

第2章 自転車利用環境の現況・課題

2. 自転車利用環境の現況・課題

2-1 札幌市の自転車を取り巻く現況

2-1-1 自転車利用状況・利用特性

(1) 自転車利用割合

- 通勤・通学で自転車を利用する割合は12%となっています。

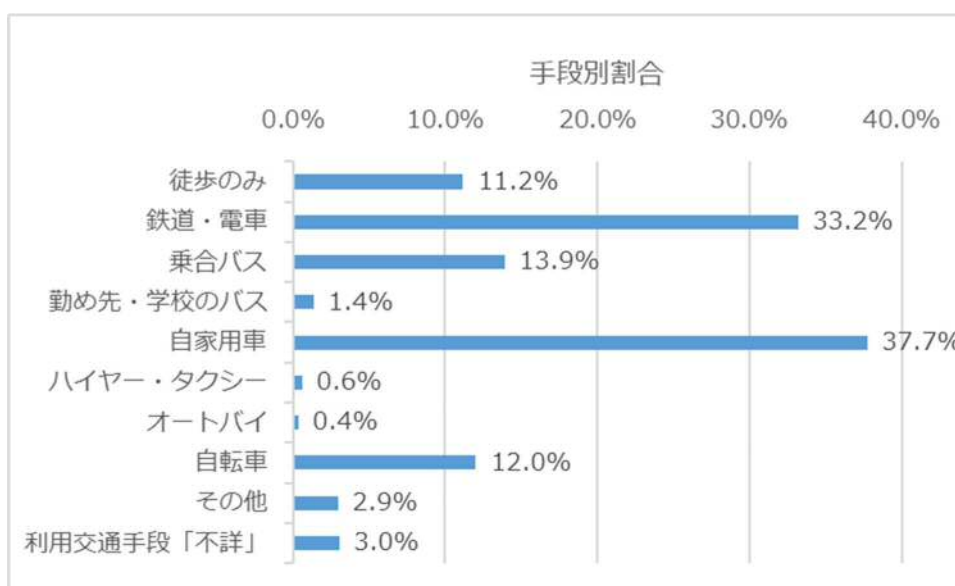


図 2-1 札幌市における通勤・通学時の利用交通手段別割合

資料：国勢調査(R2)

(2) 自転車利用頻度

- 日常的に自転車を利用する方を対象としたアンケート調査では、平日に1回/週以上自転車を利用する回答が9割を超えています。
- 休日に1回/月以上自転車を利用する回答は8割を超えています。

【1週間における平日の自転車利用頻度】

【1ヵ月における休日の自転車利用頻度】

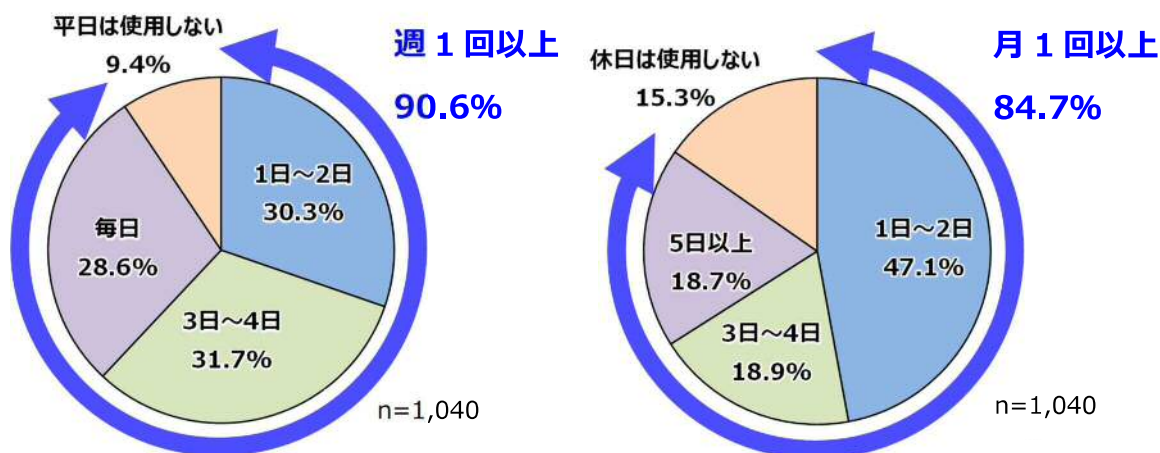


図 2-2 平日・休日における自転車利用頻度

資料：アンケート調査結果(R1)

- 夏期に自転車を利用する方のうち、冬期に自転車の代わりに公共交通を利用する方が約6割、自家用車を利用する方が約3割、徒歩で移動する方が約5割います。
- 冬期も自転車を利用し続ける方は、0.3%と非常に少数です。

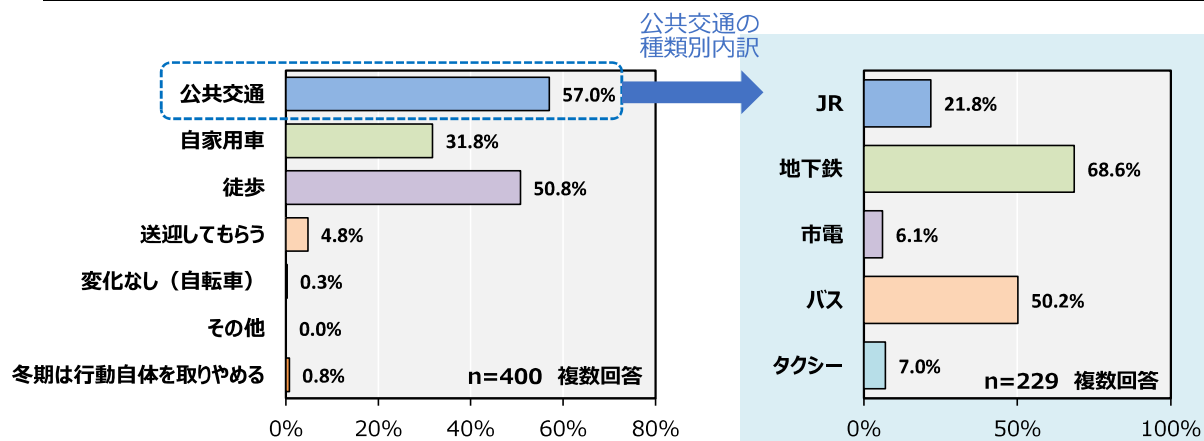


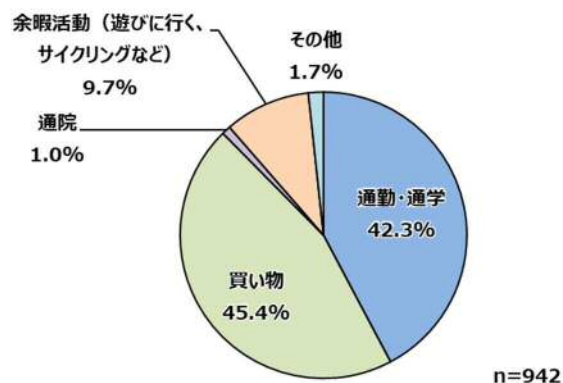
図 2-3 冬期に利用する交通手段

資料：アンケート調査結果(R2)

(3) 自転車利用目的

- 平日の利用目的は、通勤・通学が約4割、買い物・通院が約5割となっており、休日においても、日常生活での移動手段としての利用が約8割を占めています。
- 余暇活動としての利用は、平日が約1割、休日が約2割となっています。

【平日の自転車利用目的】



【休日の自転車利用目的】

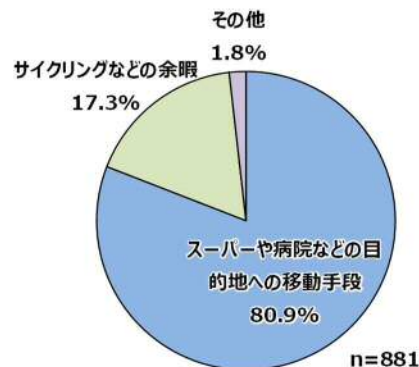


図 2-4 平日・休日における自転車利用目的

資料：アンケート調査結果(R1)

(4) 利用する自転車の種類

- シティサイクルの利用者は約7割と最も多く、スポーツサイクルの利用者も約2割を占めています。
- 近年はスポーツサイクルの販売台数が増加傾向にあることから、スポーツとしてサイクリングを楽しむなど、自転車利用目的の多様化が進んでいると考えられます。

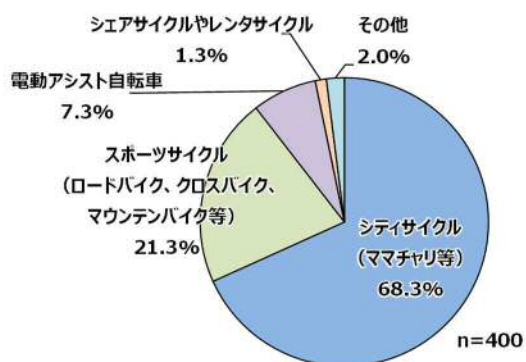


図 2-5 普段、利用する自転車

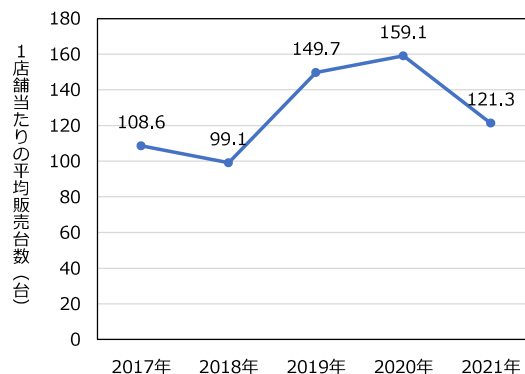


図 2-6 スポーツサイクルの1店舗平均当たり
新車販売台数（北海道・東北ブロック）

資料：アンケート調査結果(R2)

資料：一般財団法人自転車産業振興協会（国内販売動向調査）

(5) 新型コロナウイルス拡大による自転車利用意識の変化

- 新型コロナウイルスによる行動変容の把握等を目的に、令和2年度（2020年度）に実施したアンケート調査では、感染拡大により移動手段として自転車を選択する機会が増えた人は約2割となっています。
- 自転車を選択する機会が増えた理由は、「感染対策のため自転車利用に転換」や「健康のため」が多く、減った理由は「外出機会の減少」が最も多くなっています。

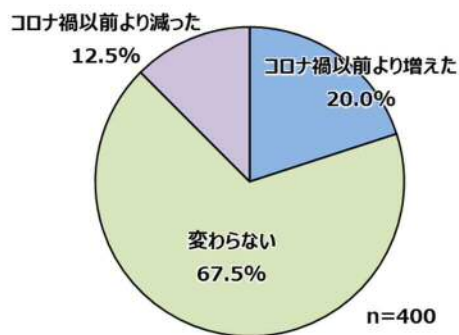


図 2-7 新型コロナウイルス拡大後の自転車利用の変化

資料：アンケート調査結果(R2)

【コロナ禍以前に比べて自転車利用が増えた理由】

【コロナ禍以前に比べて自転車利用が減った理由】

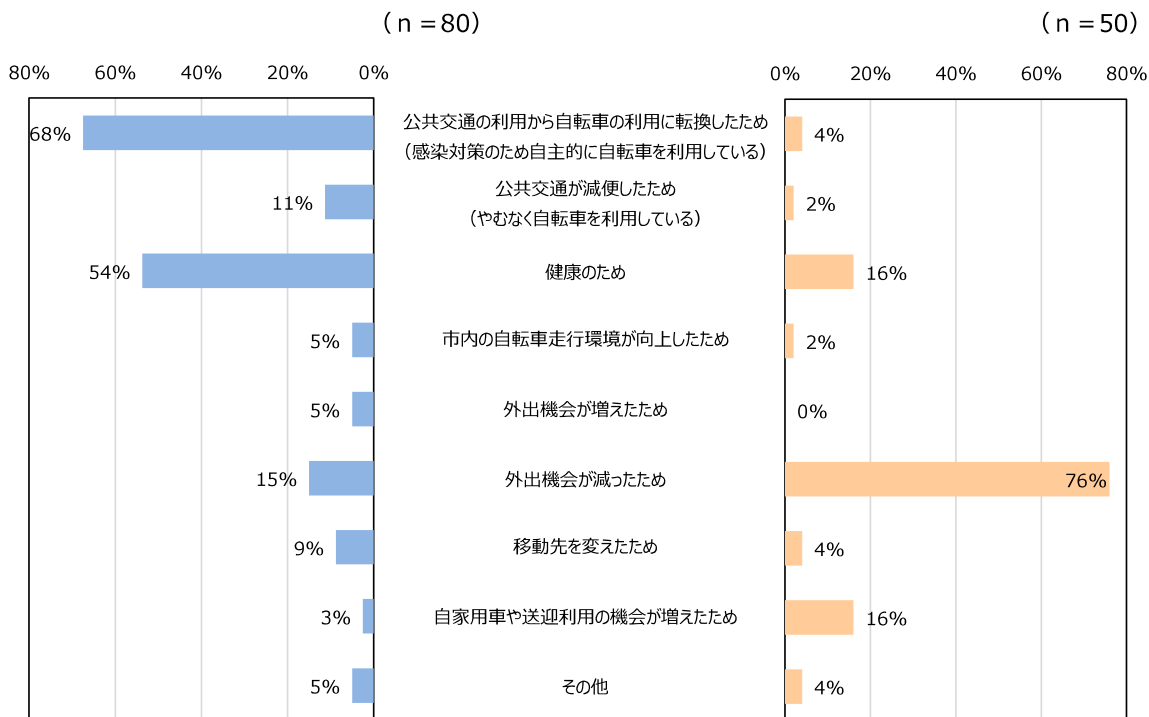


図 2-8 自転車利用機会変化の理由

資料：アンケート調査結果(R2)

- 新型コロナウイルス感染拡大後に自転車利用が増加した人の9割以上が、収束後も感染拡大前より利用頻度が増加する（更に増加+増加した頻度のまま）と回答しています。
- 新型コロナウイルス拡大に伴う自転車利用への転換を契機として、自転車利用者が増えることが期待されます。

【新型コロナウイルス拡大で自転車利用が増えた人】

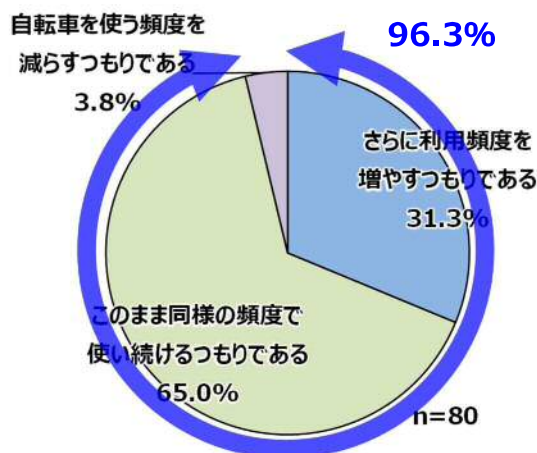


図 2-9 新型コロナウイルス収束後の自転車利用意向

資料：アンケート調査結果(R2)

2-1-2 自転車の余暇活動の実施状況

- 自転車を日常的に利用する方のうち、余暇活動で札幌市郊外部に自転車で行く人は約4割、月1回以上行くと回答した割合は、約25%となっています。

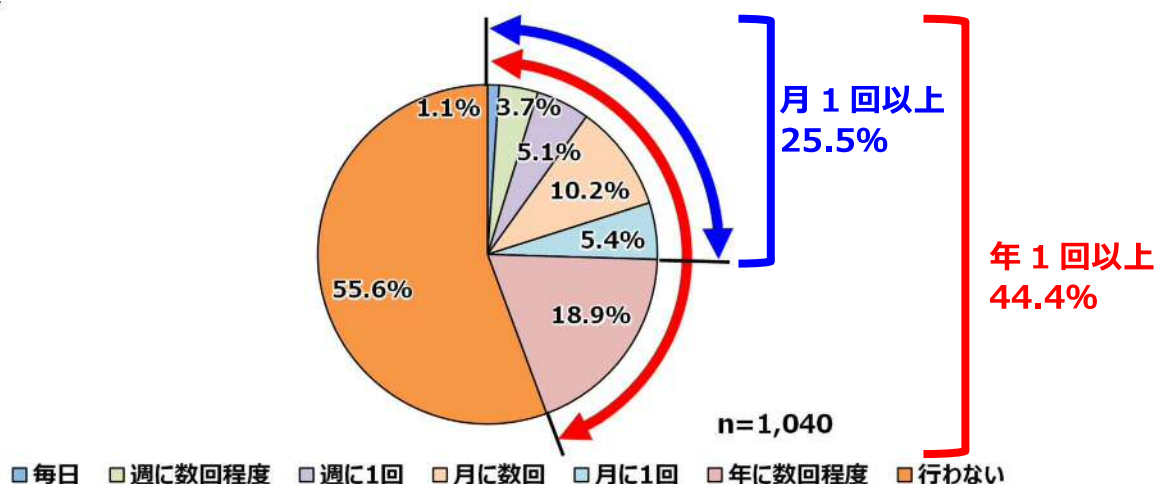


図 2-10 余暇活動で札幌市郊外部へ行く頻度

資料：アンケート調査結果(R1)

2-1-3 市民の運動習慣

- 近年のサイクリングの実施率は約2割で、「ウォーキング・散歩」、「トレーニング」、「体操」に次いで4番目に実施率が高いスポーツ（運動）種目となっています。
- サイクリングも含め、一人でも始めることができる運動の実施率が高い傾向にあり、この傾向は今後も続くものと予想されます。

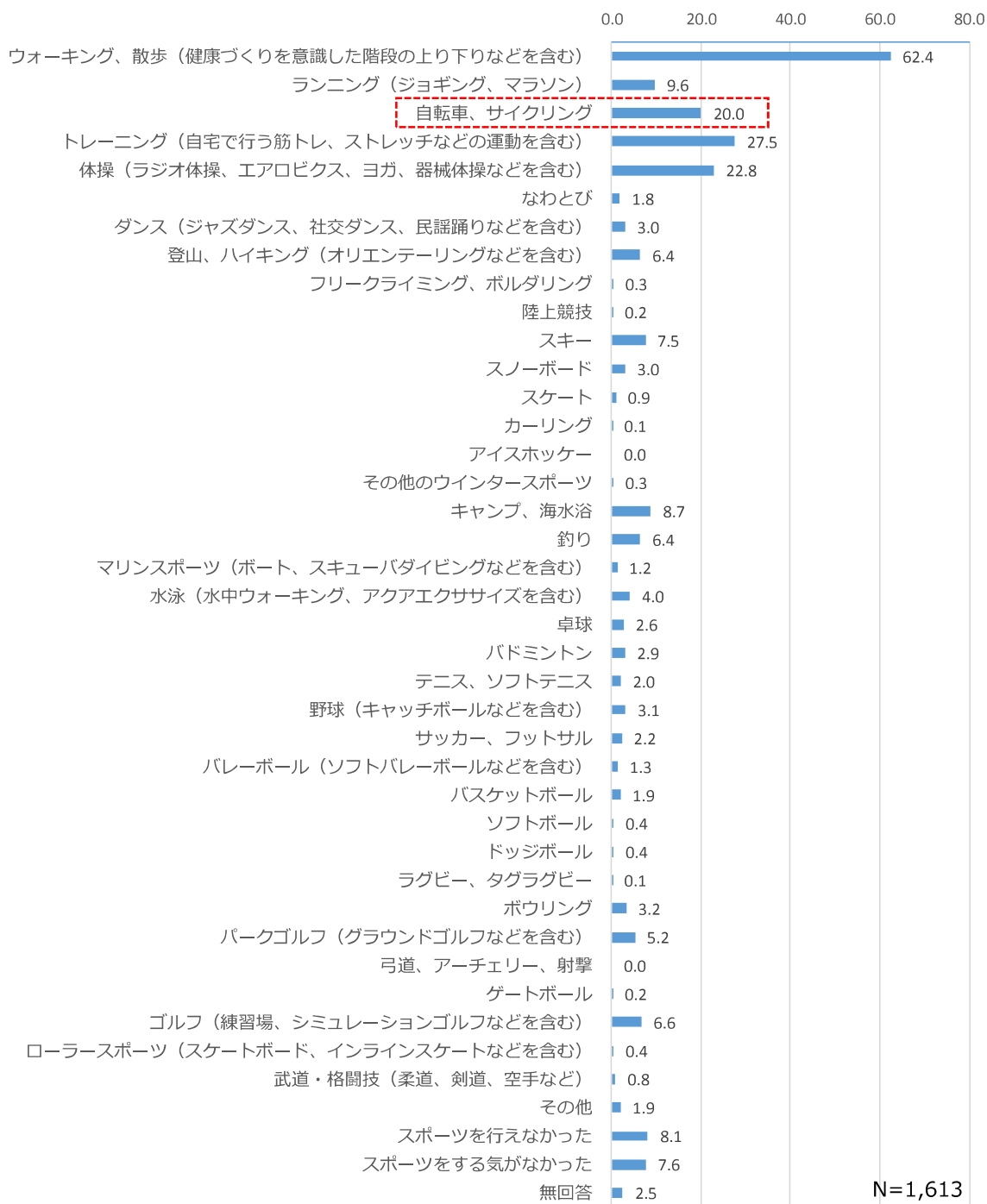


図 2-11 直近1年間に行ったスポーツ（運動）

資料：令和3年度（2021年度）指標達成度調査をもとに作成

2-1-4 シェアサイクルの普及

札幌市内では、平成19年（2007年）にシェアサイクルの実証実験を行い、平成23年（2011年）からは、民間事業者（認定NPO法人ポロクル）が、シェアサイクル事業「札幌みんなのサイクル ポロクル」（以下、ポロクル）を運営しています。

ポロクルは短時間の利用のほか、観光客にも使いやすい1日パスプランの設定や、令和元年度（2019年度）の電動アシスト付き自転車の導入により長距離利用を可能にするなど様々なニーズに対応しています。また、点在している観光地を巡る際に、ポロクルを利用することで、比較的安価で効率的な周遊が可能となります。

ポロクルは、電動アシスト付き自転車を好きな時間に好きな区間で利用できるといった利便性の高さに加えて、都心部に分散配置されているポートを利用するため、駐輪場を契約したり探したりする必要がないといった点が評価され、近年利用が拡大しており、令和4年度（2022年度）営業終了時点では市内53箇所にポートを設置し、累積会員登録者数が約5.4万人、年間利用回数は45万回を超えています。

シェアサイクルの普及により、これまで自分の自転車を長時間都心部に駐輪していた人がポロクル利用に転換することで、都心部の貴重な駐輪スペースをシェアし有効活用することが可能となりました。



図 2-12 ポロクルの会員登録件数と利用回数

出典：ポロクル資料

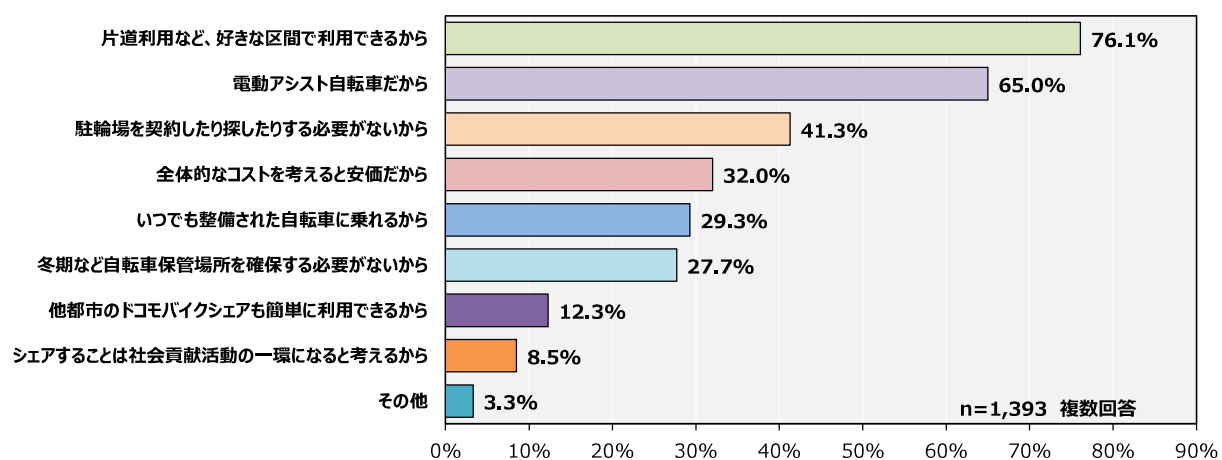


図 2-13 自分の自転車を所有して使うよりシェアサイクルが良いと思う理由

出典：R4年度ポロクルアンケート資料



図 2-14 ポロクルポートマップ (2022 シーズン) 出典: ポロクル HP <https://porocle.jp/>

シェアサイクル: 自転車を共同利用する交通システム。多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこかの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる都市交通手段。

2-1-5 自転車施策に関する市民ニーズ

市民アンケートでは、今後札幌市が特に力を入れるべき自転車施策として、自転車の通行空間の整備や、駐輪場の整備、ルールやマナーの啓発に対するニーズが高いことがわかりました。

また、自転車は、通勤・通学をはじめとする日常的な利用に加え、健康志向の高まりを背景に手軽で身近なスポーツ器具としてサイクリング等の余暇活動への活用や、シェアサイクルを利用する災害時の応急活動支援などの場面における活用も期待されています。

自転車施策の課題解決とともに、近年の自転車利用実態の変化や活用方法の広まりを踏まえた自転車利用環境の整備が重要となっています。

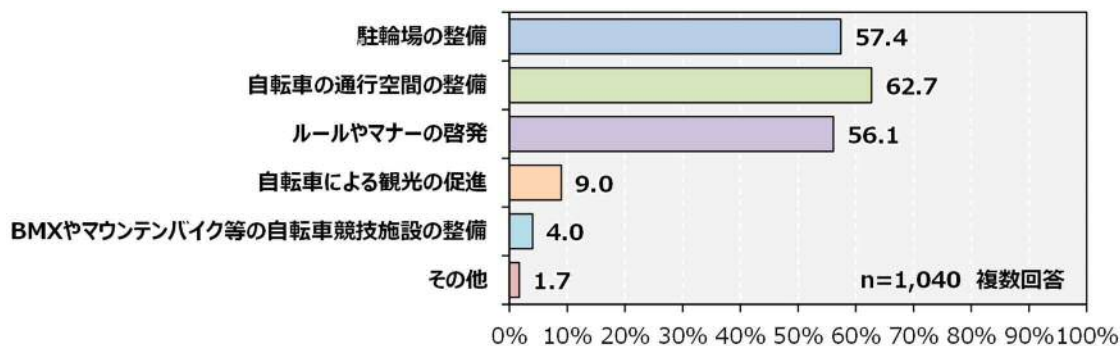


図 2-15 今後札幌市の自転車施策の中で特に力を入れていくべき施策

資料: アンケート調査結果(R1)

2-1-6 自転車保険の加入状況等

札幌市が自転車利用者を対象に行ったアンケート調査では、自転車保険に加入している割合は自転車利用者の4割に満たないことがわかりました。また、自転車の利用頻度にかかわらず、加入率は半数に達していない状況です。

自転車の利用者の増加に伴い事故のリスクが高まるなか、自転車の交通事故では、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがあることから、万が一のために保険に加入することが必要です。

また、有識者などで構成する団体^{*}が令和2年（2020年）7月に実施した全国実態調査では、月に1回以上自転車に乗る人のうちヘルメットを着用する割合は、高校生へのヘルメット無償配布など、行政や多くの機関が着用を推進している地域では比較的高い傾向があるとの結果が出ています。全国平均では約11%となっており、北海道では約2%となっています。

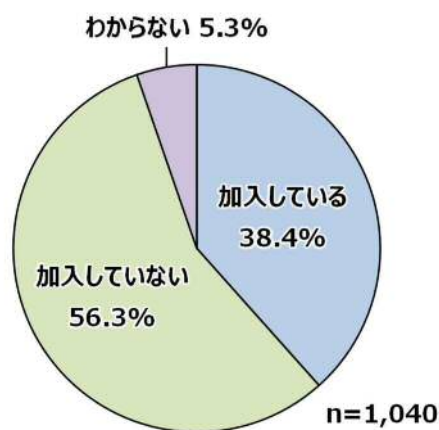


図 2-16 自転車保険の加入状況
資料：アンケート調査結果(R1)

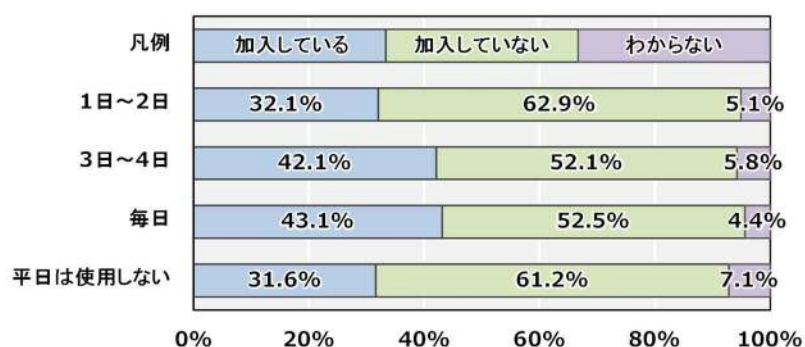


図 2-17 平日の利用頻度別の自転車保険加入状況（1週間あたり）
資料：アンケート調査結果(R1)

^{*}自転車ヘルメット委員会（ヘルメット着用啓発のために2015年に発足）

2-1-7 業務による自転車活用

札幌市内、特に都心部では、郵便・新聞配達や宅配業者の集配業務のほか、自転車を利用したフードデリバリーサービスの参入による新たな自転車の業務への活用の動きがありました。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛によるテイクアウトやフードデリバリーの需要の高まり等を背景に、今後も自転車の業務活用が増加することが想定されます。

北海道内では、宅配などの業務中の自転車が関係した人身事故の件数が増えており、令和3年（2021年）5月には、道や北海道警察等による自転車の安全利用や事故防止の講習会が開催されています。



図 2-18 自転車関連事故等の分析



図 2-19 フードデリバリー配達員への自転車講習会の開催
(北海道環境生活部道民生活課 HP)

また、国の自転車活用推進本部と自転車に関係する団体が構成する「自転車活用推進官民連携協議会」では、企業や団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるよう、「自転車通勤導入に関する手引き」を作成し、その広報啓発により自転車通勤の促進を図っています。

同手引きでは、自転車通勤制度の導入によるメリットや近年の自転車通勤へのニーズを踏まえ、事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入・実施における課題などに対応した制度設計を行えるものとなっています。

(国土交通省 HP : https://www.mlit.go.jp/road/bicycle_guidance.html)