



# 目標値の 数値設定について

(1) 目標値の数値設定の考え方

# (1) 目標値の数値設定の考え方



◇「6-3.目標指標の設定」において、各指標の特性に合わせて目標値を検討。

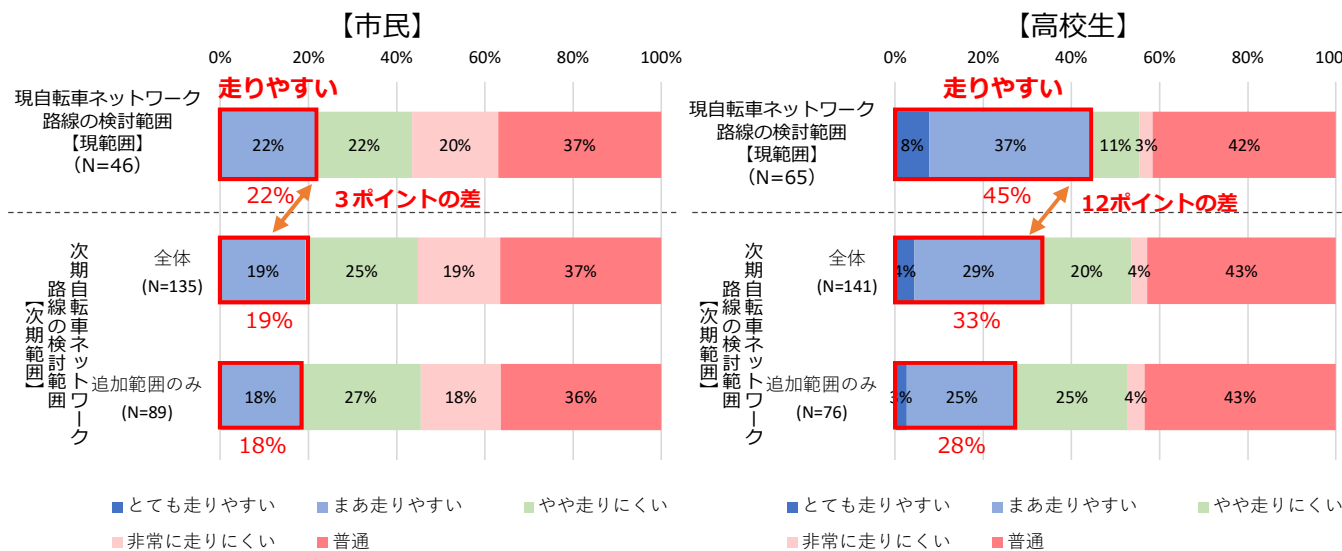
## はしる

指標	基準値 (年度)	目標 (令和12年度)	考え方
自転車ネットワーク路線の整備延長※1 〔短期路線の整備延長〕	14.9km (令和2年度)	39.7km	・短期整備路線の整備延長
自転車での走りやすさが「走りやすい」と感じる人 〔自転車ネットワーク路線の検討範囲内の方を対象〕 (自転車利用実態調査より)	市民：19% 高校生：33% (令和元年度)	+10ポイント	・次期自転車ネットワーク路線の検討範囲においても、現範囲の「走りやすさ」の水準を目指す

※1 本表における自転車ネットワーク路線の整備延長は、該当区間の道路延長とする。

### ■自転車ネットワーク路線の検討範囲の方を対象とした、自転車での「走りやすさ」に関する目標の考え方

- 令和元年度調査では、現範囲の「走りやすい」は、次期検討範囲の全体と比較し、市民が3ポイント、高校生が12ポイント高い。  
→現計画の成果等により、現範囲の「走りやすい」が高い。
- 次期計画において、次期範囲で現範囲と同等の「走りやすい」の水準を目指すこととすると、**高校生は約+10ポイント**上ることとなる。
- 市民は現範囲と次期範囲の「走りやすい」の差が少ないため、**市民も高校生と同様の増加**を目標として仮定する。



※令和元年度の利用実態調査を小学校区単位で集計

〔 現自転車ネットワーク路線の検討範囲【現範囲】：現計画で設定した中心市街地を中心とした範囲で、現在、自転車ネットワークが概ね完成。  
次期自転車ネットワーク路線の検討範囲【次期範囲】：現計画の自転車ネットワークや市街地、交通網の整備状況を踏まえ、現範囲を拡張して設定した範囲。 〕

# (1) 目標値の数値設定の考え方



## とめる

指標	基準値 (年度)	目標 (令和12年度)	考え方
富山駅周辺の駐輪場※2に おける1日あたりの駐輪台数	1,295台 (令和元年度)	1,400台※3	・富山駅周辺で想定される駐輪場整備による駐輪台数増加率と同様の増加
駐輪場のマナーが悪いと思う人 (自転車利用実態調査より)	市民：33% 高校生：31% (令和元年度)	-10ポイント	・H22調査からの減少傾向を踏まえた設定（減少傾向が大きいいため、下げ止まりも想定）

※2 富山駅周辺の駐輪場とは、富山駅南第1自転車駐車場、富山駅南第2自転車駐車場、富山駅北自転車駐車場、富山駅東暫定自転車駐車場のこと（今後整備される駐輪場を含む）。  
 ※3 富山駅周辺の駐輪場の今後の整備計画を踏まえ、変更する場合がある。

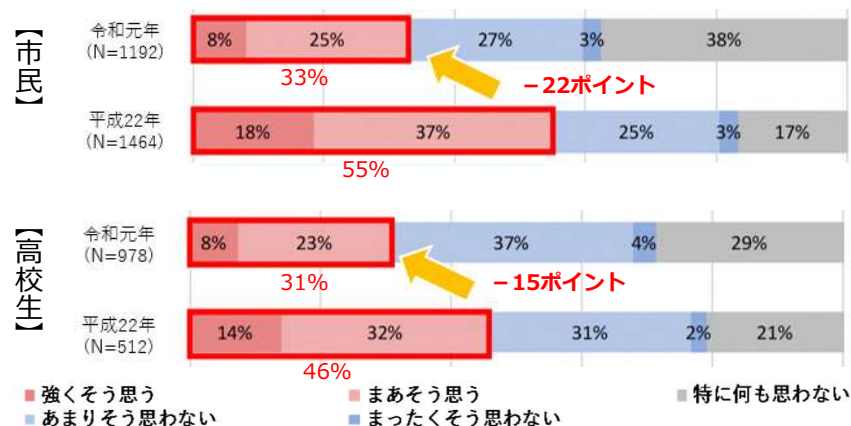
### ■ 1日あたりの駐輪台数に関する目標の考え方

- ・富山駅周辺自転車駐輪場の拡充に合わせ、富山駅周辺の駐輪場における1日あたりの駐輪台数も同様の増加率で増えると仮定。
- ・現在の富山駅周辺自転車駐輪場の駐輪台数は1,589台で、将来（富山地方鉄道の高架化工事の完了時）は約1,800台（1.1倍程度）を予定している。

### ■ 駐輪場のマナー（とめ方）に関する目標の考え方

- ・「マナー（とめ方）が悪い」と感じる方は、10年間で市民では-22ポイント、高校生では-15ポイントの減少が見られる。
- ・現在、駐輪マナーが悪いと感じる方は減少傾向で、関連施策も実施することから、更なる減少が期待できる。ただし、過去10年間の減少傾向が強いため、一定割合で下げ止まることも考えられる（関連施策も「つづける・たかめる」の段階）。そのため、過去10年間の減少ペースは想定できないまでも減少するとし、市民・高校生ともに10%程度の減少とする。

◇駐輪場の駐輪場のマナー（とめ方）の状況



# (1) 目標値の数値設定の考え方



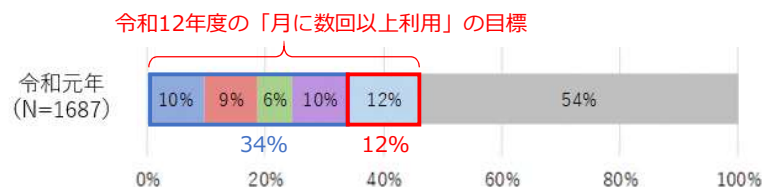
## いかす

指標	基準値 (年度)	目標 (令和12年度)	考え方
アヴィレの延べ利用回数	74,422回 (令和元年度)	↗増加	・アヴィレの運営は、市とは別の民間事業者が行っているため、数値目標を示すことはできないが、これまでの利用推移から増加するものと見込む。
自転車の利用頻度〔月に数回以上利用〕 (自転車利用実態調査より)	市民：34% (令和元年度)	+10ポイント	・自転車利用の裾野を広げるという観点から、現在「年に数回程度」の利用頻度の方を「月に数回程度」にランクアップさせる。

### ■ 自転車の利用頻度に関する目標の考え方

- ・令和元年度調査では、市民の自転車の利用頻度が「月に数回程度」以上の合計は、34%であり、「年に数回」は12%である。
- ・本計画により、自転車を利用する人のすそ野が広がることが考えられ、例えば利用頻度が「年に数回程度」の方を「月に数回程度」以上へ、「ほとんど利用しない方」を「年に数回程度」以上にすることが期待される。
- ・そこで、月に数回以上利用する方の利用頻度の割合の増加分は、「年に数回程度」の方が現在12%のため、**増加率を10ポイント程度増**とする。

### ◇ 自転車の利用頻度の状況（市民）



# (1) 目標値の数値設定の考え方



## まもる

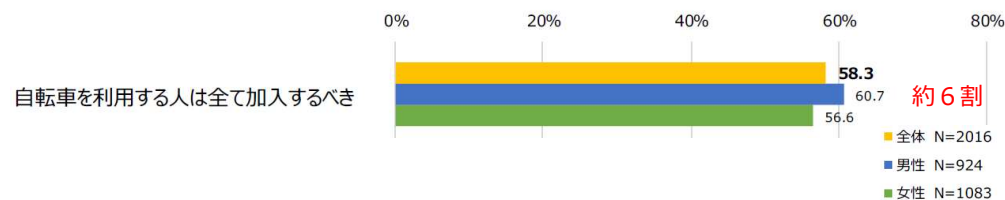
指標	基準値 (年度)	目標 (令和12年度)	考え方
自転車事故件数	140件 (令和元年)	140件 以下	・近年の減少傾向の継続（数値目標を掲げない理由として、①関係機関との調整を要する点、②近年の減少傾向が大きく長期推計がしづらい点、③事故件数につながる自動車交通量や自転車交通量の増減が不明確な点がある）
自転車損害賠償責任保険への加入率 (自転車利用実態調査より)	市民：29% (令和元年度)	50%※4	・全国の平成30年における自転車損害賠償責任保険の加入率が48.7%（国土交通省 自転車活用推進本部の資料より）を達成する。

※4 中間見直しの段階で、全国の加入率を確認し、数値目標を見直す。

### ■ 自転車損害賠償責任保険への加入率に関する目標の考え方

- ・令和元年度調査（令和2年1月実施）によると、市民の自転車利用者のうち半数以上が自転車損害賠償責任保険に加入しておらず、一方で、**令和2年7月に実施した市民意識調査では、市民の約6割が「自転車を利用する人は全て自転車保険に加入するべき」と回答しており、加入の意識と実態に乖離がある状況となっている。**
- ・そこで、**まずは全国平均の水準である50%を目指し、中間見直しの段階で全国平均を再度確認し数値を見直す。**

#### ◇ 自転車損害賠償責任保険の加入の是非について <性別>



出典：富山市民意識調査結果報告書（R2.1）