

第1回

福山都市圏自転車走行空間整備
懇談会資料

平成20年11月19日

-目次-

1. 自転車利用に関する現状と課題

1-1. 全国的な現状と課題

- ①自転車及び自動車保有台数の推移
- ②自転車走行空間の整備状況と国際比較
- ③自転車乗用中の死傷者数の動向
- ④自転車対歩行者事故の推移

1-2. 福山都市圏の現状と課題

- ①自転車の利用状況
- ②自転車利用実態（エリア）
- ③自転車・歩行者交通量
- ④歩道の整備状況
- ⑤ 自転車乗用中の事故件数

2. 自転車利用に関する取り組み状況

2-1. 全国的な取り組み状況

- ①新たな自転車利用環境のあり方に関する懇談会
- ②全国的な先進事例

2-2. 福山都市圏における取り組み状況

- ①モデル地区の指定
- ②モデル地区における社会実験の実施
- ③現在の取り組み
【路上駐輪対策・マナー・レンタサイクル】

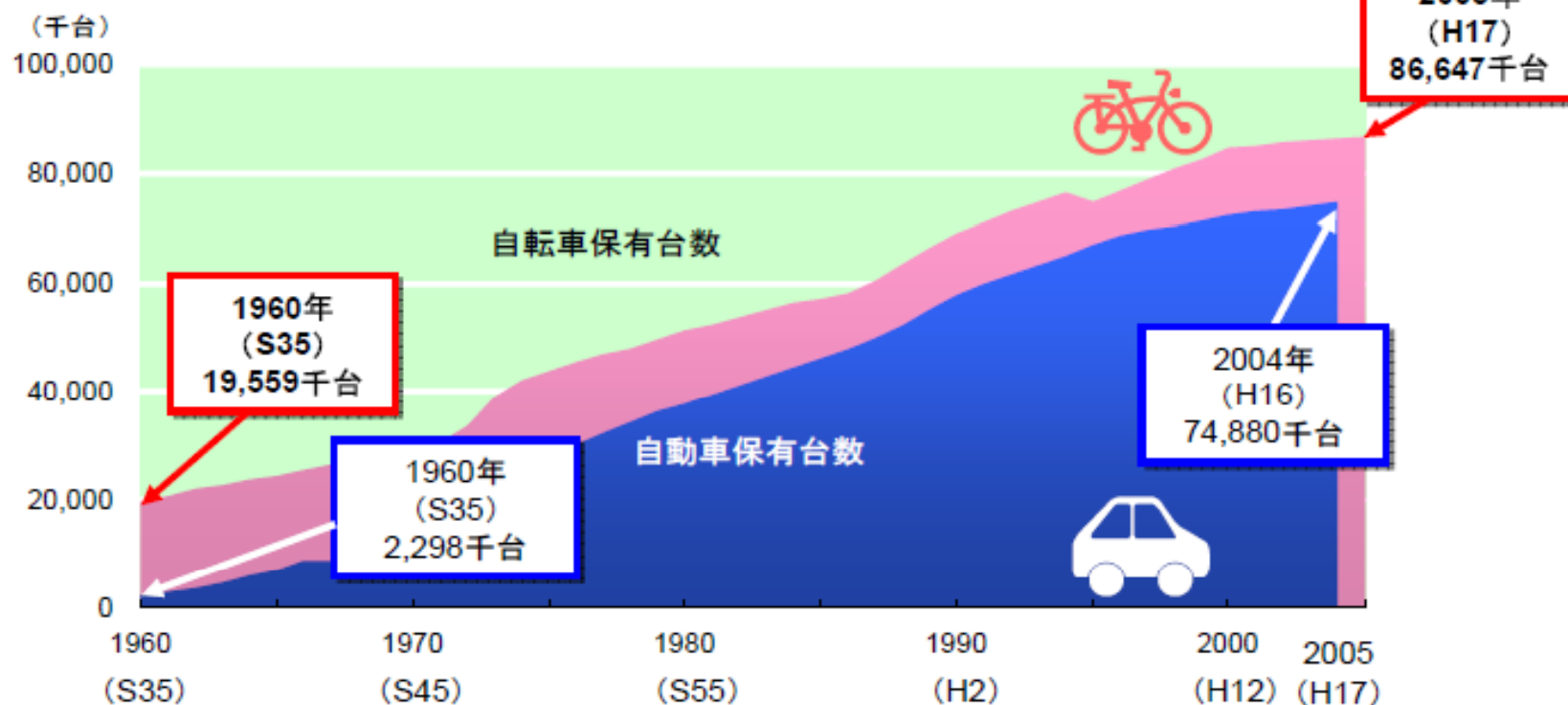
3. 福山都市圏における検討エリアの設定

1. 自転車利用に関する現状と課題

1-1. 全国的な現状と課題

① 自転車及び自動車保有台数の推移

- 自転車保有台数は増えており、自動車保有台数より多い。

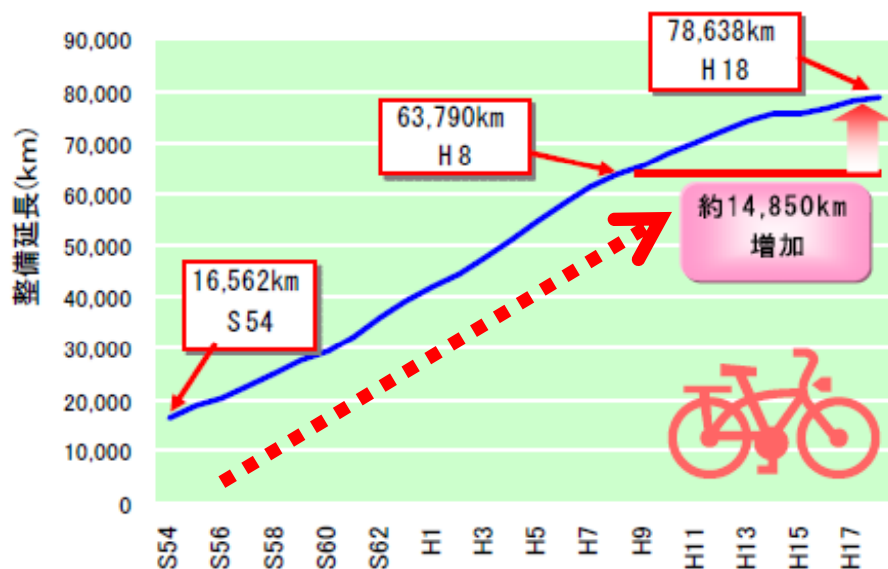


【出典：自転車保有台数は、自転車統計要覧第40版(平成18年11月)：(財)自転車産業振興協会、
自動車保有台数は、道路統計年報2006(平成18年度)：国土交通省道路局】
注) 自転車保有台数は、平成6年度までは、生産台数、国内向供給数等に基づく物理的推計値、
平成7年度以降は、世帯主年代別の保有率で推計した人的推計値である。

1. 自転車利用に関する現状と課題

1-1. 全国的な現状と課題

■自転車走行空間延長の推移



②自転車走行空間の整備状況と国際比較

- 最近の10年間で約14,850km増加していますが、オランダなどに比べると、自転車道の整備割合(0.6%)はまだまだ低い状況です。

歩道で歩行者と交錯する自転車



自転車が走りにくい道路



注)自転車走行空間延長は、自転車歩行者道、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の延長(道路延長)の合計。

■主要国の自転車道の整備状況

国名	年	自転車道の延長(km)	総道路延長に対する割合(%)	国土面積あたりの延長(m/km ²)	自転車千台あたりの延長(m/千台)	人口千人あたりの延長(m/千人)
オランダ	1985	14,500	8.6	349	1,317	900
ドイツ	1985	23,100	4.7	65	660	280
日本	2006	7,301	0.6	19	84	57

注)日本の自転車道の延長は、自転車歩行者道(自転車通行帯付)、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の延長(道路延長)の合計。

オランダ(アムステルダム)

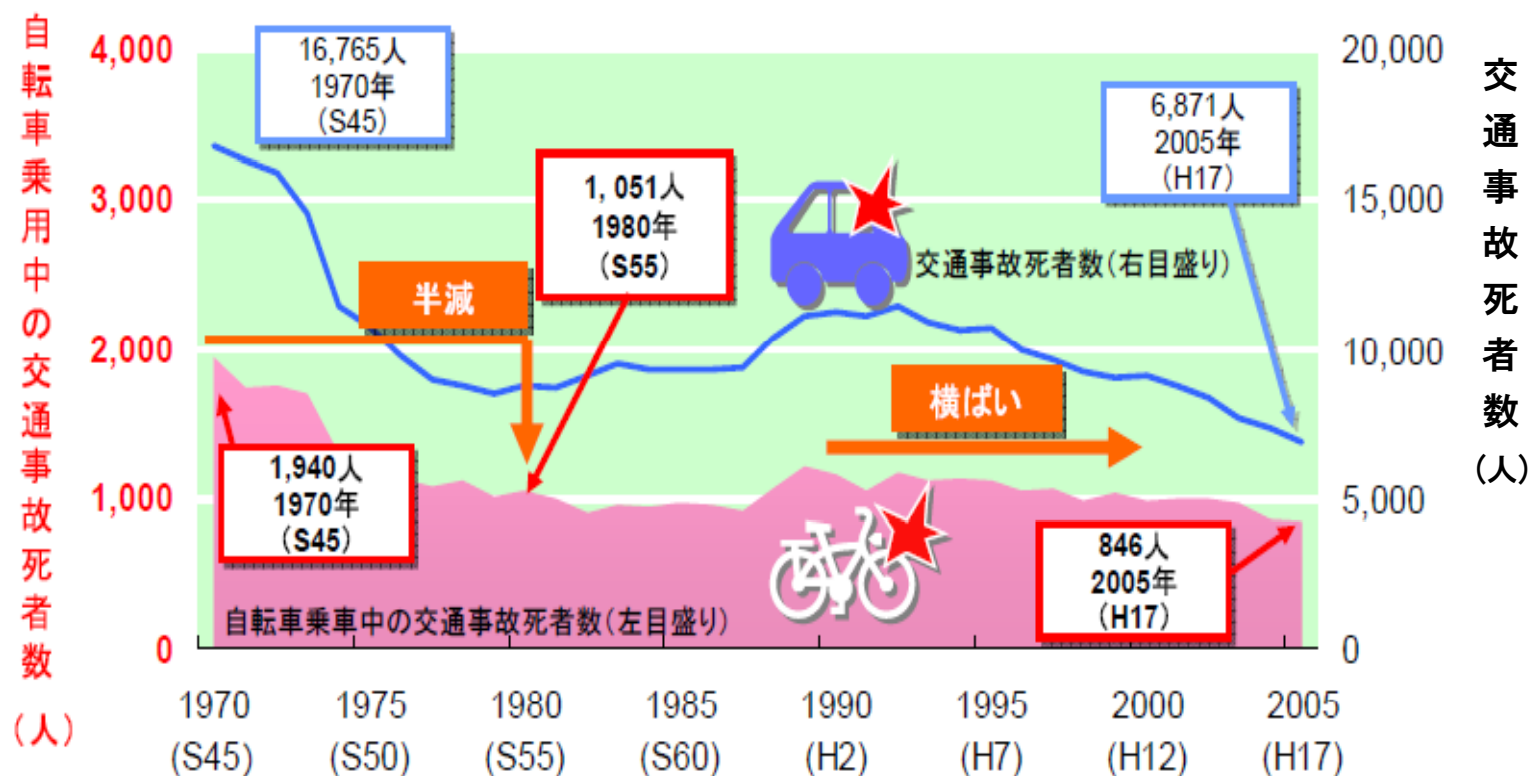


1. 自転車利用に関する現状と課題

1-1. 全国的な現状と課題

③ 自転車乗用中の死傷者数の動向

- 自転車乗車中の交通事故死者数は1980年で半減していますが、それ以降は変化していません。



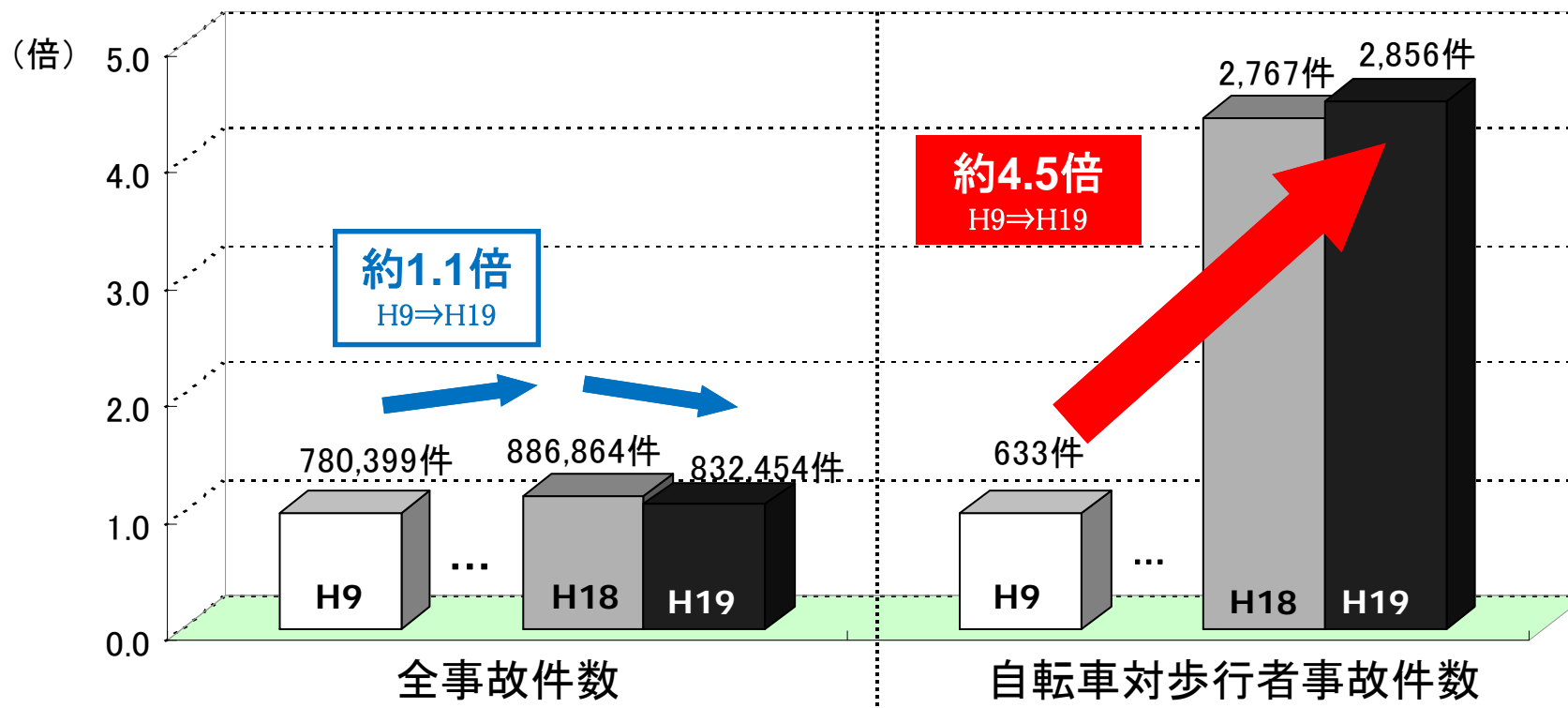
1. 自転車利用に関する現状と課題

1-1. 全国的な現状と課題

④ 自転車対歩行者事故の推移

- 近年、全事故は減少していますが、自転車対歩行者事故は依然増加しており、最近10年間で約4.5倍に増加しています。

■ 全事故件数および自転車対歩行者事故件数の推移



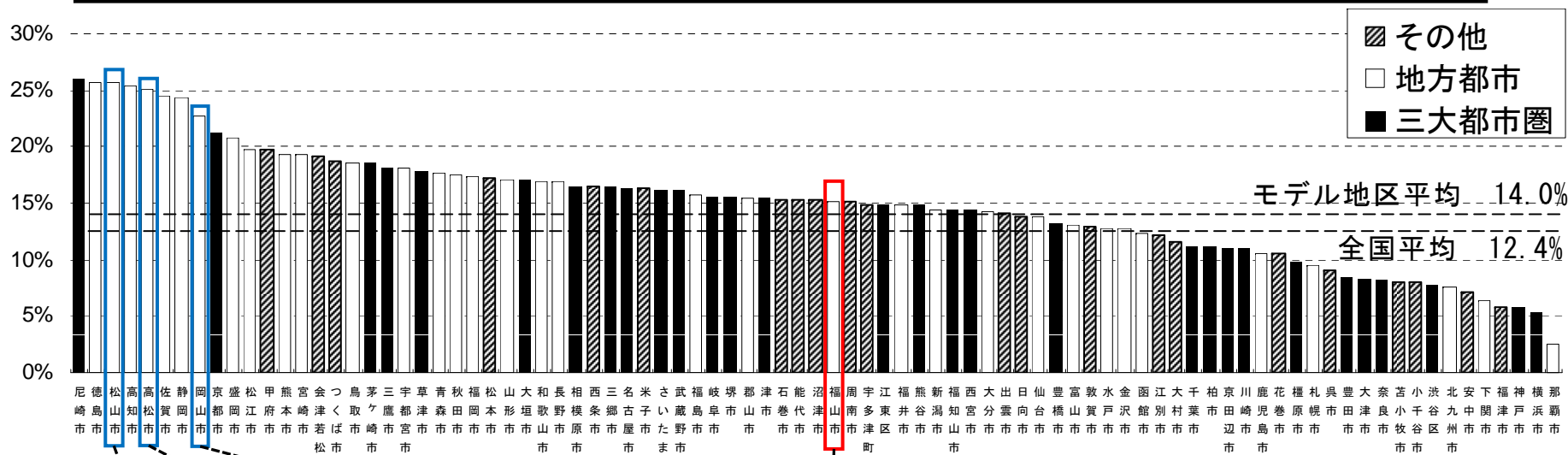
1. 自転車利用に関する現状と課題

1-2. 福山都市圏の現状と課題

①自転車の利用状況

■通勤・通学における代表交通手段自転車利用率

- 地方都市では、自転車の利用率が比較的高い傾向にあります。
- 福山市は自転車利用率が約15%で、全国平均より3ポイント高いですが、中国、四国地方の人口が同規模の中核都市と比較すると低くなっています。



参照:H12国勢調査(市町村別の集計値)

人口

松山市
約51万人
(H20.5.1現在)

高松市
約43万人
(H20.5.1現在)

岡山市
約70万人
(H20.4.30現在)

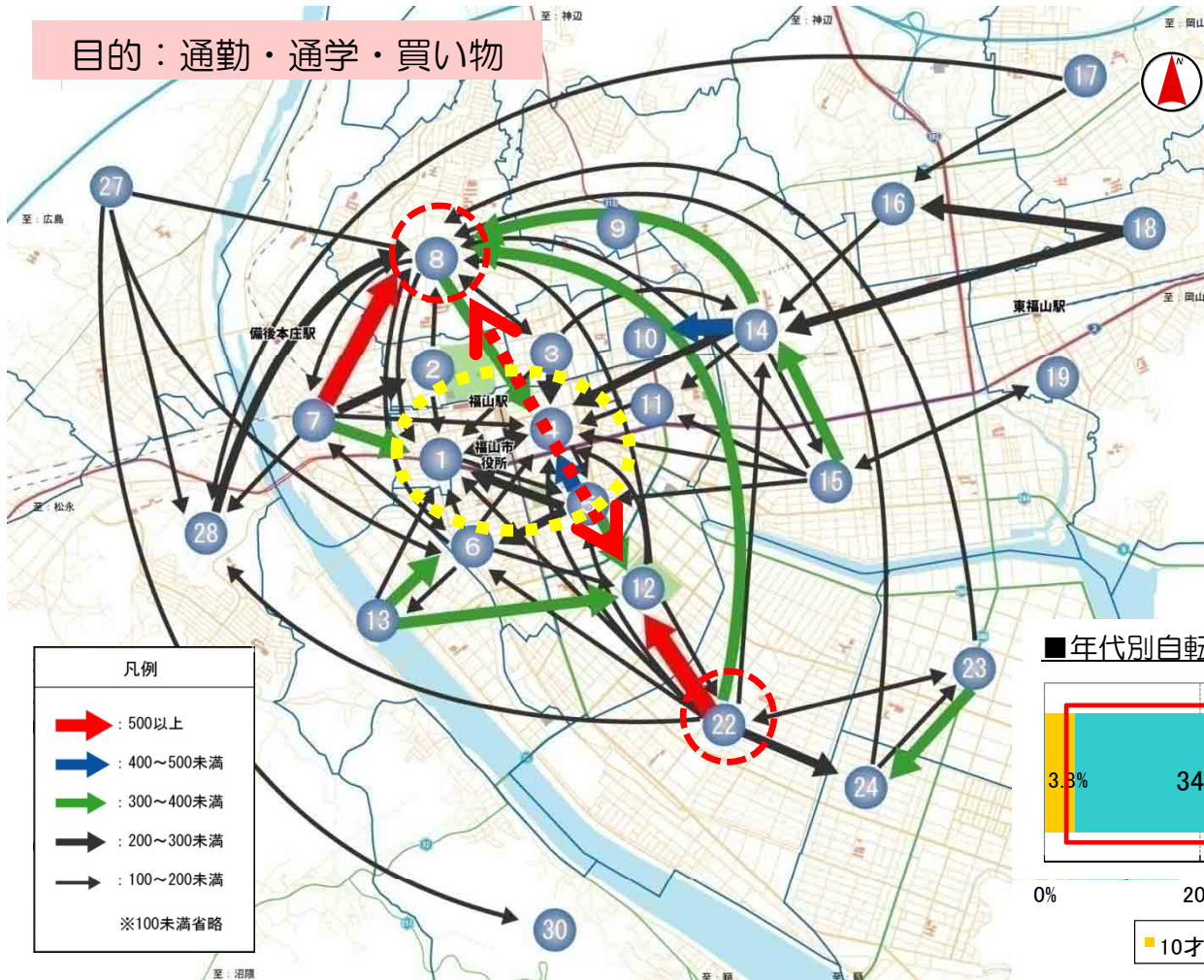
福山市
約46万人
(H20.4.30現在)

1. 自転車利用に関する現状と課題

②自転車利用実態 (エリア)

■自転車流動図

目的：通勤・通学・買い物




- 福山駅周辺を中心に各エリア間の移動が見られます。
- 10代の自転車利用が他の年代に比べ高くなっています。

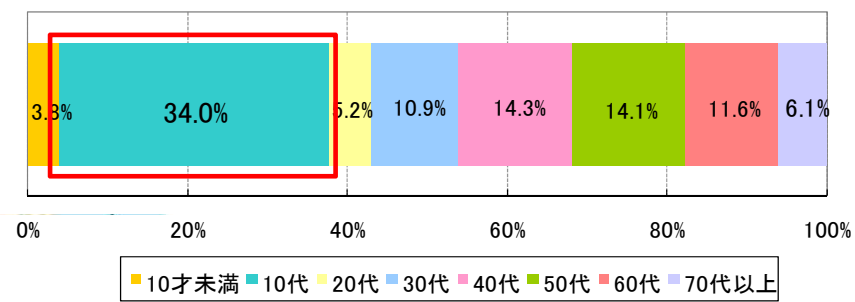
自転車が集まっているエリア

- 教育施設が多数立地している
⑧木之庄・吉津地区
- 福山駅南側周辺
(各エリアからの流動が集中)

自転車が集まっている軸

- ②多治米・川口地区と
⑧木之庄・吉津地区間では複数の
エリアからの流動が見られます
()

■年代別自転車利用割合



※代表交通手段：自転車

参照：H3年度備後・笠岡都市圏PT調査

注) 図中の番号は、PT調査ゾーンコードCエリア区分

1. 自転車利用に関する現状と課題

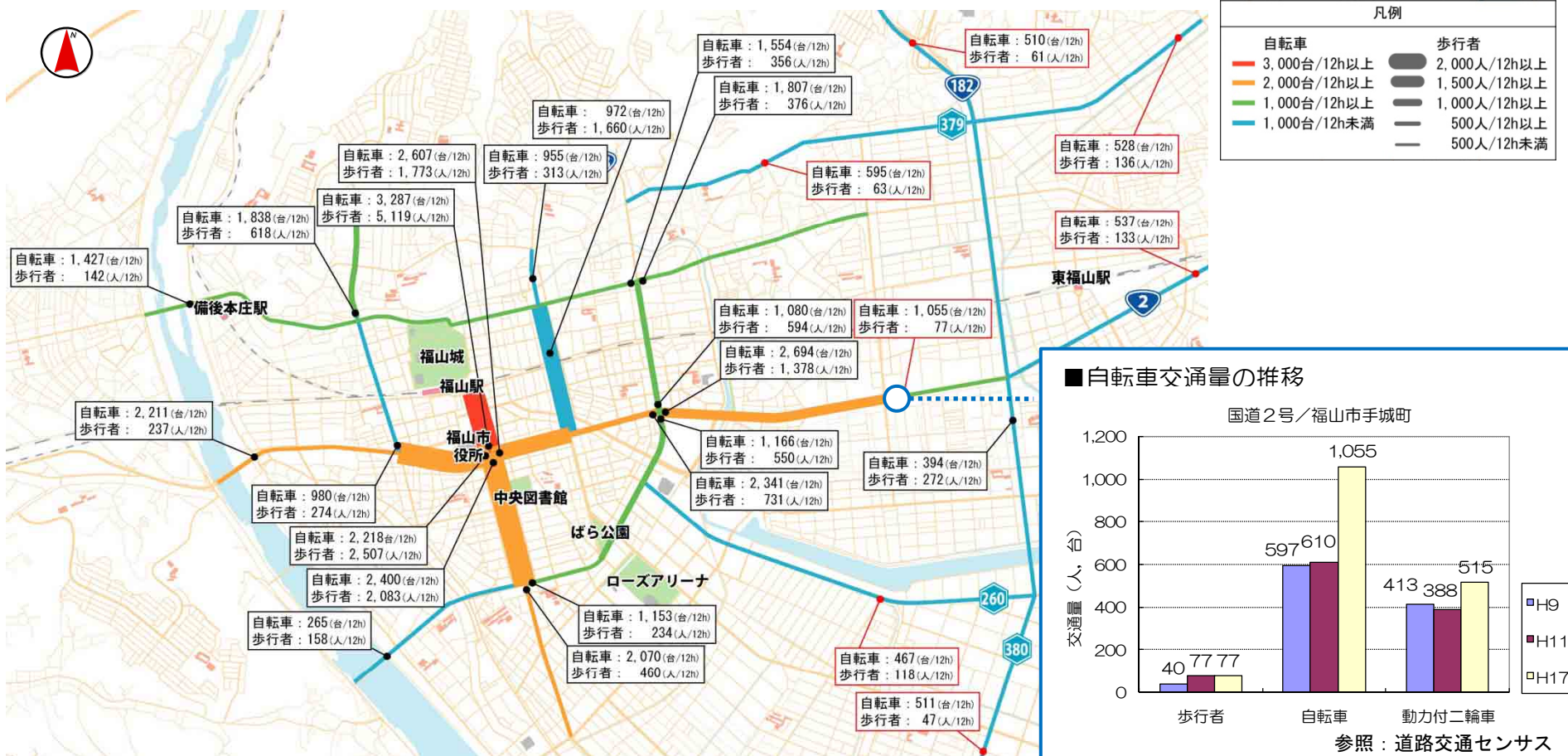
1-2. 福山都市圏の現状と課題

③ 自転車・歩行者交通量

- 国道2号(福山駅周辺)及び福山駅箕島線(市道)では、自転車、歩行者ともに交通量が多くなっています。

■福山市中心部における自転車・歩行者交通量

: H17道路交通センサス交通量
 : H19年度交通量調査結果 (H20. 3. 11)



参照：H17道路交通センサスデータ及びH19年度交通量調査結果 (H20. 3. 11)

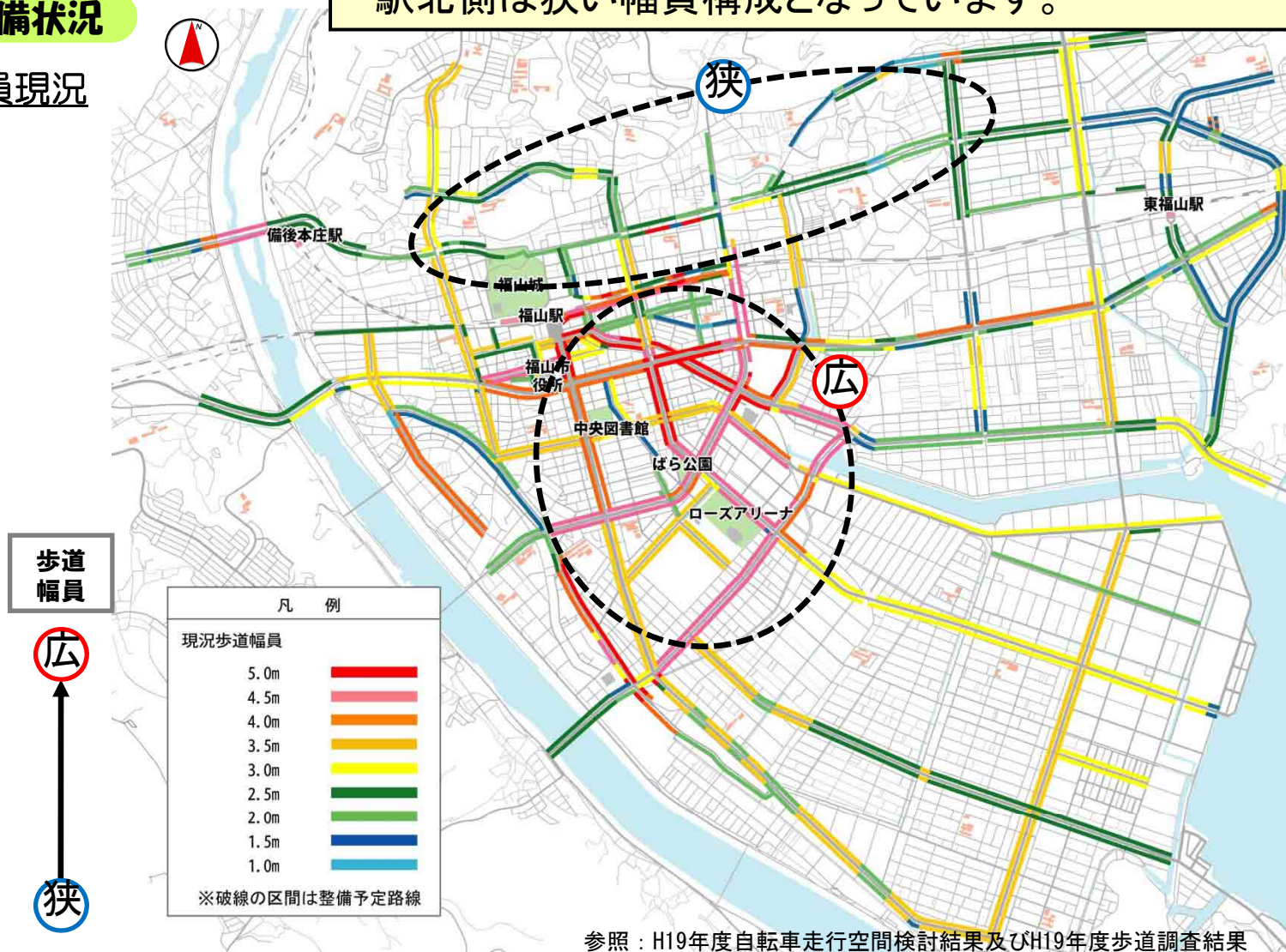
1. 自転車利用に関する現状と課題

1-2. 福山都市圏の現状と課題

- 駅南側は比較的広い歩道幅員が確保されていますが、駅北側は狭い幅員構成となっています。

④歩道の整備状況

■歩道の幅員現況



参照：H19年度自転車走行空間検討結果及びH19年度歩道調査結果

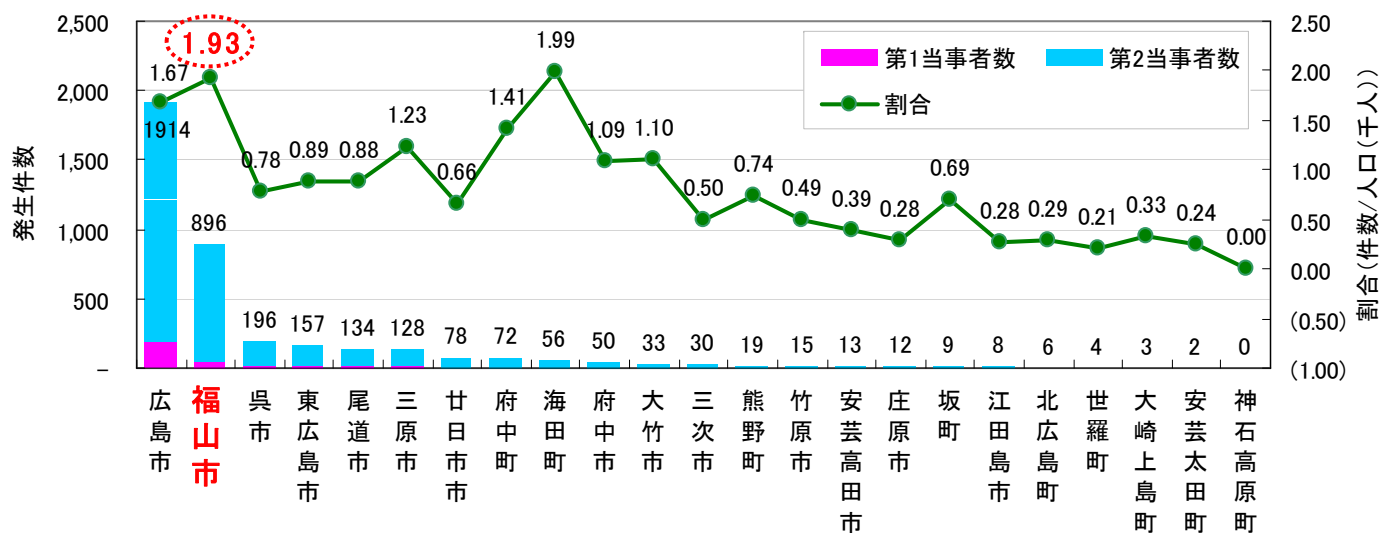
1. 自転車利用に関する現状と課題

1-2. 福山都市圏の現状と課題

⑤自転車乗用中の事故件数

- 福山市の千人あたりの自転車事故件数は、1.93であり県内の他の市町村に比べ高い値となっています。

■平成18年における自転車事故の発生地別発生状況

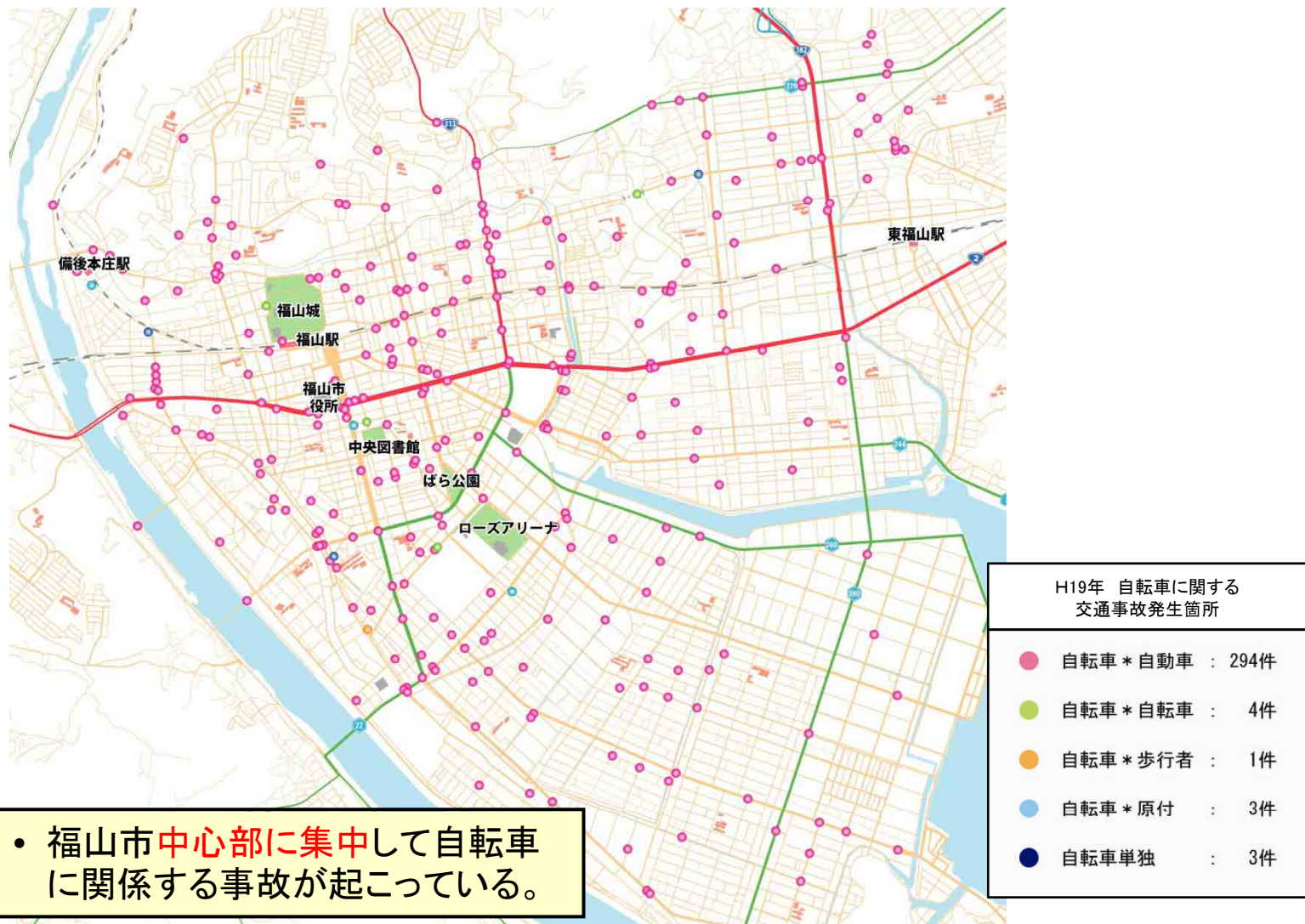


参照：広島の交通統計（平成18年版）

1. 自転車利用に関する現状と課題

⑤自転車乗用中の事故件数

■福山市中心部の自転車事故発生状況



参照：福山東署H19年事故資料

2. 自転車利用に関する取り組み状況

2-1. 全国的な取り組み状況

①新たな自転車利用環境のあり方に関する懇談会（骨子）

これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて（骨子）

～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

1. 背景

安心・安全な交通環境へのニーズの高まり

- ・高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
- ・歩行者・自転車が安全・安心して通行できる分離された空間整備へのニーズ増

自転車事故の増加

- ・自転車乗用中の死傷者数は全事故より増加率大
- ・歩行者対自転車事故件数の増加割合が著しい
- ・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い

自転車利用に対する気運の高まり

- ・環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増
- ・放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分

- ・自動車中心の道路整備
- ・自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が混在する空間の整備が大半
- ・歩行者・自転車のネットワークの観点が不足
- ・自転車の通行を阻害する放置自転車も数多く存在

自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

- ・道路交通法では、自転車は車道通行が原則、普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可
- ・現実には歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道を通行する実態
- ・一部では無謀な通行やルール違反、マナーの悪さについて厳しい指摘

3. 道路空間の再構築に向けた基本事項

人優先

バランス(歩行者・自転車・自動車)

パートナーシップ

- ・自転車を重要な交通手段の一つとして交通体系に位置づけ、歩行者・自転車等の人優先の安全で快適な道づくりを進める
- ・歩行者・自転車・自動車の3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める
- ・道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者等の多くの関係者がパートナーシップを形成し、取り組んでいくことが重要

4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組み

- ・国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援が必要

①走行空間の原則分離の推進

- ・歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離
- ・植栽帯・中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進

②駐輪対策の着実な実施

- ・路上自転車駐車場等を整備するとともに、撤去や取締りにより走行空間を確保
- ・その上で、レンタサイクルや、ラック等の利便性の向上など放置自転車を減らす様々な工夫を実施

③ルールの周知徹底・マナーの向上

- ・関係機関と連携した啓発活動等を通じ、自転車利用者のみならず自動車運転者、歩行者に通行ルール・マナーを周知
- ・悪質な違反者には指導・取締りを実施

④戦略的整備の速やかな展開

- ・都市部の課題が発生している箇所等、交通の発生と集中を考慮した上で、優先的に取り組む必要がある
- ・ハード整備と啓発活動・取締りを一体的・総合的に取り組むモデル地区を創出

⑤ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

- ・主要な動線の検討を行い、市町村単位のネットワーク計画を策定し、整備を推進
- ・課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進

5. 参考

▲(出典)新たな自転車利用環境のあり方に関する懇談会資料

福山都市圏においても、自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組みについて、検討していく必要がある。

2. 自転車利用に関する取り組み状況

自転車歩行者道の整備

②全国的な先進事例

先行事例①：自転車歩行者道における自転車走行位置の明示

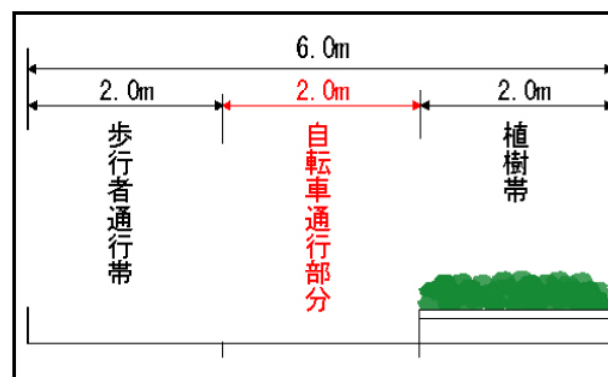
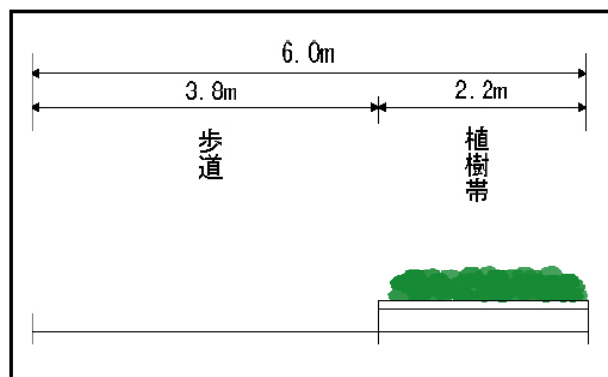
概要

路線名： 特例都道外濠環状
実施年度： 平成12年度
整備延長： 900m ※道路延長

整備内容

東京都千代田区

- 歩行者と自転車通行部分をカラー舗装（レンガブロック及び白線）により視覚的に分離し、合わせて自転車通行部分を指定する看板や走行注意を促す標識を設置



2. 自転車利用に関する取り組み状況

自転車レーンの整備

先行事例②：路肩を活用し自転車レーンを設置

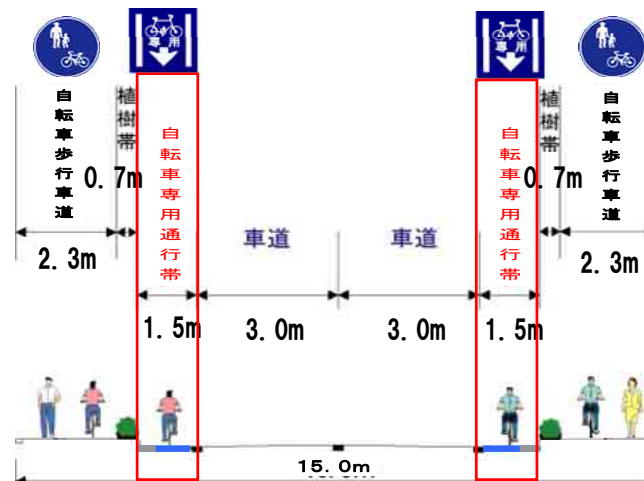
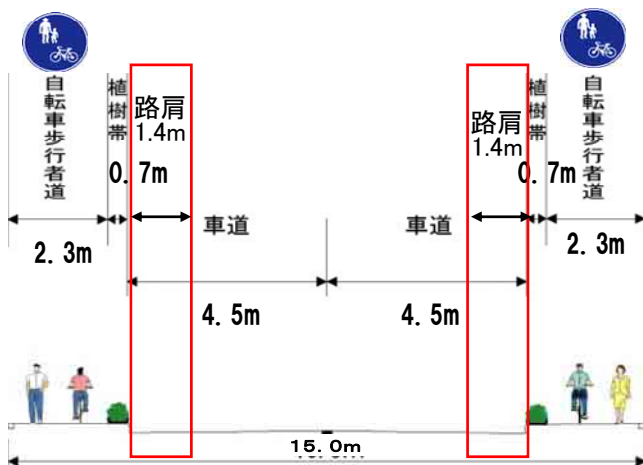
概要

路線名： 特例都道角筈和泉町線
供用日： 平成20年3月31日
整備延長： 1200m ※道路延長

整備内容

●道路標識と道路標示を設置することにより、自転車専用通行帯の交通規制を実施

東京都渋谷区



2. 自転車利用に関する取り組み状況

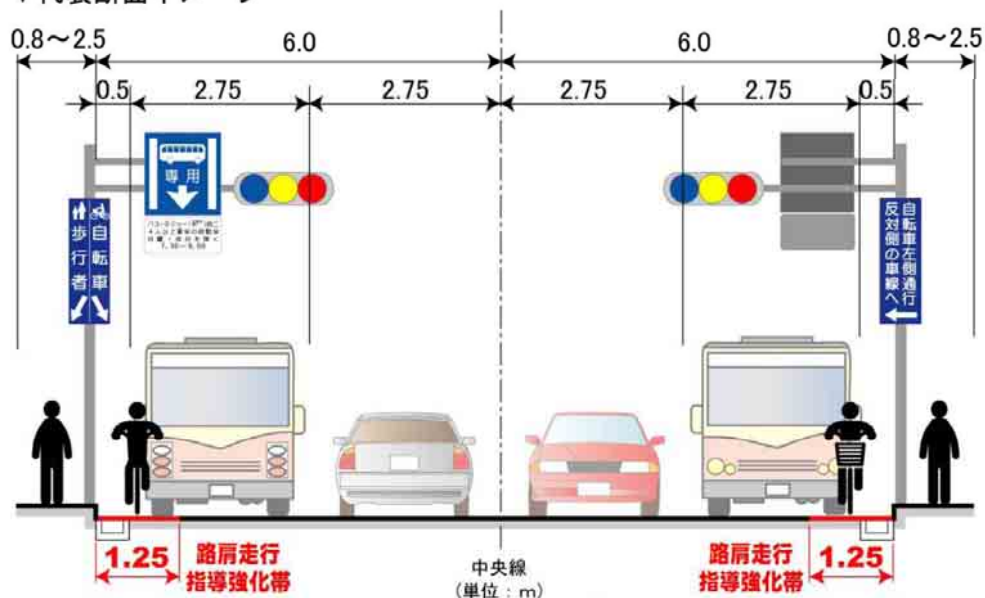
自転車レーンの整備

先行事例③：バスレーンを利用した自転車通行位置の明示

- 平成19年3月～9月まで、金沢市内の国道159号の一部(約1km)で実施
- 実験効果が認められたことから、現在も継続実施。

金沢市

▼代表断面イメージ



▼平面イメージ

※景観に配慮し、路面の色は「灰棕色」とする

※1.25mのうち、側溝0.5mを除く0.75m部分に着色 → 1.8m着色+0.3m間隔+1.8m着色+... → 視認性の向上



※「路肩走行指導強化帯」は、道路交通法で定められた自転車の走行位置である車道左側端を明確化するものであり、自転車専用通行帯ではありません。

▼実験対象区間



▼現地の様子



2. 自転車利用に関する取り組み状況

駐輪場の
整備

先行事例④：歩道橋下に路上自転車駐車を整備

■概要

路線名： 国道123号 清原東小前駐輪場
供用日： 平成20年2月12日
整備台数： 20台

■整備内容

- H17. 4の道路法改正を受け、道路附属物として歩道橋の下に上屋付き自転車駐輪場を整備

栃木県宇都宮市

供用前



供用後



2. 自転車利用に関する取り組み状況

マナー啓発

先行事例⑤：社会実験によるマナー啓発活動

概要

広島市中区本通周辺地区

●社会実験の実施

車両通行規制や歩道設置により歩行空間を拡大するとともに、路上駐車、放置自転車の抑制策等により賑わいと回遊性のある歩行者中心の都市空間の形成を図る

◆取組実施組織・団体：広島市

◆社会実験実施日：平成16年2月2日～2月29日

◆実施体制と活動内容：

- ・検討会（商店街代表、住民代表、行政などで構成）を8回開催（平成14年9月～平成15年5月）
- ・交通意識調査（アンケート調査）の実施
- ・自転車マナーアップちらしの作成
- ・高校生に対する自転車マナーの啓発
- ・都心交通対策実行委員会による無料駐輪券の試行



2. 自転車利用に関する取り組み状況

2-2. 福山都市圏における取り組み状況

①モデル地区の指定

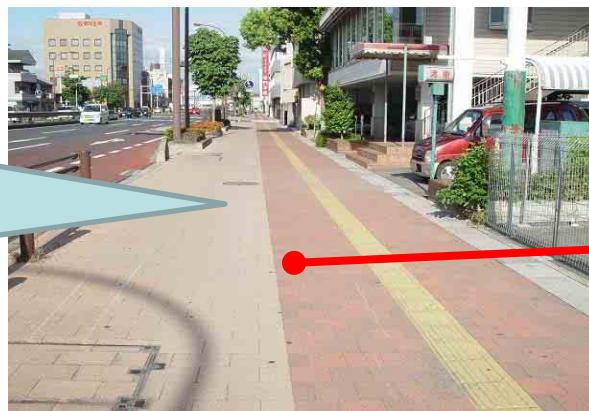
- H20年1月に国土交通省と警察庁により、今後の自転車走行環境整備の模範となるモデル地区を指定。
- 各モデル地区においては、「分離」された自転車走行空間を戦略的に整備するため、事業進捗上の課題に対する助言の実施や、交通安全施設等の整備事業等により重点的な支援を行う。

全国で98箇所
指定

整備手法	整備済み (H19.12現在)	H21年度末迄 整備予定
自転車道の整備	■	■ ■ ■ ■
自転車レーンの設置	■	■ ■ ■ ■
自転車歩行者道における 走行位置の明示	■	■ ■ ■ ■
自転車歩行者道の整備	■	■ ■ ■ ■

■福山市モデル地区の概要

舗装の色別で分離しているが、道路標示や標識が無いので利用者はわかっていない！

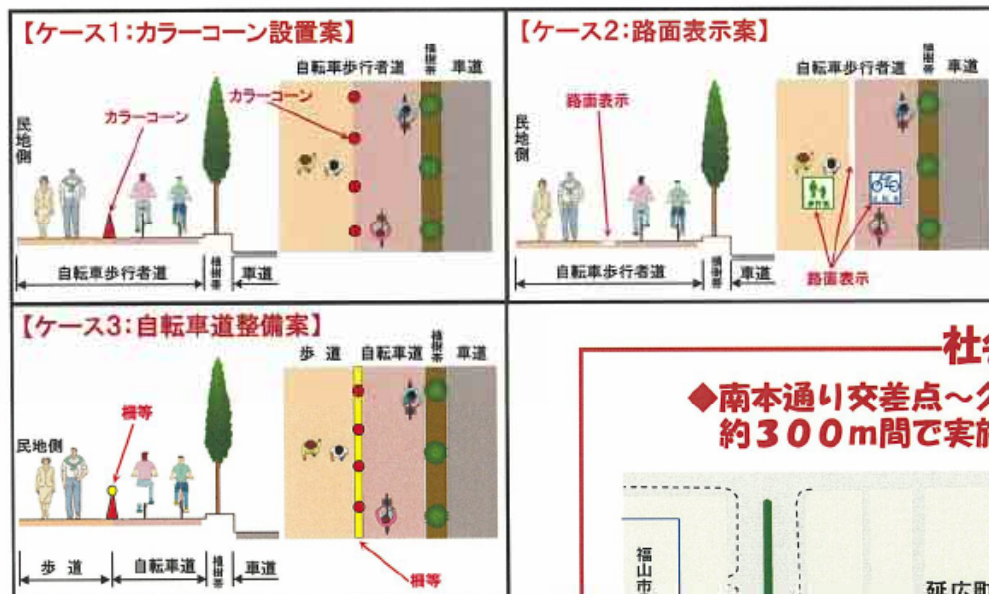


2. 自転車利用に関する取り組み状況

②モデル地区における社会実験の実施

社会実験の概要

- 歩道内において、自転車と歩行者の通行位置の分離を行います。
- 分離方法は以下の3ケースとします。
- アンケート調査を行います。



実施日時：H20.10.20～10.24
7時～9時(2時間)

社会実験実施区間

◆南本通り交差点～久松通り交差点間の南側歩道(下り線側)
約300m間で実施します。



資料：福山河川国道事務所資料

2. 自転車利用に関する取り組み状況

参照：福山河川国道事務所 資料

■実施状況写真



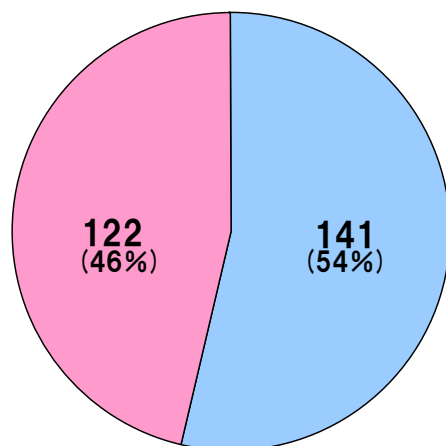
2. 自転車利用に関する取り組み状況

参照：福山河川国道事務所 資料

■ヒアリング調査結果とりまとめ①

◆歩道の利用状況

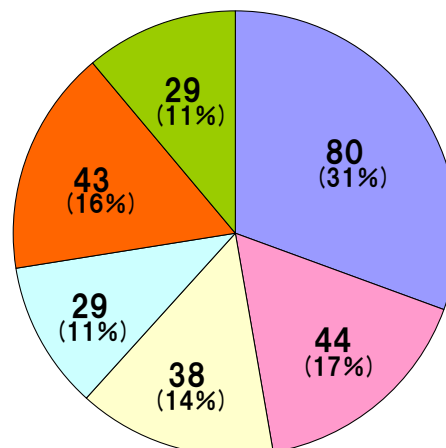
① 性別



■ 男性 ■ 女性

①性別については、
ほぼ同数が確保できている。

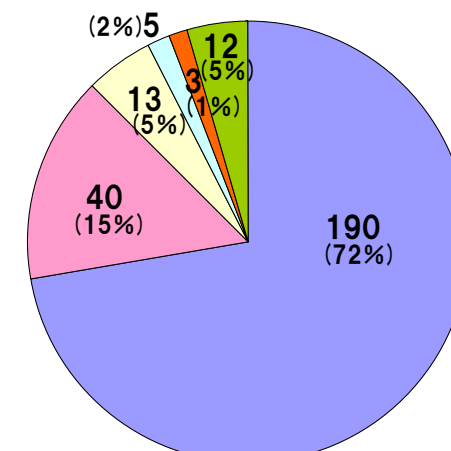
② 年齢



■ 19歳以下 ■ 20歳代 ■ 30歳代
■ 40歳代 ■ 50歳代 ■ 60歳代

①19歳以下が全体の31%と最も多くなっている。
②他の年代については11%~17%とほぼ同等の票数となっている。

③ 国道2号の利用頻度



■ ほぼ毎日 ■ 週に3日~5日
■ 週に1~2日 ■ 月に1~2日
■ ほとんど利用しない ■ 無回答

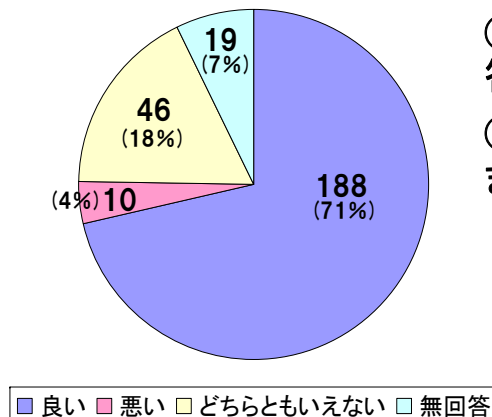
①国道2号の利用頻度については、
「ほぼ毎日利用されている方」、「週に3~5日利用している方」が全体の87%を占めていることから、通勤・通学に利用されている方が大半を占めているものと考えられる。

2. 自転車利用に関する取り組み状況

参照：福山河川国道事務所 資料

■ヒアリング調査結果とりまとめ②

① 社会実験において、仮に自転車と歩行者を分離しましたが、これについて考えをお聞かせ下さい。



①自転車と歩行者を分離したことについては、全体のうち71%の方が「良い」と回答している。

②「悪い」と回答された方は、全体のうち4%と非常に少ない。また、「悪い」と回答されたのはすべて自転車となっている。

◆「良い」と思われた理由

- 1位:安全である。(148票)
- 2位:安心感がある。(36票)
- 3位:通行・走行性が向上。(10票)

「その他の意見」

- ・自転車等を気にせず歩ける。
- ・マナーの自覚を高める。
- ・歩行者がいないので通りやすい。

◆「悪い」と思われた理由

- 1位:幅員が狭くなる。(12票)
- 2位:歩道内に構造物があると危険(6票)
- 3位:スムーズな通行ができない。(5票)
- 4位:通行位置が判りにくい。(1票)

●歩道における自転車・歩行者の分離に対する意見

- ・通勤時のみでも実施して欲しい。
- ・バスが止まって下りる人と自転車との接触が危ない。
- ・交通量が多いところだけでも実施して欲しい。
- ・自転車がすれ違うとき迷うので、進行方向を示して欲しい。
- ・自転車の通行幅を広くして欲しい。



写真1. バス停部



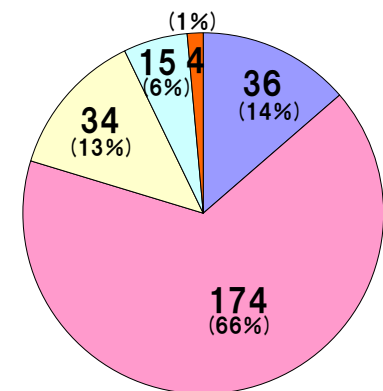
写真2. 自転車の離合

2. 自転車利用に関する取り組み状況

参照：福山河川国道事務所 資料

■ヒアリング調査結果とりまとめ③

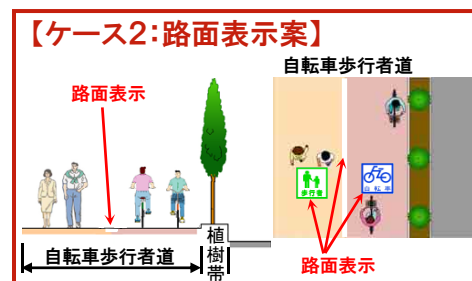
② 自転車と歩行者の分離方法を3ケース実施しましたが、どのケースが好ましいですか？



■ ケース1 (カラーコーン設置案) ■ ケース2 (路面表示案)
 ■ ケース3 (自転車道整備案) ■ その他
 ■ 無回答

① **ケース2 (路面表示案) が好ましいと回答された方が全体のうち66%となり、最も多い。**

② ケース1 (カラーコーン設置案)、ケース3 (自転車道整備案) が好ましいと回答された方の割合は、10%台と低い。

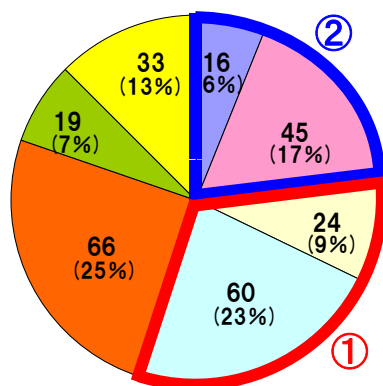


歩行者表示



自転車表示

③ 通行区分を明確にするために中央部に看板を設置しましたが、これについてどう思われますか？



■ 危険である ■ 邪魔である ■ 誘導があったほうがよい
 ■ 通行区分が明確でよかった ■ どちらともいえない ■ その他
 ■ 無回答

① **「誘導があったほうがよい」、「通行区分が明確でよかった」と回答された方の割合は、32%となっている。**

② **「危険である」、「邪魔である」と回答された方の割合は23%となっている。**

③ **「どちらでもよい」と回答された方の割合は25%となっている。**

「その他の意見」

- ・ずっと看板を置いておくらよ。宅配業者対策のため。
- ・看板があったら守らないといけない気がする。
- ・道路外にあった方がよい。



2. 自転車利用に関する取り組み状況

交通手段の変更

2-2. 福山都市圏における取り組み状況

③現在の取り組み

■ベスト運動

- 自転車通勤
- 公共交通機関の利用
- 時差出勤
- 相乗り



まずは「月に1回」できることから始めてみませんか?

自分の通勤方法を考える! それが「ベスト運動」です!

月に1回「ベスト運動」に取り組みば、京都議定書の目標値を上回る**7%のCO2削減**が見込めます!!

自転車通勤

自転車通勤ならCO2の排出量は**約10%**削減
※朝タラシユ特マイカー通勤との比較

時差出勤

光浴していないからCO2の排出量は**1/2**
※朝タラシユ特マイカー通勤との比較

例えば月に1回こんなこと...

公共交通機関の利用

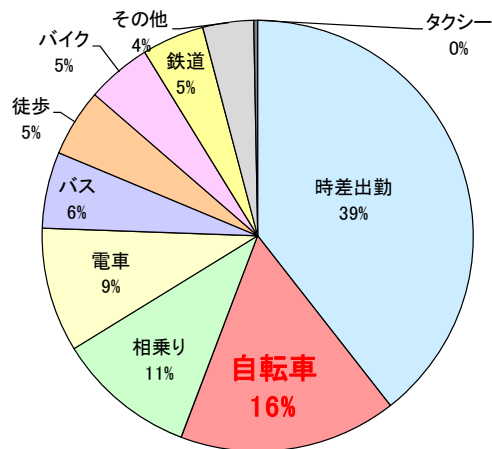
CO2の排出量は鉄道なら約**1/7**、バスなら約**1/2**
※朝タラシユ特マイカー通勤との比較

相乗り

相乗りする人数が増えれば増えるほど**削減大!**

■取り組み結果

- ベスト運動を行った人で自動車から自転車に乗り換えている人は全体の**16%**です。



出典: 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会



※H18.1~H20.3の集計結果

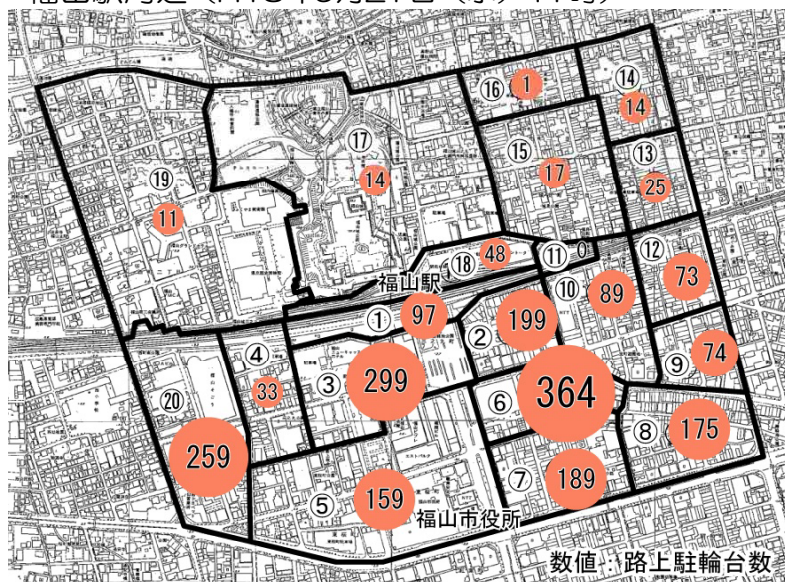
2. 自転車利用に関する取り組み状況

路上駐輪対策

③現在の取り組み

■路上駐輪状況

福山駅周辺（H18年9月27日（水）17時）



参照：H18年度 駐輪実態調査結果

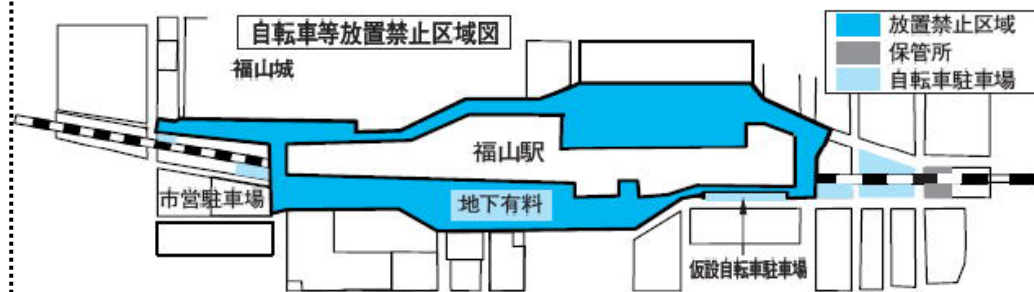


エリア③周辺

福山市三之丸町

■路上駐輪対策

・福山駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定



参照：広報ふくやま2008年4月

■概要

●対策開始：2008年5月1日(木)～

●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」に基づいて行う）



仮設駐輪場

撤去および保管費用

- ・自転車… 1,500円
- ・原動機付自転車… 2,000円

2. 自転車利用に関する取り組み状況

路上駐輪対策

③現在の取り組み

■2008年度自転車利用者対策事業

●対象者：自転車利用者(特に中学生・高校生)

●内 容:「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)



福山駅前



高校付近

参照：安全・安心なまちづくり「ひろしま」
地域支援活動サイト

◆自転車事故防止

- ・一時停止・安全確認の励行
- ・無灯火運転の禁止
- ・反射材の活用
- ・二人乗り、並進走行、暴走(信号無視)行為の禁止
- ・運転中の携帯電話使用、傘さし等の片手での運転の禁止 等

◆自転車盗難

- ・確実な施錠、ツーロックの励行による施錠管理の徹底
- ・防犯登録の促進
- ・自転車の整備 等

●実施箇所:自転車利用者の多い市内12箇所

●開催日時:

	実施日時
第1回	5月 8日(木) 16:00~ (一部15:30~)
第2回	7月16日(水) 16:00~
第3回	9月24日(水) 16:00~
第4回	11月18日(火) 16:00~ (一部時間変更あり)
第5回	1月 8日(木) 16:00~
第6回	3月18日(水) 16:00~

●参加機関・団体:

- ・福山市
- ・福山東警察署
- ・福山西警察署
- ・福山北警察署
- ・福山東交通安全協会
- ・福山西交通安全協会
- ・福山南交通安全協会
- ・福山北交通安全協会
- ・福山市交通指導員協議会
- ・福山明るいまちづくり協議会
- ・福山地区高等学校校外指導連盟

参照：自転車利用者対策事業 実施要領

2. 自転車利用に関する取り組み状況

レンタサイクルと駐輪場の整備

③現在の取り組み

■レンタサイクルと駐輪場

福山駅前

福山駅南有料自転車駐車場 施設概要



所在地 : 福山市三之丸町(福山駅西町線路面下)
 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)

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階管理入室

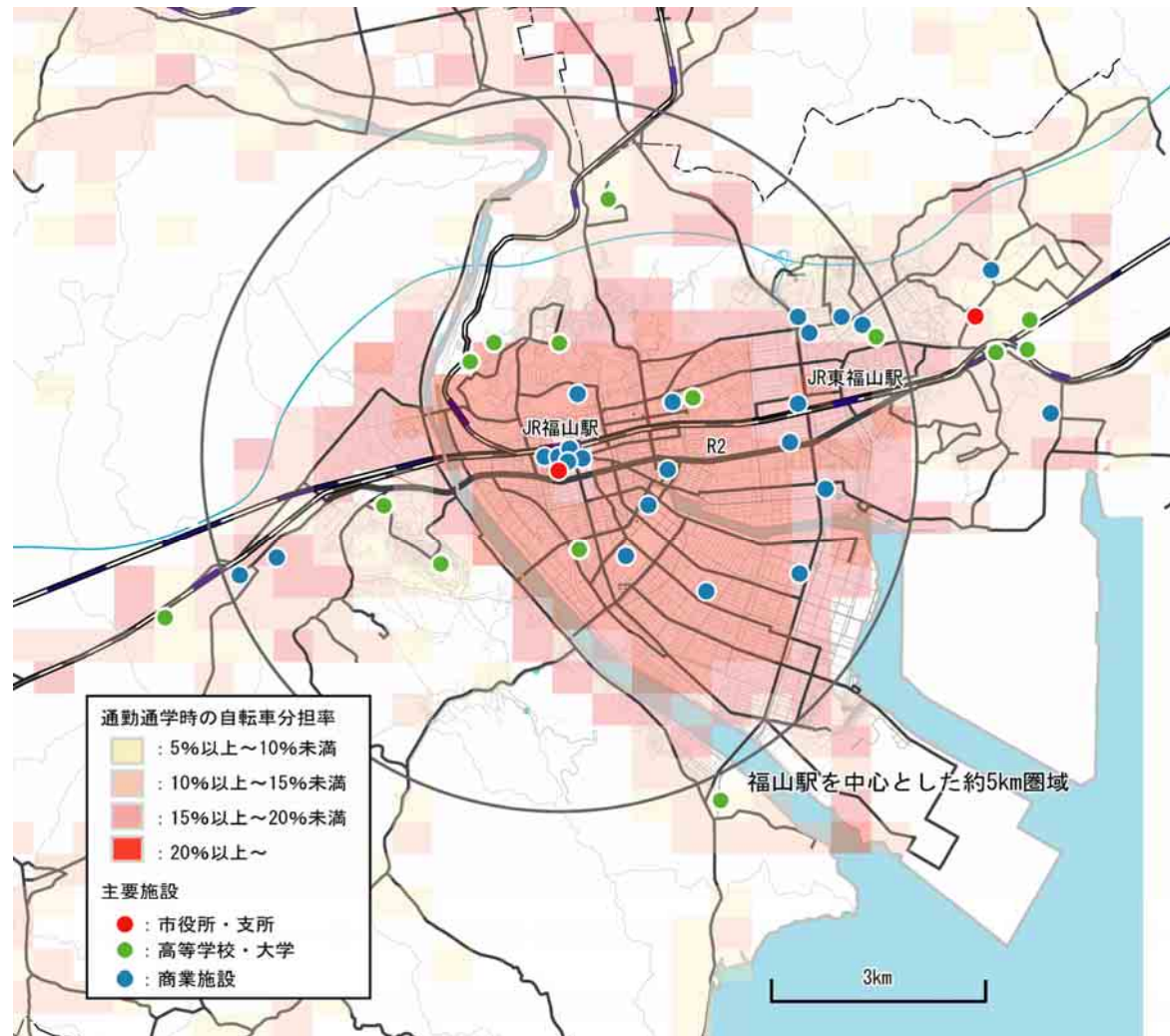
借受の方法					返却の方法				
① 利用申込書を係員に提出	② レンタサイクルのカギと利用券を受取る	③ レンタサイクルをポートから出す	④ 利用券を出庫ゲート自動改札機に通す	⑤ ゲートを通過	① 利用権を入庫ゲート自動改札機に通す	② ゲートを通過	③ レンタサイクルをポートへ戻し、施錠する	④ 利用券を精算・定期更新機に入れ、精算する	⑤ 係員にレンタサイクルのカギと精算済み券を提出する



3. 福山都市圏における検討エリアの設定

福山市都市圏の地理的条件と発生交通量

■福山市都市圏の自転車利用環境



- 福山駅周辺を中心として、5km圏域は平地が広がっており、代表交通手段として自転車利用が集中しています。

3. 福山都市圏における検討エリアの設定

■ 自転車走行空間エリア検討範囲

- 自転車利用が多く、自転車事故の多いエリアを設定

自転車走行空間
エリア検討範囲

