



資料 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



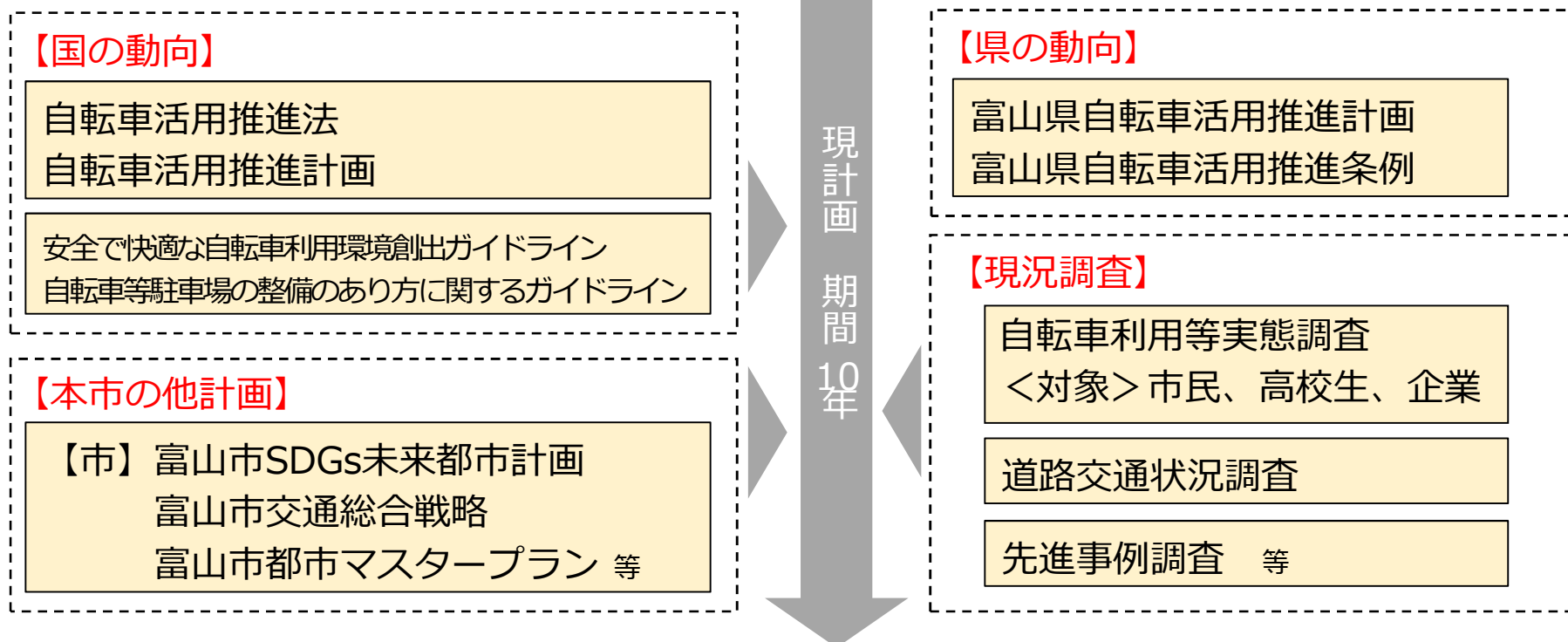
1-1 これまでの経緯

(1) 計画見直しの流れ



『富山市自転車利用環境整備計画』 (H23年3月策定)

現計画の進捗状況をフォローアップ



R3年4月からの『**次期富山市自転車利用環境整備計画**』を策定

(2) これまでの経緯



令和元年12月25日 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
- ・現計画の取組状況
- ・自転車利用実態調査概要

令和2年7月27日 第2回富山市自転車利用環境整備計画検討委員会

- ・自転車利用等実態調査結果
- ・自転車利用環境に関する現状課題の整理
- ・次期富山市自転車利用環境整備計画の骨子
- ・富山市自転車ネットワーク路線（素案）

第3回・第4回 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会

令和3年3月 計画の策定・公表

(3) 第1回委員会での主な意見



項目	主な意見	今後の進め方(対応)
自転車 ルール について	① 歩道(自転車通行可)における整備を除外する国のガイドラインの考え方は、国全体の方針であるが、それを各現場に当てはめて考えていく必要がある。速い自転車と遅い自転車が走行する場所を分けて検討することや、広い歩道を活用していくことも考えられる。	◇国のガイドラインを踏まえつつ、市民の意識や富山市の道路状況を勘案して、計画を策定する。
	② 学校では交通安全教育を行っているが、まだ <u>自転車ルール(スマホを操作しながらの運転等)が守られていない状況</u> が見受けられるため、 <u>継続的に教育、指導を行っていく必要がある</u> 。	◇各学校で指導を進めるとともに、児童・生徒に交通ルールを分かりやすく、周知・啓発活動を行う。
	③ 自転車が加害者になる場合と被害者になる場合の双方を考慮して指導する必要がある。	◇交通安全教室や出前講座等、様々な機会を捉え、周知・啓発して実施する。
	④ <u>ナビラインなどの通行方法については、認知度が低く、通行方法がわからない市民も多い</u> ため、継続してルールを周知していく必要がある。	◇通行方法等について、継続的な周知に努め、市民の理解を深めるための工夫を行う。
次期計画の 策定 について	⑤ 次期計画では、 <u>健康という視点</u> を取り入れていただきたい。	◇国・県の計画を参考に、健康に関する面も加味し、計画を策定する。
	⑥ 富山市では、まず <u>安全な自転車利用環境を整備していくことが重要</u> であり、富山県とも連携して進めていただきたい。	◇安全な自転車利用環境の整備に向け、引き続き、国や県などの関係機関・団体とも連携していく。



1-2 自転車利用等 実態調査結果

(1) 調査目的・調査対象・実施状況



◇自転車利用実態調査により、本市における自転車利用実態を把握することで、現計画の効果や課題を検証するとともに、企業での自転車通勤実態を把握し、次期計画の方針や施策等を検討する。

調査対象		各調査の目的と実施状況		
分類	選定対象	自転車 通行意識調査	自転車 通行経路調査	自転車 通勤形態調査
		<調査目的> 自転車利用実態の 現状や10年前との 変化を比較	<調査目的> 自転車通行経路から 自転車ネットワーク 路線の抽出等を検討	<調査目的> 自転車通勤の実態や 企業の意識を把握
市民	満18歳以上の市民5,000名 (住民基本台帳から 無作為抽出)	【実施】 1,725部/5,000部 (回収率34.5%)	【実施】 ※1 252部/806部 ※2 (回収率31.3%)	—
高校生	富山中部高校、 富山高校、富山商業高校、 龍谷富山高校 の2年生	【実施】 1,047部 (4校合計)	【実施】 414部 ※3 (4校合計)	—
企業	富山市にある事業所127社 (従業員100人以上の企業)	—	—	【実施】 75部/127部 (回収率：59.1%)

※1：中心市街地活性化地域・五福地域周辺の居住者のみ対象

※2：※1の範囲に居住し、自転車を利用すると回答した方の配布・回収状況

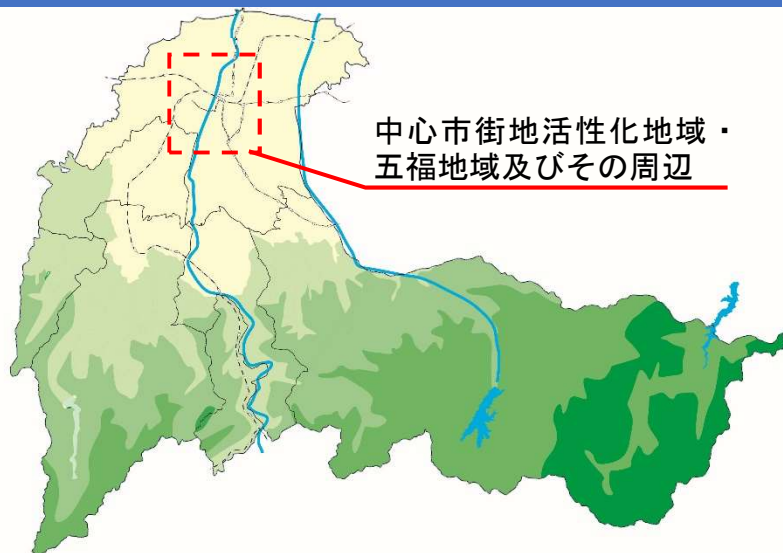
※3：※1の範囲内を自転車で通行する生徒のみ回答

(2) 調査範囲



- ◇ 「自転車通行意識調査」の調査対象は、富山市全域とした。
- ◇ 「自転車通行経路調査」の調査対象は、自転車利用者の多い中心市街地活性化地域・五福地域及びその周辺とした。

富山市全域（自転車通行意識調査）



<自転車通行経路調査の対象範囲の設定について>

対象範囲は、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、拡大して設定。

中心市街地活性化地域・五福地域及びその周辺

（自転車通行経路調査の対象範囲）



(3) 利用頻度

市民

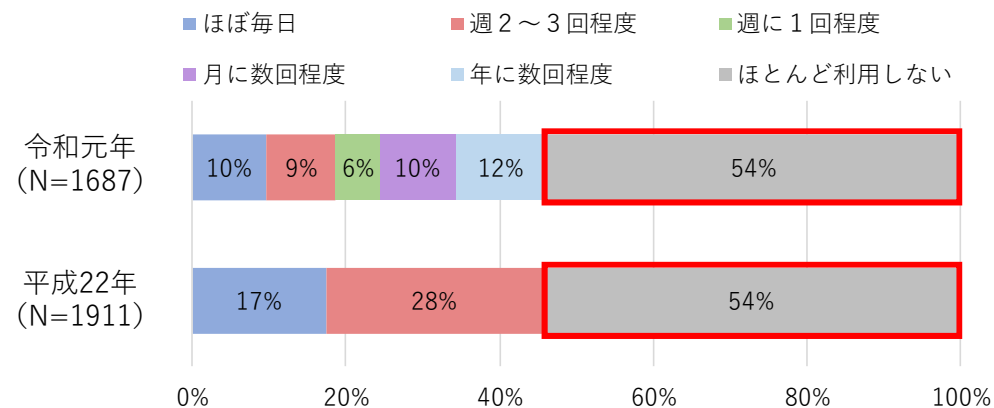
高校生



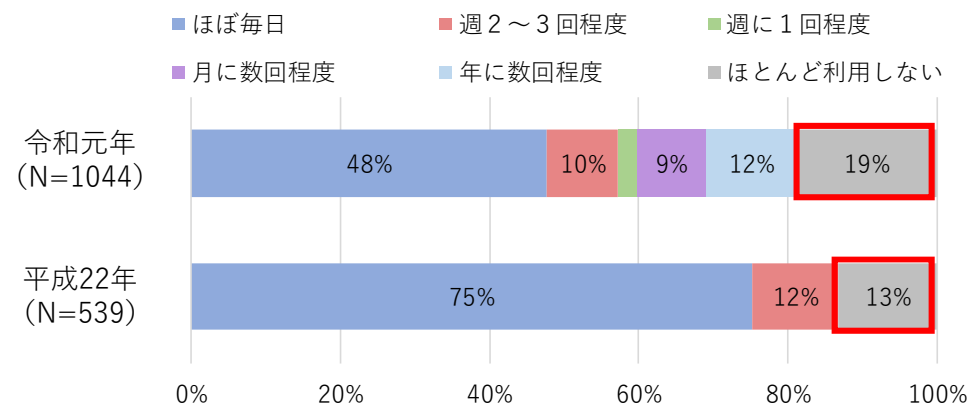
【市民】 「ほとんど利用しない」が約5割となっており、前回調査との大きな変化はみられない。

【高校生】 「ほとんど利用しない」が約2割となっており、前回調査より6ポイント増加しているものの、大きな変化がみられない。

【市民】



【高校生】



(4) 利用目的

市民

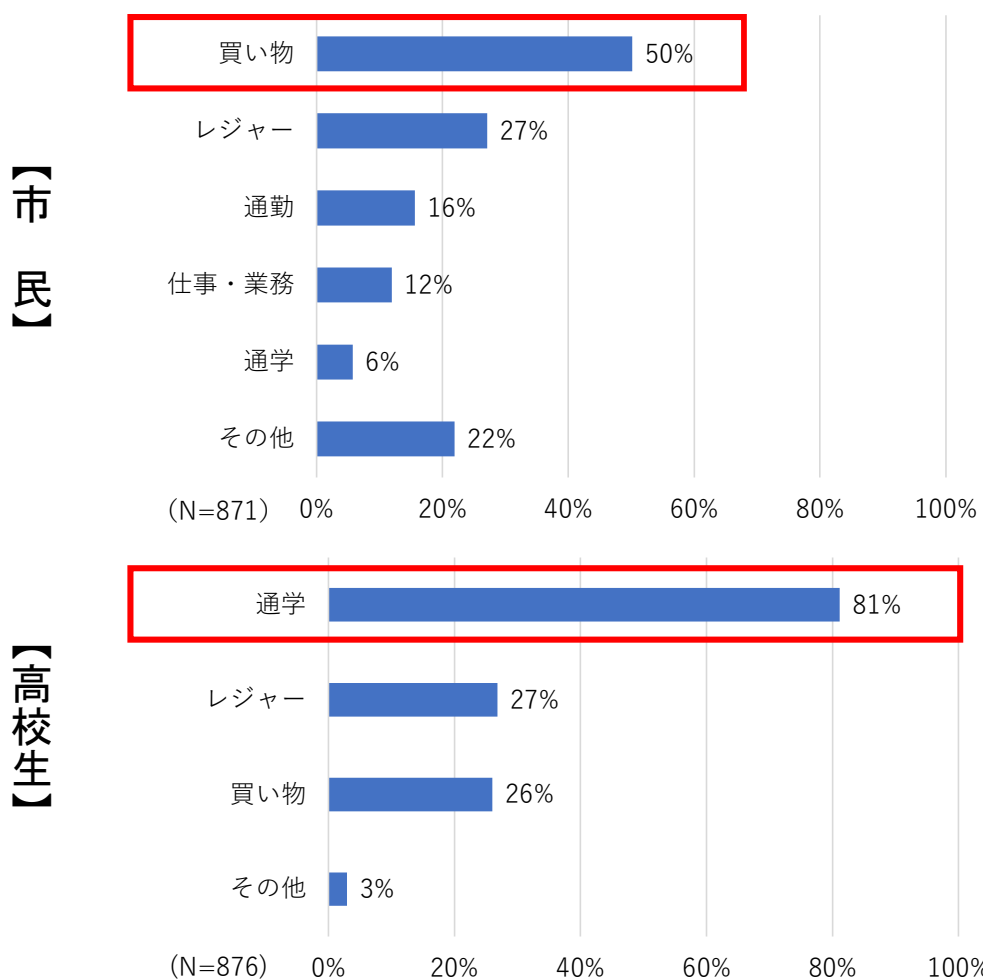
高校生



【市民】 「買い物」が約5割と最も高くなっている。

【高校生】 「通学」が約8割と最も高くなっている。

※自転車を利用していない人の回答を除いて集計



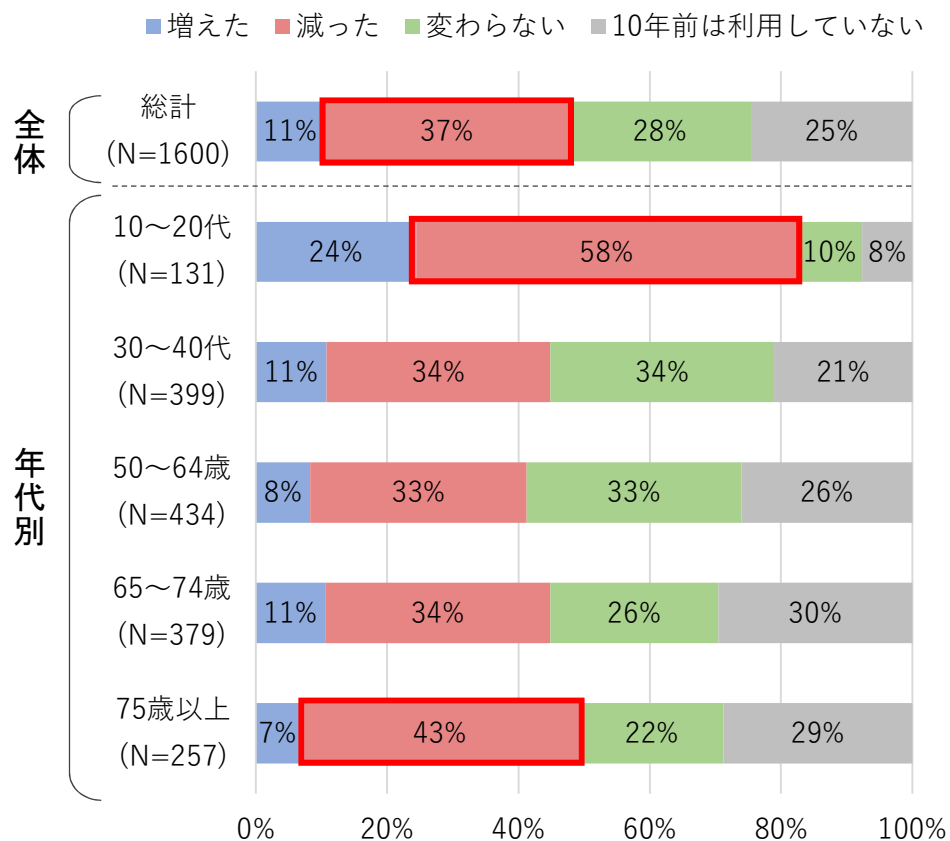
(5) 利用頻度の変化

市民

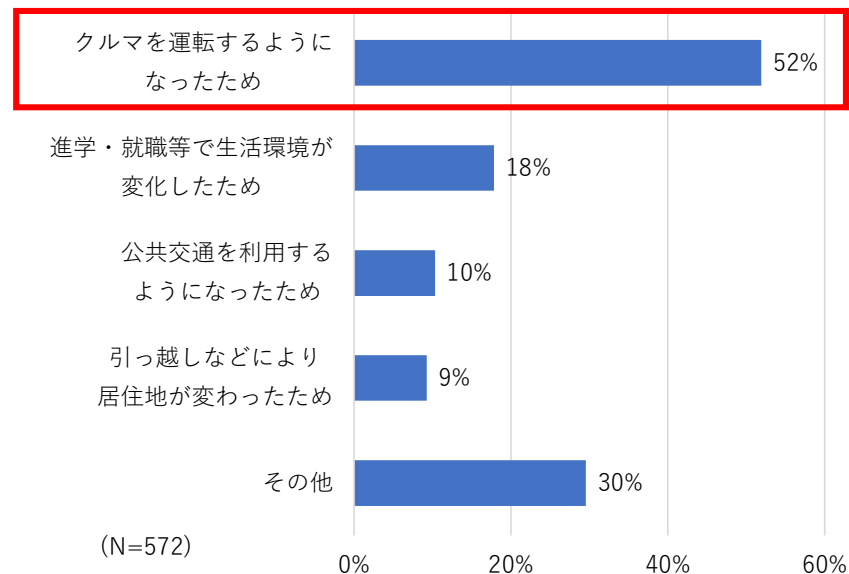


- ◇全体では「減った」が約4割と最も多い。年代別では、10～20代と75歳代で「減った」が多い。
- ◇自転車の利用頻度が「減った」理由としては、「クルマを運転するようになったため」が約5割と最も高くなっている。

【10年前と比較した自転車の利用頻度（年代別）】



【利用が「減った」理由】



<10～20代の主な理由>

- ・クルマを運転するようになったため
- ・進学・就職等で生活環境が変化するため

<75歳代以上の主な理由>

- ・その他（高齢のため、体力が低下したため）

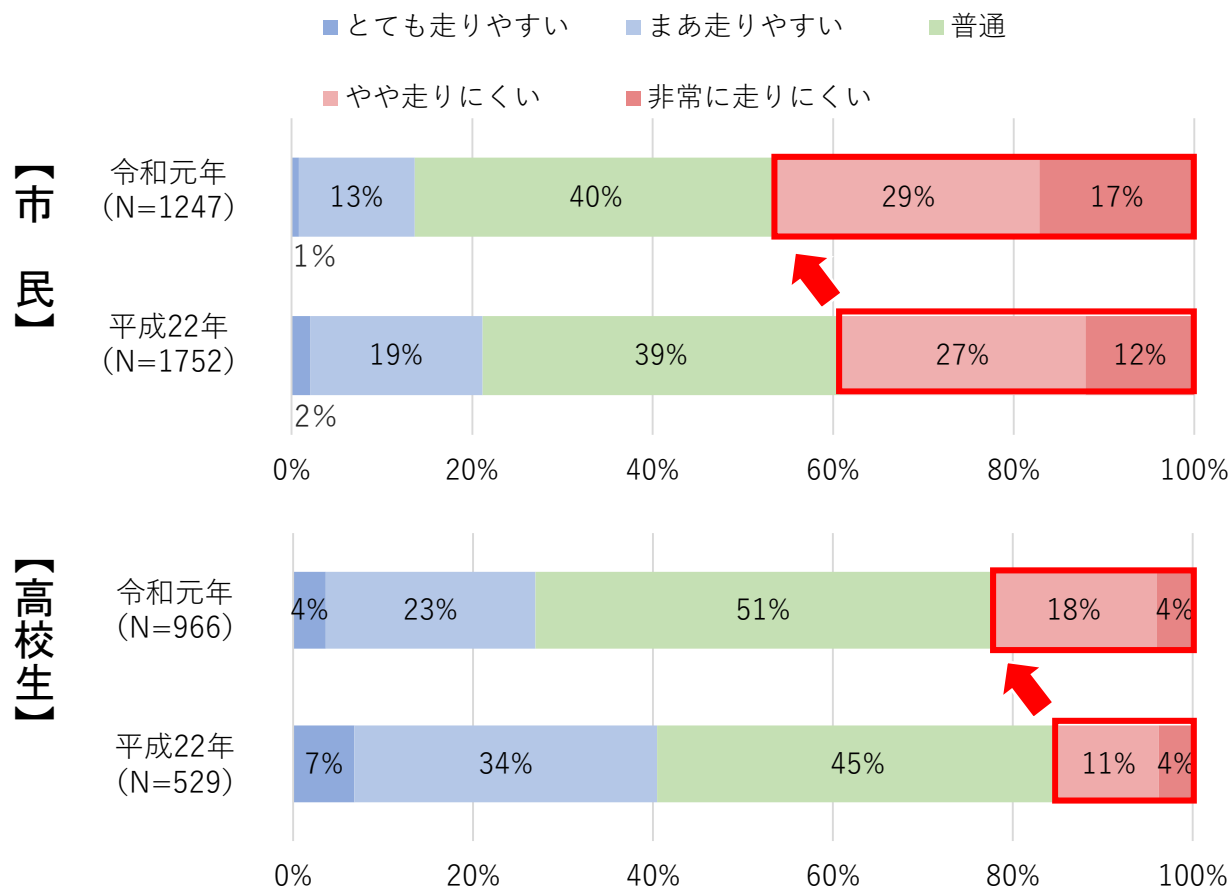
(6) 走りやすさの変化

市民

高校生



【市民】 「非常に走りにくい」「やや走りにくい」の合計が46%となり、前回調査より7ポイント増加しているものの、大きな変化はみられない。
【高校生】 「非常に走りにくい」「やや走りにくい」の合計が22%となり、前回調査より7ポイント増加しているものの、大きな変化はみられない。



(7) 通行位置

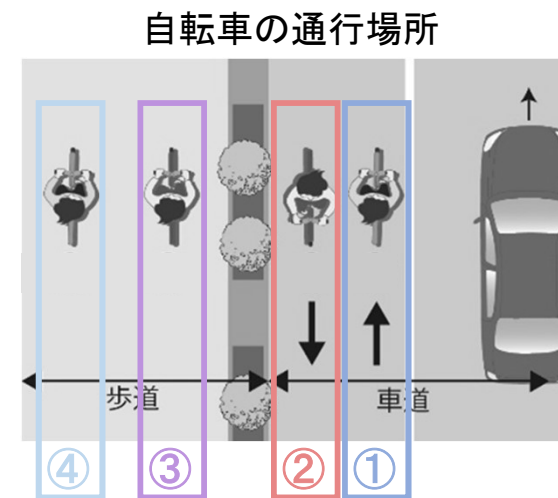
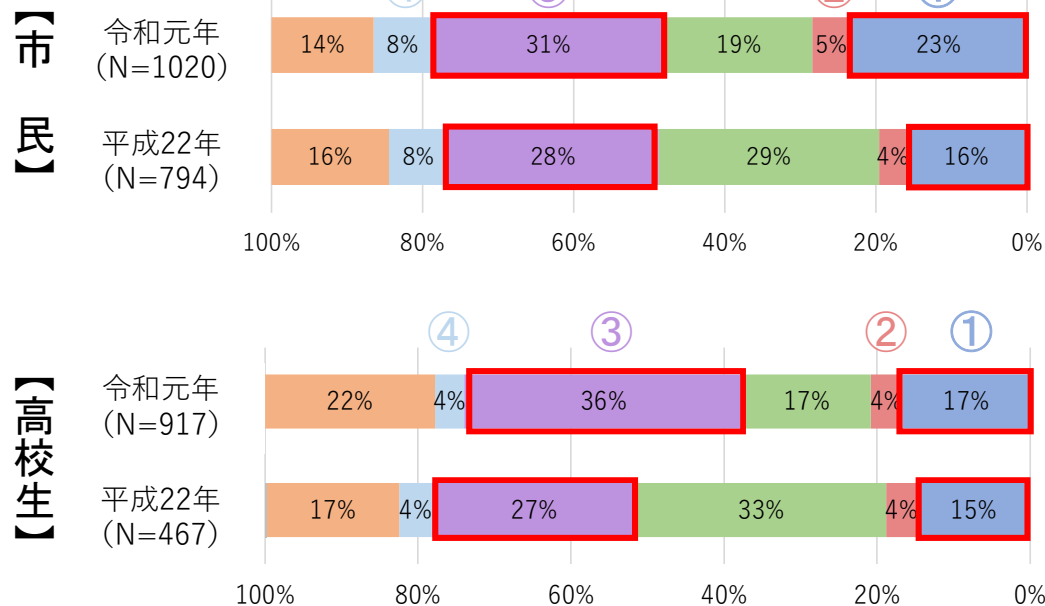
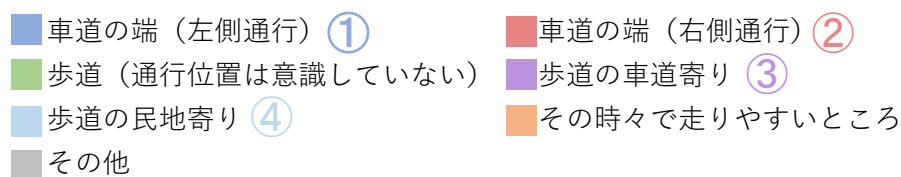
市民

高校生



【市民】 「歩道の車道寄り③」が約3割と最も高くなっている。「車道の端（左側通行）①」が前回調査より7ポイント増加したが、大きな変化はない。

【高校生】 「歩道の車道寄り③」が約4割と最も高く、前回調査より9ポイント増加したが、大きな変化はない。



(8) 原則の通行位置の認知度

市民

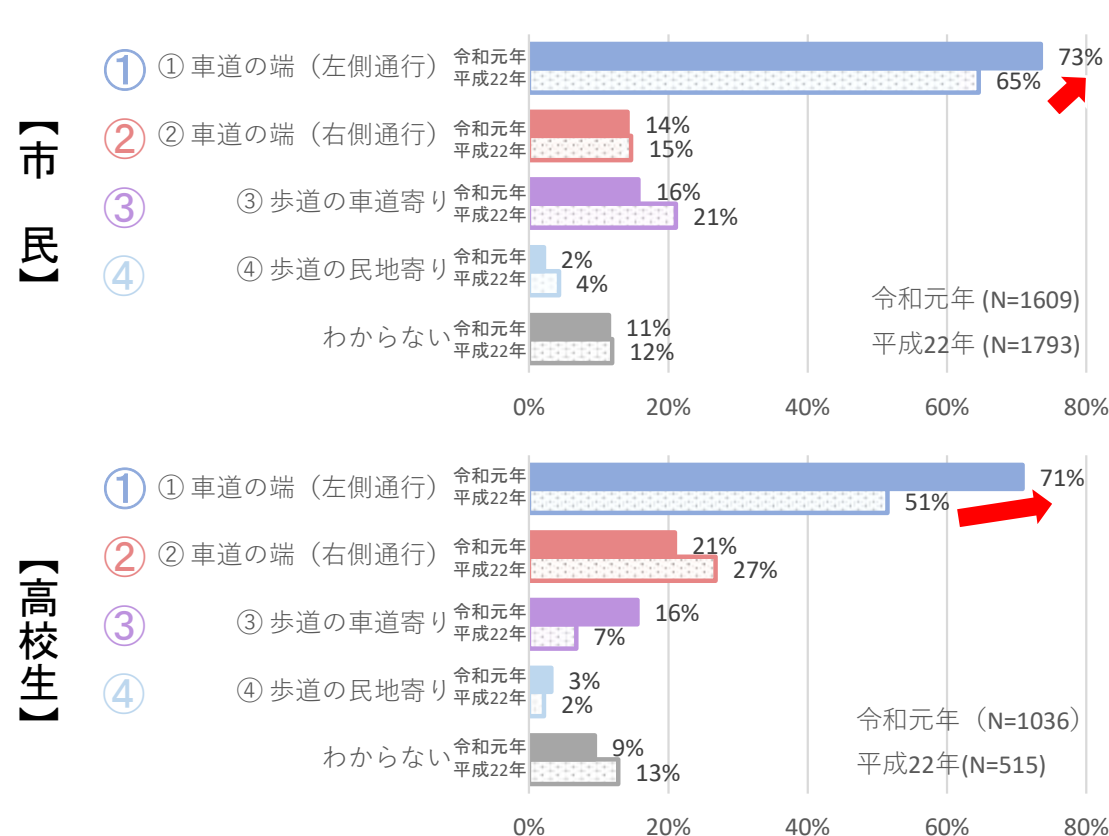
高校生



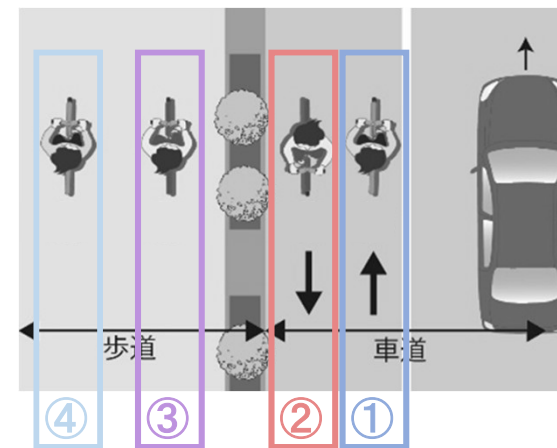
① 設問：道路交通法で自転車が行べき場所は？

【市民】「車道の端（左側通行）①」が約7割と最も高く、前回調査より8ポイント増加しているが大きな変化はない。

【高校生】「車道の端（左側通行）①」が約7割と最も高く、前回調査より20ポイント増加している。



自転車の通行場所



(8) 原則の通行位置の認知度

市民

高校生



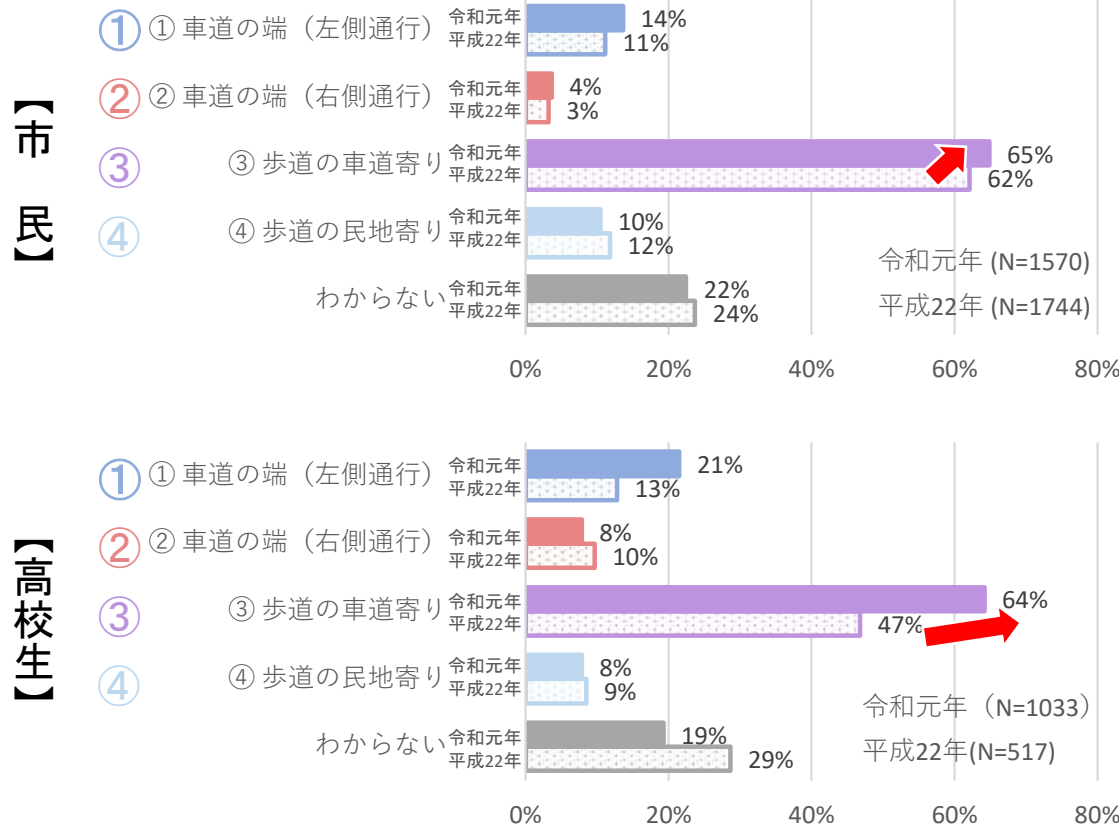
② 設問：「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合、自転車が通行すべき場所は？

【市民】「歩道の車道寄り③」が約7割と最も高く、前回調査と同様である。

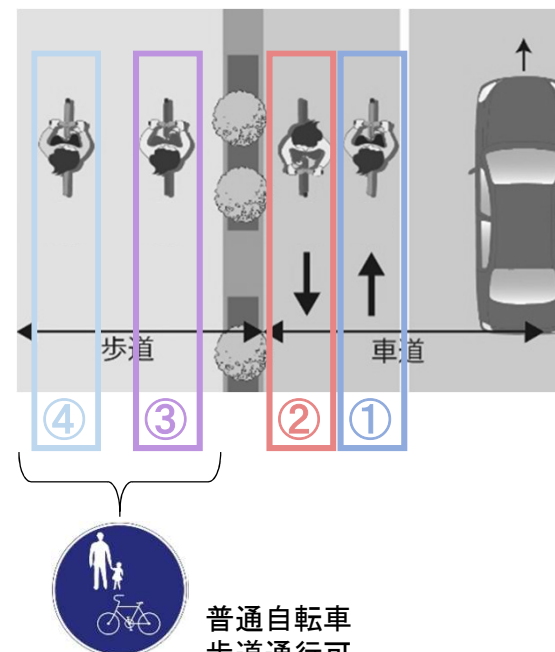
【高校生】「歩道の車道寄り③」が約6割と最も高く、前回調査より17ポイント増加。「車道の端（左側通行）①」も増加。

⇒標識なし（前ページ）よりも「車道の端（左側通行）」の回答率が低い。

※複数回答



自転車の通行場所



(9) 駐輪環境の現状評価

市民

高校生

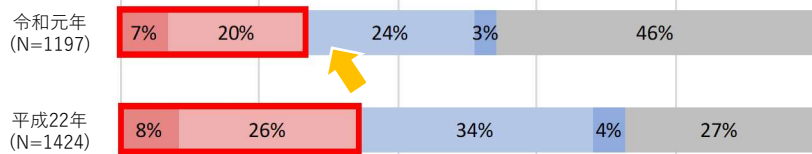


◇市民・高校生ともに、「マナー（とめ方）が悪い」と思う方が減少している。また、「駐輪場が空いていない」と思う方も微減している。

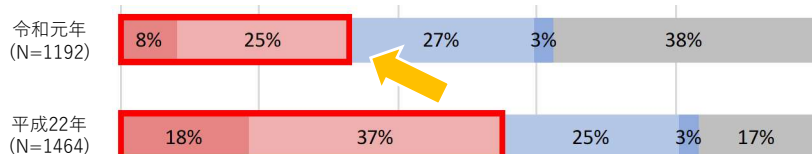
■ 強くそう思う ■ まあそう思う ■ 特に何も思わない
■ あまりそう思わない ■ まったくそう思わない

【市民】

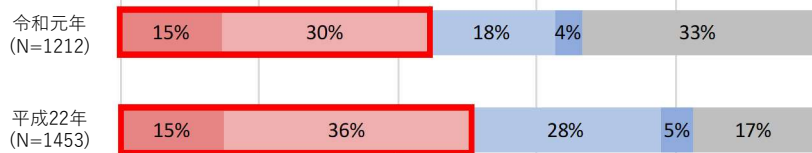
①駐輪場が空いていない



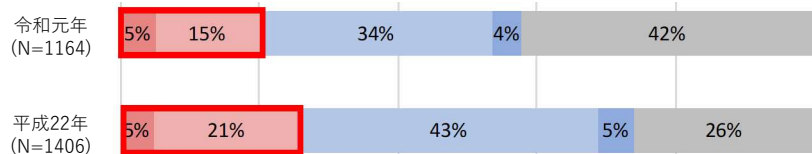
②マナー（とめ方）が悪い



③場所が分かりにくい

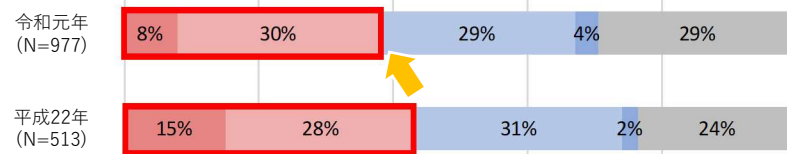


④施設が老朽化している

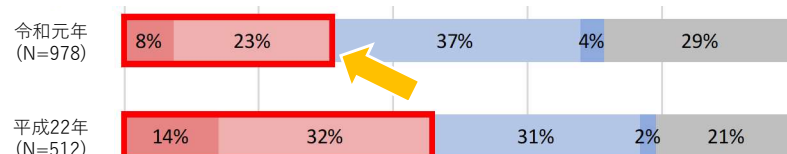


【高校生】

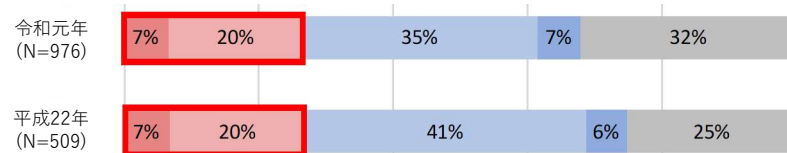
①駐輪場が空いていない



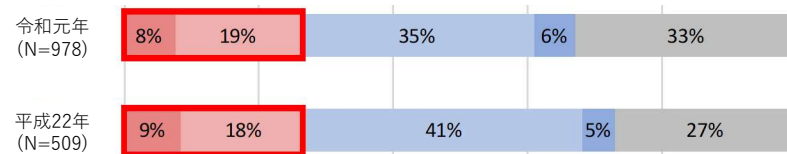
②マナー（とめ方）が悪い



③場所が分かりにくい



④施設が老朽化している



(10) 駐輪環境の改善に向け望む施策

市民

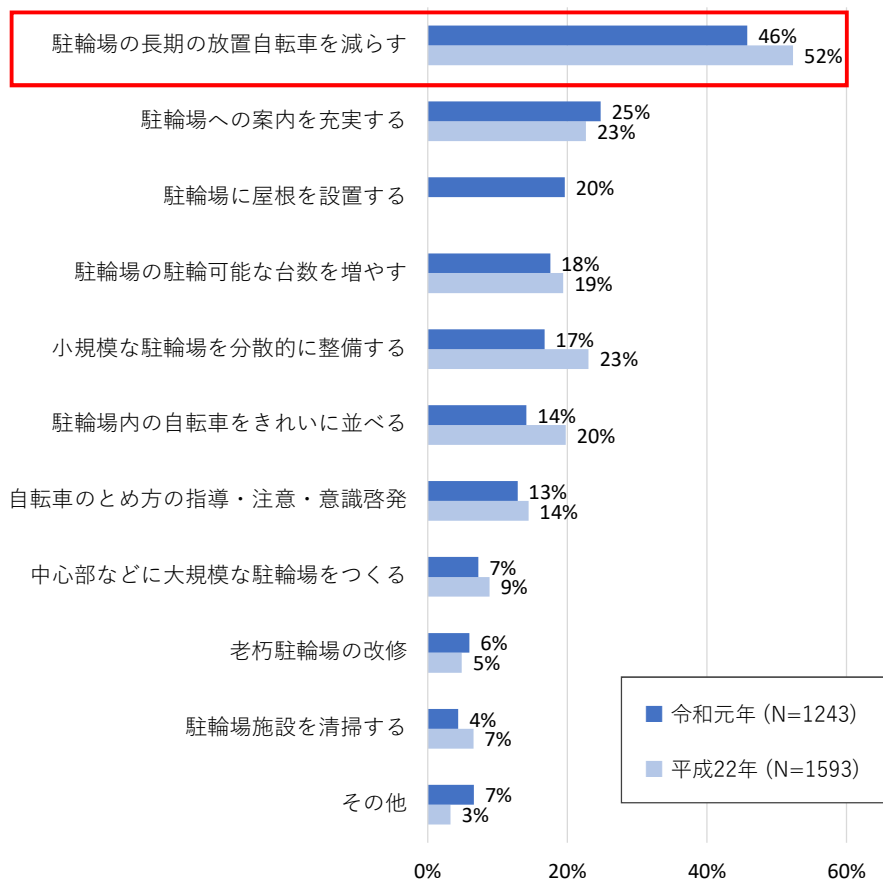
高校生



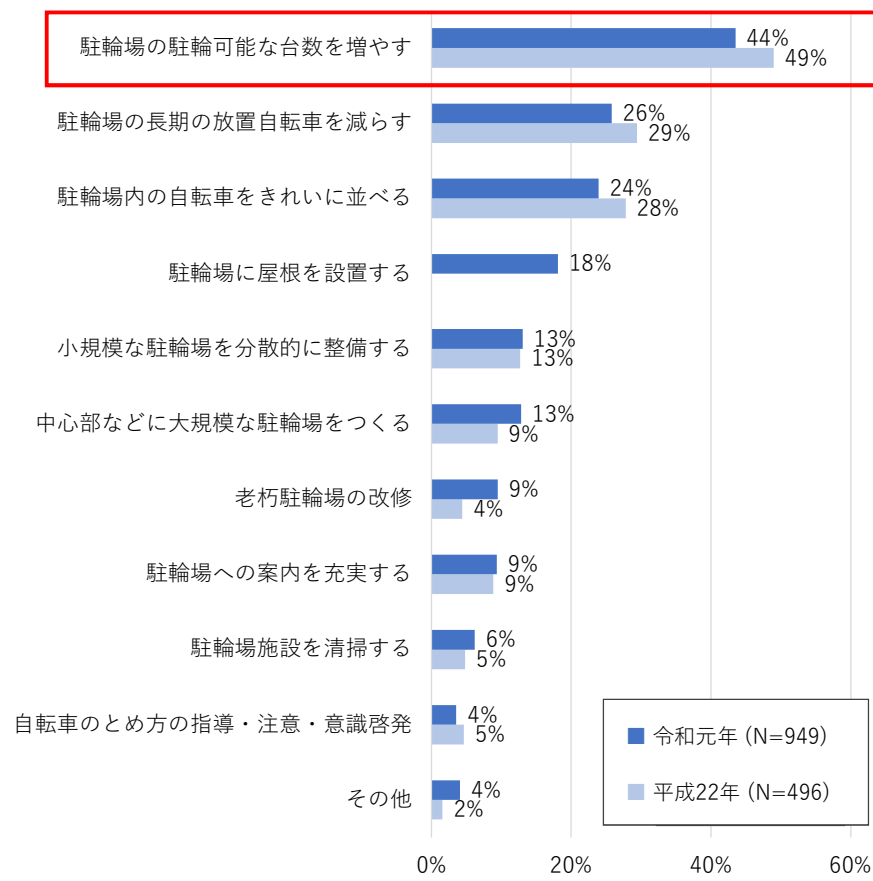
【市民】 「駐輪場の長期の放置自転車を減らす」が約5割と最も多い。

【高校生】 「駐輪場の駐輪可能な台数を増やす」が約4割と最も多い。

【市民】



【高校生】



(11) 「アヴィレ」の認知度・利用頻度

市民



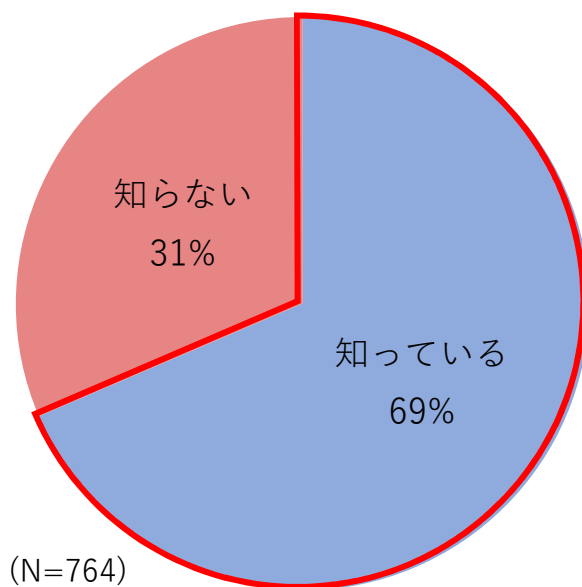
【認知度】 「知っている」が約7割となっている。

【利用頻度】 ほとんどが「利用したことがない」と回答している。

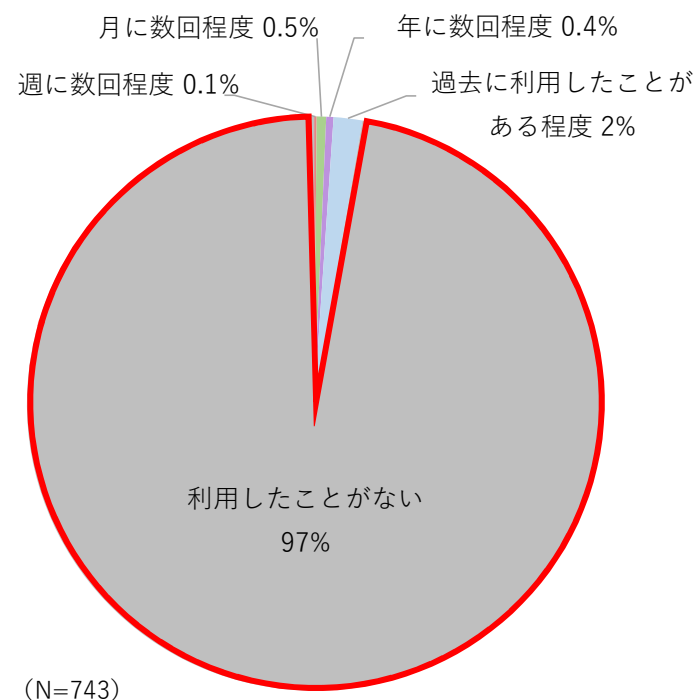
■市民

※自転車を利用していない人の回答を除いて集計

【認知度】



【利用頻度】



(12) 「アヴィレ」の認知度・利用頻度

高校生



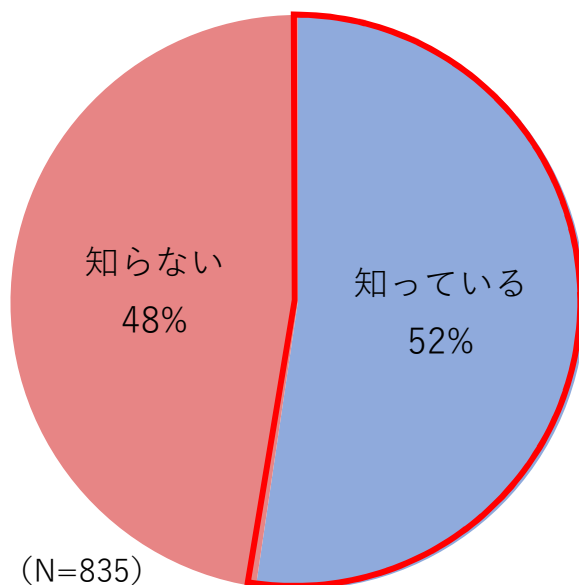
【認知度】 「知っている」が5割となっている。

【利用頻度】 ほとんどが「利用したことがない」と回答している。

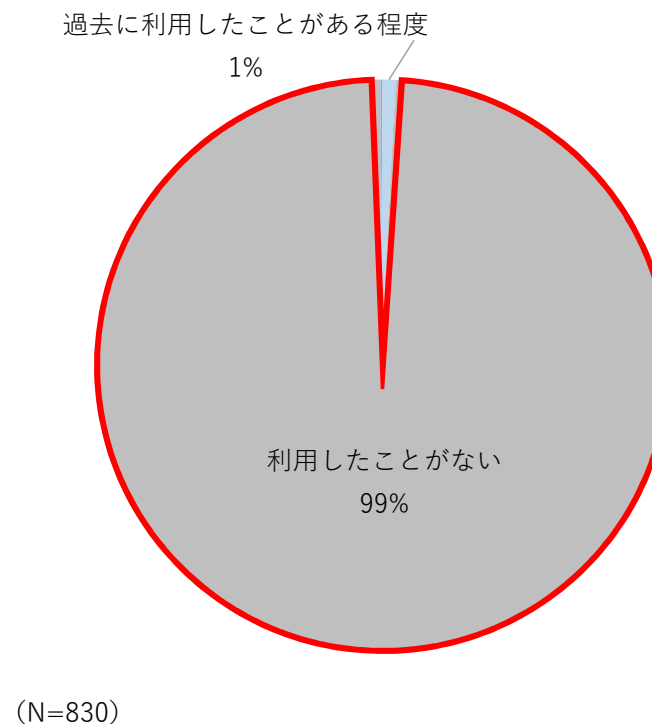
■高校生

※自転車を利用していない人の回答を除いて集計

【認知度】



【利用頻度】



(13) ヘルメットの着用

市民

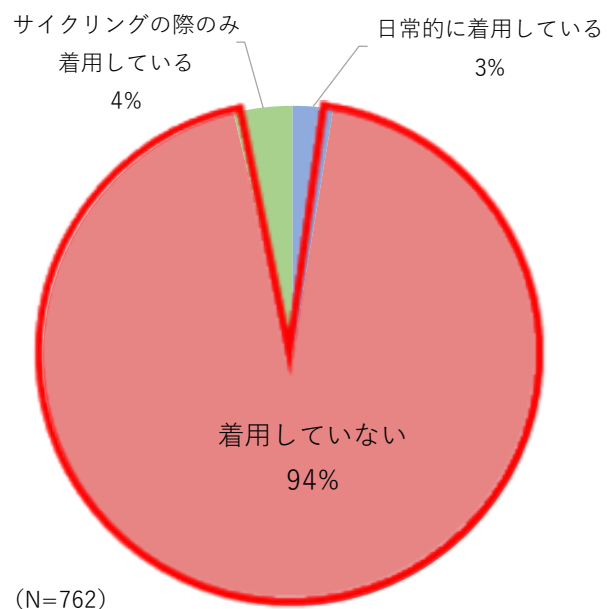
高校生



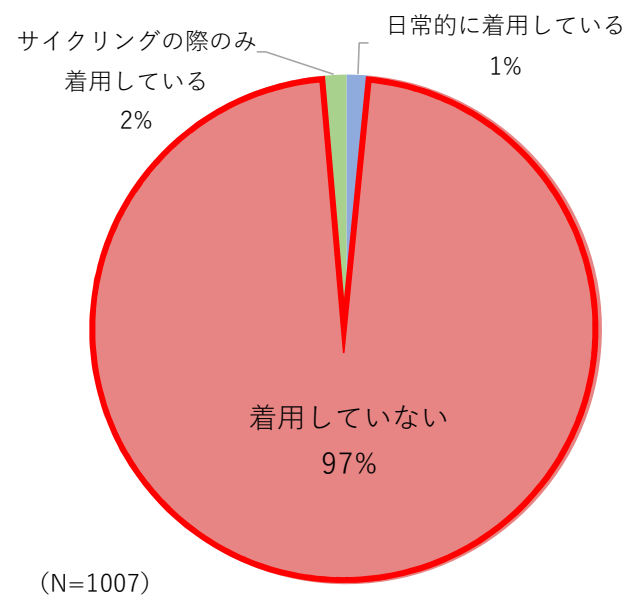
【市民】ほとんどが「着用していない」と回答している。
【高校生】ほとんどが「着用していない」と回答している。

※自転車を利用していない人の回答を除いて集計

【市民】



【高校生】



(14) 自転車損害賠償保険の加入

市民

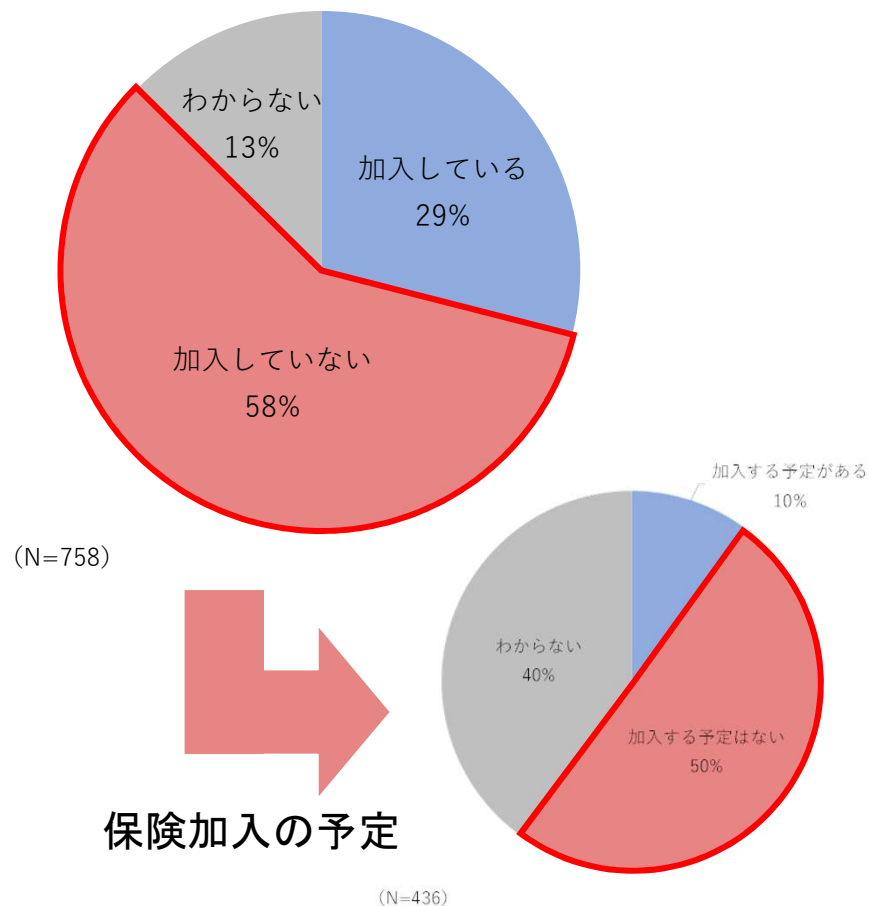
高校生



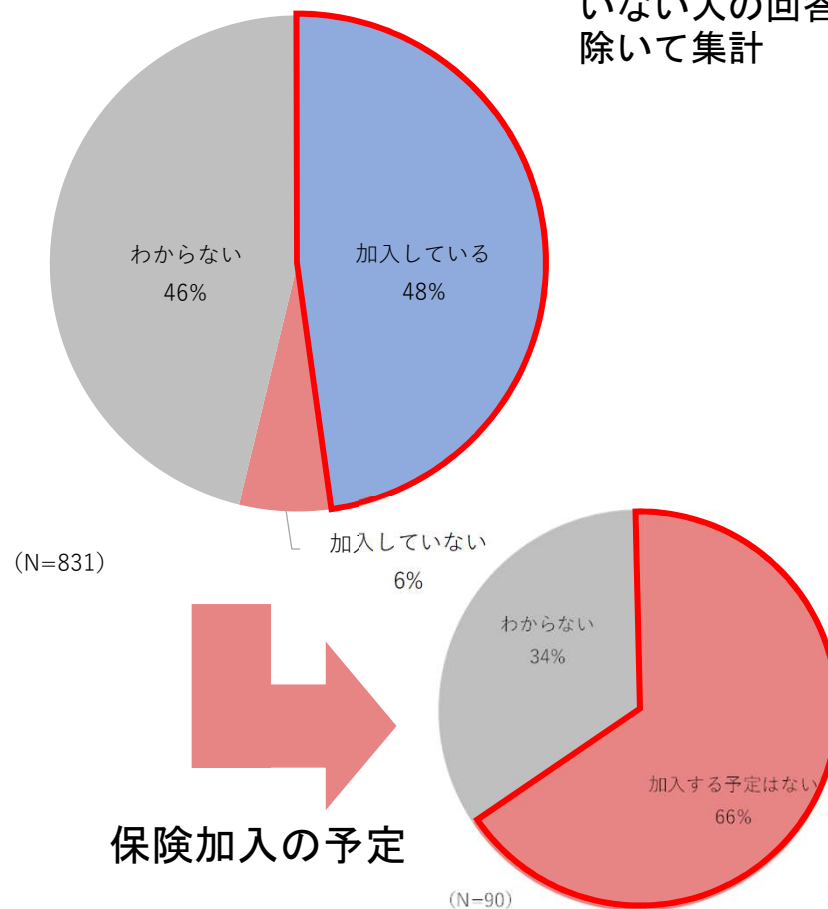
【市民】 「加入していない」が約6割と最も高くなっており、その中でも「加入する予定はない」が5割となっている。

【高校生】 「加入している」が約5割と最も高くなっている。

【市民】



【高校生】



※自転車を利用していない人の回答を除いて集計

(15) 重点的に取り組むべき自転車施策

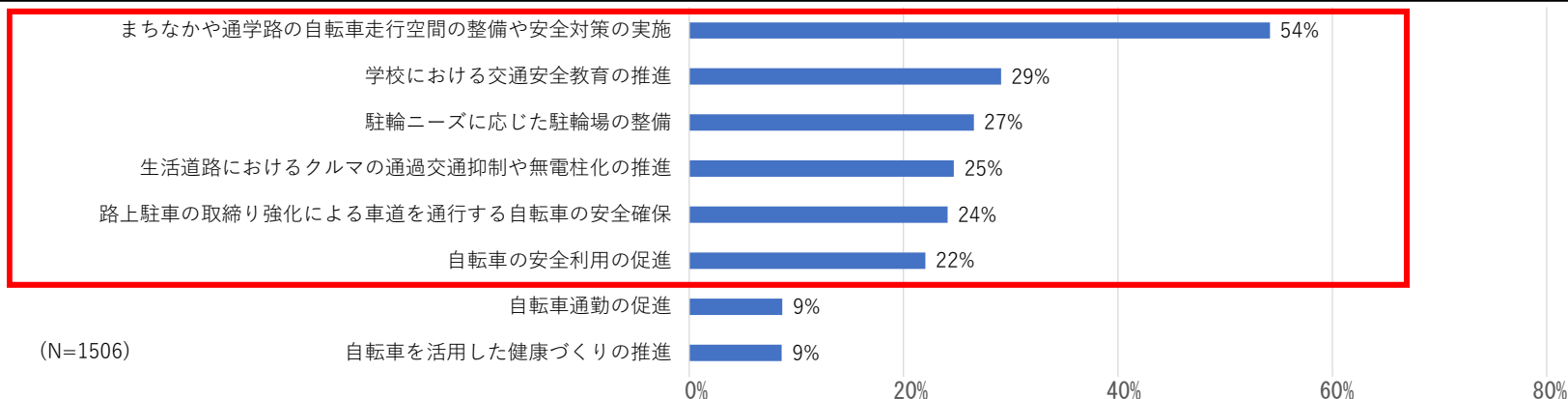
市民

高校生

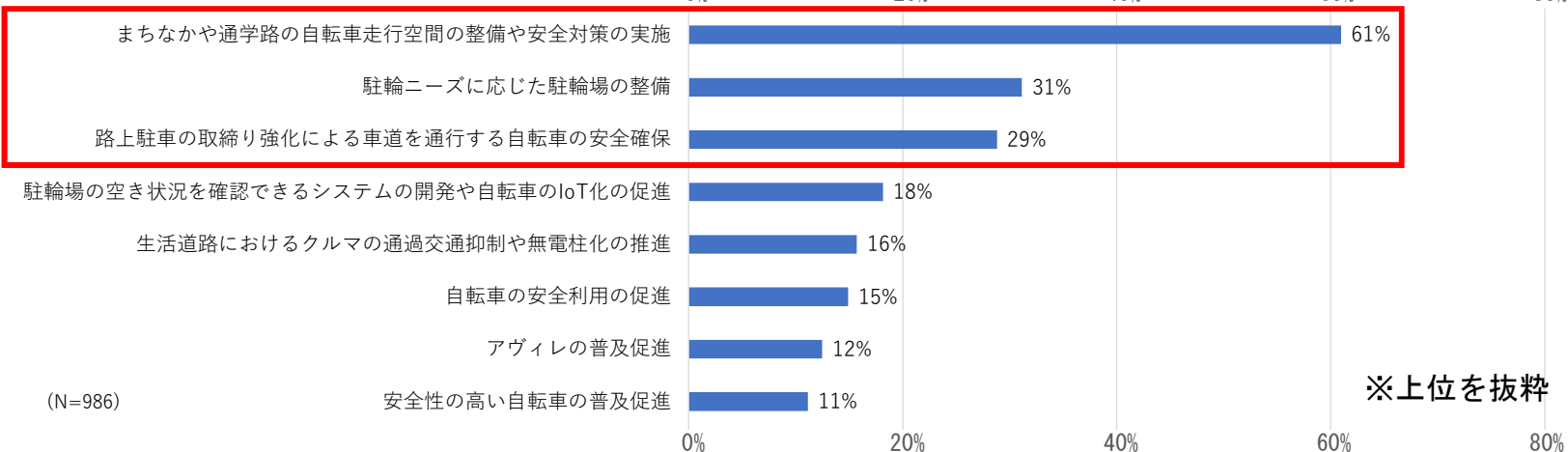


- ◇市民・高校生ともに、「まちなかや通学路の自転車走行空間の整備や安全対策の実施」が最も高く、「駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備」「路上駐車取締り強化による車道を通行する自転車の安全確保」も上位となっている。
- ◇市民調査では、「学校における交通安全教育の推進」「生活道路におけるクルマの通過交通抑制や無電柱化の推進」も上位となっている。

【市民】



【高校生】



※上位を抜粋

(16) 自転車通行経路調査

市民

高校生



自転車通行経路調査の結果（市民・高校生の合計）

◇ 自転車通行経路調査を実施した4高校周辺や富山駅周辺の幹線道路における自転車通行人数が50人以上と多くなっている。

（高校生調査の対象とした高校）

- ① 富山高等学校
- ② 富山中部高等学校
- ③ 富山商業高等学校
- ④ 龍谷富山高等学校



【自転車通行経路調査の結果】

〔自転車通行人数（市民と高校生の合計）〕

(17) 自転車通行危険箇所

市民

高校生



① 自転車通行危険区間の結果 (市民・高校生の合計)

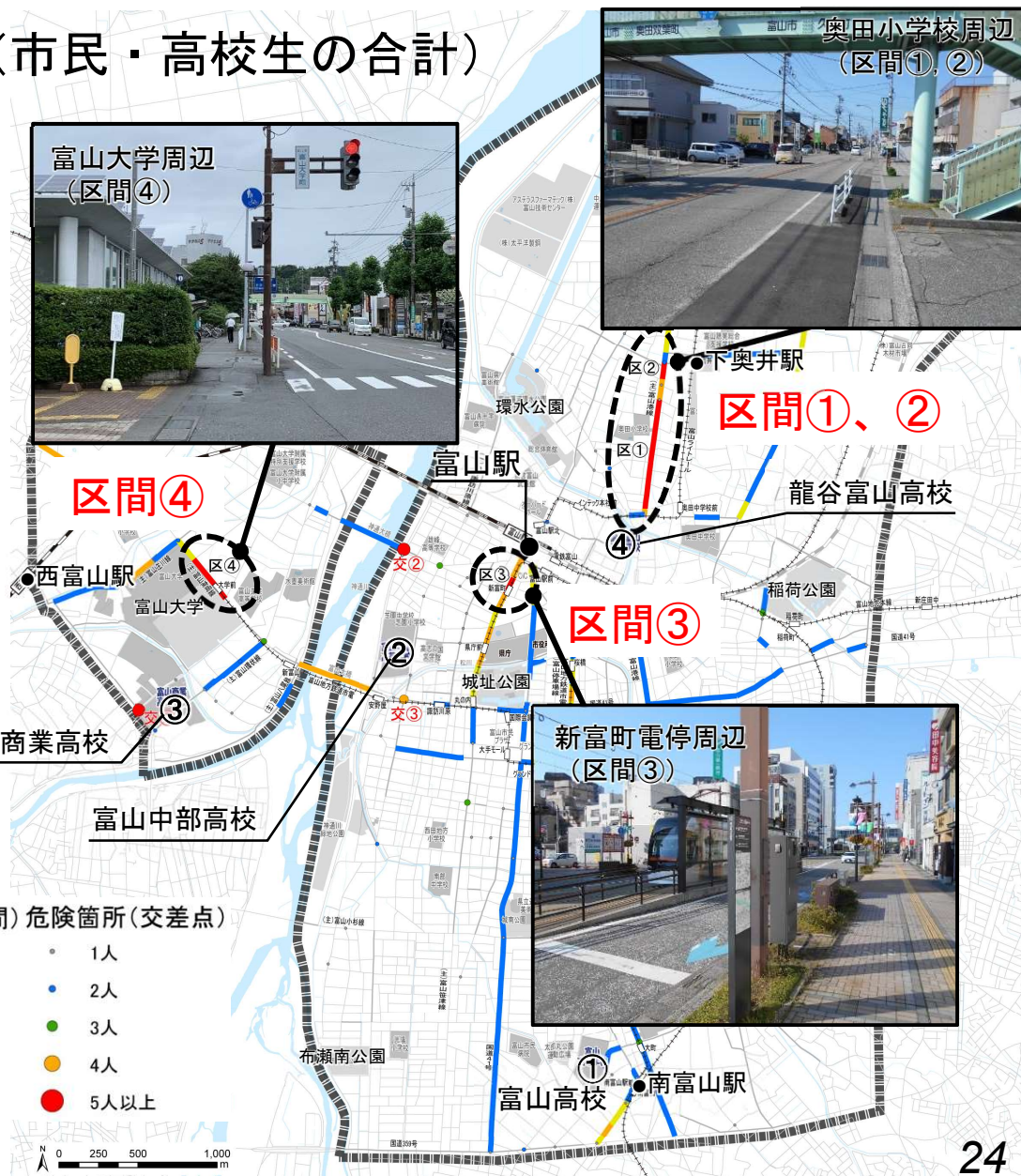
◇ 自転車利用者 (車道通行と歩道通行の両方) が、特に危険に感じている区間とその主な理由として、奥田小学校周辺 (区間①、②) では「道が狭い」、新富町電停周辺 (区間③) では「歩道のタイルがはがれている」、富山大学周辺 (区間④) では「道が狭い」が多く挙げられている。

(高校生調査の対象とした高校)

- ① 富山高等学校
- ② 富山中部高等学校
- ③ 富山商業高等学校
- ④ 龍谷富山高等学校

危険箇所 (区間) 危険箇所 (交差点)

- | | |
|---------|--------|
| — 1~2人 | ● 1人 |
| — 3~4人 | ● 2人 |
| — 5~6人 | ● 3人 |
| — 7~8人 | ● 4人 |
| — 9~10人 | ● 5人以上 |



(17) 自転車通行危険箇所

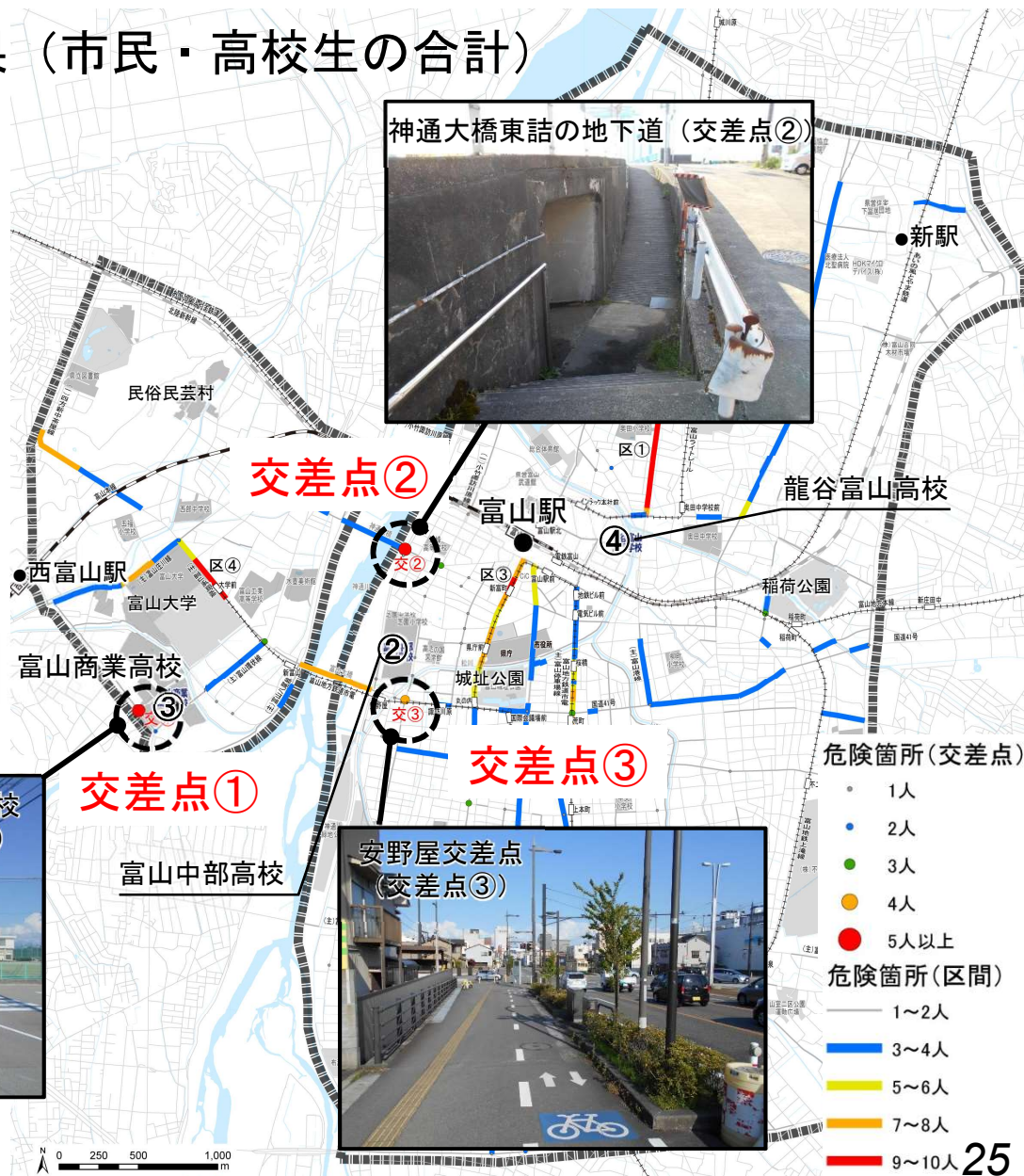
市民

高校生



② 自転車通行危険交差点の結果 (市民・高校生の合計)

◇ 自転車利用者 (車道通行と歩道通行の両方) が、特に危険に感じている交差点と主な理由として、富山商業高等学校 (交差点①) では「信号がない」、神通大橋東詰の地下道 (交差点②) では「地下道から橋上への傾斜がきつい」、安野屋交差点 (交差点③) では「交通量が多い」が多く挙げられている。



(高校生調査の対象とした高校)

- ① 富山高等学校
- ② 富山中部高等学校
- ③ 富山商業高等学校
- ④ 龍谷富山高等学校



(18) 自転車通勤の状況

企業

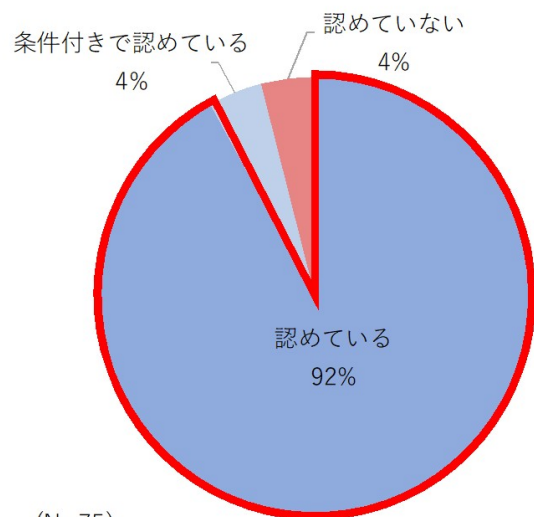


【通勤の是認】 自転車通勤を「認めている」が約9割となっている。

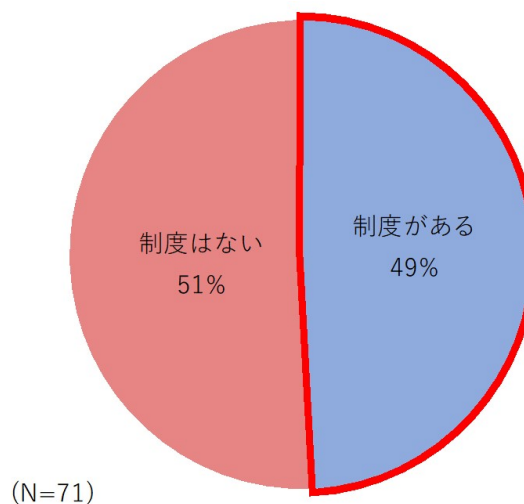
【手当の有無】 自転車通勤の手当について「制度がある」が約5割となっている。

【推進の意向】 「現時点ではわからない」が約6割となっている。

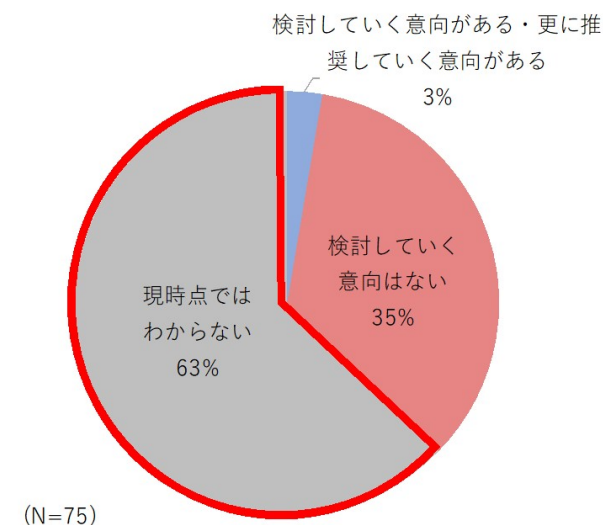
【通勤の是認】



【手当の有無】



【推進の意向】





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

(1) はしる ～自転車走行空間整備～ の現状



青枠: 取組が進んだ分野(成果)

橙枠: 改善が必要な分野(課題)

現計画の自転車ネットワークが概成

- ①自転車ネットワーク路線の8割以上が整備済みである。(24.7km/29.3km)
- ②自転車走行空間の整備形態は、歩道上での自転車マークの設置を基本とし、一部区間では車道上にナビラインを設置。

自転車事故は大幅減少だが、安全性に対する実感が低い

- ①自転車関連事故が、10年前に比べて約4割に減少。(337件→140件)
- ②しかし、市民・高校生ともに前回調査から、「自転車で走りにくい」と感じる割合に変化がない。原因としては、道路の狭さやクルマの交通量の多さ・スピードの速さなどに不安を感じることなどが考えられ、安全な自転車走行空間の確保が必要。

歩道通行が常態化している

- ①歩道のある道路では、市民・高校生ともに6割が「歩道上を走行する」と回答し、依然として車道通行の割合が低い。
- ②一方、国のガイドラインが策定、改正され、全国的に車道通行を基本とした自転車ネットワーク路線の整備を推進することとなり、本市においても実情を考慮しつつ、自転車走行空間の整備形態の検討が必要。

自転車走行空間整備や安全対策に対する要望が多い

- ①市民・高校生ともに、自転車走行空間の整備や安全対策への期待が高く、こうしたニーズへの対応が必要。

(2) とめる ～駐輪環境整備～ の現状



青枠: 取組が進んだ分野(成果)

橙枠: 改善が必要な分野(課題)

鉄道駅周辺において駐輪場を整備

- ①富山駅南第1自転車駐車場では、エレベーターの設置や自転車ラックの更新などにより利便性が向上。
- ②「富山市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定(平成28年3月)し、商業地域における新たな開発行為において、駐輪場の附置義務を規定。
- ③ほぼすべての鉄道駅や路面電車駅において駐輪場を整備。
- ④バス停に駐輪場を整備し、サイクル&バスライド駐輪場として活用。
- ⑤市民・高校生ともに、「駐輪マナーが悪い」との回答が前回調査より減少。

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

- ①自転車放置禁止区域における放置自転車台数が、10年間で大幅に減少。
(133台/日→0.06台/日)

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

- ①駐輪環境を良くするための施策として、市民では「長期の放置自転車を減らす」、高校生では「駐輪可能な台数を増やす」との声が多く、継続的な対応が必要。
- ②富山駅東暫定駐輪場では、収容台数を上回っている。また、市民・高校生ともに、対策が必要な駐輪場として「富山駅周辺」を回答しており、何らかの対応が必要。

(3) いかす ～自転車利用促進～ の現状



青枠: 取組が進んだ分野(成果)

橙枠: 改善が必要な分野(課題)

サイクリングイベントの開催や自転車競技を振興

- ①神通川沿いで、河川敷レンタルサイクル事業を実施（H23～29）。
- ②おやこ補助輪卒業教室を開催。
- ③「ストリートスポーツパーク」や「久婦須川ダム周辺広場マウンテンバイクコース」といった競技施設を設置。
- ④自転車競技の振興や自転車を活用したイベント「グランfond富山」の開催に協力。
- ⑤県において、サイクリングモデルコースを設定し、自転車散策マップを作成。
- ⑥富山地方鉄道において、土日祝日に限定したサイクルトレインを実施。

自転車を利用する市民が減少

- ①特に10～20代、75歳以上において、10年前と比較して自転車の利用頻度が低下した市民が多く、世代に応じた利用促進の取組が必要。

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

- ①市内に自転車255台、サイクルポート23箇所を配置し、利用促進策を実施。
- ②会員登録者数、延べ利用回数は増加傾向にあり、H30年度の延べ利用回数は過去最高を記録。
- ③しかし、実態調査によると、市民による利用は1%に留まり、利用が低調であることから、継続的な利用の促進を図ることが必要。

自転車通勤の推進を検討する企業が少ない

- ①調査対象企業の約半数が自転車通勤手当制度を有するが、今後、自転車通勤を推奨していく意向がある企業が3%に留まり、普及に向けた取組が必要。

(4) まもる ～ルール遵守・マナー向上～の現状



青枠: 取組が進んだ分野(成果)

橙枠: 改善が必要な分野(課題)

自転車交通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

- ①小学生を対象とした自転車交通安全教室を開催。中学生には自転車運転の危険行為について周知。また、各中学校で、スクアードストレート等自転車を含む交通安全指導を実施。
- ② 市の広報やホームページで、自転車ルール・マナー、点検実施、自転車保険加入等を広く周知啓発。「とやまサイクルセーフティフェスタ」では、安全走行なども指導。
- ③歩行者やドライバーに向けた、意識啓発活動を実施。
- ④駐輪場以外での放置、長期駐輪、乱雑な駐輪への注意喚起を高校などへ依頼。
- ⑤一部地域において、自転車を無料で点検・整備し、反射材を配布。

自転車の車道左側通行への認知度は向上、しかし、歩道通行が常態化

- ①市民・高校生ともに、「車道の端（左側通行）」を自転車が通行すべき場所と約7割が回答。（高校生では前回調査より20ポイント増加）
- ②しかし、普通自転車歩道通行可の道路標識がある場合では、「歩道の車道寄り」が市民・高校生ともに6割以上と車道通行の原則に対する認識が低くなる傾向。そのため、自転車走行空間の整備と併せ、通行ルールの周知が必要。

ヘルメット着用率や自転車保険加入率が低い、また、加入意識も低い

- ①市民・高校生ともに、日常的にヘルメットを着用している方は1～2%。
- ② 市民の半数以上が自転車保険に加入しておらず、未加入者の加入意欲も半数程度。
⇒そのため、安全な自転車利用に向けた継続的な啓発が必要。

(参考) コロナ禍における自転車活用の動向



◇国では、新しい生活様式の普及に向け、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの推進など、企業や団体の自転車通勤を促進。

【自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について】

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年6月18日
自転車活用推進本部

自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について

～「新しい生活様式」を踏まえ、一層の促進を図っていきます！～

自転車活用推進本部においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところです。この度「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、感染の拡大を防止するため、政府及び地方公共団体は、自転車通勤を含め人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行うこととされたところです。これを踏まえ、各都道府県・政令指定市他関係機関と連携して、自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとし、下記の取組を推進することとしました。

1. 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について
(1) 企業等への自転車通勤導入の促進 (別紙1)
企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、HPにおける情報発信等により、企業・団体等に対する自転車通勤導入の促進を推進します。
(2) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト (別紙2)
自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、本年4月3日に創設、募集を開始した、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトについて、7月に第一回「宣言企業」を認定し、その後、認定企業及びその取組を公表することを予定しています。
2. 自転車通行空間の整備の推進について
(1) 東京23区内における自転車専用通行帯等の整備推進 (別紙3)
新しい生活様式での自転車交通量増加に対応するため、東京23区内の国道及び主要都道において、自転車専用通行帯等を今年度約17km整備します。
更にこれに追加して、今秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備する予定としています。
(2) 全国で同様の整備計画を策定し、整備を推進

3. シェアサイクルの拡大 (別紙4)

自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて利便性の向上を図るため、以下の取組を促進します。

- ①公共用地等へのポートの設置促進
- ②サイクルポートへの案内看板の設置促進

(参考) 企業・団体等の自転車通勤の導入を促進します！
～「自転車通勤導入に関する手引き」の公表～ (令和元年5月31日公表)
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001172.html

自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度を創設します！
～「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」が始まります～ (令和2年4月3日公表)
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001172.html

シェアサイクルの在り方検討委員会
<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/sharecycle/index.html>

お問い合わせ先
国土交通省自転車活用推進本部事務局 和賀、加賀谷
電話 03-5253-8111 (内線 38-103、38-225)
03-5253-8497 (直通)
FAX 03-5253-1622

新型コロナの感染リスク避け 自転車通勤広がる

感染予防 注目高まる 自転車通勤
安全面など課題も

報告 青木 緑

感染予防 注目高まる 自転車通勤
安全面など課題も

自転車のほうが(人との)接触とか
そういう心配もないし

(NHKニュース 6/3)

(自転車活用推進本部 6/18)