

第4回「北海道自転車活用等推進連携会議（書面開催）」議事録

1 日時

開催通知：令和2年6月11日（木）

意見回答：令和2年6月22日（月）

2 開催方法

書面開催通知によりお知らせした議事に対し、各構成員より書面にて意見を聴取

3 意見回答者

別紙名簿のとおり

4 議事

(1) 北海道自転車利活用推進計画の推進状況について

(2) 北海道自転車条例の見直し検討等について

5 主なご意見

送付資料を確認いただき各委員より下記のとおりご意見を回答いただいた。

（なお、意見なしとの回答については下記とりまとめでは記載していない。）

(1) 北海道自転車条例の見直しについて

【北海道大学院工学研究院 萩原教授】

- 次の2年間は、現状のものを多数の関係者に知っていただき進めていただくことが重要だと思う。
- 特にサイクルツーリズムを進めようとしている行政の方にご理解いただけるよう啓発活動を進めていただきたい。

【北海道運輸局】

- 条例の見直しの是非について、特に意見は無い。
- 内容については、北海道運輸局が担う観光・交通行政の観点から、引き続き「サイクルツーリズムの推進」を進めていただきたい。

【札幌市】

- 現在、「努力義務」とされている一般利用者における自転車損害賠償保険加入について、本市にも義務化の要望が寄せられているほか、昨年度、本市で札幌市民を対象に実施したアンケートでは、6割弱の方が保険未加入という結果が得られている。サイクリングでの利用は道内全域となることも考えられることから、被害者保護の観点より、一般利用者に対する加入義務化の必要性について議論を進めていただきたい考え。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 自転車利用者の保険加入義務化が必要。

【北海道サイクリング協会】

- 通学で使用する自転車は損害保険への加入が必要。

【（一財）北海道交通安全協会】

- 自転車利用者、保護者による自転車損害賠償保険等への加入の義務化が必要。
- 事業者による自転車通勤をする従事者に対する自転車損害賠償保険等への加入の有無の確認、確認ができないときの自転車損害賠償責任保険への加入に関する情報提供の努力義務化が必要。
- 学校等の設置者に対し、児童、生徒等への自転車損害賠償保険等に関する情報提供の努力義務化が必要。

【（一社）北海道安全運転管理者協会】

- 道条例は、ヘルメットの着用を「努力義務」としているが、自転車乗車中の死者の60.5%が頭部の損傷によるものであることなどから、他府県の状況を参考に、幼児用乗車装置に幼児を乗車させるときなど、特定の自転車利用者の着用義務化を検討してはどうか。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- ヘルメット着用について、一般利用者へのヘルメット着用は望ましいと考えるが、義務化になる

と事業者への影響は大きい。

【特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ】

- 環境負荷低減、健康増進、観光振興など自転車活用推進は重要な項目と考えている。そのためにも、保険加入については一般対象でも「努力義務」ではなく、「義務化」へ向けて動いていただきたい。また、ヘルメット着用の義務については段階を踏んで6歳未満の同乗幼児対象の義務化から自転車利用者全般へと対象を広げるよう進めていただきたく、その際にはヘルメット購入費用の補助なども併せて検討が必要と思われる。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 北海道自転車条例（平成30年北海道条例第42号）の第1章 総則（目的）の第1条のうち、「環境への負荷の低減」と「道民の健康の増進」について全く触れていないことがそもそも問題であると思われる。

【（一社）日本損害保険協会北海道支部】

- 自転車の利用の拡大が予想される中、自転車による事故も増加すると考えられ、自転車事故が発生した場合、高額な損害賠償に及ぶ事例もある。近時の他都府県条例における自転車保険加入の義務化の状況を見ると、本年4月1日から東京都ほか2県が実施し、合計1都2府9県3市が導入している。このような状況を鑑みると、現在、道条例で自転車利用者は、自転車損害賠償保険等への加入について「努めるものとする」（第16条）とされているところを、「自転車利用者は、自転車損害賠償保険等へ加入しなければならない」と加入義務に変更してはどうか。

（2）北海道自転車利活用推進計画の推進状況について

【北海道大学院工学研究院 萩原教授】

- 今回のコロナ関係で、自転車の利用方法、サイクルツーリズムの進め方（合わせれば利活用推進）の内容が大きく変わった。今後、サイクルツーリズムをどう変えていくのか、どう進めるべきなのか、具体的な事例を関係の方々からお聞きする会をぜひ作っていただきたい。また、その中で感染対策としての具体策を提案する一方、特に北海道の方々、日本の方々はどう北海道にサイクリングに来てくださると広告するのかなど、具体的な段階を作成していきましょう。
- ナショナルサイクルルートになるための戦略も作っておきたいところ。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 自転車専用道路の整備、駐輪場の整備などがまだまだ足りていない。また、自転車専用レーンがあっても自動車が駐車しているなど、自動車だけのための道路という意識が強い。自動車運転者の意識改革が必要ではないか。自転車利用者への安全走行ルールの周知も足りていないと感じる。

【北海道サイクリング協会】

- 自転車利用環境の整備について、計画どおりに進んでいるのかの現状確認が必要。

【（一社）シーニックバイウエイ支援センター】

- 自転車の魅力を活かした多様なサイクルスタイルの実現について、「もっと自転車北海道 in チカホ」等でのイベントやキャンペーンに加え、実際に自転車に試し乗りができるようなイベントをもっと増やしていくことが必要だと思う。タンDEM自転車や電動アシスト自転車等、普段乗れないような自転車の試乗会等の開催を増やし、もっと道民が自転車に親しむ機会を増やして欲しいと思う。
- 自転車を安全で安心して利用することができる環境の構築について、自転車利用を推進するためにも、地下駐輪場や駐輪場を整備したことを、きちんと道民に伝えていくことが必要であると思う。
- また、ヘルメットの未装着や反対車線の走行なども多いので、北海道自転車条例を道民に対してしっかり広報・PRしていくことが必要であると思う。
- また、自転車利用を推進していくために、小学生など子供を対象とした交通安全教育が重要であると考えている。大人に教育してもなかなか身に付きませんが、小さい頃から教育していくことで、自転車利用が増えるなど、車の運転時にも自転車に配慮した安全運転ができるようになるのではないと思う。引き続き、様々な団体と連携した普及啓発活動の実施を期待する。
- サイクルツーリズムの推進について、これまでも環境整備の一環として拠点整備をしているが、さらなるサイクルツーリズムの推進をするために、サイクル環境が整備され積極的な情報発信を行うサイクル拠点の充実が必要だと思う。道外から来た人がサイクル拠点に来て、レンタサイクルを借りたり、どのコースを行けば良いか相談できたり、道内のあらゆる地域のサイクリングマップやパンフレットなどサイクルツーリズムの情報を入手できる場所として、例えば、札幌駅や新千歳空

港などの主要な交通拠点に、サイクル拠点の充実を図ることを検討して欲しいと思う。そのような拠点が増えていくことによって、道民の自転車利用も増加するなど、自転車利用に関する知識の啓蒙ができていくものと思うので、引き続き、サイクルツーリズムの推進を図っていただきたいと思う。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- コロナ禍においては、例えば、東京都内では、通勤利用による需要の増大、ウーバーイーツによる需要増大など、シェアサイクルが他の交通機関と比較して感染リスクが低いが故にニーズが高まっている。すなわち「新たな役割」を担っていることについて、報道されているものと承知している。しかしながら、増加したサイクルシェア利用者が、歩道を暴走したり、危険な運転をしたりといった批判的な文脈で報道がなされているものが多いと考えている。こうした背景を踏まえ、ポロクルでは、ユーザーのルール・マナー啓発に力を入れていく所存だが、歩道ではなく車道の左側を走行するような働きかけを行うにしても、「路肩が狭くて危険である」・「路上駐車がなくて危険である」といった現在の道路環境は、北海道自転車利活用推進計画策定後も解消されてはならず、車道の左側走行を奨励していくことが難しい状況にある。以上を踏まえ、自転車の安全な車道走行を促すことを目的とした、「路肩の拡幅を含む道路空間の再配分」・「路上駐車対策」について、早期に取り組んでいただくことを要望する。

【特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ】

- 昨年は自転車利用環境向上会議が札幌市で開催されたことで、様々な観点から取組が共有され検討が進んだと思う。一方、啓発等はどうしても地味になりがちのところもある為、新たな方法で実施されることを期待している。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- コロナ禍前後で自転車利用者が約 20%前後増加傾向であるというデータがあるようで、今後、自転車利用者増加に伴い、短距離自転車利用者による事故が増える可能性があると思われる。今後、路上駐停車の排除など、自転車通行環境の整備を早急に対応いただきたいと思っている。
- また、現時点では、自転車利用者だけでなく、車のドライバーや歩行者などが道交法を理解していないと思われ、全国の自転車利活用推進団体や自治体などと情報交換をしながら、さらなる交通安全への取組が必要であると考えている。

【(一社)日本損害保険協会北海道支部】

- 条例第 12 条第 2 項で「道は、自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等への加入を進めるため、自転車損害賠償責任保険等に関する普及啓発その他必要な措置を講ずるものとする」とされている。北海道と損保協会の間で保険の情報提供や加入促進、条例の周知、交通安全教育の取組に関することなどについて、連携して取り組むことができると良いと考える。当協会では、高校生や消費者団体等に対する交通安全研修講師派遣事業や自転車事故注意喚起チラシなどを作成し、自転車事故防止啓発に取り組んでいる実績がある。また、他県では損保協会支部との間で自転車事故防止に係る連携協定を締結している例もある。より円滑に連携した対応が実施できるよう、道と損保協会北海道支部との間で自転車の適正利用促進に係る連携協定を締結するなどの取組が考えられないか。

(3) 次期北海道自転車利活用推進計画について

【北海道開発局】

- 各地域の取組を計画的かつ継続的に推進するため、市町村版策定の働きかけ、助言、進捗管理等について北海道版自転車利活用推進計画に位置付けられないか。
- 現行のルート協議会を次期計画に位置付けるとともに、新たなルート協議会が立ち上がることを想定し、毎年度追加可能な手法を検討いただきたい。

【(一社)北海道商工会議所連合会】

- 全道小中高校での「自転車安全教室」の実施徹底について、現在の北海道自転車利活用推進計画では、「安全・安心」という観点から、幼児や小中高校生を対象にした自転車教育など、様々な団体と連携した普及啓発活動を行っているが、資料 1-1 (北海道自転車利活用推進計画の推進状況について) P 3 からは具体的な内容は読み取れない。一方で、資料 2-4 (自転車関連事故等の分析) の 6 自転車乗用中の死傷者のヘルメット着用者率の推移を見ると、北海道の小中高校生の令和元年度のヘルメット着用者率は減少している。以上のことから、全道小中高校で授業の一環として「自動車安全教室」を計画的に実施するなど、小中高校生への自転車教育の徹底が必要である。
- また、最近では「ながらスマホ自転車」なども見かけるため、「もっと自転車北海道 in チカホ」

など、一般に対する継続的な取組も必要である。

- 自転車条例や自転車の車道通行ルールの周知に向けた取組の実施について、自転車・自動車がお互いを思いやる道路環境を目指し「フレンドリーロード北海道」キャンペーンを実施しているが、自転車の車道通行ルールの周知徹底が重要となる。自転車に乗る側は理解していても、自動車側が理解していない可能性が高いため、トラックやタクシーなど各業界団体と連携し、幅広く周知する取組が必要である。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 既に盛り込まれているが、道幅の広い北海道は自転車に適した地域。全道各地を結ぶ自転車専用道路の施策を強化してほしい。札幌中心街の会社では、自転車通勤を禁止しているところがあると聞く。駐輪場の問題もあるが、コロナ対策としても自転車通勤を推奨する施策も必要ではないか。

【北海道サイクリング協会】

- 活用推進の問題点をつぶしてしていくことが必要。

【(一社)シーニックバイウェイ支援センター】

- サイクリングルートのネットワーク化と既存の道路空間の再配分について、北海道の自動車道路網と同じように、自転車ルートのネットワークがつけられている欧米を参考に、北海道内の自転車ルートをネットワーク化するランドデザインを描くべきだと思う。また、ネットワーク形成においては、既存道路の道路空間再配分などを行って、ネットワーク上で自転車ルートが自動車道と並走する部分（市街地等）においては、自動車道とは物理的に分離した自転車道の整備をすべきだと思う。
- 公共交通（軌道、バス等）と自転車の連携促進について、自転車を使った観光振興を行う上で、サイクリストから観光客までをサイクリング観光の需要として顕在化させるためには、厳しい坂道や長いコースのショートカット等によって、ビギナーでもサイクルツアーを体験できる環境づくりが必要。そのためには、バスやJR・民鉄などへの自転車の持ち込みをスムーズにすることが重要。また、生活交通の面でも、地方部のJR駅やバス停留所は、そこから自宅までの交通手段が徒歩しかなく、かなりの距離を歩く場合が少なくない。したがって、いわゆるママチャリで自宅から駅や停留所まで行って、自転車ごと電車・バスに乗り、市街地で買い物をして、また電車に乗って駅から自転車で帰ることで、過疎地域のラストワンマイルの生活交通手段になると思う。現在、JRは輪行バックでの乗車は認めているが、そのまま載せることはできない。一方、民間鉄道は全国で有料、無料、併せて30以上の事業者が輪行バックなしで、そのまま乗車できる事例があるし、北海道では宗谷バスが利尻島内の路線バスに有料で自転車をそのまま載せている。もちろん、極めて乗降客の多い路線や通勤・通学時間帯などの混雑時に載せることを求めているわけではなく、例えば、通勤・通学の無い週末だけなど、過疎地域のローカル鉄道やバス等に対して、自転車をそのまま公共交通に載せることを、政策的に誘導していただきたいと思う。
- ダートやオフロードを使ったマウンテンバイクによるサイクリングツアーの推進について、一般にサイクリングというと、舗装ロードを走ることがイメージされるが、欧米では、オフロードや林道を使ったマウンテンバイクツアーもとても人気が高いサイクリングである。2021年には、アドベンチャートラベル・ワールドサミットが北海道で開催されることもあり、是非、今後は河川敷きの堤防や林道などを使った、より自然に近い、未舗装道路をマウンテンバイクで走るコース整備や、ルール作りも盛り込んだ自転車利用を考えていくべきだと思う。北海道のサイクルツーリズムの魅力を高め、長期滞在しながら、様々なサイクリングを楽しめるサイクルアイランドに北海道がなっていくためにも、必要なアイテムだと考える。

【(一社)北海道安全運転管理者協会】

- 幼児、児童、生徒及び学生に対する自転車交通安全教育の更なる充実・強化が必要。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- ポロクルでは、事業の展開による社会的効果（公益性）について説得力のあるエビデンスを持ち合わせていない。その公益性等を説明できるなら、公共交通としての明確な位置づけを得ることも可能になると考えている。しかしながら、ポロクルでは、公益性を把握する術（ノウハウ・調査費用）を持ち合わせていないのが現状である。したがって、「シェアサイクル事業の公益性等を定量的に計測・評価するための全国統一のガイドラインの策定」及び「シェアサイクル事業の公益性等を定量的に計測・評価するための補助事業の創設」といった施策を国や北海道に講じていただくことで、シェアサイクル事業者は、その公益性やコロナウイルスによる影響等の把握・説明が可能となり、様々な課題の解決や「新たな役割」を担っていく上で、一歩踏み出せるのではないかと考え

る。以上を踏まえ、次期北海道自転車利活用推進計画では、こうした側面からサイクルシェア事業者をサポートしていただくことを要望する。

【特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ】

- 資料にもあったように、普及啓発の方法については、対面や密となる既存方法ではなく、新たな方法での実施を積極的に取り入れてほしい。サイクルツーリズムに関してインバウンドが戻るまでの間に、道内の絶景地をサイクリスト目線で動画やバーチャル体験など、終息後に向けた種まきをしてはいかがか。また、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、「新しい生活様式」として自転車通勤、移動の選択が増え、保険加入やヘルメット着用など、条例を後押しするものとなり喜ばしい一方で、配慮すべき点も出てくると思う。例えば、十分な間隔の保持、エイド利用時のマスク装着など、啓発内容を作成し、加えると良いのではないか。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 自転車活用推進の先進地として、岐阜県と今治市等の計画を見てみると、おおむね、交通安全への取組と市民への道交法の啓蒙、観光振興への活動の他、「生活習慣病の予防などにもつながる自転車を、県民の健康寿命の延伸や子どもの体力向上等につなげる」と掲げられています。コロナ渦の時代で健康不安や通勤通学時の移動での密への懸念がある中、「自転車通勤を促進することで地球温暖化対策などのエコにもつながることが期待されることから、日常生活において、誰もが自転車を利用しやすい環境の創出を図る。県民の運動習慣に対する意識向上」などや、「市内の企業に対して、自転車通勤の効果や自転車通勤者の受入態勢づくりに関する情報提供を行う」とあり、市民だけではなく、企業への自転車通勤の促進を勧めることとしており、具体的な SDG s の観点が大きく掲げられています。本北海道でも住み続けられる持続可能な北海道を目指す視点として、他県と同様に早急に SDG s の観点からの自転車と健康に関しての取組を行うべきであると考えている。

(4) その他

【北海道運輸局】

- 2021年に北海道で開催予定のアドベンチャートラベル・ワールドサミットは、現在、予定どおりの実施に向けて作業を進めている。引き続き、関係各位のご協力をよろしくお願いいたします。

【札幌市】

- 札幌市内に整備する自転車通行空間は「車道混在」を基本的な整備形態として自転車通行空間の位置の明確化を行っている。自転車通行空間のあり方や整備形態の考え方等について、北海道と整合を図りながら相互に連携して整備を進めていきたいと考えている。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 国土の違いはあるが、日本はヨーロッパなどと比較し、まだまだ全体における自転車交通事情は安全とは言えない。時間を掛けて改善する必要があると思う。

【北海道サイクリング協会】

- 北海道でのサイクリングの問題点、サイクリングロードや国道・道道などの走りやすさ（対車両など）について、サイクリストの意見を確認することが必要。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- ポロクルについて情報共有する。昨年のポロクル営業終了10月31日時点での一般・法人会員登録者数は15,144件。今年の6月22日現在の累計登録者数は18,975件（速報値）と、昨年から約3,800件増加している。また、昨年の1日最高利用回数は1,666回（9月）だったのに対し、今年は1,886回（速報値）と大幅に利用が増えている。また、札幌市市民まちづくり活動促進助成金を受け『「安全で楽しい自転車の利活用」を「新しい生活様式」に取り入れて札幌のまちを元気にする事業』を実施する。（実施概要：①安全で楽しい自転車利用に向けた提案動画の制作および発信、②学生による安全で楽しい「新しい生活様式」の発信）

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 北海道の自転車の取組は、どちらかというインバウンドと長距離を漕ぐ健康で体力のある男性のサイクリスト向けのものが多く見受けられ、女性や高齢者、持病などがあり少し健康に心配がある層など本来の一般的道民視点での議論がなされてこなかったように思う。コロナ渦以降、道民の自転車利用が増える中で、いかに道民が安全に自転車を活用できるかという議論と、重ねてお願いしたいのが、環境や健康という視点と、SDG s の視点で様々な利害関係者ととも自転車についての議論をしていただきたいと思う。

以上

第4回 北海道自転車活用等推進連携会議（書面開催） 意見回答者名簿

開催通知：令和2年6月11日（木）

意見回答：令和2年6月22日（月）

団体・所属・職名		氏名（敬称略）
北海道大学大学院工学研究院	教授	萩原 亨
（公社）北海道観光振興機構	総務企画本部本部長	佐藤 匡法
（公社）北海道交通安全推進委員会	事務局次長	加門 清
（公財）ツール・ド・北海道協会	事務局長	清水 敏夫
（一社）北海道商工会議所連合会	事務局次長	片岡 直之
（一社）シーニックバイウェイ支援センター	代表理事	原 文宏
（一社）北海道バス協会	常務理事	三戸部 正行
（一社）北海道安全運転管理者協会	事務局長	片桐 由一
（一財）北海道交通安全協会	企画安全課企画安全三課長	加藤 正順
北海道自転車軽自動車商業協同組合	理事長	服部 好泰
日本損害保険協会北海道支部	事務局長	青柳 善則
北海道サイクリング協会	理事長	村上 昌美
特定非営利活動法人ポロクル	事務局長	熊谷 美香子
特定非営利活動法人エコ・モビリティ サッポロ	代表理事	栗田 敬子
SAPPORO BIKE PROJECT合同会社	代表執行社員	太田 明子
北海道経済産業局	総務企画部総務課総括係長	小林 弘和
北海道運輸局	観光部観光戦略推進官	合羽井 享
北海道開発局	建設部道路計画課道路調査官	宮崎 貴雄
北海道市長会	参事	野宮 治夫
北海道町村会	政務部主幹	吉田 茂雄
札幌市	まちづくり政策局総合交通計画部 交通施設担当課長	星野 樹哉
	市民文化局地域振興部区政課 交通安全担当課長	立野 智史

【事務局】

北海道総合政策部地域創生局地域政策課（地域活力係）

※北海道の関係部局に対しても書面開催について情報共有済み

関係部局：環境生活部くらし安全局、保健福祉部健康安全局、経済部観光局、建設部土木局、教育庁学校教育局、警察本部交通部