

1 はじめに

自転車は、道路交通法で「軽車両」として扱われ、車道の左側を通行することが原則ですが、自転車利用者の多くは歩道や車道を無秩序に通行し、歩道における歩行者と自転車の錯綜が課題となっています。

そのため、まずは自転車通行に関する課題が多い都心部において、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ため、平成30年(2018年)3月に『札幌都心部自転車通行位置の明確化の取り組み』(以下「前計画」という。)を策定し、これに基づき、矢羽根型路面表示の設置を進めてきました。

その後、令和5年(2023年)12月に策定した『札幌市自転車活用推進計画』では、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、自転車通行位置の明確化の更なる推進や既存の自転車ネットワーク同士の連携、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を推進することとしています。

これに基づき、都心部及び郊外駅周辺における自転車通行空間の整備に関する施策を効果的・効率的に推進するため、その実行計画として『札幌市自転車通行空間整備 実施計画2025』(以下「実施計画」という。)を策定しました。

なお、この実施計画の計画期間は、令和7年度(2025年度)から令和9年度(2027年度)までの3年間とします。

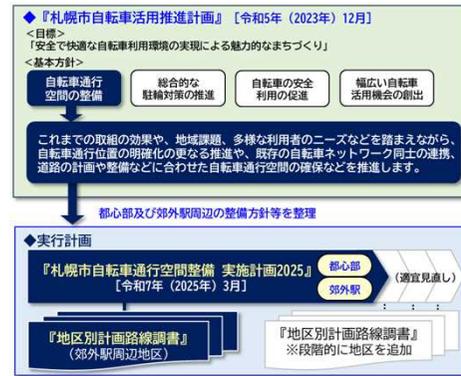


図-1 実施計画等の位置付け

2 これまでの都心部における整備

2-1 基本的な整備形態

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「国ガイドライン」という。)において、自転車が車道を通行するための整備形態として、標準的な考え方が示されています。

前計画では、歩行者、自転車の安全確保は喫緊の課題であることから、表-1のとおり自転車の通行位置と進行方向を分かりやすく表示し、早期に整備効果が発現しやすい「車道混在」(矢羽根型路面表示の設置)を基本的な整備形態としています。

表-1 札幌都心部における整備形態(前計画)

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
手法	構造的な分離(自転車専用空間)	視覚的な分離(自転車専用空間)	車道の左側端に矢羽根型路面表示(自転車と自動車車道を混在)
特徴	道路空間の再配分や新たな用地の確保が必要		・道路構造を大きく変えない。 ・比較的成本が安い。
整備事例			

2-2 都心部における整備

(1) これまでの都心部における取組

都心部における計画路線については、国ガイドラインの考え方を踏まえ、「都心内路線」及び「都心アクセス路線」の候補路線のうち、道路の状況や目的地までのつながりを評価して、「安全性」及び「利便性」がより高く確保できる路線を選定しています。

① 安全性：道路の状況の評価

自転車通行空間の“安全性”を確保するため、車道左側の状況が重要となることから、以下の4項目(ランク分けの基準)について評価を実施。

評価基準(前計画)
・路肩幅員
・自動車交通量(1車線あたり)
・駐停車の状況
・バス交通の状況(専用レーンの有無)



図-2 都心部の計画路線図(前計画)
[都心部の中心：北1西3・4交差点を設定]

② 利便性：目的地までのつながりを評価

- 都心内路線(図-2：赤色路線)
公共駐輪場を目的地としたときのアクセス性(公共駐輪場へ接続する路線や経路として必要な路線)や全体的なネットワーク性を評価。
- 都心アクセス路線(図-2：緑色路線)
方面別に、郊外と都心の連続性(直線的に繋がる路線等)を評価。

3 今後の整備方針

3-1 都心部における整備

都心部において自転車通行位置の明確化の取組(矢羽根型路面表示の設置)により、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。

これを踏まえ、「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。



図-3 都心部の計画路線図(見直し後)



表-2 都心部の計画路線の延長(見直し後) (km)

計画路線※1	
都心内路線※2	17.4
都心アクセス路線	16.7
合計	34.1

※1：計画路線の延長に、国道を含む。
※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。

3-2 郊外駅周辺における整備

(1) 郊外駅周辺における整備方針

郊外駅周辺では、通勤・通学で最寄り駅まで自転車を利用し、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう自転車利用者が非常に多く、特に、駅周辺においては歩行者と自転車が集中することから、歩道内での接触事故等が懸念されています。

そのため、歩行者からは自転車の車道通行を求める声が多いことや、自転車利用者からも通行環境の向上を求められており、郊外駅周辺においても自転車通行空間の整備を進める必要があります。

このことから、自転車通行空間の整備にあたっては、図-4の市内全駅(地下鉄・JR)を対象として、優先順位の高い駅周辺から順次整備を行います。

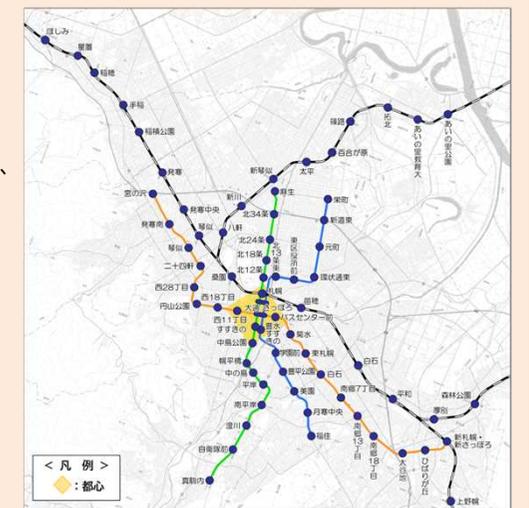


図-4 地下鉄・JR駅の路線図と拠点

3 今後の整備方針

(2) 「整備対象地区」の選定

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、図-5のとおり駅ごとに選定指標等による評価を行い、決定するものとします。

(3) 「地区別計画路線調書」の作成

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、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、整備の進捗等に合わせて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。

「整備対象地区」の選定指標を設定

駅ごとに各指標による評価を実施
(定量的評価)

地域要望等を考慮

整備対象地区の優先順位が決定

表-3 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

図-5 整備対象地区の優先順位決定フロー

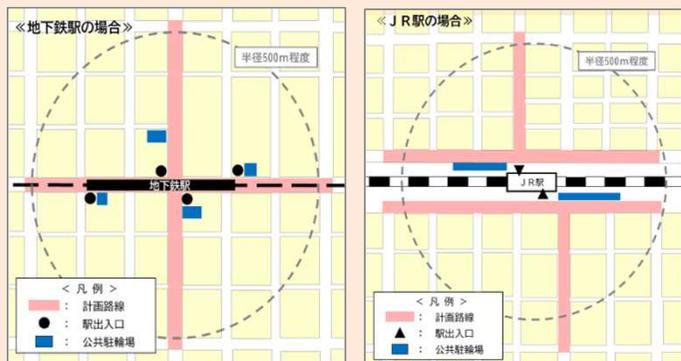


図-6 郊外駅周辺における整備モデル（イメージ）



図-7 地区別計画路線調書の例

3-3 今後の整備の進め方等

(1) 優先整備の考え方

都心部及び郊外駅周辺における自転車通行空間の整備については、優先順位が高い地区及び路線から、順次整備を行います。また、他の道路関連事業と調整を図りながら、施工時期等の検討を行います。

(2) 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劣化が進行することから、必要に応じて更新箇所の検討を行います。

(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啓発活動と連携し、矢羽根型路面表示の整備効果を高めていきます。

- ・街頭啓発（マナーアップキャンペーン等）
- ・交通安全教室等（スクアード・ストレートによる交通安全教室や出前講座等）

4 整備を推進する上での効果的取組

4-1 道路空間の再配分による自転車通行空間の確保

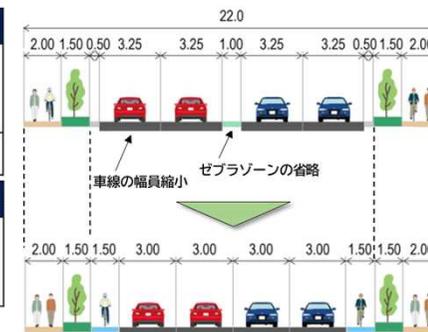
本実施計画においては、既存の道路構造を大きく変えずに整備が可能で、早期に整備効果が発現しやすい「車道混在」（矢羽根型路面表示の設置）を基本的な整備形態としていることから、計画路線の路肩幅員が1.5mよりも狭く、自転車通行の安全性等に課題がある場合は、道路空間の再配分による整備の可能性を検討します。

なお、検討にあたっては、交通量調査等の結果に基づき対象路線を選定したうえで、北海道警察などの関係機関と協議を進めます。

表-4 計画路線における「道路空間の再配分」の観点

項目	車道の幅員構成の見直しを検討する際の観点	関連する道路構造令の条項
車線幅員	<ul style="list-style-type: none"> ● 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 ● 交差点付近の車線幅員の縮小 ● 右折車線・左折車線の幅員の縮小等 	第3条第2項 第5条第4項 第27条第3項、第4項
中央帯	● 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第6条第3項、第4項
項目	車線数の見直しを検討する際の観点	関連する道路構造令の条項
車線数	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺道路の整備状況や現況交通量を踏まえた車線数削減 ● 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線数削減 ● 路上駐停車により使われていない車線の削減 	第5条第2項、第3項

「車道の幅員構成の見直しによる場合」



矢羽根型路面表示の設置
引用：国ガイドライン（R6）

図-8 「道路空間の再配分」の整備イメージ



図-9 北12条線の道路整備 «車線数の見直しによる先行事例»

4-2 矢羽根型路面表示の整備コスト縮減化の検討

(1) 施工方法等の検討

郊外駅周辺における矢羽根型路面表示の設置については、できるだけ多くの地区で整備を促進する必要があることから、現在の設置間隔の見直しや効率的な施工方法等の検討を行っており、他都市の整備事例なども参考にしながら、「整備コストの縮減化」に取り組んでいきます。

(2) 使用材料の選定

長期的な視点に立って、ライフサイクルコストが最小となるよう、耐久性や経済性を考慮した使用材料を選定します。

(3) 整備コスト縮減型の矢羽根型路面表示の決定方法

矢羽根型路面表示の整備コスト縮減化の検討にあたっては、学識者・有識者からの意見等や、北海道警察や北海道開発局との協議により、整備コスト縮減型の矢羽根型路面表示（表示パターン）を決定します。決定後は、新たに整備に着手する地区や、都心部等で更新が必要な計画路線に適用していきます。

なお、整備コスト縮減型の矢羽根型路面表示を整備した地区においては、継続的なモニタリング（自転車交通量調査・劣化状況調査など）や利用者アンケート等を実施し、安全性や視認性等の検証を行っていきます。

