや健康志向等の背景から幅広く利用されています。

一方で、自転車利用の増加に伴い、駅前に位置する歩行者専用道路『平和通買物公園』では、多くの自転車が放置され歩行空間や景観の阻害、災害時の緊急車両の妨げ、さらに各種イベント等の開催時には放置自転車が支障となるなど、大きな問題となっています。

そこで、現在旭川駅で『北彩都あさひかわ事業』として、駅の高架化や駅前広場の整備に取り組んでおり、今後、駅前広場の整備に伴い駐輪場の設置を予定していること、また、自転車に関する具体的な計画や条例等がなく、抜本的な放置自転車の改善が困難となっていたことから、中心部での放置自転車の解消を目指し、駐輪対策を推進することを目的に「旭川市駐輪場基本計画」を策定いたしました。

今後は、この計画に基づき、旭川駅付近と買物公園の駐輪状況を考慮しながら駐輪場を設置し、自転車利用者へのマナー向上の取組を進め、歩行者のための歩行空間と安全安心を確保するために努めていきます。

最後に、本計画の策定にあたりご尽力賜りました旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会委員の皆様をはじめ、関係各位、貴重なご意見やご提案をいただきました多くの市民の皆様に厚くお礼申し上げますとともに、今後ともより一層のご理解とご協力をいただきますようお願い申し上げます。

平成21年（2009年）3月

旭川市長 西川 将人

# 目次

第1章 基本的な考え方.....	1
1-1 本計画の必要性.....	1
1-2 本計画の目的.....	3
1-3 本計画の位置付け.....	4
1-4 本計画の実施期間.....	4
1-5 本計画の策定経過.....	5
第2章 自転車利用の現状と需要予測.....	7
2-1 自転車利用の状況.....	7
2-2 駐輪対策の現状.....	18
2-3 将来の駐輪需要予測.....	21
第3章 基本計画の内容.....	23
3-1 計画理念と基本方針.....	23
3-2 対象区域.....	26
3-3 取組施策.....	27
第4章 計画の推進に向けて.....	55
4-1 各駐輪対策の体系的推進.....	55
4-2 行政・民間・市民の協働.....	57
参考資料.....	58
自転車法.....	58
用語の解説.....	63
旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会委員名簿.....	67
旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会設置要綱.....	68

## 第1章 基本的な考え方

### 1-1 本計画の必要性

自転車は環境にやさしく、しかも便利で安価な交通手段であり、近年の環境意識の高まりや健康志向、自転車価格の低下等の背景から、自転車利用は増加傾向にあります。

一方で、旭川駅前に位置する歩行者専用道路『平和通買物公園（以下「買物公園」という。）』では放置自転車があふれ、歩行空間や景観を阻害し、さらには災害時の緊急車両の通行の妨げとなっています。



買物公園内に駐輪されている多くの自転車

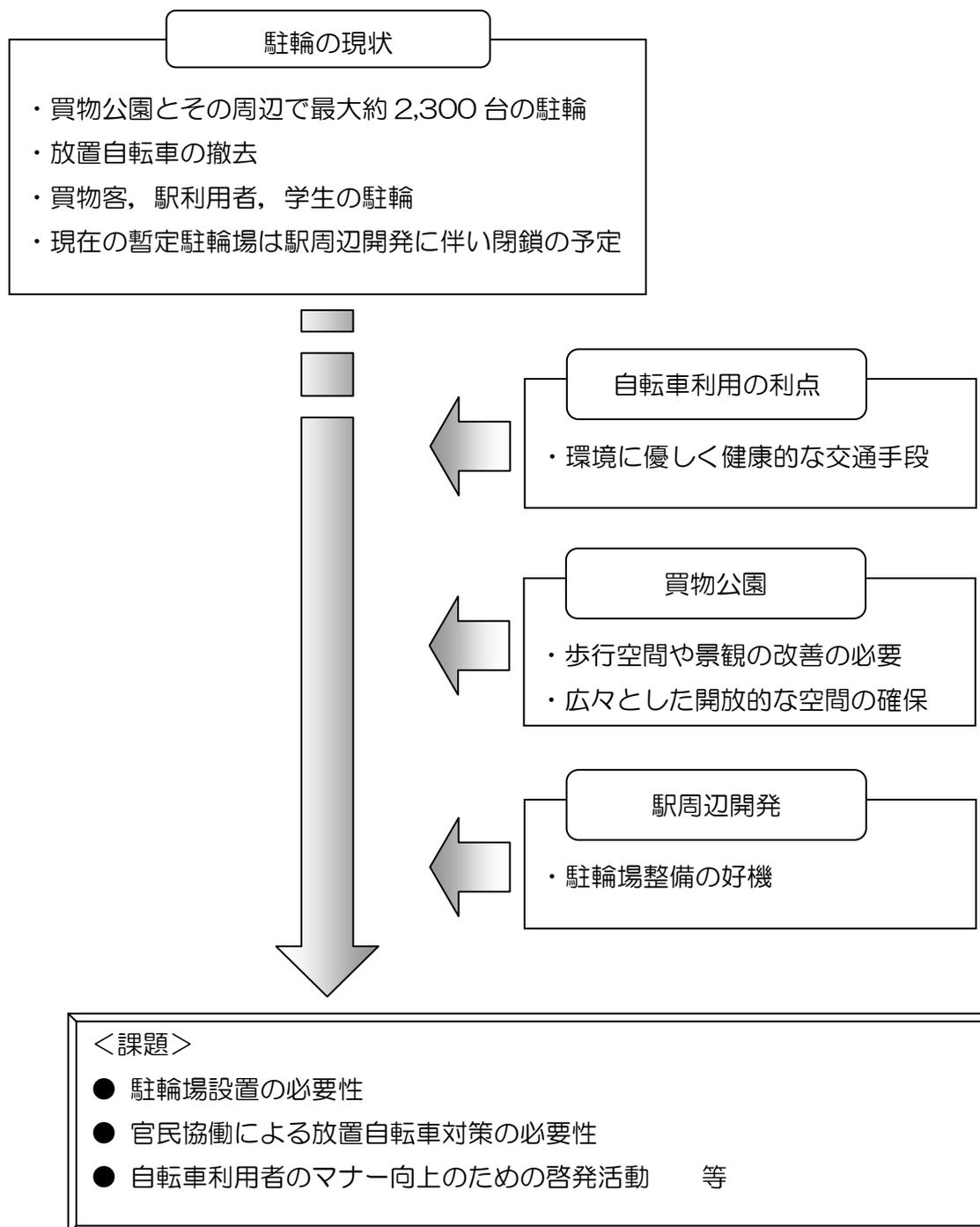


イベント開催前に規制を周知している

また、『買物公園』では広々と開放的な空間を利用して、夏まつりや冬のイベント等が開催され、数多くの集客により地域の活性化につながっています。

しかし、これらのイベント開催時には放置自転車が支障となり、地元商店街やイベント関係者が自転車利用者に対して事前に周知・規制する等対応に苦慮しています。このように放置自転車は旭川市にとって大きな問題となっています。

現在、旭川駅では『北彩都あさひかわ事業』として駅の高架化や駅前広場の整備に取り組んでおり、今後、駅前広場の整備に伴い駐輪場の設置を予定していることから、自転車利用と駐輪対策について基本方針を定め、駐輪環境整備を進めていきます。

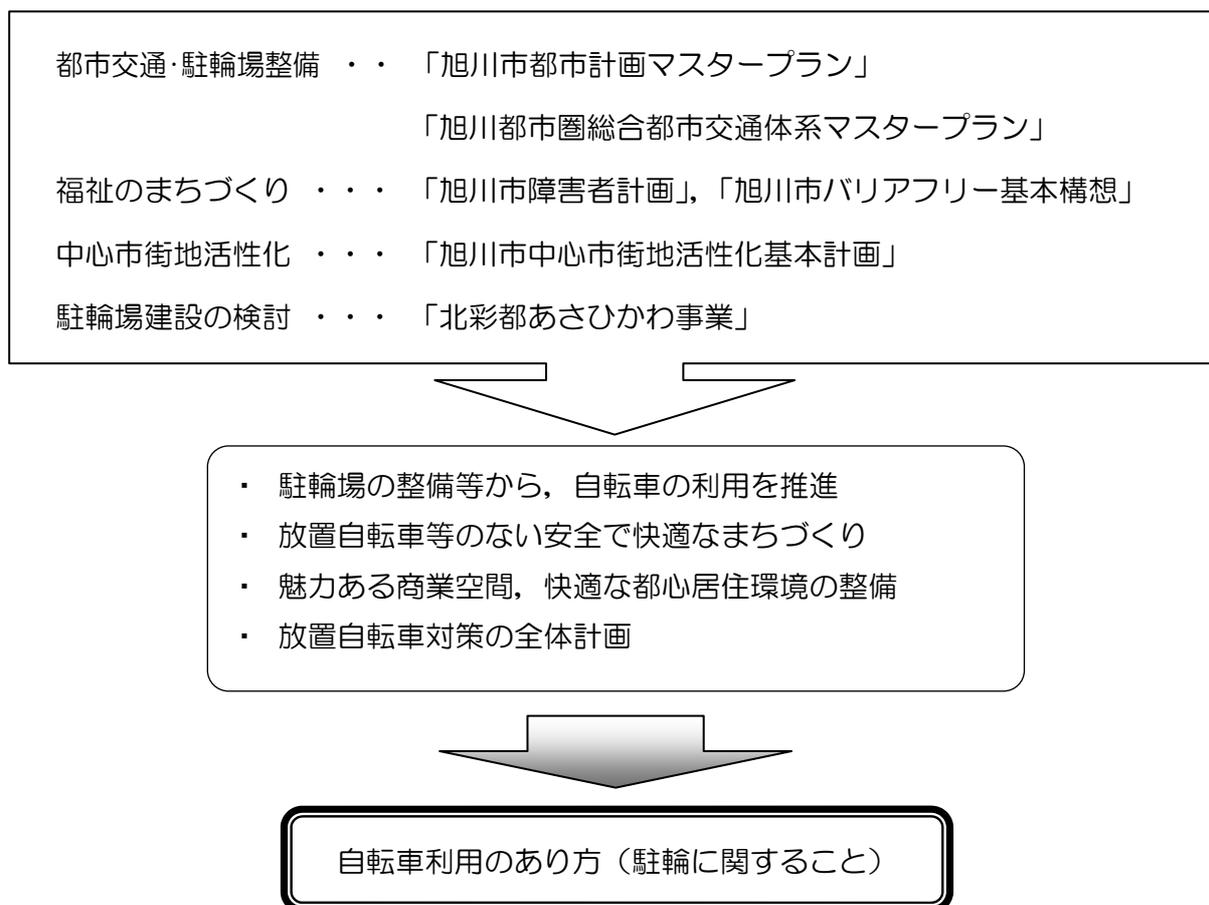


## 1-2 本計画の目的

旭川市では、これまで「都市交通」や「福祉のまちづくり」「中心市街地活性化」の観点から、それぞれの計画の中で、放置自転車のない、快適なまちづくり、魅力ある商業空間の形成を目指してきました。

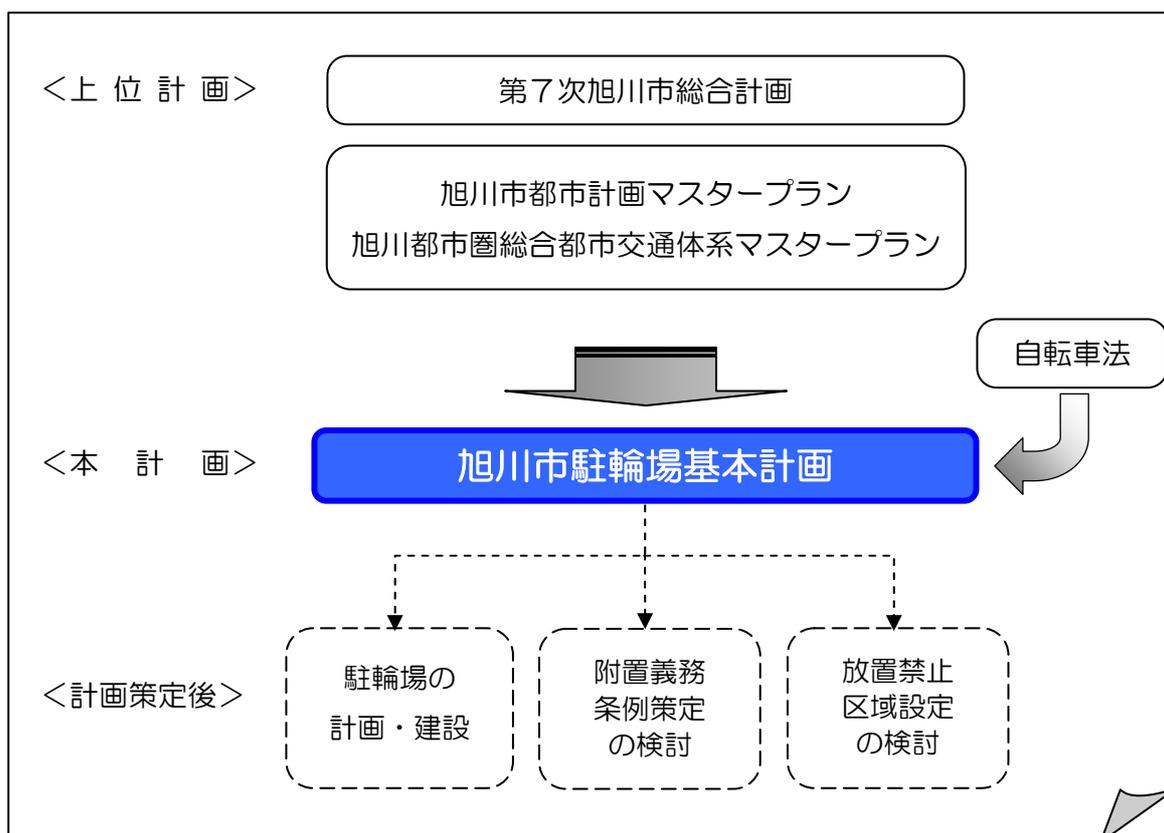
しかし、自転車に関する具体的な計画や条例等がないことから、体系的な駐輪対策を推進できず、抜本的な放置自転車の状況改善が困難となっていました。

そこで、旭川市中心部での放置自転車の解消を目指し、駐輪対策を推進することを目的に「旭川市駐輪場基本計画（以下「本計画」という。）」を策定します。



### 1-3 本計画の位置付け

本計画は、第7次旭川市総合計画の重点目標である「都市機能と生活環境が充実したまち」や、旭川市都市計画マスタープランでの「都市交通整備」実現のため、「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」という。)」に基づき、駐輪対策を推進します。



### 1-4 本計画の実施期間

駐輪場の設置や放置自転車対策等の段階的な計画の推進と、今後の自転車利用動向や地域状況の変化に対応するため、計画実施期間を「平成21年度から平成30年度まで」と設定します。

◆計画実施期間◆

平成21年度から平成30年度まで

## 1-5 本計画の策定経過

表 1-1 策定経過

策定経過	実施年月日	内容
第1回協議会	平成19年5月28日	1. 基本計画策定の背景について 2. 基本計画の考え方について
第2回協議会	平成19年7月11日	1. 買物公園における放置自転車の現状について 2. 「市民アンケート」の実施について 3. 「現地実態調査」の実施について
自転車利用 現地実態調査	平成19年8月30日と 平成19年9月9日	・放置自転車実態調査 ・自転車利用実態アンケート調査
自転車利用に関する アンケート調査	平成19年9月14日～ 平成19年10月15日	・市民3,000人 ・市内高校6校 ・市内中学校3校 } を対象
第3回協議会	平成20年3月24日	1. 各種調査結果の報告について 2. 基本方針について 3. 対策内容の検討について
第4回協議会	平成20年8月7日	1. 今年度の検討スケジュールについて 2. 駐輪場設置（ハード面）の方針について 3. 駐輪場設置施策の検討について 4. 今年度実施する調査について
商業事業者等を対象としたアンケート調査	平成20年8月31日と 平成20年9月4日	・宮下通～8条通7・8丁目における商業事業者等を対象
第5回協議会	平成20年10月29日	1. アンケート調査の実施結果 2. ソフト対策の方針 3. ソフト対策の検討 4. 計画の推進に向けて
第6回協議会	平成20年11月25日	1. 主要な駐輪場の整備台数について 2. 駐輪場附置義務条例の対象区域について 3. 基本計画（事務局案）について
パブリックコメント	平成21年1月16日～ 平成21年2月16日	・基本計画（素案）についての意見提出 手続の実施
第7回協議会	平成21年3月末	・基本計画（案）

※協議会：旭川市自転車駐輪場基本計画策定協議会

表 1-2 各調査の概要

調査名	概 要																		
自転車利用に関するアンケート調査	<p>【実施年月日】 平成 19 年 9 月 14 日～平成 19 年 10 月 15 日</p> <p>&lt;市民 3,000 人を対象としたアンケート調査&gt; 【対象者】 市内 19 歳以上の市民から無作為抽出した 3,000 人に調査票を発送。 【回答数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回答数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,000 件</td> <td>1,292 件</td> <td>43%</td> </tr> </tbody> </table> <p>&lt;高校生を対象としたアンケート調査&gt; 【対象者】 市内 6 校の 2 年生を対象に調査票を配布。 【回答数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回答数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,368 件</td> <td>1,153 件</td> <td>84%</td> </tr> </tbody> </table> <p>&lt;中学生を対象としたアンケート調査&gt; 【対象者】 市内中心部 3 校の全学年を対象に調査票を配布。 【回答数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回答数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>421 件</td> <td>384</td> <td>91%</td> </tr> </tbody> </table>	配布数	回答数	回答率	3,000 件	1,292 件	43%	配布数	回答数	回答率	1,368 件	1,153 件	84%	配布数	回答数	回答率	421 件	384	91%
配布数	回答数	回答率																	
3,000 件	1,292 件	43%																	
配布数	回答数	回答率																	
1,368 件	1,153 件	84%																	
配布数	回答数	回答率																	
421 件	384	91%																	
自転車利用 現地実態調査	<p>【実施年月日】 平成 19 年 8 月 30 日と平成 19 年 9 月 9 日</p> <p>&lt;放置自転車実態調査&gt; 旭川駅～8 条通 7・8 丁目と宮下通 9 丁目暫定駐輪場を対象。 平日と休日の 2 日間、午前 7 時～午後 7 時の 12 時間。 一時間おきに場所別駐輪台数を調査。 学校別シールの有無から、一般と学生で区分。</p> <p>&lt;自転車利用実態アンケート調査&gt; 【対象者】 買物公園に駐輪した人と買物公園に駐輪してある自転車に乗る人。 【回答数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答数</th> <th>平日</th> <th>休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>687 件</td> <td>802 件</td> </tr> </tbody> </table>	回答数	平日	休日		687 件	802 件												
回答数	平日	休日																	
	687 件	802 件																	
商業事業者等を対象としたアンケート調査	<p>【実施年月日】 平成 20 年 8 月 31 日と平成 20 年 9 月 4 日</p> <p>【対象者】 買物公園沿道と周辺街区の建物所有者と 1 階テナント入居者。ただし夜間のみ営業の居酒屋等は除く。 【回答数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回答数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>329 件</td> <td>296 件</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table>	配布数	回答数	回答率	329 件	296 件	90%												
配布数	回答数	回答率																	
329 件	296 件	90%																	

## 第2章 自転車利用の現状と需要予測

### 2-1 自転車利用の状況

#### 2-1-1 駐輪の状況

放置自転車実態調査の結果、旭川駅～8条通7・8丁目の区間に多い時で約2,300台もの自転車が駐輪されていました。

特に、買物公園内では歩行者が横断できなく、また、消防車等の緊急車両通行の妨げにもなっています。

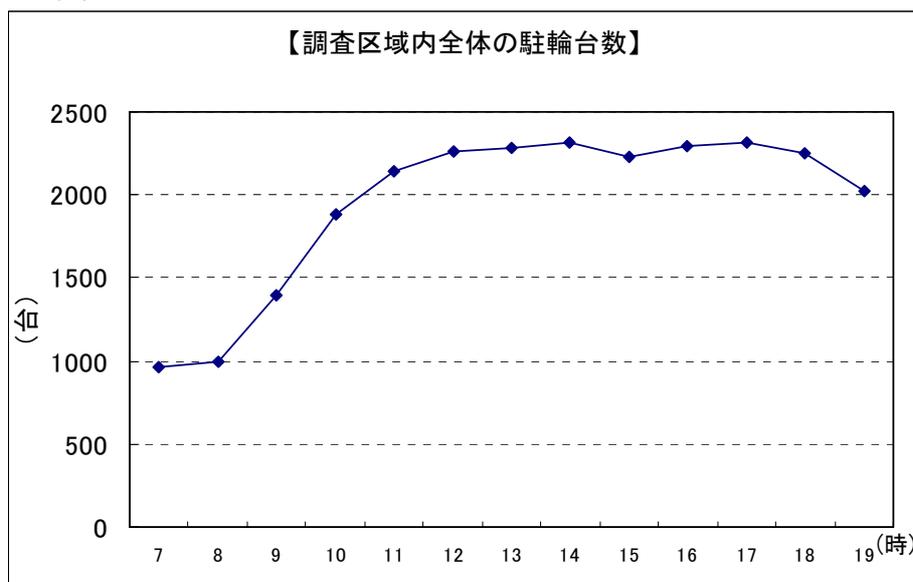


図 2-1 買物公園とその周辺での駐輪台数

駐輪自転車は旭川駅に近いほど多く「宮下通～宮下・1条仲通」での駐輪台数が最も多くなっています。

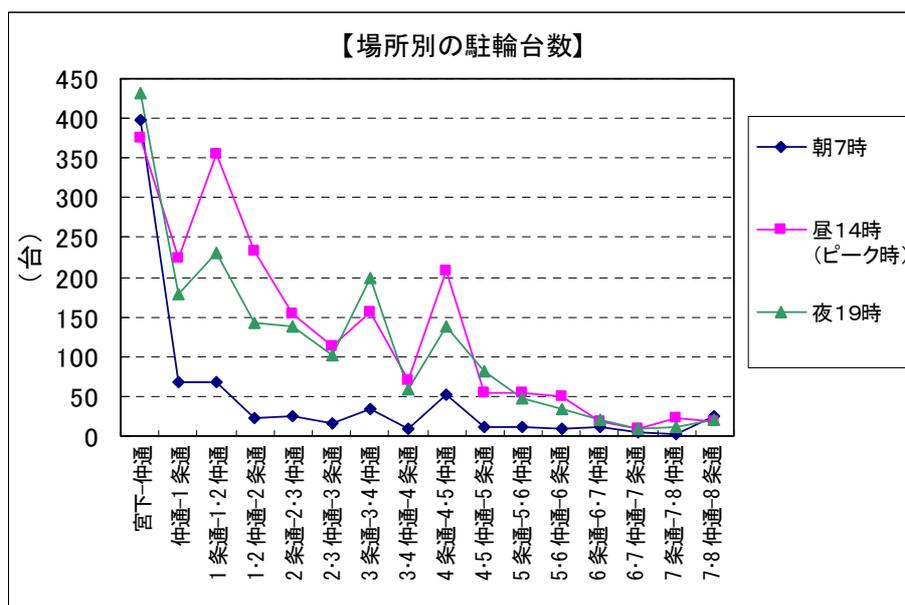


図 2-2 場所別の駐輪台数

「宮下通～宮下・1条仲通」での学生の駐輪台数については、朝（通学前）が最も多く昼過ぎから夜（帰宅時）にかけて増加しています。

また、「宮下通9丁目暫定駐輪場」は容量約700台に対して、利用は200台前後であり、学生の利用は少ない状況になっています。

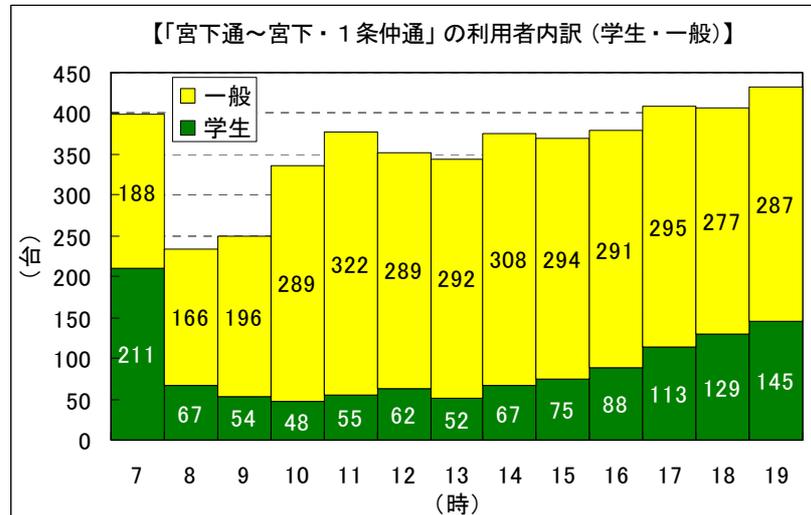


図 2-3 宮下通～宮下・1条仲通での駐輪台数

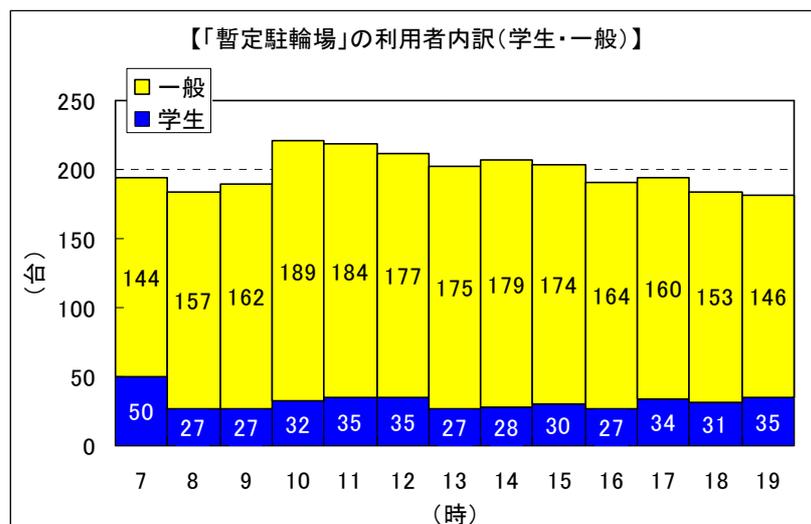


図 2-4 宮下通9丁目暫定駐輪場の駐輪台数



図 2-5 宮下通9丁目暫定駐輪場の様子

## 2-1-2 自転車利用の状況

旭川市民 3,000 人、市内の高校6校と中学校3校を対象とし、自転車利用に関するアンケート調査を実施しました。

市民の自転車利用目的は「買物」が多く、高校生は「通学」が最も多くなっています。

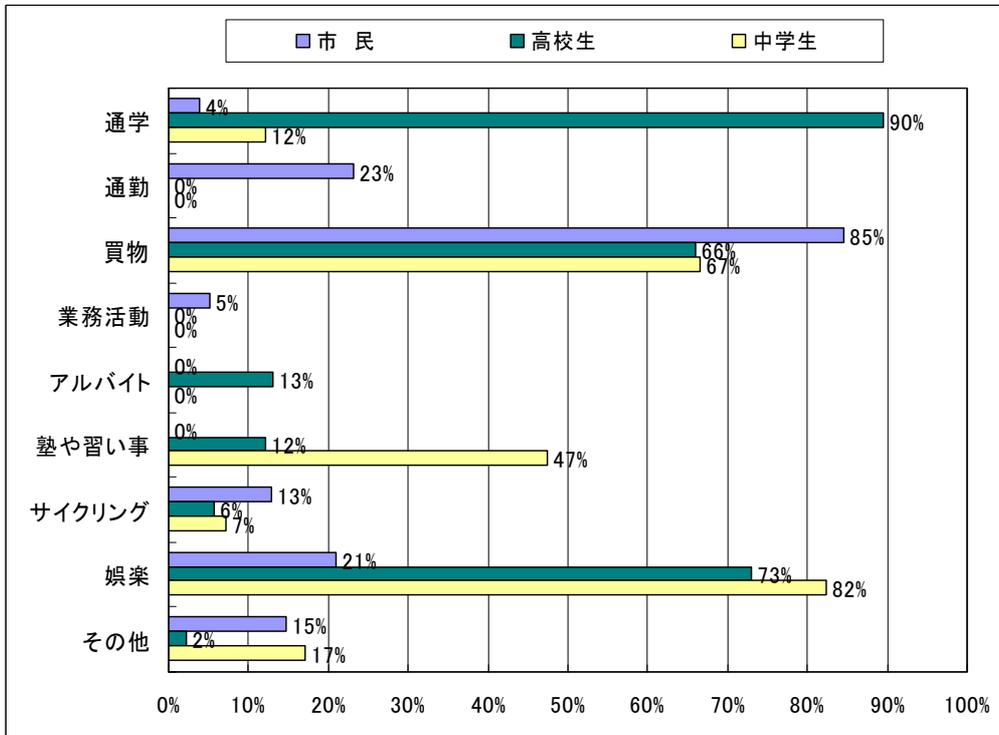


図 2-6 自転車を利用した移動目的

※複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

「歩いている時、走行中の自転車に危険を感じたことがある」割合は、高校生・中学生では3割程度ですが、市民では7割を占めています。

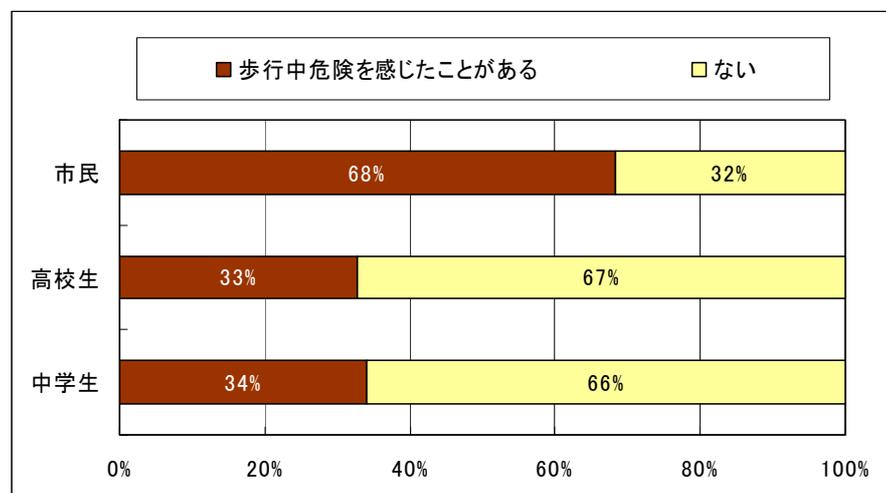


図 2-7 歩行中に走行自転車に危険を感じた経験

駐輪自転車に「迷惑を感じたことがある」割合は、市民5割、高校生・中学生で3割と  
なっています。

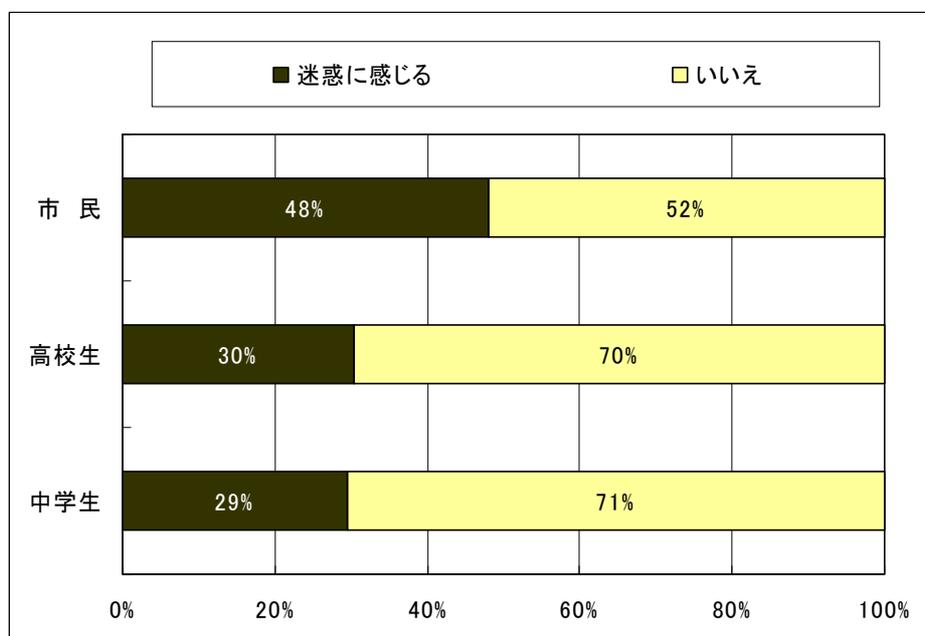


図 2-8 駐輪自転車に迷惑を感じた経験

『買物公園内は自転車走行禁止』であることを知らない割合が、高校生・中学生で約4割と多くなっています。

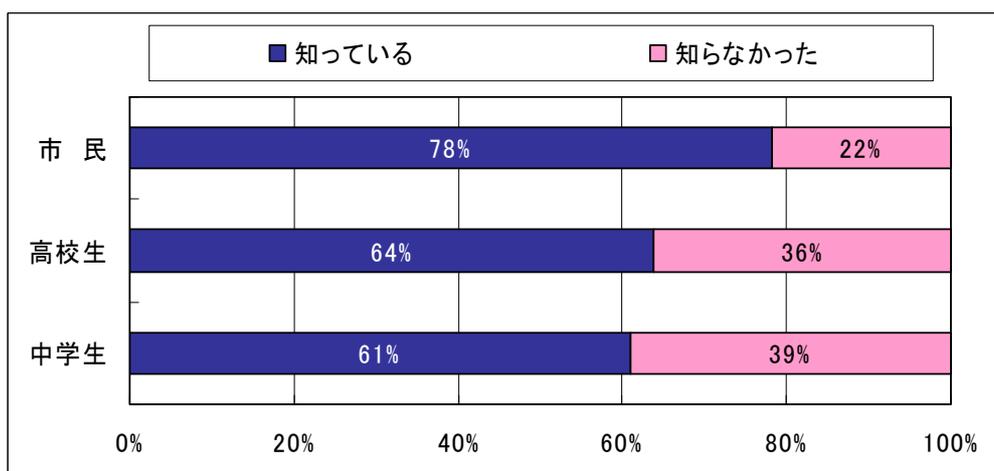


図 2-9 買物公園内自転車走行禁止の認知割合

「買物公園内に停められている自転車についてどう思うか」との問いに対し、市民や中学生では「歩行の邪魔になる」が6割弱と最も多くなっています。一方、高校生は「別に問題だと思わない」が5割と最も多くなっています。

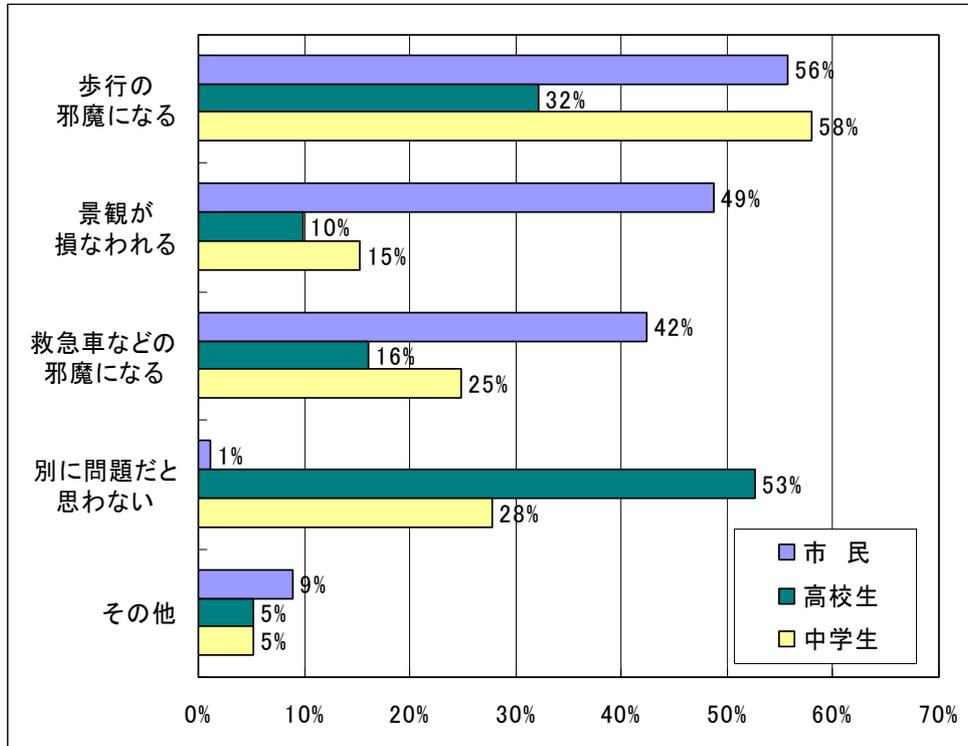


図 2-10 買物公園内の駐輪自転車に対する感想

※複数回答可のため合計は100%に一致しない。

買物公園内の駐輪について「対策が必要だと思う」割合は、市民では9割弱を占めていますが、高校生で4割弱、中学生では5割程度となっています。

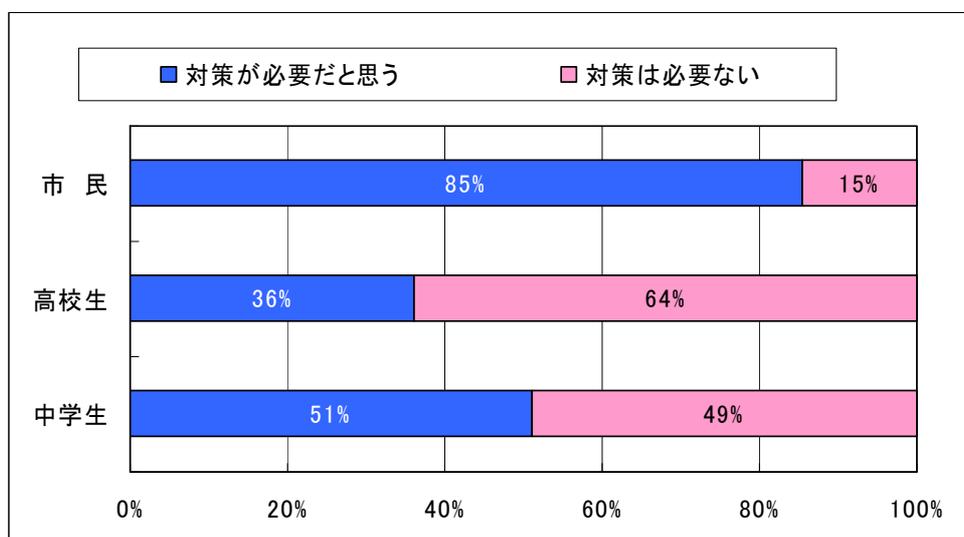


図 2-11 買物公園内での駐輪対策の必要性

自転車利用実態アンケート調査（平日）では、その場所に駐輪する理由は「目的地に近いから」が7割と最も多く、次いで「目的地への通り道にあるから」との理由が挙げられています。

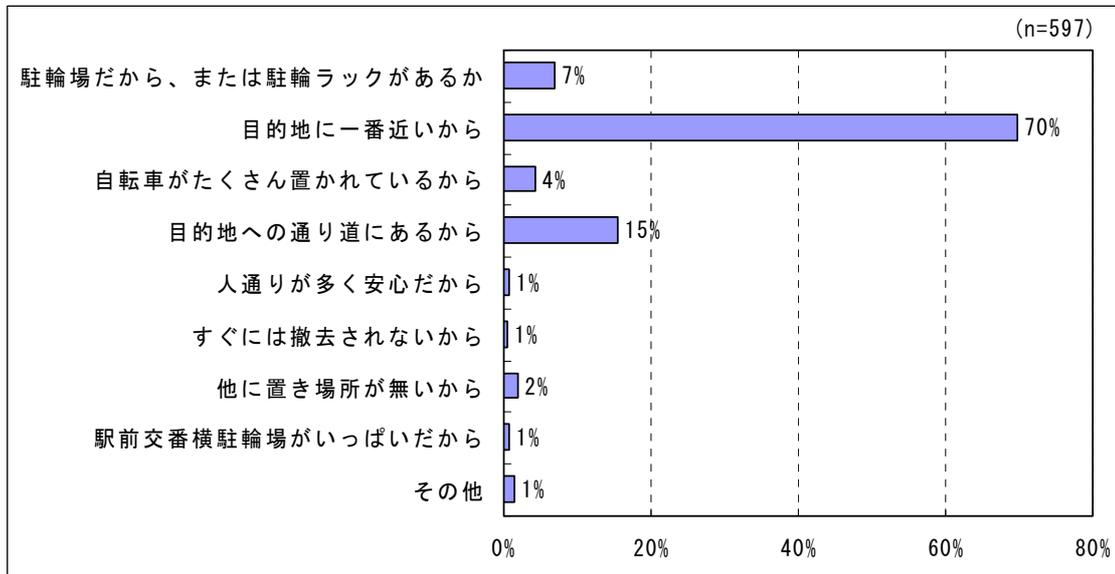


図 2-12 その場所に駐輪する理由（平日調査）

※複数回答可のため合計は100%に一致しない。

「駅前交番横に駐輪場（宮下通9丁目暫定駐輪場）があることを知っているか」との問いに対し、同暫定駐輪場利用者以外で「知っている」のは5割となっています。

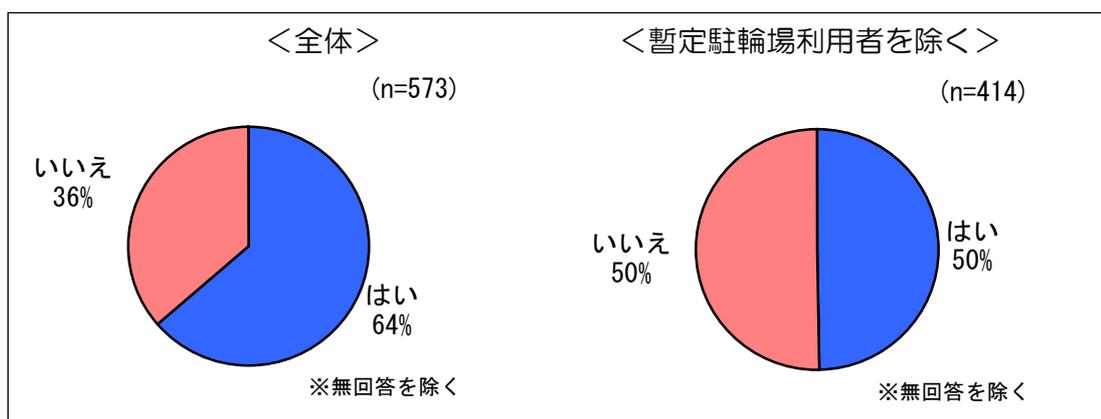


図 2-13 宮下通9丁目暫定駐輪場の認知度（平日調査）

自転車利用実態アンケート調査（平日）では、駐輪時の用事は「買物」が4割を占めており、「通勤」や「通学」もそれぞれ2割となっています。

一方、休日では「買物」が6割と平日よりも割合が高く、そのため駐輪時間が平日に比べ短い傾向にあります。

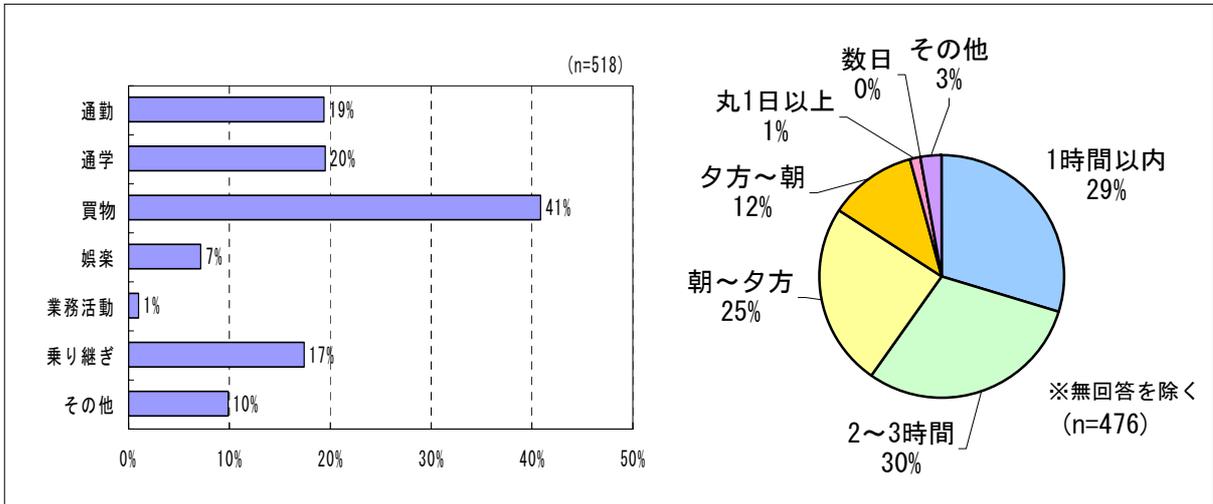


図 2-14 駐輪時の用事と駐輪時間（平日調査）

※「用事」は複数回答可のため合計は100%に一致しない。

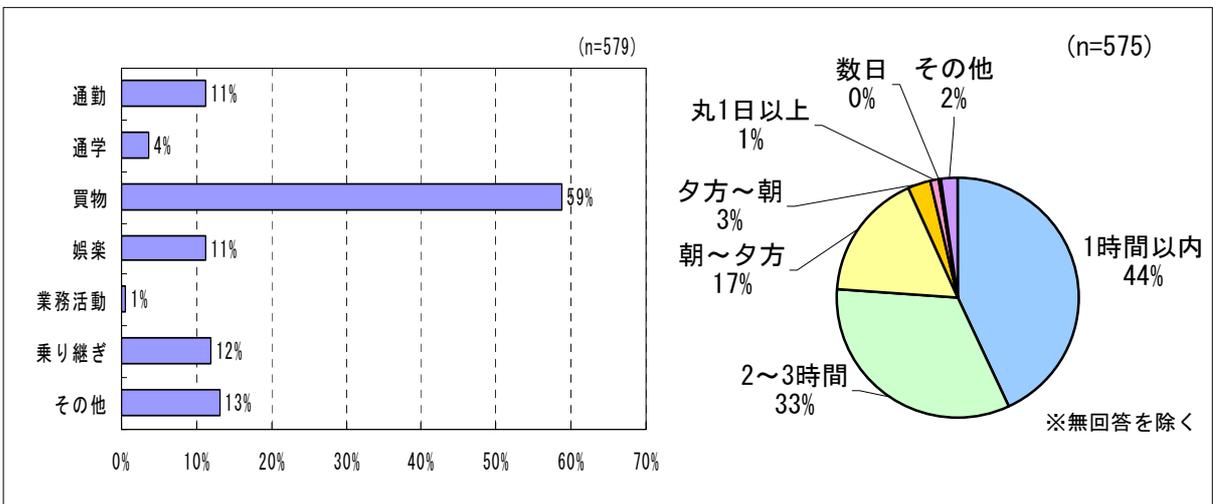


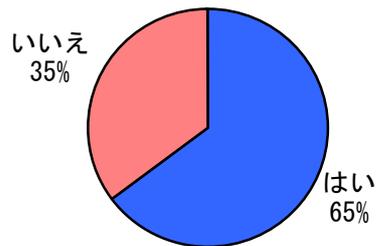
図 2-15 駐輪時の用事と駐輪時間（休日調査）

※「用事」は複数回答可のため合計は100%に一致しない。

自転車利用実態アンケート調査（平日）で「旭川駅に駐輪場が整備されたら、この代わりに利用するか」との問いには、全体の2/3が代わりに旭川駅の駐輪場を「利用する」と回答しており、駅に近いほど利用意向比率は高くなっています。

【旭川駅に駐輪場が整備されたら、この代わりに利用しますか？】

(n=511)



※無回答を除く

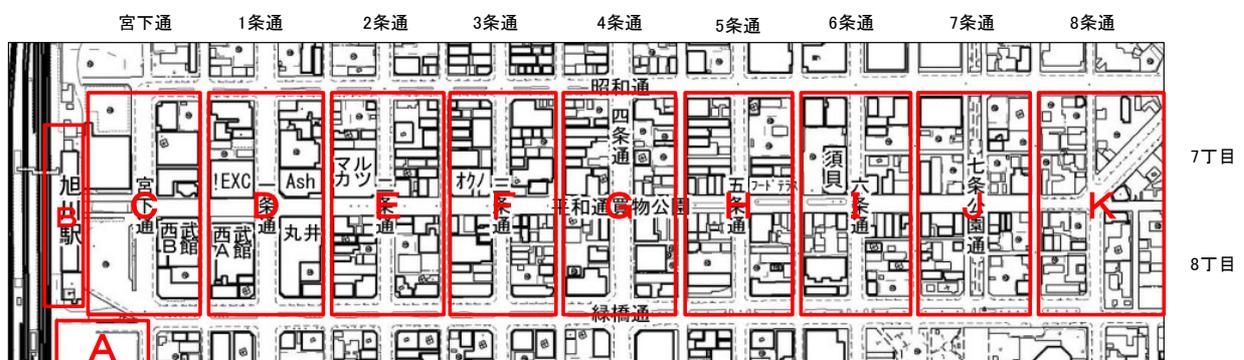
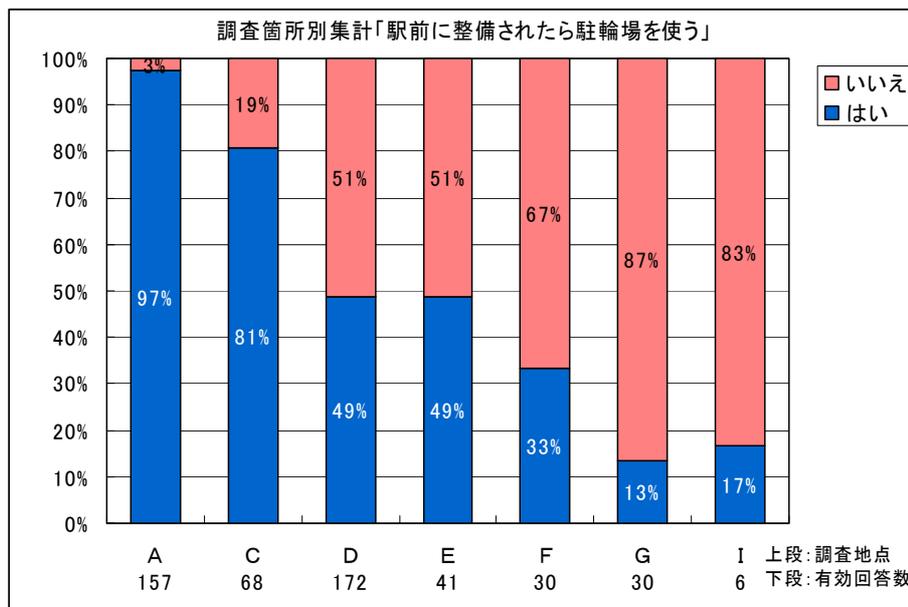


図 2-16 旭川駅前駐輪場の利用意向，調査箇所別集計（平日調査）

商業事業者等を対象としたアンケート調査の結果、自転車での来店客や従業員がいるのに対し、お客様や従業員用駐輪場を確保している店舗等は少なく、それぞれ1割程度となっています。

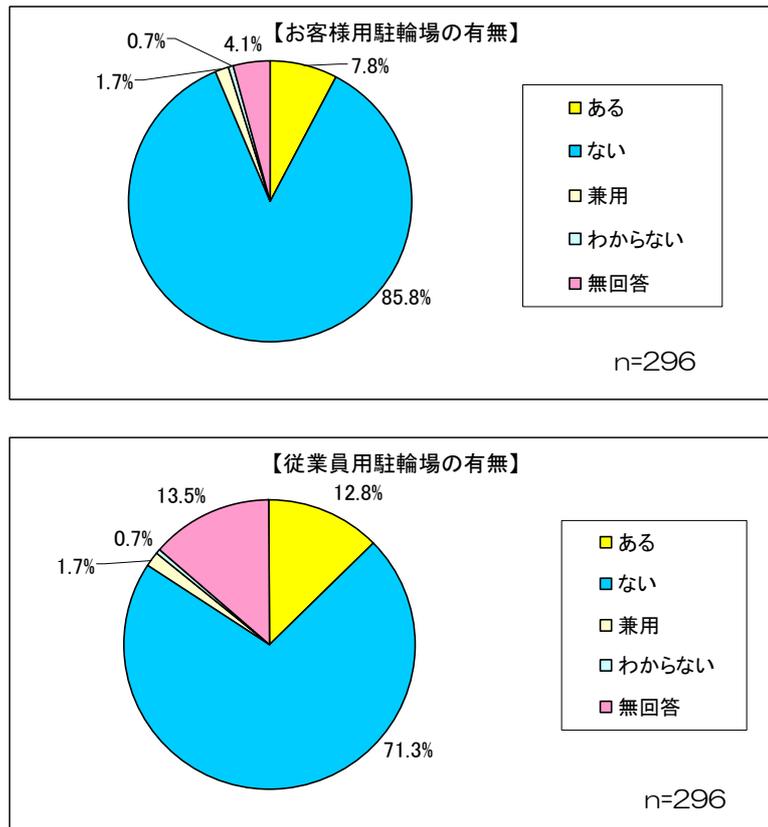


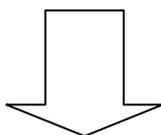
図 2-17 お客様用や従業員用駐輪場の有無

## 2-1-3 各調査結果から分かったこと

### (1) 駐輪に対する市民意識

#### <調査結果データから>

- ・ 歩行時に、走行している自転車に危険を感じている人は多い
- ・ 市民の半数は駐輪している自転車に迷惑を感じたことがある
- ・ 買物公園に止められている自転車に対し、市民の多くは「歩行の邪魔」「景観が損なわれる」「緊急車両の邪魔」という理由で、何かの対策が必要であると考えている
- ・ 高校生や商業者からは、買物公園に止められている自転車は「別に問題だと思わない」との回答もある



- 買物公園に止められている自転車に対する対策の必要性は、多くの市民に理解されている
- 駐輪対策は自転車利用者や沿道の方々の協力が欠かせないが、問題意識を持っていない方もおり、駐輪対策を進めるには「みんなで協力する」という意識づくりが課題である

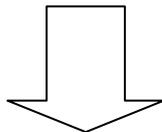
## (2) 買物公園での駐輪実態

### <駐輪状況（調査結果データから）>

- ・旭川駅に近いほど駐輪は多い
- ・旭川駅付近では夕方に駐輪して、朝乗っていく自転車が多い
- ・駐輪目的は、買物に次いで、通勤や通学が多い
- ・駐輪時間は、買物は短い、通勤や通学では長い
- ・駐輪理由は「目的地に一番近いから」が最も多く、ほかに「目的地への通り道にある」

### <駐輪場整備（調査結果データから）>

- ・お客様用や従業員用の駐輪場は少ない
- ・駐輪する人の半数は、駅前に暫定駐輪場があることを知らない
- ・旭川駅に駐輪場を設置した場合、駅に近い場所に駐輪する人ほど、利用しようと思う割合は多い



- 買物目的の利用者はお店の近くに停めるので、便利な駐輪場所が求められる
- 沿道建物での駐輪場は足りない状況
- 暫定駐輪場の認知度は低い
- 「夜間置きっぱなし」「数日置きっぱなし」の自転車が多いことも問題

### ■各調査結果から…

駐輪に対する市民意識

買物公園での駐輪実態

解決にはみんなの協力が必要

## 2-2 駐輪対策の現状

### 2-2-1 駐輪対策，放置自転車対策の実施状況

現在，買物公園とその周辺での公共路外駐輪場は「宮下通9丁目暫定駐輪場」のみであり，歩行者の通行の支障とならない歩道上にはサイクルラックを設置し，駐輪場の確保に努めています。

しかし，駐輪台数に対する駐輪場の供給台数は不足しており，自転車利用者はやむを得ず買物公園内に駐輪している状況にあります。

駐輪場以外での駐輪自転車は，歩行の支障や景観を阻害しているため，道路管理者は歩行者の事故防止，安全確保のためやむを得ない措置として，駐輪自転車整理員を配置し整理を行っています。

また，買物公園とその周辺では，2週間以上放置されている自転車を撤去しており，年間の放置自転車撤去台数は，600 台前後となっています。

#### 買物公園周辺での放置自転車の整理と撤去

##### 【作業内容】

買物公園内の放置自転車の整理

買物公園内と暫定駐輪場での長期放置自転車の撤去

##### 【撤去の基準】

買物公園内：2週間以上放置された自転車を撤去

暫定駐輪場：3週間以上放置された自転車を撤去

##### 【撤去後の自転車の取扱い】

市は拾得物として警察へ届け，3ヶ月間，市で保管

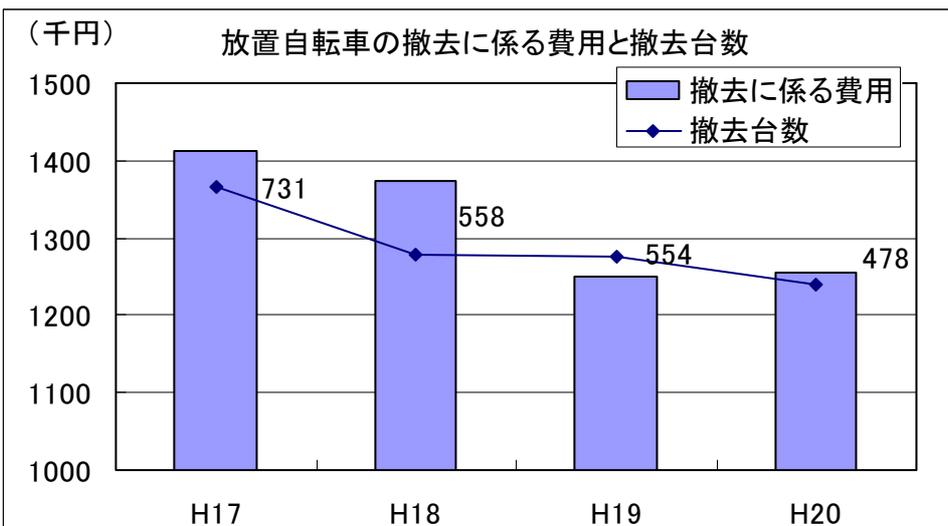


図 2-18 放置自転車の撤去に係る費用と撤去台数の推移

歩行者の事故防止，安全確保のためやむを得ない措置として，駐輪自転車整理員を配置し，自転車の整理を行っています。



図 2-19 買物公園内の放置自転車整理の様子

放置自転車に対しては警告札の取付けを行い，2週間以上放置されている自転車を撤去しています。



図 2-20 放置自転車の撤去作業の様子

## 2-2-2 買物公園での自転車利用ルール

駐輪場の不足から、自転車利用者はやむを得ず買物公園内に駐輪している現状がありますが、買物公園内は宮下通～8条通まで、自転車走行・駐輪ともに禁止となっています。

### ◎買物公園の経過

<昭和47年>  
 全国で初めての恒久的歩行者専用道路「平和通買物公園」の誕生

買物公園の概念

- ① 「道路は本来人間のためにある」という発想
- ② 都市の中に人間性を取り戻す空間をつくる
- ③ 市民が主体である
- ④ 商店街の近代化であり、旭川の魅力づくりにつながる



<平成7年> 歩行者専用道路として都市計画決定

<平成10～14年> 買物公園のリニューアル整備

写真  
 平和通買物公園のオープン  
 出典：旭川市ホームページ

### ◎買物公園での現行の自転車利用ルール等

#### <自転車走行について>

- ・ 自転車走行は禁止  
 (買物公園内では押して歩く)

#### <自転車駐輪について>

- ・ 原則として駐輪禁止
- ・ 条通等にサイクルラックを設置し、暫定路上駐輪場を確保
- ・ 買物公園内の放置自転車整理のための駐輪自転車整理員を配置
- ・ 街頭放送による自転車利用者への暫定駐輪場利用の呼びかけを実施
- ・ 市内各高校へ文書での暫定駐輪場利用の呼びかけを実施
- ・ 暫定駐輪場の利用案内看板の設置
- ・ 長期放置自転車の撤去



写真 買物公園内走行禁止の路面表示

## 2-3 将来の駐輪需要予測

### 2-3-1 旭川都市圏パーソントリップ調査結果を利用した駐輪需要予測

パーソントリップ調査は「どのような人が、いつ、どこからどこへ、どんな目的で、どんな交通手段で移動しているか」を把握することを目的とした調査です。

旭川都市圏（旭川市と鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、東川町）では平成 14 年度の調査で、1万2千世帯、2万6千人分の交通実態データを取得しました。

このデータは、平均的な平日の交通実態データであり、旭川都市圏の様々な交通計画の基礎に使われています。

#### ■自転車利用トリップの例（駐輪場所と立ち寄り先・到着地が異なる場合）■

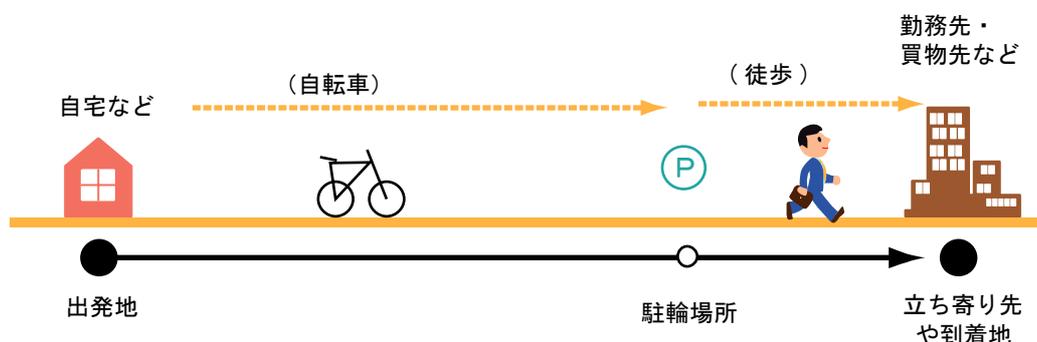


図 2-21 パーソントリップ調査で把握される交通行動（イメージ）

パーソントリップ調査で得られた自転車利用の実態データからは、放置自転車実態調査では把握できない以下の事象について分析が可能です。

#### 【特長1：移動目的が分かる】

「どんな目的で移動しているか」を調査しているため、自転車での移動目的が、通勤や通学、買物等の私用なのかを把握することが可能です。

例えば「通学での駐輪は8時から 15 時まで置きっぱなしで移動していない」「買物等私用での駐輪時間は短く回転が早い」等、傾向の違いを考慮できます。

#### 【特長2：駐輪場所ではなく立ち寄り先での駐輪需要が分かる】

放置自転車実態調査では、駐輪場所ごとの駐輪台数は分かれますが、実際には「立ち寄り先は旭川駅だが駐輪場所は西武前」等、駐輪場所と立ち寄り先にはズレがあります。

パーソントリップ調査では、立ち寄り先での駐輪需要予測ができるため、適正な駐輪場配置を検討するのに有効です。

### 2-3-2 駐輪需要予測結果

駐輪需要予測の範囲は、買物公園や緑橋通、各条通、仲通での駐輪状況、また、実態調査結果やアンケート調査結果を考慮し、図2-22のとおり設定します。

駐輪後の立ち寄り先（右図）別に将来の駐輪需要予測を行った結果が下図のとおりです。

「買物公園周辺（下図の①～⑨）」の合計は約2,500台となっています。「旭川駅（下図の①）」と「宮下通～1条通（下図の②）」で、それぞれ約500台と最も駐輪需要が多く、駅に近いほど駐輪需要が多くなる傾向が見られます。

注) ここでの「駐輪需要」とは一日の中で最も駐輪台数が増える時間帯の台数を指します。

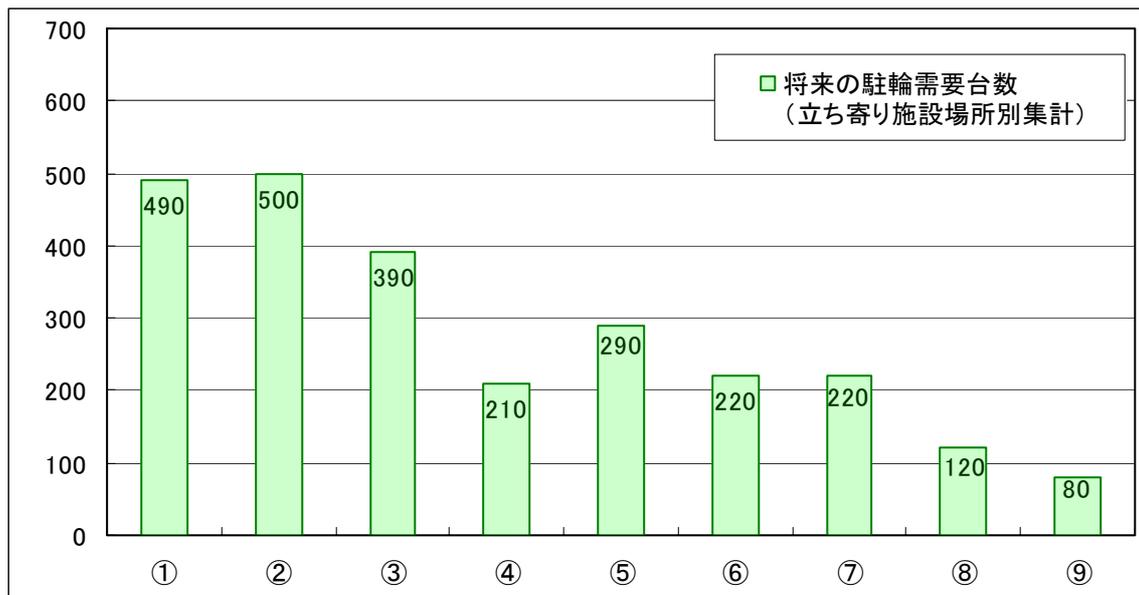
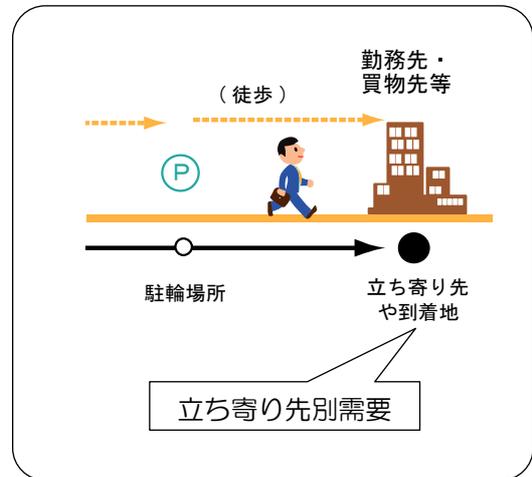


図 2-22 将来の駐輪需要台数

## 第3章 基本計画の内容

### 3-1 計画理念と基本方針

#### 3-1-1 計画理念

計画理念は、買物公園での駐輪状況や実態調査結果、アンケート調査結果、また、自転車法の趣旨を考慮し、以下のとおり設定します。

行政と民間、そして市民が協力し、  
放置自転車のない、快適な歩行空間の確保を目指します

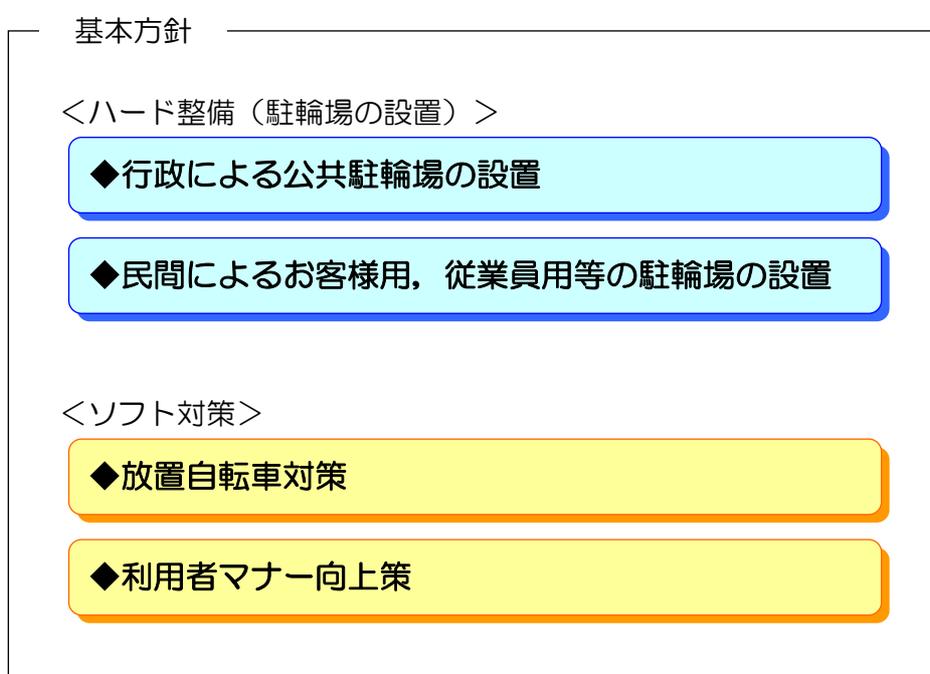
また、「買物公園」での自転車利用のあり方については、買物公園誕生の経過や歩行者専用道路としての概念、駐輪需要に対応する駐輪場の不足から自転車利用者がやむを得ず買物公園内で駐輪している状況を考慮し、本来の道路機能を回復させることにより、歩行者の安全安心を確保するため、以下のとおり設定します。

宮下通～8条通は、  
今後も自転車走行・駐輪ともに禁止します

### 3-1-2 基本方針

駐輪場については、旭川駅付近と買物公園の駐輪状況を考慮しながら、設置を進めます。また、自転車の駐輪を発生させる施設の管理者が駐輪場を確保するとの考え（原因者負担）と、目的地に近い場所に駐輪する利用者特性を考慮し、民間による駐輪場設置を促進するため、「駐輪場附置義務条例」を制定します。

なお、秩序ある駐輪状況を作り出すためには、自転車利用者の協力が必要です。ただ、マナー意識の低い利用者も少なくありません。そこで、駐輪場の設置（ハード整備）に併せて、行政や民間は自転車利用のマナー向上のために市民の協力（自覚）を求める取組（ソフト対策）を進めます。



※「行政」「民間」「市民」とは…

行政：旭川市，道路管理者（国，北海道，旭川市），警察

民間：自転車利用を発生させるすべての施設の管理者

市民：自転車を利用するすべての市民

<参考：『自転車法』（抜粋）>

正式名称「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」

（昭和 55 年公布，平成 5 年改正）

《 要 約 抜 粋 》

第 5 条【駐輪対策の総合的な推進】

- 第 1 項 地方公共団体，道路管理者は，駐車需要が著しい地域では，公共駐輪場の設置に努める。
- 第 2 項 鉄道事業者は駐輪場の設置に積極的に協力しなければならない。
- 第 3 項 大量の駐輪需要を生じさせる施設の管理者は駐輪場の設置に努める。
- 第 4 項 地方公共団体は，新築・増築に対し，駐輪場を設置しなければならない旨を条例で定めることができる。（附置義務条例）
- 第 5 項 公安委員会は計画的な交通規制の実施を図る。
- 第 6 項 地方公共団体，道路管理者，警察，鉄道事業者等は，自転車の整理，撤去に努める。

第 12 条【自転車利用者の責務】

- 第 1 項 法令を遵守し，歩行者に危険を及ぼさないようにする。
- 第 2 項 駐輪場を利用し，放置しないように努める。
- 第 3 項 利用者は防犯登録を行う。

### 3-2 対象区域

本計画の対象区域は、歩行者のための歩行空間と安全安心を確保するために、駐輪対策が必要な区域を基本とします。

利用者のマナー向上や自転車の盗難防止等は市内全域が対象となりますが、特に多くの放置自転車が問題となっている旭川駅～8条通7・8丁目の範囲を中心に『重点対象区域』（図3-1）とし、駐輪対策を推進します。

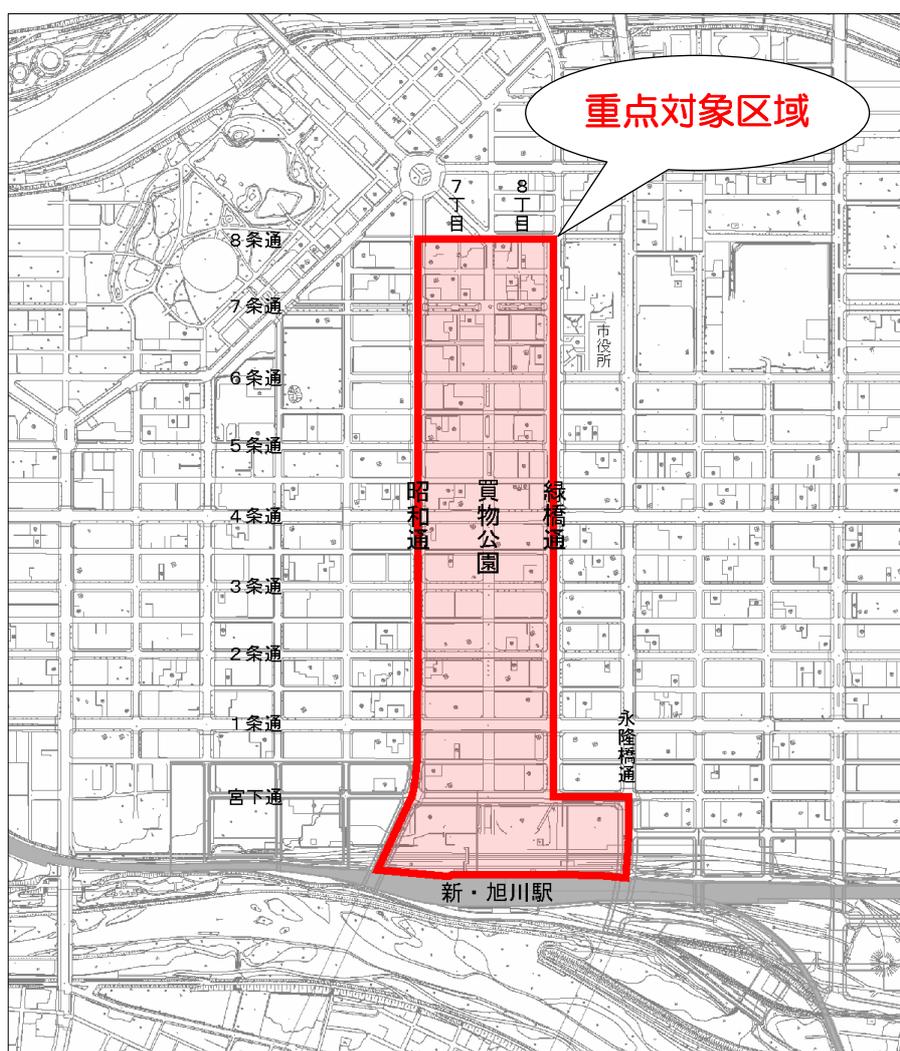


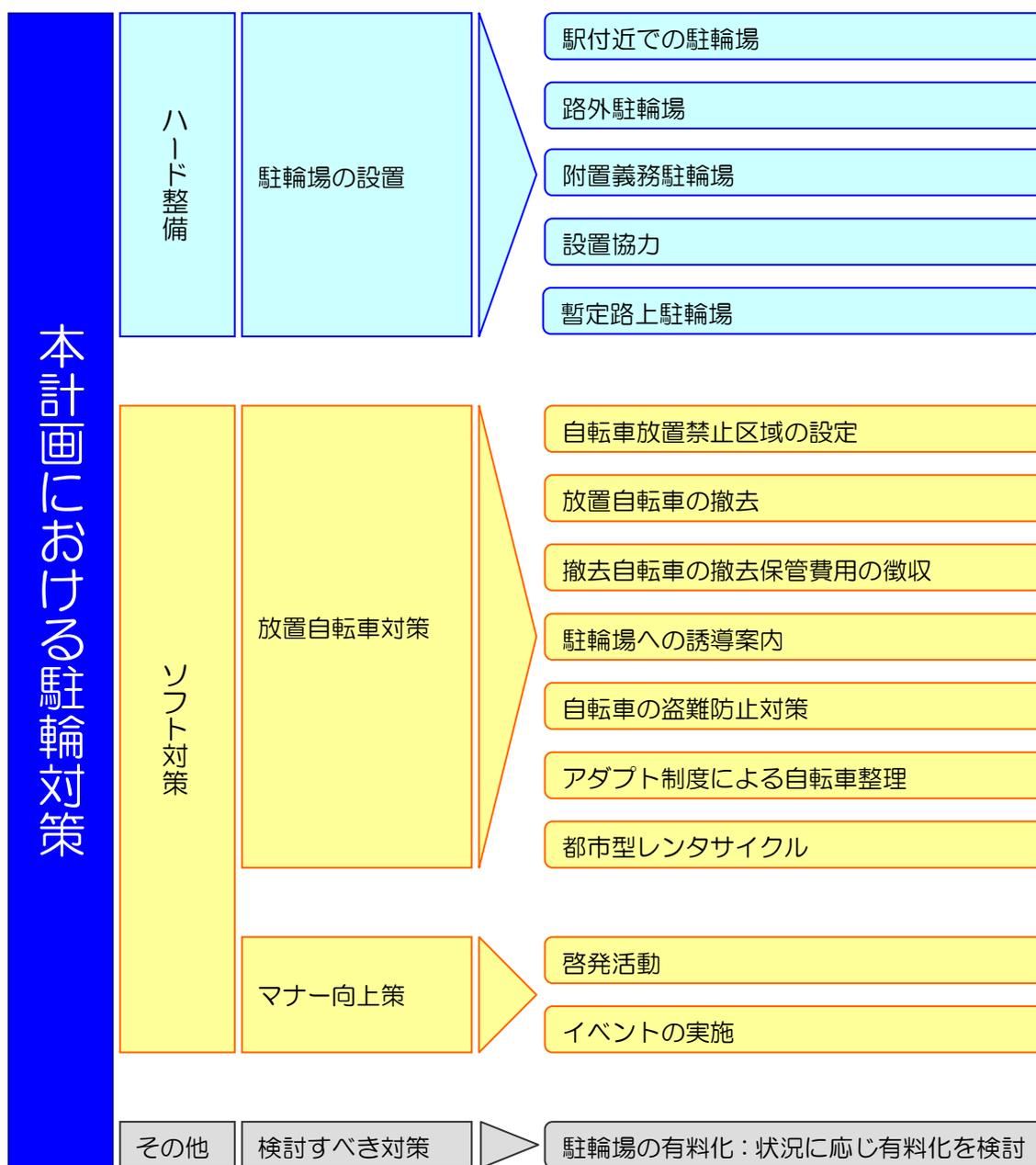
図 3-1 重点対象区域

### 3-3 取組施策

#### 3-3-1 本計画における駐輪対策

ハード整備について、短期では駅前広場の整備に伴う駐輪場の設置を進め、暫定路上駐輪場や設置協力等により駐輪場を確保し、放置禁止区域設定等ソフト対策を実施します。また、放置禁止区域以外では、買物公園内の放置自転車解消に向け、駐輪対策を実施します。

長期的には附置義務駐輪場の設置を促し、ハード整備とソフト対策を推進し、放置自転車の解消を目指します。



### 3-3-2 ハード整備

#### (1) 実施方針

<p>◇<u>行政と民間の適切な役割分担による駐輪場設置を目指します</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪対策は関係者全員で協力し、解決する問題です。</li> <li>・行政は公共駐輪場の設置，民間はお客様用や従業員用等の駐輪場の設置に努め，互いに補い合うことで，良好な都市環境の形成を目指します。</li> </ul>
<p>◇<u>駐輪実態に基づき，適切な規模の駐輪場設置を目指します</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の駐輪状況を考慮して，適切な規模の駐輪場設置を目指します。</li> <li>・駐輪場への誘導等，ソフト対策での対応も必要です。</li> <li>・駐輪されている自転車には，数日にわたり放置されている自転車が含まれています。これらの放置自転車に対しては，撤去等で対応します。</li> </ul>
<p>◇<u>様々な施策や方策を組み合わせ，良好な駐輪環境の形成を目指します</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物更新に伴う附置義務駐輪場は，長期的には重要な施策です。</li> <li>・長期的施策を補う暫定措置等，施策を組み合わせ補い合うことも重要です。</li> </ul>

表 3-1 駐輪場設置施策

設置施策	対象範囲	設置時期	設置場所	設置主体	需要台数
駅付近での駐輪場	旭川駅周辺	短期	旭川駅周辺	行政	2,500 台
路外駐輪場	買物公園周辺	長期	道路上以外の場所	行政	
附置義務駐輪場	中心市街地	短期～長期	各施設	民間	
設置協力	中心市街地	短期～長期	各施設	民間	
暫定路上駐輪場	買物公園周辺	短期～長期	道路上	行政	

## (2) 駐輪場の設置

### ① 駅付近での駐輪場

自転車法では「地方公共団体、道路管理者は駐車需要の著しい地域では、公共駐輪場の設置に努めるものとする（第5条第1項）」と公共駐輪場の必要性を規定しています。

現在、買物公園とその周辺では、特に旭川駅～2条通に駐輪が集中し、その範囲の駐輪需要（約1,400台）を解消するための駐輪場整備が必要となっています。

また、表3-2に示すとおり、駐輪場の各構造形式には駐輪環境・景観や費用の面でメリット・デメリットがあります。駅付近での駐輪場のうち、駅北広場等に整備する駐輪場については、駅前広場整備計画のなかで十分に検討すべき事項として、できるだけ利用しやすい駐輪場形式とする必要があります。



<宮下通～宮下・1条仲通>



<宮下・1条仲通～1条通>



<緑橋通>



<1条・2条仲通>

図 3-2 駅付近での駐輪状況

駅付近での駐輪場設置に向けて

＜駅付近での駐輪場＞

- ・駐輪場は、旭川駅～2条通の駐輪需要（約 1,400 台）に対応できる規模を確保すること。
- ・鉄道やバス等の乗継利用者等が利用しやすい配置・構造であること。

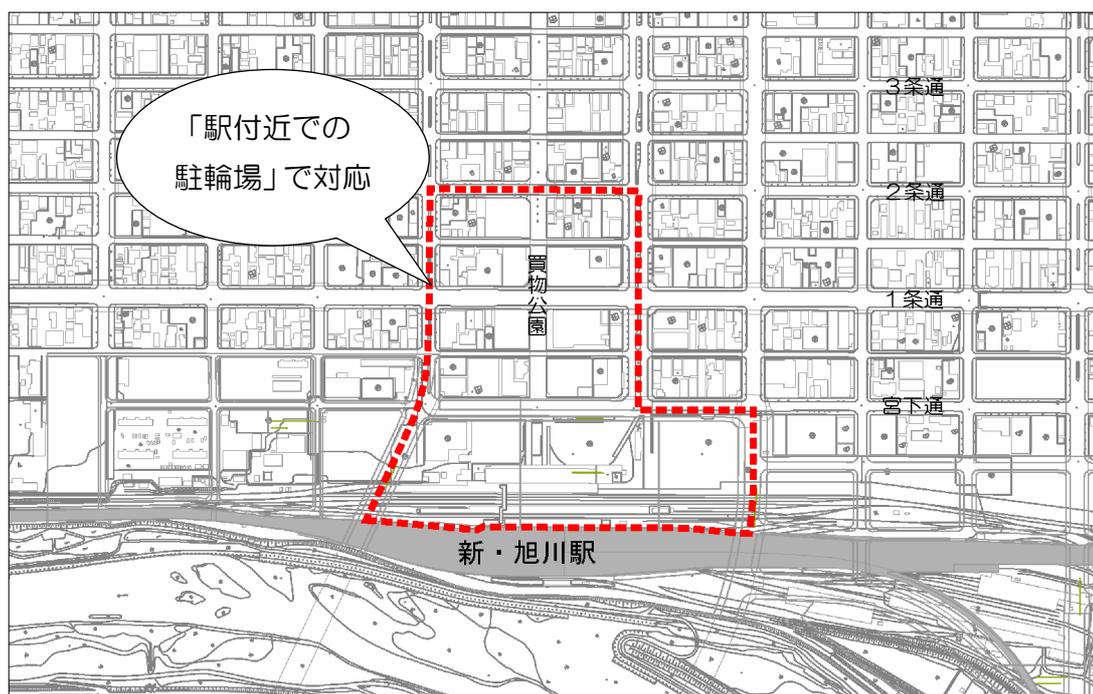


図 3-3 「駅付近での駐輪場」の対応範囲

【参考】駐輪場の構造形式



地下機械式  
(三鷹市, 三鷹駅南口, 有料)



地上機械式  
(練馬区, 大泉学園駅, 有料)



立体自走式  
(札幌市, 札幌駅北口, 有料)



立体自走式  
(札幌市, 手稲駅, 無料)



平面自走式・屋根付き  
(札幌市, 月寒中央駅, 無料)



平面自走式・屋根無し  
(札幌市, 札幌駅東口, 有料)

図 3-4 駐輪場構造形式の例 (他都市の事例)

表 3-2 駐輪場構造形式別のメリット・デメリット

構造形式		メリット	デメリット	整備費
機械式	A. 地下機械式	・景観上優れている ・盗難が生じにくい ・面積効率が良い	・整備費が高価 ・維持費が高価	<p>高価</p> <p>安価</p>
	B. 地上機械式	・盗難が生じにくい ・面積効率が良い	・整備費が高価 ・維持費が高価	
立体自走式	C. 立体自走式	・屋内のため駐輪環境が良い	・整備費がやや高価 ・利用者が入口付近に駐輪する傾向があるため、奥の利用率が低くなる	
平面式	D. 平面自走式 屋根付き	・整備費がやや安価	・ほぼ屋外であるため、自転車の傷みや盗難のリスクが生じる	
	E. 平面自走式 屋根無し	・整備費が安価	・屋外であるため、自転車の傷みや盗難のリスクが生じる ・雨に濡れる	

## ■ 駅付近での駐輪場の整備

旭川駅付近（旭川駅～2条通）では、特に駐輪が集中していることから歩行者の安全安心が確保できず早急な解消が必要です。今後、駅前広場の整備に伴い駐輪場の設置を予定していることから、「主要な駐輪場の整備に関する事業の概要」として、駅北広場と高架下での駐輪場整備時における必要台数を設定します。（自転車法第7条第2項第3号の規定に準じて設定。）

自転車利用実態アンケート調査結果（図2-16）では、駅北広場に駐輪場を整備した場合、旭川駅～1条通（おおむね200m）に駐輪している自転車利用者が、駐輪場を利用する意向を示しています。このことから、駐輪場所から目的地までの移動距離と、買物や駅等の利用者の利便性を考慮して、旭川駅～2条通の駐輪需要台数（約1,400台）のうち、旭川駅～1条通の駐輪需要台数を駅北広場と高架下に、それ以外の範囲については附置義務駐輪場の設置や暫定路上駐輪場を分散配置することで対応します。

新たに整備する駅北広場と高架下での駐輪場の必要台数は、自転車利用シーズンを通じた利便性を考慮し、分散して配置することで、旭川駅や買物公園の利用者、新しい橋の開通に伴い利用増加が見込まれる駅南側からの自転車利用者の利便性にも配慮します。

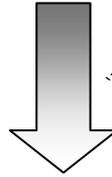
また、必要に応じて都市計画駐輪場として都市計画決定することも考えられます。

なお、原動機付自転車の駐輪については、現状の利用実態を見ながら整備を検討します。

■ 駅北広場と高架下での駐輪場の必要台数

需要対象範囲：旭川駅～2条通7・8丁目の範囲

将来の駐輪需要台数：約 1,400 台（平均的な平日の交通実態）



- ・利用者の利便性（駐輪場からの距離）
- ・利用目的（通勤通学，買物等）

＜駅北広場と高架下での駐輪場＞

- 自転車利用シーズン中の最大駐輪台数に対応
- 利用者の利便性を考慮し，旭川駅～1条通の駐輪台数に対応
- 1条通～2条通では附置義務駐輪場や暫定路上駐輪場の分散配置で対応

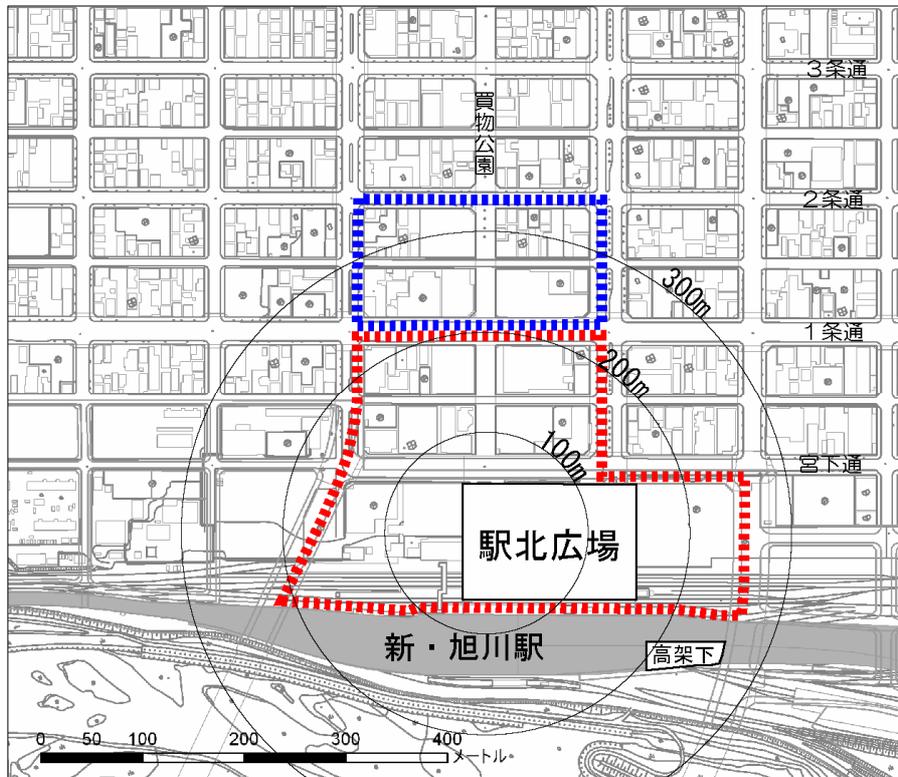


図 3-5 「駅北広場と高架下での駐輪場」の対応範囲

将来の駐輪需要台数は、平均的な平日の交通実態をもとに予測しています。自転車利用シーズン中の最大駐輪台数に対応するため割増を行い、図3-6より割増率を1.1とし、駐輪場の必要台数を算出します。

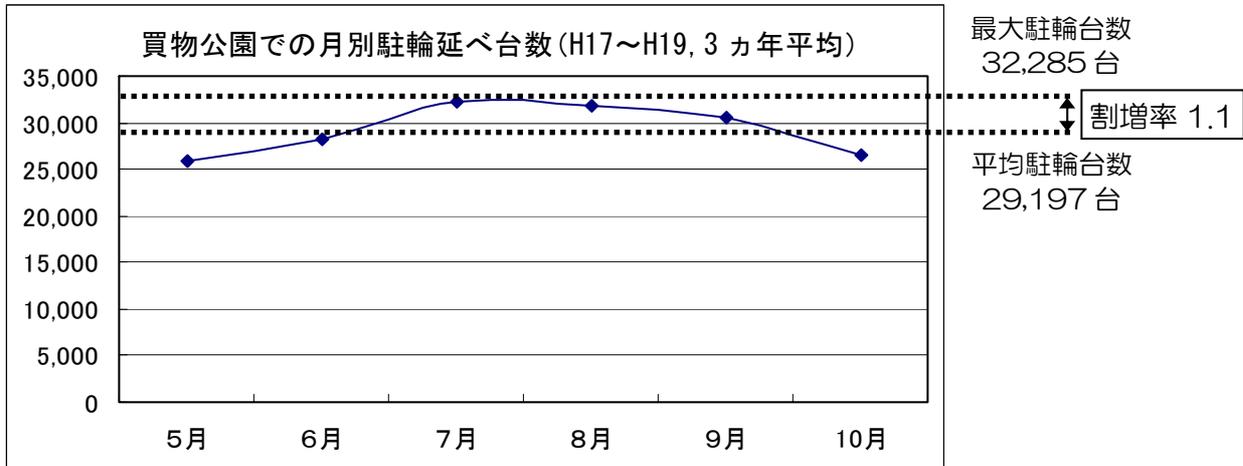
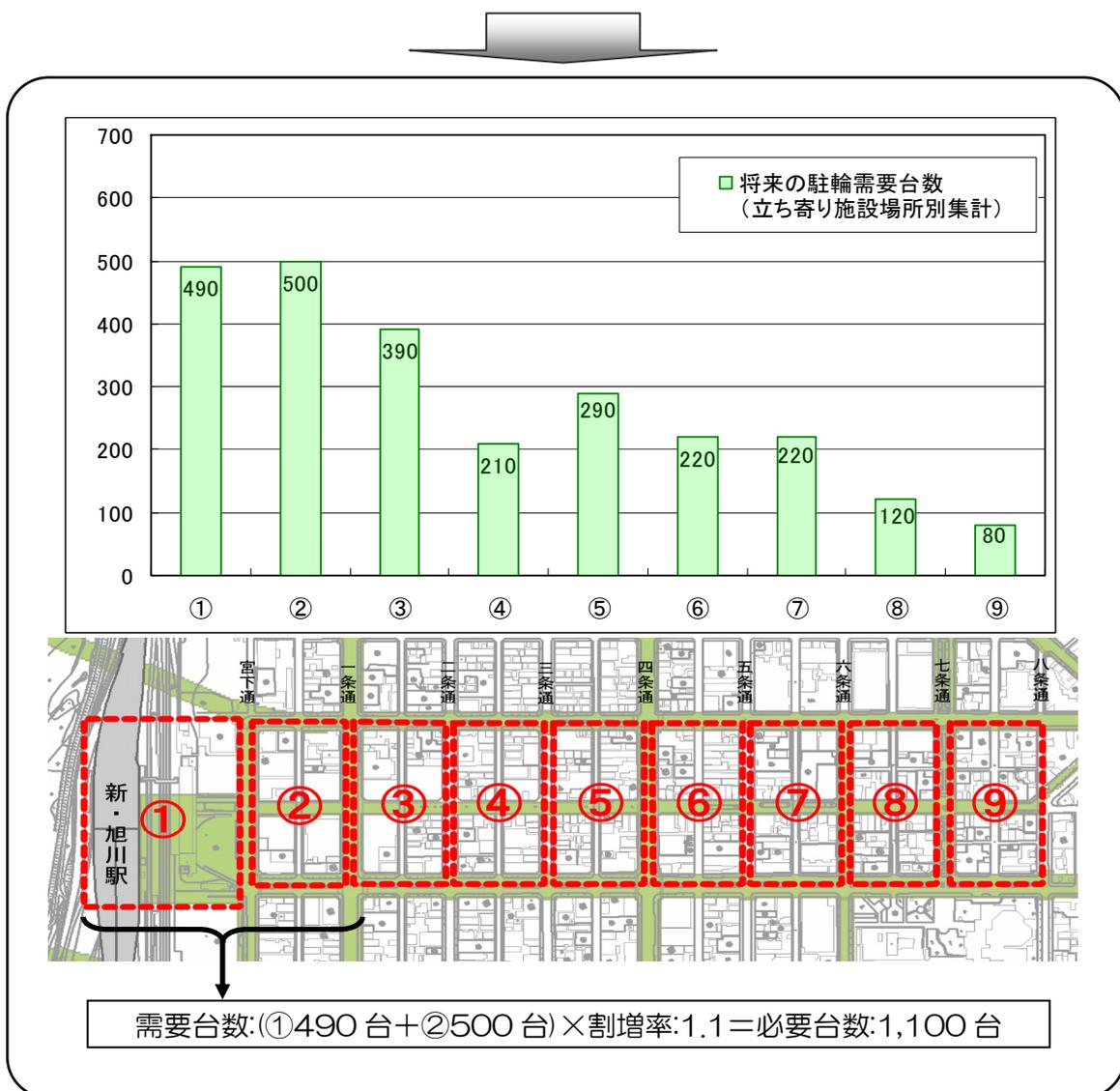


図 3-6 割増率の算出



駅北広場と高架下での必要台数の配分については、パーソントリップ調査結果を参考に、方面別の自転車での移動（トリップ数）を図3-7のように区分し、表3-3から方面別の移動割合を算出します。

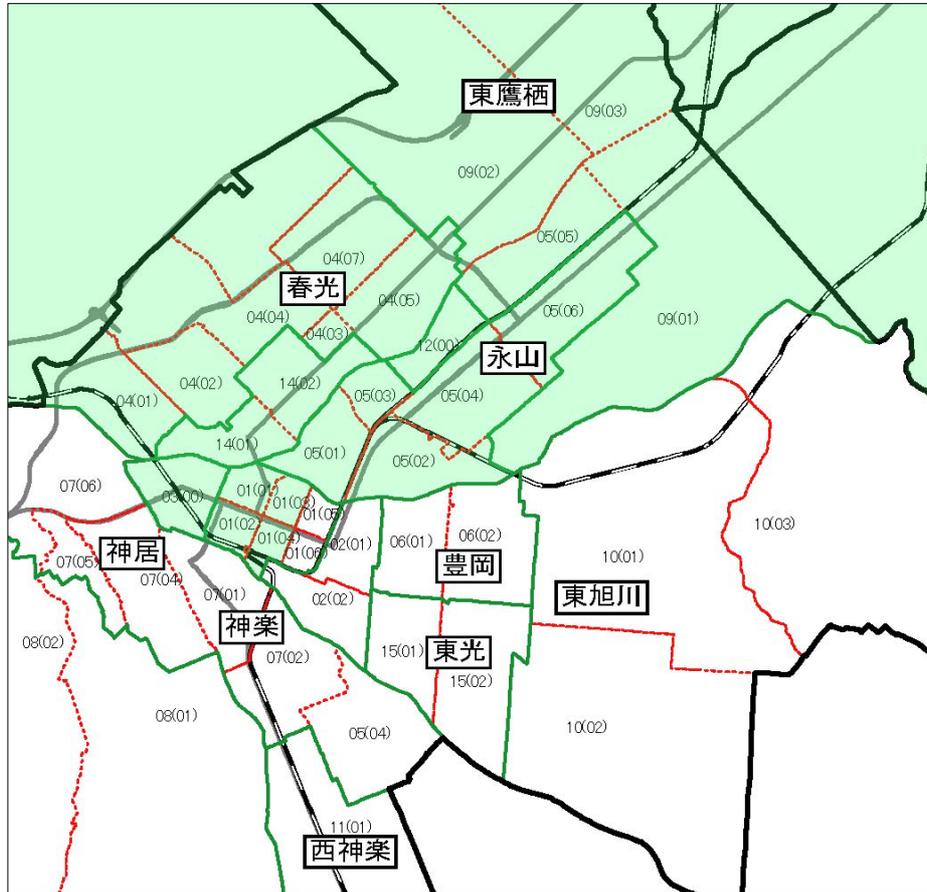


図 3-7 方面別ゾーン区分

表 3-3 将来のゾーン別自転車発生集中量

地区	中央 (駅広)	中央 (高架)	宮前 南	西 曙	北星 春光	新旭川 永山	豊岡	神楽 神居	江丹別 神居町	永山町 東鷹栖	東旭川	西神楽	流通 団地	花咲 春光町	東光	市外	発集量
ゾーン 番号	01 西	01 東	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	14	15	-	-
駅前	2449	870	1086	823	905	523	727	1560	35	60	152	56	24	394	447	159	10270
構成比	23.8%	8.5%	10.6%	8.0%	8.8%	5.1%	7.1%	15.2%	0.3%	0.6%	1.5%	0.5%	0.2%	3.8%	4.4%	1.5%	100.0%

配分割合

< 駅北広場 > - 01 西・03・04・05・09・12・14・市外      合計 52%  
 < 高架下 > - 01 東・02・06・07・08・10・11・15      合計 48%

駐輪場の必要台数 1,100 台のうち、JRやバス等の乗継利用者の利便性を考慮し、乗継利用 500 台（表 3-4）を駅北広場と高架下に配分します。また、乗継利用以外の 600 台は駅北広場で確保します。

駅北広場での駐輪場の必要台数は 900 台、高架下での駐輪場の必要台数を 200 台とします（表 3-5）。

表 3-4 旭川駅から 1 条通までの乗継利用台数

駐輪需要台数	駅～宮下通	宮下通～1 条通	計
10 年後 (利用シーズン中の平均駐輪台数)	490 台	500 台	990 台
うち乗継利用	430 台	30 台	460 台
うち乗継利用以外	60 台	470 台	530 台
10 年後 (利用シーズン中の最大駐輪台数)	540 台	550 台	1100 台
うち乗継利用	470 台	30 台	500 台
うち乗継利用以外	70 台	520 台	600 台

<乗継利用を方向別に区分>

○駅北広場

500 台×52%=260 台（100 台単位にまとめる）

乗継利用のうち 300 台を駅北広場で整備。

よって、駅北広場での駐輪場必要台数は 600 台+300 台=900 台。

○高架下

500 台×48%=240 台（100 台単位にまとめる）

※高架下については、駅前広場の整備に伴う宮下通 9 丁目暫定駐輪場の閉鎖により一時的に代替施設として利用する。（図 2-4、現況利用台数約 200 台）

よって、高架下での駐輪場必要台数は 200 台。

表 3-5 駅北広場と高架下での必要台数

		必要台数：1,100 台	
配 置	駅北広場	高架下	
規 模	900 台	200 台	
設置主体	旭川市	旭川市	

## ② 路外駐輪場

買物公園周辺の土地利用の現状では、用地を確保し新たに路外駐輪場を整備することは多額の費用が必要になります。

そのため、当面は駅北広場と高架下での駐輪場や暫定路上駐輪場での対応となりますが、将来、まちの変化により、駐輪場として使用できる空地が生じたり、ビル建設に合わせた駐輪場設置協力が得られる可能性もあります。

したがって、路外駐輪場については、今後のまちづくりの変化や駐輪需要の変化に対応し、設置の必要性を適時、検証していきます。

### ③ 附置義務駐輪場

自転車法では「地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車を設置しなければならない旨を定めることができる（第5条第4項）」と、駐輪場附置義務条例（以下「附置義務条例」という。）を規定しています。

買物公園とその周辺では、買物や通勤での駐輪も多いですが、ほとんどの施設では駐輪場が確保されていない状況です。

このため、附置義務条例を制定し、駐輪需要を発生させる一定規模以上の施設を新築、又は増築する場合に駐輪場の設置を義務付け、民間での駐輪場設置を促進します。

### ■附置義務条例対象区域

人の集中，往来が活発な区域では，快適な歩行空間の確保や景観の保持等，良好な交通環境を維持する観点から，既定計画の「駐車場整備地区」「バリアフリー重点整備地区」と「中心市街地活性化の区域」との整合をとり，附置義務条例対象区域を設定します。

表 3-6 既定計画との整合性

地区名	面積	地区要件	本計画との整合性
駐車場整備地区	約 255ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業，業務機能の集積</li> <li>・自動車交通の混雑</li> <li>・道路の効用保持</li> <li>・円滑な道路交通の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪需要の著しい地域</li> <li>・歩行空間の創出</li> <li>・歩行者の安全確保</li> </ul>
バリアフリー重点整備地区	約 390ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重点的かつ一体的なバリアフリー化</li> <li>・生活関連施設や生活関連経路を含む地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路上の放置自転車の解消</li> <li>・快適な歩行空間の創出</li> <li>・バリアフリー化の促進</li> </ul>
中心市街地活性化の区域	約 414ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小売商業者，都市機能が集積</li> <li>・空洞化を生じている</li> <li>・活性化による本市と周辺地域の発展が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩きやすい環境の整備</li> <li>・駐輪機能の充実</li> <li>・交通の安全性と円滑化</li> </ul>

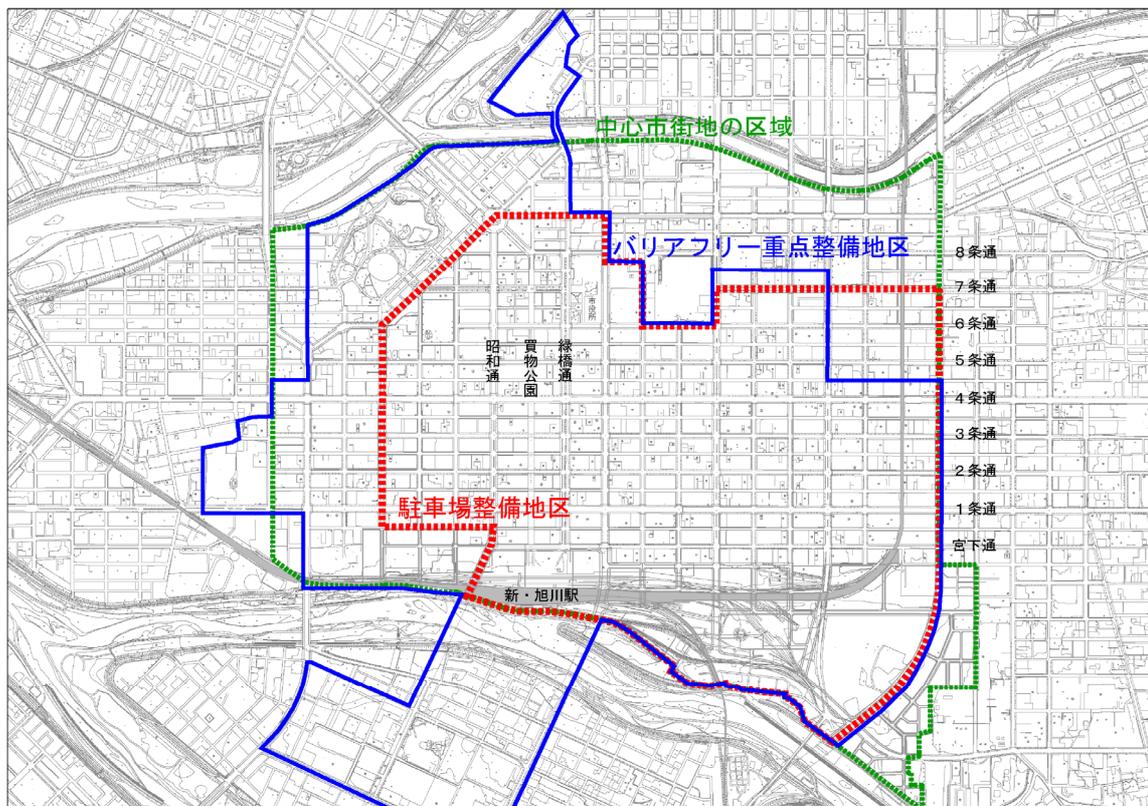


図 3-8 既定計画の区域

附置義務条例対象区域は、今後、大量の駐輪需要を発生させる施設が新築、又は増築された場合、その駐輪自転車による道路機能の低下や交通環境の悪化を防止する必要がある区域とし、駐車場整備地区と同様の約 255ha の範囲に設定します。

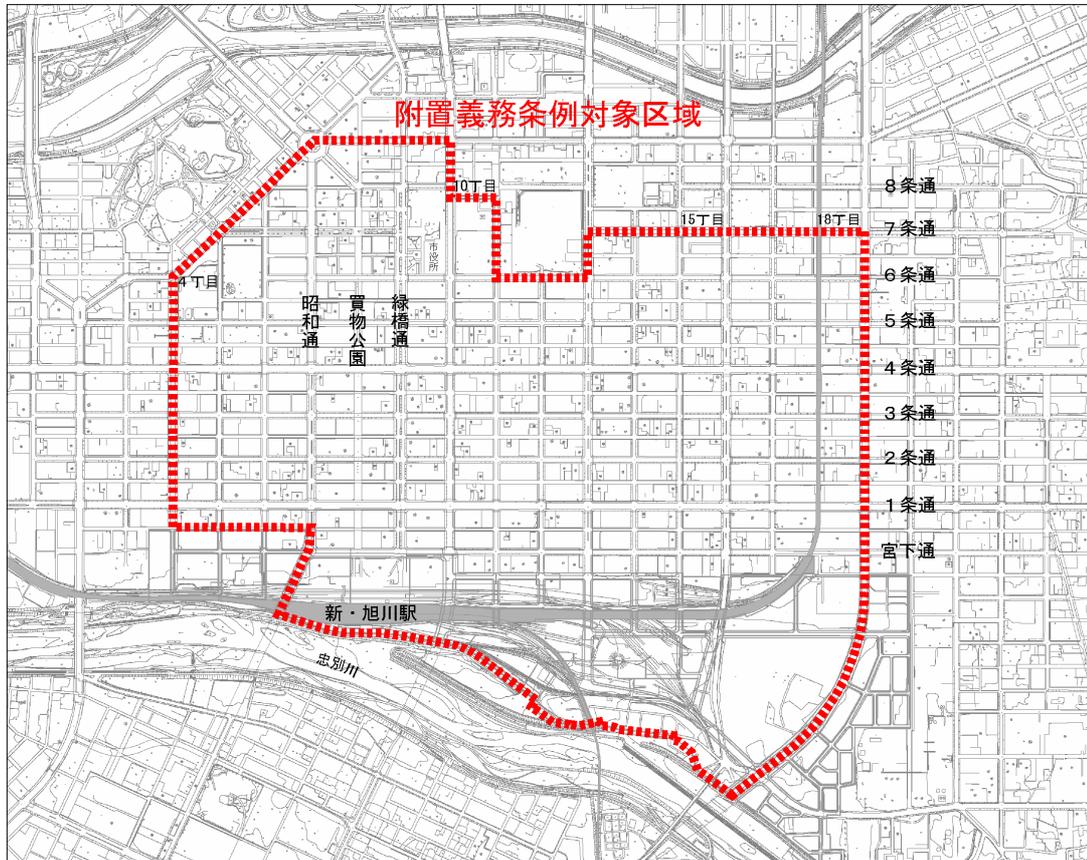


図 3-9 駐輪場附置義務条例の対象区域

### ■対象施設と原単位

自転車法第5条第4項で例示されている小売店舗、銀行、遊技場のほか、事務所を対象施設として設定します。

なお、今後、実態調査等を実施し、本市の実情に合った原単位を設定します。

表 3-7 附置義務条例対象施設と原単位の設定例

対象施設	小売店舗	銀行	遊技場	事務所
平均的な設置基準	店舗面積 20㎡ごとに1台	店舗面積 25㎡ごとに1台	店舗面積 15㎡ごとに1台	事務所面積 100㎡ごとに1台
私用系施設を半減した設置基準	店舗面積 40㎡ごとに1台	店舗面積 50㎡ごとに1台	店舗面積 30㎡ごとに1台	事務所面積 100㎡ごとに1台
道内他都市(札幌市)の設置基準	店舗面積 145㎡ごとに1台 <sup>※1</sup> 店舗面積 45㎡ごとに1台 <sup>※2</sup>	店舗面積 70㎡ごとに1台 <sup>※1</sup>	店舗面積(遊技場) 140㎡ごとに1台 店舗面積(パチンコ屋) 30㎡ごとに1台	—

※1 駐車場整備地区内

※2 商業地域、近隣商業地域内

表 3-8 全国自治体での附置義務条例対象施設の設置原単位

	百貨店等	金融機関	遊技場	観覧場	その他
店舗面積 10㎡未満ごとに一台	0	0	6	0	0
// 10~19㎡ //	17	9	78	5	17
// 20~29㎡ //	75	86	9	6	9
// 30~39㎡ //	1	0	4	0	3
// 40~49㎡ //	3	1	0	1	4
// 50~59㎡ //	0	3	0	0	0
// 60㎡以上 //	4	1	1	1	2
条例数計	100	100	98	13	35
最大値	145㎡	70㎡	140㎡	80㎡	140㎡
最小値	10㎡	15㎡	5㎡	15㎡	10㎡
平均値	22.2㎡	24.7㎡	16.3㎡	25.4㎡	25.6㎡

資料：平成19年度 駅周辺における放置自転車等の実態調査結果（内閣府）

## ④ 設置協力

附置義務条例は「大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるもの（自転車法第5条第4項）」が対象になります。ただ、附置義務条例の対象とならない床面積規模の施設や対象外の施設についても、自転車法第5条第3項に基づき「駐輪場設置の努力義務」を規定し、建物の新築、又は増築時にできるだけ設置するよう協力を求めます。

## ⑤ 暫定路上駐輪場

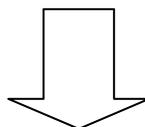
暫定路上駐輪場は、路外駐輪場や附置義務駐輪場、設置協力による駐輪場設置施策を補うための暫定措置です。

また、暫定路上駐輪場の設置を推進するためには、沿道事業者の理解と協力、通行者への配慮等が必要になります。

### 設置に際しての課題・問題点等

- ・ 営業に支障となる等、設置に関して協力が得られにくい。
- ・ サイクルラックの構造に課題が残る。(満車の場合、出し入れしにくい)
- ・ 商店街組合や町内会等との連携が必要。
- ・ 視覚障害のある人等への配慮が必要。(点字ブロック上には置けない)
- ・ 各道路管理者との連携が必要。

等



- ・ 設置協力のための周知，呼びかけの実施
- ・ サイクルラックのほか利用しやすい構造の駐輪施設の検討
- ・ 各関係機関との連携による設置箇所の拡大
- ・ 地元商店街や町内会等との情報共有による設置の推進



図 3-10 暫定路上駐輪場の整備イメージ (市内既設箇所)

暫定路上駐輪場を設置するときは、沿道事業者の了解を得ることが条件であることから、今後は駐輪状況を見ながら、沿道事業者の理解と協力のもと、適切に整備を推進します。

「計画上の要件」

1) 買物公園内には暫定路上駐輪場を設置しない

買物公園は、歩行者のための安全で快適な空間であること、道路法・道路交通法・都市計画法で、歩行者専用道路に位置付けられていることから、買物公園内には駐輪場を設置しない。

「構造上の要件」

1) 歩道の有効幅員の確保

駐輪に必要な幅員を除いた歩道の有効幅員は、歩行者や自転車等が安全に通行できる幅員を確保すること。

2) 交差点空間の確保

信号待ち歩行者のたまり空間や、自動車の左折時の視野を妨げることのないよう交通安全上の空間を確保すること。

3) 交通施設の機能確保

駐車場の出入り、バス停やタクシー乗り場の利用を阻害しないこと。

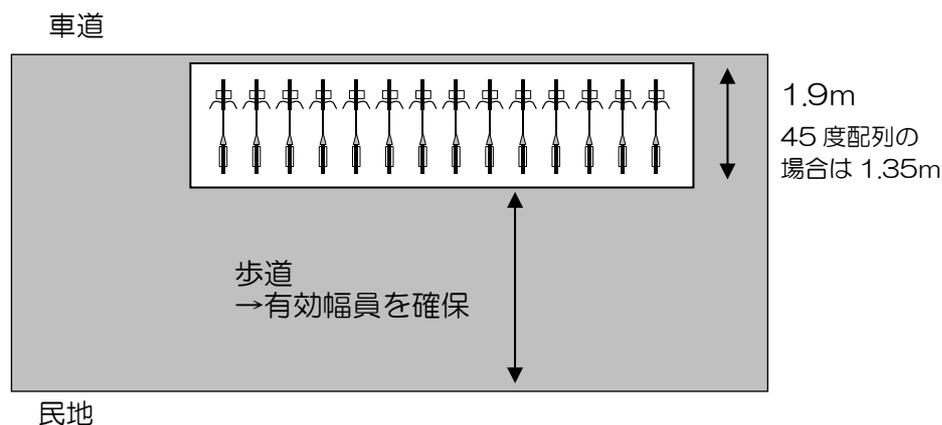


図 3-11 暫定路上駐輪場の構造上の設置条件イメージ

### 3-3-3 ソフト対策

#### (1) 実施方針

<p><u>◇行政と民間の適切な役割分担と協力による取組を進めます</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪対策は関係者全員で協力し、解決する問題です。</li> <li>・行政、民間、すべての市民が協力し、それぞれの役割を分担して補い合うことで、良好な駐輪環境の形成を目指します。</li> </ul>
<p><u>◇誘導と啓発で、ルールを徹底します</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用ルールの徹底には、市民の理解と協力を得ながら、放置自転車の撤去や取締り等の対策を進める必要があります。</li> <li>・適切に駐輪場を利用してもらうには、利用者マナーを向上させるための啓発活動も重要です。</li> </ul>
<p><u>◇段階的かつ着実に対策を推進し、良好な駐輪環境の形成を目指します</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ソフト対策は、ハード整備（駐輪場の設置）の状況に応じて、実施可能な対策から段階的に推進することが重要です。</li> </ul>

表 3-9 ソフト対策一覧

分類	ソフト対策	役割分担※		
		行政	民間	市民
放置自転車対策	自転車放置禁止区域の設定	○		
	放置自転車の撤去	○		
	撤去自転車の撤去保管費用の徴収	○		
	駐輪場への誘導案内	○	○	△
	自転車の盗難防止対策	○	○	○
	アダプト制度による自転車整理	△	○	△
	都市型レンタサイクル	○		△
マナー向上策	啓発活動	○	○	○
	イベントの実施	△	○	△
その他（検討すべき対策）	駐輪場の有料化	○		

※役割分担 ○：主体、△：協力

## (2) 放置自転車対策

### ① 自転車放置禁止区域の設定

歩行環境を改善し、自転車利用者を駐輪場へ誘導するために、旭川駅、買物公園とその周辺を「自転車放置禁止区域」に設定し、放置しにくい環境を形成することが重要です。

短期的には、最も放置自転車が多い旭川駅付近やその他の場所での放置状況を考慮し、放置禁止区域を設定します。将来的には、旭川駅～8条通を自転車放置禁止区域に含むよう段階的に区域を拡大し、買物公園全体の良好な歩行環境の形成を目指します。

#### <自転車放置禁止区域の設定>

- 放置自転車が多く、歩行環境の改善が必要
- 駐輪需要に対応できる駐輪場が必要
- 駐輪場まで距離があり、規制による誘導が必要


 想定されるエリアに  
放置禁止区域を設定

#### 放置禁止区域設定の考え方

- 旭川駅付近に一定規模の駐輪場を整備し、また、利用者の利便性を考慮し、暫定路上駐輪場を分散配置することで、放置禁止区域内の駐輪需要に対応する。
- 特に駐輪需要の多い旭川駅～2条通の放置自転車の解消が重要。
- 2条通を放置禁止区域界とすると、2条通以北への放置自転車流出が予想されるため、放置禁止区域を広く設定することで、駐輪場利用を促す。
- 放置禁止区域を幹線道路で囲むことにより、区域外への流出を抑制する。また、旭川駅の周囲は、昭和通・永隆橋通（新設道路）を放置禁止区域界とする。

◆対策内容◆

- ・ 放置禁止区域は、旭川駅～4条通7・8丁目の範囲に設定
- ・ 各種駐輪場の確保状況にあわせ、放置禁止区域を8条通方面に順次拡大
- ・ 将来的には、旭川駅～8条通7・8丁目の範囲を設定
- ・ 道路上での駐輪禁止（暫定路上駐輪場内は除く）
- ・ 放置禁止区域外縁部での駐輪対策は、指導で対応



図 3-12 自転車放置禁止区域の設定

## ② 放置自転車の撤去

自転車放置禁止区域を設定すると、区域内での放置自転車の即時撤去が可能となります。ただし、運用するときは、自転車の放置状況等を考慮しながら、自転車利用者への警告後、一定時間経過後に撤去することや買物目的等短時間駐輪への対応も検討する必要があります。

### ◆対策内容◆

- ・ 放置禁止区域内での即時撤去による自転車利用者への周知
- ・ 撤去運搬費用の削減と自転車利用者への啓発のため、一時保管場所を確保
- ・ 通院やリハビリ等障害のある人が利用する自転車について、特例措置を検討

## ③ 撤去自転車の撤去保管費用の徴収

放置自転車への金銭的罰則と、行政コストに対する原因者負担の考えから、放置自転車の所有者に対して、撤去と保管に必要な費用の徴収を検討します。

買物公園とその周辺での放置自転車の撤去台数は年間約 600 台前後であり、放置自転車の撤去に係る費用が市民の税金から支出されていることから、対策費用の原因者負担が求められています。

### ◆対策内容◆

- ・ 原因者負担の考えから、適正な撤去保管費用を徴収
- ・ 撤去保管費用は、撤去・運搬等に必要な費用や他都市の設定状況を考慮して決定
- ・ 引取り手のない撤去自転車の売却、再利用【継続】

#### ④ 駐輪場への誘導案内

駐輪場整備に併せて、サイン計画を検討し、自転車利用者を駐輪場へ円滑に案内することが重要です。

また、駐輪場マップの配布やインターネットでの情報提供、商業事業者や学校を通じた周知活動等様々な媒体から案内を充実し、現地に案内員を配置して利用者を効率的に誘導します。

##### ◆対策内容◆

- ・ 分かりやすい標識や路面標示による駐輪場への案内【継続・拡大】
- ・ 商業事業者等からお客様へ「〇〇駐輪場をご利用ください」との案内
- ・ 学校を通じた生徒への周知【継続・拡大】
- ・ 街頭放送、広報誌、回覧板等地域密着型情報媒体での周知【継続・拡大】
- ・ 駐輪場マップの作成と自転車利用者への配布
- ・ インターネットでの駐輪場マップの提供
- ・ 案内員配置による駐輪場への誘導案内



<標識>



<路面標示>

図 3-13 買物公園での駐輪場案内の状況

## ⑤ 自転車の盗難防止対策

自転車の防犯登録は「盗まれにくくなる」「盗難された場合見つけやすい」といったメリットがあることから、盗難による放置自転車を抑制する効果が期待されま

す。  
平成6年の自転車法改正に伴い、多発する自転車の盗難防止と放置された盗難自転車を所有者に返還することを目的として、自転車所有者に対し防犯登録が義務化されました。しかし、罰則が無く、自転車販売店に対しては努力義務であるため、一層の防犯登録加入が求められています。

また、防犯登録以外にも、二重施錠の徹底や駐輪場を利用することは盗難防止効果があるため、自転車利用者への周知も重要です。

### ◆対策内容◆

- ・市、警察との連携による防犯登録加入を呼びかけるポスター等の掲示
- ・自転車関係団体との連携による自転車販売店やホームセンター、一般小売店への防犯登録加入促進のための協力依頼
- ・学校側での通学自転車に対する防犯登録義務付け
- ・施錠の必要性の周知
- ・自転車法での防犯登録義務付けを周知するためのインターネットの活用等

## ⑥ アダプト制度による自転車整理

アダプト制度を活用して、店舗前の歩道等で歩行者の通行を阻害している自転車に対し、沿道事業者等の方々に整理整頓活動に協力してもらうことで、きめ細かな対応が可能となり、自転車利用者に対しては、マナー啓発も期待できます。

### <アダプト制度>

身近な公共空間である道路・河川・公園等で、市民のボランティアの方々に清掃・除草等の美化活動を行ってもらい、行政がその活動を支援することで、市民協働による維持管理を行う制度。

### ◆検討事項◆

- ・アダプト制度を実施する場合は、社会実験等の試行が必要
- ・商店街振興組合や町内会、企業等の理解と協力が必要

## ⑦ 都市型レンタサイクル

現在、旭川市中心部の駐輪自転車には「夜間使わない」「昼間使わない」「たまにしか使わない」自転車が存在します。

これらの「長時間使わない」自転車を共有（レンタサイクル）することで、自転車の効率的利用と駐輪台数の削減を進めることが考えられます。

ただし、無料の駐輪場から有料の都市型レンタサイクルへ転換することは難しく、無料の都市型レンタサイクルに社会的意義と市民理解が得られるか等、さらなる検討が必要になります。

また、旭川駅では「観光レンタサイクル」を試験的に実施しており、今後は自転車利用促進の観点から、本格実施に向けての検討が必要です。

### ◆検討事項◆

- ・都市型レンタサイクルの効果発現のためには「自分の自転車を利用するより安価である」という価格メリットが必要
- ・本格実施の前には、都市型レンタサイクルの試行やアンケート調査等、利用状況の把握が必要
- ・「観光レンタサイクル」の本格実施に向けた検討が必要

### 都市型レンタサイクルのメリット

- ・一台の自転車を複数の人が利用できる
- ・駅前等の放置自転車対策になる
- ・場内通路が不要で収容台数が増える
- ・盗難や修理の心配がない

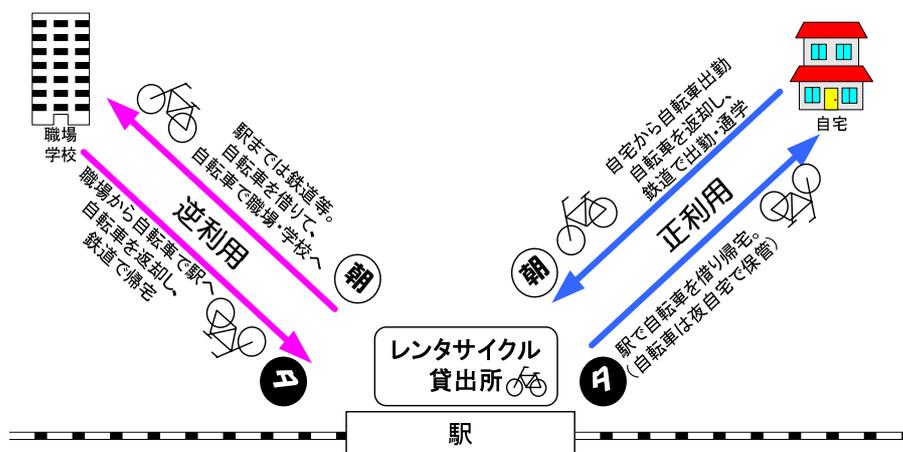


図 3-14 都市型レンタサイクルのシステム概要

### (3) マナー向上策

自転車利用者が、駐輪場を適切に利用すること、買物公園内を自転車走行しないこと、自転車利用全般のルール（自転車安全利用五則）を守ることが重要です。

そのためには、自転車利用者に対するマナー啓発・教育が欠かせないのはもちろんのこと、すべての市民が自転車利用マナーと買物公園のあり方に対して理解することで、マナー違反がしにくい環境づくりも必要です。

#### <周知・啓発内容>

- 駐輪場の利用（放置自転車の禁止）
- 買物公園内の自転車走行禁止
- 自転車利用ルールの遵守（自転車安全利用五則）

#### 【自転車安全利用五則】

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 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
- 5 子どもはヘルメットを着用



図 3-15 自転車安全利用チラシ（警察庁）

## ① 啓発活動

現在、駐輪場利用を促すための街頭放送や各高校への文書による駐輪場利用の呼びかけ、交通安全教室等を実施しています。

今後も、沿道商業者や学校関係者、警察と連携し、現在の取組を継続しながら、すべての自転車利用者に対して、学校・職場・地域・家族等人のつながりや、広報誌・街頭放送・パンフレット等の媒体を通じて、ルール・マナーの啓発活動を推進していきます。

### ◆対策内容◆

- ・街頭放送による自転車利用者への呼びかけ【継続】
- ・道路管理者、警察、沿道商業者等が連携したマナーアップキャンペーンの実施【継続】
- ・駐輪場利用や放置禁止区域であることを周知させるチラシの配布
- ・広報誌や回覧板等地域密着型情報媒体でのマナー向上の呼びかけ【継続】
- ・テレビやラジオ等マスメディアを通じた広報活動
- ・交通安全教室の実施【継続】

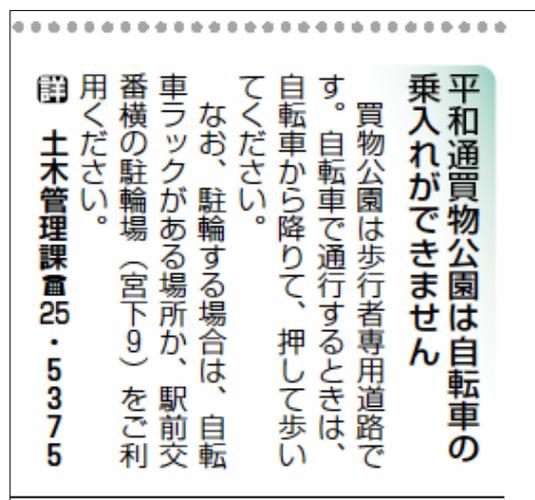


図 3-16 「こうほう旭川市民」でのマナー呼びかけ

## ② イベントの実施

イベントを実施することで、「放置自転車がなく、ゆったり散策を楽しめる買物公園」の良さを体感することができます。

現在も、買物公園では「オープンカフェ」や「朝市」等、各種イベントを実施しており、その周辺での放置自転車は減少しています。

### ◆検討事項◆

- ・ 商業事業者への買物公園利用促進の呼びかけ
- ・ 広報誌やインターネットでのイベント開催の情報提供
- ・ イベント開催時における駐輪場利用やマナー向上等の呼びかけ



図 3-17 買物公園でのオープンカフェの様子

### 3-3-4 その他（検討すべき対策）

#### ① 駐輪場の有料化

受益者負担の考えから、駐輪場の整備・維持費については、自転車利用者が利用料金を支払う「有料駐輪場」が考えられます。

しかし、駐輪場の有料化は「料金支払いを嫌って、自転車を路上放置する利用者が増加する」「そのため放置自転車対策の強化（対策費の増加）が必要」「駐輪料金収受のための整備コスト・維持管理コストがかかる」「自転車利用の利便性が低下する」等、様々な影響が予想されます。

駐輪場の有料化は、今後の自転車利用状況や駐輪場の整備・維持費等の自転車対策にかかるコスト等、総合的に判断し実施する必要があります。

## 第4章 計画の推進に向けて

### 4-1 各駐輪対策の体系的推進

駐輪対策はハード整備（駐輪場の設置）とソフト対策を両輪として、計画理念に掲げる「放置自転車のない、快適な歩行空間の確保」実現に向け、本計画を推進します。

そのためには、各関係機関との連携、自転車利用状況や社会・地域状況の変化に対応することが必要です。

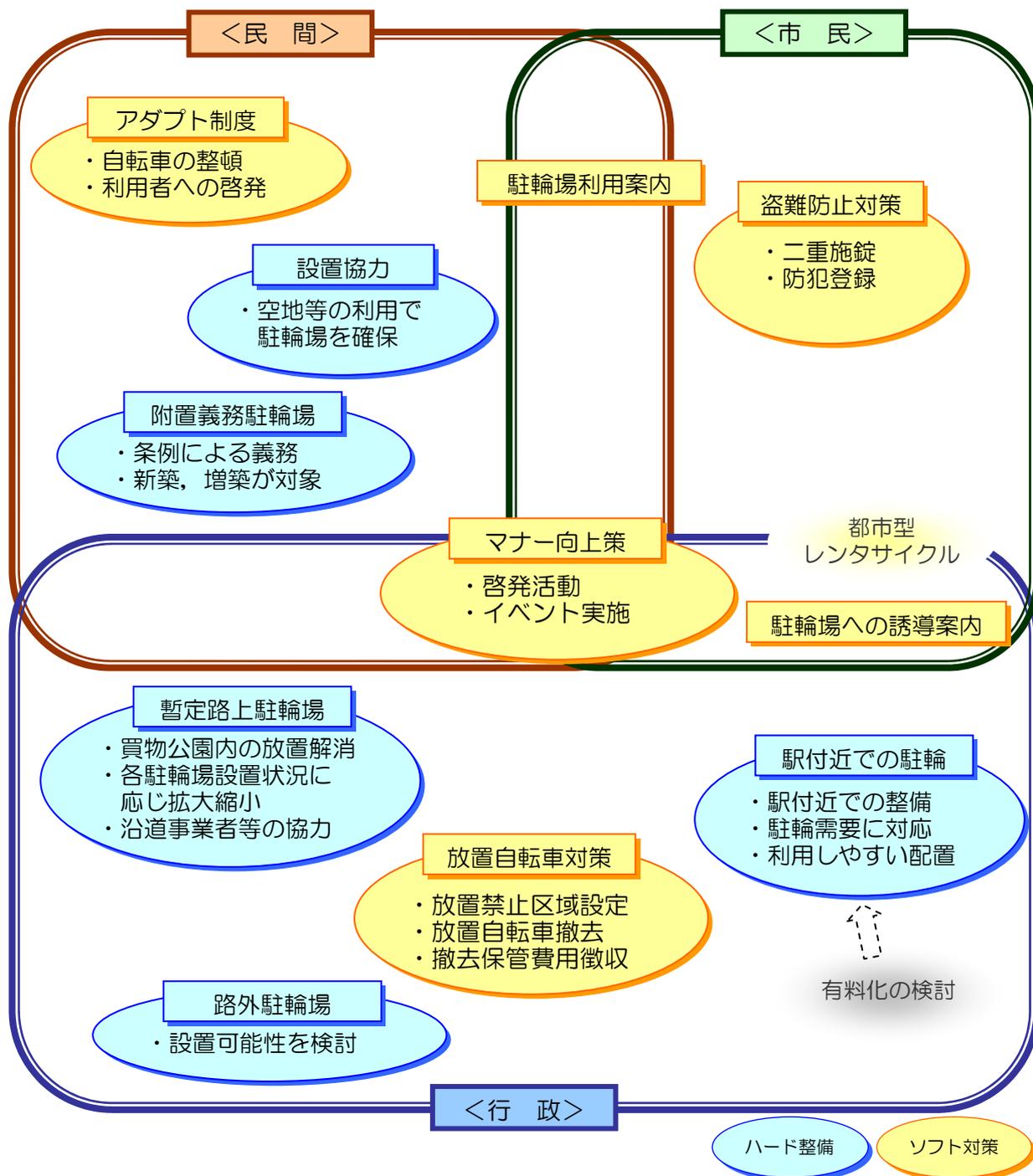


図 4-1 各対策の関連と役割分担

表 4-1 計画推進スケジュール

各 対 策	役割分担*			短期		長期	将来
	行政	民間	市民	H21~H22	H23~H25		
ハード整備	駅付近での駐輪場	◎					→
	路外駐輪場	◎					→
	附置義務駐輪場		◎				→
	設置協力		◎				→
	暫定路上駐輪場	◎					→
ソフト対策	自転車放置禁止区域の設定	◎					→
	放置自転車の撤去	◎					→
	撤去自転車の撤去保管費用の徴収	◎					→
	駐輪場への誘導案内	◎	◎	○			→
	自転車の盗難防止対策	◎	◎	◎			→
	アダプト制度による自転車整理	○	◎	○			→
	都市型レンタサイクル	◎		○			→
	啓発活動	◎	◎	◎			→
	イベントの実施	○	◎	○			→
駐輪場の有料化	◎						→

※役割分担 ◎：主体，○：協力

## 4-2 行政・民間・市民の協働

駐輪対策は関係者全員で協力し、解決する問題であることから、行政・民間・市民の理解と協力が必要です。

ハード整備（駐輪場の設置）では、行政は公共駐輪場の設置、民間はお客様用や従業員用等の駐輪場の設置に努め、それらが補い合うことで、良好な都市環境の形成を目指すことが重要です。

また、ソフト対策では、行政・民間・市民がそれぞれ役割を果たし、補い合うことが必要です。

表 4-2 行政・民間・市民の役割と協働

	内容
行政の役割	駅北広場や高架下での駐輪場整備をはじめ、路外駐輪場設置の検討や暫定路上駐輪場の拡大と、自転車放置禁止区域の設定や放置自転車の撤去、駐輪場への誘導案内等のソフト対策に着実に取り組む。
民間の役割	附置義務条例の趣旨を理解し、附置義務駐輪場設置に協力する。お客様や従業員のための駐輪場は敷地内に確保するように努め、適切に利用するよう呼びかける等、積極的に駐輪対策を実施する。
市民の役割	道路上等で自転車を放置せず駐輪場を利用することや、自転車を購入する際は防犯登録に加入するように心掛ける。 また、家族・友人・知人等に、自転車利用ルールをきちんと守り、自転車を利用するよう呼びかけ合い自覚することで、マナー向上に努める。
行政・民間・市民の協働	行政や民間が設置した駐輪場を利用してもらうためには、市民への案内周知やマナー意識が重要であり、マナーアップキャンペーンへの参加・協力やアダプト制度による啓発等、行政・民間・市民がそれぞれの役割を分担し、協働しながら駐輪対策に取り組む。

## 参考資料

### 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」）

#### 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

（昭和五十五年十一月二十五日法律第八十七号）

最終改正：平成五年一二月二二日法律第九七号

（目的）

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自転車 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。）をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限つて設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
- 五 道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

（国及び地方公共団体の責務）

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、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全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

（良好な自転車交通網の形成）

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

- 2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。
- 3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘察し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。

5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。

3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又

は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。

- 4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
- 5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。
- 6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

（総合計画）

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。

- 2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 総合計画の対象とする区域
  - 二 総合計画の目標及び期間
  - 三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
  - 四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置
  - 五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
  - 六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
  - 七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項
- 3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。
- 5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
- 6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。
- 7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従つて必要な措置を講じなければならない。

（自転車等駐車対策協議会）

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

- 2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。
- 3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。
- 4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

- 2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

- 2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない。
- 3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

（自転車製造業者等の責務）

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、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ともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

（国の助成措置等）

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

附 則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 （平成五年一二月二二日法律第九七号）

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 改正後の第十二条三項の規定は、この法律の施行の日以後に新たに利用する自転車について適用し、この法律の施行の日前から利用している自転車については、なお従前の例による。

3 国家公安委員会規則で定める種類の自転車及び都道府県公安委員会の指定する市町村の区域以外の地域において利用する自転車に係る防犯登録については、改正後の第十二条第三項の規定にかかわらず、改正前の第九条第三項の規定の例による。

## 用語の解説

### 【あ行】

#### アダプト制度

身近な公共空間である道路・河川・公園等で、市民のボランティアの方々に清掃・除草等の美化活動を行ってもらい、行政がその活動を支援することで、市民協働による維持管理を行う制度。

#### オープンカフェ

通常は、道路に面した開放的な構造のカフェやレストランのことであるが、道路の空間をカフェのように利用することも指す。全国各地で休日等一時的に道路をカフェとして利用し、街の賑わいを呼び起こそうとする「オープンカフェ社会実験」が行われている。

### 【か行】

#### 原因者負担

- ① 課題解決のため、その原因を発生させたものが、自らの負担で対応すること。《附置義務駐輪場》
- ② 特定の個人や事業者の行為が公共サービスを行うべき原因となっているものがあり、そのための経費を原因となっている特定の個人や事業者から徴収すること。《撤去自転車の撤去保管費用の徴収》

（関連用語：受益者負担）

#### 原単位、駐輪場附置義務原単位

一単位（一個）あたりの物量。駐輪場附置義務原単位の場合、自転車一単位（1台）に対応する附置義務対象建物の床面積を指し「原単位 20 m<sup>2</sup>」とは「床面積 20 m<sup>2</sup>ごとに1台分の駐輪場を設置する義務がある」という意味になる。

#### 公共駐輪場

不特定多数の人々が利用するために設置された駐輪場。自転車法では、自転車需要が非常に多い地域では地方自治体等が公共駐輪場の整備に努めることとなっている。

#### 交通実態データ

パーソントリップ調査で得られる交通実態データは、回答者の年齢・性別・免許の有無・自動車所有の有無等のデータと調査日におけるすべての移動の履歴データであり、何時何分に何に乗ってどのような目的でどこに移動したかを、複数の交通手段を乗り換えた場合はすべての手段について記録したものである。（関連用語：パーソントリップ調査）

## 【さ行】

### サイクルラック

自転車のタイヤ部分を固定することで、自転車を並べる駐輪設備。前輪タイヤを載せるだけの簡素なものから、スプリング等を内蔵し、自転車を上下2段に重ねるものまで多様な形状がある。

### サイン計画

だれもが目的地に迷わず移動できるように、標識や案内板等の情報提供手段（サイン）を移動経路を想定して効果的に配置する計画。

### 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された駐輪場。他の駐輪場整備等で駐輪問題が解消された段階で廃止する。

### 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」のこと。詳細は参考資料「自転車法」を参照。

### 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・評価する実験。本計画のアダプト制度における社会実験は、商店街等の方々参加により、自転車の整理・マナー啓発を実施してもらい、アダプト制度導入の可否を判断することを想定している。（関連用語：アダプト制度）

### 受益者負担

特定の個人や事業者に効果がある公共サービスがあり、そのための経費を、効果を得ている特定の個人や事業者から徴収すること。《駐輪場の有料化》  
（関連用語：原因者負担）

### ソフト対策

施設整備（ハード整備）によらない対応策。放置自転車の撤去やマナー啓発活動等。（関連用語：ハード整備）

## 【た行】

### たまり空間，歩行者たまり空間

通行のための空間に対し、一定時間とどまるための空間。滞留空間とも言う。歩行者たまり空間と言う場合、信号待ちや買物、飲食、待ち合わせ等で人々が立ち止まる空間を指す。

## 駐輪需要

自転車利用者が移動に伴って、ある場所に置こうとする自転車の量。本計画の駐輪需要予測では、一日で最も駐輪台数が多くなる時間帯の台数を「駐輪需要」とした。

## 都市型レンタサイクル

従来からある観光地のレンタサイクルに対し、観光地ではない都市部でのレンタサイクル。通勤や通学用に自転車を貸し出し、一台の自転車を複数の利用者が共有することで、駐輪台数を削減できる等の利点がある。

## トリップ

人の移動を数える単位。出発地から目的地までの1移動を1トリップと数える。例えば、通学目的で、自宅から学校まで複数の交通手段を乗り換えた場合も1トリップと数える。(関連用語：パーソントリップ調査)

## 道路管理者

道路を管理する主体。具体的には、国道は国土交通省(大臣)、都道府県道は各都道府県(知事)、市町村道は各市町村(市町村長)である。

## 【は行】

### ハード整備

施設(ハードウェア)を整備して対処することであり、駐輪場施設等の整備のこと。(関連用語：ソフト対策)

### パーソントリップ調査(PT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、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日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一つとなっており「総合都市交通体系調査」とも言う。

## 放置自転車

駐輪場以外の道路上等で、利用者や所有者が、自転車を離れて直ちに移動することができない状態にある自転車。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れば放置自転車となる。

## 附置義務条例、附置義務駐輪場

自転車法では「地方公共団体は、自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内に

において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車を設置しなければならない旨を定めることができる（第5条第4項）」と、駐輪場附置義務条例について規定している。

この条例に基づいて、施設側で整備した駐輪場のことを附置義務駐輪場と言う。

（関連用語：原単位、駐輪場附置義務原単位）

## 放置禁止区域

自転車を放置（関連用語：放置自転車）した場合、撤去される区域。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。

## 歩行者専用道路

歩行者が安全で円滑に通行できるように車両の通行を禁止する道路。

## 防犯登録

自転車法では、利用者は自転車の防犯登録を行うことが義務付けられている。防犯登録は自転車販売店等で登録料 500 円を支払い、自転車には防犯登録シールが貼られる。自転車の登録情報は警察でコンピューター登録され、盗難時の早期発見等に役立てられる。

## 【や行】

### 有効幅員

道路幅員のうち、街路樹や工作物等が占める部分を除いた実際に通行できる幅。

## 【ら行】

### 路外駐輪場

道路上でない場所に設置された駐輪場で、建物敷地内や公共用地に設置されたもの。

### 路上駐輪場

道路上に設置された駐輪場。通常は歩道上にサイクルラック（関連用語：サイクルラック）等を設置することで駐輪場としている例が多い。

## 旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会委員名簿

	氏 名	機関・団体等の名称・役職名
学識経験者	大矢 二郎	東海大学 教授
	高野 伸栄	北海道大学 准教授
道路管理者	平森 善光	北海道開発局 旭川開発建設部 道路第2課長
	倉持 賢	北海道旭川土木現業所 道路建設課長
	三島 保	旭川市土木部長
北海道警察	信田 充	北海道警察旭川方面本部交通課 規制統括官
	伊藤 政美	北海道警察旭川方面本部中央警察署 交通第一課長
公共交通事業者	倉谷 正	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部 主幹
	山本 数雄	旭川地区バス協会 事務局長
地元商店街	遠藤 祐児	大型6店会(西武百貨店旭川店 総務部長)
	鳥居 幸廣	旭川平和通商店街振興組合 理事長
	得能 巖	旭川平和通商店街振興組合 理事
	福井 修二	旭川平和通三和商店街振興組合 理事長
	真壁 利昭	旭川平和通三和商店街振興組合 副理事長
地元市民委員会	山崎 忠男	旭川市中央地区市民委員会 副会長
	矢作 三平	旭川市中央地区市民委員会 交通部長
商工会議所	佐々木 正史	旭川商工会議所 事務局長
学校関係者	纒坂 明見	旭川地区高等学校 生徒指導連絡協議会
関係市民団体	和田 真宏	旭川サイクリング協会 理事
自転車利用者	三崎 小枝子	
公募市民	原田 審也	
	吉本 優二	
	綿木 茂恒	
旭川市	岡田 政勝	旭川市総合政策部長
	重野 健一	旭川市経済観光部長
	後藤 純児	旭川市都市建築部長
	宮原 進	旭川市駅周辺開発担当部長

## 旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会設置要綱

### (設置)

第1条 中心市街地における放置自転車対策のために、関係行政機関をはじめ地元商店街や市民の理解と協力のもと、自転車駐車環境の向上並びに秩序ある利用の促進を図るため、旭川市自転車駐車場基本計画策定協議会（以下「協議会」という。）を設立する。

### (所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 自転車の駐車環境の整備に関すること。
- (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、自転車の安全利用の促進に必要な事項に関すること。

### (組織)

第3条 協議会の委員は、次の各号に掲げる者によって構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 道路管理者
- (3) 北海道警察
- (4) 公共交通事業者
- (5) 地元商店街の代表者
- (6) 地元住民の代表者
- (7) 学校教育関係者
- (8) 関係市民団体
- (9) 公募市民
- (10) 行政機関等に従事する者
- (11) その他市長が必要と認めたる者

### (任期)

第4条 任期は第1回協議会開催日から、基本計画策定日までとする。

### (会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長をそれぞれ1名ずつ置く。

- 2 会長は、委員の互選により決定する。
- 3 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故のあるときはその職務を代理する。

### (招集)

第6条 協議会は、必要に応じて市長が招集する。

- 2 協議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。

### (庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市建築部都市計画課及び土木部土木管理課において行う。

### (その他)

第8条 市長は協議会を機能的にするために、必要な幹事会をおくことができる。

- 2 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営等に必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

### 附 則

この要綱は、平成18年12月13日から施行する。

### 附 則

この要綱は、平成19年 3月15日から施行する。



旭川市駐輪場基本計画  
平成 21 年（2009 年）3 月 発行：旭川市

【問い合わせ先】

旭川市 都市建築部 都市計画課  
土 木 部 土木管理課

〒070-8525 旭川市6条通9丁目

TEL (0166) 26-1111 (代表)

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



旭川市駐輪場基本計画

---

旭川市

平成21年(2009年)3月