

# 福山駅前広場における自転車動線について

2023年（令和5年）9月25日

福山市 建設局 福山駅周辺再生推進部 福山駅周辺再生推進課

人と自転車， 自転車と車が共存した自転車文化や社会が実現された  
『自転車の似合うまち 福山』



一般社団法人せとうちPEDAL Lifeより提供



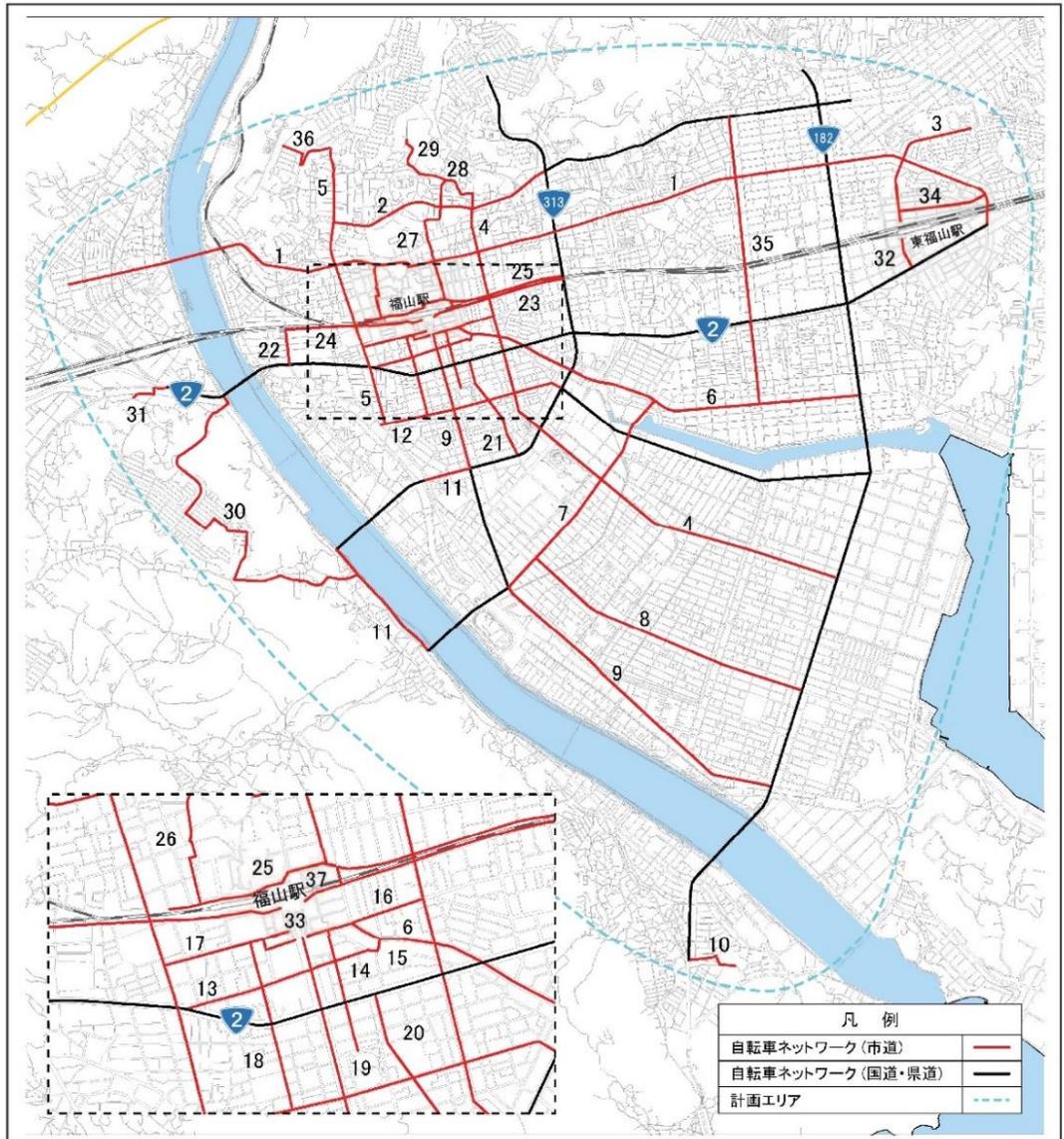
福山市自転車活用推進計画より

# 自転車の動線について

## ●自転車ネットワーク

- 福山駅を中心とした概ね5 km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している。
- 福山駅前広場を終点するネットワークが複数ある。
- 駅前広場内の自転車の動線計画は、駅前広場整備における検討事項となる。

自転車ネットワーク計画対象路線

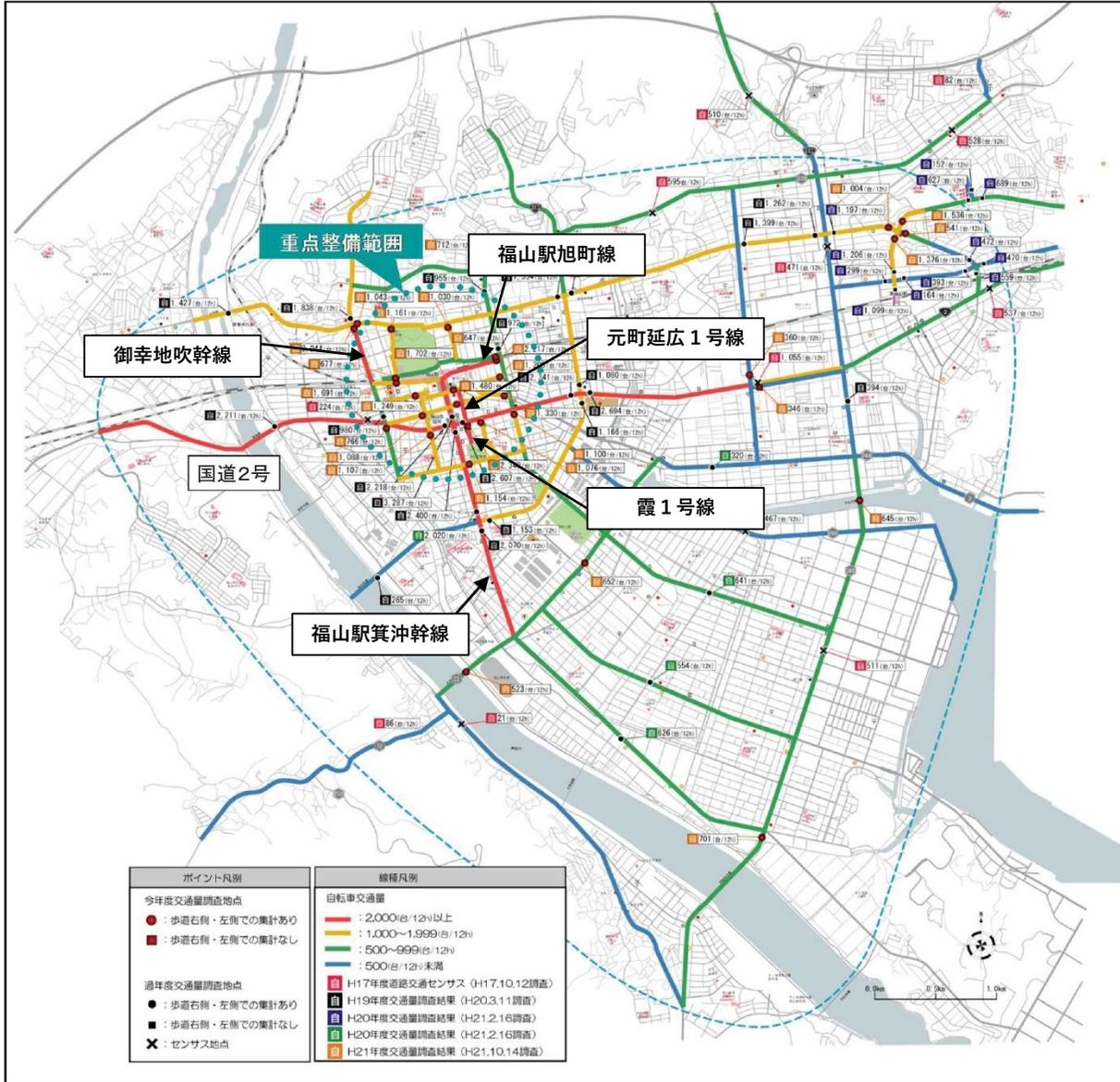


# 自転車の動線について

## ●自転車交通量

- 福山駅箕沖幹線、福山駅旭町線など、駅前広場につながる道路の自転車の交通量が多い。

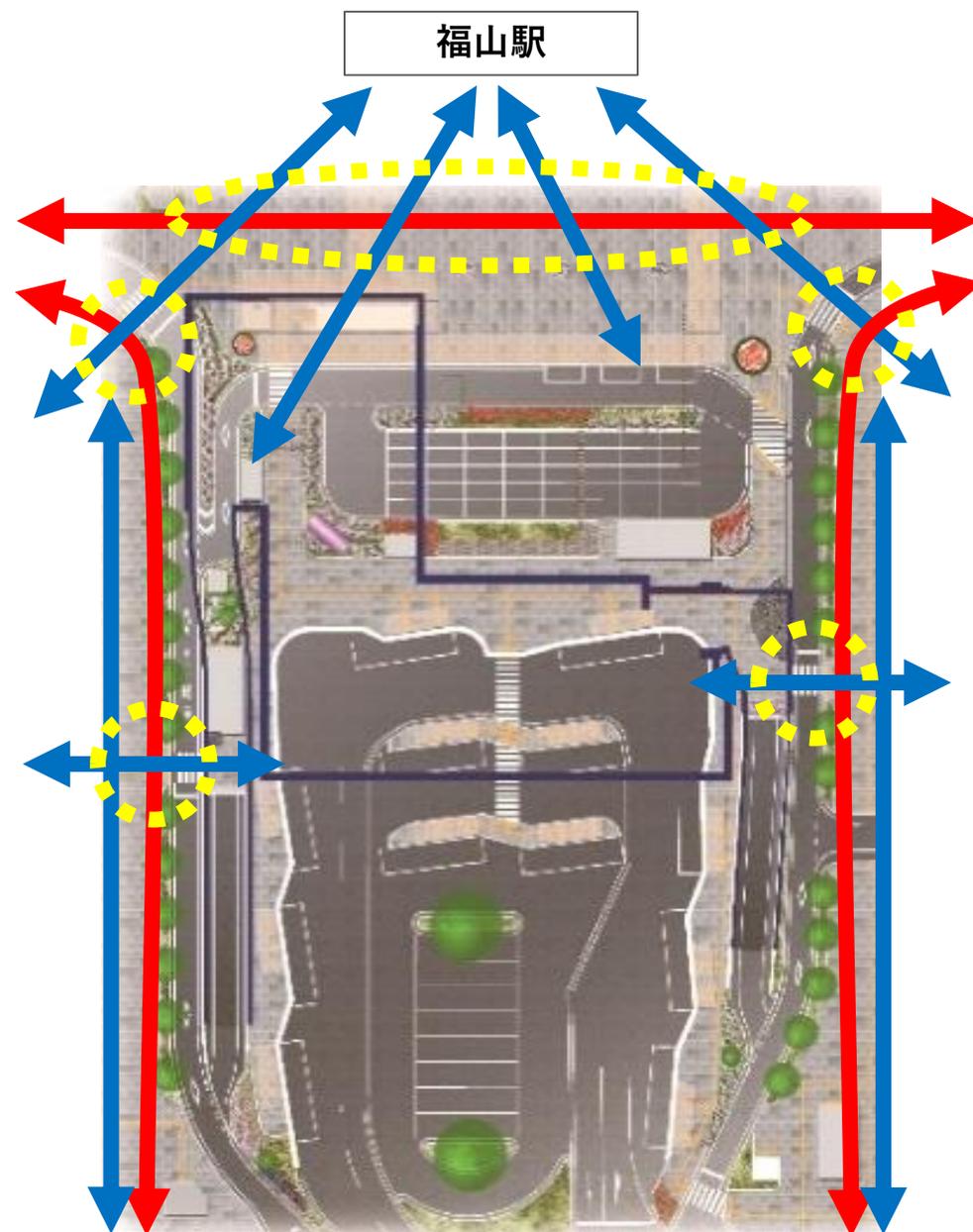
自転車の交通量



# 自転車の動線について

## ●歩行者と自転車の動線（現在の駅前広場）

- 駅前広場内において、車両通行規制はなく、自転車は自由に走行が可能となっている。



現在の駅前広場

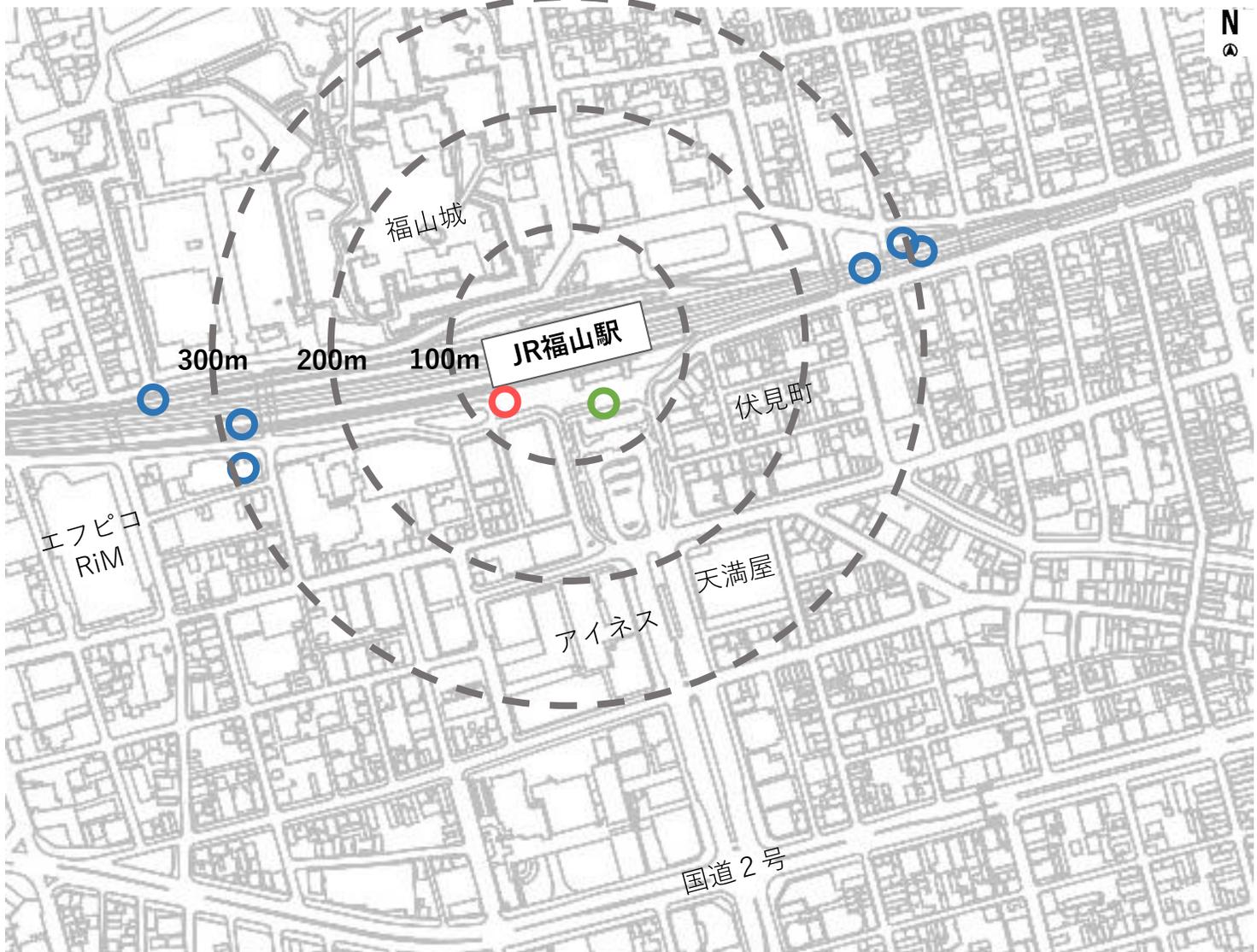


# 自転車の駐輪について

## ●市営自転車駐車場の場所

- JR福山駅の東西に市営自転車駐車場が計7箇所ある（無料6箇所、有料1箇所）。
- 地下送迎場内に自転車組立場がある。

福山駅周辺の市営自転車駐車場



- 無料
- 有料
- 自転車組立場  
(地下送迎場内)

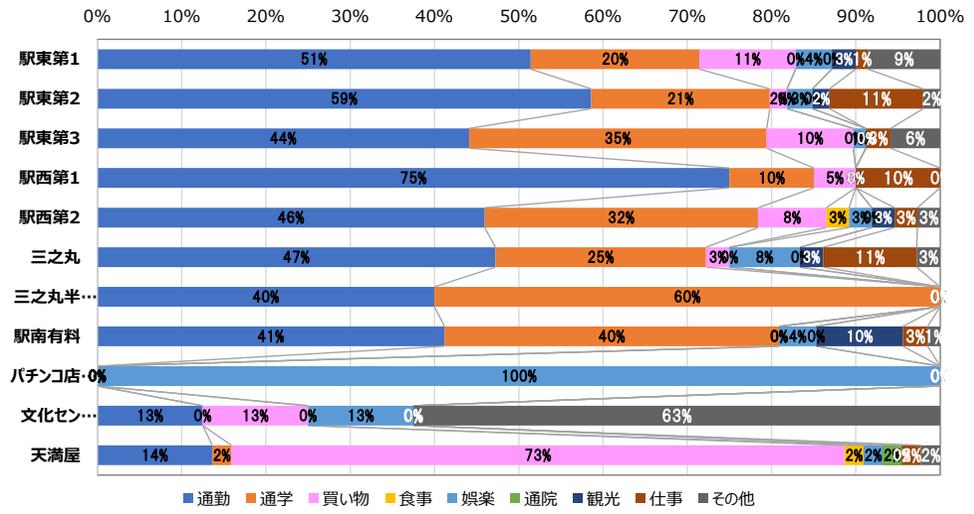


# 自転車の駐輪について

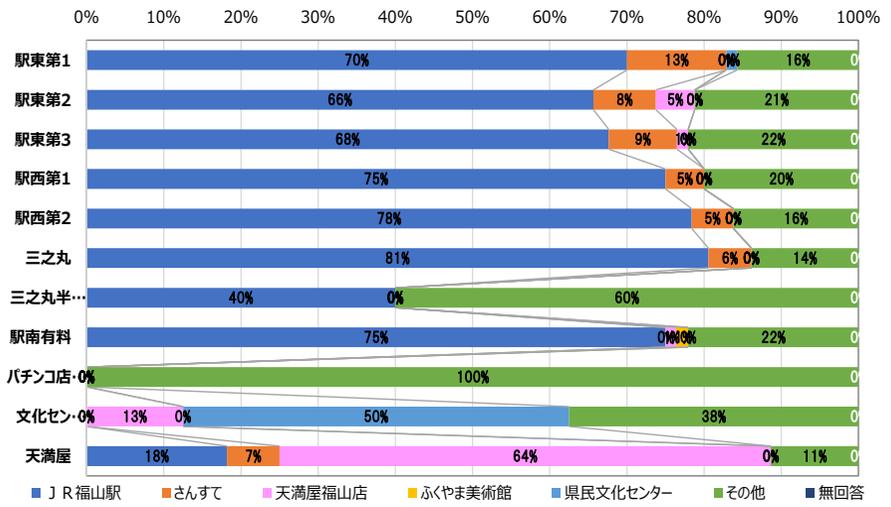
## ●駐輪特性

- 市営自転車駐車場の行き先の約7~8割はJR福山駅であり、通勤・通学のための利用。
- 市営自転車駐車場からJR福山駅までの所要時間は、約8割が10分以内である。
- 放置自転車をする人の行き先は直近施設であり、買い物やその他（文化活動）、娯楽のための利用。
- 放置自転車をする人の行き先までの所要時間は、ほぼ5分以下。

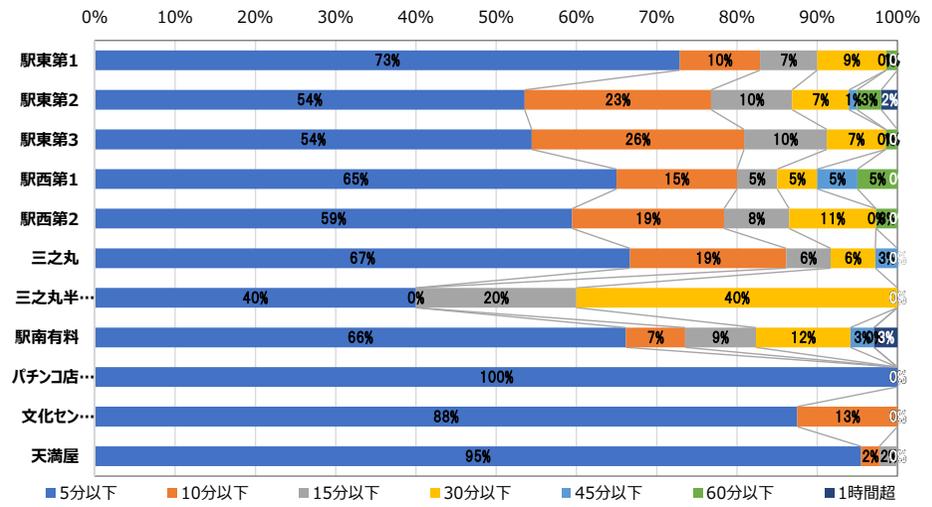
各駐輪場所の行き先での目的



各駐輪場所の行き先



各駐輪場所の行き先までの所要時間



## ●駅前広場整備に関する事項

### 【二輪車交通】

- 駅前広場整備に際しては、**都市交通の中における、自転車の位置付けを明確に**しておくこと。他の駅前広場機能に支障をきたさない場合は、駅前広場内に整備することも可能。
- 周辺整備計画と整合を図り、別に**専用駐輪場を設置することが望ましい**。

### 【周辺街路と広場の関係】

- 駅前広場の周辺は交通や歩行者が集中し、交通動線が輻輳する。駅前広場とその周辺の限られた区域の中で交通を安全かつ円滑に処理するため、計画にあたっては、次の点に留意すること。
  - ✓ 広場内への通過交通進入の排除
  - ✓ 交通動線の単純化・円滑化・最短化
  - ✓ 人と車の動線の分離

駅前広場整備計画指針より  
(建設省都市局都市交通調査室監修・社団法人日本交通計画協会編)

## ●公園整備に関する事項（参考）

### 【都市公園の計画・設計指針】

- 高齢者や障がい者をはじめとして、**誰もが自由で使いやすいものにする**。
- 子どもをはじめとした利用者が、**安全かつ快適に利用できるものにする**。

公園緑地マニュアルより  
(日本公園緑地協会)

### 【行為の制限】

- 公園において、次に掲げる行為をしようとする者は、市長の許可を受けなければならない。
- **指定された場所以外の場所へ車両を乗り入れ、又は留め置くこと。**

福山市都市公園条例 第4条（一部抜粋）

## 課題解決の方向性

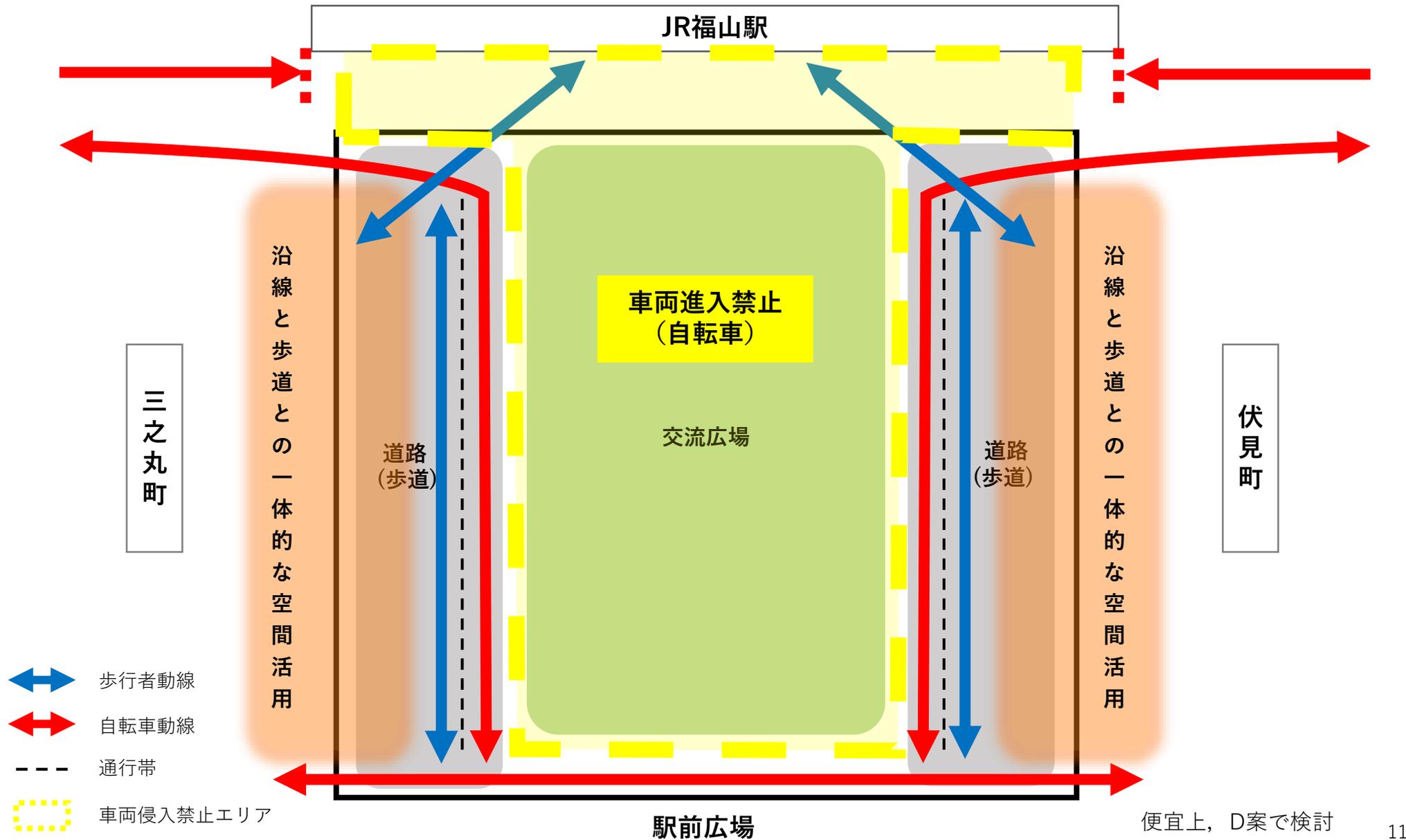
- ① 歩行者と車両が安全で快適に移動できる環境整備
- ② 多様な人々と活動を受け入れる居心地の良い空間の創出
- ③ 福山ならではの特徴や魅力を生かした空間の形成
- ④ 技術の進化や交通需要の変化、多様な利活用を見据えた可変性の確保
- ⑤ 多様な主体が活用しやすい広場の運営
- ⑥ 多様な情報が集積し、情報の発信や交換ができる環境整備

## 駅前広場再整備に係る自転車の課題

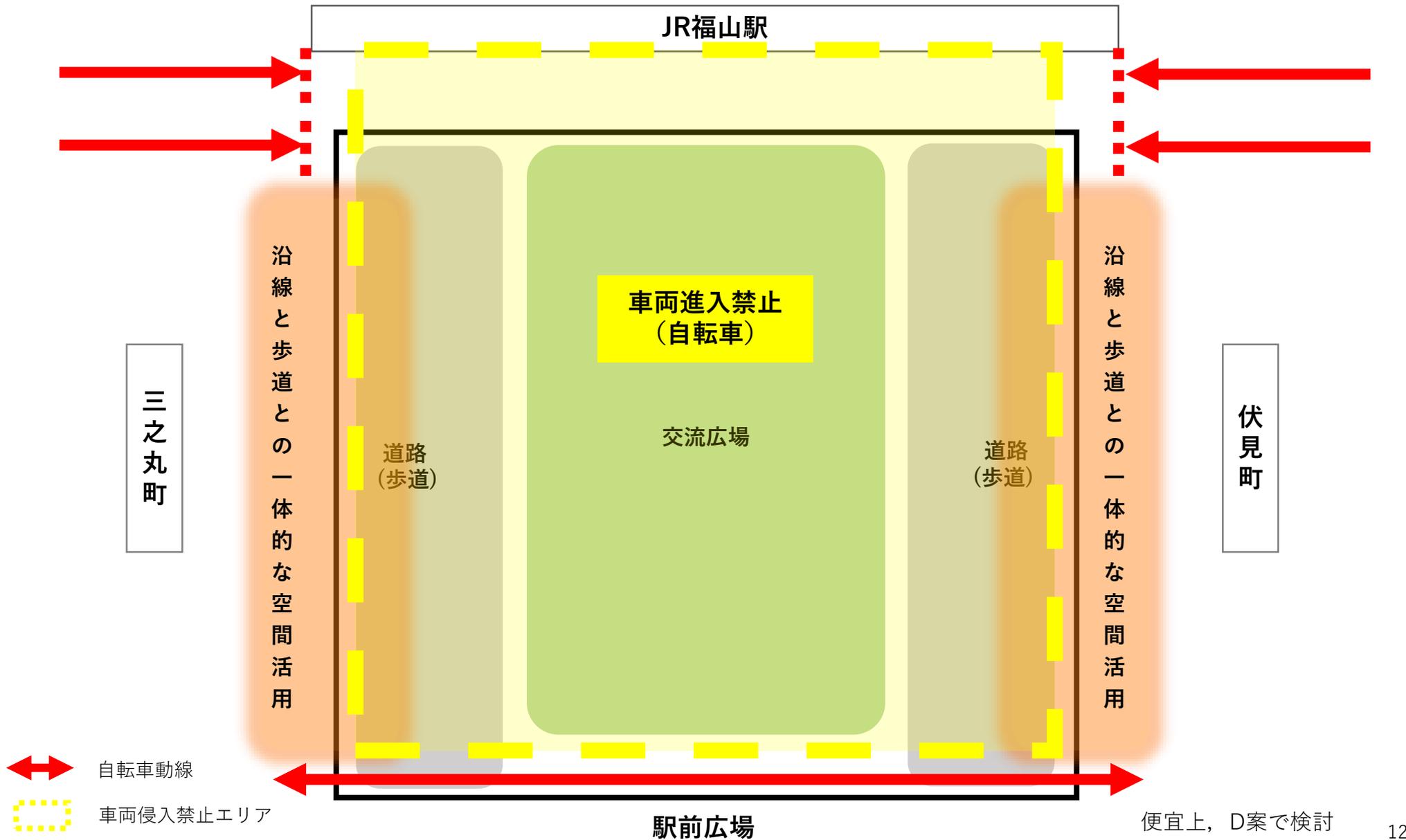
- 歩行者と自転車の動線分離
- 駐輪スペースの確保
- サイクリングロードの起点としての機能確保

# 自転車動線の考え方（概念図・叩き台）

## 1. 通行帯の明示による分離と交通規制（一部）



## 2. 交通規制（ほぼ全面）



### ●自転車動線の考え方について

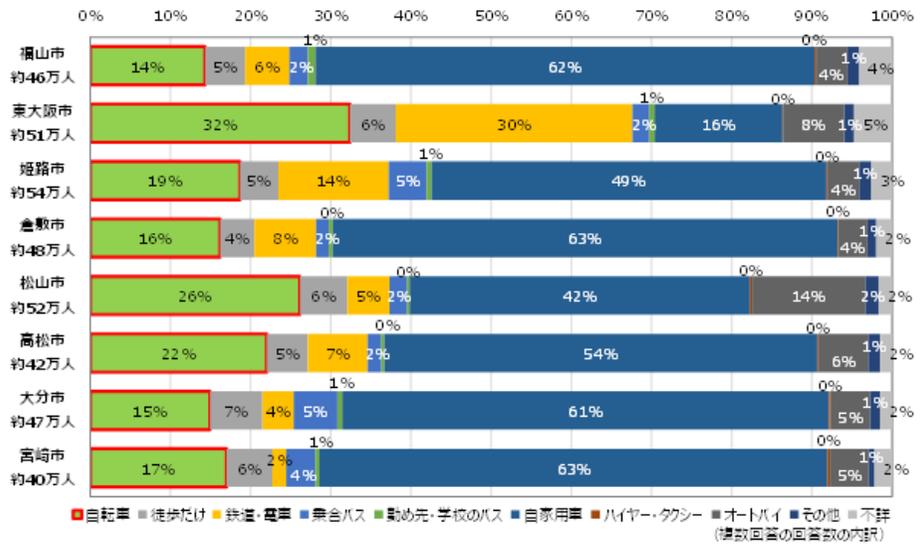
- ✓ 安全性の確保や居心地の良い空間の創出のため、どの程度、歩行者と自転車の分離を図るべきか
- ✓ 自転車の安全性と利便性を確保するため、何ができるか
- ✓ 駐輪スペースやサイクリングロードの起点としての機能を駅前広場の内外のどこで確保していくべきか

## ●自転車の利用状況

自転車の利用は14%で、自家用車利用者の1/4にも満たない状況となっている。また、近畿、中国、四国、九州地方の人口が同規模の中核市と比較しても、福山市の自転車の利用率は低くなっている。

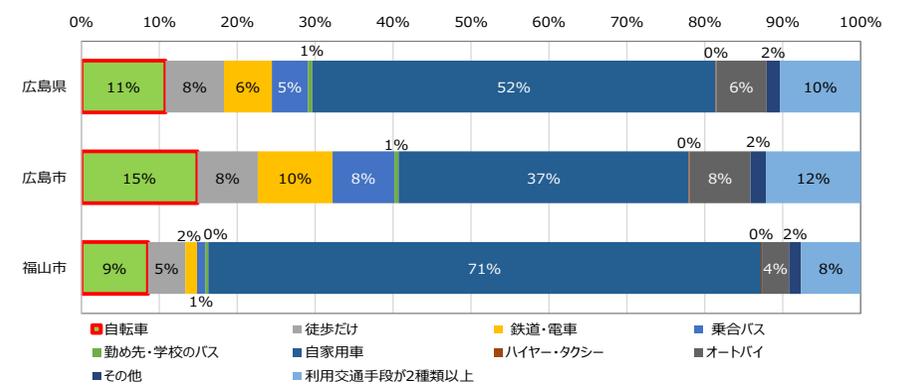
通勤時の自転車の利用率は低く1割に満たない状況となっている。一方、通学時の自転車の利用率は高い傾向となっている。

通勤・通学時の利用交通手段割合

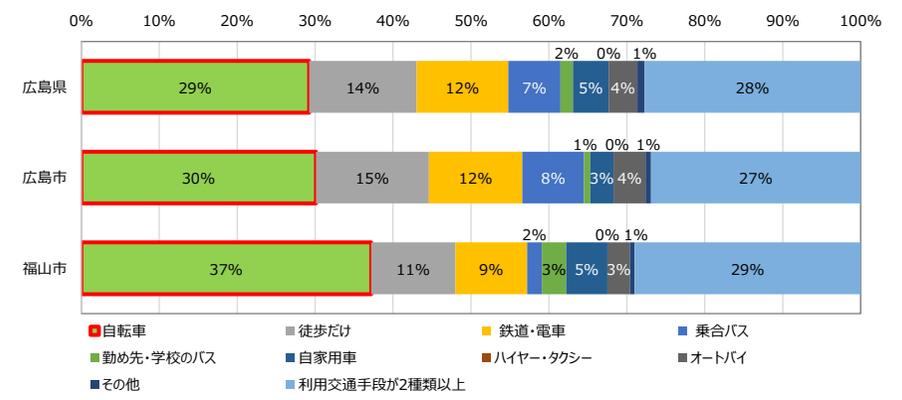


出典：2010年（平成22年）国勢調査  
 ※人口も2010年（平成22年）国勢調査時点

通勤時の利用交通手段割合



通学時の利用交通手段割合



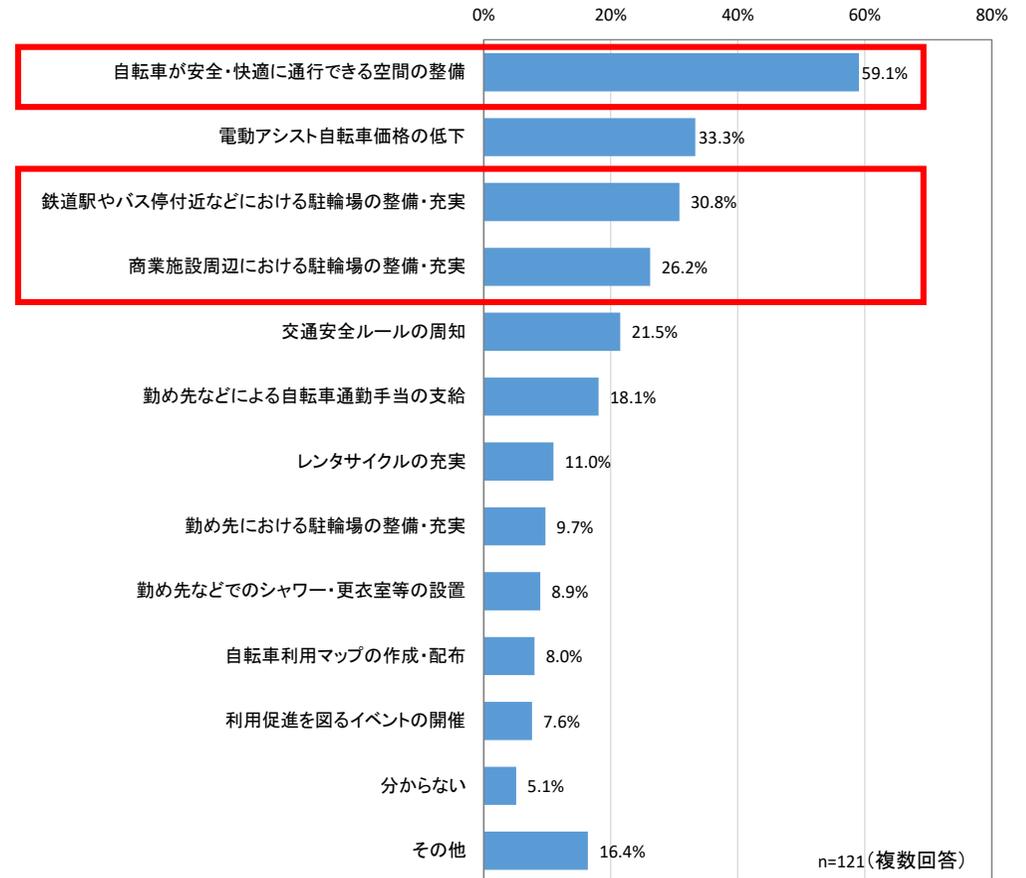
出典：2010年（平成22年）国勢調査

## ●自転車に対する意識

自転車の利用促進のために改善が必要な自転車利用環境として「自転車が安全・快適に通行できる空間の整備」などの**安全性に対する整備へのニーズが高い**。

そのほか、「電動アシスト自転車価格の低下」や「鉄道駅やバス停付近などにおける駐輪場の整備・充実」、「商業施設周辺における駐輪場の整備・充実」などの**経済性や利便性の向上に関する整備へのニーズも高い**。

自転車環境の改善点



出典：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査  
 (2018年(平成30年)12月広島県実施)  
 ※福山市在住者のみを集計