

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)

令和3年3月

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 .....	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. 施策の体系 .....	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. 将来像の実現に向けて .....	67
6-2. 計画の推進にあたって .....	67
6-3. 目標指標の設定 .....	68





# 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、幅広い自転車活用にに向けて、なお解決すべき課題を有しています。

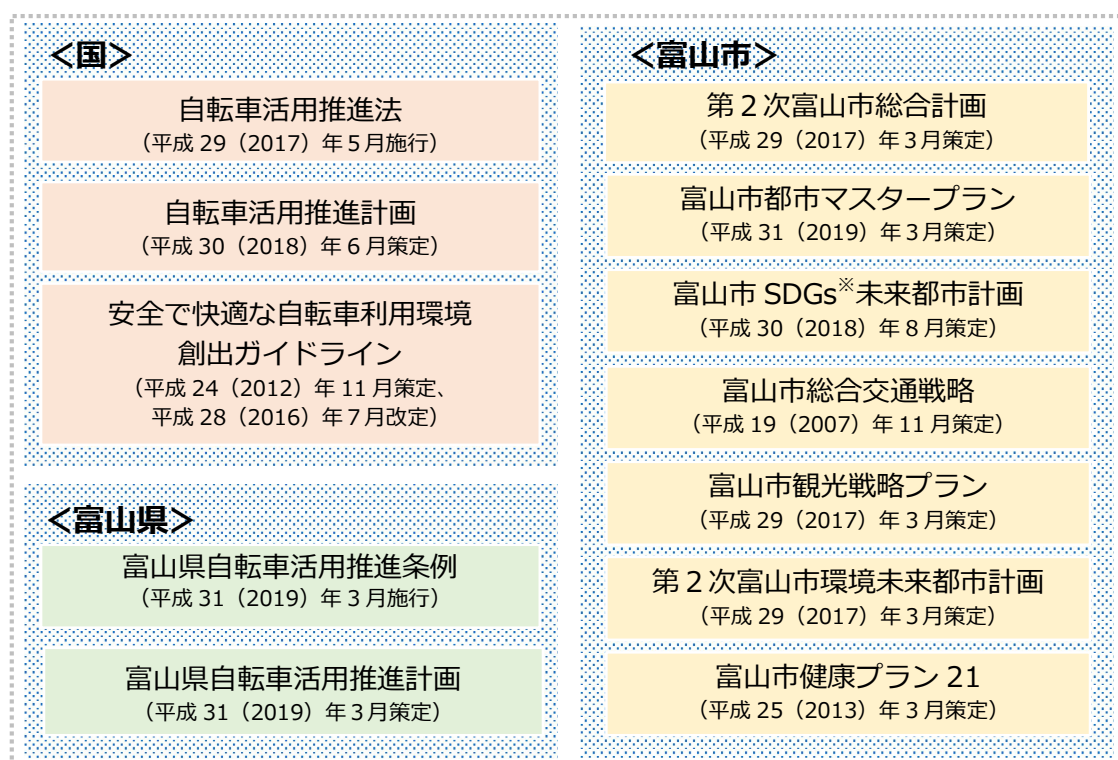
本計画は、本市の特性や自転車利用に関する現状や課題、市民からの意見を踏まえ、前計画を引き継ぐ次期計画として、基本目標や基本方針を設定し、関係機関や団体と連携し、社会情勢の変化に対応した自転車施策を総合的に図っていくことを目的としています。

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。



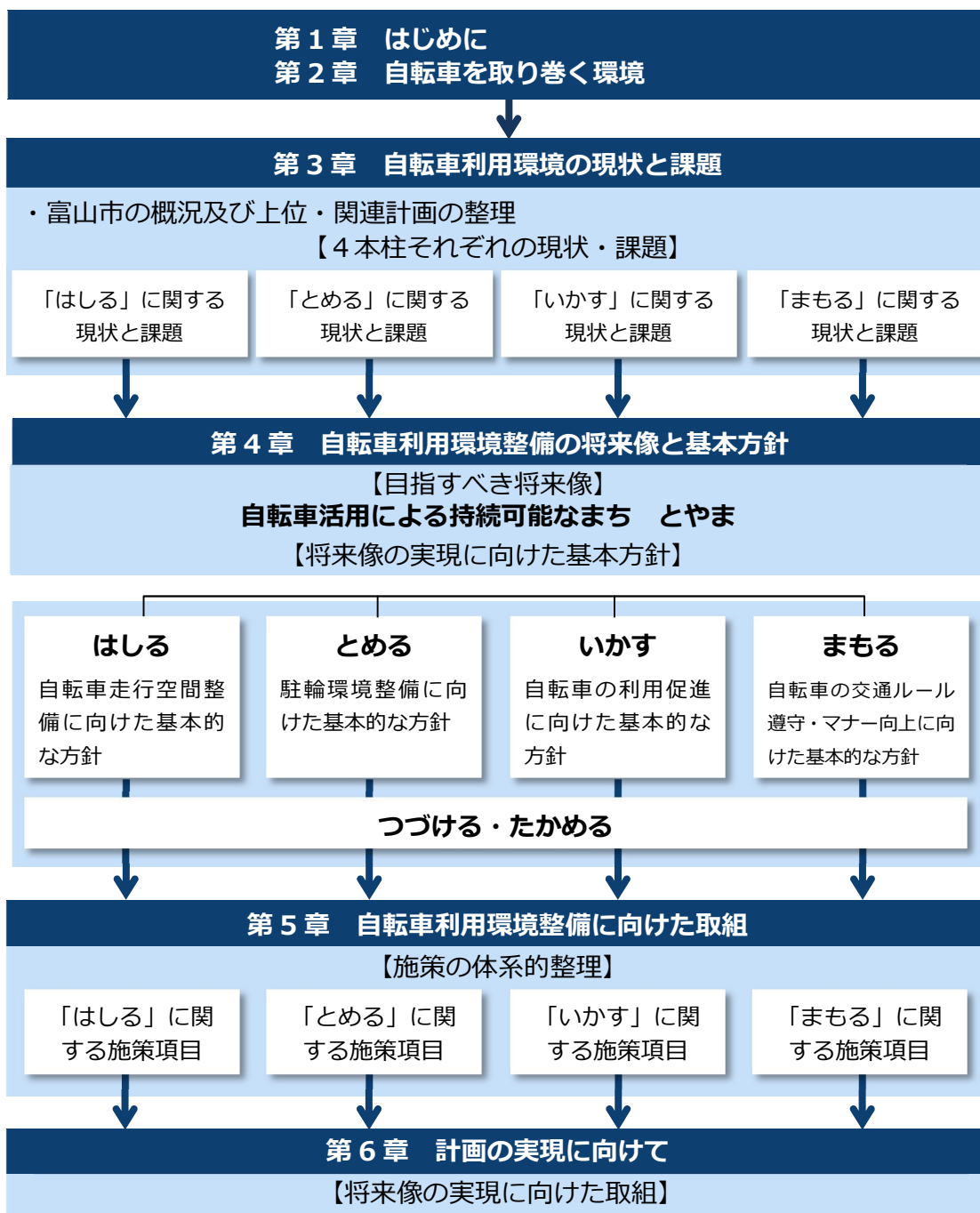
### 富山市自転車利用環境整備計画 (令和 3 (2021) 年 3 月策定)

【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ためにあたっては、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。

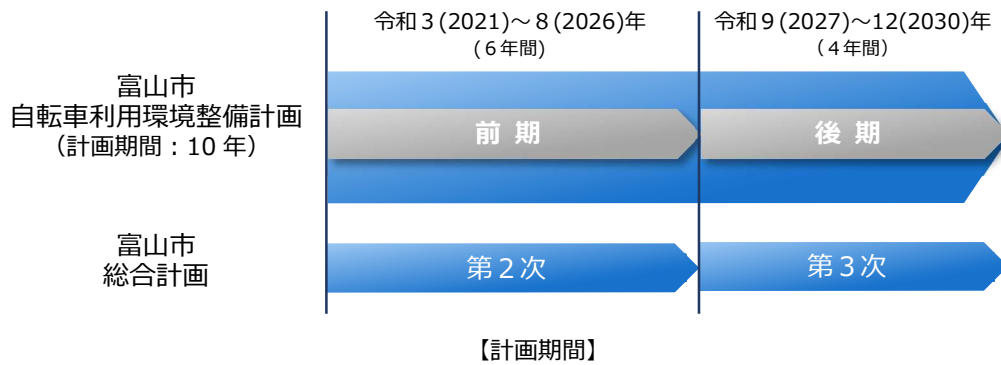


【計画の構成】

## 1-4. 計画の期間

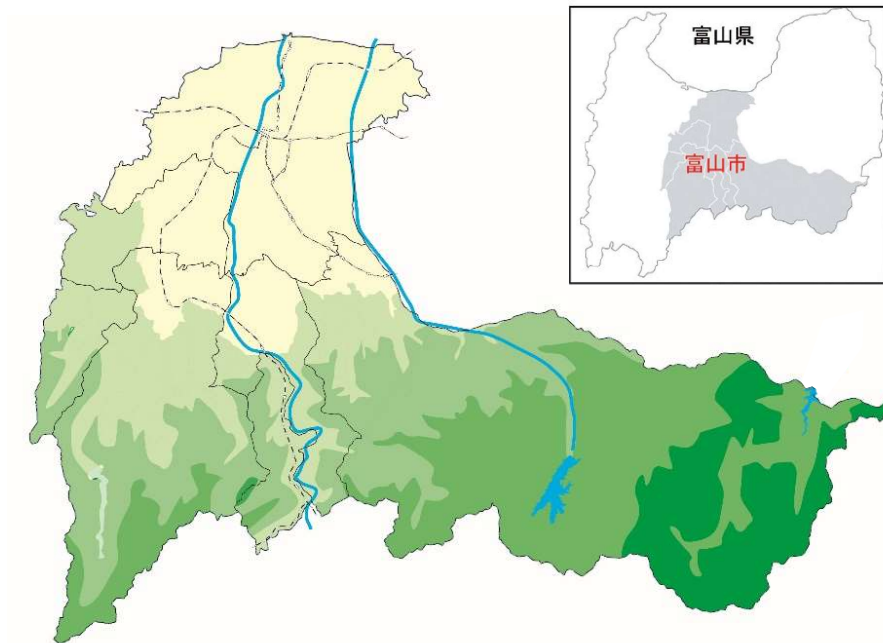
本計画は令和3（2021）年度を初年度として、令和12（2030）年度までの10年間を計画期間とします。

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。



【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、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。

- 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、募集を開始した、「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。
- 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都道において、自転車専用通行帯等を今年度約17km整備します。  
更にこれに追加して、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](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](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/jir-council/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

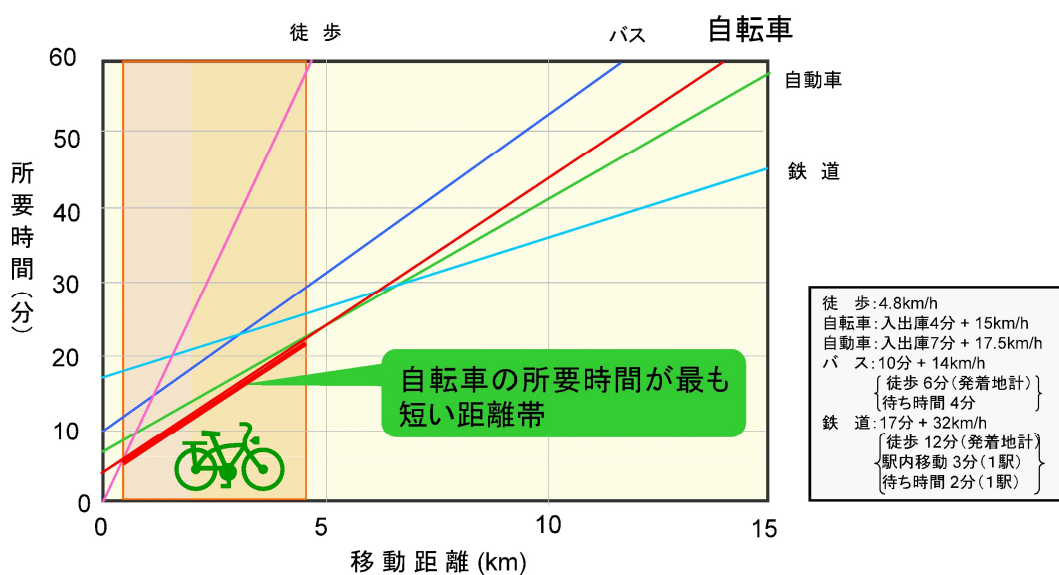
【自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について(国土交通省 令和2(2020)年6月18日)】



## 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。

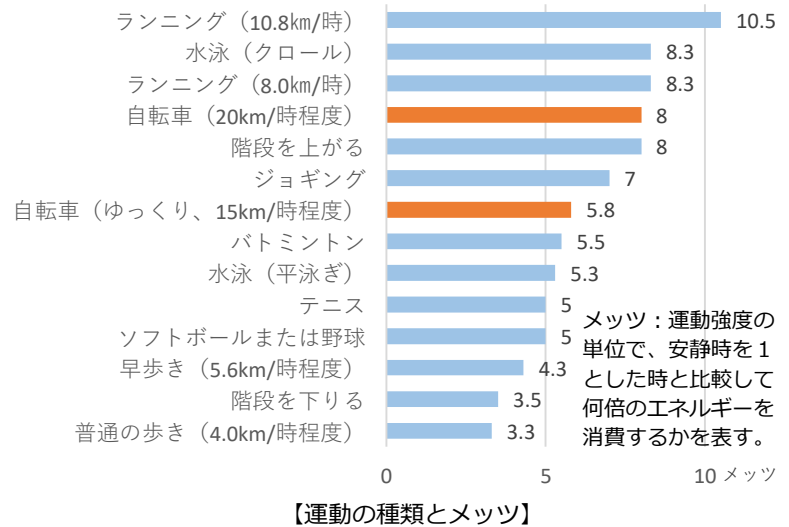
- ・ MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・ 平成 7 年大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・ 自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・ 土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10
- ・ 東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・ 平成 11 年道路交通センサス：建設省道路局
- ・ 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析

#### 【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

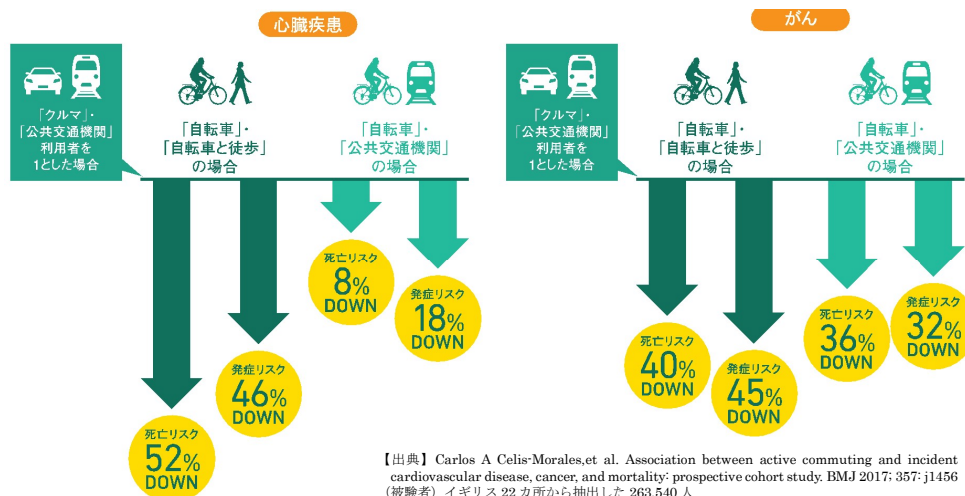
厚生労働省の「健康づくりのための身体活動基準 2013」(平成 25 (2013) 年 3 月) では、健康づくりに必要な運動量の基準として、「息が弾み汗をかく程度の運動 (3 メッツ以上) を毎週 60 分 (18~64 歳の基準) 行う」とあり、また、日々の暮らしにプラス 10 分でも身体活動を追加することが重要とされています。自転車は、ゆっくりとしたスピードでの移動でも運動



出典：国立健康・栄養研究所「改訂 身体活動のメッツ (MET s) 表」

強度が高く、子どもから高齢者まで幅広い年齢層が利用でき、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。また、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。



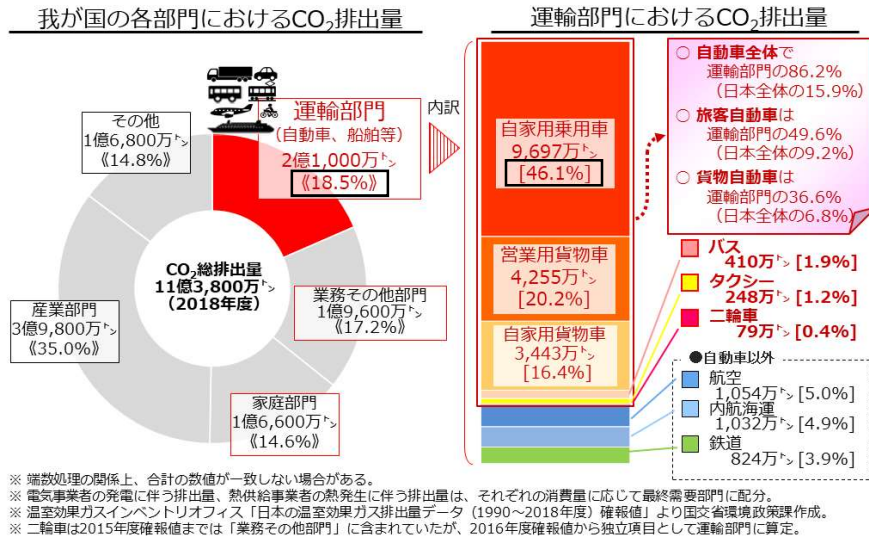
【通勤時に自転車を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク】

出典：株式会社シマノ

### 3) 環境に優しい

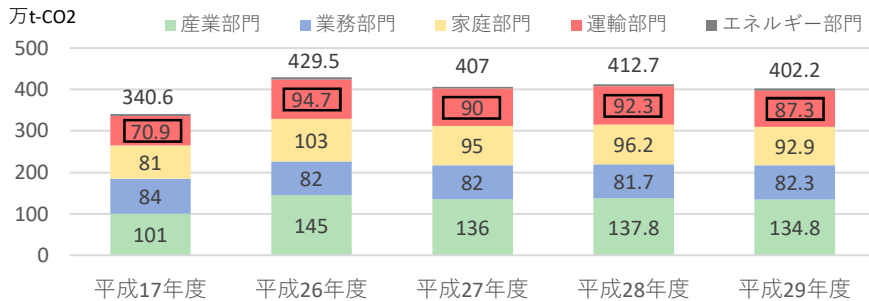
平成 30 (2018) 年度における我が国の二酸化炭素 (以下「CO<sub>2</sub>」という) 排出量のうち、運輸部門の排出量が 18.5%を占めており、自家用乗用車は運輸部門の 46.1%を占めます。

本市における運輸部門の CO<sub>2</sub> 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-CO<sub>2</sub> 前後で推移しています。



【我が国の運輸部門における CO<sub>2</sub> 排出量(平成 30 (2018) 年度)】

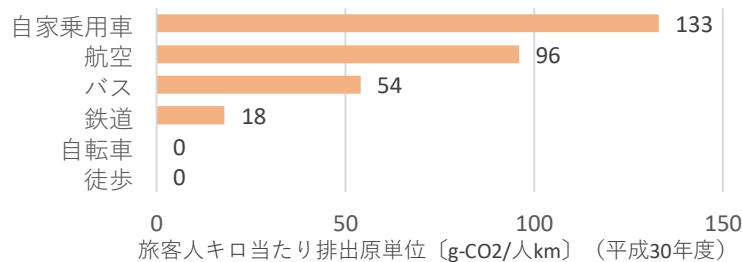
出典：国土交通省



【富山市の CO<sub>2</sub> 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、CO<sub>2</sub> を排出せず、環境にやさしい移動手段であるといえます。



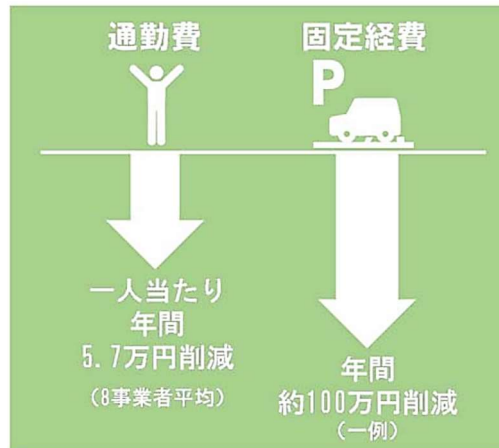
【輸送量あたりの CO<sub>2</sub> 排出量 (旅客)】

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

自転車での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も出ています。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

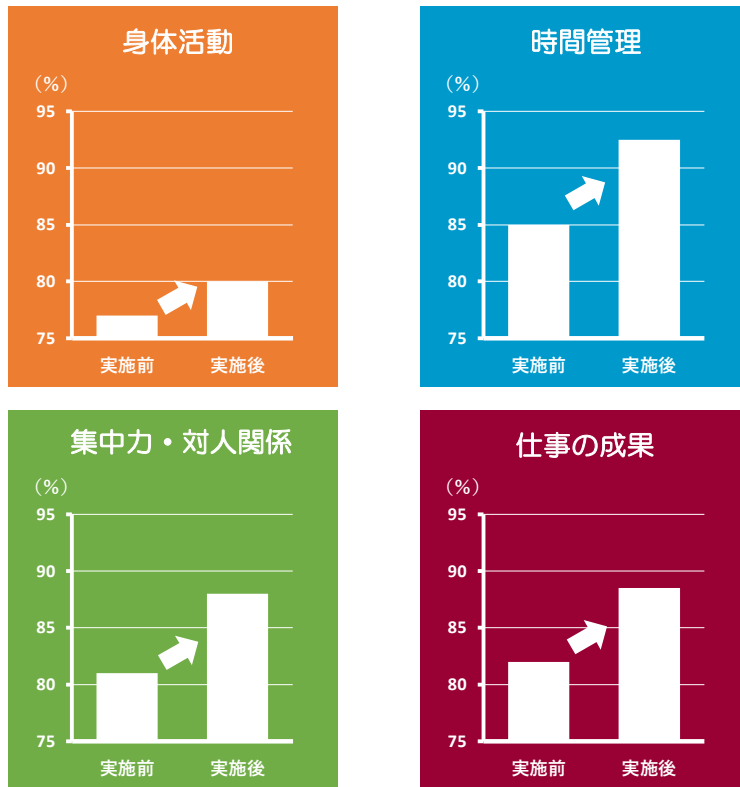
注：<回答者>郊外店、中心市街地。うち、荷物や金額に回答あったもの  
(平成18年度(財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査より))

【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。



【自転車通勤による労働生産性の変化】

(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株式会社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

出典：株式会社シマノ資料より作成

## 3. 自転車利用環境の現状と課題



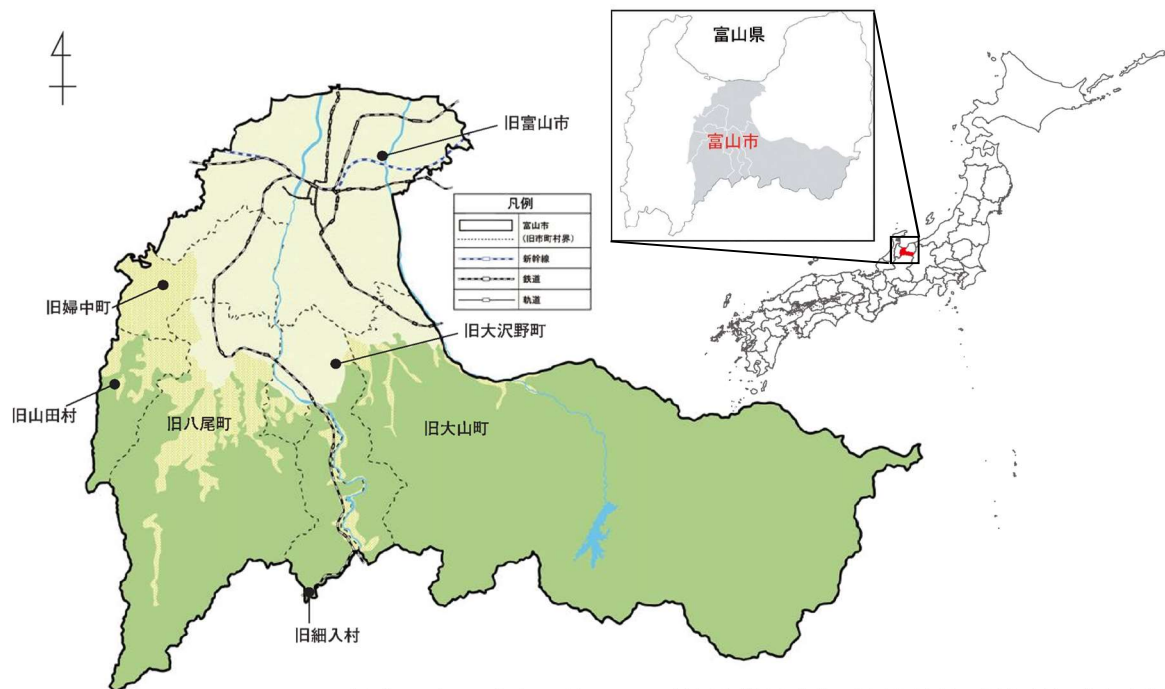
### 3-1. 富山市の概況

#### 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 1,241.74km<sup>2</sup> 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 となっており、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ます。



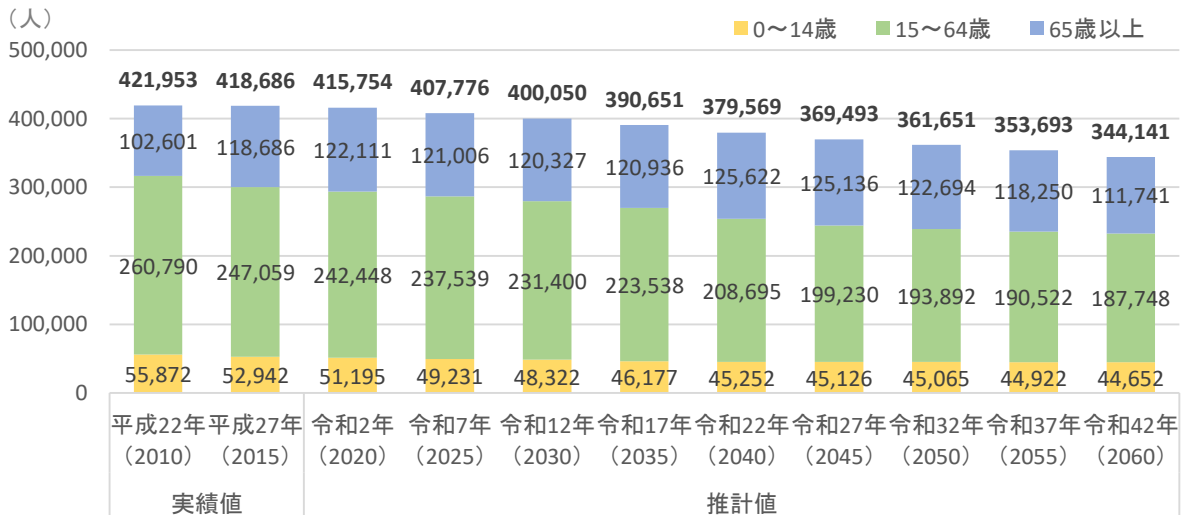
※平成 17 (2005) 年 4 月には、7 市町村 (旧富山市、旧大沢野町、旧大山市、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村) が合併し、新しい「富山市」となりました。

【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】

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～

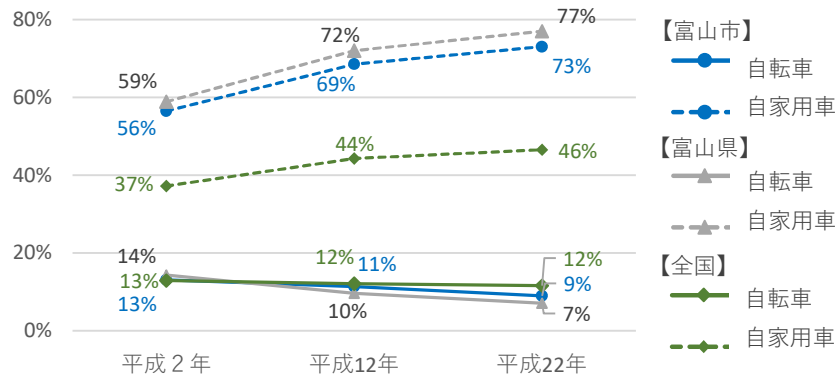
【基本目標 4】 持続可能な都市経営・まちづくりを推進する

～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

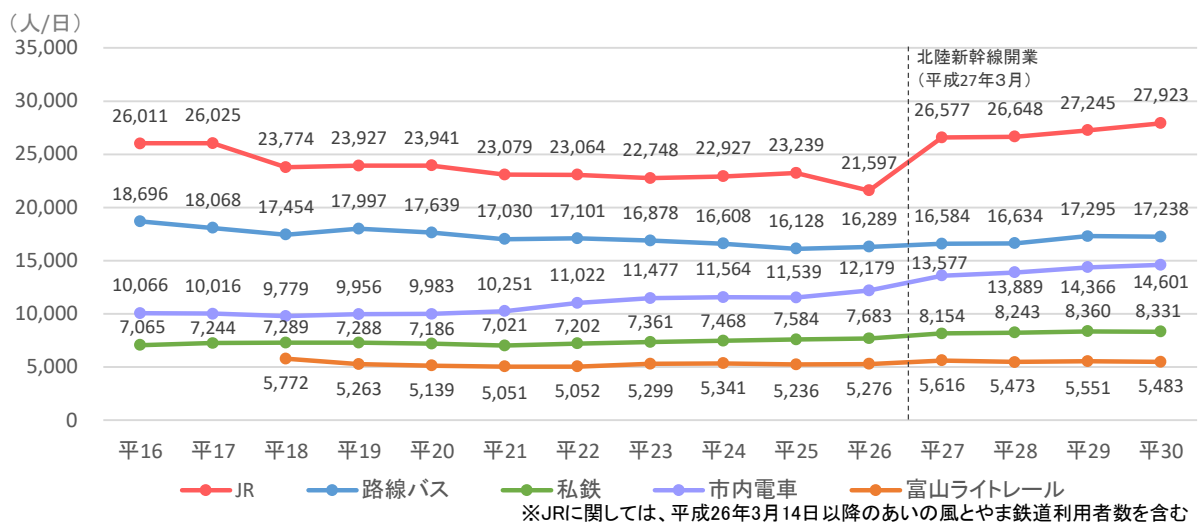
富山県の1世帯あたりの自家用乗用車の保有台数は、1.67台であり〔一般財団法人自動車検査登録情報協会発表（令和2（2020）年3月末現在）〕、全国2位の高い水準となっており、同じく本市では、1.55台で全国の市町村で第27位となっています。

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、富山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。



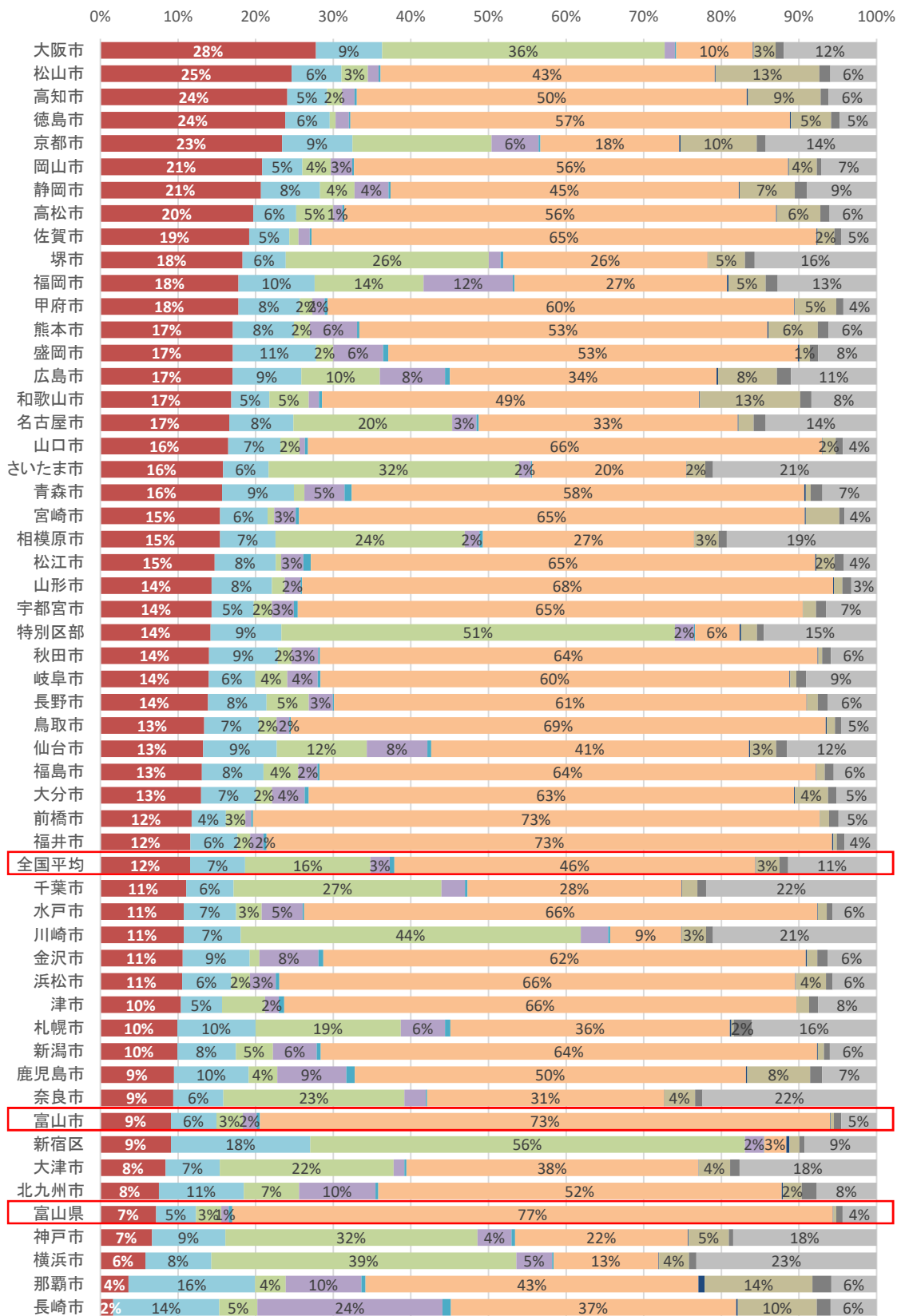
出典：国勢調査

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。



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



■自転車 ■徒歩 ■鉄道・電車 ■乗合バス ■送迎バス ■自家用車 ■タクシー ■オートバイ ■その他 ■2種類以上の交通手段

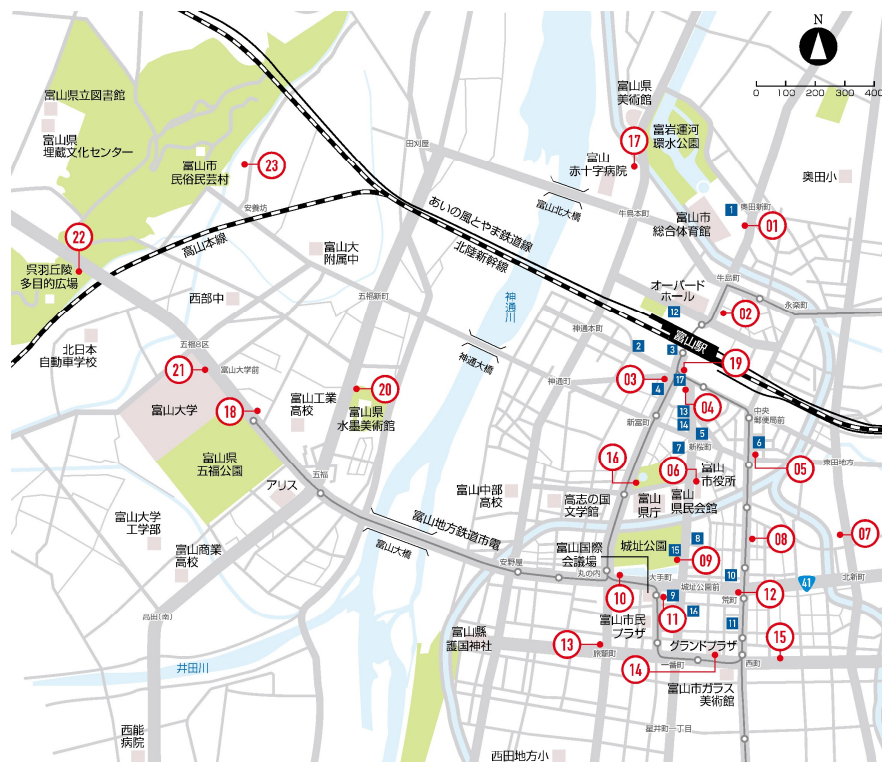
【通勤・通学時の代表交通手段の交通分担率】

出典：平成 22（2010）年国勢調査

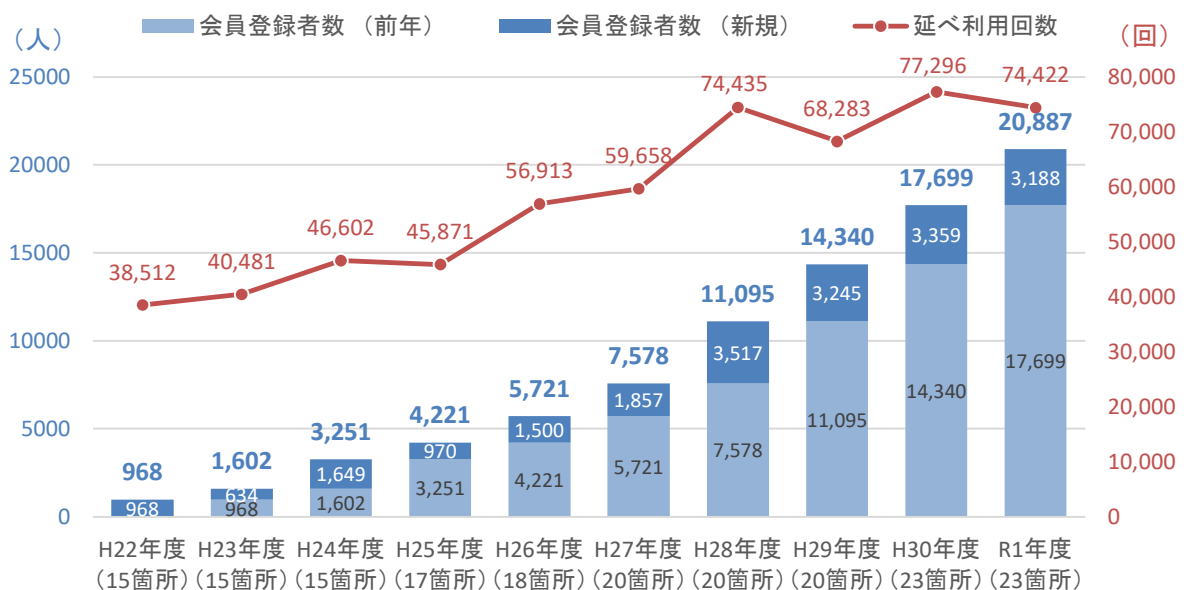


富山市中心部では、平成 22（2010）年 3 月から自転車市民共同利用システム「アヴィレ」が運用されており、現在、23ヶ所のステーションが設置されています。

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

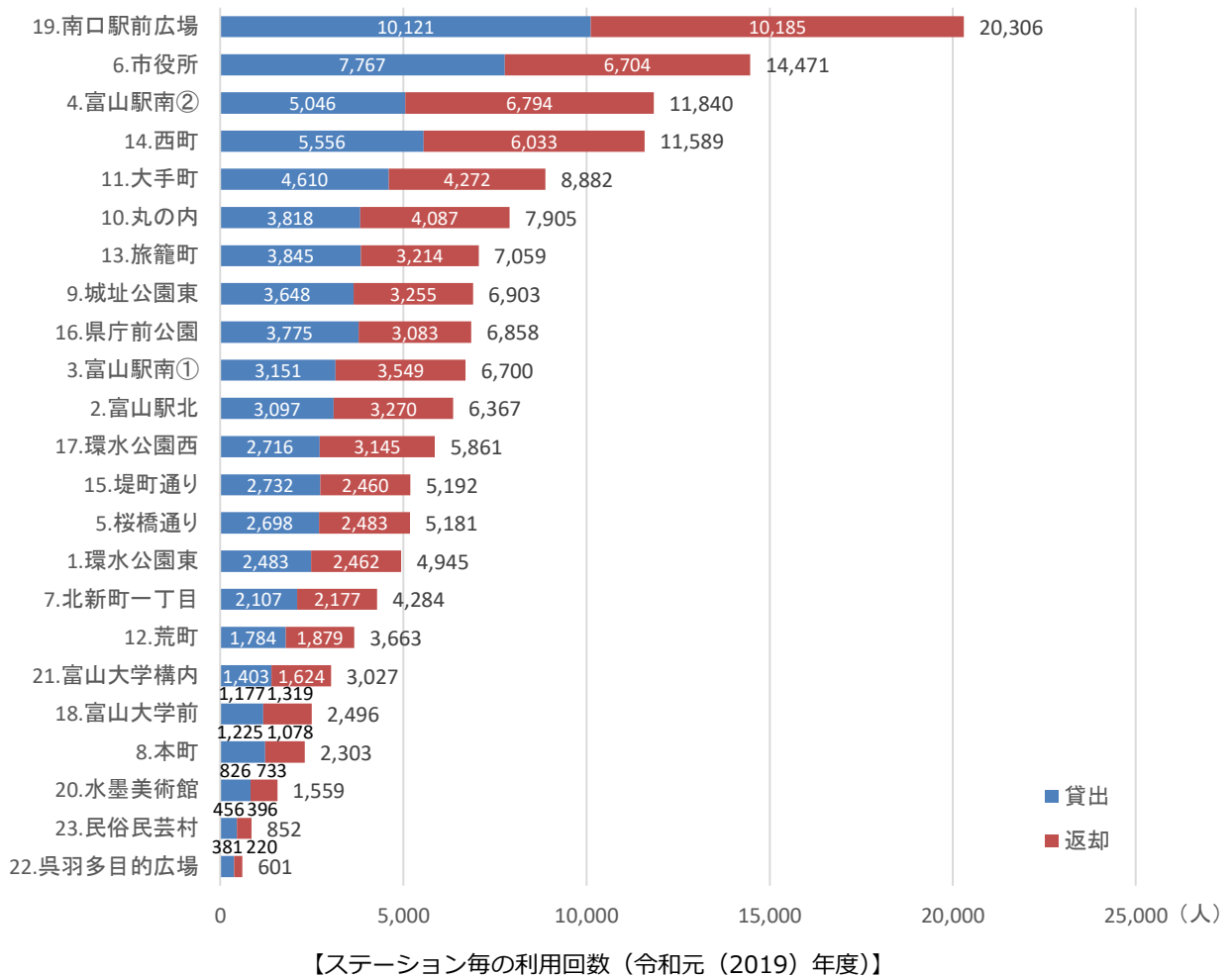


【アヴィレ 大手町ステーション】



【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。



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、様々な場面で活用することで経済価値への貢献も期待でき、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（計画書 P7 抜粋）】

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<sup>※</sup>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I・T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<sup>※</sup> 【実績値】460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）※（13～17の関連事項）
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<sup>※</sup>  
【実績値】80,185人（2017年度）→目標値 84,500人（2020年度）※（13,14の関連事項）
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

## ② 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

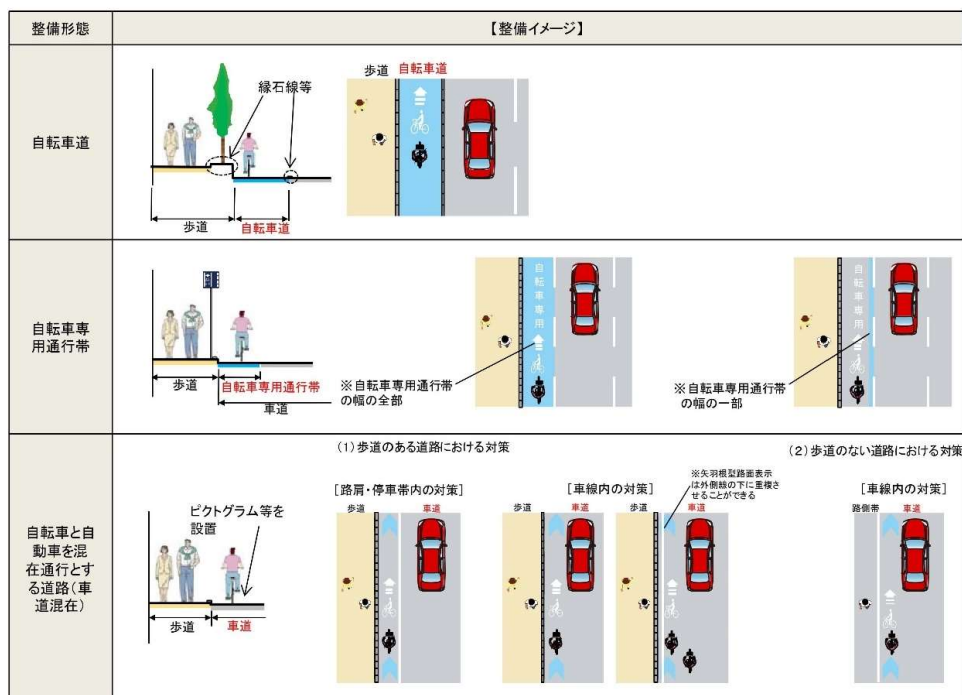
(平成 24 (2012) 年 11 月策定、平成 28 (2016) 年 7 月改定)

- 平成 24 (2012) 年 11 月に国土交通省、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。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」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大原則であること、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ています。

	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ともに、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 …短距離の自家用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める機会を創出

<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】健康づくりのために自転車を利用する県民の割合  
〔現況〕25.6%(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

- (1)関係者の連携・協力 …「富山県自転車活用推進会議(仮称)」を設置し、関係者の連携協力のもと施策を推進
- (2)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
- (3)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
- (4)財政上の措置等 …県の施策の実施に必要な財政措置、山町村等が実施する自転車活用への取組みへの支援

【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（平成29（2017）年3月策定）

- 「第2次富山市総合計画」では、「防犯・交通安全対策の充実」の施策の方向において、「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（駐輪場の附置義務）」を位置付けています。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」を促しています。

#### 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・クルマが分離された走行空間を確保します」と位置付けています。

#### 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25（2013）年1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、「交通の連携・ユニバーサルデザインの歩道」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&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」を位置付けています。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」を位置付けています。

#### 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」を位置付けています。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」を位置付けています。

#### 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CO<sub>2</sub>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10次富山市交通安全計画（計画期間：平成28（2016）年～）

- 「第10次富山市交通安全計画」では、主な事業として、生活道路や幹線道路における交通安全対策や自転車の利用促進、自転車駐車場の整備、自転車等の駐車対策の推進、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

成果

取組が進んだ分野

課題

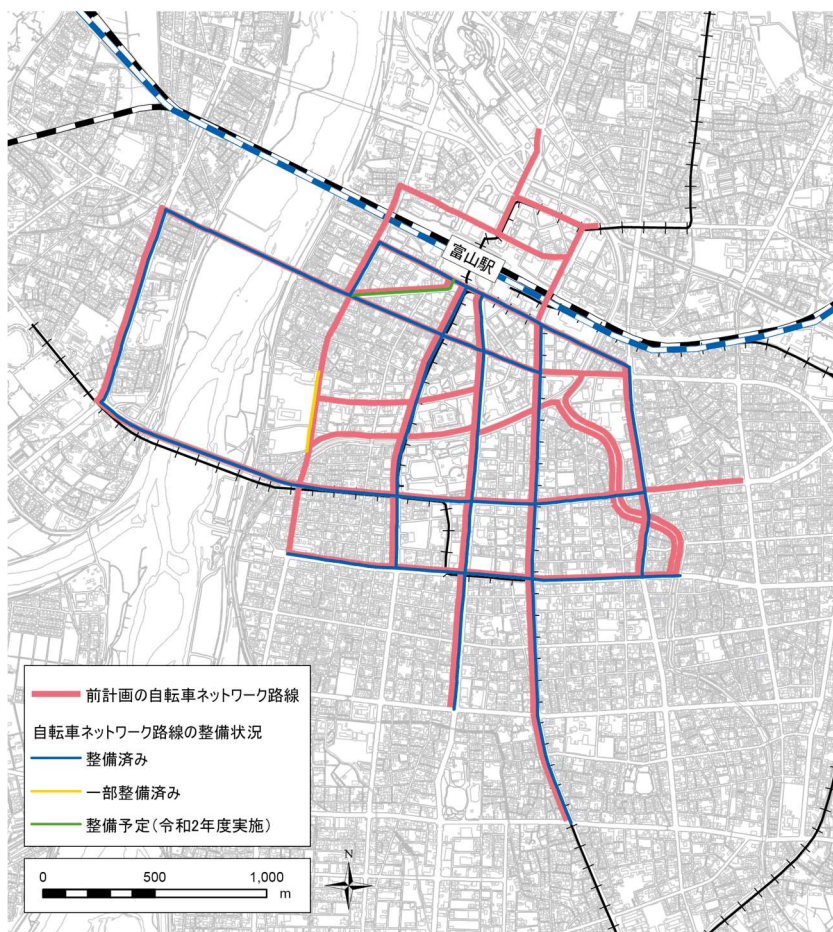
改善が必要な分野

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】

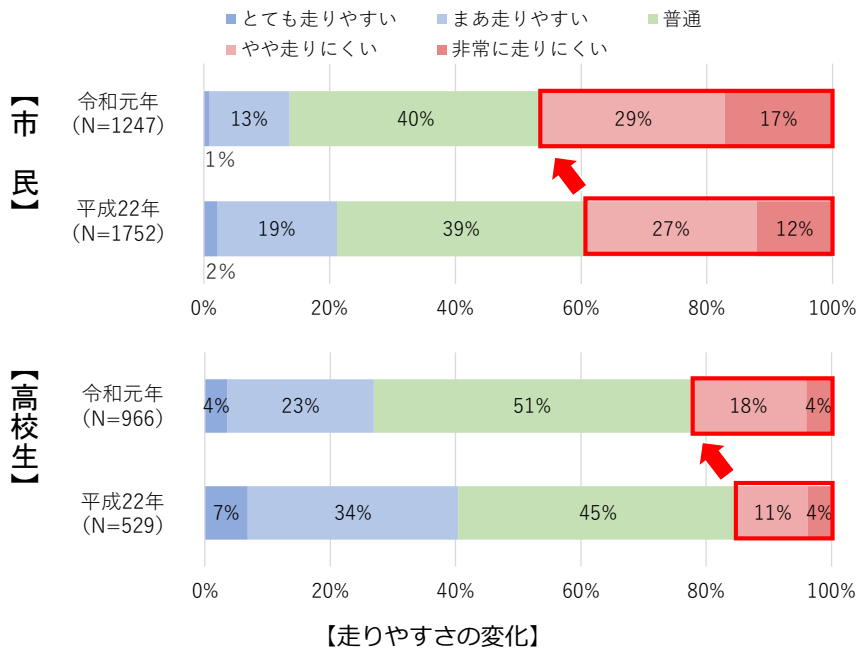
※自転車ネットワーク路線：安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成できるよう選定した路線。

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】※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

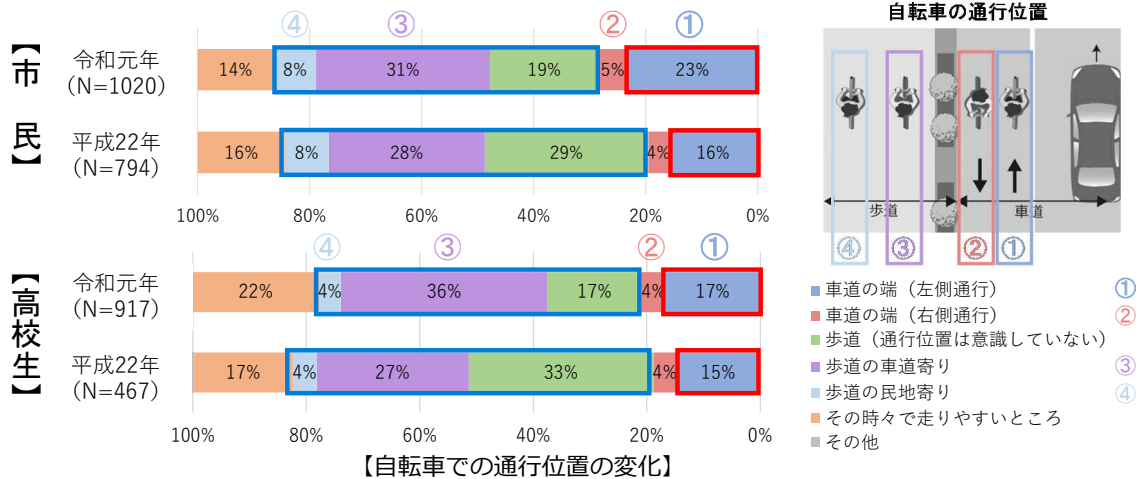


課題

### 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。

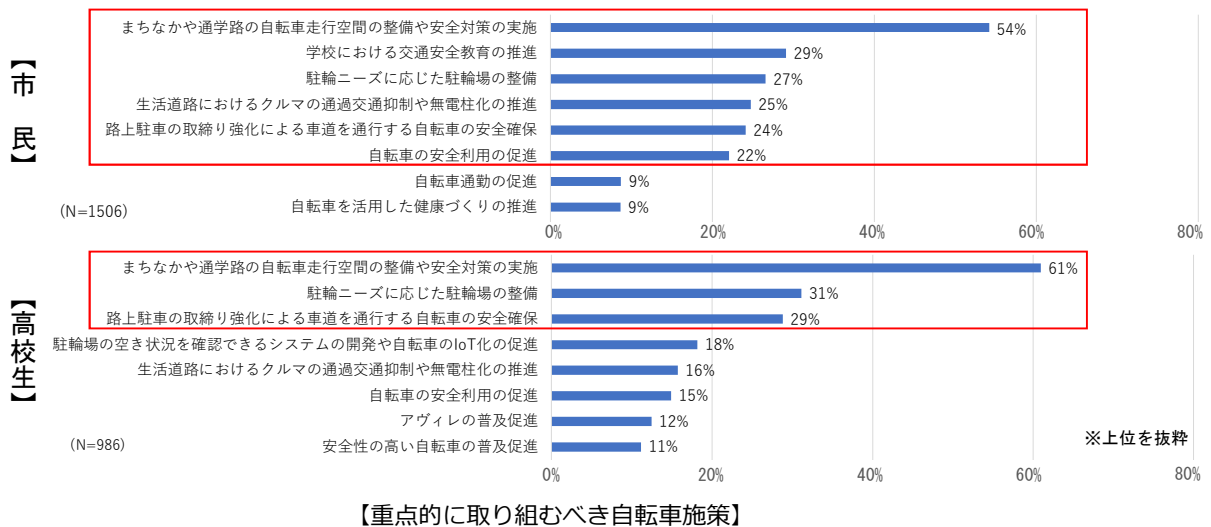


出典：自転車利用実態調査

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

## 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

- ・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。
- ・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、東暫定自転車駐輪場を整備。(平成24(2012)年供用、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&バスライド駐輪場の整備(9箇所、63台)
- ・その他のバス停自転車駐車場(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&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

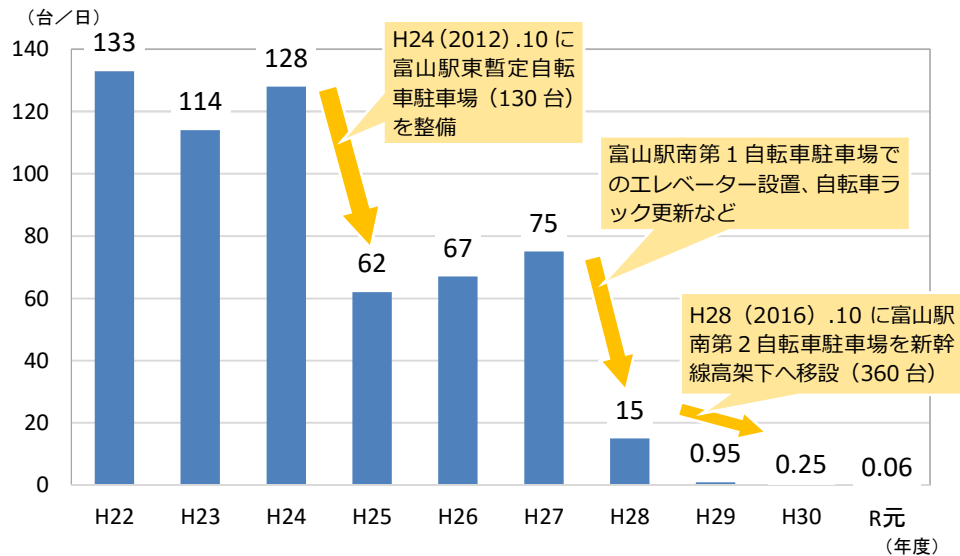
##### ◇ 駐輪場の附置義務化

- ・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㎡以上の大規模建築物が対象)

成果

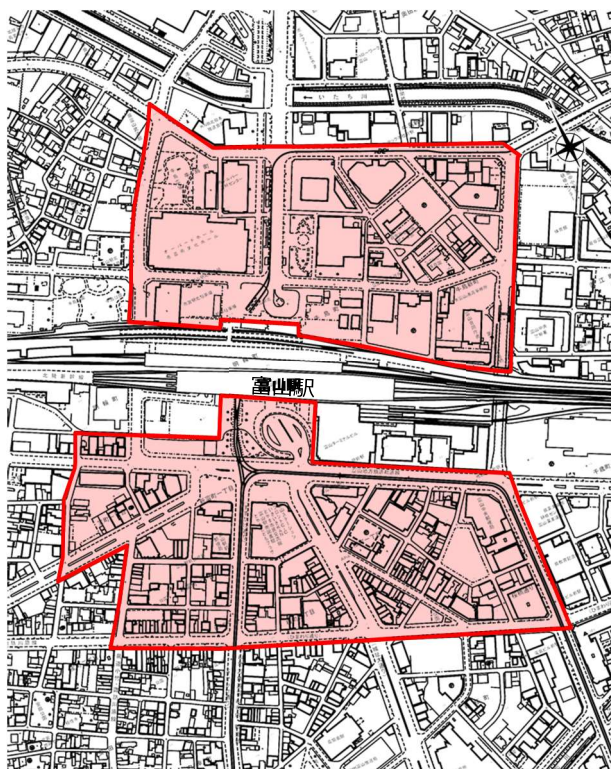
## ② 自転車放置禁止区域における放置自転車台数が大幅減少

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



自転車放置禁止区域は、旧富山市において制定、施行されており、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。

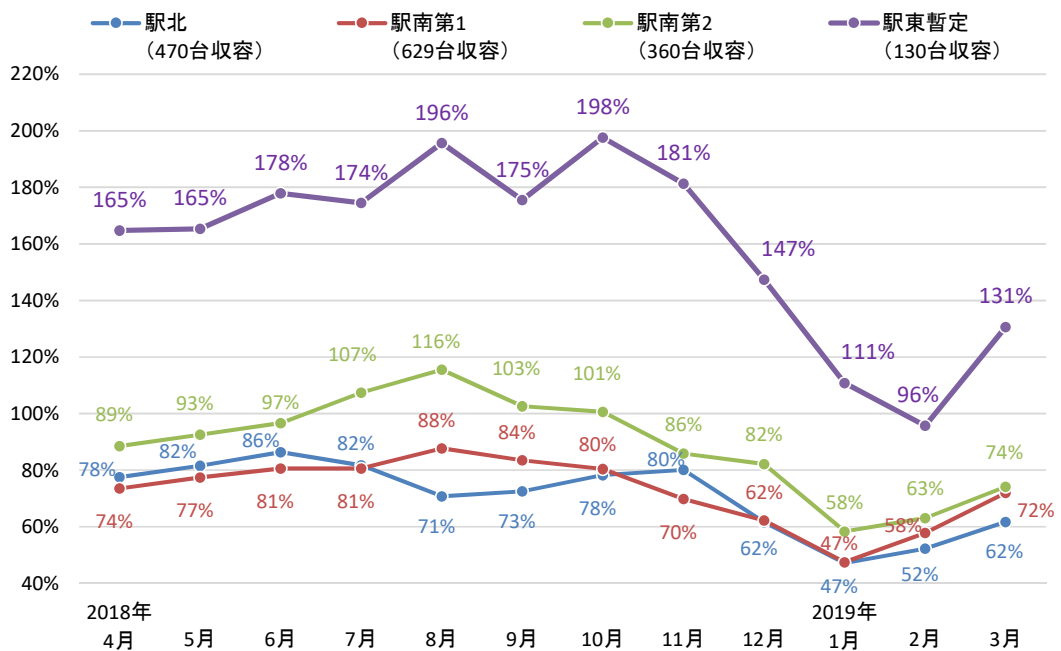
【富山駅周辺の自転車放置禁止区域の指定状況】

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輪場（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。



【富山駅周辺駐輪場の月別利用率】

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、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（平成 30（2018）年 3 月末）

##### ◇大学生等へのアヴィレ利用料補助

- ・富山市内の大学、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）

##### ◇レンタサイクルの運営

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



【レンタサイクル】

##### ◇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）

##### ◇自転車散策マップの作成

- ・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」を設定し、青い破線で表示。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紹介

##### ◇モデルコースの設定と紹介

- ・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」を設定し、青い破線で表示。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&バスライド駐輪場の整備（9 箇所、63 台） <「とめる」より再掲>
- ・既存のバス停駐輪場の活用（国道 41 号沿道）

##### ◇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、富山県自転車軽自動車商業協同組合（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は、県道路交通法施行細則の一部改正により平成28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2019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、富山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に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およ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】

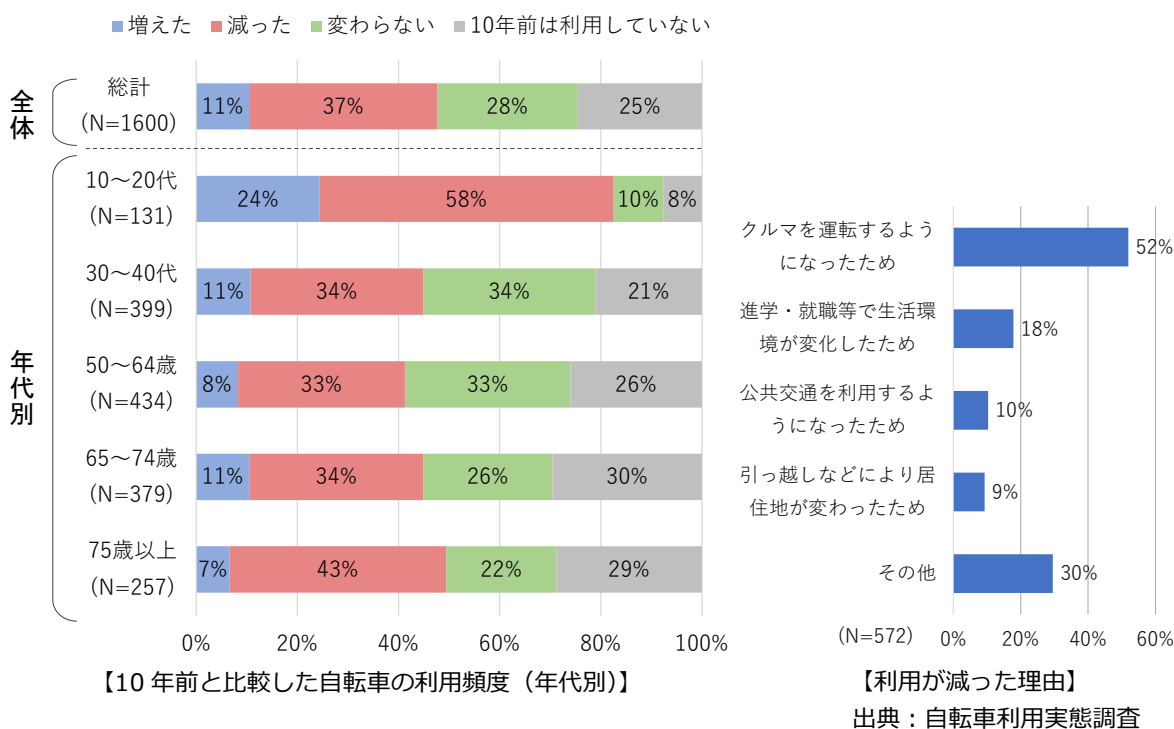
### ◇公営競技としての富山競輪の開催

課題

## ② 自転車を利用する市民が減少

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た市民が多く、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 歳代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。



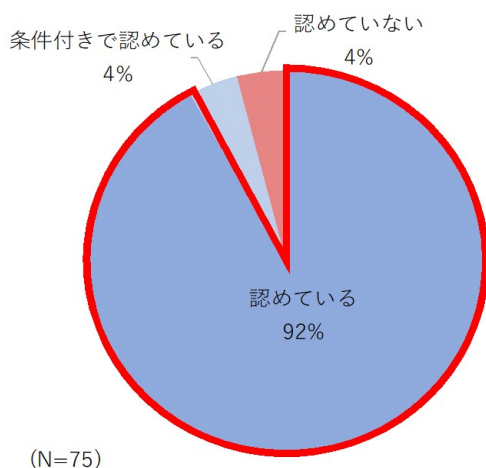
課題

## 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

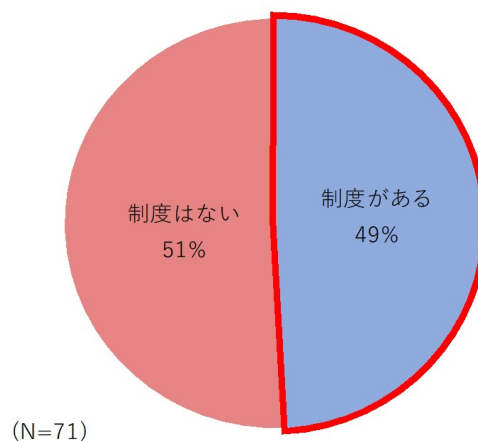
自転車市民共同利用システム「アヴィレ」の利用状況は、「3 - 1. 富山市の概況の3）交通手段の現状（P 15）」で整理したように、会員登録者数、延べ利用回数は増加傾向にあり、平成 30（2018）年度の延べ利用回数は過去最高を記録しています。しかし、自転車利用実態調査によると、市民による利用は 1%に留まり、市民利用が低調であることから、継続的な周知と利用の促進が必要です。

#### ④ 自転車通勤の推進を検討する企業が少ない

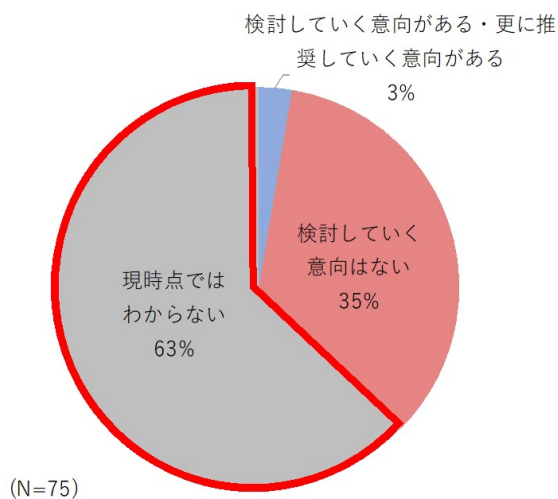
自転車通勤を認める企業は、調査対象企業の約9割で、自転車通勤手当制度を約半数が有しています。しかし、今後、自転車通勤を推奨していく意向がある企業は僅かであり、自転車通勤の普及に向けた取組が必要です。



【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

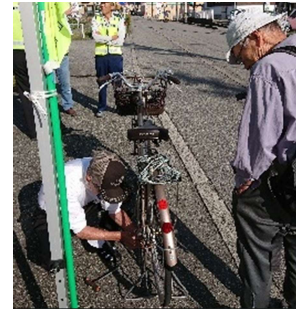


【とやまサイクルセーフティフェスタ】

## 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)

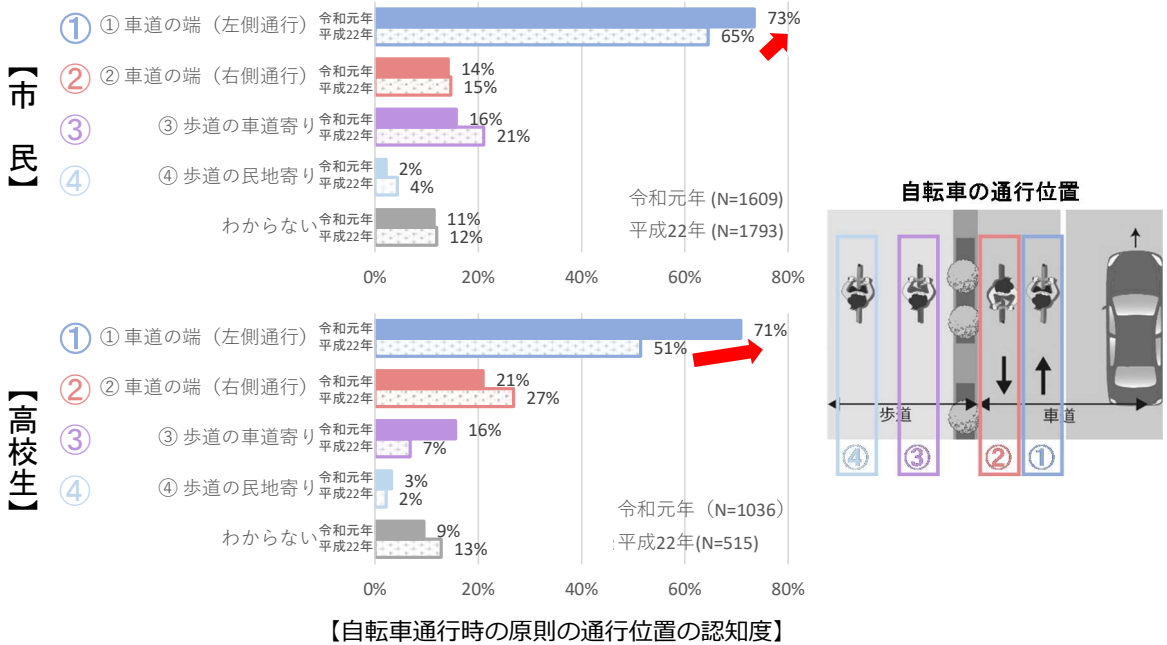
交通安全協会、市内警察署、安全運転管理者協議会、自治振興連絡協議会、交通指導員連絡協議会、交通安全母の会連絡協議会、地域交通安全活動推進委員協議会、老人クラブ連合会、小学校長会、中学校長会、幼稚園長会、認定こども園協議会、私立幼稚園・認定こども園協会、PTA連絡協議会、富山市

※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。

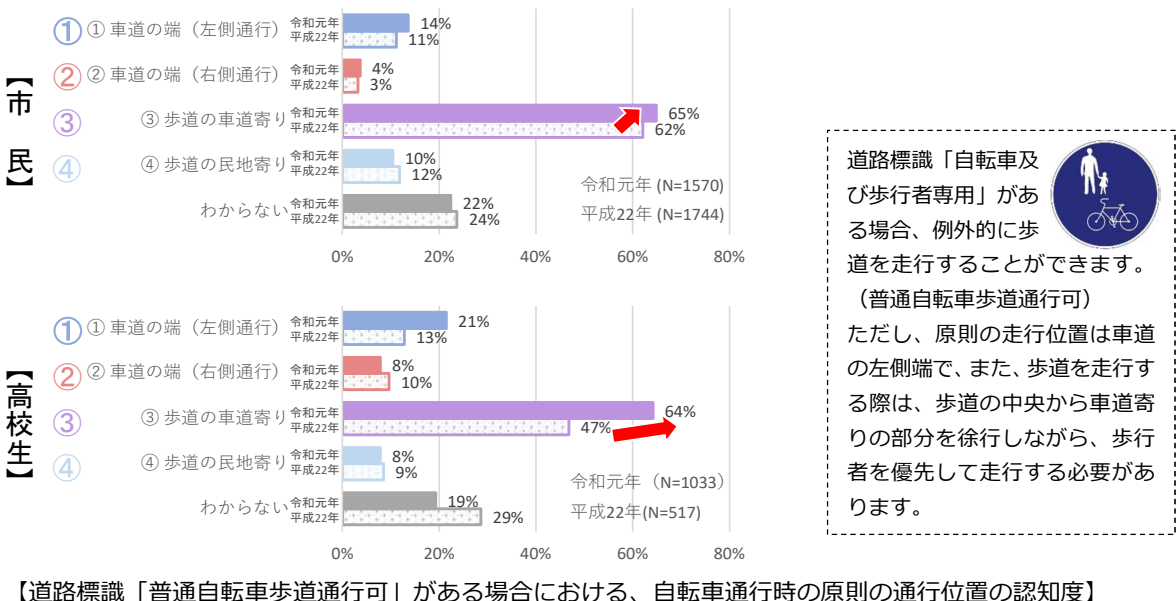
課題

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。

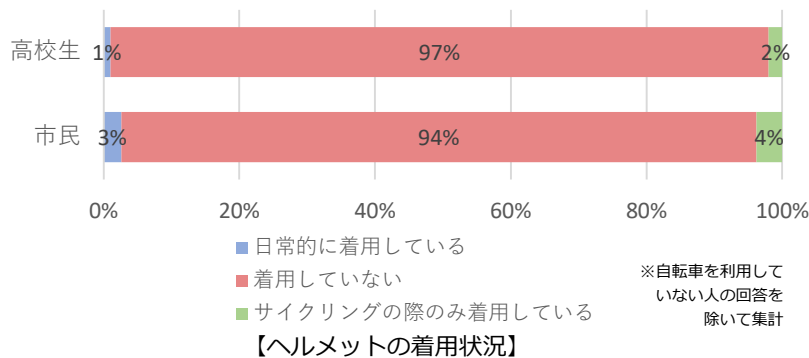


出典：自転車利用実態調査

課題

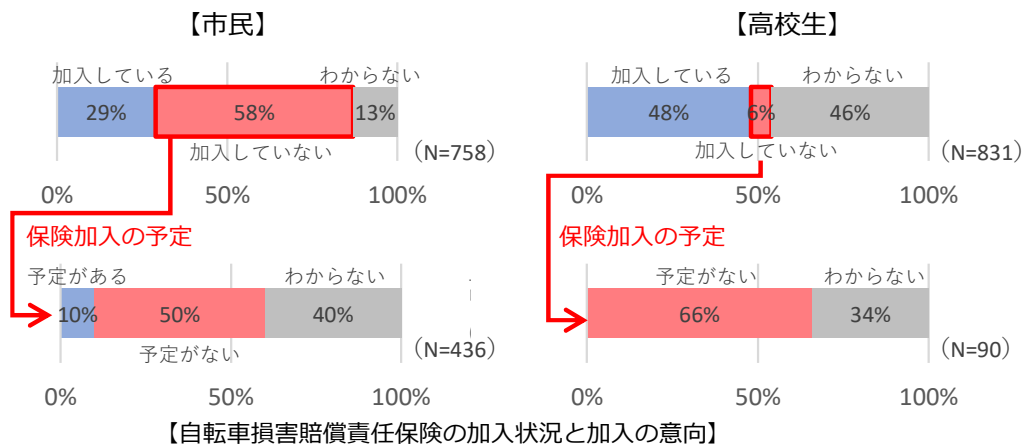
③ヘルメット着用率や自転車損害賠償責任保険加入率が低い、また、保険の加入意識も低い

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。

## 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
はこぶ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●自転車事故が大幅減少だが、安全性に対する実感が低い</li> <li>●歩道通行が常態化している</li> <li>●自転車走行空間整備や安全対策に対する要望が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎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</li> <li>◎車道における安全で快適な自転車走行空間の整備推進</li> <li>◎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</li> </ul>
とめる	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道駅やバス停周辺において駐輪場を整備</li> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎サイクル&amp;ライド（バス・鉄道）駐輪場の充実</li> <li>◎長期駐輪や放置自転車対策の強化</li> <li>◎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</li> <li>◎IoT※の活用</li> </ul>
いかす	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サイクリングイベントの開催や自転車競技を振興</li> <li>●自転車を利用する市民が減少</li> <li>●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</li> <li>●自転車通勤の推進を検討する企業が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎自転車を活かしたライフスタイルの推進</li> <li>◎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</li> <li>◎観光分野での国・県との連携</li> <li>◎余暇での活用</li> <li>◎その他、様々な場面での自転車の活用</li> </ul>
まもる	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車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</li> <li>●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</li> <li>●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、保険へ加入しようという意識も低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施</li> <li>◎自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進</li> <li>◎自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発</li> </ul>

※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。

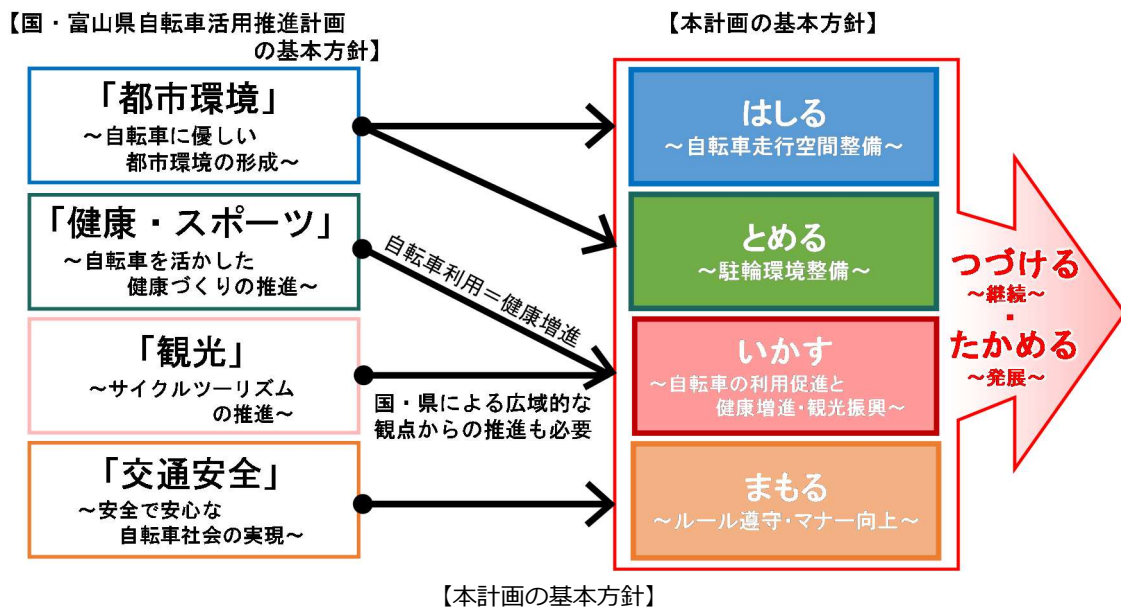


## 4-2. 将来像の実現に向けた基本方針

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。

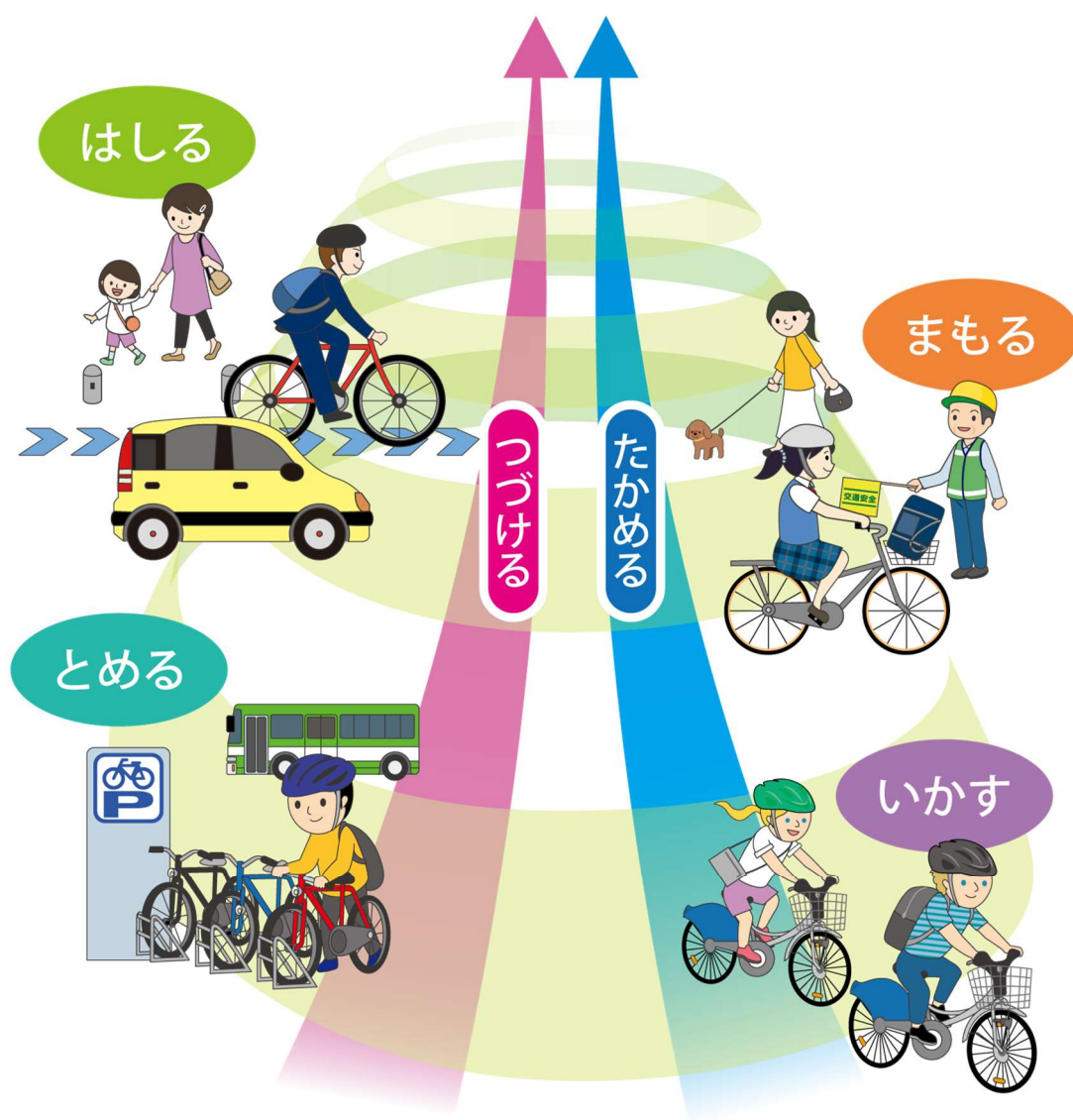


（各基本方針の該当目標）  
はしる…③⑩  
とめる…⑨⑩  
いかす…③⑨⑩⑬⑰  
まもる…③④⑩⑰

【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サイクリイベントの開催・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

・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。

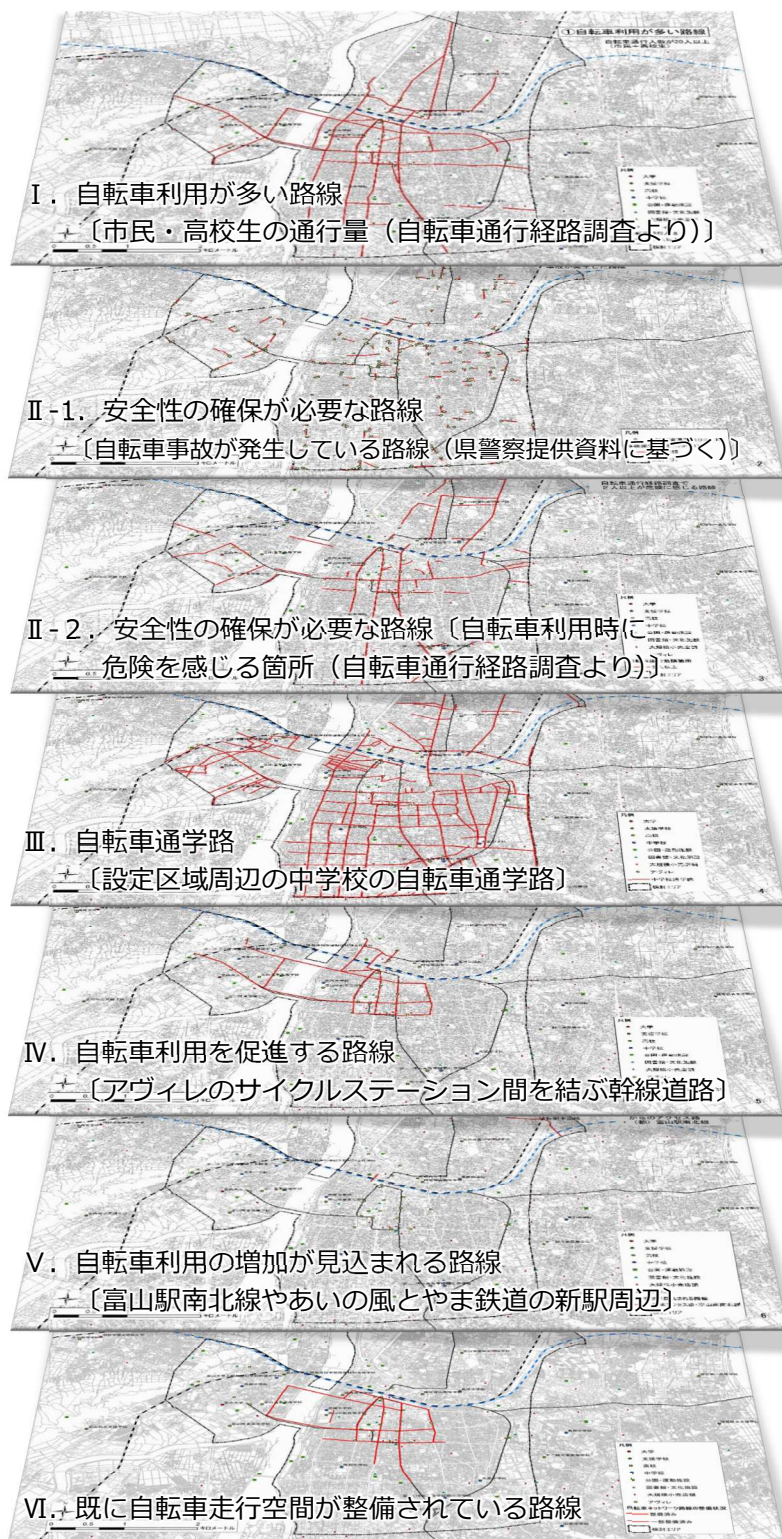
【自転車ネットワーク路線の抽出条件】

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つや自転車関連の事故が多く、 <u>安全確保が必要な</u> 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>自転車利用を促進する</u> 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〕

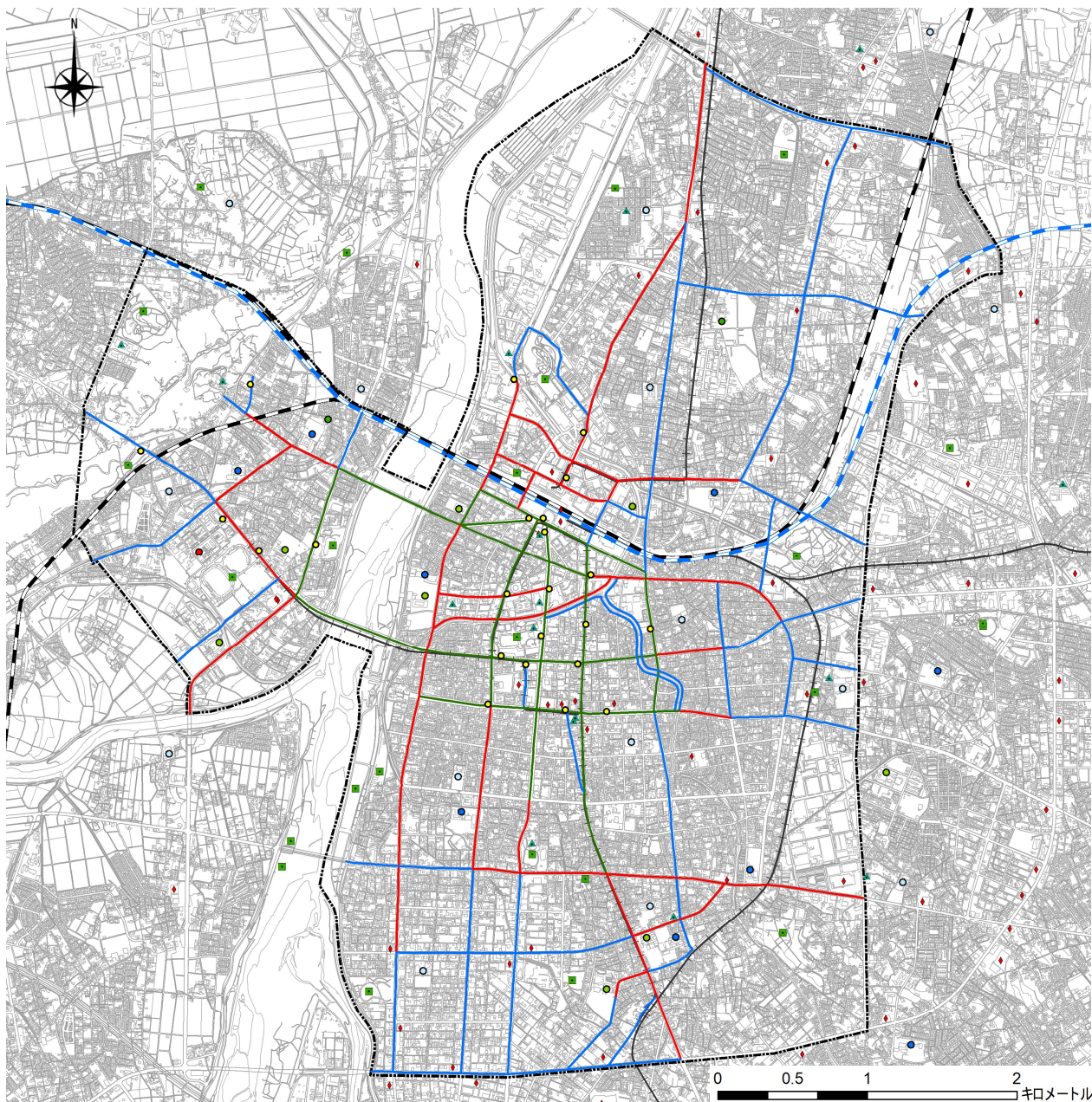
- ・ 自転車利用に係る諸条件を重ね合わせ、各路線の重なり状況を確認。

### 〔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  | <b>自転車ネットワーク路線とその優先度</b> | ⬜ 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

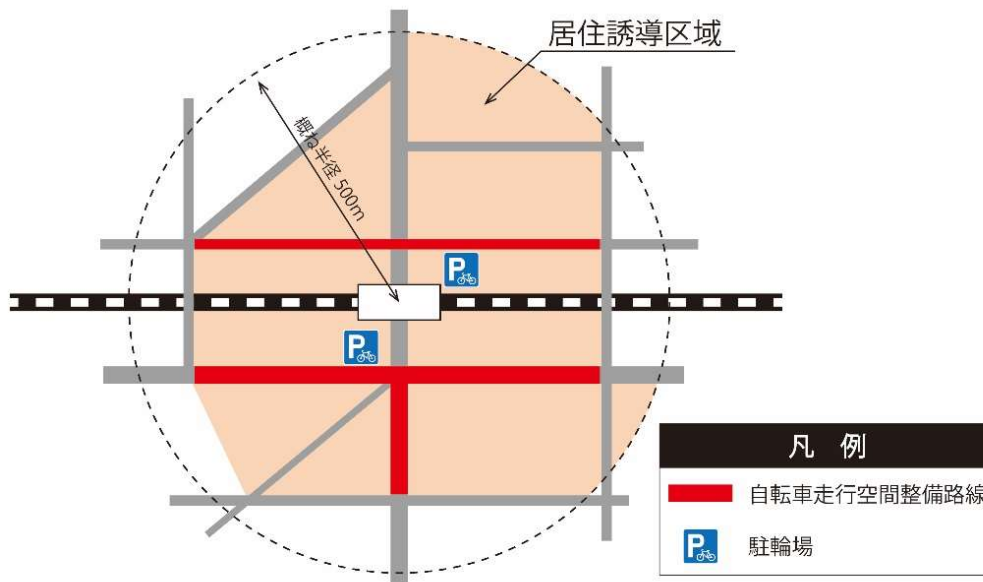
自転車ネットワークのエリア外の郊外部においても、鉄道駅周辺で自転車利用が見込まれることから、コンパクトシティ施策との整合を踏まえ、必要に応じて、次の方針で自転車走行空間の整備を検討します。

### 【対象エリア】

- ・本市の立地適正化計画<sup>※</sup>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

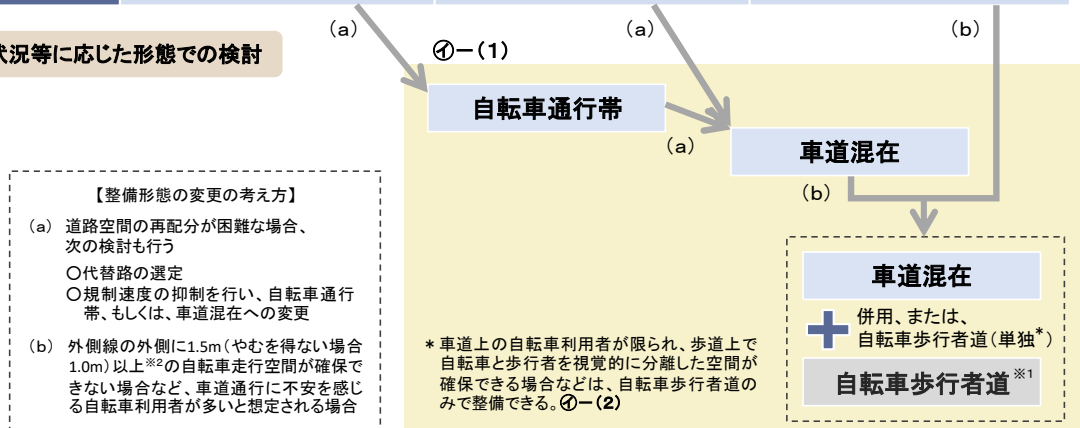
つづける・たかめる

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。

#### 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

	自動車の速度が高い道路 (A)	(A)、(C)以外の道路 (B)	自動車の速度が低く、自動車の交通量が少ない道路 (C)
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 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 <b>自転車道</b>	完成形態は <b>自転車通行帯</b>	完成形態は <b>車道混在</b>

#### 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】

#### 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。

## 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

### ○自動車速度が高い道路 (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。

## 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。

### ④-1 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】

㊦、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

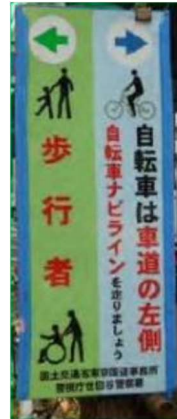
### 3) 自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施

#### ○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	

## 5-3. 「とめる」の取組

### 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 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増設に伴う需要に応じた駐輪場整備 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駅で、駐輪需要に応じた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

富山地方鉄道の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&バスライド駐輪場の整備 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（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。

## 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、立地特性に応じて、子ども乗せ自転車を利用する子育て世代や、高齢者、障がいのある方が利用しやすい平置き（ラックなし）スペースが確保できるように努めます。



【高齢者や障がい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）に努めます。鉄道駅等に併設の駐輪場においても、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、使用可能なものについてはリサイクル自転車として有効活用することとし、富山県自転車軽自動車商業協同組合へ譲渡や、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、新設商業施設等に附置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

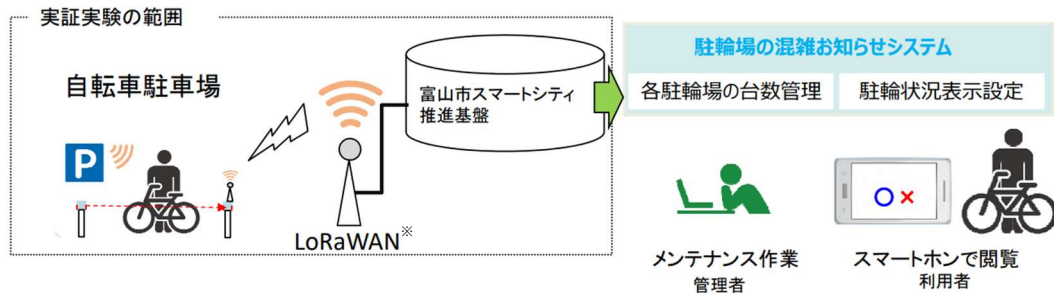
鉄道駅併設の駐輪場について、鉄道事業者とともに、必要な収容台数や利用者ニーズに応じた駐輪場の整備や管理体制を検討します。



## 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導入を検討します。



【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】

項目	施策	取組区分	実施主体
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	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増設に伴う需要に応じた駐輪場整備	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&バスライド駐輪場の整備	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	富山県自転車軽自動車商業協同組合・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
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	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. 「िकास」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。

#### 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の向上に寄与する方法で情報発信を行い、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、自転車利用の目的と対象者に応じて、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」  
2019年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 アミノパアリーホール 2F視聴覚室 徳島市鳴門区立寄字田原61  
●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ズ事業部 徳島営業所課長

第2部 体験「洗車講座」(アミノパアリーホール正面広場)  
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いただきます。(石油系溶剤&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送ください。  
■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  
※参加申込のみ、当日の参加受付はできません。  
※事務局からの返信を待ち受け下さい。

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 検索

●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://amoblog.jp/bicyclekingdom/  
※随時更新される本会の「自転車王国とくしまスタッフブログ」に接続します。

主催:徳島県 お問い合わせ先:(株)モンチャリเทล 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&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等を行い、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し、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、市職員に向けて、自転車通勤の促進に係る取組を検討し、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 つづける・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、市民利用の促進のため、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、歩行と自転車利用の調和に努めることとします。

### 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 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つつ、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。

### 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】

#### ②レンタサイクルの運営、タンデム自転車貸出 つづける・たかめる

岩瀬地区では、(一財)岩瀬カナル会館が運営するレンタサイクルにより、北前船の旧廻船問屋の軒を並べる街並みを巡ることができます。

市内外の来街者がサイクリングや観光を楽しむことができるよう、連携しながら自転車を活用したまちづくりに取り組みます。

タンデム自転車については、カップル等が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箇所(岩瀬カナル会館、富山市総合体育館、富山市市民プラザ)における貸出事業を継続します。



### ③ サイクルトレインの普及 つづける・たかめる

富山地方鉄道では休日に鉄道全線でサイクルトレインを実施しており、車内に自転車を持ち込み、郊外等でサイクリングを楽しむことができます。また、あいの風とやま鉄道においても、サイクルトレインのイベントを開催しています。主要交通結節点である本市の立地を生かし、サイクルツーリズムや日常的なサイクリングの発着点として、鉄道事業者が実施するサイクルトレインの普及に取り組みます。

**自転車に乗せられる特別列車**に乗って、東富山駅から黒部駅へ出発!! 黒部駅からサイクリング!

## あいの風とやまサイクリング 富山～黒部

**実施日** 9/27 (日) **雨天決行**

**集合場所** ドリームスタジアムとやま【富山競輪場】富山市新富山地区1-2 自転車庫内

**スケジュール** 受付開始: 午前8時20分 (ドリームスタジアムとやまから黒部駅へ自転車移動)  
 東富山駅出発: 午前9時28分 (黒部駅からサイクリングへ移動)  
 スタート/黒部駅: 午前10時30分 (自転車黒部駅からドリームスタジアムとやまへ)  
 ゴール/ドリームスタジアムとやま: 午後1時30分頃 (予定)

**参加費** 大人(神出) 1,500円 ※参加費は、乗車料、消費税、保険料、昼食代、飲料代を要し、当日、黒部駅でお支払いください。  
 小人(神出) 1,200円 ※30歳未満の未成年者は、必ず保護者同伴。(最少乗行人員10名)

**募集人数** 20名 ※募集定員に達しない場合は、抽選となります。

**申込み先** 〒930-0858 富山地域サービス旅行部「あいの風とやまサイクリング」係  
**TEL** 076-442-8180  
**FAX** 076-442-8180  
**E-mail** takehara@chitetsu-s.co.jp

**参加者全員に「あいの風とやま鉄道オリジナルグッズプレゼント!」**

イベント主催/あいの風とやま鉄道 北日本新聞社 協力/富山県サイクリング協会 お問い合わせ/北日本新聞社営業課 TEL076-445-3336(9:00-17:00)

【あいの風とやま鉄道が実施したサイクルトレイン】

出典：あいの風とやま鉄道

### ④ サイクルイベントの開催・協力 つづける・たかめる

グランフォンド富山実行委員会をはじめ、各関係機関・団体協力のもと、サイクルイベント「グランフォンド富山」を開催しており、今後も、市民団体や民間事業者と連携し、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。

### 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は、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ます。利用する自転車については、放置自転車の活用を検討します。

### ③ 高齢者による安全利用 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。

### ④ 様々な移動手段との連携 新規

全国的に普及が期待される MaaS<sup>※</sup>における自転車活用について、最新の動向や市内交通事業者等の取組状況やニーズを踏まえながら、本市の特性に応じた活用方法とその導入を検討します。

※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。

【「いかす」の取組主体】

項目	施策	取組区分	実施主体
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	市 民間事業者による展開を期待
	②自転車の利用イメージ向上に寄与する情報発信	新規	市 民間事業者による展開を期待
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	つづける・たかめる	市
	②自転車通勤等の促進	新規	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	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
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レンタサイクルの運営、タンドム自転車貸出	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	国・県・市
	⑥市民・事業者による自転車活用の推進	新規	市 民間事業者による展開を期待
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高齢者による安全利用	新規	市
	④様々な移動手段との連携	新規	交通事業者・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
	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							
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				危険の予測・回避		指導者としての視点	
	交通ルールの基本を覚える				事故のリスクの理解・社会的責任の認識		保護者としての視点 加齢に応じた運転	
主なポイント	<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> <li>自転車の安全な乗り方を身につける</li> <li>危険を予測し、回避することができる</li> <li>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</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>							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡単な交通ルールを知る</li> <li>交通ルールの基本を知る</li> <li>交通標識を知る</li> <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>「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> <li>身近な危険な箇所を知る</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>何が危ないのか、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> <li>正しい交通ルールを子ども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> <li>まちなかをサイクリング</li> <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っています。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、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】

※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。

**●自転車は車両です。事故のリスクがあります**  
 自転車は気軽な乗り物ですが、自分がかがをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、死にいたる事故を起こす危険性もあります。また、財産を損じたりすることもあります。  
 もし、重大な自転車事故を起こすと、14歳以上であれば  
 ① 車過失致死罪、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知れません。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、加入証などがあれば用ください。

自転車向けの賠償責任保険に加入していますか? → はい → 保険に加入しています

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  
 ・こくみん共済 coop、市民共済など  
 ・会社等の団体の構成員向けの団体保険  
 → はい → 保険に加入しています

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?  
 → はい → 保険に加入しています

TSマーク自転車保険に加入していますか?  
 → はい → TSマーク自転車保険は保証期間内ですか?  
 → はい → 保険に加入しています

→ いいえ → 自転車保険に加入していない状態です

(\*) TS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TS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(お客様用)」と自転車に貼付してある右側のようラベルで確認ください。  
 TSマークには青と赤マークの2種類があり、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
個人賠償責任保険	自転車事故に備えた保険 自動車保険の特約 火災保険の特約で付帯した保険 傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	団体の構成員向けの保険 PTAや学校が窓口になる保険
共済	こくみん共済 coop、市民共済など
TS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

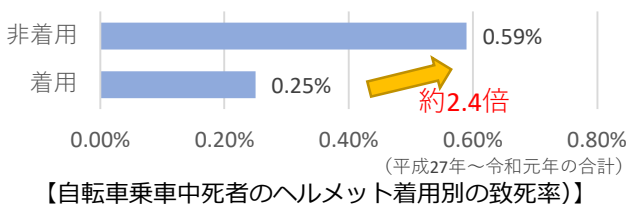
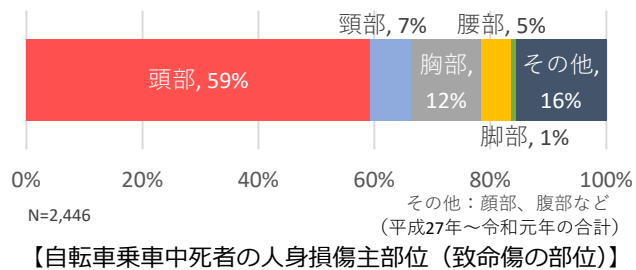
お問い合わせ先：富山県庁 生活安全課 076-443-2052

【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、スクエ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



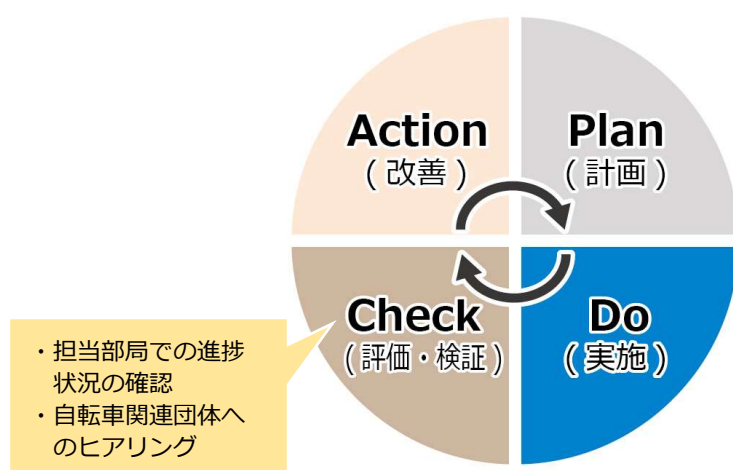
## 6-1. 将来像の実施に向けて

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、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
はこぶ	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
とどろ	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。

