実施した取組の成果と今後の方向性

Ⅰ　走行空間整備　－はしる－

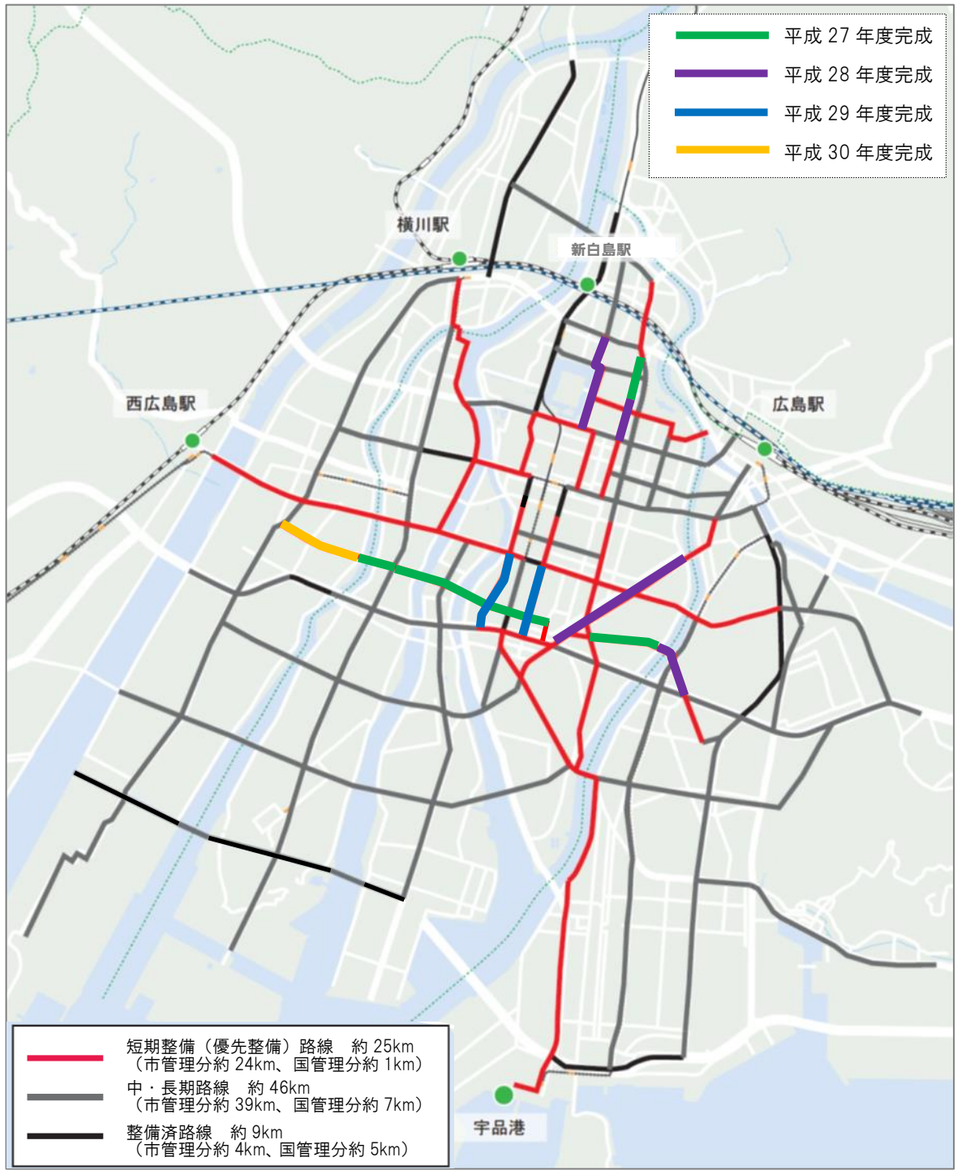
施策１　自転車走行ネットワークの形成

取組 1-1　デルタ市街地での自転車走行空間の整備

取組 1-2　デルタ市街地以外での自転車走行空間の整備

■　自転車利用の多いデルタ市街地において、車道走行を基本とした「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」を平成 27 年 2 月に策定しました。

■　本計画に基づき、平成 30 年度までに約 6.7ｋｍの自転車走行空間の整備を行いました。



≪自転車走行空間の整備状況≫

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、平成 30 年度の工事より矢羽根型路面標示に白線を設置しました。

≪矢羽根型路面標示への白線設置≫

■　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実施していませんが、自転車の利用状況を踏まえ歩行者の安全性を確保するために必要がある場合、歩道上に「自転車徐行」などの路面標示を実施しました。

≪路面標示の実施事例≫

2　取組の成果

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おり、整備効果が確認できました。

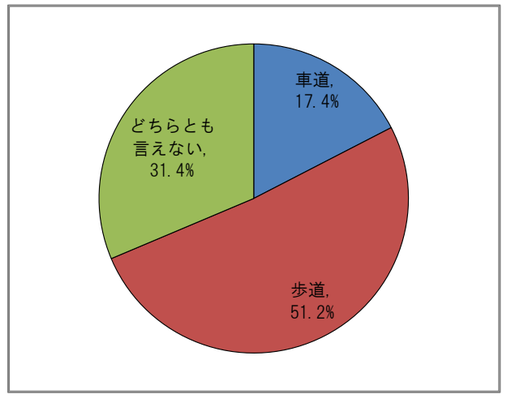
≪実態調査箇所≫

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ﾎﾟｲﾝﾄ増加	18%	4%	14ﾎﾟｲﾝﾄ減少
②	22%	44%	22ﾎﾟｲﾝﾄ増加	22%	9%	13ﾎﾟｲﾝﾄ減少
③	49%	54%	5ﾎﾟｲﾝﾄ増加	6%	2%	4ﾎﾟｲﾝﾄ減少
④	12%	25%	13ﾎﾟｲﾝﾄ増加	5%	2%	3ﾎﾟｲﾝﾄ減少
⑤	97%	99%	2ﾎﾟｲﾝﾄ増加	7%	3%	4ﾎﾟｲﾝﾄ減少
⑥	95%	98%	3ﾎﾟｲﾝﾄ増加	7%	5%	2ﾎﾟｲﾝﾄ減少

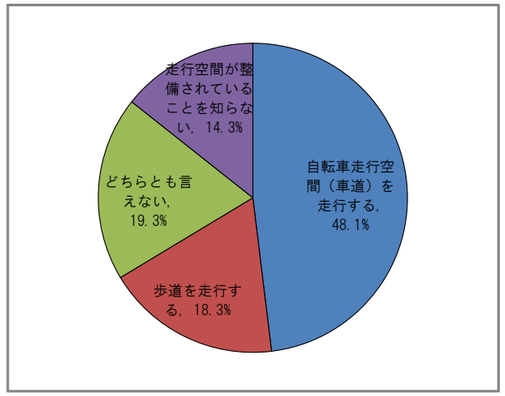
≪実態調査の結果≫

3　自転車利用者への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　N=958）

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）

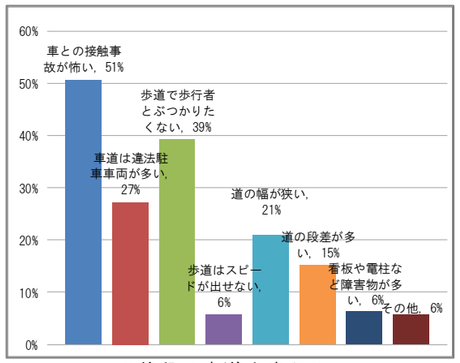


調査結果では、51%の自転車利用者が「普段は歩道を走る」と回答しており、「普段は車道を走る」と回答した利用者は 17%でした。

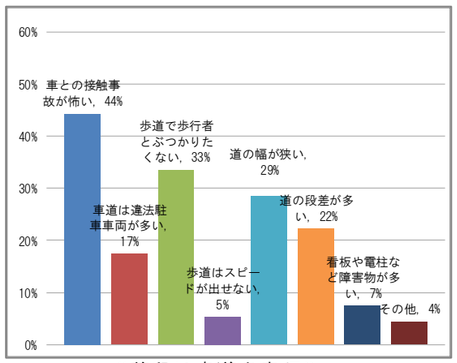
また、自転車走行空間の整備された路線でも、車道（自転車走行空間）を走行する自転車は 48%にとどまっており、自転車走行空間が整備されていることを知らない利用者は 14%でした。

Q3　自転車を利用する際、走行する場所（歩道又は車道）で感じることは何か。

（普段は歩道走行 N=472　　普段は車道走行 N=158　複数回答）



≪普段は車道を走行≫

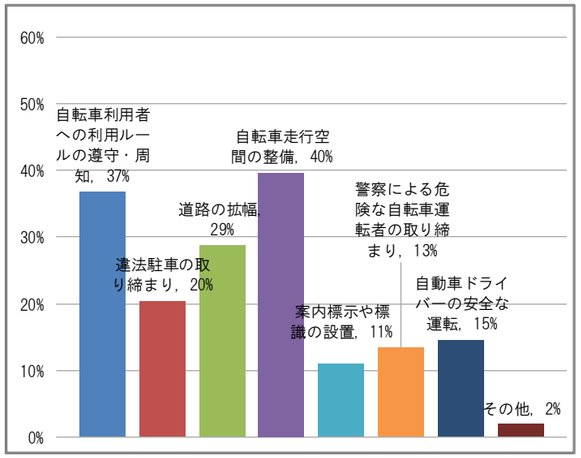


≪普段は歩道を走行≫

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「自転車利用者の利用ルールの遵守・周知」が 37%、「道路の拡幅」が 29%でした。

4　今後の取組の方向性

・　自転車利用者へのアンケート結果では、普段は車道を走る自転車利用者は「車との接触事故が怖い」と感じており、また、普段は歩道を走る自転車利用者は「歩行者とぶつかりたくない」と感じていることから、引き続き、自転車走行空間の整備を進め、自転車利用者と歩行者の安全性の確保に努めます。

また、自転車走行空間が整備されていることを知らない自転車利用者が 14%であることから、自転車走行空間を整備した路線をホームページで公開するなど、その周知に取り組む必要があります。

さらに、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の遵守・周知」が重要との回答が多いことから、自転車の車道走行について更なる周知に努めます。

・　国土交通省及び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』が平成 28 年 7 月に改正されたことにより、「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）」が整備形態から除外されるなどの齟齬が生じていることから、「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 31 年度中に見直しを行います。

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大規模駐輪場整備

■　市営駐車場の転用等により、市営有料駐輪場の整備に取り組んだことにより、駐輪場利用者数も増加傾向にあります。

年度	収容台数(台)	前年度からの増減		利用者数(人)
		台数(台)	内訳(台)	
平成26年度	1万8,818	+240	富士見町第三(新設)【240】	758万1,858
平成27年度	1万9,623	+805	新白島駅(新設)【510】 稲荷町(新設)【190】 広島駅南口第一(拡充)【162→267】	767万6,991
平成28年度	2万　103	+480	稲荷町(拡充)【190→670】	760万8,398
平成29年度	2万　259	+156	横川駅北口(拡充)【360→516】	768万9,327
平成30年度	2万　40	-219	広島駅南口第三(縮小)【2,072→1,860】 五日市駅南口(縮小)【630→623】	―

≪市営有料駐輪場の整備状況及び利用者数≫

≪稲荷町駐輪場の整備(市営の路上駐車場を駐輪場に転用)≫

≪横川駅北口駐輪場の拡充(市営のﾀﾜｰﾊﾟｰｷﾝｸﾞを駐輪場に転用)≫

取組 3-2　郊外の鉄道駅等での駐輪場整備

■　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。

年度	収容台数(台)	前年度からの増減	
		台数(台)	内訳(台)
平成27年度	1万9,162	―	―
平成28年度	1万9,205	+43	ＪＲ天神川駅北第二(拡充)【400→498】 ＪＲ安芸長束駅西(縮小)【270→215】
平成29年度	1万9,930	+725	ＪＲ河戸帆待川駅(新設)【332】 ＪＲあき亀山駅(新設)【327】 広電佐伯区役所前駅(拡充)【273→393】 ＪＲ安芸矢口駅(縮小)【645→591】
平成30年度	1万9,730	-200	緑井高架下(縮小)【300→100】
平成31年度(見込)	1万9,925	+195	ＪＲ安芸長束駅西(拡充)【215→410】

≪市営無料駐輪場の整備状況≫

≪ＪＲ河戸帆待川駅駐輪場の整備≫

≪広電佐伯区役所前駅駐輪場の拡充≫

施策 4　民間駐輪場の整備促進

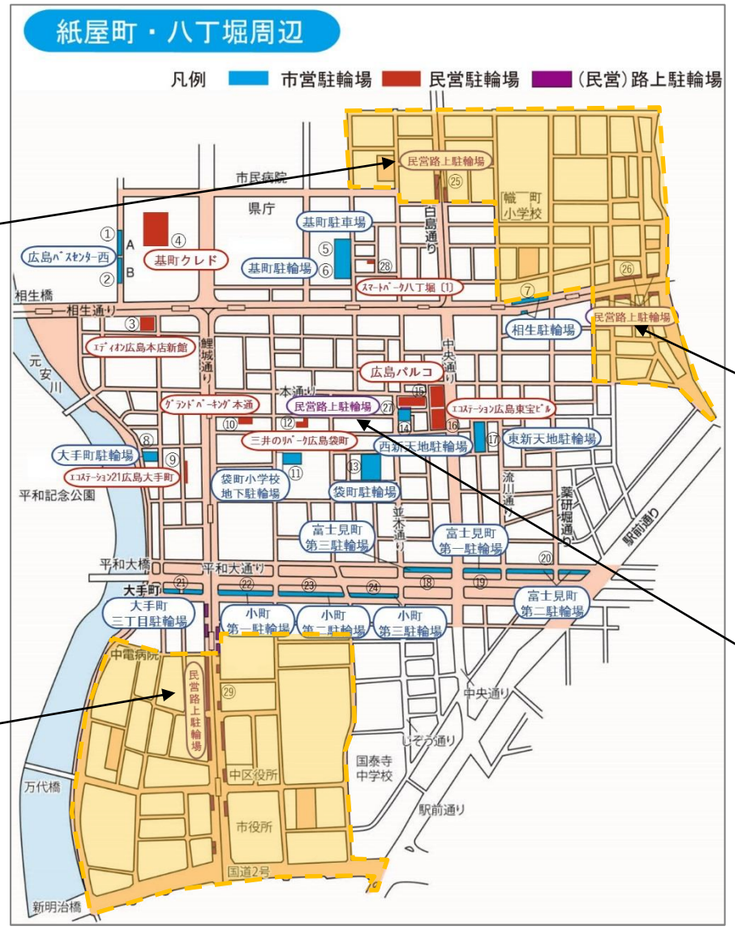
取組 4-1　民間事業者による路上駐輪場の整備

■　本市が指定する広幅員の歩道において、民間路上駐輪場を整備、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、整備を進めました。また、整備にあわせて自転車等放置規制区域を拡大しました。

路上駐輪場名	開設年度	収容台数	利用台数(台)			
			平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
アリスガーデン前	平成26年7月	44	29,247	54,477	58,306	62,219
相生通り		110	20,335	34,089	33,520	35,190
白島通り		80	18,693	29,109	28,116	29,209
小計		234	68,275	117,675	119,942	126,618
国道54号	平成29年9月	380	―	―	―	49,209
計		614	68,275	117,675	119,942	175,827

≪民間事業者による路上駐輪場の整備状況及び利用台数≫

≪白島通り≫



≪路上駐輪場の整備箇所と自転車等放置規制区域の拡大エリア≫

≪国道 54 号≫

≪相生通り≫

≪アリスガーデン前≫

取組 4-2　民間駐輪場への整備費助成

■　民間駐輪場の整備を促進するため、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 年度に創設しました。補助制度創設当初は制度が活用されませんでしたが、補助率の引き上げ(1/2→2/3)や制度の広報に努めたところ、平成 28 年度及び平成 30 年度にそれぞれ 2 か所の整備に補助を行いました。

年度	駐輪場名	所在地	補助額	収容台数		料金
				自転車	バイク	
平成28年度	スマートパーク八丁堀第１	中区八丁堀	40万円	10	―	駐車後3時間毎100円 24時間最大200円
	NTTクレド白島ビル	中区東白島町	152万円	38	―	定期利用 自転車： 6,480円/6ヶ月 (30.10.1に有料化)
平成30年度	NTTクレド白島ビル	中区東白島町	350万円	50	25	自転車：当日100円 バイク：当日200円
	チャリパ広島本通	中区本通	50万円	45	―	24時間毎100円

≪補助制度を活用した民間駐輪場の整備状況≫

≪NTT クレド白島ビル≫

≪チャリパ広島本通≫

取組 4-3　駐輪場附置義務の対象拡大検討

■　平成 29 年 7 月に、駐輪場の附置義務対象に事務所を追加する等の条例の改正を行いました。

【改正概要】

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：緩和上限は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（なお、既存建物についても届出を行えば新基準を適用できる。）
施行時期：平成 30 年 1 月

平成 31 年 2 月現在、事務所の附置義務駐輪場の届出が３件あり、いずれもこの促進策を適用している。

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

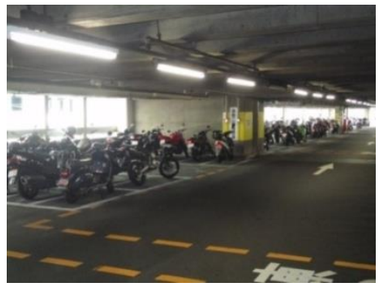
■　民間事業者による路上駐輪場において以下のとおり短時間無料料金を導入しました。

路上駐輪場名	開設年度	料金体系	
		無料時間	その後の料金
アリスガーデン前	平成26年7月	駐輪後40分まで	駐輪後40分を超え3時間まで100円 以降、3時間後に100円
相生通り		駐輪後30分まで	駐輪後30分を超え深夜0時まで100円 以降、1日ごとに200円
白島通り		駐輪後60分まで	駐輪後60分を超え深夜0時まで100円 以降、1日ごとに200円
国道54号	平成29年9月	駐輪後30分まで	駐輪後30分を超え深夜0時まで100円 以降、1日ごとに200円

≪民間事業者による路上駐輪場の無料時間≫

取組 5-2　市営駐車場での自動二輪車の受入れ拡大

■　平成 27 年 4 月 1 日に市営基町駐車場の自動二輪車の受入れ台数を拡大（287 台→327 台）することで、基町駐輪場の自動二輪車の利用（一時・登録）を廃止し、自転車の駐輪スペースを拡大しました。



≪市営基町駐車場での自動二輪車の受入れ≫

取組 5-3　駐輪場満空情報システムの導入

■　パソコンやスマートフォンから市営駐輪場の空き状況が確認可能な駐輪場満空情報システムを平成 29 年 12 月に導入しました。

≪駐輪場満空情報システム（紙屋町・八丁堀周辺　）≫

≪駐輪場満空情報システム（広島駅周辺）≫

取組 5-4　市営駐輪場の機能・サービス向上

■　年末年始の供用日の拡大やＪＲのダイヤに応じた供用時間の拡大等のサービス向上策を実施しました。

【供用時間拡大の例】

広島駅南口第五駐輪場

ＪＲﾀﾞｲﾔ(広島駅)　：　始発電車５時４０発、終電０時５分着

駐輪場供用時間　　：　（変更前）６時　　～０時

（変更後）５時１５分～０時１５分

2　取組の成果

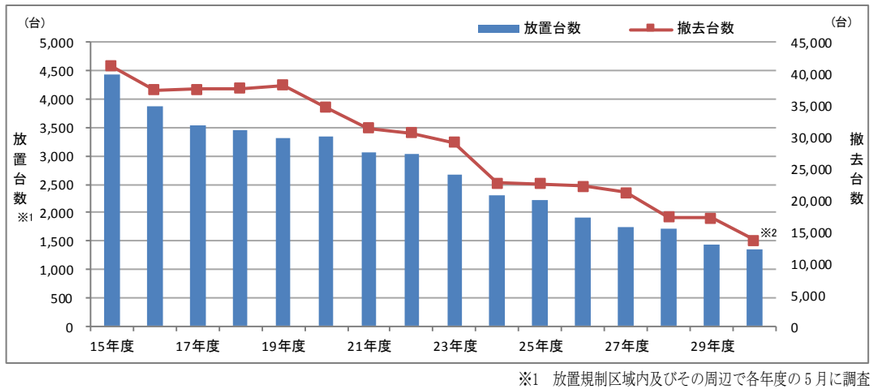
・　民間事業者による路上駐輪場は、時間料金制と短時間利用の無料化により、都心部での市営駐輪場と比較しても高い利用率となっています。

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

路上駐輪場名	収容台数	利用台数(台/日)			利用率
		無料利用	有料利用	合計	
アリスガーデン前	44	59	111	170	3.86

市営駐輪場名	収容台数	利用台数(台/日)			利用率
		一時利用	登録利用	合計	
西新天地	310	230	263	493	1.59
袋町小学校地下	500	299	685	984	1.97
袋町	770	197	619	816	1.06

≪都心部の駐輪場の利用率の比較≫



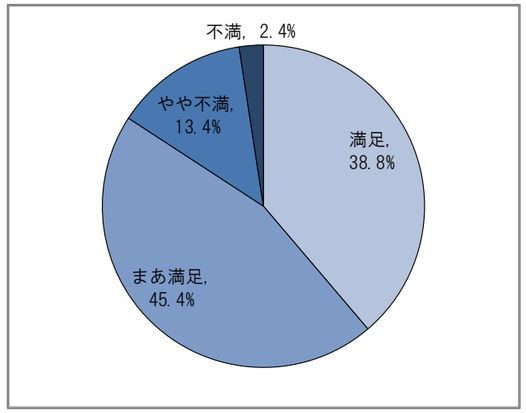
※1　放置規制区域内及びその周辺で各年度の５月に調査

※2　平成 30 年度の撤去台数は２月末までの台数

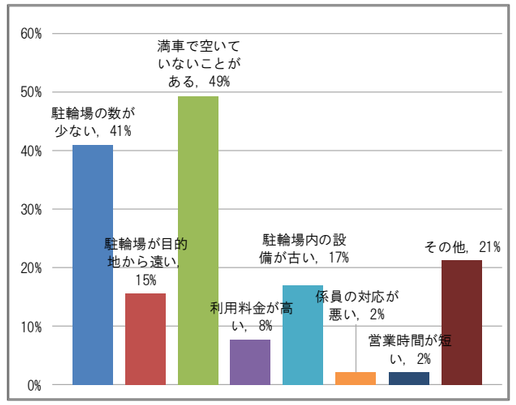
≪放置台数と撤去台数の推移≫

3　自転車利用者へのアンケート調査結果

Q1　市営駐輪場の使いやすさに満足しているか。
（N=949）



Q2　市営駐輪場の何が不満か。
（N=142　Q1で「やや不満」「不満」と回答した方）



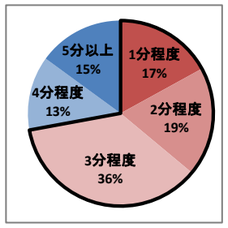
調査結果では、市営駐輪場の使いやすさについて「満足」が39%、「まあ満足」が45%であり、計84%の自転車利用者が概ね満足しているという結果でした。

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。

【参考１】

平成24年7月に、自転車を放置し撤去された方を対象に、アンケート調査を行いました。

「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。



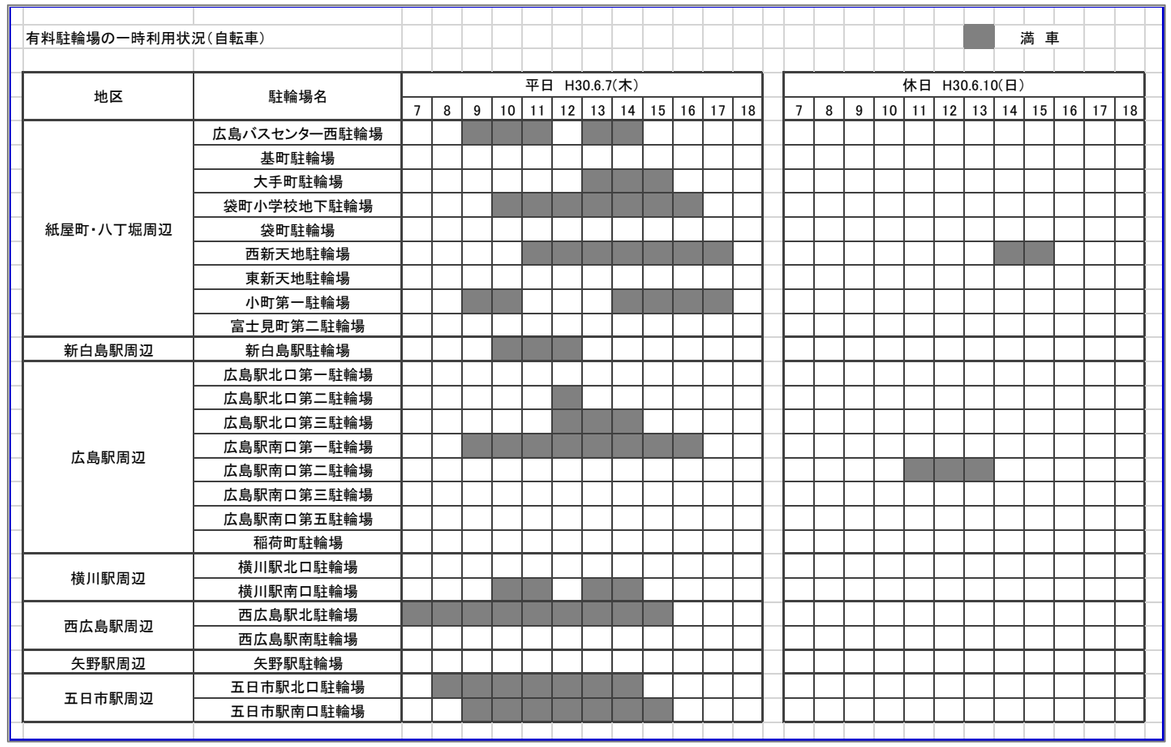
≪目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか≫

【参考２】

平成30年6月に、市営有料駐輪場の一時利用状況を調査しました。

調査の結果、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。



≪市営有料駐輪場　一時利用状況の調査結果≫

4　今後の取組の方向性

- 自転車利用者へのアンケート調査結果では、市営駐輪場の使いやすさについて「やや不満」「不満」と回答した理由は、「満車で空いていないことがある」「駐輪場の数が少ない」が多かったこと、また市営有料駐輪場の一時利用状況の調査結果からも、紙屋町・八丁堀周辺や広島駅周辺などの駐輪場では平日の日中は満車で一時利用できない状態となっていることが確認できたことから、引き続き、駐輪場の整備や既存駐輪場の有効活用に努めます。
- また、駐輪場の整備に当たっては、平成24年7月に実施したアンケート調査の結果、自転車利用者の72%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結果であったことを踏まえ、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、小規模な駐輪場をきめ細かく配置していきます。

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

■　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。

主な取組	内容
自転車マナーアップキャンペーン	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日を中心に全区においてキャンペーンを実施。
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。
各種媒体による自転車安全利用五則などのルールの周知	公共施設等へのポスター掲示や、広報紙やチラシの配布などにより自転車ルールを周知。

≪自転車マナーアップキャンペーン≫

≪本通アーケード等における街頭指導≫

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

≪自転車安全利用五則≫

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。

問自転車都市づくり推進課(☎504-2349、FAX504-2379)

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。

チェック Check! 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 検索

≪広報紙　市民と市政（平成 31 年 2 月 15 日号）≫

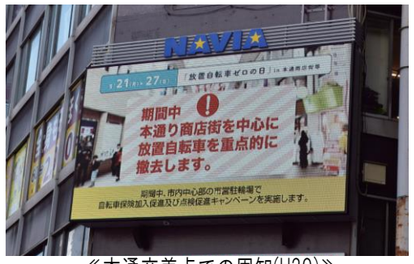
■　広島チャレンジサイクル推進事業

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」のテーマのもと、本通りや集客施設等において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平成 29 年度から実施しました。

①　放置自転車ゼロの日 in 本通商店街等

ア　放置自転車の重点撤去（H29～）

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しました。



≪本通交差点での周知(H30)≫

≪啓発ポスター(H29)≫

イ　放置防止キッズパレード（H29）

本通アーケード西端からアリスガーデンまで、広島市消防音楽隊を先頭に、青年会議所、ヴィクトワール広島の選手、一般募集した親子たちとともにパレードを行いながら、自転車ルール・マナーに関する啓発グッズを配布しました。

≪放置防止キッズパレード(H29)≫

ウ　自転車点検促進キャンペーン（H29～）、自転車保険加入促進キャンペーン（H30～）

市内中心部の市営駐輪場において、自転車点検表び自転車損害賠償保険等加入状況チェックシートを配布し、自転車の点検実施や自転車保険への加入を促しました。

② 自転車マナーアップフェスタ（H29～）

会場：イオンモール広島祇園

内容：屋内会場　親子自転車交通安全クイズ・ルール教室、
自転車保険情報の提供、ＢＭＸデモンストレーション、自転車シミュレーター　等

≪親子自転車交通安全クイズ・ルール教室(H30)≫

≪ＢＭＸデモンストレーション(H30)≫

屋外会場　スケアードストレート（自転車事故の再現）、
キッズスクール、ドライバーズドック　等

≪スケアードストレート(H30)≫

≪キッズスクール(H30)≫

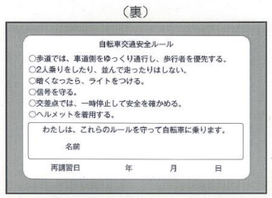
≪ドライバーズドック(H30)≫

取組 6-2　自転車安全教育の推進

■　継続的な自転車交通ルールの遵守を目指すため、平成 25 年度から市立小学校の 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取組を実施しました。

また、平成 26 年度からは市立の中学校・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開始しました。平成 27 年 4 月からは、希望する国・県・私立の中学校・高等学校に対象を拡大しました。

≪自転車教室≫



≪自転車運転免許証≫

取組 6-3　交通違反に対する指導・取締りとの連携

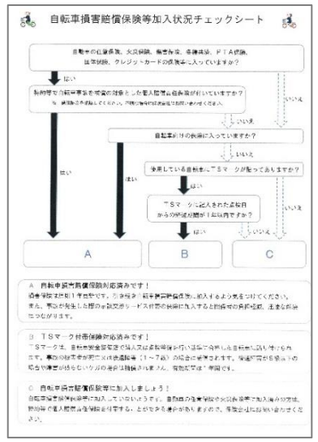
■　平成 27 年 6 月の道路交通法の改正内容（自転車の悪質運転者に対する講習制度の新設など）について、広報紙等での周知に努めました。

取組 6-4　定期点検や保険加入など安全な自転車利用の促進

■　定期点検については、広島チャレンジサイクル推進事業の取組の一つとして、平成 29 年度に自転車点検表を作成し、市内中心部の市営駐輪場において配布を行いました。

自転車保険については、街頭キャンペーン等で保険加入を呼びかけるほか、広島チャレンジサイクル推進事業の取組の一つとして、(一社)日本損害保険協会による自転車保険の情報提供や市内中心部の市営駐輪場での自転車損害賠償保険等加入状況チェックシートの配布を行いました。

≪自転車点検表≫



≪自転車損害賠償保険等加入状況チェックシート≫

施策７　放置自転車対策

取組 7-1　駐輪指導・街頭での啓発活動

■　駐輪指導員による街頭指導や事業所への訪問指導を実施しました。

≪街頭指導≫

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、放置自転車の撤去を継続的に行いました。

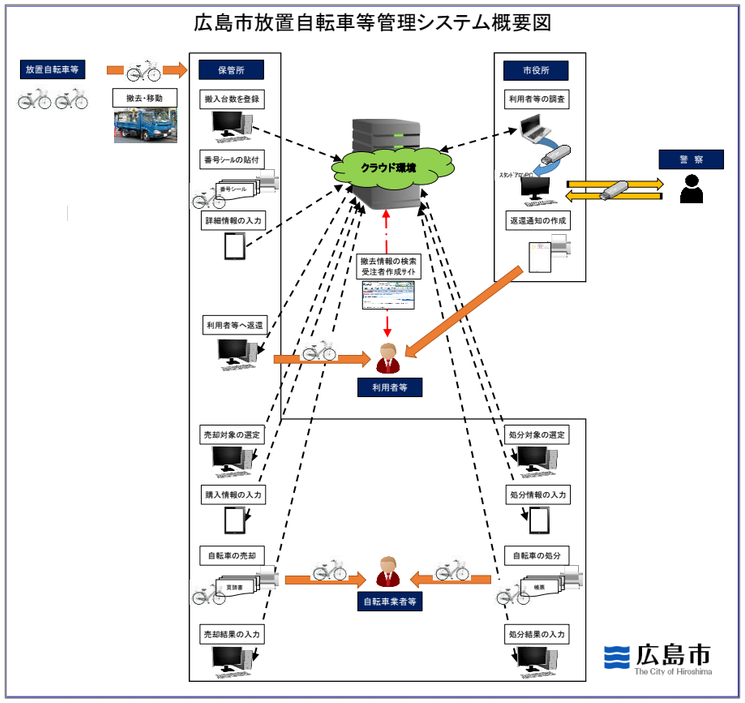
≪放置自転車の撤去・保管の状況≫

適切な場所への移動命令（警告札の貼付、スピーカー等）
↓
撤去・運搬（広島市西部自転車等保管所へ）
↓
告示（区役所の掲示場）
↓
広島県警察本部へ盗難自転車照会
↓
自転車所有者等への返還通知
↓
返　還　／　処　分

≪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）≫

■　放置自転車等管理システムの導入

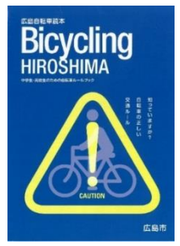
撤去した放置自転車等について、これまでは紙ベースの保管台帳で管理を行っていましたが、平成 31 年 3 月に、放置自転車等管理システムを導入しました。このシステムの導入により、事務処理の効率化を図り、自転車所有者の確認や返還手続きのスピードアップを図りました。



≪放置自転車等管理システム（概要図）≫

取組 7-3　自転車の盗難防止

■　中学校や高等学校への交通安全読本の配布や、各種啓発活動におけるポケットチラシの配布により、自転車の盗難防止を呼び掛けました。

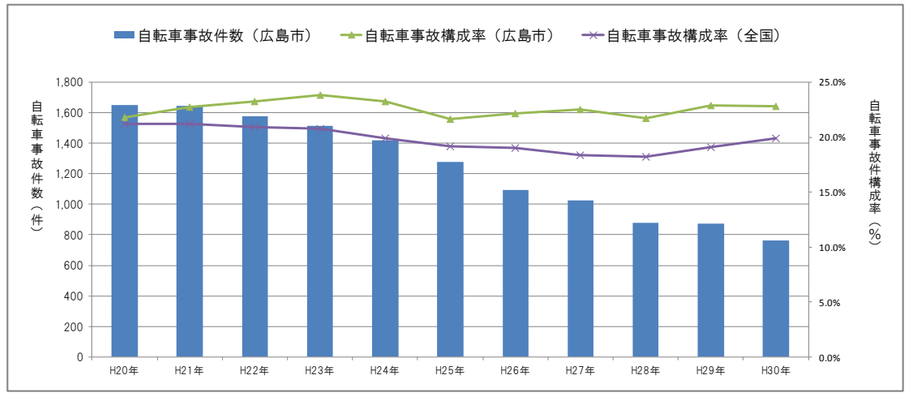


≪交通安全読本≫

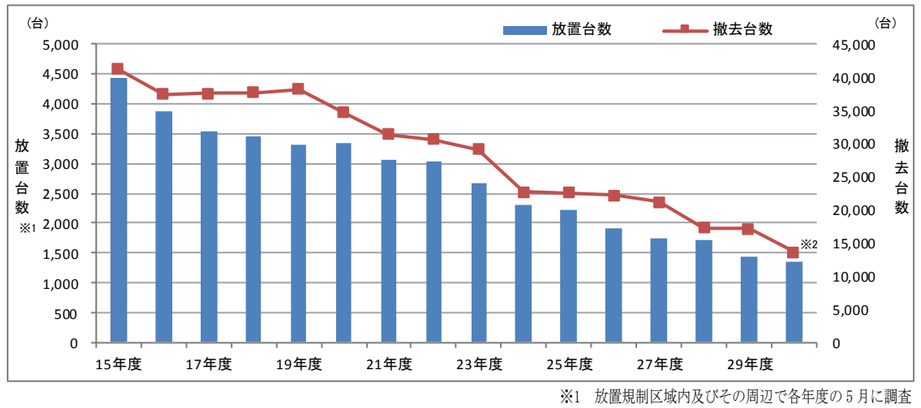
≪ポケットチラシ≫

2　取組の成果

- 自転車運転免許証については 142 校に約 12,000 枚、自転車通学許可証については 28 校に約 1,700 枚、交通安全読本について 131 校に約 25,000 部配布するなど、学生を中心とした取組を実施しました。
- 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、自転車事故の件数は減少しています。
- 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います。
  また、放置台数の減少にあわせて、撤去台数も減少しています。



≪本市の自転車事故件数と自転車事故構成率(事故件数全体に対する自転車事故の割合)の推移≫

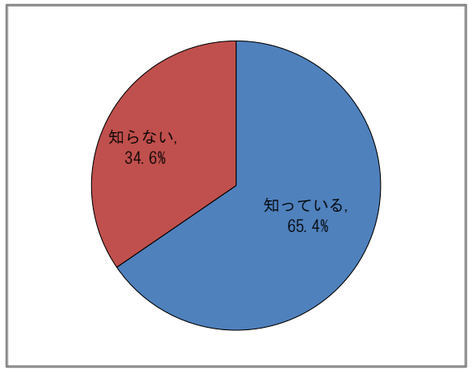


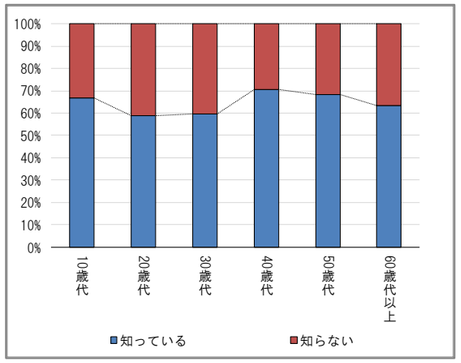
※1　放置規制区域内及びその周辺で各年度の５月に調査
※2　平成 30 年度の撤去台数は２月末までの台数

≪放置台数と撤去台数の推移≫

3　自転車利用者へのアンケート調査結果

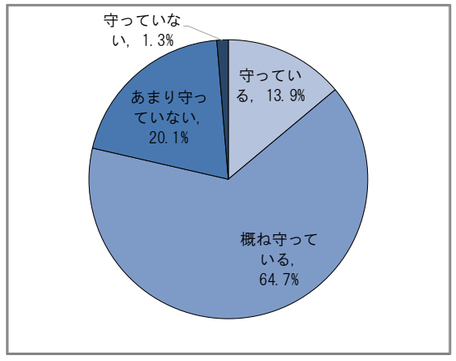
Q１　自転車安全利用五則を知っているか。(N=903)

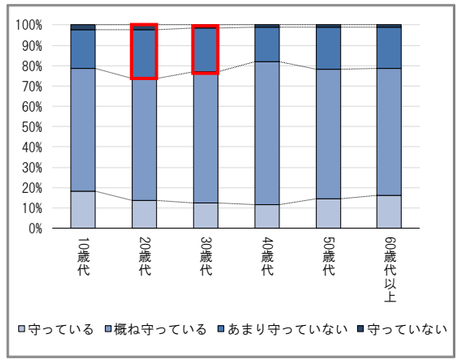




調査結果では、自転車安全利用五則を「知っている」が 65%、「知らない」が 35%でした。
また、「知らない」と回答した方の割合を年代層別にみると、「20 歳代」及び「30 歳代」が最も多くなっていました。

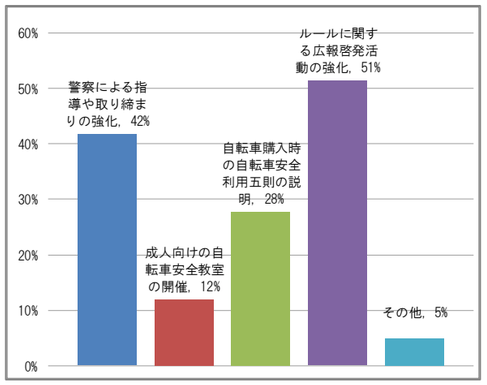
Q２　自転車安全利用五則を守っているか。(N=906)





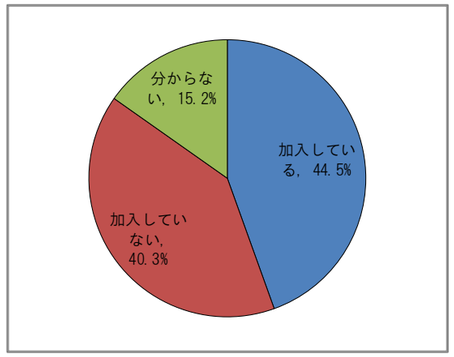
調査結果では、自転車安全利用五則を「守っている」が 14%、「概ね守っている」が 65%であり、計 79%の自転車利用者が概ね守っているという結果でした。
また、「あまり守っていない」「守っていない」と回答した方の割合を年代層別にみると、「20 歳代」及び「30 歳代」が多くなっていました。

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)

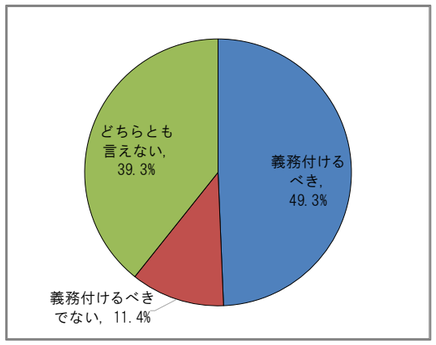


調査結果では、自転車安全利用五則の周知や遵守の向上に有効と思う取組は「ルールに関する広報啓発活動の強化」が 51%で最も多く、次いで「警察による指導や取り締まりの強化」が 42%でした。

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)



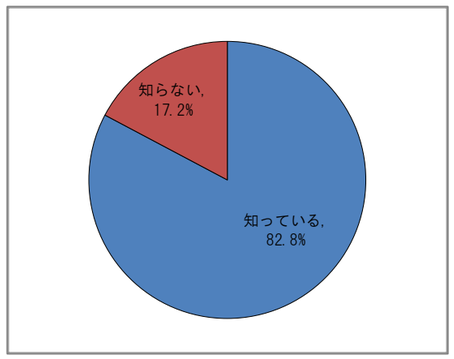
Q5　条例等で自転車事故を対象とした損害賠償責任保険への加入を義務付けることをどう思うか。(N=914)



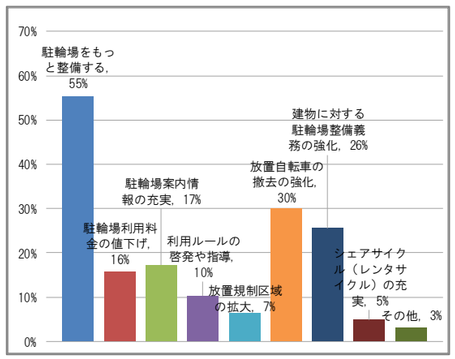
調査結果では、自転車事故を対象とした損害賠償保険について、「加入している」が 45%、「加入していない」が 40%とほぼ同数であり、「分からない」との回答は 15%でした。

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 49%「義務付けるべきでない」が 11%であり、「どちらとも言えない」との回答は 39%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 83%であり、自転車等放置規制区域は概ね周知されていることがわかりました。

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。

4　今後の取組の方向性

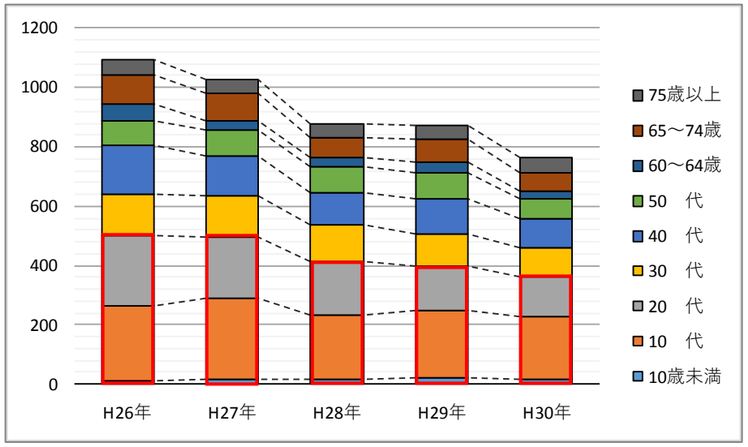
・　自転車利用者アンケートでは、自転車安全利用五則を「知らない」「守っていない」のは、20～30 歳代が多い傾向にあることから、大学生向けや企業向けの啓発活動など、この世代への取組を促進する必要があります。

　自転車保険については、「加入していない」と「分からない」が合わせて 55%であることから、まずは自転車保険の意義・必要性の周知に努め、引き続き加入促進に取り組む必要があります。

・　自転車事故については、事故件数は減少傾向にあるものの、事故件数全体に占める自転車事故の割合は約 20%で一定であることから、これまでの取組を引き続き継続して実施していくとともに、更に効率的な交通ルールの周知方法について検討していく必要があります。

　また、自転車事故件数の年齢層別の分布を見ると、10～20 歳代が多い傾向にあることから、この世代への取組を促進する必要があります。

・　放置自転車については、減少傾向ではあるものの、市内中心部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、引き続き、放置自転車対策の強化や受け皿となる駐輪場の整備を進める必要があります。



≪自転車事故件数の年齢層別分布≫

【参考】交通事故発生状況

区　　分			平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	過去5年の平均
事故件数（件）			4,945	4,556	4,039	3,815	3,353	4,141.6
	年齢別	高齢者	1,521(30.8)	1,539(33.8)	1,329(32.9)	1,326(34.8)	1,260(37.6)	1,395.0(33.7)
		子　供	335(6.8)	317(7.0)	291(7.2)	312(8.2)	259(7.7)	302.8(7.3)
	状態別	歩行者	548(11.1)	523(11.5)	536(13.3)	481(12.6)	454(13.5)	508.4(12.3)
		自転車	1,095(22.1)	1,025(22.5)	877(21.7)	873(22.9)	765(22.8)	925.8(22.4)
死者数（人）			31	26	23	17	30	25.4
	年齢別	高齢者	10(32.3)	13(50.0)	11(47.8)	6(35.3)	14(46.7)	10.8(42.5)
		子　供	1(3.2)	0(0.0)	1(4.3)	0(0.0)	1(3.3)	0.6(2.4)
	状態別	歩行者	10(32.3)	10(38.5)	10(43.5)	7(41.2)	16(53.3)	10.6(41.7)
		自転車	1(3.2)	1(3.8)	2(8.7)	3(17.6)	1(3.3)	1.6(6.3)
本市の高齢化率（%）			22.3	23.1	23.8	24.4	24.8	23.7

※　（　）は構成率「%」を示す。
※　高齢者、子供欄は、それぞれ「65 歳以上の高齢者」、「高校生以下の子供」が関係したもの。
※　年齢別、状態別の数値は、本人が被害を受けた事故（第１当事者・第２当事者を含む。）を計上したもの。
　第１当事者とは、事故関係者のうち過失が最も多い者をいい、第２当事者とは、過失が２番目に多い者をいう。

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

■　自転車イベントの開催

地域の魅力づくりや活力向上の観点から自転車を活用した様々なイベントが開催されました。

名称	みなみ区自転車さんぽ	グルッとサイクリング湯来	とやまに来てみん サイクリングラリー	さとやまソーシャルライド	さとやまソーシャルライド 「親子サイクリングin似島」
実施主体	南区地域起こし推進課	湯来サイクルスポーツ 実行委員会	安佐南区地域起こし推進課・ 阿戸＆吉山フェット実行委員会	ひろしま里山交流プロジェクト実行委員会	
実施内容	地図に示された地点を自転車でめぐり、各地点で問題を解いていくポイントラリー。	湯来町名所や地元飲食店等が出店するエイドステーションに立ち寄りながらサイクリングを楽しむイベント。	地域の豊かな自然の中で、史跡や特色あるお店などを自転車で巡るクイズラリー。	中山間地域ならではの魅力が発見できる「ログスポット」を自転車で巡り、ＳＮＳで地域の新しい魅力を全国へ情報拡散するオリエンテーリング。	ファミリー層などの「さとやまソーシャルライド」への参加を促進するため、似島で開催した親子参加のライドイベント。
実施期間	H25～H29 年1～2回開催	H27～H29 1回(5月)に開催	H28～ 毎年4月に開催	H29.3.26～H29.11.12	H29.7.16
参加者数	各回　約30～70名	各回　約50～100名	約40名	4,016人（登録者）	34人

≪自転車イベントの開催状況≫

≪みなみ区自転車さんぽ≫

≪グルッとサイクリング湯来≫

≪とやまに来てみんサイクリングラリー≫

≪親子サイクリング in 似島≫

■　広島クリテリウムの開催支援

平成 30 年 7 月 1 日に広島市内（西区商工センター）で初めて開催された自転車ロードレースのプロツアーである「広島クリテリウム」について、主催者と共に交通規制に関する県警との協議やコース沿線企業への説明を行うとともに、地元プロチーム「ヴィクトワール広島」や西区等と連携して大会のＰＲに取り組みました。

≪パレードラン≫

≪プロレース≫

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

■　市民主体の自転車マップ作成への協力

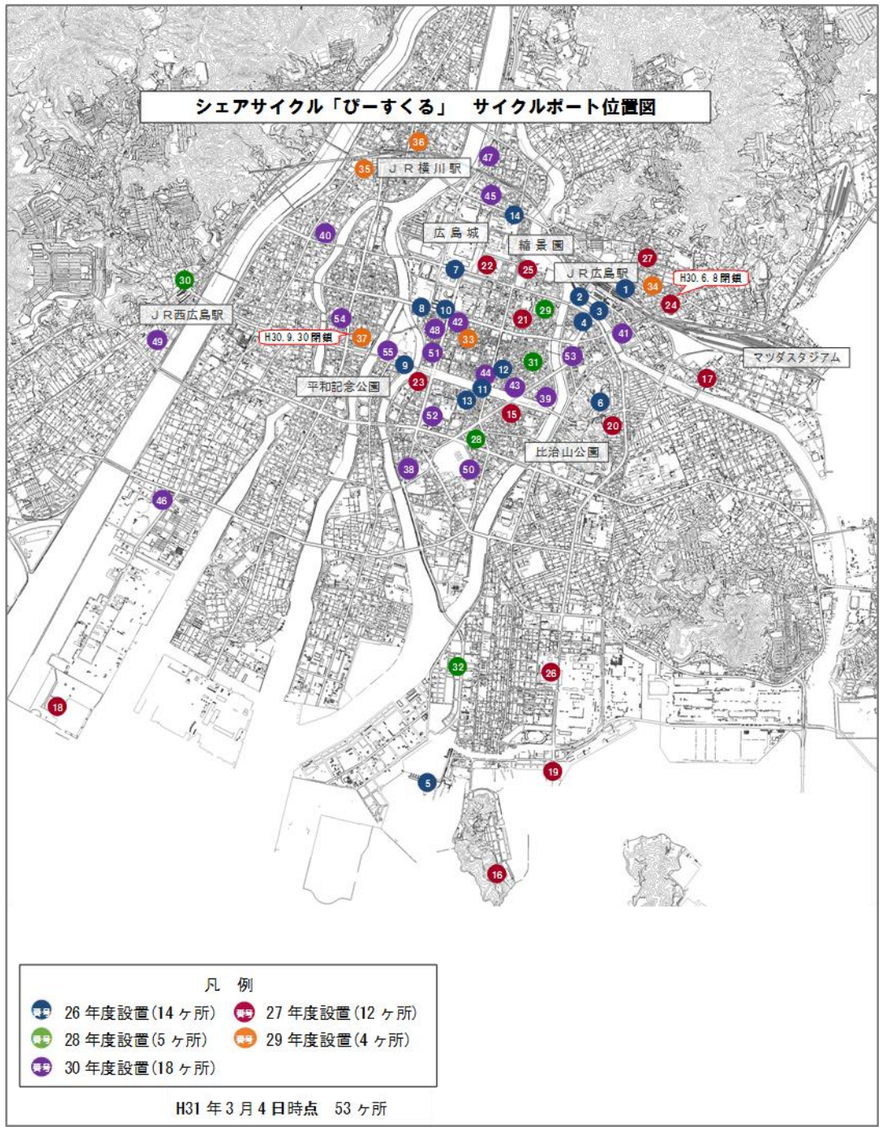
（一社）建設コンサルタンツ協会中国支部や（一社）広島青年会議所による自転車マップの作成に協力を行いました。

≪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)≫

取組 9-2　新たな自転車レンタルシステムの導入

■　広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の推進

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広島市観光レンタサイクル「ぴーすくる」を平成 27 年 2 月に導入しましたが、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「ぴーすくる」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。



≪「ぴーすくる」　サイクルポート位置図≫

施策１０　自転車の更なる利用促進

取組 10-1　情報発信などによる自転車の利用促進

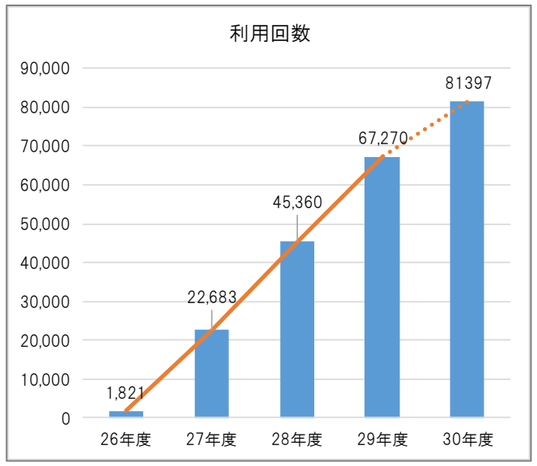
■　広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の推進

平成 27 年 2 月に導入した広島市観光レンタサイクル「ぴーすくる」については、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「ぴーすくる」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。

２　取組の成果

・　自転車イベントの参加者の感想では、「子供と自転車に乗れて楽しかった」「いつもは通りすきる町だが、自転車で巡ることにより、水田の美しさやのどかな風景に癒された」など、自転車や地域の魅力を再確認した感想が多くなっていました。

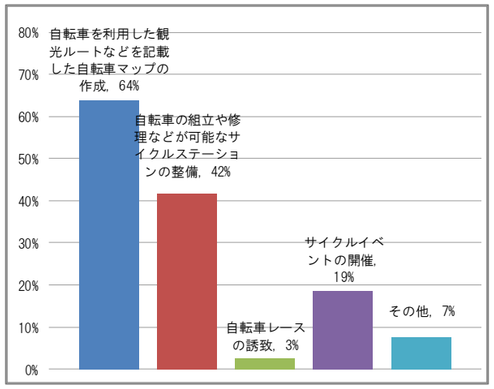
・　「ぴーすくる」については、平成 27 年 2 月に事業を開始後、利用回数は順調に伸び、着実に観光客や市民に定着しつつあります。



≪「ぴーすくる」　利用回数の推移≫

3　自転車利用者へのアンケート調査結果

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%となっています。

4　今後の取組の方向性

- 自転車利用者への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は、広島市自転車都市づくり推進計画に位置付けているものの、現時点での取組は、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ていく必要があります。
- 「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、啓発活動等の実施により会員数の増加に努め、さらなる利用回数の増加に取り組みます。
- 平成 30 年 7 月豪雨災害への対応状況を踏まえ、「ぴーすくる」の運営を委託している株式会社ＮＴＴドコモと防災協定を締結するなど、災害時における自転車の活用方法について検討を行います。