

俱知安町自転車活用推進計画

2025 年 3 月

俱知安町

目 次

第1章 基本方針

- 第1節 計画策定の背景と目的
- 第2節 計画対象区域の設定
- 第3節 計画の位置づけ
- 第4節 計画の期間
- 第5節 計画策定の検討体制

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

- 第1節 現状の整理
 - 1) 自転車保有台数
 - 2) 交通分担率
 - 3) 自転車交通量
 - 4) 倶知安町の観光客入込状況
 - 5) サイクルイベントの実施状況
 - 6) 自転車事故状況
 - 7) アンケート調査
- 第2節 自転車活用に向けた課題の整理

第3章 計画目標の整理と設定

- 第1節 目標の整理
- 第2節 計画目標の設定
 - 1) 各種計画との整理
 - 2) 計画目標の設定

第4章 目標達成に向けた施策の展開

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2 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
- 目標3 サイクルツーリズム推進による観光地としての魅力向上
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

第5章 倶知安町自転車ネットワーク計画

- 第1節 自転車ネットワークの選定の考え方
- 第2節 倶知安町自転車ネットワークの選定

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
- 第2節 法令等の動向に合わせた計画の見直し
- 第3節 施策の評価とモニタリング

第1章 基本方針

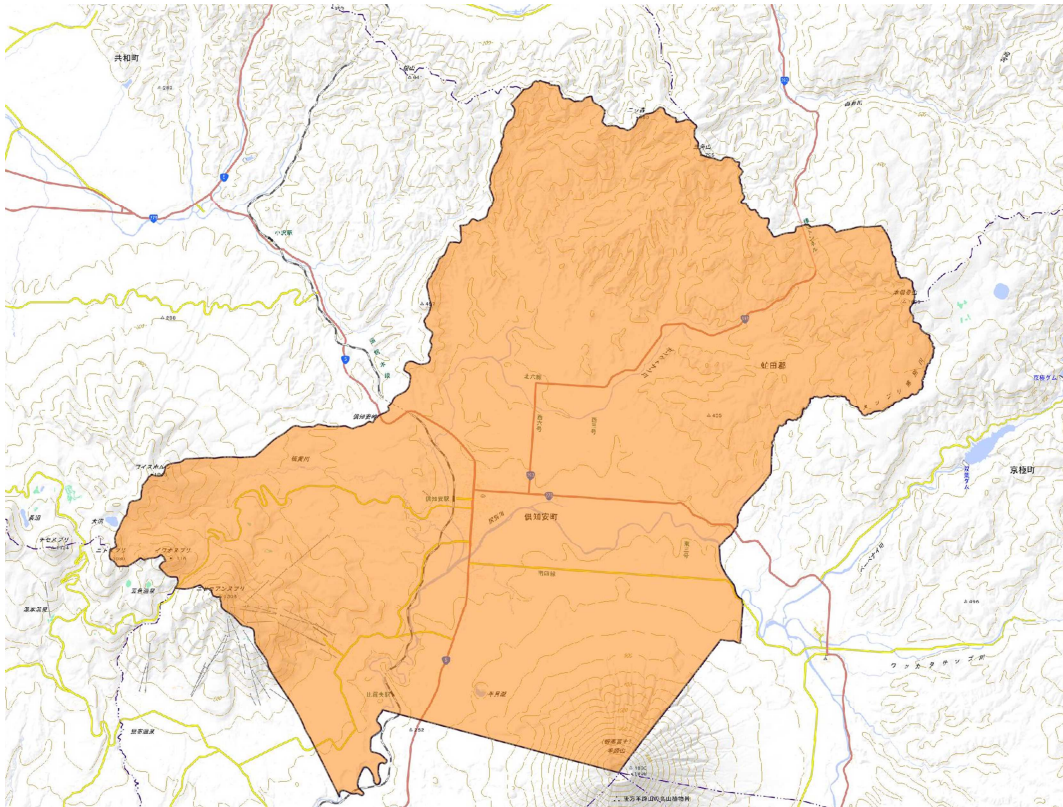
第1節 計画策定の背景と目的

自転車の活用は、単に近隣の移動手段としてだけでなく、環境負荷の低減や健康増進等さまざまな効果が期待されており、その利用環境は大きな変革期を迎えています。特に北海道の雄大な自然景観を求めて、国内外からサイクリストが多数来道しており、本町においても国際的自転車レースのニセコクラシックの開催地や「羊蹄山」を目指して多くのサイクリストが訪れる地域であることから、走行環境の改善や受け入れ環境の充実等が求められています。

このため、国・北海道・町・関係団体が連携し、自転車が安全・快適に移動できる環境整備を進めるため、自転車政策を総合的かつ効果的に展開する方向性を示すことを目的とした、「倶知安町自転車活用推進計画」を策定します。

第2節 計画対象区域の設定

対象区域は、倶知安町全域とします。



地図：地理院地図

図1 計画区域の対象

第3節 計画の位置づけ

倶知安町自転車活用推進計画は、「第6次倶知安町総合計画」や「倶知安町都市計画マスタープラン」等の既存計画を踏まえ、まちづくりや交通計画等と連携を図りながら展開していくことが重要です。

また、国の自転車施策に係わる「自転車活用推進計画」や「北海道自転車利活用推進計画」等関連計画等と連携・整合を図っていきます。

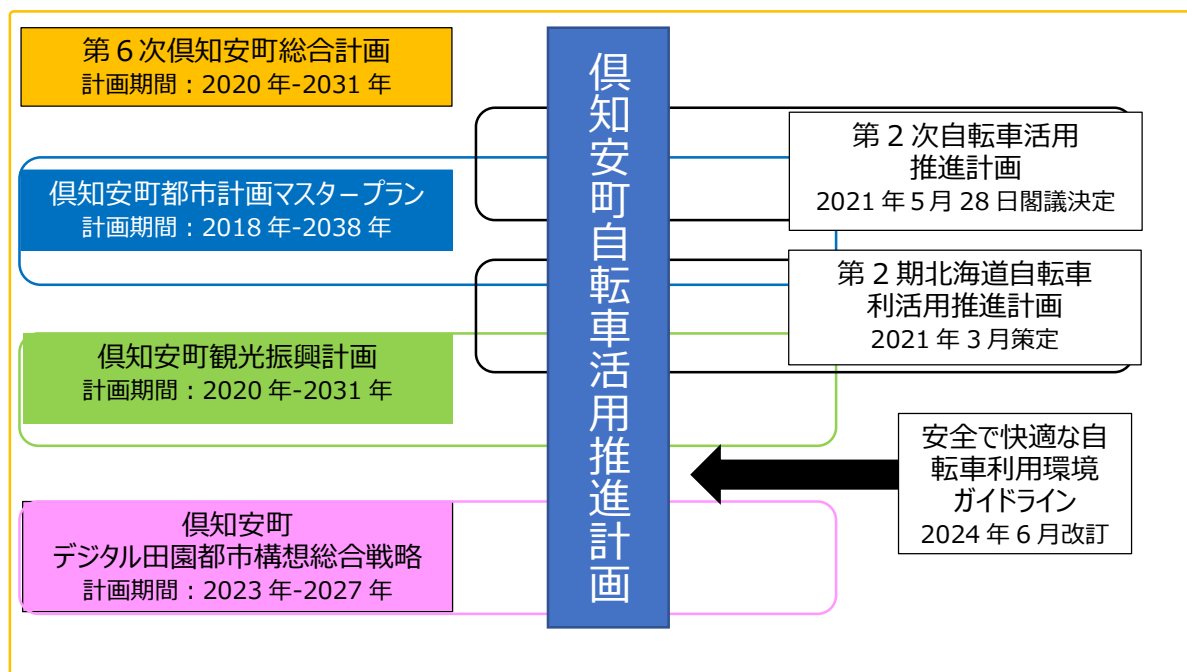


図2 計画の位置づけ

第4節 計画の期間

倶知安町自転車活用推進計画は、計画期間を10年とし、計画目標年次を令和16年度（2034年度）とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化等により、修正する必要がある場合は適宜見直します。

第5節 計画策定の検討体制

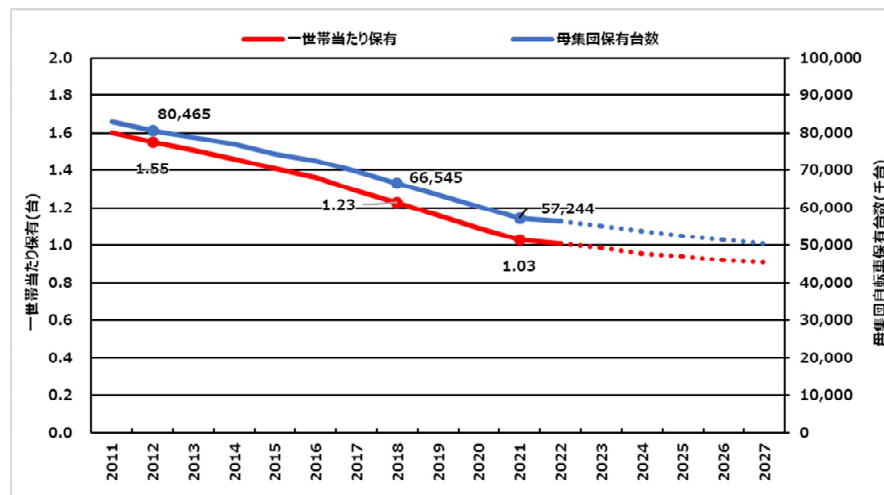
町、関連する国・北海道の道路管理者、町が必要と認めた方々（警察・町の関連団体、自転車関係団体）で構成された「倶知安町自転車活用推進協議会」を設置し、倶知安町の自転車交通を取り巻く現状を共有した上で検討しました。

第2章 自転車を取り巻く現状及び課題

第1節 現状の整理

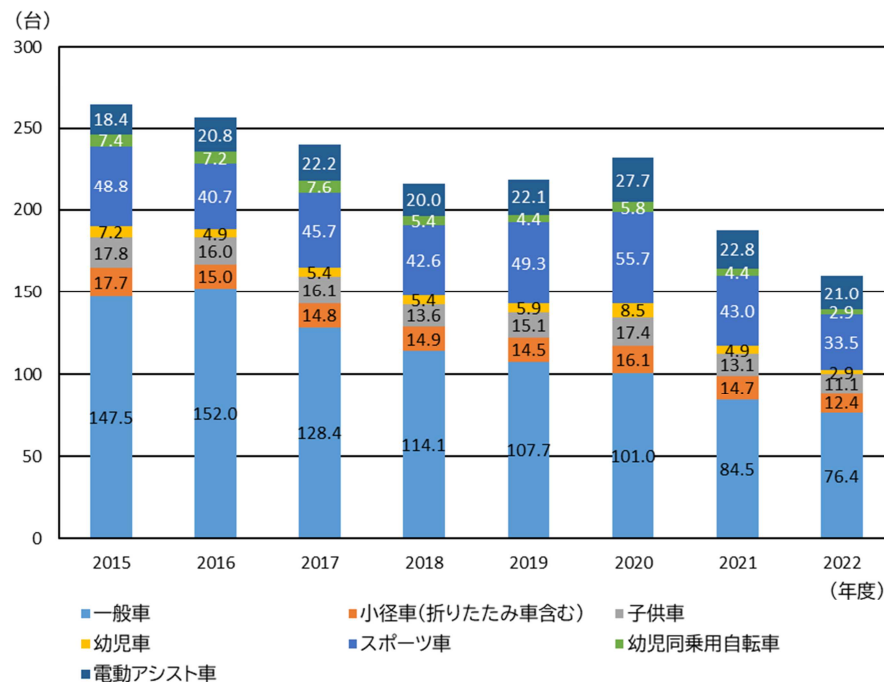
1) 自転車保有台数

近年の国内の自転車保有台数は減少傾向にあるものの2021年度には5,700万台をこえる台数が普及しています。また、車種別ではスポーツ車や電動アシスト車の増加傾向が見られ、自転車利用の多様化が進んでいることが想定されます。



「2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書(2022.3、一般財団法人自転車産業振興協会)」を加工して作成

図3 自転車保有台数の推移

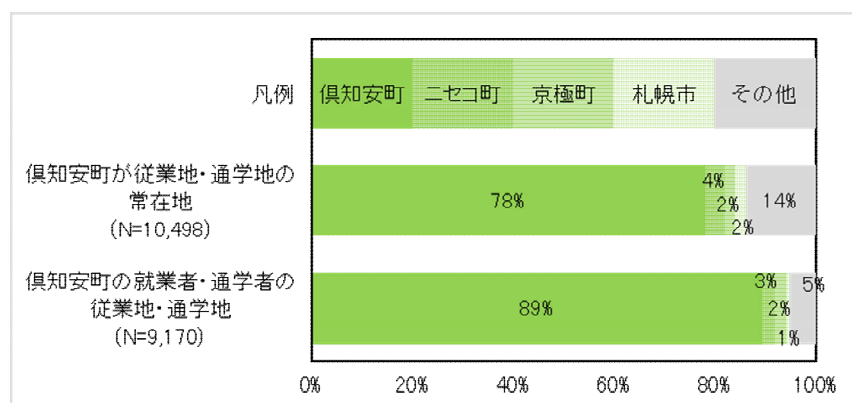


各年度の「自転車国内販売動向調査(一般財団法人自転車産業振興協会)」を加工して作成

図4 1店舗あたりの自転車販売台数の平均の推移

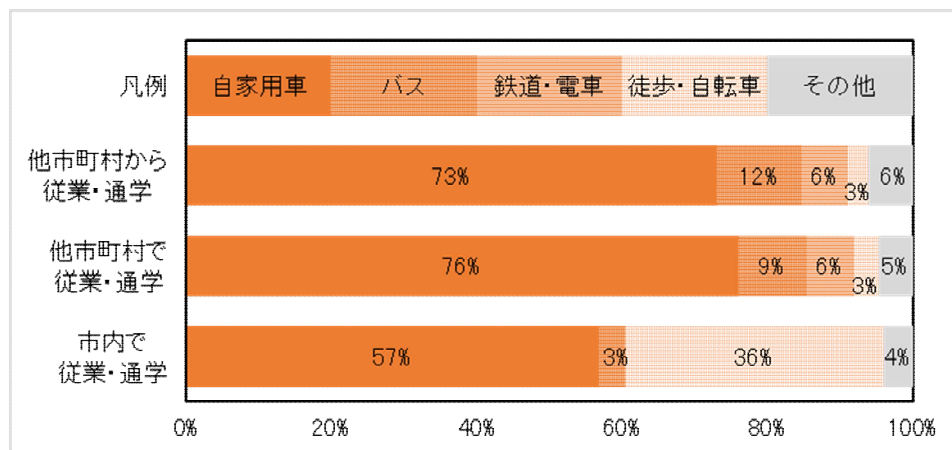
2) 交通分担率

倶知安町の通勤・通学の流動としては、倶知安町に常駐している就業者・通学者の89%が倶知安町に従業・通学しており、その際の交通手段で自転車を利用している人の割合は36%となっています。ニセコ町等の周辺町村から倶知安町へ従業・通学している人や、倶知安町に常駐していて周辺町村で従業・通学している人の自転車利用割合はともに3%でした。



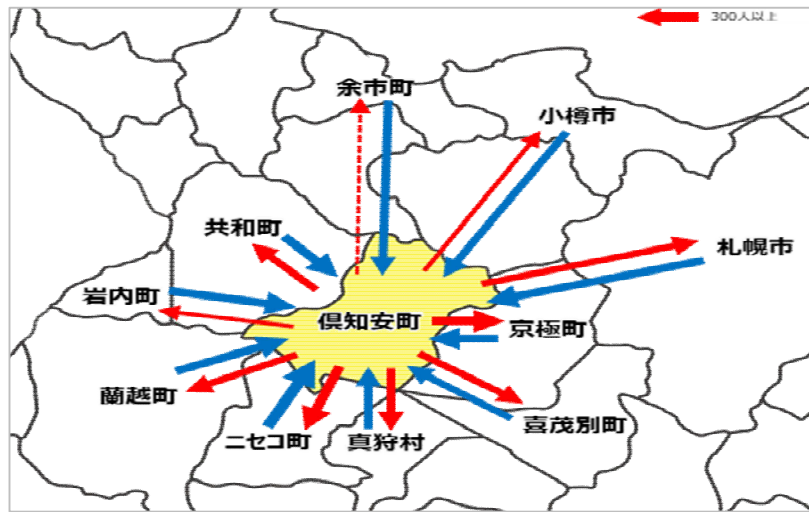
令和2年国勢調査より通勤・通学に関するデータを加工し作成

図5 通勤・通学流動



令和2年国勢調査より交通手段に関するデータを加工し作成

図6 通勤・通学時の交通手段



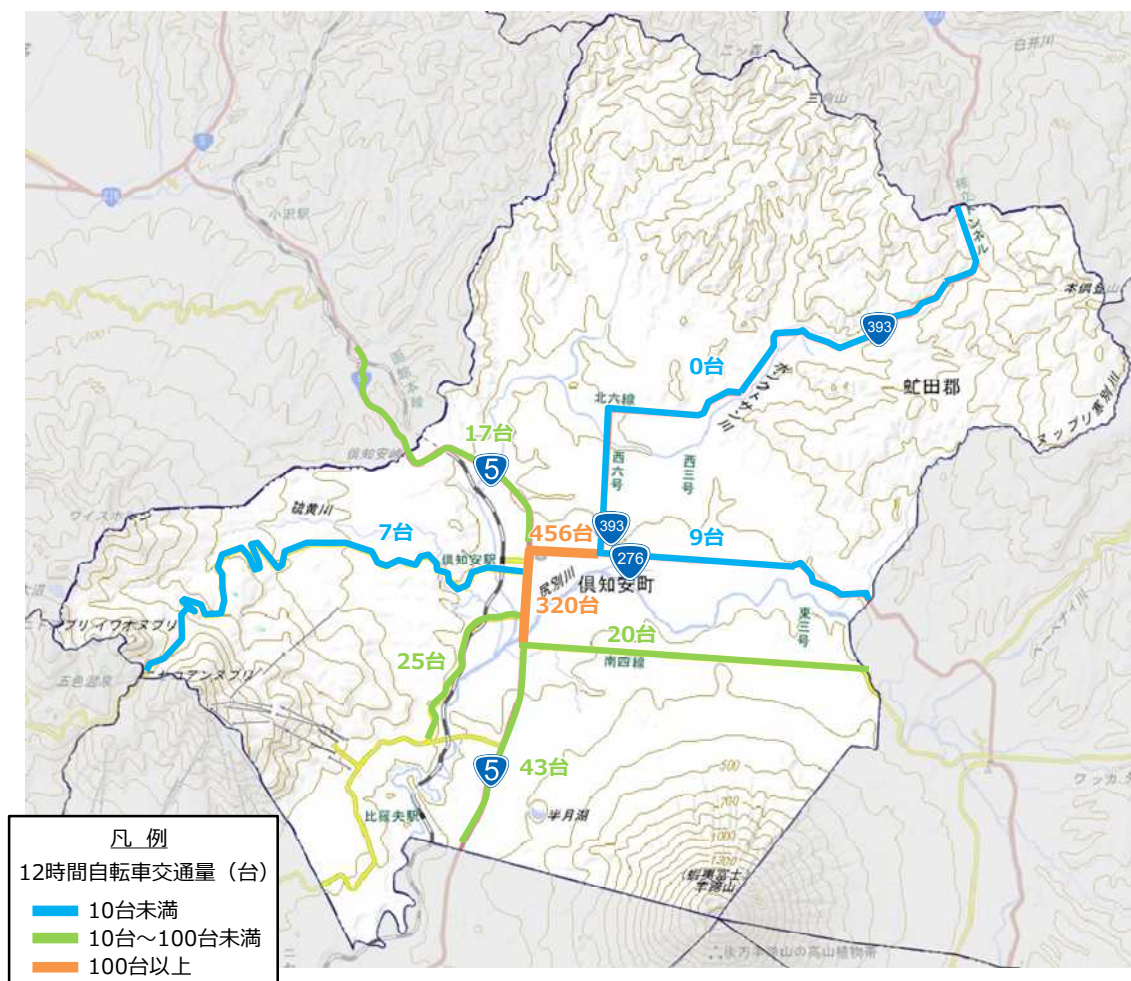
地図：地理院地図

令和2年国勢調査より通勤・通学に関するデータを加工し作成

図7 倶知安町の通勤・通学流動図

3) 自転車交通量

道路交通センサス（H17）による倶知安町の12時間自転車交通量は国道5号、国道276号の倶知安市街地に集中しており、国道5号320台/12h、国道276号で456台/12hとなっています。



地図: 地理院地図

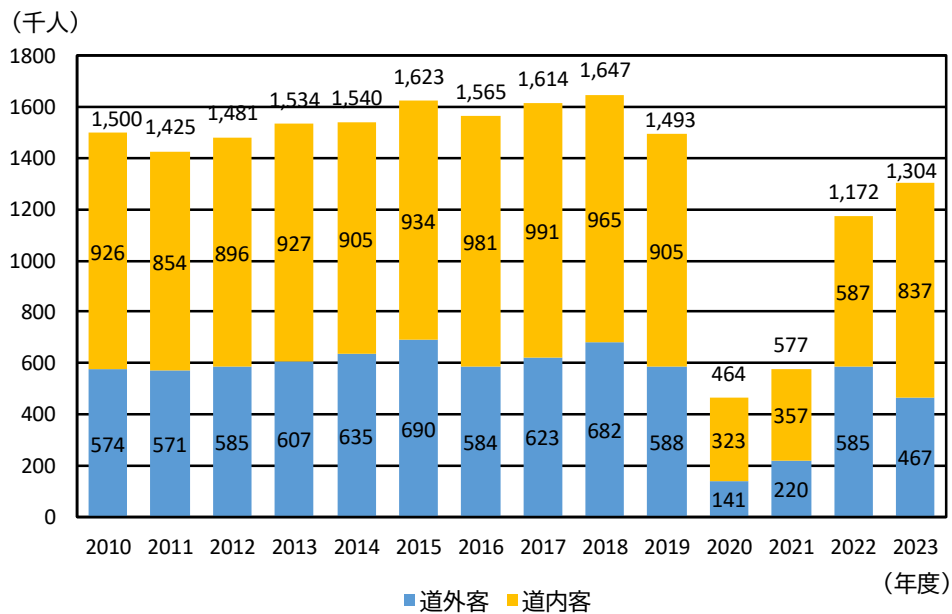
「平成 17 年度 全国道路交通情勢調査」を加工して作成

図 8 12 時間自転車交通量

4) 俱知安町の観光入込状況

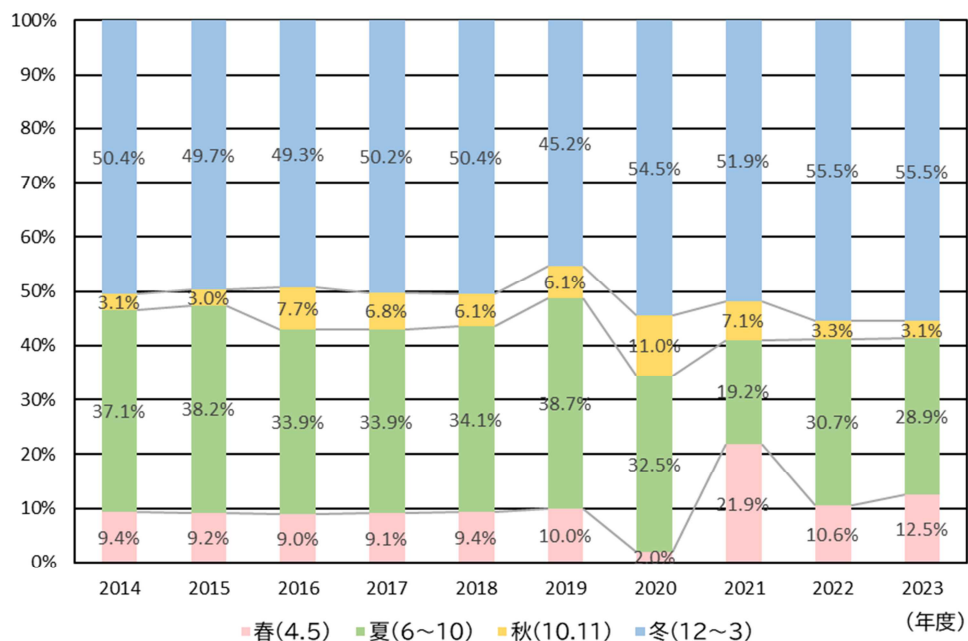
俱知安町の観光入込客数の推移としては、コロナ禍前では 2011 年度に落ち込みましたが、そのあとは回復・増加し、2015 年度は 162 万人まで増加、さらには 2018 年度には 165 万人まで増加しています。コロナ禍の影響を受け 2020 年度には 46 万人と 2018 年度のおおよそ 3 分の 1 まで落ち込んでいますが、2023 年度には 130 万人まで回復しています。

また、俱知安町は夏期、冬期の入込が全体の 8 割を占めています。2023 年度では観光入込客数の半数近くが冬期に来訪する傾向は例年と変わらないものの、春期と秋期の観光入込客数が増加し夏期の入込客数の構成比率が減少している。



出典：俱知安の統計 2023(俱知安町)

図 9 観光入込客数の推移



出典：俱知安町 観光入込状況をもとに作成

図 10 シーズン別の観光入込客数の推移

5) サイクリングイベントの実施状況

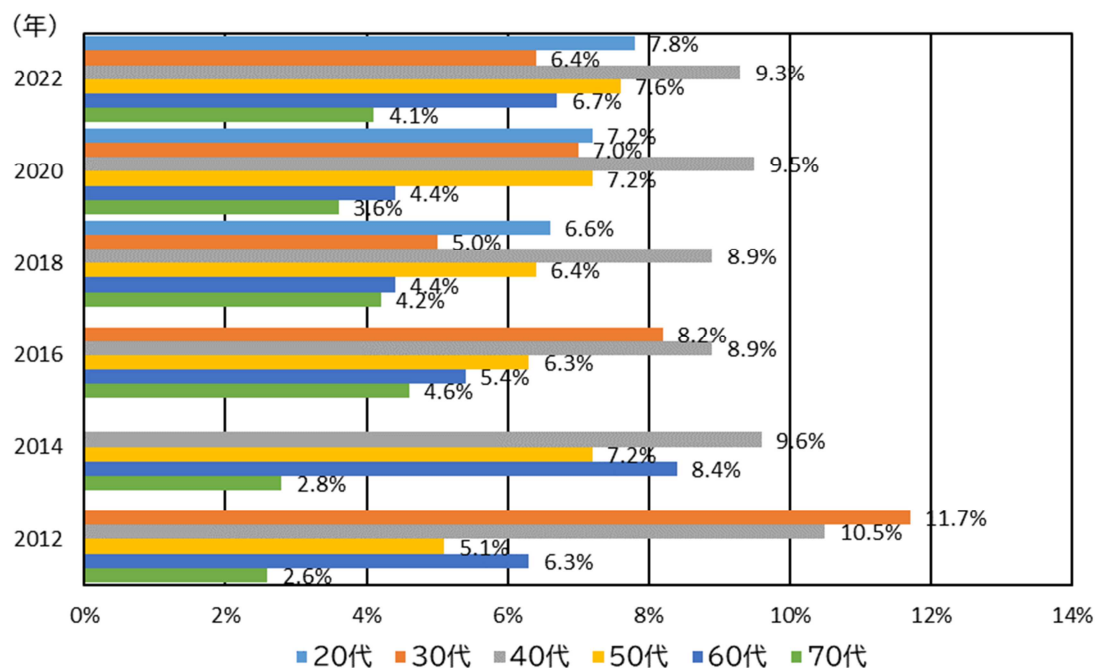
倶知安町周辺のサイクリングイベントは、10 年以上前から開催されているニセコクラシックやニセコ HANAZONO ヒルクライムや、2021 年から開催されている未舗装路を走行するニセコグラベルといった大きなイベントが開催されています。特にニセコクラシックは UCI（国際自転車競技連合）の傘下にある公認市民レースということもあり大会期間中で約 1,700 人が参加するイベントです。

また、年代別では、特に 20 代のサイクリング実施率が増加傾向にあります。

表 2 倶知安町のサイクリングイベント

大会名	開催日	コース	距離	参加料	定員	参加人数	
						道内	道外
ニセコクラシック 2024年：第11回 UCI(国際自転車競技連合)の 参加にある公認市民レース 第1回大会：2014年	2024年6月14日(金) ～16日(日)	60kmファンライド	60km	一般：7,000円＋システム利用料 小学生・中学生：3,500円＋システム利用料	150名	-	-
		100kmファンライド	100km	一般：12,000円＋システム利用料 小学生・中学生：6,000円＋システム利用料	150名	-	-
		80kmロードレース	80km	26,000円＋システム利用料	700名	-	-
		150kmロードレース	150km	29,000円＋システム利用料	700名	-	-
ニセコHANAZONO ヒルクライム 2023年：第12回 タイムトライアル形式の ヒルクライムレース 第1回大会：2010年	2023年8月6日(日)	ヒルクライムレース	15km	HCF登録者・JCF登録者・一般：7,000円 中学生・高校生：3,000円	800名	-	-
ニセコグラベル 未舗装路を走行するレース 2024年：第4回(春・秋)	2024年5月12日(日)	ショートコース	50-60km	8,000円	150名	223名	
		ロングコース	90-100km	14,000円	150名		

出典：各イベント HP をもとに作成

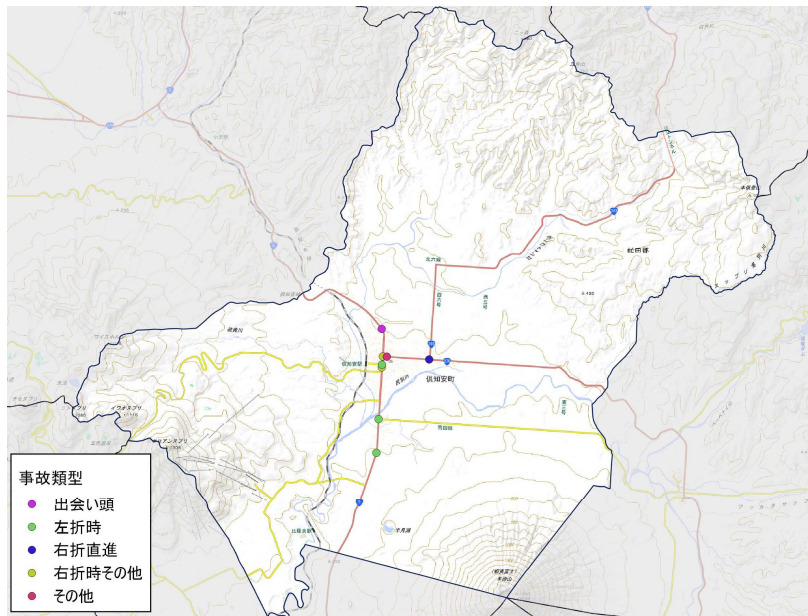


※種目別年代別運動・スポーツ実施率(ランキング形式)から抜粋
 ※20代の2012、14、16年、30代の2014年はランキング外のため不明
 各年の「スポーツライフに関する調査報告書(笹川スポーツ財団)」よりデータを抜粋してグラフを作成

図 11 年代別サイクリング実施率の推移

6) 自転車事故状況

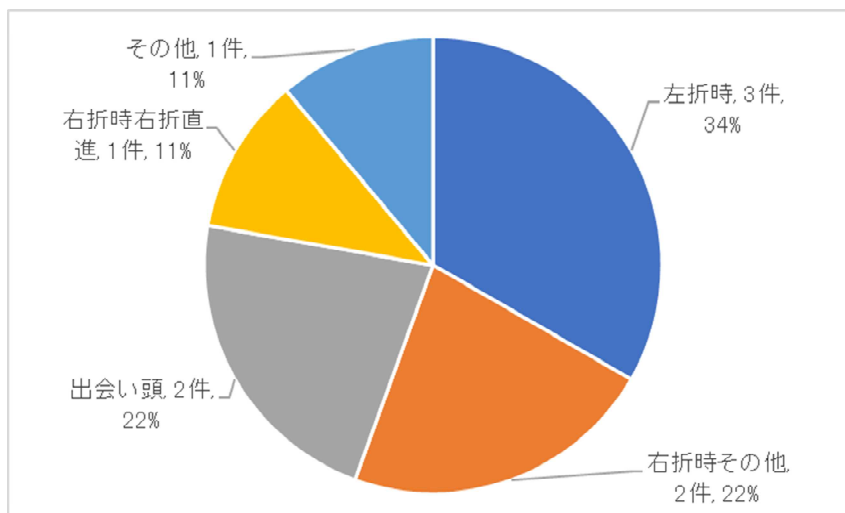
交通事故データから倶知安町の自転車事故状況（平成 28 年～令和 2 年）を整理した結果、過去 5 年間で 9 件の事故が発生しており、発生箇所としては国道 5 号の倶知安市街地が多く、また事故類型としては左折時の 34%を占めていました。



地図：地理院地図

交通事故データ(ITARDA：平成 28 年～令和 2 年データ)を加工して作成

図 12 倶知安町の事故発生状況



交通事故データ(ITARDA：平成 28 年～令和 2 年データ)を加工して作成

図 13 倶知安町内の自転車関連事故件数

表 3 倶知安町内の自転車関連事故件数

	H28	H29	H30	R1	R2	計
国道	2 件	3 件	1 件	0 件	2 件	8 件
道道	0 件	0 件	0 件	0 件	1 件	1 件
計	2 件	3 件	1 件	0 件	3 件	9 件

交通事故データ(ITARDA:平成 28 年～令和2年データ)を加工して作成

7) アンケート調査

計画の策定・施策の基礎資料とするため、下記のとおりアンケートを実施いたしました。

1. 期 間：令和6年9月4日～令和6年10月6日
2. 対 象 者：町民、観光客
3. 実施・周知方法
 - (1) 町 HP、LINE、広報誌等による周知
 - (2) 町内小中学生タブレットへの配信
 - (3) 一般社団法人 HOKKAIDO EVENTS 主催「ニセコ HANAZONO ヒルクライム」参加者へのアンケートについて提供依頼

町内における自転車の利用状況は、通勤や買い物など日常の足として活用されているほか、健康づくりやスポーツ・趣味など、幅広く活用されています。

また、普段、自転車を利用しないと回答した方も健康面への配慮から6割以上が、今後、利用したいと考えていることがわかりました。

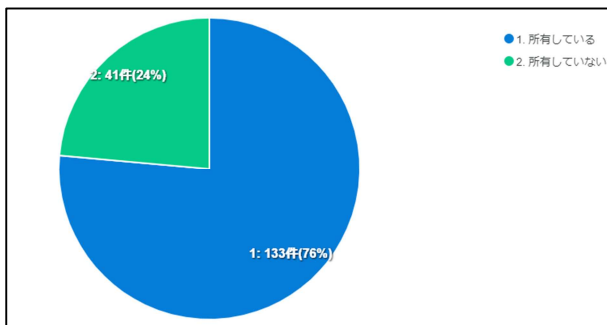


図 14 自転車所有状況

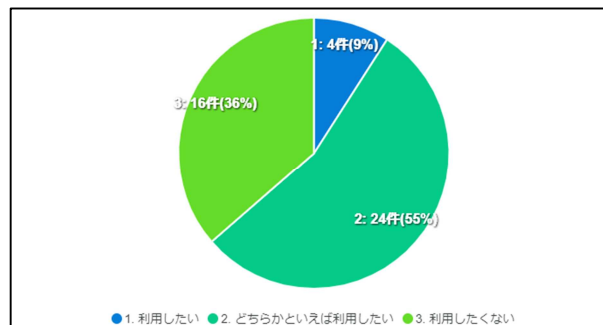


図 15 自転車の利用意向

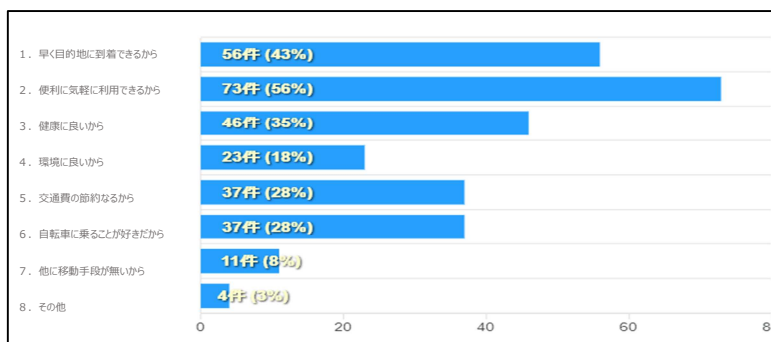


図 16 自転車を利用する目的について

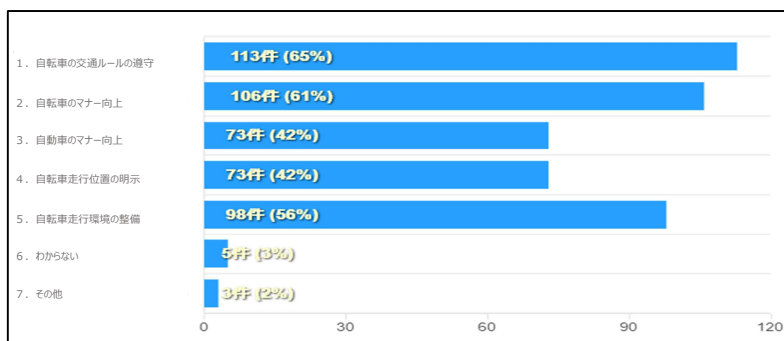


図 17 安全な自転車利用に向けて必要であると思うこと

第3章 計画目標の整理

第1節 目標の整理

これまでの俱知安町における自転車に関する状況やアンケート調査の結果等を踏まえ、自転車活用における課題を次のとおり整理しました。

表 4 自転車活用に向けた課題

観 点	課 題
①自転車の利用環境	・快適な走行環境の整備のため 自転車専用レーン の新設や 道路の改良 が必要となる。 ・誰でも気軽に自転車を利用できる環境づくりに向けた、 シェアサイクルの普及 が必要となる。
②自転車を活用した健康づくり	・高齢者の健康・交流の場づくりのきっかけとして、自転車による 町民・世代間交流イベント を実施し、本町の文化・歴史、魅力の再発見につなげるための取り組みが必要である。 ・ e-bike を活用することによる、多世代の健康づくりが必要である。
③自転車を活用した観光・地域振興	・サイクリング歴が浅い人でも気軽に参加できる サイクルイベント等の拡充・展開 が必要である。 ・サイクルイベントの参加者増加を図るため、 SNS等を活用した積極的な情報発信 が必要である。 ・気軽にサイクルツーリズムを楽しんでもらうため、サイクルラックの設置やトイレの貸出等、様々な所で 気軽に休憩できる受入環境の整備 が必要である。
④自転車利用における安全・安心の確保	・市街地における自転車関連の危険が多く、自動車ドライバー、サイクリスト双方に向けた 安心・安全に向けた周知・広報の活動 が必要である。 ・ 幼少期からの自転車教育 を進めるとともに、 定期的かつ継続した自転車教育、大人世代の自転車走行におけるルールの順守 が必要である。 ・安心して自転車走行できるよう、 安全に配慮した路面の整備 が必要となる。 ・万が一に備えた 自転車保険の加入促進 が必要となる。

第2節 計画目標の設定

1) 各種計画との整理

計画目標を定めるために、地域の関連計画と国の推進計画で定めた目標との整合性を以下のとおりに整理しました。

表4 町の計画と関連する自転車活用推進計画の目標

計画名	概要	その内容の抜粋	関連する国の目標
第6次 倶知安町 総合計画	・町民のまちづくりの共通指標として策定し、暮らし、交流・観光についての施策を定めた、倶知安町の最上位計画	【都市環境】 ・誰もが生活しやすい都市環境の整備 【道路・交通】 ・域内交通網の整備	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
		【健康づくり】 ・生涯スポーツの推進	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
		【観光】 ・持続可能な観光地に向けた取り組み ・広域的な連携による通年観光の実現	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
		【交通安全】 ・安全な地域をつくるための取り組みの充実 ・事件事故件数の減少	自転車事故のない安全で安心な社会の実現
倶知安町都市計画マスタープラン	・将来都市構造を明らかにしたうえで都市計画の長期的な基本方針を定めた計画	【道路・交通】 ・広域交通ネットワークの促進 ・国道5号の通行の機能性向上、円滑化の促進	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
倶知安町観光地マスタープラン・倶知安町観光振興計画	・観光客を呼び込むための方針、戦略を示した計画	【観光】 ・グリーン期(無雪期)コンテンツの発展 ・食の魅力、温泉資源や高度な滞在空間を掛け合わせたライフスタイルの創出	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
倶知安町デジタル田園都市構想総合戦略	・人口減少への対策として先鋭化した総合戦略を策定し人口減少克服と地域創生に取り組むことを示した計画	【観光】 ・人のにぎわいを創出し、観光地としての質と魅力の向上	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

2) 計画目標の設定

これまでの整理を基に計画目標を以下のとおりに設定しました。

表 5 計画目標の設定及び施策

目標	施策
<u>目標 1</u> 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成	①自転車通行空間の計画的な整備 ②シェアサイクルの普及促進 ③サイクルバス、サイクルトレインの推進 等
<u>目標 2</u> サイクスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現	①自転車を利用した健康づくりの実現 ②自転車通勤の促進 等
<u>目標 3</u> サイクルツーリズム推進による 観光地としての魅力向上	①世界に誇るサイクリング環境の創出 ②サイクリストへの情報発信体制の整備 等
<u>目標 4</u> 自転車事故のない 安全で安心な社会の実現	①幼少期からの自転車走行における安全利用の促進 ②大人世代の自転車走行ルールの徹底 ③シェア・ザ・ロードの広報啓発 等

第4章 目標達成に向けた施策の展開

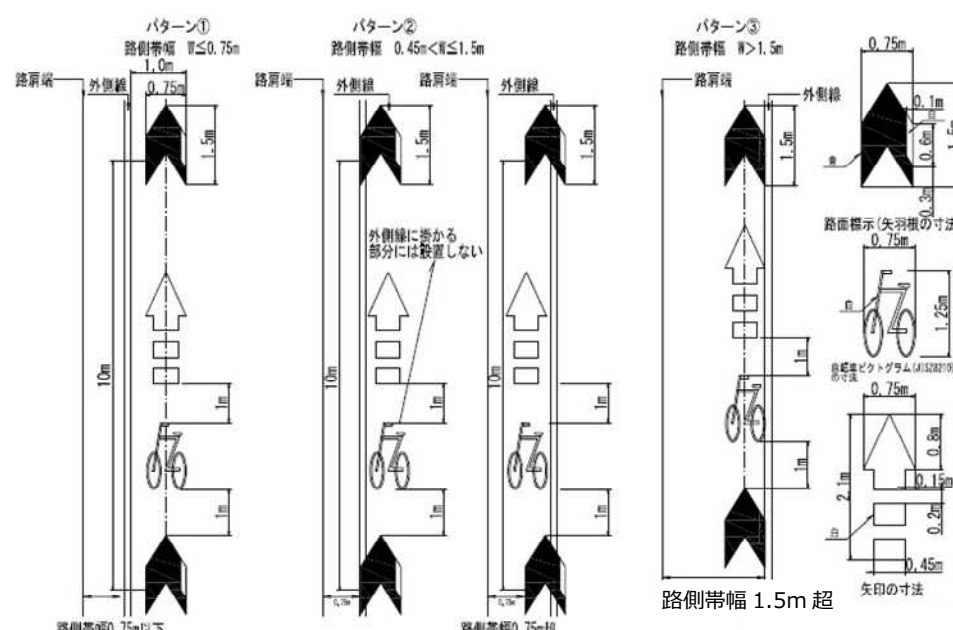
【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

①自転車通行空間の計画的な整備

a. 市街地

現状と課題	歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進します。								
取組内容	■自転車通行空間の整備 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3種類の整備形態が示されており、これらの整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離されている「自転車道」が望ましいと考えられますが、積雪寒冷地で路肩が広く、自転車通行空間を確保できることから、早期に整備路線の連続性を確保することができる「車道混在（矢羽根型路面標示）」を標準として整備を進めます。 - 整備にあたっては、矢羽根とピクトグラム（文字の代わりに視覚的に表現した図）により自転車に対して視覚的な誘導を行うとともに、自動車運転者に対しても自転車の車道走行に対する注意喚起を行います。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>整備形態</th><th>【整備イメージ】</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車道</td><td> </td></tr> <tr> <td>自転車専用通行帯</td><td> </td></tr> <tr> <td>自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）</td><td> (1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内における対策】 【車線内における対策】 (2) 歩道のない道路における対策 【車線内における対策】 </td></tr> </tbody> </table> 基本的な整備形態(イメージ) 出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	整備形態	【整備イメージ】	自転車道		自転車専用通行帯		自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内における対策】 【車線内における対策】 (2) 歩道のない道路における対策 【車線内における対策】
整備形態	【整備イメージ】								
自転車道									
自転車専用通行帯									
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内における対策】 【車線内における対策】 (2) 歩道のない道路における対策 【車線内における対策】								
実施スケジュール	計画策定時から概ね10年間とします。								

b. 郊外

現状と課題	- 町内のサイクリングコースは自転車専用道路ではなく一般道路や河川の管理用道路を使用することを想定します。 - このため、サイクリストの安全を確保するために自動車運転者や歩行者にサイクリングコースであることを認知していただくことが重要です。
取組内容	■規格の高い道路（国道・道道）との交差部や急カーブ区間等、安全上必要な箇所における自転車通行位置を表す「矢羽根型路面表示」の設置 - 整備形態は車道混在型（郊外部独自の矢羽根表示（北海道開発局仕様））  路側帯幅 0.75m 以下 路側帯幅 0.75m 超 路側帯幅の違う矢羽根型路面表示の設置パターン 出典：区間線設置工事 - 矢羽根型路面表示は、矢羽根（2つ）+矢印+自転車ピクトで1セットとし、交差部や急カーブ区間等に設置することを基本とします。 
実施スケジュール	計画策定時から概ね10年間とします。

②シェアサイクルの普及促進

現状と課題	・ 自転車を所有していない町民や、観光客が周遊するための取り組みが求められています。
取組内容	■シェアサイクル、レンタサイクルの普及促進 ・ 誰でも（町民・観光客）気軽に自転車を利用、楽しむことができるようシェアサイクル、レンタサイクルの普及を促進します。  出典：倶知安観光協会 HP
実施スケジュール	・ 計画策定時から概ね10年間とします。

③サイクルバス、サイクルトレインの推進

現状と課題	・ 自転車と公共交通の連携が図られていません。
取組内容	■サイクルバス、サイクルトレインの実施に向けた調整 ・ バス事業者や鉄道事業者に対して、サイクルバスやサイクルトレインの導入を働きかけるなど、自転車を利用する住民のみならず、町内を訪れるサイクリストの受入環境の充実を図ります。
実施スケジュール	・ 計画策定時から概ね10年間とします。

【目標 2】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

①自転車を利用した健康づくりの実現

現状と課題	・ 高齢者の健康・交流の場づくりのきっかけとして、自転車による町民・世代間交流イベントを実施し、本町の文化・歴史・魅力の再発見につなげるための取り組みが求められています。
取組内容	■自転車を活用した世代間交流の推進 ・ 年代を問わず本町の魅力の再確認に向けたイベントの実施や、e-bikeが普及していることから、町民スポーツのツールの一つとして自然の中を走行できる機会の創出を推進します。
実施スケジュール	・ 計画策定時より適宜実施します。

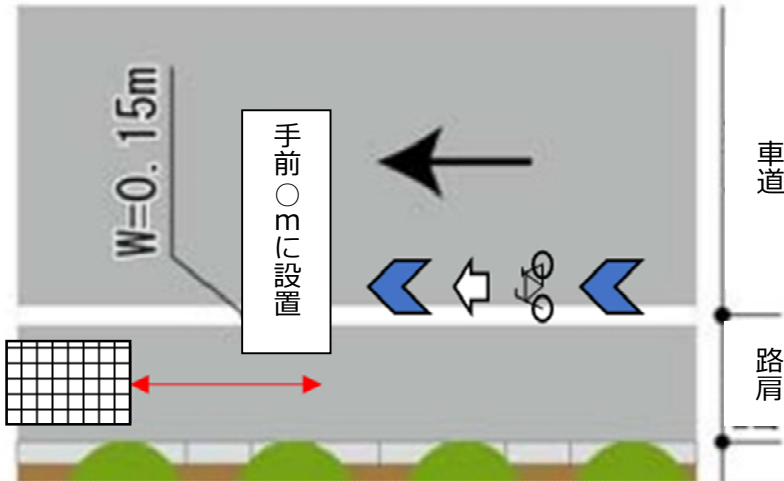
②自転車通勤の促進

現状と課題	・ 自転車利用促進に関する情報発信が欠けており、利用手段の転換の機運を醸成する必要があります。 ・ マイカー通勤が多いことから、民間企業等と連携していくことが求められます。
取組内容	■自転車利用促進に関する広報啓発 ・ マイカー等からの自転車への転換によるCO2の削減効果の把握等をふまえ、自転車利用による様々なメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関するポスター頒布等の広報啓発を実施します。 ・ 地域住民に、近場の買い物等には自転車を利用してもらうような広報啓発を行います。 (a)公共交通と組み合わせた転換例 (b)自転車単独での転換例 ＜マイカー等からの転換のイメージ＞ 引用：環境省 マイカーから自転車への転換イメージ
実施スケジュール	・ 計画策定時より適宜実施します。

【目標 3】サイクルツーリズム推進による観光地としての魅力向上

①世界に誇るサイクリング環境の創出

現状と課題	・「羊蹄ニセコエリアサイクルルート」(延長251 k m) が倶知安町その他羊蹄山麓6ヶ町村を結んでいることから、これらのサイクルルートと連携した取り組みが必要です。
取組内容	■「羊蹄ニセコエリアサイクルルート」と連携した広域的なサイクリング環境の整備 ・ 広域的なサイクリングルートである「羊蹄ニセコエリアサイクルルート」における受入環境、情報発信、自転車走行環境改善等の取り組みと連携を進めます。 ・ 町内の取り組みにおいては、羊蹄ニセコ自転車走行協議会など関連する地域団体と定期的な情報交換を行いながら、官民一体となって取り組みます。 ・ 広域ルートを走るサイクリング客を町内に呼び込むため、国内のサイクリングルートにおける情報発信方法を参考にしつつ、「羊蹄ニセコエリアサイクルルート」とサイクリングコースの接続部における情報発信方法を検討します。  サイクルルート内にある地域の案内サインの例
実施スケジュール	・ 計画策提示より適宜実施します。

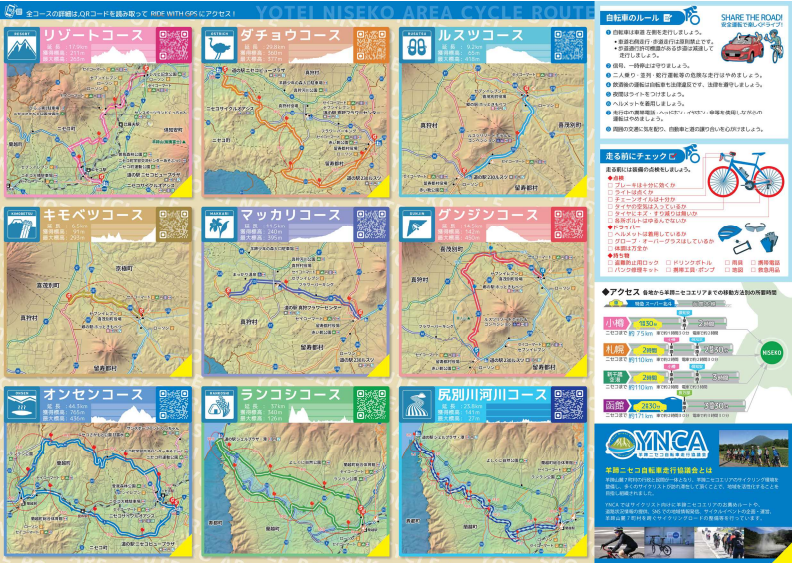
現状と課題	・ サイクリングコース上に融雪溝があり、格子にタイヤが嵌り落車する恐れや、融雪溝上で滑ることが不安視されています。 ・ このため、サイクリストの安全を確保するために自動車運転者にサイクリングコースであることを認知していただくことが重要です。 ・ また、融雪溝上を走行しても滑らないようにする工夫が必要となります。
取組内容	■改良型融雪溝の設置 ・ 格子の細かい融雪溝の設置をすることで、自転車が融雪溝上を通過する際の落車のリスクを軽減します。  改良型融雪溝 ■融雪溝手前に路面表示の設置 ・ 融雪溝があることを事前にサイクリスト・自動車ドライバー双方に認識してもらうために、融雪溝手前に路面表示を設置します。 
実施スケジュール	・ 計画策定時から概ね10年間とします。

現状と課題	・ 羊蹄二セコ自転車走行協議会では、羊蹄山麓7ヶ町村に様々な景観が楽しめる10コースを設定し、コースマップを発行しています。 ・ また、「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行されたことに伴い、国や北海道と役割分担し、より良いサイクリング環境の構築に向けて施策を推進していく必要があります。
取組内容	■ 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの走行・受入環境の向上 ・ 羊蹄二セコ自転車走行協議会において設定された、羊蹄山麓7ヶ町村に様々な景観が楽しめる10コースを基本とし、沿道環境の恒常的な維持・改善に取り組みます。 ■ 誰もが迷わず安全に楽しむことができる走行環境整備 ・ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等の技術指針をもとに、利用者が迷うことなく安全にサイクリングを楽しめるよう、ルート案内や注意喚起のための案内看板、路面表示等の充実に継続的に取り組みます。 ■ サイクリングを核とした観光コンテンツの磨き上げによる魅力づくり ・ 町内外のガイド事業者を積極的に活用し、町内在住のサイクリストを対象とした安全講習会やガイド講習会を開催することで、サイクリングマナーの向上やガイドツアーのサポーターとしての人材育成を図ります。 ガイド講習会の様子

取組 内容	■ICTを活用した情報発信 - 紙媒体やHP での情報発信にとどまらず、SNSを活用したリアルタイム情報の発信や、YouTubeでのプロモーション動画の製作・公開等、様々なICTの活用可能性を検討し、実施します。 SNSを活用した情報発信の例 出典：羊蹄二セコ自転車走行協議会Instagram ■地域住民が気軽に参加できるサイクリングイベントの開催支援 - 他地域のサイクリング誘客のみならず、地域住民の自転車文化の醸成に向けて、初心者、女性、高齢者等多様な地域住民が気軽に参加できるサイクリングイベントの開催を支援します。 ■宿泊施設や飲食店舗におけるサイクリストウェルカムな受入環境の醸成 - 町内の宿泊施設における自転車保管（スキーロッカーの活用等）や、飲食店舗におけるサイクルラックの設置等の配慮など、町内全域でサイクリストに対してサイクリストウェルカムな受入環境を構築できるよう関係機関に対する働きかけを行います。
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

②サイクリストへの情報発信体制の整備

現状と課題	分岐する交差点では利用者が迷いやすいことが課題です。
取組内容	■主要な分岐点における案内サインの設置 - 北海道開発局と北海道が進めている「サイクルート北海道」の自転車の案内看板システム（①予告・②分岐・③確認、矢印のデザインとサイズ、設置高さ等）を採用することを基本とします。 - これにより、全道的なルート案内のルールと統一を図りつつ、倶知安町のサイクリングコースであることを表すオリジナルのピクトグラムや、海外の観光客でも理解できるルート番号（必要に応じてルート名）を記載することで、わかりやすいコース案内の実現を目指していきます。 倶知安町のサイクリングコースにおける案内看板システムのイメージ - 案内看板は、既存の照明柱等に金属バンドでの取り付けを基本とします。 羊蹄ニセコエリアサイクルートの案内看板システムの試行例
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

現状と課題	・ 羊蹄ニセコエリアサイクルルートの10のサイクリングコースはマップ、紹介パンフレット、ホームページ等で配信を行っています。 ・ 町内にサイクルルートを作る場合も、「案内看板」におけるルート番号を設定し、マップやホームページと連携した情報提供を行っていくことが求められます。
取組内容	■「案内看板」におけるルート番号を設定し、マップやホームページと連携した情報提供<連携のケース> ・ マップと現地の案内看板の連携 ・ QRコードの活用によるマップとホームページの連携等  サイクリングマップとの連携イメージ（図は羊蹄ニセコエリアサイクルルートを参考） 出典：北海道開発局小樽開発建設部HP
実施スケジュール	・ 自転車マップの連携方策の検討（概ね2か年とします。） ・ 自転車マップの作成、現地の案内看板との連携（計画策定時から概ね10年間とします。）

【目標 4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

① 幼少期からの自転車走行における安全利用の促進

現状と課題	健康志向の高まりや、環境等への配慮から、自転車への注目が集まっている中、ルール違反が問題視されています。2022年11月1日に改訂された「自転車安全利用五則」の周知が求められます。
取組内容	■「自転車安全利用五則」に関する広報啓発の推進 - 倶知安警察署や倶知安交通安全協会と連携し、「自転車安全利用五則」のポスター等を作成し、配布や交通安全教室や自動車免許更新時講習での映像の上映等、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図ります。 - これらの取り組みにより、子どもでも広域で安全に走行できる環境づくりに取り組みます。 自転車安全利用五則 ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。 ★ 自転車は車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。 ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りへすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。 ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。 「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。 普通自転車歩道通行可 ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ★ 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。 ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。 ③ 夜間はライトを点灯 ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。 ④ 飲酒運転は禁止 ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。 ⑤ ヘルメットを着用 ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。 ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。 警察庁

出典：警察庁HP

■ヘルメット着用の周知・啓発

- ・ 俱知安交通安全協会では、町内で新しく入学した小学1年生に対する自転車ヘルメットの贈呈を行い、子ども達を交通事故から守るとともに、自転車乗車時の安全意識を子どもの頃から高めてもらえるような取り組みを実施しています。
- ・ 万が一の事故の際に命を守る乗車用ヘルメットについて、子ども達が日常生活においても確実に着用するよう、児童や生徒、保護者に対して、学校教育機関を通じた継続的な指導を行います。



交通安全協会による新小学1年生へのヘルメット贈呈

実施スケジュール

- ・ 計画策定時より適宜実施します。

②大人世代の自転車走行ルールの徹底

現状と課題	・ 町内の各学校の交通安全指導の方法が統一されていないことから、共通の認識を持つことができていません。 ・ また、大人も自転車走行ルールを理解していないことから、大人向けの自転車ルール指導も必要です。
取組内容	■子ども向け・大人向けの交通安全指導の徹底 ・ 子どもから大人まで安全、快適に自転車を利用することができる環境の整備が自転車の利活用に向けた第一歩であり、交通安全教室や自動車運転免許更新時の講習など様々な場面で、自転車走行におけるルールについて啓発します。 ・ 警察署や交通安全協会、学校関係者と連携し、すべての世代の方に対して交通安全教育を実施し、安全な自転車走行ルールの定着、浸透を図っていくための方法を検討し、実行します。
実施スケジュール	・ 計画策定時より適宜実施します。

③シェア・ザ・ロードの広報啓発

現状と課題	- 健康志向の高まりや、環境等への配慮から、自転車への注目が集まっている中、ルール違反が問題視されています。 - 安全意識向上の広報啓発を地域住民に向けて行うことが求められます。
取組内容	■交通安全意識向上をはかる広報啓発の推進 自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を利用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努めます。 交通安全ポスターの例 出典：羊蹄二セコ自転車走行協議会より提供
実施スケジュール	計画策定時より適宜実施します。

第5章 倶知安町自転車ネットワーク計画

第1節 自転車ネットワークの選定の考え方

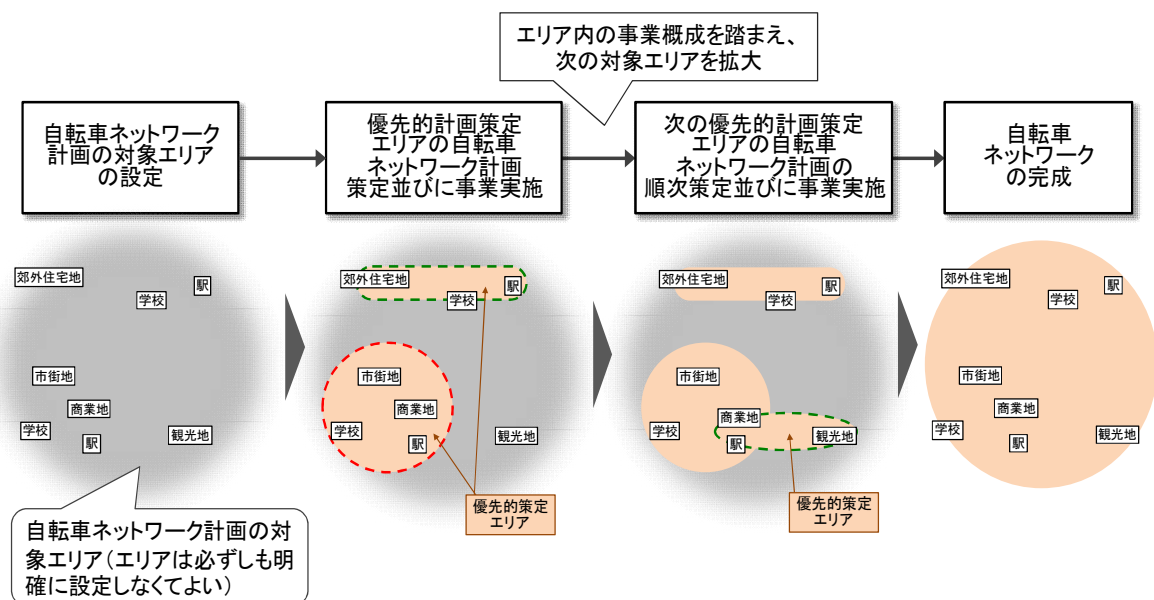
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年改定版）」（以下、ガイドライン）によると、ネットワーク計画策定の考え方が記載されています。

【基本方針・計画目標の確認】

市町村自転車活用推進計画における基本方針、計画目標を確認するものとする。なお、自転車通行空間整備の観点から不足がある場合には、市町村自転車活用推進計画の見直し又は自転車ネットワーク計画における設定を行うものとする。

【対象エリアの設定】

自転車ネットワーク計画の対象エリアは、自転車ネットワーク計画の広がりをも市民に示すものであり、この時点では、必ずしも明確にせず、対象とする市区町村全域や市街地エリア全体など大まかな設定でもよいものとする。



【コミュニケーション・合意形成項目】

市町村自転車活用推進計画の策定過程等との整合を図りつつ、自転車ネットワーク計画の必要性の確認、及び基本方針、計画目標の共有のためのパブリックインボルブメント（計画策定の早い段階から市民の方々など関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組のこと。以下「PI」という。）を行うものとする。PIの手法としては、計画の方針や目標等を市民など関係者と議論するためのワークショップ、地域の自転車利用状況の把握を兼ねた自転車ネットワーク整備への期待・要望に関するアンケート、幅広い関係者の代表や学識者といった第三者から構成される委員会や協議会の設置、委員会で示された案によるパブリックコメント、関係者へ周知するための説明会の開催など様々な方法が考えられる。

【自転車ネットワーク路線の選定の考え方】

既存の道路ネットワーク及び計画中又は事業中の道路から、市町村自転車活用推進計画における自転車通行空間整備に関する施策に即した自転車ネットワーク路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせて面的に選定するものとする。

- 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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②通学路、病院や福祉施設の周辺など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（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
- 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沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線
- ⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
- ⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存道路については、電動アシスト自転車の普及状況等も考慮しながら縦断線形の見直しや自転車通行空間の確保、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、これら構造的な対策が困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲での代替路選定及びその案内誘導について検討するものとする。橋梁やトンネルなど整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設又は更新予定の道路について自転車ネットワーク路線に選定する場合は、あらかじめ自転車通行空間を確保するものとする。ただし、自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街など、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。

第2節 倶知安町自転車ネットワークの選定

上記のガイドラインに基づき、以下のフローから倶知安町内の自転車ネットワークを選定しました。



図 18 自転車ネットワークの選定フロー

倶知安町内の自転車ネットワークの設定にあたっては、ガイドラインに基づき、以下の5つの観点から検討しました。

- ①地域内における自転車利用の主要路線
- ②日常的な通学で利用頻度が高く、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必要がある路線
- ③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
- ④今後、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑤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

なお、倶知安町市街地中心部については、面的なエリアとして全線をネットワークとして設定します。

これらの自転車ネットワークは、今後の自転車利用ニーズに伴い、適宜見直していきます。

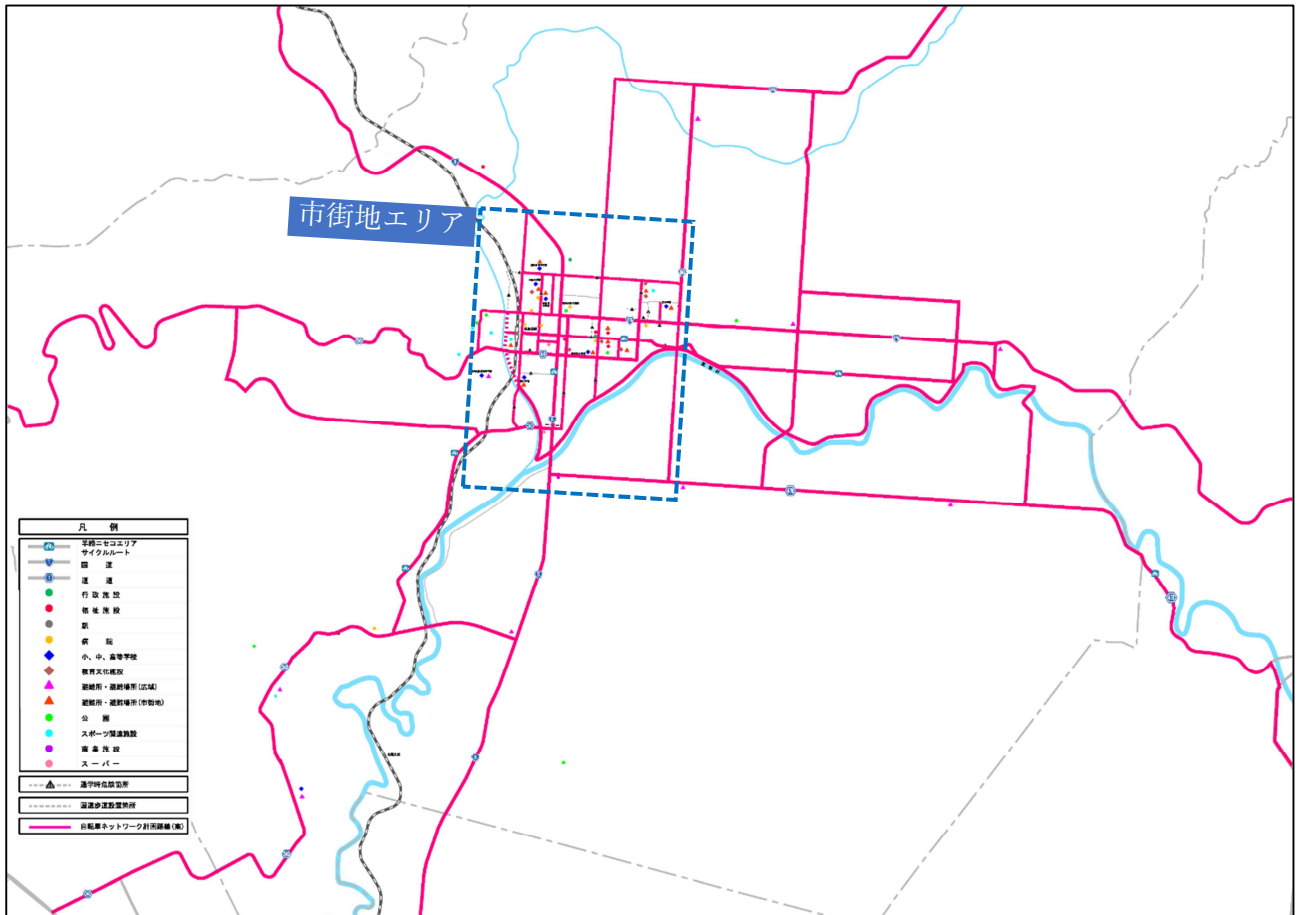


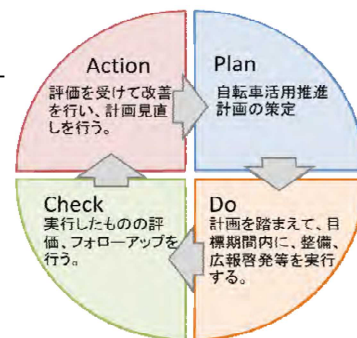
図 19 倶知安町自転車ネットワーク

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

計画を推進していくにあたり、右図のような PDCA サイクルを目指していきます。計画期間内に各取り組み内容を実行し、次年度以降のフォローアップ協議会（仮）において、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、法令や関係する計画の動向に合わせて、計画を柔軟に見直します。



第2節 法令等の動向に合わせた計画の見直し

今後、社会情勢やニーズにあわせ、自転車に関連する法令改正が生じる可能性があるため、動向を注視し、必要に応じて計画内容を見直します。

第3節 施策の評価とモニタリング

施策の評価については、モニタリング指標による進捗状況の確認などを実施し、目標達成に向けて関係機関の連携を図ります。

また、施策の対象となる倶知安町自転車ネットワークについては、広く公開されている自転車交通量データ（Strava 等）の活用、自転車利用が多いエリアの特定を行うための調査（小中学生へのアンケート調査、観光客の動態調査等）を実施することで、より実態に即した自転車ネットワーク路線として適宜見直していきます。

表6 想定されるモニタリング指標（案）

目標	モニタリング指標（案）
<u>目標1</u> 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成	・自転車通行空間の整備延長（km） ・レンタサイクルの年間貸出件数（件） ・サイクルバス、サイクリートレインの運行事例数（件） など
<u>目標2</u> サイクリススポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現	・町民の自転車利用率（％）※ ・自転車通勤している人の割合（％）※ など
<u>目標3</u> サイクルツーリズム推進による 観光地としての魅力向上	・サイクリングイベント数（件） ・サイクリスト満足度（％）※ ・サイクルラック等を設置している店舗数（件） など
<u>目標4</u> 自転車事故のない安全で 安心な社会の実現	・自転車の交通事故件数（件） ・交通安全教室開催数（回） ・小学生のヘルメット普及率（％） など

※アンケート等により把握

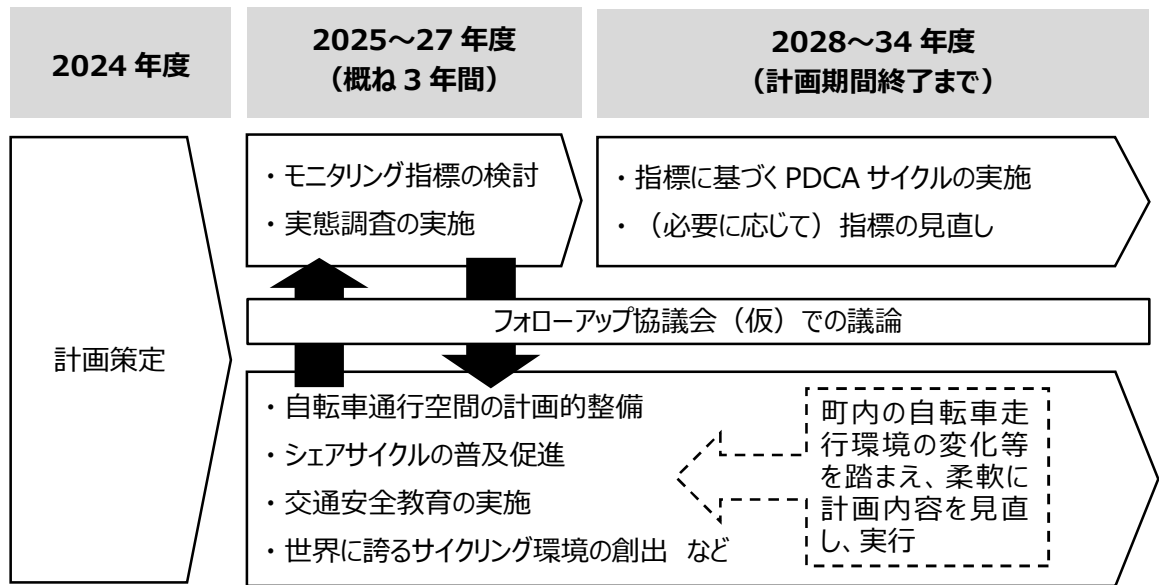
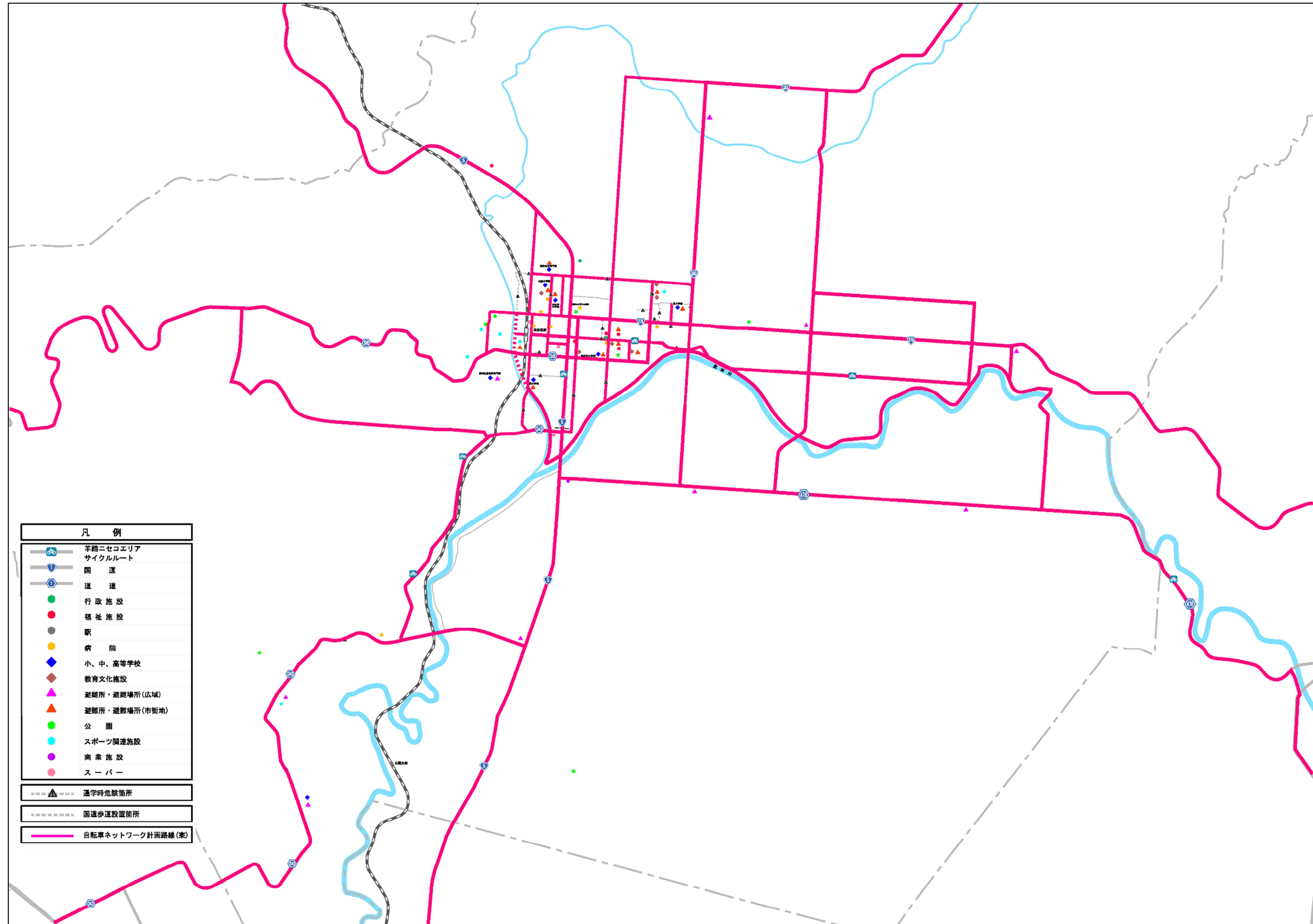
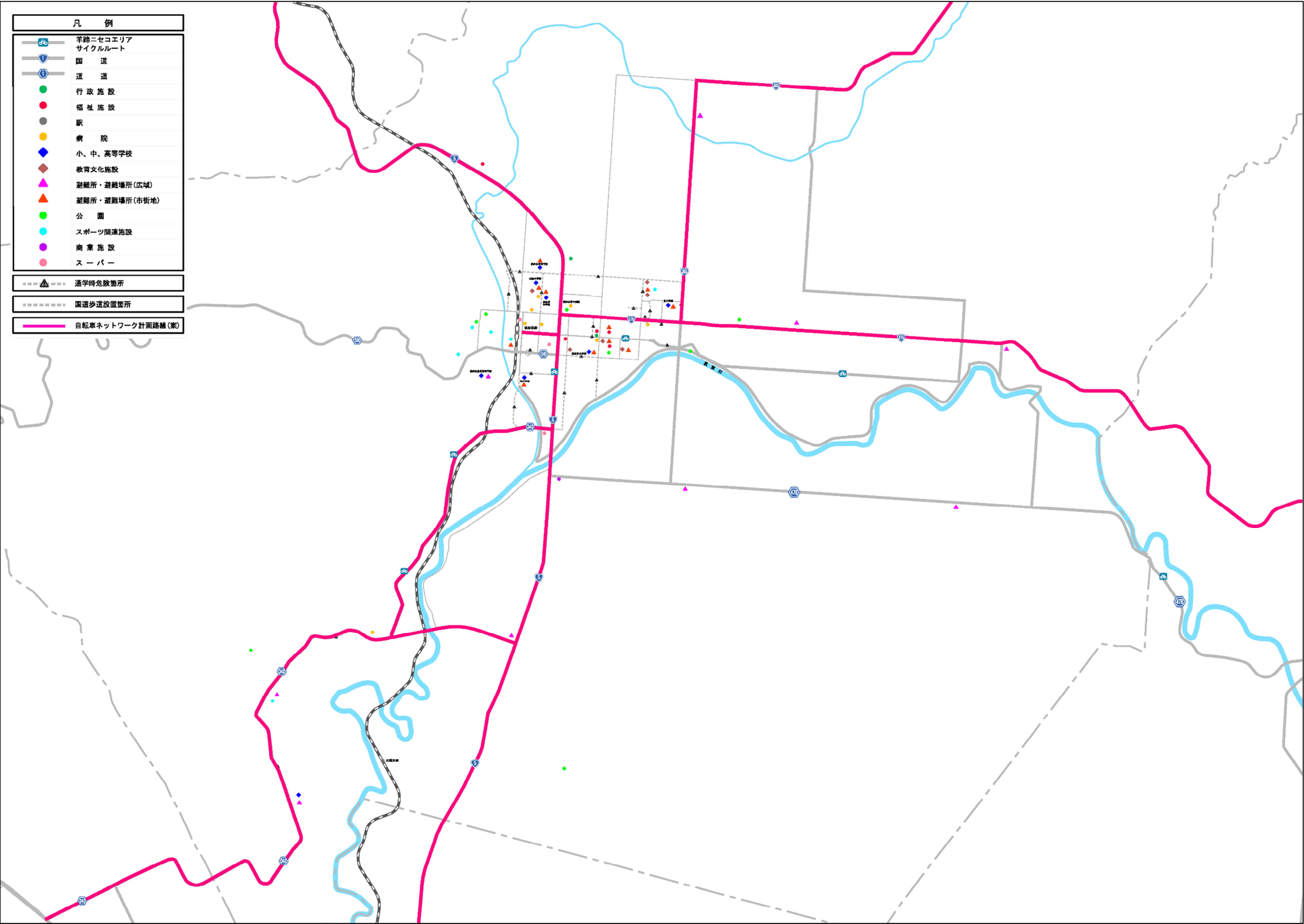


図 20 計画推進スケジュール

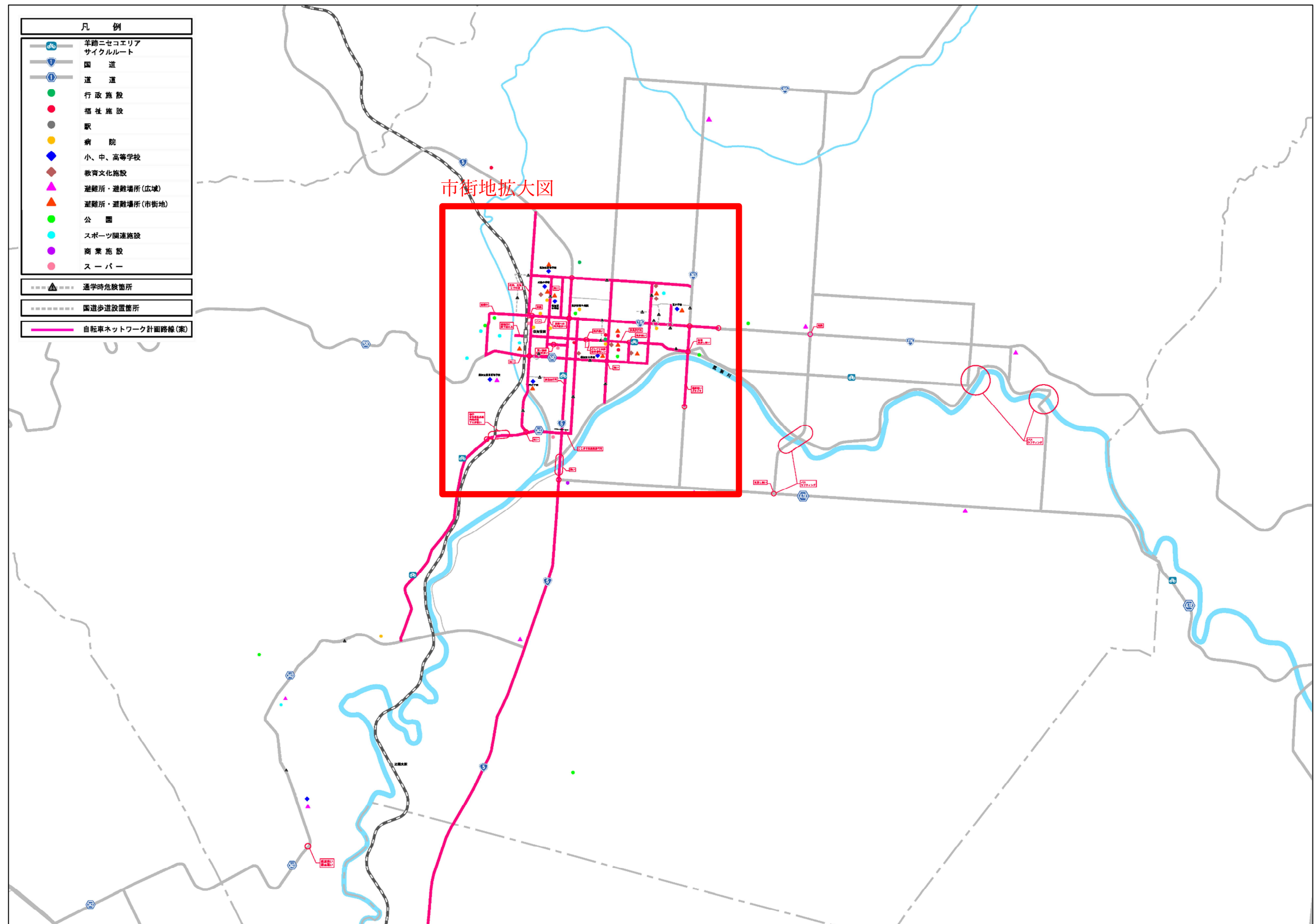
【参考】俱知安町ネットワーク（総括図）



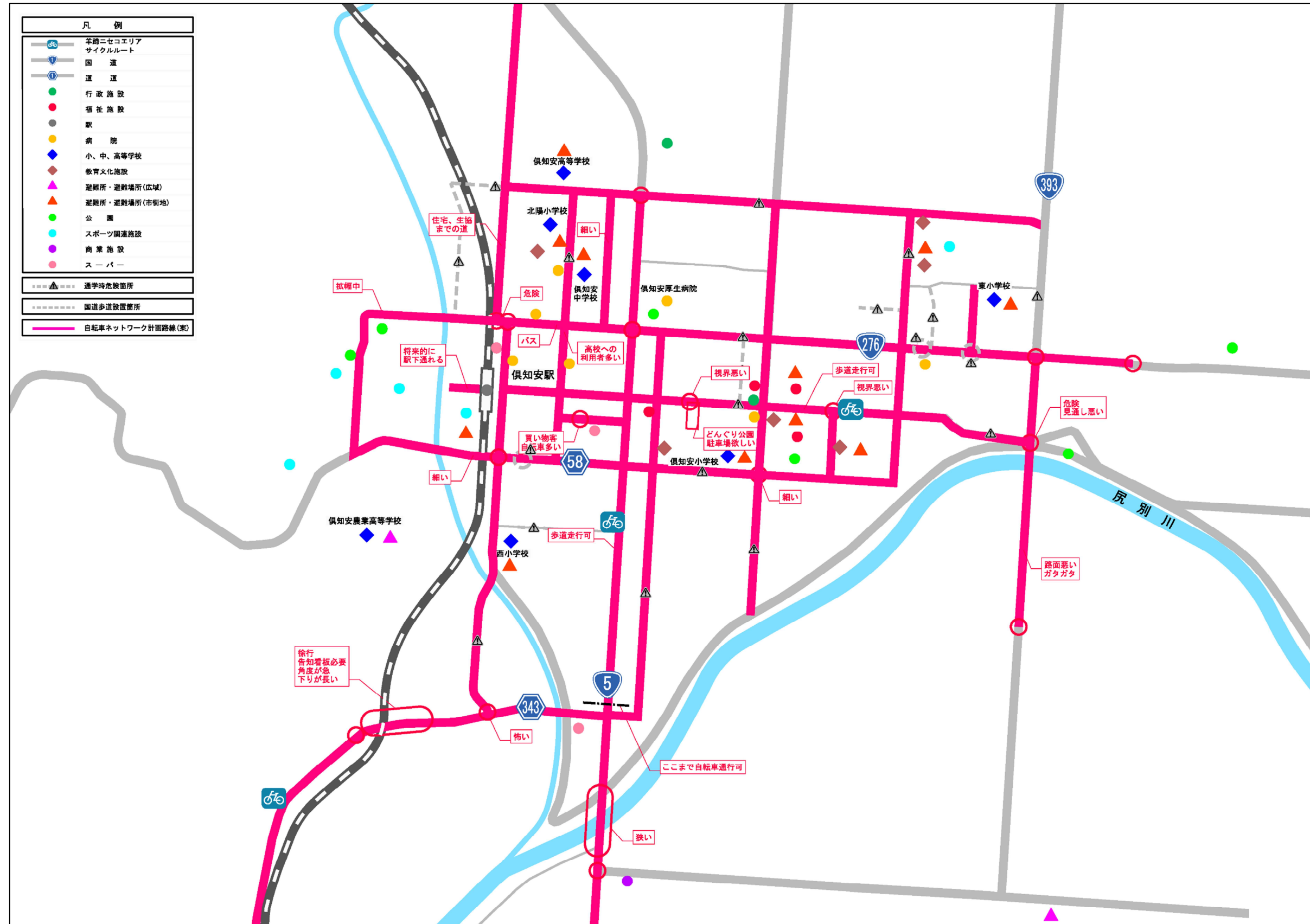
①地域内における自転車利用の主要路線



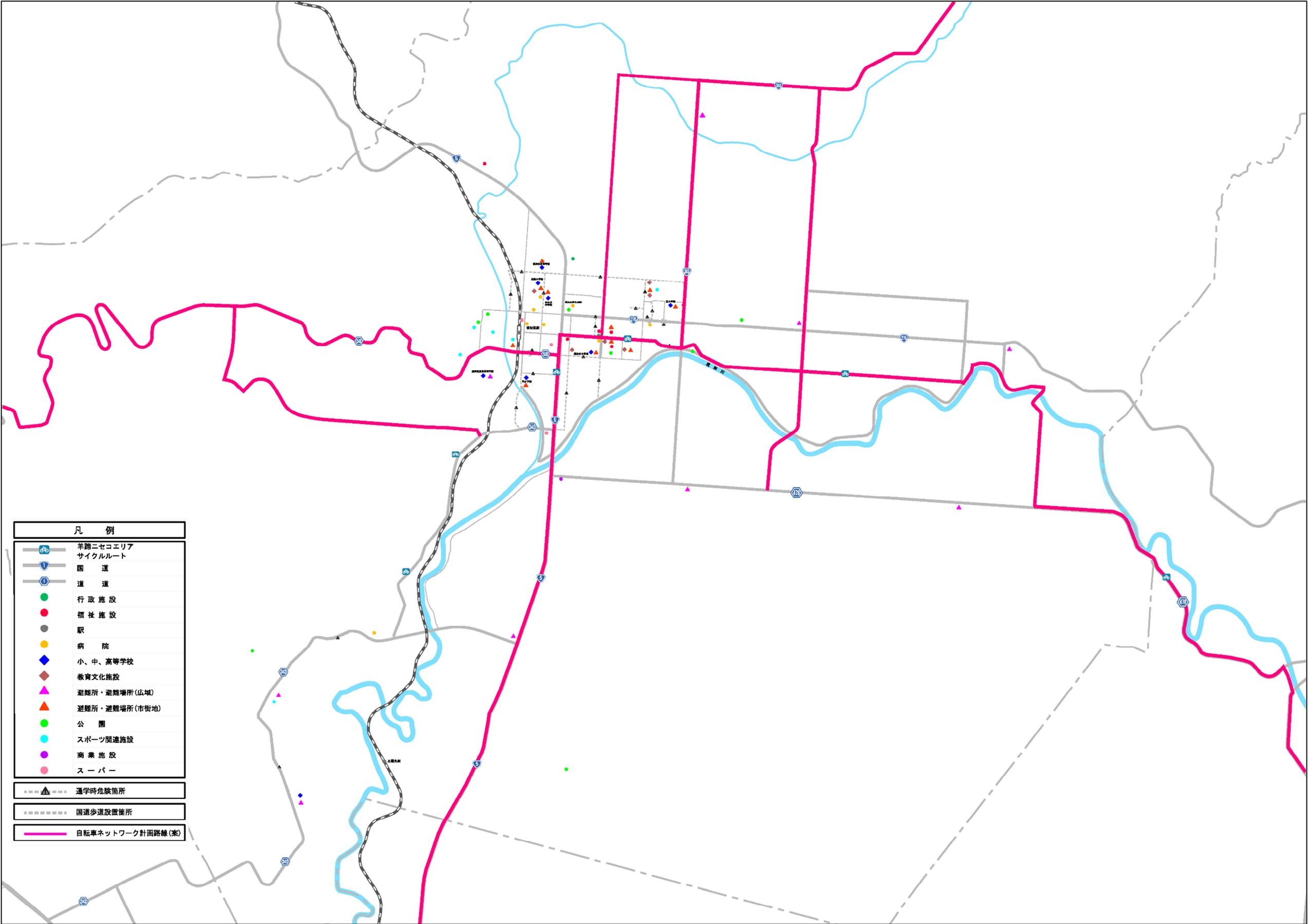
② 日常的な通学で利用頻度が高く、自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させる必要がある路線



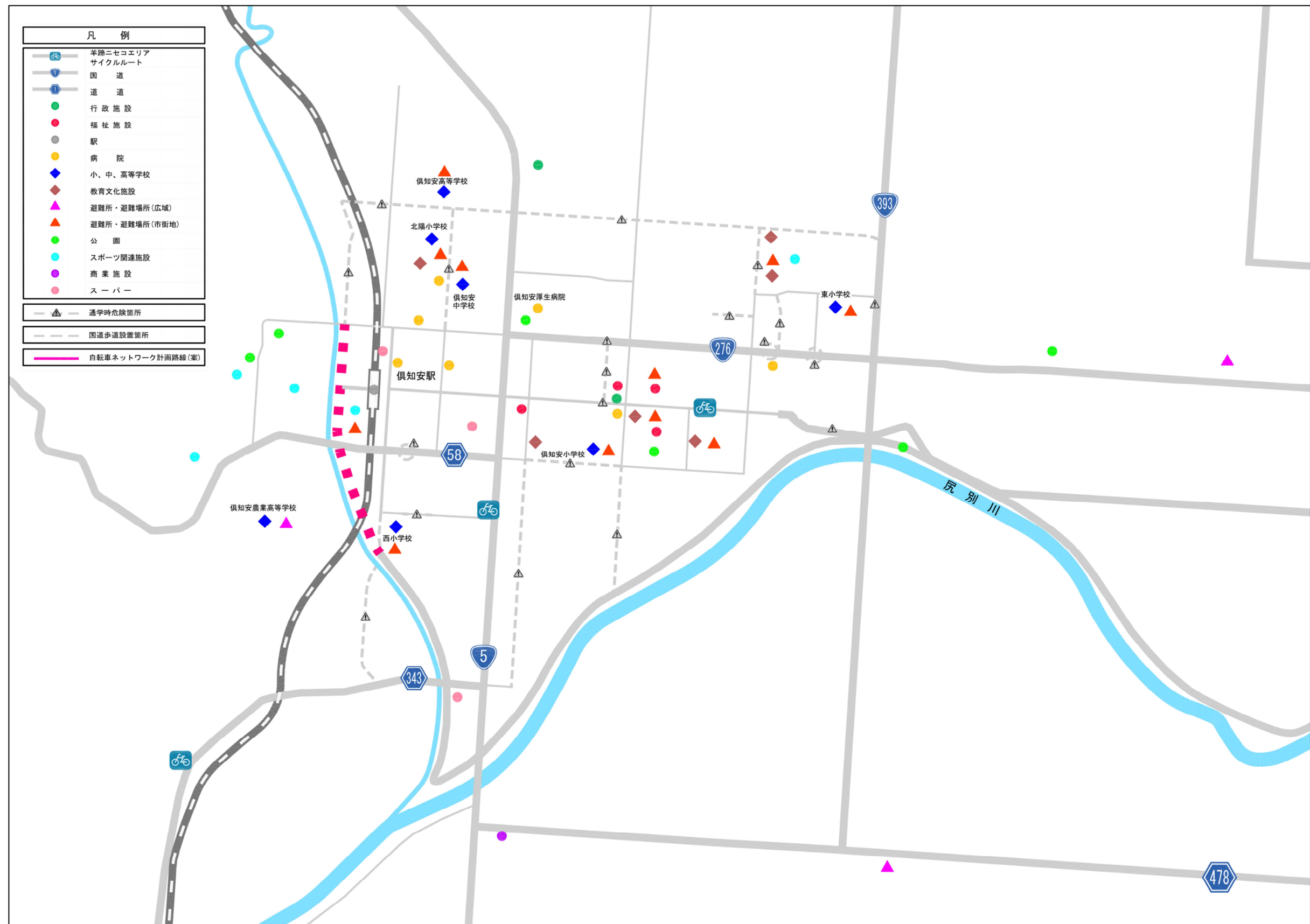
※市街地拡大図



③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



④今後、自転車の利用増加が見込まれる路線



⑤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

