

# 札幌市自転車通行空間整備 実施計画 2025

令和7年（2025年）3月  
札幌市建設局総務部 自転車対策担当課





## 《 目 次 》

### 1 はじめに

- 1-1 策定の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-2 実施計画等の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 1-3 計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

### 2 これまでの都心部における整備

- 2-1 整備対象地区と候補路線・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 2-2 基本的な整備形態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 2-3 路面表示の仕様・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 2-4 計画路線の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 2-5 整備の進め方等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 2-6 整備の進捗と整備効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

### 3 今後の整備方針

- 3-1 都心部における整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
- 3-2 郊外駅周辺における整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
- 3-3 今後の整備の進め方等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27

### 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・・・・・・・・ 32
- 4-2 矢羽根型路面表示の整備コスト縮減化の検討・・・・・・・・ 36

### 5 おわりに

- 5-1 整備効果の検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
- 5-2 実施計画等の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38

## 1 はじめに

1-1 策定の背景

1-2 実施計画等の位置付け

1-3 計画期間

## 1 はじめに

### 1-1 策定の背景

自転車は、子供から高齢者まで幅広い世代が利用できる身近な乗り物であり、多くの市民が買い物、通勤・通学、余暇活動などの様々な目的で活用するなど、市民生活に必要な移動手段として定着しています。

また、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となっていますが、自転車利用者の多くは歩道や車道を無秩序に通行するなど、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。

札幌市では、まずは自転車通行に関する課題が多い都心部より、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。）を取りまとめ、これに基づき、自転車通行空間の整備を進めてきました。

一方、都心部以外の郊外駅周辺では、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ため、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。

このような中、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。

(参考)『札幌市自転車活用推進計画』（札幌市公式ホームページ）

<https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/jitensya/jitensya-keikaku.html>



## 1-2 実施計画等の位置付け

本実施計画は、『札幌市自転車活用推進計画』の基本方針の一つである「自転車通行空間の整備」を効果的・効率的に推進するため、都心部及び郊外駅周辺における整備方針等を取りまとめたものです。

また、郊外駅周辺の整備対象地区における計画路線の整備にあたっては、別途「地区別計画路線調書」を作成し、本実施計画と合わせて「実行計画」として位置付けます。

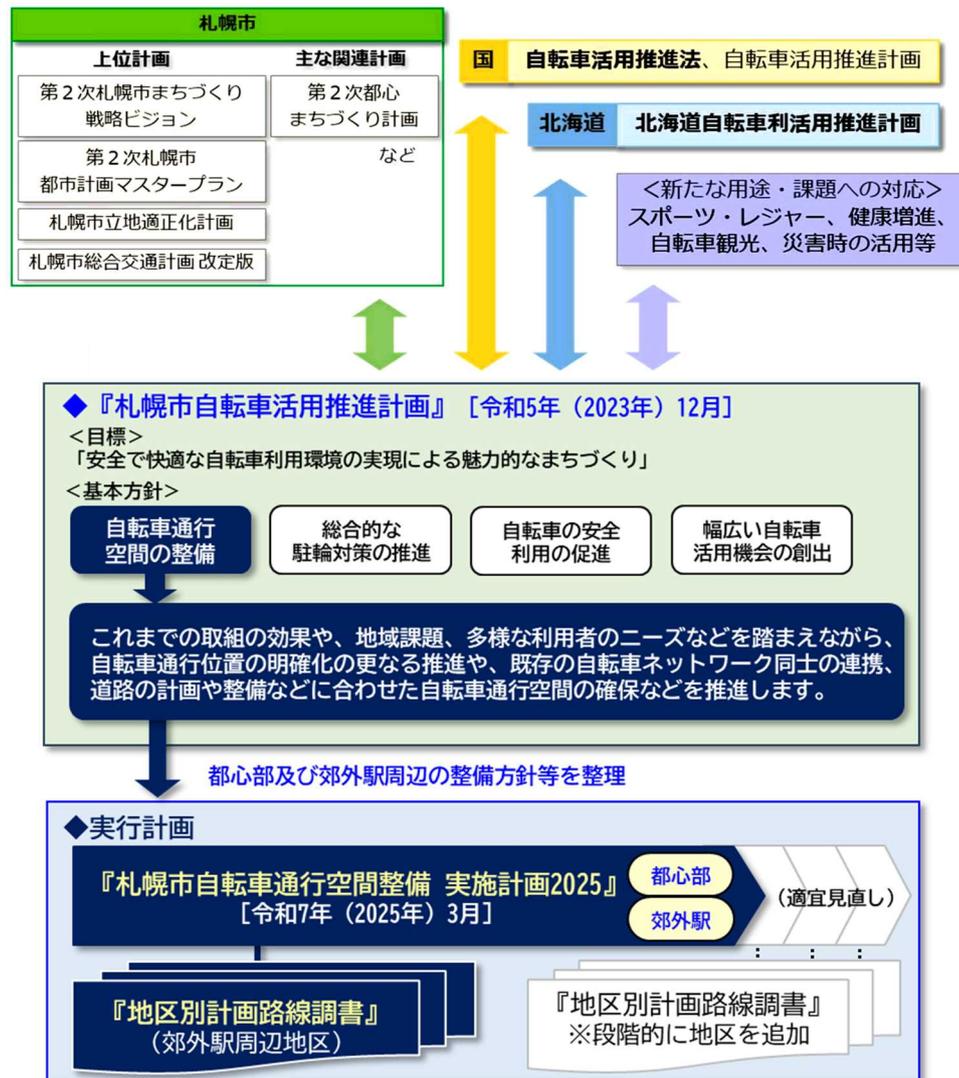


図-1 整備計画等の位置付け

## 1-3 計画期間

本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。



« × Ǝ »

## 2 これまでの都心部における整備

- 2-1 整備対象地区と候補路線
- 2-2 基本的な整備形態
- 2-3 路面表示の仕様
- 2-4 計画路線の選定
- 2-5 整備の進め方等
- 2-6 整備の進捗と整備効果

## 2 これまでの都心部における整備

### 2-1 整備対象地区と候補路線

前計画において、都心部の「整備対象地区」は、都心部中心（北1西3・4交差点に設定）から、おおむね半径2kmの範囲を設定しています。

また、この「整備対象地区」における路線を、候補路線として「都心内路線」及び「都心アクセス路線」に分類し、それらの中から計画路線を選定しています。

#### (1) 都心内路線 [候補路線：約 27.4km]

都心部中心地よりおおむね半径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 [候補路線：約 52.0km]

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、おおむね半径1kmから2kmまでの範囲の道路は、都心部と郊外を結ぶ経路になっています。

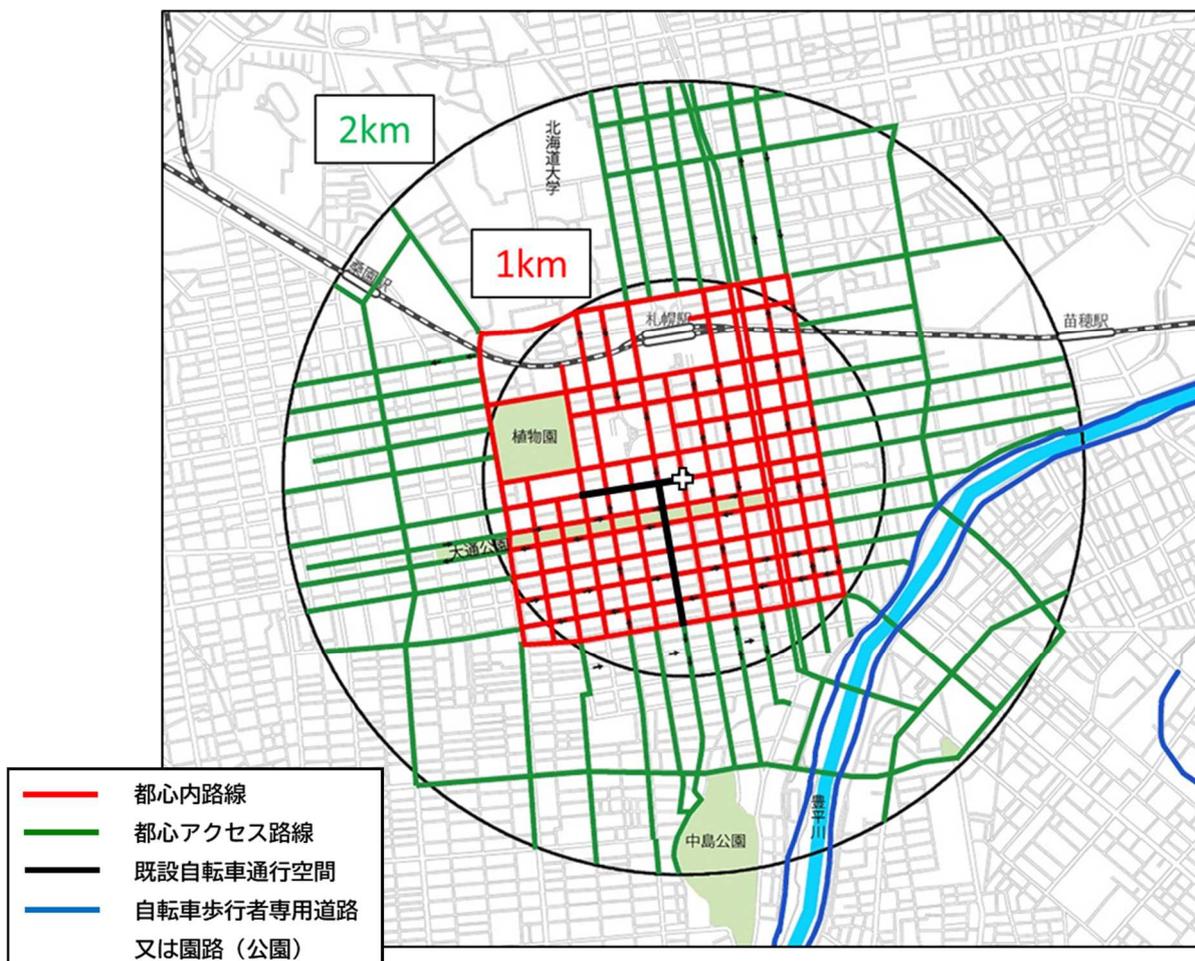


図-2 都心部における候補路線

## 2-2 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」[国土交通省・警察庁]（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、表-1 のとおり標準的な考え方が示されています。

自転車と自動車の通行空間を分離する「自転車道」及び「自転車専用通行帯」については、新たに自転車専用の通行空間を確保することから、道路空間の再配分や用地の取得を行う必要があり、多くの時間と費用を要します。

また、それらが整備された道路では、法規制により自転車は当該空間を通行しなければならないことから、除排雪等の冬期における維持管理が課題となっています。

そこで、積雪寒冷地である札幌市では、表-2 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、時間や整備費を比較的かけずに整備効果を早期に発現しやすい「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 国ガイドラインにおける整備形態の選定の考え方

	A 自動車の速度 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 <sup>※2</sup>	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 <sup>※3</sup>	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

- ※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。
- ※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。
- ※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

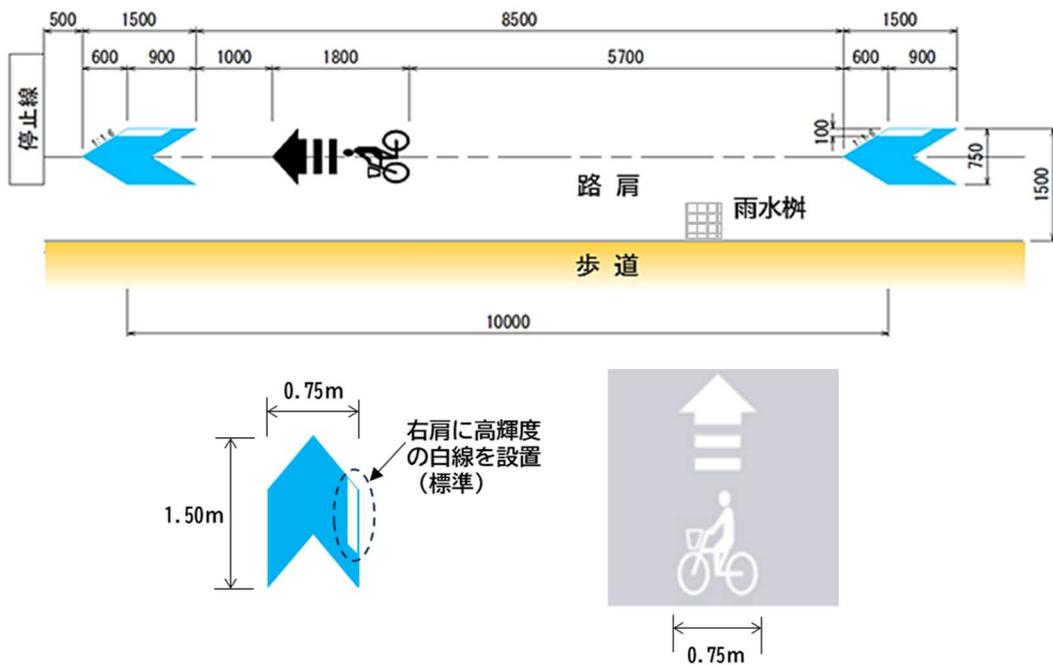
表-2 札幌市における都心部の基本的な整備形態（前計画）

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
手法	構造的な分離 (自転車専用の空間)	視覚的な分離 (自転車専用の空間)	車道の左側端に矢羽根型路面表示 (自転車と自動車を車道で混在)
特徴	道路空間の再配分や新たな用地の確保が必要		<ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造を大きく変えない。</li> <li>比較的成本が安い。</li> </ul>
整備事例			

## 2-3 路面表示の仕様

設置する路面表示の仕様は、国ガイドラインに準拠しており、整備にあたっては、以下の事項を検討することとしています。

- 夜間の視認性を高めるため、矢羽根型路面表示の右肩に高輝度の「白線」を設置。
- 路肩が狭く、自動車交通量に対して一車線当たりの幅員に余裕のある道路に設置する場合は、一車線当たりの幅員を縮めて、路肩を広げる。(図-4)



【設置間隔：単路部 10.0m、交差点部 3.3m】

図-3 矢羽根型路面表示の配置標準図（前計画）

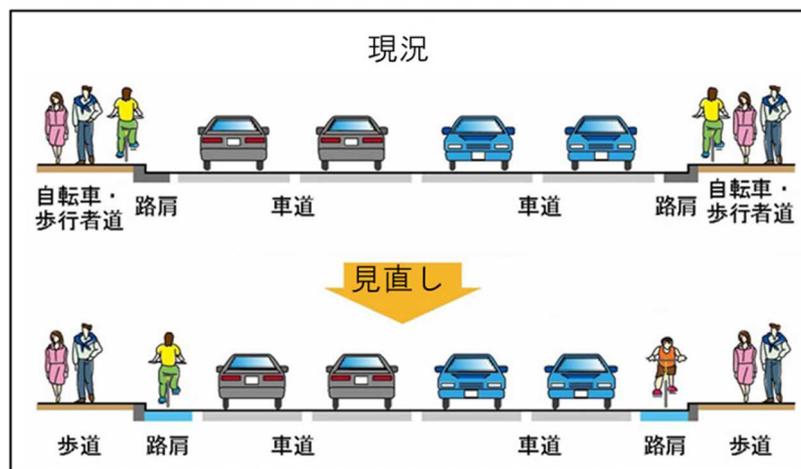


図-4 道路幅員の見直しイメージ（前計画）

## 2-4 計画路線の選定

国ガイドラインに示されている考え方を基本に、「都心内路線」と「都心アクセス路線」の候補路線ごとに“道路の状況”と、“目的地までのつながり”を評価して、“安全性”と“利便性”がより高く確保できる路線を計画路線として選定しています。

なお、都心部における計画路線の選定手順については、候補路線の中から以下の3つのステップにより選定しています。

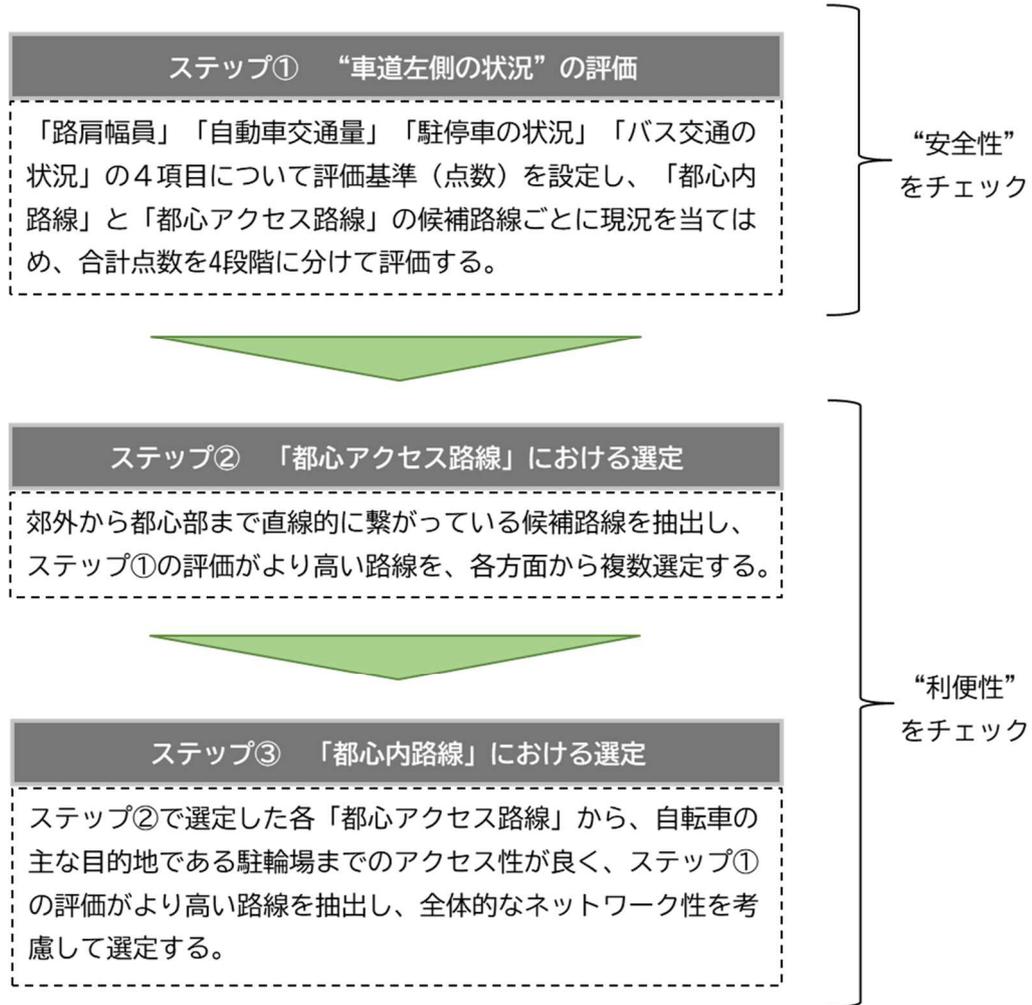


図-5 計画路線の選定手順（前計画）

### (1) ステップ①：“車道左側の状況”の評価

自転車の通行位置は、車道左側が原則であることから、「都心内路線」及び「都心アクセス路線」の“車道左側の状況”について、評価基準（「路肩幅員」「自動車交通量」「駐停車の状況」「バス交通の状況」の4項目）により定量的に評価しています。

- (ア) 評価基準ごとにランク分けをして、点数を設定する。
- (イ) 合計点数を4段階の評価に分ける。
- (ウ) 候補路線ごとに各項目の集計を行い、合計点数により評価する。

路肩幅員			自動車交通量(台/12h/車線)			駐停車の状況		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 停車が集 中してい ない	1街区に複 数の駐停 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

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	×

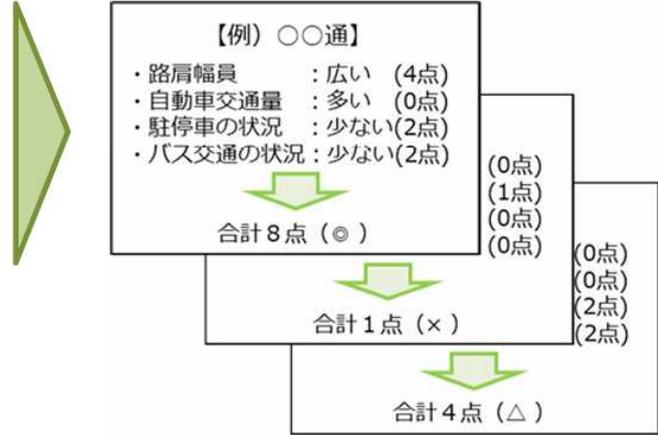


図-6 評価基準による配点イメージ (前計画)

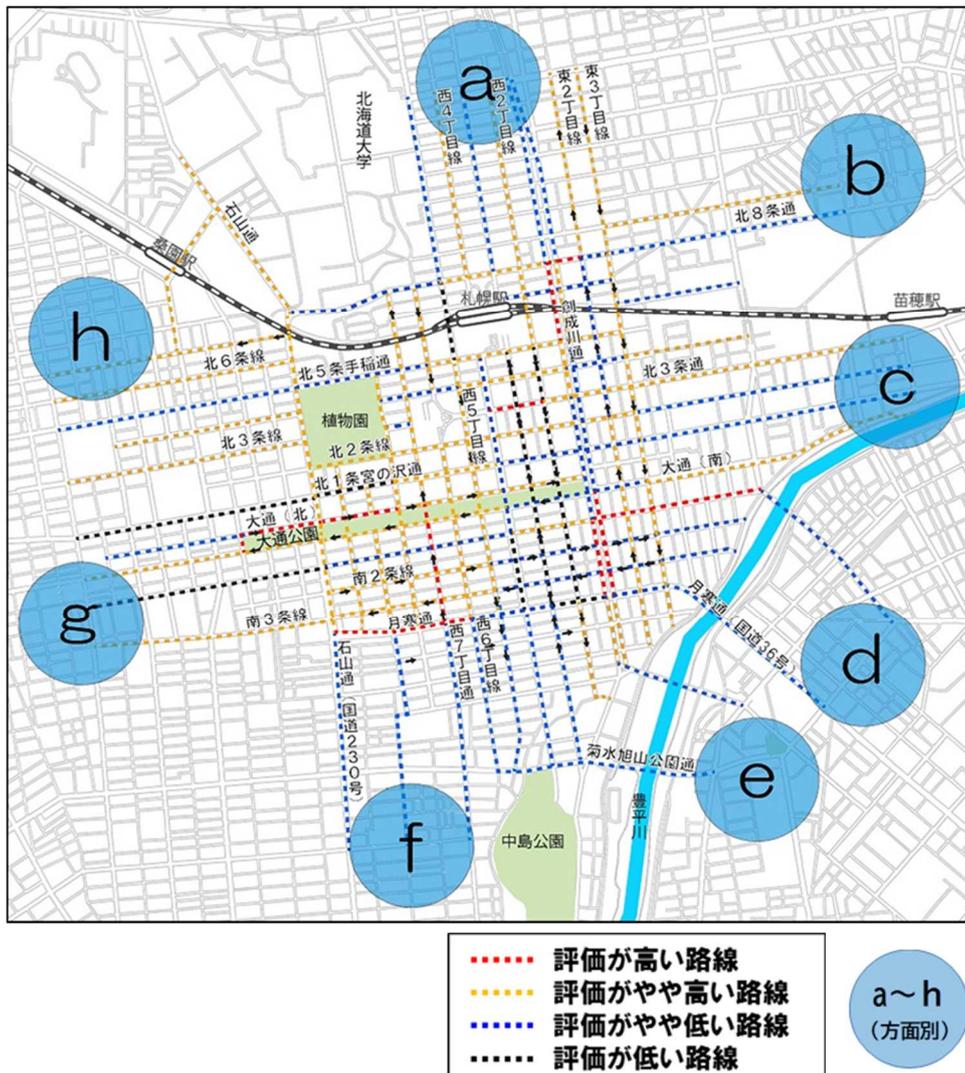


図-7 候補路線の評価結果 (前計画)

(2) **ステップ②：方面別に“都心部と直線的なつながり”を評価**

● **都心アクセス路線**

「都心アクセス路線」のうち、ステップ①での評価が高く、“郊外から都心部までの連続性”（直線的につながっている路線）を考慮して、方面別（a～h）に複数路線を選定しています。

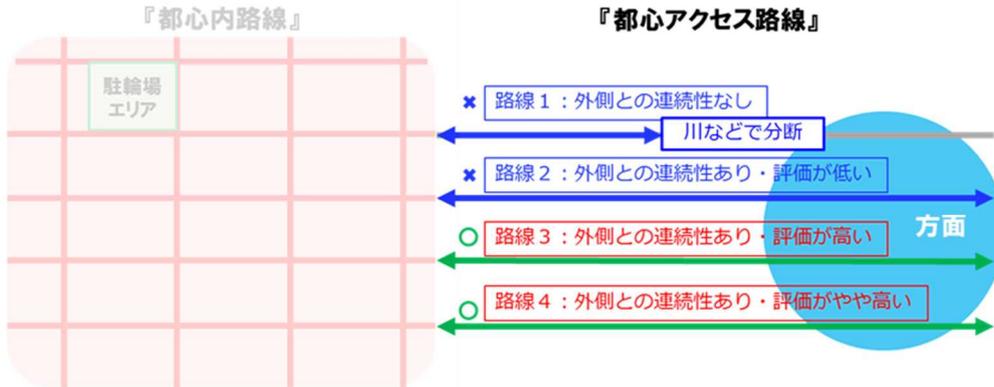


図-8 「都心アクセス路線」における選定イメージ（前計画）

(3) **ステップ③：“公共駐輪場までのアクセス性”を評価**

● **都心内路線**

ステップ②で選定した方面別の「都心アクセス路線」から“公共駐輪場までのアクセス性”を考慮するとともに、ステップ①で評価が高かった「都心内路線」の中から、“全体的なネットワーク性”を考慮して選定しています。

- (ア) ステップ①の評価が低い路線を経路として選定しない。
- (イ) 最短経路である。
- (ウ) 右・左折の回数が少ない経路である。
- (エ) 上記(ウ)で複数ルートがある場合、ステップ①で評価が高かった路線を選定する。

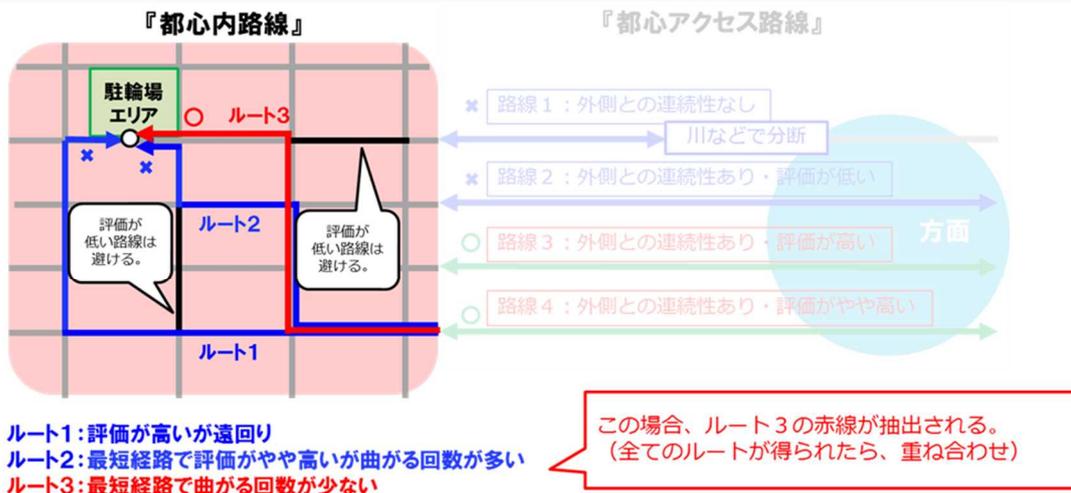


図-9 「都心内路線」における選定イメージ（前計画）

#### (4) 選定結果（前計画）

前計画において、計画路線として選定した「都心内路線」及び「都心アクセス路線」は、図-10及び表-3のとおりです。

なお、計画路線において、交通状況等により歩行者及び自転車利用者にとって、十分な安全対策を講じることが困難な場合は、適切な代替路線を検討することとしています。



図-10 都心部の計画路線図（前計画）

表-3 都心部における「計画路線」の延長（前計画）  
(km)

	候補路線	計画路線※
都心内路線	27.4	15.9
都心アクセス路線	52.0	17.0
既設自転車通行空間	0.9	0.9
合計	80.3	33.8

※計画路線の延長は国道を含む。  
(内訳：市道及び道道 29.4 km / 国道 4.4 km)

## 2-5 整備の進め方等

### (1) 優先整備等の視点

計画路線については、表-4の優先整備等の視点により整備を進めています。

また、整備延長や整備年次等については、予算の状況に応じて検討するとともに、整備の進捗を図ることから、必要に応じて、交差点を重点的に整備することも視野に入れて検討を行うこととしています。

表-4 優先整備等の視点（前計画）

視 点	路線の特徴	主な路線
車道への転換効果が高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>路肩幅員が広い</li> <li>一車線当たりの自動車の交通量が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大通（北）</li> <li>大通（南）</li> </ul>
ネットワークの早期形成が可能	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設自転車通行空間に繋がる</li> <li>都心部の中央を縦横断している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西5丁目線</li> <li>西7丁目通</li> </ul>
他の取組との連携効果あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後完成する駐輪場の近辺</li> <li>歩道のバリアフリー工事等の予定あり</li> <li>荷さばき対策が行われる区域内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南2条線</li> <li>南3条線</li> </ul>

### (2) 整備後の更新

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、経年劣化が進行することから、それまでの整備効果（車道転換効果及びドライバーへの啓発効果等）を見極めながら、予算の状況に応じて、必要箇所の更新を検討することとしています。

## 2-6 整備の進捗と整備効果

自転車通行の課題が多い都心部において、「自転車通行位置の明確化」の取組を推進するため、令和元年度（2019年度）より自転車通行空間の整備（矢羽根型路面表示の設置）を進めてきました。

整備の進捗については、計画路線 29.4km（国道を除く）のうち、令和6年度（2024年度）末時点で 21.2km の整備が完了しており、進捗率は約 72% となっています。

また、その整備効果として、継続的に自転車交通量をモニタリング（定点 10 箇所／午前 8 時台）しており、整備前（H25）に約 10% だった「自転車の車道通行率」（自転車が車道の正しい位置と方向を通行した割合）が、令和 5 年 5 月の調査時点では約 40% を超えており、自転車利用者のおおむね 30% が歩道通行から車道通行へ転換しています。



図-11 自転車通行空間の整備事例

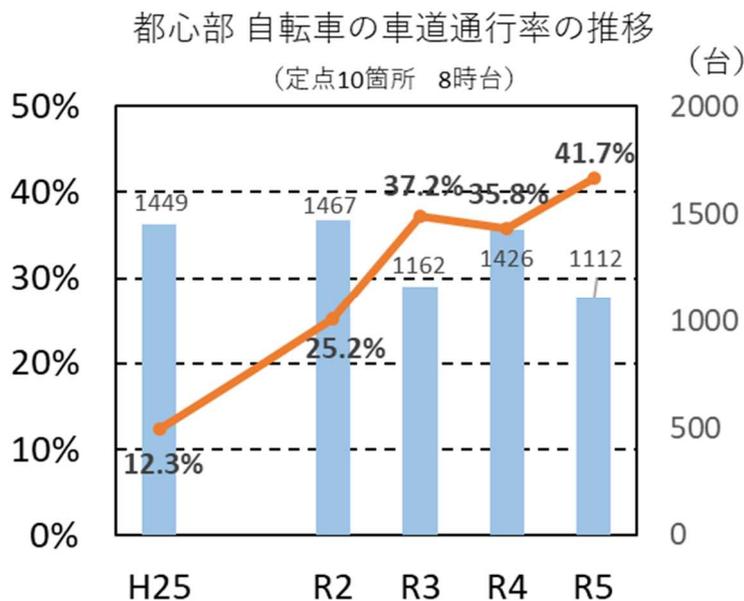


図-12 都心部における自転車の車道通行率と通行台数の推移

## 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



« × Ǝ »

## 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。

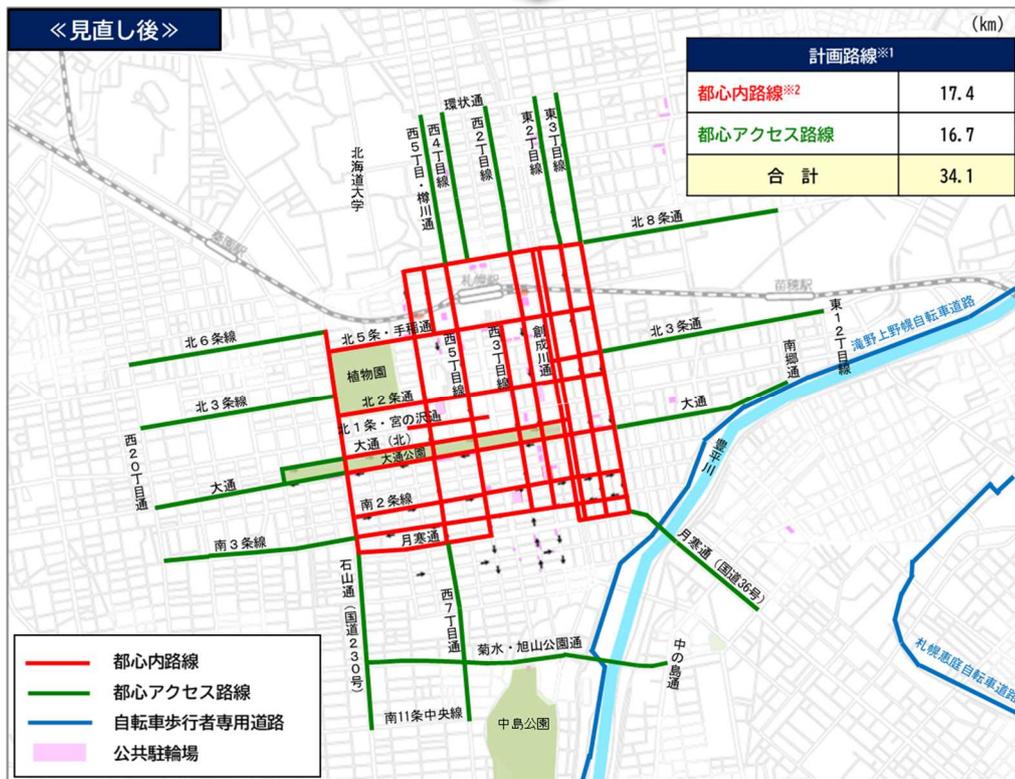
（参考）「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省ホームページ）

<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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。）</li> </ul>
②	追加	・西5丁目・樽川通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 生活関連経路（歩道バリアフリー化整備済）</li> </ul>
③	追加	・西2丁目線 ・西3丁目線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）</li> <li>● 生活関連経路（歩道バリアフリー化整備済）</li> </ul>
④	廃止	・豊平川左岸通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩車道区分が無い区間</li> <li>● 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。</li> </ul>
⑤	廃止	・西6丁目線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

### 3-2 郊外駅周辺における整備

#### (1) 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、自転車利用者からは通行環境の向上が求められており、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。

自転車通行空間の整備にあたっては、図-15 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。

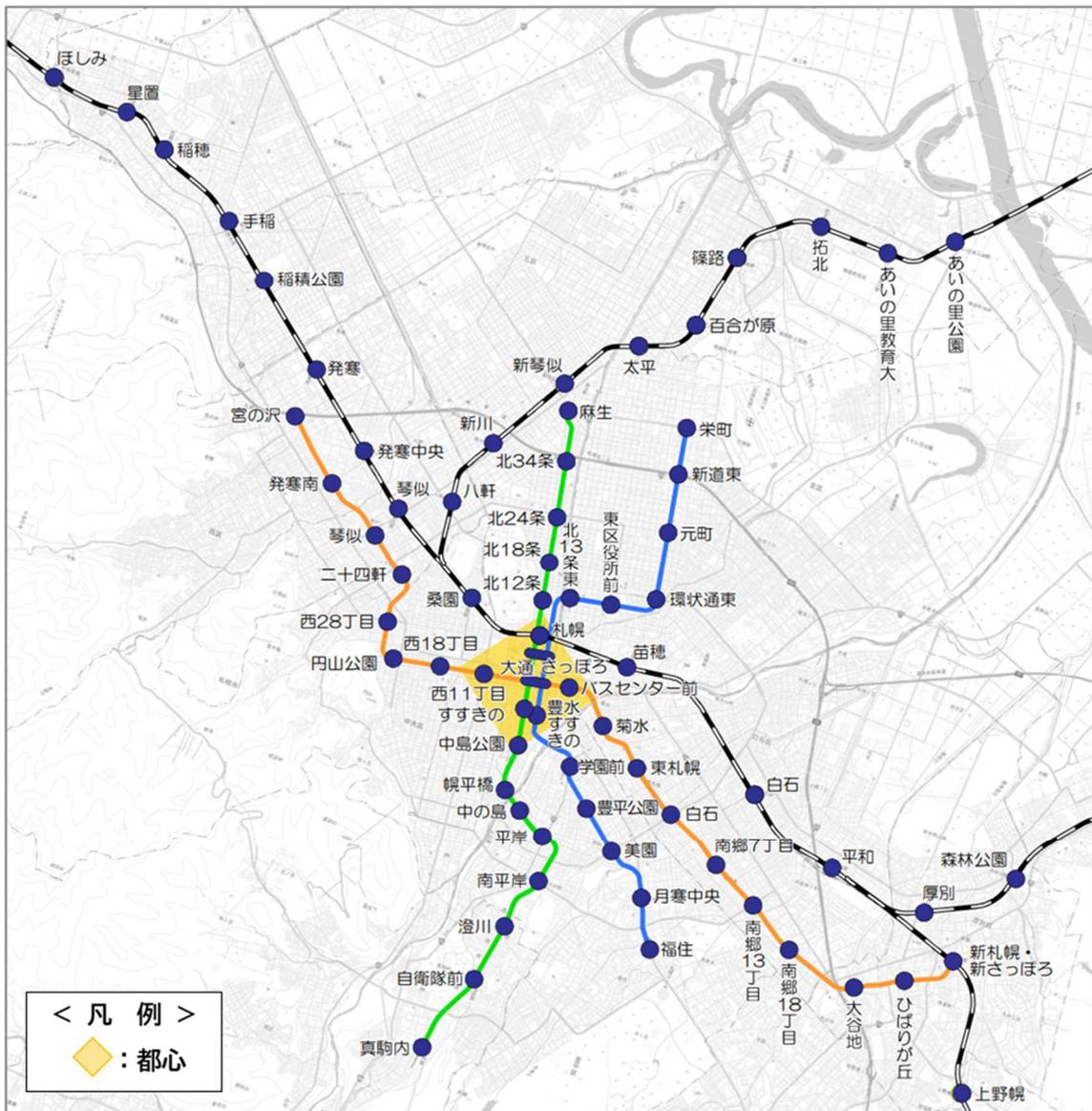


図-14 地下鉄・JR 駅の路線図

## (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<sup>※1</sup>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<sup>※2</sup>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<sup>※3</sup>〕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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車利用者の量を計る具体的な指標</li> <li>● 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</li> </ul>
指標②	自転車関連事故件数	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備対象地区における課題の重要度を示す指標</li> <li>● 整備対象地区内の自転車関連事故データを採用</li> </ul>
指標③	駅乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅を利用する歩行者の量を計る具体的な指標</li> <li>● 地下鉄駅及びJR駅の駅乗車人員データを採用</li> </ul>

※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）

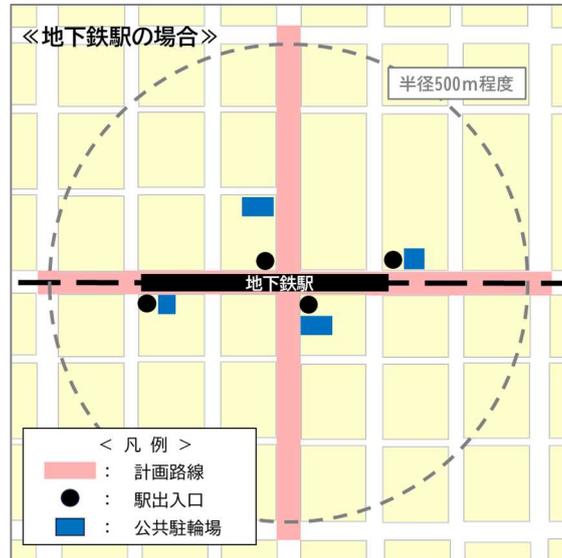


図-16 交差点型

### ● 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）

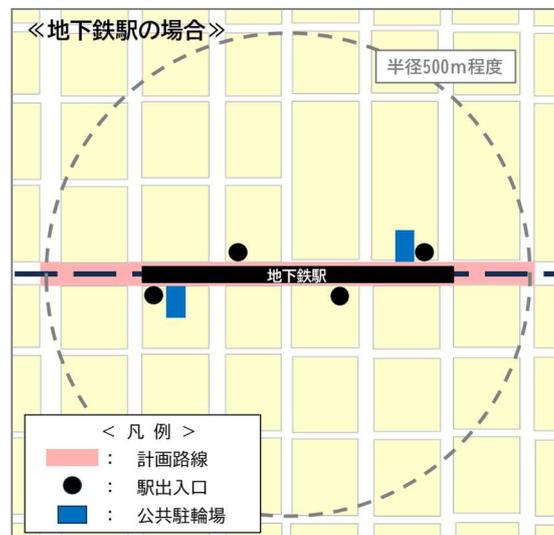


図-17 直線型

### ● 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）

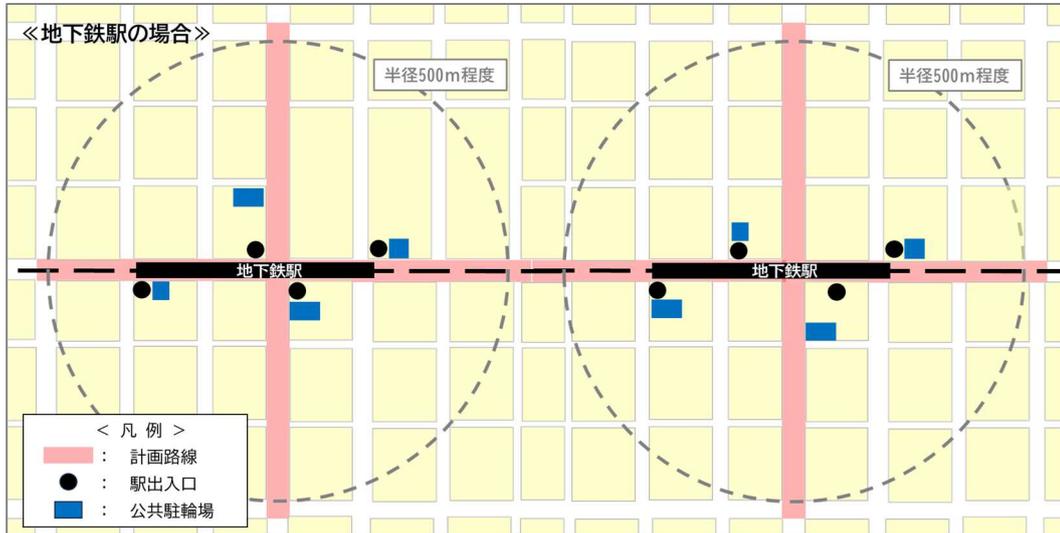


図-18 駅間距離近接型

### ● 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。

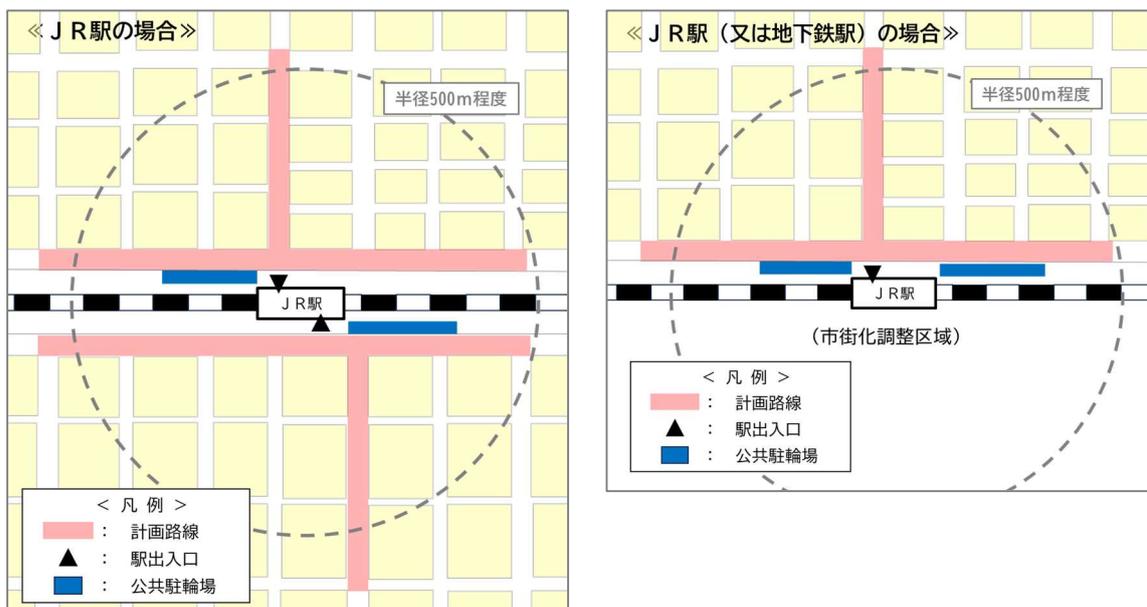


図-19 JR 駅型（右図は T 字型）

**● 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。

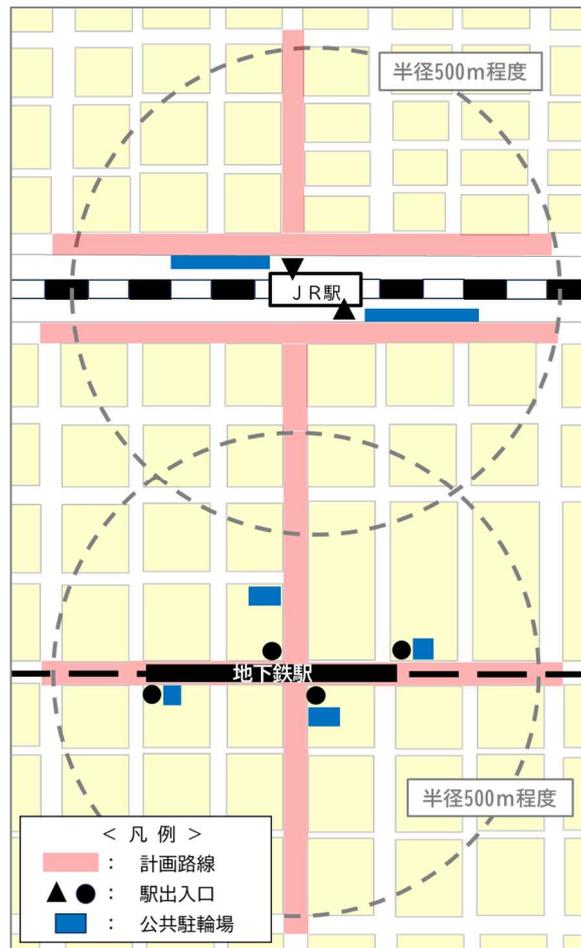


図-20 地下鉄・JR 駅近接型



#### (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。



図-21 地区別計画路線調書の例(「地下鉄新さっぽろ駅・JR新札幌駅」周辺地区)

### 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					計
		R6	R7	R8	R9		
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。

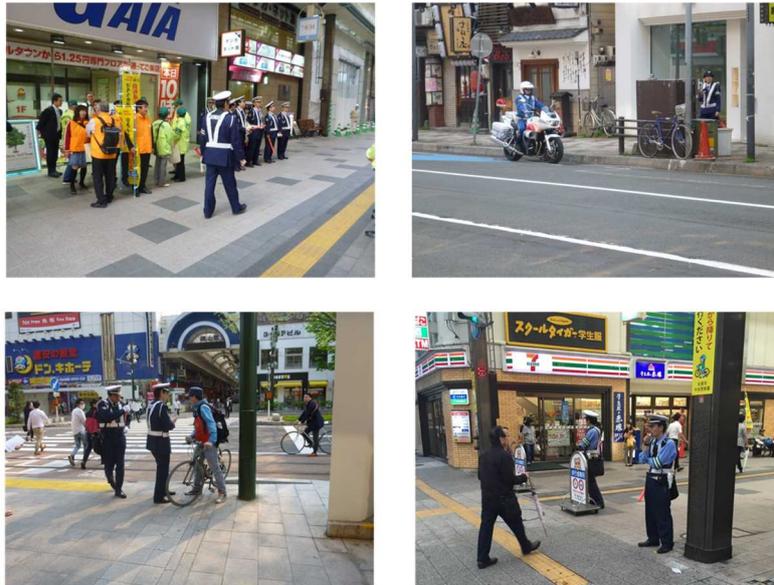


図-23 街頭啓発（マナーアップキャンペーン）の様子

##### 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>





---

« × ㄷ »

## 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
- 4-2 矢羽根型路面表示の整備コスト縮減化の検討

## 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

#### (1) 国ガイドラインにおける考え方

国ガイドラインでは、既設道路における道路空間の再配分や道路拡幅を含めて、自転車通行空間の整備について検討するものとされています。

また、限られた道路幅員の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通状況に応じて、道路構造令における特例規定も含めた最小幅員を考慮して、道路空間の再配分の可能性を検討するものとしています。

表-9 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点（国ガイドライン）

項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点	関連する道路構造令の条項
車線幅員	<ul style="list-style-type: none"> <li>種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小</li> <li>交差点付近の車線幅員の縮小</li> <li>右折車線・左折車線の幅員の縮小等</li> </ul>	第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項
車線数	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減</li> <li>現況交通量などを踏まえた車線の削減</li> </ul>	第5条 第2項、第3項
中央帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略</li> </ul>	第6条 第3項、第4項
路肩	<ul style="list-style-type: none"> <li>路肩の縮小又は省略</li> </ul>	第8条第7項
停車帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略</li> </ul>	第9条 第1項、第2項
歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小</li> </ul>	第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項
歩道に路上施設を設ける場合に必要幅員、植樹帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上施設の合理的な設置</li> <li>沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略</li> <li>植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置（停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）</li> </ul>	第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項
検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために検討する際の観点	検討手法
車線数	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減</li> <li>路上駐停車により使われていない車線の削減</li> <li>並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減</li> </ul>	マイクロシミュレーション等で検証
速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制</li> </ul>	マイクロシミュレーション等で検証
車両通行帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）</li> </ul>	道路交通法 第20条第2項
積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩	<ul style="list-style-type: none"> <li>積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期以外の活用</li> </ul>	道路構造令 第11条の3 第1項～第4項

## (2) 本実施計画における道路空間の再配分

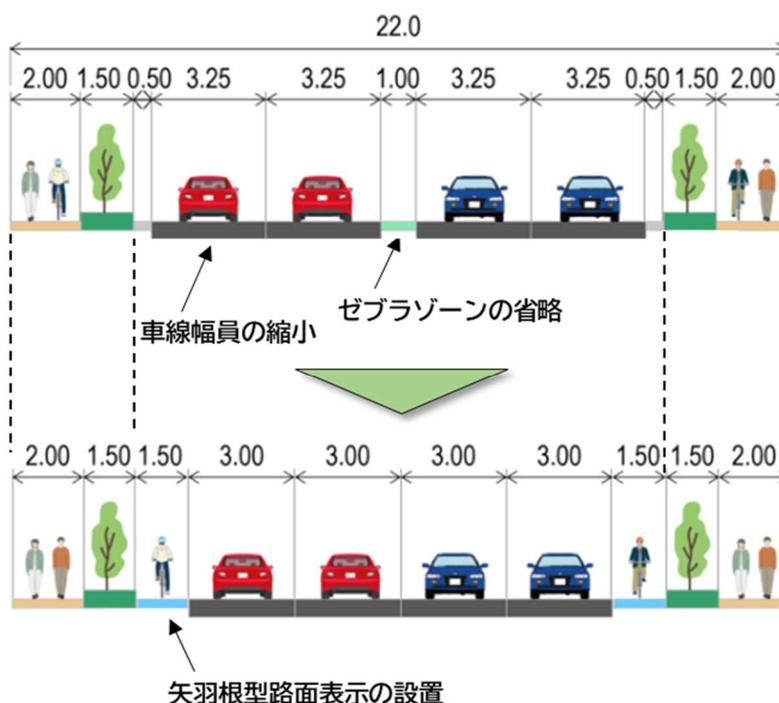
本実施計画においては、既存の道路構造を大きく変えずに整備が可能で、早期に整備効果が発現しやすい「車道混在」(矢羽根型路面表示の設置)を基本的な整備形態として、計画路線の路肩幅員が1.5mよりも狭く、自転車通行の安全性等に課題がある場合は、道路空間の再配分による整備の可能性を検討することとし、「車道の幅員構成の見直し」及び「車線数の見直し」を基本に検討を行います。

## ① 車道の幅員構成の見直しによる道路空間の再配分

路肩の幅員が狭い道路では、現地の交通状況等に応じて、道路構造令で規定する特例規定も含めた最小幅員を考慮し、車道の幅員構成の見直しによる路肩幅員の確保について検討を行います。

表-10 車道の幅員構成の見直しを検討する際の観点

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"> <li>種級区分の見直し(1級下の適用)による幅員の縮小</li> <li>交差点付近の車線幅員の縮小</li> <li>右折車線・左折車線の幅員の縮小等</li> </ul>	第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項
中央帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略</li> </ul>	第6条 第3項、第4項



引用：国ガイドライン (R6)

図-25 車道の幅員構成の見直しによる道路空間再配分の整備イメージ

## ② 車線数の見直しによる道路空間の再配分

道路の車線数が、現況の交通量に比べ余裕がある場合や、交差点の交通状況等を踏まえて、単路部の車線数を削減できる場合など、計画路線の中には道路空間の再配分が可能な路線があります。

このような路線では、交通シミュレーション等による検証を行い、関係機関との協議により車線数削減が可能な場合は、路肩幅員を確保し、自転車通行空間への活用を行います。

表-11 車線数の見直しを検討する際の観点

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"> <li>・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</li> <li>・交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線数削減</li> <li>・路上駐停車により使われていない車線の削減</li> </ul>	第5条 第2項、第3項

平成26年（2014年）に整備した北12条線では、道路の幅員を変更せず、車線数を4車線から2車線に削減し、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路肩幅員を確保しています。

北12条線は、自転車利用が比較的多い路線であり、自転車利用の安全性向上が課題でしたが、交差点部に右折車線を配置し、将来の自動車交通量に対応した交通円滑性を確保することで、車線数の削減が可能となり、道路空間の再配分による自転車通行空間の確保が実現しました。

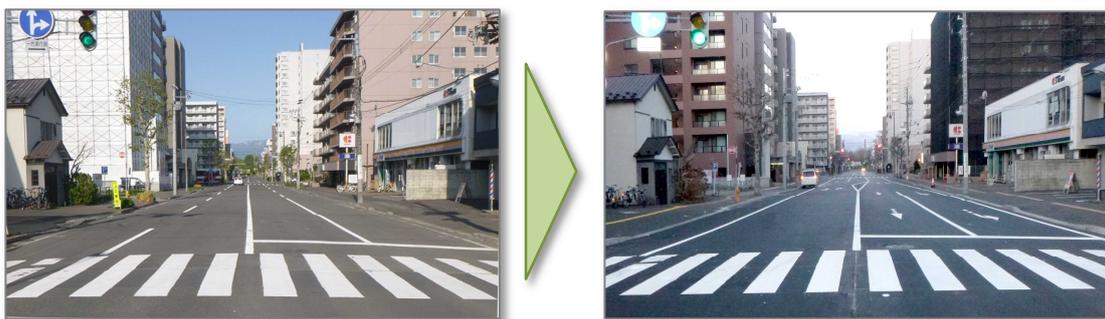


図-26 道路空間の再配分による整備の先行事例（北12条線）

## (3) 整備の可能性に関する検討

計画路線における道路空間の再配分については、路肩幅員の評価が必要であり、既設道路で十分な路肩幅員が確保されていない場合には、以下のフロー図のとおり、道路空間の再配分による整備の可能性を検討します。

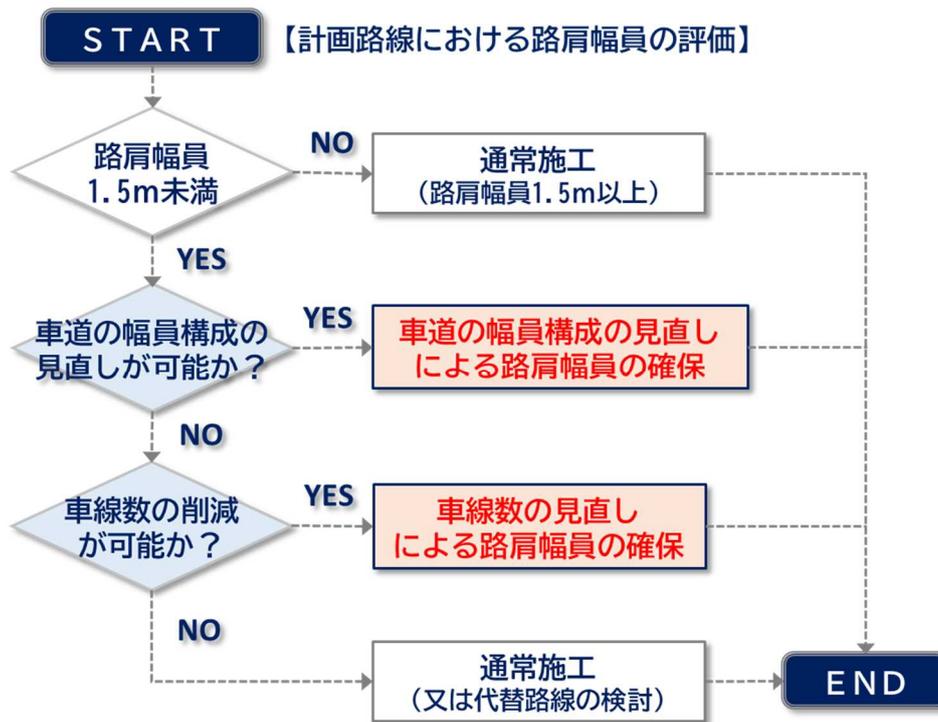


図-27 整備の可能性に関する検討フロー

## 4-2 矢羽根型路面表示の整備コスト縮減化の検討

### (1) 国及び他都市における動き

全国的に、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を目的に、自転車通行空間の整備延長は年々延びています。

一方で、積雪寒冷地である札幌市では、除排雪の影響等により矢羽根型路面表示が損傷しやすく、維持管理上の課題を抱えています。

他都市における動きとして、新潟市（新潟県）や松本市（長野県）において、矢羽根型路面表示の設置間隔を10m以上（国ガイドラインでは10mが標準）に設定するなど、維持管理コストの削減に取り組んでいます。

また、国ガイドラインでは、「郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mよりも広い間隔（上限100m程度）で設置することもできる」との考え方も示されています。

### (2) 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。

なお、他都市において、矢羽根型路面表示と青色破線を組み合わせた表示パターンで整備した事例があり、整備コストの縮減が可能な整備内容となっています。

### (3) 使用材料の検討

矢羽根型路面表示については、使用する材料によって整備コストが異なります。

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。

### (4) 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。

 5 おわりに 

5-1 整備効果の検証

5-2 実施計画等の見直し

## 5 おわりに

### 5-1 整備効果の検証

効果的・効率的な整備を進めるため、交通量調査や自転車関連事故件数、シェアサイクルにより得られるビッグデータ等（自転車の車道通行率等）の活用など、継続的にモニタリングを実施し、自転車の車道通行率や自転車関連事故の削減等の整備効果の検証を行います。

表-12 評価指標

評価指標	内容
実施指標 (アウトプット)	整備延長
成果指標 (アウトカム)	自転車の車道通行率、自転車関連事故件数、整備路線の道路利用者（歩行者、自転車利用者及び自動車のドライバー）の満足度 など

### 5-2 実施計画等の見直し

自転車通行空間の整備状況やモニタリング結果等を踏まえ、PDCA サイクルによる施策の評価を行い、関係機関等との協議により、適宜、本実施計画及び地区別計画路線調書の見直しを行います。

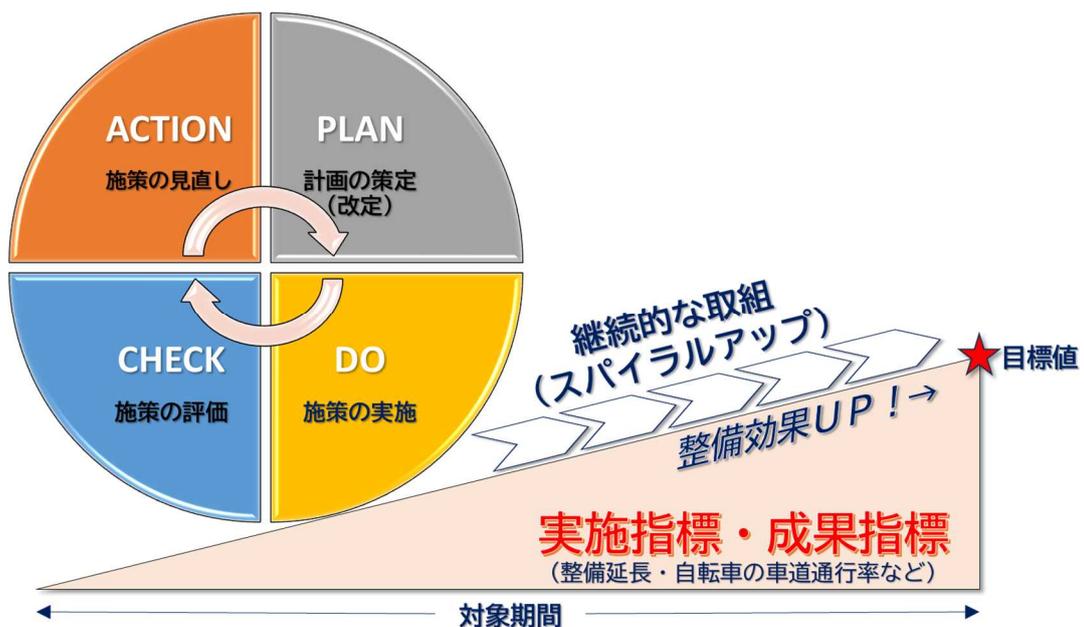


図-28 PDCA サイクルによる見直しイメージ

《メモ》



## 《札幌市自転車通行空間整備 実施計画 2025》

札幌市建設局総務部 自転車対策担当課

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

電話：011-211-2456 FAX：011-218-5134

ホームページ：<http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/dokan/jitensha/tsukoichi.html>

