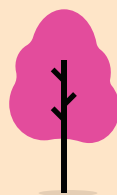
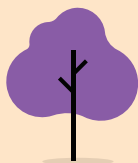


SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

自転車活用による持続可能なまち とやま

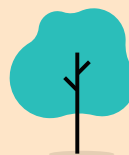
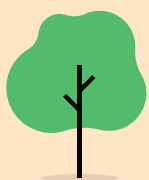
令和3年3月
富山市



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



■表紙デザインについて

立山連峰のもとに広がる富山平野の市街地において、安全で快適な自転車走行空間を拡充することなどにより、市民が活発に自転車を利用するようになる様子をイメージしています。自転車利用により、市民の生活が充実し、魅力的なものになるよう、明るくポジティブなデザインとしました。

- 目 次 -

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の趣旨	1
1-2. 計画の位置付けと役割	2
1-3. 計画の構成.....	3
1-4. 計画の期間.....	4
1-5. 計画の区域.....	4
2. 自転車を取り巻く環境	5
2-1. なぜ今、自転車なのか	5
2-2. 自転車のメリット	6
3. 自転車利用環境の現状と課題	11
3-1. 富山市の概況.....	11
3-2. 富山市が目指す都市づくりの方向性	17
3-3. 4つの基本方針ごとの現状と課題	23
3-4. 本計画の方向性	37
4. 自転車利用環境整備の将来像と基本方針	38
4-1. 目指すべき将来像	38
4-2. 将来像の実現に向けた基本方針	39
5. 自転車利用環境整備に向けた取組.....	42
5-1. 取組の体系.....	42
5-2. 「はしる」の取組	44
5-3. 「とめる」の取組	53
5-4. 「いかす」の取組	56
5-5. 「まもる」の取組	62
6. 計画の実現に向けて	67
6-1. 将来像の実施に向けて	67
6-2. 計画の推進.....	67
6-3. 目標指標の設定	68
資料編	70

1. はじめに



1-1. 計画策定の趣旨

平成 23 (2011) 年 3 月に策定した「富山市自転車利用環境整備計画」(以下「前計画」という。)では、環境に優しい自転車を「人」・「まち」・「自然」をつなぐ都市交通の重要なツールとして位置付け、将来像を「ECO-BICYCLE-CITY TOYAMA ~人・まち・自然をつなぐ自転車のまち とやま~」として、「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 つの基本方針のもと、自転車施策を推進してきました。

前計画策定後、平成 24 (2012) 年 11 月に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出し、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を各地域で進めるための方針を示しました。加えて、平成 29 (2017) 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用を総合的・計画的に推進するため、平成 30 (2018) 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。また、富山県においても、平成 31 (2019) 年 3 月に「富山県自転車活用推進条例」が施行されるとともに「富山県自転車活用推進計画」が策定されています。

人々の健康志向や環境意識の高まりなどを背景に、自転車の利用ニーズは高まっており、メディアに取り上げられる機会やサイクリングイベントなども増え、自転車に対するイメージが変わってきています。特に、令和 2 (2020) 年には、新型コロナウイルスの感染拡大防止と社会経済活動との両立を図るため、国が示す「新しい生活様式」において、密を避けるため、通勤や通学での自転車利用が推奨されています。

こうした状況のもと、前計画の計画期間においては、自転車走行空間や自転車駐車場の整備、自転車市民共同利用システムの進展、小学校等における交通安全教育など、一定の成果がみられました。

一方で、市民からは自転車走行空間の更なる整備や安全対策、駐輪環境の改善などのニーズがあり、また、前計画の 10 年間で自転車を利用する市民が減少するなど、幅広い自転車利活用に向けて、なお解決すべき課題を有しています。

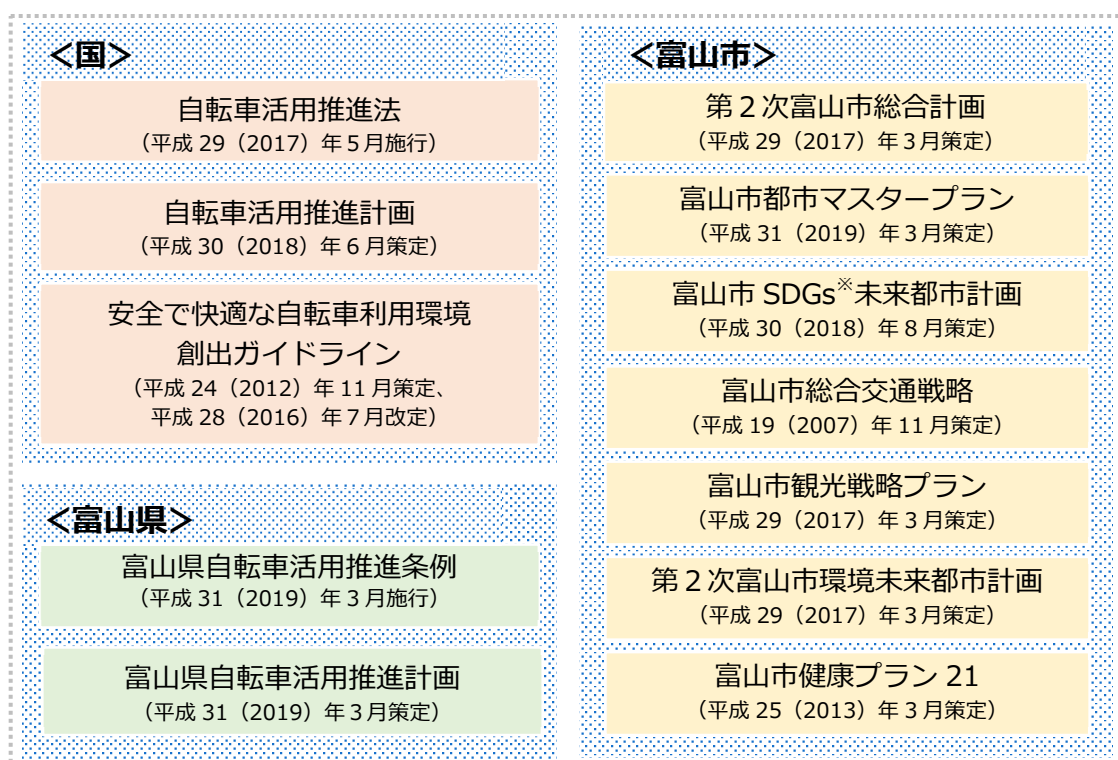
本計画は、本市の特性や自転車利用に関する現状や課題、市民からの意見を踏まえ、前計画を引き継ぐ次期計画として、自転車利用による目指すべき都市の将来像や基本方針を設定し、関係機関や団体と連携し、社会情勢の変化に対応した自転車施策を総合的に図っていくことを目的としています。

なお、本計画は、自転車活用推進法に定める自転車活用推進計画として策定するものです。本計画に基づく施策の推進により、自転車活用による「選ばれるまち」を目指します。

1-2. 計画の位置付けと役割

本市の上位計画である「第2次富山市総合計画」「富山市都市マスタープラン」「富山市SDGs未来都市計画」「富山市総合交通戦略」「富山市スマートシティ推進基盤構築事業」などを踏まえ、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に向けて、戦略的に取り組む都市交通施策の一つとして位置付けます。

また、国や県が策定した「自転車活用推進計画」を踏まえ、本市における自転車トータルプランとして、自転車利用環境の整備や自転車利用促進の方向性を示します。

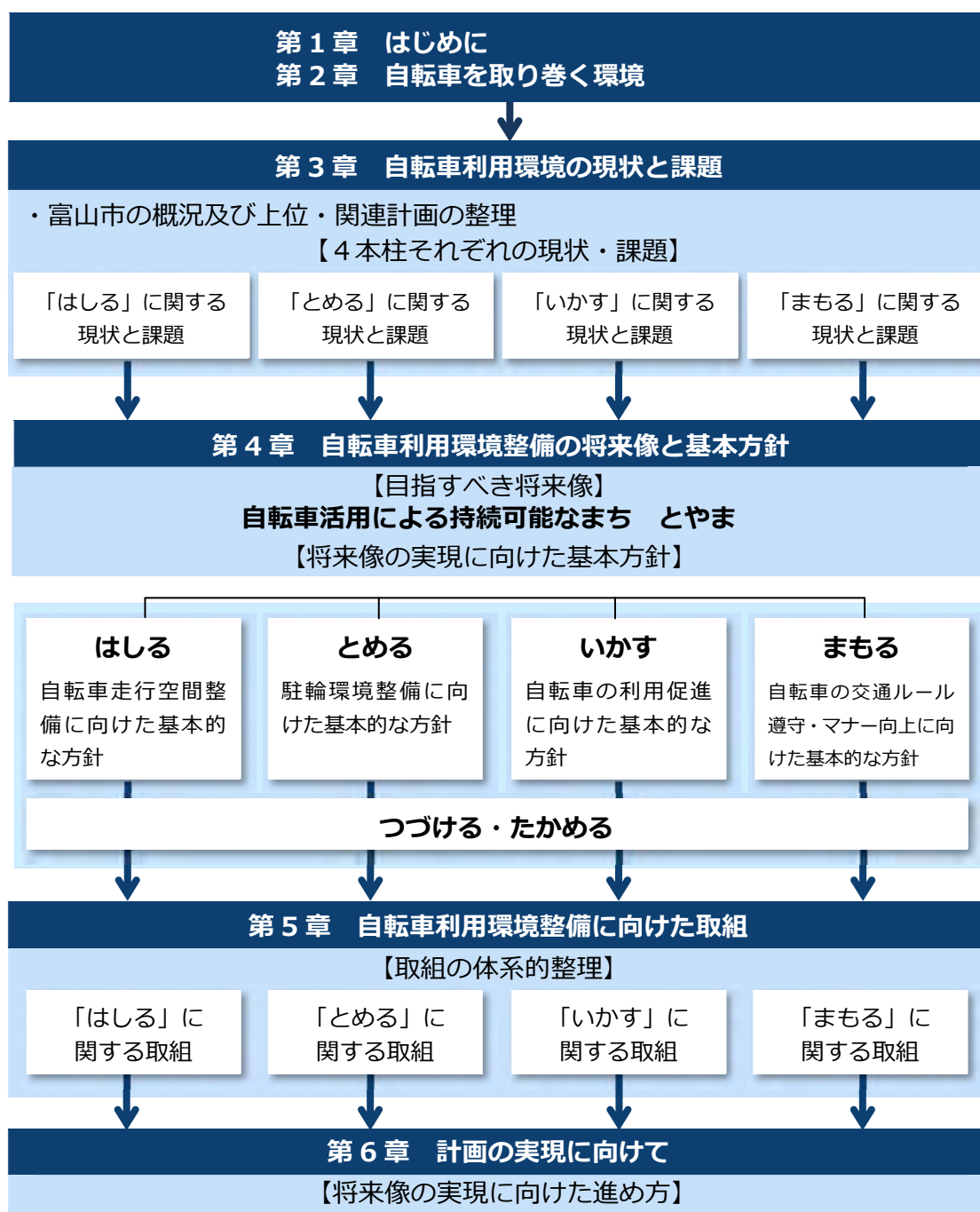


【上位・関連計画】

※SDGs：持続可能な開発目標（SDGs）とは、国連が示す平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの国際目標。持続可能な世界を実現するための貧困や飢餓の撲滅、気候変動対策、資源保全など 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。

1-3. 計画の構成

本計画では、まず、前計画を踏まえた本市の自転車利用の現状と課題を「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の4つの柱別に整理します。そして、本計画が示す将来像を実現するにあたっては、整理した課題や上位・関連計画を踏まえ、基本方針の柱を掲げ、取組を設定します。

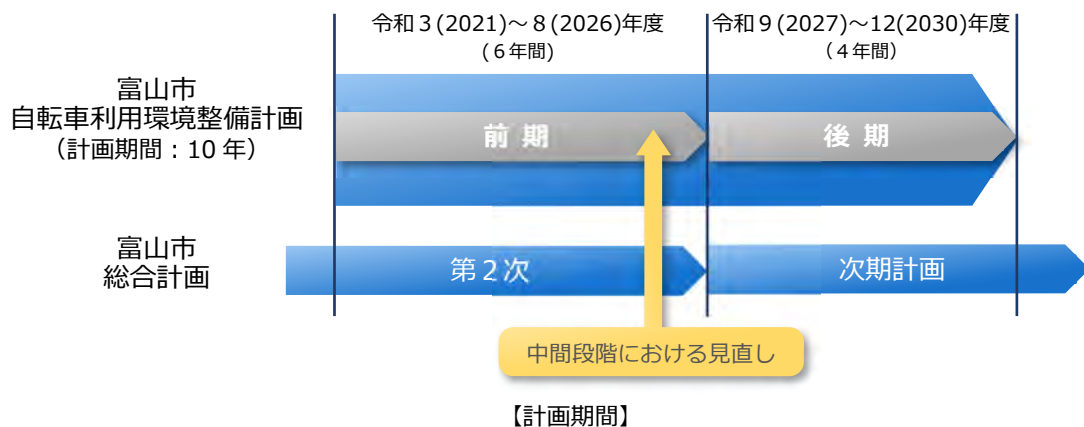


【計画の構成】

1-4. 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、計画の進捗状況について毎年度フォローアップを行うとともに、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て見直しを行います。



1-5. 計画の区域

計画の区域は、本市全域とします。



【計画の区域】

2. 自転車を取り巻く環境



2-1. なぜ今、自転車なのか

オランダ、ドイツ、イギリスなどのヨーロッパ諸国では、1970年代から積極的に自転車施策に取り組んでおり、自転車を都市交通の一つとして位置付け、自転車が走りやすい道路空間を整備し、健康や環境、安全などの課題解決に取り組んできました。また、近年は世界的にも自転車施策に力を入れている国や自治体が増えています。

国内においても、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められるなど、多種多様な目的を実現するため自転車が利用されています。

併せて、令和2(2020)年においては、世界的な新型コロナウイルス感染拡大を踏まえ、同年6月に国が自転車利用の促進も取り入れた「新しい生活様式」を示しており、公共交通機関の利用による密を避けるため、自転車による通勤や通学の一層の推進が期待されています。

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制度の導入を促進します。
(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、発足を開始した、「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部道において、自転車専用通行帯等を今年度約17km整備します。
更にこれに加えて、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-somncil/sharecycle/index.html>

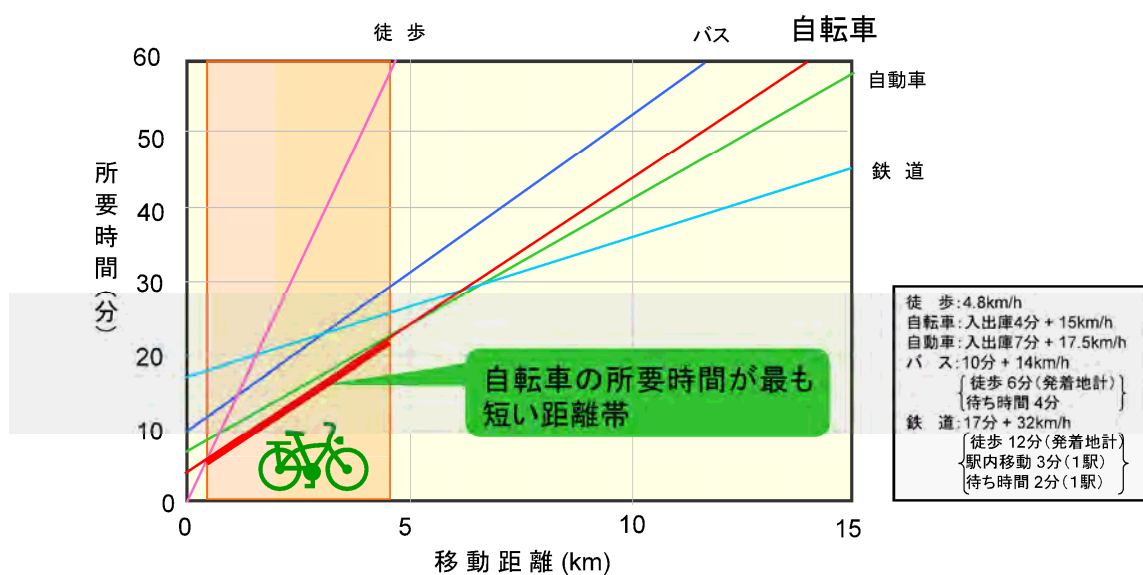
お問い合わせ先
国土交通省自転車活用推進本部事務局 和賀、加賀谷
電話 03-5253-8111 (内線38-103、38-225)
03-5253-8497 (直通)
FAX 03-5253-1622

【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 令和2(2020)年6月18日)】

2-2. 自転車のメリット

1) 近距離移動に最適

自転車は5 km 程度の短距離の移動において、クルマや鉄道、バスよりも所要時間が短く、特に都市部において、目的地に短時間で到着することが可能で、経済的に最も優れた交通手段であると考えられます。また、駅前や繁華街などを除いては、クルマのように駐車場を探す必要がなく、ドア・ツー・ドアの手軽な移動が可能です。



【出典】以下の資料を基に作成。

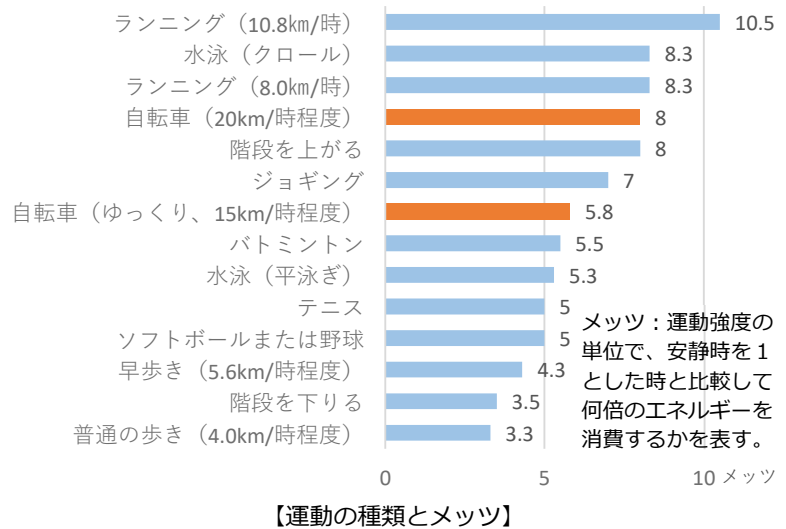
- ・MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・平成 7 年大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10
- ・東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・平成 11 年道路交通センサス：建設省道路局
- ・自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析

【都市内の交通手段としての自転車の特徴】

出典：国土交通省 第 32 回総合的交通基盤整備連絡会議「都市交通としての自転車の利用について」

2) 健康に良い

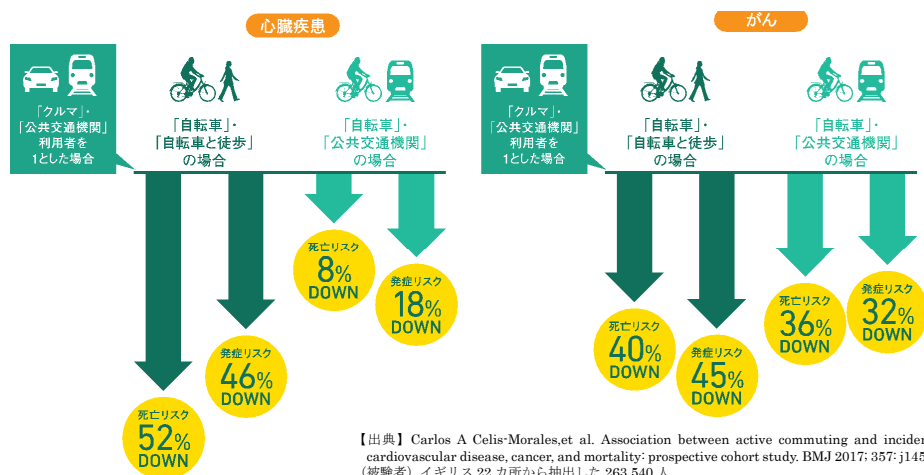
厚生労働省の「健康づくりのための身体活動基準 2013」(平成 25 (2013) 年 3 月) では、健康づくりに必要な運動量の基準として、「息が弾み汗をかく程度の運動 (3 メッツ以上) を毎週 60 分 (18~64 歳の基準) 行う」とあり、また、日々の暮らしにプラス 10 分でも身体活動を追加することが重要とされています。自転車は、ゆっくりとしたスピードでの移動でも運動強度



出典：国立健康・栄養研究所「改訂 身体活動のメッツ (METs) 表」

が高く、子どもから高齢者まで幅広い年齢層が利用できます。また、身近でアクセシビリティの高い交通手段として、日常の買物や通勤・通学、公共交通へのアクセスにおいて、重要な役割を担い、気軽に日常生活に取り入れることができます。さらに、主に下半身の筋力を使う有酸素運動となることから、ダイエットやメタボリックシンドローム対策にもなり、風を切って走る爽快感によるストレス解消など、心と体の健康増進にも大きな効果があるものと考えられています。

平成 29 (2017) 年に発表された「活動的な通勤と心疾患、がんの発症、死亡率との関連」を検討したイギリスの研究では、自転車もしくは自転車及び徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関の利用に比べて、がんによる死亡リスクが 40%、心臓疾患による死亡リスクが 52% も低いことが明らかにされています。



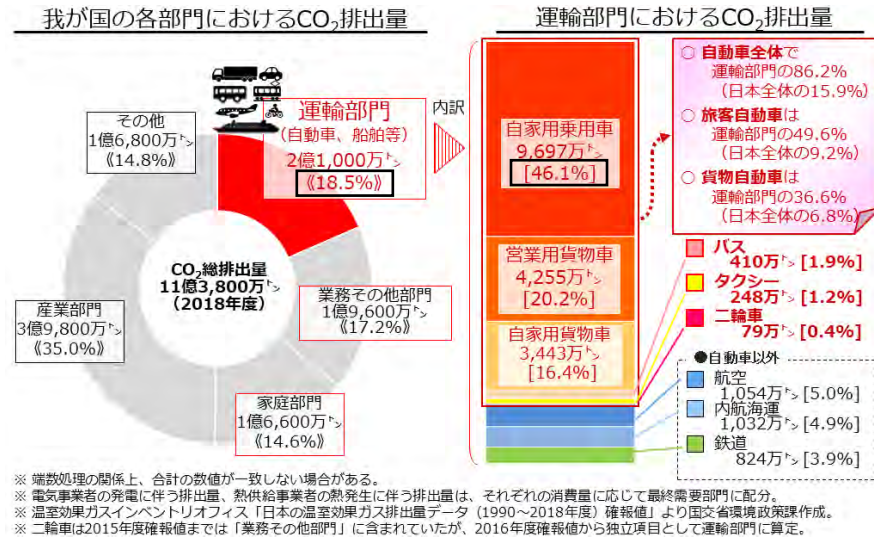
【通勤時に自転車を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク】

上記図：Cyclingood Health data File ((株)シマノ)

3) 環境に優しい

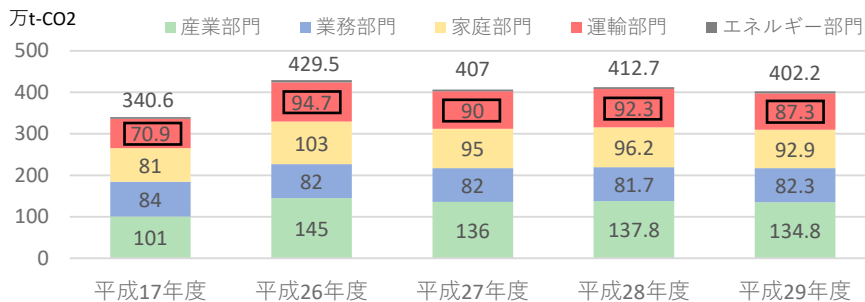
平成 30 (2018) 年度における我が国の二酸化炭素 (以下「CO₂」という) 排出量のうち、運輸部門の排出量が 18.5%を占めており、自家用乗用車は運輸部門の 46.1%を占めます。

本市における運輸部門の CO₂ 排出量をみると、平成 17 (2005) 年度から平成 26 (2014) 年度にかけて大きく増加し、直近では 90 万 t-CO₂ 前後で推移しています。



【我が国の運輸部門における CO₂ 排出量(平成 30 (2018) 年度)】

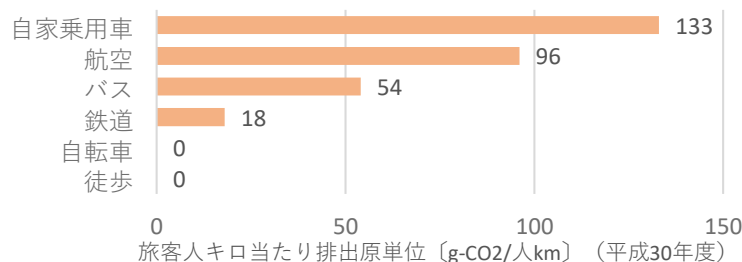
出典：国土交通省



【富山市の CO₂ 排出量】

出典：「富山市環境モデル都市行動計画」のフォローアップ結果より作成

このような状況のなか、自転車はクルマと異なり燃料消費や電力消費を必要としないことから、CO₂ を排出せず、環境にやさしい移動手段であるといえます。



【輸送量あたりの CO₂ 排出量 (旅客)】

出典：国土交通省資料より作成

4) 経済性に優れる

自転車通勤を推進した場合、事業者においては、通勤費や駐車場などの固定費削減につながり、従業員一人あたりでは年間約 5.7 万円の削減につながるという事例があります。また、従業員においては、健康増進により医療費などの節約が期待できます。



【自転車通勤による経費削減効果の例】

出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

5) 地域経済の活性化

自転車による買物行動が増えることで、地域内での消費活動の拡大が期待されます。買物行動に関する調査では、中心市街地への来店を移動手段で比較した場合、自転車での来店者の1週間あたりの来店回数及び買物金額が、クルマでの来店者に比べて高いという結果が出ています。このことから、自転車で来店する方を増やすことで、地域の店舗の売り上げが増える可能性があります。

来店回数を週あたりで回答した人		週あたり来店回数 (A)	1回の買い物 (平均)		買い物回数 (週)	
			荷物または袋の数 (B)	金額 (C)	荷物または袋の数 (A×B)	買い物金額 (A×C)
郊外店	車	1.4回	2.8	7,789円	3.92	10,905円
	自転車	—	—	—	—	—
中心市街地店	車	1.9回	1.8	5,326円	3.42	10,119円
	自転車	3.4回	1.8	3,691円	6.12	12,549円

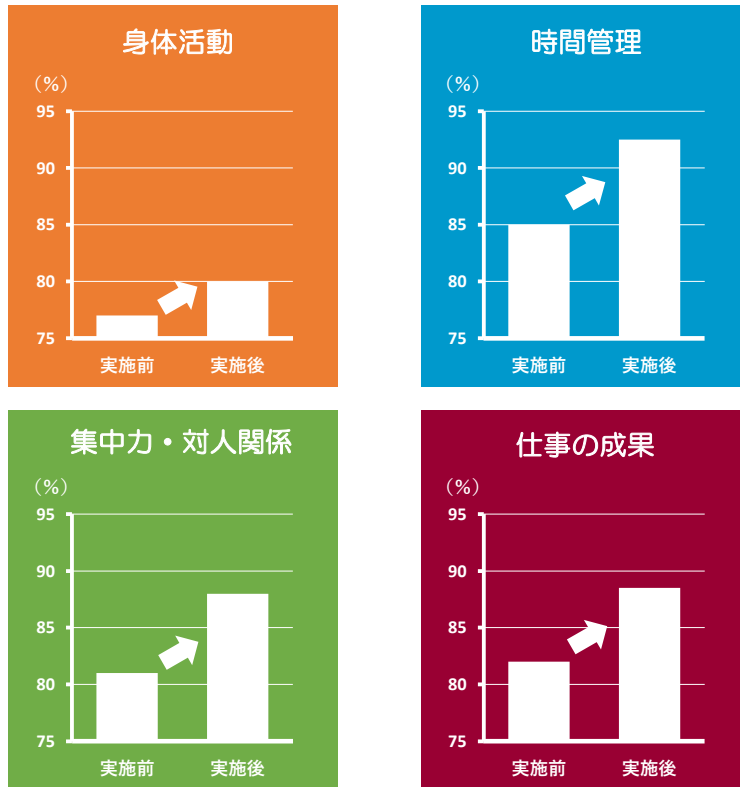
注：<回答者>郊外店、中心市街地。うち、荷物や金額に回答あったもの
(平成18年度(財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査より))

【宇都宮市の郊外店と中心市街地点の買物の金額、袋、回数の比較】

出典：古倉宗治著「成功する自転車まちづくり」平成22(2010)年10月(学芸出版社)

6) 自転車通勤で生産性向上

自転車通勤は日々のストレス解消につながり、仕事上の身体的な活動だけでなく、時間管理能力や集中力が高まり、労働生産性がアップするとされています。自転車に乗って気分良く通勤している従業員は、自転車利用前に比べ、心身ともに健康的で、従業員の健康維持・増進に伴う生産性の向上が期待されます。



(調査方法) 3か月間の自転車通勤による労働生産性の変化をWLQ-Jという手法で調査
 WLQ-J : SOMPO リスクマネジメント㈱による労働生産性測定プログラムのこと
 身体活動 : 業務に必要な動作や作業に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い
 時間管理 : 勤務時間や始業時刻などの時間管理に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い
 集中力・対人関係 : 集中力とは仕事への集中力に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い
 対人関係とはコミュニケーションに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い
 仕事の成果 : 予定や期待通りに仕事の結果を出すことに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

【自転車通勤による労働生産性の変化】

出典：(株)シマノ、(株)フジクラ

3. 自転車利用環境の現状と課題



3-1. 富山市の概況

1) 位置・地勢・沿革

本市は、富山県の中央部に位置し、県都として、また、日本海側有数の中核都市として発展してきました。

現在の市域は、東西 60km、南北 43km に及び、その面積は 1,241.74km² となっています。本市の総面積は、富山県の約 3 割を占めています。また、海拔 0m (富山湾) から 2,986m (水晶岳) までの多様な地形を有し、河川の上流・水源地域から下流・平野河口部までが一体となった地勢となっており、下流部に位置する都心地域は平坦な地形となっています。

気候は年間を通じて降水量が多く、平成 27 (2015) 年から令和元 (2019) 年までの 5 年間の平均降水量は約 2,405mm となっています。冬期には積雪が多く、平野部でも 1m 近くの積雪を観測することもあり、令和 3 (2021) 年 1 月には、1m26cm の積雪を観測しました。



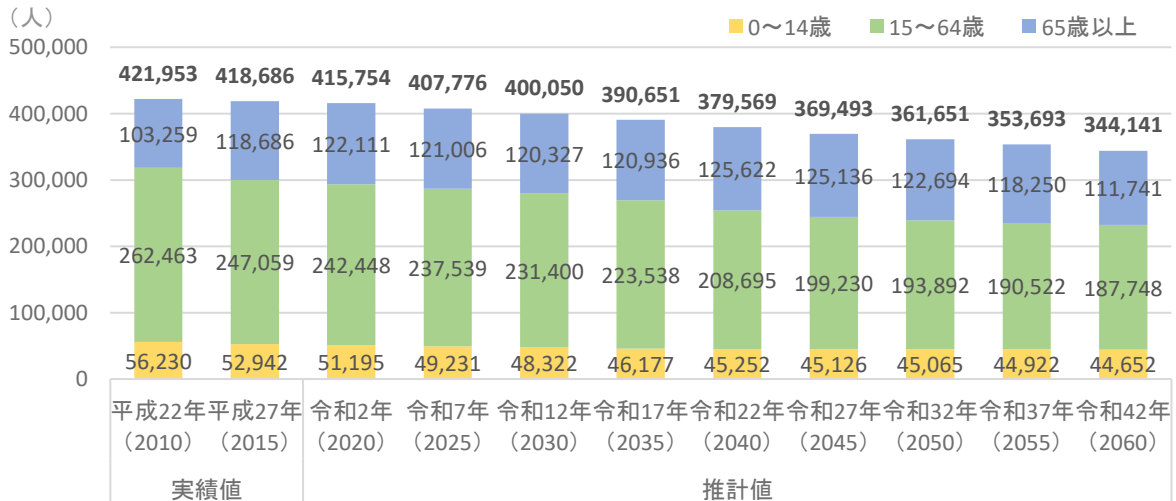
※平成 17 (2005) 年 4 月には、7 市町村 (旧富山市、旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村) が合併し、新しい「富山市」となりました。

【富山市の位置】

出典：富山市都市マスタープラン

2) 今後の人口予測

本市の人口は、平成 27（2015）年の国勢調査では 41.9 万人で、平成 22（2010）年の 42.2 万人から減少しています。本市における目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示した「富山市人口ビジョン」では、今後も人口減少の進行を抑制するための様々な施策を積極的に展開し、社会増の維持と出生率の向上を図ることで、令和 42（2060）年には 34.4 万人になると推計し、目標人口として設定しています。



【総人口の将来見通し】

※推計値は四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

出典：富山市人口ビジョン（令和 2（2020）年 3 月改訂）より作成

なお、「富山市人口ビジョン」の目標達成に向け、令和 2（2020）年 3 月に「第 2 期富山市まち・ひと・しごと総合戦略」を策定し、4 つの基本目標を掲げ、これらを実現するための施策に取り組んでいます。

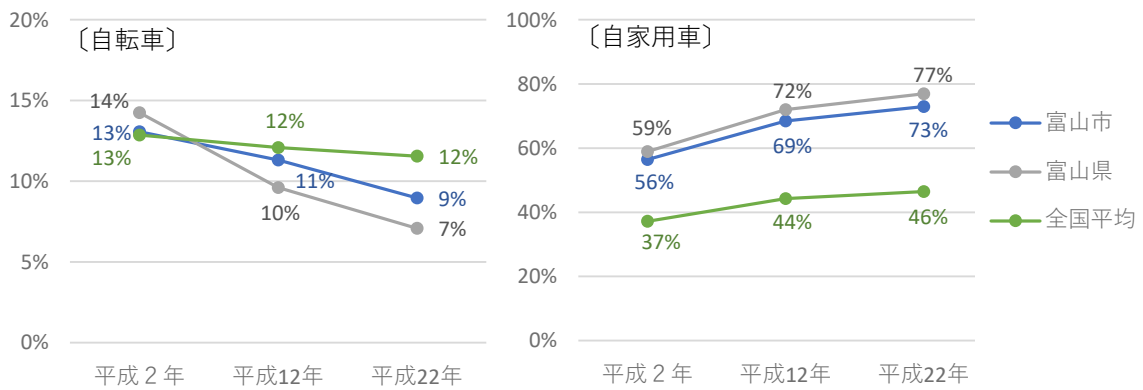
<第 2 期富山市まち・ひと・しごと総合戦略（2020 年 3 月）における基本目標>

- 【基本目標 1】 産業活力の向上により、安定した雇用を創出する
～地方の中核を担う都市として躍動するまち～
- 【基本目標 2】 交流・定住を促進し、富山市への新しい人の流れをつくる
～選ばれるまち～
- 【基本目標 3】 生活環境の一層の充実を図る
～すべての世代が安心して暮らせるまち～
- 【基本目標 4】 持続可能な都市経営・まちづくりを推進する
～公共交通を軸としたコンパクトなまち～

3) 交通手段の現状

富山県の1世帯あたりの自家用乗用車の保有台数は、1.67台であり〔一般財団法人自動車検査登録情報協会発表（令和2（2020）年3月末現在）〕、全国2位の高い水準となっており、同じく本市では、1.55台で全国の市町村で第27位となっています。

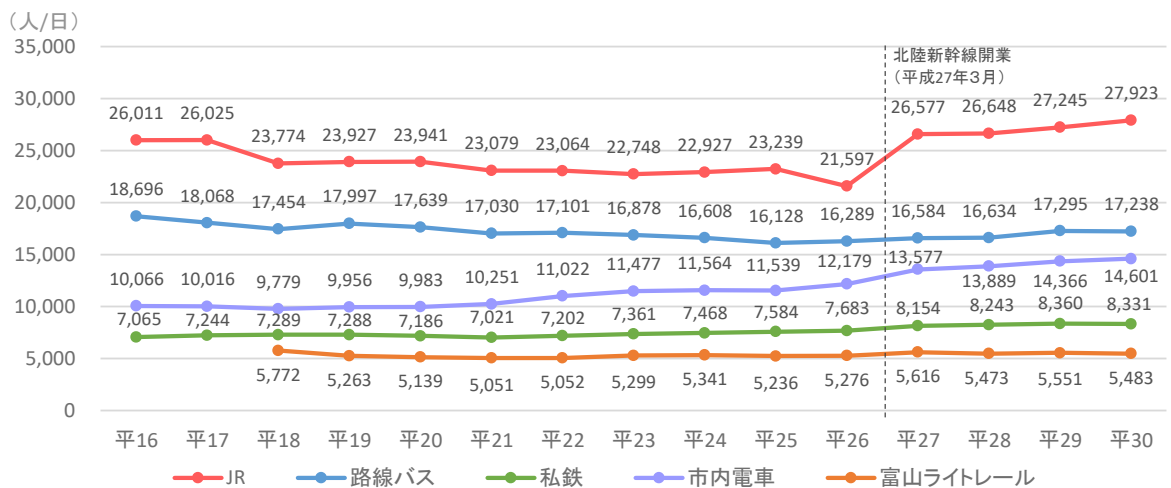
本市の通勤・通学時における自転車分担率※は減少傾向で、平成22（2010）年は9%となっています。一方、自家用車分担率は増加傾向です。全国的に見ると、本市の自転車分担率は全国平均の12%よりも低く、自家用車の分担率が大きくなっています。



【自転車と自家用車の分担率の推移】

出典：国勢調査

公共交通の利用者数を見ると、全ての公共交通機関が平成27（2015）年3月の北陸新幹線の開業後に増加しています。公共交通機関別に平成26（2014）年度と30（2018）年度を比較すると、都市間を結ぶ性格をもつJR（あいの風とやま鉄道を含む。）が最も増加（30%増）しており、より身近な交通機関である市内電車は20%増、その他は4～10%程度の増加となっています。

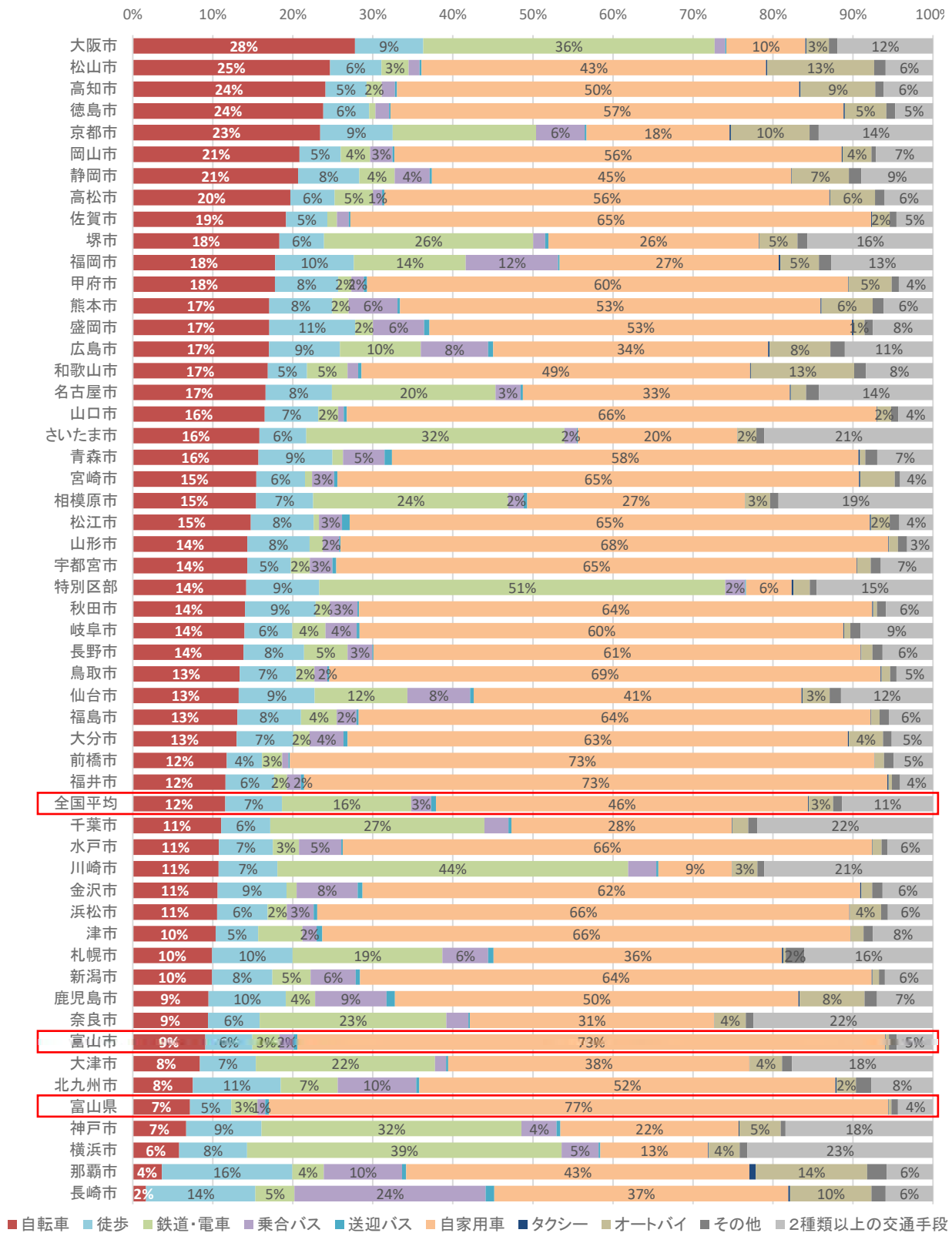


【公共交通利用者数の推移】

出典：富山市統計書

※分担率：自転車、クルマ等の交通手段における移動数が、全交通手段に占める割合

全国の県庁所在地や政令指定都市の通勤・通学時の自転車分担率は、西日本や太平洋側の都市が上位となっています。本市の自転車分担率は、日本海側の都市の中でも低くなっています。

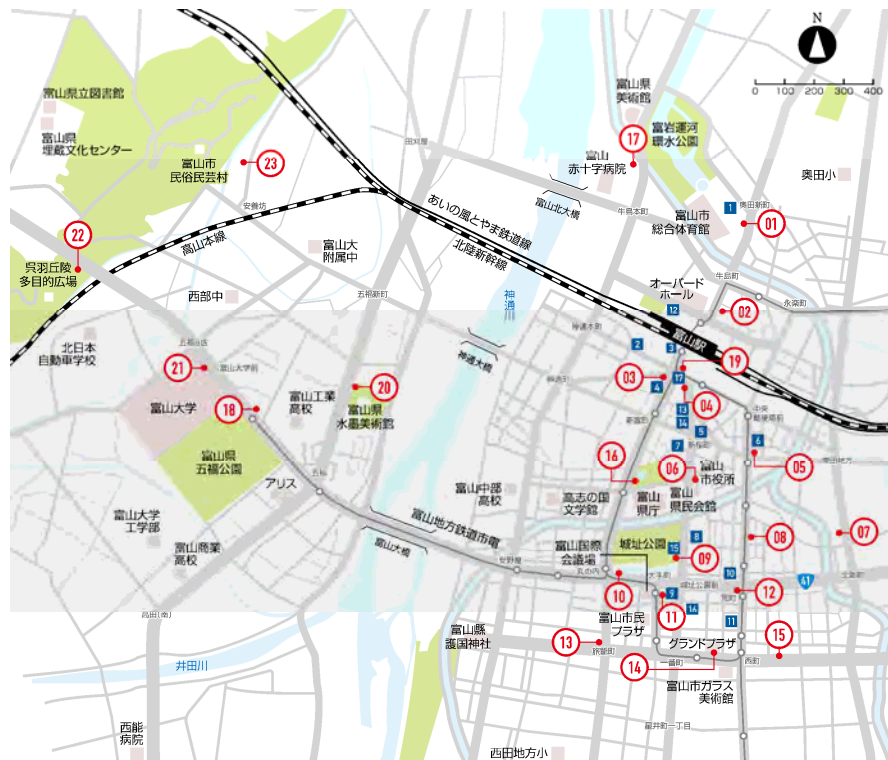


※本グラフは、県庁所在地と政令指定都市の交通分担率を、自転車分担率の高い順に並べたもの。
【通勤・通学時の代表交通手段の交通分担率】

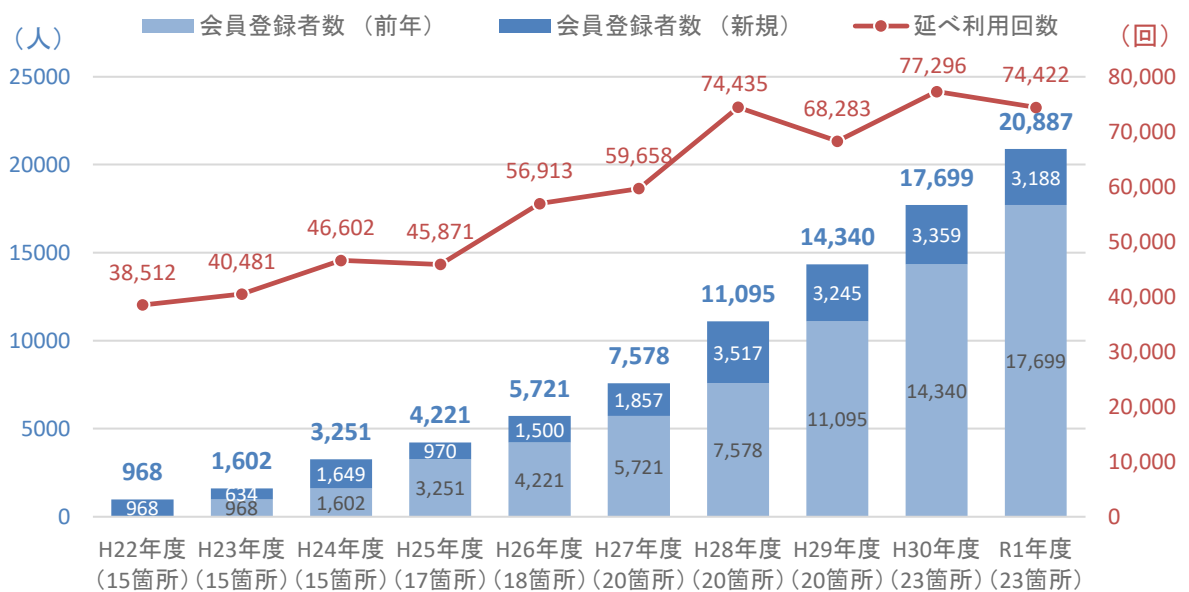
出典：平成 22（2010）年国勢調査

本市中心部では、平成 22（2010）年 3 月から自転車市民共同利用システム「アヴィレ」が運用されており、現在、23 ヶ所のステーション（貸出・返却場所）が設置されています。

会員登録者数は、平成 22（2010）年度の 968 人から令和元（2019）年度の 20,887 人と約 22 倍増加しており、特に平成 28（2016）年度以降は毎年 3,000 人以上増加しています。延べ利用回数も増加傾向にあり、平成 30（2018）年度と令和元（2019）年度は連続して 7 万回を超えています。



【アヴィレステーションの位置】



【会員登録者数（累計）と延べ利用回数】

出典：富山市資料

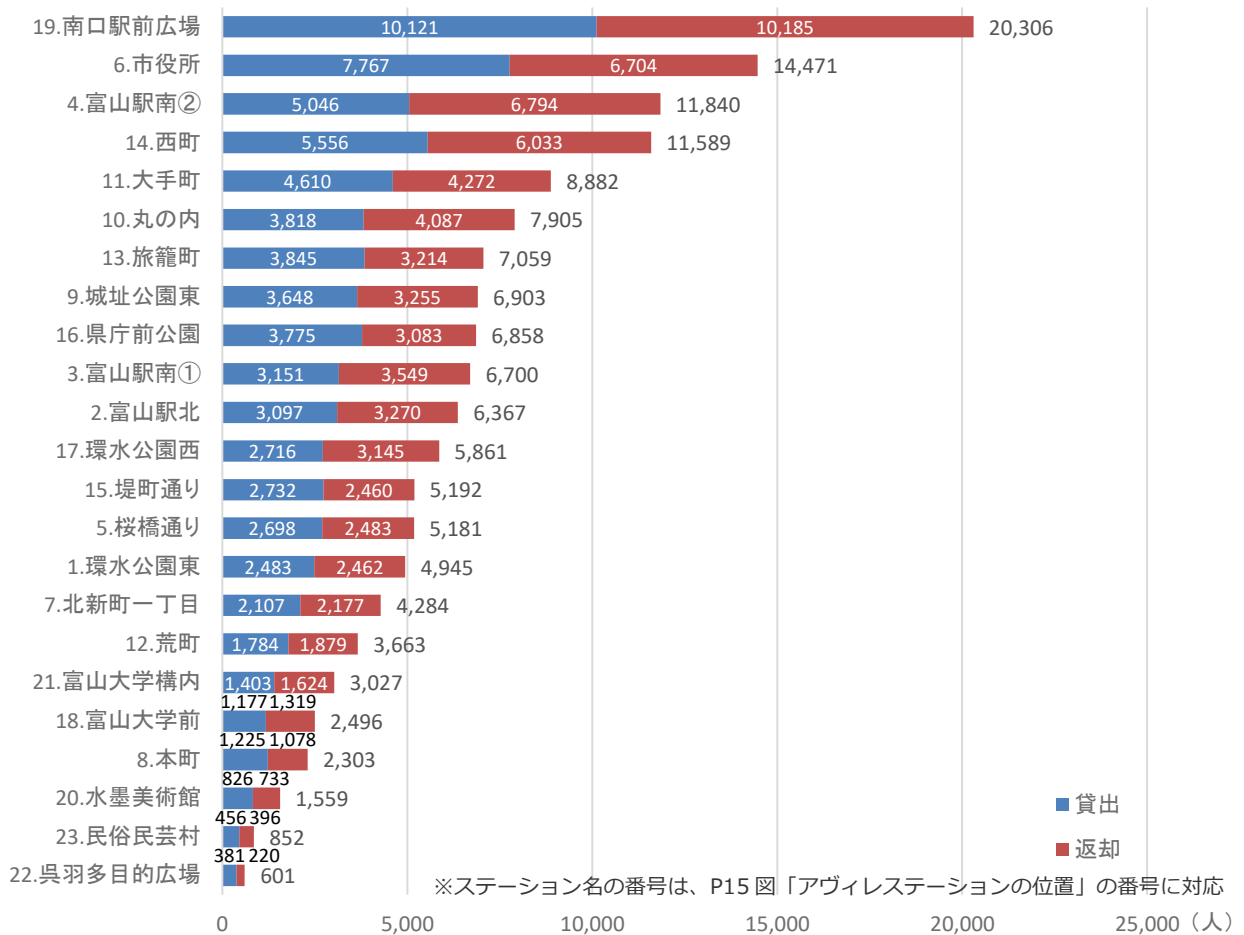


【アヴィレ 南口駅前広場ステーション】



【アヴィレ 民俗民芸村ステーション】

令和元（2019）年度におけるアヴィレのステーション毎の利用回数（貸出+返却の計）は、「南口駅前広場」が最も多く 20,306 回、次いで「市役所」が 14,471 回、「富山駅南②」が 11,840 回となっています。また、最も貸出超過（貸出> 返却）なステーションは「市役所」で 1,063 回の超過、最も返却超過（返却> 貸出）なステーションは「富山駅南②」で 1,748 回の超過となっています。



【ステーション毎の利用回数（令和元（2019）年度）】

出典：富山市資料

3-2. 富山市が目指す都市づくりの方向性

1) 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

本市では、平成30(2018)年8月に策定した「富山市SDGs未来都市計画」において、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、3つの価値「経済価値」「社会価値」「環境価値」を示しています。

自転車の利用は、環境負荷が少なく、健康にも良いため、社会価値や環境価値の実現につながり、様々な場面における活用で経済価値への貢献も期待できることから、持続可能な付加価値創造都市の実現にとって、重要であると考えられます。

SDGsの推進に向けたポイントと「富山市環境未来都市計画(第2次)」(2017年3月策定)における将来ビジョンを踏まえ、本市の2030年のあるべき姿を、次のように設定します。

<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

<3つの価値>

経済価値：

市内企業の活性化や新技術の活用等により、持続可能な付加価値を創造し続けるまちが実現している。

社会価値：

健康・医療、子育て・教育環境の充実等により、一人ひとりが個性を発揮し、活力あるまちが実現している。

環境価値：

低炭素・エネルギーの有効利用等により、雄大な自然と調和し、誰もが暮らしたいまちが実現している。

本計画において、これまでの環境モデル都市、環境未来都市の取組みを経済価値、社会価値、環境価値の統合による都市創造のスパイラルアップの視点から発展させ、SDGs未来都市「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」の実現を目指します。

<富山市が目指す都市創造のスパイラルアップ>



【2030年のあるべき姿】

出典：富山市SDGs未来都市計画

2) 上位・関連計画

① 自転車活用推進計画（平成30（2018）年6月策定）

○国では、平成29（2017）年5月に多様な自転車の活用を促進するために「自転車活用推進法」を施行し、平成30（2018）年6月には「自転車活用推進計画」を策定しました。

○下記4つの目標を掲げるとともに、目標ごとの実施すべき施策を定め、総合的かつ計画的な自転車活用の推進を目指しています。

【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

【目標2】サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※]【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度)[※] (11)~(16)参照
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度)[※] (12,14)参照
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針
 - > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 - > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

【自転車活用推進計画の概要】

出典：国土交通省

■ 国の次期自転車活用推進計画について

国は、現計画の計画期間が令和3（2021）年3月までのため、次期計画の策定を進めています。次期計画では、計画期間を令和7（2025）年度までとし、現計画の4つの目標を踏襲しつつも、社会情勢の変化等を踏まえ、実施すべき施策に新たに2項目（多様な自転車の開発・普及、損害賠償責任保険等への加入促進）の追加を検討しています。

② 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

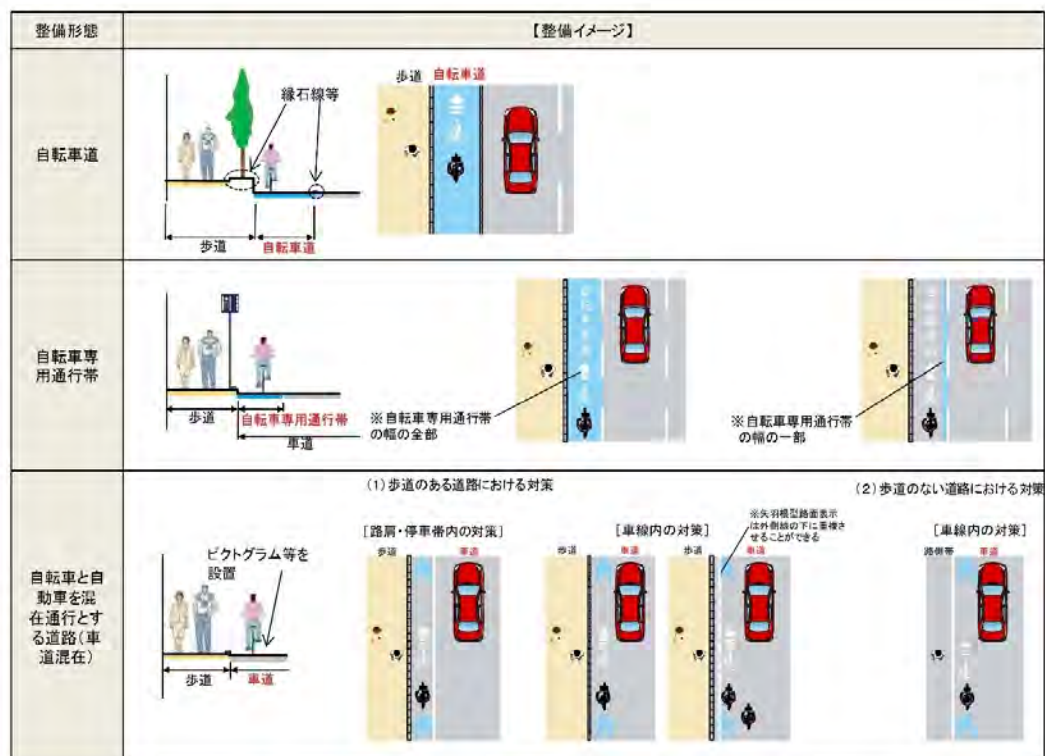
(平成 24 (2012) 年 11 月策定、平成 28 (2016) 年 7 月改定)

○平成 24 (2012) 年 11 月に国土交通省と警察庁は、自転車通行空間の標準的な整備手法などを示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「国のガイドライン」という。)を策定しました。道路交通法に基づく自転車の車道通行を前提とし、クルマの交通量と速度に応じて、自転車通行空間の整備形態を「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3種類に区分しました。なお、上記形態による整備が当面困難な路線については、自転車と歩行者の交通量を勘案し、当面の整備形態として自転車歩行者道(「自転車が通行可能とされる歩道」をいう。)の活用を検討することができました。

○平成 28 (2016) 年 7 月のガイドライン改定では、自転車の車道通行が原則であること、また、歩行者の安全確保の観点から、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外されました。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	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 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。
【クルマの速度と交通量による整備形態の選定】



【整備形態のイメージ】

出典：(上の2図)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

③ 富山県自転車活用推進計画（平成 31（2019）年 3 月策定）

- 富山県は、平成 31（2019）年 3 月に「富山県自転車活用推進条例」を施行し、自転車活用推進法及び同条例に基づき、地方版の自転車活用推進計画として、「富山県自転車活用推進計画」を策定しました。
- 富山県自転車活用推進条例では、自転車による交通の役割拡大、健康増進、観光地域づくり、安全安心な利用環境を基本理念として、積極的な自転車の活用を推進するとして県・県民・事業者の責務を示すとともに、自転車の安全利用に関しては、自転車損害賠償責任保険等への加入を努力義務化しています。
- 富山県自転車活用推進計画では、国の自転車活用推進計画における 4 つの基本目標に対応し、下記 4 つの基本目標を設定しています。

【目標 1】自転車にやさしい都市環境の形成

【目標 2】自転車を活かした健康づくりの推進

【目標 3】サイクルツーリズムの推進

【目標 4】安全で安心な自転車社会の実現

1 総論

(1) 目的と位置付け 自転車活用推進法第10条及び「富山県自転車活用推進条例」第7条に基づき策定する本県の自転車活用の推進に関する基本計画	(2) 計画区域 富山県全域	(3) 計画期間 2019年度から2026年度（新総合計画の目標年次）まで	(4) 自転車を巡る現状及び課題 ①都市環境 …短中距離の自家車利用を自転車利用へ転換するための環境整備 ②健康増進 …手軽に運動できるツールである自転車の利用促進のための環境づくり ③観光振興 …サイクルツーリズムの推進を通じた本県の観光地としての魅力の創出 ④安全・安心 …自転車事故の発生防止に向けた県民の交通安全意識の醸成
--	--------------------------	---	--

2 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

【目標1】自転車にやさしい都市環境の形成 安全で快適な自転車利用環境の計画的な創出や公共交通との連携の強化 <実施すべき施策> ① 歩行者、自転車及び自動車と適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備と保全 ② シェアサイクル・レンタサイクルの普及促進 ③ 鉄道事業者等との連携強化による地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 【指標】自転車の貸出し・返却用ステーションの設置数 （現況）61箇所（2017年度） → 【目標値】 80箇所（2026年度） 【指標】駐輪場等が整備されている駅・バス停数 （現況）120（2017年度） → 【目標値】 130以上（2026年度）	【目標3】サイクルツーリズムの推進 サイクリングコースを活用したイベント・ツアーの充実等により魅力ある観光地域づくりを推進 <実施すべき施策> ① サイクリングイベントのブラッシュアップ・国内外へのPR強化 ② 受入環境・走行環境の整備充実、コース周辺の魅力の磨き上げと発信 ③ 「富山湾岸サイクリングコース」について、我が国を代表するナショナルサイクルートの指定を目指した取組みの推進 ④ 地域における自転車の観光活用の取組みの促進 【指標】富山湾岸、田園、湾岸・田園連絡サイクリングコースの整備延長 （現況）177km（2017年度） → 【目標値】 250km（2026年度） 【指標】富山湾岸サイクリングコースのレンタサイクル利用者数 （現況）3,476人（2017年度） → 【目標値】 8,000人（2026年度）
【目標2】自転車を活かした健康づくりの推進 健康寿命の延伸を目指し、多くの県民がサイクリングスポーツを楽しむ機会を創出 <実施すべき施策> ① 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗ることができる環境の創出 ② 幅広い年齢層におけるサイクリングスポーツの振興による健康づくりの推進 ③ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 【指標】健康づくりのため自転車を利用する県民の割合 （現況）35.6%（2018年度） → 【目標値】 30%（2026年度）	【目標4】安全で安心な自転車社会の実現 自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進により自転車事故を削減 <実施すべき施策> ① 安全な自転車の利用や点検整備を促進する広報啓発の推進 ② 県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発の推進、自転車利用者に対する指導等の実施 ③ 学校における交通安全教室の開催等の推進 【指標】自転車事故の発生件数 （現況）290件（2018年） → 【目標値】 290件以下（2026年） 【指標】交通安全について指導している学校の割合 （現況）99.1%（2015年度） → 【目標値】 100%（2025年度）

3 自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み

上記の施策を着実に実施するため、計画期間中に県が実施すべき取組みを一覧表に整理

4 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力 …「富山県自転車活用推進会議（仮称）」を設け、関係者の連携協力のもと施策を推進
- 計画のフォローアップと見直し …施策の進捗状況に関するフォローアップ、計画内容の弾力的な見直し
- 広報活動等 …一般参加型イベントの開催等、県民の自転車活用への理解と関心を深める広報活動の展開
- 財政上の措置等 …県の施策の実施に必要な財政措置、市町村等が実施する自転車活用の取組みへの支援

【富山県自転車活用推進計画の概要】

出典：富山県

④ 第2次富山市総合計画前期基本計画（平成29（2017）年3月策定）

- 「第2次富山市総合計画前期基本計画」では、「防犯・交通安全対策の充実」をまちづくりの主要課題を解決するための施策として位置付け、「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」に取り組むこととしています。また、市民に期待する役割として「日常生活における積極的な自転車利用」を掲げています。

⑤ 富山市都市マスタープラン（平成31（2019）年3月策定）

- 「富山市都市マスタープラン」では、富山中央地域の「交通体系の整備方針」として、「必要に応じて、歩行者・自転車・自動車分離された走行空間を確保します」と掲げています。

⑥ 富山市中心市街地活性化基本計画

（平成29（2017）年4月策定、令和元（2019）年9月追加・修正）

- 「富山市中心市街地活性化基本計画」では、公共交通・都市空間に関する事業として「自転車利用環境整備事業」「市民意識啓発事業」「自転車市民共同利用システム」「公共交通サイクルポーター事業（サイクルトレインの実施）」を位置付けています。

⑦ 富山市総合交通戦略（平成19（2007）年11月策定、平成27（2015）年3月追加・修正）

- 「富山市総合交通戦略」では、今後必要となる施策として、「歩行者・自転車交通環境整備」を掲げ、「公共交通とのネットワーク化・ユニバーサルデザインの歩道空間の形成」を位置付けており、方向性として「①歩行者・自転車の分離、歩車共存（クルマの速度や通行量の抑制等による人優先の道路空間）」「②歩道のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化」を挙げています。

⑧ 富山市地域公共交通網形成計画（平成28（2016）年9月策定、令和元（2019）年6月追加・修正）

- 「富山市地域公共交通網形成計画」では、「幹線バス活性化計画」において、「サイクルアンドバスライドのための自転車駐輪場の候補地選定、整備検討」を掲げています。また、「交通によるおもてなし環境の創出」において、「公共交通、シェアリング（自転車、クルマ）を活用した周遊」を掲げています。

⑨ 第2期富山市環境基本計画（平成29（2017）年3月策定）

- 「第2期富山市環境基本計画（コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築）」では、施策方針の「環境負荷の少ない交通体系の構築」において、「自転車利用の促進」を掲げています。また、市民の取組として、「日常生活における、積極的な自転車利用」を掲げています。

⑩ 第2次富山市環境未来都市計画（平成29（2017）年3月策定）

- 「第2次富山市環境未来都市計画」では、基本目標の「低炭素・省エネルギー」において、「クルマから公共交通、徒歩・自転車への転換促進による運輸部門でのCO₂削減」を目標として挙げています。

⑪ 富山市健康プラン21（第2次）（平成25（2013）年3月策定）

- 「富山市健康プラン21（第2次）」では、基本理念で「すべての市民が健やかで心豊かに生活できる活力のあるまち」の実現を目指しており、基本目標を「健康寿命の延伸」「健康格差の縮小」と示しています。

⑫ 富山市歩くライフスタイル戦略（平成31（2019）年3月策定）

- 「富山市歩くライフスタイル戦略」では、施策体系の「コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上」において、「歩行者と自転車の分離」を示しています。

⑬ 富山市観光戦略プラン（平成29（2017）年3月策定）

- 「富山市観光戦略プラン」では、基本目標の「広域観光に向けた二次交通の確保と利便性向上」において、継続事業として「二次交通利用促進事業」「自転車市民共同利用システム（バイクシェアリング事業）」を位置付けています。

⑭ 第11次富山市交通安全計画（令和3（2021）年3月策定）

- 「第11次富山市交通安全計画」では、主な事業として、人優先の安全・安心な歩行空間整備、幹線道路における交通安全対策、自転車の利用促進、放置自転車対策の推進、自転車交通安全教室などを位置付けています。

3-3. 4つの基本方針ごとの現状と課題

1) 「はしる」の現状と課題

評価の見方



取組が進んだ分野



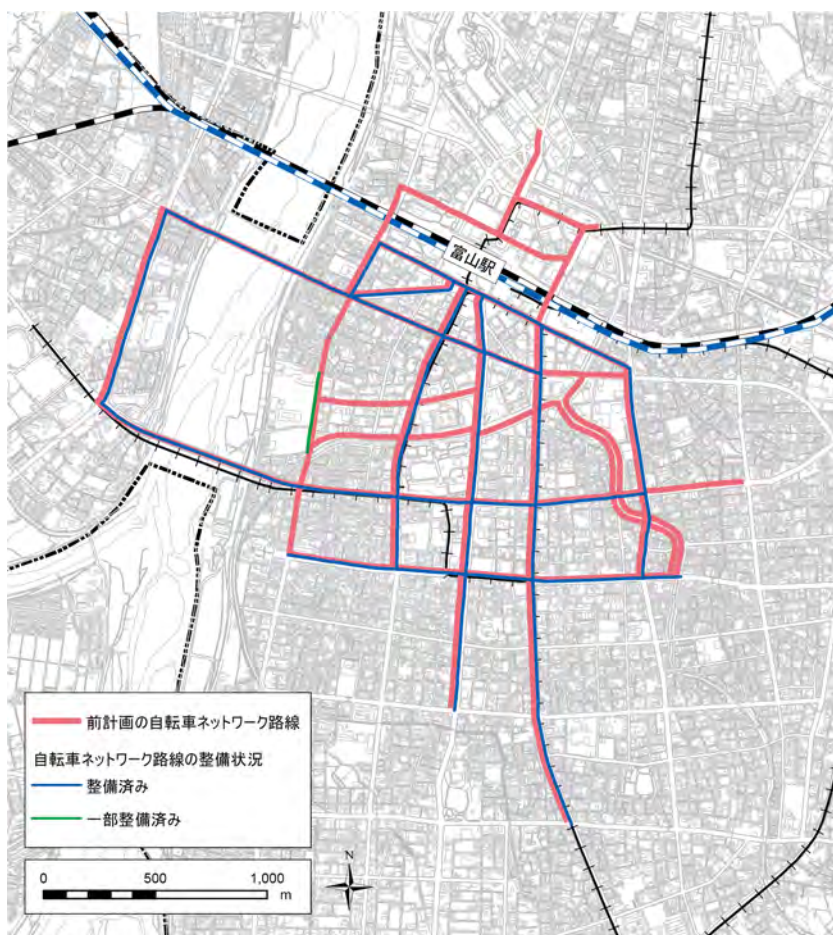
改善が必要な分野

成果

①前計画における自転車ネットワーク路線がおおむね完成

前計画で定めた自転車ネットワーク路線 29.3km[※]のうち、8割以上となる 26.5km が国・県・市により整備済みです（令和3（2021）年3月末現在）。なお、富山駅北地区等の整備は路面電車の南北接続後とし、次期計画に引き継ぐこととしました。

自転車走行空間の整備形態は、歩道上での視覚的分離（自転車マークの設置など）を基本としています。一部区間では車道上に自転車走行空間を整備しており、車道混在によるナビラインや自転車通行帯を設置しています。



【前計画の自転車ネットワーク路線と整備状況】



【市道県庁線】



【市道総曲輪線】



【市道富山駅根塚線】



【主要地方道富山港線】

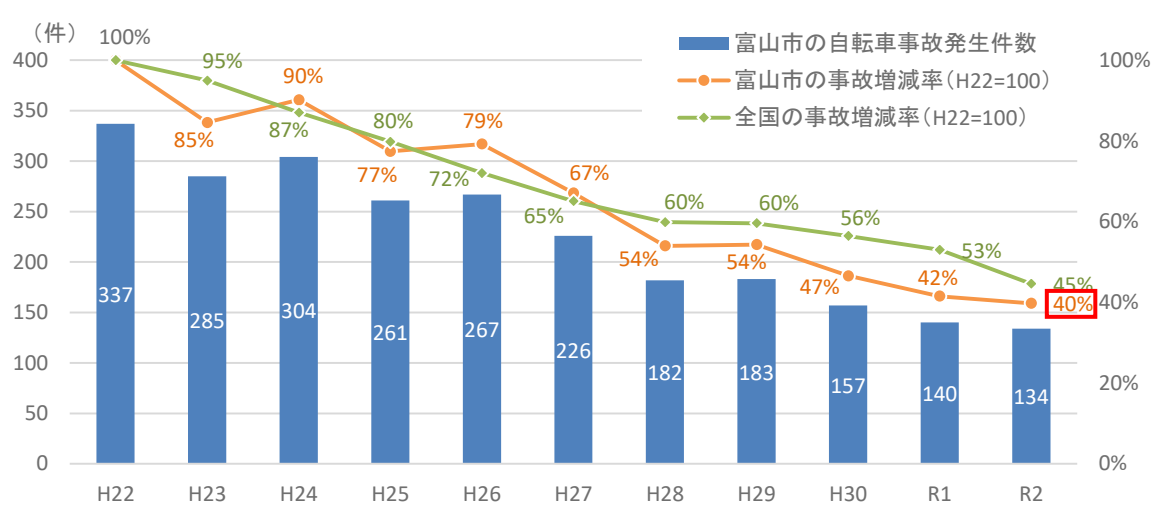
※自転車ネットワーク路線：安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、連続的に広がる自転車ネットワークを構成できるよう選定した路線。前計画の計画延長は、次期計画に整備を引き継いだ、富山駅北側や松川周辺等を除く路線の上り下りの合計 29.3km。

課題

② 自転車事故は大幅減少だが、自転車利用への安全性に対する実感が低い

本市の自転車関連事故は、10年前に比べて約4割に減少しています。

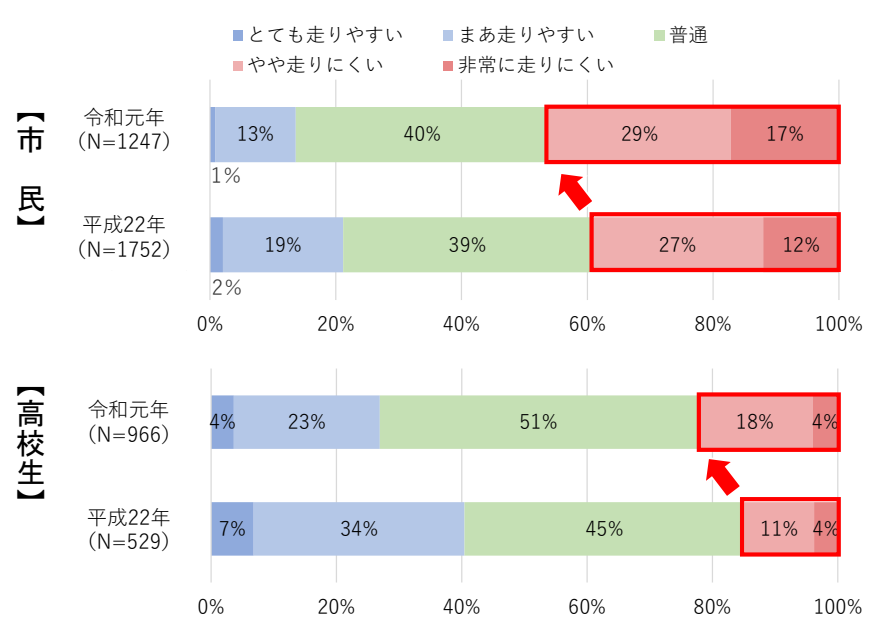
しかし、市民・高校生を対象とした意識調査（参考資料に調査概要を記載）では、「自転車で走りにくい」と感じる割合が増えています。また、調査の自由記述では、自転車走行空間についての意見（道路の狭さやクルマの交通量の多さ・スピードへの不満・不安等）が多く、引き続き、安全な自転車走行空間の確保が必要です。



【自転車関連事故の発生件数および増減率】

※件数は、自転車が第1当事者または第2当事者の事故件数を計上
 ※増減率はH22を100とした場合の値

出典：富山県警提供データ、警察庁統計表



【走りやすさの変化】

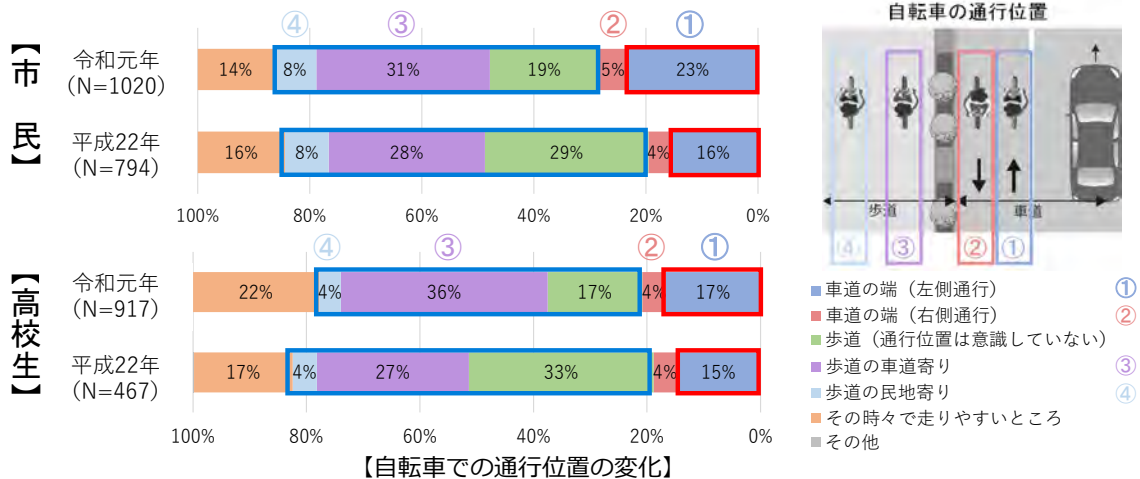
出典：自転車利用実態調査

課題

③歩道通行が常態化している

歩道のある道路を自転車で通行する場合、市民・高校生ともに約6割の方が「歩道上を走行する」と回答し、歩道通行の割合が高くなっています。

一方、国のガイドラインが改定され、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、これまでの整備や通行実態を考慮しつつ、自転車走行空間の整備形態の検討が必要となっています。

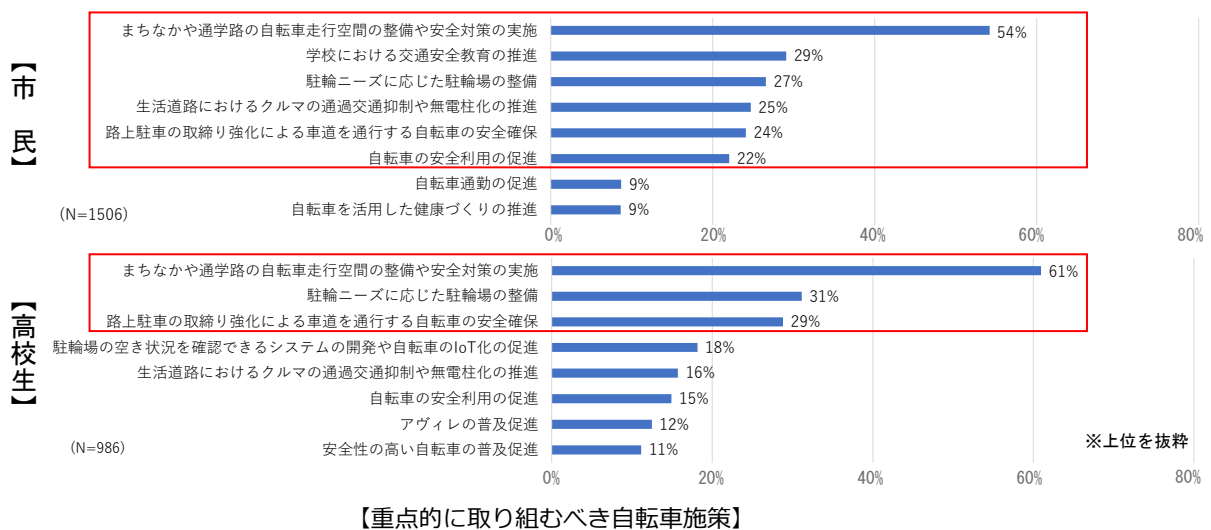


出典：自転車利用実態調査

課題

④自転車走行空間整備や安全対策に関する要望が多い

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、その他では「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」が上位になっており、市民の自転車走行空間の整備や安全対策に寄せる期待への対応が必要です。また、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」も上位になっています。



出典：自転車利用実態調査

2) 「とめる」の現状と課題

成果

① 鉄道駅やバス停周辺において駐輪場を整備

駐輪環境整備として、鉄軌道や路線バスとの連携等を意識した駐輪環境づくりに取り組みました。

既存駐輪場における利便性の向上

◇ 富山駅周辺の駐輪環境の改善

- ・CiC 前広場地下の富山駅南第 1 自転車駐車場においてエレベーターの設置、自転車ラックの更新、照明器具の改修を行い、利便性の向上を図った。(平成 27 年度)
- ・CiC 前広場において放置自転車防止キャンペーンを実施し、景観及び交通環境の向上を図った。

【富山駅南第 1 自転車駐車場エレベーター】



新たな駐輪場の整備

◇ 富山駅周辺駐輪場の移設や暫定駐輪場の整備

- ・富山駅周辺の区画整理事業により、富山駅西口広場にあった富山駅南第 2 自転車駐車場を新幹線高架下へ移設(平成 28(2016)年移設、収容台数: 360 台)。また、放置禁止区域内の違法駐輪対策として、東暫定自転車駐車場を整備(平成 24(2012)年供用開始、収容台数: 130 台)。



【富山駅南第 1 自転車駐車場】



【富山駅南第 2 自転車駐車場】



【東富山駅 第 3 自転車駐車場】



【東暫定自転車駐車場】

◇ 商業施設や公共施設等の周辺における駐輪環境の改善

- ・サイクル アンド バスライド駐輪場の活用(9箇所、収容 63 台)。
- ・その他のバス停自転車駐車場と収容台数(田村町バス停 14 台、大沢野小学校前バス停 18 台、大久保小学校前バス停 14 台、上二杉バス停 44 台、旧笹津線田村町駅 27 台、北陸電気工業前バス停 12 台)。



【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)】

駐輪環境の充実に向けた仕組みづくり

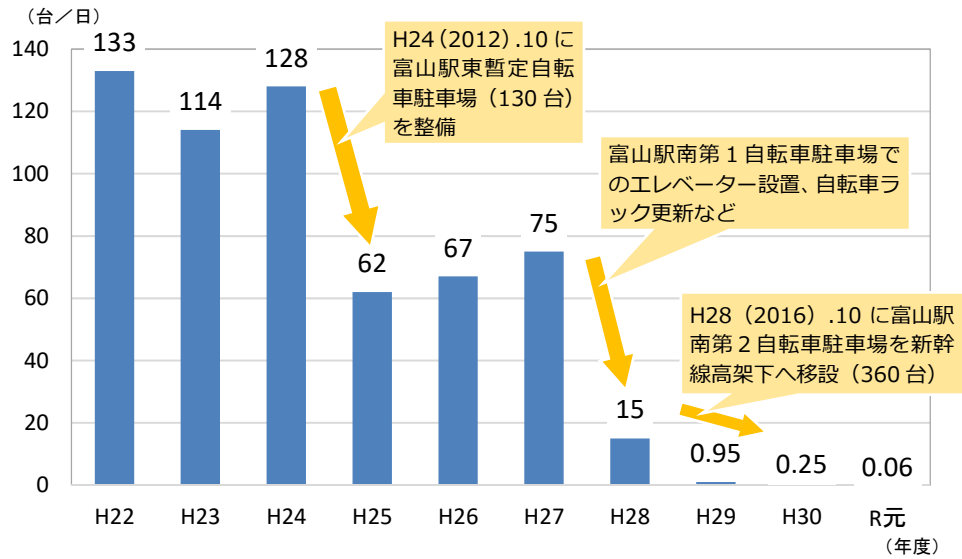
◇ 駐輪場の附置義務化

- ・平成 28(2016)年 3 月に「富山市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定し、商業施設における駐輪場の附置台数を規定。(※商業地域における床面積 1,000 m²以上の大規模建築物が対象。)

成果

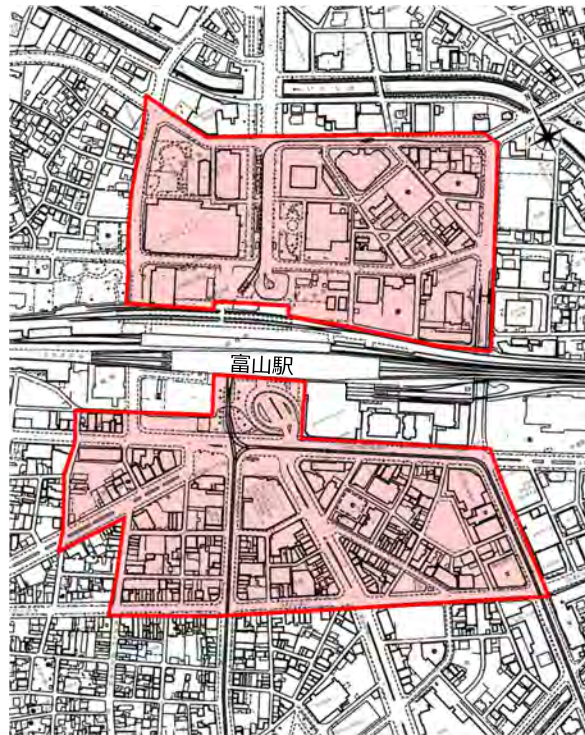
② 自転車放置禁止区域における放置自転車台数が大幅減少

本市では、富山駅周辺を「富山市自転車の放置の防止に関する条例」（平成 17（2005）年 4 月施行）により、自転車放置禁止区域に指定しています。自転車放置禁止区域における 1 日あたりの放置自転車台数は大幅に減少しており、富山駅周辺の駐輪場整備や定期的な放置自転車の撤去などによる効果が出ていると考えられます。



【自転車放置禁止区域（富山駅周辺）における 1 日あたりの放置自転車台数】

出典：富山市資料



【富山駅周辺の自転車放置禁止区域の指定状況】

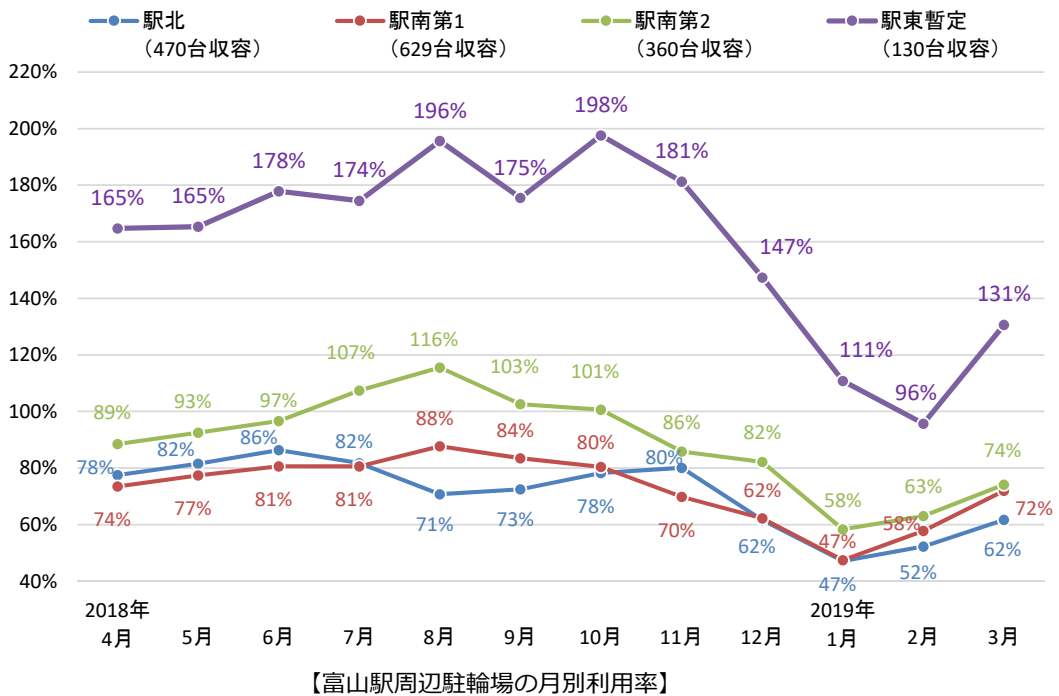
自転車放置禁止区域は、旧富山市において指定したもので、平成 17 年の市町村合併により誕生した新富山市に引き継がれている。富山駅南地区は平成元年、富山駅北地区は平成 9 年に指定。

課題

③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

富山駅周辺駐輪場の月別利用率は、「富山駅東暫定自転車駐車場（駅東暫定）」が2月以外で100%を超えており、収容台数を大きく上回っています。一方、他の駐輪場は、概ね100%を下回る利用率となっており、駐輪場の利用に偏りがみられます。

なお、利用実態調査では、対策が必要な駐輪場として、市民・高校生ともに、「富山駅周辺」が挙がっています。併せて、駐輪環境を良くするために必要な施策として、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」との回答が多くなっており、駐輪環境の改善に向けて継続的な対応が必要です。



出典：富山市資料



【富山駅東暫定自転車駐車場】

※富山地方鉄道電鉄富山駅周辺高架後は、駅の南北をつなぐ道路として整備されることになっている。

3) 「いかす」の現状と課題

成果

①サイクリングイベントの開催や自転車競技を振興

自転車利用促進に向け、市民や来街者が気軽に乗れる自転車利用環境づくりに取り組んでいます。

自転車の利用促進に向けた情報発信の充実

◇自転車市民共同利用システム「アヴィレ」の運営

- ・市内で自転車 255 台、サイクルステーション 23 箇所を配置（令和 3（2021）年 3 月末）。

◇大学生等へのアヴィレ利用料補助

- ・市内の大学、大学院、短期大学、高等専門学校（4 年生以上）、専修学校の新入生のうち、市外から転入した者を対象とし、アヴィレの定期パス基本料を補助。

◇アヴィレ 1 日パスの半額助成

- ・観光客等にアヴィレ 1 日パスを半額助成（令和元年度で助成を廃止）。

◇レンタルサイクルの運営

- ・（一財）岩瀬カナル会館において、岩瀬地区の観光や周遊用に、主に観光客へ自転車を貸出。



【レンタルサイクル】

◇サイクルトレインの普及

- ・富山地方鉄道において、土日祝日に限定したサイクル電車を実施。（公共交通サイクルポーター事業）

◇サイクリングマップの作成

- ・県において富山湾や田園地域の美しい景観を楽しむことができる「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等を設定し、ブルーライン（ナビゲーターライン）等のルート案内標示を整備。マップを併せて作成。



【とやまサイクリングマップ】

出典：富山県

自転車を楽しむためのモデルコースなどのルート案内と紹介

◇モデルコースのルート案内と紹介

- ・県において富山湾や田園地域の美しい景観を楽しむことができる「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等を設定し、ルート案内標示を整備。マップを併せて作成。〈再掲〉

自転車利用促進に向けた仕組みづくり

◇クルマから自転車への利用転換方策の推進に向けた体制づくり

- ・サイクル アンド バスライド駐輪場の活用（9 箇所、収容 63 台） 〈「とめる」より再掲〉
- ・既存のバス停駐輪場の活用（国道 41 号沿線）。

◇撤去自転車のリサイクル

- ・放置自転車として撤去したリサイクル可能な自転車を、富山県自転車商業協同組合（富山支部）へ譲渡。

その他の取組

◇サイクルスポーツを楽しむことができる施設の整備・管理

- ・富山市ストリートスポーツパーク（婦中地域）
- ・富山市久婦須川ダム周辺広場マウンテンバイクコース（八尾地域）

【久婦須川ダム周辺広場マウンテンバイクコース】



◇タンデム自転車貸出事業

- ・気軽に公道でサイクリングを楽しんでもらうため市内3か所（岩瀬カナル会館、富山市総合体育館、富山市民プラザ）でタンデム自転車の無料貸出。（公道におけるタンデム自転車の通行は、県道路交通法施行細則の一部改正により平成28（2016）年に実現。）

◇河川敷レンタルサイクル事業

- ・都心地域で車を気にせずに自転車の走行を楽しめる場所として、河川敷で自転車（大人用、子ども用、幼児用ペダルなし、タンデム）を貸出。（平成23（2011）年度～29（2017）年度、平成30（2018）年度以降は、公園やスポーツ施設において実施。）

◇富山サイクルスポーツクラブによる活動

- ・自転車競技の推進と発展を目的とし、富山競輪場のバンクの走行体験等を支援。

◇グランfond富山の開催

- ・実行委員会をはじめ、各関係機関・団体協力のもと開催の「グランfond富山」は、県内を巡るサイクリングイベントで、ロングコースでは富山湾から五箇山までを駆け抜ける。大会の趣旨には、「健康・生きがい・友情」づくりの促進、自転車を活用した地域活性化の寄与が掲げられている。

【グランfond富山2019】



◇パンプトラックの設置

- ・富山競輪場内にダウンサイジングしたBMXコースを設置。BMXだけでなく、MTB、スケートボード、インラインスケート、キッズバイク等乗り物を選ばず遊ぶことが可能。

【持ち運び可能なパンプトラック】



◇県内サイクルレースへの協力

- ・「グランfond富山」「富山湾岸サイクリング」等における、県内サイクルイベントでのスタート・ゴール会場・救護地点として富山競輪場及び場内バンクを活用。

◇おやこ補助輪卒業教室

- ・4歳以上の子どもを対象とし、補助輪外しの教室を開催。保護者には補助輪外しのコツを説明し、親子で自転車の楽しさを知る機会を創出。

【おやこ補助輪卒業教室】



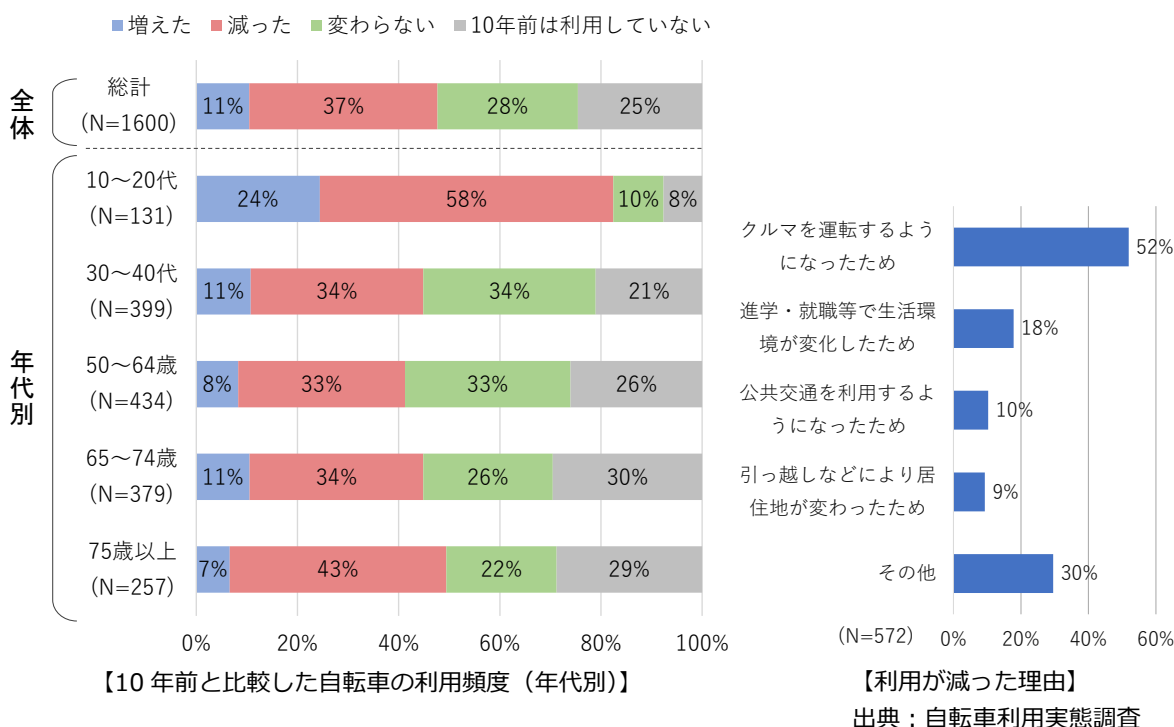
◇公営競技としての富山競輪の開催

課題

② 自転車を利用する市民が減少

市民が自転車を利用する頻度を 10 年前と比較すると、特に 10～20 代、75 歳以上において利用頻度が低下しており、世代に応じた利用促進の取組が必要です。

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」が多くなっています。なお、10～20 代の主な理由には、進学・就職による生活環境の変化、75 歳以上の主な理由には、高齢のためや体力の低下が挙げられています。



課題

③ 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

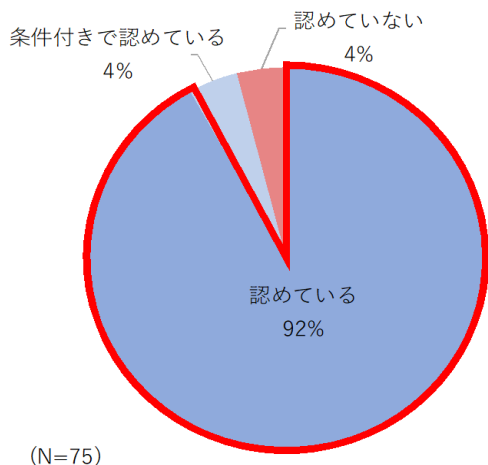
自転車市民共同利用システム「アヴィレ」の利用状況は、「3 - 1. 富山市の概況の3) 交通手段の現状 (P 15)」で整理したように、会員登録者数、延べ利用回数は増加傾向にあり、平成 30 (2018) 年度の延べ利用回数は過去最高を記録しています。

しかし、自転車利用実態調査によると、市民による利用は 1 % に留まり、市民の利用が低調であることから、継続的な周知と利用の促進が必要です。

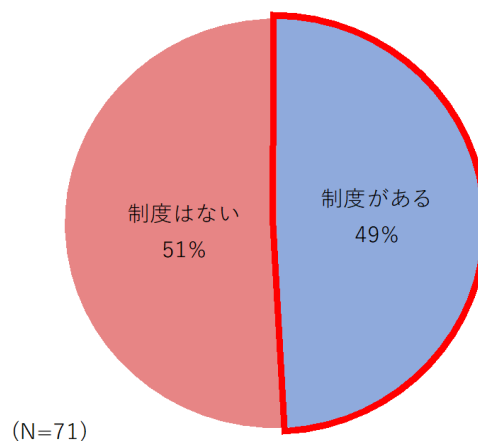
課題

④ 自転車通勤の推進を検討する企業が少ない

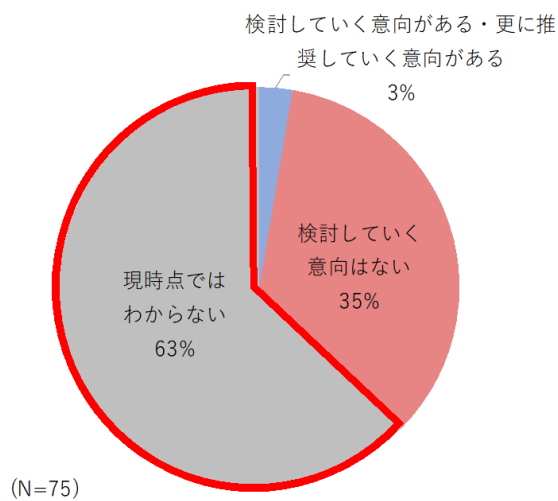
自転車通勤を認める企業は、調査対象企業の約9割を占め、その内の約半数が、自転車通勤手当制度を有しています。しかし、今後、自転車通勤を推奨していく意向がある企業は僅かであり、自転車通勤の普及に向けた取組が必要です。



【自転車通勤の是認】



【自転車通勤手当の有無】



【自転車通勤の推進の意向】

出典：自転車利用実態調査

4) 「まもる」の現状と課題

成果

① 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

自転車利用に関するルール遵守・マナー向上に向け、市民と行政の協働により交通安全意識づくりに取り組んでいます。

自転車利用に関するルール・マナーの意識啓発

◇ 自転車利用に関するルール・マナーの意識啓発

・本市のホームページや広報等の媒体により、自転車利用のルール・マナーを啓発。また、自転車の定期的な点検・整備、自転車損害賠償責任保険加入への必要性を周知。

◇ 自転車交通安全教室修了証交付事業

・各小学校において、原則3・4学年の児童を対象に、地域住民、PTA、交通指導員、管轄の警察や交通安全協会と連携し、実車指導・座学を行い、修了証を交付することを通じ、幼少期からの自転車ルールの遵守、マナーの向上につなげている。



【自転車交通安全教室（座学）の様子】

◇ 歩行者やドライバーへの意識啓発活動

・富山市交通指導員連絡協議会において、自転車利用者に対し、「6・2・2 作戦（自転車利用者の無灯火・二人乗り・整備不良の指摘を行うとともに、交通マナーに合わせ、警告カードを配布するもの）」を実施し、交通安全意識の高揚を図っている。

◇ 自転車マナー向上事業

・満14歳に達し、危険行為に起因する自転車運転者講習の受講義務が生じる中学2年生に対し、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し、中学校における交通安全教育に活用。

◇ とやまサイクルセーフティフェスタ

・日本写真判定（株）・富山県サイクリング協会・NPO法人富山サイクル交流倶楽部による「とやまサイクルセーフティフェスタ」は、自転車の安全な活用とクルマとの共存を目的として、サイクリストや子どもにも自転車を安全に走行するためのテクニックやマナーを学んでもらうイベントとして開催。



【とやまサイクルセーフティフェスタ】

自転車利用に関するルール・マナーの意識啓発

◇自転車の安全点検の実施状況

- ・富山交通安全協会奥田北支部において、自転車を無料で点検・整備し、リフレクター等の反射材を添付し、地区住民に対する交通事故防止活動を実施。



【自転車無料点検・整備の様子】

◇安全教育の推進

- ・富山市学校教育指導方針に基づき、各中学校において、スケアードストレート[※]や点検指導等自転車を含む交通安全教育を実施。



【新庄中学校におけるスケアードストレートの様子】

駐輪マナーの周知・PR

◇駐輪マナーの周知

- ・広報誌及びホームページで駐輪場の適正利用を呼び掛けるとともに、大学・高校等への指導依頼を行うことで、駐輪場以外の場所での放置、長期間にわたる駐輪及び乱雑な駐輪に対する注意喚起を実施。

ルール・マナーの意識啓発に向けた仕組みづくり

◇富山市交通安全対策協議会との連携

- ・富山市交通安全対策協議会において、警察等関係の行政機関、関係団体と交通安全教育の推進や自転車利用者に対する自転車安全利用に係る指導・啓発活動について、情報共有及び連携・協力。

(構成団体)

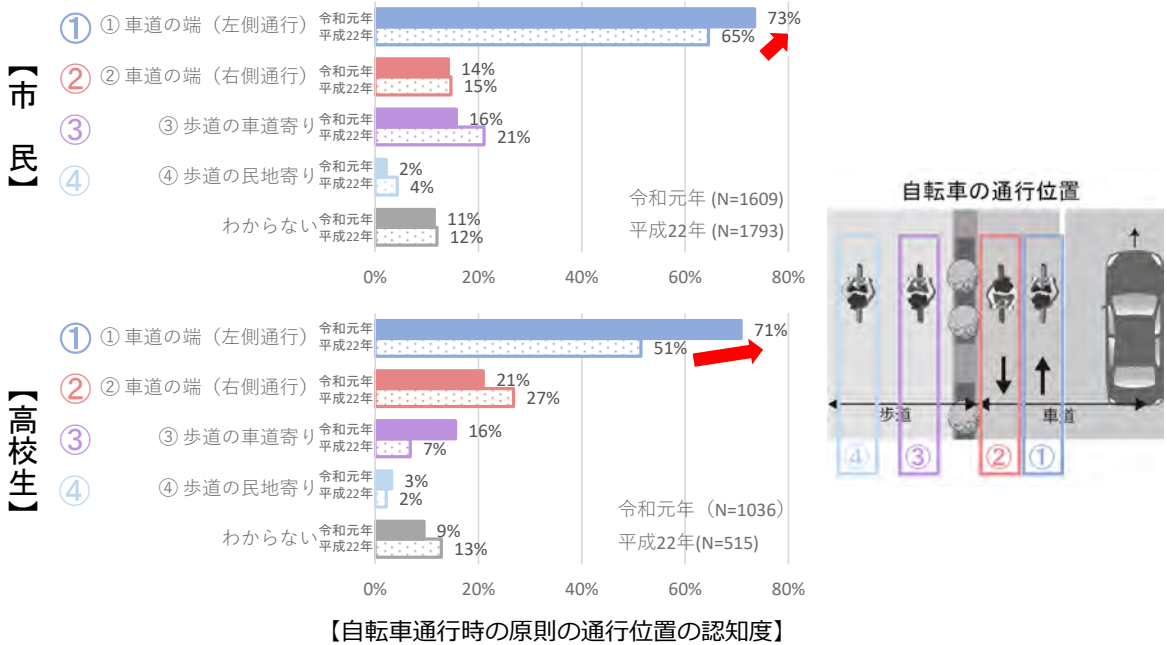
交通安全協会、市内警察署、安全運転管理者協議会、自治振興連絡協議会、交通指導員連絡協議会、交通安全母の会連絡協議会、地域交通安全活動推進委員協議会、老人クラブ連合会、小学校長会、中学校長会、幼稚園長会、認定こども園協議会、私立幼稚園・認定こども園協会、PTA連絡協議会、富山市

※スケアードストレート：スタントマンによる交通事故の実演で、交通事故の衝撃や恐怖を実感してもらい、自転車の安全利用の意識を高め、自転車事故防止につなげるもの。

課題

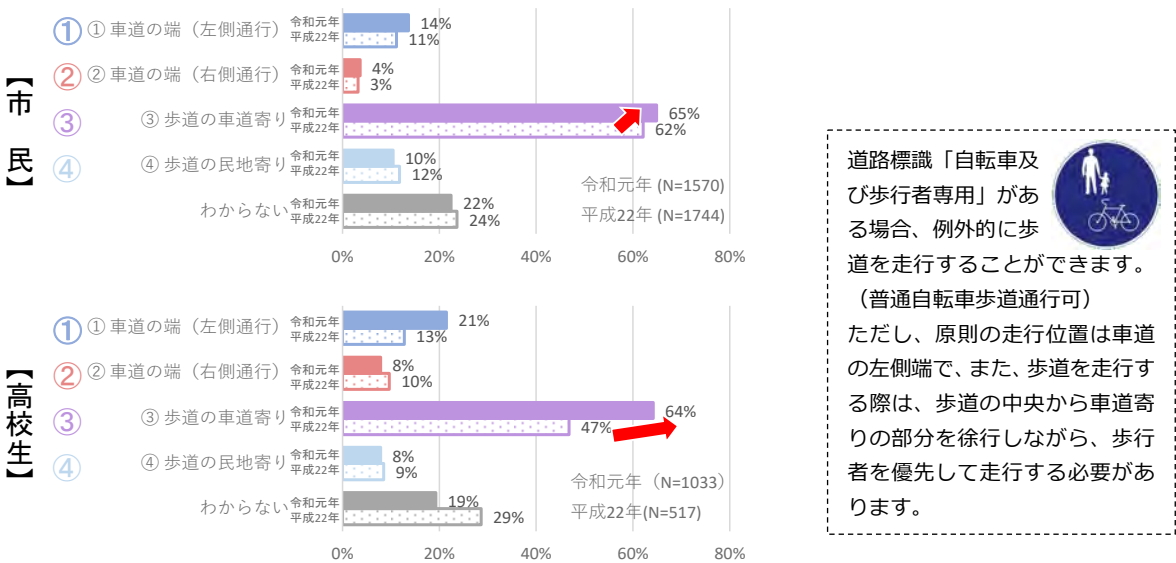
②自転車の車道左側通行への認知度は向上したが、更なる交通ルールの理解が必要

歩道と車道の区分のある道路における自転車の通行方法について、市民・高校生ともに、原則の通行位置（車道の端〔左側通行〕）への認知度が向上しています。



【自転車通行時の原則の通行位置の認知度】

しかし、県公安委員会による「普通自転車歩道通行可」の指定がある歩道では、道路標識「自転車及び歩行者専用」が設置されており、例外的に歩道の通行が可能となっています。その例外的な措置に関する認識は、市民、高校生ともに高くなっています。自転車の車道通行の認知度が高まる中、原則的には車道通行であることの周知が必要です。



道路標識「自転車及び歩行者専用」がある場合、例外的に歩道を走行することができます。
（普通自転車歩道通行可）
ただし、原則の走行位置は車道の左側端で、また、歩道を走行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しながら、歩行者を優先して走行する必要があります。

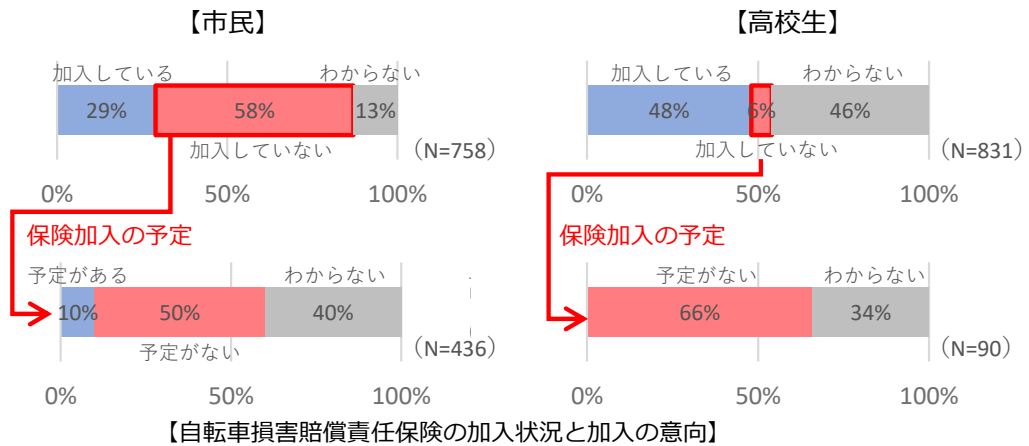
【道路標識「普通自転車歩道通行可」がある場合における、自転車通行時の原則の通行位置の認知度】

出典：自転車利用実態調査

課題

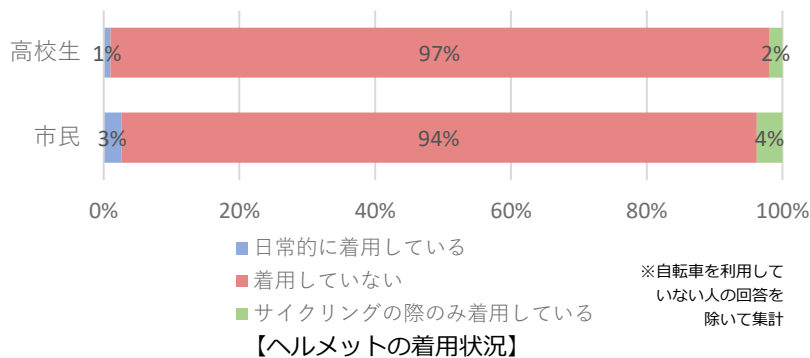
③自転車損害賠償責任保険加入率やヘルメット着用率が低い、また、保険の加入意識も低い

平成 31（2019）年 3 月に制定・施行された富山県自転車活用推進条例では、自転車を利用する県民に自転車損害賠償責任保険※への加入に努めるよう定めています。しかし、市民の半数以上が自転車損害賠償責任保険に加入しておらず、未加入者の加入意欲も半数程度に留まっています。



出典：自転車利用実態調査

全国では、自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の約 6 割が頭部に致命傷を負っています。また、自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方の約 2.4 倍と高く（警察庁資料）、ヘルメットの着用は命を守るために大切です。しかし、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 1～3% と僅かです。



出典：自転車利用実態調査

このことから、安全な自転車利用に向け、自転車損害賠償責任保険の加入促進やヘルメット着用の重要性についての継続的な啓発が必要です。

※自転車損害賠償責任保険：自転車の運行によって人の生命または身体が害された場合における損害賠償を保障することができる保険または共済のこと。

3-4. 本計画の方向性

4つの柱別の現状と課題から、自転車利用環境整備の将来像と基本方針の設定に向け、本計画の方向性を整理します。

【本計画の方向性】

基本方針	主な現状・課題 ●成果 ●課題	本計画の方向性
はしる	<ul style="list-style-type: none"> ●前計画における自転車ネットワーク路線がおおむね完成 ●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 ◎安全で快適な自転車走行空間の整備 ◎自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施
とめる	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道駅やバス停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 アンド 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"> ◎自転車を活かしたライフスタイルの推進 ◎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 ◎観光分野での国・県・民間事業者との連携 ◎余暇での活用 ◎その他、様々な場面での自転車の活用
まもる	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●自転車の車道左側通行への認知度は向上したが、更なる交通ルールの理解が必要 ●自転車損害賠償責任保険加入率やヘルメット着用率が低い、また、保険の加入意識も低い 	<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 ◎自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発

※IoT：Internet of Thingsの略。モノがネットワークに接続され、データがやり取りされることで新しい価値やサービスを生み出していくこと。

4. 自転車利用環境整備の将来像と基本方針



4-1. 目指すべき将来像

前計画で示した取組は、一部課題は残りますが、一定の成果を上げています。また、自転車活用推進法が施行された社会的な背景も踏まえ、計画を継続的に、また、より高めて行く必要があります。

本計画では、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『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、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ます。そこで将来像として、『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE ～自転車活用による持続可能なまちとやま～』を掲げ、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、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（QOL[※]）の向上につながり、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～

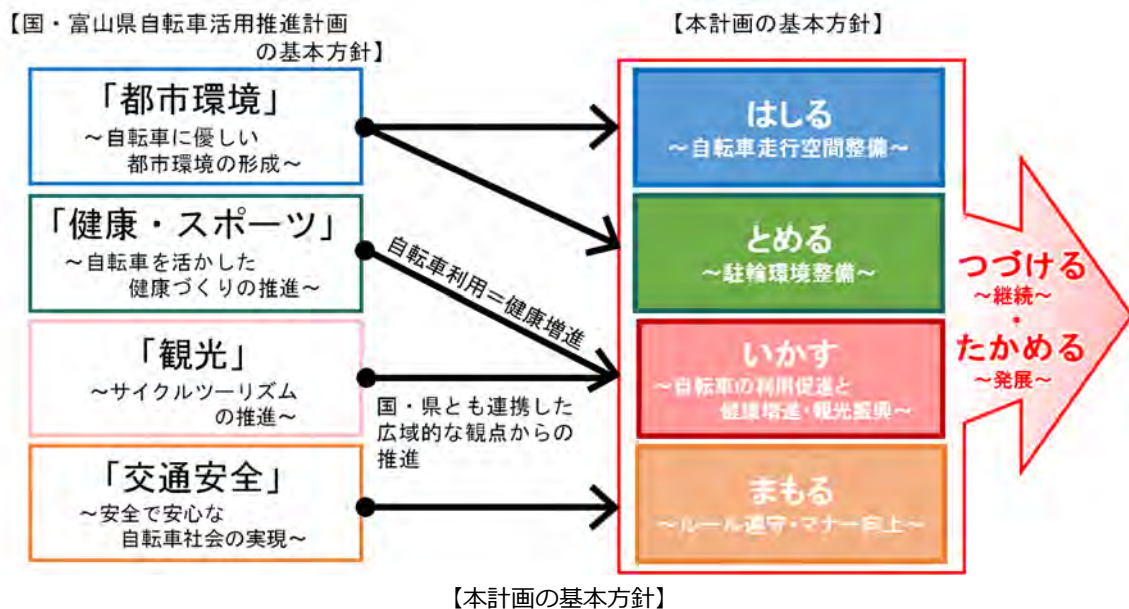
※QOL：Quality of Lifeの略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

4-2. 将来像の実現に向けた基本方針

本計画は、前計画との継続性を重視して基本方針の4本柱「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」を継承します。

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することとしています。これまでの本市の自転車施策は、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ますが、「健康づくり」「観光」に関する視点がやや不足しており、「いかす」の中で、「健康づくり」「観光」に関する施策を取り入れることとします。

加えて、これまでの施策を継続し、発展させるという視点を加え、「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します。



■ 計画によるSDGsへの貢献

本計画では、SDGsの17の目標のうち、「③保健（健康）」「④教育」「⑨イノベーション」「⑩都市」「⑬気候変動」「⑰実施手段（市民協働）」などへの貢献を目指します。

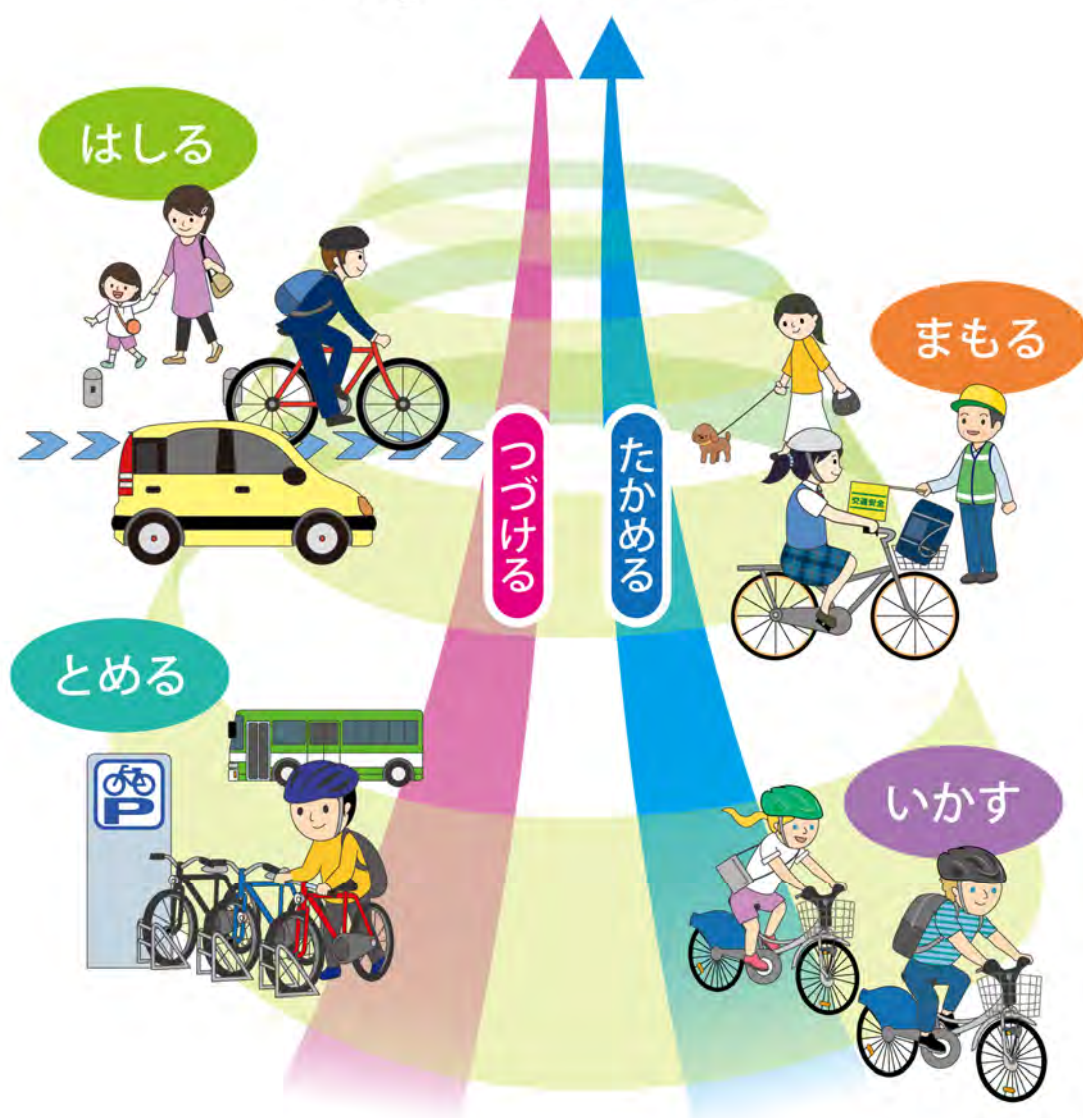


（各基本方針の該当目標）
 はしる…③⑩
 とめる…⑨⑩
 いかす…③⑨⑩⑬⑰
 まもる…③④⑩⑰

【SDGsの17の目標】

4本柱である「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」のそれぞれの施策を、「つづける（＝継続）」、「たかめる（＝発展）」ことにより、自転車利用環境向上の好循環を生み出し、『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE』の実現を目指します。

SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE



【将来像の実現イメージ】

各柱については、本市の目指すべき都市づくりの方向性、上位・関連計画や本市の現状と課題を踏まえて施策項目を掲げます。

「はしる」 ～自転車走行空間整備～

- 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

「とめる」 ～駐輪環境整備～

- 1) サイクル アンド ライド（バス・鉄道）駐輪場の充実
- 2) 長期駐輪や放置自転車対策の強化
- 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
- 4) I o Tの活用

「いかす」 ～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～

- 1) 自転車を活かしたライフスタイルの推進
- 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
- 3) 観光分野での国・県・民間事業者との連携
- 4) 余暇での活用
- 5) その他、様々な場面での自転車の活用

「まもる」 ～ルール遵守・マナー向上～

- 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
- 2) 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進
- 3) 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発

【4本柱の基本方針に対応した施策項目】

5. 自転車利用環境整備に向けた取組



5-1. 取組の体系



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

- 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

- 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

- 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

・混雑状況が分かるような駐輪場のIoT化の検討

- 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

- 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

- 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

- 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サイクルトレインの普及／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

- 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

- 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、スケアードストリート等の交通安全教育／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

- 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

・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

5-2. 「はしる」の取組

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

① 広域的な自転車ネットワーク路線の整備 つづける・たかめる

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[※]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。

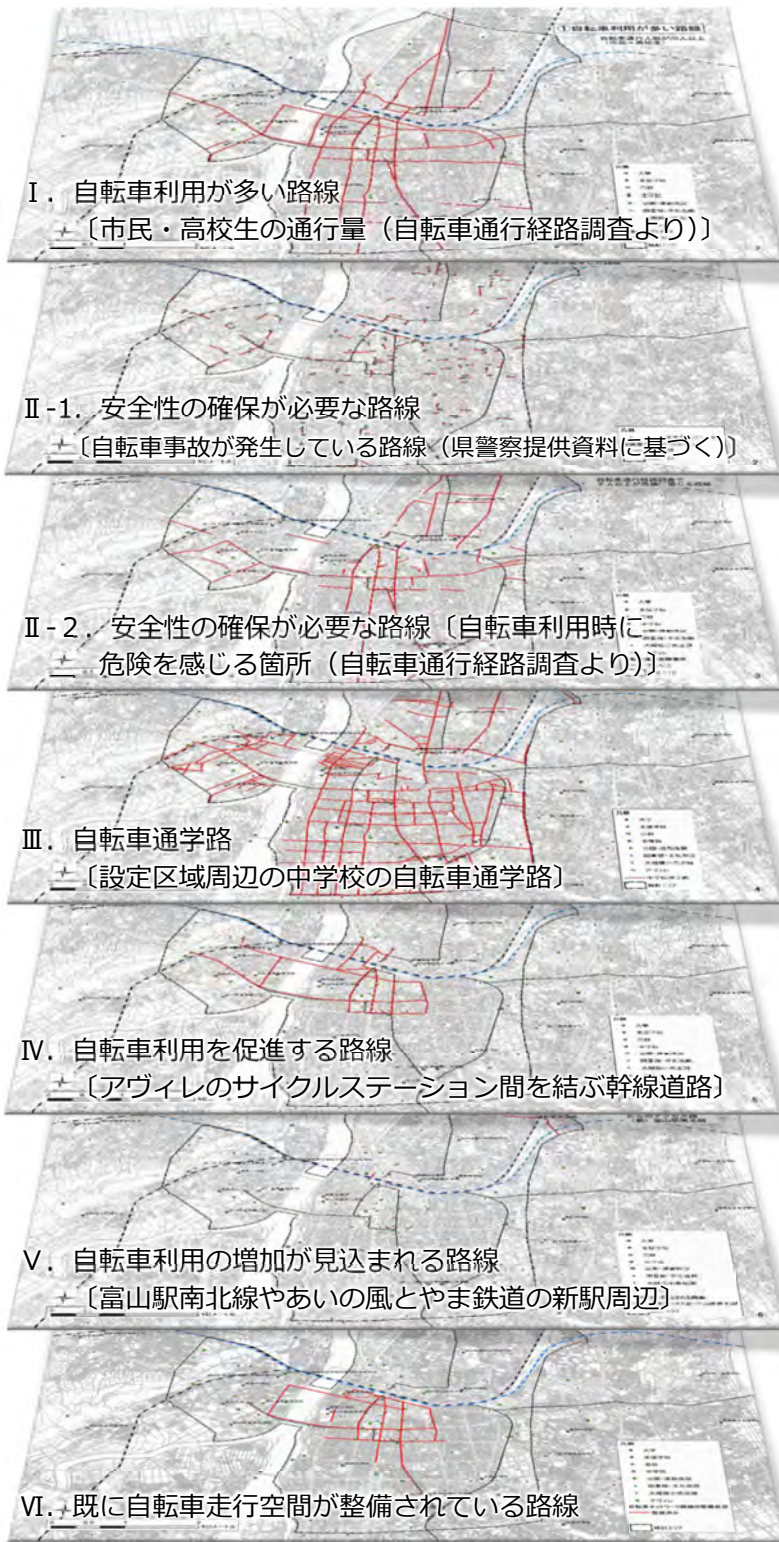
自転車ネットワーク路線の選定は、様々な自転車利用のニーズを踏まえつつ、連続性を確保して行う必要があります。そのため、自転車利用に関する諸条件で必要となる路線を重ね合わせ、道路交通状況や自転車ネットワークの連続性等を勘案しながら行います。

抽出した自転車ネットワーク路線については、諸条件への該当や道路交通状況に基づき、整備時期を短期・中長期の区分で設定します。なお、諸条件については、国のガイドラインが示す指標を参考に、検討範囲に係る要素を踏まえ、本市における条件を設定します。

【自転車ネットワーク路線の抽出条件】

国ガイドラインの指標	本市における条件の考え方
I 自転車利用の主要路線として、公共交通施設や学校、地域の核となる大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ、 自転車利用が多い 路線	○自転車利用者が多い路線を、該当する主要路線として抽出 (自転車通行経路調査「市民・高校生の通行量」より)
II 自転車と歩行者の錯そうや自転車関連の事故が多く、 安全確保が必要な 路線	○自転車事故が多い路線 ○自転車利用者が危険に感じる路線 (自転車通行量調査「自転車利用時に危険を感じる箇所」より)
III 自転車通学路 の対象路線	○中学校の自転車通学路 (設定区域周辺の中学校の自転車通学路)
IV 地域の状況に応じて 自転車利用を促進 する路線	○シェアサイクルの利用範囲 (アヴィレのサイクルステーション間を結ぶ幹線道路)
V 自転車の 利用増加が見込まれる 路線	○あいの風とやま鉄道の新駅アクセス路線 ○富山駅南北線(令和3年度供用予定)
VI 既に自転車の走行空間が 整備されている 路線	○これまでに整備した自転車ネットワーク路線
VII 自転車ネットワークの 連続性確保 に必要な路線	-

※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た。



【自転車利用に係る諸条件と該当状況】

自転車ネットワーク路線 の選定手順

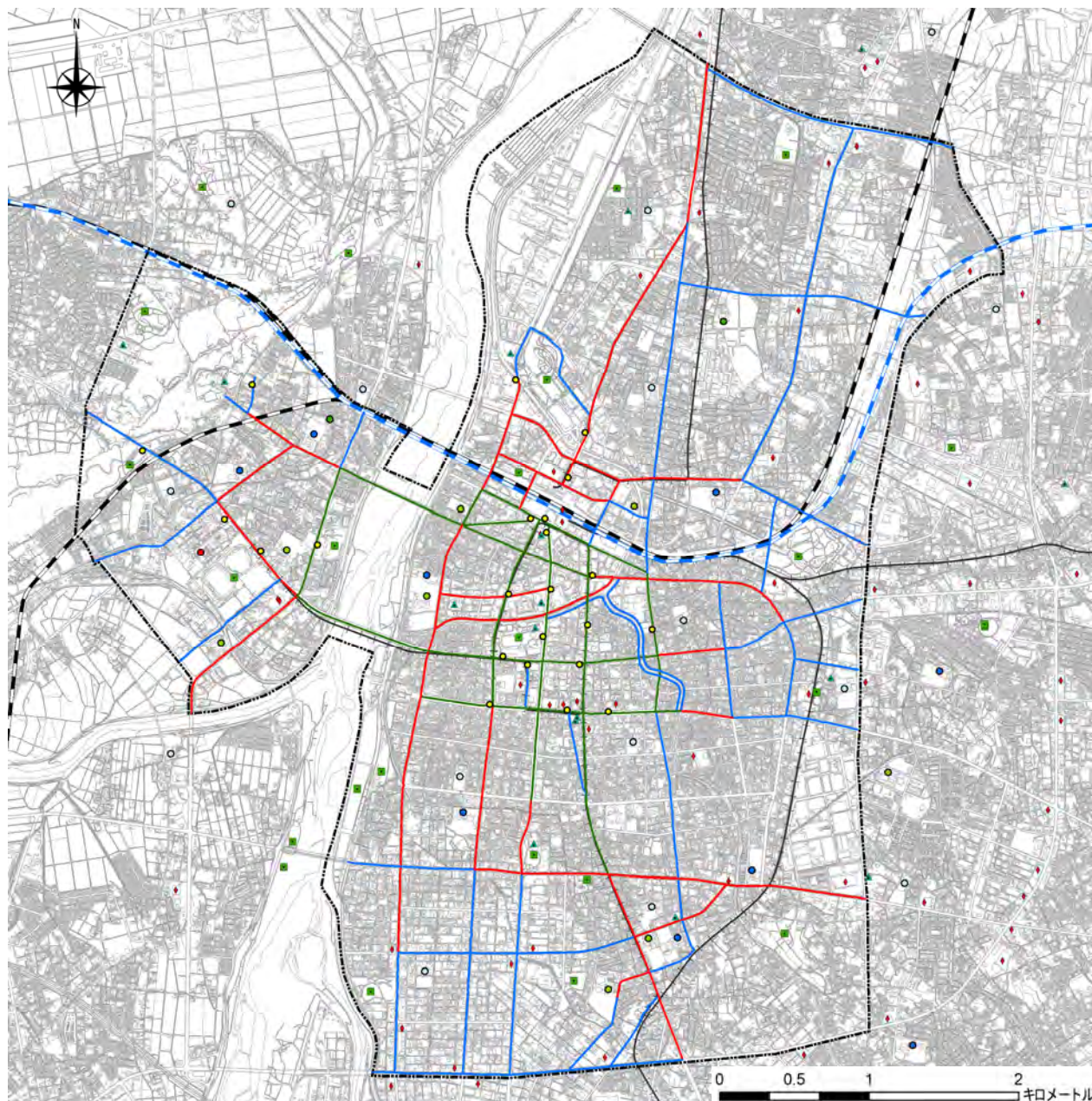
〔STEP1〕

- ・ 自転車利用に係る諸条件を重ね合わせ、各路線の重なり状況を確認。

〔STEP2〕

- ・ 左図にある6条件のどれかに該当する路線のうち、3項目以上に該当する路線を短期的な整備の候補、2項目以上に該当する路線を中長期的な整備の候補として抽出。（ただし、沿道や道路交通の状況、周辺路線の選定状況等によっては、道路管理者及び交通管理者等の意見を踏まえ、必要に応じて中長期的な整備の候補もしくは候補外とした。）
- ・ 前後区間の1項目以上に該当する路線で連続性を補完。

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、整備済の路線と合わせた計 39.5 km について、計画期間である令和 12（2030）年度までの整備目標とします。中長期路線については、本計画の計画期間にとらわれず中長期的な視点にたち、将来の都市計画道路としての改良、まちづくり、道路交通の状況などを踏まえ、整備することとします。



- | | | | |
|--------|------------|--------------------------|--------------------|
| ● 大学 | ■ 公園・運動施設 | 自転車ネットワーク路線とその優先度 | ⬜ 自転車ネットワーク路線の検討範囲 |
| ● 支援学校 | ▲ 図書館・文化施設 | | — 整備済 |
| ● 高校 | ◆ 大規模小売店舗 | — 短期路線 | — 中長期的な視点に立ち整備する路線 |
| ● 中学校 | ● アヴィレ | | |
| ○ 小学校 | | | |

【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）

②郊外における整備 新規

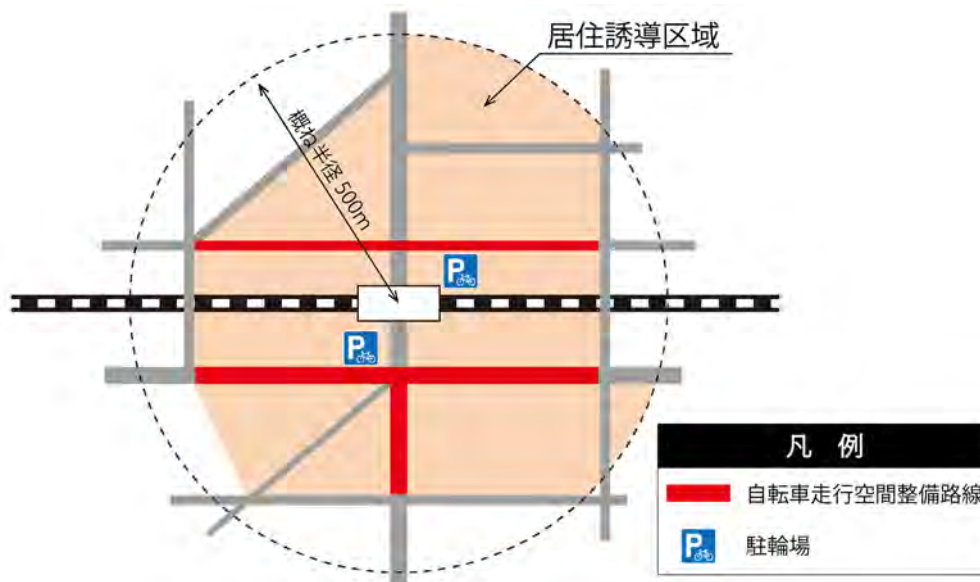
郊外部の鉄道駅等の交通結節点周辺の地域では自転車利用が見込まれることから、コンパクトシティ施策との整合を踏まえ、必要に応じて、次の方針で自転車走行空間の整備を検討します。

【対象エリア】

- ・本市の立地適正化計画[※]における居住誘導区域のうち、鉄道駅から概ね 500m 以内の区域を対象に、自転車走行空間整備を検討。

【対象路線】

- ・上記のうち、①広域的な自転車ネットワーク路線の整備の「本市における条件の考え方」を踏まえつつ、鉄道駅周辺の主要な自転車走行路線（駐輪場に接続する道路等）に、自転車走行空間の整備を検討。



③自転車走行空間の整備効果の検証 新規

実際に整備した自転車走行空間の整備効果を把握するため、沿道利用者等を対象に通行状況や通行意識の変化等を検証します。検証の結果は、今後の整備の参考とし、よりよい自転車走行空間整備を目指します。

※立地適正化計画：「都市再生特別措置法」の一部改正（平成 26（2014）年 8 月施行）により市町村が策定できることとなった計画で、誰もが利用できる移動手段である公共交通の駅等を中心とした徒歩圏に「居住を誘導するエリア」を定めて人口密度を維持することで、コンパクト化を促し、「都市機能を誘導するエリア」「誘導する都市施設」を定めて生活サービス機能等の都市機能を計画的に誘導するための計画。

2) 安全で快適な自転車走行空間の整備

○様々な形態による自転車走行空間の整備

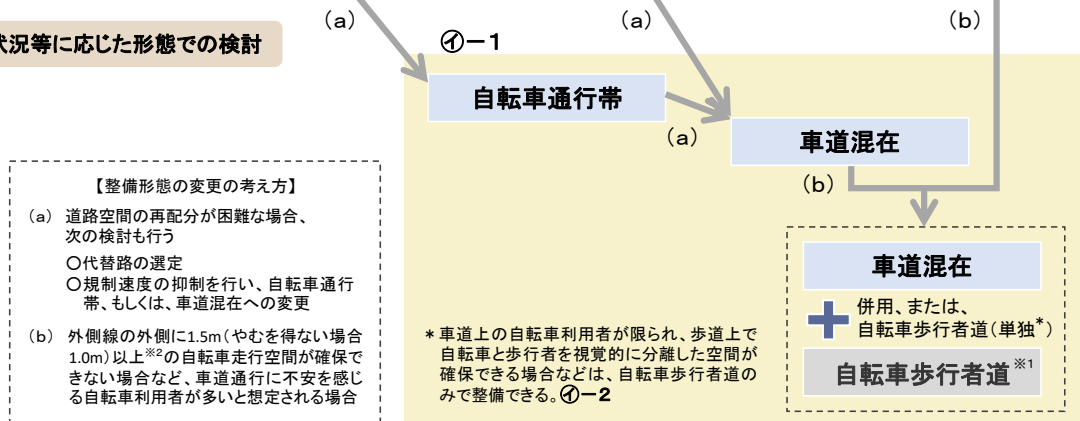
つづける・たかめる

道路交通法による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も、市民意識や道路の整備状況に応じた形態で、自転車走行空間の整備を進めます。

⑦ 国のガイドラインが示す交通状況を踏まえた整備形態の選定

	クルマの速度が高い道路 (A)	(A)、(C)以外の道路 (B)	クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路 (C)
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 ⑦-1	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が [※] 40km/h以下、かつ自動車の交通量が [※] 4,000台/日以下
整備形態 ⑦-2	完成形態は 自転車道	完成形態は 自転車通行帯	完成形態は 車道混在

⑧ 本市の道路状況等に応じた形態での検討



【道路交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安】

⑨ 国のガイドラインが示す交通状況を踏まえた整備形態の選定

まず、自転車は「車両」であることから、国のガイドラインにのっとり、上図の「⑦国のガイドラインが示す交通状況を踏まえた整備形態の選定」に基づき、自転車が車道を走行するための空間の整備を検討します。この場合、「車道を走行する自転車」の安全性の向上の観点から、クルマの速度や交通量を踏まえ、自転車とクルマを分離する必要性について検討します。

具体的には、自動車の速度が高い道路 (A) では、自転車とクルマの走行空間を構造的に分離するものとします。また、速度が低く自動車の交通量が少ない道路 (C) では、車道混在による車線整備を行うものとします。その中間にあたる交通状況の道路 (B) では、自転車とクルマの走行空間を視覚的に分離するものとします。

※ 1 自転車歩行者道とは、自転車及び歩行者の通行のため、縁石線又は柵等により区画して設けられる道路の部分のことである。本計画における自転車歩行者道は、道路交通法における普通自転車の歩道通行可の指定がある、もしくは、指定される見込みがある路線のみを対象とする。

※ 2 「1.5m」以上とは、道路構造令が定める自転車通行帯の幅員で、自転車が安全で快適に通行するために必要な幅員。

⑦-1 交通状況を踏まえた自転車とクルマの分離の目安

分離に関する目安としては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、以下を参考に検討します。

(自転車とクルマの構造的な分離の目安)

- ・クルマの速度が高い道路とは、クルマの規制速度が 50km/h を超える道路とします。

(車道混在による整備の目安)

- ・クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路とは、クルマの規制速度が 40km/h 以下かつクルマの交通量が 4,000 台/日以下の道路とします。

⑦-2 整備形態の選定

○クルマの速度が高い道路 (A)

自転車とクルマを構造的に分離する場合の整備形態は、自転車道となります。ただし、冬期の積雪に配慮し、車道と自転車道を縁石等で物理的に分離することは、道路除雪の障害となるおそれがあるため、融雪機能が十分でない場合は視覚的な分離で対応することとします。

○クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路 (C)

車道混在とします。その場合、自転車の通行位置を示すとともに、クルマに対し自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置することを基本とします。

○(A)、(C)以外の道路 (B)

自転車とクルマを視覚的に分離する場合、自転車通行帯を設置します。

整備形態の選定にあたっては、道路利用者のニーズや道路交通の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、自転車通行帯で整備する道路を自転車道に、車道混在で整備する道路を自転車道または自転車通行帯に変更して整備することができます。

④ 本市の道路状況等に応じた整備形態での検討

⑦の国のガイドラインが示す整備形態によることが困難な場合で、車道を走行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させる必要がある場合には、走行ルールの周知等の安全対策を実施しながら、本市の道路状況に応じた形態により自転車走行空間の整備を行うこととします。

④-1 自転車通行帯または車道混在による整備

自転車通行帯を採用する場合は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上の幅員を確保するものとし、車道混在を採用する場合においても、自転車通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保することを基本とします。いずれを採用する際も、やむを得ない場合(交差

点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から 1.5m を確保することが困難な場合) は最小 1.0m 以上を確保することを基本とします。

ただし、道路空間の再配分等を行っても、外側線の外側に 1.5m (やむを得ない場合 1.0m) 以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、道路交通の状況により、通行ルールの周知等の歩行者への安全対策を実施しながら、車道上の自転車走行空間の整備と併せ、自転車歩行者道の活用も検討します。車道上の自転車走行空間は、既に車道通行をする、もしくは、これから車道通行をする自転車利用者の安全確保のため車道混在で整備し、併せて自転車歩行者道を活用することで、車道・歩道双方の自転車利用者の安全を確保します。

④-2 自転車歩行者道の活用

自転車の車道通行がクルマとの錯そうにより自転車利用者にとって危険である場合、また、前計画期間に整備した自転車走行空間のほとんどが歩道上におけるものであること、国の道路構造令や県・市の道路構造の基準を定める条例を踏まえ、自転車ネットワーク路線としての連続性の観点からも、自転車歩行者道のみで整備できるものとします。整備にあたっては、歩道幅員などの道路状況を確認し、歩行者と自転車が安全に通行できるようにします。

■ 自転車歩行者道における自転車と歩行者の安全確保について

自転車歩行者道での整備の際は、整備予定区間の前後で車道上の自転車走行空間が連続して確保されている場合などにおいて、自転車の車道通行を促す観点から、自転車歩行者道上における整備を簡易的なものに留めることを検討します。

自転車歩行者道では、歩行者優先など歩道上における自転車通行のルールに基づき、自転車のピクトマークを車道側に設置するなどし、自転車の車道側通行による歩行者との錯そう防止に努めることとします。



【本市における自転車マーク】

㊦、④により、自転車走行空間を整備する際に設置する道路上の路面表示や着色については、除雪等により剥離した場合は、適宜、補修等を実施し、適切な維持管理を行います。また、自転車道や車道端部の路面については、安全で快適な通行空間となるよう、走行の妨げとなる段差や溝の解消などに努めます。

【整備形態】	
自転車道	
自転車通行帯	
自転車とクルマを混在通行とする道路 (車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>
車道混在と自転車歩行者道を自転車走行空間として併用する道路	
自転車歩行者道を自転車走行空間とする道路	

【整備形態のイメージ】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを基に作成

3) 自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施

○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 つづける・たかめる

自転車事故発生箇所等の自転車走行が危険な箇所について、交通安全対策として、道路改良等を検討します。併せて、自転車の走行状況等に応じて、安全な通行方法や注意事項を看板等で周知するなどし、事故の発生を未然に防止する措置を検討します。



※富山地方鉄道市内電車 小泉町駅周辺の状況

【道路交差点部のカラー表示】



【通行位置や危険事象等の周知イメージ】

出典：（右写真）国土交通省

【「はしる」の取組主体】

施策	取組	取組区分	取組主体
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	①広域的な自転車ネットワーク路線の整備	つづける・たかめる	国・県・市
	②郊外における整備	新規	
	③自転車走行空間の整備効果の検証	新規	
2) 安全で快適な自転車走行空間の整備	○様々な形態による自転車走行空間の整備	つづける・たかめる	
3) 自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施	○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	つづける・たかめる	国・県・警察・市

5-3. 「とめる」の取組

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 つづける・たかめる

富山駅周辺のあいの風とやま鉄道の高架化に合わせ、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。

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 新規

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、駐輪場を整備します。



【東富山駅東口の整備イメージ】

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 新規

富山地方鉄道電鉄富山駅周辺の高架化に伴い、鉄道利用者等の駐輪需要に対応するため、高架下での新たな駐輪場整備を交通事業者とともに推進します（なお、富山駅東暫定自転車駐車場は、高架化に伴い道路用地となるため廃止）。

④ サイクル アンド バスライド駐輪場の活用 つづける・たかめる

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。

⑤駐輪場のバリアフリー化 つづける・たかめる

駐輪場の整備にあたっては、立地特性等に応じて、子どもを乗せ自転車を利用する子育て世代や、高齢者、障害のある方が利用しやすい平置き（自転車用ラックなし）スペースが確保できるように努めます。



【高齢者や障害のある方などの優先駐輪スペース】

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 つづける・たかめる

富山駅周辺の、自転車放置禁止区域における放置自転車の解消（駐輪指導、撤去）に努め、鉄道駅等に併設している駐輪場においても、同様とします。再発防止に向けては、社会人、学生等へ広報誌・ホームページ等を通じ、駐輪マナーの啓発に関する情報発信を行います。

②放置自転車の適切な保管・リサイクル つづける・たかめる

撤去した放置自転車は指定の保管場所に速やかに移送します。所有者への返還に際しては移送・保管に係る手数料を徴収し、再発防止のための啓発事業等に役立てます。また、引き取り手のない放置自転車については、使用可能なものはリサイクル自転車として有効活用することとし、富山県自転車商業協同組合富山支部への譲渡や、災害時の活用等を目的とした公用自転車等として活用します。

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 つづける・たかめる

富山市自転車駐車場の附置等に関する条例に基づき、商業地域における新設商業施設等に駐輪場を整備するよう指導します。

②鉄道事業者と連携した駐輪場管理体制の強化 新規

鉄道駅併設の駐輪場について、鉄道事業者とともに、必要な収容台数や利用者ニーズに応じた駐輪場の整備や管理体制を検討します。

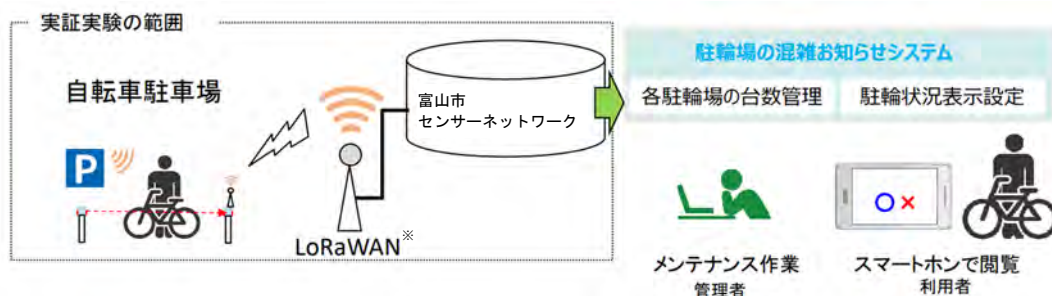
③中心市街地における駐輪環境の充実 新規

中心市街地の駐輪場を市ホームページ等で分かりやすく伝えるなどし、利用を促進します。

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 新規

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。



【駐輪場の混雑お知らせシステムのイメージ】

出典：富山市

【「とめる」の取組主体】

施策	取組	取組区分	取組主体
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	つづける・たかめる	市
	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	新規	市
	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	新規	鉄道事業者・市
	④サイクル アンド バスライド駐輪場の活用	つづける・たかめる	交通事業者・市
	⑤駐輪場のバリアフリー化	つづける・たかめる	市
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	つづける・たかめる	市
	②放置自転車の適切な保管・リサイクル	つづける・たかめる	富山県自転車商業協同組合富山支部・市
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	つづける・たかめる	市
	②鉄道事業者と連携した駐輪場管理体制の強化	新規	鉄道事業者・市
	③中心市街地における駐輪環境の充実	新規	市
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	新規	民間事業者・市

※LoRaWAN：低消費電力で広域のエリアをカバーする無線通信規格のひとつ。

5-4. 「いかす」の取組

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 新規

生涯スポーツとしての定着に向け、富山市サイクリング協会や富山市体育協会等のスポーツ、健康関連団体と連携した、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。

②自転車利用のイメージ向上に寄与する情報発信 新規

本計画で進める自転車に係る健康や環境、ライフスタイル、交通安全などの各取組について、市民に認知・参画してもらうため、サイクリング協会等とも連携し、自転車利用のイメージ向上に寄与する情報発信を行い、自転車利用促進に向けた市民意識の醸成につなげます。

そのため、情報発信の際は、自転車利用の目的、対象者に応じて、自転車の安全利用の浸透を図るとともに、ルール・マナーの向上に向けた持続的な手法を検討します。

祝10周年「自転車王国とくしま」
8月25日(日)
健康サイクリング部 参加者募集!!
健康サイクリング部の参加者を募集!! この夏、人も自転車も健康に!!
●日時:2019年8月25日(日)16:00-18:00(雨天決行)
●場所:鳴門・大塚スポーツパーク アミノパリュウホール 2F視聴覚室
●定員:20名(先着順) ●参加費:保険料200円
第1部 講演「スポーツ時のコンディショニングについて (食事・睡眠・栄養について)」
講師:林 威宏 氏
大塚製薬(株)ニュートラシューティカルス事業部 健康営業所課長
第2部 体験「洗車講座」(アミノパリュウホール正面広場)
実際に皆様の自転車を洗車して頂きますので、汚れても良い服装で、自転車もお持ちください。汚れも落ちて、不健康な箇所も発見出来ます。
洗車道具はこちらで御用意させて頂きます。(石油系溶剤は中性洗剤を使用します。)
参加申込:下記内容をメールにてお申込ください。
■お名前 ■ご住所 ■電話番号(携帯番号) ■年齢/性別
申込先メールアドレス jo.tokushima@gmail.com
※事前申込みのみの参加受付はできません。
※事前申込みの受付もって終了となります。
イベントの詳細はこちらでご確認ください 自転車王国とくしま
●自転車王国とくしまHP
http://www.tokusupa.net/bicycle/
●自転車王国とくしまスタッフブログ
http://ameblo.jp/bicycleskingdom/
※開催日より半年以上前の開催要領とくしまスタッフブログに掲載します。
主催:徳島県 お問い合わせ先:(株)モンデリアル 090-4975-4063

【サイクリング講座のイメージ】

出典：徳島県

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 つづける・たかめる

クルマから自転車への転換に向け、ホームページ等で駐輪場の整備状況に関する情報提供を行います。また、イベント、健康や自転車通勤に関するセミナー等でも周知します。

②自転車通勤等の促進 新規

自転車通勤を促す情報発信を行うことで、企業や自動車通勤をする市民に自転車利用のメリットを周知するとともに、自転車通勤を促すキャンペーン等によって自転車通勤を体験してもらうことを検討します。

また、市として自転車利用を率先的に推進する立場から、市職員による自転車通勤の促進に関する取組を検討し、併せて、職務で近距離移動を伴う場合には、自転車利用を促します。



【自転車通勤導入に関する手引き】

出典：国土交通省

☆「自転車通勤促進セミナー」の開催

【概要】

自転車政策に精通する学識者及びエコ通勤の奨励について先進的な取組みを行っている事業所からの講演により、市内の事業所の方に自転車通勤を推進する上でのポイントを知ってもらうセミナーを開催した。

【対象】

市内の事業所、自治体

【開催日時】

平成26年9月11日(木)

【セミナー内容】

《講演》古倉宗治氏((株)三井住友トラスト基礎研究所 研究理事)

豊橋市における自転車施策の取組、自転車通勤の健康性、経済性、環境性などのメリットに対する講演

《事例紹介》ヤマハ発動機(株)

エコ通勤を奨励している事業所の取組の紹介、従業員や事業所が享受するメリットの紹介、取組の効果や取組む際の問題点、対処方法などについての事例紹介



【自転車通勤促進セミナーのイメージ】

出典：豊橋市

③シェアサイクルの運営、利用促進策の展開 つつける・たかめる

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します。また、市民による利用を促進するため、市外から転入してきた大学生等を対象にアヴィレの定期パス基本料を補助するなど、一層の利用促進に努めます。

④歩くライフスタイルとの連携 新規

平成31(2019)年3月に策定した「富山市歩くライフスタイル戦略」では、基本理念を「Smart Life & Smart Walk ～歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市～」と定め、中心市街地においては歩道空間等を活かし、「まちを楽しむアメニティ指向型ライフスタイル」を進めることにしています。このため、自転車利用者に対しては、安全な歩行空間を確保するため、歩道における歩行者優先などの交通安全教育を行い、歩くことと自転車利用の調和・連携に努めることとします。

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 新規

市内には県が設定した広域サイクリングコース「富山湾岸サイクリングコース」「田園サイクリングコース」「湾岸・田園連絡サイクリングコース」があり、富山湾や田園地域の美しい景観を楽しみながらサイクリングを行うことができます。

県では自転車の乗車を楽しみながら、自転車で地域の観光スポットなどを巡るサイクリングイベントの開催等を通じ、観光地域づくりや魅力の創出を図ることとしています。これらの実現には広域的な取組が必要であるため、本市も県、周辺自治体とも連携し、利用促進に取り組みます。

② MaaS による様々な移動手段との連携 新規

全国的に普及が進み、本市でも構築が期待される MaaS^{※1}において、利用者等のニーズを踏まえつつ、シェアサイクルと様々な交通手段が連携可能となるよう、サービス提供者の間で情報共有を行うよう働きかけます。

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 つづける・たかめる

本市が運営する「富山市ストリートスポーツパーク」では BMX^{※2}の利用が可能であり、BMX コースやクロスカントリーコース等を有している「富山市久婦須川ダム周辺広場マウンテンバイクコース」でも BMX やマウンテンバイクの利用が可能となっています。それぞれのコース特性に応じた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】

※1 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。利用者の利便性を高め、また、移動の効率化による都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決につながると期待されている。

※2 BMX : Bicycle Motocross (バイシクルモトクロス) の略で、小型の自転車で起伏のあるコースを走って速さを競うレース競技で、オリンピックの正式種目である。なお、ジャンプ等の技の難易度を競うフリースタイル競技もある。

⑤サイクリングマップ作成の検討 新規

県が作成する広域サイクリングコースのマップの他に、市内においても気軽にサイクリングや観光を楽しむことができるよう、国や県、富山市サイクリング協会、アヴィレを運営するシクロシティ（株）等と連携し、サイクリングマップの作成を検討します。

⑥市民・事業者による自転車活用の推進 新規

自転車利用の機運が高まりを見せるなか、市民や民間事業者による自発的・主体的な自転車活用の取組を促し、市内におけるサイクリングルート検討やイベントの開催、自転車活用に関わる人材育成等について、必要に応じて支援します。

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 新規

自転車に関わる取組は多岐にわたるため、本市が推進する自転車関連施策を一元的に閲覧できるホームページの開設を公民連携で検討します。ホームページ上では、自転車のルール・マナーや自転車損害賠償責任保険、撤去された自転車の保管場所、駐輪場などの情報提供を行い、市民が一度に様々な自転車に関する情報を入手できるような工夫を検討します。



【ホームページでの情報の一元化のイメージ】

出典：京都市

②災害時の活用 新規

災害時において、道路状況によってクルマが利用できない場合、小回りが利く自転車を利用した被災状況の把握が考えられ、活用を検討します。

③高齢者による利用 新規

運転免許返納等によりクルマを利用できない高齢者が増える中で、高齢者の外出機会の減少が懸念されます。そのため、高齢者の移動手段として電動アシスト自転車等が活用されるよう、自転車の安全利用を啓発しつつ、電動アシスト自転車を含めた自転車利用の促進を図ります。

【「いかす」の取組主体】

施策	取組	取組区分	取組主体
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	新規	民間事業者・市
	②自転車利用のイメージ向上に寄与する情報発信	新規	民間事業者・市
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	つづける・たかめる	市
	②自転車通勤等の促進	新規	民間事業者・市
	③シェアサイクルの運営、利用促進策の展開	つづける・たかめる	運営事業者・市
	④歩くライフスタイルとの連携	新規	市
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	新規	県・他市町村・市
	②MaaSによる様々な移動手段との連携	新規	交通事業者・民間事業者・市
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	つづける・たかめる	市
	②レンタルサイクルの運営、タンデム自転車の貸出	つづける・たかめる	民間事業者・市
	③サイクルトレインの普及	つづける・たかめる	鉄道事業者、市
	④サイクルイベントの開催・協力	つづける・たかめる	民間事業者・市
	⑤サイクリングマップ作成の検討	新規	民間事業者・国・県・市
	⑥市民・事業者による自転車活用の推進	新規	民間事業者・市
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	新規	民間事業者・市
	②災害時の活用	新規	市
	③高齢者による利用	新規	市

5-5. 「まもる」の取組

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

① ライフステージに応じた交通安全教育 新規

自転車は子どもからお年寄りまで幅広く利用されていますが、各世代によって、自転車を利用する頻度や自転車利用に対する意識、自転車ルールに対する認識が異なるため、自転車利用者の年齢層やライフステージに応じて、各関係機関や家庭、地域が連携して、効果的な交通安全教育を実施することが重要となります。

本市では、市内小学3・4年生に対する自転車交通安全教室の実施、中学生に対する自転車マナー向上事業の実施など、児童・生徒を対象とした自転車ルール・マナーの啓発を行っています。

こうした実績のもと、先進都市の事例も参考とし、県警察や交通安全協会等による交通安全教育の実施状況を踏まえ、実施主体が連携した世代別の教育体制を整えるとともに、ライフステージごとに切れ目のない安全教育の在り方を検討します。

	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
	親と乗車	親と一緒に運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大	通学での利用		通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転	
	自転車デビュー	歩道通行も可能			車道通行が原則			歩道通行も可能	
	親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ								
知る	知る			知る		知る			
わかる	覚える	覚える・わかる		わかって実践する		わかって実践し、他者にも伝える			
	自転車の運転技術の向上 交通ルールの基本を覚える			危険の予測・回避 事故のリスクの理解・社会的責任の認識		指導者としての視点 保護者としての視点 加齢に応じた運転			
運動・認識能力	<ul style="list-style-type: none"> ぶつからないようにするなど他者を思いやる気持ちを養う 乗車するための基本となる能力（動作）を身につける 		<ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全な乗り方を身につける 		<ul style="list-style-type: none"> 危険を予測し、回避することができる 		<ul style="list-style-type: none"> 子どもも乗せ自転車の特性を理解して運転することができる 加齢による運動・認知能力の低下を考慮した運転ができる 		
	<ul style="list-style-type: none"> 簡単な交通ルールを知る 「自転車はクルマの仲間」、「車道は左側通行」という認識を持つ 		<ul style="list-style-type: none"> 交通標識を知る 		<ul style="list-style-type: none"> 自転車にも罰則があることを知る（自転車運転者講習制度等） 				
交通ルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> 身近な危険な箇所を知る 		<ul style="list-style-type: none"> 車道で必要な走行知識を習得する 何が危ないのか、自転車事故について知る 		<ul style="list-style-type: none"> 歩道通行は例外であることを認識し、車道を通行する 自転車事故の社会的責任を知る 危険な乗り方をしない 		<ul style="list-style-type: none"> 正しい交通ルールを子ども等他者にも教えることができる 子どもの自転車の安全利用の責任を持つ 		
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車に楽しむ楽しさ 		<ul style="list-style-type: none"> まちなかをサイクリング 		<ul style="list-style-type: none"> 趣味としての自転車 				

【ライフステージ別の自転車安全教育の整理事例】

出典：京都市自転車安全教育プログラム

②小学生・中学生への自転車マナーの周知、スクエアドストレート等の交通安全教育

つづける・たかめる

本市の各学校では、スクエアドストレート等、自転車を含む交通安全教育を実施しています。とりわけ、小学生については、自転車交通安全教室修了証交付事業として、地域住民や県警察、交通安全協会、小学校と連携し、実車指導・座学を行い、修了証を交付することで、青少年期からの自転車ルールの遵守、マナーの習得及び日常の安全利用の意識付けにつなげています。また、中学生については、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し、中学校での交通安全教育に役立てています。その他、県内の高校等では、生徒間で安全な自転車利用を広めることができるよう、県警察が生徒の代表を「サイクル安全リーダー」として委嘱し、自転車マナーの向上や交通事故防止に努めています。今後も、関係機関・団体と連携し、座学と体験的な指導を行うことにより、児童・生徒が交通ルールを理解し、危険に対するイメージを持つことができるような交通安全教育に努めます。

③児童やサイクリストを対象とした交通安全教室

つづける・たかめる

市内では、「とやまサイクルセーフティフェスタ」が自転車の安全な活用とクルマとの共存を目的として開催されています。イベントでは、サイクリストや子どもが、自転車を安全に走行するためのテクニックやマナーを学ぶことができ、今後も開催を支援します。

また、児童については、苦手意識が無く自転車に乗車できるようになるため、楽しみながら「操作技術」「安全意識」を身につける自転車の安全教育を検討します。

④富山県交通公園等を活用した交通安全教育

新規

本市にある富山県交通公園には自転車練習コースが設置されており、職員の助言や指導のもと、体験用に整備された横断歩道や信号機、踏切等を用いて、自転車の正しい乗り方や、交通ルールを学ぶことができます。また、併設の交通安全博物館には、交通事故やヒヤリとした危険な状態を疑似体験できる装置があり、自ら操作し体験することで交通安全について学ぶことができます。適切な指導を得て、様々な道路環境を体験的に学べるよう、子どもや高齢者を対象に、施設の利用を促していきます。



【交通安全自転車練習コースの様子】



【交通安全自転車練習コース】

出典：富山県交通公園ホームページ

2) 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進

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 つづける・たかめる

自転車利用に必要なルール・マナーを習得するため、市のホームページや広報等で自転車による事故事例を紹介するほか、国が示す「自転車安全利用五則^{※1}」を活用し、安全利用について啓発していきます。また、駐輪場の適正な利用につなげるため、学校への指導依頼や市民への広報等による周知により、駐輪場以外の場所での放置、長期間にわたる駐輪及び乱雑な駐輪に対する注意喚起を実施します。また、歩行者の安全確保のため、歩行者が多い駅周辺や中心市街地の歩道における徐行や押し歩きについて、周知に努めます。

各地区での取組として、富山交通安全協会奥田北支部においては、自転車利用者の自転車を無料で点検・整備し、リフレクター等の反射材を添付し、地区住民に対する交通事故防止活動を実施しています。交通安全協会の各支部においてこうした取組が実施されるよう促していきます。

② 交通安全対策協議会との連携 つづける・たかめる

的確で効率的な交通安全教育のため、富山市交通安全対策協議会^{※2}の構成員が実施する自転車安全利用に関する指導・啓発活動について情報共有を行いながら、構成員らが連携・協力し、取組を進めていきます。

③ 外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発 つづける・たかめる

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】



④ クルマのドライバーへの啓発 新規

自転車は車両であり、原則として車道の左側を通行する必要がありますが、車道を共有するため、後方からの追突や接触の事故を招来する危険があります。そこで、クルマのドライバーも、自転車の通行に関するルールについて理解を深める必要があり、県警察や交通安全協会等とも連携し、自転車の交通ルールについて周知し、ドライバー、自転車利用者がお互いに、譲り合い、思いやりの精神をもって、限られた道路空間を安全に通行できるよう啓発していきます。

※1 自転車安全利用五則：自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを五則として挙げられており、「〔1〕自転車は、車道が原則、歩道は例外」「〔2〕車道は左側を通行」「〔3〕歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「〔4〕安全ルールを守る」「〔5〕子どもはヘルメットを着用」がある。

※2 富山市交通安全対策協議会：交通安全に関する対策及び活動を効果的に推進して、安全かつ平穏な市民生活を擁立することを目的に設立された会。関係行政機関及び団体等で構成し、相互に緊密な連絡協調を図り運営している。

3) 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発

○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 新規

平成 31（2019）年 3 月に制定・施行された富山県自転車活用推進条例では、自転車を利用する県民等に自転車損害賠償責任保険への加入に努めるよう定めています。ヘルメットの着用による身体傷害軽減の有効性と併せて、交通安全教室やホームページ等で周知します。

また、高校・大学や自転車通勤を認める企業等と連携しながら、保険加入やヘルメット着用に関する周知啓発に努めます。さらには、本市ホームページ等においても、保険に関する情報提供を行うとともに、包括連携協定を締結した保険会社等の協力を得て、イベント時などに自転車の損害賠償責任保険加入促進について周知します。

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、自転車損害賠償責任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

自転車は気軽に便利な乗り物ですが、自分がかかるとはならず、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があります。また、財産を損壊したることもあります。

もし、重大な自転車事故を起こすと、11歳以上であれば

- ① 車過失致死傷罪、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 被害者を見舞い請求に対応する「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、保護者の母親に賠償命令。

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へ進入。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が、加入しているかどうかご確認ください。

自転車保険に加入しているかをチェック

スタート ●加入している保険、共済などの保険証券、加入証などがあればお知らせください。

自転車向けの賠償責任保険に加入していますか？

次のいずれかの保険・共済に加入していますか？

- ・自動車保険 ・火災保険 ・傷害保険
- ・ごみ共済 coop、市民共済など
- ・会社等の団体の構成員向けの団体保険

小中高の学校でPTAや学校が団体に加入した自転車賠償責任保険に加入していますか？

TSMマーク自転車保険に加入していますか？

TSMマーク自転車保険は保証期間内ですか？

自転車保険に加入していない状態です

（*）TSMマーク自転車保険は、自転車安全整備店で購入または点検整備を行い、基準に合格した自転車に貼られるTSMマークに付帯した保険で、保証期間は1年間です。保証期間については、「TS保険付帯加入証(お着替用)」と自転車に貼付してある右側のようなマークで確認ください。マークには必ず必ずマークの複製があり、複製内容が複製に誤りはありません。

事故の相手方を補償する自転車保険の種類

自転車保険の種類	保険の概要
自動車保険	自転車事故に備えた保険
自転車保険の目的	自転車事故に備えた保険
火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
団体の賠償責任保険	団体の賠償責任に備える保険
PTAの保険	PTAや学校が団体に加入した保険
ごみ共済 coop、市民共済など	ごみ共済 coop、市民共済などに自転車事故に備えた保険
TSMマーク自転車保険	自転車の事故に備えた保険
クレジットカードの特約保険	クレジットカードの特約に備えた保険

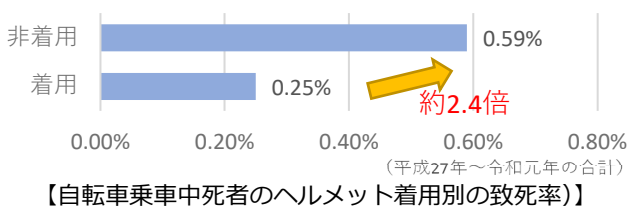
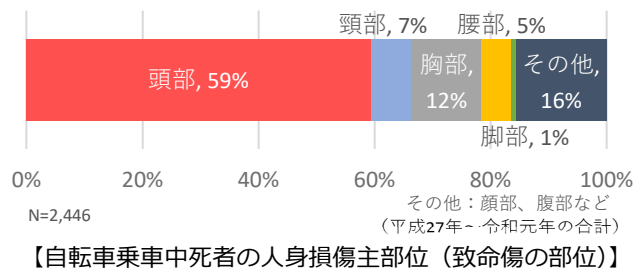
お問い合わせ先：富山県庁 生活安全課 電話 076-443-2052

【自転車損害賠償責任保険への加入を呼びかけるチラシ】

■ヘルメットによる頭部保護の重要性

自転車乗用中の交通事故で亡くなった方は、約6割が頭部に致命傷を負っています。また、自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、着用していた方に比べて約2.4倍高くなっています。

交通事故の被害を軽減するためには、頭部を守ることが重要です。



出典：警察庁資料より作成

【「まもる」の取組主体】

施策	取組	取組区分	取組主体
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	①ライフステージに応じた交通安全教育	新規	警察・交通安全協会・教育委員会・市
	②小学生・中学生への自転車マナーの周知、スクエアドストレート等の交通安全教育	つづける・たかめる	警察・交通安全協会・教育委員会・市
	③児童やサイクリストを対象とした交通安全教室	つづける・たかめる	サイクリング協会・市
	④富山県交通公園等を活用した交通安全教育	新規	警察・教育委員会・市
2) 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進	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	つづける・たかめる	交通安全協会・市
	②交通安全対策協議会との連携	つづける・たかめる	市交通安全対策協議会・市
	③外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発	つづける・たかめる	警察・交通安全協会・民間事業者・大学等・市
	④クルマのドライバーへの啓発	新規	警察・交通安全協会・市
3) 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発	①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	新規	民間事業者・交通安全協会・教育委員会・市

6. 計画の実現に向けて



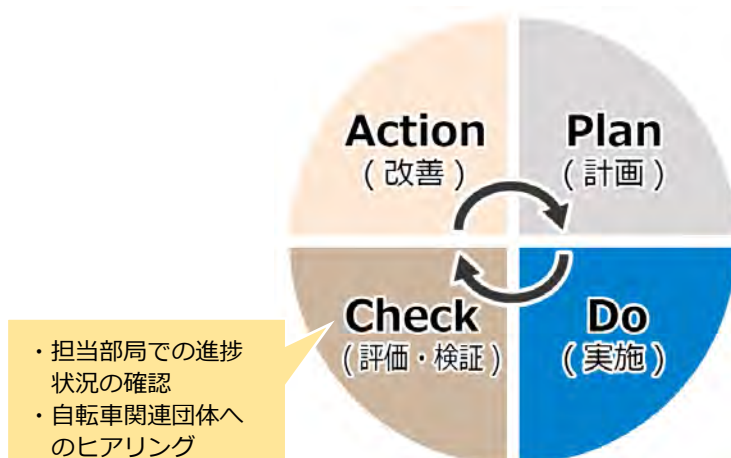
6-1. 将来像の実施に向けて

本市において、自転車の安全利用や活用を促進し、自転車の利活用を定着させるためには、市民や民間事業者、交通事業者、関係機関・団体が丸となり取り組む必要があります。そのため、地域の商店街や学校、企業、団体との連携により、市民協働による施策として推進します。また、庁内の組織が横断的に連携し、施策の推進を図ります。

6-2. 計画の推進

本計画（Plan）に基づく取組（Do）について、評価指標により施策の進捗状況を評価・検証（Check）し、必要に応じて計画の改善（Action）を行います。

評価・検証（Check）では、毎年度のフォローアップにより担当部署において施策の進捗状況を確認します。また、計画期間の中間段階では、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ます。計画の改善（Action）では、評価・検証（Check）を踏まえ、取組やスケジュールを見直し、計画を推進していきます。なお、評価・検証（Check）及び計画の改善（Action）の内容は、中間段階で市民に分かりやすく発信します。



【PDCA サイクル】

6-3. 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。目標年次は、計画期間の最終年度である令和 12（2030）年度とします。なお、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)	目標設定の考え方
ほつね	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	短期路線の整備を進め、安全 で快適な自転車走行空間の整 備を拡充する。
	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 ㊦	自転車ネットワーク路線の拡 大等により、多くの市民に「走 りやすい」と感じてもらえる ような自転車の通行場所を提 供する。
とせ	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	今後の駐輪場の整備により、 自転車利用の利便性を高める ことで、駐輪場利用者の増加 を図る。
	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 ㊦	駐輪場の利用マナーの更なる 改善を図る。
つた	アヴィレの 延べ利用回数	74,422 回 (令和元年度)	↗増加	市民や来街者へ、シェアサイ クルの更なる周知を図り、利 用の拡大を目指す。
	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 ㊦	自転車の環境、健康面での優 位性を周知し、自転車利用の 裾野を広げる。
まげ	自転車事故件数	134 件 (令和 2 年)	134 件以下	自転車の交通ルール・マナー を周知し、市内における自転 車事故発生件数の減少を目指 す。
	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	自転車損害賠償責任保険加入 の重要性を周知することで、 国による調査の平均値以上へ の増加を目指す。

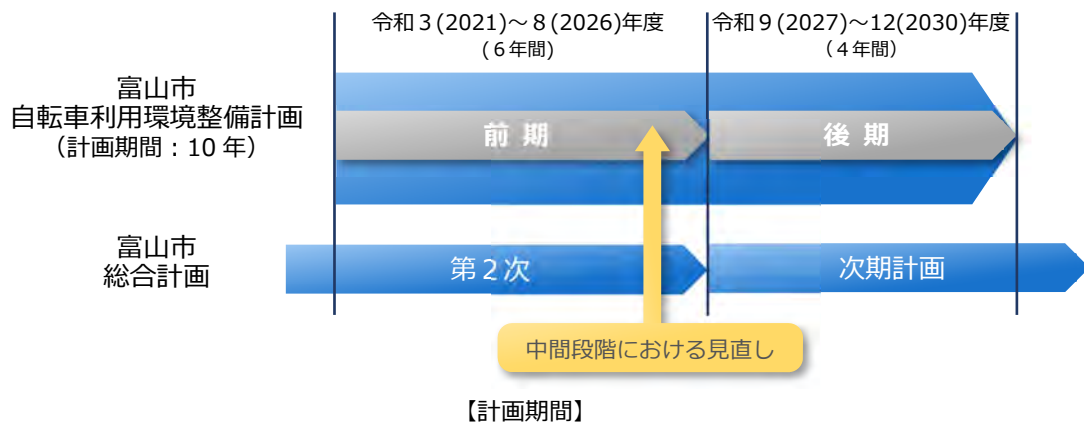
※ 1 本表における自転車ネットワーク路線の整備延長は、該当区間の上り下りの合計ではなく、道路延長とします。

※ 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。

なお、計画の進捗状況について毎年度フォローアップを行うとともに、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年間の前期とし、施策の実施状況や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。





資料 1 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会

1) 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会 設置要綱

(趣旨)

第1条 平成23年3月に策定した「富山市自転車利用環境整備計画」の計画期間が、令和2年度をもって満了を迎えることから、次期「富山市自転車利用環境整備計画」の策定を検討するため、富山市自転車利用環境整備計画検討委員会（以下「検討委員会」という。）を置く。

(所掌事務等)

第2条 検討委員会は、次に掲げる事務を所掌するものとする。

- (1) 「富山市自転車利用環境整備計画」の策定に関すること。
- (2) その他計画を策定するために必要なこと。

(組織)

第3条 検討委員会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(ワーキンググループ)

第4条 検討委員会に、「富山市自転車利用環境整備計画」策定への新たな視点、多様な視点による意見の反映や計画の深度化を図るため、ワーキンググループを置くことができる。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、市民生活部生活安全交通課において処理する。

(補足)

第6条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、令和元年10月1日から施行する。

別表（第3条関係）

委員	学識経験者	市民団体代表者
	公募市民	商工関係者
	交通事業者	教育関係者
	スポーツ振興関係者	警察関係者
	行政機関	

2) 委員

要綱 別表 (第3条関係) 区分	所属・役職	委員氏名	備考
学識経験者	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授	猪 井 博 登	委員長
	NPO法人 Nプロジェクトひと・みち・まち 理事長	大 坪 久 美 子	副委員長
市民団体 代表者	富山市自治振興連絡協議会 副会長	竹 嶋 一 恭	
	富山市老人クラブ連合会 副会長	金 山 圭 子	
商工関係者	富山商工会議所 産業振興部 副部長	今 川 清 司	
交通事業者	西日本旅客鉄道(株)金沢支社 企画課交通企画室 室長	鹿 野 剛 史	
	富山地方鉄道(株) 企画部 副部長 (企画交通政策課長)	川 村 隆 志	
	富山ライトレール(株) [※] 経営企画部 部長	村 上 高 文	令和元年度委員
	富山地方鉄道(株)鉄軌道部 課長	竹 澤 準	令和2年度委員
	あいの風とやま鉄道(株)総務課 課長	平 田 大 輔	
教育関係者	富山県高等学校長協会富山地区校長会 富山地区生徒指導協議会 会長 (富山県立中央農業高等学校長)	松 村 智	令和元年度委員
	富山県高等学校長協会富山地区校長会 生徒指導推進研究委員会 副会長 (富山県立八尾高等学校長)	福 島 浩 一	令和2年度委員
	富山市中学校長会 生徒指導主事会 顧問 (富山市立藤ノ木中学校長)	竹 脇 孝 志	
スポーツ 振興関係者	(公財) 富山市体育協会 専務理事	埜 田 諭	
警察関係者	富山県警察本部 交通部交通規制課 課長	古 川 秀 治	令和元年度委員
		井 上 数 也	令和2年度委員
行政機関	国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 副所長	増 田 純 夫	
	富山県総合政策局企画調整室 課長	福 島 潔	令和元年度委員
		島 田 太 樹	令和2年度委員
	富山県土木部道路課 課長	市 井 昌 彦	令和元年度委員
		金 谷 英 明	令和2年度委員

※令和2年3月の富山ライトレール(株)の富山地方鉄道(株)への吸収合併により、委員の所属が変更。

資料2 自転車利用環境整備打合せ会 構成機関

1) 参加機関

区分	機関の名称
県警察	富山県警察本部 交通部 交通規制課
国	国土交通省 富山河川国道事務所 調査第二課
県	富山県 総合政策局 企画調整室
	富山県 土木部 道路課
	富山県富山土木センター 管理検査課 プロジェクト推進班
	富山県富山土木センター 工務第三課 都市計画班
	富山県富山土木センター 施設管理課 道路施設班
市	建設部 道路整備課
	建設部 道路管理課
	市民生活部 生活安全交通課

資料3 策定経過

年	月 日	経過・内容
令和元 (2019) 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 〔自転車に関する近年の動向、前計画の進捗や自転車事故の状況、自転車利用実態調査の内容について議論〕
令和2 (2020) 年	1月～3月	自転車利用実態調査の実施、調査結果の分析
	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 〔自転車利用実態調査の結果、現計画や調査結果を踏まえた現状課題の整理、本計画の骨子(案)、本市の自転車ネットワーク路線(素案)について議論〕
	7月28日	国土交通省 北陸地方整備局 道路部長との意見交換
	8月19日	市議会自転車安全利用促進特別委員会における説明
	8月21日	第1回 自転車利用環境整備打合せ会 〔自転車ネットワーク路線(素案)及び自転車走行空間整備の方向性について議論〕
	9月28日	第2回 自転車利用環境整備打合せ会 〔優先度を考慮した自転車ネットワーク及び本市における整備形態の考え方について議論〕
	10月19日	第3回 自転車利用環境整備打合せ会 〔自転車ネットワーク路線(案)及び本市における整備形態について議論〕
	11月6日	第3回 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会 〔本計画(素案)について議論〕
	12月7日～21日	パブリックコメントの実施
	12月22日	市議会自転車安全利用促進特別委員会における説明
令和3 (2021) 年	1月27日	第4回 富山市自転車利用環境整備計画検討委員会 〔本計画(案)について議論〕
	3月	「富山市自転車利用環境整備計画」策定

資料4 自転車利用実態調査の概要

本市における自転車利用実態等を把握するため、令和2（2020）年1月に次の3つの調査を実施しました。自転車通行意識調査は、平成22（2010）年にも実施しており、10年間での変化を確認しています。

【令和元（2019）年度の調査概要】

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 ^{※4} 、龍谷富山高校の 2年生	【実施】 1,047部 (4校計)	【実施】 414部 ^{※3} (4校計)	—
企業	富山市にある事業所127社 (従業員100人以上)	—	—	【実施】 75部/127部 (回収率：59.1%)

※1 中心市街地活性化地域・五福地域及びその周辺の居住者のみ

※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

※4 平成22（2010）年度調査では未実施

資料5 関連法令

1) 自転車活用推進法

公布:平成 28 年 12 月 16 日 法律第 113 号

施行:平成 29 年 5 月 1 日

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)

第三条 国は、前条に定める基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

（自転車活用推進計画）

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

- 2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
- 3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

（都道府県自転車活用推進計画）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

（市町村自転車活用推進計画）

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において

「市町村自転車活用推進計画」という。)を定めるよう努めなければならない。

- 2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部(次項及び次条において「本部」という。)を置く。

- 2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
- 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

- 2 本部長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

- 3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長
- 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国务大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

- 4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

- 2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

- 3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2) 富山県自転車活用推進条例

公布：平成 31 年 3 月 15 日 富山県条例第 1 号

施行：平成 31 年 3 月 15 日

第 1 章 総則

(目的)

第 1 条 この条例は、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、県の責務並びに県民及び事業者の役割を明らかにするとともに、自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めることにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
- (2) 自動車等 道路交通法第 2 条第 1 項第 9 号に規定する自動車及び同項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
- (3) 自転車関係法令 道路交通法その他自転車の利用に関する法令をいう。

(基本理念)

第 3 条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が環境への負荷の低減及び災害時における交通機能の維持に資するものであるという基本的認識の下に、自転車による交通の役割の拡大を図ることを旨として、行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、日常生活における自転車の利用を推進するとともに、自転車を利用したスポーツを楽しめる機会を創出し、県民の健康の増進を図ることを旨として、行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、県民、観光旅行者等が自転車を利用しやすい環境を創出し、自転車の活用による観光地の魅力の磨き上げその他の地域の活性化を図ることを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、歩行者並びに自転車及び自動車等を利用する者が互いに安全で安心して通行することができる環境を創出することを旨として、行われなければならない。

(県の責務)

第 4 条 県は、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 県は、国及び市町村との適切な役割分担並びに相互の連携の下に、県民及び事業者の協力を得て、自転車の活用の推進に関する施策を策定し、及び実施するものとする。

3 県は、自転車の活用の推進に関する施策を策定し、及び実施するに当たっては、自転車の安全かつ適正な利用が図られるよう配慮するものとする。

(県民の役割)

第5条 県民は、基本理念について理解を深め、それぞれの立場において自転車の活用の推進を図るよう努めるものとする。

2 県民は、自転車の活用の推進に当たっては、自転車関係法令を遵守するとともに、自転車の利用に関する知識の習得その他家庭、地域等における自転車の安全かつ適正な利用に関する取組を行うよう努めるものとする。

3 県民は、県が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(事業者の役割)

第6条 事業者は、基本理念について理解を深め、その事業活動において自転車の活用の推進を図るよう努めるものとする。

2 事業者は、自転車の活用の推進に当たっては、自転車を利用して通勤し、又はその事業活動において自転車を利用する従業員に対し、自転車関係法令の遵守に関する啓発その他自転車の安全かつ適正な利用に関する取組を行うよう努めるものとする。

3 事業者は、県が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

第2章 自転車の活用の推進に関する基本計画等

(自転車の活用の推進に関する基本計画)

第7条 知事は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するための基本となる計画(以下「基本計画」という。)を定めるものとする。

2 基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 自転車の活用の推進に関する目標及び基本方針
- (2) 自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項
- (3) 自転車の活用を推進するための体制の整備に関する事項
- (4) その他自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 知事は、基本計画を定めるに当たっては、県民及び事業者の意見を反映することができるよう適切な措置を講じなければならない。

4 知事は、基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5 前2項の規定は、基本計画の変更について準用する。

(実施状況の公表)

第8条 知事は、毎年、基本計画に基づく施策の実施状況を公表するものとする。

(施策の推進等に係る体制の整備)

第9条 県は、基本計画に基づく施策を推進するための体制を整備するものとする。

第3章 自転車の活用の推進に関する基本的施策

(自転車通行空間の整備)

第10条 県は、国及び市町村と連携して、歩行者並びに自転車及び自動車等を利用する者が互いに安全で安心して通行することができる自転車通行空間(自転車が通行するための道路又は道路の部分という。)の整備その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(自転車を活用した健康の増進)

第11条 県は、国及び市町村その他関係団体と連携して、幅広い年齢層における自転車を活用したスポーツを振興し、県民の健康の増進を図るため、県民が安全かつ快適に自転車を利用することができる環境の整備その他必要な措置を講ずるものとする。

(自転車を活用した観光地域づくり等)

第 12 条 県は、国及び市町村、観光に関する事業を行う者、公共交通に関する事業を行う者その他関係団体と連携して、県民、観光旅行者等が自転車を利用しやすい環境の整備その他必要な措置を講ずるものとする。

(自転車交通安全教育)

第 13 条 県は、県民に対し、自転車の安全かつ適正な利用に関する教育(次項において「自転車交通安全教育」という。)を行うものとする。

2 学校(学校教育法(昭和 22 年法律第 26 号)第 1 条に規定する学校(幼稚園を除く。)、同法第 124 条に規定する専修学校及び同法第 134 条第 1 項に規定する各種学校をいう。)の長は、その児童、生徒又は学生が自転車を安全かつ適正に利用することができるよう、その発達段階に応じた自転車交通安全教育を行うよう努めるものとする。

(自転車損害賠償保険等への加入等)

第 14 条 自転車を利用する者及び自転車の貸付を業とする者その他自転車を事業の用に供する者は、自転車の利用に係る事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(次項及び次条第 2 項において「自転車損害賠償保険等」という。)への加入に努めるものとする。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車を購入しようとする者に対し、自転車損害賠償保険等への加入の必要性に関する啓発及び自転車損害賠償保険等に関する情報の提供に努めるものとする。

(県民等への情報提供等)

第 15 条 県は、自転車の活用の推進に関する意識の高揚を図るため、県民及び事業者並びに観光旅行者等に対し、市町村、関係団体等と連携して、自転車の活用の推進に関する情報の提供、普及啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

2 県は、自転車を利用する者及び自転車の貸付を業とする者その他自転車を事業の用に供する者の自転車損害賠償保険等への加入を促進するため、市町村、関係団体等と連携して、自転車損害賠償保険等に関する情報の提供、普及啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

(県民等への支援)

第 16 条 県は、県民、事業者又は関係団体等が行う自転車の活用の推進に関する取組に対し、必要な支援を行うよう努めるものとする。

2 県は、市町村が自転車の活用の推進に関する施策を策定し、及び実施しようとする場合には、情報の提供、助言その他必要な支援を行うものとする。

第 4 章 財政措置等

(財政上の措置)

第 17 条 県は、自転車の活用の推進に関する施策を実施するため、必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

(細則)

第 18 条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、知事が定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

3) 道路交通法（抜粋）

公 布：昭和 35 年 6 月 25 日 法律第 105 号

改正公布：令和 2 年 6 月 10 日 法律第 42 号(直近)

改正施行：令和 2 年 12 月 1 日（直近）

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二条第八項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

二 歩道 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された道路の部分をいう。

三 車道 車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によつて区画された道路の部分をいう。

三の二 （省略）

三の三 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された車道部分の部分をいう。

三の四 路側帯 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によつて区画されたものをいう。

四 横断歩道 道路標識又は道路標示（以下「道路標識等」という。）により歩行者の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分の部分をいう。

四の二 自転車横断帯 道路標識等により自転車の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分の部分をいう。

五 交差点 十字路 丁字路その他二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路（歩道と車道の区別のある道路においては、車道）の交わる部分をいう。

六 （省略）

七 車両通行帯 車両が道路の定められた部分を通行すべきことが道路標示により示されている場合における当該道路標示により示されている道路の部分の部分をいう。

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

九 自動車 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の小型の車で政令で定めるもの（以下「歩行補助車等」という。）以外のものをいう。

十 原動機付自転車 内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、軽車両、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものをいう。

十一 軽車両 次に掲げるものであつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものをいう。

イ 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽けん引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）

ロ 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、車体の大きさ及び構造を勘案してイに準ずるものとして内閣府令で定めるもの

十一の二 自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するもの

を含む。)をいう。

十一の三～十四 (省略)

十五 道路標識 道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいう。

十六 道路標示 道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路線(びよう)、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

十七 運転 道路において、車両又は路面電車(以下「車両等」という。)をその本来の用い方に従つて用いることをいう。

十八 駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。)、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者(以下「運転者」という。)がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

十九 停車 車両等が停止することで駐車以外のものをいう。

二十 徐行 車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。

二十一～二十三 (省略)

2～3 (省略)

(信号機の信号等に従う義務)

第七条 道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等(前条第一項後段の場合においては、当該手信号等)に従わなければならない。

(通行の禁止等)

第八条 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2～6 (省略)

(歩行者用道路を通行する車両の義務)

第九条 車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行が禁止されていることが道路標識等により表示されている道路(第十三条の二において「歩行者用道路」という。)を、前条第二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除外されていることにより通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。

(通行区分)

第十条 歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯(次項及び次条において「歩道等」という。)と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄つて通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄つて通行することができる。

2 歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

一 車道を横断するとき。

二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

3 前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第六十三条の四第二項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。

(通則)

第十六条 道路における車両及び路面電車の交通方法については、この章の定めるところによる。

2～3 (省略)

4 この章の規定の適用については、自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の

車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。

(通行区分)

第十七条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

2 前項ただし書の場合において、車両は、歩道等に入る直前で一時停止し、かつ、歩行者の通行を妨げないようにしなければならない。

3 二輪又は三輪の自転車（側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。）以外の車両は、自転車道を通行してはならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ないときは、自転車道を横断することができる。

4 車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第九節の二までにおいて同じ。）の中央（軌道が道路の側端に寄つて設けられている場合においては当該道路の軌道敷を除いた部分の中央とし、道路標識等による中央線が設けられているときはその中央線の設けられた道路の部分を中心とする。以下同じ。）から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第一号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない。

一 当該道路が一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。以下同じ。）となつているとき。

二 当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき。

三 当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき。

四 当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（当該道路の右側部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）。

五 勾配の急な道路のまがりかど附近について、道路標識等により通行の方法が指定されている場合において、当該車両が当該指定に従い通行するとき。

6 車両は、安全地帯又は道路標識等により車両の通行の用に供しない部分であることが表示されているその他の道路の部分に入つてはならない。

(軽車両の路側帯通行)

第十七条の二 軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたものを除く。）を通行することができる。

2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

(左側寄り通行等)

第十八条 車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。ただし、追越しをするとき、第二十五条第二項若しくは

第三十四条第二項若しくは第四項の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

2 車両は、前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

(軽車両の並進の禁止)

第十九条 軽車両は、軽車両が並進することとなる場合においては、他の軽車両と並進してはならない。

(車両通行帯)

第二十条 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によつて指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となつていときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

3 車両は、追越しをするとき、第二十五条第一項若しくは第二項若しくは第三十四条第一項から第五項までの規定により道路の左側端、中央若しくは右側端に寄るとき、第三十五条第一項の規定に従い通行するとき、第二十六条の二第三項の規定によりその通行している車両通行帯をそのまま通行するとき、第四十条第二項の規定により一時進路を譲るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、前二項の規定によらないことができる。この場合において、追越しをするときは、その通行している車両通行帯の直近の右側の車両通行帯を通行しなければならない。

(道路外に出る場合の方法)

第二十五条 車両は、道路外に出るため左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、徐行しなければならない。

2～3 (省略)

(進路の変更の禁止)

第二十六条の二 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。

2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

3 車両は、車両通行帯を通行している場合において、その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示によつて区画されているときは、次に掲げる場合を除き、その道路標示をこえて進路を変更してはならない。

一 第四十条の規定により道路の左側若しくは右側に寄るとき、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のためその通行している車両通行帯を通行することができないとき。

二 第四十条の規定に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のため、通行することができなかつた車両通行帯を通行の区分に関する規定に従つて通行しようとするとき。

(乗合自動車の発進の保護)

第三十一条の二 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

(踏切の通過)

第三十三条 車両等は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前（道路標識等による停止線が設けら

れているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。)で停止し、かつ、安全であることを確認した後でなければ進行してはならない。ただし、信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができる。

2 車両等は、踏切を通過しようとする場合において、踏切の遮断機が閉じようとし、若しくは閉じている間又は踏切の警報機が警報している間は、当該踏切に入つてはならない。

3 車両等の運転者は、故障その他の理由により踏切において当該車両等を運転することができなくなつたときは、直ちに非常信号を行なう等踏切に故障その他の理由により停止している車両等があることを鉄道若しくは軌道の係員又は警察官に知らせるための措置を講ずるとともに、当該車両等を踏切以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない。

(左折又は右折)

第三十四条 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿つて(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して)徐行しなければならない。

2 (省略)

3 軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿つて徐行しなければならない。

4～6 (省略)

(指定通行区分)

第三十五条 車両(軽車両及び右折につき原動機付自転車が前条第五項本文の規定によることとされる交差点において左折又は右折をする原動機付自転車を除く。)は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により交差点で進行する方向に関する通行の区分が指定されているときは、前条第一項、第二項及び第四項の規定にかかわらず、当該通行の区分に従い当該車両通行帯を通行しなければならない。ただし、第四十条の規定に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のためやむを得ないときは、この限りでない。

2 (省略)

(交差点における他の車両等との関係等)

第三十六条 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

一 車両である場合 その通行している道路と交差する道路(以下「交差道路」という。)を左方から進行してくる車両及び交差道路を通行する路面電車

二 路面電車である場合 交差道路を左方から進行してくる路面電車

2 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路(道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいう。以下同じ。)である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

3 車両等(優先道路を通行している車両等を除く。)は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。

4 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

(徐行すべき場所)

第四十二条 車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

- 一 左右の見とおしがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見とおしがきかない部分を通行しようとするとき（当該交差点において交通整理が行なわれている場合及び優先道路を通行している場合を除く。）。
- 二 道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な下り坂を通行するとき。

(指定場所における一時停止)

第四十三条 車両等は、交通整理が行なわれていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前（道路標識等による停止線が設けられていない場合にあつては、交差点の直前）で一時停止しなければならない。この場合において、当該車両等は、第三十六条第二項の規定に該当する場合のほか、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

(車両等の灯火)

第五十二条 車両等は、夜間（日没時から日出時までの時間をいう。以下この条及び第六十三条の九第二項において同じ。）、道路にあるときは、政令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。政令で定める場合においては、夜間以外の時間にあつても、同様とする。

2 (省略)

(合図)

第五十三条 車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

2～4 (省略)

(警音器の使用等)

第五十四条 車両等（自転車以外の軽車両を除く。以下この条において同じ。）の運転者は、次の各号に掲げる場合においては、警音器を鳴らさなければならない。

- 一 左右の見とおしのきかない交差点、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上で道路標識等により指定された場所を通行しようとするとき。
- 二 山地部の道路その他曲折が多い道路について道路標識等により指定された区間における左右の見とおしのきかない交差点、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上を通行しようとするとき。

2 車両等の運転者は、法令の規定により警音器を鳴らさなければならないこととされている場合を除き、警音器を鳴らしてはならない。ただし、危険を防止するためやむを得ないときは、この限りでない。

(乗車又は積載の方法)

第五十五条 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、もつぱら貨物を運搬する構造の自動車（以下次条及び第五十七条において「貨物自動車」という。）で貨物を積載しているものにあつては、当該貨物を看守するため必要な最小限度の人員をその荷台に乗車させて運転することができる。

2 車両の運転者は、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げ、後写鏡の効用を失わせ、

車両の安定を害し、又は外部から当該車両の方向指示器、車両の番号標、制動灯、尾灯若しくは後部反射器を確認することができないこととなるような乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。

3 車両に乗車する者は、当該車両の運転者が前二項の規定に違反することとなるような方法で乗車をしてはならない。

(乗車又は積載の制限等)

第五十七条 (省略)

2 公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要があると認めるときは、軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限について定めることができる。

3 (省略)

(自転車道の通行区分)

第六十三条の三 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

(普通自転車の歩道通行)

第六十三条の四 普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。）があるときは、当該普通自転車通行指定部分）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

(普通自転車の並進)

第六十三条の五 普通自転車は、道路標識等により並進することができることとされている道路においては、第十九条の規定にかかわらず、他の普通自転車と並進することができる。ただし、普通自転車が三台以上並進することとなる場合においては、この限りでない。

(自転車の横断の方法)

第六十三条の六 自転車は、道路を横断しようとするときは、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によつて道路を横断しなければならない。

(交差点における自転車の通行方法)

第六十三条の七 自転車は、前条に規定するもののほか、交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第十七条第四項並びに第三十四条第一項及び第三項の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。

2 普通自転車は、交差点又はその手前の直近において、当該交差点への進入の禁止を表示する道路標示があるときは、当該道路標示を越えて当該交差点に入つてはならない。

(自転車の制動装置等)

第六十三条の九 自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車を運転してはならない。

2 自転車の運転者は、夜間（第五十二条第一項後段の場合を含む。）、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。ただし、第五十二条第一項前段の規定により尾灯をつけている場合は、この限りでない。

(自転車の検査等)

第六十三条の十 警察官は、前条第一項の内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車と認められる自転車が運転されているときは、当該自転車を停止させ、及び当該自転車の制動装置について検査をすることができる。

2 前項の場合において、警察官は、当該自転車の運転者に対し、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要な応急の措置をとることを命じ、また、応急の措置によつては必要な整備をすることができないと認められる自転車については、当該自転車の運転を継続してはならない旨を命ずることができる。

(児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項)

第六十三条の十一 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

(酒気帯び運転等の禁止)

第六十五条 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、車両等を提供してはならない。

3 何人も、第一項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。

4 (省略)

(安全運転の義務)

第七十条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

(運転者の遵守事項)

第七十一条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

一～五の四 (省略)

五の五 自動車又は原動機付自転車（以下この号において「自動車等」という。）を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置（その全部又は一部を手で保持しなければ送信及び受信のいずれをも行うことができないものに限る。第百十八条第一項第三号の二において「無線通話装置」という。）を通話（傷病者の救護又は公共の安全の維持のため当該自動車等の走行中に緊急やむを得ずに行うものを除く。同号において同じ。）のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置（道路運送車両法第四十一条第一項第十六号若しくは第十七号又は第四十四条第十一号に規定する装置であるものを除く。第百十八条第一項第三号の二において同じ。）に表示された画像を注視しないこと。

六 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項

(交通事故の場合の措置)

第七十二条 交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

2 前項後段の規定により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場を去つてはならない旨を命ずることができる。

3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。

4 (省略)

第七十二条の二 (省略)

2～3 (省略)

(講習)

第百八条の二 公安委員会は、内閣府令で定めるところにより、次に掲げる講習を行うものとする。

一～一三 省略

一四 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習

2～4 (省略)

(自転車運転者講習の受講命令)

第百八条の三の四 公安委員会は、自転車の運転に関しこの法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこの法律の規定に基づく処分違反する行為であつて道路における交通の危険を生じさせるおそれのあるものとして政令で定めるもの（次条において「危険行為」という。）を反復してした者が、更に自転車を運転することが道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、その者に対し、三月を超えない範囲内で期間を定めて、当該期間内に行われる第百八条の二第一項第十四号に掲げる講習（次条において「自転車運転者講習」という。）を受けべき旨を命ずることができる。

(自転車運転者講習の受講命令等の報告)

第百八条の三の五 公安委員会は、前条の規定による命令をしたとき又は自転車の運転者が危険行為をしたとき若しくは自転車運転者講習を受けたときは、内閣府令で定める事項を国家公安委員会に報告しなければならない。この場合において、国家公安委員会は、自転車運転者講習に関する事務の適正を図るため、当該報告に係る事項を各公安委員会に通報するものとする。

4) 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

公布：昭和 55 年 11 月 25 日 法律第 87 号

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の

防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自転車 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。）をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限つて設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
- 五 道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

- 2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。
- 3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

- 2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。
- 3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
- 4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。
- 5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全

を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

- 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認めるところにおいて条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

- 2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
- 3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。
- 4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
- 5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。
- 6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

（総合計画）

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。

- 2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 総合計画の対象とする区域
 - 二 総合計画の目標及び期間
 - 三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
 - 四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置
 - 五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
 - 六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
 - 七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項
- 3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車

場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。

5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従つて必要な措置を講じなければならない。

（自転車等駐車対策協議会）

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。

3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。

4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

（自転車製造業者等の責務）

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検

の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

- 3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

(国の助成措置等)

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

- 2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。
- 3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。
- 4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。
- 5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

附 則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 （平成五年一二月二二日法律第九七号）

- 1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。
- 2 改正後の第十二条第三項の規定は、この法律の施行の日以後に新たに利用する自転車について適用し、この法律の施行の日前から利用している自転車については、なお従前の例による。
- 3 国家公安委員会規則で定める種類の自転車及び都道府県公安委員会の指定する市町村の区域以外の地域において利用する自転車に係る防犯登録については、改正後の第十二条第三項の規定にかかわらず、改正前の第九条第三項の規定の例による。

5) 富山市自転車の放置の防止に関する条例

公布：平成 17 年 4 月 1 日 富山市条例第 128 号

施行：平成 17 年 4 月 1 日

(目的)

第 1 条 この条例は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号。以下「法」という。）の規定に基づき、公共の場所における自転車の放置を防止することにより、市民の良好な生活環境を確保するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 1 号の 2 に規定する自転車をいう。

(2) 放置 自転車の利用者又は所有者（以下「利用者等」という。）が当該自転車から離れ、直ちに移動させることができない状態をいう。

(3) 自転車駐車場 一定の区画を限って設置される自転車の駐車のための施設をいう。

(4) 公共の場所 道路、駅前広場、公園その他の公共の用に供する場所をいう。

（市の責務）

第3条 市は、この条例の目的を達成するため、公共の場所における自転車の放置の防止に関し必要な施策の実施に努めるものとする。

（市民の責務）

第4条 市民は、公共の場所において自転車を放置しないよう努めるとともに、市の実施する施策に協力しなければならない。

2 市民は、自転車を利用するに当たっては、当該自転車について防犯登録を受けるとともに、当該自転車に住所、氏名等を明記するよう努めなければならない。

（鉄道事業者等の責務）

第5条 鉄道事業者及び一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客のために必要な自転車駐車場の設置に努めるとともに、市の実施する施策に協力しなければならない。

2 官公署、学校、図書館等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊戯場等自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者のために必要な自転車駐車場の設置に努めるとともに、市の実施する施策に協力しなければならない。

（自転車の小売を業とする者の責務）

第6条 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車を購入する者に対し防犯登録を受けること、及び当該自転車に住所、氏名等を明記することを勧奨するように努めなければならない。

（放置禁止区域の指定等）

第7条 市長は、自転車の放置により市民の良好な生活環境が阻害され、又はそのおそれがあると認められる公共の場所を自転車放置禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）として指定することができる。

2 市長は、前項の規定により放置禁止区域を指定しようとするときは、あらかじめ、第14条第1項に規定する富山市放置自転車対策審議会の意見を聴かなければならない。

3 市長は、第1項の規定により放置禁止区域を指定したときは、その旨を告示しなければならない。

4 市長は、必要があると認めるときは、放置禁止区域の指定を解除し、又はその区域を変更することができる。

5 第2項及び第3項の規定は、放置禁止区域の指定の解除又はその区域の変更について準用する。

（自転車の放置の禁止）

第8条 自転車の利用者等は、放置禁止区域内において自転車を放置してはならない。

（自転車の放置に対する措置）

第9条 市長は、放置禁止区域内において自転車が放置されているときは、当該自転車の利用者等に対し、当該自転車を自転車駐車場その他適切な場所に移動すべきことを命ずることができる。

2 市長は、前項の規定による命令をしたにもかかわらず、なお当該自転車が放置されているとき、又は同項の放置されている自転車の周辺に当該自転車の利用者等がいなかったため同項の規定による命令をすることができないときは、当該自転車を撤去することができる。

第10条 市長は、放置禁止区域以外の公共の場所において、自転車の放置により市民の良好な生活環境が阻害されていると認められるときは、当該自転車の利用者等に対し、当該自転車を放置しないよう指導することができる。

2 市長は、前項の規定による指導をしたにもかかわらず、なお相当の期間当該自転車が放置されているときは、当該自転車を撤去することができる。

(撤去した自転車の保管)

第11条 法第6条第1項の規定による撤去した自転車の保管は、所定の保管場所において、当該自転車に係る盗難等の事故の発生を防止するための必要な措置を講じて行うものとする。

(保管している旨の公示)

第12条 法第6条第2項の規定による公示は、規則で定める事項を富山市公告式条例(平成17年富山市条例第29号)に規定する掲示場に掲示して行うものとする。

(費用の負担)

第13条 法第6条第5項の規定により、第9条第2項又は第10条第2項の規定による自転車の撤去及び法第6条第1項の規定による自転車の保管に要した費用は、当該自転車の利用者等の負担とする。ただし、市長が特別の理由があると認めるときは、この限りでない。

2 前項の費用の額は、自転車1台につき、1,500円とする。

(放置自転車対策審議会)

第14条 市長の諮問に応じ、放置禁止区域の指定、指定の解除及びその区域の変更並びに公共の場所における自転車の放置の防止に関する必要な施策について審議するため、富山市放置自転車対策審議会(以下この条において「審議会」という。)を置く。

2 審議会は、委員15人以内で組織する。

3 委員は、学識経験を有する者、関係機関の職員その他市長が必要と認める者のうちから市長が委嘱する。

4 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 前各項に定めるもののほか、審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

(委任)

第15条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成17年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の施行の日(以下「施行日」という。)の前日までに、合併前の富山市自転車の放置の防止に関する条例(平成元年富山市条例第36号)、大沢野町自転車等の放置防止に関する条例(平成13年大沢野町条例第5号)、大山町自転車駐車場条例(平成8年大山町条例第19号)又は婦中町自転車駐車場条例(平成6年婦中町条例第22号)(次項においてこれらを「合併前の条例」という。)の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、それぞれこの条例の相当規定によりなされたものとみなす。

3 施行日の前日までに、合併前の条例の規定により撤去し、又は移送した自転車等の措置及び費用の徴収については、なお合併前の条例の例による。

6) 富山市自転車の放置の防止に関する条例施行規則

公布：平成17年4月1日 富山市規則第65号

施行：平成17年4月1日

(趣旨)

第1条 この規則は、富山市自転車の放置の防止に関する条例（平成17年富山市条例第128号。以下「条例」という。）第15条の規定に基づき、条例の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

(自転車放置禁止区域標識等の設置)

第2条 市長は、条例第7条第1項の規定により自転車放置禁止区域を指定したときは、当該自転車放置禁止区域内に自転車放置禁止区域標（様式第1号）及び自転車放置禁止区域の区域図を設置するものとする。

(保管台帳)

第3条 市長は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「法」という。）

第6条第1項の規定により保管した自転車（以下「保管自転車」という。）について、放置自転車保管台帳を作成するものとする。

(保管自転車に係る公示事項)

第4条 条例第12条の規則で定める事項は、次のとおりとする。

- (1) 保管自転車の型式、塗色、防犯登録番号その他当該自転車を特定する事項
- (2) 保管自転車が放置されていた場所及び当該自転車を撤去した日時
- (3) 保管自転車の保管場所及び返還取扱時間
- (4) 前各号に掲げるもののほか、保管自転車を返還するため必要と認められる事項

(保管自転車の返還)

第5条 市長は、保管自転車を当該利用者又は所有者（以下「利用者等」という。）に返還するため、放置自転車返還通知書・受領書（様式第2号）により通知するものとする。

2 利用者等は、保管自転車の返還を受けようとするときは、放置自転車返還通知書・受領書を提出するとともに、当該自転車の鍵、住所及び氏名を証する書類その他利用者等であることを証するものを提示しなければならない。

(会長)

第6条 条例第14条の富山市放置自転車対策審議会（以下「審議会」という。）に会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるとき、又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第7条 審議会は、会長が招集し、その会議の議長となる。

2 審議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 審議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第8条 審議会の庶務は、市民生活部生活安全交通課において処理する。

(運営)

第9条 前3条に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、会長が審議会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成17年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この規則の施行の日の前日までに、合併前の富山市自転車の放置の防止に関する条例施行規則（平成元年富山市規則第50号）、大沢野町自転車等の放置防止に関する条例施行規則（平成13年大沢野町規則第8号）又は大山町自転車駐車場条例施行規則（平成9年大山町規則第10号）の規定（以下「合併前の規則」という。）によりなされた手続その他の行為は、それぞれこの規則の相当規定によりなされたものとみなす。
- 3 この規則の施行の日に現に存する合併前の規則による様式は当分の間、適宜修正の上使用することができる。

様式第1号(第2条関係)

自転車放置禁止区域標識



※様式第2号は省略

7) 富山市自転車等駐車場条例

公 布：平成 17 年 4 月 1 日 富山市条例第 132 号

改正公布：平成 28 年 9 月 26 日 富山市条例第 65 号

改正施行：平成 28 年 10 月 7 日

(設置)

第 1 条 自転車及び原動機付自転車（以下「自転車等」という。）の利用者の利便に供するとともに、自転車等の放置の防止に資するため、自転車等駐車場（以下「駐車場」という。）を設置する。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 1 号の 2 に規定する自転車をいう。

(2) 原動機付自転車 道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。

(名称及び位置等)

第 3 条 駐車場の名称、位置及び駐車できる自転車等の区分は、次のとおりとする。

名称	位置	駐車できる自転車等の区分
富山駅南第 1 自転車駐車場	富山市新富町一丁目 2 番 5 号先	自転車
富山駅南第 2 自転車駐車場	富山市明輪町 1 番 2 3 4 号	自転車
富山駅北自転車駐車場	富山市牛島町 2 4 番 2 号	自転車及び原動機付自転車

(利用期間)

第 4 条 駐車場の利用期間は、1 回の利用につき、駐車場に自転車等を駐車した日から起算して 7 日以内とする。

(駐車料金)

第 5 条 駐車場の駐車料金は、無料とする。

(駐車拒否)

第 6 条 市長は、次の各号のいずれかに該当するときは、駐車を拒否することができる。

(1) 引火性、発火性の物品その他の危険物を積載しているとき。

(2) 駐車場の施設を汚損し、又はき損するおそれがあるとき。

(3) 前 2 号に掲げるもののほか、駐車場の管理に支障を及ぼすおそれがあるとき。

(禁止行為)

第 7 条 駐車場においては、次に掲げる行為をしてはならない。

(1) 第 4 条に規定する利用期間を超えて自転車等を駐車すること。

(2) 他の自転車等の駐車を妨げること。

(3) 駐車場の施設又は他の自転車等を汚損し、又はき損すること。

(4) 前 3 号に掲げるもののほか、駐車場の管理に支障を及ぼす行為をすること。

(損害賠償)

第 8 条 駐車場を利用する者は、故意又は過失により駐車場の施設をき損し、又は滅失させたときは、その損害を賠償しなければならない。

(自転車等の撤去等)

第 9 条 市長は、第 4 条に規定する利用期間を超えて駐車している自転車等があるときは、規則で定めるところにより、当該自転車等を撤去し、適当な場所に保管することができる。

2 市長は、前項の規定により自転車等を撤去し、保管したときは、規則で定めるところにより、その

旨を告示するとともに、当該自転車等の利用者又は所有者に当該自転車等を返還するための必要な措置を講じなければならない。

- 3 市長は、前項の規定による措置を講じたにもかかわらず、なお、引取りがない自転車等があるときは、当該自転車等を処分することができる。

(費用の負担)

第10条 市長は、前条第2項の規定により自転車等を返還するときは、当該自転車等の撤去及び保管に要した費用を当該自転車等の返還を受けようとする者から徴収することができる。ただし、市長が特別の理由があると認めるときは、この限りでない。

- 2 前項の費用の額は、自転車1台につき1,500円、原動機付自転車1台につき3,000円とする。

(委任)

第11条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成17年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例の施行の日の前日までに、合併前の富山市自転車等駐車場条例（平成元年富山市条例第61号）の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、この条例の相当規定によりなされたものとみなす。

附 則（平成22年3月25日富山市条例第18号）

この条例は、平成22年4月19日から施行する。

附 則（平成28年9月26日富山市条例第65号）

この条例は、平成28年10月7日から施行する。

8) 富山市自転車等駐車場条例施行規則

公 布：平成17年4月1日 富山市規則第68号

改正公布：平成18年11月30日 富山市規則第100号

改正施行：平成18年12月1日

(趣旨)

第1条 この規則は、富山市自転車等駐車場条例（平成17年富山市条例第132号。以下「条例」という。）第11条の規定に基づき、条例の施行に関し、必要な事項を定めるものとする。

(供用時間)

第2条 自転車等駐車場（以下「駐車場」という。）の供用時間は、次のとおりとする。ただし、市長は、必要があると認めるときは、これを変更することができる。

- (1) 富山駅南第1自転車駐車場 午前6時から午後11時まで
- (2) 富山駅南第2自転車駐車場 午前0時から午後12時まで
- (3) 富山駅北自転車駐車場 午前6時から午後11時まで

(管理責任)

第3条 駐車場の利用者は、自らの責任において自転車等の盗難その他の被害の防止に当たらなければならない。

(利用期間の調査)

第4条 市長は、条例第4条に規定する利用期間を超えて駐車してある自転車等を調査するため、必要に応じ、駐車場に駐車してある自転車等に利用期間調査票（様式第1号）を取り付けるものとする。

2 前項の規定により利用期間調査票を取り付けられた自転車等の利用者又は所有者（以下「利用者等」という。）は、当該自転車等を出場させる際に、利用期間調査票を取り外すものとする。

(撤去)

第5条 市長は、前条第1項の規定により自転車等に利用期間調査票を取り付けた日から7日を経過した日以後において、利用期間調査票が取り外されていない自転車等があるときは、条例第9条第1項の規定により当該自転車等を撤去することができる。

(撤去した自転車の保管)

第6条 条例第9条第1項の規定による自転車等の保管は、所定の保管場所において、当該自転車等に係る盗難等の事故の発生を防止するための必要な措置を講じて行うものとする。

(保管台帳)

第7条 市長は、条例第9条第1項の規定により自転車等を撤去し、保管したときは、当該自転車等について、放置自転車等保管台帳を作成するものとする。

(保管自転車等に係る告示事項)

第8条 条例第9条第2項に規定する自転車等を撤去し、保管している旨の告示は、次に掲げる事項について行うものとする。

- (1) 撤去し、保管した自転車等（以下「保管自転車等」という。）が駐車してあった駐車場の名称
- (2) 保管自転車等の型式、塗色、防犯登録番号その他当該自転車等を特定する事項
- (3) 自転車等を撤去し、保管した日
- (4) 保管自転車等の返還を申し出る場所
- (5) 保管自転車等の保管場所及び返還取扱時間
- (6) 前各号に掲げるもののほか、保管自転車等を返還するため必要があると認められる事項

2 市長は、自転車等を撤去し、保管したときは、前項各号に掲げる事項を当該自転車等を撤去した駐車場内に掲示するものとする。

(保管自転車等の返還)

第9条 市長は、条例第9条第1項の規定により自転車等を撤去し、保管したときは、当該自転車等の利用者等を調査するものとし、当該調査により利用者等を確認することができたときは、当該自転車等を利用者等に返還するため、保管自転車等返還通知書兼受領書（様式第2号）により通知するものとする。

2 利用者等は、保管自転車等の返還を受けようとするときは、保管自転車等返還通知書兼受領書を提出するとともに、当該保管自転車等の鍵、住所及び氏名を証する書類その他利用者等であることを証するものを提示しなければならない。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成17年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 この規則の施行の日の前日までに、合併前の富山市自転車等駐車場条例施行規則（平成15年富山市規則第30号）の規定に基づきなされた処分、手続その他の行為は、この規則の相当規定によりなされたものとみなす。

附 則（平成18年11月30日富山市規則第100号）

この規則は、平成18年12月1日から施行する。

※様式第1号、様式第2号は省略

9) 富山市自転車駐車場の附置等に関する条例

公布：平成 28 年 3 月 25 日 富山市条例第 37 号

施行：平成 28 年 10 月 1 日

(目的)

第 1 条 この条例は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号。以下「法」という。）第 5 条第 4 項の規定に基づき、自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設における自転車駐車場の附置及び管理について必要な事項を定めることにより、市民の快適な生活環境の確保並びに都市機能の維持及び増進を図り、もって良好な都市環境の形成に資することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 1 号の 2 に規定する自転車をいう。
- (2) 自転車駐車場 自転車の駐車のための施設をいう。
- (3) 建築物 建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）第 2 条第 1 号に規定する建築物（同法第 85 条に規定する仮設建築物を除く。）をいう。

(指定区域)

第 3 条 法第 5 条第 4 項の条例で定める区域（以下「指定区域」という。）は、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 8 条第 1 項第 1 号の商業地域とする。

(建築物の新築の場合の自転車駐車場の附置)

第 4 条 指定区域内において、別表に定める用途に供する建築物で、同表に定める用途に供する部分の面積を合計した面積（道路交通法第 2 条第 1 項第 9 号に規定する自動車の駐車のための施設及び自転車駐車場の用途に供する部分の床面積を除く。以下「延べ面積」という。）が 1,000 平方メートルを超えるものを新築しようとする者は、延べ面積に対して 250 平方メートルまでごとに 1 台以上の規模を有する自転車駐車場を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

2 別表に定める建築物の用途の範囲は、規則で定める。

(建築物の増築の場合の自転車駐車場の附置)

第 5 条 指定区域内において、別表に定める用途に供する建築物で、延べ面積が 1,000 平方メートルを超えるものについて増築し、又は当該規模を超えることとなる建築物の増築をしようとする者は、当該増築の工事の完了後の建築物を新築しようとしたならば前条の規定により算定されることとなる必要台数から、現に存する当該建築物に係る自転車駐車場に駐車をすることができる台数を減じた台数以上の規模を有する自転車駐車場を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

(地域の認定)

第 6 条 建築物の敷地が、指定区域の内外にわたるときは、当該敷地の過半の敷地が属する地域に当該建築物があるものとみなす。

(自転車駐車場の構造及び設備)

第 7 条 第 4 条又は第 5 条の規定により附置する自転車駐車場は、駐車の用に供する部分の規模が駐車台数 1 台につき、幅 0.6メートル以上、奥行 1.9メートル以上とし、利用者の安全が確保され、かつ、自転車が有効に駐車できるものでなければならない。

2 特殊の装置を用いる自転車駐車場で、自転車を効率的に駐車させることができると市長が認めるものについては、前項の規定は、適用しない。

(自転車駐車場の附置の届出)

第8条 第4条又は第5条の規定により自転車駐車場を附置しようとする者は、自転車駐車場の位置、規模等を市長に届け出なければならない。届出事項を変更しようとする場合も、同様とする。

(適用の除外)

第9条 この条例の施行の日以後新たに指定区域となった区域内において、指定区域となった日から起算して6月を経過した日前に建築物の新築又は増築の工事に着手した者については、第4条及び第5条の規定は、適用しない。

(自転車駐車場の管理)

第10条 第4条又は第5条の規定により附置された自転車駐車場の所有者又は管理者は、当該自転車駐車場をその目的に適合するよう管理しなければならない。

(立入検査等)

第11条 市長は、この条例の規定を施行するため必要な限度において、建築物若しくは自転車駐車場の所有者若しくは管理者から報告若しくは資料の提出を求め、又は職員に立入検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

(措置命令)

第12条 市長は、第4条、第5条若しくは第7条の規定に基づく附置の基準に適合せず、又は自転車駐車場の管理が第10条の規定に違反していると認めるときは、当該建築物又は自転車駐車場の所有者又は管理者に対して、当該違反を是正するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(罰則)

第13条 前条の規定による市長の命令に従わなかった者は、10万円以下の罰金に処する。

2 第11条第1項の規定による報告を怠り、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、3万円以下の罰金に処する。

(両罰規定)

第14条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務又は財産に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同条の罰金刑を科する。

(委任)

第15条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成28年10月1日から施行する。

(適用区分)

2 この条例の規定は、この条例の施行の日以後に建築物の新築又は増築の工事に着手した者について適用する。

別表（第4条、第5条関係）

建築物の用途	遊技場
	小売店舗・コンビニエンスストア
	飲食店・カラオケボックス
	レンタルビデオ店
	スポーツ施設
	官公署
	銀行
	郵便局
	学校施設
	映画館・劇場
	病院・診療所
	共同住宅等建築物
	事務所

10) 富山市自転車駐車場の附置等に関する条例施行規則

(平成28年3月31日 富山市規則第29号)

(趣旨)

第1条 この規則は、富山市自転車駐車場の附置等に関する条例（平成28年富山市条例第37号。以下「条例」という。）第15条の規定に基づき、条例の施行について必要な事項を定めるものとする。
(建築物の用途の範囲)

第2条 条例第4条第2項の規定により規則で定める建築物の用途の範囲は、次の各号に掲げる建築物の用途に応じ、当該各号に定める用途の範囲とする。

- (1) 遊技場 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律122号）第2条第1項第7号又は第8号に規定する営業を行うための施設
- (2) 小売店舗・コンビニエンスストア 大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）第2条第1項に規定する小売業その他これに類する営業を行うための施設
- (3) 飲食店・カラオケボックス 飲食店、カラオケボックス、料理店その他これらに類する施設
- (4) レンタルビデオ店 映画、音楽その他これらに類するものを記録したビデオテープその他の記録媒体を貸し付け、店舗外に持ち出させる営業を行うための施設
- (5) スポーツ施設 体育館、陸上競技場、ボーリング場、スケート場、水泳場その他これらに類する施設
- (6) 官公署 警察署、税務署、地方公共団体の庁舎、図書館、美術館、博物館、集会場その他これらに類する施設
- (7) 銀行 信用金庫法（昭和26年法律第238号）第2条に規定する金庫の事業又は銀行法（昭和56年法律第59号）第2条第2項に規定する銀行業を行うための施設であって店舗部分を有するもの
- (8) 郵便局 郵便法（昭和22年法律第165号）の規定により行う郵便の業務（簡易郵便局法（昭和24年法律第213号）第2条に規定する郵便窓口業務を含む。）の用に供する施設

- (9) 学校施設 学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校、子ども・子育て支援法（平成24年法律第65号）第7条第4項に規定する教育・保育施設、学習塾その他これらに類する施設
- (10) 映画館・劇場 映画館、劇場、演芸場、観覧場、公会堂その他これらに類する施設
- (11) 病院・診療所 医療法（昭和23年法律第205号）第1条の5第1項に規定する病院、同条第2項に規定する診療所、整体施設その他これらに類する施設
- (12) 共同住宅等建築物 共同住宅、長屋その他これらに類する施設
- (13) 事務所 事務室その他これに類する施設

（自転車駐車場の設置等の届出）

第3条 条例第8条の規定による届出は、自転車駐車場設置（変更）届（様式第1号）に別表に掲げる書類を添えて行うものとする。

2 前項の届出書及び添付書類の提出部数は、2通とする。

3 前2項の規定は、既に届け出た事項を変更しようとする場合について準用する。

（立入検査証）

第4条 条例第11条第2項の身分を示す証明書は、立入検査証（様式第2号）とする。

（措置命令）

第5条 条例第12条の規定による措置の命令は、措置命令書（様式第3号）により行うものとする。

附 則

この規則は、平成28年10月1日から施行する。

別表（第3条関係）

区分	書類	記載事項
自転車駐車場	付近見取図	方位、道路、目標となる物件及び位置並びに建築物との距離
	配置図	縮尺、方位、敷地の境界線及び敷地内における建築物の位置並びに敷地に接する道路の位置及び幅員
	各階平面図	縮尺、方位、間取り及び規模並びに自転車駐車場内外の通路及び幅員
建築物	配置図	縮尺、方位、敷地の境界線及び敷地内における建築物の位置並びに敷地に接する道路の位置及び幅員
	各階平面図	縮尺、方位、間取り及び各階の用途

※様式第1号、様式第2号、第3号は省略

資料6 富山市営の自転車駐車場・自転車スペース

令和3年3月現在

【自転車駐車場等の収容台数】

No	設置場所	収容台数 (台)
富山地域		
1	富山駅南第1自転車駐車場 (CiC 前広場地下)	629
2	富山駅南第2自転車駐車場 (新幹線高架下)	360
3	富山駅北自転車駐車場 ※原動機付自転車 50cc まで利用可	470
4	富山駅 (東暫定)	130
5	あいの風とやま鉄道 東富山駅 第1	200
6	あいの風とやま鉄道 東富山駅 第2	322
7	あいの風とやま鉄道 東富山駅 第3	120
8	あいの風とやま鉄道 水橋駅	333
9	あいの風とやま鉄道 呉羽駅	245
10	JR 西日本 高山本線 西富山駅	164
11	富山地方鉄道 富山港線 岩瀬浜駅	24
12	富山地方鉄道 富山港線 競輪場前駅	24
13	富山地方鉄道 富山港線 東岩瀬駅	24
14	富山地方鉄道 富山港線 萩浦小学校前駅	24
15	富山地方鉄道 富山港線 蓮町 (馬場記念公園前) 駅	66
16	富山地方鉄道 富山港線 蓮町 (馬場記念公園前) 駅 公園北側	70
17	富山地方鉄道 富山港線 犬島新町駅	32
18	富山地方鉄道 富山港線 城川原駅	108
19	富山地方鉄道 富山港線 越中中島駅	36
20	富山地方鉄道 富山港線 粟島 (大阪屋ショップ前) 駅	24
21	富山地方鉄道 富山港線 下奥井駅	24
22	富山地方鉄道 富山港線 奥田中学校前駅	24
23	富山地方鉄道 本線 稻荷町駅	92
24	富山地方鉄道 本線 東新庄駅	154
25	富山地方鉄道 本線 越中荏原駅	138
26	富山地方鉄道 本線 越中三郷駅	80
27	富山地方鉄道 不二越・上滝線 不二越駅	46
28	富山地方鉄道 不二越・上滝線 大泉駅	100
29	富山地方鉄道 不二越・上滝線 上堀駅	50

No	設置場所	収容台数 (台)
30	富山地方鉄道 不二越・上滝線 開発駅	84
31	富山地方鉄道 不二越・上滝線 月岡駅	51
32	富山地方鉄道 不二越・上滝線 小杉駅 (小杉第3公園内)	25
33	五福公園 (富山地方鉄道市内電車 富山大学前電停)	36
34	五福第一 (富山地方鉄道市内電車 富山大学前電停)	48
35	総曲輪西自転車駐車場 (大手モール電停付近)	196
36	西町・総曲輪CUBY (グランドプラザ前電停付近)	30
37	西町自転車等駐車スペース ※自動二輪車利用可 (西町電停付近)	150
大沢野地域		
38	J R西日本 高山本線 笹津駅	120
39	富山地方鉄道 田村町バス停	14
40	富山地方鉄道 大沢野小学校前バス停	18
41	富山地方鉄道 大久保小学校前バス停	14
42	富山地方鉄道 上二杉バス停	44
43	富山地方鉄道 旧笹津線田村町駅	27
44	富山地方鉄道 北陸電気工業前バス停	12
大山地域		
45	富山地方鉄道 不二越・上滝線 上滝駅北 (駅舎東西)	33
46	富山地方鉄道 不二越・上滝線 上滝駅南東 (踏切そば)	15
47	富山地方鉄道 不二越・上滝線 上滝駅南西 (パーク アンド ライドそば)	25
48	富山地方鉄道 不二越・上滝線 大庄駅	108
49	富山地方鉄道 立山線 有峰口駅	20
八尾地域		
50	J R西日本 高山本線 越中八尾駅 (西)	98
51	J R西日本 高山本線 越中八尾駅 (東)	18
52	J R西日本 高山本線 東八尾駅	25
婦中地域		
53	J R西日本 高山本線 速星駅	370
54	J R西日本 高山本線 千里駅	217
55	J R西日本 高山本線 婦中鶴坂駅	120
細入地域		
56	J R西日本 高山本線 楡原駅	48

※その他に、鉄道事業者が整備している自転車駐車場がある (富山地方鉄道 南富山駅、新庄田中駅等)。

また、朝菜町駅の自転車駐輪場用スペースは、本市が駅敷地内の富山地方鉄道(株)の土地を借り受け、舗装・整備。

【サイクル アンド バスライド駐輪場収容台数一覧】

バス停名	設置場所	収容台数 (目安の台数)
中市	山室地区センターよこ(資源物ステーション内)	10
分田	市道田島鶴坂線交差点わき	10
呉羽	呉羽会館駐輪場	6
四方神明町・田町	四方地区センター駐輪場	5
針原新町	市営針原団地駐車場内	5
赤田	市消防団蛭川分団敷地内	10
藤代町	開公民館駐輪場	6
金代	金代公民館駐輪場	6
大泉駅前	市営住宅山室団地敷地内	5



【富山市営の自転車駐車場・自転車スペースのある鉄道駅の状況】

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〕

令和 3(2021)年度～令和 12(2030)年度

令和 3 年 3 月

発行 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 FAX076-443-2176
MAIL seikatsuanzen-01@city.toyama.lg.jp

SUSTAINABLE CITY
TOYAMA by BICYCLE

自転車活用による持続可能なまち とやま