

2-2 これまでの自転車施策による効果と課題

札幌市では、自転車利用総合計画に基づき、「自転車走行空間の明確化」「総合的な駐輪対策の推進」「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」を施策の方向性として、様々な取組を推進してきました。

自転車利用総合計画に基づく主な自転車施策の効果と残る課題について振り返ります。

2-2-1 自転車走行空間の明確化

道路交通法において自転車は軽車両であり、車道の左側部分を通行することが原則ですが、車道では自転車の通行場所が分かりづらく、自転車に対する自動車ドライバーの配慮も十分ではない状況のため、自転車利用者の多くは原則どおりの車道通行に不安を感じており、歩道通行が常態化していました。

そこで札幌市では、道路において自転車の通行空間をできる限り明確化し、自転車に秩序ある通行を促すことなどによって、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の実現を図ってきました。

(1) 既存道路空間における通行空間の整備に関する取組状況

① 自転車通行位置の明確化

- 自転車通行の問題が多い都心部における、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の実現に向けて、自転車通行空間の整備形態・整備路線・整備の進め方等を取りまとめた「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」（以下「明確化の取り組み」）を平成30年（2018年）3月に策定しました。その中で、既存の道路構造を大きく変えず、時間や整備費を比較的にかけずに成果を早期発現できる「車道混在（矢羽根型路面表示）」を基本的な整備形態としています。
- 対象路線は、道路の状況などを評価したうえで、安全性と利便性がより高く確保できる路線を選定しており、令和4年度（2022年度）末時点で当初計画路線33.8kmのうち、23.7km（約70%）の整備が完了しています。



図 2-20 「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」における計画路線図



図 2-21 矢羽根型路面表示の整備事例

② さっぽろサイクリング・マップの作成

- 札幌市では、自転車歩行者専用道路を中心に、サイクリングロードのネットワークを整備しており、自転車で市内や近郊の観光地やレジャースポットを回遊することが可能です。
- 安全で快適な自転車の利用に向けて、市内一円のサイクリングロードを紹介する「さっぽろサイクリング・マップ」を作成し、観光情報窓口や行政施設等で配布しているほか、札幌市ホームページでも公開しています。
- マップには、自転車歩行者専用道路と一般道路の自転車通行ルールを記載し、安全利用を促しています。

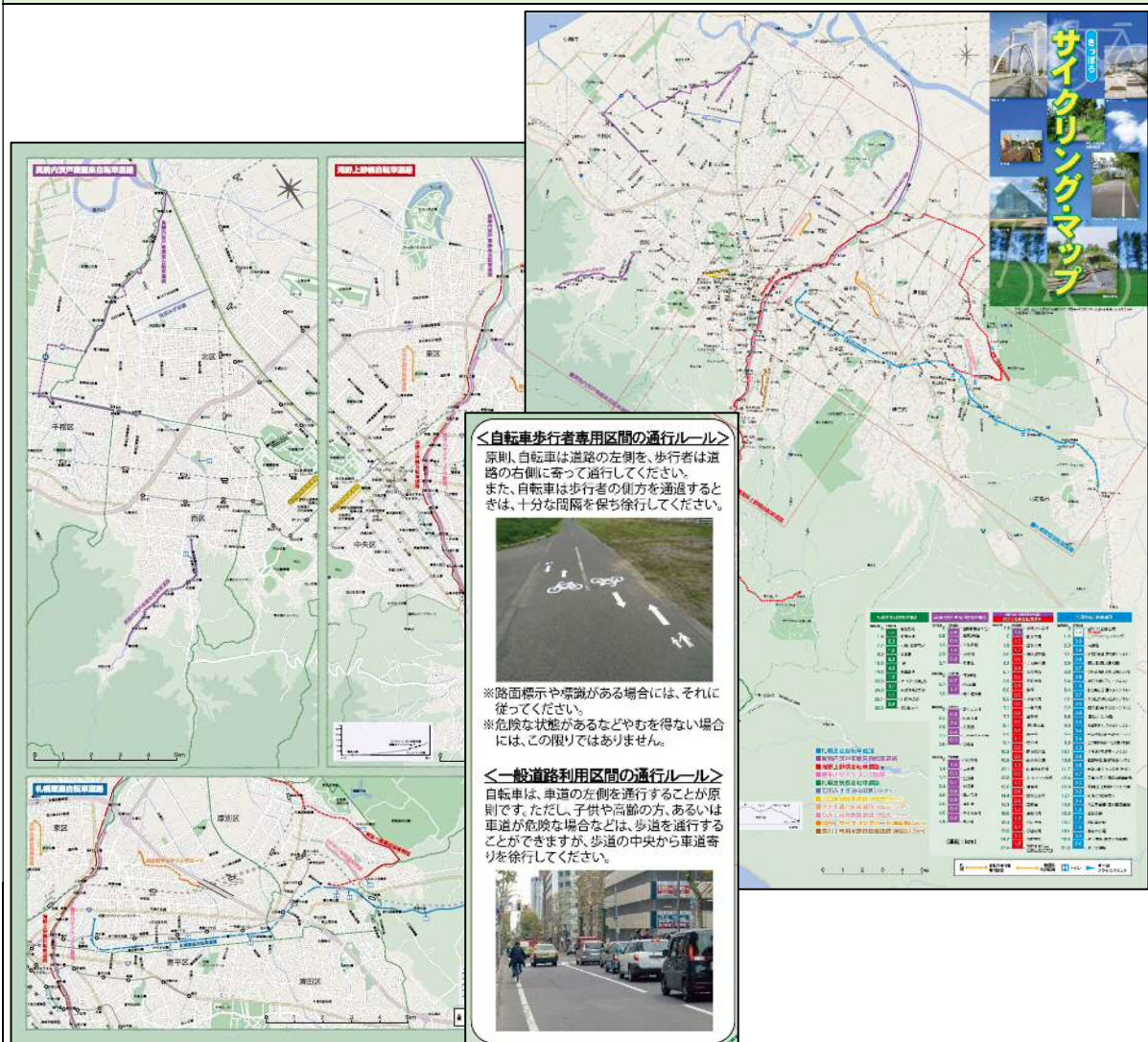
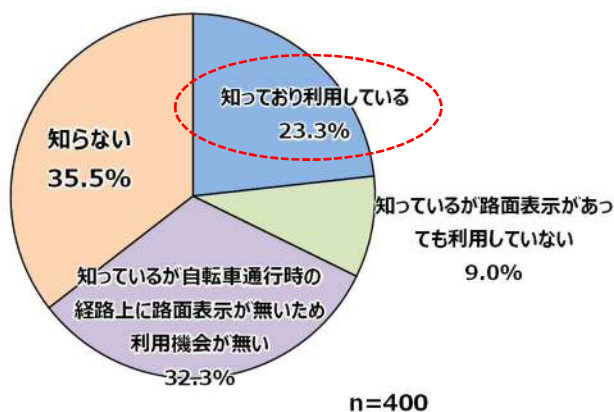


図 2-22 さっぽろサイクリング・マップ

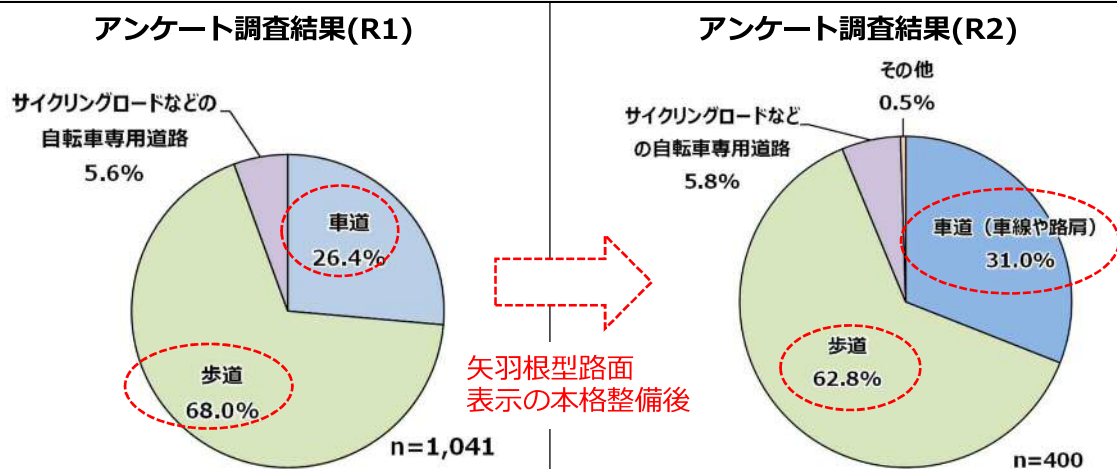
(2) 取組の効果

- アンケート調査結果から、都心部の矢羽根型路面表示の認知度が6割以上と高く、令和2年度（2020年度）の本格導入以降は、自転車の通行場所として車道を選択する割合が増加していることがわかりました。
- 矢羽根型路面表示について72%が走りやすいと評価しており、自転車通行位置の明確化や啓発活動などで走りやすさが向上したことが、車道通行が増加した要因の一つと想定されます。

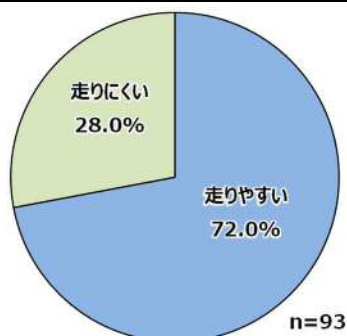
Q 札幌都心部の矢羽根型路面表示の認知度は？（アンケート調査結果 R2）



Q 普段自転車で通行することが最も多い場所は？



Q 矢羽根型路面表示の走りやすさ（アンケート調査結果 R2）



- 自転車交通量調査の結果、矢羽根型路面表示の整備区間では、整備前と比べて自転車の車道通行率が上昇しています。
- 未整備の調査地点でも車道通行率が上昇しており、自転車の車道通行が着実に広まっています。

車道通行率の変化

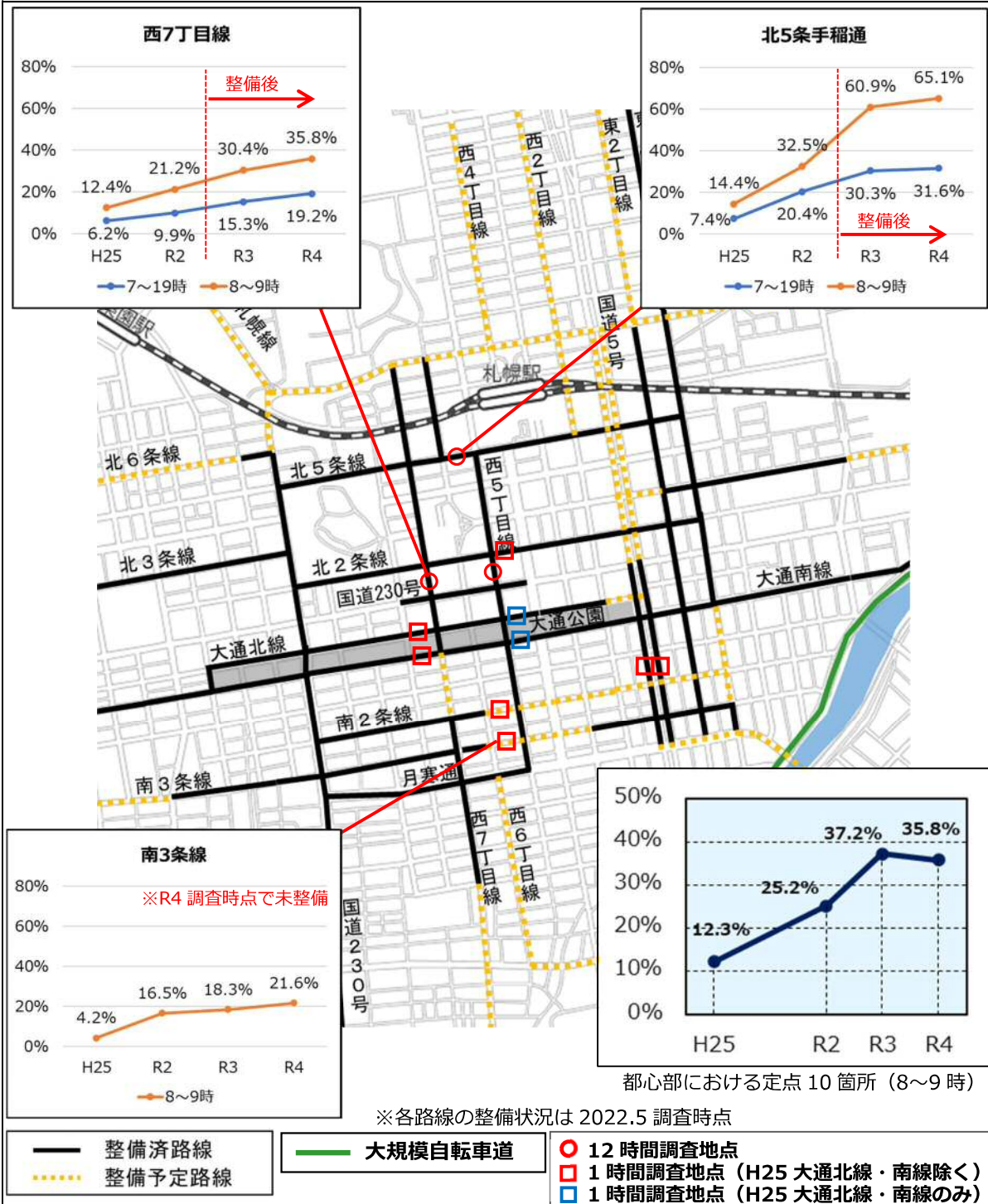


図 2-23 都心部の自転車の車道通行率の変化

資料：札幌市資料

(3) 課題

① 自転車通行空間整備の更なる推進

自転車交通量調査の結果、都心部における矢羽根型路面表示の整備により、自転車の車道通行率の向上等の効果があることが判明しています。一方、依然として歩道を通行する自転車が多いこともわかりました。

今後は、都心部だけでなく、自転車利用の多い地下鉄・JR 駅周辺などでの矢羽根型路面表示の整備拡大に加え、自転車歩行者専用道路同士の連携による安全な自転車ネットワーク確保も課題となっています。

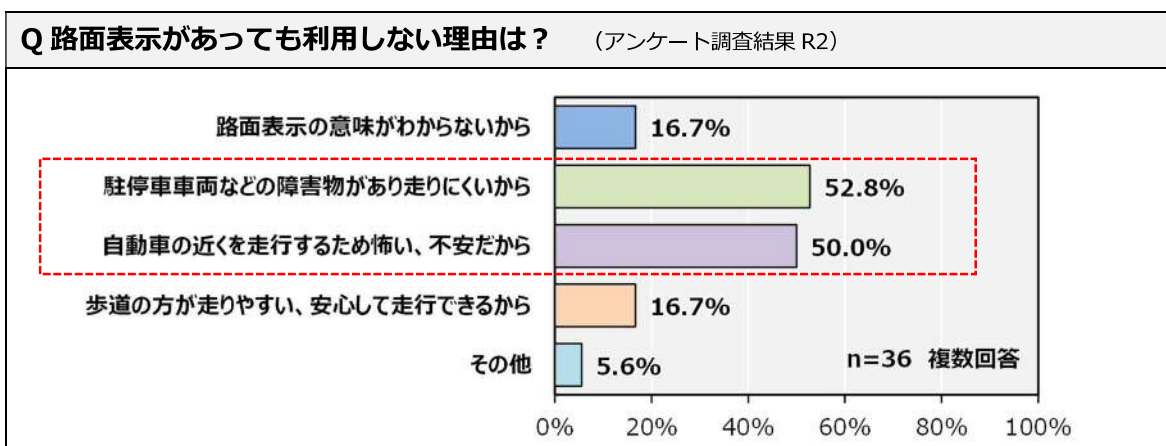
また、アンケート調査では、新型コロナウイルスの影響で自転車利用が増えた人の9割以上が、収束後も従来よりも自転車を利用すると回答しているほか、市民が実施しているスポーツのうち1人でも始めることのできるサイクリングの実施率が上位に位置していることを踏まえ、安全・安心な自転車利用環境の確保に向けて、既存の自転車ネットワークをより有効活用するなど、自転車利用環境の向上に努めることが重要です。

② 矢羽根型路面表示の効果的な運用

アンケート調査では、矢羽根型路面表示を知らない自転車利用者が約36%いることから、引き続き自転車の通行ルール等の啓発活動を推進することが重要です。

その一方で、矢羽根型路面表示があっても利用しない自転車利用者が一定数あり、その理由として、「駐停車車両などの障害物があり走りにくい」ことや、「自動車の近くを走行するため怖い、不安だから」という意見が半数を超えています。

矢羽根型路面表示を効果的に運用するためには、自動車を長時間路上駐車しないことや、荷捌き作業のルールの徹底などの取組が重要になるとともに、自転車利用者だけではなく、自動車利用者にも自転車走行のルールの周知を図ることが重要です。

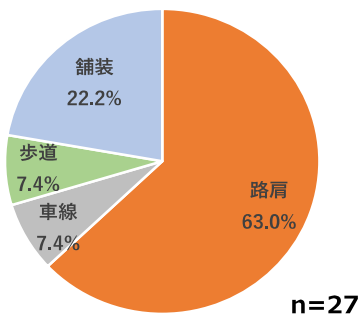
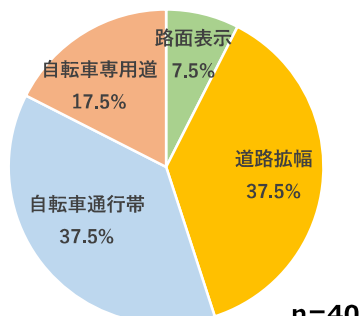


③ 幅員構成の見直しによる通行空間整備の検討

現在の矢羽根型路面表示は、車道の路肩だけでなく第一車線にも整備しています。

また、市民アンケート調査の自由意見を見ると自転車が車道の路肩を通行することに関する課題が多くあげられており、路肩の幅員を広げる施策を求める意見も多くあります。

「自転車が通行できるよう路肩を広げてほしい」という意見に対応するため、今後、路肩が狭く、自動車交通量に対して車道の幅員に余裕がある場合は、幅員構成の見直しによる路肩の確保が効果的であると考えられます。

市民アンケートにおける自由意見	
<p>課題のある道路の部分</p>  <p>舗装 22.2% 歩道 7.4% 車線 7.4% 路肩 63.0% n=27</p>	<p>主な意見</p> <p>[路肩]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路肩が狭く、車と近くなるので危険 ・路肩の自転車走行環境整備箇所が不十分 ・路肩にはグレーチングが多く走りにくい <p>[舗装]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道面と歩道面の段差が高い ・排水溝との段差が大きい
<p>対策して欲しいこと</p>  <p>路面表示 7.5% 自転車専用道 17.5% 自転車通行帯 37.5% 道路拡幅 37.5% n=40</p>	<p>主な意見</p> <p>[道路拡幅]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が通行できるよう路肩の幅員を広げてほしい <p>[自転車専用道]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路、自転車専用レーン等の整備をしてほしい ・自転車走行空間の整備範囲を拡張してほしい

資料：アンケート調査結果 R2

2-2-2 総合的な駐輪対策の推進

駐輪場は、地下鉄駅等の公共交通への乗継需要に対しては公共側が整備し、その他の目的施設への需要に対しては施設側が整備することを基本としています。しかし、目的施設への需要が多い都心部においては、建物の新築や建て替えなどの開発に伴う附置義務駐輪場の整備を待っていたのでは駐輪場不足に早急に対応することができないため、公共が民間事業者と連携するなどして重点的に整備を進めてきました。

また、公共駐輪場については、需要の適正量に応じた駐輪場整備を進めるとともに、放置禁止区域の拡大などを行うことで路上放置自転車が減少し、道路環境が改善されています。

(1) 公共駐輪場の整備に関する取組状況

公共で整備する駐輪場には、地下鉄等の利用者のために地下鉄等周辺に整備する公共駐輪場と、都心部を目的とする自転車利用者のために整備する公共駐輪場があります。

なお、都心部に整備する公共駐輪場は、駐輪場利用者が費用を負担することを原則としており、札幌駅周辺は平成17年（2005年）10月から、大通周辺は令和4年（2022年）4月から、それぞれ有料駐輪場としています。

1) 用地を取得した駐輪場の整備

- 駐輪需要が多い地下鉄駅を中心に、駐輪場用地を取得して路外駐輪場の整備を進めています。
- 近年では、東区役所前駅第3駐輪場や北18条駅駐輪場などの路外駐輪場を整備しました。



図 2-24 路外駐輪場（北18条駅駐輪場）

2) 道路空間を活用した駐輪環境の整備

① 歩道上を活用した駐輪場整備

- 駐輪需要の多い都心部や地下鉄駅周辺では、路外に駐輪場を整備するために必要な空間を確保することが困難な場合に、一定以上の歩道幅がある路線に限り、歩行者の通行に支障のない空間を路上駐輪場として活用しています。
- 令和5年（2023年）4月時点で、東急前（北4西2）、大通西1などの歩道上の駐輪場を運用しています。



図 2-25 歩道上を活用した駐輪場整備（北4西2南側路上 東急前）

② 道路の地下空間を活用した駐輪場整備

- 都心部において、令和4年（2022年）4月に道路地下部分を活用した地下駐輪場を供用開始しました。整備にあたっては、地下鉄のコンコースと接続し、地下鉄への乗り換えや、通勤・買い物の利便性の向上を図っています。
- 都心部における自転車等の放置を防止するため、駐輪場の整備に併せて放置禁止区域を拡大しています。



図 2-26 西2丁目線地下自転車等駐車場

3) 民間用地等を活用した駐輪環境の整備

① 未利用地での暫定駐輪場整備

- 公共の未利用地やビルの建替えに伴う一時的な民間の未利用地等を活用し、暫定駐輪場として整備しています。
- 令和4年（2022年）4月時点では、斗南病院跡地（北1西6）、かんぼ生命跡地（大通東2）などの暫定駐輪場を運用しています。



図 2-27 国有地での暫定駐輪場整備（北1西6駐輪場）

② 民間との連携による駐輪場整備

- 民間事業者と連携を図りながら、駐輪場以外の機能も併せ持つ複合的な施設を整備した事例があります。



図 2-28 民間の青空駐車場の上空を活用した公共駐輪場整備（南2西4五番街駐輪場）

4) 都市開発等と連携した公共駐輪場整備

① 都市開発等と連携した公共駐輪場整備

- 都心部や地下鉄駅等の周辺で多数の自転車が放置されると、歩道の通行に支障をきたすことから、良好な歩行環境の形成に資する取組として、民間都市開発に併せた公共駐輪場の整備を誘導しています。
- 都市開発等と併せて駐輪場を整備することで、事業者は容積率の緩和等を受けることができ、札幌市は同規模の駐輪場を単独で整備するよりも、用地の有効活用及び事業費の低減が可能となります。そのため、都心部や地域交流拠点等においては、都市開発等と併せた駐輪場整備を推進しています。
- 平成30年（2018年）に供用開始したさっぽろ創世スクエア（北1西1）では、公共貢献の取組内容に応じて容積率を緩和する制度を活用しており、公共駐輪場の整備が良好な歩行環境の形成に資する取組として評価されています。



図 2-29 市街地再開発事業に併せた公共駐輪場整備（さっぽろ創世スクエア）

(2) 民間駐輪場の確保に関する取組状況

札幌市では、平成14年（2002年）4月に「札幌市自転車等駐輪場の設置等に関する条例」（以下、附置義務条例）を施行し、一定の面積以上の商業施設、銀行、遊技場等を新築又は増築する場合、施設のための駐輪場を整備する義務を課しています。

1) 附置義務駐輪場の現状

- 附置義務条例に基づき、対象区域である都心部等において、商業施設等の新築・更新時に駐輪場が整備されています。
- 令和5年（2023年）3月末時点では、合計8,478台の附置義務駐輪場が整備されています。



図 2-30 附置義務駐輪場の整備事例

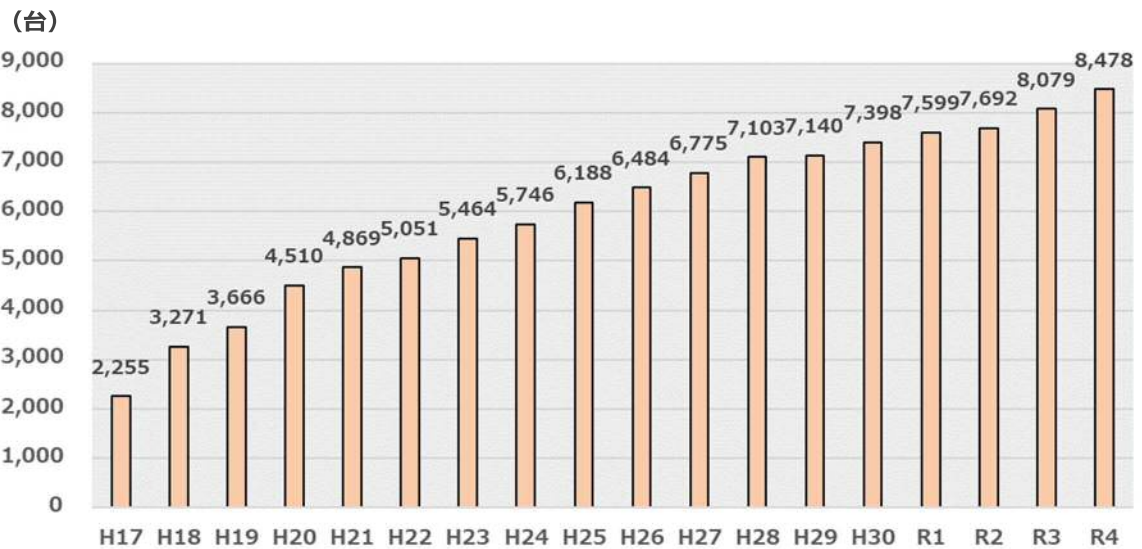


図 2-31 附置義務駐輪場の整備状況

資料：札幌市資料

(3) 放置自転車の抑制

① 放置禁止区域の拡大

- 自転車や原動機付自転車を路上に放置すると、車いす等利用者を含む歩行者の通行を阻害し、緊急時の通行や救急活動に支障を来す恐れがあるほか、まちの景観の悪化にもつながることから、札幌市では市内 28 箇所の「自転車等放置禁止区域」を指定しています。
- 区域内に放置された自転車等は、短時間の放置であっても撤去の対象となり、市の保管場所に移動しています。

年度（合計箇所数）	地下鉄駅周辺	JR 駅周辺
自転車利用総合計画策定（2011 年）以前（18 箇所）	西 28 丁目、北 12 条、環状通東、新さっぽろ、地下鉄白石、中の島、地下鉄琴似、真駒内、月寒中央、新道東、大谷地	JR 白石、手稲、星置、札幌、新川、JR 琴似、稲積公園
2012 年度（18 箇所）	—	JR 白石（区域拡大）
2013 年度（20 箇所）	菊水、北 24 条	—
2014 年度（21 箇所）	—	桑園
2015 年度（22 箇所）	栄町、西 28 丁目（区域拡大）	—
2016 年度（24 箇所）	北 34 条、大通（駅前通）	—
2018 年度（25 箇所）	大通（区域拡大・北 1 西 1）、澄川	—
2020 年度（26 箇所）	大通（区域拡大・北 1 西 6）、福住	—
2021 年度（27 箇所）	北 18 条	—
2022 年度（28 箇所）	東区役所前、大通（区域拡大・大通以南）	—
2023 年度（28 箇所）	大通（区域拡大・駅前通以西）	—

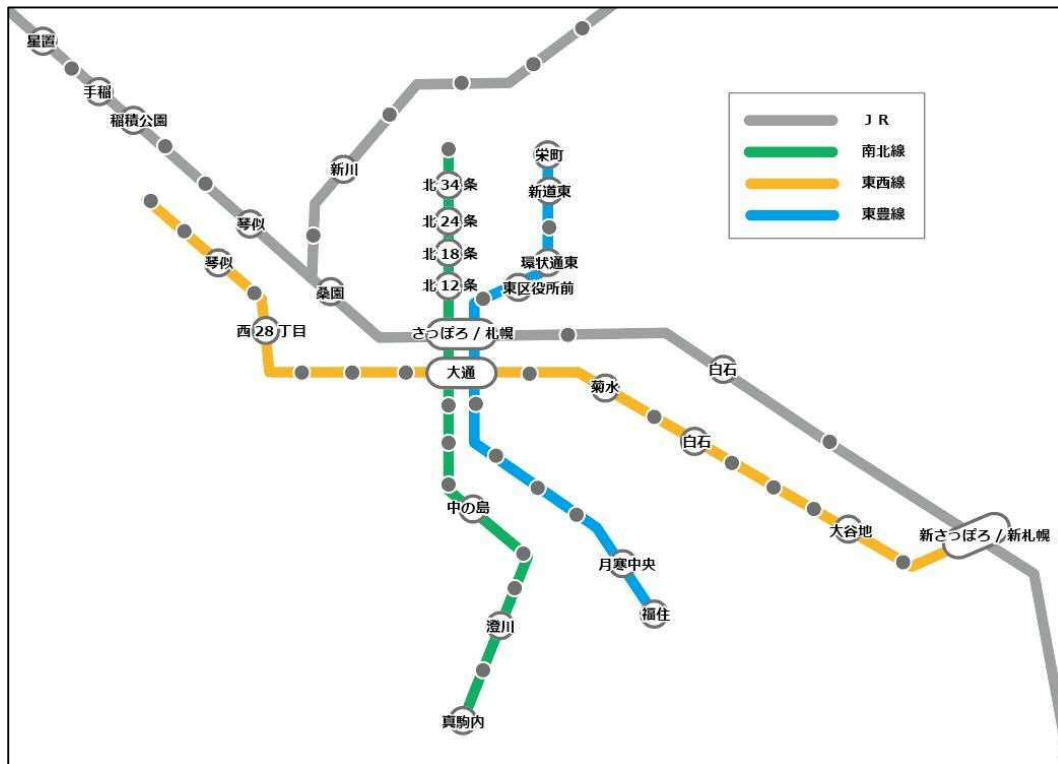


図 2-32 自転車等放置禁止区域

詳細な区域は札幌市ホームページをご確認ください

<https://www.city.sapporo.jp/kensetsu/dokan/jitensha/kinshikuiki.html>

② 駐輪場マップの作成

- 札幌市では、駐輪場マップを作成し、札幌市ホームページで公開しています。
- 札幌市のホームページでは、都心部や地下鉄駅、北部・南部エリア版のマップに加えて、JR 駅周辺の詳細な駐輪箇所を示したマップも公開しています。

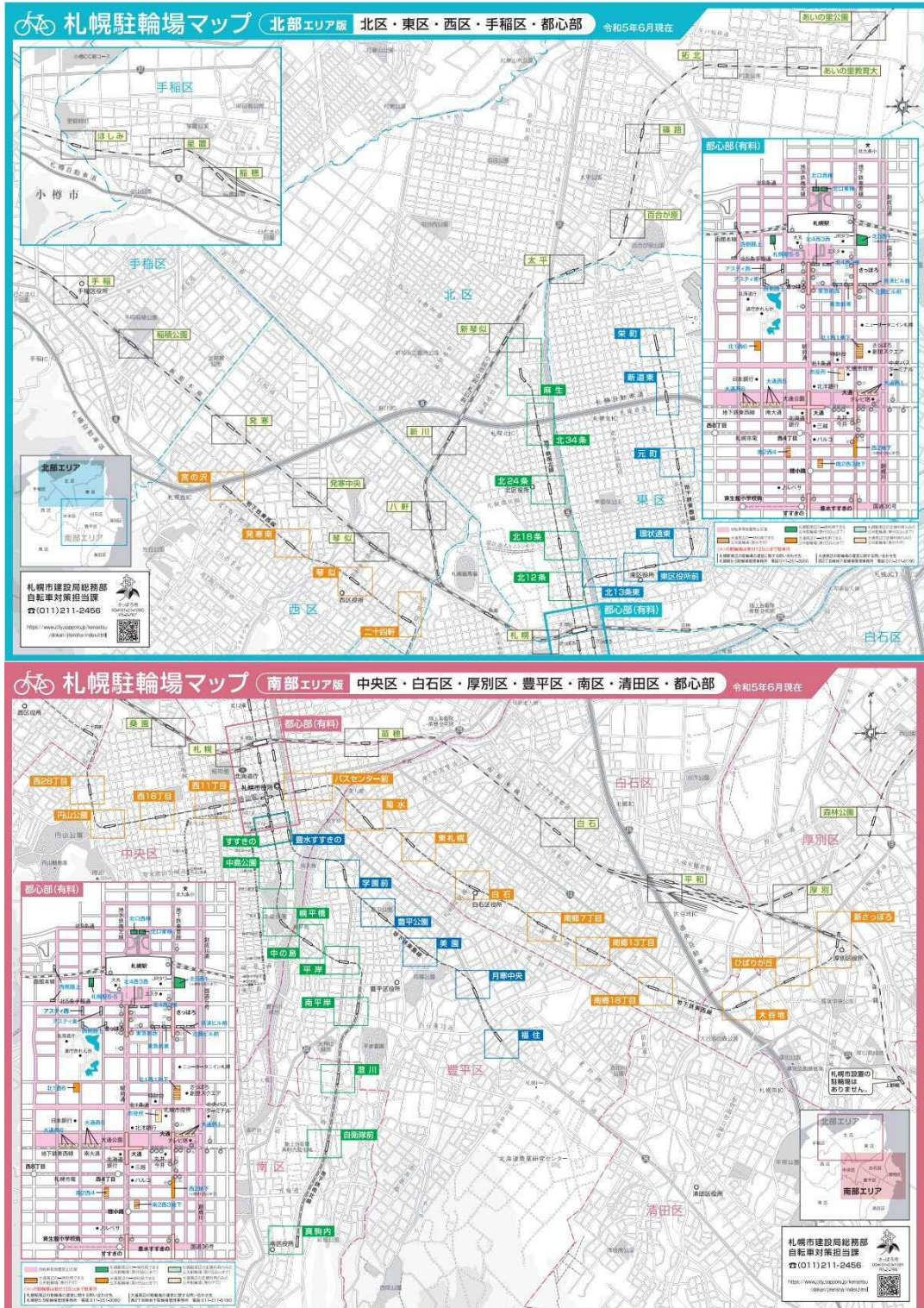


図 2-33 札幌市駐輪場マップ

(札幌市 HP : <https://www.city.sapporo.jp/kensetsu/dokan/jitensha/chizu.html>)

(4) 効果

- 計画的な駐輪場整備により、市内の令和4年度（2022年度）の駐輪施設の容量の合計は59,500台と、平成23年度（2011年度）に比べ約2割増加しています。
- 駐輪場整備とともに駐輪マナーの周知啓発など、放置自転車をなくす取組を行っており、平成23年度（2011年度）以降、放置自転車の撤去台数は減少傾向にあり、令和4年度（2022年度）に撤去された放置自転車は12,804台と、着実に減少しています。
- 令和2年度（2020年度）以降の減少は、北1西6暫定駐輪場の新設など都心部の放置自転車対策による効果のほか、新型コロナウイルス感染症の拡大により、通勤・通学の抑制や外出自粛等により利用台数が減少したことも一因として考えられます。

札幌市内の地下鉄・JR 駅周辺の自転車駐輪施設容量

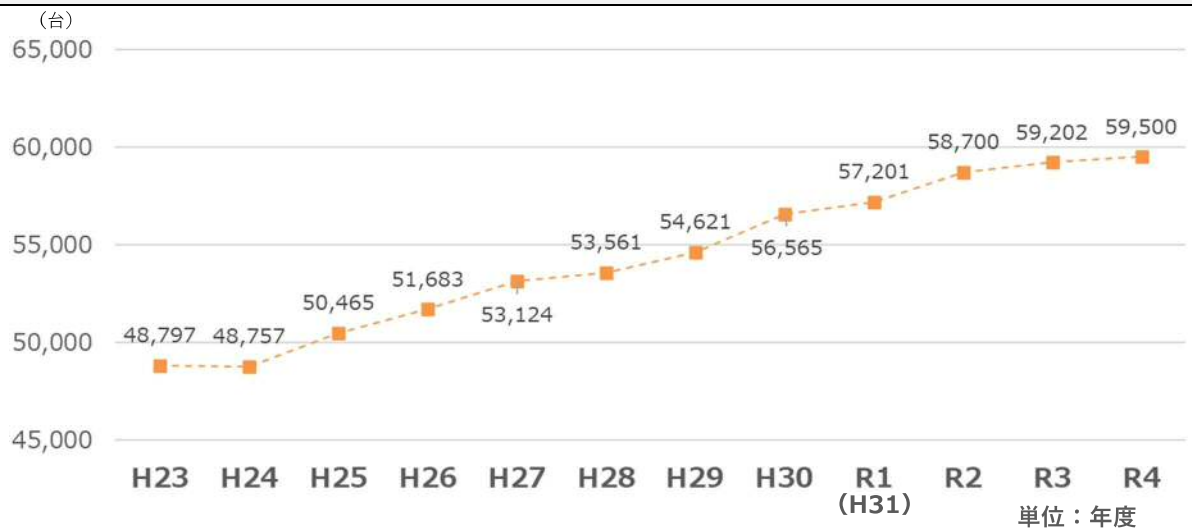


図 2-34 地下鉄・JR 駅周辺の自転車駐輪施設容量の推移

資料：札幌の都市交通データブック

札幌市の路上放置自転車の撤去台数の推移

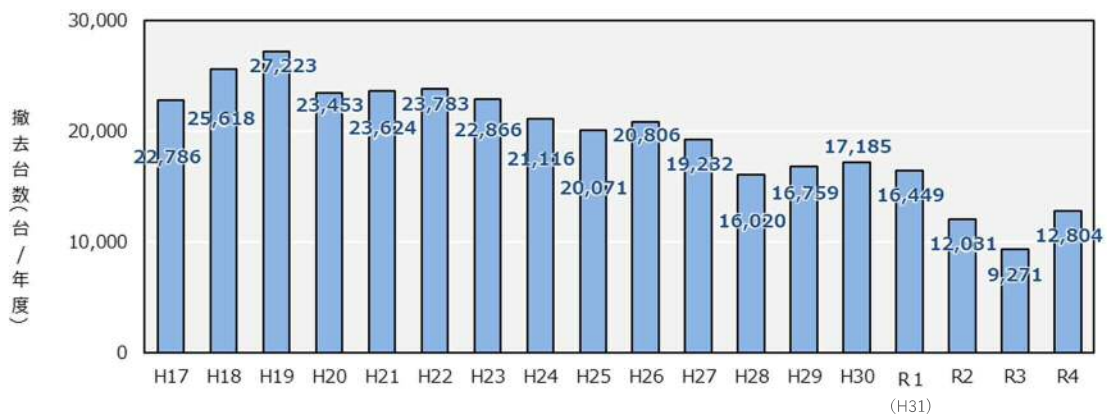


図 2-35 札幌市における路上の放置自転車の撤去状況

資料：札幌市資料

(5) 課題

都心部の札幌駅周辺及び大通駅周辺、都心部以外の多くの地下鉄駅等の周辺では、市街地再開発事業と連携した駐輪場整備などにより着実に駐輪容量の確保が進むとともに、放置禁止区域を指定することで放置自転車が減少しています。

その一方で、都心部の一部の地区や、一部の地下鉄駅周辺等では、駐輪需要に対応した駐輪容量が確保されておらず、歩道への路上放置自転車により歩行者の通行に支障があるなどの課題のある地区もあります。

今後は、こうした地区で駐輪容量の確保を進めるとともに、駐輪場整備に併せて放置禁止区域を指定し路上放置自転車の削減に取り組む必要があります。

また、これまで整備してきた駐輪場をより市民に利用してもらうため、駐輪場の場所や放置禁止区域について周知を進めていくなどのソフト対策も必要となります。

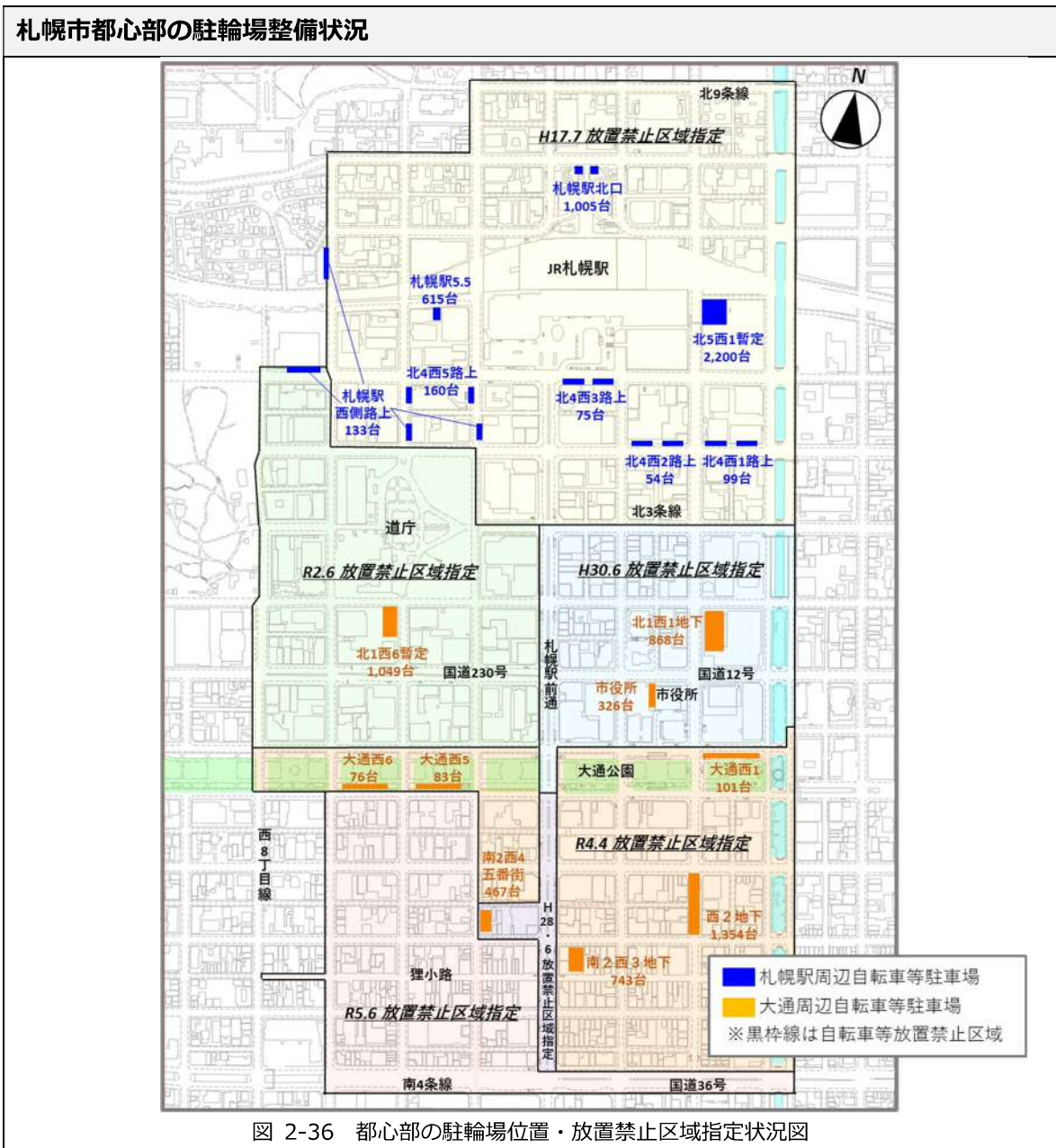
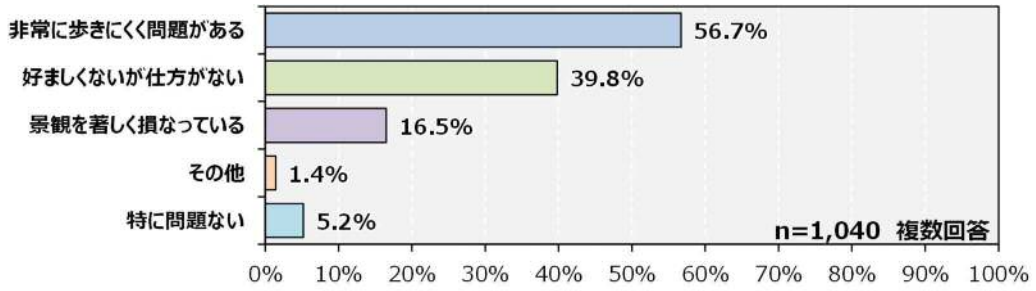


図 2-36 都心部の駐輪場位置・放置禁止区域指定状況図

歩道上の迷惑駐輪についての意見



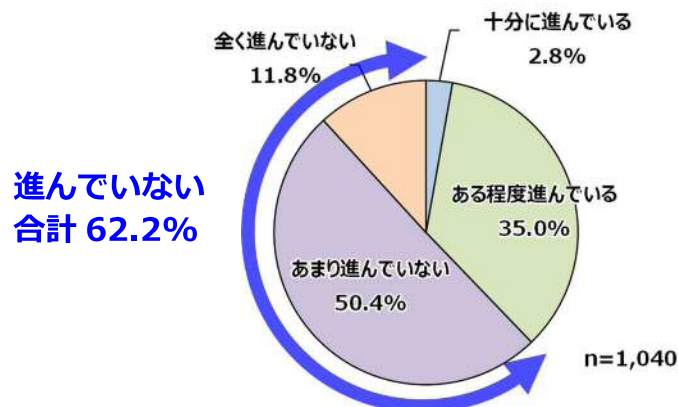
■主な意見

- ・違法なことは悪い
- ・視覚や歩行に障がいのある方にとっては大変な障害物と感じる
- ・置きっぱなし放棄の温床になっている
- ・駐輪場をもっと設置しないのが問題
- ・近くに駐輪場がないのに規制している所もある気がする
- ・駐輪する場所がないならやむを得ない部分もある

資料：R1 アンケート
調査結果

図 2-37 歩道上の迷惑駐輪に対する意見

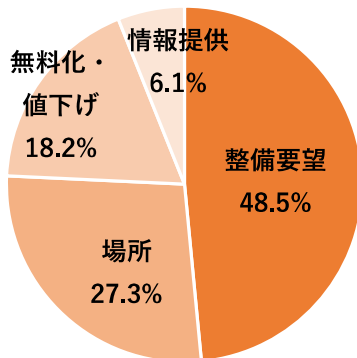
札幌市の自転車駐輪場の整備状況についての意見



資料：R1 アンケート
調査結果

図 2-38 札幌市内における駐輪場の整備状況についての意見

自転車利用者の意見



■主な意見

- [整備要望]
 - ・駐輪場を増やしてほしい
 - ・駐輪スペースが狭い
- [場所]
 - ・都心部に駐輪場が足りない
 - ・容量の大きな駐輪場よりも、小規模な駐輪場を点在させてほしい

資料：R2 アンケート
調査結果

図 2-39 自転車利用者の意見

2-2-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発

自転車通行空間や需要特性に応じた駐輪場が確保されても、自転車利用者のルールの遵守やマナーの配慮が十分でなければ、安全な自転車利用環境は実現されません。また、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車ドライバーにも自転車利用のルールを知っていただくことも重要です。

そのため、様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図り、安全な自転車利用環境の構築に取り組んできました。

(1) 効果的な周知・啓発活動の推進

① マナー推進地区の設定

- 令和2年（2020年）5月より都心部に「自転車マナー推進地区」を設定しました。
- 車道走行などの自転車ルール・マナー推進にむけて、重点的な啓発を行っています。



図 2-40 マナー推進地区区域図

② 歩行者が多い地区での押し歩きの推進

- 札幌駅前通の大通～南4条までの両側歩道上を「自転車押し歩き地区」として位置づけ、自転車利用シーズンに街頭啓発や街頭放送を実施しています。



図 2-41 押し歩き啓発の様子

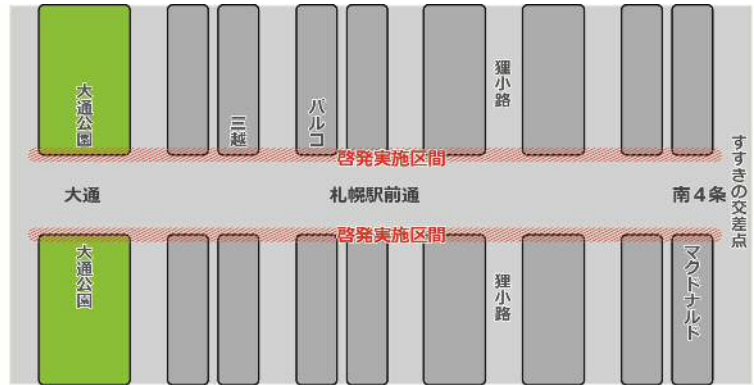


図 2-42 押し歩き地区（札幌駅前通の大通～南4条間）

③ 自転車利用者に対する広報・啓発活動の実施

- 毎月第1・第3金曜を「自転車安全日」と定め、自転車の基本ルール・マナーについての街頭啓発活動を実施しています。
- 中学生、高校生に冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ！」を配布し、交通安全教育等に活用しています。

街頭啓発



図 2-43 街頭啓発の様子

広報啓発ツール（自転車安全利用五則などの周知）



図 2-44 自転車安全利用広報啓発ツール冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ！」

④ 地域や学校における継続的な自転車安全教育の実施

- 地域や学校で交通安全教室を継続して実施しています。
- 地域や高校では、スケアード・ストレート教育技法[※]による自転車交通安全教室を実施しています。

※スケアード・ストレート教育技法：スタントマンによる事故再現などを見ることで、怖い思いやヒヤッとする体験を通して啓発する手法



図 2-45 スケアード・ストレート交通安全教室の様子



図 2-46 地域を対象とした交通安全教室の様子

⑤ 自動車ドライバーに対する出前講座などの実施

- 町内会、企業などを対象に出前講座を実施しています。自転車利用者だけでなく自動車ドライバー等にも、自転車のルールやマナー、運転時の注意のポイントなどを説明し、交通安全を呼びかけています。

出前講座などの開催



図 2-47 自動車ドライバーを対象とした出前講座の様子

⑥ ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力

- 自転車販売を行う大型スーパー等で、自転車購入者に冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ！」を配布しています。

(2) 効果

- 札幌市の自転車関連の人身事故は全人身事故の約2割を占めています。事故件数は、近年は減少傾向にあり、令和4年（2022年）には825件と平成22年（2010年）から半減しています。
- 札幌市のアンケート調査では、約2割が自転車のルールやマナーが従前よりも良くなったと感じている一方で、約1割が従前よりも悪くなったと回答しています。
- 歩道を歩行中に自転車のスピードの出しすぎや自転車との接触などにより自転車を迷惑又は危険と感じた経験がある人の割合は約8割を超えています。

自転車関連事故件数



図 2-48 自転車関連の人身事故発生件数と交通事故に占める割合 資料：札幌市資料

札幌市の自転車のルール・マナー

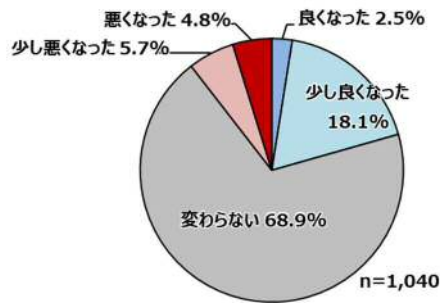


図 2-49 自転車のルール・マナー

資料：R1 アンケート調査結果

歩道を歩行中に自転車を迷惑（または危険）と感じた経験

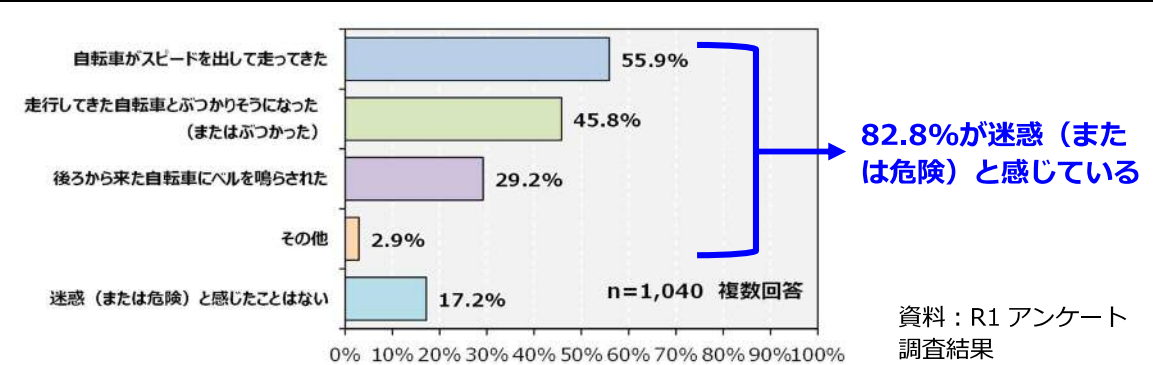


図 2-50 歩道歩行中に自転車を迷惑 (又は危険) と感じた経験

資料：R1 アンケート調査結果

(3) 課題

自転車関連の事故が減少傾向にあるなか、自転車対歩行者の事故は近年減少が見られず、これを減らすためには、自転車利用者を対象としたルール・マナーの啓発が特に重要です。

また、札幌市交通安全運動推進指針では、「高齢者の交通事故防止」「自転車の安全利用の推進」の2つを特別重点項目として定めており、これらに対応した自転車利用の安全対策を行うことが重要です。

市民アンケートでは、ルール・マナー啓発が必要な対象者として、自転車利用者という意見が6割、自動車ドライバーという意見が3割を占めており、自転車利用者への啓発を引き続き実施することに加えて、自動車ドライバーに対しても自転車ルール・マナーの啓発が必要です。

自転車対歩行者の事故発生件数

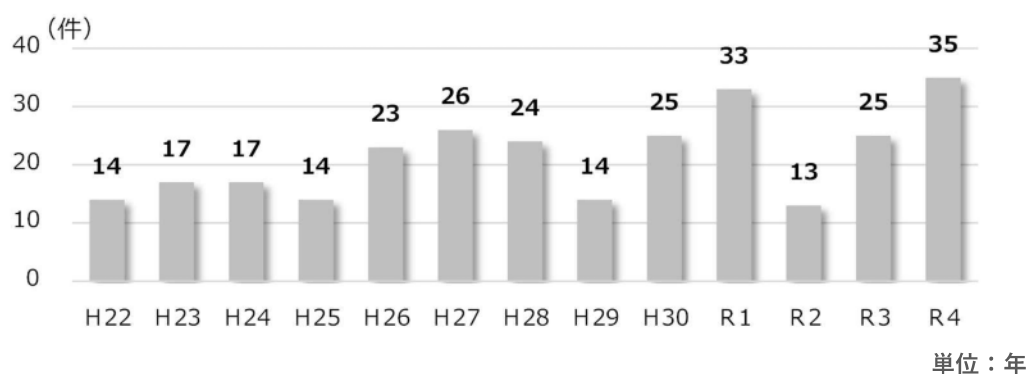


図 2-51 自転車対歩行者の事故発生件数

資料：札幌市資料

自転車利用者の意見									
<p>ルール・マナー啓発が必要な対象者</p> <table border="1"> <caption>対象者別の割合</caption> <thead> <tr> <th>対象者</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対自転車</td> <td>63.3%</td> </tr> <tr> <td>対自動車</td> <td>33.3%</td> </tr> <tr> <td>対歩行者</td> <td>3.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>n=90</p>	対象者	割合	対自転車	63.3%	対自動車	33.3%	対歩行者	3.3%	<p>主な意見</p> <p>[対自転車]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(全般的に)自転車のマナーが悪いので、ルール・マナーを守るよう徹底してほしい。 (スピードの出し過ぎ、車道の逆走、スマホを見ながらの運転、信号無視、歩道上の走行など) <p>[対自動車]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路上駐車が多い ・自動車運転者が自転車ルールを理解していない
対象者	割合								
対自転車	63.3%								
対自動車	33.3%								
対歩行者	3.3%								
<p>ルール・マナーの啓発策</p> <table border="1"> <caption>啓発策別の割合</caption> <thead> <tr> <th>啓発策</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>教育・情報提供</td> <td>60.0%</td> </tr> <tr> <td>路上駐車対策</td> <td>21.2%</td> </tr> <tr> <td>取締り・罰則化</td> <td>18.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>n=85</p>	啓発策	割合	教育・情報提供	60.0%	路上駐車対策	21.2%	取締り・罰則化	18.8%	<p>主な意見</p> <p>[教育・情報提供]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者・ドライバーへの自転車ルール・マナーの啓蒙活動 ・学生、高齢者への自転車ルール・マナーの教育 <p>[路上駐車対策]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・積極的な取締り等の路上駐車抑制対策
啓発策	割合								
教育・情報提供	60.0%								
路上駐車対策	21.2%								
取締り・罰則化	18.8%								

2-2-4 自転車利用の多様化への対応

近年、自転車は日常生活における身近な移動手段としての役割に加え、スポーツ・レジャーや健康増進、観光など様々な用途へ広がりを見せているほか、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利用の動きがみられます。

また、自転車は自動車に比べて、燃料や免許が必要なく、駐車スペースが小さいことや小回りが利くとともに、徒歩に比べて長い距離を移動できるといった利点があり、災害時の移動手段としての利便性が見直されています。東日本大震災前後の利用交通手段の変化をみると、災害に伴う交通規制や鉄道の運休に伴い、災害後の市民の日常の足として自転車が良く使われていることがわかります。

さらに、国の自転車活用推進計画（2021年）では、良好な都市環境の形成の一環としてシェアサイクルの普及促進を位置付けているほか、自転車の安全・安心な利用を目的として情報提供の強化等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進を位置付けるなど、自転車利用の多様化への対応が進んでいます。

こうした社会情勢の変化や自転車利用者の意識の変化を踏まえ、自転車利用の多様化や自転車利用ニーズに対応した取組を進めることが重要になっています。



図 2-52 自転車観光・サイクリングの様子
(出典：ようこそ SAPPORO HP)

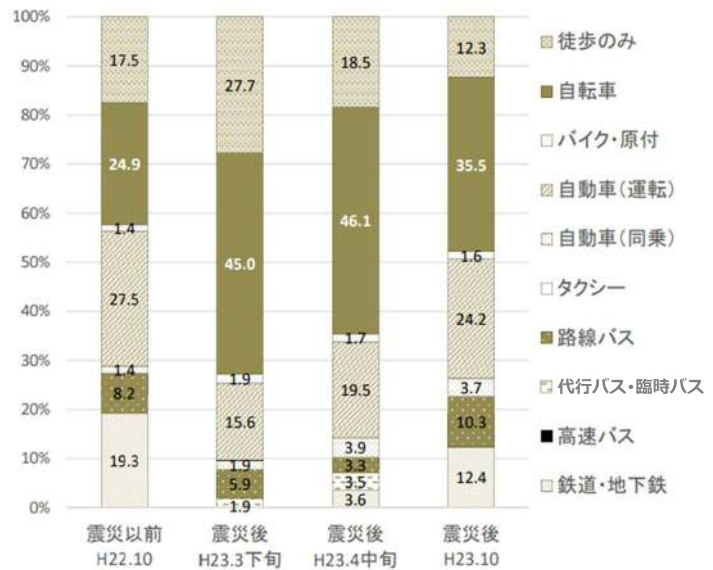


図 2-53 東日本大震災前後の利用交通手段の変化
仙台駅周辺（都心を除く 3km 圏内）

出典：国土交通省「令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料」、国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策調査報告書（平成24年3月）」

<自転車はどこを走ればいいのか？>

自転車は、道路交通法では軽車両に位置づけられており、「車の仲間」です。したがって、車道と歩道の区別があるところでは車道通行が原則で、車道の左側に寄って通行します。

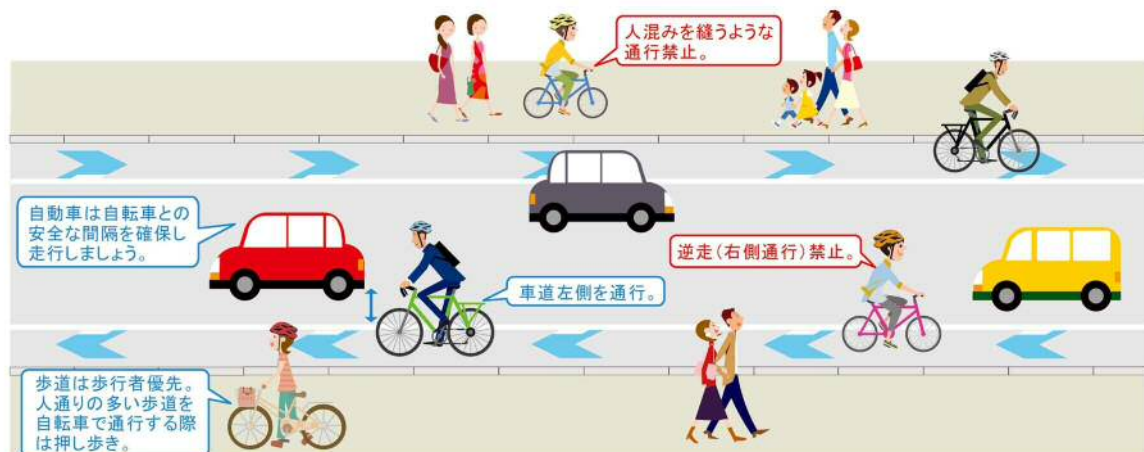
また、以下のように、自転車が歩道を走ることができる例外がありますが、この場合にも歩行者が優先であることを忘れてはいけません。歩道の車道側を徐行して通行し、歩行者で込み合っている時には、自転車を押して歩きましょう。

- ・「普通自転車の歩道通行可」の標識がある場合
- ・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、体の不自由な方
- ・道路工事や連続した駐車車両等のために、車道の通行が難しい場合
- ・自動車等の交通量が多く、車道の幅が狭いため、自動車等と接触する危険がある場合

車道通行している場合は車両用信号、歩道を徐行している場合は歩行者用信号を守りましょう。特に、車両用信号が赤になったからといって急に歩道に入り、歩行者と一緒に横断歩道を渡るような、信号に合わせて車道と歩道を行き来することはせず、走っている場所に合わせて信号を守りましょう。

また、自動車の通行ができない自転車歩行者専用道路と歩行者専用道路がありますが、自転車歩行者専用道路では、自転車は道路の左側に寄って通行します。歩行者専用道路では、自転車に乗車して通行することはできません。

誰もが安全・安心に道路を利用できるように、車道を走る場合も歩道を走る場合も、自動車や歩行者などの他の交通参加者に配慮した運転を心がけましょう。



2-3 課題の整理

札幌市の自転車を取り巻く現況やこれまでの施策の取組状況を踏まえ、自転車利用における課題を以下のとおり整理しました。

自転車利用総合計画で位置づけた3つの施策の方向性「自転車走行空間の明確化」、「総合的な駐輪対策の推進」、「ルールやマナーの効果的な周知と啓発」については、2-2に記載のとおり、これまでの取組に対し一定の効果があらわれてきており、今後も取組を着実に進めていく必要があります。

さらに、自転車を取り巻く社会情勢や役割の変化により、自転車の利用者や活用の場面が多様化していることを踏まえ、新たな課題にも対応していく必要があります。

表 2-1 これまでの進捗に対する課題と新たな課題

自転車走行空間の明確化	自転車通行空間整備の更なる推進
	矢羽根型路面表示の効果的な運用
	幅員構成の見直しによる通行空間整備の検討
総合的な駐輪対策の推進	エリアごとの需要を考慮した駐輪場の整備と情報発信
	放置自転車の減少に向けた取組
ルールやマナーの効果的な周知と啓発	自転車利用のルール・マナーの啓発
	自動車ドライバーに対する啓発
【新たな課題】自転車利用の多様化への対応	安全に自転車を利用するための保険加入等の啓発
	社会情勢や市民意識の変化に合わせた新たな自転車利用ニーズへの対応