

札幌市自転車活用推進計画 (案)

令和5年（2023年）〇月

札幌市

— 目 次 —

1. はじめに～計画策定の趣旨～	2
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
2. 自転車利用環境の現況・課題	11
2-1 札幌市の自転車を取り巻く現況	11
2-1-1 自転車利用状況・利用特性	11
2-1-2 自転車の余暇活動の実施状況	15
2-1-3 市民の運動習慣	16
2-1-4 シェアサイクルの普及	17
2-1-5 自転車施策に関する市民ニーズ	18
2-1-6 自転車保険の加入状況等	19
2-1-7 業務による自転車活用	20
2-2 これまでの自転車施策による効果と課題	21
2-2-1 自転車通行空間の整備	21
2-2-2 総合的な駐輪対策の推進	27
2-2-3 ルールやマナーの効果的な周知と啓発	37
2-2-4 自転車利用の多様化への対応	43
2-3 課題の整理	44
3. 目標と基本方針	46
3-1 計画目標の考え方	46
3-2 基本方針の考え方	47
4. 実施を進める施策	50
4-1 施策体系	50
4-2 施策内容	51
4-2-1 【基本方針1】自転車通行空間の整備	51
4-2-2 【基本方針2】総合的な駐輪対策の推進	57

4-2-3【基本方針3】自転車の安全利用の促進.....	61
4-2-4【基本方針4】幅広い自転車活用機会の創出	64
4-3 実施を進める施策の体系化一覧.....	67
4-4 目標値の設定	68
5. おわりに.....	70
5-1 計画の推進体制	70
5-2 フォローアップ	71
参考資料.....	73
1 市民アンケート調査.....	73
1-1 令和元年度（2019年度）調査	73
1-2 令和2年度（2020年度）調査	74
2 パブリックコメント.....	75

第1章 はじめに～計画策定の趣旨～

1. 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）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、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、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し、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ています。

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・拡充に加え、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。

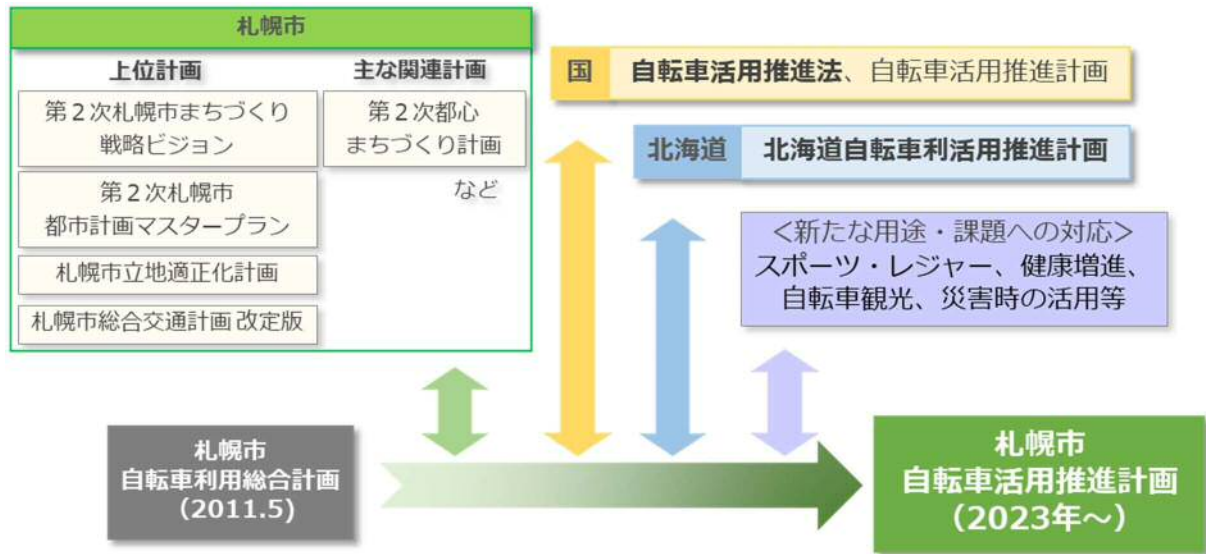


図 1-1 札幌市自転車活用推進計画の位置付け

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・札幌</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、環境にも優しい移動環境・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、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、交通の安全や確保を図りつつ、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
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> 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：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 地方公共団体：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 公共交通事業者：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 国民：基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力
基本方針	<ol 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自転車安全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等の施策を重点的に検討・実施する
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）
自転車活用の推進に関する目標および実施すべき施策	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
	<ul style="list-style-type: none"> ① 自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進 ② 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進 ③ 自転車通行空間の確保を促進 ④ シェアサイクルの普及を促進 ⑤ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 ⑥ 自転車の IoT 化の促進 ⑦ 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
	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
	<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 自転車通勤の促進
	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
<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 	
目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
<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 多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及促進 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 学校における交通安全教室の開催等の推進 ⑲ 自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進（再掲） ⑳ 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進（再掲） ㉑ 災害時における自転車の活用の推進 ㉒ 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進 	

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、自転車の持つ幅広い利点やメリット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の展開、自転車の利用促進のためのイベントの実施、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の実施などを展開しています。

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
	北海道民	<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して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
			④ 自転車利用環境の整備の推進（再掲）
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	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-パートナー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。



出典：国際連合広報センター

図 1-2 持続可能な開発目標（SDGs）

第2章 自転車利用環境の現況・課題

2. 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) 自転車利用割合

- 通勤・通学で自転車を利用する割合は12%となっています。

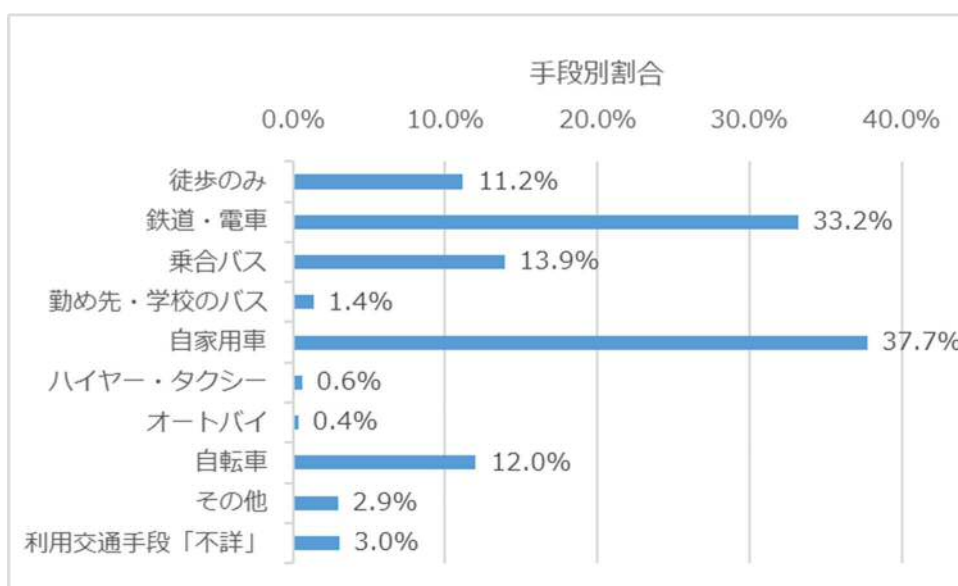


図 2-1 札幌市における通勤・通学時の利用交通手段別割合

資料：国勢調査(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カ月ににおける休日の自転車利用頻度】

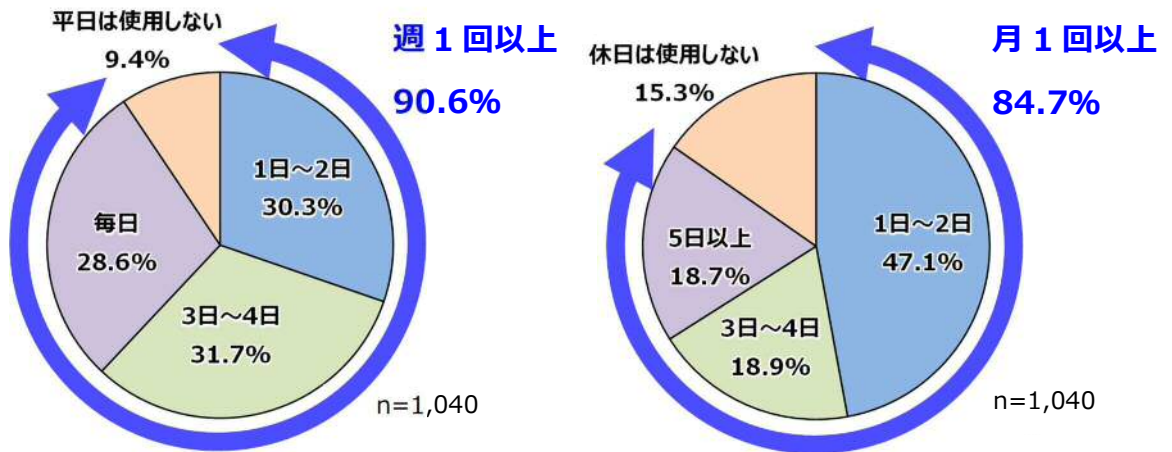


図 2-2 平日・休日における自転車利用頻度

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。

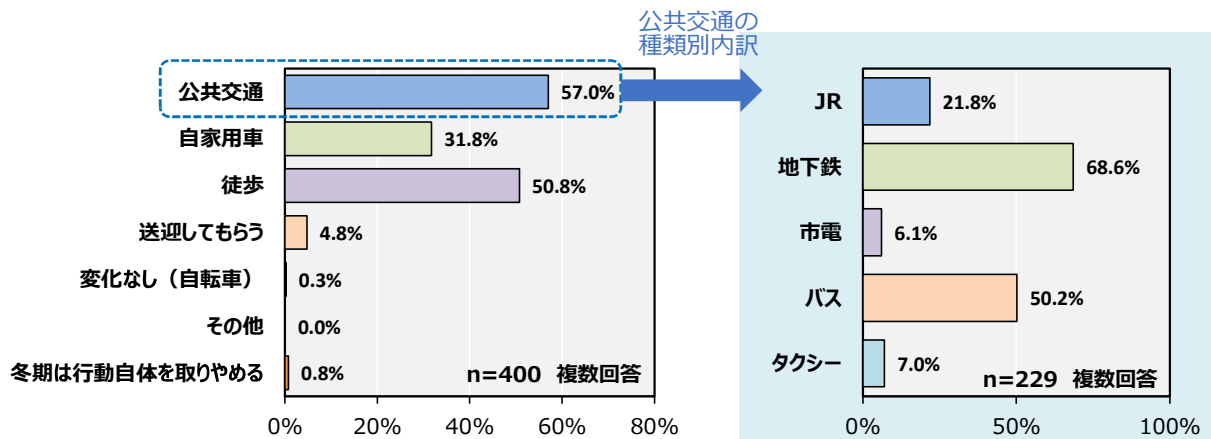


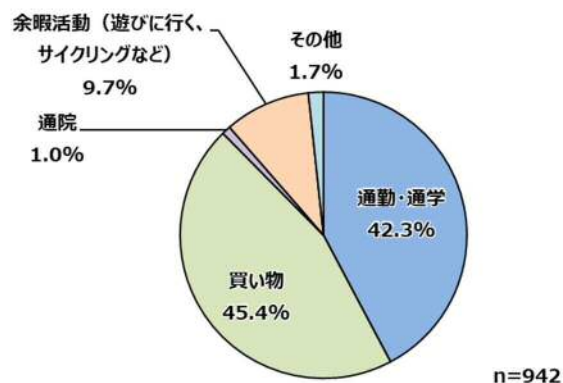
図 2-3 冬期に利用する交通手段

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。

【平日の自転車利用目的】



【休日の自転車利用目的】

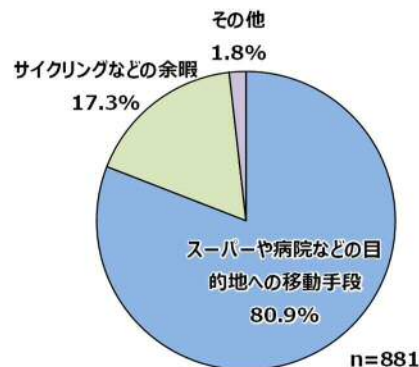


図 2-4 平日・休日における自転車利用目的

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。

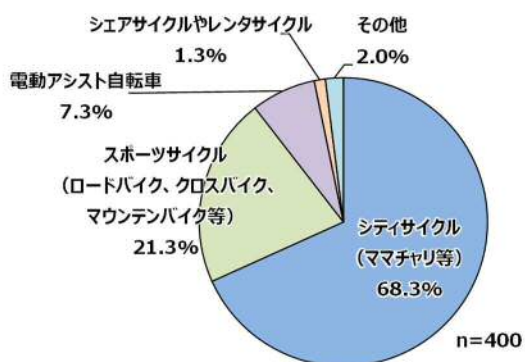


図 2-5 普段、使用する自転車

資料：アンケート調査結果(R2)

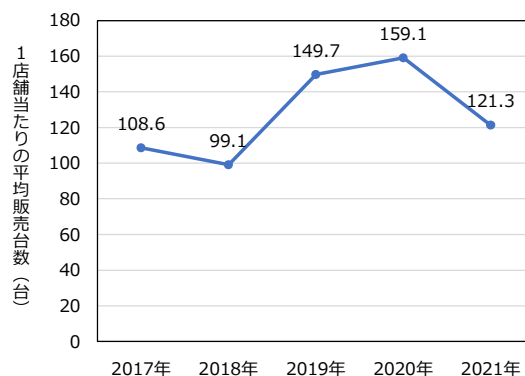


図 2-6 スポーツサイクルの1店舗平均当たり
新車販売台数（北海道・東北ブロック）

資料：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による行動変容の把握等を目的に、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。

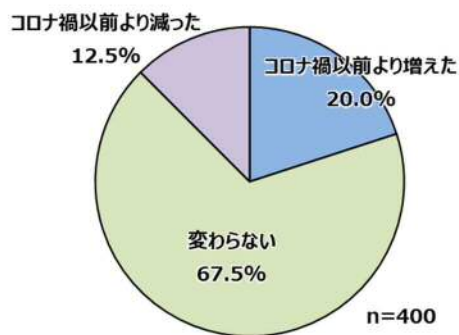


図 2-7 新型コロナウイルス拡大後の自転車利用の変化

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】

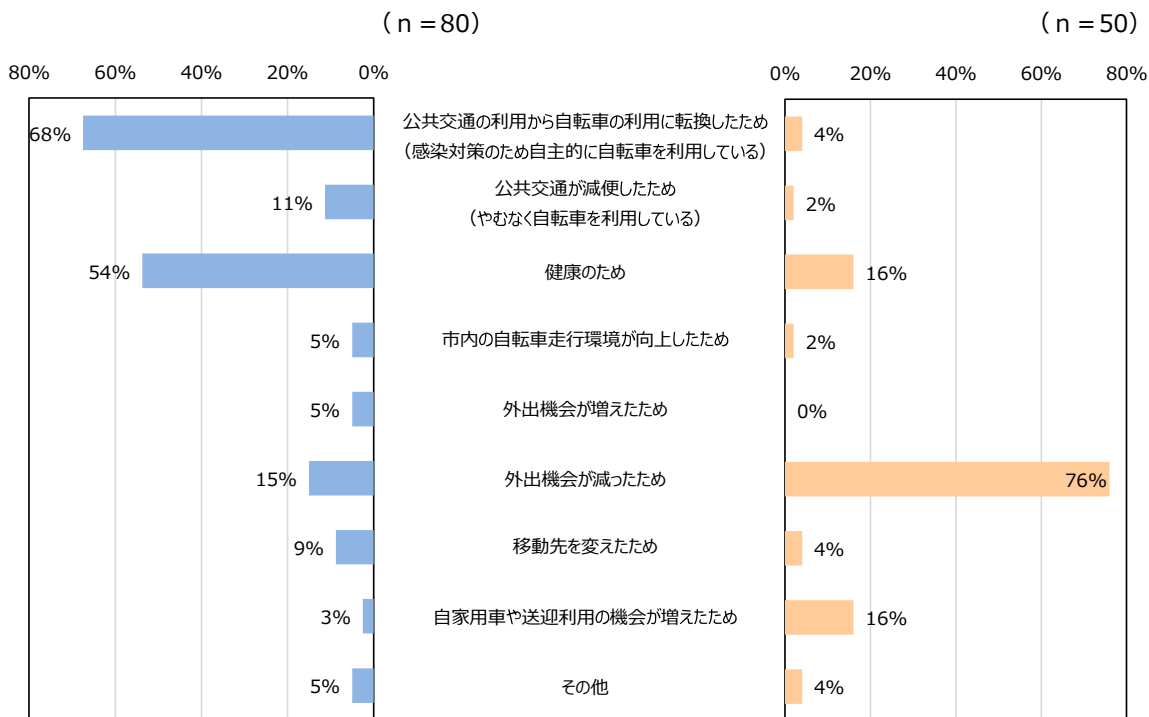


図 2-8 自転車利用機会変化の理由

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（更に増加+増加した頻度のまま）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】

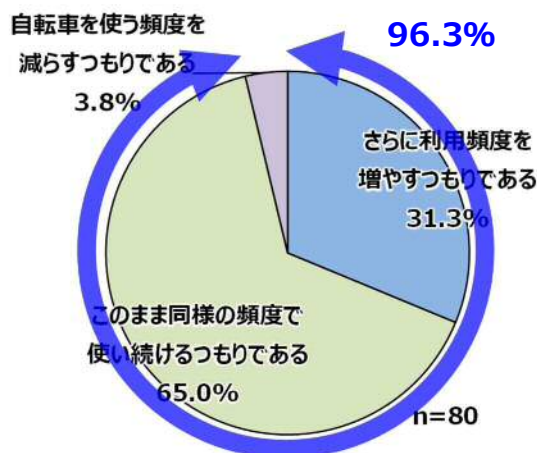


図 2-9 新型コロナウイルス収束後の自転車利用意向

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

- 自転車を日常的に利用する方のうち、余暇活動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。

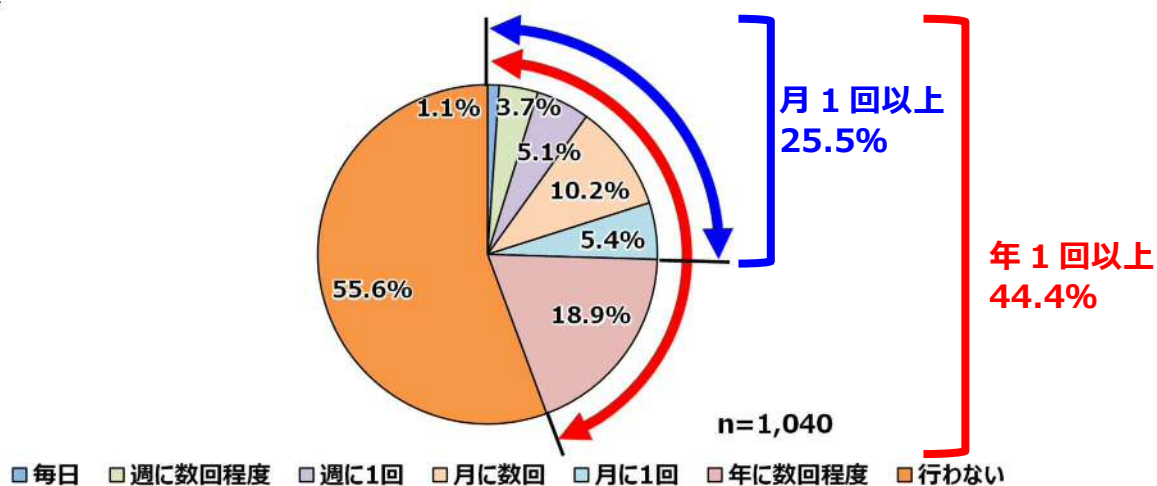


図 2-10 余暇活動で札幌市郊外部へ行く頻度

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。

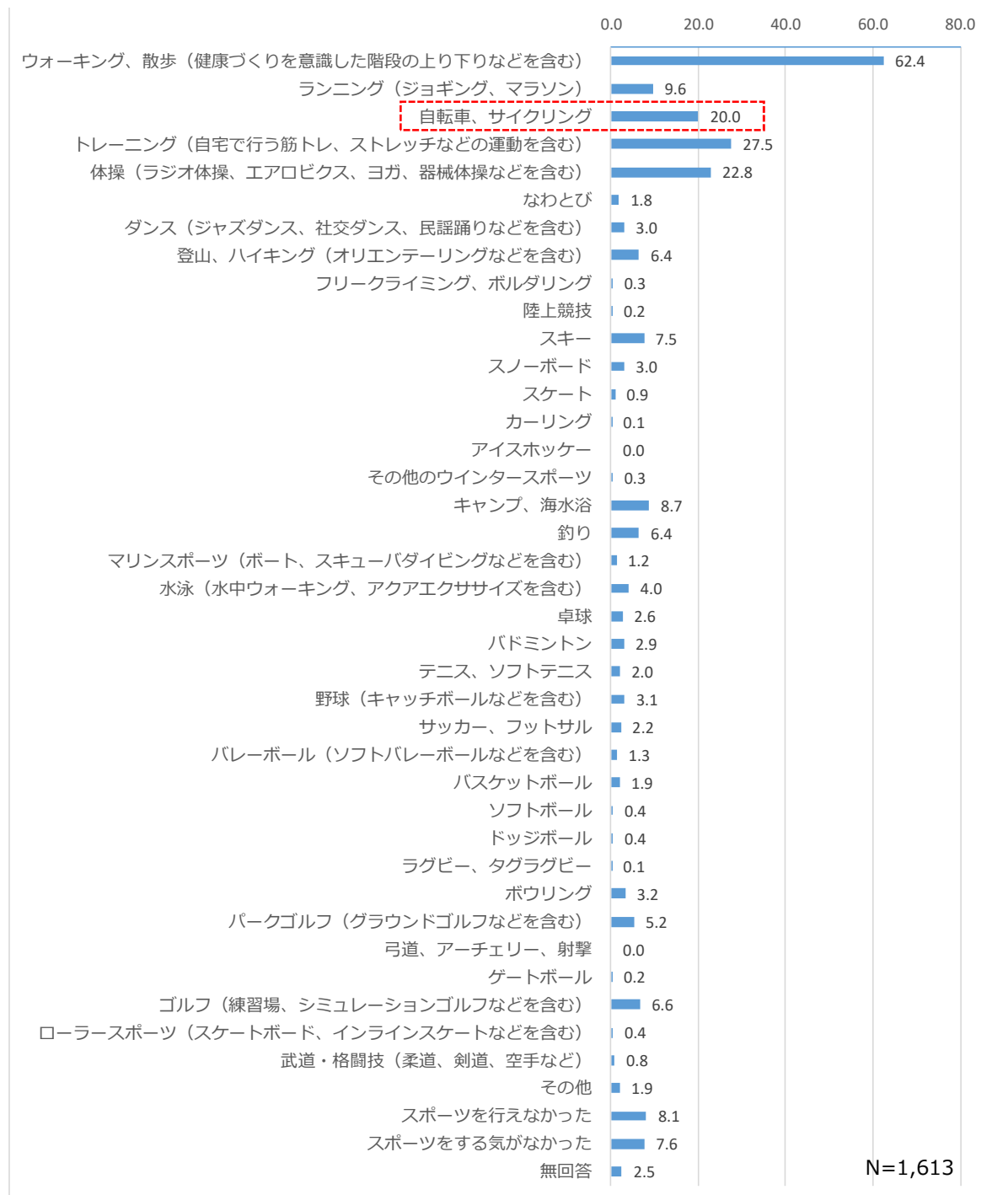


図 2-11 直近1年間に行ったスポーツ（運動）

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

札幌市内では、平成19年（2007年）にシェアサイクルの実証実験を行い、平成23年（2011年）からは、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、都心部に分散配置されているポートを利用するため、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、近年利用が拡大しており、令和4年度（2022年度）営業終了時点では市内53箇所にポートを設置し、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

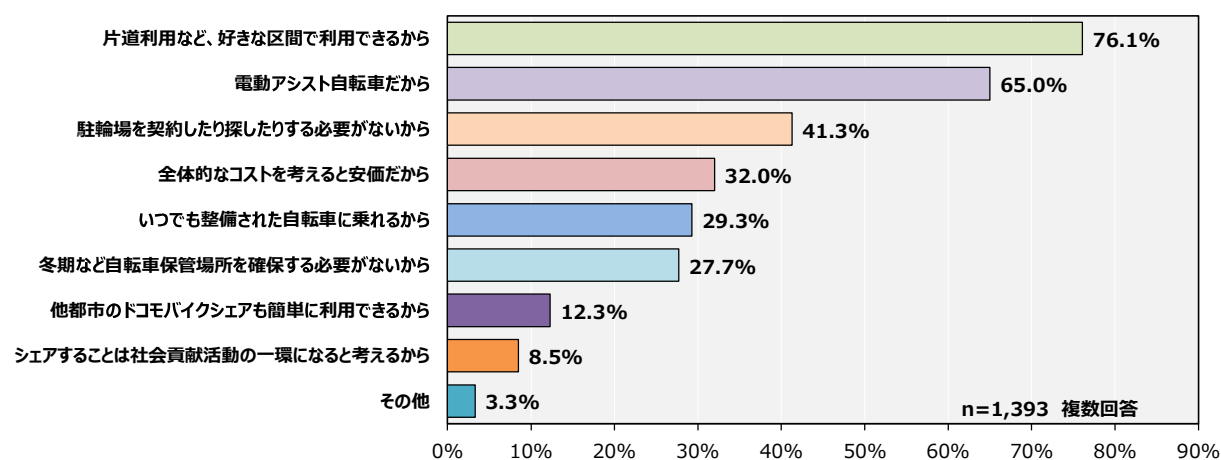


図 2-13 自分の自転車を所有して使うよりシェアサイクルが良いと思う理由

出典：R4年度ポロクルアンケート資料



図 2-14 ポロクルポートマップ (2022 シーズン) 出典：ポロクル HP <https://porocle.jp/>

シェアサイクル：自転車を共同利用する交通システム。多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこかの拠点（ポート）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる都市交通手段。

2-1-5 自転車施策に関する市民ニーズ

市民アンケートでは、今後札幌市が特に力を入れるべき自転車施策として、自転車の通行空間の整備や、駐輪場の整備、ルールやマナーの啓発に対するニーズが高いことがわかりました。

また、自転車は、通勤・通学をはじめとする日常的な利用に加え、健康志向の高まりを背景に手軽で身近なスポーツ器具としてサイクリング等の余暇活動への活用や、シェアサイクルを利用する災害時の応急活動支援などの非日常の場面における活用も期待されています。

自転車施策の課題解決とともに、近年の自転車利用実態の変化や活用方法の広まりを踏まえた自転車利用環境の整備が重要となっています。

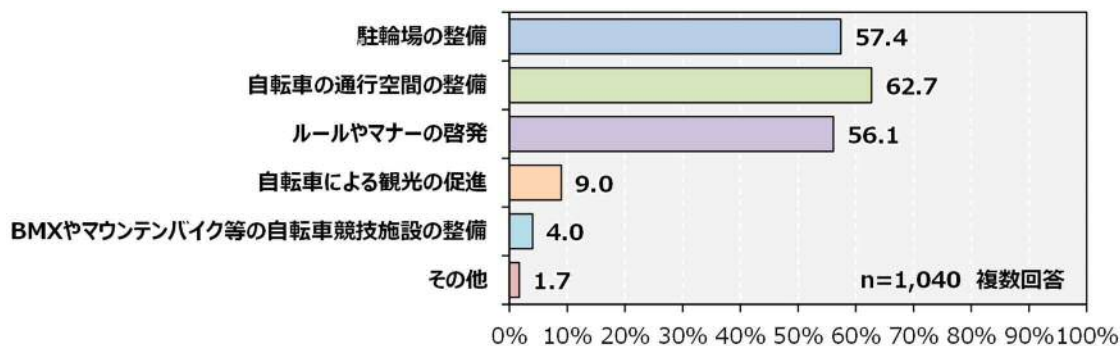


図 2-15 今後札幌市の自転車施策の中で特に力を入れていくべき施策

資料：アンケート調査結果(R1)

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では、自転車保険に加入している割合は自転車利用者の4割に満たないことがわかりました。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、自転車の交通事故では、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがあることから、万が一のために保険に加入することが必要です。

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り、全国平均で約11%となっており、北海道では約2%となっています。

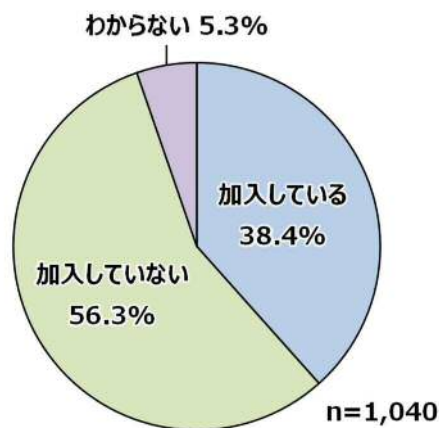


図 2-16 自転車保険の加入状況
資料：アンケート調査結果(R1)

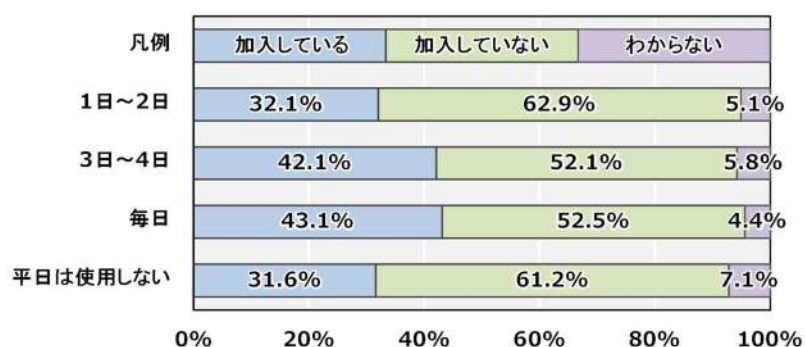


図 2-17 平日の利用頻度別の自転車保険加入状況（1週間あたり）
資料：アンケート調査結果(R1)

^{*}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、自転車を使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に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 自転車関連事故等の分析（北海道警察 HP）



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 自転車通行空間の整備

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

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

(1) 既存道路空間における通行空間の整備に関する取組状況

① 自転車通行位置の明確化

- 自転車通行の問題が多い都心部における、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の実現に向けて、自転車通行空間の整備形態・整備路線・整備の進め方等を取りまとめた「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」（以下「明確化の取り組み」）を平成30年（2018年）3月に策定しました。その中で、既存の道路構造を大きく変えず、時間や整備費を比較的にかけずに成果を早期発現できる「車道混在（矢羽根型路面表示）」を基本的な整備形態としています。
- 対象路線は、道路の状況などを評価したうえで、安全性と利便性がより高く確保できる路線を選定しており、令和4年度（2022年度）末時点で計画路線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や札幌市ホームページで公開しています。
- マップには、自転車歩行者専用道と一般道路の自転車通行ルールを記載し、安全利用を促しています。

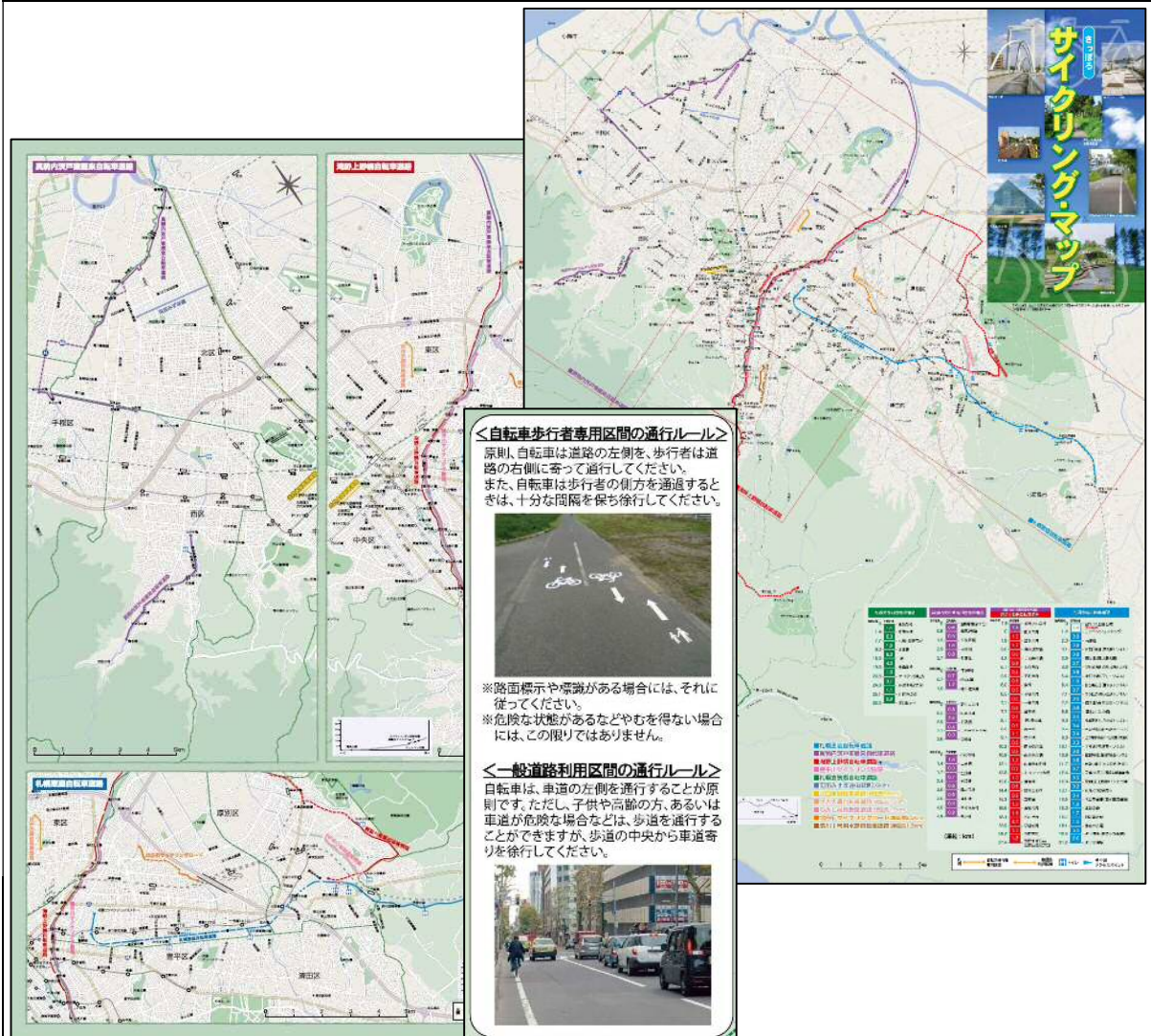
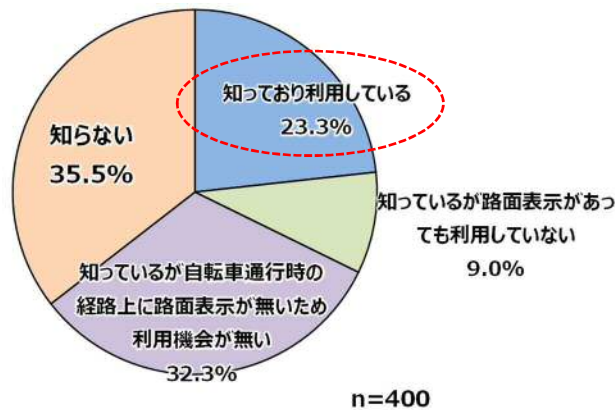


図 2-22 さっぽろサイクリング・マップ

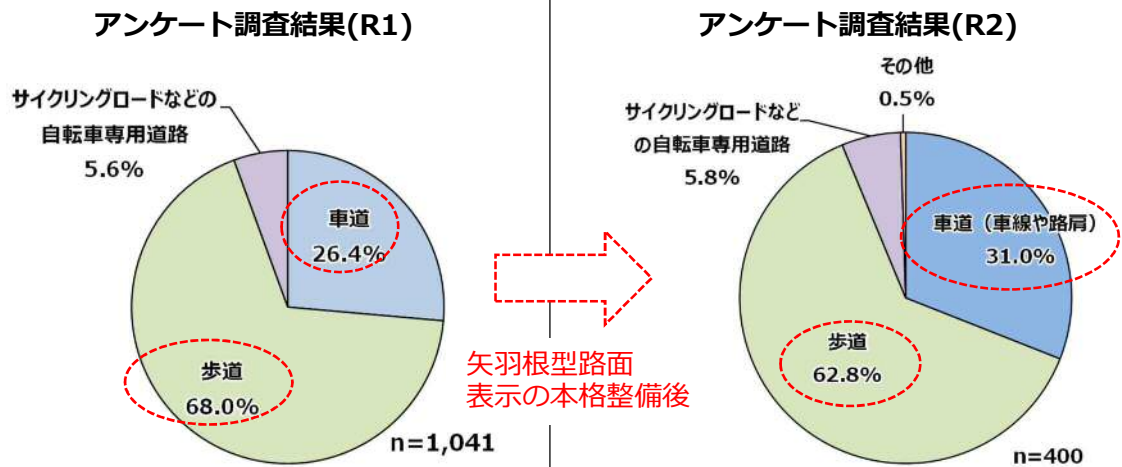
(2) 取組の効果

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

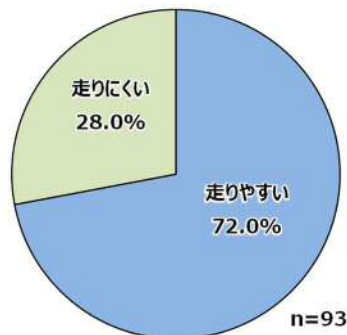
Q 札幌都心部の矢羽根型路面表示の認知度は？（アンケート調査結果 R2）



Q 普段自転車で通行することが最も多い場所は？



Q 矢羽根型路面表示の走りやすさ（アンケート調査結果 R2）



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

車道通行率の変化

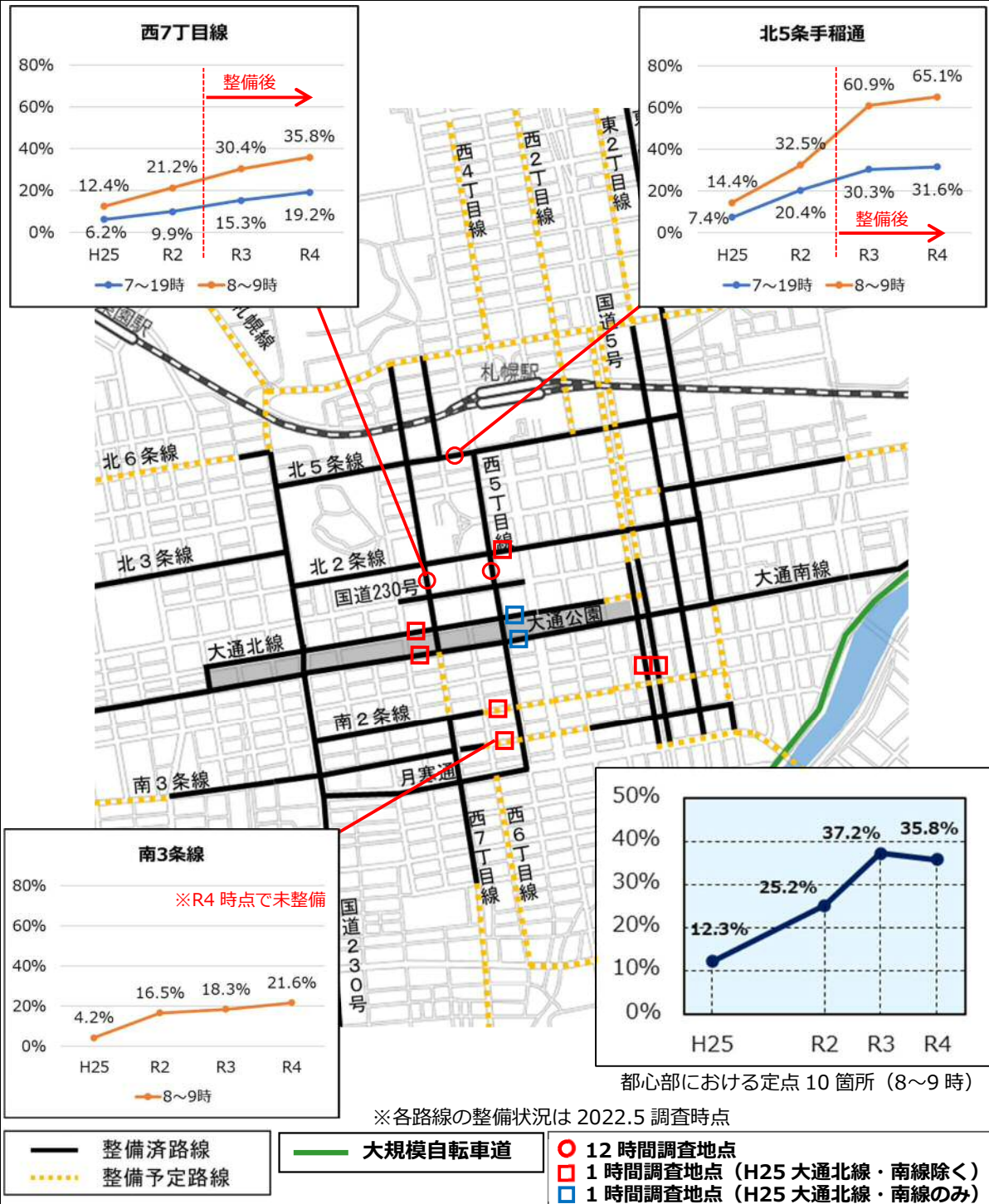


図 2-23 都心部の自転車の車道通行率の変化

資料：札幌市資料

(3) 課題

① 自転車通行空間整備の更なる推進

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

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

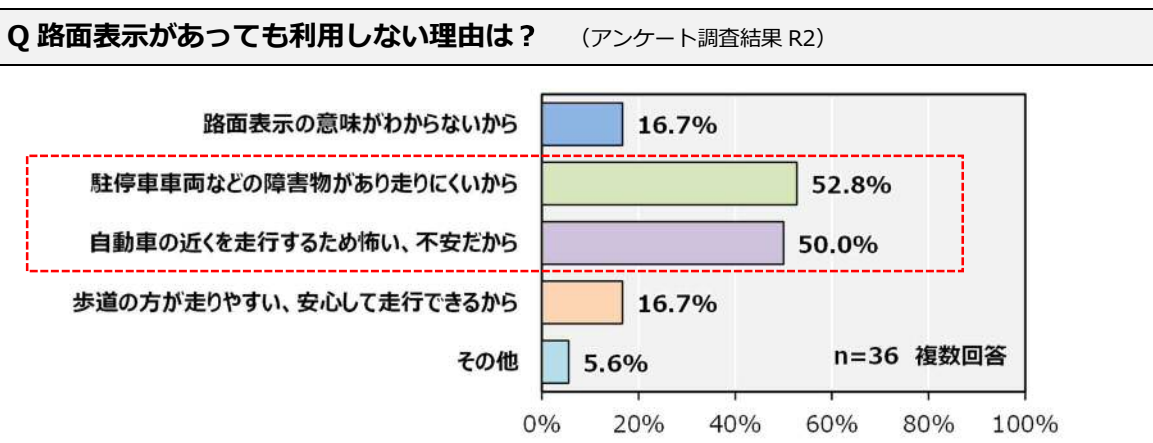
また、アンケート調査では、新型コロナウイルスの影響で自転車利用が増えた人の9割以上が、収束後も従来よりも自転車を利用すると回答しているほか、市民が実施しているスポーツのうち1人でも始めることのできるサイクリングの実施率が上位に位置していることを踏まえ、安全・安心な自転車利用環境の確保に向けて、既存の自転車ネットワークをより有効活用するなど、自転車利用環境の向上に努めることが重要です。

② 矢羽根型路面表示の効果的な運用

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

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

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

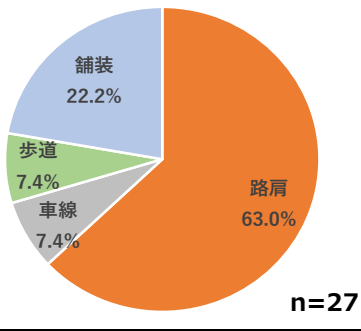
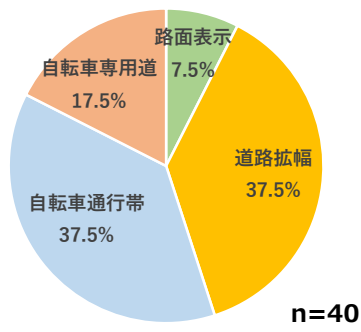


③ 幅員構成の見直しによる通行空間整備の検討

現在の矢羽根型路面表示は、車道の路肩だけでなく第一車線にも整備しています。

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

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

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

資料：アンケート調査結果 R2

2-2-2 総合的な駐輪対策の推進

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

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

(1) 公共駐輪場の整備に関する取組状況

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

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

1) 用地を取得した駐輪場の整備

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



図 2-24 路外駐輪場（北18条駅駐輪場）

2) 道路空間を活用した駐輪環境の整備

① 歩道上を活用した駐輪場整備

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



図 2-25 歩道上を活用した駐輪場整備（北4西2南側路上 東急前）

② 道路の地下空間を活用した駐輪場整備

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



図 2-26 西2丁目地下自転車等駐車場整備

3) 民間用地等を活用した駐輪環境の整備

① 未利用地での暫定駐輪場整備

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



図 2-27 国有地での暫定駐輪場整備（北1西6駐輪場）

② 民間との連携による駐輪場整備

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



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

4) 都市開発等と連携した公共駐輪場整備

① 都市開発等と連携した公共駐輪場整備

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



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

(2) 民間駐輪場の確保に関する取組状況

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

1) 附置義務駐輪場の現状

- 附置義務条例に基づき、対象区域である都心部等において、商業施設等の新築・更新時に駐輪場が整備されています。
- 令和4年（2022年）3月末時点では、合計8,079台の附置義務駐輪場が整備されています。



図 2-30 附置義務駐輪場の整備事例

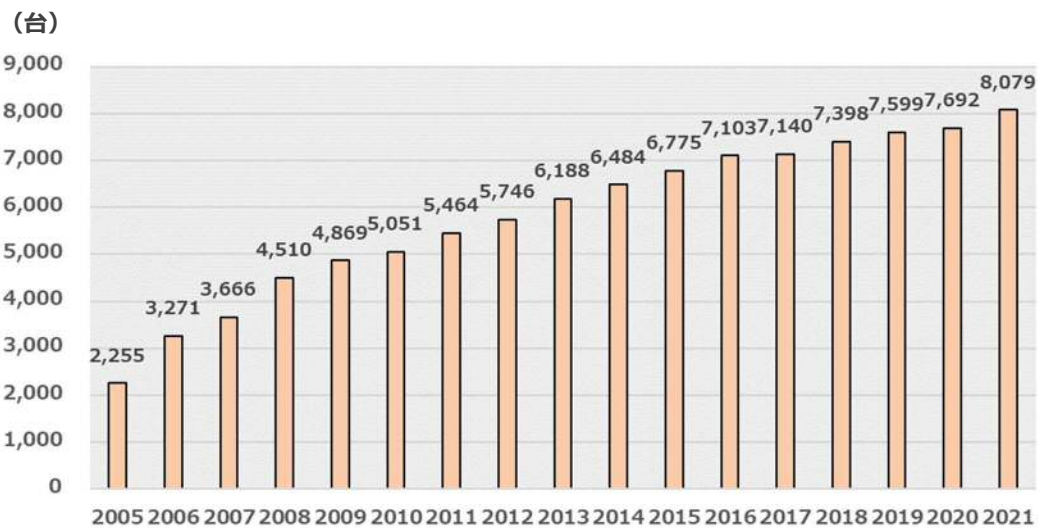


図 2-31 附置義務駐輪場の整備状況

資料：札幌市資料

(3) 放置自転車の抑制

① 放置禁止区域の拡大

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

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

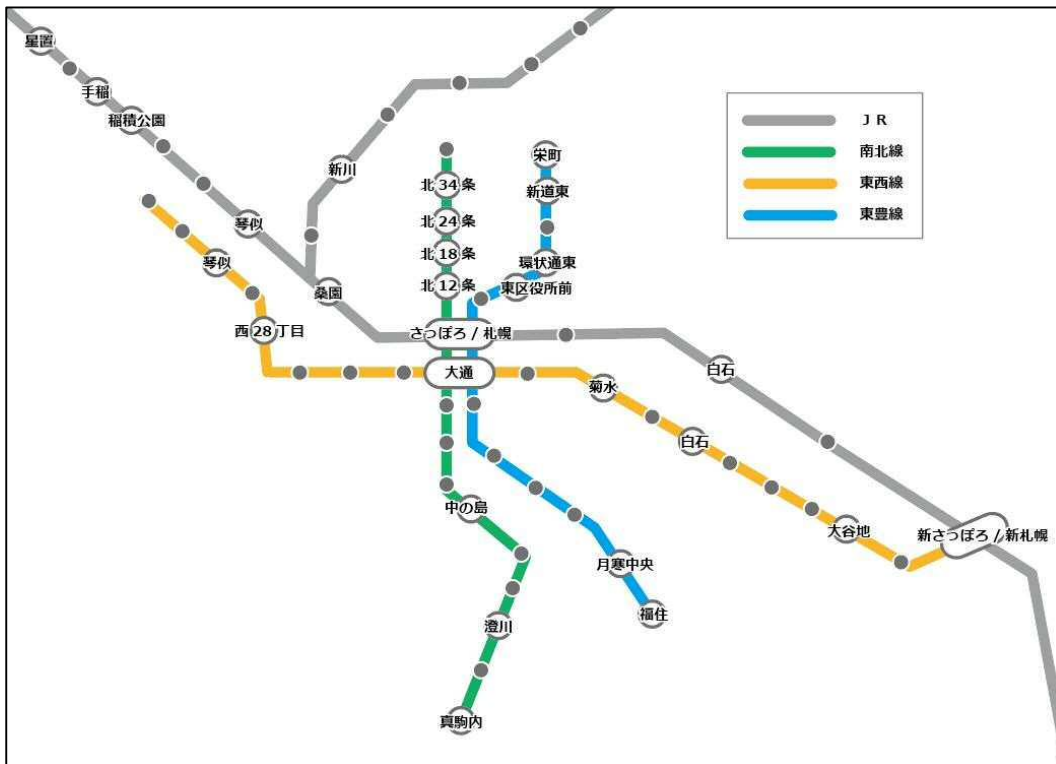


図 2-32 自転車等放置禁止区域

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。

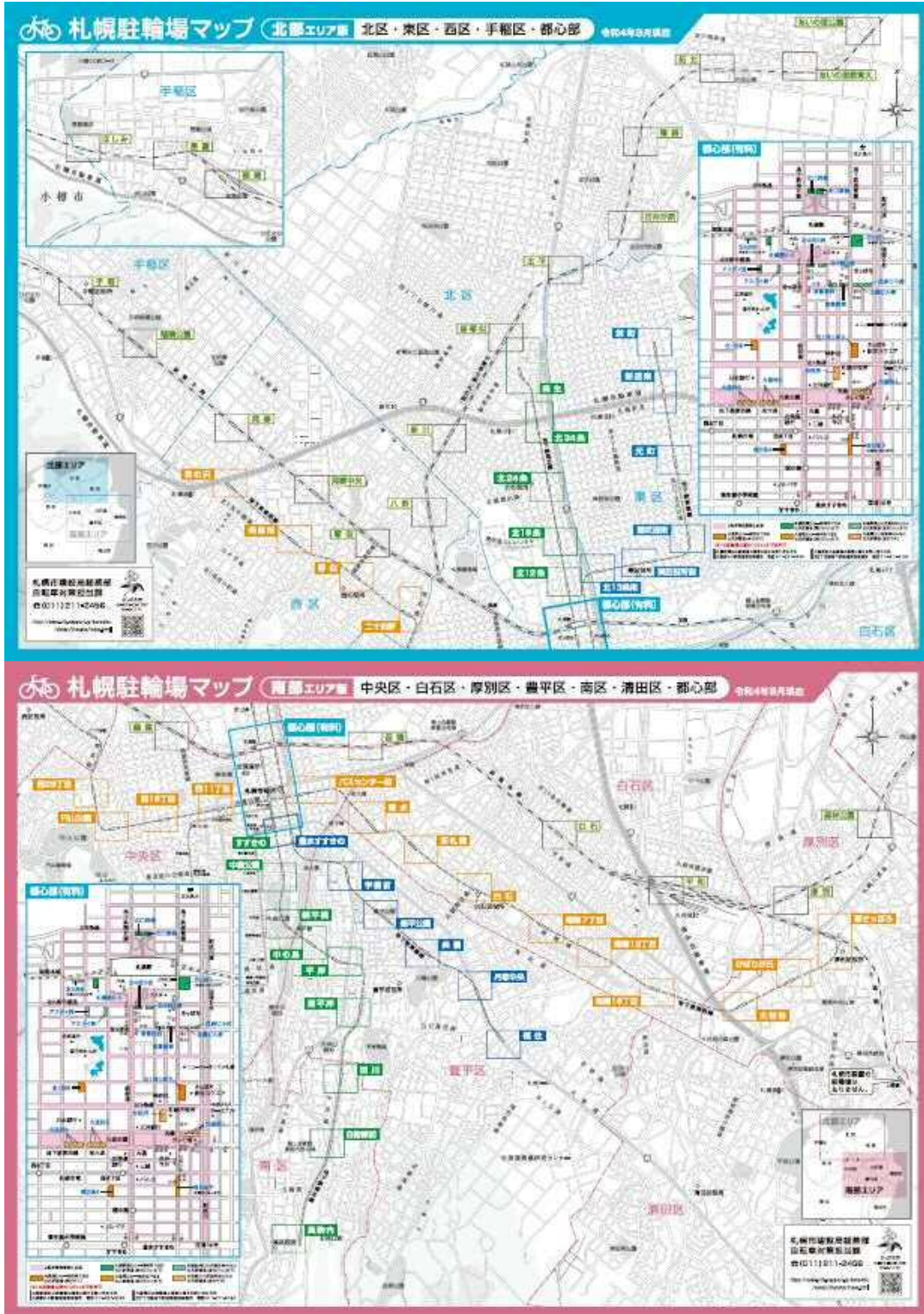


図 2-33 札幌市駐輪場マップ

(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（2011年）以降、放置自転車の撤去台数は減少傾向にあり、令和3年度（2021年度）に撤去された放置自転車は9,271台と、着実に減少しています。
- 令和2年（2020年）以降の大幅な減少は、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

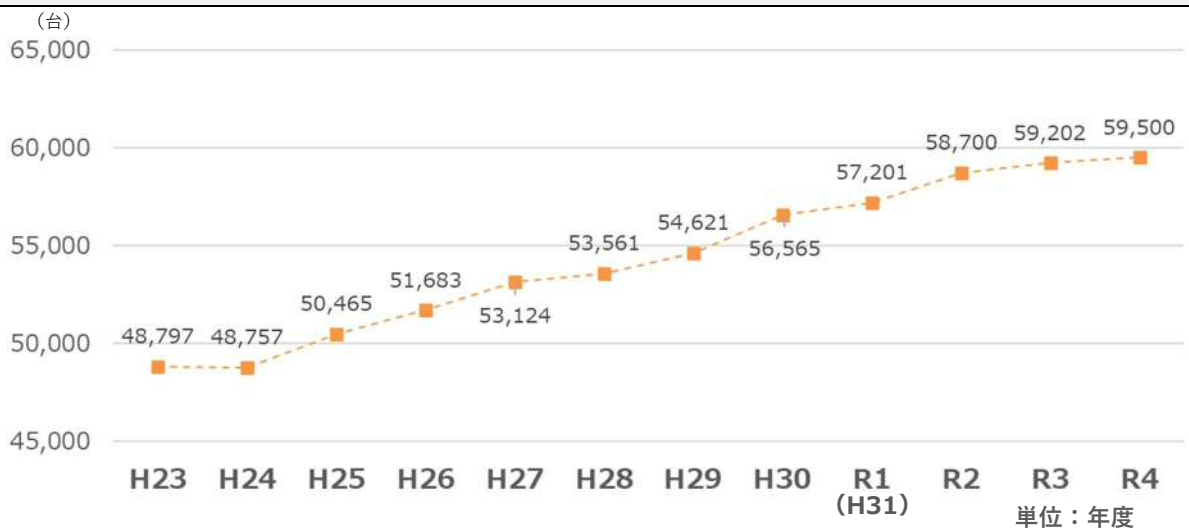


図 2-34 地下鉄・JR 駅周辺の自転車駐輪施設容量の推移

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

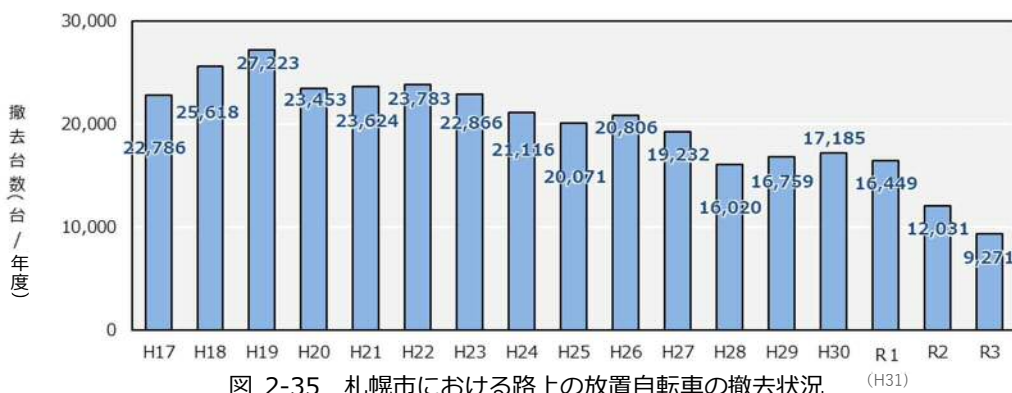


図 2-35 札幌市における路上の放置自転車の撤去状況

資料：札幌市資料

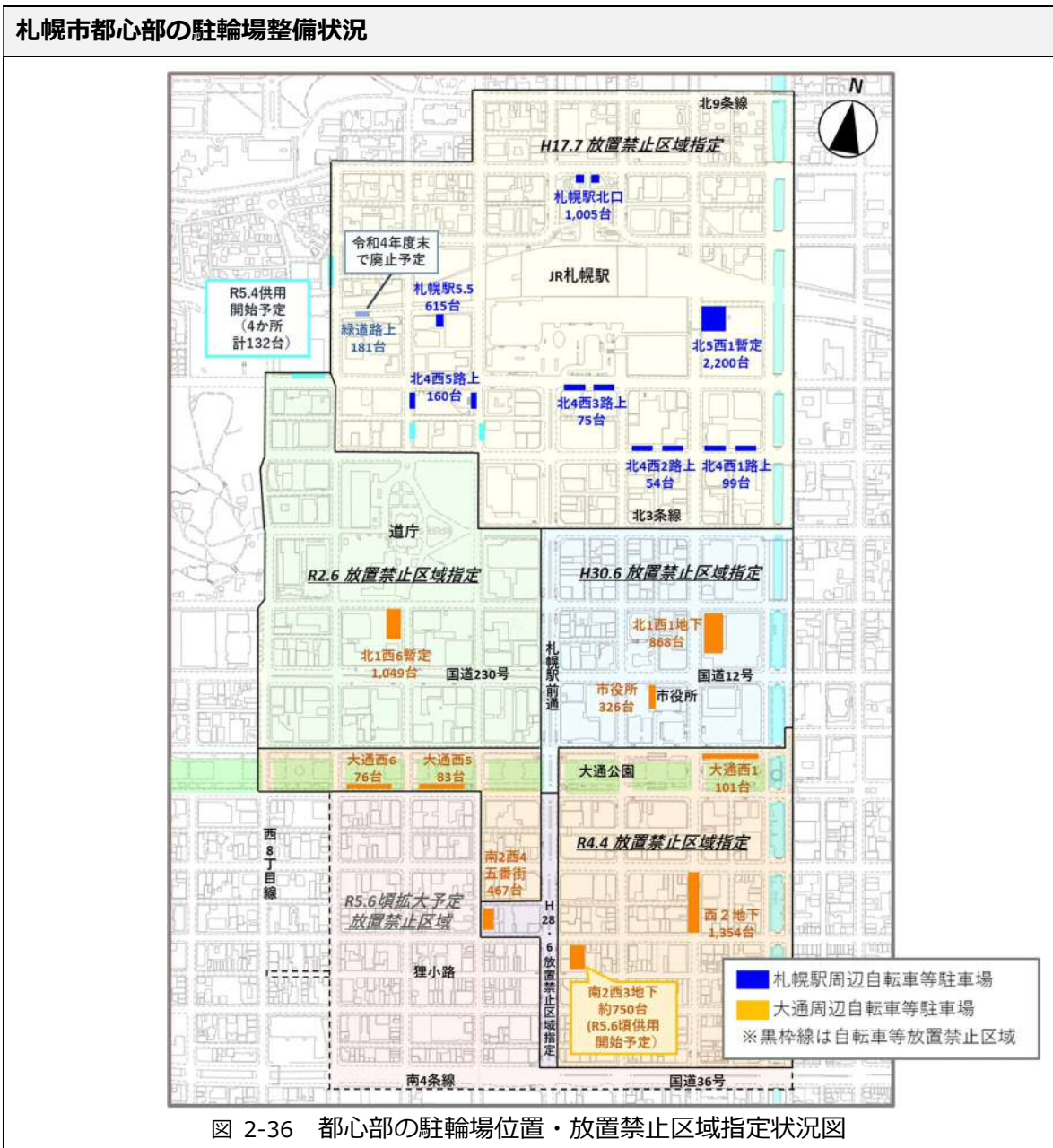
(5) 課題

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。

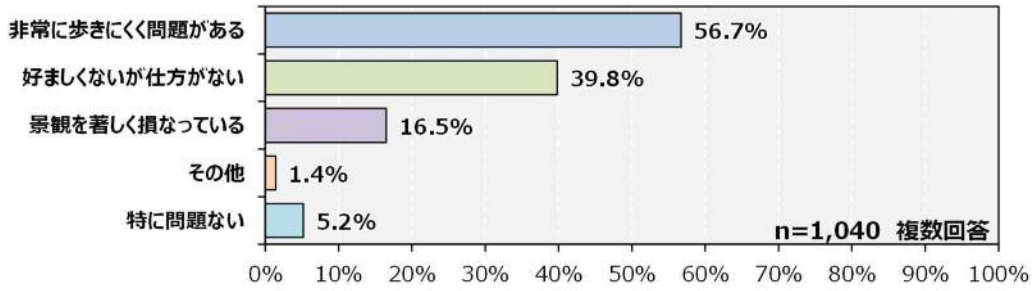
その一方で、都心部の一部の地区や、一部の地下鉄駅周辺等では、駐輪需要に対応した駐輪容量が確保されておらず、歩道への路上放置自転車により歩行者の通行に支障があるなどの課題のある地区もあります。

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



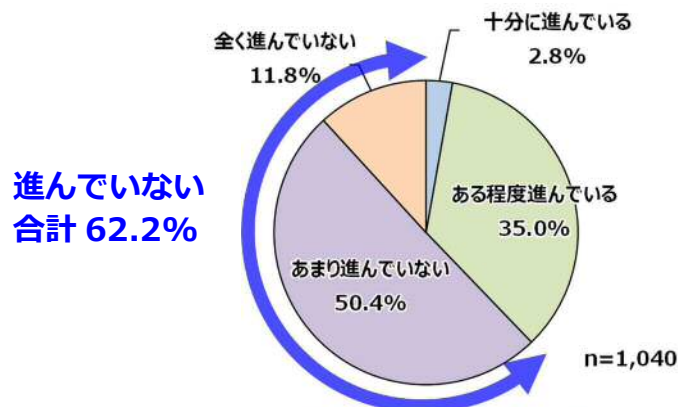
■主な意見

- ・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

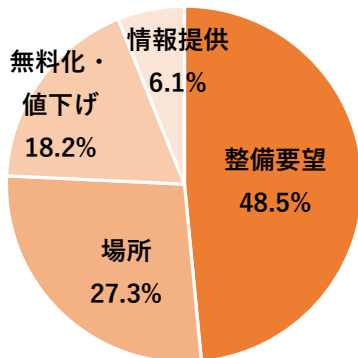
札幌市の自転車駐輪場の整備状況についての意見



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への遵守やマナーの配慮が十分でなければ、安全な自転車利用環境は実現されません。また、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車ドライバーにも自転車利用のルールを知っていただくことも重要です。

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

(1) 効果的な周知・啓発活動の推進

① マナー推進地区の設定

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

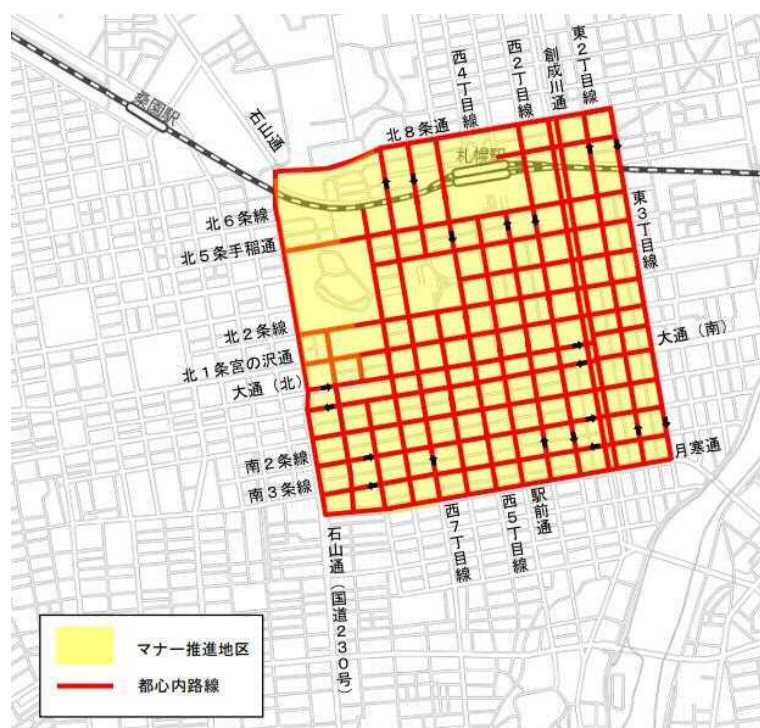


図 2-40 マナー推進地区区域図

② 歩行者が多い地区での押し歩きの推進

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



図 2-41 押し歩き啓発の様子

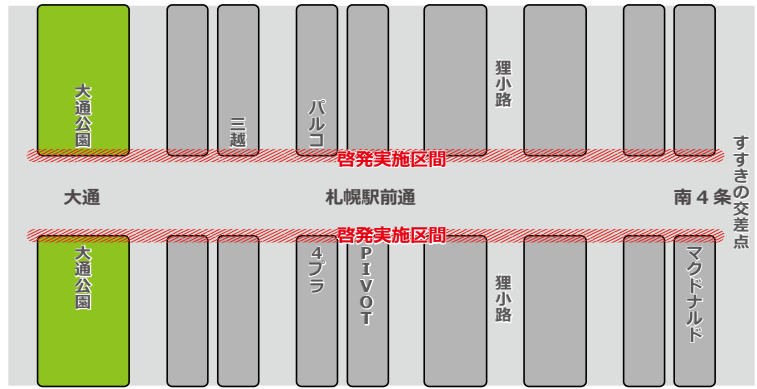


図 2-42 押し歩き地区（札幌駅前通の大通～南4条間）

③ 自転車利用者に対する広報・啓発活動の実施

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

街頭啓発



図 2-43 街頭啓発の様子

広報啓発ツール（自転車安全利用五則などの周知）

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

④ 地域や学校における継続的な自転車安全教育の実施

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

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



図 2-45 スケアード・ストレート交通安全教室の様子



図 2-46 地域を対象とした交通安全教室の様子

⑤ 自動車ドライバーに対する出前講座などの実施

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

出前講座などの開催



図 2-47 自動車ドライバーを対象とした出前講座の様子

⑥ ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力

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

(2) 効果

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

自転車関連事故件数



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

札幌市の自転車のルール・マナー

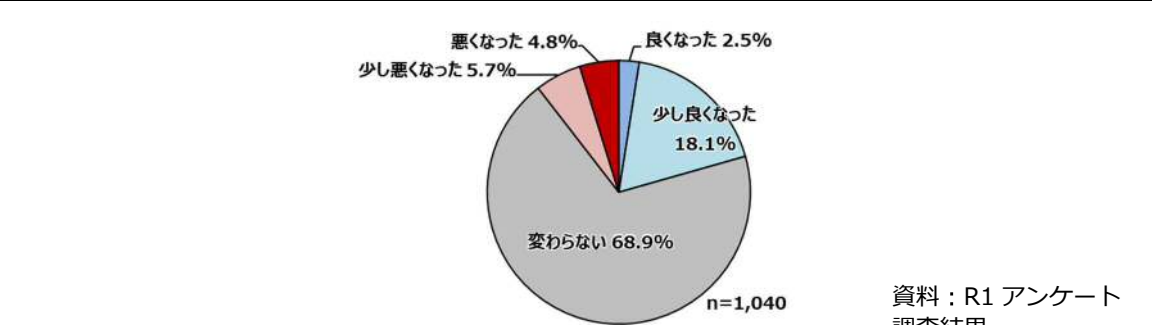


図 2-49 自転車のルール・マナー

歩道を歩行中に自転車を迷惑（または危険）と感じた経験

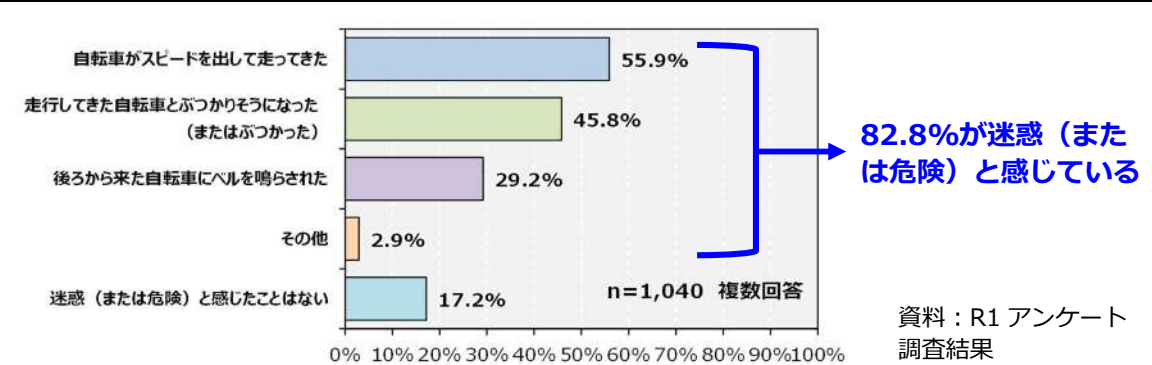


図 2-50 歩道歩行中に自転車を迷惑 (又は危険) と感じた経験

(3) 課題

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

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

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

自転車対歩行者の事故発生件数

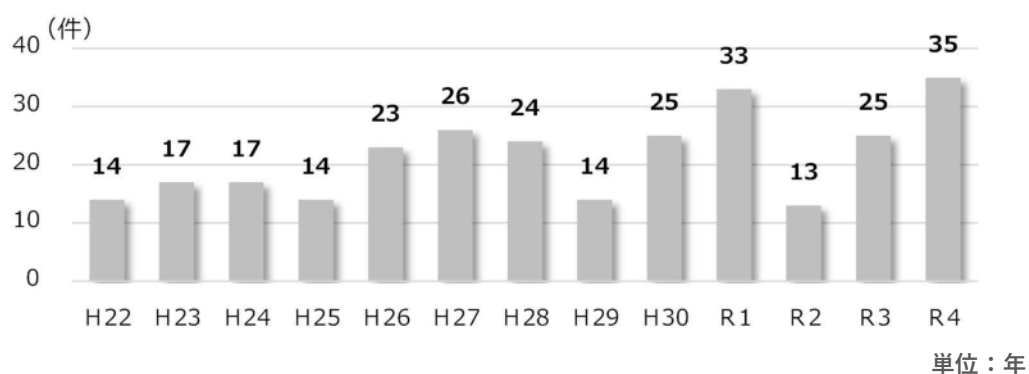
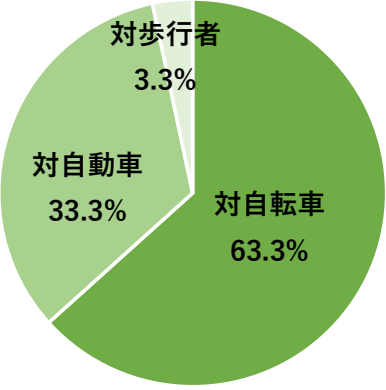
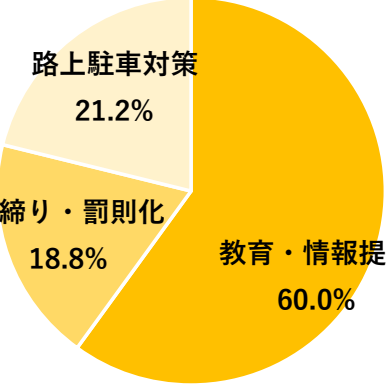


図 2-51 自転車対歩行者の事故発生件数

資料：札幌市資料

自転車利用者の意見

ルール・マナー啓発が必要な対象者	主な意見
 <p>対歩行者 3.3%</p> <p>対自動車 33.3%</p> <p>対自転車 63.3%</p> <p>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 ・自動車運転者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>路上駐車対策 21.2%</p> <p>取締り・罰則化 18.8%</p> <p>教育・情報提供 60.0%</p> <p>n=85</p>	<p>[教育・情報提供]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者・ドライバーへの自転車ルール・マナーの啓蒙活動 ・学生、高齢者への自転車ルール・マナーの教育 <p>[路上駐車対策]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・積極的な取締り等の路上駐車抑制対策

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

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

こうした社会情勢の変化や自転車利用者の意識の変化を踏まえ、自転車利用の多様化や自転車利用ニーズに対応した取り組み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)

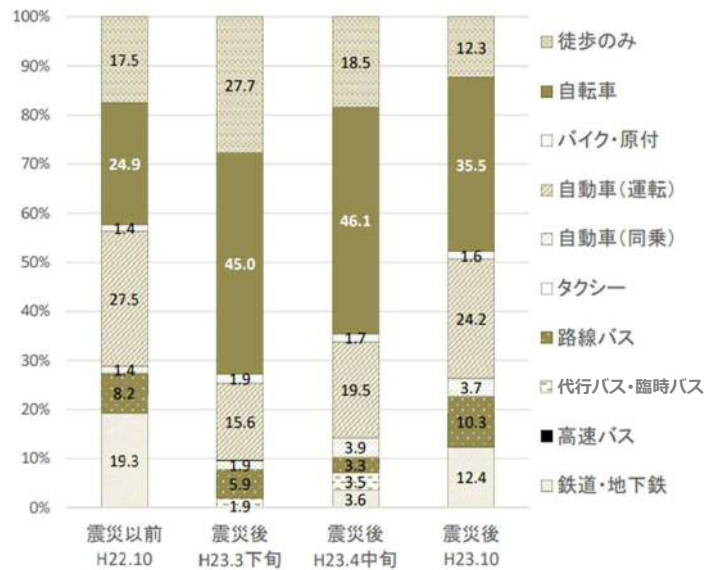


図 2-53 東日本大震災前後の利用交通手段の変化
仙台駅周辺（都心を除く 3km 圏内）
出典：国土交通省「令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料」、国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策調査報告書（平成24年3月）」

2-3 課題の整理

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

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

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

表 2-1 これまでの進捗に対する課題と新たな課題

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

自転車利用等に係る現状・課題、課題解決の方向性、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（正の側面）を持つ一方、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デメリット（負の側面）を持ち合わせています。

そのため、自転車が持つメリットを活かしながら、デメリットが生じないよう、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”として位置づけた上で、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

活用が関心を集めています。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。

「札幌市自転車活用推進計画」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」の考え方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。

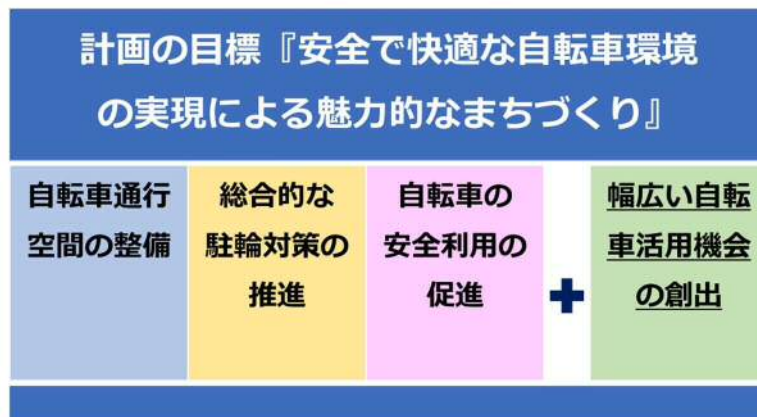


図 3-1 計画の目標と4つの基本方針

(1) 自転車通行空間の整備

札幌市では、「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さらなる推進や、既存の自転車ネットワークどうしの連携、新規道路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

自転車通行空間や需要特性に応じた駐輪場の整備が進んでいるにもかかわらず、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運転者の安全意識を高め、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る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。

第4章 実施を進める施策

4. 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。

課題	基本方針	実施を進める施策・取組
自転車通行空間整備の更なる推進	基本方針1 自転車通行空間の整備	1 自転車ネットワークの充実 ・自転車通行位置の明確化 ・自転車ネットワークの機能強化
矢羽根型路面表示の効果的な運用		2 安全で快適な通行環境の創出 ・路上駐車の抑制に関する取組 ・荷さばき駐車車両の対策 ・自転車が通行しやすい道路空間の確保 ・都心部の交通環境向上策に合わせた取組の推進
幅員構成の見直しによる通行空間整備の検討		
エリアごとの需要を考慮した駐輪場の整備と情報発信	基本方針2 総合的な駐輪対策の推進	3 公共駐輪場の整備 ・需要に応じた駐輪場の整備 ・まちづくりと連携した駐輪場の整備 ・既存駐輪場の機能拡大
放置自転車の減少に向けた取組		4 民間による駐輪場整備の制度検討 ・附置義務駐輪制度の適正化に向けた調査・検討
自転車利用のルール・マナーの啓発	基本方針3 自転車の安全利用の促進	5 放置自転車対策 ・放置禁止区域の拡大・周知 ・駐輪場位置の周知 ・駐輪場の利用ルール周知
自動車ドライバーに対する啓発		6 自転車ルール・マナーの周知、啓発活動の推進 ・都心部におけるマナー啓発 ・広報ツールの作成と活用 ・自転車安全教室などの実施 ・事業者に対する自転車利用の啓発 ・出前講座の実施
安全に自転車を利用するための保険加入等の啓発活動		7 安全・安心な自転車利用の更なる促進 ・自転車保険の加入促進に向けた周知・啓発 ・ヘルメット着用の促進に向けた取組
社会情勢や市民意識の変化に合わせ新たな自転車利用ニーズへの対応	基本方針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 ・自転車の観光への活用 ・サイクリングマップの配布拡大 ・広域サイクルルートとの連携
		9 シェアサイクルの展開 ・シェアサイクルの利用促進 ・シェアサイクルから得られるビッグデータ等の活用検討 ・災害時のシェアサイクルの活用

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」、「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を継続的に取り組みます。

取り組み

① 自転車通行位置の明確化

(1) 都心部

都心部の自転車通行位置の明確化の計画路線 33.8kmのうち、令和4年度末（2022年度末）で 23.7kmの整備が進み、整備率は70%となっています。未整備路線の多くは、他の道路工事で整備を行うこととしており、これらと整合を図りながら今後も継続して整備を進めます。

また、自転車の通行状況に応じた計画路線の見直しを行うとともに、利用の多い路線などではさらに整備区間を延長して利便性を向上させるなど、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継続します。

(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。

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「広域サイクルルート」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
(札幌恵庭自転車道線・白石こころード)

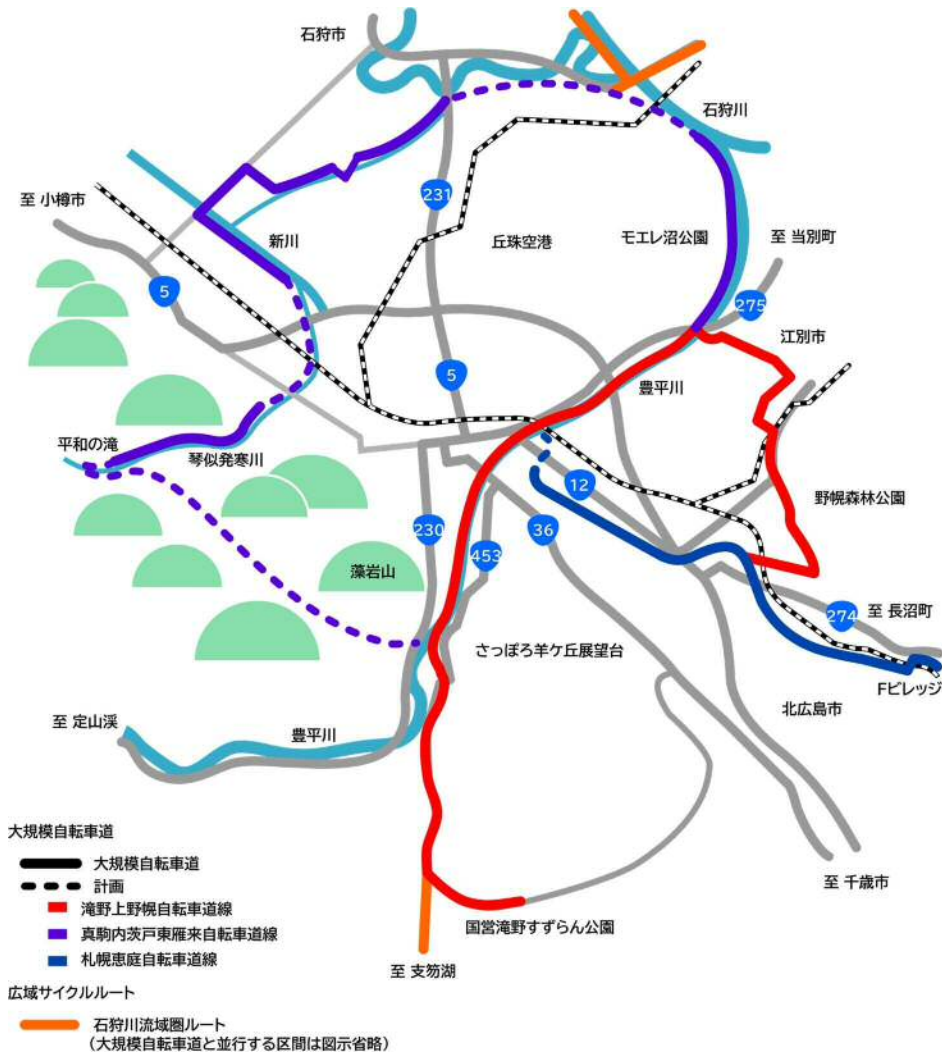


図 4-5 市内近郊の代表的な自転車ネットワーク

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、自転車が歩道を走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、路上駐車の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。

取り組み

① 路上駐車の抑制に関する取組

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、矢羽根型路面表示の整備路線では、路面表示の理解促進と併せた路上駐車抑制啓発を行います。具体的には、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（令和 5 年度し

ゆん功予定)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する予定です。

今後は、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、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、自転車の安全で快適な通行できる道路空間の確保を目指します。

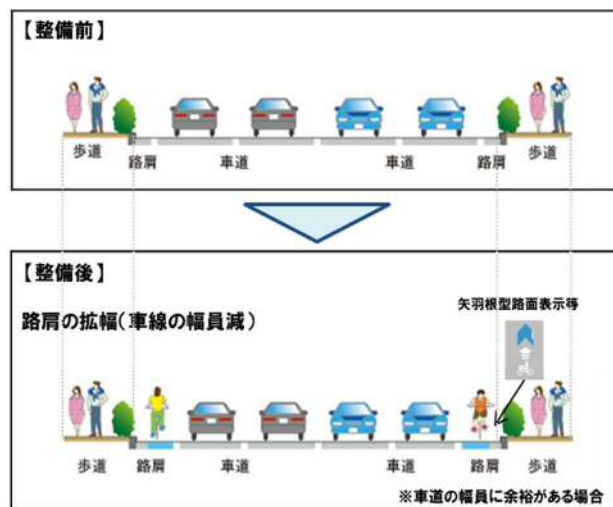


図 4-9 札幌市総合交通計画（2020 年 3 月）における幅員構成の見直しイメージ

〈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車線に変更して、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整備しています。

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あったことや、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の確保が可能となったことなど、様々な条件をクリアして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 幅員構成の見直しによる路肩幅員の確保状況

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。

こうした中、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

公共駐輪場は、駐輪需要が多い都心部や地下鉄・JR 駅周辺等で整備を進めており、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、必要に応じた維持・補修を実施し、利用者の安全性の確保に努めます。

取り組み

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するほか、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イメージ

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て新たな路外駐輪場を整備するとともに、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めます。



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。

取り組み

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り組み
 - ・ 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り組みを検討

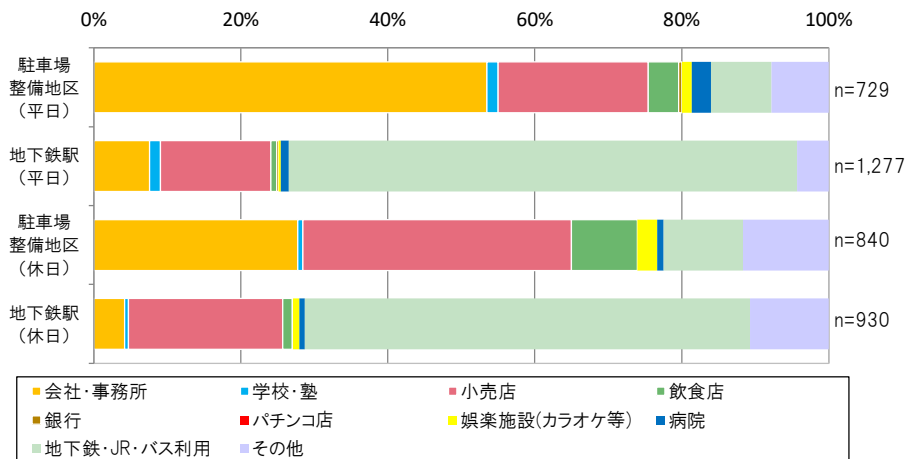


図 4-17 駐輪後の目的施設の用途 (アンケート調査)

駐車場整備地区：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。

取り組み

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、ホームページに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、自転車利用者だけでなく、自動車運転者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。

取り組み

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を実施します。

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、サイクリング利用者にむけて、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するほか、観光客や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。

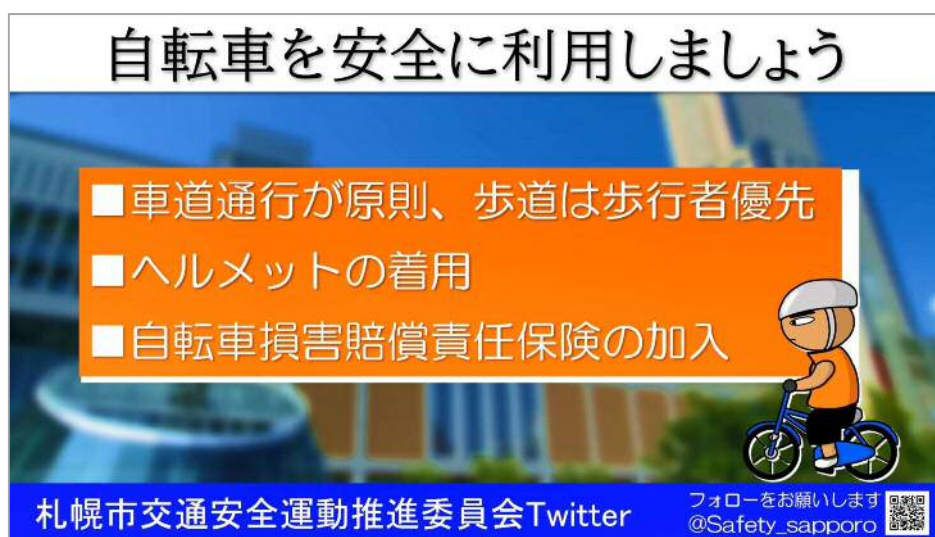


図 4-18 普及啓発動画の画面

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利用者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。

取り組み

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義務づけられました。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、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1-①）
- ・路上駐車の抑制に関する取組（基本方針1 施策2-①）
- ・荷さばき停車車両の対策（基本方針1 施策2-②）
- ・自転車が通行しやすい道路空間の確保（基本方針1 施策2-③）
- ・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9-②） 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。

取り組み

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や、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 広域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、道内の広域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）に駐車することで、駐輪スペースをシェアし有効活用できるので駐輪場需要の削減につながる事が期待されているほか、市内観光の二次交通としての役割や、公共交通を補完する交通システムという様々な側面を持ち合わせています。札幌市は、こうしたシェアサイクルの公共性に鑑み、シェアサイクルの利便性向上に向けて、ポートの設置拡大などの様々な取組を引き続き進めます。

取り組み

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延ばしています。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（2022年）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り設置を拡大するなどのシェアサイクル利用促進に向けた取組を行います。

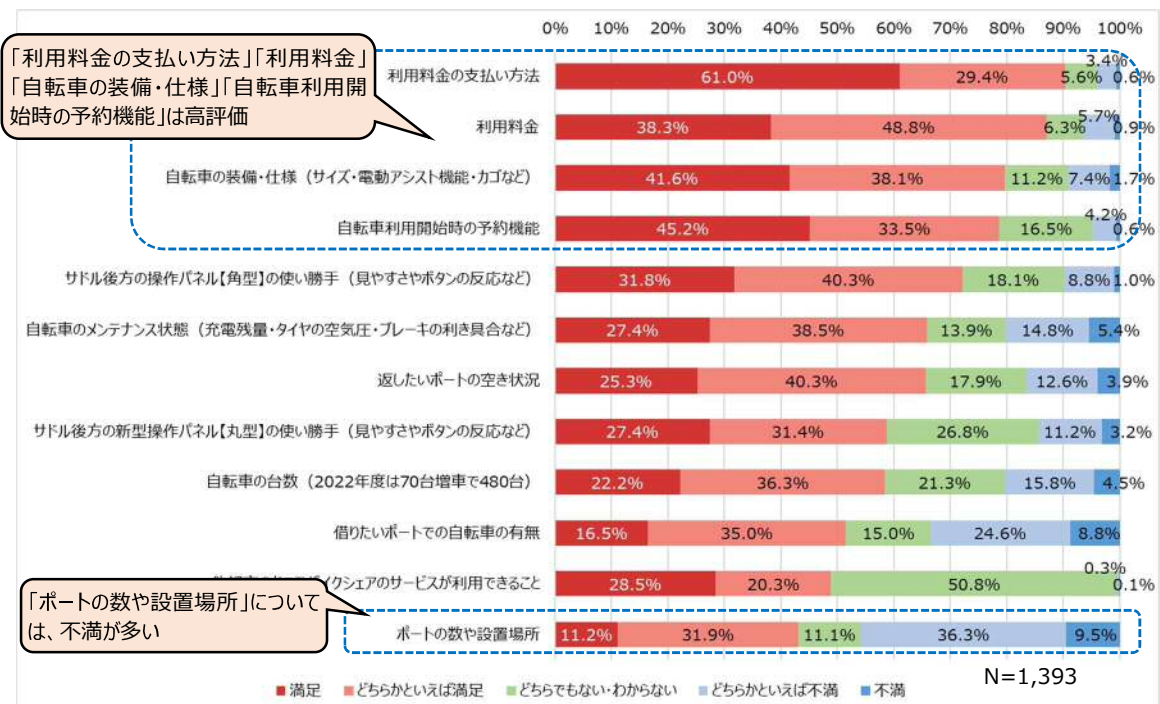


図 4-24 ポロクルのサービスの満足度調査（2022年度）



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、シェアサイクルの使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
方針1 自転車通行空間の整備					
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	都心部及び駅周辺の矢羽根型路面表示の設置拡大	●	●	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荷さばき停車車両の対策	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	新規道路整備や改築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	
方針2 総合的な駐輪対策の推進					
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環境の整備	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附置義務駐輪場の適正化に向けた調査・検討	附置義務駐輪場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	●	●	検討の促進	
	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周辺の施設等での配布	●		取組の拡大	
③駐輪場の利用ルールの周知	駐輪場利用ルールの周知の強化	●		周知の強化	
方針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					
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広報ソールの作成と活用	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
方針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					
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広域サイクルルートとの連携	広域サイクルルート協議会や近隣自治体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	●		協力体制の継続	

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。目標の達成に向けて、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 ^{※1} (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 ^{※2} (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 ^{※3} (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 ^{※4} (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. おわりに

5-1 計画の推進体制

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

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

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

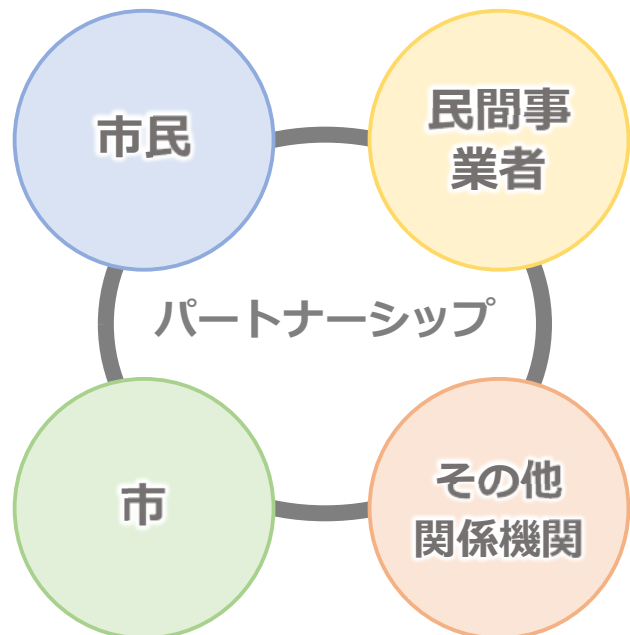


図 5-1 計画の推進体制

5-2 フォローアップ

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

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



図 5-2 今後の進め方のイメージ

參考資料

参考資料

1 市民アンケート調査

1-1 令和元年度（2019年度）調査

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

参考 表 1 - 1 令和元年度（2019年度）市民アンケート調査概要

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

1-2 令和2年度（2020年度）調査

札幌市では、新たに自転車通行位置の明確化の進行、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更など、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実施しました。

参考 表2-1 令和2年度（2020年度）市民アンケート調査概要

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

2 パブリックコメント