広島市自転車都市づくり推進計画
【改訂版】

令和７年度～令和１１年度

令和　７年　７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モビリティを導入したり、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、自転車利用には、安全で快適な走行空間や駐輪場の確保、法令や交通マナーの周知・啓発に取り組んでいく必要があります。

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たことを受け、本計画を同法に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付けました。

今回の「広島市自転車都市づくり推進計画」の改訂は、これまでの取組結果や社会情勢の変化を踏まえつつ、道路交通法の改正に伴う新たなモビリティや自転車の交通違反に対する交通反則通告制度への対応等を新たに追加し、施策の優先順位の見直しや充実強化を図るものです。

目　次

第１章　計画の趣旨

1-1 背景・経緯 ・・・・・・・・・・・・・・・ １
1-2 改訂に当たっての考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・ １
1-3 本市行政計画における位置付け ・・・・・・・・・・・・・・・ １
1-4 計画期間 ・・・・・・・・・・・・・・・ １
1-5 計画の対象 ・・・・・・・・・・・・・・・ ２

第２章　自転車を取り巻く現状と課題

2-1 自転車の特性・メリット ・・・・・・・・・・・・・・・ ３
2-2 道路交通法等の改正 ・・・・・・・・・・・・・・・ ４
2-3 本市の地域特性・自転車利用の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・ ６
2-4 これまでの取組と評価 ・・・・・・・・・・・・・・・ ９
2-5 今後の課題 ・・・・・・・・・・・・・・・１６

第３章　自転車都市づくりを実現していくための施策

3-1 自転車都市づくりの理念 ・・・・・・・・・・・・・・・１７
3-2 基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・１９
3-3 施策体系 ・・・・・・・・・・・・・・・２０
3-4 施策のポイント ・・・・・・・・・・・・・・・２１

第４章　具体的な取組

4-1 具体的な取組の内容 ・・・・・・・・・・・・・・・２２
(1) 走行空間整備～はしる～ ・・・・・・・・・・・・・・・２４
(2) 駐輪場整備～とめる～ ・・・・・・・・・・・・・・・２９
(3) 法令遵守・マナー向上～まもる～ ・・・・・・・・・・・・・・・３４
(4) 活用促進～いかす～ ・・・・・・・・・・・・・・・４１
4-2 評価指標と目標値 ・・・・・・・・・・・・・・・４６
4-3 推進体制 ・・・・・・・・・・・・・・・４７

参考資料

1 前計画の指標の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・４８
2 アンケート調査結果 ・・・・・・・・・・・・・・・５２
3 広島市自転車都市づくり推進協議会 ・・・・・・・・・・・・・・・５５
4 市民意見募集の結果 ・・・・・・・・・・・・・・・５６

第1章　計画の趣旨

1－1　背景・経緯

本市では、平成 29 年に施行された自転車活用推進法において、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めることとなっていることから、令和 2 年 3 月に「広島市自転車都市づくり推進計画（計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度）」（以下「推進計画」という。）を策定し、自転車都市づくりに取り組んでいるところです。

この度、推進計画の更新年度に当たることから、昨今の社会情勢の変化等を踏まえつつ、今後の動向を見据えて、持続可能な社会の実現に向けて自転車の活用を一層推進していくため、改訂を行うものです。

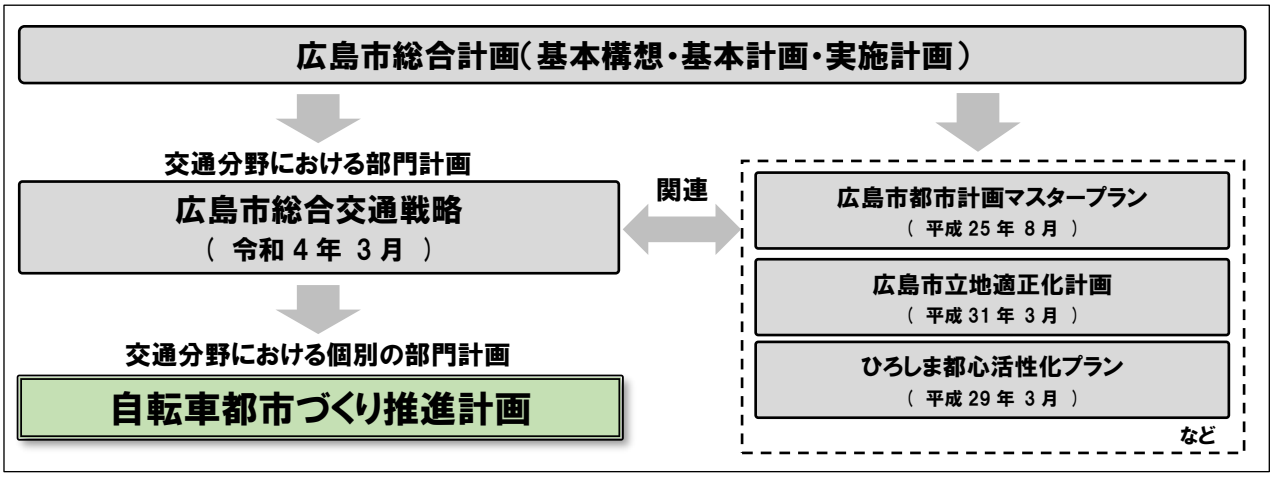
なお、改訂に当たっては、学識関係者及び関係団体・機関からなる「広島市自転車都市づくり推進協議会」において意見交換を行っています。

1－2　改訂に当たっての考え方

改訂に当たっては、自転車都市づくりの理念、基本方針及び施策体系については現行どおりとし、施策及び取組について、これまでの取組の評価や課題を踏まえるとともに、道路交通法の改正に伴う新たなモビリティや自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）への対応等を新たに追加するなど、充実強化を図っています。

1－3　本市行政計画における位置付け

推進計画は、交通分野における部門計画である広島市総合交通戦略を上位計画とした、交通分野における個別の部門計画と位置付けています。



1－4　計画期間

令和 7 年度から令和 11 年度まで（5 年間）

1－5　計画の対象

対象区域は広島市全域とし、自転車に加え、令和５年７月から道路交通法に規定された特定小型原動機付自転車※1及び特例特定小型原動機付自転車※2(電動キックボード等)も取り扱うこととします。

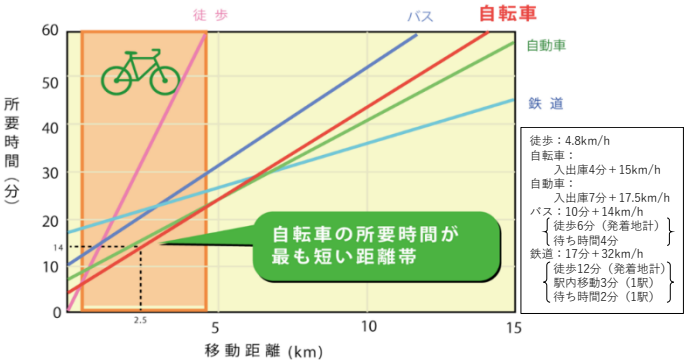
※1 原動機付自転車のうち、原動機の定格出力が 0.6kW 以下であって、長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下等の基準を満たすもの

※2 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させ、最高速度 6km/h 以下等の基準を満たすもの

2－1　自転車の特性・メリット

(1)　近距離移動における利便性

自転車は渋滞に関係ないため、一定の距離以内では最も所要時間が短いことが示されており、定時性に優れています。このため、自転車での通勤・通学はもちろん、バスや鉄道などの公共交通と組み合わせることにより、移動時間の短縮が期待できます。

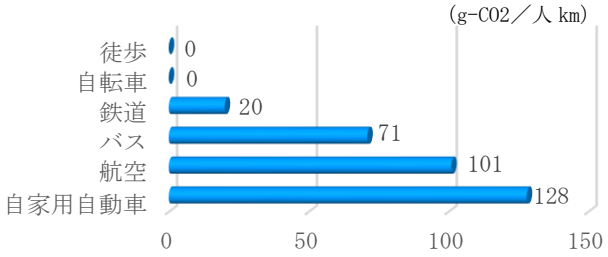


【出典】自転車通勤導入に関する手引き

［交通手段の特性］

(2)　環境負荷の低減

自転車は、環境にやさしい交通手段であり、自家用自動車から自転車へ活用を転換することにより、CO_2排出量の削減が期待されます。

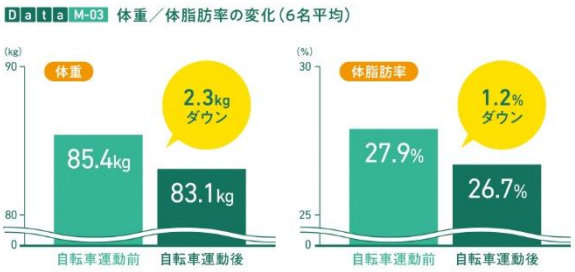


【出典】国土交通省資料を基に作成

［輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)］

(3)　健康増進

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上、筋力の維持・増強に効果的です。3 か月の自転車通勤により、平均で体重が 2.3kg 減、体脂肪率が 1.2%減という調査結果もあります。



【出典】株式会社シマノ

［自転車通勤と体重・体脂肪率の変化］

2－2　道路交通法等の改正

自転車事故が依然として多い状況であることや、新たなモビリティ等を導入することなどに対応するため、道路交通法等が改正されています。

＜主な改正内容（令和 2 年度以降）＞

⑴　令和 2 年 6 月 30 日～　自転車の「あおり運転」を危険違反行為に規定（道路交通法施行令）

他の車両を妨害する目的で執拗にベルを鳴らす、不必要な急ブレーキをかけるなど、自転車の「あおり運転」を危険な違反行為と定め、3 年間に 2 回違反した 14 歳以上の者に「自転車運転者講習」の受講が義務付けられました。

⑵　令和 4 年 11 月 1 日～　自転車安全利用五則の改正（中央交通安全対策会議交通対策本部）

すべての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の改正が行われることなどを踏まえ、自転車安全利用五則が改正されました。

＜自転車安全利用五則＞

① 車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先
② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
③ 夜間はライトを点灯　④ 飲酒運転は禁止　⑤ ヘルメットを着用

⑶　令和 5 年 4 月 1 日～　ヘルメット着用の努力義務化（道路交通法）

すべての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務が定められました。

⑷　令和 5 年 4 月 1 日～　自転車損害賠償保険加入の義務化

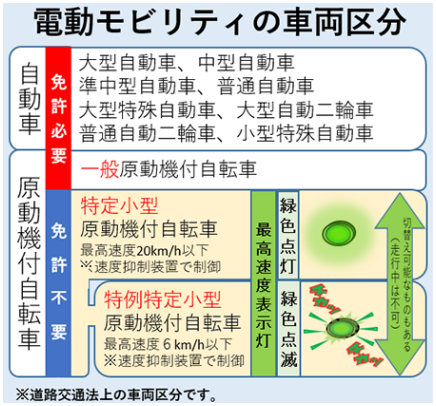
（広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例）

広島県内すべての自転車利用者及び事業中に自転車を利用する事業者に、自転車損害賠償保険加入の義務が定められました。

⑸　令和 5 年 7 月 1 日～　特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）を規定（道路交通法）

原動機付自転車は、「一般原動機付自転車」、「特定小型原動機付自転車（以下、特定小型原付）」に区分され、特定小型原付については、運転に運転免許は不要、乗車用ヘルメットの着用は努力義務、16 歳未満の運転禁止、道路の左側端に寄って通行することなどが定められました。

特定小型原付の中でも、最高速度 6km/h 以下であることなどの要件を満たすものは「特例特定小型原動機付自転車」と位置付けられ、道路標識等により歩道を通行することが可能となりました。



【出典】警察庁ホームページ

⑹　令和 6 年 11 月 1 日～　携帯電話使用と酒気帯び運転の罰則を新設（道路交通法）

自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化され、また、「自転車の酒気帯び運転」が新たに罰則の対象とされました。

⑺　令和 6 年 11 月 1 日～　ペダル付き原動機付自転車等の運転の定義の明確化（道路交通法）

ペダル付き原動機付自転車について、原動機を用いずペダルのみを用い人の力で走行させる行為が原動機付自転車の「運転」に該当することが明確化されました。

⑻　令和８年４月１日～　自転車に交通反則通告制度（青切符）を適用（道路交通法）

青切符を交付して反則金を納付させる交通反則通告制度が、16 歳以上の自転車の交通違反に対して適用されます。

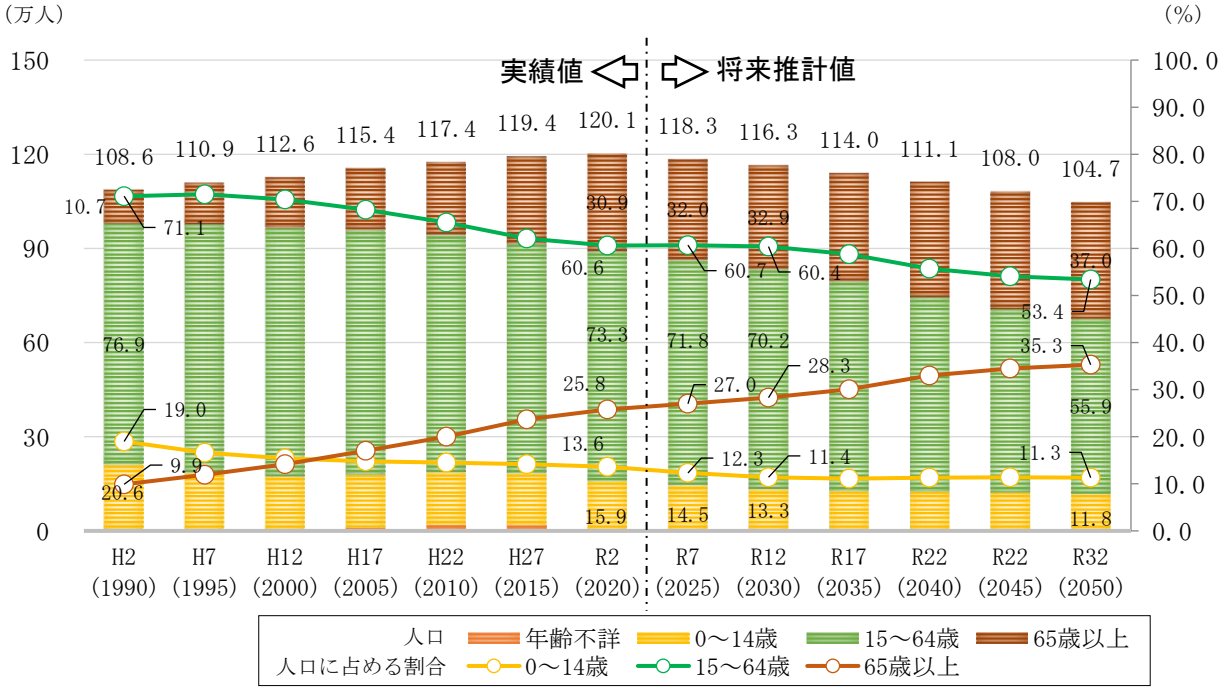
⑼　令和８年４月１日～　車道走行する自転車の安全確保の義務化（道路交通法）

自動車（自動二輪を含む。）及び一般原動機付自転車が、他の特定小型原動機付自転車や軽車両（自転車等）を追い越したり追い抜いたりするときに、十分な側方間隔がない場合は、その側方間隔に応じた安全な速度で進行することについて、義務化されます。

2－3　本市の地域特性・自転車利用の現状

(1)　人口

人口は令和 2 年(2020 年)をピークに減少に転じており、令和 7 年(2025 年)以降、15～64 歳の割合は減少傾向に、高齢化率(人口に占める 65 歳以上の割合)は増加傾向にあります。

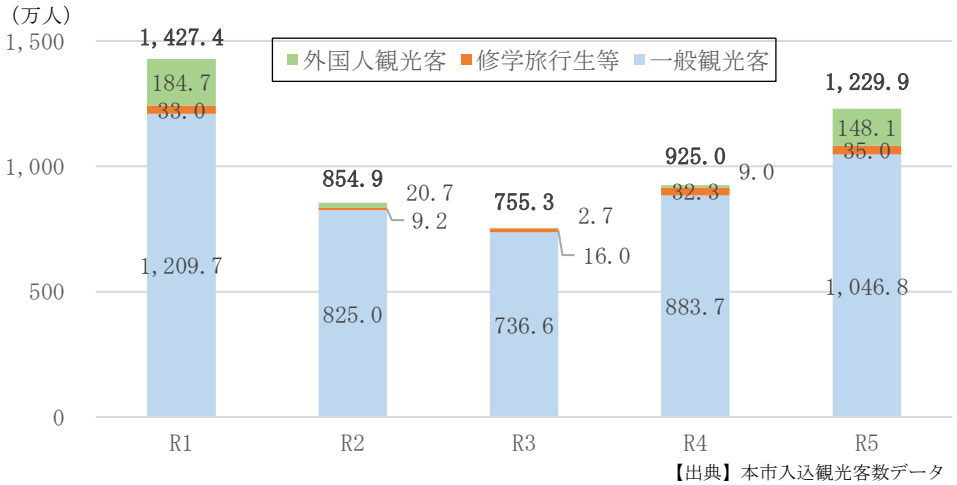


【出典】令和 2 年までは国勢調査(総務省)、令和 7 年以降は日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

［年齢区分別人口の推移］

(2)　観光

令和 5 年の入込観光客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前である令和元年以来 4 年ぶりに 1,000 万人を超え、うち、外国人観光客も 100 万人を超えています。

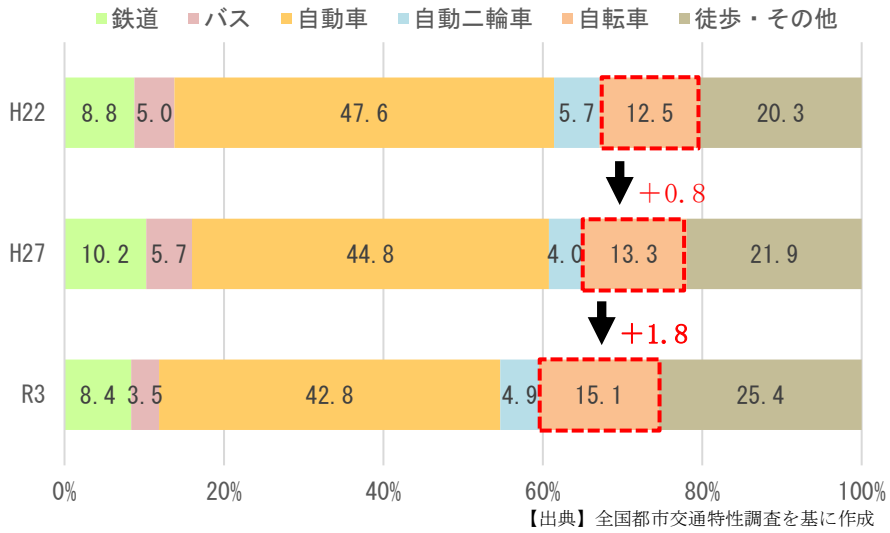


【出典】本市入込観光客数データ

［入込観光客数］

⑶　自転車利用の状況

平日における代表交通手段として自転車を活用する割合は増加傾向にあり、令和３年度は、平成27年度から約２ポイント増加しています。

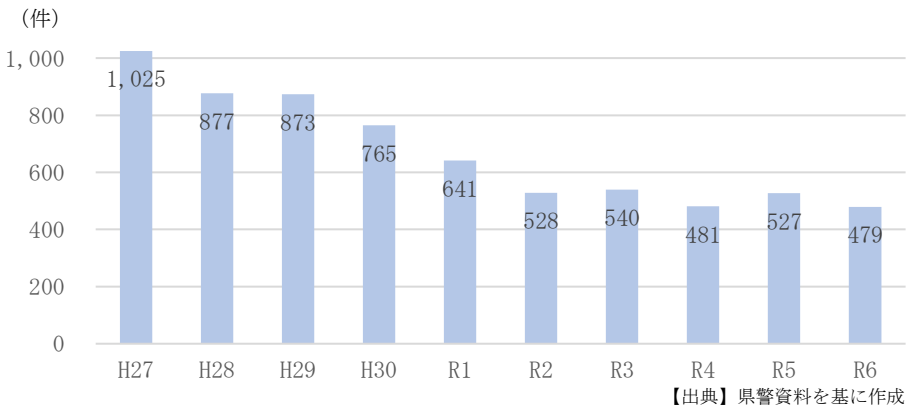


【出典】全国都市交通特性調査を基に作成

［交通手段分担率(平日)］

⑷　自転車事故

令和２年まで減少し続けていましたが、同年以降、横ばいとなっています。

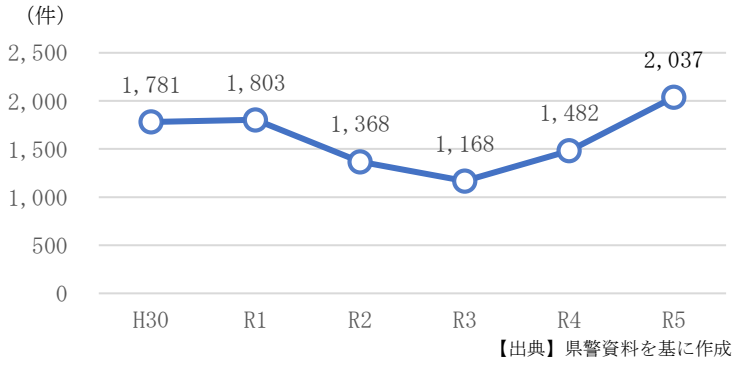


【出典】県警資料を基に作成

［自転車事故件数］

⑸　自転車盗難

令和５年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前である令和元年よりも多くなっています。



【出典】県警資料を基に作成

［自転車盗難件数］

⑹ シェアモビリティ

令和 6 年度末現在、3 事業者が本市域内で事業を展開しています。

車両名称	ぴーすくる（事業開始：平成 27 年 2 月）	LUUP（事業開始：令和 5 年 7 月）	HELLO CYCLING（事業開始：令和 6 年 1 月）
車両	小径電動アシスト自転車 	電動キックボード （（特例）特定小型原動機付自転車） 小径電動アシスト自転車 	スポーツタイプ電動アシスト自転車 小径電動自転車 （(特例)特定小型原動機付自転車）

特定小型原動機付自転車・・・・	原動機付自転車のうち、原動機の定格出力が 0.6kW 以下であって、長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下等の基準を満たすもの
特例特定小型原動機付自転車・・	特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させ、最高速度 6km/h 以下等の基準を満たすもの

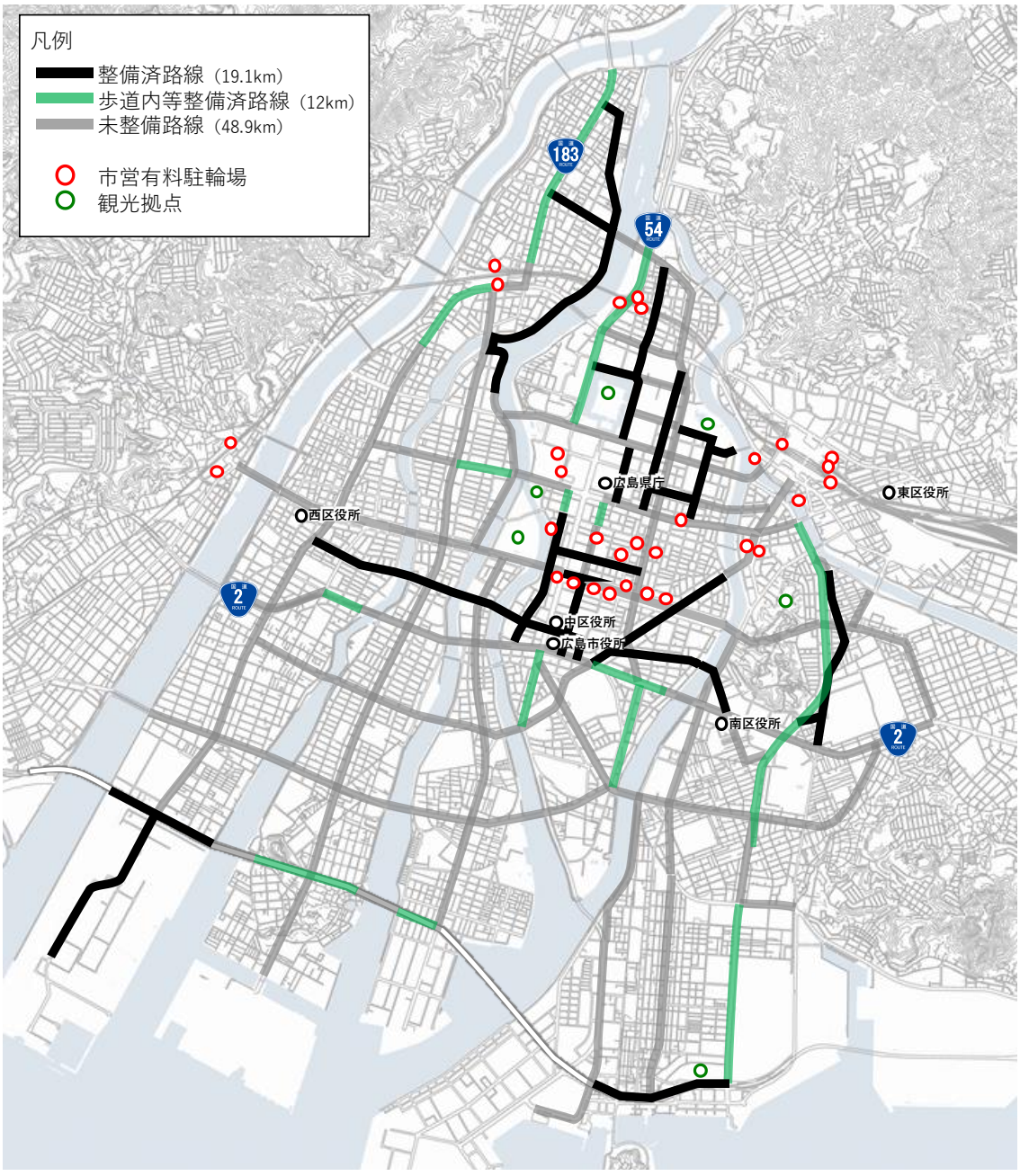
2－4　これまでの取組と評価

「広島市自転車都市づくり推進計画」では、4 つの柱「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」を設定し、自転車都市づくりの推進に向け、関係機関や関係団体等と連携しながら具体的な取組を総合的に進めてきました。

⑴　走行空間整備　～はしる～

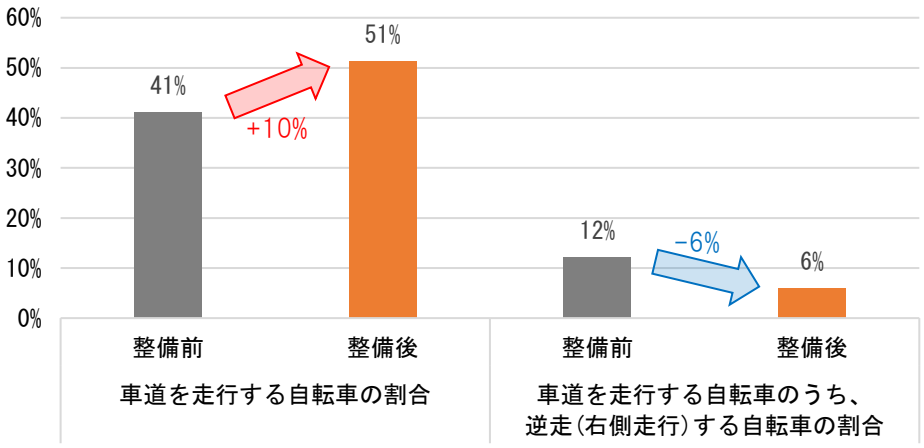
自転車利用の多いデルタ市街地において、令和 6 年度までに 19.1㎞ の自転車走行空間の整備を行いました。令和 2 年度以降の整備箇所において、整備前後に実態調査を行った結果、車道を走行する自転車の割合が増加し、また、車道を走行する自転車のうち、逆走(右側走行)する自転車の割合が減少しており、整備効果が確認できました。

一方、自転車ネットワークの形成については、多くの未整備路線が残っており、自転車利用者が通行する場所としても、車道より歩道等の方が多い状況となっています。

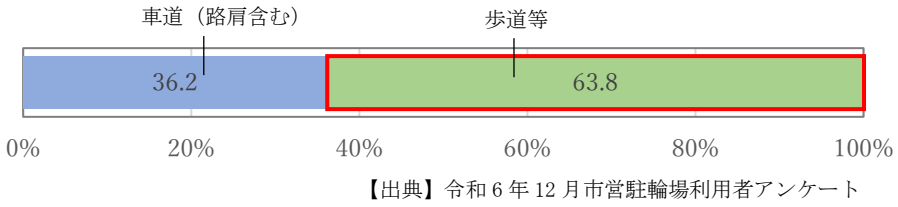


［自転車道（平和大通り）］

［車道混在（南 3 区 259 号線）］



［令和 2 年度以降の整備箇所（10 箇所）の整備前後における実態調査］



【出典】令和 6 年 12 月市営駐輪場利用者アンケート

［アンケート調査］
（Q：普段、自転車で走行することが最も多い箇所はどこですか（N=209））

⑵　駐輪場整備　～とめる～

市営駐輪場の収容台数は、再開発事業等による影響を受けて若干減少していますが、郊外の鉄道駅等や駐輪ニーズの高い場所へ新たに駐輪場を設置・増設するとともに、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などに取り組みました。

年間駐輪場利用台数は、市営駐輪場(有料)については年々減少している一方、民間路上駐輪場については年々増加しています。

放置・撤去台数は減少傾向にありますが、依然として多い箇所があり、撤去した方へ「目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか」アンケートを実施した結果、3 分程度及び 5 分程度がそれぞれ約 3 割、1 分程度が約 2 割となっており、より目的地に近い駐輪場が求められています。

［市営有料駐輪場の箇所数と収容台数の推移］

年度	箇所数	収容台数(台)	対前年度(台)
令和 2 年度	31	19,724	△299
令和 3 年度	31	19,663	△ 61
令和 4 年度	31	19,664	＋ 1
令和 5 年度	31	19,456	△208
令和 2 年度→令和 5 年度			△567

［市営無料駐輪場の箇所数と収容台数の推移］

年度	箇所数	収容台数(台)	対前年度(台)
令和 2 年度	98	20,251	＋221
令和 3 年度	98	20,360	＋109
令和 4 年度	98	20,185	△175
令和 5 年度	98	20,151	△ 34
令和 2 年度→令和 5 年度			△100

［民間事業者による路上駐輪場の整備状況］

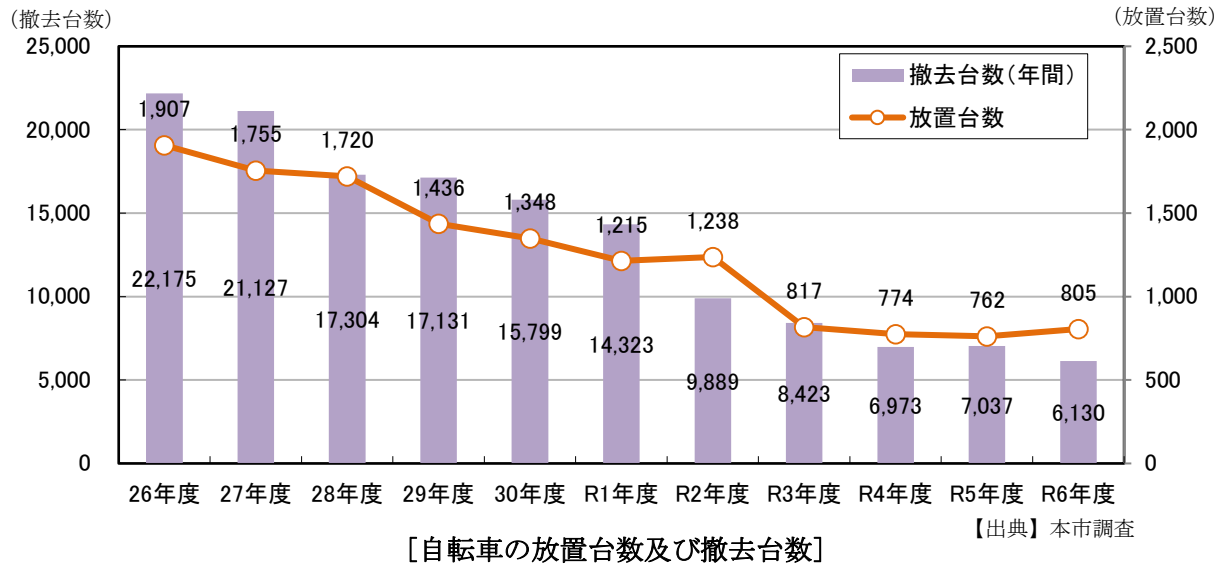
駐輪場名	開設年度	整備台数	備考
アリスガーデン前駐輪場	平成 26 年 7 月	65 台	R3 に 21 台増設 (44 台→65 台)
国道 54 号駐輪場 (相生通り～平和大通り間)	令和 7 年 1 月	129 台	R6 に新設

［安芸中野駅市営無料駐輪場(R3 完成)］

［国道 54 号民間路上駐輪場(R6 完成)］

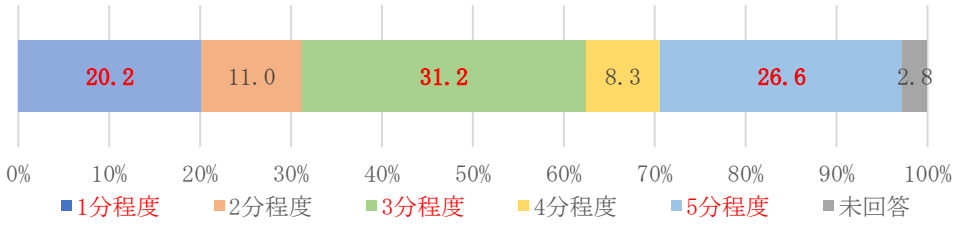
［駐輪場の利用状況］

区　分	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	R5/R2 比
市営駐輪場(有料)	764 万 3 千台	705 万 1 千台	694 万 5 千台	688 万 4 千台	633 万 5 千台	90%
民間路上駐輪場	24 万 6 千台	23 万 4 千台	25 万 7 千台	28 万 2 千台	28 万 4 千台	121%



【出典】本市調査

［自転車の放置台数及び撤去台数］



【出典】令和６年 12 月本市が自転車等を撤去した方へのアンケート

［アンケート調査］

(Q：目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用しますか（N=109))

⑶　法令遵守・マナー向上　～まもる～

自転車利用者の法令遵守及びマナー向上を図るため、警察、地元、学校等と連携し、集客施設における自転車マナーアップフェスタや自転車マナーアップキャンペーン等を実施するとともに、小中高生を対象とした自転車安全教育に取り組みました。

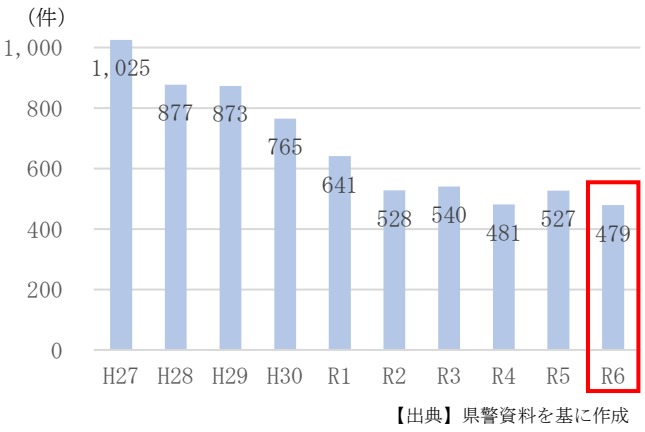
放置自転車対策については、駐輪指導員による街頭・訪問指導や放置自転車等管理システムを活用した撤去に取り組みました。

自転車交通事故は、幅広い年代で発生していますが、特に 20 代以下の件数が多く、全体の半数近くを占めています。

令和 5 年度に努力義務化されたヘルメット着用率については、着用への抵抗感や必要性の理解不足等の意識を変える取組などにより増加傾向にあり、また、同年度に義務化された自転車保険の加入率については、令和 6 年度は約 7 割となっています。

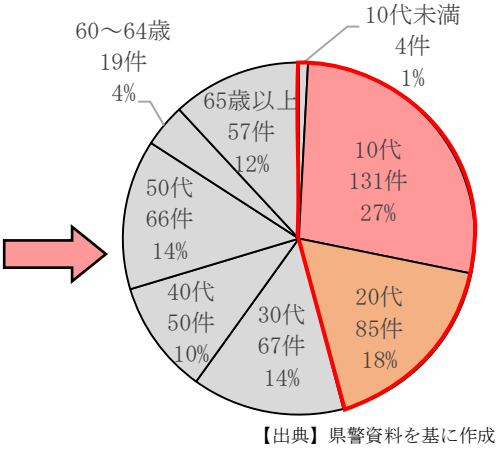
自転車マナーアップフェスタにおける
スケアード・ストレイト（自転車事故再現）

自転車マナーアップキャンペーンにおける
法令遵守・マナー向上の呼び掛け



【出典】県警資料を基に作成

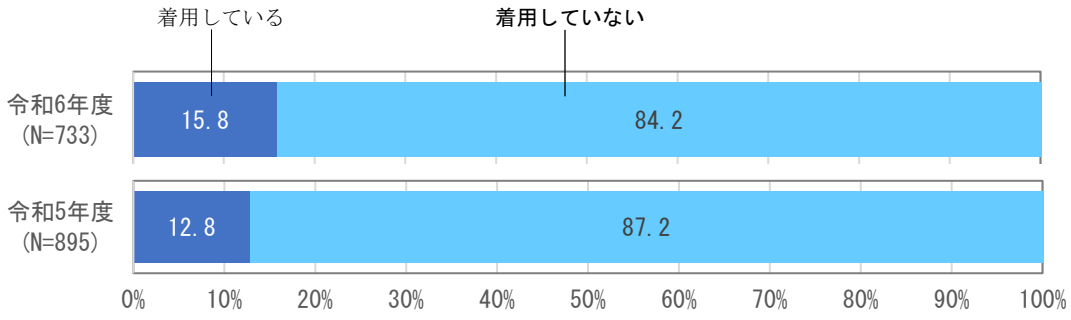
［自転車事故件数］



【出典】県警資料を基に作成

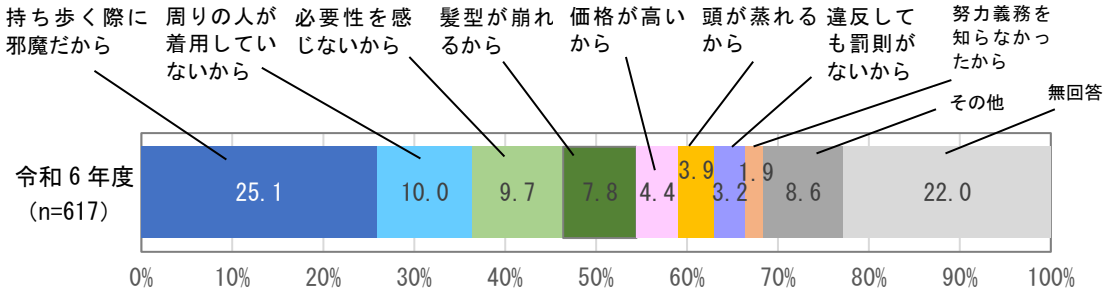
［自転車事故の年代別割合］

［アンケート調査］



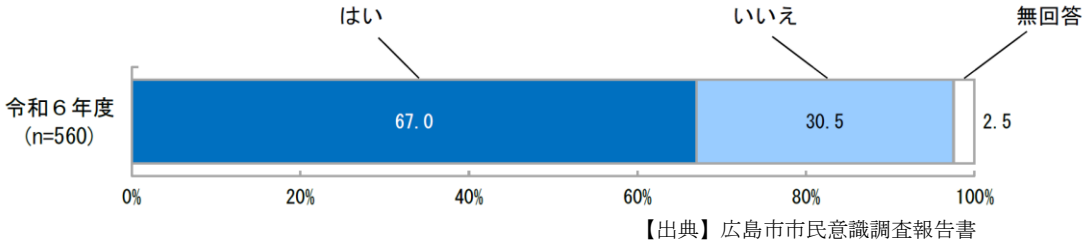
【出典】広島市市民意識調査報告書を基に作成

（Q：自転車利用時にヘルメットを着用していますか。）



【出典】広島市市民意識調査報告書を基に作成

（Q：ヘルメットを着用しない理由は何ですか。）



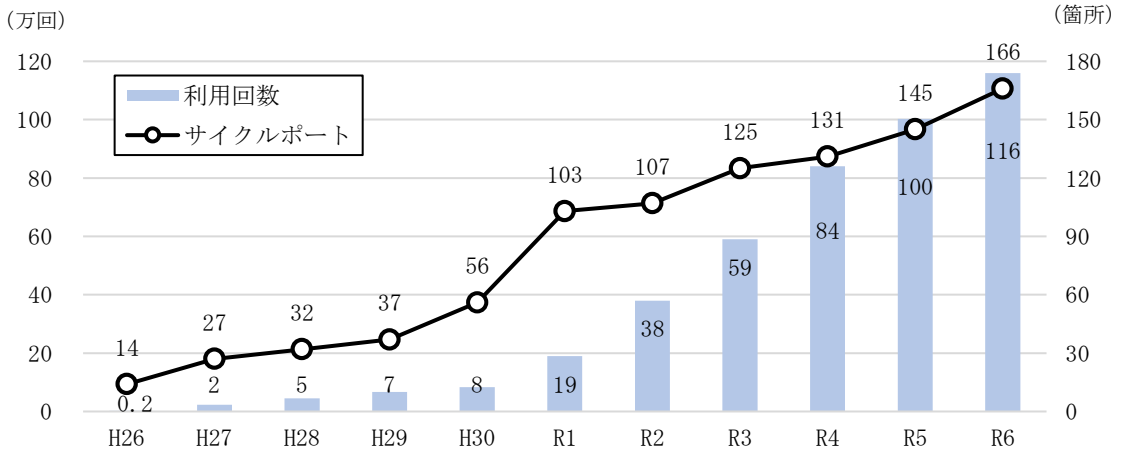
【出典】広島市市民意識調査報告書

（Q：自転車保険に加入していますか。）

⑷　活用促進　～いかす～

シェアサイクル事業については、ポートの設置数及び年間利用回数とも年々増加し、市民生活の一部として定着したことや、事業採算性の確保が見込まれる状況となったことから、令和３年年度以降の運営については、事業者の完全直営とし、ポートを設置するための公有地の貸出しなどの協力に切り替えました。令和５年度からは、新たに２事業者が本市域内で事業を展開しています。

プロ自転車ロードレースチーム「ヴィクトワール広島」等と連携しながら、自転車を活用した地域の新たな魅力づくりや、観光・スポーツ振興、健康づくりに資する取組を行いました。



［広島市シェアサイクル「ぴーすくる」のポート数・利用回数］

［広島クリテリウム（自転車ロードレース（西区商工センター））］

［プロレース］

年　度	来場者数
令和２年度	（コロナ禍中止）
令和３年度	4,000 人
令和４年度	10,000 人
令和５年度	（雨天中止）
令和６年度	11,000 人

［開催実績］

［似島ぐるっとサイクリング］

［健康教室］

［島内一周］

2－5　今後の課題

社会情勢の変化やこれまでの取組の評価を踏まえた今後の課題は、次のとおりです。

走行空間整備 ～はしる～	①幹線道路等に自転車走行空間を確保するためには、多額の事業費や多くの関係者との協議・調整を要することから、自転車ネットワークの形成を早期に図っていくため、幹線道路が中心となっている優先整備路線を再検討する必要があります。 ②車道よりも歩道等を通行する自転車が多い現状を踏まえ、自転車走行空間整備を着実に行っていく必要があります。
駐輪場整備 ～とめる～	①目的地に近い路上駐輪場等が求められていることから、ニーズの高い箇所へ駐輪場を整備していく必要があります。
法令遵守・マナー向上 ～まもる～	①幅広い年代への周知・啓発、特に事故が多い若い年代への自転車安全教育を充実させていく必要があります。 ②道路交通法の改正による新たなモビリティの規定や自転車の取締強化など、自転車を取り巻く環境は年々変化しており、こうした状況に対応した周知・啓発活動を行っていく必要があります。 ③放置・撤去台数は減少傾向にありますが、依然として多い箇所があるため、効果的な放置自転車対策を行っていく必要があります。
活用促進 ～いかす～	①再整備する広島競輪場(アーバンサイクルパークス広島)を活用した取組について、関係部局等と連携しながら検討していく必要があります。 ②公共交通を補完するシェアモビリティの更なる利用促進を図るため、事業者が参入しやすい環境づくりを行っていく必要があります。

3－1　自転車都市づくりの理念

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。

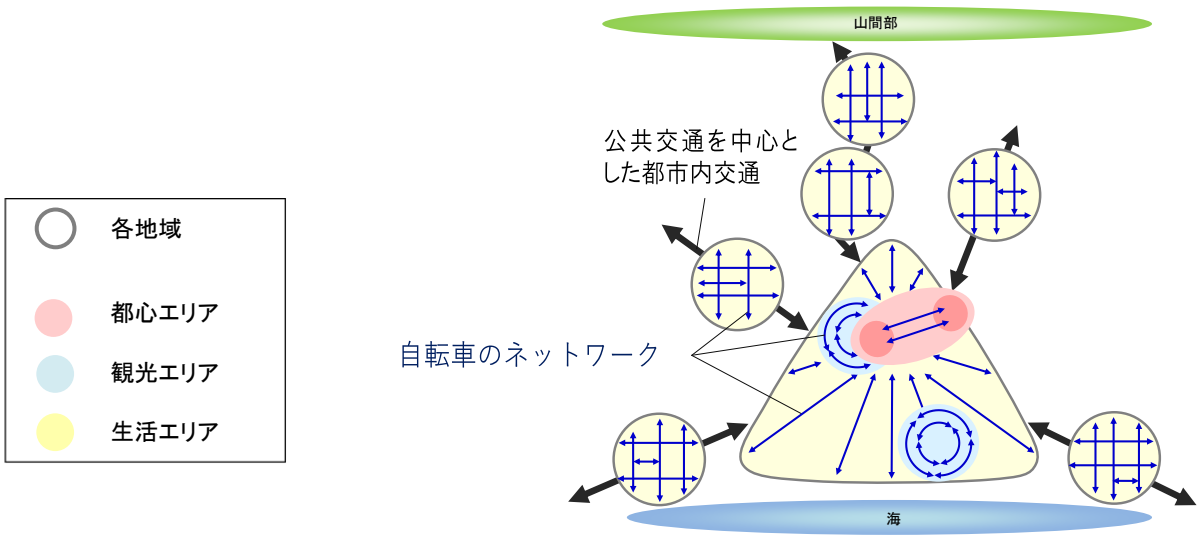
このような都市づくりのためには、都心やそれ以外の各地域を相互に連絡する公共交通を中心とした都市内交通の円滑化を図る必要があることはもちろんですが、それぞれの地域内を安全で快適に移動できる交通手段の確保も不可欠です。

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。

⑴　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あることから、通学や通勤、買物などの目的で多くの自転車が利用されています。

一方、川や橋が多く、自転車で通行する箇所が限定されることなどにより、歩道等において歩行者と自転車の輻輳が生じていることから、自転車のネットワークを構築し、利用しやすい環境を創出することで、自転車の更なる活用が期待できます。

⑵　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。

⑶　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。

3－2　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、自動車が、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

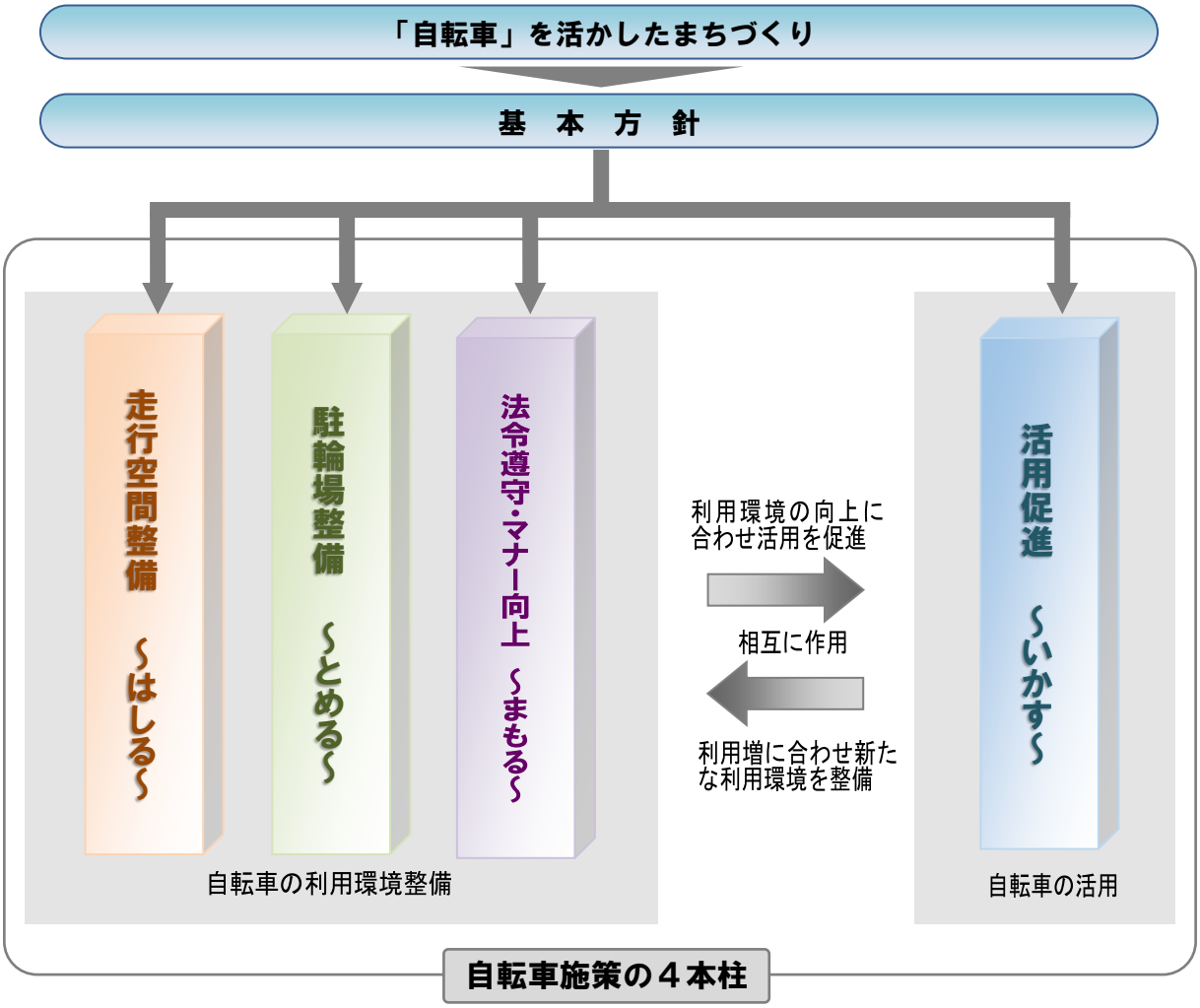
自転車施策において行政、市民、企業等が連携するまちづくり

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。

3－3　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～」「法令遵守・マナー向上～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。



3－4　施策のポイント

今後の課題を踏まえた各施策のポイントは、次のとおりです。

走行空間整備 ～はしる～	①幹線道路が中心となっている走行空間未整備箇所については、ウォーカブルな道路空間への再編に取り組む路線や、並行する代替路（細街路）を新たに優先整備路線とし、早期整備を図ります。 ②本来、散策や休息の場である河岸緑地において、通学・通勤等で多くの自転車が利用し歩行者との輻輳が生じていることから、並行する道路を自転車ネットワーク路線に新たに位置付け、その一部の整備を進めます。
駐輪場整備 ～とめる～	①路上の放置自転車が多い箇所をニーズが高い箇所と捉え、利用者の動向を踏まえながら、路上を含む付近の利用可能な場において、民間主導の管理運営を中心とした駐輪場の整備を進めます。
法令遵守・マナー向上 ～まもる～	①小中高生を対象とした自転車安全教室にスケアード・ストレイト（自転車事故再現）を取り入れるほか、マナー違反が多発している通勤・通学ルート等において、幅広い年代が違反状況を認知し、是正の必要を痛感できる措置などを工夫することにより、自転車安全ルールの徹底を図ります。 ②啓発イベント等において、電動キックボードや自転車の取締強化等に関する周知・啓発を行います。 ③撤去場所や撤去数をデータ可視化した放置自転車等管理システムによる地域特性を踏まえた効果的な放置自転車の撤去や、自転車等放置規制区域の新規指定などに取り組みます。
活用促進 ～いかす～	①再整備する広島競輪場（アーバンサイクルパークス広島）を拠点とした、自転車による観光振興や、サイクルイベント等の開催によるサイクルスポーツの振興等について、プロ自転車ロードレースチーム「ヴィクトワール広島」等と連携しながら取り組みます。 ②シェアモビリティ事業者と連携して、デルタ市街地だけでなく、デルタ市街地と周辺部をつなぐ新たな交通手段として、公有地へのポート設置に取り組むなど、事業者が参入しやすい環境づくりを進めます。

4－1　具体的な取組の内容

これまで実施した取組の評価や課題及び自転車を取り巻く社会情勢等を踏まえ、自転車都市づくりを実現していくため、具体的な取組を掲げ、実施していきます。

重点：特に注力する取組
新規：新たに計画に位置付ける取組

具体的な取組一覧

柱	施策・取組				重点・新規
走行空間整備 はしる	施策１　自転車ネットワークの形成				
		取組 1-1	自転車ネットワーク路線における自転車走行空間整備	①自転車走行空間整備	重点
				②自転車走行空間整備済路線の周知	
		取組 1-2	自転車ネットワーク路線以外での自転車走行空間整備	③自転車ネットワーク路線への追加検討	
				④自転車ネットワーク路線以外での自転車走行空間整備	
	施策２　安全で快適な通行環境の確保				
		取組 2-1	通行位置の分かりやすい路面標示の設置	⑤矢羽根型路面標示への白線設置	
				⑥歩道上における自転車に対する注意喚起標示等の設置	
駐輪場整備 とめる	施策３　市営駐輪場の整備				
		取組 3-1	有料駐輪場の整備	⑦市営駐車場の転用等による駐輪場整備	重点
		取組 3-2	無料駐輪場の整備	⑧郊外の鉄道駅等における駐輪場整備	重点
	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放置自転車が多い箇所への新規整備	重点
		取組 4-2	民間事業者への駐輪場整備費助成	⑩補助金の活用促進	
		取組 4-3	駐輪場附置義務の見直し検討	⑪駐輪場附置義務の見直し検討	
	施策５　既存駐輪場の機能拡大				
		取組 5-1	柔軟な料金体系の導入	⑫一時利用における無料時間の導入	
		取組 5-2	駐輪需要に応じた受入拡大	⑬駐輪機器の導入及び需要が多い車種に応じたレイアウト変更	
		取組 5-3	機能強化による市営駐輪場の利便性向上	⑭キャッシュレス決済の導入	
				⑮満空情報の見える化	
				⑯商店街と連携した駐輪サービスの導入	
				⑰駐輪場案内等の多言語化	

柱	施策・取組			重点・新規
法令遵守・マナー向上　まもる	施策６　法令・マナーの意識啓発			
	取組 6-1	幅広い世代を対象とした法令・マナーの周知・啓発の推進	⑱広島チャレンジサイクル推進事業の実施	重点
			⑲自転車マナーアップキャンペーンの実施	重点
			⑳本通りアーケード街等における県警等と連携した街頭指導の実施	
			㉑路上駐車が多い箇所における駐車指導の実施	新規
			㉒平和大通りの自転車道を活用した法令・マナーの啓発	新規
			㉓市政出前講座の実施	
			㉔自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入に関する取組強化	新規
			㉕各種媒体や多言語による情報発信	
	取組 6-2	小中高生等を対象とした自転車安全教育の推進	㉖小中高生を対象とした自転車安全教室の開催	重点
			㉗中学・高校生への自転車読本の配布	
			㉘自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度の実施	
			㉙新成人への自転車の法令・マナーの啓発	
	取組 6-3	安全な自転車利用の促進	㉚自転車保険の加入啓発	
			㉛ヘルメットの着用促進	新規
			㉜自転車の盗難防止の啓発	
	取組 6-4	新たなモビリティ（特定小型原動機付自転車等）の周知	㉝特定小型原動機付自転車等の法令等の周知・啓発	新規
	施策７　放置自転車対策			
	取組 7-1	駐輪指導の実施	㉞自転車利用者への街頭指導及び沿道の店舗・事業所への訪問指導	
	取組 7-2	放置自転車の撤去	㉟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	重点
	取組 7-3	自転車等放置規制区域の指定	㊱放置自転車が多い箇所に自転車等放置規制区域を新規指定	新規
活用促進　いかす	施策８　まちづくりや観光振興への活用			
	取組 8-1	市民主体の魅力づくり活動の支援	㊲サイクリングロードの設定やマップ作り	
			㊳サイクリングロードの環境整備	
	取組 8-2	自転車を活用した観光振興	㊴自転車で巡る観光ルートの設定	
			㊵アーバンサイクルパークス広島を活用した観光振興	新規
	施策９　スポーツ振興への活用			
	取組 9-1	プロ自転車ロードレースチーム等と連携したサイクルスポーツの振興	㊶広島クリテリウムの開催支援	
			㊷アーバンサイクルパークス広島を活用したサイクルスポーツの振興	新規
	施策１０　健康づくりや環境対策への活用			
	取組 10-1	自転車を活用した健康づくり	㊸健康教室等の開催	
			㊹健康づくりの広報啓発	
	取組 10-2	地球温暖化対策に資する自転車活用の推進	㊺公共交通や自転車利用を促す広報啓発	
	施策１１　シェアモビリティの活用促進			
	取組 11-1	多様なシェアモビリティへの対応	㊻シェアモビリティ事業者への協力	新規
	取組 11-2	災害時における活用	㊼避難所等への臨時ポート設置	

(1) 走行空間整備 ～はしる～

自転車走行空間整備に当たっての基本的な考え方

【趣旨】

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（令和 6 年 6 月）」（以下「国のガイドライン」という。）に沿って、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、車道通行を基本とする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。

【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に、まちづくりが進む広島駅周辺地区及び西広島駅周辺地区を加えた範囲を対象とします。

また、まちづくりについて検討が進められている商工センター地区については、まちづくりビジョンに基づき、具体化されていく各施策と調整を図りながら、今後、自転車ネットワーク路線へ位置付ける検討を行います。

なお、その他の範囲においても、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。

【整備形態の選定方法】

自転車走行空間の整備形態については、国のガイドラインに基づき、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」を基本とします。本市では、「自転車専用通行帯」については、自転車専用の交通規制を伴わない自転車通行帯として運用しており、まずは、車道走行における市民の意識醸成を図ることとしています。

また、道路状況により、歩道上における歩行者と自転車の安全対策が必要な場合は、暫定的な措置として、歩道内での自転車・歩行者の分離などの検討を行うこととします。

＜交通状況を踏まえた整備形態の選定＞

	A 自動車の速度※1 が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1 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	分　離		混　在
整備形態※2	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）
目安※3	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

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

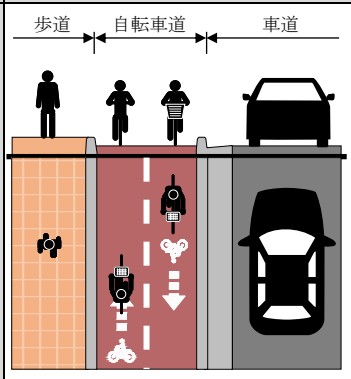
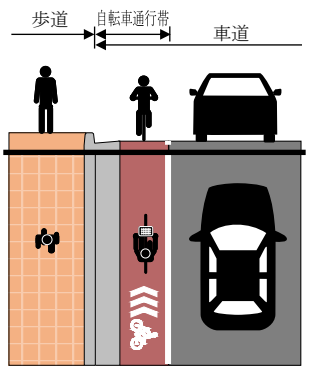
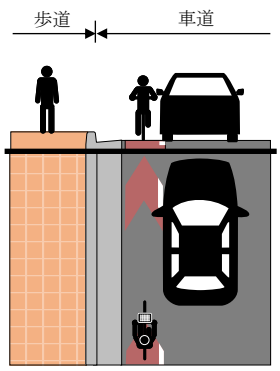
※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

【出典】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年 6 月）

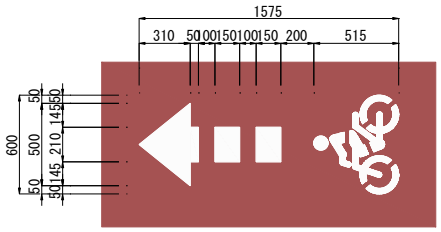
＜自転車走行空間の整備形態＞

自転車走行空間の整備は、下記の形態を基本とします。

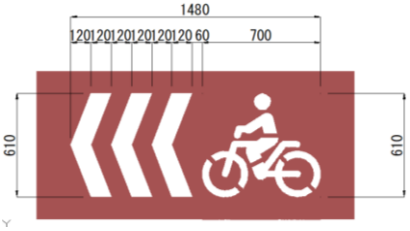
整備形態		自転車道	自転車（専用）通行帯	車道混在
整備イメージ				
整備写真				
法的位置付け	道路構造令	自転車道	自転車通行帯	車　道
	道路交通法	自転車道	自転車専用通行帯 （自転車専用の規制）	車　道
自転車の通行方向		一方通行又は双方向通行 （一方通行が基本）	一方通行 （自動車と同じ方向）	一方通行 （自動車と同じ方向）
自転車の通行方法		自転車道を通行しなければならない。	・自転車専用通行帯の場合 自転車専用通行帯を通行しなければならない。 ・自転車専用規制をかけない場合 車道混在（右記）と同じ。	道路（歩道と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。

＜ピクトグラム等の形状＞

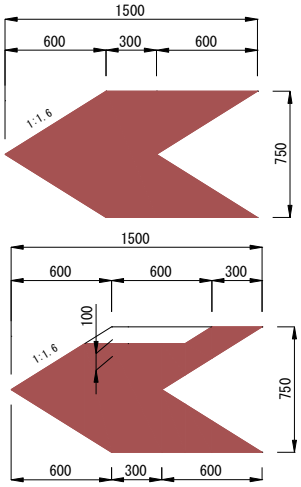
自転車ピクトグラム（自転車道）



自転車ピクトグラム



矢羽根型路面標示



【自転車ネットワーク路線の整備】

自転車ネットワーク路線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決定します。

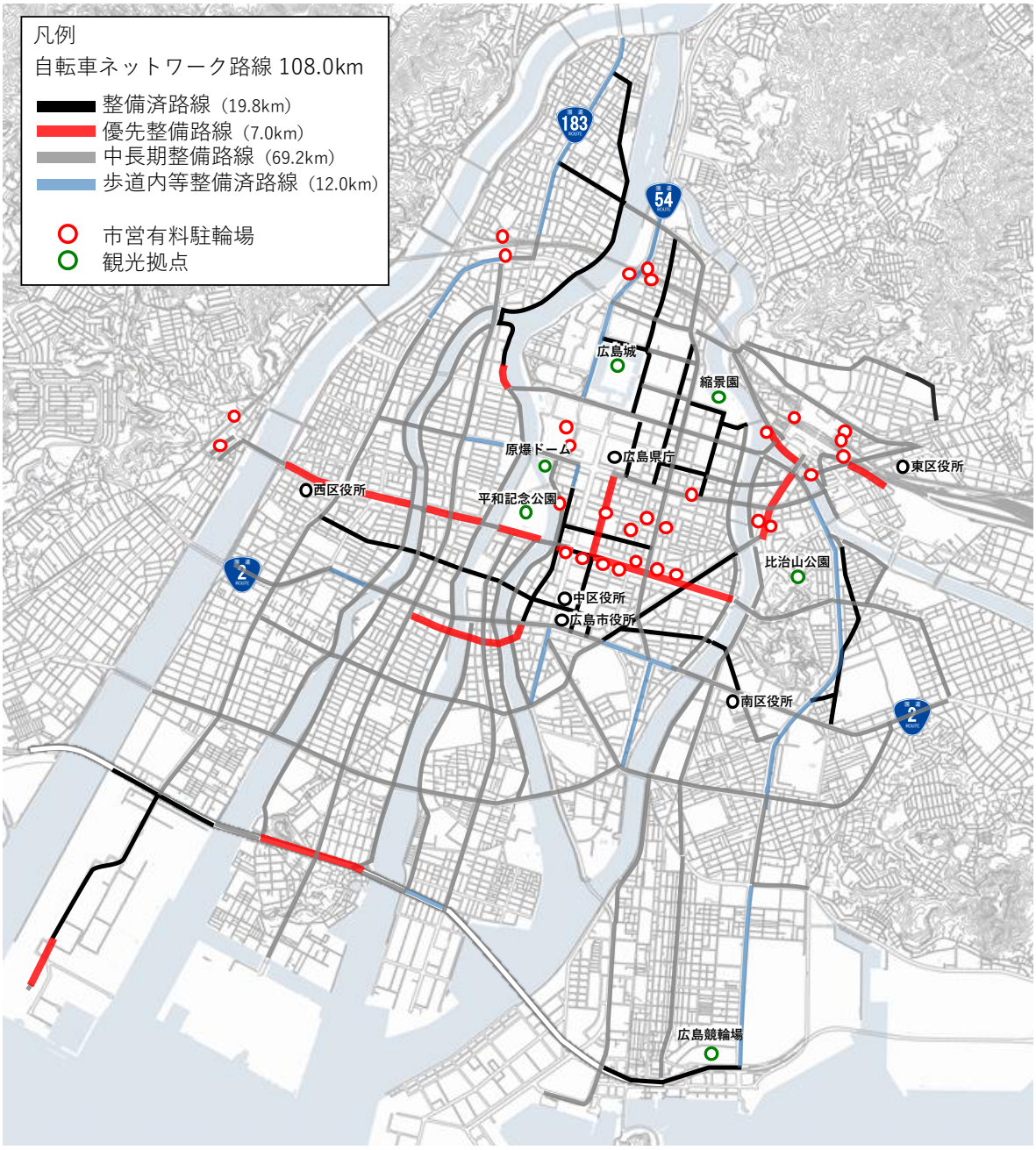
○ **優先整備路線：短期（令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間）での整備**

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、優先して整備します。

○ **中長期整備路線：中・長期（令和 12 年度以降）での整備**

自転車ネットワーク路線の完成に向け、残りの路線を順次整備します。

自転車ネットワーク路線図



施策１　自転車ネットワークの形成

取組 1-1　自転車ネットワーク路線における自転車走行空間整備

取組内容

①　自転車走行空間整備 重

自転車走行空間整備に当たっての基本的な考え方に基づき、整備を行います。

［自転車道（平和大通り）（R6 整備）］

［車道混在（矢羽根型路面標示）（南区）（R2 整備）］

②　自転車走行空間整備済路線の周知

自転車走行空間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。

取組 1-2　自転車ネットワーク路線以外での自転車走行空間整備

取組内容

③　自転車ネットワーク路線への追加検討

まちづくりに向けた検討が進められている商工センター地区や、自転車利用が多いＪＲ駅等を中心とした地域など、今後の状況に応じて整備が必要と考えられる路線については、自転車ネットワーク路線の対象に加えることを検討します。

④　自転車ネットワーク路線以外での自転車走行空間整備

自転車ネットワーク路線以外でも、通勤や通学など自転車の利用が多く、歩行者や自転車利用者の安全を確保する必要がある場合は、自転車走行空間の整備に取り組みます。

［尾長小学校地区（ゾーン 30 プラス※の一環）（R6 整備）］
※自動車の速度抑制を図るための道路環境整備

施策２　安全で快適な通行環境の確保

取組 2-1　通行位置が分かりやすい路面標示の設置

取組内容

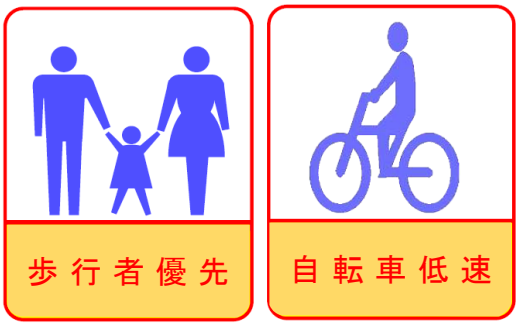
⑤　矢羽根型路面標示への白線設置

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矢羽根型路面標示への白線設置に取り組みます。

［矢羽根型路面標示への白線設置］

⑥　歩道上における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において、自転車のスピードが出やすい急な下り坂や橋では歩行者等との接触事故の危険性が高くなることから、歩行者や自転車の安全確保のため、自転車の減速を促す路面標示を設置します。



［路面標示の設置（中広宇品線）］

(2)　駐輪場整備 ～とめる～

施策３　市営駐輪場の整備

取組 3-1　有料駐輪場の整備

取組内容

⑦　市営駐車場の転用等による駐輪場整備 重

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等も踏まえながら、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。

［駐車場から駐輪場への転用（稲荷町）（H27 完成）］

取組 3-2　無料駐輪場の整備

取組内容

⑧　郊外の鉄道駅等における駐輪場整備 重

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、鉄道事業者等と協力して駐輪場整備に取り組みます。

［広域公園前駅駐輪場（R2 完成）］

［天神川駅北第二駐輪場（R2 完成）］

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

取組内容

⑨　放置自転車が多い箇所への新規整備 重

買物利用や放置自転車が多い場所等において、安全な歩行空間の確保を前提に、歩道等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。

［民間路上駐輪場（国道 54 号）（R6 完成）］

取組 4-2　民間事業者への駐輪場整備費助成

取組内容

⑩　補助金の活用促進

駐輪場運営事業者や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。

［グランドパーキング 21 駐輪場（R 元完成）］

［NTT クレド白島ビル駐輪場（H30 完成）］

＜広島市民間自転車等駐車場整備補助金の概要＞

制度概要	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。ただし、道路の路面に設置するものにあっては、本市が指定する区域に限る。 ・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に、民有地に設置されるものは 3 分の 2 を、本市が指定する道路の路面に設置されるものは 2 分の 1 を乗じた額

形式	設備費/台	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

取組内容

⑪　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。

＜広島市駐輪場附置義務制度の概要＞

○駐輪場附置義務基準

・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：新築、増築を行う建物

○駐輪場の整備促進策（駐車場附置義務との連携）

・『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

・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：新築、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）

施策５　既存駐輪場の機能拡大

取組 5-1　柔軟な料金体系の導入

取組内容

⑫　一時利用における無料時間の導入

買物等における短時間の自転車の駐輪に対応するため、無料時間の導入を行います。

［相生駐輪場（R4 導入）］

［袋町小学校地下駐輪場（R5 導入）］

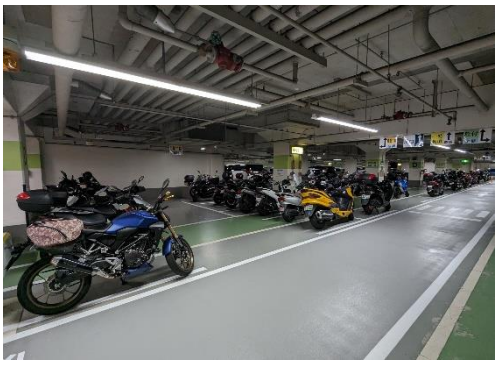
取組 5-2　駐輪需要に応じた受入拡大

取組内容

⑬　駐輪機器の導入及び需要が多い車種に応じたレイアウト変更

駐輪場の利用状況等を踏まえ、二段ラックの導入や、レイアウト変更による収容台数確保に取り組みます。

［二段ラックの導入］



［自動二輪受入拡大に伴うレイアウト変更］

取組 5-3　機能強化による市営駐輪場の利便性向上

取組内容

⑭　キャッシュレス決済の導入

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に取り組みます。

［精算機の改修によるキャッシュレス決済の導入］

⑮　満空情報の見える化

市営駐輪場の空き情報や位置情報を利用者に効率よく提供するため、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。

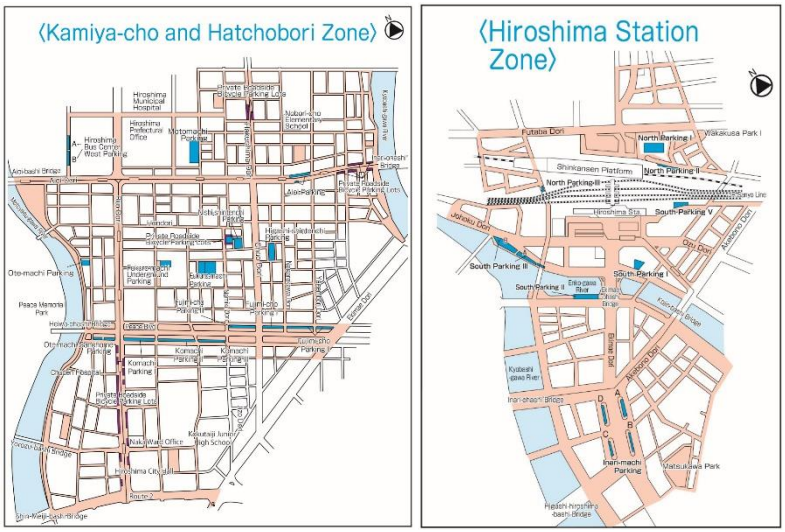
［ウェブ上で確認可能な満空状況］

⑯　商店街と連携した駐輪サービスの導入

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。

⑰　駐輪場案内等の多言語化

駐輪場案内等の多言語化(英語、中国語、ハングル等)により、外国人が自転車を利用しやすい環境整備に取り組みます。



［駐輪場案内等の英語表記］

(3) 法令遵守・マナー向上 ～まもる～

施策６ 法令・マナーの意識啓発

取組 6-1 幅広い世代を対象とした法令・マナーの周知・啓発の推進

取組内容

⑱ 広島チャレンジサイクル推進事業の実施 重

自転車利用者の法令遵守・マナー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」のテーマの下、広島県、警察、商店街、関係企業等と連携して、集客施設における「自転車マナーアップフェスタ」等の啓発イベントなどを実施します。

［自転車マナーアップフェスタ］

［屋外会場］

［スケアード・ストレイト（自転車事故再現）］

⑲ 自転車マナーアップキャンペーンの実施 重

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、マナー違反が多発している通勤・通学ルート等での法令遵守やマナー向上の呼び掛けなどを行う「自転車マナーアップキャンペーン」を実施しています。引き続き、警察、学校及び地域団体等と連携して取り組むとともに、幅広い年代が違反状況を認知し、是正の必要性を痛感することができるような具体的な手法について検討します。

［自転車マナーアップキャンペーン］

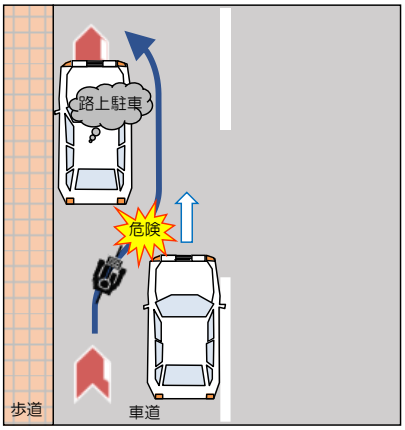
⑳ 本通りアーケード街等における県警等と連携した街頭指導の実施

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、警察や商店街等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での街頭指導］

㉑　路上駐車が多い箇所における駐車指導の実施 新

自転車走行空間の整備により車道走行を促している箇所において、路上駐車が多いことにより、自転車走行が危険な状況となっている箇所があるため、現地で駐車指導を実施し、自転車走行環境の向上を図ります。



［路上駐車がある箇所の自転車走行］

㉒　平和大通りの自転車道を活用した法令・マナーの啓発 新

平和大通りの自転車道を、自転車の法令・マナーを啓発する場として積極的に活用します。

㉓　市政出前講座の実施

地域団体等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。

［市政出前講座］

㉔　自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入に関する取組強化 新

令和８年４月から、青切符を交付して反則金を納付させる交通反則通告制度が、16歳以上の自転車の交通違反に対して適用されるため、各種取組において、事前周知や啓発活動を強化します。

㉕　各種媒体や多言語による情報発信

関係機関や団体と連携を図りながら、公共施設等へのポスター掲示、広報紙や広報番組、本市ホームページ、チラシ配布等、また、外国人観光客や就労者の増加を踏まえた多言語による、法令・マナーの周知に取り組みます。

取組 6-2　小中高生等を対象とした自転車安全教育の推進

取組内容

㉖　小中高生を対象とした自転車安全教室の開催 重

小学３年生を対象に、交通教育指導員が小学校に出向き、自転車の基本ルールや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・ストレイト（自転車事故再現）の手法を取り入れるなど、警察や関係団体等との連携を強化しながら効果的な取組を実施します。

［ヴィクトワール広島による自転車安全教室］

自転車安全教室におけるスケアード・ストレイト（自転車事故再現）

㉗　中学・高校生への自転車読本の配布

自転車の法令等を分かりやすく説明した自転車読本を作成し、市内の全中学・高等学校の新１年生に配布するとともに、本市ホームページに掲載します。また、自転車に関する法令が大きく変わる場合は、配布対象を全学年に拡大します。

［自転車読本］

㉘　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］

㉙　新成人への自転車の法令・マナーの啓発

自転車の安全教育の機会が少ない成人を対象に、啓発活動等に取り組みます。

［二十歳を祝うつどいでの啓発活動］

取組 6-3　安全な自転車利用の促進

取組内容

㉚　自転車保険の加入啓発

危険な運転等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に加え、令和５年４月から、広島県の自転車条例により、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられたことから、各種イベントや市政出前講座等で損保会社とも連携して保険加入を呼びかけるなど加入促進を図ります。

［自転車保険加入啓発チラシ］

㉛　ヘルメットの着用促進　新

令和５年４月から努力義務化された自転車利用時のヘルメット着用については、着用に対する抵抗感等から着用率が低い状況にあるため、引き続き、着用率向上に向けた啓発活動を行います。

［市営駐輪場における啓発活動］

［ヘルメット着用による利用料無料］

［髪型を整えるための鏡の設置］

［ヘルメット用ワイヤー錠の貸出］

㉜ 自転車の盗難防止の啓発

各種イベントや駐輪場等において、県警と連携して、防犯登録やツーロックの必要性等の広報啓発を実施するとともに、自転車利用の多い中学校や高校において、盗難防止や交通安全を啓発する教室を開催します。

［市営駐輪場での啓発］

取組 6-4 新たなモビリティ（特定小型原動機付自転車等）の周知

取組内容

㉝ 特定小型原動機付自転車等の法令等の周知・啓発 新

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）については、道路交通法改正から間もないことなどにより、法令等の周知や理解が十分ではないため、周知・啓発に取り組みます。

自転車マナーアップフェスタにおける電動キックボードの法令等の周知･啓発

［啓発チラシ］

施策７　放置自転車対策

取組 7-1　駐輪指導の実施

取組内容

㉞　自転車利用者への街頭指導及び沿道の店舗・事業所への訪問指導

自転車の放置を防止するため、駐輪指導員による街頭指導や、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。

［駐輪指導員による街頭指導］

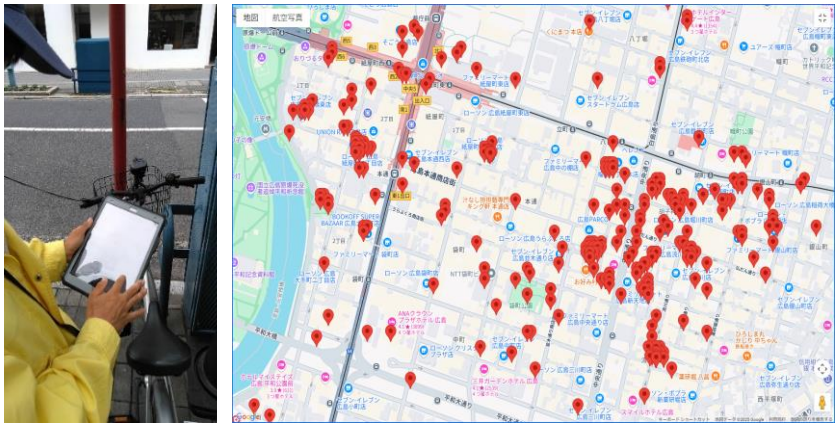
取組 7-2　放置自転車の撤去

取組内容

㉟　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 重

放置規制区域内では即時撤去、放置規制区域外では長期放置自転車の撤去を行います。撤去場所や撤去数をデータ可視化した放置自転車等管理システムを活用しながら、地域特性を踏まえた効果的な撤去に取り組みます。

［放置自転車の撤去］



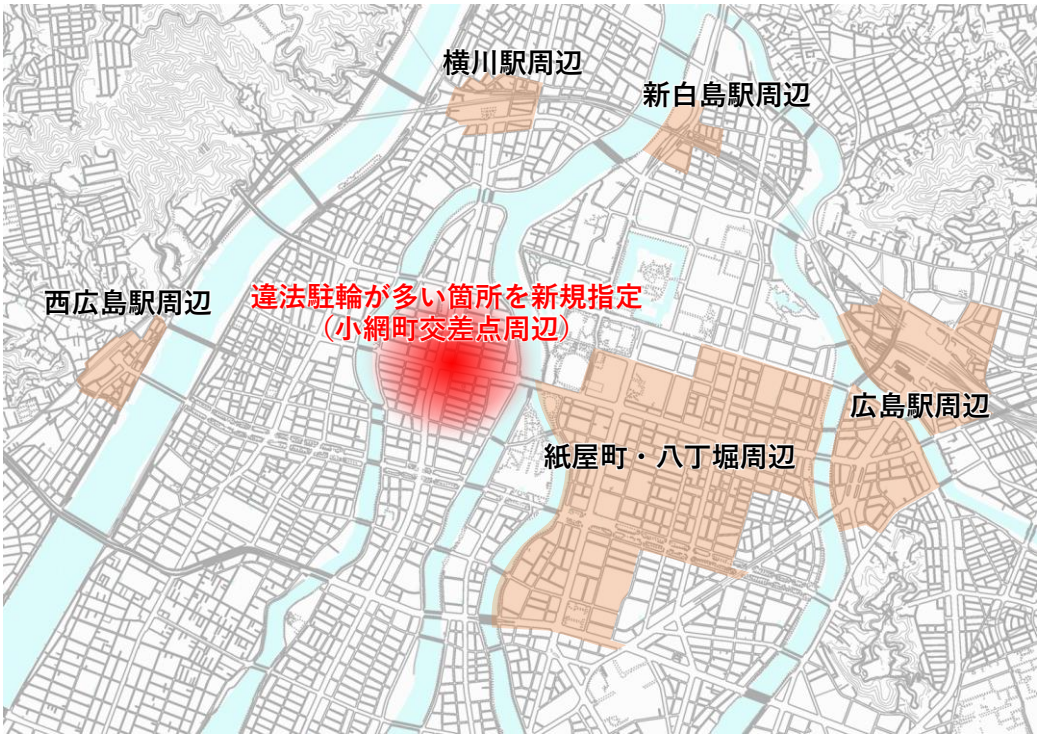
［放置自転車等管理システムの活用（撤去場所・数のデータ可視化）］

取組 7-3　自転車等放置規制区域の指定

取組内容

㊱　放置自転車が多い箇所に自転車等放置規制区域を新規指定 新

自転車等放置規制区域に指定されていない箇所においては、自転車が放置されている場合、即時撤去ができないため、効果が限定的となっています。このため、放置自転車が多い箇所において、即時撤去が可能となる自転車等放置規制区域を新たに指定し、市民の良好な生活環境及び都市美観の向上等を図ります。



［デルタ内の自転車等放置規制区域］

【その他の自転車等放置規制区域】

・五日市駅周辺
・矢野駅周辺

(4)　活用促進 ～いかす～

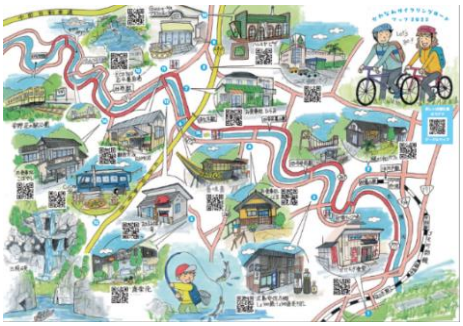
施策８　まちづくりや観光振興への活用

取組 8-1　市民主体の魅力づくり活動の支援

取組内容

㊲　サイクリングロードの設定やマップ作り

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作り、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。



［地元団体作成「かわなみサイクリングロードマップ」］

㊳　サイクリングロードの環境整備

サイクリングロードを活用したにぎわい創出の取組を支援するため、案内表示やサイクルスポット等の環境整備に補助を行います。

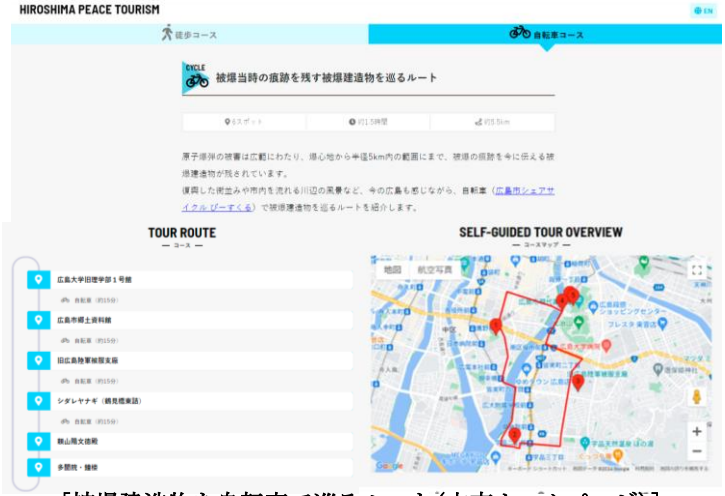
［路面表示の設置］

取組 8-2　自転車を活用した観光振興

取組内容

㊴　自転車で巡る観光ルートの設定

自転車を利用した観光ルート等を記載した自転車マップを提供します。



［被爆建造物を自転車で巡るルート（本市ホームページ）］

㊵ アーバンサイクルパークス広島を活用した観光振興 新

広島競輪場は、競輪とアーバンサイクルスポーツが融合する市民公園「アーバンサイクルパークス広島」として生まれ変わり、自転車を修理できるサイクルショップ等を有したサイクリスト向けの選手宿舎兼ホテルや、シェアモビリティのポート等を整備することから、アーバンサイクルパークス広島を拠点とした自転車による観光振興に取り組みます。

施策９　スポーツ振興への活用

取組 9-1　プロ自転車ロードレースチーム等と連携したサイクルスポーツの振興

取組内容

㊶　広島クリテリウムの開催支援

平成 30 年より西区商工センターで開催されている自転車ロードレース「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、サイクルスポーツの振興に取り組みます。

［広島クリテリウム］

［プロレース］

［一般参加者によるパレードラン］

㊷　アーバンサイクルパークス広島を活用したサイクルスポーツの振興 新

再整備する広島競輪場（アーバンサイクルパークス広島）において、プロ自転車ロードレースチーム「ヴィクトワール広島」や（一社）日本競輪選手会広島支部等と連携し、サイクルイベント等を開催するなど、サイクルスポーツの振興に取り組みます。

［広島競輪場の再整備のイメージ（本市ホームページ）］

施策１０　健康づくりや環境対策への活用

取組 10-1　自転車を活用した健康づくり

取組内容

㊸　健康教室等の開催

プロ自転車ロードレースチーム「ヴィクトワール広島」等と連携した健康教室等を開催し、自転車を活用した健康づくりに取り組みます。

［似島ぐるっとサイクリング］

［健康教室］

［島内一周］

㊹　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みます。

取組 10-2　地球温暖化対策に資する自転車活用の推進

取組内容

㊺　公共交通や自転車利用を促す広報啓発

自宅から最寄り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「マイカー乗るまぁデー」の取組と連携し、マイカー通勤を行っている市民に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。

［まぁデーくん］

施策１１　シェアモビリティの活用促進

取組 11-1　多様なシェアモビリティへの対応

取組内容

㊻　シェアモビリティ事業者への協力 新

国内外の来訪者が観光施設等を快適に巡るとともに、市民が公共交通を補完する日常の移動手段として利用することができるよう、シェアモビリティ事業者に対して、公有地等にモビリティ貸出返却施設(ポート)を設けるための協力などを行います。

また、事業者と連携して、デルタ市街地と周辺部をつなぐ新たな交通手段として、公有地へのポート設置に取り組みます。

※「公有地等の使用に関する登録制度」(R6～)
事業実績等の基準を満たした登録事業者へ、本市域内への配置車両数に応じて公有地のポート用地を配分し、無償で使用できる制度

［複数の事業者へポート公有地を配分］

取組 11-2　災害時における活用

取組内容

㊼　避難所等への臨時ポート設置

災害時には、避難所へのシェアモビリティの臨時ポート設置等により、災害時の移動手段の確保に取り組みます。

［避難所への臨時ポート設置(H30)］

4－2　評価指標と目標値

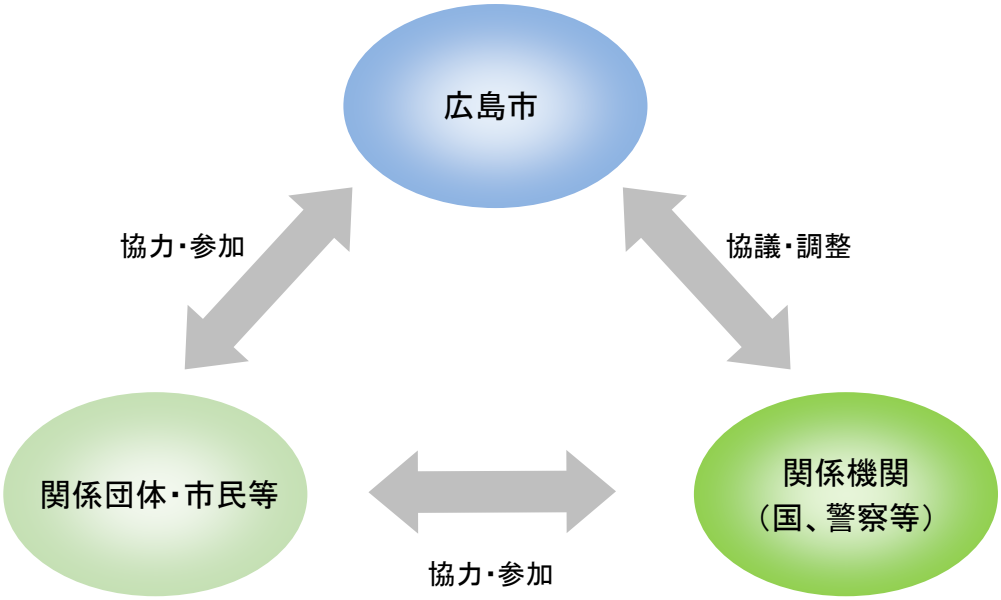
計画期間の最終年となる令和 11 年度末時点での計画推進の目安として、施策の柱ごとに指標を設定し、毎年度計画の進捗状況を確認します。

<table>
<tr><th>施策の柱</th><th>指　標</th></tr>
<tr><td>走行空間整備
～はしる～</td><td>走行空間整備済路線の延長
<table><tr><th>実績値（令和 6 年度末）</th><th>目標値（令和 11 年度末）</th></tr><tr><td>19.8 km</td><td>26.8 km以上</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>駐輪場整備
～とめる～</td><td>放置自転車の台数
<table><tr><th>実績値（令和 6 年度）</th><th>目標値（令和 11 年度）</th></tr><tr><td>805 台</td><td>600 台以下</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>法令遵守・マナー向上
～まもる～</td><td>自転車事故の件数
<table><tr><th>実績値（令和 6 年）</th><th>目標値（令和 11 年）</th></tr><tr><td>479 件</td><td>430 件以下</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>活用促進
～いかす～</td><td>月 1 回以上自転車を利用する人の割合
<table><tr><th>実績値（令和 6 年度）</th><th>目標値（令和 11 年度）</th></tr><tr><td>32.4%</td><td>33%以上</td></tr></table></td></tr>
</table>

4－3　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。



1　前計画の指標の評価

前計画で設定した指標について、達成度を評価しました。

(1)　走行空間整備　～はしる～

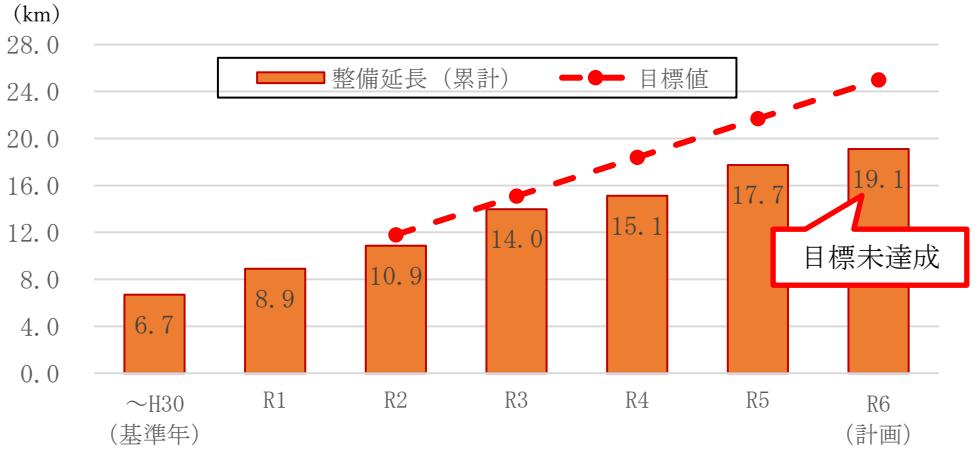
①　指標：走行空間整備済路線の延長

基準値	6.7km	平成 30 年度末
目標値	25.0km 以上	令和 6 年度末
実績値	19.1km	令和 6 年度末

②　達成状況と要因

各年度の整備延長が目標値に届かず、令和6年度の目標は達成できませんでした。

主な要因として、平和大通り自転車道整備について、整備内容や樹木の取扱いに係る関係機関・部署との協議に時間を要したため事業着手が遅れたこと、その他の路線について、他事業との調整等のため後年度送りとしたことなどが挙げられます。



［走行空間の累計整備済延長］

［指標の目標値と実績値（走行空間整備済路線の延長）］

年度	H30年度末 (基準年)	R元年度末	R2年度末	R3年度末	R4年度末	R5年度末	R6年度末
目標値	―	―	11.8 km	15.1 km	18.4 km	21.7 km	25.0 km
実績値	6.7 km	8.9 km	10.9 km	14.0 km	15.1 km	17.7 km	19.1 km

△ 未達成

⑵　駐輪場整備　～とめる～

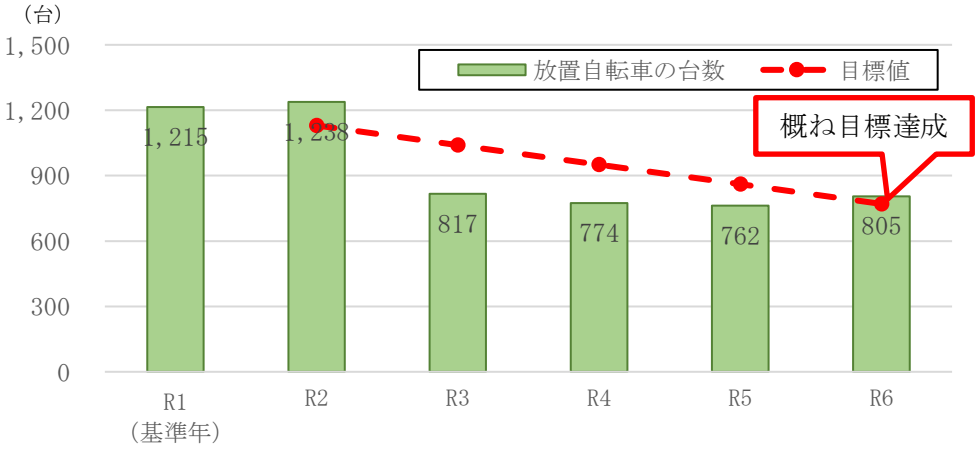
①　指標：放置自転車等の台数（放置規制区域内で各年度の５月に調査）

基準値	1,215 台	令和元年度
目標値	770 台以下	令和６年度
実績値	805 台	令和６年度

②　達成状況と要因

各年度共に、概ね目標値を達成しています。

主な要因として、目的地（放置自転車が多い箇所）に近い民間路上駐輪場の利用や、乗り捨て可能なシェアサイクルの利用が増えたこと（「⑷活用促進～いかす～」参照）、また、周知啓発に継続して取り組んでいることなどが考えられます。



［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）］

［指標の目標値と実績値（放置自転車等の台数）］

年度	R元年度（基準年）	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
目標値	―	1,130 台	1,040 台	950 台	860 台	770 台
実績値	1,215 台	1,238 台	817 台	774 台	762 台	805 台

概ね達成

(3) 法令遵守・マナー向上 ～まもる～

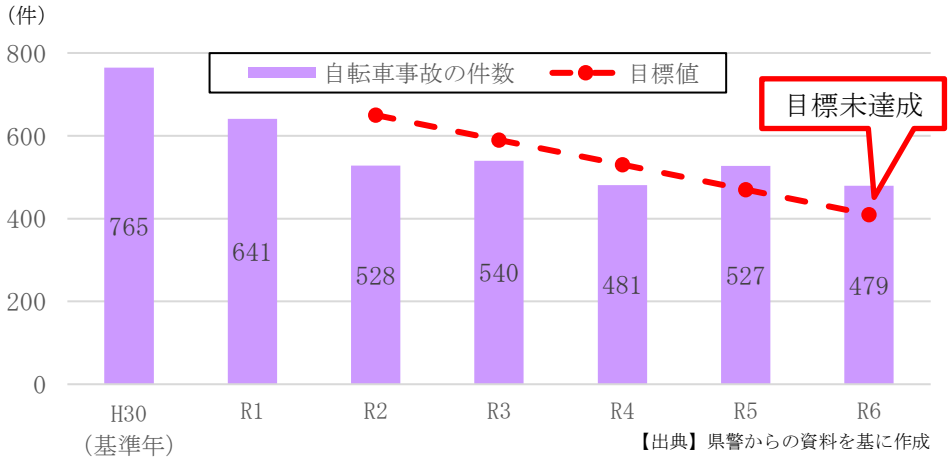
① 指標：自転車事故の件数

基準値	765 件	平成 30 年
目標値	410 件以下	令和 6 年
実績値	479 件	令和 6 年

② 達成状況と要因

令和2年まで概ね減少傾向にありましたが、近年は横ばいで目標値は達成できていません。

主な要因として、意識啓発の取組効果に加え、コロナ禍による移動量の減少により事故件数は減少していましたが、アフターコロナにより社会活動が活発化し移動量が増加したことから、下げ止まっているものと考えられます。



［自転車事故の件数］

［指標の目標値と実績値（自転車事故の件数）］

年	H30年 (基準年)	R元年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
目標値	―	―	650 件	590 件	530 件	470 件	410 件
実績値	765 件	641 件	528 件	540 件	481 件	527 件	479 件

△ 未達成

⑷　活用促進　～いかす～

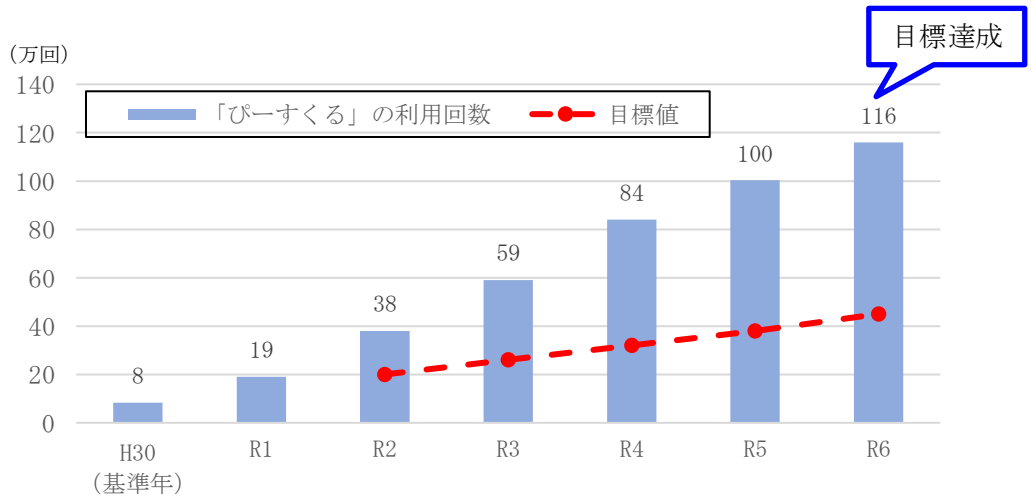
①　指標：広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数

基準値	8 万回	平成 30 年度
目標値	45 万回以上	令和 6 年度
実績値	116 万回	令和 6 年度

②　達成状況と要因

計画期間を通して、目標値を大きく上回り、令和6年度は116万回を超えました。

主な要因として、商業施設、公共施設、オフィスビルの空きスペース等へのサイクルポートの設置が順調に進むことによりシェアサイクルの認知が進み、日々の通勤等での使用が定着したことが考えられます。



［広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数］

［指標の目標値と実績値（広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数）］

年度	H30年度 (基準年)	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
目標値	―	―	20 万回	26 万回	32 万回	38 万回	45 万回
実績値	8 万回	19 万回	38 万回	59 万回	84 万回	100 万回	116 万回

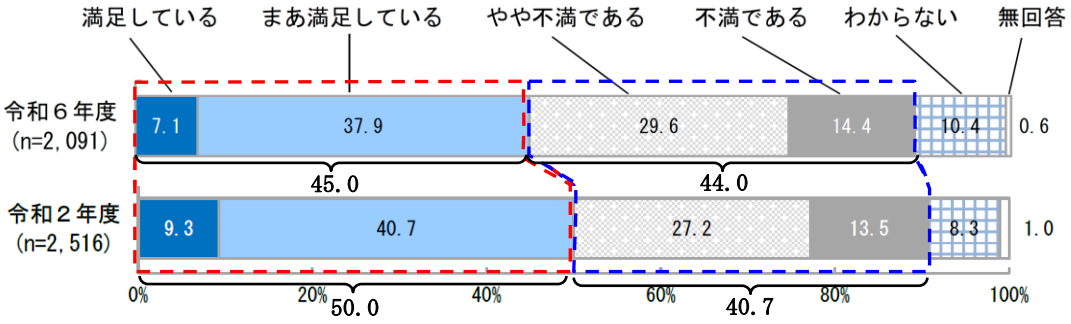
達成

2 アンケート調査結果

(1) 歩行や自転車走行のしやすさ

令和6年度は、「満足している、まあ満足している」(45.0%)と「やや不満である、不満である」(44.0%)は同程度となっています。

前回計画改訂時(令和2年度)と比較して、「満足している、まあ満足している」は5ポイント減少し、「やや不満である、不満である」は3.3ポイント増加しています。

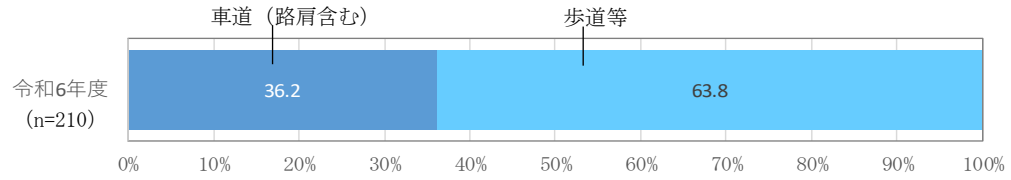


【出典】広島市市民意識調査報告書

[Q:歩行や自転車走行のしやすさなど、都心における交通環境について満足していますか。]

(2) 普段、自転車で走行することが最も多い箇所

車道より歩道等が多くなっています。



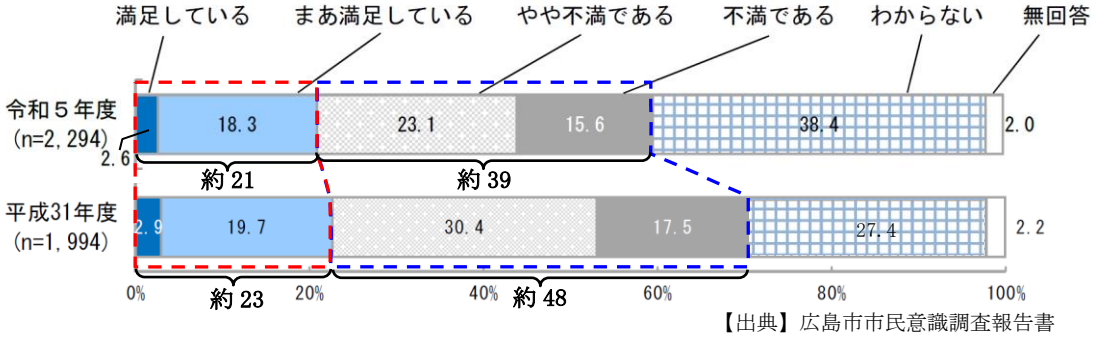
【出典】令和6年12月本市駐輪場利用者アンケート

[Q:普段、自転車で走行することが最も多い箇所はどこですか。]

(3) 自転車の走行場所や駐輪場

令和5年度は、「満足している、まあ満足している」(約21%)を「やや不満である、不満である」(約39%)が上回っています。

前回計画改訂時(平成31年度)と比較して、「満足している、まあ満足している」は約2ポイント、「やや不満である、不満である」は約9ポイント減少しています。

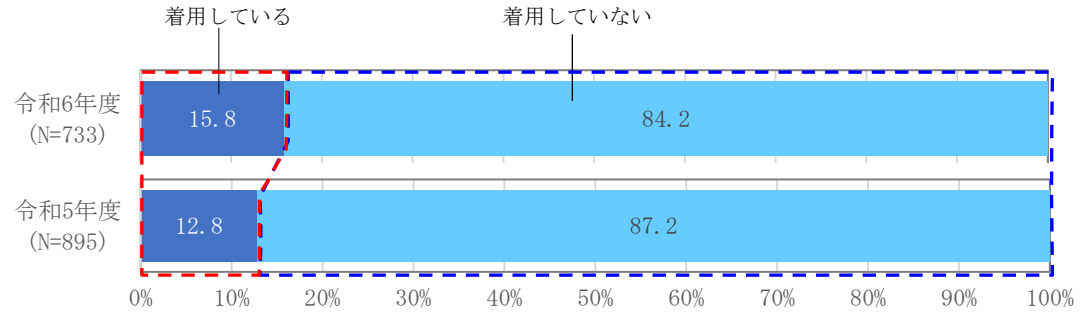


【出典】広島市市民意識調査報告書

[Q:広島市の自転車の走行場所や駐輪場について、満足していますか。]

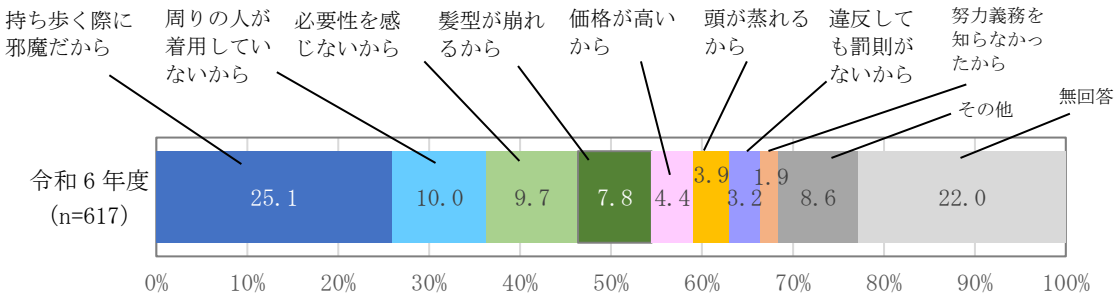
⑷　自転車利用時のヘルメット着用

令和５年度から努力義務となったヘルメット着用について、令和６年度は、令和５年度と比較して、「着用している」は３ポイント上昇しています。また、「着用しない」理由については、「持ち歩く際に邪魔だから」（25.1%）が一番多く、次いで「周りの人が着用していないから」（10.0%）、「必要性を感じないから」（9.7%）となっています。



【出典】広島市市民意識調査報告書を基に作成

［Q：自転車利用時にヘルメットを着用していますか。］

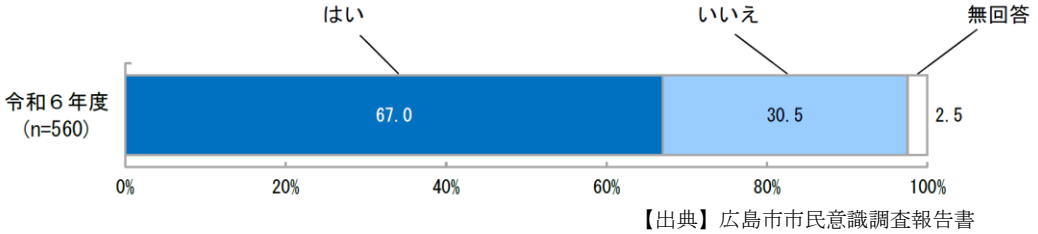


【出典】広島市市民意識調査報告書を基に作成

［Q：ヘルメットを着用しない理由は何ですか。］

⑸　自転車保険の加入

「加入している」は67.0%となっています。



【出典】広島市市民意識調査報告書

［Q：自転車保険に加入していますか。］

⑹ 放置自転車の撤去

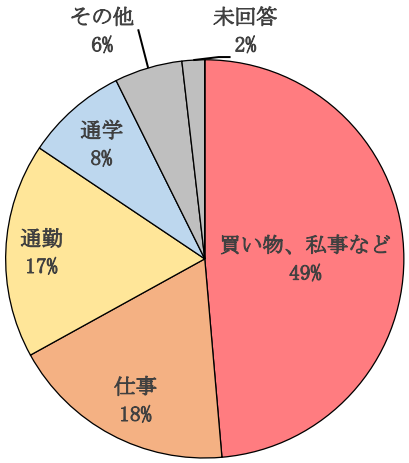
自転車を放置した際の目的は、「買い物、私事など」（49%）が一番多く、約半数を占めています。

放置した理由は、「少しの時間だから良いと思った」（38%）が一番多く、次いで「駐輪場が近くにないから」（15%）、「いつも止めていて問題なかったから」（15%）となっています。

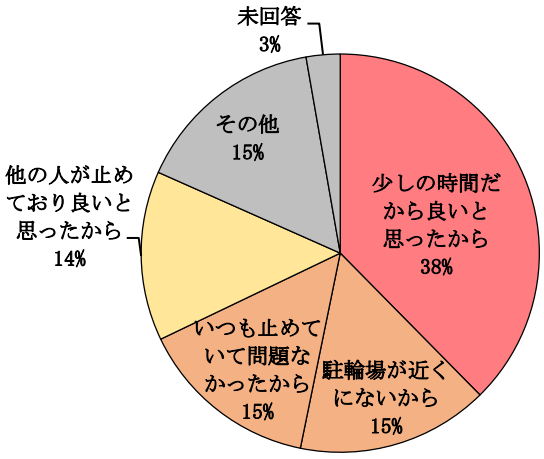
公共の場所に放置すると撤去されることについては、69%が「知っていた」となっています。

目的地と駐輪場の距離について、31%が「徒歩 3 分程度」であれば、27%が「徒歩 5 分程度」であれば駐輪場を利用するとなっています。

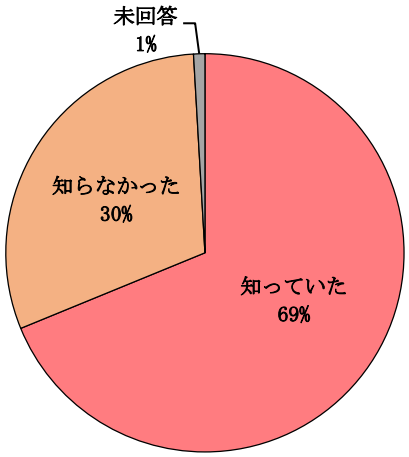
［令和 6 年 12 月本市が自転車等を撤去した方へのアンケート（n＝109）］



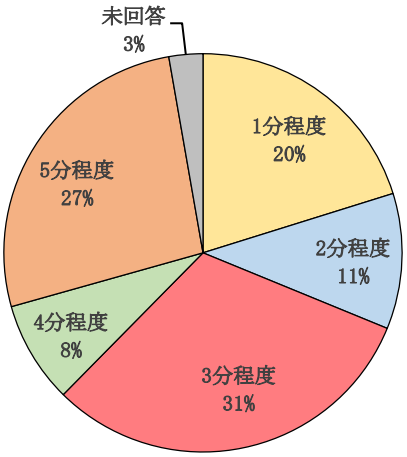
（Q：自転車を放置した際の目的）



（Q:自転車を放置した理由）



（Q：公共の場所に放置すると撤去されることを知っていましたか。）



（Q:目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用しますか。）

3　広島市自転車都市づくり推進協議会

本改訂に当たっては、学識経験者及び関係団体・機関からなる「広島市自転車都市づくり推進協議会」において、意見交換を行いました。

(1)　委員名簿

（敬称略）

区　分	所属・役職	氏　名
学識経験者	広島大学大学院先進理工系科学研究科　准教授	座長 塚井 誠人
関係団体	広島県自転車協同組合　広島支部長	田中 龍治
	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部 経営企画部　課長	佐々木 大次郎
	公益社団法人広島県バス協会　専務理事	赤木 康秀
	広島市商店街連合会　会長	加藤 和行
	広島市観光ホテル旅館組合　理事長	上原田 誠（～R6.12.10） 藤田 浩司（R6.12.11～）
	広島市地球温暖化対策地域協議会　ecoちゃりWG	佐元 祐子
	一般社団法人 RIDE　代表理事	堀 啓二
	広島市立高等学校校長会	吉村 敦
関係行政機関	広島県警察本部交通部　交通規制課長	菅野 貴之（～R7.3.16） 河崎 博文（R7.3.17～）
	国土交通省中国地方整備局 広島国道事務所　交通対策課長	渡辺 誠

(2)　開催状況

区　分	開催日	議　題
第1回 協議会	令和6年 9月 6日	自転車都市づくり推進計画の改訂の方向性について
第2回 協議会	令和7年 2月 12日	自転車都市づくり推進計画【改訂版】（骨子案）について
第3回 協議会	令和7年 3月 26日	自転車都市づくり推進計画【改訂版】（素案たたき台）について

4　市民意見募集の結果

⑴　意見提出期間

令和７年６月２日(月)から令和７年６月 27 日(金)まで

⑵　募集方法

①　広島市ホームページへの記事掲載
②　窓口での閲覧・配布（自転車都市づくり推進課、公文書館、各区区政調整課）
③　広報紙「ひろしま市民と市政（令和７年６月１日号)」への記事掲載
④　市政記者クラブへの情報提供

⑶　募集結果

①　応募者数　13 人
②　応募件数　77 件
③　意見の内訳

区 分	件 数
ア　計画全般に関すること	12 件
イ　走行空間整備～はしる～に関すること	26 件
ウ　駐輪場整備～とめる～に関すること	17 件
エ　法令遵守・マナー向上～まもる～に関すること	17 件
オ　活用促進～いかす～に関すること	5 件
計	77 件

④　意見に対する本市の考え方の内訳

区 分	件 数
ア　意見の趣旨により計画（素案）を修正するもの	5 件
イ　意見の趣旨が既に計画（素案）に盛り込まれているもの	14 件
ウ　計画（素案）の修正は行わないが、今後の取組の実施において参考とするもの	58 件
計	77 件

名　　称	広島市自転車都市づくり推進計画
登 録 番 号	広Ｄ６－２０２５－２１２
主　管　課 所　在　地	広島市道路交通局自転車都市づくり推進課 〒７３０－８５８６ 広島市中区国泰寺町一丁目６番３４号 TEL　０８２－５０４－２３４９
発 行 年 月	令和７年（２０２５年）７月