

(目指すべき都市像)

【都市計画マスタープラン】

都市像：公共交通等で連携された集約型都市構造への転換 ⇒ 自転車のネットワークを構築し、自転車を生かしたまちづくりを推進

【広島市景観計画】

(第9章 公共施設及び景観重要公共施設の整備方針等) 放置自転車等の解消に取り組み、景観形成の基調となる美しい道路空間を形成

自転車

自動車

(全体計画)

【自転車都市づくり推進計画】

① 走行空間整備 ～はしる～

② 駐輪場整備 ～とめる～

○ 市営駐輪場の整備推進

○ 民間駐輪場の整備促進

・ 駐輪場附置義務制度の運用

< 現行基準 > (昭和60年12月市条例制定)

対象用途	対象施設規模	駐輪場整備基準
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		(対象用途となっていない)

- ・ 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

○ 既存駐輪場の有効活用

③ ルール・マナーの遵守 ～まもる～

④ 活用促進 ～いかす～

(現状と課題)

① 都心部での駐輪場台数は、数量的には、需給バランスがとれるようになってきているが、利用者の立場からすると地区ごとに偏在することから未だに多くの放置自転車が発生している。

[H28年5月19日調査]

駐輪場	需要/供給
広島バスセンター周辺	77.9%
基町駐輪場周辺	115.3%
白島通り周辺	135.2%
大手町周辺	130.3%
西新天地・袋町周辺	108.1%
東新天地・富士見町周辺	101.0%
平和大通り周辺	82.5%

② 自転車利用者は「できるだけ目的地に近い場所に駐輪したい。」との意向が強い。

[H24年7月 アンケート調査]

目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか

選択肢	1分程度	2分程度	3分程度	4分程度	5分以上
回答率	17%	19%	36%	13%	15%

※ 駐輪場整備にあたっては、①②を踏まえつつ利用者にとって利用しやすい配置を促すようにするため、各種自転車施策のうち、駐輪場附置義務基準の見直しを検討する。

(附置義務基準の検討の方向性)

- ・ 放置自転車の解消
- ・ 駐輪場の利用者本位の配置



多くの自転車通勤者が利用する建物への駐輪場の整備



実態調査

調査① デルタ市街地における放置自転車の特性

② 事務所の駐輪需要

結果① 駐輪時間帯から「通勤目的」利用者の自転車が
多いことを確認

② 事務室面積「約90㎡」
ごとに自転車1台の需要

附置義務の対象を「事務所」にも
拡大する必要性

(見直しの視点)

① ②

駐輪場の整備の促進
(公共交通を中心とした都市内交通の強化を前提とした自転車の一層の活用の推進)

利用者の本位の配置、提供場の誘導及び多様化

(見直しの方向性)

[駐輪場] 強化

事務所を附置義務対象に追加

(数値的な方向性)

対象用途	対象施設規模	駐輪場整備基準
事務所	2,000㎡超	100㎡ごとに1台

二つの附置義務基準を
同時に見直すことにより
建物設置者の負担を軽減

[駐車場] 緩和

事務所の基準を緩和

(数値的な方向性)

対象用途	対象施設規模	駐車場整備基準
事務所	1,500㎡超	250㎡ごとに1台

(取組みによる効果)

「放置自転車等の解消」・「自転車を生かしたまちづくりの実現」
他の自転車施策と一体的に展開

目標：都市にふさわしい駐車場需給バランスの実現

・ 駐車場附置義務制度の運用

< 現行基準 > (平成4年9月市条例改正)

対象用途	対象施設規模	駐車場整備基準
特定用途	店舗	1,500㎡超
	事務所	1,500㎡超
	その他特定用途 (病院、飲食店、映画館など)	1,500㎡超
非特定用途 (住宅、神社、各種学校など)	2,000㎡超	450㎡ごとに1台

・ 駐車場整備が進み、駐車場不足は概ね解消されてきている。

[H28年1月時点]

地区	種類	供給台数	ピーク時利用率
駐車場整備地区等	市営駐車場	1,555台	88.7%
	一時利用駐車場	35,610台	74.8%
	附置義務駐車場	51,908台	77.2%
周辺地区	附置義務駐車場	40,311台	75.1%
合計		129,384台	76.0%

附置義務駐車場の利用実態の確認



実態調査

調査：各用途の駐車需要
結果：事務所用途では延床面積「約230㎡」ごとに自動車1台の需要

国標準条例や他都市事例との比較

「事務所」の整備基準の見直し必要性