

5 福山都市圏自転車走行空間整備計画

福山都市圏自転車走行空間整備計画を次ページ以降に示します。

福山都市圏自転車 走行空間整備計画

平成 22 年 3 月

目 次

1. 福山都市圏自転車走行空間整備計画について	1
1.1 整備計画策定の目的	1
1.2 整備計画の検討経緯と枠組み	2
1.3 整備計画策定フロー	3
2. 福山市の特徴	4
3. 自転車利用の現状と課題	5
3.1 自転車利用状況	5
3.2 自転車事故状況	17
3.3 自転車走行空間	20
4. 走行空間整備の基本方針	22
5. 計画エリアの設定	26
6. 自転車ネットワークの計画のあり方	27
6.1 目標の設定	27
6.2 ネットワーク候補路線の選定	33
7. 自転車走行空間の確保	44
7.1 走行空間としてあるべき姿	44
7.2 走行空間整備手法の選定	45
7.3 個別路線の整備計画	48
8. 戦略的な整備計画	57
9. 駐輪対策	59
10. 自転車ルール・マナーの向上策	64

1. 福山都市圏自転車走行空間整備計画について

1.1 整備計画策定の目的

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る。しかし、その一方で、自転車事故は全国的に増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の事故が急増している。

福山市中心部においても、自転車事故が多発（千人あたり自転車事故件数県内ワースト2）しており、今後は、歩行者と自転車がより安全で安心して通行できる空間を整備することが求められている。

このため、福山市では、学識経験者や市民代表、行政関係者などで組織する『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』を開催し、今後の自転車の走行空間のあり方や対策についての調査や検討を進め、より安全で安心して通行できる空間整備を目指して、空間の確保やルール・マナーの向上、また既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画づくりに取り組んでいる。

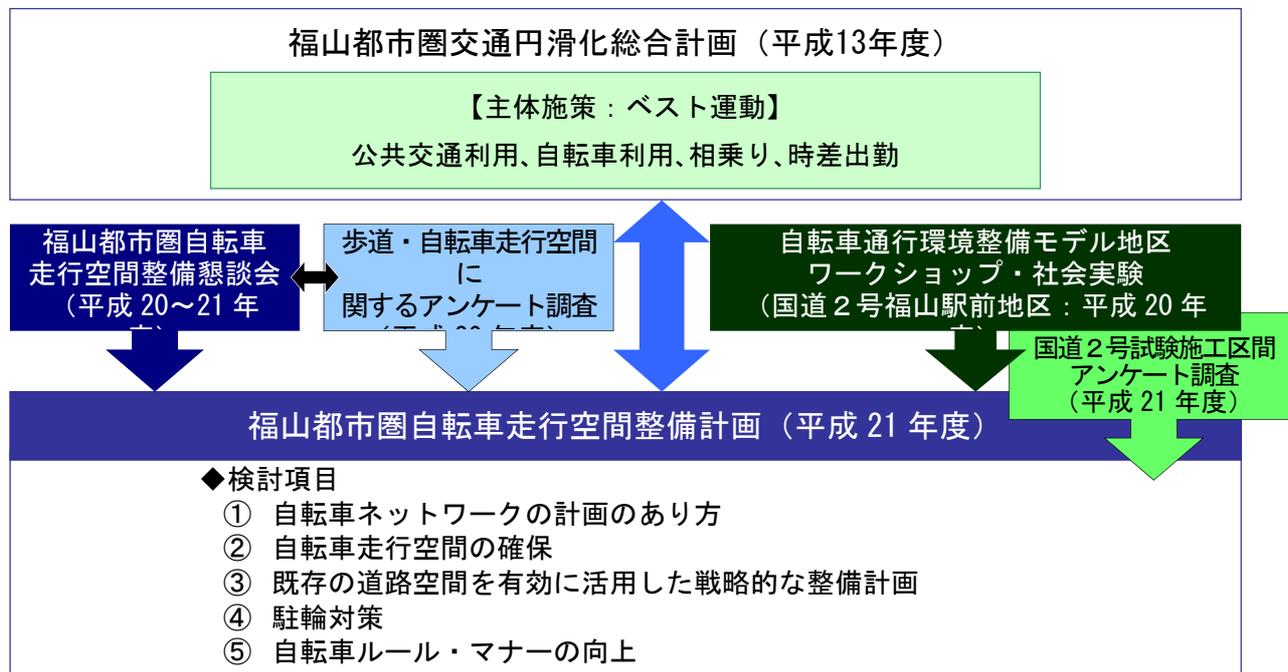
本計画は、福山都市圏（特に、福山市中心部）における自転車利用の現状や課題及びヒヤリハット情報等をもとに、各地の先進事例を考慮するとともに、懇談会での意見等を踏まえ、より安全で安心して走行できる自転車走行空間整備計画の策定を行うものである。

1. 2 整備計画の検討経緯と枠組み

交通混雑の著しい福山都市圏では、重点的な道路整備による交通容量拡大策と、交通需要マネジメント・マルチモーダル施策を組み合わせることで、都市交通の円滑化を図り、交通渋滞と道路環境を改善するため、平成 13 年度に「福山都市圏交通円滑化総合計画」を策定している。交通円滑化総合計画は、福山市を横断する国道 2 号をはじめ中心部における慢性的な渋滞解消を目的にハードとソフト施策で対応するとともに、環境対策は緊急性が求められることから、ソフト施策を重点施策として位置づけ、計画の推進を図っている。朝夕のピーク時に集中する交通が原因の渋滞に対しては、マイカー通勤者のマイカー利用方法の見直し（時差出勤、公共交通機関の利用、自転車通勤、相乗り出勤など）が必要であり、平成 15～16 年に実施した期間限定のノーマイカーデーは、円滑化施策の目標に迫る効果が見られたため、年間を通じたノーマイカーデー「ベスト運動」が交通円滑化総合計画の主体施策として位置付けられ、マイカー通勤の抑制に向けた取り組みが現在も継続されている。

一方、自転車利用促進に寄与する自転車走行空間の整備検討については、平成 20 年度に国道 2 号福山駅前地区において、ワークショップ及び社会実験による整備検討が行われるとともに、福山市中心部における走行空間整備に向けての懇談会が設置開催され、歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査が実施された。

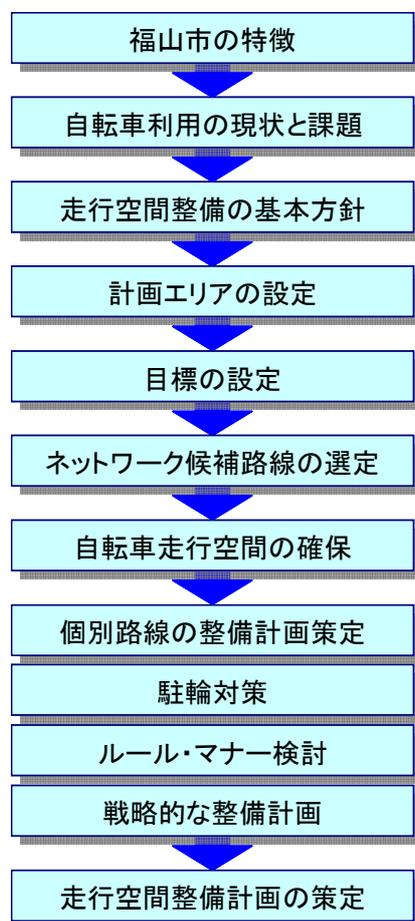
福山都市圏自転車走行空間整備計画は、交通円滑化計画との整合を図りながら、懇談会やこれら調査実験等の結果を踏まえ、歩行者と自転車利用者がより安全で安心して通行できる空間整備を図るため、下図に示す①～⑤の 5 項目の検討を行い、とりまとめを行ったものである。



自転車走行空間整備計画の検討経緯と枠組み

1.3 整備計画策定フロー

福山都市圏における自転車走行空間整備計画の策定は、以下のフローに沿って行う。

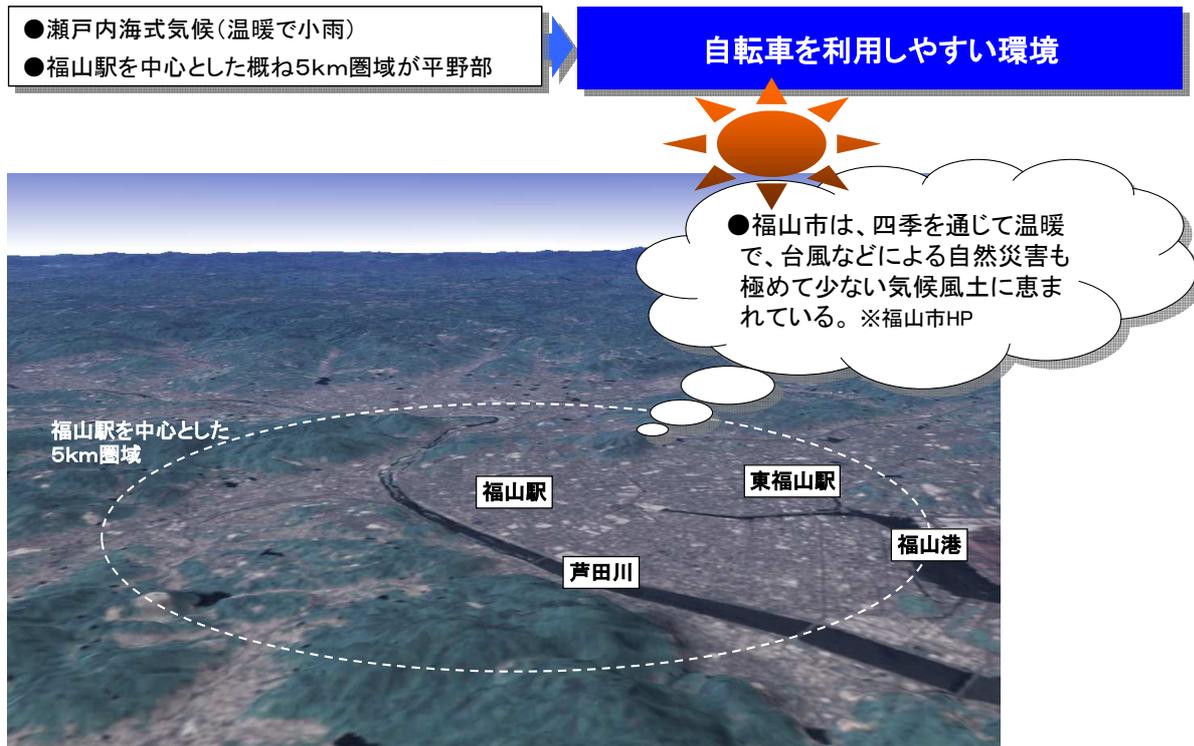


福山都市圏自転車走行空間整備計画の策定フロー

2. 福山市の特徴

福山市は、広島県の東南端、瀬戸内海沿岸のほぼ中央部に位置し、福山駅を中心とした概ね5km圏域に平野部が広がり、市街地が形成されている。また、瀬戸内海式気候に属し、四季を通じて温暖で降水量が少なく、台風などによる自然災害も極めて少なく、気候風土に恵まれている。

したがって、福山駅を中心とした市街地は、自転車を利用しやすい環境にあるといえる。



資料: LANDSAT 衛星画像及び数値地図 50m メッシュ(標高)より作成

各地の平年値(1971~2000年)

	平均気温(°C)	日照時間(時間)	降水量(mm)
仙台	12.1	1,842.6	1,241.8
東京	15.9	1,847.2	1,466.7
大阪	16.5	1,967.1	1,306.1
岡山	15.8	2,009.8	1,141.0
福山	15.0	2,075.0	1,163.7
広島	16.1	2,004.9	1,540.6
福岡	16.6	1,848.5	1,632.3

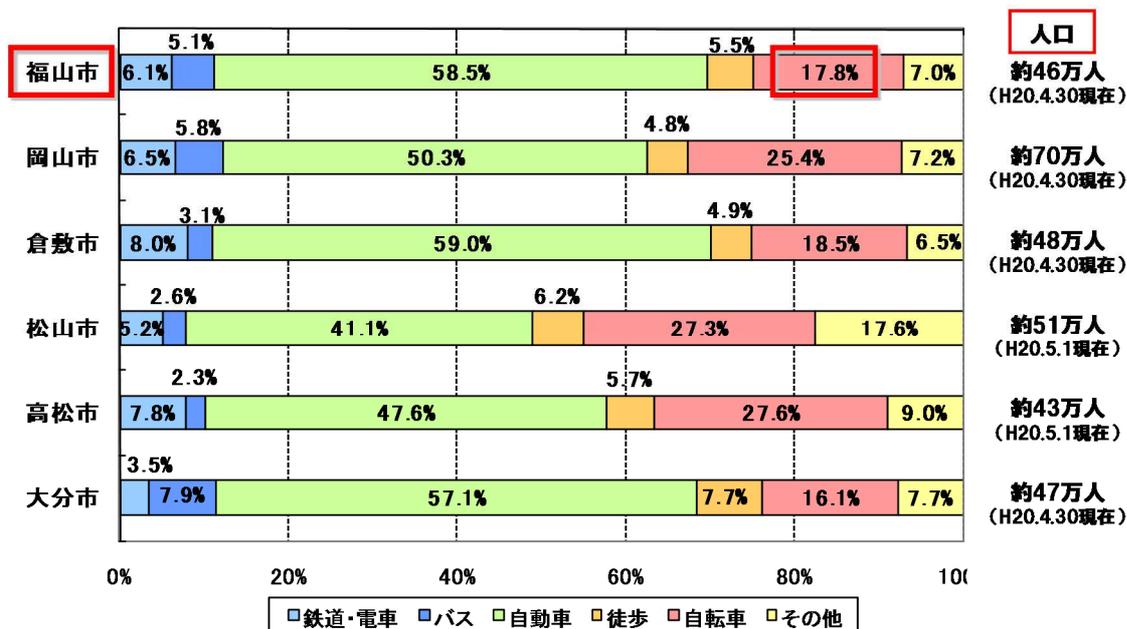
資料: 気象庁ホームページ

3. 自転車利用の現状と課題

3.1 自転車利用状況

1) 自転車利用率

通勤・通学時の交通手段を中国、四国、九州地方の人口が同規模の中核都市と比較すると、福山市の自転車の利用率は低い。



資料: 自転車利用率 (H12国勢調査)、人口 (住民基本台帳)

2) 歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査

ルール・マナーの向上と安心・安全な自転車走行空間を整備するため、アンケート調査を実施し、整備計画策定の基礎資料として活用した。

■アンケート調査の目的

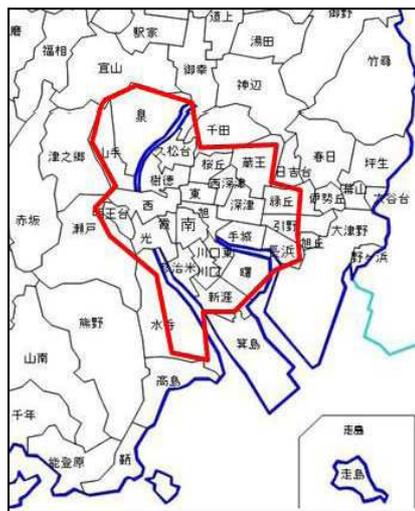
- 福山市中心部において、自転車事故が多発しており（人口千人当りの自転車事故率件数が、県内ワースト2位）、ルール、マナーの向上と安全・安心な自転車走行空間を整備する必要がある。
- 従って、自転車利用の実態とマナー、ヒヤリ情報を尋ね、整備計画の基礎資料として活用を図る。

■アンケート調査の概要

- アンケート実施期間：平成20年12月11日
～平成21年1月10日

○アンケートの内容

- ①自転車の利用実態について
- ②自転車利用に関するマナーについて
- ③自転車運転でのヒヤリ情報について



アンケート配布エリア

■アンケート実施方法

種類	配布先	配布数	有効回答数	有効回答率(%)
紙アンケート	小学校※1・2 (24校)	3,732	2,434	65.2%
	高校※1・2 (7校)	4,062	3,629	89.3%
	老人クラブ連合会※1	115	85	73.9%
	一般(市役所・中央図書館)	66	66	100%
WEBアンケート※3	http://q-bingo.jp/bicycle/	80	80	100%
合計		8,055	6,294	78.1%

※1 小学校、高校、老人クラブ連合会のアンケートは、上図の対象地域のみ配布。

※2 小学校は、5年生とその保護者に計2票配布。高校生は1・2年生の生徒本人を対象。

※3 国土交通省 福山河川国道事務所のHPIに掲載。

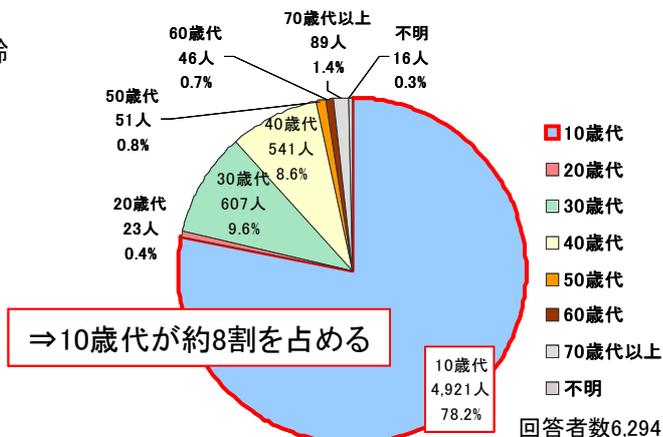
■回収率について

- 配布総数 8,055 票に対し、有効回答票は 6,294 票（78.1%）と高い回収率となった。
- 有効回答票の内訳として、高校生：57.7%、小学生（家族も含む）38.7%となり、高校生からの意見が主体となった。

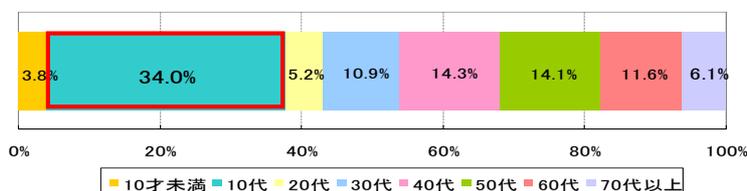
(1) アンケート対象者の個人属性

アンケート対象者は10歳代が約8割を占めるが、平成3年のPT調査では10歳代の自転車利用者は34%である。

■問2: 年齢



参考：年代別自転車利用トリップ数の割合

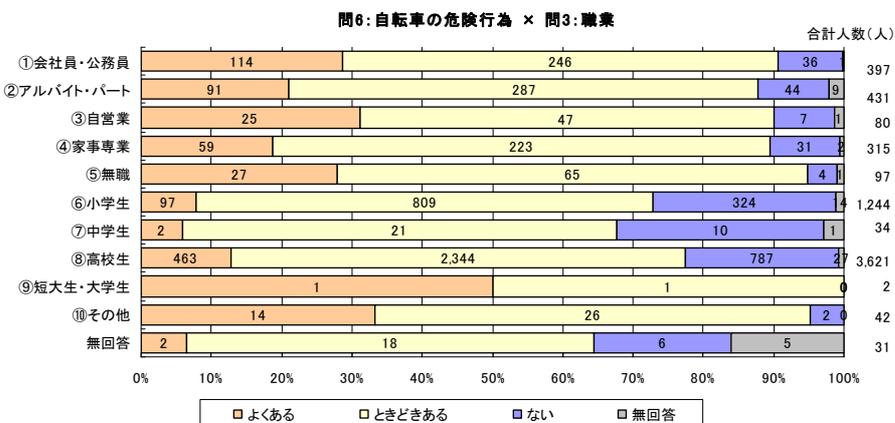
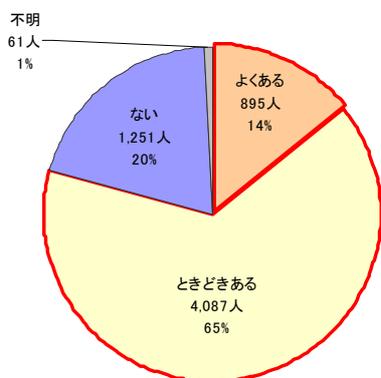


資料：H3年度備後・笠岡都市圏PT調査

(2) 歩行者からの意見

歩道上で自転車を危険だと思ったことが「よくある」(14%)、「ときどきある」(65%)を合わせると、約8割が危険を感じているが、小学生、中学生、高校生が、「感じたことがない」と回答している割合が多い。

■問6: 自転車の危険行為の認知

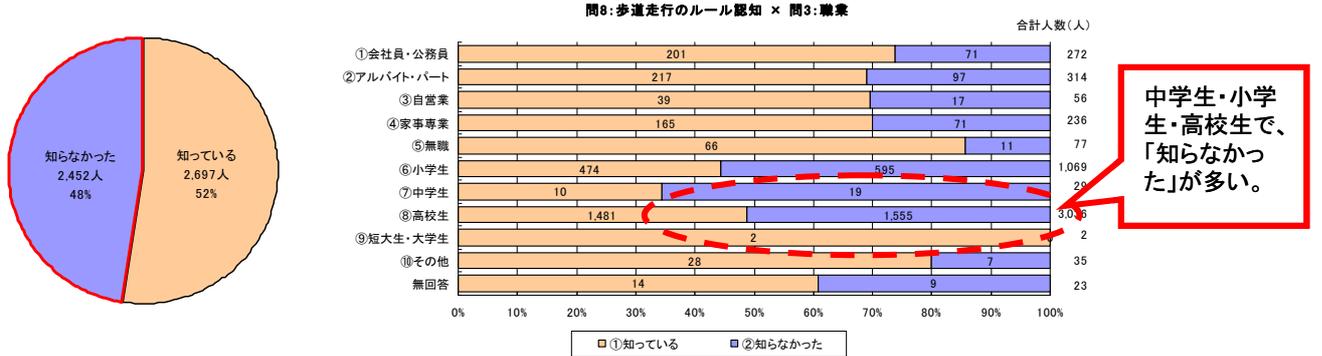


(3) 自転車利用者からの意見

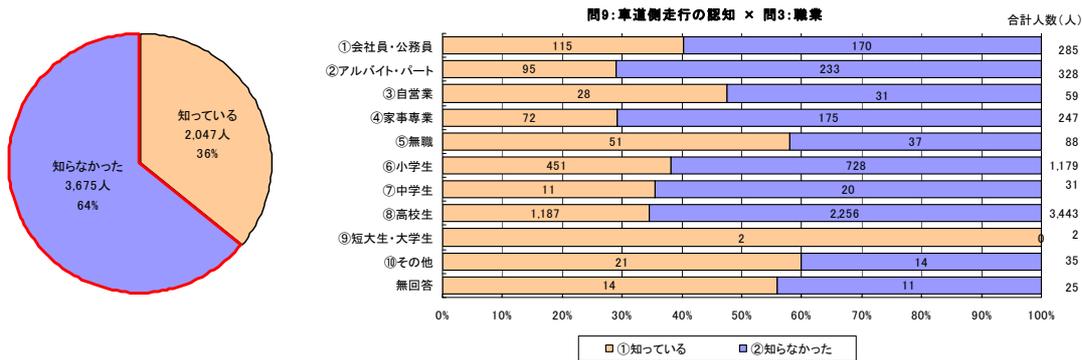
「歩道通行可」の標識がある場合にのみ、自転車が歩道を通れる歩道通行時のルールを知らない利用者が、全体の48%もいる。大人は7割以上が認知しているが、小学生・中学生・高校生がルールを知らない。

「自転車は歩道の中央から車道寄りを走行する」ルールを知らない利用者が、全体で64%ある。大人でも学生でも一様に、「知らなかった」が多い。

■問8: 歩道通行時のルール認知～(「歩道通行可」の標識がある場合にのみ、自転車が歩道を通れる)



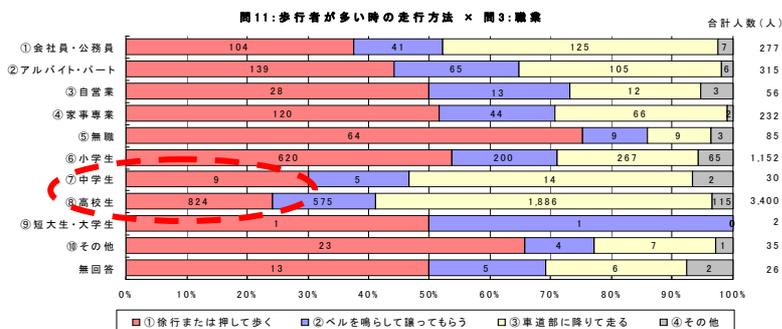
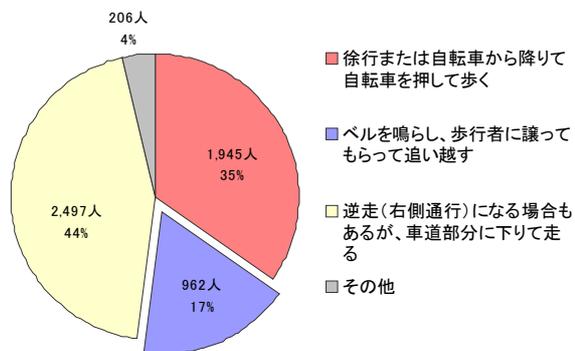
■問9: 「歩道の中央から車道寄りを走行する」ルールの認知度



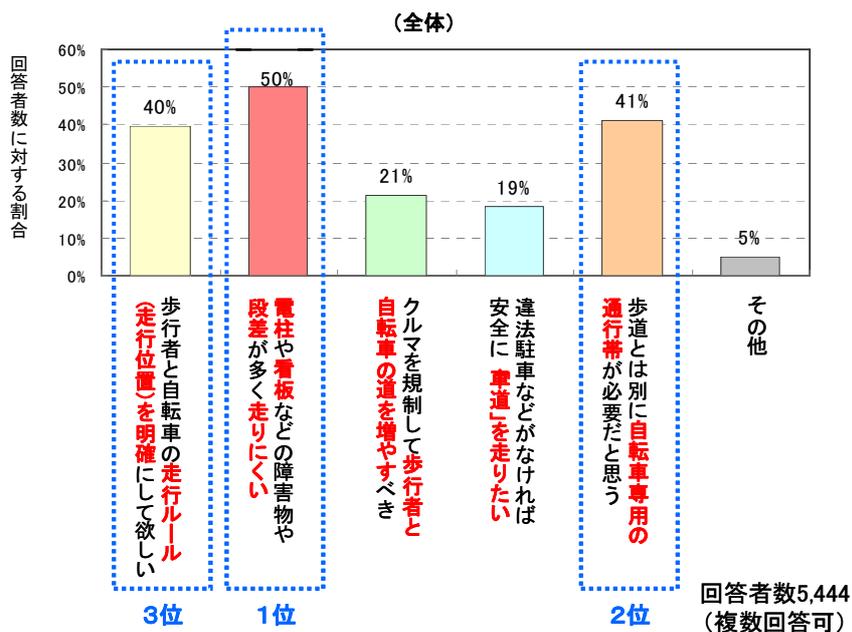
歩道において歩行者が多い場合の走行方法として「徐行または押して歩く」ことが本来取るべき行為であるが、実行している利用者は全体で35%であり、中学生・高校生においては割合が低い。

歩道を自転車で走行する時の改善要望としては、第1位は「障害物、段差により走りにくい」で、50%の指摘率が高い。次いで、「自転車専用の通行帯の整備」が41%、「歩行者と自転車の走行位置の明確化」が40%と高い。職業別、住所別において、大きな改善要望の差異はない。

■問11: 歩行者が多い時の走行方法



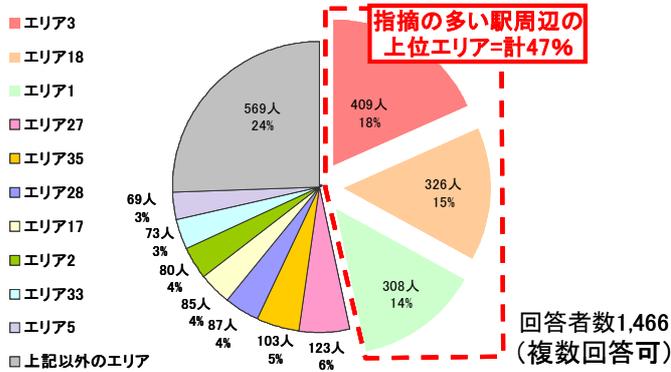
■問10: 歩道走行時の改善要望



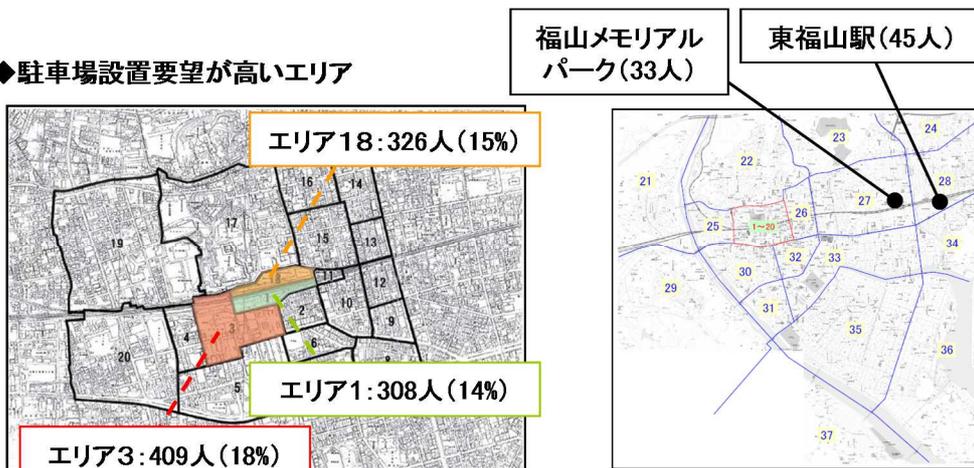
(4) 駐輪施設

駐輪場の設置希望エリアは、第1位のエリア3（18%指摘）から、エリア18、エリア1と、福山駅周辺での設置要望が高く、全体の約5割を占める。福山駅周辺から離れた地区での主な希望地点は福山メモリアルパーク、東福山駅である。

■問15: 駐輪場の設置希望エリア



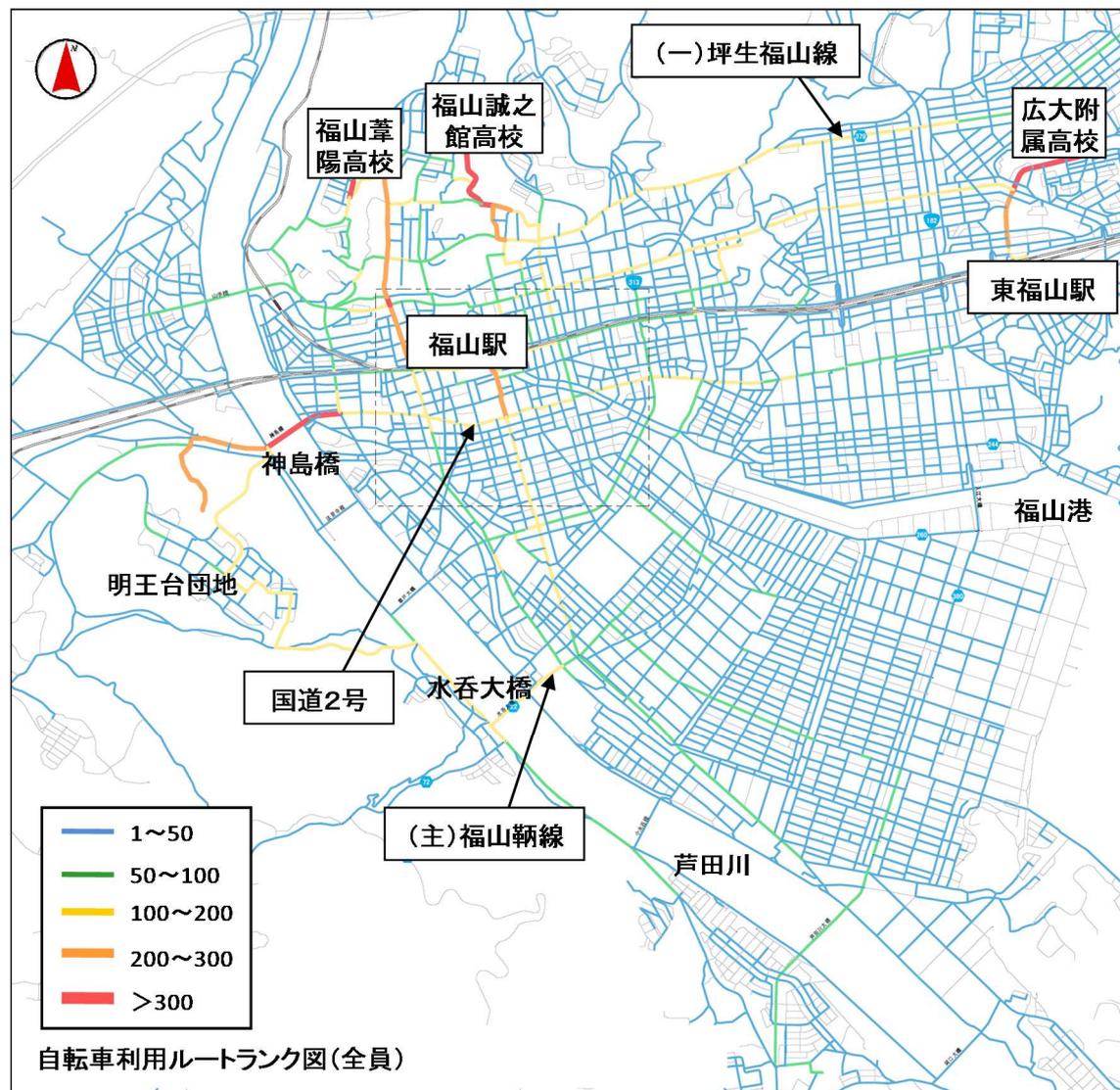
◆駐車場設置要望が高いエリア



(5) 自転車の利用ルート

自転車の利用者が300人超で最も多い区間は、国道2号の芦田川渡河部（神島橋）、福山駅北側の福山誠之館高校に至る区間、東福山駅北側の東西道路が認められる。200～300人ランクでは、上記区間に接続する区間、福山駅の北側・南側の駅及び中心市街地に向う南北路線が多い。100～200人のランクで、利用が連続して多い路線としては、国道2号の中心市街区間、福山駅前通りから（主）福山鞆線の水呑大橋を超えた区間、芦田川右岸の明王台団地をはさんだ路線、山陽本線の北側エリアでは、東西方向の2路線（一）坪生福山線等）が該当する。

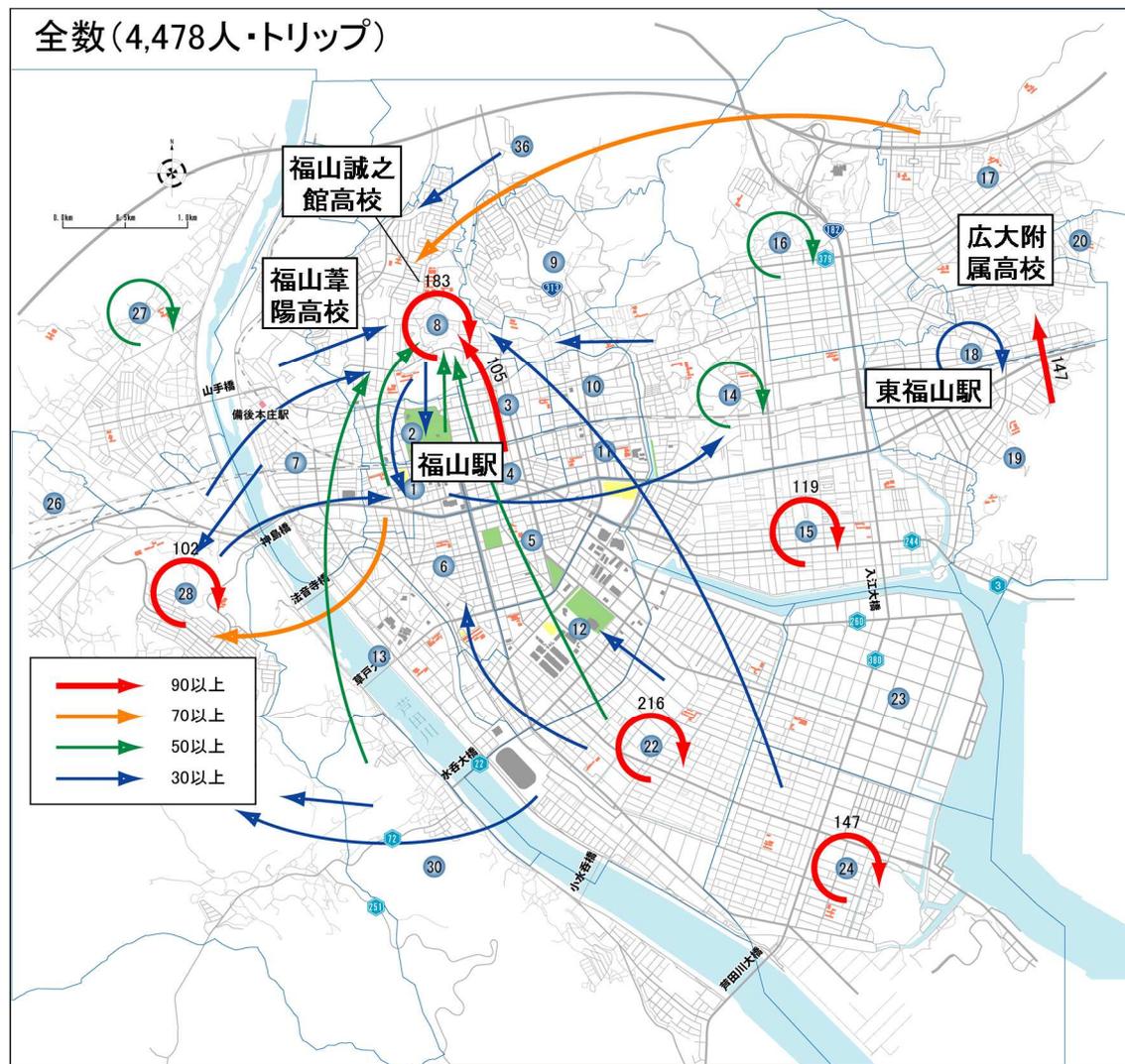
アンケート調査による自転車利用ルート



■ゾーン間流動図

高校が位置する福山駅北側の8ゾーンへの求心的な流動が大きく、到着地としては、8、28ゾーンへのトリップが多く、出発地は、22、8、24、19の住宅地で多くなっている。また、15、22、24ゾーン等の南部郊外部にて、ゾーン内々の流動が100人を超えて多くなっている。

アンケート調査による自転車利用ルート(流動図)



■出発トリップの多いゾーン

順位	CゾーンNo	人数	%
1	22	487	10.9
2	8	399	8.9
3	24	289	6.5
4	19	259	5.8
5	1	251	5.6
6	14	247	5.5
7	15	244	5.4
8	28	234	5.2

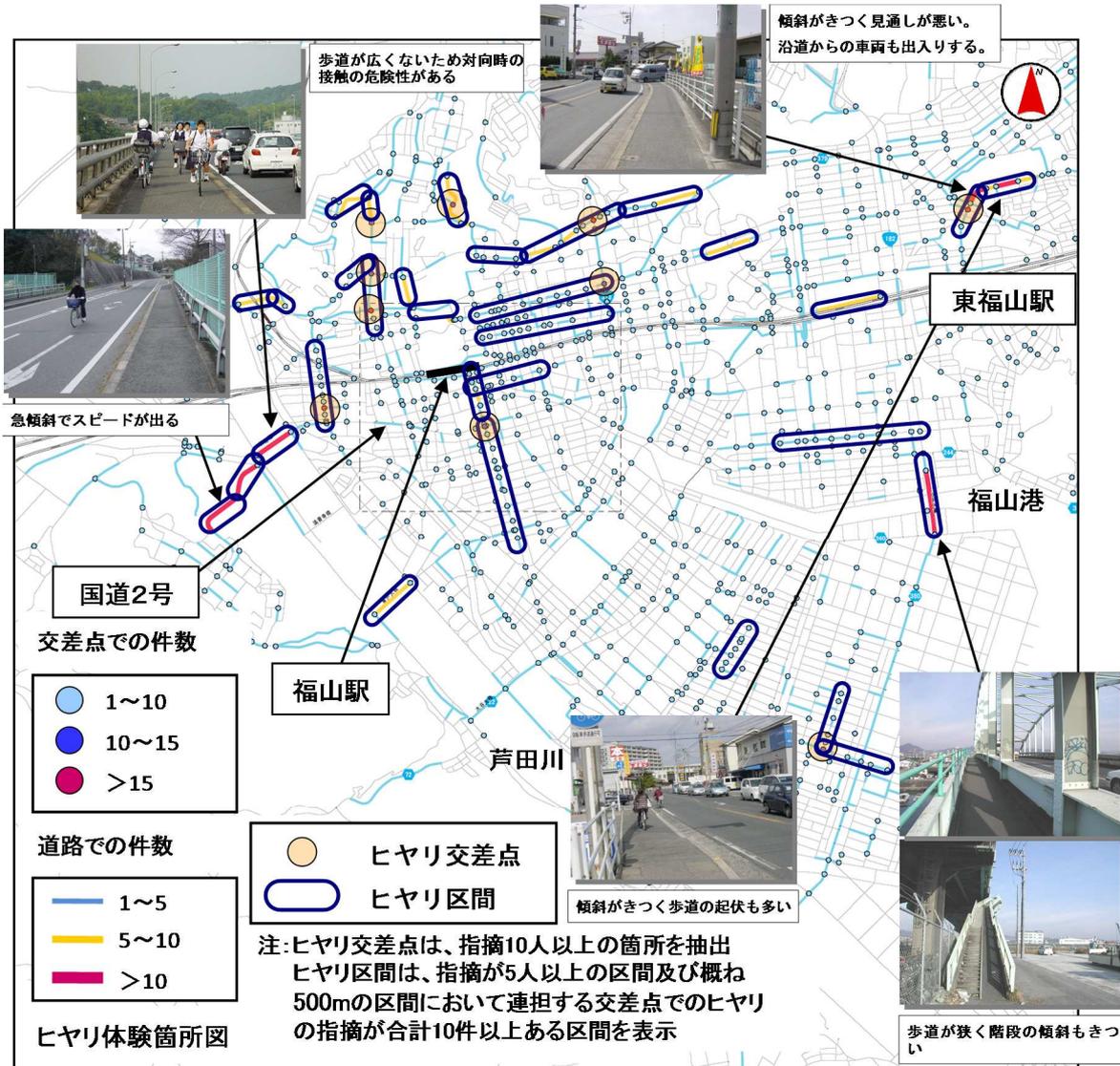
■到着トリップの多いゾーン

順位	CゾーンNo	人数	%
1	8	997	22.3
2	28	561	12.5
3	18	307	6.9
4	6	304	6.8
5	1	288	6.4
6	22	281	6.3
7	14	270	6

(注): 200人以上のゾーン

(6) ヒヤリ体験箇所

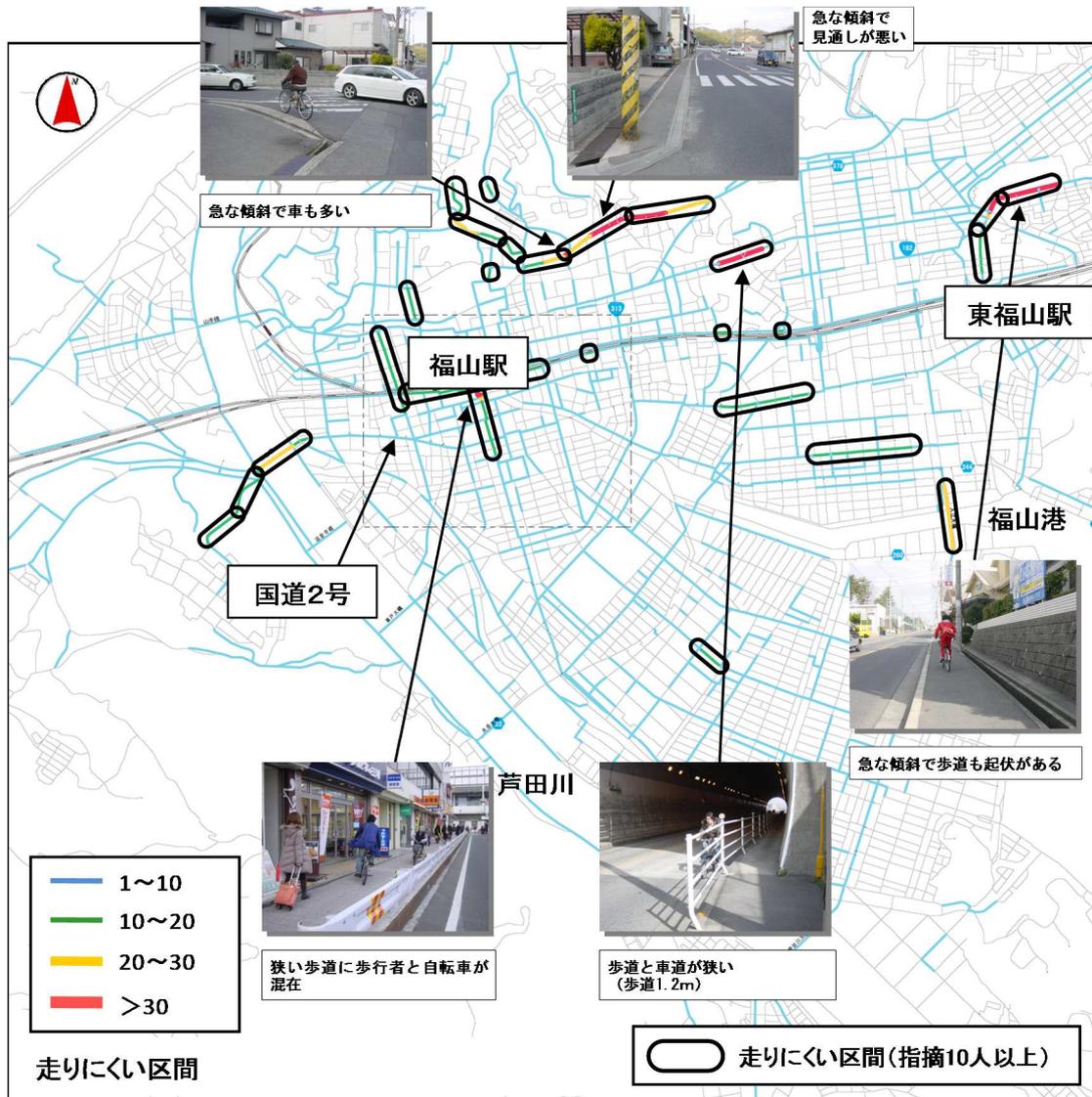
「自転車」でみると、対相手交通は自動車が約 7 割で圧倒的に多く、自転車が 18%と少ない。ヒヤリ内容は、「交差点での出会い頭」が非常に多く、「沿道からの出入りの際の接触」、「左折車両との接触」が続く。原因としては、歩道が狭い、自転車・自動車交通量が多いもあるが、「相手又は自分の不注意」も多くあげられている。



(7) 走りにくい区間

指摘が多いのは、(都)津之郷奈良津線(西深津町、奈良津町地区)、(都)手城三吉線(深津トンネル周辺)、(都)停車場裏古池線(引野町北)の山陽本線北側の東西道路で多くなっている。

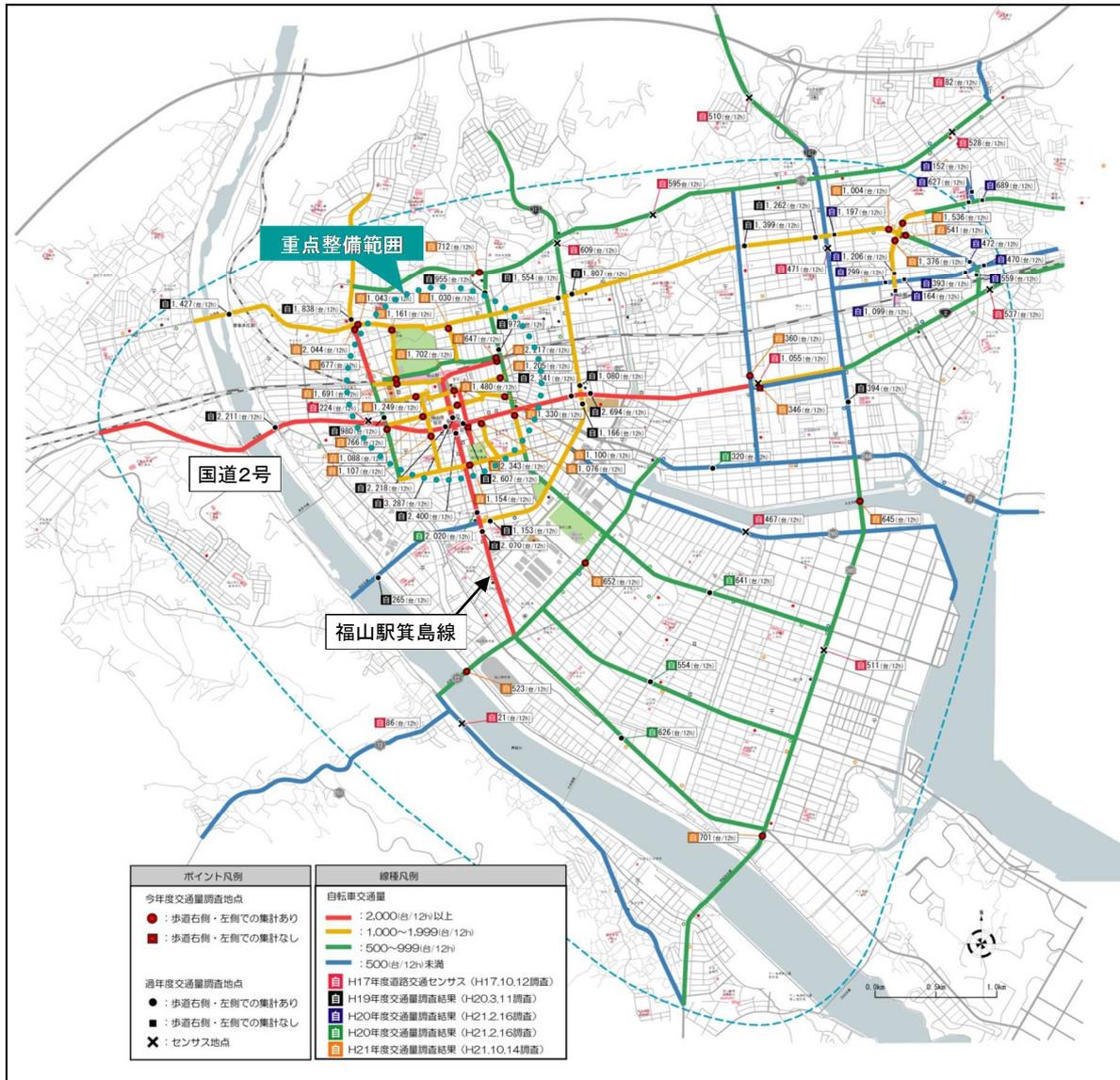
人・車・自転車の交通量が多く、道幅が狭く、歩道が未整備であることが、自転車が走りにくい理由となっている。特に北側地区では、都市計画道路の未整備区間があり、トンネル及び坂道区間があることが要因にあげられる。



3) 自転車の現況交通量

福山駅 1km 圏域は、公共施設や商業施設が集積し、歩行者や自転車交通等の集中により錯綜も多くなるため重点整備範囲として設定し、重点整備範囲を中心に交通量調査を実施した。

国道2号や福山駅箕島線等では交通量が 2,000 台/12h を超えるが、郊外部の路線では、概ね 500~1,500 台/12h 程度である。



■自転車の左右別現況交通量

自転車利用者は、目的地への速達性や道路及び交通の状況等により走行ルート選択の判断をされ、道路の左右両側でも利用状況に違いが生じる場合がある。福山においても左右の交通量に違いのある路線（国道2号、福山駅箕島線、福山鞆線等）がみられた。

