

令和2年12月22日

自転車安全利用促進特別委員会資料

市民生活部

- 1 富山市自転車利用環境整備計画（案）について

抜粋

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〕

(案)

富山市

## 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	
2-1. なぜ今、自転車なのか	
2-2. 自転車のメリット	
3. 自転車利用環境の現状と課題	
3-1. 富山市の概況	
3-2. 富山市が目指す都市づくりの方向性	
3-3. 4つの基本方針ごとの現状と課題	5
1) 「はしる」の現状と課題	5
2) 「とめる」の現状と課題	
3) 「いかす」の現状と課題	
4) 「まもる」の現状と課題	8
3-4. 本計画の方向性	
4. 自転車利用環境整備の将来像と基本方針	12
4-1. 目指すべき将来像	12
4-2. 将来像の実現に向けた基本方針	13
5. 自転車利用環境整備に向けた取組	16
5-1. 施策の体系	16
5-2. 「はしる」の取組	18
5-3. 「とめる」の取組	
5-4. 「いかす」の取組	
5-5. 「まもる」の取組	27
6. 計画の実現に向けて	32
6-1. 将来像の実現に向けて	32
6-2. 計画の推進にあたって	32
6-3. 目標指標の設定	33

# 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構築、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。

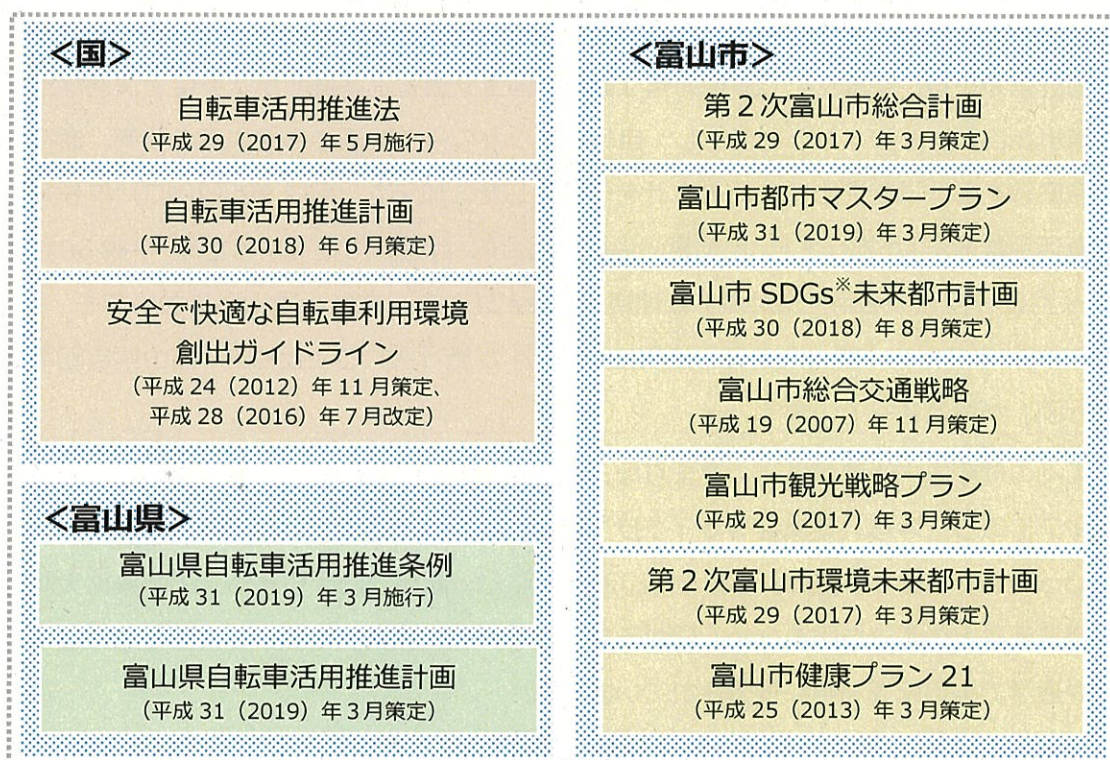
本計画は、本市の特性や自転車利用に関する現状や課題、市民からの意見を踏まえ、前計画を引き継ぐ次期計画として、基本目標や基本方針を設定し、関係機関や団体と連携し、社会情勢の変化に対応した自転車施策を総合的に図っていくことを目的としています。

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。



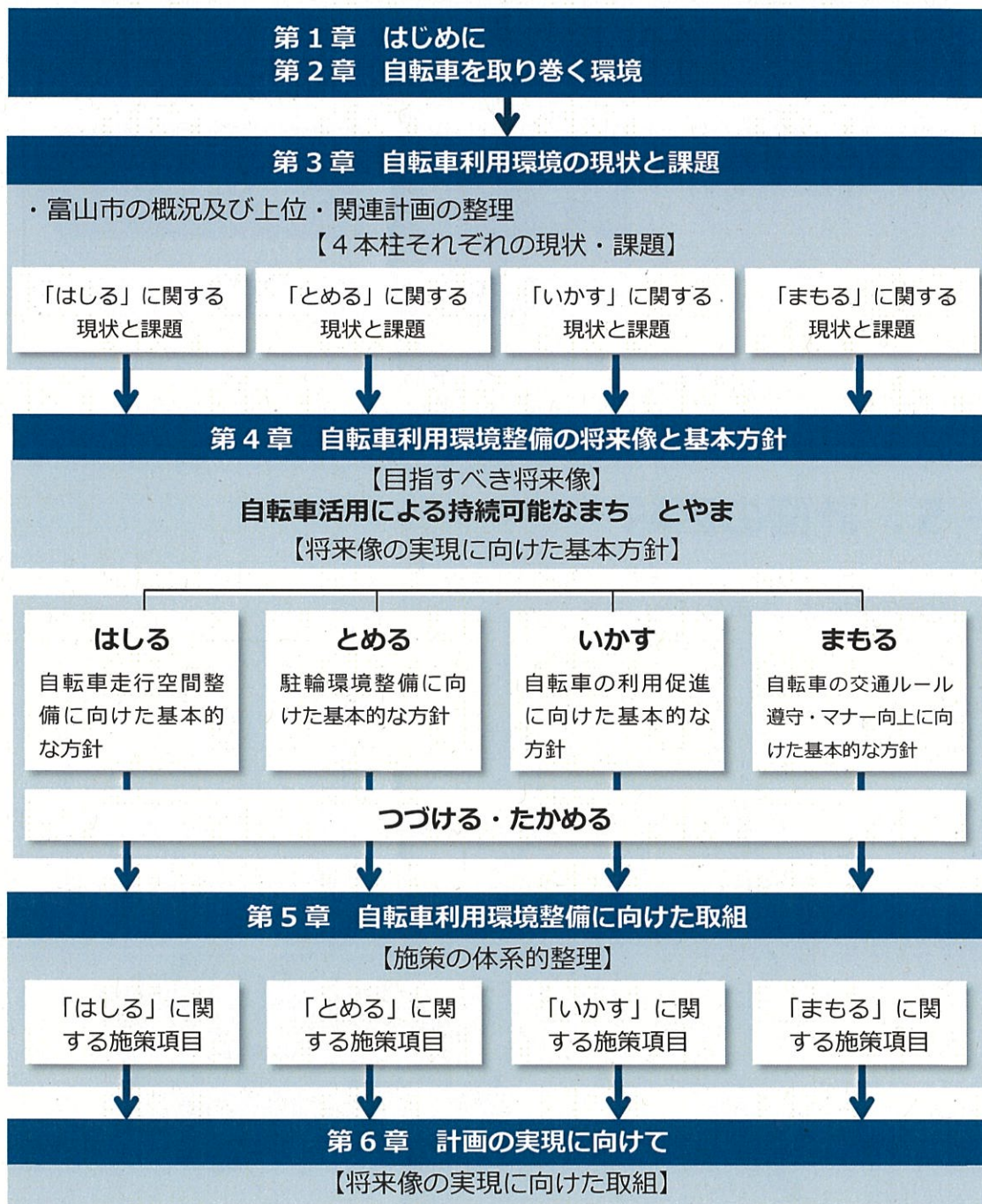
**富山市自転車利用環境整備計画 (令和 3 (2021) 年 3 月策定)**

【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・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。

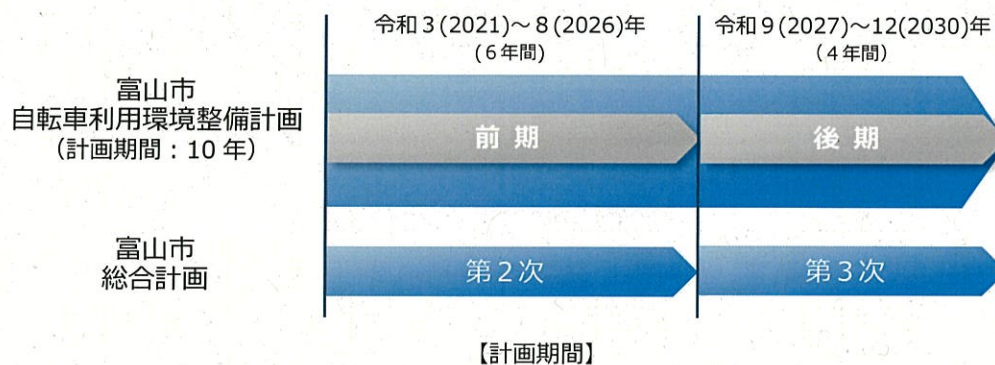


【計画の構成】

## 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、令和8（2026）年度までの6年間を前期とし、令和9（2027）年度からの第3次富山市総合計画などを踏まえ、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。



### 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



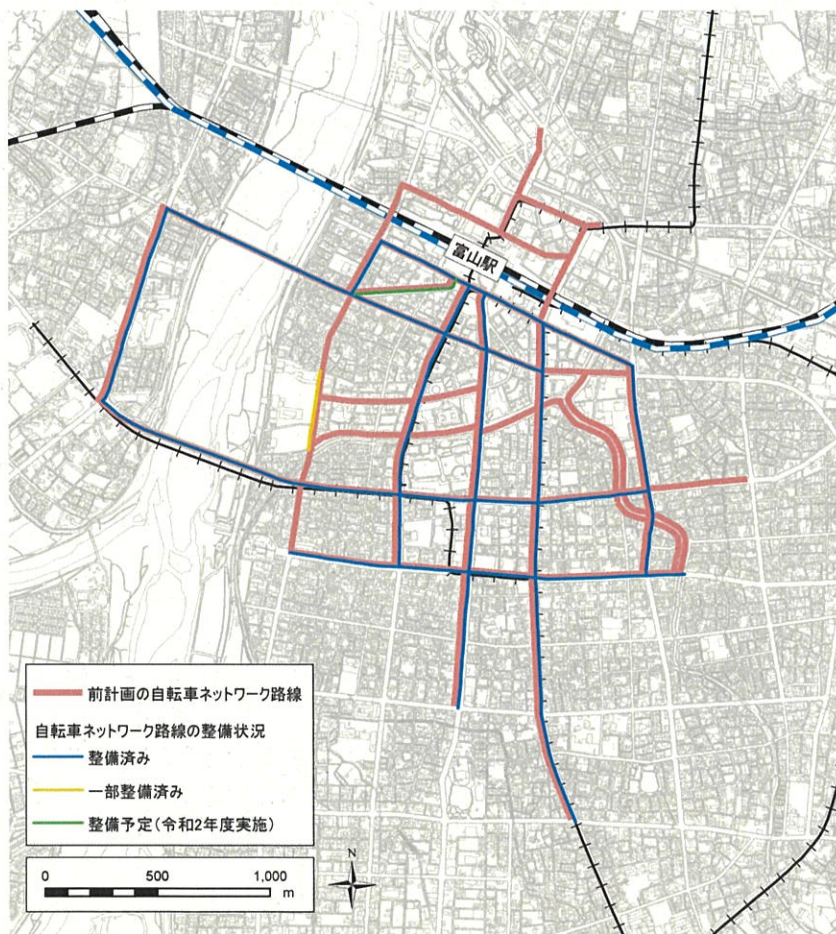
改善が必要な分野

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24.7kmが国・県・市により整備済みです（令和2（2020）年9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、面的な自転車ネットワークを構成できるよう選定した路線。

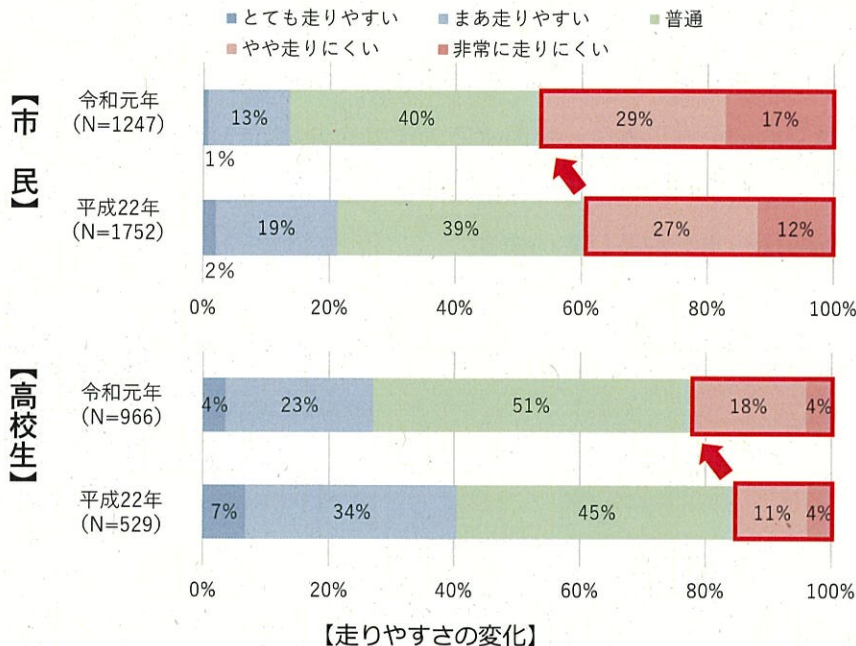


課題

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（県警察資料）。

しかし、市民・高校生を対象とした意識調査では、「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（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）の意見が多く、引き続き、安全な自転車走行空間の確保が必要です。



出典：自転車利用実態調査

■自転車利用実態調査

本市における自転車利用実態を把握するため、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。

調査対象		各調査の目的と実施状況（令和元年度調査）		
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】 <sup>※1</sup> 252部/806部 <sup>※2</sup> (回収率31.3%)	-
高校生	富山中部高校、富山高校、富山商業高校 <sup>※4</sup> 、龍谷富山高校の2年生	【実施】 1,047部 (4校計)	【実施】 414部 <sup>※3</sup> (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や五福地域周辺の居住者のみ

※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

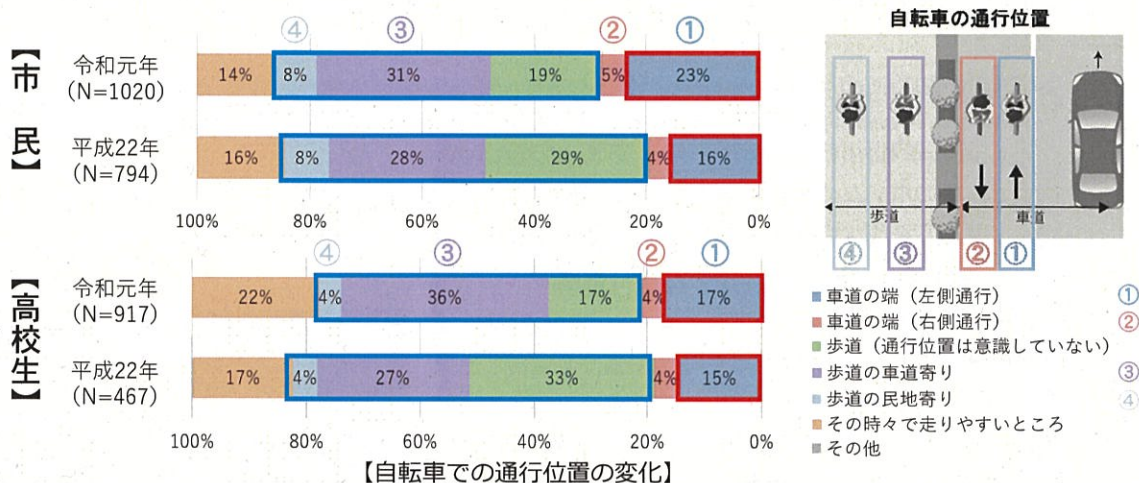
※3：※1の範囲内を自転車で通行する生徒のみ回答

※4：平成22（2010）年度調査では未実施

**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。

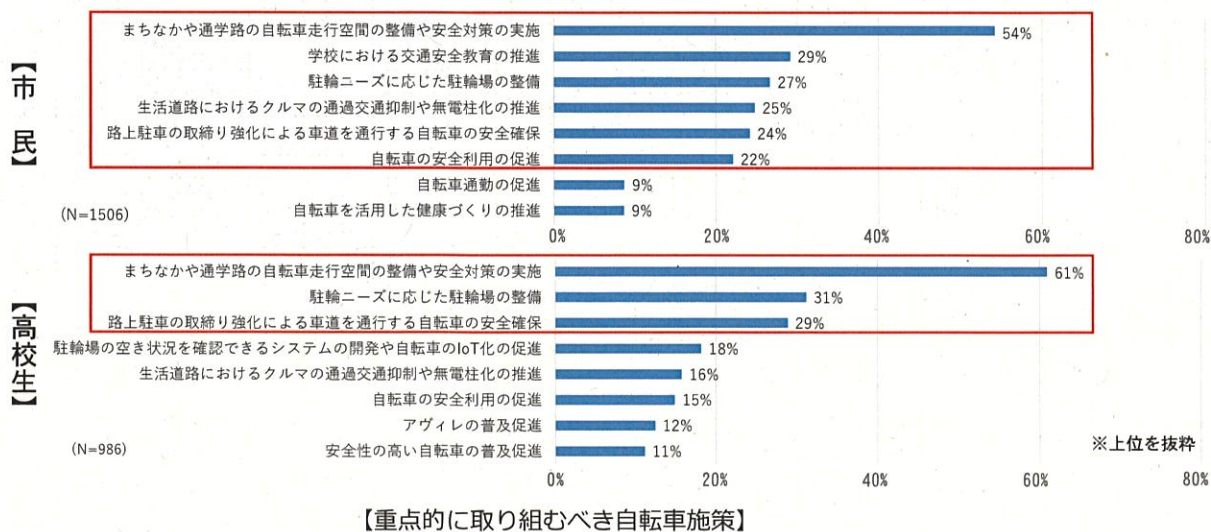
一方、国のガイドラインが策定、改正され、全国的に車道通行を基本とした自転車ネットワーク路線の整備を推進することとなり、本市においてもこれまでの整備や通行実態を考慮しつつ、自転車走行空間の整備形態の検討が必要です。



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、「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

## 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誌等の広報媒体により、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、地元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・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・整備不良へ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、サイクリストやお子さんに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。



【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<sup>※</sup>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HP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

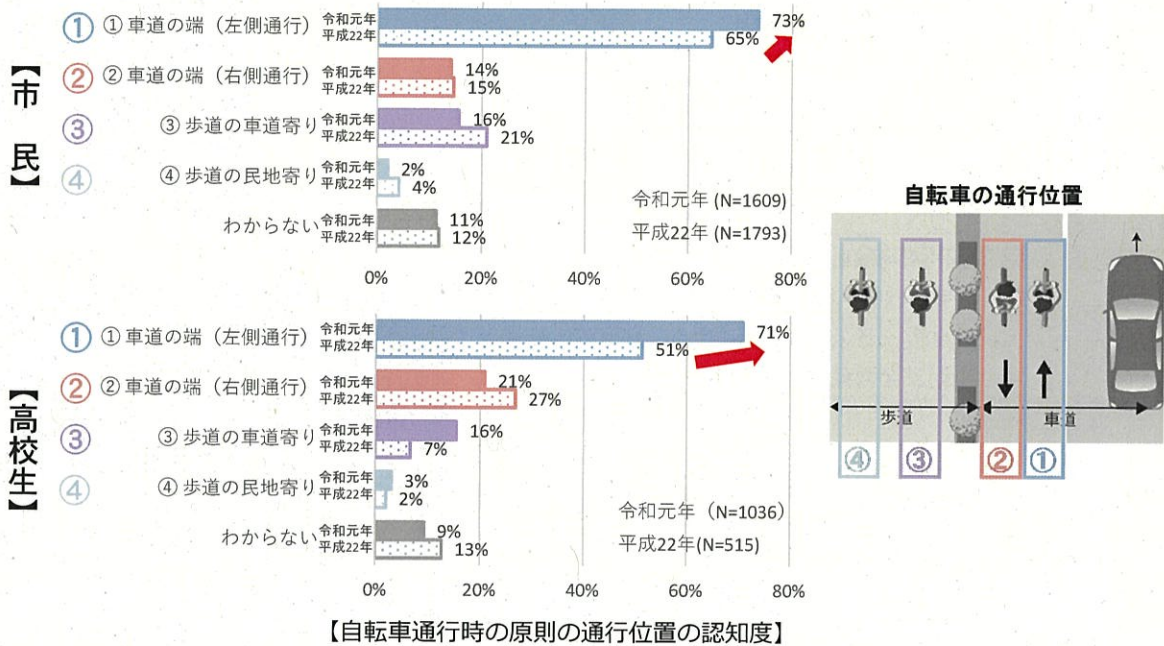
- ・富山市交通安全対策協議会において、警察等関係の行政機関、関係団体と交通安全教育の推進や自転車利用者に対する自転車安全利用に係る指導・啓発活動について、情報共有及び連携・協力（構成団体）  
交通安全協会、市内警察署、安全運転管理者協議会、自治振興連絡協議会、交通指導員連絡協議会、交通安全母の会連絡協議会、地域交通安全活動推進委員協議会、老人クラブ連合会、小学校長会、中学校長会、幼稚園長会、認定こども園協議会、私立幼稚園・認定こども園協会、PTA連絡協議会、富山市

※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。

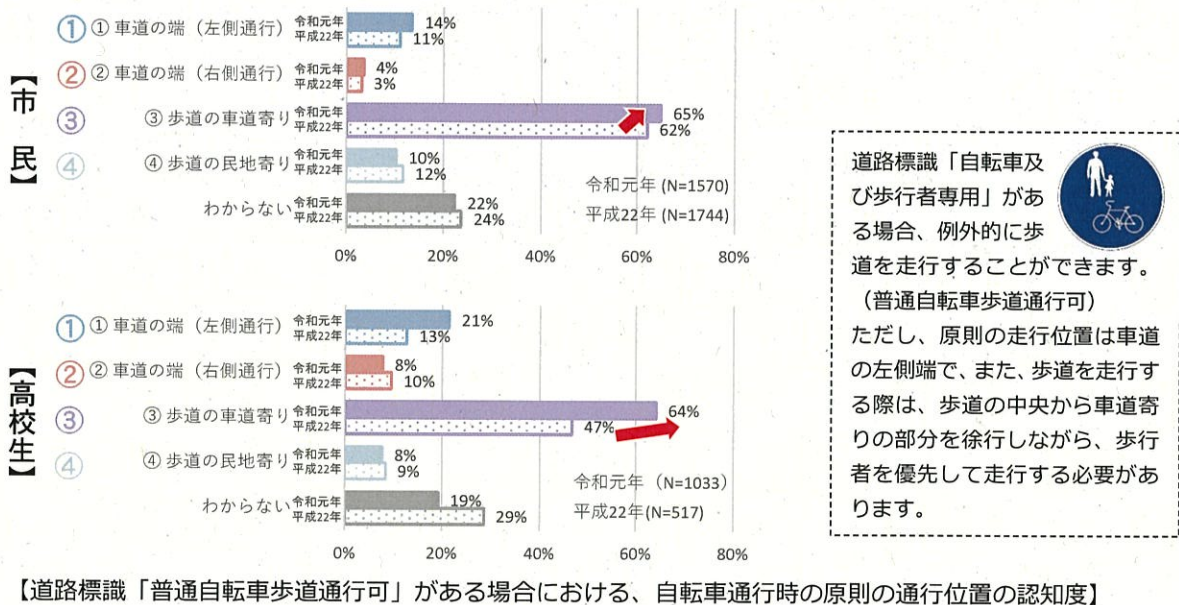
課題

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。



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。



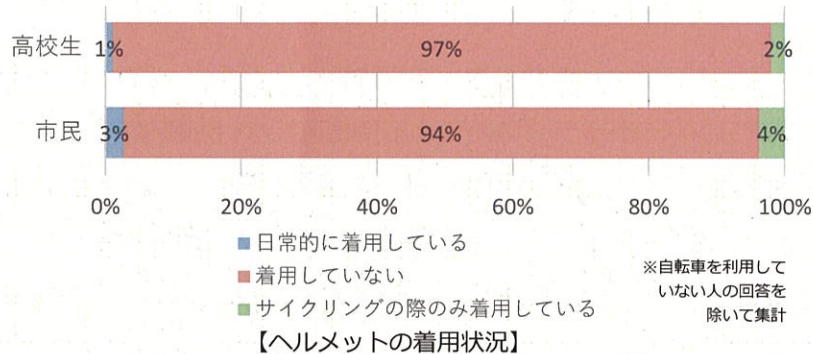
道路標識「自転車及び歩行者専用」がある場合、例外的に歩道を走行することができます。（普通自転車歩道通行可）  
ただし、原則の走行位置は車道の左側端で、また、歩道を走行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しながら、歩行者を優先して走行する必要があります。

出典：自転車利用実態調査

課題

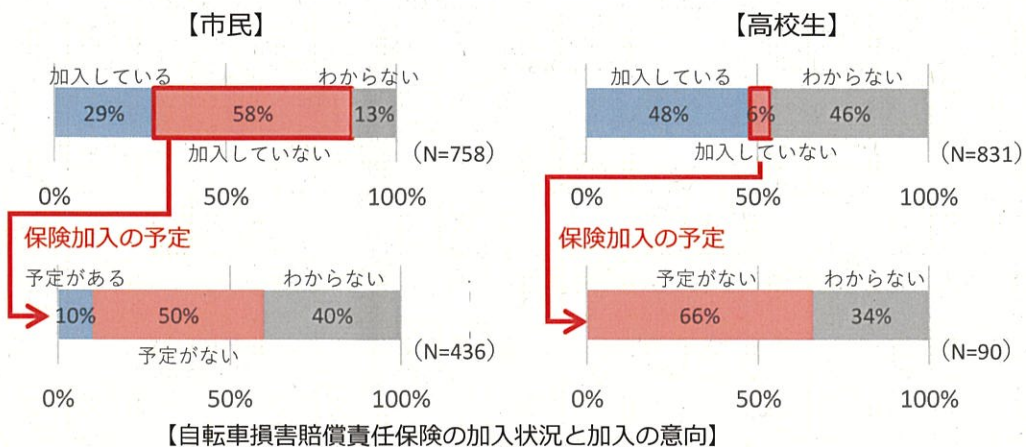
③ヘルメット着用率や自転車損害賠償責任保険加入率が低い、また、保険の加入意識も低い

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は大切です。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

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等<sup>※</sup>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

このことから、安全な自転車利用に向け、ヘルメット着用の重要性や自転車損害賠償責任保険の加入促進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等：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。

## 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、市民一人一人の生活の質（QOL<sup>※</sup>）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。

#### SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

～自転車活用による持続可能なまち とやま～

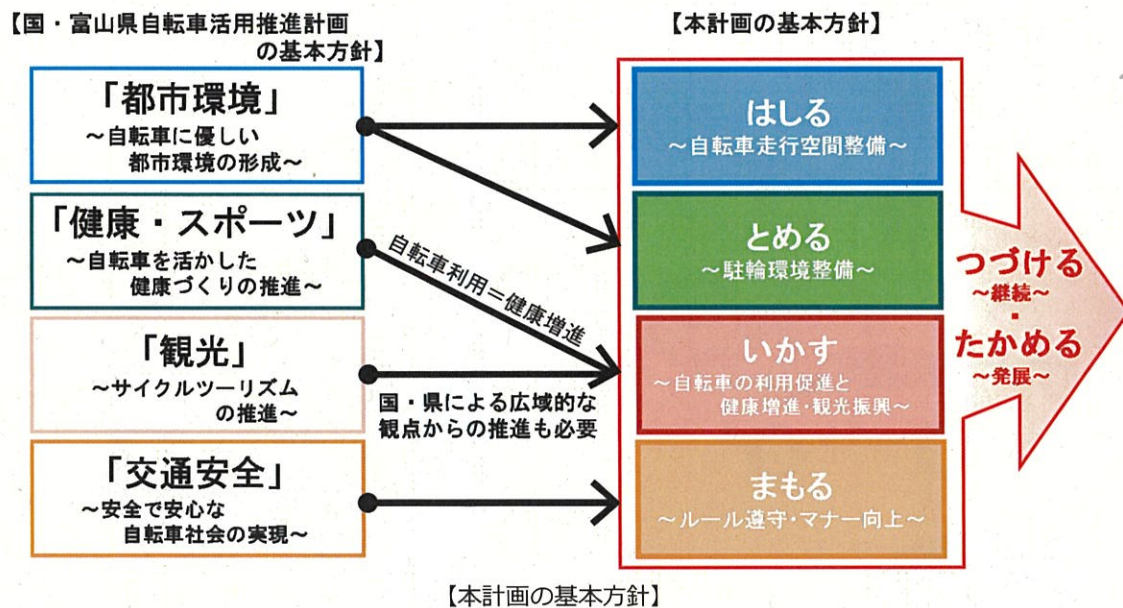
※QOL：Quality of Lifeの略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということ尺度として捉える概念。

## 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」を踏襲します。

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、国や富山県の自転車活用推進計画の方向性と概ね一致していますが、「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」に関する施策の充実を図ります。

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

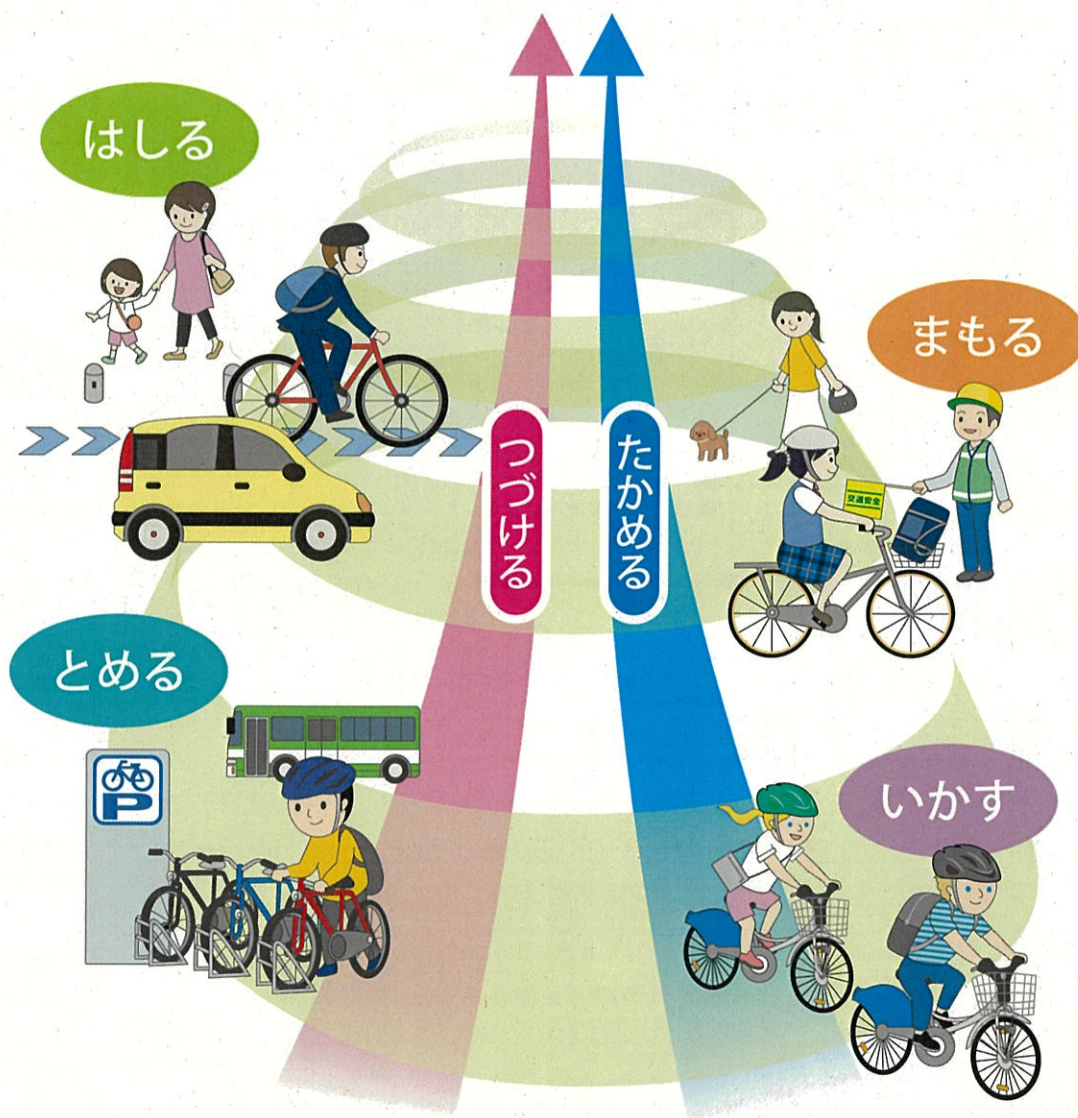
まもる…③④⑩⑰

【SDGsの17の目標】



4本柱である「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」のそれぞれの取組を、「つづける（＝継続）」、または、「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



【基本方針の実現による基本目標の推進イメージ】

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) 車道における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（交通安全指導・道路改良等）の検討・実施

### **「とめる」** ～駐輪環境整備～

- 1) サイクル&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. 施策の体系



## 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推進

・危険箇所等の交通安全対策

- 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増設に伴う需要に応じた駐輪場整備／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&バスライド駐輪場の整備／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

・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&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

・県広域のサイクリングコースの利用促進への協力

- ①サイクルスポーツを楽しむ施設の整備・管理／②レンタサイクルの運営、タンデム自転車貸出
- 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高齢者による安全利用／④様々な移動手段との連携

- 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、スクエアドストレ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

・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<sup>※</sup>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。

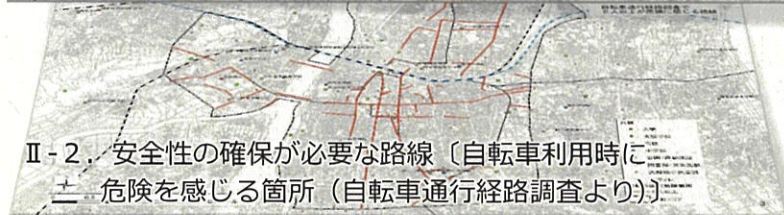
抽出した自転車ネットワーク路線については、諸条件の該当状況や道路交通状況から、整備時期を短期・中長期の区分で設定します。なお、諸条件については、国のガイドラインが示す指標を参考に、検討範囲に係る要素を踏まえ、本市における条件を設定します。

【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、 <u>自転車利用が多い</u> 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 <u>安全確保が必要</u> 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 <u>自転車通学路</u> 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 <u>自転車利用を促進</u> 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 <u>利用増加が見込まれる</u> 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 <u>整備されている</u> 路線	○現在の自転車ネットワーク計画路線
VII 自転車ネットワークの <u>連続性確保</u> 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がおおむね完成していることや、市街地や交通網の整備状況(富山駅路面電車の南北接続、あいの風とやま鉄道の新駅整備、アヴィレステーション整備等)を踏まえて、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

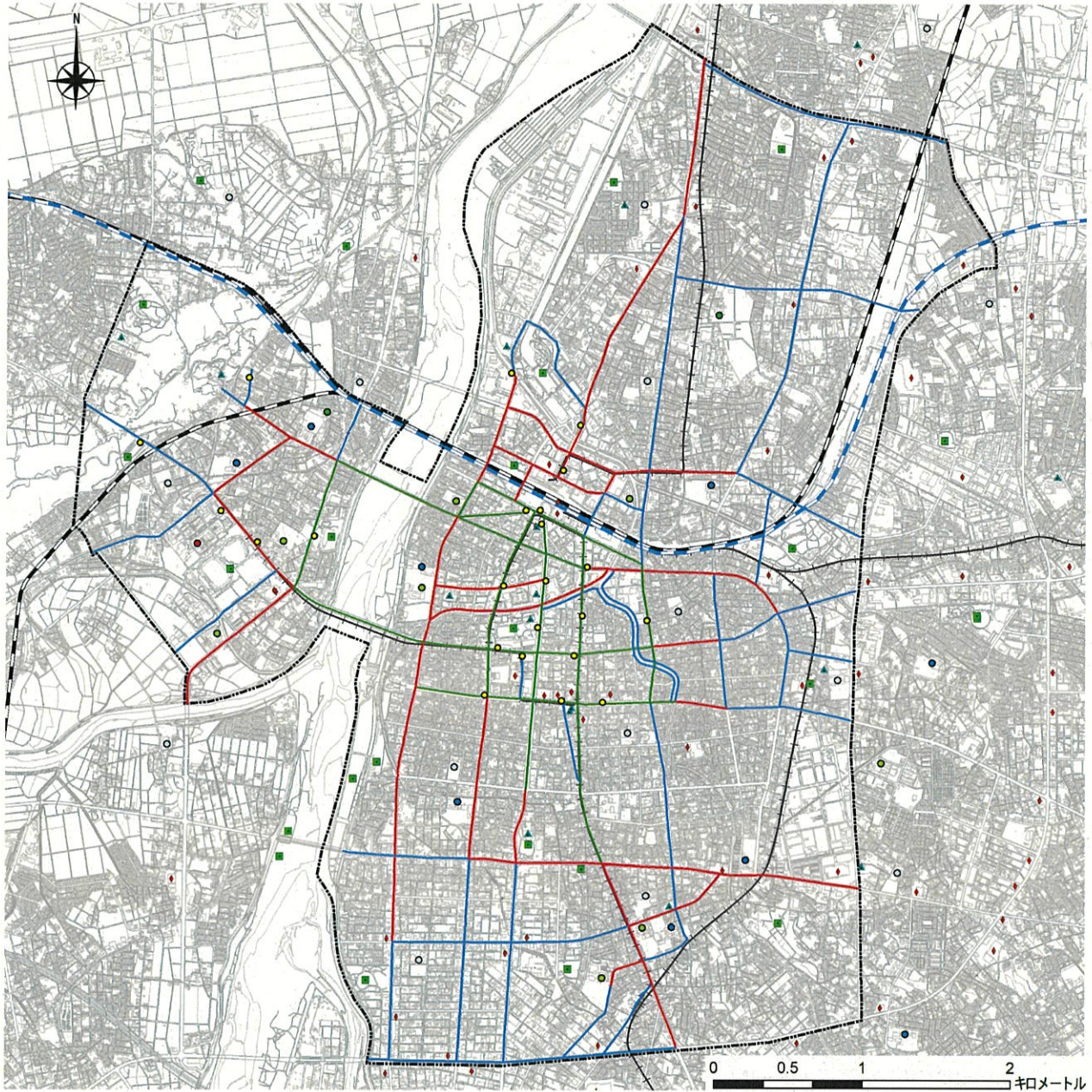
### 【STEP1】

- ・ 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、計画期間である令和12（2030）年度までの整備を目標とします。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<br>その優先度  | ⬡ 自転車ネット<br>ワーク路線<br>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                 |                            |
| ● 中学校  | ○ アヴィレ     | — 中長期的な視点に立ち<br>整備する路線 |                            |
| ○ 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

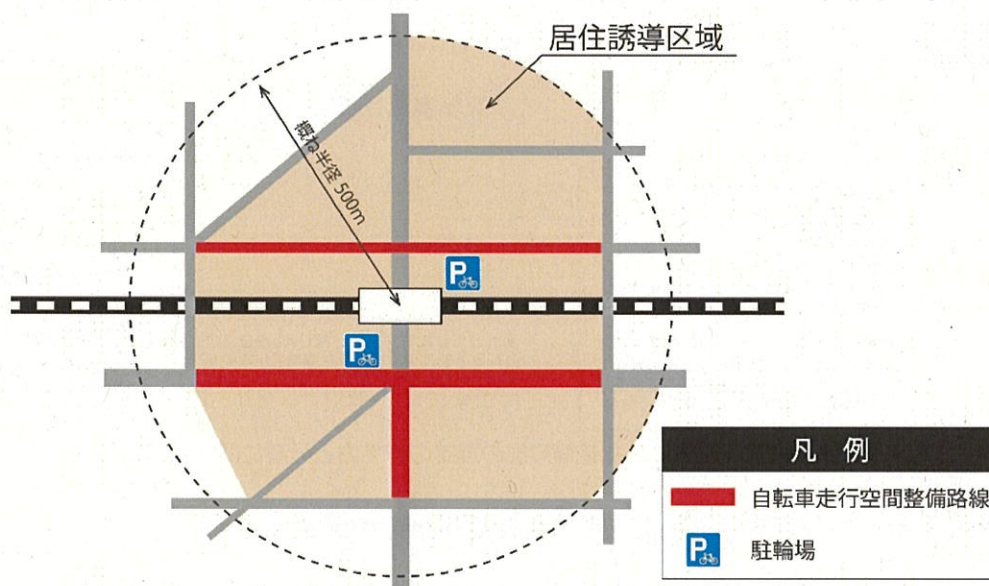
自転車ネットワークのエリア外の郊外部においても、鉄道駅周辺で自転車利用が見込まれることから、コンパクトシティ施策との整合を踏まえ、必要に応じて、次の方針で自転車走行空間の整備を検討します。

### 【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、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）において、自転車走行空間整備を検討



【郊外部の自転車走行空間整備路線選定イメージ】

## 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 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し、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

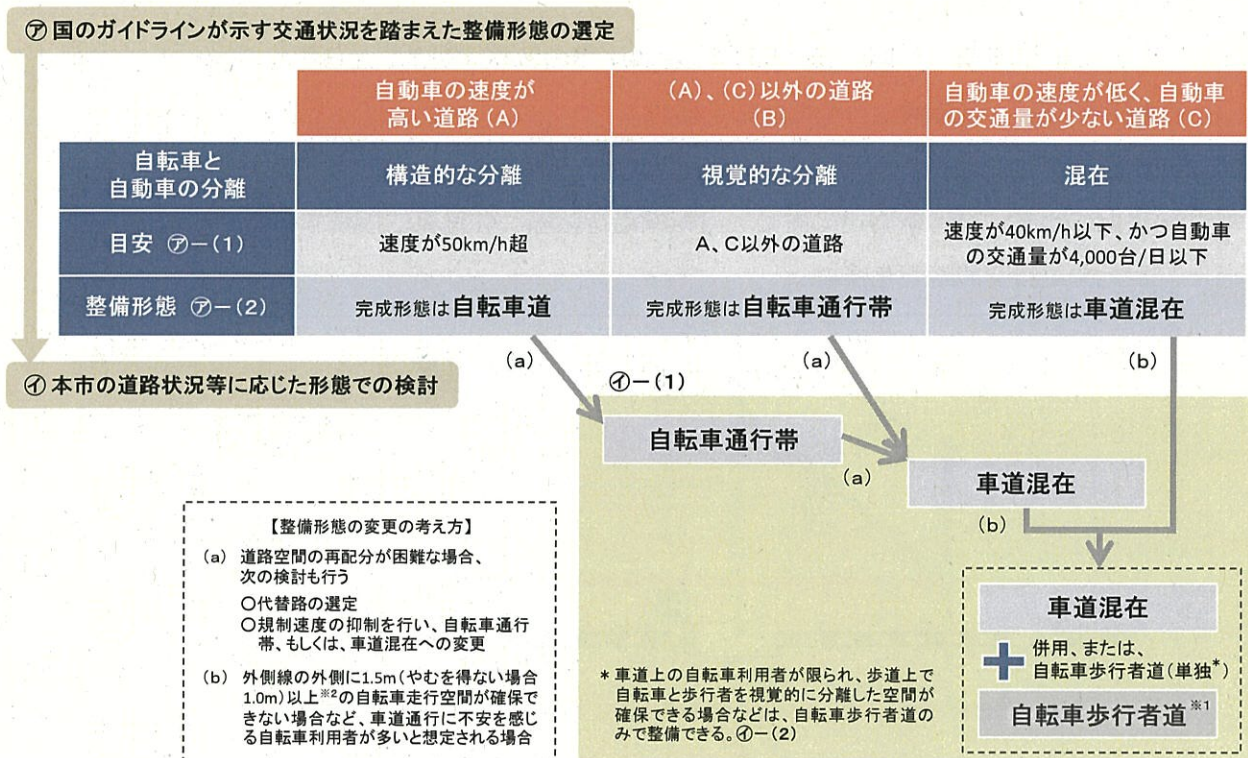


## 2) 安全で快適な自転車走行空間の整備

### ○様々な形態による自転車走行空間の整備推進

つづける・たかめる

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整備形態で、自転車走行空間の整備を進めます。



【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】

### 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

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。

## ②-1 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。

## ②-2 整備形態の選定

### ○自動車の速度が高い道路 (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。

### ○(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。

### ○自動車の速度が低く、自動車の交通量が少ない道路 (C)

車道混在とする場合、自転車の通行位置を示し、クルマに自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置することとします。

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。

## ① 本市の道路状況等に応じた整備形態での検討

②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整備形態により自転車走行空間整備を行うこととします。

### ①-1 自転車通行帯または車道混在による整備

車道混在を採用する場合には、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(路肩)に確保することを原則とし、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)においても最小 1.0m 以上を確保するものとします。

ただし、道路空間の再配分等を行っても、外側線の外側（路肩）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次により対応します。

外側線の外側（路肩）に 1.5m（やむを得ない場合 1.0m）以上の自転車走行空間が確保できない場合など、車道上に自転車走行空間が十分に確保できず、車道通行に不安を感じる自転車利用者が多いと想定される場合は、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。

#### ④一（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かえって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。

#### ■ 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

前後区間において、車道上の自転車走行空間が連続して確保される状況においては、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】

⑦、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、補修等をし、適切な維持管理を行うこととします。

整備形態	【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

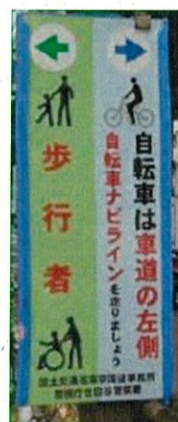
#### ○危険箇所等の交通安全対策の実施

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。



【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：(左写真) 国土交通省

#### 【「はしる」の取組主体】

項目	施策	取組区分	実施主体
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推進	つづける・たかめる	国・県・市
3) 自転車事故発生箇所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の実施	つづける・たかめる	

# 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の実施 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、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。

これらの実績を踏まえつつ、先進都市の事例を参考とし、交通安全協会等による世代別の交通安全教育の状況を確認して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実施を検討します。

	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者
		低学年	高学年					
自転車デビュー	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
知る		歩道通行も可能				車道通行が原則		歩道通行も可能
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"> <li>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</li> <li>乗車するための基本となる能力（動作）を身につける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の安全な乗り方を身につける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>危険を予測し、回避することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子ども乗せ自転車の特性を理解して運転することができる</li> <li>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</li> </ul>				
主なポイント		<ul style="list-style-type: none"> <li>簡単な交通ルールを知る</li> <li>「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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ルールの基本を知る</li> <li>交通標識を知る</li> <li>身近な危険な箇所を知る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>車道で必要な走行知識を習得する</li> <li>歩道通行は例外であることを認識し、車道を通行する</li> <li>何が危険なのか、自転車事故について知る</li> <li>自転車事故の社会的責任を知る</li> <li>危険な乗り方をしない</li> </ul>				
交通安全ルール・マナー							<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>子どもの自転車の安全利用の責任を持つ</li> </ul>	
自転車の楽しさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車に乗る楽しさ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>まちなかをサイクリング</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>趣味としての自転車</li> </ul>	

【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、スクアー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、スクアードストレート等、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が広め合えるよう、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、児童・生徒が座学と体験的な指導により、交通ルールを理解し、危険に対するイメージを高められるよう努めます。

## 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交通安全教育を検討します。

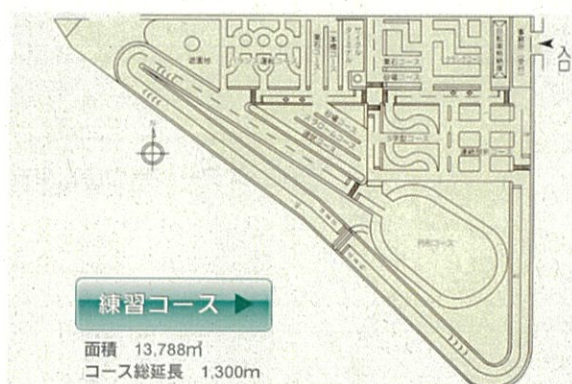
## ④富山県交通公園等を活用した交通安全教育

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などの装置があり、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

つつける・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、広報誌及び市ホームページ等で自転車による事故事例を紹介するなど国が示す「自転車安全利用五則<sup>※1</sup>」を活用し、安全利用について啓発していきます。また、駐輪場の適正利用を呼び掛けるとともに、学校への指導依頼や市民への広報による周知により、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

つつける・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<sup>※2</sup>の構成員において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

つつける・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】

※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で、関係行政機関および団体等で構成し、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に自転車損害賠償責任保険等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広報活動に努めます。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、自転車損害賠償保険への加入に努めなければならないこととされました。

**●自転車は車両です。事故のリスクがあります**

自転車は気軽に便利な乗り物ですが、自分がケガをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、死にいたる事故を起こす危険性もあります。また、財産を損失することもあります。

① 重大な自転車事故を起こすと、11歳以上であれば  
 ② 損害賠償という「民事上の責任」  
 ③ 被害者を真摯に誠実に対応する「道徳上の責任」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度交差点へ進入。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。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、加入証などがあつたらすぐに用意ください。

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
- ・こども共済 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や学校が窓口になっ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マークに付随した保険で、保証期間は1年間です。保証期間については、「TSM保険付帯加入証(おまけ付)」と自転車に貼付してある右側のようなくれんごで確認ください。TSMマークには赤と青の2種類のマークがあり、補償内容や補償額に違いがあります。

**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
自転車保険	自転車事故に備えた保険
自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
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
会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
PTAの保険	PTAや学校が窓口になる保険
共済	こども共済 coop、市民共済など
TSMマーク自転車保険	自転車の車両に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険	クレジットカードに付帯した保険

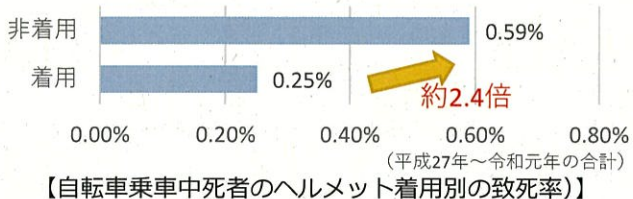
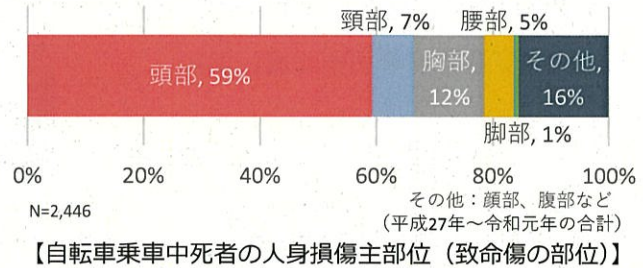
お問い合わせ先：富山市役所 生活安全課 ☎ 076-443-2052

【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】

項目	施策	取組状況	実施主体
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の実施	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、スケアー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	市・サイクリング協会
	④ 富山県交通公園等を活用した交通安全教育の実施	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
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



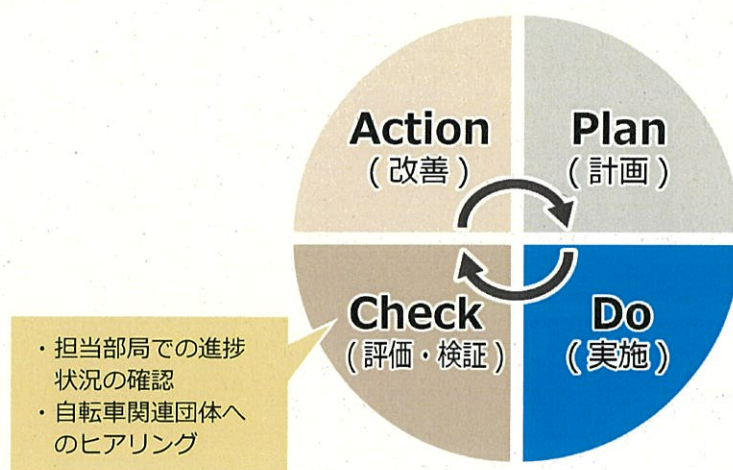
### 6-1. 将来像の実施に向けて

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・団体と一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. 計画の推進にあたって

本計画（Plan）に基づく取組（Do）に対して、評価指標により施策の進捗状況进行评估・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、担当部署において目標に対する進捗状況を確認し、また、中間見直しの段階では、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、取組施策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）および計画の改善（Action）の内容は、中間見直しの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。目標年は、計画期間の最終年である令和 12（2030）年度とします。計画の見直しの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 (年度)	目標値 (令和 12 年度)	指標選定の考え方
はこむ	自転車ネットワーク 路線の整備延長※ <sup>1</sup>	14.9km (令和 2 年度)	39.7km	・安全で快適な自転車走行空間の整備状況
	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：14% 高校生：27% (令和元年)	 増加	・自転車走行空間の向上 についての実感
とめる	富山駅周辺の駐輪場※ <sup>2</sup> に おける 1 日あたりの駐輪台数	1,295 台 (令和元年度)	 増加	・駐輪場整備等による利 便性の向上
	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)	 減少	・駐輪場のマナーの改善 についての実感
つかす	アヴィレの 延べ利用回数	74,422 回 (令和元年度)	 増加	・シェアサイクルの活用 による、市民や来街者 の自転車活用状況
	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% 高校生：69% (令和元年)	 増加	・自転車を利用する市 民・高校生の状況
まもる	自転車事故件数	140 件 (令和元年)	 減少	・市内における自転車事 故の発生件数の減少
	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)	市民：50%※ <sup>3</sup>	・自転車損害賠償責任保 険に加入する市民・高 校生の状況

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

※ 2 富山駅周辺の駐輪場とは、富山駅南第 1 自転車駐車場、富山駅南第 2 自転車駐車場、富山駅北自転車駐車場、富山駅東暫定自転車駐車場のこと（今後整備される駐輪場を含む。）

※ 3 全国の平成 30 年における自転車損害賠償責任保険の加入率が 48.7%（国土交通省 自転車活用推進本部の資料より）

なお、令和8（2026）年度までの6年間を前期とし、令和9（2027）年度からの第3次富山市総合計画などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

