

## 市町村向け自転車利活用推進に係る担当者 WEB 会議 議事録

## 1 日 時

令和3年(2021年)7月8日(木) 10:30~12:00  
14:00~15:30  
7月9日(金) 10:30~12:00

## 2 開催方法

Zoomを使用したWEB会議

## 3 出席者

別紙名簿のとおり

## 4 議 事

- (1) 「もっと、自転車北海道。」の取組について(道 地域政策課)
- (2) 自転車活用推進計画策定のメリット等について(北海道開発局)
- (3) 稚内市における自転車活用推進の取組について(8日 AM)  
石狩市における自転車活用推進の取組について(8日 PM・9日 AM)

## 5 説明内容

- (1) 「もっと、自転車北海道。」の取組について  
(説明者: 総合政策部 地域創生局 地域政策課 猪狩主査)

平成29年に自転車活用推進法という法律が国で策定。社会情勢の変化に伴い、昨今コロナも踏まえ、さらに、自転車が果たす役割が大きく高まって変化している。この流れを踏まえて、道の方でも議員提案という形で北海道自転車条例が平成30年4月に施行。国の法律の第10条に都道府県自転車活用推進計画を策定するように努めなければならないと明記してあることも踏まえて、また道の条例の理念を実現するために、施策を一体的に進めるために計画策定が必要だということで作成したもの。

国の計画期間と合わせて20年度までとしており、昨年度計画期間を終えるということで、第2期計画策定をした。各市町村の皆様の計画を受け止められるように一体的に進めるような計画という形になっている。条例について一体的に施策を総合的に推進するということで、5つの目的・基本理念をあげさせていただいている。

義務規定としては、保険の部分で自転車貸付業者様については保険加入義務化ということになっている。また事業に供するというので、フードデリバリーサービス(Uber Eatsなど)とかは保険加入義務ということになっている。ヘルメットについて北海道は全ての利

用者について努力義務ということで定めている。道では計画・条例を踏まえて、各展開方向を三つ定めており、「知る・使う」「安全・安心」「楽しく・快適に」ということで、施策を進めてきた。

本庁の方でも自転車活用促進事業ということで、総合政策部の方で取組を進めているところ。関係者のさらなる連携ということで、昨年度も皆様ご協力いただきながら進めてきた。また総合的な普及啓発も当課でやっており、普及啓発・活用推進ということでやっている。主なところをあげると、「もっと、自転車北海道」という公式 Instagram を開設し、現在までに 1500 弱のフォロワー、また「#もっと自転車北海道」はすでに 3,000 投稿を超えており、北海道の自転車の魅力を発信出来ている。また企業団体の皆様に、「もっと、自転車北海道。」サポーターということで、市町村の皆様も参加いただきながら、今のところ 182 団体登録いただいている。

そのような取組の中、第 2 期推進計画を昨年度策定したが、道民意識調査を初めて自転車利活用について実施した。これまでご説明する機会がなかったので触れさせていただく。それぞれについて圏域別にもデータが取れているので、ご紹介させていただく。

例えば頻度、道民の 2 割が自転車を利用しているという部分、大体 18.9%利用している。圏域別に見てみると、道央圏 22.5%ということで、他に比べて比較的高い。また札幌市、札幌圏のところで高いといった傾向がある。次に利用する理由について、健康に良いが 50% くらい理由としてあげられているが、圏域別で見ると、十勝が 71.4%とより高い割合を占めているという傾向が見られる。ヘルメットの着用について、下の部分、15.0%の方がヘルメットは着用されている状態。残念ながら 8 割はしていない。その内訳を細かく見てみると、やはりスポーツタイプの方は 33.3%で比較的高くヘルメット着用しているが、一般の自転車は低くなっている。シェアサイクルはほとんど見かけないというのもあるが、まったく被ってない状況。ヘルメットの着用が努力義務か知っていますかという部分は、全体で 3 割ぐらいが知っている。釧路根室エリアだと比較的高く、知ってらっしゃる方が多い。ヘルメットについて、小さい子になればなるほど着用させているといった傾向で、年齢が高くなるほど着用率が下がって行って、残念ながらこういった傾向があるというのもこの調査から見えてきている。保険加入について、約 3 割の方が保険加入は努力義務だということを知っていると答えている。圏域別に見てもそれほど大きな差はないが、道北は比較的高い。残念ながらヘルメットを着用していない割合について見てみると、十勝圏はヘルメット着用していない方が 85.7%ということで比較的高い。続きまして損害保険の加入の割合が高い圏域で見ると、道央圏が 53.2%で、あくまで傾向だが比較的高い。このような背景としてのデータ、各市町村の参考になると思い示したが、こういったものを含めて第 2 期計画では課題ということで整理した。詳細は割愛するが、例えば SDG s や環境負荷低減・健康増進といったものについて、更なる理解促進が必要。皆様からの意見を踏まえ安全利用環境の整備が必要。またサイクルツーリズムの部分、受入環境作りはもっと進める必要がある。こういった課題を整理して、第 2 期計画、昨年度 3 月に策定となった。国の計画期間と合

わせて 25 年度まで。骨格の部分は維持しつつ更なるステップアップに向けて、「もっと」という部分を加えて、条例推進のキャッチフレーズにしていた「環境に◎観光に◎健康に◎もっと、自転車北海道。」というのを目指す姿で新たに据えて、さらなる安全教育の推進、保険加入の強化といった部分を入れた。そして北海道の特性を活かしたツーリズムを進める必要があることから、この三つの展開方向を残しつつ、施策強化といった流れで整理させていただいた。北海道といたしまして、やはりこの計画に基づき、取組をさらに推進しようということで、今回主だったものをまとめさせていただいた。

一体的に進めようということで主な取組として、生活利用のスポーツライドの正しい知識の普及啓発、安全利用のヘルメットの部分・保険、また皆様が取組んでいただいているサイクルルートの部分、北海道の特性を生かしたトレイル利用。そういったものも含めて、取組のさらなる推進に向けてということで、先日道庁内の幹事会、横断的な組織で、意思統一、一体的に進めることで統一を図ったところ。今回皆様にお集まりいただいた部分も関係するが、中でも計画に基づいてしっかり取組を進める必要があるということで、市町村における計画策定の推進も入れさせていただいた。この部分繰り返しになりますので割愛させていただく。

令和 3 年度の自転車活用の取組みということで、北海道庁各部連携しながら進めようとしているところ。普及啓発の部分、ご協力いただいているフレンドリー安全啓発の部分、今回は計画策定に向けた説明会ということで進めさせていただいている。詳細は割愛させていただく。

計画の部分、皆様と共有したいので 1 枚まとめさせていただいた。現状として、道内自転車活用推進計画の策定状況ということで、石狩市様、稚内市様で、活用推進計画を策定いただいている状況と認識している。もちろん他のルート協議会構成市町村においても策定予定があると伺っている。私の方にお問い合わせいただく中で、計画策定を進める中で、首長に「なんで策定するのか」といった背景が必要だということで、参考で書かせていただく。先般、ご紹介した社会情勢の変化ということで、コロナ踏まえニーズ、役割が高まっている。また国の方でも法律の第 11 条で市町村の計画、策定に努めなければならない、努力義務ということで書いている。こういった部分が背景になる。また国の方だと、交付金に関する重点配分があるというメリットがある。北海道としても、条例そして計画の方で、市町村一体的に取り組み進めるという中で、計画の方でも市町村の計画に基づく利用環境整備などの記述もさせていただいている、計画策定を促進していくということで書かせていただいている。この点も背景になると考えている。国の方では策定の手引きを 2018 年に案ということでお示しいただいているので参考に。また、道の方でも石狩市様で計画策定する際に、地域づくり総合交付金を活用いただいた背景もあるので、参考になると思うのでご紹介させていただく。

計画策定について特に利用環境整備について、計画に基づく整備、が重要になってくるので、条例と道の計画と利用環境整備について、簡単にまとめた図になる。青い部分になるが、

道でも計画に基づいて自転車利活用推進計画の一部分に道路整備もネットワーク計画を作るということになっている、そのような策定支援、参画して一緒に話す、また同計画に基づく道道の自転車通行空間の整備を、実際に旭川市様で進めていただいている。やはり計画に基づいた総合的な普及啓発の取組、一部ネットワーク計画に基づく環境整備が非常に重要だということで、計画策定を是非ご検討いただいて一体的に進められたい。

以上、計画の部分であるが、情報共有とお願いということで少しお時間いただく。オール北海道ということで、「もっと、自転車北海道。」のロゴを道庁の方でご用意しているので、普及啓発の取組、チラシ作成の際には是非ご利用頂きたい。また今年度官民連携による取組、昨年度から積極的に進めていて、保険の関係ですと保険会社様と連携した取組。また普及啓発、イオン北海道様に実際先日もキックバイクの大会にブースを出させていただいたが、普及啓発をやっています。啓発のパネルもあるので、普及啓発の取組を市町村様でやられる場合、連携できる部分あれば是非ご相談頂きたい。

推進体制の参考ということで道庁内の体制について。道庁では条例の推進会議ということで、道議の先生方との会議体。また、外部有識者ということで推進連携会議という会議体がある。内部では活用等推進会議ということで庁内横断的な会議を持っていて、これを一体的に活用して取組を進めている。本年度は分科会を推進連携会議の下に作れるように整理させていただき、例えばデリバリーの関係で安全の取組みを先に進めなきゃいけないという関係で、分科会ができるように進めているところ。委託事業の中で普及啓発、我々の課で進めている取組を書かせていただいた。後ほどご覧いただければと思うが、5月の自転車月間CMの部分。またInstagramは今年度もハッシュタグキャンペーンを進めている。普及啓発のイベント、委託の中でも進めている状況。CM、是非ご覧いただきたい。

Instagramの方で、昨年度「#もっと自転車北海道」キャンペーンを実施したが、今般のコロナ踏まえて、さらにお店も応援したいということで「#おすすめスポット応援」キャンペーンを7月1日からInstagramの方で周知開始している。是非ホームページやSNSで情報拡散いただきたい。

取り急ぎご説明したが、自転車の施策は各部横断的に幅広く施策進めていく必要がある。計画に基づいた取組が非常に重要になってくる。今回開発局様と稚内市様、石狩市様にお話いただけますのでぜひご参考にさせていただきたい。

## (2) 自転車活用推進計画策定のメリット等について

(説明者：北海道開発局 建設部 道路計画課 浦係長)

自転車活用推進法が施行されているが、この法律では「自転車が様々な利益増進に繋がる」ということが書かれている。環境負荷軽減や災害時の交通機能の維持、健康増進などがあげられている。自転車が様々な利益に繋がる、とあるのが、その一方で、課題が沢山あるので、現状の様々な課題を解決するために、施策をしっかりと推進していくことが必

要になる、ということがこの法律で書かれている。そのことから、この法律の中では、しっかりと計画を策定しなさい、というところで、先ほどもお話しがあったとおり、国は計画を策定する。地方は策定に努めるということが明記されている。国は自転車活用推進本部を設置して課題解決するような施策を確実に実施するというところに取組んでいるところ。

国の自転車活用推進計画は、平成30年度から令和2年度の3年間で、第1次の計画を進めてきた。5月28日、第2次の計画が閣議決定された。令和3年度から今回は5年間の計画、令和7年度までとなっている。施策を総合的かつ計画的な推進と、目標及び講ずべき必要な措置等を定めている。この計画で目標と各種施策が網羅的に位置づけられており、赤書き部分が今回の第2次計画で強化されている部分、内容ということになる。上の方で計画の質向上が書かれていて、ネットワーク路線の計画への位置づけ、国としてもネットワーク計画の重視をしているので、こちらについては後程説明させていただく。

目標については、2つほど追加になっており、「多様な自転車の開発・普及」と「損害賠償責任保険等への加入促進」が新たに追加になっている。

課題もかなり網羅的に整理されており、環境問題やサイクルツーリズムの関係、コロナの関係で大きく社会が変わっているということも含めて、課題も整理されている。いくつか代表的なものをご説明させていただく。

サイクルツーリズムの関係、地域と観光客の両方にとって良いものになっていかなければいけないが、地域にとって観光ツーリズムの関係なのでしっかりとお金を落としていただくというか、消費していただくというところが重要になると考えている。そのため、サイクリング関係になると宿泊していただかないとなかなか消費が増えていかない、というところが見えているので、しっかり滞在型で観光していただくところが重要だということがわかっている。

コロナの関係で社会が大きく変わったというところがあるので、その中で先ほどからお話しがあるとおり、通勤通学、シェアサイクルの部分が実際に増えている。密を避ける、公共交通を避ける、国民の生活の中で実際に起こっていることがあり、自転車のニーズは高まっている。このようなことを受けて、コロナ禍になったのちに、各自治体で自転車に関する整備計画を立てていただいて、それに基づいて自転車の走行環境を整備するというような動きがある。東京都の例になるが、北海道では札幌市さんと旭川市さんで計画を立てていただいて、整備しているという状況。近年話題になることが多い、カーボンニュートラルの関係で、道路分野の取組として自転車の利用環境の整備と活用促進が、カーボンニュートラルにも効果があるというところで施策として位置づけられている。このように、時代的な背景という部分、現在のコロナの背景ということもあるが、コロナの前から自転車という部分が非常に注目されてきた、そしてさらに今、注目されている。ニーズも含めて利用環境の整備の必要性が高まっているのではないかと考えている。

ここからは地方版の自活計画ということでご説明させていただく。先ほども話があった

とおり、法律に位置付けられた計画になっており、国は確実に作ります、各自治体におかれましては努力義務というところで、定めるように努めなければならないという書き方になっている。全国の策定状況の一覧となっておりますが、ちょっと古い情報になっているが、今はまだまだ増えているという状況である。稚内市さんも書いてないということで、失礼いたしました。最新の情報ではないが、一番下にURLがついていて鋭意更新しながらになっておりますので、若干タイムリーではないところもあるが、地方版自活計画の策定状況をインターネットでも見ることができるので是非参考にさせていただきたい。この表だとあまりないが、東北とかも結構増えてきている。先ほどの背景にあるとおり、ニーズの高まりとともに全国的にも計画をしっかりと策定していこうという動きが出てきているところ、この表よりも実際増えてきているということからも感じているところ。

1点参考にさせていただきたいところがあり、赤線でアンダーラインを引いているところ、※1※2と書いてあるところ、下の文章もです。複数の自治体で共同策定された自転車活用推進計画もできる、といったところ。特に北海道ですと、広域的なサイクルルートが設定されているので、広域的なルート設定、大自然を感じることができる北海道というところで、北海道のサイクルツーリズムの魅力の一つとなっている。北海道においては共同策定というところが参考になるのではないかと、いうところで説明させていただく。実際インターネットで公表されているものですので、見ていただきたい。ツーリズムに特化した計画もあるので、実際に表を見ると市が多い、といったところもあるが、複数で設定されているところは町村も含まれているところで、1つの自治体としては計画を1つ作るのとはなかなか難しいというところでも、参考になると考えている。

続きまして、策定の手順である。こちら協議会、体制。手順としてアンケートやパブコメを例示として書いているもの。ただ、必ずしも沿わなければならない、というのではなく、あくまで地域の合意形成がしっかりと図られる、というところが重要になるので、各自治体の状況に応じてやり方等は検討していただければと思うが、先進事例としてはこういったことをやられているところが多い。目的、期間、区域というところ、これもちょっと古いが、下のところで2020年度という部分は、2025年度になる。計画の位置付けだが、国・道の計画を勘案してください、ということが書いてある。また周辺自治体との整合も必要となる。あと既存の計画。駐輪場の整備計画など自活計画の中に含めて位置付けるのが基本。またネットワーク計画は古い場合もあるので、適宜見直ししながらやっていく必要がある。今は車道通行が基本となっておりますので、歩道走行の記載があれば、見直しする必要がある。ネットワーク計画、先ほども少し触れたが、国として重要と考えている。ネットワーク計画は、日常的な自転車活用における通勤・通学といったネットワークと、ツーリズムに関するネットワークと大きく分けて2種類あると考えているが、各自治体それぞれのもので問題ないと考えている。ツーリズムの関係でネットワークをまず先に位置づける。北海道だと、ルート協議会でツーリズム関係のネットワークを先行して整備しているところもあるので、そういったところは急ぎで整備して、ネットワーク計画に位

置く。日常的な通勤通学ですとか、買い物、病院は後々調査などして位置付けるということも考えられます。全体的な計画、日常的な部分も含めてネットワーク計画に位置付けられていることが基本として考えていただきたいので、作成の仕方など難しい部分は出てくると思うので、迷う部分等があれば、管内の開発建設部に情報がある場合や、開発建設部ですと全道の状況を確認することも可能なので、是非ご相談していただきたい。国の目標ということで、概ねこういった目標を参考にさせていただき、地域の計画を進めていただきたい。またこれを参考に地域の実情を踏まえて目標設定をしていただければと考えている。あとフォローアップだが、しっかりとやっていくということで長期の計画で作っていただくが、その中間のところでフォローアップしていくことが重要であると考えている。

策定のメリットだが、市町村内部で説明していくと、観光政策としては自転車を進めたいが、内部で説明する際に苦労している、という声も結構聞こえてきている。まず1番は国と地方の課題解決に自転車が役立つというのが前提としてあるのが重要である。住民の皆さんの課題解決をするために、自転車を活用するんだということを、国や道と連携しながら住民の皆様にお示しするために、計画が必要となることを検討していただきたい。このことを大前提として、自治体の目に見えるメリットもあった方が良くということで、交付金の重点配分がある。社会資本整備総合交付金の防災・安全交付金になるが、矢羽根による路面表示や案内サインの看板。迷わずサイクリングできる、分岐部に矢印を設置するもの。路面表示については、一般車両に対する注意喚起に繋がるので、こういった整備をするために予算を重点的に配分される。予算配分だが、予算要求をしていかなければならないので、1月計画の策定と並行して予算要求していかなないと来年度に間に合わないのでは、建設部分になると思うので、振興局も含めて調整が必要になる。ですから、早い段階から計画策定も動きつつ予算要求も同時に進めていく必要がある。振興局さんが詳しいと思うので、相談していただきたい。ツーリズムの活性化、地域の活性化について、こちらは観光に関する部分、社会情勢的にも自転車が注目されているので、観光客を呼び込むためにサイクルツーリズムを進めるということが、地域の活性化に繋がるのではないかと思う。

自転車活用推進計画について、国（開発局）としてもしっかりサポートしていきたいと考えているので、ご相談させていただきながら、是非とも前向きに策定を進めていただきたい。

最後に国の施策の動向について、簡単にご紹介させていただく。開発局としてはサイクルツーリズムを推進しているところだが、全国のルート協議会と全道的な組織の連携協議会が連携して有識者に助言をいただきながら、より良い取組を進めていくスキームを構築している。全道で8つのルートで取組を推進していただいております、きた北海道ルートに稚内市さん、石狩北部・増毛サイクルルートに石狩市さんが含まれている。全道横断的な取組、各地域の取組を全道的に繋げるというところで、一緒により良いものにしていくスキ

ームになっているので、ご紹介させていただく。

また、ナショナルサイクルルートについて、先日の5月31日に新たに第2次指定がありましたのでご紹介させていただく。1次指定として3つのルートが先行して指定されていたが、今回新たに3ルート、2次指定ということで指定された。初めて北海道からトカプチ400が指定された。ほか、太平洋岸自転車道、富山湾岸サイクリングコースが指定されたところ。ナショナルサイクルルートは非常に高いブランド力があり、さらに注目度が高まっている状況。ですので、北海道全体も注目されており、取組の活性化に繋がっていくのではないかと考えているので、ご紹介させていただく。

まとめとして、地方版自転車活用推進計画策定時は自転車ネットワーク計画も合わせて策定。各自治体で無理なく、それぞれの実情に合った策定方法を選んでいただきたい。共同策定も視野にいれつつ、ご検討いただきたい。策定の際、困ったことがあれば、地元の開発建設部、振興局さん等にご相談いただければと思う。

### (3) 稚内市における自転車活用推進の取組について

(説明者：稚内市企画総務部企画調整課 木村主査)

稚内市における自転車活用推進への取組というタイトルになっているが、策定した計画の内容として、まずは今取り組んでいる様々な事業の中で、自転車に関連するものを整理し、計画の中に盛り込んでおり、継続して取り組んでいる事業については進めているところ。

実際の自転車活用推進計画の策定にあたり、皆さんご承知のとおり、自転車活用推進法第11条で、市町村は自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないと謳われており、本市は、国・北海道の計画や先んじて策定した石狩市を参考にしながら進めてきた。計画策定までの簡単な流れについては、①～⑦に整理して記載しているが、計画の範囲としては稚内市内全域としているところ。

計画目的、期間の設定について、本市における背景として、宗谷地域でのサイクリングの増加、はっきり言えることは、現在稚内観光協会さんで取り組んでいる「レンタサイクル」の利用者が増えていることが挙げられる。また、以前は「チャリダー」と言っていたが、日本のてっぺんである「宗谷岬」を目指すサイクリストが昔から根強くいて、スタートやゴール地点として集まる拠点にもなっている。

さらに、「きた北海道サイクルツーリズム連絡会議」が立ち上げられ、道北のほとんどの自治体がルート協議会に参画したことも一つのきっかけになっている。

このルート協議会に参画する際に自転車活用推進計画を何れ作らなければならないとなっていたことに若干の不安を抱えながら、宗谷地域で唯一、スタート・ゴール地点を有しているまちが策定しないことには、道北地域に広まっていけないというプレッシャーから策定することになった。



基本的にどのまちも共通ではないかと思うが、自転車は単なる移動手段ではなく、環境負荷の低減や健康増進などの効果のほか、コロナ禍においては密にならない移動手段として改めて注目されている。

本市の計画期間は、令和3年度から令和12年度までの10年間とし、必要に応じて変更もできる計画としている。

策定を進める際に、計画の内容を検討する組織が必要なことから、本市は、「自転車活用推進懇談会」を設置し、構成メンバーから意見聴取してきた。他の自治体では協議会という名称もあるが、協議会となると何かを決定する組織となるので、意味合いとしてはちょっと違うのではということから懇談会という組織にしている。

構成メンバーは記載のとおりだが、道路管理者をはじめ、警察、JRやバスの交通事業者、自転車販売店など。

計画の位置づけについては、当たり前のことだが、国や道の計画との連携、そして、稚内市で言えば、総合計画や総合戦略、都市計画マスタープラン、観光振興ビジョンといった関連計画と連携していくこととしている。

地域の現状や課題を整理していく中で、観光の面でサイクルマップを作成したり、サイクルイベントが開催されたり、市内ではレンタサイクルを実施しているところがあったりする現状がある一方、自転車で安全に走行するには、通行帯の整備が不十分であったり、故障時の対応が宗谷岬側にはないこと、市内においては自転車通行のルールやマナーが悪いなどの課題がある。

現状や課題を認識した上で、5頁にあるとおり、3つの目標とそれにぶら下がる施策を掲げている。基本的には、国の策定手引きを参考にしているが、そのまちにマッチしたタイトルや内容に変えていくことは必要と思う。

計画内容の整理として、3つの目標にぶら下がる施策の具体的な取組みとして、6頁に記載している取組を今後進めていくこととしている。

自転車通行空間の整備として、これまでも国道40号の更喜苦内地区において、副道を活用し、自転車通行帯を整備していただいているが、今年度から、稚内市内から宗谷岬に向かう道である国道238号の一部の区間において自転車通行帯の整備に着手していくこととなっている。

サイクルバスについて、バス事業者の取組として、稚内市内から宗谷岬に向かう路線を自転車が積み込めるタイプの車両を走らせる計画もあり、コロナ禍ではあるが、サイクリストに対するおもてなし的な対応も進めることとしているところ。

計画策定そのものは、令和2年度末までに策定することを目指し、時間があまりない状況下ではあったが、懇談会のメンバーの協力や資料や情報提供いただいた開建さんの協力がなかったら実現できなかったものと思っている。

本来であれば、市民に対するアンケート調査やパブリックコメントなども実施した方が良かったと思うが、懇談会のメンバーがある意味、自転車に関しての市民意見であると捉

え、極力作業を簡素化して進めた。

駆け足で策定した計画だが、今後、フォローアップしながら、バージョンアップできればと考えている。また、自転車は稚内市内の観光スポットへ行く際の移動手段として非常に有効なアイテムではないかと思っており、自分たちとしては市道における整備はあるが、特に道道における自転車通行帯の整備を進めていただくとサイクルマップに示しているルートが魅力的なものになり、ネットワークが形成していけるのではないかと真剣に思っているところ。

その他、小中学校での交通安全講習や、高校での自転車点検指導で、児童生徒や学生はルールやマナーを教わるが、一般市民は自転車のルールやマナーを教わる機会がないため、違反行為していることにすら気付いていない人が多いので、そこを改善していくための対策を道路整備に先んじて取り組んでいかなければならないと思っている。

また、やはり地域を訪れたサイクリストが来て良かったと思えるような受入体制の整備も充実させていく必要があると思っている。

9頁には、既に作成している、稚内市内のサイクリングマップや宗谷管内のサイクルルートマップのほか、「きた北海道サイクルルート」や「稚内サイクリング」のPR動画も作成しており、全国また海外の方の目に触れる機会をつくっている。

10頁では、今年に入ってから自転車関連の新聞記事を載せているが、4月には稚内市内の自転車販売店が小中学校の交通安全教室に合わせて、子どもたちの自転車を点検していただいたり、稚内開建さんでは国道238号における声問地区の区間で自転車通行帯を整備することに着手するほか、市内のレンタサイクルが旅行者に人気があるなど、明るい話題がある。

環境負荷の低減や健康増進はもちろんだが、今紹介したように、徐々ではあるが、自転車活用の推進が、目に見える形でまちの活性化につながればいいことだと思っている。

### (3) 石狩市における自転車活用推進の取組について

(説明者：石狩市 企画経済部 企画課 交通担当 江島主査)

石狩市の自転車活用推進計画を策定したのは前市長のときであり、市政執行方針において、サイクリング環境整備について言及している。

計画は平成30年に協議会を立ち上げ、3回協議会を開催した後、平成31年3月に計画を策定した。

計画の策定にあたり、北海道で初めて自転車活用推進計画を策定することから、参考に出来るものがなく非常に苦労したと聞いている。なお、策定にあたり、プロポーザルを実施し株式会社ドーコンに事業委託をした。株式会社ドーコンは東京等でサイクリングについて実績等があり、非常に心強い存在であった。また、有識者としてサイクリングフロンティアの石塚氏にご協力いただいた。石塚氏は12コースある石狩市サイクリングコースにも関わっていただいている。この2者の強力なバックアップがあり、市の担当者は課長

と主査の2名体制であったが計画を策定することが出来た。委託費については、計画策定の委託費が500万弱。そのうち240万は地域づくり総合交付金を活用させていただいたところ。フォローアップについても株式会社ドーコンに委託した。令和元年度は約180万円、令和2年度は約70万円であった。

計画策定の位置付けですが、資料に記載のとおり、第5期石狩市総合計画、石狩市都市マスタープラン、第2次石狩市観光振興計画、石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略に自転車推進についての記載がある。市街地部分の自転車ネットワークは石狩市の地域の交通基盤や地域の特色、人口分布などを考慮したところである。また、広域部分については、石狩市のサイクリングコースの範囲で検討を進めたところ。10年間の計画期間中、広域部分と市街地部分をそれぞれ5年と想定して進めている。現在、広域部分から着手しているが、緊急性や必要性に応じて柔軟に整備する予定である。

サイクリストの受入環境整備の検討については、道の駅、石狩「あいろーど厚田」のサイクリング拠点化に向けた具備すべきサービスと石狩市内への効果的な誘客促進策の2点を念頭において実施している。「あいろーど厚田」でサイクルラック等の整備を計画しているところ。

さて、当市の自転車活用推進計画の概要についてですが、4つの目標と10個の施策から構成されている。詳細については資料に記載した。なお、番号は国の自転車活用推進計画と合わせたかたちとしている。目標ごとの実施状況だが、自転車ネットワーク計画のサ策定は、既に策定済み。全体計画は計画策定より概ね10年間としている。自転車通行空間の整備は案内看板や路面標示の設置としているが、令和2年度に石狩北部・増毛サイクルルートに一部設置したところ。令和3年度以降も基幹ルートや地域ルートで整備予定としている。自転車マップについて、コースの一部見直しやマップと現地案内看板の連携など、サイクリングマップを一部修正したところ。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という目標については、健康増進効果に関する調査研究ということで、令和元年7月に北海道科学大学と連携し、調査研究したところ。後ほどまたご説明させていただく。次にサイクルツーリズムの推進については、各項目に基づいて実施しているところ。こちらについても、令和元年度の取組の方でご紹介させていただく。自転車の点検整備や安全利用の促進について、市の広報で周知を行ったところであり、今年度以降も引続き実施していく。資料を見ていただくと、◎や○の項目が多いことから、既に多くの施策を実施しているところ。非常に順調であると感じている。

ここからは自転車活用推進計画に基づいた取組内容をご紹介させていただく。

令和元年度の取組として、プロガイドによる交通安全教室を小中学校で開催したところ。プロガイドは先ほどご紹介した、石塚氏に務めていただいた。また、プロモーション動画も製作したので、お時間あるときにご覧いただきたい。先ほど少し触れたが、北海道科学大学と連携した実証実験をしたところ。理学療法学科の佐藤洋一郎准教授にご協力いただき、指導いただいた。実証実験では、サイクリングの前後で唾液を採取し分析したと

ころ、サイクリング後ではストレスが逡減していることが確認できた。今後も実証実験を行っていきたいと考えている。

令和2年度の取組についてご紹介させていただく。2年度についても自転車通行空間の整備としてサイクルルートに案内看板の設置、矢羽根の表示を進めてきた。さらにサイクリストの受入施設拡大というところで、これまでサイクルラックが市内2か所しかなかったことから、市役所や観光センターにも設置をしたところ。

令和3年度も推進計画に基づき取組を実施していくこととしている。今年度もプロガイドによる交通安全教室を市内の小中学校で開催したところ。こちらについてはテレビや新聞で報道された。また市の広報誌による広報啓発も5月におこなった。今年度の今後の取組については、引き続き石狩北部・増毛サイクルルートの整備と資料にあるモデルコースへの案内看板、路面表示の設置を進めていくこととしている。

最後になるが、石狩市でもサイクリストの増加に伴い、市民からのルール、マナーに対するクレームが入ることがある。現在進めている小学生に交通安全教室でルール、マナーを教え、中学生に交通安全DVDで交通事故等の危険性を教えている。また、先ほどご紹介した広報誌で広く市民にルール、マナーを啓発することにより、ただサイクリングを推進しているだけでなく、ルール、マナーの面も市として発信していることをお伝えできる状況が望ましいと考える。