

第1回放置自転車対策検討懇談会 会議記録

1 会議の開催日時及び場所

平成25年1月23日(水) 午後2時から午後4時まで

旭川市宮前通東 旭川市市民活動交流センター-CoCoDe 会議・研修室2

2 出席委員

大矢 二郎, 吉地 望, 齊藤 洋一, 小寺 利治, 加藤 正順, 林 雅俊, 堀井 忠, 踊場 稔洋
(代理), 真壁 利昭, 水落 良次, 松野 和彦, 須藤 学, 戸野塚 潔(代理), 早勢 宗雄,
田澤 清一, 佐々木 恵一, 東 光男, 後藤 純児(代理), 片山 巖 計19名

3 事務局

新野土木部次長, 中田土木管理課長, 関土木管理課課長補佐, 佐瀬土木総務課主査, 鷲見土
木管理課主査, 清水土木管理課主査, 佐橋土木管理課主査

4 傍聴者

1名(報道関係者)

5 会議概要

(1) 開会

(2) 主催者あいさつ

(3) 放置自転車対策検討懇談会について

(4) 委員紹介

(5) 議事

ア 座長・副座長の選出について

イ 駐輪場基本計画及び放置自転車対策について

ウ その他

(6) 閉会

○ 議事内容

5-(5)ア 座長・副座長の選出

座長は, 要綱第4条第1項の規定により, 委員の互選により大矢委員を選出, 副座長は, 要綱
第4条第2項の規定により大矢座長が吉地委員を指名

5-(5)イ 駐輪場基本計画及び放置自転車対策について

買物公園等, 市中心部における自転車の路上駐輪の状況等, 駐輪場基本計画の内容及び進捗
状況, 今後市が実施しようとする施策について, 資料3により事務局から次のとおり説明

○買物公園等における路上駐輪、自転車の放置の状況

・路上駐輪等が多数あることにより, 歩行者の円滑な通行の妨げと良好な景観を阻害している。

(買物公園の宮下通から1条通までの区域内の路上駐輪の数 約300台, うち通学等に利用する
自転車が約4割)

○旭川市駐輪場基本計画の内容

・放置自転車の解消を目指して平成21年に策定

行政と民間、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す

- ・ハード整備 行政による公共駐輪場の整備、民間による附置義務駐輪場等の整備
- ・ソフト対策 自転車利用マナー向上策、放置自転車対策（放置禁止区域の設定など）

○駐輪場基本計画の進捗状況

- ・ハード整備 平成 22 年度に駐輪場の附置義務条例施行

平成 25 年度に駅前広場等の公共駐輪場供用開始（駅北広場 900 台、高架下 200 台）

○今後実施しようとする駐輪対策

- ・ソフト対策 路上に自転車の放置や路上駐輪が生じにくい環境を形成するため、自転車の放置禁止区域を設定、放置自転車の撤去保管、返還時の費用徴収を行う。

→ 実施には条例の制定が必要

→ 当面、駐輪場の供用により需要を満たす区域（駅前 - 1 条通間）を放置禁止区域に

駐輪場への案内誘導、利用啓発（サインの設置、街頭指導、学校等への説明など）

○質疑

【駐輪場について】

委員：駅前広場等の公共駐輪場の利用時間等はどうになっているのか。

事務局：駅北広場及び高架下とも、利用時間は午前 5 時から翌日の午前 0 時 45 分まで、利用できる期間は 4 月 1 日から 11 月 30 日まで、自転車利用者の公共交通機関との乗り継ぎを考慮した利用時間とし、利用は無料である。利用期間等は、積雪状況や自転車の利用状況等に応じ、臨時的に変更可能であることが駐輪場条例で定められている。利用料については、将来的には有料化も検討課題となっている。

委員：屋内の駐輪場は、自転車が雨等に晒されることがないなど利便性が高く利用も相当あると思うが、反面、人目に触れにくく盗難等のおそれがある。利用者の貴重な財産である自転車の盗難等に対する対策はどうなっているか。

事務局：駐輪場の防犯対策としては、必要な明るさの照明と防犯カメラの設置、利用時間以外の出入口の施錠、場内の清掃整理を兼ねた定期的な見回りを行うこととしている。照明の照度など詳細については次回の懇談会で報告したい。

座長：駐輪場内では、チェーン錠等による自転車の施錠は可能か。

事務局：自転車の車輪を挟む形状の器具等を設置しており、チェーン等による施錠は可能である。

【附置義務条例について】

委員：附置義務条例は、どの程度の駐輪場の設置を義務づけるものなのか。

事務局：条例では、小売店舗の場合、店舗床面積 100 ㎡に対して 1 台の駐輪場設置義務を負う。例えば 40,000 ㎡の店舗床面積であれば 400 台となる。

委員：附置義務駐輪場の利用は無料なのか。

事務局：店舗への来客や店舗の従業員が使用するものであるため、基本的に無料との認識である。

【駐輪対策について】

- 自転車の放置禁止区域について

委員：放置自転車は、利用者がその場を離れてすぐに移動できない自転車と定義されており、路上駐輪の大半は違法な駐輪となる。さらに条例を制定して禁止区域を設けると、買物等の短時間駐輪も違反となり、禁止区域内では自転車利用ができなくなる。宮下通から1条通までは駐輪場を利用すれば良いが、4条通など駐輪場から離れた場所ではどこに駐輪すれば良いのか。こういった規制で市民からの理解が得られるのか。

事務局：放置自転車の定義に該当すれば撤去ということではなく、条例を定めて禁止区域を設定することによって、この区域内で撤去を行い、費用の徴収を可能とするものである。

各地域の駐輪需要は、実態調査を経て駐輪場基本計画に示されているもので、駅北広場等の駐輪場は、旭川駅から1条通までの区域の駐輪需要1,100台を収容する施設として整備した。ここ以外の駐輪施設は、自転車ラックにより対応し、今後も商店街などの協力を得て需要に応じた設置をして行くものである。

座長：公共駐輪場の利用開始により、旭川駅から1条通までの区域の駐輪需要が充足されることから、禁止区域の設定や条例の制定などの妥当性をこの会議で検討していく。条例は、禁止区域の設定、区域内の放置自転車の撤去・保管、保管自転車返還時の撤去保管料の徴収を内容とするもので、施行にあたっては、市民が理解しやすいよう、禁止区域が自転車を駐輪できない場所であることを掲示や街頭での啓発によりわかりやすく周知し、関係機関への説明なども行って、円滑な実施を目指すものである。

事務局：条例は、自転車利用を制限するものではなく、路上に自転車が放置されにくい環境を作ることを目的にするものである。

座長：放置禁止区域の条例を施行している他の自治体では、禁止区域の周辺に路上駐輪が集中する事態が生じており、こういったことに対する対策もあらかじめ検討して対策に織り込むことが必要である。想定外の事態にはその都度適切な処置を取っていくべきである。

自転車は、環境や健康面から利用を推進すべき都市内の重要な交通手段であり、自転車の利用を制限せずに、一定の駐輪秩序を保つための対策を議論していかなければならない。

委員：想定外の事態への対応は条例改正が伴うなど直ちに対応することが難しいので、広く4条通までを禁止区域にしてはどうか。この場合、区域内に50m程度のエリアごとに駐輪施設を配置することが必要となる。

事務局：駐輪場や施設などが整備され、需要に応じた駐輪環境となっていることが、禁止区域を設定する要件になると考えている。自転車は都市内の重要な交通手段であり、駐輪対策の実施により自転車利用を制限しないよう駐輪環境を整備していくことが重要であると考えている。放置禁止区域は、自転車の放置や路上駐輪を解消するための駐輪対策の選択肢の一つであり、放置禁止区域設定の可否や方法などについて御意見をいただきたいと考えている。

○駐輪場の利用啓発等

副座長：市が説明した駐輪場への案内啓発等の施策は、通勤通学利用には有効に作用すると思うが、買物客については、自転車の利便性を損なわない施策を検討し、商店街に悪影響が出ない形を考えなければならない。つまり、通勤通学与買物客に対する施策は分けて考える必要がある。

買物客の駐輪場の利用を促進策として、経済的インセンティブを与える方法で誘導することも検討すべきである。例えば、商店街などで買物をしたときに付与されるポイントを、駐輪場の利用の際に付与

し、このポイントを買物等に利用できるようなれば、駐輪場の利用が推進されて路上駐輪が減少するとともに、地域の商店街の活性化に寄与するなど、駐輪対策の実施による商店街等への悪影響も緩和されると考える。

委員：様々な利用者に対して、駐輪場の利用がきちんとされるような仕掛けを作り、駐輪場を利用しない人へ行政や商店街が適切な対応を取っていくべきである。

副座長：駐輪場から離れた場所では、需要に見合った自転車ラックの設置が必要であり、買物公園内に設置することや歩行者への危害を防止する対策をとった自転車レーンの設置など、利用者の利便向上を図ることが必要である。

委員：買物公園は、歩行者専用道路であり自転車の通行はできない。公共駐輪場は駅北広場など駅の近くにあり、これまで宮下通から1条通の路上に駐輪していた通学などの自転車利用者は、より駅に近いので利用すると思うが、買物客など一時的に路上駐輪する自転車が課題である。

座長：平和通買物公園は法律上、歩行者専用道路であるため、その枠組みをはずさないと自転車通行帯はできない。個人的には、平和通は日本最初の、世界的にみても先進事例となる歩行者専用空間であり、旭川のシンボルでもあることから、簡単に歩行者専用道路を外すべきではないと考えているが、これから行う施策が、買物客に不便を感じさせるものではない。買物公園周辺の自転車ラックも今は買物公園内に駐輪できてしまっているので利用は少ないが、放置禁止区域などの施策を実施した場合、利用が増加して施設不足となることも予想される。そのときのラックの増設に商店街や地先の方の協力を得られるかなど、多くの課題がある。

【その他】

委員：オランダでは、自転車の通行を制限する場所に石畳風の路面を設置しているが、自転車の乗り入れを制限しようとするのであれば、凸凹の路面にすべきではないか。

また、ヨーロッパのように公共交通機関に自転車を乗せて運べるようにするといい。雨などの天候の悪い日にはバスなどに自転車を乗せて移動できれば放置自転車の数が減ると思う。

委員：路面を凸凹にするのは、車いすを利用する身体障害者の方などが通行しづらく不便となるので、好ましくない。自転車の通行は、数年前から車道に誘導する施策が進められている。他府県ではカラー舗装などで自転車レーンの指定をして走行環境を確保し、自転車と自動車の接触などに対する安全確保を図っている。駅前に大規模な駐輪場ができて、そこへの自転車利用も増えていくのであれば、将来的には緑橋通などに自転車レーンを設けて自転車利用の促進と安全確保を図ることも必要である。

座長：旭川の場合、道路の路側帯が冬期間の堆雪場となるため、他の地域に比べ車道幅員に余裕があるように思う。これを夏期間の自転車専用レーンに利用したらという意見もある。実際は歩道寄りの車道に流雪溝への投雪口やマンホールなどがあり、これが自転車走行の妨げになるということで難しいようだが、実際どうなのか、市で調べて報告いただきたい。

デンマークのコペンハーゲンにある自転車専用レーンでは、自転車のための道という意識とルールが市民に浸透しており、通勤時間などには猛烈なスピードで自転車が走っている。こうしたハード整備は、そこで生活する住民の意識やルールなどのソフトとかみ合っていないとうまく機能しない。ただし、これは市全体の交通システムの話であり、買物公園の自転車問題とはまた別な問題である。

座長：今回の懇談会では、各委員が現状の問題点を共有できたと思う。次回は、供用開始後の駐輪場

の状況を見ながら、歩行者が都心部で気持ちよく通行し、買物等ができるようにするには具体的にどうしていけば良いのかについて、深く議論を進めたいと考えている（閉会）。