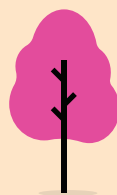
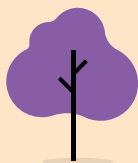


SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

自転車活用による持続可能なまち とやま

令和3年3月
富山市

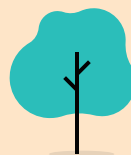
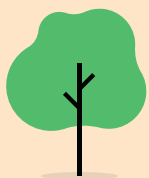


富山市自転車利用環境整備計画

富山市自転車活用推進計画

2021年度 - 2030年度

概要版



1. 計画の概要と基本方針



(1) 計画の背景と将来像

本市では、平成 23 (2011) 年 3 月に「富山市自転車利用環境整備計画」(以下「前計画」という。)を策定し、「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 つの基本方針に基づき、施策を推進してきました。前計画の取組には一部課題は残りますが、一定の成果を上げており、国による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン[※]」の策定や、自転車活用推進法が平成 29 (2017) 年に施行されるなど、国・県における動向や、社会的な背景を踏まえ、計画を継続的に、また、より高めていく必要があります。

本計画では、以上の背景に加え、富山市 SDGs 未来都市計画の目指す将来像「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」を踏まえ、将来像を『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE ～自転車活用による持続可能なまち とやま～』とします。安全で快適に自転車を利用できる社会の実現により、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が、市民一人ひとりの生活の質の向上につながることで、市民にとって魅力的なものとなることを目指します。

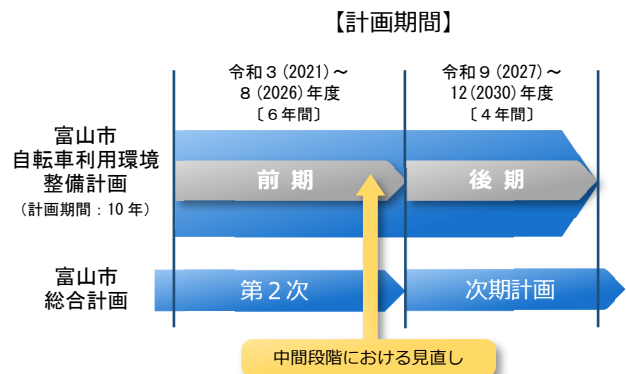
将来像

SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

～自転車活用による持続可能なまち とやま～

(2) 計画の期間

本計画は、令和 3 (2021) 年度を初年度として、令和 12 (2030) 年度までの 10 年間を計画期間とします。なお、第 2 次富山市総合計画の終期である令和 8 (2026) 年度までの 6 年間を前期とし、次期富山市総合計画の策定状況などを踏まえ、中間段階において、必要に応じ見直しを行います。



(3) 基本方針

本計画では、前計画における成果と課題を踏まえ、前計画との継続性を重視し、基本方針として「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 本柱を継承します。各柱の内容は、「はしる～自転車走行空間整備～」「とめる～駐輪環境整備～」「いかす～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～」「まもる～ルール遵守・マナー向上～」とし、「つづける＝継続」「たかめる＝発展」を基本方針に加え、それぞれの柱に位置づけた施策を推進します。

[※]安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン：自転車の車道通行を前提とした自転車走行空間の標準的な整備手法等を示したガイドラインで、平成 24 (2012) 年に国土交通省・警察庁が発出し、平成 28 (2016) 年に改定されています。

2. 自転車利用環境整備に向けた取組



(1) はしる ～自転車走行空間整備～

前計画でおおむね完成した自転車ネットワーク路線^{※1}を拡大し、安全で快適な自転車走行空間の整備を進めることで、市民が走りやすいと実感できるまちを目指します。



施策項目別の取組

施策項目

- 1) 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
- 2) 安全で快適な自転車走行空間の整備
- 3) 自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施

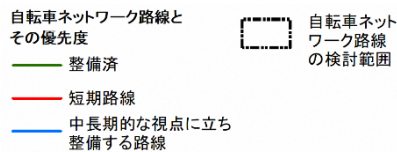
自転車利用環境整備に向けた取組

- ① 広域的な自転車ネットワーク路線の整備
 - ② 郊外における整備
 - ③ 自転車走行空間の整備効果の検証
- ・ 様々な形態による自転車走行空間の整備
 - ・ 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

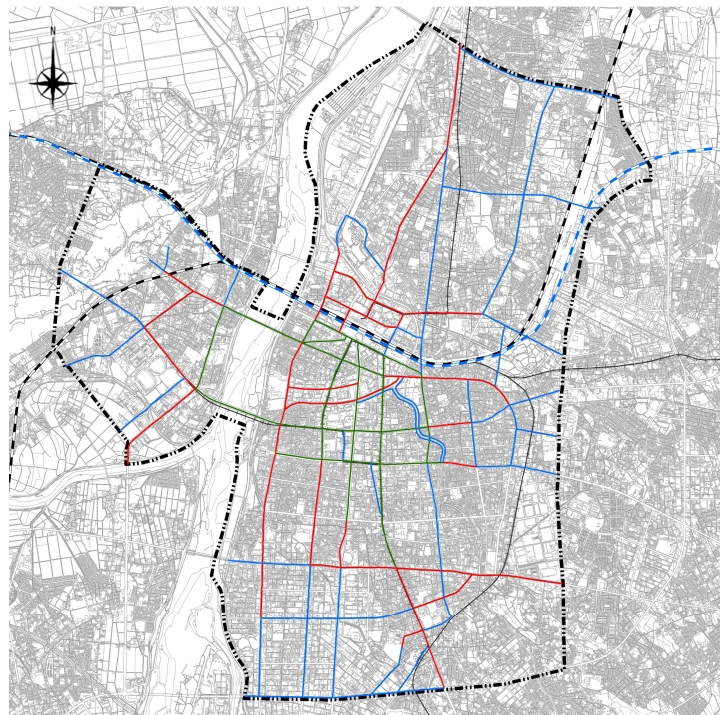
◆ 広域的な自転車ネットワーク路線の整備

安全で快適な自転車走行空間を広げるため、富山駅を中心とする自転車利用が多く見込まれる区域を自転車ネットワーク路線の検討範囲^{※2}として、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」を設定します。

自転車ネットワーク路線の短期路線については、自転車利用ニーズ等が高いことから、計画期間である令和12(2030)年度までの整備を目標とします。



【自転車ネットワーク路線の選定結果】
出典：国土地理院基盤地図情報（背景図）



◆ 様々な形態による自転車走行空間の整備

自転車の車道通行を原則とし、道路交通状況に応じた整備を図る国のガイドラインを踏まえつつ、市民意識や道路の整備状況に応じた形態で、安全な自転車走行空間の整備を進めます。




※1 自転車ネットワーク路線：安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、連続的に広がる自転車ネットワークを構成できるよう選定した路線をいいます。

※2 自転車ネットワーク路線の検討範囲：前計画の自転車ネットワーク路線がおおむね完成していることや、まちづくりや交通網の整備（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の位置等）に関する状況を踏まえ、富山駅を中心とする自転車利用が多く見込まれる区域を検討範囲としました。

(2)「とめる」 ～駐輪環境整備～

自転車が公共交通と連結するための駐輪場整備を推進しつつ、長期駐輪や放置自転車への対策、民間と行政の連携により、駐輪場の利便性を高めます。

 施策項目別の取組	自転車利用環境整備に向けた取組
1) サイクル アンド ライド (バス・鉄道) 駐輪場の充実	① 富山駅周辺における駐輪場の整備 ② あいの風とやま鉄道の新駅設置や改札口の新設に伴う駐輪場整備 ③ 富山地方鉄道電鉄富山駅周辺高架化に伴う駐輪場の整備 ④ サイクル アンド バスライド駐輪場の活用 ⑤ 駐輪場のバリアフリー化
2) 長期駐輪や放置自転車対策の強化	① 放置自転車の撤去と再発防止 ② 放置自転車の適切な保管・リサイクル
3) 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	① 新設商業施設等の附置駐輪場整備の指導 ② 鉄道事業者と連携した駐輪場管理体制の強化 ③ 中心市街地における駐輪環境の充実
4) I o T の活用	・ 混雑状況が分かるような駐輪場の I o T 化の検討

◆ 富山駅周辺における駐輪場の整備

富山駅周辺のあいの風とやま鉄道高架化に合わせ、富山駅周辺の土地区画整理事業の一環として、現在の富山駅北自転車駐車を富山駅高架下に移転・整備し、自転車通勤・通学者の利便性の向上に努めます。また、富山駅北側における新たな駐輪場の整備を検討します。

◆ あいの風とやま鉄道の新駅設置や改札口の新設に伴う駐輪場整備

あいの風とやま鉄道沿線において、駅周辺の開発が進む東富山駅東口と呉羽駅北口、富山－東富山駅間に設置される新富山口駅で、駐輪場の整備を行います。



【東富山駅東口の整備イメージ】

◆ サイクル アンド バスライド駐輪場の活用

本市では、コンパクトなまちづくりを推進するため公共交通の利用促進を図っており、バス停周辺に駐輪場を設置することでバス利用者の増加が期待できます。現在、9箇所（収容 63 台）のサイクル アンド バスライド駐輪場が整備されており、今後も周知、啓発に努め、利用促進を図ります。



【駐輪場の専用案内サイン】

【サイクル アンド バスライド駐輪場 (赤田)】

◆ 混雑状況が分かるような駐輪場の I o T 化の検討

自転車利用者の利便性向上や駐輪場利用の偏りを解消するため、本市が構築したセンサーネットワークを活用し、駐輪場の混雑状況を確認できるシステムの導入を、民間事業者とともに検討します。

(3) 「いかす」 ～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～

健康、観光、防災などの多様な視点で自転車利用を促進し、多くの市民が自転車を楽しく使えるよう、情報発信などの取組を行うとともに、歩くこととの調和・連携を目指します。



施策項目別の取組

施策項目	自転車利用環境整備に向けた取組
1) 自転車を活かしたライフスタイルの推進	①健康セミナー・イベント等の開催 ②自転車利用のイメージ向上に寄与する情報発信
2) 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	①サイクル アンド バスライド駐輪場の活用・周知 ②自転車通勤等の促進 ③シェアサイクルの運営、利用促進策の展開 ④歩くライフスタイルとの連携
3) 観光分野での国・県・民間事業者との連携	①県広域のサイクリングコースの利用促進への協力 ②MaaS [*] による様々な移動手段との連携
4) 余暇での活用	①サイクルスポーツを楽しむ施設の整備・管理 ②レンタルサイクルの運営、タンデム自転車の貸出 ③サイクリトレインの普及 ④サイクルイベントの開催・協力 ⑤サイクリングマップ作成の検討 ⑥市民・事業者による自転車活用の推進
5) その他、様々な場面での自転車の活用	①ホームページ等の整備 ②災害時の活用 ③高齢者による利用

◆健康セミナー・イベント等の開催

生涯スポーツとしての定着にむけ、各種団体と連携した、健康セミナー・イベント等の開催を検討します。自転車利用のメリットや楽しみ方について学ぶことができる講座の開設や、既存施設等を活用した体験イベントやプログラム等の実施を検討します。

◆サイクルスポーツを楽しむ施設の整備・管理

本市が運営する「富山市ストリートスポーツパーク」と「富山市久婦須川ダム周辺広場マウンテンバイクコース」は、BMX コースやクロスカントリーコース等を有していることから、多様な自転車文化の発展に向け、市内外からの施設利用者の増加に努めます。



【富山市ストリートスポーツパーク】

◆シェアサイクルの運営、利用促進策の展開

自転車市民共同利用システム「アヴィレ」の利便性向上や市内の回遊性等の向上のため、ステーションの増設を必要に応じて検討するとともに、一層の利用促進に努めます。



【アヴィレ 民俗民芸村ステーション】

◆サイクルイベントの開催・協力

グランfond富山実行委員会ではサイクルイベント「グランfond富山」を開催しています。今後も、各種団体が連携し、自転車の楽しさを多くの市民に知ってもらう機会を創出します。



【グランfond富山 2019】

^{*}MaaS：「Mobility as a Service」の略。出発地から目的地までの複数の移動手段を組み合わせた移動方法が検索サービスによって提案され、その予約、決済などがオンライン上で一括して行えるサービスのこと。

(4)「まもる」 ～ルール遵守・マナー向上～

子どもから高齢者、外国人まで、多くの自転車利用者へ、自転車の安全利用に関するルール・マナーを周知するため、交通安全教育等を実施します。



施策項目別の取組

施策項目	自転車利用環境整備に向けた取組
1) ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施	<ul style="list-style-type: none"> ①ライフステージに応じた交通安全教育 ②小学生・中学生への自転車マナーの周知、スケアードストーリー等の交通安全教育 ③児童やサイクリストを対象とした交通安全教室 ④富山県交通公園等を活用した交通安全教育
2) 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"> ①自転車利用者への交通ルールや駐輪マナー・点検実施の啓発 ②交通安全対策協議会との連携 ③外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発 ④クルマのドライバーへの啓発
3) 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車損害賠償責任保険加入の必要性やヘルメット着用の有効性の理解を高める周知

◆ライフステージに応じた交通安全教育

自転車利用者の年齢層やライフステージに応じて、効果的な交通安全教育を実施できるよう、県警察や交通安全協会による交通安全教育の実施状況を踏まえ、世代別の教育体制を整えるとともに、切れ目のない安全教育の在り方を検討します。

◆外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発

技能実習生等の外国人を対象とした自転車の安全利用に関する交通安全出前講座を、警察や交通安全協会と連携しながら実施します。また、外国人が多く在籍する企業や大学、団体に対し、交通安全教育の実施を促します。



【外国人を対象とした交通安全教室】

◆自転車損害賠償責任保険加入の必要性やヘルメット着用の有効性の理解を高める周知

自転車損害賠償責任保険への加入促進と、ヘルメットの着用による身体傷害軽減の有効性について、ホームページ等で広く周知します。

自転車損害賠償保険に加入していますか？

富山県では、平成31年3月施行の「富山県自転車活用推進条例」において、自転車利用者は、自転車損害賠償保険への加入に努めなければならないこととされました。

●自転車は車両です。事故のリスクがあります
 自転車は気軽で便利な乗り物ですが、自分ががをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、死にいたる事故を起こす危険性もあります。また、財産を壊したりすることもあります。
 もし、重大な自転車事故を起こすと、14歳以上であれば
 ① 重過失致死傷罪、道路交通法違反などの刑事処分が科せられる「刑事上の責任」
 ② 損害賠償という「民事上の責任」
 ③ 被害者を見舞い誠実に対応する「道義上の責任」などが問われます。

●自転車事故の高額損害賠償の事例

事例① 賠償額 9,521万円
(神戸地裁 平成25年7月判決)
 夜間、坂道を下ってきた帰宅途中の男子小学生の運転する自転車が、歩行中の62歳の女性と衝突。女性は頭蓋骨骨折等で意識が戻らず、保護者の母報に賠償命令。

事例② 賠償額 5,438万円
(東京地裁 平成19年4月判決)
 昼間、自転車を運転する男性が赤信号を無視して高速で交差点に進入。青信号で横断歩道を歩行中の55歳の女性と衝突。女性は頭蓋骨骨折等で11日後に死亡した。

保険に加入しているか確認を!!

あなたは、すでに自転車事故に備える保険に入っているかもしれません。
 加入しているかどうかご確認ください。

【自転車損害賠償責任保険への加入を呼びかけるチラシ】

富山県自転車活用推進条例において、自転車利用者は、自転車損害賠償責任保険の加入に努めることとされています。

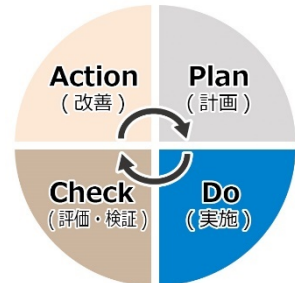
3. 計画の実現に向けて



(1) 計画の推進

本計画は、市民や民間事業者、交通事業者、関係機関・団体が一丸となり、市民協働による施策として推進します。また、市内の組織が横断的に連携し、施策の推進を図ります。

本計画（Plan）に基づく取組（Do）に対して、評価指標により施策の進捗状況の評価・検証（Check）し、必要に応じて計画の改善（Action）を行います（PDCA サイクルの実施）。計画の中間段階では、自転車に関連する団体などからの評価や要望を確認し、施策の達成状況を総合的に評価し、見直しを行います。評価・検証（Check）及び計画の改善（Action）の内容は、市民に分かりやすく発信します。



【PDCA サイクル】

(2) 目標指標の設定

計画の達成状況をフォローアップするために、下表の通り目標指標を定めます。計画の中間段階で指標や数値の見直しを検討します。

【目標指標】

	指標	基準値	目標 (令和12年度)
はしる	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〕	15.4km (令和2年度)	39.5km
	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 ㊦
とめる	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}
	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 ㊦
いかす	アヴィレの延べ利用回数	74,422回 (令和元年度)	↗増加
	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 ㊦
まもる	自転車事故件数	134件 (令和2年)	134件以下
	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}

※1 本表における自転車ネットワーク路線の整備延長は、該当区間の上り下りの合計ではなく、道路延長とします。

※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4ヶ所の駐輪場と、今後整備される駐輪場のことをいいます。

※3 富山駅周辺の駐輪場の今後の整備計画を踏まえ、変更する場合があります。

※4 国が平成30(2018)年に実施した調査では、自転車損害賠償責任保険への加入義務・努力義務の条例がある、もしくは、ない5都府県における平均加入率が48.7%となっています。

お問い合わせ

富山市 市民生活部
生活安全交通課

〒930-8510 富山県富山市新桜町7番38号
TEL 076-443-2052
MAIL seikatsuanzen-01@city.toyama.lg.jp



←計画の詳細
については
こちら