

# 帯広市自転車活用推進計画（案）



令和 年 月

帯 広 市



# 目 次

第1章	計画策定に当たって	
第1節	計画の策定と目的	1
第2節	計画対象区域	2
第3節	計画の位置づけ	3
第4節	計画の期間	3
第2章	自転車を取り巻く現状と課題	
第1節	現状分析	
1	自転車の保有状況	4
2	自転車の利用状況と利用意識	8
3	自転車交通量と自転車通行空間の整備状況	10
4	自転車事故の発生状況	12
5	自転車利用ルールやマナーの普及状況	13
6	運動習慣と自家用車の利用状況	15
7	二酸化炭素排出量と自家用車の利用状況	16
8	サイクルツーリズム	17
第2節	課題整理	
1	自転車通行空間の整備	22
2	自転車の通行ルール・マナーの周知啓発	23
3	健康づくりに向けたサイクリングを気軽に楽しむための情報発信	23
4	環境負荷低減に向けた自転車利用の促進	24
5	サイクルツーリズムを楽しむための受入環境の整備	24
6	サイクルイベントの充実	24
第3章	帯広市が目指す自転車活用	
第1節	目指す姿	25
第2節	計画の目標	25
第4章	目的達成に向けた施策の展開	
目標1	安全な自転車通行空間の創出	28
施策1-1	自転車通行空間の整備の推進	
施策1-2	自転車マップの作成	
目標2	安全・安心な自転車利用の普及啓発	28
施策2-1	自転車利用ルールの周知啓発	
施策2-2	自転車利用者のマナーの向上	
施策2-3	通学路周辺の安全点検の実施	

目標 3	多様なサイクルスタイルの支援	32
施策 3-1	健康増進のための自転車活用の推進	
施策 3-2	環境に優しい自転車活用の推進	
目標 4	地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進	32
施策 4-1	サイクリスト受入環境の整備の推進	
施策 4-2	サイクルイベントの充実	
施策 4-3	多彩なサイクルルートの情報発信	

## 第5章 自転車ネットワーク

第1節	自転車ネットワーク路線の選定	34
第2節	自転車ネットワーク路線図	36
第3節	整備形態	38

## 第6章 計画の推進に向けて

第1節	計画の推進に向けた基本的な考え方	40
第2節	計画の推進体制	40

## 参考

【計画策定の経過】	41
【帯広市自転車活用に関する市民等アンケート】	43

## 第1章 計画策定に当たって

### 第1節 計画の策定と目的

自転車は、通勤や通学、買い物など、日常生活における身近な交通手段となっているほか、スポーツやレジャーなどに幅広く利用されています。近年では、社会環境が複雑化、多様化する中、環境意識や健康志向、観光利用の高まりなどを背景に、その果たす役割は大きく広がってきています。

国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、国民の健康増進などの新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資することなどを基本理念とする「自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下、「法」という。）」を平成29（2017）年5月に施行し、令和3（2021）年5月に策定した「第2次自転車活用推進計画」に基づき、自転車の幅広い活用の促進に向けた取り組みを進めています。

また、北海道においては、自転車の活用及び安全な利用に関する施策を総合的に推進するため、平成30（2018）年4月に「北海道自転車条例（平成30年北海道条例第42号）」を施行し、令和3（2021）年3月に策定した「第2期北海道自転車利活用推進計画」に基づき各種施策を実施しています。

本市においては、これまでも交通安全教室の実施やノーカーデーの促進、サイクルイベントの開催支援などにより自転車活用を推進してきました。十勝広域の取り組みとしても、モデルルート<sup>1</sup>の策定やサイクリストの受入環境整備などを進めてきており、こうした取り組み等が評価され、令和3（2021）年5月に「トカプチ400<sup>1</sup>」が国からナショナルサイクルルート<sup>2</sup>に指定されました。

「帯広市自転車活用推進計画」は、観光振興や健康増進など幅広い分野で、自転車活用の可能性が高まっていることを踏まえ、本市の自転車活用の推進に関する施策を定めることにより、自転車の活用及び安全な利用のさらなる推進を図ることを目的に策定するものです。

#### 自転車とは

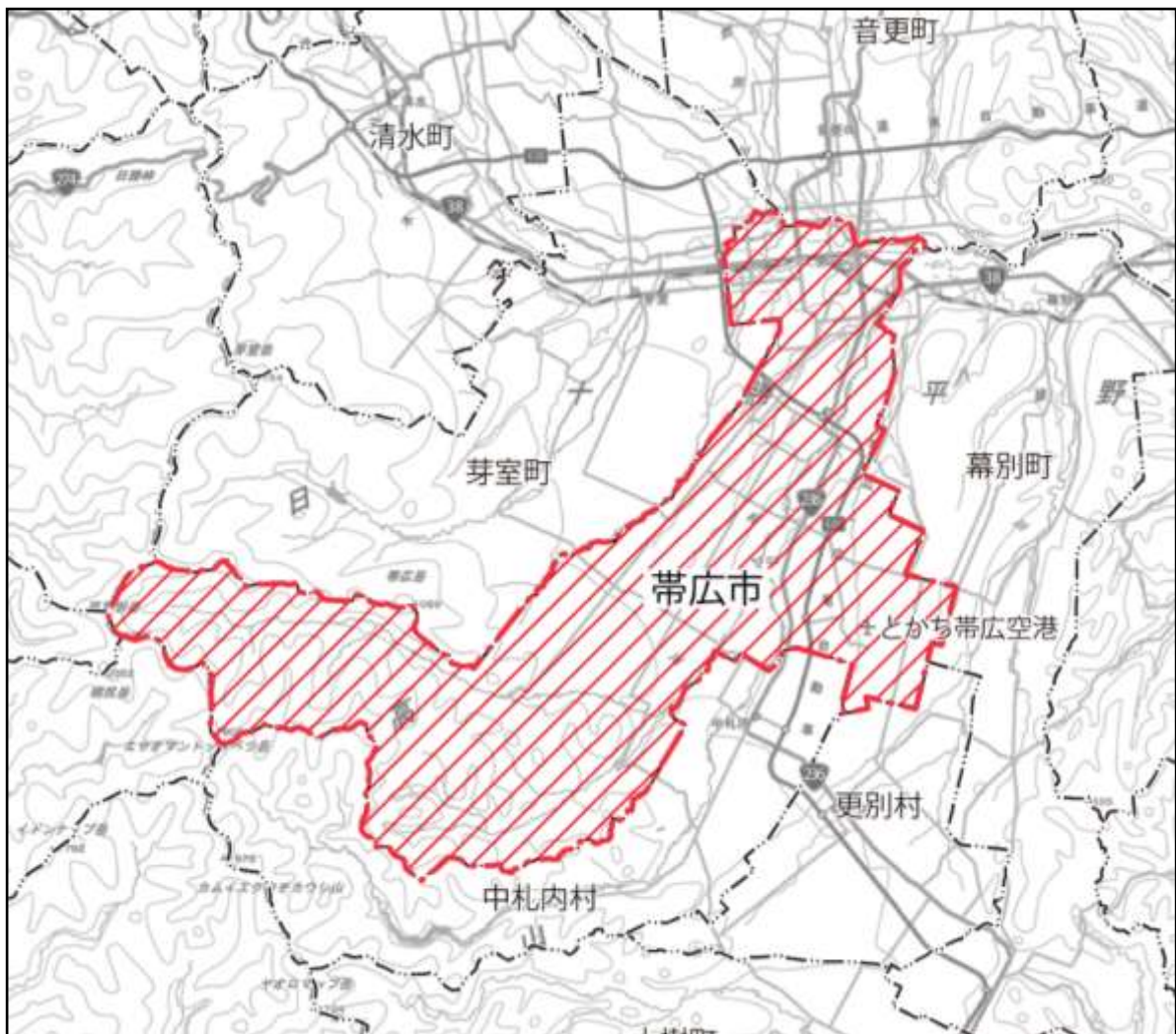
道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定される、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものを指します。

<sup>1</sup> 帯広市を起終点とし、十勝平野を8の字に結んだ延長403kmのサイクルルート

<sup>2</sup> 「トカプチ400」を含め全国で6ルートが指定されている（詳細はP17「ナショナルサイクルルート」参照）

## 第2節 計画対象区域

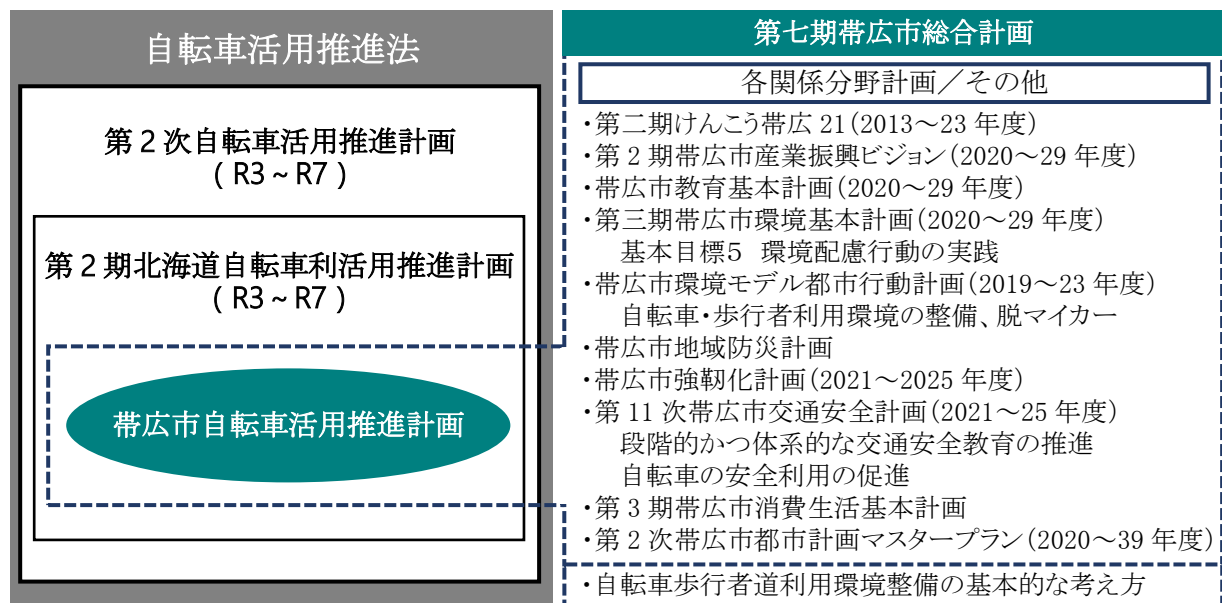
計画対象区域は、帯広市全域とします。



国土地理院「地理院地図」を加工して帯広市で作成

### 第3節 計画の位置づけ

本計画は、法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画と位置づけ、自転車の活用を推進するための総合的な指針として、国の「第2次自転車活用推進計画」や北海道の「第2期北海道自転車利活用推進計画」を踏まえ、「第2次帯広市都市計画マスタープラン」や「第二期けんこう帯広21」などの各分野計画などと整合を図りながら、「第七期帯広市総合計画」に即して策定するものです。



### 第4節 計画の期間

計画期間は、令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間とします。

なお、計画策定後5年を経過した段階で中間見直しを行うとともに、上位・関連計画の見直しや、自転車を取り巻く社会環境の変化等により、必要に応じて見直しを行います。

#### 自転車活用推進法（抜粋）

第10条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

第11条 市町村（特別区を含む。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

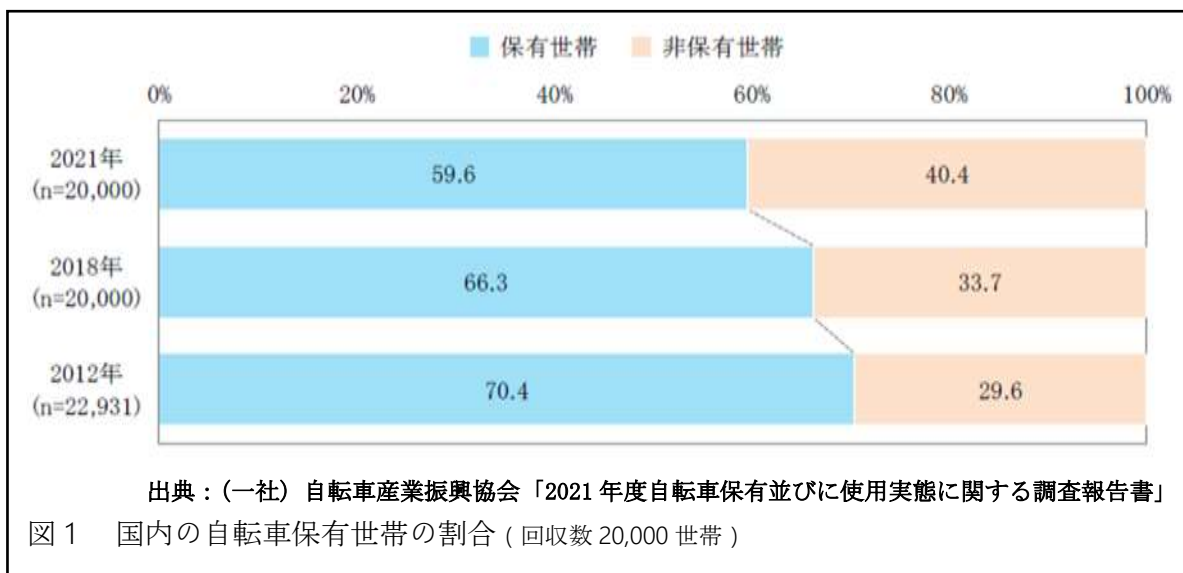
### 第1節 現状分析

#### 1 自転車の保有状況

令和3（2021）年の国内の自転車保有世帯の割合（図1）は、59.6%となっており、近年は減少傾向にあります。令和4（2022）年9月に実施した「帯広市自転車活用に関する市民等アンケート」（以下、「自転車アンケート」という。）では、帯広市民等<sup>3</sup>の自転車保有者の割合（図2）は59.2%となっており、保有者を年代別（図3）で見ると、19歳以下ではほとんどの人が自転車を所有している一方、20代では半数、30代では所有していない人の割合が多くなっています。

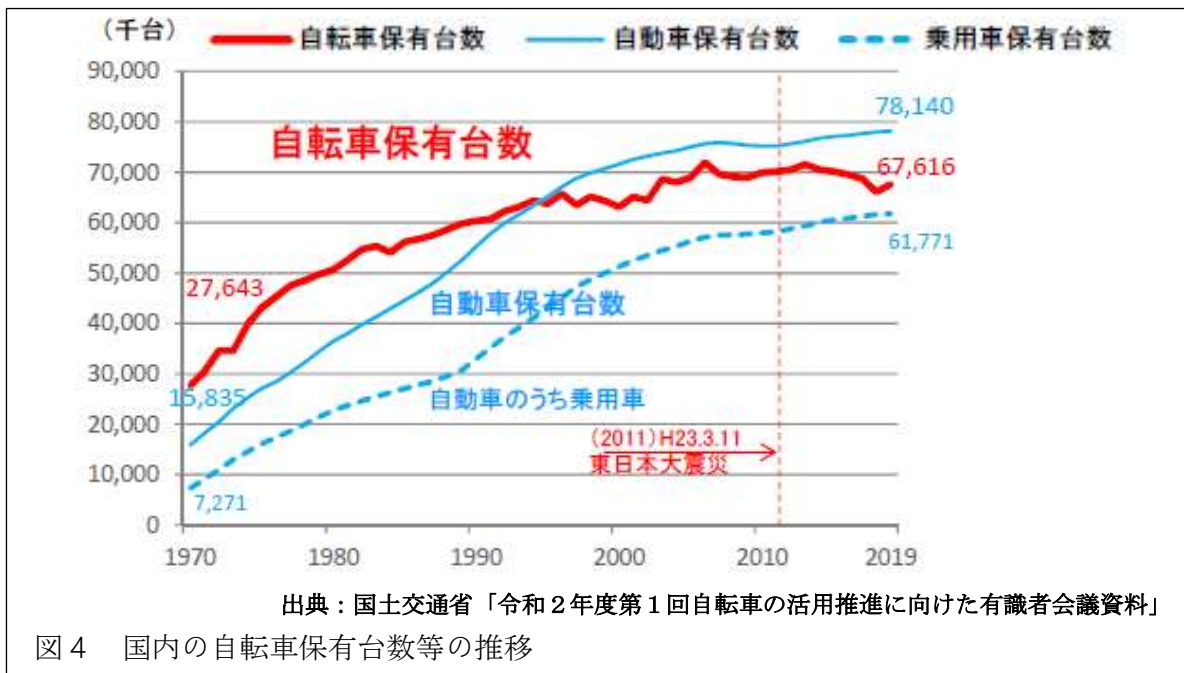
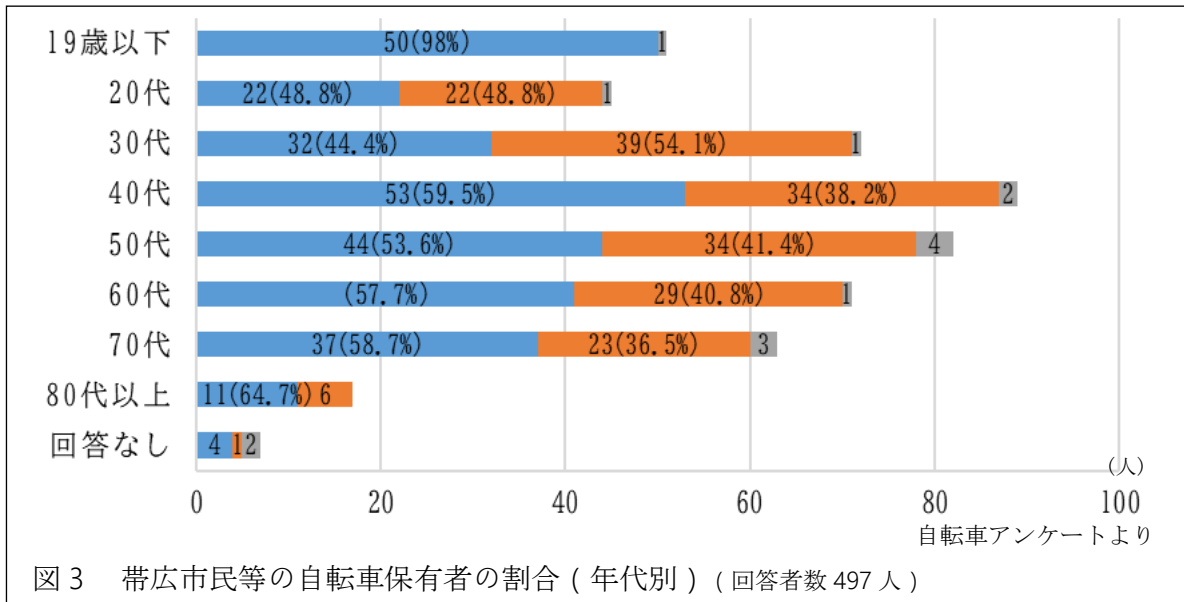
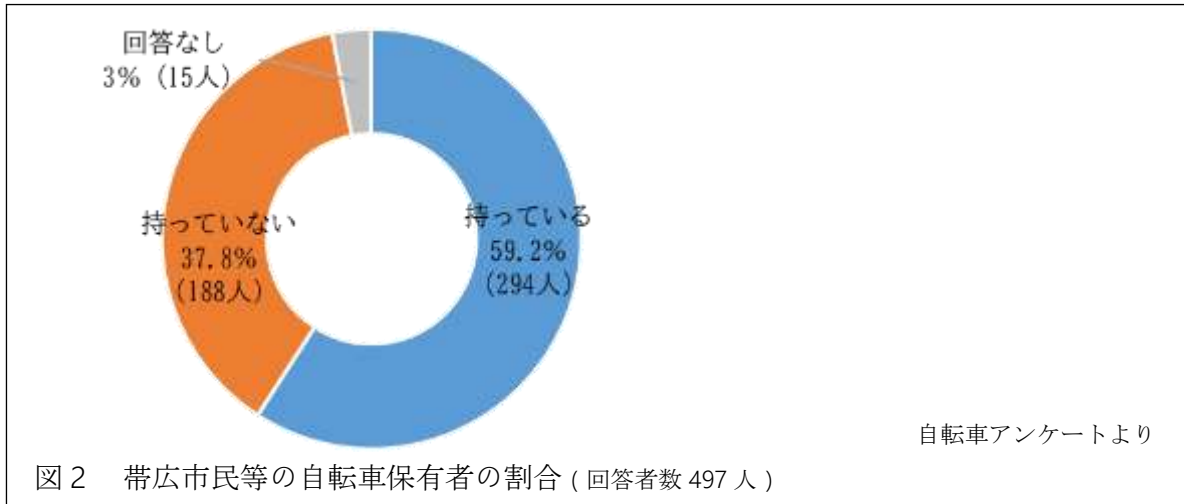
国内の自転車保有台数の推移（図4）を見ると、1900年代は増加傾向を示していましたが、2000年代に入ってから横ばいとなっており、令和元（2019）年には乗用車の保有台数と同程度となっています。

また、国内の自転車の車種別販売台数の推移（図5）を見ると、平成27（2015）年から令和元（2019）年にかけて一般車が減少傾向となっている一方、スポーツ車、電動アシスト車の販売は堅調に推移しています。



<sup>3</sup> 自転車アンケートに回答した帯広市民（378人）、十勝管内居住者（83人）、その他（16人）、回答なし（20人）を総称して表すもの（以下の文章内においても同様とする）





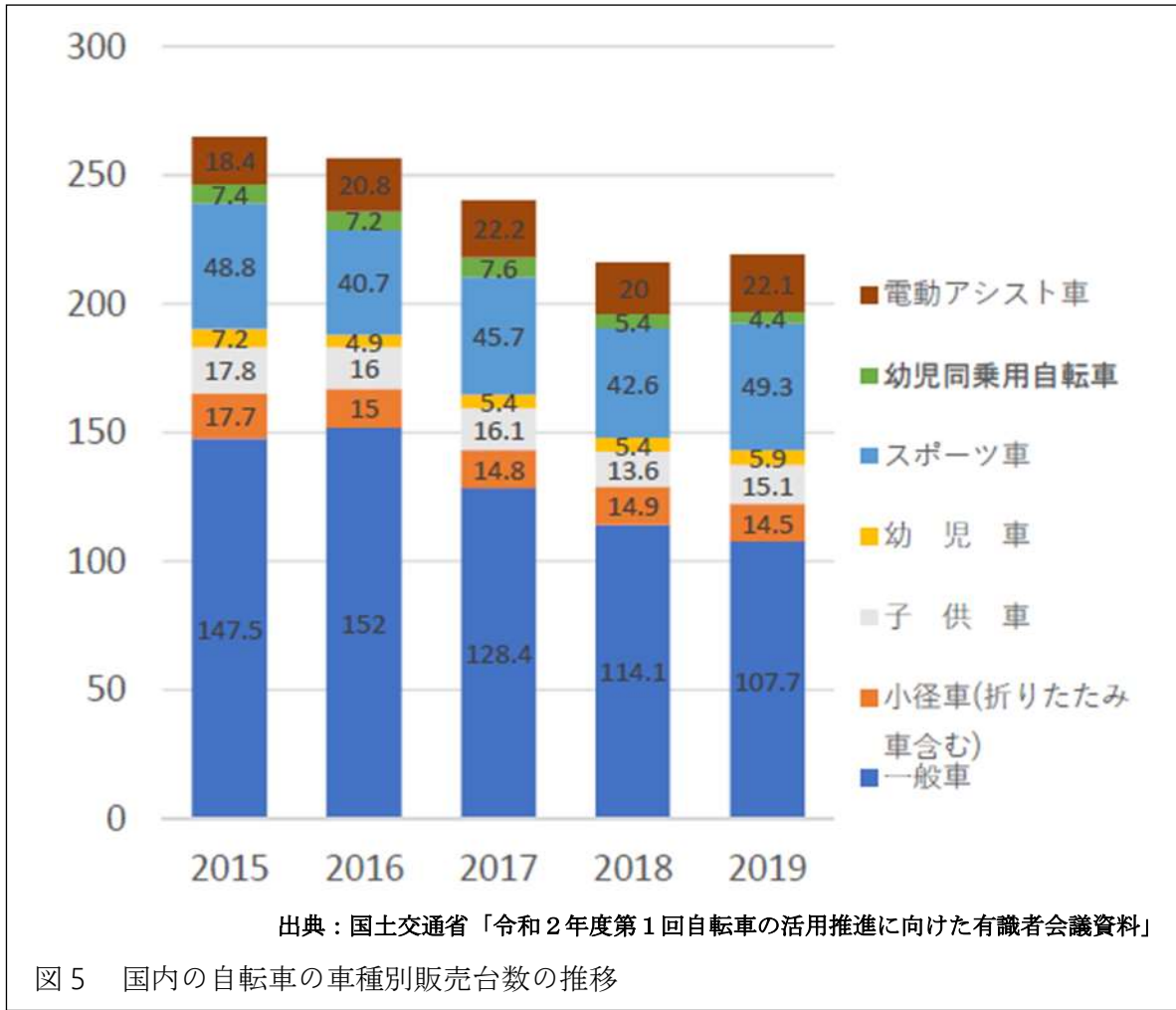


表1 自転車の種類

一般車		
フレーム形状区分	スタaggerド型 フレーム中央部のパイプがストレートの形状なもの。	
	ダブルループ型 フレーム中央部のパイプにカーブを付けた形状のもので高さを抑えまたぎやすくしたもの。	
幼児・子供車		
幼児車	主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いるもの。車径の呼び <sup>4</sup> 18以下。	
子供車	主に小学生の児童が日常の遊戯及び交通手段に用いるもの。車径の呼び24以下。	
スポーツ車		
クロスバイク	マウンテンバイクとロードレーサーを組み合わせ、一般道路での走行に適するようにしたもの。	
ロードバイク	高速走行を可能としたもので、主として舗装路の走行に使用するもの。	
マウンテンバイク	荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造のもの。	
小径車	フレームの軽量化並びにコンパクト化を図ったもので、折りたたみまたは分割できる機構であることが多い。車径の呼び20以下。	
幼児同乗用自転車	幼児が同乗できる座席が備えられているもの（電動アシスト車も含む）。	
電動アシスト車	電動機（モーター）により人力を補助する装置をもつもの。	

出典：（一社）自転車産業振興協会「自転車国内販売動向調査車種区分 H26～」

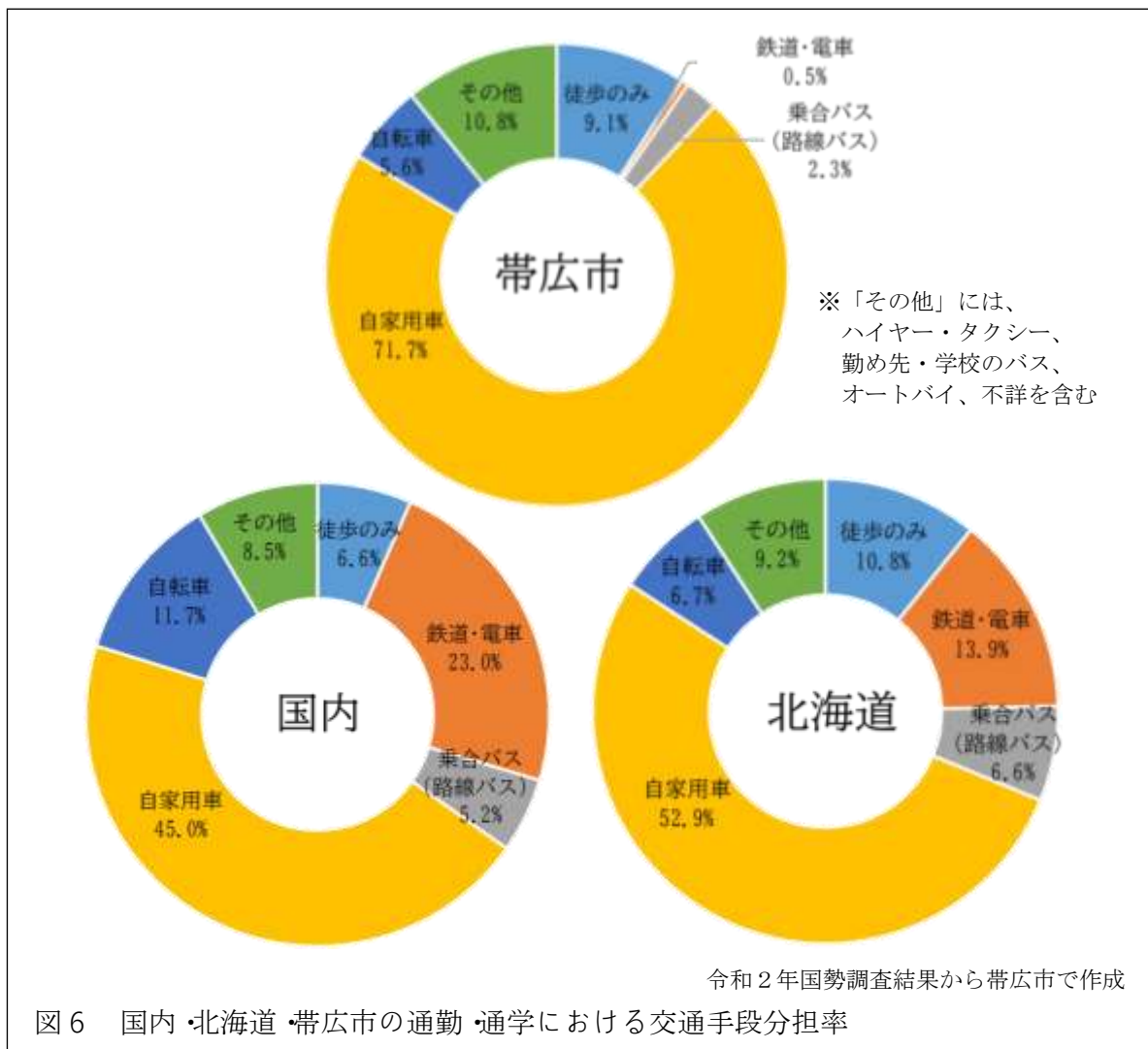
<sup>4</sup> 規格上の寸法に小数点以下の端数がある場合などに、実寸に近い切りの良い数値をそのサイズの呼称とするもの

## 2 自転車の利用状況と利用意識

帯広市の通勤・通学における交通手段分担率（図6）は、自家用車が71.7%を占めており、国内、北海道と比べて利用割合が高くなっている一方で、自転車は、国内、北海道と比べて利用割合が低くなっています。

自転車アンケートでは、帯広市民等の自転車利用の目的（図7）として、買い物を挙げる人が最も多く、次に健康づくりが続いています。年代別（図8）に見ると、19歳以下は半数以上が通学となっているほか、各年代において通勤としての利用も見られます。

また、自転車を利用しない帯広市民等の今後利用したい理由（図9）として、健康増進や環境負荷低減を挙げる層が一定数見られます。



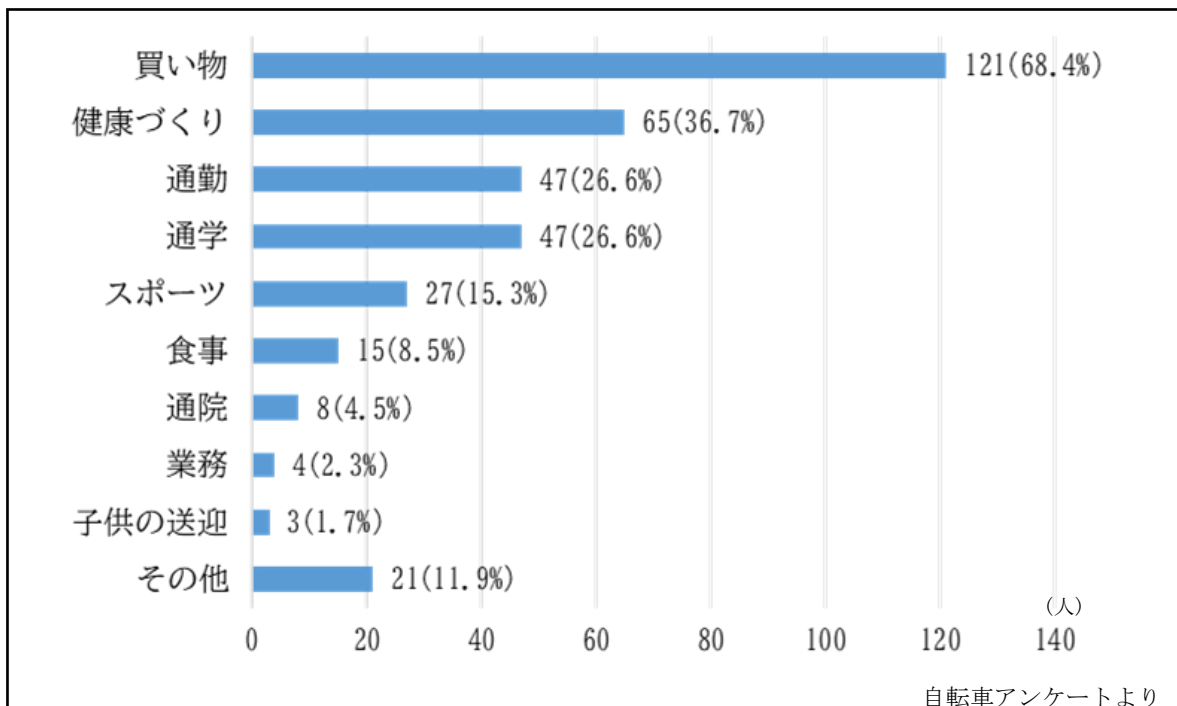


図7 帯広市民等の自転車利用の目的（回答者数177人・複数回答）

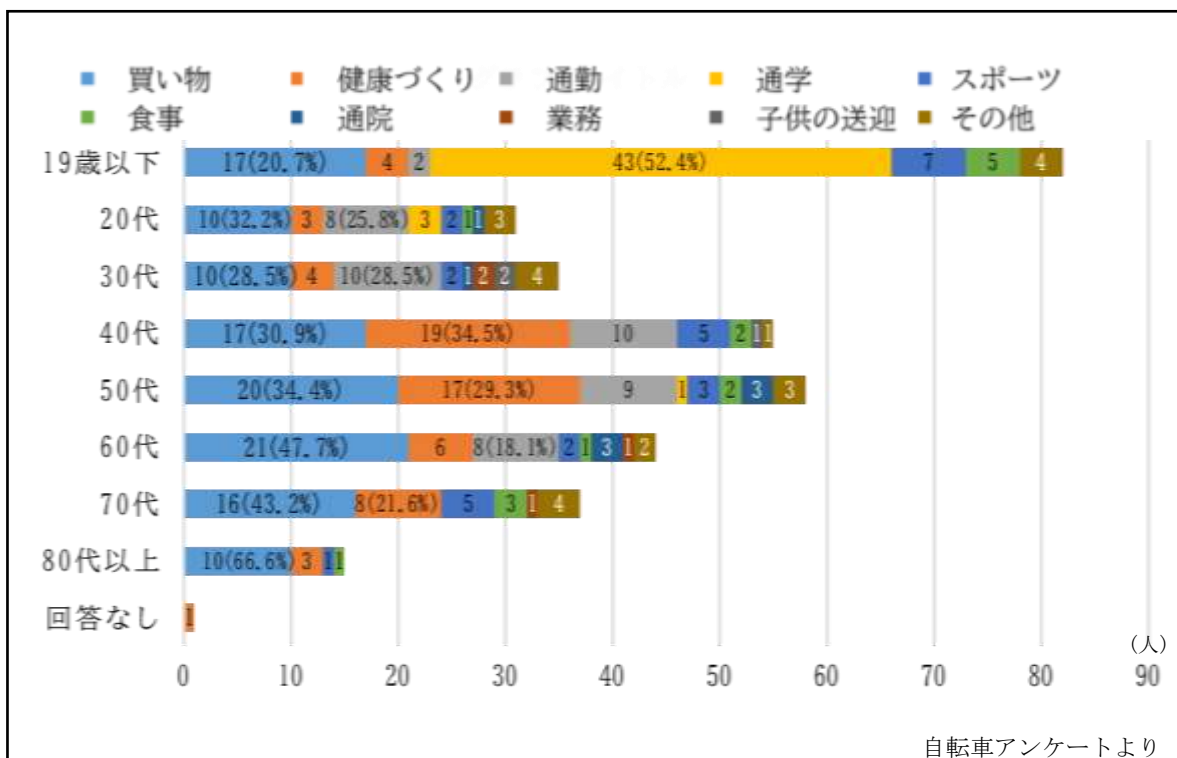
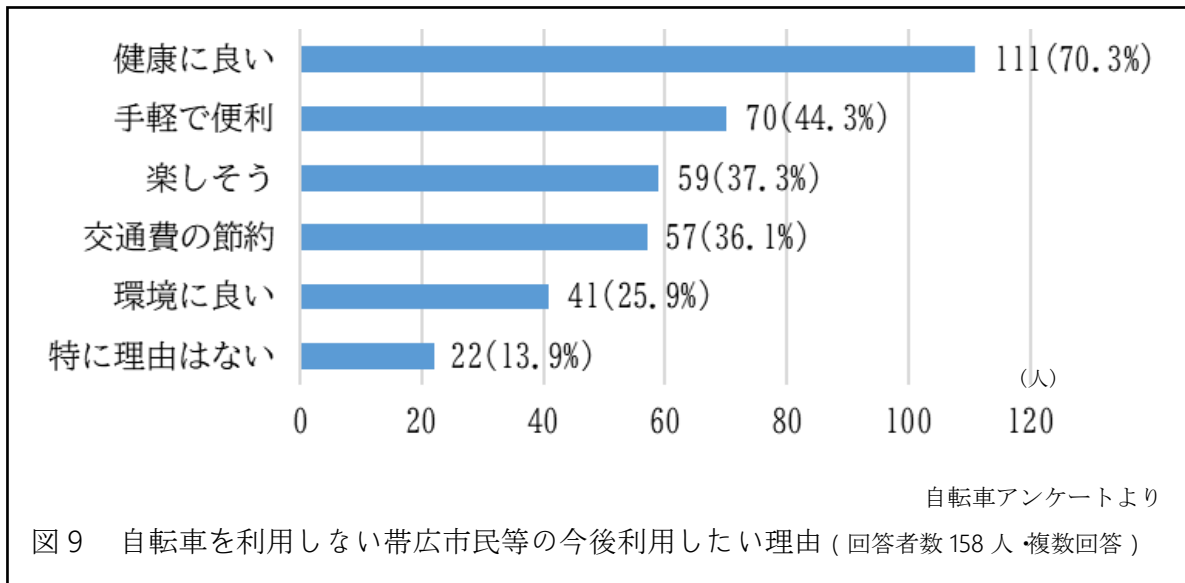


図8 帯広市民等の自転車利用の目的（年代別）（回答者数177人・複数回答）



### 3 自転車交通量と自転車通行空間<sup>5</sup>の整備状況

帯広市では、JR帯広駅を中心に都市機能が集積する「中心市街地」や、高校、商業施設等が立地する「南地区」「西地区」において自転車交通量が多い傾向にあります。

自転車通行空間の整備は、これまで自転車歩行者専用道路<sup>6</sup>のほか、幅の広い歩道上における、自転車と歩行者の分離などの整備を進めてきましたが、自転車利用の多い「南地区」や「西地区」などにおいて、自転車通行空間の連続性が確保されていない状況です。

(図10 自転車通行空間整備状況図)

< 啓北グリーンロード > 自転車歩行者専用道路



< 白樺通 > 幅広歩道 白線分離



<sup>5</sup> 自転車が通行するための道路又は道路の部分

<sup>6</sup> 専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分

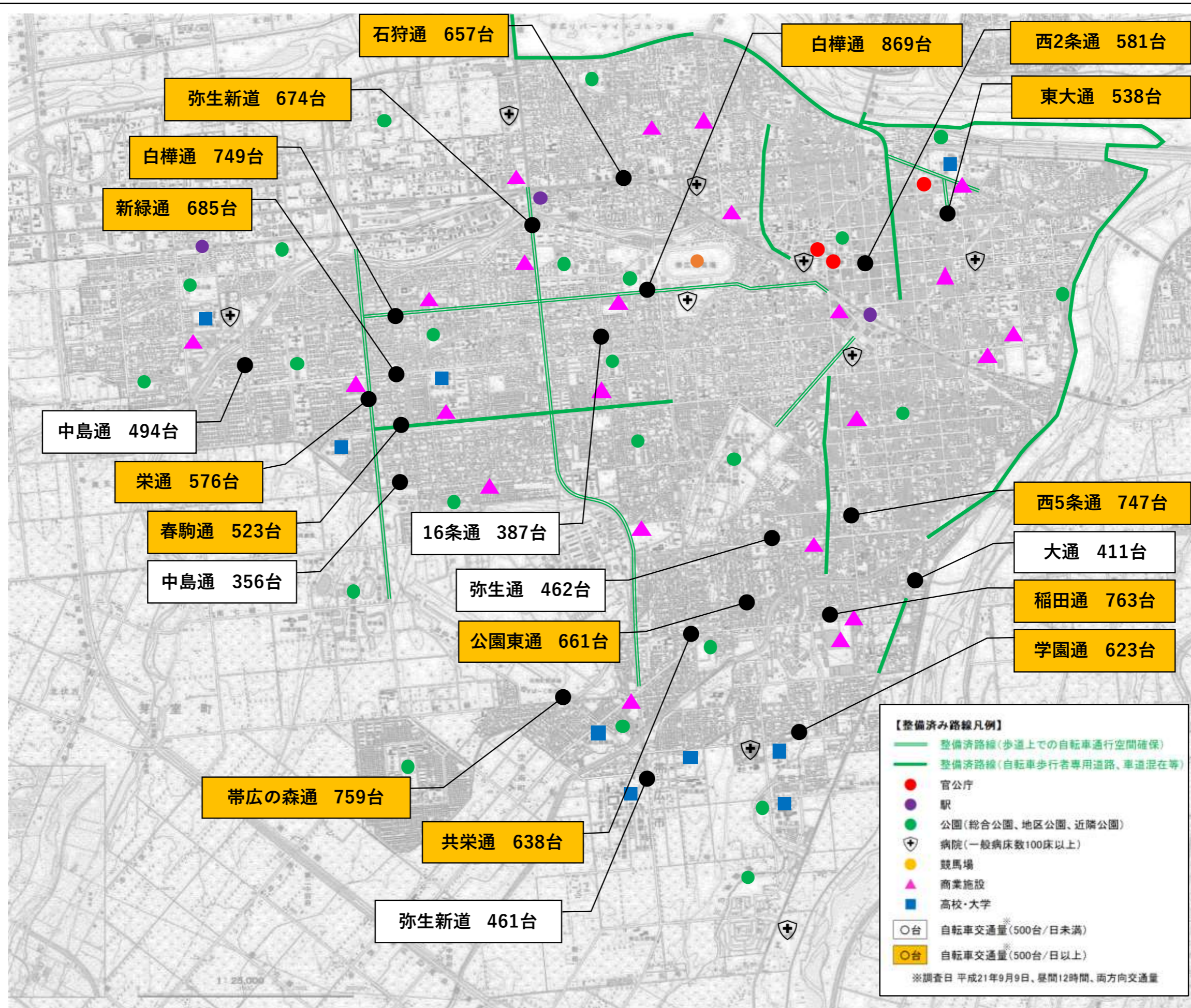


図10 自転車通行空間整備状況図





#### 4 自転車事故の発生状況

帯広市における自転車乗車中の負傷者数の割合（図 11）は、高校生の割合が最も高く、「第 9 次帯広市交通安全計画（2012～2015）」期間内では 26%、「第 10 次帯広市交通安全計画（2016～2019）」期間内では 28%となっており、高校生を含む 20 歳未満の負傷者数は、全体の 40%以上を占めています。

自転車乗用中の交通事故で亡くなられた人の約 6 割は、頭部の損傷が要因となっており、自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率（図 12）は、着用していた人の約 2.2 倍となっています。交通事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが重要ですが、自転車アンケートから、帯広市民等の自転車乗用中のヘルメットの着用状況（図 13）は、9 割弱が着用していない状況となっています。

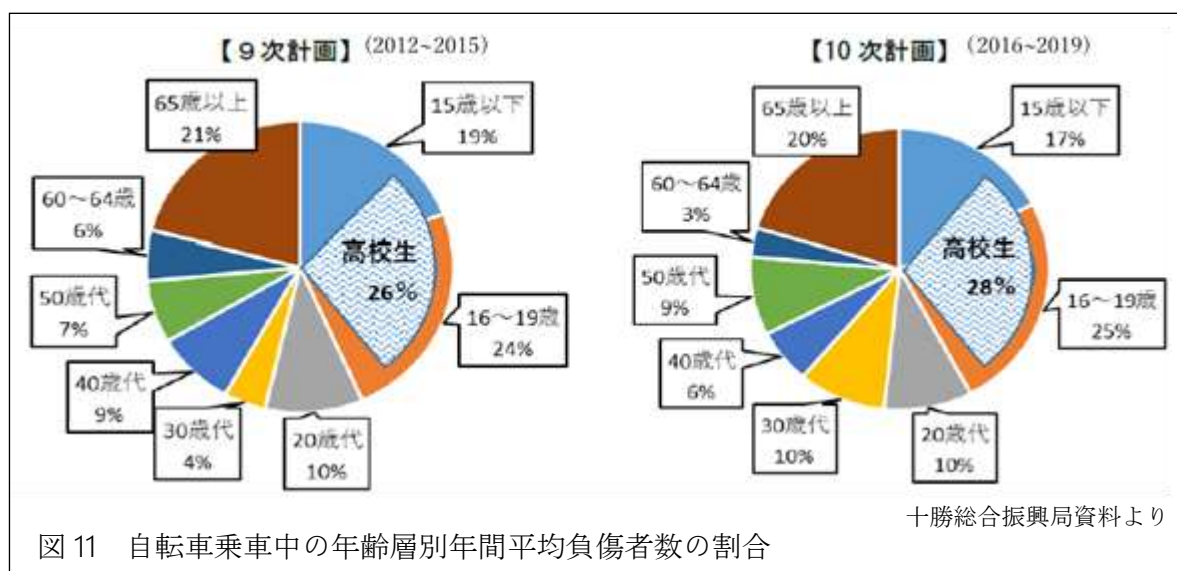


図 11 自転車乗車中の年齢層別年間平均負傷者数の割合

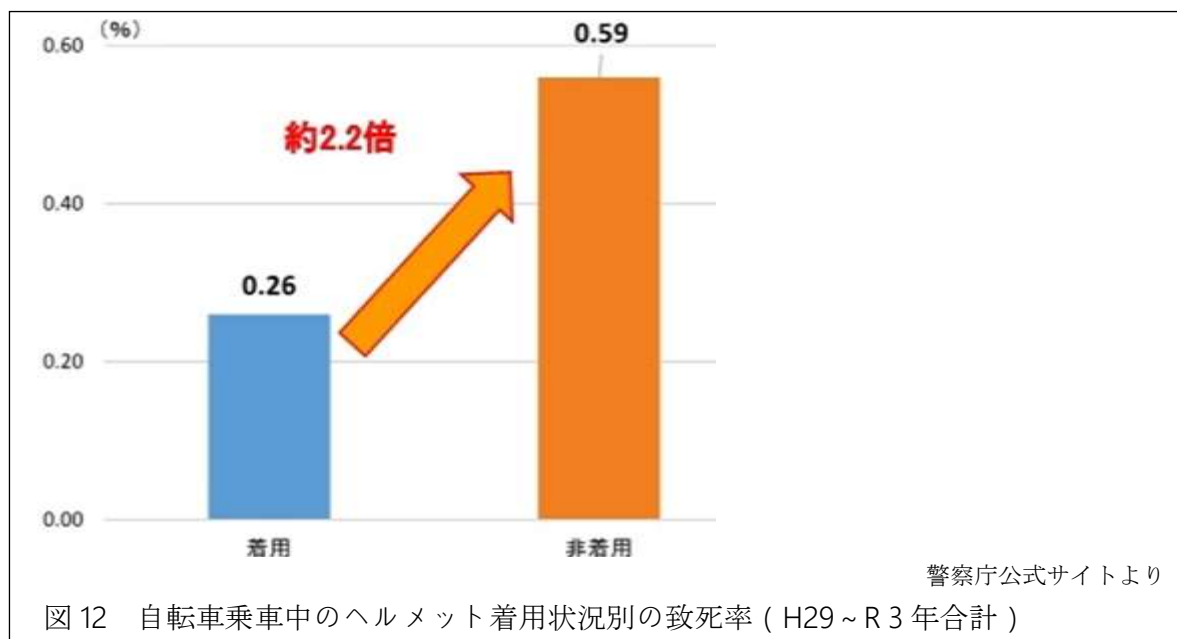
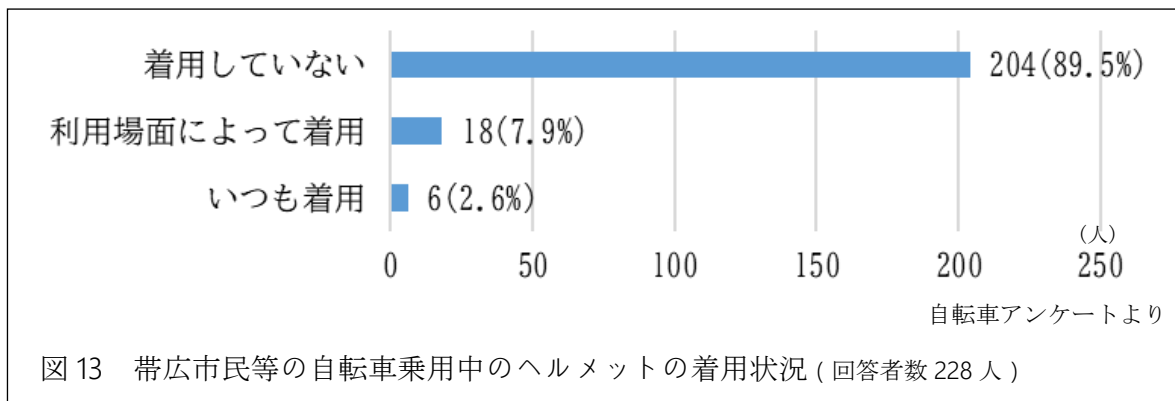


図 12 自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率（H29～R3年合計）



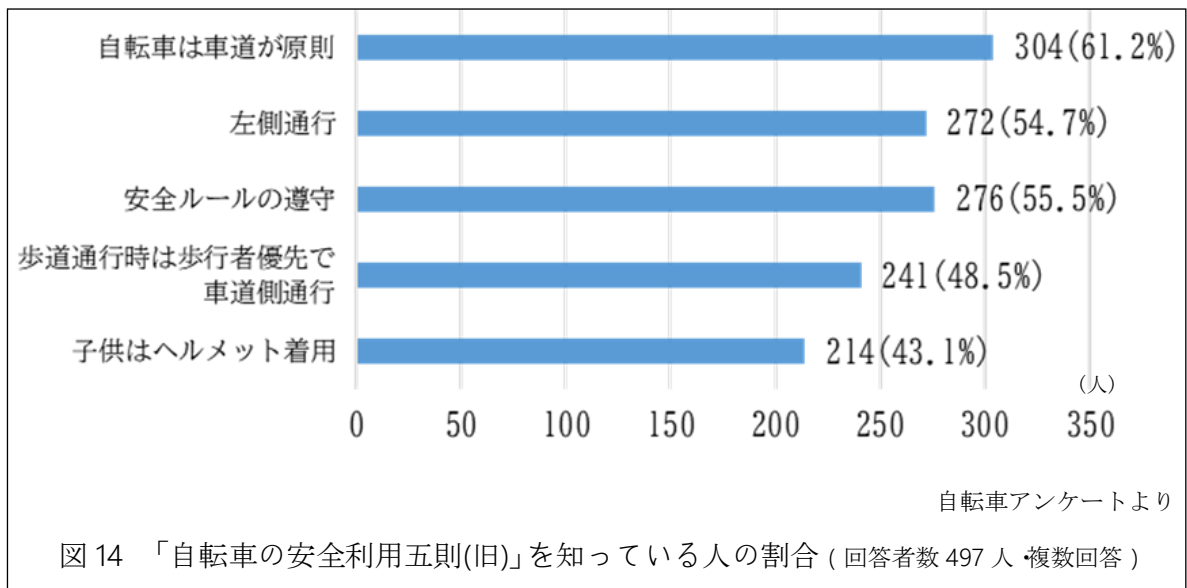
## 5 自転車利用ルールやマナーの普及状況

帯広市民等の「自転車安全利用五則 (旧)<sup>7</sup> (P52 参照)」を知っている人の割合 (図 14) のうち、「自転車は車道が原則」、「左側通行」、「安全ルールの遵守」は半数以上となっていますが、「歩道通行時は歩行者優先で車道側通行」と「子供はヘルメット着用」は、半数未満となっています。

自転車の利用ルールを学んだ時期 (図 15) は、6 割超が学生時代 (小学生、中・高校生) となっており、19 歳以上で学ぶ機会が少ない状況となっています。

帯広市民等の自転車利用者のマナーへの満足度 (図 16) は、3 割超が満足しておらず、どちらともいえない人を合わせると 9 割弱を占めています。また、今後知りたい自転車情報 (図 17) では、「自転車のルール・マナー」を挙げる人が最も多くなっています。

<sup>7</sup>自転車アンケートは令和 4 年 9 月に実施したことから、令和 4 年 11 月 1 日に改正される以前の「自転車安全利用五則 (旧)」に対する認知度を調査したもの



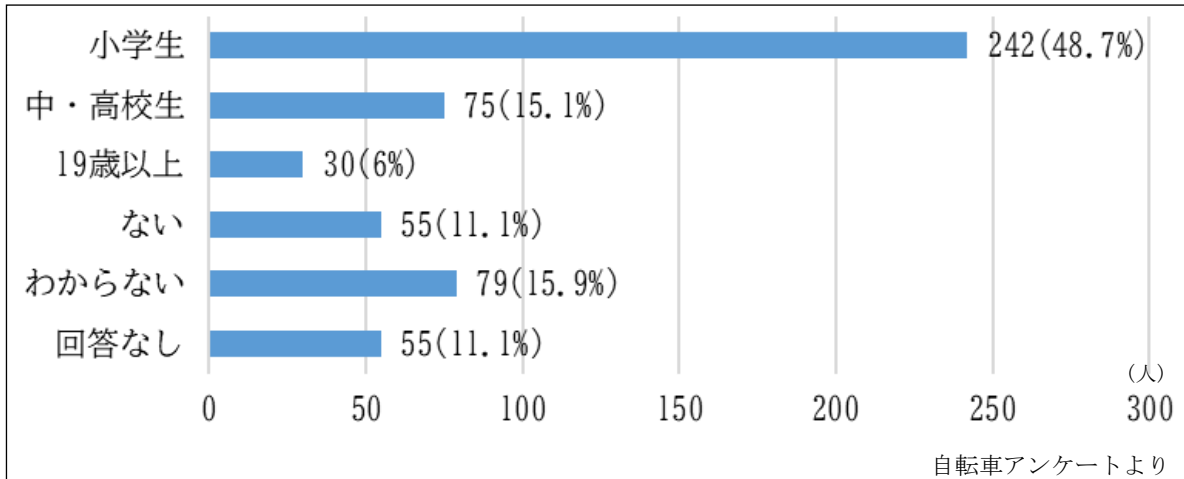


図 15 自転車の利用ルールを学んだ時期 (回答者数 497 人・複数回答)

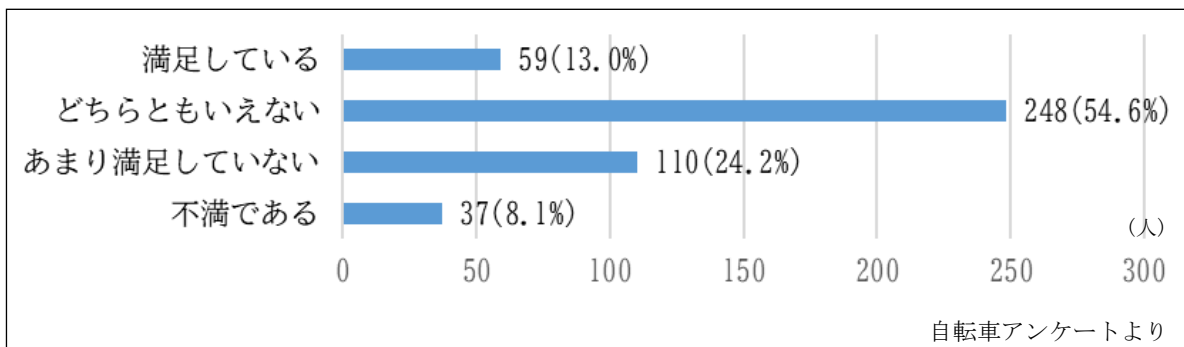


図 16 自転車利用者のマナーへの満足度 (回答者数 454 人)

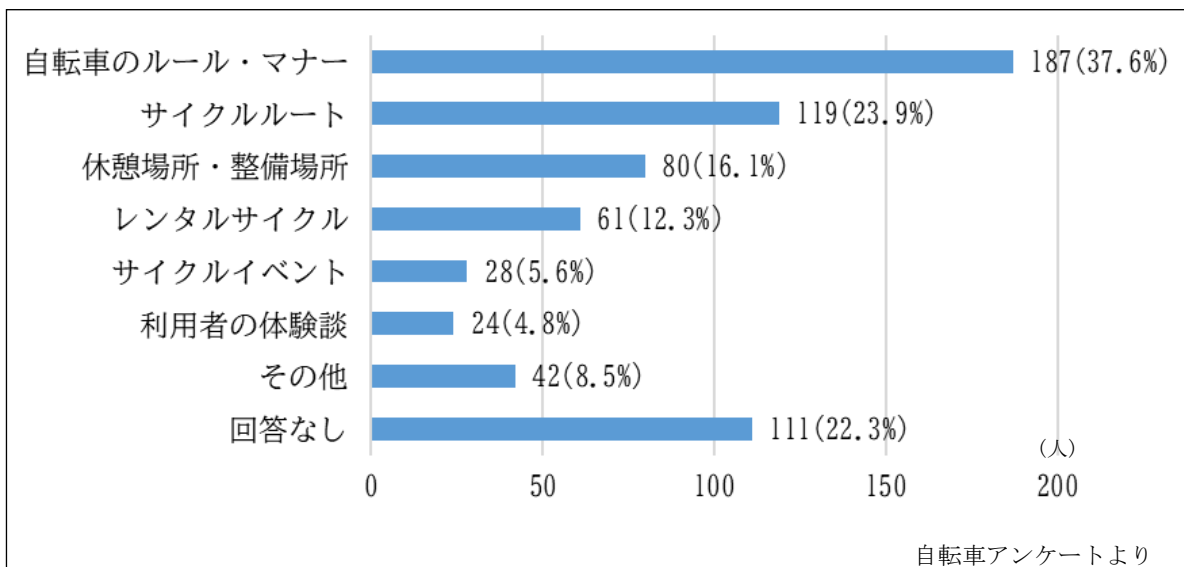


図 17 今後知りたい自転車情報 (回答者数 497 人・複数回答)

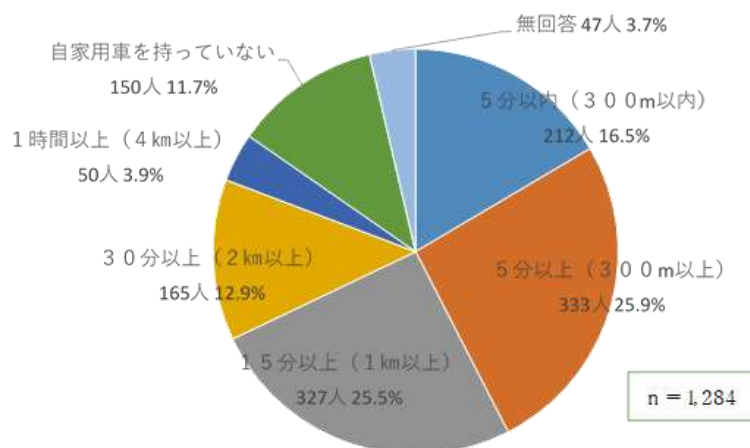
## 6 運動習慣と自家用車の利用状況

自転車アンケートでは、既に自転車を利用している帯広市民等の自転車利用の目的（P9 図7）として「健康づくり」を、自転車を利用しない帯広市民等の今後利用したい理由（P10 図9）として、「健康に良い」を挙げる人が多くなっています。

令和4（2022）年度に帯広市が実施した「健康づくりに関する市民アンケート調査」では、自家用車利用の42.4%が、徒歩で15分未満（1km未満）の距離の移動においても自家用車を利用しています（図18）。

また、運動をほとんどしていない人は45.1%（図19）となっており、日常における運動習慣は少ない傾向を示しています。

さらに、自家用車を利用する際の目的地までの移動時間が短い人ほど、運動をほとんどしていない人の割合が高くなっています。（図20）



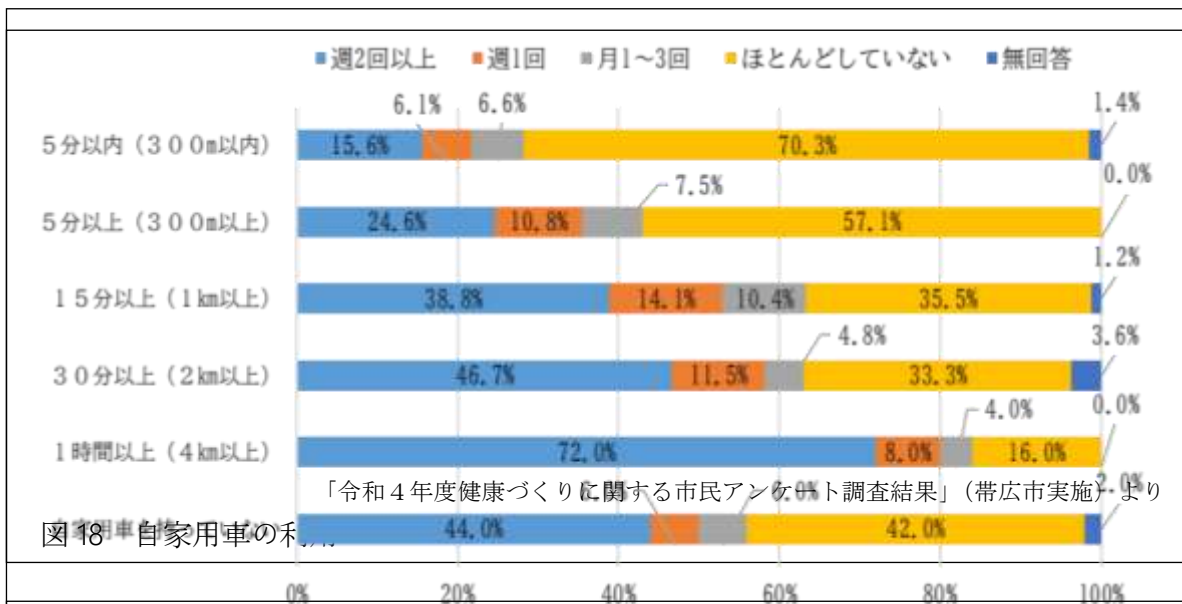


図18 自家用車の利用状況



図20 自家用車の利用と運動習慣

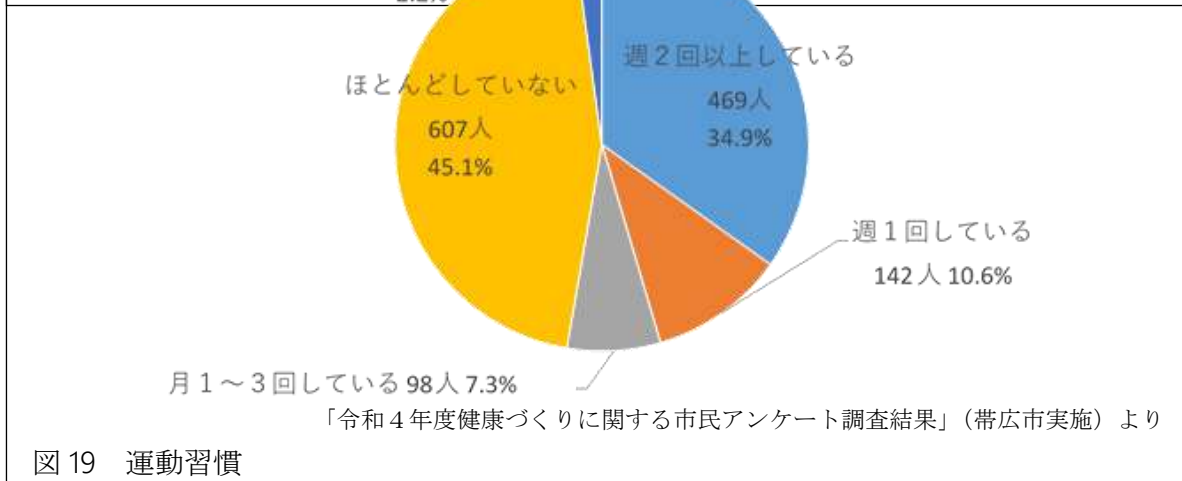


図19 運動習慣

## 7 二酸化炭素排出量と自家用車の利用状況

自転車アンケートでは、自転車を利用しない帯広市民等の今後利用したい理由 (P10 図9) として 25.9%が「環境に良い」を挙げています。

帯広市の二酸化炭素排出量 (表2) は、平成12 (2000) 年から令和元 (2019) 年 (速報値) の間で 11.4%減少しています。自動車の二酸化炭素排出量は、燃費向上やエコカーの普及により、平成12 (2000) 年比で 41.8%減少していますが、依然として全体の排出量の3割弱を占めているほか、帯広市の通勤・通学における交通手段分担率 (P8 図6) は、自家用車の占める割合が 71.7%と国内、北海道と比べて高い状況となっています。

表2 帯広市の二酸化炭素排出量

(単位:t-CO2/年)

部門	2000 (H12)	2010 (H22)	2011 (H23)	2012 (H24)	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29) ※確報値	2018 (H30) ※速報値	2019 (R1) ※速報値
I.エネルギー転換	19,045	219	195	340	313	303	298	277	288	279	282
II.産業	166,759	155,812	163,489	192,257	199,327	201,250	229,865	184,393	343,225	232,783	316,437
III.民生	670,150	614,076	704,834	894,597	857,772	870,365	816,429	820,463	725,340	779,473	620,811
IV.運輸	594,325	439,169	423,401	428,022	400,713	397,423	380,249	369,933	357,648	350,038	345,700
自動車	594,082	438,935	423,170	427,823	400,509	397,220	380,052	369,777	357,466	349,865	345,528
鉄道	243	234	231	199	204	203	197	156	182	172	172
V.廃棄物	9,238	7,221	10,283	12,434	12,600	11,781	10,909	10,250	10,765	9,797	10,113
CO <sub>2</sub> 排出量合計	1,459,517	1,216,497	1,302,202	1,527,650	1,470,725	1,481,122	1,437,750	1,385,316	1,437,267	1,372,370	1,293,343

帯広市環境白書より抜粋

## 8 サイクルツーリズム

### (1) ナショナルサイクルルート

令和元（2019）年9月、国は法に基づき、サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート制度を創設しました。

ナショナルサイクルルートは、優れた観光資源と走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取り組みを連携させたサイクルツーリズムの推進により、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートとして国が指定するもので、日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強気に推進していくものです。

同年11月には、「つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県、108km）」、「ビワイチ（滋賀県、190km）」、「しまなみ海道サイクリングロード（広島県・愛媛県、70km）」の3ルートが第一次ナショナルサイクルルートに指定されたほか、令和3（2021）年5月には、「太平洋岸自転車道（千葉県～和歌山県、1,487km）」、「富山湾岸サイクリングコース（富山県、102km）」とともに、JR帯広駅を起終点に十勝12市町村を8の字に結ぶ「トカプチ400（北海道、403km）」（図21）が、第二次ナショナルサイクルルートに指定されました。

自然景観や肥沃な大地に広がる農業・酪農風景や、地域の風土、魅力的な産品などが評価され、ナショナルサイクルルートに指定されたことにより、サイクリストをはじめ、国内外から十勝・帯広に注目が集まっています。

< ナショナルサイクルルート・ロゴマーク >



< トカプチ400・ロゴマーク >







## (2) レンタサイクル

帯広駅バスターミナルおびくるにおけるレンタサイクル「とかつちゃ」貸出数の推移（図 22）は、令和元（2019）年までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大した令和 2（2020）年度以降、大幅に減少しています。一方で、自転車の種類ごとのレンタサイクル貸出数の推移（図 23）は、クロスバイクやロードバイクといったスポーツ車を借りる人の割合が 3～4 割となっており、利用する自転車が多様化しています。

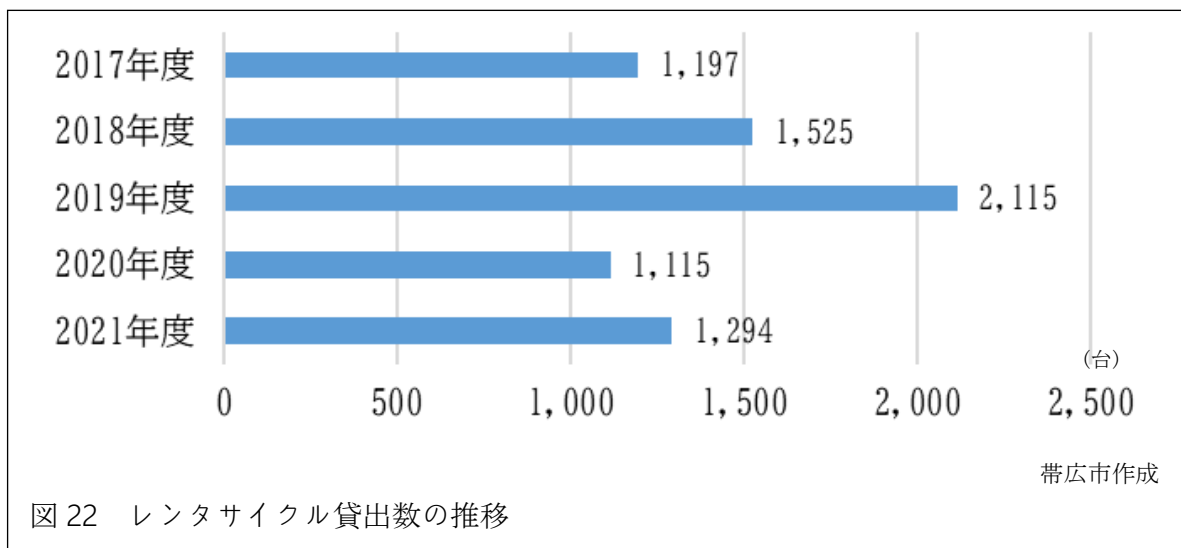


図 22 レンタサイクル貸出数の推移

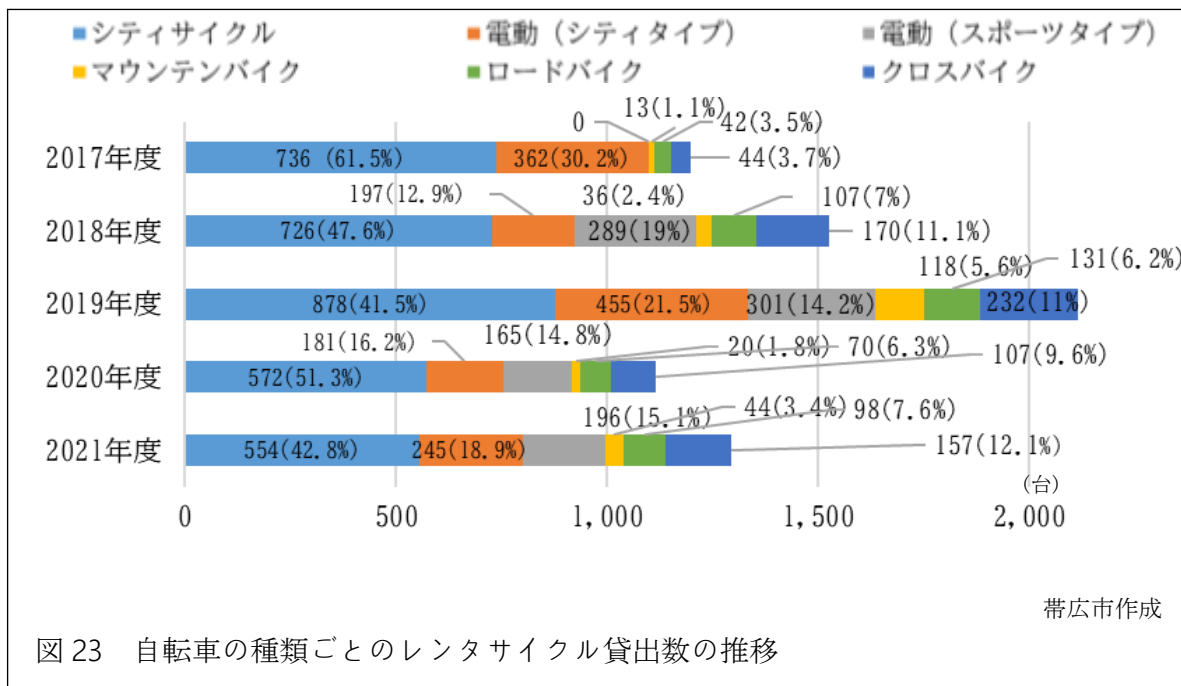


図 23 自転車の種類ごとのレンタサイクル貸出数の推移

### (3) 観光入込客数

帯広市の観光入込客数の推移（図 24）は、2019（令和元）年まで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大した令和 2（2020）年度以降、大幅に減少しています。

一方で、令和 3（2021）年度のポロシリ自然公園キャンプ場（スノーピーク十勝ポロシリキャンプフィールド）の利用者数（図 25）は、コロナ禍においても一定の利用者数を維持しており、密を避けられるアウトドア活動への関心の高さがうかがえることから、「トカプチ 400」のナショナルサイクルートの指定により、今後、サイクリングを目的とした観光客等の増加が期待されます。

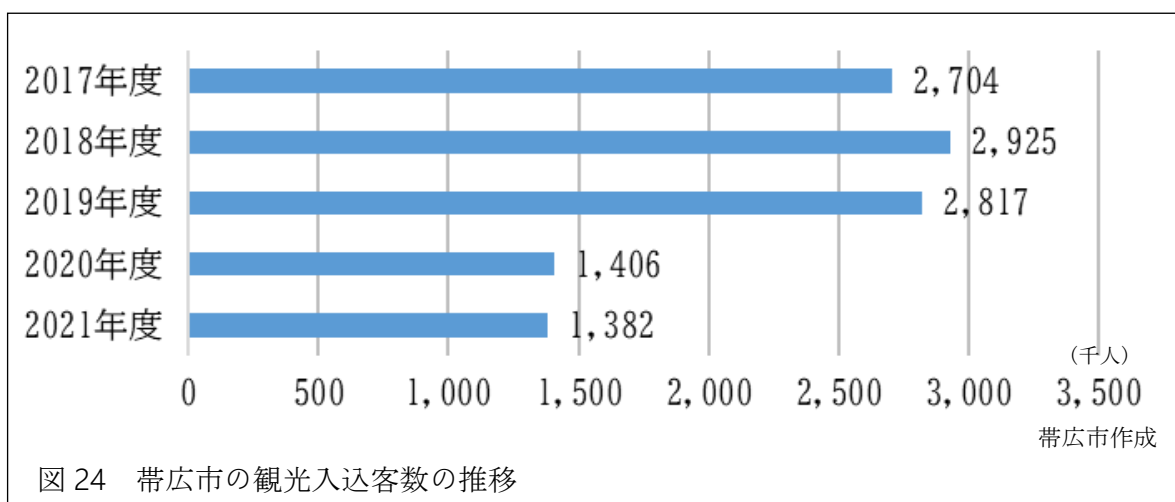


図 24 帯広市の観光入込客数の推移

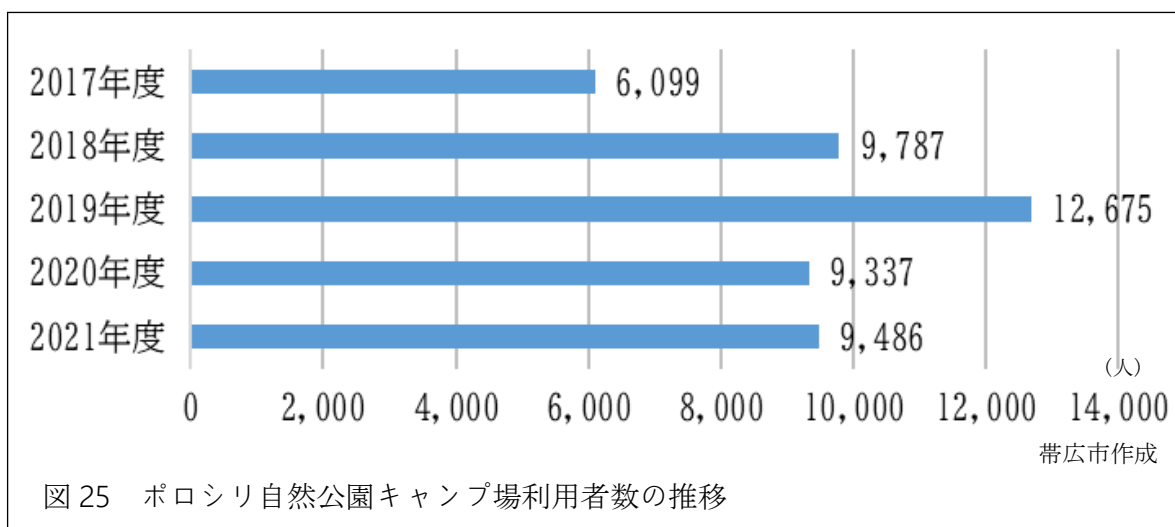


図 25 ポロシリ自然公園キャンプ場利用者数の推移

### (4) サイクリスト受入環境の状況

十勝管内市町村及び観光関係団体等で構成する「とちかち観光誘致空港利用推進協議会」では、公式サイト「とちかちサイクルマップ」において、サイクリストの水分補給やトイレ等の休憩場所の提供、工具貸出への協力施設を紹介しています。

併せて、サイクルルートや、マナーを掲載し、安全にサイクリングを楽しんでもらえるよう周知啓発を行っています。

また、宿泊事業者においては、サイクルラックの設置のほか、客室に自転車を持ち込むことができ、屋内に自転車の組み立てや整備が可能なスペースを設けるなど、サイクリストに優しい「サイクルフレンドリー」をうたう施設などもあります。

#### <とちぎサイクルマップ>



#### <サイクルフレンドリーをうたう施設>



## (5) サイクルイベントの開催状況

帯広市では、これまでもサイクルイベントの開催を支援してきており、十勝管内においても春から秋にかけて毎月サイクルイベントが開催されるなど（表3）、自転車を楽しむ機会も多くなっています。一方で、中上級者向けのサイクルイベントが多いことなどにより、初心者や子供、観光客などが気軽に参加できるイベントが少ない状況です。

表3 令和4（2022）年 十勝管内サイクルイベント（一部）

開催月	大会名	走行キロ数(概数)			その他
4月	2022 幌鹿峠・春の幕開けサイクリング	22km	14km	8km	ヒルクライム
5月	ブルベ十勝200	200km			
6月	第44回 バイコロジー運動十勝大会	35km			
6月	カバチャレ2022	8km			ヒルクライム
7月	第8回 十勝中札内グルメフォンド	105km	50km	35km	
7月	しかおい小麦グラベルライド	57km			
8月	第39回 2022 センチュリーラン十勝大会	160km	80km		
8月	中川拳さんとヌブカの里を目指す！サイクリングツアー	40km			
8月	2022 全日本ママチャリ耐久レース				6時間耐久
8月	2022 上士幌町ナイト高原ヒルクライム	7km			ヒルクライム
9月	Tokachi Climb Camp 2022				標高獲得数を競う

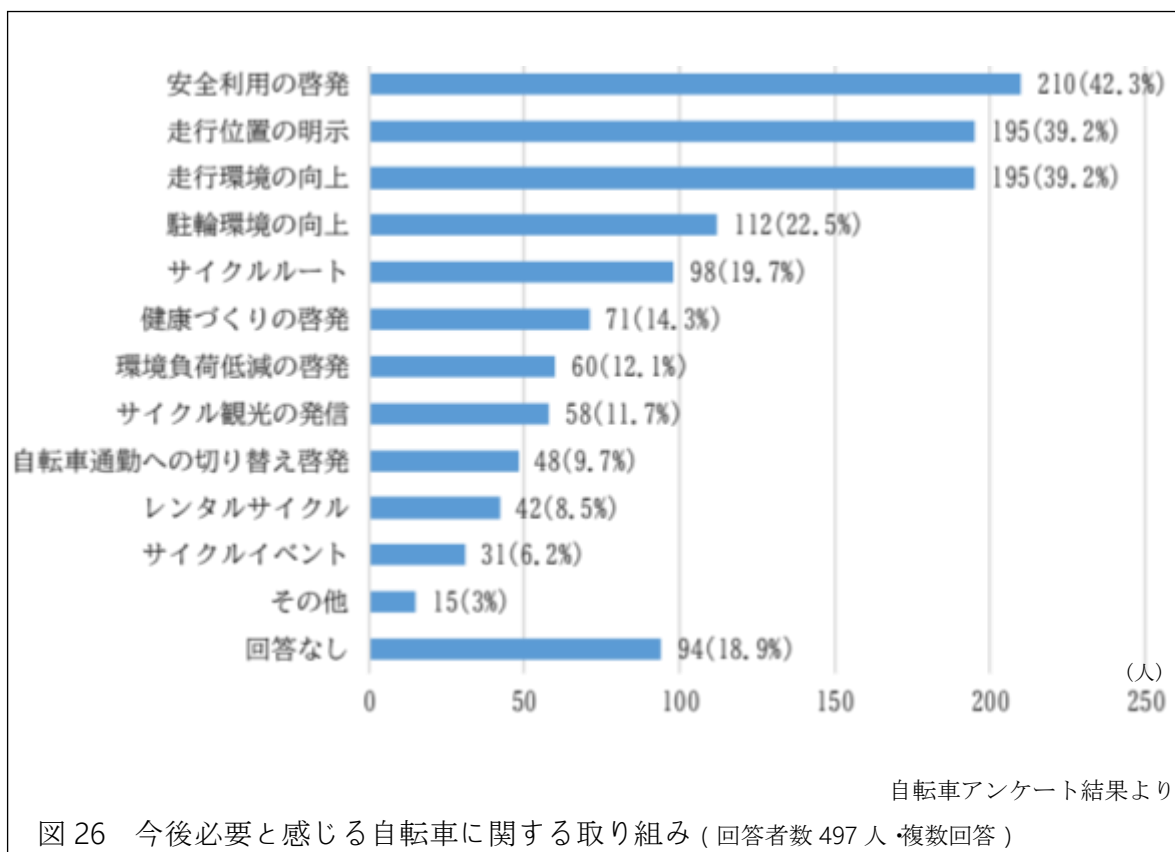
開催情報から帯広市で作成

## 第2節 課題整理

### 1 自転車通行空間の整備

帯広市では、これまで自転車通行空間の整備を進めてきましたが、自転車利用の多い「南地区」や「西地区」などにおいて整備がされていないことから、自転車通行空間の連続性の確保が課題となっています。

自転車アンケートにおいても、約4割の人が「走行環境の向上」や「走行位置の明示」などの必要性を感じている（図26）ことから、自転車の活用を推進していくうえで、安全に通行できる自転車通行空間を整備していく必要があります。



## 2 自転車の通行ルール・マナーの周知啓発

自転車の通行ルールは、小・中・高校において学ぶ機会がありますが、成人してからの自転車利用や、自転車に関するルールを学ぶ機会が少ない状況です。

自転車アンケートにおいても、4割以上の方が「安全利用の啓発」の必要性を感じている(図26)中、自転車のマナーについても、「不満(あまり満足していないを含む)」が3割超となっている(P14 図16)ことから、自転車の通行ルールと併せて、今後、周知啓発を強化していく必要があります。

## 3 健康づくりに向けたサイクリングを気軽に楽しむための情報発信

身体活動・運動などの活動の量が多い人は、少ない人と比較して循環器疾患やがんなどのNCD(非感染性疾患)の発症リスクが低いことが実証されており、「第二期けんこう帯広21」では、4割以上の市民が運動をほとんどしていないことや、4割以上の市民が歩いて15分未満の距離を自家用車で移動するなど、日常の運動習慣が少ない状況となっています(P15 図18、図19)。

自転車アンケートでは、健康目的で自転車を利用したい人が多いことから(P9 図7、P10 図9)、今後、自転車を健康づくりのツールとして気軽に楽しむための情報発信を強化していく必要があります。

#### 4 環境負荷低減に向けた自転車利用の促進

市民共通の財産である良好な環境を守るためには、市民自身が日常生活において環境に配慮した行動をとることが大切であり、「第三期帯広市環境基本計画」に基づき、地球環境の保全に向けて可能な範囲での自家用車利用の自粛など様々な取り組みを行っていますが、移動における自動車への依存度が高くなっています。

自転車アンケートでは、環境負荷低減を目的として、今後の自転車利用を考える市民等が一定数いることから（P10 図9）、自転車利用者の増加による環境負荷低減につながる取り組みを強化していく必要があります。

#### 5 サイクルツーリズムを楽しむための受入環境の整備

サイクリストの受入環境については、これまでも十勝管内での整備を推進してきましたが、「トカプチ 400」のナショナルサイクルルートの指定により、サイクリングを目的とした観光客の増加が見込まれることから、更なる魅力向上が必要です。

今後、「トカプチ 400」の活動主体である「北海道 TOKACHI サイクルツーリズムルート協議会」や管内町村とも連携し、ナショナルサイクルルート沿線への看板設置や、地域の魅力を満喫できる周辺ルートの周知など、ナショナルサイクルルートを活かしたサイクルツーリズムの推進を強化する必要があります。

#### 6 サイクルイベントの充実


これまでのサイクルイベントは、中上級者向けのイベントが中心であったことから、初心者は参加しづらい状況でした。

今後、新たにサイクリングを始めようとする人のきっかけづくりや、安心してサイクリングを始められる環境づくりなど、誰もが楽しめるサイクルイベントを充実していく必要があります。

## 第3章 帯広市が目指す自転車活用

### 第1節 目指す姿

本市では、観光振興や健康増進、環境負荷低減など幅広い分野で自転車活用の可能性が高まってきている現状や、法の目的や基本理念を踏まえながら、市民はもとより市外のサイクリストや観光客など誰もが安全・快適に、楽しく自転車を利用できる地域を目指します。



誰もが安全・快適に、楽しく  
自転車を利用できる地域を目指します

### 第2節 計画の目標

「第2章 自転車を取り巻く現状と課題」に対応するため、以下の4つの目標を設定し、目標達成のため、総合的かつ計画的に施策を展開します。

- 目標1 安全な自転車通行空間の創出
- 目標2 安全・安心な自転車利用の普及啓発
- 目標3 多様なサイクルスタイルの支援
- 目標4 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進



## 第4章 目的達成に向けた施策の展開

目指す姿 誰もが安全・快適に、楽しく自転車を利用できる地域を目指しま

### 目標1 安全な自転車通行空間の創出

#### 施策1-1 自転車通行空間の整備の推進

- 1-1-① 自転車通行空間の計画的な整備による自転車利用者の安全確保と  
利便性向上

#### 施策1-2 自転車マップの作成

- 1-2-① 自転車マップの作成による自転車利用者の利便性向上

### 目標2 安全・安心な自転車利用の普及啓発

#### 施策2-1 自転車利用ルールの周知啓発

- 2-1-① 切れ目のない交通安全教室の実施による  
交通安全意識向上の促進
- 2-1-② ヘルメット着用の促進による自転車利用者の安全確保
- 2-1-③ 自動車運転者の自転車利用ルールの理解促進
- 2-1-④ 自転車の点検整備による安全な自転車利用の促進
- 2-1-⑤ 安全性の高い自転車利用につながる周知啓発による  
自転車利用者の安全確保
- 2-1-⑥ 指導啓発活動の推進による自転車利用ルールの更なる周知啓発

#### 施策2-2 自転車利用者のマナーの向上

- 2-2-① 自転車マップの作成（再掲）
- 2-2-② チラシ等の配布による周知啓発

#### 施策2-3 通学路周辺の安全点検の実施

- 2-3-① 通学路の安全点検による児童生徒の安全確保

目指す姿 誰もが安全・快適に、楽しく自転車を利用できる地域を目指しま

### 目標 3 多様なサイクルスタイルの支援

#### 施策 3 - 1 健康増進のための自転車活用の推進

3 - 1 - ① 運動習慣者割合の増加や自動車依存の解消に向けた周知啓発

3 - 1 - ② 健康コンテンツと連携した観光事業の促進

#### 施策 3 - 2 環境に優しい自転車活用の推進

3 - 2 - ① 自転車通勤の促進による環境保全意識の啓発と  
温室効果ガスの削減

### 目標 4 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

#### 施策 4 - 1 サイクリスト受入環境の整備の推進

4 - 1 - ① サイクリング環境の整備

4 - 1 - ② 企業等と連携したサイクリスト受入サービスの充実

#### 施策 4 - 2 サイクルイベントの充実

4 - 2 - ① レベルや目的に応じたサイクルイベントの開催支援

#### 施策 4 - 3 多彩なサイクルルートの情報発信

4 - 3 - ① レベルや目的に応じたサイクルルートの開発

## 目標 1 安全な自転車通行空間の創出

### 施策 1 - 1 自転車通行空間の整備の推進

#### 1 - 1 - ① 自転車通行空間の計画的な整備による自転車利用者の安全確保と利便性向上

実施内容	・自転車ネットワークに位置付ける路線において、自転車通行空間を整備します。（「第5章 自転車ネットワーク」参照）
------	--

### 施策 1 - 2 自転車マップの作成

#### 1 - 2 - ① 自転車マップの作成による自転車利用者の利便性向上

実施内容	・自転車通行空間の整備状況や、自転車利用における通行ルールやマナー等を記載した自転車道マップを作成し、市公式サイト等により周知します。
------	---

## 目標 2 安全・安心な自転車利用の普及啓発

### 施策 2 - 1 自転車利用ルールの周知啓発

#### 2 - 1 - ① 切れ目のない交通安全教室の実施による交通安全意識向上の促進

実施内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・年代に応じた交通安全教室の実施による自転車通行ルールや「自転車安全利用五則」の周知啓発を行います。</li><li>・チラシや夜光反射材などの配布や、広報おびひろ、市公式サイト等を活用した周知啓発を行います。</li></ul>
------	---



#### 2 - 1 - ② ヘルメット着用の促進による自転車利用者の安全確保

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメット着用の効果や重要性について、チラシの作成・配布や、広報おびひろ、市公式サイト等を活用した、自転車利用者への周知啓発を行います。</li> </ul>
------	---

2 - 1 - ③ 自動車運転者の自転車利用ルールを理解促進

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車学校等と連携し、校内での周知ポスターの掲示やチラシの配布を行います。</li> <li>・自転車通行空間の整備形態に合わせた通行ルールや「自転車安全利用五則」の成人に向けた周知啓発を行います。</li> <li>・広報おびひろや市公式サイトなどを活用し、自転車通行ルールやマナー等の周知啓発を行います。</li> </ul>
------	---

<フレンドリーロード北海道<sup>8</sup>>



2 - 1 - ④ 自転車の点検整備による安全な自転車利用の促進

8 車道を利用する自転車と自動車の双方が思いやりをもって走行する環境づくりのため北海道が実施するキャンペーン

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の機会等を活用した自転車の点検整備の促進に向けた周知啓発を行います。</li> <li>広報おびひろや市公式サイトなどを活用した安全性の高い自転車利用を促す周知啓発を行います。</li> </ul>
2 - 1 - ⑤ 安全性の高い自転車利用につながる周知啓発による自転車利用者の安全確保	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の機会等を活用したB A Aマーク<sup>9</sup>やT Sマーク<sup>10</sup>付き自転車の周知啓発を行います。</li> <li>広報おびひろや市公式サイトなどを活用した安全性の高い自転車利用につながる周知啓発を行います。</li> </ul> <div data-bbox="411 719 1385 1137" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">■自転車を利用されるみなさんへ</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; padding: 5px;">  <p>自転車を安全に利用するため、定期的に点検・整備を行いましょ</p> </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;">  <p>夜間はライトを点灯し、自転車の側面には反射器材をとり付けましょ</p> </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;">  <p>自転車に乗る時はヘルメットを着用ましょ</p> </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;">  <p>自転車損害賠償保険等に加入ましょ 自転車に加害者となった事故で9,000万円を超える賠償を命じる判決も</p> </div> </div> </div>
2 - 1 - ⑥ 指導啓発活動の推進による自転車利用ルールの周知啓発	

<sup>9</sup> 安全・環境基準適合車（「自転車安全基準」の約90項目もの厳しい検査をクリアした自転車だけに貼られている、安全・安心で環境に優しい自転車）

<sup>10</sup> 自転車向け保険（自動車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付される傷害保険、賠償責任保険、被害者見舞金（赤色TSのみ）の付帯保険が付いたもの）

<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関・団体と連携した自転車通行ルールやマナー等の周知啓発や、全国交通安全運動等と連動した街頭啓発などを行います。</li> <li>・青少年センター指導員や指導協力員等の巡回指導による声掛け指導を行います。</li> </ul> 
<p>施策 2 - 2 自転車利用者のマナーの向上</p>	
<p>2 - 2 - ① 自転車マップの作成（再掲 1 - 2 - ①）</p>	
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の整備状況や、自転車利用における通行ルールやマナー等を記載した自転車道マップを作成し、市公式サイト等により周知します。</li> </ul>
<p>2 - 2 - ② チラシ等の配布による周知啓発</p>	
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルイベント時やレンタサイクル利用時のチラシ等の配布により自転車利用のマナー向上を促す周知啓発を行います。</li> </ul>
<p>施策 2 - 3 通学路周辺の安全点検の実施</p>	
<p>2 - 3 - ① 通学路の安全点検による児童生徒の安全確保</p>	

<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広市通学路安全対策連絡協議会<sup>11</sup>による通学路の合同点検において、自転車の視点を踏まえた点検を行います。</li> <li>・点検結果を踏まえ、ハード及びソフト面において交通安全の確保に効果的な対策を検討、実施します。</li> <li>・校区内の危険箇所について、学校等の協力を得ながら、各校で作成した安全マップ等による注意喚起を行います。</li> </ul> <div data-bbox="432 544 1043 907" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="432 920 1043 1294" data-label="Image"> </div>
-------------	--

### 目標 3 多様なサイクルスタイルの支援

<p>施策 3 - 1 健康増進のための自転車活用の推進</p>	
<p>3 - 1 - ① 運動習慣者割合の増加や自動車依存の解消に向けた周知啓発</p>	
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車を活用した健康づくりに関する情報の更なる周知啓発を検討、実施します。</li> <li>・市民の日常的な自転車の利用に向け、気軽に楽しめるサイクルルートの開発・周知を行います。</li> </ul>
<p>3 - 1 - ② 健康コンテンツと連携した観光事業の促進</p>	

<sup>11</sup> 学校、教育委員会、道路管理者、警察等で構成する、帯広市の通学路の交通安全の確保に向けた取り組みを行う組織

実施内容	・健康コンテンツと連携した観光事業の導入や広報活動を検討します。
施策 3 - 2 環境に優しい自転車活用の推進	
3 - 2 - ① 自転車通勤の促進による環境保全意識の啓発と温室効果ガスの削減	
実施内容	・自家用車を使わずに通勤等を行う脱マイカーの取り組みに多くの市民の参加が得られるよう、企業等と連携し普及啓発の取り組みを進めます。

## 目標 4 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

施策 4 - 1 サイクリスト受入環境の整備の推進	
4 - 1 - ① サイクリング環境の整備	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ナショナルサイクルルートに指定された市道における自転車通行空間の整備を実施し、看板設置について検討します。</li> <li>・十勝管内におけるサイクルラックの設置状況や、トイレ休憩・水分補給・工具貸出に協力する施設等について、管内町村と協力し、市公式サイト等を活用して周知します。</li> </ul>
4 - 1 - ② 企業等と連携したサイクリスト受入サービスの充実	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業等と連携し、とちか帯広空港でのレンタサイクルや、荷物輸送サービスの導入など、サイクリスト受入サービスの充実に向けた取り組みを検討します。</li> <li>・サイクルトレインやサイクルバス<sup>12</sup>について、鉄道事業者及びバス事業者等と実施の可能性を検討します。</li> </ul>
施策 4 - 2 サイクルイベントの充実	
4 - 2 - ① レベルや目的に応じたサイクルイベントの開催支援	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者のレベルに応じたサイクルイベントの開催を支援します。</li> <li>・健康コンテンツと連携した誰もが参加しやすいサイクルイベントの開催・支援を検討します。</li> </ul>

## 施策 4 - 3 多彩なサイクルルートの情報発信

<sup>12</sup> 自転車を輪行状態（車輪を外して袋に収納した状態）ではなく、鉄道やバスに持ち込むことができるサービス



#### 4 - 3 - ① レベルや目的に応じたサイクルートの開発

##### 実施内容

- ・市民が気軽に楽しめるサイクルートを開発・周知し、サイクリングを始めやすい環境づくりに向けた取り組みを進めます。
- ・豊かな食や自然、温泉、観光地を巡る、市民や観光客が楽しめるサイクルートを開発・周知し、健康増進や滞在型観光に向けた取り組みを進めます。



## 第5章 自転車ネットワーク

誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境を創出するためには、自転車の通行ルールやマナーの普及啓発等を通じた道路利用者の交通安全意識向上を図るとともに、自転車通行空間を整備する必要があります。

本計画の目標や自転車の利用実態、道路の整備状況等を踏まえ、自転車ネットワーク路線及び整備形態を選定し、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間を整備します。

## 第1節 自転車ネットワーク路線の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）」（以下、「ガイドライン」という。）では、自転車ネットワーク路線選定の考え方が以下のように示されています。

### 《ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方》

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑦のような路線を適宜組み合わせてネットワーク路線を選定する。

- 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（国土交通省、警察庁）より

ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方を参考としながら、本計画の目標や自転車の利用実態、道路の整備状況等を踏まえ、以下の a～d の路線をネットワーク路線として選定します。

#### a. ナショナルサイクルルート

サイクルツーリズムの推進に資するナショナルサイクルルートを魅力ある安全なルートとするため、サイクリストが安全・快適に走行できる環境を整備します。

#### b. 自転車交通量が 500 台/日以上<sup>13</sup>の路線

#### c. 自転車利用の多い高校や商業施設周辺の路線

自転車利用の多い路線は、自動車や歩行者の交通量も多い傾向にあるため、自転車対自動車、自転車対歩行者の事故の発生が懸念されます。

また、帯広市においては、自転車乗車中の負傷者数の約 3 割を高校生が占めている (P12、図 11) ことや、自転車アンケートでは、自転車を利用する目的として「買い物」が最も多くなっている (P9、図 7) ことから、日常生活で利用される路線での自転車通行空間の整備が必要です。

このため、自転車交通量が多い 500 台/日以上<sup>13</sup>の路線及び自転車利用の多い高校や商業施設周辺の路線を整備することにより、自転車利用者の安全性を確保します。

#### d. 既に自転車通行空間が整備されている路線と a～c を接続する路線

既に自転車通行空間が整備されている路線と、a～c の路線を接続することにより、自転車ネットワークの連続性を確保し、自転車利用者の安全性や利便性の向上を図ります。

---

<sup>13</sup> 公益社団法人日本道路協会の「道路構造令の解説と運用 (令和 3 年 3 月)」において、自転車の交通量が多い道路の目安として示される台数

第2節 自転車ネットワーク路線図

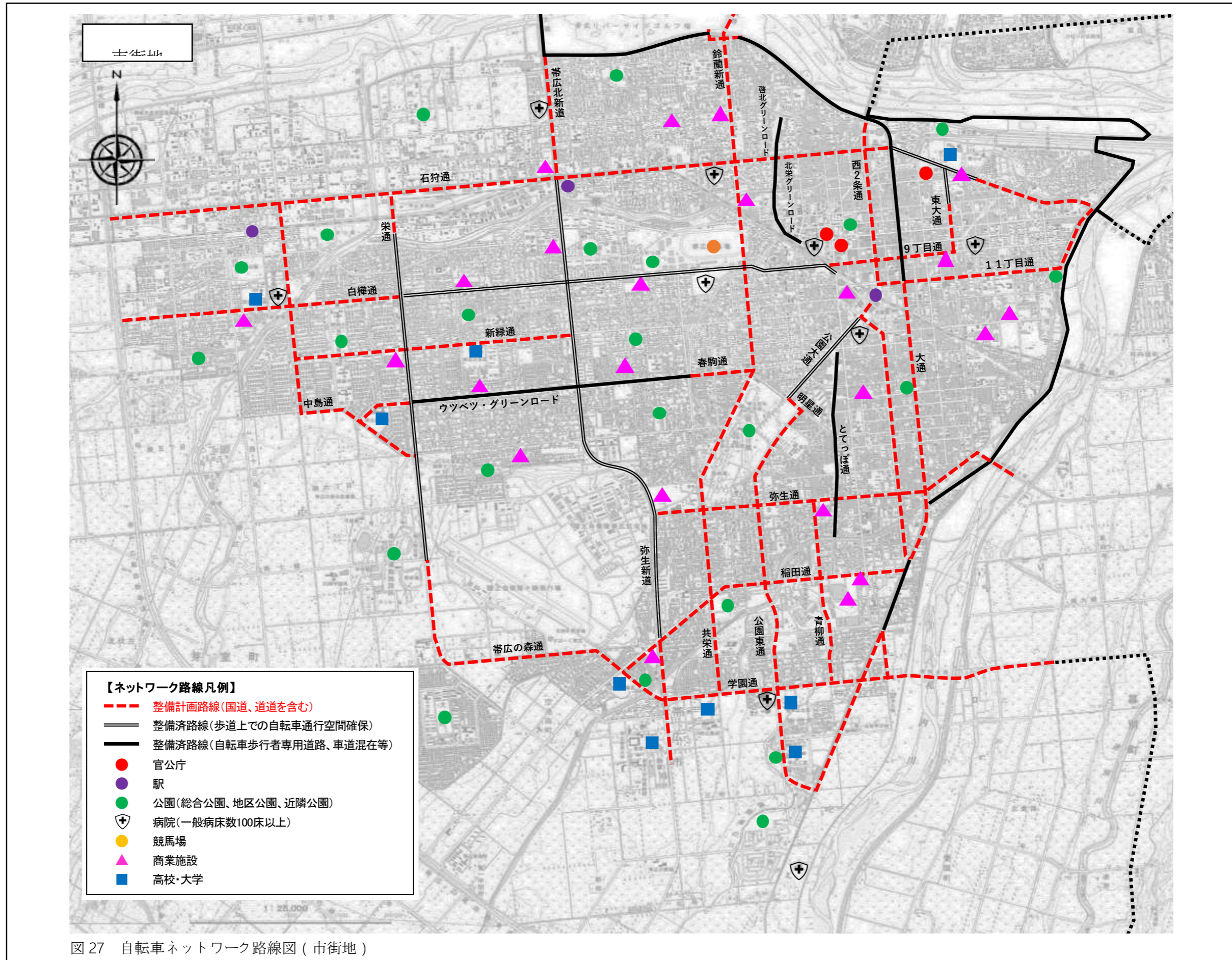


図 27 自転車ネットワーク路線図(市街地)



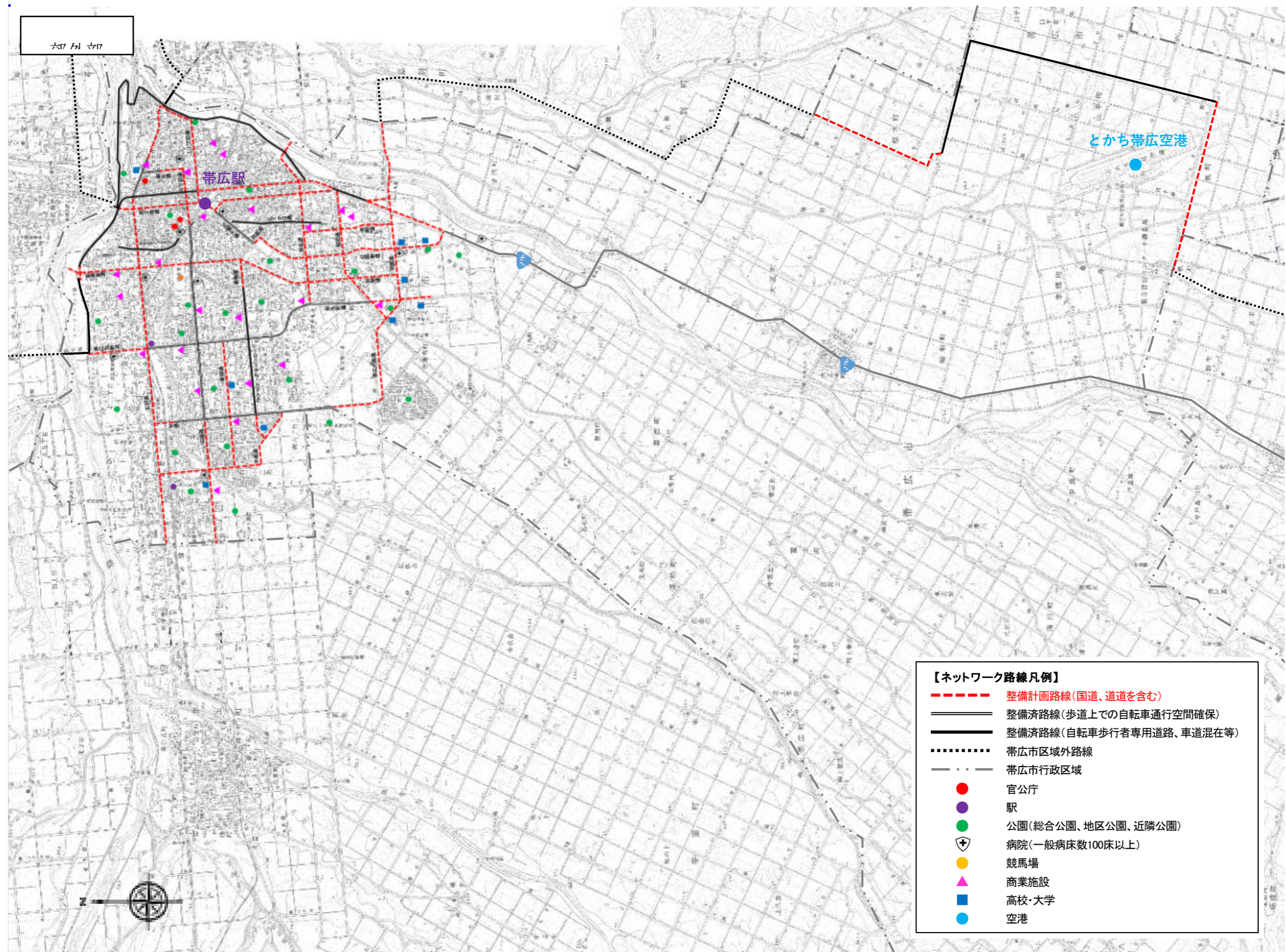


図 28 自転車ネットワーク路線図(郊外部)



### 第3節 整備形態

ガイドラインでは、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、「車道混在」という。）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定することとなっています。

表4 基本的な整備形態（イメージ）

整備形態	整備イメージ
<p>自転車道 (構造的な分離)</p>	
<p>自転車専用通行帯 (視覚的な分離)</p>	
<p>車道混在</p>	

整備形態のうち、自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、用地取得や改良工事が必要となるため、多大な費用と時間を要することから、早期に自転車利用者の安全性を確保することを目的として、車道混在による自転車通行空間の整備を標準とします。

車道混在による整備は、自転車の通行位置を明示し、自動車に自転車が車道で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面標示及び自転車のピクトグラムを路肩に設置するものです。



この整備形態は、車道上において自転車と自動車が並走することとなるため、自転車利用者・自動車運転者の双方が、矢羽根型路面標示の意味や自転車の通行ルール等を正しく理解する必要があることから、ハード整備と併せて自転車を安全に利用するための意識啓発等に取り組む必要があります。

また、車道混在の整備効果等を検証しながら、必要に応じて整備手法について検討します。

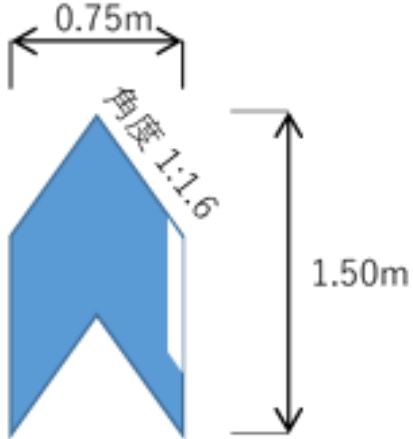

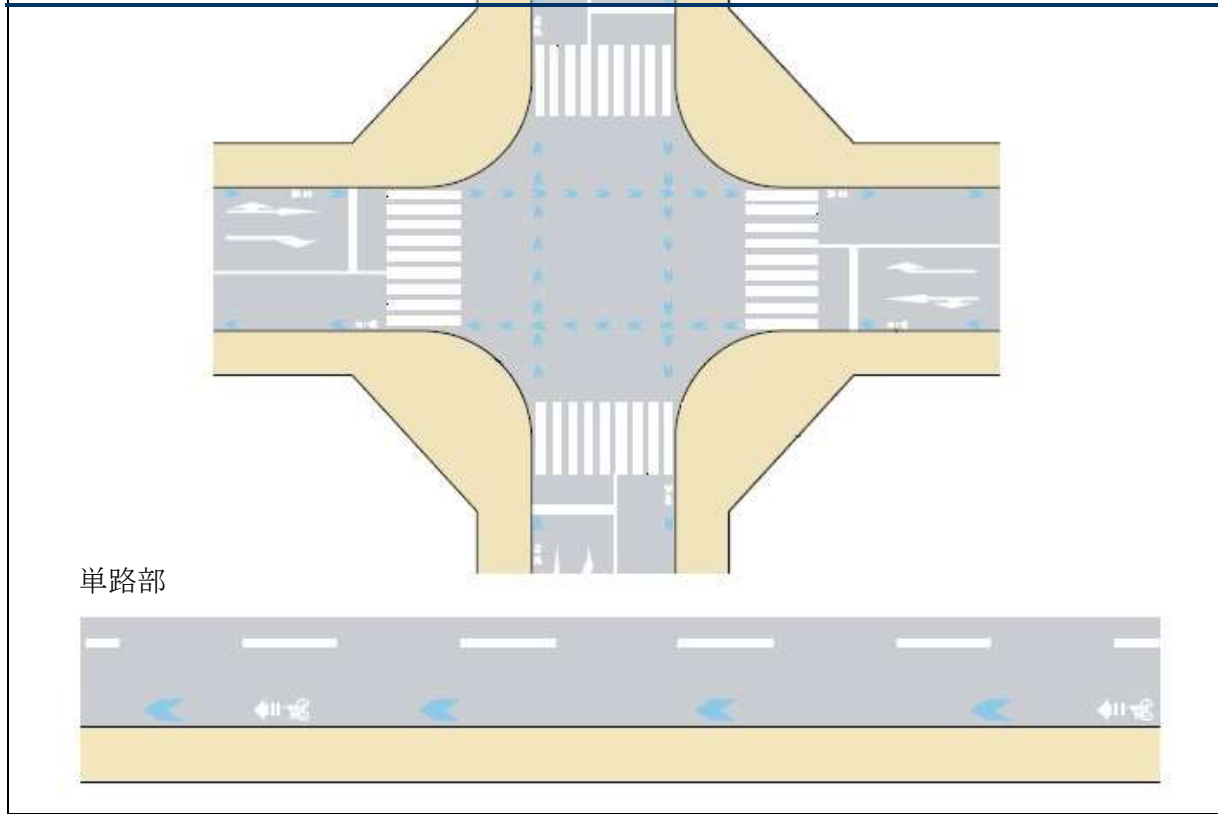
矢羽根型路面標示	自転車ピクトグラム
	

表5 矢羽根、ピクトグラム設置イメージ

## 第6章 交差点計画の推進に向けて



### 第1節 計画の推進に向けた基本的な考え方

計画の推進に当たっては、毎年度、施策の取り組み内容や進捗状況などを確認し、関係団体等との連携により施策を推進します。

### 第2節 計画の推進体制

計画の推進状況や進捗管理などを実施するため、国、北海道、帯広市の道路管理者のほか、警察、交通事業者、帯広市の関係部局等で構成される「(仮称)帯広市自転車活用推進連携会議」を設置し、計画の推進や、施策の効果に関する評価を行います。



## 参考【計画策定の経過】

### ① 計画策定の検討体制

本計画の策定に当たっては、国や北海道、帯広市の道路管理者や、警察、交通事業者、学識経験者、帯広市の関連部局等を委員とする「帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会」を設置し、帯広市の自転車交通を取り巻く状況や帯広市内での取り組み状況を共有し、目標や各施策について検討しました。

帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会 委員名簿 (◎委員長 ○副委員長)

カテゴリ	No.	氏名	所属
学識経験者	①	高橋 清	国立大学法人北海道国立大学機構北見工業大学
	2	村田浩一郎	国立大学法人北海道国立大学機構帯広畜産大学
有識者	3	西尾 峰明	十勝サイクリング協会
	4	鎌田 道也	帯広自転車商組合
	5	須田 健介	帯広商工会議所
	6	須藤 克志	北海道高等学校長協会十勝支部
交通事業者	7	長沢 敏彦	十勝圏二次交通活性化推進協議会
	8	石崎 雅史	北海道旅客鉄道株式会社釧路支社
管轄警察署	9	桐山 知彦	釧路方面帯広警察署交通第一課
道路管理者	10	深谷 弘明	国土交通省北海道開発局帯広開発建設部
	11	猪又 博高	北海道十勝総合振興局帯広建設管理部
	12	広沢 正明	帯広市都市環境部土木室土木課
	13	高間 裕一	帯広市都市環境部土木室管理課
帯広市	14	谷澤 正和	総務部危機対策室危機対策課
	15	佐藤 淳	市民福祉部健康保険室
	◎16	磯野 照弘	経済部
	17	西島 新一	都市環境部環境室環境課
帯広市教育委員会	18	山下真紀子	学校教育部教育総務室学校地域連携課

### ② 計画策定の経過

- 2022年8月10日 第1回帯広市自転車活用推進計画の策定に向けた庁内検討会議  
 帯広市自転車活用推進計画の策定について
- 9月1日 第1回帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会  
 帯広市自転車活用推進計画の策定について

- 9月 自転車アンケート実施
- 10月13日 第2回帯広市自転車活用推進計画の策定に向けた庁内検討会議  
帯広市自転車活用推進計画の原案について
- 10月17日 帯広市議会経済文教委員会  
帯広市自転車活用推進計画の骨子案について
- 10月18日 第2回帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会  
帯広市自転車活用推進計画の原案について
- 11月22日 帯広市議会経済文教委員会  
帯広市自転車活用推進計画の原案について
- 11月25日 第3回帯広市自転車活用推進計画の策定に向けた庁内検討会議  
帯広市自転車活用推進計画の原案について
- 11月25日 第3回帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会  
帯広市自転車活用推進計画の原案について
- 12月6日～ パブリックコメント実施  
1月6日
- 1月17日 第4回帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会  
帯広市自転車活用推進計画の案について
- 1月19日 第4回帯広市自転車活用推進計画策定検討協議会  
帯広市自転車活用推進計画の案について

## 参考【帯広市自転車活用に関する市民等アンケート】

### ① 調査概要

調査方法：市内集客施設等における街頭アンケート（市民等）

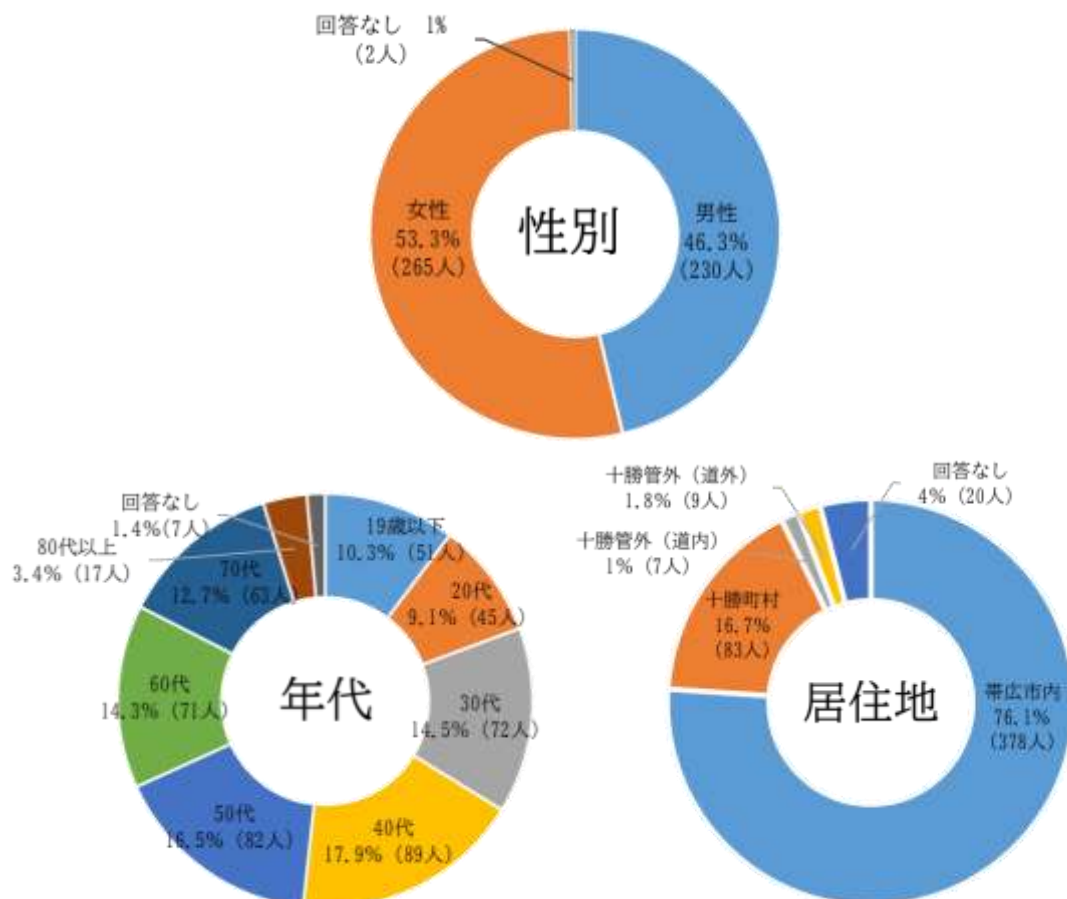
調査場所：J R帯広駅、バスターミナルおびくる、イトーヨーカドー、緑ヶ丘公園、  
帯広の森、帯広市役所、図書館 等

調査期間：令和4（2022）年9月

回答数： 497人

### ② 調査結果（N：回答者数）

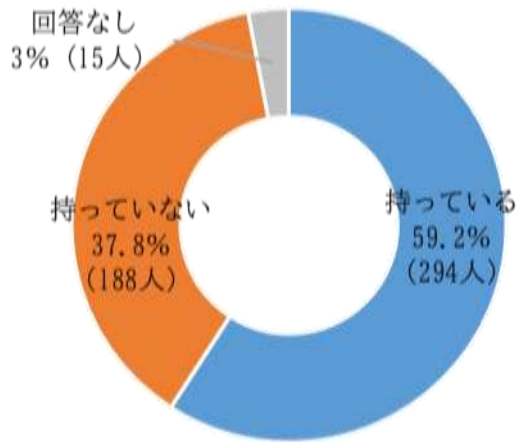
#### ②-1 回答者の属性について（N：497人）



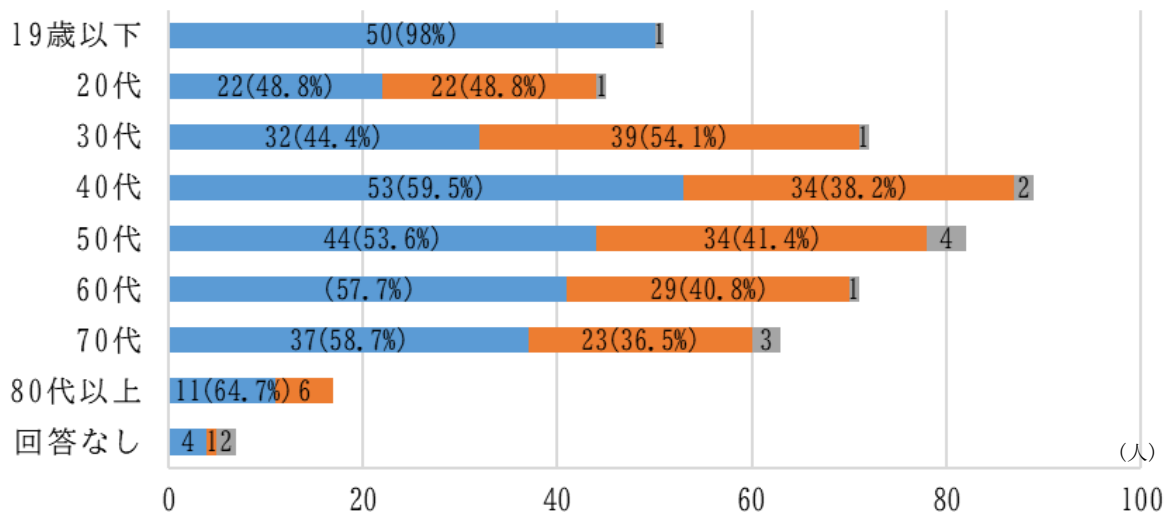
- ・性別は、男性が46%、女性が53%となっています。
- ・年代は、40代が18%と最も多く、50代（17%）、30代（15%）、60代（14%）、70代（13%）、19歳以下（10%）、20代（9%）、80歳以上（3%）の順となっています。
- ・居住地は、帯広市内が76%、十勝管内の町村が17%、道内（十勝管外）が1%、道外が2%となっています。

②-2 自転車の所有状況について (N : 497 人)

※年代別の割合は、その年代において各回答が占める割合



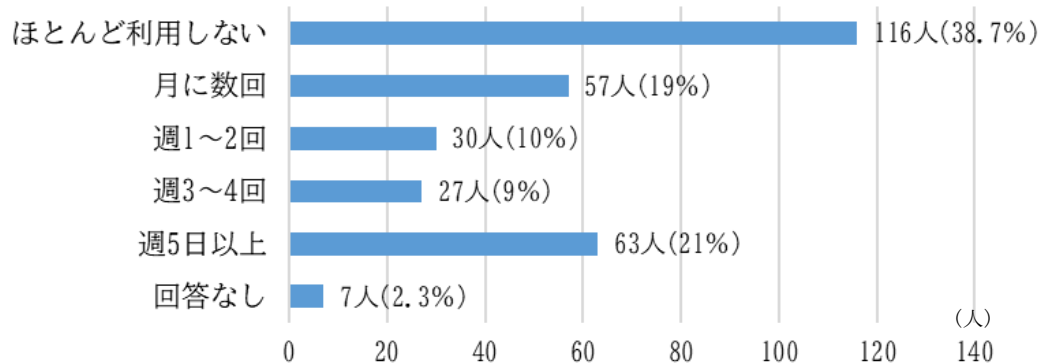
(年代別)



- ・ 自転車を所有している人は約6割となっています。
- ・ 19歳以下は、ほとんどが自転車を所有している一方、20代は所有していない人が半数、30代は所有していない人の割合が多くなっています。

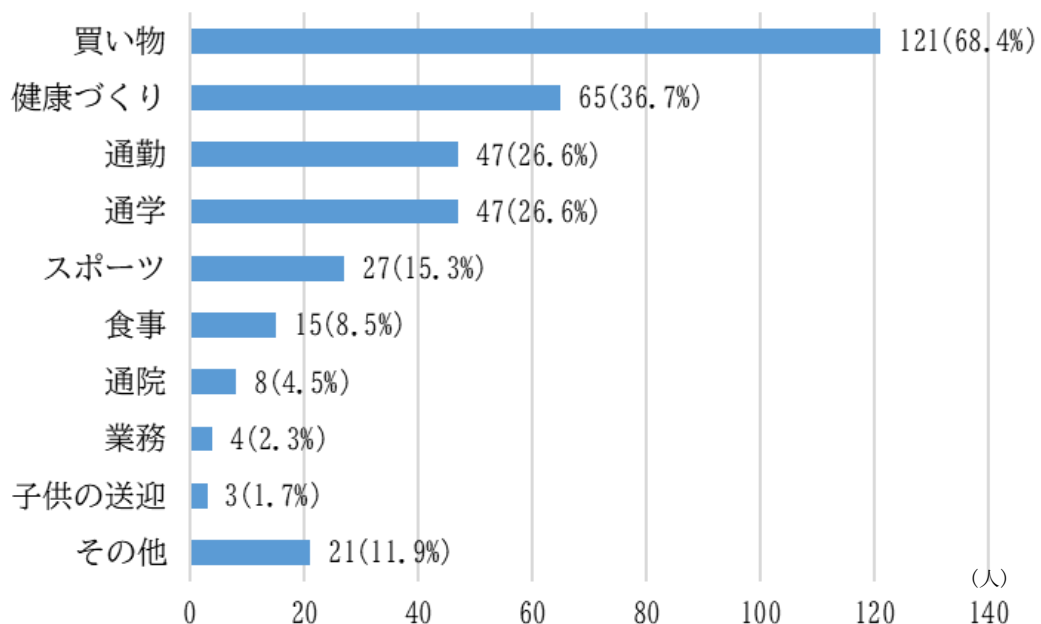
②-3 自転車を利用する人の意向について

□自転車の利用頻度 (N : 300 人)



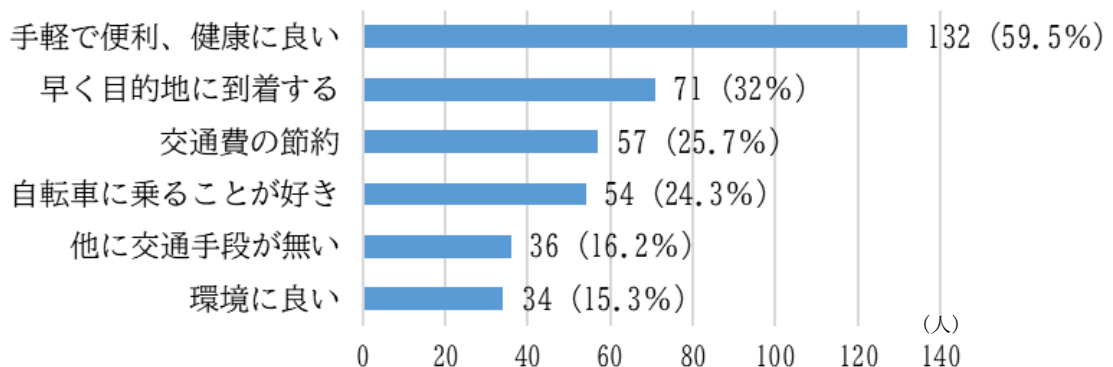
- ・自転車所有者のうち、週1回以上利用している人は約4割となっています。

□自転車の利用目的（複数回答）（N：177人）



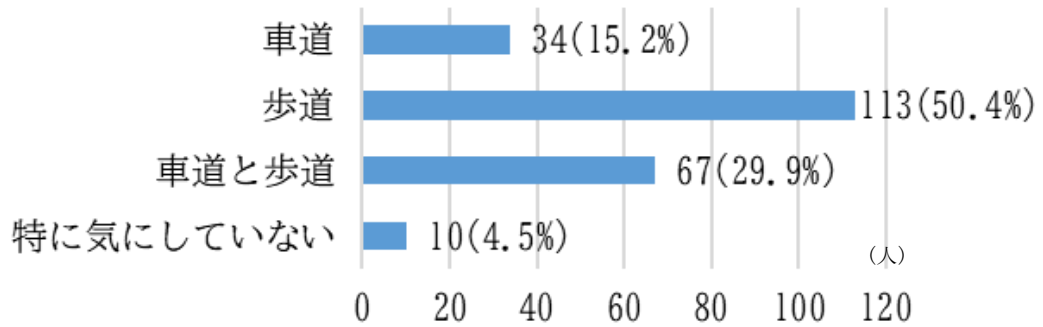
- ・利用目的は、「買い物」が最も多く、「健康づくり」、「通勤」、「通学」の順となっています。
- ・19歳以下は、5割以上が「通学」となっています。（P9参照）
- ・40代、50代は、「健康づくり」を目的とする人が他の年代より多くなっています。

□自転車を利用する理由（複数回答）（N=222人）



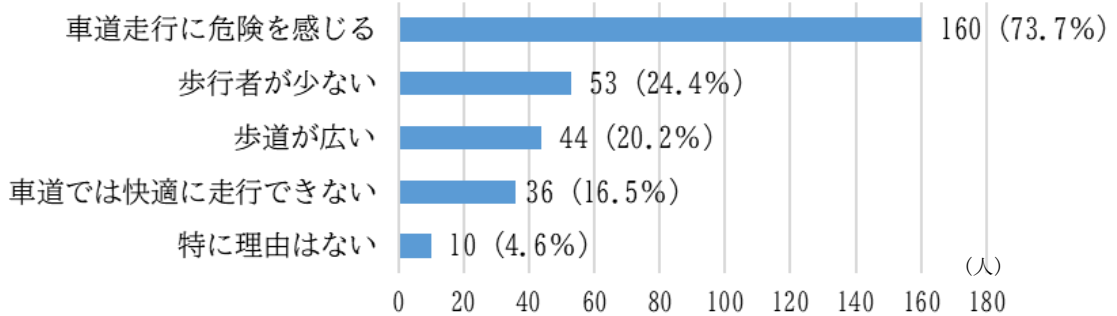
- ・利用する理由は、「手軽で便利、健康に良い」が最も多く、「早く目的地に到着できる」、「交通費の節約」の順となっています。
- ・19歳以下は、「早く目的地に到着できる」が最も多く、40代以上は、「手軽で便利、健康に良い」が最も多くなっています。

□歩道・車道の走行状況 (N=224人)



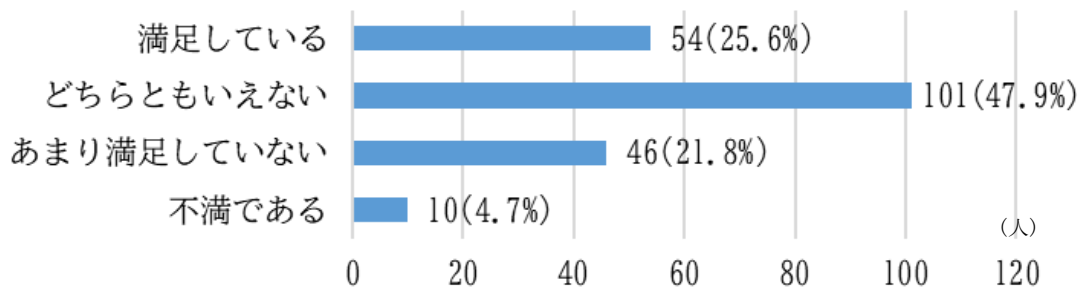
- ・自転車の走行場所は、「歩道」が約5割と最も多く、「車道と歩道」を合わせると、主に歩道を走行している人が約8割となっています。
- ・40代は、「車道」を走行する人の割合が約3割となり、他世代と比べ多くとなっています。

□歩道を走行するときの理由 (複数回答) (N=217人)



- ・歩道を走行するときの理由は、「車道走行に危険を感じる」が最も多くなり、全世代で多くなっています。

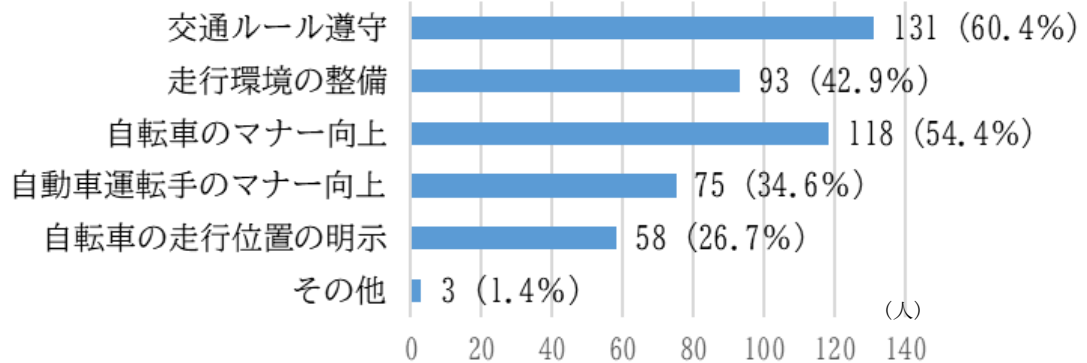
□自転車走行環境の満足度 (N=211人)



- ・市内の自転車の走行環境については、約3割の人が「不満（あまり満足していないを含む）」と感じています。30代以上は、「満足」より「不満（あまり満足していないを含む）」の方が多くなっています。

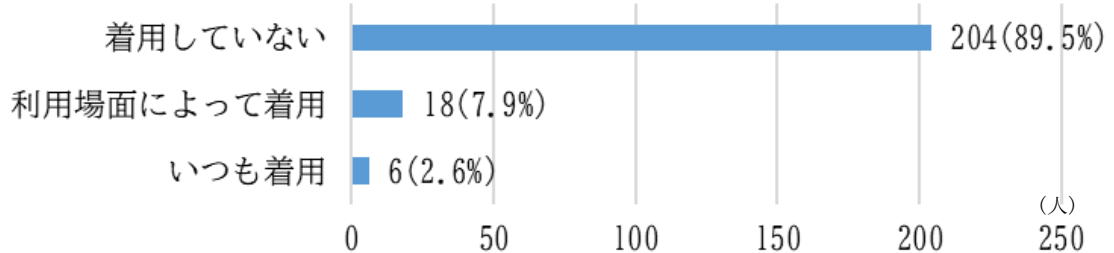


□ 自転車を安全に利用するために必要なこと（複数回答）（N=217人）



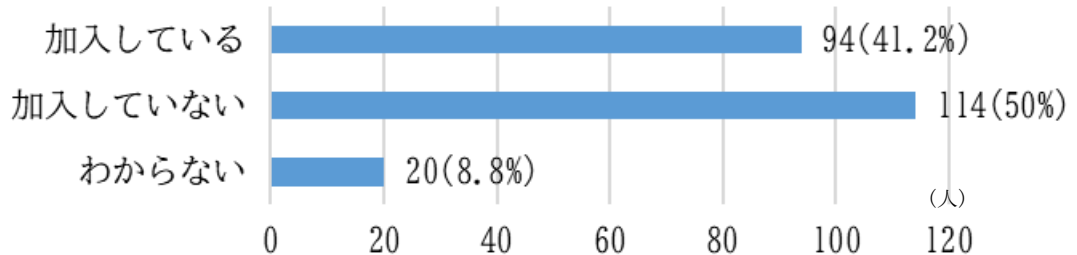
- ・安全な自転車利用に必要なこととしては、「交通ルールの遵守」、「自転車のマナー向上」、「走行環境の整備」の順に多くなっています。
- ・40代以上は、「自動車運転手のマナー向上」の割合が比較的多くなっています。

□ ヘルメットの着用状況（N=228人）



- ・自転車利用者のヘルメットの着用は、「いつも着用」が3%で、約9割が着用していない状況となっています。

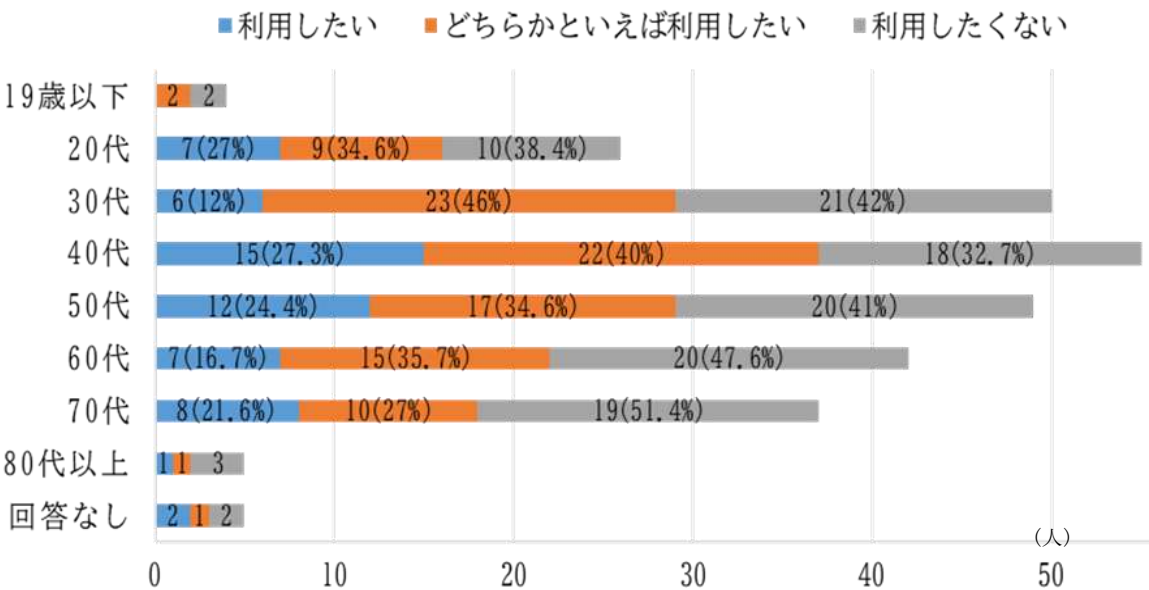
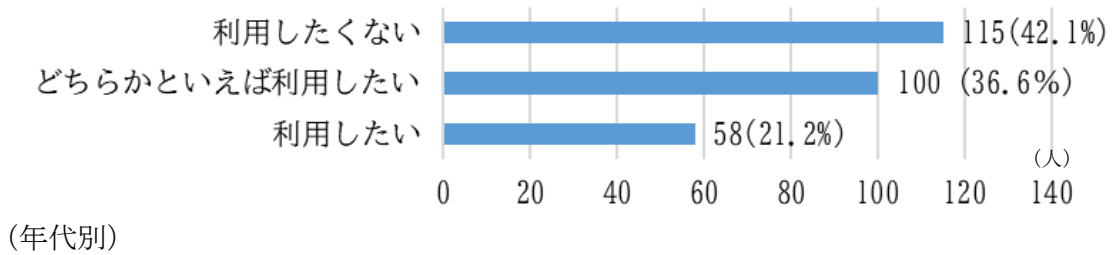
□ 自転車保険の加入状況（N=228人）



- ・自転車保険の加入状況は、約4割となっています。

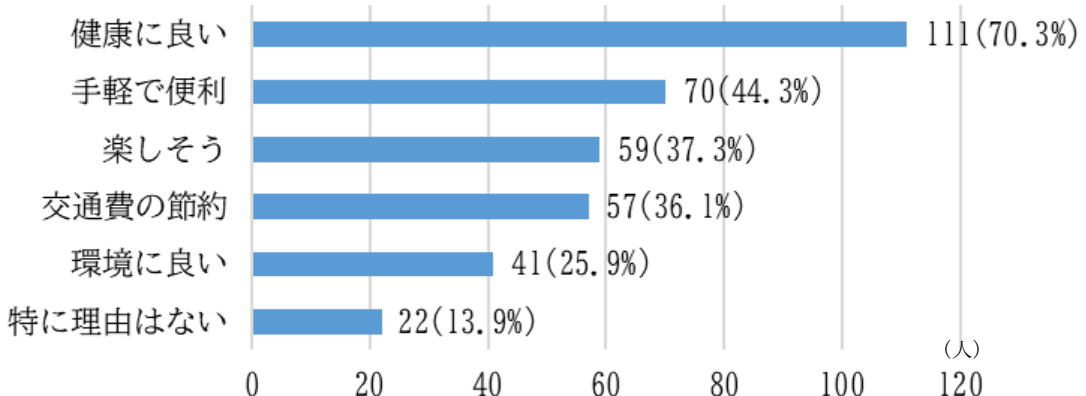
②-4 自転車を利用しない人の意向について (N=273人)

□今後の自転車利用の意向

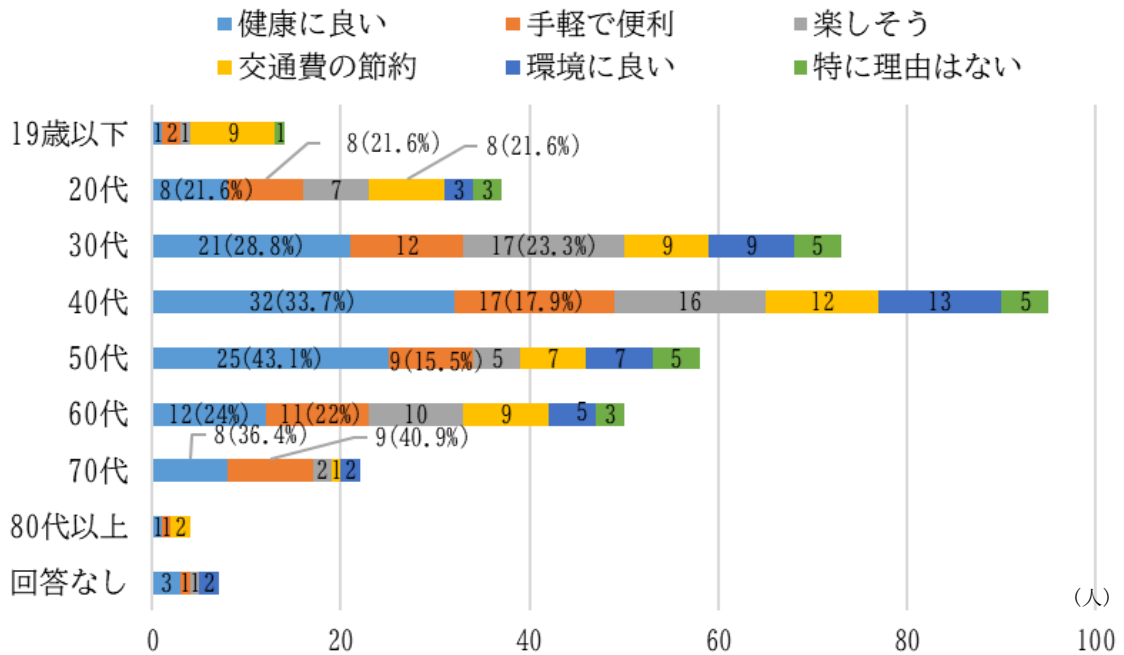


- ・自転車未利用者の約6割が、今後、自転車を利用したいと考えています。
- ・20～50代は、今後、自転車を利用したいと考えている人が多くなっています。

□自転車を利用したい理由 (複数回答) (N=158人)

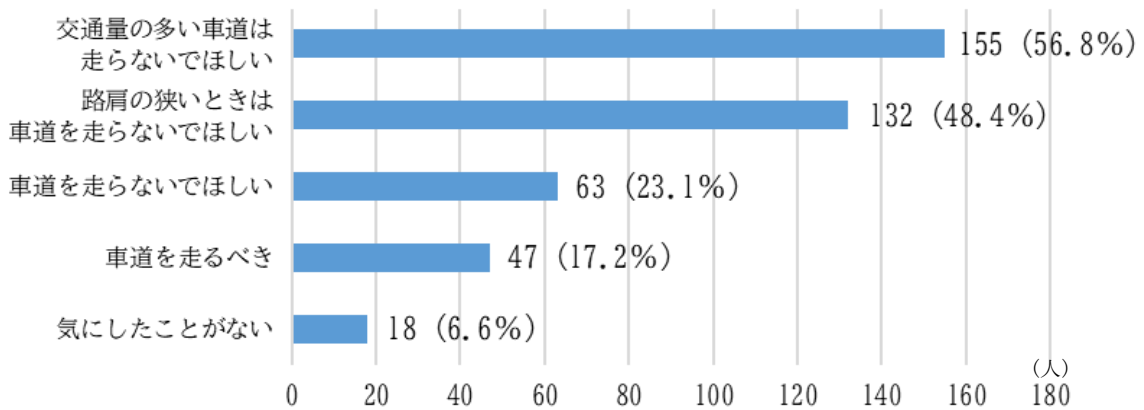


(年代別)



- ・自転車を利用したい理由は、「健康に良い」が最も多く、「手軽で便利」、「楽しそう」、「交通費の節約」の順となっています。
- ・特に30～50代は、「健康に良い」と答えた人が多くなっています。

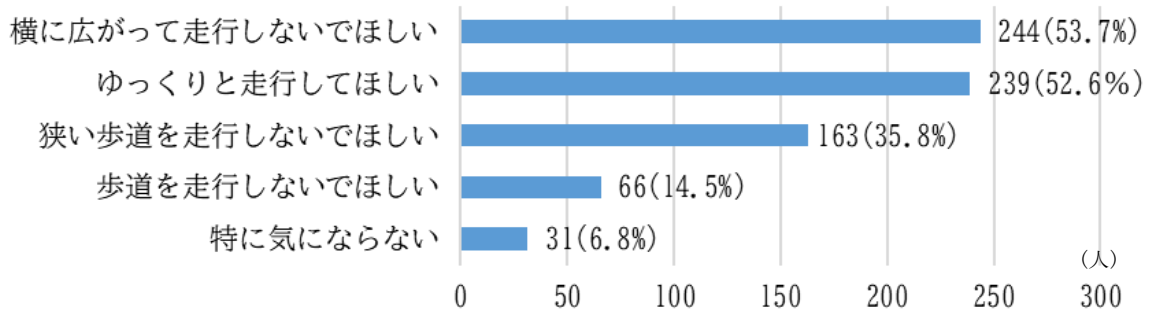
□自転車の車道走行に対する考え（複数回答）（N=273人）



- ・「交通量の多い車道」、「路肩の狭い車道」を自転車で走らないでほしいと感じている人が多くなっています。

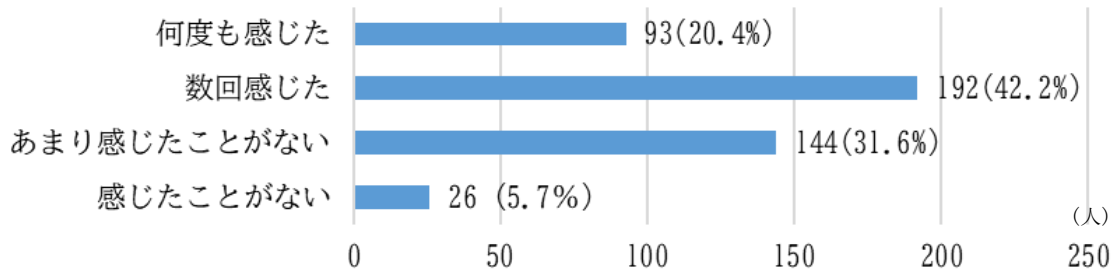
②-5 歩行者の自転車に対する意向について

□歩道を走行する自転車に対する考え（複数回答）（N=454人）



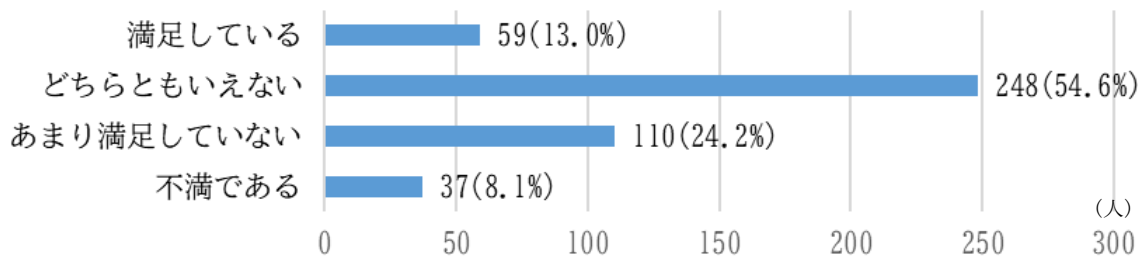
・自転車が歩道を走るときは、「横に広がらないでほしい」、「ゆっくり走行してほしい」、「狭い歩道を走行しないでほしい」の順に多くなっています。

□歩道を走行する自転車に危険を感じたことはあるか（N=455人）



・数回以上危険を感じた人は約6割、感じたことがない人は1割未満となっています。

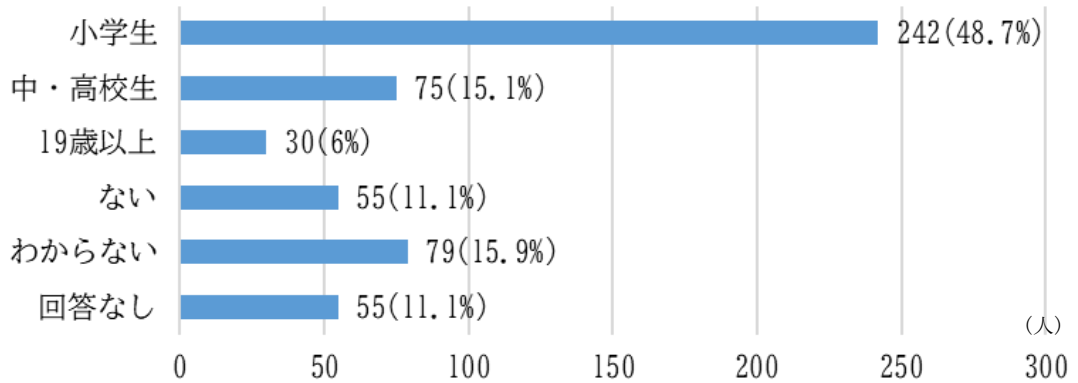
□自転車利用者のマナーに満足しているか（N=454人）



・「満足している」が約1割、「不満（あまり満足していないを含む）」が約3割となっています。若者よりも30代以上の方が不満を感じています。

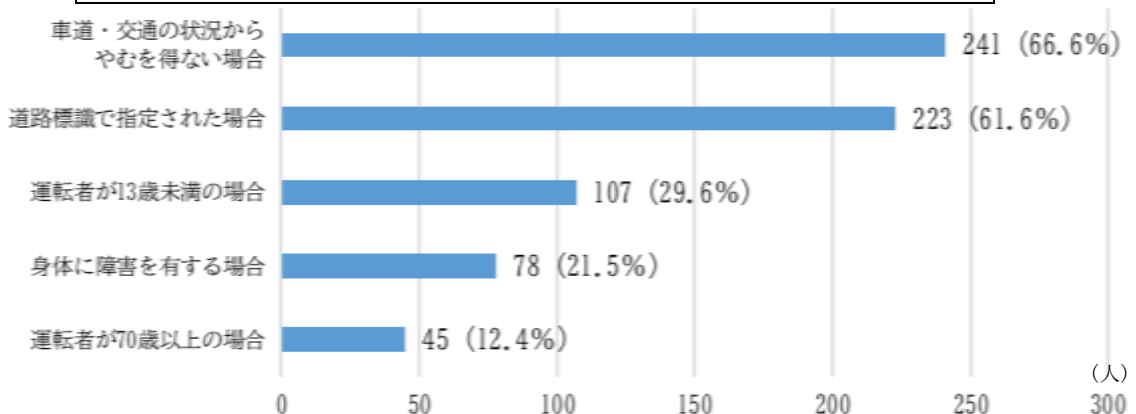
②-6 自転車の利用ルールと今後の取り組みについて

□自転車の利用ルールはいつごろ習いましたか（複数回答）（N=497人）



・「小学生以下」に学んだ人が約5割と最も多く、次いで「中学生・高校生」となっており、高校生までに利用ルールを学んだ人が多くなっています。

□自転車が歩道を走行できる場合の認知度（複数回答）（N=362人）



・「車道・交通の状況からやむを得ない場合」、「道路標識で指定された場合」は、比較的認知度が高いが、自転車運転者の年齢条件については認知度が低くなっています。

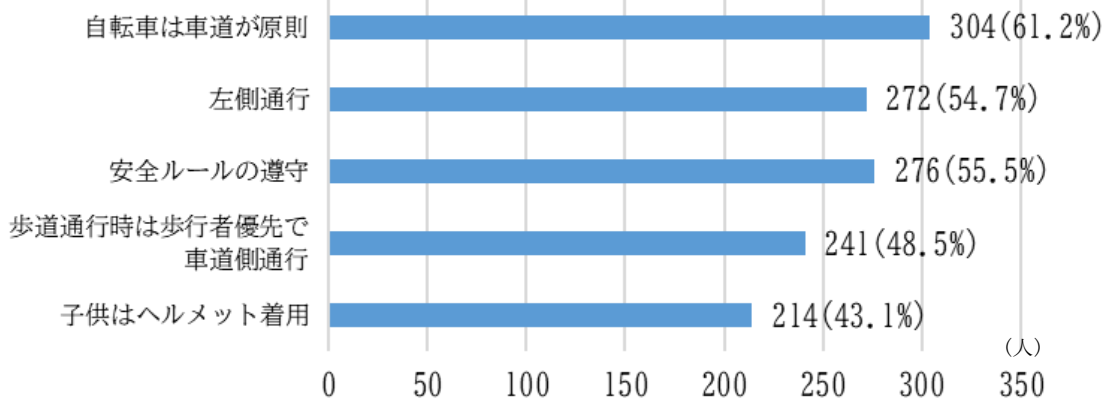
<交通安全教室>



<道路標識>



□自転車の安全利用五則(旧)の各原則の認知度(複数回答)(N=497人)



・自転車の安全利用五則については、「車道が原則」、「左側通行」、「安全ルールの遵守」が5割以上の認知度となっています。

<自転車安全利用五則>



「自転車安全利用五則」が変わりました

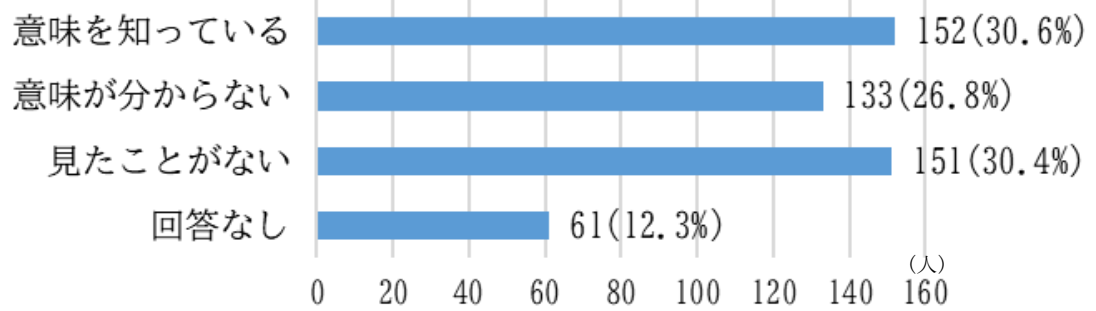


- 自転車安全利用五則(旧)**
- ★ 自転車は、車道が原則、歩道は例外
  - ★ 車道は左側を通行
  - ★ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
  - ★ 安全ルールを守る
    - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
    - 夜間はライトを点灯
    - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
  - ★ 子どもはヘルメットを着用

自転車も「車」の仲間！  
交通ルールを守りましょう！



□道路に表示している青色の路面標示（矢羽根型）を知っていますか（N=497人）

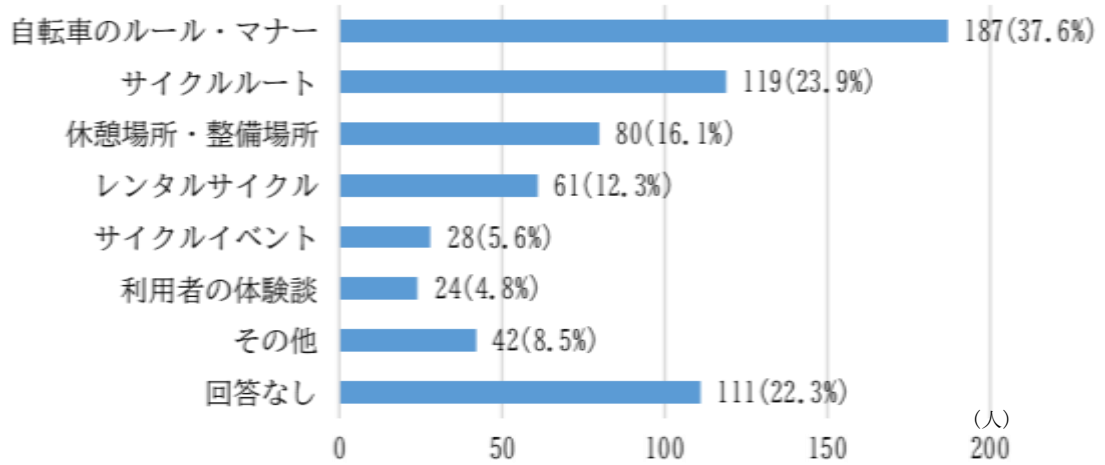


・「意味が分からない」、「見たことがない」が合わせて5割以上となっており、認知度が低くなっています。

<矢羽根型路面標示>

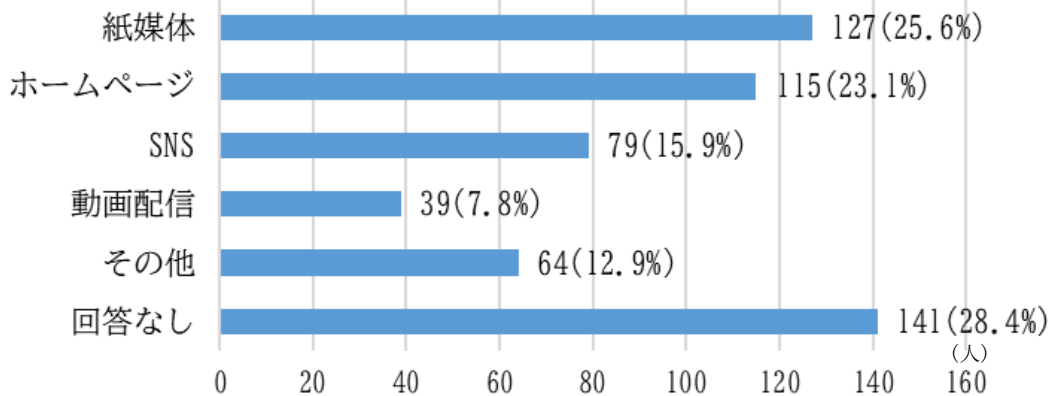


□知りたい自転車の情報は何ですか（複数回答）（N=497人）



・「自転車のルール・マナー」が最も多く、「サイクルルート」、「休憩場所・整備場所」の順に多くなっています。

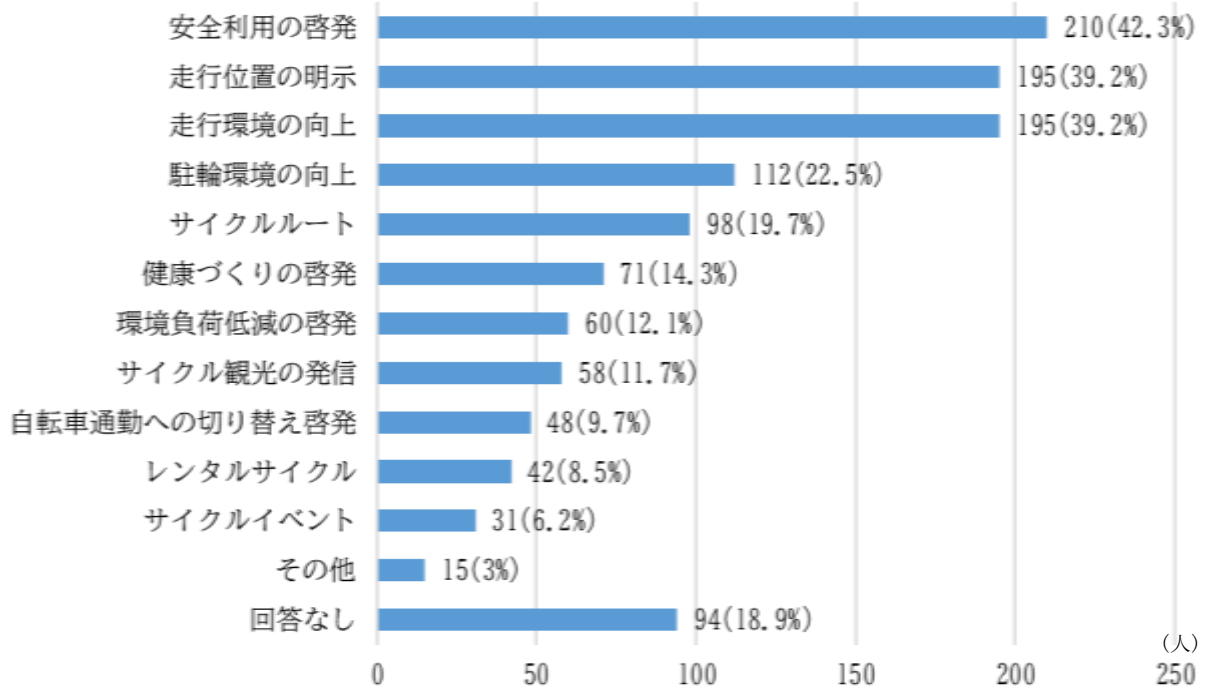
□自転車情報の入手方法（複数回答）（N=497人）



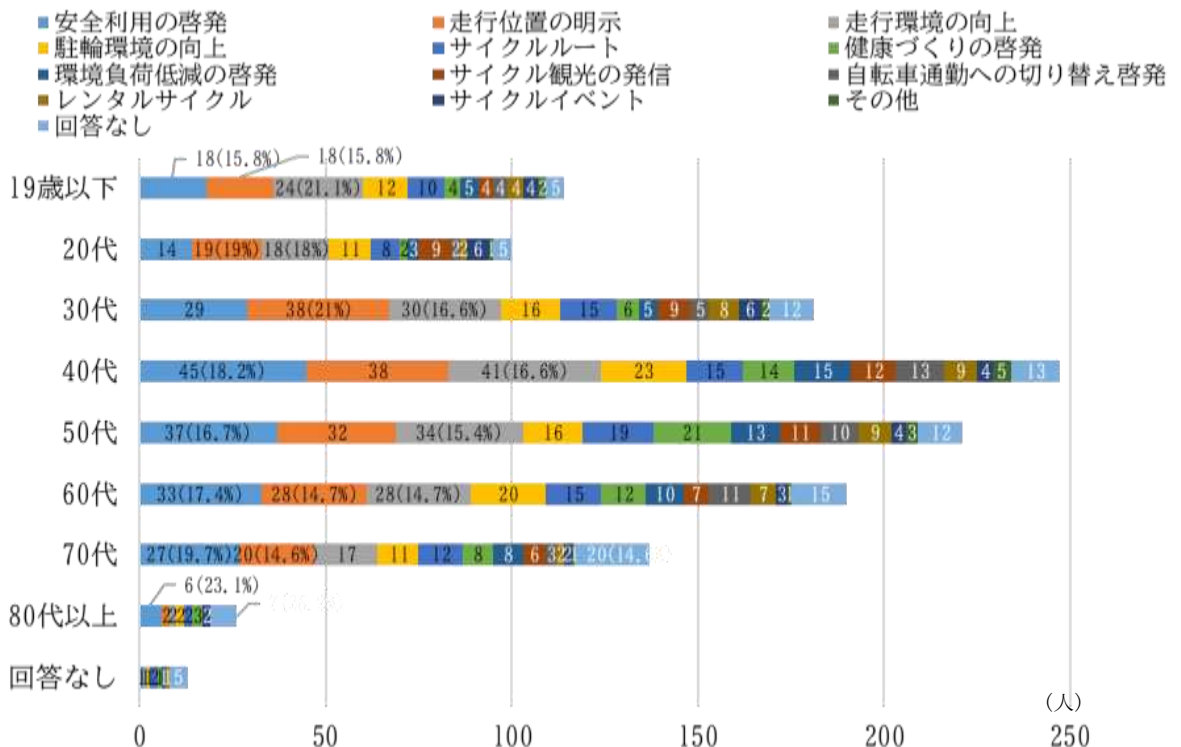
・自転車情報の入手方法は、「紙媒体」、「ホームページ」が多くなっています。  
 ・19歳以下、20代は、「SNS」が最も多くなっています。



□実施すべき自転車の取り組みは何ですか（複数回答）（N＝497人）



(年代別)



- ・「安全利用の啓発」、「走行位置の明示」、「走行環境の向上」が多くなっています。
- ・40～60代は、他の年代と比べて「健康づくり」、「環境負荷低減」の取り組みへの関心が高くなっています。



## 帯広市自転車活用推進計画

発行 令和 年 月

編集 帯広市経済部観光交流室観光交流課