

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〕

【概要版】

(案)

令和3年3月

富 山 市

1. 計画の概要と基本方針



(1) 計画の背景と将来像

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

本計画では、以上の背景に加え、富山市 SDGs 未来都市計画の目指す将来像「コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現」を踏まえ、将来像を『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE ～自転車活用による持続可能なまち とやま～』とします。安全で快適に自転車を利用できる社会の実現により、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が、市民一人一人の生活の質の向上につながることで、市民にとって魅力的なものとなることを目指します。

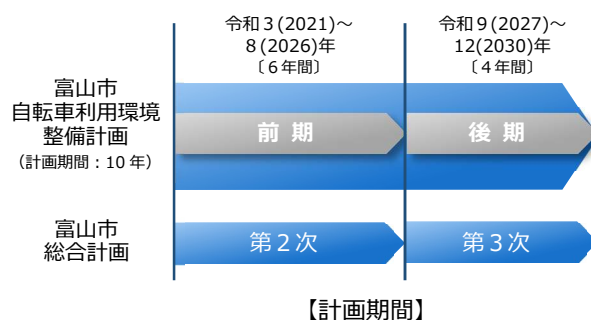
将来像

SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

～自転車活用による持続可能なまち とやま～

(2) 計画の期間

本計画は令和 3 (2021) 年度を初年度として、令和 12 (2030) 年度までの 10 年間で計画期間とします。なお、令和 8 (2026) 年度までの 6 年間で前期とし、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。



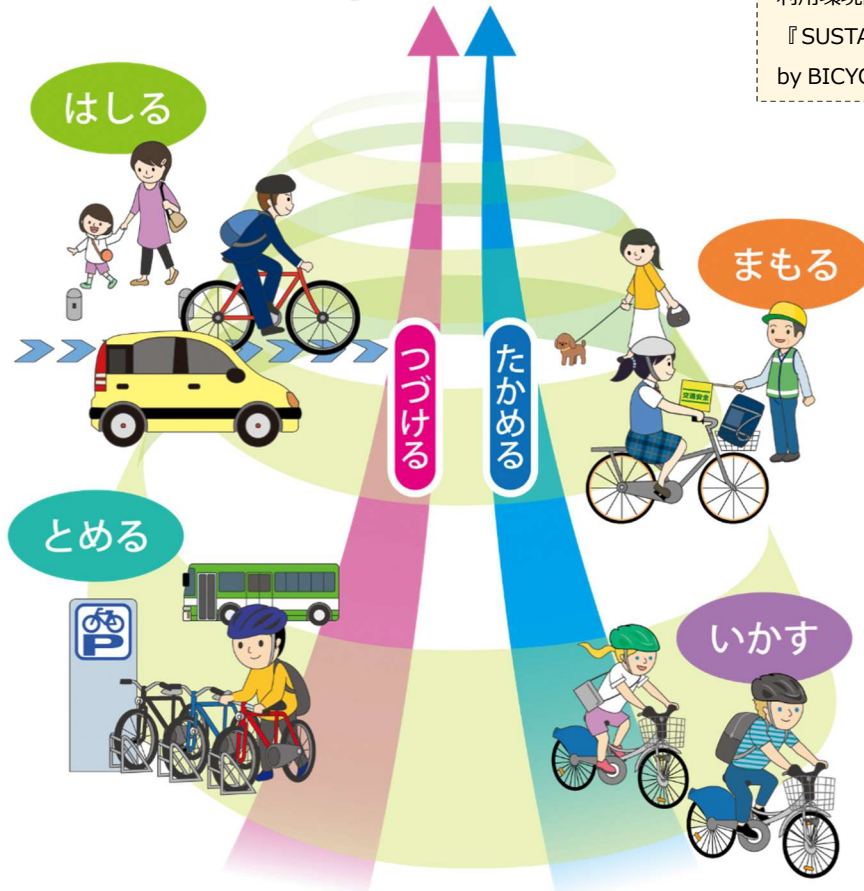
(3) 基本方針

本計画では、前計画との継続性を重視し、基本方針として「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の 4 本柱を踏襲して掲げます。各柱の内容は、「はしる ～自転車走行空間整備～」「とめる ～駐輪環境整備～」「いかす ～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～」「まもる ～ルール遵守・マナー向上～」とし、「つづける＝継続」「たかめる＝発展」を基本方針に加え、それぞれの柱に設定した施策を推進します。

^{*} 自転車の車道通行を前提とした自転車走行空間の標準的な整備手法等を示したガイドラインで、平成 24 (2012) 年に国土交通省・警察庁が発出し、平成 28 (2016) 年に改訂されている。

SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE

4本柱の取組を「つづける」、もしくは、「たかめる」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。



【基本方針の実現による基本目標の推進イメージ】

【4本柱の基本方針に対応した施策項目】

「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

「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

「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) IoT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

2. 自転車利用環境整備に向けた取組



(1) はしる ～自転車走行空間整備～

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

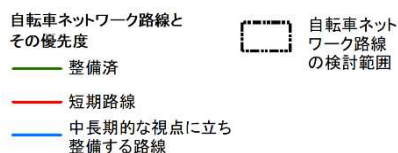
施策項目別の取組

施策項目	自転車利用環境整備に向けた取組
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 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
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
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

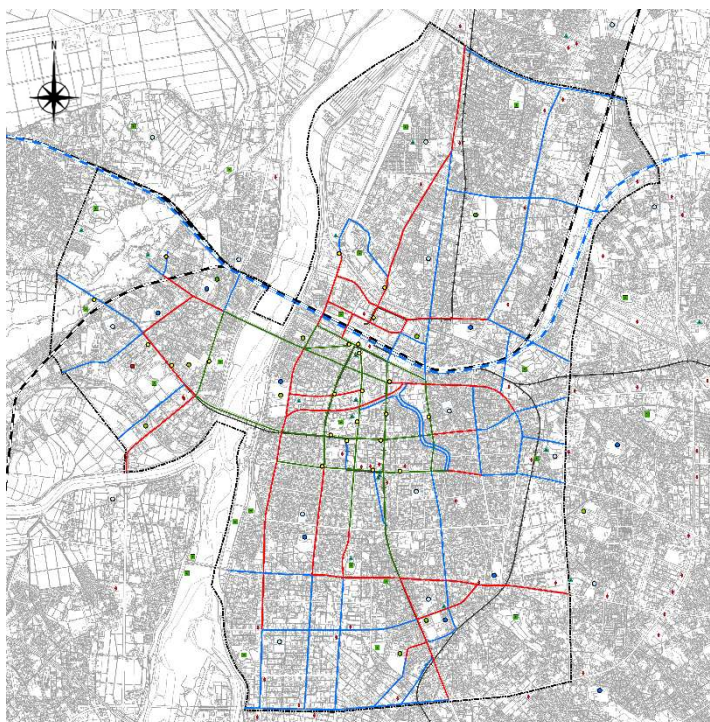
◆広域的な自転車ネットワーク路線の整備

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

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



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



◆様々な形態による自転車走行空間の整備推進

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。




※1 自転車ネットワーク路線：安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、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。

※2 自転車ネットワーク路線の検討範囲：前計画の自転車ネットワーク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、富山駅を中心とする自転車利用が多く見込まれる区域を検討範囲としました。

(2)「とめる」 ～駐輪環境整備～

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

 施策項目別の取組	自転車利用環境整備に向けた取組
1) サイクル&ライド（バス・鉄道）駐輪場の充実	①富山駅周辺における駐輪場の整備 ②あいの風とやま鉄道の新駅設置や改札口の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
2) 長期駐輪や放置自転車対策の強化	①放置自転車の撤去と再発防止 ②放置自転車の適切な保管・リサイクル
3) 民間・行政による多様な駐輪ニーズに対応した駐輪場の整備	①新設商業施設等の附置駐輪場整備の指導 ②鉄道事業者と連携した駐輪場管理体制の強化
4) I o Tの活用	・混雑状況が分かるような駐輪場のI o T化の検討

◆富山駅周辺における駐輪場の整備

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

◆あいの風とやま鉄道の新駅設置や改札口の増設に伴う需要に応じた駐輪場整備

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



【東富山駅東口の整備イメージ】

◆サイクル&バスライド駐輪場の整備

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（63台）のサイクル&バスライド駐輪場が整備されており、今後も周知、啓発に努め、利用促進を図ります。



【駐輪場の専用案内サイン】


【サイクル&バスライド駐輪場（赤田）】

◆混雑状況が分かるような駐輪場のI o T化の検討

自転車利用者の利便性向上や駐輪場利用の偏りを解消するため、本市のスマートシティ構想による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構築を検討します。

(3) 「いかす」 ～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～

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

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

◆健康セミナー・イベント等の開催

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

◆サイクルスポーツを楽しむ施設の整備・管理

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



【富山市ストリートスポーツパーク】

◆シェアサイクルの運営、利用促進策の展開

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



【アヴィレ 民俗民芸村ステーション】

◆サイクルイベントの開催・協力

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



【グランfond富山 2019】

(4)「まもる」 ～ルール遵守・マナー向上～

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



施策項目別の取組

施策項目	自転車利用環境整備に向けた取組
1) ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施	<ul style="list-style-type: none"> ①ライフステージに応じた交通安全教育 ②小学生・中学生への自転車マナーの周知、スケアードスト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
2) 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車利用者への交通ルールや駐輪マナー・点検実施の啓発 ②交通安全対策協議会との連携 ③外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発
3) 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車損害賠償責任保険加入の必要性やヘルメット着用の有効性の理解を高める周知

◆ライフステージに応じた交通安全教育

自転車利用者の年齢層やライフステージに応じて、効果的な交通安全教育を実施できるよう、県警察や交通安全協会による交通安全教育の実施状況を確認し、世代別の教育体制を整え、切れ目のない交通安全の実施を検討します。

◆外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発

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



【外国人を対象とした交通安全教室】

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

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

自転車損害賠償保険に加入していますか？

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

- **自転車は車両です。事故のリスクがあります**
 自転車は気軽に乗り物ですが、自分がかきするだけでなく、歩行者に危害を及ぼす危険性もあります。また、財産を失うリスクもあります。
 もし、重大な自転車事故を起こすと、14歳以上であれば
 ① 車道致死傷罪、道交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」などが取られます。
- **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、坂道を下って来た中学生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)
 信号、自転車を運転する男性が赤信号を無視して高速度で交差点へ進入、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1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。

【自転車損害賠償責任保険への加入を呼びかけるチラシ】

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

3. 計画の実現に向けて



(1) 計画の推進にあたって

本計画は、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、市民協働による施策として推進します。また、市内の組織が横断的に連携し、施策の推進を図ります。

本計画（Plan）に基づく取組（Do）に対して、評価指標により施策の進捗状況を評価・検証（Check）し、必要に応じて計画の改善（Action）を行います（PDCA サイクルの実施）。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。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。

(2) 目標指標の設定

計画の達成状況をフォローアップするために、下表の通り目標指標を定めます。計画の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)
はつね	自転車ネットワーク路線の整備延長 ^{※1}	14.9km (令和 2 年度)	39.7km
	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〕 (自転車利用実態調査より)	市民：14% 高校生：27% (令和元年)	増加
しるべ	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)	増加
	駐輪場のマナーが悪いと思う人 (自転車利用実態調査より)	市民：33% 高校生：31% (令和元年)	減少
つかい	アヴィレの延べ利用回数	74,422 回 (令和元年度)	増加
	自転車の利用頻度 〔月に数回以上利用〕 (自転車利用実態調査より)	市民：34% 高校生：69% (令和元年)	増加
まもる	自転車事故件数	140 件 (令和元年)	減少
	自転車損害賠償責任保険等への加入率 (自転車利用実態調査より)	市民：29% (令和元年)	市民：50% ^{※3}

※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）