

## 第4章 実施を進める施策

4-1 施策体系

4-2 施策内容

4-2-1 【基本方針1】自転車通行空間の整備

4-2-2 【基本方針2】総合的な駐輪対策の推進

4-2-3 【基本方針3】自転車の安全利用の促進

4-2-4 【基本方針4】幅広い自転車活用機会の創出

4-3 実施を進める施策の体系化一覧

4-4 目標値の設定

## 第4章 実施を進める施策

### 4-1 施策体系

現状の課題を解決するとともに、健康増進や環境改善などの自転車の利点も踏まえながら、目標の実現に向けて効率的かつ効果的に自転車利用を推進できるよう、基本方針ごとに事業の展開を図ります。

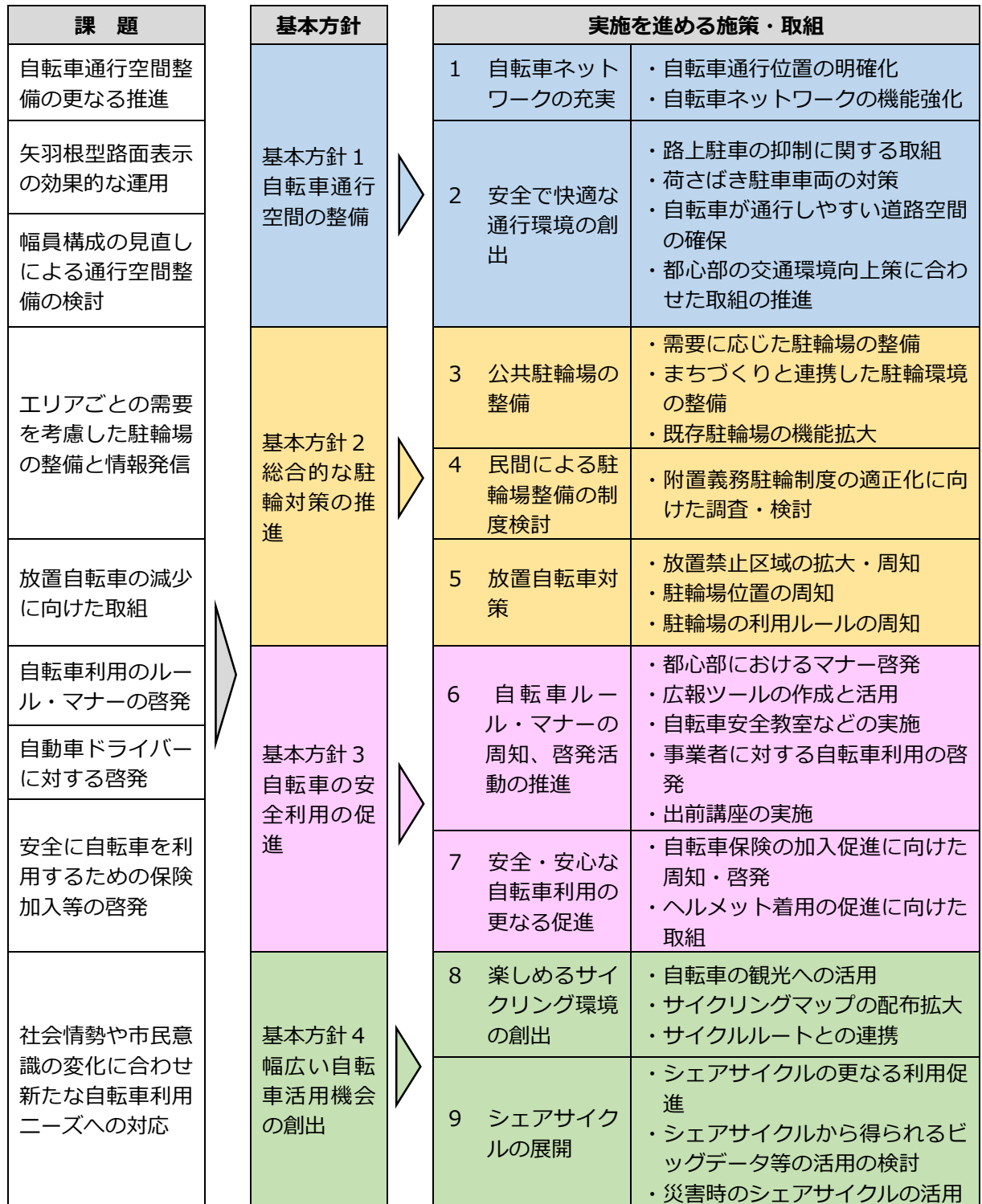


図 4-1 基本方針と実施を進める施策・取組

## 4-2 施策内容

自転車の利用環境改善に向けた4つの基本方針「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」、「幅広い自転車活用機会の創出」に対し、これまでの検討から、以下の具体的な施策を実施・検討します。

### 4-2-1 【基本方針1】自転車通行空間の整備

#### 施策1 自転車ネットワークの充実

これまで札幌市では、「明確化の取り組み」に基づき、都心部において自転車通行位置の明確化を実施してきました。

その結果、車道を通行する自転車の割合が増加するなど、一定の効果が得られていることから、安全で快適な利用環境の確保に向けて、引き続き車道混在（矢羽根型路面表示）を基本的な整備形態とし、車道上での自転車通行位置の明確化を行います。

なお、通行位置の明確化にあたっては、国土交通省と警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2012年公表、2016年改定）に準拠します。

また、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についても、矢羽根型路面表示の整備等を行うことで自転車ネットワークを拡充し、既存の自転車歩行者専用道路の活用を一層進めます。

これらの施策は自転車利用者のみならず、歩行者や自動車にとっても安全・安心な通行環境の確保のために重要であることから、自転車通行空間の整備に継続的に取り組みます。

#### 取組

##### ① 自転車通行位置の明確化

###### (1) 都心部

「明確化の取り組み」の未整備路線については、その多くが他の道路整備事業と調整を図りながら整備を行うこととしており、今後も継続して取組を進めます。

また、新たに整備された公共駐輪場に接続する路線を追加するなど、計画路線の見直しを行いながら、矢羽根型路面表示の整備を進めます。

###### (2) 都心部以外の駅等の周辺

都心部以外では、地域交流拠点や駅等の周辺などの乗り継ぎのために自転車を多く利用する地区や、自転車関連の事故件数が多い地区において、矢羽根型路面表示の整備を進めます。

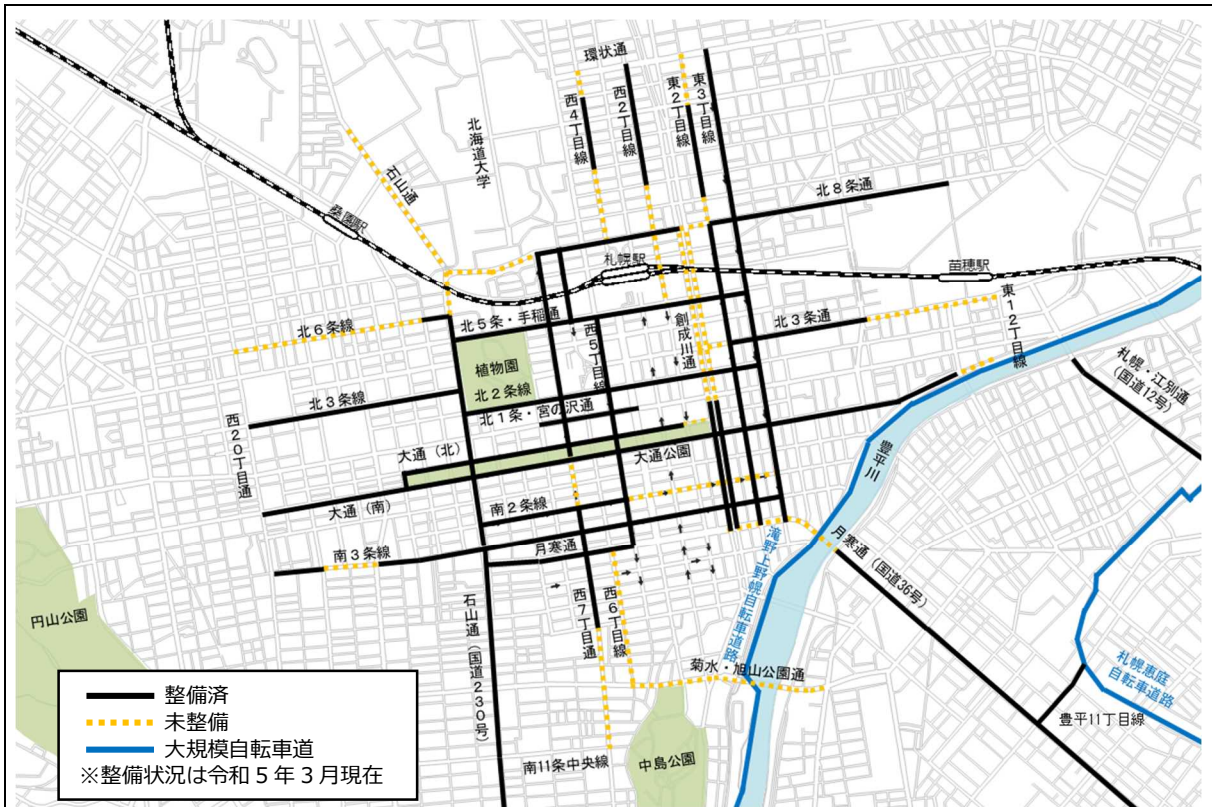


図 4-2 都心部の自転車通行位置の明確化の計画と整備状況

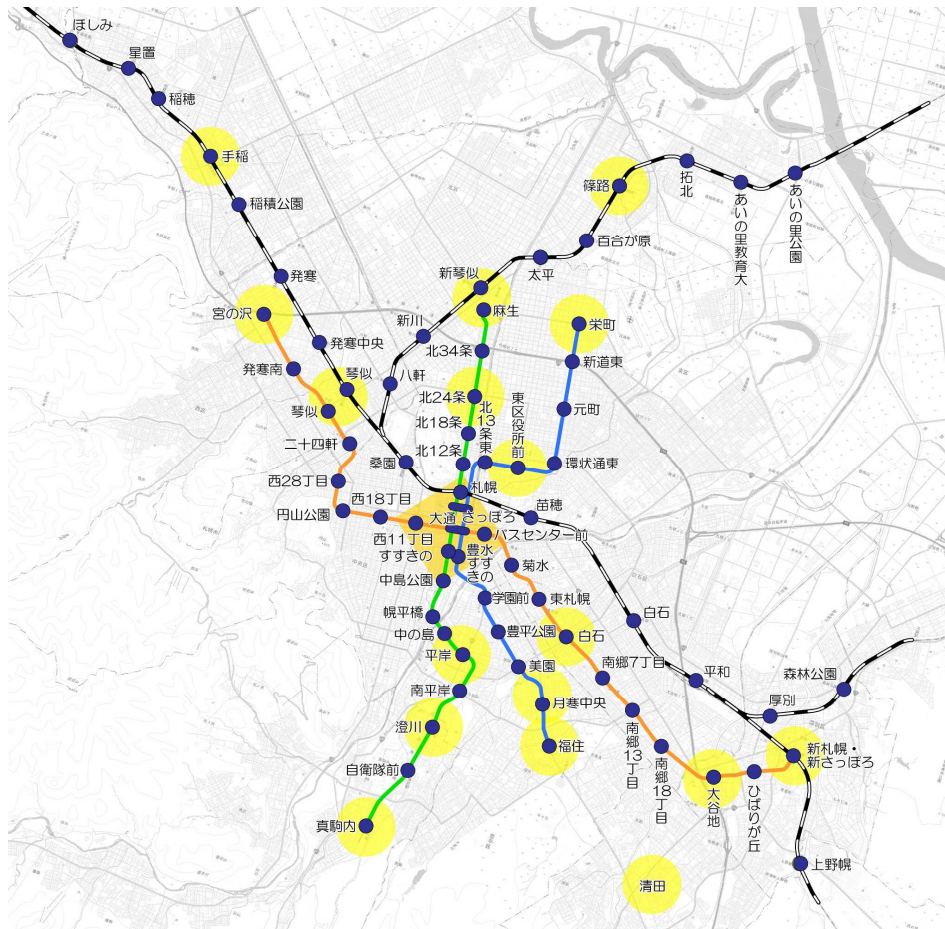


図 4-3 地下鉄・JR 駅の路線図と地域交流拠点



② 自転車ネットワークの機能強化

市内及び札幌近郊には、主に自転車歩行者専用道路からなる「大規模自転車道」が整備されていることに加えて、札幌市と周辺市町村を跨ぐような骨格となるサイクルルートとして、北海道サイクルルート連携協議会による「北海道サイクルツーリズム推進方針」に基づき設定された「サイクルルート」があります。

これらの自転車ネットワークを相互に連携させ有効に活用できるよう、道路等の状況を考慮した連携方法を検討・導入するとともに、既存ネットワークの適切な維持管理を行い、自転車利用環境の充実を図ります。

また、「明確化の取り組み」では、月寒通等で都心部の矢羽根型路面表示を大規模自転車道に接続することとしており、都心部と目的地を自転車ネットワークで連絡することで広域的な周遊観光の実現を目指します。



図 4-4 市内の自転車歩行者専用道路  
(札幌恵庭自転車道線・白石こころード)

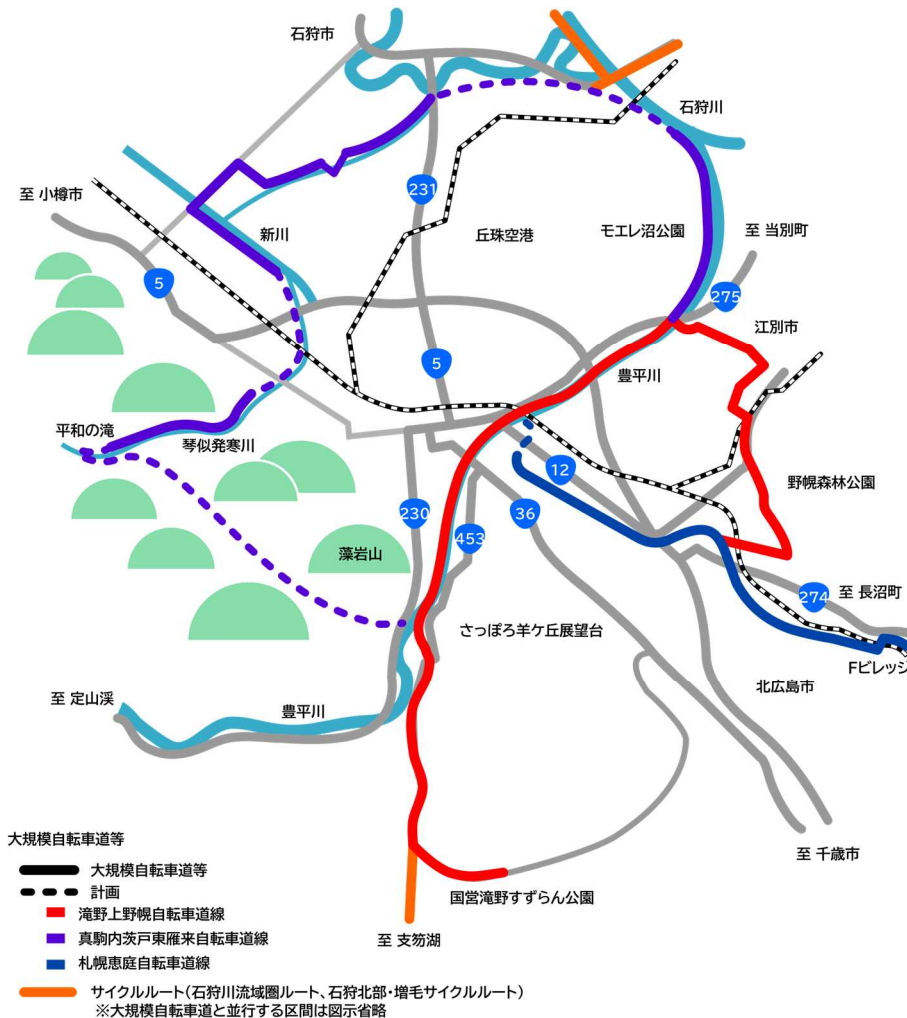


図 4-5 市内近郊の代表的な自転車ネットワーク

**大規模自転車道**：自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設等を選び、あわせて自転車利用の増大に対処して、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資する」ことを目的に、整備の必要の極めて高いものについて都道府県道に認定のうえ整備される自転車道のこと。

## 施策2 安全で快適な通行環境の創出

自転車の車道通行を推進するためには、安全で快適に車道を通行できる環境を確保することが重要です。路肩に駐車車両があると、駐車車両を避けて自転車が車道側に飛び出す危険や、歩道を通行することが考えられるほか、自転車が歩道を通行すると歩行者との接触事故等を引き起こす可能性があります。

自転車が車道を通行する際の安全な環境の確保に向けて、路上駐車抑制や自転車が通行しやすい道路空間の確保に取り組みます。

### 取組

#### ① 路上駐車抑制に関する取組

北海道警察と連携した路上駐車抑制の啓発活動として、路上駐車抑制に関するチラシの配布や、路上駐車をしようとするドライバーへの声掛けなどを強化します。

また、北海道開発局と連携し、ドライバー向けの自転車通行空間安全確保の啓発として、免許取得時の講習におけるパネルを用いた啓発や、免許更新時講習における啓発チラシの配布などを行い、矢羽根型路面表示の理解促進とあわせた路上駐車抑制啓発を行います。



図 4-6 ドライバー向けの啓発チラシ

#### ② 荷さばき駐車車両の対策

札幌市内では、平成 27・28 年度（2015・2016 年度）に車道路肩の自転車通行空間の創出と合わせて荷さばき駐車車両対策の社会実験が実施されました。実験では、都心部の共同荷さばき場（ストックポイント）の利用による路上荷さばき駐車車両の減少効果や、配送時間の短縮による物流の効率化の効果等が確認されています。



図 4-7 都心部における荷さばき車両による影響

また、さっぽろシャワー通（中央区南 1 条西 3 丁目）では、荷さばきの時間帯を 21：30～翌日 11：30 までとし、この時間帯に限り荷さばき駐車スペースにて作業を行う「荷さばきタイムシェアリング」を実施しているほか、南 2 西 3 南西地区第一種市街地再開発事業では、事業に併せて施設内に地下街との共同荷さばきスペースを整備しました。

今後は、物流事業者・商業施設等への荷さばき駐車ルール of 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用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します。



図 4-8 社会実験の結果（2015 年度）

### ③ 自転車が通行しやすい道路空間の確保

道路の計画や整備などを行う際は、道路ごとに求められる機能や交通状況等に応じて道路の幅員構成を適切に設定し、自転車が通行しやすい路肩幅員の確保について配慮するなど、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ます。

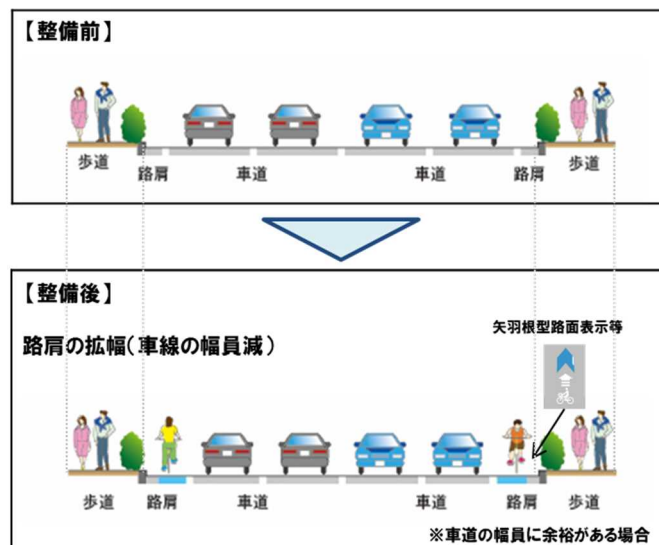


図 4-9 札幌市総合交通計画（2020 年 3 月）における幅員構成の見直しイメージ



〈先進的な事例〉北12条線の道路整備

平成26年（2014年）に道路整備を行った北12条線では、道路の幅員は変更せず、車線数を従来の4車線から2車線に変更し、新たに生み出した空間を活用して自転車が通行しやすい幅員の路肩を確保しています。

北12条線は、自転車利用が比較的多い道路であり、自転車利用の安全性向上が課題でしたが、交差点部に右折車線を配置し、将来の交通状況に対応した交通円滑性を確保することで車線数の減少が可能となるなど、様々な条件が整ったことで自転車が通行しやすい道路空間の確保が実現しました。



図4-10 車線数の見直しなどによる路肩幅員の確保事例

④ 都心部の交通環境向上策に合わせた取組の推進

国土交通省では、居心地がよく歩きたくなるまちなか形成に取り組む自治体を支援しており、全国的に既存の道路空間を活用して賑わいを創出する空間づくりの動きが加速しています。

こうしたなか、札幌市では、歩きたくなる空間の形成を目指し、令和4年度（2022年度）に南1条通（西2～3丁目）において、片側2車線を1車線に規制して新たに生み出されたスペースを賑わいの空間や自転車通行空間として活用する実証実験を実施しました。実験では、矢羽根型路面表示の整備や啓発活動を行うとともに、路肩を通行する自転車がそのまま駐輪できるようなシェアサイクルポートを車道向きに設置する取組を行いました。

引き続き、居心地がよく歩きたくなるまちの実現に向けた取組を都心部で行いながら、自転車や歩行者の安全確保に向けた取組を進めるなどの利用環境の向上を目指します。



矢羽根型路面表示を整備し車道通行を促進



車道から直接自転車を出し入れできるポート

図4-11 南1条通における実証実験の様子（2022年度）



## 4-2-2 【基本方針2】総合的な駐輪対策の推進

### 施策3 公共駐輪場の整備

札幌市では、駐輪需要が多い都心部や地下鉄・JR 駅周辺等で公共駐輪場の整備を進めており、今後は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など、需要に応じた適正な駐輪容量の確保に努めるとともに、適切な運用による利便性の確保が重要です。

整備にあたっては、駐輪場用地を取得することが望ましいですが、十分な台数を収容できる用地を確保するには時間や費用を要するため、まちづくり等の計画に併せた駐輪場整備や、平面駐輪場を複層式にするなどの既設駐輪場用地を活用した駐輪場整備が効果的です。

さらに、既存の平面駐車場を活用した官民連携による駐輪場整備のほか、駐輪需要の多いエリアにおける当面の短期的な対応として、未利用地等を活用した暫定駐輪場の整備や、一定以上の歩道幅がある路線で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するなど、様々な手法により需要に応じた駐輪場の確保を目指します。

また、設置から30年以上経過した駐輪場があることから、需要に応じた維持・補修を実施し、利用者の安全性の確保に努めます。

#### 取組

##### ① 需要に応じた駐輪場の整備

駐輪需要が多い都心部や地下鉄・JR 駅を中心に用地を確保するなどして路外駐輪場の整備を進めます。



図 4-12 路外駐輪場（東区役所前駅第3駐輪場）

##### ② まちづくりと連携した駐輪場の整備

札幌市では、都心部で行われる民間開発において、公共駐輪場や共同荷さばき場などの良好な歩行環境の形成に資する交通施設の整備を公共貢献として評価し、建物の容積率を緩和する制度を設けています。この制度を活用して民間開発を行う事業者と連携して駐輪容量を確保する取組を進めます。

具体的には、南2西3南西地区第一種市街地再開発事業において、放置自転車の解消を目的とした公共駐輪場を建物内に整備したほか、現在計画中の北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業においても公共駐輪場を整備する予定です。

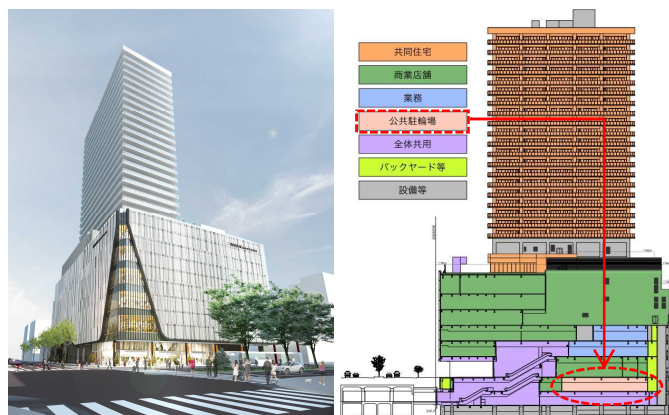


図 4-13 南2西3南西地区第一種市街地再開発事業における公共駐輪場整備の概要

### ③ 既存駐輪場の機能拡大

地下鉄駅や JR 駅周辺には、乗継需要のための駐輪場を整備していますが、容量が不足している駅周辺では路上放置自転車による歩行者の通行の阻害などが課題となっています。

しかし、すでに高度な土地利用が図られている地域では、新たな駐輪場整備のための用地確保が難しいため、既存の駐輪場用地を活用し、複層式の駐輪場整備や二段ラックの設置を行うなど、工夫しながら駐輪容量を確保していきます。



図 4-14 地下鉄白石駅の地下駐輪場

#### 〈路外駐輪場の整備に併せて路上駐輪場を廃止した事例〉北 18 条駅周辺

地下鉄北 18 条駅周辺は、学校や病院などが多く集積する駐輪需要の多い地区であり、これに対応するため駅周辺の歩道に路上駐輪場を設置していましたが、歩道の通行幅が狭くなり、歩行者の通行に影響があるなどの課題がありました。

札幌市では、駅周辺の駐輪需要に対応するため、令和 2 年（2020 年）に駅の隣接地の用地を取得し、需要に対して十分な広さの新たな路外駐輪場を整備したことにより、従来の路上駐輪場を廃止し、歩道に新たに視覚障害者誘導用ブロックを設置するなどの歩道バリアフリー整備を行いました。

本事例のように、札幌市では地下鉄駅周辺等で駐輪場の整備や不要となった路上駐輪場の廃止などの駐輪容量の適正化を進めており、引き続き駐輪環境整備に取り組みます。



図 4-15 新設の路外駐輪場



図 4-16 路外駐輪場の整備に併せて廃止した路上駐輪場

## 施策4 民間による駐輪場整備の制度検討

札幌市では、自転車の附置義務条例により、大量の駐輪需要を生じさせる商業施設等の建設に際して商業施設等が利用者用の駐輪場を整備することを定めており、民間事業者に対して、その施設を目的とする駐輪需要を受けとめるための駐輪場整備を促す取組を引き続き推進します。

### 取組

#### ① 附置義務駐輪制度の適正化に向けた調査・検討

施設の需要に対応した適切な駐輪場が配置されるよう、実態調査や都市開発の事例調査、ヒアリング等の結果に基づき、以下の項目について見直しを行います。また、見直しにあたっては、関係事業者等からも意見聴取しながら、実態に即した制度となるよう検討します。

#### 【見直しの主な方向性】

- 整備量の適正化の検討
  - ・ 対象施設（施設用途）の拡大
  - ・ 原単位の見直し
- 隔地距離の緩和の検討
  - ・ 現行条例で 50m 以内としている隔地距離の緩和を検討
- 条例の効果的運用のための取組
  - ・ 附置義務駐輪場の管理上の負担低減策や駐輪需要に応じた台数緩和など、効果的な運用のための取組を検討

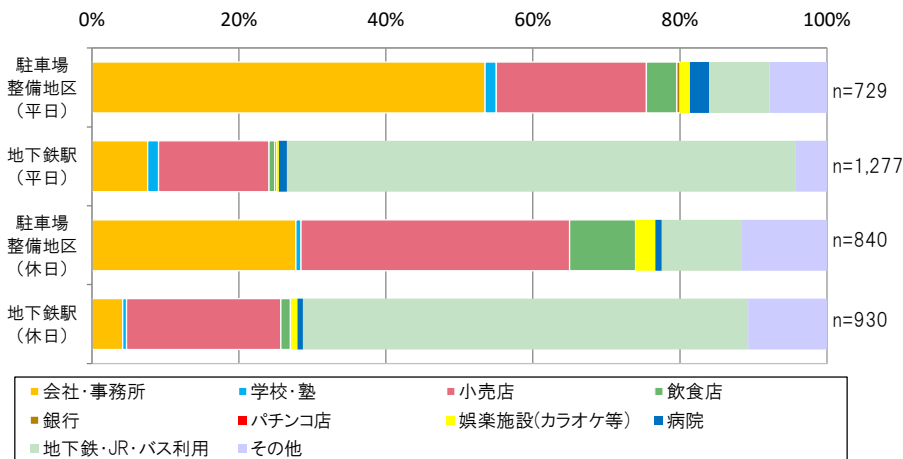


図 4-17 駐輪後の目的施設の用途（アンケート調査）

**駐輪場整備地区：**駐車場法第3条第1項規定に基づき、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区として都市計画決定した地区で、札幌市では、市道北9条線以南、菊水・旭山公園通（南9条）以北、石山通（西11丁目）以東、東3丁目通以西に囲まれた区域としている。



## 施策5 放置自転車対策

駐輪場の整備と合わせて、放置禁止区域の拡大や駐輪場マップの配布などにより、適切な駐輪場利用を促進することで、放置自転車の抑制を図ります。また、放置禁止区域では、放置自転車の撤去を行い、適正な駐輪場利用を促します。

また、令和3年度（2021年度）実績で年間9,271台の撤去放置自転車のうち、約6割にあたる5,808台が引き取られずに処分されています。放置自転車は回収作業だけでなく、保管・処分にも費用がかかります。このため、引き続き放置自転車についての広報・周知に努め、市民の理解のもとルール遵守の機運を醸成し、適正な駐輪場利用を推進する必要があります。

### 取組

#### ① 放置禁止区域の拡大・周知

地下鉄駅周辺などに十分な駐輪場を整備していますが、駐輪場を活用せず路上に放置される自転車があることから、28箇所の放置禁止区域を指定しています。今後も放置自転車が多い駅周辺では、駐輪需要に合わせて駐輪場を整備し、放置禁止区域を拡大します。放置禁止区域の周知については、地下鉄駅等の周知効果の大きい箇所に掲示し、併せて市の広報やホームページでのお知らせを継続します。

また、都心部では、放置禁止区域の指定により放置自転車の抑制に効果が現れており、引き続き、放置自転車の撤去や駐輪場の利用促進などの施策の強化を進めます。

#### ② 駐輪場位置の周知

札幌市では、自転車利用者の利便性向上のため駐輪場マップを作成し、ホームページで掲載するとともに市役所などで配布しています。また、放置禁止区域で周辺駐輪場の位置を掲示しています。

今後は、放置自転車が多い箇所で自転車利用者に対する駐輪場位置の周知を強化し、周辺駐輪場への誘導を図ります。

#### ③ 駐輪場の利用ルールの周知

札幌市では、都心部の有料駐輪場において、契約せずに駐車された自転車を撤去しています。無料駐輪場においても、多くの方が利用できるように、1週間以上駐車されている自転車の撤去を定期的に行っています。このような駐輪場の利用ルールについて、現地での掲示や本市ホームページなどにより周知していきます。

### 4-2-3 【基本方針3】自転車の安全利用の促進

#### 施策6 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進

札幌市の自転車関連の事故は、全人身事故の2割を占めています。また、歩行者が自転車を危険と感じたことがあるという意見や、自転車のルール・マナーに関する教育や情報提供による啓発活動を必要と感じる意見も多く寄せられています。

加えて、近年の自転車利用の多様化や、新型コロナウイルス拡大の影響により、新たに自転車を利用する機会も増えていることから、様々な自転車の利用者に合わせたルール・マナーの周知・啓発が必要になっています。

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。

#### 取組

##### ① 都心部におけるマナー啓発

道路交通法では自転車は軽車両であり、車道の左側を通行することが原則ですが、自転車による歩道での無秩序な通行によって、歩行者が安心して通行できない状況が発生しています。特に歩行者の多い都心部では、自転車が車道を走行するという原則を徹底する必要があります。

歩道において自転車は押し歩きをするように呼び掛ける「押し歩き推進啓発」や、矢羽根型路面表示の理解推進運動など、街頭での啓発活動を継続して定期的実施します。

##### ② 広報ツールの作成と活用

自転車の安全利用を広報するため、冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ！」の配布のほか、区役所窓口や地下歩行空間などのモニターで普及啓発動画を放映します。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。



図 4-18 普及啓発動画の画面

③ 自転車安全教室などの実施

将来のまちづくりを担う子どもたちが、自転車のルールやマナーに関心を持ち、自転車利用への理解が深まるよう、年齢や学年に応じた効果的な交通安全教室を継続して実施します。また、地域団体や高齢者など幅広い対象や年齢層に対して交通安全教育を実施します。さらに、高校生などを対象にオンライン自転車教室を実施します。

④ 事業者に対する自転車利用の啓発

自転車配達によるフードデリバリーサービスが相次いで札幌市に参入し、コロナ禍の影響もあり、利用者が増加しています。これに伴い、配達員の配達中の事故が増加傾向にあることから、安全の確保が急務となっています。

札幌市では、フードデリバリー事業者向けの自転車交通安全教室などを実施し、自転車の安全利用を啓発します。



図 4-19 デリバリー事業者への啓発

⑤ 出前講座の実施

自転車交通安全をテーマにした出前講座を継続的に実施します。自転車利用者と自動車ドライバーの双方に自転車利用のルールの理解を促し、自転車・自動車の利用者がお互いを思いやって運転する交通環境づくりを推進します。



## 施策7 安全・安心な自転車利用の更なる促進

北海道自転車条例では、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おり、札幌市でも保険加入の重要性を周知し、加入に向けた啓発活動を行います。

### 取組

#### ① 自転車保険の加入促進に向けた周知・啓発

自転車の安全利用を広報する冊子「セーフティ自転車ライダーのスズメ!」の中で、自転車保険への加入を呼び掛けており、学校や自転車販売店で購入者に配布しています。また、自転車保険加入促進ポスターを区役所等で掲示するなど、加入促進のための周知・啓発を実施します。



図 4-20 自転車保険加入を呼びかける冊子（一部抜粋）



図 4-21 自転車保険加入促進ポスター



#### ② ヘルメット着用の促進に向けた取組

令和5年（2023年）4月に道路交通法の一部を改正する法律が施行され、自転車の運転者は、年齢を問わず、乗車用ヘルメットの着用が努めることが定められました。北海道自転車条例でも、「自転車利用者は、自らの安全を確保するために、乗車用ヘルメットの着用を努めること」と定められています。

札幌市では、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。



図 4-22 自転車ヘルメット着用促進ポスター

### <その他の取組>

このほか、本計画の各種施策を通じて自転車の安全利用の促進に努めます。下記は代表的な取組で、取組の内容は（ ）内の各項目に記載しています。

- ・自転車通行位置の明確化（基本方針1 施策1①）
- ・路上駐車抑制に関する取組（基本方針1 施策2①）
- ・荷さばき駐車車両の対策（基本方針1 施策2②）
- ・自転車が通行しやすい道路空間の確保（基本方針1 施策2③）
- ・シェアサイクルから得られるビッグデータ等の活用の検討（基本方針4 施策9②） など

## 4-2-4 【基本方針4】幅広い自転車活用機会の創出

### 施策8 楽しめるサイクリング環境の創出

国や北海道において、サイクルツーリズムの取組が推進されており、札幌市でもこの機運の高まりを捉えて、サイクリング環境の創出に取り組みます。道内外のサイクリストが自転車ツーリングを楽しめる環境が生まれ、市民にとっても気軽にサイクリングを楽しむことができ、市民の健康増進にも寄与することが期待できます。

#### 取組

##### ① 自転車の観光への活用

市内観光の二次交通としての自転車の活用が期待されています。

札幌観光協会ホームページでは、札幌の自然と北海道の味覚を巡る、自転車ツーリングの5つのモデルコースを紹介しています。市内の民間事業者が運営するシェアサイクルでは、1日パスや電動アシスト付き自転車を利用した長距離移動も可能です。

今後は、自転車を活用した観光メニューの展開や観光協会等と連携して自転車を活用した市内観光を広報し、新たな魅力発見、観光活性化につなげます。



図 4-23 札幌観光協会 HP (シェアサイクルのおすすめコース)

##### ② サイクリングマップの配布拡大

サイクリング環境整備の一環として、サイクリングマップの観光情報窓口や行政施設等での配布、札幌市ホームページへの掲載に加えて、観光施設、宿泊施設、自転車販売店などの民間施設でも入手できるよう連携します。

##### ③ サイクルルートとの連携

国では、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図ることとしています。

札幌市では、道内のサイクルルートのうち「石狩川流域圏ルート」と「石狩北部・増毛サイクルルート」の2つが設定されています。札幌市では、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ます。

### 施策9 シェアサイクルの展開

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。

#### 取組

##### ① シェアサイクルの更なる利用促進

札幌市内においては、都心部を中心に認定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」を運営しており、令和元年度（2019年度）の新システム導入以降、サービスを拡充しながら利用者数を伸ばしています。また、シェアサイクル事業と併せて、地域の環境改善の取組や、自転車のルール・マナーに関する普及啓発運動などの地域貢献活動を行っており、まちの魅力向上にも寄与しています。

令和4年度（2022年度）のアンケートによると、利用料金の支払い方法や利用料金、自転車の装備・仕様、自転車利用開始時の予約機能などのサービスが高評価である一方で、市内53箇所のポートに関して数や場所への不満の声が多いことが判明しました。

札幌市では、都心部における市民や観光客などに移動手段を提供するポロクルの公共的な役割を評価し、歩道や公共用地、民間敷地へのポート設置等の協力や支援によるシェアサイクル利用促進に向けた取組を行います。

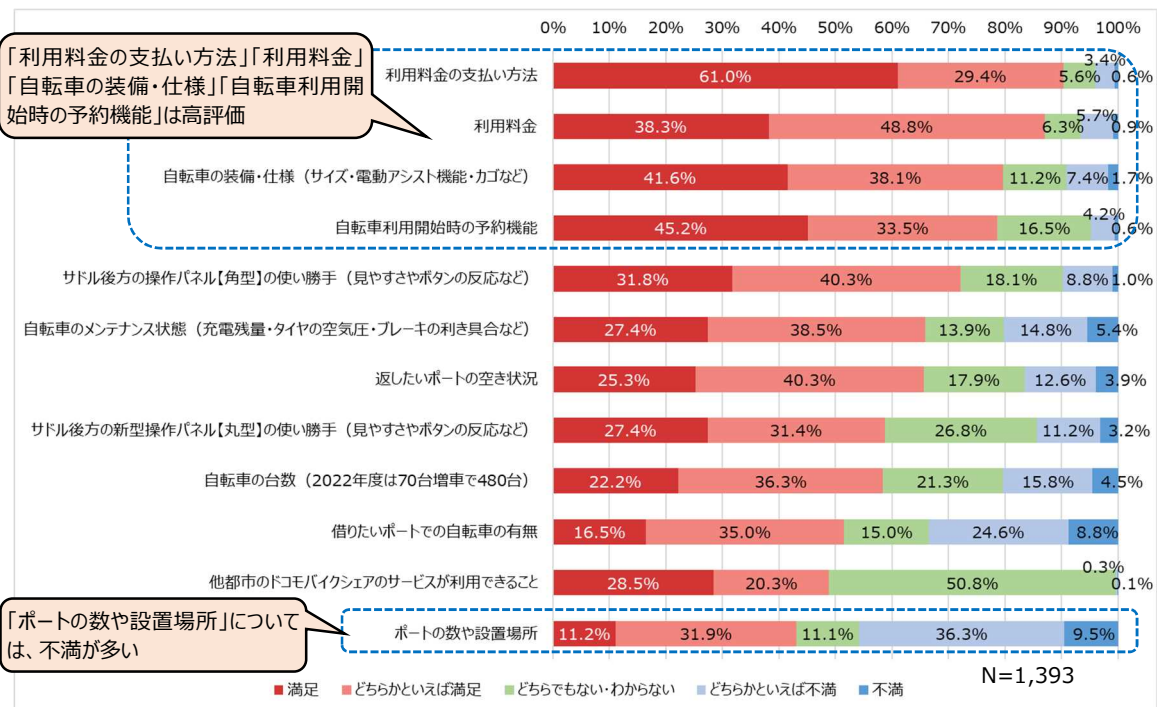


図 4-24 ポロクルのサービスの満足度調査（2022年度）





図 4-25 市役所敷地内のシェアサイクルポート

## ② シェアサイクルから得られるビッグデータ等の活用の検討

ポロクルでは、自転車に搭載した高精度 GPS により、自転車の通行位置を詳細に把握するなど、利用実態の把握を進めています。

札幌市では、シェアサイクルにより得られるビッグデータや利用状況調査の結果等を矢羽根型路面表示の整備対象路線の選定や安全対策の検討に利用するなどの自転車の利便性向上策の検討に活用します。

## ③ 災害時のシェアサイクルの活用

災害時の自転車の活用に向けて、札幌市は、ポロクル及び運営団体へのシステム提供者である株式会社ドコモ・バイクシェアとの3者間で、札幌市が災害時に行う様々な応急活動等に関わる職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを活用し、迅速かつ円滑な応急・復旧活動を図ることを目的とした、シェアサイクルの利用に関する協定を令和4年（2022年）に締結しています。協定では、災害発生時に被災箇所への移動や市内の状況確認等への活用を想定し、職員の移動手段として自転車を借り受けることを可能にしています。

これにより、公用車の燃料不足やドライバー不在、道路の陥没や交通渋滞時に、移動手段としてシェアサイクルを利用し、被災状況の把握や関係機関との連絡調整を行うなどの災害発生時の効果的な活用が可能となるようシェアサイクル事業者との連携を図ります。

### 4-3 実施を進める施策の体系化一覧

前項で記述した実施を進める自転車施策について、代表的な内容、継続・レベルアップ、実施時期（前期・後期）を一覧に記載すると、以下に記載の通りとなります。

施策については、今後の社会情勢の変化を捉えて更新や追加を行っていくことが重要です。

表 4-1 自転車施策の体系化一覧

基本方針・施策	代表的な内容	継続・レベルアップの別		実施時期	
		継続	レベルアップ	前期	後期
<b>方針1 自転車通行空間の整備</b>					
1 自転車ネットワークの充実					
①自転車通行位置の明確化	矢羽根型路面表示の整備	●	●	取組の拡大	
②自転車ネットワークの機能強化	既存自転車歩行者専用道路の相互連絡による自転車ネットワークの強化	●	●	取組の強化	
2 安全で快適な通行環境の創出					
①路上駐車の抑制に関する取組	路上駐車抑制の啓発活動の強化	●		取組の強化	
	矢羽根型路面表示の理解促進と併せた路上駐車抑制啓発	●		取組の実施	
②荷さばき駐車車両の対策	荷さばき駐車ルールの徹底の呼びかけ	●		取組の実施	
	民間開発との連携による共同荷さばきスペースの整備	●	●	民間開発との連携	
③自転車が通行しやすい道路空間の確保	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の検討	●	●	検討の実施	
④都心の交通環境向上策に合わせた取組の推進	都心部の歩行者・自転車の通行環境の充実に関する検討	●	●	検討の実施	
<b>方針2 総合的な駐輪対策の推進</b>					
3 公共駐輪場の整備					
①需要に応じた駐輪場の整備	駐輪需要が多い都心部やJR・地下鉄駅を中心に用地を確保して路外駐輪場を整備	●		整備の拡大	
②まちづくりと連携した駐輪場の整備	民間開発との連携による都心部の駐輪容量の確保	●	●	民間開発との連携	
③既存駐輪場の機能拡大	既存駐輪場の容量の拡大	●		機能の拡大	
4 民間による駐輪場整備の制度検討					
①附置義務駐輪制度の適正化に向けた調査・検討	附置義務駐輪制度の適正化に向けた調査・検討	●	●	制度検討	制度の運用
5 放置自転車対策					
①放置禁止区域の拡大・周知	駅周辺の駐輪場の整備及び放置禁止区域の拡大の検討	●		検討の実施	
	放置禁止区域に関する周知の強化	●		取組の強化	
②駐輪場位置の周知	駐輪場マップの放置禁止区域への掲示や放置自転車の多い箇所の周辺施設等での配布	●		取組の拡大	
	駐輪場の利用ルールの周知	●		周知の強化	
<b>方針3 自転車の安全利用の促進</b>					
6 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進					
①都心部におけるマナー啓発	「押し歩き推進啓発」や矢羽根型路面表示の理解推進運動などの啓発	●		取組の実施	
②広報ツールの作成と活用	冊子や動画による自転車ルールマナーについての広報	●		広報の実施	
	サイクリングマップ等への自転車利用ルールの掲載	●		取組の実施	
③自転車安全教室などの実施	年齢や学年に応じた効果的な交通安全教室の実施	●		取組の実施	
	地域の団体や幅広い年齢層に対する交通安全教育の実施	●		取組の実施	
④事業者に対する自転車利用の啓発	デリバリー配達員を対象とした交通安全教室の実施	●		取組の実施	
⑤出前講座の実施	自転車交通安全をテーマにした出前講座の実施	●		取組の実施	
7 安全・安心な自転車利用の更なる促進					
①自転車保険の加入促進に向けた周知・啓発	自転車損害賠償保険への加入を呼び掛ける冊子の配布、ポスターの掲示	●		取組の実施	
②ヘルメット着用の促進に向けた取組	ヘルメット着用の促進に関する啓発ポスターの掲示等	●	●	ヘルメット着用促進の検討	取組の実施
<b>方針4 幅広い自転車活用機会の創出</b>					
8 楽しめるサイクリング環境の創出					
①自転車の観光への活用	観光協会等と連携した自転車を活用した市内観光の広報	●		取組の実施	
②サイクリングマップの配布拡大	観光施設、宿泊施設、自転車販売店などでのサイクリングマップ配布を拡大	●		配布の拡大	
③サイクルートとの連携	国や北海道、近隣自治体などと連携したサイクリング環境整備の推進	●		連携の強化	
9 シェアサイクルの展開					
①シェアサイクルの更なる利用促進	民間シェアサイクルのポート設置に関する協力	●	●	利用促進に向けた支援	
②シェアサイクルから得られるビッグデータ等の活用の検討	シェアサイクル利用に伴うビッグデータの集計・活用による利便性向上策の検討	●	●	データを活用した検討の実施	
③災害時のシェアサイクルの活用	災害時移動手段としてのシェアサイクルの活用	●		協働体制の継続	

## 4-4 目標値の設定

本計画に示す各取組の達成状況を評価するため、基本方針毎に目標値を設定します。適宜進捗状況をモニタリングし、目標達成に向けた取組を推進します。

なお、本計画では、国や北海道の計画目標年次などを踏まえ、本計画の折り返し地点である令和9年度（2027年度）の中間目標を設定しています。計画終了年（2032年度）の目標値については、中間目標の達成状況や社会情勢の変化や法改正等を踏まえ設定することとします。

表 4-2 基本方針別の目標値

基本方針	主な施策	実施目標（目標値は計画中間年の2027年度）			2032年度の目標値
		指標項目	現状値	目標値	
1. 自転車通行空間の整備	①自転車ネットワークの充実	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	都心部：36% (2022年度)	都心部：40% 郊外部：40%	増加
	②安全で快適な通行環境の創出				
2. 総合的な駐輪対策の推進	③公共駐輪場の整備	都心部の路上放置自転車の台数	1,763台 (2022年度)	約800台	減少
	④民間による駐輪場整備の制度検討				
	⑤放置自転車対策				
3. 自転車の安全利用の促進	⑥自転車ルール・マナーの周知・啓発活動の推進	交通ルールを実践して自転車を利用している人の割合	約5割 <sup>※1</sup> (2020年度)	約6割	増加
	⑦安全・安心な自転車利用の更なる促進	自転車保険の加入割合	約4割 <sup>※2</sup> (2019年度)	約6割	増加
4. 幅広い自転車活用機会の創出	⑧楽しめるサイクリング環境の創出	観光で自転車を利用する人	約10万人 <sup>※3</sup> (2021年度)	約22万人	増加
	⑨シェアサイクルの展開	シェアサイクルの1日平均利用回数	約1,500回 <sup>※4</sup> (直近4か年平均)	約2,000回	増加

※1 札幌市が2020年度に自転車利用者に対して実施したアンケートで把握した「車道は左側を通行する」と「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行する」を実践している人の割合から推計

※2 札幌市が2019年度に自転車利用者に対して実施したアンケートで把握した自転車保険の加入割合

※3 札幌市が2022年度に来札した観光客に対して実施したアンケートで把握した「観光・旅行中に札幌市内で自転車を利用した人の割合」と2021年度の来札観光客数から推計

※4 ポロクルが現行のサービスを導入した2019～2022年度の延べ利用回数と運営日数から算出

## 第5章 おわりに

5-1 計画の推進体制

5-2 フォローアップ



## 第5章 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。

<b>市民</b>	自転車利用者 歩行者 自動車ドライバー 等
<b>民間事業者</b>	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 宿泊施設 休憩施設協力店舗 等
<b>市</b>	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
<b>その他関係機関</b>	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

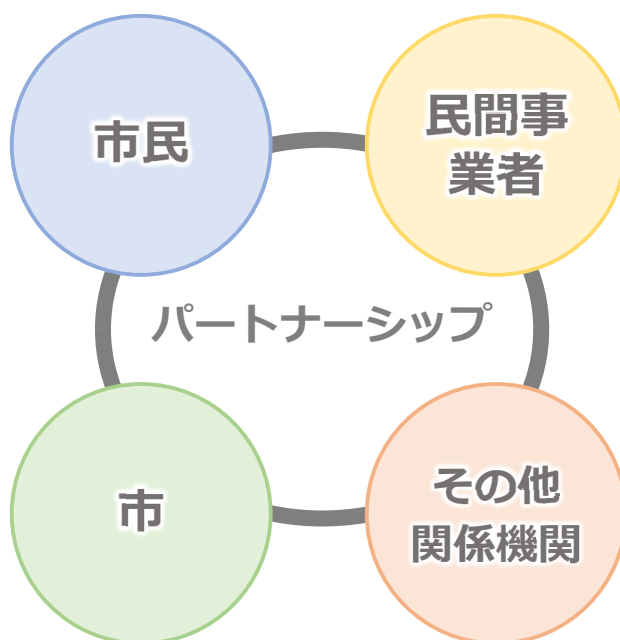


図 5-1 計画の推進体制

## 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

## 「自転車安全利用五則」を守りましょう！

自転車はとても便利で環境にやさしい乗り物ですが、ルールを無視した乗り方は重大な交通事故につながることもあります。正しいルールを知り、安全に自転車を利用しましょう。

### ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。



### ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。また、道路標識等により一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。

### ③ 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。

### ④ 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。

### ⑤ ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗車させるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。



## 参考資料

参考資料1 市民アンケート調査

参考資料2 パブリックコメント



## 参考資料

### 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。

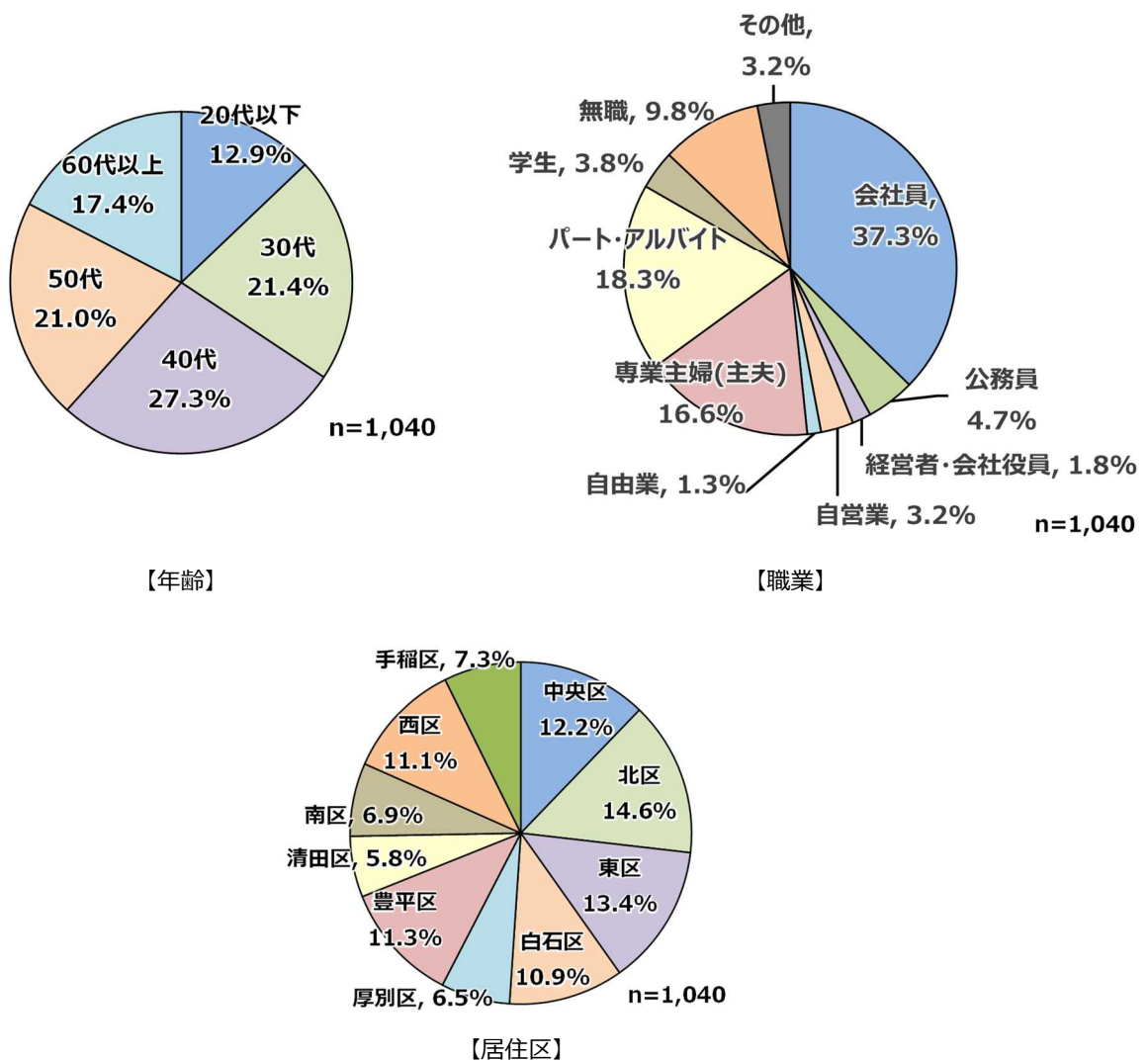
令和元年度（2019年度）市民アンケート調査概要

<b>調査目的</b>	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。
<b>調査対象</b>	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
<b>調査方法</b>	Web アンケート
<b>サンプル数</b>	1040票
<b>調査日</b>	令和2年（2020年）2月21日（金）～2月25日（火）
<b>主な調査内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 個人属性（性別、年齢、居住区、職業等）</li> <li>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）</li> <li>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</li> <li>④ 自転車等放置禁止区域の認知度・駐輪場の利用実態</li> <li>⑤ サイクリング実態</li> <li>⑥ 自転車マナーに関する意見</li> <li>⑦ 自転車施策に関するニーズ</li> </ul>
<b>備考</b>	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 令和元年度（2019年度）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。

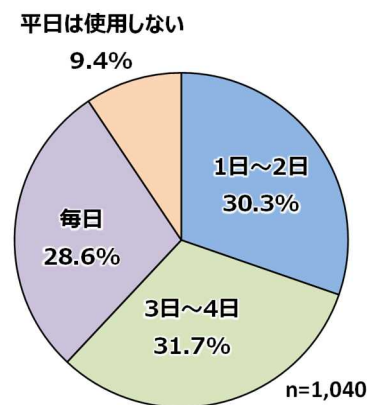


## (2) 自転車利用実態

### 1) 平日の自転車利用実態

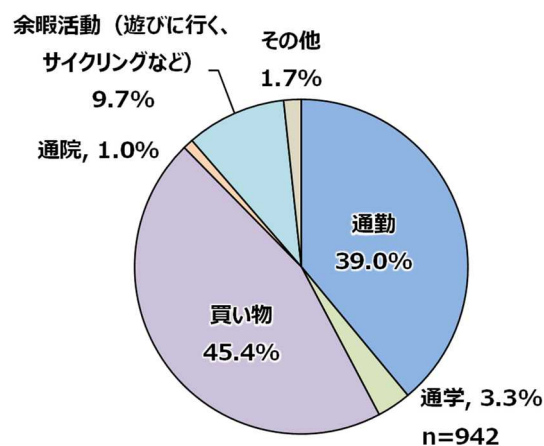
【問 1】 1 週間のうち、平日にどのくらい自転車を使用しますか？（ひとつだけ）

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。



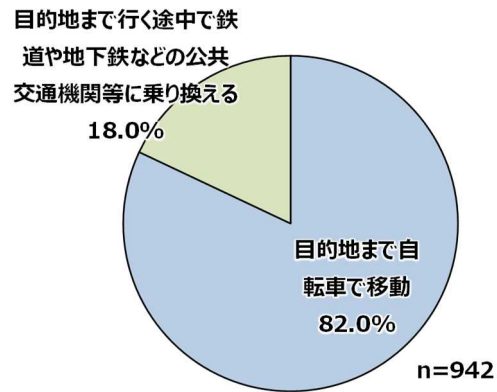
【問 2】 平日に自転車を使用する時の、主な目的を教えてください。（ひとつだけ）

目的は買い物が最も多く、次いで通勤である。



【問 3】 平日の自転車の使用について、あてはまるものはどれですか？（ひとつだけ）

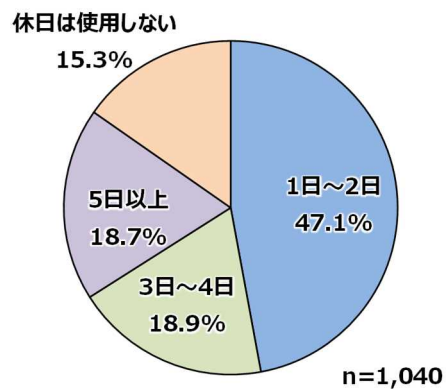
他の公共交通等への乗り換えはせず、目的地まで自転車だけで移動する利用が 8 割を超える。



## 2) 休日の自転車利用実態

【問 4】 一か月のうち、休日にどのくらい自転車を使用しますか？（ひとつだけ）

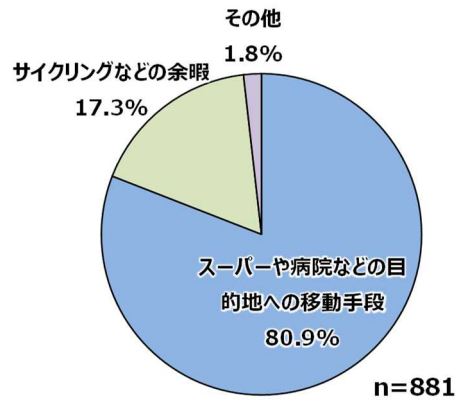
休日に、自転車に乗る頻度は 1～2 日が約半数である。





【問 5】 休日に自転車を使用する時の、主な目的を教えてください。(ひとつだけ)

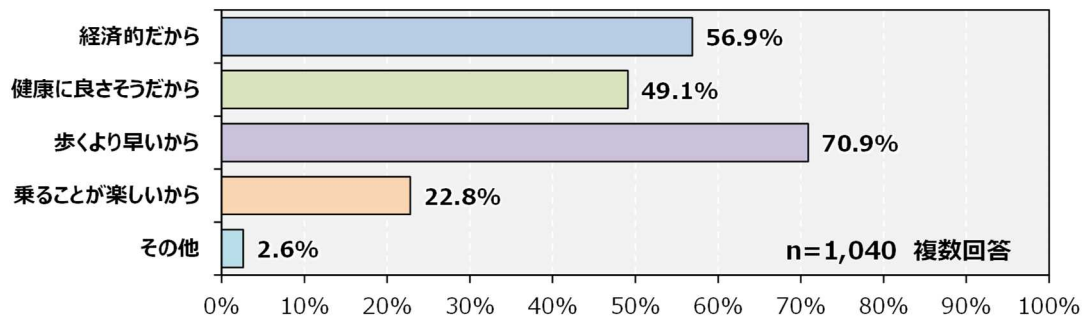
目的は買い物か 8 割を占め、サイクリングなどの余暇は 2 割近い。



### (3) 自転車を利用する理由

【問 6】 自転車を使用する理由はどれですか？ (該当するものすべて)

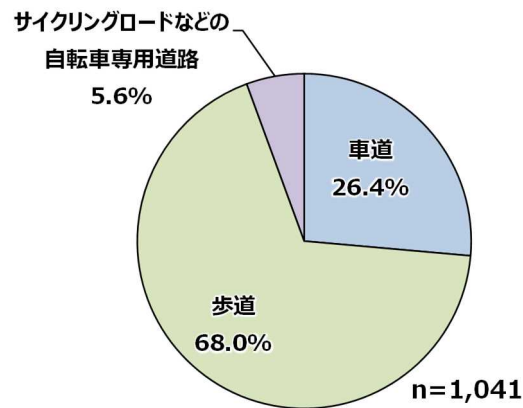
自転車を利用する理由は「歩くより早いから」と 7 割が回答、「経済的だから」は約 6 割、「健康に良さそうだから」という理由は約 5 割が回答している。



(4) 自転車利用時の通行位置

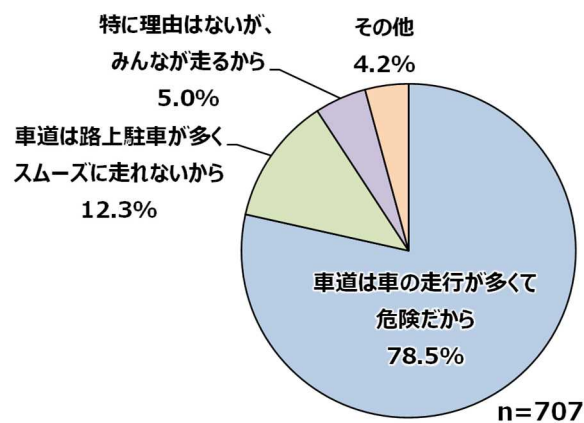
【問 7】 普段自転車で走行することが多い場所はどこですか？（ひとつだけ）

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。



【問 8】 問 7 で「歩道」と答えた方に質問です。歩道を通行する主な理由はどれですか？（ひとつだけ）

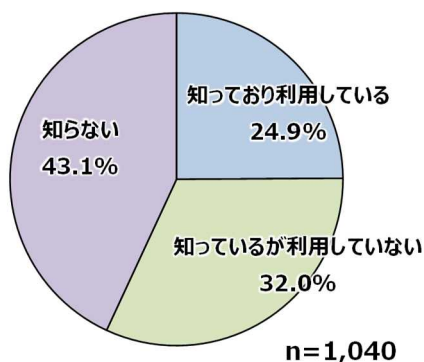
その理由として、「車道は車の走行が多くて危険だから」という回答が約 8 割を占める。



(5) 矢羽根型路面表示の認知度

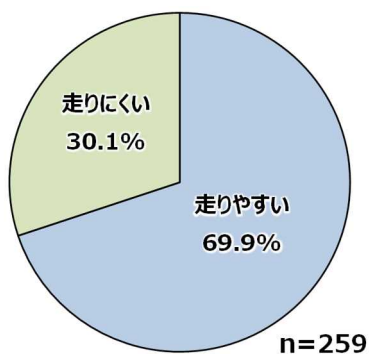
【問 9】札幌都心部における自転車通行位置の明確化について、車道混在の矢羽根型路面表示をご存知ですか？（ひとつだけ）

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。



【問 10】問 9 で「知っており利用している」と答えた方に質問です。車道混在の矢羽根型路面表示の走りやすさについて評価してください。また、「走りにくい」と答えた方は理由を記載してください。（ひとつだけ）

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。



【走りにくい理由】

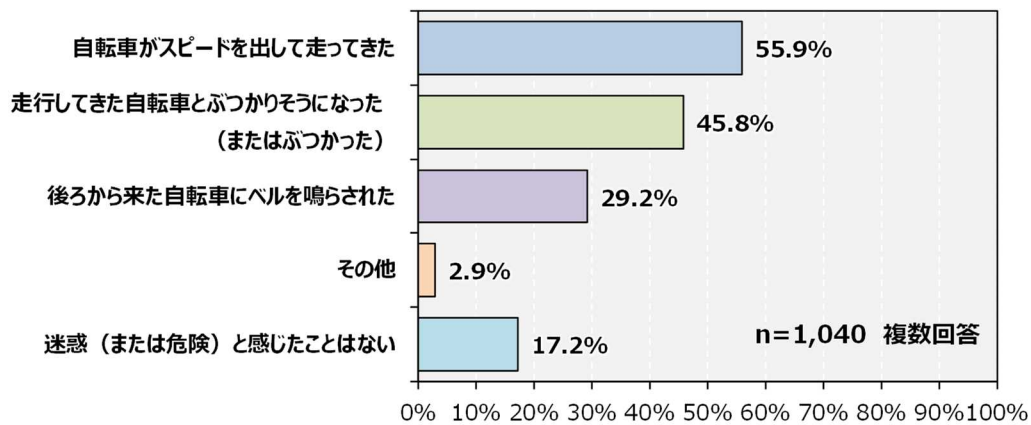
- (矢羽根型路面表示上に) 駐停車車両が多い
- 車との距離が近い
- 車が通るのが気になる・怖い
- 自動車が路面表示を認識していない
- (自転車と車の) 区分が不明確
- 路肩に排水溝がある

**(6) 歩道歩行中に自転車を迷惑または危険だと感じた経験**

【問 11】歩道歩行中に自転車を迷惑（または危険）と感じた経験はありますか？  
（該当するものすべて）

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。

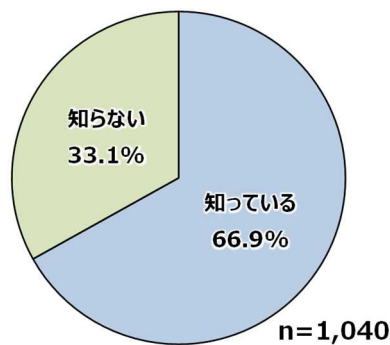
迷惑行為の内容は、「自転車がスピードを出して走ってきた」が最も多く、次いで「自転車とぶつかりそうになった」の回答が多かった。



**(7) 自転車等放置禁止区域の認知度**

【問 12】札幌市における「自転車等放置禁止区域」についてご存知ですか？（ひとつだけ）

自転車等放置禁止区域を約 7 割近くが認識している。

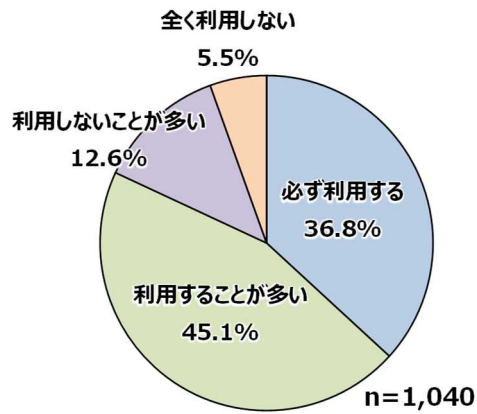




(8) 駐輪場の利用実態

【問 13】 普段自転車を使用する際に駐輪場を利用しますか？（ひとつだけ）

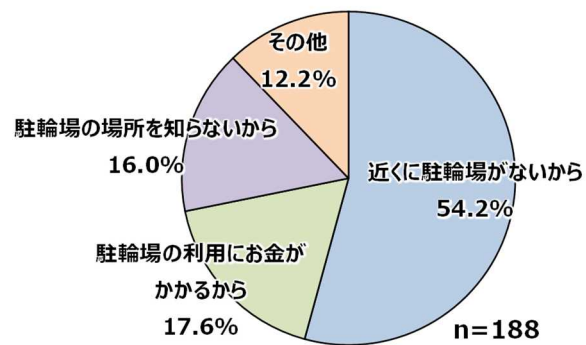
駐輪場は「必ず利用する」「利用することが多い」合わせて 8 割を占める。



【問 14】 問 13 で「利用しないことが多い」「全く利用しない」と答えた方に質問です。

駐輪場を利用しないときの主な理由は何ですか？（ひとつだけ）

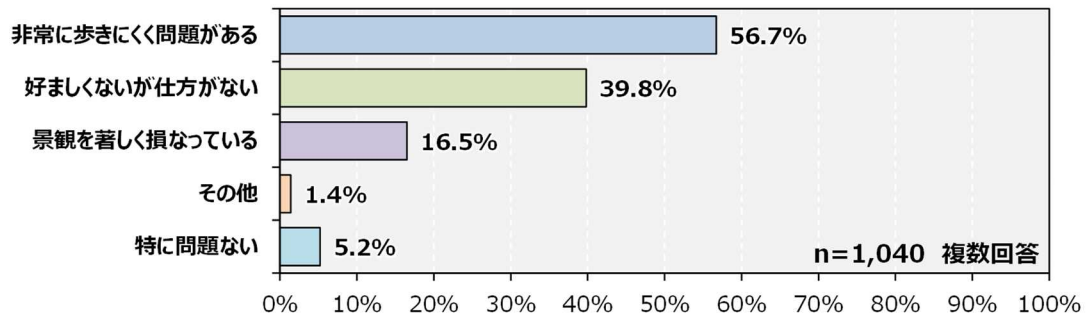
全く利用しないという理由は、「近くに駐輪場がないから」が半数以上を占める。



(9) 歩道上の迷惑駐輪に対する考え

【問 15】歩道上の違法駐輪についてどのように考えますか？（該当するものすべて）

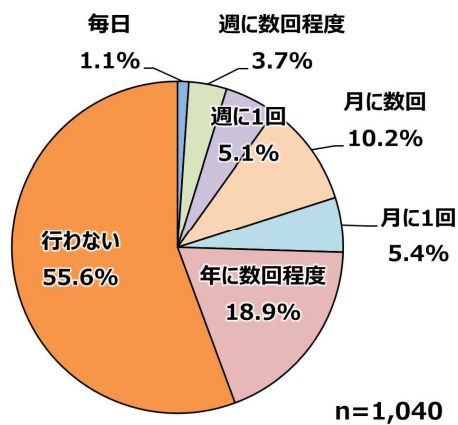
「非常に歩きにくく問題がある」という回答は6割に近く、一部の自転車利用者がルール・マナーを認識していない、もしくは遵守していない実態が見られる。  
一方で、4割が「好ましくないが仕方がない」と回答している。



(10) 自転車の余暇活動の実施状況

【問 16】郊外部へのサイクリングをどのくらいの頻度で行いますか。（ひとつだけ）

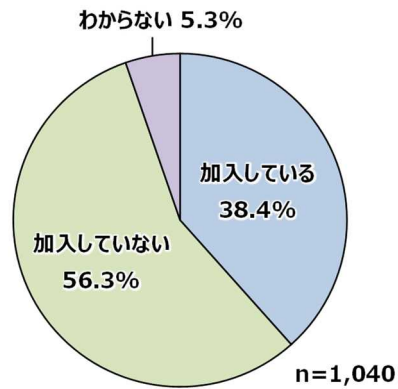
約4割が郊外部へのサイクリングを月1回以上行っている。



### (11) 自転車保険の加入状況

【問 17】 自転車保険に加入していますか？（ひとつだけ）

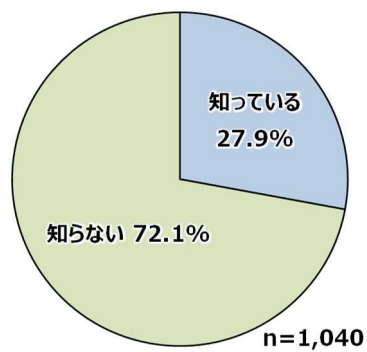
自転車保険に加入していない割合が半数以上である



### (12) 「自転車押し歩き地区」の認知度

【問 18】 札幌駅前通（大通公園～南 4 条間）が「自転車押し歩き地区」となっていることを知っていますか？（ひとつだけ）

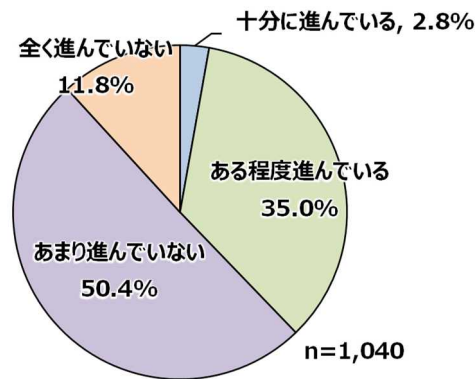
「自転車押し歩き地区」の認知度は 3 割程度にとどまる。



(13) 札幌市の自転車施策についての考え

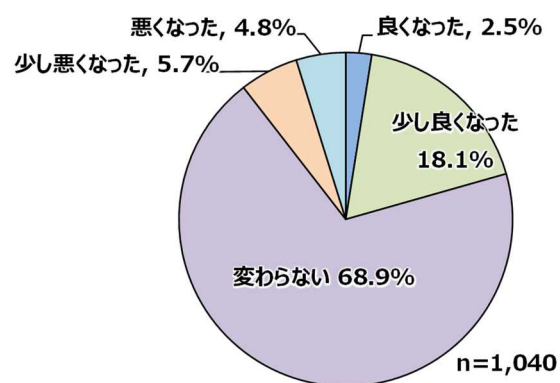
【問 19】自転車の駐輪場の整備は十分に進んでいると思いますか？（ひとつだけ）

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。



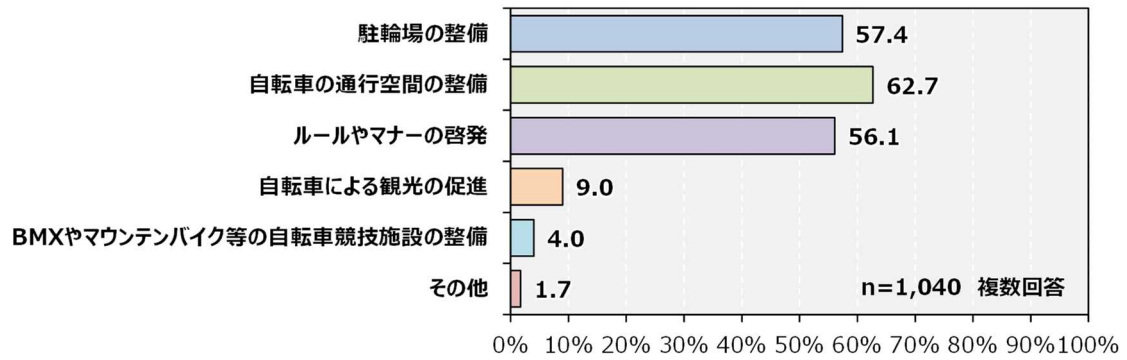
【問 20】全体的に自転車のルール・マナーは良くなったと思いますか？（ひとつだけ）

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。



【問 21】 今後札幌市の自転車施策の中で特に力を入れて進めていくべきだと思う施策はどれですか？（該当するものすべて）

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。





### 1-3 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。

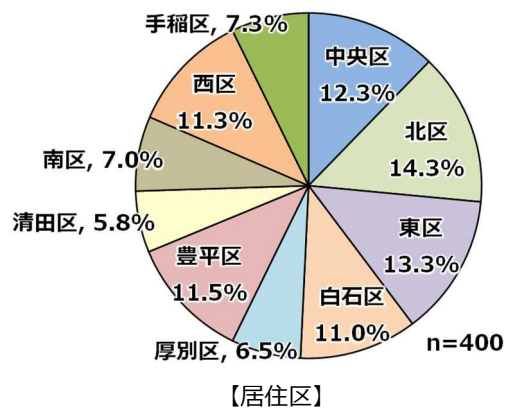
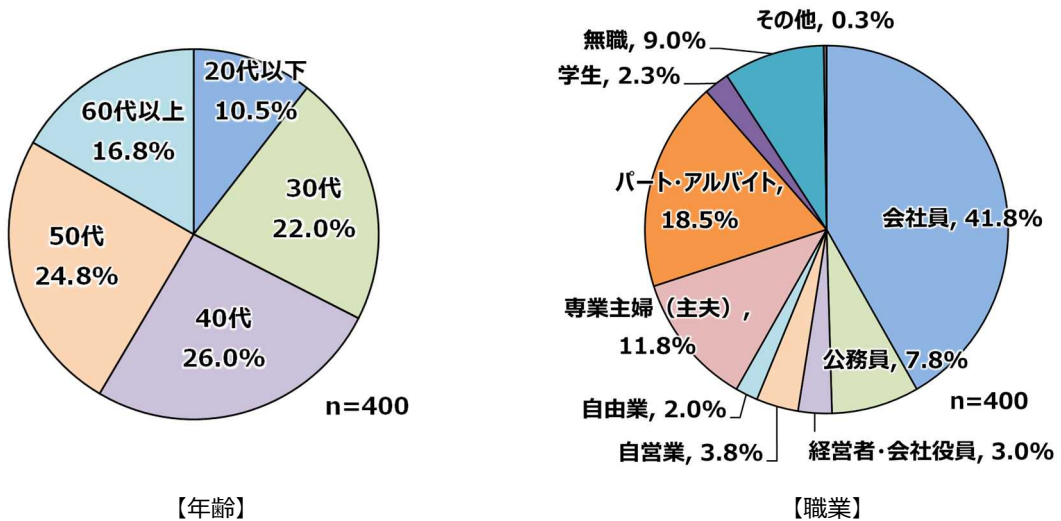
令和2年度（2020年度）市民アンケート調査概要

<b>調査目的</b>	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。
<b>調査対象</b>	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
<b>調査方法</b>	Web アンケート
<b>サンプル数</b>	400 票
<b>調査日</b>	令和2年（2020年）12月11日（金）～12月13日（日）
<b>主な調査内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 個人属性（性別、年齢、居住区、職業等）</li> <li>② 自転車利用実態（季節別利用頻度、移動目的、目的地等）</li> <li>③ 冬期の交通手段変更状況</li> <li>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</li> <li>⑤ 矢羽根型路面表示の認知度や効果</li> <li>⑥ 自転車利用マナーの実践状況</li> <li>⑦ 自転車利用環境の整備ニーズ</li> <li>⑧ 自転車走行環境整備による自動車側への効果</li> </ul>
<b>備考</b>	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。

## 1-4 令和2年度（2020年度）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。



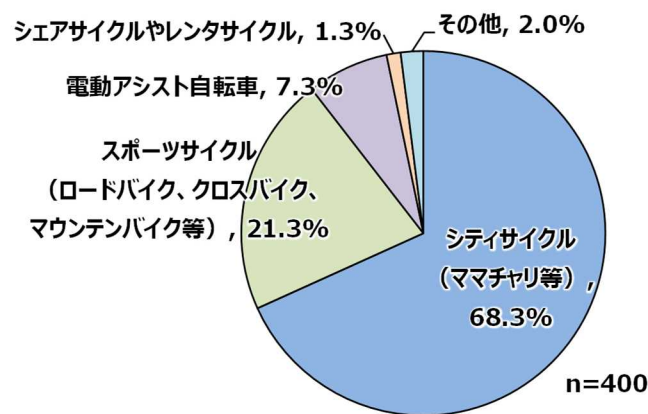
## (2) 自転車利用実態

### 1) 利用する自転車と利用頻度

【問1】 普段、どのような自転車を使用していますか。

※複数台お持ちの場合は、最も利用頻度の高いものについてお答えください。

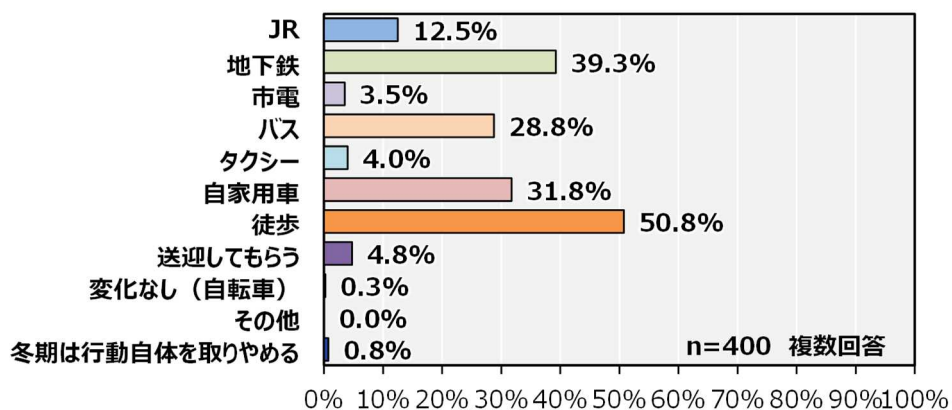
シティサイクルの利用者が約7割と多いが、近年増えているスポーツサイクルの利用者も約2割いる。



### 2) 冬期に自転車の代わりに用いる交通手段

【問2】 冬期（12～3月の積雪期）に自転車の代わりに主に利用する移動手段を教えてください。（いくつでも）

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。

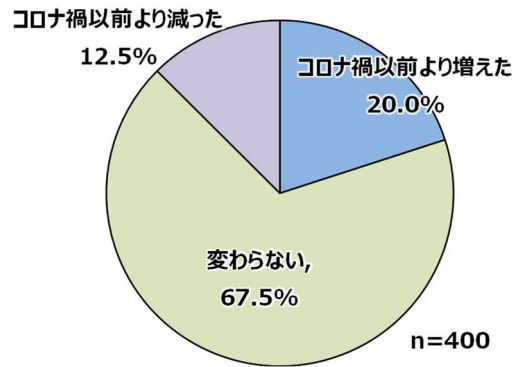


### (3) 新型コロナウイルスによる行動変容

#### 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

【問 3】 新型コロナウイルス感染症の流行前と比べ、自転車の利用状況に変化はありますか。

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。



【問 4】 問 3 で「コロナ禍以前より増えた」、「コロナ禍以前より減った」とお答えの方にお伺いします。

問 3 でお答えの理由について、あてはまるもの全てをお答えください。（いくつでも）

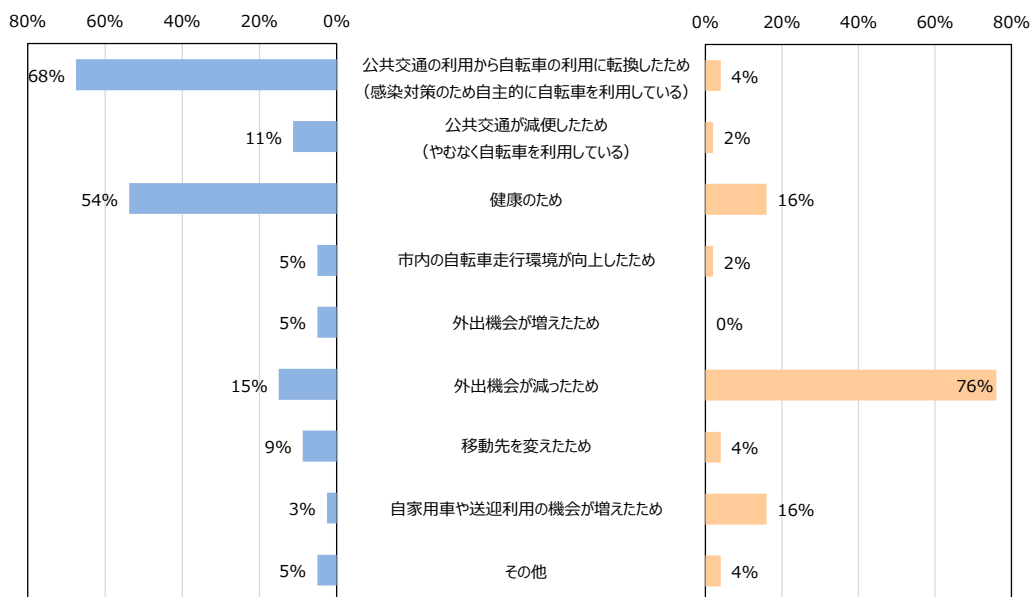
自転車利用が増えた理由は「人との接触を避けるための公共交通からの転換」、減った理由は「外出機会減少」が多い。

【コロナ禍以前に比べて自転車利用が増えた理由】

(n = 80 複数回答)

【コロナ禍以前に比べて自転車利用が減った理由】

(n = 50 複数回答)



## 2) 新型コロナウイルス感染収束後の自転車利用意向

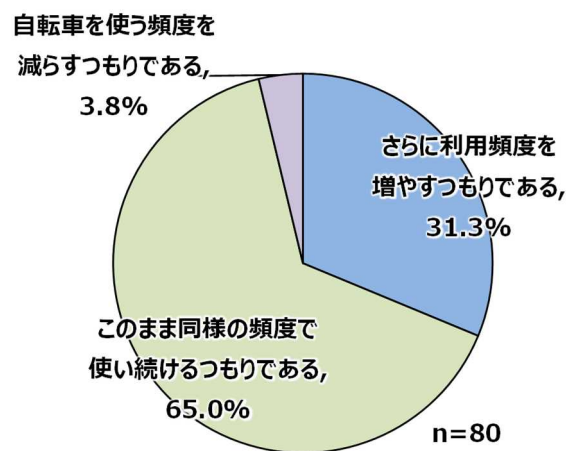
【問 5】新型コロナウイルス感染症の流行が落ち着いた後も自転車を利用し続けますか。

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。

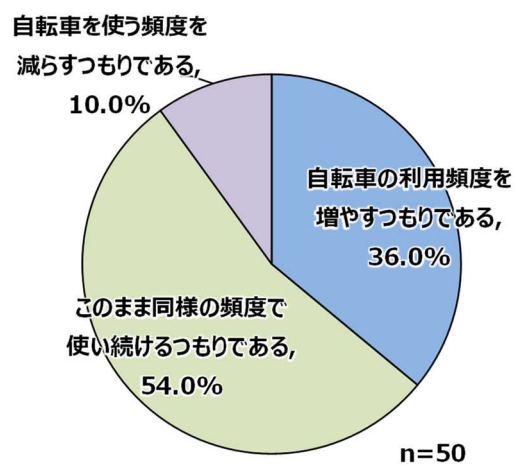
新型コロナウイルス感染拡大後に自転車利用が減少した人で、収束後も今の頻度で利用する人は約5割。

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。

【問 3 で「増えた」と回答した方】



【問 3 で「変わらない」、「減った」と回答した方】



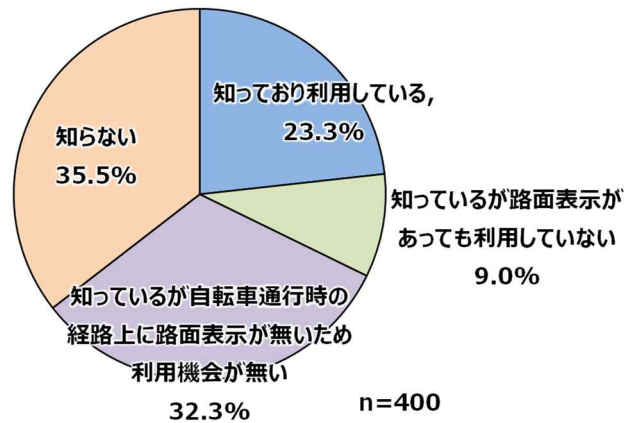


#### (4) 自転車走行環境整備の認知度や効果

##### 1) 矢羽根型路面表示の認知度

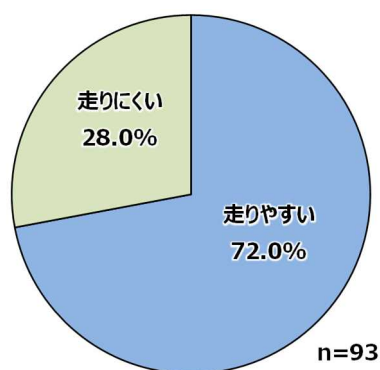
【問6】札幌都心部における自転車通行位置の明確化について、車道混在の矢羽根型路面表示をご存知ですか。

矢羽根型路面表示の認知度は約7割弱。



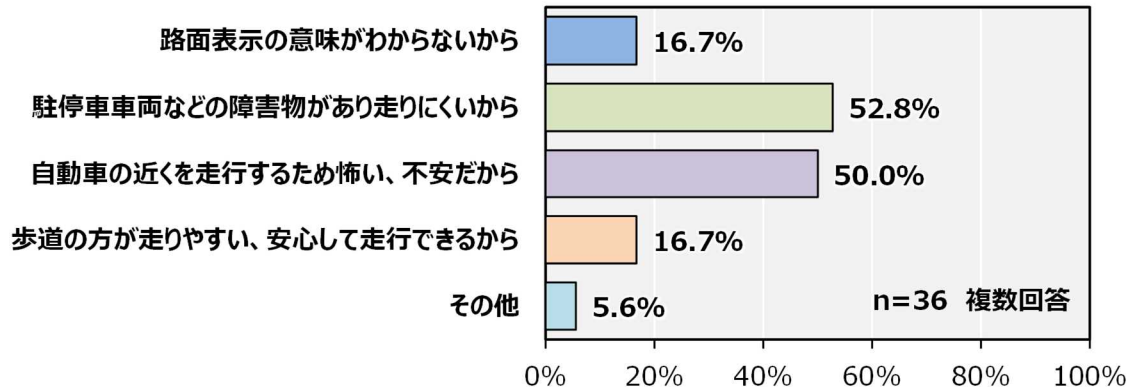
【問7】問6で「知っており利用している」とお答えの方にお伺いします。車道混在の矢羽根型路面表示の走りやすさについての評価をお答えください。

利用者の内、約7割は矢羽根型路面表示があると走りやすいと評価。



【問 8】 問 6 で「知っているが路面表示があっても利用しない」とお答えの方にお伺いします。  
 車道混在の矢羽根型路面表示を利用してしない理由をお答えください。（いくつでも）

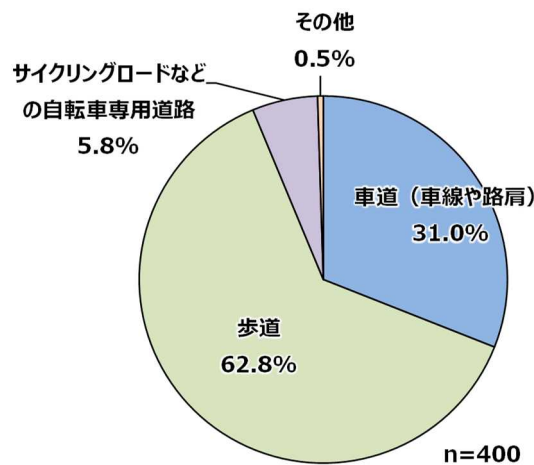
矢羽根型路面表示を利用しない理由は、走行空間上の障害物や自動車との接近による不安感が多い。



## 2) 自転車利用時の通行位置

【問 9】 普段自転車で通行することが最も多い場所はどこですか。

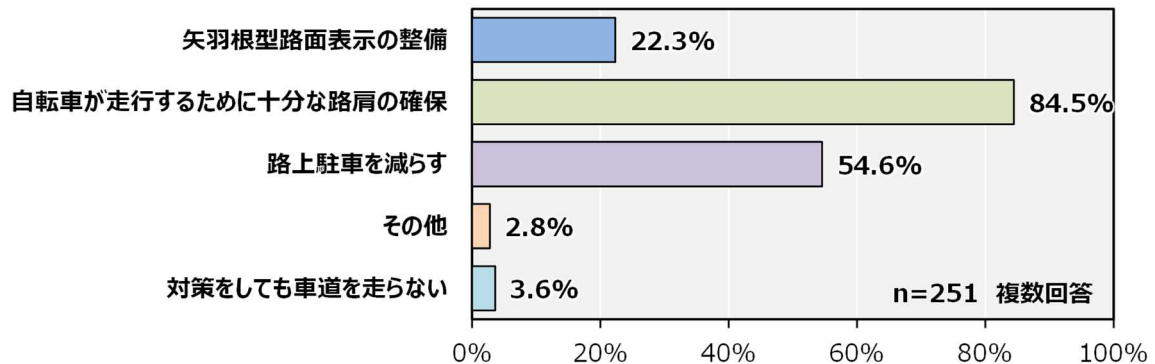
自転車利用時は約 6 割が歩道を通行すると回答している。



### 3) 自転車通行空間整備に求めるもの

【問 10】自転車の通行位置は原則車道ですが、どのような対策を行えば車道を走れるようになると思いますか。（いくつでも）

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、物理的な通行空間の確保が求められている。

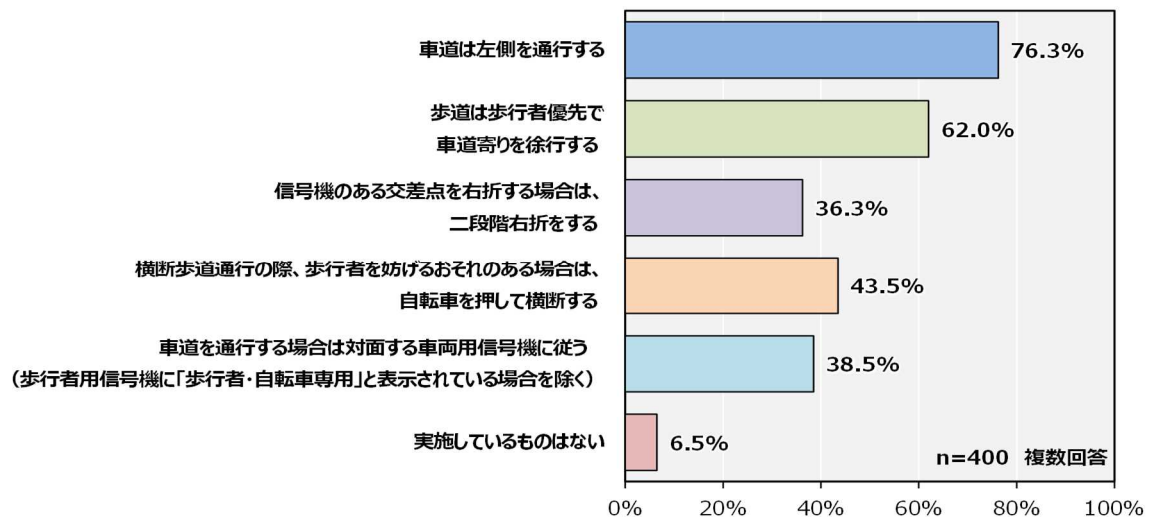


### (5) 自転車利用マナーについて

【問 11】「自転車の正しい乗り方（警視庁）」をご覧ください、以下の自転車の交通ルールについて、実践しているものをお答えください。（いくつでも）

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。

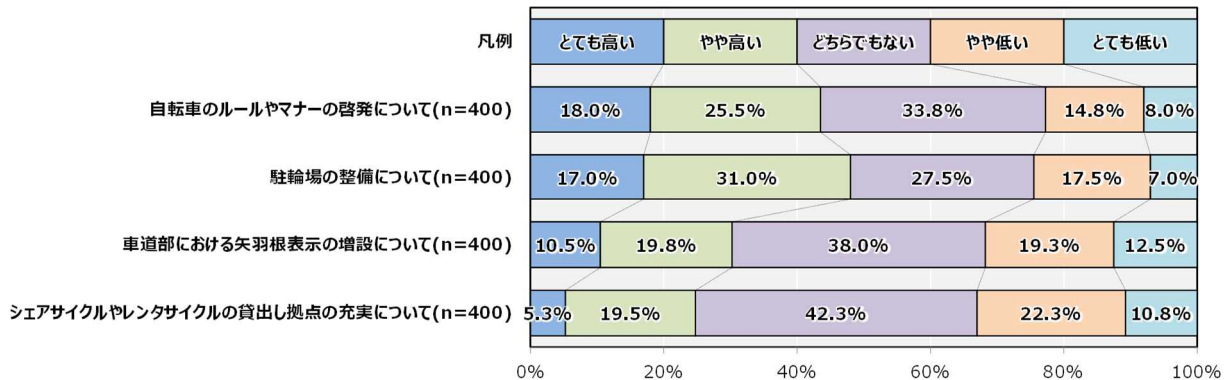


## (6) 自転車走行環境の整備ニーズ

【問 12】札幌の自転車利用環境に関する取組のなかで、以下の取り組むべき対策の優先度についてお答えください。

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。



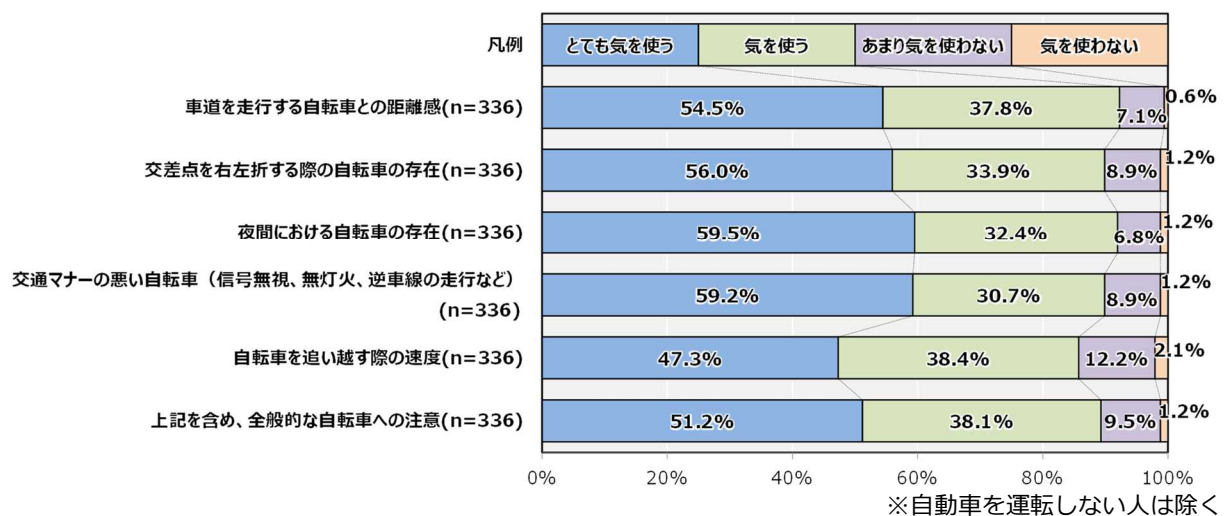
## (7) 自転車走行環境による“自動車”側への効果

### 1) 自動車を運転する際の自転車への注意

【問 13】車を運転する方のみお伺いします。

車を運転する際の、自転車に対する注意度合をお答えください。

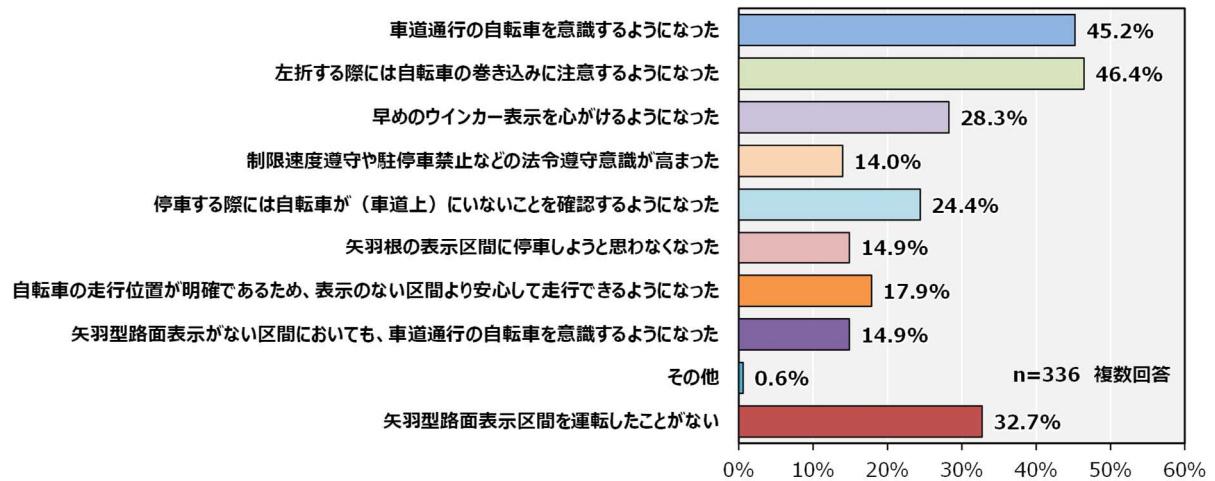
自動車運転時には、9割以上の方が周辺の自転車に気を使って運転をしている。



## 2) 矢羽根型路面表示区間走行時の自動車ドライバーの意識

【問 14】車の運転手の視点として、車道混在の矢羽根型路面表示の区間を走行する際の意識などを全てお答えください。（いくつでも）

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。





## 参考資料2 パブリックコメント

「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ました。

### 2-1 概要

意見募集期間	令和5年（2023年）8月21日（月）～9月19日（火）
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
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
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

### 2-2 意見募集の結果

#### (1) 提出方法及び意見数

提出方法	郵便	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
意見数						111件

#### (2) 年代別内訳

年齢	19歳 以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代 以上	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

(3) 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

2-3 ご意見に基づく変更点

皆様から頂いたご意見については、札幌市ホームページにご意見の概要と札幌市の考え方を掲載し、以下の 12 項目を修正したほか、図表の更新等を行いました。

1	修正箇所	概要版
	意見の概要	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。
	変更点	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。

2	修正箇所	第 2 章 2-1-1 自転車利用状況・利用特性 (p12)
	意見の概要	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。
	変更点	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。

3	修正箇所	第 2 章 2-1-7 業務による自転車活用 (p21)
	意見の概要	図 2-18 について、自転車が関係した事故全体に対する業務中の自転車が関係した事故の割合が分かるようにしてほしい。
	変更点	ご意見を踏まえ、図 2-18 のグラフに自転車が関係した事故全体に対する業務中の自転車が関係した事故の割合を追記します。

4	修正箇所	第2章 2-2-1 自転車走行空間の明確化 (p25)
	意見の概要	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。 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。
	変更点	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、図2-23に自転車交通量を追記します。

5	修正箇所	第2章 2-2-1 自転車走行空間の明確化 (p27)
	意見の概要	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。
	変更点	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。

6	修正箇所	第2章 2-2-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発 (p39)
	意見の概要	「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。 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。 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。
	変更点	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。 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」と位置づけ、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。

7	修正箇所	第2章 2-2-4 自転車利用の多様化への対応 (p44)
	意見の概要	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。
	変更点	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。

8	修正箇所	第4章 4-2-3【基本方針3】自転車の安全利用の促進 施策6 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進 (p63)
	意見の概要	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。
	変更点	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、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。

9	修正箇所	第4章 4-2-3【基本方針3】自転車の安全利用の促進 施策6 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進 (p63)
	意見の概要	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と。
	変更点	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。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。ご意見を踏まえ、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。

10	修正箇所	第4章 4-2-3【基本方針3】自転車の安全利用の促進 施策7 安全・安心な自転車利用の更なる促進 (p65)
	意見の概要	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。
	変更点	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。ご意見を踏まえ、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。

11	修正箇所	第4章 4-2-4【基本方針4】幅広い自転車活用機会の創出 施策9 シェアサイクルの展開 (p67)
	意見の概要	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。
	変更点	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、施策9の前段で、「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。」とします。

12	修正箇所	参考資料1 (p76~p98)
	意見の概要	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が計画の参考資料に設問自体を掲載してほしい。 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。
	変更点	ご意見を踏まえ、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。

この他のご意見の概要と札幌市の考え方は、札幌市ホームページに掲載しています。  
「くらし・手続き」>「交通」>「交通計画・施策」>「自転車」>「札幌市自転車活用推進計画」  
URL: <https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/jitennsya/jitensya-keikaku.html>







札幌市自転車活用推進計画

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課

電話：011-211-2275

FAX：011-218-5114

