

東広島市自転車活用推進計画 (案)



令和 6 (2024) 年 2 月
東広島市

目次

第1章 計画の概要

1 計画の背景と目的	1
2 計画区域	1
3 計画期間	1
4 計画の位置付け	2

第2章 自転車を取り巻く環境

1 自転車利用のメリット	3
2 自転車を取り巻く社会情勢の変化	5

第3章 本市の自転車活用の現況と課題

1 地域特性	7
2 交通特性	9
3 事故特性	14
4 駐輪特性	18
5 健康・環境特性	20
6 観光特性	21
7 自転車の活用推進に関する市民意識	23
8 自転車を取り巻く課題	25

第4章 計画の基本方針

1 目指すべき将来像	27
2 将来像の実現に向けた基本方針	28
3 施策の体系	29

第5章 自転車活用推進に向けた取組

1 走る ～安全で快適な通行空間づくり～	30
2 停める ～利用しやすい駐輪環境づくり～	35
3 守る ～安心して利用できる環境づくり～	38
4 活かす ～自転車を活用したまちづくり～	42

第6章 計画の推進

1 推進体制	47
2 計画の進捗管理	47
3 評価指標	48
4 実施スケジュール	49

参考資料

用語集	51
-----	----

第1章 計画の概要

1 計画の背景と目的

自転車は、経済的で環境負荷の少ない手軽な交通手段として通勤・通学や買物等の日常生活で多くの人々に利用されています。また、近年では健康志向の高まりや観光・スポーツのレクリエーションツールとしてのニーズの拡大を背景に、利用者の多様化が進んでいます。

このような中、国において、環境負荷の軽減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を図ること等、公共の利益の増進に資することを基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29（2017）年5月1日に施行されました。

その後、同法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」が平成30（2018）年6月に閣議決定され、令和3（2021）年5月には、昨今の社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えた「第2次自転車活用推進計画」が策定されました。また、広島県においても、同法第10条に基づき、令和4（2022）年12月に「第2次広島県自転車活用推進計画」が策定され、自転車の走行環境を整えるまちづくり、スポーツと健康の増進における自転車活用、サイクルツーリズムの推進及び自転車の交通安全等に向けた多様な施策を推進しています。

本市においては、自動車への過度な依存、市街地における交通渋滞、自転車関連事故、放置自転車及び違法駐輪等の問題が顕在化しています。また、自転車利用者のニーズやモビリティの多様化、脱炭素社会の実現等の自転車利用における社会情勢の変化への対応も求められています。

このような背景を踏まえ、本市においても、自転車利用環境を充実させ、自転車の活用を推進することを目的として、「東広島市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

2 計画区域

本計画の対象区域は、東広島市全域とします。

3 計画期間

本計画の期間は、令和7（2025）年から令和12（2030）年までとします。

4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づく市町村版自転車活用推進計画であり、国の「第2次自転車活用推進計画」や広島県の「第2次広島県自転車活用推進計画」を勘案するとともに、本市の「第五次東広島市総合計画」をはじめとする上位計画・関連計画との連携・整合を図り、自転車活用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本計画として位置付けます。

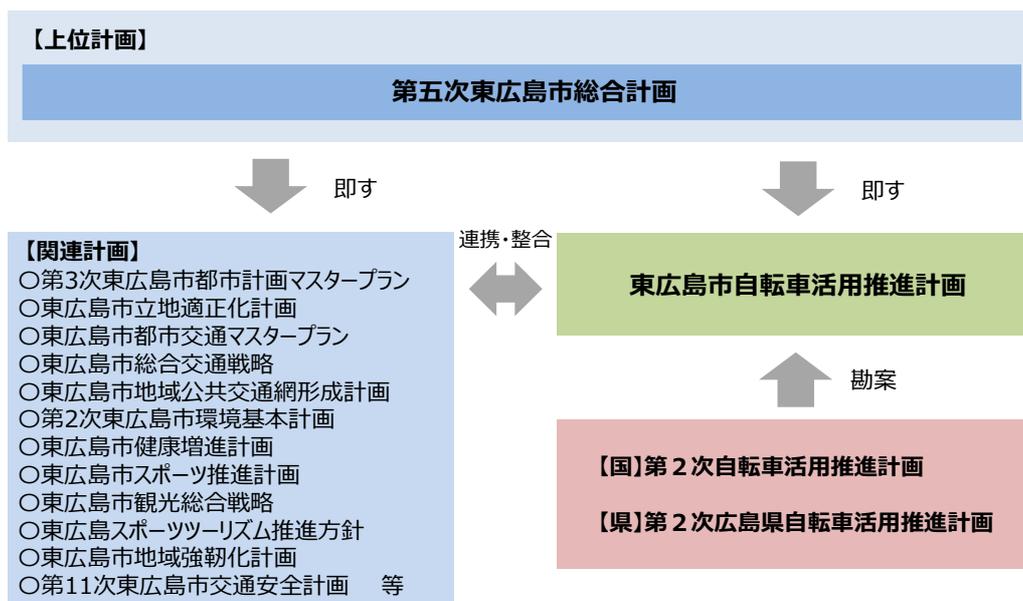


図 計画の位置付け

第2章 自転車を取り巻く環境

1 自転車利用のメリット

自転車は、通勤・通学、買い物、こどもの送迎等の日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。

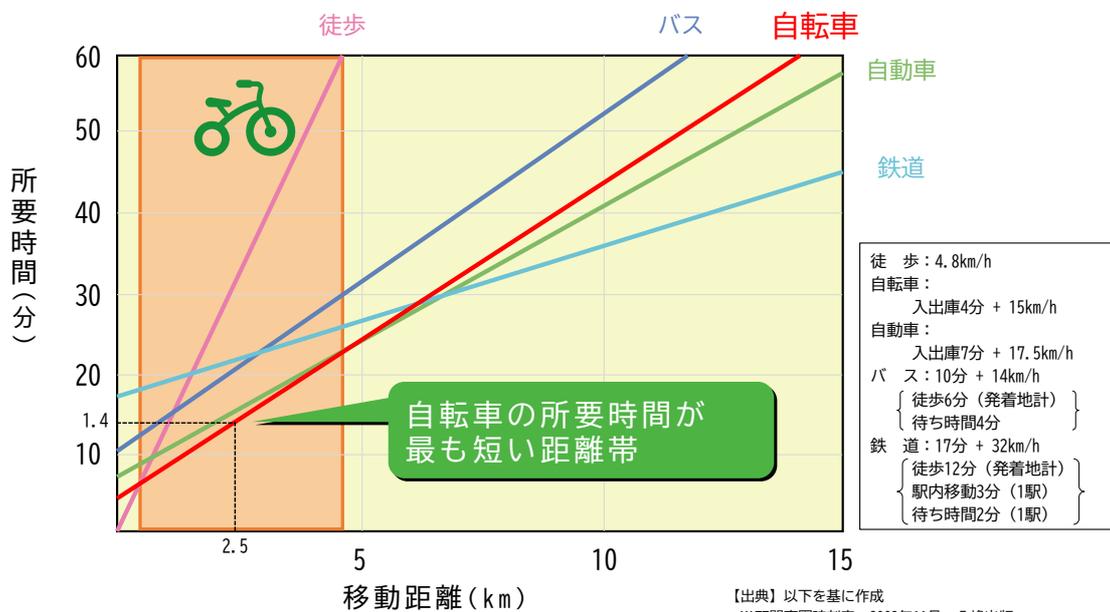
また、自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、市民の健康づくりやスポーツ・レジャー等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを持つコミュニケーションツールとして期待されています。

このように、自転車は、健康増進・環境にやさしい・スポーツや観光に利用できる等のメリットを有しており、自転車の活用の促進には、その特性を最大限に活かすことが重要です。

(1) 身近で便利な移動手段

自転車は、交通渋滞の影響も受けにくく、狭い路地でも容易に移動ができ、5km 以内の移動距離であれば最も所要時間が短く、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。また、回遊性が高い移動手段のため、店舗への立ち寄り等により、地域経済の活性化も期待できるとともに、自動車から自転車への利用転換が進めば、渋滞解消や駐車場の削減に繋がります。

なお、近年では、電動アシスト自転車も普及しつつあり、坂の多い地域等でも気軽に自転車を利用できるようになっています。



出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」

図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(2) 経済的で環境にやさしい交通手段

自転車は、自動車と異なり、燃料を必要とせず、車両本体価格、メンテナンス費及び保険料等も安価のため、非常に経済的な移動手段です。

また、二酸化炭素の排出量がゼロのため環境にやさしい移動手段であり、自動車から自転車への転換を推進することで、カーボンニュートラルの推進に貢献します。

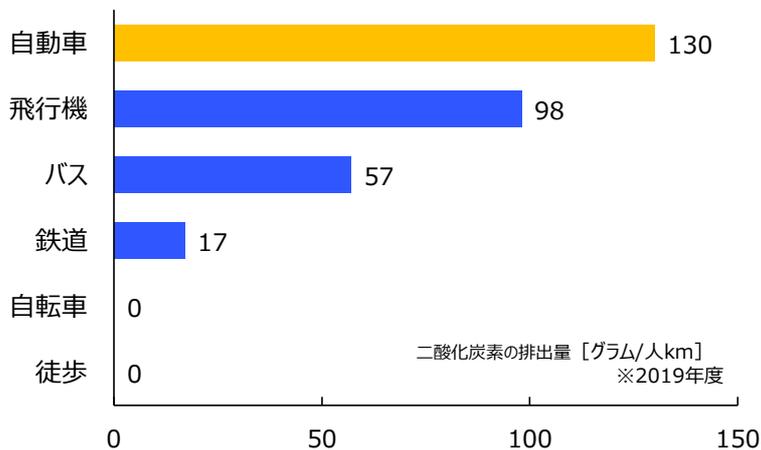


図 交通手段別の二酸化炭素の排出量

(3) 健康に良い交通手段

自転車は、ウォーキングと同様に自分自身で負荷をコントロールすることができるため、体力に自信のない方でも行いやすい運動です。また、通勤・通学、買い物等の日常生活の中に自転車の利用を取り入れることで、日常生活を送る中で健康増進が期待できます。

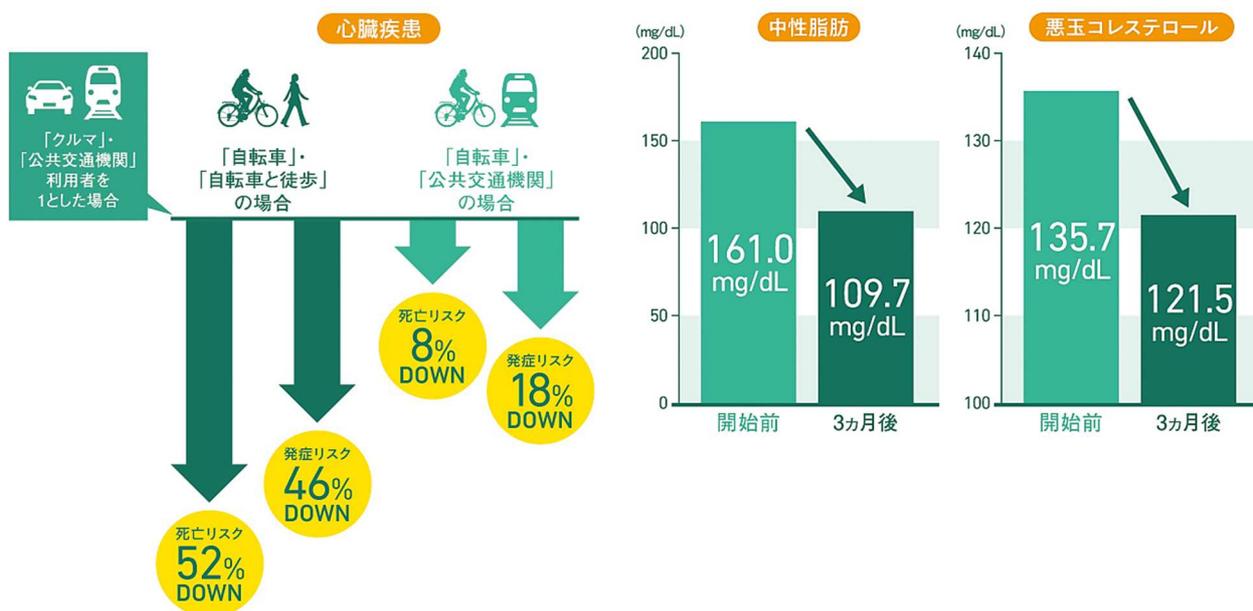
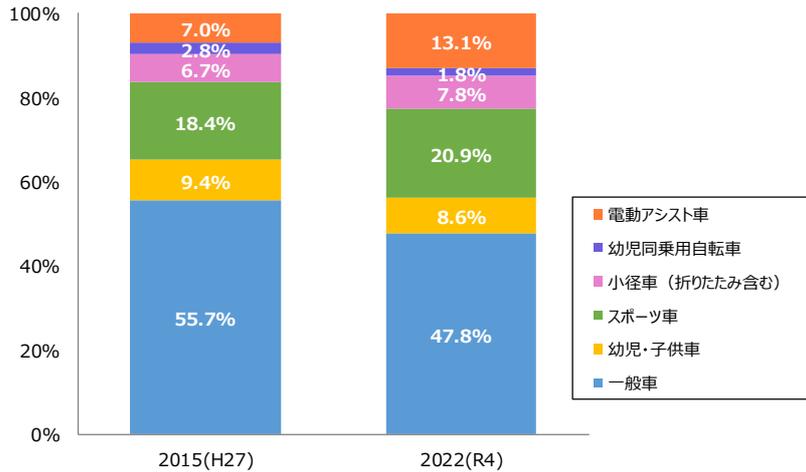


図 自転車運動による健康効果

2 自転車を取り巻く社会情勢の変化

(1) 自転車利用のニーズの多様化

健康志向や環境意識の高まり等を背景に、多様な場面で自転車利用のニーズが高まっており、通勤やスポーツ等において自転車利用が増加しています。また、自転車の種類の多様化により、電動アシスト自転車、スポーツ型自転車及びe-bike等が普及しており、特に、電動アシスト自転車の販売台数の割合が増加しています。

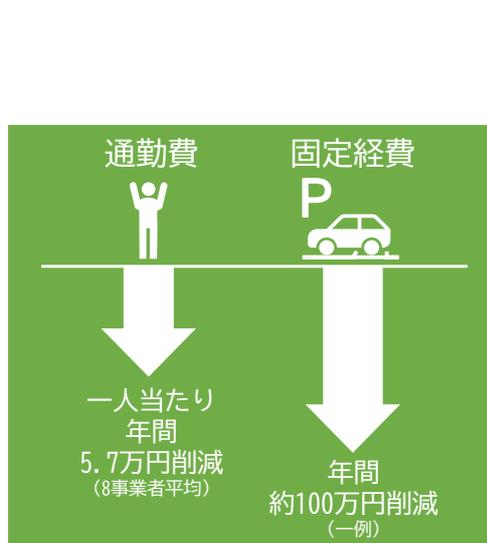


出典：(一社) 自転車産業振興協会「自転車国内販売動向調査」

図 車種別販売台数の割合

(2) 自転車通勤の推進

自転車通勤は、事業者にとっては企業のイメージアップや通勤費・固定費等の削減に繋がり、利用者（従業員）にとっては通勤時間の短縮や健康増進等が期待できます。そのため、国も自転車通勤の促進を推奨しており、令和元（2019）年5月に自転車通勤導入に関する手引きが策定されています。



出典：自転車活用推進官民連携協議会
「自転車通勤導入に関する手引き」

図 自転車通勤による経費削減効果の例

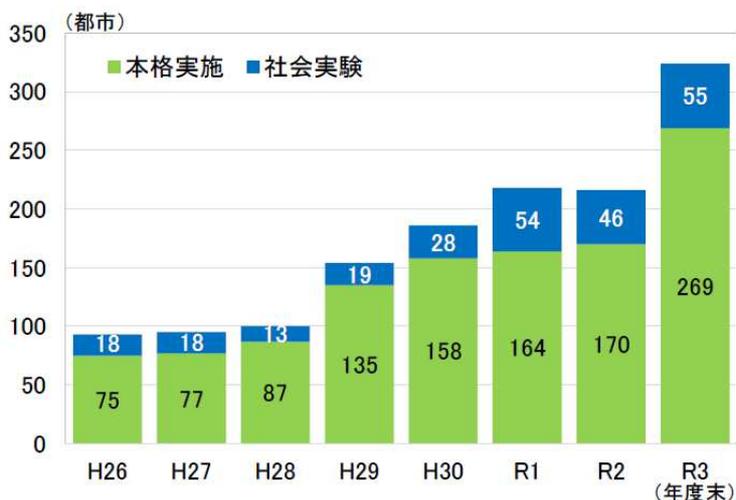


出典：株式会社シマノ「Health Data File」

図 自転車通勤による気分・情動の変化

(3) シェアサイクルの活用

シェアサイクルは、通勤・通学、買い物等の日常生活から観光・レジャーまで、様々な目的で不特定多数の人に利用されています。最近では、事業者と災害時における利用協定を締結し、災害時における職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを利用できるような取組も進められています。



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

図 シェアサイクルの導入状況



出典：広島市 HP

図 広島市シェアサイクル（ピーすくる）

(4) サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムは、自転車を利用して地域の魅力的な資源を巡り、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や国内外からの新たな客層を取り込むことができることから、全国各地で取組が展開されています。また、サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的としてナショナルサイクルルート制度が創設されています。



出典：国土交通省 HP

図 ナショナルサイクルルート



出典：国土交通省 HP

図 しまなみ海道サイクリングロード

第3章 本市の自転車活用の現況と課題

1 地域特性

(1) 人口

本市の人口は、これまで一貫して増加が続いてきましたが、その傾向は緩やかなものとなりつつあります。今後は、長期的には減少傾向に向かうと考えられますが、当面の間は、緩やかな増加で推移するものと予測されます。

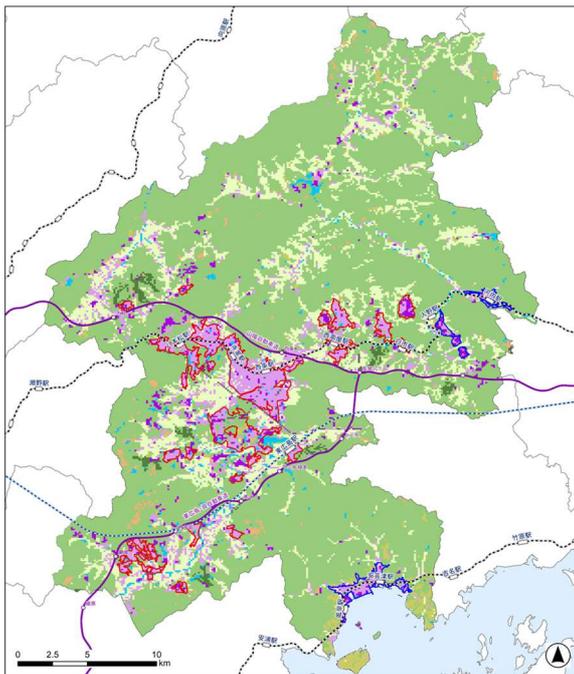


出典：第五次東広島市総合計画

図 総人口の推移と将来予測

(2) 土地利用状況

本市は、市域の周囲を山林に取り囲まれており、市街地は、主に幹線道路の沿道や鉄道駅を中心とした平地部に形成され、市街地の周囲には優良な農地や豊かな田園風景が広がっています。



土地利用

- 田
- その他の農用地
- 森林
- 荒地
- 建物用地
- 道路
- 鉄道
- その他の用地
- 河川地及び湖沼
- 海浜
- 海水域
- ゴルフ場
- 新幹線
- JR在来線
- 高速道路
- 市街化区域かつ用途地域
- 用途地域

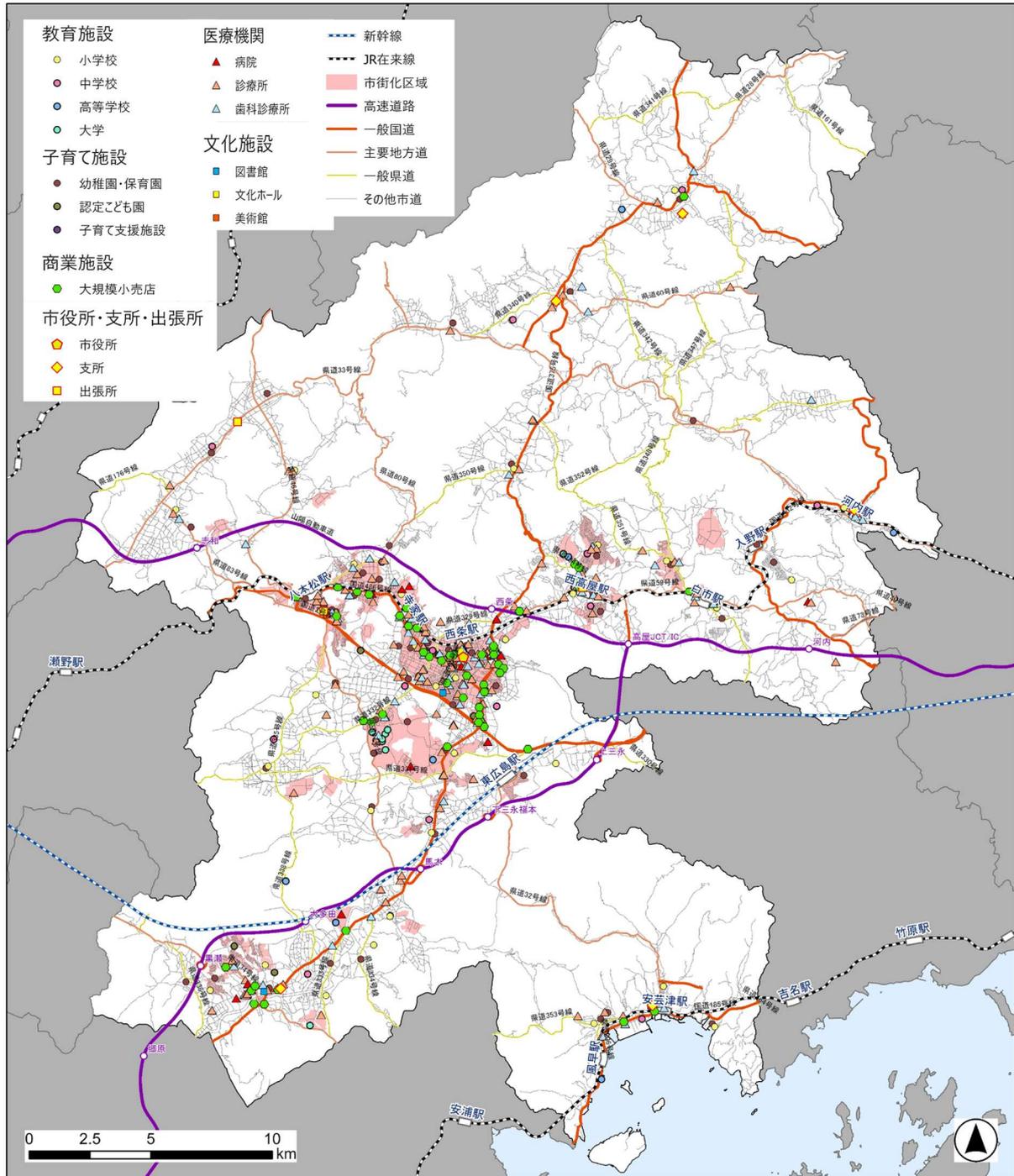
出典：国土交通省「国土数値情報」

図 土地利用分類図

(3) 主要施設の立地状況

西条駅前の中心市街地に、市役所をはじめ医療・福祉・子育て・商業施設、文化・芸術施設等の多様な施設が集積しており、全市的な都市活動を支える市街地が形成されています。

市役所の支所や出張所のある駅周辺や旧町中心部には、行政施設を中心として生活利便施設や地域センター等のコミュニティ施設が立地しており、各生活圏の居住者の日常生活を支える市街地が形成されています。



出典：東広島市、国土交通省「国土数値情報」

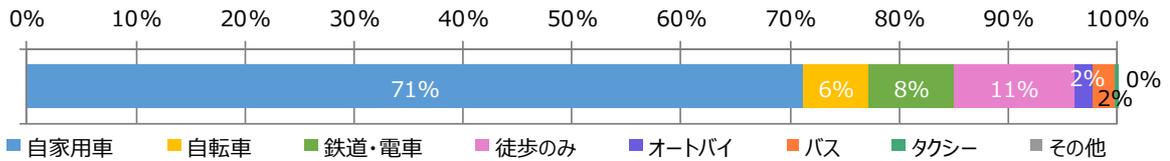
図 主要施設の立地状況

2 交通特性

(1) 交通手段分担率

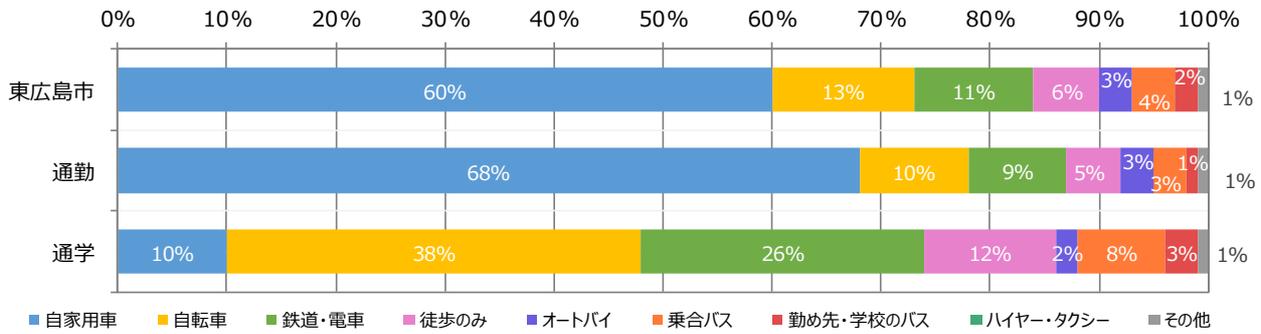
代表交通手段分担率は、自家用車が約7割を占めており、自転車は1割未満と低く、自家用車への依存度が高くなっています。

通勤・通学時の交通分担率は、通学時の自転車が約4割と高くなっています。また、通勤・通学時の自転車利用者数は、西条町、八本松町及び高屋町で多くなっています。



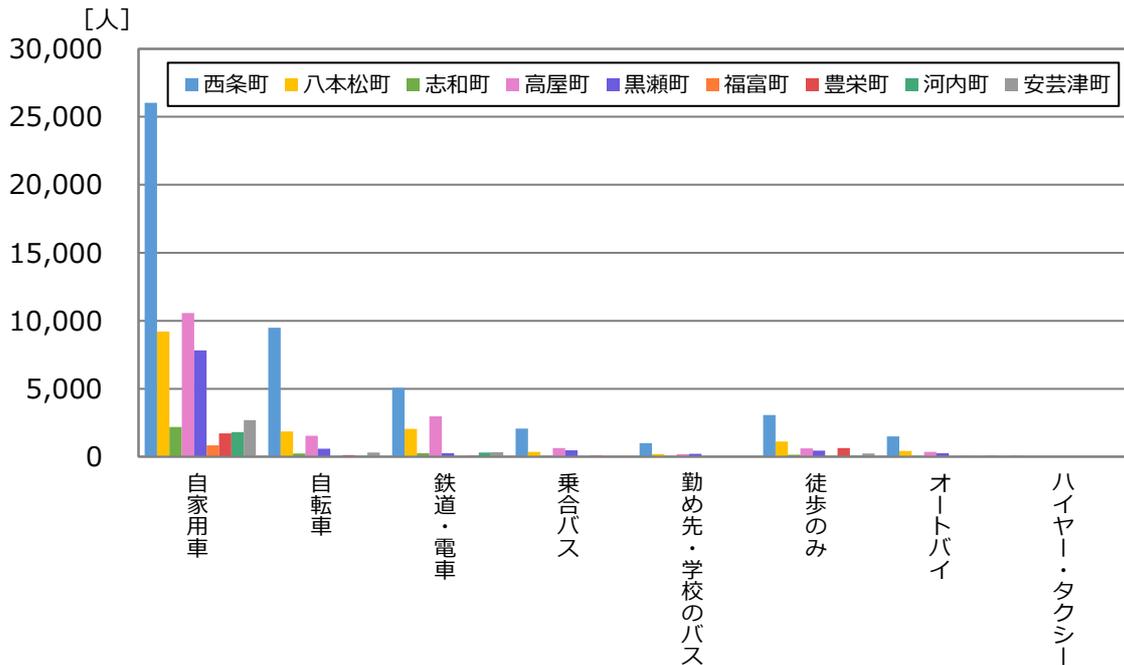
出典：東広島市都市交通マスタープラン

図 代表交通手段分担率



出典：国勢調査（令和2年）

図 通勤・通学時の交通分担率



出典：国勢調査（令和2年）

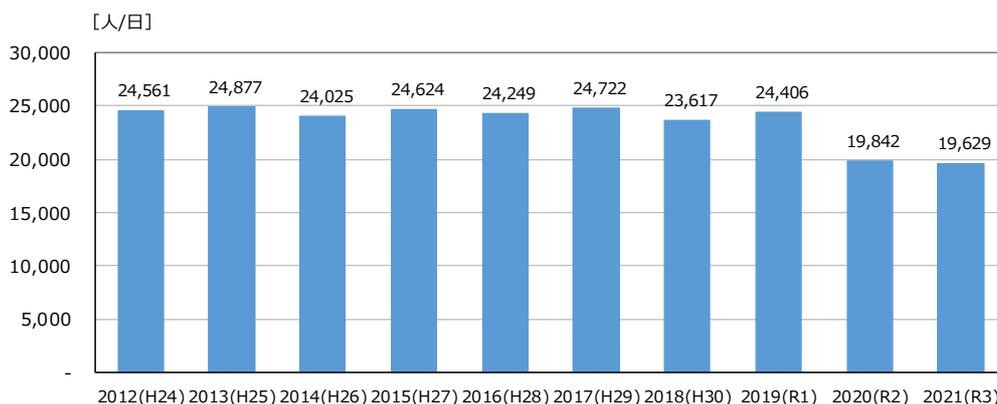
図 地区別の通勤・通学時の利用交通手段

(2) 公共交通の利用状況

鉄道利用者は、令和元（2019）年までは1日当たり約24,000人の水準を維持していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年以降大幅に減少しています。

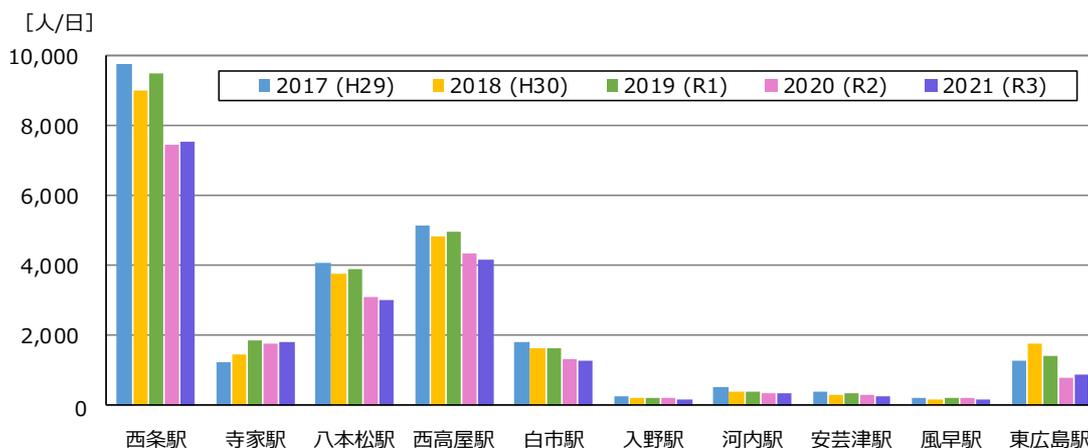
鉄道駅別の乗車数は、西条駅が最も多く、次いで西高屋駅、八本松駅の利用が多くなっています。

路線バス利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年以降大幅に減少しています。また、路線バス利用者数は、全体的に減少傾向にあります。



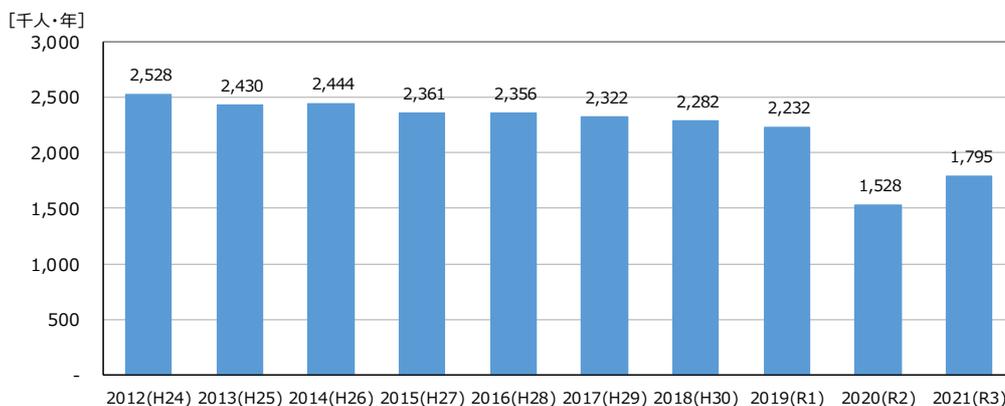
出典：統計でみる東広島

図 鉄道利用者数の推移



出典：統計でみる東広島

図 鉄道駅別の乗車数の推移

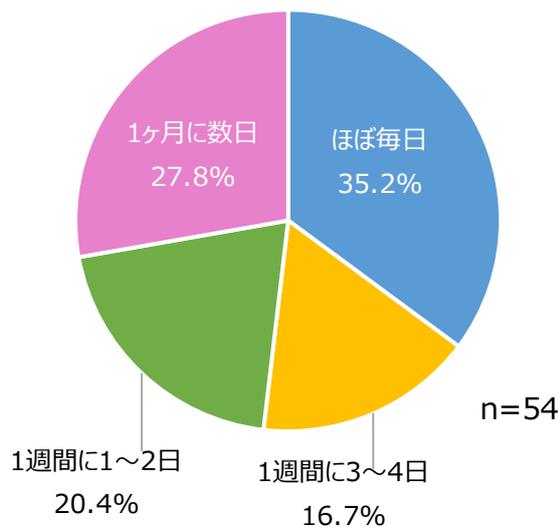
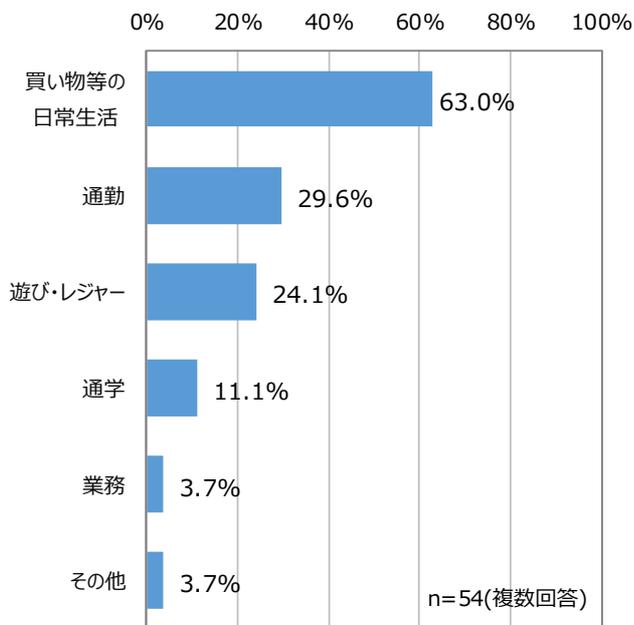


出典：東広島市都市交通マスタープラン

図 路線バス利用者の推移

(3) 自転車の利用状況

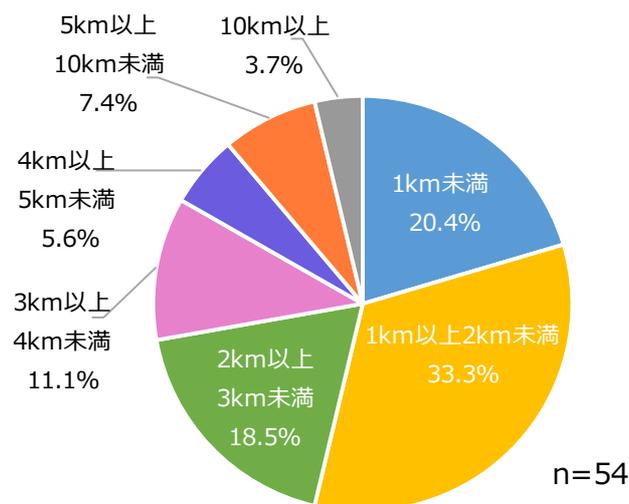
自転車の利用目的は、主に買い物、通勤・通学、娯楽であり、利用頻度は、1週間に3～4日以上利用する人が過半数以上を占めています。また、1日当たりの自転車の走行距離は、2km未満が過半数以上を占めていることから、主に日常生活における短距離移動で自転車が利用されています。



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車利用の主な目的

図 自転車の利用頻度

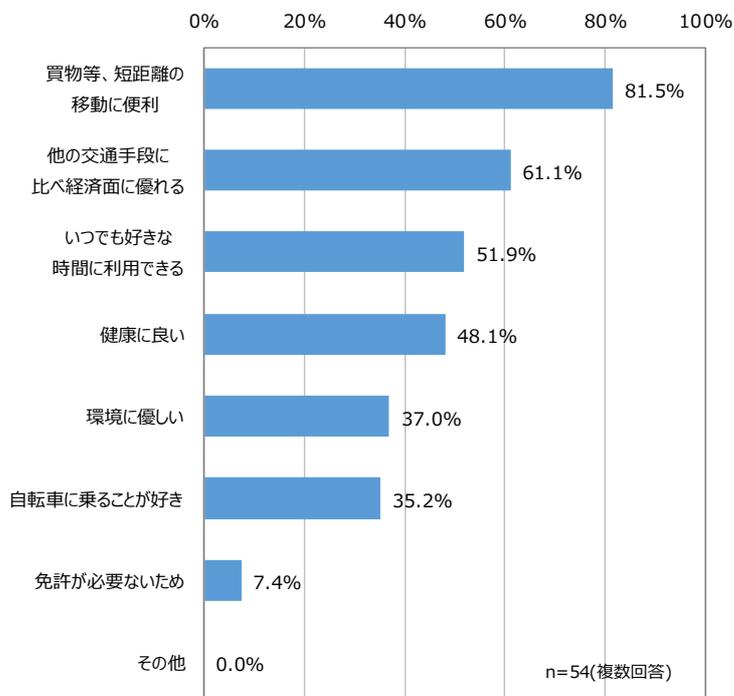


出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 1日当たりの自転車の走行距離

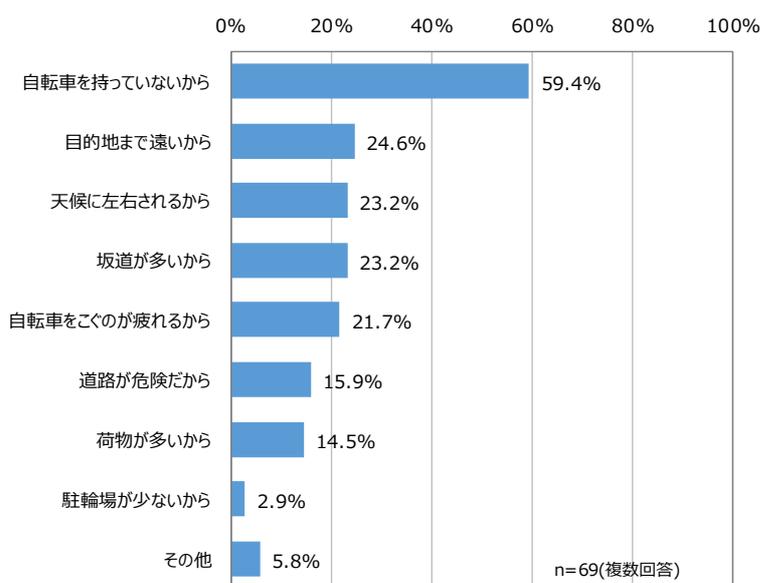
(4) 自転車利用の理由

自転車を利用する理由は、移動の利便性や経済性によるものが多く、健康意識や環境意識から自転車を利用する人も多くなっています。一方、自転車を利用しない理由は、自転車を所有していない、坂道が多いこと等が挙げられています。



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車利用の主な理由

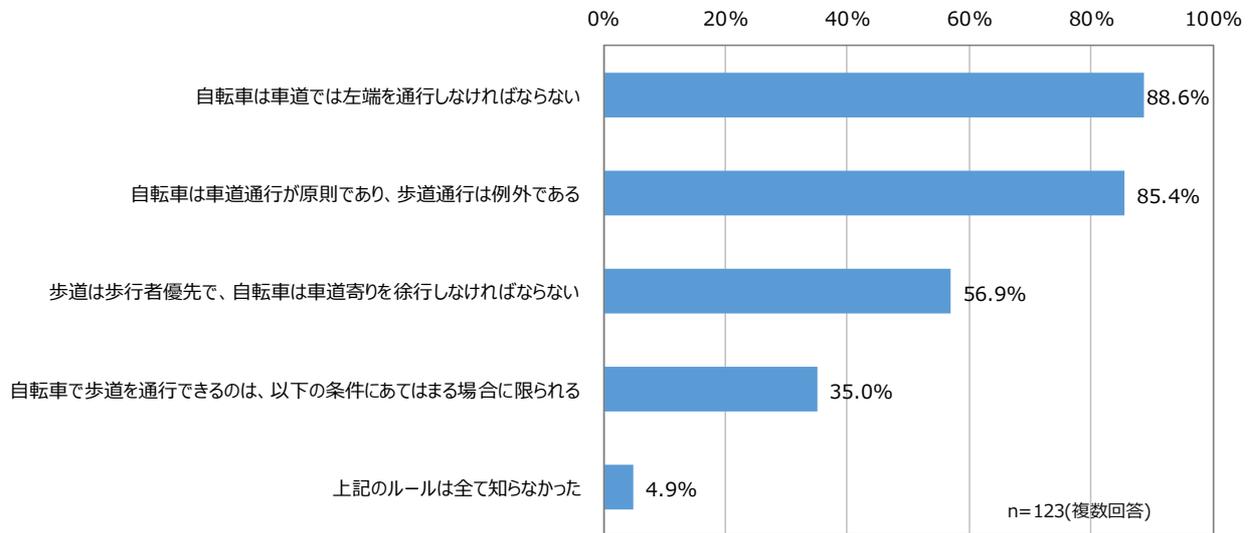


出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車を利用しない理由

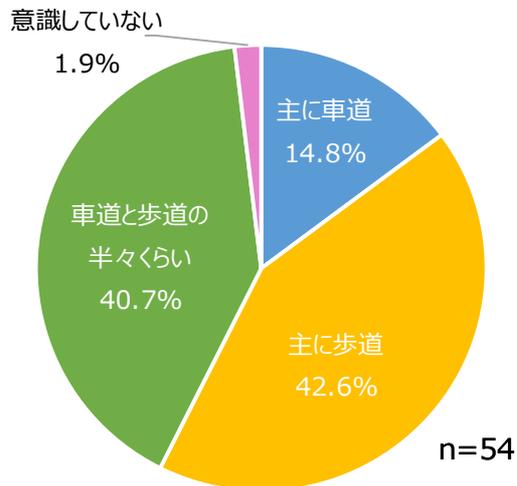
(5) 自転車の走行場所

自転車の通行ルールである「車道通行」と「左側通行」については、一定の認知がありますが、実際の走行場所としては、「主に歩道」「車道と歩道の半々くらい」が約8割を占めており、歩道通行が常態化しています。



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車の通行ルールの認知



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

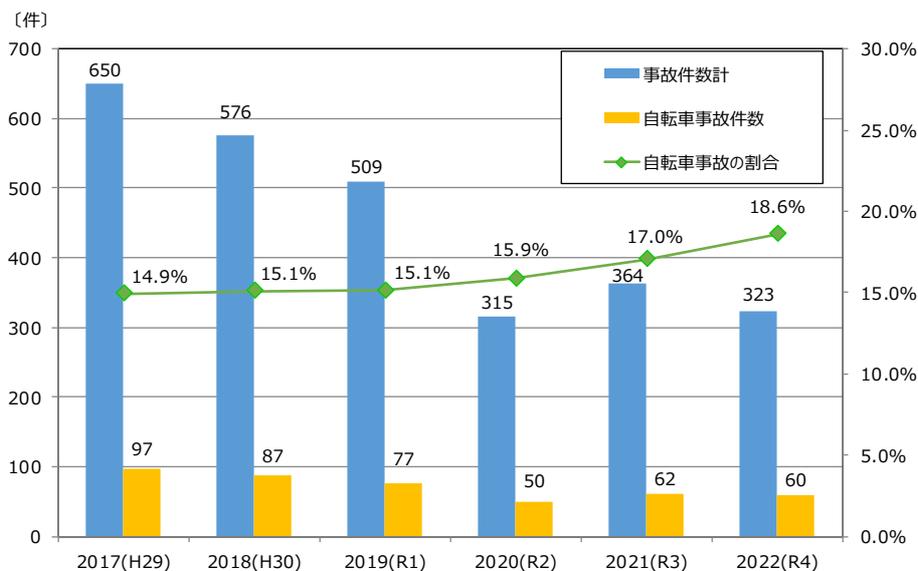
図 自転車利用時の走行場所

3 事故特性

(1) 自転車関連事故の状況

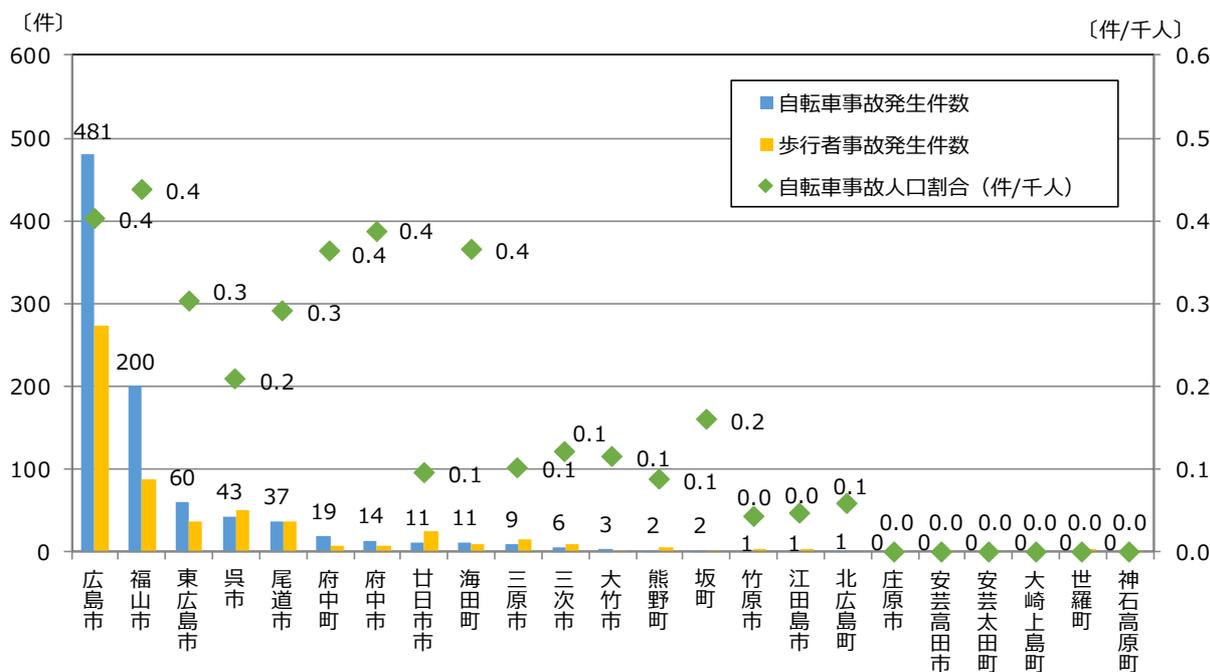
交通事故件数や自転車関連事故件数は減少傾向にあります。一方、交通事故全体に対する自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。

事故件数は、広島市と福山市に次いで3番目に多く、人口当たりの事故発生割合も高い水準にあります。



出典：広島県警察「広島県の交通統計（東広島市内）」

図 交通事故件数の推移

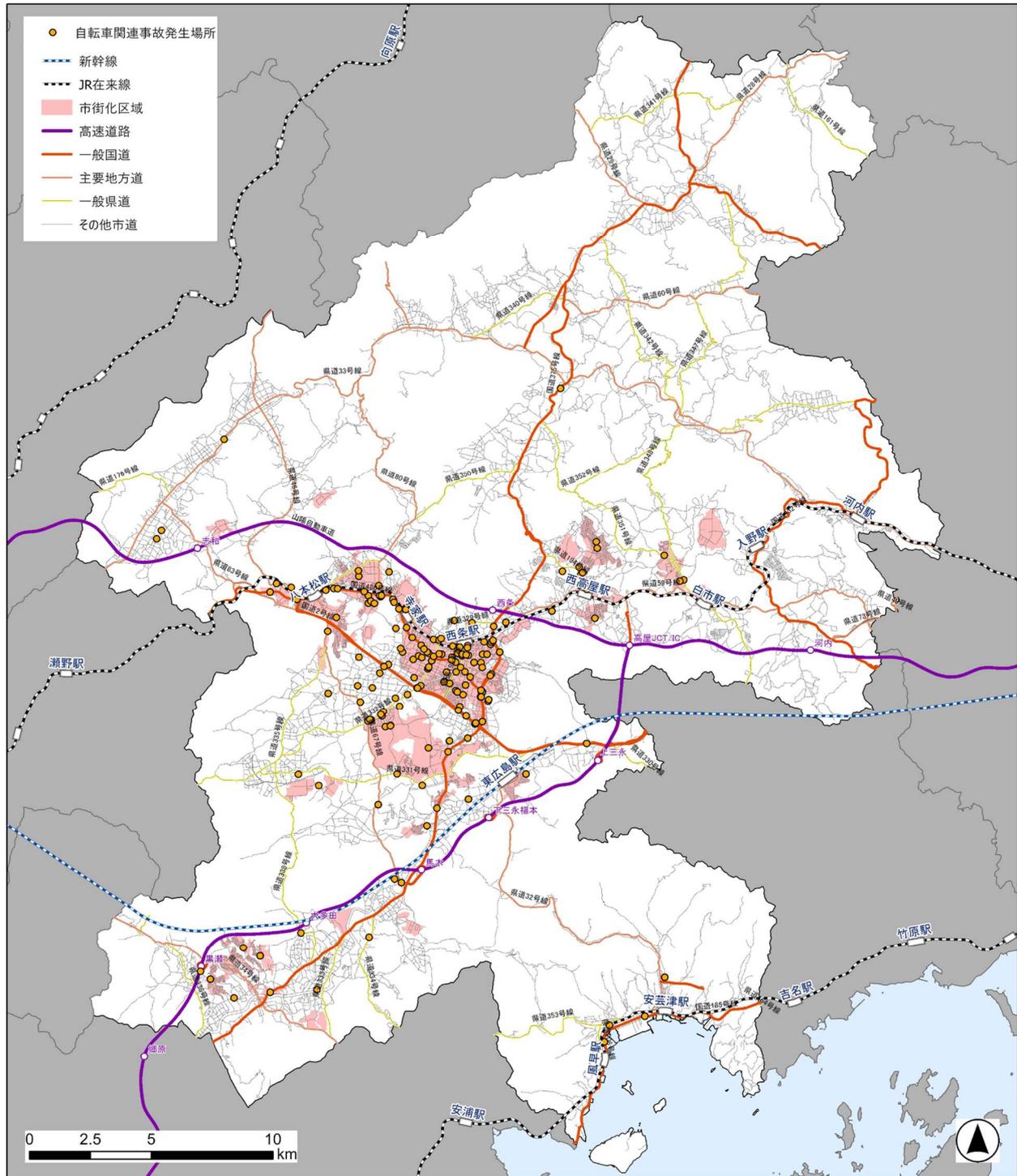


出典：広島県警察「広島県の交通統計」

図 広島県内市町別の自転車関連事故発生状況 (R4年)

(2) 自転車関連事故の発生場所

自転車関連事故の発生場所は、主に西条駅、八本松駅、寺家駅及び西高屋駅の駅周辺、広島大学周辺の市街地部に集中しています。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ（東広島市内）」、国土交通省「国土数値情報」

図 自転車関連事故発生場所（R1～R3年）

(3) 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故は、24歳未満の若年層が多く、発生場所は、半数以上が信号なしの交差点又は交差点付近です。また、自転車関連事故は、自動車対自転車の事故が約9割を占めています。

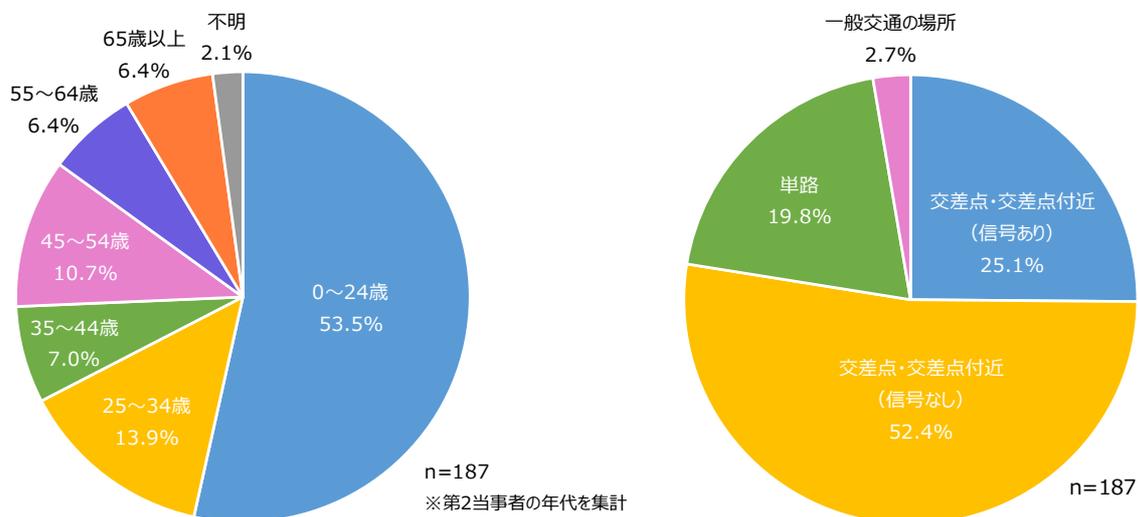


図 年代別の事故発生状況 (R1~R3年)

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ (東広島市内)」
図 道路形状別の発生状況 (R1~R3年)

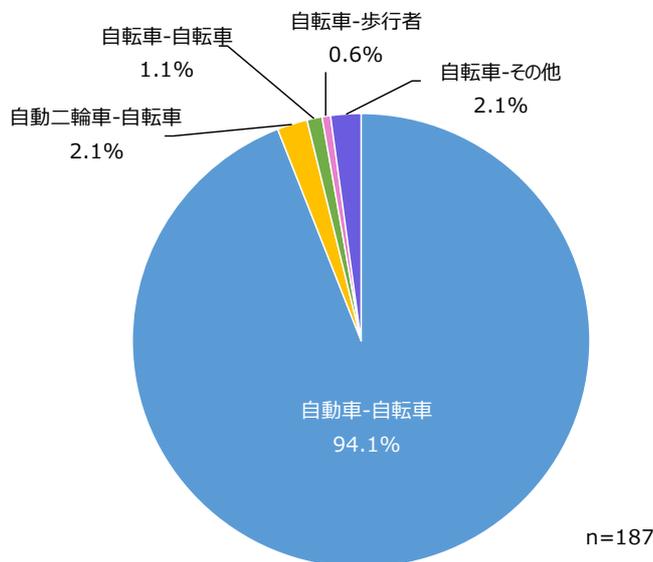
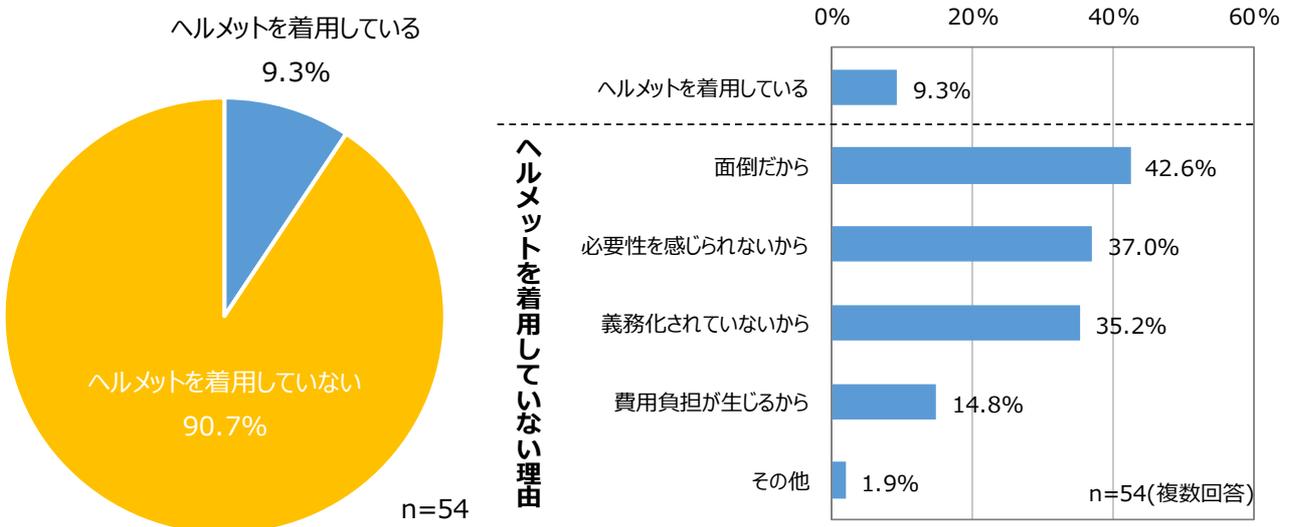


図 当事者別 (第1当事者 - 第2当事者) の自転車関連事故発生状況 (R1~R3年)

(4) ヘルメットの着用状況

ヘルメットの着用は、約9割が未着用であり、未着用の理由としては、「面倒」「必要性を感じられない」「義務化されていない」が多くなっています。

なお、改正道路交通法の施行により、令和5（2023）年4月1日から自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されたため、今後はヘルメット着用者が増えると想定されます。



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

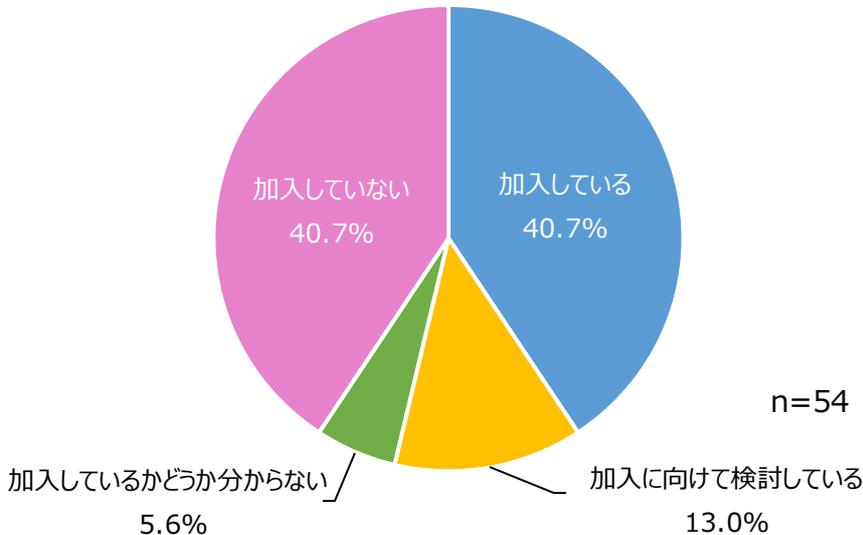
図 ヘルメットの着用の有無

図 ヘルメット非着用の理由

(5) 保険の加入状況

自転車損害賠償保険の加入率は、約4割であり、大多数の利用者が未加入です。

なお、広島県では、条例の制定により令和5（2023）年4月から自転車保険加入が義務化されたため、今後は多くの自転車利用者が自転車保険に加入すると想定されます。



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車保険の加入状況

4 駐輪特性

(1) 市営駐輪場の設置状況

市営駐輪場は、鉄道駅や主要バス停の周辺に設置されており、西条駅と寺家駅のみ有料駐輪場（屋根付き駐輪場）があります。

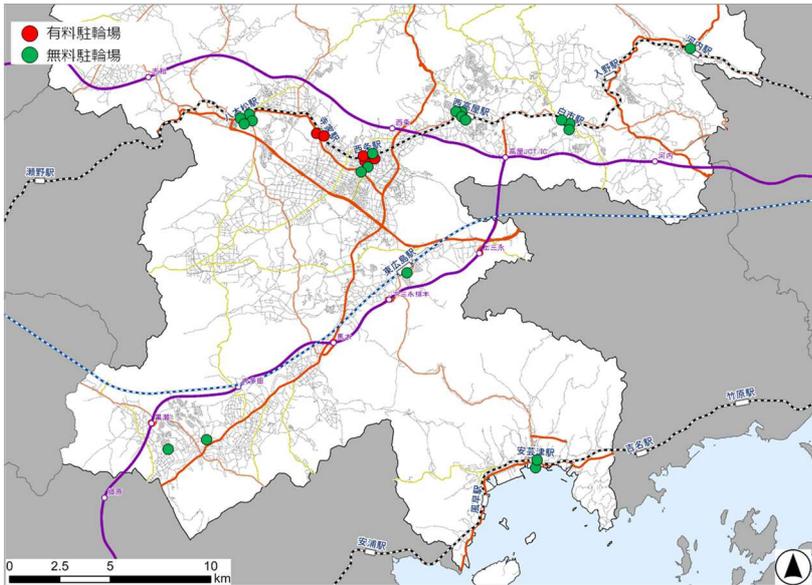


図 市営駐輪場の設置場所



図 西条駅前第1自転車駐車場

出典：東広島市

(2) 市営駐輪場（有料）の利用状況

有料の市営駐輪場の利用率は、寺家駅の駐輪場が約9割と最も高く、西条駅前第1自転車駐車場は約7割、西条駅北第2自転車駐車場は約2割と利用率が低くなっています。

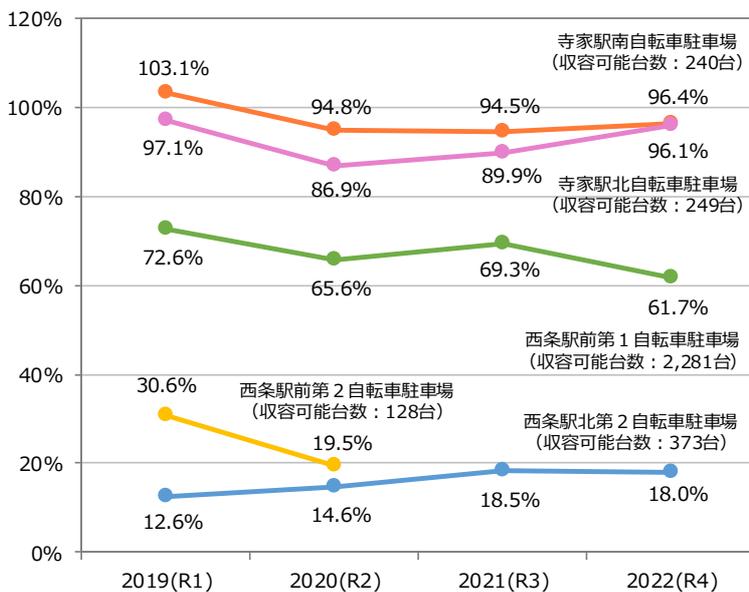


図 有料自転車駐車場の利用率



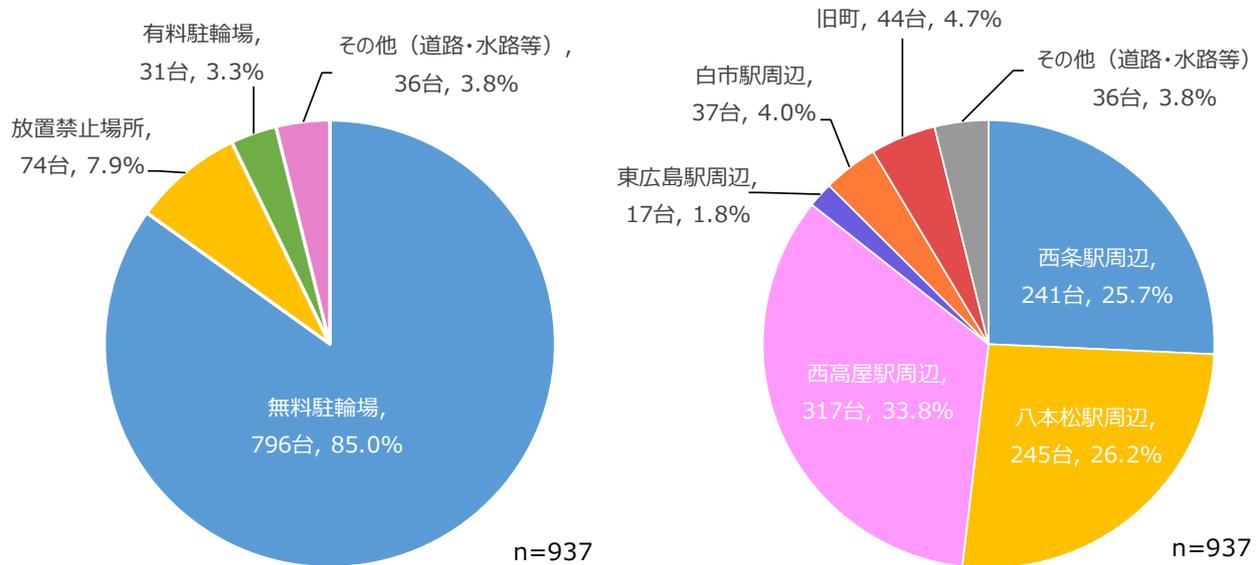
図 寺家駅南自転車駐車場

※西条駅前第1は、令和4（2022）年7月に落雷により機器が破損し、7月～8月分が集計なし
 ※西条駅前第2は、令和3（2021）年7月に落雷により機器が破損し、以降は無料開放のため集計なし

出典：東広島市

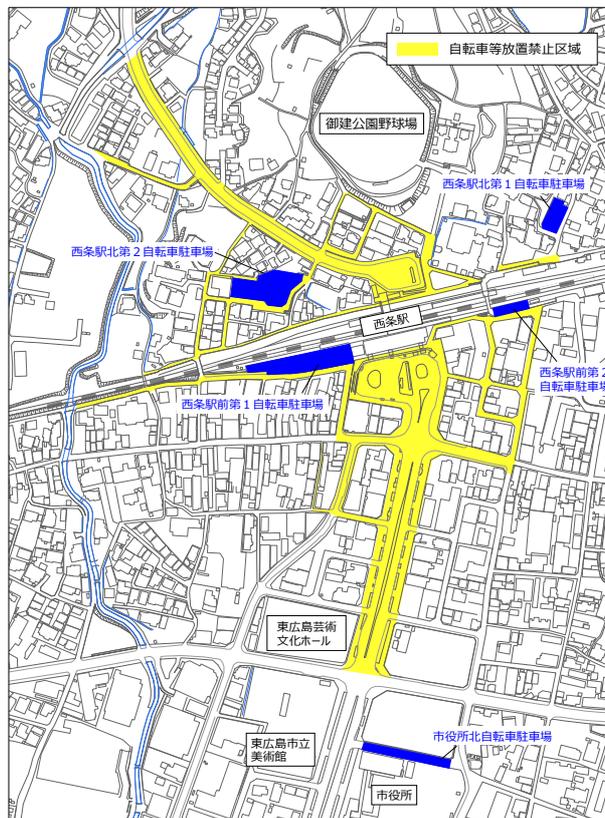
(3) 放置自転車の状況

放置自転車の発生場所は、無料駐輪場内が約9割を占めており、主に西条駅、八本松駅及び西高屋駅の周辺で多く発生しています。なお、本市では、西条駅周辺にて自転車等放置禁止区域を指定しています。



出典：東広島市

図 放置自転車の撤去実績 (R4年度)



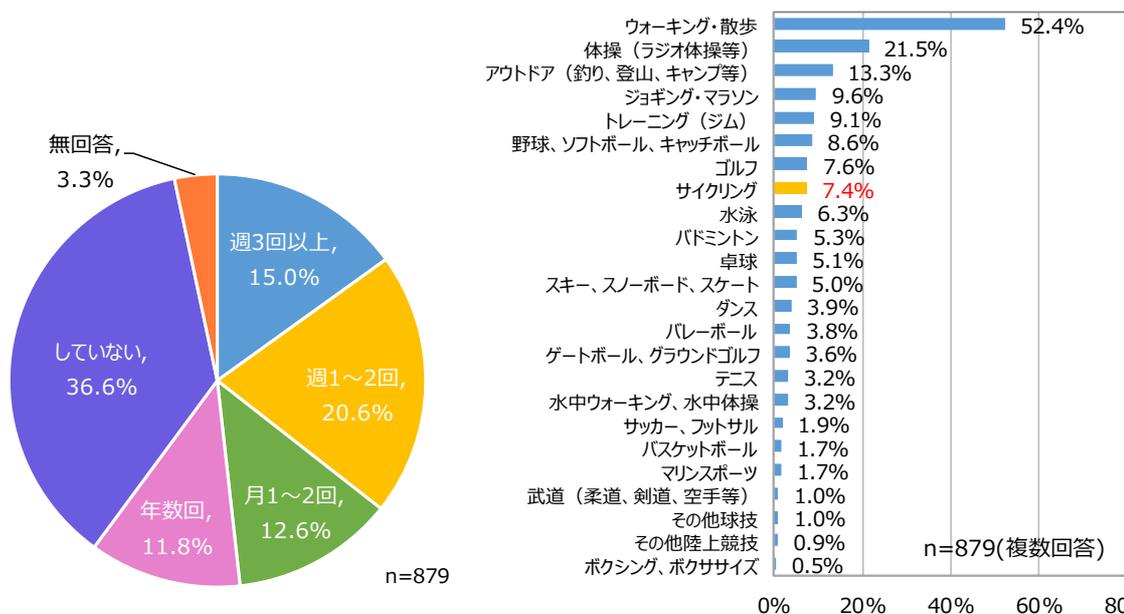
出典：東広島市

図 自転車等放置禁止区域

5 健康・環境特性

(1) 運動習慣

スポーツを行う頻度は、「週1回以上」が4割未満である一方で、「年数回」と「していない」が約半数を占めており、運動習慣のない人が多い状況です。また、1年以内に行ったスポーツとしては、ウォーキング・散歩が多く、サイクリングは少ない状況です。



出典：東広島市スポーツ推進計画

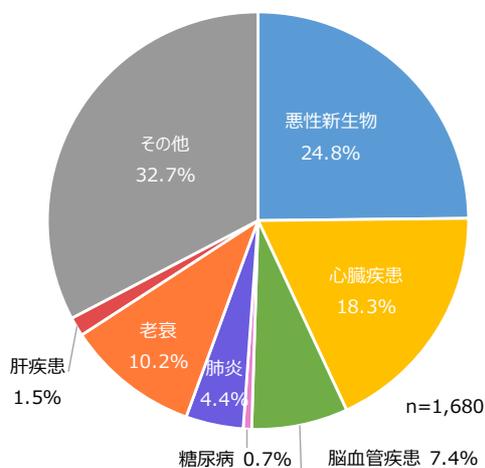
出典：東広島市スポーツ推進計画

図 スポーツを行う頻度

図 1年以内に行ったスポーツ

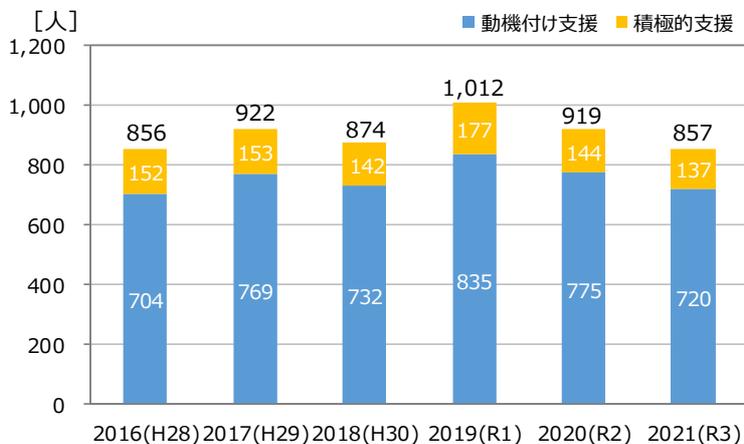
(2) 健康状態

死因別死亡率は、3大疾病（3大生活習慣病）である「悪性新生物、心臓疾患、脳血管疾患」が過半数を占めています。また、生活習慣病の発症リスクの高い方を対象とした特定保健指導対象者数は、約900人でほぼ横ばいです。



出典：統計でみる東広島

図 主要死因別の死亡者数 (R3)



出典：統計でみる東広島

図 特定保健指導対象者数の状況

(3) カーボンニュートラル宣言

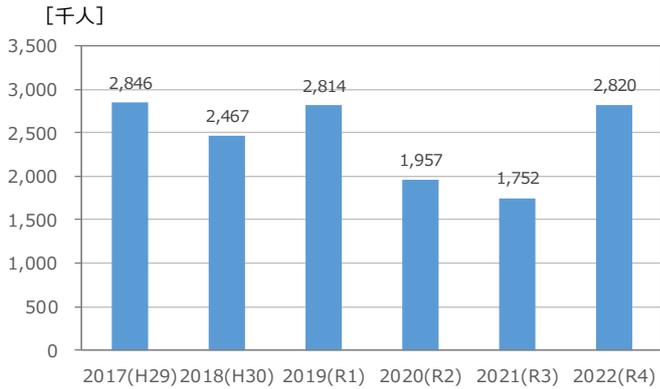
本市では、令和4（2022）年3月に「東広島市ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、第2次東広島市環境基本計画において、「2050年の望ましい将来像」として、脱炭素化の実現と省エネルギー・脱炭素社会への転換を明記し、環境に優しい交通手段として、公共交通の利用や自転車の活用を推進することを示しています。

6 観光特性

(1) 観光動向

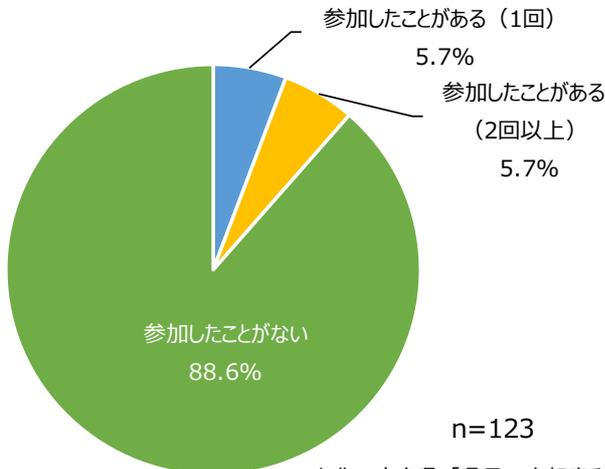
観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた年を除くと、概ね年間 280 万人が訪れています。観光目的は、買い物や食事等の都市観光が最も多く、サイクリングを目的とする観光客はほとんどない状況です。

また、市内では民間事業者による自転車関連イベントが定期的に行われていますが、イベントへの参加率は約 1 割と低い状況です。



出典：(一社) 広島県観光連盟「広島県観光客数の動向（東広島市内）」

図 観光客数の推移



出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 サイクリング・イベント参加の有無



出典：(一社) 広島県観光連盟「広島県観光客数の動向（東広島市内）」

図 目的別観光客数

(2) サイクリング環境

市内のサイクリングロードは、「さざなみ海道（国道 185 号）」と「豊栄町、福富町、河内町のセントラルシェサイクリングロード（広島県央商工会）」が指定されており、道の駅湖畔の里福富では、サイクリングを軸とした地域の新たな観光コンテンツ作りが進められています。

また、広島県では、サイクリストの受入環境として「ひろしまサイクルおもてなしスポット」を募集しており、本市では 44 箇所登録されています。おもてなしスポットでは、約 7 割以上が休憩等の基本的なサービスに加え、サイクルスタンド、空気入れ貸出、修理工具貸出等のサービスを提供しています。



出典：R185 みちばた会議

図 R185 みちばた街道マップ



出典：広島県央商工会 HP

図 セントラルマルシェ・サイクリングロード



基本サービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	駐輪スペースの提供（店舗の敷地の一部を自転車駐輪場所、休憩場所として提供）		トイレの利用
	飲料の提供（水道水等の無料提供または店舗や自動販売機等での有料販売）		周辺情報の提供
オプションサービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	サイクルスタンドの設置		荷物の受取・発送サービス（運送事業者との取次）
	修理工具の貸出		自転車を客室に持ち込めるまたは施設で自転車を預かる宿泊施設
	スポーツタイプの自転車用空気入れの貸出		シャワー・お風呂の利用
	レンタサイクル		荷物の一時預かり・コインロッカー
	飲食店・物販店（食品）等		Wi-Fiの利用

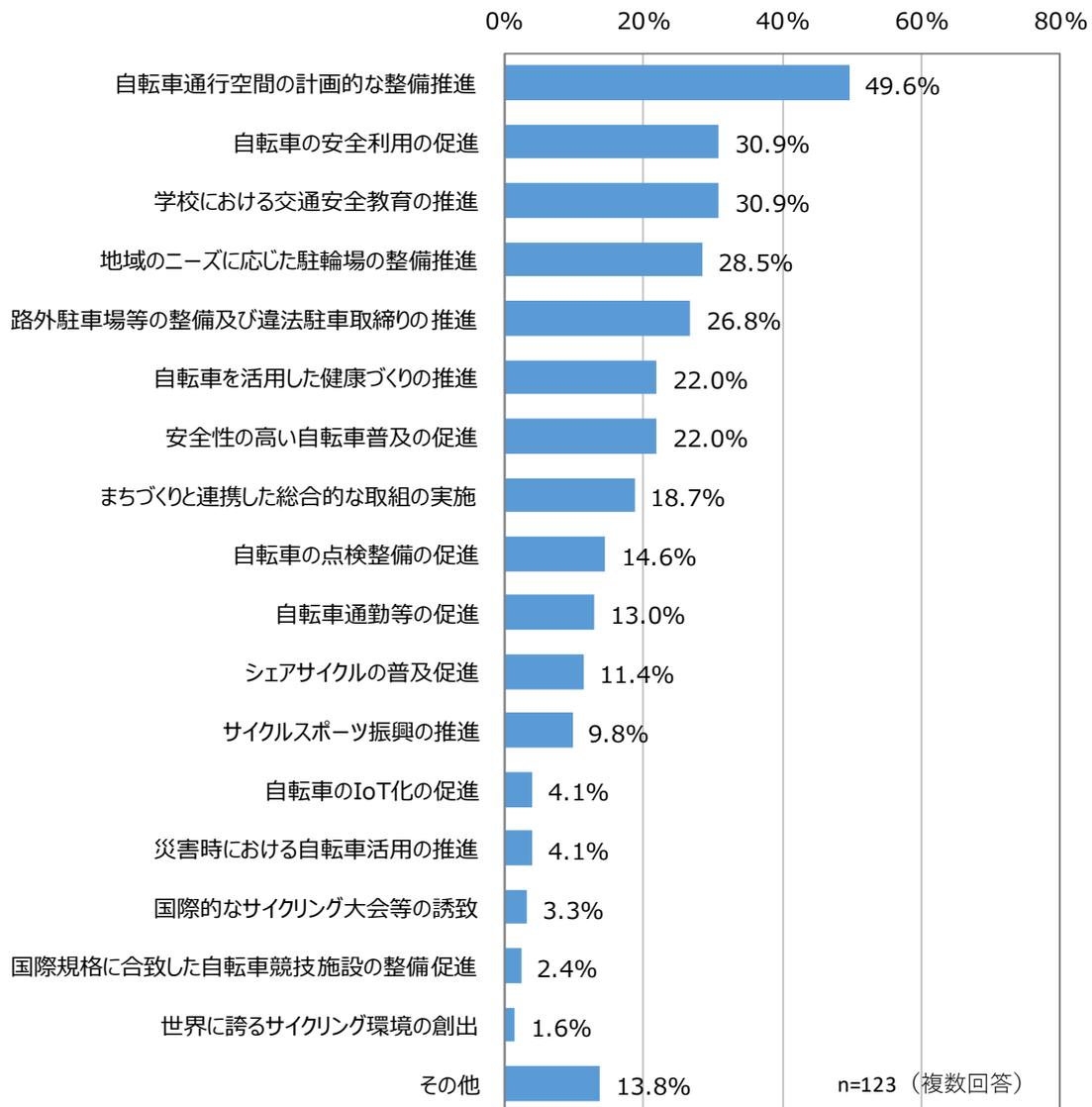
出典：ひろしま公式観光サイト「Dive-hiroshima」HP

図 ひろしまサイクルおもてなしスポット

7 自転車の活用推進に関する市民意識

(1) 自転車の活用推進に向けた重要な施策

自転車の活用推進に向けた重要な施策としては、自転車通行空間の整備等の「安全で快適な通行空間の確保」に関する施策へのニーズが最も高く、次いで、「自転車利用者のマナーやモラルの向上」や「駐輪環境等の利便性の向上」に資する施策へのニーズが高くなっています。



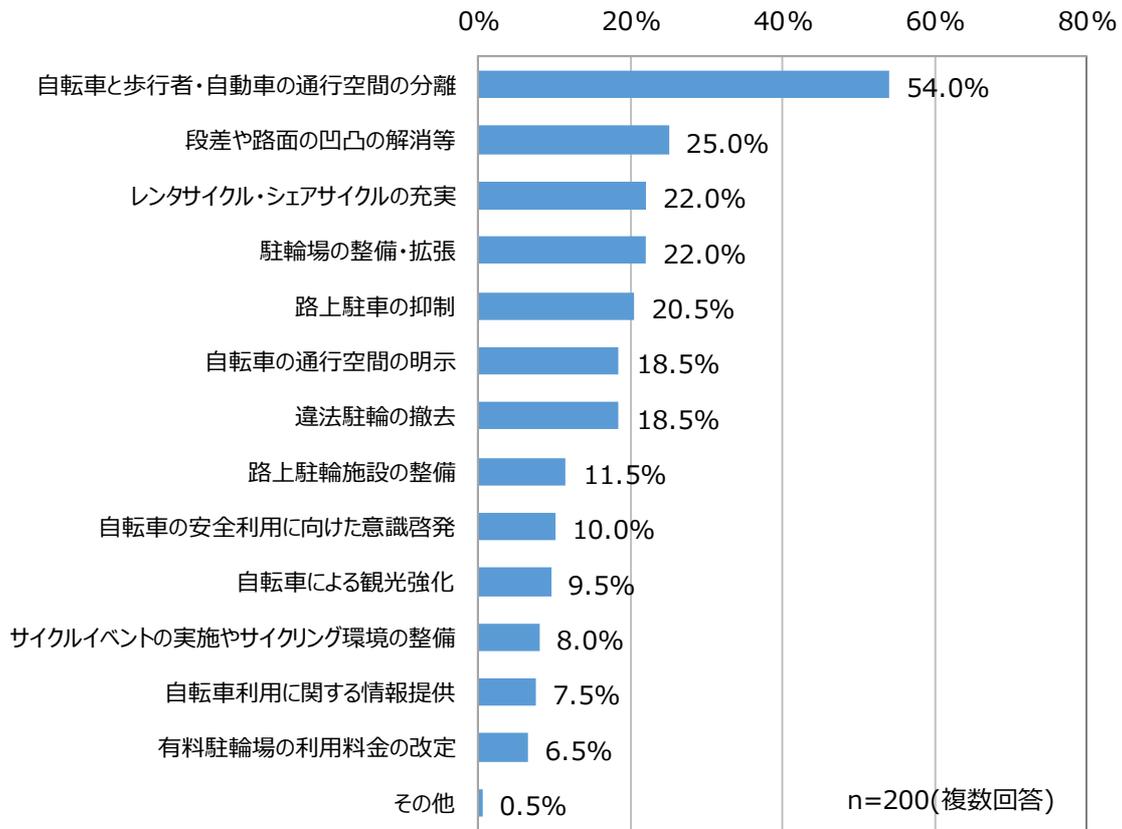
出典：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（H30.12）（東広島市居住者を抜粋）」

図 自転車の活用推進に向けて特に重要な施策

(2) 自転車利用のために改善が必要な利用環境

自転車利用のために改善が必要な利用環境は、「通行空間の改善」が最も高くなっています。また、レンタサイクル・シェアサイクルの充実や駐輪場の整備等の「自転車利用の利便性の向上に資する環境整備」も高くなっています。

なお、アンケート調査の自由意見においても、「通行空間の整備」に関する意見が多く、通行空間の分離、凸凹の解消等の路面の整備、路面表示による通行空間の明示に関する意見が多く挙げられています。



出典：東広島市「市街地における自転車利用実態アンケート（R3.5）」

図 自転車利用に当たっての改善点

8 自転車を取り巻く課題

(1) 都市環境・交通環境

《主な問題点》

- 自転車や公共交通の交通分担率が低くなっています。
- 自動車への依存度が高く、朝夕の通勤帰宅時間帯に交通渋滞が発生しています。
- 鉄道駅周辺において、放置自転車や違法駐輪が多く発生しています。
- 市営駐輪場において、モビリティの多様化やキャッシュレス決済等への対応が遅れています。
- 高齢化の進行に伴い、交通弱者の増加が見込まれます。
- 市民の意向として、自転車走行環境整備やシェアサイクルの導入等の要望が多く見られます。

《課題》

- 誰もが安全・安心、快適に走行できるよう、計画的な自転車通行空間の整備及び連続性（ネットワーク化）を確保することで自転車利用を促進する必要があります。
- 公共交通等の他の交通モードと連携を強化するため、鉄道駅や主要なバス停の周辺等における自転車利用環境を充実する必要があります。
- 電動アシスト自転車等のモビリティの多様化やキャッシュレス決済等の利用者ニーズに応じた駐輪施設の整備や駐輪場の適正配置を進める必要があります。
- 駐輪場の利用環境の改善や自転車等放置禁止区域の拡充等により、放置自転車や違法駐輪を低減する必要があります。
- 市街地における回遊性の向上や近距離移動における自転車の利用促進を図るため、シェアサイクルの導入を検討する必要があります。

(2) 安全・安心

《主な問題点》

- 交通事故の件数は減少傾向にありますが、自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあります。
- 自転車関連事故は、若年層によるものが見られます。
- 多くの自転車利用者が歩道を走行しており、交通ルールとマナーの遵守が不十分です。
- 自転車関連事故は、信号なし交差点が過半数を占めています。

《課題》

- 交通ルールの認知やマナーの向上に向けて、交通安全教育の充実を図る必要があります。
- 自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車利用者等の多様な道路利用者が安全・安心に共存できる意識を醸成する必要があります。
- 保険加入やヘルメット着用を促進するため、自転車に関する条例等の周知徹底に向けた広報・啓発活動を推進する必要があります。
- 子どもから高齢者までの誰もが安心して自転車を利用できるよう、路線整備だけでなく、交差点の事故防止対策等も併せて実施し、自転車走行空間の安全性を確保する必要があります。

(3) 健康・環境

《主な問題点》

- 日常的に運動習慣のある人は少なく、自転車によるスポーツ・運動の実施率も低くなっています。
- 死因別死亡率は、生活習慣病が過半数を占めています。
- 交通手段分担率は、二酸化炭素排出量の大きい自動車が高くなっています。

《課題》

- 自転車利用が移動性や経済性だけでなく、健康増進や環境負荷低減等にもメリットがあることへの認識を広げるため、自転車利用における様々な効果を分かり易く広報・啓発していく必要があります。
- 温室効果ガスの排出量削減に向けて、自転車通勤の推進等により、短距離の自動車利用者に対して自転車利用の転換（行動変容）を促す取組を進める必要があります。
- 自転車利用のきっかけづくりとして、サイクリング協会等の団体と連携しながら、自転車の楽しさや健康への効果等を知ってもらうための広報・啓発活動を推進する必要があります。
- 自転車を持たない人や年代を問わず誰もが気軽に自転車を利用できるよう、シェアサイクル等の環境整備を検討する必要があります。

(4) 観光

《主な問題点》

- 民間事業者によるサイクリングコースの設定や自転車を活用した観光施策が見られる一方で、サイクリストの受入環境が不十分な状況にあります。
- 誰もが気軽にサイクリングを楽しめる場所が少ない状況にあります。
- メンテナンスや休憩スポットの整備要望が多く見られます。

《課題》

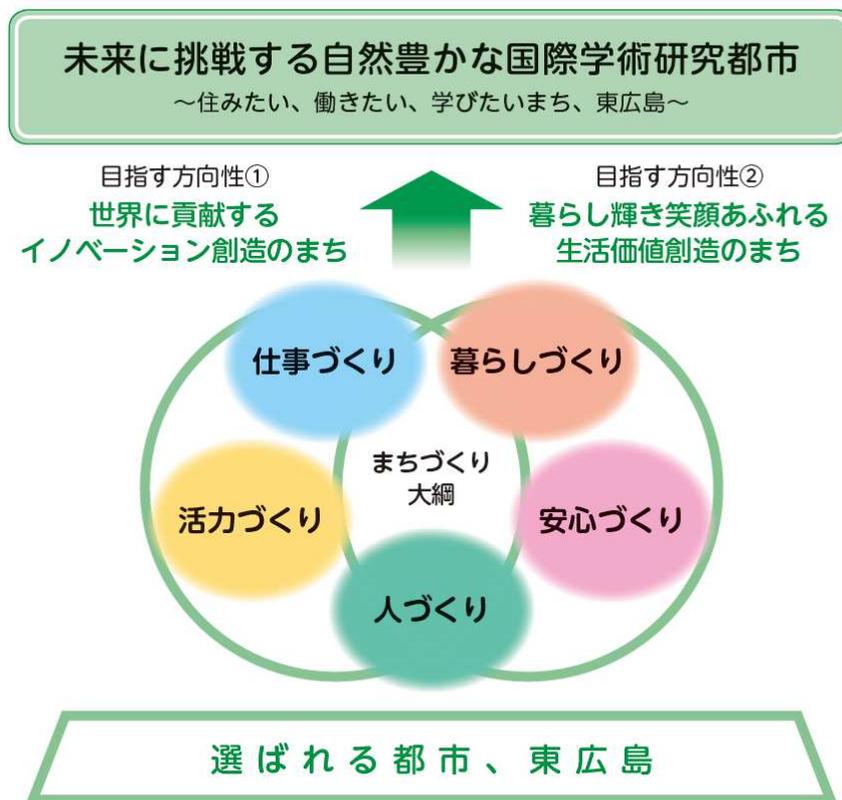
- 主要な鉄道駅や観光施設周辺でのサイクリストの受入環境整備を推進する必要があります。
- 自転車をレジャーやスポーツとして楽しむために、関連団体等と連携した自転車を楽しむ環境づくりを推進するとともに、利用してもらうための情報発信を行う必要があります。
- 市民だけでなく、来訪者にとっても魅力的なサイクリングエリアとなるよう、サイクリング環境の充実を図る必要があります。
- 誰もが気軽にサイクリングが楽しめるよう、電動アシスト自転車のレンタル等が利用できる環境整備を進める必要があります。
- 自転車を利用した観光における消費金額を増やす取組を進める必要があります。

第4章 計画の基本方針

1 目指すべき将来像

第五次東広島市総合計画では、将来都市像として「未来に挑戦する自然豊かな国際学術研究都市～住みたい、働きたい、学びたいまち、東広島～」を掲げ、まちづくり大綱において「知的資源と産業力で多様な仕事生まれるまち（観光振興等）」、「自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち（交通ネットワーク等）」、「学術研究機能や多様な人材の交流から新たな活力が湧き出すまち（環境等）」、「自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち（防災、安全・安心等）」等を定め、持続的に発展できるまちづくりを目指しています。

本計画は、これまで進められてきたまちづくりや様々な分野において自転車の活用を推進することで、本市が有する多様な課題解決へ貢献するとともに、市民が自転車に愛着や誇りを持ち、持続的に自転車の活用の拡大が進むまちづくりを目指します。



出典：第五次東広島市総合計画

図 将来都市像

2 将来像の実現に向けた基本方針

自転車活用推進法の基本理念や目指すべき将来像の実現に向けて、「走る（通行環境）」、「停める（駐輪環境）」、「守る（安全安心）」、「活かす（まちづくり）」の4つの観点から、基本方針を設定します。

表 基本方針

走る	基本方針：安全で快適な通行空間づくり ○自転車通行空間の整備を進めることで、歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安全・快適に利用できる道路環境づくりを目指します。 ○公共交通や多様な都市施設を連絡する自転車ネットワークの構築を進めることで、車から人中心の都市環境づくりを目指します。
	基本方針：利用しやすい駐輪環境づくり ○自転車利用者の特性やモビリティの多様化等に応じた駐輪施設の整備を進めることで、誰もが利用しやすい駐輪環境づくりを目指します。 ○駐輪施設の適正配置、キャッシュレス決済や柔軟な料金設定等のサービスの向上を進めることで、駐輪場の利用促進を目指します。
守る	基本方針：安心して利用できる環境づくり ○交通ルールやマナー等の広報・啓発活動や交通安全教育を進めることで、一人一人がルールを守り、お互いが安全に安心して利用できる環境づくりを目指します。 ○官民が協働して適正な自転車利用を進めることで、交通安全意識の醸成を図り、自転車事故のない環境づくりを目指します。
活かす	基本方針：自転車を活用したまちづくり ○通勤・通学、買い物等の日常的な利用を促進することで、交通混雑の解消、健康の維持増進や環境負荷の低減を目指します。 ○余暇、観光、レジャー等での自転車利用を促進することで、回遊性を向上し、地域の活性化や観光振興を目指します。 ○多様な分野で自転車を活用することで、自転車を活用したまちづくりを目指します。

「SDGs 持続可能な社会の実現に向けた自転車の役割」

自転車の活用を推進することで、「健康的な生活」「持続可能な都市」「教育」「気候変動」等への効果が期待されます。



3 施策の体系

4つの基本方針に基づき、次のとおりハード施策とソフト施策の両面から施策を展開します。

表 施策体系

走 る ～安全で快適な通行空間づくり～	
安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成	施策1：自転車ネットワークの形成
	施策2：自転車通行空間の整備
	施策3：自転車走行環境の改善
	施策4：通学路の安全点検・安全対策の実施、 交通事故多発箇所の改善
	施策5：自動車の速度抑制対策の推進
放置自転車・違法駐輪対策の推進	施策1：自転車等放置禁止区域の拡充、 違法駐輪の継続的な取締り
	施策2：放置自転車の違法性に関する広報啓発
停 め る ～利用しやすい駐輪環境づくり～	
利用しやすい駐輪場の整備	施策1：市営駐輪場の整備・更新
	施策2：市営駐輪場の適正配置・統廃合
	施策3：サイクル&ライドの促進
駐輪場の利便性の向上	施策1：料金体制の見直し、キャッシュレス決済の導入
	施策2：市営駐輪場の適正な維持管理
守 る ～安心して利用できる環境づくり～	
交通ルール、マナーの周知徹底	施策1：交通ルール・マナーの周知、啓発活動の推進
	施策2：交通安全教室の推進
	施策3：自転車運転者講習制度の周知
	施策4：交通安全活動の担い手の確保・育成
安全安心な自転車利用の促進	施策1：自転車損害賠償保険等への加入促進
	施策2：ヘルメット着用の啓発活動の推進
	施策3：自転車点検整備の促進
	施策4：自転車盗難防止の推進
活 か す ～自転車を活用したまちづくり～	
自転車利用の促進	施策1：自転車通勤の促進
	施策2：シェアサイクルの導入検討
	施策3：災害時における自転車活用
	施策4：自転車利用促進に関する広報啓発
	施策5：多様なモビリティに対応した環境整備
自転車に親しむ機会の創出	施策1：自転車を活用した地域振興・観光振興の推進
	施策2：サイクリスト受入環境の充実
	施策3：サイクルイベント等の情報発信の強化

第5章 自転車活用推進に向けた取組

1 走る ～安全で快適な通行空間づくり～

(1) 安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成

誰もが安心して走行できる自転車通行空間を創出するため、道路の整備状況や自転車の利用状況等にに応じた整備を推進します。併せて、通学路の安全対策や交差点等における事故対策を進めることで、歩行者・自転車利用者・自動車利用者が安心して快適に利用できる道路空間を創出します。

施策1：自転車ネットワークの形成

①対象エリア

対象エリアは、自転車利用者が多く、自転車関連事故や放置自転車等の自転車利用に関する課題の多い「西条駅、八本松駅、寺家駅、西高屋駅及び広島大学」を中心として、自転車の利用圏である概ね5kmの範囲とします。

なお、その他の地域は、上記地区の整備が進み次第、順次、エリアの拡大を行うものとします。

②路線の選定

自転車ネットワークの路線選定に当たっては、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本として、本市の交通特性や自転車の利用特性等を踏まえ、次の視点から路線選定を行います。

表 路線選定の視点

- 主要な都市施設（駅、公共施設、教育施設、商業施設等）を結ぶ路線
- 自転車関連事故が多い路線
- 通学路の指定路線
- 自転車利用の多い路線
- 自転車利用の増加が見込まれる路線（事業中・事業予定の都市計画道路や幹線市道）
- 既に自転車の通行空間が整備されている路線
- 上記で設定した自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

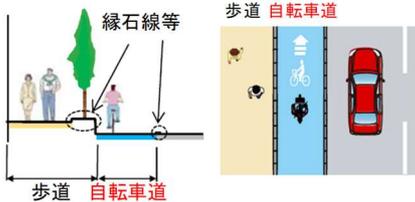
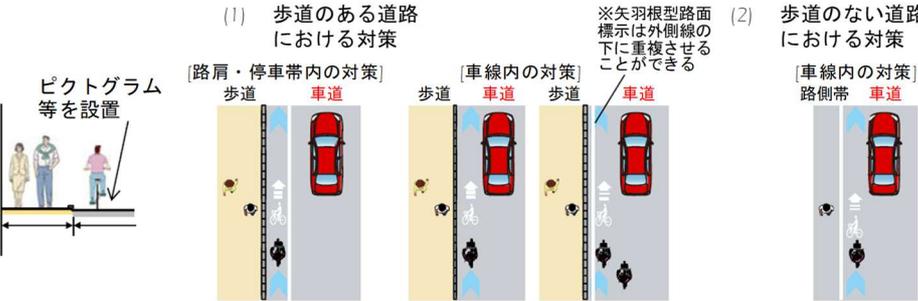
③ネットワーク路線以外の路線の整備方針

自転車ネットワーク路線以外の路線において、一定の自転車利用があり安全対策等が必要となる箇所については、適宜、整備や規制等の検討を進めていくものとします。

施策2：自転車通行空間の整備

自転車は「車両」とであるという原則を踏まえ、国のガイドライン等に基づき、自転車は車道を通行することを基本とした整備形態で、安全で快適な自転車通行空間を整備します。ガイドラインでは、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3つの整備形態が示されていますが、「自転車道」や「自転車専用通行帯」の整備には、多額の費用と時間が必要になります。そのため、本市の市道の整備形態は、全ての道路利用者にとって安全で快適な通行環境を早期に確保できるよう、「車道混在」を基本とします。

表 整備形態のイメージ

整備形態	整備イメージ
自転車道	 <p>緑石線等 歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする通路（車道混在）	 <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] 歩道 車道</p> <p>[車線内の対策] 歩道 車道 歩道</p> <p>※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策] 路側帯 車道</p>

出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」



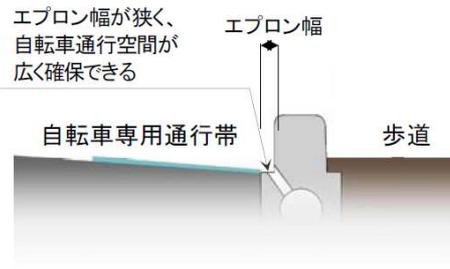
出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 矢羽根型の路面表示を設置した事例

施策3：自転車走行環境の改善

自転車道や車道端部の路面は、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とします。

なお、側溝、街渠、集水ますやマンホールの溝蓋（グレーチング蓋）については、必要に応じ、エプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行います。



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



出典：国土交通省大阪国道事務所 HP

図 グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 マンホールの蓋に滑り止め加工している事例

施策4：通学路の安全点検・安全対策の実施、交通事故多発箇所の改善

通学路の安全を確保するため、教育委員会や学校、警察等の関係機関と連携を図り、「東広島市通学路交通安全プログラム」に基づく安全対策等を実施します。

また、自転車による事故が発生している交差点等の交通事故危険箇所においては、注意喚起や視距改善対策等を継続的に実施し、全ての道路利用者の安全性の向上に努めます。



出典：東広島市

図 通学路における合同点検の実施状況

施策5：自動車の速度抑制対策の推進

生活道路や通学路において、歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、ゾーン30の設定、路面標示や注意喚起看板等の設置、ハンプ・狭さく・シケイン等の物理的デバイスの設置等により、自動車の走行速度を抑制する対策を推進します。



出典：(左) 東広島市、(右) 国土交通省名古屋国道事務所 HP

図 自動車の速度を抑制するための施策事例

(2) 放置自転車・違法駐輪対策の推進

道路や駐輪場等の公共空間における放置自転車や違法駐輪は、歩行者や自転車利用者の通行の妨げとなるだけでなく、環境や景観の悪化、盗難等の犯罪を引き起こす原因となるため、自転車等放置禁止区域の拡充や後述する駐輪サービスの向上等により放置自転車・違法駐輪の低減を図ります。

施策1：自転車等放置禁止区域の拡充、違法駐輪の継続的な取締り

西条駅前自転車等放置禁止区域内における放置自転車の解消に努めるとともに、その他の駅周辺等で放置自転車が多い地区においては、自転車の放置状況に関する調査を行い、必要に応じて自転車等放置禁止区域の新たな指定を検討します。

また、自転車等放置禁止区域内においては、良好な公共空間を維持するため、継続して放置自転車や違法駐輪の撤去を徹底します。



出典：東広島市

図 自転車等放置禁止区域内の撤去状況

施策2：放置自転車の違法性に関する広報啓発

自転車利用者の駐輪場利用に対する認識を徹底するため、関係機関や団体等の協力を得ながら、駐輪マナーの向上に向けた啓発活動に努めます。また、放置自転車クリーンキャンペーンの実施や周知看板等による啓発活動を行い、放置自転車対策を推進します。

2 停める ～利用しやすい駐輪環境づくり～

(1) 利用しやすい駐輪場の整備

誰もが利用しやすい駐輪環境を創出するため、モビリティの多様化や利用者ニーズに応じた施設の設置や更新、駐輪場の適正な配置及び整備を推進するとともに、サイクル&ライド等による公共交通と自転車との連携拡大を図り、利用者が便利に利用できる駐輪環境を提供します。

施策1：市営駐輪場の整備・更新

新たな市営駐輪場の整備又は老朽化等による施設更新を行う際には、駐輪需要を踏まえた適切な収容台数を確保するとともに、多様化するモビリティ（チャイルドシート付自転車や電動アシスト自転車、電動キックボード等）や利用者ニーズに応じたサービスの提供が可能となるよう、計画的な整備・改修を推進します。

	<p><照明等の改修></p> <ul style="list-style-type: none"> ・暗い割に消費電力が多かった従前から「ソーラータイマー+照度センサー」の2系統の組み合わせで節電 	<p><区画再編及び駐輪機器更新></p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画再編による容量の増加（収益増） ・駐輪場ゲートの新設で無人化し、ランニングコスト軽減 	<p><外壁等の修繕・改修></p> <ul style="list-style-type: none"> ・構造体の鉄骨は既存を利用し、サッシを新設し外壁を張替え、美観や利用者の快適性を向上（収益増）
【従前】			
			
【整備後】			

出典：国土交通省「自転車等駐輪場の整備のあり方に関するガイドライン」

図 駐輪施設更新の事例

		
---	---	--

出典：岡山市自転車活用推進計画

図 チャイルドシート付自転車等のスペース確保の事例

施策2：市営駐輪場の適正配置・統廃合

駅や主要なバス停等からの距離が離れた場所にある利用者の少ない駐輪場や他事業により移設が必要となる駐輪場においては、既存の駐輪場の位置・利用実態・利用者ニーズ・収納台数等を踏まえた上で、統廃合等により駐輪需要に応じた適正配置に努め、有料駐輪場の利用者数の増加や維持管理費の縮減等を図ります。

施策3：サイクル&ライドの促進

自転車と公共交通の乗継ぎの利便性を向上させ、自転車や公共交通の利用を促進するために、鉄道事業者やバス事業者等の関連機関と連携しながら、鉄道駅や主要なバス停においてサイクル&ライド駐輪場の整備を推進します。



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 サイクル&ライドの導入事例

(2) 駐輪場の利便性の向上

利用者ニーズや利用実態に応じて、柔軟な料金体制の設定やICカードやキャッシュレス精算機の導入等の推進により、利用者目線に立った質の高いサービスを提供します。また、キャッシュレスシステムの導入により利用実態のデータ収集・分析を進め、更なる利便性の向上に努めます。

施策1：料金体制の見直し、キャッシュレス決済の導入

市営駐輪場は、立地場所・駐輪施設の機能性・サービス等に応じた料金の徴収を行うことで、利用者の公平性を確保するとともに、利用者ニーズに応じたサービスを持続的に提供します。

一方で、駐輪場の適正配置を進める中で、既存の有料駐輪場と無料駐輪場の統合を行う場合においては、既存の無料駐輪場の利用者ニーズを踏まえ、柔軟な料金体系の導入を検討します。

また、有料駐輪場においては、施設の更新等に併せて、交通系ICカードやバーコード決済等に対応したキャッシュレス精算機を導入し、利用者の利便性の向上を図ります。



〔拡大写真〕



出典：広島市自転車都市づくり推進計画

図 キャッシュレス化の事例

施策2：市営駐輪場の適正な維持管理

駐輪場の円滑な利用環境の確保と機能維持のため、定期的な点検を行うとともに、大規模改修を含めた計画的な維持修繕を行うことで、維持管理に係る予算の平準化を図るとともに、施設の長寿命化を図ります。

3 守る ～安心して利用できる環境づくり～

(1) 交通ルール、マナーの周知徹底

自転車関連事故の防止には、自転車通行環境を整備するだけでなく、道路利用者一人一人の交通安全意識が欠かせません。そのため、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車利用者の全ての道路利用者の安全利用意識の向上を図ります。

施策1：交通ルール・マナーの周知、啓発活動の推進

自転車の安全利用を促進するため、学校、警察、交通安全指導員等と連携し、こどもから高齢者までの幅広い世代の方々に対し、交通ルールの遵守や交通マナーアップに向けた広報・啓発活動を推進します。また、駐輪場以外の場所での放置や長期間にわたる駐輪及び乱雑な駐輪に対して改善の注意喚起を推進します。



出典：東広島市

図 啓発活動

施策2：交通安全教室の推進

小中学校等の児童・生徒を対象に、定期的な交通安全教室等を継続し、交通安全意識の向上を図ります。



出典：東広島市

図 小学校の自転車安全教室

施策3：自転車運転者講習制度の周知

自転車利用者に対し、繰返し違反行為を行った自転車運転者を対象とした「自転車運転者講習制度」の周知に向けた啓発活動を推進します。



出典：広島県警察 HP

図 自転車運転者講習制度の啓発ポスター

施策4：交通安全活動の担い手の確保・育成

交通指導員の高齢化や担い手不足が課題となる中、人材の育成や確保を図るとともに、交通指導員等の指導技術向上の研修会の開催等により、その主体的な活動を促進します。

(2) 安全安心な自転車利用の促進

近年、自転車利用者が加害者となる高額賠償事例が全国的にも相次いでいること等を踏まえ、万が一事故を起こした場合に備えて、ヘルメットの着用や自転車損害賠償保険等への加入を推進し、自転車の安全安心な利用を促進します。

施策1：自転車損害賠償保険等への加入促進

広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例において、令和5（2023）年4月1日から自転車損害賠償保険等への加入が義務付けられています。そのため、自転車を利用する市民に対し、交通安全教室やイベント、ポスターやインターネット等を通じて、自転車損害賠償保険等への加入促進に向けた広報啓発に努めます。



広島県

出典：広島県 HP

図 広島県自転車条例に係る啓発ポスター

施策2：ヘルメット着用の啓発活動の推進

道路交通法の改正により令和5（2023）年4月1日から自転車を利用する全ての人はヘルメットの着用が努力義務化されました。ヘルメットは、自転車交通事故の被害を軽減する上で重要な役割を果たすため、自転車を利用する市民に対し、交通安全教室やイベント、ポスターやインターネット等を通じて、ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発に努めます。

施策3：自転車点検整備の促進

広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例において、令和4（2022）年10月6日から自転車の点検整備が努力義務化されました。安全に自転車を利用するためには、定期的な自転車の点検整備を行うことが望ましいため、交通安全教室やイベント、ポスターやインターネット等を通じて、定期的な自転車の点検整備の促進に向けた広報啓発に努めます。

施策4：自転車盗難防止の推進

自転車の盗難防止に対する意識の向上を図るため、警察や交通安全指導員等と連携し、鍵掛け（ツーロック）の励行や防犯登録の促進等の広報啓発に努めます。



出典：広島県警察 HP

図 自転車の盗難被害防止の啓発ポスター



出典：東広島市

図 盗難防止啓発活動

4 活かす ～自転車を活用したまちづくり～

(1) 自転車利用の促進

便利で手軽な交通手段である自転車の持つ特性を活かしたモビリティ・マネジメントを推進することで、自動車から自転車への転換を促し、交通渋滞の解消、健康の維持増進及び環境負荷の軽減等を図ります。また、移動手段としての利用だけでなく、健康、観光、環境、防災等の様々な観点から自転車を活用しやすいまちづくりを推進します。

施策1：自転車通勤の促進

自転車通勤は、日常生活の移動の中で健康を維持増進できるほか、自動車から自転車への転換による交通渋滞の解消、脱炭素社会の実現等にも貢献する効率的な取組であるため、自転車通勤を促す情報発信等により企業等における自転車通勤を推進します。

また、市職員に対しても、自転車通勤を促すとともに、近距離移動における自転車利用やサイクル&ライドのような公共交通と連携した自転車利用を推進します。



出典：国土交通省 HP

図 自転車通勤導入に関する手引き、エコ通勤に関するポスター

施策2：シェアサイクルの導入検討

シェアサイクルは、専用のサイクルポートが設置されている場所であれば、どこでも自転車を借りて、返すことができるサービスであり、観光振興や公共交通の機能補完等を目的として導入・実証実験を行う自治体が増加しています。また、近年では、シェアサイクル事業者と災害時における利用協定を締結し、災害時に職員がシェアサイクルを活用できるようにしている自治体もあります。

そのため、日常生活における自転車利用の促進だけでなく、まちなかの回遊性の向上、交通渋滞の解消、環境負荷の低減及び市民の健康増進等の効果が期待できる自転車利用の推進に向けて、シェアサイクルの導入検討を進めます。



出典：(左) 広島市自転車都市づくり推進計画、(右) 岡山市自転車活用推進計画

図 シェアサイクル

施策3：災害時における自転車活用

災害発生時には、道路の被災による自動車の通行困難や交通渋滞、公共交通の機能停止等が懸念されます。燃料が不要で機動性の高い自転車は、災害時の被災状況の把握、自動車や公共交通の代替手段として有効な移動手段であるため、災害時の避難行動や救助活動等において自転車の活用を推進します。



出典：国土交通省富山河川国道事務所 HP

図 災害現地調査における自転車利用

施策4：自転車利用促進に関する広報啓発

自転車は年齢や性別に関係なく、誰もが利用できる身近で手軽な利便性の高い移動手段として、通勤・通学、買い物等の日常生活に幅広く利用されているほか、近年では、健康意識の高まりから、観光・スポーツのレクリエーションツールとする等の多様化が進んでいます。

市民が楽しみながら生活の中に自転車を取り入れ、体力向上や健康増進へ繋げていけるように、自転車を活用する機会の創出や広報啓発を推進します。



出典：環境省中国四国地方環境事務所 HP

図 環境省の取組事例（バイクビズ）

施策5：多様なモビリティに対応した環境整備

自転車は、手軽に早く移動できる手段として生活の様々な場面で利用されています。また、近年では、電動キックボード等の新たなモビリティが次々と登場しており、今後、身近な移動手段として普及していく可能性があります。自転車の利用促進と併せて、多様なモビリティが安全に利用できるよう、警察や関係機関と連携し、走行空間の整備や電源施設等の利用環境の整備、正しい乗り方や交通ルール等の情報発信等を推進します。



出典：国土交通省「令和4年度第1回車両安全対策検討会」

図 新たなモビリティのイメージ

(2) 自転車に親しむ機会の創出

関連団体等と連携し、サイクルイベントやキャンペーンの実施、サイクリストの受入環境の充実等により自転車のイメージアップを図るとともに、自転車に触れる機会を増やすことで自転車を利用するきっかけづくりを提供します。

施策1：自転車を活用した地域振興・観光振興の推進

自転車を活用した交流人口の拡大や地域活性化を図るため、民間事業者や関連団体等と連携し、民間事業者が設営する既存のサイクリングコース等を活用し、地域資源を活かしたサイクリングツアーやイベントの開催を推進するとともに、走行環境整備や路面標示等によりサイクリストが安全で快適に走行するための環境づくりを進め、自転車を活用した地域振興や観光振興を推進します。

■日本らしさをテーマとしたガイドツアー

▼SATOYAMA EXPERIENCE(岐阜県飛騨市)

- ・ 里山で地元の人々が暮らしている空間をツアーガイドの先導により訪問
- ・ 日本らしさを感じられるツアーとして、外国人からの人気が高い



写真：飛騨市公式観光サイト

▼金沢サイクリングツアー(石川県金沢市)

- ・ 直江谷の雄大な自然を楽しみつつ、ガイドや地元の方から歴史などの説明を受けながら走ることができる



写真：金沢市

■復興支援イベント

▼ツール・ド・東北(岩手県・宮城県三陸地域)

- ・ 参加者は、走行管理ライダーのガイドに従ってグループで津波の被害を受けた海岸を走り、復興の様子を感じるとともに、東北の風景や食を楽しむ
- ・ 震災復興伝承館の見学等のイベントが盛り込まれている



写真：ツール・ド・東北 公式サイト

■散走をテーマとしたツアー

▼真庭で散走サイクリング(岡山県真庭市)

- ・ 「自転車で走ることが目的ではなく、自転車を利用して見たり、食べたり、探したりすることを目的とした新しい自転車の楽しみ方」として「散走」を提案



資料：真庭市

出典：国土交通省「ナショナルサイクルルート制度検討小委員会」

図 地域特有の体験テーマを活用したツアーの事例



出典：東広島市

図 レンタサイクル体験試乗会(道の駅 湖畔の里福富)

施策2：サイクリスト受入環境の充実

市民や観光客、サイクリストが安全で快適にサイクリングを楽しむことができる環境を創出するために、民間事業者や関連団体等と連携し、ひろしまサイクルおもてなしスポット等のサイクリストの受入環境の充実を推進します。また、サイクリングコース周辺の立寄りスポットや店舗、休憩スペース等の利用者にとって有益な情報を掲載した自転車マップの作成や情報発信を行うことで、観光消費を促し、地域の活性化を図ります。



基本サービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	駐輪スペースの提供（店舗の敷地の一部を自転車駐輪場所、休憩場所として提供）		トイレの利用
	飲料の提供（水道水等の無料提供または店舗や自動販売機等での有料販売）		周辺情報の提供
オプションサービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	サイクルスタンドの設置		荷物の受取・発送サービス（運送事業者との取次）
	修理工具の貸出		自転車を客室に持ち込めるまたは施設で自転車を預かる宿泊施設
	スポーツタイプの自転車用空気入れの貸出		シャワー・お風呂の利用
	レンタサイクル		荷物の一時預かり・コインロッカー
	飲食店・物販店（食品）等		Wi-Fiの利用

出典：ひろしま公式観光サイト「Dive-hiroshima」HP

図 ひろしまサイクルおもてなしスポット

施策3：サイクルイベント等の情報発信の強化

自転車の所有の有無に関わらず市民や市へ訪れた観光客が市内をより楽しむことができるように、民間事業者や関連団体等と連携し、サイクルイベントやツーリズムに関する取組等をインターネットやSNSを通じて情報発信を行います。



出典：しまなみジャパン HP

図 ホームページによる情報発信の事例

第6章 計画の推進

1 推進体制

本計画の推進に当たっては、行政（国、県、市、警察）と民間（事業者、関連団体等）が情報や課題等を共有し、連携・協力を図りながら自転車の活用の推進に向けて取組を進めていきます。

2 計画の進捗管理

本計画の施策や取組の展開は、Plan（計画の策定や見直し）、Do（施策の実施）、Check（施策の実施状況の検証や評価）、Action（施策の見直しや改善）に基づき、進捗管理を行っていきます。

また、概ね5年後を目途にフォローアップを行い、自転車の利用実態の変化や自転車を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しや改善点の検討を行います。

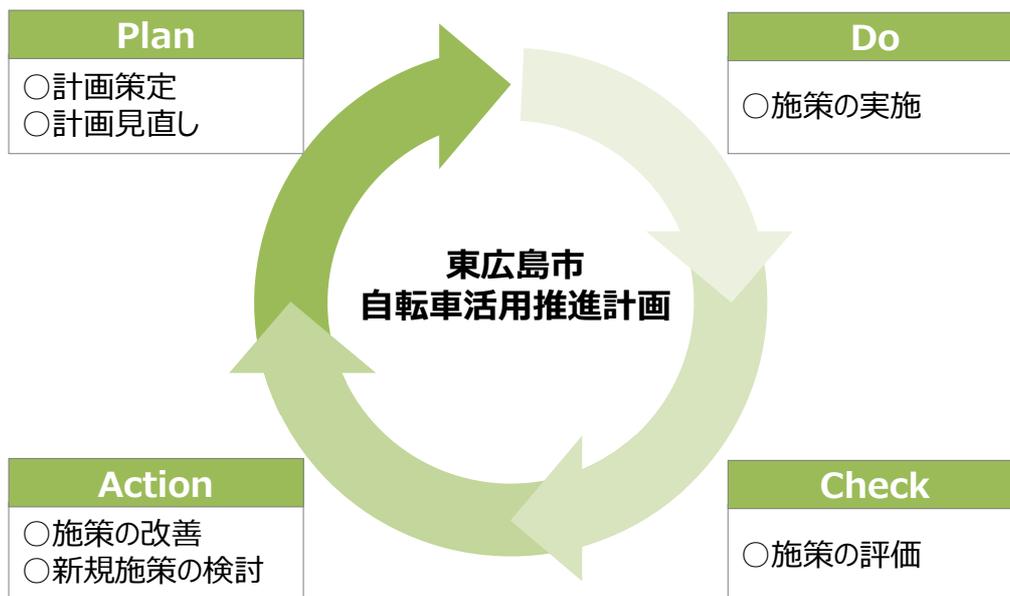


図 PDCAサイクル

3 評価指標

本計画で掲げている基本方針の実現に向けて、各取組の進捗状況をフォローアップするために、評価指標を設定します。なお、評価指標の目標年は、本計画の最終年である令和12年とします。

表 評価指標

評価指標		現状 (基準値)	目標値 (令和12年)
走る	自転車関連事故件数	60件/年 (令和4年)	30件/年以下
	自転車の車道通行の遵守率 ^{※1}	15% (平成30年)	50%以上
停める	キャッシュレス決済導入の駐輪場数	0か所 (令和5年度)	2か所
	有料駐輪場の利用率	68% (令和4年度)	80%以上
	サイクル&バスライド駐輪場の設置数	4か所 (令和5年度)	5か所
	放置自転車等禁止区域	1か所 (令和5年度)	4か所
守る	自転車の交通安全教室の開催回数	55回/年 (令和4年度)	現状維持
	自転車損害賠償保険等の加入率	41% (平成30年調査)	100%
	ヘルメットの着用率	9% (平成30年調査)	15%以上
	自転車の通行ルールの認知度 ^{※2}	67% (平成30年調査)	80%以上
活かす	自転車の利用頻度 ^{※3}	72% (平成30年調査)	85%
	職員の自転車通勤率	13% (令和5年度)	16%
	シェアサイクルの実証実験・導入エリア数	0か所 (令和5年度)	1か所

※1：アンケート調査の「自転車利用時の走行場所」で、「主に車道」と回答した割合

※2：アンケート調査の「自転車の通行ルールの認知」で、「上記のルールは全て知らなかった」以外の項目の全平均

※3：アンケート調査の「自転車の利用頻度」で、1週間に1回以上利用する割合

4 実施スケジュール

4つの基本方針に基づく各施策の実施スケジュールは、次のとおりとします。

表 実施スケジュール

項目	取組施策	実施スケジュール						主な実施主体	
		R7	R8	R9	R10	R11	R12		
走る	安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成	自転車ネットワークの形成	実施						県市
		自転車通行空間の整備	優先度が高い 路線から実施						
		自転車走行環境の改善							
		通学路の安全点検・安全対策の実施	継続実施						県市警察
		交通事故多発箇所の改善	検討・実施						
		自動車の速度抑制対策の推進	検討・実施						
	放置自転車・違法駐輪対策の推進	自転車等放置禁止区域の拡充	検討	実施					市
		違法駐輪の継続的な取締り	継続実施						
		放置自転車の違法性に関する広報啓発	継続実施						
停める	利用しやすい駐輪場の整備	市営駐輪場の整備・更新	検討	実施					市
		市営駐輪場の適正配置・統廃合							
	サイクル&ライドの促進	検討	実施					市	
	駐輪場の利便性の向上	料金体制の見直し	検討	実施					市
		キャッシュレス決済の導入	検討	実施					
		市営駐輪場の適正な維持管理	継続実施						

表 実施スケジュール

項目	取組施策	実施スケジュール						主な実施主体	
		R7	R8	R9	R10	R11	R12		
守る	交通ルール、マナーの周知徹底	交通ルール・マナーの周知、啓発活動の推進	継続実施						市警察学校協会
		交通安全教室の推進	継続実施						
		自転車運転者講習制度の周知	継続実施						市警察協会
		交通安全活動の担い手の確保・育成	継続実施						
	安全安心な自転車利用の促進	自転車損害賠償保険等への加入促進	継続実施						市警察協会 民間
		ヘルメット着用の啓発活動の推進	継続実施						
		自転車点検整備の促進	継続実施						
		自転車盗難防止の推進	継続実施						
活かす	自転車利用の促進	自転車通勤の促進	実施						市民間
		シェアサイクルの導入検討	実証実験・検討・実施						市
		災害時における自転車活用	災害時に実施						
		自転車利用促進に関する広報啓発	実施						
		多様なモビリティに対応した環境整備	検討・実施						市警察
	自転車に親しむ機会の創出	自転車を活用した地域振興・観光振興の推進	民間による継続実施 行政による検討・実施						県市 民間
		サイクリスト受入環境の充実							継続実施
		サイクリイベント等の情報発信の強化							

参考資料

用語集

	用語	解説
あ 行	e-bike	スポーツタイプの自転車に電動アシストユニットを取り付けた自転車です。
	SDGs	「Sustainable Development Goals」の略称で、日本語に直訳すると「持続可能な開発目標」という意味を表します。SDGsは、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標として、17のゴールと169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことが誓われています。
か 行	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させて、全体として差し引きゼロとするものです。政府は、令和32（2050）年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを宣言しました。
	交通分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のことです。
さ 行	サイクル&ライド	鉄道駅やバス停の周辺等に整備された駐輪場に自転車を駐輪（パーク）し、公共交通に乗り換えて（ライド）目的地まで移動することです。都市中心部への自動車の流入を抑制することで、渋滞解消や環境負荷の低減、健康増進、公共交通機関の利用促進等に寄与します。
	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光の総称で、自然や景観等の地域の魅力的な資源を活用し、サイクリングと旅行を一体で楽しむツーリズムのことです。
	シェアサイクル	専用のサイクルポート（貸出・返却拠点）において、自転車を自由に貸出・返却できるサービスです。レンタサイクルとは異なり、借りた場所と異なるサイクルポートに返却できるのが特徴です。
	自転車活用推進計画	自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて定めるものであり、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものです。
	自転車専用通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のことです。
	自転車走行環境	自転車が走行する路面（側溝等を含む）等の環境のことです。本計画における自転車走行環境の整備は、自転車が安全・快適に走行できるように路面整備（平坦性の確保や段差・溝の解消等）を行うことを示しています。

	用語	解説
さ 行	自転車通行空間	道路交通法に規定する自転車道や自転車専用通行帯等の自転車 が通行するための道路又は道路の部分のことです。本計画におけ る自転車通行空間の整備は、道路の断面構成の見直しにより、自 転車が通行する場所（空間）を設けることを示しています。
	自転車道	自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類 する工作物により区画して設けられる道路の部分のことです。
	自転車等放置禁止区域	自転車等が放置されている場合は、即時撤去することができる区 域です。区域は、条例により指定されます。
	自転車ネットワーク	自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定さ れた、面的な自転車ネットワークを構成する路線です。
	車道混在	車道内を自転車と自動車とが混在しながら通行する形態のことで す。車道の左側端に矢羽根等の路面表示を設置し、自動車の運転 者に自転車の通行位置を示すことで、注意喚起を図るものです。
	生活習慣病	食事や運動、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が深く関与し、それ らが発症の要因となる疾患の総称です。日本人の死因の上位を占 める、がんや心臓病、脳卒中は、生活習慣病に含まれます。
	生活道路	一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路 のことです。
	ゾーン 30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保すること を目的とし、区域を定めて時速 30km の速度規制を実施すると ともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内 におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する交通安全対策 です。
た 行	代表交通手段	ある地点から他の地点へと人が移動する際に利用した主な交通 手段のことです。複数の交通手段を利用している場合は、鉄道→ バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順に、最も優先 順位の高いものを代表交通手段（主な交通手段）としています。
	電動アシスト自転車	電動モーターによって人力の補助を行うことで、楽に走行できる 自転車のことです。
	特定健康診査	医療保険者が実施主体となり、40 から 74 歳の加入者（被保険 者・被扶養者）を対象として行われる健診です。メタボリックシ ンドロームの該当者や、その予備群を発見することを目的とした 検査項目が導入されています。

	用語	解説
た 行	特定保健指導	特定健康診査（特定健診）の結果から、生活習慣病の発症リスクが高く、生活習慣の改善による効果が多く期待できると判定された人に対して行われる健康支援のことです。
な 行	ナショナル サイクルルート	日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定するサイクリングルートのことです。
は 行	PDCA	PDCA サイクルは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を取ったもので、4つのプロセスの繰り返しにより、修正や改善を加えながら次の計画に反映していく手法のことです。
	ひろしまサイクル おもてなしスポット	一般的に「サイクルオアシス」と呼ばれるサイクリスト向けの休憩スポットのうち、広島県内で一定の要件を満たすものを広島県が認定する制度です。駐輪スペースの提供、トイレの利用、周辺情報の提供、飲料の提供を基本サービスとして、施設ごとに受けられるサービスは異なります。
	放置自転車	自転車駐車場以外の公共的な場所に置かれている自転車で、その利用者が自転車から離れることによって直ちに移動することが出来ない状態の自転車のことです。
ま 行	モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のことです。
や 行	矢羽根型の路面標示	自転車の通行位置と方向を明示して、自転車の安全な通行を促すものです。自転車利用者だけでなく、自動車の運転者に対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面標示です。
ら 行	レンタサイクル	自転車を有料で貸し出す事業のうち、数時間くらいの短期の賃貸借を行う事業のことです。シェアサイクルと異なり、借りた場所に返却しなければならないサービスです。