

『札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み』の概要

1. はじめに

札幌市は、平成23年に策定した「札幌市自転車利用総合計画」の施策の一つに、「自転車通行空間の明確化」を掲げており、歩行者、自転車及び自動車それぞれが安心・安全に通行できる環境を整備することとしております。また同施策は、平成29年施行の自転車活用推進法でも、重点項目の一つに挙げられています。

この『取り組み』は、自転車通行の問題が多い都心部から「自転車通行位置の明確化」を効果的かつ効率的に進めるために、整備形態、整備路線、整備の進め方等を実行計画として取りまとめたものです。

◇ 現状の問題

歩道や車道を無秩序に走る自転車によって、歩行者の安全が脅かされ、自転車自身も事故の危険あり。

◇ 主な原因

- なぜそうなのか？
- ・自転車の通行ルールの理解不足、遵守意識の欠如
- ・自転車がどこを通行すればよいかわかりにくい
- ・自動車ドライバーからの配慮が不十分

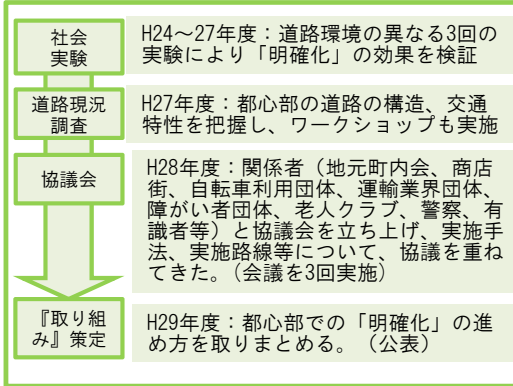
◇ 対策

どうすればよいか？
自転車の正しい通行位置と進行方向を明示し、現地でルールを「見える化」する。

◇ 整備効果

その結果、どうなるか？
自転車の秩序ある通行が促進され、歩行者、自転車及び自動車の安全で快適な通行環境が実現

【図-1 『取り組み』の策定に向けた検討状況】



2. 対象範囲と候補路線

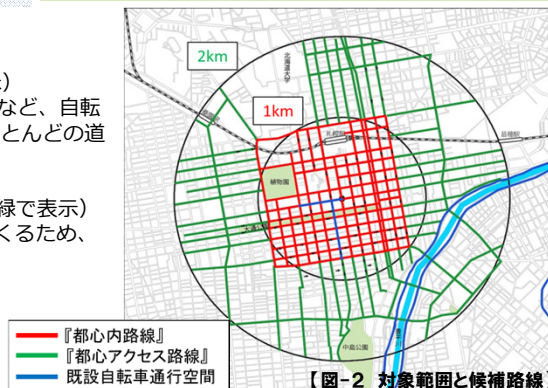
(1) 『都心内路線』 (27.4km 右図の赤で表示)

概ね半径1kmの範囲には、業務ビルや商業施設など、自転車利用の目的施設が面的に広がっているため、ほとんどの道路が自転車の移動経路になっています。

(2) 『都心アクセス路線』 (52.0km 右図の緑で表示)

都心部には多方面から多くの自転車が集まってくるため、概ね半径2kmまでも対象範囲とします。

候補路線の合計延長 約80km



3. 整備形態

過年度に実施した車道混在による社会実験では、自転車の車道通行の促進効果や、自転車の安全性の向上効果などが確認できました。

こうしたことから、現状の喫緊の課題に早急に対応可能な「車道混在」を基本的な整備形態として、「自転車の通行位置の明確化」を行います。

【表-1 国のガイドラインに示されている整備形態】

	A：自転車道	B：自転車専用通行帯	C：車道混在
手法	構造的な分離 (自転車専用の空間)	視覚的分離 (自転車専用の空間)	車道の左側端に矢羽型路面表示 (自転車と自動車が車道を共有)
特徴	道路空間の再配分や新たな用地の確保が必要		
整備事例			

4. 整備路線の選定

国のガイドライン、社会実験での知見及び関係者からのご意見を踏まえ、下記の手順で選定します。

ステップ① 候補路線の評価

- ・「安全性」がより高く確保できる路線を選定するため、
- ・各候補路線の車道左側の状況に着目し、「路肩の幅員」、「自動車交通量」「駐車車の状況」「バス交通の状況」の4項目を評価

ステップ② 『都心アクセス路線』の選定

- ・郊外から都心部まで直線的に繋がっている路線のうち、①の評価が高い路線を、各方面で複数選定

ステップ③ 『都心内路線』の選定

- ・②で選定した路線から自転車の主な目的地である各駐輪場までのアクセス性や、①の評価が高い路線を選定する。
- ・全体的なネットワーク性を考慮し、路線を選定

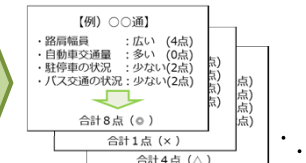
【表-2 項目別の点数】

狭い	路肩幅員			自動車交通量[台/12h/車線]			駐車車の状況			バス交通の状況		
	狭い	普通	広い	少ない	普通	多い	少ない	多い	少ない	多い		
概ね1.0m未満	概ね1.0m以上1.5m未満	概ね1.5m以上	1,500台未満	1,500台以上2,999台未満	3,000台以上	1街区に駐車車が集中していない	1街区に複数の駐車車が集中	レーンなし	レーンあり			
0点	2点	4点	2点	1点	0点	2点	0点	2点	0点			

【表-3 合計点数による順位】

合計点数	評価
7点以上	評価が高い路線 ◎
5～6点	評価がやや高い路線 ○
4～3点	評価がやや低い路線 △
2点以下	評価が低い路線 ×

【図-3 候補路線の評価】



【図-4 選定路線】



5. 整備の進め方

(1) 優先整備

選定路線について、右表の優先整備等の視点を基に、整備を進めていきます。

(2) 整備後の更新

整備効果を見極めながら、路面表示の塗り直す箇所を選定し、更新していきます。

(3) ルール・マナーの周知啓発との連携

札幌市や関係機関が取り組んでいる既存の交通安全に関わる啓発活動と連携して、矢羽根型路面表示の意味を理解してもらい、自転車通行ルールの理解を促します。

例えば、

- ・整備した路線での街頭啓発の実施
- ・交通安全教室での矢羽根型路面表示の説明 など

【表-4 優先整備等の視点】

視点	路線の特徴	主な路線
車道への転換効果が高い	・路肩幅員が広い ・一車線当たりの自動車の交通量が少ない	・大通(北) ・大通(南)
ネットワークの早期形成が可能	・既設自転車通行空間に繋がる ・都心部の中央を縦横断している	・西5丁目線 ・西7丁目通
他の取り組みとの連携効果あり	・今後完成する駐輪場の近辺 ・歩道のバリアフリー工事等の予定あり ・荷さばき対策が行われる区域内	・南2条線 ・南3条線



6. 『取り組み』の見直し

対象範囲において、道路構造及び交通状況の変化や、再開発等の土地利用の変更があるなど、自転車の利用環境に影響を及ぼすことが想定される場合には、適宜『取り組み』の見直しを行います。

