

8. 戦略的な整備計画

1) ネットワークの整備時期

自転車ネットワークは、前期5箇年で概成させ、10年後の目標達成をめざす。

なお、5年後（中間年次）における目標の達成状況、整備上の課題等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施し、後期5箇年で改善を行う。

前期5箇年の整備では、次に示す指標・視点等によって優先順位を設定する。

2) 優先順位を決定する指標・視点

自転車ネットワークの整備優先順位は、以下に示す指標・視点等によって総合的に判断し、次頁に示すとおり整備優先区間を設定した。

①現状で自転車利用が多い場合は、優先度を高く設定する

※前期: 自転車交通量 1000 台/12h 以上

②現状で自転車に関連する事故が多い場合は、優先度を高く設定

※前期: 事故率 1500 件/億台キロ以上

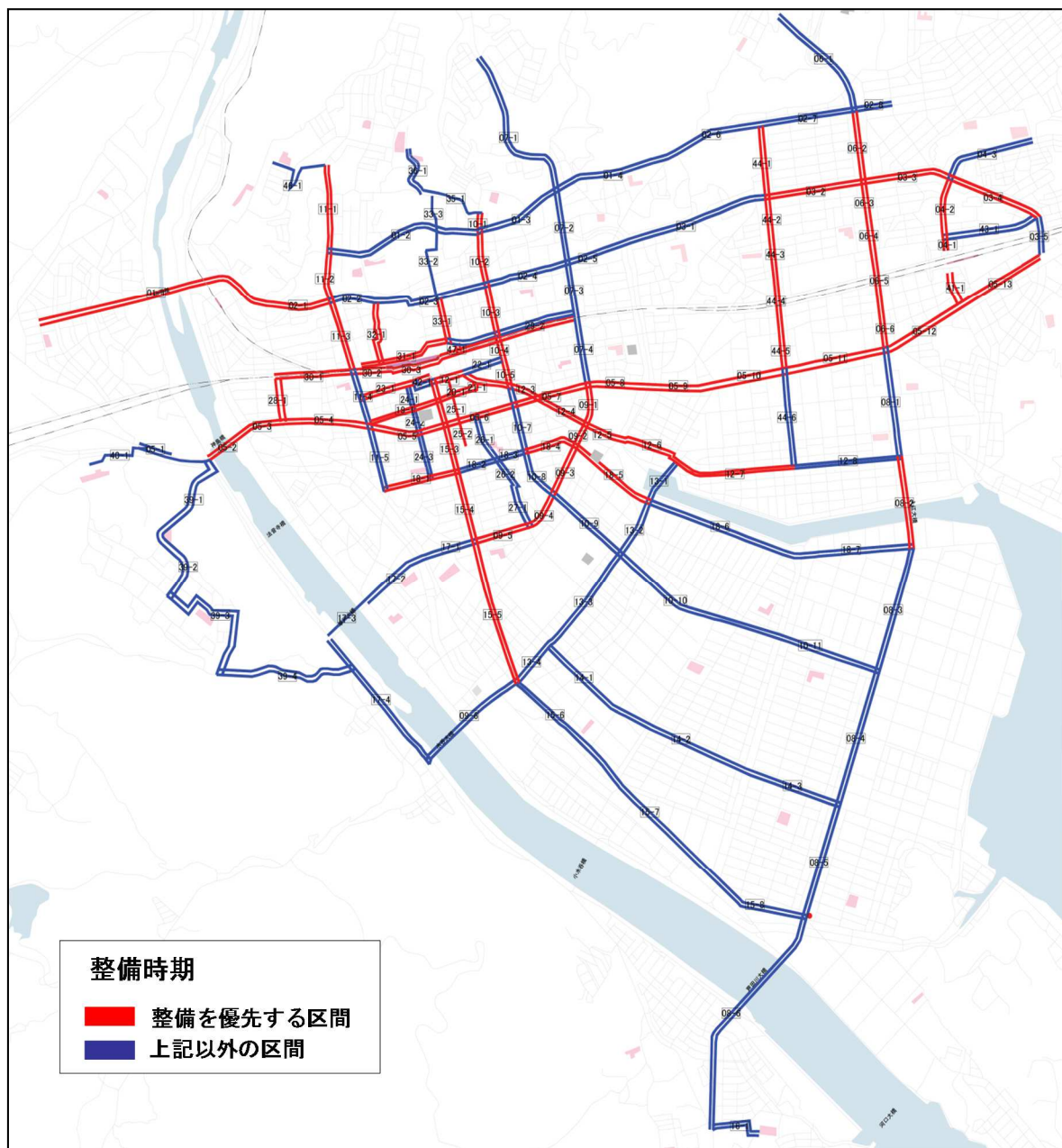
③バリアフリー特定経路に該当する区間、自転車通行環境整備モデル地区は、優先度を高く設定する

④予定されている事業(歩道整備等)に該当する区間は、予定の事業実施時期に従う

※前期に設定

⑤前後区間の連続性を考慮して、時期を設定

■ 整備時期の区分



整備時期	区間数	延長(km)	延長割合
整備を優先する区間	154	66	41%
上記以外の区間	149	95	59%

9. 駐輪対策

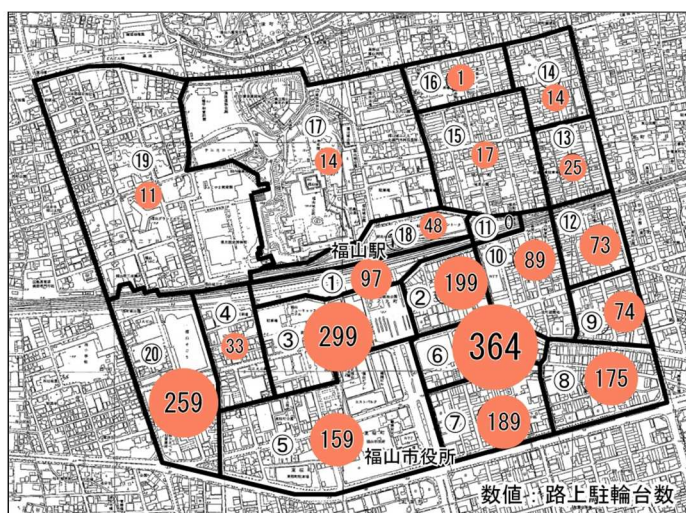
1) 駐輪に係る福山の現状と課題

福山駅周辺での路上駐輪など、駐輪に係る福山の現状と課題を以下に示す。

- ①平成 18 年の福山駅周辺での駐輪調査では、既設の駐輪場に入りきれない路上駐輪を確認(約 2,140 台)
- ②アンケート調査(平成 20 年度実施)では、福山駅周辺での駐輪施設の設置要望が多い
- ③路上のデッドスペース等で駐輪が多くみられる(福山駅南側に駐輪可能な路上空間が存在)
- ④路上駐輪は歩行者等の通行の妨げになるとともに、まちの景観の阻害要因となる
- ⑤駐輪場の附置義務条例は制定されていない

■福山駅周辺での路上駐輪状況等

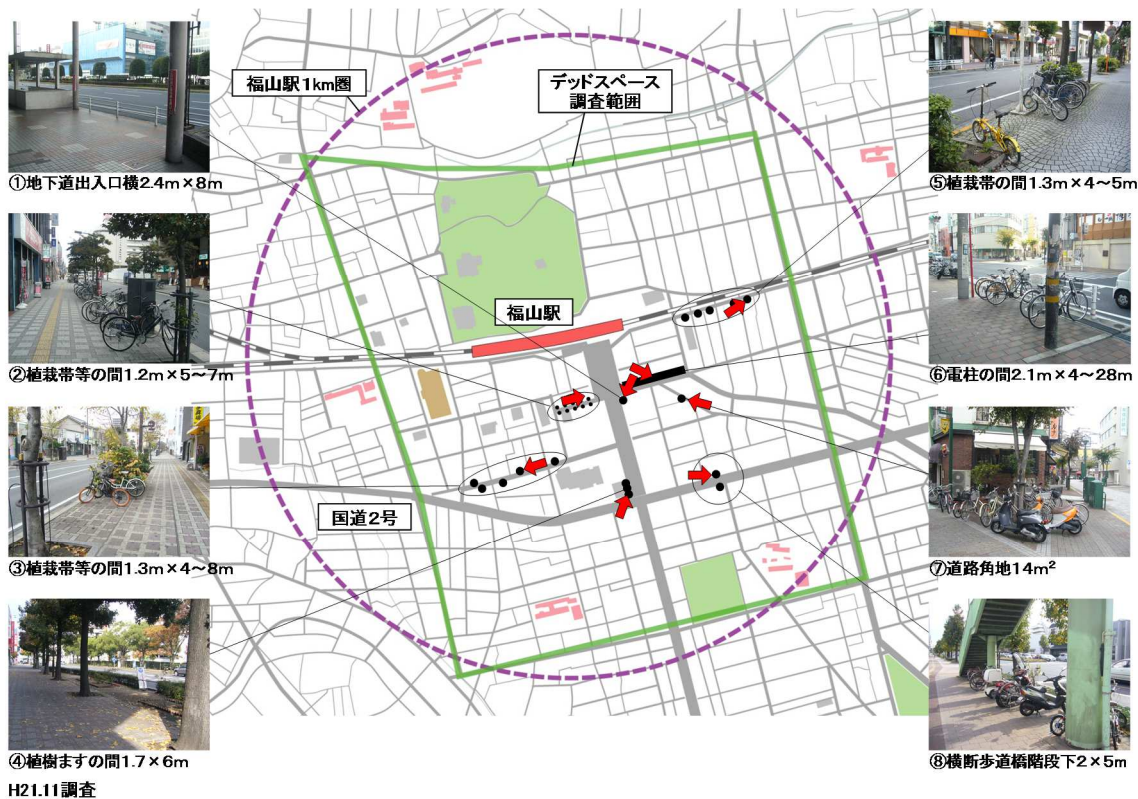
- 平成 18 年調査時の最大駐輪台数は 5,943 台(内、公的駐輪場に 2,816 台、施設駐輪場に 987 台)
- 路上駐輪は 2,140 台であり、特に駅南側で路上駐輪が多い
- 駅周辺での公的駐輪場の収容能力は 3,722 台であり、駅北側には駐輪場がない



*平成18年9月27日(水)調査での最大駐輪台数時刻(17時)における路上駐輪2,140台の分布
 数値：路上駐輪台数

■ デッドスペース等の状況

- 路上のデッドスペース(植栽帯の間、横断歩道橋階段下など)等で駐輪が多くみられる
- 福山駅より南側に自転車をまとめて駐輪できる路上空間が存在する
- 個別路線の整備計画策定にあたり、デッドスペース等の有効活用を図る必要がある



2) 福山都市圏における取り組み状況

福山都市圏では、交通円滑化推進計画等において、駐輪対策の方針等が示されており、駐輪場の整備や自転車等放置禁止区域の指定等が実施されている。

■ 福山都市圏交通円滑化総合計画(H14.3)、福山地域都市交通円滑化推進計画(H11・12年度検討)

< 駐輪対策の方針等 >

○ 既存駐輪場の適性かつ有効な管理を図りながら必要な駐輪場を整備

→ H18.7 福山駅南有料駐輪場を整備、レンタサイクル開始

福山駅南有料自転車駐輪場 施設概要



所在地 : 福山市三之丸町(福山駅西町線地下)
 都市計画決定: 2003年(H15)12月10日
 建設期間 : 2005年(H17)1月~2006年(H18)6月
 供用開始 : 2006年(H18)7月1日
 総事業費 : 約 52,200万円
 面積 : 940平方メートル
 構造 : 地下1階1層、出入口2箇所
 収容能力 : 737台(定期利用:585台、一時利用:120台、
 レンタサイクル:32台)



レンタサイクル・地下駐輪場入口

ふくやまレンタサイクル 概要

・利用時間: 午前6時~午後11時(年中無休) ・利用料金: 1日1回150円 ・申込場所: 地下1階管理人室

借受の方法	返却の方法
<ol style="list-style-type: none"> ① 利用申込書を係員に提出 ② レンタサイクルのカギと利用券を受取る ③ レンタサイクルをポートから出す ④ レンタサイクルをポート改札機に通す ⑤ 利用券を出庫ゲート自動改札機に通す ⑥ ゲートを通過 	<ol style="list-style-type: none"> ① 利用券を入庫ゲート自動改札機に通す ② ゲートを通過 ③ レンタサイクルをポートへ戻し、施設する ④ レンタサイクルをポート機に入れ、精算・定期更新 ⑤ 係員にレンタサイクルのカギと精算済みの券を提出する

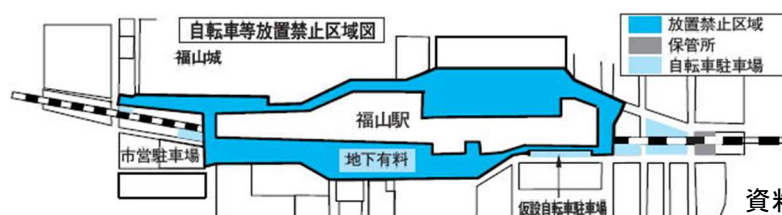


レンタサイクル

資料: 福山都市圏交通円滑化総合計画資料

○ 同時に駐輪禁止区域を設定、放置自転車の取り締りを実施

→ H20 福山駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定



資料: 広報ふくやま 2008年4月

- 対策開始: H20.5.1~
- 放置禁止区域で自転車等を放置すると、放置されている自転車や原動機付自転車には警告札を付け、それ以降一定時間以上放置すると撤去し、市の保管所へ移動(自転車等の放置の防止に関する条例に基づく)

○ 公共駐輪場への長時間放置駐輪等を防ぎ、適切な管理を進めるために公共駐輪場の有料化を検討

○ 大規模店舗の駐輪対策: 駐輪施設附置義務条例の対応を検討

○ 市営駐輪場の有効活用の視点からレンタサイクルを本格的に導入、定着を図る

○ 長時間駐輪、短時間駐輪など使用目的に応じた設置主体による駐輪場整備

<路線バス利便性向上策>

- 利用者の利便性を高めるアクセス手段としてサイクル&バスライド等を検討
(既設駐輪場、残地等の簡易的に駐輪スペースが確保可能な箇所から順次整備)

■福山市オムニバスタウン計画(H20~24年度の5ヵ年計画)

- バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善策としてサイクル&バスライド等の導入を検討

3)駐輪対策

福山都市圏の交通円滑化推進計画等では、既存駐輪場の適正かつ有効な管理、必要な駐輪場の整備、附置義務条例制定の検討などの駐輪対策の方針等が示されており、これらの計画と連携を図りながら、今後以下に示す対策の実施に向け、調査検討を進めていく。

(1) 駐輪場の整備

- 民間と行政の適切な役割分担を考慮し、福山駅周辺において駐輪場を整備拡充する
- 既存の道路空間を有効に活用し、路上駐輪施設を整備する
- 買い物等の短時間駐輪に対応するため路上空間、空き店舗、自動車駐車場等を活用
- 附置義務駐輪など駐輪施設を増加させる施策の制定について検討する
- サイクル&バスライドに寄与する駐輪場の整備を検討する

(2) 既設駐輪場の有効活用

- 既設駐輪場の利用促進を図るため、案内板設置など駐輪場に誘導する情報提供を実施

(3) モラル向上の啓発活動

- 放置自転車等に関するモラル向上施策として啓発ビラ配布等を実施する

(4) 自転車シェアリングの導入(検討)

- 既設の駐輪場やデッドスペースを活用し、自転車シェアリングの導入を検討する
- 駅周辺を拠点とし、複数ポートの設置により利用者への利便性向上を図る

4) 路上駐輪施設の整備

路上駐輪施設の整備方針を以下に示す。

- 福山駅周辺の路上でデッドスペースとなっている横断歩道橋階段下や植栽帯間を有効に活用し、駐輪施設を整備する
- 計画策定にあたり、自転車走行空間の確保との整合を図る
- 駐輪施設の設置地点は、駐輪需要、活用可能な空間の有無、公共交通機関への乗り継ぎ利便性（鉄道駅、バス停付近）、設置規模、道路景観への影響等を考慮し、選定する。必要に応じて利用実態調査を実施する
- 駐輪施設は、歩行者等の通行の支障とならない位置に配置する
- 駐輪施設の出入口は、自転車走行空間からの出入りに配慮し配置する
- 標識令に定められた道路標識、道路標示、区画線や柵等を設置する



植栽帯間の駐輪施設整備イメージ

資料：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針同解説（社団法人日本道路協会、H19.1）

注：平成18年に算定した整備必要量は450台（公的駐輪施設）であり、路上駐輪施設の整備だけでは十分でない。

商店街、事業者等の関係者と連携し、長期間空き店舗となっている空間や建物の道路に面した部分を後退させている空間の活用など、路外駐輪施設の整備にも取り組む。

■具体的な整備計画案：伏見旭町1号線（JR高架南側）

- 歩道上の植栽帯の間に路上駐輪がみられる
- 植栽帯の間の空間（奥行き1.3m）を活用し、駐輪施設を整備する
- 駐車ますが歩行者の通行空間に重ならないようにするため、道路に対して角度を付けて配列する



現況



整備イメージ（岡山市国道53号）

10. 自転車ルール・マナーの向上策

1) ルール・マナーに係る福山の現状と課題

ルール・マナーに係る自転車利用者の実態や指導・啓発活動の実施状況など、福山の現状と課題を以下に示す。

① 自転車利用者に対する指導・啓発活動を実施

- ・自転車事故防止・盗難防止の指導・啓発活動(チラシの配布、グッズの支給等)



資料: 安全・安心なまちづくり「ひろしま」地域支援活動サイト

- ・交通安全教室: 交通公園においてビデオ鑑賞、講話、交通安全ルールの実地体験、移動教室はすべての小学校で実施、中学生には自転車の正しい乗り方などを指導

交通安全教室開催状況 平成20年度(4月～1月)

	交通公園		移動教室		合 計	
	回数	参加数(人)	回数	参加数(人)	回数	参加数(人)
小学校	77	4,586	102	25,279	179	29,865
中学校	1	108	6	1,289	7	1,397
計	78	4,694	108	26,568	186	31,262

注: 自転車を対象とする交通安全教育を実施した小・中学校のみを記載

資料: 福山市資料

- ② アンケート調査(平成20年度実施)では、全般的にルールの認識が低く、マナーも良くない、特に高校生において顕著である
- ③ 自転車の危険行為により歩行者等の安全が脅かされ、安全未確認等による交通事故も発生

2) ルール・マナーの向上策

自転車利用者全般において走行ルールの認識が低いことより、自転車走行位置等が現場で直感的にわかるような、見やすい大きなマーキングを行い、安全な走行を誘導する。

また、学校での安全教育の取り組みを強化するとともに、引き続き、道路利用者全般への安全教育・広報啓発を実施する必要がある。

(1) 道路利用者全般への安全教育・広報啓発

- 全国で実施されている広報活動・交通安全教室等を参考にあらゆる年齢層を対象に自転車の走行など安全教育や広報啓発等の活動を推進する
- 運転免許更新時における広報啓発を実施する

(2) 学校での安全教育の取り組み強化

○高校生はルール未認識でマナーの悪さが目立っていることから、義務教育の各段階で安全教育が必要不可欠

○学校周辺での街頭指導にも取り組む

(3) 大きなマーキング&現場でルールが分かるシステム

○自転車走行位置等が現場で直感的にわかるような、見やすい大きなマーキングを行い、安全な走行を誘導

○自転車の一方通行や走行位置を標示する場合、矢印型マークを用いる

○自転車走行空間は自転車レーンと同じ青色系、歩行者空間はローズカラーを用いる

■自転車走行空間を示すマーク等の整備アイテム



3) 事故対策

国土技術政策総合研究所が実施した福山における自転車事故分析結果に基づき、事故対策を検討した。ここでは、主に自動車を含めた利用者への注意喚起、啓発による対策案を例示する。

福山では、以下の3パターンでの自転車の事故率が高く、通行方向別では、逆走する自転車の事故が多い傾向にある。

- ①無信号交差点部における“出会い頭”事故(歩道の有無によらない)
- ②信号交差点部の歩道が整備された区間における“自動車右左折時”の事故
- ③単路部の歩道が整備された区間における“出会い頭”の事故

自動車右左折時の事故対策の一例としては、自転車への注意喚起看板の設置や、自動車への注意喚起として横断帯注意喚起ライン等の路面標示を行うことが考えられる。なお、注意喚起ラインや看板の設置を行う場合は、具体的な内容について、道路管理者、公安委員会が協議し、統一した方法で実施する。

逆走する自転車の事故が多いことについては、利用者全般への安全教育、広報啓発により対応する必要がある。

また、歩道を通行する自転車が車道寄りを走行することが、安全性の向上につながることで、自転車を車道側に誘導するため横断歩道接続部の構造に配慮(横断歩道接続部の縁端の段差を歩行空間は標準2cm、自転車走行空間は0cmとするなど)する。

■信号交差点における右左折時(車両)の事故対策イメージ

