

3 今後の整備方針

- 3-1 都心部における整備
- 3-2 郊外駅周辺における整備
- 3-3 今後の整備の進め方等



« × 𐄂 »

3 今後の整備方針

3-1 都心部における整備

(1) 整備方針

前述のとおり、前計画に基づき都心部における自転車通行位置の明確化（矢羽根型路面表示の設置）に取り組んできた結果、自転車の車道通行率が向上するなど、一定の整備効果が得られています。

また、矢羽根型路面表示の設置のほか、自転車利用に関する啓発活動や各メディアによる情報発信等により、自転車は車道通行が原則であることの認識が徐々に広がってきています。

このことを踏まえ、「都心内路線」及び「都心アクセス路線」の今後の整備にあたっては、自転車の安全で快適な利用環境の確保に向け、引き続き、「車道混在」を基本的な整備形態として、これまでの整備の進め方等を踏襲し、車道における自転車通行位置の明確化の取組を進めていきます。

● 都心内路線

前計画の策定後に新設した公共駐輪場（予定箇所を含む）に接続する路線や、その路線との連続性を考慮した経路を計画路線として追加し、さらなる利便性の向上を目指します。

● 都心アクセス路線

歩車道区分が無い路線や、自転車通行空間を確保することが困難な路線等については、計画路線の見直し（追加・廃止）又は代替路線を設定し、周辺の道路状況等に合わせた整備を行います。

また、未整備路線等の評価にあたっては、隣接する郊外駅周辺地区との連続性についても考慮します。

令和6年（2024年）6月に改定された国ガイドライン（下記URLを参照）を踏まえ、未整備路線及び追加候補路線における交通状況や道路状況を考慮し、適宜、計画路線の見直し等を行います。

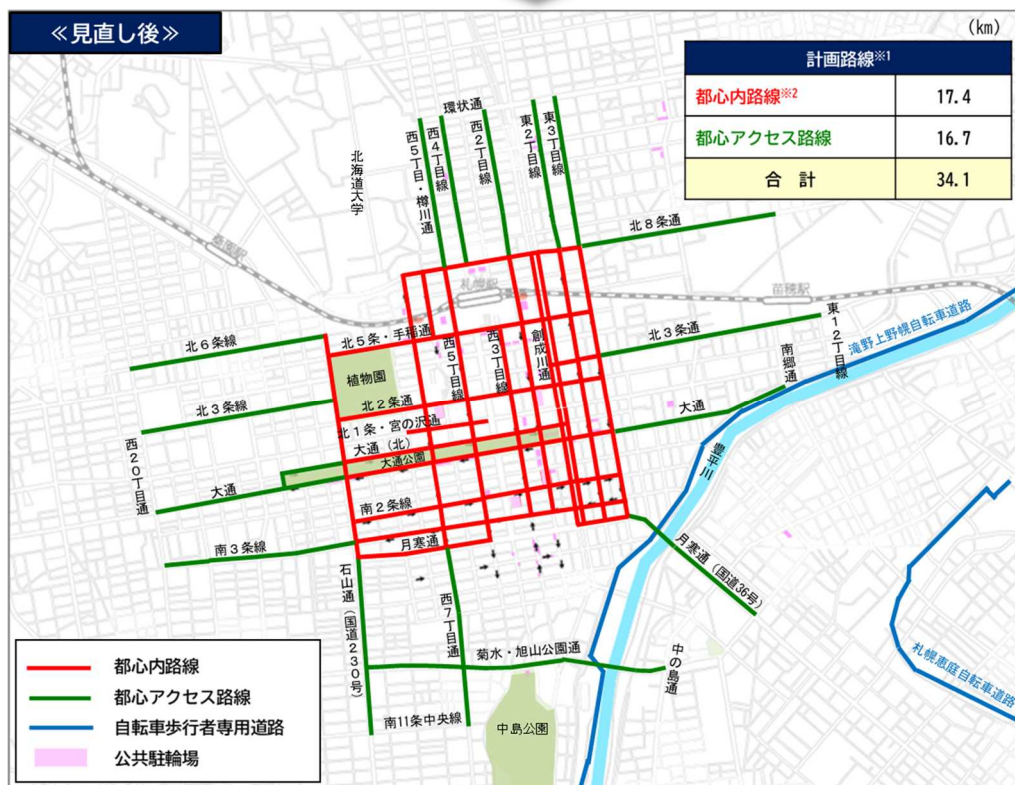
（参考）「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省ホームページ）

<https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>



(2) 都心部における計画路線の見直し

今後の都心部における整備方針を踏まえ、以下のとおり都心内路線及び都心アクセス路線の見直しを行いました。



※1：計画路線の延長に、国道を含む。

(内訳：市道及び道道 29.7 km / 国道 4.4 km)

※2：都心内路線の延長に、前計画における「既設自転車通行空間」を含む。

図-13 都心部の計画路線見直し

表-5 計画路線の見直しを行った主な理由

番号	内容	路線名	計画路線の見直しを行った主な理由
①	廃止	・石山通 ・北8条通	● 交差点（T字路）において、自転車の2段階右折が困難であり、直進または左折しか通行できない。 ● 自動車交通量が多く、自転車の十分な安全対策を講じることが困難。（連続して高低差のある植樹帯が設置されていることから、自転車が安全確保のため、歩道へ一時回避することが困難。）
②	追加	・西5丁目・樽川通	● 自転車利用者が多く、歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離する必要がある。 ● 生活関連経路（歩道バリアフリー化整備済）
③	追加	・西2丁目線 ・西3丁目線	● 新設した公共駐輪場に接続する路線（2路線とも一方通行） ● 生活関連経路（歩道バリアフリー化整備済）
④	廃止	・豊平川左岸通	● 歩車道区分が無い区間 ● 道路幅員が著しく狭く、自転車の十分な安全対策を講じることが困難。
⑤	廃止	・西6丁目線	● 一部、歩車道区分が無い区間があり、路肩内に電柱があるなど、歩行者及び自転車の安全な通行を確保することが困難。 ● 代替路線として、菊水・旭山公園通〔石山通(国道230号)～西6丁目線間〕を追加。

(2) 整備対象地区の選定

① 整備に関する優先順位の考え方

本実施計画では、地下鉄駅及び JR 駅を中心として、おおむね半径 500m^{※1}の範囲を「整備対象地区」として設定します。

また、整備に関する優先順位については、下図のとおり駅ごとに選定指標による評価等により決定するものとします。

なお、整備対象地区については、都心部の駅^{※2}を除き、地下鉄南北線（12 駅）、東西線（16 駅）、東豊線（11 駅）、JR 函館本線（13 駅）、JR 千歳線（3 駅）、JR 札沼線（9 駅）の合計 64 駅〔61 地区^{※3}〕を対象とします。

② 選定指標等の設定

整備対象地区の優先順位の決定にあたっては、自転車と歩行者に着目した選定指標により評価（定量的評価）を実施するため、整備対象地区における「自転車乗入台数」、「自転車関連事故件数」、「駅乗車人員」を選定指標に設定します。

さらに、選定指標による定量的評価に加え、地域からの自転車通行空間の整備要望等についても考慮し、優先順位を決定します。

表-6 整備対象地区の選定指標等

選定指標	指標項目	説 明
指標①	自転車乗入台数	● 自転車利用者の量を計る具体的な指標 ● 駅からおおむね500mを調査範囲とし、その範囲内にある公共駐輪場、路上、店舗などの公共以外の場所（住宅系を除く）における自転車等の駐車台数調査データを採用
指標②	自転車関連事故件数	● 整備対象地区における課題の重要度を示す指標 ● 整備対象地区内の自転車関連事故データを採用
指標③	駅乗車人員	● 駅を利用する歩行者の量を計る具体的な指標 ● 地下鉄駅及びJR駅の駅乗車人員データを採用

※1 札幌市バリアフリー基本構想における重点整備地区の範囲については、地区の中心となる旅客施設等からの徒歩圏半径 500m の範囲にある生活関連施設を対象としていることから、本実施計画においても、歩行者と自転車が集中する範囲として「整備対象地区」に設定します。

※2 本実施計画では、JR 札幌駅、地下鉄さっぽろ駅、地下鉄大通駅、地下鉄バスセンター前駅、地下鉄西 11 丁目駅、地下鉄すすきの駅、地下鉄豊水すすきの駅、地下鉄中島公園駅を、「都心部の駅」として位置付けます。

※3 地下鉄新さっぽろ駅及び JR 新札幌駅（同一箇所）、地下鉄麻生駅及び JR 新琴似駅（公共駐輪場の設置箇所が近接）、地下鉄琴似駅及び JR 琴似駅（駅周辺地区が近接）を、それぞれ同一地区として設定します。（上記 6 駅を 3 地区として設定）



図-15 整備対象地区の優先順位決定フロー

(3) 郊外駅周辺における整備モデル

郊外駅周辺の整備対象地区については、駅からおおむね半径 500mの範囲にある幹線道路を計画路線の対象とし、当該地区内における自転車利用に関する調査等の結果を踏まえて、「地区別計画路線調書」を作成します。

この地区別計画路線調書の作成にあたっては、以下の整備モデルを基本として、駅出入口や公共駐輪場の位置、幹線道路の配置等についても考慮します。

表-7 郊外駅周辺における整備モデル

整備モデル	名 称	説 明	該当駅
整備パターン①	交差点型 (地下鉄駅)	主要な交差点付近に、駅出入口や駐輪場が位置してる。	地下鉄宮の沢駅、環状通東駅、新道東駅、北18条駅 など
整備パターン②	直線型 (地下鉄駅)	幹線道路に沿って駅があり、駅への主なアクセスが東西又は南北方向となっている。	地下鉄東札幌駅 など
整備パターン③	駅間距離近接型 (地下鉄駅)	地下鉄駅は、駅間距離が1 km程度であるため、連続した計画路線の整備が求められる。	駅間距離が1 km程度の各地下鉄駅
整備パターン④	JR駅型 (又はT字型)	軌道敷地を境界として、地域が区分されている。	JR白石駅、JR手稲駅 など
整備パターン⑤	地下鉄・JR駅 近接型	地下鉄とJR駅が近接しているため、それぞれの駅周辺における自転車通行空間を一体的に整備する必要がある。	地下鉄新さっぽろ駅・JR新札幌駅、地下鉄麻生駅・JR新琴似駅、地下鉄琴似駅・JR琴似駅 など

● 整備パターン①：交差点型（地下鉄駅）

交差点型は、主要な交差点付近に駅出入口や公共駐輪場が位置してるパターンです。

なお、隣接駅が近接する場合には、駅間を結ぶ計画路線の連続化も考慮し、計画路線を設定します。（整備パターン③）

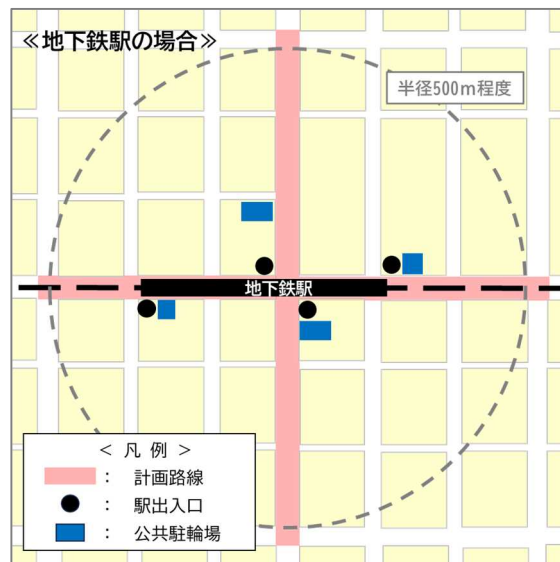


図-16 交差点型

● 整備パターン②：直線型（地下鉄駅）

直線型は、幹線道路に沿って地下鉄駅があり、駅への主なアクセスが2方向（直線上）となるパターンです。

なお、隣接駅が近接する場合には、駅間を結ぶ計画路線の連続化も考慮し、計画路線を設定します。（整備パターン③）

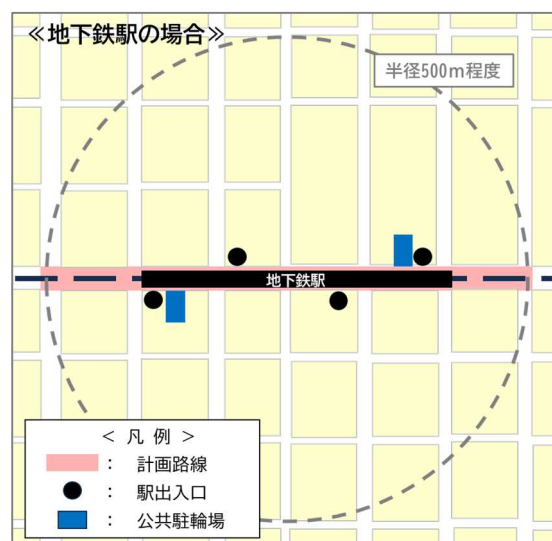


図-17 直線型

● 整備パターン③：駅間距離近接型（地下鉄駅）

駅間距離近接型は、地下鉄駅の駅間距離が1 km程度であることから、連続した計画路線の整備が必要となるパターンです。（整備パターン①又は②が近接）

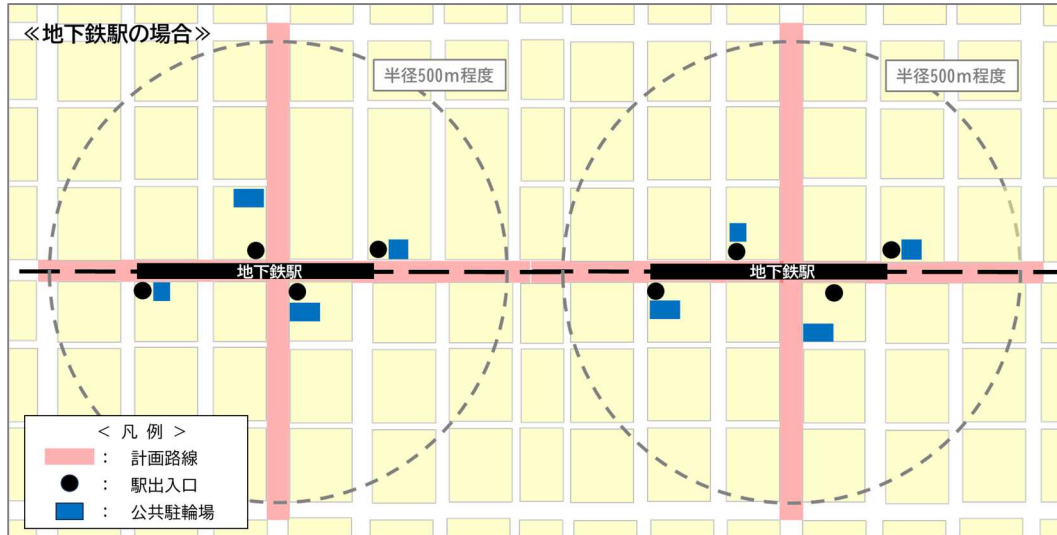


図-18 駅間距離近接型

● 整備パターン④：JR 駅型（又は T 字型）

JR 駅型（又は T 字型）は、軌道敷地を境界として地域が区分されているパターンです。

駅出入口や公共駐輪場の位置等を踏まえて、利便性・地域ニーズを考慮した計画路線を設定します。

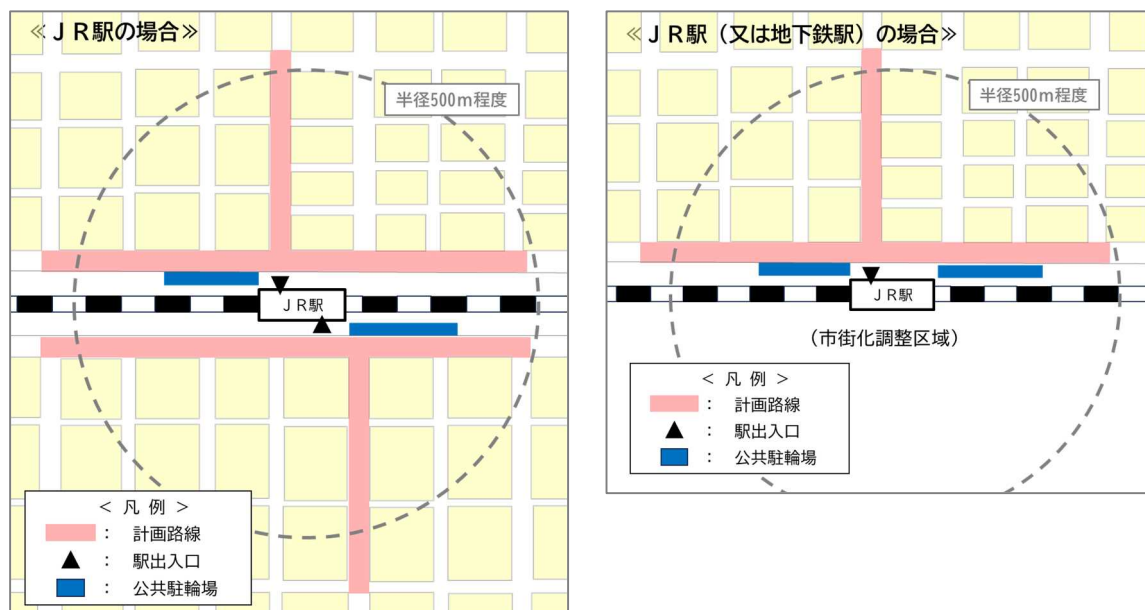


図-19 JR 駅型（右図は T 字型）

● 整備パターン⑤：地下鉄・JR 駅近接型

地下鉄・JR 駅近接型は、それぞれの駅における自転車通行空間を一体的に整備する必要があるパターンです。

また、整備対象地区内には、バスターミナル（バス停を含む）やタクシー乗場も配置していることが想定されるため、これらを考慮した計画路線を設定します。

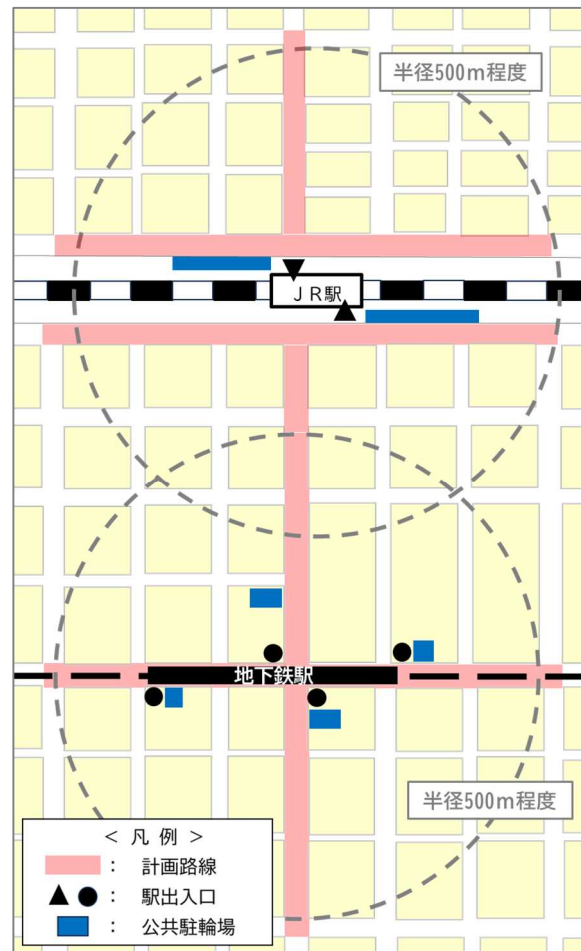


図-20 地下鉄・JR 駅近接型

(4) 地区別計画路線調書の作成

郊外駅周辺における計画路線については、自転車利用に関する調査等の結果を踏まえて、「地区別計画路線調書」を作成し、公表するものとします。

また、地区別計画路線調書については、適宜更新を行うとともに、段階的に地区を追加していきます。



3-3 今後の整備の進め方等

(1) 計画期間内における整備スケジュール

計画期間内における自転車通行空間の整備スケジュールについては、他の道路関連事業と調整を図りながら、優先順位が高い地区から、順次整備を行っていきます。

表-8 計画期間内における整備スケジュール（都心部及び郊外駅周辺）

整備対象地区（駅名）	計画路線延長 （市道及び道道）	計画期間内の整備延長				
		R6	R7	R8	R9	計
都心部（未整備区間）	8.5		0.5		2.0	2.5
都心部 計	8.5		0.5		2.0	2.5
地下鉄琴似駅及びJR琴似駅	4.1	1.2	0.6	0.8	1.0	3.6
地下鉄宮の沢駅	1.6	0.9		0.7		1.6
地下鉄円山公園駅	1.8	0.9		0.3	0.5	1.8
地下鉄環状通東駅	1.6	0.9		0.6		1.5
地下鉄南郷7丁目駅	2.1		1.3		0.8	2.1
JR手稲駅	6.9		1.6	2.5	2.5	6.5
地下鉄新さっぽろ駅・JR新札幌駅	2.5		0.5	0.6	0.2	1.3
地下鉄白石駅	1.6			0.5	0.5	0.9
地下鉄南郷18丁目駅	1.6			0.5	0.4	0.8
地下鉄北24条駅	1.4			0.8	0.6	1.4
地下鉄北18条駅	1.1			0.2	0.6	0.7
地下鉄北12条駅	1.2			0.7	0.4	1.1
JR白石駅	1.6			0.9	0.7	1.6
地下鉄西28丁目駅	1.6			0.8	0.8	1.6
地下鉄新道東駅	1.0			1.0		1.0
地下鉄北34条駅	0.7			0.7		0.7
地下鉄東札幌駅	2.2				2.2	2.2
郊外駅周辺地区 計	34.5	3.9	4.0	11.4	10.9	30.2

※ 関係機関との協議や予算の状況等により、整備スケジュールが変更となる可能性があります。

※ 四捨五入により、整備延長の合計値が一致しない場合があります。

(2) 自転車通行空間の設計等

自転車通行空間の設計等の基準や、本実施計画に定めのない事項については、国ガイドラインに準拠するものとします。

(3) 矢羽根型路面表示の更新

矢羽根型路面表示は、車両の通行や除排雪等の影響により経年劣化が進行します。

特に、自転車関連事故の発生が予想される交差点部については、自動車交通量が多く、矢羽根型路面表示の経年劣化が進行しやすいことから、設置年次や現地調査の結果等を踏まえて、更新箇所の検討を行います。

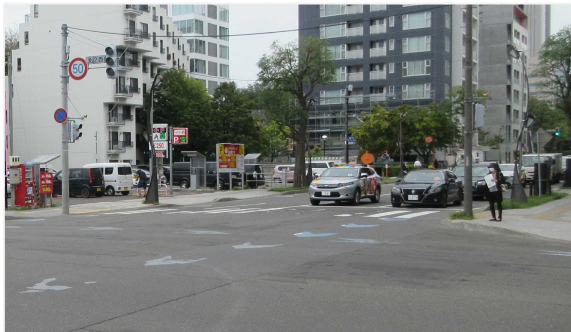


図-22 矢羽根型路面表示の劣化状況（交差点部）

(4) 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交通安全に関する啓発活動と連携して、矢羽根型路面表示の整備効果を高めていきます。

① 街頭啓発（マナーアップキャンペーン等）

札幌市や北海道警察が共同で実施している街頭啓発を、自転車通行空間の整備を行った路線で実施するなど、自転車通行ルールの遵守に効果的な啓発に取り組みます。

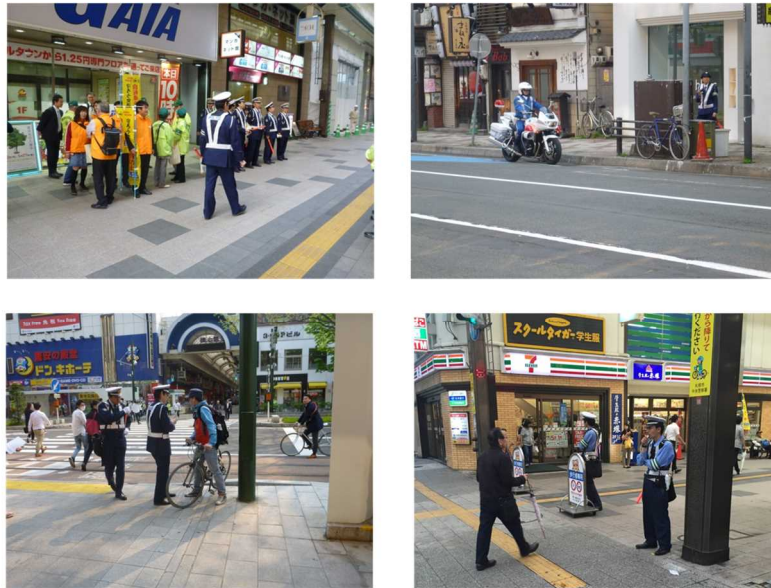


図-23 街頭啓発（マナーアップキャンペーン）の様子

② 交通安全教室等

札幌市等が中・高校生等を対象としたスケアード・ストレートによる自転車交通安全教室や、町内会や企業などの団体を対象とした出前講座（交通安全教室）において、自転車通行空間の整備（矢羽根型路面表示の設置）に関する説明を行うことにより、自転車通行ルールの理解度を高めていきます。



図-24 スケアード・ストレートや交通安全教室の様子

（参考）自転車のルール・マナーについて （札幌市公式ホームページ）

<https://www.city.sapporo.jp/kotsuanzen/cycle/cycle.html>





« × 𐍄 »