

誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる
「環境に◎観光に◎健康に◎ もっと、自転車北海道。」

「もっと、自転車北海道。」 の取組について



令和3年7月8・9日
北海道総合政策部
地域創生局地域政策課

◆趣旨

- 社会環境の変化に伴い、自転車の果たす役割は大きく変化
- H29.5「自転車活用推進法」施行⇒自転車活用促進の取組加速
- H30.4「北海道自転車条例」施行⇒自転車活用等を総合的に推進

自活法10条に基づく都道府県自転車活用推進計画として策定し、
北海道自転車条例が掲げる理念を実現

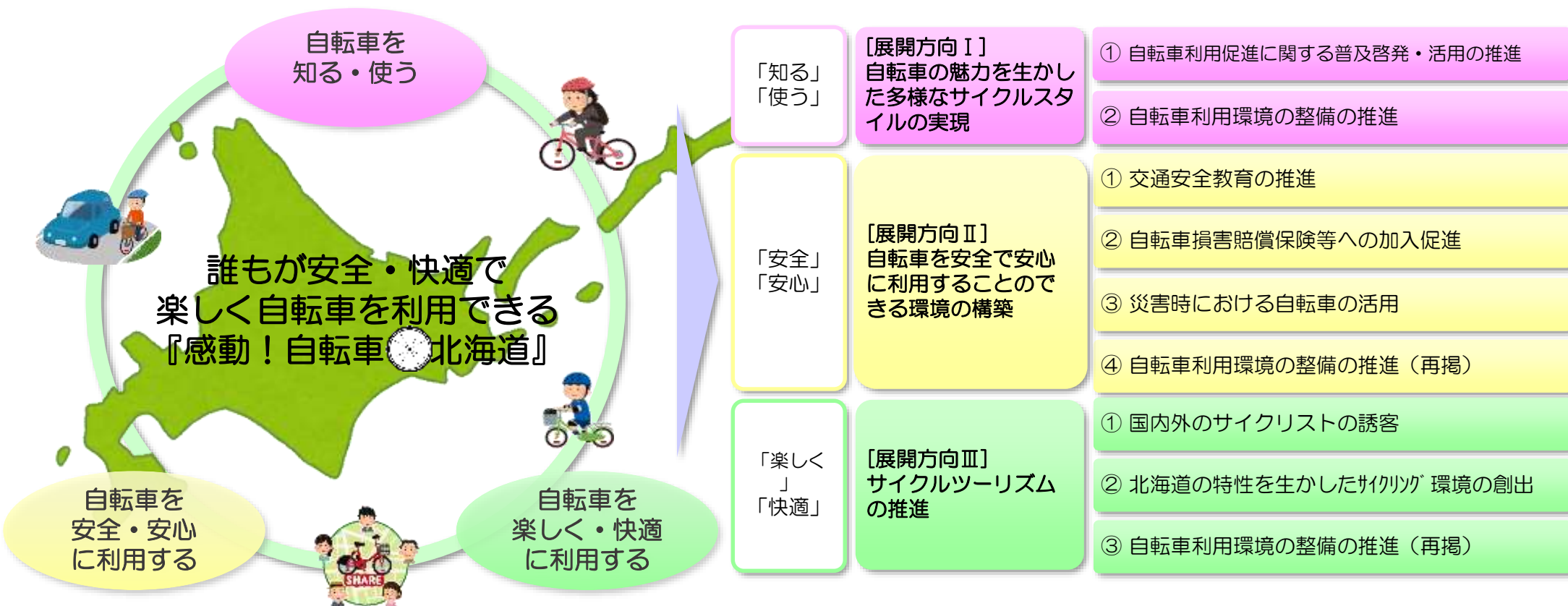
◆推進期間

策定時（2019.3）から2020年度まで ⇒ 昨年度 第2期計画を検討

◆自転車を取り巻く環境

- 自転車利用の現状：日常生活での利用交通手段は、自家用車の移動が大半、自転車利用は1割程度
健康志向の高まりなど、利用目的が多様化
- 自転車の安全利用：全交通事故件数に占める自転車関連事故の構成比は横ばい傾向（約20%前後）
自転車事故をめぐる損害賠償は高額化
- 自転車の走行環境：安全で快適な自転車利用環境創出のため、歩行者と分離された自転車通行空間の整備推進
- サイクルツーリズム：地域活性化の新たな取組として全国各地で展開

◆北海道のめざす姿





<参考>北海道自転車条例の概要

施行期日：平成30年4月1日

※義務規定（第16条第3項）は平成30年10月1日

目的・基本理念（第1条・第3条）

- 自転車の活用及び安全な利用の推進に関する**施策を総合的に推進**
 - ①環境への負荷の低減
 - ②災害時の交通機能の維持
 - ③道民の健康の増進
 - ④自転車利用者及び歩行者の安全確保
 - ⑤サイクルツーリズムの振興

基本的施策（第10条～第15条）

- ◆体制の整備
- ◆普及啓発等
- ◆サイクルツーリズムの推進
- ◆自転車交通安全教育の推進
- ◆自転車専用道路等の整備
- ◆財政上の措置

責務・役割等

道（第4条）

- 総合的な施策の策定・実施
- 市町村への助言等
- 国、市町村、関係機関・団体との緊密な連携

自転車利用者（第5条）

- 関係法令の遵守、歩行者・自動車等に十分配慮した利用、必要な点検整備
- 乗車用ヘルメットの着用、夜間の自転車側面への反射器材の装着
- 自然環境の保全への配慮
- 冬期における道路状況を考慮した適正な器材の装着等
- 自転車損害賠償保険等への加入（第16条第1項）

自動車等運転者（第6条）

- 自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行できるよう配慮
- 自転車の側方通過時の安全な間隔の確保又は徐行

道民（第7条）

- 自転車の活用等の推進に関する理解
- 関係法令の遵守、自転車の利用に関する知識・技能の習得、環境への負荷の低減に資する利用、家庭・地域等における交通安全教育・啓発
- 国、道、市町村の施策への協力

【保護者】

- 幼児・児童・生徒への自転車交通安全教育の実施（第18条第2項）

事業者（第8条）

- 事業活動における自転車の活用等の推進
- 事業活動において従業員等に自転車を利用させる場合は、関連法令の遵守、乗車用ヘルメットの着用を推奨
- 国、道、市町村の施策への協力

【自転車小売業者】

- 自転車損害賠償保険等に関する啓発等（第16条第2項）
- 購入者への防犯登録の必要性等の説明・乗車用ヘルメット着用の推奨等（第17条第1項・第2項）

【自転車貸付業者】**[義務]**

- 借受者への必要な情報提供等（第17条第3項）
- 自転車損害賠償等への加入（第16条第3項）**

【自転車を事業の用に供する事業者】**[義務]**

- 事業活動に係る自転車損害賠償保険等への加入（第16条第3項）**

【学校】

- 児童・生徒・学生への自転車交通安全教育の実施（第18条第1項）

自動車関係団体（第9条）

- 自転車の活用等に関する機運醸成のための活動
- 国、道、市町村の施策への協力

I 自転車の魅力を生かした 多様なサイクリスタイル の実現

知る
使う

○「環境に◎観光に◎健康に◎
もっと自転車北海道」キャン
ペーンの実施 (H30～)

- ・AIR-G ‘とのラジオキャンペーン (H30)
- ・幅広い層に対す
る啓発イベント
- ・ビギナー女性を
ターゲットとし
た体験ライドの
実施 (R1)



もっと自転車北海道inチカホ(H30)

○「フレンドリーロード北海道」
キャンペーンの実施 (H30～)

- ・自転車・自動車がお互い
を思いやる道路環境を
目指し、啓発
ステッカーを
配布及び掲示



ポロクルと連携した普及啓発

- シェアサイクル登録会 (R1)
- 自転車利用向上会議の開催 (R1)
- 大規模自転車道線の整備
- 自転車ネットワーク計画策定支援

II 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

安全
安心

○啓発資材の配布や街頭啓発
・市町村や関係団体、事業者への周知
・小売業者と連携した購入者への周知



サイクルセーフティーキャンペーン開始式 (R1)
北大サイクリングクラブ安全利用宣言・模範走行

○自転車教育や安全教室の実施

- ・幼児や小中高生等を対象とした
自転車教育の実施
- ・民間事業者と連携し
た自転車安全教室の
実施 (R1) 自転車安全教室
(DCMホームマック)



○自転車損害賠償保険等の加入
促進に向けた普及啓発

- ・市町村や関係団体、貸付事業者等への周知
- ・日本損害保険協会の講師派遣による周知
- ・貸付事業者等の加入状況等の把握

○自転車利用環境の整備

- ・自転車ネットワークに基づく整備 など

III サイクルツーリズムの推進

楽し
く
快適



カーフリー
サンデー
2018
(シンガポール)
*

○サイクリングが盛んな地域に
対する戦略的PR

北海道スポーツツーリズム戦略的誘客促進事業

- ・海外メディア、インフルエンサー等の招聘
- ・海外サイクリングイベントへの参加
- ・サイクリスト向け現地プロモーション
※台湾、香港、シンガポール、タイ、豪州

○地域特性を生かしたサイクル
ツーリズムの取組及び支援

- ・地域政策推進事業による取組
- ・地域の魅力を活かした観光地づくり推進
事業による支援

○サイクリストの受入体制の整備

- ・サイクリングコースや拠点施設の
データベースの構築
- ・サイクリング周遊拠点の整備の支援

○広域的サイクルルー
トの検討

- ・北海道サイクルルート
連携協議会の設置



インフルエンサー等の招聘

〈関係者の更なる連携〉

(1) 北海道自転車活用等推進連携 会議の充実・連携強化

- ⇒ 今後の取組の検討に向けて、感染症拡大を踏まえ書面開催（6・12月）
- ⇒ JR北海道等を含む、地域関係者とのWEB意見交換会を開催（6月）

(2) 北海道サイクルルート連携協 議会との連携

- ⇒ エゾイチ等の道内ルートの視察及び関係者ヒアリング（8～10月）
- ⇒ ニセコグランヒラフでのトレイル活用状況等の視察調査（10月）

(3) 全道一体となった効果的な 情報発信に向けた連携

- ⇒ 道内市町村、教育委員会等の関係団体、イオン北海道等の民間企業と連携したフレンドリーロード北海道の周知啓発等（5月～）

〈道民意識調査を実施〉

令和2年9月に道内居住の満18歳以上の個人1,500名を対象に調査（回答848名（56.5%））

〈普及啓発・活用の推進〉

「現時点で出来る利活用の推進」と「新型コロナウイルス感染症終息後の反転攻勢に向けた取組」の2つの取組を委託事業として実施

(主な内容)

【現時点で出来る利活用の推進】

- 新規Instagramを活用した #もっと自転車北海道キャンペーン（8～10月の期間中で1,357作品の応募）
- シェアサイクルでのポタリング（散走）により、自転車の魅力を伝えるテレビ番組（HTB）の放送及びYoutubeでの配信（10月～）
- チカホ（札幌）における自転車展示やパネル展示（3月予定）



#キャンペーン最優秀作品

【終息後の反転攻勢に向けた取組】

- 魅力発信素材（動画等）の制作と新規Instagramによる魅力発信（8月12日～7月7日で119投稿、1,453フォロワー）
- 「もっと、自転車北海道。」サポーターの立ち上げ（182団体）

幅広い皆様からのご意見を踏まえ
第2期推進計画を策定



自転車の利活用に係る道民意識調査の目的と主な結果

目的

道民の自転車利活用の意識や行動を把握し、今後の施策検討の参考とする

調査対象：道内居住の満18歳以上の個人1,500名（回答848名（56.5%））

【頻度】

○道民の約2割が自転車を利用

- 道央・道北圏域や人口規模の大きい都市部で利用者の割合が高い傾向

【目的】

- 利用者の約7割が買い物、約4割が休日の余暇や通勤を目的に利用
- 通勤を目的とした利用については、30代の利用割合が高い
- 釧路・根室圏域や町村部では、休日の余暇利用を目的とした利用者の割合が高い

【理由】

- 利用者の約5割が健康増進を理由に利用
- 十勝圏域・都市部において「健康増進」を理由とした利用者の割合が高い傾向

【車種】

- 一般用自転車は地方部・女性・60代の利用者の割合が高い傾向
- スポーツタイプの自転車は都市部・男性・若い世代の利用者の割合が高い傾向

【ルール認知】

○道民の約7割が車道左端走行、約3割が条例でのヘルメット着用及び保険加入の努力義務を認知

- ヘルメット着用については、町村部・70代での認知度が高い傾向
- 保険加入については、都市部・年齢が高い方の認知度が高い傾向

【マナー認知】

- 道民の約7割が歩行中に自転車に対して迷惑・危険だと認識
- 都市部・年齢が高い方で自転車に対して迷惑・危険だと認識する方の割合が高い傾向

【ヘルメット着用】

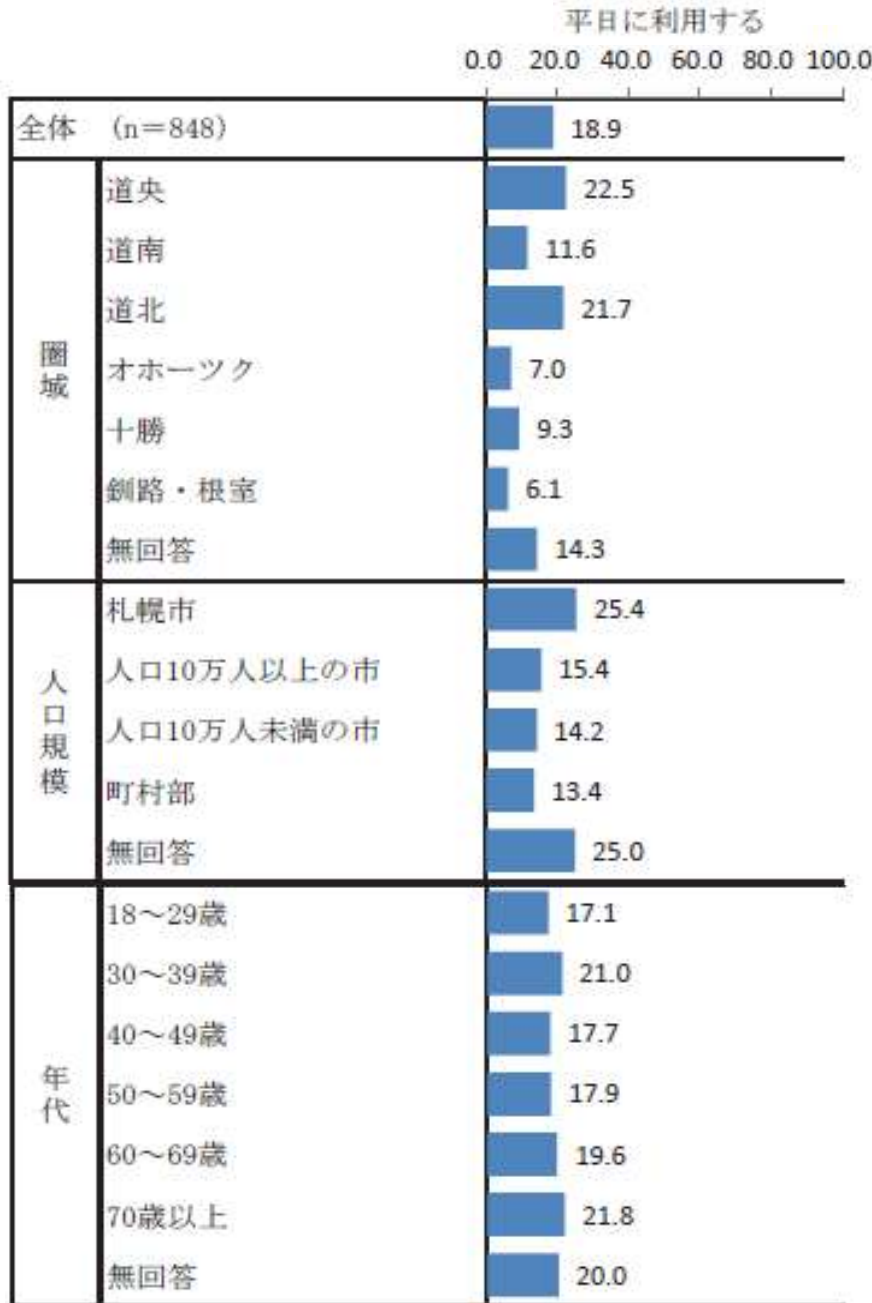
- 利用者の約2割がヘルメットを着用（一般自転車は約1割、スポーツタイプは約3割が着用）
- 十勝圏域・町村部でヘルメット着用をしていない方の割合が高い傾向
- 幼児用座席の幼児には9割以上、幼児には約8割、児童には約4割の保護者が着用させている

【自転車損害賠償保険】

- 道民の約5割が保険加入している
- 都市部・年齢の高い方で保険加入している方の割合が高い傾向

問1-① 圏域・人口規模・年代別分析【平日利用】

問1 どのくらい自転車を利用しますか。



平日に自転車利用する方の割合が高い圏域・人口規模・年代

- ① 道央 (22.5%)
- ② 道北 (21.7%)
- ③ 道南 (11.6%)

⇒ 道央・道北圏域で割合が高い傾向

- ① 札幌市 (25.4%)
- ② 10万人以上の市 (15.4%)
- ③ 10万人未満の市 (14.2%)
- ④ 町村部 (13.4%)

⇒ 都市部で割合が高い傾向

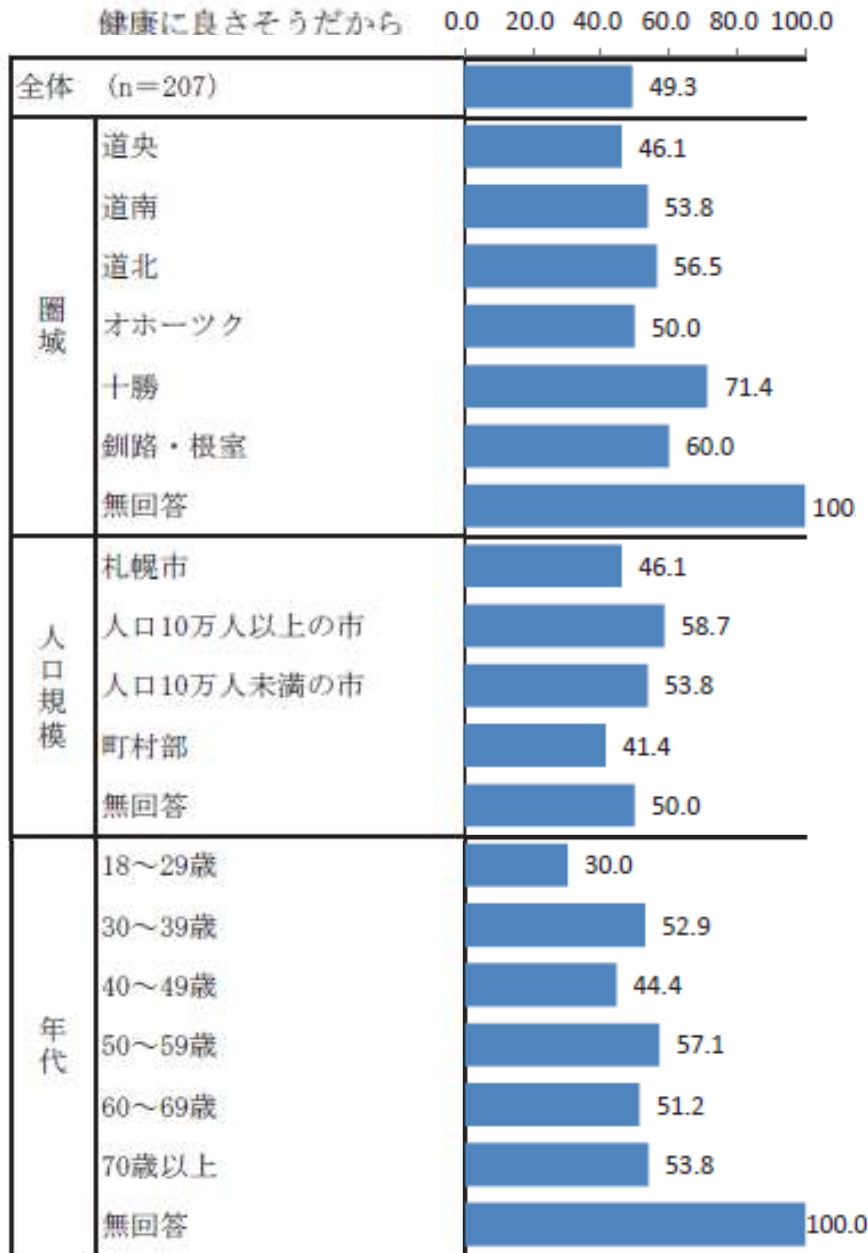
- ① 70歳以上 (21.8%)
- ② 30～39歳 (21.0%)
- ③ 60～69歳 (19.6%)

⇒ 70歳以上で割合が高い

問3-① 圏域・人口規模・年代別分析【健康増進】

問3 問1で1と2を選んだ方に伺います。
 自転車を利用する理由と、利用している自転車の種類を教えてください。

健康増進を理由に自転車利用する方の割合が高い圏域・人口規模・年代



① 十勝 (71.4%)

② 道北 (56.5%)

③ 道南 (53.8%)

⇒ 十勝圏域で割合が高い

① 10万人以上の市 (58.7%)

② 10万人未満の市 (53.8%)

③ 札幌市 (46.1%)

④ 町村部 (41.4%)

⇒ 都市部で割合が高い傾向

① 50~59歳 (57.1%)

② 70歳以上 (53.8%)

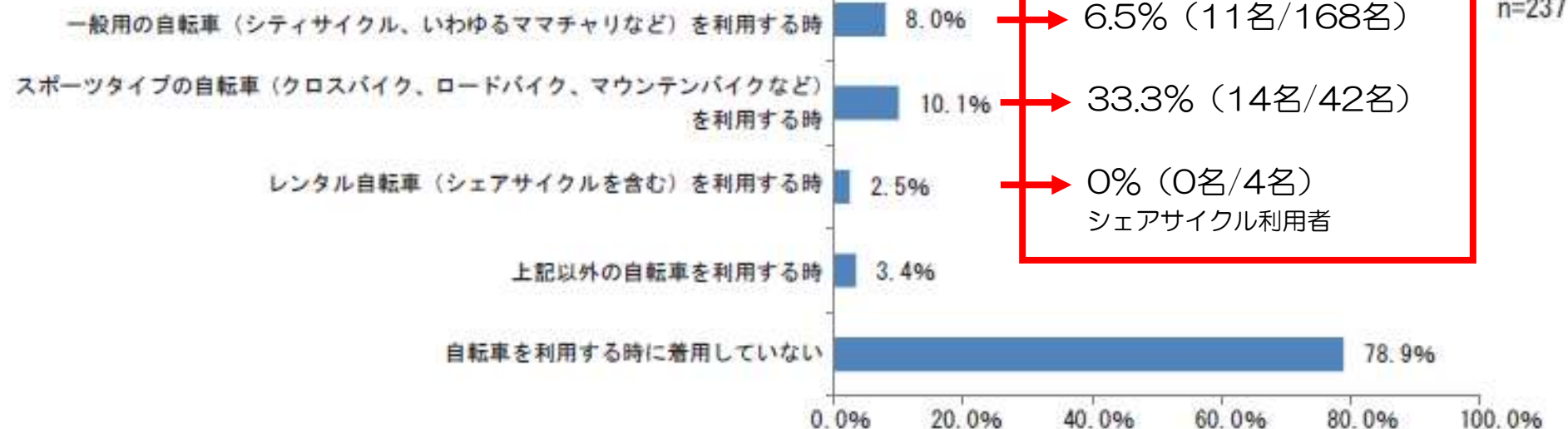
③ 30~39歳 (52.9%)

⇒ 30代以上は4割以上の割合

問6 ヘルメットを着用している？【ヘルメット着用】

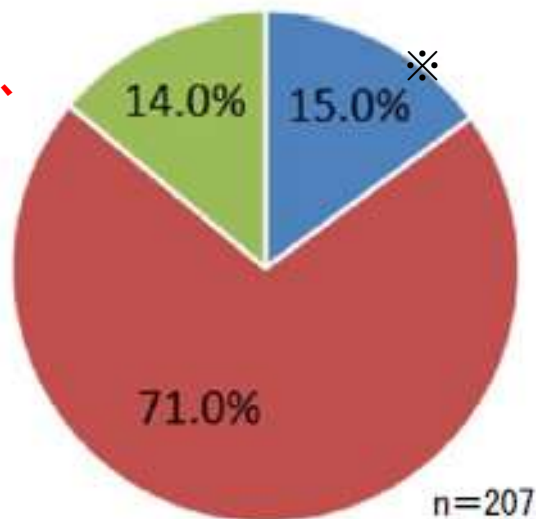
問6 次の場合においてヘルメットを着用していますか？もしくは着用させていますか。
次の中からいくつでもお選びください。

【本人】



自転車利用者(207名)を母数とし、
次のとおり分析

- 着用している※
- 着用していない
- 無回答



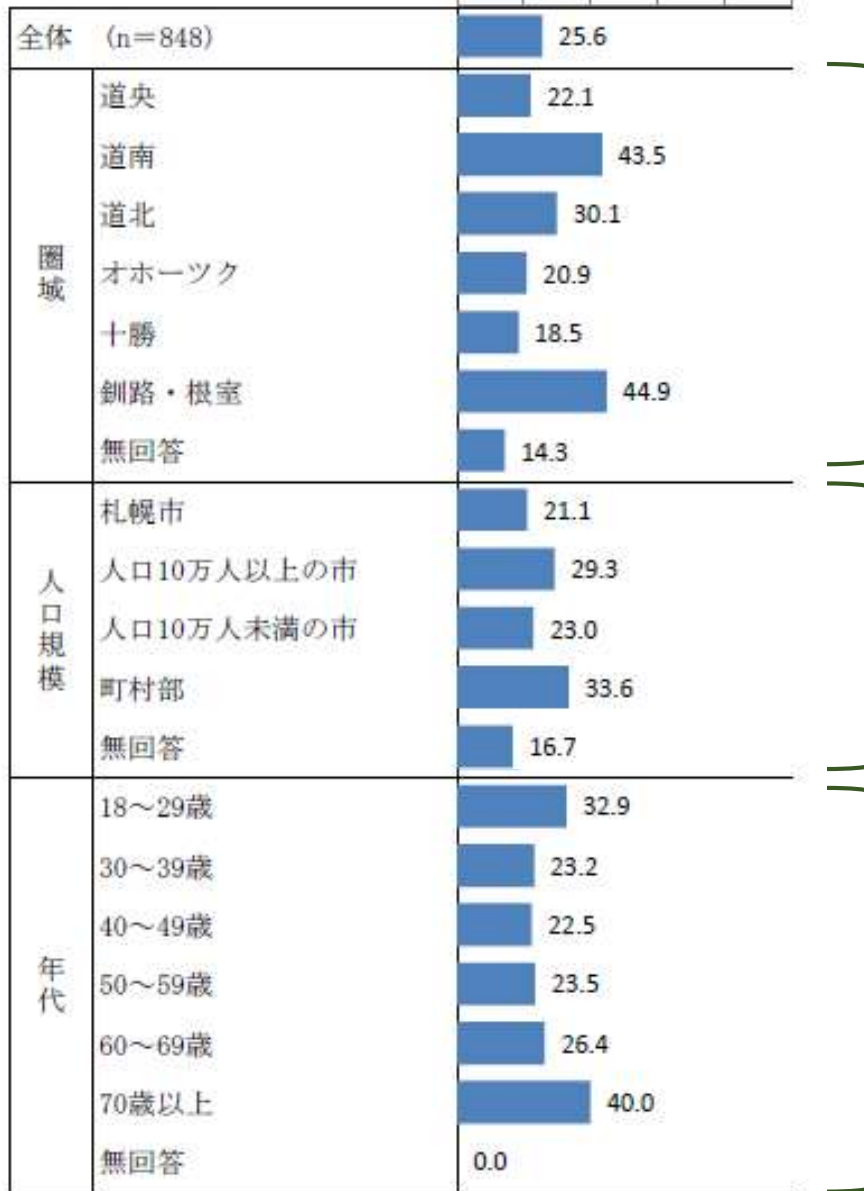
※一般用自転車、スポーツタイプの自転車、レンタル自転車、その他の自転車のいずれかを利用する時にヘルメットを着用している方

問4-① 圏域・人口規模・年代別分析【ヘルメット】

問4 自転車利用におけるルールについて知っているものを教えてください。

北海道自転車条例でヘルメットの着用が努力義務と定められていること

0.0 20.0 40.0 60.0 80.0 100.0



ヘルメット着用(努力義務)の認知の割合が高い圏域・人口規模・年代

① 釧路・根室 (44.9%)

② 道南 (43.5%)

③ 道北 (30.1%)

⇒ 釧路・根室圏域で割合が高い

① 町村部 (33.6%)

② 10万人以上の市 (29.3%)

③ 10万人未満の市 (23.0%)

④ 札幌市 (21.1%)

⇒ 町村部で割合が高い

① 70歳以上 (40.0%)

② 18~29歳 (32.9%)

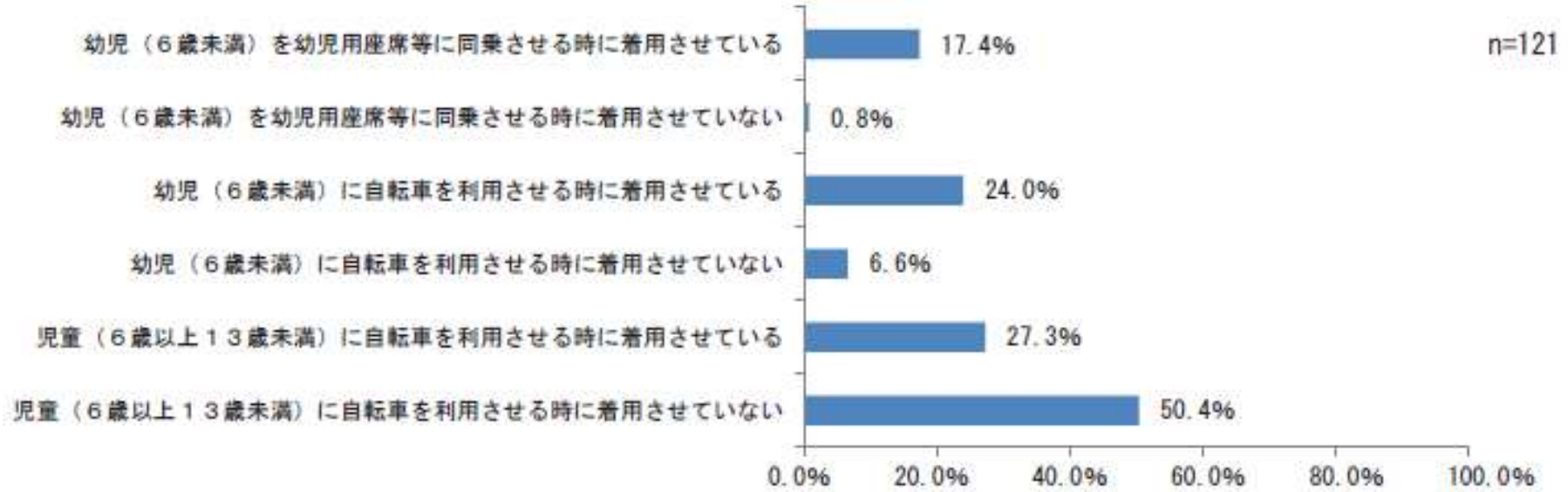
③ 60~69歳 (26.4%)

⇒ 70代以上の割合が高い

問6 ヘルメットを着用させている？【保護者】

問6 次の場合においてヘルメットを着用していますか？もしくは着用させていますか。
 次の中からいくつでもお選びください。

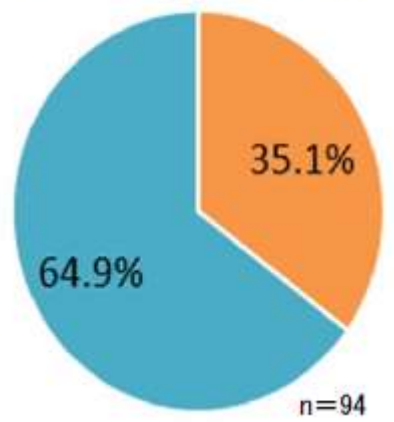
【幼児、児童の保護者の方】



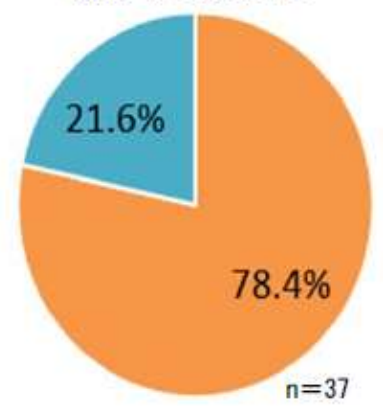
**各設問の回答者
 （幼児・児童の保護者）
 を母数とし、次のとおり分析**

■ 着用させている
 ■ 着用させていない

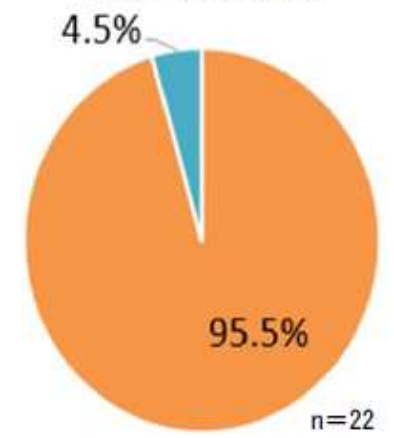
児童（6歳以上13歳未満）



幼児（6歳未満）



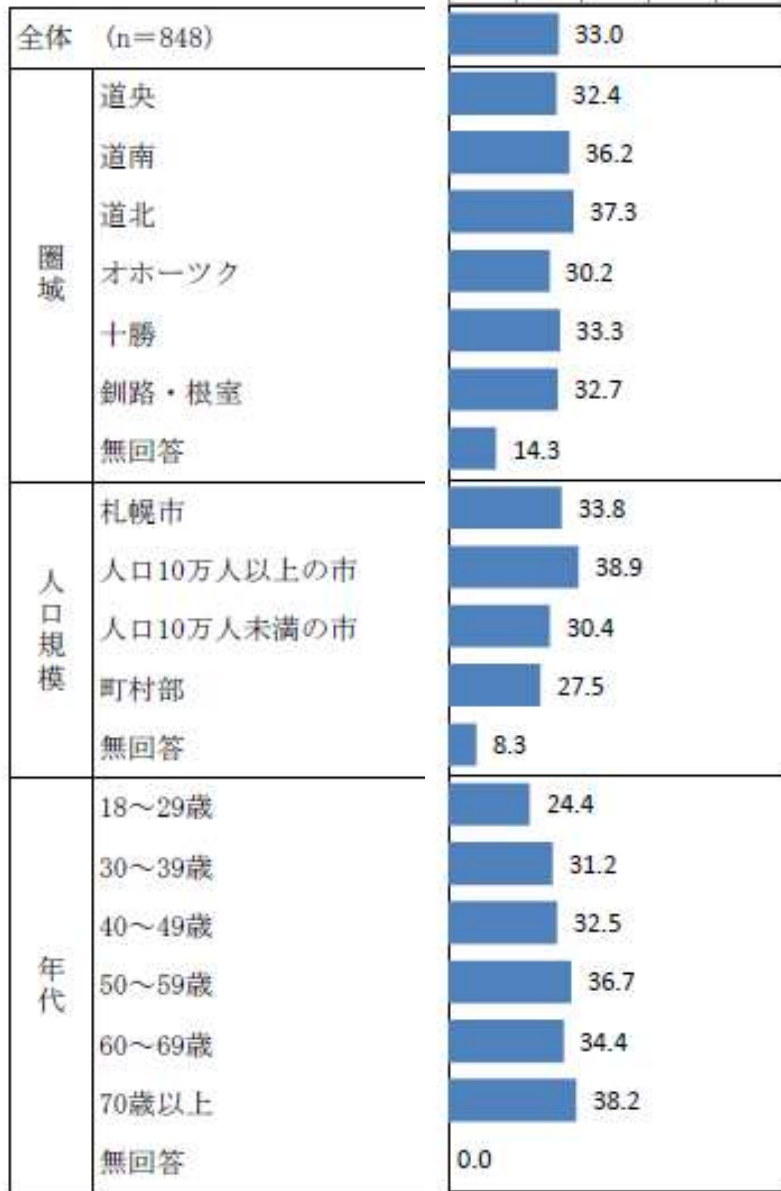
幼児用座席に同乗の
 幼児（6歳未満）



問4-② 圏域・人口規模・年代別分析【保険加入】

問4 自転車利用におけるルールについて知っているものを教えてください。

北海道自転車条例で自転車利用者の自転車損害賠償保険への加入が努力義務と定められていること
0.0 20.0 40.0 60.0 80.0 100.0



保険加入(努力義務)の認知の割合が高い圏域・人口規模・年代

① 道北 (37.3%)

② 道南 (36.2%)

③ 十勝 (33.3%)

⇒ 道北・道南圏域で割合が高い

① 10万人以上の市 (38.9%)

② 札幌市 (33.8%)

③ 10万人未満の市 (30.4%)

④ 町村部 (27.5%)

⇒ 都市部で割合が高い傾向

① 70歳以上 (38.2%)

② 50~59歳 (36.7%)

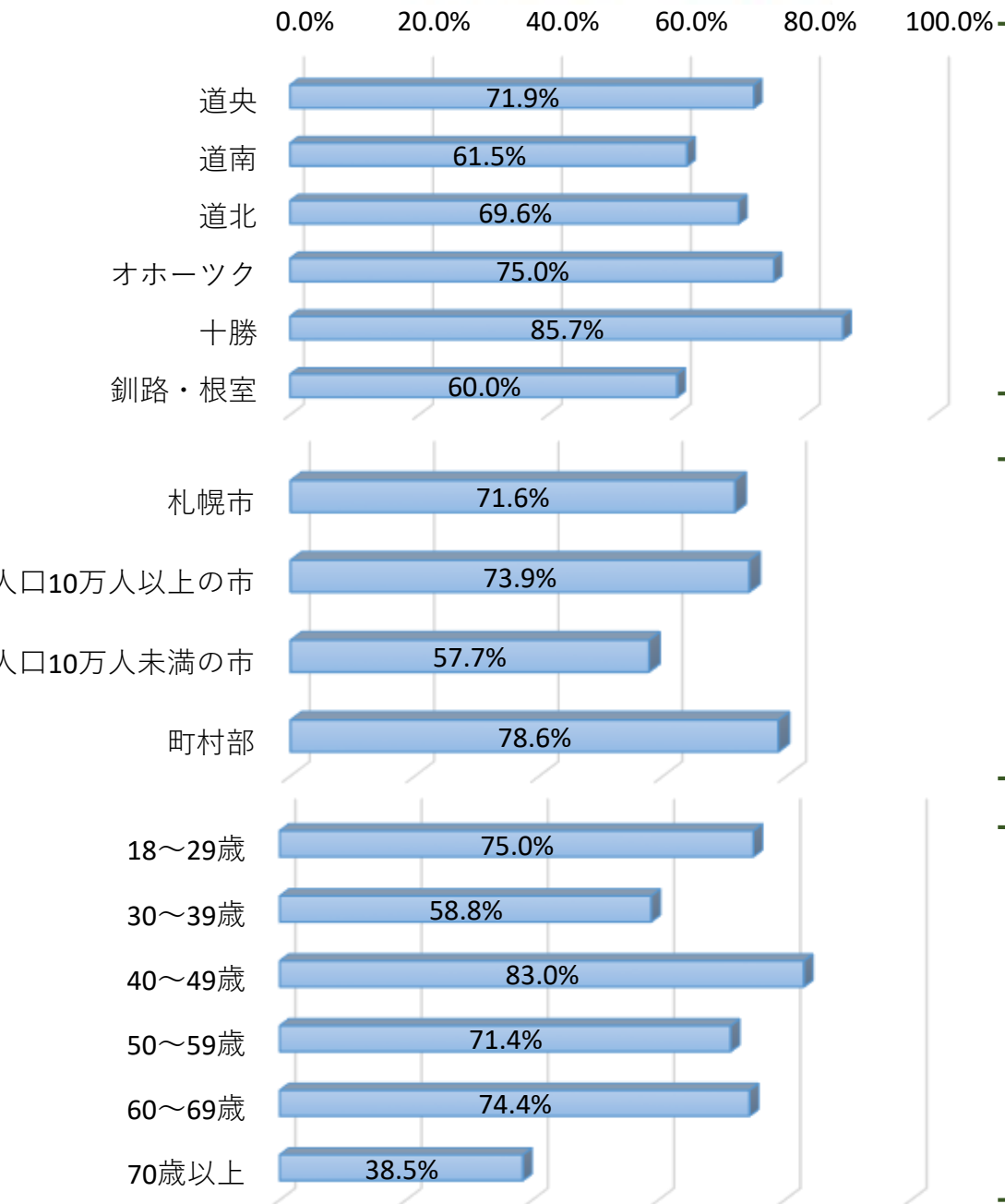
③ 60~69歳 (34.4%)

⇒ 年齢の高い方で割合が高い傾向

北海道 **問6-① 圏域・人口規模・年代別分析【自転車利用者】**

問6 次の場合においてヘルメットを着用していますか？

自転車を利用する時に着用していない



ヘルメットを着用していない割合が高い圏域・人口規模・年代

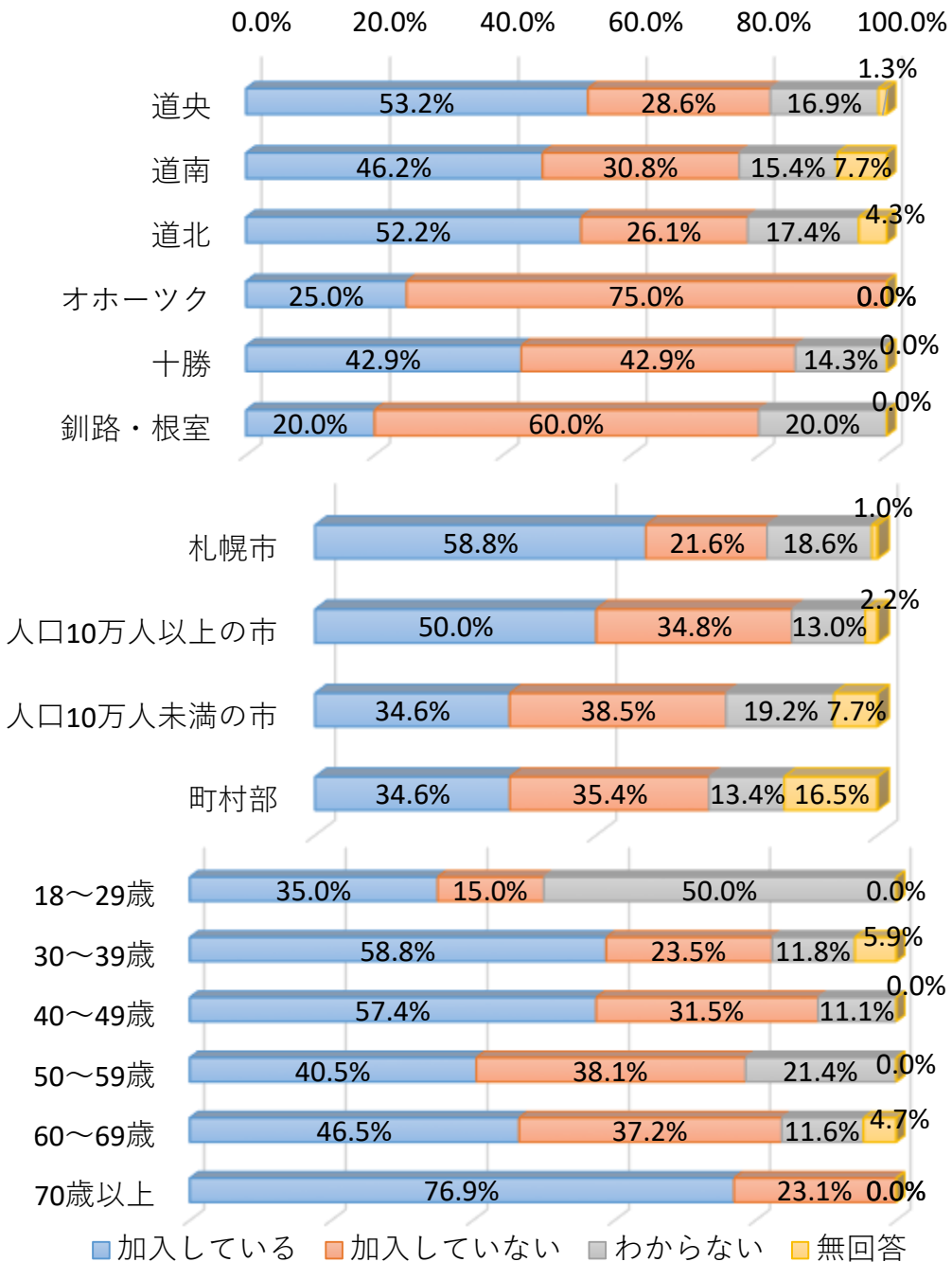
- ① 十勝 (85.7%)
 - ② オホーツク (75.0%)
 - ③ 道央 (71.9%)
- ⇒ 十勝圏域で割合が高い

- ① 町村部 (78.6%)
 - ② 10万人以上の市 (73.9%)
 - ③ 札幌市 (71.6%)
 - ③ 10万人未満の市 (57.7%)
- ⇒ 町村部で割合が高い

- ① 40～49歳 (83.0%)
 - ② 18～29歳 (75.0%)
 - ③ 60～69歳 (74.4%)
- ⇒ 40代で割合が高い

北海道 **問7-① 圏域・人口規模・年代別分析 【保険加入】**

問7 あなたは自転車損害賠償保険に加入していますか。



自転車損害賠償保険への加入の割合が高い圏域・人口規模・年代

- ① 道央 (53.2%)
- ② 道北 (52.2%)
- ③ 道南 (46.2%)

⇒ 道央圏域で割合が高い

- ① 札幌市 (58.8%)
- ② 10万人以上の市 (50.0%)
- ③ 10万人未満の市 (34.6%)
- ③ 町村部 (34.6%)

⇒ 都市部で割合が高い傾向

- ① 70歳以上 (76.9%)
- ② 30～39歳 (58.8%)
- ③ 40～49歳 (57.4%)

⇒ 70代以上の割合が高い