

自転車利活用に関する有識者の主な意見

1 観光

- 自転車による観光利用は、土地勘がつき景色を楽しめるなど魅力がある。
 - 「散走」のように、カジュアルな観光利用が広まりつつあり、町を楽しく走る文化の提供が重要。
 - サイクルツーリズムは、手ぶら観光と組み合わせ、空港到着後すぐに自転車を利用できる仕組みが必要。
 - 自転車ロードレースやイベントは、手続きの簡素化で開催しやすくなり、地域振興に寄与する。
 - トカプチ 400 などの観光ルートの路面修復が求められている。
-

2 環境

- 自転車利用は CO2 削減や SDGs の観点で環境負荷軽減に貢献する。
 - 自動車移動に代わる手段として、シェアサイクルは環境に良い。
 - 自転車活用において環境・健康の視点が計画や会議で軽視されがちであり、今後重視すべき。
-

3 健康

- 自転車は心身の健康増進、爽快感につながると評価されている。
 - 家族や夫婦で安全に楽しく走るために、正しい乗り方や整備、交通ルールの情報提供が必要。
 - 自転車の健康利用の提案は会議で取り上げられにくい現状がある。
-

4 安全

- ながらスマホ、傘さし、整備不良の自転車は、警察が厳しく取り締まるべき。
- 道交法改正による罰則(反則金)の周知は、関係機関が連携して進める必要がある。

- 小中高生への交通安全教育が、大人になっても効果を発揮すると考えられる。
 - サイクルトレイン等、公共交通との連携強化が安全利用の促進に必要。
-

5 ヘルメット

- 小さい頃からの着用教育が大人の習慣形成に重要。
 - 小中高生からの着用推進が、全体の着用率向上につながる。
 - ヘルメットの種類(カスク、JCF、TS 等)や基準が不明確で、周知が不足している。
 - ヘルメット着用は髪型が崩れる等で敬遠されがちで、義務化は過剰な負担となりかねない。
 - 北海道のヘルメット着用率の低さは対策が必要。
-

6 損害賠償保険

- 保険加入は TS マークや個人賠償特約(自動車・火災保険等)で対応可能だが、周知が必要。
 - 補償が重複し、保険料が無駄になるケースがあり、情報提供が求められる。
 - TS マークは損害賠償保険と点検が一体であり、加入を高校の自転車通学者に義務付けることで普及を図れる。
 - 自転車購入時に保険の一覧・パンフレットを配布すれば加入促進が期待できる。
 - TS 規格の保険は高額補償が可能だが、家族分の負担感が課題。
-

7 シェアサイクル

- 駐輪場附置義務にシェアサイクルポート数も含めてほしいという要望がある。
 - ススキノ周辺には飲酒運転助長防止のため、シェアサイクルポートは設置しない方針。
 - 国交省のガイドラインが計画策定の参考になる。
-

8 インフラ

- 自転車道は新設より既存の豊平川堤防等の修復を優先すべき。
 - 廃線跡地(石勝線[支線]・学園都市線)や農道など既存インフラの活用が望ましい。
 - 車道を削減し自転車道を物理的に分離する必要がある。
 - 自転車道の維持管理に国の補助金を修繕にも活用すべき。
 - バスに自転車を積載できる制度整備が必要だが、法的課題がある。
 - 札幌中心部で自転車道を南北に2本ずつ整備し、豊平川までネットワーク化する構想が望まれる。
-

9 人材

- サイクルガイドの質を維持しつつ、絶対数を増やす取組が必要。
 - 道の対応窓口を一元化してほしい。
-

10 地域振興

- 自転車を活用した地域振興は、観光、イベント開催、環境・健康面での波及効果が期待できる。
- 自転車活用推進法の存在により、今回のブームを持続的な取組へと転換できる。