



# 目次

1	基本方針	
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画対象区域の設定	1
1-3	計画の位置づけ	2
1-4	計画の期間	3
1-5	計画策定の検討体制	3
2	現状分析及び課題整理	
2-1	現状分析	4
2-2	市民アンケート調査	13
2-3	学生アンケート調査	20
2-4	課題整理	23
3	計画目標及び施策展開	
3-1	計画目標の設定	24
3-2	施策体系	25
3-3	施策展開	27
4	自転車ネットワークの形成	
4-1	自転車ネットワーク路線	37
4-2	自転車通行空間整備の基本的な考え方	41
5	計画の推進方法	
5-1	計画の推進に向けた基本的な考え方	43
5-2	計画の推進体制	43
5-3	計画の見直しについて	43
6	参考資料	
6-1	計画策定スケジュール・検討体制	44
6-2	関連計画の概要	46
6-3	自転車ネットワーク路線の選定手順	52

## 1 基本方針

### 1-1 計画策定の背景と目的

自転車は、通勤、通学、買物、子どもの送迎等、日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーの手段として幅広い層に利用されているほか、近年では環境意識や健康志向の高まり等を背景にその利用ニーズが高まっています。このことから、本市では、安全で快適な自転車利用環境づくりを進めることを目的とした「旭川市自転車ネットワーク計画」を平成28（2016）年3月に策定し、自転車利用環境の向上や秩序ある利用の促進を図ってきました。

一方、国は、自転車の活用による環境負荷の低減や国民の健康増進などの課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、自転車の利用を増進することを目的として平成29（2017）年5月1日に「自転車活用推進法」を施行し、現在は令和3（2021）年5月策定の「第2次自転車活用推進計画」に基づく施策を進めております。

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ことを目的とした「北海道自転車条例」が平成30（2018）年4月1日に施行されたほか、「自転車活用推進計画」の地方版となる「北海道自転車利活用推進計画」が平成31（2019）年3月、「第2期北海道自転車利活用推進計画」が令和3年3月に策定されています。

これらの状況を踏まえ、本市では、これまで行っていた「旭川市自転車ネットワーク計画」による安全で快適な自転車利用環境づくりに加え、健康増進や環境負荷の低減、地域特性や地域資源を生かしたサイクルスポーツやサイクルツーリズムの振興へつながる施策を展開し、自転車の活用を推進することを目的として「旭川市自転車活用推進計画」を策定しました。

### 1-2 計画対象区域の設定

計画対象区域は旭川市全域とします。

### 1-3 計画の位置づけ

旭川市自転車活用推進計画は、「第8次旭川市総合計画」や「旭川市都市計画マスタープラン」などの既存計画を踏まえ、まちづくりや交通計画などと連携を図りながら展開していくことが重要です。

また、国の自転車施策に関わる「第2次自転車活用推進計画」や「第2期北海道自転車利活用推進計画」などの自転車関連計画等と連携・整合を図っていきます。

なお、旭川市自転車ネットワーク計画は、その内容を本計画に取り込み、統合することとします。

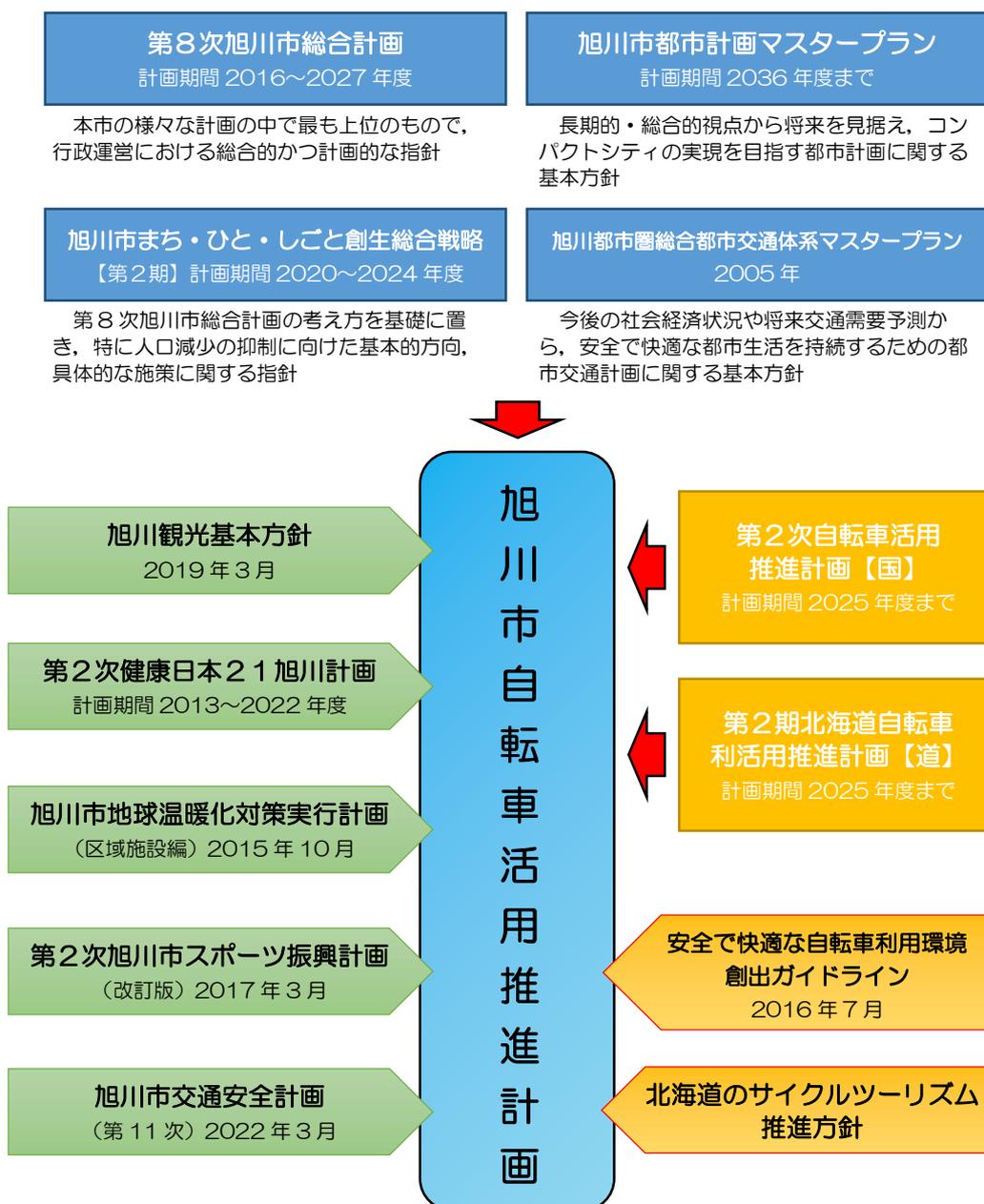


図 1-1 計画の位置づけ

#### 1-4 計画の期間

本計画は、国の「第2次自転車活用推進計画」及び北海道の「第2期北海道自転車利活用推進計画」の計画期間に準じ、令和8（2026）年度までを計画期間とします。なお、自転車を取り巻く社会環境の変化を見据えながら、適宜見直しを行います。

#### 1-5 計画策定の検討体制

本計画の策定については、国、北海道、旭川市の道路管理者、警察及び旭川市の関連部局で構成される「旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議」において、旭川市の自転車交通を取り巻く状況を共有したうえで内容を検討しました。

さらに、市民アンケート調査や、自転車、交通安全活動、教育の関係団体及び公募市民で構成される「旭川市自転車活用推進計画検討懇談会」やパブリックコメントで寄せられた市民からの意見を計画に反映しています。

## 2 現状分析及び課題整理

### 2-1 現状分析

#### (1) 自転車の利用状況

本市は、上川盆地に位置し、比較的平坦な地形に都市がコンパクトに形成されていることから、自転車が利用しやすい環境にあり、北海道内の都市（人口10万人以上）の中で、通勤・通学目的で自転車を利用する割合が最も高くなっています。

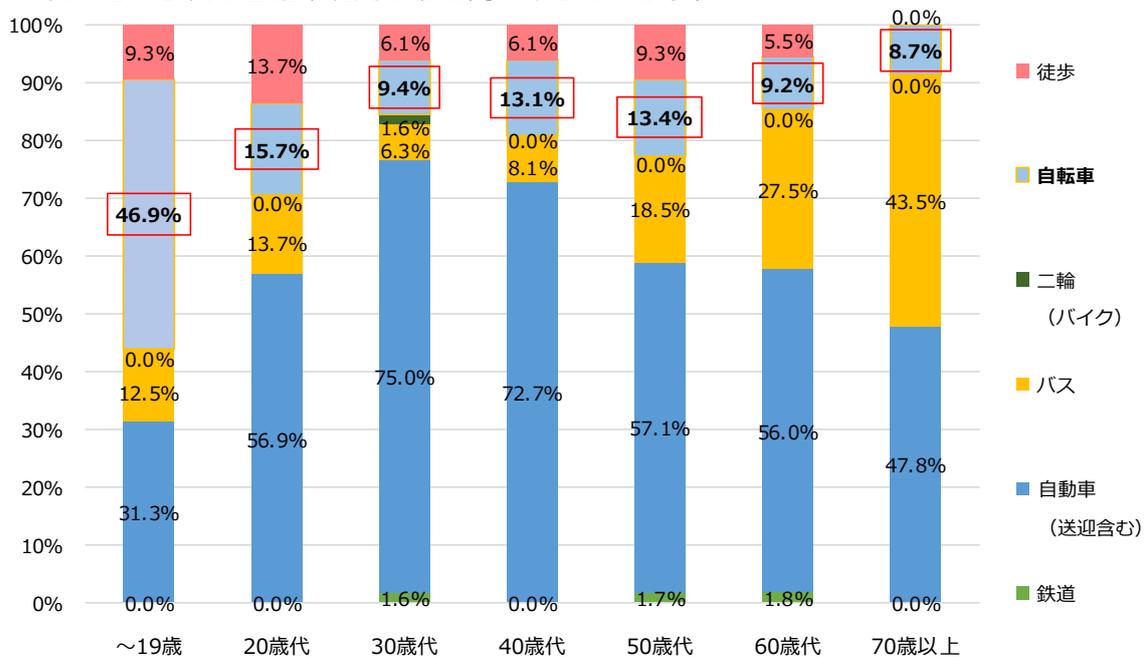
順位	都市名	自転車分担率
1	旭川市	11.2%
2	江別市	10.9%
3	函館市	10.4%
4	札幌市	9.9%
5	帯広市	8.6%
6	北見市	8.0%
7	釧路市	6.9%
8	苫小牧市	6.4%
9	小樽市	1.3%

北海道 8.5%

出典：総務省「H22 国勢調査」

図 2-1 道内都市（人口10万人以上）の自転車交通分担率（代表交通手段）

通勤・通学における移動手段の割合については、10代は自転車利用が最も高く、20代から70代は自動車利用が最も高くなっています。

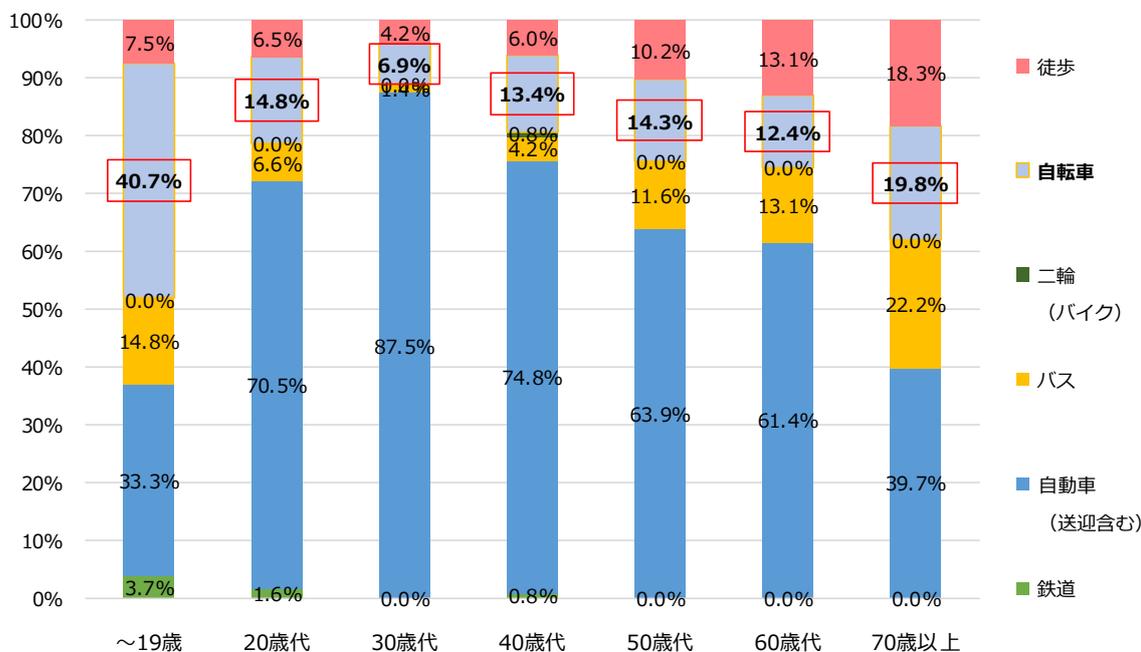


出典：「旭川市地域公共交通網形成計画」市民アンケート調査

図 2-2 年齢別交通手段（通勤・通学，夏期）

買物における移動手段の割合については、10代は自転車利用が最も高く、20代以上は自動車利用が最も高くなっています。

自転車の利用割合については、最も高い10代に次いで70歳以上が多く、30代が最も低くなっています。



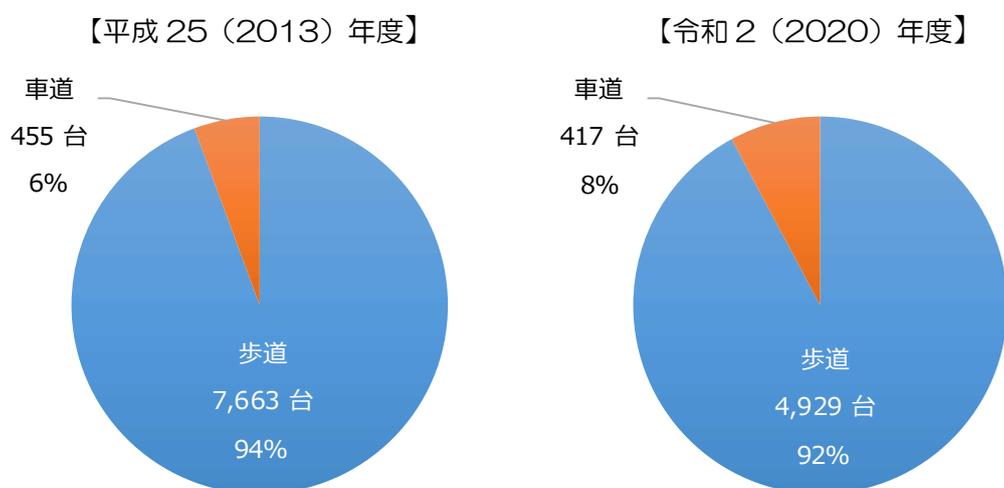
出典：「旭川市地域公共交通網形成計画」市民アンケート調査

図 2-3 年齢別交通手段（買物，夏期）

## (2) 自転車利用者の車道走行についての意識

自転車の歩道通行可能要件が明確化された平成 20（2008）年の道路交通法改正を受け、本市は交通安全教室や街頭啓発等によって、自転車は原則車道左側を通行するものであることを周知してきました。

平成 25（2013）年度と令和 2（2020）年度の自転車車道走行の割合を見ると、令和 2 年度は車道走行が若干増加していますが、いずれも歩道を通行する市民が多数を占めています。



出典：旭川市交通量調査

図 2-4 自転車の通行位置別交通量

### ※道路交通法で認められる自転車の歩道通行可要件

#### 道路交通法第六十三条の四

普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

- 一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
- 二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。
- 三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

(3) 自転車通行空間の整備状況

「旭川市自転車ネットワーク計画」を平成 28 (2016) 年 3 月に策定し、平成 29 (2017) 年度から自転車通行空間の整備を行っています。

道路種別	整備延長
国道	約 15km
道道	約 9km
市道	約 3km
合計	約 27km

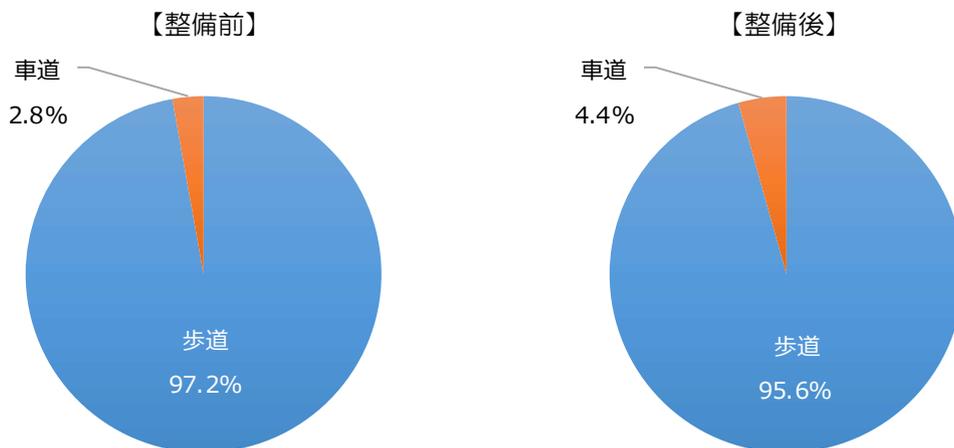
(R3.11 月末)



表 2-1 自転車通行空間の整備状況

写真 2-1 自転車通行空間 (路面表示)

自転車通行空間 (路面表示) の整備により、自転車の走行位置が明示されましたが、整備前後の自転車車道走行の割合を見ると、整備後は車道走行が若干増加していますが、いずれも歩道を通行する市民が多数を占めています。



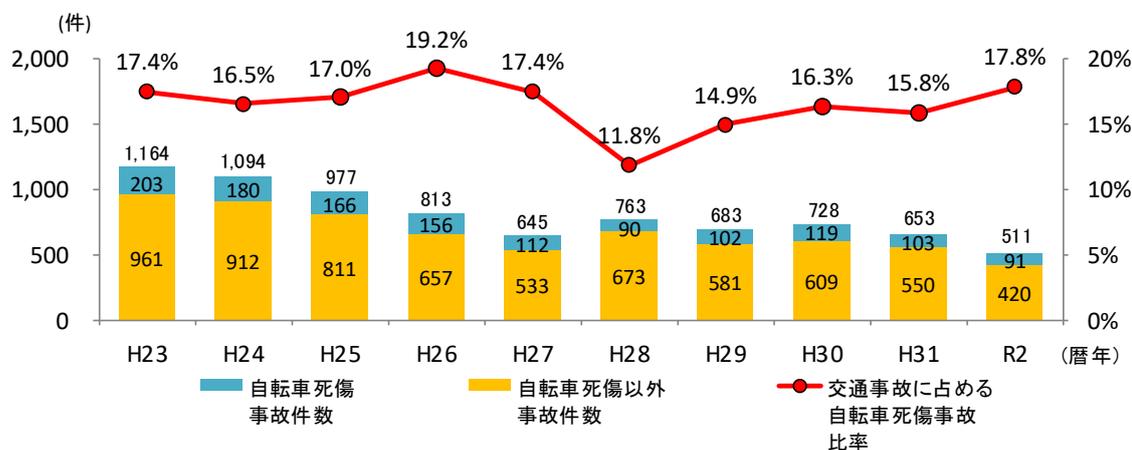
調査箇所：中心部・神楽地区の国道 237 号・道道 98 号  
 調査時期：(整備前) 平成 29 (2017) 年 6 月, 令和 2 (2020) 年 6 月  
 (整備後) 令和 2 (2020) 年 10 月

出典：旭川市交通量調査

図 2-5 自転車通行空間 (路面表示) の整備前後の通行位置別交通量

#### (4) 自転車事故の発生状況

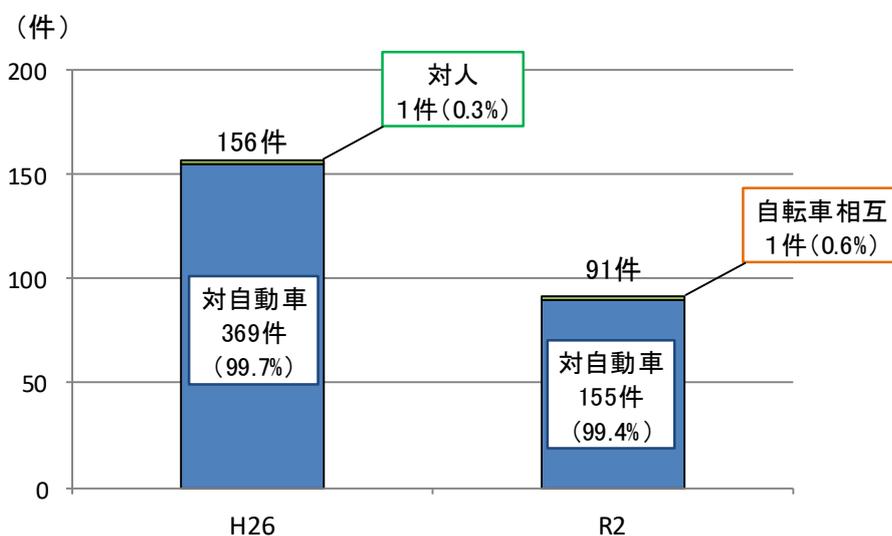
市内の全交通事故件数と自転車死傷事故件数は年々減少傾向にあります。全体に占める自転車死傷事故の比率は横ばいとなっています。



出典：旭川市交通安全運動推進委員会「交通事故統計」

図 2-6 旭川市内の交通事故と自転車死傷事故の推移

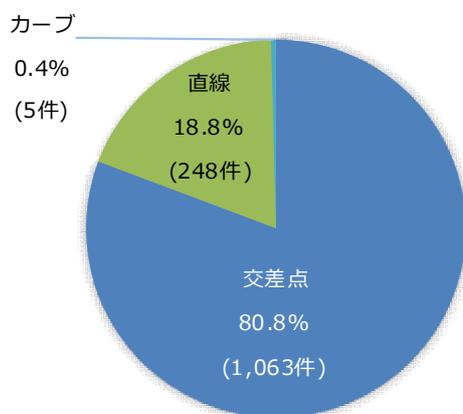
また、自転車死傷事故のほとんどは「対自動車」となっています。



出典：旭川市交通安全運動推進委員会「交通事故統計」

図 2-7 旭川市内の自転車死傷事故の相手当事者別構成

道路形状別の事故の割合は交差点での事故が約8割、直線部での事故が約2割となっています。



出典：北海道警察資料

図 2-8 旭川市内の過去 10 年間の道路形状別自転車死傷事故件数 (H23~R2)

既存の研究において、車道を順方向 (A) に走行する場合や歩道の車道側 (B, E) を通行する方が事故の危険性が低くなるという結果が得られています。

自転車関連事故の多くは、交差点での自動車との出会い頭、または巻き込み事故であり、歩道を走行する自転車が交差点部を通過する際に発生しています。

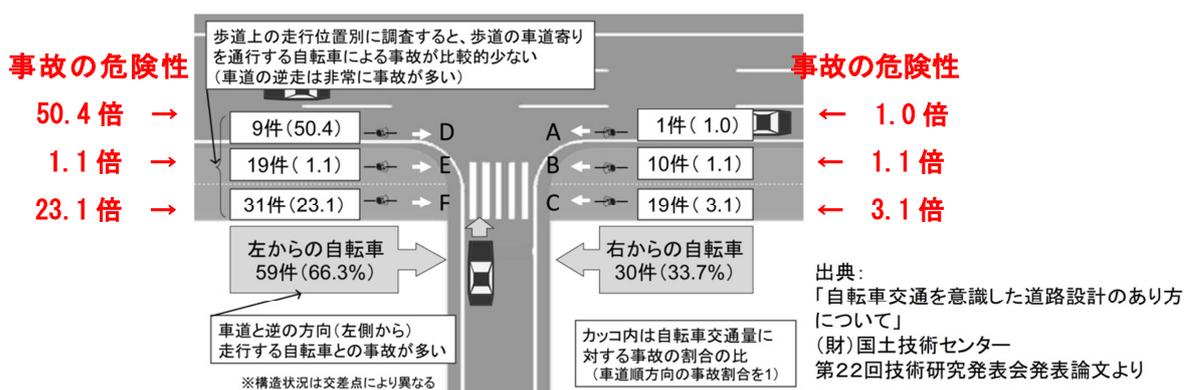


図 2-9 自転車の通行位置別事故の危険性

年齢別自転車事故死傷者数の約4割が20歳未満、約3割が65歳以上の年齢層となっており、最も死傷者数が多い20歳未満のうち、高校生が全体の約半数を占める状況となっています。

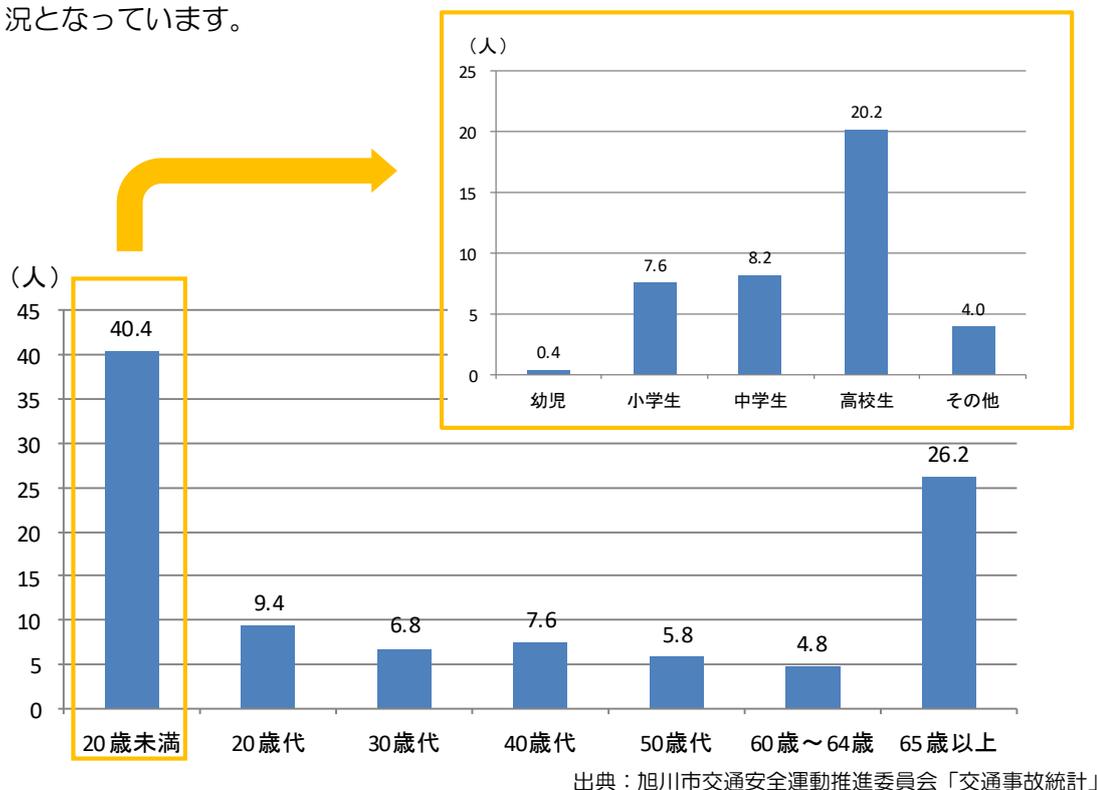


図 2-10 旭川市内の過去5年間平均の年齢別自転車事故死傷者数 (H28~R2)

自転車関連事故のうち自転車側の法令違反割合は約3割で、交差点安全進行義務違反、安全不確認、一時不停止による事故が多い状況となっています。

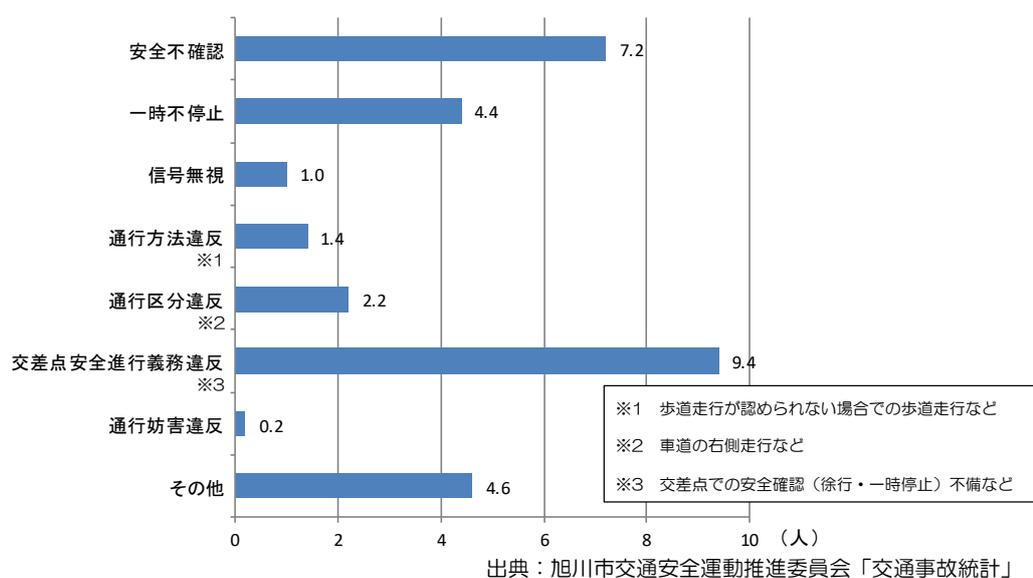
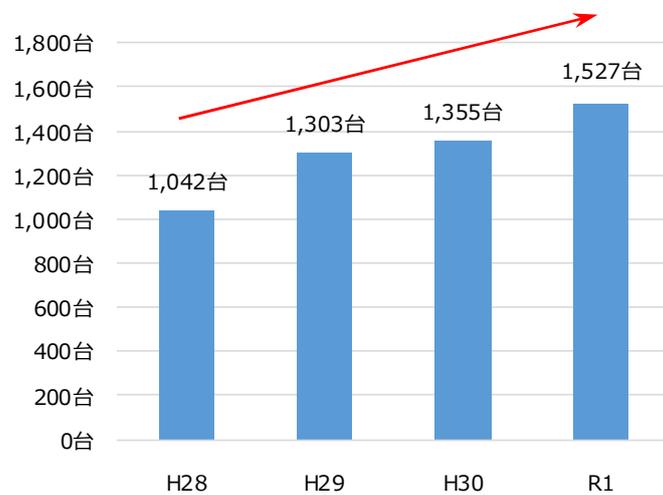


図 2-11 旭川市内の過去5年間平均の自転車事故死傷者の法令違反状況 (H28~R2)

(5) 観光における自転車の活用状況

レンタサイクルの貸出台数は年々増加し、観光客を中心に需要が高まっています。



出典：旭川観光コンベンションセンター資料

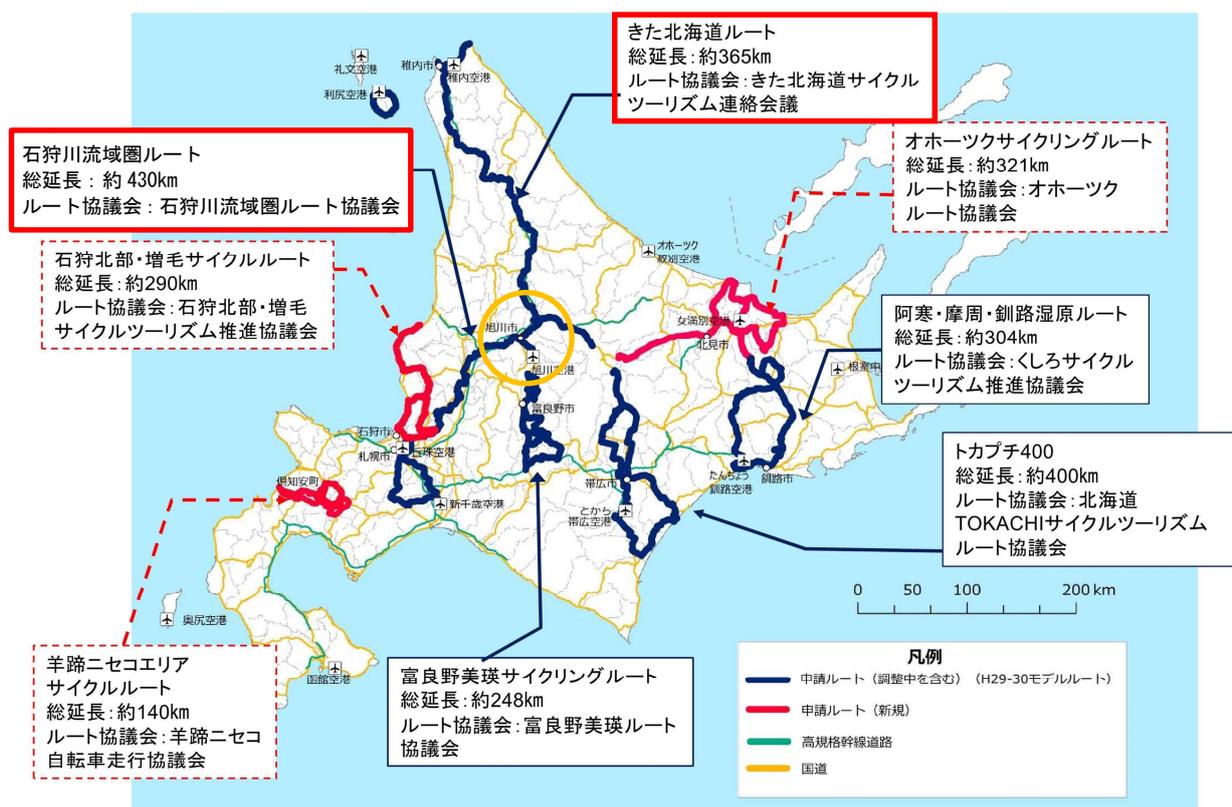
図 2-12 レンタサイクルの貸出台数

(6) サイクルツーリズムの現状

北海道の観光資源を生かしながら、統一的なコンセプトのもとサイクルツーリズムの振興による広域的な周遊観光等の地域振興を実現するため、関係者の一体的な取組が必要であり、目指す姿や具体的な取組方法、役割分担等を示す共通の指針として「北海道のサイクルツーリズム推進方針」が定められました。

旭川市は北海道サイクルルート連携協議会申請ルートのうち「きた北海道ルート」と「石狩川流域圏ルート」に含まれ、各ルート協議会に参画しています。

ルート協議会は、継続的かつ主体的に質の高いサイクルツーリズム環境を提供し、「受入環境の充実」、「走行環境の整備」、「情報発信」等を実施します。



出典：サイクルート北海道ホームページ

図 2-13 北海道サイクルルート連携協議会申請ルート

## 2-2 市民アンケート調査

### (1) 調査概要

対 象：無作為に抽出した 18 歳以上の市民 3,000 人

方 法：郵送

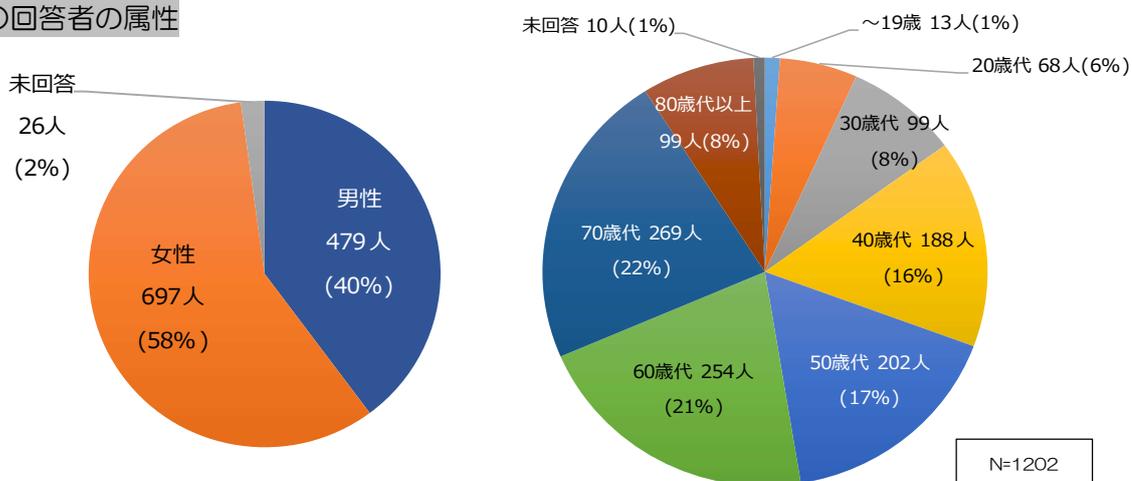
期 間：令和3（2021）年7月～8月

回答数：1,202 人（回収率 40.1%）

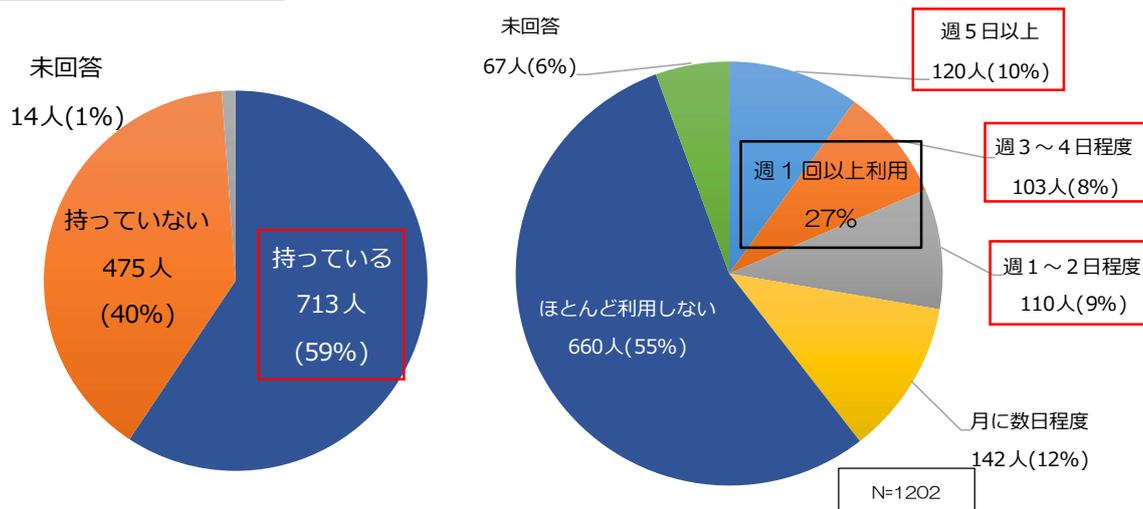
### (2) 調査結果（N：回答者数）

#### ◇自転車の利用状況

##### ○回答者の属性



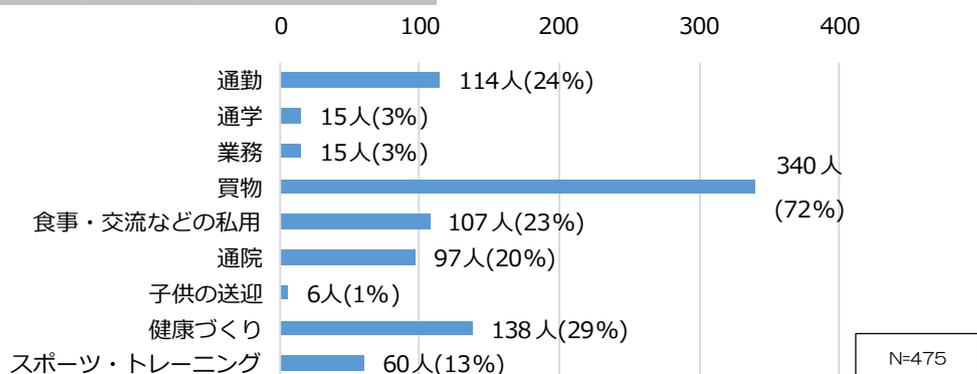
##### ○自転車の所有・利用頻度



- 自転車を所有している人は約6割いますが，普段利用している人は3割未満となっています。
- 自転車所有者の半数以上が自転車を普段利用していない状況となっています。

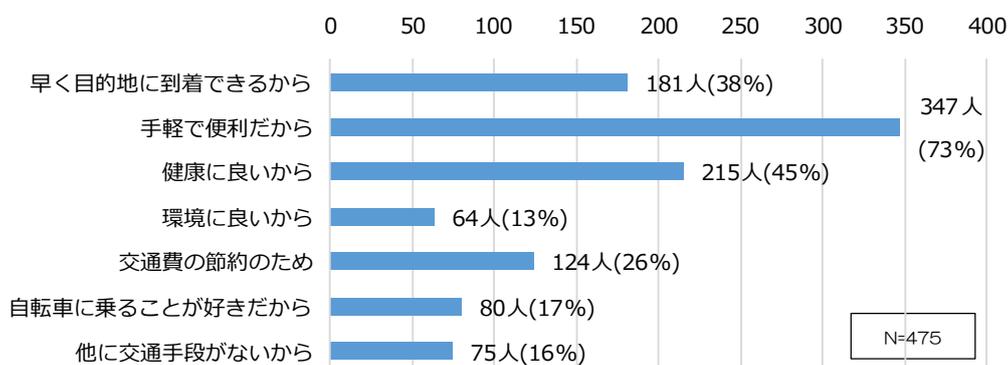
◇自転車の利用状況（自転車利用者のみ回答）

○自転車を利用する目的（複数回答）



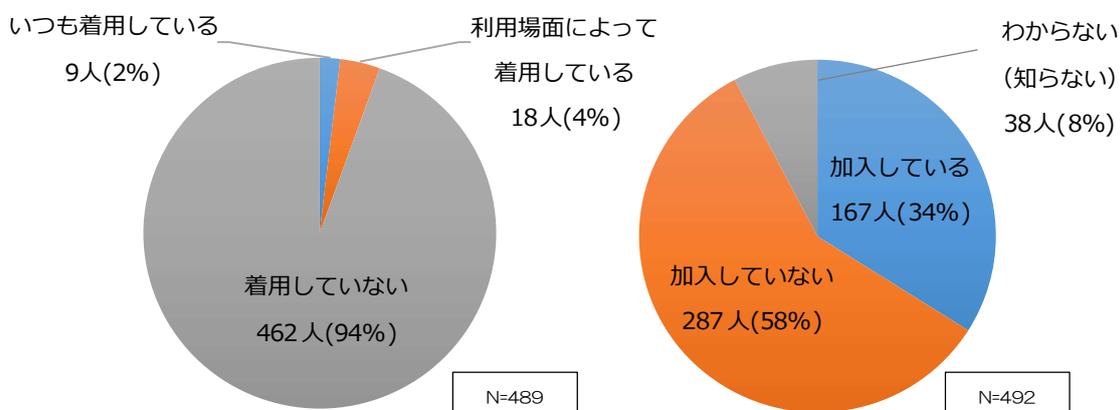
・「買物」が最も多く、次に「健康づくり」が多くなっています。

○自転車を利用する理由（複数回答）



・「手軽で便利」が最も多く、次に「健康に良い」、「早く目的地に到着できる」が多くなっています。

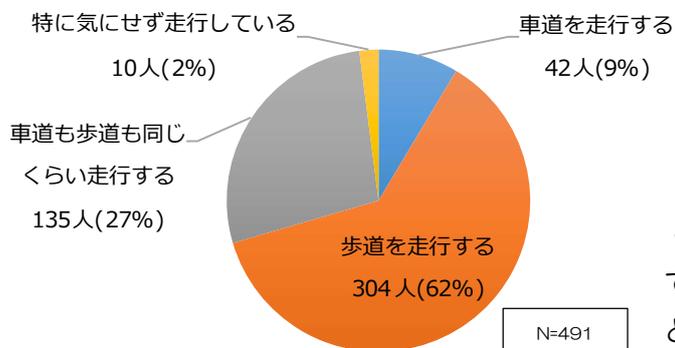
○ヘルメットの着用状況・自転車保険の加入状況



・自転車利用者のほとんどがヘルメットを着用していません。  
 ・約6割が自転車保険に未加入となっています。

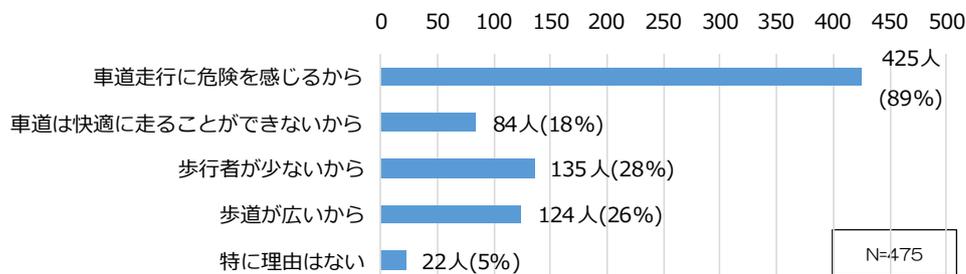
◇自転車利用について（自転車利用者のみ回答）

○歩道のある道路の主な走行位置



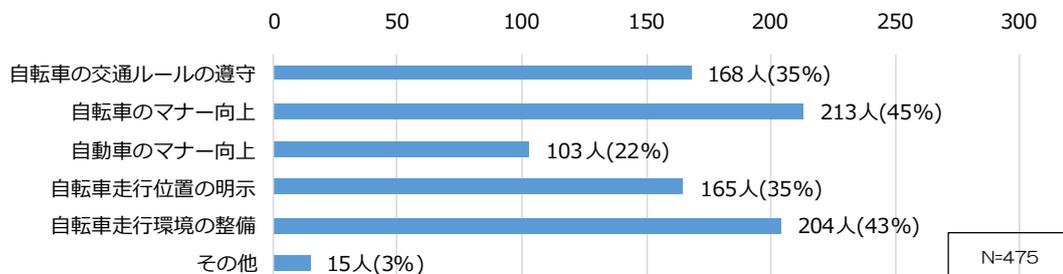
・「歩道を走行するが」6割を超えていて、「同じくらい」を合わせると9割近くとなっています。

○歩道を走行するときの主な理由（複数回答）



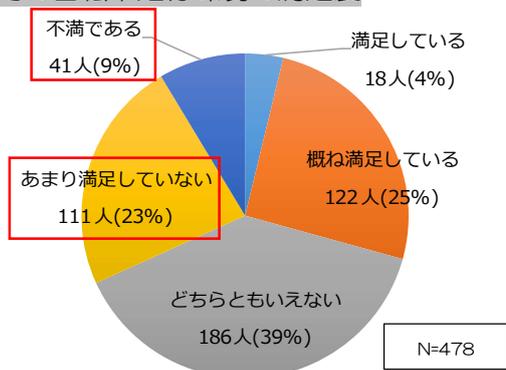
・「車道走行に危険を感じる」が最も多くなっています。

○安全な自転車利用に必要なこと（複数回答）



・「自転車のマナー向上」と「自転車走行環境の整備」が多くなっています。

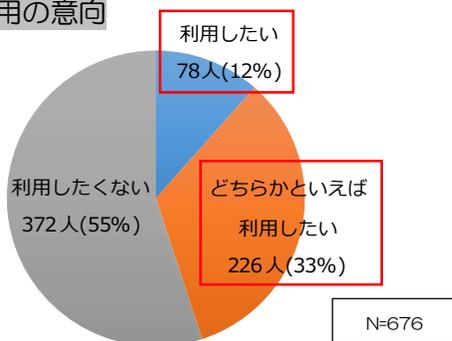
○市内の自転車走行環境の満足度



・約3割が市内の自転車の走行環境に不満を感じています。

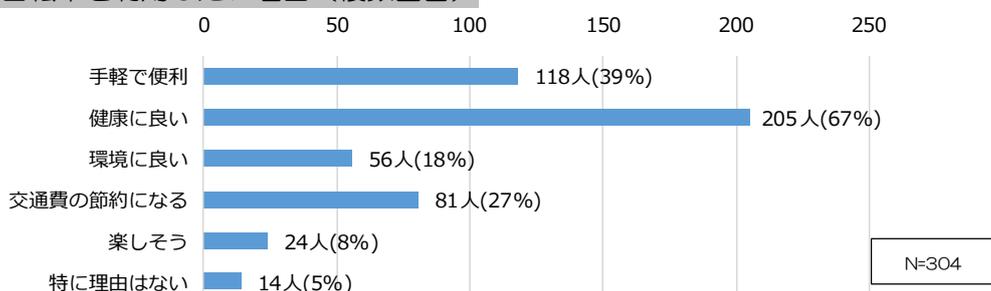
◇自転車利用について（自転車未利用者のみ対象）

○自転車利用の意向



・4割以上が自転車を利用したいと感じています。

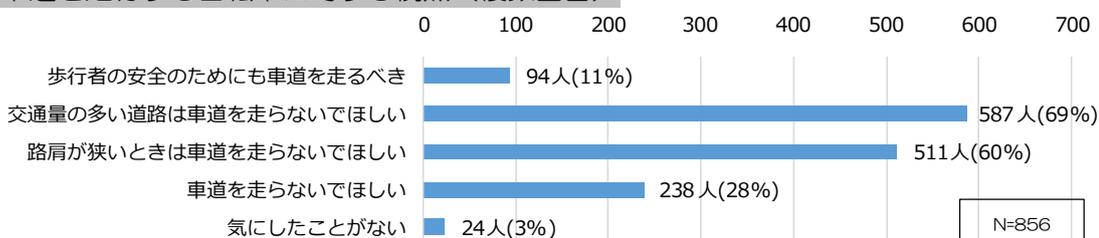
○自転車を利用したい理由（複数回答）



・「健康に良い」が最も多く、「手軽で便利」が多くなっています。

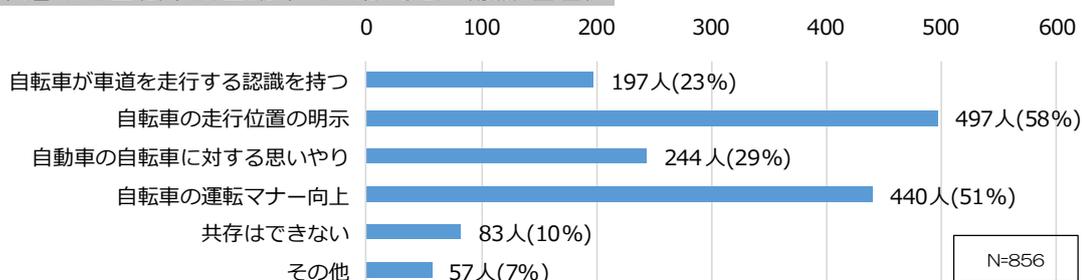
◇自転車利用について（自家用車利用者のみ対象）

○車道を走行する自転車に対する視点（複数回答）



・「交通量の多い道路」と「路肩が狭い道路」が多くなっています。

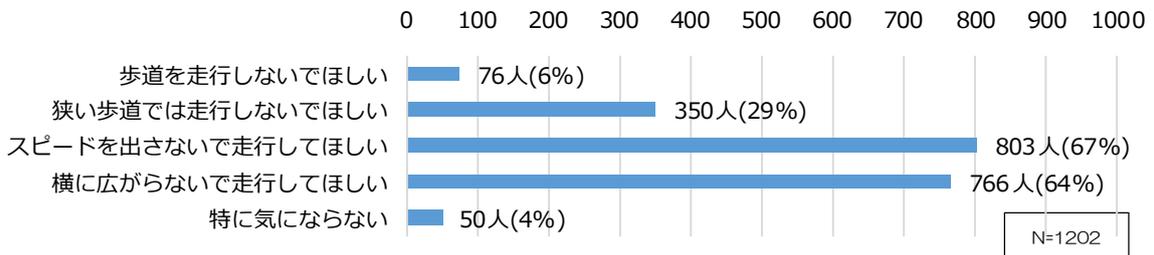
○車道での自転車と自動車の共存方法（複数回答）



・「自転車の走行位置の明示」と「自転車の運転マナー向上」が多くなっています。  
・「共存できない」と感じている人は少ないです。

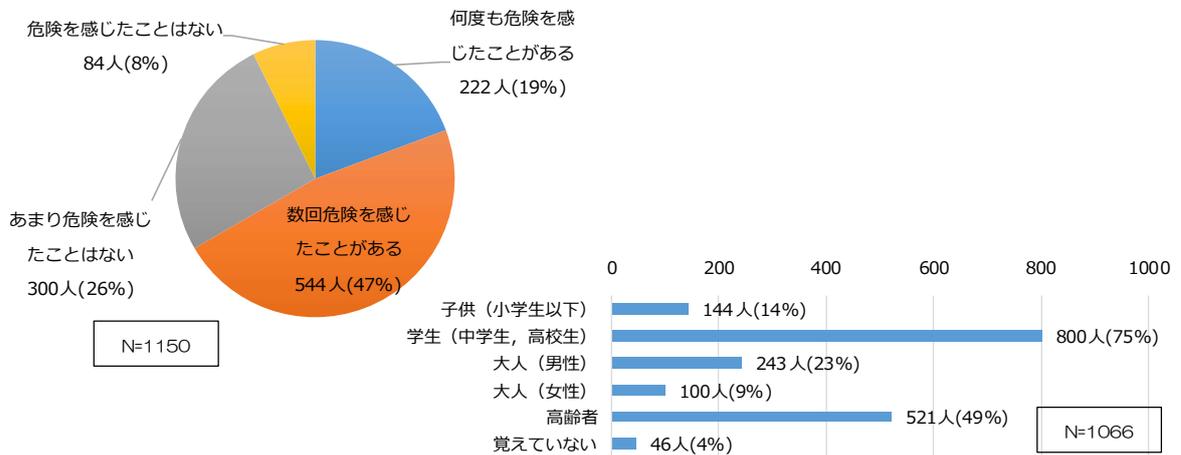
◇自転車利用について（歩行者）

○歩道を走行する自転車に対する視点（複数回答）



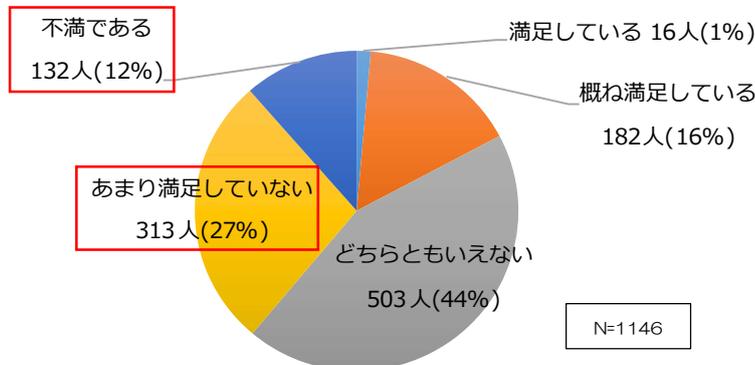
・「スピードを出さないこと」と「横に広がらないこと」が多くなっています。

○歩道を走行する自転車に危険を感じた経験・その自転車運転者



・「危険を感じたことがない」は1割未満で、9割以上が危険を感じたことがあります。  
 ・危険を感じた自転車の運転者は、「学生（中学生・高校生）」が最も多く、「高齢者」が多くなっています。

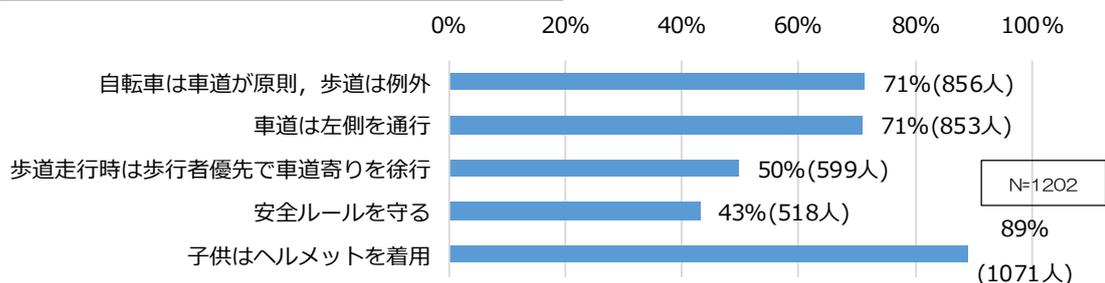
○市内の自転車利用者のマナーの満足度



・約4割が市内の自転車利用者のマナーに不満を感じています。

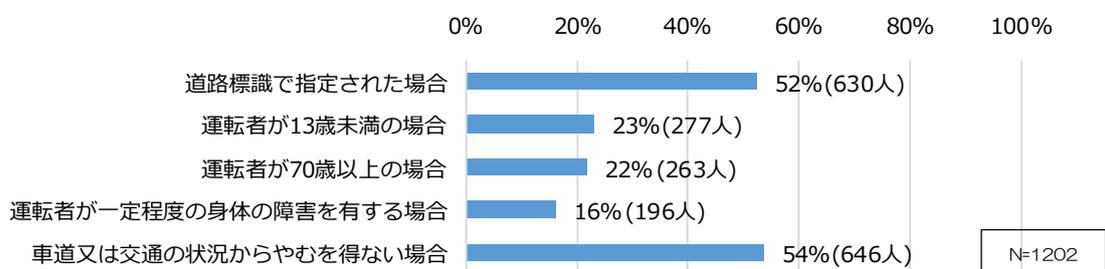
◇自転車利用のルールについて

○自転車安全利用5則の認知度（複数回答）



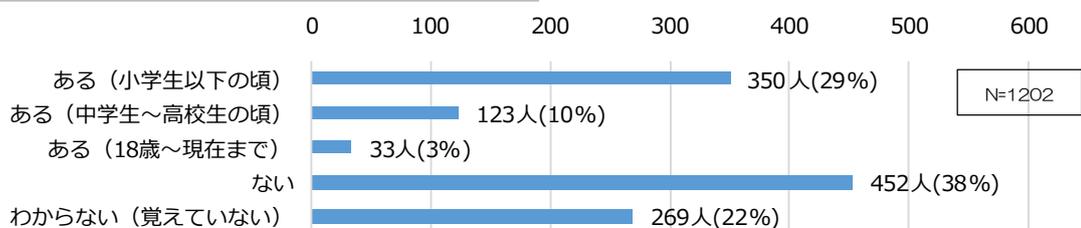
・「歩道走行時のルール」と「安全ルール」の認知度が5割以下と低くなっています。

○法令で歩道走行が認められる場合の認知度（複数回答）



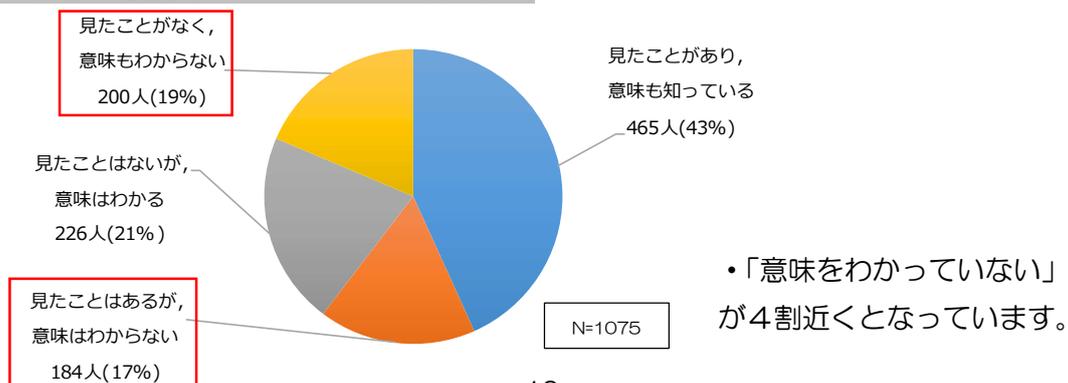
・全体的に認知度が低く、特に「年齢条件」と「身体の障害を有する場合」が低くなっています。

○自転車交通ルールの教育状況（複数回答）



・「ない」と「わからない（覚えていない）」を合わせると6割近くとなっています。

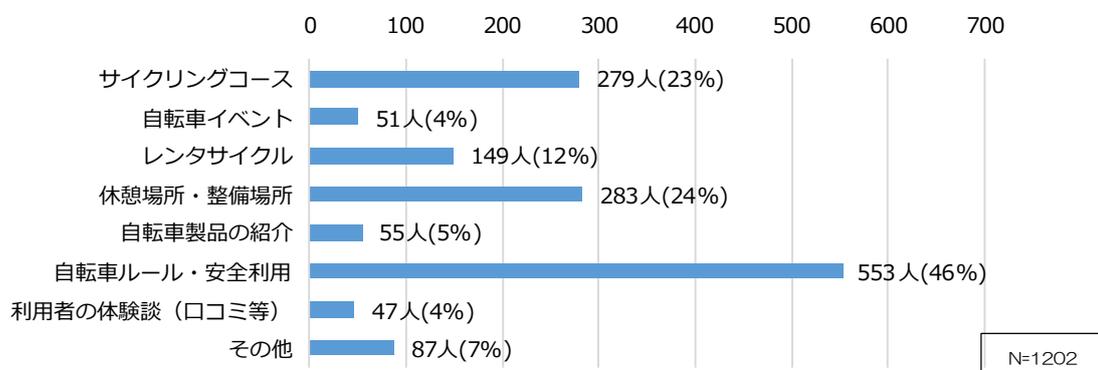
○青色の路面表示（矢羽根型）の認知状況



・「意味をわかっていない」が4割近くとなっています。

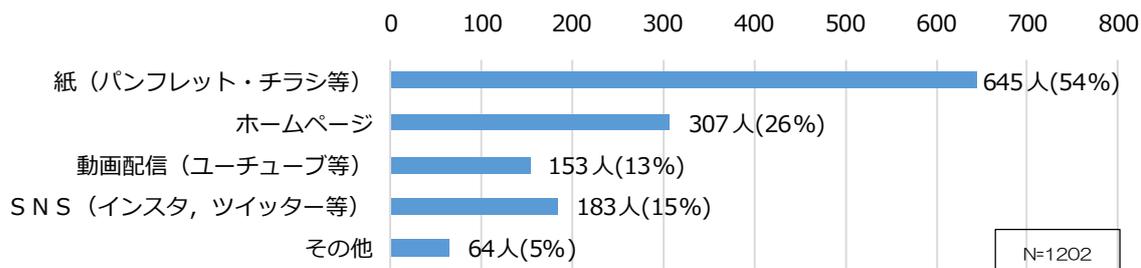
◇今後の自転車利用について

○自転車に関してほしい情報（複数回答）



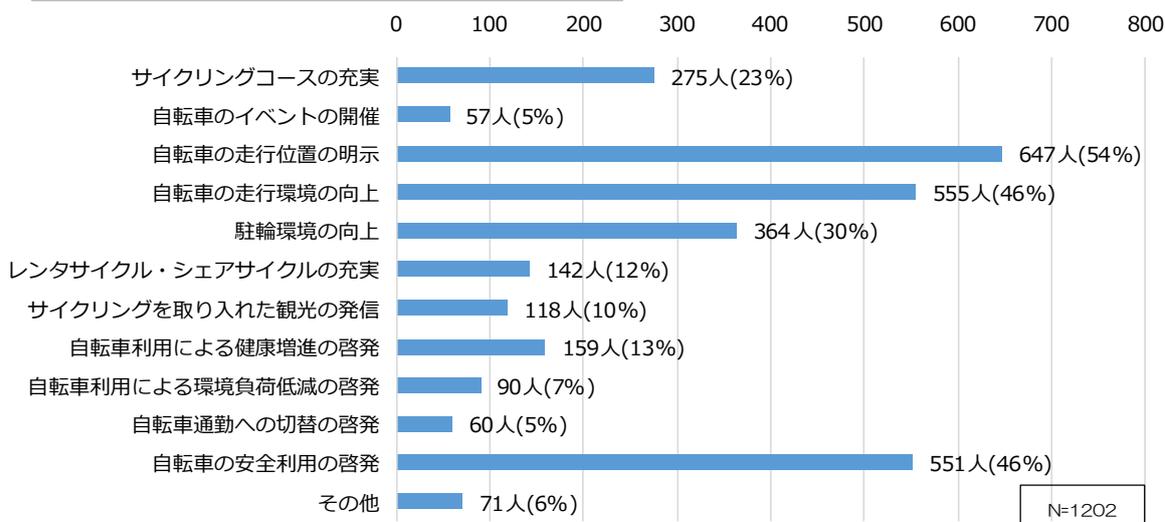
・「自転車ルール・安全利用」が最も多く、「サイクリングコース」と「休憩場所・整備場所」が多くなっています。

○自転車に関する情報の入手方法（複数回答）



・「紙」が最も多く、「ホームページ」が多くなっています。

○今後必要な自転車に関する取組（複数回答）



・「走行位置の明示」が最も多く、「走行環境の向上」と「安全利用の啓発」が多くなっています。

## 2-3 学生アンケート調査

### (1) 調査概要

対 象：中学生及び高校生（市内の中学校・高等学校からそれぞれ3校を抽出）

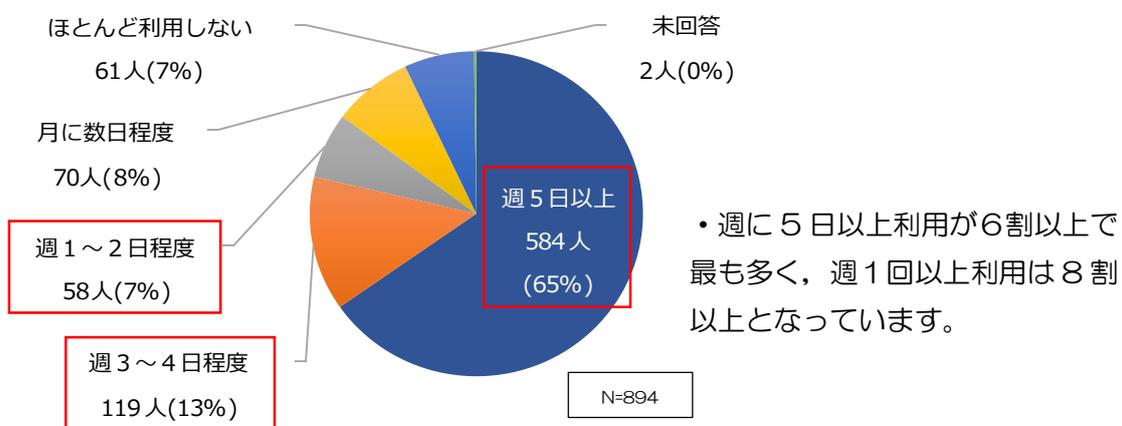
期 間：令和3（2021）年9月

回答数：894人（中学生239人，高校生655人）

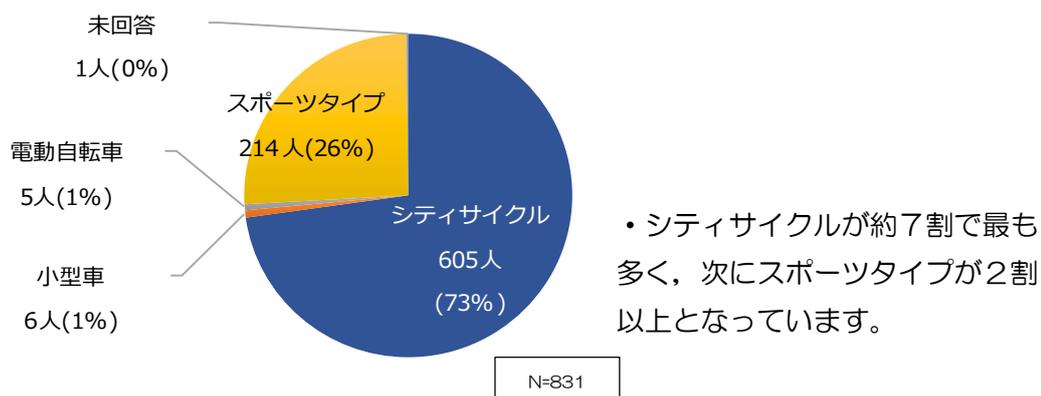
### (2) 調査結果（N：回答者数）

#### ◇自転車の利用状況

##### ○自転車の利用頻度

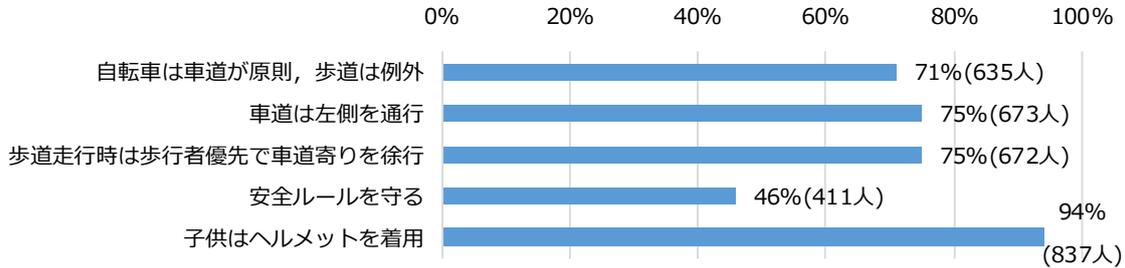


##### ○自転車の車種



◇自転車利用のルールについて

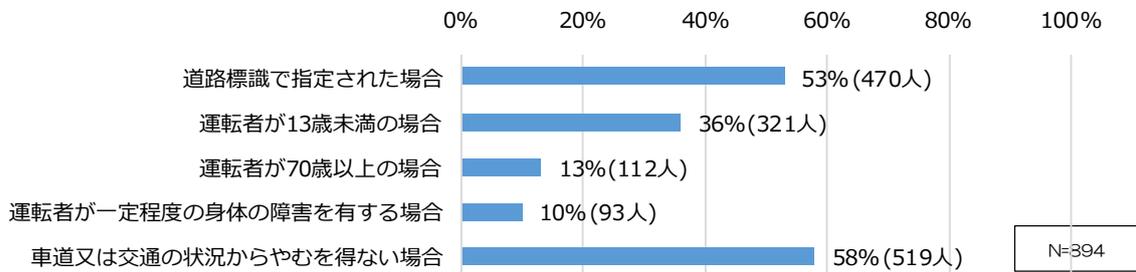
○自転車安全利用5則の認知度（複数回答）



・「安全ルール」の認知度が5割以下で低くなっています。

N=894

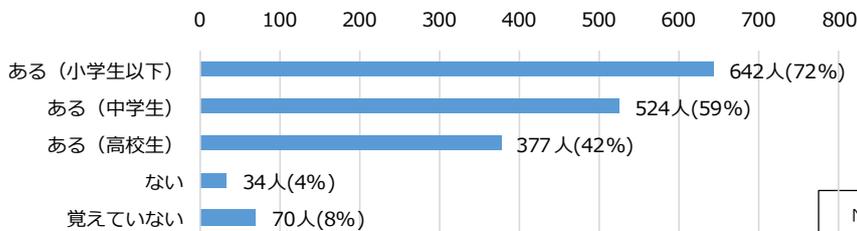
○法令で歩道走行が認められる場合の認知度（複数回答）



・全体的に認知度が低く、特に「年齢条件」と「身体の障害を有する場合」が低くなっています。

N=394

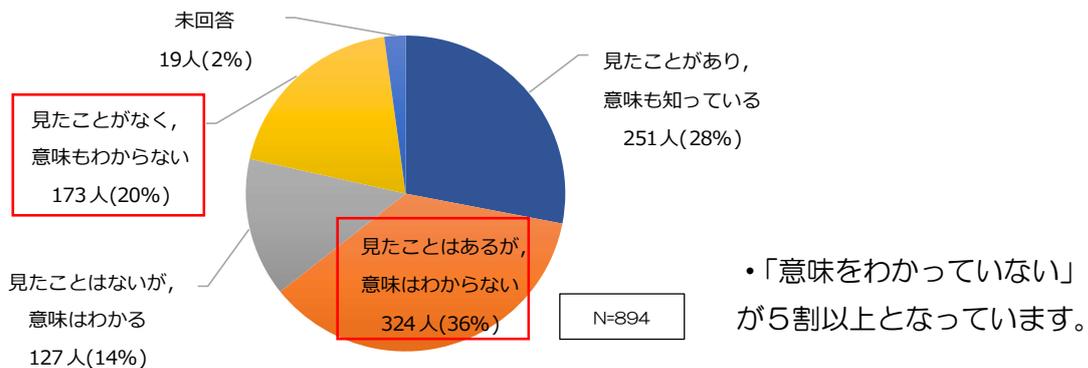
○自転車交通ルールの教育状況（複数回答）



・「ない」と「覚えていない」を合わせると約1割となっています。

N=894

○青色の路面表示（矢羽根型）の認知状況

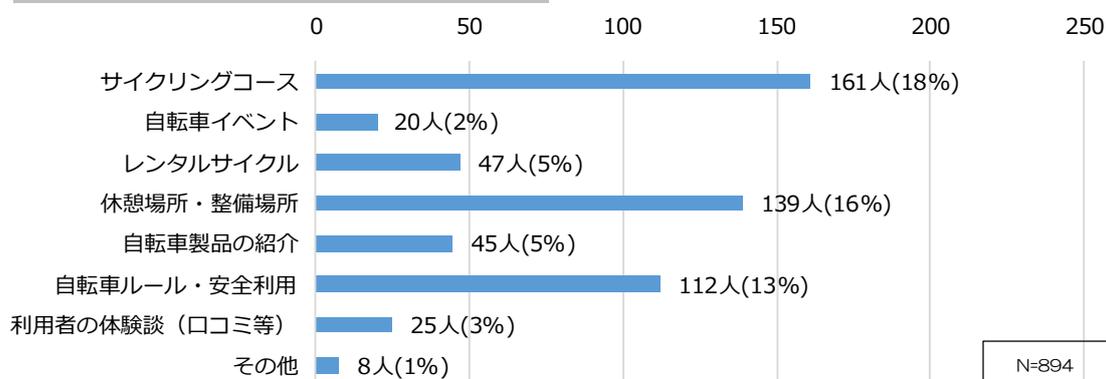


・「意味をわかっていない」が5割以上となっています。

N=894

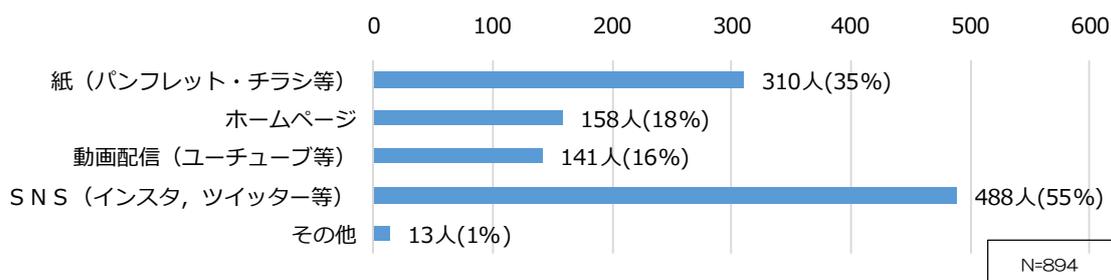
◇今後の自転車利用について

○自転車に関してほしい情報（複数回答）



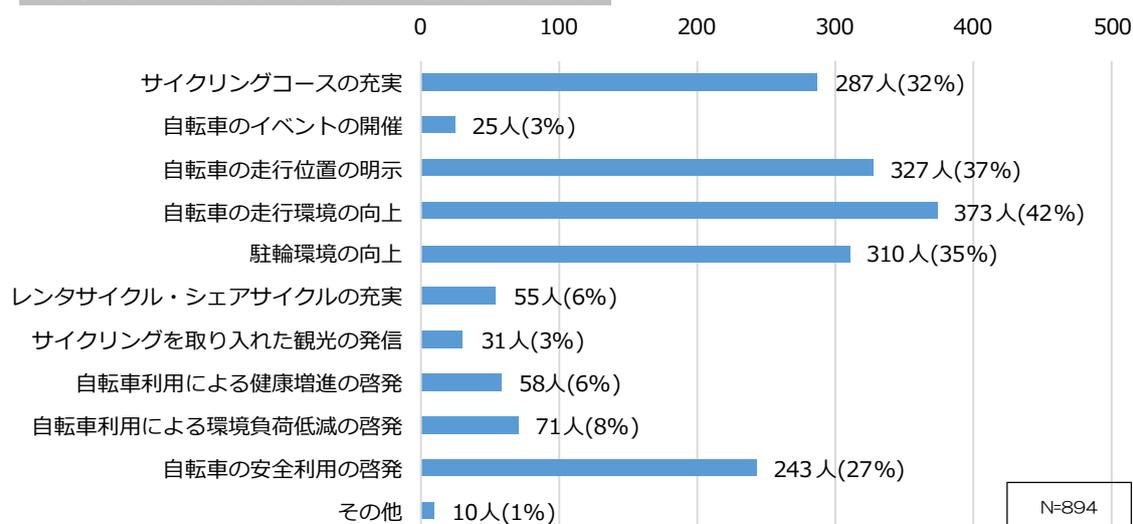
・「サイクリングコース」が最も多く、「休憩場所・整備場所」と「自転車ルール・安全利用」が多くなっています。

○自転車に関する情報の入手方法（複数回答）



・「SNS」が最も多く、次に「紙」が多くなっています。

○今後必要な自転車に関する取組（複数回答）



・「走行環境の向上」が最も多く、「走行位置の明示」、「駐輪環境の向上」、「サイクリングコースの充実」、「安全利用の啓発」などが多くなっています。

## 2-4 課題整理

これまでの現状分析や市民アンケート調査等から、本市における自転車利用についての課題を整理します。

### 課題1 自転車の利用環境に関する課題

- 1-1 自転車の走行位置の明示や走行環境の改善が必要。
- 1-2 自転車通行空間の十分なネットワーク化が図られていない。
- 1-3 自転車通行空間（路面表示）について認知されていない。
- 1-4 自転車利用者の多くが、車道走行に危険を感じ、歩道を走行している。
- 1-5 自転車利用者の約3割が市内の自転車走行環境に不満を感じている。
- 1-6 自動車運転者は車道を走行する自転車に危険を感じている。
- 1-7 自動車運転者は自転車の車道走行に対する認識や配慮が不足している。

### 課題2 自転車の利用促進に関する課題

- 2-1 自転車を所有しているが、利用していない市民が多い。
- 2-2 自家用車の方が便利とされ、自転車を利用しない市民が多い。
- 2-3 環境負荷低減など、自転車のメリットが十分に理解されていない。
- 2-4 サイクリングコースの充実が求められている。
- 2-5 観光客の自転車利用の増加に対して、受入環境が整っていない。
- 2-6 旭川市の魅力を生かした自転車活用、情報発信が不足している。
- 2-7 若年層においては、紙媒体よりSNSによる情報発信を求めている。

### 課題3 自転車の安全利用に関する課題

- 3-1 自転車利用頻度の高い学生、高齢者の交通事故が多い。
- 3-2 ヘルメットの着用率は1割以下となっている。
- 3-3 自転車保険の加入率が約4割となっている。
- 3-4 多くの人が歩道を走行する自転車に危険を感じたことがある。
- 3-5 約4割が市内の自転車利用者のマナーに不満を感じている。
- 3-6 自転車の交通ルール（自転車安全利用5則等）が認知されていない。
- 3-7 自転車の歩道走行時のルールが認知されていない。
- 3-8 約6割が自転車の交通ルールの教育を受けていない（覚えていない）。

### 3 計画目標及び施策展開

#### 3-1 計画目標の設定

自転車利用についての課題や問題点の解消に向けて、本計画の計画目標を次のとおり設定します。

##### 目標1 快適な自転車利用空間の創出

利用環境に関する課題に対して、ハード整備とソフト対策の両面から対応し、自転車利用者が快適に利用できる空間を創出します。

##### 目標2 自転車を活用したライフスタイルの構築

自転車利用のメリットを発信し、いきいきとした健康な生活につながるよう、自転車を活用したライフスタイルの構築に取り組みます。

##### 目標3 地域の魅力・特性を生かしたサイクルツーリズムの推進

旭川市の自然・環境・文化などの多くの魅力を発信し、特性を生かしたサイクルツーリズムの推進に取り組みます。

##### 目標4 安全・安心な自転車利用の普及啓発

自転車の安全利用促進、マナー向上に取り組み、自転車・人・自動車が共存し、安全・安心に自転車が利用できるよう、普及啓発を進めます。

### 3-2 施策体系

本計画における施策体系を次のとおり設定します。

## 旭 川 市 自 転 車 活 用 推 進 計 画

#### 【目標1】快適な自転車利用空間の創出

##### 【施策】

- 自転車通行空間の整備
- 自転車が安心して走行できる意識づくり

#### 【目標2】自転車を活用したライフスタイルの構築

##### 【施策】

- 自転車利用による健康づくり
- サイクルスポーツの普及
- 環境負荷の低減のための自転車利用促進

#### 【目標3】地域の魅力・特性を生かしたサイクルツーリズムの推進

##### 【施策】

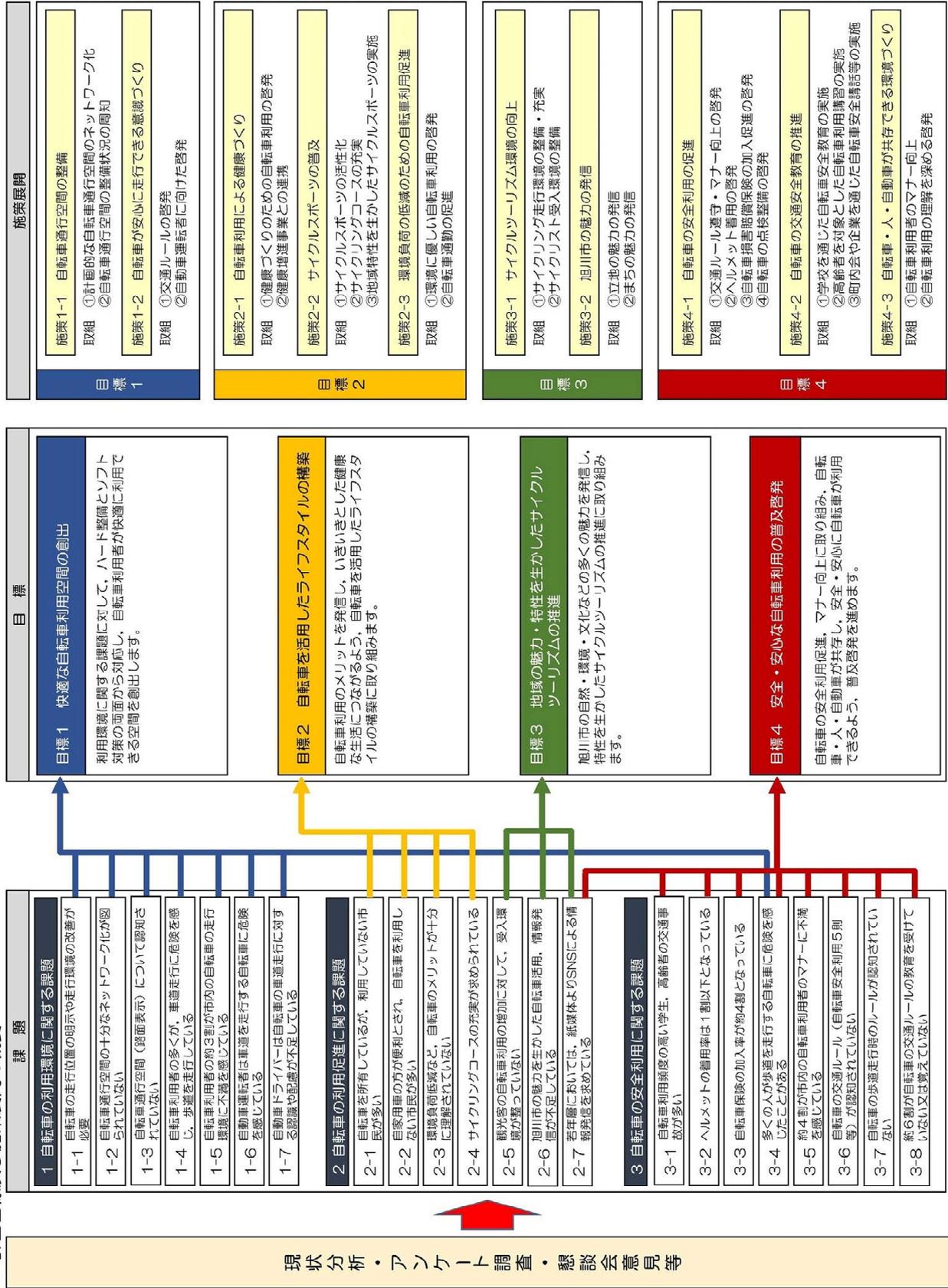
- サイクルツーリズム環境の向上
- 旭川市の魅力の発信

#### 【目標4】安全・安心な自転車利用の普及啓発

##### 【施策】

- 自転車の安全利用の促進
- 自転車の交通安全教育の推進
- 自転車・人・自動車が共存できる環境づくり

■計画目標及び施策展開の概要



### 3-3 施策展開

計画目標の達成に向け、効果的かつ効率的に施策を展開していきます。

## 目標 1 快適な自転車利用空間の創出

### 施策 1-1 自転車通行空間の整備

#### 現状・課題

- 自転車の走行位置の明示や走行環境の改善が求められています。
- 自転車通行空間（路面表示）の整備は、平成29年度のモデル路線整備からはじまり、徐々に進んでいますが、十分なネットワーク化が図られていません。
- 自転車通行空間（路面表示）が認知不足です。
- 自転車利用者の約3割が市内の自転車走行環境に不満を感じています。

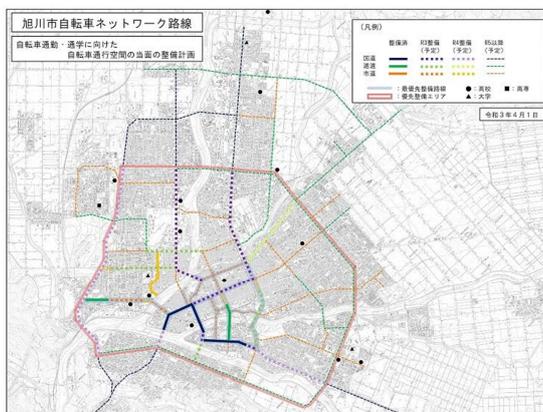
#### 取組

#### ①計画的な自転車通行空間のネットワーク化

- 毎年、各道路管理者が情報共有する場を設け、連携を深めることで、計画的かつ効果的な自転車通行空間の整備を行います。
- 整備の方法や優先順位など状況に応じて検討を行い、効果的な整備を進めます。

#### ②自転車通行空間の整備状況の周知

- 認知の向上を図るため、整備状況や路面表示についてホームページに掲載するなど情報発信を行います。



整備状況の公表イメージ



ホームページ啓発

## 施策1-2 自転車が安心して走行できる意識づくり

### 現状・課題

- 自転車利用者の多くが、車道走行に危険を感じ、歩道を走行していることから、歩道走行時の交通ルールの遵守が重要です。
- 自動車運転者は車道を走行する自転車に危険を感じています。
- 自動車運転者は自転車の車道走行に対する認識や配慮が不足しています。
- 自転車利用者の交通ルール認識・マナー向上が必要です。

### 取組

#### ①交通ルールの啓発

- 自転車が安全に車道を走行するために、左側走行などの交通ルール遵守やマナー向上の啓発を行います。
- 急な進路変更や、自動車の死角を走行しないなど、自動車運転者へ配慮したマナー向上の啓発を行います。

#### ②自動車運転者に向けた啓発

- 自転車は原則車道を走行する自動車と同じ「車両」という認識や、すれ違い時に距離をとるなどの思いやりについて啓発を行います。
- 自動車運転者に対する自転車車道走行の注意喚起のために、自動車運転免許更新時にパンフレット等を配布します。



自動車運転者に向けた啓発



自転車交通ルールの街頭啓発

## 目標2 自転車を活用したライフスタイルの構築

### 施策2-1 自転車利用による健康づくり

#### 現状・課題

- 運動習慣がある者の割合が低く、身体活動の活発化や運動の習慣化の推進が必要です。（第2次健康日本21旭川計画より）
- 自転車を利用していない市民の4割以上が、自転車利用に関心を持っていて、その多くが健康増進のための利用を考えています。

#### 取組

#### ①健康づくりのための自転車利用の啓発

- 第2次健康日本21旭川計画と連携し、誰もが簡単に実施できる運動習慣として、自転車利用を推奨します。

#### ②健康推進事業との連携

- 健康推進事業と連携し、「自転車利用」を推奨します。

楽しみながら健康づくり  
健康マイレージに参加しよう

01 健康づくりをしてポイントをためよう  
あなたの健康スタイルに合わせて健康づくりに取り組みましょう。  
ポイントが貯まりしだいの特典応募券がもらえるようになります。

ポイントのめやす  
チャレンジポイント 2回以上自転車利用、徒歩、おむすび  
10分以上歩行、毎日10分程度  
5ポイント

健診ポイント 健康診断を受ける機会（検診）や、検診での医師検診、検診で  
医師検診で検診する検診・人間ドックなどが対象です。  
2ポイント

参加ポイント 健康づくりを目的としたイベント、健康活動などが対象です。  
ウォーキングなどのイベント、健康に関するセミナーや検定などへの参加  
1ポイント

02 6ポイントためて  
当選者に  
特典を進呈します！  
令和4年1月28日

チャレンジポイントに取組んだ方法は、「ポイントカード」と一緒に「チャレンジポイント取組記録シート」を提出してください。

項目	達成	ポイント	備考	検印/検印なし/未記入
自転車利用				
徒歩				
おむすび				
検診				
イベント				

ポイントカード

あなたのかかわるマイレージ  
ポイントカード

—アンケートにご協力をお願いします—

(参考) 健康推進事業

## 施策2-2 サイクルスポーツの普及

### 現状・課題

- 誰もが楽しめるアウトドアスポーツの振興が必要です。(第2次旭川市スポーツ振興計画より)
- サイクリングコースの充実が求められています。
- 地域の特性を生かした自転車活用が必要です。

### 取組

#### ①サイクルスポーツの活性化

- 第2次旭川市スポーツ振興計画と連携し、アウトドアスポーツ振興として、サイクルスポーツの普及に取り組みます。
- 参加者の増加を図るため、自転車関連イベントの周知を強化します。

#### ②サイクリングコースの充実

- サイクリングを始めるきっかけづくりや、サイクリングの普及のため、気軽に利用できるサイクリングコースを設定します。
- 自転車で観光地をめぐるサイクリングコースを設定し、マップ作成等を行います。

#### ③地域特性を生かしたサイクルスポーツの実施

- スキー場を活用したイベントや、雪を活用した冬期間のイベントなど地域特性を生かしたサイクルスポーツを検討します。



サイクリングマップ



サイクリングイベント

## 施策2-3 環境負荷の低減のための自転車利用促進

### 現状・課題

- 温室効果ガス削減のための取組のひとつとして、自転車の利用促進が示されています。（旭川市地球温暖化対策実行計画より）
- 自家用車の利用が多く、自転車を利用しない市民が多いです。
- 自転車を所有しているにもかかわらず、ほとんど利用していない市民が多いです。

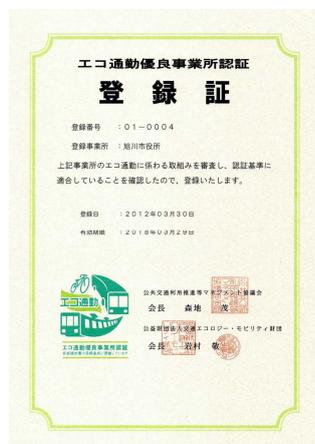
### 取組

#### ①環境に優しい自転車利用の啓発

- 旭川市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）と連携し、手軽に実施可能な地球温暖化対策として、通勤や買物等の自家用車利用から、自転車利用への切り替えを呼びかけます。

#### ②自転車通勤の促進

- エコ通勤促進事業等と連携し、官公庁や企業に向けて、自家用車通勤から自転車通勤への切り替えを呼びかけます。
- より安全に自転車通勤ができるよう、自動車交通量の多い時間帯を避けた時差通勤の活用を呼びかけます。



エコ通勤登録証



エコ通勤ロゴマーク

## 目標3 地域の魅力・特性を生かしたサイクルツーリズムの推進

### 施策3-1 サイクルツーリズム環境の向上

#### 現状・課題

- ・北海道サイクルルート連携協議会申請ルートの「きた北海道ルート」と「石狩川流域圏ルート」に旭川市が含まれています。
- ・観光客の自転車利用の増加に対して、受入環境が整っていません。
- ・自転車利用者の約3割が市内の自転車走行環境に不満を感じています。

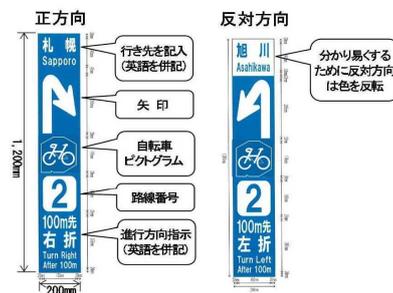
#### 取組

#### ①サイクリング走行環境の整備・充実

- ・各ルート協議会と連携し、ルート案内看板やサイクルラック等を整備します。

#### ②サイクリスト受入環境の整備

- ・サイクリストをサポートするため、各ルート協議会と連携し、主要な公共施設等で整備や休憩ができる場所の整備を進めます。
- ・給水・休憩・トイレ等が提供可能な飲食店等と連携したイベントの検討、マップの作成等に取り組みます。
- ・サイクルトレインやサイクルバスなど、自転車移動環境向上の検討を進めます。



ルート案内看板（イメージ）



サイクルツーリズムのイメージ



## 目標4 安全・安心な自転車利用の普及啓発

### 施策4-1 自転車の安全利用の促進

#### 現状・課題

- ・自転車の交通ルール（自転車安全利用5則等）マナー等の認知向上が必要です。
- ・ヘルメットの着用率は1割以下となっています。
- ・自転車保険の加入率が約4割となっています。
- ・自転車の正しい乗り方、ヘルメット着用、損害賠償保険加入の普及啓発が必要です。（旭川市交通安全計画より）
- ・若年層はSNSによる情報発信を求めています。

#### 取組

#### ①交通ルール遵守・マナー向上の啓発

- ・自転車利用の交通ルール遵守やマナー向上のため、街頭啓発や広報誌掲載、SNSの活用による情報発信を行います。

#### ②ヘルメット着用の啓発

- ・ヘルメット着用促進のため、事故死につながる頭部損傷から頭を守るヘルメット着用の重要性について、街頭啓発や広報誌掲載等により周知します。

#### ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発

- ・自転車事故においても高額な損害賠償事故が発生していることから、保険加入の重要性について街頭啓発や広報誌掲載等により周知します。

#### ④自転車の点検整備の啓発

- ・整備不良による事故防止や安全利用のため、定期的な自転車の点検整備の重要性について街頭啓発や広報誌掲載等により周知します。



啓発パンフレット



整備・保険パンフレット

## 施策4-2 自転車の交通安全教育の推進

### 現状・課題

- 自転車利用の多い学生、高齢者の交通事故が多く、安全利用の周知が必要です。
- 自転車の歩道走行時のルールが認知不足です。
- 市民の約6割が自転車の交通ルールの教育を受けていない状況です。
- 自転車利用を始める小学生や、自転車教育を受けたことのない大人に対しての交通安全教育が必要です。

### 取組

#### ①学校を通じた自転車安全教育の充実

- 自転車に乗り始める小学生をはじめ、通学など利用機会の多い中高生を対象とした安全教育の充実を図ります。
- 自転車の危険運転について、効果的な教育をするためシミュレーション装置や体験型のカリキュラムを取り入れます。
- 中高生は、スピードが出るスポーツタイプの利用が多いことから、交通事故加害者となった場合を想定した教育を行います。

#### ②高齢者を対象とした自転車利用講習の実施

- 歩道走行のルールやマナー等について理解を深めるため、地域の老人クラブや百寿大学等における交通安全教室を通じて、自転車利用に関する講習を実施します。

#### ③町内会や企業を通じた自転車安全講話等の実施

- 学生や高齢者以外の年齢層に対する安全啓発活動推進のため、町内会や企業を対象に交通安全講話や研修会を実施します。



交通安全教室



交通安全教室（実演）

**施策4-3 自転車・人・自動車が共存できる環境づくり**

**現状・課題**

- 自転車の交通ルール（自転車安全利用5則等）の認知向上が必要です。
- 自転車と歩行者、自転車と自動車それぞれが互いに危険を感じている存在となっています。
- 市民の約4割が市内の自転車利用者のマナーに不満を感じています。

**取組**

**①自転車利用者のマナー向上**

- 全ての道路利用者に向けて、自転車の交通ルール（自転車安全利用5則、歩道走行時のルール等）の認知向上の啓発を行います。
- 自転車・人・自動車の共存のため、歩道走行時のルール遵守の啓発を重点的に行います。

**②自転車利用の理解を深める啓発**

- 自動車運転者に対して、自転車は原則車道を走行する「車両」であり、車道を走行する自転車への理解を深める啓発を行います。
- 自転車・自動車運転の両方の視点から安全利用について効率的に理解を深めるため、自動車運転免許取得前の高校生に対して、重点的に交通ルールの啓発を行います。



**自転車は正しく安全に**  
 自転車安全利用5則を守って上手に利用しましょう。  
 ● 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・一時停止・安全確認）  
 ● 子供はヘルメットを着用  
 ● また、自転車の通行空間を示す「青色の矢印の表示」の設置を進めています。  
 国交通防犯課 25・6215、  
 都市計画課 25・9704



広報誌による啓発

高校生の走行体験会

## 4 自転車ネットワークの形成

### 4-1 自転車ネットワーク路線

平成 28 (2016) 年 3 月に策定した「旭川市自転車ネットワーク計画」(以下「ネットワーク計画」という。)において、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)を基本に、旭川市の地域性や現状を踏まえながら、地域の実情に合った路線選定の考え方により、自転車ネットワーク路線を選定しました。しかしながら、ネットワーク計画策定から、新たな幹線道路の整備、大規模な土地利用の更新などは生じておらず、交通ネットワークへの影響が発生していないことを踏まえ、ネットワーク計画による自転車ネットワーク路線をそのまま本計画に取り込み、今後の社会情勢や土地利用の状況に応じて見直しをすることとします。

#### (1) 自転車ネットワーク路線選定の考え方

自転車ネットワークを構成する路線としてガイドラインに示された、6つの路線から適宜組み合わせ選定するものとしています。

- 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 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 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 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
- ⑥ 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

本市においては自転車の利用目的として通勤、通学、買物など日常の移動が多いことから、この利用目的を踏まえて自転車の多数の利用が想定される路線を選定し、自転車を安全・便利に利用できるよう整備を進めていくことで、事故の減少や快適性の向上を図ります。

(1) 選定範囲は市街化区域を中心とする。

⇒ 居住地と目的地が集中している市街化区域を中心に設定します。

(2) 主な居住地から中心市街地や目的地（駐輪需要施設）及び4大河川（石狩川・牛朱別川・忠別川・美瑛川）等への移動に際し、主要な役割を担うと想定される路線とする。

⇒ 居住地から自転車で移動することが多い目的地（駐輪需要施設）までの経路を想定し、主要な路線を選定します。

⇒ 河川を渡るために橋を通行することを想定し、主要な路線を選定します。

(3) 河川空間（サイクリングロード等）は広域的な自転車通行空間として、自転車ネットワーク路線と連携を図る。

⇒ 道路以外の自転車通行空間としてサイクリングロードが広域的に整備されていることから、これらにアクセスすることを想定して路線を選定します。

(4) 「駐輪需要施設」については、通勤、通学、買物等の自転車利用目的の観点と、目的地の駐輪需要の観点から、下記施設を対象とする。

① 駅

② 官公庁

③ 中学校・高校・大学

④ 運動公園

⑤ 一定の駐輪需要が生じる事務所・遊技場等・小売店舗等

（※店舗等面積から算定した駐輪場の規模が20台以上となるもの。）

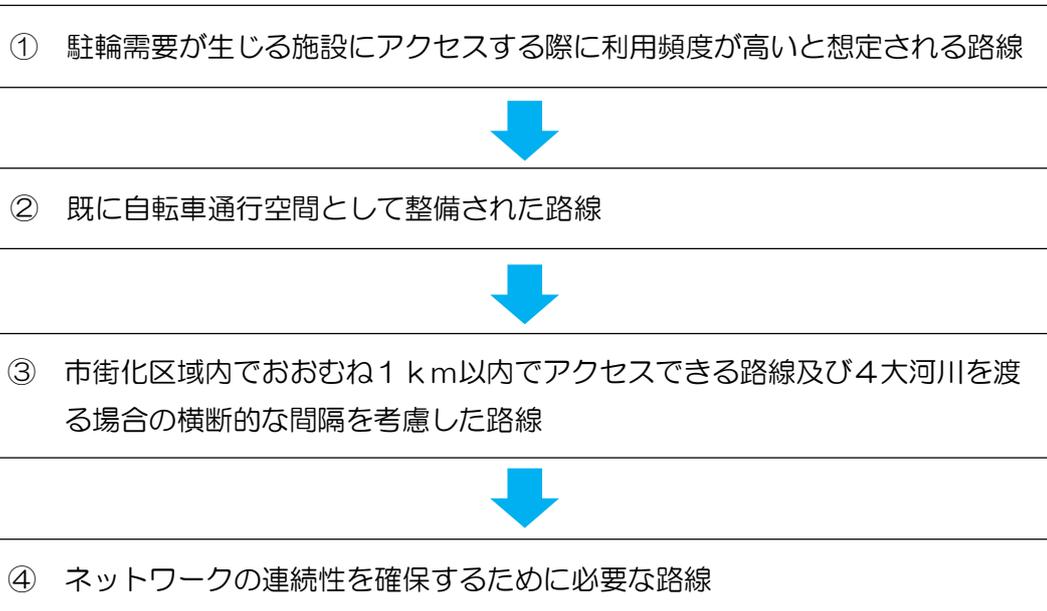
⇒ 通勤・通学・買物目的で自転車が利用されることが多いことから、これらの目的地になる一定規模以上の施設へのアクセスを想定して路線を選定します。

(5) ネットワークの密度（網密度）の水準は、計画エリア内において、おおむね1km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準とする。

⇒ 自転車利用者が1km走行すれば自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準になるように路線を選定します。

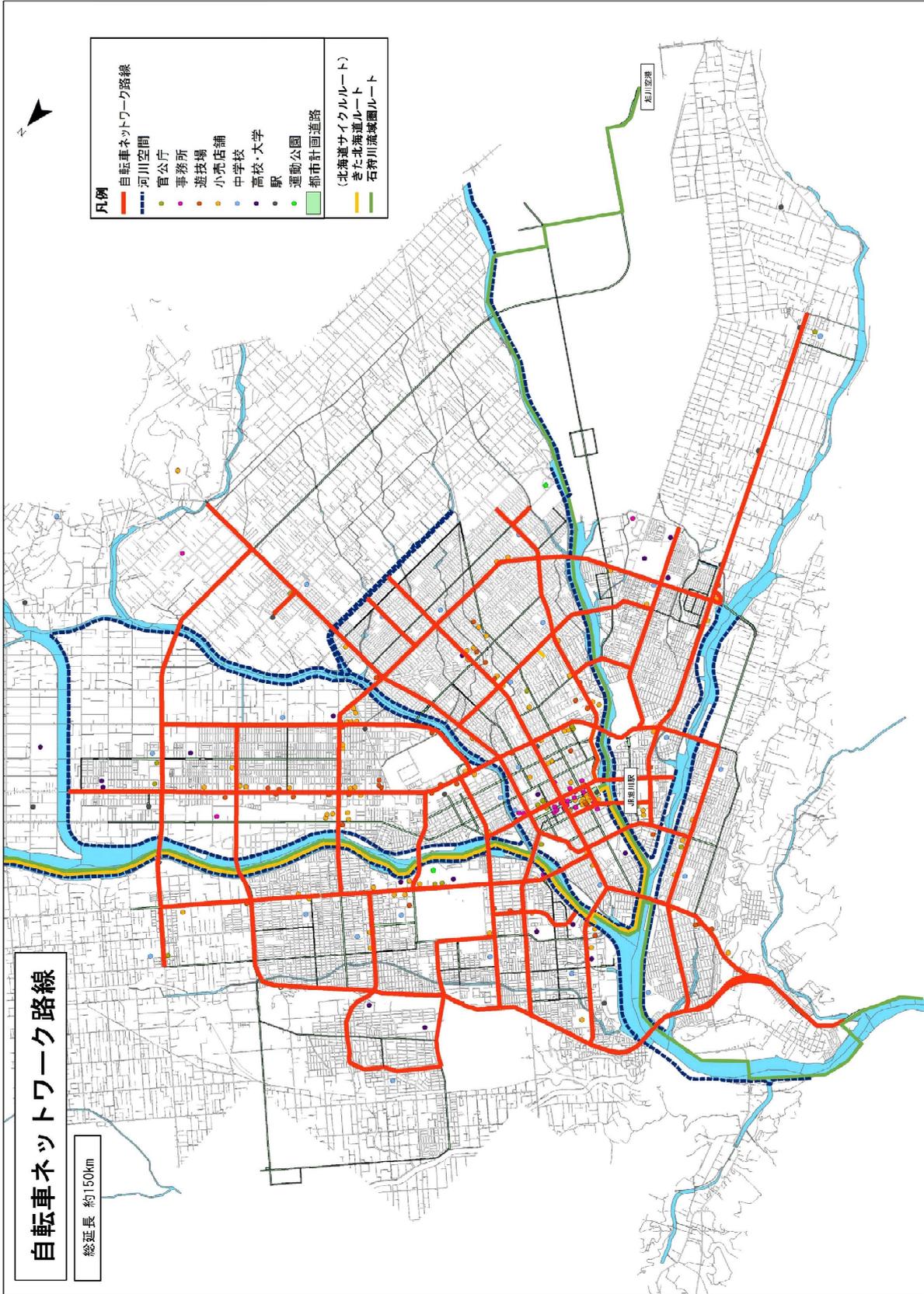
## (2) 路線選定手順

前項の選定の考え方に基づき、次に示す手順で路線の選定を行います。



## (3) 路線選定図

前項の手順で選定した路線を、「自転車ネットワーク路線」として次頁に示します。



## 4-2 自転車通行空間整備の基本的な考え方

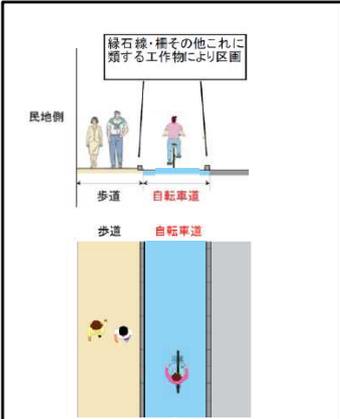
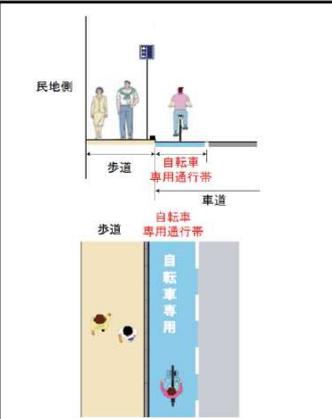
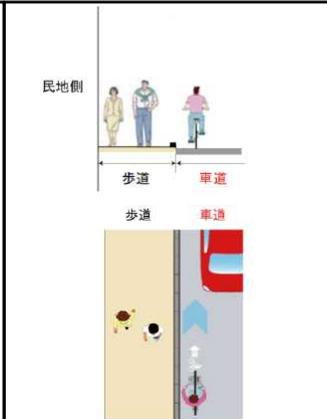
### (1) 自転車通行空間の在り方

望ましい自転車通行空間を創出していくため、次のとおり整備を進めます。

- 自転車は車道を通行するという原則を踏まえて、車道整備を主体とします。
- 自転車の歩道通行可要件により、自転車が歩道を通行することが想定されることから、状況に応じて通行ルールの遵守を促す環境整備を行います。

### (2) 自転車通行空間の整備形態

ガイドラインにおいては、次の3種類の整備形態が示されています。

構造的な分離 (法定)	視覚的な分離 (法定)	車道混在 (法定外)
自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面標示)
 <p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画</p>		

※法定とは軽車両が通らなければいけない空間を意味します。

図 4-1 整備形態の分類

これらの整備形態の中で、歩行者や自動車と分離されている「自転車道」や「自転車専用通行帯」が望ましいと考えられますが、自転車専用の空間を新たに確保するためには、多額の費用と長い期間が必要となります。このことから、早期に自転車通行空間の連続性を確保するため、「車道混在（矢羽根型路面標示）」を標準の考えとして整備を進めます。新たな道路整備や老朽化により全面的な道路改修を行う場合には、「自転車道」や「自転車専用通行帯」の整備についても検討していきます。

「車道混在（矢羽根型路面標示）」の整備に当たっては、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。



（路肩・停車帯が広い場合）



（路肩・停車帯が狭い場合）

写真 4-1 矢羽根型路面標示の整備状況

また、自転車が歩道を走行する場合の交通ルール遵守とマナーの向上のため、通行方法や歩行者が優先であることの意識付けにつながる環境整備を進めます。



写真 4-2 歩道における通行ルール等の周知状況

## 5 計画の推進方法

### 5-1 計画の推進に向けた基本的な考え方

施策の評価については、進捗状況の確認など毎年度実施し、目標達成に向け関係機関の連携を図ります。

### 5-2 計画の推進体制

国，北海道，旭川市の道路管理者，警察及び旭川市の関連部局等で構成される「(仮称)旭川市自転車活用推進計画連携協議会」を設置し，計画の評価及び見直し等を行います。

協議会構成（案）

道路管理者	北海道開発局 旭川開発建設部 道路計画課
	北海道開発局 旭川開発建設部 旭川道路事務所
	北海道上川総合振興局 旭川建設管理部 事業室 道路課
	旭川市土木部 土木総務課
	旭川市土木部 土木建設課
	旭川市土木部 土木事業所
	旭川市土木部 土木管理課
警察	北海道警察 旭川方面本部 交通課
	北海道警察 旭川方面旭川中央警察署 交通第一課
	北海道警察 旭川方面旭川東警察署 交通第一課
関係行政機関	旭川市防災安全部 交通防犯課
	旭川市保健所 健康推進課
	旭川市環境部 環境総務課
	旭川市観光スポーツ交流部 観光課
	旭川市観光スポーツ交流部 スポーツ課
	旭川市教育委員会学校教育部 教育指導課
	旭川市地域振興部 都市計画課

### 5-3 計画の見直しについて

計画末期までに検討を行い，計画の見直しを行います。また，社会情勢の変化や法令改正等，必要に応じて見直しの検討を行います。

## 6 参考資料

### 6-1 計画策定スケジュール・検討体制

#### (1) 計画策定スケジュール

令和2年 9月15日	第1回旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (計画の背景・考え方, 検討方法等について)
令和2年11月27日	第2回旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (基本方針, 計画の目標の検討, 懇談会設置等について)
令和3年 2月18日	第3回旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (施策体系, 計画の推進方法, 懇談会構成等について)
令和3年 6月28日	第1回旭川市自転車活用推進計画策定懇談会 (計画の基本方針, 計画目標, アンケート調査等について)
令和3年 7月 1日	第4旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (計画素案構成, アンケート調査等について)
令和3年 7月 9日	市民アンケート調査(8月末まで) (市民18歳以上対象, 1,202人回答)
令和3年 9月 6日	学生アンケート調査(9月末まで) (市内中学生・高校生対象, 894人回答)
令和3年10月 7日	第2回旭川市自転車活用推進計画策定懇談会 (課題整理, 計画目標, 施策展開等について)
令和3年10月25日	第5回旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (課題整理, 計画目標, 施策展開等について)
令和3年12月20日	意見提出手続(パブリックコメント)開始 (令和4年1月31日締切)
令和4年 2月18日	第3回旭川市自転車活用推進計画策定懇談会 (計画案について)
令和4年 3月16日	第6回旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 (計画案について)
令和4年 3月28日	計画策定

(2) 検討体制

○旭川市自転車ネットワーク計画整備推進会議 構成

区 分	所 属
道路管理者	北海道開発局 旭川開発建設部 道路計画課
	北海道開発局 旭川開発建設部 旭川道路事務所
	北海道上川総合振興局 旭川建設管理部 事業室 道路課
	旭川市土木部 土木総務課
	旭川市土木部 土木建設課
	旭川市土木部 土木事業所
	旭川市土木部 土木管理課
警 察	北海道警察 旭川方面本部 交通課
	北海道警察 旭川方面旭川中央警察署 交通第一課
	北海道警察 旭川方面旭川東警察署 交通第一課
関係行政機関	旭川市防災安全部 交通防犯課
	旭川市保健所 健康推進課
	旭川市環境部 環境総務課
	旭川市観光スポーツ交流部 観光課
	旭川市観光スポーツ交流部 スポーツ課
	旭川市教育委員会学校教育部 教育指導課
	旭川市地域振興部 都市計画課

○旭川市自転車活用推進計画策定懇談会 構成

区 分	所 属
交通安全活動 関係団体	旭川市中学校長会
	北海道クミアイ自動車学校（技能検定員）
	旭川中央地域交通安全活動推進委員協議会
	旭川東地域交通安全活動推進委員協議会
自転車 関係団体	旭川サイクリング協会
	旭川自転車業組合
観光・スポーツ 関係団体	一般社団法人旭川観光コンベンション協会
	公益財団法人旭川市スポーツ協会
公募市民	公募
	公募
事務局	旭川市地域振興部都市計画課

## 6-2 関連計画の概要（関連部分抜粋）

### 第8次旭川市総合計画

○計画期間：2016～2027 年度

○都市構造の方向性：

地域特性を最大限活用しながら、コンパクトで効率的な都市構造の構築に向けた取組を計画的に進めるほか、市民一人一人のライフスタイルの転換を図り、持続可能で低炭素なまちを目指す。

各地域が持つ個性を生かした活動の促進や市内外の効率的な交通ネットワークの充実などに取り組み、まち全体の魅力と利便性の向上を図る。

○都市づくりの基本方策：

安全性や環境との調和にも配慮しながら、交通施設や公共交通のバリアフリー化などを進めるとともに、公共交通や自転車などの利用を促進するなど、誰もが使いやすい交通体系の形成を目指す。

### 旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

○計画期間：2020～2024 年度

○基本的方向：

本市の特長を生かした健康的な暮らしや食事の提供をはじめ、夏はキャンプやグリーンツーリズム等、冬はスキー等の冬季スポーツで国内外からの来訪者が長期滞在できる環境の創出を図る。

特に旭川駅に隣接する北彩都は、夏にガーデン散策やサイクリング、冬は歩くスキーを楽しむなど大雪山の景観を都心で眺めながら健康的な活動ができる環境にあることから、地域の魅力として積極的にアピールする。

○具体的な施策：

宿泊施設が集中する中心市街地において、ガーデン散策やサイクリング、マラソン、歩くスキーなど大雪山系を眺めながら健康的に楽しめる多様なコンテンツをはじめ、買物公園やさんろく街等の「食」の魅力、中心部にある観光や文化・芸術施設などを活用しながら中心部の魅力を高める。

山や森林などの自然環境を生かした郊外型のアクティビティや、歴史・文化関連施設なども内容の充実を図り、街全体で魅力と回遊性を高め、積極的にPRを行うことにより観光客の滞在時間増加やリピート率の向上を目指す。

## 旭川市都市計画マスタープラン

○計画期間：2036年度まで

○都市交通整備（自転車通行空間）の基本方針：

通勤，通学，買物など日常の移動やスポーツ，サイクリングなどのレクリエーションの際に自転車を安全・快適に利用できるよう，自転車通行空間の整備を進め，自転車ネットワークを形成するとともに，河川空間（サイクリングロード等）との連携に取り組む。

近隣8町を結ぶ緑の空間である石狩川水系の河川敷や堤防などを利用した広域的なサイクリングロードの整備を進める。

安全で快適な自転車利用環境づくりを進めるため，交通ルールの遵守やマナーの向上に向けてソフト対策に取り組む。

自転車を安全・快適に利用できるよう，行政・民間・市民がそれぞれの役割を分担しながら中心市街地の駐輪対策に取り組む。

○施策の方向：

- ・自転車ネットワーク路線の整備推進
- ・自転車ネットワークと河川空間の連携
- ・河川敷や堤防などを利用した広域サイクリングロードの整備促進
- ・自転車交通ルールの遵守等の周知・啓発
- ・中心市街地における適切な駐輪場設置の誘導

## 旭川都市圏総合都市交通体系マスタープラン

○目標像（休日交通）：

スポーツ，サイクリング等のレジャーやレクリエーションで自転車が安全便利に利用できる。

○基本施策（休日交通）：

- ・自転車道路の整備

## 第2次自転車活用推進計画【国】

○計画期間：2025年度まで

○位置付け：

自転車の活用による環境負荷の低減，災害時における交通機能の維持，国民の健康増進等を図ることなど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等を基本理念とする自転車活用推進法に基づき，自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため，我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けている。

○目標：

- ・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ・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
- ・サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ・自転車事故のない安全で安心な社会の実現

## 第2期北海道自転車利活用推進計画【道】

○計画期間：2025年度まで

○趣旨：

通勤や通学，買物など，日常生活における身近な交通手段としての役割を担ってきた自転車は，近年，社会環境が複雑化，多様化する中，環境負荷の低減や健康増進，観光振興，さらには災害時の活用など，その果たす役割は大きく広がってきている。

今般の社会情勢の変化による自転車の果たす役割の高まりを踏まえ，「北海道自転車条例」が掲げる理念の実現に向け，自転車の活用及び安全な利用に関するさらなるステップアップを図るため，幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進する。

○展開方向：

- ・自転車の魅力を生かした多様なサイクルスタイルの実現
- ・自転車を安全で安心に利用することのできる環境の構築
- ・北海道の特性を生かしたサイクルツーリズムの推進

## 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ○位置付け：

自転車ネットワーク計画策定並びに自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者と連携して実施すべき事項について記載している。

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項等を取りまとめている。

### ○本論：

- ・自転車ネットワーク形成の進め方
- ・自転車通行空間の設計
- ・利用ルールの徹底
- ・自転車利用の総合的な取組

## 北海道のサイクルツーリズム推進方針

### ○位置付け：

アジアの中でも特徴的で魅力的な北海道の観光資源を生かしながら、統一的なコンセプトのもとサイクルツーリズムの振興による広域的な周遊観光等の地域振興を実現するためには、行政のみならず、観光や自転車等の民間事業者、地域の住民、来訪するサイクリストなど多くの者が想いを共有し協力する中での一体的な取組が必要であり、目指す姿や具体的な取組方法、役割分担等を示す共通の指針として定める。

### ○連携協議会の役割・実施内容：

- ・全道的な取組
- ・点検（フォローアップ）と指導

### ○ルート協議会の役割・実施内容：

- ・受入環境の充実
- ・走行環境の整備
- ・情報発信

## 旭川観光基本方針

### ○観光振興に向けた課題：

(通年型・滞在型観光の推進)

観光ニーズの多様化が進んでいることを踏まえ、旭山動物園に加えて、他のスポットやコンテンツの魅力を高めることで集客の核を増やす取組が求められている。

### ○施策の方向性：

(着地型・体験型の観光コンテンツ拡充)

手付かずの自然が残る山岳林、一定の施設整備・安全対策がなされた公園、農村地域、ジオパーク構想の見どころといった様々なフィールドの特色を生かし、それぞれのエリアに応じた利用ルール等を普及・啓発しながら、自然を体感するアウトドアスポーツ、健康保養体験等を促進する。

## 第2次健康日本21旭川計画

### ○現状と課題：

「身体活動」や「運動」を活発にすることは、心疾患や高血圧症、糖尿病などの生活習慣病の予防や高齢者の認知機能・運動器機能の低下など、社会生活機能の低下防止にも効果があるとされている。しかし、本市の運動習慣者（運動を1回30分、週2回、1年以上継続）の割合は男性で約20%、女性では約10%となっている。

### ○取組の方向性：

身体活動・運動の実践は生活習慣病の発症を予防するために重要な要素であることから、市民の意識を高め、日常生活における歩数や運動習慣を持つ人の割合を増加させる必要がある。

## 旭川市地球温暖化対策実行計画（区域施設編）

### ○基本方針：

中心市街地の活性化や都市機能の集積を図り、効率的でコンパクトな都市空間を形成するとともに、公共交通機関の利用促進による環境負荷の低減を図る。

### ○施策・行動：

自転車、公共交通の利用促進

温室効果ガス排出量の少ない交通、運輸手段への移行

- ・近くへの移動には、できるだけ自家用車の使用を控え、徒歩や自転車を利用
- ・自家用車による通勤から、バスなどの公共交通機関や自転車の利用への転換を促すエコ通勤の取組を実施

## 第2次旭川市スポーツ振興計画（改訂版）

### ○課題：

生涯スポーツの更なる振興に向けて、事業の実施状況の周知や、情報の活用促進を図ることが重要である。

### ○展開する施策：

市内・近郊のキャンプ場、フィールドアスレチック、散策路、サイクリングロードなどを紹介するとともに、各スポーツ関係団体や関係機関と連携しながらイベントや体験会の開催を推進することによって、地域資源を活用したアウトドアスポーツの普及を進める。

## 旭川市交通安全計画（第11次）

### ○重点課題：

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車利用者については、交通ルールやマナーに違反する行動が多い。

### ○施策：

（効果的な交通安全教育の推進）

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

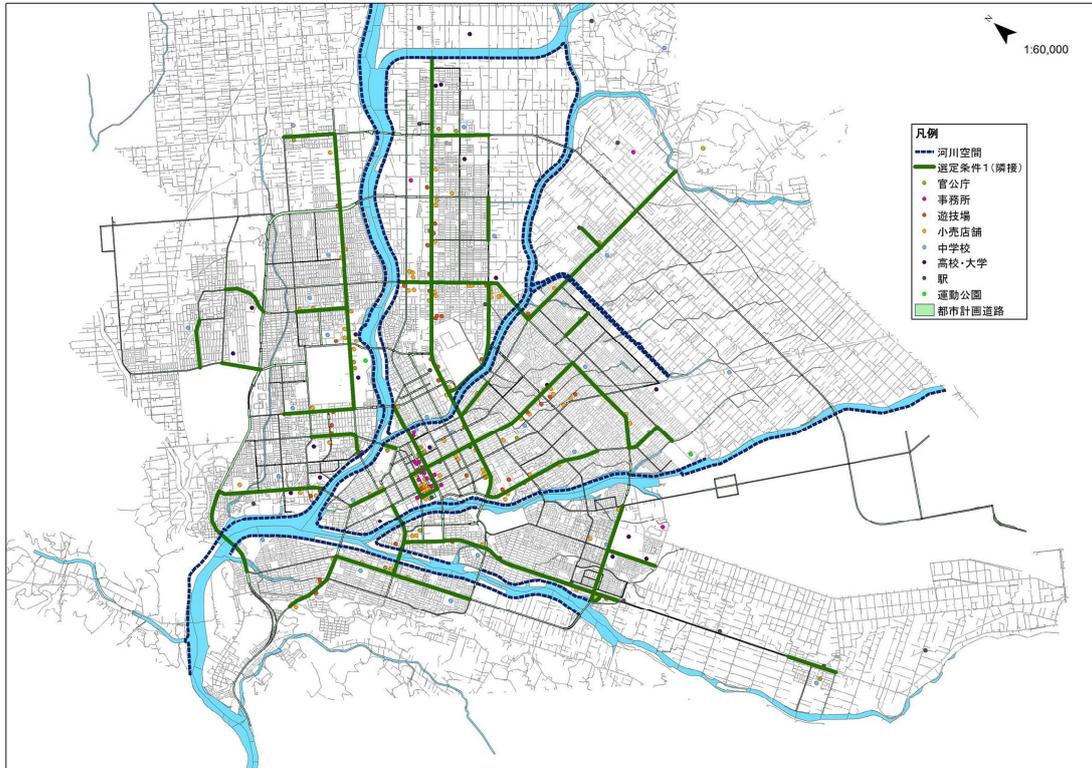
（交通安全に関する普及啓発活動の推進）

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことの理解を促す。

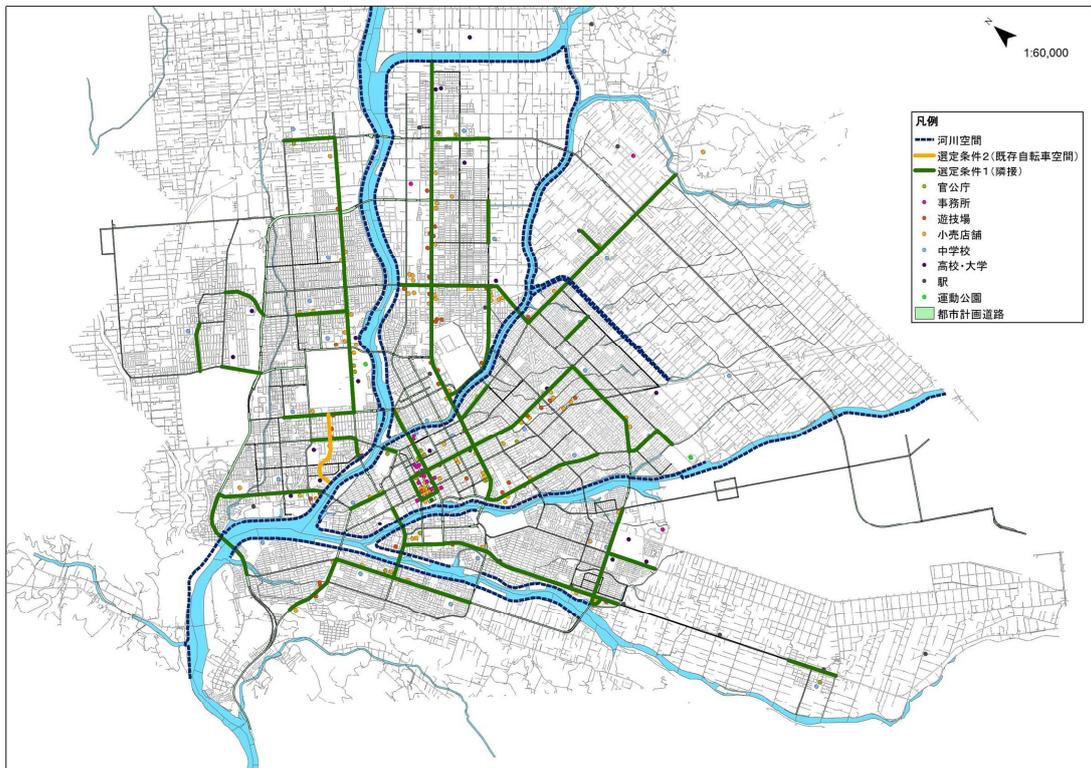
自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」に基づいた取組を推進し、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方やヘルメット着用及び自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発の強化を図る。

### 6-3 自転車ネットワーク路線の選定手順

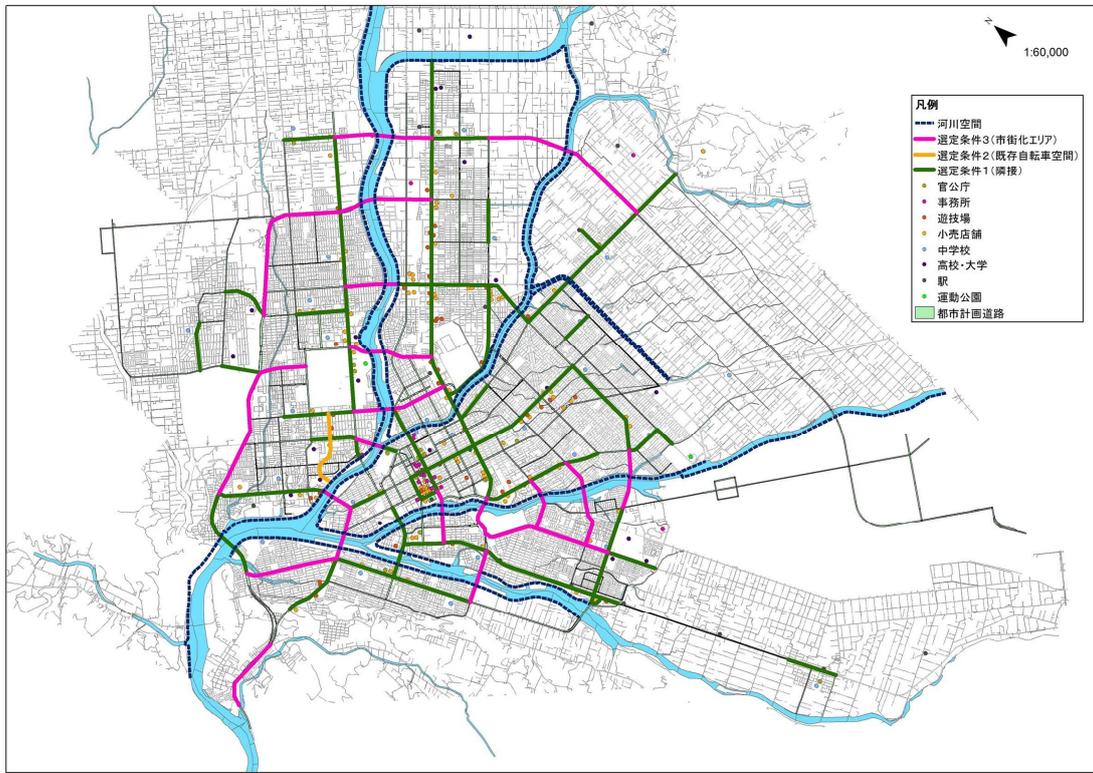
手順1：駐輪需要が生じる施設にアクセスする際に利用頻度が高いと想定される路線



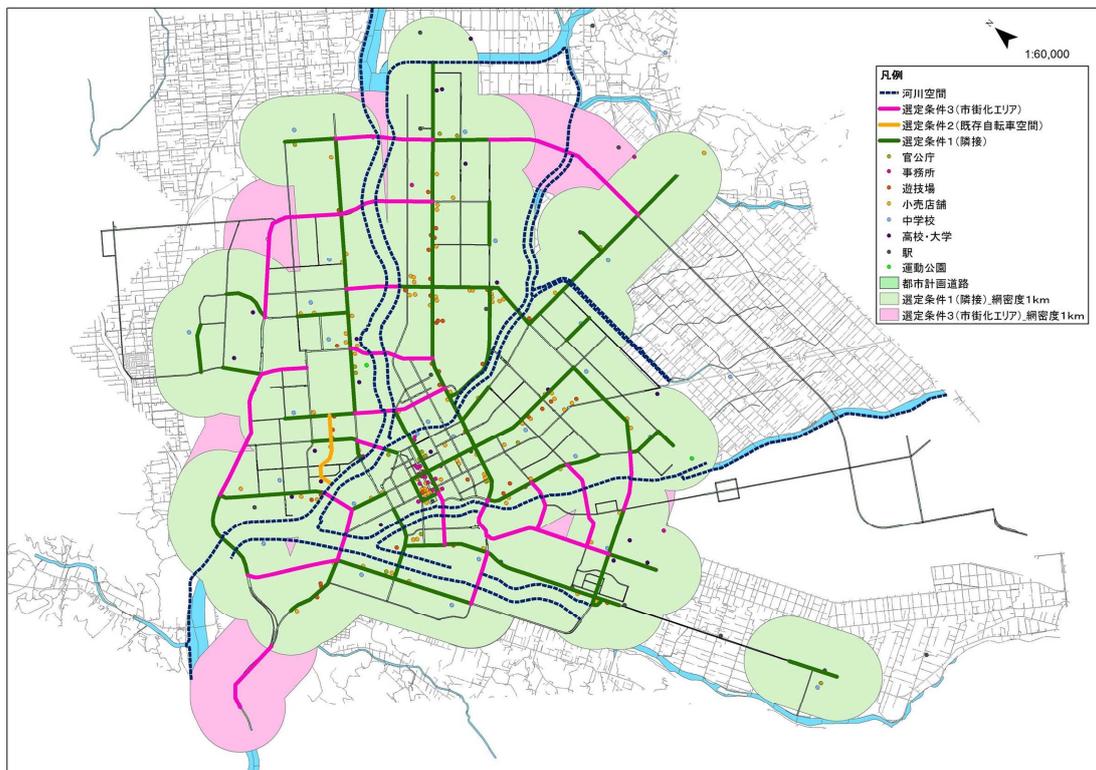
手順2：既に自転車通行空間として整備された路線



手順3-1：市街化区域内でおおむね1 km以内でアクセスできる路線及び4大河川を渡る場合の横断的な間隔を考慮した路線



手順3-2：市街化区域内でおおむね1 km以内でアクセスできる路線及び4大河川を渡る場合の横断的な間隔を考慮した路線（網密度確認）



手順4：ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

