

札幌市自転車活用推進計画

令和5年（2023年）12月

札幌市



札幌市は、平坦な地形が多く気候が爽やかであることから、積雪期以外の季節では、自転車の活用に適したまちです。

自転車は、子供から高齢者まで幅広い世代が利用できる身近な乗り物であり、多くの市民が買い物、通勤・通学、余暇活動などの様々な目的で自転車を活用するなど、市民生活に必要不可欠な移動手段として定着しています。

札幌市では、平成 23 年（2011 年）5月に「札幌市自転車利用総合計画」を策定し、目標として「安全な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくり」を掲げ、自転車走行空間の明確化や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取り組んできました。

こうしたこれまでの自転車利用環境の改善に向けた取組により、一定の効果が現れてきているものの、解決すべき課題も依然としてあることから、今後もさらに取組を進めていく必要があります。

また、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、災害時の活用など様々な用途へと広がりを見せているほか、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人との接触を低減する移動手段としても関心を集めました。

こうした社会情勢や自転車の果たす役割の変化に対応し、自転車施策を総合的かつ効果的に展開するため、「札幌市自転車利用総合計画」の考え方を継続・拡大し、「札幌市自転車活用推進計画」を策定いたしました。

本計画は自転車の総合的な活用を図るものであり、その推進にあたっては、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て取り組むことが重要です。

今後も、本計画に基づき、幅広い皆様との連携により、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に取り組んでまいります。

令和 5 年（2023年）12月

札幌市長 秋元克広



— 目 次 —

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画区域・計画期間	2
1-3 計画の位置付け	2
1-4 札幌市の上位計画	4
1-4-1 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン	4
1-4-2 札幌市総合交通計画	5
1-5 国や北海道の動向	6
1-5-1 自転車活用推進計画	6
1-5-2 北海道自転車利活用推進計画	8
1-5-3 持続可能な開発目標（SDGs）の推進	9

第2章 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	12
2-1-1 自転車利用状況・利用特性	12
2-1-2 自転車の余暇活動の実施状況	16
2-1-3 市民の運動習慣	17
2-1-4 シェアサイクルの普及	18
2-1-5 自転車施策に関する市民ニーズ	19
2-1-6 自転車保険の加入状況等	20
2-1-7 業務による自転車活用	21
2-2 これまでの自転車施策による効果と課題	22
2-2-1 自転車走行空間の明確化	22
2-2-2 総合的な駐輪対策の推進	28
2-2-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発	38
2-2-4 自転車利用の多様化への対応	44
2-3 課題の整理	46

第3章 目標と基本方針

3-1 計画目標の考え方	48
3-2 基本方針の考え方	49

第4章 実施を進める施策

4-1 施策体系	52
4-2 施策内容	53
4-2-1 【基本方針1】自転車通行空間の整備	53
4-2-2 【基本方針2】総合的な駐輪対策の推進	59

4-2-3【基本方針3】自転車の安全利用の促進.....	63
4-2-4【基本方針4】幅広い自転車活用機会の創出	66
4-3 実施を進める施策の体系化一覧.....	69
4-4 目標値の設定.....	70

第5章 おわりに

5-1 計画の推進体制.....	72
5-2 フォローアップ.....	73

参考資料

参考資料1 市民アンケート調査	76
1-1 令和元年度（2019年度）調査.....	76
1-2 令和元年度（2019年度）調査結果（抜粋）	77
1-3 令和2年度（2020年度）調査.....	89
1-4 令和2年度（2020年度）調査結果（抜粋）	90
参考資料2 パブリックコメント	99
2-1 概要	99
2-2 意見募集の結果.....	99
2-3 ご意見に基づく変更点	100

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

- 1-1 計画の背景と目的
- 1-2 計画区域・計画期間
- 1-3 計画の位置付け
- 1-4 札幌市の上位計画
 - 1-4-1 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン
 - 1-4-2 札幌市総合交通計画
- 1-5 国や北海道の動向
 - 1-5-1 自転車活用推進計画
 - 1-5-2 北海道自転車利活用推進計画
 - 1-5-3 持続可能な開発目標（SDGs）の推進

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

1-1 計画の背景と目的

札幌市の自転車施策は、平成 23 年（2011 年）5月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」（以下、「自転車利用総合計画」という）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などの、安全な自転車利用環境の実現に向けた取組を進めてきました。

一方で、超高齢社会が到来し、生産年齢人口の減少に伴う経済規模の縮小や環境問題に対応した低炭素社会実現の必要性など、札幌市を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

また、国では、自転車の活用による環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの新たな課題に対応するため、平成 29 年（2017 年）に自転車活用推進法を施行しています。同法では、地方自治体が地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた地方版の自転車活用推進計画を策定することが努力義務として記されています。

自転車の果たす役割は、自転車利用総合計画策定時から多様化しており、これまでの通勤や通学、買い物などの日常生活における身近な交通手段としての役割に加え、スポーツ・レジャーや健康増進、自転車観光、災害時の活用など様々な用途に広がりを見せています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人との接触を低減する移動手段として自転車の活用が関心を集めました。

これらの社会情勢や役割の変化に対応するため、札幌市では、自転車施策を総合的かつ効果的に展開することを目的とし、自転車利用総合計画をベースに「札幌市自転車活用推進計画」として再整理しました。これまでの施策の継続・拡大に加え、サイクルツーリズムや健康増進など、自転車利用の更なる多様化を見据えた施策展開を行うことで、安全・安心な道路交通の実現や、地域活性化、環境改善、SDGs への貢献を図ります。

1-2 計画区域・計画期間

計画の対象区域は、札幌市内全域とします。

本計画の計画期間は、令和 5 年度（2023 年度）からおおむね 10 年間とします。

また、自転車に係る施策は、期間を区切らず継続的に実施するものや様々な検討や調整を行った後に実施するものなどが想定されることから、本計画の計画期間に限らず、将来的に検討することが想定される項目についても併せて記述します。

1-3 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づく地方版の自転車活用推進計画として策定するものであり、自転車利用総合計画の施策と連携・整合を図りながら、北海道の条例や計画、札幌市の上位計画・関連計画における自転車の活用に関する考え方や新たな用途・課題に対応する施策を加え、再整理したものです。

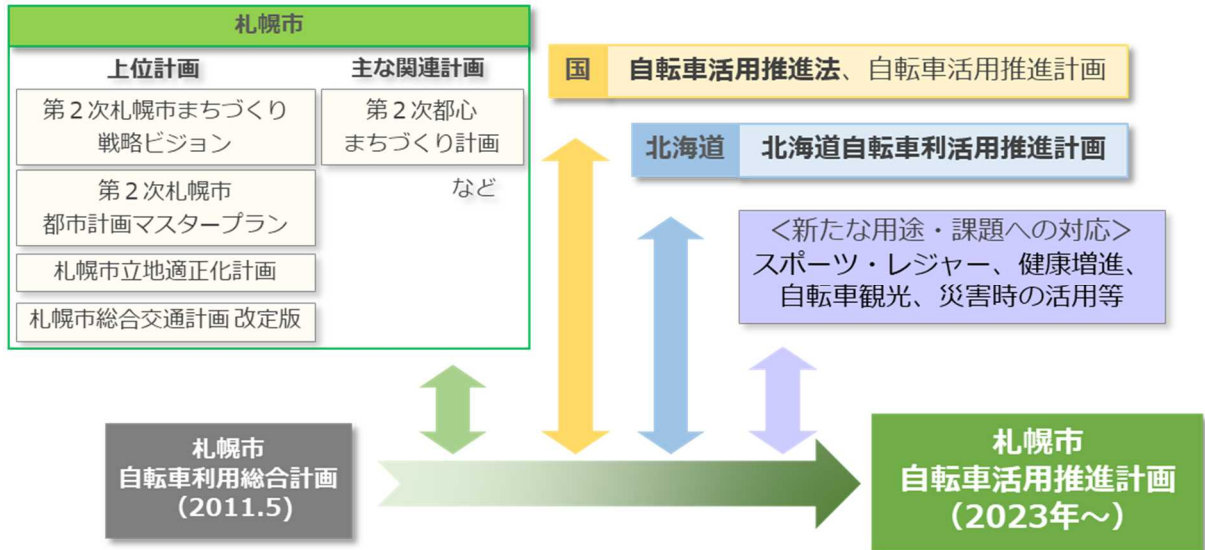


図 1-1 札幌市自転車活用推進計画の位置付け

1-4 札幌市の上位計画

札幌市の最上位計画である第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンや、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での指針となる札幌市総合交通計画などの上位計画では、札幌市のまちづくりや交通施策に関する基本的な考え方がまとめられています。

1-4-1 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン

札幌市まちづくり戦略ビジョンは、市民、企業、行政などの多様な主体が札幌市の目指すべきまちの姿とまちづくりの方向性を共有し、共に取り組んでいくために、まちづくりの基本的な指針として策定するもので、令和4年（2022年）10月に策定したビジョン編では「目指すべき都市像」やこの都市像の実現に向けた「まちづくりの基本目標」を示しています。

計画期間	令和4年度（2022年度）～令和13年度（2031年度）
計画内容	<p>■目指すべき都市像 「ひと」「ゆき」「みどり」の織りなす輝きが、 豊かな暮らしと新たな価値を創る、持続可能な世界都市・さっぽろ</p> <p>■自転車に関連するまちづくりの基本目標・目指す姿</p> <p>＜基本目標9 日常の安全が保たれたまち＞ 目指す姿3：交通ルールや自転車マナーが遵守され、事故の少ない安全な交通環境が実現しています。</p> <p>＜基本目標18 コンパクトで人にやさしい快適なまち＞ 目指す姿4：四季を通じて、誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段が整備されることにより、公共交通を軸とした持続可能でシームレスな交通ネットワークが確立されています。</p>

1-4-2 札幌市総合交通計画

札幌市総合交通計画は、“「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現”を計画の理念として掲げており、本計画の中で、自転車は利便性や経済性に優れ、健康的で環境にもやさしい移動手段として、公共交通機関を相互補完する重要な移動手段の一つに位置付けています。

計画期間	平成 23 年度（2011 年度）～令和 12 年度（2030 年度）
計画内容	<p>■自転車の位置づけ</p> <p>自転車はこれからの札幌市のまちづくりにおいて重要な移動手段であり、公共交通機関を相互補完する移動手段の一つであることから、安全な利用環境を実現していくことが重要</p> <p>■現状・課題</p> <p>自転車利用者のルール・マナーの欠如や自転車の車道通行に対する自動車ドライバーの配慮が十分でないことなどが要因で、安全な歩行環境を阻害していることと、路上放置自転車により、歩行環境や景観の悪化を招いていることを課題としてあげている。</p> <p>札幌市都心部では民間によるシェアサイクル事業が展開されており、市民や観光客の行動範囲拡大や、公共交通機関の補完機能、放置自転車削減などの効果が期待されている。</p> <p>■自転車に関する今後の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心部における自転車通行空間の整備 ● 自転車の利用状況に応じた地下鉄駅や JR 駅周辺の自転車通行空間の明確化の検討や、路線ごとの状況に応じて幅員構成の見直しを検討 ● 自転車の通行ルール遵守、利用マナーの向上に向けた啓発 ● 駐輪場整備や放置禁止区域の拡大、都心部の駐輪場の有料化、駐輪需要に応じた駐輪場附置義務条例の見直し検討などの総合的な駐輪対策を推進 ● 自転車活用推進法に基づく地方版自転車活用推進計画の策定に向けた検討

1-5 国や北海道の動向

1-5-1 自転車活用推進計画

国では、自転車を取り巻く環境の変化を踏まえ、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法を、平成29年（2017年）5月に施行しています。

また、平成30年（2018年）6月には「自転車活用推進計画」を策定し、法の基本理念や自転車を巡る現状の課題等を踏まえながら、自転車の活用推進に取り組むこととしています。

表 1-1 自転車活用推進法の概要

区分	概 要
目 的	基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的である等の特性を有すること • 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと • 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること • 交通の安全の確保が図られること
責 務	<ul style="list-style-type: none"> • 国：基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する • 地方公共団体：基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する • 公共交通事業者：自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 <p>等の施策を重点的に検討・実施</p>
自転車活用推進計画	<ul style="list-style-type: none"> • 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する • 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

表 1-2 第2次自転車活用推進計画（令和3年（2021年）5月）の概要

区分	概要
位置づけ	自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用に関する基本計画
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）
自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	<p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 ② 自転車通行空間の計画的な整備の推進 ③ 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 ④ シェアサイクルの普及促進 ⑤ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 ⑥ 情報通信技術の活用の推進 ⑦ 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
	<p>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑧ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 ⑨ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 ⑩ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ⑪ 自転車通勤等の促進
	<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑫ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑬ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
	<p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑭ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 ⑮ 多様な自転車の開発・普及の促進 ⑯ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ⑰ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ⑱ 学校等における交通安全教室の開催等の推進 ⑲ 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲） ⑳ 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲） ㉑ 災害時における自転車の活用の推進 ㉒ 損害賠償責任保険等への加入促進

1-5-2 北海道自転車利活用推進計画

北海道では、平成30年（2018年）に北海道自転車条例を施行し、自転車の活用及び安全な利用の推進に関する施策の総合的な推進を図っています。同条例が掲げる理念の実現に向け、平成31年（2019年）3月には北海道自転車利活用推進計画を策定し、令和3年（2021年）3月には更なるステップアップを目指し、第2期北海道自転車利活用推進計画を策定しました。

これらの条例・計画に基づく取組として、自転車が有する様々な可能性を生かした利用促進が図られるよう、条例の普及啓発や交通安全教室の実施をはじめ、海外からのサイクリスト誘客に向けたプロモーション、自転車の利用促進のためのイベント、自転車と自動車がお互いを思いやる道路環境づくりに向けたキャンペーンなどを実施しています。

表 1-3 北海道自転車条例（平成30年（2018年）4月）の概要

区分	概 要	
目的・基本理念	自転車の活用及び安全な利用の推進に関する施策を総合的に推進 ①環境への負荷の低減 ②災害時の交通機能の維持 ③道民の健康の増進 ④自転車利用者及び歩行者の安全確保 ⑤サイクルツーリズムの振興	
基本的施策	①体制の整備 ②自転車交通安全教育の推進 ③普及啓発等 ④自転車専用道路等の整備 ⑤サイクルツーリズムの推進 ⑥財政上の措置	
責務・役割等	北海道	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な施策の策定・実施・市町村への助言等 国、市町村、関係機関・団体との緊密な連携
	自転車利用者	<ul style="list-style-type: none"> 関係法令の遵守、歩行者・自動車等に十分配慮した利用、必要な点検整備 乗車用ヘルメットの着用、夜間の自転車側面への反射器材の装着 自転車損害賠償保険等への加入
	自動車等運転者	<ul style="list-style-type: none"> 自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行できるよう配慮 自転車の側方通過時の安全な間隔の確保又は徐行
	道民	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の活用等の推進に関する理解 関係法令の遵守、自転車の利用に関する知識・技能の習得、環境への負荷の低減に資する利用、家庭・地域等における交通安全教育・啓発 国、道、市町村の施策への協力
	事業者	<ul style="list-style-type: none"> 事業活動における自転車の活用等の推進 事業活動において従業員等に自転車を利用させる場合には、関係法令の遵守、乗車用ヘルメットの着用を推奨 国、道、市町村の施策への協力
	自転車関係団体	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の活用等に関する機運醸成のための活動 国、道、市町村の施策への協力
保険等の加入促進	<ul style="list-style-type: none"> 自転車小売業者：自転車損害賠償保険等に関する啓発等 自転車貸付業者その他事業者：事業活動に係る自転車損害賠償保険等への加入 	

表 1-4 第2期北海道自転車利活用推進計画の概要

区分	概要		
計画期間	策定時（令和3年3月）から令和7年度（2025年度）まで		
北海道のめざす姿	誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる 『環境に◎観光に◎健康に◎もっと、自転車北海道。』		
3つの視点と展開方向	視点	展開方向	施策
	もっと、自転車を知る・使う	Ⅰ. 自転車の魅力を生かした多様なサイクルスタイルの実現	① 自転車利用促進に関する普及啓発・活用の推進
			② 自転車利用環境の整備の推進
	もっと、自転車を安全・安心に	Ⅱ. 自転車を安全で安心に利用することができる環境の構築	① 交通安全教育の更なる推進
			② 自転車損害賠償保険等への加入促進の強化
			③ 災害時における自転車の活用
	もっと、自転車を楽しく・快適に	Ⅲ. 北海道の特性を生かしたサイクルツーリズムの推進	④ 自転車利用環境の整備の推進（再掲）
① 国内外のサイクリストの誘客			
		② 北海道の特性を活かしたサイクリング環境の創出	
		③ 自転車利用環境の整備の推進（再掲）	

1-5-3 持続可能な開発目標（SDGs）の推進

人間活動に起こる諸問題を喫緊の課題として認識し、国際社会が協働して解決に取り組んでいくため、2015年9月の国連サミットにおいて採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中に「持続可能な開発目標（SDGs）」として、17のゴールと169のターゲットが設定されています。また、札幌市は、2018年に内閣府から「SDGs未来都市」として選定されており、本計画では、17のゴールのうち「3-すべての人に健康と福祉を」「7-エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「11-住み続けられるまちづくりを」「13-気候変動に具体的な対策を」「17 パートナリシップで目標を達成しよう」が特に重要な視点となります。



図 1-2 持続可能な開発目標（SDGs）

出典：国際連合広報センター

第2章 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
 - 2-1-2 自転車の余暇活動の実施状況
 - 2-1-3 市民の運動習慣
 - 2-1-4 シェアサイクルの普及
 - 2-1-5 自転車施策に関する市民ニーズ
 - 2-1-6 自転車保険の加入状況等
 - 2-1-7 業務による自転車活用
- 2-2 これまでの自転車施策による効果と課題
 - 2-2-1 自転車走行空間の明確化
 - 2-2-2 総合的な駐輪対策の推進
 - 2-2-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発
 - 2-2-4 自転車利用の多様化への対応
- 2-3 課題の整理

第2章 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) 通勤・通学時の自転車利用割合

■ 通勤・通学で自転車を利用する割合は、平成22年（2010年）と令和2年（2020年）のどちらの調査でも約12%となっています。

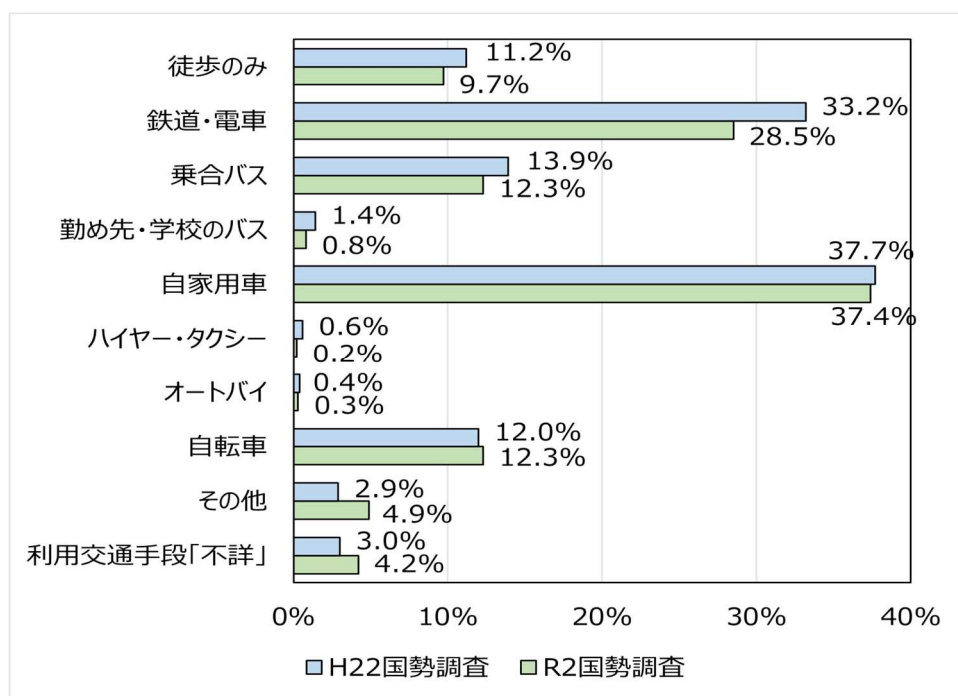


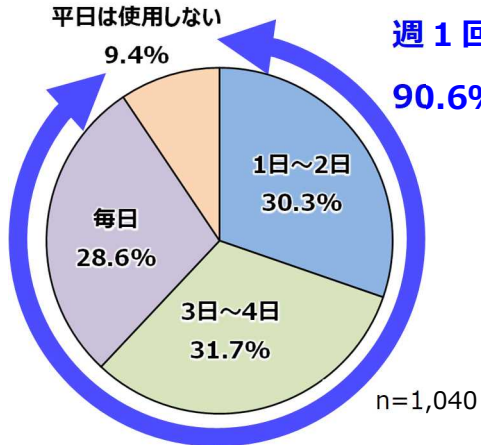
図 2-1 札幌市における通勤・通学時の利用交通手段別割合

資料：国勢調査(H22、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】

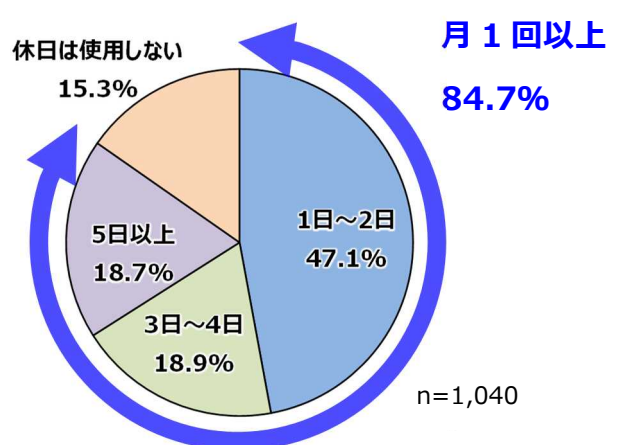


図 2-2 平日・休日における自転車利用頻度

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。

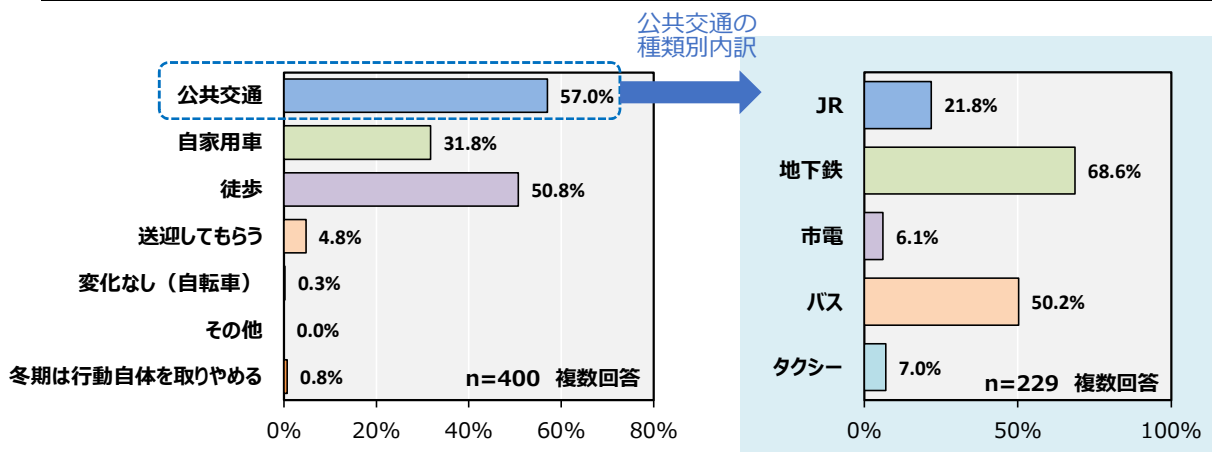


図 2-3 夏期の自転車利用者が冬期に利用する交通手段

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。

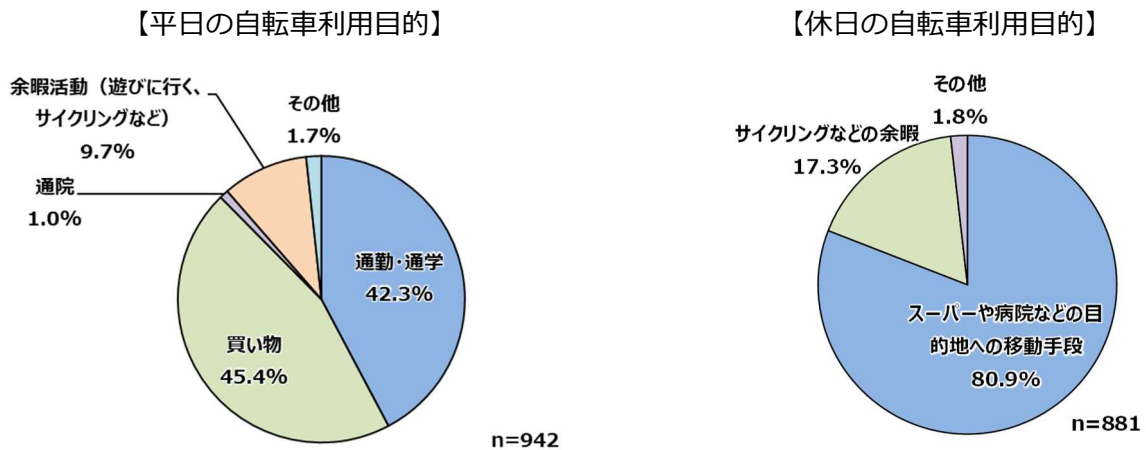


図 2-4 平日・休日における自転車利用目的

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。

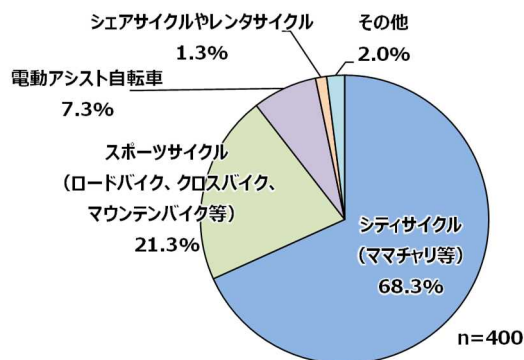


図 2-5 普段、利用する自転車

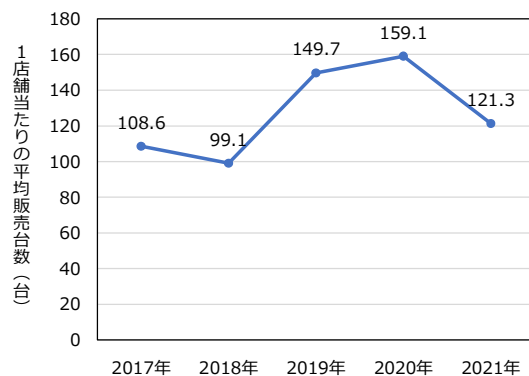


図 2-6 スポーツサイクルの1店舗平均当たり新車販売台数（北海道・東北ブロック）

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感染拡大による行動変容の把握等を目的に、日常的に自転車を利用する方を対象に令和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。

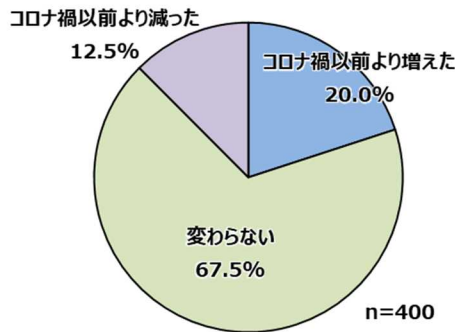


図 2-7 新型コロナウイルス拡大後の自転車利用の変化

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】

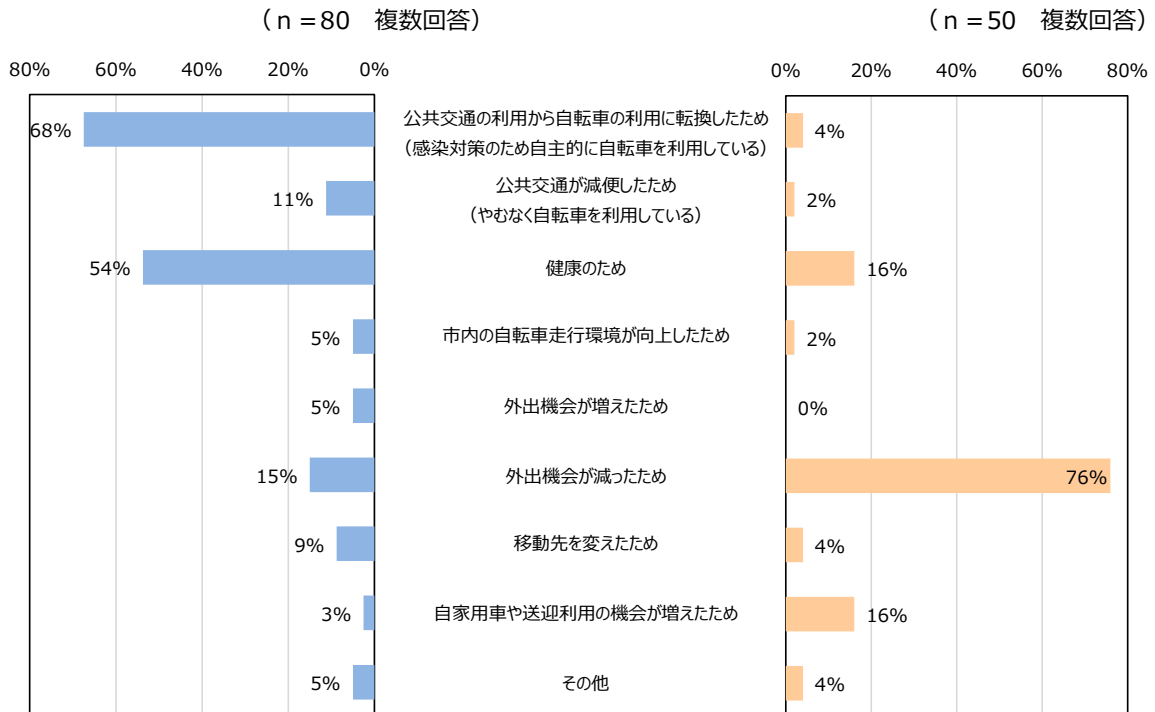


図 2-8 自転車利用機会変化の状況

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】

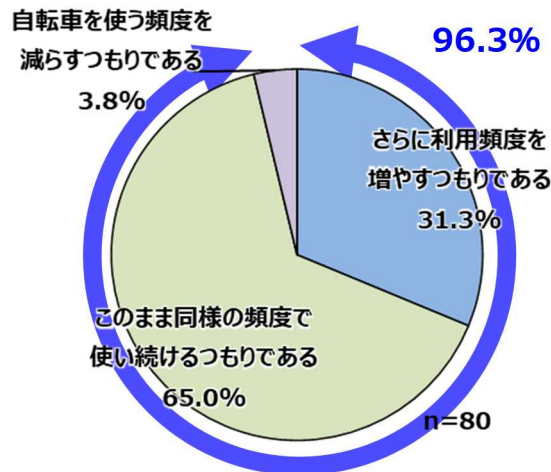


図 2-9 新型コロナウイルス収束後の自転車利用意向

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

- 日常的に自転車を利用する方のうち、余暇活動（サイクリング）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。

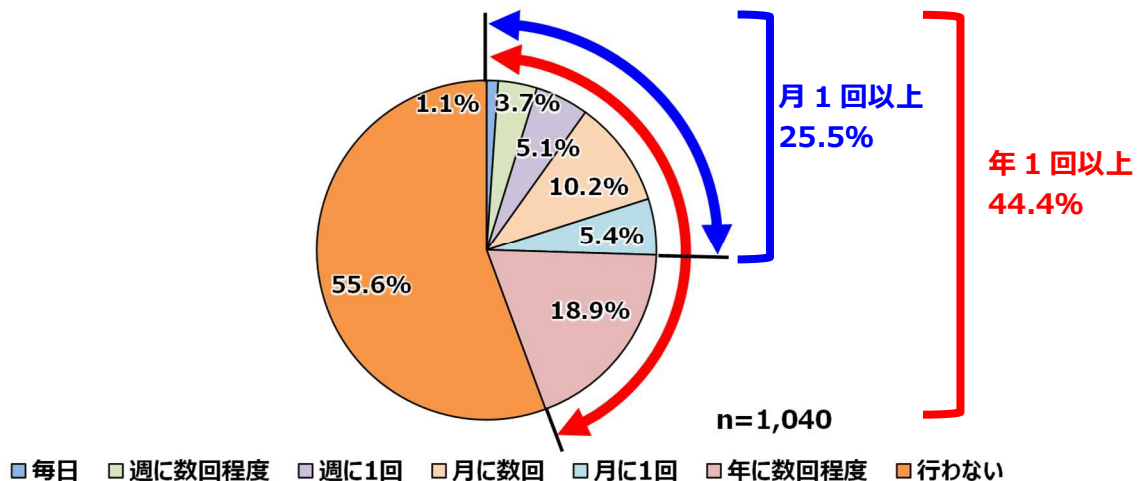


図 2-10 余暇活動（サイクリング）で札幌市郊外部へ行く頻度

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。

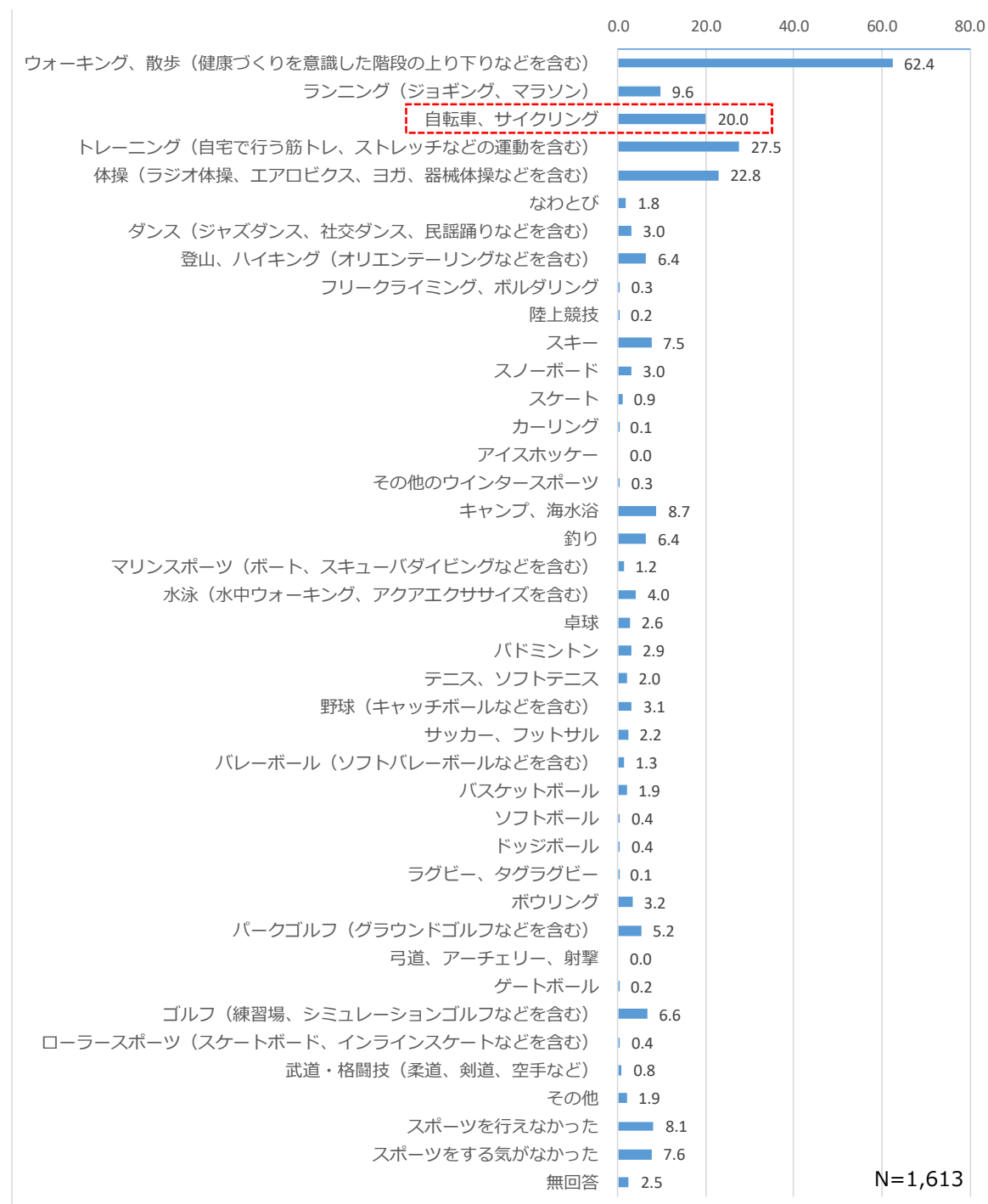


図 2-11 直近1年間に行ったスポーツ（運動）

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

シェアサイクルの導入は近年全国に拡大しており、全国 269 都市（2021 年度末）で導入されています。市民や観光客など不特定多数の利用者の移動手段としての特性を有していることから、様々な社会的課題に対応するための公共性を有する交通手段といえます。

札幌市内では、平成 23 年（2011 年）から、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、ポートが都心部に分散配置されているため、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ており、近年利用が拡大しています。令和 4 年度（2022 年度）営業終了時点では市内 53 箇所にポートが設置され、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。

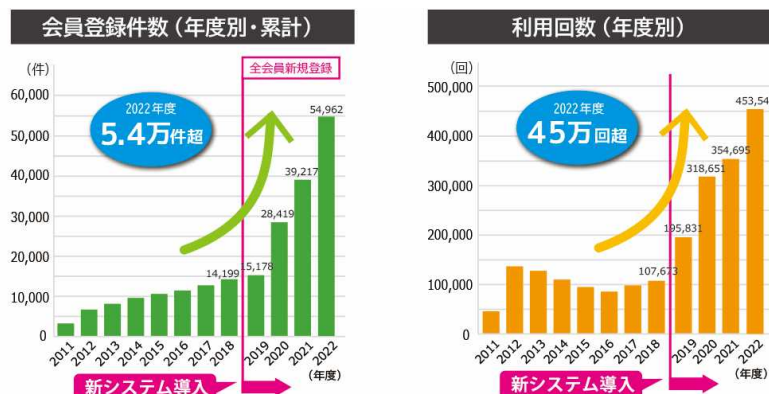


図 2-12 ポロクルの会員登録件数と利用回数 出典：ポロクル資料

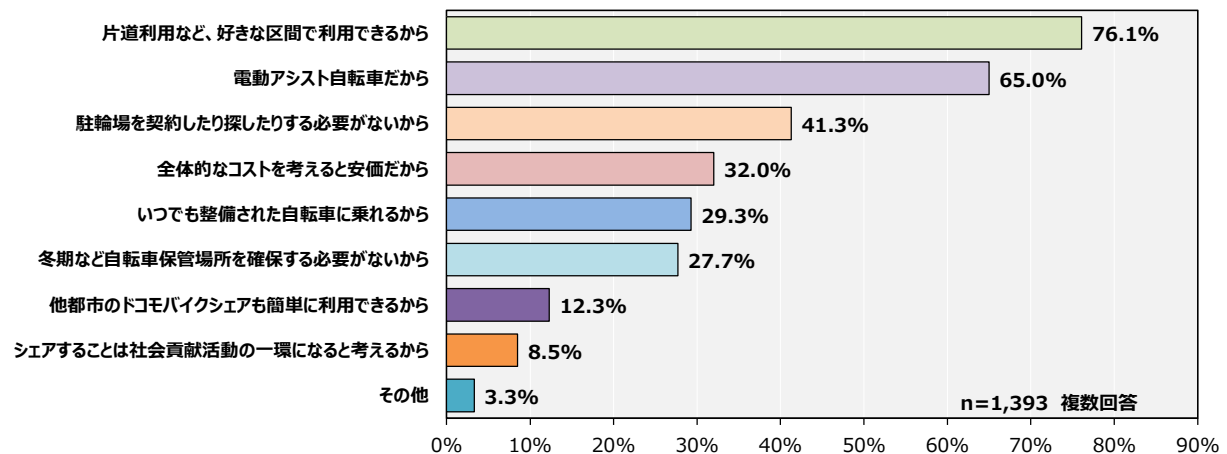


図 2-13 自分の自転車を所有して使うよりシェアサイクルが良いと思う理由 出典：R4 年度ポロクルアンケート資料

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の結果、自転車保険に加入している人の割合は自転車利用者の4割未満でした。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、万が一事故を起こしてしまったときのために保険に加入することが重要です。

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人の割合は、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。

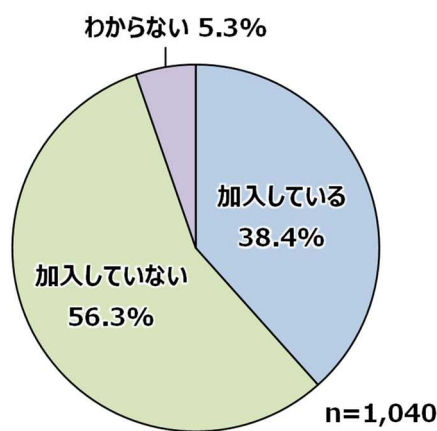


図 2-16 自転車保険の加入状況
資料：アンケート調査結果(R1)

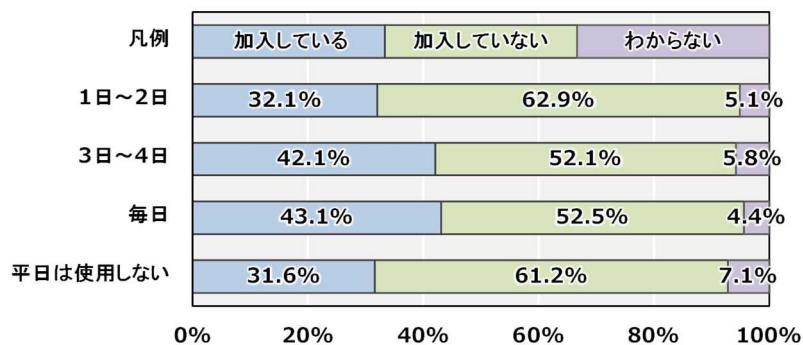


図 2-17 平日の利用頻度別の自転車保険加入状況（1週間あたり）
資料：アンケート調査結果(R1)

※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。

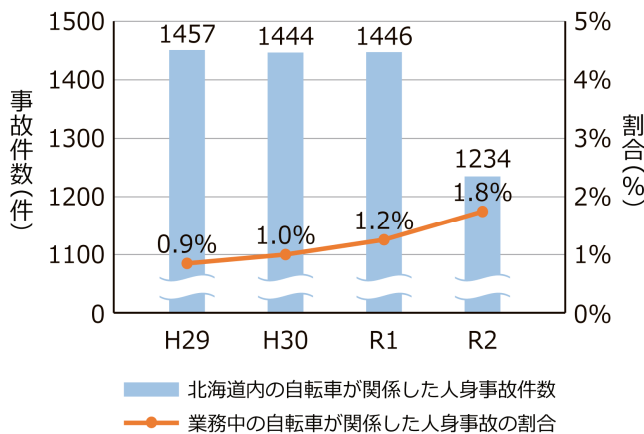


図 2-18 北海道内の自転車が関係した人身事故件数と業務中の自転車が関係した人身事故の割合
資料：北海道警察



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)

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。

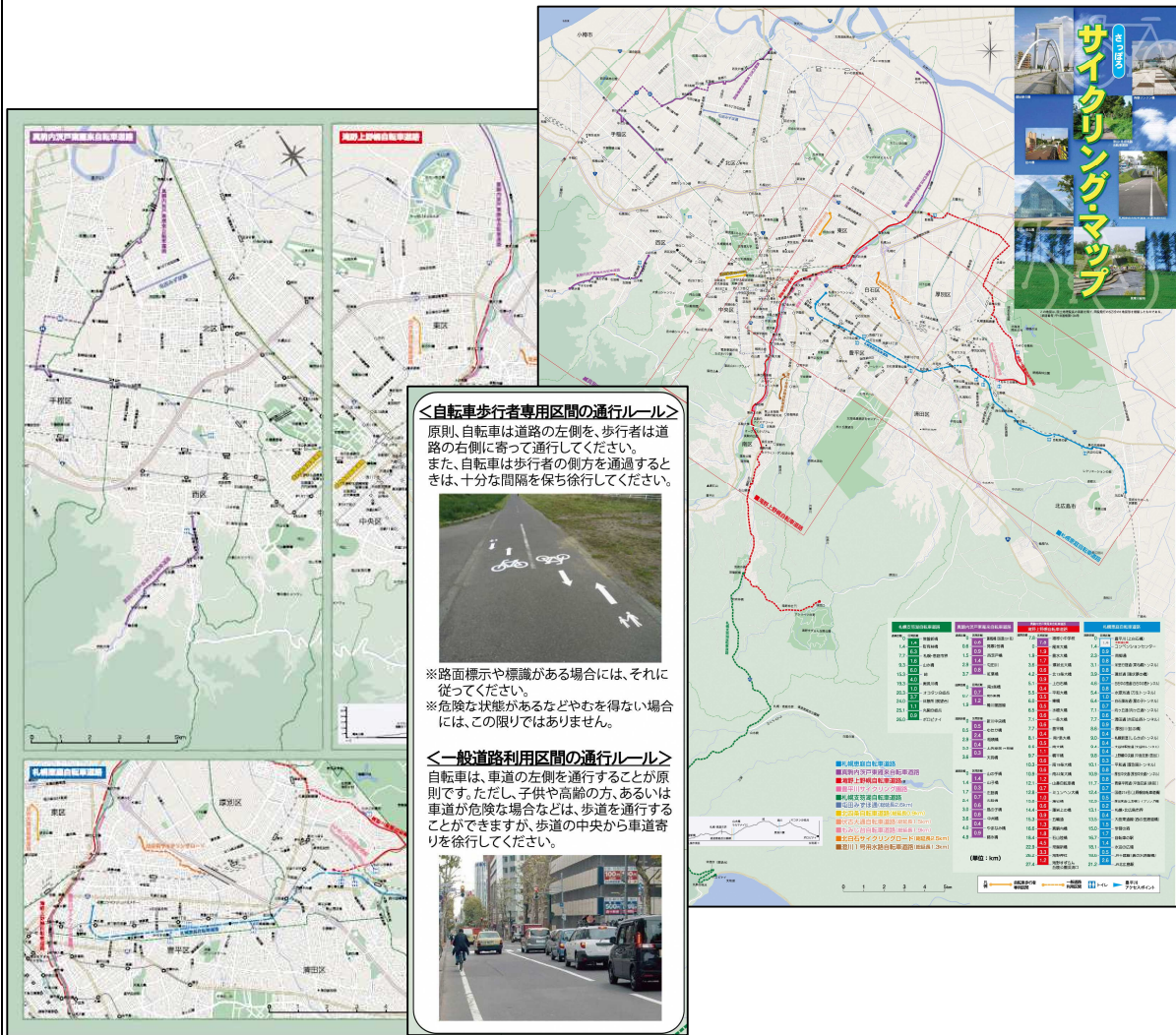
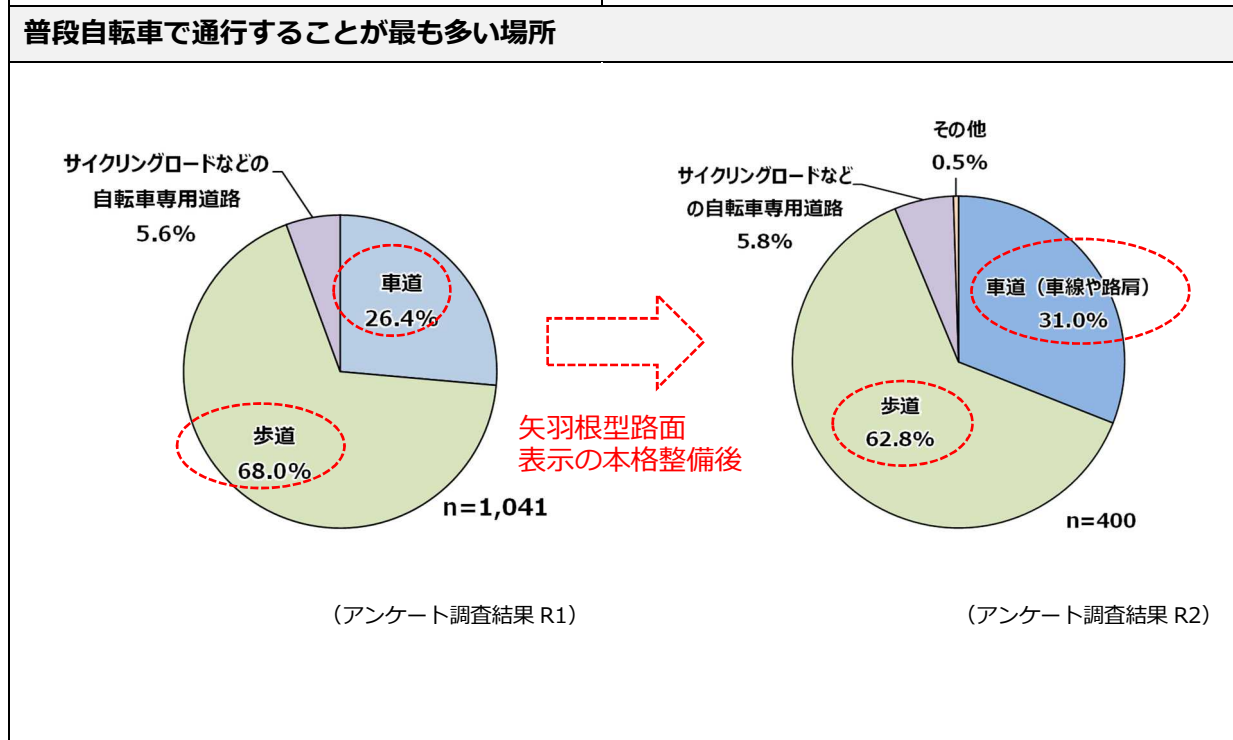
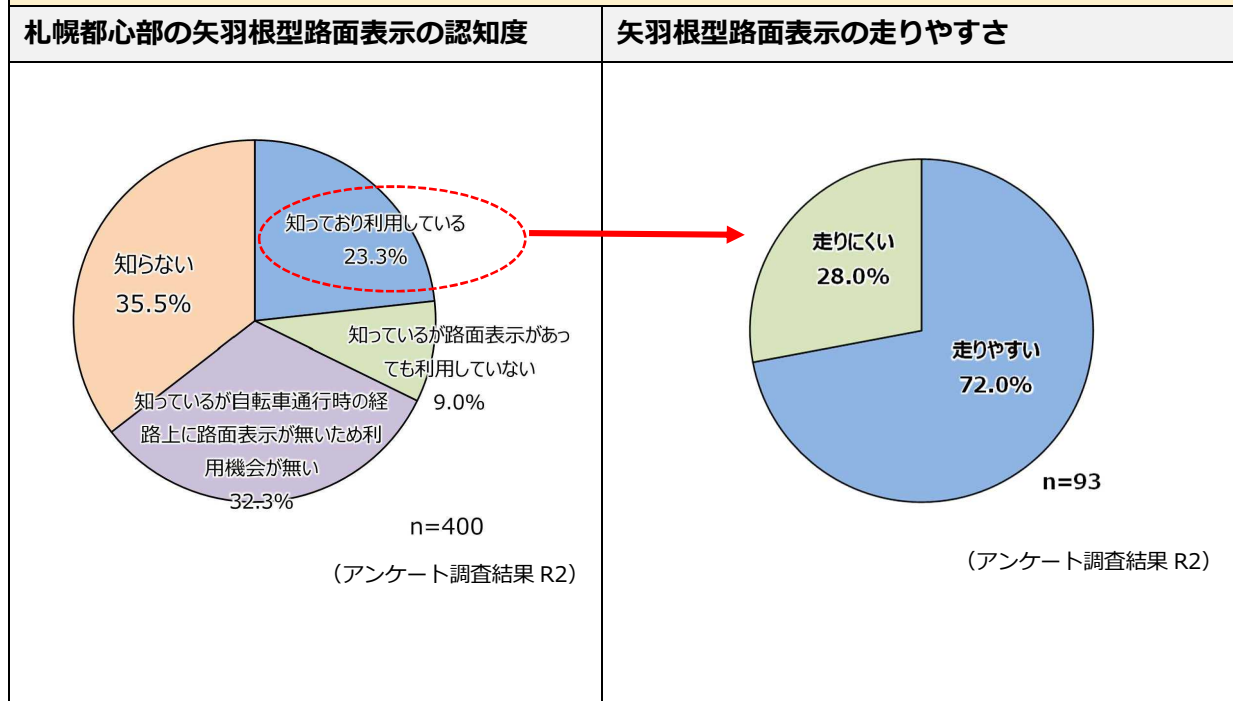


図 2-22 さっぽろサイクリング・マップ

(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分かりました。
- 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。



- 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

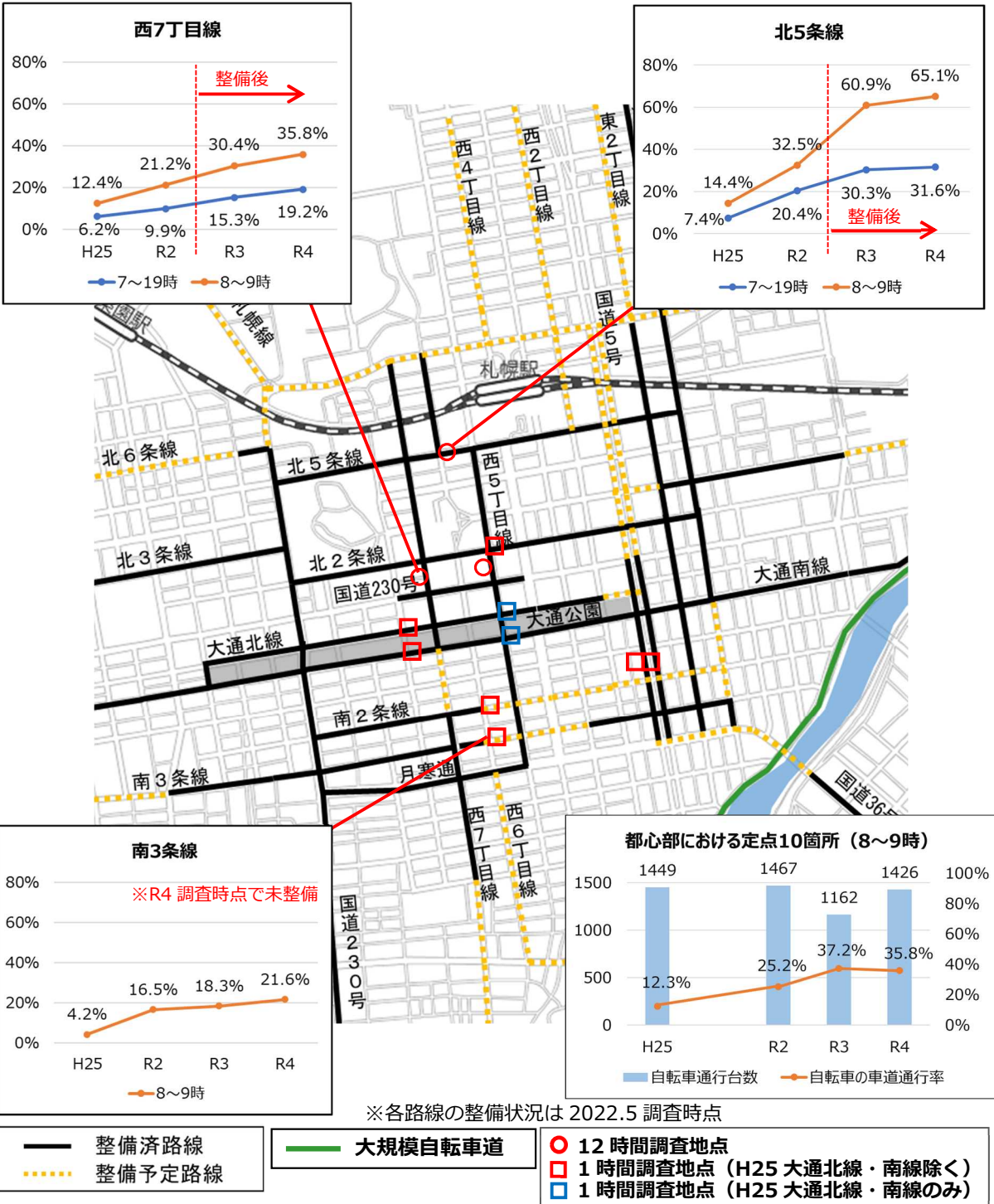


図 2-23 都心部の自転車の車道通行率の変化

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分かりました。

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。

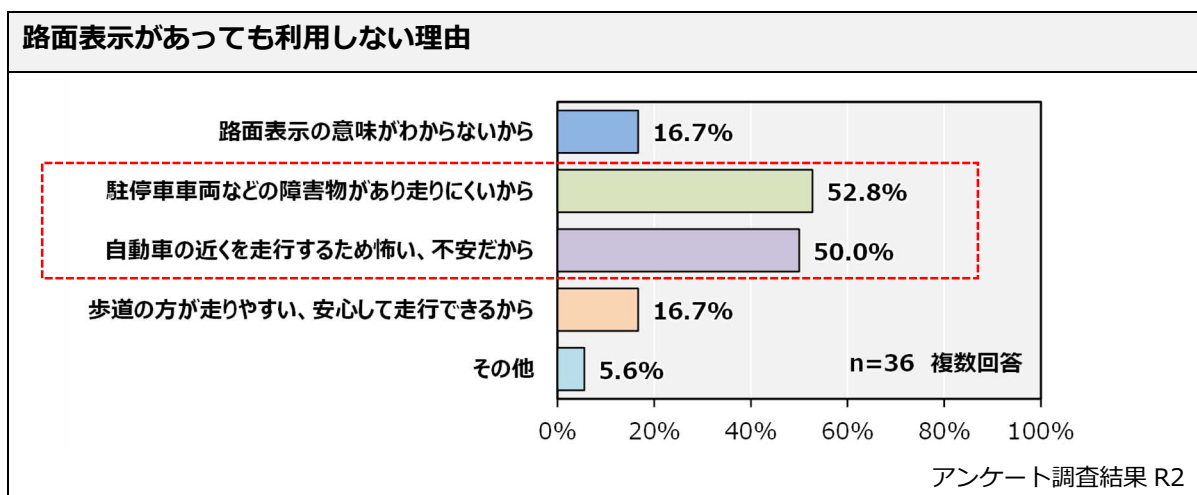
また、アンケート調査では、新型コロナウイルスの影響で自転車利用が増えた人の9割以上が、収束後も従来よりも自転車を利用すると回答しているほか、市民が実施しているスポーツのうち1人でも始めることのできるサイクリングの実施率が上位に位置していることを踏まえ、安全・安心な自転車利用環境の確保に向けて、既存の自転車ネットワークをより有効活用するなど、自転車利用環境の向上に努めることが重要です。

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います。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であるとともに、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーにも自転車通行のルールの周知を図ることが重要です。

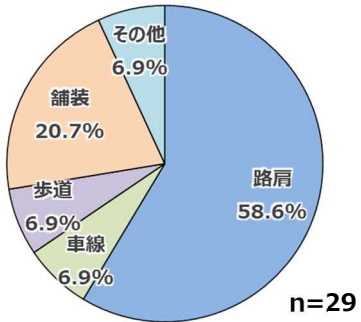
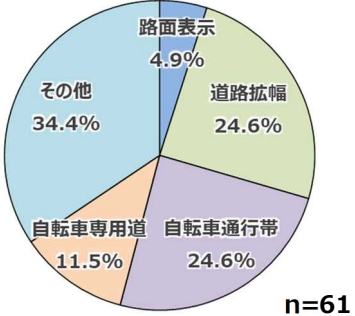


③ 幅員構成の見直しによる通行空間の確保

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	
課題のある道路の部分	主な意見
 <p>課題のある道路の部分 (n=29)</p> <ul style="list-style-type: none"> 路肩: 58.6% 舗装: 20.7% 歩道: 6.9% 車線: 6.9% その他: 6.9% 	<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
対策して欲しいこと	主な意見
 <p>対策して欲しいこと (n=61)</p> <ul style="list-style-type: none"> その他: 34.4% 道路拡幅: 24.6% 自転車専用道: 11.5% 自転車通行帯: 24.6% 路面表示: 4.9% 	<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、需要に応じて公共駐輪場を整備するとともに、放置禁止区域の拡大を行うなどにより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駅等周辺に整備する公共駐輪場と、都心部を目的地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・買い物へ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）

地域交流拠点：主要な地下鉄・JR駅の周辺で地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域。

(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「札幌市自転車等駐車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

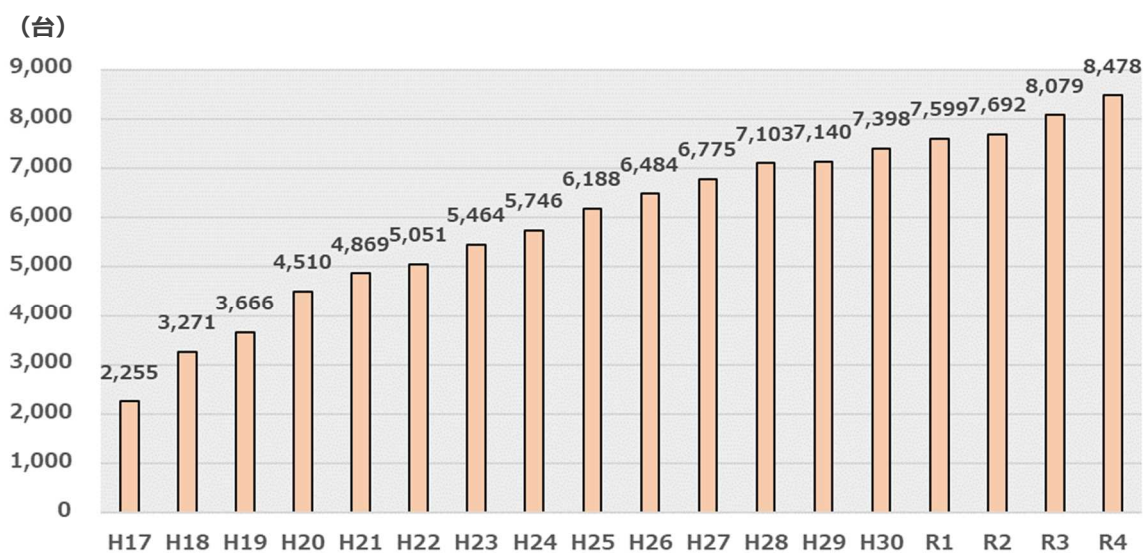


図 2-31 附置義務駐輪場の整備状況

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、車いす利用者や歩行者等の通行を阻害し、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）	—

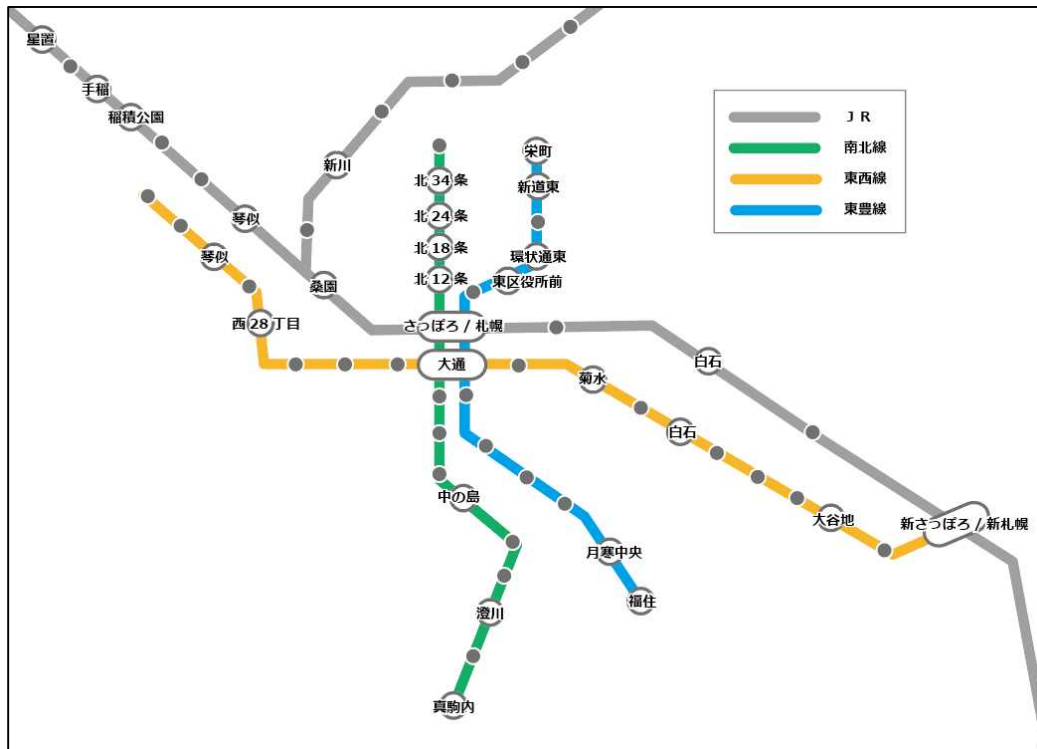


図 2-32 自転車等放置禁止区域

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。

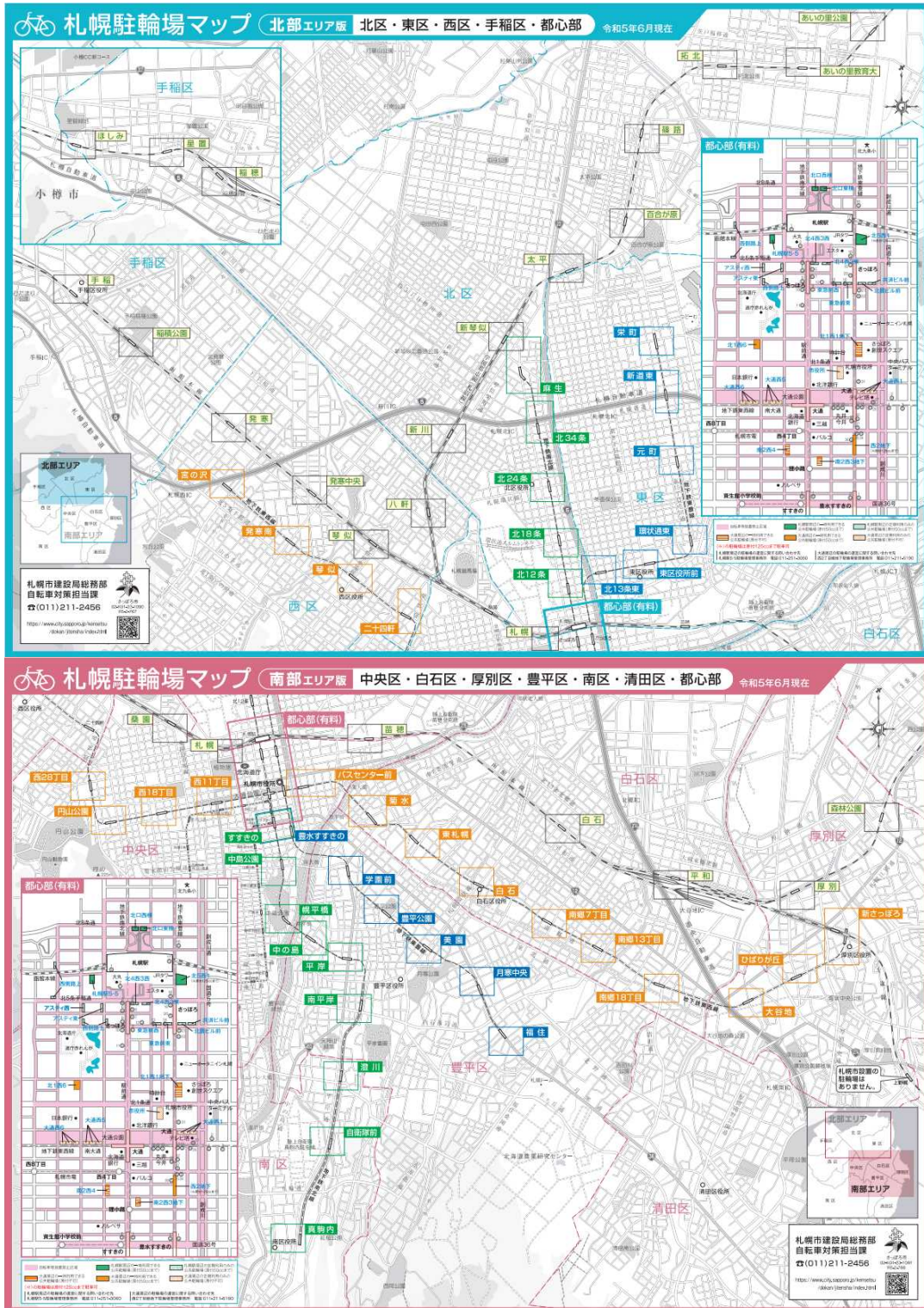


図 2-33 札幌市駐輪場マップ

(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

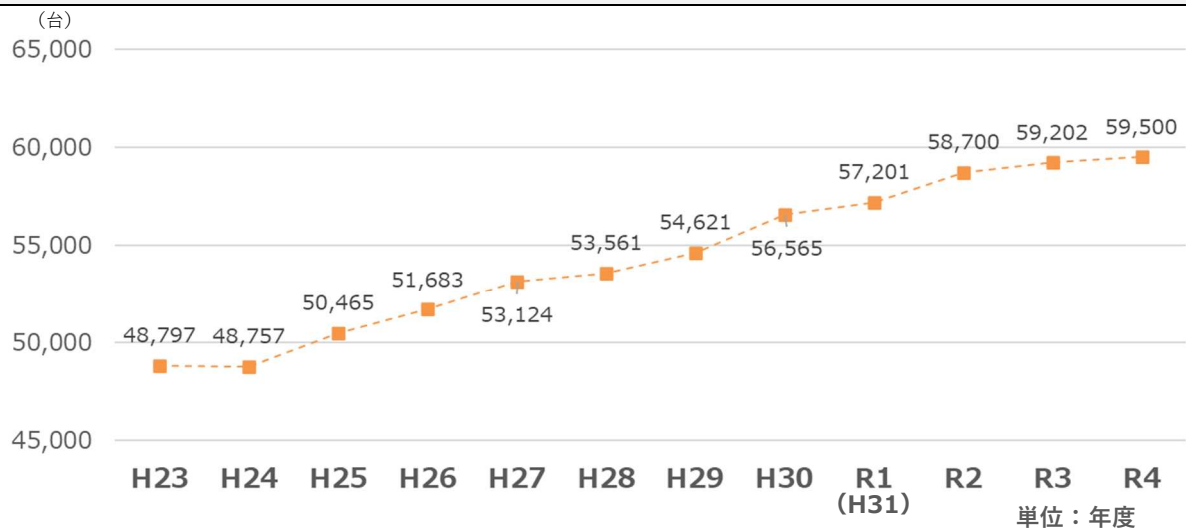


図 2-34 地下鉄・JR 駅周辺の自転車駐輪施設容量の推移

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

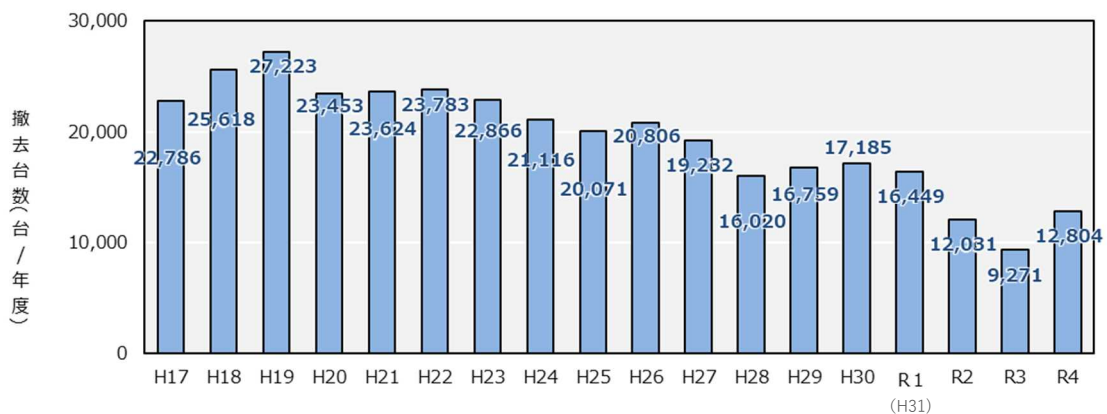


図 2-35 札幌市における路上の放置自転車の撤去状況

資料：札幌市資料

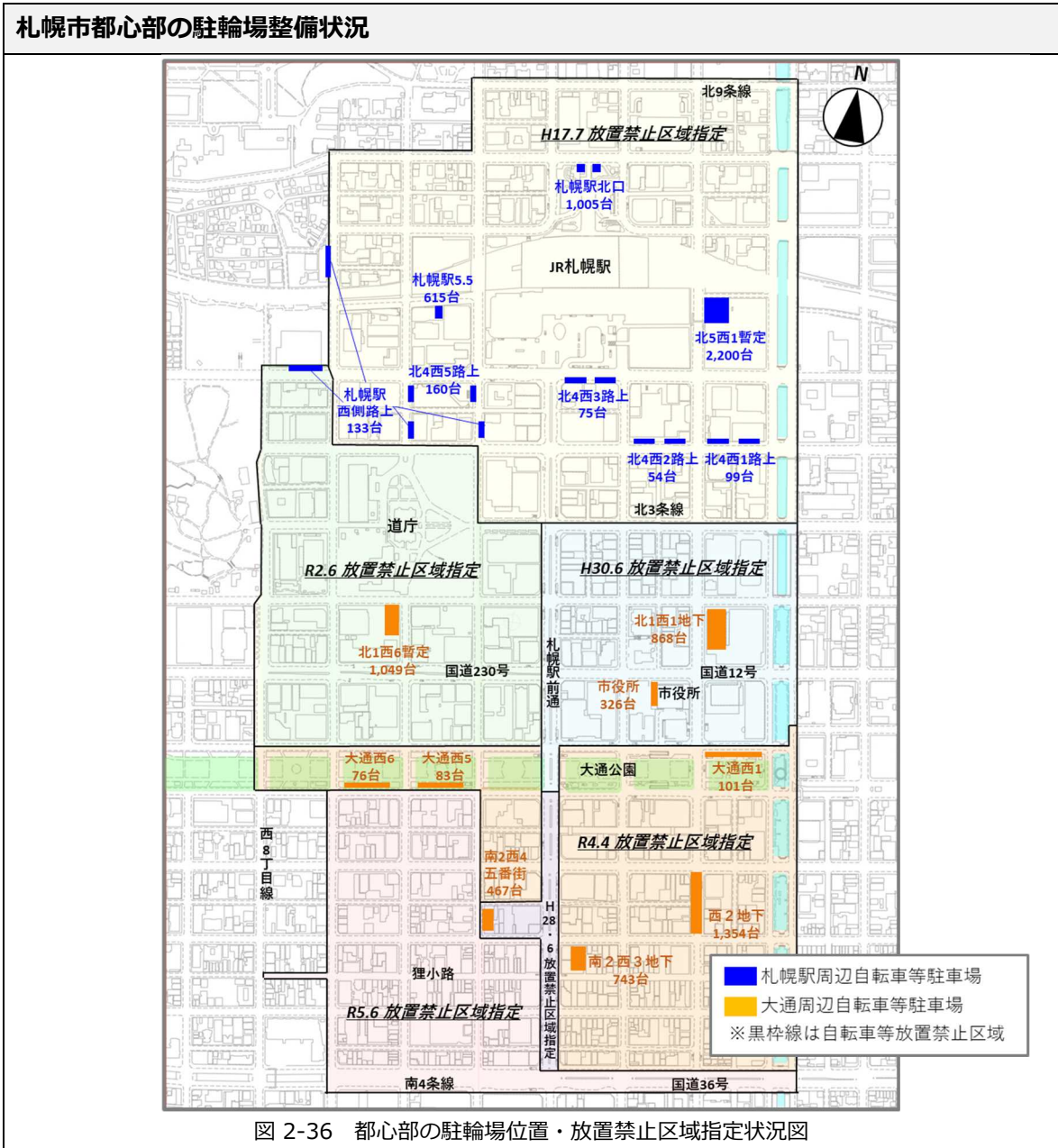
(5) 課題

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。

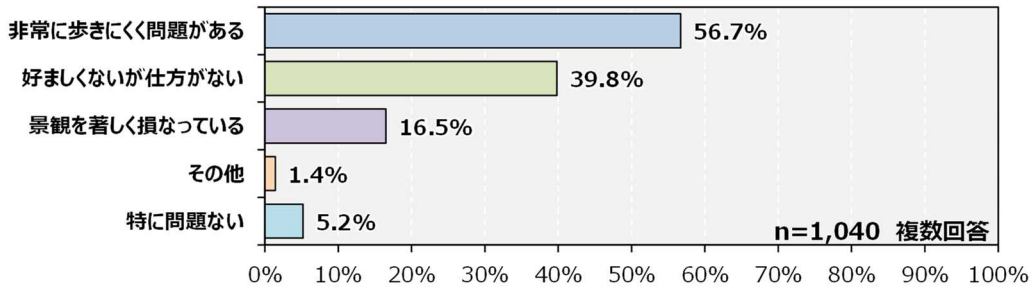
その一方で、都心部の一部の地区や、一部の地下鉄駅周辺等では、駐輪需要に対応した駐輪容量が確保されておらず、歩道への路上放置自転車により歩行者の通行に支障があるなどの課題のある地区もあります。

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。



歩道上の迷惑駐輪についての意見



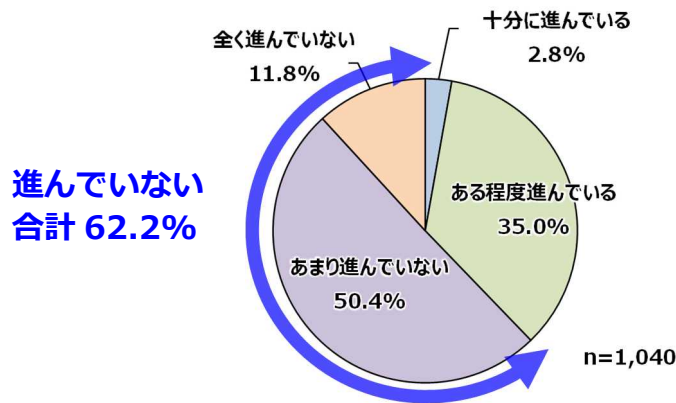
■主な意見

- ・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

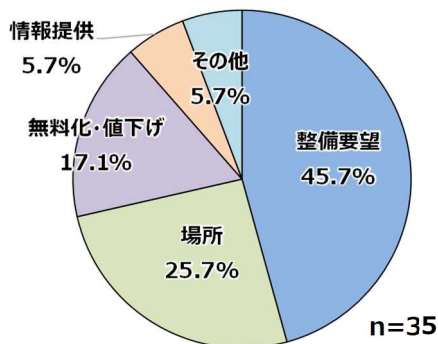
札幌市の自転車駐輪場の整備状況についての意見



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 自転車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。

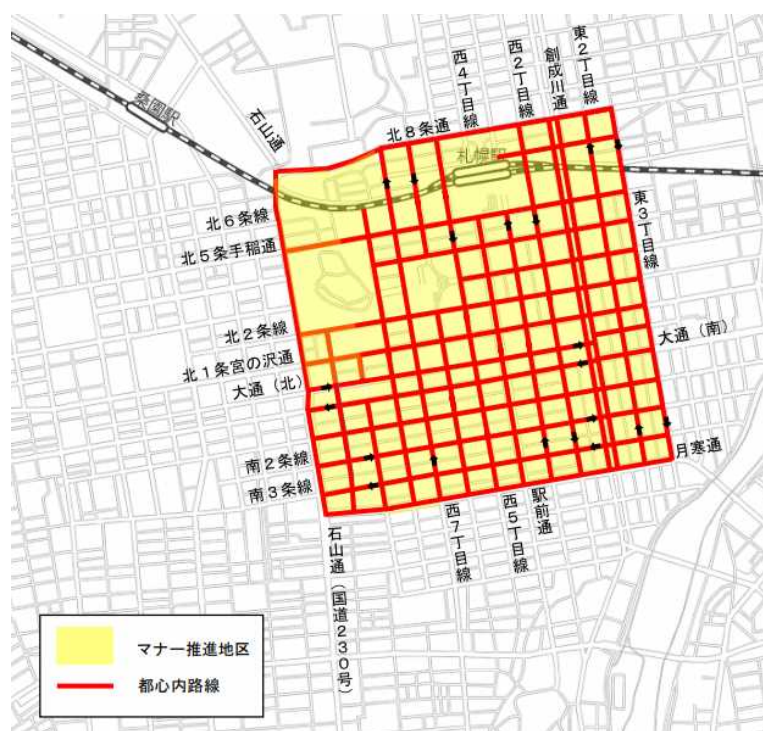


図 2-40 自転車マナー推進地区区域図

② 歩行者が多い地区での押し歩きの推進

- 歩行者交通量が多く、市内全域から人が集まる札幌駅前通の大通から南4条までの両側歩道上を「自転車押し歩き地区」と位置付け、自転車利用シーズンに歩道での押し歩きを呼びかける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

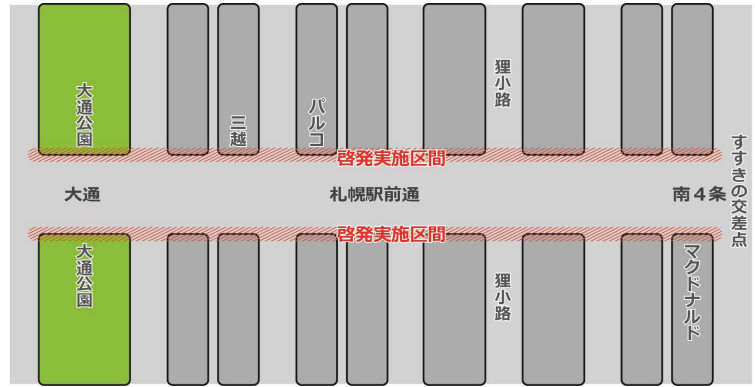


図 2-42 自転車押し歩き地区（札幌駅前通の大通～南4条間）

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

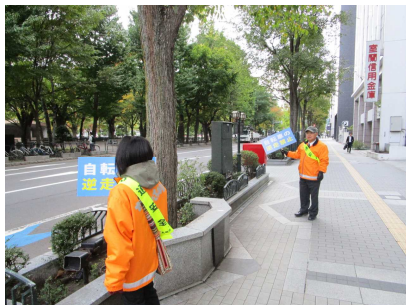


図 2-43 街頭啓発の様子

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。



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

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。

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。



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、8割を超えています。

自転車関連事故件数

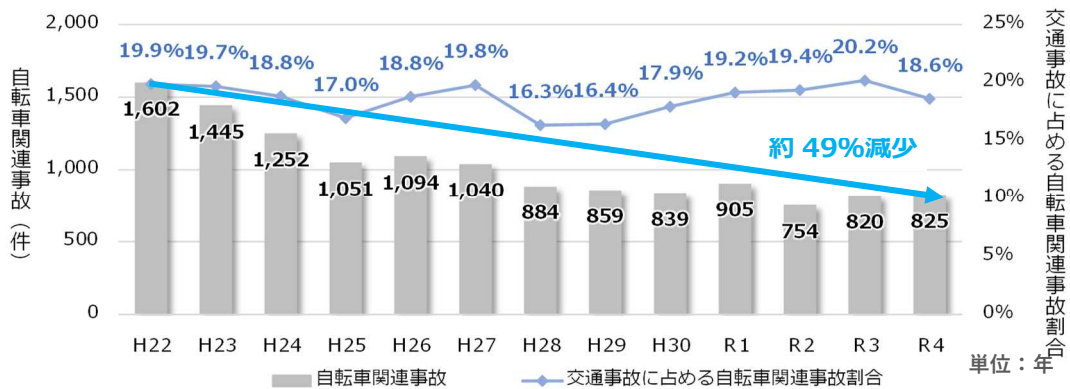


図 2-48 自転車関連の人身事故発生件数と交通事故に占める割合 資料：札幌市資料

札幌市の自転車のルール・マナー

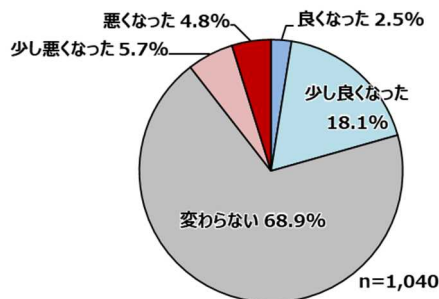


図 2-49 自転車のルール・マナー

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

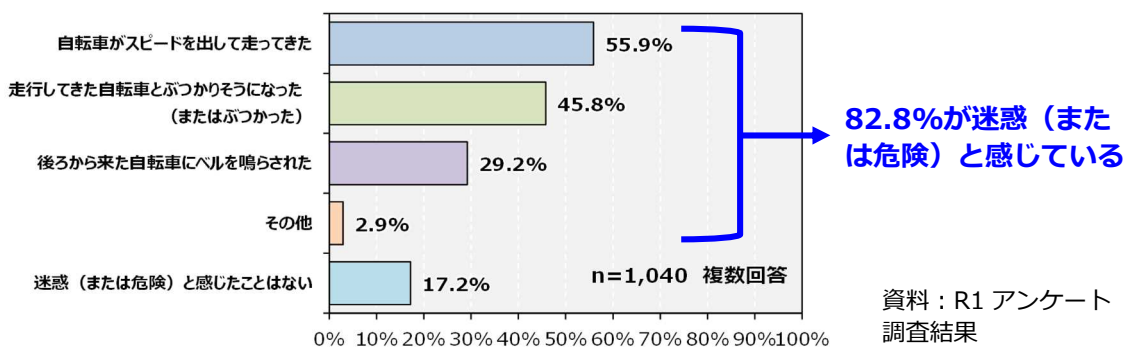


図 2-50 歩道歩行中に自転車を迷惑 (又は危険) と感じた経験

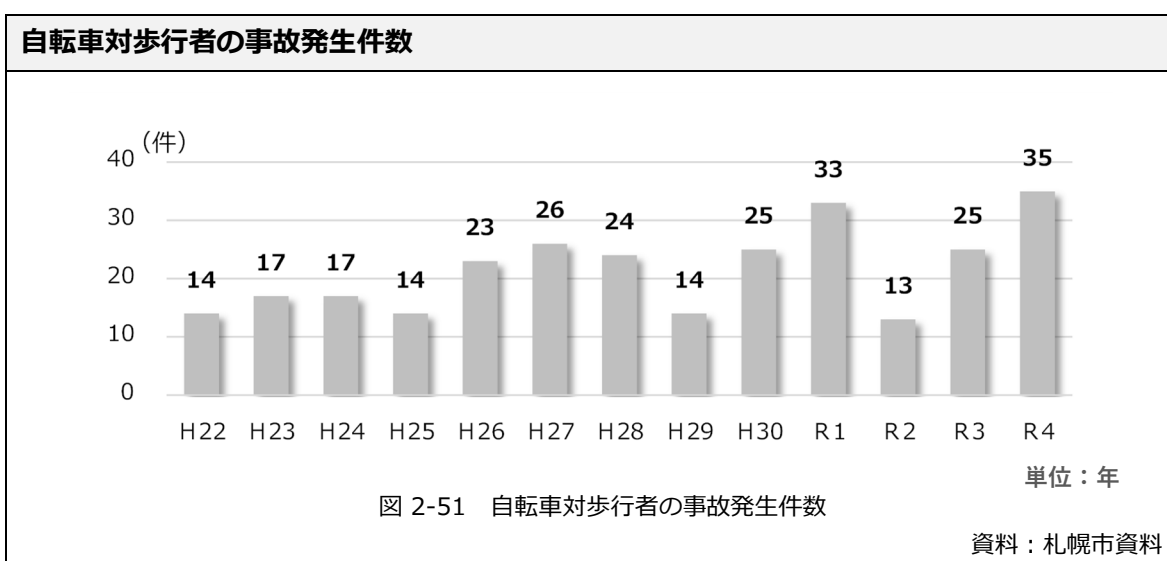
資料：R1 アンケート調査結果

(3) 課題

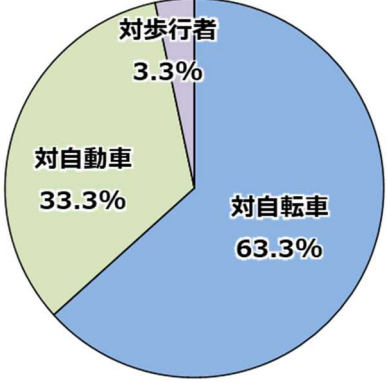
自転車関連の事故が減少傾向にあるなか、自転車対歩行者の事故は近年減少が見られず、これを減らすためには、自転車利用者を対象としたルール・マナーの啓発が特に重要です。

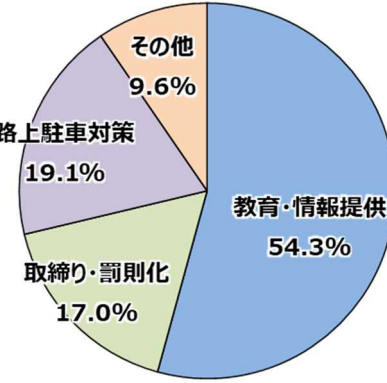
また、札幌市交通安全運動推進方針では、「高齢者の交通事故防止」「自転車の安全利用の推進」の2つを特別重点項目として定めており、これらに対応した自転車利用の安全対策を行うことが重要です。

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約6割、自動車ドライバーという意見が約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。



自転車利用者の意見

ルール・マナー啓発が必要な対象者	主な意見
 <p>A pie chart showing the distribution of responses for rule and etiquette education targets. The largest slice is '対自転車' (63.3%), followed by '対自動車' (33.3%) and '対歩行者' (3.3%). The total sample size is n=90.</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 ・自動車ドライバーが自転車ルールを理解していない

ルール・マナーの啓発策	主な意見
 <p>A pie chart showing the distribution of responses for rule and etiquette education strategies. The largest slice is '教育・情報提供' (54.3%), followed by '路上駐車対策' (19.1%), '取締り・罰則化' (17.0%), and 'その他' (9.6%). The total sample size is n=94.</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・マナーの啓発活動 ・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

資料：アンケート調査結果 R2

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よく使われていることが分かります。

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利用者等に対する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、自転車活用の推進を一層図ることとしています。

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)

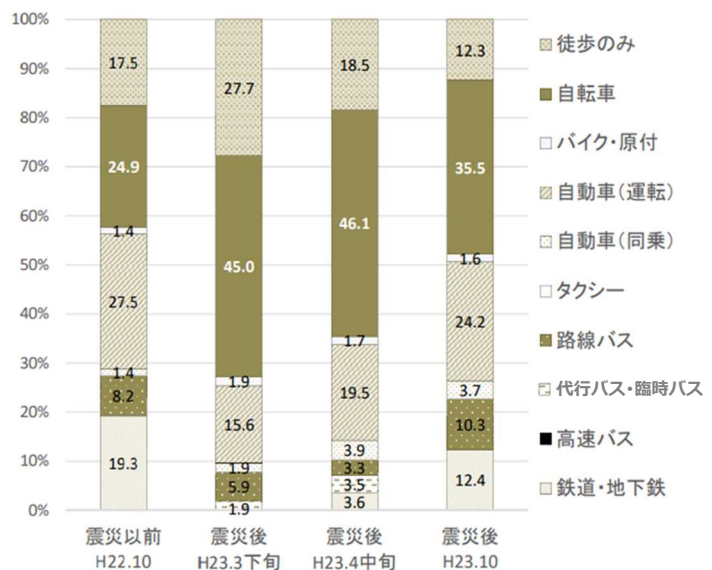


図 2-53 東日本大震災前後の利用交通手段の変化
仙台駅周辺（都心を除く 3km 圏内）
出典：国土交通省「令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料」、国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策調査報告書（平成24年3月）」

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。

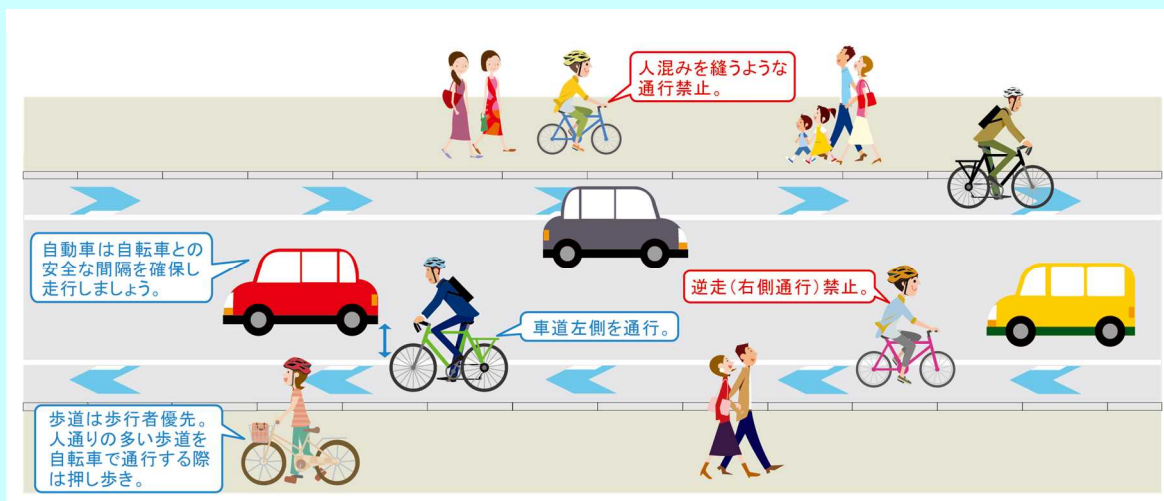
また、以下のように、自転車が歩道を走ることができる例外がありますが、この場合にも歩行者が優先であることを忘れてはいけません。歩道の車道側を徐行して通行し、歩行者で混み合っている時には、自転車を押して歩きましょう。

- ・「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に配慮した運転を心がけましょう。



図の出典：北海道開発局札幌開発建設部 HP「自転車のルール・マナー順守にご協力ください」

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現れてきており、今後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

第3章 目標と基本方針

3-1 計画目標の考え方

3-2 基本方針の考え方

第3章 目標と基本方針

自転車利用等に係る現状・課題、札幌市の上位計画・関連計画を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けた計画の目標並びに目標の実現に向けた計画の基本方針を下記のとおり設定します。

<計画の目標>

『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』

3-1 計画目標の考え方

(1) 自転車の交通手段としての位置づけ

自転車は利便性や経済性に優れ、健康的で環境にやさしいといったメリットがある一方、不適切な利用によっては、歩行環境の悪化、景観の悪化、事故の増加をもたらす懸念があります。

そのため、適切な利用を促すための利用環境の整備や通行ルール遵守、利用マナーの向上に向けた啓発などが重要です。

また、札幌市では、自転車利用者の9割以上は冬期に他の移動手段を利用している状況にあることを踏まえると、四季を通じて誰もが快適に移動できる交通体系を維持していくことが求められます。

そのため、都市の交通体系の骨格は公共交通機関が担い、これからの札幌市のまちづくりにおいて重要な移動手段である自転車を“公共交通機関を相互補完する移動手段の一つ”として位置付けた上で、公共交通・自転車・自動車など各移動手段の役割を踏まえた上でバランスを保ちながら交通体系を構築していくとともに、安全で快適な自転車利用環境を提供することにより、誰にとっても魅力的なまちの実現を目指すことが重要です。

(2) 計画目標の考え方

札幌市では、平成23年（2011年）に自転車利用総合計画を策定し、自転車の総合的な利用環境の整備を着実に推進してきました。しかしながら、自転車走行空間の整備路線は限定的で、駐輪環境も地区によっては不足しているなどの状況があり、今後、さらに自転車活用を推進するにあたっては、利用環境整備を拡大していくことが求められます。

また、自転車は通勤・買い物などの日常的な移動手段としてだけでなく、レジャーやスポーツ、観光交通、運動、配達業務など様々な用途で用いられ、その役割を拡大しています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人との接触を低減する移動手段として自転車の活用が関心を集めました。こうした自転車を取り巻く情勢の変化に対応できる環境の整備も必要となっています。

本計画では、自転車利用総合計画が目指した目標を引き継ぎ、歩行者・自転車・自動車が調和した誰もが安全に道路を利用できる環境を実現し、自転車の特性が十分に発揮されることで、まちの魅力向上や環境改善、健康増進等に寄与することを目指します。

3-2 基本方針の考え方

目標の実現のために、自転車利用総合計画の考え方を継続および拡大し、これまでの「自転車通行空間の整備」「総合的な駐輪対策の推進」「自転車の安全利用の促進」を着実に推進することを重視しつつ、新たな観点として「幅広い自転車活用機会の創出」を取り入れた4つの基本方針を設定しました。

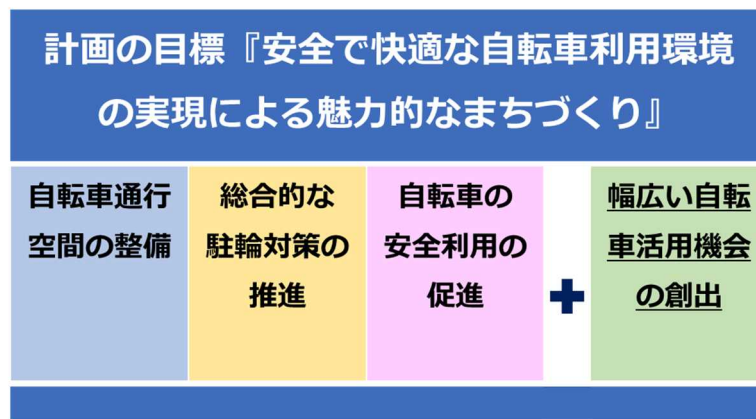


図 3-1 計画の目標と4つの基本方針

(1) 自転車通行空間の整備

札幌市では、都心部において「明確化の取り組み」に基づき、自転車通行位置の明確化に取り組み、自転車の車道左側通行を促進してきました。車道を走行する自転車の割合は増加していますが、依然として歩道を走行する自転車も残っており、道路利用者にとって十分に安全性を確保できていない状況にあります。

これまでの取組の効果や、地域課題、多様な利用者のニーズなどを踏まえながら、自転車通行位置の明確化の更なる推進や、既存の自転車ネットワーク同士の連携、道路の計画や整備などに合わせた自転車通行空間の確保などといった自転車通行空間の整備を推進します。

(2) 総合的な駐輪対策の推進

自転車利用総合計画策定以降、駐輪場の施設容量を約1万台分拡大し、駐輪台数に対して十分な施設容量が確保された地区がある一方で、依然として施設容量が不足する地区があり、路上への放置自転車による歩行空間の安全性の低下や景観の悪化等も引き続き課題となっています。

今後も、駐輪場の確保の状況や地域・利用者のニーズを踏まえるとともに、駅周辺などの駐輪台数や駐輪状況の調査をもとに駐輪需要を把握した上で、公共駐輪場整備や放置自転車対策、

附置義務条例見直しによる適正な駐輪台数の確保などを組み合わせた総合的な駐輪対策を実施し、安全で快適な歩行空間の確保や景観保全を目指します。

(3) 自転車の安全利用の促進

自転車通行位置の明確化の取組を着実に進めていますが、自転車と歩行者の事故は毎年一定数発生しています。道路利用の安全性向上を図るうえでは、ハード対策に加えて、万が一の事故に備えた保険への加入やヘルメットなどの安全装具の着用、ルールやマナーを守った自転車利用が重要です。

また、自転車利用の多様化にあっては、スポーツサイクルや子供乗せ電動自転車など自転車タイプも様々であるほか、業務での利用者や観光客などの利用者の属性も幅広くなっており、自転車の安全な利用に向けて、自転車利用に対する理解とお互いへの思いやりが欠かせません。

自転車利用者や自動車ドライバーの安全意識を高め、ルールの遵守・マナーの向上により自転車事故の減少を目指します。

(4) 幅広い自転車活用機会の創出

近年、全国各地でサイクルツーリズムの取組が活発化しており、北海道でも、モデルルートが選定されサイクルツーリズムの取組が推進されています。

また、自転車は適正な運動強度を維持しやすく、生活習慣病の予防が期待できるなど、健康づくりでの活用にも注目されています。札幌市内でより自転車利用を楽しめる環境を提供することで、新たな観光の魅力づくりや市民の健康づくりに寄与することが期待されます。

また、自転車はその機動性の高さから災害時の移動手段としての活用が期待されており、災害発生時にその効果が発揮できるように活用体制を構築します。