

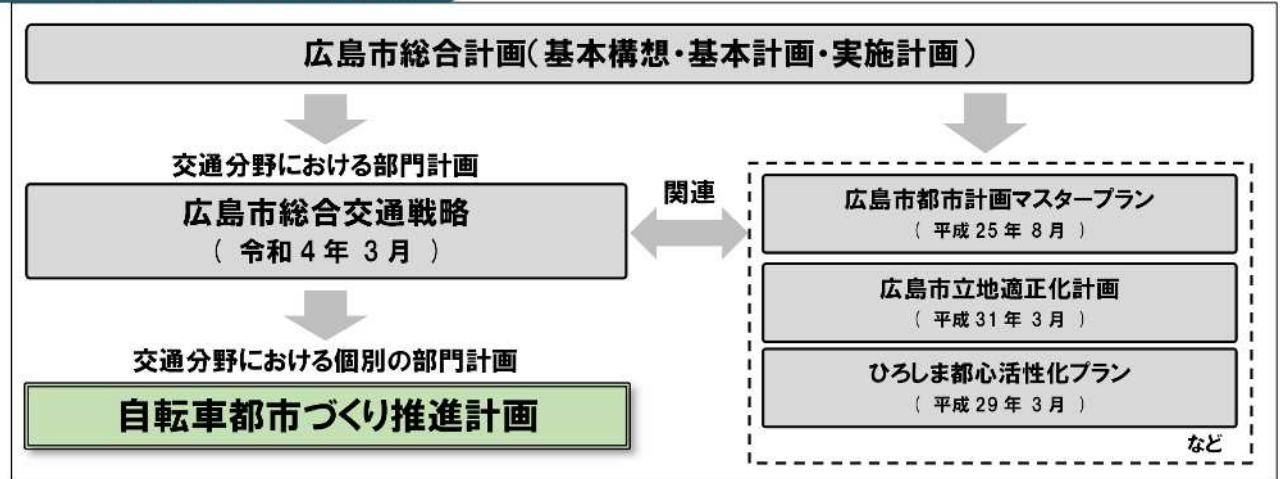
: 現計画からの変更箇所

1 目的

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ました。

本計画は、自転車活用推進法に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付けるものです。

2 本市行政計画における位置付け



3 計画期間

令和7年度から令和11年度まで（5年間）

4 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。

5 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。

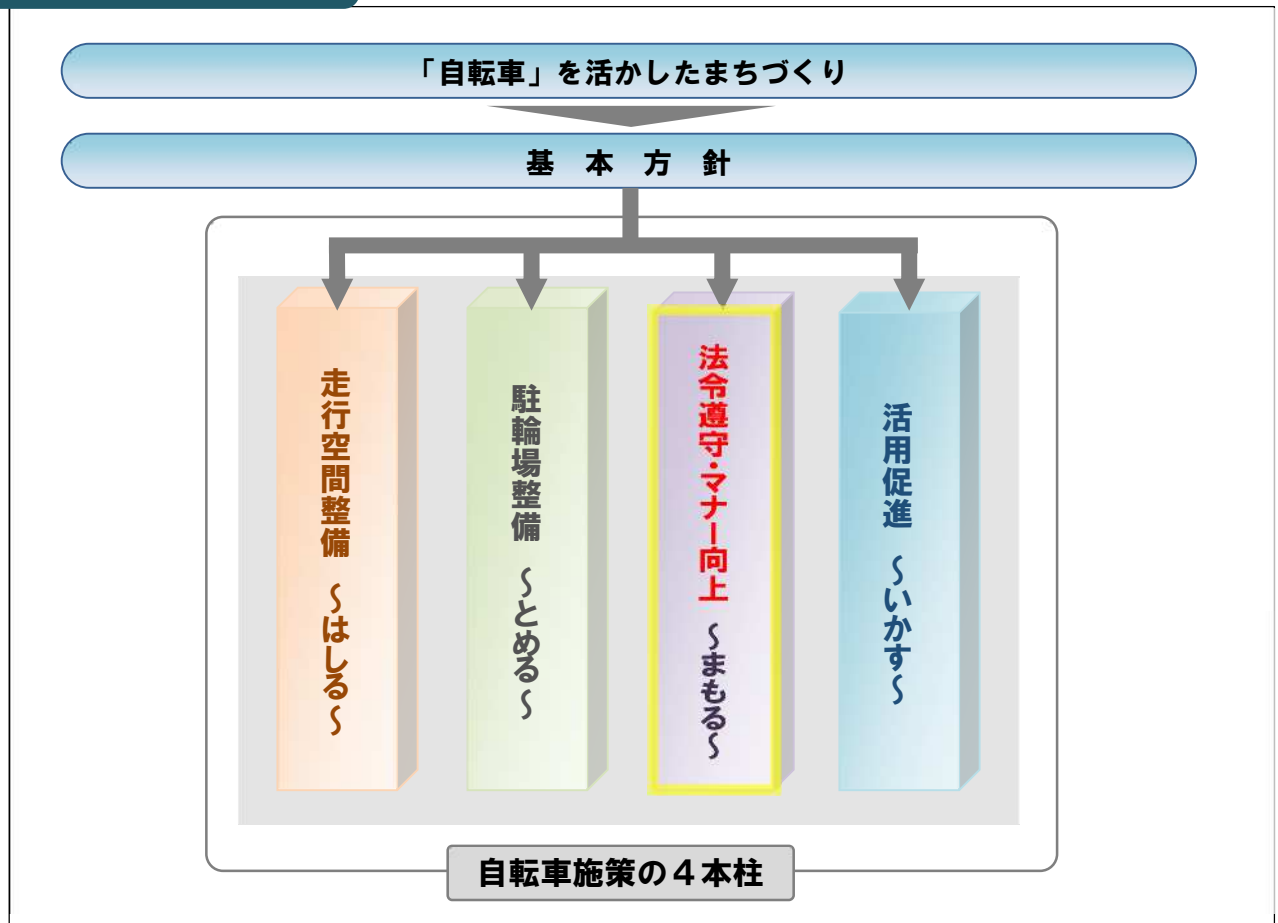
方針3) 地域や観光の振興、スポーツ振興、健康づくりなどに自転車を活かしたまちづくり

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。

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。

6 施策体系



7 具体的な取組

I 走行空間整備 ～はしる～

広島市自転車走行空間整備方針

【基本的な考え方】

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】

これまで対象としていたデルタ市街地に、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。

商工センター地区については、まちづくりビジョン(令和6年度末策定予定)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、自転車走行空間整備方針へ位置付ける検討を行います。

また、その他の範囲においても、まちづくりの進展や、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。なお、本市では、ネットワーク形成が初期段階である等の理由により、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います。

また、道路状況により、現時点では完成形での整備が困難である箇所においては、暫定形態として車道混在等の整備や、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)

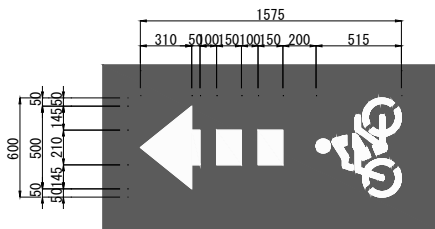
(自転車走行空間の整備形態)

自転車走行空間の整備は、下記の形態を基本とします。

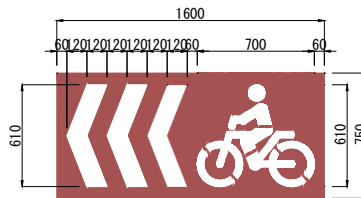
整備形態		自転車道	自転車(専用)通行帯	車道混在
整備 イメージ				
	整備 写真			
法的 付け	道路 構造令	自転車道	自転車通行帯	車道
	道路 交通法	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車専用の規制)	車道
自転車の 通行方向		一方通行又は双方向通行 (一方通行が基本)	一方通行 (自動車と同じ方向)	一方通行 (自動車と同じ方向)
自転車の 通行方法		自転車道を通行しなければならない。	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用通行帯の場合 自転車専用通行帯を通行しなければならない。 自転車専用規制をかけない場合 車道混在(右記)と同じ。 	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について)

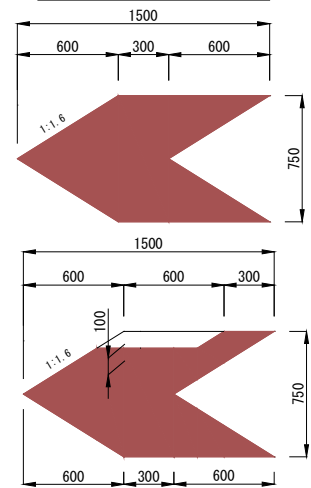
自転車ピクトグラム(自転車道)



自転車ピクトグラム



矢羽根型路面表示



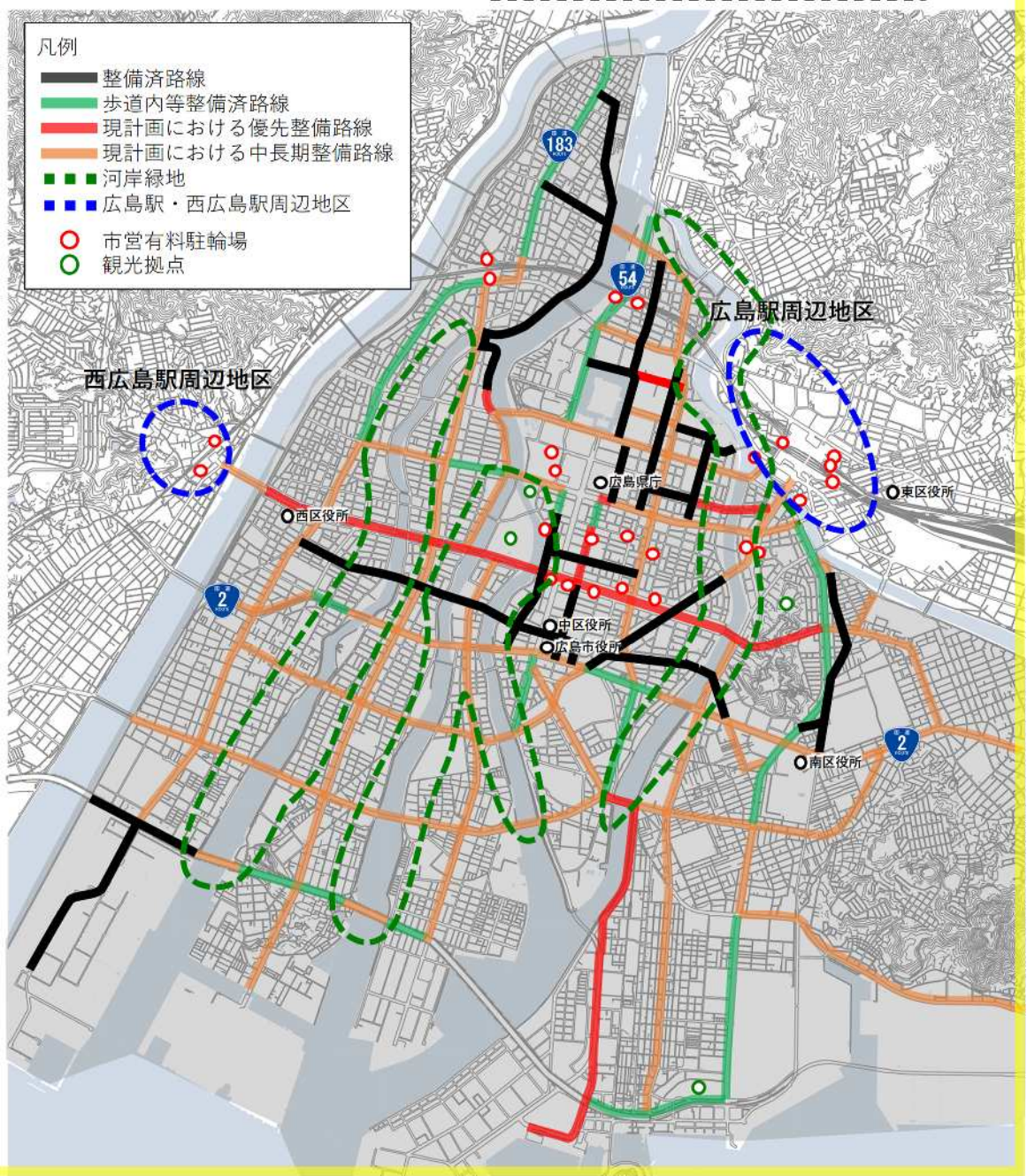
【自転車走行ネットワーク】

自転車走行ネットワーク路線の主な変更点

- ・幹線道路等が中心である中長期整備路線は、ウォークア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実施可能なものを優先整備路線に格上げします。
- ・通学・通勤等で多くの自転車が利用される河岸緑地において、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ます。
- ・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について、対象範囲に組み込みます。

自転車走行ネットワーク路線

骨子の段階でエリア抽出を行ったものであり、具体的な自転車走行ネットワーク路線については、次回協議会で提示予定



施策1 自転車走行ネットワークの形成

取組 1-1 自転車走行ネットワーク路線における自転車走行空間整備

- 自転車走行空間整備



[走行空間整備状況]

- 自転車走行空間整備済区間の周知

取組 1-2 自転車走行ネットワーク路線以外での自転車走行空間整備

- 自転車走行ネットワーク路線への追加検討
- 自転車走行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 通行位置が分かりやすい路面標示の設置

- 矢羽根型路面標示への白線設置



[白線設置状況]

- 歩道上における自転車に対する注意喚起標示等の設置



[ピクトグラム]



[ピクトグラム設置状況]

II 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

- 市営駐車場の転用等による駐輪場整備



[市営駐車場から駐輪場への転用事例（稲荷町）]

取組 3-2 無料駐輪場の整備

- 郊外の鉄道駅等における駐輪場の拡充



[広域公園前駅駐輪場（新設）]



[梅林駅駐輪場（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

- 放置自転車が多い箇所への新規整備



[民間路上駐輪場整備状況]

取組 4-2 民間事業者への駐輪場整備費助成

○ 補助金の活用促進



[民間駐輪場整備状況]

《広島市民間自転車等駐車場整備補助金の概要》

制度の概要	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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つては、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
	立体式(機械式を含む)	10万円	(原付、自動二輪は1.5倍)

取組 4-3 駐輪場附置義務の見直し検討

○ 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

○ 一時利用における無料時間の導入



[無料時間導入のための機器設置状況]

取組 5-2 駐輪需要に応じた受入拡大

- 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



[二段ラックの設置]



[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

- キャッシュレス決済の導入



[精算機の改修によるキャッシュレス決済の導入]

- 満空情報の見える化



[ウェブ上で確認可能な満空状況]

- 商店街と連携した駐輪サービスの導入

- 駐輪場案内の多言語化

III 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自転車ルール等の周知・啓発の推進

○ 自転車マナーアップキャンペーンの実施



[マナーアップキャンペーン実施状況]

○ 広島チャレンジサイクル推進事業の実施



[大規模店舗におけるイベント実施状況]

○ 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



[街頭指導の状況]

○ 路上駐車が多い箇所における駐車指導の実施

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。



[駐車指導状況]

○ 平和大通りの自転車道を活用した自転車の法令及びマナー啓発の発信

デルタの中心を東西に貫く平和大通りにおいて、広島市の都心部で初の自転車道を整備することを契機として、自転車の法令及びマナー啓発を広く市民に発信する場として活用します。

○ 市政出前講座の実施



[市政出前講座実施状況]

○ 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入を踏まえた取組強化

令和6年5月に、自転車運転に対して交通反則通告制度(青切符)を導入する改正道路交通法が公布され、令和8年度には施行されることとなっているため、各種取組において、事前周知や啓発活動を強化します。

《青切符の主な対象》

- 信号無視 ○ 指定場所一時不停止 ○ 通行区分違反(右側通行、歩道通行等)
- 通行禁止違反 ○ 遮断踏切立入り ○ 歩道における通行方法違反
- 制動装置不良自転車運転 ○ 携帯電話使用等 ○ 傘差し など

○ 各種媒体等による情報発信

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

○ 小中高生を対象とした自転車安全教室の開催



[スケアード・ストレート(自転車事故再現)実施状況]

○ 中学・高校生への自転車読本の配布



[自転車読本]

○ 自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度の実施



[自転車運転免許証及び自転車通学許可証]

○ 新成人への自転車の法令・マナーの啓発の実施



[二十歳を祝うつどいでの啓発活動の状況]

取組 6-3 安全な自転車利用の促進

○ 自転車保険の加入啓発



[自転車保険加入啓発チラシ]

○ ヘルメットの着用促進

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などから、着用率は依然として低い状況にあるため、ヘルメット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減免]

[髪型を直す鏡設置]

[ヘルメット用鍵貸出し]

○ 自転車の盗難防止の啓発



[駐輪場での啓発]

取組 6-4 新たなモビリティ(特定小型電動機付自転車等)の周知

○ 自転車の取組と連携した特定小型電動機付自転車等の法令等の周知・啓発

特定小型電動機付自転車(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や利用者がまだ少ないことなどにより、法令の周知や理解が十分ではないため、自転車と同様に、法令等の啓発活動を行い周知に努めます。



[チャレンジサイクル推進事業における電動キックボードの交通ルール周知・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

○ 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



[自転車利用者への街頭指導状況]



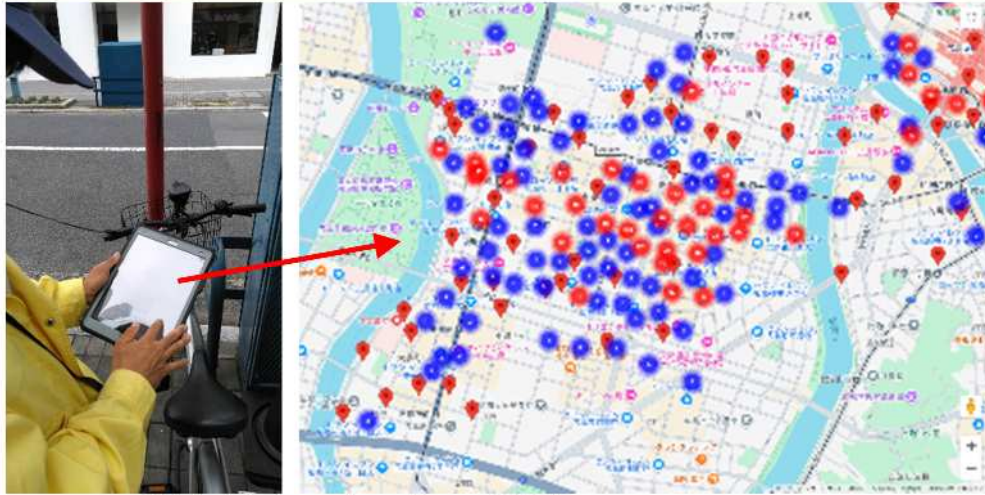
[沿道への訪問指導状況]

取組 7-2 放置自転車の撤去

- 自転車等放置規制区域内における即時撤去
- 自転車等放置規制区域外における長期放置自転車の撤去



[放置自転車の撤去状況]



[撤去自転車のデータ化・可視化]

取組 7-3 自転車等放置規制区域の指定

○ 放置自転車が 많이 箇所 に自転車等放置規制区域を新規指定

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、警告等により移動を周知していますが、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 많이 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、都市美観の向上等を図ります。



[デルタ内の放置自転車等規制区域の指定状況]

【その他の自転車等放置規制区域】

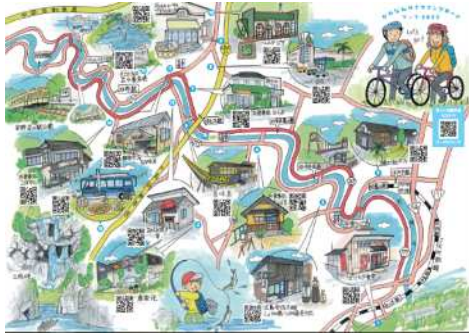
- ・五日市駅周辺
- ・矢野駅周辺

IV 活用促進 ～िकास～

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

- サイクリングロードの設定やマップ作り
- サイクリングロードの環境整備



[市民主体のマップ作り]



[路面表示の設置]

取組 8-2 観光振興への活用

- 自転車で巡る観光ルートの設定



[自転車ルートの紹介（広島市ホームページ）]

- サイクルステーション等を活用した観光振興

再整備が行われている広島競輪場では、自転車を修理できるサイクルショップなどを有したサイクリスト向けのホテル兼選手宿舎や、シェアモビリティのポート等が整備されることから、広島競輪場を拠点とした、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 サイクルスポーツ振興の推進

- 広島クリテリウムの開催支援



[広島クリテリウム開催状況]

○ サイクリストや自転車利用者の新たな拠点としての広島競輪場の活用

再整備される広島競輪場において、新たに事務所を設置するヴィクトワール広島等と連携したサイクルイベント等を開催し、自転車等の普及促進に努めます。



[再整備のイメージ (広島市ホームページ)]

施策 10 健康づくりや環境対策への活用

取組 10-1 健康教室等の開催

- 自転車プロチーム等と連携した健康教室



[似島でのイベント開催状況]

- 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

- 公共交通や自転車利用を促す広報啓発



[マイカー乗るまあデー]

施策 11 シェアモビリティの活用促進

取組 11-1 多様化するシェアモビリティへの対応

○ 事業者登録制度導入による利用者の利便性の向上

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、令和6年度から「公有地等の使用に関する登録制度」*を導入し、複数の事業者に対して広く平等に協力できる体制を構築します。

※ 「公有地等の使用に関する登録制度」

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た公有地のポート用地を配分し、無償で使用できる制度



[複数事業者によるポート使用状況]

取組 11-2 ポート設置の促進

○ 利用ニーズが高い公有地（駅・官公庁・観光地）へのポート設置

取組 11-3 災害時における活用

○ 避難所等へのシェアモビリティ配置及び臨時ポート設置



[避難所への臨時ポート設置状況（H30）]

8 取組の評価（指標の設定）

計画期間の最終年となる令和 6 年度末時点での計画推進の目安として、施策の 4 本柱ごとに以下の指標を設定し、毎年度計画の進捗状況を確認します。

(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】 19.0 km（令和 6 年度末見込み）

【目標値】 26.0 km以上（令和 11 年度末）

[目標値の根拠]

現計画期間(令和 2 年度～6 年度)の整備実績は約 10 kmですが、今後、事業規模が大きい平和大通りの自転車道整備が本格化し、整備に時間を要することから、次期計画期間(令和 7 年度～11 年度)は 7.0 km以上整備することとし、走行空間整備済路線の延長を 26.0km 以上とします。

[走行空間整備延長]

年度	R2	R3	R4	R5	R6	計	R7～R11
各年度整備延長	2.0 km	3.1 km	1.2km	2.6 km	1.3 km	10.2 km	7.0km以上
整備済路線延長	10.9 km	14.0 km	15.1km	17.7 km	19.0 km	—	26.0km以上

※四捨五入により計算が合わない場合があります。

(2) 駐輪場整備 ～とめる～

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)

【実績値】 805 台（令和 6 年度）

【目標値】 600 台以下（令和 11 年度）

[目標値の根拠]

過去 10 年間（平成 27 年度～令和 6 年度）の減少の傾向から、600 台以下とします。



[過去 10 年間の放置台数の推移と令和 11 年度目標値]

(3) 法令遵守・マナー向上 ～まもる～

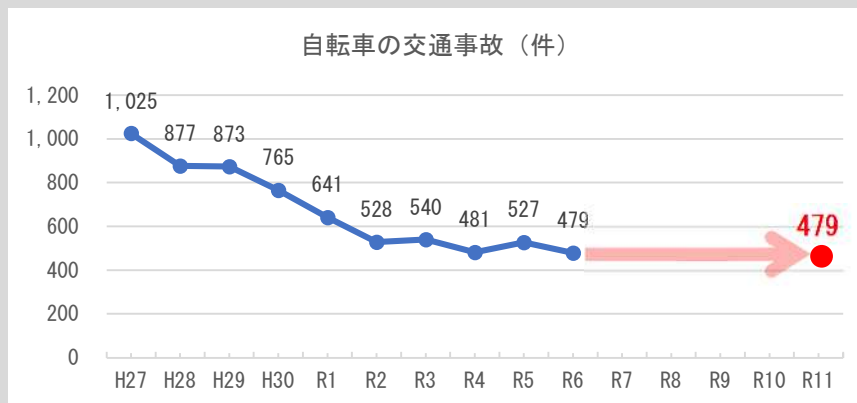
自転車事故の件数

【実績値】 479 件（令和 6 年）

【目標値】 479 件以下（令和 11 年）

[目標値の根拠]

自転車事故の件数については、これまで一定の減少傾向で推移してきましたが、直近 5 年間については、同程度(R2:528 件、R3:540 件、R4 : 481 件、R5 : 527 件、R6 : 479 件)で推移しており、一定程度の下げ止まりの傾向にあることから、直近 5 年間で最も少なかった令和 6 年度の 479 件以下とします。



[過去 10 年間の自転車の交通事故件数]

(4) 活用促進 ～いやす～

月 1 回以上自転車を利用する人の割合（広島市市民意識調査）

【実績値】 32.4%（令和 6 年度）

【目標値】 32.4%以上（令和 11 年度）

[目標値の根拠]

広島市市民意識調査で月 1 回以上自転車を利用する人の割合が 32.4%であったことから、現状より増やすことを目的とし、32.4%以上とします。

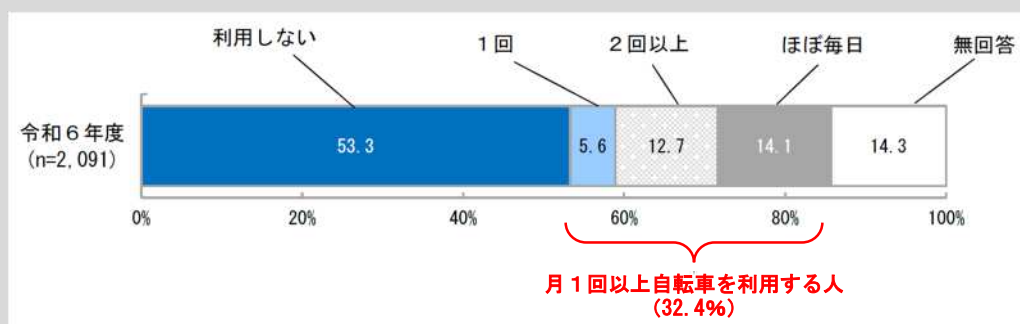


図 アンケート調査
(Q: あなたは、自転車を月に何回利用しますか。)