

国道 54 号の放置自転車対策

～地方自治体との連携による放置自転車対策事例～

国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所

対策区間の概要及び背景

一般国道 54 号は、広島市内の一般国道 2 号接続部を起点に、中国山地を横断して島根県松江市に至る路線で、このうち広島国道事務所（以下「当事務所」という。）では、起点部から安芸高田市八千代町上根地内までの 27.6 km を管理しております。

これまで、広島市内における放置自転車対策としては、市内中心部の道路区域外に駐輪場が整備されている地区を中心に、広島市において、駐輪場の整備に伴い、「広島市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づく自転車等放置規制区域^{*}を拡大しており、平成 26 年には八丁堀周辺地区の駐輪場の整備及び管理運営を行う事業者を公募により選定し、市道への道路占用によって路上駐輪場が整備されました。

しかし、今回放置自転車対策を行った一般国道 2 号接続部から平和大通りまでの区間は、沿道に広島市役所をはじめ、オフィスビルや店舗が建ち並び、車両の通行や人の往来が非常に多い区間である一方で、周辺に駐輪場が少ないこと等により、自転者が大量に放置され、歩行者等の安全な通行、都市景観の阻害要因となっていました。

このため、従来から所轄警察署、広島市及び当事務所において、その対策について協議を継続し、この度、広島市と当事務所が連携して、八丁堀周辺地区における対策を参考事例とし、国道の道路占用により広島市が選定した民間事業者が路上駐輪場を整備するとともに、自転車等放置規制区域の追加指定を行うことにより、放置自転車の是正を図る取り組みを実施することとしたものです。

※自転車等放置規制区域

自転車等放置を防止するため、広島市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、即時撤去が可能となる区域。



出典：国土地理院「電子国土」

路上駐輪場の整備等の流れ

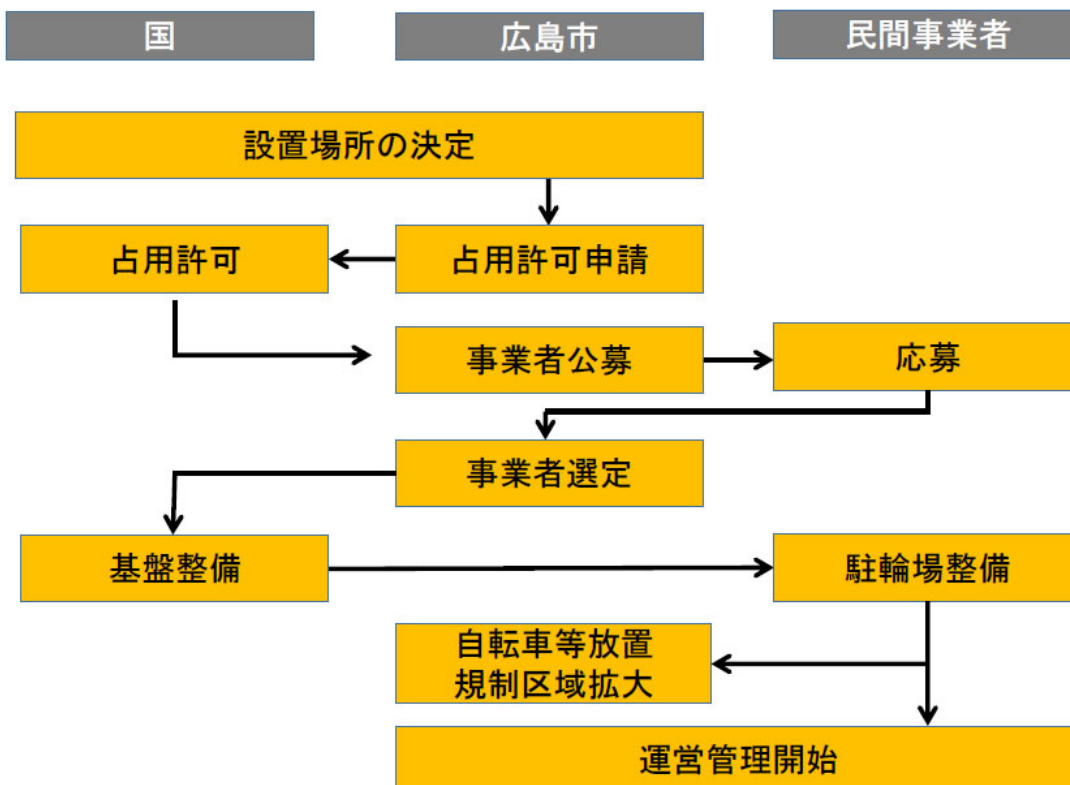
路上駐輪場の整備や自転車等放置規制区域の指定の流れについては、当事務所において、①駐輪器具、看板、精算機等の必要施設に係る広島市への道路占用許可、②駐輪場設置箇所の整地を行い、広島市において、③路上駐輪場の整備及び管理・運営等を行う民間事業者を公募による選定、④民間事業者による駐輪場の整備、⑤運用開始に合わせて周辺地区を自転車等放置規制区域として指定、という流れで実施しました。

なお、路上駐輪場の設置場所については、広島市を中心に当事務所、所轄警察署及び地元関係者と調整を行い、歩道の車道側に設置されている植樹等を撤去して駐輪器具を設置することにしました。

具体的な経過としては、当事務所において、平成29年2月に広島市からの駐輪器具、看板、精算機等の必要施設に係る道路占用申請にかかる許可を行っております。それを受けて、占用者たる広島市において、平成29年3月から4月にかけて民間事業者の公募、5月に民間事業者の決定をしました。そして、6月から7月にかけて当事務所による高木の撤去及び植樹の移設等を実施し、その後、選定された民間事業者により380台の路上駐輪場の整備が行われました。

また、平成29年9月26日の当該路上駐輪場の運用開始と同時に、広島市において、自転車等放置規制区域を新たに追加指定を行いました。

路上駐輪場整備フロー



■整備前

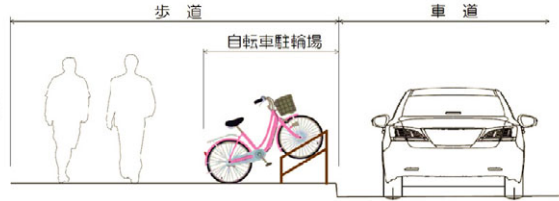
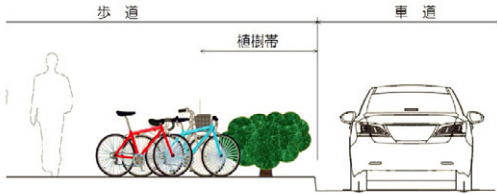


放置自転車

■整備後（利用開始直前の状況）



駐輪スペース



※自転車大量放置され歩行者の安全な通行、景観阻害となっている状況



歩道有効幅員 約5.0m
駐輪場 約2.0m

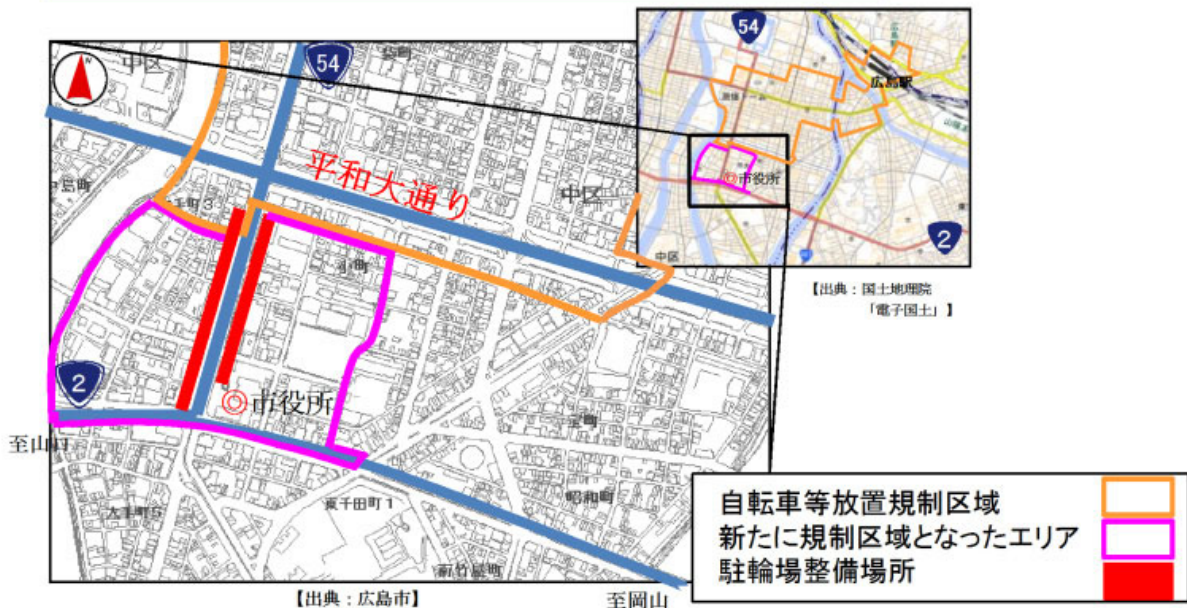
路上駐輪場概要（平和大通り～国道2号）

駐輪可能台数：380台
平均利用台数：
平日 356台/日(平均回転数：約0.9回転/日)
休日 112台/日(平均回転数：約0.3回転/日)

※平成29年9月26日(火)～平成29年12月31日(日)間の平均
※平均回転数は、利用台数を駐輪可能台数で割ったもの

料金：
駐輪後30分まで無料
駐輪後30分を超え、深夜0時まで100円
以降、1日ごとに200円

自転車等放置規制区域図



対策の効果

平成 29 年 9 月 26 日の当該駐輪場等の運用開始後は、自転車等放置規制区域を新たに指定したエリアにおける放置自転車が、整備前（平成 28 年 4 月～平成 29 年 1 月までの実態調査の平均）の 520 台／日から整備後（平成 29 年 10 月～平成 29 年 12 月までの実態調査の平均）は 33 台／日と約 9 割減少し、利用者の方からも「放置自転車が減り街がきれいになった。」「自転車が整理され、歩道が広がった。」等のご意見をいただいております。放置自転車で狭くなっていた歩道が広くなり、景観向上にも寄与するなど、非常に高い効果をあげているものと考えております。

駐輪場整備及び放置規制区域拡大後の の放置自転車台数



※整備前：H28.4～H29.1までの実態調査の平均
※整備後：H29.10～H29.12までの実態調査の平均
※範囲：新たに規制区域となったエリア
注）：駐輪場が空いていても放置されている台数

整備後の利用状況



おわりに

放置自転車は、本来、自転車利用者によりルールが守られるべきところではありますが、今回放置自転車対策を行った地域のように、車両の通行や人の往来が非常に多い一方で、周辺に駐輪場を整備するスペースがないところは多いと思われます。

そのような地域において、今回の取り組みは、道路管理者と地元自治体との連携による好事例として少しでも参考になれば幸いです。

今後とも地元自治体、所轄警察署など関係各位と連携を図りながら、放置自転車対策により一層取り組んでいきたいと考えております。