

石狩市自転車活用推進計画

2019年3月

石狩市



目次

第 1 章 基本方針	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画対象区域の設定	1
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画の期間	2
1-5 計画策定の検討体制	2
第 2 章 現状及び課題、計画の目標	3
2-1 現状分析及び課題整理	3
2-1-1 現状分析	3
2-1-2 アンケート結果（北海道一周ライド）	14
2-2 計画目標の設定	16
第 3 章 施策体系と施策展開	17
3-1 施策体系	17
3-2 施策展開	18
3-2-1 【目標 1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	18
3-2-2 【目標 2】サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	51
3-2-3 【目標 3】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	56
3-2-4 【目標 4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	61
第 4 章 計画の推進に向けて	73
4-1 計画の推進に向けた基本的な考え方	73
4-2 計画の推進体制	73
4-3 法令等の動向にあわせた計画の見直し	74
第 5 章 参考資料	75
5-1 検討経緯	75
5-2 検討体制	76

第1章 基本方針

1-1 計画策定の背景と目的

自転車の活用は、単に近隣の移動手段としてだけでなく、環境負荷の軽減や健康増進等さまざまな効果が期待されており、その利用環境は大きな変革期を迎えています。

特に北海道の雄大な自然景観を求めて国内外からサイクルツーリストが多数来道しており、走行環境の改善や受け入れ環境の充実等が求められています。

このため、国、道、市等が連携し、世界水準のサイクリング環境の整備に向け、国内でも先駆的な「自転車活用推進計画」を策定し、サイクルツーリズムのさらなる推進を通じ、道の駅を含めた周遊観光の確立と、交流人口の拡大を図っていくこととしました。

このようなことから、自転車が安全・快適に移動できる環境整備を進めるために、自転車政策を総合的かつ効果的に展開する方向性を示すことを目的に、石狩市自転車活用推進計画を策定いたしました。

1-2 計画対象区域の設定

対象区域は、石狩市全域とします。(図 1-1 黄色部分)



図 1-1 計画対象区域の位置図

1-3 計画の位置づけ

石狩市自転車活用推進計画は、「第5期石狩市総合計画」や「石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの既存計画を踏まえ、まちづくりや交通計画などと連携を図りながら展開していくことが重要です。また、国の自転車政策に係わる「自転車活用推進計画」や「北海道自転車条例」などと整合しながら取り組むことも重要であるため、これらの関連計画と連携・整合を図っていきます。

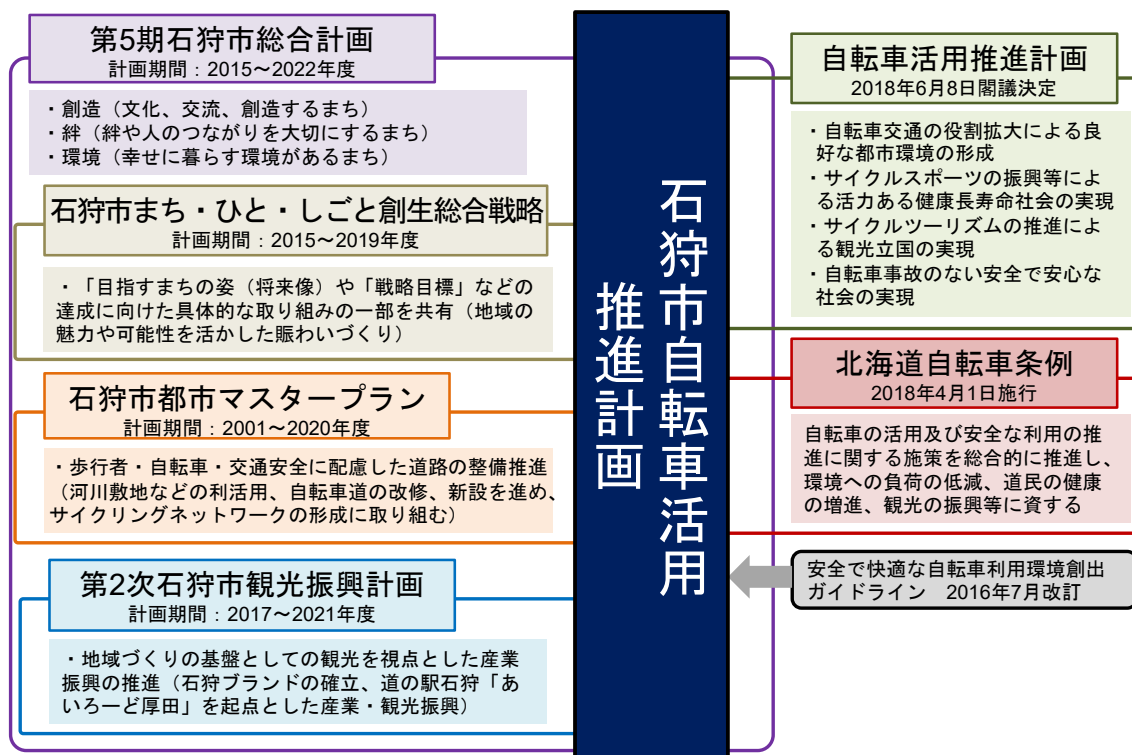


図 1-2 計画の位置づけ

1-4 計画の期間

石狩市自転車活用推進計画は、計画期間を 10 年間とし、計画目標年次を 2028 年度とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化等により、修正する必要がある場合は適宜見直します。

1-5 計画策定の検討体制

市、関連する国・市の道路管理者及び河川管理者、市が必要と認めた方々（学識者、有識者、警察、市の関連団体、市民）で構成された「石狩市自転車活用推進協議会」を設置し、石狩市の自転車交通を取り巻く現状を共有した上で検討いたしました。

第2章 現状及び課題、計画の目標

2-1 現状分析及び課題整理

2-1-1 現状分析

1) 自転車保有台数

国内の自転車保有台数は増加を続けており、特にスポーツ車が増加傾向にあります。

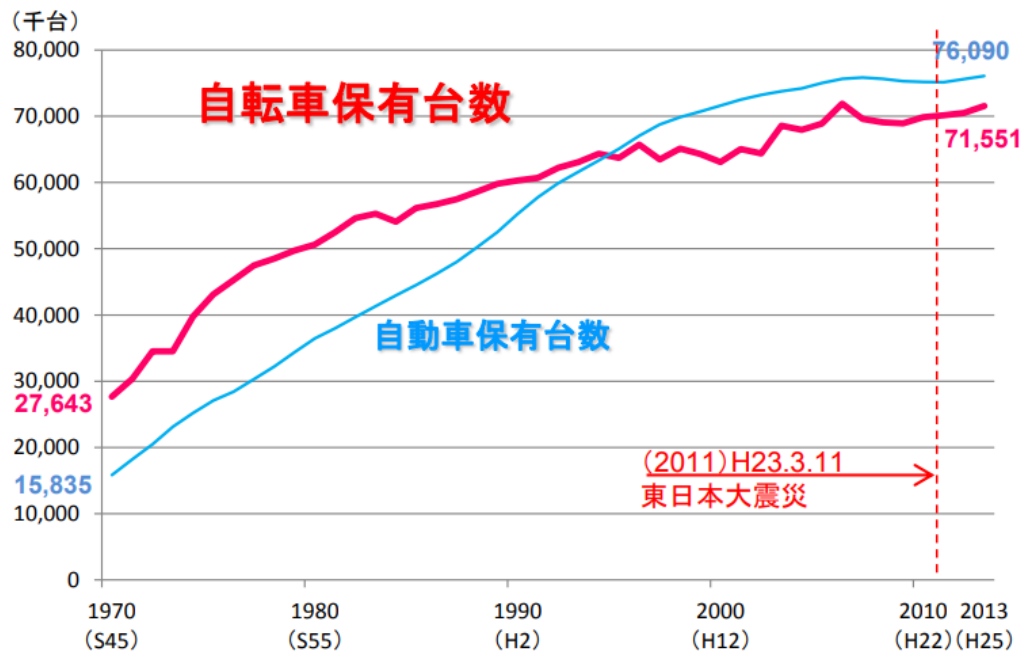


図 2-1 自転車保有台数の推移

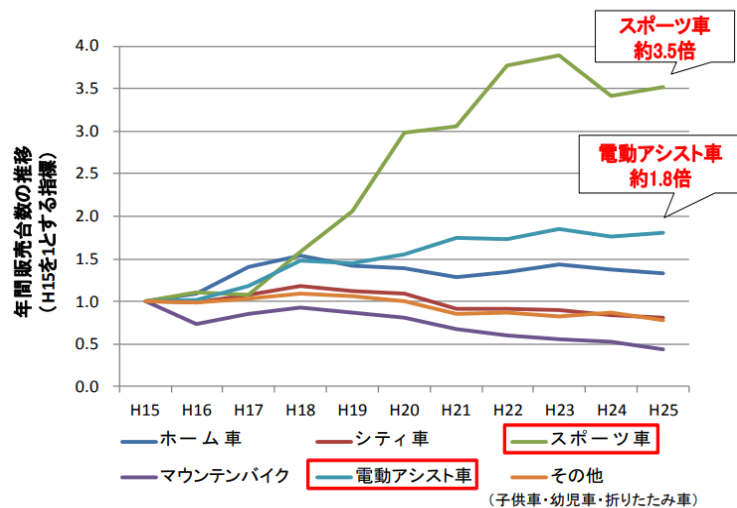
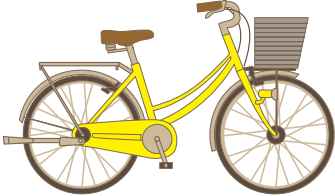
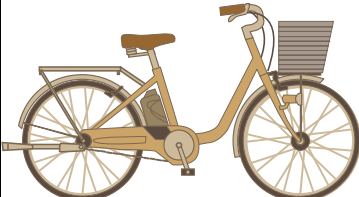


図 2-2 車種別販売台数の推移

資料：(社)自転車協会、(財)自転車産業振興協会、(財)自動車検査登録情報協会

表-2-1 自転車の種類(自転車国内販売動向調査車種区分(2003年度～2013年度))

ホーム車	シティ車	スポーツ車
・主に婦人用に設計された車で重量 10～20 kg。チェンジギヤ装置付きのものを含む。 	・日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いる車で標準仕様による重量が10～20 kg。チェンジギヤ装置付きのものを含む。 	・各種サイクルスポーツ、レジャー用。チェンジギヤ装置をもち標準仕様による重量は 10～18 kg。輪行車、ロードレーサーを含む。但し、ジュニアスポーツ車は含まない。 
マウンテンバイク	電動アシスト車	その他
・荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造で車径の呼び 26 のもの。原則としてフラットハンドル、カンチレバー型ブレーキ、ワイドレンジのチェンジギヤ装置付きのもので、類形車も含める。但し、草径の呼び 24 以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。 	・充電用バッテリーを補助動力として設計された車で、二輪及び三輪で構成されるもので、チェンジギヤ装置をもつものも含む。 	・子供用自転車、折り畳み自転車、ミニベロ等を含む。 

※自転車国内販売動向調査車種区分(2003年度～2013年度)

2) サイクリングイベントの実施状況

各年代でサイクリング実施率の割合が増加し、イベント参加者数も実施率の割合の増加に伴って、増加傾向にあります。

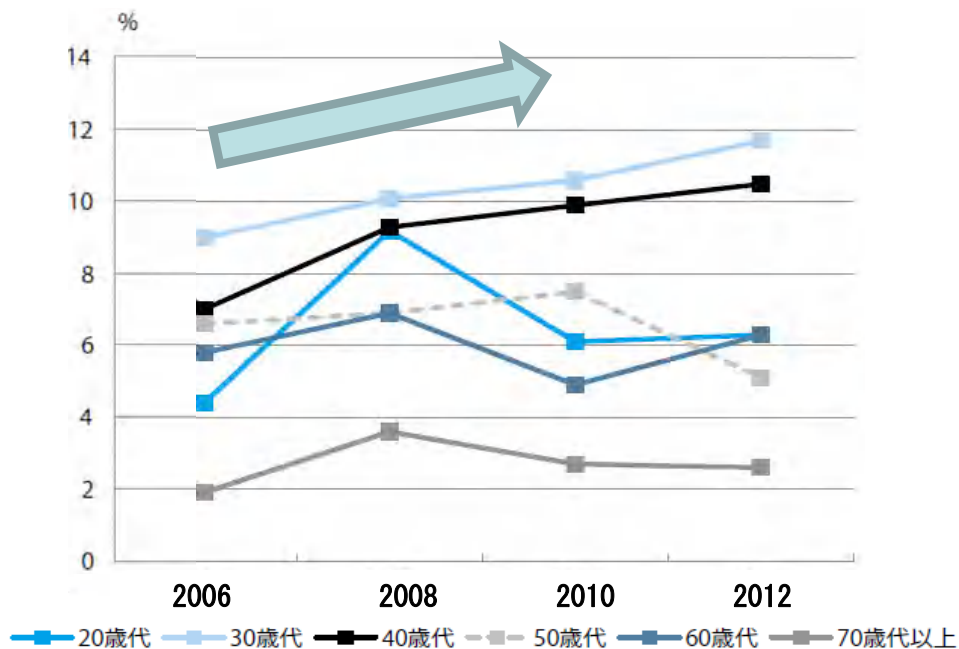


図 2-3 年代別サイクリング実施率の推移

資料：笹川スポーツ財団

「スポーツライフに関する調査報告書」(2006～2012)

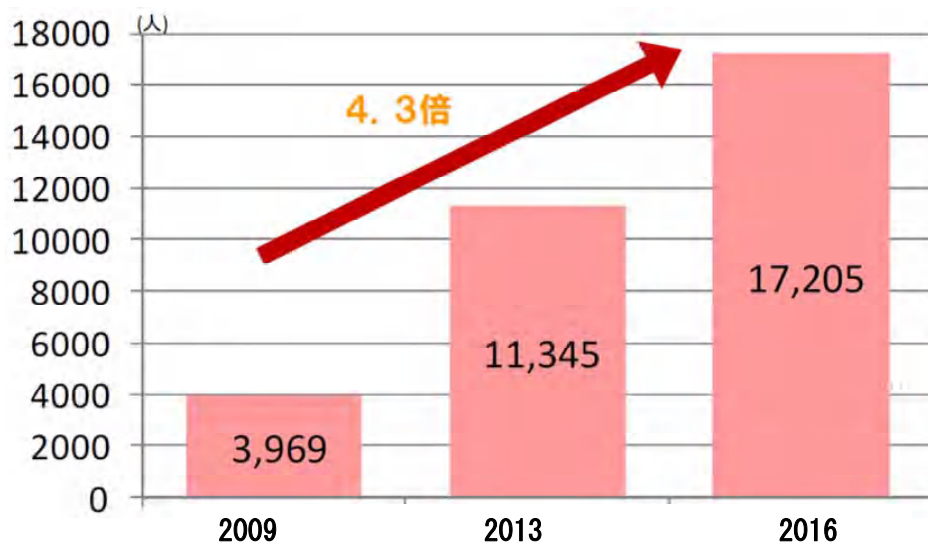


図 2-4 北海道のサイクルイベント参加者数の推移

資料：北海道開発局調べ

3) 自転車利用目的

年齢別での目的別トリップ数は、10代の通学・帰宅が最も多く、市内の中学校（樽川中学校、花川中学校、花川北中学校）、高校（石狩南高校、石狩翔陽高校）での通学利用があるため、15-24歳の通学、帰宅目的のトリップが多くなっています。

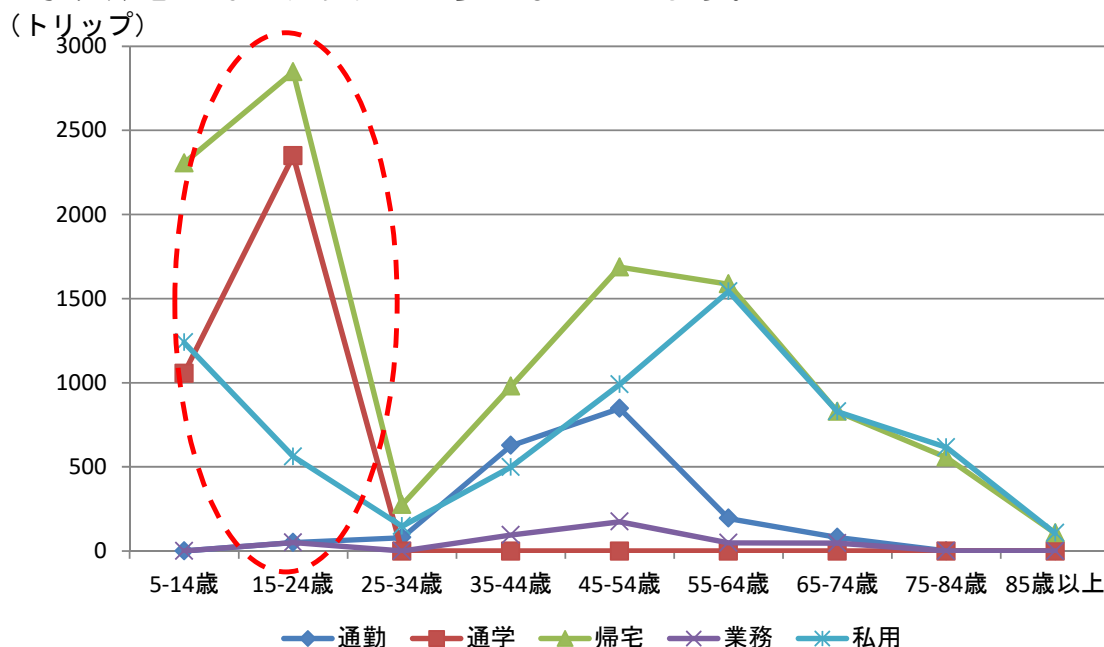


図 2-5 年齢別目的別自転車トリップ

資料：2010年国勢調査

年齢別の交通手段分担率では、24歳までの年代で自転車の利用割合が、最も高く、75歳以上の年代においても高い傾向にあります。

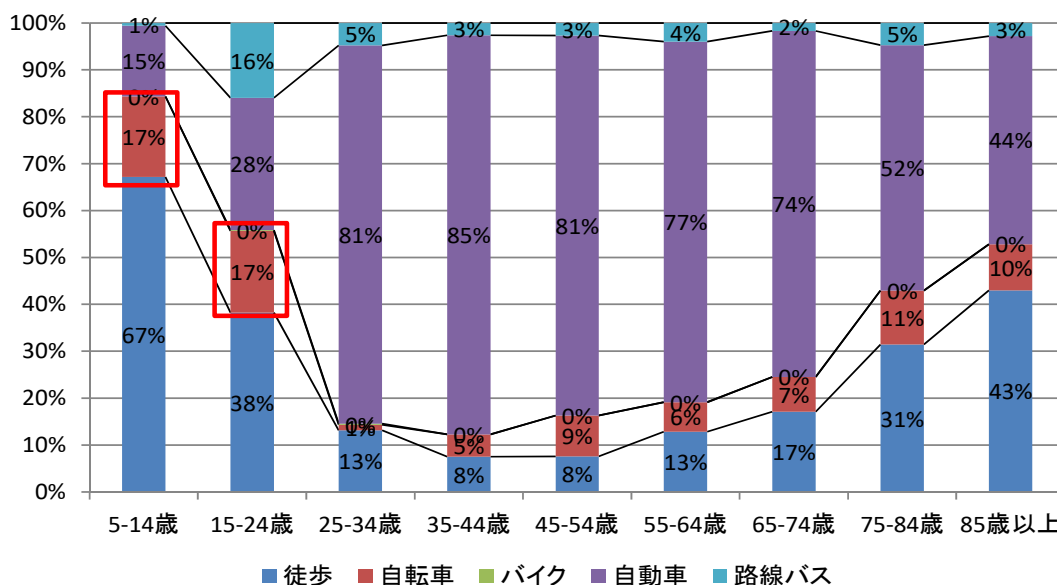


図 2-6 年齢別交通手段分担率

資料：2010年国勢調査

4) 交通分担率

石狩市の自転車利用割合は市内での従業・通学で 24.2% と高い割合にあります。

通勤流動 (2015 年国勢調査)

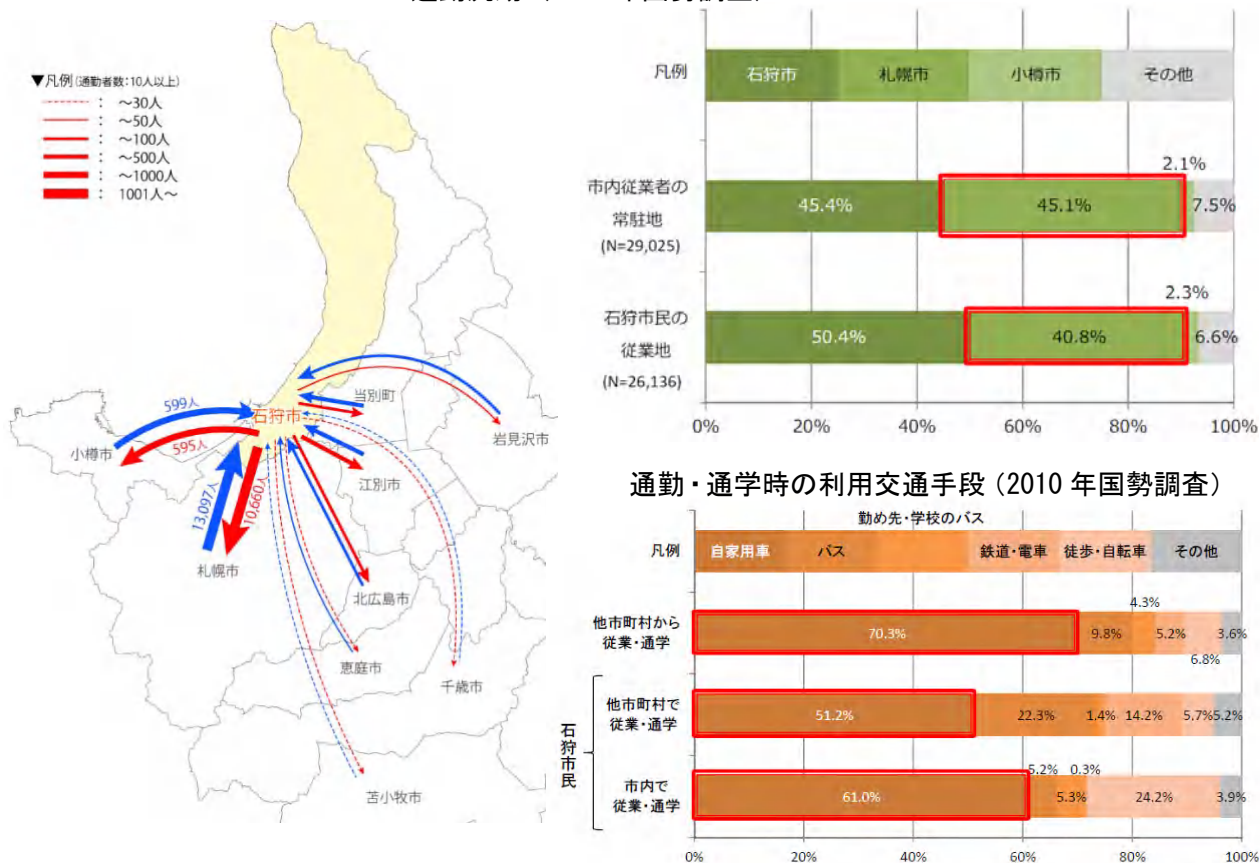


図 2-7 石狩市における交通手段分担率

資料:「石狩市地域公共交通網形成計画」策定に向けた検討方針について

5) 自転車交通量

道道花畔札幌線、道道樽川篠路線では、自転車交通量がおよそ 300 台となっています。道道石狩手稲線では、2,554 台もの交通量区間があり（調査地点は札幌市内）、石狩市への流入・流出も相当数あると見込まれます。



図 2-8 12 時間自転車交通量

資料：2005 年センサス交通量

※取得可能な最新データであるが、必要に応じて追跡調査を行う予定

6) 自転車関連事故

自転車関連の事故は、市街地で多く発生しており、事故類型は出会い頭が6割と高い割合になっています。

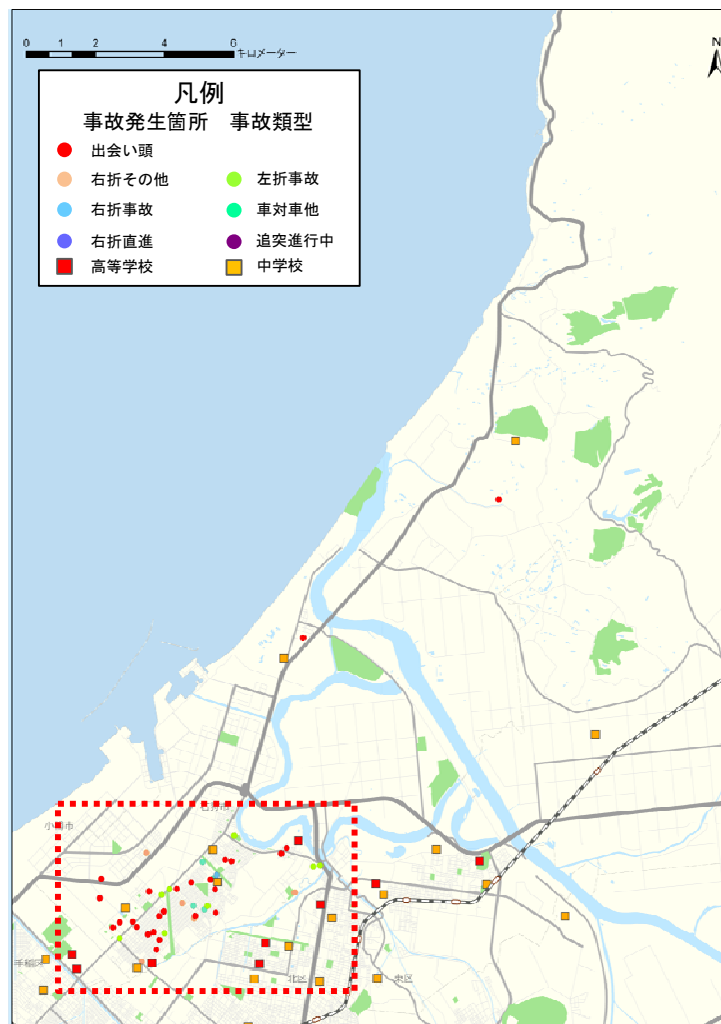


図 2-9 広域の事故発生状況

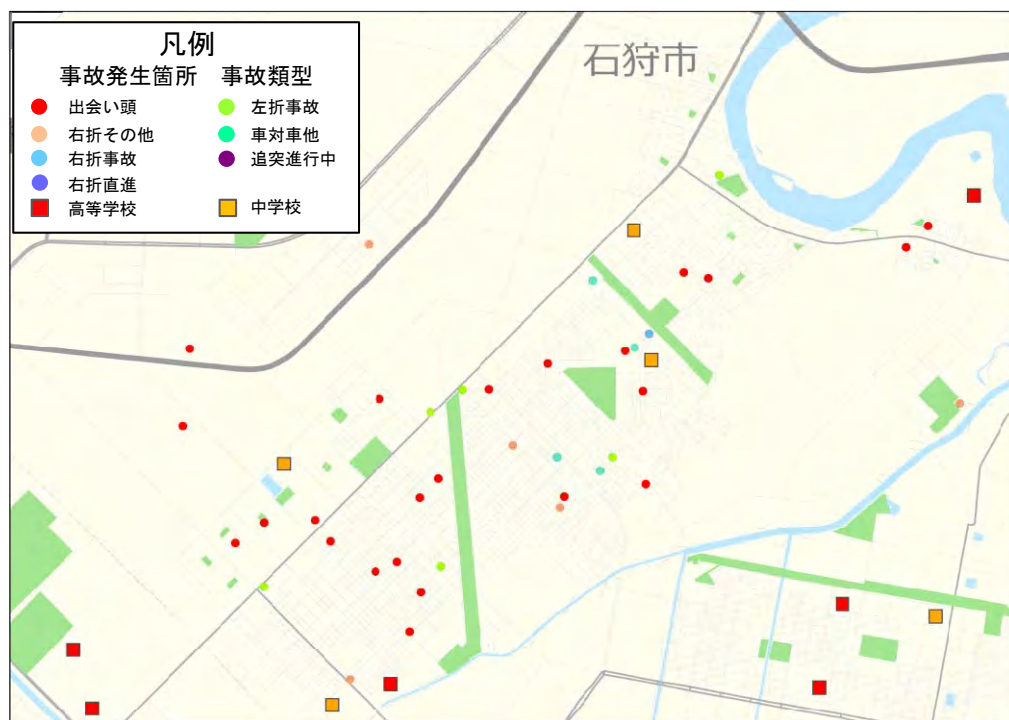


図 2-10 市街地の事故発生状況

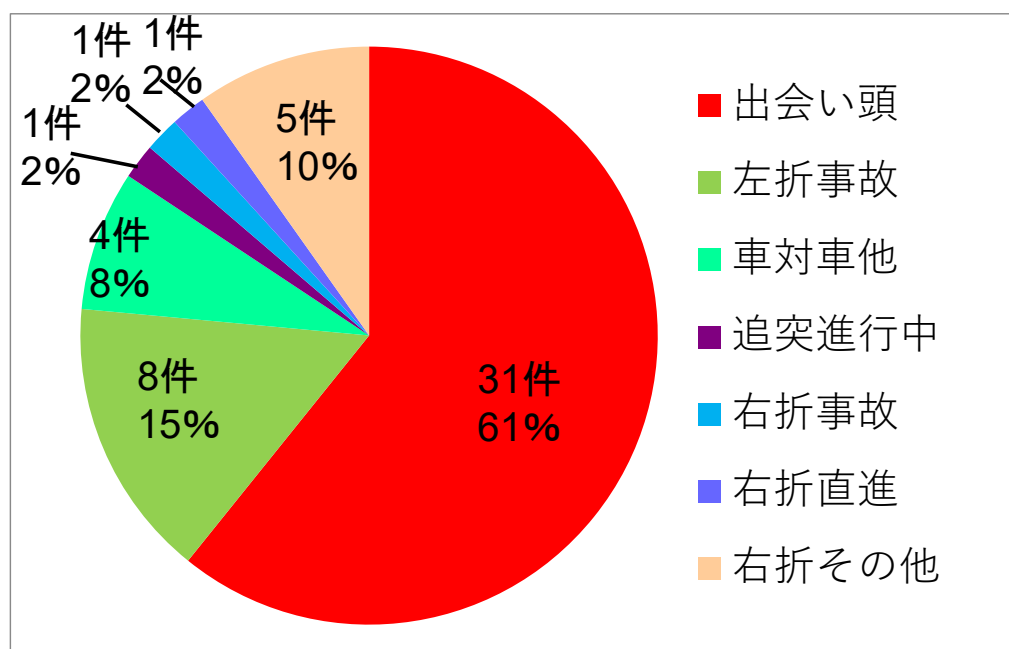


図 2-11 石狩市内の自転車関連事故件数

(2013 年～2017 年)

7) 石狩市の観光入込状況

近年観光入込客数は横ばいでしたが、2015 年度に初の 200 万人を突破し、2016 年度も 2 年連続の 200 万人越えを達成しています。

8 月を中心とした夏期の入込が多くなっています。

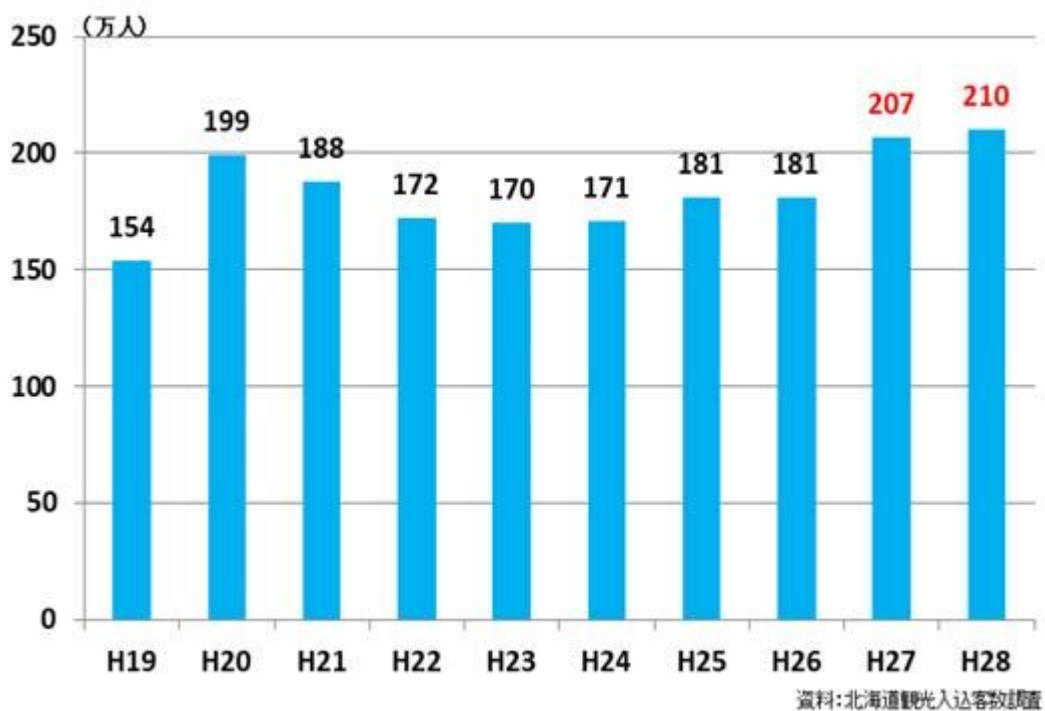


図 2-12 観光入込客数の推移 (2007 年-2016 年)

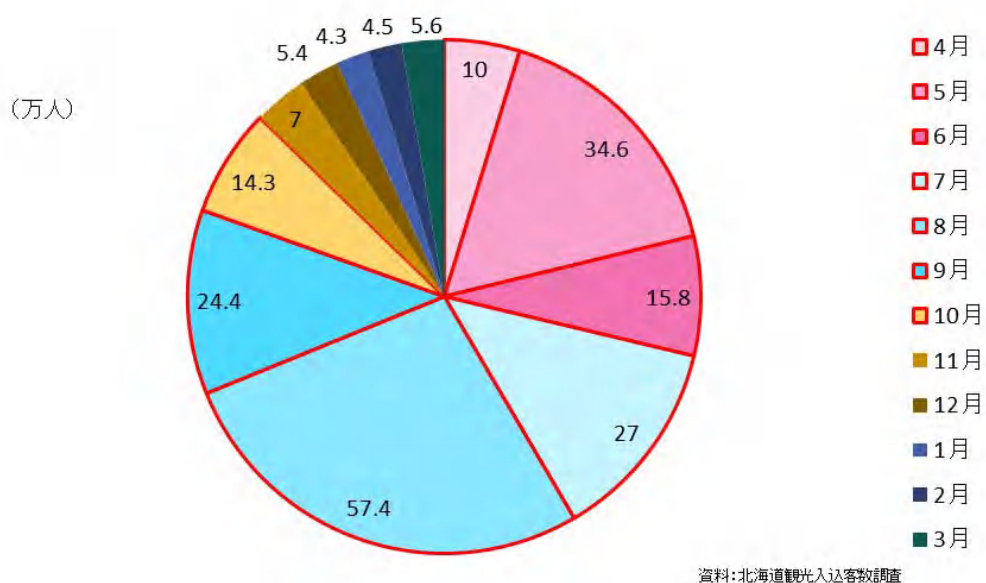
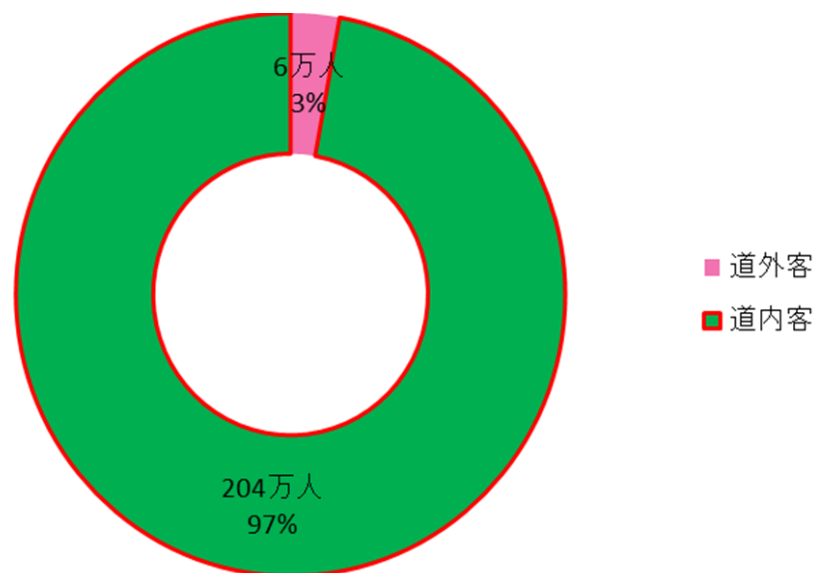


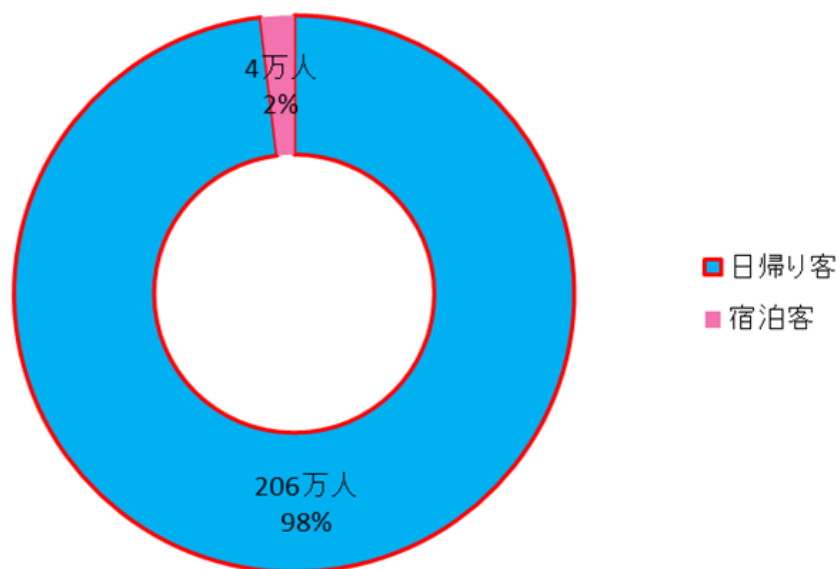
図 2-13 月別観光入込客数 (2016 年)

道内客が観光入込客数の 97% を占めているため、日帰り客が 98% と高い割合を占めています。



資料：北海道観光入込客数調査

図 2-14 石狩市観光入込客数 道内・道外客内訳（2016 年）



資料：北海道観光入込客数調査

図 2-15 石狩市観光入込客数 日帰り・宿泊客内訳（2016 年）

8) 石狩市のサイクリングイベントの現状

石狩市内を通過するサイクリイベントは 4 つ開催されています。石狩南部から北上し、再び戻ってくるコースが多く、路側帯や歩道の広い国道 337 号や、比較的交通量の少ない道道 28 号を通過するコースがあります。内陸部を走行するコースは起伏のある、バラエティに富んだコースとなっています。



写真：TOUR OF KAMUI実行委員会



大会名	開催日	コース数	コース延長	参加料	定員
TOUR OF KAMUI 札幌大会	2018.05.12	2コース	50km・80km	5,000円・6,000円	50人・100人
TOUR OF KAMUI 石狩大会	2018.08.25.26	2コース	40km・110km	5,000円・6,000円	50人・100人
18' センチュリーランsapporo	2018.06.10	2コース	80km・160km	5,000円(2コースともに)	300人(2コース合計)
北海道1周ライド	2018.07.02-23	1コース	2400km	198,000円	70人

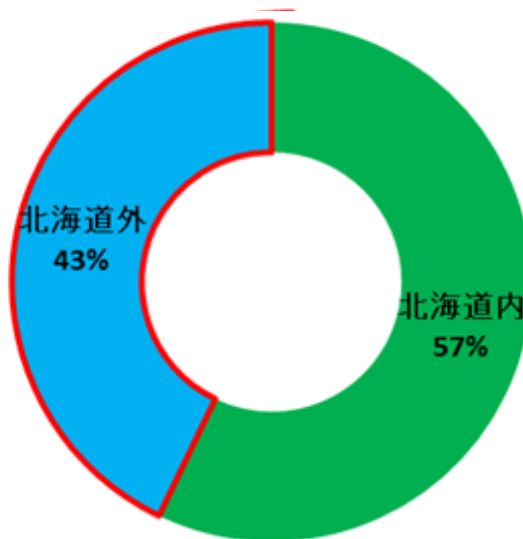
* 北海道1周ライドは一部区間が該当。

図 2-16 石狩市でのサイクリイベント (2018 年)

2-1-2 アンケート結果（北海道一周ライド）

北海道外からの参加者も多く、石狩市内でのサイクリング経験がない人が多くなっています。

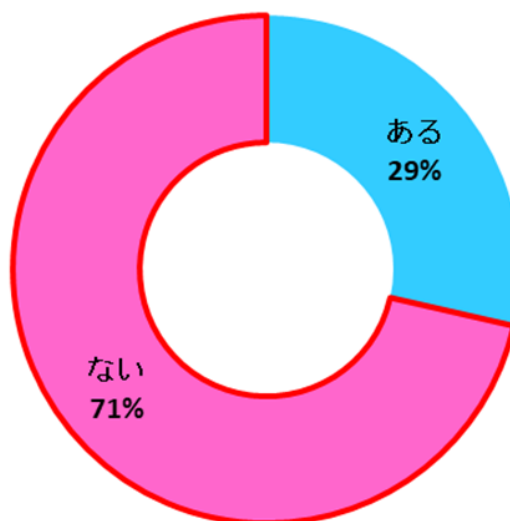
Q3 どこから来ましたか？（N=14）



資料：北海道一周ライドアンケート

図 2-17 北海道一周ライド 参加者アンケート Q3 より（2018 年）

Q5 石狩市でのサイクリング経験はありますか？（N=14）



資料：北海道一周ライドアンケート

図 2-18 北海道一周ライド 参加者アンケート Q5 より（2018 年）

石狩市の取り組みは認知度が低いですが、今後石狩市でサイクリングを行いたいと回答した人が 71%となっており、再度石狩市で走行したいというリピーター希望の割合が高くなっています。

Q6 石狩市のサイクルツーリズムの取り組みをご存知ですか？ (N=14)

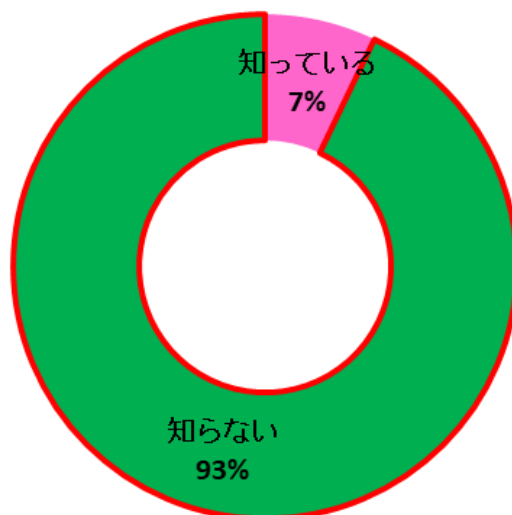
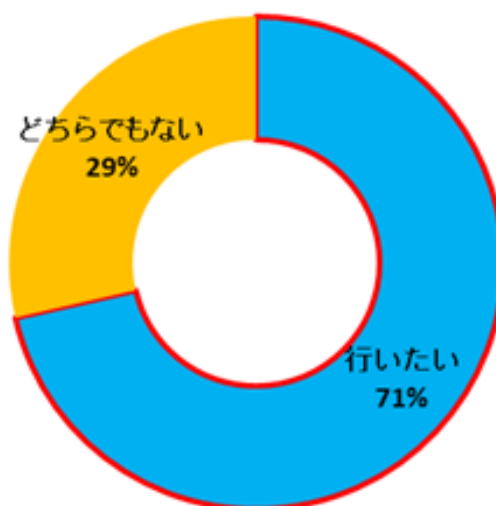


図 2-19 北海道一周ライド 参加者アンケート Q6 より (2018 年)

Q7 今後石狩市でサイクリングを行いたいと思いますか？ (N=14)



資料：北海道一周ライドアンケート

図 2-20 北海道一周ライド 参加者アンケート Q7 より (2018 年)

2-2 計画目標の設定

計画目標の設定および施策について国の自転車活用推進計画を基に以下の通りに設定しました。

表 2-1 計画目標の設定および施策

目標	施策
<u>目標 1</u> 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成	・ 自転車通行空間の計画的な整備推進
<u>目標 2</u> サイクルスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現	・ サイクルスポーツ振興の推進
	・ 自転車を活用した健康づくりの推進
	・ 自転車通勤等の促進
<u>目標 3</u> サイクルツーリズムの推進による 観光立国の実現	・ 世界に誇るサイクリング環境の創出
<u>目標 4</u> 自転車事故のない 安全で安心な社会の実現	・ 安全性の高い自転車普及の促進
	・ 自転車の点検整備の促進
	・ 自転車の安全利用の促進
	・ 学校における交通安全教育の推進
	・ 災害時における自転車活用の推進

第3章 施策体系と施策展開

3-1 施策体系

本計画における施策体系を図 3-1 に示します。

石狩市の現状・課題を考慮して、自転車活用推進計画の施策から選抜して設定しました。

なお、施策番号は国の自転車活用推進計画に合わせています。

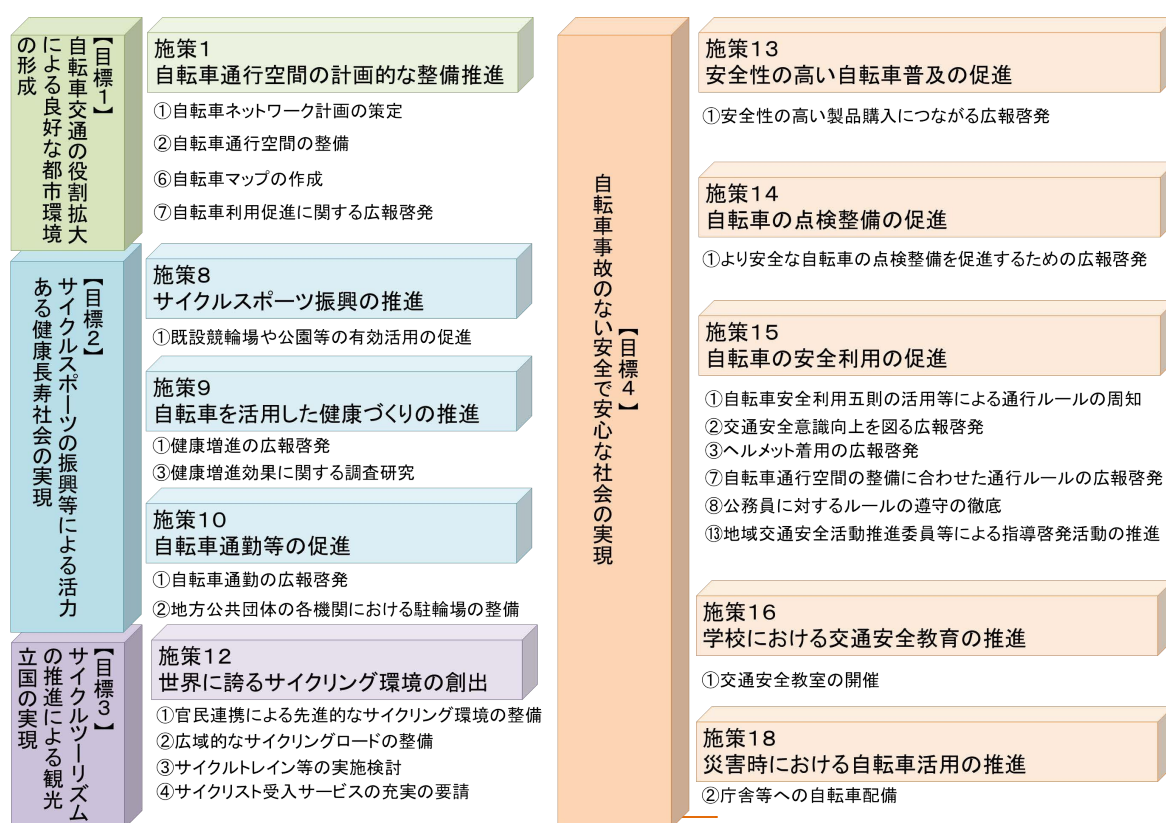


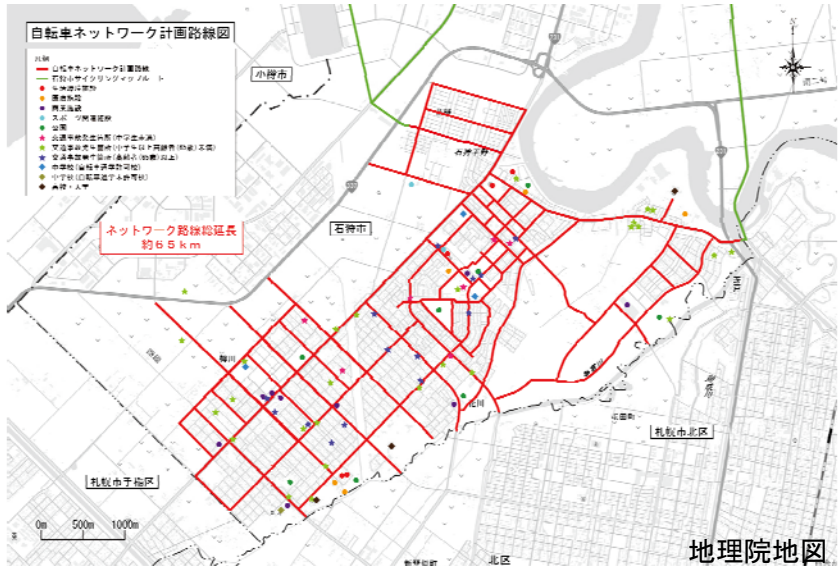
図 3-1 施策の体系

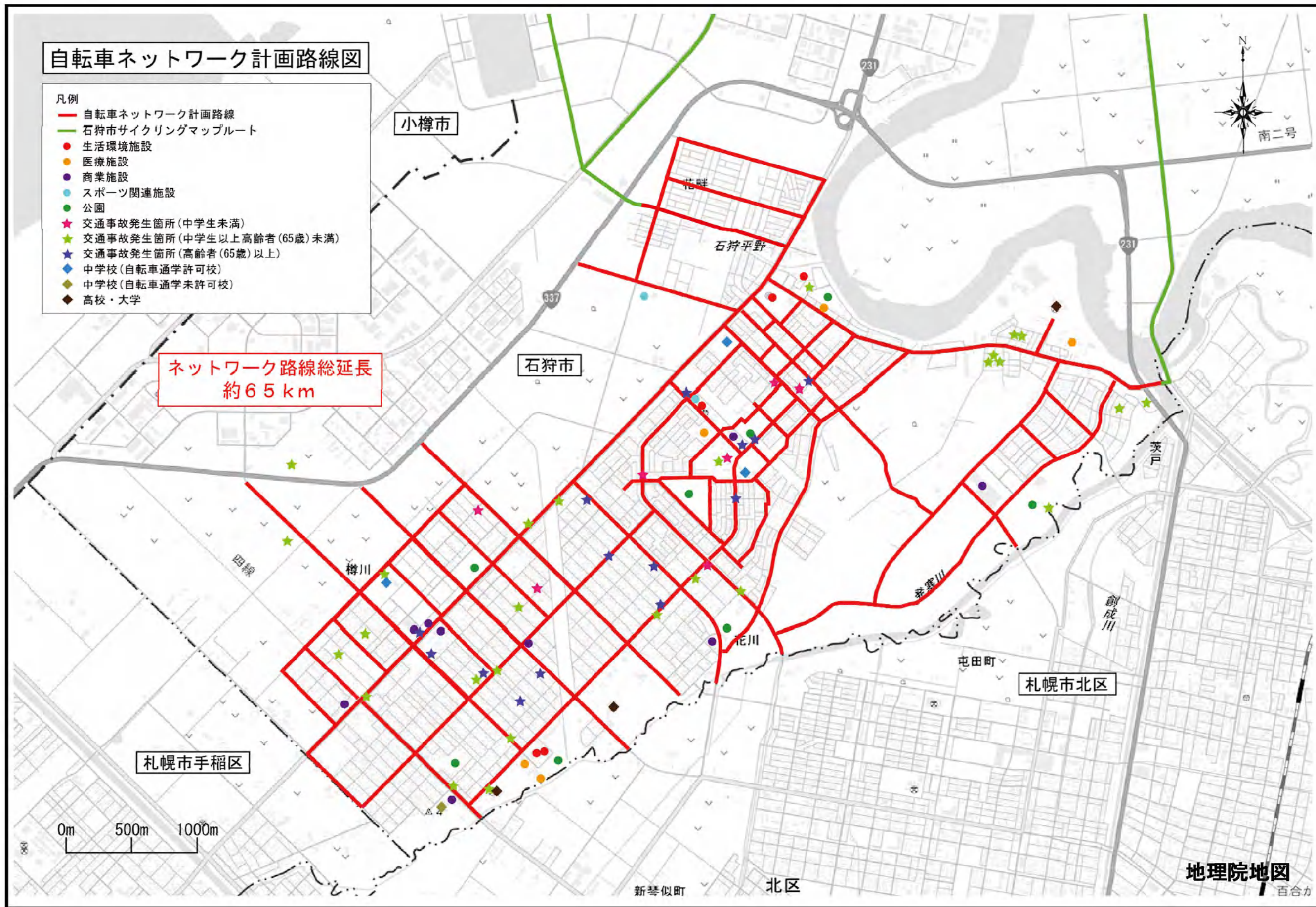
3-2 施策展開

3-2-1 【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

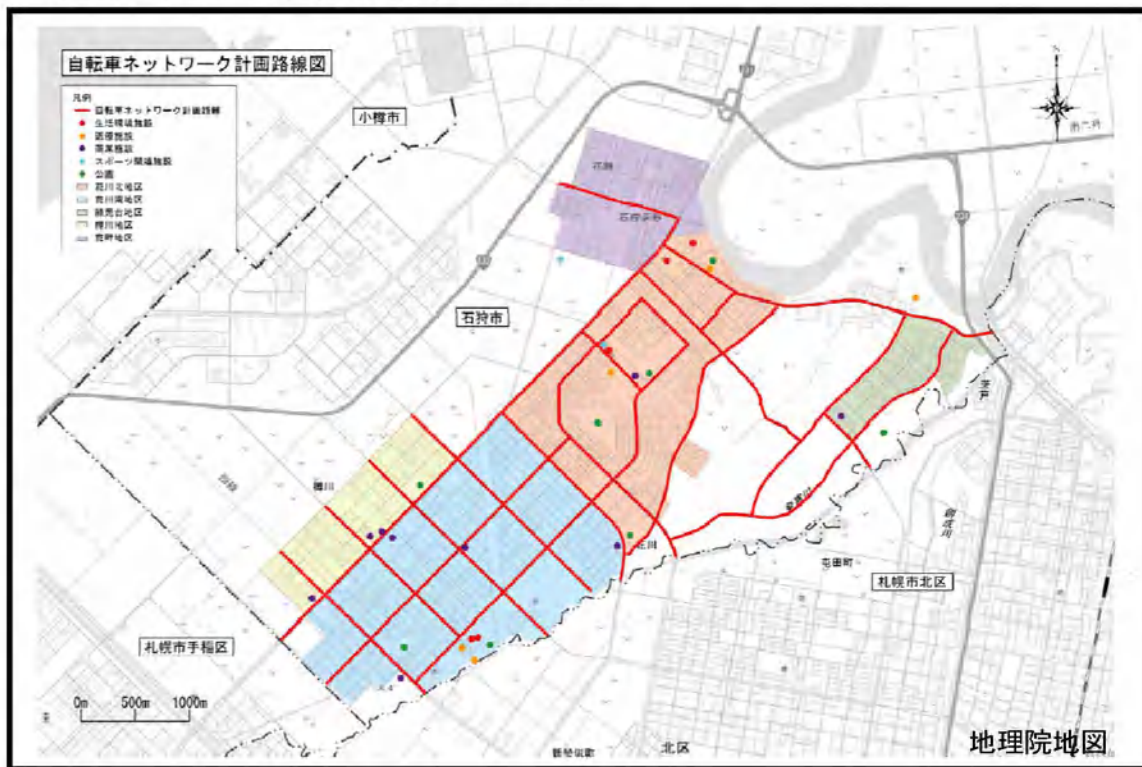
① 自転車ネットワーク計画の策定（a.市街地）

現状と課題	・若年層（中学生未満）や高齢者（65歳以上）の自転車関連事故が発生しています。 ・市内の中学校（3校）、高校（2校）で、通学に自転車が利用されています。 ・主要施設への移動や通勤・通学に自転車が利用されています。
取り組み内容	① 自転車ネットワーク計画路線の選定 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の路線選定の考え方に準拠し、石狩市の現状を踏まえ、自転車利用のある主要施設と市街地を結ぶ主要な幹線道路等を自転車ネットワーク計画路線として選定します。 ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 ③ 自転車通学路の対象路線 ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線 ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における路線選定の考え方  自転車ネットワーク計画
実施スケジュール	・全体計画は、計画策定時より10年間とします。

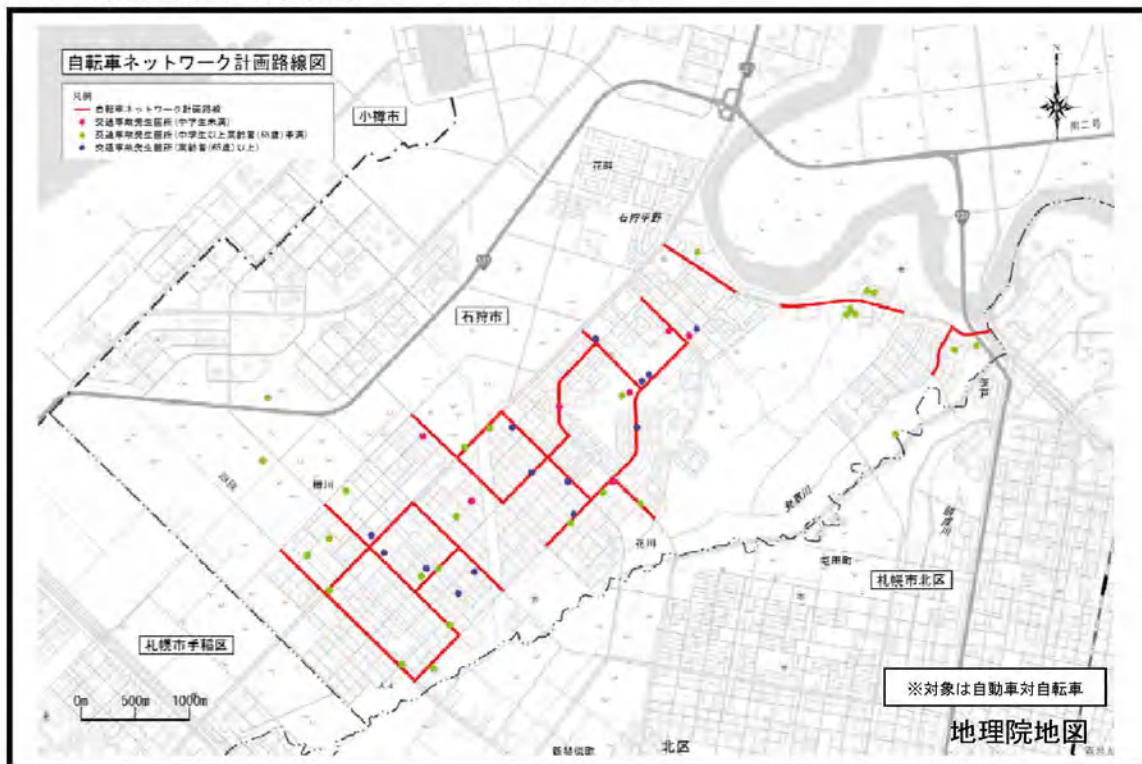


各項目におけるネットワーク路線

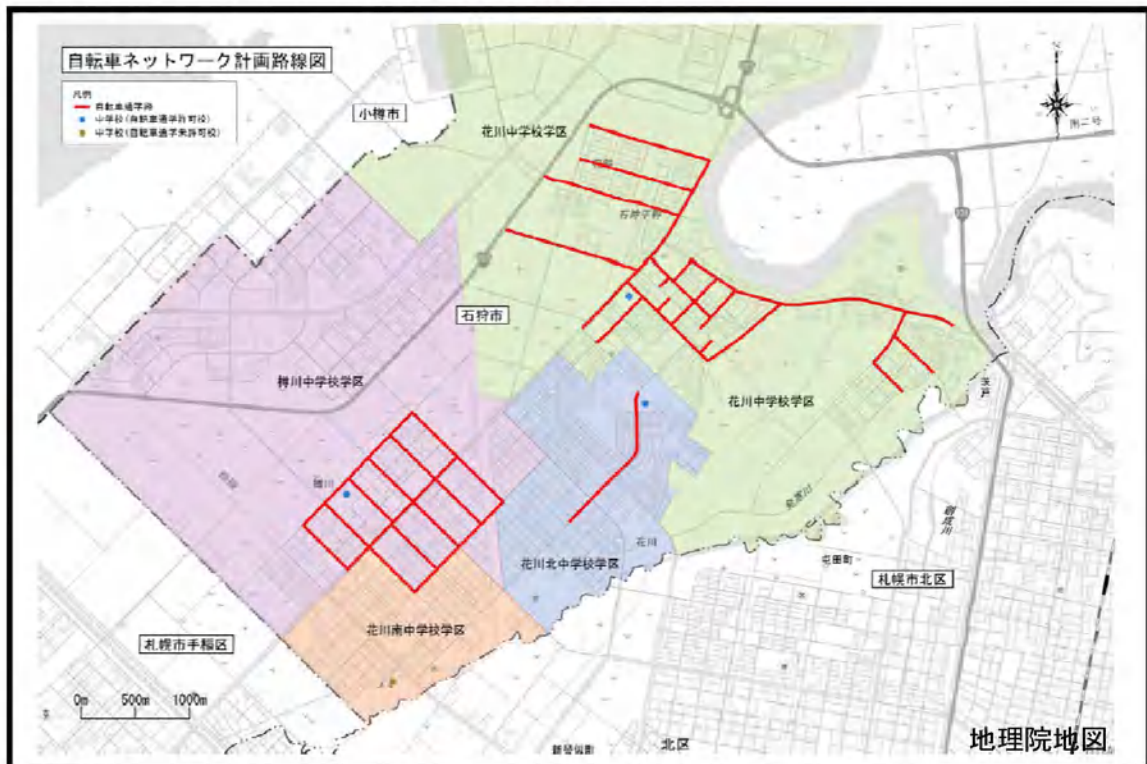
- ① 生活環境において利用する施設（市役所等）、医療施設、商業施設及びスポーツ関連施設（大型店舗・公園等）までの経路の想定路線



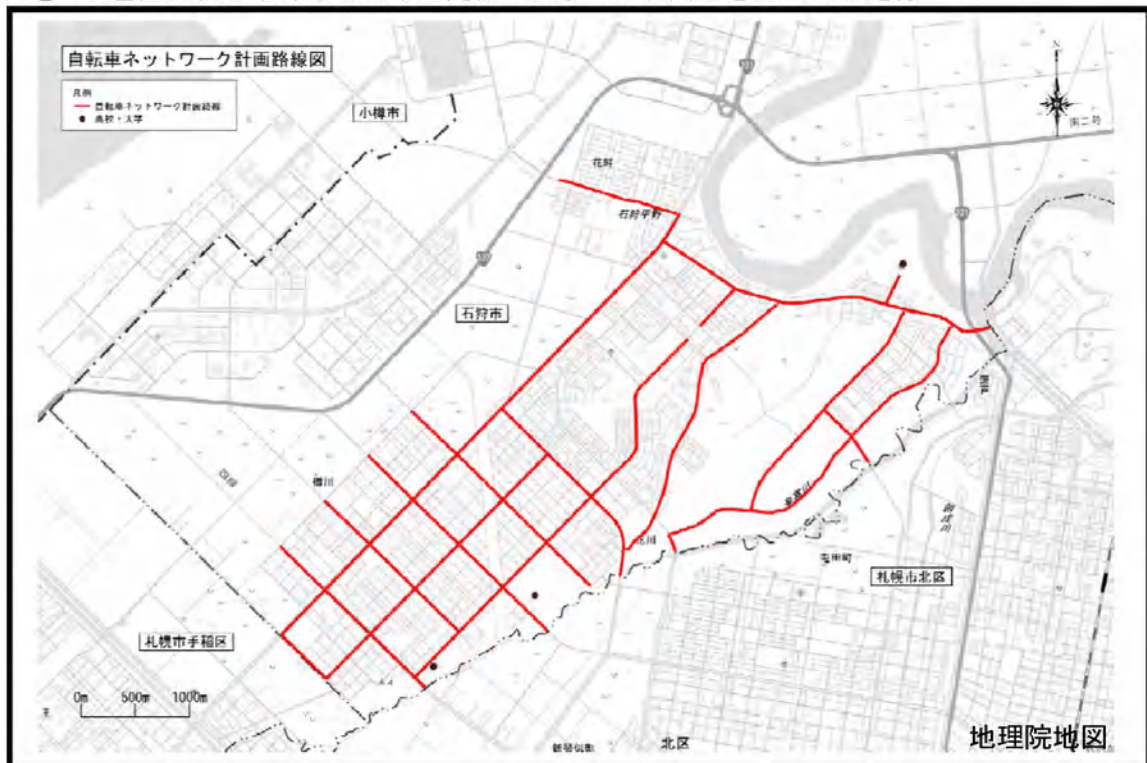
- ② 自転車関連事故が発生している地域の幹線道路



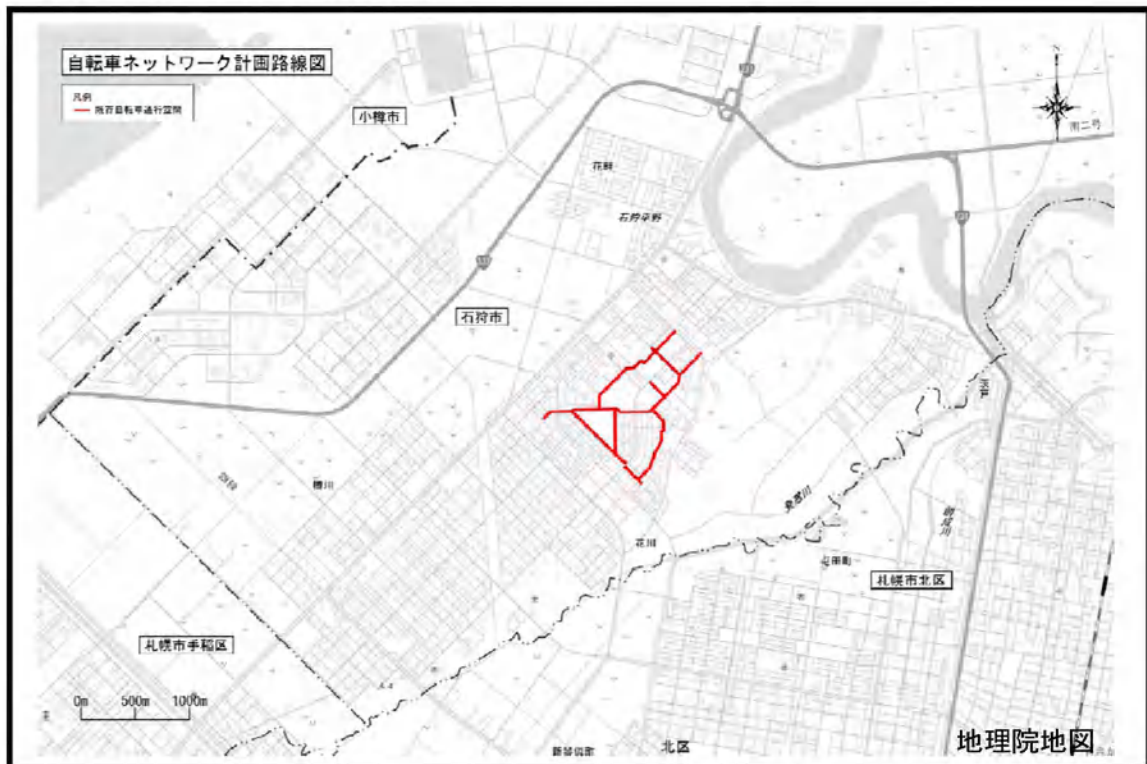
③-1 自転車通学が許可されている中学校学区内の通学路



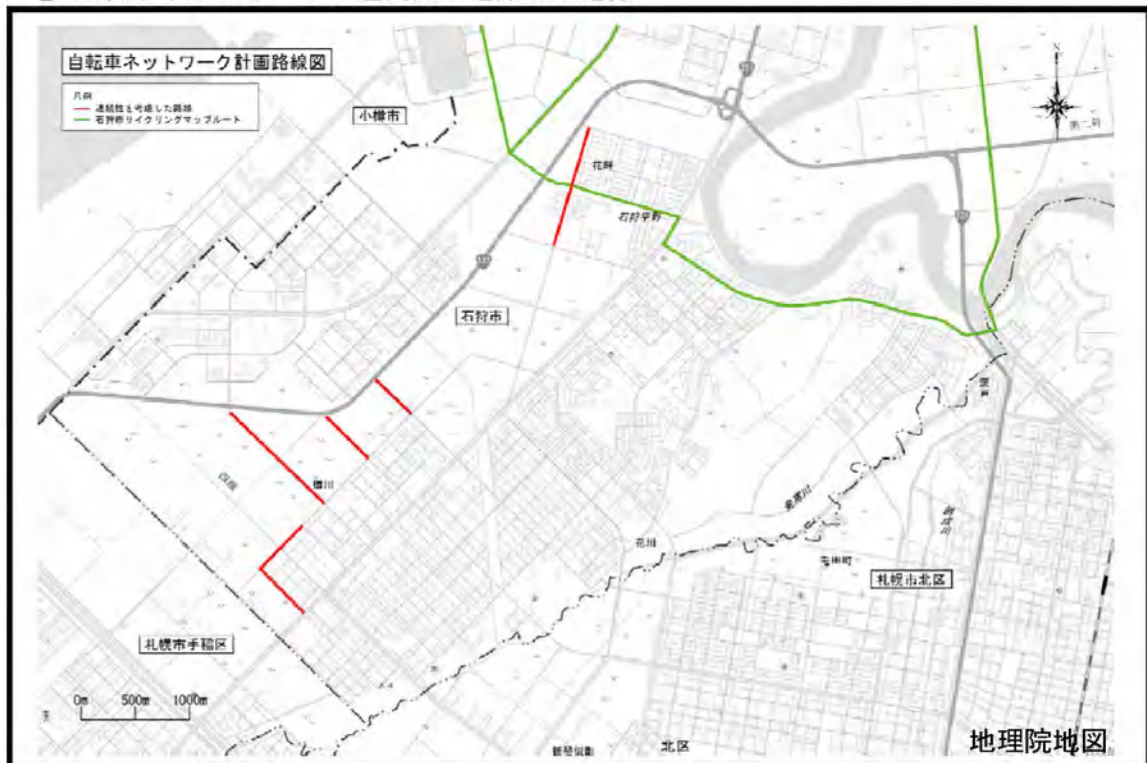
③-2 居住地及び市外からの市内高校・大学への利用が想定される路線



④ 既存自転車通行空間整備路線

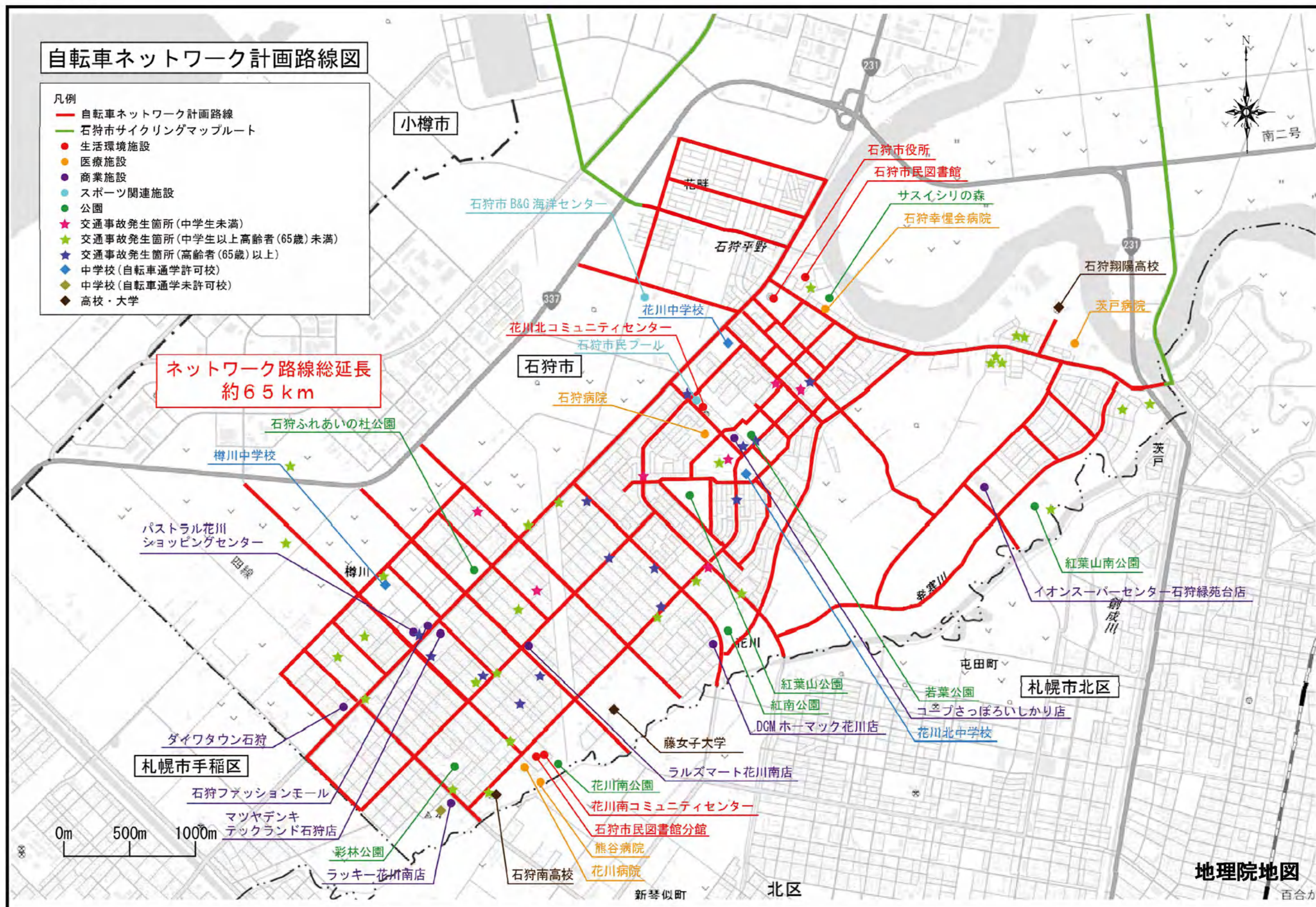


⑤ 自転車ネットワークの連続性を確保した路線



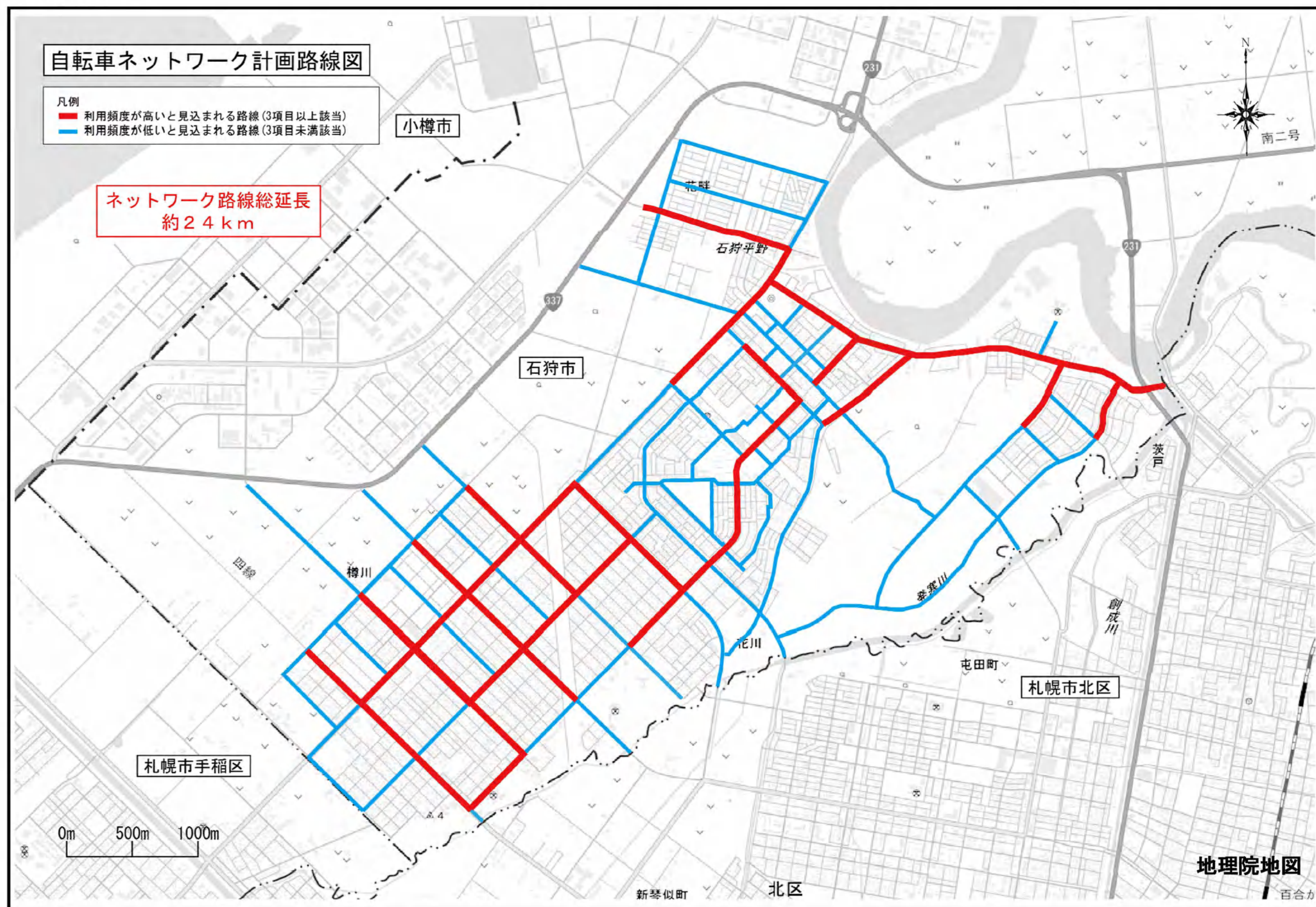
※参考図面

①主要施設表示図



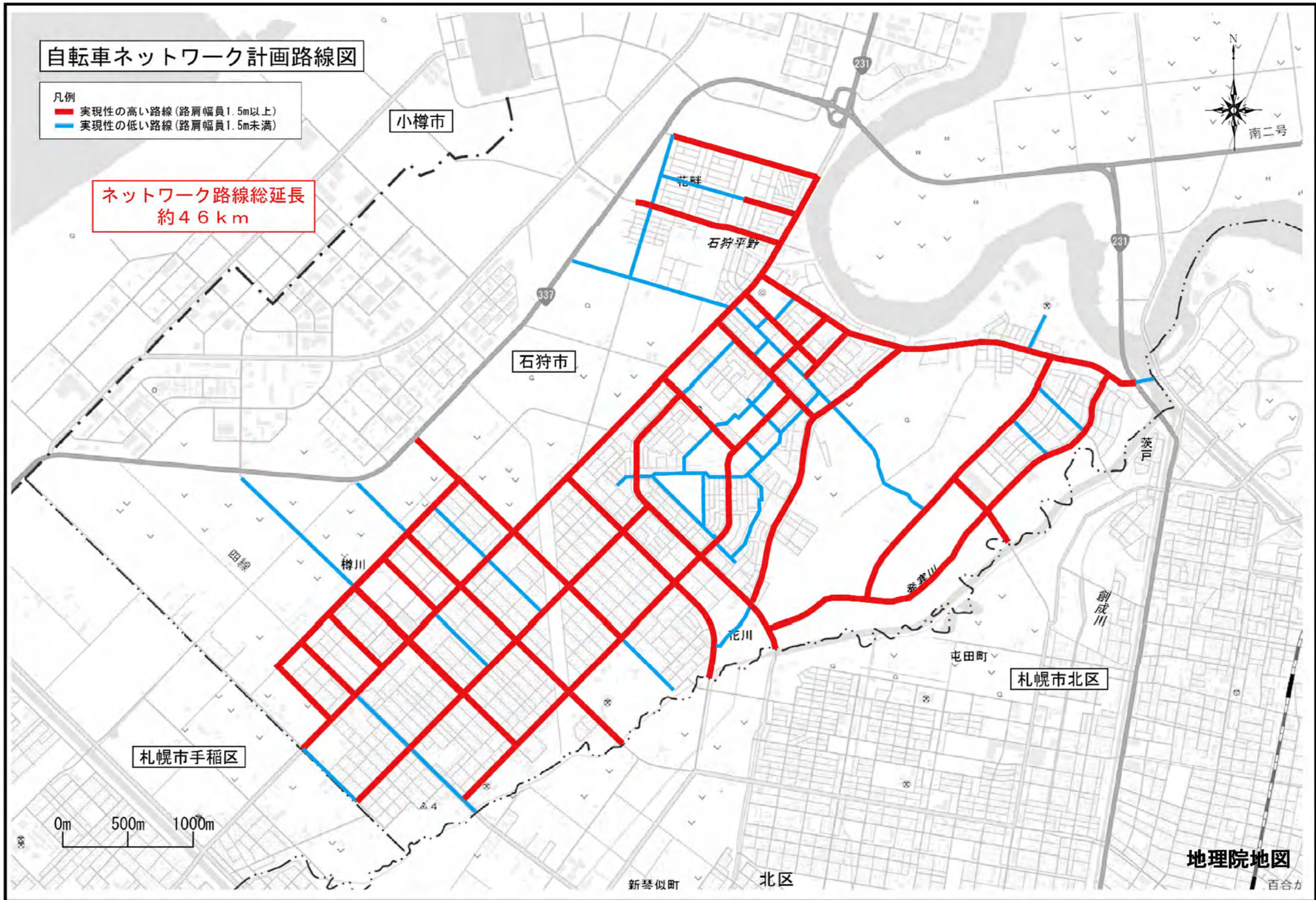
※参考図面

②利用頻度路線図



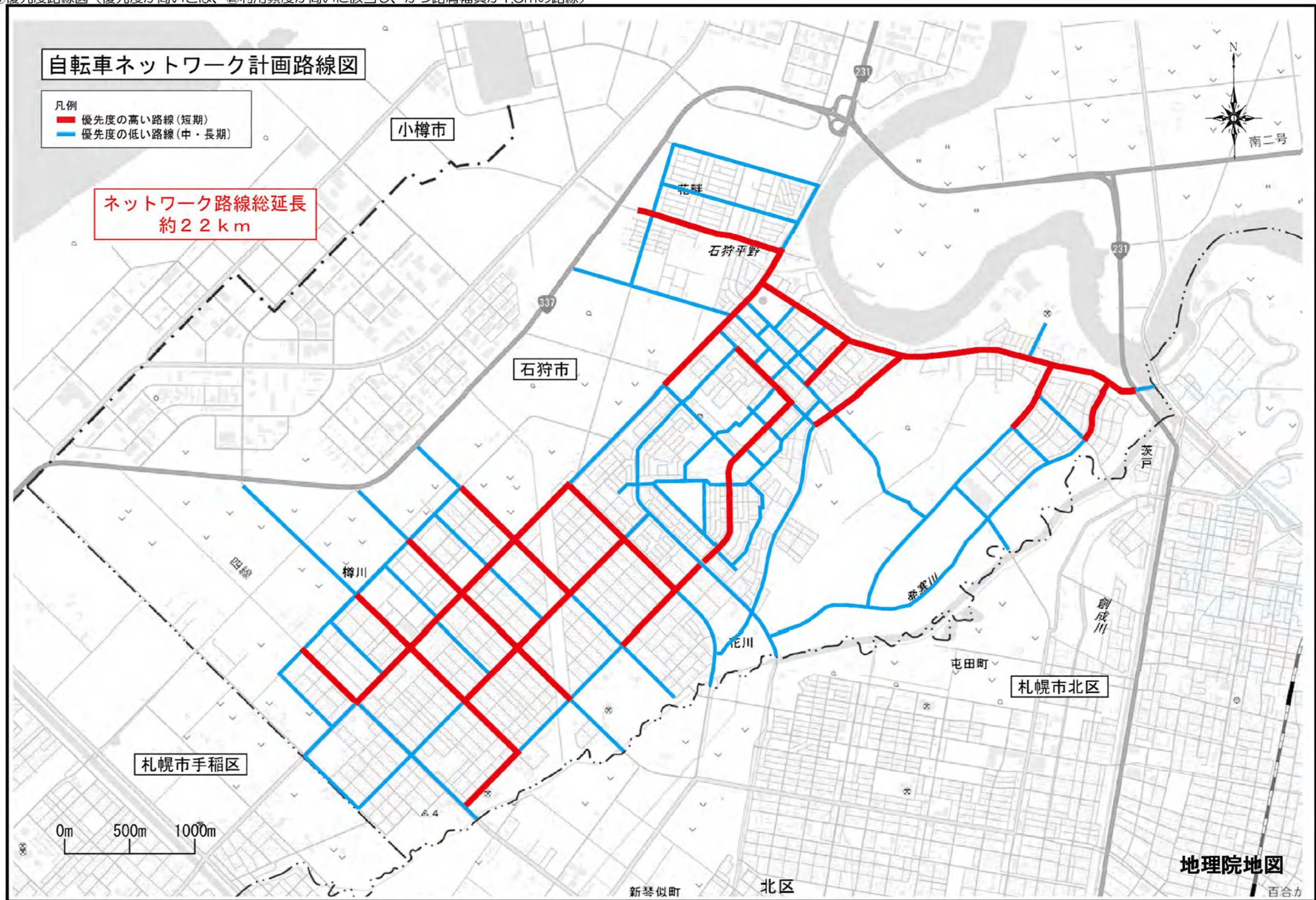
※参考図面

③実現性路線図



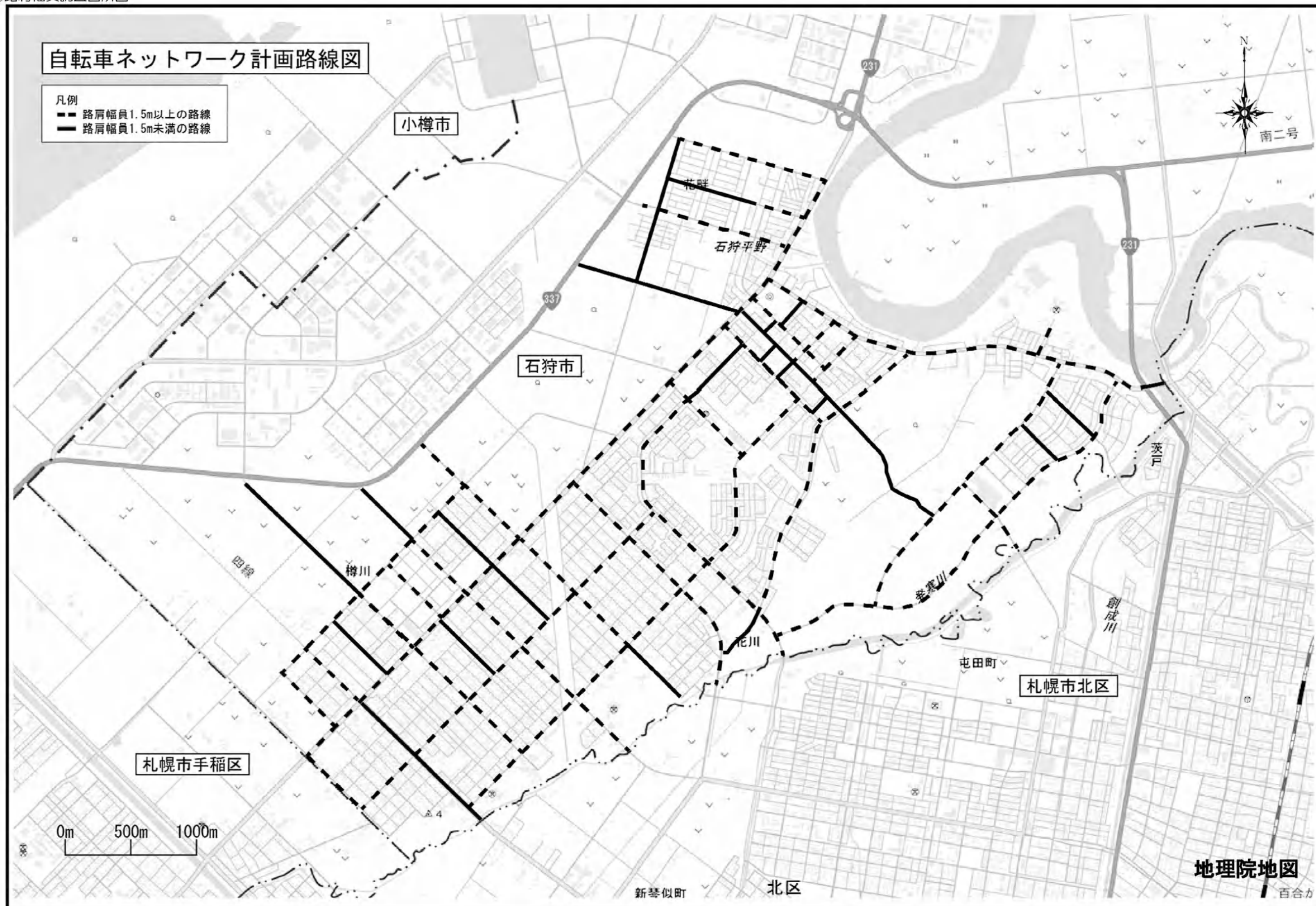
※参考図面

④優先度路線図（優先度が高いとは、②利用頻度が高いに該当し、かつ路肩幅員が1.5mの路線）



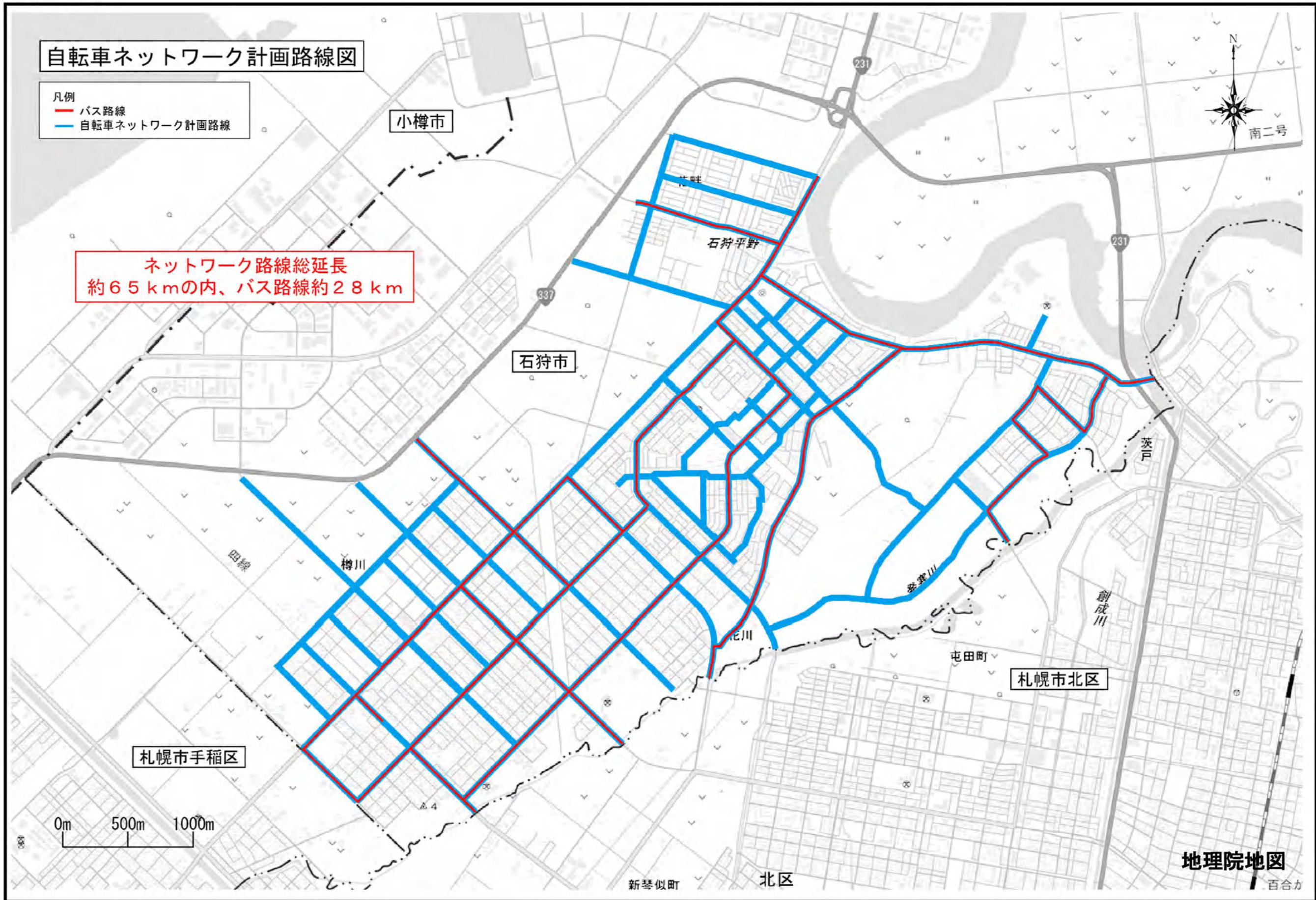
※参考図面

⑤路肩幅員調査箇所図



※参考図面

⑦バス路線重ね図



(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

① 自転車ネットワーク計画の策定 (b.郊外部)

現状と課題	・石狩市は西に日本海を、北に暑寒別山系を有し、コース延長や難易度に応じたさまざまなバリエーションのサイクリングコースを有しています。 ・また、石狩川流域圏会議が旭川市と石狩市を結ぶ大規模な石狩川流域圏ルート(基幹ルート)を設定しています。 ・郊外部の自転車ネットワークは、近隣の自治体と連携してこれら既存のサイクリングコースを適用して設定します。
取り組み内容	②国道・道道等 ・路線延長 12 コース、合計 845km (重複区間含む)、308km (重複含まず) ・整備形態 車道混在 (一部、河川管理用道路を含む)  石狩市における郊外部の自転車ネットワーク
実施スケジュール	・全体計画は、計画策定時より概ね10年間とします。 ・整備優先度は、既存の12のサイクリングコースの利用頻度を考慮し設定します。

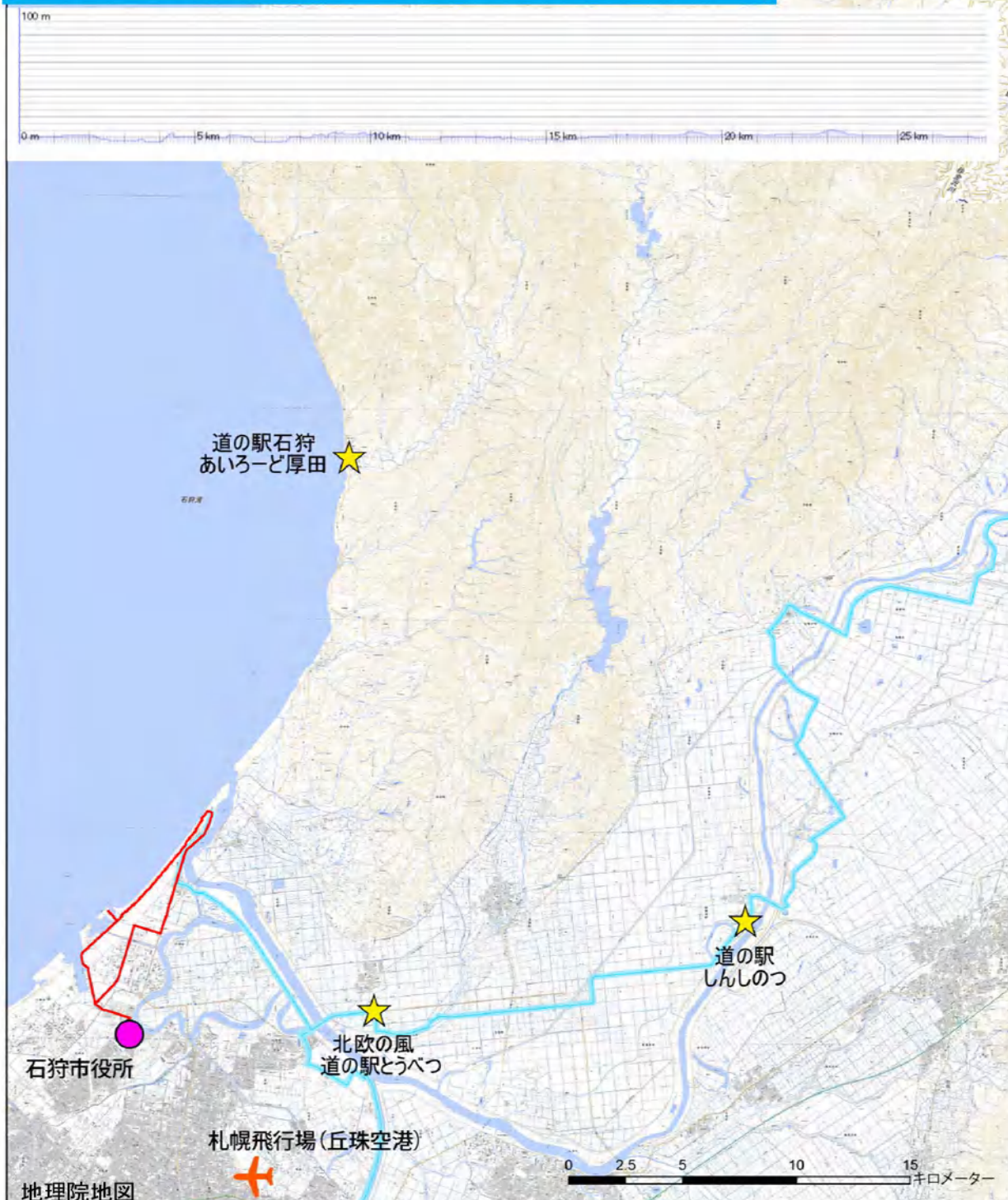
※参考図面①

郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 初級コース

石狩市役所発着
初級コース

- ・距離／27.5 km ・最大標高差／9m
- ・平均斜度／全体：0%、上り：1.6%、下り：1.5%
- ・獲得標高／上り：15m、下り：8m
- ・想定所要時間／車：41 分、自転車：1 時間 50 分、徒歩：5 時間 30 分

凡例	
—	石狩市サイクリングコース
—	石狩川流域圏ルート (基幹ルート)
●	市役所
★	道の駅
✈	空港



※参考図面②

郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 中級コース

石狩市役所発着
中級コース

- ・距離／79.1 km・最大標高差／89m
- ・平均斜度／全体：0%、上り：3.2%、下り：3.7%
- ・獲得標高／上り：215m、下り：219m
- ・想定所要時間／車：1 時間 58 分、自転車：5 時間 16 分、徒歩：15 時間 49 分

凡例	
—	石狩市サイクリングコース
—	石狩川流域圏ルート (基幹ルート)
●	市役所
★	道の駅
✈	空港

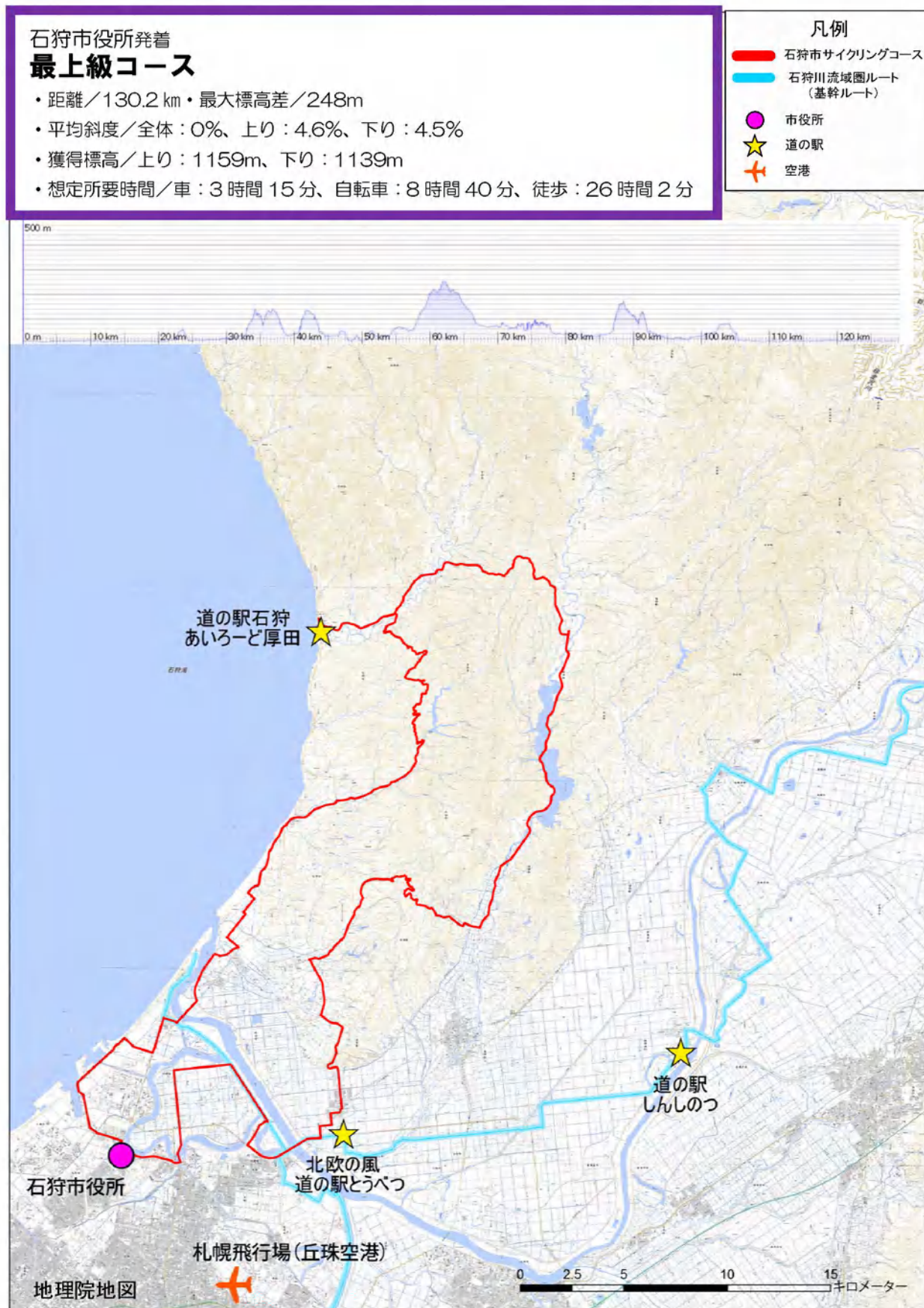


郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 上級コース



※参考図面④

郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 最上級コース



※参考図面⑤

郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 オーバー200キロチャレンジコース



※参考図面⑥

郊外部の自転車ネットワーク計画 石狩市役所発着 歴史探索コース

石狩市役所発着

歴史探検コース

- ・距離／53.5 km ・最大標高差／8m
- ・平均斜度／全体：0%、上り：1%、下り：1.2%
- ・獲得標高／上り：1m、下り：6m
- ・想定所要時間／車：1 時間 20 分、自転車：3 時間 33 分、徒歩：10 時間 41 分



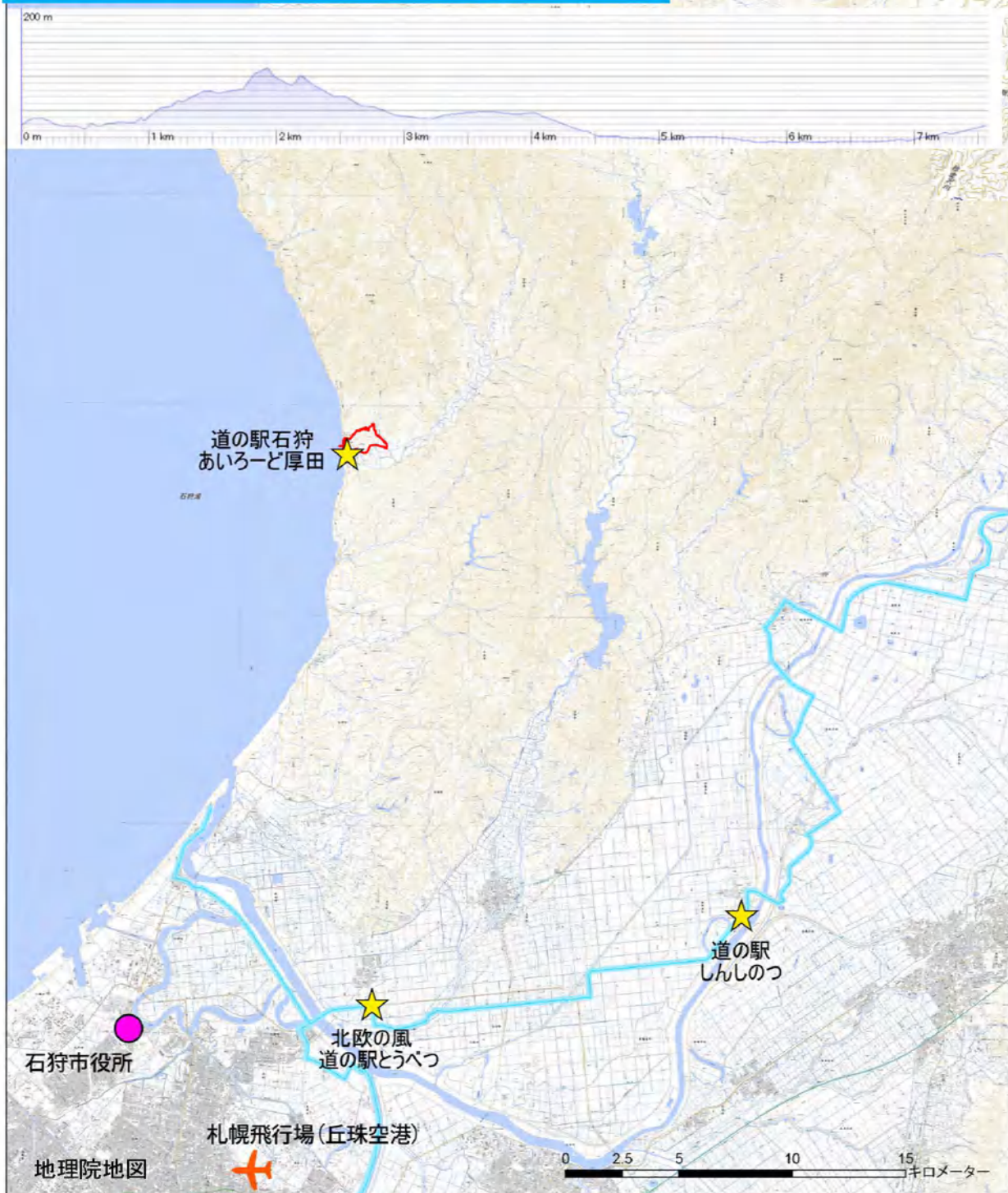
※参考図面⑦

郊外部の自転車ネットワーク計画 厚田発着 初級コース

厚田発着 初級コース

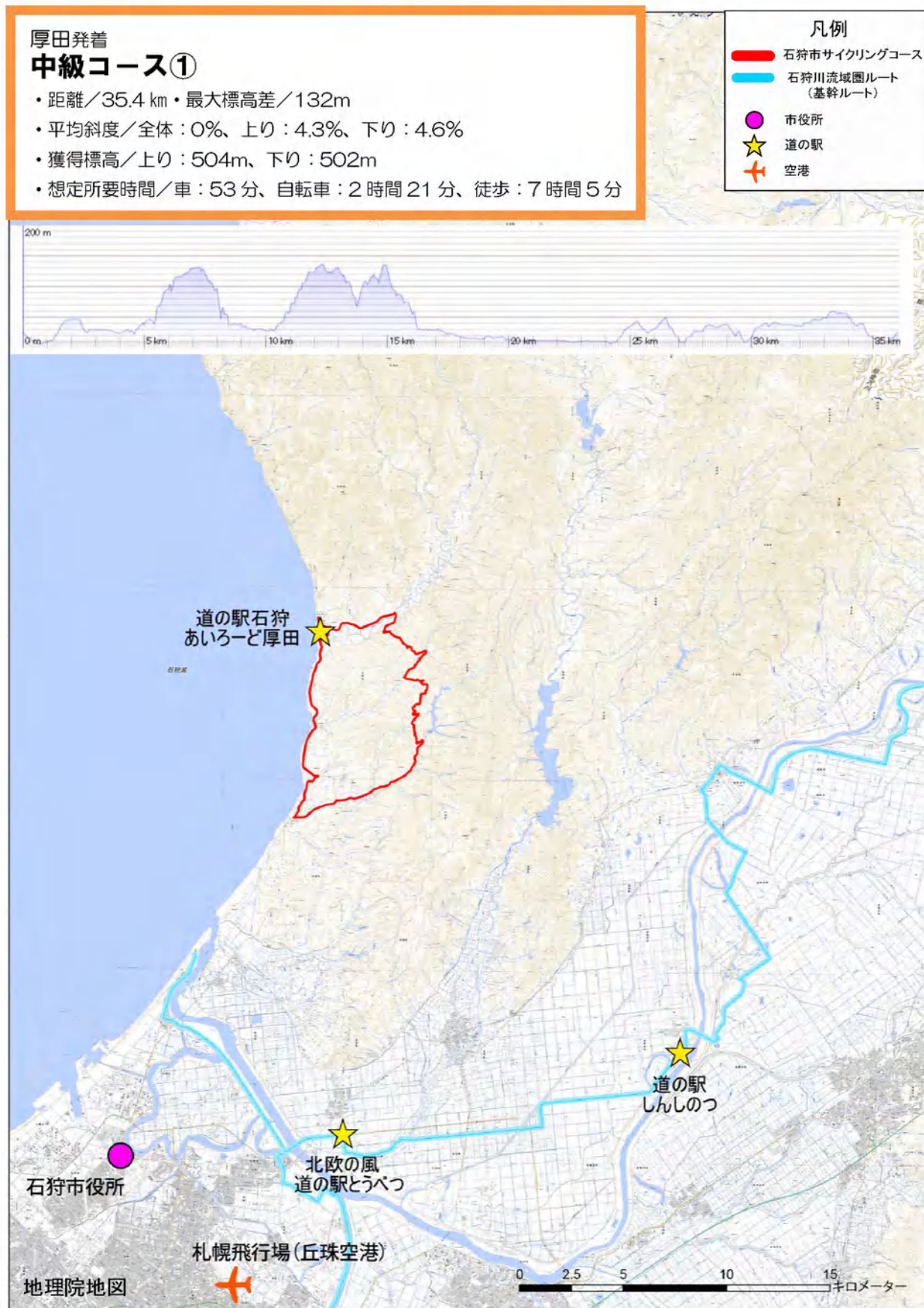
- ・距離／8.6 km・最大標高差／119m
- ・平均斜度／全体：0.1%、上り：4.8%、下り：4.1%
- ・獲得標高／上り：1m、下り：6m
- ・想定所要時間／車：13分、自転車：34分、徒歩：1時間43分

凡例	
	石狩市サイクリングコース
	石狩川流域圏ルート (基幹ルート)
	市役所
	道の駅
	空港



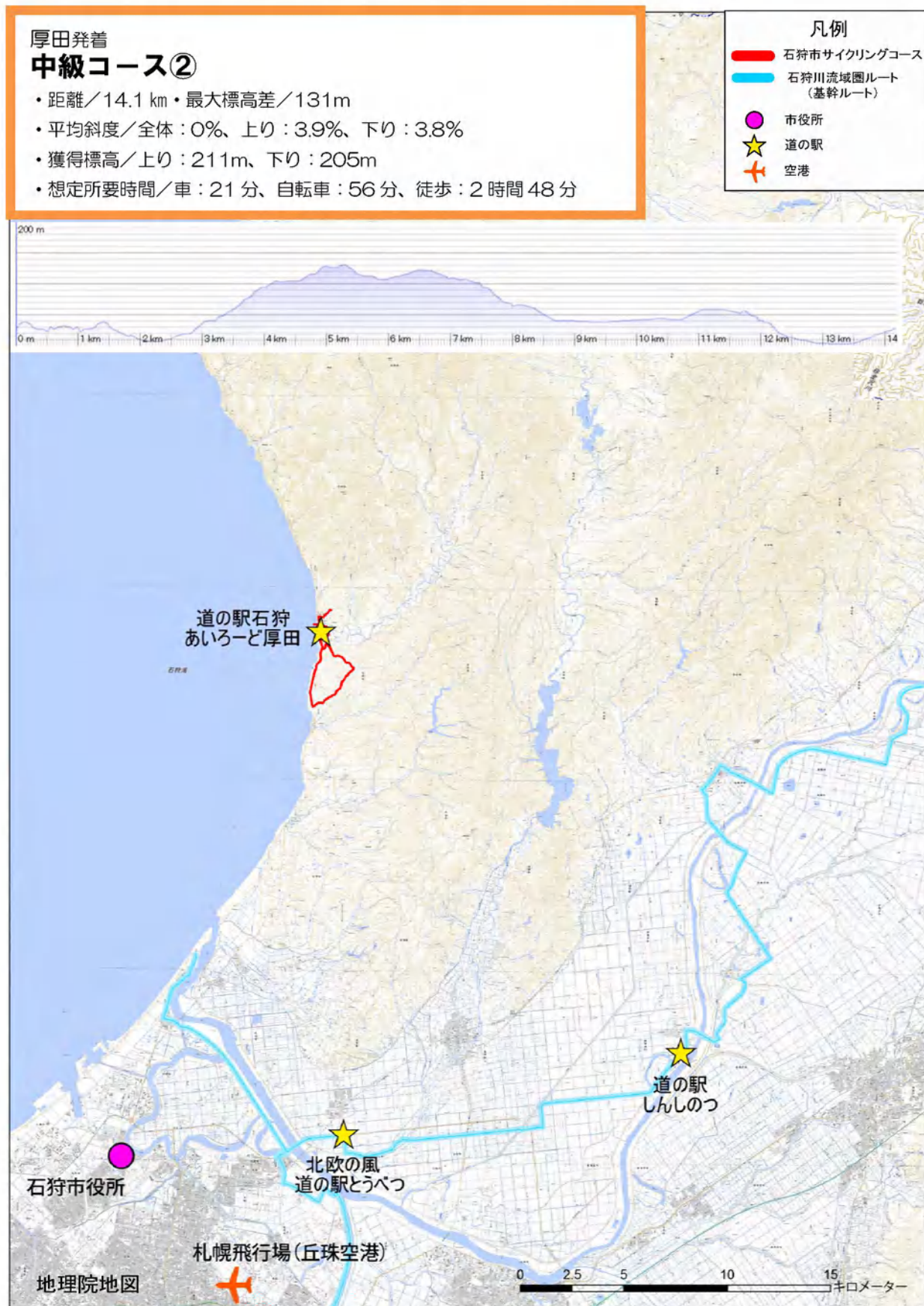
※参考図面⑧

郊外部の自転車ネットワーク計画 厚田発着 中級コース①



※参考図面⑨

郊外部の自転車ネットワーク計画 厚田発着 中級コース②



※参考図面⑩

郊外部の自転車ネットワーク計画 厚田発着 上級コース



※参考図面⑪

郊外部の自転車ネットワーク計画 浜益発着 初級コース



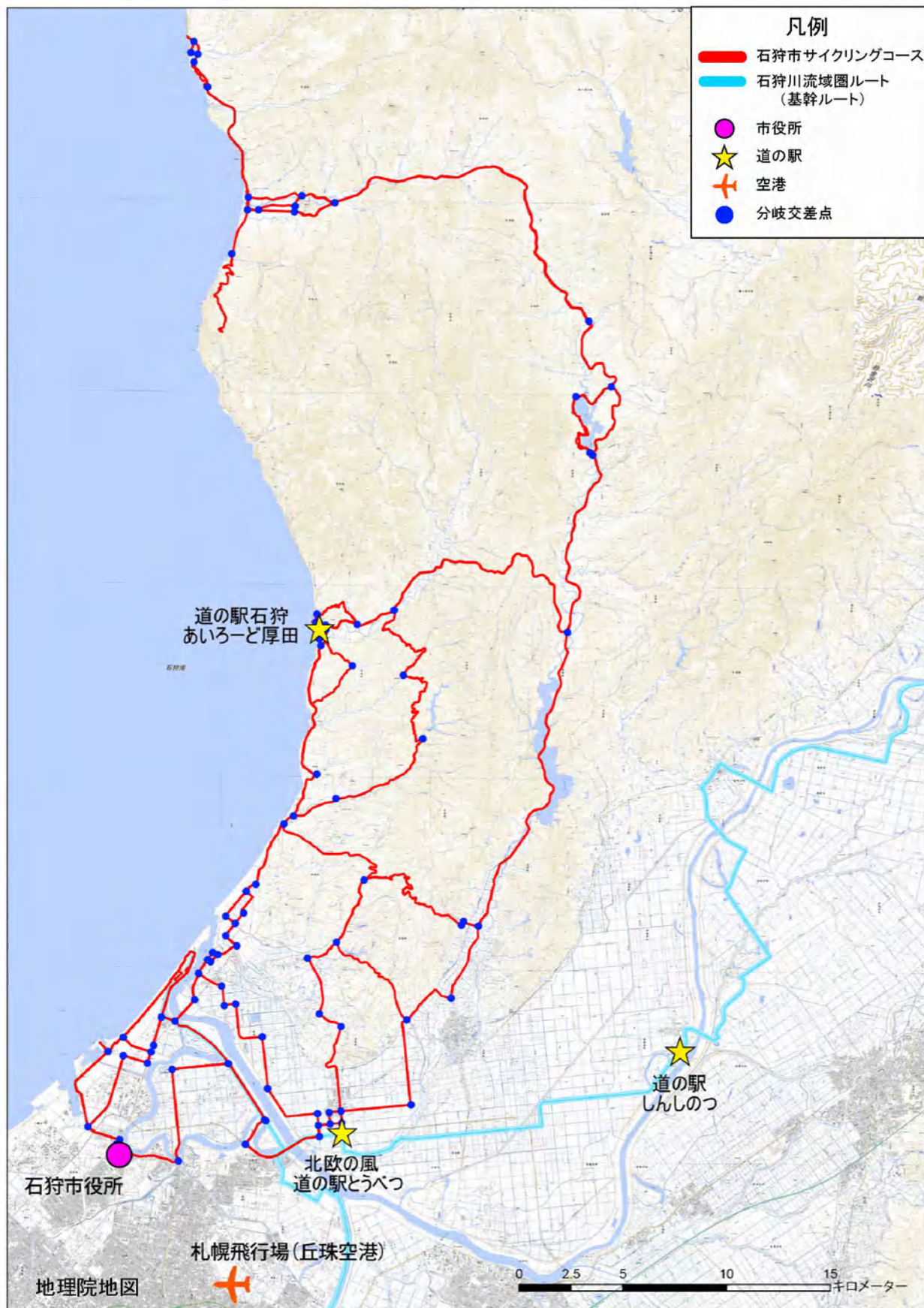
※参考図面⑫

郊外部の自転車ネットワーク計画 浜益発着 中級コース



※参考図面⑬

郊外部の自転車ネットワーク計画 分岐交差点



※参考図面⑭

郊外部の自転車ネットワーク計画 重複箇所



(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

② 自転車通行空間の整備

a.市街地

現状と課題	歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進します。
取り組み内容	①自転車通行空間の整備形態の選定 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3種類の整備形態が示されており、これらの整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離されている「自転車道」が望ましいと考えられますが、積雪寒冷地で路肩が広く、自転車通行空間を確保できることから、早期に整備路線の連続性を確保することができる「車道混在（矢羽根型路面標示）」を標準として整備を進めます。 - 整備にあたっては、矢羽根とピクトグラム（文字の代わりに視覚的に表現した図）により自転車に対して視覚的な誘導を行うとともに、自動車運転者に対しても自転車の車道走行に対する注意喚起を行います。 【整備イメージ】 自転車道 歩道 自転車道 緑石線等 歩道 自転車専用通行帯 歩道 自転車専用通行帯 車道 ※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) 歩道 車道 ピクトグラム等を設置 (1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策 【路肩・停車帯内の対策】 歩道 車道 【車線内の対策】 歩道 車道 ※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる 【車線内の対策】 路側帯 車道 基本的な整備形態（イメージ）
実施スケジュール	計画策定時から概ね10年間とします。

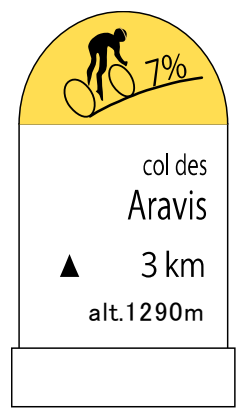
b.郊外部

現状と課題	- サイクリングコースは自転車専用道路ではなく一般道路や河川の管理用道路を使用します。 - このため、サイクリストの安全を確保するために自動車運転者や歩行者にサイクリングコースであることを認知していただくことが重要です。
取り組み内容	①規格の高い道路（国道・道道）との交差部や急カーブ区間等、安全上必要な箇所における自転車通行位置を表す「矢羽根型路面表示」の設置 - 整備形態 車道混在（郊外部独自の矢羽根表示（北海道開発局仕様）） - 矢羽根表示の整備箇所 適宜 パターン① 路側帯幅 $W \leq 0.75\text{m}$ パターン② 路側帯幅 $0.75\text{m} < W \leq 1.50\text{m}$ パターン③ 路側帯幅 $W > 1.50\text{m}$ 路側帯幅0.75m以下 路側帯幅0.75m超 路側帯幅1.5m超 外側線の端に矢羽根の右端をあわせて表示する 路肩端から0.75mを確保して矢羽根を表示する 路肩幅の違いによる矢羽根型路面表示の設置パターン - 矢羽根型路面表示は、矢羽根（2つ）+矢印+自転車ピクトで1セットとし、交差部や急カーブ区間等に設置することを基本とします。 北海道開発局の矢羽根型路面表示の試行例
実施スケジュール	「矢羽根型路面表示」の配置計画の検討と試行（概ね2か年とします。） - 自転車ネットワーク路線への設置（計画策定時から概ね10年間とします。）

b.郊外部

現状と課題	サイクリングコースの多くは自動車交通量が少ない道を選択しているため、分岐する交差点では見印が少なく利用者が迷いやすいことが課題です。
取り組み内容	②主要な分岐点における案内サインの設置 - 北海道開発局と北海道が進めている「サイクルート北海道」の自転車の案内看板システム（①予告・②分岐・③確認、矢印のデザインとサイズ、設置高さ等）を採用することを基本とします。 - これにより、全道的なルート案内のルールと統一を図りつつ、石狩市のサイクリングコースであることを表すオリジナルのピクトグラムや、海外の観光客でも理解できるルート番号（必要に応じてルート名）を記載することで、わかりやすいコース案内の実現を目指していきます。 石狩市のサイクリングコースにおける案内看板システムのイメージ - 案内看板は、景観保全と整備コストの縮減を考慮し、既存の照明柱等にシールで貼ることを基本とします。 北海道開発局の案内看板システムの試行例 （シールタイプ・石狩川流域圏ルート）
実施スケジュール	「案内看板」のデザイン及び設置計画の検討と試行（概ね2か年とします。） - 自転車ネットワーク路線へのシールの設置（計画策定時から概ね10年間とします。）

b.郊外部

現状と課題	現在のサイクリングコースの多くは休憩施設などへの案内が少ないため、利用者が不安になることが課題です。
取り組み内容	①既存施設を利用した施設やキロポスト案内サインの設置 - 今後、北海道開発局や北海道、北海道警察と協議を進め、石狩市のサイクリングコースにおける施設案内サインのあり方を検討し、実施することで、利用者にやさしいコース案内の実現を目指します。  ガードケーブルのエンドバンパーを利用した施設案内サインのイメージ - 施設案内サインは、景観保全と整備コストの縮減を考慮し、既存のガードケーブルのエンドバンパー（クッションドラム）等にシールで貼ることを基本とします。  フランスにおけるマイルストーン (標高や勾配などのサイクリング情報を記載)
実施スケジュール	「施設案内サイン」のデザイン及び設置計画の検討と試行（概ね2か年とします。） - 自転車ネットワーク路線へのシールの設置（計画策定時から概ね10年間とします。）

(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

⑥ 自転車マップの作成

現状と課題	・12 のサイクリングコースはマップ、紹介パンフレット、ホームページ等で配信を行っています。 ・今後は、「案内看板」におけるルート番号を設定し、マップやホームページと連携した情報提供を行っていくことが求められます。
取り組み内容	②「案内看板」におけるルート番号を設定し、マップやホームページと連携した情報提供 <連携のケース> ・マップと現地の案内看板の連携 ・QRコードの活用によるマップとホームページの連携 等 サイクリングマップと現地の案内看板の連携イメージ
実施スケジュール	・自転車マップのデザイン・連携方策の検討（概ね2か年とします。） ・自転車マップの作成、ホームページ、現地の案内看板との連携（計画策定時から概ね10年間とします。）

(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

⑦ 自転車利用促進に関する広報啓発

現状と課題	マイカー通勤が多いことから、民間企業等と連携していくことが求められます。
取り組み内容	①自転車利用促進に関する広報啓発 - マイカー等からの自転車への転換による CO₂ の削減効果の把握等をふまえ、自転車利用による様々なメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施します。 - 民間企業等と連携し、自転車通勤の推進を行います。 - 地域住民に、近場の買い物等には自転車を利用してもらうような広報啓発を行います。 (a)公共交通と組み合わせた転換例 (b)自転車単独での転換例 <マイカー等からの転換のイメージ> マイカーから自転車への転換イメージ【出典：環境省】
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

3-2-2 【目標2】サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

(1) サイクルススポーツ振興の推進

① 既設競輪場や公園等の有効活用促進

現状と課題	・サイクルスポーツが多様化し、「e-バイク」（電動アシストスポーツ自転車）の製品化など、体力的な弱者でもサイクリングを楽しめる環境が広がりつつあります。 ・石狩市あいロードパークは、石狩市のサイクリング拠点として活用される道の駅石狩「あいロード厚田」、スキー場グレンデを有しています。
取り組み内容	②石狩市あいロードパーク・旧スキー場グレンデを活用したサイクリングフィールド ・かつてスキー場グレンデとして利用された石狩市あいロードパークの斜面を、「e-バイク」（電動アシストスポーツ自転車）の体験など、既存の各種自転車の利用にとどまらないサイクリングフィールドとして広く活用します。 ・道の駅に近接する利便性を活かし、サイクリングの上級者だけではなく、体力的弱者も含めた幅広い年齢層の市民に活用されることを目指します。 石狩市あいロードパーク マウンテンバイクタイプの e-バイクの例（画像出典：パナソニック）
実施スケジュール	・「e-バイク」（電動アシストスポーツ自転車）の導入、活用（概ね 2 か年とします。）

（２）自転車を活用した健康づくりの推進

① 健康増進の広報啓発

現状と課題	・石狩市健康づくり計画（第２次）「石狩市健康大作戦」（平成 28 年 3 月）では、健康推進のためのミッションとして、身体活動・運動や、地域社会の健康づくりの項目が示され、具体策として「ウォーキング」が推奨されるが、自転車を活用した項目はない状況です。 ・自転車のエネルギー効率は、徒歩に比べ 3～4 倍高く、速度は 4 倍高いといわれます。手軽にできる有酸素運動、下半身 70%の筋肉を使うため運動効率が良い、寝たきりにならないよう腸腰筋を鍛えられる、膝や腰への負担が少なく、体重が多い人でも始めやすいなどの特徴があり、潜在的な利用ニーズから実践へと移すきっかけづくりが求められています。
取り組み内容	①石狩市健康大作戦の一環としての自転車活用の拡大 ・ウォーキングとならぶ活動としてサイクリングが着目されるよう、関係部署との連携により、コース整備、イベント開催、マップ作製などのウォーキングの各種取り組みとタイアップした広報活動を実施します。 石狩市健康大作戦
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

(2) 自転車を活用した健康づくりの推進

② 健康増進効果に関する調査研究

現状と課題	・市では 2011 年度から 2015 年度まで「石狩市健康づくり計画（第 1 次）」を進め、その結果、市が行った健康アンケート等により約 6 割の評価項目で目標値に近づくことができた反面、悪化している項目も約 2 割あることが判明しています。 ・同計画（第 1 次）では、市民がやりたくなるような取り組みとメッセージ性のある情報発信の必要性、お互いに健康を支え合う地域社会の重要性が課題です。
取り組み内容	①大学 工学部・保健医療学部と連携した調査研究の実施 ・大学と連携し、サイクリングコースを対象とした調査研究を実施します。 ・①走る人の「属性」：高齢者、大人、子供、学生など、②走る「目的」：(1)生活習慣病の予防、(2)体力の維持・向上、(3)筋力の強化、(4)脳の活性化など に応じて、コースの特徴と効果から選択できるよう、定量的効果の測定実験を含む調査研究を行います。 ・実験には被検者として市民の参加協力を得ることを想定します。実験自体をイベントとして広報することも検討します。 走る目的 1 生活習慣病の予防 2 体力の維持・向上 3 筋力の強化 4 脳の活性化 健康のために 走る人 高齢者 大人 子供 学生 走るコース 提 案 調査研究のねらい
実施スケジュール	・調査研究の実施（概ね 2 か年とします。）

（３）自転車通勤等の促進

① 自転車通勤の広報啓発

現状と課題	・市民の市内の従業地・通学地への通勤・通学手段は、自家用車が61.0%に対し、徒歩・自転車は24.2%にとどまり、自動車の利用への依存度が高くなっています。 ・一方で、市職員を対象とする自転車通勤の試行とアンケート調査では、「自転車通勤への切り替えを検討したい」という潜在的意向がみられました。
取り組み内容	①自転車通勤が進む環境づくり ・市職員を対象とする自転車通勤の試行・アンケートの結果を踏まえ、公共空間や事業所において、自転車通勤への転換が進むための施策をすすめます。 健康増進やダイエットによく、ガソリンの節約・環境負荷の低減によいが、現行の通勤手当の制度になじまないとの意見もあることを考慮します。 （施策の例） ・駐輪場の拡充 ・シャワー室・更衣室の設置 ・ヘルメットや整備器具の貸し出し ・自転車通勤手当の充実 ・走行空間の安全性確保（自転車レーンの設置等） ・公共交通機関との連携（バス停付近への駐輪場整備等） ・自転車利用者のマナー向上 など。 ・また、市内の各事業所においてこれらの具体的取り組みをすすめるため、「エコ通勤優良事業所認証制度」（交通エコロジー・モビリティ財団）を紹介し、認証取得の事業所には石狩市としてインセンティブを付与することを検討します。
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

（３）自転車通勤等の促進

② 地方公共団体の各機関における駐輪場の整備

現状と課題	・市役所本庁舎敷地内に駐輪場が整備され、来庁者用・職員用をあわせると常時 40～50 台程度の利用があります。 ・多様なタイプの自転車の利用ニーズがあり、駐輪場の多様化が求められています。
取り組み内容	①さまざまな自転車利用ニーズへの対応 ・一般的な駐輪ラック（前輪を固定する方式）に加え、ロード／クロスバイク対応のサドル引掛け式のサイクルラックの設置、盗難の心配のない場所への駐輪スペース確保など、さまざまな自転車利用ニーズへの対応をすすめます。 ・シャワー室や更衣室など、自転車の利用を促進する施設の整備を検討します。 市役所本庁舎の駐輪場（来客用） ②支所への展開 ・厚田支所・浜益支所にも、本庁舎での自転車利用環境の整備・充実の取り組みを広げます。
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

3-2-3 【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

(12) 世界に誇るサイクリング環境の創出

① 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

現状と課題	・石狩市は、南北約 70km に広がるその地形から、美しい日本海と石狩川、壮大に広がる田園風景を同時に楽しむことができる特徴を備えています。 ・市/厚田地域着地型観光町づくり協議会では、初級～上級者向けに 12 コース（L=8.6km ～130.2 km）を設定し、コースマップを発行しています。 ・また、「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月に施行されたことに伴い、国や北海道と役割分担し、より良いサイクリング環境の構築に向けて施策を推進していく必要があります。
取り組み内容	①先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの設定 ・市/厚田地域着地型観光町づくり協議会において設定された、初級～上級者向け 12 コースを基本とし、沿道環境の恒常的な維持・改善に取り組みます。 石狩市におけるサイクルツーリズムの取り組みとモデルルート （※モデルルートのサイクリングマップは巻末にも掲載しています。） ②誰もが迷わず安全に楽しむことができる走行環境整備 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等の技術指針をもとに、利用者が迷うことなく安全にサイクリングを楽しめるよう、ルート案内や注意喚起のための案内看板、路面表示等の充実に取り組みます。 ・サイクリングコースは、国道、道道、市道、河川等にまたがるため、各道路管理者、河川管理者と連携しながら、走行環境整備の施策を展開します。 ・また、案内看板、路面表示等については、国内客のみならず海外客の利用も想定されるため、多言語化やユニバーサルデザイン化を検討します。

	③サイクリングを核とした観光コンテンツの磨き上げによる魅力づくり ・国道 231 号日本海オロロンライン沿線や圏域の市町村と連携した「広域サイクリング観光」に取り組みます。 ・市内外の観光事業者、宿泊事業者、ガイド事業者等との連携を図り、市の特色ある食・景観や、祭り・イベントとサイクリングを組み合わせた体験型・着地型観光商品を造成します。 ・市内外のガイド事業者を積極的に活用し、市内在住のサイクリストを対象とした安全講習会やガイド講習会を開催することで、サイクリングマナーの向上やガイドツアーのサポーターとしての人材育成を図ります。 ④ICT を活用した情報発信 ・サイクリング計画を立てるための事前情報や、サイクリング中に必要とする情報を利用者が入手できるよう、サイクリングコースや地域情報の積極的な情報発信に取り組みます。 ・紙媒体や HP での情報発信にとどまらず、SNS を活用したリアルタイム情報の発信や、YouTube でのプロモーション動画の製作・公開など、様々な ICT の活用可能性を検討し、実施します。 プロモーション動画の例（トカプチ 400） ⑤地域住民が気軽に参加できるサイクリングイベントの開催支援 ・市外からのサイクリング誘客のみならず、地域住民の自転車文化の醸成に向けて、初心者、女性、高齢者など多様な地域住民が気軽に参加できるサイクリングイベントを開催・支援します。
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

(12) 世界に誇るサイクリング環境の創出

② 広域的なサイクリングロードの整備

現状と課題	- 北海道においては、2017年度から「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会（事務局：北海道開発局・北海道）」により、5つのモデルルートにおける受入環境、情報発信、自転車走行環境改善等の取り組みが進められています。 - 同委員会の5つのモデルルートのうち、「石狩川流域圏ルート」（延長430km）が石狩市を起点としていることから、連携した取り組みが必要です。
取り組み内容	①「石狩川流域圏ルート」と連携した広域的なサイクリング環境の整備 - 広域的なサイクリングルートである「石狩川流域圏ルート」における受入環境、情報発信、自転車走行環境改善等の取り組みと連携を進めます。 - 広域ルートを走るサイクリング客を市内に呼び込むため、国内のサイクリングルートにおける情報発信方法を参考にしつつ、「石狩川流域圏ルート」とサイクリングコースの接続部における案内表示方法や情報発信方法を検討します。 広域ルートと地域ルートの案内表示例（しまなみ海道） 案内看板の設置例（しまなみ海道）
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

(12) 世界に誇るサイクリング環境の創出

③ サイクルトレイン等の実施検討

現状と課題	・石狩市は南北約 70km に広がっており、広域でのサイクリングが可能ですが、二次交通網が不足しており、緊急時のサポート対応が課題です。 ・自転車活用推進法においても自転車と公共交通の連携が位置付けられており、サイクリング環境の向上のために不可欠な要素となっています。 ・鉄道駅をもたないことから、バスによる市内・広域移動が定着しています。バスと自転車の連携が進むことにより、サイクリストの移動利便性の向上や、緊急時のレスキューの役割も期待されます。
取り組み内容	①交通事業者と連携したサイクリストの移動利便性向上のための取り組み ・市内を運行するバス、タクシー等の交通事業者と連携し、サイクルバスやレスキュータクシー等、二次交通を活用した自転車の輸送方法を検討し、サイクリストの移動利便性の向上に取り組みます。  サイクルバス導入事例 (松山市・伊予鉄バス)  レスキュータクシー導入事例 (横須賀市)
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

(12) 世界に誇るサイクリング環境の創出

④ サイクリスト受け入れサービスの充実の要請

現状と課題	・市内の公共施設におけるサイクルラックの設置状況は、はまなすの丘公園ヴィジターセンターと道の駅石狩「あいろーど厚田」の2箇所のみであり、石狩市内のサイクリスト受入施設が不足している状況です。 ・また、サイクルラック、工具、シックスホイールパーキングを常備する道の駅石狩「あいろーど厚田」は、石狩市を訪れるサイクリストの休憩・交流拠点、さらには、道内外からクルマで訪れるサイクリストのパーク&サイクルライド拠点としての活用が期待される一方、知名度が低い状況です。
取り組み内容	①サイクリング拠点化に向けた道の駅の機能強化 ・既存のサイクルラック、工具、シックスホイールパーキングに加え、チューブ・タイヤの販売、更衣室・シャワールーム・コインロッカー・手荷物配送の導入などサイクリストウェルカムな多様なサービス展開の可能性を検討し、サイクリング拠点としての道の駅の機能強化や差別化を図るとともに、積極的なPRを実施します。 自販機によるチューブ販売 (しまなみ海道) シャワールーム導入事例 (道の駅「びえい白金ビルケ」) ②サイクリスト受け入れ施設の拡大 ・市内の飲食店、コンビニ、公共施設等との連携を図りながら、トイレ・給水等の必要最低限のサービスを提供できる受け入れ施設を拡大し、サイクリストウェルカムな地域の形成を図ります。 ・土日に解放されている石狩市役所の駐車場においては、シックスホイールパーキングやチューブ販売等の導入を検討するなど、自動車による来訪の利便性を向上させる対策を検討します。 ③訪日外国人を考慮した受け入れサービスの検討 ・サイクリングに関する案内や情報発信の多言語化、ユニバーサルデザイン化に取り組み、訪日外国人に対する受け入れサービスを提供します。 ・市内の観光事業者、飲食店等への情報提供により、受け入れやすい雰囲気づくりを図ります。
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

3-2-4 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

(13) 安全性の高い自転車普及の促進

① 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

現状と課題	・道路交通基準法の基準に満たない電動アシスト車をはじめとする、規格外自転車が購入可能になっています。 ・消費者や自転車販売店への安全性の高い製品についての呼びかけ等が求められます。
取り組み内容	①安全性の高い製品購入につながる広報啓発 ・消費者が安全に自転車を利用できるように、啓発ポスターの作成や HP・広報誌での呼びかけなど、消費者へ安全な利用に向けた広報啓発を行う。また、市内の自転車販売店への呼びかけを行います。 道交法の基準に適合しない電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう！ まずは、お持ちの自転車の型式について確認をしましょう！ 1 アシスト比率が道路交通法上の基準を超えていると判明した電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう 駆動補助付自転車（以下「電動アシスト自転車」といいます。）のアシスト比率が道路交通法上の基準を超えていると、基準を超えたアシスト力が不意に加わることで、バランスを崩すなど危険です。基準に適合しない電動アシスト自転車で道路を走行すると法令違反となり、また、事故につながるおそれもあります。 2 道路交通法上の基準に適合しない電動アシスト自転車 警察庁は、7製品の電動アシスト自転車のうち少なくとも一部に、道路交通法上のアシスト比率の基準を超えているものと公表しました。 (http://www.npa.go.jp/boutasuu/kikaku/bicycle/pdf/20102/moto_assigned_bicycle.pdf) なお、そのうちの1製品については、(独)国民生活センターの商品テストでも、アシスト比率が道路交通法上の基準を超えていることが判明しています。 (http://www.kokusen.go.jp/news/detail/n-20161027_2.html) 【道路交通法上の電動アシスト自転車のアシスト比率の基準】 人がペダルを踏む力とモーターによる補助力の比(アシスト比率)が ・ 走行速度時速 10km 未満では最大で 1 : 2 ・ 時速 10km 以上時速 24km 未満では走行速度が上がるほどアシスト比率が徐々に減少 ・ 時速 24km 以上では補助力が0 になることとされています。（道路交通法施行規則第一条の三） くらしの危険 343 自転車の前車輪の脱落到ち注意！ －工具なしで車輪の着脱ができる クイックリリースハブは乗車前に固定確認を！－ 自転車の中には、クイックリリースハブ^{※1}という工具を使わずとも車輪が着脱できる機構が使用されているものがあります。PIO-NETには、2012年度以降にクイックリリースハブを使用した自転車で前車輪が脱落してけがを負ったという相談が21件寄せられており^{※2}、このうち1カ月以上の大けがを負ったものは9件ありました。走行中に前車輪が脱落した場合、重篤な事故に発展する傾向があります。クイックリリースハブを使用している自転車の乗車前には、前車輪の固定確認などの点検を行いましょう。 車輪の固定方法 一般的な自転車 ナットを工具で締め付けて車体に固定されています。 ナット スポーツ車 カムレバーを握ることで車体に固定します(クイックリリースハブ)。 カムレバー ※1 クイックリリースハブは本来、緊急など車輪の交換を容易にするなどの目的のため、工具を使わずに車輪の着脱ができる機構です。 ※2 PIO-NETバイオネット：全国消費者の相談ホットワークシステムには、国民生活センターと全国の消費者センター等もオンラインでワークしています。消費生活に関する相談機能を提供しているデータベースのことです。2012年度以降のデータ。2013年12月末までの登録数。1 道交法の不適合の電動アシスト自転車について、車両確認の注意喚起 【出典：消費者庁 HP】 自転車の前車輪の脱落に関する注意喚起リーフレット 【出典：(独)国民生活センターHP】
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実します。

(14) 自転車の点検整備の促進

① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

現状と課題	・自転車の整備不良による事故が発生しています。 ・地域住民への点検整備の広報啓発が求められます。
取り組み内容	①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発 ・交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を促進します。 ・安全に自転車を利用するために、啓蒙ポスターの作成や HP・広報誌での呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施します。  自転車の簡易点検 【出典：金沢市まちづくり財団 HP】
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

① 自転車安全利用五則の活用等による交通ルールへの周知

現状と課題	- 健康志向の高まりや、環境等への配慮から、自転車への注目が集まっている中、ルール違反が問題視されています。そこで 2007 年 7 月 10 日より決定した自転車安全利用五則の周知が求められます。 - 広報いしかりを用いて、自転車安全利用五則の周知を図っています。
取り組み内容	①自転車通行ルール等の周知 - 市広報誌にて引き続き広報啓発を行い、周知を図ります。(広報いしかり等での掲載を継続) - 民間団体等とも連携し、「自転車安全利用五則」のポスター等を作成、配布する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図ります。 自転車安全利用五則 【出典：広報いしかり 8 月号】
実施スケジュール	継続実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

② 交通安全意識向上を図る広報啓発

現状と課題	- 健康志向の高まりや、環境等への配慮から、自転車への注目が集まっている中、ルール違反が問題視されています。 - 安全意識向上の広報啓発を地域住民に向けて行うことが求められます。
取り組み内容	①交通安全意識向上をはかる広報啓発の推進 自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を利用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努めます。 一般向けと子ども向けの自転車ルール啓発冊子 【出典：京都市 HP】
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

③ ヘルメット着用の広報啓発

現状と課題	2018年4月に施行された北海道自転車条例において、ヘルメットの着用が努力義務とされています。 - 地域住民にむけて、ヘルメット着用の広報啓発が求められます。
取り組み内容	①ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発 様々なイベントを活用して、通勤通学をはじめとした自転車利用時にけるヘルメットの着用の促進に向けた広報啓発を図ります。 ヘルメット着用促進ポスター 【出典：北海道総合政策部 HP】
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

⑦ 自転車通行空間の整備に合わせた交通ルールの広報啓発

現状と課題	・自転車通行空間の整備毎にあわせた交通ルールの周知、広報啓発が求められます。 ・整備形態に合わせた交通ルールの広報啓発は行っていない状況です。
取り組み内容	①自転車通行空間の整備に合わせた交通ルールの広報啓発 ・自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、啓蒙ポスターを作成し、配布する等、地域住民への広報啓発を実施します。 ・整備箇所において整備後に住民（自転車利用者、自動車利用者）に通行ルールの周知を行います。 行政・道路管理者・警察の三者による啓発活動（札幌市中心部）
実施スケジュール	・計画策定時より適宜実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

⑧ 公務員に対するルールの遵守の徹底

現状と課題	・自転車の交通ルールについて、公務員は地域住民の手本となるよう、自転車通行ルールの徹底が求められます。 ・市職員に交通ルール啓発のため、交通ルール関連書類の回覧を行っています。
取り組み内容	①公務員に対するルールの遵守の徹底 ・自転車の交通ルール遵守について、地域住民の手本となるよう、地方公共団体の所属職員は、自転車通行ルールの遵守を徹底します。 ・交通ルール関連書類の回覧の実施による市職員の交通ルール、自転車通行ルールの周知徹底を図ります。 市役所職員の交通ルール関連書類の回覧（石狩市）
実施スケジュール	・継続実施します。

(15) 自転車の安全利用の促進

⑬ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

現状と課題	・自転車通行ルール等の遵守のため、定期的な指導啓発活動が求められます。 ・自動車、自転車を対象とした安全利用促進を行っています。
取り組み内容	①地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進 ・地域交通安全活動推進委員会、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを行います。 ・現状は自動車に重きをおいた指導啓発活動であるが、今後は自転車も重点的に指導啓発を行います。 指導啓発活動（石狩市）
実施スケジュール	・年4回（春、夏、秋、冬）（自転車は夏（6月）、秋（10月）のみの実施）継続実施します。

(16) 学校における交通安全教育の推進

① 交通安全教室の開催

現状と課題	・自転車の利用時のルールやマナーの周知をはじめ、安全利用促進を対象者にあつた内容で講話等を行うことが求められる。 ・小、中、高校生を対象に交通安全教育を実施している。
取り組み内容	①小、中、高校生対象の啓発活動の実施 ・自転車の基礎事項の説明や法律、事故実例を元に教材や実験を用いて、自分から事故を未然に防ぐ交通行動ができるよう講話を実施しています。(2018 年：7 校) ・自転車の正しい乗り方や危険な乗り方等の説明、交通安全子供自転車大会と同じコースを使用し、自分たちの自転車の力量を知ってもらい歩行者への配慮や飛出し等の基本的ルールを再確認できるよう講話を実施しています。(2018 年：4 校) ・交通安全教室実施日以外にも利用できる様、チェック表などのプリント作成しています。(例年 13 校) ・外部団体（ヤマトホールディングス(株)）と連携実施しています。(2018 年：4 校) 小学生を対象とした啓発活動(石狩市)

- 中学生を対象とし、外部団体（自動車学校、タクシー会社、警察署、札幌北交通安全協会）と連携し、実際の事故事例や事故時の対処法、ドライブレコーダーを用いて生徒に訴えかける取組みを実施しています。（2018年：5校）
- 高校生を対象とし、外部団体（本田技研工業(株)）と連携し、小・中より高度な内容で講話を実施。29年以降は教材を提供し、学校主体で実施しています。
- 高校生を対象とし、外部団体（警察署）と連携し、スタントマンによる事故の再現を体験させ、危険な乗り方抑止につなげる取組みを実施しています。（2018年：1校）



中学生・高校生を対象とした啓発活動（石狩市）

② プロライダーによる小学生への啓発活動の実施

- 小学生を対象とし、自転車のプロライダーが自転車の正しい乗り方、ルール等を啓発します。
- 小学生のころからプロライダーによる安全教育を行うことで、交通ルールの徹底周知を図るとともに、自転車への興味をもってもらうきっかけづくりとします。



プロライダーによる交通安全教室
【出典：広島県交通安全お助けサイト】

実施スケジュール

- ①：引き続き実施します。
②：計画策定時より適宜実施します。

参考) 石狩市における現状の交通安全教室実施状況

対象	啓発活動	内容
小学生	交通安全教室(小3～6年対象)座学 2018年 7校	自転車の基本的事項の説明や法律、事故実例を元に教材や実験を用いて、自分から事故を未然に防ぐ交通行動ができるよう講話を実施。
	交通安全教室(小2～6年対象)実技 2018年 4校	自転車の正しい乗り方や危険な乗り方等の説明、交通安全子供自転車大会と同じコースを使用し、自分たちの自転車の力量を知ってもらい歩行者への配慮や飛出し等の基本的ルールを再確認できるよう講話を実施。
	交通安全教室(全学年対象) 例年 13校	交通安全教室実施日以外にも利用できる様、チェック表などのプリント作成。
	交通安全教室(全学年対象) 2018年 4校	外部団体(ヤマトホールディングス(株))と連携実施。
対象	啓発活動	内容
中学生	交通安全教室(全学年対象) 2018年 3校	自転車の正しい乗り方や法律、実際に整備不良や危険な乗り方を体験し、日頃の自転車生活を考えさせる取組みを実施。
	交通安全教室(全学年対象) 2018年 5校	外部団体(自動車学校、タクシー会社、警察署、安協)と連携し、実際の事故事例や事故時の対処法、ドライブレコーダーを用いて生徒に訴えかける取組みを実施。
高校生	交通安全教室(全学年対象) 2017年～独自	外部団体(本田技研工業(株))と連携し、小・中より高度な内容で講話を実施。2007年以降は教材を提供し、学校主体で実施。
	スケアード・ストレート 2018年 ー (2018年 1校)	外部団体(警察署)と連携し、スタントマンによる事故の再現を体験させ、危険な乗り方抑止につなげる取組みを実施。
対象	啓発活動	内容
高齢者	交通安全教室 2018年 夏以降実施 (2017年 5団体)	高齢者クラブ、町内会を対象とした交通安全教室。
	高齢者宅訪問 2018年 約30軒対象予定	母の会と共に年1～2回実施。近況の説明や安全に対する意識高揚を目的とした啓発。
一般	自転車安全日 例年 200人対象	年2回実施。 市内の自転車利用の多い店舗にて啓発を実施。

(18) 災害時における自転車活用の推進

② 庁舎等への自転車配備

現状と課題	・現状として、2 台のシティサイクルを配備済みですが、災害時に自転車を活用した実績はありません。
取り組み内容	①石狩市役所への緊急点検用自転車の配備 ・災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、石狩市役所庁舎に自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化します。(策定時2台) ・関係する計画や課と連携し、今後の台数増加について、台数、車種等についても検討します。 ・災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図ります。 公用自転車の配備（石狩市）
実施スケジュール	・継続配備します。

第4章 計画の推進に向けて

4-1 計画の推進に向けた基本的な考え方

計画を推進していくにあたり、図 4-1 のような PDCA サイクルを目指していきます。

計画期間内に各取り組み内容を実行し、次年度以降のフォローアップ協議会（年数回の協議会を予定）にて評価を行い、必要に応じて、計画見直しを行います。

また、法令や、関係する計画の動向に合わせてフォローアップ協議会にて計画を柔軟に見直します。

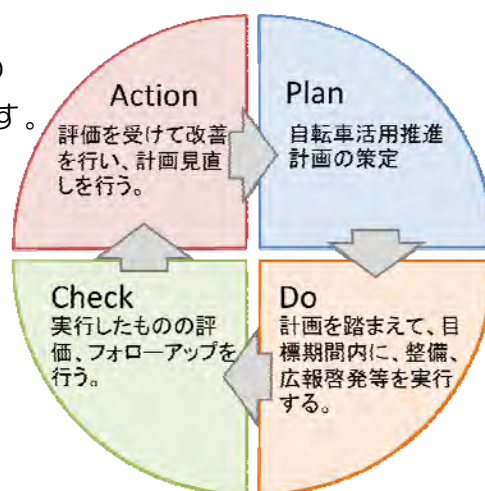


図 4-1 計画推進のためのサイクル

4-2 計画の推進体制

計画を策定するにあたり、設置された協議会を継続して有識者の意見をフォローアップ協議会を実施します。

また、期間としては 2019 年度に 1～2 回/年を予定します。2020 年度以降は、1 回/1 年程度の頻度で実施してモニタリング指標の検討や、フォローアップを行う予定です。

2018年度	2019年度	2020年度以降
・計画策定	・モニタリング指標検討※ ・案内表示デザイン検討 ・石狩市サイクリング PR動画検討	・指標に基づくPDCAサイクルの実施

※想定されるモニタリング指標

整備延長	(km)	市役所の自転車通勤者数	(人)
サイクリスト満足度	(-)	サイクリスト観光客数	(人)
交通事故件数	(件)	交通安全教室開催回数	(回)
		サイクリスト受け入れ施設数	(箇所)

4-3 法令等の動向にあわせた計画の見直し

今後も社会情勢やニーズにあわせ、自転車に関連する法令改正などが生じる可能性があるため、動向を注視し、必要に応じて計画内容を見直します。

第5章 参考資料

5-1 検討経緯

計画策定にあたり、2018年8月から2019年3月にかけて計3回の協議会、計2回の作業部会を開催しました。また、2019年の2月に市民の意見を反映するため、パブリックコメントを実施しました。

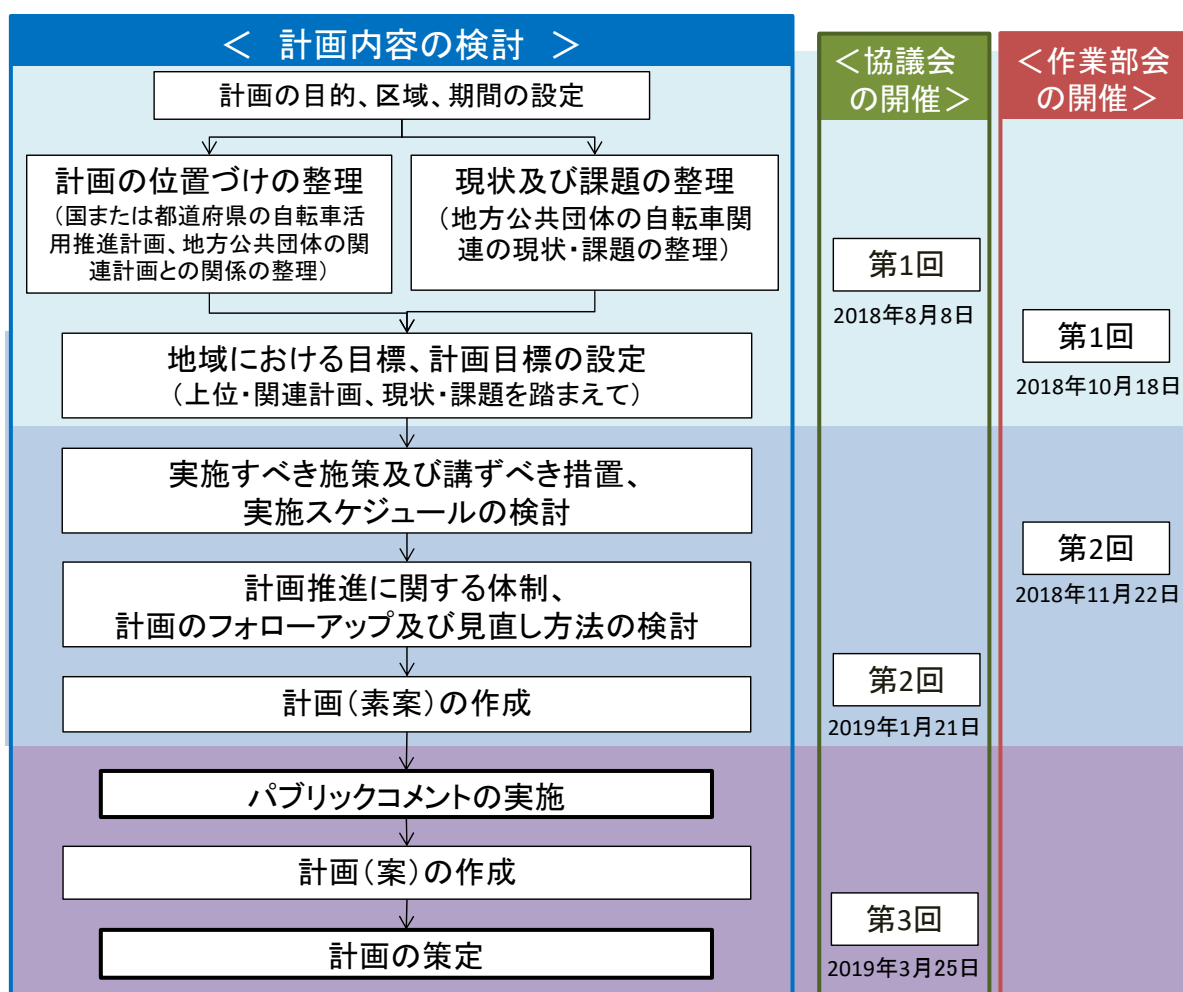


図 5-1 検討経緯

5-2 検討体制

1) 協議会開催名簿

協議会委員名簿

構成員区分	番号	氏名	所属等
地方公共団体	1	小鷹 雅晴	石狩市 企画経済部長
関係する道路 管理者	2	笠松 周悟	北海道開発局 札幌開発建設部 札幌道路事務所 計画課長
	3	長谷川 健一	北海道開発局 札幌開発建設部 滝川道路事務所 工務課長
	4	梅本 利男	北海道 空知総合振興局 札幌建設管理部 当別出張所長
	5	岡田 祥治	石狩市 建設水道部 建設総務課 管理担当課長
	6	飛鳥 謙一	石狩市 企画経済部 林業水産課長
関係する河川 管理者	7	谷口 清	北海道開発局 札幌河川事務所 計画課長
地方公共団体が 必要と認める者(北海道警 察、学識者等)	8	◎石田 眞二	北海道科学大学 工学部 都市環境学科 教授
	9	石塚 裕也	株式会社サイクリングフロンティア 代表取締役
	10	作田 和仁	札幌方面北警察署 交通第一課長
	11	岡 茂	石狩商工会議所 常議員
	12	安保 美佐子	石狩北商工会 理事
	13	飯尾 徹	一般社団法人石狩観光協会 専務理事
	14	佐藤 道代	一般公募
	15	土岐 陽子	一般公募
	16	佐藤 洋一郎	北海道科学大学 保健医療学部 理学療法学科 講師
	17	中西 章司	石狩市 企画経済部 商工労働観光課長

※◎は会長

作業部会委員名簿

構成員区分	番号	氏名	所属等
関係する道路管理者	1	笠松 周悟	北海道開発局 札幌開発建設部 札幌道路事務所 計画課長
	2	長谷川 健一	北海道開発局 札幌開発建設部 滝川道路事務所 工務課長
	3	梅本 利男	北海道 空知総合振興局 札幌建設管理部 当別出張所長
	4	岡田 祥治	石狩市 建設水道部 建設総務課 管理担当課長
	5	飛鳥 謙一	石狩市 企画経済部 林業水産課長
関係する河川管理者	6	谷口 清	北海道開発局 札幌河川事務所 計画課長
地方公共団体が必要と認める者 (北海道警察、学識者等)	7	◎石田 眞二	北海道科学大学 工学部 都市環境学科 教授
	8	石塚 裕也	株式会社サイクリングフロンティア 代表取締役
	9	佐藤 道代	一般公募
	10	土岐 陽子	一般公募
	11	岡 茂	石狩商工会議所 常議員
	12	安保 美佐子	石狩北商工会 理事
	13	飯尾 徹	一般社団法人石狩観光協会 専務理事
	14	佐藤 洋一郎	北海道科学大学 保健医療学部 理学療法学科 講師
	15	中西 章司	石狩市 企画経済部 商工労働観光課長

※◎は会長

2) 協議会開催状況

◇第一回協議会



◆第一回作業部会



◆第二回作業部会



◇第二回協議会



◇集合写真（第二回協議会后）



石狩市におけるサイクルツーリズムの取り組み

石狩市役所発着
上級コース(距離/115.2km)
(モデルルート)

サイクルツーリズム北海道
石狩川流域圏ルート

○自転車走行環境の整備

○サイクリスト受入環境の整備

【矢羽根型路面表示】

(急カーブ区間等の危険個所でサイクリストとドライバーに自転車の通行位置を明示し安全に走行ができる環境を整備します)



矢羽根型路面表示

【ルート案内サイン】

(主要な交差点に案内サインを設置して迷わずに安全安心に走行ができる環境を整備します)

● 主要な交差点

【休憩施設の充実】

(サイクルラックの設置、自転車用空気入れや工具などの貸し出しサービスを行う等、サイクリストの受入環境を整備します)



サイクルラック

● 主な休憩拠点

【その他】

- ・サイクリングを核とした観光コンテンツの磨き上げ
- ・情報発信(SNS、プロモーション動画の作成・発信)
- ・サイクリングイベントの開催支援 等

日本海

115.2 km

当別ふくろう湖

石狩市

石狩灯台

はまなすの丘公園
ビジターセンター

石狩浜海浜
植物保護センター

番屋の湯

いしかり湾漁協
「朝市」

サンビレッジ
いしかり

石狩市役所

札幌飛行場(丘珠空港)

北欧の風
道の駅とうべつ

道の駅石狩
あいーど厚田

青山中央地区
案内広場

当別町

当別ダム

新篠津村

道の駅
しんしのつ 岩見沢市

美唄市

月形町

Ishikari City

石狩市

札幌市

江別市

札幌市



0 2.5 5 10 15 キロメートル



◇表紙デザイン 協力

北海道科学大学 未来デザイン学部 小谷研究室 3年生

大山 真央

瀬戸 和希

野尻 竜二

金沢 恭太

石橋 諒

霜野 いちい

増田 早姫

米澤 亮



石狩市



石狩市
企画経済部 企画課
交通担当
TEL0133-72-3193

