

東広島市自転車活用推進計画

<概要版>



1 計画の概要 <<<

(1) 計画の背景と目的

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として多くの人々に利用されており、近年では、健康増進、環境負荷の低減、観光振興など多様な場面で効果をもたらすものとして、自転車利用が拡大しています。

一方、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。

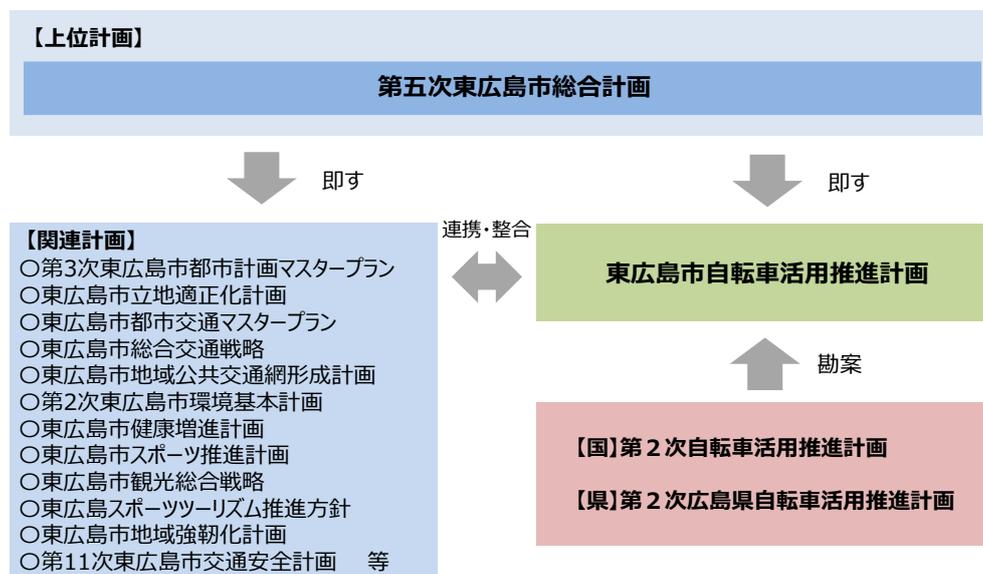
(2) 計画区域・計画期間

計画区域：市内全域

計画期間：令和7（2025）年度から令和12（2030）年度

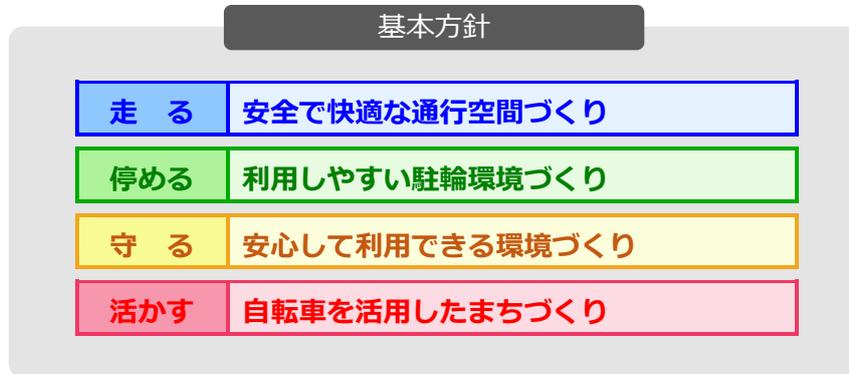
(3) 計画の位置付け

本計画は、国や広島県の自転車活用推進計画を踏まえつつ、本市の上位計画・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。



2 計画の基本方針

自転車活用推進法の基本理念や本市が目指す自転車を活用したまちづくりの実現に向けて、「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。



3 自転車活用推進に向けた取組

4つの基本方針に基づき、自転車の活用推進に向けた取組を次のとおり定めます。また、各取組の進捗状況をフォローアップするために、目標年を令和12（2030）年とし評価指標を設定します。

走る 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。

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

- 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



自転車の通行空間の整備

2 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



放置自転車の取締り

出典：（右上）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」、（右下）東広島市

評価指標

自転車関連事故件数
目標値 30件/年以下
 （基準値：60件/年）

自転車の車道通行の
 遵守率
目標値 50%以上
 （基準値：15%）

停める 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。

1 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



サイクル&ライドの導入事例

2 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



キャッシュレス決済の導入事例

出典：(右上) 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」、(右下) 枚方市 HP

評価指標

キャッシュレス決済導入の駐輪場数

目標値 2か所
(基準値：0か所)

有料駐輪場の利用率

目標値 80%以上
(基準値：68%)

サイクル&バスライド駐輪場の設置数

目標値 5か所
(基準値：4か所)

放置自転車等禁止区域

目標値 4か所
(基準値：1か所)

守る 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。

1 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



小学校の自転車安全教室

2 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



盗難防止啓発活動

出典：(右上) 東広島市 (右下) 東広島市

評価指標

自転車の交通安全教室の開催回数

目標値 現状維持
(基準値：55回/年)

自転車損害賠償保険等の加入率

目標値 100%
(基準値：41%)

ヘルメットの着用率

目標値 20%以上
(基準値：9%)

自転車の通行ルールの認知度

目標値 80%以上
(基準値：67%)

活かす 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、交通渋滞の解消、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。

1 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



2 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



出典：(右上)岡山市 (右下)東広島市

評価指標

自転車の利用頻度

目標値 85%
(基準値：72%)

職員の自転車通勤率

目標値 16%
(基準値：13%)

シェアサイクルの実証
実験・導入エリア数

目標値 1か所
(基準値：0か所)

4 計画の推進

計画の進捗管理は、PDCAに基づいて行っていくものとし、概ね5年後を目途にフォローアップを行います。また、上位計画等の見直し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。

