

第1章 基本方針、計画目標の設定

1 自転車利用に関連する計画等

自転車は、道路交通法で軽車両として位置づけられていますが、自転車ネットワーク計画を検討する上で、自転車利用に関連する計画や、国における自転車関連の取組みには、次のようなものがあります。

【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

(出典：警察庁資料)

【道路交通法の改正】(令和6年11月1日)

自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であること及び自転車を酒気帯び状態で運転した際の交通事故が死亡・重傷事故となる場合が高いことから、交通事故を抑止するため新しく罰則規定が整備されました。

① 運転中のながらスマホ

スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。

ただし、停止中の操作は対象外です。

- | | |
|----------------|----------------------|
| ▶違反者 | ・6月以下の懲役または10万円以下の罰金 |
| ▶交通の危険を生じさせた場合 | ・1年以下の懲役または30万円以下の罰金 |

② 酒気帯び運転及び幫助

自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備されました。

- | | |
|-------------|----------------------|
| ▶違反者 | ・3年以下の懲役または50万円以下の罰金 |
| ▶自転車の提供者 | ・3年以下の懲役または50万円以下の罰金 |
| ▶種類の提供者・同乗者 | ・2年以下の懲役または30万円以下の罰金 |

③ 「運転中のながらスマホ」、「酒気帯び運転」は自転車運転者講習制度の対象になります。

自転車の運転に関し、交通の危険を生じさせる恐れのある一定の違反(危険行為)を反復して行った者は講習制度の対象となります。

(出典：警察庁資料)

(1) 愛媛県の計画

愛媛県長期計画～未来につなぐ えひめチャレンジプラン～（令和5年（2023年）6月）			
計画期間：令和5年度（2023）～令和8年度（2026）			
基本理念	「愛のくに ^{えがお} 愛顔あふれる愛媛県」		
目指すべき 愛媛の将来像	若者をはじめ、県民誰もが自らの希望を実現でき、 安全・安心で豊かな人生を送れる持続可能な愛媛県		
愛媛づくりの 方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 「人」：次世代を育み、誰もが活躍できる愛媛県 ● 「経済」：“稼ぐ力”を高め、県民所得が向上した愛媛県 ● 「暮らし」：安全・安心で快適に暮らせる持続可能な愛媛県 		
政策・施策 ※自転車関連の 政策	《人：政策3》子どもたちのたくましい成長を支える教育立県えひめの実現		
	<table border="1"> <tr> <td>施策11</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ●安全・安心な教育環境の整備・充実 [学校での安全教育の推進] ・高校生の<u>自転車交通マナー向上のための意識啓発</u> </td> </tr> </table>	施策11	<ul style="list-style-type: none"> ●安全・安心な教育環境の整備・充実 [学校での安全教育の推進] ・高校生の<u>自転車交通マナー向上のための意識啓発</u>
	施策11	<ul style="list-style-type: none"> ●安全・安心な教育環境の整備・充実 [学校での安全教育の推進] ・高校生の<u>自転車交通マナー向上のための意識啓発</u> 	
	《経済：政策5》交流人口の拡大による国内外からの活力の取り込み		
	<table border="1"> <tr> <td>施策20</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ●本県ならではの魅力ある観光まちづくりの推進 [地域資源の磨上げと戦略的なプランニング] ・<u>しまなみ海道を軸としたサイクルツーリズム</u>によるブランド化推進 [観光基盤の整備] ・サイクリストの利便性向上のための<u>サイクルトレイン、サイクルパス等の充実</u> </td> </tr> </table>	施策20	<ul style="list-style-type: none"> ●本県ならではの魅力ある観光まちづくりの推進 [地域資源の磨上げと戦略的なプランニング] ・<u>しまなみ海道を軸としたサイクルツーリズム</u>によるブランド化推進 [観光基盤の整備] ・サイクリストの利便性向上のための<u>サイクルトレイン、サイクルパス等の充実</u>
施策20	<ul style="list-style-type: none"> ●本県ならではの魅力ある観光まちづくりの推進 [地域資源の磨上げと戦略的なプランニング] ・<u>しまなみ海道を軸としたサイクルツーリズム</u>によるブランド化推進 [観光基盤の整備] ・サイクリストの利便性向上のための<u>サイクルトレイン、サイクルパス等の充実</u> 		
《暮らし：政策6》誰もが安心して暮らせる社会づくり			
<table border="1"> <tr> <td>施策33</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ●交通安全対策の推進 [安全な自転車利用の推進] ・全ての自転車利用者に対する<u>ヘルメット着用や自転車損害保険等の加入促進</u> ・自転車乗車中の<u>交通ルール遵守と交通事故の防止</u> </td> </tr> </table>	施策33	<ul style="list-style-type: none"> ●交通安全対策の推進 [安全な自転車利用の推進] ・全ての自転車利用者に対する<u>ヘルメット着用や自転車損害保険等の加入促進</u> ・自転車乗車中の<u>交通ルール遵守と交通事故の防止</u> 	
施策33	<ul style="list-style-type: none"> ●交通安全対策の推進 [安全な自転車利用の推進] ・全ての自転車利用者に対する<u>ヘルメット着用や自転車損害保険等の加入促進</u> ・自転車乗車中の<u>交通ルール遵守と交通事故の防止</u> 		
エリア構想 (東予エリア)	<table border="1"> <tr> <td>エリア コンセプト</td> <td>ものづくり産業と魅力ある自然や歴史文化資源等を核として 地域の発展を支える活力創造エリア</td> </tr> </table>	エリア コンセプト	ものづくり産業と魅力ある自然や歴史文化資源等を核として 地域の発展を支える活力創造エリア
	エリア コンセプト	ものづくり産業と魅力ある自然や歴史文化資源等を核として 地域の発展を支える活力創造エリア	
<table border="1"> <tr> <td>地域づくりの 方向性(目指す べき姿) ※自転車関連</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> [魅力ある観光交流圏の創造] ●来島海峡大橋(クラウンブリッジ)を核とした更なる<u>サイクルツーリズムブランドの形成・発信</u>による瀬戸内しまなみ海道及び岩成橋の開通(令和4年)をもって完成したゆめしま街道(上島町)の魅力向上 ●しまなみエリアや石鎚エリアを中心としたサイクリングや登山などの体験型コンテンツのブラッシュアップと近隣エリアと連携した滞在型観光の促進、外国人観光客の受入強化 </td> </tr> </table>	地域づくりの 方向性(目指す べき姿) ※自転車関連	<ul style="list-style-type: none"> [魅力ある観光交流圏の創造] ●来島海峡大橋(クラウンブリッジ)を核とした更なる<u>サイクルツーリズムブランドの形成・発信</u>による瀬戸内しまなみ海道及び岩成橋の開通(令和4年)をもって完成したゆめしま街道(上島町)の魅力向上 ●しまなみエリアや石鎚エリアを中心としたサイクリングや登山などの体験型コンテンツのブラッシュアップと近隣エリアと連携した滞在型観光の促進、外国人観光客の受入強化 	
地域づくりの 方向性(目指す べき姿) ※自転車関連	<ul style="list-style-type: none"> [魅力ある観光交流圏の創造] ●来島海峡大橋(クラウンブリッジ)を核とした更なる<u>サイクルツーリズムブランドの形成・発信</u>による瀬戸内しまなみ海道及び岩成橋の開通(令和4年)をもって完成したゆめしま街道(上島町)の魅力向上 ●しまなみエリアや石鎚エリアを中心としたサイクリングや登山などの体験型コンテンツのブラッシュアップと近隣エリアと連携した滞在型観光の促進、外国人観光客の受入強化 		

第11次愛媛県交通安全計画 計画期間：令和3年度～令和7年度	
計画の基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故のない愛媛を目指して ●人優先の交通安全思想 ●高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年までに24時間死者数を33人以下にする ・令和7年までに重傷者数を400人以下にする
今後の道路交通安全対策を考える視点	<ul style="list-style-type: none"> (1)高齢者及び子供の安全確保 <u>(2)歩行者及び自転車の安全確保と違法意識の向上</u> (3)生活道路における安全確保 (4)先端技術の活用推進 (5)交通実態等を踏まえた細かな対策の推進 (6)地域が一体となった交通安全対策の交通
<p>講じようとする施策</p> <p>※自転車関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○通学路等における交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> →通学路等の歩道整備等を積極的に推進 →<u>自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備</u> ○高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 (3)幹線道路における交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ○適切に機能分担された道路網の整備 <ul style="list-style-type: none"> →<u>歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る</u> ○改築等による交通事故対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> →歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンブ設置等によるエリア内への中華車両の抑制対策、<u>自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進</u> (4)交通安全施設等の整備事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> →<u>自転車利用環境の整備</u>、無電中化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保 (8) <u>自転車利用環境の総合的整備</u> <ul style="list-style-type: none"> ○安全で快適な自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> →クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、<u>歩行者・自転車・自動車の適切な分離</u>を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、<u>安全で快適な自転車利用環境を創出</u> →自転車活用推進法により定められる自転車活用推進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく、<u>自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定</u>や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする<u>自転車通行空間の整備等安全で快適な自転車利用環境の創出</u>に関する取組を推進 →自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の開発・普及などのソフト施策を積極的に推進 ○<u>自転車等の駐車対策の推進</u>

第2次愛媛県自転車新文化推進計画 計画期間：令和5年度（2023）～令和8年度（2026）											
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										
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	◆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DEM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								
	◆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 ・<u>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</u> ・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%								
◆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 ・<u>自転車通行空間の計画的な整備</u> 											
<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									
◆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 ・<u>ライフステージに応じた自転車安全教育の充実</u> 											
<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>自転車事故発生件数</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）	自転車事故発生件数	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）									
自転車事故発生件数	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									
◆目標5：サイクルスポーツの振興 <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 											
<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									

(2) 今治市の計画

第2次今治市総合計画（平成28年3月） 計画期間：2016～2025	
将来像	「ずっと住み続けたい “こちいい（心地好い）” まち いまばり」 あの橋を渡って 世界へ 未来へ」
施策の展開方向	1 心を育む
	2 この地を思う
	3 まちを好きになる
重点施策 （ふるさと共創 〔走〕システム）	○共に働く：元気にこぎだせ！ 地域共働システム
	○共に育む：未来へこぎだせ！ 子ども共育システム
	○共に感じる：世界へこぎだせ！ 魅力共感システム
基本計画 （分野別施策） ※自転車関連施策	【施策の大綱4】安全・安心で快適に暮らせるまちづくり
	施策の方向⑧
	●地域の和を広げ、安全・安心・快適に暮らしていける基盤づくり 【幹線道路、生活道路、交通安全施設の整備】 →地域間ネットワークや地域内ネットワークを形成し、利便性や安全性、快適性の向上を図るため、国道や県道の整備を促進するとともに、市道の整備を推進。 →歩行者やサイクリストなどの交通安全を確保するため、 <u>通行環境の整備</u> や交通安全教室などの啓発活動を推進 →瀬戸内しまなみ海道自転車歩行者道の利便性の向上とまちの交流促進を図るため、自転車通行料金の無料化を継続
	【施策の大綱6】誇りに思える魅力があふれるまちづくり
施策の方向⑬	●魅力ある観光資源をいかした、交流とにぎわいの基盤づくり 【サイクルシティ構想の推進】 →「サイクリストの聖地」として、拠点施設の充実や重点「道の駅」との連携により、 <u>広域観光を推進</u> →サイクリングガイドやインストラクターの育成など観光人材の充実を図るとともに、国内外からの誘客を促進する新たな観光商品づくりを支援 →サイクリストやツアー客のニーズを満たす新たな物販・飲食などの事業の拡大や新たな雇用に繋がる自転車関連産業の起業・創業を支援 →きめ細かな観光情報の提供や公共交通機関利用によるアクセス利便性の向上 →サイクリングイベントの開催支援、マナー向上の啓発 →瀬戸内 <u>しまなみ海道自転車歩行者道の利便性の向上とまちの交流促進</u> を図るため、自転車通行料金の無料化を推進

第11次今治市交通安全計画 計画期間：令和3年度～令和7年度	
計画の基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故のない今治を目指して ●人優先の交通安全思想 ●高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年までに年間の死者数を5人以下にする ・令和7年までに年間の重症者数を50人以下にする
今後の道路交通安全対策を考える視点	<ul style="list-style-type: none"> (1) 高齢者及び子どもの安全確保 <u>(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上</u> (3) 生活道路における安全対策 (4) 先端技術の活用推進 (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進
講じようとする施策	<p>1 道路交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 生活道路等における<u>人優先の安全・安心な歩行空間の整備</u> <ul style="list-style-type: none"> ○通学路等の歩道整備等の推進 ○高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 <ul style="list-style-type: none"> → 駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備 → 高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の<u>自動二輪車等の違法駐車についても積極的な取締りを推進</u> (2) 交通安全施設等整備事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> → <u>自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保</u> (5) 自転車利用環境の総合的整備 <ul style="list-style-type: none"> ○安全で快適な自転車利用環境の創出 <ul style="list-style-type: none"> → 自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、<u>歩行者・自転車・自動車の適切な分離</u>を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じる → 自転車活用推進計画及びガイドラインに基づく、「今治市サイクルシティ推進計画」に沿って、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする<u>自転車通行空間の整備等安全で快適な自転車利用環境の創出</u>に関する取組を推進 ○自転車等の駐車対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> → 自転車等の駐車需要の多い場所、駐車需要が著しく多くなることが予想される場所を中心に、<u>自転車駐車場等の整備</u> → 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、関係機関との協力のもとに<u>放置自転車等の整理・撤去等を推進</u> (9) 大規模イベント等への対応 <ul style="list-style-type: none"> ○しまなみ海道を利用した国際サイクリング大会等の開催時にも、交通の安全や円滑性を確保する必要があり、道路案内標識や交通情報標識などの整備について対策を図る <p>2 交通安全思想の普及徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、<u>自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実</u> ○学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通して計画的かつ組織的に実施

今治市サイクルシティ推進計画 2024年6月改定	
計画の趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車活用推進法第11条に基づき、本市の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置づけ、策定するもの ●市民、事業者及び行政が協働して自転車の活用推進に努め、交通ルール遵守・マナー向上などによる、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境を整えるとともに、しまなみ海道を核としたサイクリング環境のグローバル化による地域の活性化を図り、もって日本における自転車を活用したフロントランナーとしてのまちづくりを推進し、「サイクルシティIMABARI」の実現を目指す
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
講じようとする施策 ※自転車関連施策	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車通行空間の計画的な整備推進 <ol style="list-style-type: none"> (1)自転車ネットワーク計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ策定された「今治市自転車ネットワーク計画」に基づき、引き続き道路ネットワークの連続性等に配慮した自転車通行空間の整備を促進するとともに、あらゆる交通関係者に、通行ルールはもとより「シェア・ザ・ロード」の精神を浸透させるためのソフト対策も実施する。 (2)ネットワーク計画の補完 <ul style="list-style-type: none"> ○ネットワーク計画と同一路線での駐輪場整備や無電柱化、バリアフリー等の他の事業計画との整合性を図り、整備を推進する。 ○整備した自転車通行空間を有効に機能させるため、駐停車禁止規制の実施、違法駐車の積極的な取り締まり、駐車監視員による違反車両の確認の強化について警察との調整を行う。 ○安全な通行環境に向けた交通標識や信号機の適切な設置・運用について、必要に応じて警察との協議を行う。 ○整備済の自転車通行空間において、適切な道路標示等、安全性・快適性の改善を検討する。 (3)自転車通行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○自転車通行空間の整備を行う路線及びその路線の整備形態は、「今治市自転車ネットワーク計画」に規定する。 (4)自転車通行空間の改善 <ul style="list-style-type: none"> ○限られた道路幅員の中で自転車通行空間を確保するために、一定の広さの歩道の幅員を狭めることで、歩道と車道外側線との幅を確保し、自転車通行空間を設ける取組みを継続する。 2 まちづくりと連携した総合的な取組の実施 <ol style="list-style-type: none"> (1)まちづくりと連携した自転車施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用の着実な取組を推進するため、本市のまちづくりに関連する計画と本計画の連携を図る。 ○自転車通行空間、駐輪場の整備など、ハード整備を伴う施策については、道路事業等と連動し、本市にあった適切な整備を進める。 (2)ゾーン30等による安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ○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ために、区域を定めて面的に時速30kmの速度規制を実施するゾーン30のエリアを増やすとともに、その他の安全対策等を必要に応じて組み合わせゾーン内における車の通行速度や通り抜けを抑止する。

(3) 国関連法制度等

《自転車施策の経緯》			
H19年度	国土交通省 警察庁	自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区（98地区）」を指定	H20.1
H20年度	警察庁	改正道路交通法施行 「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化（①「歩道通行可」の標識がある場合、②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障がい者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき）	H20.6
H23年度	警察庁	警察庁通達 自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達	H23.10
H24年度	国土交通省 警察庁	安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会提言等 「みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」	H24.4 H24.11
H25年度	警察庁	改正道路交通法施行 自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備（自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る）	H25.12
H27～28年度	国土交通省 警察庁	自転車ネットワーク計画策定の早期進展と安全な自転車通行空間の早期確保に向けた方策について提言（有識者による検討委員会） 提言を踏まえ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改定	H28.3 H28.7
H29～30年度	国土交通省	「自転車活用推進法」施行 「自転車活用推進計画」閣議決定	H29.5 H30.6
R1年度	国土交通省	「道路構造令」改正：自転車通行帯の新設・自転車道の設置要件明確化	H31.4
R3年度	国土交通省 警察庁	第2次自転車活用推進計画を閣議決定 良好な自転車交通秩序の実現を目的とした総合的な対策を推進	R3.5 R4.1
R5～6年度	警察庁	改正道路交通法施行：特定小型電動機付自転車（電動キックボード等）の通行方法等 改正道路交通法施行：ながら運転・酒気帯び運転に罰則	R5.7 R6.11

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月改定）

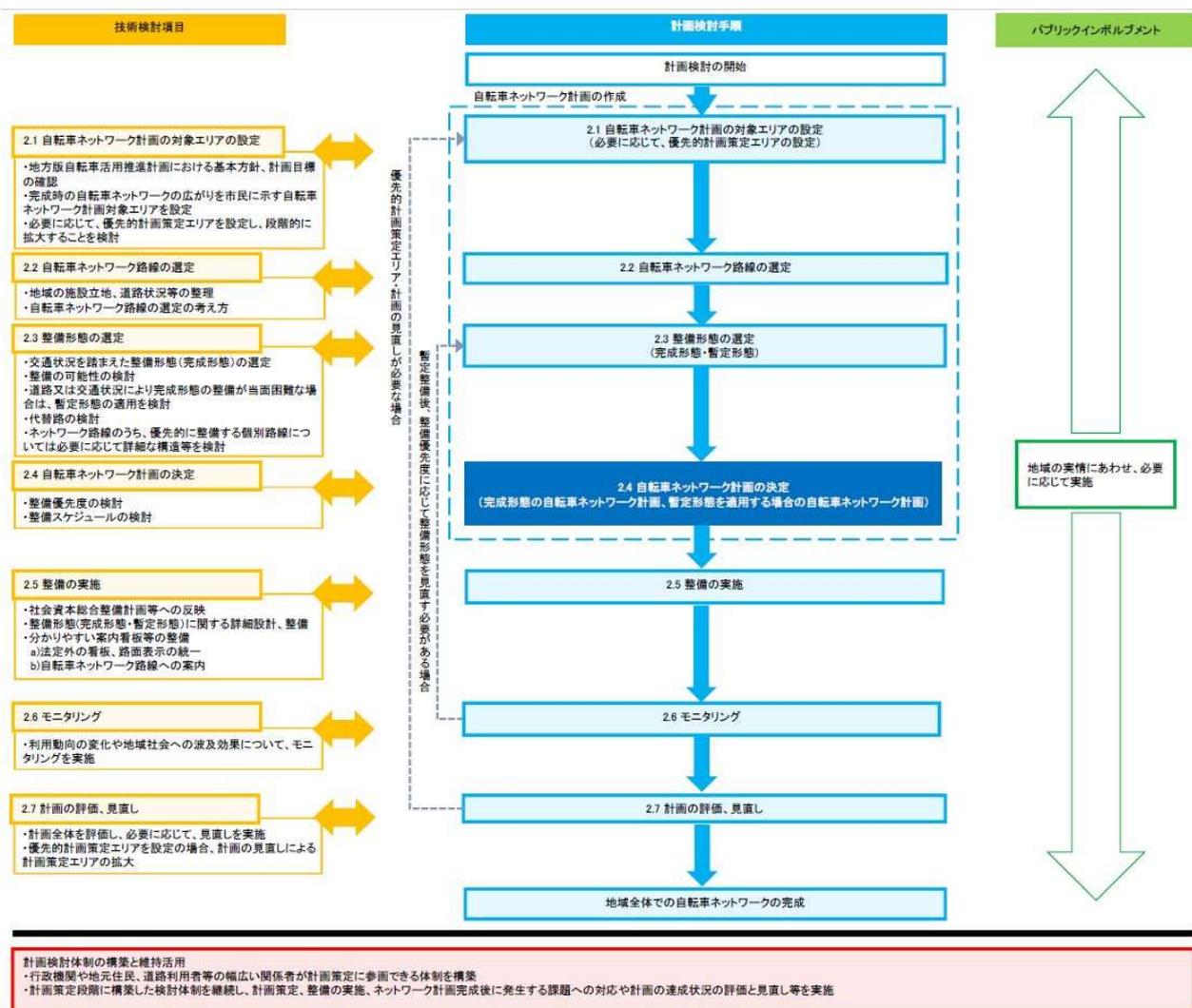
要旨

「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等について提示。

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た。

令和6年6月の改定では、「自転車活用推進法」の施行や道路構造令の改正、改正道路交通法の施行等状況を踏まえ見直し。

《自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー》



《基本的な整備形態》

- 自転車道
- 自転車専用通行帯
- 車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）

「自転車活用推進法」(平成29年5月施行)															
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、<u>二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的</u> ・自動車依存の低減により、<u>健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果</u> ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大 ・交通安全の確保 <div style="text-align: center;">  <p><u>自転車の活用を総合的・計画的に推進</u></p> </div>														
基本方針	<p>以下の施策を重点的に検討・実施</p> <table border="0"> <tr> <td>① 自転車専用道路等の整備</td> <td>⑧ 交通安全に係る教育及び啓発</td> </tr> <tr> <td>② 路外駐車場の整備等</td> <td>⑨ 国民の健康の保持増進</td> </tr> <tr> <td>③ シェアサイクル施設の整備</td> <td>⑩ 青少年の体力の向上</td> </tr> <tr> <td>④ 自転車競技施設の整備</td> <td>⑪ 公共交通機関との連携の促進</td> </tr> <tr> <td>⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</td> <td>⑫ 災害時の有効活用体制の整備</td> </tr> <tr> <td>⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等</td> <td>⑬ 自転車を活用した国際交流の促進</td> </tr> <tr> <td>⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化</td> <td>⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援</td> </tr> </table>	① 自転車専用道路等の整備	⑧ 交通安全に係る教育及び啓発	② 路外駐車場の整備等	⑨ 国民の健康の保持増進	③ シェアサイクル施設の整備	⑩ 青少年の体力の向上	④ 自転車競技施設の整備	⑪ 公共交通機関との連携の促進	⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑫ 災害時の有効活用体制の整備	⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等	⑬ 自転車を活用した国際交流の促進	⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援
① 自転車専用道路等の整備	⑧ 交通安全に係る教育及び啓発														
② 路外駐車場の整備等	⑨ 国民の健康の保持増進														
③ シェアサイクル施設の整備	⑩ 青少年の体力の向上														
④ 自転車競技施設の整備	⑪ 公共交通機関との連携の促進														
⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑫ 災害時の有効活用体制の整備														
⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等	⑬ 自転車を活用した国際交流の促進														
⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援														

「自転車活用推進法」の施行を踏まえ、自転車活用推進本部会合及び自転車の活用推進に向けた有識者会議の開催、自転車活用推進計画(骨子)に関するアンケート調査を経て、平成30年6月に自転車活用推進計画が閣議決定され、その後の社会の動向を見据えつつ、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ため、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画が閣議決定。

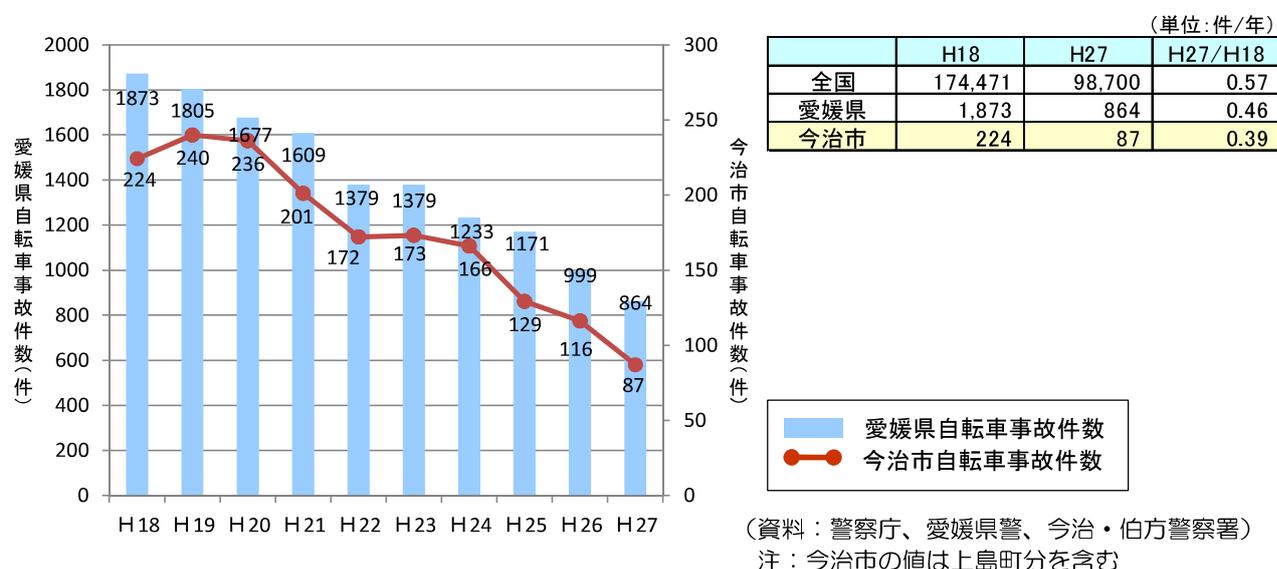
第2次自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)	
位置付け	自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
計画期間	長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
目 標	<p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>
実施すべき施策 (目標1)	<p>1 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進</p> <p>2 歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進</p> <p>3 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進</p> <p>4 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進</p> <p>5 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進</p> <p>6 シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進</p> <p>7 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施</p> <p>8 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進</p> <p>9 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進</p> <p>10 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進</p> <p>11 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進</p>

2 自転車利用に関わる現状と課題

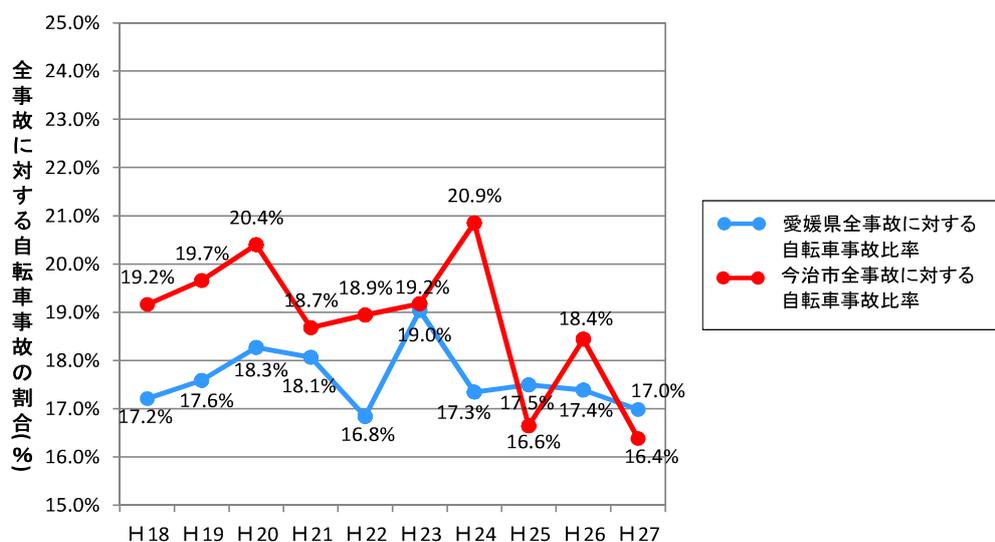
(1) 自転車関連事故情報

○市内の自転車関連の交通事故件数は、全国や県全体とともに減少傾向にありますが、全事故に占める自転車関連事故の割合は、県の自転車事故の割合を上回っている年が多くなっており、自転車事故低減への対応が必要となっています。

○市内の自転車事故の形態では、「自転車×歩行者」が全国や県全体に比べやや少なくなっていますが、「自転車自損」の割合が高くなっており、自転車と自動車の分離等、安全な通行空間への対応が求められています。また、発生要因では、「安全不確認」「その他違反」が多くなっており、安全な通行空間への対応とともに、通行ルールやマナーの向上が求められています。

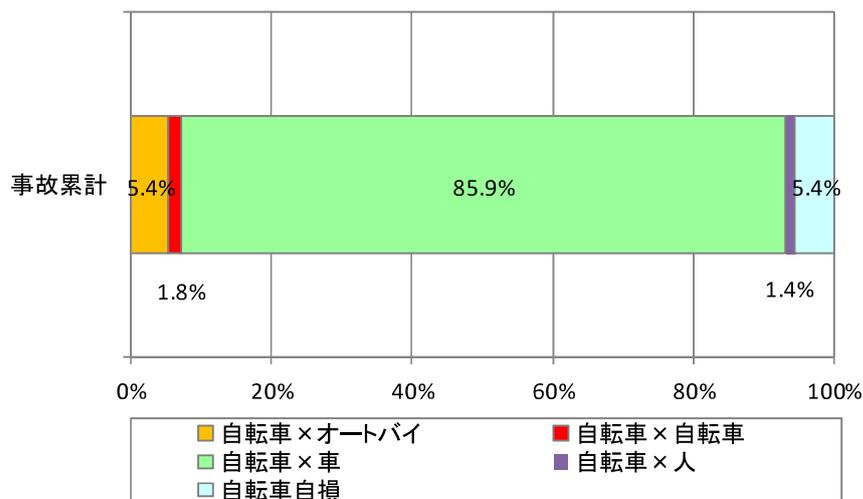


全国・愛媛県・今治市の自転車交通事故の推移



愛媛県及び今治市の全事故に対する自転車事故の割合の推移

市内の自転車事故形態
(えひめ県自転車事故マップより)



(資料県HP)2013.1月～2015.12月

全国・愛媛県・今治市の
自転車事故形態

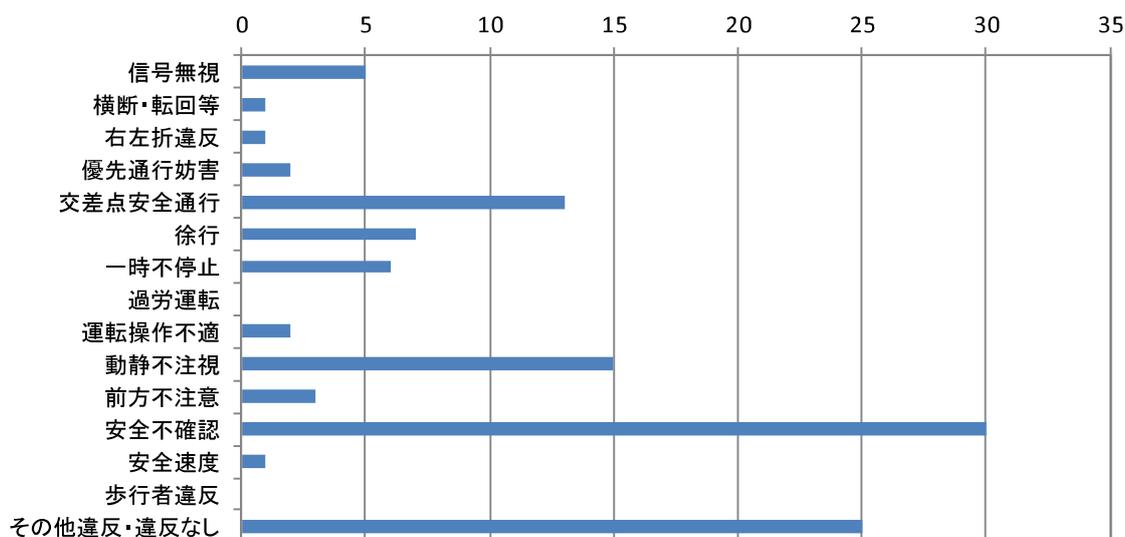
	対歩行者	対車両	自転車自損	計
全国	2.5%	95.6%	1.9%	100.0%
愛媛県	2.5%	93.3%	4.2%	100.0%
今治市	1.4%	93.1%	5.4%	100.0%

資料：警察庁、愛媛県警

注1：全国及び愛媛県は平成27年の値。

注2：今治市は「えひめ自転車事故マップ」による2013.1月～2015.12月の値
「対車両」は対自転車、対オートバイを含む

市内の自転車事故発生要因



自転車事故発生要因別件数(件/年)

(資料：今治警察署、平成26年)

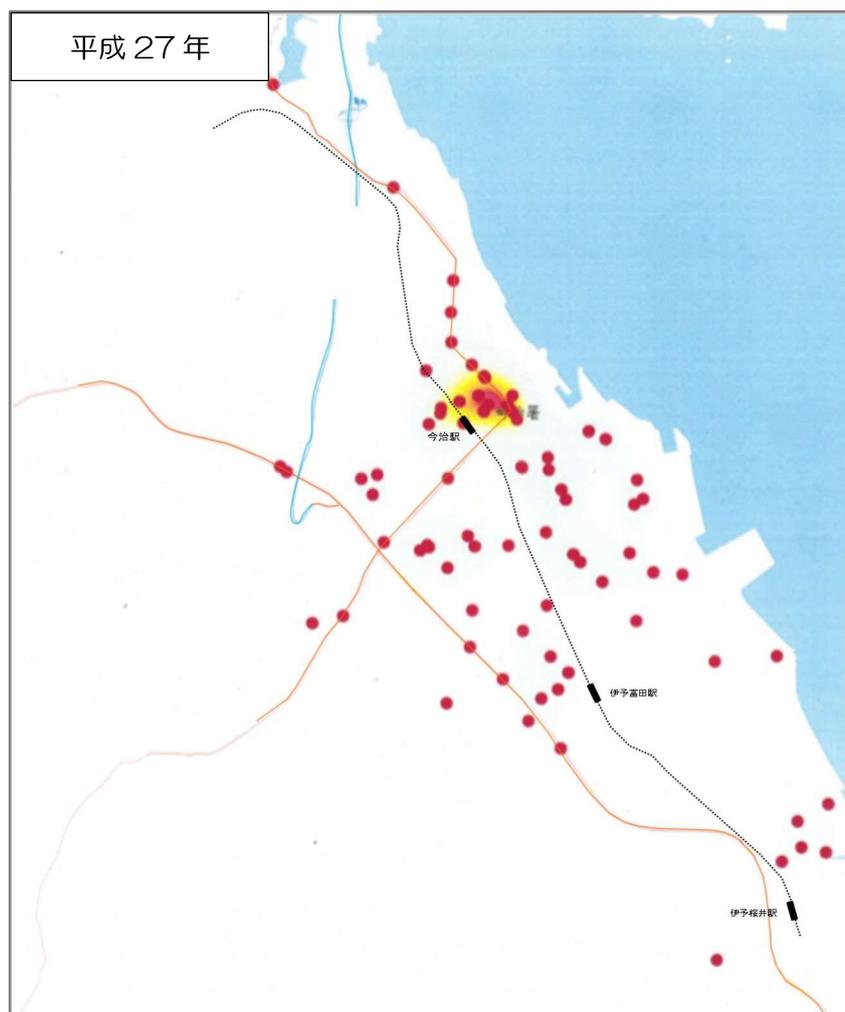
- 愛媛県全体の道路別自転車事故の発生状況は、市町村道が約60.1%と最も多く、次いで県道、国道の順となっています。
- 市内の自転車事故（平成27年）では、自動車交通、自転車交通ともに多い今治駅周辺の中心部や幹線道路周辺のほか、市街地各地に分布が見られます。

愛媛県内自転車事故の道路別発生状況

(単位:件・%)

	H18	構成比	H27	構成比
国道11号	75	4.0%	31	3.6%
国道33号	35	1.9%	20	2.3%
国道56号	95	5.1%	56	6.5%
国道196号	65	3.5%	27	3.1%
国道その他	62	3.3%	28	3.2%
国道小計	332	17.7%	162	18.8%
県道	356	19.0%	183	21.2%
市町村道	1,185	63.3%	519	60.1%
計	1,873	100.0%	864	100.0%

(資料:愛媛県警)



市内の自転車事故分布

(資料:今治警察署)

(2) 高等学校等の自転車通学路

○市内の教育施設では、小学校 26 校、中学校が 16 校、高等学校が 11 校あります。
○これら教育施設の多くは、駅周辺や主要幹線道路の沿線に位置しており、自転車利用者に対する最寄駅などへの適正なアクセスへの対応も必要となっています。

市立小中学校の児童・生徒数

《今治市立小学校児童数》

(単位:人)

学校名	児童数
吹揚小学校	424
別宮小学校	218
常盤小学校	537
近見小学校	322
立花小学校	537
鳥生小学校	477
桜井小学校	432
国分小学校	239
富田小学校	674
清水小学校	382
日高小学校	561
乃万小学校	653
波止浜小学校	318
朝倉小学校	197
鴨部小学校	99
九和小学校	117
波方小学校	306
大西小学校	406
亀岡小学校	51
菊間小学校	138
吉海小学校	100
宮窪小学校	103
伯方小学校	214
上浦小学校	74
大三島小学校	86
岡村小学校	1
計	7,666

《今治市立中学校生徒数》

(単位:人)

学校名	生徒数
日吉中学校	499
近見中学校	169
立花中学校	417
桜井中学校	257
南中学校	481
西中学校	546
北郷中学校	311
朝倉中学校	111
玉川中学校	90
大西中学校	197
菊間中学校	100
大島中学校	121
伯方中学校	131
大三島中学校	101
関前中学校	1
計	3,532

(資料:今治市学校教育課:H30年5月現在)

高等学校等の生徒数

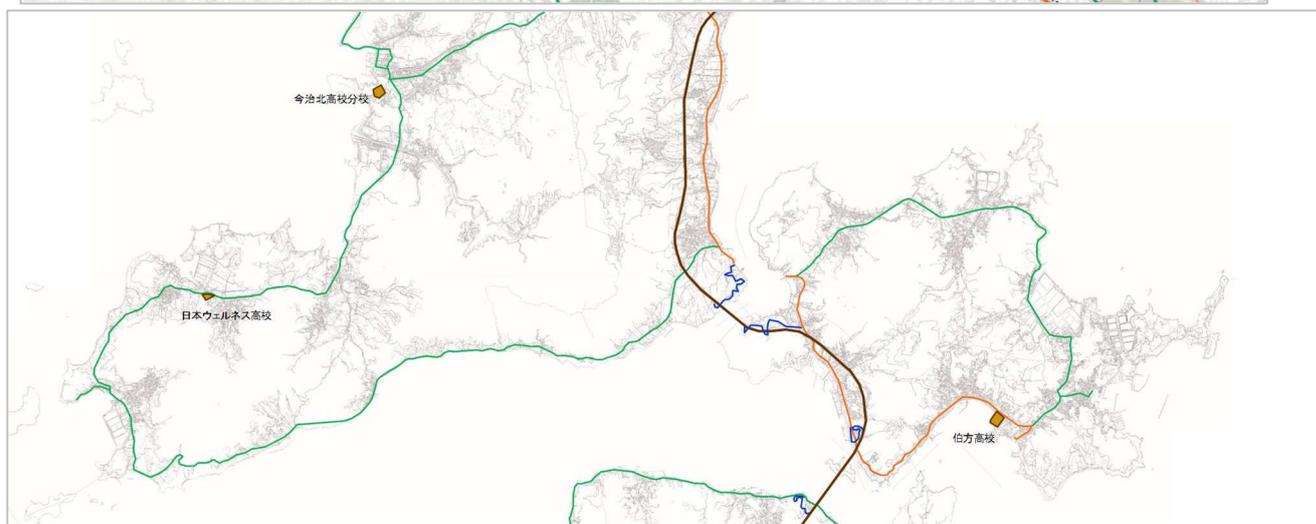
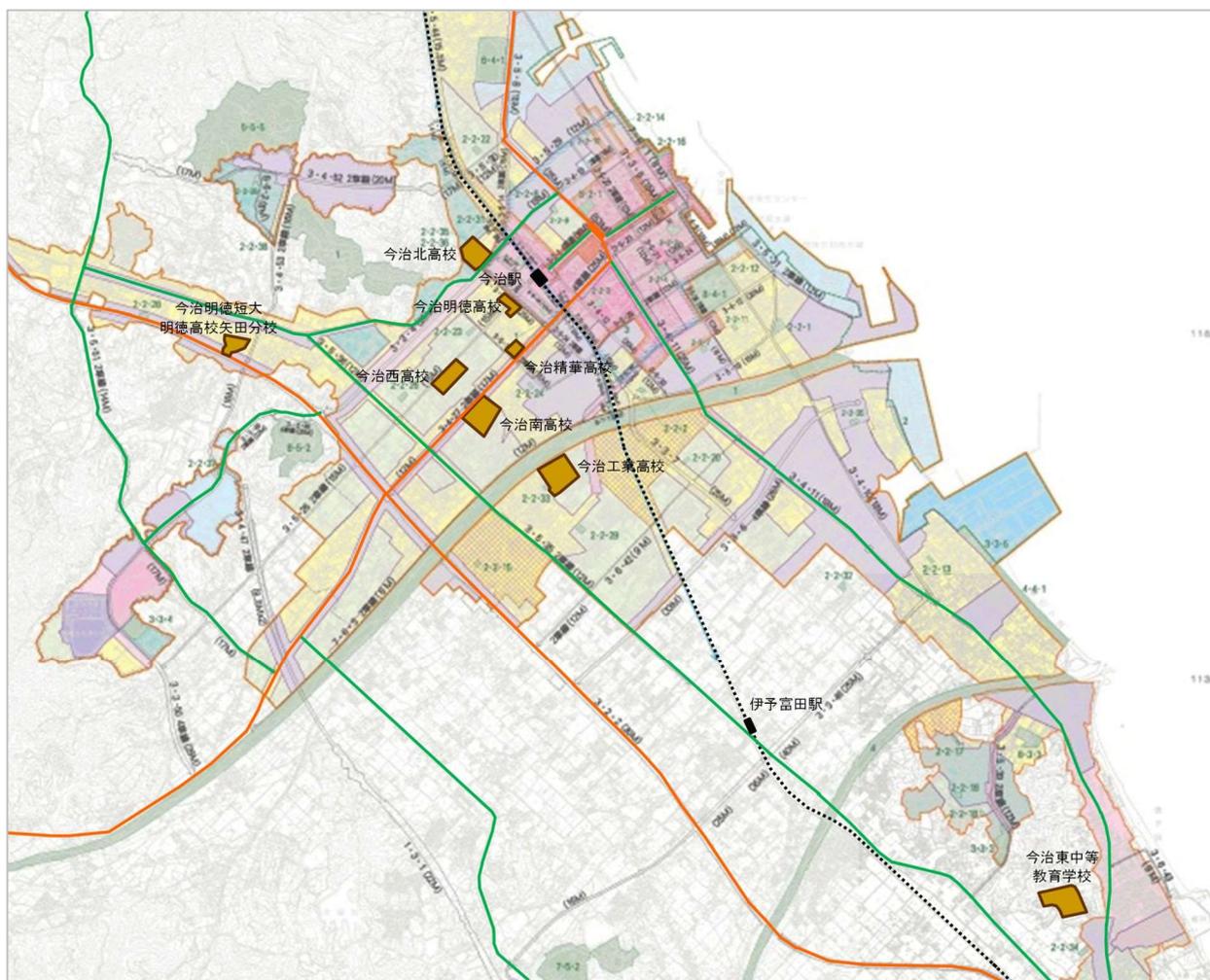
(単位:人)

学校名	生徒数	
県立高等学校・中等教育学校	県立今治西高等学校	945
	県立今治南高等学校	701
	県立今治北高等学校	829
	県立今治北高等学校大三島分校	120
	県立今治工業高等学校	547
	県立伯方高等学校	103
	県立今治東中等教育学校	783
私立高等学校、中学校	今治明德高等学校	283
	今治明德高等学校矢田分校	142
	今治精華高等学校	221
	今治明德中学校	240

(資料:各学校HP 平成30年8月現在)

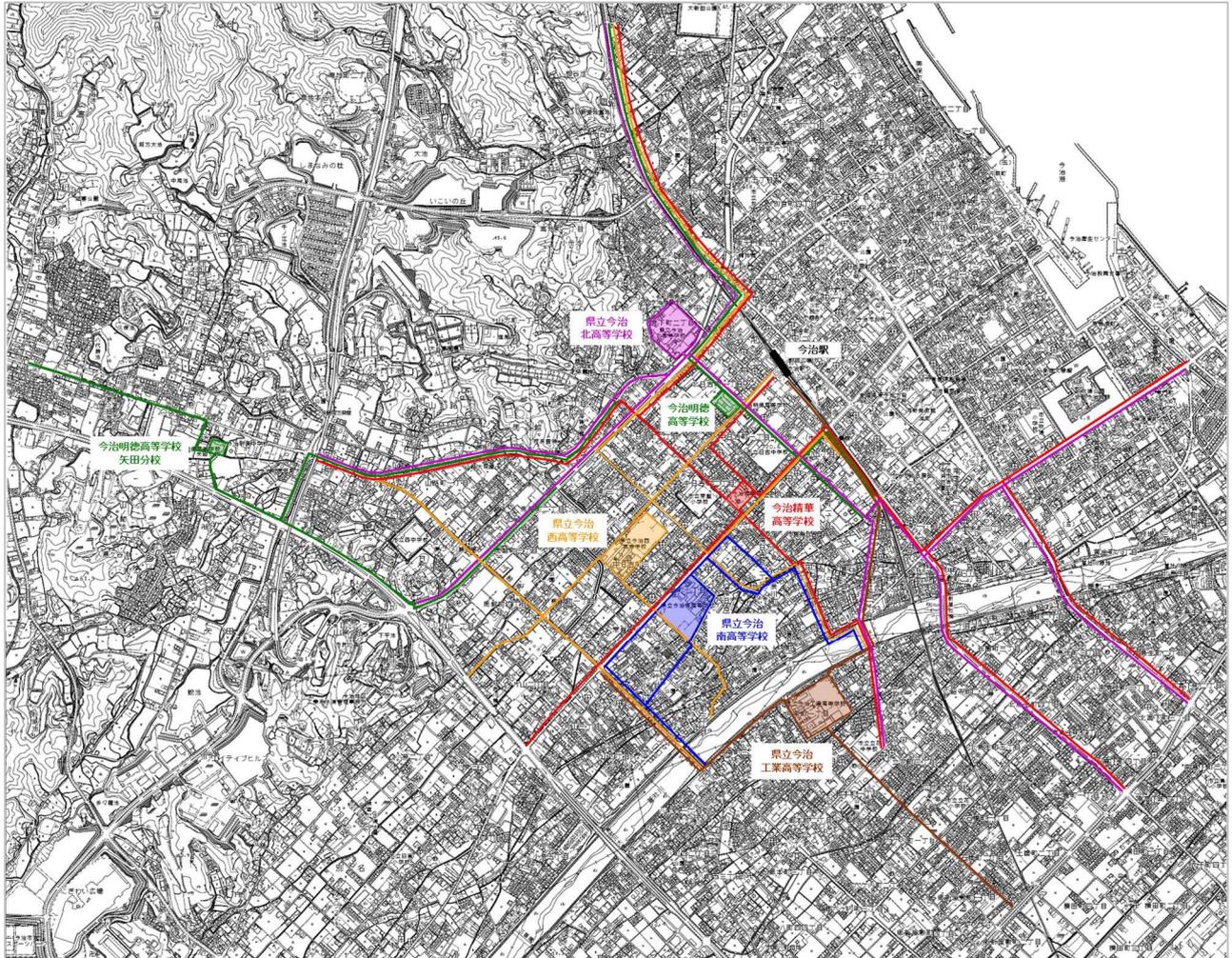
※今治明德高校はF C今治高等学校明德校、今治明德高校矢田分校はF C今治高等学校里山校、
県立伯方高等学校は県立今治西高等学校伯方分校に名称が変更しています

- 中学校の自転車の通学路については、歩道を有する幹線道路等が推奨ルートとされています。
- 高等学校では、学校周辺の幹線道路を利用して大多数が自転車で通学しています。
- より安全な通学環境の形成に向けて、歩行者・自転車・自動車それぞれの適正な通行を誘導する空間の形成が求められています。

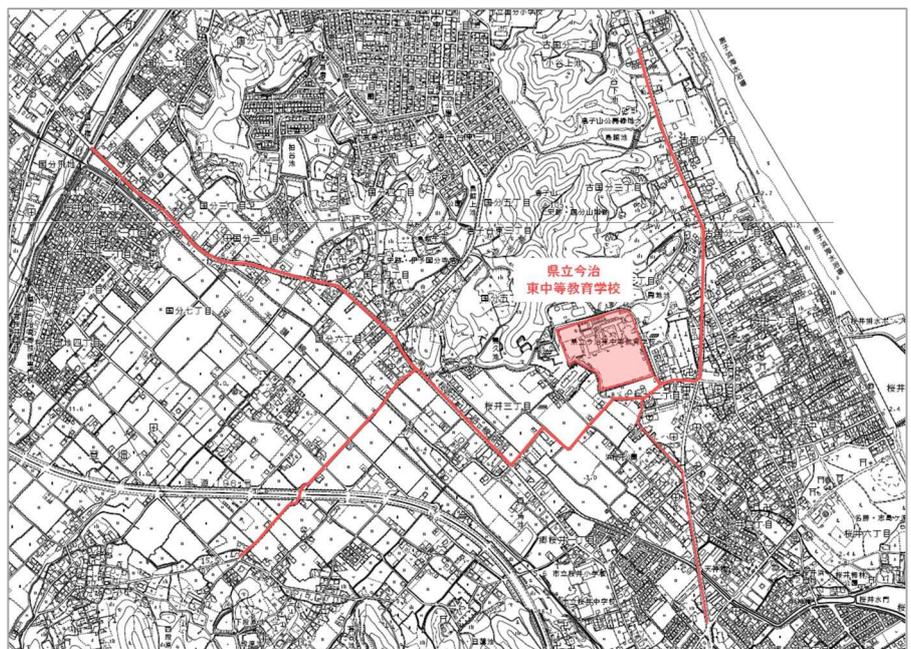


※今治明徳高校はF C今治高等学校明徳校、今治明徳高校矢田分校はF C今治高等学校里山校、
 県立伯方高等学校は県立今治西高等学校伯方分校に名称が変更しています

高等学校位置図



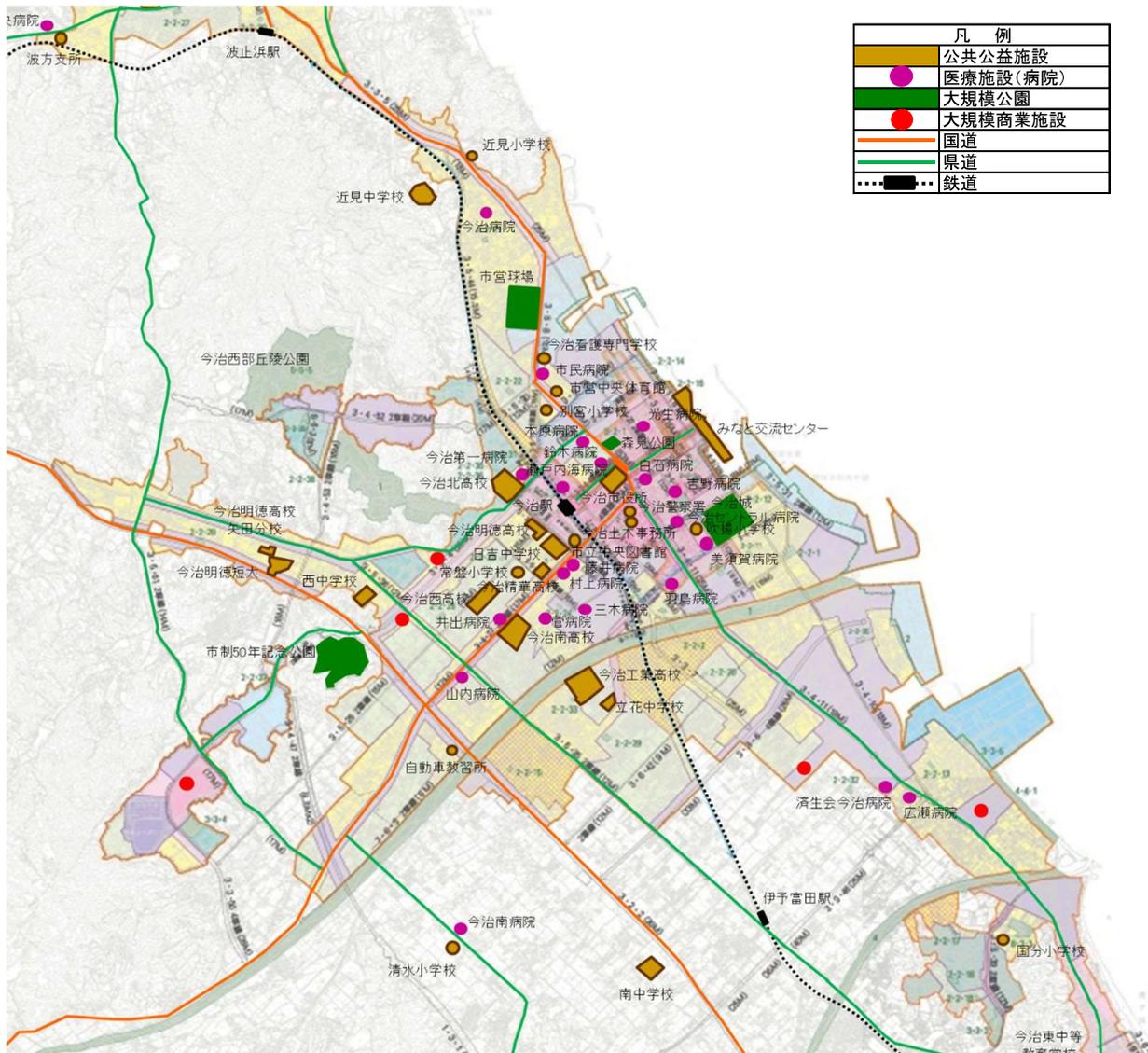
※今治明德高校はFC今治高等学校明德校、今治明德高校矢田分校はFC今治高等学校里山校に名称が変更しています



高等学校通学路位置図

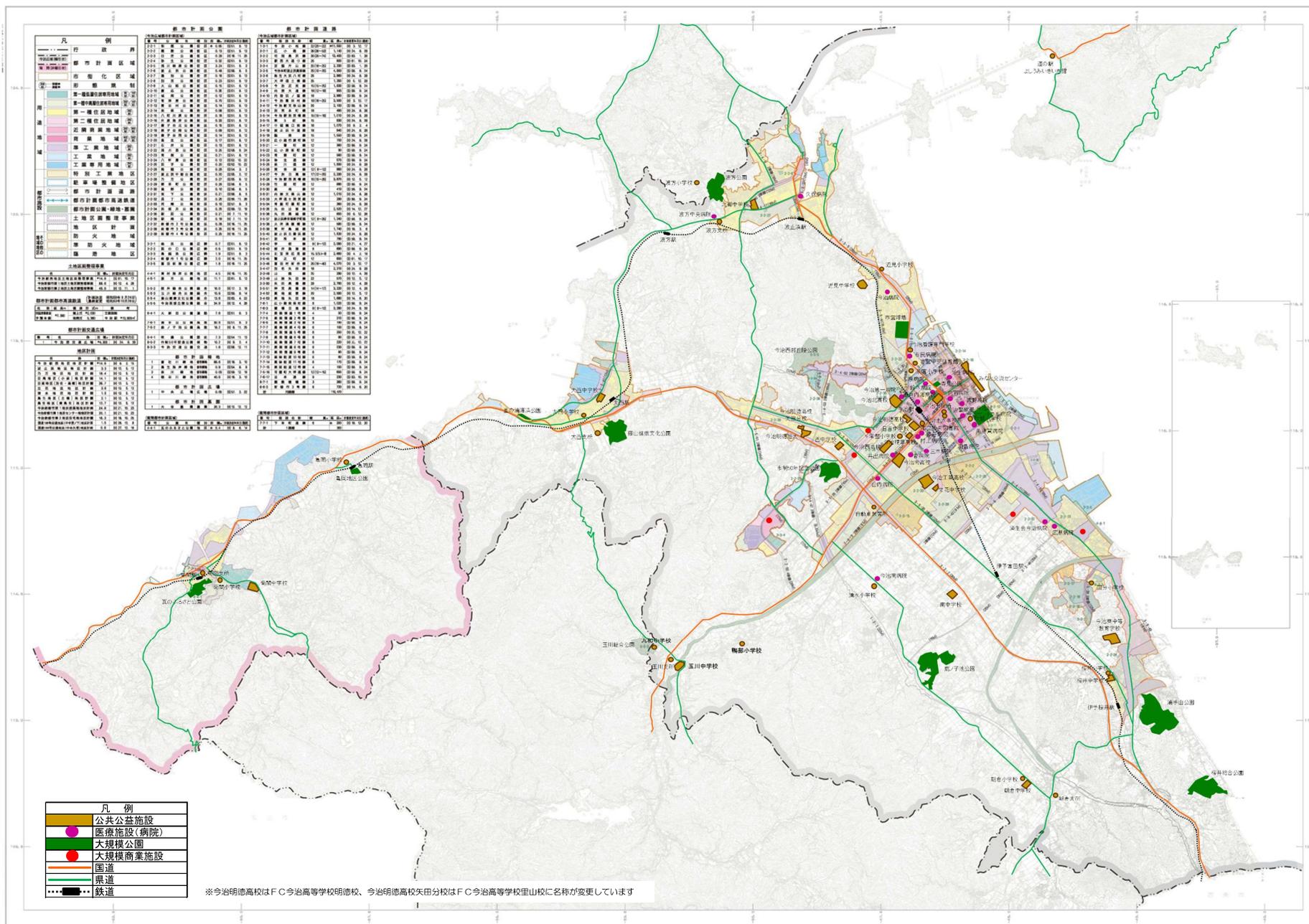
(3) 自転車利用に関わる公共公益施設等の立地状況

○市内の公共公益施設等は、鉄道駅周辺及び主要道路沿いにその多くが立地しています。
 ○市役所等の行政施設や高等学校等の教育施設、医療施設などが今治駅周辺に集積するほか、地域支所や大規模公園が各地域に分散立地しており、これら施設の自転車利用者に対する安全なアクセス確保への適正な対応が必要となっています。

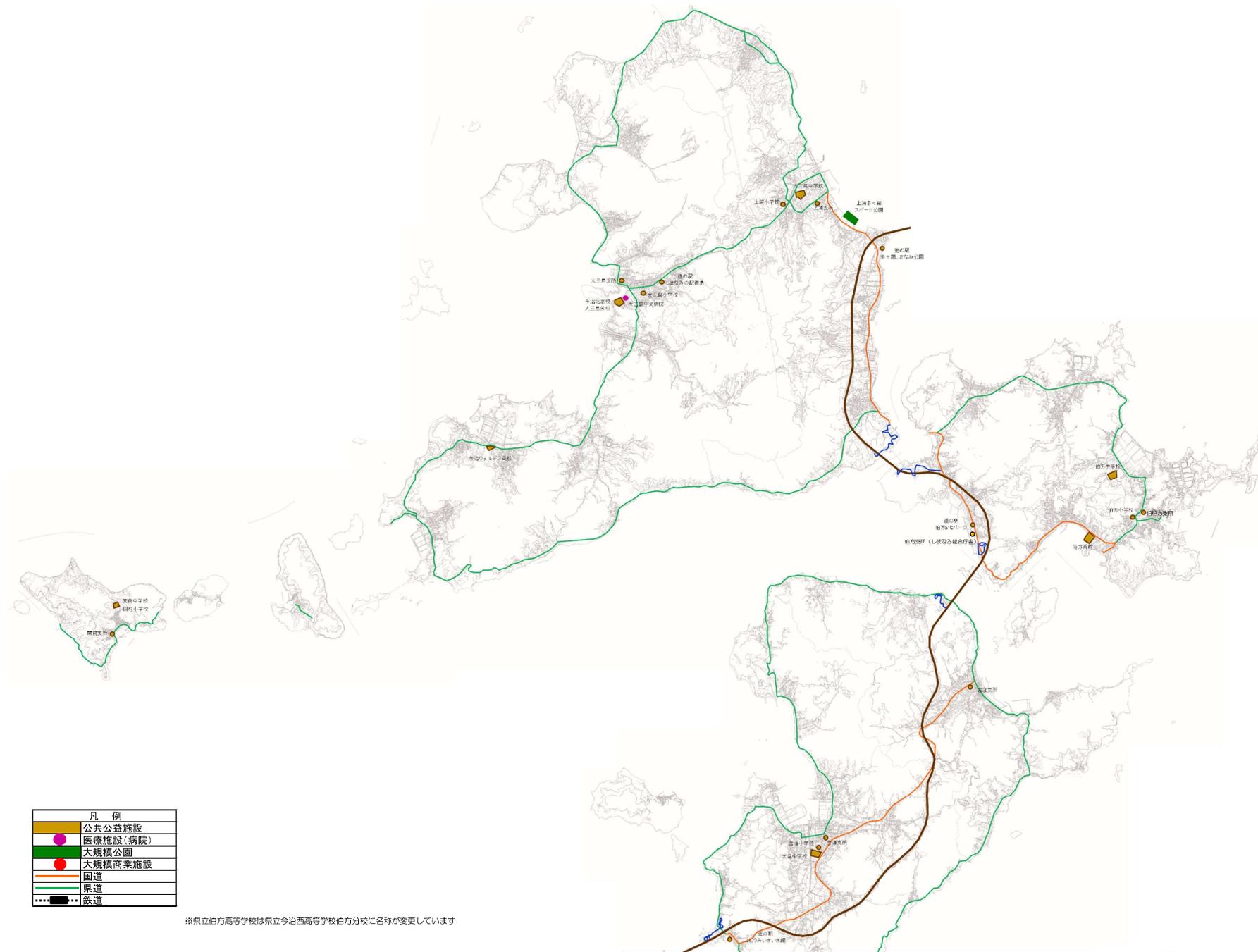


※今治明德高校はFC今治高等学校明德校、今治明德高校矢田分校はFC今治高等学校里山校に名称が変更しています

主な公共公益施設等の位置図（今治駅周辺拡大）



主な公共公益施設等の位置図



主な公共公益施設等の位置図

(資料：今治市)

(4) 歩道、自転車歩行者道の整備・規制状況

- 旧今治市内の市街地や各支所周辺市街地の幹線道路では、歩道の設置が図られています。
- 中山間地や島嶼部では歩道がない路線が多く、路側帯が中心となっています。



(資料：都市計画図、道路台帳)

主要な道路における歩道の設置状況

- 自転車歩行者専用道は、瀬戸内しまなみ海道の橋梁部においても整備されています。
- 「普通自転車歩道通行可」の規制路線・区間（今治警察署管内）は、今治駅周辺の主要道路及び国道において、49区間（延長約64km）が指定されています。
- 歩道内の「普通自転車の歩道通行部分」規制等のある路線・区間は、今治駅東西の都市計画道路3・2・1 広小路線や3・3・3 駅西大通り線、3・4・12 今治駅天保山線などです。
- 島嶼部では、国道・県道・一部市道において「普通自転車歩道通行可」の規制路線・区間が指定されています。



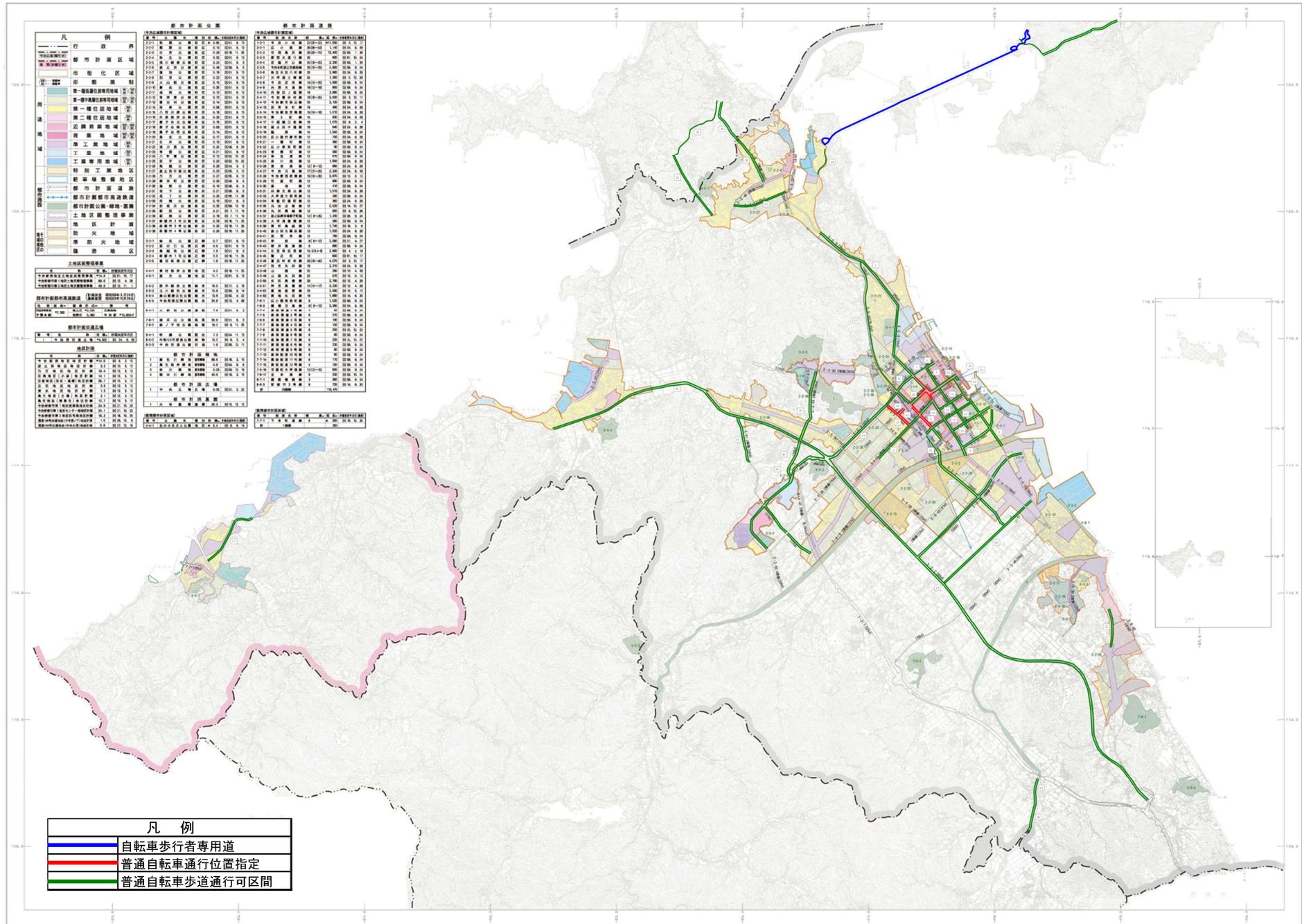
《国道317号》別宮町1丁目



《(都)今治駅天保山線》南宝来町1丁目

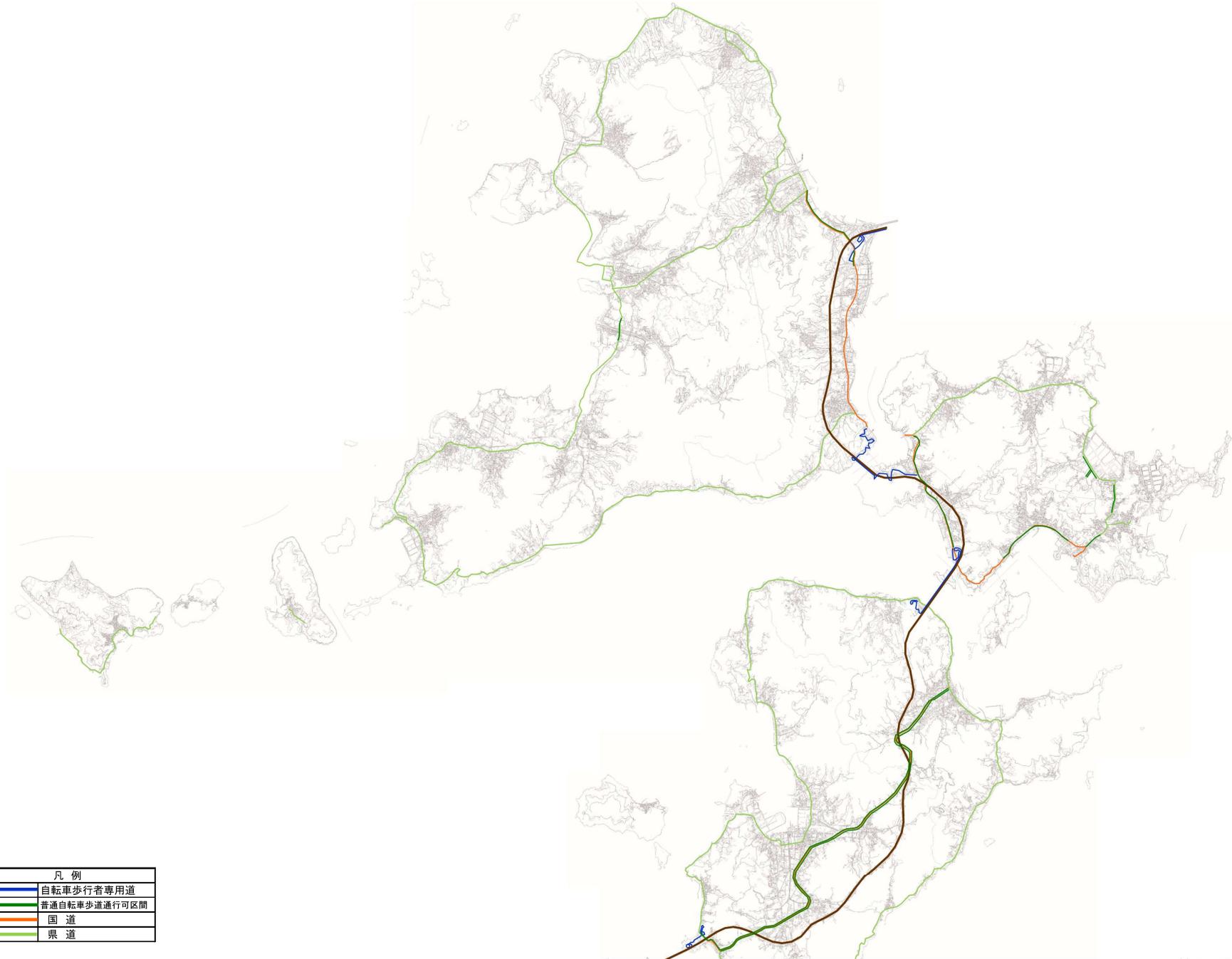


《国道317号》別宮町3丁目



主要な道路における自転車歩行者道の整備・規制状況

(資料：現地調査)



凡例	
	自転車歩行者専用道
	普通自転車歩道通行可区間
	国道
	県道

主要な道路における自転車歩行者道の整備・規制状況

(資料：現地調査)

(5) 自転車交通に関わる道路の整備状況

《道路網の状況》

○国道、県道及び市道の各延長は、国道 115.5km、県道 217.5km、市道 1,580.7 kmとなっています。

○都市計画道路は、70 路線（延長約 110.5km）あります。そのうち改良済みは、43 路線（延長約 88.2 km）で、改良率は 79.9%（令和 6 年 3 月時点）となっています。

市内の道路状況

《道路の実延長》

(単位: km)

国道	県道	市道	計
115.5	217.5	1,580.7	1,913.6

(資料: 今治の統計(令和 5 年度版))

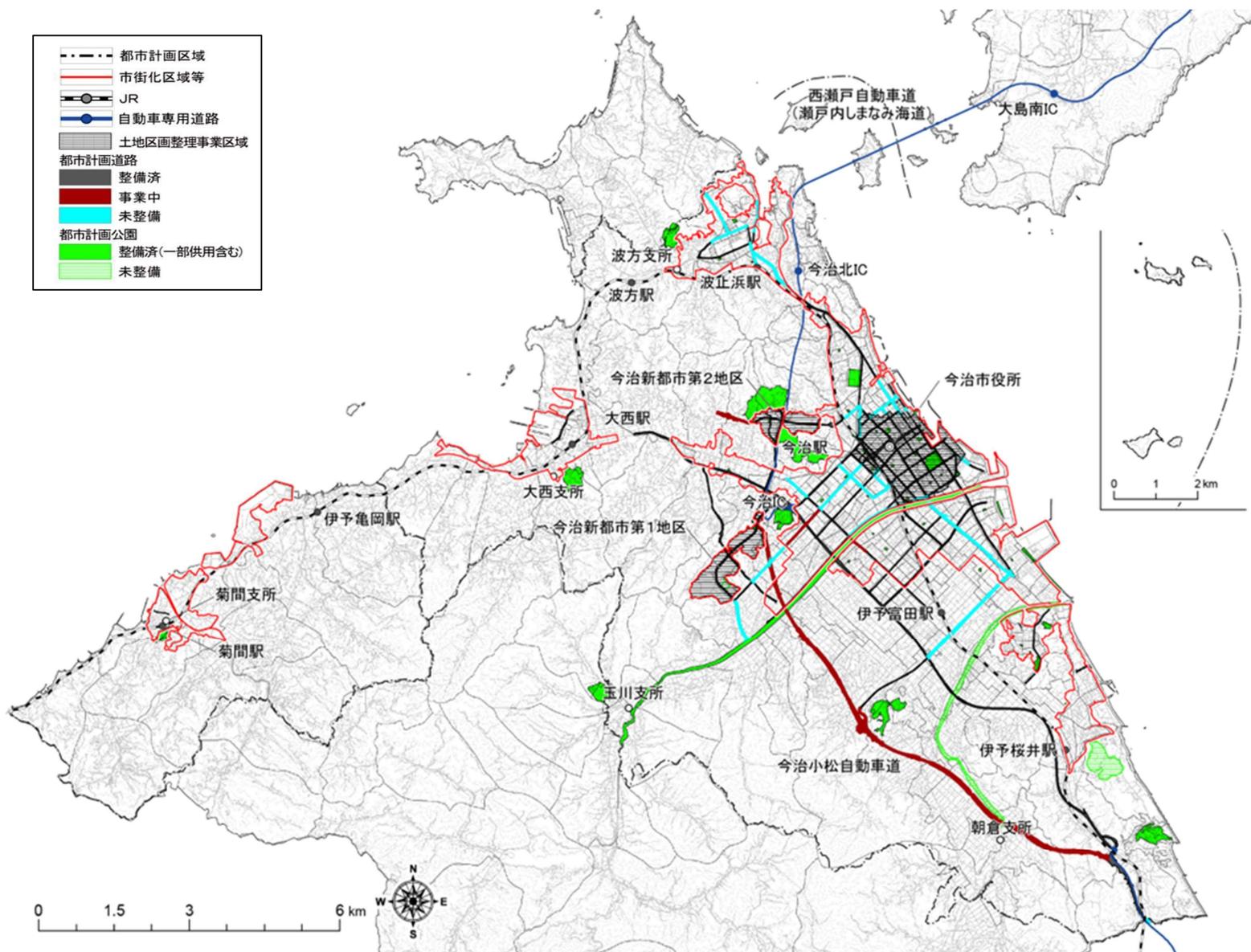
《都市計画道路の現状: 今治広域都市計画区域》

合計		計画決定				改良済		
路線数	延長(km)	自動車専用道路(km)	幹線街路(km)	区画街路(km)	特殊街路(km)	路線数	延長(km)	改良率(%)
70	110.47	11.55	90.79	7.05	1.08	43	88.213	79.9

(資料: えひめの都市計画 2024)

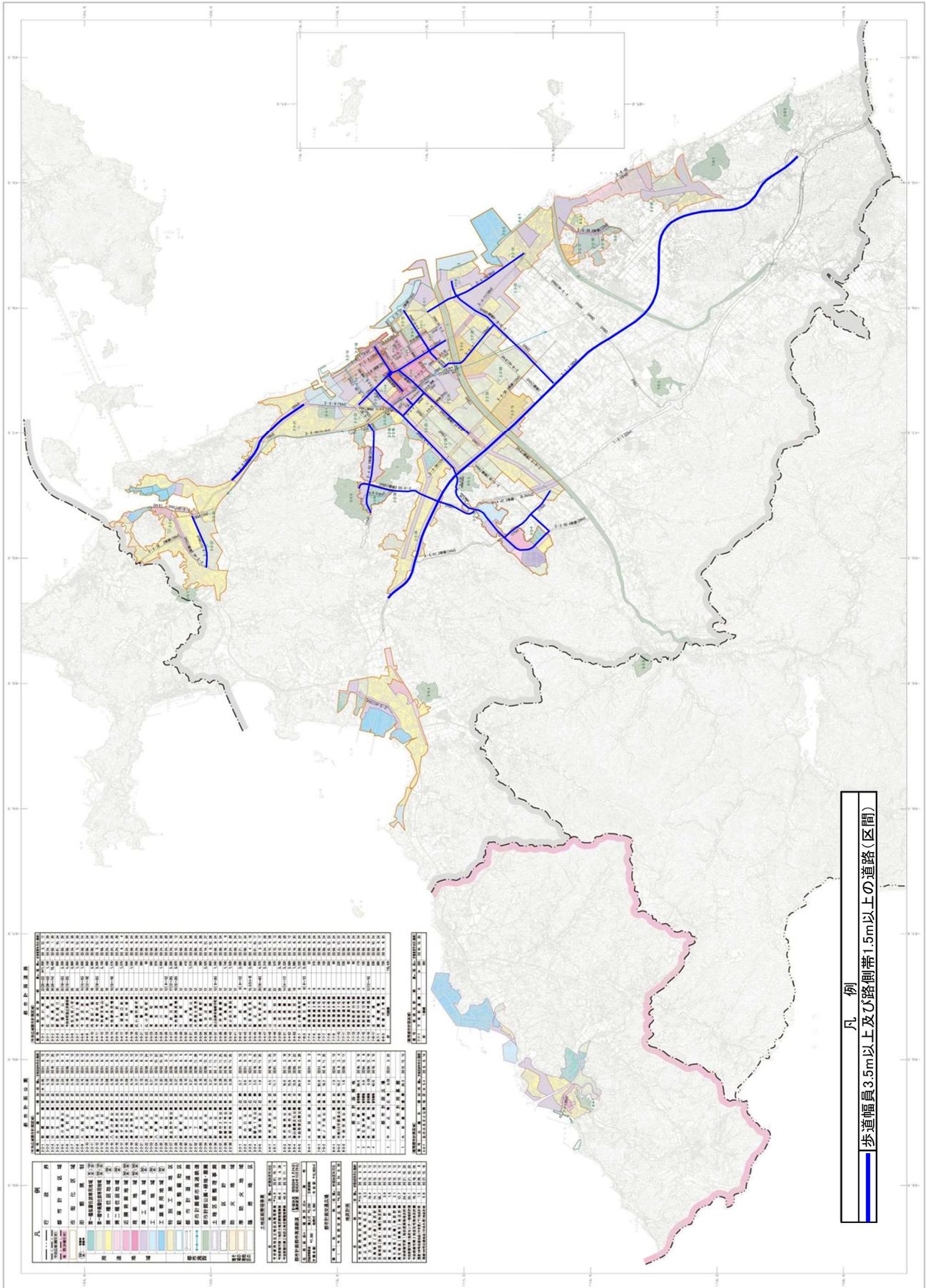


都市計画道路の整備状況（今治駅周辺拡大）



都市計画道路の整備状況

(資料：今治市)



(資料：現況写真、今治市道路台帳)

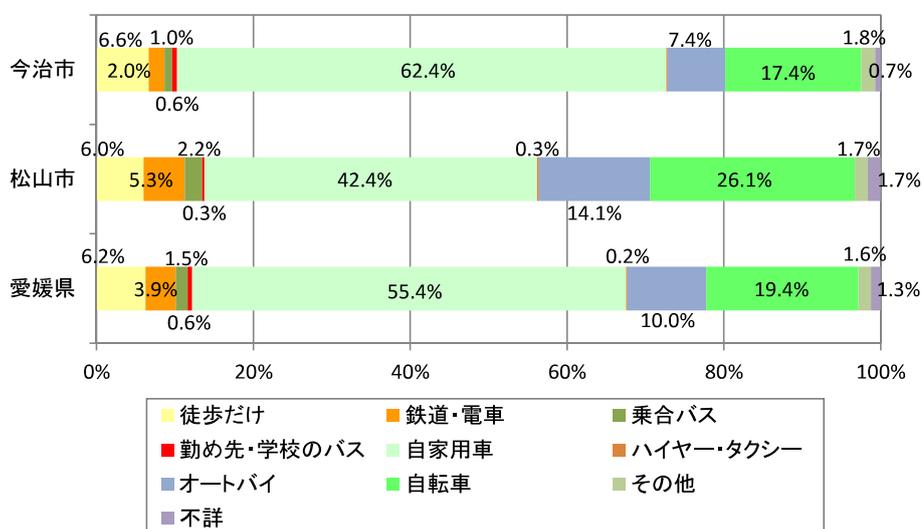
現況道路における自転車通行空間確保可能路線(区間)

(6) 自転車利用状況調査

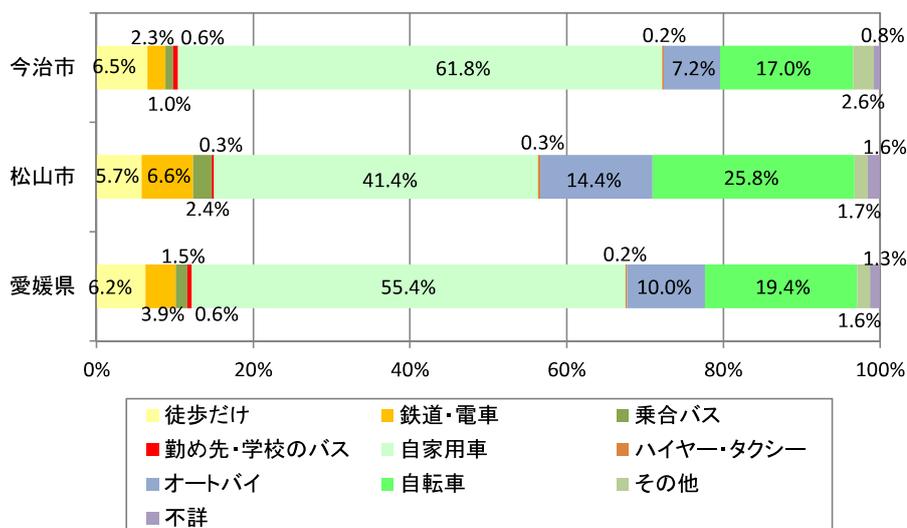
◆既往データによる通勤・通学の自転車利用の状況

- 国勢調査による本市の通勤・通学の自転車利用状況は、常住地ベースで約 17.4%、従業地・通学地ベースで約 17.0%の分担率となっています。
- 愛媛県平均や松山市の自転車分担率を下回っており、自転車利活用による交流とにぎわいの基盤づくり（総合計画）を目指す中で、より一層の自転車利活用への対応が必要となっています。
- 用途地域の指定のある地域のうち、多くの地域で鉄道駅圏（約 1.5km）を見ることができ、総じて駅への自転車アクセス利便性は高い状況にあります。

常住地による利用交通手段(2010)

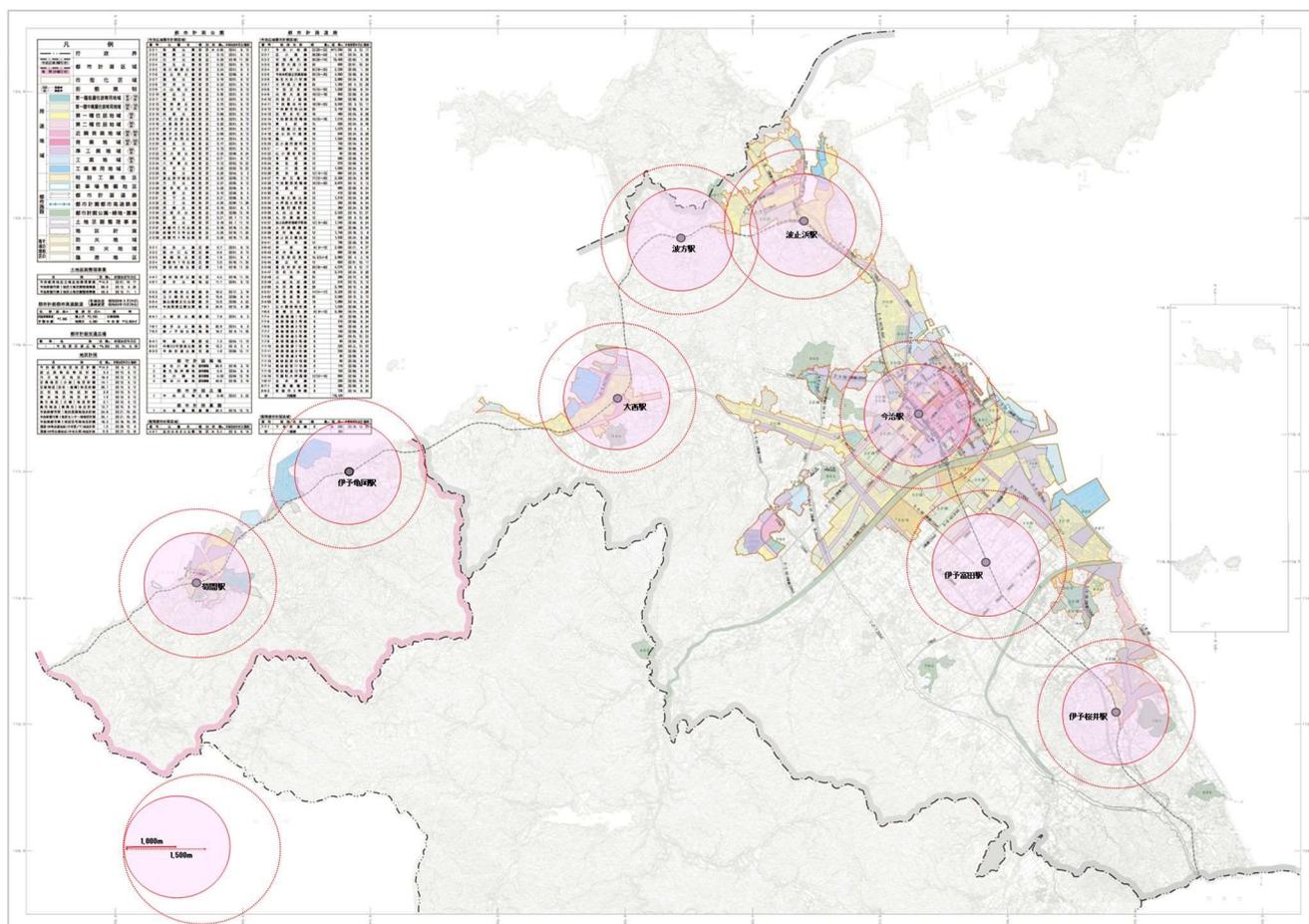


従業地・通学地による利用交通手段(2010)



通勤・通学の代表交通手段分担率

(資料：国勢調査)



鉄道駅勢圏の状況

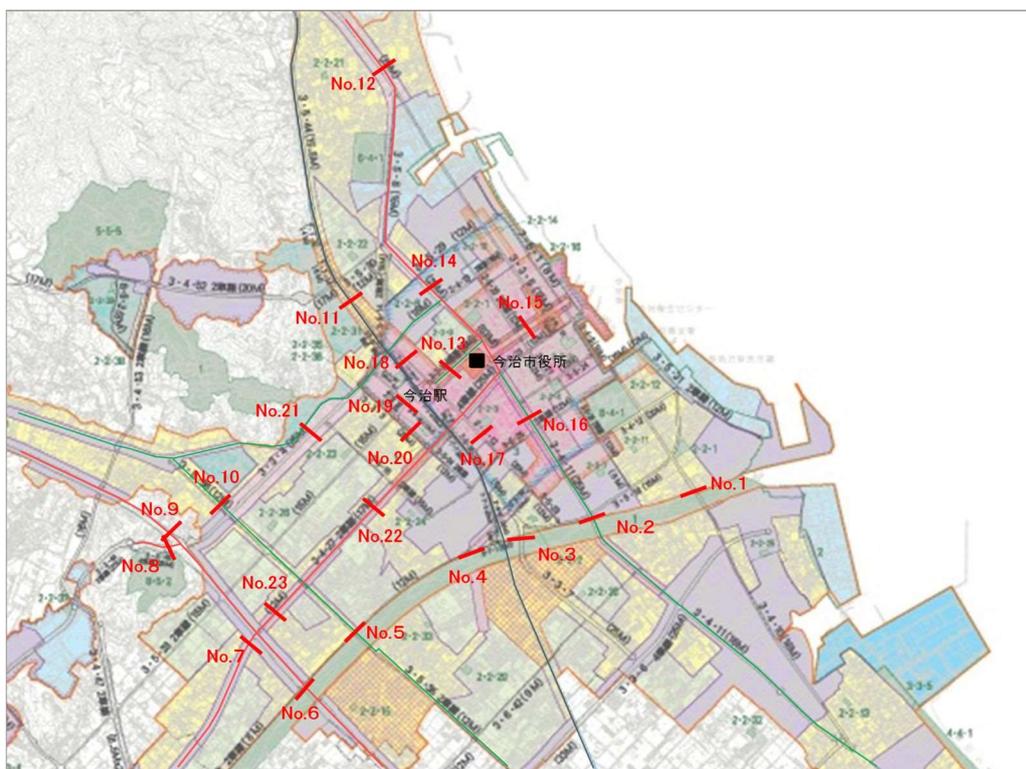
※鉄道駅勢圏：徒歩による15分移動距離約1,000m（歩行速度4km/h）、自転車による10分移動距離約1,500m（移動速度約10km/h）を目安としました。

◆自転車利用状況調査の実施

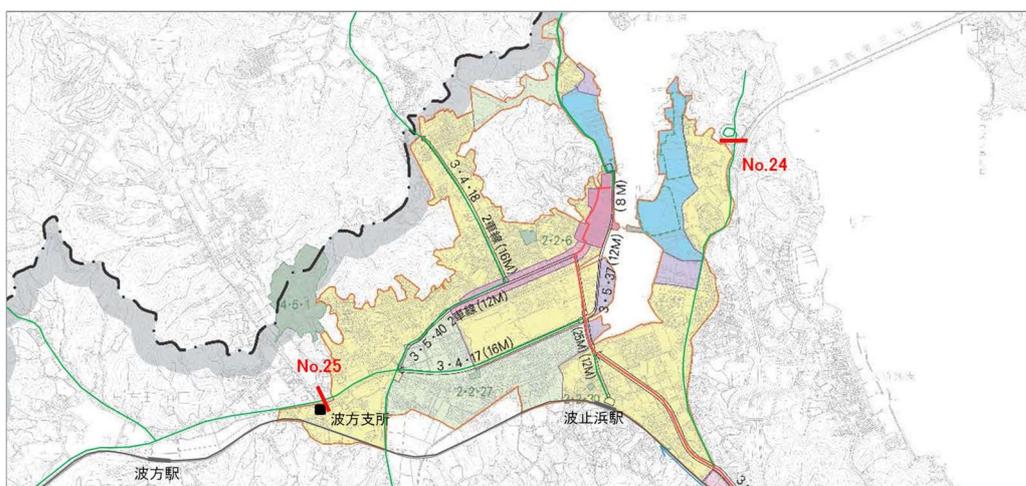
○本市における自転車利用状況の実態を把握するため、主要な路線における自転車交通量を計測する実態調査を実施しました。

- ・調査日時：平成30年10月30日（火）及び10月31日（水）、7:00～19:00
- ・調査箇所：道路断面30箇所
- ・調査内容：調査路線の断面の両側を通行する自転車台数（歩道通行・車道（路側帯）通行区分別、順方向・逆方向区分別）

▼旧今治市街地

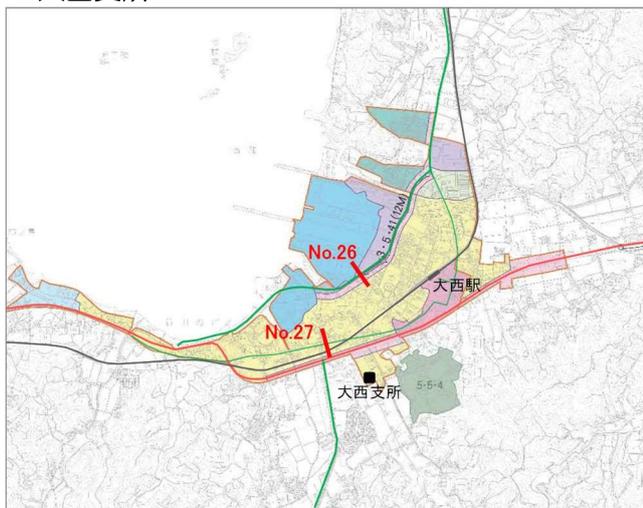


▼波方支所

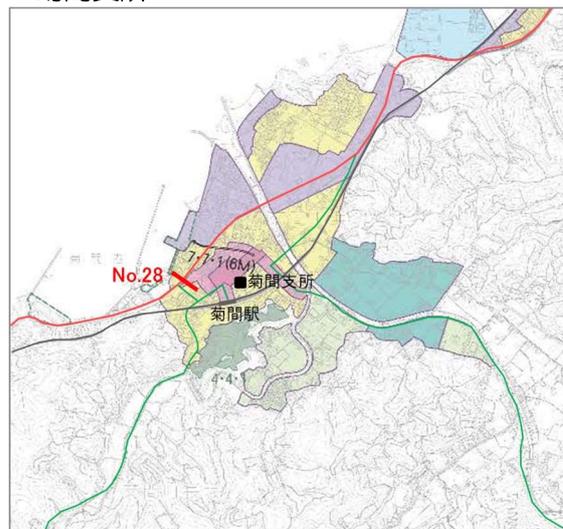


自転車利用状況調査実施箇所（その1）

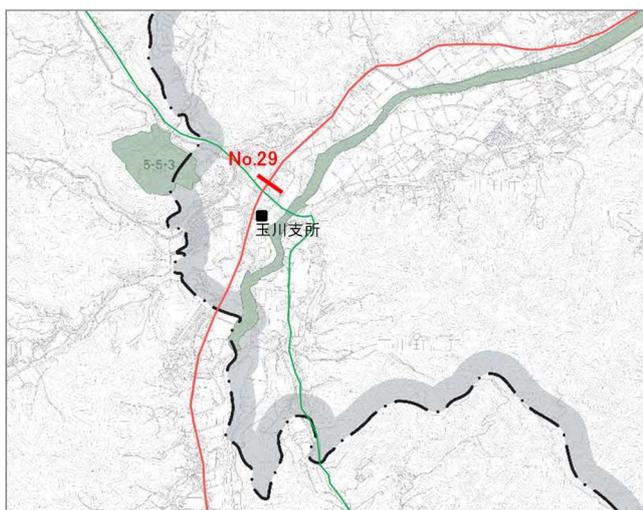
▼大西支所



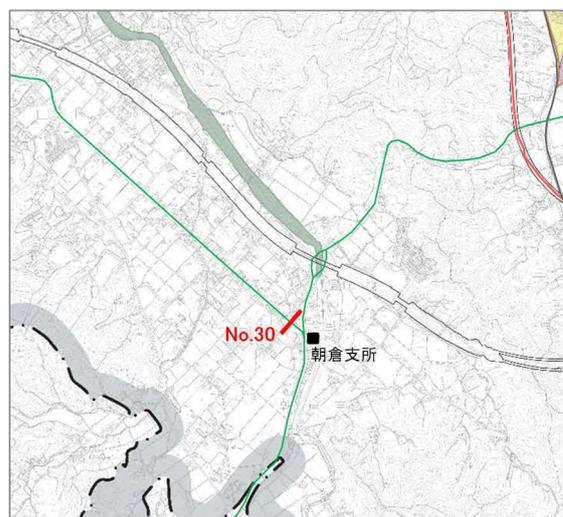
▼菊間支所



▼玉川支所



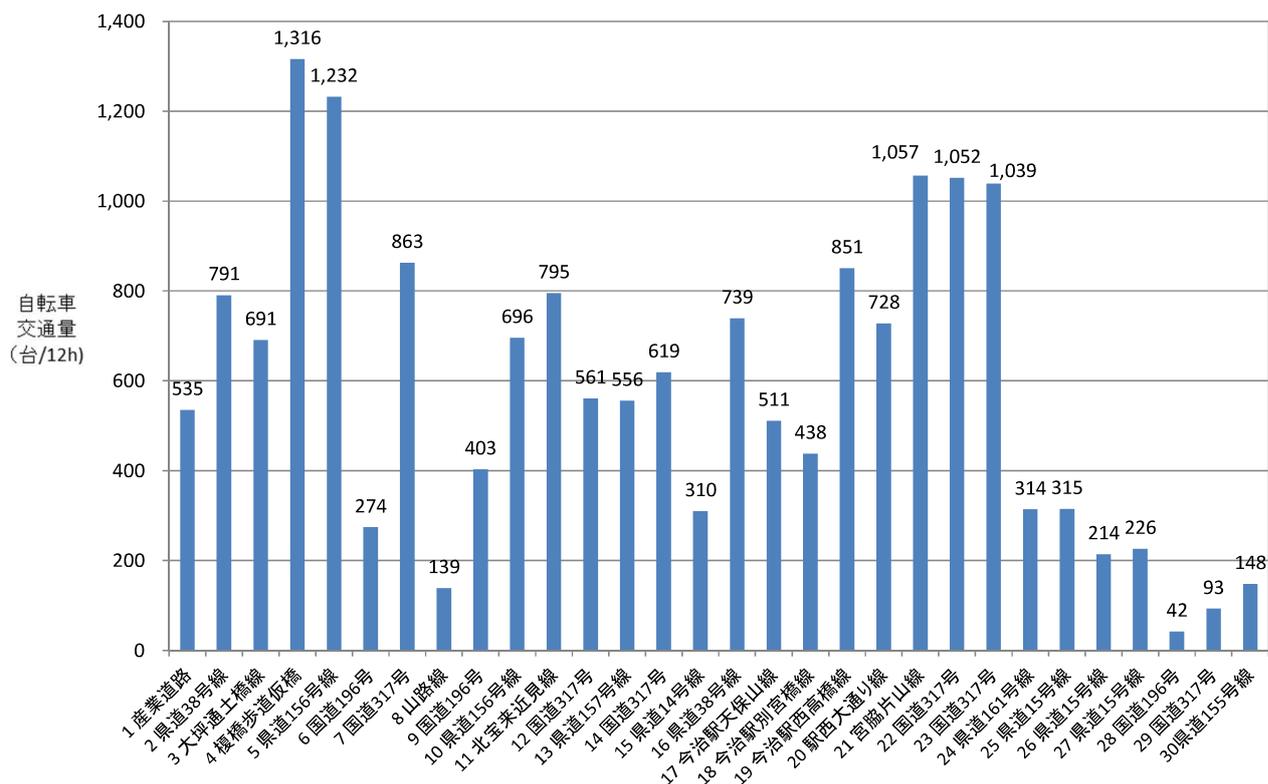
▼朝倉支所



自転車利用状況調査実施箇所（その2）

◆地点別自転車交通量

○12時間自転車交通量では、調査地点4（榎橋歩道仮橋）が1,316台/12hと最も多く、次いで調査地点5（県道156号線郷橋）1,232台/12h、調査地点21（宮脇片山線）1,057台/12h、調査地点22 国道317号 1,052台/12hの順となっており、蒼社川を横断する箇所及び高校の通学路となっている路線での自転車交通量が多くなっています。

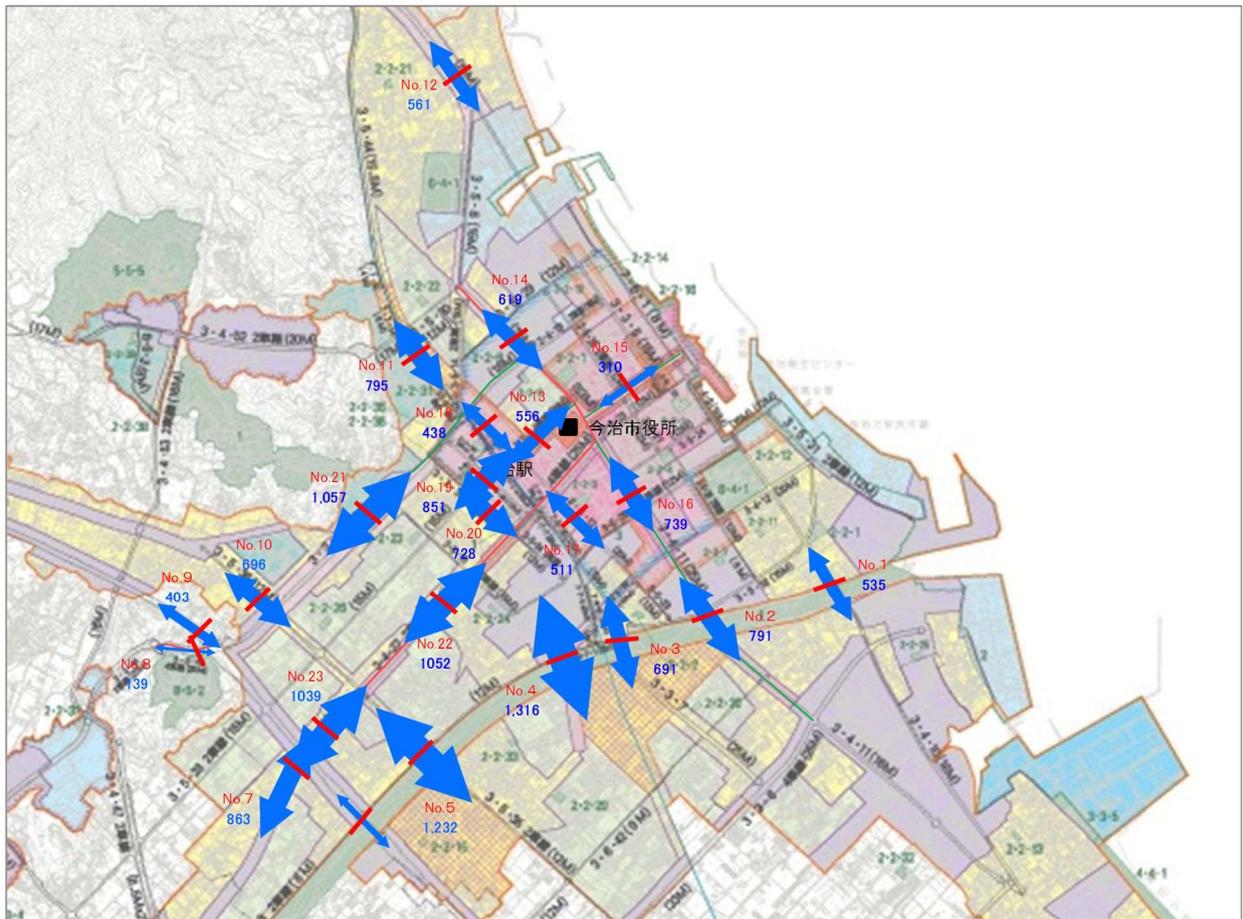


調査地点別の自転車交通量

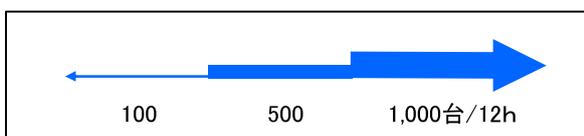
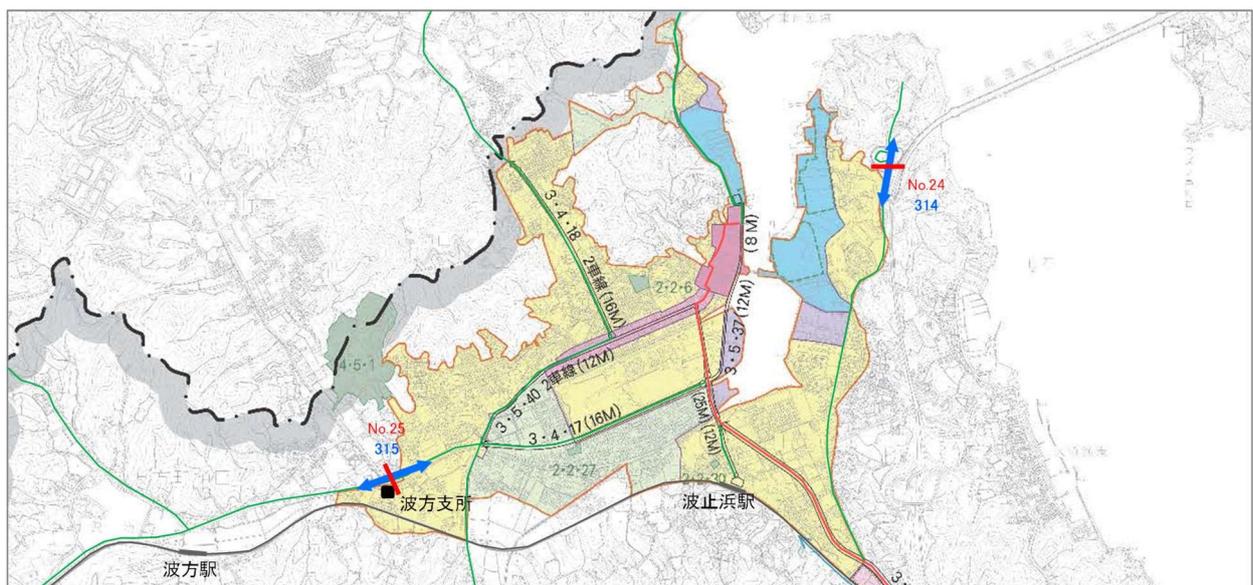
調査地点別自転車交通量

地点No	路線名	地点	南側・東側				北側・西側				合計		
			歩道通行		車道(路側帯)通行		歩道通行		車道(路側帯)通行				
			順行	逆走	順行	逆走	順行	逆走	順行	逆走			
1	産業道路(3・4・10内港浜/窪線)	柳葉橋	173	62	4	0	239	87	0	296	535		
2	県道38号今治波方港線(3・4・11今治善田村線)	善社橋	246	133	3	0	382	135	5	409	791		
3	3・3・7大坪通土橋線	新善社橋	160	116	5	0	281	135	2	410	691		
4	市道大坪通町谷線	榎橋歩道仮橋	623				623	693		693	1316		
5	県道156号桜井山路線(3・5・35丸田辻堂線)	細橋	524	609	12	1	1146	2	6	86	1232		
6	国道196号(3・3・2宅間長沢線)	善社川大橋	46	51	7	3	107	84	70	13	167	274	
7	国道317号	片山交差点南詰(片山バス停前)	148	118	9	0	275	312	273	2	588	863	
8	3・3・48山路線	今治C入口交差点南詰	44	43	1	0	88	13	38	0	51	139	
9	国道196号(3・3・2宅間長沢線)	今治C入口交差点西詰	176	137	8	1	322	37	20	24	81	403	
10	県道156号桜井山路線(3・5・36丸田馬越線)	イオン前交差点西詰				184	41	225	195	83	7	471	696
11	3・5・44北宝来近見線	Aコープ前	388	242	26	4	660	66	36	23	10	135	795
12	国道317号	白津バス停前	164	106	25	4	299	133	114	15	0	262	561
13	県道157号今治停車場線(3・2・1広小路線)	海上保安部前交差点南詰	58	65	100	71	294	43	89	96	34	262	556
14	国道317号(3・5・8今治近見線)	ファミリーマート前	190	105	10	1	306	155	137	18	3	313	619
15	県道14号今治港線(3・2・1広小路線)	広島銀行前	21	42	75	42	180	23	23	45	39	130	310
16	県道38号今治波方港線(3・4・11今治善田村線)	今治国際ホテル前	148	101	38	4	291	217	186	45	0	448	739
17	3・4・12今治駒天保山線	白吉小学校前交差点南詰(南宝来町バス停前)	140	112	14	10	276	137	72	17	9	235	511
18	3・5・14今治駅別宮橋線	今治勤労福祉会館前	126	92	49	1	268	85	61	23	1	170	438
19	3・5・28今治駅西高橋線	今治駅西交差点北詰	103	126	60	17	306	222	225	73	25	545	851
20	3・3・3駅西大通り線	日吉中学校前	140	83	48	22	293	238	144	48	5	435	728
21	3・3・4宮脇片山線	あさひ歯科前	257	247	20	4	528	305	212	12	0	529	1057
22	国道317号(3・5・27今治日高線)	常盤町7丁目交差点南詰(日高神社医務室前)	339	223	62	20	644	180	134	89	5	408	1052
23	国道317号(3・5・27今治日高線)	コインランドリー前	291	183	6	0	480	347	207	5	0	559	1039
24	県道161号糸山公園線	展望台入口交差点北詰	43	123	107	1	274	4	0	36	0	40	314
25	県道15号大西波止浜港線	波方支所前交差点南詰			10	0	10	148	150	6	1	305	315
26	県道15号大西波止浜港線	大西中入口交差点南詰	57	45	35	8	145	32	32	5	0	69	214
27	県道15号大西波止浜港線	絵垣商店前			100	8	108			107	11	118	226
28	国道196号	新間支所入口北詰	4	5	20	1	30	5	4	3	0	12	42
29	国道317号	玉川郵便局前	12	1	2	0	15	62	12	3	1	78	93
30	県道155号今治丹原線	朝倉支所前交差点西詰			71	61	132	10	3	3	0	16	148

◆旧今治市街地



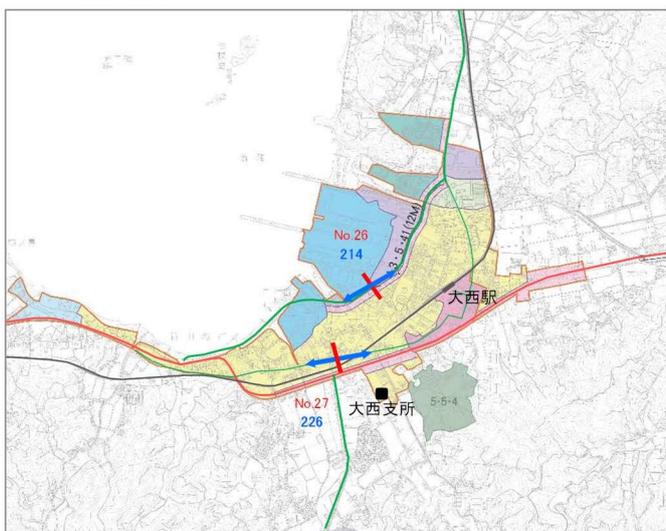
◆波方支所



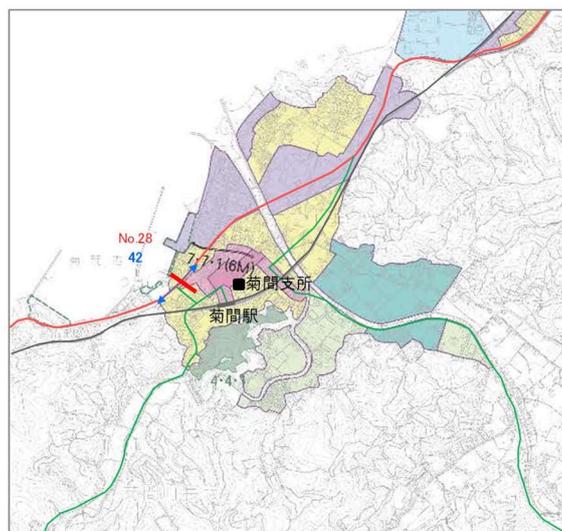
— No.12	調査地点・地点番号
232	自転車交通量(台12h)
—	国道
—	県道
—	鉄道

地点別自転車交通量（その1）

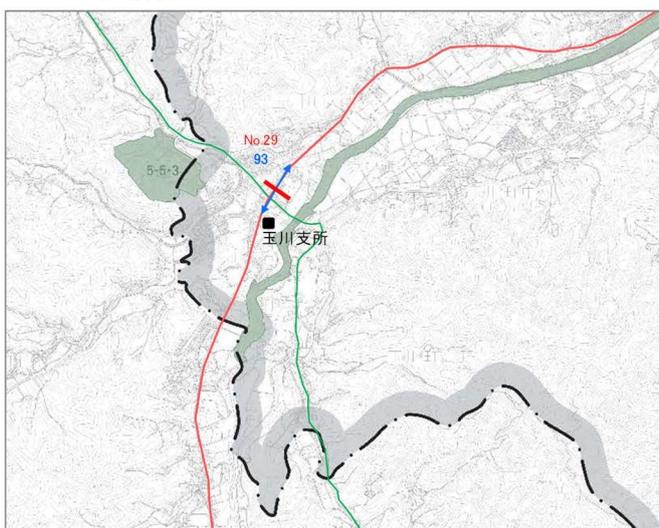
◆大西支所



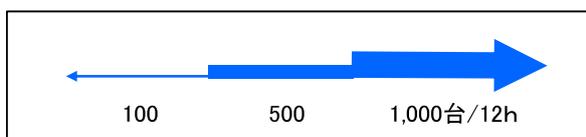
◆菊間支所



◆玉川支所



◆朝倉支所



	No.12 調査地点・地点番号
	232 自転車交通量(台12h)
	国道
	県道
	鉄道

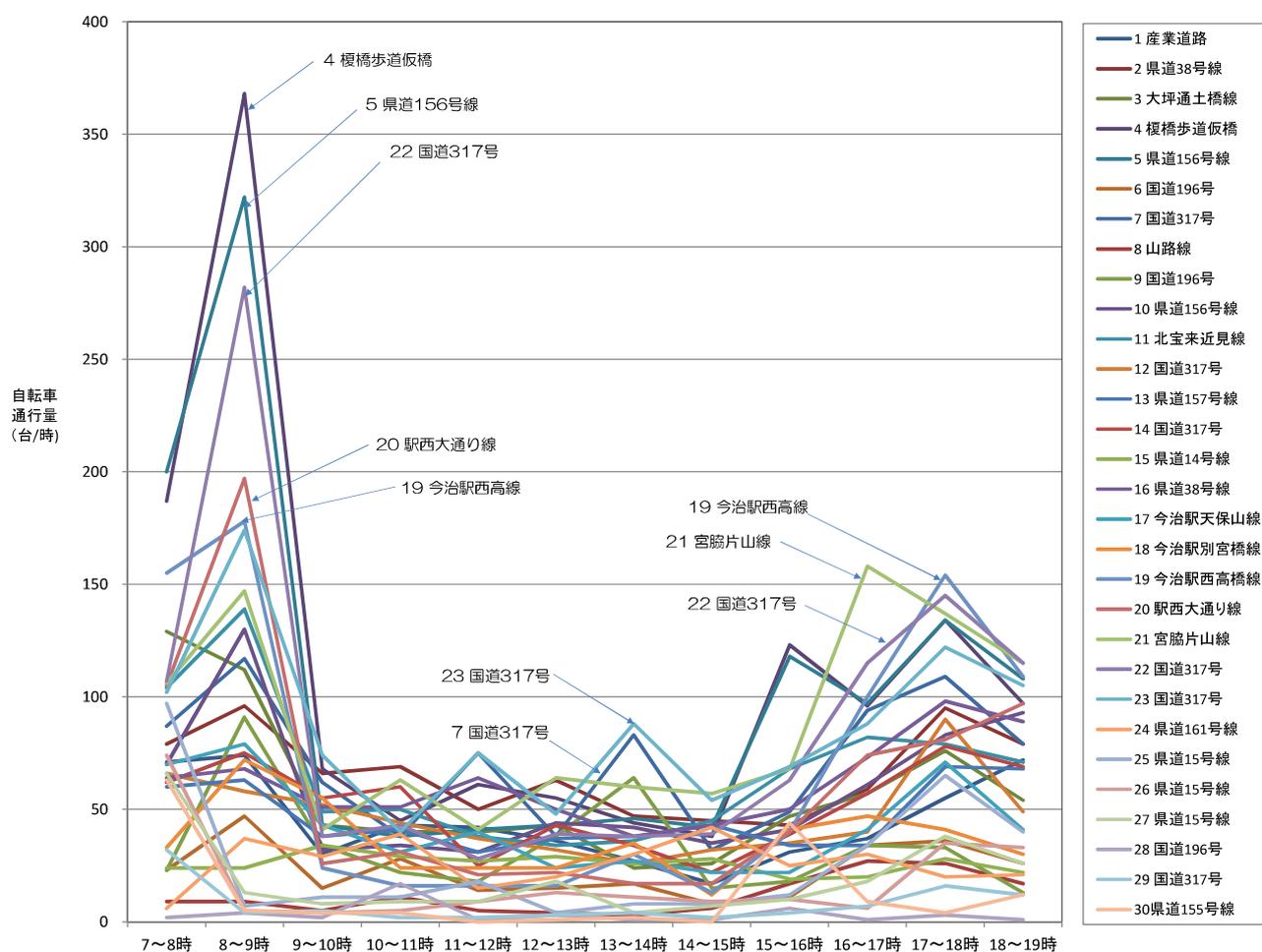
地点別自転車交通量 (その2)

◆時間帯別自転車交通量

○時間帯別自転車交通量では、主に通勤・通学が目的と推定される朝夕の高いピークに加え、昼間にやや低いピークが見られます。

○朝のピークでは、調査地点 4 榎橋歩道仮橋及び調査地点 5 県道 156 号（郷橋）の蒼社川を横断する箇所で自転車交通量が多く、次いで調査地点 22 国道 317 号、調査地点 20 駅西大通り線等の高校の通学路の順となっています。

○夕方のピークでは、調査地点 21 宮脇片山線が最も多く、次いで調査地点 19 今治駅西高橋線、調査地点 22 国道 317 号の順となっています。



時間帯別の自転車交通量

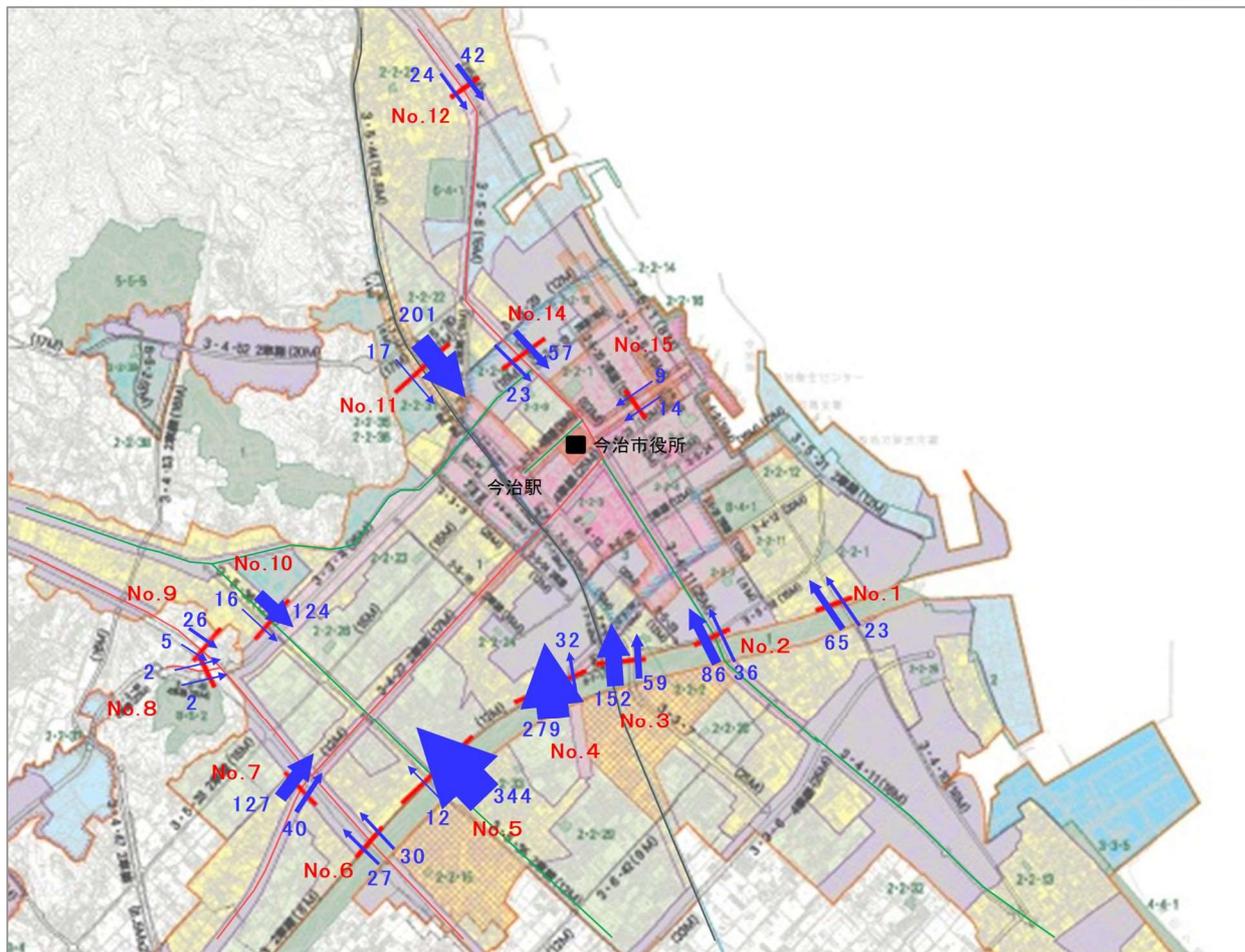
◆ピーク時流出入別自転車交通量

○今治駅東西エリアの朝ピーク時（7:00～9:00）の流入では、調査地点 4 榎橋歩道仮橋及び調査地点 5 県道 156 号（郷橋）の蒼社川を横断する箇所で自転車交通量が多く、次いで調査地点 11 北宝来近見線の順となっています。

○夕ピーク時（17:00～19:00）の流出では、帰宅時間や帰宅ルート分散化等により総じて台数は少なくなるものの、朝の流入と同様な順となっています。

◆朝ピーク時（7:00～9:00）流入状況

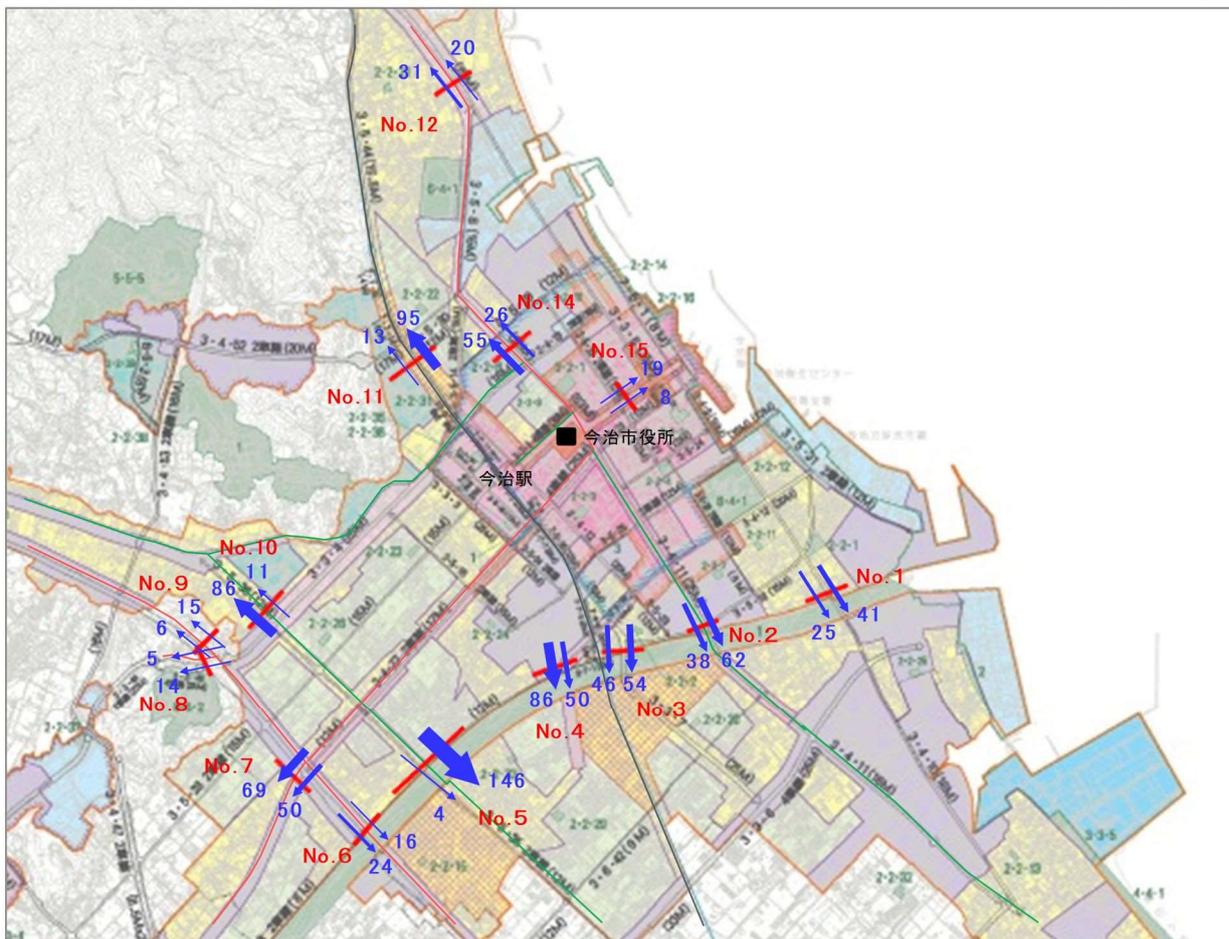
（単位：台/2時間）



今治駅東西エリアにおける自転車流入の状況（7:00～9:00）

◆タピーク時(17:00~19:00)流出状況

(単位:台/2時間)



今治駅東西エリアにおける自転車流出の状況(17:00~19:00)

今治駅東西エリアに関わる地点別のピーク時自転車流入出状況

(単位:台/ピーク時)

区分	地点No.1		地点No.2		地点No.3		地点No.4	
	東側	西側	東側	西側	東側	西側	歩行者エリア	自転車エリア
7:00~9:00	23	65	36	86	59	152	32	279
流入計	88		122		211		311	
17:00~19:00	41	25	62	38	54	46	50	86
流出計	66		100		100		136	

区分	地点No.5		地点No.6		地点No.7		地点No.8	
	東側	西側	東側	西側	東側	西側	東側	西側
7:00~9:00	344	12	30	27	40	127	2	2
流入計	356		57		167		4	
17:00~19:00	146	4	16	24	50	69	14	5
流出計	150		40		119		19	

区分	地点No.9		地点No.10		地点No.11		地点No.12	
	東側	西側	東側	西側	東側	西側	東側	西側
7:00~9:00	26	5	124	16	201	17	42	24
流入計	31		140		218		66	
17:00~19:00	15	6	11	86	95	13	20	31
流出計	21		97		108		51	

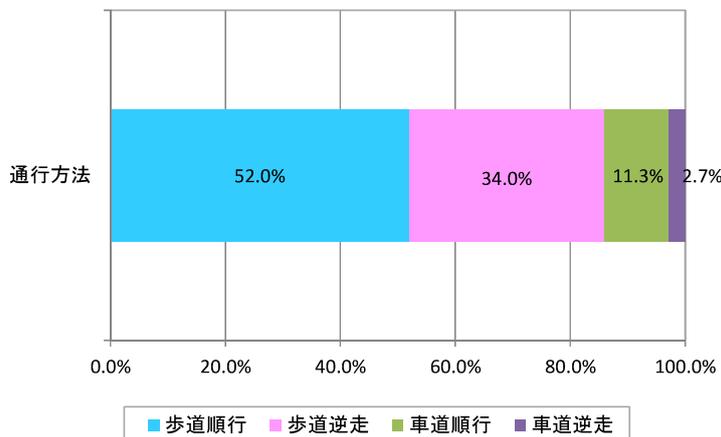
区分	地点No.14		地点No.15	
	東側	西側	東側	西側
7:00~9:00	57	23	14	9
流入計	80		23	
17:00~19:00	26	55	8	19
流出計	81		27	

7:00~9:00流入小計	1,874
17:00~19:00流出小計	1,115

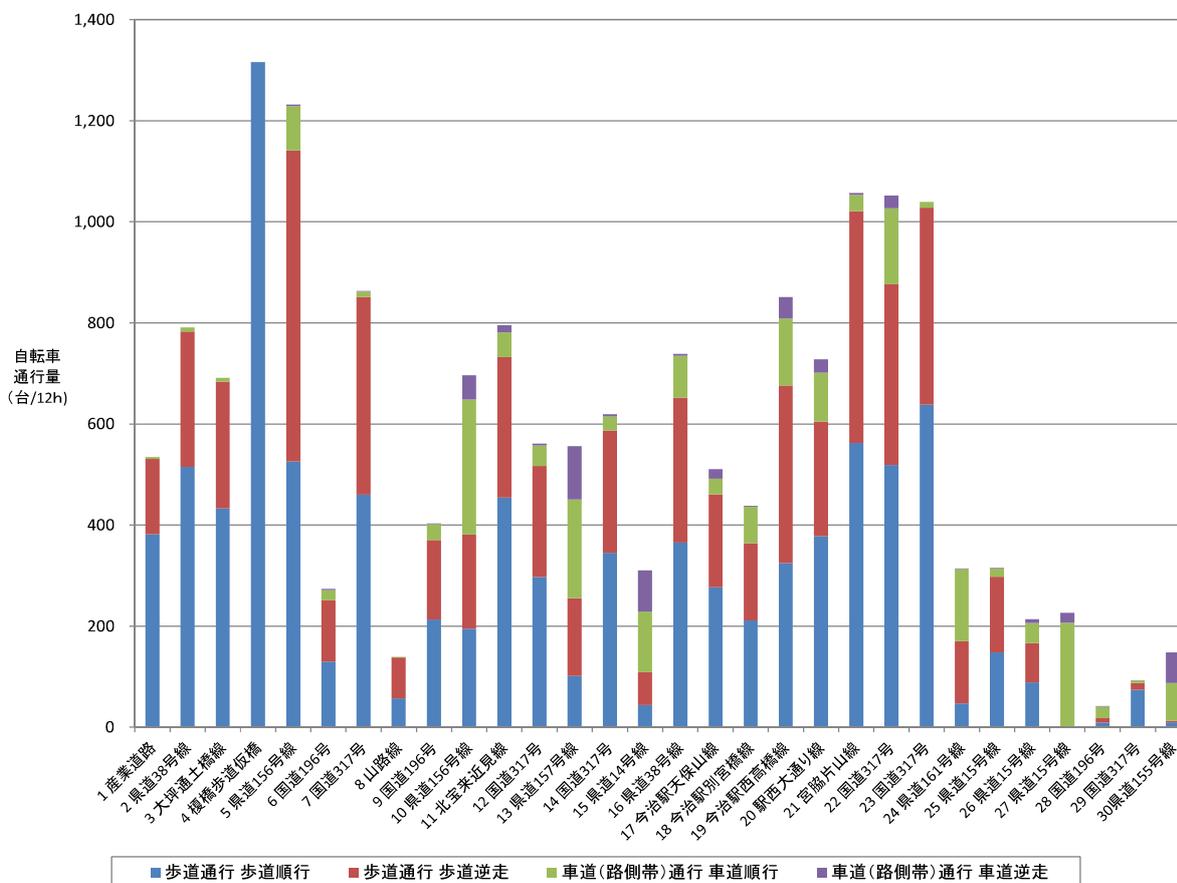
◆通行方法別自転車交通量

○通行方法のうち、歩道通行及び車道（路側帯）通行では、歩道内通行が約 86%、車道（路側帯）通行が約 14%となっており、歩道内通行による自転車利用が多くなっています。

○車両としての左側通行では、歩道内通行で約 34%、車道（路側帯）通行で約 3%が逆走となっており、道路交通法や自転車の安全な利用の促進に関する条例（左側通行を規定、県や市）が守られていない状況が見られます。



歩道及び車道（路側帯）における通行方法の割合



調査地点別歩道及び車道（路側帯）の通行方法

調査地点別歩道及び車道（路側帯）の通行方法

	歩道通行		車道(路側帯)通行		小計	歩道 通行率	車道 通行率	歩道 逆走率	車道 逆走率
	歩道順行	歩道逆走	車道順行	車道逆走					
1 産業道路	382	149	4	0	535	99.3%	0.7%	27.9%	0.0%
2 県道38号線	515	268	8	0	791	99.0%	1.0%	33.9%	0.0%
3 大坪通土橋線	433	251	7	0	691	99.0%	1.0%	36.3%	0.0%
4 榎橋歩道仮橋	1,316	0	0	0	1,316	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5 県道156号線	526	615	88	3	1,232	92.6%	7.4%	49.9%	0.2%
6 国道196号	130	121	20	3	274	91.6%	8.4%	44.2%	1.1%
7 国道317号	460	391	11	1	863	98.6%	1.4%	45.3%	0.1%
8 山路線	57	81	1	0	139	99.3%	0.7%	58.3%	0.0%
9 国道196号	213	157	32	1	403	91.8%	8.2%	39.0%	0.2%
10 県道156号線	195	186	267	48	696	54.7%	45.3%	26.7%	6.9%
11 北宝来近見線	454	278	49	14	795	92.1%	7.9%	35.0%	1.8%
12 国道317号	297	220	40	4	561	92.2%	7.8%	39.2%	0.7%
13 県道157号線	101	154	196	105	556	45.9%	54.1%	27.7%	18.9%
14 国道317号	345	242	28	4	619	94.8%	5.2%	39.1%	0.6%
15 県道14号線	44	65	120	81	310	35.2%	64.8%	21.0%	26.1%
16 県道38号線	365	287	83	4	739	88.2%	11.8%	38.8%	0.5%
17 今治駅天保山線	277	184	31	19	511	90.2%	9.8%	36.0%	3.7%
18 今治駅別宮橋線	211	153	72	2	438	83.1%	16.9%	34.9%	0.5%
19 今治駅西高橋線	325	351	133	42	851	79.4%	20.6%	41.2%	4.9%
20 駅西大通り線	378	227	96	27	728	83.1%	16.9%	31.2%	3.7%
21 宮脇片山線	562	459	32	4	1,057	96.6%	3.4%	43.4%	0.4%
22 国道317号	519	357	151	25	1,052	83.3%	16.7%	33.9%	2.4%
23 国道317号	638	390	11	0	1,039	98.9%	1.1%	37.5%	0.0%
24 県道161号線	47	123	143	1	314	54.1%	45.9%	39.2%	0.3%
25 県道15号線	148	150	16	1	315	94.6%	5.4%	47.6%	0.3%
26 県道15号線	89	77	40	8	214	77.6%	22.4%	36.0%	3.7%
27 県道15号線	0	0	207	19	226	0.0%	100.0%	0.0%	8.4%
28 国道196号	9	9	23	1	42	42.9%	57.1%	21.4%	2.4%
29 国道317号	74	13	5	1	93	93.5%	6.5%	14.0%	1.1%
30 県道155号線	10	3	74	61	148	8.8%	91.2%	2.0%	41.2%
	9,120	5,961	1,988	479	17,548	85.9%	14.1%	34.0%	2.7%

◆調査結果のまとめ

- 本市の自転車利用状況は、人口や各種都市機能が集積する旧今治市街地で多くの交通量が観測され、その他の地域では比較的少ない状況となっています。
- 多くの自転車交通量が観測された旧今治市街地の朝夕のピーク時の利用状況では、蒼社川を横断する箇所や高校の通学路での利用が特に多くなっています。
- なお、自転車の通行方法では、自転車通行空間に限りがあることにもよりますが、道路交通法や県・市の自転車利用に係る条例が守られていない状況が見られます。
- このため、本市の自転車利用環境の創出にあっては、自転車利用の多い地域や路線での優先的な対応など、自転車の安全な利用促進に向けて、本市の自転車利用特性に応じた自転車ネットワーク路線の形成や通行空間の整備を適正かつ着実に行うことが求められています。

3 基本方針と計画目標の設定

(1) 基本方針

○本市の自転車ネットワーク計画では、上位・関連計画における「安全で快適な自転車利用環境の創出」とともに、「自転車の活用による交流とにぎわいの基盤づくり」等の方向づけを踏まえ、「安全・安心で、快適に通行できる自転車通行空間の確保・ネットワークづくり」を基本方針として取組みを進めていきます。

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として多くの人々に利用され、都市内交通における重要な移動手段となっています。また、自動車の運転に不安を感じる高齢者や環境保全に対する意識の高まりへの対応において、さらにはコンパクトなまちづくり等を支える移動手段として、自転車の役割は益々増大するものと予想されます。

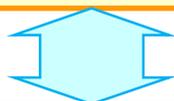
とりわけ本市は、「自転車新文化の普及」を推進する愛媛県にあって、「しまなみ海道サイクリングロード」に代表される地域特性を有し、「自転車利用環境の総合的な整備の推進」により、自動車から自転車への転換や自転車の利活用の推進を図ることで、幹線道路や通学路における交通安全対策の推進、自転車事故減少への対応とともに、サイクルシティ構想の推進による自転車利用の観光来訪者のさらなる増加、交通混雑の緩和などへの対応が求められています。

このため、本市の上位・関連計画においては、「安全・安心で快適に暮らせるまちづくり」を施策の大綱として標榜する中で、「地域の和を広げ、安全・安心・快適に暮らしていける基盤づくり」、「魅力ある観光資源を活かした、交流とにぎわいの基盤づくり」が方向づけられています。

こうした状況を踏まえ、本市の自転車ネットワーク計画では、自転車道等の自転車通行空間の整備推進による異種交通の分離を図り、適切に機能分担された道路網を構築することで、市民や来訪者が様々な地域資源や機能を享受でき、環境にやさしく、健康増進にも寄与する自転車利用環境の総合的な整備を進めていくこととします。

《基本理念》

『安全で快適な自転車利用環境の創出と自転車利用による交流とにぎわいの基盤づくり』



《自転車ネットワーク計画の基本方針》

安全・安心で、快適に通行できる自転車通行空間の確保・ネットワークづくり

- 既存の道路空間を活用し、安全で安心して走れる連続した自転車ネットワークを形成
- 歩行者と自転車の分離を進め、歩行者の安全に配慮した道路空間の形成を促進

自転車施策の基本方向と自転車ネットワーク計画の基本方針

上位・関連計画における位置づけ	自転車ネットワーク計画
	基本理念・基本方針
<p>《第2次今治市総合計画》</p> <p>◆地域の和を広げ、安全・安心・快適に暮らしていける基盤づくり</p> <p>○幹線道路、生活道路、交通安全施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間、地域内ネットワークの形成による利便性や安全性、快適性の向上 ・歩行者やサイクリストなどの交通安全を確保するための通行環境の整備 <p>◆魅力ある観光資源を活かした、交流とにぎわいの基盤づくり</p> <p>○サイクルシティ構想の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しまなみ海道自転車歩行者道の利便性の向上 	<p>《基本理念》</p> <p>■安全で快適な自転車利用環境の創出と自転車利用による交流とにぎわいの基盤づくり</p> <p>《自転車ネットワーク計画の基本方針》</p> <p>■安全・安心で、快適に通行できる自転車通行空間の確保・ネットワークづくり</p> <p>○既存の道路空間を活用し、安全で安心して走れる連続した自転車ネットワークを形成</p> <p>○歩行者と自転車の分離を進め、歩行者の安全に配慮した道路空間の形成を促進</p>
<p>《第11次今治市交通安全計画》</p> <p>◆道路交通の安全について講じようとする施策</p> <p>○生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>○自転車利用環境の総合的整備</p>	

ガイドラインのポイント(自転車通行空間の計画)

整備形態のパターン

A. 自転車道

(参考例)

B. 自転車専用通行帯

(参考例)

C. 車道混在

(参考例)

(出典：国土交通省資料)

○本市は、人口が集中し各種都市機能が集積する旧今治市内の市街地、各支所周辺の地域コミュニティの中心となる市街地、島嶼部等を有し、通勤・通学や買い物、観光レクリエーションなど、それぞれの地域特性に応じた自転車利用特性が見込まれることから、地域ごとの道路事情や利用特性を踏まえた検討が必要となります。

今治市における自転車ネットワーク形成の考え方

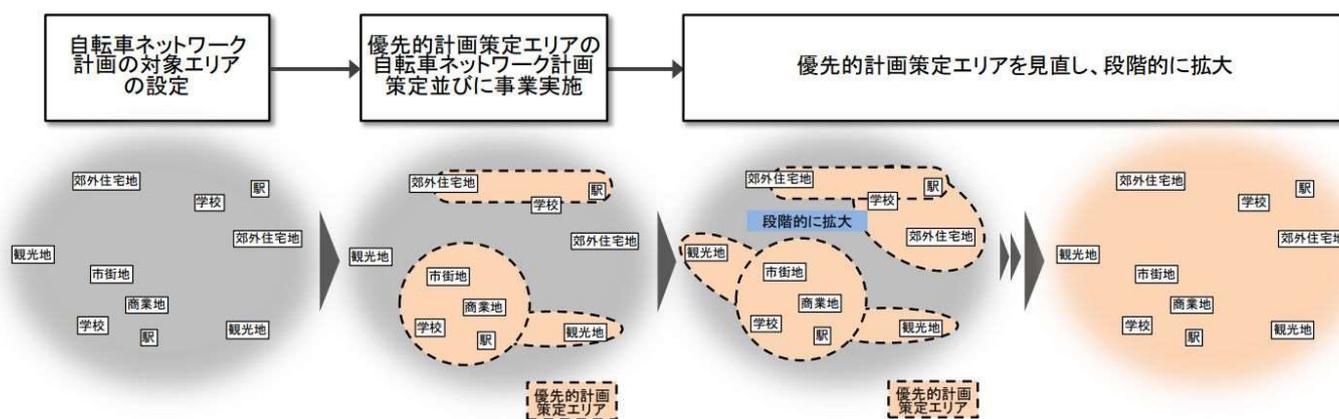
地域区分	道路交通特性	自転車利用特性	自転車ネットワーク形成の方向性
旧今治市街地	<p>《道路基盤》</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地として密度の高い幹線道路網が格子状に形成されています。 <p>《道路交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能の集積に応じ、総じて自動車交通量とともに歩行者・自転車交通量が多く、歩行者・自転車・自動車の分離を図る必要があります。 	<p>《日常交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口等の集積に応じ、日常における通勤通学や買い物行動での自転車利用が見込まれます。 <p>《観光レクリエーション交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光拠点や商業拠点、サイクルターミナルが立地しており、観光動線における自転車利用が見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> ●既存の道路ストック（空間）を活用した、道路の再配分を含めた自転車ネットワークの形成 ●各種交通量が多い道路交通事情を踏まえ、完成形態としては、歩行者・自転車・自動車の分離による自転車通行空間の創出とネットワークの構築
地域市街地	<p>《道路基盤》</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路が東西ないし南北に位置し、市街地内は比較的狭小な道路網が形成されています。 <p>《道路交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過交通や地域交通は幹線道路を利用して移動しています。 自転車・歩行者交通量は比較的少なく、観光軸と共用する幹線動線などの特定路線での自転車・自動車の分離を図る必要があります。 	<p>《日常交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常における通勤通学や買い物行動での自転車利用は比較的少ない状況です。 駅へのアクセス道路などの特定路線で朝夕に比較的多く利用されています。 <p>《観光レクリエーション交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日を中心に、観光動線における自転車利用が見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車通行量も比較的小さいことから、市街地部を中心に、幹線道路による自転車ネットワークの形成 ●観光動線や駅へのアクセス道路など、道路の整備動向や路線の重要性、連続性等を考慮した、特定の路線の自動車と自転車の分離
島嶼部	<p>《道路基盤》</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要道路が島の外周部を中心に位置し、各集落地内に狭小な道路網が形成されています。 <p>《道路交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域交通は幹線道路を利用して移動しています。 歩行者交通量は少なく、自転車交通量は観光利用が多くみられません。 	<p>《日常交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常における通勤通学や買い物行動での自転車利用は少ない状況です。 <p>《観光レクリエーション交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日を中心に、観光動線における自転車利用が見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車通行量も少ないことから、主要道路の路側帯を活用することなどによる自転車ネットワークの形成 ●観光動線やサイクルターミナルへのアクセス道路など、道路の整備動向や路線の重要性、連続性等を考慮した、特定の路線の自動車と自転車の分離

(2) 計画の目標

○基本方針を踏まえ、安全・安心で、快適に通行できる自転車通行空間の確保・ネットワークづくりに向けた計画目標を次のように設定し、計画的な取り組みを進めていきます。

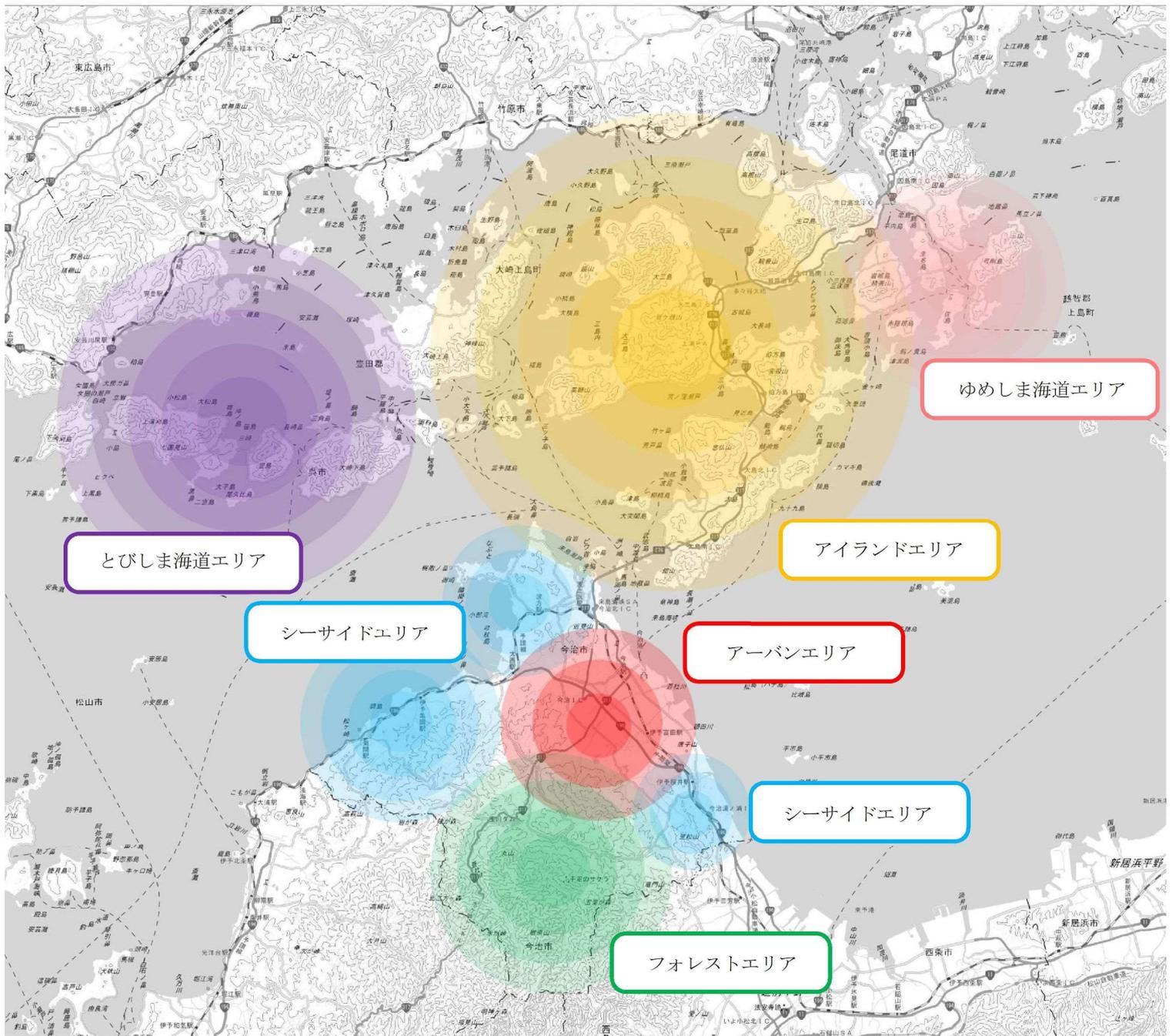
自転車ネットワーク計画の段階的目標

計画目標	
<p>初期</p> <p>〔第1ステージ 第2ステージ〕</p>	<p>●自転車ネットワーク整備の先導期 (計画の先導と効果の発現)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市活動や通勤通学行動などを支援する自転車ネットワークの形成と適正な自転車通行空間の連続的な整備 安全安心な自転車利用環境の創出や自転車利用の促進に対する先導的な役割と効果の発現
<p>中長期</p> <p>〔第3ステージ 以降〕</p>	<p>●自転車ネットワーク充実期 (自転車空間の質的及び面的拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> 先導期の整備路線を面的・質的に充実させるとともに、他の地域においてもネットワーク基幹軸を中心にネットワークを拡充 <p>●自転車ネットワーク形成期 (市域内のネットワークの形成)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内全域の自転車ネットワーク基幹軸の形成と連携 自転車ネットワークの質の向上による自転車利用のさらなる促進



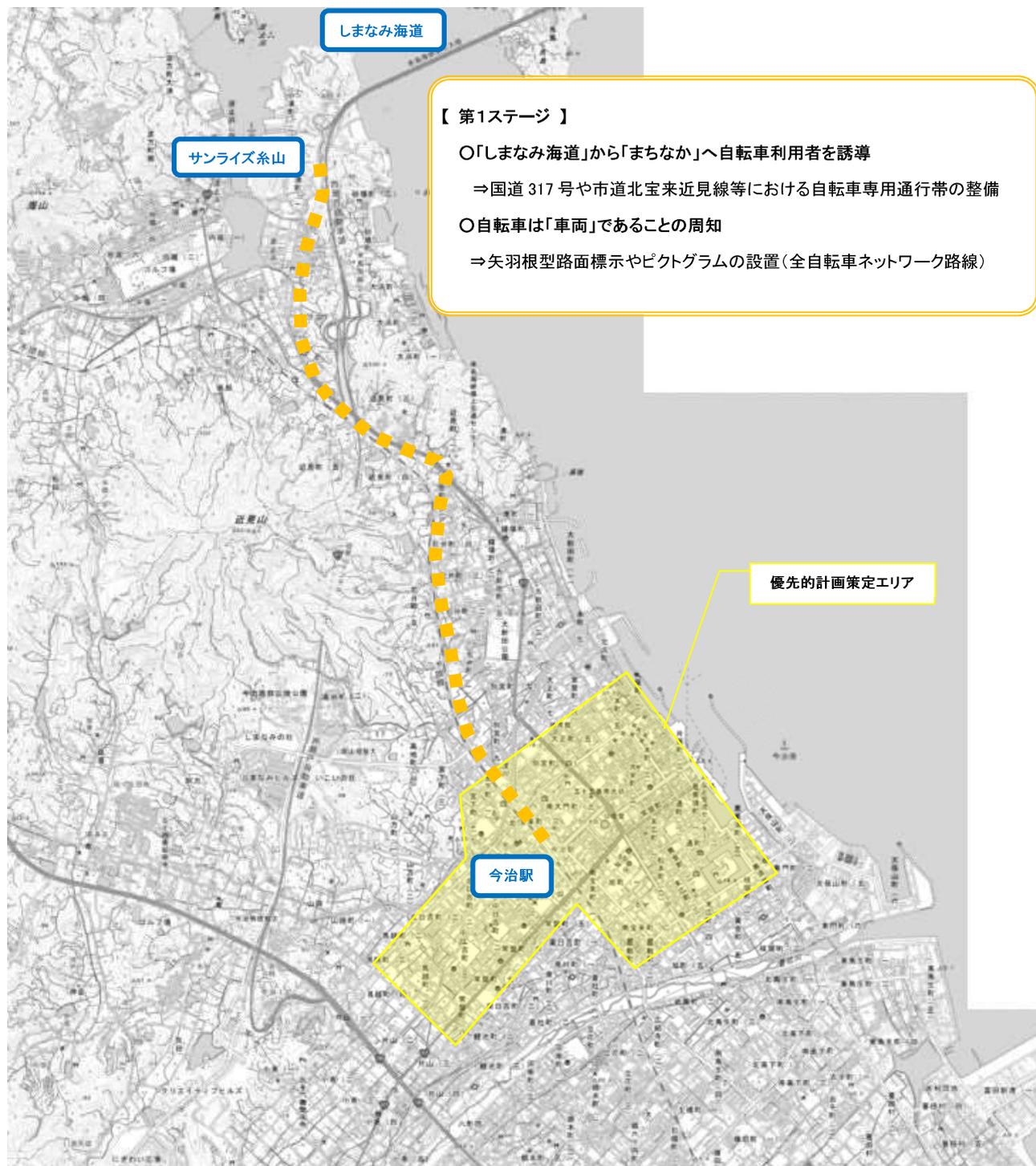
優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大する場合のイメージ

(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより)

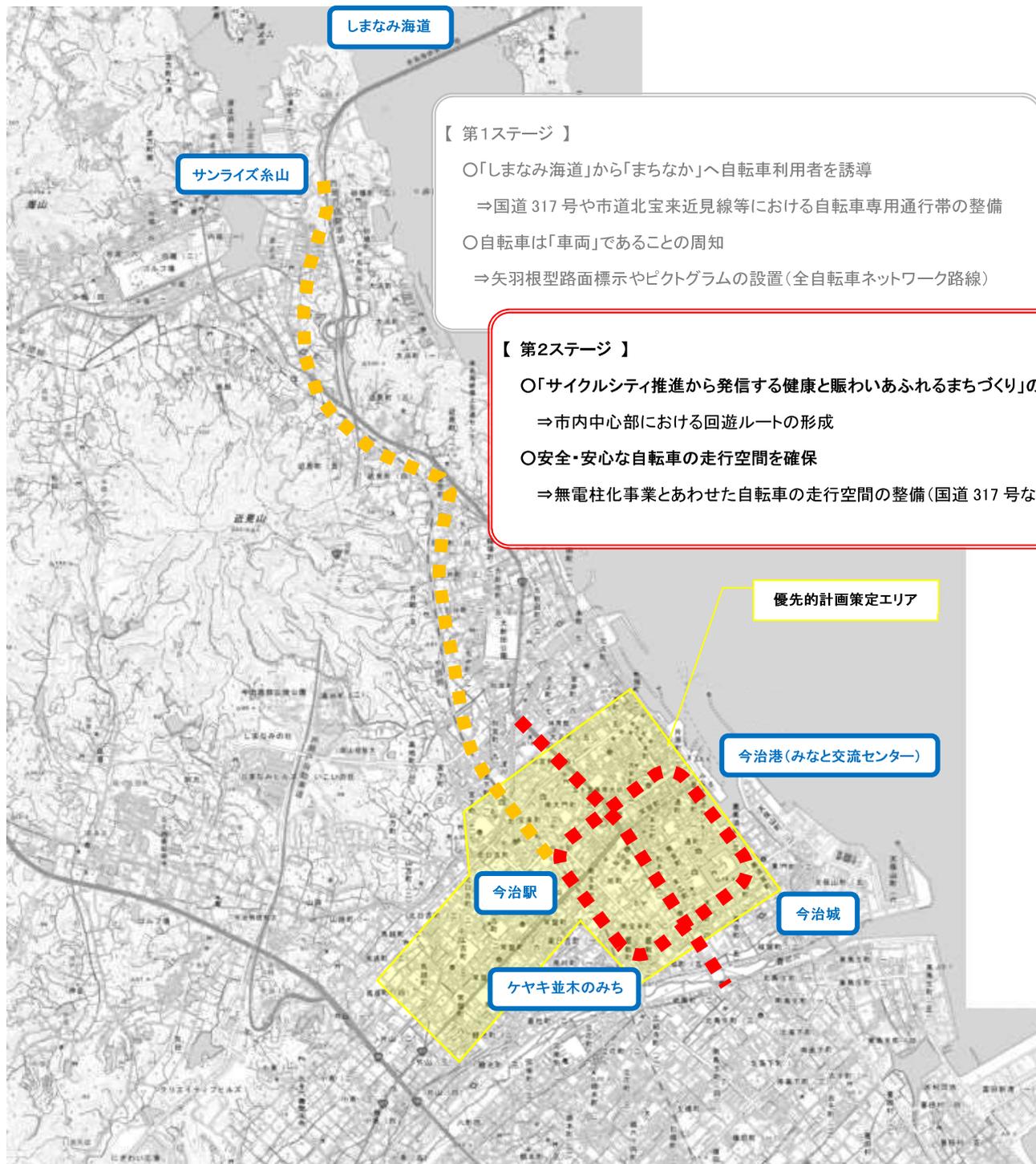


自転車を活用した賑わいあるまちづくりの推進イメージ

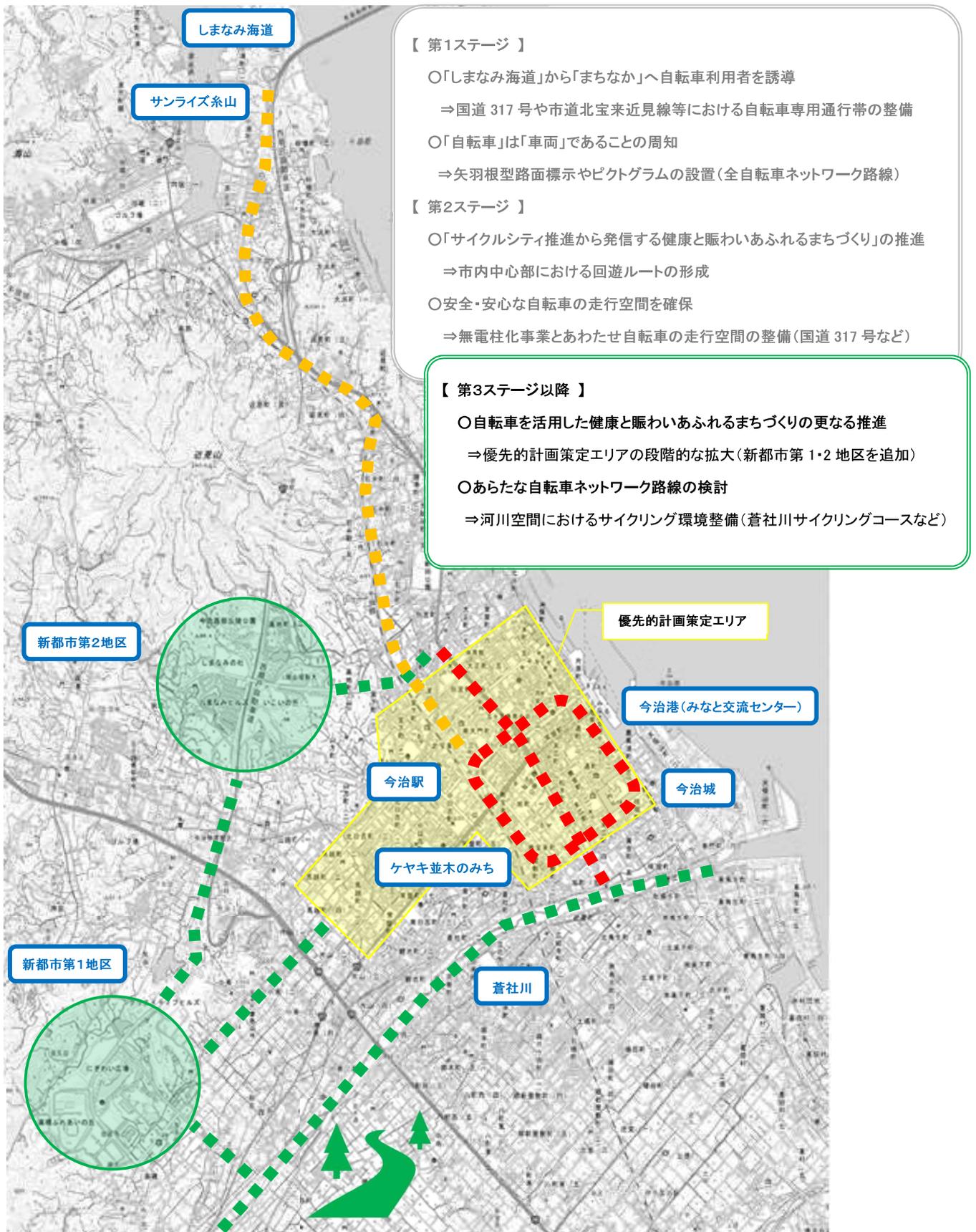
(出典：今治市サイクルシティ推進計画)



自転車ネットワーク路線 整備方針イメージ (第1ステージ)



自転車ネットワーク路線 整備方針イメージ(第2ステージ)



自転車ネットワーク路線 整備方針イメージ（第3ステージ以降）