

令和2年8月19日

自転車安全利用促進特別委員会資料

市民生活部

【報告事項】

次期自転車利用環境整備計画策定に係る
自転車利用実態調査の結果等について

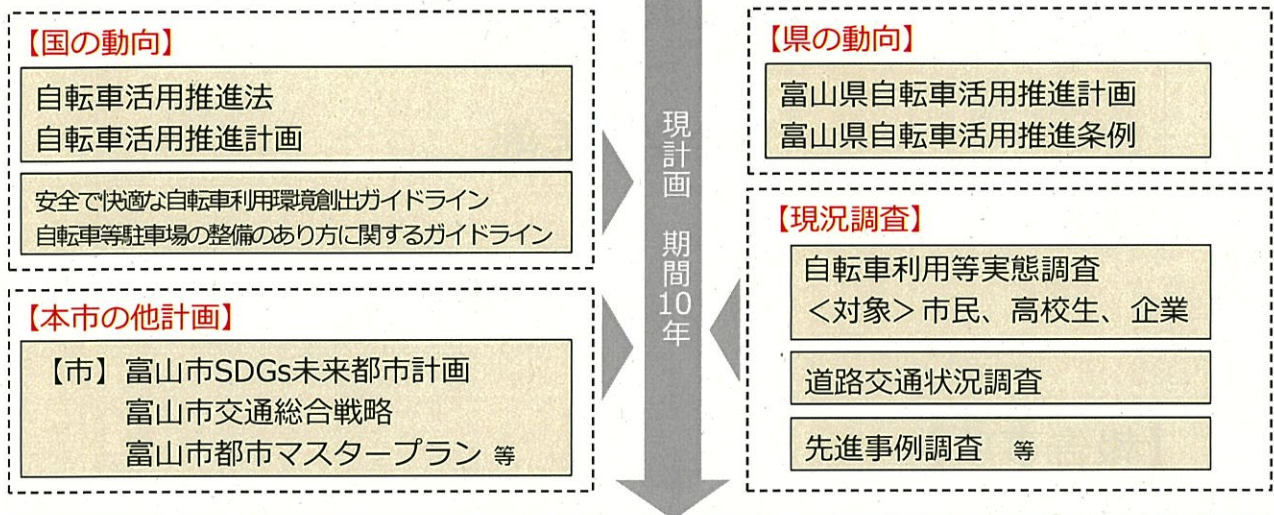
目 次

- 1 これまでの経緯 1頁
- 2 自転車利用等実態調査結果 1頁
- 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 6頁
- 4 次期富山市自転車利用環境整備計画の骨子（案） . . . 7頁
- 5 富山市自転車ネットワーク路線（案） 9頁



『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 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



◇この自転車利用実態調査の目的は、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ことにある。

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 ＜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	自転車 通行経路調査 ＜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	自転車 通勤形態調査 ＜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

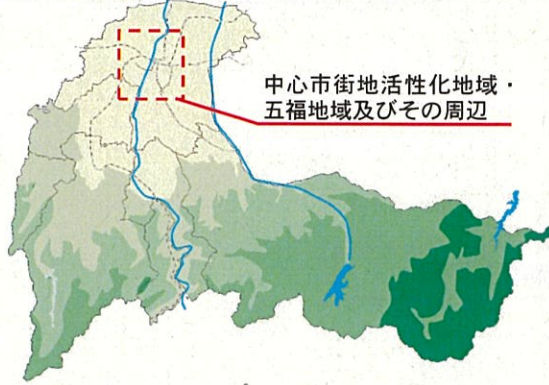
※3：※1の範囲内を自転車で通行する生徒のみ回答

2 自転車利用等実態調査結果 (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)



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)



2 自転車利用等実態調査結果 (3) 利用頻度

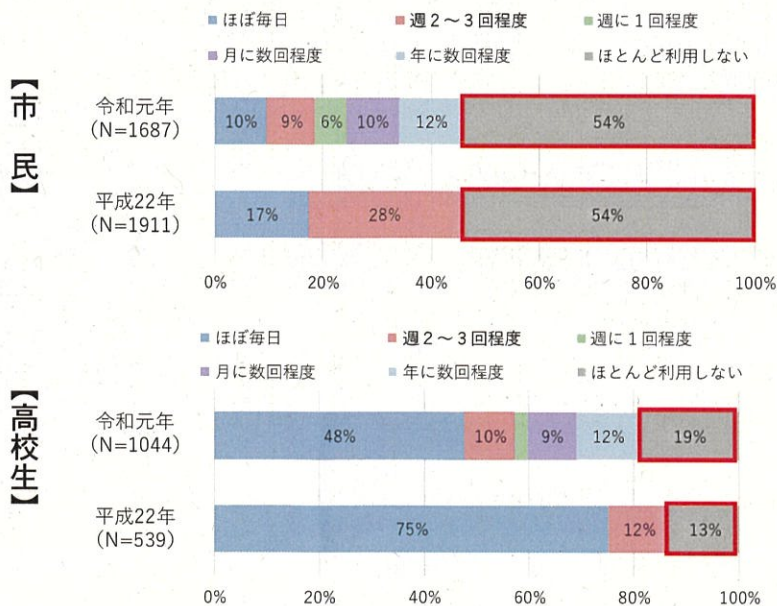
市民

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。



2 自転車利用等実態調査結果 (4) 利用目的

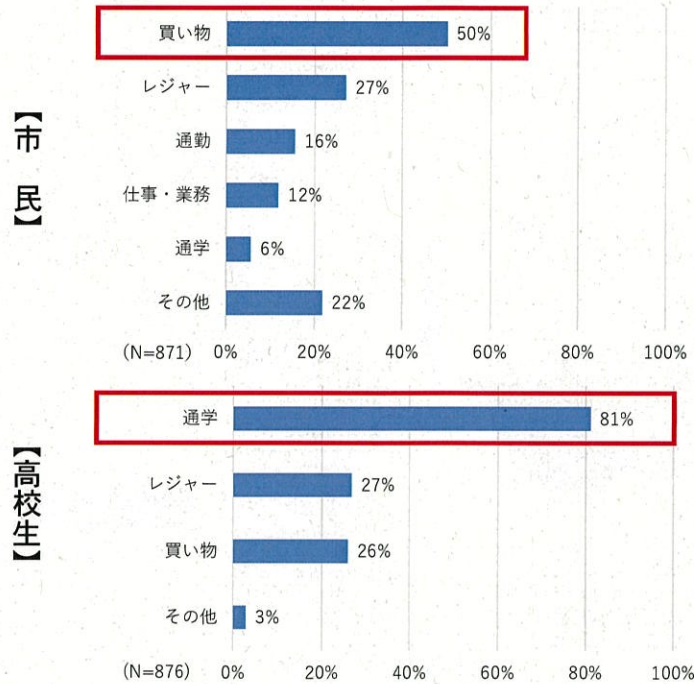
市民

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



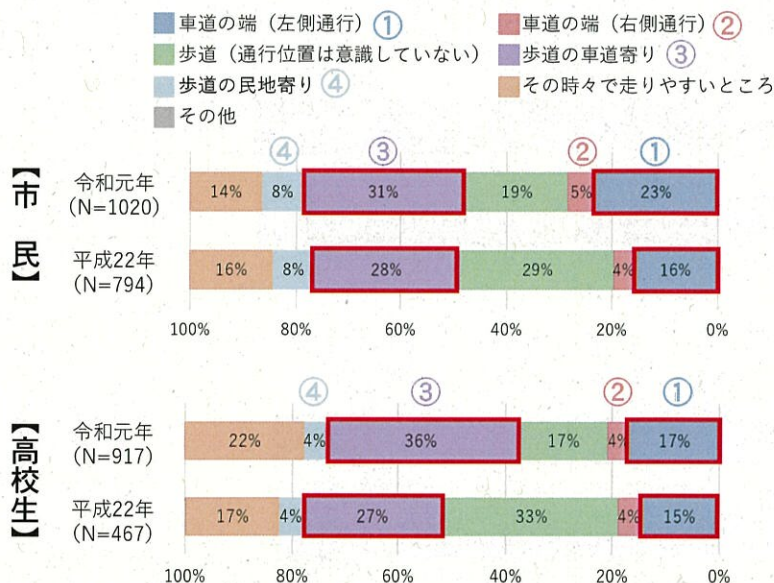
2 自転車利用等実態調査結果 (5) 通行位置

市民

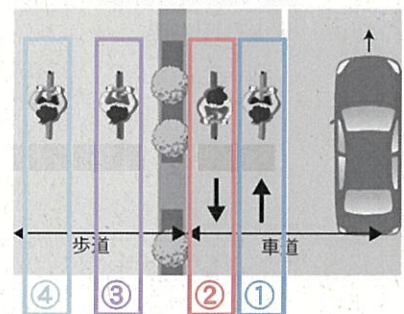
高校生



【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。



自転車の通行場所



2 自転車利用等実態調査結果 (6) 原則の通行位置の認知度

市民

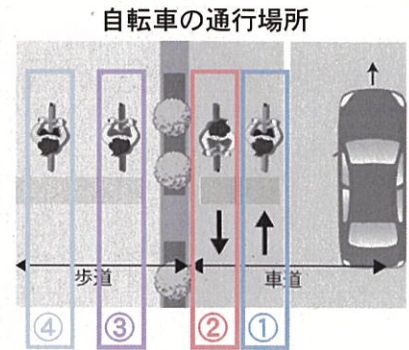
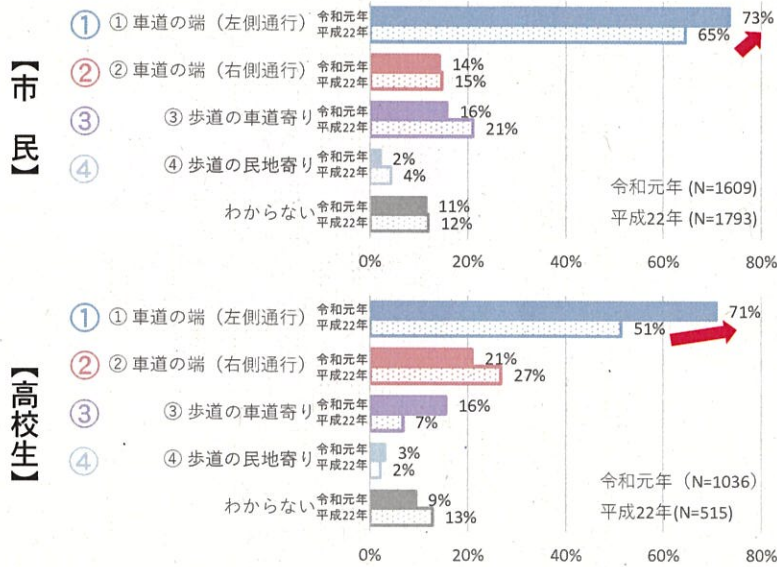
高校生



① 設問：道路交通法で自転車が通行すべき場所は？

【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。



2 自転車利用等実態調査結果 (7) 原則の通行位置の認知度

市民

高校生

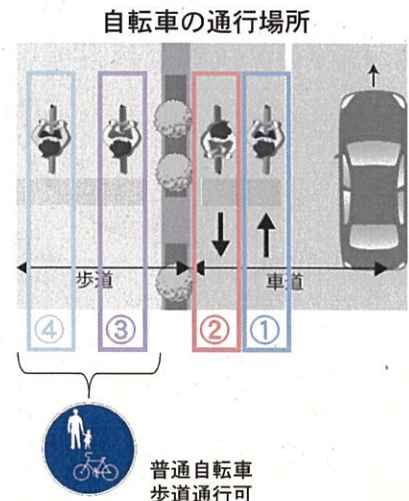
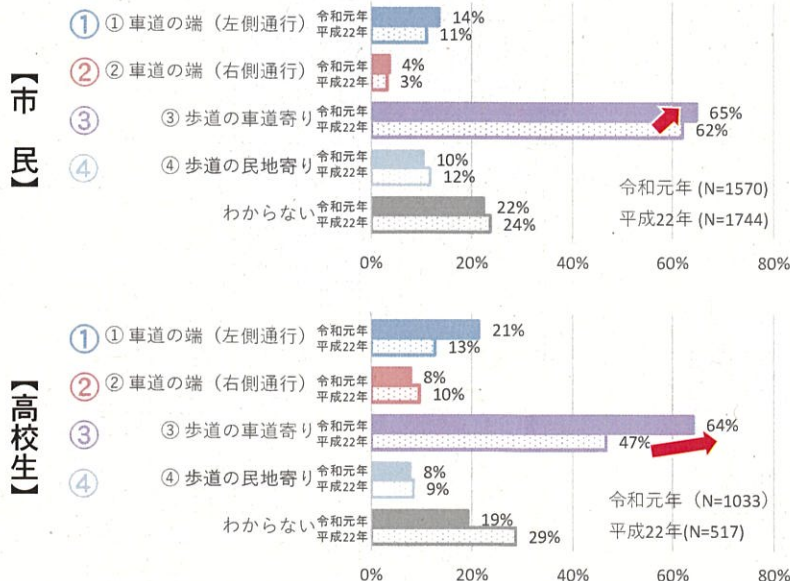


② 設問：「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合、自転車が通行すべき場所は？

【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。



2 自転車利用等実態調査結果
(8) ヘルメットの着用

市民

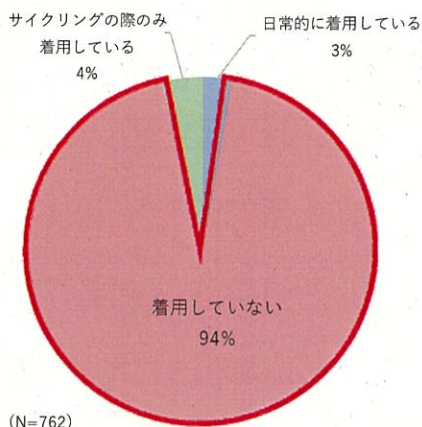
高校生



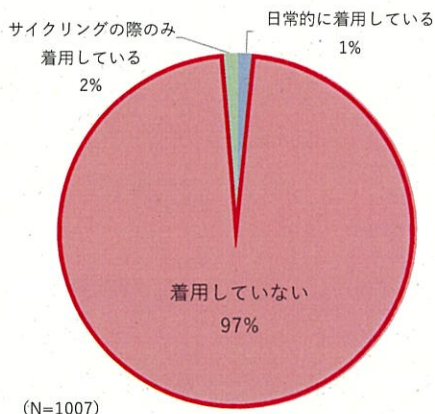
【市民】ほとんどが「着用していない」と回答している。
【高校生】ほとんどが「着用していない」と回答している。

※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】



2 自転車利用等実態調査結果
(9) 自転車損害賠償保険の加入

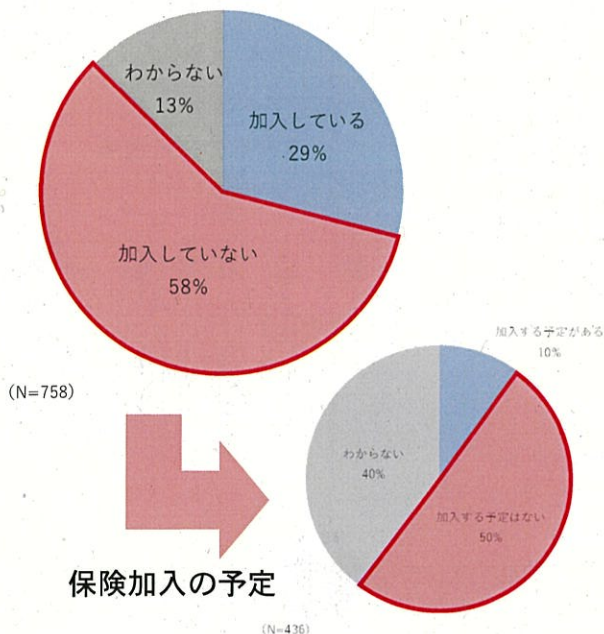
市民

高校生

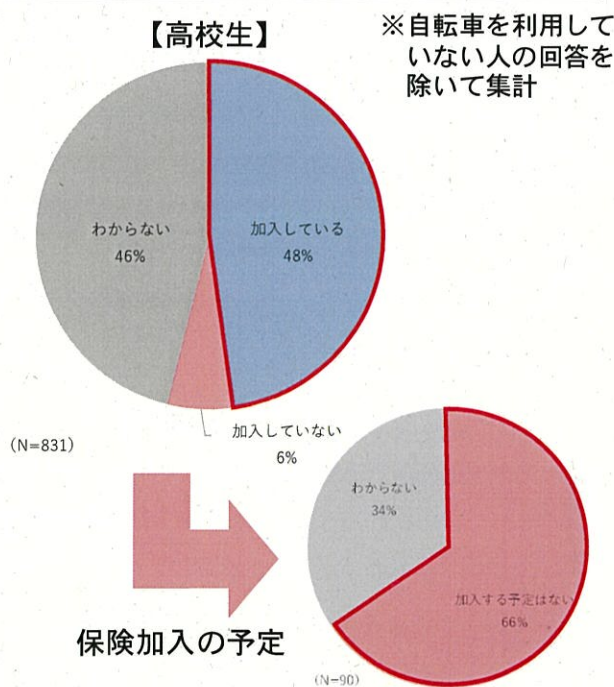


【市民】「加入していない」が約6割と最も高くなっており、その中でも「加入する予定はない」が5割となっている。
【高校生】「加入している」が約5割と最も高くなっている。

【市民】



【高校生】



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



現計画の自転車ネットワークが概成

青枠: 取組が進んだ分野(成果)
橙枠: 改善が必要な分野(課題)

- 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。

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) まもる ～ルール遵守・マナー向上～ の現状



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

青枠: 取組が進んだ分野(成果)
橙枠: 改善が必要な分野(課題)

- 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。

4 次期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

4 次期自転車利用環境整備計画の骨子（案）

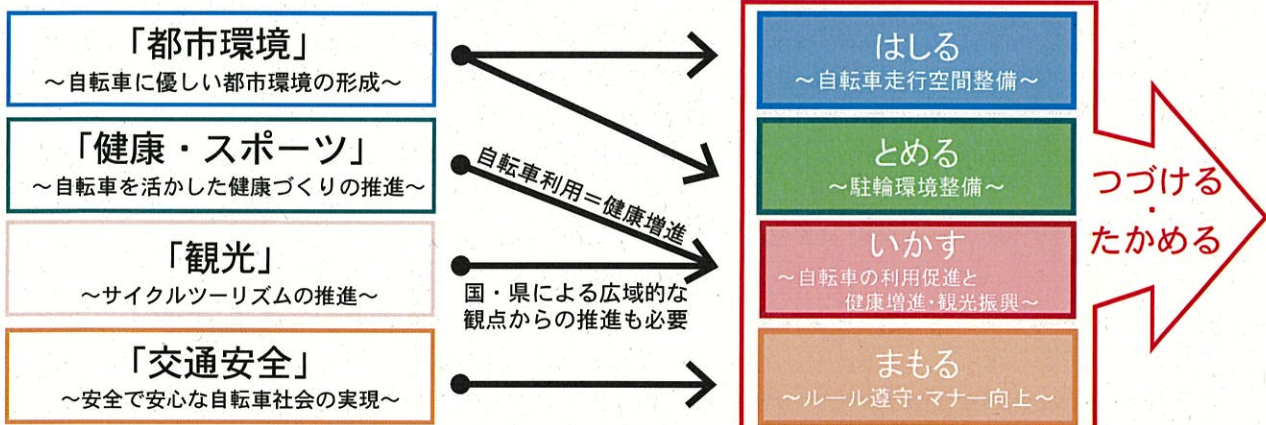


（2）基本方針

- ◇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】



4 次期自転車利用環境整備計画の骨子（案） （3）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

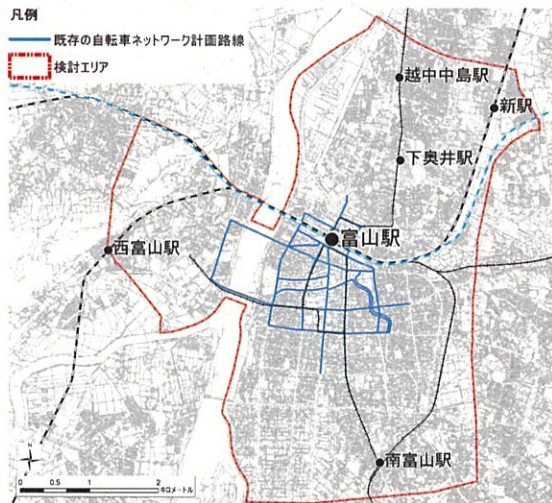
4 次期自転車利用環境整備計画の骨子（案） （4）具体施策 ～はしる～



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 →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）

4 次期自転車利用環境整備計画の骨子（案） （5）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、スクエ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）】



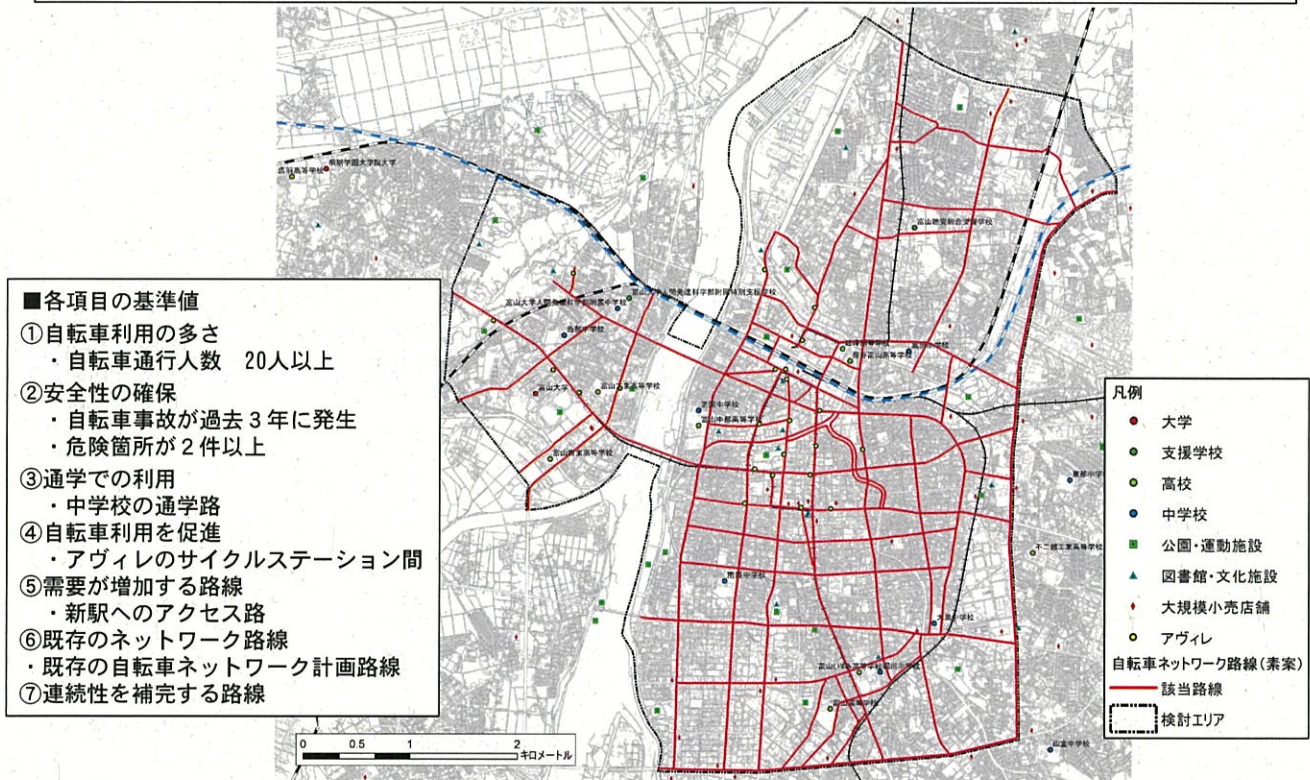
【成人を対象とした自転車教室（広島市）】



5 自転車ネットワーク路線（案） （1）ネットワーク路線の抽出



◇ 検討委員会や市内での調整、パブリックコメントを経て、対象路線を決定。



5 自転車ネットワーク路線（案） （2）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】



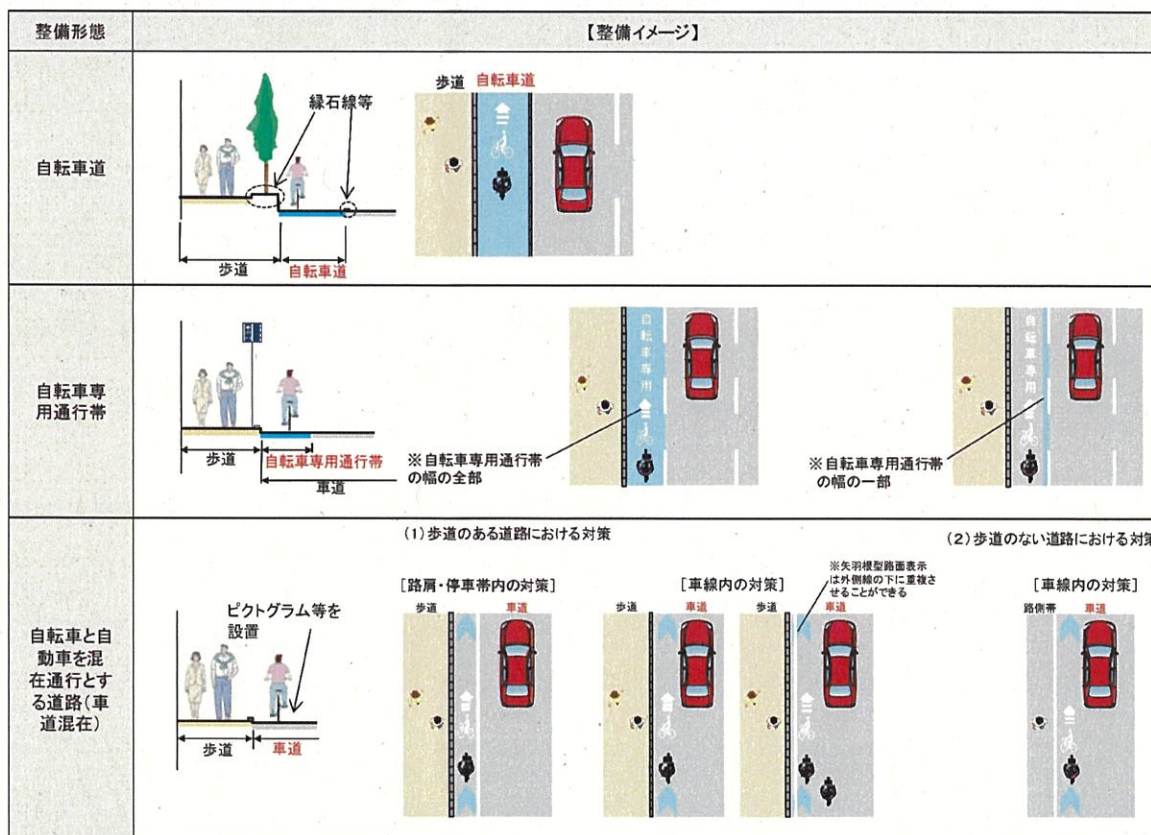
参考：国は歩道（自転車通行可）の活用を除外した



5 自転車ネットワーク路線（案） （3）整備形態の検討方針【参考】



【整備形態の種類】



※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

