

第5章 おわりに

5. おわりに

5-1 計画の推進体制

本計画は自転車の総合的な活用を図るものであり、施策は多岐にわたります。したがって、幅広い分野の各関係機関が相互に連携を図りながら、それぞれの役割を着実に遂行することが、施策を推進する上で重要となります。

市民、事業者、市及び関係機関が一体的かつ横断的なパートナーシップ体制を構築し、計画を推進していきます。

市民	自転車利用者 歩行者 自動車ドライバー 等
民間事業者	商業施設 物流業者 シェアサイクル事業者 駐輪場指定管理者 自転車販売店 (一社)札幌観光協会 自転車販売店 宿泊施設 休憩施設協力店舗 等
市	まちづくり政策局 建設局 市民文化局 経済観光局 危機管理局 等
その他関係機関	北海道開発局 北海道 北海道警察 札幌市交通安全運動推進委員会 等

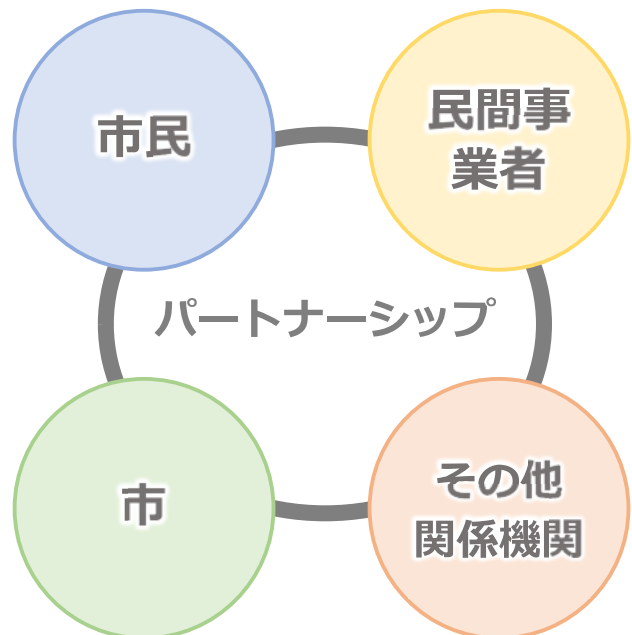


図 5-1 計画の推進体制

5-2 フォローアップ

「計画(Plan)に基づいて実施した施策(Do)が、『安全で快適な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくり』という計画目標の達成に寄与しているかを確認(Check)し、社会情勢の変化にも対応しながら柔軟に自転車施策を見直して実行(Action)していく」という PDCA の考え方に基づいて、本計画の着実な推進を図ります。

進捗状況や社会情勢の変化、法令の改正等を踏まえ、新たな施策を追加するなど、必要に応じて計画目標達成に向けた見直しを適宜実施します。



図 5-2 今後の進め方のイメージ

參考資料

参考資料

1 市民アンケート調査

1-1 令和元年度（2019年度）調査

札幌市では、札幌市自転車活用推進計画の策定にあたり、市民の利用実態やニーズ等を把握するために、アンケート調査を実施しました。

参考 表 6-1 令和元年度（2019年度）市民アンケート調査概要

調査目的	札幌市自転車活用推進計画の策定に向け、自転車利用実態（利用目的、利用頻度、利用意識等）や、郊外部のサイクリング実態等の自転車利用実態の把握を行った。
調査対象	15歳以上の札幌市内在住者で日常的に自転車を利用する人
調査方法	Web アンケート
サンプル数	1040 票
調査日	令和2年（2020年）2月21日（金）～2月25日（火）
主な調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ① 個人属性（性別、年齢、居住区、職業等） ② 自転車利用実態（平日・休日別利用頻度、移動目的、目的地等） ③ 自転車利用時の通行位置および矢羽根型路面表示の認知度 ④ 自転車等放置禁止区域の認知度・駐輪場の利用実態 ⑤ サイクリング実態 ⑥ 自転車マナーに関する意見 ⑦ 自転車施策に関するニーズ
備考	アンケートの回収数は男女別区別の人口比率に合わせて設定した。

1-2 調査結果（抜粋）

(1) 回答者属性

- 年齢は40代が約3割と最も多く、職業は会社員の約4割が最多である。
- 居住区については、各区民からの意見を聴取するため、区別の人口比率に応じたサンプル数とした。

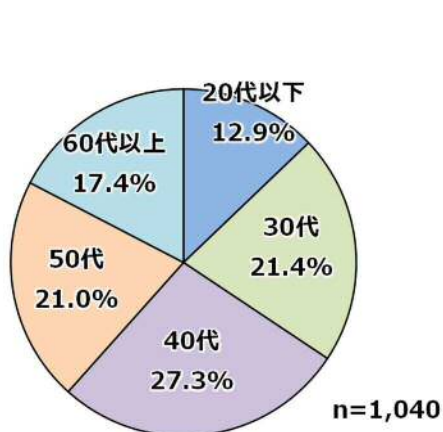


図 6-1 年齢

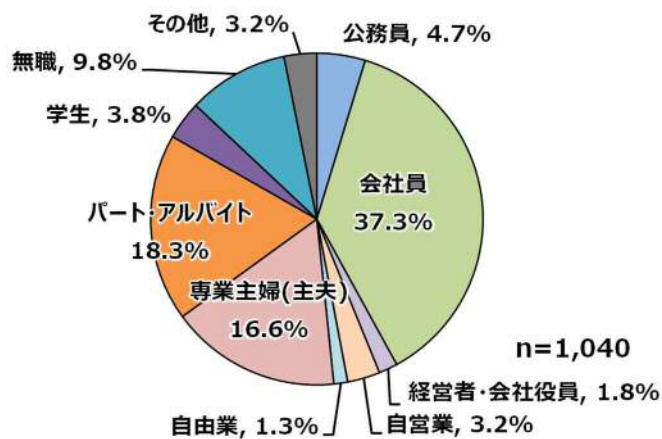


図 6-2 職業

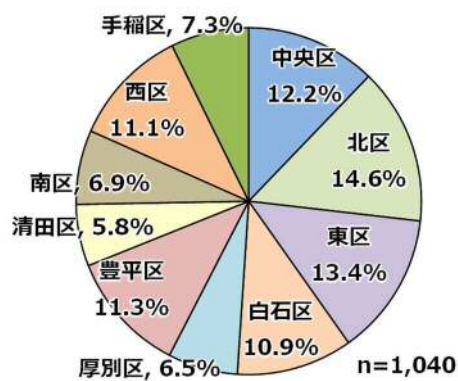


図 6-3 居住区

(2) 自転車利用実態

1) 平日の自転車利用実態

- 平日の自転車利用については、約 9 割の人が利用すると回答した。
- 目的は買い物が最も多く、次いで通勤である。
- 他の公共交通等への乗り換えはせず、目的地まで自転車だけで移動する利用が 8 割を超える。

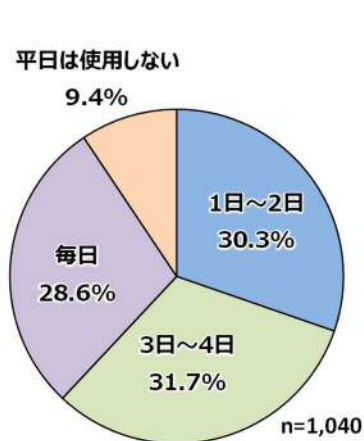


図 6-4 1週間における平日の自転車利用頻度

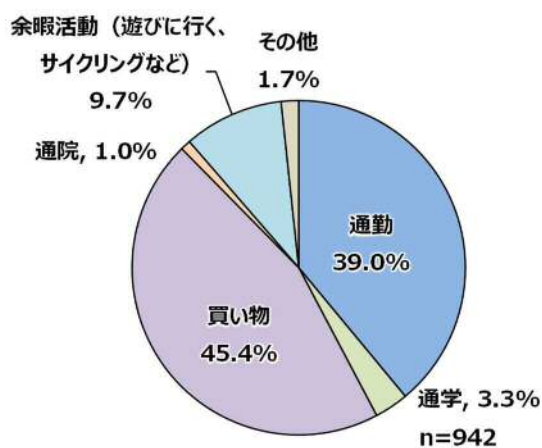


図 6-5 平日の自転車利用目的

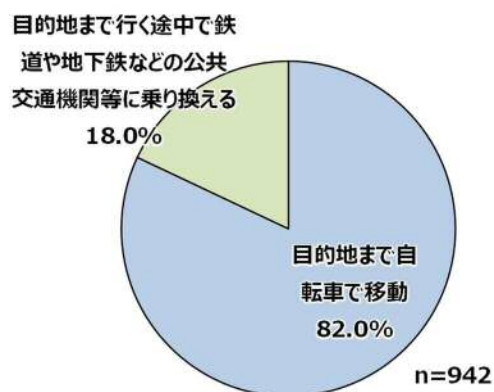


図 6-6 平日の自転車交通行動

2) 休日の自転車利用実態

- 休日に、自転車に乗る頻度は1～2日が約半数である。
- 目的は買い物が8割を占め、サイクリングなどの余暇は2割近い。

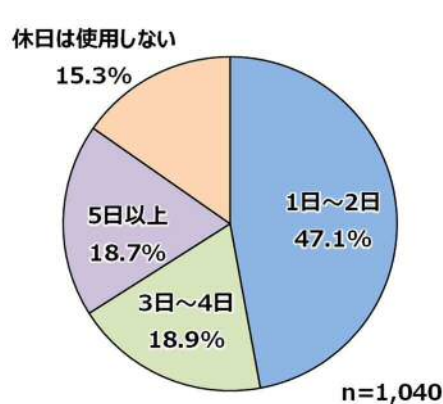


図 6-7 1カ月における休日の自転車利用頻度

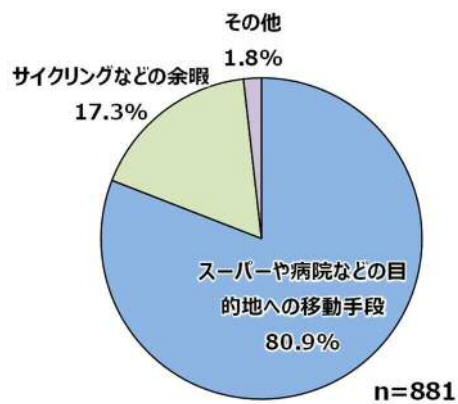


図 6-8 休日の自転車利用目的

(3) 自転車を利用する理由

- 自転車を利用する理由は「歩くより早いから」と7割が回答、「経済的だから」は約6割、「健康に良さそうだから」という理由は約5割が回答している。

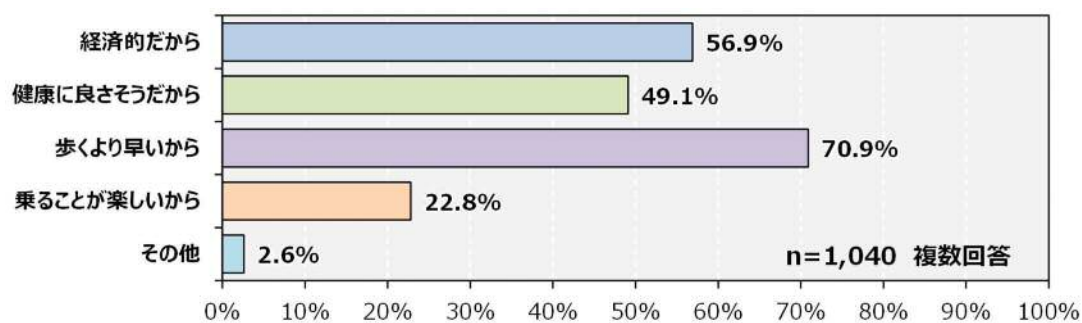


図 6-9 自転車を利用する理由

(4) 自転車利用時の通行位置

- 自転車安全利用五則を基本とした啓発などが実施されているが、依然として自転車利用時は約7割が歩道を走行すると回答している。
- その理由として、「車道は車の走行が多くて危険だから」という回答が約8割を占める。

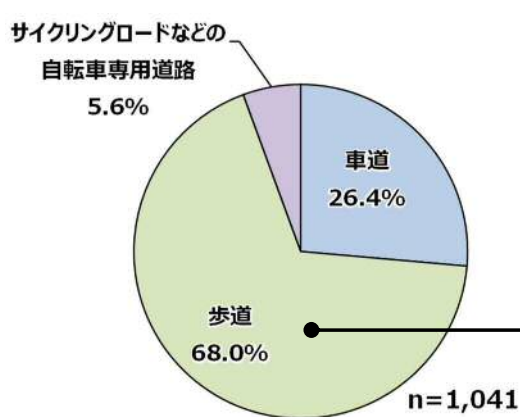


図 6-10 普段自転車で走行する場所

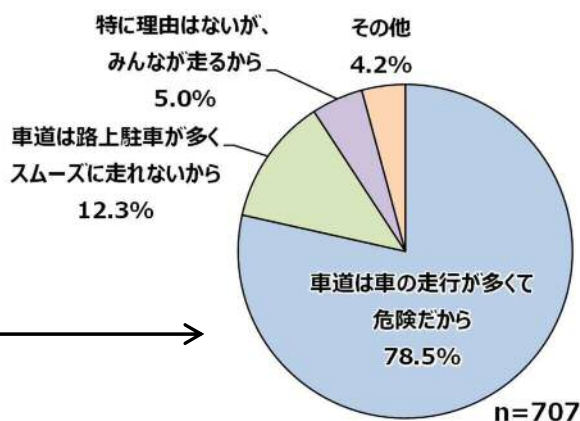


図 6-11 歩道を通行する主な理由

(5) 矢羽根型路面表示の認知度

- 車道混在の矢羽根型路面表示について、知っているという回答は約6割だが、「知っており利用している」は全体の25%である。
- 利用している方にとっては、走りやすいという回答が7割を占めている。

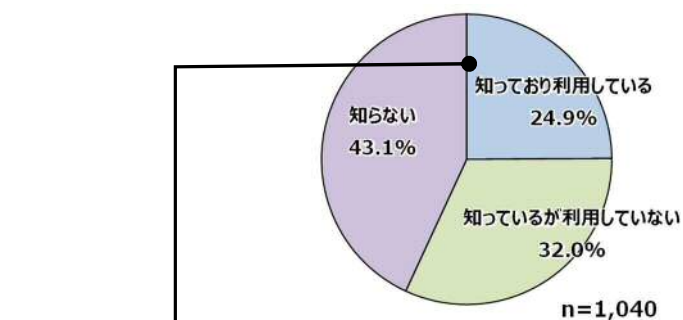


図 6-12 矢羽根型路面表示の認知度

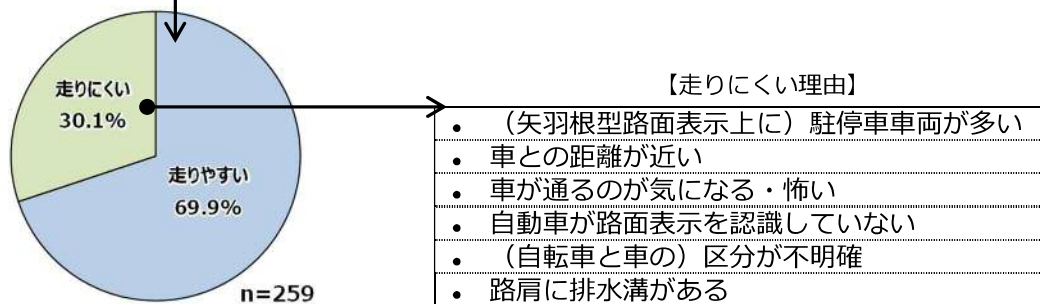


図 6-13 矢羽根型路面表示の走りやすさ

(6) 歩道上歩行中に自転車が迷惑または危険だと感じた経験

- 歩道歩行中に自転車を迷惑（または危険）と感じたことが無い方は約 2 割にとどまり、8 割が迷惑（または危険）と感じた経験がある。
- 迷惑行為の内容は、「自転車がスピードを出して走ってきた」が最も多く、次いで「自転車とぶつかりそうになった（またはぶつかった）」の回答が多かった。

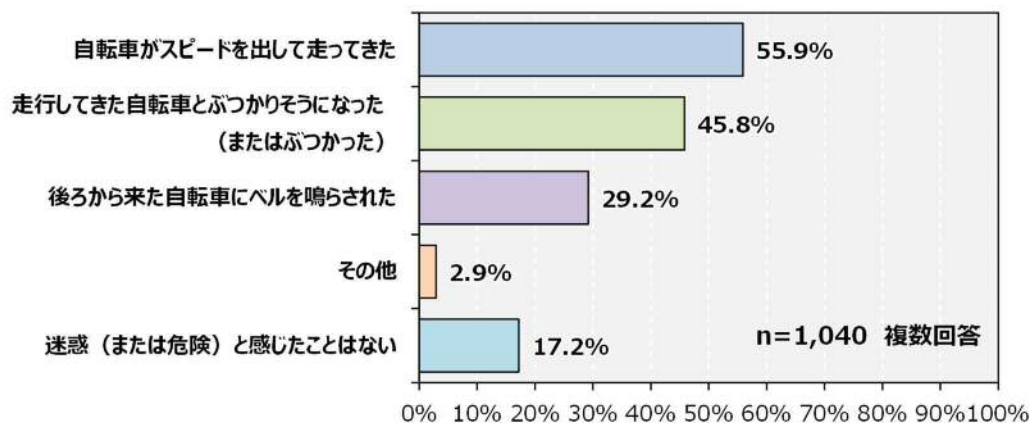


図 6-14 歩道上歩行中に自転車が危険だと感じた経験

(7) 自転車等放置禁止区域の認知度

- 自転車等放置禁止区域を約 7 割近くが認識している。

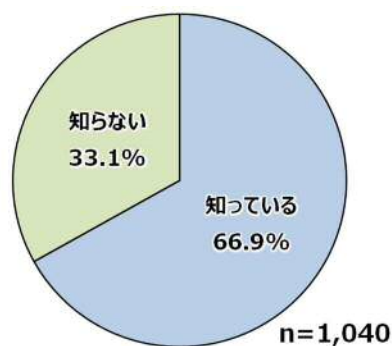


図 6-15 自転車等放置禁止区域の認知度

(8) 駐輪場の利用実態

- 駐輪場は「必ず利用する」「利用することが多い」合わせて8割を占める。
- 全く利用しないという理由は、「近くに駐輪場がないから」が半数以上を占める。

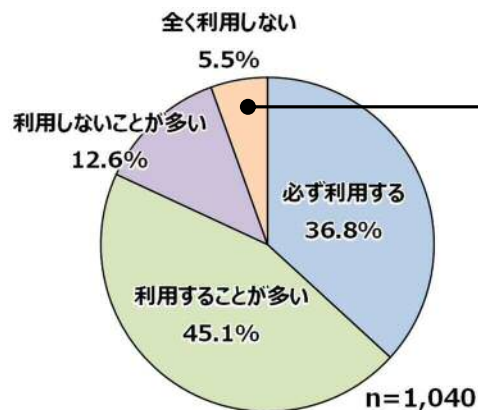


図 6-16 駐輪場の利用状況

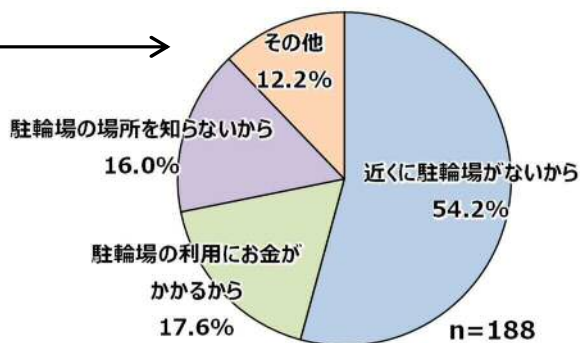


図 6-17 駐輪場を利用しない理由

(9) 歩道上の迷惑駐輪に対する考え

- 「非常に歩きにくく問題がある」という回答は6割に近く、一部の自転車利用者がルール・マナーを認識していない、もしくは遵守していない実態が見られる。
- 一方で、「好ましくないが仕方がない」という意見が4割いる。

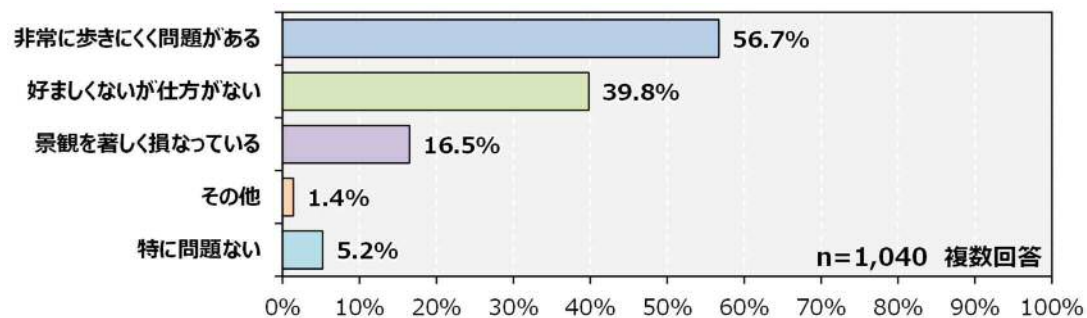


図 6-18 歩道上の迷惑駐車に対する考え

(10) 自転車保険の加入状況

- 自転車保険に加入していない割合が半数以上である。

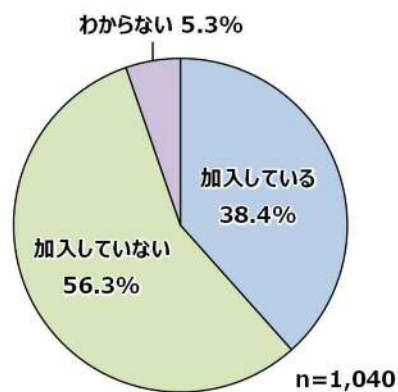


図 6-19 自転車保険の加入状況

(11) 「自転車押し歩き地区」の認知度

- 「自転車押し歩き地区」の認知度は3割程度にとどまる。

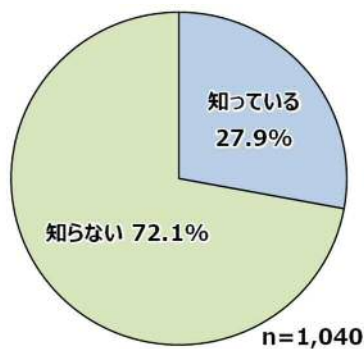


図 6-20 「自転車押し歩き地区」の認知度

(12) 札幌市の自転車施策についての考え

- 駐輪場整備については、「あまり進んでいない」「全く進んでいない」と考える人が6割程度である。
- 自転車のルール・マナーについては、「良くなった」「少し良くなった」と考える人は2割程度である。
- 今後、力を入れるべき施策として「自転車の通行空間整備」「駐輪場の整備」「ルールやマナーの啓発」がいずれも6割程度と要望が多い。

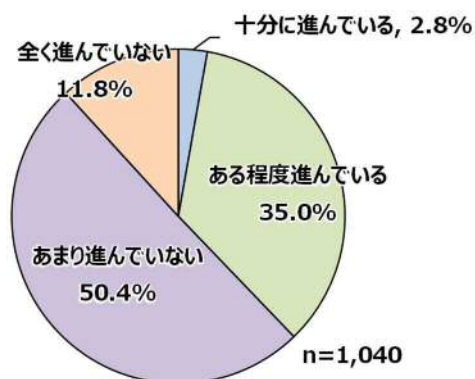


図 6-21 駐輪場整備の進み具合

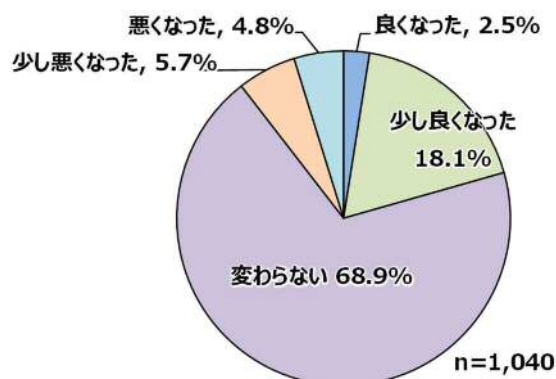


図 6-22 自転車のルール・マナー

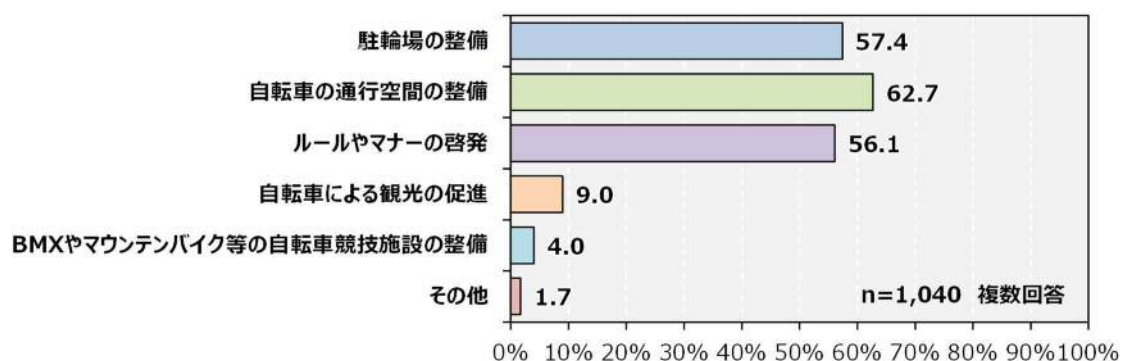


図 6-23 今後、力を入れるべき施策

2-1 令和2年度（2020年度）調査

札幌市では、新型コロナウイルス感染拡大に伴う自転車利用動向の変化など、自転車利用を取り巻く情勢変化を受け、令和2年度（2020年度）にも利用実態等を把握するアンケート調査を実施しました。

参考 表 6- 2 令和2年度（2020年度）市民アンケート調査概要

調査目的	札幌市自転車活用推進計画の策定に向け、市民の自転車利用実態や新型コロナウイルスによる行動変容、自転車施策に関する意見収集を行った。
調査対象	15歳以上の札幌市内在住者で日常的に自転車を利用する人
調査方法	Web アンケート
サンプル数	400票
調査日	令和2年（2020年）12月11日（金）～12月13日（日）
主な調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ① 個人属性（性別、年齢、居住区、職業等） ② 自転車利用実態（季節別利用頻度、移動目的、目的地等） ③ 冬期の交通手段変更状況 ④ コロナウイルス感染拡大・収束後の自転車利用状況の変化 ⑤ 矢羽根型路面表示の認知度や効果 ⑥ 自転車利用マナーの実践状況 ⑦ 自転車利用環境の整備ニーズ ⑧ 自転車走行環境整備による自動車側への効果
備考	アンケートの回収数は男女別区別の人口比率に合わせて設定した。

2-2 調査結果（抜粋）

(1) 回答者属性

- 年齢は40代が最も多く、職業は会社員の約4割が最多である。
- 居住区については、各区民からの意見を聴取するため、区別の人口比率に応じたサンプル数とした。

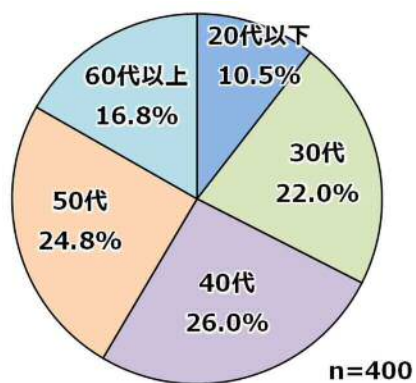


図 6-24 年齢

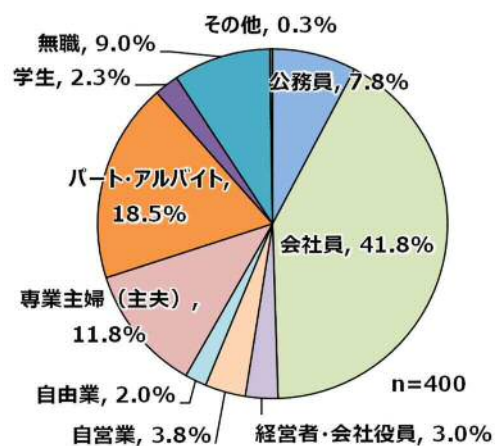


図 6-25 職業

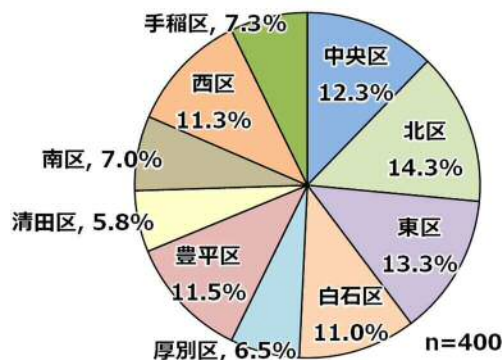


図 6-26 居住区

(2) 自転車利用実態

1) 利用する自転車と利用頻度

- シティサイクルの利用者が約7割と多いが、近年増えているスポーツサイクルの利用者も約2割いる。

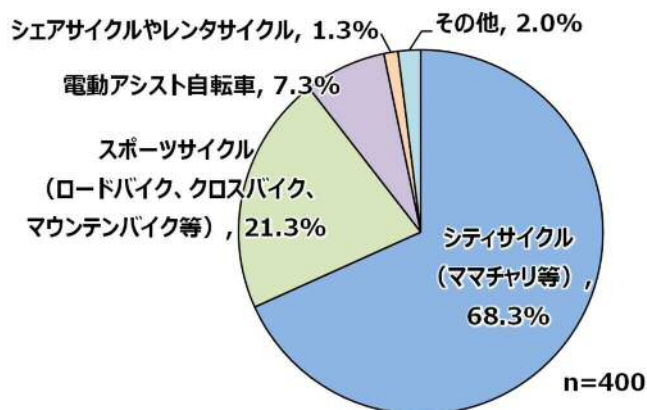


図 6-27 利用する自転車の種類

2) 冬期に自転車の代わりに用いる交通手段

- 冬期の自転車からの移動手段変更は、徒歩 (50.8%)、地下鉄 (39.3%)、自家用車 (31.8%)、バス (28.8%) の順に多い。

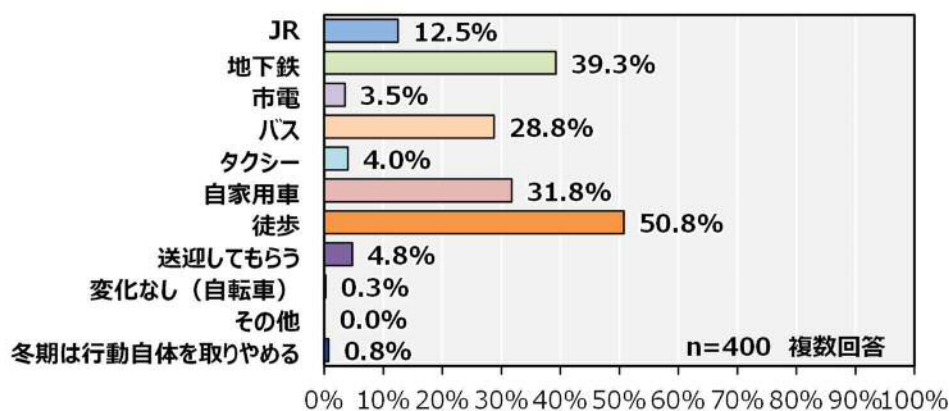


図 6-28 冬期の移動手段変更

(3) 新型コロナウイルスによる行動変容

1) 新型コロナウイルス感染拡大による自転車利用の変化とその理由

- 新型コロナウイルスの感染拡大により、自転車利用が減った人（12.5%）よりも増えた人（20.0%）が多い。
- 自転車利用が増えた理由は「人との接触を避けるための公共交通からの転換」、減った理由は「外出機会減少」が多い。

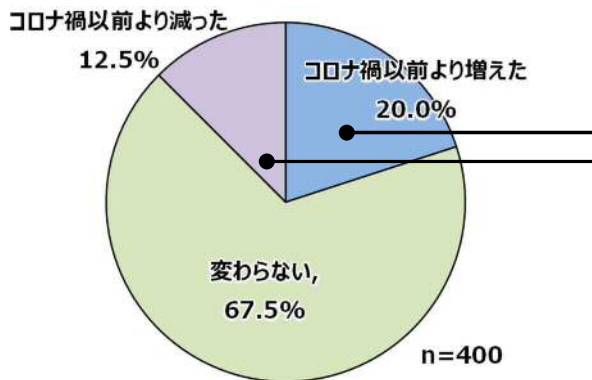


図 6-29 新型コロナウイルス感染拡大後の自転車利用状況

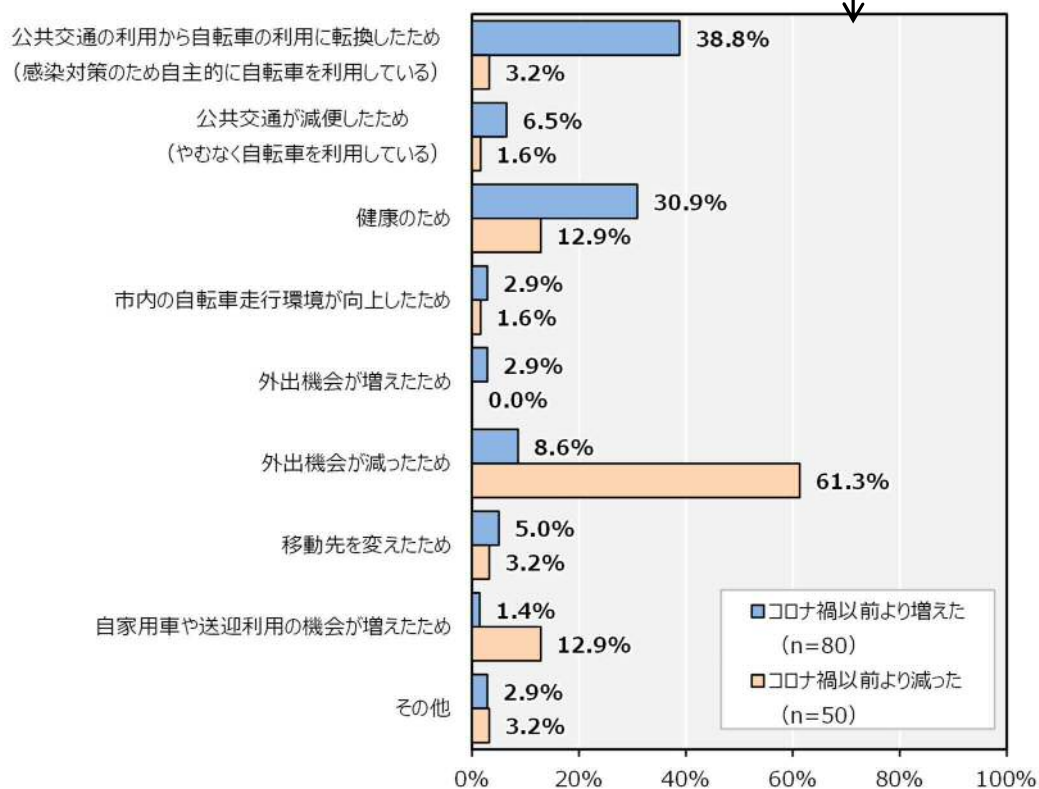


図 6-30 行動変容理由

2) 新型コロナウイルス感染収束後の自転車利用意向

- 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と回答。
- 新型コロナウイルス感染拡大後に自転車利用が減少した人で、収束後も今の頻度で利用する人は約5割。
- 新型コロナウイルス感染収束後も、感染拡大前と比較して自転車利用者が増えることが想定される。

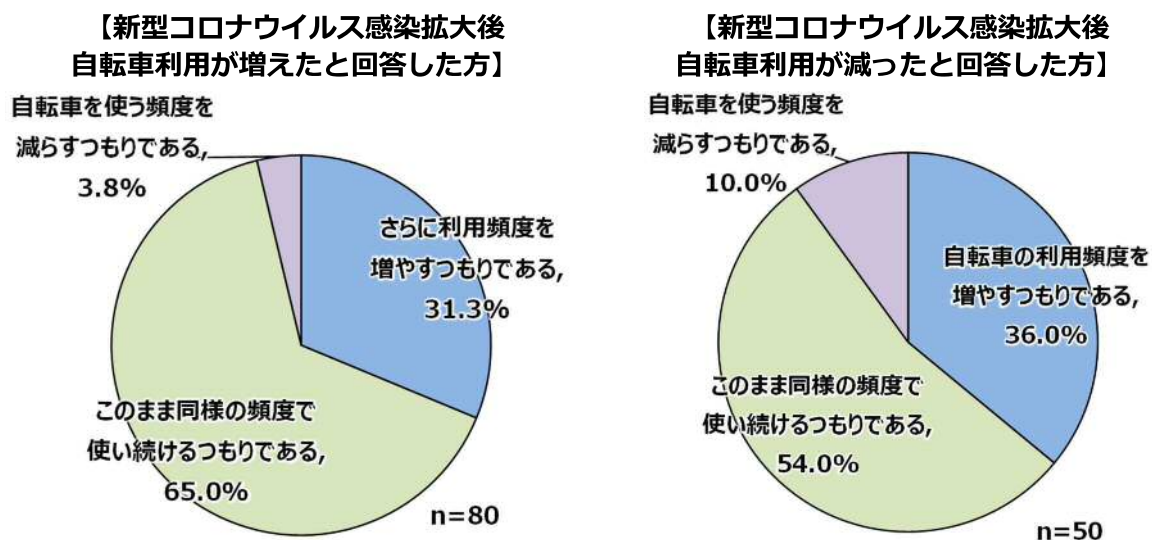


図 6-31 新型コロナウイルス感染収束後の自転車利用意向

(4) 自転車走行環境整備の認知度や効果

1) 矢羽根型路面表示の認知度

- 矢羽根型路面表示の認知度は約7割弱。
- 利用者の中、約7割は矢羽根型路面表示があると走りやすいと評価。
- 矢羽根型路面表示を利用しない理由は、走行空間上の障害物や自動車との接近による不安感が多い。

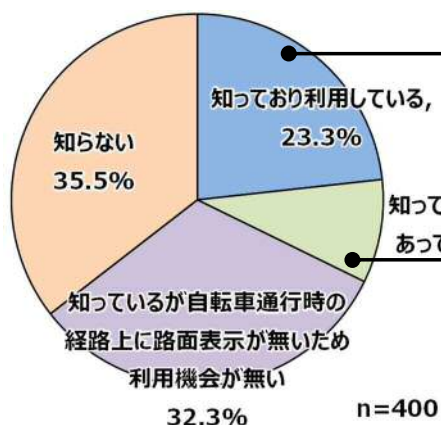


図 6-32 矢羽根型路面表示の認知度と利用状況

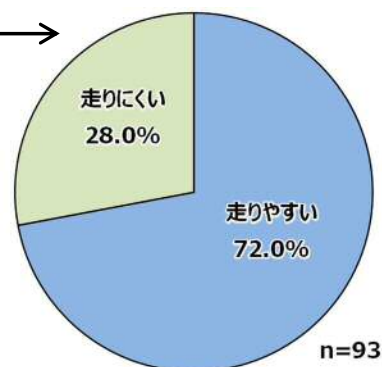


図 6-33 矢羽根型路面表示の走りやすさ

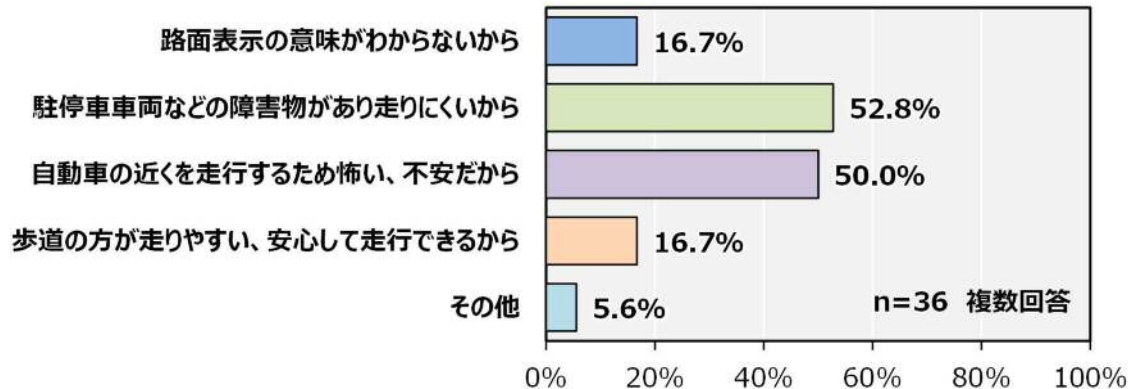


図 6-34 矢羽根型路面表示を利用しない理由

2) 自転車走行空間整備に求めるもの

- 自転車が車道（車線、路肩）を通行するためには、幅広路肩や路上駐車削減など、物理的な走行空間の確保が求められている。

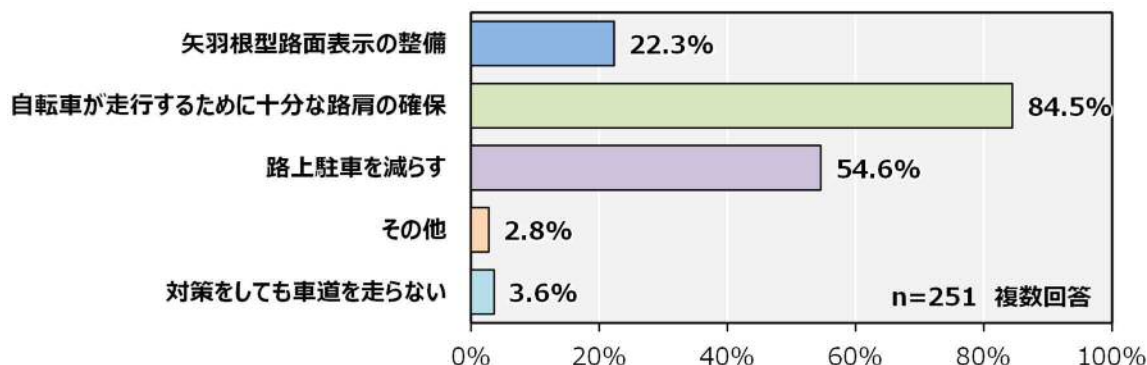


図 6-35 自転車が車道を通行するために必要な対策

(5) 自転車利用マナーについて

- 自転車の車道の左側通行は7割以上の人に浸透している。
- 交差点での通行マナーについては、全般的に実施率が低く、今後の課題。

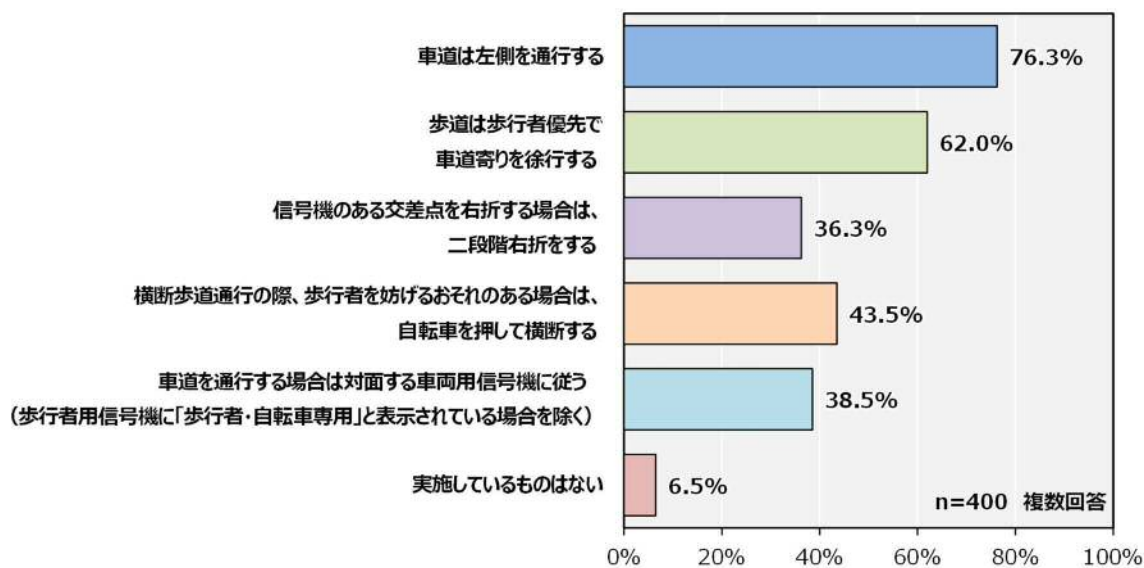


図 6-36 自転車の交通ルールで実践しているもの

(6) 自転車走行環境の整備ニーズ

- 自転車走行ルール・マナーの啓発、駐輪場整備のニーズが高い。
- 本調査は日常的な自転車利用者を対象としたため、自らの自転車を所有しておりシェアサイクルやレンタサイクルのニーズが低いと推察。

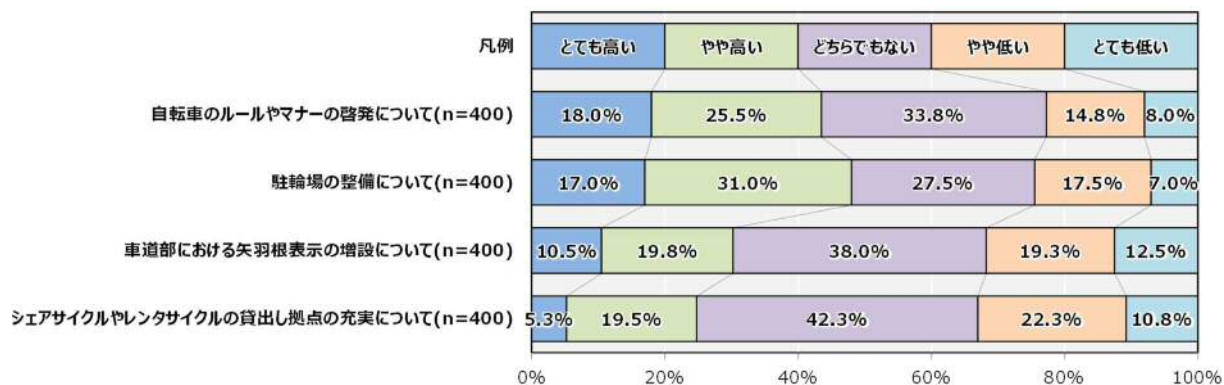


図 6-37 自転車走行環境整備の対策優先度

(7) 自転車走行環境による“自動車”側への効果

1) 自動車を運転する際の自転車への注意

- 自動車運転時には、9割以上の人々が周辺の自転車に気を使って運転をしている。

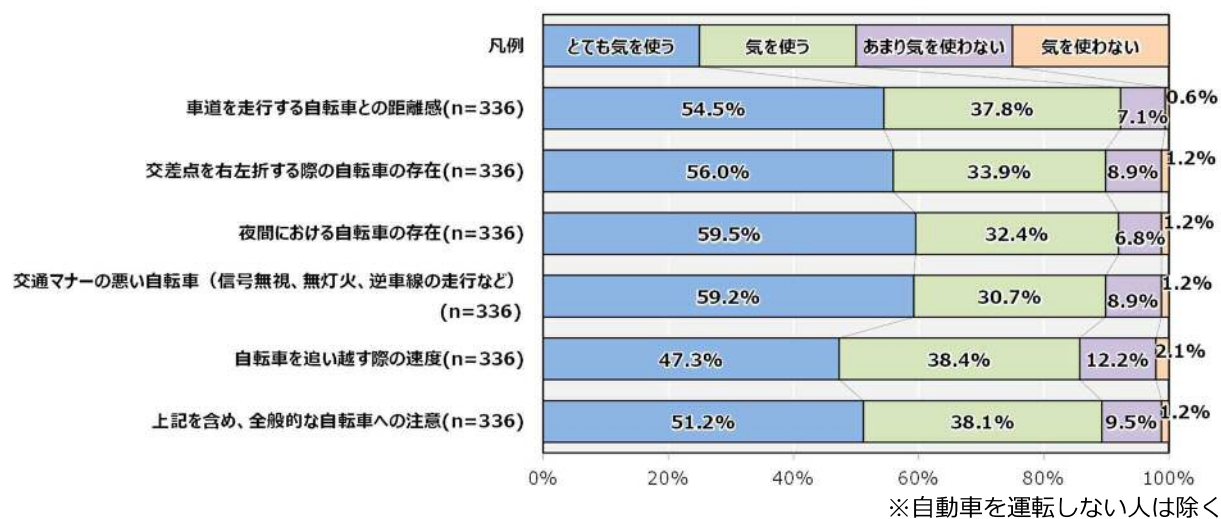


図 6-38 “自動車”運転時の自転車への注意

2) 矢羽根型路面表示区間走行時の自動車運転者の意識

- 矢羽根型路面表示を行うことで、自動車ドライバーに対しても自転車の存在を意識させ、安全な運転に繋がっている。

