

四国中央市自転車活用推進計画

(案)

令和6年3月

目 次

序章 計画策定の目的	1
序-1 計画策定の背景、目的	1
序-2 計画の期間	1
序-3 計画の対象区域	2
序-4 計画の位置付け	2
第1章 自転車活用の推進に向けた現状	10
1-1 自転車に関する社会潮流	10
1-2 本市における自転車に関する現状	15
1-2-1 地域の概況	15
1-2-2 自転車に関わる交通特性	24
1-2-3 自転車活用推進に向けた取り組み状況	28
第2章 自転車活用に関する市民意識の把握	39
2-1 市民アンケート調査の実施概要	39
2-2 市民アンケート調査結果の概要	40
第3章 自転車活用推進に向けた課題	46
第4章 計画目標・方針の設定	48
4-1 自転車活用推進に関する目指す姿	48
4-2 活用推進に関する目標の設定	48
第5章 実施すべき施策及びスケジュール	49
5-1 実施すべき施策	49
5-2 施策の進め方	63
第6章 計画の推進	64
6-1 指標の設定	64
6-2 計画の推進体制	65
6-3 計画のフォローアップ、見直し等に関する方法	65
■用語解説	66

序章 計画策定の目的

序一 計画策定の背景、目的

本市では「四国中央市立地適正化計画」において、「誰もが利用しやすく、多様な都市機能を結ぶ公共交通ネットワークを構築する」基本方針の実現に向け、コンパクトなまちづくりとネットワークの充実を図る上での施策として「四国中央市地域公共交通計画(令和3年5月)」を策定し、自動車交通のみならず、鉄道・バス等の公共交通のネットワーク充実・交通結節点の強化を進めています。

自転車活用については歩行者や自転車などに安全・安心でやさしい都市基盤の整備を図ることに重点を置き、自転車ネットワークの充実を図ることで、利用促進に繋げていくこととしています。

このような中、国においては平成29年(2017年)の「自転車活用推進法」の施行に伴い、平成30年6月に「自転車活用推進計画」が策定されました。これを受け、愛媛県では愛媛県自転車新文化推進計画(平成31年3月)を策定しています。

こうした背景のもと、本業務においては、安全・安心でやさしい都市基盤の整備を基軸とし、市民の健康増進、サイクルツーリズムの推進、自転車活用による良好な都市環境の形成等の観点から「自転車活用推進計画」の策定を行うものです。

序二 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和9年度までの4年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や国及び県の計画の改定・関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うものとします。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	~R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11~
第3次四国中央市総合計画 (令和5年4月)		R5~R14						
		前期: R5~R9				後期: R10~14		
四国中央市都市計画マスタープラン (平成22年12月)		H22~R14						
四国中央市立地適正化計画 (平成30年3月)		H30~R19						
四国中央市自転車活用推進計画		計画策定	令和6年~令和9年					
(参考) 愛媛県: 第2次自転車新文化推進計画 (令和5年5月)		R5~R8						
国: 第2次自転車活用推進計画 (令和3年5月)		R3~R7						

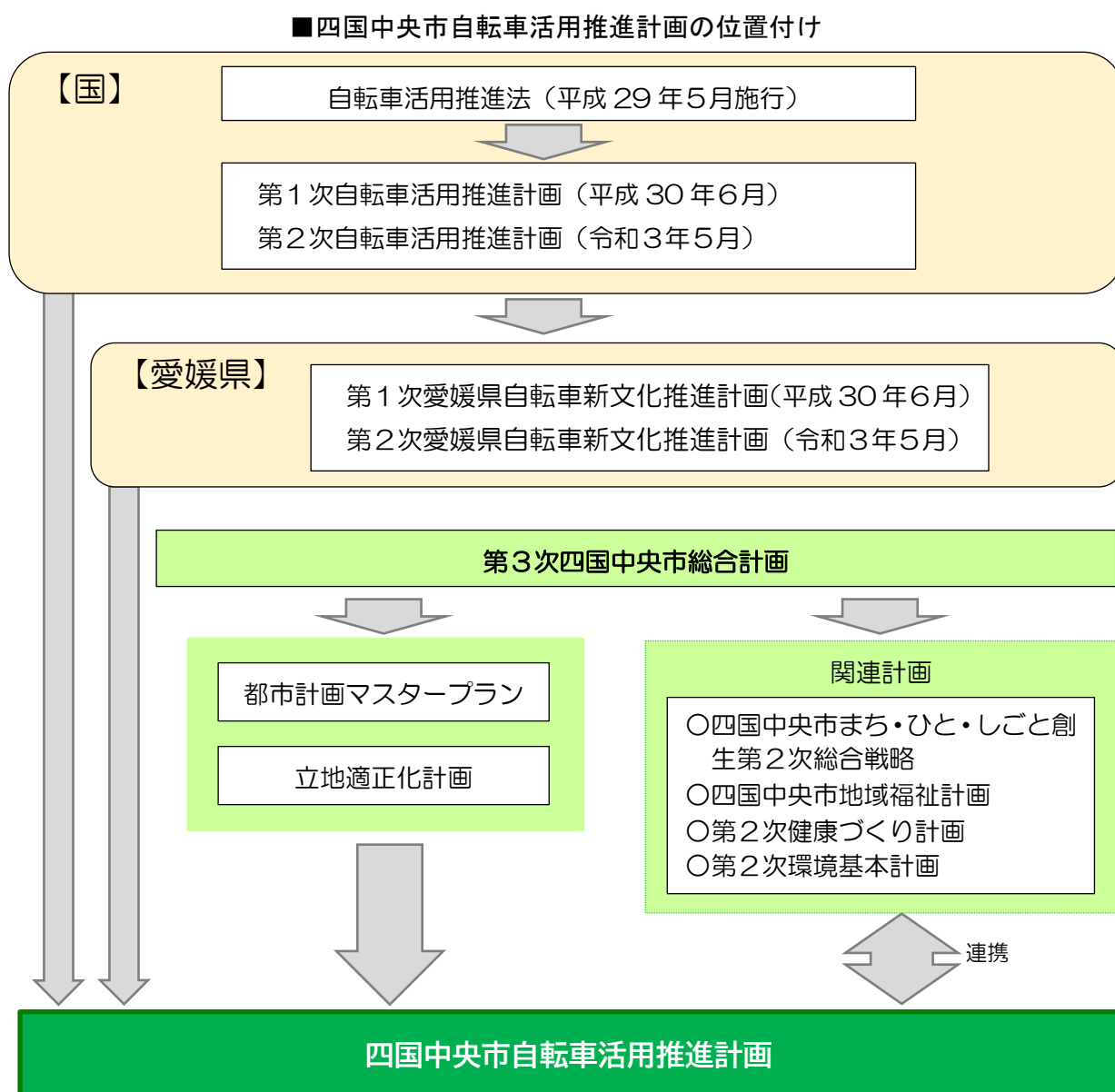
序一 3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、四国中央市全域とします。

序一 4 計画の位置づけ

本計画は、上位計画として国の「第2次自転車活用推進計画」、「愛媛県自転車新文化推進計画」、「第3次四国中央市総合計画」に即しながら定めるものです。また、本計画は関連計画等との連携や整合を図ります。

自転車の活用に向けた取組を総合的・計画的に推進するため、本市における自転車施策の最上位計画として位置づけます。




■上位・関連計画の整理

〔第2次愛媛県自転車新文化推進計画（愛媛県）（令和5年5月）〕

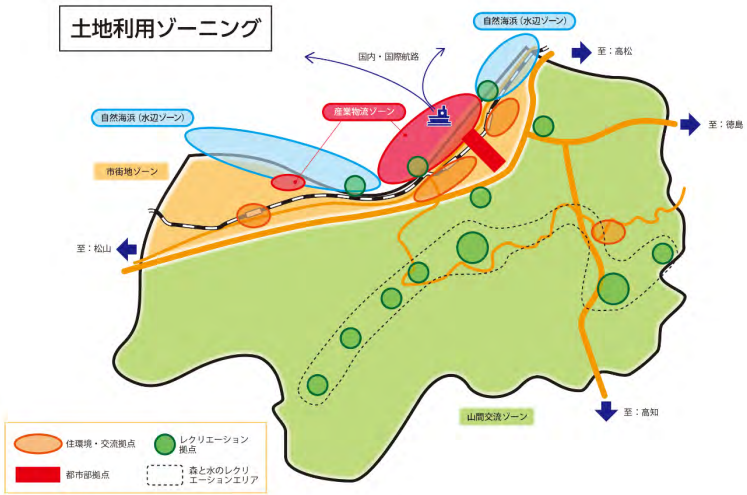
計画の趣旨	・自転車新文化の更なる拡大・深化に向けて、新たな取り組みを含めた自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、基本となる目標を設定するもの									
計画区域	・愛媛県全域									
計画期間	・2023（令和5）年～2026（令和8）年 ※必要に応じて見直し									
目指すべき姿	<ul style="list-style-type: none"> ・「サイクリストの聖地」瀬戸内しまなみ海道を誰もが訪れたい地域へ ・「サイクリングパラダイス」愛媛県を年齢や性別、体力・障がいの有無等に関わりなく自転車を楽しめる地域へ ・「サイクリングアイランド」四国を世界中からサイクリストを受け入れられる地域へ ・瀬戸内地域を世界に認められるサイクリング推進エリアへ 									
基本目標と取組方針	<p>◆目標1：県民みんながつくり・育てるサイクリングパラダイス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用の普及・拡大 ・愛媛マルゴト自転車道の推進 ・E-BIKE えひめの推進（電動アシスト付自転車の普及及び安全利用の啓発） ・タンデム自転車等の普及 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現況値</th> <th>目標値（2026年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車新文化の認知度</td> <td>33.8%（2021年度）</td> <td>50%以上</td> </tr> <tr> <td>通勤時の自転車分担率</td> <td>16.7%（2022年度）</td> <td>18.2%以上</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現況値	目標値（2026年度）	自転車新文化の認知度	33.8%（2021年度）	50%以上	通勤時の自転車分担率	16.7%（2022年度）	18.2%以上
	成果指標	現況値	目標値（2026年度）							
	自転車新文化の認知度	33.8%（2021年度）	50%以上							
	通勤時の自転車分担率	16.7%（2022年度）	18.2%以上							
	<p>◆目標2：交流人口の拡大による地域活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ブランド力の向上と魅力発信 ・受入環境・おもてなし態勢の整備 ・公共交通機関と連携した二次交通等の充実 ・おもてなし人材の育成 ・サイクリングアイランド四国の実現をはじめとする広域連携の推進 ・グレーターしまなみ・えひめ圏域形成による滞在型観光の推進 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現況値</th> <th>目標値（2026年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県内におけるレンタサイクル利用者数</td> <td>39,004件 （2021年度）</td> <td>86,000件</td> </tr> <tr> <td>県内サイクリングイベントの県外参加者の割合</td> <td>14.9% （2022年）</td> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現況値	目標値（2026年度）	県内におけるレンタサイクル利用者数	39,004件 （2021年度）	86,000件	県内サイクリングイベントの県外参加者の割合	14.9% （2022年）	50%
	成果指標	現況値	目標値（2026年度）							
	県内におけるレンタサイクル利用者数	39,004件 （2021年度）	86,000件							
	県内サイクリングイベントの県外参加者の割合	14.9% （2022年）	50%							
	<p>◆目標3：歩行者・自転車にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を活かした都市環境の形成 ・自転車通行空間の計画的な整備 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現況値（2022年度）</th> <th>目標値（2026年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車活用推進計画の策定市町数</td> <td>6市町</td> <td>10市町</td> </tr> <tr> <td>自転車ネットワーク計画の概成市町数</td> <td>1市町</td> <td>2市町</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現況値（2022年度）	目標値（2026年度）	自転車活用推進計画の策定市町数	6市町	10市町	自転車ネットワーク計画の概成市町数	1市町	2市町
	成果指標	現況値（2022年度）	目標値（2026年度）							
	自転車活用推進計画の策定市町数	6市町	10市町							
	自転車ネットワーク計画の概成市町数	1市町	2市町							
	<p>◆目標4：シェア・ザ・ロードの精神に基づく自転車の安全利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車安全利用の普及・啓発 ・ドライバー等への普及・啓発 ・自転車安全利用に係る指導者の育成 ・ライフステージに応じた自転車安全教育の充実 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現況値（2022年度）</th> <th>目標値（2026年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車事故発件数</td> <td>416件</td> <td>交通事故発生数全体の減少割合以上</td> </tr> <tr> <td>自転車通行順守率</td> <td>55.2%</td> <td>60%以上</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現況値（2022年度）	目標値（2026年度）	自転車事故発件数	416件	交通事故発生数全体の減少割合以上	自転車通行順守率	55.2%	60%以上
	成果指標	現況値（2022年度）	目標値（2026年度）							
	自転車事故発件数	416件	交通事故発生数全体の減少割合以上							
自転車通行順守率	55.2%	60%以上								
<p>◆目標5：サイクルスポーツの振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・参画人口の拡大及び選手・指導者の育成による競技力向上 ・全国規模の各種大会等誘致 <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現況値</th> <th>目標値（2026年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>愛媛県在住のスポーツサイクリングイベント参加者数</td> <td>7,412人（2021年）</td> <td>7,800人</td> </tr> <tr> <td>全国規模の大会等誘致数</td> <td>2件（2022年度）</td> <td>5件</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標	現況値	目標値（2026年度）	愛媛県在住のスポーツサイクリングイベント参加者数	7,412人（2021年）	7,800人	全国規模の大会等誘致数	2件（2022年度）	5件	
成果指標	現況値	目標値（2026年度）								
愛媛県在住のスポーツサイクリングイベント参加者数	7,412人（2021年）	7,800人								
全国規模の大会等誘致数	2件（2022年度）	5件								

〔四国中央都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

平成 27 年 9 月（愛媛県）〕

<p>目標年次</p>	<p>・概ね 20 年後</p>
<p>計画区域</p>	<p>・四国中央都市計画区域</p>
<p>まちづくりの目標</p>	<p>『法皇の山なみと燧灘に育まれた 活力・交流・文化のまち 四国中央』</p>
<p>まちづくりの方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●臨海部への製紙・紙加工業等工場の集約と機能的な中心市街地及び良好な住環境を目指した秩序ある土地利用形成 ●流通の効率化と市街地内部の通過交通を軽減する道路ネットワーク形成等安心・快適な都市生活を支え、都市に活力を与える都市施設整備 ●中心市街地の活性化及び良好な住環境形成に寄与する土地区画整理事業等の推進 ●川之江城一帯のレクリエーションの振興と自然に囲まれた美しくゆとりのある都市空間の形成 ●災害に強いまちづくりの推進
<p>市街地像</p>	<p style="text-align: center;">四国中央都市計画区域 イメージ図</p>  <p style="font-size: small;">上記は、マスタープラン（基本計画）であり、具体的な位置等を規定するものではありません。</p>
<p>交通体系整備の方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●広域道路ネットワーク ●区域内道路ネットワーク ●自転車・歩行者空間ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部及び山地部におけるレクリエーション拠点を結び、市街地内を回遊することのできる自転車・歩行者空間のネットワークを確立する。 ●公共交通機関 <ul style="list-style-type: none"> ・JR 予讃線は、住民や観光客等の来訪者にとって大切な交通手段であることから、その利用を促進するため、輸送力の増強や他の交通機関の乗り継ぎ強化等サービス水準と利便性の向上に努める。

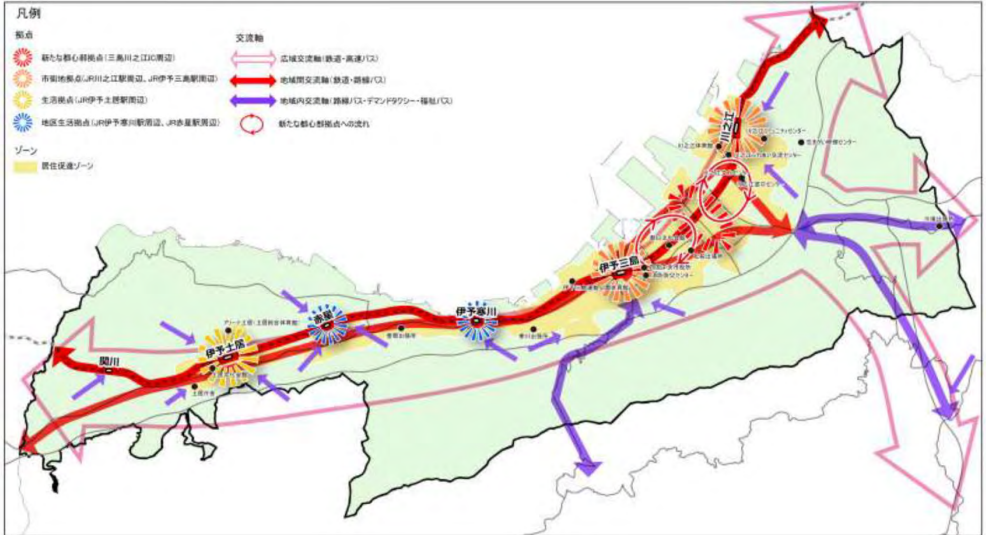
〔第三次四国中央市総合計画（令和5年4月）〕

<p>計画期間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2023（令和5）年～2032（令和14）年
<p>まちづくりの将来像</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりの理念と将来像 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの理念：市民一人ひとりのしあわせづくりの応援 ・将来像：四国のまんなか人がまんなか（～支え合い 未来へつなぐ 魅力都市～） ●将来人口の目標 <ul style="list-style-type: none"> ・2020（令和2）年 82,754人→2032（令和14）年 76,500人→2060（令和42）年 65,000人 ●土地利用の方向  <p>土地利用ゾーニング図の概要：図は中央市の土地利用計画を示している。色分けされたゾーンには「自然海岸（水辺ゾーン）」（青）、「市街地ゾーン」（黄）、「商業物流ゾーン」（赤）、「山間交流ゾーン」（緑）がある。また、交通ルートとして「国内・国際線」が示されている。目的地として「至：高松」、「至：徳島」、「至：高知」、「至：松山」が記載されている。凡例には「住環境・交流拠点」（オレンジ）、「レクリエーション拠点」（緑）、「都市部拠点」（赤）、「森と水のレクリエーションエリア」（点線）が定義されている。</p>
<p>基本方針と施策 （自転車施策関連）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針1：環境資源を未来へ残すまちづくり <ul style="list-style-type: none"> 〔施策4 脱炭素と循環型社会の実現〕 <ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガスの排出抑制に向けて、再生可能エネルギーや次世代自動車の導入、省エネルギー・省資源型のライフスタイルと事業活動への転換などを促進 ●基本方針2：活力と魅力を創るまちづくり <ul style="list-style-type: none"> 〔施策8 魅力とにぎわいのある商業の振興〕 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービスの立地状況や、公共交通へのアクセス性を勘案した都市機能誘導を行うコンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりを進め商店街を活性化 〔施策9 地域の魅力を活かす観光・物産の振興〕 <ul style="list-style-type: none"> ・観光プロモーション拠点となる観光案内センターの運営を拡充するとともに、観光産業を担う人材を育成し、観光・物産の基盤整備 ●基本方針3：にぎわいと定住を支えるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> 〔施策10 未来につながる都市整備の推進〕 <ul style="list-style-type: none"> ・駅、商店街、公共施設など、生活に必要な機能を徒歩圏に配置する集約型都市構造（コンパクトシティ）として整備し、「歩いて暮らせるまち」の形成を目指す 〔施策11 円滑な交流基盤の整備と交通環境の充実〕 <ul style="list-style-type: none"> ・道路ストックの長寿命化対策や生活道路の改良、無電柱化の推進など、安全で人にやさしい道づくりを進める 〔施策14 生活安全対策の推進〕 <ul style="list-style-type: none"> ・警察や交通安全協会、交通安全母の会などと連携して、子どもや高齢者対象の交通安全教室の開催や交通ルール遵守、安全運転喚起のための各種交通安全キャンペーンの実施など、市民の交通安全意識の向上を図る ●基本方針4：生涯安心して暮らせるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> 〔施策16 健康づくりの推進と医療の充実〕 <ul style="list-style-type: none"> ・健康相談や健康教室、健康まつりなどの実施により、市民の健康に関する関心や知識を育み、一人ひとりの主体的な健康づくりを支援 ●基本方針5：未来を拓く人を育むまちづくり <ul style="list-style-type: none"> 〔施策25 スポーツの推進〕 <ul style="list-style-type: none"> ・子どもから高齢者まで、年代やライフスタイルに応じてスポーツを楽しみ、取り組めるよう、教室やイベントなどの充実を図る

〔四国中央市都市計画マスタープラン（平成24年9月）〕

<p>目標年次</p>	<p>おおむね20年後（2032年頃）</p>
<p>対象区域</p>	<p>四国中央都市計画区域（13,612ha）</p>
<p>都市づくりの 理念と目標</p>	<p>●都市づくりの理念 四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり</p> <p>●都市づくりの目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・製紙関連産業の活性化 ・魅力的な商業地の形成 ・良好な住宅地の確保 ・流通の効率化 ・地域道路網の整備 ・高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり ・地球環境にやさしい都市づくり ・都市防災機能の充実 ・教育文化施設・社会福祉施設の充実 ・供給処理施設などの整備 ・景観に配慮した都市づくり ・公園・緑地の充実
<p>将来都市構造</p>	
<p>地域に対応した 都市づくり (自転車施策関連)</p>	<p>●道路・交通・流通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備の際には、歩道の段差の解消、余裕のある歩道幅員の確保、二輪車通行帯など高齢者や障がいのある方などに配慮したバリアフリー構造を推進します。 ・交通の結節点である、川之江駅・伊予三島駅・伊予土居駅については、駅周辺の都市計画道路の整備進展とともに、路線バス用ロータリー、バス停留所、自転車駐輪場などの整備を行う。 <p>●市街地整備</p> <p>〔川之江駅周辺〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西の交流を図るための道路整備が必要であり、東西交流軸の形成のための道路整備を検討します。 <p>〔伊予三島駅周辺〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路中央村松線の整備を行うとともに、ロータリー施設などを整備し交通の結節拠点として中心市街地の活性化を図ります。 <p>〔伊予土居駅付近〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車・自転車・歩行者が集まることができる環境を整え、駅前の活性化と生活環境の改善を図ります。

〔四国中央市立地適正化計画（平成30年3月、令和5年4月変更）〕

<p>目標年次</p>	<p>概ね20年後（令和19（2037）年頃）</p>
<p>対象区域</p>	<p>四国中央市の都市計画区域全域</p>
<p>まちづくりの方針</p>	<p>●基本理念 『四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり ～コンパクトなまちづくりとネットワークの充実～』</p> <p>●まちづくりの基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な多極型の集約都市構造の形成を目指す ・公共交通の利便性の高いエリアにおける居住環境の向上を目指す ・誰もが利用しやすく、多様な都市機能を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指す ・持続可能なまちに向けた防災・減災対策の充実を目指す
<p>将来都市構造</p>	 <p>凡例</p> <p>拠点 ● 新たな拠点（三島川之口IC周辺） ● 市街地拠点（JR川之江駅周辺、JR伊予三島駅周辺） ● 生活拠点（JR伊予上野駅周辺） ● 地区生活拠点（JR伊予豊田駅周辺、JR赤松駅周辺）</p> <p>ゾーン ■ 居住保護ゾーン</p> <p>交通軸 ● 広域交通軸（鉄道・高速）(C) ● 地域間交通軸（鉄道・道路）(C) ● 地域内交通軸（道路・バス・タクシー・自転車）(C) ● 新たな拠点間の流れ</p>
<p>誘導施策 （自転車施策関連）</p>	<p>●拠点の再整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点の機能強化（既存駅周辺等の機能強化、交通結節点（新たな鉄道駅、拠点バス停等）の機能強化） ・中心部の活性化 ・歩行者・自転車ネットワークの充実（自転車ネットワーク計画に基づく自転車道の設定、整備の検討） <p>●ネットワークの充実と交通結節点の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等の交通結節点としての機能強化（エレベーターの設置やトイレの改修などのバリアフリー化、駐車場・駐輪場の整備と維持管理等）

〔第2次健康づくり計画（平成27年9月）〕

<p>計画期間</p>	<p>平成27年～令和6年</p>
<p>基本方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●一次予防の重視 <ul style="list-style-type: none"> ・自分なりに健康の自己管理ができ、いきいきと暮らすためには、壮年期死亡の減少と介護を要する人の減少が不可欠です。健康的な生活習慣づくりに取り組むことにより、健康増進と生活習慣病の予防を目指します。 ●働きざかり世代の健康づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・心身ともに自立して健康に生きることが出来る期間「健康寿命」を伸ばすために、働きざかり世代（20～60歳代）の取り組みを推進します。 ●自立、共助、公助の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・健康づくりを推進するにあたり、 <ul style="list-style-type: none"> ①一人ひとりができること【自助】 ②地域で助け合うこと【共助】 ③行政や関係機関（保健・医療・企業等）が支援すること【公助】 <p>を明らかにしていきます。</p>
<p>今後の取組み (自転車施策関連)</p>	<p>2. 運動 +10（プラス・テン）で アクティブライフ</p> <p>今後の取組み（自助・共助・公助）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●一人ひとりができること <ul style="list-style-type: none"> ・自分の生活スタイルに合った運動習慣を見つけよう ・日常生活の中でこまめに身体を動かそう ・自分の適性体重を知り、定期的に体重を測定しよう ●地域で助け合うこと <ul style="list-style-type: none"> ・運動のできる場所や機会（公民館、スポーツ施設、自主活動、ウォーキングコースなど）を知って活用できるよう、情報共有を図ろう ・一人でも多くの家族や仲間と一緒に楽しく運動を続けよう ●行政や関係機関（保健・医療・企業等）が支援すること <ul style="list-style-type: none"> ○情報収集・情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ロコモや+10（プラス・テン）についての知識を広めます ・日常生活に取り入れる運動方法を伝えます ・自分の生活スタイルに合った運動を継続することの大切さを伝えます ・広報やホームページ、ケーブルテレビで運動についての知識を広めます ○事業への展開 <ul style="list-style-type: none"> ・各種教室やイベント等の中で、運動の必要性や効果的な運動方法について知識を広めます ・自主サークル活動への支援をします ・地域の健康づくりを担う健康づくりサポーターの育成・支援をします ・個別の健康相談の中で、運動に関する情報提供や運動の習慣化を支援します ○連携の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・健康づくりサポーターと連携し、運動に関するイベント、サークルを支援します ・地域の関係機関と連携し、運動習慣を定着出来るように情報提供や支援をします

〔第2次四国中央市環境基本計画（平成29年3月）〕

<p>計画期間</p>	<p>2019年（平成27年）～2026年（令和8年）</p>
<p>望ましい環境像 基本目標</p>	<p>●望ましい環境像 次世代を担う若者・子どもたちと、豊かな自然をたいせつにするまち四国中央市 ～持続可能な社会の構築を目指して～</p> <p>●基本目標</p> <p>○生活環境 快適な住まい空間の確保と安心できるまちづくり</p> <p>○水環境 良好な水を守り水とともに発展するまちづくり</p> <p>○自然環境 美しい環境の保全とまちの緑や公園の整備の促進</p> <p>○快適環境 美しい景観や歴史・文化の継承と創造</p> <p>○廃棄物・リサイクル 持続性のある循環型社会の形成</p> <p>○環境と社会経済 地域産業の発展・振興と地域の魅力を活かす観光・物産の振興</p> <p>○地球環境 次世代を担う若者・子どもたちへの、美しい地球環境の伝承</p> <p style="text-align: right;">リーディング・プロジェクト</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>安心・安全で住みよいまちづくり</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>豊かな自然・水と緑を守り育てるまちづくり</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>紙のまち・持続可能な循環型のまちづくり</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>省エネ・新エネ・省CO₂のまちづくり</p> </div>
<p>リーディング・プロジェクト (自転車施策関連)</p>	<p>●プロジェクト4：省エネ・新エネ・省CO₂のまちづくり</p> <p>○公共交通機関や自転車の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の積極利用・自転車利用の促進に関する呼び掛けを実施するとともに、市職員へのノーマイカー通勤デーの実施を呼びかけます。 ・安全で快適な自転車利用環境を創出するため、駐輪場や自転車走行空間の整備を推進します。 ・駅前広場や駐輪場整備による交通結節点機能強化や、駅舎やバスのバリアフリー化を推進し、公共交通機関の利便性、安全性の向上を図ります。

第1章 自転車活用の推進に向けた現状

1-1 自転車に関する社会潮流

自転車活用に関する国および県の動向等を踏まえ、自転車活用の推進に関する全国的な社会潮流等について整理します。

(1) 近年の自転車関連の法令等制定状況

平成24年11月に国から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法が示されるなど、自転車が安全で快適に利用できる道路環境整備の基準が定められました。

平成25年12月には、道路交通法の改正による自転車の車道通行規定の明確化や、自転車ルール違反者に対する講習制度の導入などが進められ、自転車ルールを周知徹底するための制度が整備されてきています。

さらに、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、交通混雑緩和や環境保全、健康増進、観光振興など、新たな乗り物の活用が求められ、国では、自転車の活用の推進に関する基本的な計画となる自転車活用推進計画を策定し、愛媛県でも国の計画を勘案して、平成31年3月に愛媛県自転車新文化推進計画を策定し、令和5年5月に第2次計画を策定しています。

■近年の自転車関連の法令等制定状況

年月	法令等の名称（所管）	内容
平成24年11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの策定（国土交通省、警察庁）	自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法を明確化
平成25年12月	改正道路交通法施行（警察庁）	車道の左側を自転車が通行することを規定
平成27年6月	改正道路交通法施行（警察庁）	自転車の運転による危険行為14項目を規定（信号無視、一時不停止、飲酒運転、携帯電話の使用運転等）
平成28年7月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定（国土交通省、警察庁）	自転車走行空間の路面表示の仕様の標準化等を追加
平成29年5月	自転車活用推進法施行（国土交通省）	自転車の活用を総合的、計画的に推進
平成30年6月	自転車活用推進計画策定（国土交通省）	自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を推進する総合的な計画として策定
平成31年3月	愛媛県自転車新文化推進計画策定	国の自転車活用推進計画を勘案し、「自転車新文化」のさらなる拡大・進化に向け策定
平成31年4月	道路構造令改正（国土交通省）	自転車通行帯の新設及び自転車道の設置要件を追加
令和2年6月	改正道路交通法施行（警察庁）	自転車の「妨害運転」を危険行為として追加（15項目に）
令和3年5月	第2次自転車活用推進計画策定（国土交通省）	持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図る計画として策定
令和4年4月	改正道路交通法公布（警察庁）	全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化
令和5年5月	第2次愛媛県自転車新文化推進計画策定	国の第2次計画を勘案のうえ、新型コロナウイルスの影響や社会情勢の変化、第1次の各種施策の成果等を踏まえ、第2次計画を策定

(2) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成24（2012）年11月に国土交通省、警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車の車道通行を前提とした自転車通行空間整備の標準的な考え方が示されました。

また、平成28（2016）年7月の改定では、歩行者の安全確保の観点から、自転車の車道通行についての方針が強化されています。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン **1. 自転車ネットワーク形成の進め方**



写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例（歩道のある道路）



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例（歩道のない道路）

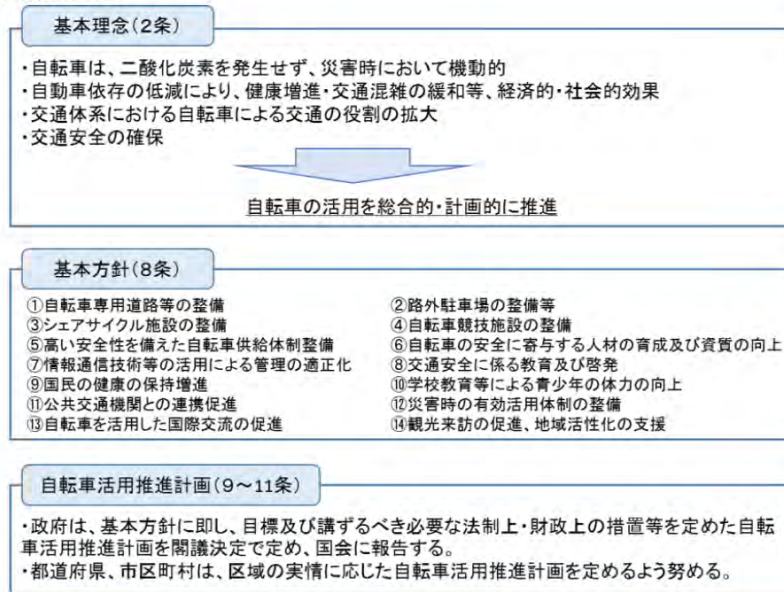
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）

(3) 自転車活用推進法

平成29（2017）年5月に「自転車活用推進法」が施行され、自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進等の14項目の基本方針が設定されています。

令和3（2021）年5月には国土交通省により「第2次自転車活用推進計画」が策定され（計画期間：長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年まで）、四つの視点で目標を設定するとともに、自転車活用推進法における基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めています。

■ 自転車活用推進法



■ 第2次自転車活用推進計画（国土交通省）

- 【第2次自転車活用推進計画における4つの目標】**
- 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取り組みの実施
- 目標2：サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進
- 目標3：サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
- 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報系活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教育の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進

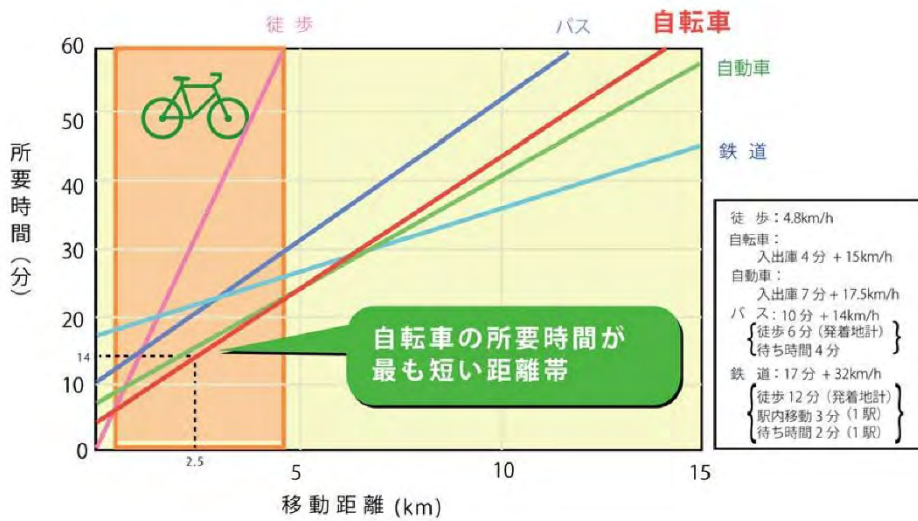
(4) 自転車利用のメリット

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の移動手段に取り入れることにより、経済、環境、健康等の面でメリットが期待できます。

①近距離の移動に最適

自転車は、手軽に利用でき、交通混雑等の影響も少なく、効率的に移動できることから、約500mから5km弱の距離において、徒歩や自動車、バス、鉄道のいずれの交通手段よりも早く目的地まで着くことができる交通手段であると言われています。

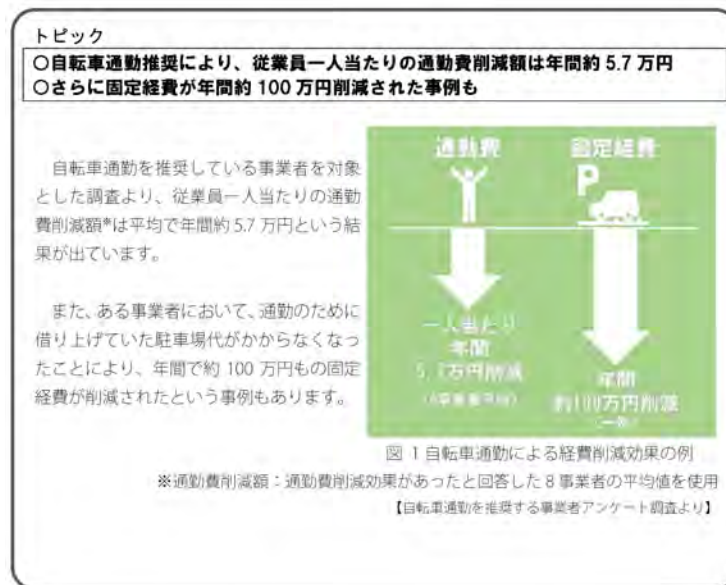
■交通手段別の移動距離と所要時間の関係



出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）

②コストが安い

自転車は、交通手段として自動車に比べて購入時のコストが安く、また、燃料費や自動車税などの固定費用も発生しないため、ランニングコストも抑えられ、経済的に優れています。

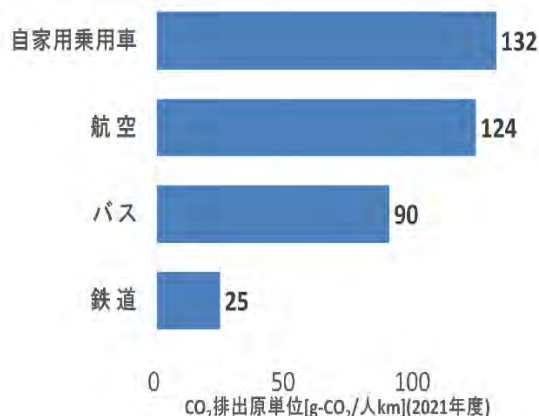


出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）

③環境に優しい

自転車は、徒歩と同じように二酸化炭素や大気汚染物質を排出しないため、地球環境に優しい乗り物です。自家用乗用車から自転車に転換し、自転車の利用が増えることは、本市の大気環境の改善や、地球温暖化対策にもつながります。

■輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



出典：国土交通省総合政策局環境政策課資料

④健康に良い

自転車に乗ることは、体の中の多くの筋肉を使う身体運動であり、体力・筋力の維持・増進に役立ち、生活習慣病予防や体脂肪の減少、高血圧の改善などに効果があります。

「健康づくりのための身体活動基準2013（厚生労働省）」によると、身体活動の強さと量を表す単位として4メッツ以上の活動を30分以上、週2日以上行う運動習慣をもつことで、生活習慣病及び生活機能低下等のリスクの低減効果が高まることが報告されています。

また、自転車は、風を受けて走ることで爽快な気分を得ることができるとともに、季節の変化を敏感に感じ、自然をダイレクトに味わうことができるなど、自転車がもたらす気持ちよさは気分の向上につながり、精神面での健康増進にも寄与します。

生活活動のメッツ表

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例
3.0	普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、電動アシスト付き自転車に乗る、家財道具の片付け、子どもの世話(立位)、台所の手伝い、大工仕事、梱包、ギター演奏(立位)
3.3	カーペット掃き、フロア掃き、掃除機、電気関係の仕事:配線工事、身体の動きを伴うスポーツ観戦
3.5	歩行(平地、75~85m/分、ほどほどの速さ、散歩など)、楽に自転車に乗る(8.9km/時)、階段を下りる、軽い荷物運び、車の荷物の積み下ろし、荷づくり、モップがけ、床磨き、風呂掃除、庭の草むしり、子どもと遊ぶ(歩く/走る、中強度)、車椅子を押す、釣り(全般)、スクーター(原付)・オートバイの運転
4.0	自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)、階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)、高齢者や障がい者の介護(身支度、風呂、ベッドの乗り降り)、屋根の雪下ろし
4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、苗木の植栽、農作業(家畜に餌を与える)
4.5	耕作、家の修繕
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、動物と遊ぶ(歩く/走る、活発に)

出典：厚生労働省

※メッツとは

運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したものの。

1-2 本市における自転車に関する現状

1-2-1. 地域の概況

(1) 位置及び地勢等

本市は、愛媛県の東端部に位置し、東は香川県に面し、南東は徳島県、さらに南は四国山地を境に高知県と、四国4県に接する四国の中心といえる地域です。

地形は、東西に約25kmの海岸線が広がり、その海岸線に沿って東部には全国屈指の「製紙・紙加工業」の工業地帯を擁し、その南に市街地を形成しています。海岸線西部には、美しい自然海岸が残りその南には肥沃な農地が広がっています。さらに南には急峻な法皇山脈から四国山地へと続く山間部を擁し、この豊かな自然により豊富な水の恵みを与えられ、産業や生活が支えられています。

本市は高速道路網の整備により、三島川之江・土居・新宮の3つのインターチェンジと川之江・川之江東の2つのジャンクションを持ち、四国の「エクスハイウェイ」の結節点となっており、4県の県庁所在地のいずれにも、ほぼ1時間で結ばれるという好条件の位置にあります。また、海路においては、重要港湾三島川之江港国際物流ターミナルの整備が進み、海外も含めた海上貨物の取扱いが活発となり、四国4県屈指の物流拠点地域として期待が高まっています。

本市の前身である川之江市、伊予三島市、土居町、新宮村は、昭和29年に宇摩郡の各町村が合併して誕生し、高度経済成長に伴ってそれぞれ地域の特性を活かして発展してきました。その後、平成16年に合併し四国中央市となり、現在に至っています。

■四国中央市の位置



(2) 人口動向

①市の人口動向

直近の国勢調査人口は 82,849 人（令和 2 年）であり、平成 2 年をピークに減少しています。年齢 3 区分人口の推移をみると、年少人口及び生産年齢人口は年々減少している一方、老年人口は年々増加しています。

高齢化率も、県平均とほぼ同水準で推移しており、高齢化が進行しています。

■総人口および年齢 3 区分人口の推移



※平成 22 年までは年齢不詳があり、年齢別人口合計が総人口とあわない。

総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

■高齢化率の推移



総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

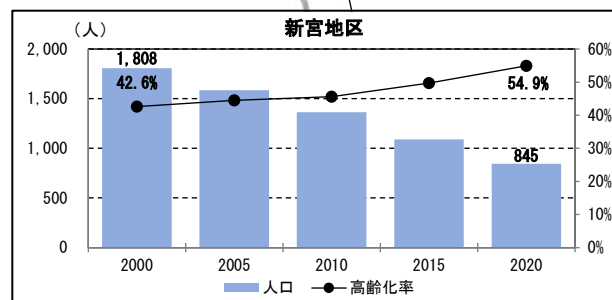
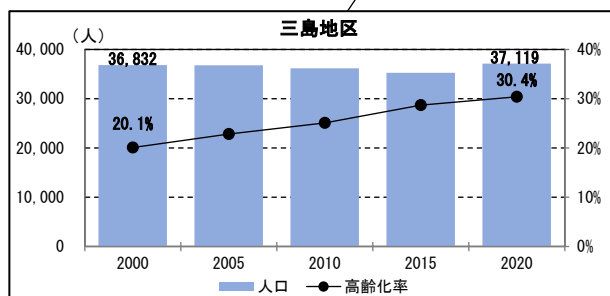
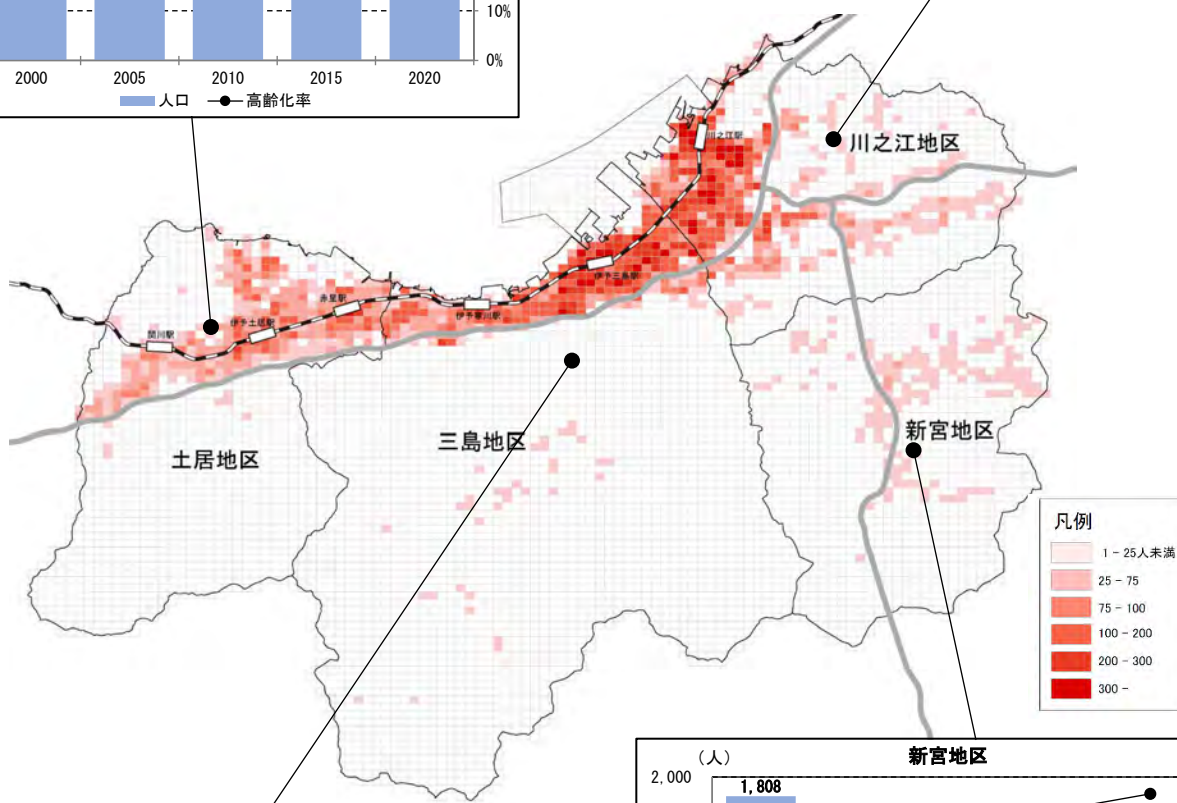
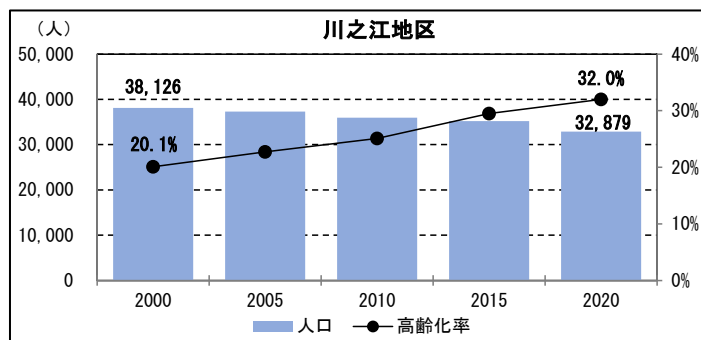
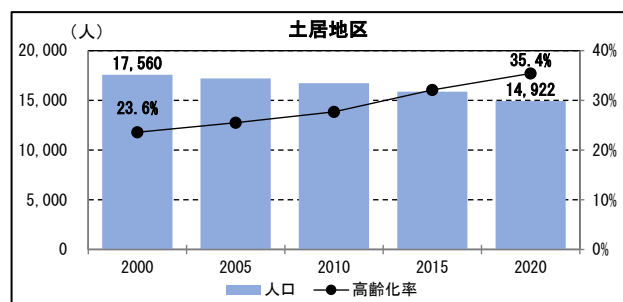
総合戦略・人口ビジョンより

②地区別人口動向

令和2年の250m人口メッシュをみると、川之江駅及び伊予三島駅周辺を中心に人口が集中しています。

各地区の人口及び高齢化率の推移をみると、いずれも人口減少・高齢化が進行しており、今後さらなる人口減少・高齢化が懸念されます。とくに、新宮地区の高齢化率は約50%となっており、他地区に比べ高齢化が進んでいます。

■地区別人口及び高齢化率の推移



資料：国勢調査

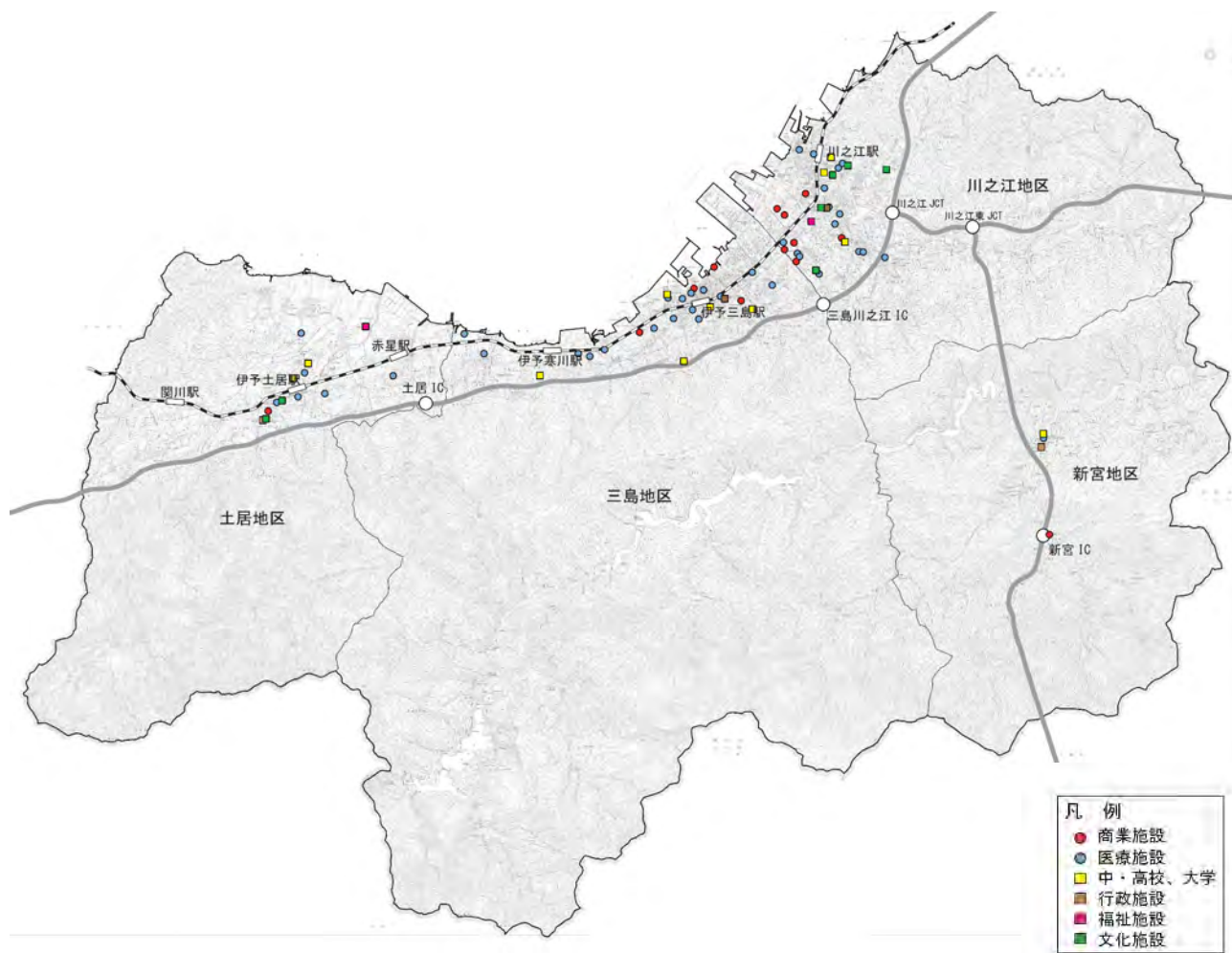
人口メッシュは、R2 国勢調査 250mより作成

(3) 主要施設立地状況

市内の主要施設は、JR予讃線周辺の市街地に多く立地しています。とくに伊予三島駅周辺及び川之江駅周辺に集中しています。

一方、新宮地区では、新宮窓口センター（診療所内）、新宮診療所及びび道の駅霧の森が主要施設となっています。

■ 市内の主要施設の立地状況



(4) 観光動向

山と海に面している本市は、溪谷や広大なコスモス園など、豊かな自然を堪能することができます。さらに、日本一の製紙工場地帯の灯りが楽しめる夜景スポットもあり、朝から夜まで楽しむことができます。

本市の年間観光入込客数は、平成27年以降横ばい傾向となっていました。令和元年度で約75万人と前年度より増加しました。しかし、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により観光客数が大幅に落ち込みましたが、その後は微増傾向となっています。

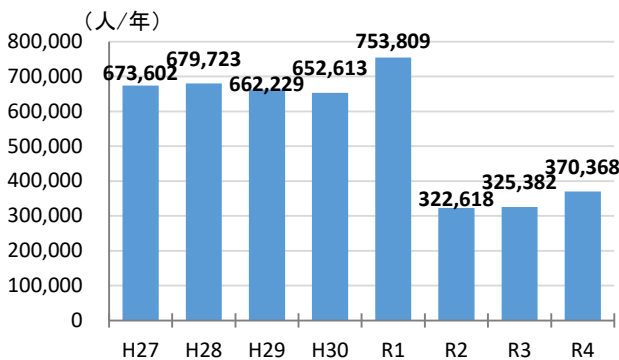
市内で最も利用が多い施設は、道の駅「霧の森」となっています。

■主要な観光地



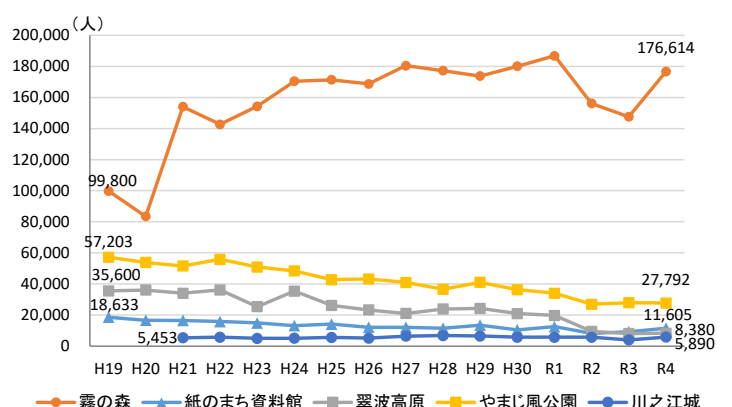
資料：四国中央市観光マップ

■観光入込客数の推移



資料：市観光協会

■四国中央市内の主要観光施設の利用者数の推移



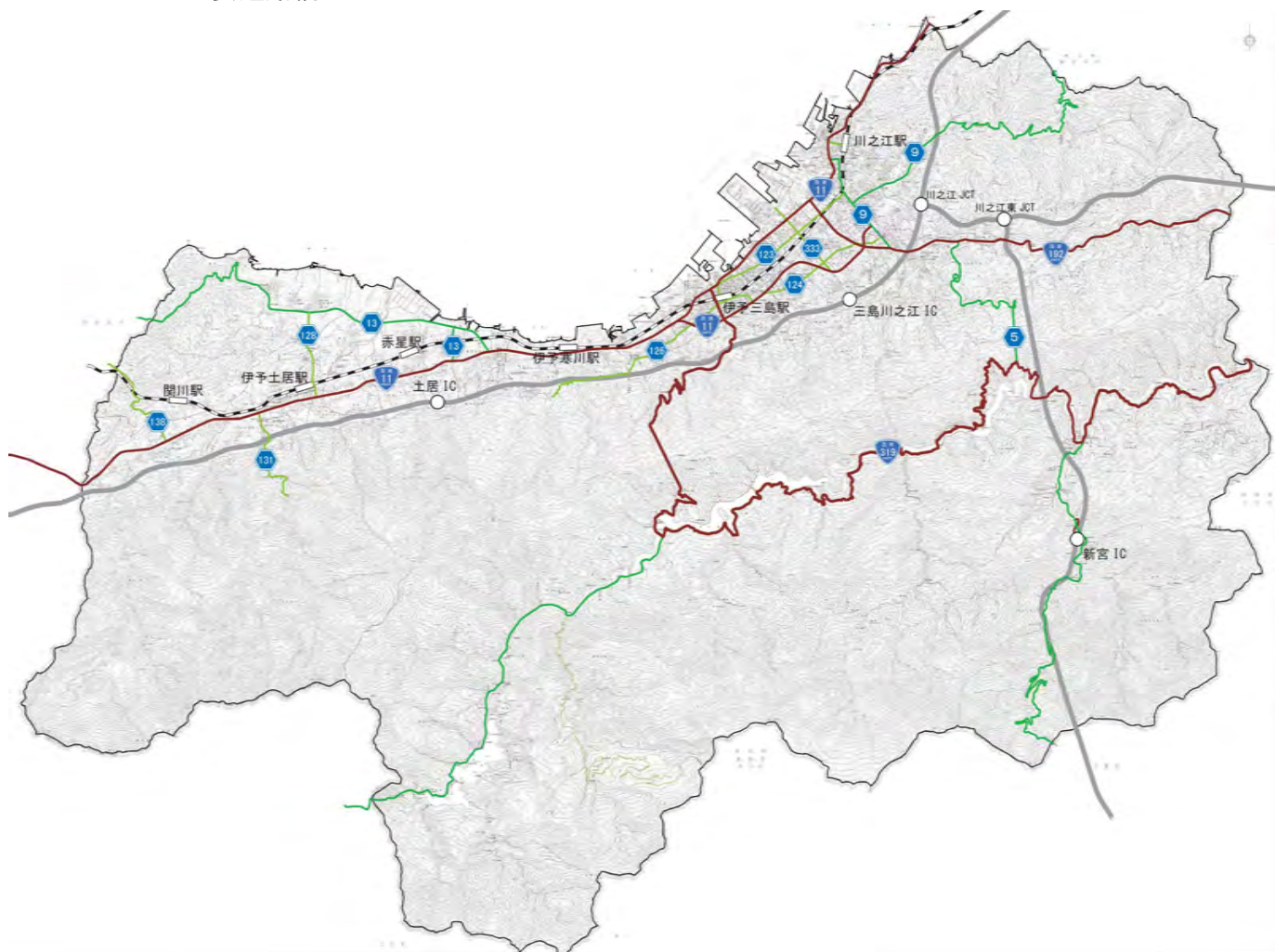
資料：観光客数とその消費額（愛媛県）

(5) 交通基盤の現状

①主要道路網

本市の道路網は、高速道路、国道11号、国道192号等を骨格とし、主要地方道、県道が補完しています。

■主要道路網



②都市計画道路の整備状況

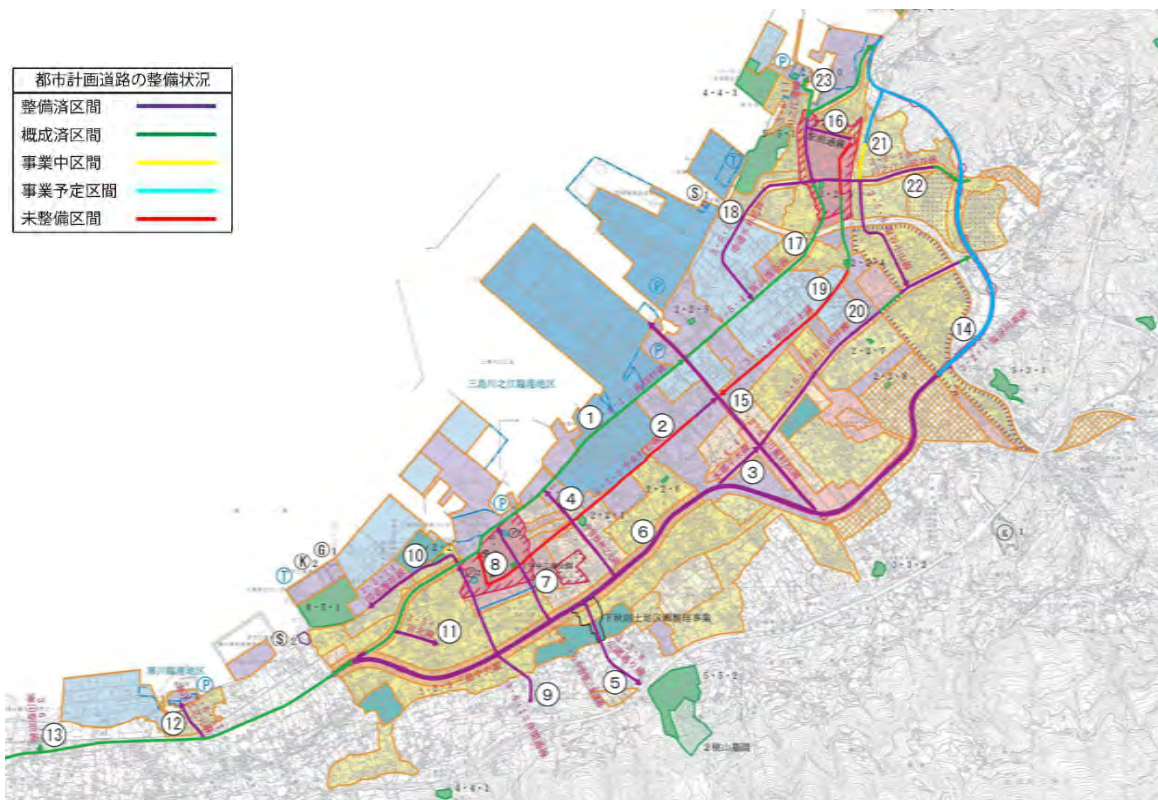
都市計画道路全体の整備率は約50%となっています。

都市計画道路の計画幅員は12mの道路が多く、自転車道等の自転車走行空間を確保するには難しい幅員の路線が見られます。

都市計画道路一覧（令和5年3月時点）

No.	道路番号	都市計画道路名称	当初決定日	計画幅員	計画延長			合計	改良率
					改良済	概成済	未改良		
1	3・4・1	三島枝村線	S24.3.31	12m、16m	0	3,840	0	3,840	0.0%
2	3・5・3	中央村松線	S32.3.30	12m	238	0	2,312	2,550	9.3%
3	3・4・4	本郷平木線	S54.3.9	16m	420	0	0	420	100.0%
4	3・5・7	中曽根神之元線	S32.3.30	12m	960	0	0	960	100.0%
5	3・5・8	公園通り線	S55.2.7	12m	900	0	0	900	100.0%
6	3・5・9	三島中央線	S32.3.30	30m、12m	4,980	5,630	0	10,610	46.9%
7	3・5・10	中曽根三島港線	S32.3.30	12m	940	0	0	940	100.0%
8	3・4・11	駅前通線(三島)	S32.3.30	16m	0	0	280	280	0.0%
9	3・6・13	井関通り線	S25.7.24	11m	1,410	0	0	1,410	100.0%
10	3・5・14	国道海岸線	S55.2.7	12m	980	0	0	980	100.0%
11	3・5・15	宮北線	S32.3.30	12m	430	0	0	430	100.0%
12	3・6・17	寒川江之元線	S32.3.30	9m	300	0	0	300	100.0%
13	3・6・18	寒川駅前線	S32.3.30	11m	0	0	60	60	0.0%
14	3・2・1	塩谷川東線	S54.3.9	30m	1,660	0	3,580	5,240	31.7%
15	3・3・2	川東村松線	S54.3.9	25m	2,050	0	0	2,050	100.0%
16	3・5・3	駅前通線(川之江)	S28.6.19	15m	0	0	380	380	0.0%
17	3・5・4	新浜塩谷線	S25.3.31	12m、15m	800	2,640	0	3,440	23.3%
18	3・5・5	港通り井地線	S28.6.19	12m	1,560	0	0	1,560	100.0%
19	3・5・6	駅前平木線	S28.6.19	12m、8m	0	630	2,020	2,650	0.0%
20	3・5・7	中村山田井線	S31.9.5	12m、16m	2,142	308	20	2,470	86.7%
21	3・5・8	塩谷小山線	S28.6.19	12m	1,225	0	635	1,860	65.9%
22	3・6・10	川之江山田井線	S28.6.19	11m、15m	910	0	490	1,400	65.0%
23	3・6・11	川之江港線	S28.6.19	11m	0	350	0	350	0.0%
		合計			21,905	13,398	9,777	45,080	48.6%

■都市計画道路整備状況図



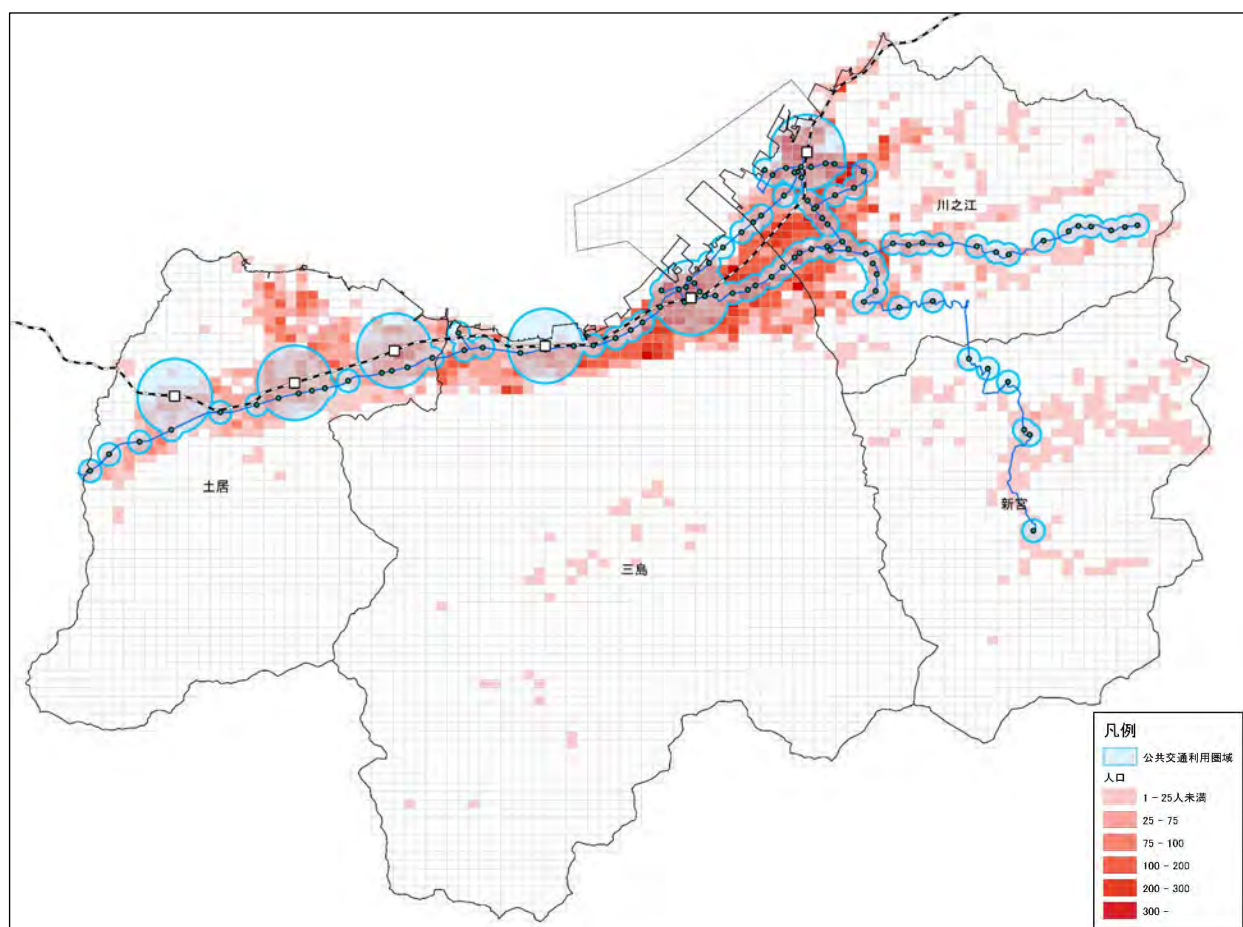
③公共交通網

市内の公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー、新宮地区福祉バスが運行されており、市民の移動を支えています。

■公共交通の運行概要

鉄道	J R 予讃線が海岸沿いを東西に通っており、6つの駅が所在します。 (川之江駅、伊予三島駅、伊予寒川駅、赤星駅、伊予土居駅、関川駅)
高速バス	大阪方面を中心に、松山、高知、徳島、高松の5路線と、3路線の夜行バスが運行されています。
路線バス	瀬戸内運輸株式会社の4路線が運行されており、川之江～新居浜線（国道11号便、上分経由便）は、本市と新居浜市を結ぶ地域間幹線バス路線であり、その他の路線は伊予三島駅もしくは川之江駅からのフィーダー（支線）路線となっています。
デマンドタクシー	公共交通の空白地域及び不便地域をはじめ、中山間地や郊外地域における高齢化の進行に伴い、中心部以外に在住する住民の移動手段の確保を目的に、平成22年度から運行を行っています。
新宮地区福祉バス	路線バスの廃止と現行路線バスの減便に対応するために、7路線の福祉バスを運行しています。

■公共交通利用圏域



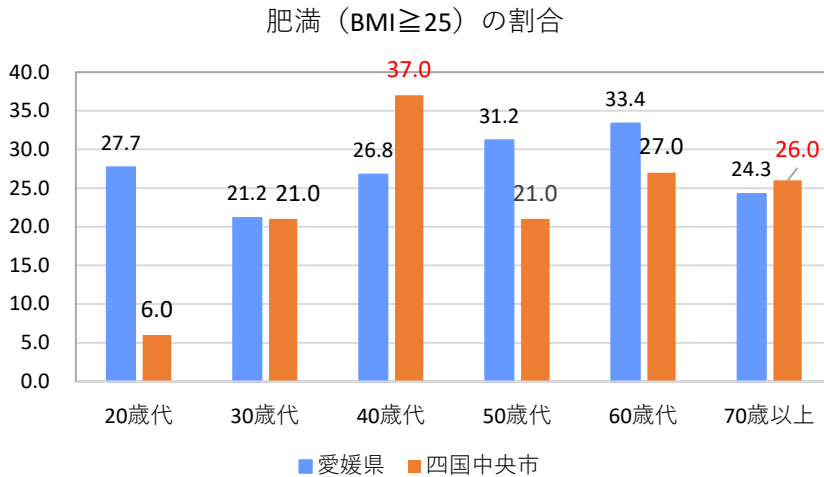
人口メッシュは、令和2年国勢調査結果より作成

(6) 市民の運動に関する意識

年代別の肥満割合を比較すると、40歳代の肥満割合が高く、愛媛県平均よりも高くなっています。

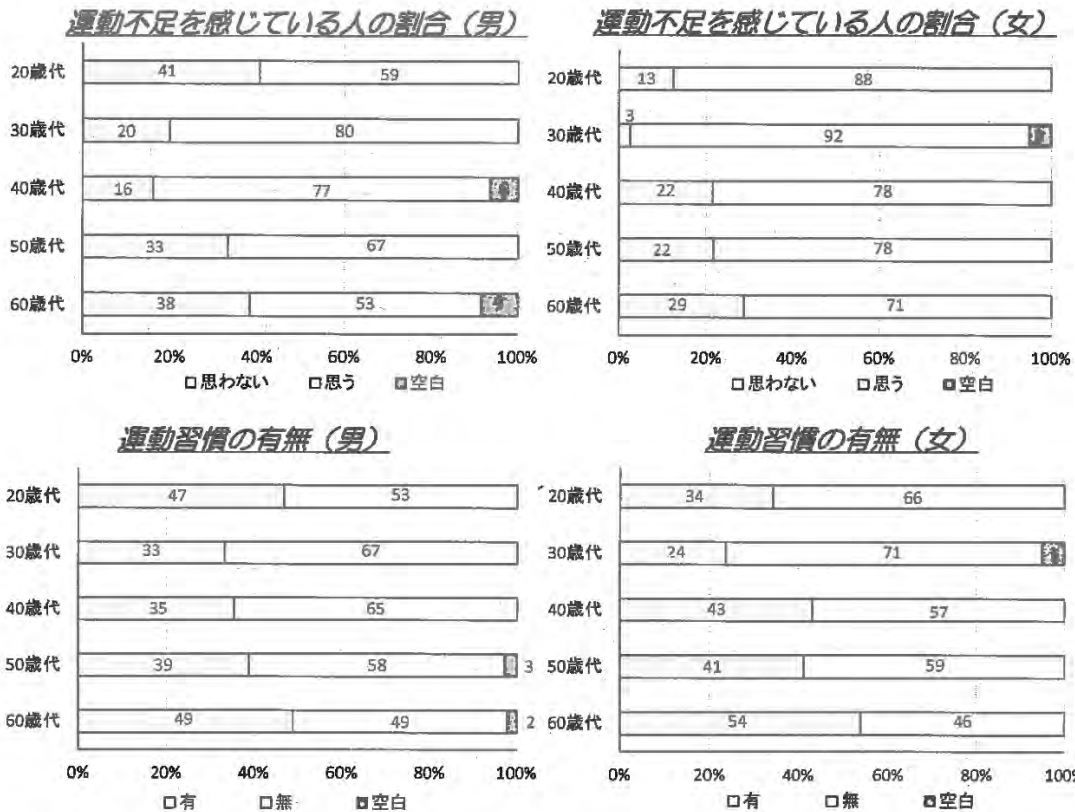
肥満予防対策でもある運動に関する意識をみると、30～50歳代では70%の人が「運動不足である」と感じ、半数の人が「運動習慣はない」と回答しています。

■年代別肥満割合



(資料) 愛媛県県民健康調査報告書、四国中央市健康づくり計画

■運動に関する意識



資料：四国中央市健康づくり計画

1-2-2. 自転車に関わる交通特性

(1) 通勤・通学流動

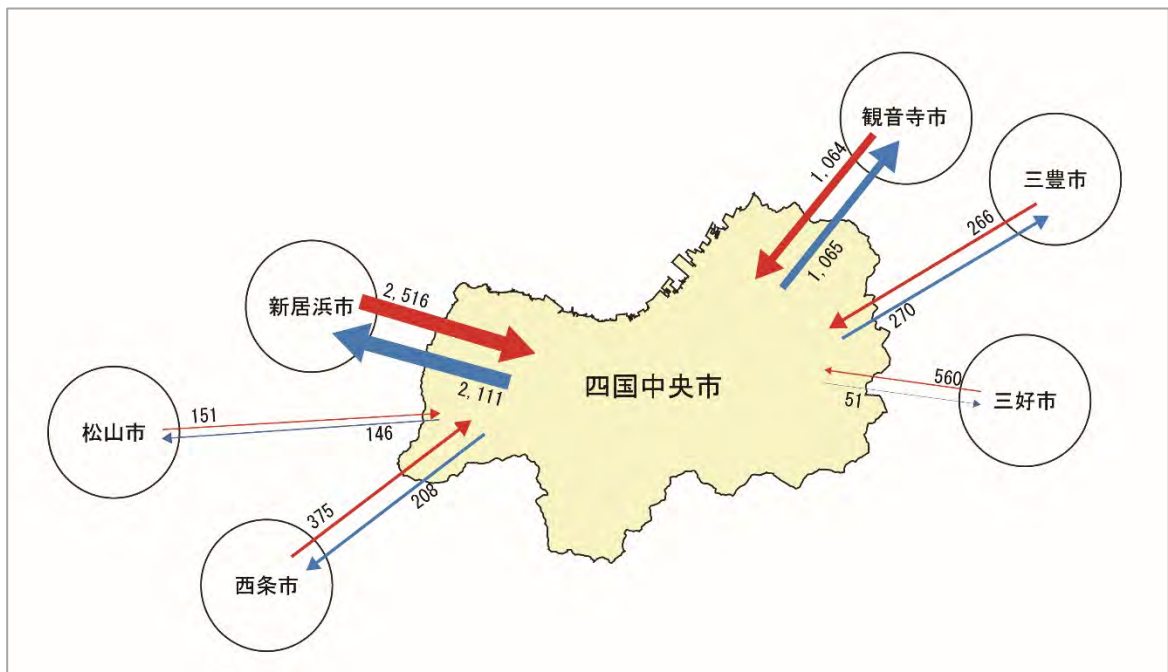
流入人口は、県内だけでなく県外の近隣地域などからの流入も多く、通勤・通学ともに、県内では、新居浜市、西条市、県外では、観音寺市、三好市などからの流入が多い状況です。

流出人口は、県内における通勤では、新居浜市、西条市、県外では、観音寺市、三豊市への流出が多く、県内における通学では、新居浜市、松山市、今治市、県外では、三豊市などへの流出が多い状況です。

本市の流出・流入の状況（通勤）は、流入超過傾向であることから、北部の工業地帯など働く場所が確保されているためと考えられます。

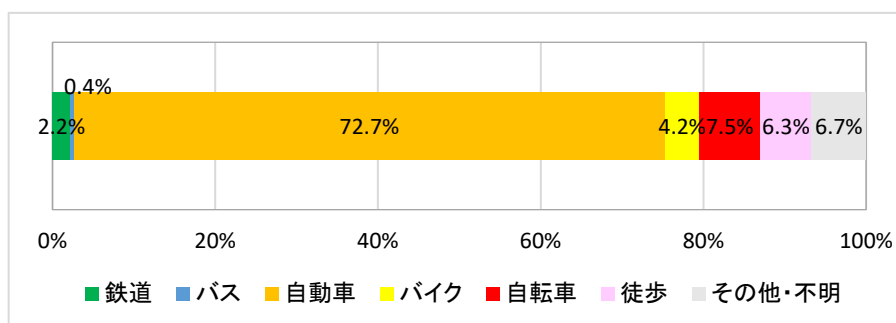
通勤・通学の交通手段は、自動車が多く、全体の72.7%を占めています。自転車の割合は、7.5%となっています。

■通勤・通学流動



資料：令和2年国勢調査

■通勤・通学の交通手段



資料：令和2年国勢調査

(2) 市内中学校・高校における自転車通学

市内7つの中学校（生徒数2,143人）における令和5年度の自転車通学者は1,017人であり、全生徒数の約47%となっています。とくに土居中学校においては全生徒の約95%が自転車通学となっています。

また、市内3つの高等学校（生徒数1,445人）における自転車通学者は、850人であり、全生徒数の約59%となっています。

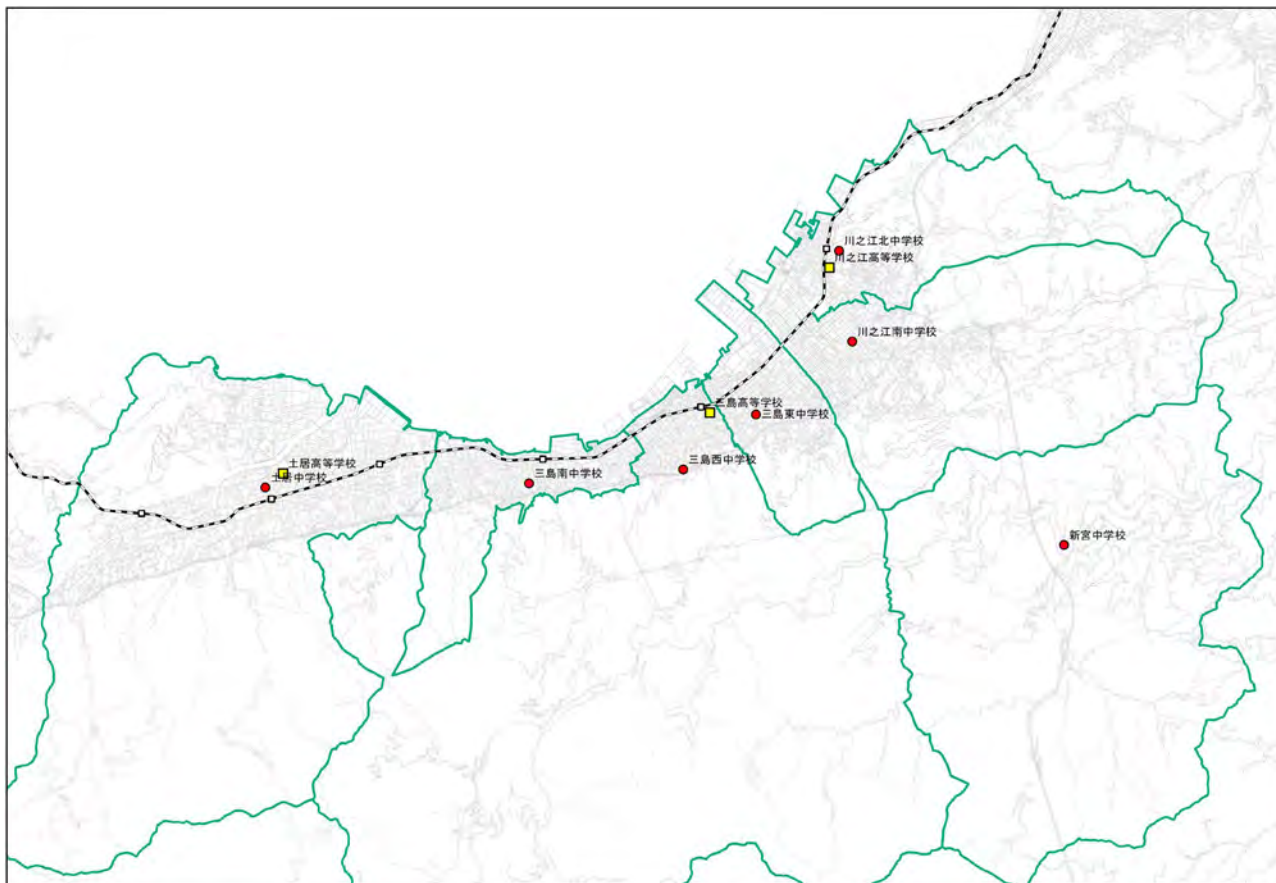
■中学校別自転車通学者数（R5.5.1現在）

学校名	生徒総数	自転車通学者数	割合
川之江北中学校	425	147	34.59%
川之江南中学校	456	263	57.68%
三島東中学校	372	85	22.85%
三島西中学校	286	36	12.59%
三島南中学校	224	145	64.73%
新宮中学校	23	0	0.00%
土居中学校	357	341	95.52%
全体	2,143	1,017	47.46%

■高等学校別自転車通学者数（R5.4.1現在）

学校名	生徒数	自転車通学者数	割合
川之江高等学校	504	293	58.13%
三島高等学校	723	448	61.96%
土居高等学校	218	109	50.00%
全体	1,445	850	58.82%

■中学校・高校位置図



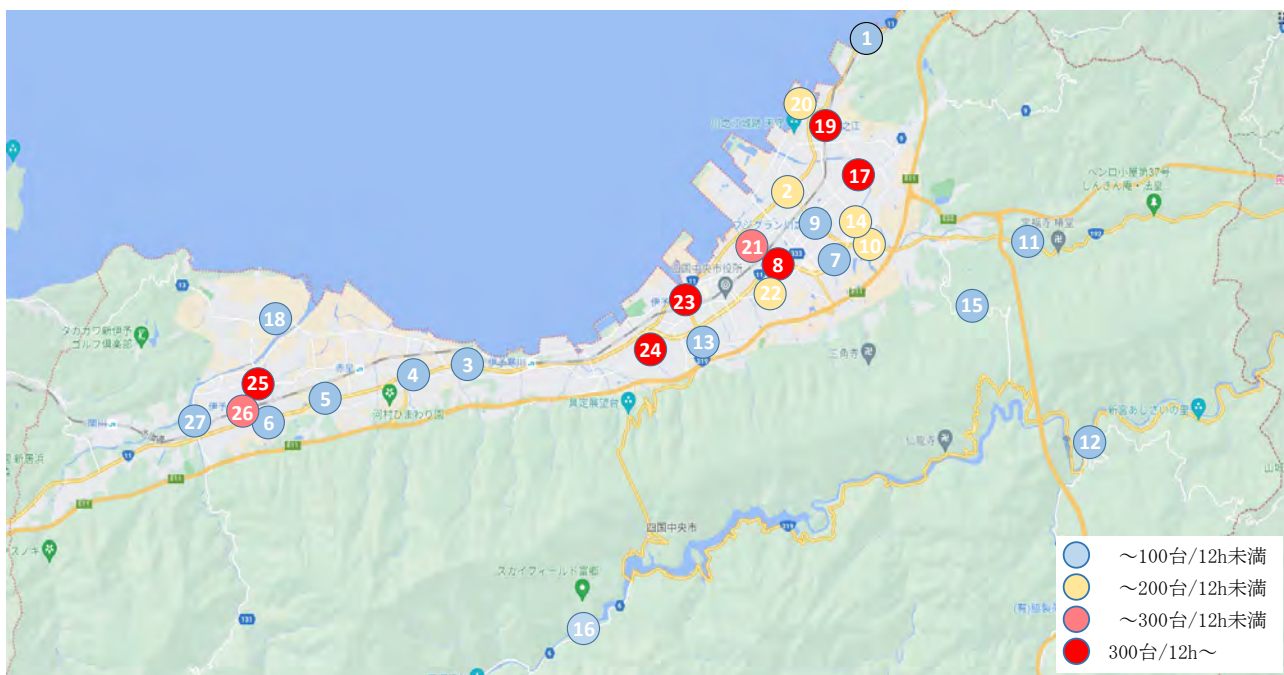
(3) 自転車交通量

自転車交通量が多くなっている箇所をみると、川之江駅・土居駅・三島駅等の駅や中学校周辺の道路において自転車交通量が多くなっています。これは鉄道利用のための自転車利用や中学校への自転車通学によるものと推定されます。

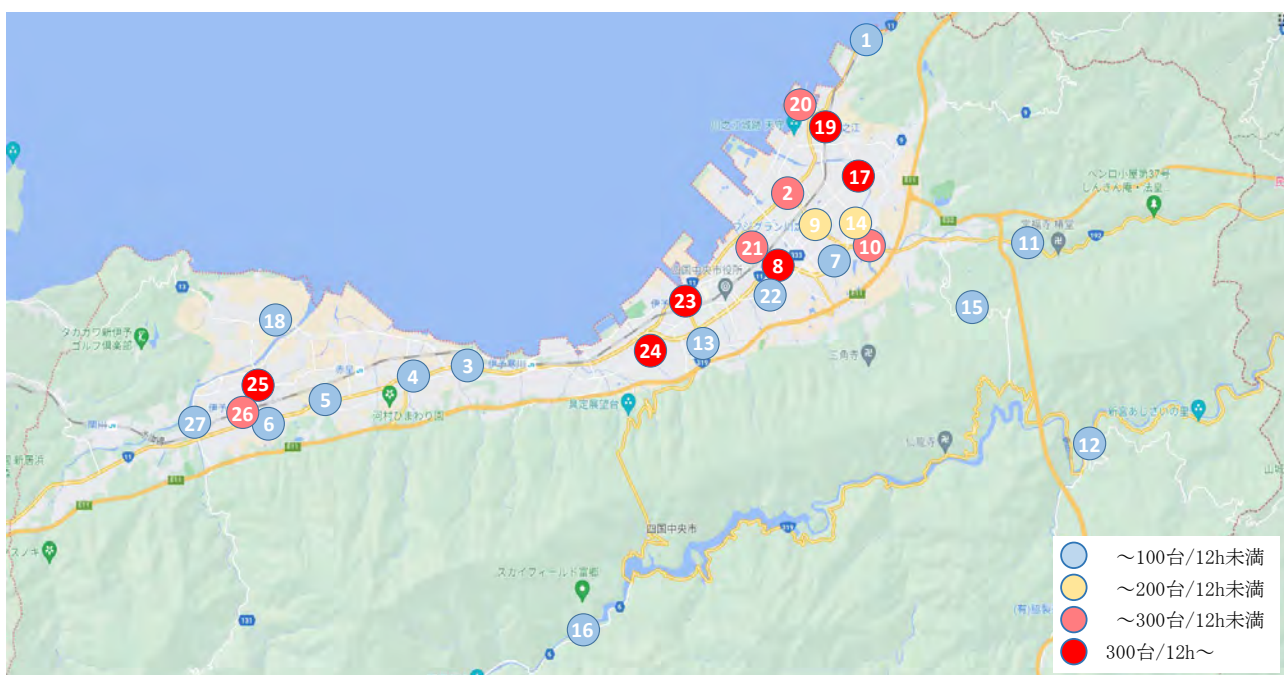
また、平日と休日の自転車交通量の多い箇所に大差はありませんが、休日では平日には比べ川之江駅周辺で多くなっています。

■箇所別自転車交通量（国道、県道）

【平日】



【休日】



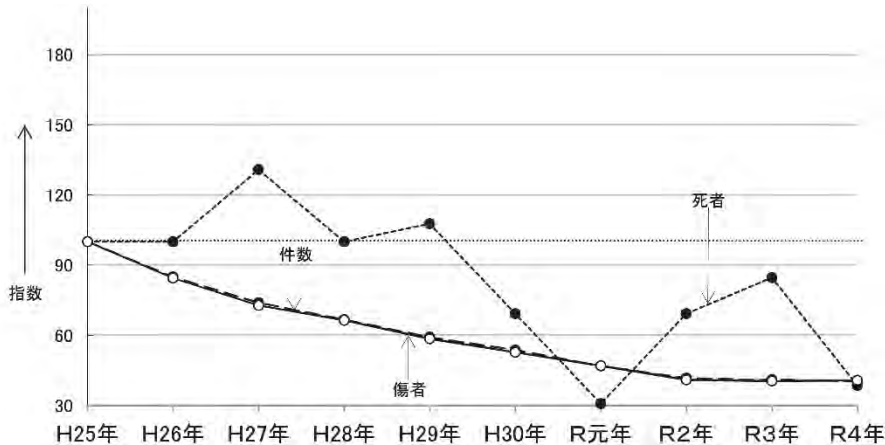
資料：平成 17 年度道路交通センサス（国土交通省）

(4) 自転車交通事故の発生状況

愛媛県内の自転車事故件数は、減少傾向となっています。本市においては、令和4年度の自転車事故件数は13件となっています。

令和2年～令和4年における自転車交通事故の発生状況をみると、自転車の死亡事故は発生していないものの、国道11号を中心に3年間で自転車の重傷事故（自転車対車両）が16件発生しています。

■愛媛県内の自転車事故件数の推移



区分	年別	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年	R4年
件数	件数	1,145	973	846	783	677	615	536	477	470	461
	指数	100	85	74	67	59	54	47	42	41	40
死者数	死者数	13	13	17	13	14	9	4	9	11	5
	指数	100	100	131	100	108	69	31	69	85	38
傷者数	傷者数	1,114	941	810	739	651	587	523	456	450	453
	指数	100	84	73	66	58	53	47	41	40	41

注 件数は1当、2当とも自転車の場合は、1件で計上。死傷者数は本人被害の人数

資料：愛媛県警察署資料

■愛媛県内の自転車事故件数の推移

警察署(隊)	令和4年			令和3年			増減数			増減率(%)		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
四国中央	13		13	15		15	△ 2		△ 2	△ 13.3	-	△ 13.3

資料：愛媛県警察署資料

■令和2年～4年までの自転車に関連する交通事故の発生状況

自転車の重傷事故
自転車対車両：16件



資料：愛媛県警 HP 交通事故マップ

1-2-3. 自転車活用推進に向けた取り組み状況

(1) 本市における取り組み状況

① 自転車施設等の整備状況

本市では、鉄道利用者の利便性確保のために、5駅において自転車駐車を整備しており、収納台数に対して約半分程度の利用がされています。これらの駅においては、ほとんど放置自転車もありません。(伊予土居駅においては、令和6年4月を目途に整備中)

また、鉄道事業者等においても、別途自転車駐輪スペースが提供されています。

■ 自転車駐車場（市管理）

名称	位置	収納台数	駐輪台数	構造
川之江駅駐輪場	四国中央市川之江町 2479 番地 6	330	126	平面式(上屋有)
伊予三島駅南口駐輪場	四国中央市三島中央 5 丁目 1686 番地 2	172	78	平面式(上屋無)
伊予寒川駅駐輪場	四国中央市寒川町 3899 番地 2	48	48	平面式(上屋有)
赤星駅駐輪場	四国中央市土居町津根 2666 番地 1	90	40	平面式(上屋有)
関川駅駐輪場	四国中央市土居町北野甲 1753 番地 1	20	20	平面式(上屋有)
※伊予土居駅駐輪場	(現在、整備中(完成時期:R6.4 予定))	77	—	

■ 各駅・高速バス停周辺における放置自転車撤去台数

名称	位置	撤去台数	
		令和3年度	令和4年度
川之江駅駐輪場	四国中央市川之江町2479番地6	10	0
伊予三島駅南口駐輪場	四国中央市三島中央5丁目1686番地2	0	8
伊予寒川駅駐輪場	四国中央市寒川町3899番地2	0	1
赤星駅駐輪場	四国中央市土居町津根2666番地1	0	0
関川駅駐輪場	四国中央市土居町北野甲1753番地1	3	0
高速バス利用者駐車場	四国中央市妻鳥町2158番地1	0	0
合計		13	9

■市営自転車駐車場の整備状況

川之江駅駐輪場



伊予三島駅南口駐輪場



伊予寒川駅駐輪場



赤星駅駐輪場



関川駅駐輪場



■市営自転車駐車場以外の駐輪スペースの整備状況

伊予三島駅北口駐輪スペース



伊予土居駅



②サイクルロード等の整備（指定）状況

市内には、国道 11 号を四国一周サイクリングルートの一部として指定されているほか、愛媛県が位置付けた「愛媛マルゴト自転車道」28 コースのうち、「別子・翠波はな輪道」（中・上級者向け）、「法皇湖 1 周コース」「関川サイクリングコース」（ファミリー向け）の 3 コースが指定されています。



【愛媛県マルゴト自転車道】

〈中上級者向けコース〉別子・翠波はな輪道

〈ファミリー向けコース〉法皇湖 1 周コース・関川サイクリングコース

【四国一周サイクリングコース】

・四国一周 1,000 キロルート



③サイクルロードを活用したイベント開催

「別子・翠波はな輪道」の山間区間「別子・翠波はな街道」では、タイムを競わず交通ルールを守りながら、自然豊かな景観と地元のおもてなしを楽しむことを目的とした「別子・翠波はな街道サイクリング」が毎年開催されています。

■別子・翠波はな街道サイクリング 2023 コース



■別子・翠波はな街道サイクリング 2023 当日の状況



資料：四国中央市広報（令和5年11月号）

④レンタサイクル

山間部のてらの湖畔広場にある展示施設「てらの水のやかた」の1階において、レンタサイクルを実施しています。

■レンタサイクルの概要

施設名	てらの水のやかた レンタサイクル
住所	四国中央市富郷町津根山 352-7
車種・台数等	小人5台、大人20台(クロスバイク)
料金	大人(中学生以上)1回500円 小人(小学生)1回300円
営業時間	10:00~16:00
定休日	火・水(祝日の場合、翌平日)、冬季(12/25~2/末)



※展示施設「てらの水のやかた(1階)」内でレンタサイクルを行っています。

■てらの水のやかた レンタサイクルの位置



⑤自転車利用に関わる安全教室の開催状況

自転車に関する交通安全教室を小中学校で毎年開催しています。

■自転車利用に係る交通安全教室の開催状況

区分	開催回数	
	令和3年度	令和4年度
市内小学校	19	19
市内中学校	3	3
合計	22	22

関川小学校交通安全教室実施風景（2021年）



⑥その他行政における自転車活用状況

防災対策として、現在、防災まちづくり推進課では、発災後（地震等）の道路状況において、自動車の利用が困難な場合に自転車による巡回、物資搬送等に備え、自転車（MTB）2台を保有しています。

(2) 全国・他都市における自転車の活用推進に向けた取組み状況

① 自転車通行空間の整備

平成 26 年 7 月に、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出して以降、全国で自転車通行空間整備が進められ、令和 3 年度時点で 4,686 km 整備されました。そのうち、大半は矢羽根型路面表示等による車道混在の整備となっています。

■ 自転車通行空間整備延長の推移



■ 県内における自転車走行空間の整備事例

【松山市の整備事例】

(平和通り：自転車道)



(中央山越線：自転車道)



【新居浜市の整備事例】

(惣開通り：自転車通行帯)



(昭和通り：車道混在)



②サイクルトレイン、サイクルバスの導入

自転車と公共交通の利用促進につなげるため、鉄道やバスに自転車ごと乗り込み、目的地まで移動した後、そのエリアを周遊できるような取り組みを実施している交通事業者もあります。

これに伴い自転車利用及び公共交通利用の促進につながります。

■サイクルトレイン、サイクルバスの導入事例

【和歌山県 JR きのくに線】

【茨城県つくば市（自転車搭載バス）】



③特別な体験ができるサイクルスポーツイベントの開催

自動車専用道路等を活用したサイクリング大会など、全国各地でイベントが開催され、サイクルスポーツの振興が推進されています。

■サイクルスポーツイベントの開催事例

【広島県・愛媛県：サイクリングしまなみ 2022】



④自転車通勤の導入促進

国土交通省では、令和2年度から企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを実施しています。

令和5年5月31日現在、優良企業9社、宣言企業57社が認定されています。

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、 <u>100名以上</u> 又は <u>全従業員の2割以上</u> を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、 <u>特に優れた企業・団体を認定</u>
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

出典：国土交通省

⑤愛媛県の取組み

現在、愛媛県では「愛媛県自転車新文化推進計画」に基づき、各種取組を実施しています。

■「愛媛県自転車新文化推進計画」における取組施策

目標1：県民みんながつくり・育てるサイクリングパラダイス <ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用の普及・拡大 ○愛媛マルゴト自転車道の推進 ○E-BIKEえひめの推進（電動アシスト付自転車の普及及び安全利用の啓発） ○タンデム自転車等の普及
目標2：交流人口の拡大による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> ○ブランド力の向上と魅力発信 ○受入環境・おもてなし態勢の整備 ○公共交通機関と連携した二次交通等の充実 ○おもてなし人材の育成 ○サイクリングアイランド四国の実現をはじめとする広域連携の推進 ○グレーターしまなみ・えひめ圏域形成による滞在型観光の推進
目標3：歩行者・自転車にやさしいまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ○自転車を活かした都市環境の形成 ○自転車通行空間の計画的な整備
目標4：シェア・ザ・ロードの精神に基づく自転車の安全利用 <ul style="list-style-type: none"> ○自転車安全利用の普及・啓発 ○ドライバー等への普及・啓発 ○自転車安全利用に係る指導者の育成 ○ライフステージに応じた自転車安全教育の充実
目標5：サイクリススポーツの振興 <ul style="list-style-type: none"> ○参画人口の拡大及び選手・指導者の育成による競技力向上 ○全国規模の各種大会等誘致

【トピック】サイクリングしまなみ 2024

「サイクリングしまなみ 2024」が、レースではなく、サイクリングを楽しむファンライドとして令和6年10月27日に開催予定です。

参加者は、県民にとどまらず、全国各地からの参加者により、設定された8コースに分かれ、実施される予定です。



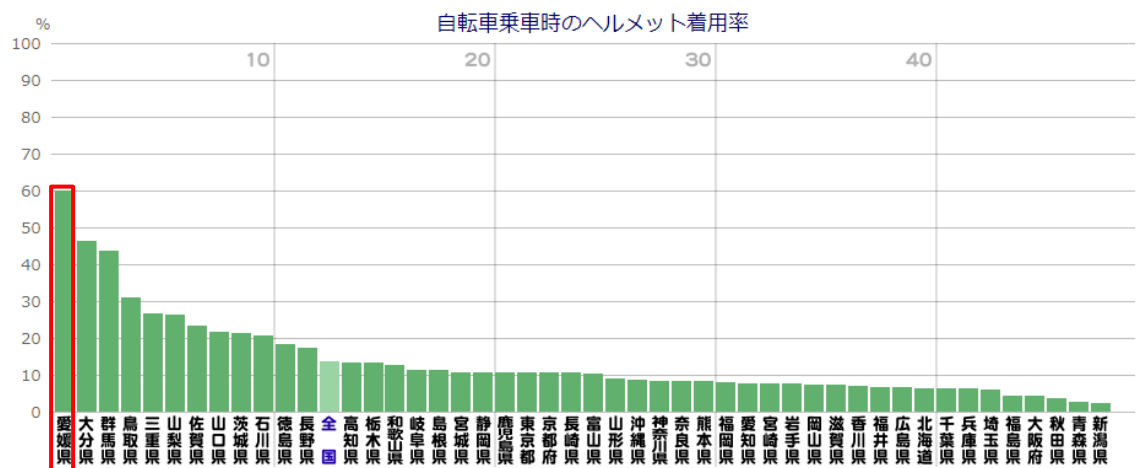
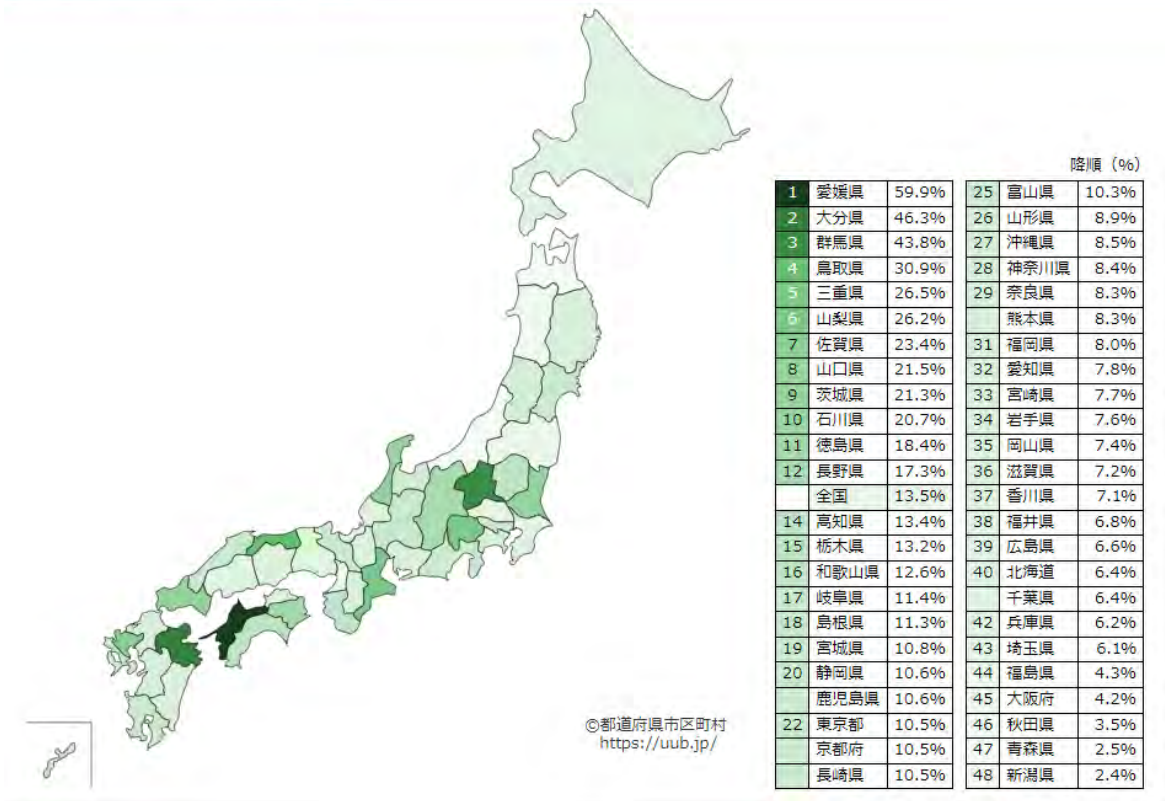
【トピック】自転車乗車用ヘルメット着用の周知

愛媛県では、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に定め、さらに高い目標を推進事項として設定し、愛媛県全体で「自転車マナー先進県」を目指してきました。

令和5年7月に警察庁が実施した調査において、自転車乗車用ヘルメットの着用率(59.9%)が、全国で愛媛県がトップとなりました。

■全国における自転車乗車時のヘルメット着用率

自転車乗車時のヘルメット着用率



(資料：2023.09 警察庁)

第2章 自転車活用に関する市民意識の把握

2-1 市民アンケート調査の実施概要

自転車活用の推進に向けて、市民における自転車の活用実態や活用に向けた意向、ニーズを把握するため、以下の方法により市民アンケート調査を実施しました。

■調査実施概要

対象者	住民基本台帳より無作為に抽出した12歳以上の市民2,000人											
調査方法	郵送配布・郵送回収											
実施時期	令和5年9月22日～令和5年10月27日											
回収結果	963通（回収率48.2%）											
調査項目	<table border="1"> <tr> <td>回答者の属性</td> <td> <input type="checkbox"/>性別、年代、職業 <input type="checkbox"/>居住地 <input type="checkbox"/>自動車運転免許の有無 </td> </tr> <tr> <td>自転車の保有状況</td> <td> <input type="checkbox"/>自転車の保有の有無 <input type="checkbox"/>保有する自転車の種類 <input type="checkbox"/>自転車保険の加入状況 </td> </tr> <tr> <td>自転車の利用状況</td> <td> <input type="checkbox"/>自転車の利用頻度、目的、所要時間 <input type="checkbox"/>自転車と他の交通機関の乗り継ぎ <input type="checkbox"/>自転車利用時のルート選択において重視している点 <input type="checkbox"/>自転車利用時の危険と感じる時 <input type="checkbox"/>自転車安全利用五則の認知状況、遵守状況 <input type="checkbox"/>自転車利用時のヘルメットの着用状況 </td> </tr> <tr> <td>自転車利用の関心について</td> <td> <input type="checkbox"/>日常生活における自転車利用の意向 </td> </tr> <tr> <td>自転車施策に対する要望</td> <td> <input type="checkbox"/>自転車利用環境において重要だと思う施策 <input type="checkbox"/>自転車利用のルール・マナー意識向上に必要な施策 <input type="checkbox"/>自転車利用促進のために必要な施策 </td> </tr> </table>		回答者の属性	<input type="checkbox"/> 性別、年代、職業 <input type="checkbox"/> 居住地 <input type="checkbox"/> 自動車運転免許の有無	自転車の保有状況	<input type="checkbox"/> 自転車の保有の有無 <input type="checkbox"/> 保有する自転車の種類 <input type="checkbox"/> 自転車保険の加入状況	自転車の利用状況	<input type="checkbox"/> 自転車の利用頻度、目的、所要時間 <input type="checkbox"/> 自転車と他の交通機関の乗り継ぎ <input type="checkbox"/> 自転車利用時のルート選択において重視している点 <input type="checkbox"/> 自転車利用時の危険と感じる時 <input type="checkbox"/> 自転車安全利用五則の認知状況、遵守状況 <input type="checkbox"/> 自転車利用時のヘルメットの着用状況	自転車利用の関心について	<input type="checkbox"/> 日常生活における自転車利用の意向	自転車施策に対する要望	<input type="checkbox"/> 自転車利用環境において重要だと思う施策 <input type="checkbox"/> 自転車利用のルール・マナー意識向上に必要な施策 <input type="checkbox"/> 自転車利用促進のために必要な施策
回答者の属性	<input type="checkbox"/> 性別、年代、職業 <input type="checkbox"/> 居住地 <input type="checkbox"/> 自動車運転免許の有無											
自転車の保有状況	<input type="checkbox"/> 自転車の保有の有無 <input type="checkbox"/> 保有する自転車の種類 <input type="checkbox"/> 自転車保険の加入状況											
自転車の利用状況	<input type="checkbox"/> 自転車の利用頻度、目的、所要時間 <input type="checkbox"/> 自転車と他の交通機関の乗り継ぎ <input type="checkbox"/> 自転車利用時のルート選択において重視している点 <input type="checkbox"/> 自転車利用時の危険と感じる時 <input type="checkbox"/> 自転車安全利用五則の認知状況、遵守状況 <input type="checkbox"/> 自転車利用時のヘルメットの着用状況											
自転車利用の関心について	<input type="checkbox"/> 日常生活における自転車利用の意向											
自転車施策に対する要望	<input type="checkbox"/> 自転車利用環境において重要だと思う施策 <input type="checkbox"/> 自転車利用のルール・マナー意識向上に必要な施策 <input type="checkbox"/> 自転車利用促進のために必要な施策											

2-2 市民アンケート調査結果の概要

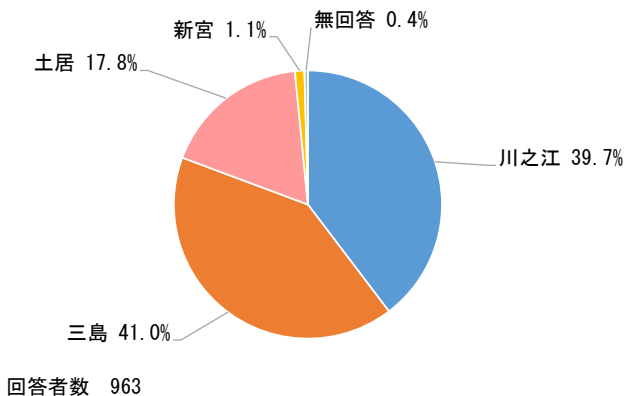
(1) 回答者の属性

①回答者の居住地

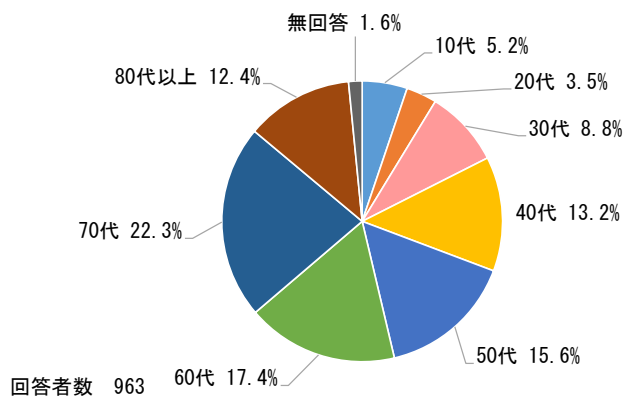
回答者の居住地については、「川之江」が39.7%、「三島」が41.0%、「土居」が17.8%、「新宮」が1.1%となっています。

回答者の年齢は、「70代」が22.3%で最も多く、次いで「60代」(17.4%)、「50代」(15.6%)となっており、約5割が60代以上となっています。

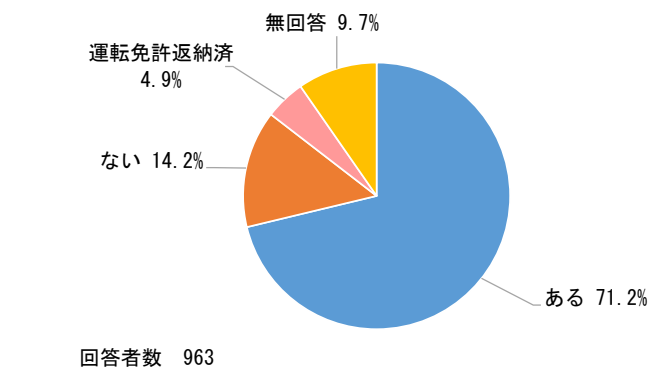
■回答者の居住地



■回答者の年齢



■回答者の運転免許保有状況

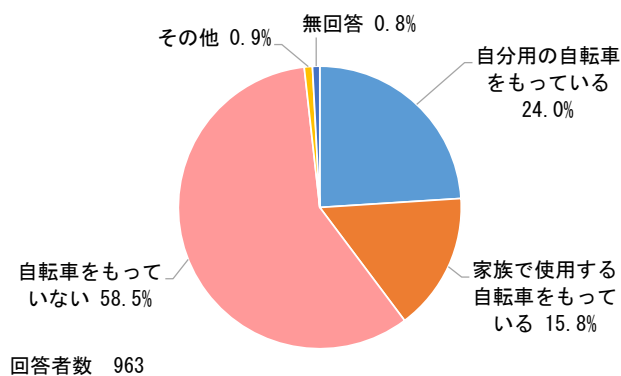


②自転車の保有状況及び自転車保険の加入状況

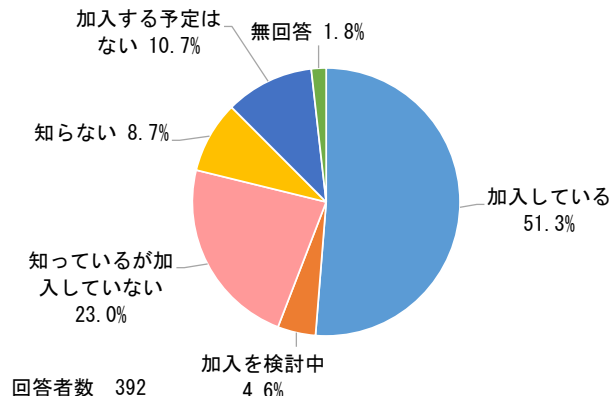
自転車の保有状況は、「自転車をもっていない」が58.5%と最も多く、「自分用の自転車をもっている」が24.0%、「家族で使用する自転車をもっている」が15.8%となっています。

自転車保険への加入状況は、「加入している」が51.3%と最も多くなっています。

■自転車の所有状況



■自転車保険への加入状況



(2) 自転車の利用実態

① 自転車の利用状況

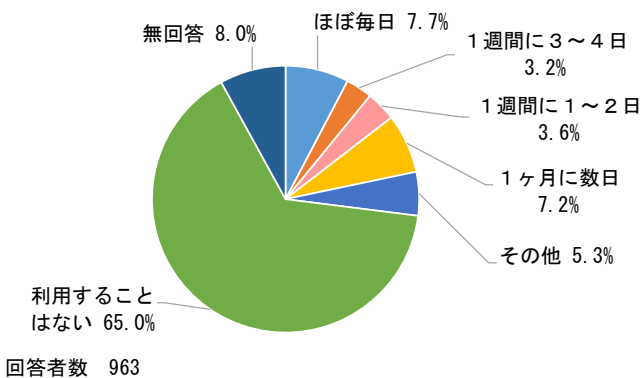
自転車の利用頻度は、「利用することはない」が 65.0%で最も多く、次いで「ほぼ毎日」(7.7%)、「1ヶ月に数日」(7.2%) となっています。

自転車を利用する目的は、「買い物」「通勤・通学」が多く、それぞれ約 30%となっています。

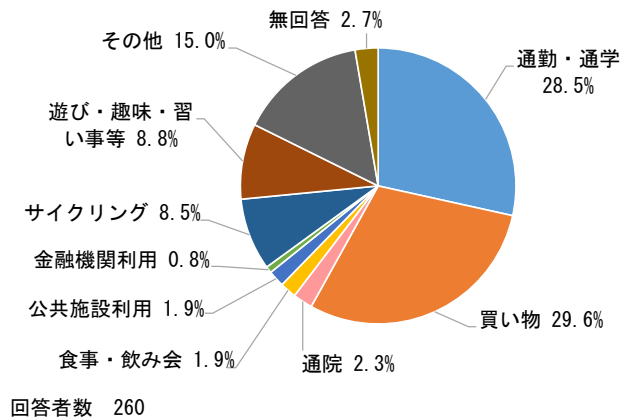
自転車から他の交通手段への乗り継ぎにおいては、「乗り継ぎはしない」が 80.4%で最も多く、次いで「鉄道に乗り継ぐ」(9.6%) となっています。

自転車による移動時間は、「10分以内」が 42.3%で最も多く、次いで「20分以内」(31.2%)、「30分以内」(14.6%) となっています。

■ 自転車の利用頻度



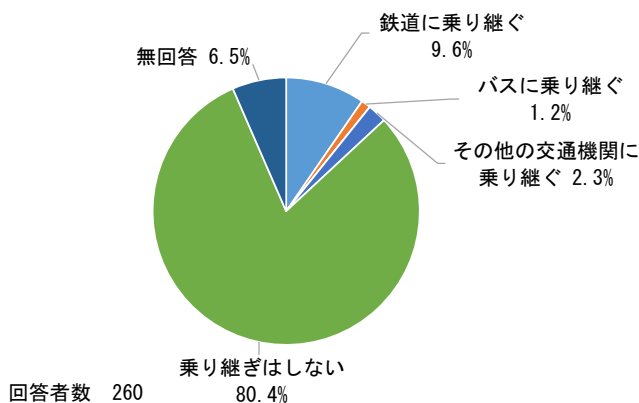
■ 自転車の利用目的



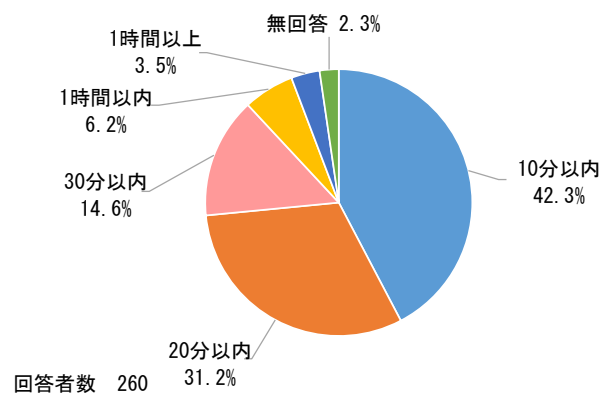
◆ 「その他」の主な意見

- ・近所
- ・運動・体調管理
- ・ごみ出し
- ・地域の集まり
- ・畑・田んぼ
- ・自治会・公民館
- ・子供の用事
- 等

■ 自転車から他の交通手段への乗り継ぎ

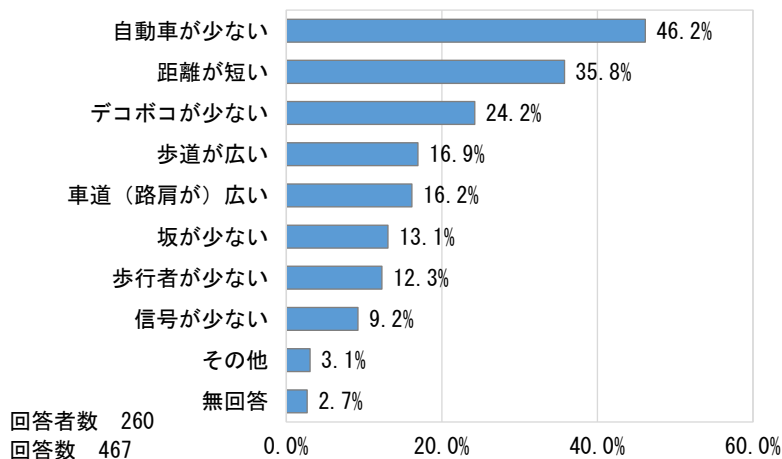


■ 自転車による移動時間



自転車で通行するルートを選択する場合に重視している点として、「自動車が少ない」が46.2%で最も多く、次いで「距離が短い」(35.8%)、「デコボコが少ない」(24.2%)となっており、目的地まで最短で、安全に通行できるルートを選んでいきます。

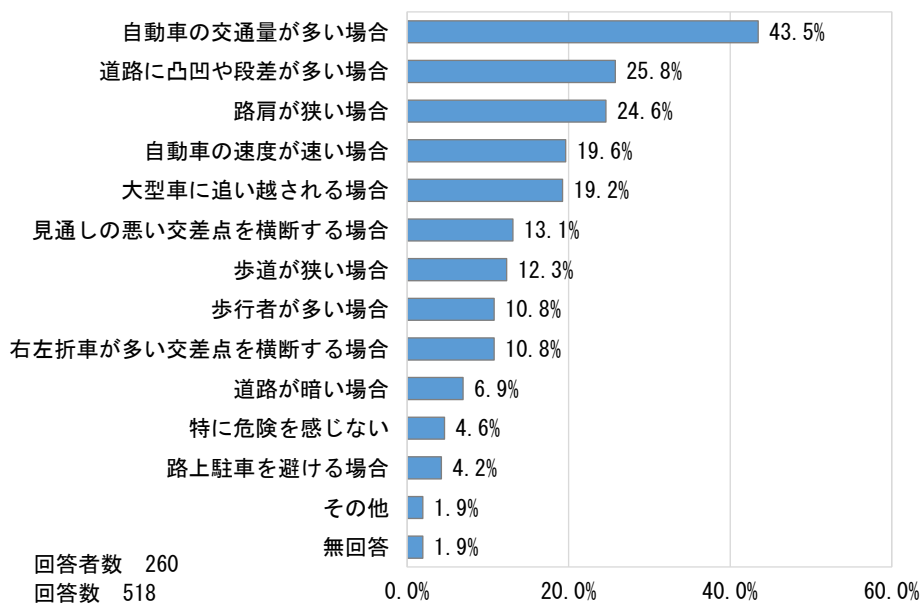
■自転車で通行するルートを選択する場合に重視している点



②自転車利用時の危険を感じる時

自転車利用時に危険を感じる時として、「自動車の交通量が多い場合」が43.5%で最も多く、次いで「道路に凸凹や段差が多い場合」(25.8%)、「路肩が狭い場合」(24.6%)となっています。

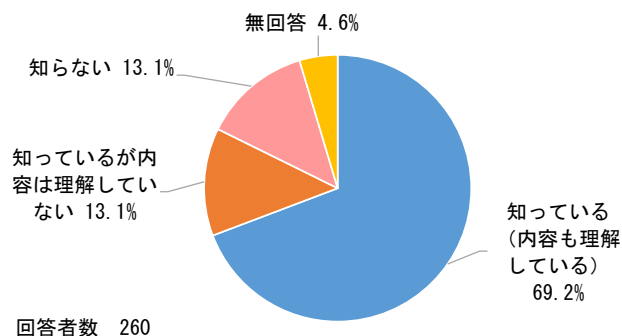
■自転車利用時の危険を感じる時



③自転車安全利用五則の認識

自転車安全利用五則について、「知っている（内容も理解している）」が69.2%で最も多く、次いで「知っているが内容は理解していない」及び「知らない」（13.1%）となっています。

■自転車安全利用五則の認識度



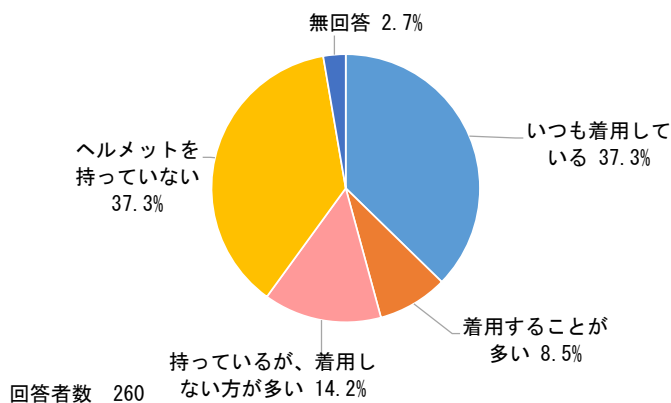
※自転車安全利用五則

- ①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

④自転車利用時のヘルメットの着用状況

自転車利用時のヘルメットの着用状況については、「いつも着用している」及び「ヘルメットを持っていない」がともに37.3%で最も多く、次いで「持っているが、着用しない方が多い」（14.2%）となっています。

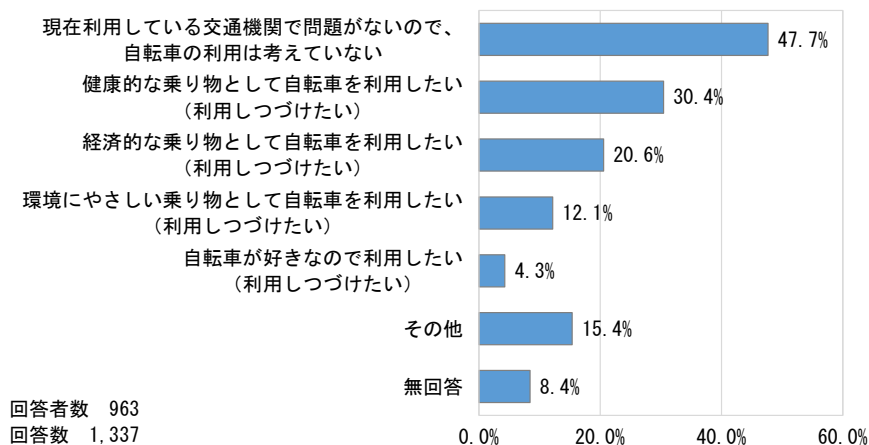
■自転車利用時のヘルメットの着用状況



(3) 自転車利用の意向

自転車利用の意向については、「現在利用している交通機関で問題がないので、自転車の利用は考えていない」が47.7%で最も多く、次いで「健康的な乗り物として自転車を利用したい(利用しつづけたい)」(30.4%)、「経済的な乗り物として自転車を利用したい(利用しつづけたい)」(20.6%)となっています。

■ 自転車利用の意向

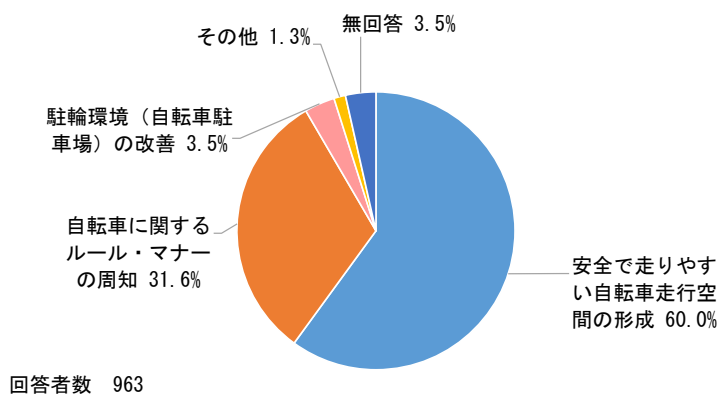


(4) 自転車施策に対する要望

① 安全で快適な自転車利用環境をつくるために最も重要な施策分野

安全で快適な自転車利用環境をつくるために最も重要な施策分野として、「安全で走りやすい自転車走行空間の形成」が60.0%で最も多く、次いで「自転車に関するルール・マナーの周知」(31.6%)となっています。

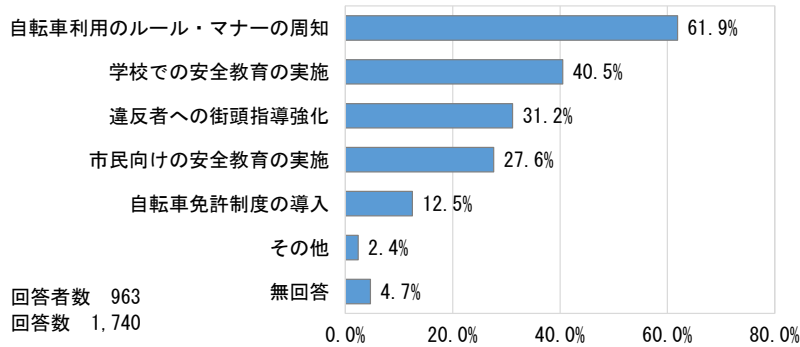
■ 安全で快適な自転車利用環境をつくるために最も重要な施策分野



②自転車の利用ルール・マナー意識の向上のために重要だと思う施策

自転車の利用ルール・マナー意識の向上のために重要だと思う施策として、「自転車利用のルール・マナーの周知」が61.9%で最も多く、次いで「学校での安全教育の実施」(40.5%)、「違反者への街頭指導強化」(31.2%)となっています。

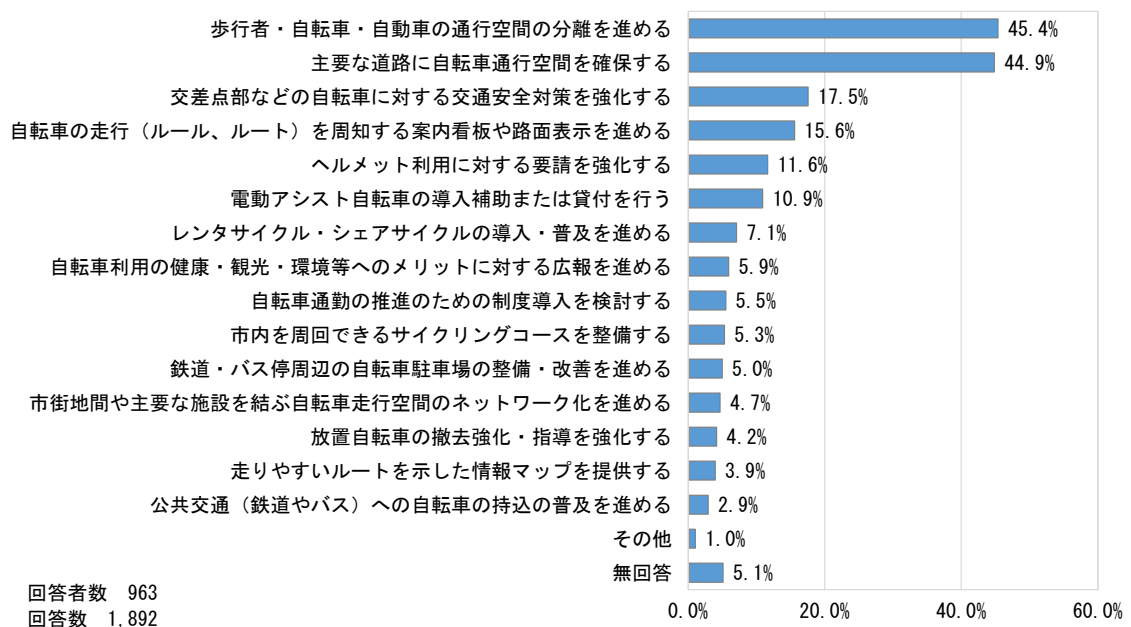
■自転車の利用ルール・マナー意識の向上のために重要だと思う施策



③自転車の利用を促進していくために必要だと思う施策

自転車の利用を促進していくために必要だと思う施策として「歩行者・自転車・自動車の通行空間の分離を進める」が45.4%で最も多く、次いで「主要な道路に自転車通行空間を確保する」(44.9%)となっています。

■自転車の利用を促進していくために必要だと思う施策



第3章 自転車活用推進に向けた課題

以上のことを踏まえ、自転車交通や自転車活用の推進に向けた課題を整理します。

●安全で安心して通行でき、快適に利用できる自転車利用環境の確保

自転車が、安全に安心して通行できる自転車通行空間の整備は進んでいません。一方、中学校・高校における自転車通学が多くなっています。

また、市内の各駅周辺に自転車等駐車が整備されていますが、収容台数と利用台数が同程度となっていたり、鉄道事業者が確保している駐輪スペースに上屋がない箇所が一部あります。

以上のことから、自転車利用が多い駅や中学校・高校周辺における自転車通行空間の整備とともに、自転車等駐車場の継続的な確保・充実を図っていくことが必要です。

●自転車利用のルール・マナーの向上

小・中学校では毎年交通安全教室を開催していますが、自転車を利用するにあたり遵守すべきルールが正しく認識されていない傾向にあります。また、自動車のドライバーにおいても、「自転車は車道を通行する」という認識が低く、周知もまだ十分とは言えません。

さらに、条例等で定められている自転車損害賠償責任保険への加入やヘルメット着用義務化が浸透していない面もあります。

そのため、交通安全意識向上のため、小学生から高齢者まで幅広い年齢層に対して、交通安全教育及び交通マナー向上への取組みを積極的に推進していく必要があります。

●自転車を活用した健康増進や環境負荷低減

健康に関するアンケートによると、30～50歳代では70%の人が「運動不足である」と感じ、半数の人が「運動習慣はない」と回答しています。

そのため、健康増進やメタボリックシンドローム等の予防対策として、日常生活や通勤時ににおいて自転車を利用することが、健康づくりの一助となると考えられます。

また、二酸化炭素排出量削減施策の一環として、自動車から公共交通や自転車を利用していくことが求められています。

以上のことから、自転車を活用した健康づくり、ライフスタイルの見直しを図る取組みを進めていく必要があります。

●地域周遊など新たな観光振興の可能性

現在、市内の一部道路が「四国一周サイクルロード」、「愛媛マルゴト自転車道」のコースに指定されています。また、てらの湖畔広場ではレンタサイクルを実施しています。

引き続き、関係自治体と連携したサイクルロードの周知やイベント開催などサイクリングを楽しめる環境づくりを継続し、さらには新たな観光需要創出の可能性について検討していく必要があります。

第4章 計画目標・方針の設定

4-1 自転車活用推進に関する目指す姿

市民の自転車利用の現状、課題等を踏まえ、本計画における目指すべき姿を、健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換と市民や来訪者が楽しく自転車を活用できるよう、「市民・来訪者が安全に快適に自転車を利用できるまち」とします。

自転車活用推進に関する目指す姿

市民・来訪者が安全に快適に自転車を利用できるまち

4-2. 活用推進に関する目標の設定

本計画の目指す姿を実現するため、以下の自転車の活用推進に関する目標を以下の3つとします。

目標1 安全・快適に移動できる利用環境の創出

- 自転車走行空間のネットワーク化や、通勤・通学や買物、観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、安全で快適な自転車利用環境を創出します。
- まちづくりと連携した、自転車走行空間の確保による自転車利用環境の整備を推進します。

目標2 誰もがルール・マナーを守る意識の醸成

- 歩行者、自転車、自動車が、お互いの交通ルール及びマナーを理解し、尊重しあう交通環境の形成を進めます。
- 地域、学校、家庭など社会全体で場面に合わせ、隙間なく自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境を向上させます。

目標3 自転車を活用したライフスタイルへの転換

- 二酸化炭素排出量の削減や大気汚染の改善を図るため、自転車利用が進み自動車交通へ過度に依存しない、誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現を目指します。
- 自転車を活用し豊かな自然や交通利便性の高さを活かした広域観光を推進します。
- 日常生活や余暇において、自転車で楽しみながら移動をすることにより、健康長寿社会の実現を目指します。

第5章 実施すべき施策及びスケジュール

5-1 実施すべき施策

目 標	具体的な取組
目標1 安全・快適に移動 できる利用環境の 創出	施策 1-1 自転車ネットワークの整備
	施策 1-2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備
	施策 1-3 自転車走行空間の適正管理
	施策 1-4 自転車等駐車場の維持管理・施設整備
目標2 誰もがルール・マ ナーを守る意識の 醸成	施策 2-1 世代や多文化共生に応じた交通安全教育の実施
	施策 2-2 放置自転車対策の継続
	施策 2-3 自転車損害賠償責任保険の加入促進
	施策 2-4 自転車乗車用ヘルメットの着用促進
	施策 2-5 自転車の点検整備の促進
目標3 自転車を活用した ライフスタイルへ の転換	施策 3-1 自転車による環境負荷の低減
	施策 3-2 自転車を活用した観光の推進
	施策 3-3 自転車による健康づくりの周知啓発
	施策 3-4 災害時における自転車の活用

目標 1

安全・快適に移動できる利用環境の創出

施策 1-1 自転車ネットワークの整備

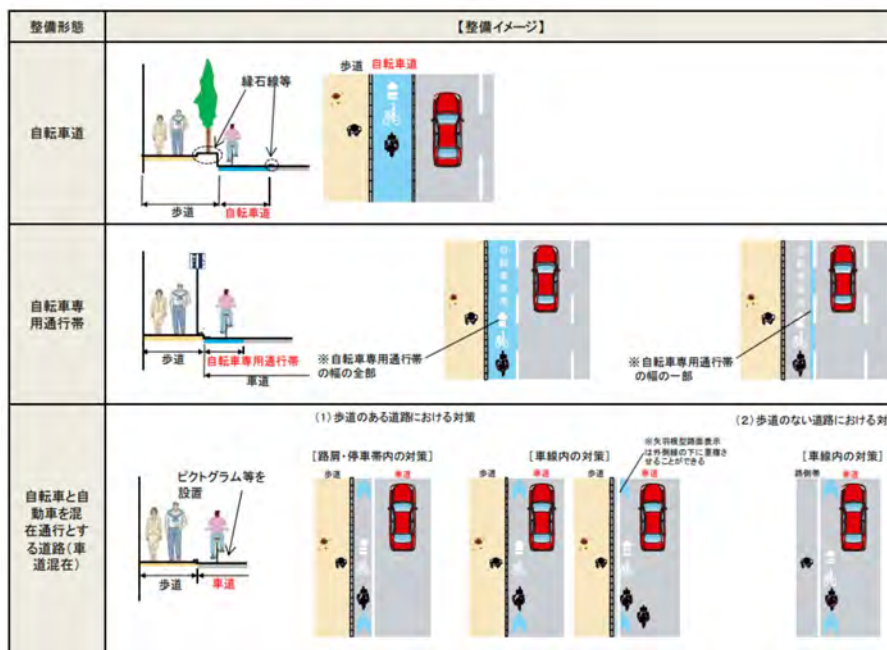
施策内容

- ・安全で快適な自転車走行空間の形成を図るため、「自転車ネットワーク計画（候補路線案）」に基づき、必要に応じた関係機関との協議を踏まえ、自転車専用通行帯や走行位置を明示する矢羽根型路面標示やピクトグラム等の整備を進めます。
- ・自転車ネットワークを構築するため、自転車走行空間の整備を国・県の関係機関と調整し、推進します。
- ・電動キックボードなど新たな乗り物については、現行法では原動機付自転車と同様、車道を走行しなければなりません。今後は、自転車と同様な扱いとなるため、動向を注視し施策に反映します。

実施主体

四国中央市、愛媛県、国

■自転車走行区間整備イメージ



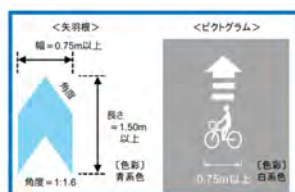
自転車道



自転車専用通行帯



車道混在



車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様

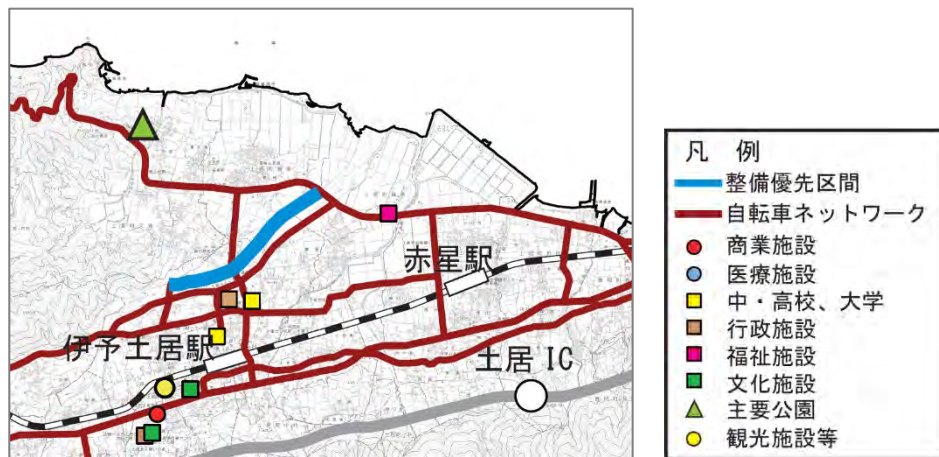
資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）

■優先整備路線（案）【川之江駅周辺地区】

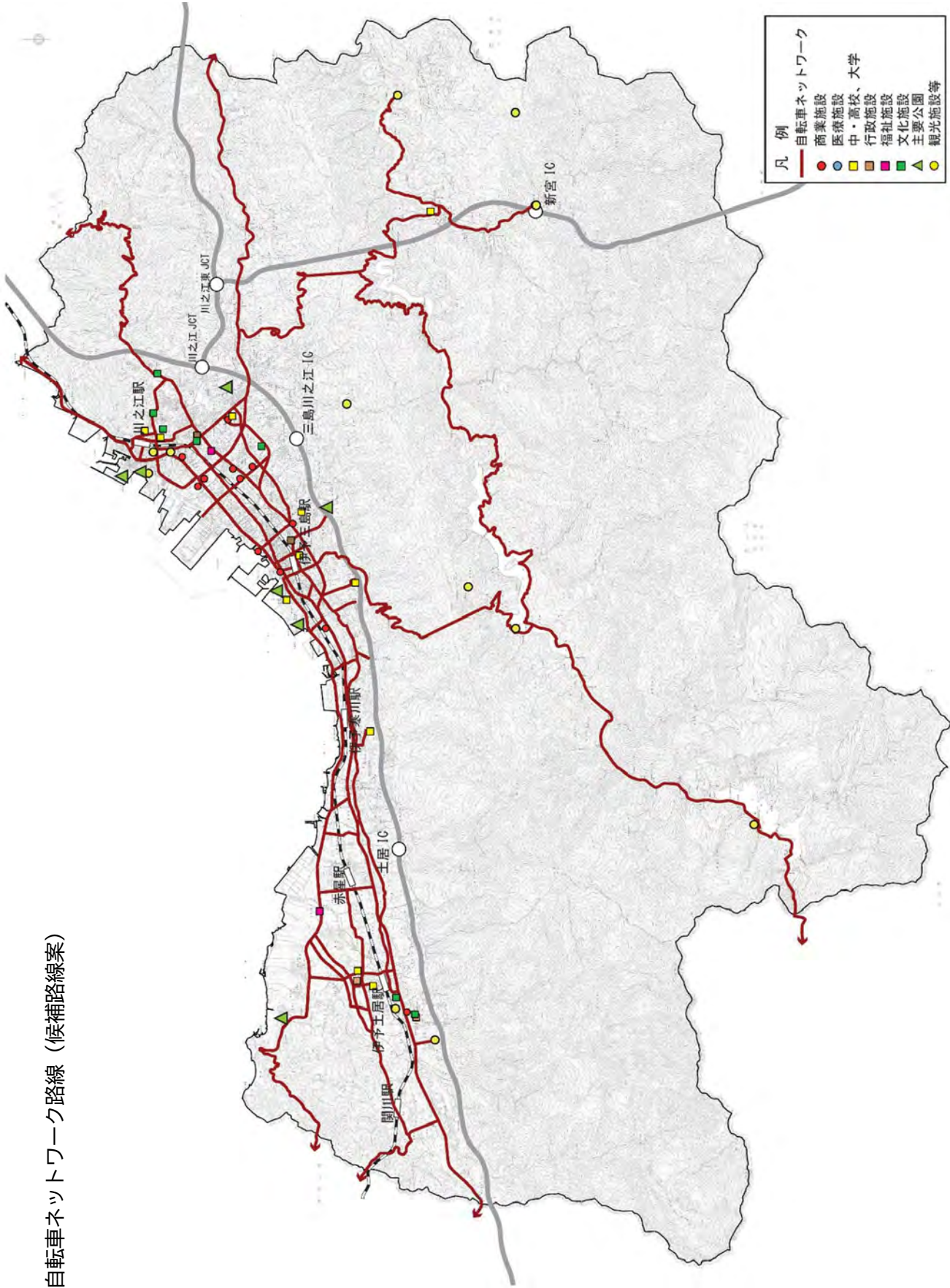
・市街地拠点として位置づけられる「川之江駅周辺地区」では、学生・生徒の安全対策や防災・減災機能の向上とともに、広域的な「四国一周サイクリングロード」との連携や国道 192 号による「新宮地区」との接続などを目的として、既存の道路空間を活用して矢羽根型路線表示やピクトグラム等による自転車走行空間の整備を図ります。



■優先整備路線（案）【関川サイクリングコース】



■自転車ネットワーク路線（候補路線案）



※自転車ネットワークは、地域の動向や自転車需要等を踏まえ、状況に応じて見直しを行います。

施策1-2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備	
<p>施策内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくり事業と併せた自転車走行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティ形成の取組みやまちづくりと連携して自転車走行空間の整備を進めます。 ○都市計画道路等の道路整備と併せた自転車走行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路等の道路新設改良に併せ、自転車走行空間の整備を進めます。 ○ゾーン30等の取組み <ul style="list-style-type: none"> ・住宅街や商業施設の生活道路における、歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つである「ゾーン30」等の取組を進めます。 	 <p>ゾーン30が指定された道路</p> <p>【「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）】</p>  <p>看板 路面表示</p> <p>ハンプ スムーズ横断歩道</p> <p>ゾーン30プラスのイメージ及び道路管理者による物理的デバイスの設置</p>
実施主体	四国中央市、愛媛県、国、警察署

施策1-3 自転車走行空間の適正管理	
<p>施策内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ピクトグラム等の路面表示の適切な維持管理 <ul style="list-style-type: none"> ・ピクトグラム等の路面表示の老朽化は、快適な自転車走行空間の妨げにつながることから、適切な維持管理に努めます。 ○自転車走行空間における違法駐車車両の排除 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間における違法駐車車両に対し、警察等の関係機関と連携して、交通取締りの強化やドライバーに対する意識啓発を進めます。 	
実施主体	四国中央市、愛媛県、国、警察署

施策1-4 自転車等駐車場の維持管理・施設整備	
<p>施策内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等駐車場については、各施設の利用状況や民間施設の収容状況、利用者ニーズ等を踏まえた適切な維持管理・運営及び上屋を含めた施設整備に取り組みます。 	
実施主体	四国中央市、鉄道事業者、民間事業者

目標 2

誰もがルール・マナーを守る意識の醸成

施策 2-1 世代や多文化共生に応じた交通安全教育の実施

施策内容

- ・ 幼児から高齢者まで幅広い層を対象に隙間のない交通安全教育を行います。
- ・ 世代別によって自転車を利用する頻度や目的が異なるため、他市が実施している世代別の交通安全教育の取組みを研究し、自転車利用者の年齢層やライフステージに応じて、効果的な交通安全教育に努めます。
- ・ 当市における外国人市民は今後も増加が見込まれることから、多文化共生の推進に向けて、外国人市民を対象とした交通安全教育にも努めます。
- ・ 高校と四国中央警察署が連携した合同点検を行い、危険個所の把握など情報を共有し施策に反映します。
- ・ 自動車ドライバーに対しては、免許交付時の交通安全講習を活用して、「自転車は車両」という認識を周知していきます。

実施主体

四国中央市、警察署、学校、事業所、市民

■ 関川小学校交通安全教室実施風景（2021年）



■ スケアードストレイトによる交通安全教室の実施状況



（神奈川県厚木市）

■ 高校生と警察官による危険個所についての合同点検の実施状況



（四国中央市）

■現在の取組状況

対象者	取組内容
園児	宇摩交通安全協会と連携した幼稚園・保育園への交通安全教室の実施
児童・生徒	宇摩交通安全協会と連携した小・中学校への交通安全教室の実施
高校生	市内の3高校と交通安全協定を締結しており、各高校の通学路等での街頭指導等の実施
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・四国中央自動車学校と連携し、シルバー人材センター所属の高齢者に対し、交通安全講話の実施 ・地域の老人会での交通安全講話の実施

■今後の取組について

対象者	取組内容
大人世代	大学や専門学校のほか、事業所と連携し、大人世代に対する交通安全教室の実施
外国人市民	四国中央市国際交流協会等の外国人市民支援団体等と連携し、交通安全教室の実施 外国語による交通ルール周知用のリーフレット等の作成

■他自治体における外国人向け自転車利用ルール配信事例



資料：警察庁



資料：仙台市

■思いやり1.5m運動

自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過する時は1.5m以上の安全な間隔を保つか、又は徐行していただくよう呼び掛ける運動



資料：愛媛県 HP

施策2-2 放置自転車対策の継続	
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・路上等の放置自転車は撤去し、都市環境の維持に努めます。 ・自転車駐車場内に長期間放置されている自転車の整理・撤去を継続的に実施するとともに、自転車駐車場を有効的に使用できるよう、適正な利用を促す啓発を行います。
実施主体	四国中央市

施策2-3 自転車損害賠償責任保険の加入促進	
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもを含めた自転車利用者が加害者となる高額な賠償事例も見受けられ、当事者だけでなく、家族等にも大きな影響を及ぼすことから「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、損害賠償責任保険等の加入を促進するための広報・啓発活動を実施します。
実施主体	四国中央市、愛媛県、警察署、民間事業者

■チラシによる加入啓発

愛媛県では令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入が義務化！

なぜ義務化か？
自転車利用者の責任による高額賠償が増えており、加害者となった方の賠償責任の補償や被害者の経済的救済を図るためです。

ポイント？
自転車損害賠償保険等への加入(義務)

- ・自転車利用者
- ・未成年者の保護者
- ・自転車を事業で使用する事業者
- ・自転車貸付事業者

自転車保険等への加入の確認や情報提供(努力義務)

- ・自転車小売業者
- ・自転車通動する従業員がいる事業者
- ・自転車貸付事業者
- ・学校等

自転車損害賠償責任保険等の加入(義務)に関する詳細情報は、チラシの下部に記載されています。

自転車事故の保険加入状況チェックシート

自転車を利用される方は、この機会にチェックしてみましょう！

自転車利用中の事故により他人にケガをさせてしまった場合に備え、相手の生命、身体又は財産の損害を補償できる保険(下の表参照)に加入していますか？

はい → OK 加入済み

いいえ → 要確認! 要加入!!

※ 特約の名称は、個人賠償責任保険や日常生活賠償特約など、保険会社によって異なります。
※ 特約は、被保険者の家族が含まれる場合があります。

自転車保険の種類 自転車事故に備える保険を確認しよう!

自転車保険の種類はさまざまです。保険代理店や最寄りの自転車販売店に問い合わせましょう!

保険の種類	概要	事故の相手			
		年配・身体	財産	自分	年配・身体
個人賠償責任保険	自転車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	○	×
傷害保険		×	×	○	○
TSMマーク付帯保険	自転車安全整備店で購入又は整備を行い、合格した自転車に付与されるもの(保証期間は1年)	○	×	○	○
自転車保険	※ 保険会社や保険の種類にもよりますが、個人賠償責任保険と損害保険がセットになったものが多い	○	○	○	○
団体保険	会社などの団体保険、PTAや学校が窓口となる保険				保険会社や保険の種類による
共済	こくみん共済 coop、国民共済の特約など				
カードの付帯保険	各カード会社の保険				
施設賠償責任保険(事業用等)	業務活動中の事故に備えた保険				

チェックシートのダウンロードはこちら

愛媛県県民環境部防災危機消防安全課 TEL 089-912-2321 FAX089-941-0119

資料：愛媛県 HP

施策2-4 自転車乗車用ヘルメットの着用促進	
施策内容	<p>○ヘルメット着用指導・啓発活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、道路交通法の改正により全年齢に対する自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことを受け、学校・事業者や団体等に対して、ヘルメット着用指導・啓発活動を行い、全年齢へのヘルメット着用を促進します。 <p>○市独自の自転車用ヘルメットの購入費用補助事業の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヘルメット着用を促進するために、市独自の自転車用ヘルメットの購入費用を補助する事業を検討します。
実施主体	四国中央市、愛媛県、警察署、民間事業者

■ヘルメット着用啓発チラシ



資料：警察庁 HP



資料：愛媛県 HP

施策2-5 自転車の点検整備の促進	
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車に必要な点検や整備を行うよう、自転車利用者及び自転車関連の事業者等に対し、意識啓発を行います。また、関係団体と協力し、自転車街頭点検を継続します。
実施主体	四国中央市、愛媛県、民間事業者、関係団体

ルールを守って、安全!安心!自転車ライフ

自転車安全利用五則

令和4年11月1日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定

RULE
1

**車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

① 自転車は、車道が原則、左側を通行
道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられており、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。道路の中央から左側部分の左端に寄って通行してください。

② 歩道は例外、歩行者を優先

道路標識などにより、歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。



RULE
2

交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

交差点では一時停止と安全確認

一時停止標識のある交差点では、必ず止まって左右の安全を確認しましょう。

信号は必ず守る

信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。



RULE
3

夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯する

無灯火は、周りから自転車が見えにくくなるので非常に危険です。夜間はライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



RULE
4

飲酒運転は禁止

飲酒運転は禁止です!

自動車の場合と同じくお酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



RULE
5

ヘルメットを着用

必ずヘルメットをかぶりましょう

事故による被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。

※令和5年4月1日から、
全ての自転車利用者に対して
乗車用ヘルメット着用の努力義務が
課されています。



「自転車指導啓発重点地区・路線」の設定

都道府県警察では、自転車指導啓発重点地区・路線において、重点的・計画的に自転車通行空間の整備、啓発活動及び指導取締りを推進しています。

自転車指導啓発重点地区・路線は
各都道府県警察の
ウェブサイト
で
チェック!

安全運転



目標3

自転車を活用したライフスタイルへの転換

施策3-1 自転車による環境負荷の低減

施策内容	<p>○モビリティ・マネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none">・日々の生活における移動の際、自動車から公共交通、自転車、徒歩などへの転換を促すため、モビリティ・マネジメントの取組として、自転車利用を促進します。 <p>○自転車通勤の促進</p> <ul style="list-style-type: none">・市内企業等に対し、自転車通勤のメリットについて広報啓発し、自動車通勤からの転換を促します。
実施主体	四国中央市、民間事業者

※モビリティ・マネジメント

渋滞や環境、健康などに配慮して、過度に自動車に頼る状態から自発的に公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へ転換することを促す取組

■自転車通勤導入に関する手引き

- ・自転車通勤は、環境にやさしく、生産性の向上、通勤時間の短縮、健康増進等のメリットがあり、導入を推進する企業が近年増えています。
- ・環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められています。
- ・国では「自転車通勤導入に関する手引き」を作成し、自転車通勤の導入を推奨しています。

自転車通勤導入に関する手引き



令和元年5月
自転車活用推進官民連携協議会

資料：「自転車通勤導入に関する手引き」
国土交通省

施策3-2 自転車を活用した観光の推進	
<p>施策内容</p> <p>○サイクリングマップの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート情報や観光情報等を盛り込んだ、サイクリングマップを作成します。 ・タブレットやスマートフォンなどの情報端末でも手軽に見ることができる「電子版サイクリングマップ」や他のサイクリングロードと連携した広域サイクリングマップ作成について、周辺市町と協働で検討します。 <p>○自転車関連イベント等の開催・支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年開催している「別子・翠波はな街道サイクリング」を継続していくとともに、関係団体や観光施設、商業施設等と連携したスタンプラリー、他地域からの集客を見込める新たなイベント開催などの支援を行います。 <p>○新たな観光レンタサイクルの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係団体等と連携しながら、新たな観光レンタサイクルの導入について検討します。 	
実施主体	四国中央市、民間事業者、周辺自治体

■別子・翠波はな街道サイクリング 2023



施策3-3 自転車による健康づくりの周知啓発	
施策内容	<p>○自転車を活用した健康づくりについての情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用が生活習慣病の予防や体力増進等の健康づくりに役立つことから、各種教室やホームページ等による情報発信を検討します。 ・健康づくり計画の見直しに合わせて、自転車を活用した健康づくりを運動機会の一環として計画に盛り込み、関連計画との連携を図っていきます。 <p>○自転車に関するイベントの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関と連携し、自転車に関するイベント開催に取り組みます。
実施主体	四国中央市

■自転車に乗って健康になろう

一般財団法人日本自転車普及協会が大学に委託した研究事業の成果では、以下の効果があるとされています。

①血糖値を下げ、糖尿病の予防に

サイクリングによってインシュリンが正しく働き、糖尿病の予防になる
日常的に自転車に乗ることで、少ない量のインシュリンで効率良く血糖値が下がる

②コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に

日常的に自転車に乗ることで、善玉コレステロールが増加して血液の流れが良くなり、動脈硬化・心筋梗塞などの生活習慣病の予防になる

③体の免疫力アップで強い体に

普段から自転車に乗ることで、体内のリンパ球が増加して免疫力を高め、病気に強い健康的な体を作る

④抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に

日常的に自転車に乗っている人は、一般の人に比べて、老化の原因と考えられる活性酸素の働きを阻止する高い抗酸化能力を持っている

⑤体の余計な脂肪を落としてすっきりとした体に

体内に十分な酸素を取り入れながら体の大きな筋肉を動かし続ける有酸素運動によって、余計な脂肪を燃焼させてすっきりとした体にする事ができる

⑥有酸素運動で心肺機能を高めよう

有酸素運動によって心肺機能が上がり、呼吸・循環器系が発達して最大酸素摂取量が増加する

⑦自転車に乗ってストレス解消

サイクリングをすると精神的健康度が良好な状態になり、特に抑うつ症状に効果がある

自転車に乗って健康になろう



RINGO RINGO このパンフレットは、種類の異なる紙により製作しました。
302124 <http://ringo-ring.jp>

(出典：「自転車に乗って健康になろう」パンフレット (一般財団法人日本自転車普及協会))

施策3-4 災害時における自転車の活用	
施策内容	<p>○指定一般避難所への自転車の配備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時には、緊急車両の出動や市民の自動車での移動が平時より増加すること、また、道路状況により自動車の使用が困難であることが予想されることから、指定一般避難所に自転車を配備します。 <p>○災害時における自転車活用の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクル業者と自転車調達等に関する協定を結び、災害時に自転車が活用できる仕組みづくりに取り組みます。
実施主体	四国中央市、民間事業者

■他自治体における自転車関連団体等との災害時の自転車調達・活用に関する協定締結事例

自治体	締結団体等	協定名称	締結時期
神奈川県 小田原市	神奈川県自転車商協同組合	災害時における自転車の調達及び整備等に関する協定	2012. 4. 11
福井県 福井市	福井県自転車軽自動車商協同組合	災害時における自転車の調達及び整備等に関する協定	2015. 11. 5
神奈川県 横浜市	ドコモバイクシェア	災害時におけるシェアサイクルの活用	2022. 2. 9
大阪府 八尾市	八尾シティネット株式会社	災害時における自転車の調達等に関する協定	2021. 10. 21
熊本県 熊本市	「チャリチャリ」の運営会社 ニユート	災害発生時に市職員の応急活動を支援する協定	2023. 4. 24

5-2 施策の進め方

本計画で取り組む各施策の実施スケジュールは、下記のように設定します。

実施すべき施策		計画期間			
		R 6	R 7	R 8	R 9
目標 1 安全・快適に移動できる利用環境の創出					
施策 1-1 自転車ネットワークの整備		検討・調整・順次整備			
施策 1-2 まちづくりと連動した自転車利用環境の整備		検討・調整・順次整備			
施策 1-3 自転車走行空間の適正管理		継続実施			
施策 1-4 自転車等駐車場の維持管理・施設整備		継続実施			
目標 2 誰もがルール・マナーを守る意識の醸成					
施策 2-1 世代や多文化共生に応じた交通安全教育の実施		継続実施			
施策 2-2 放置自転車対策の継続		継続実施			
施策 2-3 自転車損害賠償保険の加入促進		継続実施			
施策 2-4 自転車乗車用ヘルメットの着用促進	指導・啓発活動	継続実施			
	市独自の購入費補助事業	検討	補助実施		
施策 2-5 自転車の点検整備の促進		継続実施			
目標 3 自転車を活用したライフスタイルへの転換					
施策 3-1 自転車による環境負荷の低減	モビリティ・マネジメントの実施	検討・実施			
	自転車通勤の促進	継続実施			
施策 3-2 自転車を活用した観光の推進	サイクリングマップの作成	検討・作成	配布・情報発信		
	自転車関連イベント等の開催・支援	別子・翠波はな街道サイクリング継続実施 新たなイベント検討・開催・支援			
	新たなレンタサイクルの導入検討	検討・導入			
施策 3-3 自転車による健康づくりの周知啓発	自転車を活用した健康づくりについての情報発信	検討	情報発信		
	自転車に関するイベントの開催	検討・順次実施			
施策 3-4 災害時における自転車の活用	指定一般避難所への自転車の配備	検討	順次配備		
	災害時における自転車活用の仕組みづくり	検討	運用		

第6章 計画の推進

6-1 指標の設定

計画全体を推進することによって得られる成果（計画目標の達成状況）を評価するため、本計画の計画目標値を、下記のとおり設定します。

■計画目標値

目標1 安全・快適に移動できる利用環境の創出

評価指標	現況（令和5年度）	目標（令和9年度）
自転車走行空間整備延長	— km	7 km

目標2 誰もがルール・マナーを守る意識の醸成

評価指標	現況（令和5年度）	目標（令和9年度）
自転車利用者における自転車利用ルール認知度	69.2%	75%

※自転車に関するアンケート調査結果をもとに設定

目標3 自転車を活用したライフスタイルへの転換

評価指標	現況（令和5年度）	目標（令和9年度）
日常生活の中で、健康的な乗り物として自転車を利用したい割合	30.4%	35%

※自転車に関するアンケート調査結果をもとに設定

6-2 計画の推進体制

本計画に位置付けた目標を達成するため、継続して「四国中央市自転車活用推進検討会」において、取組みの進行管理を行いながら、関係者が緊密に連携し、各施策の推進を図ります。

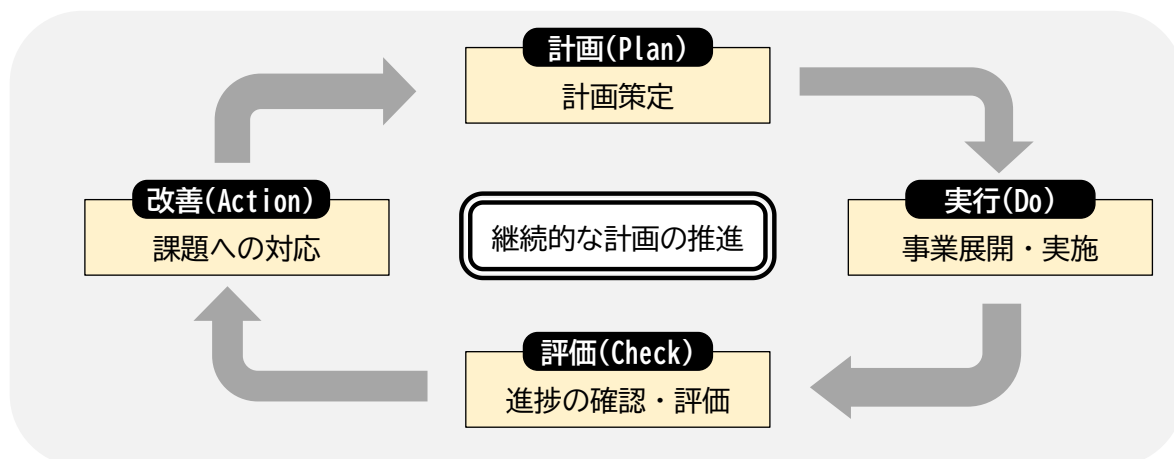
また、施策内容に応じ、国、県、警察署、関係機関、周辺自治体、関係団体・事業者等とも積極的に連携し、計画の実行、推進を図っていきます。

6-3 計画のフォローアップ、見直し

(1) 計画のフォローアップ（進行管理）

本計画に掲げる基本方針、指標が達成されるよう、計画的・戦略的な事業実施と継続的な改善を行っていく必要があります。

そこで、本計画の進行管理にあたっては、PDCAサイクルに基づき、施策の進捗や指標の達成状況を評価・検証し、フォローアップを実施します。



(2) 見直しの考え方

施策の進捗や指標の達成状況を評価・検証するとともに、今後の社会情勢の変化を踏まえ、計画の見直しを行います。

なお、国の推進計画及び愛媛県自転車新文化推進計画において改定がなされた場合には、改定内容と本計画の記載内容との整合性を確認したうえで、必要に応じて計画の見直しを行います。

■用語解説

か行	
健康寿命	健康上の問題で日常生活が制限されることのない期間のこと。
交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設として、鉄道駅やバスターミナル、駅前広場など。
さ行	
サイクルトレイン	自転車を解体することなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスのこと。
サイクルバス	自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送するバスのこと。
サイクリングルート(コース)	主にサイクリングのために海や川沿いなどに設置される「自転車だけが走行できる独立した専用道路」を指す。概念的に車道混在型の路面表示を示した場合を含め、呼称している場合あり。
市街地拠点	「四国中央市都市計画マスタープラン」に位置づけられるJR川之江・伊予三島両駅周辺地区のこと。利便性の高い徒歩生活圏の核として、商業・文化・福祉・居住がコンパクトにまとまった地区づくりを目指し、身近で利便性の高い商業地域として再整備を図る地区。
自転車専用通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された通行帯。
自転車損害賠償保険	自転車の利用に係る交通事故により生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険または共済のこと。
自転車走行空間	自転車が走行するための道路又は道路の部分。
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。
自転車ネットワーク	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された面的なネットワーク。
車道混在	自転車と自動車を混在通行とする空間のこと。
スケアードストレイトによる交通安全教室	スタントマンが受講者の目の前で交通事故を再現することにより、交通事故の衝撃や怖さを実感させ、交通ルール必要性について受講者自身に考える機会を与えるという教育技法。
は行	
放置自転車	路上や公園、自転車駐車場内など公共の場所に持ち主が傍にいない状態で放置された自転車のこと。
ま行	
メタボリックシンドローム	内臓肥満や高血圧、高血糖、脂質代謝異常が組み合わされることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態。
ら行	
レンタサイクル	自転車を有料(あるいは無料)で貸し出す事業で、駅、ホテルや公共施設などで短時間程度自転車を借りて、まちなかや観光拠点周辺を散策・周遊する際に、自転車で移動する仕組み。