

「札幌市自転車活用推進計画（案）」に対する ご意見の概要と札幌市の考え方

1. 概要

「札幌市自転車活用推進計画（案）」について、パブリックコメント手続きによりご意見を募集したところ、合計 111 件の貴重なご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に要約していますのでご了承ください。

（1）意見募集期間

令和5年（2023年）8月21日（月）～令和5年（2023年）9月19日（火）

（2）意見募集方法

郵送、FAX、持参、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム

（3）資料の配布・閲覧場所

- ・札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
- ・各区役所 市民部総務企画課広聴係
- ・各まちづくりセンター
- ・札幌市公式ホームページ

（4）意見募集の周知方法

- ・札幌市公式ホームページ
- ・広報さっぽろ8月号にお知らせを掲載

2. パブリックコメントの内訳

（1）意見提出者数、意見数

意見提出者数：19人

意見数：111件

（2）提出方法内訳

提出方法	郵送	FAX	持参	電子メール	意見フォーム	合計
提出者数	1人	0人	4人	5人	9人	19人

（3）年代別内訳

年齢	～19歳	20代	30代	40代	50代	60代	70歳～	不明	合計
提出者数	0人	1人	1人	7人	3人	3人	1人	3人	19人

市政等資料番号
01-B04-23-2423

（4）意見内訳

意見内容	件数
1 計画策定の趣旨、自転車利用環境の現況・課題、目標と基本方針について	39 件
2 自転車ネットワークの充実について	9 件
3 安全で快適な通行環境の創出について	15 件
4 公共駐輪場の整備について	11 件
5 民間による駐輪場整備の制度検討について	2 件
6 放置自転車対策について	3 件
7 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進について	14 件
8 安全・安心な自転車利用の更なる促進について	4 件
9 楽しめるサイクリング環境の創出について	3 件
10 シェアサイクルの展開について	3 件
11 目標値について	5 件
12 その他の意見	3 件
合 計	111 件

3 意見に基づく変更点

皆様から頂いたご意見をもとに、以下の 12 項目を変更しました。

意見の概要	変更点
概要版の計画策定の趣旨の中に「安全」という言葉が出てきていないのはいかがなものか。（意見番号 2）	ご意見を踏まえ、概要版に「 <u>これまでの施策の継続・拡大に加え、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。</u> 」と追記します。
図 2-1 について、推移を見ながら長期的傾向について論じることが多いので、過去数回の調査結果があれば掲載してほしい。（意見番号 4）	直近の動向及び推移を把握できるように、 <u>H22 分について記載</u> します（2-1-1）。
自転車保険のアンケートの設問はどんな内容だったのか。アンケートは設問と回答がセットで正しく読み解くことができるので、市の HP か計画の参考資料に設問自体を掲載してほしい。（意見番号 10）	ご意見を踏まえ、計画の参考資料に <u>アンケート調査の設問を具体的に記載</u> します（参考資料）。
札幌都心部の矢羽根型路面表示の認知度のグラフについて、設問の文章を確認できるようにしてほしい。（意見番号 11）	

意見の概要	変更点
<p>図 2-18 について、自転車に関係した事故全体に対する業務中の自転車に関係した事故の割合が分かるようにしてほしい。(意見番号 12)</p>	<p>ご意見を踏まえ、<u>図 2-18 のグラフに自転車に関係した事故全体に対する業務中の自転車に関係した事故の割合を追記します</u> (2-1-7)。</p>
<p>アンケートで自転車の通行場所を質問しているが、きちんと実際に道路を走っている自転車利用者を数えるべき。(意見番号 16)</p>	<p>アンケート調査の他に自転車交通量調査も実施しております。ご意見を踏まえ、<u>図 2-23 に自転車交通量を追記します</u> (2-2-1)。</p>
<p>図 2-23 のグラフに通行者数を併記して、自転車利用者の増減が分かるようにしてほしい。(意見番号 17)</p>	
<p>幅員構成の見直しによる通行空間整備の「検討」ではなく「整備」こそを課題に据えてほしい。(意見番号 20)</p>	<p>ご意見を踏まえ、2-2-1 の記載を「<u>③幅員構成の見直しによる通行空間の確保</u>」とします (2-2-1)。</p>
<p>「自転車押し歩き地区」について、車道通行を推進すべきところを押し歩きを推進しているのはなぜか。車道通行を推進すると自転車利用者の安全性が保証できないのであれば、道路空間の幅を自動車、自転車、歩行者にどのように割り当てるか検討し、自転車の押し歩き政策は撤廃すべきと考える。(意見番号 26)</p>	<p>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」に位置付けており、歩行者交通量の多い当該区間において、自転車利用者に歩道での押し歩きを直接呼びかけることで歩行者の安全性を確保すること、また市内全域から人が集まる当該地区から交通安全意識を広めることを目的としています。なお、自転車の通行位置を車道から歩道に転換することを促進するものではありません (2-2-3)。</p>
<p>マナーはその背景と守るべき理由を明らかにしたうえで明文化しないと受け入れられない。押し歩き啓発は車道が安全な通行空間となっていない責任を行政が放棄し、自転車に不便を押し付ける行為である。(意見番号 91)</p>	<p>自転車押し歩き地区を分かりやすく説明するため、2-2-3 の記載を「<u>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。</u>」とします (2-2-3)。</p>
<p>歩道での自転車の押し歩きを呼び掛ける前に、車道を走行するよう呼びかけるのが先ではないか。(意見番号 92)</p>	

意見の概要	変更点
<p>自転車保険加入による自転車の安全利用が「自転車利用の多様化への対応」であるとは国の計画からは読み取れない。どのような論理展開でそのようになったのか。（意見番号 30）</p>	<p>ご意見を踏まえ、2-2-4 の記載を再構成し、「さらに、<u>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。</u>」とします（2-2-4）。</p>
<p>自転車の安全利用は最も大切。自動車免許同様に、一定の年齢以上は自転車の安全講習を受講することや違反者への罰則規定の強化などを札幌市独自の条例で定める等、もう少し踏み込んだ施策をしなければ自転車のルールやマナーの周知は難しいのではないか。（意見番号 87）</p>	<p>現時点では条例の制定は考えていませんが、計画案に記載の自転車安全利用の促進に加え、北海道警察をはじめ関係機関と連携した啓発活動を行っており、4-2-3 施策 6 の前段に「誰もが安全・安心に利用可能な道路交通環境を創出するため、<u>北海道警察をはじめ関係機関と連携して、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者にも自転車利用に関するルール、マナーの周知・啓発活動を進めます。</u>」と追記します（4-2-3 施策 6）。</p>
<p>自転車用ヘルメットの購入補助金の導入や、無料配布イベントなども検討してほしい。（意見番号 94）</p>	<p>自転車用ヘルメットのさらなる着用促進に向けて、交通安全イベントでの着用体験会など、様々な取組を行ってまいります（4-2-3 施策 7）。ご意見を踏まえ、4-2-3 施策 7②に「区役所等への啓発ポスターの掲示に加え、<u>交通安全イベントでの着用体験会を実施するなど、ヘルメット着用の促進に向けた取組の充実を目指します。</u>」と追記します（4-2-3 施策 7）。</p>
<p>観光客等にどのようにルールやマナーを守ってもらいながら利用してもらおうのか、また、将来的にヘルメットの義務化の対応も考えておく必要があるのではないか。（意見番号 96）</p>	<p>観光案内所でパンフレット配布等により観光客等へのルール・マナー啓発を実施してまいります（4-2-3 施策 6）。また、ヘルメット着用の義務化については国の法律等の動向も踏まえながら対応してまいります（4-2-3 施策 7）。ご意見を踏まえ、4-2-3 施策 6 ②を「<u>また、自転車利用者に向けて、自転車の利用ルールを記載したサイクリングマップを配布したり、観光客向けに観光案内所でパンフレット等を配布するほか、自転車の運転に不慣れな高齢者に向けた効果的な啓発活動の充実を目指します。</u>」とします（4-2-3 施策 6）。</p>

意見の概要	変更点
<p>札幌にシェアサイクルが存在していること自体に大きな価値があり、その存続や利用促進（利便性向上）にさらなる公的サポートを行うべき。シェアサイクルが札幌に存在し続けることの意味やその公的サポートのあり方などについてももう少し踏み込んだ記載をしてほしい。（意見番号 103）</p>	<p>国の自転車活用推進計画でシェアサイクルの普及促進が位置付けられていることなどから、札幌市としてもシェアサイクルのさらなる利用促進を行うことは重要と考えており、ご意見を踏まえ、4-2-4 施策9の前段で、「<u>シェアサイクルは、札幌市民や国内外からの観光客に短距離の面的な移動手段を提供し、既存の公共交通と連携した交通ネットワーク形成に貢献するほか、1台の自転車を複数の利用者が必要に応じて利用し、路上等に設置された専用のスペース（ポート）に停めることで、駐輪スペースをシェアし有効活用できるため、駐輪場需要の削減につながる</u>ことが期待されています。札幌市では、都市としての魅力と活力を高め、まちづくりの一役を担っている<u>シェアサイクルの公共性を踏まえ、シェアサイクルの更なる利便性向上に向けた様々な取組を進めます。</u>」とします（4-2-4 施策9）。</p>

4 担当

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所5階北側
 札幌市まちづくり政策局 総合交通計画部 交通計画課
 TEL：011-211-2275

5.意見の概要と市の考え方

(1) 計画策定の趣旨、自転車利用環境の現況・課題、目標と基本方針について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
1	計画全体	札幌市自転車活用推進計画に大いに賛同する。矢羽根型路面表示は自転車利用者にとってとても心強いし、創世スクエアや都心に新たにできた駐輪場は広くとても素晴らしい。	
2	概要版 01	概要版の計画策定の趣旨の中に「安全」という言葉が出てきていないのはいかがなものか。	ご意見を踏まえ、概要版に「これまでの施策の継続・拡大に加え、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。」と追記します。
3	1-1	この計画によって実現したい社会のあり方はどういったものか。深刻な社会問題に対する有望な解決策としての自転車利用につながるような具体性の高い目標を掲出してほしい。	本計画では、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を目標としており、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すこととしています(3-1)。
4	2-1-1	図2-1について、推移を見ながら長期的傾向について論じることが多いので、過去数回の調査結果があれば掲載してほしい。	直近の動向及び推移を把握できるように、H22分について記載します(2-1-1)。
5	2-1-1	図2-2の意図がよく分からない。このアンケートで判明した点を示してほしい。	自転車施策の検討のための基礎データとして記載しています(2-1-1)。
6	2-1-1	余暇活動でも「出かけて遊ぶことが目的で自転車に乗るのは移動手段」と「自転車に乗ること自体が主目的」は違うので、統計上も分けて考えるべき。	このアンケート調査では、「自転車で移動して遊びに行くこと」と「自転車に乗ること自体を主目的として出かけること」をいずれも余暇活動として整理しております(2-1-1)。いただいたご意見は今後のアンケート調査等の参考にさせていただきます。
7	2-1-1	自転車利用目的の経年推移のデータがあれば掲載してほしい。	アンケート調査の条件が異なるため計画には掲載いたしません。平成24年度に実施した自転車利用環境についての調査では、自転車の利用目的について、通勤22.3%、通学2.6%、買い物などの私用62.1%、仕事で移動2.3%、趣味(サイクリングなど)5.1%、その他3.2%、無回答2.5%という結果が得られています。
8	2-1-1	図2-9について、回答者の「つもり」が実際にどうであったかを確かめる必要があると思う。	ご意見を踏まえ、今後の自転車利用状況の調査等を通じて、新型コロナウイルス収束後の自転車利用実態について把握してまいります(2-1-1)。
9	2-1-4	自分の自転車からシェアサイクルに転換がされたことを示す資料があれば掲載してほしい。	当該資料はありませんが、シェアサイクル事業者のアンケート調査結果では、「シェアサイクルが利用できない場合に代わりに使う交通手段」として13.0%の利用者が「マイ自転車」と回答しており、その結果を踏まえて記載しています(2-1-4)。

No.		意見の概要	市の考え方
10	2-1-6	自転車保険のアンケートの設問はどんな内容だったのか。アンケートは設問と回答がセットで正しく読み解くことができるので、市のHPか計画の参考資料に設問自体を掲載してほしい。	ご意見を踏まえ、計画の参考資料にアンケート調査の設問を具体的に記載します（参考資料）。
11	2-2-1	札幌都心部の矢羽根型路面表示の認知度のグラフについて、設問の文章を確認できるようにしてほしい。	
12	2-1-7	図2-18について、自転車に関係した事故全体に対する業務中の自転車に関係した事故の割合が分かるようにしてほしい。	ご意見を踏まえ、 <u>図2-18のグラフに自転車に関係した事故全体に対する業務中の自転車に関係した事故の割合を追記</u> します（2-1-7）。
13	2-2	自転車利用総合計画の達成度を明確にするとともに、反省点と今後の取組をセットにする形で示してほしい。	本計画では、2-2において自転車利用総合計画に基づく主な自転車施策の効果と課題をまとめており、それらを踏まえ、実施を進める施策を検討し第4章に記載しています。
14	2-2-1	矢羽根型路面表示は評価するが、経年劣化等により消えたままになっている箇所も見られるので標識も設置してはどうか。	整備箇所の特性に応じて、一定の条件下では、整備形態の簡素化や、よりコストのかからない整備手法の検討を進めてまいります。
15	2-2-1	矢羽根型路面表示が消えたまま放置されている箇所が多い。車道と自転車通行帯の間にゴム製ポールがあれば違法駐車が激減する。	矢羽根型路面表示については、復旧も含めた整備手法の検討を進めてまいります。 また、札幌市は積雪寒冷地のため、冬期間の除雪作業に支障となることから、車道と路肩の間に連続してポールを設置することは難しいと考えておりますが、計画に記載のとおり、路上駐車の抑制や荷さばき駐車車両の対策により、自転車が通行しやすい道路空間の確保に取り組んでまいります（4-2-1-施策2）。
16	2-2-1	アンケートで自転車の通行場所を質問しているが、きちんと実際に道路を走っている自転車利用者を数えるべき。	アンケート調査の他に自転車交通量調査も実施しております。ご意見を踏まえ、 <u>図2-23に自転車交通量を追記</u> します（2-2-1）。
17	2-2-1	図2-23のグラフに通行者数を併記して、自転車利用者の増減が分かるようにしてほしい。	
18	2-2-1	矢羽根型路面表示がない道路と比べてどうですか。という質問にしないと意味がない。	いただいたご意見は今後のアンケート調査等の参考にさせていただきます。
19	2-2-1	「長時間路上駐車しないことが重要」とのことだが、短時間の駐車であれば影響を無視できるという考えなのか。徹底すべき荷捌きルールや自動車ドライバーに周知を図る自転車走行のルールとはどういったものなのか。	駐車禁止の区間での停車は法律で禁止されていませんが、路上駐車の抑制は重要と考え、計画に記載のとおり、路上駐車の抑制や荷さばき駐車車両の対策により、自転車が通行しやすい道路空間の確保に取り組んでまいります（4-2-1-施策2）。 また、荷さばきルールとは、民間施設の荷さばき駐車場や荷さばき緩和区間の適正な利用を指しています。自動車ドライバーに対しては、自転車の通行位置等の通行ルールをチラシ等により周知することとしています（4-2-1-施策2）。

No.		意見の概要	市の考え方
20	2-2-1	幅員構成の見直しによる通行空間整備の「検討」ではなく「整備」こそを課題に据えてほしい。	ご意見を踏まえ、2-2-1の記載を「③幅員構成の見直しによる通行空間の確保」とします。
21	2-2-1	十分な路肩幅を確保できるなら、自転車専用通行帯に指定するか自転車道とすればよいのに、路肩の確保にとどめるのはなぜか。 また、自動車のための空間を自動車以外の移動手段の利便性・快適性向上のために使うことで国の計画の実現が可能となる。道路空間の再配分を課題に加えてほしい。	自転車専用通行帯や自転車道を車道の左側端に整備すると、自転車はそこを通行しなければならない義務が生じますが、札幌市は積雪寒冷地のため、除雪作業で歩車道の雪を車道の左側端に堆積することから、冬期の自転車通行空間を常に確保するには課題があります。そのため、札幌市では車道混在（矢羽根型路面表示）を基本的な整備形態としています（2-2-1）。また、計画に記載のとおり、道路の機能や交通状況に応じて、自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても検討していきます。
22	2-2-2	都心部の公共駐輪場の無料化により総合的には自治体財政にとってプラスになるのではないかと。有料駐輪場の無料化を施策に加えてほしい。	都心部に整備する公共駐輪場は、光熱費や設備保守などの維持管理費がかかることから、継続かつ安定的な運営のため、計画に記載のとおり、利用者に一定の負担をしていただくため有料としています（2-2-2）。今後、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がる駐輪施策を進めてまいります。
23	2-2-2	市では、附置義務駐輪場が施設の一般利用者向けに開放されているかどうか、利用実態を把握しているのか。	「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」（附置義務条例）では、本条例の規定により設置された自転車等駐車場（附置義務駐輪場）の所有者又は管理者に対し、当該駐輪場をその目的に適合するように管理しなければならない旨を規定しています。 施設の所有者又は管理者が自ら管理するものであることから、札幌市では、附置義務駐輪場が施設の一般利用者向けに開放されているかどうかについては把握しておりません。
24	2-2-3	スクランブル交差点や横断歩道、バス停付近での自転車通行ルールを知らない・守らない人が多いので、「押し歩き」の職を並べるなど、分かりやすく表示すべき。 ながら運転や夜間の無灯火、歩行者にベルを鳴らすのは「道交法違反」であることを知らない人が多すぎる。各町内会では自転車のマナー向上に無関心である。	ご意見を踏まえ、道路交通法に沿った自転車利用や、道路状況に応じた自転車通行ルールについて、交通安全教室や啓発冊子等でわかりやすく説明してまいります。
25	2-2-3	安全な自転車利用環境の実現のために配慮が必要とされる「ルール」は分かるが「マナー」が分からないので教えてほしい。	自転車利用のマナーとは、道路交通法には定められていないものの、他者への思いやりをもって自転車の安全利用のために実践していただきたい事柄です。

No.		意見の概要	市の考え方
26	2-2-3	<p>「自転車押し歩き地区」について、車道通行を推進すべきところを押し歩きを推進しているのはなぜか。車道通行を推進すると自転車利用者の安全性が保証できないのであれば、道路空間の幅を自動車、自転車、歩行者にどのように割り当てるか検討し、自転車の押し歩き政策は撤廃すべきと考える。</p>	<p>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」に位置付けており、歩行者交通量の多い当該区間において、自転車利用者に歩道での押し歩きを直接呼びかけることで歩行者の安全性を確保すること、また市内全域から人が集まる当該地区から交通安全意識を広めることを目的としています。なお、自転車の通行位置を車道から歩道に転換することを促進するものではありません(2-2-3)。</p> <p>自転車押し歩き地区を分かりやすく説明するため、2-2-3の記載を「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。」とします(2-2-3)。</p>
27	2-2-3	<p>スクエアード・ストレート教育技法の是非を精査し改善していく仕組みが必要。</p>	<p>札幌市ではあらゆる世代を対象に様々な交通安全教育を実施していますが、その中で通学利用が増える高校生に、交通事故再現を中心としたスクエアード・ストレート教育技法を用いた交通安全教室を実施しています。これは、ルール・マナー違反が招く結果を疑似体験することで自らの行為を顧みて、自転車は被害者にも加害者にもなりうる「車両」であるという意識をしっかりと認識してもらうため実施しています。今後も受講者の声を確認しながら、より良い実施方法を検討してまいります。</p>
28	2-2-3	<p>自転車関連の事故825件は、平成22年から半減したとは言っても、まだ多いのではないかと。</p>	<p>自転車関連の事故は近年減少傾向にありますが、計画に記載のとおり、誰もが安全・安心に利用可能な道路交通環境を創出するため、引き続きルール・マナー啓発等に取り組んでまいります。</p>
29	2-2-3	<p>自転車と歩行者がぶつかるのは通行空間を共有しているから当然。重要なのは通行空間を分けること。</p>	<p>札幌市では、計画に記載のとおり、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(2-2-1)。矢羽根型路面表示の整備に加え、道路の機能や交通状況に応じて自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても配慮してまいります。</p>

No.		意見の概要	市の考え方
30	2-2-4	自転車保険加入による自転車の安全利用が「自転車利用の多様化への対応」であるとは国の計画からは読み取れない。どのような論理展開でそのようになったのか。	ご意見を踏まえ、2-2-4の記載を再構成し、「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。」とします（2-2-4）。
31	2-2-4	「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」行為は違反なのか。道交法とマナーの話を混せて記載しないでほしい。	このような行動は横断歩道上の歩行者の有無や自動車の走行状況、信号機や自転車横断帯の有無といった道路状況によって様々な交通違反となる可能性があることに加え、道路利用者の安全な通行を確保する観点から避けるべきと考え、計画に記載のとおりとします（2-2-4）。道路利用者が互いに配慮し、誰もが安全に道路を利用するため、交通安全教室の実施や啓発に努めてまいります。
32	3-1	自転車の不適切な利用をもたらししているのは劣悪な利用環境であるから、まずは全力で良好な環境を整備し、それでも不適切な利用が減らないようであれば、そこから対策を進めればよい。	安全で快適な自転車の利用環境の整備は重要と考えており、計画では、誰もが安全に道路を利用できる環境の実現を目指すことを記載しています（3-1）。
33	3-1	「公共交通・自転車・自動車など各移動手段が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」とあるが、自転車の交通分担率が何%であればバランスを保っていると言えるのか。	札幌市が目指す交通体系の基本的な考え方として、上位計画において「持続可能な交通ネットワークの確立」「地域特性に応じた交通体系の構築」を位置付けており、その考え方を踏まえ、計画ではまちづくりにおいて重要な移動手段である自転車を“公共交通を相互補完する移動手段の一つ”と位置付けております（3-1）。交通体系における自転車の交通分担率は設定しておりませんが、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
34	3-2	自転車通行空間の整備について、今後10年間ににおけるおおよその整備路線の距離（ボリューム感）を示してほしい。	計画中間年の2027年度末までの5年間では、郊外駅周辺において約30kmの整備を予定しております。その後は計画中間年の整備状況等を踏まえて検討します。
35	3-2	都心部以外の駅周辺や、郊外から都心に向かう自転車通行空間の整備が求められている。理想の形や向かうべき方向性を示し、その妥当性や整備範囲などの具体的な議論をしてほしい。	自転車ネットワークの強化は重要と考えており、計画では、都心部以外の駅等の周辺や、自転車ネットワークを強化することで利便性が向上する区間を対象に、矢羽根型路面表示の整備等を行うこととしています（4-2-1施策1）。

No.		意見の概要	市の考え方
36	3-2	自転車通行空間の確保を他の計画や整備などに合わせた機会に限定せず、自転車通行空間を確保することを目的として道路を整備し、道路幅員を再配分する必要があるのではないか。	札幌市では、計画に記載のとおり、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（2-2-1）。矢羽根型路面表示の整備に加え、道路の機能や交通状況に応じて自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても配慮してまいります。
37	3-2	周辺路上の自転車を収容できるだけの駐輪場を作ってから放置禁止区域を指定しないと、いたずらに自転車を不便にし利用者を減らすだけになる。	計画に記載のとおり、都心部や駅周辺などで十分な駐輪容量の駐輪場を確保した上で放置禁止区域を設定することとしています（4-2-2施策5）。
38	3-2	自転車も車両である以上、最も優先すべきは歩行者ではないか。ルールやマナーを守ることで歩行者も自転車利用者自身も守れることをもっと強調すべき。	ご意見のとおり、歩行者の安全確保は重要と考えており、計画に記載のとおり、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の実現を目指してまいります（3-1）。
39	3-2	自転車の安全利用の促進について、「ハード対策に加えて」は、十分な通行空間を用意してから言うべき。「自転車通行位置の明確化の取組」を着実に進めたところで真の問題解決から数年、場合によっては十数年遠のいてしまうことになることを理解してほしい。	矢羽根型路面表示の整備と併せて、計画に記載のとおり、道路の機能や交通状況に応じて、自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても検討してまいります（4-2-1施策2）。

(2) 自転車ネットワークの充実について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
40	4-2-1	都心部以外の駅等の周辺で矢羽根型路面表示の整備を具体的に想定している地区を複数例示してほしい。自転車事故件数と路面表示整備の因果関係を説明し施策の妥当性を担保してほしい。	自転車乗入台数や駅利用者数、駅周辺における自転車事故件数などを勘案し、駅周辺の主要な経路への矢羽根型路面表示の整備を進めていきます。具体的な整備地区については、今後検討し、実施前に周知を図ってまいります。 矢羽根型路面表示の整備により、自転車の車道通行率が向上し、歩道での歩行者との錯綜が減少すること、また、自動車が自転車の通行位置を認識することで、事故が減少するなどの効果があるものと考えています。
41	4-2-1	自転車通行位置の明確化は整備内容が過剰。整備形態の簡素化や使用材料の低廉化も検討し、整備効果と整備内容のバランス化を目指すべき。	整備箇所の特성에応じて、一定の条件下では、整備形態の簡素化や、よりコストのかからない整備手法の検討を進めてまいります。
42	4-2-1	流雪溝が設置されている路線でも、流雪溝を避けて優先して矢羽根型路面表示の整備を進めてほしい。	流雪溝が設置されている路線を矢羽根型路面表示の整備対象とする場合は、道路ごとに求められる機能や交通状況等に応じて自転車が通行しやすい路肩の確保を検討するなど、自転車が安全で快適に通行できる道路空間の確保を目指してまいります。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
43	4-2-1	矢羽根型路面表示を走行していると、路上駐車などで走行を妨げられたり、自動車からの幅寄せで危険を感じる。車と自転車の完全分離や、人通りが少なく広い歩道で歩行者と分離した自転車通行帯を設けるなどの安全対策が必要。	札幌市では、計画に記載のとおり、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（2-2-1）。矢羽根型路面表示の整備に加え、道路の機能や交通状況に応じて自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても配慮してまいります。
44	4-2-1	今の車道は、朝の通勤通学時間帯で歩道が混んでいるときには仕方なく選ぶ人が増えるだけの、安全快適とは程遠い通行環境であり、自転車通行位置の明確化の取組が「一定の効果を得られている」とは言いすぎではないか。	計画に記載の車道通行率の変化では、7～19時より8～9時の方が車道通行率が高い結果が得られていますが、いずれの時間帯においても車道通行率は上昇しており、一定の効果を得られているものと考えています（2-2-1）。
45	4-2-1	矢羽根型路面表示が外側線の右側に設置されている区間では交通事故及び交通渋滞、バス運行遅延の原因となっているほか、スリップ事故の危険性が高まるほか摩耗が早いといった問題がある。矢羽根型路面表示は外側線より左側部分への設置を原則とするべき。外側線より右側に整備する場合は、自動車の制限速度が40km/h以下の道路や大型自動車が走行しない道路に限るなど、整備の基準を見直すべき。	計画に記載のとおり、道路の機能や交通状況に応じて、今後、対応が可能な路線については、自転車が通行しやすい路肩幅員の確保について配慮してまいります（4-2-1施策2）。いただいたご意見については、今後の参考にさせていただきます。
46	4-2-1	市の担当者は、朝夕のラッシュ時間帯に自転車で矢羽根型路面表示を通行し、道路環境の危険性・走行の困難度（自転車・自動車双方）の検証を行っているのか。矢羽根型路面表示の問題に関してバス・トラック協会等からも意見を聴取すべき。安全最優先の対応、計画策定を求める。	矢羽根型路面表示の整備に関して、アンケート調査結果では、「走りやすい」という回答が約7割である一方、駐停車車両が多いことや車との距離が近いなどの理由から「走りにくい」という回答もあり、課題として認識しております（2-2-1）。今後も関係団体と協議を行いながら、引き続き安全な自転車利用環境の創出に努めてまいります。
47	4-2-1	矢羽根型路面表示について、直近で整備するエリアだけではなく、市全体の計画として、何年間で、どこを、予算はいくらかけて整備していくのか示してほしい。	計画中間年の2027年度末までの5年間では、郊外駅周辺において約30kmの整備を予定しております。その後は計画中間年の整備状況等を踏まえて検討します。
48	4-2-1	図4-2をどの計画から引用したのか。国の計画で「地方版計画の質の向上に必要」とされている「自転車ネットワーク整備計画」としては、この引用元計画内のものを本計画でも引き継ぐということか。	図4-2は、「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2-20）を基に現時点での整備状況を反映させた図面です。4-2-1 施策1で自転車ネットワーク計画として位置付けることとしています。

(3) 安全で快適な通行環境の創出について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
49	4-2-1	道路の排水溝の段差が大きく車道の左側を走りにくいので、段差解消を計画に盛り込んでほしい。	札幌市では、道路整備等に併せて雨水枡を適切な高さに設置しており、計画では、道路の機能や交通状況等に応じて自転車が行きやすい路肩幅員を確保することで、安全で快適な通行環境を創出することとしています(4-2-1施策2)。いただいたご意見は、今後の自転車施策の検討の参考にさせていただきます。
50	4-2-1	道路の雨水枡を自転車通行に支障がないように整備することも盛り込んでほしい。	
51	4-2-1	路上駐車抑制に関する取組について、路上駐車が多くなる箇所は、ポールを立てて物理的に駐車できないようにしてほしい。	札幌市は積雪寒冷地のため、冬期間の除雪作業に支障となることから、車道と路肩の間に連続してポールを設置することは難しいと考えておりますが、計画に記載のとおり、路上駐車抑制や荷さばき駐車車両の対策により、自転車が行きやすい道路空間の確保に取り組んでまいります(4-2-1施策2)。
52	4-2-1	一般車の違法な路上駐車には厳しく対応すべき。北海道警察、警察庁には自動車の違法駐停車の罰金引き上げや、海外事例のように、違法駐停車にはレッカーで撤去する意味の補助標識の新設を求めるべき。もしくは市が独自の条例を制定してはどうか。	北海道警察等の関係機関との連携による路上駐車対策の強化は重要と考えており、計画に記載のとおり、北海道警察と連携し路上駐車抑制の啓発活動などを強化してまいります。(4-2-1施策2)。
53	4-2-1	警察に取締りの強化を強く要望することを取組に含めるべきではないか。	
54	4-2-1	路上駐車ほど嫌なものはない。道路に「駐車禁止」あるいは「駐停車禁止」を示すラインを、赤やピンクなどで引き、路上駐車抑制策をより強化してほしい。	計画に記載のとおり、北海道警察と連携した路上駐車抑制の取組を強化するとともに、都心部の民間開発との連携による民間ビルへの共同荷さばきスペース整備や附置義務による荷さばき駐車場の確保などにより、自転車が行きやすい道路空間の確保に取り組んでまいります(4-2-1施策2)。
55	4-2-1	札幌駅前通の荷捌きスペースに一般車両の駐車が多く、荷捌き車両が荷捌きスペースを超えて駐車している場合があり自転車通行に危険。原因として荷捌き車両を除いて駐車禁止という交通規制標識が分かりにくいことが考えられる。道路管理者として、荷捌きスペースの交通規制内容や運用ルールを明示するよう検討してほしい。	ご意見のとおり、自転車が車道を通行する際の安全な環境確保に向けて、荷さばき緩和区間(※)における一般車両の路上駐車抑制が重要と考えております。そのため、札幌市では、ホームページでの情報提供や荷さばき中の車両であることを明示するカードの配布に加え、必要に応じて緩和区間の路面表示などの対策を実施してまいりました。また、計画では北海道警察と連携し路上駐車抑制の啓発活動などを強化していくこととしており、具体的には、一般車両のドライバーにルールの順守を促す表示板を設置するなどの対策を検討してまいります(4-2-1-施策2)。 ※荷さばき緩和区間：荷さばき・集配作業を行う貨物車両に限り、駐車禁止の規制から除外される区間

No.		意見の概要	市の考え方
56	4-2-1	都心部の放置禁止区域では、自転車の用途に関わらず即時撤去の対象となっているため、配送業務にかかわる自転車用の荷捌きスペースを設けるか、即時撤去の除外規定を設ける等、荷捌き駐輪車両の対策を検討してほしい。	荷さばき用自転車の短時間駐輪への対応については課題と考えており、いただいたご意見は今後の自転車施策の検討の参考にさせていただきます。
57	4-2-1	貨物、バス、タクシーについては、専用スペースの確保や有効利用されていない駐車場の活用や専用駐車場の設置が必要。タクシーはバス停で客待ちできるようにするか、市電の営業終了時間帯にサイドリザーベーション区間の停留所周辺を利用できるなどの柔軟な対策を求める。	貨物車両の駐車スペースの確保は重要と考えており、計画では、都心部の民間開発との連携による民間ビル内への共同荷さばき場整備や附置義務による荷さばき駐車マスの確保に取り組むこととしております（4-2-1施策2）。また、バスやタクシーの専用スペース確保や時間帯に応じた柔軟な対策については、いただいたご意見を今後の参考にさせていただきます。
58	4-2-1	違法な荷さばき駐車車両の対策について、「前より減らす」ことだけを目指とするのではなく、削減する目標台数を決めて、定期的に調査を実施してほしい	違法な駐車車両の状況については今後、民間開発による荷さばき駐車場の設置状況等によって、大きく変化していくことが予想されます。そのため、削減する目標台数を設定することは困難と考えますが、計画では、物流事業者・商業施設等への荷さばき駐車ルールの徹底の呼びかけや、都心部の民間開発との連携による民間ビル内への共同荷さばき場整備や附置義務による荷さばき駐車マスの確保などにより、路上荷さばきの抑制対策を推進することとしております（4-2-1施策2）。
59	4-2-1	西5丁目・樽川通の北大前区間は、歩道を通行する自転車が多く歩行者が危険な状況になっている一方で、車道の路肩が狭く自動車の交通量が多いため、自転車の車道通行が困難。現状の交通状況に見合った幅員構成を設定し路肩を十分に確保することで、自転車、歩行者、自動車のそれぞれが安全に利用できる環境が実現できると思う。	歩行者交通量が多く、車道の路肩が狭いため自転車の車道通行が困難な路線については、計画に記載のとおり、道路の機能や交通状況に応じて自転車が通行しやすい路肩幅員の確保について配慮してまいります（4-2-1施策2）。
60	4-2-1	実施を進める施策に市の中心部の半径2～3キロハのゾーン30（一律速度規制域）の設置も加えるべき。特に信号のない交差点にはスピードハンプを設置するべき。	ゾーン30やハンプの設置は生活道路の通過交通の速度抑制を目的としており、都心部での実施はありませんが、計画に記載のとおり、居心地がよく歩きたくなるまちの実現に向けた取組を行いながら、自転車や歩行者の安全確保に向けた取組を進めてまいります（4-2-1施策2）

No.		意見の概要	市の考え方
61	4-2-1	車道の中央分離帯を撤去して、自転車が通れる空間にしてはどうか。	主に幹線道路に設置している中央分離帯は、往復の交通量を分離して対向車線へのはみ出しを防ぐことなど、安全な道路交通を目的として設けております。また、幅の広い中央分離帯がある道路では、自転車や歩行者が通行できる空間として活用しているケースもあります。ご意見を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の実現に取り組んでまいります。
62	4-2-1	図4-9は車線数が減っていないので、総合交通計画の図は無視して、車線を自転車に再配分した図を作り直した方がよい。	自転車が通行する路肩幅員を確保する方法として、車線幅員を見直す場合や車線数を減らす場合が考えられますが、図4-9では、適用事例が多いと想定される場合の図を掲載しています。
63	4-2-1	図4-10の北12条線のように幅員に余裕があれば自転車専用通行帯を整備するのも簡単だと思う。歩みを止めず更なる改善を進めてほしい。	今後も、道路の機能や交通状況に応じて自転車が通行しやすい路肩幅員の確保についても配慮してまいります。

(4) 公共駐輪場の整備について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
64	4-2-2	札幌市は歩道幅員が広いので、積極的な放置自転車対策や撤去は必要ない。都心部で路上駐輪場を設置して駐輪を誘導する歩道と、歩行空間確保のために駐輪させない歩道を区別する対応をしてほしい。ソフト面での取り組みも期待したい。	都心部や駅周辺の一部の地域では、歩道に放置自転車が溢れ、点字ブロックの上にも自転車が置かれるなど課題となっていることから、放置自転車の撤去などの対策を進めております。 なお、計画に記載のとおり、一定以上の歩道幅がある路線では、歩行者の通行に支障のない空間を暫定的に路上駐輪場として活用しています(4-2-2施策3)。いただいたご意見は、今後の自転車施策の検討の参考にさせていただきます。
65	4-2-2	駐輪場整備が進んで放置禁止区域が拡大しても大型の原付は駐輪場に停めることができず、また路上駐車していても撤去できないなど、課題が大きくなることが予想される。今後は原付の駐車需要も考慮した駐輪場整備計画の検討を期待。	自転車だけでなく原動機付自転車の駐輪スペースも必要と考えており、これまでも西2丁目線地下駐輪場などで50ccを超える原動機付自転車の駐輪が可能な駐輪スペースを整備しています。今後も需要に応じた駐輪場の確保を目指してまいります(4-2-2施策3)。
66	4-2-2	駐輪場の有料化や放置禁止区域が多いことにより、自転車の利便性を損ねている。お金が無いから自転車に乗っているのに、お金を取るのはなぜなのか。まちなかに無料の駐輪場を増やしてほしい。	都心部に整備する公共駐輪場は、光熱費や設備保守などの維持管理費がかかることから、継続的かつ安定的な運営のため、計画に記載のとおり、利用者に一定の負担をしていただくため有料としています(2-2-2)。今後、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がる駐輪施策を進めてまいります。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
67	4-2-2	既存駐輪場について、複数個所が使える共通定期の発行や、都心部の駐輪場の一部で一定時間内は無料とするなど、ソフト面でも機能拡大を検討してほしい。	札幌市では、複数の駐輪場を利用可能とする共通定期制度や一定時間内の駐輪場利用を無料とする制度は設けておりませんが、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がるよう駐輪対策を進めてまいります。
68	4-2-2	札幌駅周辺で無料で停められる駐輪場を整備してほしい。自転車も自動車と同様に買い物をするなど2時間まで駐車無料というサービスがあってもいいと思う。	都心部に整備する公共駐輪場は、光熱費や設備保守などの維持管理費がかかることから、継続かつ安定的な運営のため、計画に記載の通り、利用者に一定の負担をしていただく有料駐輪場としています(2-2-2)。また、札幌市では一定時間内の駐輪場利用を無料とする制度は設けておりませんが、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がるよう駐輪対策を進めてまいります。
69	4-2-2	市が設置する有料駐輪場は1回100円で利用できるが、短時間利用者や、店舗で買い物をした利用者への優遇制度を官民間問わず導入してはどうか。利用者のニーズを把握し施策に反映してほしい。	札幌市では、一定時間内の駐輪場利用を無料とするなどの制度は設けておりませんが、ご意見を踏まえ、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がる駐輪施策を進めてまいります。
70	4-2-2	駐輪設備は良くて前輪固定型で、路面ペイントや看板設置だけの箇所もあり、自転車利用者に配慮されていない。特にスポーツ自転車は盗難や不正駐輪防止だけでなく強風による自転車の転倒による破損等のリスクを考慮した駐輪設備が有料、無料問わず必要。	駐輪場設備の管理上、屋内の駐輪場及び一部の屋外の駐輪場において、駐輪ラック等を設置しているところですが、今後も駐輪場の利用実態を踏まえながら整備を検討してまいります(4-2-2施策3)。
71	4-2-2	「全体の駐輪容量を確保することだけを目指すのではなく、地区ごとの需要を考慮し、駐輪容量が不足するエリアに駐輪場を整備する」というのは素晴らしい施策。既存の駐輪ラックは一部の自転車では利用できないので、こうした自転車も駐輪できる区画を一定割合で設けるように配慮してほしい。	西2丁目線地下駐輪場や南2西3地下駐輪場などでは、一般的な駐輪ラックを利用できない自転車でも駐輪できる区画を設けております。いただいたご意見を参考に、今後も需要に応じた駐輪場整備を進めてまいります(4-2-2施策3)。
72	4-2-2	路外駐輪場の整備に併せて路上駐輪場を廃止した北18条駅周辺の事例で、路上駐輪場よりもさらに便利で十分な広さの駐輪場を作ったのであれば、「利用してほしくなくなった」と書くべき。	計画に記載の事例は、歩行者の安全な通行の確保のため、需要に対して十分な広さの路外駐輪場を整備したことにより路上駐輪場を廃止したものです。今後も、駐輪需要や利用実態を踏まえ、地下鉄駅周辺等で駐輪容量の適正化を進めてまいります(4-2-2施策3)。
73	4-2-2	施策3に以下の取組を追加してほしい。 ・バスターミナルの他、主要なバス停にも駐輪場を整備しサイクルアンドライドの推進を図る。冬期間は堆雪スペースとして活用する。	本計画では、自転車を「公共交通機関を相互補完する移動手段の一つ」として位置付けており、現在も駐輪需要の多いバスターミナル等では周辺に駐輪場を整備しています。引き続き地区ごとの需要に応じた適正な駐輪場の整備に努めてまいります。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
74	4-2-2	<p>公共駐輪場について、以下のとおり要望する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅北口の西側駐輪場は収納台数が少ないのか常に満車になっている。一等地で非常にもったいないので建て増して収納台数を増やしてほしい。 ・札幌駅北口の東側駐輪場は収納機が古く壊れて使えないものが多いし、中が狭いのもっと使いやすくしてほしい。 ・北1条西6丁目駐輪場の一時利用の台数を増やしてほしい。 ・駐輪場の収容台数と定期契約数をHPで公開してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見のとおり、札幌駅北口駐輪場の西棟は満車となることが多いですが、札幌駅周辺全体で必要な駐輪容量を確保しており、新たな増設等は検討しておりません。 ・駐輪場内の設備につきましては、定期的な点検、適切な維持管理に努めてまいります。 ・北1西6暫定駐輪場において、一時利用の台数を増やすには専用の設備が必要となりますが、本駐輪場は暫定駐輪場であることから、新たな設備を設置して一時利用の台数を増やすことは難しい状況です。 ・都心部の駐輪場については、ホームページにて収容台数を公開しているほか、定期契約及び一時利用の空き状況についてもリアルタイムで掲載しています。また、定期契約の空きが少なくなってきた場合は残数を掲載しています。

(5) 民間による駐輪場整備の制度検討について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
75	4-2-2	<p>附置義務駐輪制度の対象施設（施設用途）拡大は必要な施策だと思う。特にオフィスビルについて、既存の自動車駐車場の敷地の一部を駐輪場に供する際に助成するなどして転換を進めるべき。</p>	<p>附置義務条例の改正の検討においては、自動車駐車場から駐輪場への転換策などは検討していませんが、隔地距離の緩和や需要に応じた台数緩和など実態に即した制度となるよう検討してまいります（4-2-2施策4）。</p>
76	4-2-2	<p>他都市の附置義務駐輪制度の隔地距離の規定は「敷地の一部から〇m」と解されていて、施設利用者に認知されていない場所や不便な場所に設置されている。駐輪場の有効活用のために分かりやすい基準を作ることが重要。</p>	<p>札幌市の附置義務駐輪制度の隔地距離については、敷地に到達するために歩行する距離と規定しております。条例改正にあわせて、駐輪場の位置や利用方法等の表示に係る規定を新設します（4-2-2施策4）。</p>

(6) 放置自転車対策について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
77	4-2-2	<p>冬季に駐輪場内などに置きっぱなしにしている自転車について、看板の注意事項を見ていない人が多いと思う。捨てるための自転車ではないのでマナーとモラルの再認識は必要であり対策をお願いしたい。</p>	<p>ご意見のとおり、駐輪場内の放置自転車が多いことは課題と考えています。計画に記載のとおり、適正な駐輪場利用を促進するため、現地での掲示や本市ホームページなどにより駐輪場の利用ルールを周知してまいります（4-2-2施策5）。</p>
78	4-2-2	<p>放置自転車をもっと広く市民に提供するなど、リサイクルを充実させるべき。</p>	<p>札幌市では、保管期間が過ぎた放置自転車について、公平性の観点から、入札により古物商等に売却するなどのリサイクルを行っており、今後もこの取組を継続してまいります。</p>
79	4-2-2	<p>引き取り手のいない自転車を自転車店に払い下げてリサイクルしている自治体が全国にいくつかある。多少の歳入が得られるし、SDGsの観点からも推進すべきと考える。</p>	<p>（この項目は78と重複する内容のため、市の方針は78の欄に記載のとおりです。）</p>

(7) 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
80	4-2-3	何がルールで何がマナーなのかを明確にし、どのルールを守ってほしいのかを強弱をつけて周知した方が良い。また、多くの人が自転車の正しい乗り方に迷うようなときの乗車例を示してほしい。	自転車利用のマナーとは、道路交通法には定められていないものの、他者への思いやりをもって、自転車の安全利用のために実践していただきたい事柄です。いただいたご意見を踏まえ、計画に記載のとおり、自転車の安全利用の促進に努めます(4-2-3施策6、施策7)。
81	4-2-3	対象と啓発内容を明確にして啓発を展開した方が良い。啓発冊子や啓発手法の見直しを繰り返した方が良い。	啓発用の冊子については、定期的に法改正等を反映した内容に更新しています。ご意見を踏まえ、交通安全教室等の実施にあたっては、対象を考慮した上でよりよい啓発活動となるように手法の見直しに努めます(4-2-3施策7)。
82	4-2-3	高齢者に対して、自分の能力に応じて自転車の運転を控えるように啓発が必要。	計画に記載のとおり、年齢に応じた効果的な交通安全教室を継続して実施してまいります。また、地域団体や高齢者など幅広い対象や年齢層に対する交通安全教育を実施するなど、自転車の運転に不慣れな高齢者に向けた効果的な啓発方法の充実を目指すこととしています(4-2-3施策6)。
83	4-2-3	自転車利用者のマナーの悪さが目につく。歩道はあくまでも歩行者のためにあるということを忘れてはいけないと思う。また、車に乗る人の気配りも必要。	計画に記載のとおり、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者にも自転車利用に関するルール・マナーの周知・啓発を進めてまいります(4-2-3施策6)。
84	4-2-3	ルールやマナーの効果的な周知と啓発について、マナーより基本的なルールが守られていないのではないかと。自転車利用者だけではなく自動車、二輪車、原付をはじめ、最近では電動キックボードなど、ルールを学び直すことが急務と感じる。	
85	4-2-3	サイクリングコースを使って安全教室を行ってみてはどうか。	自転車利用者の多く集まる場所での交通安全イベントの開催により、ルール・マナーの浸透度も高まると考えます。ご意見は今後の参考にさせていただきます。
86	4-2-3	歩道での自転車走行の規制として、横断歩道や歩行者がいる歩道では、自転車から降りて歩くことを厳守させる。違反した場合は罰金を科す。	計画に記載のとおり、交通安全教室や啓発用冊子等で、自転車は車道通行が基本であることや、例外的に歩道を通行できる場合等、道路交通法に沿った自転車利用について、わかりやすく説明してまいります(4-2-3施策7)。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
87	4-2-3	自転車の安全利用は最も大切。自動車免許同様に、一定の年齢以上は自転車の安全講習を受講することや違反者への罰則規定の強化などを札幌市独自の条例で定める等、もう少し踏み込んだ施策をしなければ自転車のルールやマナーの周知は難しいのではないかと。	現時点では条例の制定は考えていませんが、計画に記載の自転車安全利用の促進に加え、北海道警察をはじめ関係機関と連携した啓発活動を行っており、4-2-3施策6の前段に「誰もが安全・安心に利用可能な道路交通環境を創出するため、北海道警察をはじめ関係機関と連携して、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者にも自転車利用に関するルール、マナーの周知・啓発活動を進めます。」と追記します(4-2-3施策6)。
88	4-2-3	スペインでは、自動車が自転車を追い越す際の側方間隔確保や減速に関する規定を設けている。市も警察に法改正を求め、できないなら独自の条例を制定してはどうか。	現時点では国への法改正の要望や市独自の条例制定は考えていませんが、計画に記載のとおり、自転車利用者だけでなく自動車ドライバーにも自転車利用に関するルール・マナーの周知・啓発を進めることとしています(4-2-3施策6)。ご意見を踏まえ、北海道警察との連携による啓発活動を検討してまいります。
89	4-2-3	スクエアードストレートという教育は心身に与える影響が大きく、するべきではない。	交通事故再現を中心としたスクエアード・ストレート教育技法を用いた交通安全教室は、ルール・マナー違反が招く結果を疑似体験することで自らの行為を顧みて、自転車は被害者にも加害者にもなりうる「車両」であるという意識をしっかりと認識してもらうために効果的であると認められることから、札幌市では、心身の負担を考慮し、高校生以上を対象として実施しています。
90	4-2-3	交通標識の意味、運用や、危険を避けるためにどんな行動をすれば事故の危険性を小さくできるのか、あらゆる角度で考察できる教育が不可欠。親子で学べる教育の機会も用意するべき	ご意見を踏まえ、計画に記載の自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進について、啓発内容や手法、その対象などを適宜見直し、より効果的な取組となるよう努めます(4-2-3施策6)。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
91	4-2-3	マナーはその背景と守るべき理由を明らかにしたうえで明文化しないと受け入れられない。押し歩き啓発は車道が安全な通行空間となっていない責任を行政が放棄し、自転車に不便を押し付ける行為である。	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」に位置付けており、歩行者交通量の多い当該区間において、自転車利用者に歩道での押し歩きを直接呼びかけることで歩行者の安全性を確保すること、また市内全域から人が集まる当該地区から交通安全意識を広めることを目的としています。なお、自転車の通行位置を車道から歩道に転換することを促進するものではありません(2-2-3)。
92	4-2-3	歩道での自転車の押し歩きを呼び掛ける前に、車道を走行するよう呼びかけるのが先ではないか。	自転車押し歩き地区を分かりやすく説明するため、2-2-3の記載を「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。」とします(2-2-3)。
93	4-2-3	自転車利用者には、自転車利用時のルールやマナーを理解するための講習受講を必須とし、自転車を借りたり購入する際に受講終了証が必要な仕組みにしてはどうか。	自転車利用は免許制ではないため講習等の受講を必須とはしていませんが、札幌市では、あらゆる世代を対象に交通安全教育を実施しています。また、自転車ルールの徹底とマナー向上については、自転車利用者に直接呼びかける街頭での啓発活動や自転車の安全利用を広報する冊子の配布等を行っています。計画に記載のとおり、引き続き、自転車のルール・マナーの周知・啓発活動を進め、誰もが安全・安心に利用可能な道路交通環境の創出に努めてまいります(4-2-3施策6)。

(8) 安全・安心な自転車利用の更なる促進について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
94	4-2-3	自転車用ヘルメットの購入補助金の導入や、無料配布イベントなども検討してほしい。	自転車用ヘルメットのさらなる着用促進に向けて、交通安全イベントでの着用体験会など、様々な取組を行ってまいります(4-2-3施策7)。ご意見を踏まえ、4-2-3施策7②に「区役所等への啓発ポスターの掲示に加え、交通安全イベントでの着用体験会を実施するなど、ヘルメット着用の促進に向けた取組の充実を目指します。」と追記します(4-2-3施策7)。
95	4-2-3	未就学児からヘルメットを着用し、自転車での道路の走り方を教えるべきではないか。	計画に記載のとおり、年齢や学年に応じた効果的な交通安全教室を実施することとしており、未就学児からの自転車用ヘルメットのさらなる着用促進等に向けて、幼稚園や保育所等での交通安全教室をはじめ、様々な取組を行ってまいります(4-2-3施策6)。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
96	4-2-3	観光客等にどのようにルールやマナーを守ってもらいながら利用してもらうのか、また、将来的にヘルメットの義務化の対応も考えておく必要があるのではないか。	観光案内所でパンフレット配布等により観光客等へのルール・マナー啓発を実施してまいります（4-2-3施策6）。また、ヘルメット着用の義務化については国の法律等の動向も踏まえながら対応してまいります（4-2-3施策7）。ご意見を踏まえ、4-2-3施策6②を「また、自転車利用者に向けて、自転車の利用ルールを記載したサイクリングマップを配布したり、観光客向けに観光案内所でパンフレット等を配布するほか、自転車の運転に不慣れな高齢者に向けた効果的な啓発活動の充実を目指します。」とします（4-2-3施策6）。
97	4-2-3	自転車損害賠償保険加入の義務化をしないでほしい。ごく一部の悪質運転者のために自転車利用者全員が保険に入らなければならないのは腑に落ちない。	北海道自転車条例は、万が一事故を起こしてしまった時の備えとして自転車損害賠償保険等の加入を推奨しています。札幌市も計画に記載のとおり、保険加入の重要性を周知し、加入に向けた啓発活動を行ってまいります（4-2-3施策7）。

（9）楽しめるサイクリング環境の創出について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
98	4-2-4	地下鉄の自転車持ち込みについて再検討にとりかかるべき。公共交通機関への自転車の持ち込みを検討課題として加えてほしい。	地下鉄への自転車持ち込みについては実現に向けた課題が多いことが明らかになっており、再検討はしていませんが、札幌市では、引き続き駐輪容量が不足するエリアなどへの駐輪場の確保を目指すとともに（4-2-2-施策3）、公共交通を補完する交通システムという側面を持つシェアサイクルの利便性向上に向けた取組を進め、自転車利用環境の向上を目指してまいります（4-2-4-施策9）。
99	4-2-4	鉄道車内に自転車を持ち込めるサイクルトレインや、自転車の運搬が可能なバス・タクシーの普及促進を追加してほしい。	
100	4-2-4	施策8に以下の取組を追加してほしい。 ・主要駅付近や公共施設等に、レンタサイクル、売店や休憩スペース、簡易シャワールーム、修理工具の貸出、観光案内などを備えたサイクルステーションを設置 ・自転車通勤・通学の促進と、自転車や公共交通機関での通勤を奨励している企業を認定・表彰する制度等の導入	・札幌市ではサイクルステーションの設置を行う予定はありませんが、計画では、国や北海道、近隣自治体などと連携して情報発信などのサイクリング環境の向上に向けた取組を進めることとしています（4-2-4施策8）。 ・札幌市では、自転車や公共交通機関での通勤を奨励している企業への認定・表彰する制度等の導入予定はありませんが、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こととしています（3-1）。

(10) シェアサイクルの展開について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
101	4-2-4	シェアサイクルから得られる位置情報について、「高精度」「詳細に把握」というのがどの程度のものか明示するとその利用方法について展望が開けると思う。	民間事業者による仕組みであるため、本編には詳細な数値を掲載いたしません。最大で誤差数cmの高精度な測位が可能とのことです。
102	4-2-4	シェアサイクルから得られるビッグデータについて、一番近いルートが走りにくいので回り道をしている場合があることや、シェアサイクルと家用自転車では出発地と目的地の傾向が異なるので、施策検討にデータを活用する際は慎重に判断した方が良いでしょう。	いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。
103	4-2-4	札幌にシェアサイクルが存在していること自体に大きな価値があり、その存続や利用促進（利便性向上）にさらなる公的サポートを行うべき。シェアサイクルが札幌に存在し続けることの意味やその公的サポートのあり方などについてもう少し踏み込んだ記載をしてほしい。	国の自転車活用推進計画でシェアサイクルの普及促進が位置付けられていることなどから、札幌市としてもシェアサイクルのさらなる利用促進を行うことは重要と考えており、ご意見を踏まえ、4-2-4施策9の前段で、「 <u>シェアサイクルは、札幌市民や国内外からの観光客に短距離の面的な移動手段を提供し、既存の公共交通と連携した交通ネットワーク形成に貢献するほか、1台の自転車を複数の利用者が必要に応じて利用し、路上等に設置された専用のスペース（ポート）に停めることで、駐輪スペースをシェアし有効活用できるため、駐輪場需要の削減につながることを期待されています。札幌市では、都市としての魅力と活力を高め、まちづくりの一役を担っているシェアサイクルの公共性を踏まえ、シェアサイクルの更なる利便性向上に向けた様々な取組を進めます。</u> 」とします（4-2-4施策9）。

(11) 目標値について

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
104	4-4	「自転車ネットワークの充実」と「安全で快適な通行環境の創出」の指標項目が「車道通行率」というのは不適切で、目標値が4%の向上と非常に消極的。測定対象が矢羽根型路面表示の整備対象路線に限定しているのも問題。矢羽根の設置で自転車「通行量」が大きく増えたという国内の事例はない。自転車活用推進の鍵は自動車と物理的に分離されるか、自動車交通が静穏化された道路であることは世界的な共通認識。	自転車専用通行帯や自転車道を車道の左側端に整備すると、自転車はそこを通行しなければならない義務が生じますが、札幌市は積雪寒冷地のため、除雪作業で歩道の雪を車道の左側端に堆積することから、冬期の自転車通行空間を常に確保するには課題があります。そのため、札幌市では車道混在（矢羽根型路面表示）を基本的な整備形態としています（2-2-1）。矢羽根型路面表示の整備に加え、計画に記載のとおり、自転車が通行しやすい路肩幅員の確保にも努めてまいります（4-2-1施策2）。なお、目標値の達成年度は計画中間年の2027年度としており、その後は計画中間年の整備状況を踏まえ検討します。ご意見は2032年度の目標値を検討する際の参考にさせていただきます（4-4）。
105	4-4	自転車通行空間の整備の目標値について、車道混在の危険な暫定形態の道路で自転車の車道通行率を4ポイント上げることに意義を感じられないので、指標項目を自転車専用通行帯の整備延長としてはどうか	ご意見は2032年度の目標値を検討する際の参考にさせていただきますとともに、総駐輪台数及び路上放置の割合も毎年算出し、これまでの取組の施策の成果を確認してまいります（4-4）。
106	4-4	「総合的な駐輪対策の推進」の指標項目「都心部の路上放置自転車の台数」は、単に自転車利用者が減ったことによっても達成可能なものであり、不適切である。総駐輪台数（駐輪場内+路上放置）が増えたこと、プラス路上放置の割合が減ったことを目標とすべき。	計画に記載のとおり、地区ごとの需要を考慮して容量が不足するエリアに駐輪場を整備していくこととしているため、駐輪場整備による成果を示す放置自転車台数を指標として設定しています（4-2-2施策3）。
107	4-4	総合的な駐輪対策の推進の目標値について、放置自転車よりも車道上の違法駐停車車両台数を削減し、安全快適に自転車が利用できる環境の実現に力を注ぐべきなので、都心部の駐輪場収容台数の目標値も設けてはどうか。	

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
108	4-4	各目標値の算出の根拠を示してほしい。	<p>目標値の根拠は計画には記載しませんが、以下の考えにより設定しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 矢羽根型路面表示の整備対象路線における自転車の車道通行率：過去に実施した社会実験における矢羽根型路面表示設置後の車道通行率を参考に、目標値を40%と設定しています。 ・ 都心部の路上放置自転車の台数：都心部において、約750台の駐輪場を整備したほか、今後、放置自転車対策を進めることにより、放置自転車が大きく減少することを見込み、目標値を800台と設定しています。 ・ 交通ルールを実践して自転車を利用している人の割合：市民の46%を占める自転車利用者（H24市政世論調査）のうち、現在交通ルールを実践している人が約5割（R2アンケート）であることから、これを約6割とすることを目標としています。 ・ 自転車保険の加入割合：現在の加入割合である4割（R1アンケート）から、全国平均の約6割（民間保険会社のR5調査）とすることを目標としています。 ・ 観光で自転車を利用する人：2021年度の来札観光客数のうち観光・旅行中に札幌市内で自転車を利用した人を約10万人と推計しており、今後の来札観光客数の推移や楽しめるサイクリング環境創出の取組を実施することを踏まえて、これを約22万人とすることを目標としています。 ・ シェアサイクルの1日平均利用回数：直近4か年の平均利用回数が約1,500回であり、今後シェアサイクルの更なる利用促進の取組を実施することを踏まえて、約2,000回とすることを目標としています。

(12) その他の意見

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
109	その他	人力を利用して雪上を移動する手段として「かんじき」「アイゼン」「そり」などがあると思う。氷や雪を掴んで推進力とする仕組みがあれば、雪が降った状態でも移動可能と考える。	計画には冬期の移動手段としての自転車利用については記載していませんが、社会情勢の変化や利用者の意識の変化を踏まえ、自転車利用の多様化やニーズに対応することが重要であると考えています（2-2-4）。

No.	該当箇所	意見の概要	市の考え方
110	その他	電動式スケートボードも矢羽根型路面表示を走らせるべき。	一定の基準を満たす電動キックボードは「特定小型原動機付自転車」と定義され、原則として車道の左側の端に沿って通行することとなります。いただいたご意見は、今後の札幌市の交通計画の検討において参考にさせていただきます。
111	その他	市の自転車対策担当課を交通系の部署と統合し名称変更してはどうか。また、自転車に関する知識がある職員が少ないのも課題で、職員の質の向上も重要。	札幌市では、整備や維持管理、啓発などの役割に応じて自転車に関係する課が複数箇所にまたがっておりますが、それぞれの施策について関係課で定期的に情報交換し、相互に連携しながら自転車施策を進めています。

(以上)