資料２－２

第２次富山県自転車活用推進計画（案）

令 和 ９ 年 ３ 月

富　　山　　県

第２次富山県自転車活用推進計画　目次

１　総論 …… １

（１）自転車活用推進計画の目的と位置付け

（２）計画区域

（３）計画期間

（４）自転車利用を巡る現状及び課題

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 …… ８

【目標１】自転車にやさしい都市環境の形成

【目標２】安全で安心な自転車社会の実現

【目標３】地域の移動環境における自転車利用の推進

【目標４】自転車を活かした健康づくりや脱炭素の推進

【目標５】サイクルツーリズムの推進

３　自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み …… 13

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 …… 13

（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）広報活動等

（４）財政上の措置等

（別紙）自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み …… 14

１　総論

（１）自転車活用推進計画の目的と位置付け

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代の県民が利用できる、環境にも優しい身近な交通手段であり、また、その活用は健康づくり、観光振興や地域活性化にも繋がるものであることから、近年、自転車を活用した取組みへの関心が高まっているところである。

国においては、環境、交通、健康増進、観光振興等の重要な課題に対処し、自転車活用の推進に関する施策の充実を図るため、平成29年５月に「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が施行されるとともに、平成30年６月には、法の基本方針に即した「自転車活用推進計画」が策定され、各種の施策が総合的かつ計画的に推進されている。

一方、本県では、これまで、富山湾や田園地域の美しい景観を楽しむことができる「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等の整備、「富山湾岸サイクリング」の開催など、自転車を活用した観光、地域振興の取組みのほか、市町村が行うパークアンドライド推進事業への支援を通じ、自転車を活用した地域公共交通活性化の取組みも積極的に展開してきている。

こうした中、法や国の自転車活用推進計画を踏まえつつ、自転車を利用しやすい都市環境の形成、健康づくり、観光振興そして安全利用の面から今後の本県における自転車活用推進施策を協議・検討するため、市町村、関係団体・事業者等で構成する「富山県自転車活用推進検討委員会」を設置し、議論を重ねてきたところである。

また、今後の自転車活用の推進に関し、基本理念や県の責務、県民及び事業者の役割、施策の基本となる事項等を定める「富山県自転車活用推進条例」（平成31年富山県条例第１号。以下「条例」という。）を平成31年３月に制定し、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することとしたところであるが、本計画は、これまでの取組み、富山県自転車活用推進検討委員会や県議会における議論、市町村や関係団体、県民の意見も踏まえつつ、法や条例に定める基本理念や県の責務にのっとり、目標及び実施すべき施策等を定めるものであり、法第10条及び条例第７条に基づいた本県の自転車活用の推進に関する基本計画として位置付けるものである。

なお、自転車活用の推進については、県内市町村でも独自に各種の取組みが展開されているところである。本計画は、これまでの県や市町村の取組みを踏まえつつ、今後、県としてさらなる取組みを進めるに当たっての基本方針を定めるものであり、市町村においても各地域の実情に応じた取組みの充実を期待するものである。

（２）計画区域

本計画の計画区域は、富山県全域とする。

（３）計画期間

法や条例の基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、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、自転車がより魅力的なものになることが重要である。自転車の利用を拡大するうえで、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が大きな課題となっているが、これらの問題については、中長期的な視点に立った着実な取組みが必要である。

このため、本計画の計画期間については、中長期的な展望を視野に入れ、国土交通省自転車活用推進本部の「自転車活用推進計画」の目標年次との整合も図りつつ、2031年度までとする。

（４）自転車利用を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしい交通手段であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。その利用目的は、買い物や余暇・健康増進、通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、電動アシスト自転車等、様々な自転車が普及している。

また、近年では、個人の移動手段としてのモビリティの多様化が進んだ。特に令和５年に新たな車両区分として規定が整備された特定小型原動機付自転車については、立ち乗り型だけでなく、着座型や三輪等の様々な車両も開発されている。このような社会情勢の変化も踏まえ、自転車の利用を巡り、以下の課題について整理する必要がある。

① 都市環境

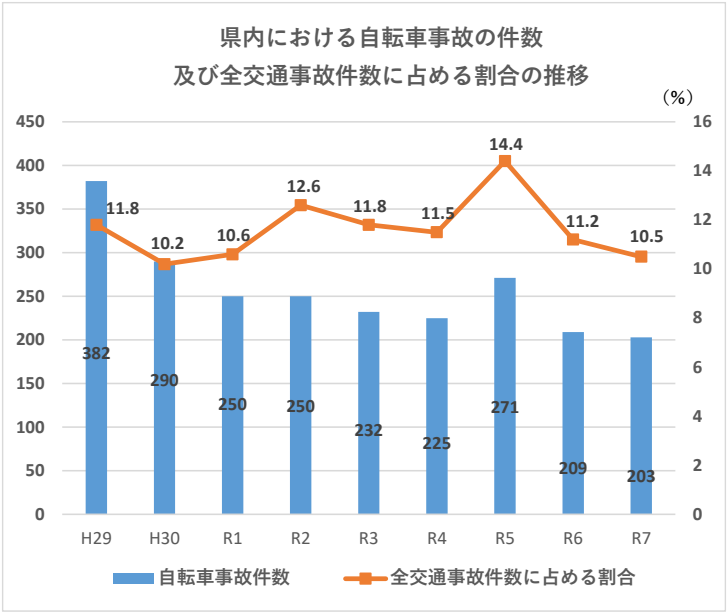
各地域で良好な自転車利用環境を整備していくにあたり、それぞれの実情に応じて、自転車の活用に係る施策を体系的かつ計画的に推進することが重要となる。県内の自転車活用推進計画の策定市区町村数は、令和７年度末時点で富山市のみとなっており、より多くの市町村において策定されることが必要である。

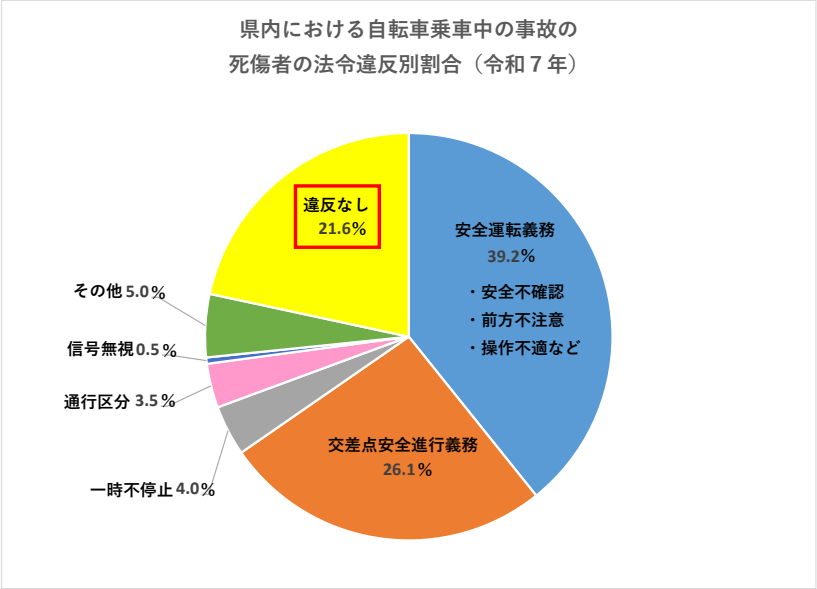
自転車の活用を更に促進し、自転車利用を増やしていくためには、自転車利用者が安全で快適に自転車を利用できるとともに、歩行者を中心としたすべての道路利用者と共存していくことが重要である。

② 安全・安心

県内における自転車事故の件数及び全交通事故件数に占める割合は、ともに減少傾向にある。しかしながら、令和７年中の自転車乗用中の事故の死傷者のうち、安全不確認などの安全運転義務違反、交差点安全進行義務違反、一時不停止など自転車側に何らかの違反が認められた割合が約８割と高い水準[1]であるなど、自転車利用者の安全意識の醸成が課題となっている。

自転車活用を推進するうえで、自転車利用者の交通安全意識を向上させていくことが必要であり、子どもから高齢者に至るまで、県民向けに安全利用に向けた交通ルールの周知と安全教育を推進するとともに、安全性の高い製品を購入し、購入後も定期的な点検整備を行うことや、万が一に備え、自転車保険に加入するよう啓発することも重要である。





1　「交通事故白書(令和７年版)」（富山県警察本部）より。

③ 移動環境

１世帯当たりの自家用車保有台数（平成６年度末現在：2.06台。全国平均は1.35台）が全国第４位[2]であり、自家用車が通勤や買い物等の交通手段として多く利用されていると考えられる本県において、今後、地球温暖化対策や交通渋滞対策を進めるうえで、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが必要であるが、自転車の利用促進を図るためには、自動車や歩行者と区分された通行空間の確保や駐輪場の整備など、自転車の利用環境を整えることが重要である。

また、人口減少時代を迎える中、地域公共交通の利便性を補完するうえでも、身近で利用しやすい交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点からも重要な課題である。

２　国土交通省北陸信越運輸局富山陸運支局「富山県運輸概況（令和７年度版）」より。

都道府県別自家用車保有台数

都道府県名	順位	１世帯あたり 自家用車保有台数（台） （令和６年度）
福　　井	1	2.19
山　　形	2	2.18
長　　野	3	2.13
富　　山	**4**	**2.06**
山　　梨	5	2.06
全国平均		1.35

④ 健康づくり・脱炭素

健康寿命のさらなる延伸を目指している中、自転車は適度な運動強度[3]を維持しやすく、生活習慣病の予防が期待できるほか、自動車・公共交通機関の通勤者と比較して、自転車通勤者は心筋梗塞、脳梗塞やがんで死亡するリスクが低下するとの研究結果[4]もあるなど、日常生活において自転車を活用することは健康寿命の延伸を目指す本県の取組みにも資するものである。自転車は、体力に自信のない人や日頃運動をしていない人でも手軽に運動できるツールであることから、子どもから高齢者まで身近にサイクリングの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

我が国の二酸化炭素排出量のうち、道路分野は約２割[5]を占め、自動車による移動は、一人での利用が６割、５km以内の利用が約４割[6]を占める。地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通の利用との組み合わせを含め、自転車利用へと転換することが必要である。

令和４年　健康寿命（富山県）	
男性	女性
72.06歳【全国36位】	75.63歳【全国20位】
（-0.51歳）	（＋0.18歳）
（H㉘72.58歳【全国8位】）	（H㉘75.77歳【全国4位】）

3　厚生労働省では、身体活動や運動の重要性について普及啓発を推進するために、令和６年に取りまとめた「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」において、取り組むべき生活活動として、通勤（自転車・徒歩）などで身体活動を増やすことを推奨している。

＜18歳～64歳の身体活動（生活活動・運動）の基準＞
強度が３メッツ※以上の身体活動を23メッツ・時／週行う。具体的には、歩行またはそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行う。
※メッツ（MET：metabolic equivalent）は、身体活動の強さを安静時の何倍に相当するかで表す単位

【自転車を利用した身体活動の例】

	メッツ数	同等の強度の身体活動
電動アシスト付き自転車に乗る	3.0メッツ	普通歩行（平地、67m／分）
楽に自転車に乗る（8.9km／時）	3.5メッツ	普通歩行（平地、75～85m／分）
自転車に乗る（≒16km／時未満、通勤）	4.0メッツ	階段を上る（ゆっくり）
サイクリング（約20km／時）	8.0メッツ	運搬（重い荷物）

4　英国グラスゴー大学における研究（研究代表：Jason M R Gill、ブリティッシュ・メディカル・ジャーナル2017年４月19日号に掲載）によると、英国在住の通勤者263,450人を対象とした調査の結果、自転車通勤者は、自動車・公共交通機関の通勤者と比較して、心疾患で死亡するリスクが半分以下に、がんやそれ以外の死因で死亡するリスクも６割程度に低下するとのデータが公表されている。

5　「2022年度（令和４年度）の温室効果ガス排出・吸収量（詳細）」（環境省、国立環境研究所）より

6　「令和３年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）より

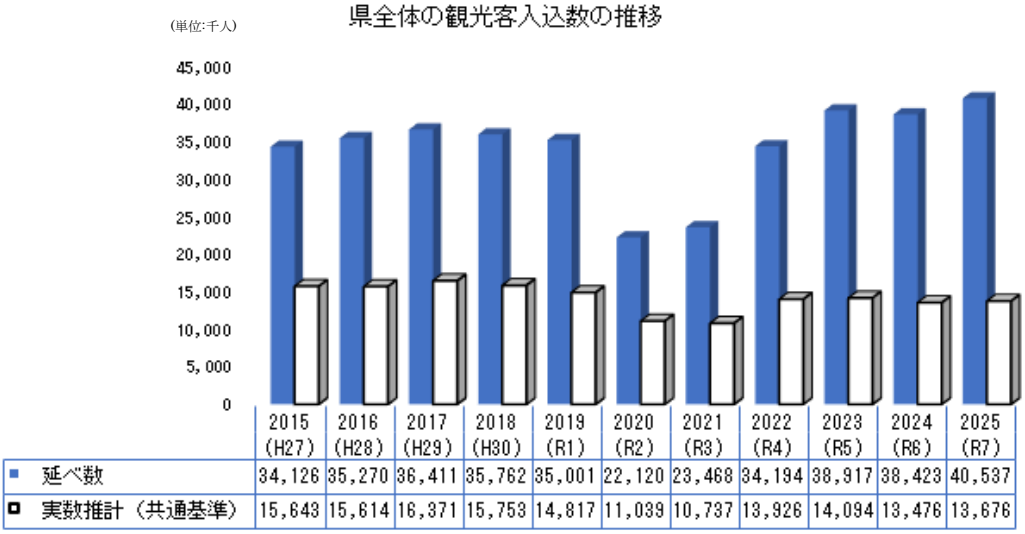
⑤ 観光振興

北陸新幹線が開業して約 10 年が経過する現在も、乗車人員が開業前の３倍以上の高い水準で推移しており、令和６年度には 990 万人と過去最多を記録し、令和７年度も前年を上回る 1,000 万人を超える水準が見込まれている。また、令和７年の観光入込客数も 4,054 万人と開業年(平成 27 年)比 18.8%増、コロナ禍前(令和元年)比 15.8%増と、コロナ禍の影響から回復し、高水準を維持している。

一方で、延べ宿泊者数は開業年とほぼ同水準と、観光入込客数の増加率に比べ伸びが低く、旅行者のさらなる満足度向上による消費額・滞在時間の増加に向け、戦略的な観光地域づくり、富山らしい魅力の創出を推進することが重要な課題となっている。

今後は、観光や食の魅力と合わせた、富山らしいサイクリストの受入環境や自転車の走行環境のさらなるブラッシュアップ、国内外へのＰＲ強化を図るとともに、地域における自転車の観光活用の気運醸成・取組みを促すなど、サイクルツーリズムの推進が重要である。

県全体の観光客入込数の推移



	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
延べ数	34,126	35,270	36,411	35,762	35,001	22,120	23,468	34,194	38,917	38,423	40,537
実数推計（共通基準）	15,643	15,614	16,371	15,753	14,817	11,039	10,737	13,926	14,094	13,476	13,676

県全体の延べ宿泊者数の推移　　(単位:人)

H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
3,990,920	3,408,470	3,895,490	3,780,400	3,807,890	2,228,020	2,394,470	3,067,460	3,933,900	3,759,720	3,928,440

富山湾岸サイクリングの開催実績

開催年	メイン会場・コース設定	参加者数	うち県外
2023(R4)	黒部市総合公園(黒部市) ・180km コース・120km コース ・80km コース・エンジョイコース	1,290 人	452 人
2024(R5)	氷見市比美乃江公園/氷見市漁業文化交流センター(氷見市) ・180km コース・120km コース ・80km コース・エンジョイコース	1,139 人	577 人
2025(R6)	海王丸パーク(射水市) ・180km コース・120km コース ・80km コース・エンジョイコース	1,257 人	707 人
2026(R7)	ありそドーム(魚津市) ・180km コース・120km コース ・80km コース・エンジョイコース	1,166 人	641 人



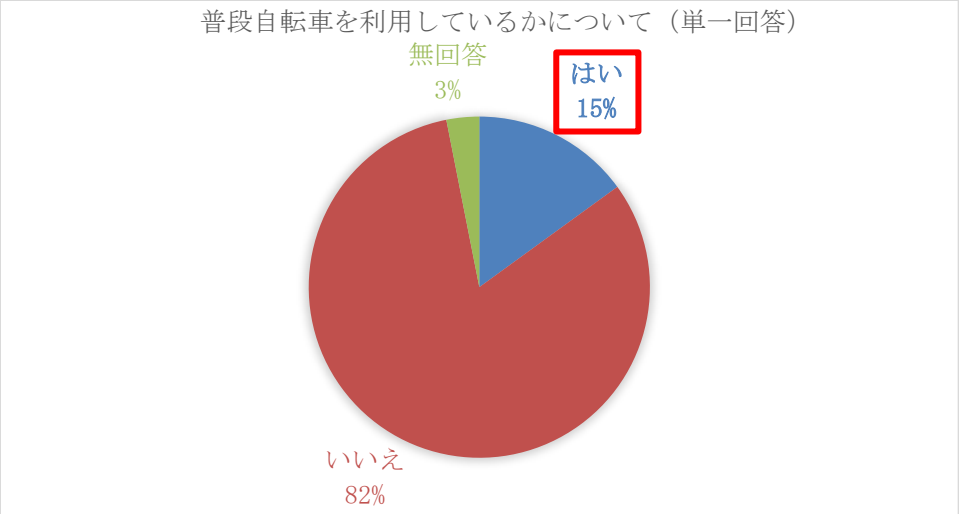


【参考】自転車の活用に関する調査結果（令和８年度県政世論調査結果より）

対　象　者：県内に居住する満 15 歳以上の男女 4,000 人（無作為抽出）
調査期間：令和８年６月 22 日～７月 17 日
調査方法：郵送調査　回収数（率）：2,326（58.2%）

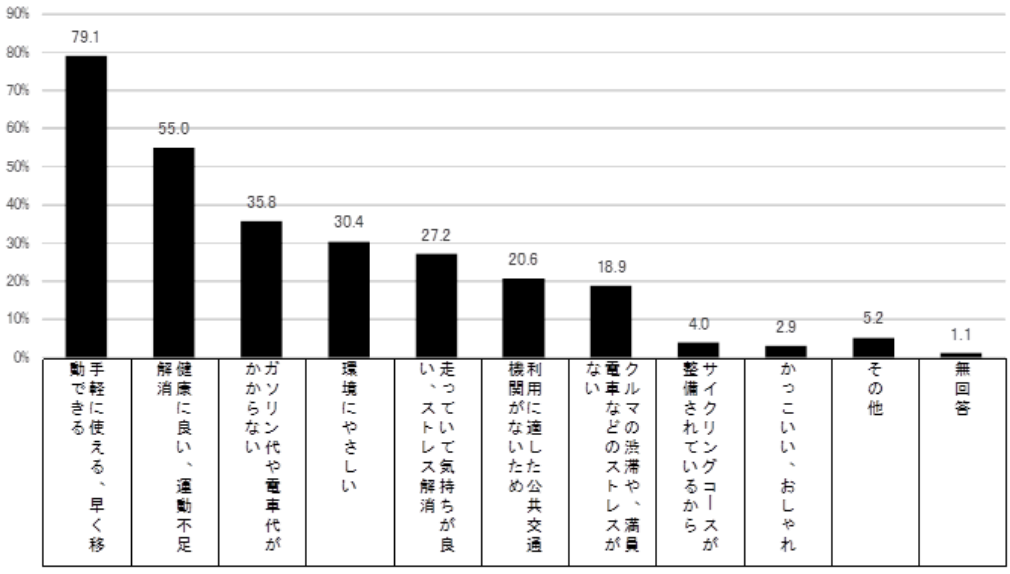
≪概要≫

・普段自転車を利用している人の割合は**全体の 15%**



・自転車を利用する理由としては、**『手軽に使える・早く移動できる』が 79.1%**と最も高く、次いで**『健康に良い、運動不足解消』が 55.0%**となっている。

どのような理由で自転車を利用しているかについて（複数回答）
※対象者：上記質問に対し「はい」と回答した者



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

法及び条例の基本理念を踏まえつつ、本県の自転車活用を巡る現状と課題に対応するために、以下のとおり５つの目標を設定するとともに、これらの目標達成のために具体的に実施すべき施策について定める。

【目標１】自転車にやさしい都市環境の形成
【目標２】安全で安心な自転車社会の実現
【目標３】地域の移動環境における自転車利用の推進
【目標４】自転車を活かした健康づくりや脱炭素の推進
【目標５】サイクルツーリズムの推進

目標１　自転車にやさしい都市環境の形成

自転車の活用を更に促進し、自転車利用を増やしていくためには、自転車利用者が安全で快適に自転車を利用できるとともに、歩行者を中心とした全ての道路利用者と共存していくことが重要である。そのため、より多くの市町村において自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む)の策定に努め､自転車の活用を推進していく上での基盤となる、自転車通行空間の良好な自転車利用環境の実現を目指す。

＜実施すべき施策＞

① 自治体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施の促進
② 歩行者、自転車及び自動車が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

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 (2031 年度)	考え方
自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）を策定した市区町村数	1 (2026 年度)	３以上 (2031 年度)	都道府県及び市町村（特別区を含む）は、自転車活用推進法第 10 条及び第 11 条において、本計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされている。

目標２　安全で安心な自転車社会の実現

自転車利用者は交通ルールを遵守し、歩行者等への思いやりを持つとともに、歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出する。

このため、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図ると伴に、万が一に備えた自転車損害賠償保険等への加入に向け、市町村、 関係団体等と連携し、必要な情報の提供、普及啓発に努める。

＜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ための広報啓発の推進
② 県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発の推進や自転車利用者に対する指導・ 取締りの実施
③ 学校における交通安全教室の開催等の推進
④ 自転車損害賠償保険等への加入促進

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 （2031 年度）	考え方
自転車事故の発生件数 自転車乗用者が第１当事者または第２当事者の事故件数	203 件 （2025 年度）	203 件以下	自転車活用の推進により自転車利用者の増加が見込まれるが、合わせて利用者の交通安全意識の向上を図ることにより、平成以降で最小値となる 203 件以下を目指す。 ≪参考≫ ・平成元(1989)年以降の最小値 203 件(R7(2025))
自転車損害賠償保険等の加入率 富山県と包括連携協定を締結している日本生命保険相互会社が毎年実施している「交通安全に関するアンケート」の集計結果	49.6% （2025 年度）	70.0%以上	令和８年 10 月１日から条例で自転車損害賠償保険等への加入が義務化されることから、自転車利用者等による自転車損害賠償保険等への加入徹底に向け、必要な情報の提供、普及啓発に努める。 ≪参考≫ 全国平均 66.2%(R7(2025))

目標３　地域の移動環境における自転車利用の推進

徒歩や自転車等のアクティブモビリティ(人力による移動手段)に配慮したまちづくりを推進し、交通における自動車への依存を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。併せて、自転車

利用を促進し、公共交通との連携を強化することにより、地域を支える移動手段の確保を図る。

＜実施すべき施策＞

① シェアサイクル・レンタサイクルの普及促進
② 自転車の日常利用として、自転車通勤等の促進
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促進

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現況	目標値 （2031 年度）	考え方
富山県内のレンタサイクル利用者数 （延べ数） 富山県内で自治体等が実施しているレンタサイクルの年間利用者（延べ数）	○○人 （2026 年） ※R8.1.1～12.31 実績	○○人	サイクリング環境の充実を図り、利用者数の増加を目指す。
普段自転車を利用している割合 県政世論調査において、普段自転車を利用しているかについて「はい」と回答した県民の割合	15.0% （2026 年度）	20.0%	自転車活用の推進により通学・通勤をはじめ、日常生活における自転車利用の増加を目指す。

目標４　自転車を活かした健康づくりや脱炭素の推進

県民の健康寿命の延伸を目指す一環として、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図るとともに、県民の体力向上や余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

また、自転車通勤等の促進により、自転車利用への転換を促進することで脱炭素社会の実現に寄与していく。

＜実施すべき施策＞

① 幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興による健康づくりの推進
② 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
③ 自転車の利用促進による環境負荷の軽減
④ 自転車の日常利用として、自転車通勤等の促進（再掲）

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現況	目標値 (2031 年度)	考え方
健康づくりのため自転車を利用する県民の割合 県政世論調査において、自転車を利用する理由として「健康に良い、運動不足解消」のためと回答した県民の割合	8.3% (2026 年度)	10.0%	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進などに努めることにより、割合の増加を目指す。
普段自転車を利用している割合（再掲） 県政世論調査において、普段自転車を利用しているかについて「はい」と回答した県民の割合	15.0% (2026 年度)	20.0%	自転車活用の推進により通学・通勤をはじめ、日常生活における自転車利用の増加を目指す。

目標５　サイクルツーリズムの推進

「世界で最も美しい湾クラブ」への加盟が認められた富山湾をはじめ、立山連峰や田園地域の美しい景観を楽しめる「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等を活用した、自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り周辺の観光スポット・食の魅力を満喫するツアーの促進や、サイクリストから評価の高い「富山湾岸サイクリング」の開催や新たなサイクリングイベントの開催等を通じ、観光地域づくりや富山らしい魅力の創出を推進する。

また、富山らしいホスピタリティの提供を目指し、サイクリストの受入環境や自転車の走行環境、サイクリングコース周辺の魅力のブラッシュアップに取り組むことにより、ハード・ソフト両面から国内外にアピールできるサイクリング環境の創出を目指す。

また、地域における自転車の観光活用の気運醸成を図るとともに、主体的な取組みの促進を図る。

＜実施すべき施策＞

① 「富山湾岸サイクリング」などの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 「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等における受入環境や走行環境のさらなる整備充実、コース周辺の魅力のブラッシュアップと県内外に向けたコースの魅力の発信

③ 北陸三県及び他のナショナルサイクルルート(※)との連携強化による回遊性の向上と高付加価値化の推進

④ 地域における自転車の観光活用の取組みの促進

⑤ 公共交通機関への自転車の持込みの促進

⑥ インバウンド向けを含む県内サイクリングツアーの商品造成の促進

(※)ナショナルサイクルルート

日本を代表し、世界に誇り得るサイクリングルートとして、自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るもの。本県では、「富山湾岸サイクリングコース」が令和３年５月 31 日に第２次ナショナルサイクルルートに指定された。

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現況	目標値 (2031 年度)	考え方
富山湾岸サイクリングの県外申込者の割合	55% (2026 年度)	60%	県外への PR 活動を強化し、より経済効果の高い県外参加者の増加を目指す。
市町村を跨いだ乗り捨てが可能なシェアサイクル・レンタサイクル数	３か所 (2026 年度)	５か所	広域レンタサイクルの乗り捨てシステムを展開することにより、利用者の利便性及び回遊性の向上に寄与する。

３　自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み

２に掲げた「自転車の活用の推進に関する施策」を着実に実施するため、計画期間中に実施すべき取組みについては、別紙のとおりとする。

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

本計画に位置付けられた施策の実施にあたっては、市町村や観光・交通関係団体・事業者、自転車・スポーツ・教育関係者等からなる「富山県自転車活用推進連絡会議」（以下「推進連絡会議」という。）を設置し、関係者の意見を踏まえつつ、相互に連携を図りながら取り組むものとする。

（２）計画のフォローアップと見直し

本計画について、必要に応じて推進連絡会議の助言を受けつつ、毎年度に、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行ったうえで、その結果を公表する。その際、指標を設定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行う。

その際、「自転車の活用の推進に関する施策」を着実に実施するための個別の取組みについては、効果を検証しつつ、随時、弾力的に見直しを行うものとする。

また、計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会経済情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて本計画の見直しを行う。

（３）広報活動等

本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、広く県民が参加できるイベントの開催等により自転車の魅力を多面的に訴求する等、自転車の活用について県民の理解と関心を深めるための広報活動を展開する。

（４）財政上の措置等

県は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、市町村や民間団体・事業者等が実施する取組みに対して必要に応じて支援策を講じる。

（別紙）

【目標１　自転車にやさしい都市環境の形成】

施策	取組み
①　自治体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施の促進	(1) 自治体における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、国が公表している「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を周知するとともに、策定を検討している場合に必要な協力を行う。
②　歩行者、自転車及び自動車が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	(1) 自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。また、自転車通行空間の整備に当たっては、交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定する。
	(2) 様々な利用者の意見を聞きながら、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討する。
	(3) 自転車交通を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るため、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用に努める。
	(4) 道路管理者と公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフトの両面から生活道路の交通安全対策を実施する。

【目標２　安全で安心な自転車社会の実現】

施策	取組み
①　安全な自転車の利用や点検整備を促進するための広報啓発の推進	(1) 自転車販売店等関係事業者との連携や、交通安全教室の機会等を活用し、自転車の安全な利用や定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施する。
②　県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発の推進や自転車利用者に対する指導・ 取締りの実施	(1) 内閣府の中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した「自転車安全利用五則」の活用等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルールの周知を図る。
	(2) 全国交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等の広報啓発に努める。
	(3) 通勤通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。
	(4) 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とする自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。
	(5) 交通安全アドバイザーに対する研修会等の実施により、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上を図る。
	(6) イベントにおける自転車の安全利用のための広報を

		実施するブースの設置や、子供向けの自転車乗り方教室、シミュレーター等を活用した高齢者向けの安全教室を実施する。
		(7) 自動車学校における学科教習・路上教習や運転免許証更新時の講習等の機会を活用し、自動車運転者の自転車への注意喚起を促すなどの安全教育を実施する。
		(8) 自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・ 路線を選定し、当該地区において重点的に、自転車利用者の無灯火、信号無視等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。
	③　学校における交通安全教室の開催等の推進	(1) 小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校等の学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう、交通安全教室等を着実に開催し、交通安全の意識啓発を推進する。
		(2) 交通安全教室の講師が分かりやすい講習会を実施できるように、講師に向けた講習会を実施する。
	④　自転車損害賠償保険等への加入促進	(1) 令和８年 10 月から条例で自転車損害賠償保険等への加入が義務化されることから、自転車利用者等による自転車損害賠償保険等への加入徹底に向け、市町村、関係団体等と連携し、必要な情報の提供、普及啓発に努める。

【目標３　地域の移動環境における自転車利用の推進】

施策	取組み
①　シェアサイクル・レンタサイクルの普及促進	(1) 市町村等が県管理道路・公共用地へのシェアサイクル・レンタサイクルの関連施設の設置を検討している場合に必要な協力を行う。
	(2) 市町村間で乗り捨て可能なシェアサイクル・レンタサイクルの実施を検討している場合に必要な協力を行う。
	(3) シェアサイクル・レンタサイクルの安全性及び快適性の向上を図るため、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。
②　自転車の日常利用として、自転車通勤等の促進	(1) マイカー等から自転車への転換によるメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施する。
	(2) 県内の企業・団体等において積極的な自転車通勤制度の導入が図られるよう、導入を検討している場合に必要な協力を行う。

	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促進	(1)　市町村等が地域の駐輪ニーズを把握したうえで実施する駅周辺を含めた駐輪場の整備に対して必要な支援を行う。

【目標４　自転車を活かした健康づくりや脱炭素の推進】

施策	取組み
①　幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興による健康づくりの推進	(1)　サイクルスポーツイベント・サイクリングイベントについて、より幅広い年齢層が気軽に参加できるよう、内容の充実・多様化を図る。
②　自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	(1)　自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を実施する。
③　自転車の利用促進により、環境負荷の軽減	(1)　マイカー等から自転車への転換によるCO2削減効果等を踏まえ、自転車利用による様々なメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施する。
	(2)　県や市町村が実施している「ノーマイカーウィーク」や「エコ通勤」の取組みと連携し、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施する。
④　自転車の日常利用として、自転車通勤等の促進（再掲）	(1)　マイカー等から自転車への転換によるメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施する。（再掲）
	(2)　県内の企業・団体等において積極的な自転車通勤制度の導入が図られるよう、導入を検討している場合に必要な協力を行う。（再掲）

【目標５　サイクルツーリズムの推進】

施策	取組み
①　「富山湾岸サイクリング」などの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	(1)　「富山湾岸サイクリング」などの既存のサイクリングイベントの内容の充実を図るとともに、新たなサイクリングイベントの開催等を推進する。また、効果的な情報発信により、国内外からサイクリストが繰り返し訪れる観光地域づくりを推進する。
	(2)　県内のサイクリングコースを活用した、自転車に乗ることそのものを楽しむツアー、あるいは自転車で地域を巡り周辺の観光スポットや食の魅力を満喫するツアーの促進により、サイクルツーリズムの推進を図る。
②　「富山湾岸サイクリングコース」や「田園サイクリングコース」等における受入環境や走行	(1)　自転車専用道路の整備等、県内のサイクリングコースにおける走行環境の整備充実を図る。
	(2)　サイクリングコースの安全性や連続性を確保する

	環境のさらなる整備充実、コース周辺の魅力のブラッシュアップと県内外に向けたコースの魅力の発信	ため、道路管理者等からなる横断的協議機関において、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題等について検討する。
		(3) 道の駅や民間の飲食店等と連携したサイクルステーション、サイクル・カフェの整備など、サイクリングコース周辺の魅力のブラッシュアップに取り組む。
		(4) 鉄道駅や空港におけるサイクリスト受入サービスの充実を図る。また、訪日外国人を考慮した受入サービスについても併せて検討する。
		(5) サイクリストや旅行者のみならず、県民によるサイクリングコースの利用を促進するため、コース環境に加え周辺の魅力も含めたさらなる情報発信に努める。
		(6) 利用実態調査の結果を踏まえたPDCAサイクルにより、サイクリングコース及び周辺の魅力・サービス向上を図る。
	③ 北陸三県及び他のナショナルサイクルルートとの連携強化による回遊性の向上と高付加価値化の推進	(1) 全国の先進的なサイクリングルートが有するそれぞれの強みを活かした連携を強化し、回遊性及び旅行者のさらなる満足度向上による消費額・滞在時間の増加を図る。
		(2) 北陸新幹線の敦賀延伸で所要時間が短縮された首都圏及び関西圏の大型サイクルイベントに、三県で連携してPR出展することにより、アクティブな自転車ユーザーに向けて北陸のサイクリングの魅力を発信する。
		(3) 北陸三県の連携強化・維持を図るため、各県の取組の発表や課題を共有する場を設け、将来的には民間事業者同士のつながりの強化も図り、広域的なサイクルツーリズムの実現を目指す。
	④ 地域における自転車の観光活用の取組みの促進	(1) 県内各地域が主体的に行う、地域固有の文化、自然その他の特性とサイクルツーリズムを融合させた体験型コンテンツの実施等に対して必要な支援を行う。
	⑤ 公共交通機関への自転車の持込みの促進	(1) 鉄道事業者やタクシー事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルタクシー及びサイクルフェリー(以下「サイクルトレイン等」という。)の取組事例、方法等を集約し、「とやまサイクルナビ」や「とやまサイクリングマップ」等で発信する。
		(2) サイクルトレイン等を活用したサイクルツアーに対して必要な協力を行い、サイクルツーリズムの推進を図る。
	⑥ インバウンド向けを含む県内サイクリングツアーの商品造成の促進	(1) 自然・文化・サイクリングの構成要素を通じて富山の本質を深く体験できるアドベンチャーツーリズムを推進し、国内外の観光旅行者の消費額拡大や満足度向上、安心・安全で楽しめる旅行環境の整備を図る。

		(2) 官民が連携し、インバウンド向けのサイクリングツアーに対応できるガイド育成の充実を図る。