

第2回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会 議事概要

日 時：令和2年7月27日（月）10:00～11:45

場 所：富山市役所 東館8階大会議室

次 第：

1. 開 会
2. あいさつ
3. 議 事
 - (1) これまでの取組
 - 1-1 これまでの経緯
 - 1-2 自転車利用等実態調査結果
 - 1-3 現計画の取組状況及び調査を踏まえた現状課題の整理
 - (2) 今後の検討事項
 - 2-1 次期富山市自転車利用環境整備計画の骨子（案）
 - 2-2 富山市自転車ネットワーク路線（素案）
 - 2-3 今後のスケジュール
4. 閉 会

会議の様子：



出席者：

区分	所属・役職	氏名	出欠
学識経験者	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授	猪井 博登	出席
	NPO法人 Nプロジェクトひと・みち・まち 理事長	大坪 久美子	出席
市民団体代表者	富山市自治振興連絡協議会 副会長	竹嶋 一恭	欠席
	富山市老人クラブ連合会 副会長	金山 圭子	出席
商工関係者	富山商工会議所 産業振興部 副部長	今川 清司	出席
交通事業者	西日本旅客鉄道(株)金沢支社 企画課交通企画室 室長	鹿野 剛史	代理出席 (小林課長代理)
	富山地方鉄道(株) 企画部 副部長(企画交通政策課長)	川村 隆志	欠席
	富山地方鉄道(株) 鉄軌道部 課長	竹澤 準	欠席
	あいの風とやま鉄道(株) 総務課 課長	平田 大輔	出席
教育関係者	富山県高等学校長協会 富山地区校長会 生徒指導推進研究委員会 副会長 (富山県立八尾高等学校長)	福島 浩一	出席
	富山市中学校長会 生徒指導主事会 顧問 (富山市立藤ノ木中学校長)	竹脇 孝志	出席
スポーツ振興 関係者	(公財)富山市体育協会 専務理事	埜田 諭	出席
警察関係者	富山県警察本部 交通部交通規制課 課長	井上 数也	代理出席 (宮嶋規制係長)
行政機関	国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 副所長	増田 純夫	代理出席 (林総括保全対策官)
	富山県総合政策局 企画調整室 課長	島田 太樹	代理出席 (森主幹)
	富山県土木部 道路課 課長	金谷 英明	代理出席 (新開副主幹)

主な意見：

○「はしる」について

- ・「走りにくさ」と答えた方の属性を確認し、現計画の成果や課題を確認すべき。
- ・自転車施策を含め、市内の交通施策のモニタリングが出来るよう、パーソントリップ調査の実施が望ましい。
- ・自転車ネットワーク路線の前後区間で整備形態が変わる場合、自転車利用者が分かりやすく通行できるよう配慮が必要。また、郊外部の自転車走行空間整備について、居住誘導区域の鉄道駅周辺の主要な自転車走行路線を対象路線とすることで良いが、前後区間において同様の配慮が必要。

○「とめる」について

- ・商店街利用者に分かりやすい駐輪場の情報提供が必要であるなど、きめ細やかな対策が必要。

○「いかす」について

- ・スマートシティ構想との連携やMaaSでの役割を考慮していく必要がある。
- ・免許返納などにより高齢者の移動手段が変化する中、自転車の活用を検討する必要がある。

○「まもる」について

- ・中学生に対して、今は「はしる」、「まもる」を指導しているが、今後は「いかす」「とめる」についても指導していく必要がある。

あいさつ

市民生活部長：

- ・本日、皆様方にはご多用のところ、また、お暑い中、富山市自転車利用環境整備計画検討委員会の第2回検討委員会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。
- ・現在の富山市自転車利用環境整備計画は、平成23年度から10年間の計画期間を経て、今年度が最終年度となっており、計画では「人・まち・自然をつなぐ自転車のまち とやま」を将来像に掲げ、自転車走行空間あるいは駐輪場の整備、さらには小学校などにおける自転車交通安全教室といった施策を進めてきたところでございます。
- ・自転車は日々の生活において、身近で手軽な乗り物として、多くの方にご利用いただいているところですが、近年では、自転車を利用する方が、加害者または被害者となるような事故が多く発生しており、また、今年の6月30日には、改正道路交通法が施行され、他の車両を妨害する行為、いわゆるあおり運転に関する項目が追加され、自転車においても罰則の対象となっています。
- ・このように自転車に関わる事態、事象というものが様々に変化していますが、自転車の利活用を進めていく上で、市民の方々に自転車の安全利用をいかに浸透させていくかが、引き続き重要な課題となっていると考えております。
- ・昨年の12月の第1回検討委員会から、間が空きましたが、この間に市民や高校生、企業を対象として、利用実態調査を行い、その結果を分析し、次期計画の骨子案、自転車ネットワーク路線の素案として、取りまとめているところです。この後、市から説明をいたしますので、限られた時間ではございますが、委員の皆様には忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。結びとなりますが、今回における議論が有意義なものとなりますよう、併せてお願い申し上げまして、開会にあたってのご挨拶といたします。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

議 事

委員長：

- ・皆様のご協力を賜りまして、本日も活発な議論ができるようにと考えております。
- ・それでは次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。まず、次第の「3. 議事」に移ります。資料1の「これまでの取組」について、事務局より説明をお願いします。

○事務局：「資料1：これまでの取組」を説明

委員長：

- ・富山市は、非常に先進的に計画を運用しており、自転車走行空間整備については、かなり進んできています。特に、自転車ネットワークについては、(他都市で)取組を進めたが実態として進まなかったというところも聞いているところなので、かなり進んでいる状況かと思えます。
- ・一方、安全な利用につながっているかを市民や自転車を利用している高校生などに何うと、そこまでつながっていないということで、改善に向け、委員の皆様から意見をいただき、次期計画に追加していきたいところです。

- ・自転車での走行環境について確認をしたところ、「走りにくい」という回答が増えていましたが、これについて想定される見解がありましたら説明いただきたいと思います。私としては、かなり走りやすい環境だとは思いますが。

事務局:

- ・ただいまご指摘のありました自転車利用環境の整備が進んでいるものの、10年前に比べて「走りにくい」「やや走りにくい」という回答が増えたことについて、富山市では中心市街地や五福地区などで自転車利用環境整備として自転車マークやナビラインの設置を進めてきましたが、今回の調査は市全体を対象としたものとなりますので、中心部だけではなく、それぞれの周辺部、合併した旧市町村地域も含めるとこのような結果になったものと思われま。

副委員長:

- ・「走りにくい」という回答について、自由記述で理由を伺っていますか。

事務局:

- ・「走りにくい」に対する自由回答というわけではありませんが、自由回答で1番多い意見が、「道路が整備されていない」というものでした。
- ・道路とは自転車走行空間のことであると思われまますが、「自転車走行空間が整備されていない」、「道路が狭い」、「交通量が多い」という意見があります。

副委員長:

- ・道路の路面が凸凹だということだけではなく、自動車が走行する車道において、自転車の安全な走行空間が確保されていないということになりますか。

事務局:

- ・そのような意見が多くなっています。

副委員長:

- ・今回の調査範囲が広がったことも影響しているのかもしれませんが、地域別に傾向を見ていくことも必要だと思いま。

事務局:

- ・今ほどの説明の補足になりますが、自転車ネットワーク路線の8割以上が既に整備済となっています。また、この10年間で自転車の放置禁止区域における放置自転車台数が10年前に比べ、大きく減少しております。路上駐輪がなくなった分、走行空間としては走りやすくなったものと考えていまますが、調査範囲が非常に広がったことで、走りづらいと感じる方が多くなったと考えていま。

委員(スポーツ振興関係者):

- ・自転車ネットワーク路線の整備が8割以上進み、様々な整備を進めてきたと思いますが、市として計画を進めながら自転車の利用が増えたのか、横ばいなのか、それとも減ったのか等、どのような認識を持っているのか教えていただきたいと思います。
- ・自転車ネットワーク路線の全整備に向けて、残り約5kmですが、今後整備していくのか、それとも難しいのか状況を教えてください。

委員長:

- ・「実際の自転車利用状況の変化」と、「残りの区間の整備方針」の2点について意見をいただきました。
- ・自転車利用の全体像を把握するには、本来ですと、パーソントリップ調査があるべきなのですが、なかなか実施が難しいところがあります。

事務局:

- ・1点目の自転車の利用が増えているかどうかについて、国勢調査では通勤・通学に利用している移動手段を確認しているのですが、この調査は10年ごとの大規模調査でしか行われません。今年度が大規模調査の年ですので、それを見ると施策を進めてきた結果が、何らかの形で見えてくるのかと思いますが、細かな実態としてどのようになっているのかという点で明らかではない部分があります。
なお、市内中心部においては商工会議所と市が合同で実施している自転車交通量調査があります。傾向としては、地点によっては増えてきているところもあれば、減ってきているところもある状況で、また、天候にも左右されるということなので、実態として増えているかどうかは把握できていないところです。
- ・2点目の未整備の走行空間の整備についてですが、今年度は計画の最終年度であり、今年度も一部路線の整備を進めています。取り残した自転車ネットワーク路線については、道路改良が必要となるなど物理的な課題がある部分もありますが、次期計画において、整備していきたいところです。富山駅北地区などについても、次期計画において総合空間の整備をしていきたいと考えています。

委員長:

- ・自転車の利用実態については、大規模に調査をする必要があるのですが、近畿圏ではパーソントリップ調査の事前調査を昨年度に行い、今年度の本調査の実施予定でしたが、コロナ禍の影響で交通手段の選択に影響が出ている可能性を踏まえ、調査を断念したところです。今年度の国勢調査についても、コロナ禍の影響を受ける可能性があるため、参考値としてみていく必要があるかもしれません。
- ・富山市は交通施策に非常に力を入れている自治体ですが、モニタリングであるパーソントリップ調査が十分に行われていない状況です。各計画でアンケート調査は行っていますが、全体像が分からないので本質的な課題であると思います。
- ・自転車ネットワーク路線の整備については、次期計画において反映してほしいと思います。

委員長：

- ・それでは、次に進ませていただきます。資料2「今後の検討事項」について、事務局から説明をお願いします。

○事務局：

「資料2：今後の検討事項」を説明

委員長：

- ・ただいま事務局から説明のありました事項について質問等はありませんか。

事務局：

- ・先ほどの富山市における自転車利用実態に関する市の認識について説明いたします。あくまでまちなかになってしまいますが、この10年間で駅周辺の駐輪場を整備し、使用率は向上しています。また、アヴィレの利用回数も増えてきており、補足的な説明になりますが、まちなかの自転車利用実態については、自転車走行空間・駐輪場の整備も相まって、向上してきているのではないかと考えています。

委員長：

- ・今後の自転車走行空間の整備形態について、自転車通行帯や車道混在で整備をされることがあります。必ずしも自転車道が良いとは言えず、自転車道内でも上り下りがある形態です。自転車道、自転車通行帯については、自動車と同じ側を走ることになります。（自転車の上り下りが）混在すると交差点の接続の処理が煩雑になりますので、整備計画では、混在型で進めるのも良いかなと思っています。
- ・利用実態調査で、市の中心部において、走行環境があまり評価されていないとのことですが、郊外部の自転車走行環境の整備について、居住誘導区域周辺で整備するのはいいでしょう。しかし、自転車走行空間としての整合性を考えると、整備がされている路線から出たところで整備形態が変わり、自転車の走行方向が逆になり道路交通法に違反することになるといった問題が考えられます。自転車ネットワーク計画の範囲で整備することが基本ではありますが、周辺部に少しずつ浸透していくことも大事です。走りやすさの評価が低い点についても、そのような所を整備してほしいということにもつながっていると思います。
- ・自転車は基本的に車道の左側走行ですが、自転車ネットワークの整備対象地域に入ると、そこからナビラインなどの整備がされた空間となり、計画範囲の内外で走り方が違いますと問題が生じるため、計画範囲の内外のつなぎ方を事務局としてどのように想定していますでしょうか。

事務局：

- ・今のご質問は、駅につながる整備対象路線とそれにつながる周囲の路線についてでしょうか。

委員長:

- ・今回の自転車ネットワークの範囲において、周辺から中心部に入ってくる部分も含めた全てです。そういう観点からも、整備の形態を検討せざるを得ないところもあるのではないのでしょうか。

事務局:

- ・自転車ネットワーク路線の内外の接続部分や、居住誘導区域の中心となる駅周辺につながる部分をどのように整備するのかというご指摘だったかと思いますが、そのことにつきましては、大変難しいところであると感じています。
- ・今、自転車ネットワーク路線の素案で示したところは、自転車走行空間の整備を実施したいのですが、新規に道路幅を広げるといったことは難しいので、車道混在などで整備を進めていくことになると思います。
- ・周辺部から流入してくるところについては、昨年度、道路構造令が改正され、自動車の交通量に合わせて自転車通行帯を新設道路には設置することになっていますので、そういった新しい整備の手法なども取り入れて、接続部分の整備をどのようなものにするかについて、検討してまいりたいと考えています。

事務局:

- ・郊外部の自転車走行空間の整備は、おそらく富山市においても、中心市街地を除けば、田園地帯が広がっていて、道路空間の状況そのものは大変に厳しいと思います。自転車のための道路空間をどの程度振り当てていけるか、大変に難しい課題です。
- ・郊外部において、どこまで・どのような整備ができるのか、また、中心部との連携をどうするのか、そういったことを含めた検討をさせていただくことになると思っています。

委員(スポーツ振興関係者):

- ・自転車ネットワーク路線の対象エリアは、市街地交通網、路面電車関係、あいの風とやま鉄道の駅等を参考に設定されたと言いました。しかし、都市における交通手段として自転車をどう利用するのかという点で考えると、例えば、レクリエーションで回遊するというのであれば5kmから10kmという幅広い行動範囲となることから、自転車利用者の移動圏域・範囲という観点からも、この対象エリアの設定を検討していただければと思います。

委員長:

- ・自転車利用者の移動圏域・範囲から対象エリアを説明してはどうか、という意見かと思いますが、今の設定に自転車の移動範囲を加えても、おそらく、範囲が重なり大きく変化することはないと思います。

事務局:

- ・今回の調査の観点から申し上げますと、どの道路を通行するのかということを調査したものであるため、移動圏域に基づいた自転車ネットワークをお示しすることは難しいところです。

- ・ただ、駅周辺・学校周辺では、通勤通学といったことが基本的には考えられますので、そういったことも踏まえ、どのような整備が望ましいのかということについて、各道路管理者とも協議させていただき、今後の計画として提示できるよう検討させていただきたいと考えています。

委員長:

- ・今回の範囲設定に問題があるというわけではなく、移動の範囲からみても、今の設定が適しているということを説明した方が良いのではないかという意見なのかなと思います。

事務局:

- ・自転車利用に適した移動距離という考え方があるのかというと、なかなかないと思われます。ただ単に自転車をどれだけ漕げるのかという面もあれば、地域の地理的要因によっては坂の多さなども違い、適正という考え方がなかなか市として示しづらいということです。
- ・さらに申し上げると、個々人で出発地点から到着地点までの移動がそれぞれ異なりますから、移動範囲から判断をするというのは大変に難しいかと思います。
- ・従いまして、自転車通行量、施設の立地状況といったことから判断するのが、今できる精一杯のことではないかなと考えています。

副委員長:

- ・自転車利用等実態調査にあった「走りにくい、走りやすい」の分析について、まちなかは自転車走行空間の整備が進んでいるので、回答した方の居住地域で分けて確認できればと思います。そうすれば、住んでいる場所・働いている場所の走行空間がどうなっているのか、どの辺がまだ安心できないのかが見えたのではないかと感じました。
- ・駐輪環境についてですが、買い物で自転車を利用される方が多いようで、商店街やお店の近くに駐輪できると買い物がしやすいという声をよく聞きます。他のまちでは、お店の前に3台程度停めることができる場合もありますが、富山市は、どこに停めればいいのか分かりにくいと感じます。
- ・富山市は歩くライフスタイルを推進しているので、それとの兼ね合いで、店近くの駐輪スペースを確保する予定が無いとのことですが、商店街の入り口などにまとまった駐輪スペースを設け、そこで自転車を停めて、歩いて巡ってもらうスタイルを目指すという意味なのか確認したいです。併せて、中央通りなどで、自転車で買い物に行きたい場合の駐輪スペースの現状について教えていただければと思います。

委員長:

- ・現在の自転車走行空間整備からもっと進んで、ライフスタイルや自転車を使ったまちでの暮らし方でも示した方が良いというご意見でしょうか。

副委員長：

- ・いいえ。調査結果への委員からの意見に対する市の回答に、「歩くライフスタイル戦略と自転車利用の両立のために、まちなかには小規模な駐輪スペースを設ける予定はありません」という回答がありましたので、そのことについての確認です。
- ・駅前には大規模な駐輪場がありますが、まちなかの駐輪スペースといった時に、大規模な施設は駐輪場を設けているのですが、小さな商店が集まるエリアの駐輪場はどのように整備をしていくお考えなのか伺いたいと思います。

事務局：

- ・総曲輪西、中央通り、西町等の商店街に気軽に行けるようにという質問だと捉えました。まず、総曲輪周辺において、市が設置している駐輪場は3箇所あります。TOYAMA キラリの道路を挟んで向かい側に比較的大きな屋根付きの西町自転車等駐輪スペースがあります。あとは、総曲輪西自転車駐車場や、収容台数は少ないですが、西町自転車等駐輪スペース横の立体駐車場の中に、西町・総曲輪 CUBY 自転車駐車場がございます。このように、市としては、まちなかにおける駐輪場は確保していると考えています。

委員長：

- ・これらの駐輪場について、自転車を置いてまちなかを歩いてくださいという設定なのか、もしそうであるなら、そういうことを明示した方が良いのではないかという意見だと思います。

副委員長：

- ・市として、商店街の中に収容台数が数台の駐輪場を作るのは難しいと思いますが、お店の方も乱雑に自転車を止められるのは嫌だと思います。そこで、停める場所が分かる自転車マークをつけるなど、お店と協力しあっていくことはできないでしょうか。
- ・歩行者と自転車が入り乱れるようになると、接触事故といった危険性が生じるので、自転車は商店街の手前で停まってもらって、中は歩いてもらうのも1つの方法かと思いますが、その際、自転車を停める場所が分かりにくいというのは問題だと思います。
- ・市として、駐輪場が十分であるということですが、インターネットで検索した時、駐輪場は探しにくいので、そこを分かりやすくするのも1つの方法だと思いますし、まちなかの駐輪スペースを民間と協力して確保していくのも、より利用しやすくなる方法ではないかと思います。

委員長：

- ・大まかなところは整備できていますが、細かなデザインも考えた方がいいのではないかというご意見だと思います。

事務局:

- ・個別の商店という部分を、市がどこまで考えられるかという問題もございますし、駐輪スペースの確保となれば、道路上、あるいは店の敷地になるかと思えます。店の敷地内を用意いただくとすれば、それぞれのお店で努力していただければよいかと思えます。そのことに対して、市として一律にお願いするのは難しいと感じます。
- ・また、道路上に駐輪スペースを設けるということは、市としては申し上げにくいところですので、計画の中において、そのような駐輪場確保について施策をお示しするのは、現実問題としては難しいと考えます。
- ・市全体では、自動車の利用を減らすために公共交通を利用する方向性の中で、自転車を活用するライフスタイルもその中に入ってくると思えますので、自転車利用環境整備計画の推進は重要であります。しかし、個別に商店へお願いすることは、現実的にはハードルが高く、計画として具体的に出していくことは難しいのではないかと考えます。

委員(市民団体代表者):

- ・資料にあるような自転車通行帯を整備できる場所は少ないように思います。私としては、自転車に乗って走るとは非常に走りにくいと感じています。車道を走行する人が少なく、結局、広くない歩道を走行しています。そうすると、歩行者・自転車お互いが非常に注意しながら走行しているのが現状です。
- ・高齢者に対して、自動車の運転免許の返納が盛んに言われています。自動車の運転免許を返納した人が自転車に気軽に乗ることができればいいのですが、今の道路事情では非常に不安です。しっかりした自転車通行帯のようなものができればと思います。
- ・運転免許の自主返納、あるいは自転車利用など、さまざまな問題を抱えながら、高齢者は今後の生活を考える必要があるという気がします。
- ・車道に自転車用の線が引いてあるのを見かけますが、幅が狭いため、自動車を運転する側からすると非常に危ないと感じます。

委員(教育関係者):

- ・高等学校という立場から、自転車の指導についての取組を紹介させていただきたいと思えます。今までと通学環境が異なる入学当初に新生の交通事故が多く見られることから、すべての高等学校というわけではないのですが、1年生、あるいは全学年を対象に交通安全教室を実施しているところでは、自転車マナーについても指導しているところではあります。
- ・また、自転車については、学校の敷地内に、希望する生徒全員分の駐輪スペースを確保することができないという現状もあるので、自宅から学校までの距離によって自転車通学を許可するかどうかを決めている学校もあります。また、最寄りの駅から学校までの使用についても禁止している学校もあるというのが現状です。
- ・観光についてお聞きしたいのですが、視点としてまだ弱いという指摘があったかと思えますが、例えば自転車で観光をするために、モデルコース等を検討されているのでしょうか。もし、モデルコースがあるのであれば、お話を聞かせていただければと思います。

事務局:

- ・モデルコースのようなものを検討しているのかということですが、現状では、富山サイクリングマップというような形で紹介しているものがあります。
- ・次期計画では、「いかす」の具体的な施策例として、「国・県・サイクリング協会とも連携したサイクリングマップの検討」、「市民・事業者等による主体的な自転車活用の推進」の中に、カッコとして（市内のサイクリングルートの検討）を、官民一体の施策として挙げているところです。

委員(教育関係者):

- ・自転車ネットワーク路線の抽出方法は、大変参考になりました。中学校ですと、「はしる・とめる・いかす・まもる」の4本柱の中で、年度当初というより年間を通じて、「はしる・まもる」に重点を置いて指導しております。
- ・ただ、子どもたちの自転車利用の実態を見ると、多くの学校において、他校との練習試合の移動において自転車の利用を認めていることがあります。また、大型施設などに友達と連れ立って行くという実態もあるので、自転車ネットワーク路線を踏まえた上で、「とめる、いかす」という指導も、自転車利用の視点で重要であると、本日、痛感させていただきました。

委員長:

- ・本日はさまざまな視点からのご意見ありがとうございました。皆さまは、自転車を利用する環境をご存知ですのでご意見を賜ることを非常にありがたく存じます。
- ・本日いただきました意見を反映した計画の本編を、次回11月6日、第3回の検討委員会で、ご提示させていただきたいと考えていますのでよろしくお願いします。
- ・次期計画では、自転車を安全に、楽しく、環境にも良いといったことを活かしていくことが大切だと思います。また、富山市では、スマートシティ構想も打ち出していますので、スマートシティの観点でフォローしていくことも、市の政策として重要だと思います。これからのまちづくりというのは、1つの交通手段ではなく複数の交通手段（バス・鉄道・自転車・歩く）が繋がって、まちなかで連続的にできるということが大事であり、そうすると、その間をつなぐものが非常に大切になります。
- ・MaaSについて、いろいろな捉え方があるかと思いますが、それぞれ別々に考えるのではなく、連携環境をよくしていくことが非常に大切であり、自転車だけではなく、富山市全体の移動がスムーズになるように考えていきたいと思っておりますので、今後とも皆様のご協力を賜りますようお願いいたします。

閉 会

事務局:

- ・猪井委員長、どうもありがとうございました。これをもちまして、第2回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会を終了させていただきます。
- ・皆様方にはご多忙の中、ご出席いただき、誠にありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

－以上－