



資料 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



2-1 次期富山市自転車 利用環境整備計画 の骨子（案）

(1) 基本目標



- ◇先述の現状の整理では、一部課題は残るものの、計画で示された自転車施策が着実に推進されており、自転車活用推進法が施行された社会的な背景も踏まえ、「BICYCLE-CITY TOYAMA」の実現に向けた継続的な取組が必要である。
- ◇このため、次期富山市自転車利用環境整備計画では、これまでの10年間の取組を引き継ぐとともに、富山市SDGs未来都市計画の目指す将来像を踏まえ、自転車の活用を推進することで持続可能な都市を創造することを目指す。

<将来像（基本目標案）>

ECO-BICYCLE-CITY TOYAMA
人・まち・自然をつなぐ自転車のまち とやま

SUSTAINABLE-BICYCLE-CITY TOYAMA
人・まち・自然をつなぐ持続可能な自転車のまち とやま

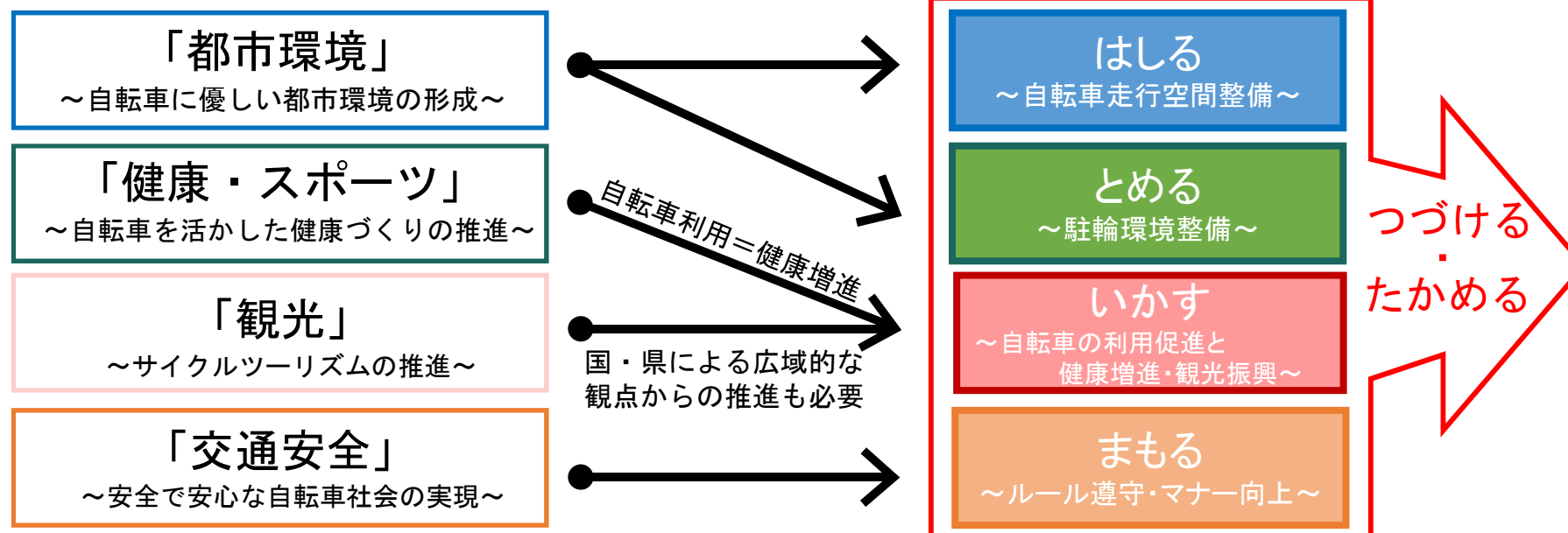
(2) 基本方針



- ◇国や県では、「都市環境」「健康・スポーツ」「観光」「交通安全」の目標を掲げ、多方面での自転車の活用を推進することとしている。
- ◇これまでの富山市の自転車施策は、国や県の自転車活用推進計画の方向性と概ね一致しているものの、「健康づくり」「観光」に関する視点が不足。
⇒『いかす』の中に、「健康づくり」「観光」に関する施策の充実を図る。
- ◇次期計画は、現計画の継続性を重視して基本方針の4本柱を踏襲しつつ、『つづける=継続』『たかめる=発展』を基本方針に加え施策を推進する。

【国・富山県自転車活用推進計画の基本方針】

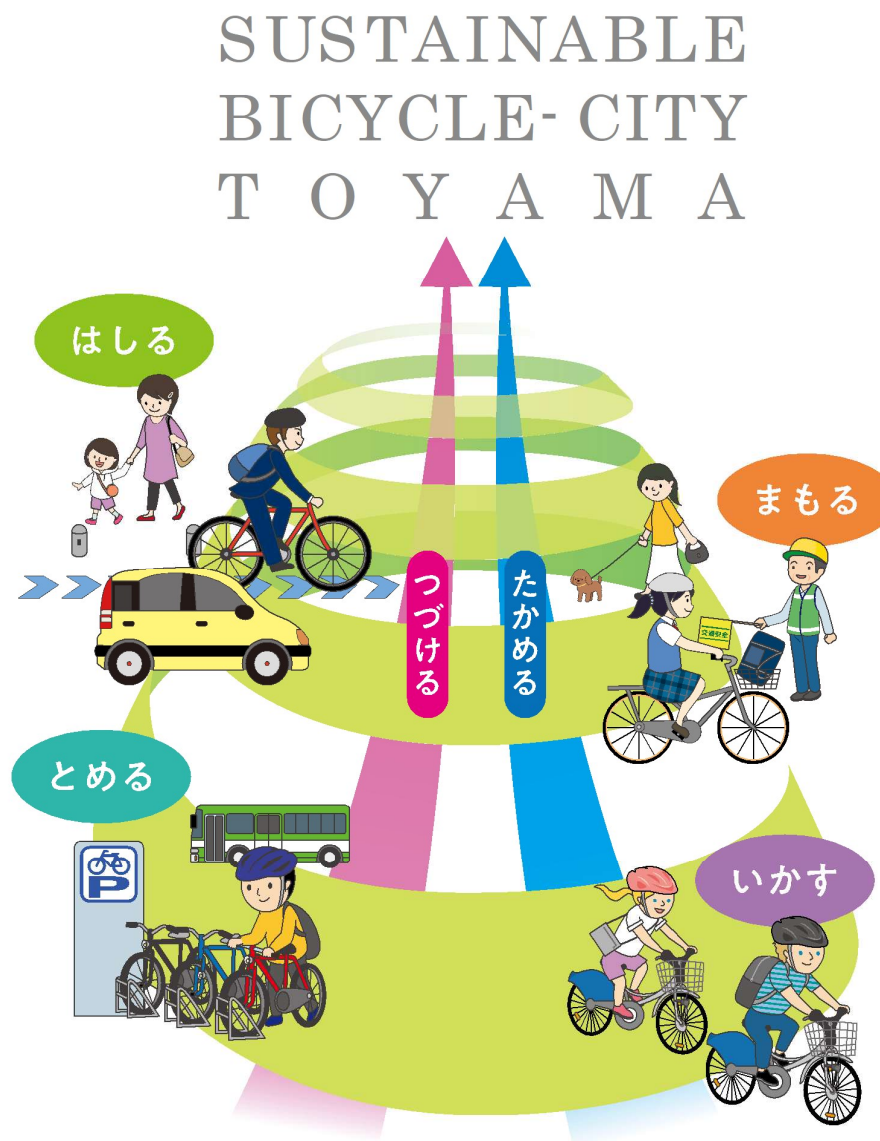
【次期富山市自転車利用環境整備計画の基本方針案】



(3) 基本目標の推進のイメージ



◇ 4本柱である『はしる』『とめる』『いかす』『まもる』について、『つづける』『たかめる』の視点で推進し、“SUSTAINABLE-BICYCLE-CITY TOYAMA”の実現を目指す。



【基本目標の推進イメージ（案）】

(4) 主な課題と方向性



基本方針	主な現状・課題 ◆成果 ◆課題	今後の方向性
はしる	<ul style="list-style-type: none"> ◆現計画の自転車ネットワークが概成 ◆自転車事故が大幅減少だが、安全性に対する実感が低い ◆歩道通行が常態化している ◆自転車走行空間整備や安全対策に対する要望が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ◎自転車ネットワークのエリアを拡大し、継続的に自転車走行空間を整備 ◎車道における安全で快適な自転車走行空間の整備推進 ◎自転車事故発生箇所における交通安全対策（交通安全指導・道路改良等）の実施
とめる	<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅周辺において駐輪場を整備 ◆自転車放置禁止区域における放置自転車台数が大幅減少 ◆駐輪場の長期放置自転車対策や収容台数の増加に対する要望が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ◎サイクル&ライド（バス・鉄道）駐輪場の充実 ◎長期駐輪や放置自転車対策の強化 ◎民間・行政による多様な駐輪ニーズに対応した駐輪場の整備 ◎IoTの活用
いかす	<ul style="list-style-type: none"> ◆サイクリングイベントの開催や自転車競技を振興 ◆自転車を利用する市民が減少 ◆アヴィレの利用が増加傾向にあるものの、市民の認知度が低い ◆自転車通勤の推進を検討する企業が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ◎市民や来訪者の多様な場面での自転車利用を促進 ◎自転車を活用した健康増進 ◎自転車を活用した観光の推進 ◎通勤での自転車利用の促進
まもる	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車安全教室や市ホームページ、広報などで自転車ルール・マナーを周知啓発 ◆自転車の車道左側通行に対する認知度が向上しているが、歩道通行が常態化している ◆市民のヘルメット着用率や自転車保険加入率が低い、また、加入しようという意識も低い 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施 ◎自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進 ◎ヘルメット着用や自転車保険加入の必要性についての理解を高める継続的な周知

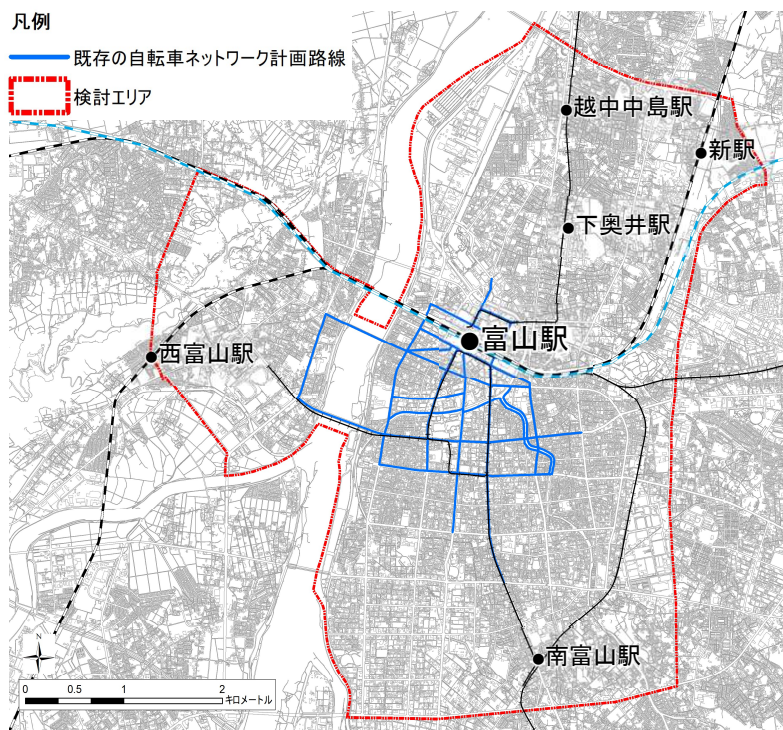
(5) 具体施策 ～はしる～



黒：つづける・たかめる 赤：新規（案）

基本方針	今後の方向性	具体的な施策例
はしる	<ul style="list-style-type: none"> ◎自転車ネットワークのエリアを拡大し、継続的に自転車走行空間を整備 ◎車道における安全で快適な自転車走行空間の整備推進 ◎自転車事故発生箇所における交通安全対策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> →広域的な自転車ネットワーク路線の整備（詳細は資料後半に記載） →危険箇所等の交通安全対策（交通安全指導・道路改良等）の実施 →郊外における整備方針の検討

【自転車ネットワーク路線の検討範囲の拡大】



【国ガイドラインの整備形態の考え方】

	1. クルマの速度が高い道路	2. 1、3以外の道路	3. クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路
自転車とクルマの分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつクルマの交通量が4,000台/日以下
整備形態	A 自転車道	B 自転車通行帯	C 車道混在



⇒道路構造令の改正により、自転車通行帯が規定され、今後新たに整備する「2」の条件の道路においては、道路管理者が自転車通行帯を設置することとなった

【主要地方道富山港線での整備】
（自転車通行帯）

(6) 具体施策 ～とめる～



黒：つづける・たかめる 赤：新規（案）

基本方針	今後の方向性	具体的な施策例
とめる	<ul style="list-style-type: none"> ◎ サイクル&ライド駐輪場の充実 ◎ 長期駐輪や放置自転車対策の強化 ◎ 多様な駐輪ニーズに対応した駐輪場の整備 ◎ I o Tの活用 	<ul style="list-style-type: none"> → 富山駅周辺駐輪場の駅高架化に伴う整備 → あいの風とやま鉄道駅における需要に応じた駐輪場整備 → サイクル&バスライド駐輪場の整備継続 → 新設商業施設等の附置駐輪場整備の指導 → 持続的な駐輪場運営に向けた管理体制の強化（交通事業者による自主的な管理等） → 子育て世代（子供乗せ自転車）等を含む、あらゆる世代が利用しやすい駐輪場のバリアフリー化 → 放置自転車の撤去と再発防止 → 放置自転車の適切な保管・リサイクル → 混雑状況が分かるような駐輪場のI o T化の検討（スマートシティ構想との連携を図る）

【富山駅南第1自転車駐車場】



【サイクル&バスライド駐輪場（赤田バス停）】



駐輪場の
専用案内サイン

(7) 具体施策 ～いかす①～



黒：つづける・たかめる 赤：新規（案）

基本方針	今後の方向性	具体的な施策例
<p>いかす</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎市民の多様な場面での自転車利用を促進 ◎自転車を活用した健康増進 ◎自転車を活用した観光の推進 ◎通勤での自転車利用の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ■自転車を活かしたライフスタイルの推進 <ul style="list-style-type: none"> →生涯スポーツとしての定着にむけ、サイクリング協会や体育協会などと連携した、健康セミナー・イベント等の開催 →自転車利用のイメージ向上（健康・環境・ライフスタイル等）に寄与する情報発信（各施策で向上策を併せて展開） ■クルマから自転車への転換による健康増進・環境負荷の低減 <ul style="list-style-type: none"> →サイクル&バスライド駐輪場の活用・周知 →自転車通勤を促す情報発信や支援・セミナー、市役所内での取組の実施 →シェアサイクル（アヴィレ）の運営、利用促進策の展開 →歩くライフスタイルとの連携 ■観光への活用については、広域的な観点から、国・県とも連携



自転車通勤を促すパンフレット（宇都宮市）



爽やかな印象の自転車フォーラムの案内チラシ（茨城県）



アヴィレ 大手町ステーション（富山市）

(8) 具体施策 ～いかす②～



黒：つづける・たかめる 赤：新規（案）

基本方針	今後の方向性	具体的な施策例
<p>いかす</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎市民の多様な場面での自転車利用を促進 ◎自転車を活用した健康増進 ◎自転車を活用した観光の推進 ◎通勤での自転車利用の促進 	<p>■余暇・観光での活用</p> <ul style="list-style-type: none"> →県広域のサイクリングコースの利用促進への協力 →サイクルスポーツを楽しむことができる施設の整備・管理 →レンタサイクルの運営（岩瀬地区）、タンDEM自転車貸出事業 →サイクルトレインの普及 →サイクルイベントの開催・協力 →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・事業者による主体的な自転車活用の推進（市内のサイクリングルート検討、イベント、人材育成等） <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> →自転車関連施策を一元化したホームページ等の整備 →災害時の自転車活用についての検討（放置自転車の活用等） →シェアサイクル・駐輪場等と様々な移動手段の連携（MaaS） →電動アシスト自転車の活用等、高齢者による自転車の安全利用



自転車関連情報を一元化したHP（京都市）



持ち運び可能なパンプトラック（富山市）

(9) 具体施策 ～まもる～



黒：つづける・たかめる 赤：新規（案）

基本方針	今後の方向性	具体的な施策例
まもる	<ul style="list-style-type: none"> ◎ ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施 ◎ ヘルメット着用や自転車保険加入などの促進 ◎ 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進 	<ul style="list-style-type: none"> → ライフステージに応じた自転車ルール・マナーに関する交通安全教育の実施 → ヘルメット着用や自転車保険加入の促進に向けた広報活動（チラシ、交通安全教室、ホームページ等） → 自転車利用者への交通や駐輪マナー・点検実施の啓発 → 小学生・中学生への自転車マナーの周知、スケアードストレート等の交通安全指導 → 児童やサイクリストを対象とした交通安全教室 → 交通安全対策協議会との連携 → 富山県交通公園等を活用した交通安全教育の実施 → 外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発

【自転車交通安全教室（座学）の様子（富山市）】



【成人を対象とした自転車教室（広島市）】



(10) 具体施策 ～まもる～



【ライフステージ別の自転車安全教育の主なポイント一覧（京都市）】

	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者		
	親と乗車	低学年	高学年	行動範囲の拡大	通学での利用		通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転		
	自転車デビュー	歩道通行も可能			車道通行が原則			歩道通行も可能		
	親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ									
知る				知る						
わかる	覚える	覚える・わかる		わかって実践する			わかって実践し、他者にも伝える			
	自転車の運転技術の向上			危険の予測・回避			指導者としての視点			
	交通ルールの基本を覚える			事故のリスクの理解・社会的責任の認識			保護者としての視点	加齢に応じた運転		
運動・認識能力	<ul style="list-style-type: none"> ぶつからないようにするなど他者を思いやる気持ちを養う 									
	<ul style="list-style-type: none"> 乗車するための基本となる能力（動作）を身につける 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全な乗り方を身につける 		<ul style="list-style-type: none"> 危険を予測し、回避することができる 			<ul style="list-style-type: none"> 子ども乗せ自転車の特性を理解して運転することができる 			
主なポイント 交通ルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> 簡単な交通ルールを知る 	<ul style="list-style-type: none"> 交通ルールの基本を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 交通標識を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車にも罰則があることを知る（自転車運転者講習制度等） 						
	<ul style="list-style-type: none"> 「自転車はクルマの仲間」、「車道は左側通行」という認識を持つ 									
	<ul style="list-style-type: none"> 身近な危険な箇所を知る 		<ul style="list-style-type: none"> 車道に必要な走行知識を習得する 何が危険なのか、自転車事故について知る 		<ul style="list-style-type: none"> 歩道通行は例外であることを認識し、車道を通行する 自転車事故の社会的責任を知る 危険な乗り方をしない 			<ul style="list-style-type: none"> 正しい交通ルールを子ども等他者にも教えることができる 子どもの自転車の安全利用の責任を持つ 		
自転車の楽しさ	<ul style="list-style-type: none"> 自転車に乗る楽しさ 									
				<ul style="list-style-type: none"> まちなかをサイクリング 			<ul style="list-style-type: none"> 趣味としての自転車 			

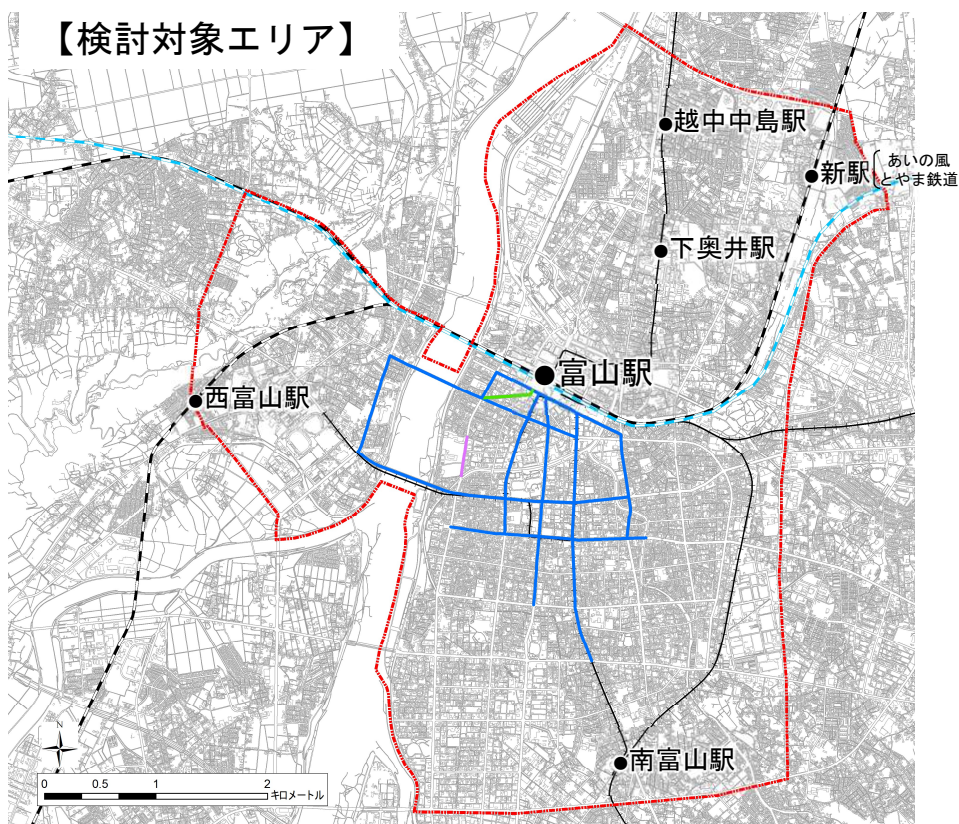


2-2 富山市自転車 ネットワーク路線 (素案)

(1) ネットワーク路線の選定手順



- ◇安全で快適な自転車走行空間を広げるため、検討エリアにおいて、自転車走行空間の整備対象となる「自転車ネットワーク路線」を設定する。
- ◇検討エリア内の道路から自転車ネットワーク路線を抽出する手順は、次の通り。
 - 1) 自転車ネットワーク路線の選定条件の設定
 - 2) 各条件の該当状況により、自転車ネットワーク路線候補を抽出
 - 3) 連続性を担保する路線や不足箇所を補完



※検討対象エリアについて

- ・今回設定する検討エリアは、現計画の自転車ネットワークが概成していることや、市街地や交通網の整備状況(富山駅路面電車の南北接続、あいの風とやま鉄道の新駅整備、アヴィレステーション整備等)を踏まえて設定。
- ・郊外の居住誘導区域等については、別途、整備方針を検討。
⇒資料後半に考え方を掲載

凡例

自転車ネットワーク路線の整備状況

— 整備済み

— 一部整備済み

— 整備予定 (R2年度実施)

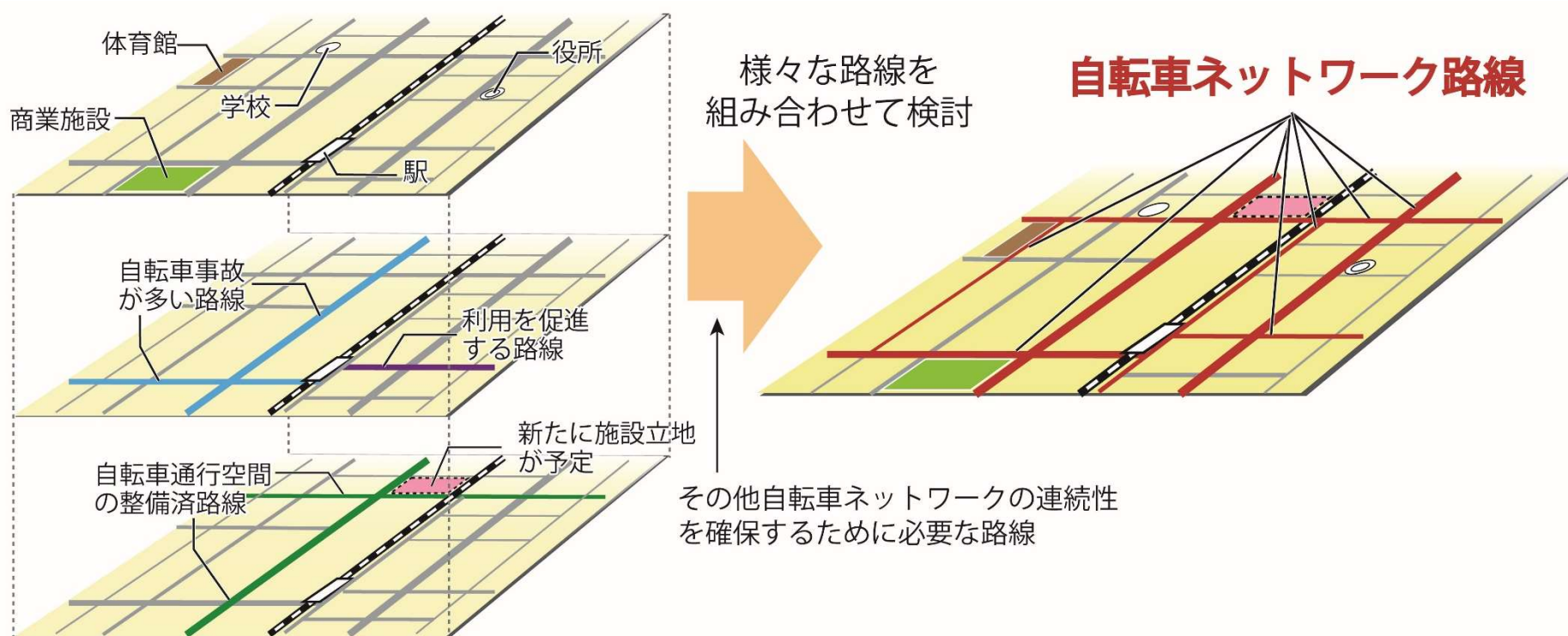
□ 検討エリア

(2) ネットワーク路線選定の考え方



- ◇自転車ネットワーク路線の選定には、様々な自転車利用のニーズを踏まえつつ、連続性を確保して行う必要がある。
- ◇そこで、自転車利用に係る諸条件で必要となる路線を重ね合わせ、追加・削除しつつ、自転車ネットワーク路線を抽出する。

【条件の重ね合わせによる路線選定のイメージ】



出典: 自転車利用環境整備のためのキーポイント(公益社団法人 日本道路協会)

(3) 自転車に係る各案件の該当状況から路線選定



- ◇幅広い条件から路線が抽出できるように、国の自転車ガイドラインが示す7項目の指標を参考にデータを重ね合わせる。
- ◇複合的な利用者ニーズに対応しつつ、地域の実情を考慮して、路線を選定する。

STEP1 抽出条件の重ね合わせ



STEP2 該当状況に応じた路線抽出

※①～⑦は、国の自転車ガイドラインの示す7項目

2項目以上に該当する路線

- ・複合的な要因で自転車走行空間の整備の必要性が高いと想定され、**ネットワーク路線の候補に選定**
- ・沿道状況や周辺路線の選定状況によっては、必要に応じて削除も検討(道路改良の予定路線等)

1項目のみに該当の路線

⑦連続性を確保するために必要な路線

- ・連続性の観点等から、**自転車ネットワークの構築に必要な路線を確認**

必要な路線

その他の路線

自転車ネットワーク路線

削除

検討委員会・パブリックコメントでの意見を踏まえ路線の追加・削除を検討

(4) 本市における7項目の設定



◇国ガイドラインの7項目について、本市の特性やデータ状況から、考え方を整理する。

国ガイドラインの7項目	富山市における考え方	
	項目の考え方	設定値
①自転車利用の主要路線として、公共交通施設や学校、地域の核となる大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ、 自転車利用が多い 路線	○自転車利用者が多い路線を、該当する主要路線として抽出	⇒自転車通行人数が20人以上の区間※1 (自転車通行人数別に図面を比較検討し、利用が多い路線が概ね網羅される路線として通行人数を20人以上に設定)
②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多く 安全確保が必要 な路線	○自転車事故が多い路線 ○自転車利用者が危険に感じる路線	⇒過去3ヶ年(平成29年度～令和元年度)で事故が発生した区間※2 ⇒2人以上が危険に感じる区間※1 (客観性から2人以上とする)
③ 自転車通学路 の対象路線	○中学校の自転車通学路	⇒通学路に指定されている区間 (検討エリアと周辺の計9校)
④地域の状況に応じて 自転車利用を促進 する路線	○シェアサイクルの利用範囲	⇒アヴィレのサイクルステーション間をつなぐ主な路線 (幹線道路の利用を想定し設定)
⑤自転車の 利用増加が見込まれる 路線	○あいの風とやま鉄道の新駅アクセス路線 ○富山駅南北線(令和3年度供用予定)	⇒新駅への周辺幹線道路からのアクセス路 ⇒(都)富山駅南北線
⑥既に自転車の走行空間が 整備されている 路線	○現在の自転車ネットワーク計画路線	⇒現行のネットワークの指定区間
⑦自転車ネットワークの 連続性確保 に必要な路線	○1項目該当路線の追加・削除及び連続性の確保	⇒主要施設等※3へのアクセス性や安全性等、連続性を考慮して選定

※1 令和元年度に実施した、自転車通行経路調査より

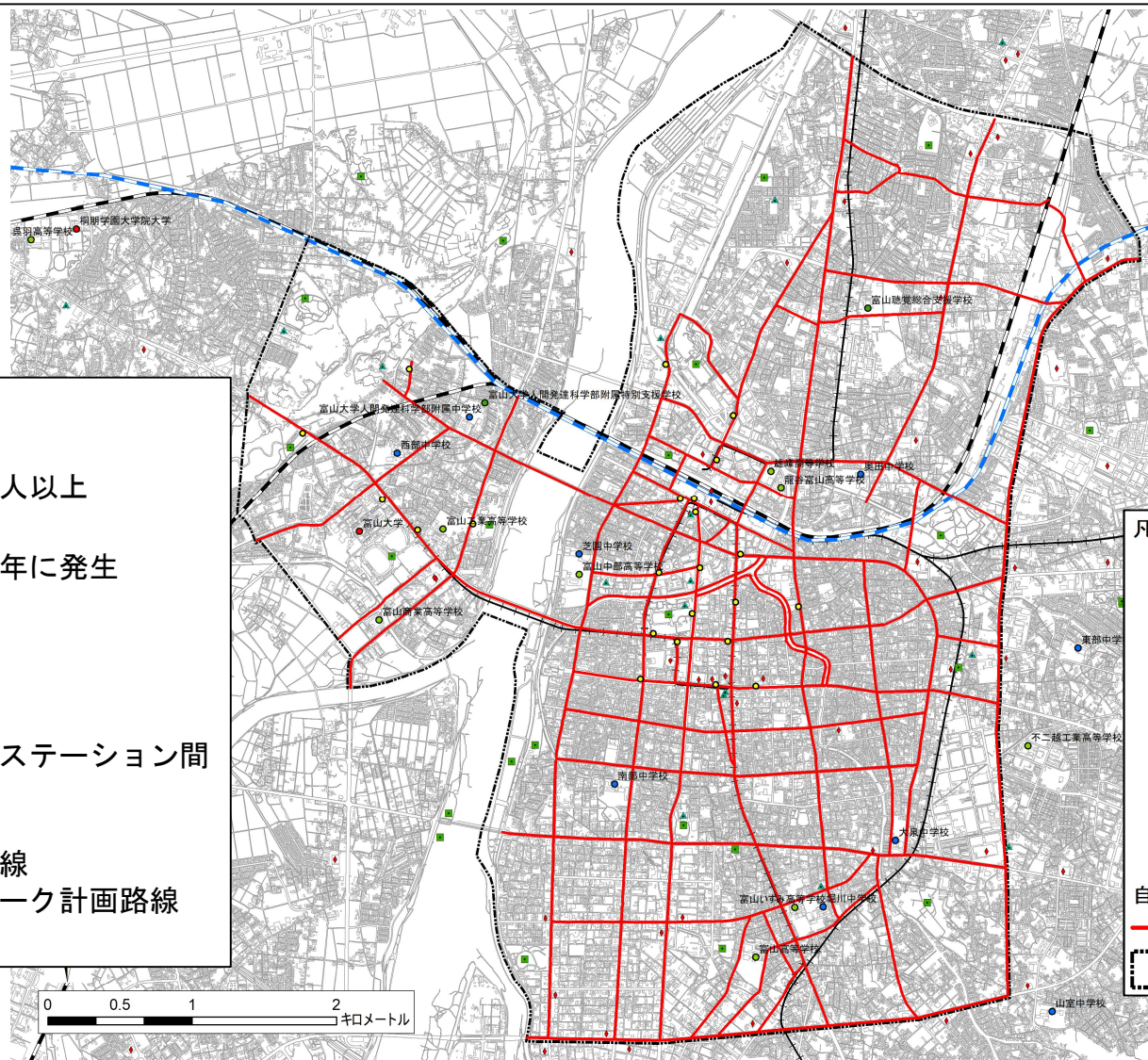
※2 県警察提供の事故データの内、平成29年度以降のデータに位置座標があり、自転車に係る全事故を対象とする

※3 主要施設として、鉄道駅、アヴィレステーション、市営駐輪場、中学校・高校・大学、公園、スポーツ施設、行政施設、大規模小売店舗等を想定

(5) ネットワーク路線の抽出 (素案)



◇検討委員会や庁内での調整、パブリックコメントを経て、対象路線を決定。



- 各項目の基準値**
- ①自転車利用の多さ
 - ・自転車通行人数 20人以上
 - ②安全性の確保
 - ・自転車事故が過去3年に発生
 - ・危険箇所が2件以上
 - ③通学での利用
 - ・中学校の通学路
 - ④自転車利用を促進
 - ・アヴィレのサイクルステーション間
 - ⑤需要が増加する路線
 - ・新駅へのアクセス路
 - ⑥既存のネットワーク路線
 - ・既存の自転車ネットワーク計画路線
 - ⑦連続性を補完する路線

凡例

- 大学
- 支援学校
- 高校
- 中学校
- 公園・運動施設
- ▲ 図書館・文化施設
- ◆ 大規模小売店舗
- アヴィレ

自転車ネットワーク路線(素案)

- 該当路線
- 検討エリア

(6) 整備形態の検討方針



- ◇自転車の走行空間は、「自転車の車道通行が大原則」であり、国ガイドラインでは、自転車の走行空間の整備形態を「自動車の速度と交通量」により**3種類**としている。
- ◇「本来の整備形態（完成形態）」で速やかに整備できない場合においては、自転車道を自転車通行帯にするなど、「暫定形態」で整備することもできるとしている。
- ◇国ガイドラインに準じつつ、**富山市の道路状況に応じた、整備形態フローを作成。**

【国ガイドラインの整備形態の選定方法（完成形態）】

	1. クルマの速度が高い道路	2. 1、3以外の道路	3. クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路
自転車とクルマの分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつクルマの交通量が4,000台/日以下
整備形態	A 自転車道	B 自転車通行帯	C 車道混在

【整備形態の一覧】



参考：国は歩道（自転車通行可）の活用を除外した



(6) 整備形態の検討方針【参考】



【整備形態の種類】

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)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>

※道路管理者において、道路改良の際、整備形態の検討が必須

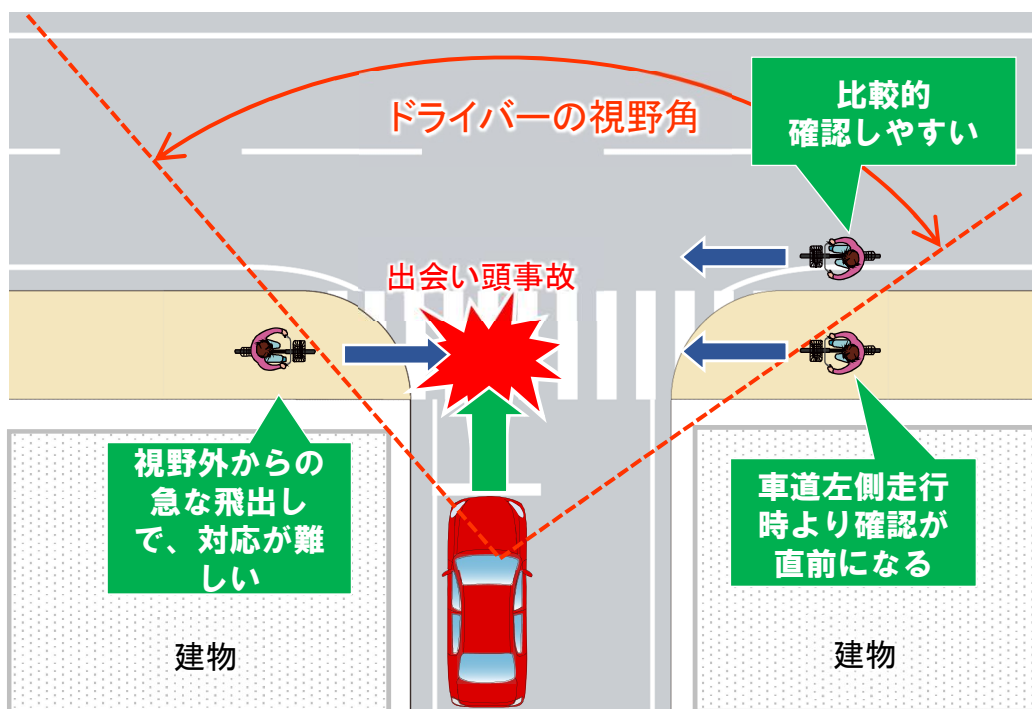
(6) 整備形態の検討方針【参考】



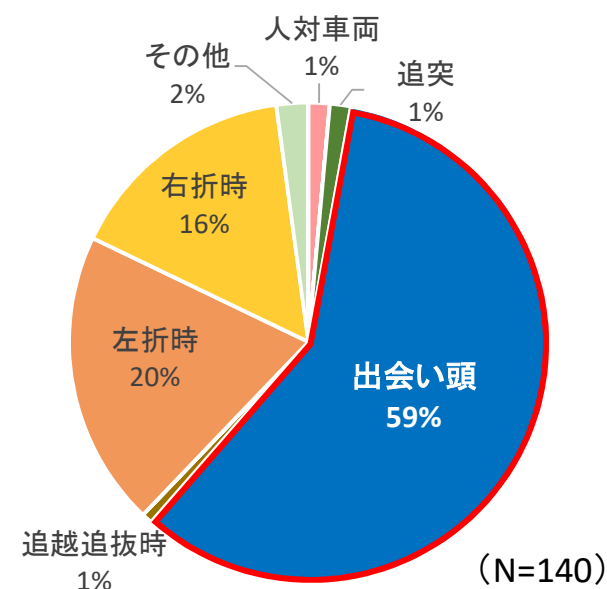
■ 自転車の車道左側通行によるドライバーからの視認性向上

- ◇ 自転車の車道左側通行は、他の通行位置に比べてクルマからの視認性が高く、ヒヤリ・ハットの解消や事故の発生を未然に防ぐ可能性がある。
- ◇ 自転車とクルマの事故の多くが出会い頭事故であり、例として「細い路地や民地から飛び出すクルマ」と「幹線道路を走る自転車」の交錯の回避には、車道左側通行によるドライバーからの視認性向上が有効である。

【細い路地から発進するドライバーの視認性】



【対象エリア内の自転車事故の形態(令和元年)】



(6) 整備形態の検討方針【参考】



■ 自転車の車道左側通行によるドライバーからの視認性向上

【車道左側通行によるクルマからの視認性向上】



- ◇ 自転車が車道左側通行をした場合、細い路地のクルマからの視認性が高い。
- ◇ なお、自転車の車道左側通行を促すには、安全な自転車走行空間の確保が必要である。

※左図地点では、令和元年に実際に出会い頭事故が発生

※上図のコラージュ画像は、自転車走行空間(自転車通行帯)を車道上に確保した場合のイメージ。
※実際の整備は、現地の状況を確認した上で、整備形態を検討。



2-3 今後のスケジュール

◇今後のスケジュール



令和元年12月25日（水） 第1回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会
→開催趣旨、現計画の進捗状況、自転車利用実態調査概要

令和2年7月27日（月） 第2回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会
→自転車利用実態調査結果、計画の骨子（素案）

令和2年11月6日（金） 第3回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会
午前10時～ →計画の本編（素案）

令和2年12月頃 パブリックコメント

令和3年1月頃 第4回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会
→パブリックコメントの意見、計画の本編（案）

令和3年3月 計画の策定・公表