

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。

基本方針

<ハード整備（駐輪場の設置）>

◆行政による公共駐輪場の設置

◆民間によるお客様用、従業員用等の駐輪場の設置

<ソフト対策>

◆放置自転車対策

◆利用者マナー向上策

※「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。

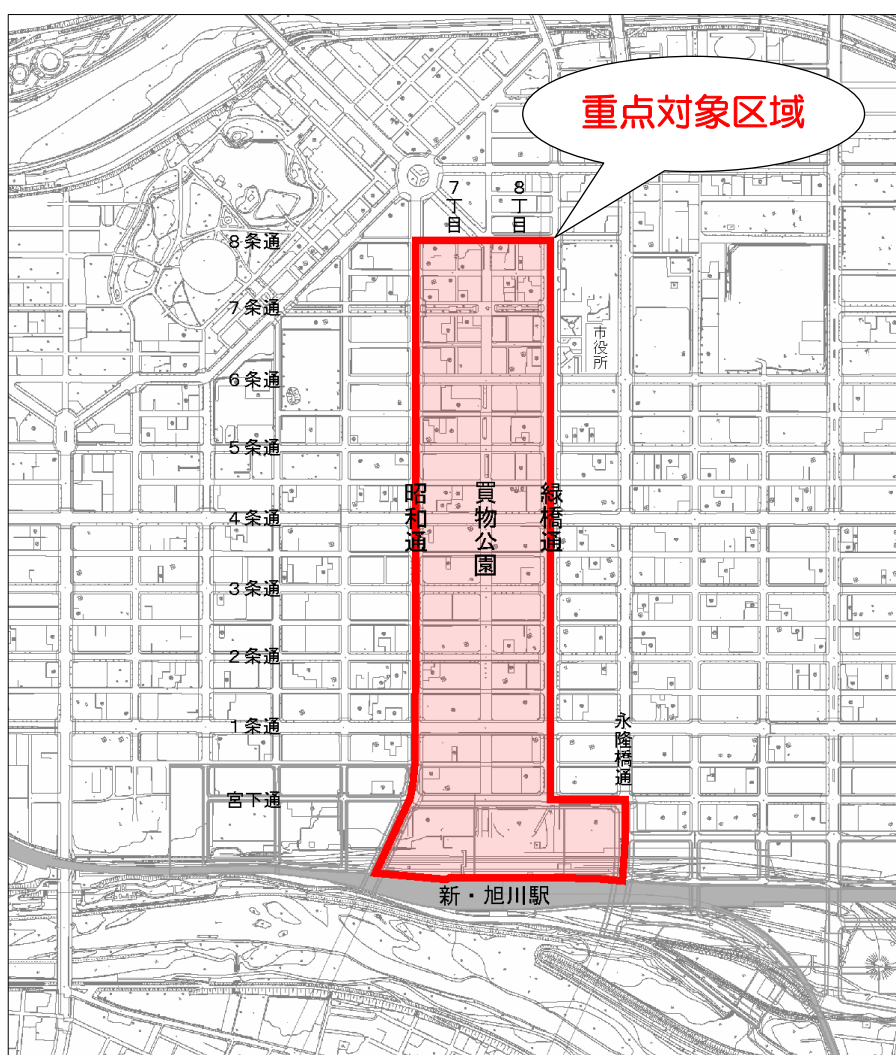


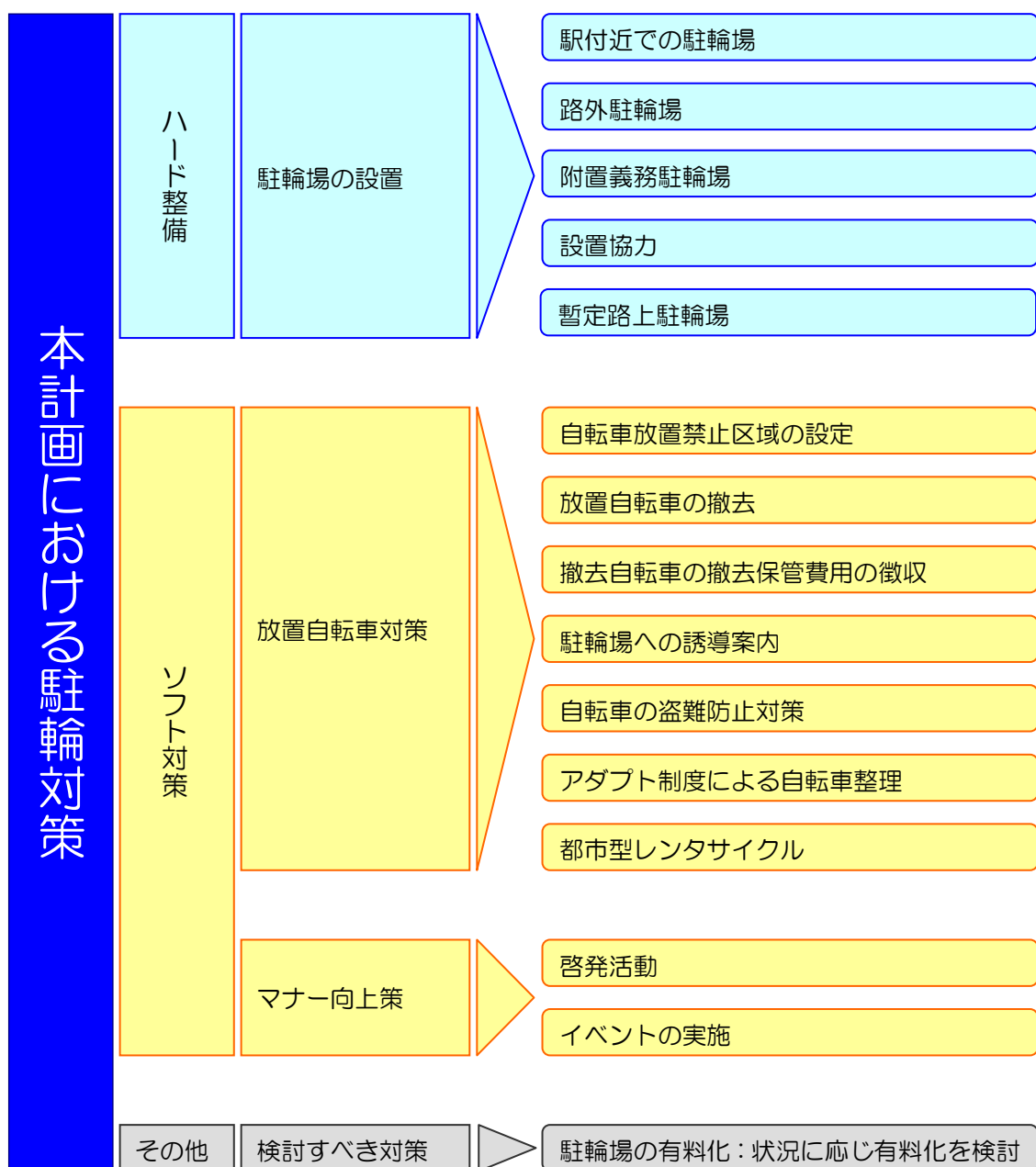
図 3-1 重点対象区域

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

◇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

- ・駐輪対策は関係者全員で協力し、解決する問題です。
- ・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。

◇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

- ・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。
- ・駐輪場への誘導等，ソフト対策での対応も必要です。
- ・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。

◇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

- ・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。
- ・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。

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。

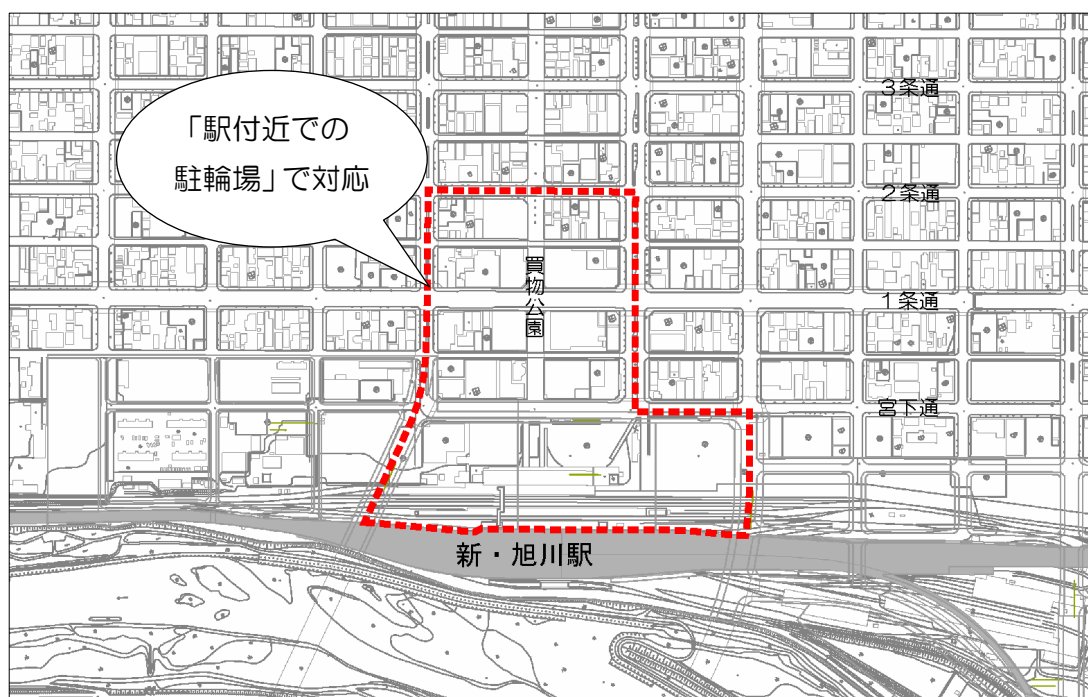


図 3-3 「駅付近での駐輪場」の対応範囲

【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	
	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。

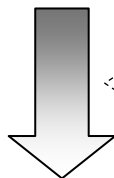
また、必要に応じて都市計画駐輪場として都市計画決定すること考えられます。

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

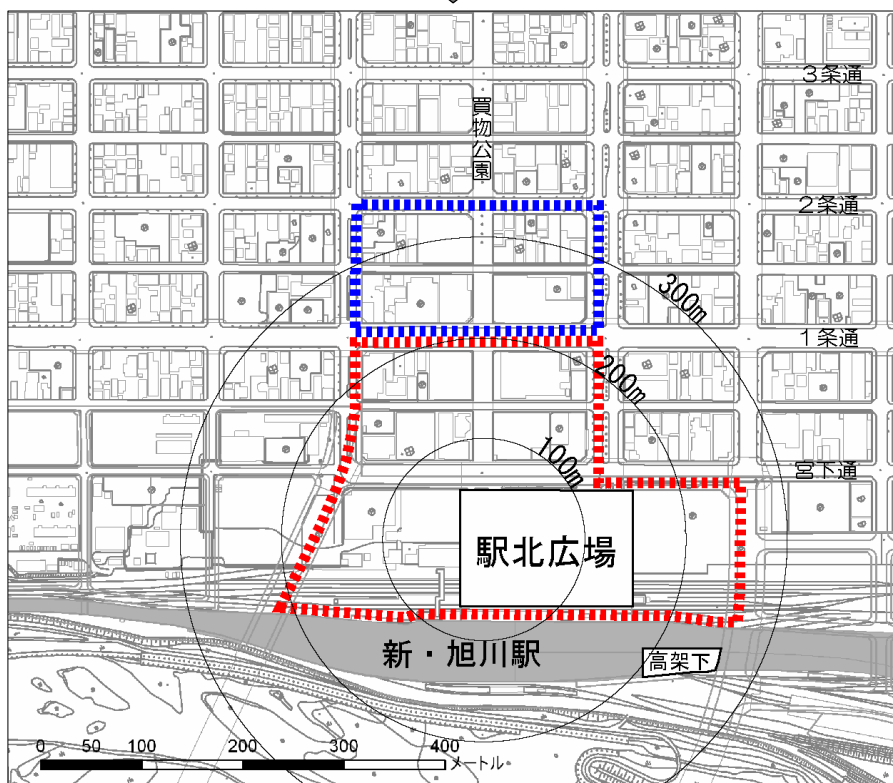
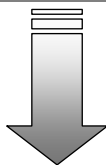


図 3-5 「駅北広場と高架下での駐輪場」の対応範囲

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。

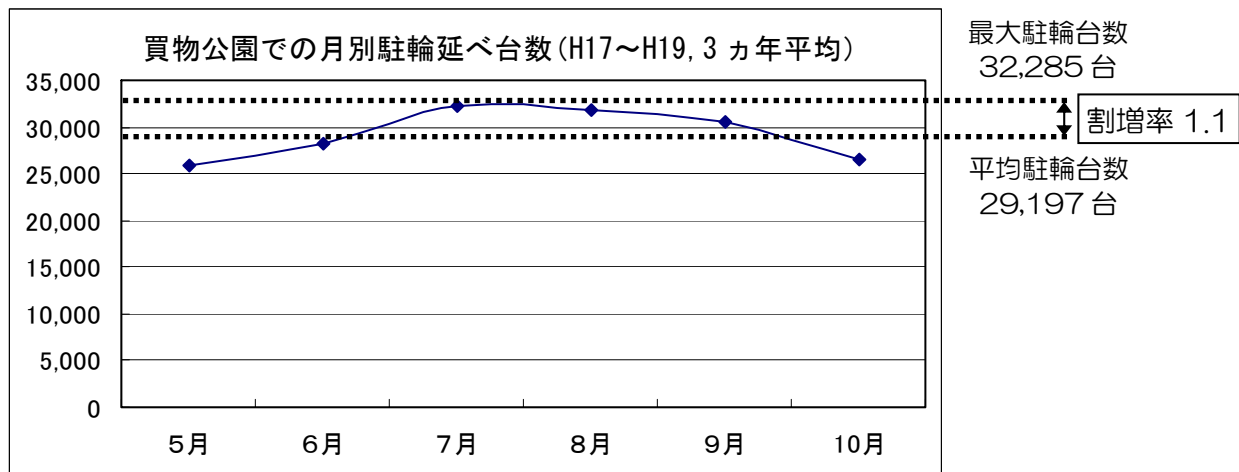
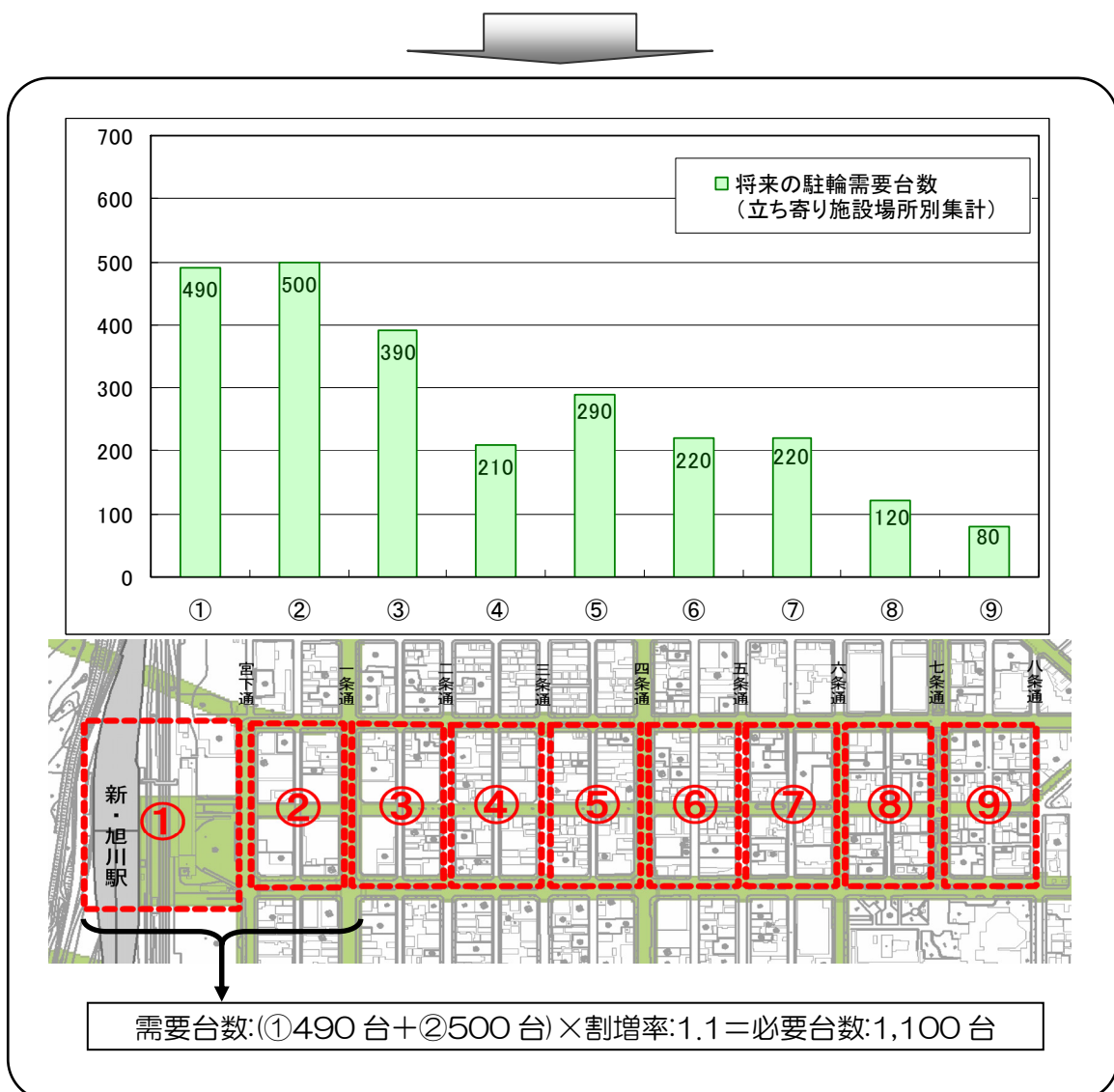


図 3-6 割増率の算出



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。

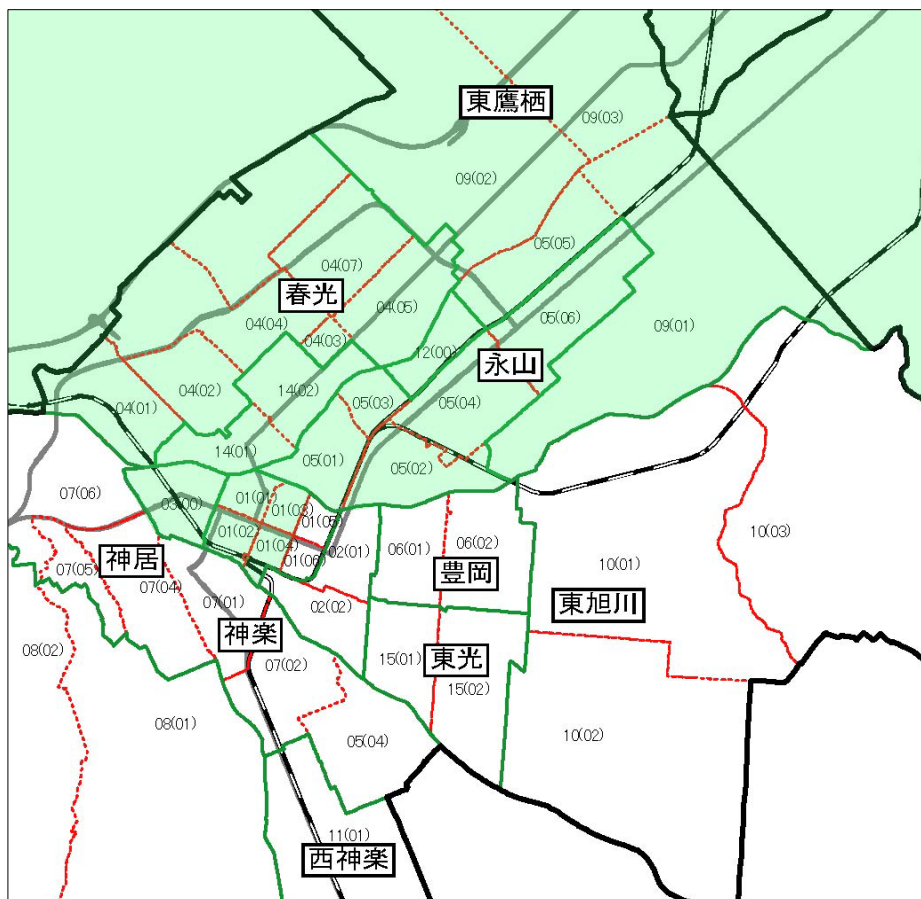


図 3-7 方面別ゾーン区分

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

$500 \text{ 台} \times 52\% = 260 \text{ 台}$ （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

$500 \text{ 台} \times 48\% = 240 \text{ 台}$ （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	・商業，業務機能の集積 ・自動車交通の混雑 ・道路の効用保持 ・円滑な道路交通の確保	・駐輪需要の著しい地域 ・歩行空間の創出 ・歩行者の安全確保
バリアフリー重点整備地区	約 390ha	・重点的かつ一体的なバリアフリー化 ・生活関連施設や生活関連経路を含む地区	・路上の放置自転車の解消 ・快適な歩行空間の創出 ・バリアフリー化の促進
中心市街地活性化の区域	約 414ha	・小売商業者，都市機能が集積 ・空洞化を生じている ・活性化による本市と周辺地域の発展が期待	・歩きやすい環境の整備 ・駐輪機能の充実 ・交通の安全性と円滑化

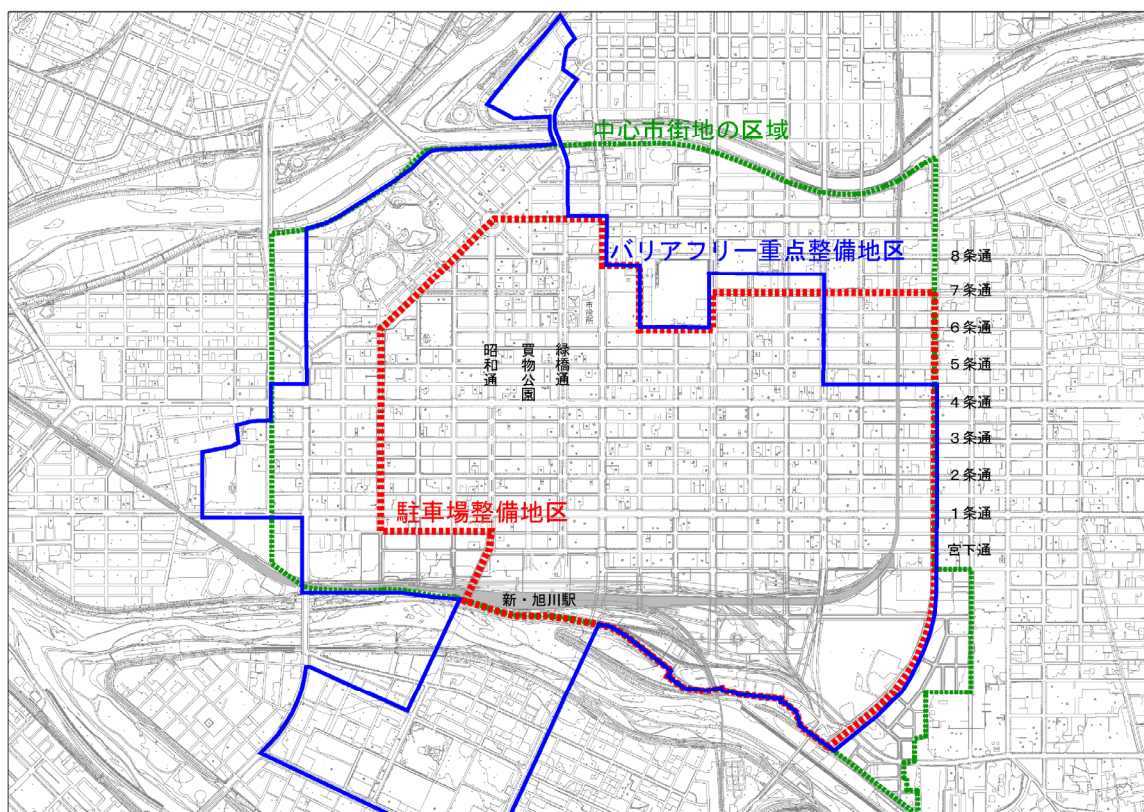


図 3-8 既定計画の区域

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。

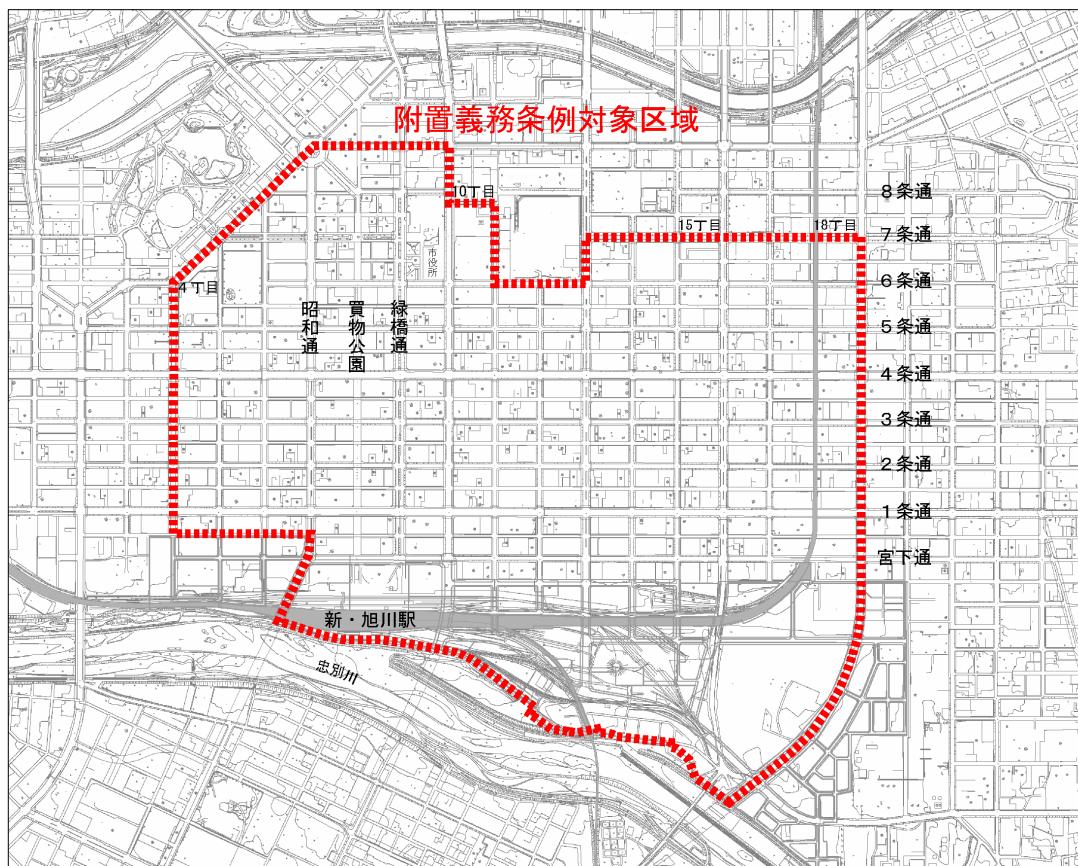


図 3-9 駐輪場附置義務条例の対象区域

■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※ ¹ 店舗面積 45㎡ごとに1台※ ²	店舗面積 70㎡ごとに1台※ ¹	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

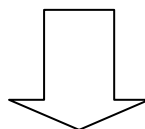
暫定路上駐輪場は、路外駐輪場や附置義務駐輪場、設置協力による駐輪場設置施策を補うための暫定措置です。

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。

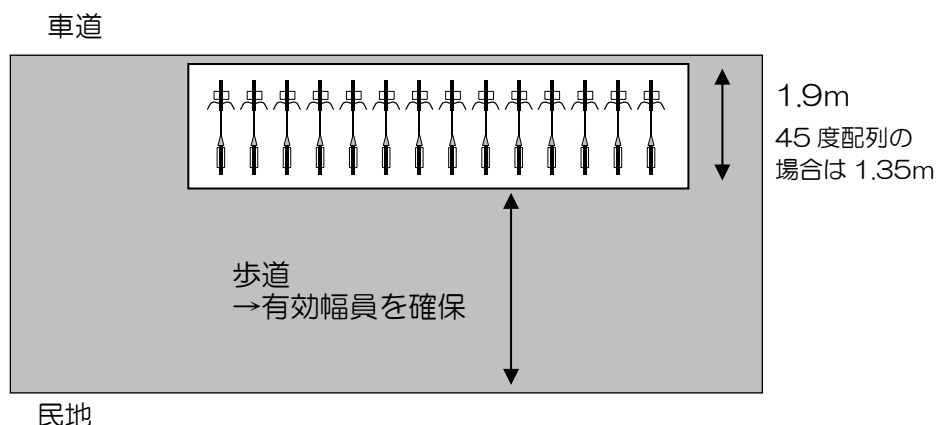


図 3-11 暫定路上駐輪場の構造上の設置条件イメージ

3-3-3 ソフト対策

(1) 実施方針

◇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

- ・駐輪対策は関係者全員で協力し、解決する問題です。
- ・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。

◇誘導と啓発で、ルールを徹底します

- ・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。
- ・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。

◇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

- ・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。

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かりやすい」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

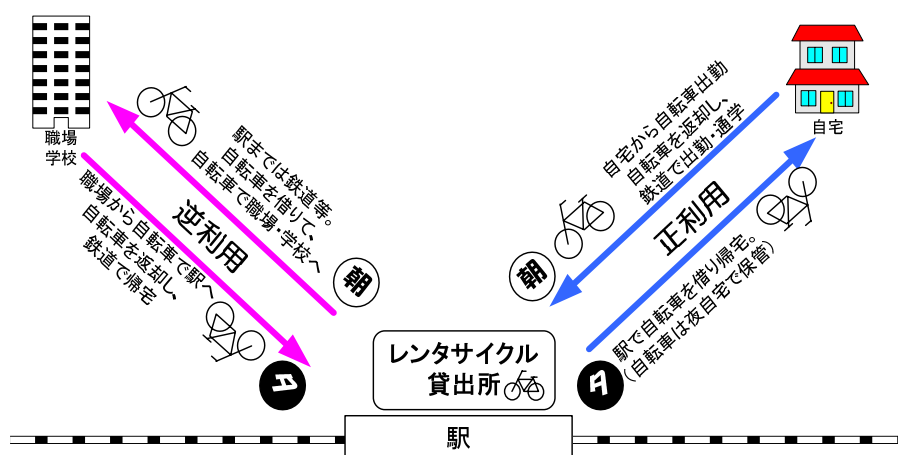


図 3-14 都市型レンタサイクルのシステム概要

(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にも必要です。

<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】

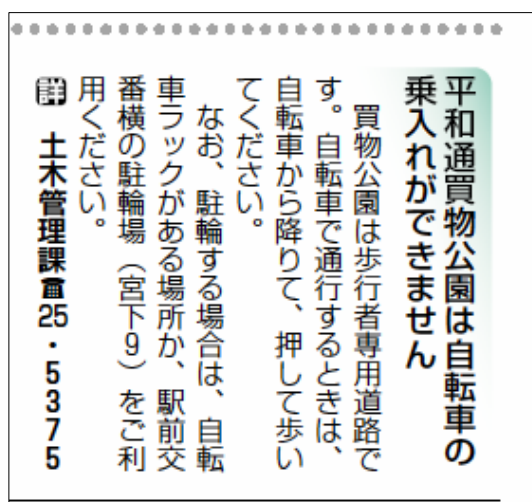


図 3-16 「こうほう旭川市民」でのマナー呼びかけ

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。