

次期富山市自転車利用環境整備計画策定業務（令和元年度） 報告書【概要版】

目 次

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 業務概要 | |
| 1-1. 業務の目的 | 1 |
| 1-2. 業務期間 | 1 |
| 1-3. 業務内容 | 1 |
| 1-4. 業務フロー | 1 |
| 2. 自転車利用環境に関する現況の整理 | |
| 2-1. 上位関連計画等の整理 | 3 |
| 2-2. 現計画の取組状況の整理 | 3 |
| 2-3. 自転車利用環境に関する既存データの整理 | 4 |
| 3. 自転車利用に関する通行実態調査の実施 | |
| 3-1. 調査結果の概要 | 6 |
| 3-2. 市民調査 | 10 |
| 3-3. 高校生調査 | 12 |
| 3-4. 自転車通行経路調査 | 12 |
| 3-5. 企業調査 | 13 |
| 4. 事例調査の実施 | 14 |
| 5. 計画の基本目標・基本方針の検討 | |
| 5-1. 現況課題の整理 | 15 |
| 5-2. 基本目標・基本方針（案）の検討 | 16 |
| 6. 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会の開催支援 | 16 |

令和2年3月

富山市

受注者：  株式会社 日本海コンサルタント

1. 業務概要

1) 業務の目的

本市では、国・県に先駆け、平成 23 年 3 月に「富山市自転車利用環境整備計画（以下、「現計画」という。）」を策定し、「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 つの基本方針を定め、自転車利用環境の向上に資する取組を進めているところであるが、現計画の 10 年の計画期間が令和 2 年度をもって満了する。このことから、次期富山市自転車利用環境整備計画（以下、「次期計画」という。）を策定するものである。

国においては、平成 28 年 7 月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」、平成 28 年 9 月には「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）」が改定される等、安全で快適な自転車利用環境を創出するための指針が示されている。さらに、平成 29 年 5 月には「自転車活用推進法」が施行、平成 30 年 6 月には「自転車活用推進計画」が策定され、環境負荷の低減、健康増進、交通混雑の解消や観光への活用等、多方面での自転車の活用が求められている。

次期計画については、現計画の基本方針である「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 本柱を継承しつつ、国や県の自転車活用推進計画を勘案した上で次期計画の基本方針を定めるとともに、本市の自転車利用や富山駅路面電車南北接続などの都市基盤整備の実態、本市が重要計画と位置付けている SDGs 未来都市計画などを踏まえ、自転車活用推進法に定める地方版自転車活用推進計画ともなるよう令和 2 年度末までの策定を目指し、令和元年度、2 年度の 2 ヶ年度で「次期富山市自転車利用環境整備計画」を策定するものである。

2) 業務期間

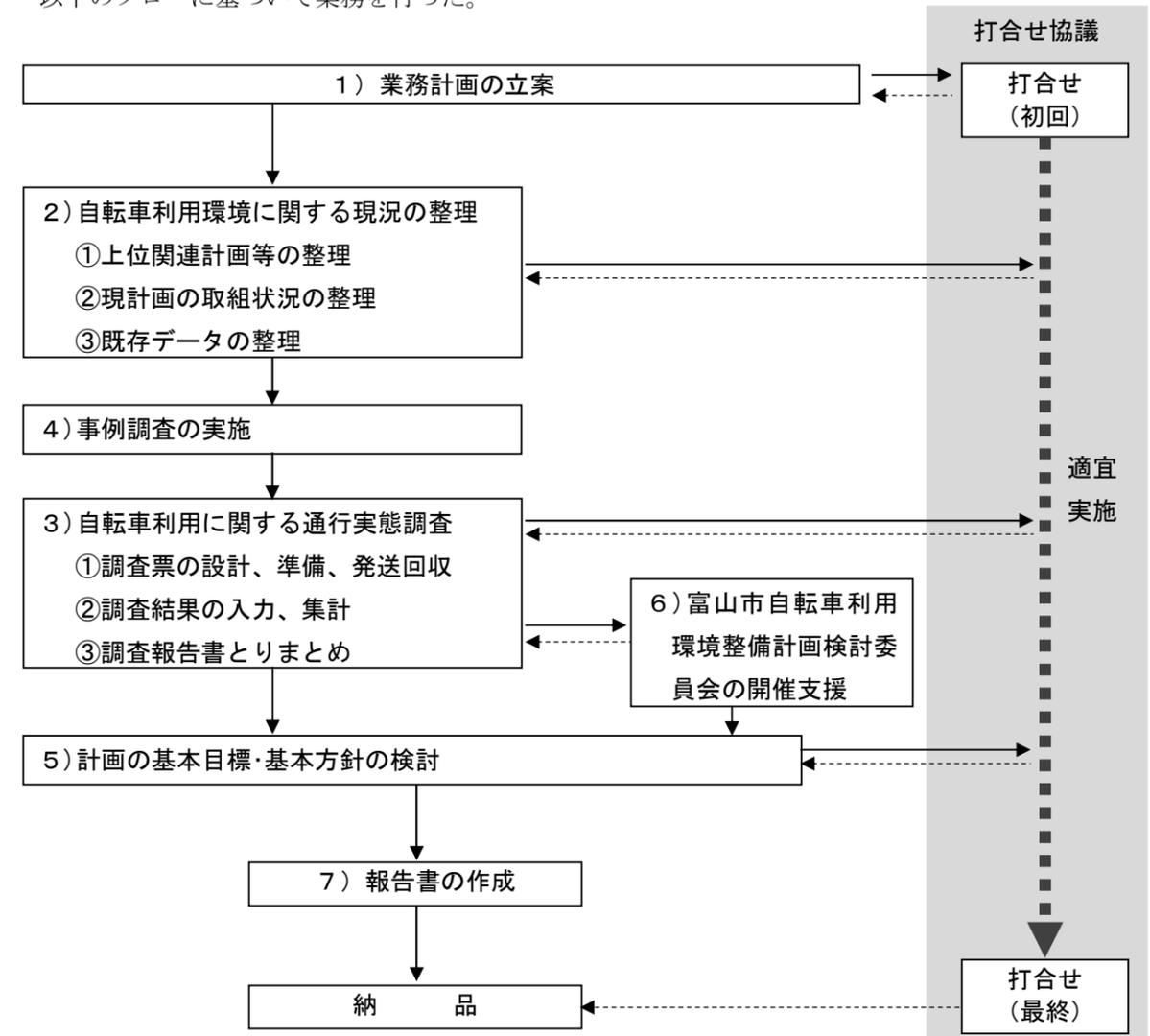
令和元年 10 月 17 日～令和 2 年 3 月 16 日

3) 業務内容

| 章 | 節 |
|-----------------------------|---|
| 1. 業務計画の立案 | 1-1. 背景・目的 1-2. 業務内容 1-3. 検討対象範囲 |
| 2. 自転車利用環境に関する現況の整理 | 2-1. 上位関連計画等の整理 2-2. 現計画の取組状況の整理 2-3. 自転車利用環境に関する既存データの整理 |
| 3. 自転車利用に関する通行実態調査の実施 | 3-1. 調査概要 3-2. 市民調査 3-3. 高校生調査 3-4. 自転車通行経路調査 3-5. 企業調査 |
| 4. 事例調査の実施 | 4-1. 市町村の自転車活用推進計画策定状況 4-2. 主な自転車活用推進計画の概要 4-3. 他都市の具体的な取組事例 |
| 5. 計画の基本目標・基本方針の検討 | 5-1. 現況課題の整理 5-2. 基本目標・基本方針（案）の検討 |
| 6. 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会の開催支援 | 6-1. 開催概要 6-2. 委員名簿 6-3. 議事録 |

4) 業務フロー

以下のフローに基づいて業務を行った。



| 回数 | 打合せ日 | 打合せ内容 |
|-------|-----------------|-------------------------|
| 第 1 回 | 令和元年 10 月 23 日 | ・業務全体の進め方について |
| 第 2 回 | 令和元年 10 月 29 日 | ・猪井委員長へ委員会の進め方について説明 |
| 第 3 回 | 令和元年 11 月 19 日 | ・自転車利用実態調査計画（案）について |
| 第 4 回 | 令和元年 12 月 6 日 | ・第 1 回委員会資料について |
| — | 令和元年 12 月 25 日 | ・第 1 回委員会の開催 |
| 第 5 回 | 令和 2 年 1 月 30 日 | ・報告書の構成について |
| 第 6 回 | 令和 2 年 2 月 26 日 | ・自転車利用実態調査結果、報告書の内容について |
| 第 7 回 | 令和 2 年 3 月 16 日 | ・納品 |

2. 自転車利用環境に関する現況の整理

2-1. 上位関連計画等の整理

◇富山市の自転車施策に関連する上位関連計画を整理した。対象とする上位関連計画は、「全般」「都市」「交通」「環境」「健康」「その他」の分野別に整理した。

国や県の法律・計画

- 自転車活用推進法（H29.5 施行）
- 自転車活用推進計画（H30.6 策定）
- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定）
- 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）（H28.9 改定）
- 富山県自転車活用推進条例（H31.3 施行）
- 富山県自転車活用推進計画（H31.3 策定）

市の上位関連計画

- <上位計画>
 - 第2次富山市総合計画（H29.3 策定）
 - ・自転車利用者の利便性と安全の確保
 - ・安心して通行できる快適な歩行空間の確保
- <関連計画>
 - 全般
 - 富山市SDGs未来都市計画（H30.8 策定）
 - 将来像：コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現
 - 都市
 - 富山市都市マスタープラン（H31.3 策定）
 - ・歩行者、自転車、自動車が分離された走行空間を確保
 - 富山市中心市街地活性化基本計画（H29.4 策定）
 - ・自転車走行空間や駐輪環境の整備
 - ・ルール・マナー向上の意識啓発
 - ・自転車などを積極的に利用するライフスタイルに転換するよう市民の意識を啓発
 - ・環境にやさしい自転車による公共交通の運営
 - ・公共交通への自転車の持ち込みの可能
 - 交通
 - 富山市総合交通戦略（H19.11 策定）
 - ・交通の連携、ユニバーサルデザインの歩道
 - 富山市地域公共交通網形成計画（H28.9 策定）
 - ・「サイクル&バスライド」のための自転車駐輪場整備
 - ・公共交通、シェアリングを活用した周遊
 - 環境
 - 第2期富山市環境基本計画（H29.3 策定）
 - ・自転車利用の促進
 - 第2次富山市環境未来都市計画（H29.3 策定）
 - ・自動車から公共交通、徒歩、自転車への転換促進
 - 健康
 - 富山市健康プラン21（第2次）（H25.3 策定）
 - ・二次交通利用の促進
 - ・自転車市民共同利用システムによる回遊性の向上
 - 富山市歩くライフスタイル戦略（H31.3 策定）
 - ・歩行者と自転車の分離
 - その他
 - 富山市観光戦略プラン（H29.3 策定）
 - ・二次交通利用の促進
 - ・自転車市民共同利用システムによる回遊性の向上
 - 第10次富山市交通安全計画（計画期間：H28-H32）
 - ・生活道路、都市計画道路、幹線市道の整備
 - ・歩道のバリアフリー化
 - ・自転車利用の促進
 - ・放置自転車の対策
 - ・自転車交通安全教室の開催

次期富山市自転車利用環境整備計画
 <富山市自転車活用推進計画>（R2年度策定）

【自転車施策に関する上位関連計画の関係図】

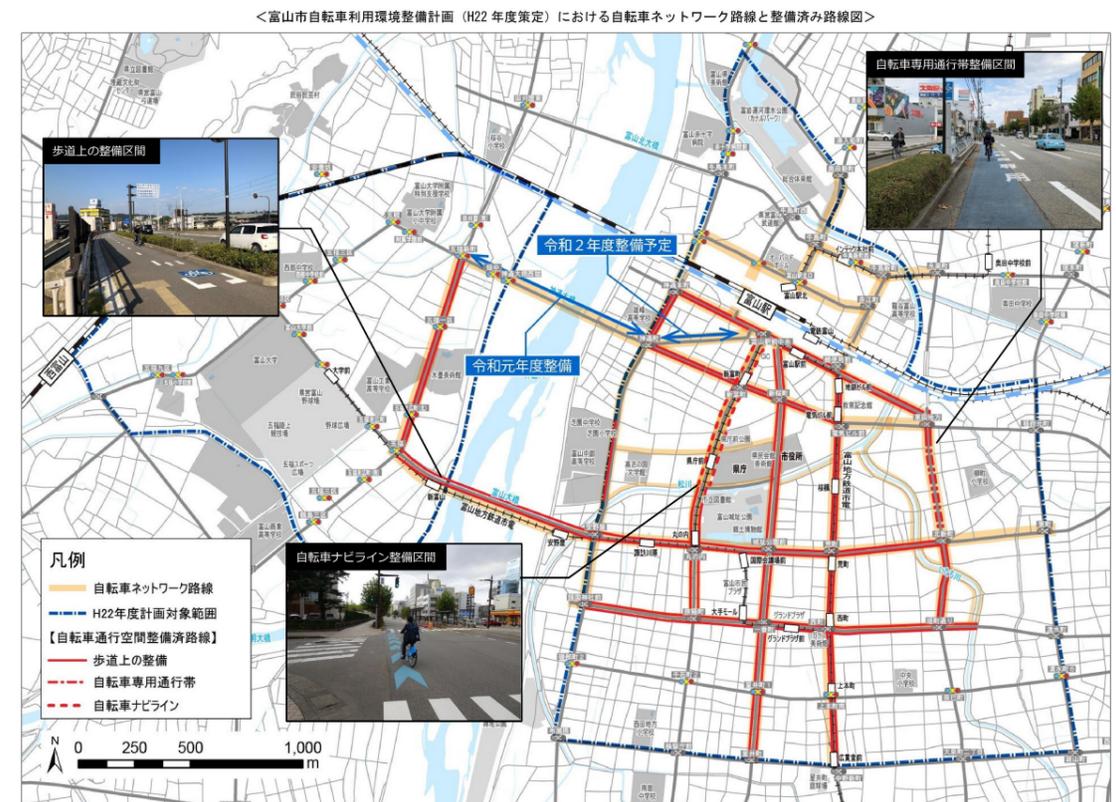
2-2. 現計画の取組状況の整理

◇市の自転車関連施策と国や県自転車活用推進計画の施策項目を比較し、自転車通勤や健康に関する視点がやや不足していることが明らかとなった。また、現計画の取組状況は、下表図のとおり「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の4本柱毎に整理した。

(1) はしる ～自転車走行空間整備～

| 基本方針 | 施策項目 | 自転車利用環境整備に向けた取組 | 取組状況 | 担当課等 | 評価 |
|---|-------------------------------|---|--|-------------|----|
| はしる ～自転車走行空間整備～ 自転車がルールを守って安全・快適に走行できる空間づくり | (1) 都心地域・五福地域における自転車ネットワークの形成 | ①基幹的な路線の整備 ②ネットワークの充実を図る路線の整備 ③まちなかの変化にあわせた自転車走行空間の整備 | ◇自転車通行空間の整備（平成31年3月末時点） ※JR 富山駅北地区の該当路線については、南北接続後に検討＝次期計画に改めて位置づけ。 ・自転車ネットワーク路線延長 29,340m、整備延長 24,670m、整備率 84.0% ・道路管理者別の自転車ネットワーク路線の整備率 （市道：10路線中7路線の整備を完了（整備率 73.8%） （県道：7路線すべての整備を完了（整備率 100%） （国道：1路線が整備対象（整備率 78.8%） 基本的には、歩道上の自転車マークを整備するものであり、市道富山駅根椋線の一部の車道上については、ナビラインを整備している。現在、一路線（市道神通町安養坊線）の整備を施工中。市道神通町穂川線については、今後補修工事が予定されているため、次期計画において整備路線として位置づける方向。 | 生活安全 交通課 | ○ |
| | (2) 自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の実施 | ①交差点部における対策 ②細街路との交差点部における対策 ③バス停付近における対策 | ◇交差点部等における交通安全対策の実施 ・車道上にナビラインが設置してある路線については、交差点部においても青色の矢羽根表示を設置するとともに、バス停周辺では自転車に減速を促す路面表示を設置している。 | 生活安全 交通課 | ○ |
| | (3) 統一的な案内サインや路面表示の導入 | ①自転車マークおよび路面着色カラーの決定 ②路面表示の設置 | ◇統一的な自転車マーク等の路面表示整備 ・自転車マーク、路面表示の設置方法を検討し、自転車の通行位置を明示。（国道・県道において共通のマークを使用。） ※全国的に統一された路面表示ではなかったが、平成28年7月に改定された、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示されたサインにほぼ沿ったもの。 | 生活安全 交通課 | ○ |

【評価方法】 ◎…できている、○…概ねできている、△…一部できている、×…できていない



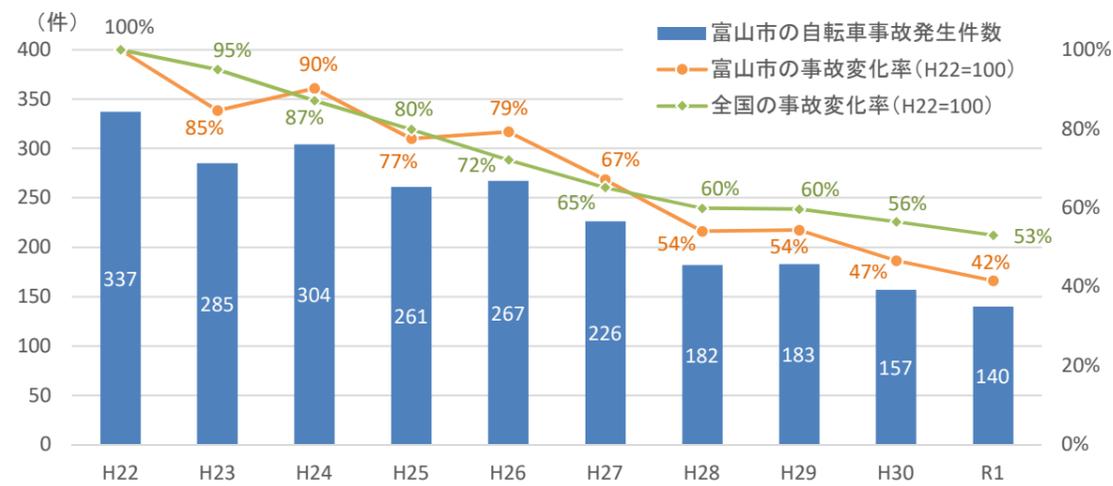
【「はしる～自転車走行空間整備～」の取組状況】

2-3. 自転車利用環境に関する既存データの整理

1) 自転車関連事故

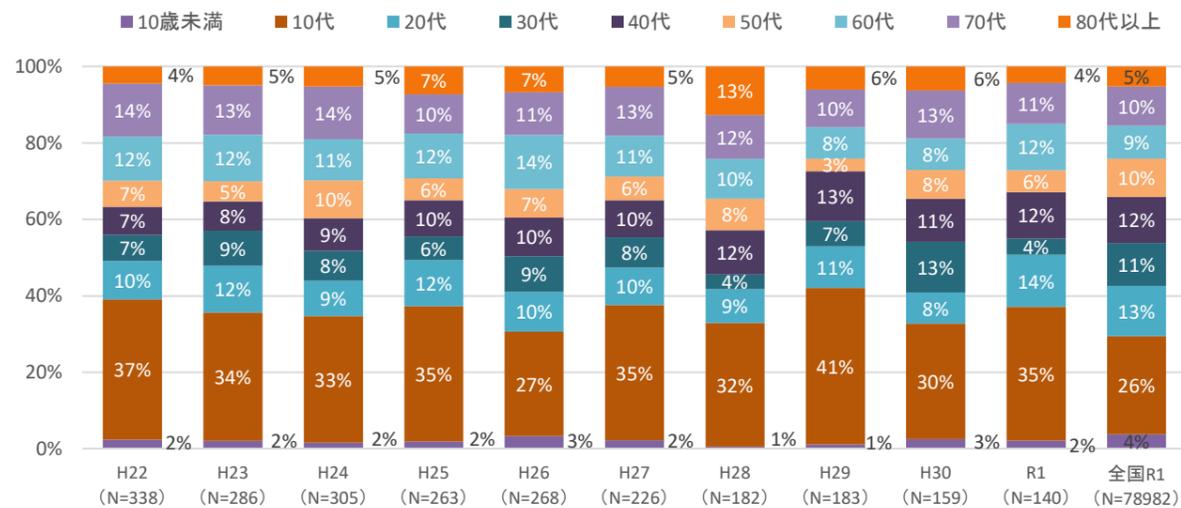
◇自転車関連事故の発生件数は減少傾向にあるものの、H23年→H24年、H25年→H26年は増加となっている。また、H28年以降では、富山市が全国よりも事故の減少率が高く、10年前のH22年と比べて、R1年では42%に減少している。

◇年代別の割合では、「10代」が3~4割と最も高い。



【発生件数及び事故減少率(H22-R1)】

※件数は、自転車が第1当事者又は第2当事者の事故件数を計上

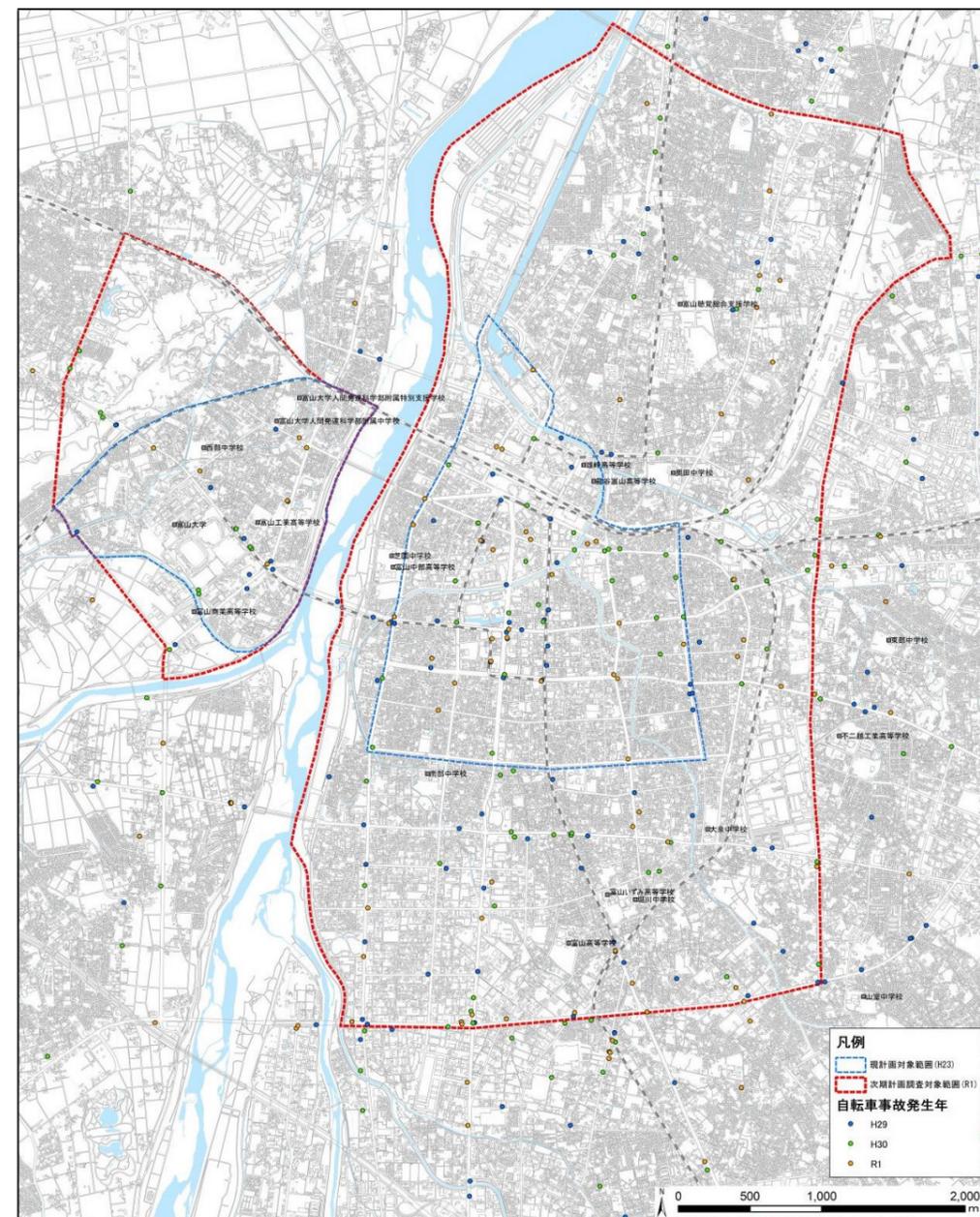


【年代別の割合(H22-R1)】

◇中活地域※・五福地域周辺の自転車事故発生位置は下図のとおりである。

◇富山駅の北側に比べて南側で自転車事故が多く発生している。また、国道や県道などの幹線道路において自転車事故が多く発生している。

※中活地域：第3期富山市中心市街地活性化基本計画(H29年4月)によって定められた区域



【中活地域・五福地域周辺の自転車事故発生位置(H29-R1)】

2) 駐輪場整備状況

◇富山市内の駐輪場整備状況としては、富山駅周辺において4箇所・1,589 台分が整備済みであり、東富山駅周辺において3箇所・642 台分が整備済みである。このほかに、富山地方鉄道の本線や富山港線、不二越・上滝線等において、20 台以上の駐輪場が整備されている。
 ◇また、あいの風とやま鉄道の東富山駅東口、富山～東富山駅間の新駅において駐輪場が整備される予定となっている。

<富山市自転車駐車場の附置等に関する条例(H28.10 施行)>
 ◇条例に基づき、商業地域で一定の床面積以上の建築物を設置しようとする者に対し、床面積に応じた台数の駐輪場を設置することが義務づけられている。

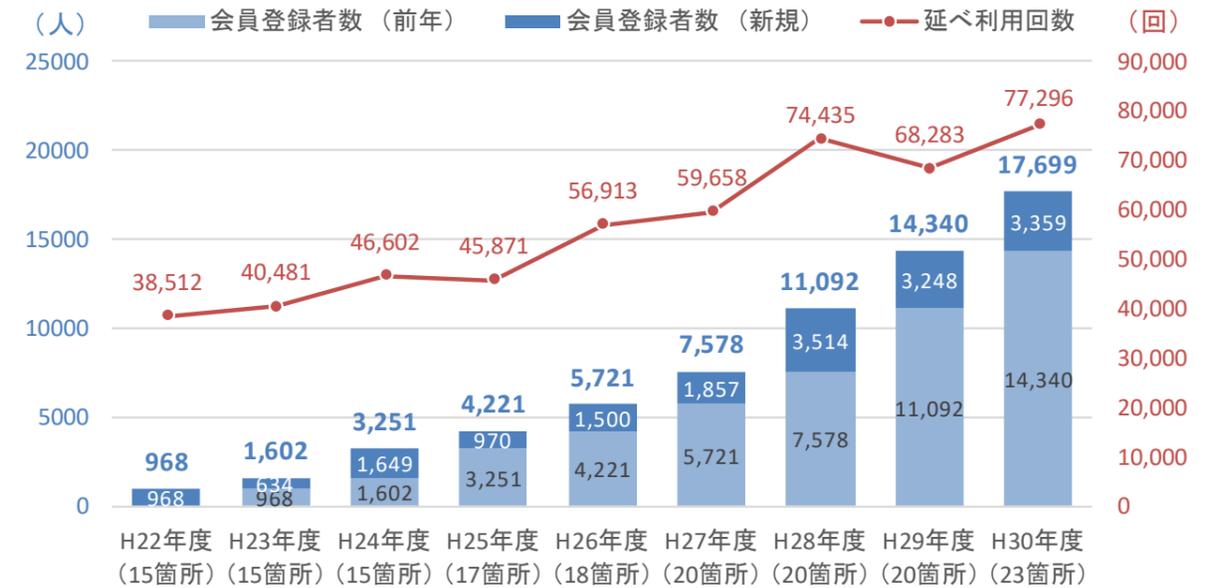
【富山市営の駐輪場収容台数一覧】

| No | 設置場所 | 収容台数 | No | 設置場所 | 収容台数 |
|----|---------------------------|------|----|---------------------|------|
| 1 | 富山駅(駅南第1(CiC前広場地下))(H28～) | 629 | 26 | 富山地方鉄道 越中三郷駅 | 80 |
| 2 | 富山駅(駅南第2(新幹線高架下)) | 360 | 27 | 富山地方鉄道 不二越駅 | 46 |
| 3 | 富山駅(駅北) | 470 | 28 | 富山地方鉄道 大泉駅 | 100 |
| 4 | 富山駅(東暫定自転車駐車場) | 130 | 29 | 富山地方鉄道 上堀駅 | 50 |
| 5 | あいの風とやま鉄道 東富山駅 第1自転車駐車場 | 200 | 30 | 富山地方鉄道 開発駅 | 84 |
| 6 | あいの風とやま鉄道 東富山駅 第2自転車駐車場 | 322 | 31 | 富山地方鉄道 月岡駅 | 51 |
| 7 | あいの風とやま鉄道 東富山駅 第3自転車駐車場 | 120 | 32 | 富山地方鉄道 小杉駅(小杉第3公園内) | 25 |
| 8 | あいの風とやま鉄道 水橋駅 | 333 | 33 | 五福公園(市内軌道大学前電停) | 36 |
| 9 | あいの風とやま鉄道 呉羽駅 | 245 | 34 | 五福第一(市内軌道大学前電停) | 48 |
| 10 | JR西日本 西富山駅 | 164 | 35 | JR笹津駅 | 120 |
| 11 | 富山地方鉄道 岩瀬浜駅 | 24 | 36 | 地鉄上滝駅北(駅舎東西) | 33 |
| 12 | 富山地方鉄道 競輪場前駅 | 24 | 37 | 地鉄上滝駅南東(踏切そば) | 15 |
| 13 | 富山地方鉄道 東岩瀬駅 | 24 | 38 | 地鉄上滝駅南西(パーク&ライドそば) | 25 |
| 14 | 富山地方鉄道 萩浦小学校前駅 | 24 | 39 | 地鉄大庄駅前 | 108 |
| 15 | 富山地方鉄道 蓮町(馬場記念公園前)駅 | 66 | 40 | 地鉄有峰口駅前 | 20 |
| 16 | 富山地方鉄道 蓮町(馬場公園北側)駅 | 70 | 41 | JR越中八尾駅前(西) | 98 |
| 17 | 富山地方鉄道 犬島新町駅 | 32 | 42 | JR越中八尾駅裏(東) | 18 |
| 18 | 富山地方鉄道 城川原駅 | 108 | 43 | JR東八尾駅 | 25 |
| 19 | 富山地方鉄道 越中中島駅 | 36 | 44 | JR速星駅前 | 370 |
| 20 | 富山地方鉄道 栗島駅 | 24 | 45 | JR千里駅 | 217 |
| 21 | 富山地方鉄道 下奥井駅 | 24 | 46 | JR婦中鵜坂駅 | 120 |
| 22 | 富山地方鉄道 奥田中学校前駅 | 24 | 47 | JR楡原駅 | 48 |
| 23 | 富山地方鉄道 稻荷町駅 | 92 | 48 | 総曲輪西自転車駐車場 | 196 |
| 24 | 富山地方鉄道 東新庄駅 | 154 | 49 | 西町・総曲輪CUBY | 30 |
| 25 | 富山地方鉄道 越中荏原駅 | 138 | 50 | 西町自転車等駐車スペース | 150 |

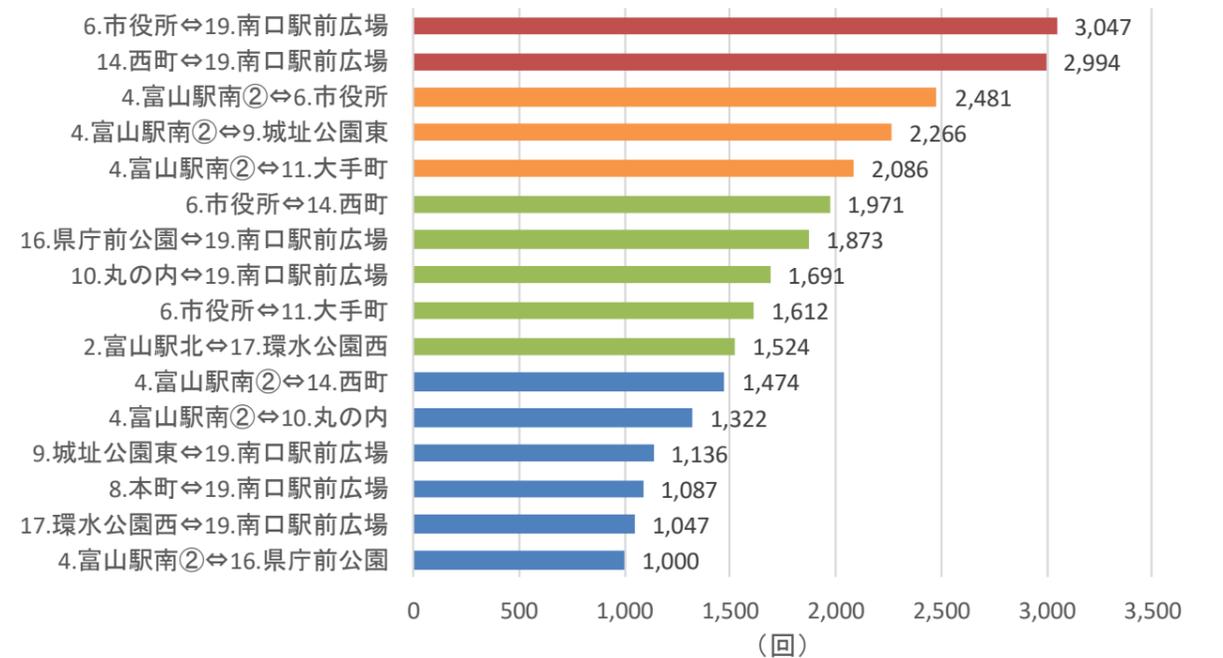
※その他に、南富山駅や新庄田中駅の自転車駐車場は、富山地方鉄道において整備されている。また、朝葉町駅の自転車駐輪場用スペースは、市が駅敷地内の富山地方鉄道株式会社の土地を借り受け、舗装・整備した。

3) アヴィレ利用実績

◇延べ利用回数は H22 年度以降増加傾向にあり、H29 年度に減少するものの H30 年度では過去最高の 77,296 回となっている。H29 年度は、平成 30 年2月に発生した大雪の影響で利用回数が減少したと考えられる。
 ◇ポート間移動で最も多いのは「6.市役所⇄19.南口駅前広場」で 3,047 回、次いで「14.西町⇄19.南口駅前広場」が 2,994 回、「4.富山駅南②⇄6.市役所」が 2,481 回となっている。



【会員登録者数、延べ利用回数の推移】



【ポート間移動が1,000回以上の区間】

3. 自転車利用に関する通行実態調査の実施

3-1. 調査結果の概要

1) 市民・高校生調査

(1) 調査目的

◇富山市自転車利用環境整備計画の策定にあたり、富山市における自転車利用実態の現状や10年前からの変化を把握するために、市民・高校生を対象とした「自転車利用実態調査」を実施する。
 ◇特に、自転車が通行する経路については、近年の道路整備や都市開発により変化していることが想定されるため、併せて「自転車通行経路調査：地図記入形式」を実施することで、自転車ネットワーク路線を抽出するための基礎データとする。

(2) 市民調査の概要

【調査対象】満18歳以上の市民5,000名 【調査方法】郵送（無記名回収）方式
 【抽出方法】住民基本台帳から無作為抽出 【調査期間】令和2年1月24日（金）～2月7日（金）
 【回収数】＜自転車通行意識調査＞ 1,725部/5,000部（回収率：34.5%）
 ＜自転車通行経路調査＞ 252部/2,334部（回収率：10.8%）

(3) 高校生調査の概要

【調査対象】富山市内にある4つの高校の2年生。通行経路調査については、調査対象範囲内を自転車で通行する生徒のみ回答。
 【調査方法】校内配布回収 【回収数】（下表参照）

【高校別の回収数】

| 高校 | 配布数 | 回収数 | |
|--------|--------|-----------|-----------|
| | | 自転車通行意識調査 | 自転車通行経路調査 |
| 富山中部高校 | 278部 | 274部 | 121部 |
| 富山高校 | 283部 | 270部 | 85部 |
| 富山商業高校 | 278部 | 273部 | 130部 |
| 龍谷富山高校 | 240部 | 230部 | 78部 |
| 合計 | 1,079部 | 1,047部 | 414部 |

2) 企業調査

(1) 調査目的

◇富山市自転車利用環境整備計画の更新にあたり、富山市における自転車通勤や自転車通勤支援制度の実態を把握し、今後の自転車通勤を促進していくための基礎データとするために、企業を対象とした「自転車通勤実態調査」を実施した。

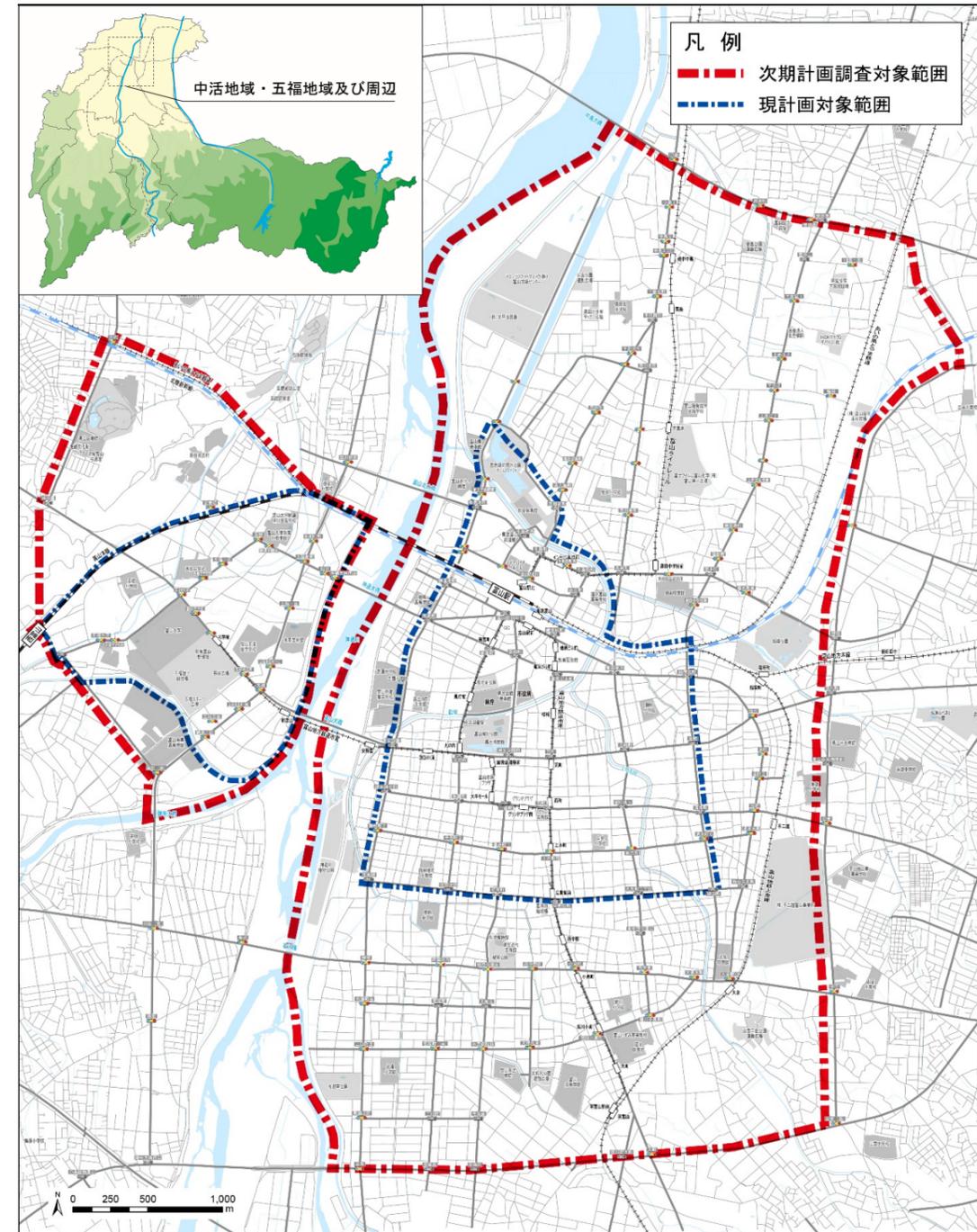
(2) 企業調査の概要

【調査対象】富山市にある事業所127社 【調査方法】郵送（無記名回収）方式
 【抽出方法】富山市ホームページ掲載の富山市企業情報から従業員100人以上の企業を抽出
 【調査期間】令和2年1月24日（金）～2月7日（金） 【回収数】75部/127部（回収率：59.1%）

3) 調査対象範囲

◇本業務では、検討範囲を富山市全域とした。なお、自転車通行経路調査については、自転車利用者の多い中活地域・五福地域及びその周辺を主な調査・検討範囲として拡大した。

【自転車通行経路調査の対象範囲】

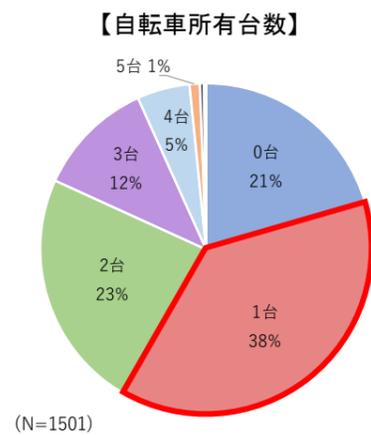
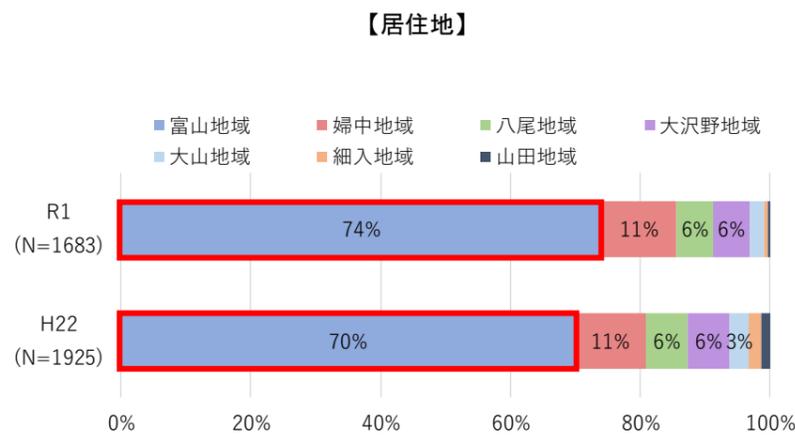
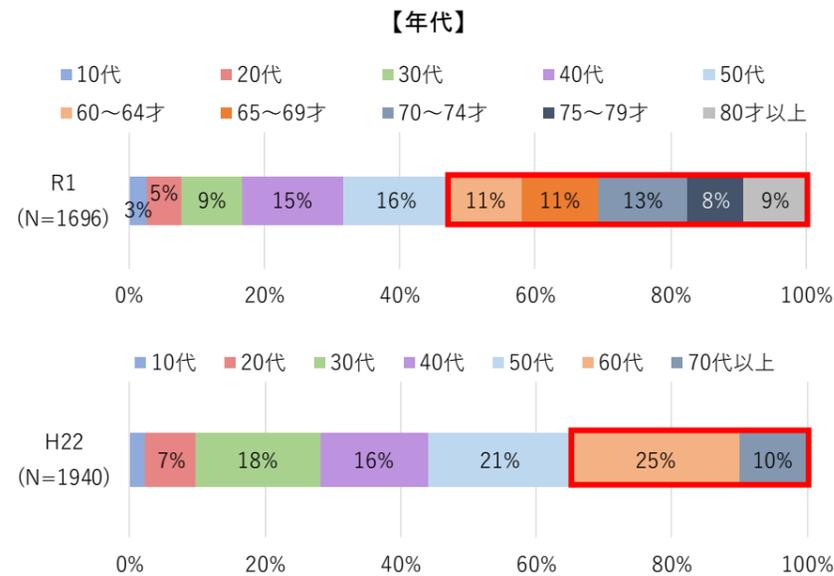


3-2. 市民調査

1) 回答者について

①回答者の属性（問 30, 33, 35）

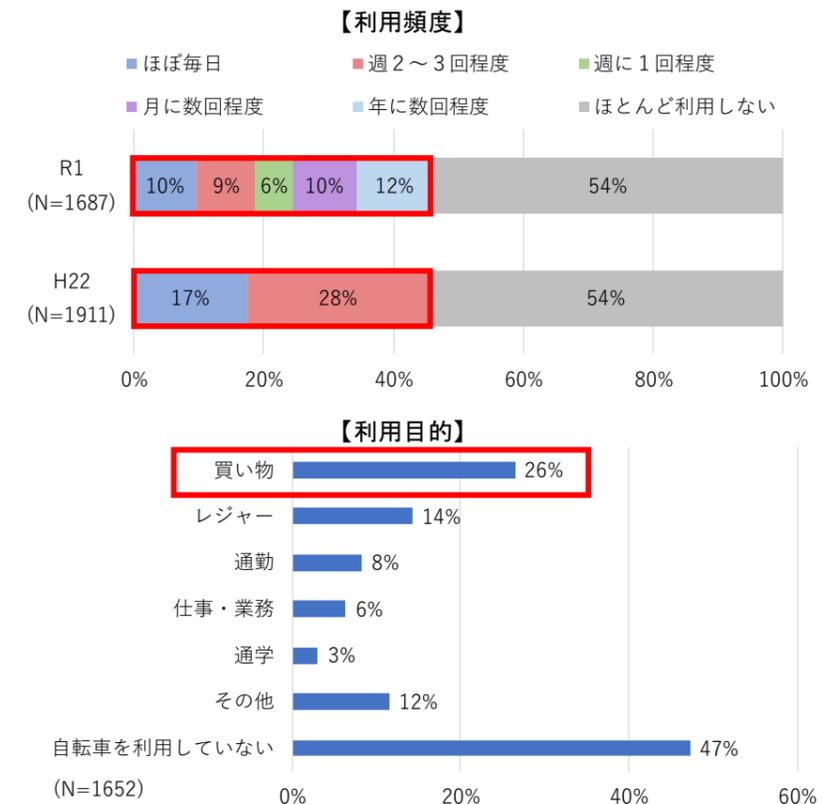
【年代】「60代以上」が約5割となっており、18～75歳を対象とした前回調査より17ポイント増加している。
 【居住地】「富山地域」が約7割と最も高く、前回調査よりも若干増加している。
 【自転車所有台数】「1台」が約4割と最も高く、世帯あたりの平均自転車所有台数は1.5台となった。



2) 自転車の利用状況などについて

①自転車の利用頻度、目的（問 1, 2）

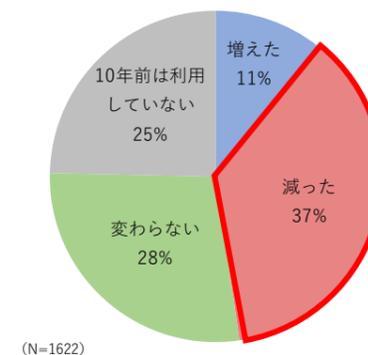
【利用頻度】「ほとんど利用しない」が約5割となっており、前回調査との大きな変化はみられない。
 【利用目的】「買い物」が約3割と最も高くなっている。



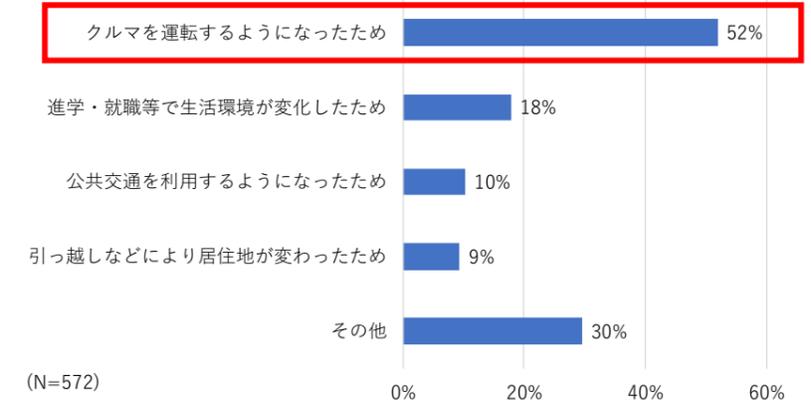
②10年前と比較した自転車の利用頻度（問 7, 9）

◇「減った」が約4割と最も高く、その理由として「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】



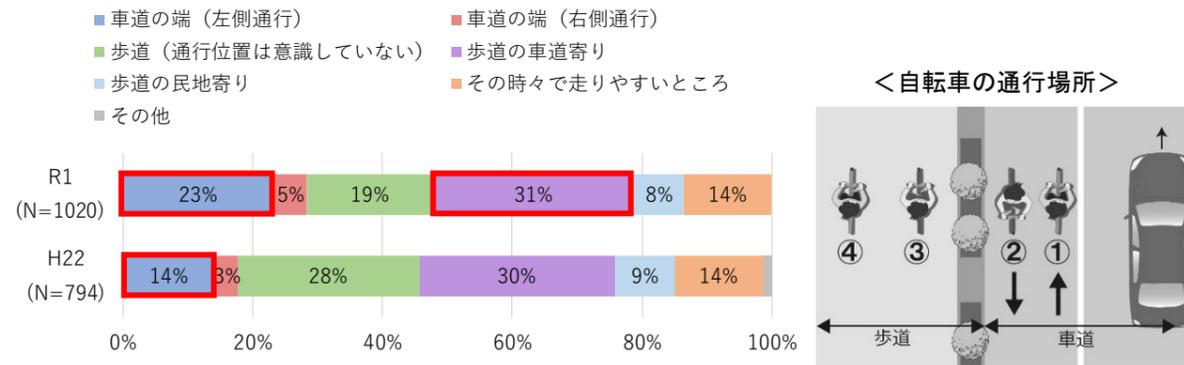
【利用が「減った」理由】



3) 自転車の走行環境について

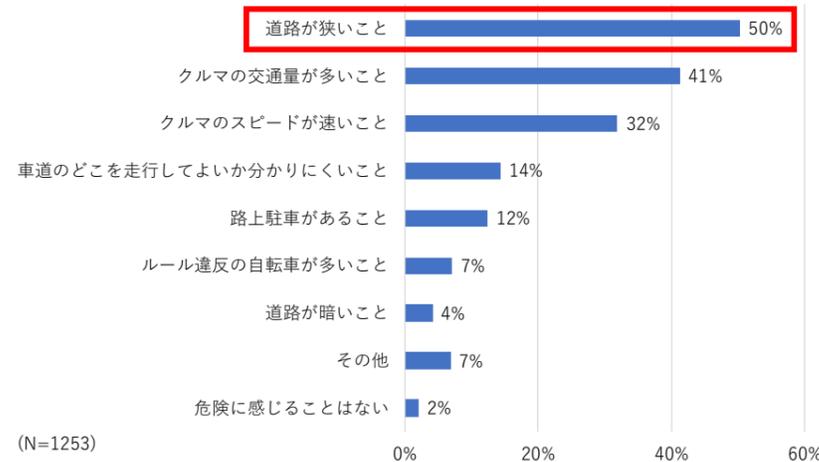
①自転車での通行場所（問10）

◇「歩道の車道寄り」が約3割と最も高くなっている。「車道の端（左側通行）」が前回調査より9ポイント増加している。



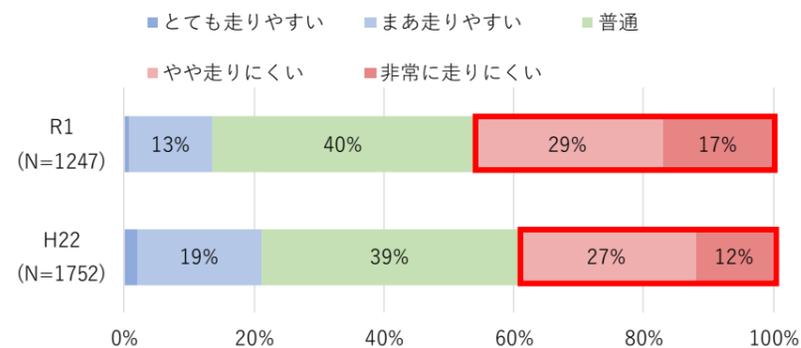
②車道を自転車で走行する際の不安（問11）

◇「道路が狭いこと」が約5割と最も高くなっている。



③自転車での走りやすさ（問12①）

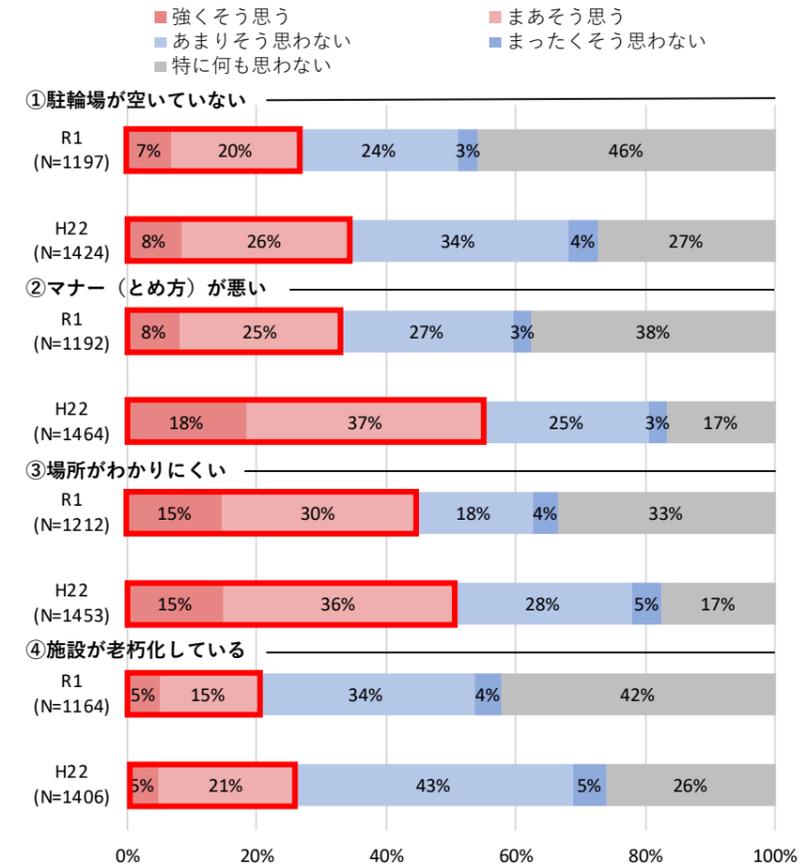
◇「走りにくい」が約5割と高く、前回調査より7ポイント増加している。この要因としては、調査対象範囲の拡大に伴い、自転車通行空間が整備されていない地域の回答者が増加したためと考えられる。



4) 自転車の駐輪環境について

①市内の駐輪場に関する評価（問13①）

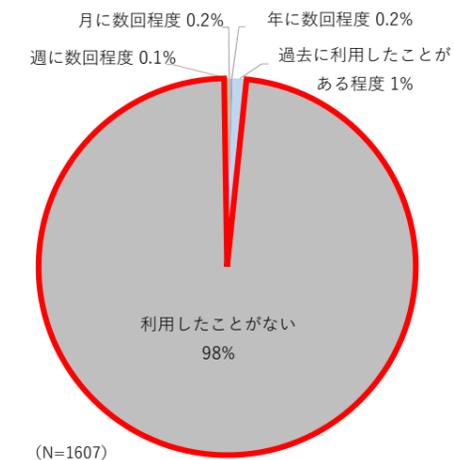
◇「マナー（とめ方）が悪い」では、「そう思う」が約3割と前回調査より22ポイント減少している。



5) 自転車の利用促進について

①「アヴィレ」の利用頻度（問15）

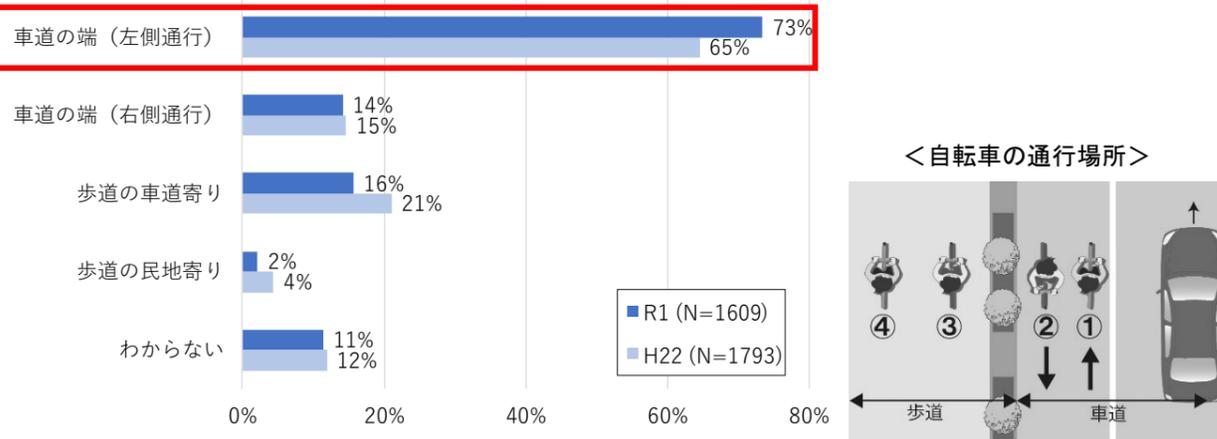
◇市民のほとんどが「利用したことがない」と回答している。



6) 交通ルールやマナーについて

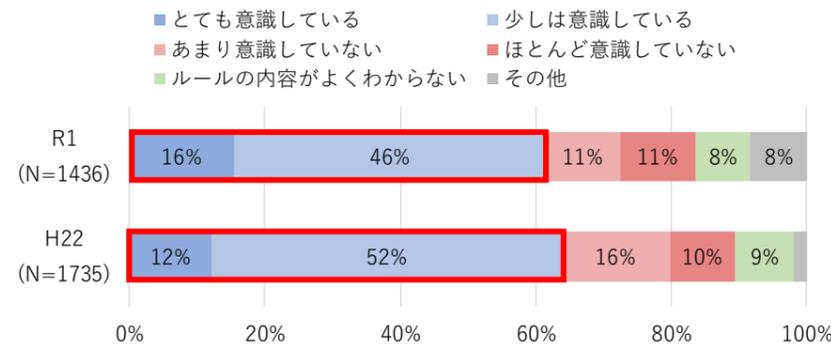
① 自転車が原則として通行すべき場所（問 20）

◇「車道の端（左側通行）」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。



② 自転車ルールを守る意識の有無（問 22）

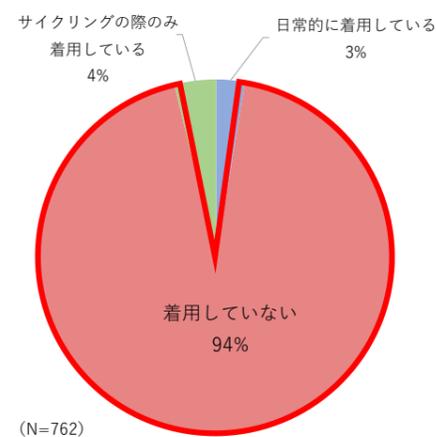
◇「意識している」が約7割と最も高く、前回調査との大きな変化はみられない。



7) その他自転車利用全般について

① ヘルメットの着用（問 24）

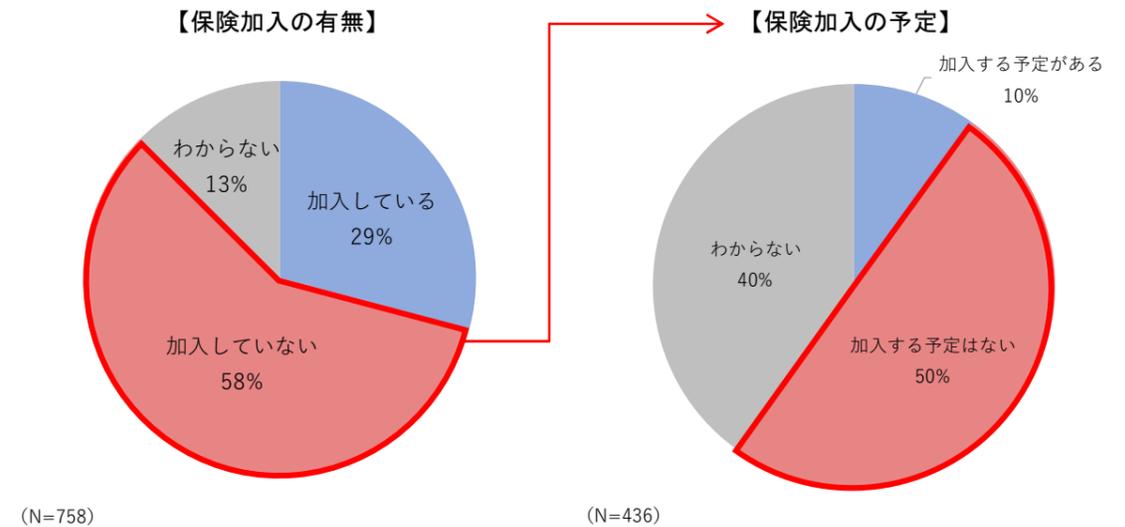
◇市民のほとんどが「着用していない」と回答している。



② 自転車損害賠償保険の加入（問 27, 28）

【保険加入の有無】「加入していない」が約6割と最も高くなっている。

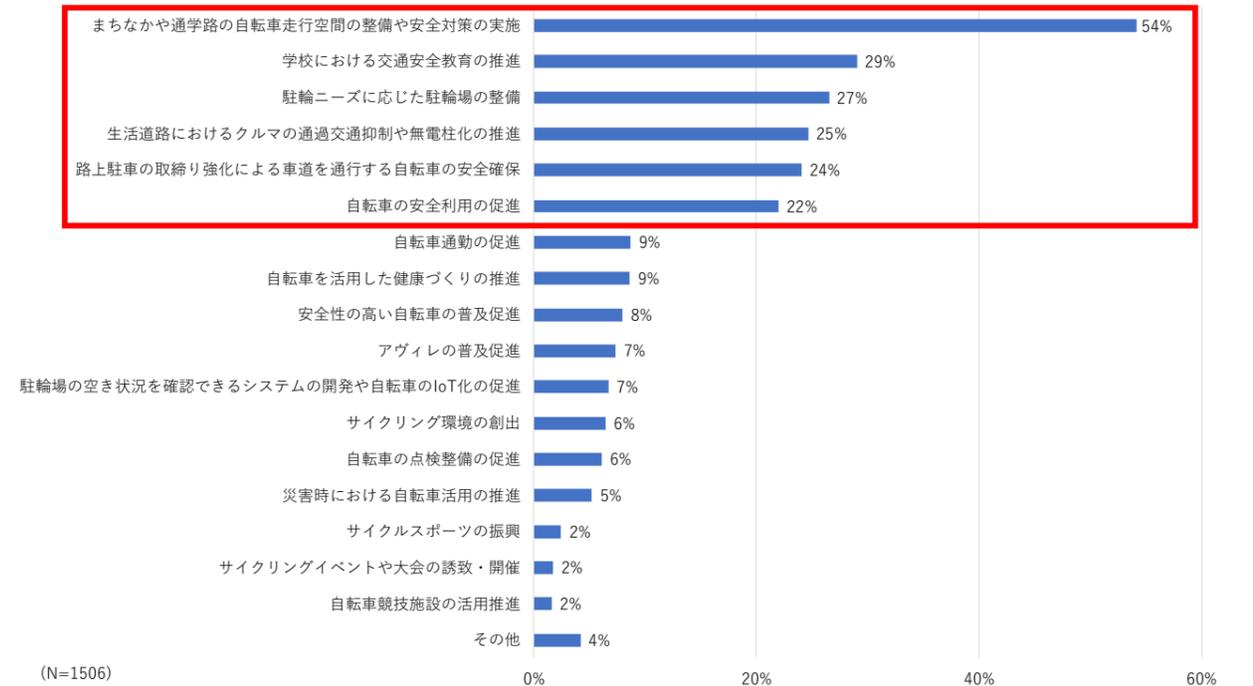
【保険加入の予定】「加入する予定はない」が5割と最も高くなっている。



③ 富山市で重点的に取り組むべき自転車施策（問 29）

◇「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」が約5割と最も高くなっている。

◇次いで「学校における交通安全教育の推進」「駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備」「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」「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」「自転車の安全利用の促進」が2割以上となっている。

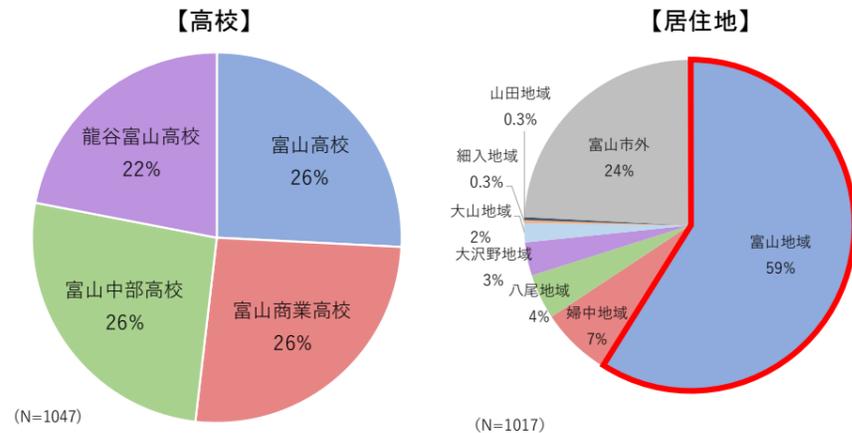


3-3. 高校生調査

1) 回答者について

①回答者の属性（問 27）

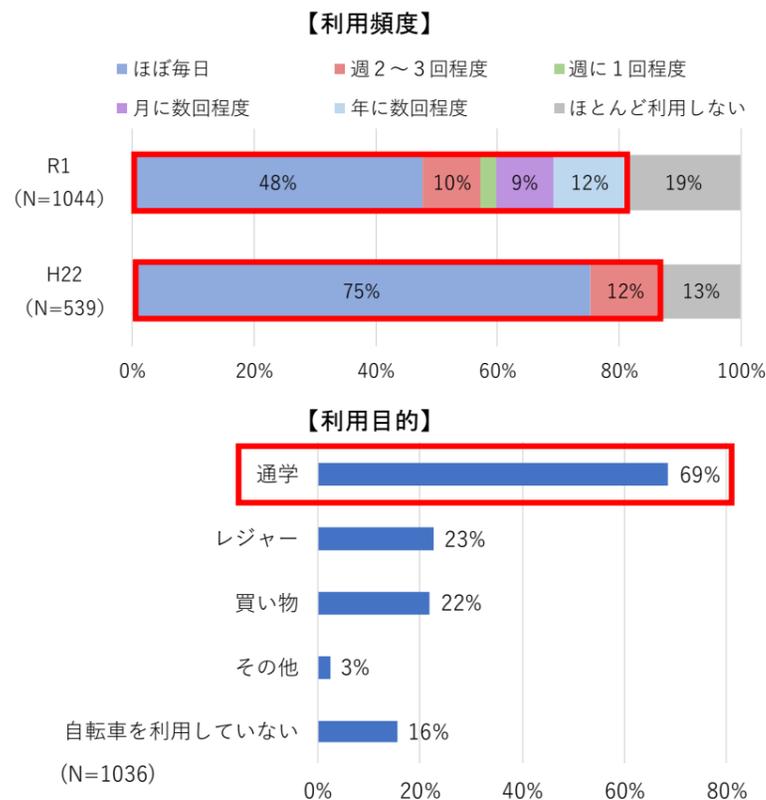
【高校】「富山高校」「富山商業高校」「富山中部高校」が約3割となっている。
 【居住地】「富山地域」が約6割と最も高くなっている。



2) 自転車の利用状況などについて

①自転車の利用頻度、目的（問 1, 2）

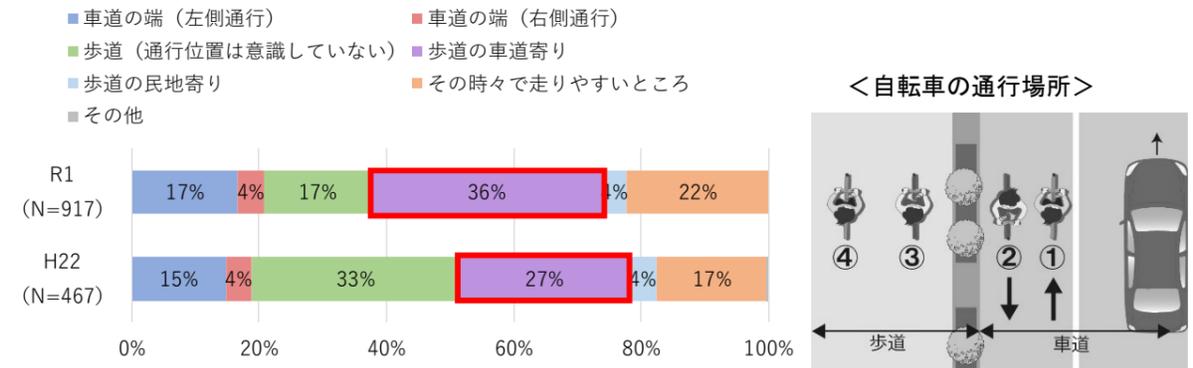
【利用頻度】「ほとんど利用しない」が約2割となっており、前回調査より6ポイント増加している。
 【利用目的】「通学」が約7割と最も高くなっている。



3) 自転車の走行環境について

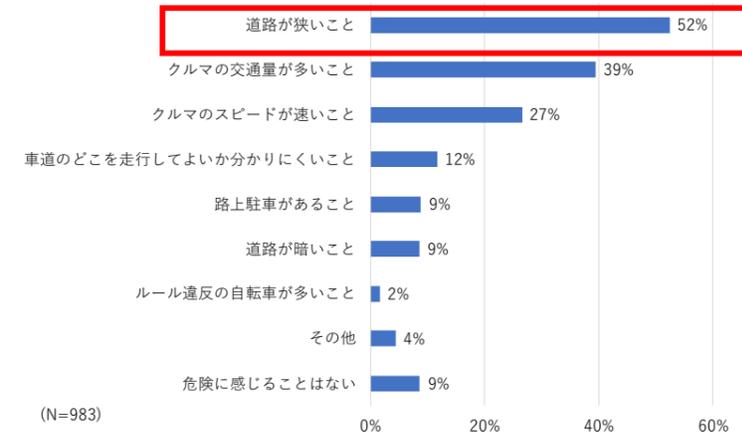
①自転車での通行場所（問 7）

◇「歩道の車道寄り」が約4割と最も高く、前回調査より9ポイント増加している。



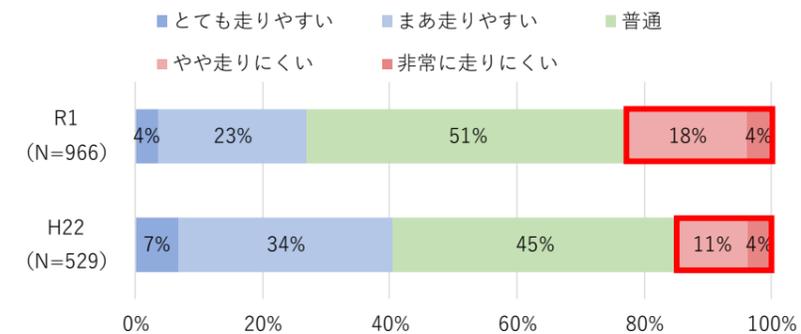
②車道を自転車で走行する際の不安（問 8）

◇「道路が狭いこと」が約5割と最も高くなっている。



③自転車での走りやすさ（問 9①）

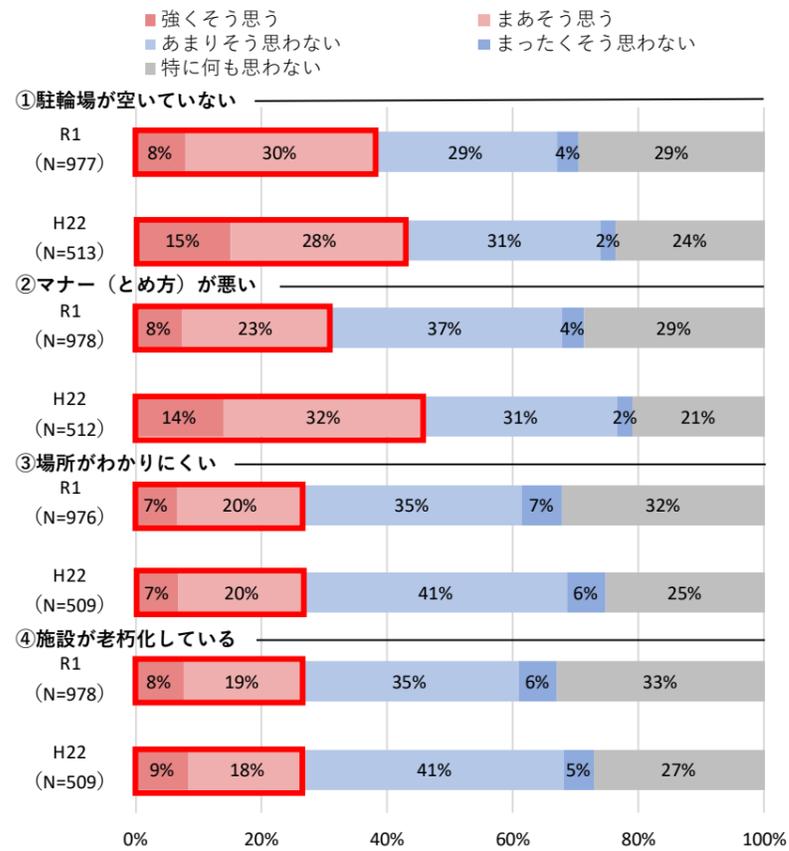
◇「走りにくい」が約2割と前回調査より7ポイント増加している。この要因としては、前回調査から対象校を追加（龍谷富山高校）したため、富山駅北部など自転車通行空間が整備されていない地域の回答者が増加したためと考えられる。



4) 自転車の駐輪環境について

① 自転車での通行場所（問 10①）

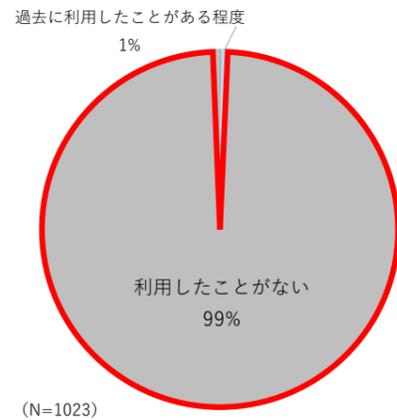
◇「駐輪場が空いていない」では、「そう思う」が約4割と前回調査より5ポイント減少している。
 ◇「マナー（とめ方）が悪い」では、「そう思う」が約3割と前回調査より15ポイント減少している。



5) 自転車の利用促進について

① 「アヴィレ」の利用頻度（問 12）

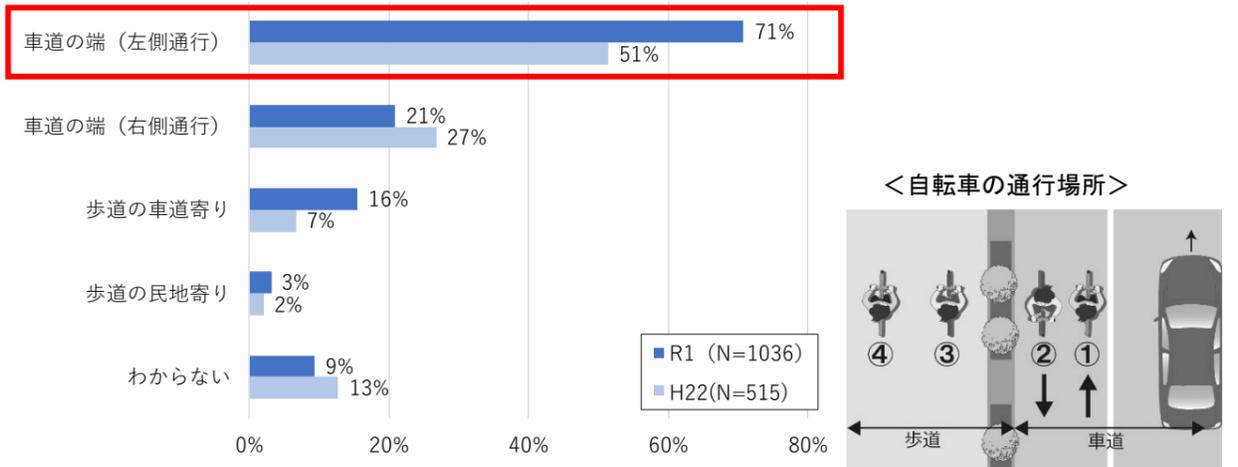
◇高校生のほとんどが「利用したことがない」と回答している。



6) 交通ルールやマナーについて

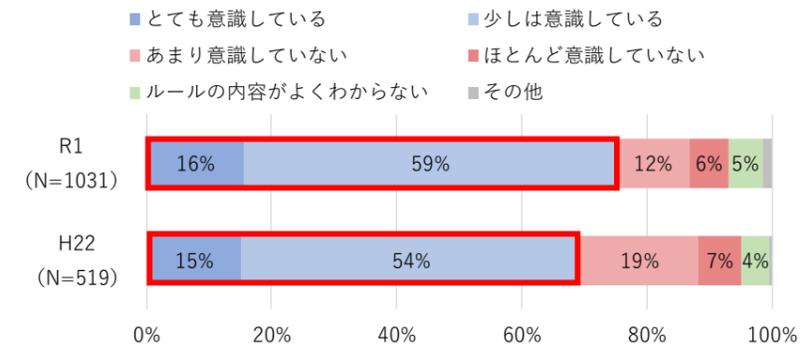
① 自転車が原則として通行すべき場所（問 17）

◇「車道の端（左側通行）」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。



② 自転車ルールを守る意識の有無（問 19）

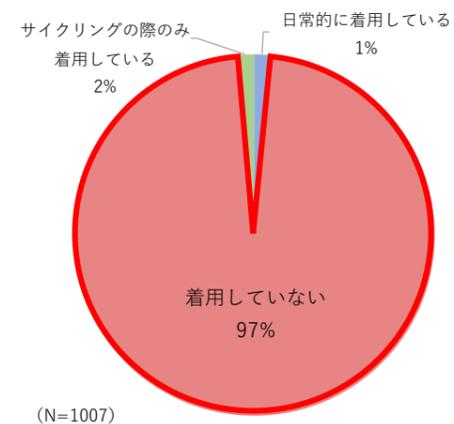
◇「意識している」が約8割と最も高く、前回調査より6ポイント増加している。



7) その他自転車利用全般について

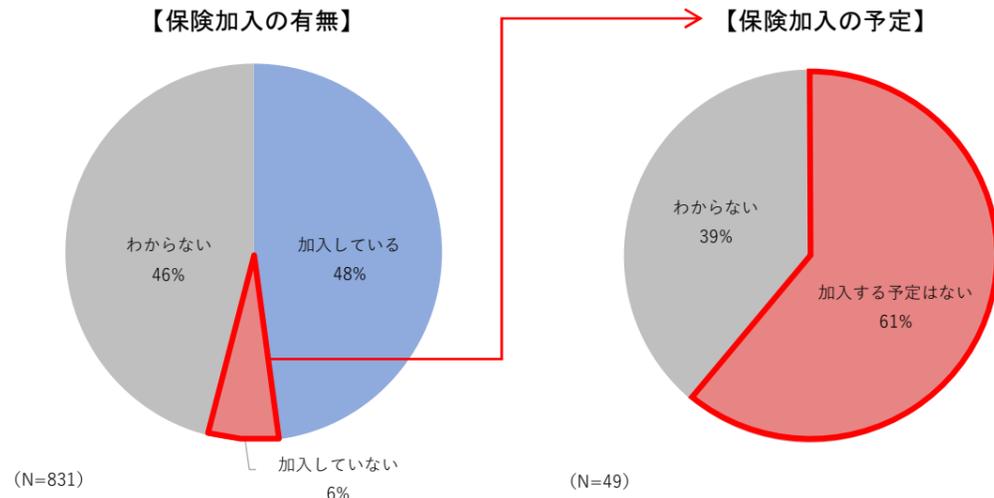
① ヘルメットの着用（問 21）

◇高校生のほとんどが「着用していない」と回答している。



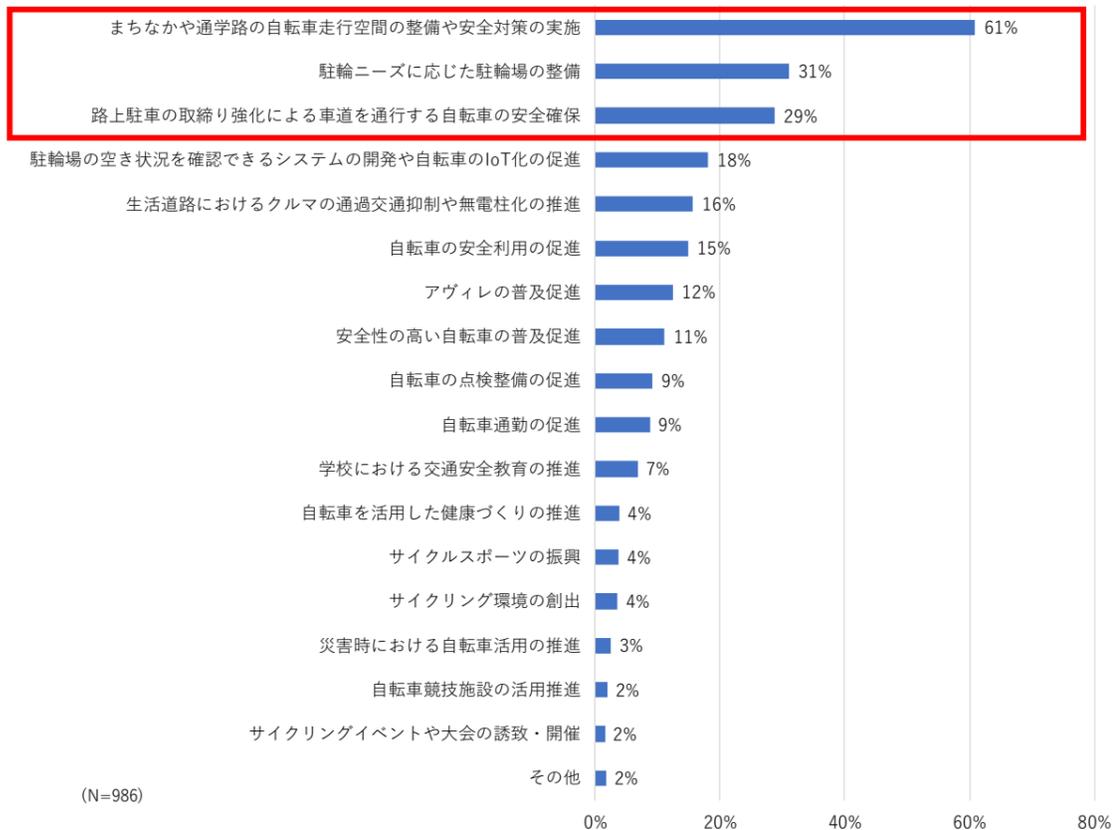
②自転車損害賠償保険の加入（問 23）

◇【保険加入の有無】「加入している」が約5割と最も高くなっている。
 ◇【保険加入の予定】「加入する予定はない」が約6割と最も高くなっている。



③富山市で重点的に取り組むべき自転車施策（問 25）

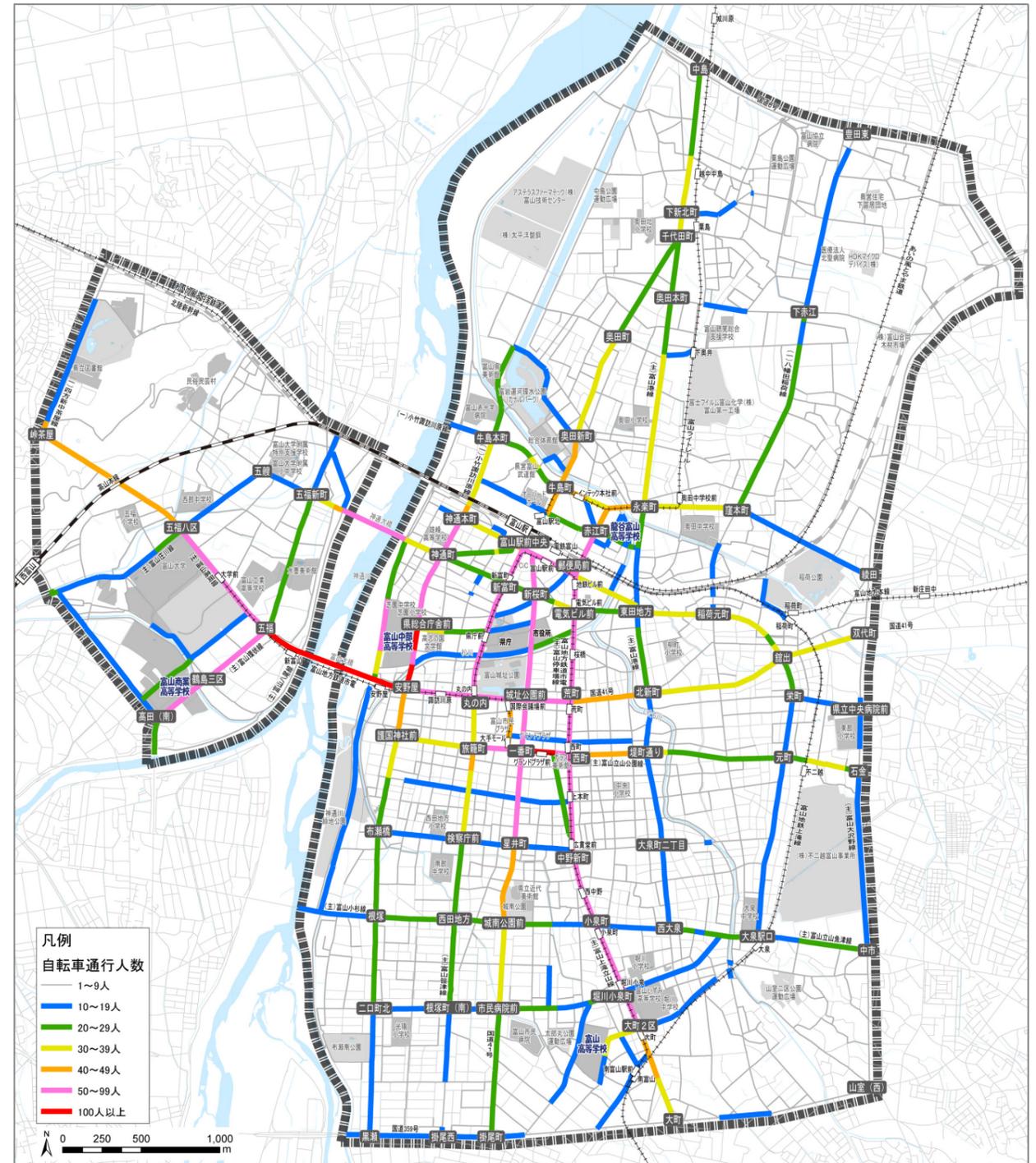
◇「まちなかや通学路の自転車走行空間の整備や安全対策の実施」が約6割と最も高く、次いで「駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備」「路上駐車取締り強化による車道を通行する自転車の安全確保」が2割以上となっている。



3-4. 自転車通行経路調査

◇自転車通行経路調査を実施した高校（富山商業高等学校、富山中部高等学校、龍谷富山高等学校、富山高等学校）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。

【自転車通行経路調査の結果（市民と高校生の合計）】



3-5. 企業調査

1) 事業所の自転車通勤の現状について

① 自転車通勤の是認（問1）

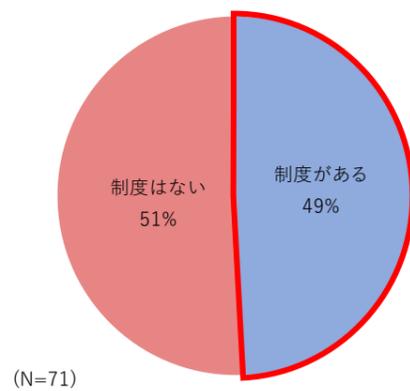
◇「認めている」が約9割と最も高くなっている。



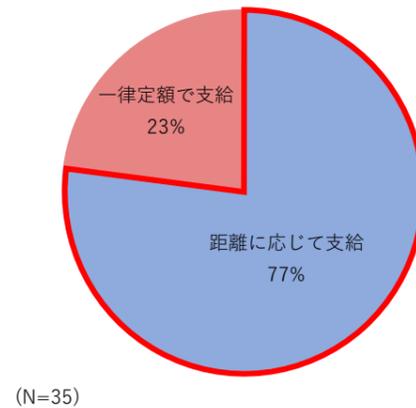
② 自転車通勤者に対する通勤手当制度（問5,6）

◇「制度がある」が約5割となっており、その支給金額の設定方法は「距離に応じて支給」が最も高くなっている。

<通勤手当制度の有無>

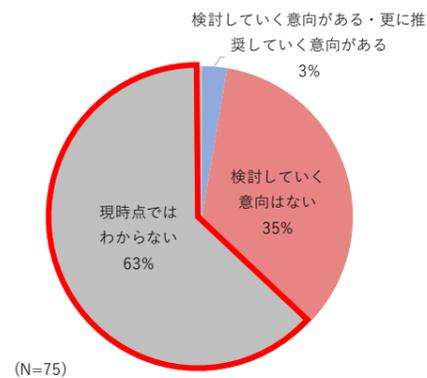


<支給金額の設定方法>



③ 自転車通勤推進の検討意向（問8）

◇「現時点ではわからない」が約6割と最も高くなっている。

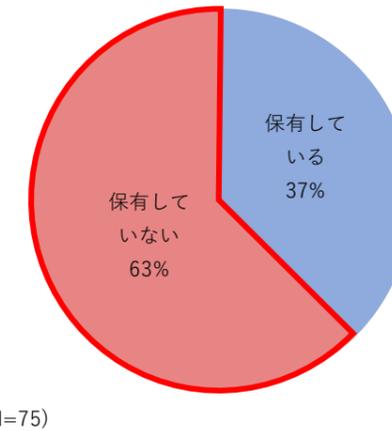


2) 事業所の業務上での自転車利用について

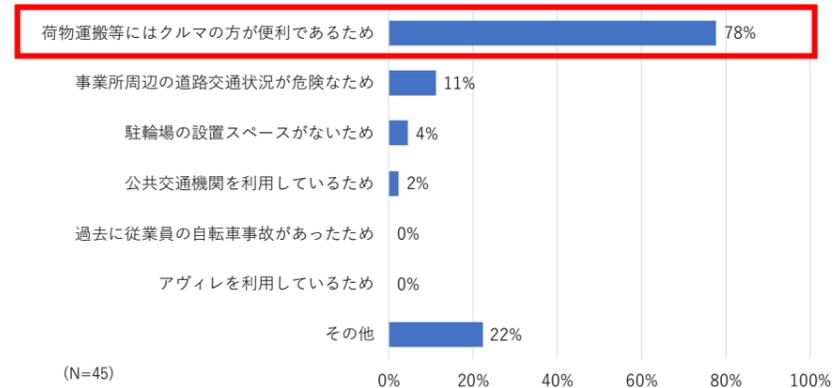
① 自転車の保有状況（問11、14、15）

◇「保有していない」が約6割と高く、その理由として「荷物運搬等にはクルマの方が便利であるため」が約8割と最も高くなっている。自転車の保有理由は「近・中距離であれば用務にかかる所要時間が短く、効率的であるため」が約9割と最も高くなっている。

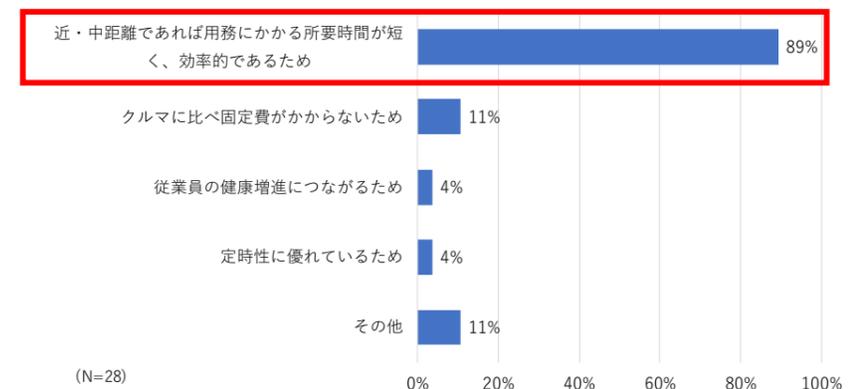
【自転車の保有有無】



【自転車の未保有理由】



【自転車の保有理由】



4. 事例調査の実施

- ◇自転車活用推進本部ホームページ及び各市町村ホームページより、自転車活用推進計画の策定済み市町村を一覧表として整理(R1.12時点、検討中を含む)した。
- ◇そのうち、富山市と同規模以上の政令指定都市もしくは中核市の策定済み市町村を対象(8市)として、計画の基本目標や基本方針、具体施策などを整理した。さらに、R1.12時点で検討中であるが、北陸の同規模の都市として金沢市の事例を整理した。

【市町村の自転車活用推進計画策定状況(R1.12時点)】

| NO | 都道府県 | 市町村 | 計画名 | 計画策定年月 | 計画期間 | 計画策定状況 |
|----|------|---------------------------|-----------------------------------|-----------|------------------|--------|
| 1 | 北海道 | 石狩市 | 石狩市自転車活用推進計画 | 2019年3月 | ～2028年度 | ○ |
| 2 | 山形県 | 寒河江市 | 寒河江市自転車活用推進計画 (自転車ネットワーク計画) | 2019年3月 | ～2025年度 | ○ |
| 3 | 茨城県 | 石岡市 | 石岡市りんりんタウン構想 | 2019年3月 | ～2028年度 | ○ |
| 4 | 栃木県 | 宇都宮市 | 自転車のまち推進計画後期計画 (宇都宮市自転車活用推進計画) | 2019年3月改訂 | ～2020年度 | ○ |
| 5 | 千葉県 | 千葉市 | 千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画 | 2018年3月 | ～2020年度 | ○ |
| 6 | 神奈川県 | 横浜市 | 横浜市自転車活用推進計画 | 2019年3月 | ～2028年度 | ○ |
| 7 | 神奈川県 | 相模原市 | 相模原市自転車活用推進計画 | 2020年度 | ～2027年度 | 検討中 |
| 8 | 神奈川県 | 川崎市 | 川崎市自転車活用推進計画 | 2020年度 | ～2021年度 (第1期) | 検討中 |
| 9 | 新潟県 | 新潟市 | 新潟市自転車利用環境計画 | 2019年3月 | ～2022年度 | ○ |
| 10 | 石川県 | 金沢市 | 金沢市自転車活用推進計画 (かなざわ快適創造サイクルプラン) | 2020年度 | ～2029年度 | 検討中 |
| 11 | 長野県 | 諏訪建設事務所 (岡谷市・諏訪市・下諏訪町) | 諏訪湖周自転車活用推進計画 | 2019年3月 | ～2023年度 | ○ |
| 12 | 静岡県 | 浜松市 | 浜松市自転車活用推進計画 | 2019年12月 | ～2029年 | 検討中 |
| 13 | 愛知県 | 豊橋市 | 豊橋市自転車活用推進計画 | 2019年9月 | ～2020年度 | ○ |
| 14 | 愛知県 | 一宮市 | 一宮市自転車活用推進計画 | 2019年12月 | 不明 (2024年度?) | ○ |
| 15 | 京都府 | 京都市 | 京都府自転車活用推進計画 | 2019年12月 | ～2023年度 | ○ |
| 16 | 大阪府 | 大阪市 | 大阪市自転車活用推進計画 | 2019年3月 | ～2020年度 | ○ |
| 17 | 大阪府 | 守口市 | 守口市自転車活用推進計画 (自転車ネットワーク計画) | 2019年3月 | ～2028年度 | ○ |
| 18 | 大阪府 | 堺市 | 堺市自転車利用環境計画<追加版> —重点アクションプラン— | 2019年8月 | ～2023年度 | ○ |
| 19 | 大阪府 | 枚方市 | 枚方市自転車活用推進計画 | 2020年3月 | ～2026年度 | 検討中 |
| 20 | 長崎県 | 南島原市 | 南島原市自転車活用推進計画 | 2019年11月 | ～2028年度 | ○ |
| 21 | 沖縄県 | 名護市 | 名護市自転車活用推進計画 | 2019年度 | 2028年度 | 検討中 |

※ [] は、富山市と同規模以上の政令指定都市もしくは中核市の策定済み市町村、または、金沢市

- ◇事例調査の一例として、宇都宮市の取組を下記に示す。宇都宮市では、自転車通勤を促進させるために「自転車通勤のススメ」を作成し、市のホームページで公開している。自転車通勤に対する様々な視点(企業、従業員、地域社会など)、各企業に合った支援例などが記載されている。



1. はじめに どうして自転車通勤をススめるのか?

企業、従業員、地域社会にとっても、様々なメリットがあるから

自転車通勤は、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和といった「地域社会」へのメリットだけでなく、「企業」や「従業員」によっても様々なメリットが考えられます。

企業にとってのメリット

- 従業員の健康増進
 - 健康増進の現状

自然な運動不足から、宇都宮市では、がん、糖尿病、脳卒中といった生活習慣病の3大死因による死亡が多く、また成人男性の肥満率は全国平均を上回っています。

【本市の主な死因】 【成人男性の肥満率】
 - 自転車モニター実施効果

市民や企業を対象としたモニター事業の実施に際して、該当的に市職員を対象にクルマ通勤から自転車通勤に切り替えるモニター事業を実施しました。2ヶ月間の定期観測であるものの、体重・体脂肪率等の健康面において改善効果が確認されました。

【実施効果】

 - ・体重 2.1kg 減少
 - ・体脂肪率 1.6% 減少
 - ・歩数 4.0km 減少
 - ・中心血圧 6.0mmHg 減少 (平成26年度：宇都宮市)
- 駐車場借り上げ費等の経費削減

クルマ1台の駐車スペース当たり自転車6台を収めることができ、経費削減につながります。

クルマ1台分の駐車場 (2.5m x 6.0m) vs 自転車6台分のスペース確保 (2.5m x 6.0m)
- 企業イメージの向上

(環境配慮行動としてISO14001^{※1}、CSR^{※2}へ位置づけ、健康経営^{※3}の推進)

【自転車通勤のススメ (出典：宇都宮市 HP)】

【自転車通勤のススメ (目次)】

| 目次 | 内容 |
|--------------------------------|---|
| 1. はじめに (どうして自転車通勤をススめるのか?) | 自転車通勤による企業にとってのメリット、従業員にとってのメリット、地域社会にとってのメリット。 |
| 2. 自転車通勤の課題 ～通勤者の目線からみた実情～ | 通勤者の目線からみた自転車通勤の様々な課題。 |
| 3. 市内企業における取組状況 ～アンケート調査結果～ | 市内企業における自転車通勤の実態と課題を把握するために実施したアンケート調査の結果(通勤手段、自転車通勤者に対する支援策、自転車利用を進めることで企業が得られる効果として期待するもの)。 |
| 4. 企業における具体的な取組事例 | 市内企業が取り組んでいる7つの具体的な事例(背景・目的と取組内容)。 |
| 5. 企業における様々な支援のかたち | 企業における支援について、企業のおかれた環境、従業員の通勤環境等に応じて有効な取組を選択できるよう、すぐに取り組むことができるものから、抜本的な取組まで様々な支援のかたちを提案。 |
| 6. 自転車通勤をサポートする市の取組 | 自転車通勤をサポートする市の取組である自転車走行空間、レンタサイクル、健康ポイント事業などの概要紹介。 |
| 7. おわりに | (自転車安全利用五則を掲載) |

5. 計画の基本目標・基本方針の検討

5-1. 現況課題の整理

【自転車利用環境整備に向けた現状と課題の整理】

| | はしる ~自転車走行空間整備~ | とめる ~駐輪環境整備~ | いかす ~自転車利用促進~ | まもる ~ルール遵守・マナー向上~ |
|-------|---|--|---|--|
| 現状や課題 | <ul style="list-style-type: none"> ●<u>自転車走行空間に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク路線は24.7km/29.3km（整備率84.0%）が整備済みであり、自転車ネットワークが概成 ・歩道上に自転車マークを整備する形態を基本とし、一部区間では車道上にナビラインを設置 ・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 ●<u>自転車関連事故に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・10年前のH22年と比べて、R1年では42%に減少(337件→140件) ・年代別では10代が3~4割、事故相手では乗用車や貨物車が9割以上、事故形態としては出会い頭事故が5~6割を占める ・富山市内の事故の9割が富山地域で発生 ・次期計画の策定に向けた調査対象範囲では、幹線道路での事故が多く発生 ●<u>自転車利用実態調査結果より</u> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・今後取り組むべき自転車施策では、市民・高校生とも5~6割が「自転車走行空間の整備や安全対策の実施」と回答し、道路整備に対する要望が多い ・「自転車で走りにくい」との回答が市民・高校生ともに前回調査より微増し、現計画の自転車ネットワークは概成しているものの、安全性に対する利用者の実感が低い ●<u>自転車通行経路調査結果より</u> <ul style="list-style-type: none"> ・国道や県道、主要な市道などの幹線道路で自転車交通が多く、細街路では少ない ・危険箇所は、(主)富山港線の奥田小周辺や(主)富山高岡線の富山大周辺が多い | <ul style="list-style-type: none"> ●<u>駐輪環境に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・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を向上 ・「富山市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定(H28年3月)し、駐輪場の附置台数を規定 ・あいの風とやま鉄道の富山駅周辺や東富山駅周辺、ライトレール駅や富山地鉄駅において駐輪場を整備済み(サイクル&バスライド駐輪場としても活用) ●<u>富山駅周辺の駐輪実態に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・富山駅東暫定駐輪場では、利用率が100%を超える月が多く、収容台数を上回っている状況 ・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133台/日→0.06台/日に減少 ●<u>自転車利用実態調査結果より</u> <ul style="list-style-type: none"> ・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し、駐輪マナーが改善傾向 ・対策が必要な駐輪場としては、市民・高校生ともに「富山駅周辺」が最も多い ・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」が最も多い | <ul style="list-style-type: none"> ●<u>自転車の利用促進に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・おやこ補助輪卒業教室を開催 ●<u>自転車市民共同利用システム「アヴィレ」利用</u> <ul style="list-style-type: none"> ・市内で自転車255台、サイクルポート23箇所を配置。大学生への利用料補助や1日パスの半額助成などによる利用促進策を実施 ・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 ・移動区間としては、富山駅周辺→富山市役所、西町、城址公園、大手町が多い ●<u>サイクリスポートに関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・「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」を管理運営 ・富山サイクリスポートクラブにおいて自転車競技を振興 ●<u>サイクリングイベントに関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・「グランフォンド富山」など自転車を活用したイベントの開催に協力 ●<u>自転車利用実態調査結果より</u> <ul style="list-style-type: none"> ・10年前に比べて、自転車利用が減ったとの回答が約4割、増えたは約1割に留まり、自転車利用者が減少傾向にある ・アヴィレの利用経験者は、市民の1%に留まり、市民利用が低調 ・サイクリングイベントへの参加経験者は、市民の2%に留まる ・自転車通勤手当制度では、企業の約半数があると回答し、距離に応じて支給される企業が多い ・今後自転車通勤を推奨していく意向がある企業が3%に留まる | <ul style="list-style-type: none"> ●<u>自転車走行ルール・マナーの向上に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・小学3、4年生に対して、実車指導・座学による自転車安全教室を開催し、修了証を交付 ・中学生2年生に対して、自転車利用の危険行為を記載したクリアファイルを配布 ・各学校においてスケアードストレート等自転車を含む交通安全指導を実施 ・市のホームページや広報誌により、自転車利用ルール・マナーの啓発、自転車の定期点検の必要性、自転車損害賠償保険加入の重要性を周知 ・「とやまサイクルセーフティフェスタ」を開催し、サイクリストや子どもに自転車安全走行のテクニックやマナーを周知 ・歩行者やドライバーへの意識啓発活動を実施 ●<u>駐輪マナーの向上に関する現状</u> <ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページや広報誌で駐輪場の適正利用を周知 ・高校などで駐輪場以外での放置、長期駐輪、乱雑な駐輪に対する注意喚起を実施 ●<u>自転車の安全点検</u> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ●<u>自転車利用実態調査結果より</u> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が通行すべき場所では、市民・高校生ともに約7割が「車道の端(左側通行)」と回答し、高校生では前回調査より20ポイント増加 ・一方、普通自転車歩道通行可の道路標識がある道路において、自転車が通行すべき場所としては、「歩道の車道寄り」が、市民・高校生ともに6割以上と最も多く、道路標識がある場合は車道通行の原則に対する認識が低くなる傾向あり ・ヘルメットの着用では、市民・高校生ともに「日常的に着用している」が1~2%に留まる ・自転車保険の加入では、市民の58%が「加入していない」と回答 |

5-2. 基本目標・基本方針（案）の検討

1) 基本目標（案）の検討

◇現「富山市自転車利用環境整備計画」では、環境にやさしい自転車を、「人」と「まち」と「自然」をつなぐ都市交通の重要なツールとして位置づけ、『ECO-BICYCLE-CITY TOYAMA 人・まち・自然をつなぐ自転車のまち とやま』を将来像として自転車施策を実施している。富山市の第2次総合計画の目指すべき「都市像」としては、「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」を掲げ、前計画である第1次総合計画の都市像を継承している。また、富山市SDGs未来都市計画では、目指す将来像として、「コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現」を掲げている。

◇先述した現状の整理では、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」の実現に向けて、継続的に取り組むことが重要である。

◇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し、下記の将来像（基本目標案）を提案する。

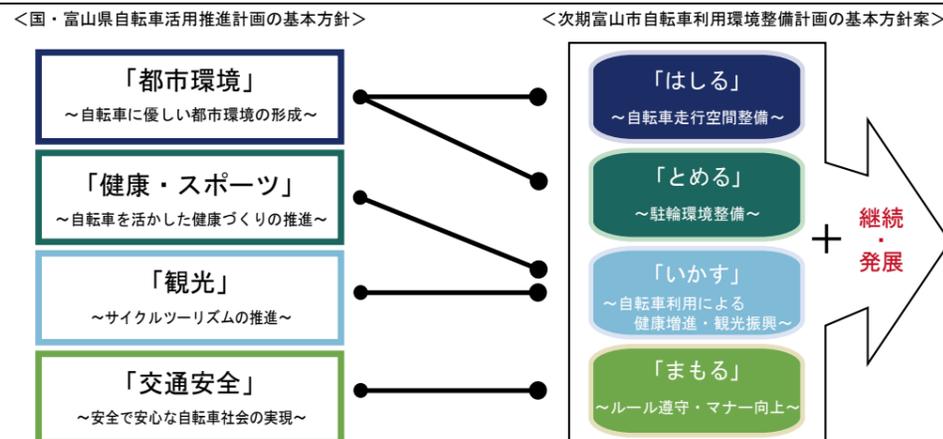
＜将来像（基本目標案）＞

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（案）の検討

◇「富山市自転車利用環境整備計画」では、4本柱の基本方針である「はしる～自転車走行空間整備～」と「とめる～駐輪環境整備～」「いかす～自転車利用促進～」「まもる～ルール遵守・マナー向上～」に基づき自転車施策を実施している。国や富山県の自転車活用推進計画では、「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している。これまで、富山市で取り組まれてきた自転車施策は、国や富山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」に関する視点がやや不足している状況である。

◇「健康・スポーツ」「観光」面での自転車利用も推進するためにも、国や富山県の柱立ても参考にしつつ、（これまでの4本柱に）「都市環境」「健康・スポーツ」「観光」「交通安全」を取り込んだ基本方針を設定することで、これまでの自転車施策をさらに継続・発展させることとする。



【国・県の基本方針と次期計画の基本方針（案）の対応】

6. 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会の開催支援

◆委員会概要

日時：令和元年12月25日（水）14:00～15:45
場所：富山市役所 西館8階研修室

◆主な議事概要

○自転車ルールについて

- ・自転車歩行者道の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など、広い歩道を活用していくことも考えられる。
- ・学校では交通安全教育を行っているが、まだ自転車ルール（スマホを操作しながらの運転など）が守られていない状況であるため、継続的に教育、指導を行っていく必要がある。
- ・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。
- ・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ため、継続してルールを周知していく必要がある。

○次期計画の策定について

- ・次期計画では、健康という視点を計画には取り入れていただきたい。
- ・マウンテンバイクコースへのわかりやすい案内を設置してほしい。
- ・富山市では、まず安全な自転車利用環境を整備していくことが重要であり、富山県とも連携して進めていただきたい。

○自転車利用実態等調査について

- ・高校生調査では、居住地が富山市以外の生徒も回答するため、選択肢を追加してほしい。また、自転車通行経路調査の対象者がわかるように示してほしい。
- ・調査を通じて、自転車ルールなどに関する情報発信することも意識啓発につながるため、調査票に反映してほしい。

【第1回委員会の様子】

