

## 第3章 自転車通行空間の整備計画

### 3-1 現状と課題

#### (1) これまでの背景

近年、自転車は環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に利用ニーズも高まっています。また、コンパクトシティに向けたまちづくりを支える移動手段として自転車の役割が改めて注目されています。

自転車は車両であり、車道を通行することが原則という観点に基づき、自転車通行空間設計の考え方をまとめた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が2012年（平成24年）に国土交通省道路局と警察庁交通局より発行され、2016年（平成28年）には一部改訂が行われました。また、2017年（平成29年）に自転車の利活用を推進する「自転車活用推進法」が施行されるなど自転車の利用に関する取り組みが高まってきています。

その一方、全国では過去10年間で全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にあります。また、本市では、自転車関連事故<sup>※1</sup>が多く（千人あたり自転車関連事故件数県内ワースト2）、歩行者と自転車がより安全で安心して通行できる環境を整備することが求められています。

このため、本市では、安全で安心して通行できる道路空間整備を図るため「福山都市圏自転車走行空間整備計画」（2010年（平成22年））を策定し、2012年度（平成24年度）から整備工事に着手し、自転車利用環境の整備促進に取り組んでいます。また、自転車の利用促進を図ることを目的に「福山市自転車利用促進プラン」（2015年（平成27年））を策定しました。これらの計画では「自転車の似合うまち 福山」をめざすべき将来像と設定しており、自転車利活用の促進、歩行者・自転車の安全性向上に取り組むこととしています。

※1 自転車関連事故：自転車に関連した事故。

自動車対自転車，自転車対自転車，自転車対歩行者，自転車単独に分類される。

### (2) 自転車関連事故状況

本市の自転車関連事故件数は350件で、千人あたりの事故割合は0.75となり、ともに県内ワースト2となっています。

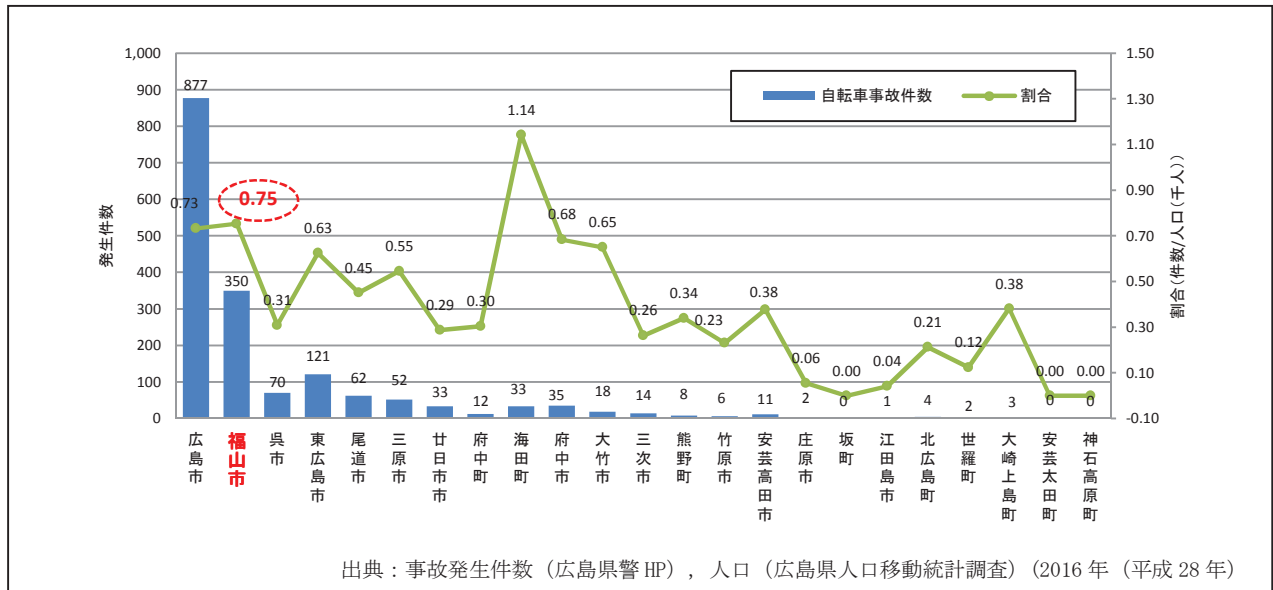


図3-1 発生地別の事故件数

### (3) 自転車利用状況

通勤・通学時の交通手段を近隣の人口が同規模の都市と比較すると、本市の自転車の利用率は低くなっています。

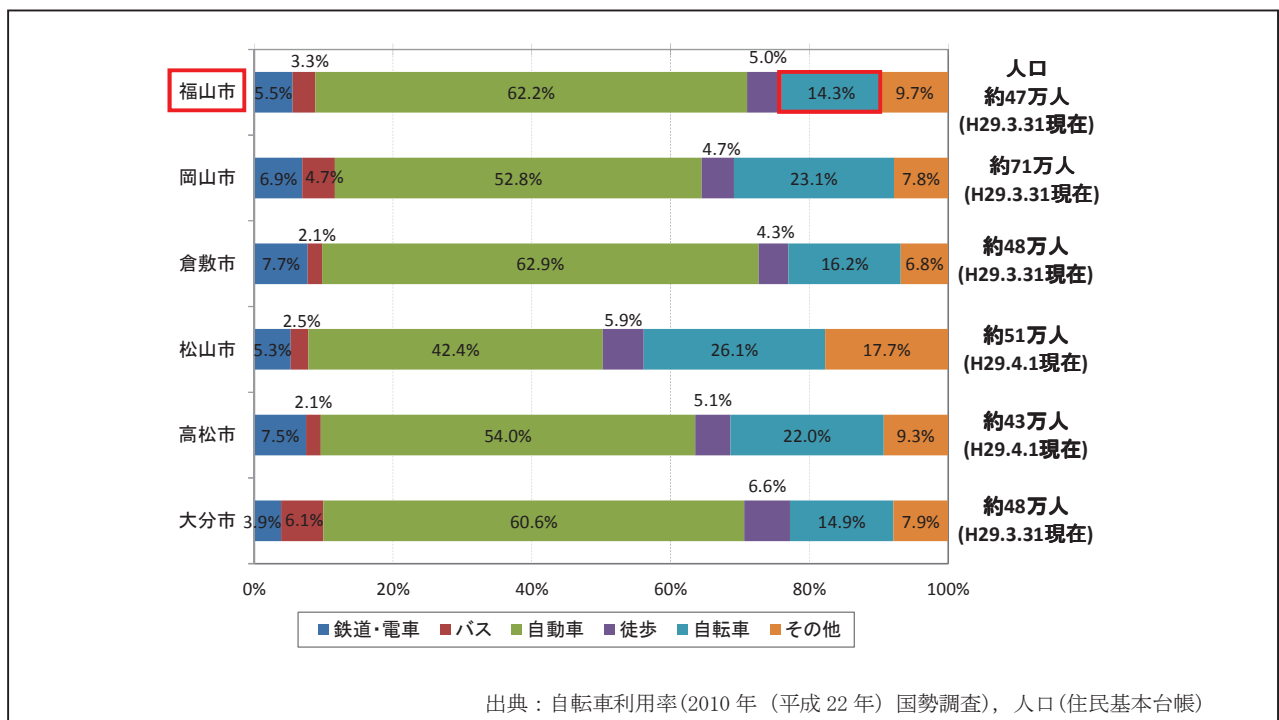


図3-2 自転車利用率

## 3-2 整備方針

自転車通行空間整備は、本計画の基本方針のうち、「暮らしを支えるみちづくり」及び「地域の安心・安全に寄与するみちづくり」に位置づけられます。

これらの基本方針に基づき、自転車通行空間の整備を推進することにより、自転車関連事故件数の削減、自転車利用率の増進をめざします。

自転車通行空間整備計画の関連計画を図 3-3 に示します。

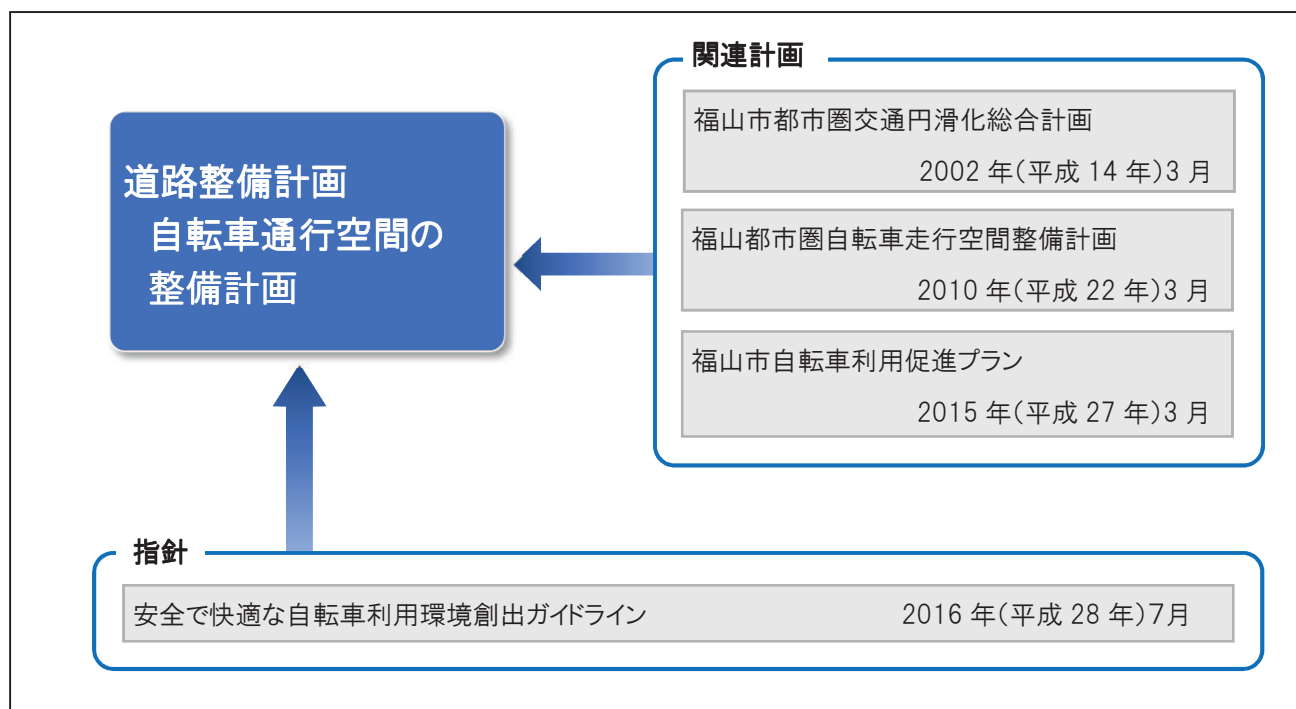


図 3-3 自転車通行空間整備計画の関連計画

### 3-3 計画対象路線

福山都市圏自転車走行空間整備計画で設定されている計画エリアにおける自転車ネットワーク路線のうち、本市が管理する市道を計画対象路線とします。

次に、福山都市圏自転車走行空間整備計画における自転車ネットワーク路線の決定資料を掲載します。

#### ●計画エリアの設定条件

- ・福山駅周辺に広がる平野部（駅を中心とした概ね 5km 圏域）
- ・福山駅を中心とするトリップ<sup>※1</sup>が多い(交通結節点<sup>※2</sup>)
- ・平野部での通勤通学時の自転車分担率が概ね 15%以上
- ・主要施設(自転車集中施設)が立地 ※公共施設, 高校, 商業施設等

- 自転車利用の9割以上が5km・30分圏内の利用 ※交通工学ハンドブック 2005
- 5km程度までの短距離移動において、自転車は鉄道や自動車よりも移動時間が短い
- ※国土交通省資料



**福山駅を中心とした概ね 5km圏域の  
通勤・通学等の日常生活での利用を対象とし、  
主要施設につながる平野部を計画エリアとして設定**

自転車ネットワーク路線は、自転車交通需要、自転車集中施設、課題が大きい箇所を勘案し選定しています。設定した自転車ネットワーク路線は図 3-4 のとおりです。

また、計画エリアは、2010年度（平成22年度）に実施された国勢調査において、自転車利用の多い地域として抽出された範囲を設定しています。

なお、自転車ネットワーク路線以外でも、必要に応じて自転車通行空間を考慮した整備の検討を行い、実施にあたっては「第5章 地域道路の整備計画」にて整備を行うこととします。

※1 トリップ：人がある目的をもって、ある地点から他の地点へ移動すること

※2 交通結節点：異なる交通手段もしくは同じ交通手段の異なる路線を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など。

計画対象路線の一覧を表 3-1 に示します。図 3-4 に示す自転車ネットワーク路線のうち、本章の計画対象路線となる市道を赤線で示しています。

表 3-1 計画対象路線一覧

| ネットワーク<br>番号 | 計画対象路線名        | ネットワーク<br>番号 | 計画対象路線名       |
|--------------|----------------|--------------|---------------|
| 1            | 山手東手城幹線        | 20           | 霞御門線          |
| 2            | 北本庄奈良津幹線       | 21           | 御門 4 号線       |
| 3            | 東福山駅伊勢丘幹線      | 22           | 本庄中草戸幹線       |
| 4            | 千田一文字幹線        | 23           | 福山駅旭町線        |
| 5            | 御幸地吹幹線         | 24           | 福山駅南本庄線       |
| 6            | 福山駅南手城幹線       | 25           | 西町若松線         |
| 7            | 手城沖野上幹線        | 26           | 本庄中西町幹線 他2路線  |
| 8            | 沖野上新涯幹線        | 27           | 木之庄丸之内線 他1路線  |
| 9            | 福山駅箕沖幹線        | 28           | 木之庄北吉津 2 号線   |
| 10           | 水呑三新田幹線 他1路線   | 29           | 木之庄 1 号線      |
| 11           | 野上 16 号線 他1路線  | 30           | 明王台佐波幹線 他7路線  |
| 12           | 草戸松浜幹線         | 31           | 佐波瀬戸幹線 他3路線   |
| 13           | 西町東桜町幹線        | 32           | 東福山駅前幹線       |
| 14           | 元町 2 号線 他1路線   | 33           | 福山駅前 2 号線     |
| 15           | 本町延広線          | 34           | 東深津春日幹線       |
| 16           | 宝町東深津幹線        | 35           | 南蔵王南手城幹線      |
| 17           | 福山駅西町線         | 36           | 久松台北本庄幹線 他2路線 |
| 18           | 三之丸東桜町 1 号線    | 37           | 城見伏見線         |
| 19           | 元町延広 1 号線 他2路線 |              |               |
| 合計延長(m)      |                | 105,578      |               |

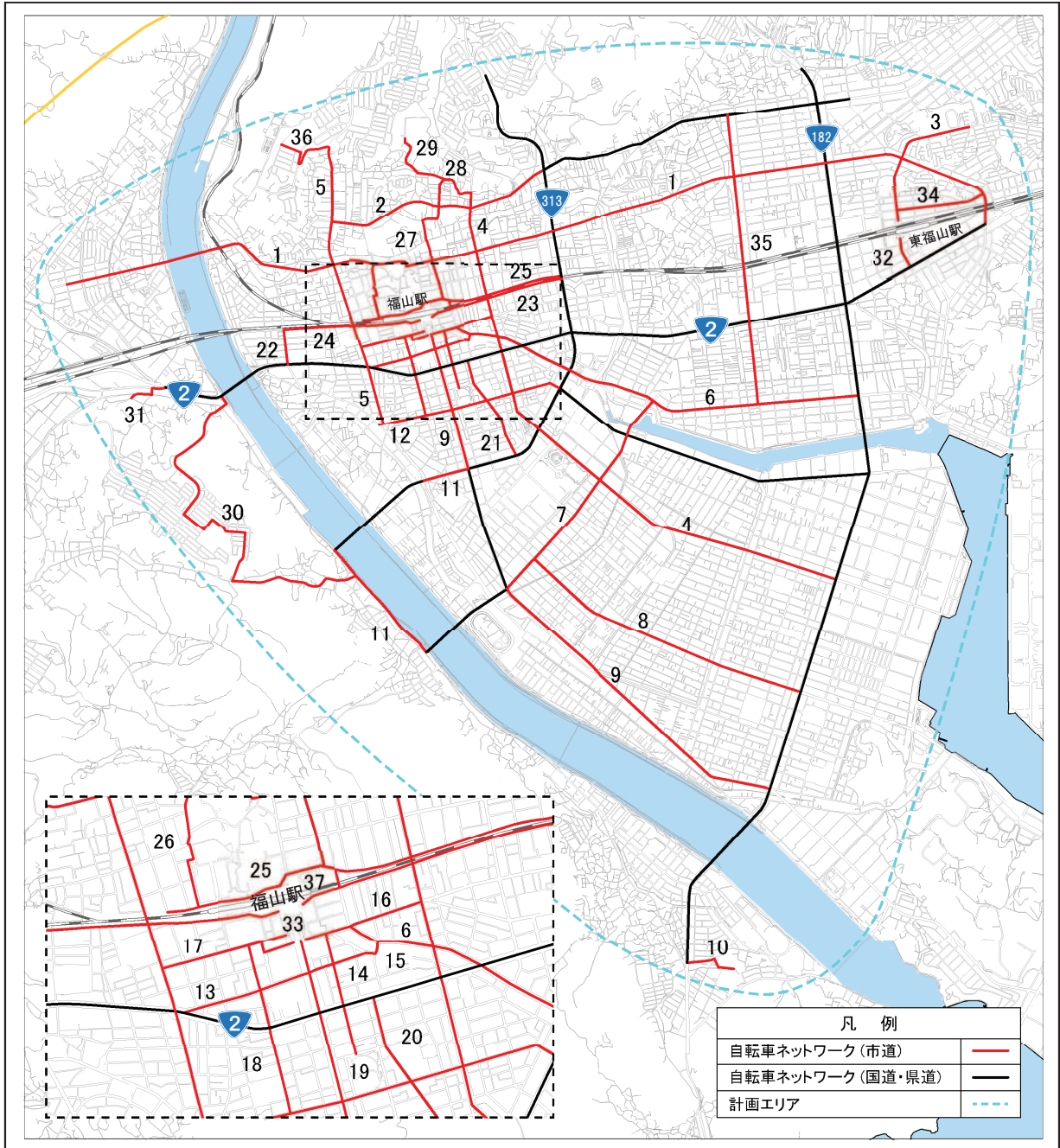


図3-4 計画対象路線

### 3-4 整備優先区間の検討

#### (1) 検討フロー

計画対象路線のうち、既に整備が完了している区間は整備済みとして除き、それ以外について「関連する他事業の有無」，「整備を優先する指標」の項目から総合的に判断し、3つのグループに分類し、整備を優先する区間を設定します。

福山都市圏自転車走行空間整備計画で定められた整備を優先する区間を基本としながら、整備を優先する指標により整備優先区間の検討を行います。

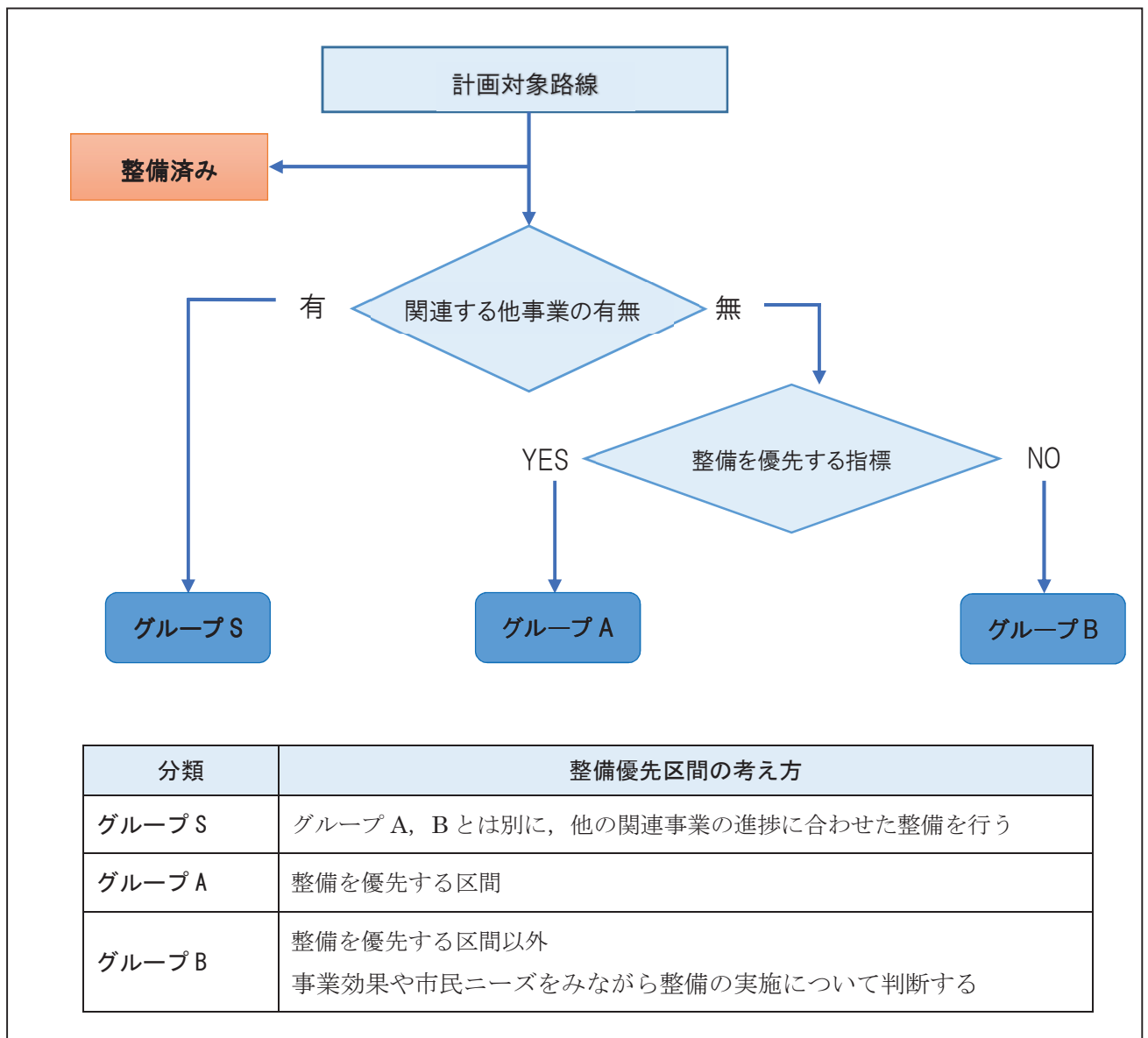


図 3-5 整備優先区間の検討フロー

**関連する他事業**

- ① 第4章で述べる歩行空間の整備計画に該当する路線
- ② 福山駅前再生ビジョンに関連するエリアに位置する路線

**整備を優先する指標**

- ① 自転車利用が多い区間
- ② 自転車関連事故が多い区間
- ③ ①, ②に加え, 既往の整備済み区間と連続し, 一定程度の範囲で面的なネットワークが形成される区間
- ④ 予定されている事業(福山市新総合体育館, 県道整備等)に関連させ, 自転車利用の増加が見込まれる区間



## (2) 整備優先区間の検討結果

(1) で検討した整備優先度の検討結果を表 3-2 及び図 3-6 に示します。

表 3-2 整備優先区間検討結果一覧

| ネットワーク番号 | 自転車ネットワーク路線名  | ネットワーク延長(m) | 整備済み(m) | グループ S (m) | グループ A (m) | グループ B (m) |
|----------|---------------|-------------|---------|------------|------------|------------|
| 1        | 山手東手城幹線       | 16,218      | 3,604   | 0          | 8,994      | 3,620      |
| 2        | 北本庄奈良津幹線      | 3,786       | 0       | 0          | 0          | 3,786      |
| 3        | 東福山駅伊勢丘幹線     | 2,500       | 1,420   | 0          | 1,080      | 0          |
| 4        | 千田一文字幹線       | 9,462       | 1,732   | 0          | 3,470      | 4,260      |
| 5        | 御幸地吹幹線        | 4,704       | 2,030   | 0          | 2,674      | 0          |
| 6        | 福山駅南手城幹線      | 7,448       | 1,816   | 420        | 1,736      | 3,476      |
| 7        | 手城沖野上幹線       | 3,914       | 0       | 0          | 3,914      | 0          |
| 8        | 沖野上新涯幹線       | 4,954       | 0       | 0          | 0          | 4,954      |
| 9        | 福山駅箕沖幹線       | 7,860       | 1,712   | 600        | 0          | 5,548      |
| 10       | 水呑三新田幹線 他1路線  | 828         | 0       | 0          | 0          | 828        |
| 11       | 野上16号線 他1路線   | 3,112       | 0       | 0          | 0          | 3,112      |
| 12       | 草戸松浜幹線        | 3,020       | 0       | 0          | 3,020      | 0          |
| 13       | 西町東桜町幹線       | 1,154       | 0       | 1,154      | 0          | 0          |
| 14       | 元町2号線 他1路線    | 566         | 0       | 566        | 0          | 0          |
| 15       | 本町延広線         | 102         | 0       | 102        | 0          | 0          |
| 16       | 宝町東深津幹線       | 614         | 0       | 0          | 0          | 614        |
| 17       | 福山駅西町線        | 1,254       | 0       | 1,254      | 0          | 0          |
| 18       | 三之丸東桜町1号線     | 1,346       | 0       | 0          | 0          | 1,346      |
| 19       | 元町延広1号線 他2路線  | 958         | 0       | 958        | 0          | 0          |
| 20       | 霞御門線          | 1,194       | 0       | 0          | 0          | 1,194      |
| 21       | 御門4号線         | 654         | 0       | 0          | 0          | 654        |
| 22       | 本庄中草戸幹線       | 602         | 0       | 0          | 602        | 0          |
| 23       | 福山駅旭町線        | 2,246       | 40      | 344        | 1,862      | 0          |
| 24       | 福山駅南本庄線       | 2,358       | 0       | 746        | 1,612      | 0          |
| 25       | 西町若松線         | 3,406       | 0       | 1,362      | 0          | 2,044      |
| 26       | 本庄中西町幹線 他2路線  | 962         | 0       | 962        | 0          | 0          |
| 27       | 木之庄丸之内線 他1路線  | 2,248       | 0       | 628        | 0          | 1,620      |
| 28       | 木之庄北吉津2号線     | 1,000       | 0       | 0          | 0          | 1,000      |
| 29       | 木之庄1号線        | 800         | 0       | 0          | 0          | 800        |
| 30       | 明王台佐波幹線 他7路線  | 6,878       | 0       | 0          | 0          | 6,878      |
| 31       | 佐波瀬戸幹線 他3路線   | 1,004       | 0       | 0          | 0          | 1,004      |
| 32       | 東福山駅前幹線       | 470         | 0       | 0          | 470        | 0          |
| 33       | 福山駅前2号線       | 310         | 0       | 310        | 0          | 0          |
| 34       | 東深津春日幹線       | 1,464       | 0       | 0          | 0          | 1,464      |
| 35       | 南蔵王南手城幹線      | 4,760       | 0       | 0          | 3,396      | 1,364      |
| 36       | 久松台北本庄幹線 他2路線 | 1,276       | 0       | 0          | 0          | 1,276      |
| 37       | 城見伏見線         | 146         | 0       | 146        | 0          | 0          |
|          | 合計延長(m)       | 105,578     | 12,354  | 9,552      | 32,830     | 50,842     |

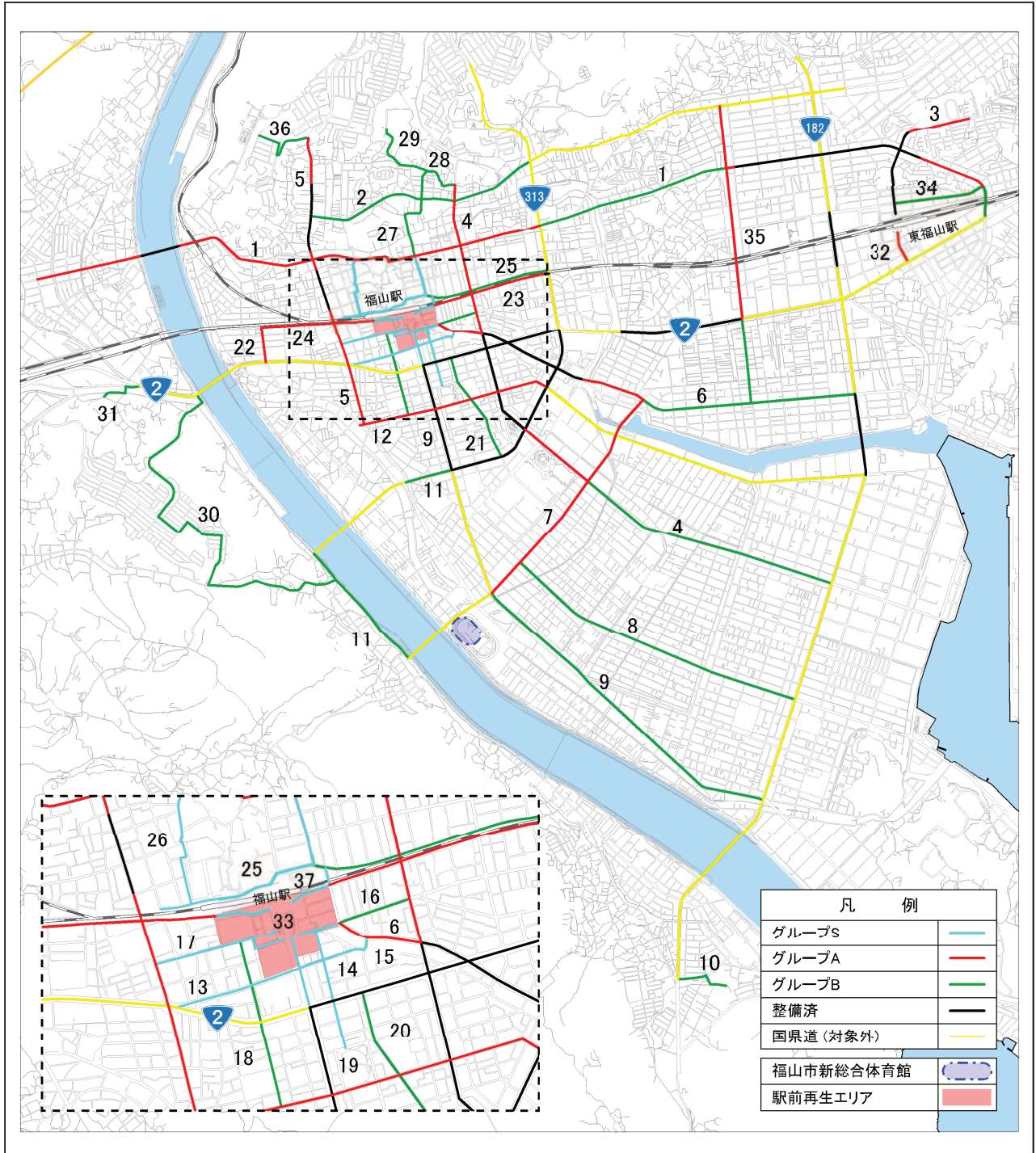


図 3-6 計画対象路線の整備優先区間

## 3-5 整備手法の考え方

### (1) 整備手法

自転車は車両であるという原則を踏まえ車道を通行させる基本的な整備手法と、車道は狭いが歩道幅員が十分にあり交通規制や利用実態等から歩道を通行させる特例的な整備手法に分類します。

#### 1) 基本的な整備手法

- ① 自転車専用車道：自転車と自動車を構造的に分離する



※福山市道では採用予定なし

- ② 自転車専用通行帯：車道において自転車と自動車を視覚的に分離する  
(自転車レーン)



- ③ 車道混在：車道において自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内  
(自転車通行ゾーン)で混在することを矢羽根型路面表示やピクトグラム(図記号)により注意喚起する



## 2) 特例的な整備手法

- ① 自転車通行位置の明示: 歩道において歩行者と自転車を視覚的に分離する



- ② 自転車啓発帯: 歩道において自転車の通行位置を啓発する



### (2) 整備手法の決定方法

自転車通行空間整備にあたっては、交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて適切な区間設定を行い、区間毎に整備手法を決定します。

## 3-6 整備の目標

本計画期間内における整備目標は次のとおり設定します。

### (1) 整備延長

整備目標は、グループAの整備率を100%とします。これにより、面的な自転車ネットワーク路線を構築し、自転車利用の増進を図ります。

| ネットワーク<br>番号 | 自転車ネットワーク路線名 | ネットワーク<br>延長(m) | グループ<br>A (m) |
|--------------|--------------|-----------------|---------------|
| 1            | 山手東手城幹線      | 16,218          | 8,994         |
| 3            | 東福山駅伊勢丘幹線    | 2,500           | 1,080         |
| 4            | 千田一文字幹線      | 9,462           | 3,470         |
| 5            | 御幸地吹幹線       | 4,704           | 2,674         |
| 6            | 福山駅南手城幹線     | 7,448           | 1,736         |
| 7            | 手城沖野上幹線      | 3,914           | 3,914         |
| 12           | 草戸松浜幹線       | 3,020           | 3,020         |
| 22           | 本庄中草戸幹線      | 602             | 602           |
| 23           | 福山駅旭町線       | 2,246           | 1,862         |
| 24           | 福山駅南本庄線      | 2,358           | 1,612         |
| 32           | 東福山駅前幹線      | 470             | 470           |
| 35           | 南蔵王南手城幹線     | 4,760           | 3,396         |
|              | 合計延長(m)      | 57,702          | 32,830        |

### (2) 事故件数

自転車交通量や自転車関連事故が多い区間を優先的に整備することにより、自転車利用に関する交通ルールの遵守意識の向上を図ります。そのことにより、計画エリア内における自転車関連事故件数を2017年(平成29年)と比較して2割減少させます。

|              | 事故件数 |
|--------------|------|
| 2017年(平成29年) | 213  |
| 10年後         | 170  |

資料：事故発生件数（広島県警調べ）

### (3) 利用者の満足度

自転車利用が比較的多く、事故に遭う割合も高い高校生を対象としたアンケート調査を実施し、自転車通行のしやすさなど利用満足度を向上させます（基準は2017年（平成29年）の調査結果とします）。

なお、利用満足度は、アンケート調査において、自転車で車道の左側を通行し、かつ、自転車通行空間を整備することで車道を走りやすくなったと回答した人の割合とします。

|              | 利用満足度 |
|--------------|-------|
| 2017年(平成29年) | 26%   |
| 10年後         | 60%   |