

これまで実施した取組の状況と今後の方向性について

I	走行空間整備	～はしる～	P	1
II	駐輪場整備	～とめる～	P	5
III	ルール・マナーの遵守	～まもる～	P	13
IV	活用促進	～いかす～	P	19

I 走行空間整備 ～はしる～

1 これまで実施した取組の状況

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

- 広島市自転車走行空間整備方針（デルタ市街地編）に基づき自転車走行空間の整備を行い、令和5年度末までに約17.7kmの整備が完了しました。令和6年度末には約20.0kmの整備が完了する見込みです。

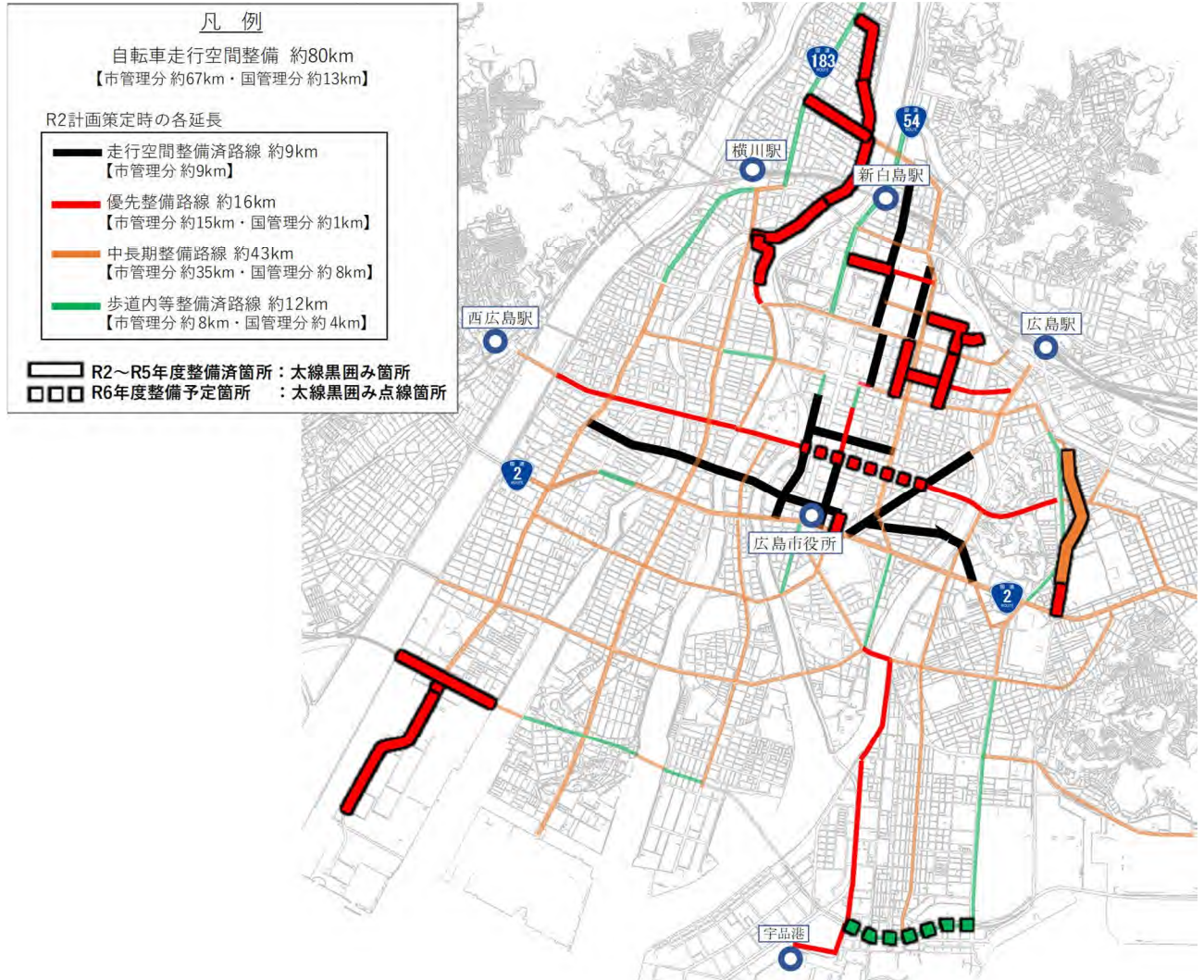


図 自転車走行空間の整備状況

取組1-2 自転車走行空間整備に関する広報

- 自転車走行空間整備状況や自転車走行空間を整備した道路における自転車の通行ルールについて、ホームページや各種イベント時に周知するなどの広報を行っています。

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

- 再整備等によりまちづくりが進む広島駅周辺地区など、まちづくりにあわせて走行空間整備を行う必要があるため、自転車走行空間整備方針の対象範囲に組み込み、ネットワークに位置付ける検討を令和6年度に行うこととしています。

取組1-4 地域の実情に応じた自転車走行空間の整備

- 東区の尾長学区において、最高速度30キロ毎時の区域規制と、狭くやスラローム等の物理的デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図るゾーン30プラスに取り組んでおり、その取組の一環として、令和6年度に自転車走行空間整備を行うこととしています。

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

- 平成28年7月に国土交通省・警察庁により作成された「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、矢羽根型路面標示に白線を設置しました。
- 自転車は車道走行が原則のため、通常、歩道上に自転車に対する注意喚起の路面標示は設置していませんが、歩道を走行する自転車が多く歩行者の安全性を確保するために必要がある箇所については、歩道上へ同標示を設置しました。



写真 矢羽根型路面標示への白線設置



写真 自転車に徐行を促す路面表示

2 取組の主な効果

(1) 整備前後の走行状況

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、令和2年度以降の整備箇所（10箇所）において、整備前後に実態調査を行いました。

その結果、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。

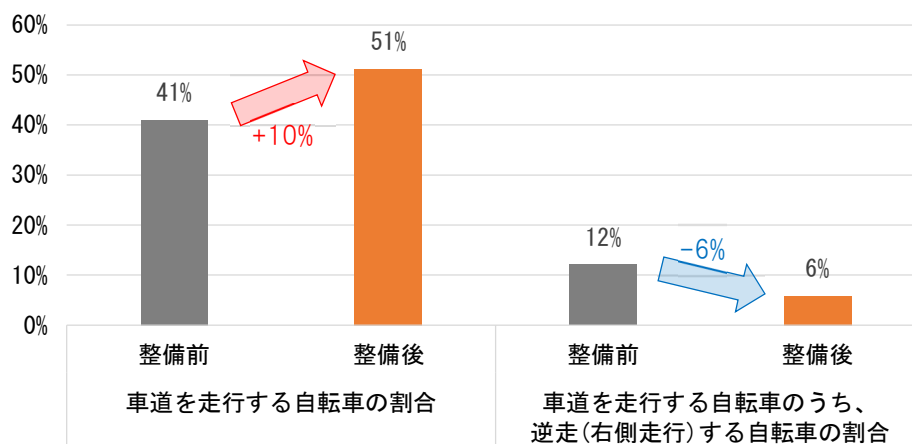


図 令和2年度以降の整備箇所（10箇所）の整備前後における実態調査

(2) アンケート調査

歩行や自転車走行のしやすさについて、令和5年度は、「満足している、まあ満足している」(約34%)を「不満である・やや不満である」(約48%)が上回っています。

令和2年度と比較して、「満足している、まあ満足している」は約16ポイント減少し、「不満である・やや不満である」は約8ポイント増加しています。

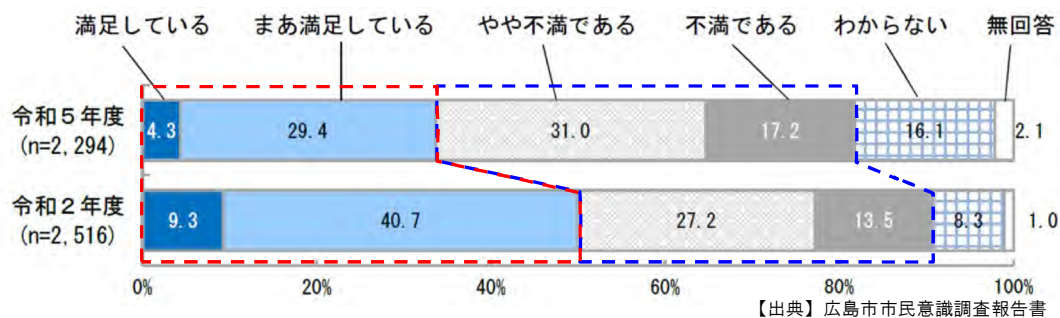


図 アンケート調査
(Q:あなたは、歩行や自転車走行のしやすさなど、都心における交通環境について、満足していますか。)

3 指標の達成状況

(1) 指標

走行空間整備済路線の延長

【基準値】 6.7km (平成30年度末時点)

【目標値】 25.0km以上(令和6年度末時点)

【実績値】 20.0km (令和6年度末(計画))

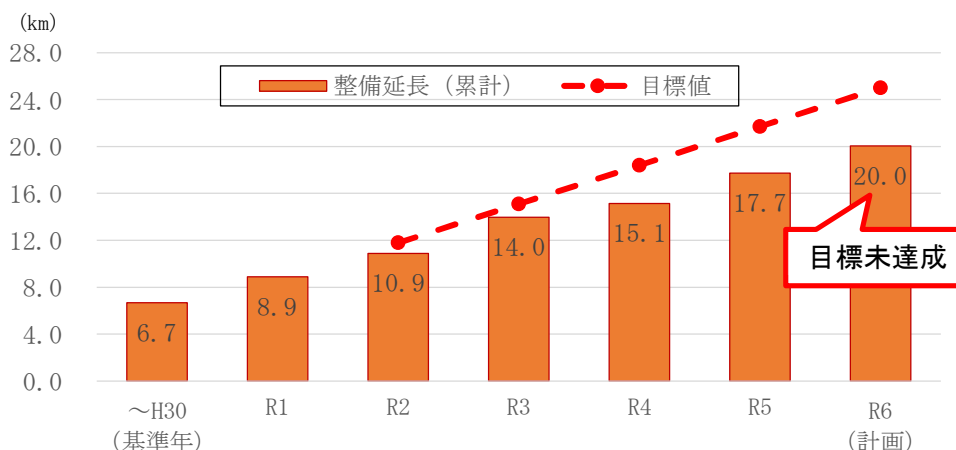


図 走行空間の累計整備済延長

表 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 (基準年)	R元年度	R2年度末	R3年度末	R4年度末	R5年度末	R6年度末 (実績値は計画)
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	20.0 km 【80%】 未達成

(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ない見込みです。

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。

4 今後の取組の方向性

- 現行計画の優先整備路線(平和大通り等)については、引き続き整備進捗を図ります。
- 中長期整備路線については、幹線道路等が中心であるため、ウォークブルな道路空間の形成等と併せた整備や、並行する代替路(細街路)における効果的な整備について検討し、実施可能なものを優先整備路線に格上げします。
- 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され、歩行者との輻輳が生じているため、並行する道路を走行空間整備方針のネットワーク路線に位置付ける検討を行います。
- まちづくりが進む広島駅周辺地区、西広島駅周辺地区及び商工センター地区については、同方針の対象範囲に組み込むことを検討します。

II 駐輪場整備 ～とめる～

1 これまで実施した取組の状況

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（有料）駐輪場の整備状況（収容台数）は、広島駅ビル工事や道路工事、再開発事業による影響を受けて若干減少していますが、広島駅については、駅ビルの完成に伴い民間駐輪場が開設されるほか、紙屋町・八丁堀地区については、再開発事業により、令和11年度に市営基町自転車等駐車場（収容台数1,511台）が整備される予定となっています。
- 平和大通りの小網町交差点周辺は放置自転車が多い状況であることから、利用率が低い市営河原町駐車場及び市営舟入町駐車場の一部を駐輪場に転用する検討を進めています。

表 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)	前年からの増減内訳	
			台数(台)	内訳(台)
令和2年度	31	19,724	△299	・広島駅南口第二(縮小438→217) ・広島駅南口第四(廃止78→0)
令和3年度	31	19,663	△61	・広島駅南口第二(縮小217→156)
令和4年度	31	19,664	+1	・相生(機器更新58→59)
令和5年度	31	19,456	△208	・基町(縮小1,120→912)
令和2年度→令和5年度の増減			△567	



写真 市営の路上駐車場を駐輪場に転用した事例（稲荷町自転車等駐車場）

取組3-2 郊外の鉄道駅等での駐輪場整備

- JRや広電等の郊外の鉄道駅において、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、駐輪場の整備に取り組みました。一方、瀬野駅や旭町駐輪場については、駅前再整備や道路整備等により収容台数が減少していますが、逼迫している状況ではありません。

表 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)	前年からの増減内訳	
			台数(台)	内訳(台)
令和2年度	98	20,251	+221	・緑井駅前(新設70) ・広域公園前第二(新設85) ・鷹野橋第二(新設28) ・天神川駅北第二(増設498→536)
令和3年度	98	20,360	+109	・安芸中野駅(新設194) ・下深川駅(増設267→303)

令和3年度				<ul style="list-style-type: none"> ・中島駅(増設 223→233) ・江波広電車庫前(縮小 220→190) ・広域公園前第二(縮小 85→84) ・緑井高架下(廃止 100→0)
令和4年度	98	20,185	△175	<ul style="list-style-type: none"> ・瀬野駅(縮小 420→330) ・旭町(縮小 172→87)
令和5年度	98	20,151	△34	<ul style="list-style-type: none"> ・安芸長束駅西(修正 410→380) ・下祇園駅(修正 610→590) ・大町駅北(修正 365→500) ・梅林駅(屋根新設に伴う減 200→130) ・瀬野駅(修正 330→281)
令和2年度→令和5年度の増減			△100	



写真 緑井駅前 (R2 完成)



写真 広域公園前 (R2 完成)



写真 鷹野橋第二 (R2 完成)



写真 天神川駅北第二 (R2 完成)



写真 安芸中野駅 (R3 完成)



写真 梅林駅 (R5 屋根新設)

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

- 本市が指定する広幅員の歩道において、既存の民間路上駐輪場を拡充するとともに、新規箇所において、整備・管理運営する事業者を公募型プロポーザル方式により選定し、整備を進めています（令和6年供用開始予定）。

表 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6年8月頃 (予定)	130台	R6に新設予定 ・メルパルク前：19台 ・ブックオフ前：111台

紙屋町・八丁堀周辺

凡例 ■ 市営駐輪場 ■ 民営駐輪場 ■ (民営)路上駐輪場



図 民間事業者による路上駐輪場の整備状況

取組 4-2 民間駐輪場への整備費助成

■ 民間事業者による駐輪場の整備に対し、費用の一部を補助する制度を平成 25 年度に創設し、民間駐輪場の整備を促進しています。現計画期間（令和 2 年度～令和 6 年度）においては、活用は 1 件（令和 2 年度）にとどまっています。

また、令和 4 年度からは、補助対象を本市が指定する民間路上駐輪場整備についても拡大し、令和 6 年度に整備する同駐輪場に活用することとしています。



写真 広島大手町 1 丁目駐輪場(R2.7 開設)

表 民間駐輪場整備費補助活用実績

年 度	駐輪場名	利用車種・規模		補助額
		自転車	バイク	
令和 2 年度	広島大手町 1 丁目駐輪場	89 台	—	356 万円
令和 6 年度	国道 5 4 号 (相生通り～平和大通り間) 自転車駐車場	130 台	—	280 万円 (予定)

取組 4-3 駐輪場附置義務の見直し検討

■ 駐輪場の整備を促進するため、平成 2 9 年 7 月に以下の条例改正を行って以降、①については 9 件（5 3 4 台分）、②については 5 件（2 2 0 台分）の届出がありました。

現在、まちづくりと連携した駐車場附置義務の見直しを検討しており、それに付随して駐輪場の整備促進策も検討することとしています。

【条例改正の概要】

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	4 0 0 m ² 超	2 0 m ² ごとに 1 台
銀行	5 0 0 m ² 超	2 5 m ² ごとに 1 台
遊技場	3 0 0 m ² 超	1 5 m ² ごとに 1 台
専修学校、各種学校	4 0 0 m ² 超	2 0 m ² ごとに 1 台
事務所	2, 0 0 0 m²超	1 0 0 m²ごとに 1 台

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。

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：緩和上限は駐車場附置義務台数の 1 0 0 分の 1 0

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

- 指定管理における利用料金制導入に伴い、駐輪場3施設（令和4年度：相生、令和5年度：袋町、袋町小学校地下）において、無料時間を設定した一時利用の運用を開始しました。



写真 相生自転車等駐車場



写真 袋町自転車等駐車場



写真 袋町小学校地下自転車等駐車場

取組5-2 市営駐車場で自動二輪車の受入れの拡大

- 令和5年度から、市街地再開発事業に伴い原付・自動二輪の受入れ先が不足することから、代替施設として、中央駐車場において原付・自動二輪の受入れを開始しました。



写真 中央駐車場

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

- スマートフォンからでも満空情報を確認できる環境整備や、3施設（相生、袋町、袋町小学校地下）にキャッシュレス対応精算機の導入、登録利用料の納付にクレジット決済の導入等を行いました。
- 相生自転車等駐車場において機械式駐輪設備一式を更新、3施設（大手町、新白島駅、広島バスセンター西）において垂直式二段ラックの導入、4施設（大手町、東新天地、袋町小学校地下、袋町）においてトイレの洋式化を行いました。



図 スマートフォンからの満空情報確認

（左：地図上で確認、右：一覧で確認）

II 駐輪場整備 ～とめる～



写真 トイレの様式化（東新天地）



写真 二段ラックの導入（大手町）

取組 5-4 外国人観光客にやさしい利用環境の整備

- 駐輪場位置図（チラシ）や案内看板について英語表記を行いました。

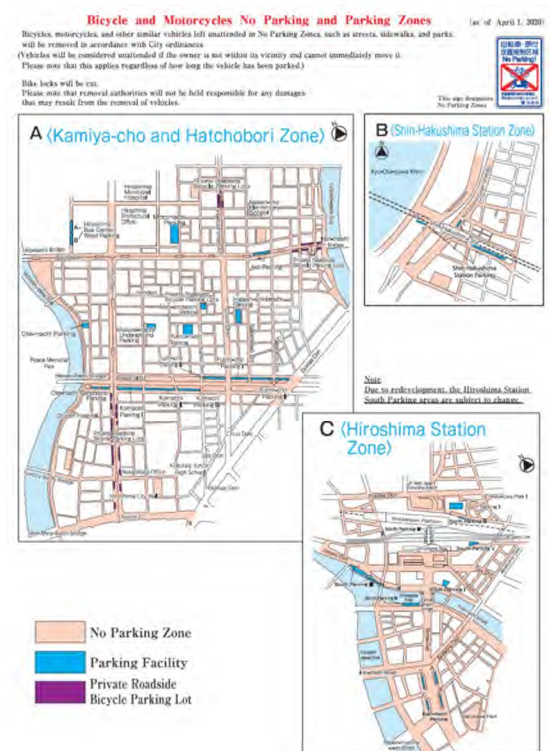


図 自転車等放置規制区域及び駐輪場位置図（英語表記）

2 取組の主な効果

(1) 駐輪場の利用状況

令和2年度から令和5年度までの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。

表 駐輪場の利用状況

駐輪場	令和元年度 (計画策定時)	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)	7,643 千台	7,051 千台	6,945 千台	6,884 千台	6,335 千台	90%
民間路上駐輪場	246 千台	234 千台	257 千台	282 千台	284 千台	121%

(2) アンケート調査

自転車の走行場所や駐輪場について、令和5年度は、「満足している、まあ満足している」(約21%)を「不満である・やや不満である」(約39%)が上回っています。

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、「不満である・やや不満である」は約9ポイント減少しています。

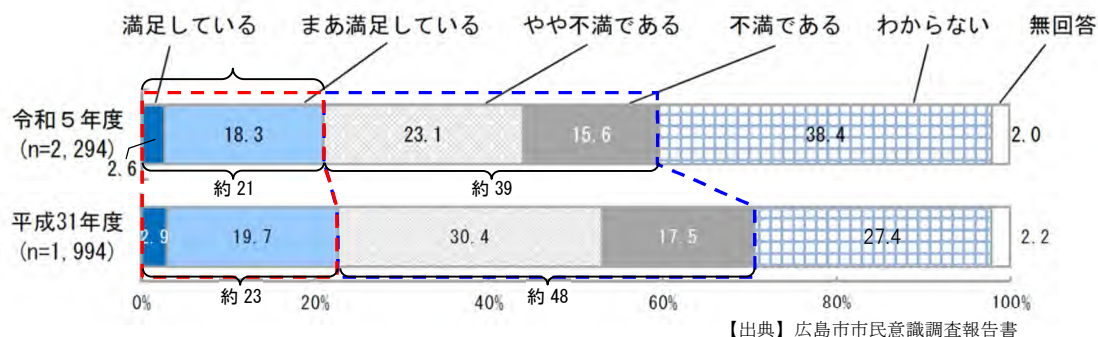


図 アンケート調査
(Q: あなたは、広島市の自転車の走行場所や駐輪場について、満足していますか。)

3 指標の達成状況

(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)

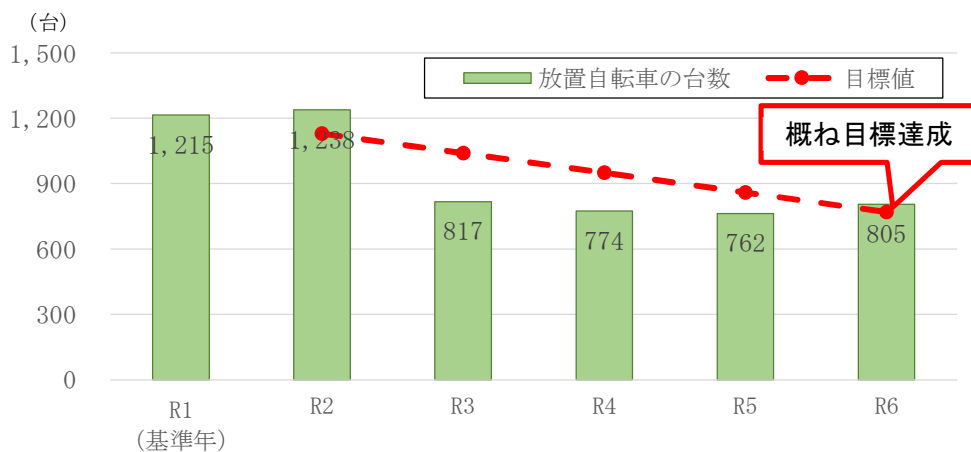


図 放置自転車の台数(放置規制区域内で各年度の5月に調査)

表 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	807台 【95%】

概ね達成

(2) 達成状況と要因

令和3年度以降減少傾向にあり、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（「④ 活用促進～いかす～」に記載）こと、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。

4 今後の取組の方向性

- 市営駐輪場の利用台数が減少している一方で、民間路上駐輪場の利用台数が増加していることから、大規模なハコモノ等の駐輪場ではなく、ニーズの高い(放置自転車が多い)箇所への路上駐輪場の整備を促進します。

Ⅲ ルール・マナーの遵守 ～まもる～

1 これまで実施した取組の状況

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

- 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、毎年6月、2月の1日を中心に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。
- 自転車利用者のルール・マナー順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」のテーマの下、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を開催しました。



写真 自転車マナーアップキャンペーン実施状況

表 自転車マナーアップフェスタ開催実績

年月	開催場所	来場者
令和2年度	動画配信による啓発 (新型コロナウイルスの影響のため)	—
令和3年度	1月 フジグラン広島	300人
令和4年度	5月 紙屋町シャレオ	500人
	2月 イオンモール広島祇園	1,000人
令和5年度	6月 紙屋町シャレオ	300人
	10月 LECT	500人
令和6年度	5月 イオンモール広島祇園	700人



写真 自転車マナーアップフェスタ開催状況（イオンモール広島祇園）

取組 6-2 自転車安全教育の推進

- 市立小学校の3年生を対象に、継続的な自転車交通ルールの遵守を目指すため、自転車教室を受講後に自転車運転免許証を交付する取組を平成25年度から継続して実施しています。
- 市立の中学校・高等学校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取組を平成26年度から継続して実施しています。なお、希望する国・県・私立の中学校・高等学校も対象としています。
- 市内の全中学校、高等学校の新1年生を対象に、毎年、自転車読本を配布しています。
- 自転車の安全教育の機会が少ない成人を対象に、成人式等で自転車マナーの啓発等を実施しました。



写真 自転車運転免許証（小学校）及び自転車通学許可証（中学校、高等学校）



写真 自転車読本（中学校、高等学校）

取組 6-3 交通違反に対する指導取締りとの連携

- 県警と連携し本通りアーケード内の通行禁止区間において、注意切符による取締り、啓発活動を定期的に行いました。



写真 県警と連携した取締り・啓発活動

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

- 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した。
- 同月から、道路交通法により、自転車乗車時におけるヘルメットの着用が努力義務化されたことから、啓発動画、各種イベントやデジタルサイネージ等で着用を呼びかけるほか、市営駐輪場において着用向上に向けた取組を行うなど、着用促進を図りました。
- 各種イベントや市政出前講座等で、TSマーク等の説明、自転車も車両であることから自動車と同じように乗る前の点検が必要である旨の啓発活動等を実施しました。



写真 市政出前講座

施策 7 放置自転車対策

取組 7-1 駐輪指導の実施

- 街頭指導を常時実施し、特に放置が多い場所については重点的に実施するとともに、当該場所付近の店舗等への訪問指導も実施しました。

取組 7-2 放置自転車の撤去

- 良好な都市景観や都市機能を確保するため、特に放置自転車が多い箇所は重点的な撤去を実施しました。撤去台数は、年々減少しています。
- 撤去自転車等について、HP上で確認が可能な放置自転車等管理システムを導入しました。



写真 放置自転車の街頭指導（注意書貼付）



写真 放置自転車の撤去作業

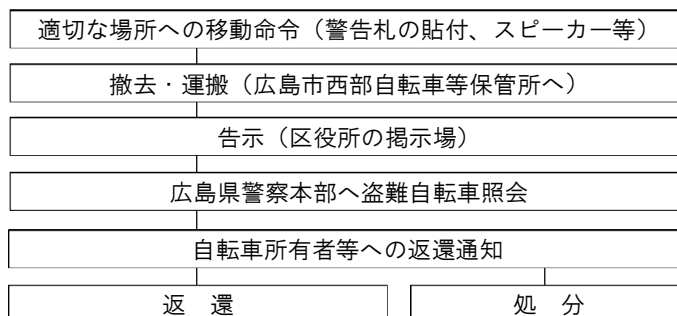


図 放置自転車の撤去・保管の主な流れ（放置規制区域内の場合）

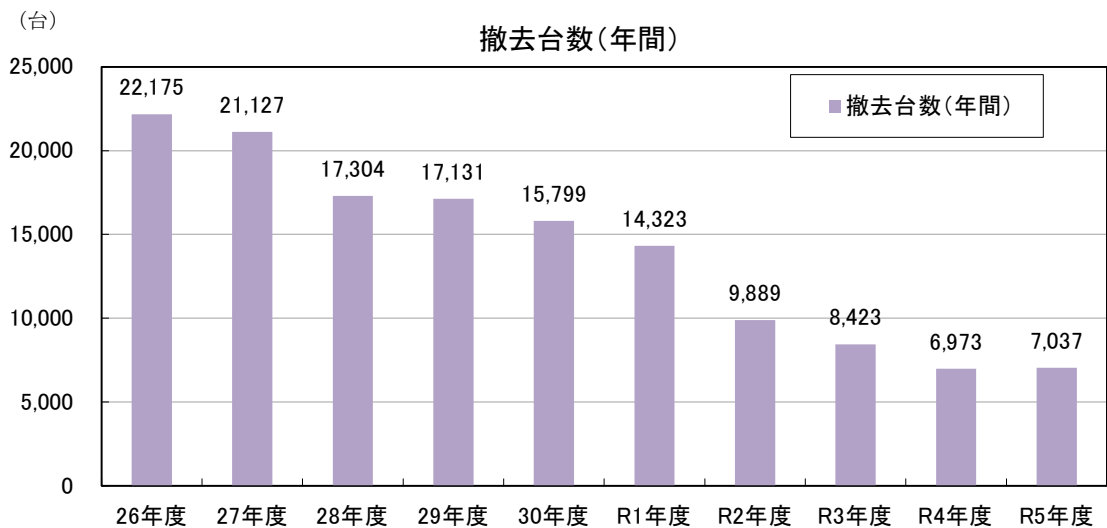


図 撤去台数の推移(10年間)

取組 7-3 自転車の盗難防止

- イベント等で防犯登録、ツーロックの必要性等の広報啓発を実施するとともに、県警と連携し駐輪場にツーロックの必要性等を呼びかける横断幕を設置しました。
- 県警と連携して、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した。



写真 市営駐輪場に設置した横断幕

2 取組の主な効果

(1) アンケート調査

自転車利用時のヘルメット着用について、令和5年度は、自転車利用者のうち「着用していない」(約87%)が「着用している」(約13%)を大幅に上回っています。

性別では、女性のヘルメット着用率が低く、また、年齢別では、60歳代以上の着用率が高く、20歳代以下の着用率が低くなっています。

また、「着用していない」理由については、「持ち歩く際に邪魔だから」(約30%)が一番多く、次いで「髪型が崩れるから」(約11%)、「周りの人が着用していないから」(約8%)となっています。

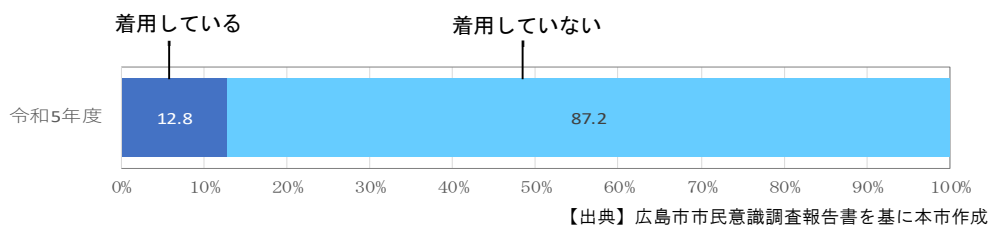
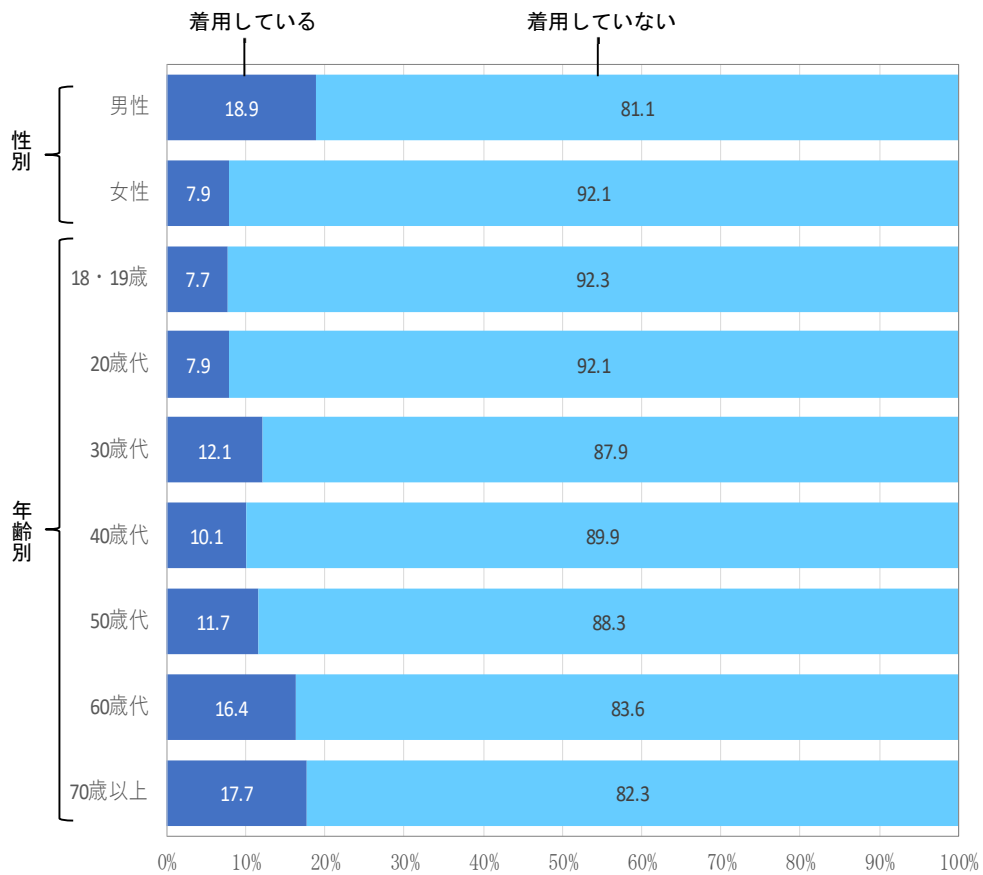


図 アンケート調査
(Q:あなたは、自転車利用時にヘルメットを着用していますか。)



【出典】広島市市民意識調査報告書を基に本市作成

図 アンケート調査（性別、年齢別）
 (Q：あなたは、自転車利用時にヘルメットを着用していますか。)

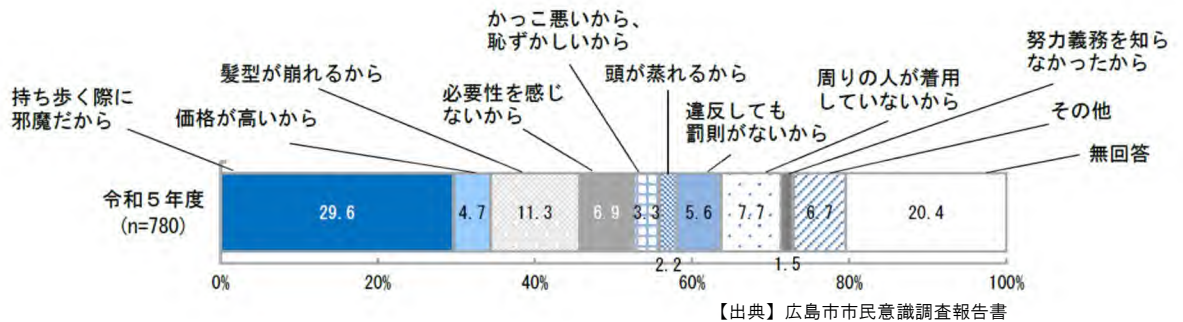


図 アンケート調査
 (Q：ヘルメットを着用しない理由は何ですか。)

3 指標の達成状況

(1) 指標

自転車事故の件数（広島市）

【基準値】 765 件 （平成 30 年）

【目標値】 410 件以下(令和 6 年)

【実績値】 527 件 （令和 5 年）

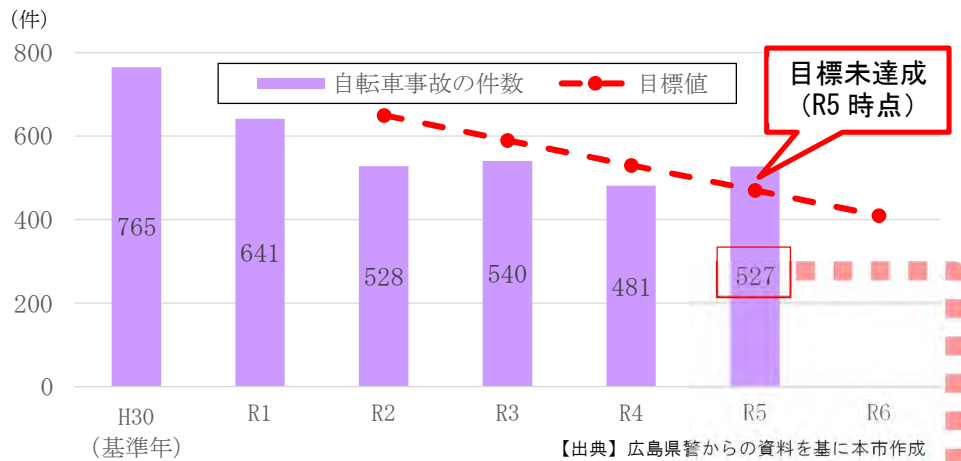


図 自転車事故の件数

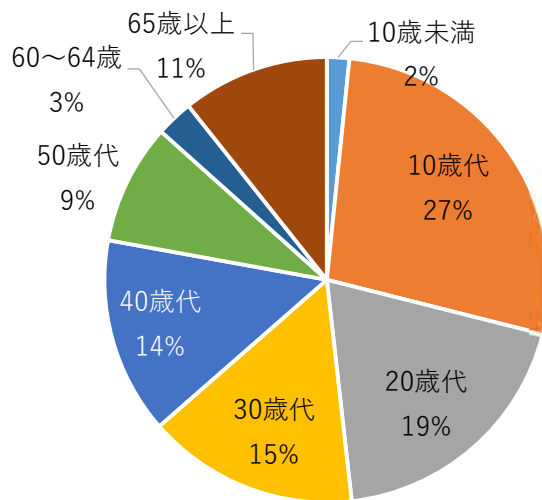


図 自転車事故の年齢別の割合 (R5)

表 指標の目標値と実績値 (自転車事故の件数 (広島市))

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 【78%】	未達成 -

(2) 達成状況と要因

令和4年まで減少傾向にありましたが、令和5年は増加に転じ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、令和4年まではコロナ禍により移動量が減少していましたが、令和5年に5類感染症移行により社会活動が活発化し移動量が増加したことが考えられます。

4 今後の取組の方向性

- 令和5年度よりヘルメット着用が努力義務化、自転車保険加入が義務化されており、また、令和6年5月の道路交通法改正により、概ね2年後に自転車の交通違反に交通反則通行制度(青切符)が導入されることから、今後、整備する平和大通りの自転車道をルール・マナーの啓発を発信する中心的な場所として積極的に活用するなど、更なる安全教育や啓発活動を行います。

IV 活用促進 ～いかす～

1 これまで実施した取組の状況

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

- 地元団体が実施している太田川沿いの「かわなみ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、ルートを効果的に案内するための路面表示を行いました。



図 地元団体が作成した「かわなみサイクリングロードマップ」



写真 路面表示

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

- JR可部線廃線敷については、生活道路や災害時の避難路として整備を進めることに主眼を置き、その中で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ています。また、サイクルトレインの導入については、駅での乗降に物理的な課題等があり、今後検討していく必要があると考えています。

- 民間事業者が、ホテルや観光地等にシェアモビリティポートの設置や、一日又は時間単位の乗り放題パスポートの販売などを行いました。また、観光客向けの本市ホームページにおいて、主要な平和関連施設などを巡るルートを設定し紹介しています。

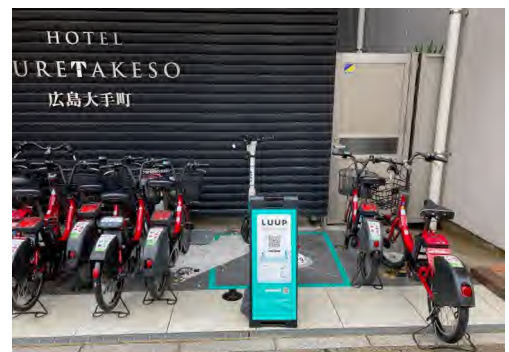


写真 ホテルへのポート設置

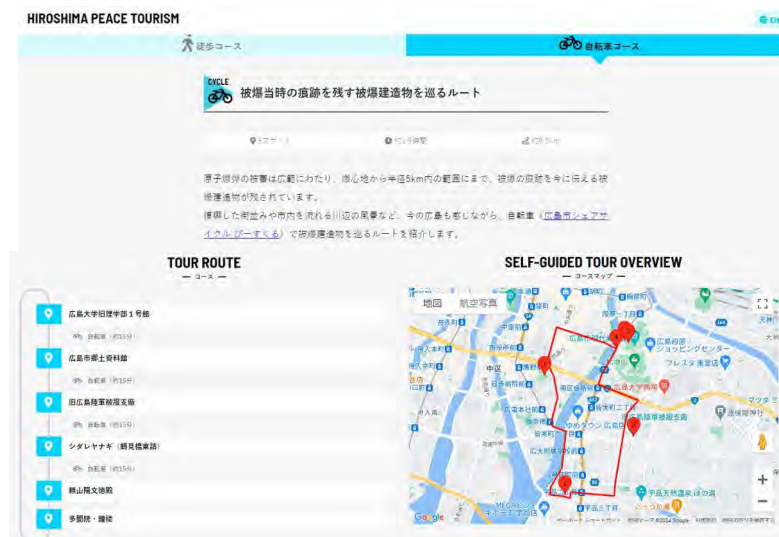


図 平和関連施設などを自転車で巡るルート（広島市HP）

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

- 自転車ロードレースのプロツアー「広島クリテリウム」について、開催経費の補助や市の広報媒体を活用したPRなどの支援を行いました。

表 広島クリテリウムの開催実績

年度	来場者	補助額	備考
令和2年度	コロナ禍のため中止	—	
令和3年度	4,000人	380万円	
令和4年度	10,000人	330万円	
令和5年度	雨天中止	200万円	開催準備経費分を補助



写真 選手のレース前にコースを走る
パレードラン



写真 プロレース

取組10-2 広島競輪場の活用

- 広島競輪場のイベントに併せて、自転車の活用促進やルール・マナー等を周知する広報活動を実施しました。

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

- 南区似島町で、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、幅広い年齢層を対象に、健康サイクリングイベント（似島ぐるっとサイクリング）を実施しました。

表 似島ぐるっとサイクリング開催実績

年度	参加者数
令和3年度	71人
令和4年度	69人
令和5年度	56人



写真 似島ぐるっとサイクリング（左：講話・準備運動、右：サイクリング）

施策 1 2 自転車の更なる利用促進

取組 1 2-1 情報発信などによる自転車の利用促進

- 公共交通と駐輪場マップがセットとなったマップを作成し、公共交通及び自転車での通勤等を促す取組を行いました。
- 地球温暖化対策のイベントにおいて、自転車利用を促すパネル展示等を行い、広報活動を実施しました。



図 公共交通 & 駐輪場案内マップ

取組 1 2-2 シェアサイクルの普及促進

- 民間事業者が、商業施設、公共施設、オフィスビルの空きスペースなど、市民が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、市民の日常生活の移動手段としての利用を促進しました。
- 令和5年度からは、本市に電動キックボード等のシェアモビリティ事業者が複数参入しました。
- 令和6年度からは、公有地等にポート設置を行うシェアモビリティ事業者を随時募集する登録制度を導入し、多様化するシェアモビリティへの対応を行いました。



写真 商業施設へのポート設置



写真 複数事業者が使用する公有地ポート

取組 1 2-3 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

- 令和3年度に広島競輪場の建替えの公募が行われ、その建替え案にサイクルパークのコンセプトが盛り込まれたため、大芝公園について、自転車に関する機能を前面に出したリニューアルは困難と判断しました。今後は、広島競輪場と連携しながら、交通公園の果たす役割などを踏まえ、自転車の活用といった交通安全に関する機能の追加などを検討します。

取組 1 2-4 災害時における自転車の活用

- 現計画期間中は、災害等による長期の避難所開設が無かったため、実施しませんでした。



写真 災害時の臨時ポート設置事例 (H30)

2 取組の主な効果

(1) シェアモビリティのポート設置状況

広島市シェアサイクル「ピーすくる」のポート設置数は年々増加し、デルタ市街地を中心に令和5年度末時点で145箇所となっています。

これに加えて、令和5年度から本市に参入している事業者のポート設置数も増加している状況です。

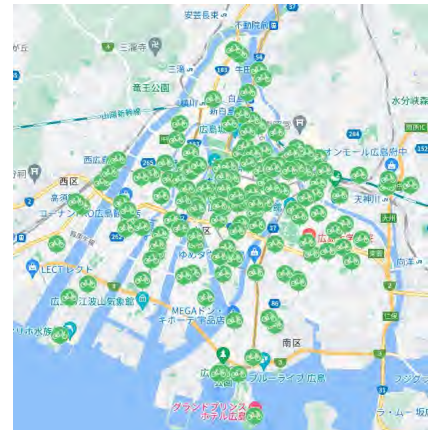
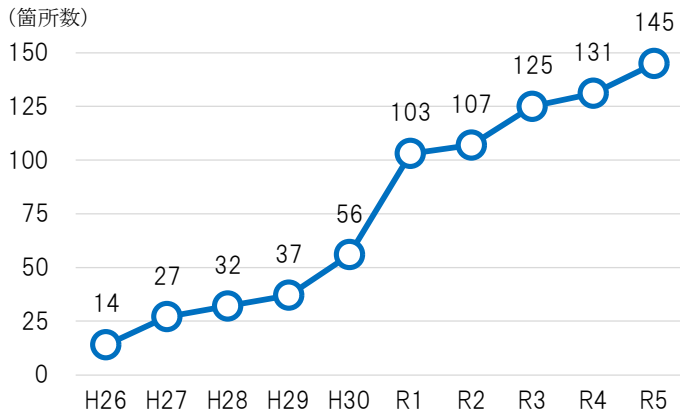
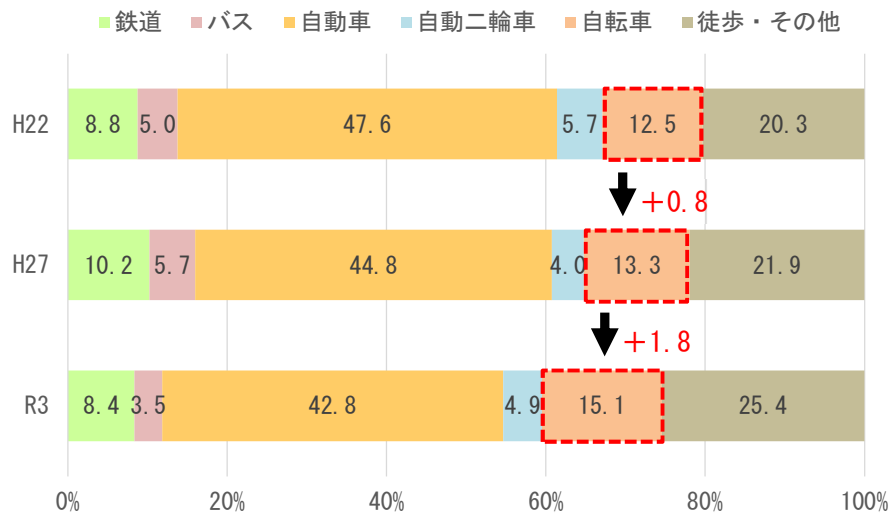


図 広島市シェアサイクル「ピーすくる」のポート数及びポートマップ

(2) 自転車分担率

広島市の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本市作成

図 広島市の交通手段分担率（平日）

3 指標の達成状況

(1) 指標

広島市シェアサイクル「ピーすくる」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】 100万回 (令和5年度)

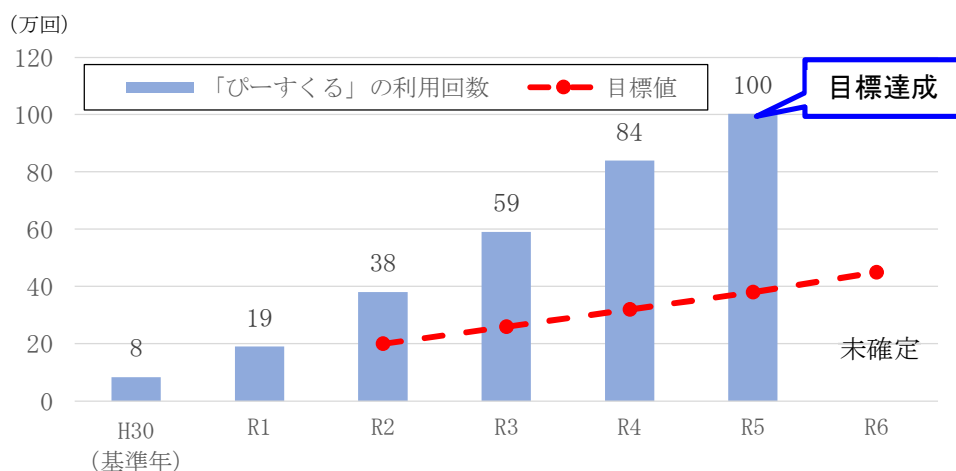


図 広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数

表 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 【222%】	—

達成

(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5年度は100万回を超えました。

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。

4 今後の取組の方向性

- シェアモビリティについて、公共交通を補完する日常生活の移手段として、更なる利用促進を図るとともに、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など事業者が参入しやすい環境づくりを検討します。
- 似島でのサイクリングコースやかわなみサイクリングロードなど、自転車を活用した健康づくりや魅力づくりについて、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。