

# 一般国道12号 新札幌地区 自転車通行環境の整備について —モデル地区での実施事例報告—

札幌開発建設部 札幌道路事務所 第1工事課 ○村上 恵介  
須田 典一  
札幌開発建設部 道路維持課 湯浅 浩喜

近年、自転車は環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが高まっている。その一方で交通事故全数の増減傾向に比べ、自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増している。

この度、歩行者と自転車が安全に通行できる環境を整備することを目的とし、全国でモデル地区を指定し自転車等の通行環境整備を実施しており、本稿は、モデル地区指定を受けた新札幌地区での取り組みを報告するものである。

キーワード：事故防止

## 1. はじめに

自転車は、自動車とは異なり、排気ガスを伴わない環境負荷の低い乗り物である。また近年、自転車移動は運動不足の解消により健康管理に効果的であるとして、人々の注目を集めている。

しかしながら、その利用ニーズの高まりに反し、自転車の利用が及ぼす諸問題も数多く顕在化してきた。

その一つが、自転車関連事故の増加である。警視庁の全国的事故傾向に関する資料によると、全交通事故件数の増減傾向に比べ、自転車関連事故は増加してきており、図1-1に示す通り、とりわけ自転車対歩行者事故の増加が顕著となっている。またその傾向は、冬季に自転車交通量の激減する北海道においても例外ではなく、図1-2に示す通り、自転車関連事故は確実に増加している。

これら事故の増加は、自転車の通行環境の整備が十分

でないこと、通行ルールが守られないこと等に起因するものと考えられ、全国的に対応が求められてきた。

以上の状況を鑑み、平成19年5月、国土交通省と警察庁では、自転車利用環境のあり方検討を目的として、有識者等からなる「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を開催。同年7月には、提出された最終レポートを踏まえ、「緊急対策の実施」「推進体制の確立」「計画的な整備の推進」の取組を打ち出した。

これにより、全国において交通管理者と道路管理者による、自転車の通行に係る危険箇所の調査・点検が行われ、抽出した自転車走行危険箇所に対し緊急対策が実施された。北海道においては115箇所を危険箇所として選定、交通管理者および道路管理者による自転車に関連した道路規制の見直しや注意喚起看板の設置等の対策を、平成20年10月に完了させている。

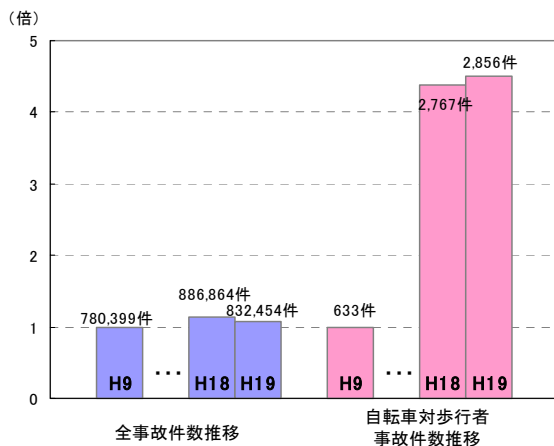


図1-1 全国自転車対歩行者事故件数の推移

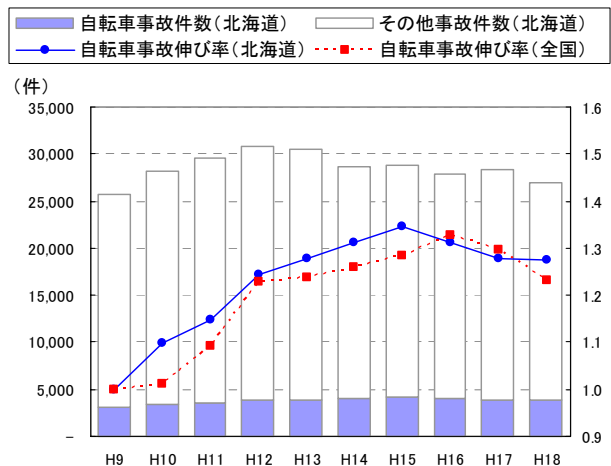


図1-2 道内自転車関連事故の過去10年の推移

また同時に、戦略的な自転車利用環境整備の速やかな展開（指定後、概ね2年間で対策が完了）を目指したモデル地区の募集が行われ、全国において整備が促進されることとなった。

本稿では、札幌市新札幌地区における国道12号の自転車利用環境整備内容決定に至るまでの取り組みについて報告する。

## 2. 北海道における自転車通行環境の推進体制

北海道におけるモデル地区選定、及び自転車通行環境整備の推進にあたっては、北海道開発局と北海道警察本部を中心に、北海道道路交通管理協議会に自転車通行環境整備検討部会を新設、検討を開始した。自転車通行環境整備にあたる推進体制は図2-1に示す通りである。

## 3. モデル地区として選定された新札幌地区の概要

### (1) 新札幌地区選定の経緯と概要

モデル地区の決定にあたっては、自転車の実際の利用状況および自転車関連事故の発生状況を考慮し整備の必

要性が高い区間の抽出を行い、モデル候補地区を選定、新札幌地区協議会による現地合同診断を行い、最終的なモデル地区を決定している。

抽出にあたって、札幌市都心部では別途対策を検討中であることから、今回のモデル地区は札幌環状線より外側の地域から抽出しており、「自転車交通量」「自転車関連死傷事故件数」「最寄り駅の日平均乗車人員」「最寄り駅の日平均駐輪台数」等、自転車利用の潜在的需要が高く、事故の履歴が多い区間として国道12号札幌市厚別区厚別東4条8丁目区間を抽出した。（抽出過程は図3-1参照）

抽出された区間は、札幌市副都心としての機能を持つ新札幌地区の中央に位置し、半径約1km範囲内に公共交通拠点として、JR新札幌駅・厚別駅、地下鉄新さっぽろ駅・ひばりヶ丘駅の4駅が存在、地区の南側には札幌恵庭自転車道線が通じている。

周辺には、学校、区役所、郵便局、病院等公共施設や、商業施設が建ち並び、一帯に住宅地が広がっていることから、人々の生活に欠かせない移動が様々な方向へ、頻繁に行われていると考えられる。また、地区中央に位置する札幌東商業高校全校生徒の約6割が自転車通学であり、周辺環境からも、自転車利用環境整備が必要とされていることが伺える地区である。

新札幌地区では、この他「札幌市交通バリアフリー特定事業計画」の重点整備地区指定を受けているとともに、一般国道12号では平成17年度から電線共同構整備を実施しており、他事業との連携により、効率的な整備を期待できる地区ともなっている。

上記の状況をふまえ、本地区は自転車通行環境の整備が必要であると考えられ、自転車通行環境モデル地区に決定、平成20年1月、国土交通省と警察庁より全国98カ所のモデル地区のひとつとして指定を受けた。

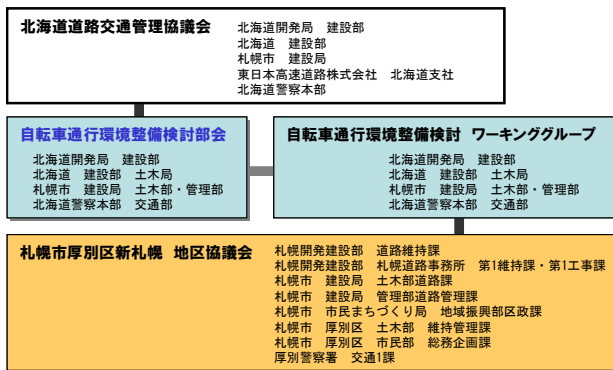


図 2-1 自転車通行環境整備 推進体制図

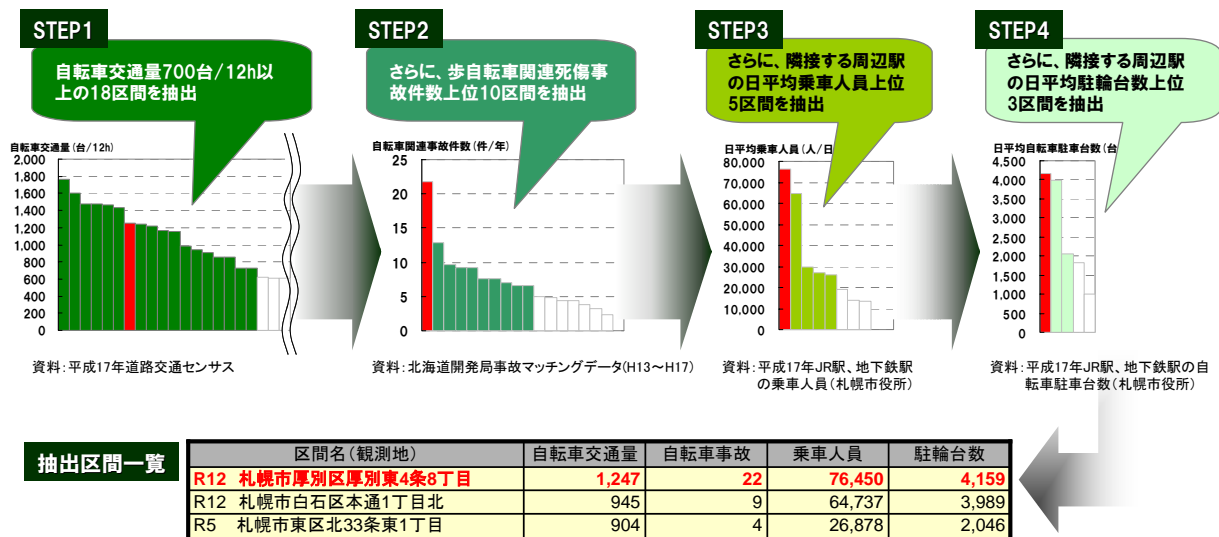


図 3-1 要整備区間 抽出過程

## (2) モデル地区における自転車通行ネットワーク

新札幌地区では、地区全体の安全で快適な自転車通行環境の構築を目指し、国道のみならず道道・市道も含めた面的な整備が計画されている。

ネットワーク図および整備方法を図3-2に示す。国道12号線および市道副都心団地2号線は、自転車道を整備し、その他の整備区間については、自転車通行位置の明示、啓発看板の設置を行う。

## 4. 国道12号における自転車道構造の検討

国道部分の自転車道の構造決定には、各関係機関との連携、周辺住民との意見交換および周知を重視するため、図4-1に示すフローにて検討を進めた。

なお、新札幌地区における自転車道の構造検討にあたっては、地区協議会が新設され、北海道警察、札幌市、札幌開発建設部が参加、実際に整備に関係する機関が連携し検討を行った。

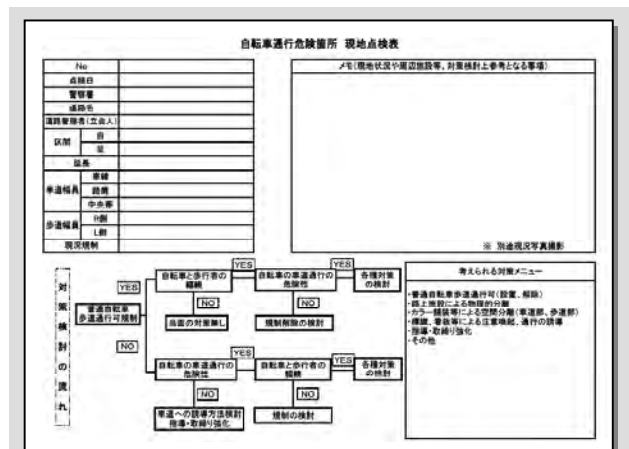


図 3-2 自転車通行環境ネットワーク計画図

## (1) 周辺状況の把握

道路管理者および交通管理者の視点から周辺状況を把握するため、現地合同診断を行った。合同診断では点検表を用い、道路状況・現況での規制・考えられる対策を整理した上で、対策を実施した際の規制変更等に関して、協議会の合意を形成した。点検表には、対策検討の流れをフローチャートに整理したものを付し、対策の必要性やその方策を迅速に検討できるよう工夫を施した。(図4-2参照)

また同時に、利用者の視点から周辺状況を把握するため、整備区間周辺にて聞き取りアンケート調査を行った結果、8割以上の利用者が自転車と歩行者の分離を良いと回答しており、利用者の多くが自転車と歩行者の錯綜の危険を感じていることがわかった。(図4-3参照)



点検表

現地合同診断の様子



図4-2 現地合同診断

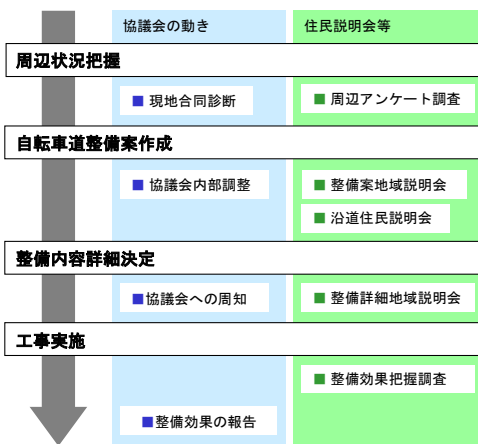


図 4-1 自転車道整備 検討フロー

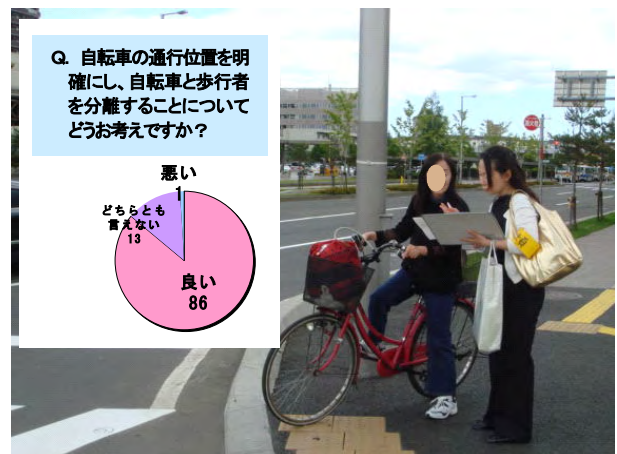


図 4-3 周辺状況住民アンケートの様子

## (2) 自転車道構造の検討

自転車道整備内容の決定にあたっては、新札幌地区協議会において検討を進めるとともに、地域住民説明会を複数回にわたり実施、地域の方々からご意見を頂き、整備計画への反映を行った。

自転車道とするためには、物理的に連続した分離構造にする必要があるが、当該区間は電線共同溝が整備されたマウントアップ構造の歩道であるため、自転車道と歩道に段差を付けた構造の採用は難しく、商業店舗が立地している沿道環境や緊急車両等の進入、冬季の除雪作業等も考慮し、設置撤去可能な連続した縁石による分離構造とした。

また、バリアフリー対応の現歩道は、水たまりが生じにくい排水性舗装となっており、舗装機能確保のため縁石は置き型とし、縁石の視認性が悪くなる降雪時や夜間などの安全対策として、視線誘導を目的とする分離柵を5m程度間隔に設置することとした。

幅員については、現況歩道幅員 4.5mのうち歩道幅員を車いすのすれ違いができる 2.0m程度、分離施設帯幅を 0.5m、自転車道を 2.0mとして当初整備案を計画した。その後、地域住民より自転車同士のすれ違い接触を懸念する声が挙げられたため、幅員が 1.5mと 2.0mの自転車道を模式的に設置、実際に走行することで、計画幅員の妥当性を検証するとともに、現況歩道幅員に余裕のある場合は広めの自転車道とし、センターラインの設置と、路面に矢印表示を行い左側走行の案内をするよう計画を修正した。(図44参照)

また、沿線住民から、分離柵と自転車による衝突事故を懸念する声があり、分離柵は衝撃を吸収する可倒式とした。

## 5. 国道12号新札幌地区自転車道整備概要

国道12号新札幌地区における自転車道整備内容の概要は図5の通りである。整備区間では、比較的広い歩道幅員を活用し、縁石および分離柵を一定間隔で設置、歩行者・自転車の分離を図る計画である。

## 6. 今後の予定

全整備区間の工事完了は平成22年度を予定しており、現在一部区間において工事を実施し、冬季の分離施設の状態、除排雪作業への影響等の確認を行ってきている。

また、供用開始後には、利用者へのアンケート調査や利用実態調査を実施し、積雪寒冷地に合った利用しやすい整備手法を構築するため、調査結果を反映した更なる構造検討を行うなど、今後も関係機関との協議を続け、より安全で快適な自転車通行空間の実現を目指し整備を進めていきたい。

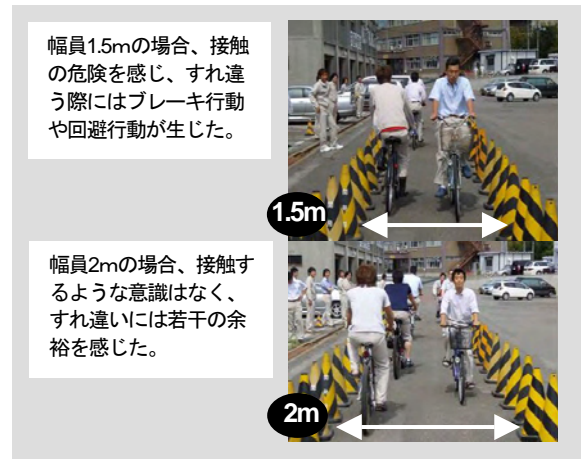


図44 自転車道幅員実証実験の様子

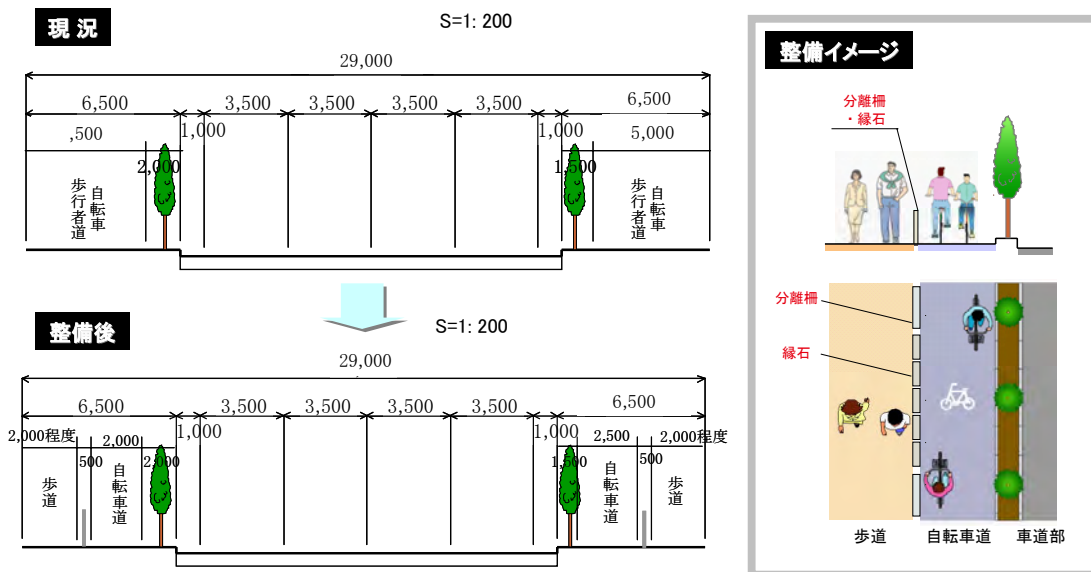


図5 自転車道整備 幅員構成・整備イメージ