

広島市自転車都市づくり推進計画の見直し（骨子案）

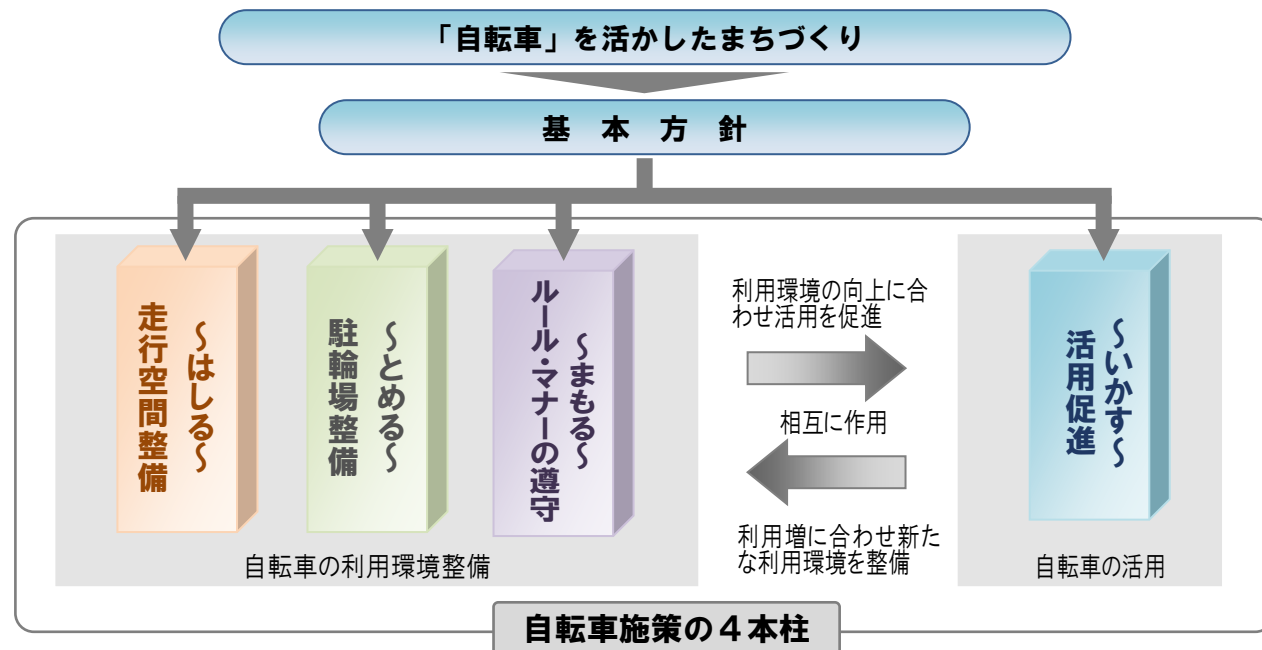
1 自転車都市づくりの理念

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楽しむことができるよう、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。

2 基本方針

- (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。
- (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。
- (方針3) 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自転車を活用した観光振興、スポーツ振興、健康づくりを進めます。
- (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 施策体系



4 計画期間(新規)

令和2年度から令和6年度まで（5年間）

5 指標(新規)

(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】 6.7 km (平成30年度末)

【目標値】 25 km以上 (令和6年度末)

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

放置自転車等の台数(放置規制区域内及びその周辺で各年度の5月に調査)

【実績値】 1,348台 (平成30年度)

【目標値】 950台以下 (令和6年度)

(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】 550件以下 (令和6年)

(4) 活用促進 ～いかす～

サイクルポートの設置数

【実績値】 56箇所 (平成30年度末)

【目標値】 180箇所以上 (令和6年度末)

6 計画の位置付け(新規)

本計画は、平成29年5月に施行された自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画です。

7 自転車都市づくりを実現していくための具体的な取組

次頁以降に記載

7 自転車都市づくりを実現していくための具体的な取組

走行空間整備 ～はしる～

一 車道通行の環境整備 一

- 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空間ネットワークの形成に取り組みます。
- 自転車走行空間の整備済路線については、積極的な広報活動により、走行を促します。
- 自転車の通行位置が分かりやすい環境の創出に努めます。

施策1 自転車走行ネットワークの形成

取組 1-1 デルタ市街地での自転車走行空間の整備

国のガイドラインに沿って見直しを行った「広島市自転車走行空間整備プログラム（デルタ市街地編）」に基づき、車道通行を基本と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プログラム（デルタ市街地編）」の骨子（整備路線等は6～7頁参照）

1 見直しの基本的な考え方

- ・ 改正後の国のガイドラインで示された整備形態選定フローに基づき、車道での整備を原則とした整備形態へ見直しを行う。ただし、自動車通行量が多い幹線道路などについては、車道での整備方法の検討と併せて歩道の活用も行う。
- ・ 「整備対象路線」や「優先整備路線、中・長期路線の区分」等は、現行計画どおりとする。

2 走行空間整備の基本的な考え方

(1) 車道での整備を原則とする

自転車は「車両」であり車道通行が大原則という考えのもとで策定された「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、車道での整備を原則とする。

(2) 暫定的に歩道の活用を行う

自動車通行量が多い幹線道路などでは、車道での整備方法の検討と併せて歩道の活用も行う。

(3) 大規模な改築等を行わない

早期のネットワークの形成を図るため、基本的には用地買収を伴う道路拡幅や大規模な道路改築は行わない。

(4) 啓発活動に取り組み車道通行への誘導を図る

整備後は現地でルール遵守及びマナー向上の啓発活動に取り組むなど、車道通行の原則について自転車利用者への周知を図るとともに、自動車ドライバーに対しても、自転車が車道を通行することについての認識の向上を図る。

取組 1-2 自転車走行空間整備済路線の周知（新規）

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い整備済路線の走行を促すとともに、関係機関等と協働し自転車交通ルールの遵守に関する啓発活動を行います。



〔広報活動の事例（出典：京都市HP）〕



〔広報活動の事例（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

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計画の策定及び走行空間の整備について検討を行います。

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

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みます。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みます。



〔整備状況：矢羽根型路面標示への白線設置〕



〔整備状況：歩道内での注意喚起〕

駐輪場整備 ～とめる～

一 既存ストックと民間の活用 一

- 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駐輪場の整備促進に取り組みます。



〔整備状況：アリスガーデン前(H26.7)〕



〔整備状況：国道54号(H29.9)〕

取組4-2 民間駐輪場への整備費助成

駐輪場運営事業者、商店街等に対し積極的な周知に努め、整備費の助成による民間駐輪場の整備促進に取り組みます。



〔整備状況：NTTクレド白島ビル駐輪場(H30)〕



〔整備状況：チャリバ広島本通(H30)〕

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検討

市営駐輪場の利用料金について、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。

区分	単位	自転車	バイク
一時利用（現金）	1日	100円	200円
一時利用（回数券）	—	1,000円/11枚綴り	2,000円/11枚綴り
登録利用	1ヶ月	1,000円	2,000円

〔市営駐輪場の利用料金〕

取組5-2 市営駐車場での自動二輪車の受入れ拡大

駐輪場で受け入れている自動二輪車を比較的低利用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 駐輪場満空情報システムの充実

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**拡大、機能強化**に取り組みます。

〔整備状況：駐輪場満空情報システム（紙屋町・八丁堀周辺）〕



取組5-4 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、老朽化した設備の更新や新たなサービスの導入などにより、市営駐輪場の機能・サービス向上などに取り組みます。



〔垂直式二段ラックの事例（NTTクレド白島ビル駐輪場）〕

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ルールの周知により、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。



〔自転車マナーアップフェスタ（イオンモール広島祇園）（H30.10）〕



〔自転車マナーアップフェスタ（シャレオ地下広場）（R1.5）〕

取組6-2 自転車安全教育の推進

小中高生には、ヘルメットの着用を促すとともに、スクエアドストレートなどの教育手法を取り入れるなど、警察や関係団体など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。



〔スクエアドストレートの実施〕
〔自転車マナーアップフェスタ（イオンモール広島祇園）（H30.10）〕

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により、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など、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・街頭での啓発活動

自転車の放置防止に向け、駐輪指導や街頭での啓発活動に取り組めます。



〔街頭指導の状況〕

取組7-2 放置自転車の撤去

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。**



〔夜間撤去実施前（H30.9）〕



〔夜間撤去実施後（H30.10）〕



〔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

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を広報・啓発するなどして盗難防止に取り組めます。

活用促進 ～िकास～

— まちづくりへの自転車の活用 —

- 新たな地域の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**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。



〔サイクル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）〕

取組9-2 シェアサイクルの活用

ピースツーリズムのモデルコースのPR等により、広島市シェアサイクル「びーすくる」を活用した観光振興に取り組みます。



〔広島市シェアサイクル「びーすくる」〕

取組9-3 外国人観光客にやさしい利用環境の整備（新規）

駐輪場の案内標示の多言語化等により、外国人観光客が利用しやすい環境の整備を進めます。



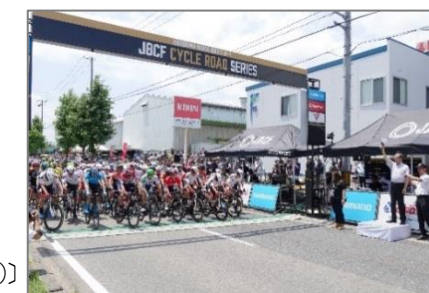
〔駐輪場案内板の多言語化〕

〔片面〕

施策10 スポーツ振興への活用（新規）

取組10-1 サイクルスポーツ振興の推進（新規）

広島クリテリウムの開催支援を行うなど、**サイクルスポーツ振興の推進**に取り組みます。



〔広島クリテリウム（R1.7）〕

取組10-2 広島競輪場の活用（新規）

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。



〔バンク走行会の状況〕



〔競輪場敷地に設置されたサイクルパーク（キックバイク等を常設）〕

施策11 健康づくりへの活用（新規）

取組11-1 自転車を活用した健康づくり（新規）

地元の自転車プロチーム等と連携した健康教室を開催するなど、**自転車を活用した健康づくり**に取り組みます。



〔健康教室の事例（出典：宇都宮ブリッツェンHP）〕

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（新規）

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、市民の日常利用を促進します。

取組12-3 災害時における自転車の活用（新規）

「びーすくる」の活用やボランティアへの駐輪場の開放などにより、**災害時の対応に自転車を活用**します。



〔避難所への「びーすくる」配置状況〕

広島市自転車走行空間整備プログラム（デルタ市街地編）の骨子について

1 整備形態の種類

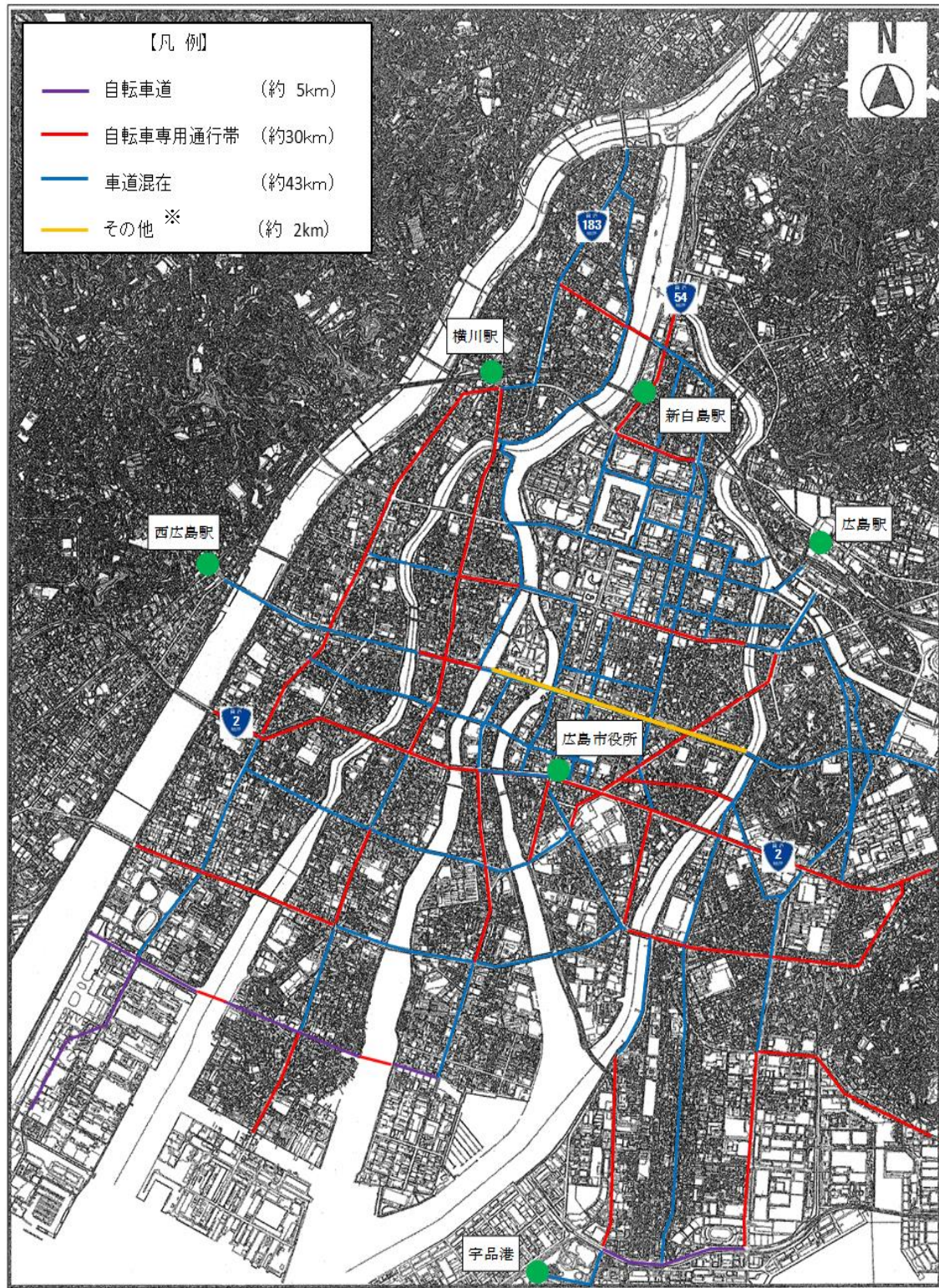
【現計画】

	整備形態	道路構造イメージ	整備イメージ
車道での整備	① 自転車道 縁石等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間	<p>幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p>	
	② 自転車専用通行帯 交通規制により指定された、自転車専用の通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離	<p>幅員1.0m以上 (1.5m以上が望ましい)</p>	
	③ 車道混在 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、自動車に注意喚起をするため、路面表示やピクトグラム等を設置		
歩道での整備	④ 歩道内での物理的分離 広い幅員の歩道を活用し、自転車と歩行者を植栽や工作物などにより物理的に分離		
	⑤ 歩道での啓発サイン設置 歩道の通行ルールを啓発するサインや路面表示を設置	<p>啓発サイン</p>	
	(歩道での視覚分離) 自転車と歩行者を舗装色の違いにより視覚的に分離 (新たな整備は基本的には行わないが、既存の整備済箇所については、歩道での啓発サインの一環として活用)	<p>カラー舗装</p>	

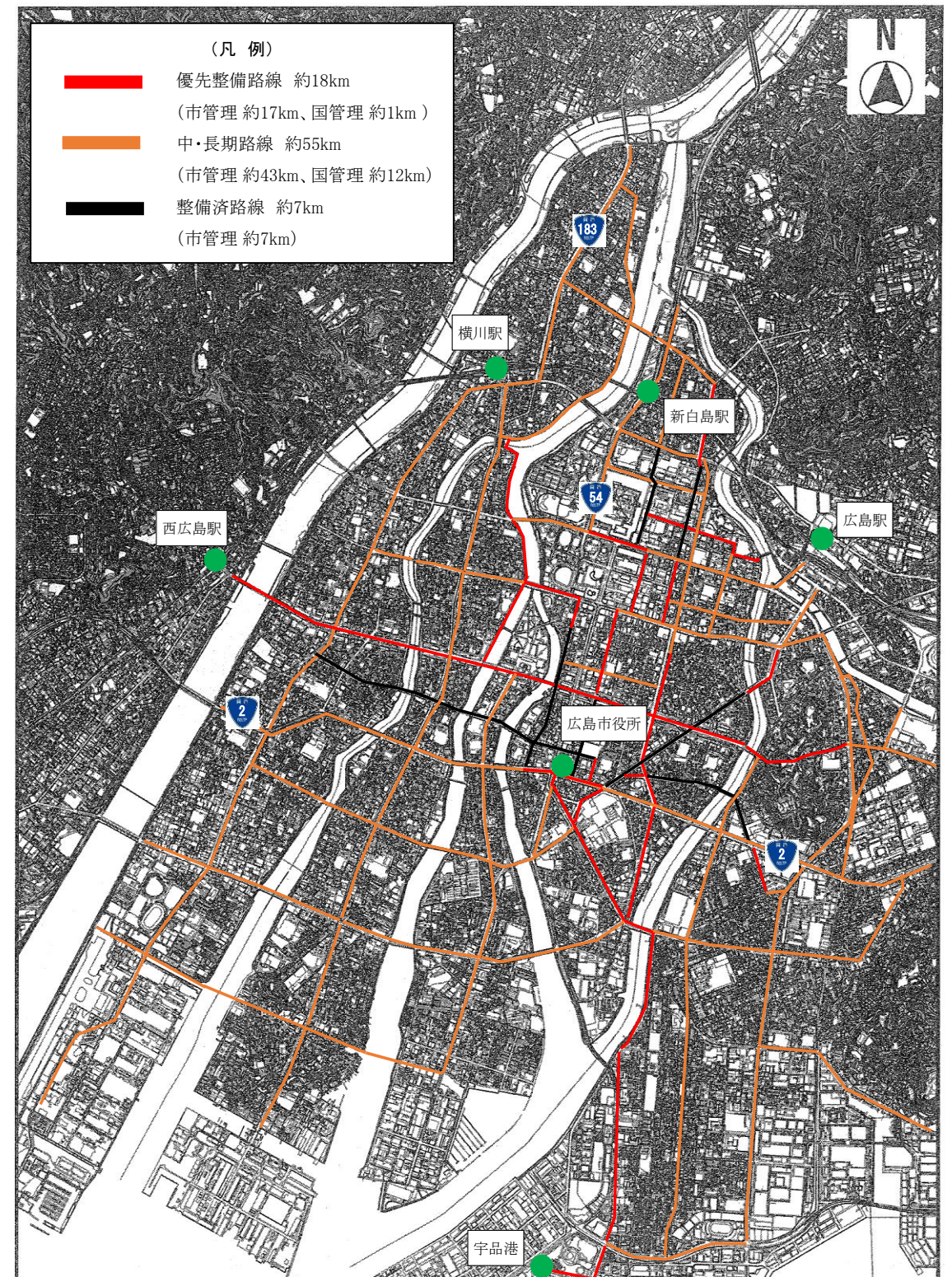
【見直し案】

	整備形態	道路構造イメージ	整備イメージ
車道での整備	① 自転車道 縁石等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間	<p>幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p>	
	② 自転車専用通行帯 交通規制により指定された、自転車専用の通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離	<p>幅員1.5m以上 (やむを得ない場合1.0m以上)</p>	
	③ 車道混在 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、自動車に注意喚起をするため、路面表示やピクトグラム等を設置		

2 整備形態案



3 自転車ネットワーク整備の事業展開



※ 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手法について検討を行う。