

第1章 はじめに

1-1 趣旨

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、自転車利用者の中には、ルールを正しく認識していない人や、知っていても守らない人がおり、自転車による歩道（ときには車道）での無秩序な通行によって、歩行者や自動車が安心して通行できない状況です。

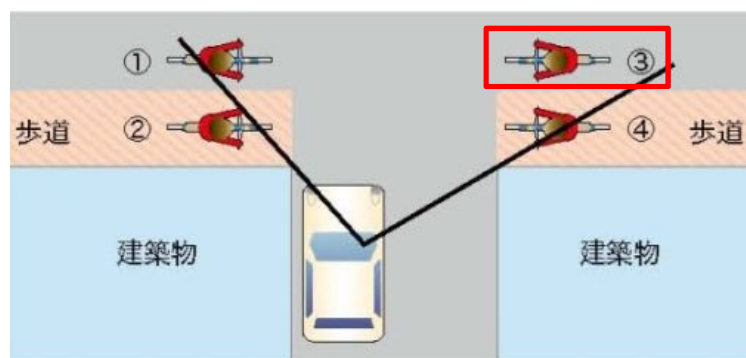
一方で、車道では自転車の通行場所が分かりづらく、自転車に対する自動車ドライバーの配慮も十分ではない状況のため、自転車利用者の多くは原則どおりの車道通行に不安を感じており、歩道通行が常態化しています。

こうした中で懸念されるのは「歩行者対自転車」による事故だけではなく、細街路から進入してくる自動車のドライバーにとって、ルールどおり車道の左側を通行する自転車よりも、歩道を通行する自転車の方が認知しづらい傾向があるため、「自転車対自動車」による出会い頭の事故も懸念されます。（図 1-1）

そこで札幌市は、平成 23 年 5 月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」において、取り組むべき施策の一つに「自転車通行空間の明確化」を掲げており、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ることとしています。

まずは自転車通行の問題が多い都心部で同施策を進めるために、このたび、自転車通行空間の整備形態、整備路線、整備の進め方等を『札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み』（以下「『取り組み』」という。）としてまとめました。

整備効果を最大限に発揮させる観点から、自転車の通行ルール遵守を啓発する活動との連携についても、併せて推進します。



○ 日本の自転車事故（車両相互）は、交差点での出会い頭衝突が半数以上（2016 年 警察庁HPより）
○ 交差点では、ルールどおり車道左側を通行する自転車（図 1-1 の③）が、自動車のドライバーから最もよく見えるため、事故の危険性が低いと考えられる。

図 1-1 自動車のドライバーから見える範囲

（出典：「自転車の交通安全」 公益財団法人 日本自動車教育振興財団）

1-2 全国的な動き

- 昭和 35 年の道路交通法の施行により、“自転車は車両”として車道左側の通行が原則となった。
- 昭和 40 年代のモータリゼーションの進展により、交通事故の発生件数、交通事故による死者数が激増した。
- 昭和 45 年の道路交通法の改正により、歩行者の通行を妨げないで通行するとした上で、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入された。
- それ以降、自転車歩行者道の整備等により、自転車と自動車の分離が推進された。過去 10 年間で、全交通事故件数や自転車対自動車の事故件数が約 4 割減ったにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいである。
- 平成 24 年 11 月に、国交省と警察庁は“自転車は車両”の原則に基づき「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「国のガイドライン」という。）を作成し、各地域の自転車ネットワーク計画の作成や、自転車通行空間の整備等を推進している。

H23 年度	【警察庁】警察庁通達（H23.10.25） 自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達
H24 年度	【国土交通省・警察庁】「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」（H23.11.18～H24.3.30） H24.4 『みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－』の提出 H24.11 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の策定
H27 年度	【警察庁】改正道路交通法を施行（H27.6.1） 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定を設けた（悪質自転車運転者は指定された期間内に講習を受けなければならない）
H28 年度	【国土交通省・警察庁】『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の一部改定（H28.7） 段階的な計画策定方法の導入や路面表示の仕様の標準化等について改定した
H29 年度	【国土交通省】自転車活用推進法の施行（H29.5.1） 極めて身近な交通手段である自転車の活用が、交通、環境、健康増進等において重要な課題であることを鑑み、自転車活用推進に関し、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、自転車活用を総合的かつ計画的に推進することを目的としている

図 1-2 近年の自転車に関する全国的な動き

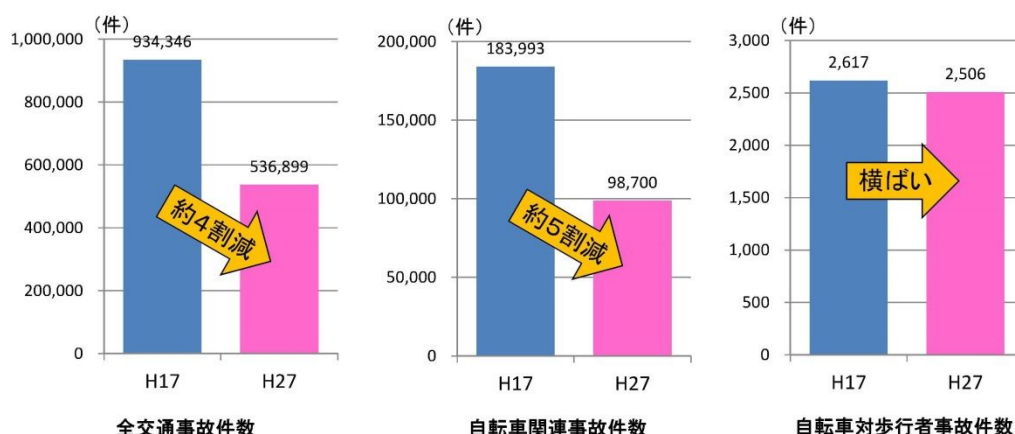


図 1-3 国の交通事故に関する近年の傾向（出典：国のガイドライン）

1-3 札幌市における自転車事故の発生状況

市内の全交通事故件数と自転車関連事故件数は、過去 11 年間で約 6 割減少しましたが、自転車対歩行者事故件数は、約 6 割増加しています。

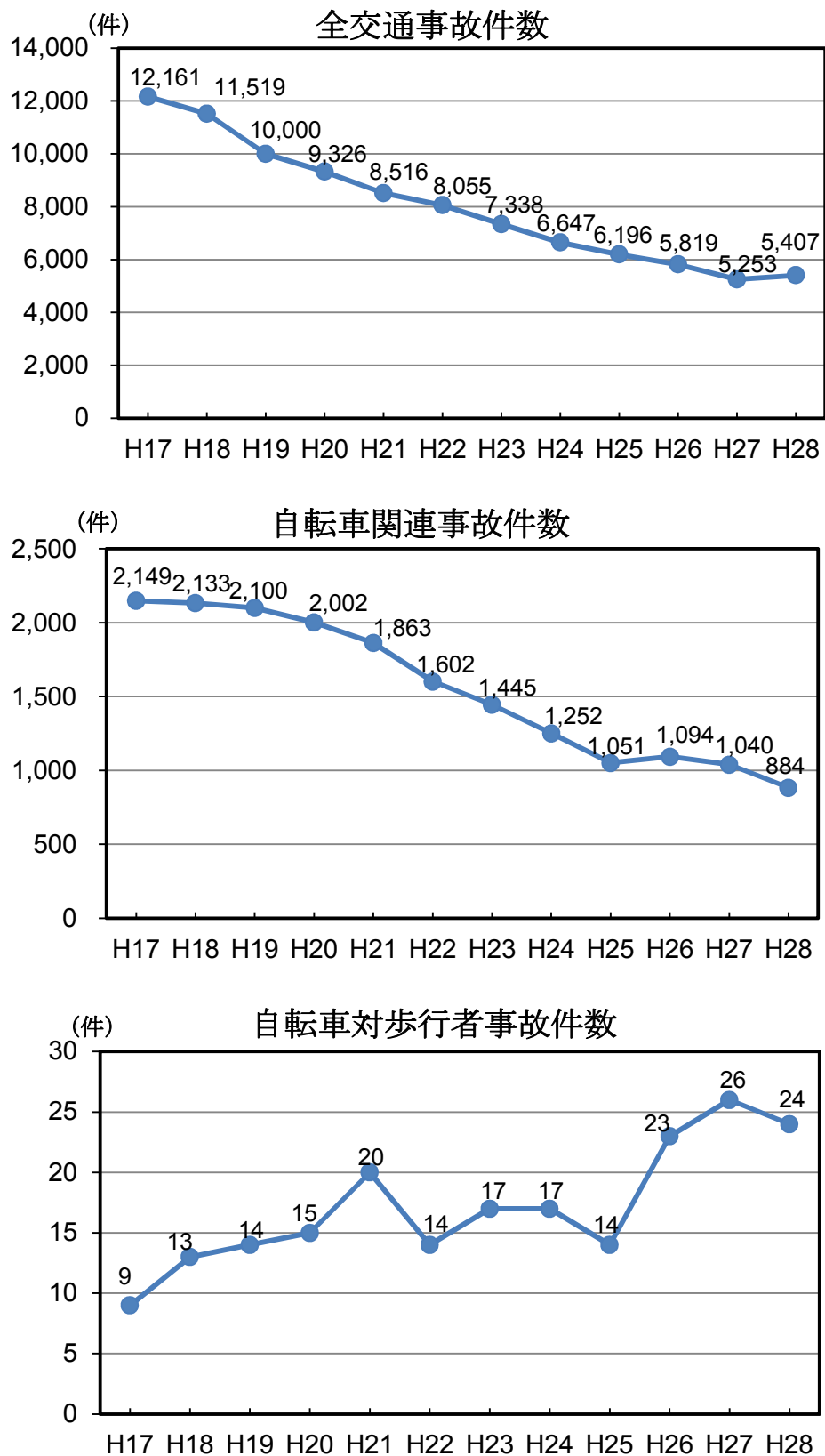


図 1-4 札幌市の交通事故に関する近年の傾向（北海道警察本部交通企画課からの提供資料）

1-4 『取り組み』の位置づけ

札幌市は、市内の自転車利用に係る現状や課題を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けて「札幌市自転車利用総合計画」（平成23年5月）を策定し、目標を「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」と設定しました。

また、同計画では、この目標を達成するために、4つの基本方針と3つの取り組むべき施策の方向性を定めており、自転車の通行に係る施策として、「自転車通行空間の明確化」を進めることとしています。

市内の全ての道路で同施策を実施することが理想的ですが、限りある資源を効果的に活用するため、まずは自転車通行の問題が多い都心部で、整備効果の高い路線を選定して実施します。

この『取り組み』は、都心部における同施策の整備形態、整備路線、整備の進め方等の具体的な事柄をまとめた実行計画（アクションプログラム）です。

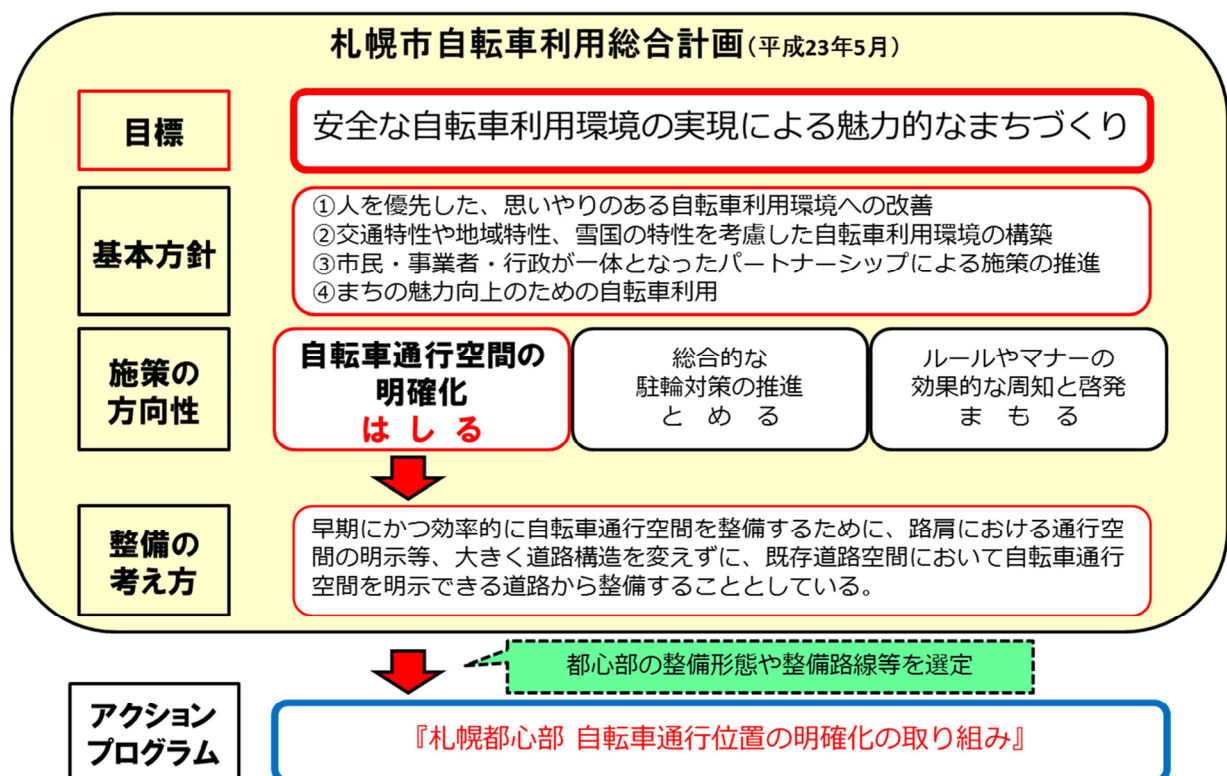


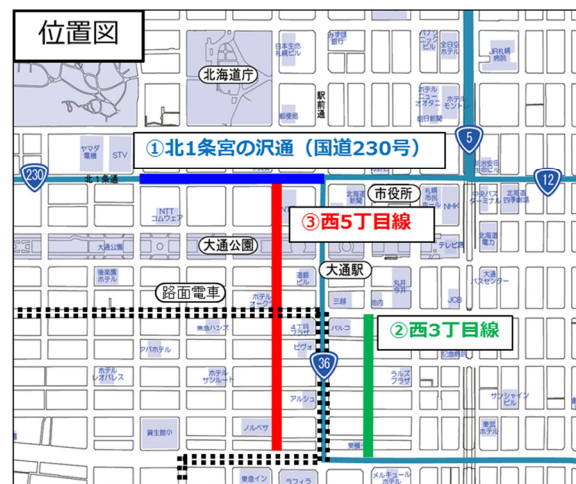
図 1-5 『取り組み』の位置づけ

1-5 検討の経緯

この『取り組み』をまとめるに当たっては、道路を利用する様々な立場の方々と共に、次のような検討を行い、自転車通行の課題や解決策について考え方を共有してきました。

(1) 自転車通行空間整備の社会実験

平成24～27年度には、民間団体や関係行政機関等と共に、自転車通行空間整備の効果を検証する社会実験を、異なる道路環境で3回行いました。



	項目	①北1条宮の沢通 (国道230号)	②西3丁目線	③西5丁目線
概要	実施年度	平成24年度	平成26年度	平成27年度
	区間	西4丁目～8丁目	南1条～南4条	北1条～南4条
	実施主体	札幌都心部自転車対策連絡協議会	札幌都心部自転車対策協議会	札幌都心部自転車対策協議会
	内容	交通量の多い道路で、広幅員の路肩に自転車通行指導帯（ブルーレーン）を設置	北進一方通行（路肩無し）のバス路線で、シールタイプの矢羽根型路面表示を設置	南進一方通行（路肩狭小）の路上駐停車が多い路線で、大小の矢羽根型路面表示を設置
	状況写真			
主な 検証結果	車道への 転換効果	車道左側通行率が、実験前の8%から最大63%へと大きく向上した。（平均車道通行率は49%）	車道左側通行率が、実験前の18%から最大35%へと向上した。（ピークの8～10時）	車道左側通行率が、実験前の21%から最大40%へと約2倍に向上した区間があった。
	安全性の 向上効果	歩行者と錯綜する自転車の台数が、実験前の125台/hから43台/hへと66%減少した。（ピーク時、北側歩道）	アンケートに応えた歩行者、自転車及び自動車ドライバーのいずれも4割以上が、実験前より安全性が向上したと回答した。	アンケートに応えた歩行者、自転車及び自動車ドライバーのいずれも4割以上が、実験前より安全性が向上したと回答した。
	その他	アンケートに応えた自動車のドライバーのうち、自転車利用者に対して注意するようになり、運転の仕方が変わった割合は85%となった。	路面表示設置（警備員も配置）によるバス定時性への影響はほとんどなかったが、バス事業者からは自転車車が車道に増えることを不安視する意見があった。	アンケートの結果より、並行路線から転換して実験区間を通行した自転車が約20%増加した。また、荷捌き対策を共に行った結果、路上駐停車の抑制効果が確認された。

図 1-6 社会実験の概要と結果

(2) ワークショップ

平成 28 年 1 月 28 日に、地元の町内会及び商店街、交通事業者、有識者、学生等が集まり、下記の『まち(札幌都心)の自転車通行空間を考える会』の前身となるワークショップを開催しました。

都心部における自転車通行空間の整備路線の選定に必要な条件について話し合ったところ、「自転車の安全が確保される路線を候補に挙げるべき。」という主旨の意見が多くありました。



ワークショップの様子

(3) 『まち(札幌都心)の自転車通行空間を考える会』

平成 28 年度には、表 1-1 の構成員からなる『まち(札幌都心)の自転車通行空間を考える会』を立ち上げ、会議を 3 回行いました。

この『取り組み』の内容について協議を重ねたところ、整備効果を高めるためには、「自転車のルール・マナーの周知啓発も併せて実施すべき。」「時間をかけずに一気に整備すべき。」という意見が多くありました。



【第1回 平成 28 年 12 月 21 日】



【第2回 平成 29 年 2 月 21 日】



【第3回 平成 29 年 3 月 28 日】

会議の様子

表 1-1 会議の構成員（団体名）

北海道モビリティデザイン研究会	NPO法人 エコ・モビリティサッポロ	中央区交通安全運動推進委員会
NPO法人 自転車活用推進研究会	認定NPO法人 ポロクル	札幌市老人クラブ連合会
本府地区町内会連合会	札幌サイクリング協会	国土交通省 北海道開発局
中央地区町内会連合会	札幌地区トラック協会	北海道警察本部
札幌狸小路商店街振興組合	札幌地区バス協会	北海道札幌方面中央警察署
札幌三番街商店街振興組合	札幌ハイヤー協会	北海道 建設部
札幌駅前通まちづくり株式会社	札幌市身体障害者福祉協会	札幌市 市民文化局
札幌大通まちづくり株式会社	札幌大通高等学校	札幌市 建設局