

広島市自転車都市づくり推進計画

【改訂版】

（素案）

令和2年度～令和6年度



令和2年2月

広島市道路交通局自転車都市づくり推進課

はじめに

近距離移動に手軽で便利な乗り物である自転車は、これまでも、通勤や通学、買物などの交通手段として、多くの市民に利用されてきましたが、近年、大気汚染物質や二酸化炭素を排出しない環境にやさしい乗り物として、また、災害時の移動手段としても注目を集めており、その利用ニーズは高まっています。さらに、観光振興の面でも、観光地などを巡るツールとしてシェアサイクルシステムを導入したり、風光明媚なコースをサイクリングルートに設定するなど、自転車を活かそうとする取組が全国各地で進められています。

その一方で、現在、自転車利用には、安全で快適な走行空間や駐輪場が不足している、交通ルール・駐輪ルールが守られていないといった課題もあります。

こうした状況を踏まえ、本市では、「はしる」「とめる」「まもる」「いかす」の自転車に関する各施策を総合的に推進していくため、平成 25 年 6 月に、広島市自転車都市づくり推進計画を策定し、この計画に基づく施策を関係機関や関係団体等とともに着実に実施してきたところです。

こうした中、平成 29 年 5 月に、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなどの新たな課題に対応するため、自転車活用推進法が施行され、地方公共団体においても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を定めるよう努めることとされました。

このため、広島市自転車都市づくり推進計画に基づくこれまでの取組結果を踏まえつつ、施策の優先順位の見直しや充実強化を図るとともに、スポーツ振興や健康づくりなどへの自転車の活用といった新たな視点からの施策を追加し、「広島市自転車都市づくり推進計画」を改訂しました。

なお、改訂後の計画は、自転車活用推進法に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付けるものです。

目 次

第 1 章 総論	・ ・ ・ ・ ・ P 1
1-1 改訂に当たっての考え方	・ ・ ・ ・ ・ P 1
1-2 自転車都市づくりの理念	・ ・ ・ ・ ・ P 1 2
1-3 基本方針	・ ・ ・ ・ ・ P 1 4
第 2 章 自転車都市づくりを実現していくための施策	・ ・ ・ ・ ・ P 1 5
2-1 施策体系	・ ・ ・ ・ ・ P 1 5
2-2 計画期間	・ ・ ・ ・ ・ P 1 6
2-3 指標	・ ・ ・ ・ ・ P 1 6
2-4 自転車都市づくりを実現していくための施策	・ ・ ・ ・ ・ P 1 7
2-5 推進体制	・ ・ ・ ・ ・ P 2 1
第 3 章 具体的な取組	・ ・ ・ ・ ・ P 2 2
3-1 重点施策	・ ・ ・ ・ ・ P 2 2
3-2 具体的な取組の内容	・ ・ ・ ・ ・ P 2 3
(1) 走行空間整備～はしる～	・ ・ ・ ・ ・ P 2 3
広島市自転車走行空間整備方針（デルタ市街地編）	・ ・ ・ ・ ・ P 2 4
(2) 駐輪場整備～とめる～	・ ・ ・ ・ ・ P 3 3
(3) ルール・マナーの遵守～まもる～	・ ・ ・ ・ ・ P 4 0
(4) 活用促進～いかす～	・ ・ ・ ・ ・ P 4 9
取組一覧	・ ・ ・ ・ ・ P 5 6
参考 アンケート調査結果	・ ・ ・ ・ ・ P 5 9



第1章 総論

1-1 改訂に当たっての考え方

(1) 基本方針

これまでの「広島市自転車都市づくり推進計画」の4つの基本方針のうち、方針3にスポーツ振興や健康づくりなどへの自転車の活用の視点を加えます。

- (方針1) 市民や来訪者が様々な場面で自転車に快適に乗ることができるまちづくり
- (方針2) 市民や来訪者が自転車に安全に安心して乗ることができるまちづくり
- (方針3) 地域や観光の振興、スポーツ振興、健康づくりなどに自転車を活かしたまちづくり
- (方針4) 自転車施策において行政、市民、企業等が連携するまちづくり

(2) 施策体系

基本方針に基づく「走行空間整備～はしる～」 「駐輪場整備～とめる～」 「ルール・マナーの遵守～まもる～」 「活用促進～いかす～」 の自転車施策の4本柱は、現行どおりとします。

(3) 計画期間

自転車を取り巻く環境等が目まぐるしく変化している状況を踏まえ、5年毎に更新します。

(4) 改訂のポイント

① 指標の追加

各施策の進捗状況等のフォローアップを行うため、施策の4本柱ごとの指標を新たに追加します。

② これまでの取組結果を踏まえた施策の強化

「広島市自転車都市づくり推進計画」に基づきこれまで実施した取組の評価や課題（詳細はP3～10 参照）を踏まえ、施策の優先順位の見直しや充実強化を図ります。

③ 国や県の自転車活用推進計画を踏まえた新たな施策の追加

(ア) スポーツ振興への活用

- ・ 広島クリテリウムの開催支援、広島競輪場の活用（バンク走行会の実施など）

(イ) 健康づくりへの活用

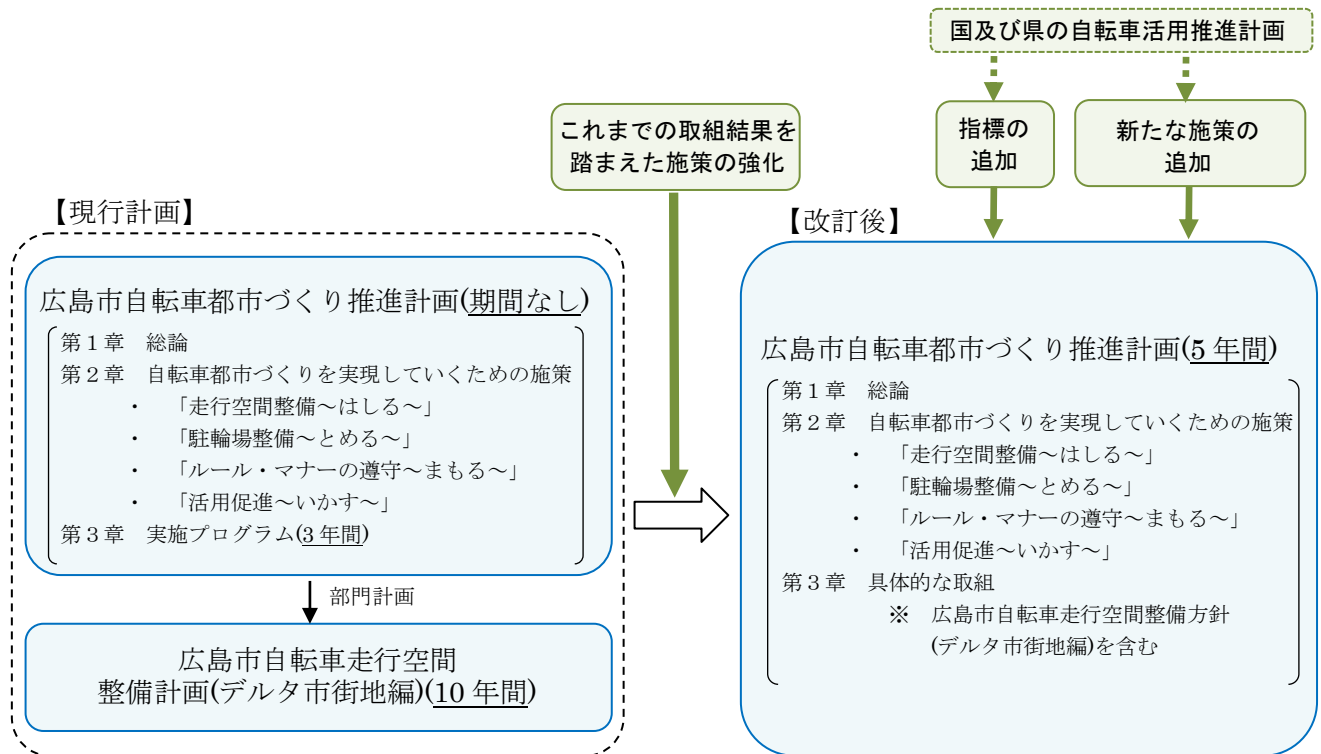
- ・ 地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室の開催など

④ 重点施策

これまで実施した取組の評価や課題及びスポーツ振興や健康づくりなどへの自転車の活用といった新たな視点を踏まえ、計画期間中に特に注力する取組として、重点施策を設定します。



【改訂のイメージ】



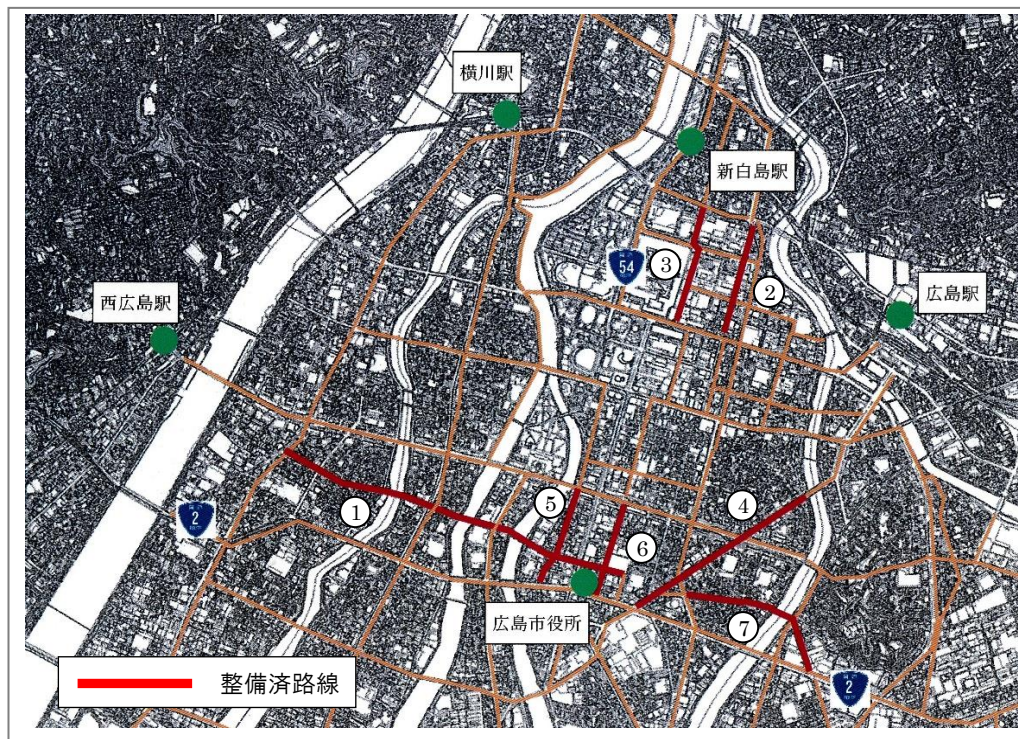
※ 今回の改訂に合わせ、部門計画の「広島市自転車走行空間整備計画(デルタ市街地編)」を「広島市自転車走行空間整備方針(デルタ市街地編)」として「広島市自転車都市づくり推進計画」の中に取り込み、計画期間を5年間とした一つの計画にまとめます。

【広島市自転車都市づくり推進計画に基づきこれまで実施した取組の評価や課題】

(1) 走行空間整備 ～はしる～

【これまでの主な取組】

自転車利用の多いデルタ市街地において、平成 27 年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」に基づき、平成 30 年度までに 7 区間約 6.7 k m の自転車走行空間の整備を行いました。また、整備計画策定以前に、歩道内等で約 12 k m の自転車走行空間の整備を行っています。（P 28 参照）



《走行空間整備状況》

【取組の評価】

① 自転車走行空間整備路線における自転車走行状況の実態調査

自転車走行空間の整備による自転車の走行状況の変化を把握するため、整備の前後に実態調査を行いました。

その結果、全ての調査箇所において、車道を走行する自転車の割合が増加し、また、車道を走行する自転車のうち、逆走（右側走行）する自転車の割合が減少しています。

路線 番号	車道を走行する自転車の割合			車道を走行する自転車のうち、 逆走(右側走行)する自転車の割合		
	整備前	整備後	結果	整備前	整備後	結果
①	65%	76%	11ポイント増加	18%	4%	14ポイント減少
②	22%	44%	22ポイント増加	22%	9%	13ポイント減少
③	49%	54%	5ポイント増加	6%	2%	4ポイント減少
④	12%	25%	13ポイント増加	5%	2%	3ポイント減少
⑤	97%	99%	2ポイント増加	7%	3%	4ポイント減少
⑥	95%	98%	3ポイント増加	7%	5%	2ポイント減少
平均	57%	67%	10ポイント増加	9%	4%	5ポイント減少

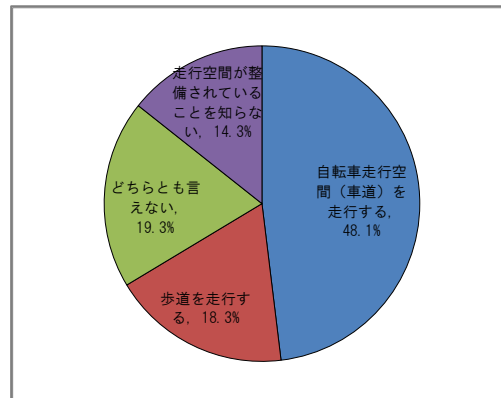
《調査結果》

② 市営有料駐輪場利用者へのアンケート調査（平成 30 年 6 月実施）

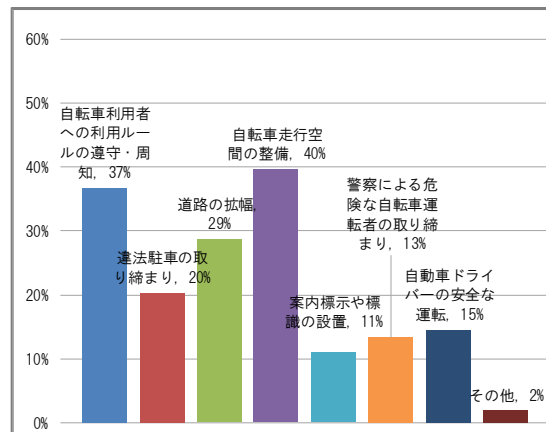
自転車走行空間が整備された路線において、自転車走行空間（車道）を走行する自転車は約 48%でした。

また、自転車の車道走行を促すために重要な取組は、「自転車走行空間の整備」が 40%で最も多く、次いで「自転車利用者の利用ルールへの遵守・周知」が 37%、「道路の拡幅」が 29%でした。

Q 自転車走行空間が整備された路線で、どこを走っているか。



Q 自転車の車道走行を促すには何が重要と思うか。（複数回答）



【課題】

- 平成 27 年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」において、短期整備路線（5 年程度）と位置付けた約 25 k mのうち、平成 30 年度までの整備延長は約 6.7 k mにとどまっていることから、引き続き、自転車走行空間の整備に取り組む必要があります。また、自転車走行空間の整備に当たっては、自転車の活用といった観点も踏まえながら、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成に取り組む必要があります。
- アンケート結果では、自転車走行空間が整備された路線でも自転車走行空間（車道）を走行する自転車は 48%にとどまっていること、また、自転車の車道走行を促すためには、「自転車走行空間の整備」に加え、「自転車利用者の利用ルールへの遵守・周知」が重要との回答が多いことから、引き続き、自転車の車道走行の周知に努めるとともに、自転車走行空間の整備済路線において車道走行を促す啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

【これまでの主な取組】

市営駐車場の転用等による市営有料駐輪場の整備や無料駐輪場の整備に加え、民間事業者による路上駐輪場の整備や民間駐輪場への整備費助成等により、駐輪場整備に取り組みました。

(H26.4.1時点)

	箇所数	収容台数
有料駐輪場	30 箇所	18,818 台
無料駐輪場	91 箇所	19,162 台
合計	121 箇所	37,980 台

⇒

(H31.4.1時点)

	箇所数	収容台数
	32 箇所(+2 箇所)	20,023 台(+1,205 台)
	93 箇所(+2 箇所)	19,908 台(+ 746 台)
	125 箇所(+4 箇所)	39,931 台(+1,951 台)

《市営駐輪場の箇所数及び収容台数》

路上駐輪場名	開設年度	収容台数
アリスガーデン前	平成 26 年度	44 台
相生通り		110 台
白島通り		80 台
国道 54 号	平成 29 年度	380 台
合計		614 台

《民間事業者による路上駐輪場の整備状況》

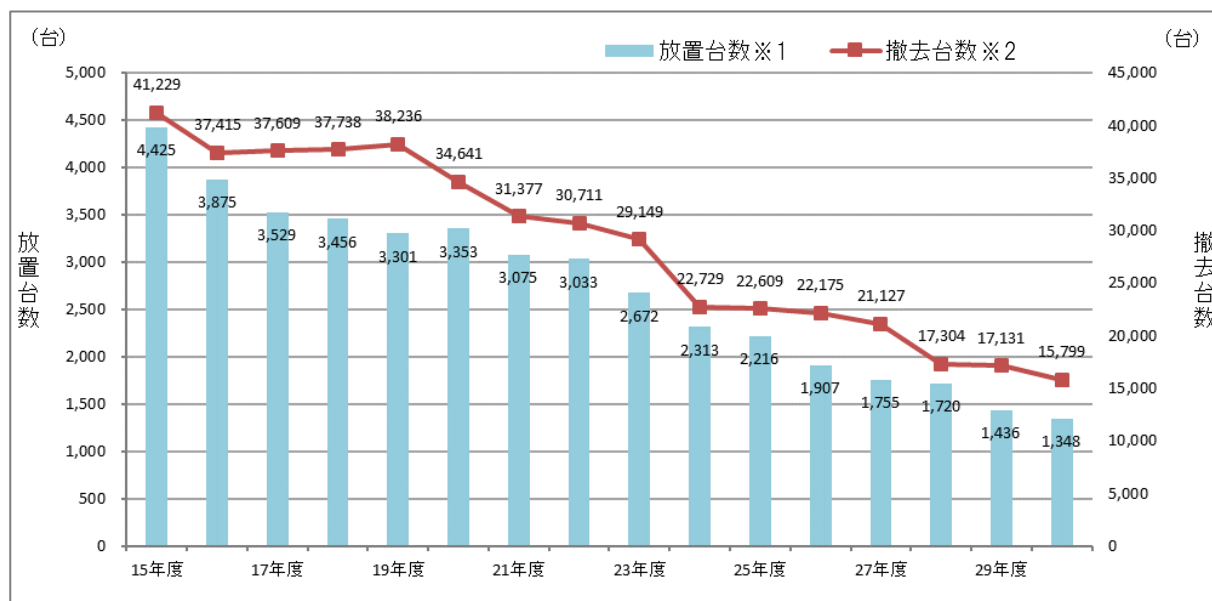
所在地	開設年度	収容台数	
		自転車	バイク
中区八丁堀	平成 28 年度	10 台	—
中区東白島町		38 台	—
中区東白島町	平成 30 年度	50 台	25 台
中区本通		45 台	—
合計		143 台	25 台

《補助制度を活用した民間駐輪場の整備状況》

【取組の評価】

① 放置自転車の台数

市営駐輪場の整備や民間駐輪場の整備促進に取り組んだ結果、放置自転車の台数は減少傾向にあります。



※1 放置規制区域内で各年度の5月の特定の1日に調査(17時時点)

※2 市全域における各年度の撤去台数の合計

《放置台数と撤去台数の推移》

② 市営有料駐輪場の一時利用状況調査（平成 30 年 6 月実施）

平日については、紙屋町・八丁堀周辺、広島駅周辺、五日市駅周辺などの駐輪場で日中は満車のため一時利用ができない状態となっていました。

休日については、概ね一時利用が可能となっていました。

有料駐輪場の一時利用状況（自転車）																		満 車																	
地区	駐輪場名	平日 H30.6.7(木)																休日 H30.6.10(日)																	
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18										
紙屋町・八丁堀周辺	広島バスセンター西駐輪場																																		
	基町駐輪場																																		
	大手町駐輪場																																		
	袋町小学校地下駐輪場																																		
	袋町駐輪場																																		
	西新天地駐輪場																																		
	東新天地駐輪場																																		
	小町第一駐輪場																																		
新白島駅周辺	富士見町第二駐輪場																																		
	新白島駅駐輪場																																		
広島駅周辺	広島駅北口第一駐輪場																																		
	広島駅北口第二駐輪場																																		
	広島駅北口第三駐輪場																																		
	広島駅南口第一駐輪場																																		
	広島駅南口第二駐輪場																																		
	広島駅南口第三駐輪場																																		
	広島駅南口第五駐輪場																																		
	稲荷町駐輪場																																		
横川駅周辺	横川駅北口駐輪場																																		
	横川駅南口駐輪場																																		
西広島駅周辺	西広島駅北駐輪場																																		
	西広島駅南駐輪場																																		
矢野駅周辺	矢野駅駐輪場																																		
五日市駅周辺	五日市駅北口駐輪場																																		
	五日市駅南口駐輪場																																		

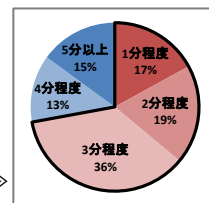
《調査結果》

③ 自転車を放置し撤去された方へのアンケート調査（平成 24 年 7 月実施）

「目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか」

という問に対し、3分以内と回答した方の合計は72%でした。

《調査結果》



④ 本市を訪れる外国人観光客数

本市を訪れる外国人観光客は7年連続して過去最高を更新し、平成30年は178万2千人となっています。

【課題】

- 市営有料駐輪場の一時利用状況の調査結果では、紙屋町・八丁堀周辺や広島駅周辺などの駐輪場は平日の日中に満車で一時利用できない時間帯があるため、引き続き、駐輪場の整備や既存駐輪場の有効活用に努める必要があります。
- アンケート結果では、自転車利用者の約7割が目的地から徒歩3分以内であれば駐輪場を利用するとの回答であったことから、民間事業者による路上駐輪場の整備や民間駐輪場への整備費助成等により、小規模な駐輪場をきめ細かく配置する必要があります。
- 本市を訪れる外国人観光客が増加していることを踏まえ、駐輪場の案内標示の多言語化等により、外国人観光客が自転車を利用しやすい環境整備に取り組む必要があります。



(3) ルール・マナーの遵守 ～まもる～

【これまでの主な取組】

ルール・マナーの意識啓発については、警察、地元、学校等と連携し、通勤・通学時における自転車利用者のルール遵守及びマナーの向上を図るため、自転車マナーアップキャンペーン等において指導啓発を実施しました。

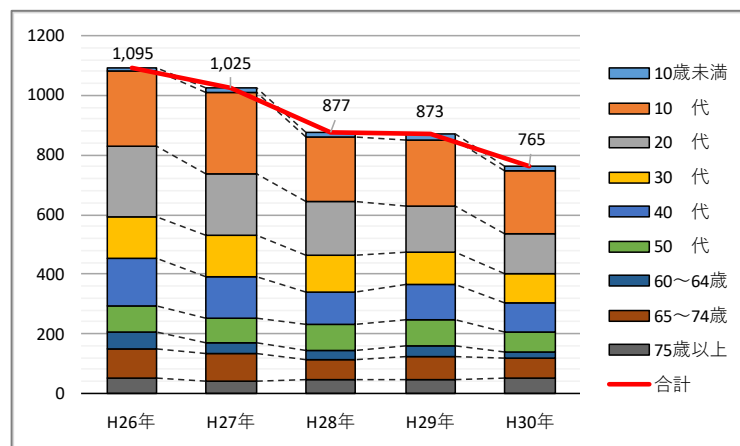
放置自転車対策については、駐輪指導員による街頭指導や放置自転車の撤去を実施しました。

【取組の評価】

① 自転車事故の件数

ルール・マナーの意識啓発に関する様々な取組の実施により、本市における自転車事故の件数は減少傾向にあります。

自転車事故件数の年齢層別の分布を見ると、10歳代が最も多くなっています。



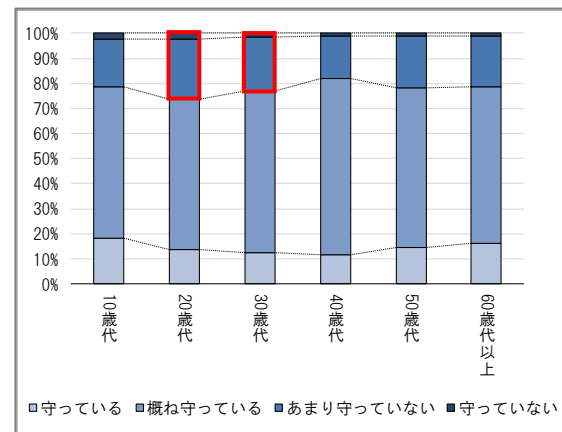
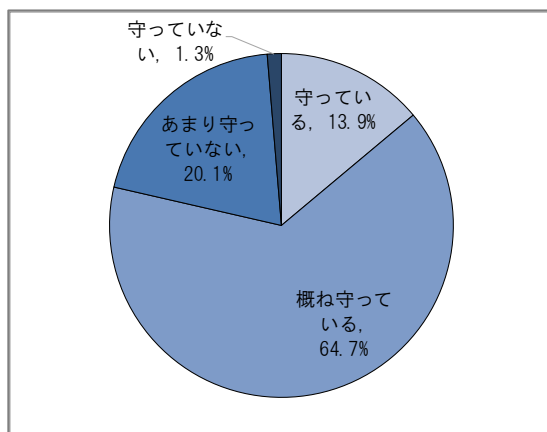
《自転車事故件数の年齢層別分布》

② 市営有料駐輪場利用者へのアンケート調査（平成30年6月実施）

A 自転車安全利用五則について

自転車安全利用五則を「守っている」「概ね守っている」の計が約79%、「あまり守っていない」「守っていない」の計が約21%であり、「あまり守っていない」「守っていない」と回答した方の割合を年代層別にみると、「20歳代」及び「30歳代」が多くなっていました。

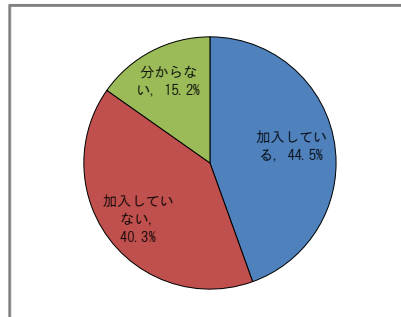
Q 自転車安全利用五則を守っているか。



イ 自転車保険について

自転車事故を対象とした損害賠償保険について、「加入している」が約 45%、「加入していない」が約 40%とほぼ同数であり、「分からない」との回答は約 15%でした。

Q 自転車事故を対象とした損害賠償保険に加入しているか。



③ 放置自転車の台数

駐輪指導員による街頭指導や放置自転車の撤去の実施により、放置自転車の台数は減少しており、放置台数の減少にあわせて撤去台数も減少しています。（P5 の《放置台数と撤去台数の推移》を参照）

【課題】

- ・ 自転車事故件数は10歳代が最も多いことから、小中高生への自転車安全教育の強化に取り組む必要があります。
- ・ アンケート結果では、自転車安全利用五則を「あまり守っていない」「守っていない」のは、20～30歳代が多いことから、大学生向けや企業向けなど、これらの世代に対する啓発活動などに取り組む必要があります。
- ・ 本市を訪れる外国人観光客が増加していることを踏まえ、外国人向けの啓発活動の強化に取り組む必要があります。
- ・ アンケート結果では、自転車保険に「加入していない」「分からない」との回答の計が約55%と多いことから、自転車保険の普及促進に取り組む必要があります。
- ・ 放置自転車台数については減少傾向にあるものの、市内中心部や駅周辺等を中心に依然として放置自転車は見受けられることから、駐輪指導の強化や地域の特性にあった効果的な撤去に取り組む必要があります。

(4) 活用促進 ～いかす～

【これまでの主な取組】

① 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の活用

自転車を活用した観光振興や地域の活性化を図るため、国内外の観光客等の来訪者が観光施設等を快適に巡ることを目的として平成 27 年 2 月に導入した広島市観光レンタサイクル「ピーすくる」について、市民の日常利用も促進するため、平成 30 年 5 月に名称を広島市シェアサイクル「ピーすくる」に変更し、商業施設や公共施設等へのサイクルポートの設置を行いながら事業を実施しました。



《商業施設へのサイクルポート設置(グラノード広島)》

② 災害時における自転車の活用

平成 30 年 7 月豪雨災害の際には、避難所への「ピーすくる」の配置や、ボランティアへの市営駐輪場の無償提供などを行いました。

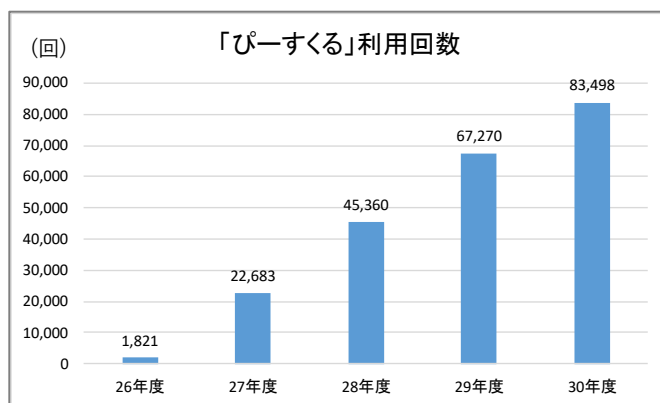


《矢野南小避難所への配置》

【取組の評価】

① 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の活用

平成 27 年 2 月の事業開始後、利用回数は順調に伸びており、平成 30 年度の利用回数は 8 万 3,498 回と、平成 27 年度の 2 万 2,683 回と比較して約 4 倍となっています。



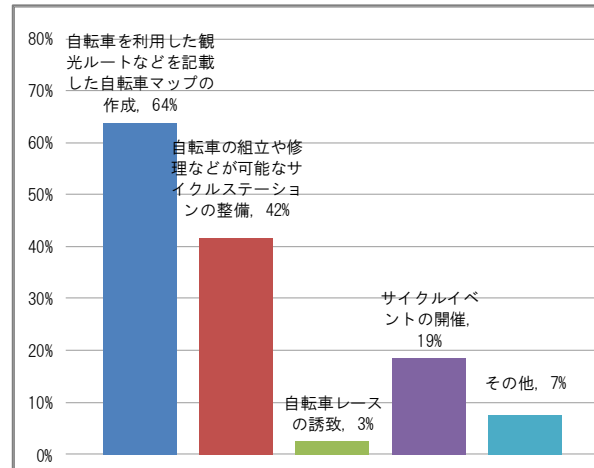
② 災害時における自転車の活用

平成 30 年 7 月豪雨災害の際には 7 箇所の避難所に計 29 台の「ピーすくる」を配置し、7～8 月の 2 ヶ月間で計 565 回利用されるなど、避難者の移動手段等として活用されました。

③ 市営有料駐輪場利用者へのアンケート調査（平成30年6月実施）

まちづくりへの自転車の活用策として進めるべき取組については、「自転車を利用した観光ルートなどを記載した自転車マップの作成」が64%で最も多く、次いで「自転車の組立や修理などが可能なサイクルステーションの整備」が42%でした。

Q まちづくりへの自転車の活用策として、どのような取組を進めるべきであるか。（複数回答）



【課題】

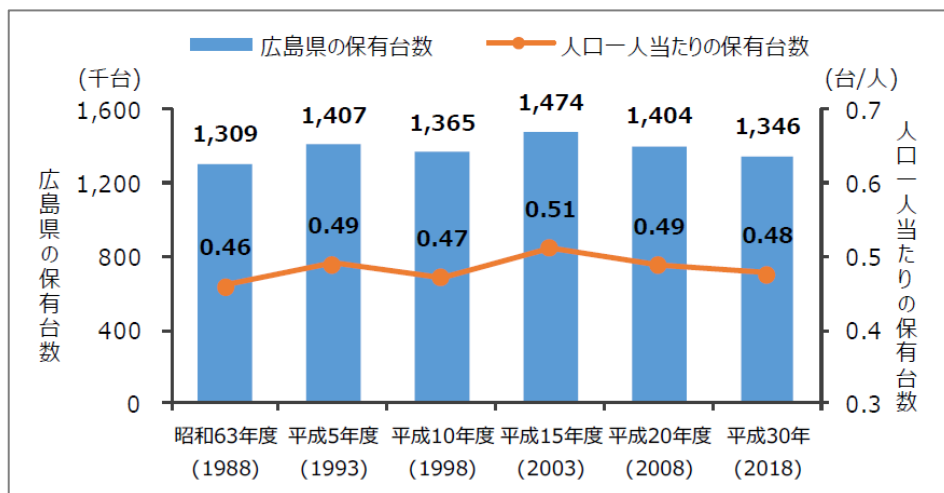
- ・ 広島市シェアサイクル「ぴーすくる」については、サイクルポートの増設により市民利用の利便性を高めるとともに、PRにより会員数の増加に努め、更なる利用回数の増加に取り組む必要があります。
- ・ アンケート結果では「自転車を利用した観光ルートなどを記載した自転車マップの作成」や「自転車の組立や修理などが可能なサイクルステーションの整備」が望まれています。これらの取組について、現時点では、市民主体の自転車マップの作成協力にとどまっていることから、今後、本市主体の取組を進める必要があります。
- ・ 自転車の活用による地域の魅力づくりや観光振興のほか、スポーツ振興、健康づくり、災害における交通手段など新たな視点での自転車の活用が求められています。



【参考】 自転車利用の現状

① 自転車保有台数の推移

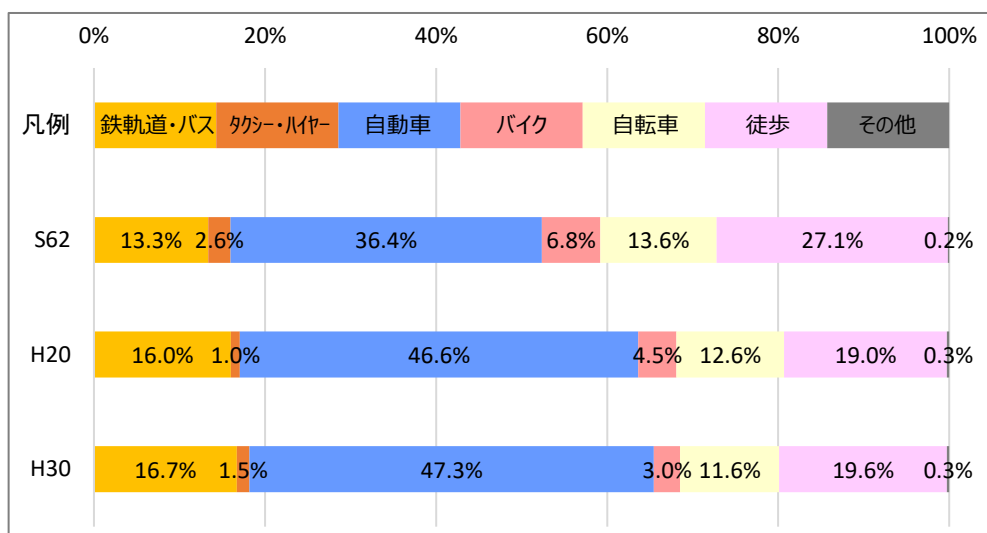
広島県における自転車の保有台数は約 140 万台で推移しており、およそ 2 人に 1 台の割合となっています。



〔 広島県の自転車保有台数と人口 1 人あたりの保有台数
(出典:広島県自転車活用推進計画(平成 31 年 3 月)) 〕

② 本市居住者の移動の代表交通手段に占める自転車の割合

本市居住者の移動手段(代表交通手段)を平成 30 年と昭和 62 年で比較すると、鉄軌道・バス、自動車が増加し、バイク、自転車、徒歩が減少していますが、平成 30 年と平成 20 年で比較すると、大きな変化は見受けられません。



〔 本市居住者の代表交通手段構成(平日)
(広島市交通実態調査より) 〕

1-2 自転車都市づくりの理念

理 念

自転車で安全・快適に移動することで市民や来訪者が各地域内の様々な地域資源や機能を享受できるよう、自転車のネットワークを構築し、環境にやさしく、健康増進にも寄与するなど様々な便益をもたらす「自転車」を活かしたまちづくり（自転車都市づくり）を推進します。

（都市づくりにおける自転車の役割）

少子・高齢化、低成長経済、環境負荷の高まりといった社会経済情勢を背景に、本市では、都市機能の拡散の抑制と、その適切な配置による集約型都市構造の形成を図っていくこととしています。具体的には、都心では活力と求心力の源となるような機能を集中し充実強化を図る一方、それ以外の地域では、地域ごとの特性や将来性等を踏まえつつ、既に集積した機能のうち、活かすべきものを選択し強化していく都市づくりを進めていきます。

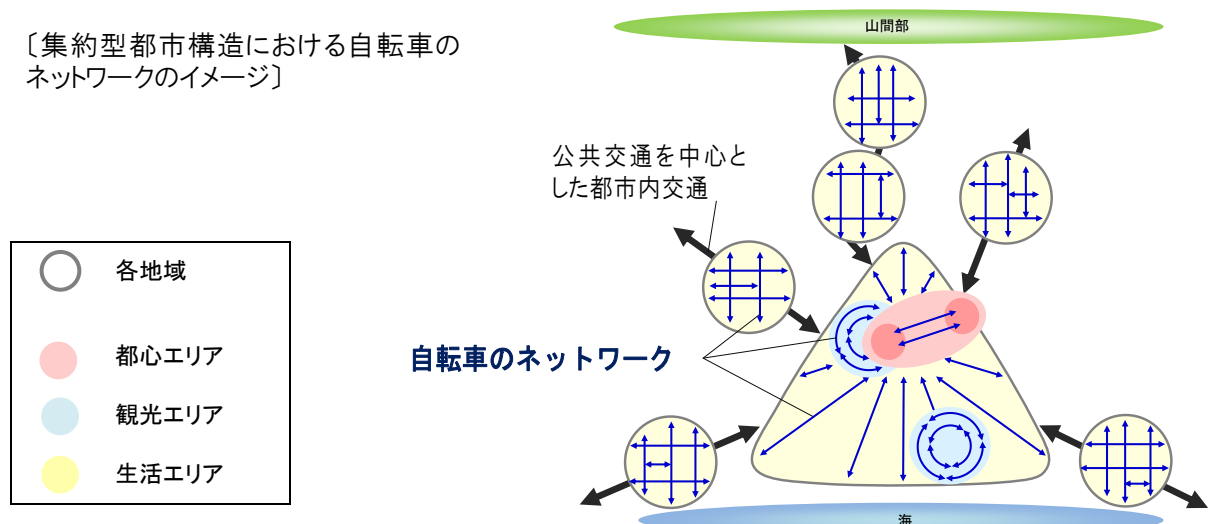
このような都市づくりのためには、都心やそれ以外の各地域を相互に連絡する公共交通を中心とした都市内交通の円滑化を図る必要があることはもちろんですが、それぞれの地域内を安全で快適に移動できる交通手段の確保も不可欠です。

自転車は、こうした地域内の交通手段として大きな役割を担っていますが、より幅広く利用できる環境を整えることで、地域ごとの機能や特性に基づく便益を、市民の皆さんだけでなく、国内外から広島を訪れる人にも、より享受していただけるものと考えています。そして、こうした自転車の活用が進めば、子どもから高齢者まで多くの市民にとって自転車で暮らしやすい、自転車を利用することが楽しさにつながるようなまちとなっていくものと考えています。

ただし、自転車の活用をより一層推進するためには、安全で快適に走るための走行空間やニーズに対応した駐輪場などハード面の整備と、交通ルールを遵守する意識の醸成などソフト面の対策を合わせた総合的な自転車のネットワークを構築しなければなりません。

そのため、本市では、自転車で安全・快適に移動することで市民や来訪者が各地域内の様々な地域資源や機能を享受できるよう、自転車のネットワークを構築し、環境にやさしく、健康増進にも寄与するなど様々な便益をもたらす「自転車」を活かしたまちづくり（自転車都市づくり）を推進します。

〔集約型都市構造における自転車のネットワークのイメージ〕



(本市における自転車都市づくりの有効性)

本市は、狭い平地を利用して市街地が形成されており、こうした市街地では自転車を利用するのに適度な平坦性を有しています。また、自転車は天候に左右されやすいというデメリットがありますが、本市は瀬戸内海式気候に属し、降水量が少なく温暖な気候です。

加えて、本市は自然や歴史などの魅力ある地域資源を多く有しており、次の3つの視点から自転車の活用が期待できます。

① デルタ市街地の機能・特性から見た視点

デルタ市街地には、水、緑、文化などの多くの地域資源や商業・業務など様々な都市機能が集積しており、地形的にも自転車で回遊するのに適度な平坦性と広さです。

そのため、様々な地域資源や都市機能を享受するための移動手段として、自転車の更なる活用が期待できます。

② デルタ市街地以外の地域の機能・特性から見た視点

地形的な成り立ちから、本市ではデルタを中心として山すそに放射型の交通網が発達し、郊外の鉄道駅等には無料駐輪場が整備されています。このため、地域内の交通手段としての自転車と、地域間の交通手段としての公共交通を組み合わせ、より便利に利用できるようにすることで、過度なマイカー利用からの転換を促進できる可能性があります。また、自然や歴史などの魅力ある地域資源も多く存在しており、これらを活かした地域の魅力づくりに自転車を活用することも期待できます。

③ 広域的な視点

近年、広島県や呉市、尾道市、江田島市などでは、サイクリング観光に力を入れていることから、今後、こうした周辺観光地との広域的な連携や、長期的には、「海」の玄関である宇品地区から、本市の魅力のひとつである河岸を経由し、「山間部」(可部線廃線敷など)までの南北軸を、自転車が楽しく使える空間として利用していくことも期待できます。

このように、地形や気候、都市の機能や特性などからも、本市は自転車都市づくりを進める高いポテンシャルを有していると言えます。

1-3 基本方針

本市における自転車利用環境の課題を解決し、さらに自転車の有するポテンシャルを顕在化させる自転車都市づくりを進めていくため、以下のとおり4つの基本方針を掲げます。

基本方針 1

市民や来訪者が様々な場面で自転車に快適に乗ることができるまちづくり

通勤、通学、買物、観光など様々な場面を想定しながら、車道通行を基本とした自転車走行ネットワークの形成やきめ細かな駐輪場の整備などを進め、市民や来訪者が自転車で快適に移動できるよう取り組みます。

基本方針 2

市民や来訪者が自転車に安全に安心して乗ることができるまちづくり

歩行者、自転車、自動車、それぞれ交通ルールを遵守し、道路上で互いに注意を払うことで、歩行者の安全を確保し、自転車事故の件数及び死傷者数が減少するよう取り組みます。

基本方針 3

地域や観光の振興、スポーツ振興、健康づくりなどに自転車を活かしたまちづくり

安全・快適な自転車利用環境の整備に合わせ、地域の新たな魅力づくりや観光振興、スポーツ振興、健康づくりなどに自転車を活用した取組を進めます。

基本方針 4

自転車施策において行政、市民、企業等が連携するまちづくり

自転車を活用した市民主体のまちづくりや駐輪場への民間投資等、民間が主体となった取組が進むなど、行政、市民、企業等が連携するまちを目指します。

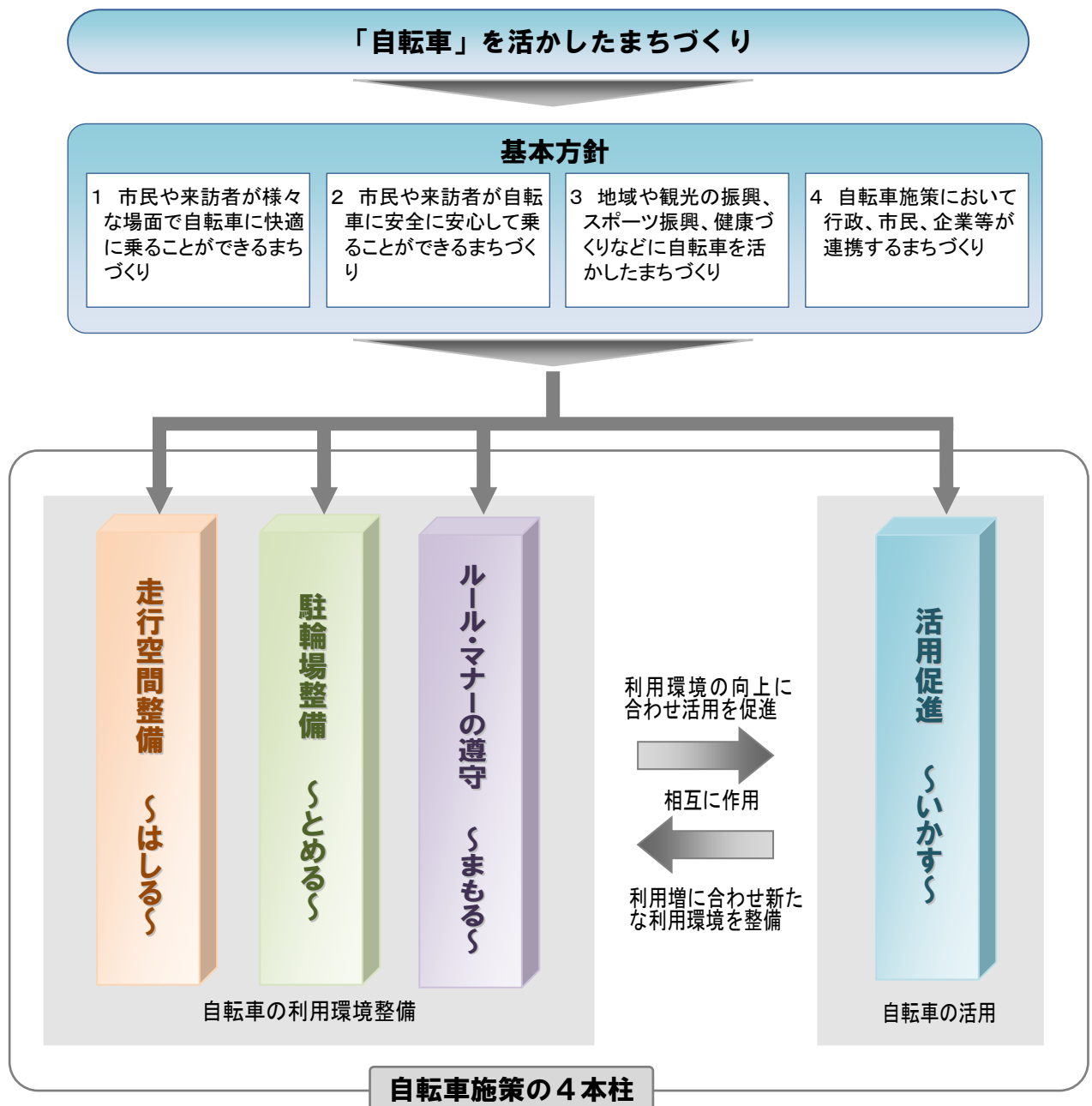


第2章 自転車都市づくりを実現していくための施策

2-1 施策体系

自転車都市づくりを実現していくための具体的な取組を体系的に整理するため、自転車の利用環境整備に関する「走行空間整備～はしる～」 「駐輪場整備～とめる～」 「ルール・マナーの遵守～まもる～」 の3本の柱に、地域や観光の振興、スポーツ振興、健康づくりなどに自転車を活用する「活用促進～いかす～」の柱を加えた、自転車施策の4本柱を設定します。

利用環境整備に関する3本柱と「活用促進」の柱を相互に作用させながら、自転車都市づくりの実現に向け具体的な取組を総合的に進めます。





2-2 計画期間

令和2年度から令和6年度まで（5年間）

2-3 指標

計画期間の最終年となる令和6年度末時点での計画推進の目安として、施策の4本柱ごとに以下の指標を設定し、毎年度計画の進捗状況を確認します。

(1) 走行空間整備 ～はしる～

走行空間整備済路線の延長

【実績値】6.7km(平成30年度末)

【目標値】25km以上(令和6年度末)

【各年度末の目標値】

令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末	令和5年度末	令和6年度末
11.8km	15.1km	18.4km	21.7km	25.0km

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

放置自転車の台数(放置規制区域内で各年度の5月に調査)

【実績値】1,215台(令和元年度)

【目標値】770台以下(令和6年度)

【各年度の目標値】

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
1,130台	1,040台	950台	860台	770台

(3) ルール・マナーの遵守 ～まもる～

自転車事故の件数

【実績値】765件(平成30年)

【目標値】410件以下(令和6年)

【各年の目標値】

令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
650件	590件	530件	470件	410件

(4) 活用促進 ～いかす～

広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数

【実績値】約8万回(平成30年度)

【目標値】45万回以上(令和6年度)

【各年度の目標値】

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
20万回	26万回	32万回	38万回	45万回



2-4 自転車都市づくりを実現していくための施策

(1) 走行空間整備 ～はしる～

— 車道通行の環境整備 —

- 歩行者と自転車の双方の安全確保の観点から、車道通行を基本とした自転車走行ネットワークの形成に取り組めます。
- 自転車走行空間の整備済路線について、車道走行を促す啓発活動に取り組めます。
- 自転車の通行位置が分かりやすい環境整備に努めます。

施策1 自転車走行ネットワークの形成

取組 1-1 デルタ市街地における自転車走行空間の整備

国のガイドラインに沿った「広島市自転車走行空間整備方針（デルタ市街地編）」に基づき、自転車の活用といった観点も踏まえながら、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成に取り組めます。

取組 1-2 自転車走行空間整備に関する広報

自転車走行空間の整備済路線について、ホームページ等により広報を行うことで利用を促すとともに、整備済路線において関係機関等と協働し車道走行に関する啓発活動に取り組めます。

取組 1-3 デルタ市街地以外での自転車走行空間の整備の検討

デルタ市街地における自転車走行空間の整備状況を踏まえながら、デルタ市街地以外における走行空間整備方針の策定について検討を行います。

取組 1-4 地域の実情に応じた自転車走行空間の整備

デルタ市街地以外も含め、自転車利用者や歩行者などの安全を確保する必要がある場合には、走行空間整備方針で定める路線に関わらず、自転車走行空間の整備に取り組めます。

施策2 路面標示等の設置

取組 2-1 通行位置が分かりやすい路面標示等の設置

自転車の走行空間を整備する際には、車ドライバー等にも自転車の通行位置が分かりやすい路面標示等の設置に取り組めます。また、事故の危険性が高い箇所では、注意喚起の標示等の設置に取り組めます。

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

— 既存ストックと民間の活用 —

- 自転車利用者の特性（利用目的、駐輪時間など）に応じたきめ細かな駐輪場の確保に努めます。
- 民間駐輪場の整備を進めます。
- 既存駐輪場の有効活用により、利用者の利便性向上に取り組みます。

施策3 新たな市営駐輪場の整備

取組 3-1 市営駐車場の転用などによるデルタ内の駐輪場整備

市営駐車場の転用や公共用地の活用などによりデルタ内の駐輪場の整備に取り組みます。

取組 3-2 郊外の鉄道駅等での駐輪場整備

郊外の鉄道駅等では、通勤・通学時の公共交通と自転車の乗り継ぎがより便利になるよう、駐輪場の整備拡充に取り組みます。

施策4 民間駐輪場の整備促進

取組 4-1 民間事業者による路上駐輪場の整備

買物利用などが多く、また、放置自転車が多い場所などでは、歩道などを利用した民間事業者による路上駐輪場の整備促進に取り組みます。

取組 4-2 民間駐輪場への整備費助成

駐輪場運営事業者、商店街等に対し助成制度の積極的な周知に努め、民間駐輪場の整備促進に取り組みます。

取組 4-3 駐輪場附置義務の見直し検討

駐輪需要を踏まえ、必要に応じて駐輪場附置義務制度の見直しを検討します。

施策5 既存駐輪場の有効活用

取組 5-1 柔軟な料金体系の導入

市営駐輪場の利用料金について、利用料金制（P37※参照）の導入も視野に入れながら、短時間無料・時間料金制など柔軟な料金体系の導入を検討します。

取組 5-2 市営駐車場での自動二輪車の受入れの拡大

駐輪場で受け入れている自動二輪車を比較的利用率の低い駐車場で受け入れ、駐輪場にできた空きスペースに自転車を受け入れることで、既存駐輪場の有効活用に取り組みます。

取組 5-3 ICTの活用などによる市営駐輪場の機能・サービス向上

自転車利用者がより快適に安全に駐輪場を利用できるよう、料金収受のキャッシュレス化などICTを活用した利便性向上、携帯端末などから検索できる駐輪場満空情報システムの機能強化、老朽化した設備の更新などにより、市営駐輪場の機能・サービス向上に取り組みます。

取組 5-4 外国人観光客にやさしい利用環境の整備

駐輪場の案内標示の多言語化等により、外国人観光客が自転車を利用しやすい環境整備に取り組みます。



(3) ルール・マナーの遵守 ～まもる～

— 子どもから大人までの継続した意識啓発 —

- 年齢層に応じた分かりやすい方法でのルール周知により、自転車は「車両」であることの徹底に努めます。
- 利用者がルール遵守を自覚できるよう、警察や関係団体などとの連携を強化しながら取組を進めます。
- 駐輪のルール・マナーの遵守に向け放置自転車対策の取組を進めます。

施策6 ルール・マナーの意識啓発

取組 6-1 ルール周知の推進

自転車マナーアップキャンペーンや街頭指導を実施するとともに、より効果的に自転車のルールを周知するため、大学生向けや企業向け、さらに外国人向けなど様々な方法による広報啓発に取り組めます。

取組 6-2 自転車安全教育の推進

小中高生に対し、地元の自転車プロチーム等による自転車安全教室の開催やスクエアドストレートの実施など、警察や関係団体との連携を強化しながらより効果的な取組を実施します。また、幅広い年齢層への自転車安全教育の推進を図るため、自転車の安全教育の機会が少ない成人を対象に、自転車教室を実施します。

取組 6-3 交通違反に対する指導取締りとの連携

悪質・危険な違反行為の撲滅に向け、警察による交通違反に対する指導取締りとの連携を図ります。

取組 6-4 保険加入や定期点検など安全な自転車利用の促進

自転車販売店による自転車販売時の呼び掛けや損害保険会社との連携などにより、自転車保険の必要性の周知に努め、保険の加入を促します。また、自転車の定期的な点検整備の呼び掛けにより、利用者の安全意識の高揚を図ります。

施策7 放置自転車対策

取組 7-1 駐輪指導の実施

自転車の放置防止に向け、街頭での啓発活動や新規店舗等に対する訪問指導に取り組めます。

取組 7-2 放置自転車の撤去

紙屋町・八丁堀周辺やJR駅周辺などの放置自転車が多い地域における夜間撤去など地域の特性にあった時間帯による効果的な放置自転車の撤去に取り組めます。また、平成30年度に導入した放置自転車等管理システムの充実を図ります。

取組 7-3 自転車の盗難防止

中学生を対象とした犯罪被害等防止教室や駅等における街頭キャンペーンなどにおいて、確実な施錠やツーロック、防犯登録の徹底などの広報啓発に取り組めます。



(4) 活用促進 ～いかす～

— まちづくりへの自転車の活用 —

- 地域の新たな魅力づくりのツールとして自転車の活用を図ります。
- 自転車を活かした観光振興、スポーツ振興、健康づくりなどに取り組みます。
- 自転車利用に関する総合的な情報発信などにより、更なる利用促進を図ります。

施策8 地域の新たな魅力づくりへの活用

取組 8-1 自転車を活用した市民主体の魅力づくりの推進

市民が主体となってサイクリングコースを設定するなど、地域の新たな魅力づくりが促進されるよう取り組みます。

施策9 観光振興への活用

取組 9-1 観光振興に寄与する自転車活用の推進

周辺自治体や地域団体が取り組んでいるサイクリング観光等との連携などにより、観光振興に寄与するサイクルトレインなどの自転車活用に取り組みます。また、自転車を利用した観光ルートなどを記載した自転車マップを作成します。

施策10 スポーツ振興への活用

取組 10-1 サイクルスports振興の推進

広島クリテリウムなど、地域振興やスポーツ振興に資する自転車レースの開催を支援することで、サイクルスポーツ振興の推進に取り組みます。

取組 10-2 広島競輪場の活用

バンク走行会の実施など、広島競輪場を活用したサイクルスポーツ振興の推進に取り組みます。

施策11 健康づくりへの活用

取組 11-1 自転車を活用した健康づくり

地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室の開催や、イベント等の機会を通じた広報啓発により、自転車を活用した健康づくりに取り組みます。

施策12 自転車の更なる利用促進

取組 12-1 情報発信などによる自転車の利用促進

過度なマイカー使用をやめ、環境にやさしい自転車利用への転換を図るため、イベント等を活用した啓発活動などに取り組みます。

取組 12-2 シェアサイクルの普及促進

広島市シェアサイクル「ピーすくる」について、商業施設、公共施設、オフィスビルの空きスペースなど、市民に利用しやすい場所へのサイクルポートの設置等を進めることで市民の日常利用を促進するとともに、「ピースツーリズム」やホテルとの連携強化・拡大等による観光振興に取り組みます。

取組 12-3 大芝公園「交通ランド」のリニューアル検討に合わせた自転車の活用

現在、交通教育施設として運営している大芝公園「交通ランド」について、今後、リニューアル検討を行う際には、自転車の活用に関する機能の追加について検討を行います。

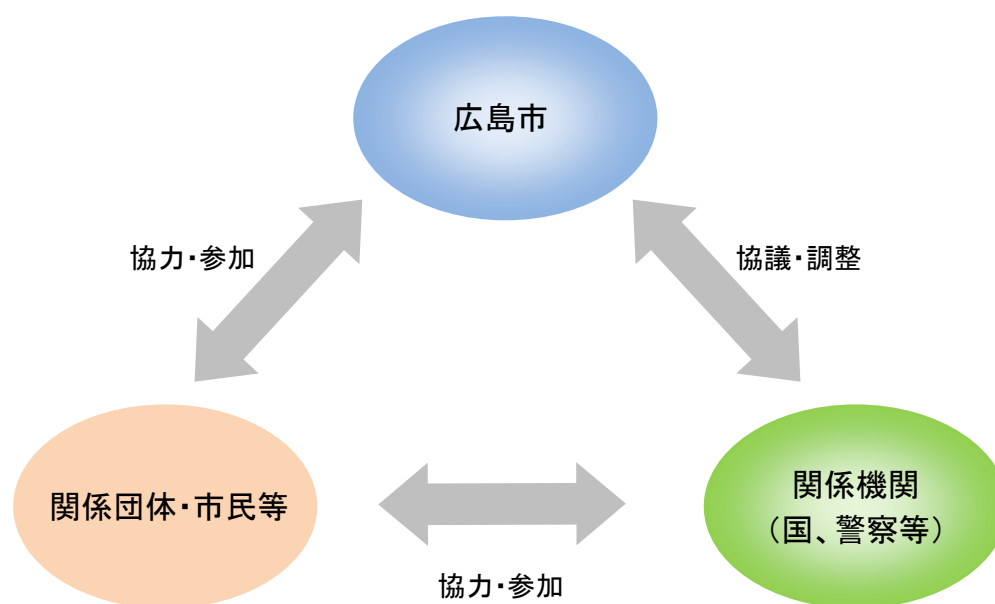
取組 12-4 災害時における自転車の活用

広島市シェアサイクル「ピーすくる」の活用やボランティアへの駐輪場の無償提供などにより、災害時の対応に自転車を活用します。

2-5 推進体制

自転車都市づくりを実現するためには、本市だけではなく国や警察などの関係機関、交通安全や自転車の活用に取り組む団体や自転車販売店などの関係団体が連携して取組を進めるとともに、自転車利用者や企業など様々な立場の人々が、それぞれの役割を認識し取り組む必要があります。

そのため、本計画に基づく各取組の実施に当たっては、関係機関や関係団体などで構成する「広島市自転車都市づくり推進協議会」において、関係者が協議・調整を行いながら着実に計画を進めるとともに、より効果的な取組の実施を目指します。



第3章 具体的な取組

3-1 重点施策

これまで実施した取組の評価や課題及びスポーツ振興や健康づくりなどへの自転車の活用といった新たな視点を踏まえ、計画期間中に特に注力する取組として、重点施策を設定します。

(1) 走行空間整備 ～はしる～

- ・ 自転車活用の観点も踏まえた連続性のある自転車走行ネットワーク路線の整備
(東西路線軸としての平和大通りにおける走行空間整備など)

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

- ・ ⑨ ICTを活用した市営駐輪場の利便性向上(料金収受のキャッシュレス化など)
- ・ 柔軟な料金体系の導入(短時間無料、時間料金制の導入など)
- ・ 駐輪場の案内標示の多言語化等
- ・ 民間事業者による路上駐輪場の整備
- ・ 民間駐輪場への整備費助成

(3) ルール・マナーの遵守 ～まもる～

- ・ 地元の自転車プロチーム等との連携などによる小中高生への自転車安全教育
- ・ ⑨ 成人や外国人を対象とした啓発活動
- ・ 自転車保険の普及促進
- ・ 街頭指導及び新規店舗等に対する訪問指導
- ・ 放置自転車多発地域における夜間撤去

(4) 活用促進 ～いかす～

- ・ 地域振興やスポーツ振興に資する自転車レースの開催支援
- ・ ⑨ 地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室
- ・ 広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の普及促進
- ・ ⑨ 大芝公園「交通ランド」のリニューアル検討に合わせた自転車の活用



3-2 具体的な取組の内容

(1) 走行空間整備 ～はしる～

施策1 自転車走行ネットワークの形成

取組 1-1 デルタ市街地における自転車走行空間の整備

① 自転車活用の観点も踏まえた連続性のある自転車走行ネットワーク路線の整備

平成 27 年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」について、平成 28 年 7 月に国土交通省と警察庁より示された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に沿って見直しを行い、改めて自転車の車道走行を基本とする「広島市自転車走行空間整備方針（デルタ市街地編）」として策定しました。

【見直しのポイント】

- ・ 平成 28 年 7 月に改正された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」において整備形態の一つとして位置付けている「歩道での整備（歩道内での物理的分離、歩道での啓発サイン設置）」を整備形態から除外します。
- ・ これまでの整備状況や自転車の活用促進といった観点も踏まえながら、優先整備路線の見直しを行い、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成に取り組みます。

【 広島市自転車走行空間整備方針（デルタ市街地編） 】

1 基本的な考え方

平成 27 年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」について、平成 28 年 7 月に国土交通省と警察庁より示された「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。）に沿って見直しを行うとともに、これまでの整備状況や自転車の活用促進といった観点も踏まえながら、優先整備路線の見直しを行い、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成に取り組みます。

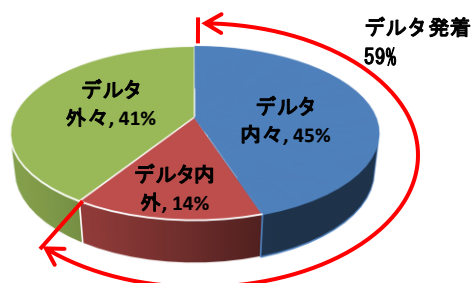
2 対象範囲

自転車は本市全域において広く利用されていますが、とりわけ、通勤や通学、買物などの目的で多くの市民が集まるデルタ市街地では多くの自転車が利用されており、デルタ市街地を発着する自転車は市域全体の 6 割近くを占めています。

また、デルタ市街地でも特に都心部及びその周辺では、歩行者の数も多いことから、安全で快適な歩行空間を確保しつつ、自転車が快適に走行できる回遊性の高い交通環境整備を早期に進める必要があります。

こうしたことから、本整備方針はデルタ市街地を対象としています。

なお、デルタ市街地周辺部においても、自転車の通行量等を踏まえ、整備が必要と考えられる路線については、対象に加えることを検討します。



（自転車での移動のデルタ発着の割合
〔H20 年広島市交通実態調査〕
（代表交通手段が自転車の移動を対象）

3 自転車ネットワーク路線の選定方法

平成 27 年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」における自転車ネットワーク路線は、主に通勤、通学、買物等の日常利用として見込まれる自転車ルートや観光目的による非日常として見込まれるルートを抽出し、さらに、自転車ルートとしての現場条件や事故状況等により検証した上で選定しています。

本整備方針において「車道通行を基本としたネットワークの形成」を図る場合においても、この考え方を基本としますが、代替路線の追加が可能な場合には、新たにネットワーク路線として追加することとします。



4 整備形態の選定方法

(1) 整備の基本的な考え方

① 車道整備を原則とする

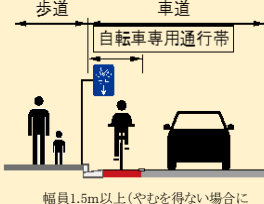
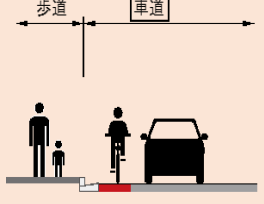
自転車は「車両」であり車道通行が大原則という考えの基で策定された国のガイドラインに基づき、車道整備を原則とします。

② 暫定的な歩道の活用

自動車通行量が多い幹線道路などでは、車道での整備と併せて暫定的に歩道の活用も行います。

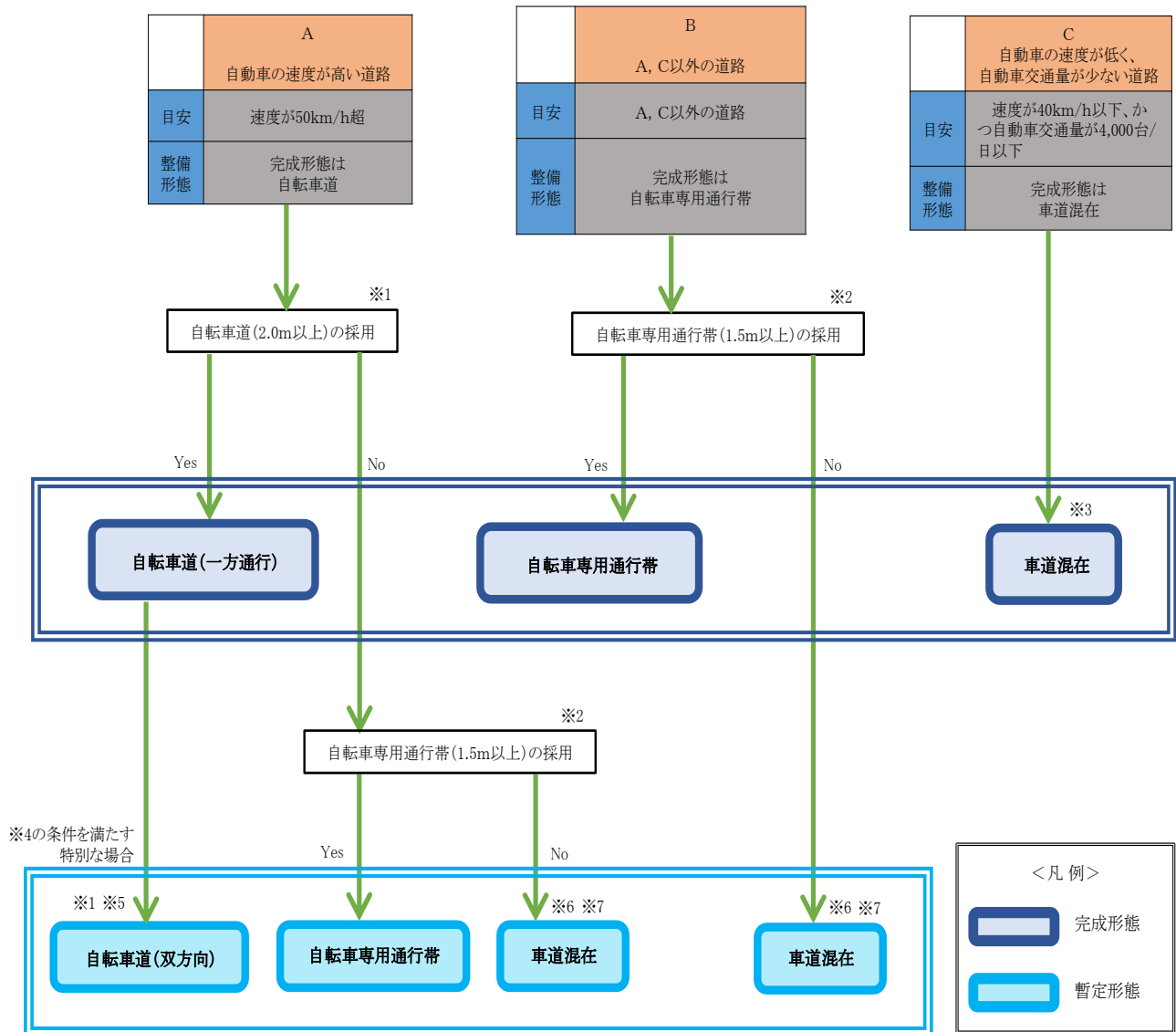
(2) 整備形態の種類

自転車走行空間の整備は、下記の形態を基本とします。

整備形態		① 自転車道	② 自転車専用通行帯	③ 車道混在
		自転車と自動車を縁石等の工作物により、構造的に分離。	自転車と自動車を視覚的に分離。	同一車線の中で自転車と自動車が混在して通行。 自転車の通行位置を明示し、自動車に自転車が混在することを注意喚起するため、路面標示やピクトグラムを設置。
道路構造イメージ				
整備イメージ				
法的 位置 付け	道路 構造令	自転車道	自転車通行帯	車 道
	道路 交通法	自転車道 第2条 第1項 第3号の3	自転車専用通行帯 第20条 第2項	車 道
通行方向		一方通行を基本 (特別な場合に限り双方向通行可)	一方向通行 (自動車と同じ方向)	一方向通行 (自動車と同じ方向)
通行方法		自転車道が設けられている道路において、自転車は自転車道を通行しなければならない。	自転車専用通行帯が設けられている道路において、自転車は自転車専用通行帯を通行しなければならない。	自転車は、道路(歩道と車道の区別のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない。

(3) 整備形態の選定フロー

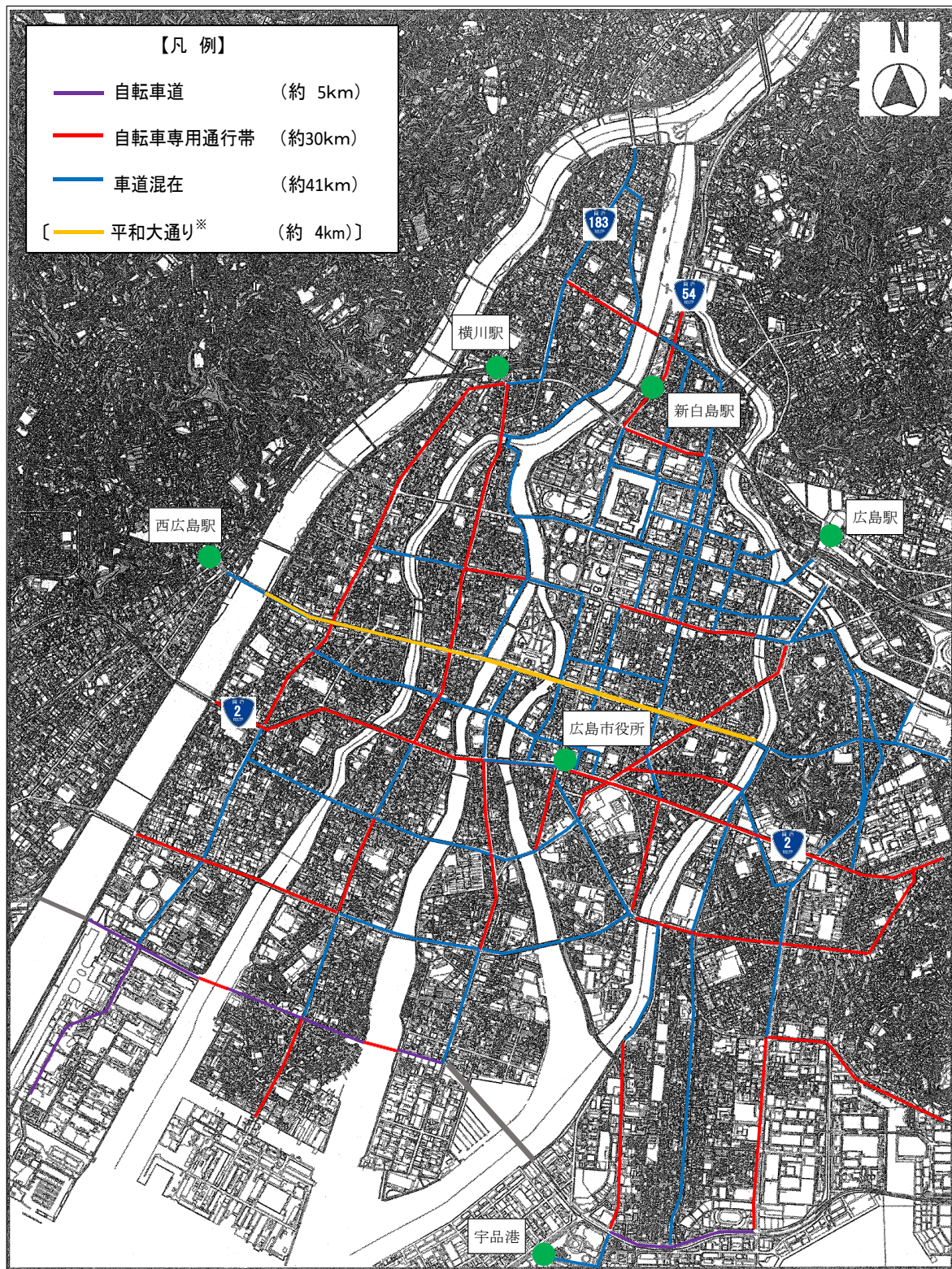
自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインを踏まえ、路線の車道幅員などの道路状況や自動車交通量などの交通状況に応じ、下記のフローチャートに基づき選定します。



- ※1 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- ※2 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、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、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- ※3 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- ※4 双方向の自転車道が採用できる条件は、次の全ての条件を満たすこと。
- ① 一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ② 区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと
 - ③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
- ※5 双方向の自転車道で幅員が2.5m確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
- ※6 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側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)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。ただし、道路空間再分配等を行っても、外側線の外側に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、この限りではない。
- ※7 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。

5 自転車ネットワーク路線及び整備形態案

自転車ネットワーク路線（約 80 k m）及び路線ごとの整備形態案（暫定形態）は下図のとおりです。なお、各路線の交通量や道路の利用状況は年々変動することから、整備形態については、実施段階において詳細な検討を行い最終的に決定します。



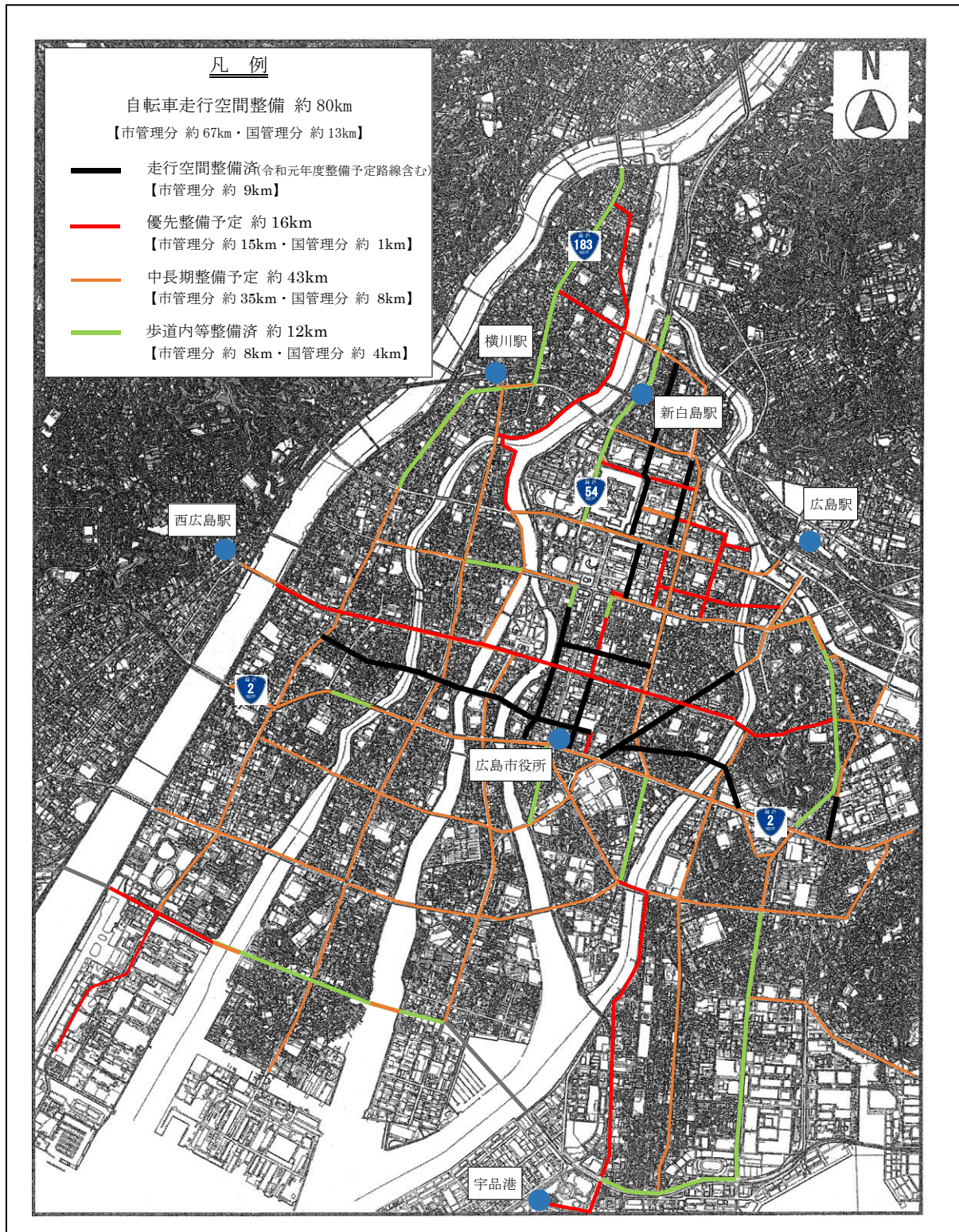
※ 平和大通りについては、緑地帯を活用した自転車走行空間の確保など最適な整備形態について検討を行います。

6 自転車ネットワーク整備の事業展開

自転車ネットワーク路線については、多くの市民や来訪者が走行環境の整備効果をより実感できるよう事業の展開を図ります。

(1) 短期（令和2年度から令和6年度までの5年間）での整備

通勤・通学、買物、観光といった利用特性や交通事故発生件数などの現状を踏まえつつ、自転車の活用促進といった観点も踏まえ、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成を図るため、下図のとおり抽出した路線（約16km）を優先して整備します。



(2) 中・長期（令和7年度以降）での整備

自転車ネットワークの完成に向け、残りの路線（約43km）を順次整備します。

7 整備手法

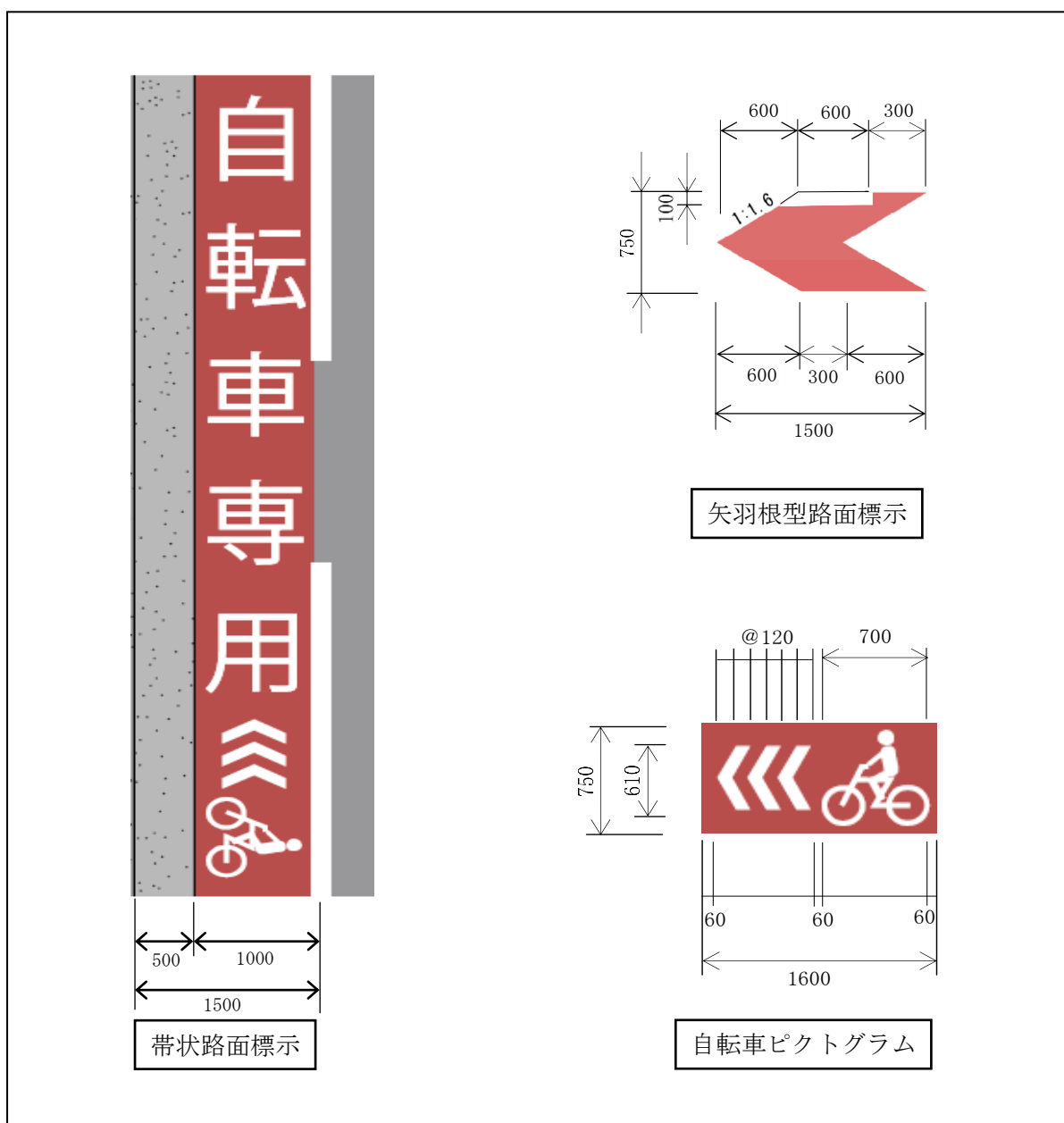
自転車走行空間の整備は、国のガイドラインに基づき実施します。ただし、以下の項目については、本市独自の整備手法とします。

(1) 色彩について

路面標示及びピクトグラムの色彩については、ベンガラ色（10R3/6もしくは10R3/8）を採用します。

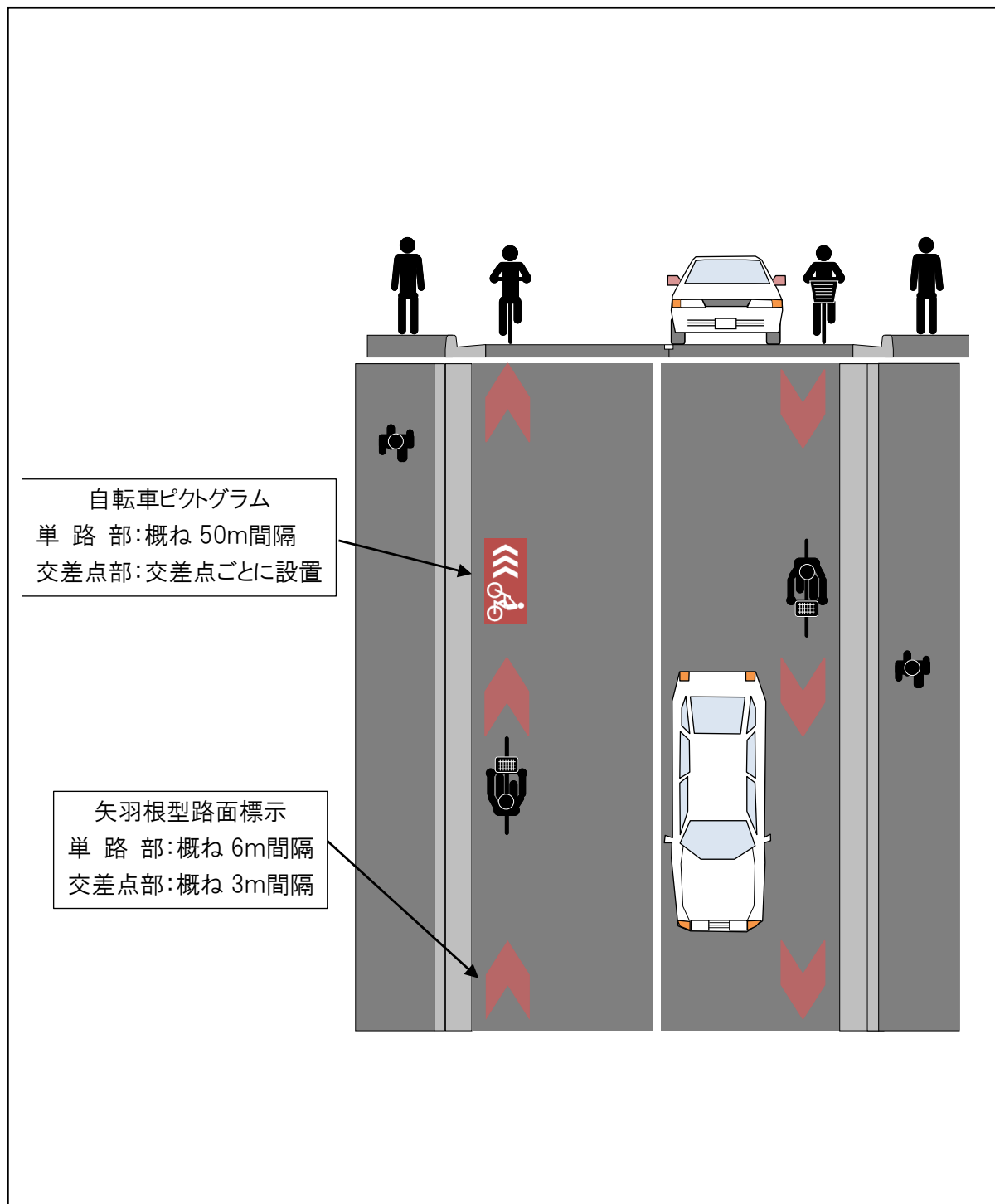
(2) 形状について

帯状路面標示、矢羽根型路面標示及びピクトグラムの形状については、以下のとおりとします。



(3) 設置間隔について

矢羽根型路面標示及びピクトグラムの設置間隔については、以下を基本とします。



取組 1-2 自転車走行空間整備に関する広報

② 新 自転車走行空間整備に関する広報

自転車走行空間の整備済路線について、ホームページ等により広報を行うことで利用を促すとともに、整備済路線において関係機関等と協働し車道走行に関する啓発活動に取り組みます。



〔広報の事例(出典:京都市HP)〕



〔整備済路線における自転車通行ルールの周知チラシ(出典:国土交通省)〕



〔啓発活動の事例(出典:堺市HP)〕

取組 1-3 デルタ市街地以外での自転車走行空間の整備の検討

③ デルタ市街地以外での自転車走行空間の整備の検討

自転車利用が多いＪＲ駅等を中心とした地域などデルタ市街地以外についても、デルタ市街地と同様に自転車走行ネットワークを効果的、効率的に構築するため、デルタ市街地における自転車走行空間の整備状況を踏まえながら、走行空間整備方針の策定について検討を行います。

取組 1-4 地域の実情に応じた自転車走行空間の整備

④ 新 地域の実情に応じた自転車走行空間の整備

デルタ市街地以外も含め、通勤や通学など自転車の利用が多い路線において自転車利用者や歩行者などの安全を確保する必要がある場合には、走行空間整備方針で定める路線に関わらず、自転車走行空間の整備に取り組みます。

施策2 路面標示等の設置

取組 2-1 通行位置が分かりやすい路面標示等の設置

⑤ 走行空間整備路線での分かりやすい路面標示等の設置

自転車走行空間を整備する際には、矢羽根型路面標示への白線設置など、自転車利用者のみならず車ドライバー等にも自転車の通行位置が分かりやすい路面標示等の設置に取り組めます。



〔矢羽根型路面標示への白線設置〕

⑥ 自転車に対する注意喚起標示等の設置

歩行者と自転車が混在する歩道では、自転車のスピードが出やすい急な下り坂や橋などにおいて、歩行者等との接触事故などの危険性が高くなることから、自転車、歩行者の安全確保のため、自転車の減速を促す路面標示の設置などに取り組めます。



〔自転車の減速を促す路面標示の設置
(平和大橋歩道橋)〕

駐輪場整備 ～とめる～

施策3 新たな市営駐輪場の整備

取組 3-1 市営駐車場の転用などによるデルタ内の駐輪場整備

① 市営駐車場の転用などによる駐輪場整備

平和大通り沿いなどの市営駐車場について、周辺地区における駐車場の充足状況なども踏まえながら、関係者と協議・調整の上、駐輪場に転用するなど、デルタ内の駐輪場整備に取り組みます。



〔稲荷町駐輪場の整備(市営駐車場を駐輪場に転用)〕

転用前



転用後



〔横川駅北口駐輪場の拡充(市営駐車場(タワー・パーキング)を駐輪場に転用)〕

取組 3-2 郊外の鉄道駅等での駐輪場整備

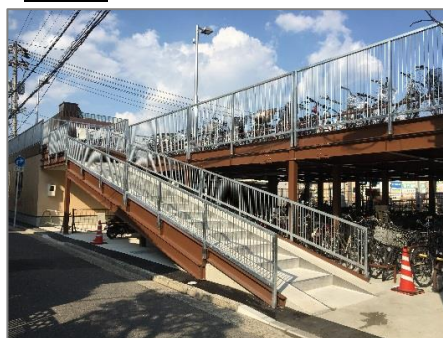
⑧ 郊外の鉄道駅等での駐輪場整備

郊外の鉄道駅等では、通勤・通学時の公共交通と自転車の乗り継ぎがより便利になるよう、既存駐輪場から自転車があふれている駅などを優先し、鉄道事業者等と協力して駐輪場の整備拡充を進めます。

整備前



整備後



〔JR安芸長束駅西駐輪場の整備(増設)〕

整備前



整備後



〔JR七軒茶屋駅駐輪場の整備(増設)〕



〔JR河戸帆待川駅駐輪場の整備(新設)〕

施策4 民間駐輪場の整備促進

取組4-1 民間事業者による路上駐輪場の整備

⑨ 民間事業者による路上駐輪場の整備

買物利用などが多く、また放置自転車が多い場所などでは、安全な歩行空間の確保を前提に、歩道などを利用した民間事業者による路上駐輪場の整備促進に取り組めます。



〔アリスガーデン前(H26 整備)〕



〔国道54号(H29 整備)〕

取組4-2 民間駐輪場への整備費助成

⑩ 民間駐輪場への整備費助成

駐輪場運営事業者、商店街等に対し助成制度の積極的な周知に努め、民間駐輪場の整備促進に取り組めます。



〔チャリパ広島本通駐輪場(H30 整備)〕



〔グランドパーク21駐輪場(R1 整備)〕

＜広島市民間自転車等駐車場整備補助金の概要(R1時点)＞

制度の概要	道路等公共の場所における自転車等の放置防止及び良好な都市環境の形成に資する民間自転車等駐車場の整備を促進するため、その設置に要する経費に対し補助金を交付する。		
対象要件	- 一般市民が利用できること - 放置規制区域、鉄道駅、鉄道停留場又はバス停留所から100m以内の街区に位置すること 5年以上運営すること など		
対象経費	建設費（土地取得費、賃借料を除く）及び駐車器具整備費		
補助額	対象経費又は標準整備費のいずれか低い額の3分の2の額		
	形式	1台当たりの設備費	標準整備費
	平面式(2段式ラックを含む)	6万円	1台当たりの設備費に収容台数を乗じた額(原付、自動二輪は1.5倍)
	立体式(機械式を含む)	10万円	

取組 4-3 駐輪場附置義務の見直し検討

① 駐輪場附置義務の見直し検討

駐輪需要を踏まえ、必要に応じて駐輪場附置義務制度の見直しを検討します。

【平成 29 年 7 月に実施した駐輪場附置義務制度の見直しの概要】

① 駐輪場附置義務基準の見直し（事務所を追加）

通勤目的の放置自転車が多い状況等を踏まえ、新たに事務所を附置義務の対象に追加

駐輪場附置義務基準（改正後）

- ・ 対象地区：商業地域、近隣商業地域
- ・ 附置義務基準

対象用途	対象施設規模	基準
百貨店、スーパーマーケット	400㎡超	20㎡ごとに1台
銀行	500㎡超	25㎡ごとに1台
遊技場	300㎡超	15㎡ごとに1台
専修学校、各種学校	400㎡超	20㎡ごとに1台
事務所	2,000㎡超	100㎡ごとに1台

※ 対象建物：新設、増築を行う建物
施行時期：平成 30 年 1 月

② 新たな『駐輪場』の整備促進策（「駐車場」から『駐輪場』への整備誘導の促進）

『駐輪場』及び「駐車場」の附置義務対象となる建物の設置者が、附置義務台数を超える『駐輪場』を設けた場合、「駐車場」の附置義務台数を低減できるもの

新たに追加した促進策

- ・ 対象用途：駐車場附置義務対象建物（既に届出を行っている建物も含む。）
のうち駐輪場附置義務がかかる用途（事務所、店舗、銀行等）
- ・ 緩和内容：附置義務台数を超える駐輪場を5台分設けるごとに、駐車場の附置義務台数を1台低減
- ・ 緩和上限：駐車場附置義務台数の100分の10

※ 対象建物：新設、増築を行う建物
（既存建物についても届出を行えば新基準を適用可能）
施行時期：平成 30 年 1 月

施策5 既存駐輪場の有効活用

取組 5-1 柔軟な料金体系の導入

⑫ 柔軟な料金体系の導入

市営駐輪場の管理方法として、利用料金制※を導入し、民間事業者のノウハウを活用することも視野に入れながら、短時間無料・時間料金制など柔軟な料金体系の導入を検討します。



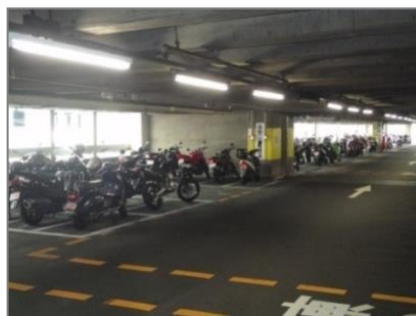
※ 利用料金制とは、公の施設の利用料金を、地方公共団体ではなく指定管理者の収入とすることができる制度であり、指定管理者のノウハウを活用した料金体系の設定が期待できます。

〔短時間無料のイメージ
(民間事業者による路上駐輪場の事例)〕

取組 5-2 市営駐車場での自動二輪車の受入れの拡大

⑬ 市営駐車場での自動二輪車の受入れの拡大

駐輪場で受け入れている自動二輪車を比較的利用率の低い駐車場で受け入れ、駐輪場にできた空きスペースに自転車を受け入れることで、既存駐輪場の有効活用に取り組みます。



〔自動二輪車受入れ状況(市営基町駐車場)〕

取組 5-3 ICTの活用などによる市営駐輪場の機能・サービス向上

⑭ ⑮ ICTを活用した市営駐輪場の利便性向上

駐輪場係員による現金での料金収受に代えて、スマートフォン等を活用したキャッシュレス化を図るなど、ICTを活用した市営駐輪場の利便性向上の検討を行います。



〔拡大写真〕



〔キャッシュレス化の事例(アマノマネジメントサービス(株)による路上駐輪場)〕

⑮ 一時利用が可能な市営駐輪場の満空情報システムの機能強化

市営駐輪場の空き情報や位置情報を市民に効率よく提供し、駐輪場利用の利便性向上を図るため、携帯端末などから検索できる駐輪場満空情報システムの機能強化に取り組みます。

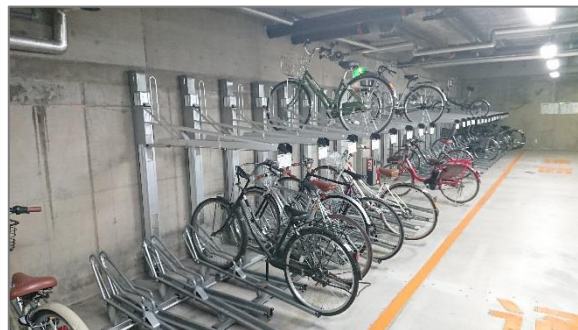


〔駐輪場満空情報システム〕

⑯ 老朽化した駐輪場設備の更新

駐輪場に設置されている照明設備や二段式駐輪ラックなどの老朽化が著しい設備については、順次、更新を行います。

特に、二段式駐輪ラックの更新に当たっては、駐輪台数を確保しつつ、利用者の利便性向上を図るため、垂直式二段ラック等の導入を検討します。



〔垂直式二段ラックの事例(ハセーラ駐輪場)〕

⑰ 商店街等と連携した駐輪サービスの提供検討

商店街等と連携した市営駐輪場の利用者に対する特典の提供やポイント制度の導入などについて検討します。

《参考事例：伊丹市の地域通貨「いたみんポイント（通称いたポ）」》

市営駐輪場の利用や加盟店舗での商品購入等によりポイントが発行され、そのポイントを加盟店舗で利用することができるサービスです。



〔出典：伊丹市 HP〕

取組 5-4 外国人観光客にやさしい利用環境の整備

⑱ 駐輪場の案内標示の多言語化等

駐輪場の案内標示の多言語化（英語、中国語、韓国語など）等により、外国人観光客が自転車を利用しやすい環境整備に取り組めます。



〔多言語化の事例（東京都千代田区）〕

(3) ルール・マナーの遵守 ～まもる～

施策 6 ルール・マナーの意識啓発

取組 6-1 ルール周知の推進

⑪ 自転車マナーアップキャンペーンの実施

本市では、毎月1日を「自転車交通マナーの日」と定め、6月と2月の1日を中心に各区において、通勤・通学時における自転車利用者のルール遵守及びマナーの向上に関する啓発活動である自転車マナーアップキャンペーンを実施しており、引き続き、警察や学校、地域団体等と連携して取り組みます。



〔自転車マナーアップキャンペーン〕

⑫ 広島チャレンジサイクル推進事業の実施

自転車利用者のルール・マナー遵守意識の向上を目指すためには、市民一人一人がその重要性を「実感」する必要があることから、「見て・聞いて・やって実感」のテーマのもと、広島県、警察、商店街、関係企業などと連携して、本通りや集客施設等において自転車マナーアップフェスタ等の啓発イベントを開催する、広島チャレンジサイクル推進事業を実施します。



〔自転車マナーアップフェスタ
(シャレオ地下広場)(R1.5)〕



〔自転車マナーアップフェスタ
(イオンモール広島祇園)(R1.10)〕

⑪ 本通りアーケード街等における乗り入れ違反者への街頭指導

昼間に自転車の乗り入れが禁止されている本通りアーケード街等で、警察や商店街などと連携して違反者への街頭指導を実施します。



〔本通りアーケード街等における街頭指導〕

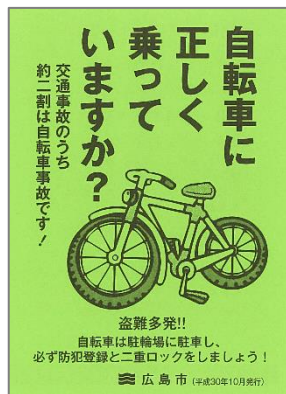
⑫ 各種媒体や自転車販売店などによる自転車安全利用五則などのルールの周知

自転車へのルールを広く周知するため、関係機関や団体と緊密な連携を図りながら、公共施設等へのポスター掲示、広報紙や広報番組、本市HP、チラシの配布などにより、自転車安全利用五則をはじめとするルールの周知に取り組みます。

また、自転車販売店に訪れた人や市営駐輪場の利用者に対し、直接、自転車安全利用五則を周知します。



〔啓発ポスター(H30)〕



〔ポケットチラシ〕

ひろしま市民と市政 平成31年(2019年)2月15日

手軽でも 重いよ自転車 その責任

自転車はマナーを守って快適に

自転車は、手軽で便利な乗り物であると同時に、車両の仲間でもあります。市内の交通事故の約5件に1件は自転車事故(平成30年)となっています。交通ルールやマナーを守り、周囲に対して思いやりのある運転を心掛けましょう。

岡自転車都市づくり推進課(☎504-2349、☎504-2379)

知っていますか? 自転車安全利用5則

- 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
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

危険運転を繰り返す運転者に「自転車運転者講習」

自転車の運転者が、3年以内に2回以上、道路交通に危険を生じさせる恐れがある危険行為(傘差し運転やイヤホンの使用など)を繰り返して検挙された場合、県公安委員会から「自転車運転者講習」の受講が命じられます。対象は、14歳以上です。受講命令に反して受講しない場合、5万円以下の罰金が科されます。

万一に備え、自転車保険に加入を

夜間の無灯火や無謀な運転などによる自転車事故では、年齢に関係なく、多額の損害賠償を求められる場合もあります。安全運転を心掛けることはもちろん、万一の自転車事故に備えて、保険に加入しましょう。

まずは自転車保険などの加入状況を確認

自転車保険には、単独のものもありますが、各種保険の特約などで個人賠償責任補償などを付けることができる場合もあります。加入している保険証券を確認してみましょう。

市HP 自転車損害賠償 チェックシート

〔広報紙 市民と市政(平成31年2月15日号)〕

23 成人や外国人を対象とした啓発活動

大学生向けや企業向けの取組として、成人祭における啓発活動の実施や企業向けの啓発活動などに取り組みます。

また、増加している外国人観光客や外国人就労者に対して、自転車利用のルール・マナーの遵守を促すため、啓発物の多言語化や宿泊施設への多言語チラシの送付等に取り組みます。



〔ヴィクトワール広島による企業向け
啓発活動(広島トヨタ自動車(株))(R1.6)〕



〔放置自転車に貼付する警告書(英語併記)〕

取組 6-2 自転車安全教育の推進

24 地元の自転車プロチーム等との連携などによる小中高生への自転車安全教育

小学3年生を対象に、交通教育指導員が小学校に出向き、ヘルメット着用などの自転車の基本ルールや自転車の正しい乗り方に関する講義や走行実技指導を行う自転車教室を開催します。また、小中高生には、地元の自転車プロチーム等による自転車安全教室の開催やスケアードストレートなどの教育手法を取り入れるなど、警察や関係団体との連携を強化しながらより効果的な取組を実施します。



〔自転車教室〕



〔ヴィクトワール広島による安全教室
(市立広島商業高等学校)(R1.6)〕



〔自転車マナーアップフェスタにおける
スケアードストレートの実施
(イオンモール広島祇園) (H30.10)〕

②⑤ 中学・高校生を対象とした自転車読本の配布

自転車のルールなどを分かりやすく記載した自転車読本を作成し、市内の全中学・高等学校の新1年生に配布します。



〔自転車読本〕

②⑥ 自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度の実施

継続的な自転車交通ルールの遵守を目指すため、市立小学校の3年生を対象に、自転車教室を受講後に自転車運転免許証を交付する自転車運転免許制度を実施します。

また、市立の中学校・高等学校等及び国・県・私立の中学校・高等学校（希望校のみ）に自転車で通学する1年生を対象に、講習等を実施した上で自転車通学許可証を交付する自転車通学許可制度を実施します。



〔自転車運転免許証〕



〔自転車通学許可証(中学生用)〕

②⑦ 各種団体を対象とした交通安全教室

地域団体などを対象とした交通安全教室を開催し、自転車利用に対する交通安全意識の高揚を図ります。

28 成人を対象とした自転車教室

幅広い年齢層への自転車安全教育の推進を図るため、自転車の安全教育の機会が少ない成人を対象に、自転車教室を実施します。



自転車マナーアップフェスタにおける
ヴィクトワール広島による自転車教室
(イオンモール広島祇園)(R1.10)

取組 6-3 交通違反に対する指導取締りとの連携

29 交通違反に対する指導取締りとの連携

警察による悪質・危険な交通違反に対する指導取締りと連携し、その内容を啓発活動や安全教育に活かすことなどにより、ルール遵守に向けてより効果が上がるように取り組みます。

取組 6-4 保険加入や定期点検など安全な自転車利用の促進

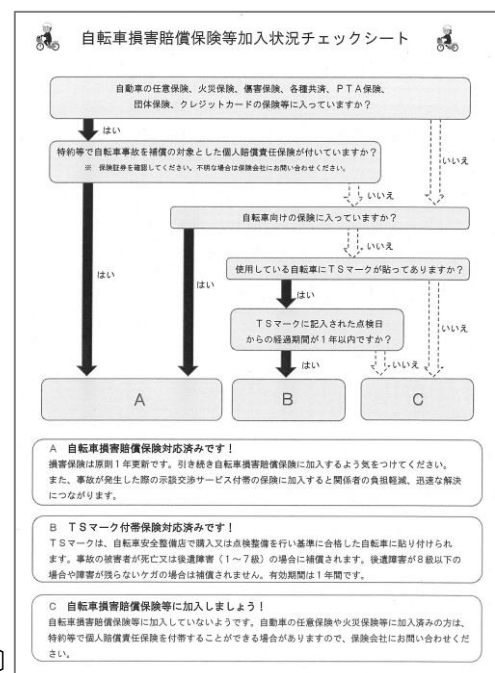
30 自転車保険の普及促進

危険な運転などによる自転車事故により多額の損害賠償を支払う事例が増えていることから、自転車販売店による自転車販売時の呼び掛けや損害保険会社との連携などにより、自転車保険の必要性の周知に努め、保険の加入を促します。

また、自転車保険へ加入しているかどうか分からない人もいることから、各種キャンペーン等においてチェックシートの配布を行い、保険の加入状況の確認を促します。



〔イベント時における自転車保険の加入状況の確認〕



〔自転車保険加入状況チェックシート〕

③1 定期点検の啓発

各種キャンペーン等において、自転車点検表の配布や自転車無料点検を実施することで、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備及び付帯保険による被害者の救済を目的としたTSマークの普及に努めます。



〔自転車点検表〕



〔自転車マナーアップフェスタにおける
自転車無料点検
(イオンモール広島祇園)(R1.10)〕

施策7 放置自転車対策

取組 7-1 駐輪指導の実施

③ 街頭指導及び新規店舗等に対する訪問指導

自転車の放置を防止するため、「広島市自転車等の放置の防止に関する条例」により定められた放置規制区域内において、駐輪指導員による街頭指導を実施し、放置の防止に取り組みます。

あわせて、新規店舗や従業者・利用者が自転車を放置していると思われる事業所などに対し、訪問指導を行います。



〔街頭指導の状況〕

取組 7-2 放置自転車の撤去

③ 放置規制区域内の即時撤去及び区域外での長期放置自転車の撤去

放置規制区域内では、置かれている時間の長さにかかわらず即時撤去を行っており、それ以外の区域については長期放置自転車の撤去を行っています。

引き続き、放置自転車の撤去に取り組むとともに、放置自転車の状況を踏まえ、新たな駐輪場の整備とあわせ放置規制区域の拡大について検討を行います。

また、広島チャレンジサイクル推進事業の一環として、キャンペーン期間中、本通り・金座街・えびす通り・アリスガーデン周辺の放置自転車を重点的に撤去する「放置自転車ゼロの日 in 本通商店街等」に取り組みます。



〔放置自転車の撤去状況〕



〔「放置自転車ゼロの日 in 本通商店街等」に関する広報(R1.5)〕

③④ 放置自転車多発地域における夜間撤去

紙屋町・八丁堀周辺やＪＲ駅周辺などの放置自転車が多い地域において夜間撤去を実施するなど、地域の特性にあった時間帯による効果的な放置自転車の撤去に取り組めます。



〔実施前(H30.9)〕



〔実施後(H30.10)〕

〔横川駅南口駅前広場における夜間撤去〕

③⑤ ICTを活用した撤去自転車の管理

撤去した放置自転車等の管理を行うために平成 30 年度に導入した放置自転車等管理システムを活用し、市HP上で撤去自転車の照会を可能とするなど、返還手続きの効率化に取り組めます。

撤去自転車照会	
防犯登録番号か車体番号を選択し、番号を入力後、照会ボタンをクリックして下さい。	
照会種別	☐ 防犯登録番号 ☐ 車体番号
車体番号	全てのアルファベットと数字を入力してください。 ※いずれも完全に一致しなければ、正しい照会結果が表示されません。
防犯登録番号	漢字、英数字、-(ハイフン)等に続く連続する数字(5～8桁)を入力してください。 (例)「京都府警 01-0234567」の場合、「0234567」、「大阪府警 曽根 123456」の場合、「123456」 京都府
照 会	

〔撤去自転車の照会が可能なHPの事例(出典:京都市HP)〕

取組 7-3 自転車の盗難防止

③⑥ 防犯登録やツーロックの啓発

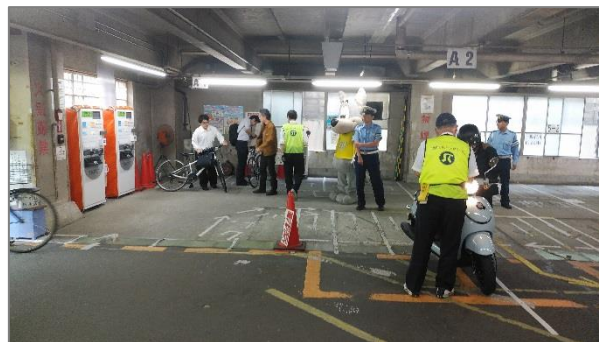
中学生を対象とした犯罪被害等防止教室や駅等における街頭キャンペーンにおいて、確実な施錠やツーロック、防犯登録の徹底などの広報啓発に取り組みます。

また、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」において、防犯登録は自転車利用者の責務として明記されていることから、自転車購入時に登録が促されるよう自転車販売店と協力した広報啓発に取り組みます。

さらに、市営駐輪場において、警察と連携しながら、ツーロックキャンペーンや安心ロック活動に取り組みます。



〔広島駅前における広報啓発(R1.6)〕



〔市営基町駐輪場でのツーロックキャンペーン(R1.9)〕

《安心ロック活動について》

盗難防止のために無施錠の自転車に警察官が鍵をかける取組です。

～流れ～

- ① 警察官が無施錠の自転車を確認。
- ② 警察官が無施錠の自転車にダイヤル式のワイヤー鍵をかけ、連絡先を記載したメモを取付ける。
- ③ 自転車利用者は警察に連絡し、解錠番号を聞き取る。
- ④ 自転車利用者はダイヤル錠を解錠し、その後ダイヤル錠は自由に使用可能。

(4) 活用促進 ～いかす～

施策8 地域の新たな魅力づくりへの活用

取組 8-1 自転車を活用した市民主体の魅力づくりの推進

③7 自転車を活用した市民主体の魅力づくり活動の支援

安全で快適に楽しめるサイクリングコースの設定やマップづくり、自転車を使った地域の魅力再発見イベントの開催など、市民主体の活動を支援することにより、自転車を活用した魅力づくりを推進します。



〔市民が考える「ひろしま郷土愛サイクリングロードマップ」((一社)広島青年会議所)(H29)〕

施策9 観光振興への活用

取組 9-1 観光振興に寄与する自転車活用の推進

③⑧ 可部線廃線敷を活用したサイクリングロードの整備

可部線廃線敷については、平成18年3月に策定した「可部線廃線敷再生ビジョン」に基づき、生活道路や災害時の避難路として整備することに主眼を置きながら、サイクリングロードや自然散策路の機能を併せ持つ道路として整備を進めます。

③⑨ サイクルトレインの導入検討

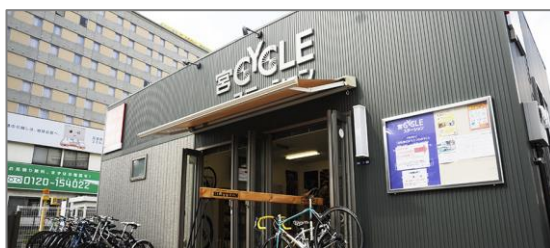
安佐商工会では、太田川沿いを「かわなみサイクリングロード」と名付け、サイクリングの名所にしようという取組が進められており、このような取組と連携しながら、JR可部線へのサイクルトレインの導入について検討を行います。



〔サイクルトレインの事例(出典:JR西日本)〕

④⑩ サイクステーション等の導入検討

観光でも自転車を安心して使える環境を整えるため、空気入れや自転車修理用工具の貸出、観光情報の提供、レンタサイクルの貸出などを行うサイクステーション、自転車の組み立てや簡易な修理のためのスペースを提供するサイクルピットの導入について検討を行います。



〔サイクステーションの事例(出典:宇都宮市HP)〕



〔サイクルピットの事例(出典:山口県HP)〕

④⑪ 自転車マップの作成

自転車に乗りたくなるような環境づくりを進めるため、自転車を利用した観光ルートなどを記載した自転車マップを作成します。

施策 10 スポーツ振興への活用

取組 10-1 サイクルスポート振興の推進

④ 地域振興やスポーツ振興に資する自転車レースの開催支援

平成 30 年より西区商工センターで開催されている J プロツアー「広島クリテリウム」など、地域振興やスポーツ振興に資する自転車レースの開催を支援することにより、サイクルスポーツ振興の推進に取り組みます。



〔プロレース〕



〔パレードラン〕

〔第 2 回広島クリテリウム(R1.7)〕

取組 10-2 広島競輪場の活用

④ 広島競輪場の活用

広島競輪場の敷地内に整備されたサイクルパークの運営や、市民向けのバンク走行会の開催などにより、広島競輪場の活用に取り組みます。



〔サイクルパーク〕



〔バンク走行会〕

《サイクルパークについて》

キックバイクなどを常設したスペースであり、「キックバイク大会」や「親子で補助輪はずしチャレンジ」などのイベントを開催しています。

施策 11 健康づくりへの活用

取組 11-1 自転車を活用した健康づくり

④④ 新 地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室

地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室を開催し、自転車を活用した健康づくりに取り組めます。



〔自転車を活用した健康教室の事例(出典:宇都宮ブリッツェンHP)〕

④⑤ 新 デルタ内での健康サイクリングコースの設定の検討

安全な歩行者空間を確保した上で、健康づくりに適したサイクリングコースの設定について検討を行います。

④⑥ 新 健康づくりの広報啓発

イベント等の機会を通じて、自転車を活用した健康づくりの広報啓発に取り組めます。

《参考事例：福井市の啓発活動》

健康イベントへの出展ブースの一つとして、自転車ペダルこぎチャレンジ※、パネル展示、自転車利用の啓発チラシの配布を実施。

※ サイクルコンピューターをつけた自転車をローラー台に設置し、ペダルを回すことで、走行距離・平均速度・最高速度・消費カロリーの測定が可能。



施策 12 自転車の更なる利用促進

取組 12-1 情報発信などによる自転車の利用促進

④7 自転車の利用を促す地球温暖化対策の広報啓発

イベント等の機会を活用して、自転車の利用を促すパネル展示等により地球温暖化対策の広報啓発に取り組みます。



〔2019 ひろしま温暖化ストップ！フェア(R1.7)〕

④8 サイクル&ライドの推進

自宅から最寄の駅やバス停まで自転車で移動し、そこから公共交通機関を利用して目的地へ向かうサイクル&ライドを推進するため、本市のノーマイカーデー運動である「マイカー乗るまあデー」の取組と連携し、マイカー通勤を行っている本市職員に対して自転車通勤を促すなど、公共交通と合わせた自転車利用についての取組を進めます。

《「マイカー乗るまあデー」について》

本市では、毎月 2、12、22 日を「マイカー乗るまあデー」とし、できるだけクルマの代わりにバスや鉄道、自転車を利用する“環境にやさしい交通行動”の実践を促しています。



〔まあデーくん〕

取組 12-2 シェアサイクルの普及促進

④⑨ 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の普及促進

商業施設、公共施設、オフィスビルの空きスペースなど、市民に利用しやすい場所へのサイクルポートの設置等を進め、通勤、通学、買物などの市民の日常生活の移動手段としての利用を促進します。



〔公共施設へのサイクルポート設置(市役所前)〕



〔商業施設へのサイクルポート設置(グラノード広島)〕

⑤⑩ 広島市シェアサイクル「ピーすくる」を活用した観光振興

「ピースツーリズム」やホテルとの連携強化・拡大等により、広島市シェアサイクル「ピーすくる」を活用した観光振興に取り組めます。

《「ピースツーリズム」について》

本市では、広島を訪れる外国人旅行者などが、市内の平和関連施設等を巡り、「平和」とは何かを考え思いを巡らせる「ピースツーリズム」を推進しており、徒歩・「ピーすくる」・ひろしま観光ループバス「めいぶる〜ぶ」によるルートを設定しています。



《「広島おもてなしパス」について》

広島市内及び廿日市市内の観光施設や飲食店等で割引等の特典が受けられる「優待券」であり、広島市内の一部の宿泊施設で、「ピーすくる」の一日パス等を購入した観光客等に配布しています。



取組 12-3 大芝公園「交通ランド」のリニューアル検討に合わせた自転車の活用

⑤① 大芝公園「交通ランド」のリニューアル検討に合わせた自転車の活用

現在、交通教育施設として運営している大芝公園「交通ランド」について、自転車の活用に関する機能の追加を含めたリニューアルの検討を行います。

【追加する機能のイメージ】



〔サイクルステーション(出典:宇都宮市HP)〕

《大芝公園「交通ランド」について》

公園内に模擬道路や交通安全施設を設け、児童等の遊びを通じた交通安全思想の普及啓発及び交通ルールの知識や正しい歩き方など実践的行動を教えることができる市内唯一の交通教育施設です。



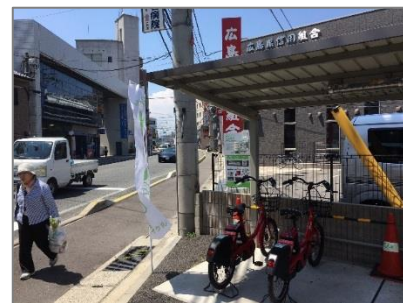
取組 12-4 災害時における自転車の活用

⑤② 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の活用

広島市シェアサイクル「ピーすくる」の委託運営を行っている株式会社NTTドコモの協力を得て、避難所への「ピーすくる」の配置や臨時ポートの設置等により、災害時の移動手段の確保に取り組みます。



〔矢野南小避難所への配置〕



〔臨時ポートの設置(ドコモショップ海田店)〕

〔平成 30 年 7 月豪雨災害への対応〕

⑤③ 市営駐輪場の無償提供

ボランティア活動を実施する方への市営駐輪場の無償提供など、災害時における自転車の利便性を高めるため、駐輪場の有効活用に取り組みます。



取組一覧

赤字:重点施策

⑮:令和2年度以降新たに取り組む事業

施策の柱	具体的な取組の内容	取組方針 (令和2～6年度)
走行空間整備 （はしる）	① 自転車活用の観点も踏まえた連続性のある自転車走行ネットワーク路線の整備	① 実施
	② ⑮ 自転車走行空間整備に関する広報	② 実施
	③ デルタ市街地以外での自転車走行空間の整備の検討	③ 検討
	④ ⑮ 地域の実情に応じた自転車走行空間の整備	④ 実施
	⑤ 走行空間整備路線での分かりやすい路面標示等の設置	⑤ 実施
	⑥ 自転車に対する注意喚起標示等の設置	⑥ 実施
駐輪場整備 （とめる）	⑦ 市営駐車場の転用などによる駐輪場整備	⑦ 実施
	⑧ 郊外の鉄道駅等での駐輪場整備	⑧ 実施
	⑨ 民間事業者による路上駐輪場の整備	⑨ 実施
	⑩ 民間駐輪場への整備費助成	⑩ 実施
	⑪ 駐輪場附置義務の見直し検討	⑪ 検討
	⑫ 柔軟な料金体系の導入	⑫ 検討・実施
	⑬ 市営駐車場での自動二輪車の受入れの拡大	⑬ 実施
	⑭ ⑮ ICTを活用した市営駐輪場の利便性向上	⑭ 検討・実施
	⑮ 一時利用が可能な市営駐輪場の満空情報システムの機能強化	⑮ 実施
	⑯ 老朽化した駐輪場設備の更新	⑯ 実施
	⑰ 商店街等と連携した駐輪サービスの提供検討	⑰ 検討・実施
	⑱ 駐輪場の案内標示の多言語化等	⑱ 実施



施策の柱	具体的な取組の内容	取組方針 (令和2～6年度)
ルール・マナーの遵守 まもる	①⑨自転車マナーアップキャンペーンの実施 ②⑩広島チャレンジサイクル推進事業の実施 ③⑪本通りアーケード街等における乗り入れ違反者への街頭指導 ④⑫各種媒体や自転車販売店などによる自転車安全利用五則などのルールの周知 ⑤⑬(新)成人や外国人を対象とした啓発活動	①⑨実施 ②⑩実施 ③⑪実施 ④⑫実施 ⑤⑬実施
	⑥⑭地元の自転車プロチーム等との連携などによる小中高生への自転車安全教育 ⑦⑮中学・高校生を対象とした自転車読本の配布 ⑧⑯自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度の実施 ⑨⑰各種団体を対象とした交通安全教室 ⑩⑱成人を対象とした自転車教室	⑥⑭実施 ⑦⑮実施 ⑧⑯実施 ⑨⑰実施 ⑩⑱実施
	⑪⑲交通違反に対する指導取締りとの連携	⑪⑲実施
	⑫⑳自転車保険の普及促進 ⑬㉑定期点検の啓発	⑫⑳実施 ⑬㉑実施
	⑭㉒街頭指導及び新規店舗等に対する訪問指導	⑭㉒実施
	⑮㉓放置規制区域内の即時撤去及び区域外での長期放置自転車の撤去 ⑯㉔放置自転車多発地域における夜間撤去 ⑰㉕ICTを活用した撤去自転車の管理	⑮㉓実施 ⑯㉔実施 ⑰㉕実施
	⑱㉖防犯登録やツーロックの啓発	⑱㉖実施



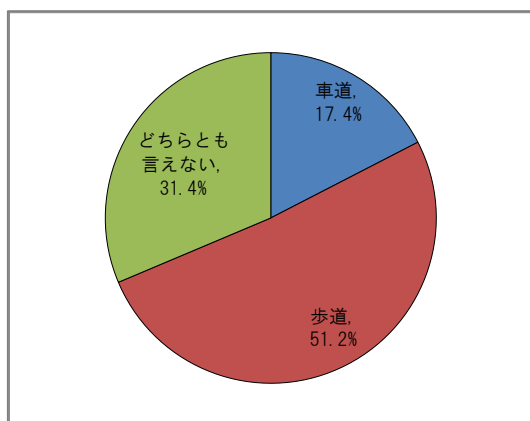
施策の柱	具体的な取組の内容	取組方針 (令和2～6年度)
活用促進 いやす	③⑦ 自転車を活用した市民主体の魅力づくり活動の支援	③⑦ 実施
	③⑧ 可部線廃線敷を活用したサイクリングロードの整備 ③⑨ サイクルトレインの導入検討 ④⑩ サイクルステーション等の導入検討 ④⑪ 自転車マップの作成	③⑧ 実施 ③⑨ 検討・実施 ④⑩ 検討・実施 ④⑪ 検討・実施
	④② 地域振興やスポーツ振興に資する自転車レースの開催支援	④② 実施
	④③ 広島競輪場の活用	④③ 実施
	④④ ⑨ 地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室 ④⑤ ⑨ デルタ内での健康サイクリングコースの設定の検討 ④⑥ ⑨ 健康づくりの広報啓発	④④ 実施 ④⑤ 検討・実施 ④⑥ 実施
	④⑦ 自転車の利用を促す地球温暖化対策の広報啓発 ④⑧ サイクル＆ライドの推進	④⑦ 実施 ④⑧ 実施
	④⑨ 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の普及促進 ⑤⑩ 広島市シェアサイクル「ピーすくる」を活用した観光振興	④⑨ 実施 ⑤⑩ 実施
	⑤⑪ ⑨ 大芝公園「交通ランド」のリニューアル検討に合わせた自転車の活用	⑤⑪ 検討
	⑤⑫ 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の活用 ⑤⑬ 市営駐輪場の無償提供	⑤⑫ 実施 ⑤⑬ 実施

【参考】アンケート調査結果

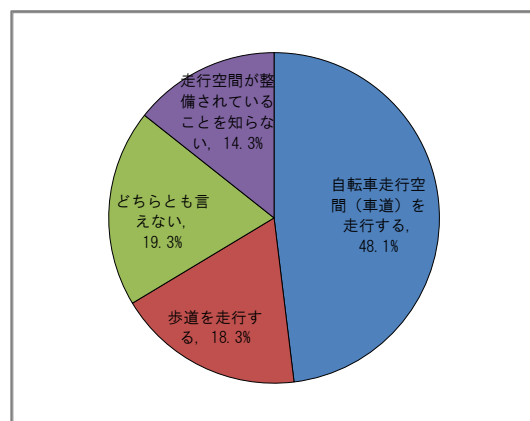
(市営有料駐輪場利用者を対象に平成 30 年 6 月実施 回答数(N)=958)

走行空間整備 ～はしる～

Q1 普段自転車を利用する際、道路のどこを走ることが多いか。(N=947)



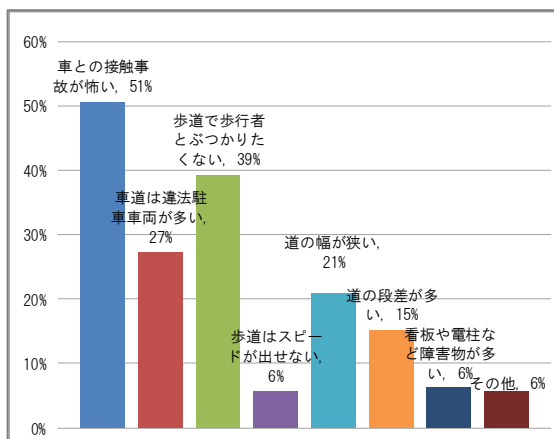
Q2 自転車走行空間が整備された路線で、どこを走っているか。(N=907)



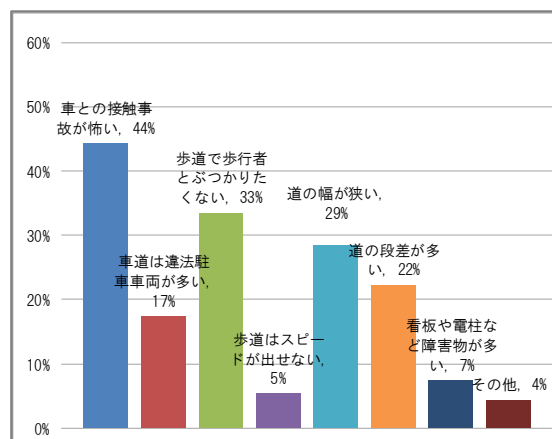
調査結果では、約 51%の自転車利用者が「普段は歩道を走る」と回答しており、「普段は車道を走る」と回答した利用者は約 17%でした。

また、自転車走行空間が整備された路線において、自転車走行空間（車道）を走行する自転車は約 48%でした。

Q3 自転車を利用する際、走行する場所（車道又は歩道）で感じることは何か。
(普段は車道を走行 N=158 普段は歩道を走行 N=472 複数回答)



《普段は車道を走行》



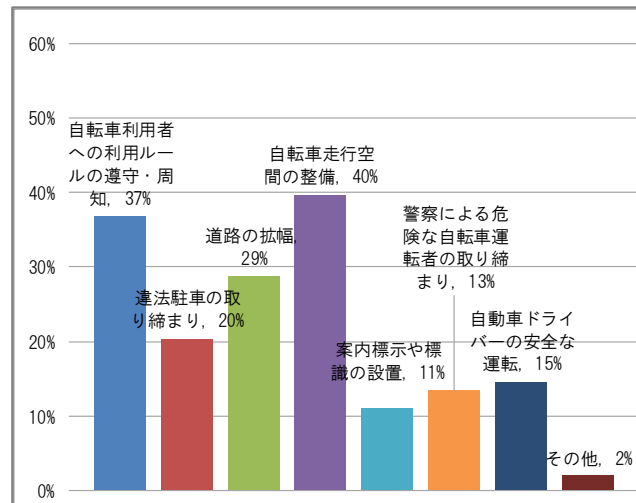
《普段は歩道を走行》

調査結果では、普段は車道を走る自転車利用者については、「車との接触事故が怖い」が 51%で最も多く、次いで「歩道で歩行者とぶつかりたくない」が 39%、「車道は違法駐車車両が多い」が 27%でした。

また、普段は歩道を走る自転車利用者については、「車との接触事故が怖い」が 44%で最も多く、次いで「歩道で歩行者とぶつかりたくない」が 33%、「道の幅が狭い」が 29%でした。



Q4 自転車の車道走行を促すには何が重要と思うか。(N=892 複数回答)



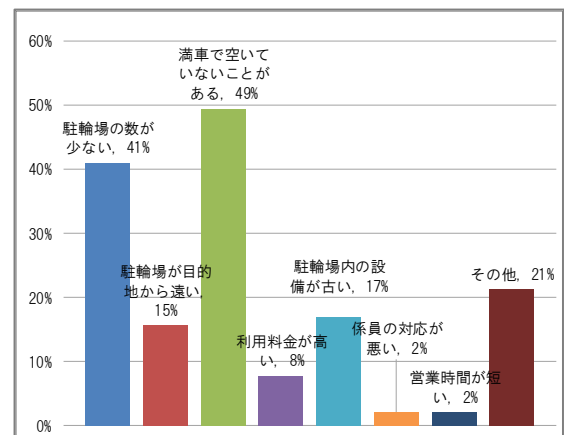
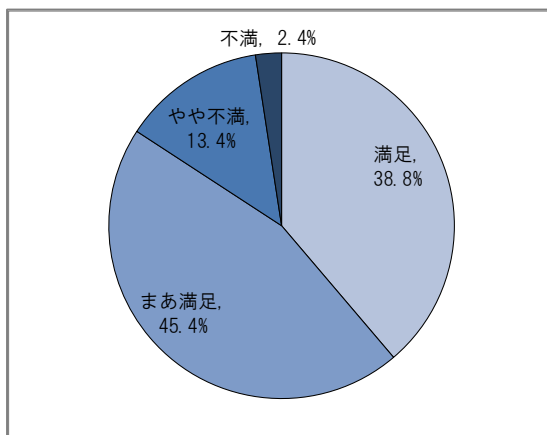
調査結果では、「自転車走行空間の整備」が40%で最も多く、次いで「自転車利用者への利用ルールの遵守・周知」が37%、「道路の拡幅」が29%でした。

駐輪場整備 ～とめる～

Q1 市営駐輪場の使いやすさに満足しているか。Q2 市営駐輪場の何が不満か。

(N=949)

(N=142 Q1で「やや不満」「不満」と回答した方)

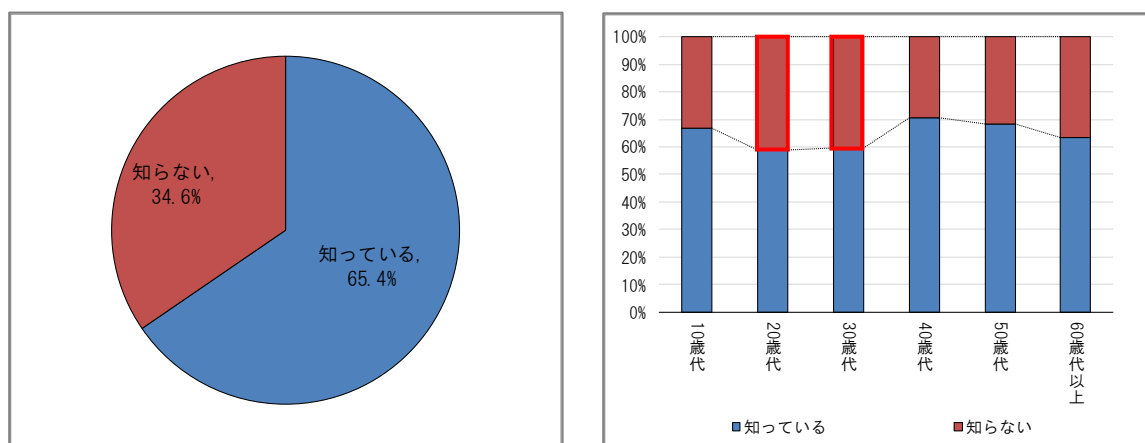


調査結果では、市営駐輪場の使いやすさについて「満足」が約39%、「まあ満足」が約45%であり、計約84%の自転車利用者が概ね満足しているという結果でした。

また、市営駐輪場の使いやすさについて「やや不満」「不満」と回答した理由については、「満車で空いていないことがある」が49%で最も多く、次いで「駐輪場の数が少ない」が41%でした。

ルール・マナーの遵守 ～まもる～

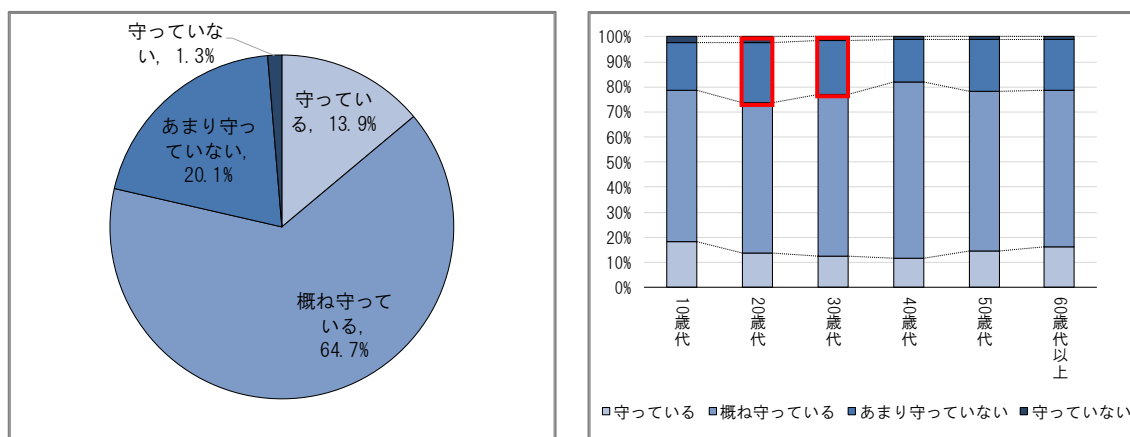
Q1 自転車安全利用五則を知っているか。(N=903)



調査結果では、自転車安全利用五則を「知っている」が約 65%、「知らない」が約 35%でした。

また、「知らない」と回答した方の割合を年代層別にみると、「20 歳代」及び「30 歳代」が最も多くなっていました。

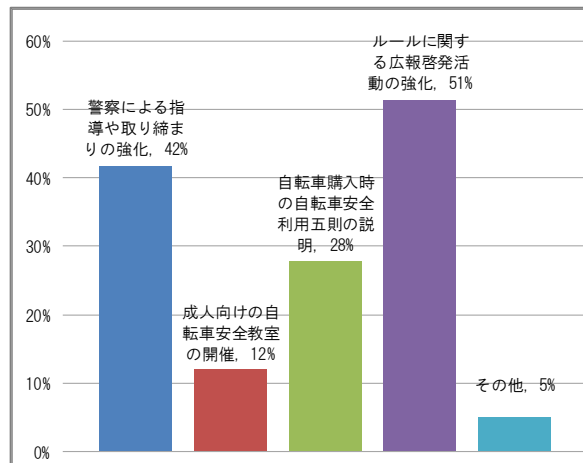
Q2 自転車安全利用五則を守っているか。(N=906)



調査結果では、自転車安全利用五則を「守っている」が約 14%、「概ね守っている」が約 65%であり、計 79%の自転車利用者が概ね守っているという結果でした。

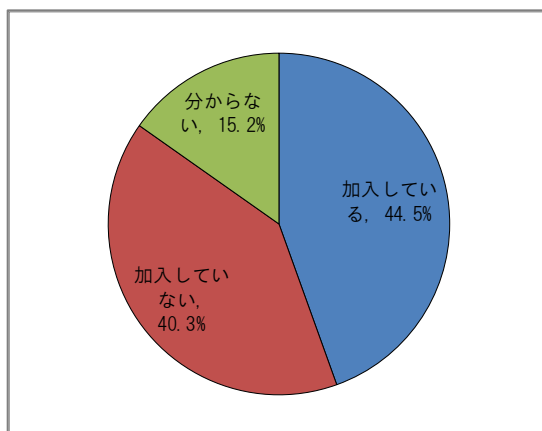
また、「あまり守っていない」「守っていない」と回答した方の割合を年代層別にみると、「20 歳代」及び「30 歳代」が多くなっていました。

Q3 自転車安全利用五則の周知や遵守の向上に有効と思う取組は何か。(N=884 複数回答)

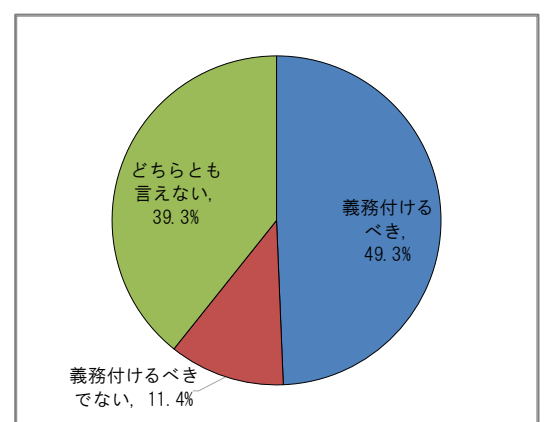


調査結果では、自転車安全利用五則の周知や遵守の向上に有効と思う取組は「ルールに関する広報啓発活動の強化」が 51%で最も多く、次いで「警察による指導や取り締まりの強化」が 42%でした。

Q4 自転車事故を対象とした損害賠償責任保険に加入しているか。(N=919)



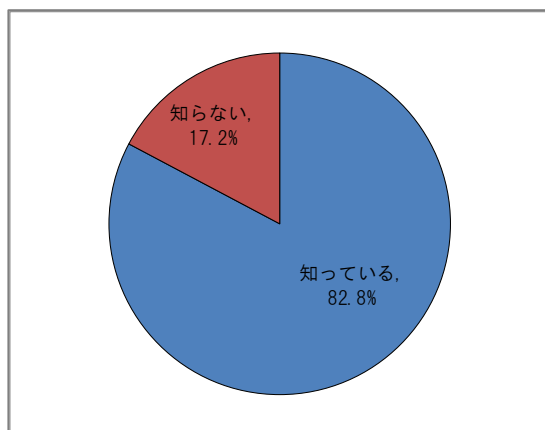
Q5 条例等で自転車事故を対象とした損害賠償責任保険への加入を義務付けることをどう思うか。(N=914)



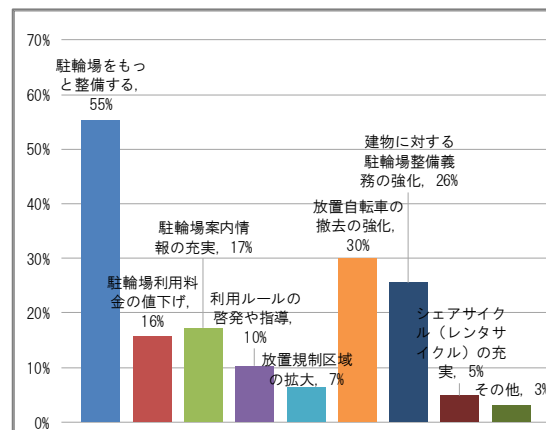
調査結果では、自転車事故を対象とした損害賠償責任保険について、「加入している」が約 45%、「加入していない」が約 40%であり、「分からない」との回答は約 15%でした。

また、条例等で自転車事故を対象とした損害賠償責任保険への加入を義務付けることについて、「義務付けるべき」が約 49%「義務付けるべきでない」が約 11%でした。

Q6 市内中心部等は放置自転車等の即時撤去を行う自転車等放置規制区域に定められていることを知っているか。(N=945)



Q7 放置自転車を減らすには何が重要だと思うか。(N=918 複数回答)

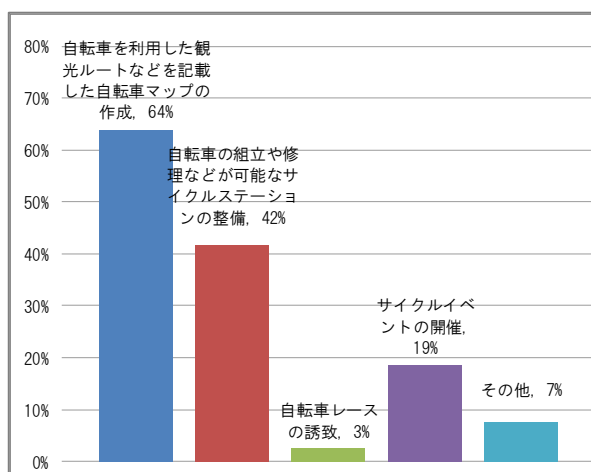


調査結果では、市内中心部等は放置自転車等の即時撤去を行う自転車等放置規制区域に定められていることを「知っている」との回答が約83%でした。

また、放置自転車を減らすために重要な取組については、「駐輪場をもっと整備する」が55%で最も多く、次いで「放置自転車の撤去の強化」が30%、「建物に対する駐輪場整備義務の強化」が26%でした。

活用促進 ～いかす～

Q1 まちづくりへの自転車の活用策として、どのような取組を進めるべきであるか。(N=845 複数回答)



調査結果では、「自転車を利用した観光ルートなどを記載した自転車マップの作成」が64%で最も多く、次いで「自転車の組立や修理などが可能なサイクルステーションの整備」が42%でした。