資料3

富山県自転車活用推進計画の改定内容（新旧対照表）

1　概要

計画期間の満了及び、国土交通省自転車活用推進本部が発表した「第３次自転車活用推進計画」を踏まえ、富山県自転車活用推進計画の内容を改定するもの。

改定案(新)	現行(旧)
目次	目次
1 総論	1 総論
（1）自転車活用推進計画の目的と位置付け	（1）自転車活用推進計画の目的と位置付け
（2）計画区域	（2）計画区域
（3）計画期間	（3）計画期間
（4）自転車利用を巡る現状及び課題	（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	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	【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２】自転車を活かした健康づくりの推進
【目標３】地域の移動環境における自転車利用の推進	【目標３】サイクルツーリズムの推進
【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４】安全で安心な自転車社会の実現
【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	3 自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み
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	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）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 〔参考資料〕※令和９年３月更新のため「添付なし」 ① とやまサイクリングマップ ② 富山県におけるモデルルート「富山湾岸サイクリングコース」	（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 〔参考資料〕 ① とやまサイクリングマップ ② 富山県におけるモデルルート「富山湾岸サイクリングコース」
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、~~今後、~~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	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、今後、各種の施策が総合的かつ計画的に推進されることとなっている。 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、~~コースを活用した~~「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	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、コースを活用した 「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。 　今般、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。	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　（略）	（２）計画区域　（略）
（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。	（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、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、長期的な展望を視野に入れ、県の総合計画「元気とやま創造計画―とやま新時代へ新たな挑戦―」の目標年次との整合も図りつつ、2026 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。~~また、~~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	（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。また、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、障害者も楽しむことができるタンデム自転車やハン

る。~~このような暮らしを豊かにする自転車の利用を巡り、以下の課題が挙げられる。~~ 　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。~~全交通事故件数に占める割合も平成 29 年には 11.8%と、ここ数年は横ばい傾向にあるものの、全国における割合（約 20% 前後）と比較する~~	ドサイクル等、様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車の利用を巡り、以下の課題が挙げられる。 <

~~と低い状況となっている。~~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。	平成 29 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９割と高い水準であるなど、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することや、購入後も定期的な点検整備を行うよう啓発することも重要である。
③ 移動環境 １世帯当たりの自家用車保有台数（令和６年度末現在：2.06 台。全国平均は 1.35 台） が全国第４位であり、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。	① 都市環境 １世帯当たりの自家用車保有台数（平成 28 年度末現在：1.70 台。全国平均は 1.06 台） が全国第２位であり、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。

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。	② 健康増進 健康寿命のさらなる延伸を目指している中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく、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日本一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。
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	③ 観光振興 北陸新幹線が開業して約４年が経過する現在も、乗車人員が開業前の３倍近い高い水準で推移しているほか、本県の代表的な国際的観光地である立山黒部アルペンルートへ の外国人観光客数が平成 30 年に約 26 万 6,200 人に増加（平成 15 年比で約 11 倍）するなど、 本県を訪れる国内外からの旅行者が増加する中、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。

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。	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。
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	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	法及び条例の基本理念を踏まえつつ、本県の自転車利用を巡る現状と課題に対応するために、以下のとおり４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】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
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も

目標４　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、~~自転車通行空間の整備を促進するほか、~~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	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

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、自転車通行空間の整備を促進するほか、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。

＜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

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 (2026 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	290 件 (2018 年)	290 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、過去 30 年間の最小値である 290 件以下を目指す。 ≪参考≫ ・平成元(1989)年以降の最小値 290 件 (H30(2018))
交通安全について指導して いる学校の割合	99.1% (2015 年度)	100%	全ての学校においてさらなる交通安全教育の

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			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~~駐輪~~ニーズに応じた駐輪場の整備推進

学校安全計画に、各教科等において年間に指導する交通安全に関する内容を位置付け、実践している学校（公立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校）の割合			充実を図る。

目標１　自転車にやさしい都市環境の形成

徒歩や自転車等のスローな交通を中心と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。このため、安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

＜実施すべき施策＞

① 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

② シェアサイクルやレンタサイクルと公共交通機関との接続強化、自転車の貸出し・返却用ステーションの設置促進等によるシェアサイクル・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、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

＜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）	○○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

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 （2026 年度）	考え方
自転車の貸出し・返却用ステーションの設置数 県内におけるシェアサイクル、レンタサイクルの貸出し・返却用ステーション数の合計値	61 箇所 （2017 年度）	80 箇所	市街地や観光地周辺、サイクリングコース等における設置を促進し、概ね３割程度の増加を目指す。

目標２　自転車を活かした健康づくりの推進

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。

＜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の促進

② 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

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

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

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 （2026 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	25.6% （2018 年度）	30%	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。

目標３　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推進	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 「富山湾岸サイクリングコース」を本県における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として位置づけ、我が国を代表するナショナルサイクルルートの指定を踏まえた取組みの推進 ④ 地域における自転車の観光活用の取組みの促進

＜指標＞

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　（略）

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~~（仮称）~~」（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。

＜指標＞

指標名及び指標の説明	現 況	目標値 （2026 年度）	考え方
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 県規格のナビゲーターライン、 路面表示により整備された３つのサイクリングコースの総延長	177 ㎞ （2017 年度）	250 ㎞	サイクリングコースを延伸することにより、サイクリング環境のさらなる充実を図る。
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（延べ数） 富山湾岸サイクリングコース沿線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数（延べ数）	3,476 人 （2017 年度）	8,000 人	サイクリング環境の充実を図り、利用者数の倍増を目指す。

3　自転車の活用の推進に関して実施すべき取組み　（略）

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会議（仮称）」（以下「推進会議」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、毎年度当初に、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　（略） （4）財政上の措置等　（略）	（2）計画のフォローアップと見直し 本計画について、必要に応じて推進会議の助言を受けつつ、毎年度当初に、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、本計画の見直しを行う。 （3）広報活動等　（略） （4）財政上の措置等　（略）