

西条市自転車ネットワーク計画（案）

2024年2月

愛媛県西条市

目 次

	頁
第1章 はじめに	
1-1. 計画の背景と目的	1
1-2. 計画の位置付け	3
1-3. 計画の期間	3
1-4. 計画の区域	4
第2章 基本方針、計画目標の設定	
2-1. 自転車利用に関連する計画等	4
2-2. 自転車交通に関する現状と課題	13
2-3. 基本方針と計画目標の設定	26
第3章 路線の選定	
3-1. 全体計画と重点整備エリア（路線）	27
3-2. 全体計画（路線）の選定	27
3-3. 重点整備エリア（路線）の選定	29
第4章 自転車通行空間の整備形態の選定	
4-1. 整備形態の種類	33
4-2. 整備形態の選定	37
第5章 自転車利用ルールの周知徹底	
5-1. 利用ルール周知によるマナー向上	41

第1章 はじめに

1-1 計画の背景と目的

1-1-1 計画の背景

自転車は、日常生活における身近な移動手段として、子どもから高齢者まで多くの人に利用されている。一方、道路交通法では自転車の通行方法について明記されているが、ルールやマナーに対する意識が低いことから、危険な自転車利用が多くみられるのが現状である。

国土交通省・警察庁は平成 24 年 11 月に合同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成 28 年 7 月に改訂し、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を促進している。

近年の高まりつつある自転車ニーズにあわせ、自転車の活用による環境負荷の軽減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を軽減することによって、公共の利益の増進に資することなどを基本理念とする『自転車活用推進法（以下、「法」という。）』が平成 29 年 5 月に施行された。

さらに、平成 30 年 6 月には、同法に基づく『自転車活用推進計画』が閣議決定された。また、同法第 10 条及び 11 条において、「都道府県（市町村）は、自転車活用推進計画を勘案し、当該都道府県（市町村）の区域の実状に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるように努めなければならない。」と記されており、『地方版自転車活用推進計画』の策定が推進されている。

H19. 7 自転車安全利用五則（警視庁）

- ・「自転車は車両として車道走行」とすることを改めて明示

H23. 11 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（警視庁）

- ・自転車の車道走行に関する更なる徹底

H24. 11 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定

H28. 7 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂（国土交通省・警察庁）

- ・自転車ネットワーク計画・整備のための手順等をマニュアル化

H29. 5 自転車活用推進法 施行

H30. 6 「自転車活用推進計画」閣議決定

R3. 5 「第 2 次自転車活用推進計画」閣議決定

図 自転車利用等に係る主な取組経緯

守っていますか？

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

自転車は軽車両と位置づけられています。歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。必ず左側を通行しましょう。

また、自転車歩行者道では、車道側を徐行で通行し、歩行者の通行を妨げる場合、一時停止しなければなりません。



②交差点では信号と一時 停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、必ず信号を守りましょう。

歩行者・自転車専用信号がある交差点はその信号に従いましょう。

一時停止標識のある交差点では、必ず一時停止し、安全確認をしましょう。



③夜間はライトを点灯

ライトは周囲から見もらうためにも効果があります。

夜間、自転車で道路を走るときには、必ずライトを点灯しましょう。



④安全ルールを守る

飲酒運転は、自転車も厳罰！
飲んだら乗らない、乗らせない。



**酒酔い運転
5年以下の懲役又は
100万円以下の罰金**



⑤ヘルメットを着用

自転車事故で亡くなられた方の多くが頭部を負傷しています。
全ての世代でヘルメットを着用しましょう。



**大人も、
ヘルメット**

“あごひも”も
しっかりと締めようね



図 自転車安全利用五則（出典：愛媛県警察 HP）

1-1-2 計画の目的

西条市においても、自転車の通行空間は歩道上または車道上と一貫性がなく、自転車乗用中の事故は学校やその他主要施設が立地する市の中心部エリアで多発しており、自転車利用者の早急な安全対策が求められている。

このような状況のもと、安全で快適な自転車走行空間の整備を進めるため、『地方版自転車活用推進計画』における「西条市自転車ネットワーク計画」を策定する。

「自転車ネットワーク計画」とは、安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分を用いる。）を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、整備形態等を示した計画を用いる。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、愛媛県自転車新文化推進計画や西条市都市計画マスタープラン等の上位計画や関連計画及び、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車通行空間の安全性、快適性の向上が図られる整備について長期的な整備方針を定める。

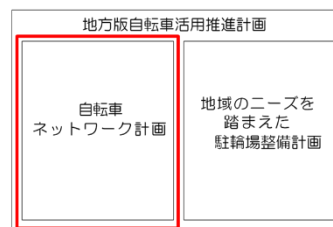
4) 計画の位置付けの整理

a. 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。
- 市町村は、国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。

b. 自転車に関する既存計画との関連

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく「自転車ネットワーク計画」及び地域のニーズに応じた駐輪場整備計画を、地方版推進計画内に位置付けることを検討する。
- その際、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づく「自転車等の駐車対策に関する総合計画」が既に策定済みである場合には、整合性に留意する。
- また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とするべきである。



※ 国土交通省資料より

図 自転車ネットワーク計画の位置付け

1-3 計画の期間

本計画の期間は、2024年（令和6年度）から2033年（令和15年度）までの概ね10年間とする。

ただし、関連法、上位計画や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。

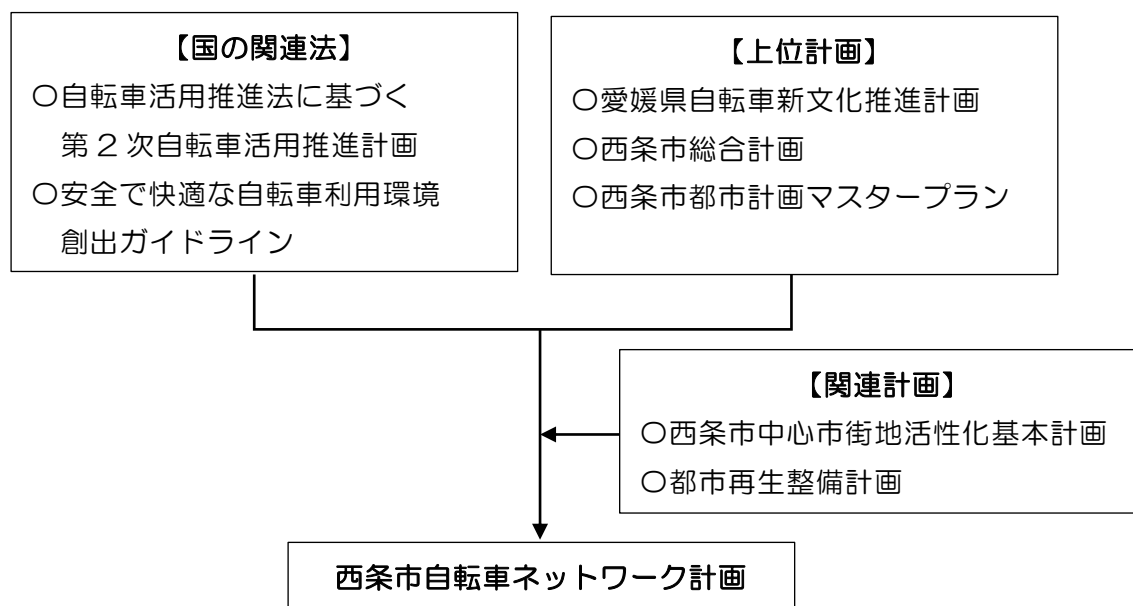
1-4 計画の区域

本計画の区域は、市内全域を対象とする。

第2章 基本方針、計画目標の設定

2-1 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る。「自転車は『車両』であり車道通行が原則」という考えのもと、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国の計画や、愛媛県や西条市の上位計画及び関連計画には、次のようなものがある。



2-1-1 国の関連法

自転車活用推進法に基づく第2次自転車活用推進計画 [策定年：令和3年5月]

計画の概要

法の基本理念等を踏まえ、自転車の活用の推進に関する目標と、目標達成のために実施すべき施策を明記。
 施策の着実な実施のための、計画期間中に講ずるべき具体的な措置を明記。

目標と施策

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、ノブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

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

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

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

- 施策**
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. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 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組の実施

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

- 施策**
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. 自転車を利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

- 施策**
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

- 施策**
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【新規】**
 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啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 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【新規】

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組み、**計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）、**計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）
<自転車の走行時に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 ・ **データを活用した計画策定**への支援
 ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等
<自転車走行データの分析(前橋市)>
- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 ・ 環境整備のための支援策の具体化 等
<企業の駐輪スペースの設置【出典:国土交通省】>
- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 ・ **商業施設**（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
<森林でのMTB走行【出典:林野庁】>
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
 （ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）
- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
<三輪アシスト自転車研究【出典:東北大学研究センター】>
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加入）**未就学児**やその**保護者**
 ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

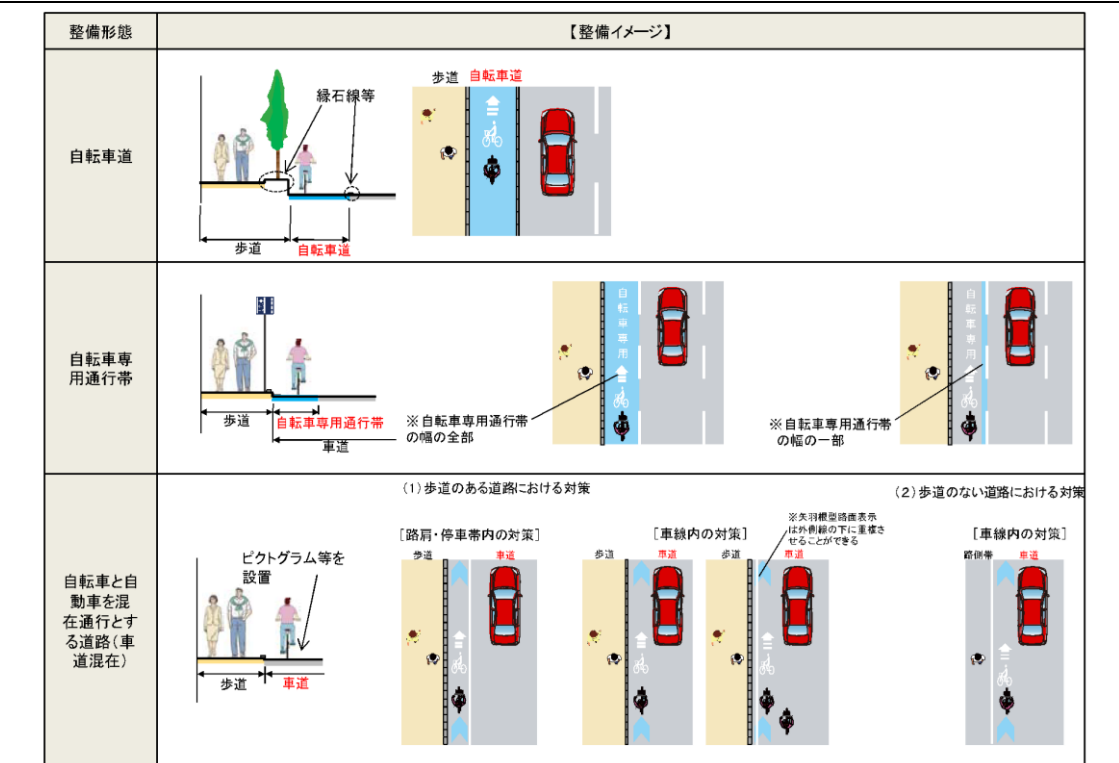
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力 ○ 計画のフォローアップと見直し ○ 調査・研究、広報活動等 等

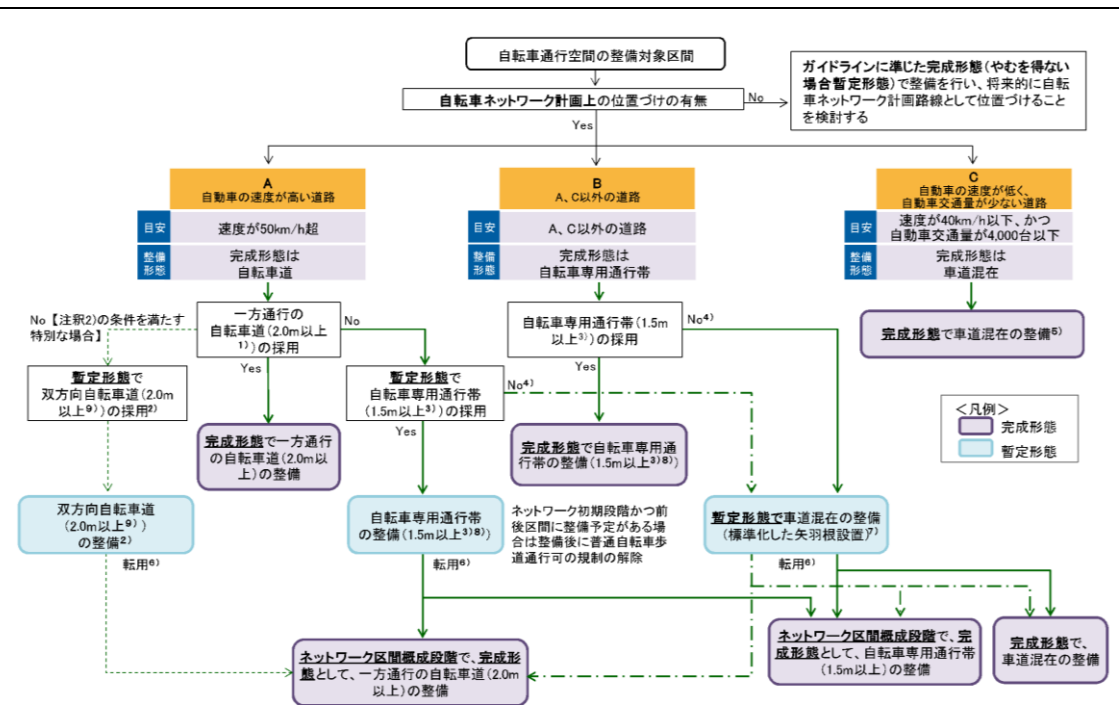
計画の概要

道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるように、『自転車ネットワーク形成の進め方』『自転車通行空間の設計』について示したものである。

自転車通行空間の基本的な整備形態



自転車通行空間の整備形態選定フロー



2-1-2 上位計画

愛媛県自転車新文化推進計画

[策定年：平成31年3月]

計画の概要

県の第3期アクションプログラムの策定に合わせて、自転車新文化の更なる拡大・深化に向けて、新たな取組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した計画。

自転車通行空間の整備及び自転車ネットワーク

愛媛県自転車新文化推進計画においては、市町に対し、自転車ネットワーク計画及び地方版自転車活用推進計画の策定を働きかけ、自転車はもとより、歩行者にもやさしい環境の整備に取り組む方針となっている。

具体的には、全ての自転車利用者が安全・快適に通行できるよう**自転車道や自転車通行帯、車道混在などの整備**が計画されている。



図15-1 自転車道 (出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)



図15-2 自転車専用通行帯



図15-3 車道混在

さらに、「愛媛マルゴト自転車道(28コース)」について先進的なサイクリング環境の整備を目指したモデルルートとして位置づけ、更なる利便性の向上を図ることとしている。

西条市市街地周辺においても【水めぐりサイクリングコース】が整備されている。なお、このコースには、西条市観光物産協会が策定した【サイクリング市街地モデルコース サイクリングまっぷ】も反映されている。



計画の概要

西条市が目指す将来都市像『**人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市**』とまちづくりの基本目標を示し、それをいかにして実現していくかを明らかにするもので、西条市が定める計画の最上位に位置する。

自転車関連

第1節 交通体系の整備

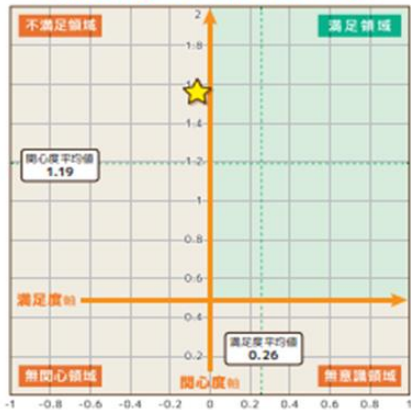
みんなで実現しよう

- 誰もが安全で快適に移動することができる地域社会
- 良好な都市景観に配慮した道路のある地域社会
- 防災・減災に配慮した道路のある地域社会

まちづくり指標（めざそう値）

指標	基準値（令和元年度）	目標値（令和6年度）
住みやすいと回答する市民の割合を向上します	38.5%	60.0%

【市民の満足度・関心度 領域マップ】



安全で安心な道路ネットワーク

- めざそう値を達成する ★ 市民の交通体系の整備に関する満足度向上
 ポイントはここだ！ ★ 最適な公共交通サービスの提供
 （施策の決定要因） （公共交通サービス利用者1人あたりの運行経費の低下）



施策の内容

(1) 道路ネットワークを構築します

誰もが安全で快適に移動することができるよう、道路施設を適切に維持管理しながら、通行が危険な箇所の安全対策や、渋滞緩和の取り組みにより、安全で安心な道路ネットワークを構築します。

成果指標（KPI）	基準値	目標値（令和6年度）
都市計画道路および生活道路の整備をすすめます（累計）	0km （令和元年度）	8km （令和2～6年度）
対象となる橋りょうの修繕をすすめます（累計）	39橋 （令和元年度）	66橋
対象となる橋りょうの耐震化をすすめます（累計）	5橋 （令和元年度）	13橋

計画の概要

まちづくりの理念となる「西条市総合計画」などを踏まえ、西条市の目指す魅力的な都市づくりをさらに展開すべく、住民・事業者等の参加のもとで、まちづくりを進めることを目的に概ね20年後の都市の姿を展望しつつ、将来の土地利用、道路、公園整備など都市計画に関する基本的な方針を定めた計画である。

自転車関連

道路整備に関する西条市の課題として、「歩行者や自転車の安全な通行のための道路整備（歩道の整備・拡張、段差解消）や狭い道路の拡幅や舗装道路（生活道路）の整備を望む」が挙げられている。

将来都市構造による都市づくりとして、**JR伊予西条駅北側を将来も人・もの・情報が集い、魅力とにぎわいのある都市の顔としての「都市拠点」と位置づけ**、商業・都市福利機能などの拡充、にぎわい空間の創出及び交通機能の強化などによる都市機能の集積・更新を図るものとしている。また、JR壬生川駅周辺は、既存ストックの活用と併せて、新たな都市機能の集積、定住環境の創出を図り、地域の活性化を図るものとしている。

交通施設整備の基本的な考え方として、誰でも安全・快適に移動できる交通網の確立を目標として、幹線道路網の整備とともに、**生活道路や歩行者・自転車道の整備**や公共交通機関の充実など、人に優しい交通体系の確立を目指す。特に、市街地部については、他の地域より中心市街地へ車や徒歩・自転車等で気軽に来訪できる軸づくりを進めることとしている。壬生川地区においては、自転車環境モデル地区の指定を受けたことにより、**JR壬生川駅正面線の自転車道の整備**を行い、歩行者と自転車を分離することにより、歩行者・自転車の安全で快適な通行を目指す。

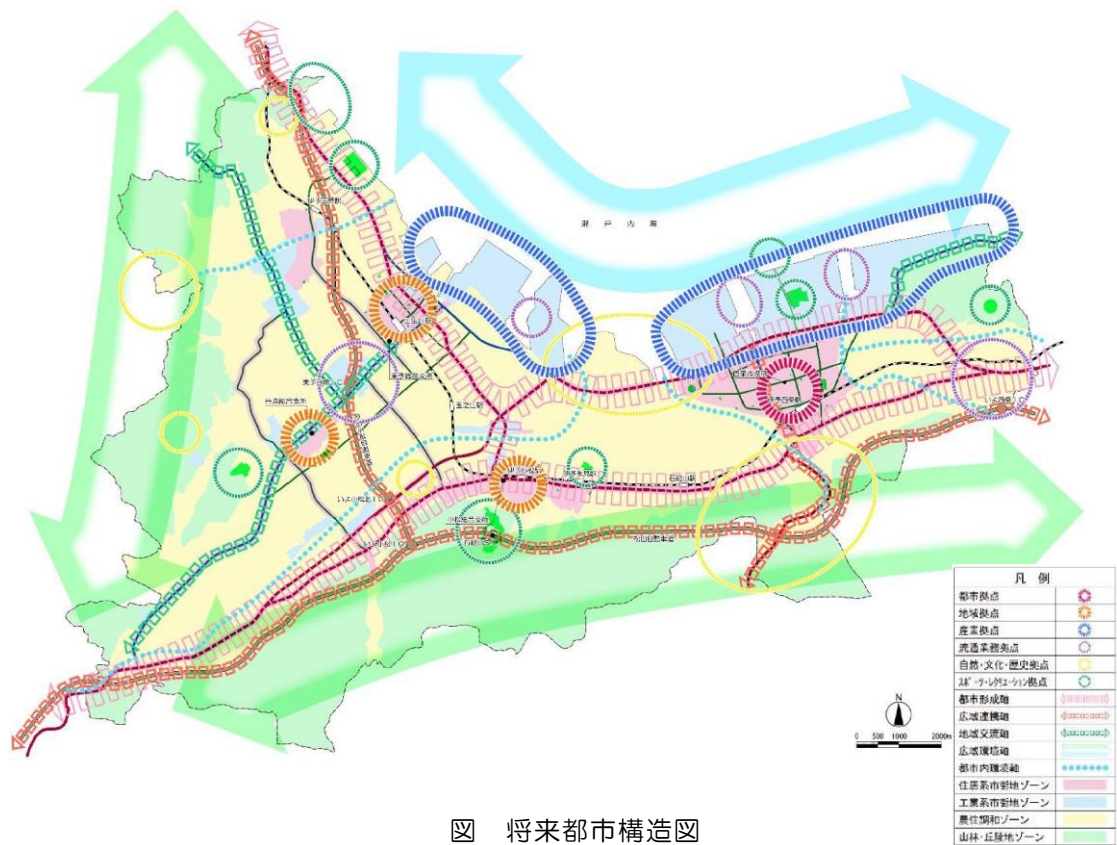


図 将来都市構造図

2-1-3 関連計画

西条市中心市街地活性化基本計画

[変更年：平成26年3月]

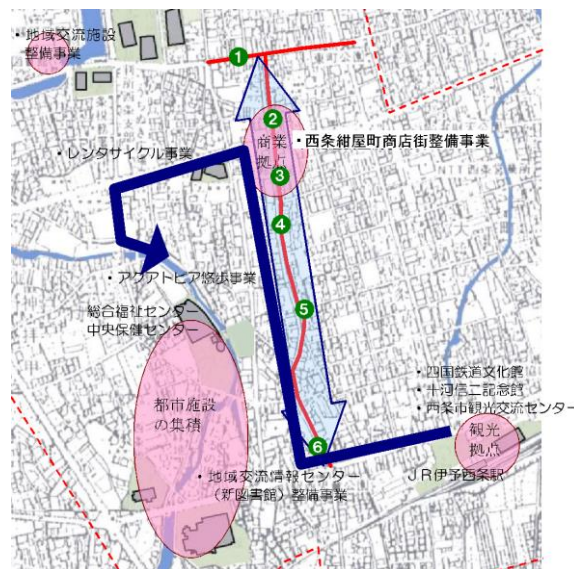
計画の概要

西条市の中心市街地における現状と課題を踏まえ、活性化に向けた基本理念《「水と元気の源“うちぬき”空間」の創造》を目指す。

西条市中心市街地活性化の目標

区域内に点在する観光拠点や都市施設を有機的に結び、レンタサイクルなどの回遊しやすい取組と連携し、観光客や地域住民が集うことによる活性化を目標とし、事業を進めていく。

「レンタサイクル事業」「アクアトピア悠歩事業」「鉄道歴史パーク inSAIJO」による回遊性の向上



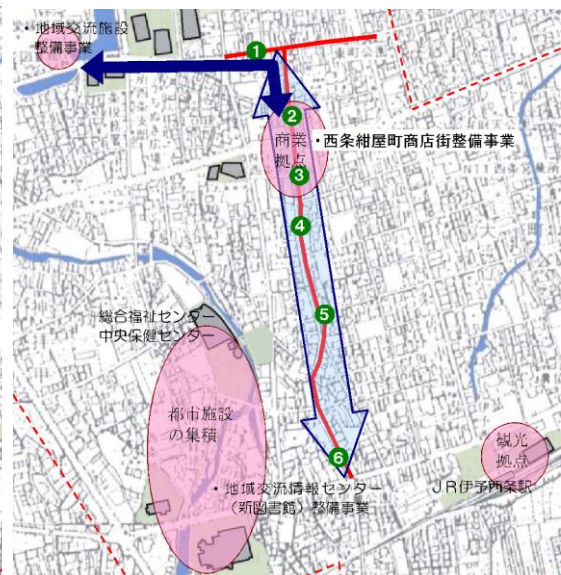
「レンタサイクル事業」「まちかど博物館整備事業」による回遊性の向上



「地域交流情報センター（新図書館）整備事業」による歩行者・自転車通行量の増加



「地域交流施設整備事業」による歩行者・自転車通行量の増加



都市再生整備計画（第Ⅱ期中央地区）

〔完了年：平成25年度〕

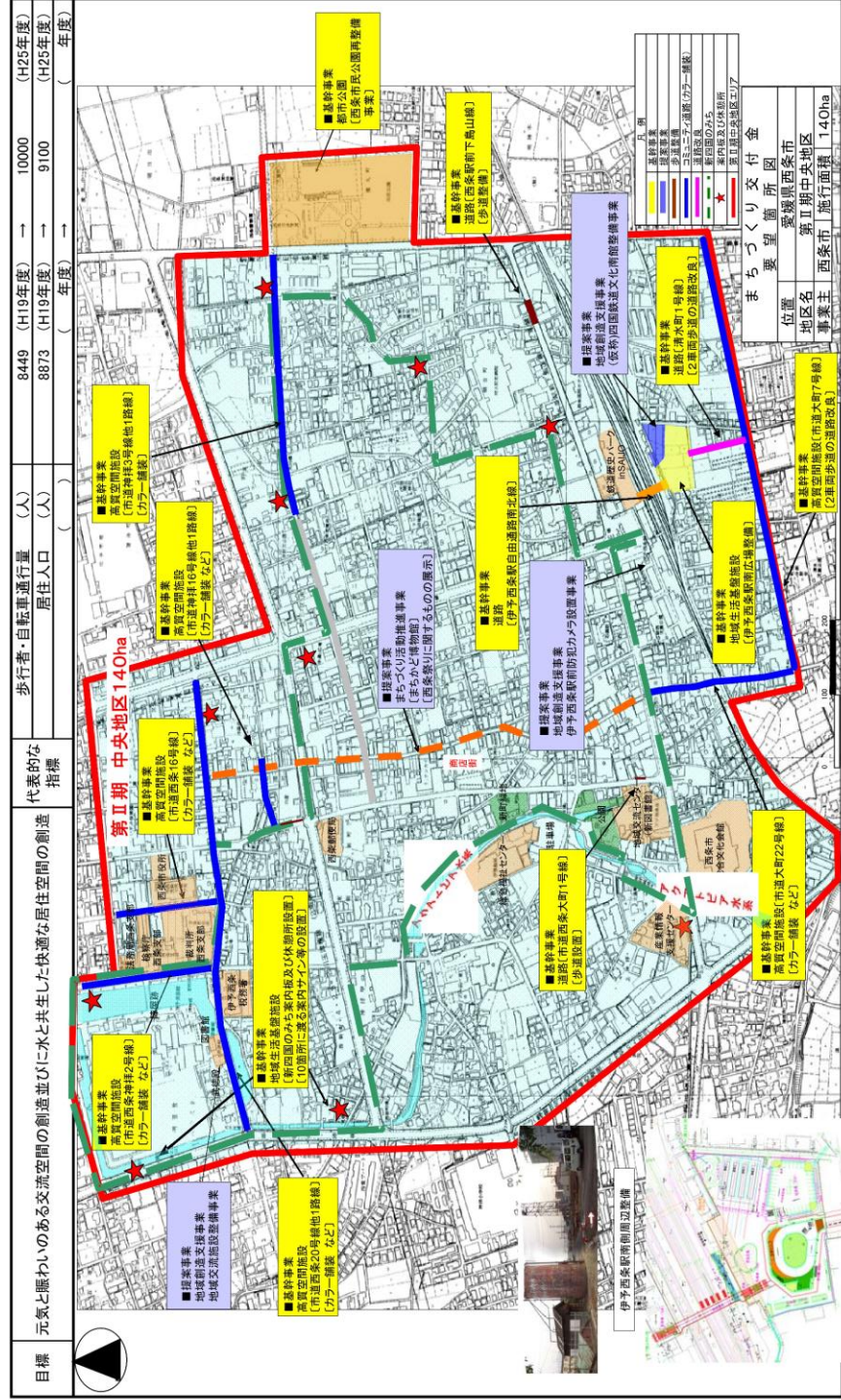
計画の概要
 まちづくり交付金を活用して地区の整備を進めることで、元氣と賑わいのある交流空間の創造、水と共生した快適な居住空間の創造を目指す。

自転車関連

区内に点在する観光拠点や都市施設を有機的に結び、レンタサイクルなどの回遊しやすい取組と連携し、観光客や地域住民が集うことによる活性化を目標とし、事業を進めていく。

区内に点在する観光拠点や都市施設を有機的に結び、レンタサイクルなどの回遊しやすい取組と連携して、観光客や地域住民が集うことによる活性化を目指した。

第Ⅱ期中央地区(愛媛県西条市) 整備方針概要図

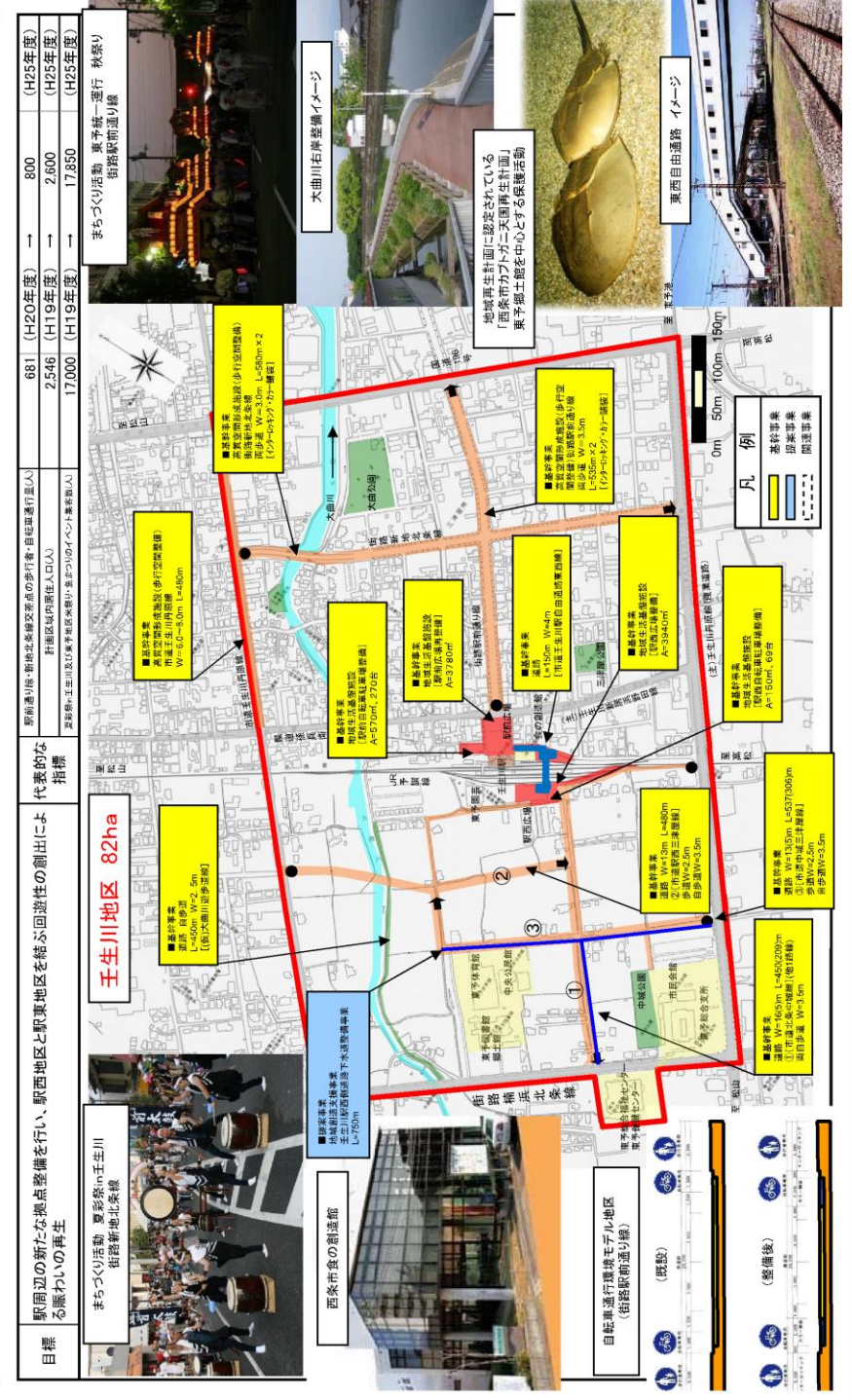


都市再生整備計画（壬生川地区）

計画の概要 まちづくり交付金を活用して地区の整備を進めることで、駅周辺の新たな拠点整備を行い、駅西地区と駅東地区を結び回遊性の創出による賑わいの再生を目指す。

自転車関連
 JR壬生川駅周辺整備としては、食の創造館と総合福祉センター、東予保健センター、東予総合支所、市民会館、中央公民館、東予体育館、東予図書館、郷土館などの既存公共施設との連携で、歩いて暮らせるまちづくりの新生活拠点施設として新設の駅西口広場及び東西自由連絡通路等を整備した。
 特にJR壬生川駅西側では、回遊性と歩行者の安全性確保のために、歩道（幅員2.5m）と自歩道（幅員3.5m）が整備済である。自転車通行環境王生川地区（街路駅前通り線）に指定されており、自転車専用レーンが整備済である。

壬生川地区（愛媛県西条市）整備方針概要図



2-2 自転車交通に関する現状と課題

2-2-1 西条市の交通状況

西条市の管理する市道において、道路交通量調査委託業務（平成 30 年度）を実施し、12 時間自動車、自転車交通量および歩行者通行量を調査した成果を次図に示す。

- 西条市東部地区（西条地区）の市街地では、断面自転車交通量が 500 台/日以上
の箇所が存在する。

調査箇所 No.22:公園通り【市道国道朔日市線】

調査箇所 NO.7:くすのき通り【市道古川玉津橋線】

調査箇所 No.11 西条東中学校北側道路【市道飯岡玉津 2 号線】

- 西条市東部地区(西条地区)公園通り【市道国道朔日市線】(調査箇所 No.8, No.22)
は、断面自動車交通量が 10,000 台/12h 以上あり、市内でも交通量が多い路線
であるといえる。

- 西条市西部地区（東予地区）では、JR 壬生川駅西側のエリアで自転車交通量が比
較的多い。

調査箇所 No.28【市道楠浜北条線・市道北条周布線】

調査箇所 No.29【市道楠浜北条線・市道壬生川丹原線】

調査箇所 No.32【市道壬生川丹原線・市道平和通線】

- 西条市西部地区では、調査箇所 No.29【市道楠浜北条線・市道壬生川丹原線】、
No.40【市道周布吉岡線・市道横川線】で自動車交通量が比較的多いが、6,000～
8,000 台/12h 程度である。JR 壬生川駅周辺のエリアは、東部地区に比べて、相
対的に交通量は少ない。

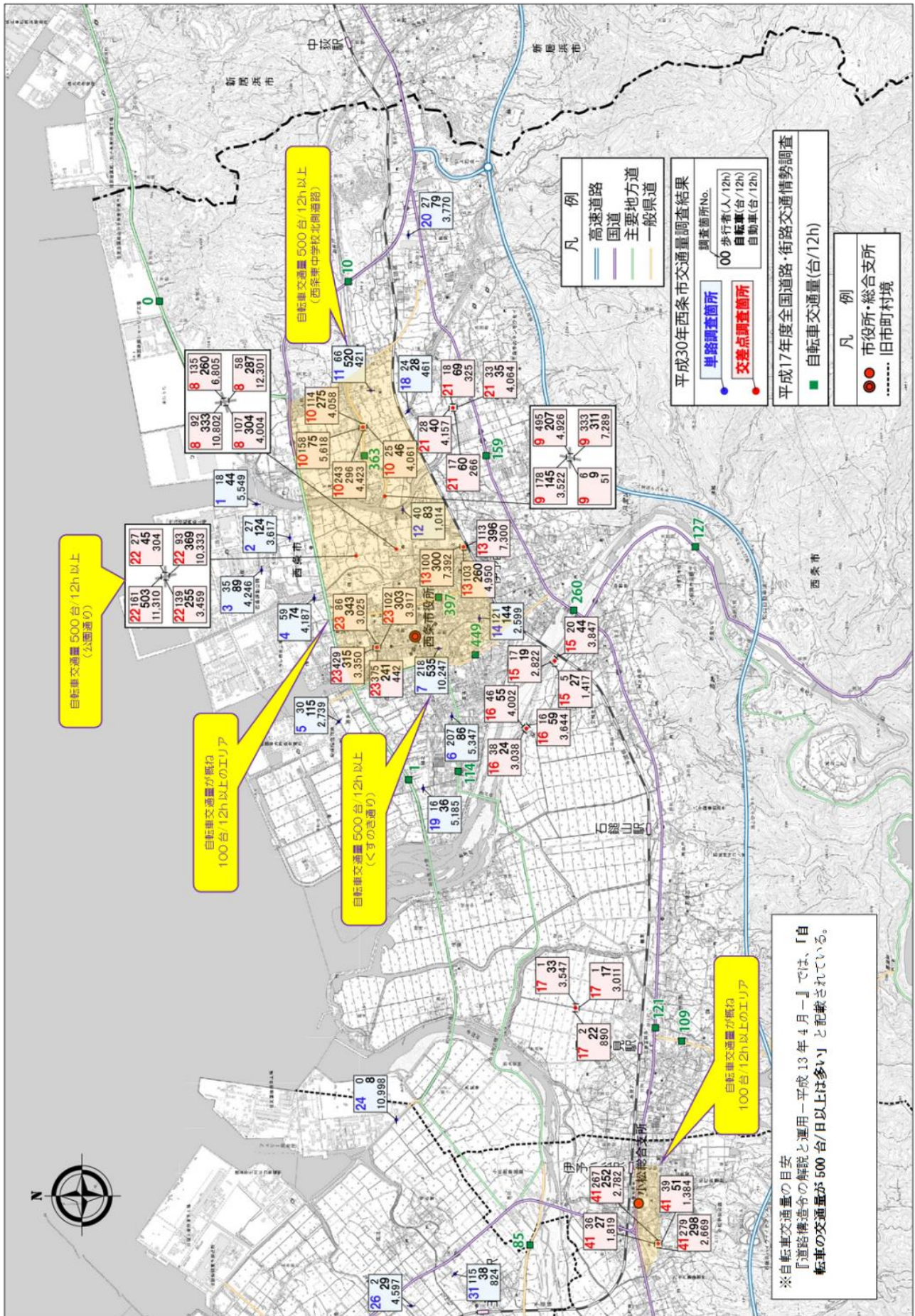
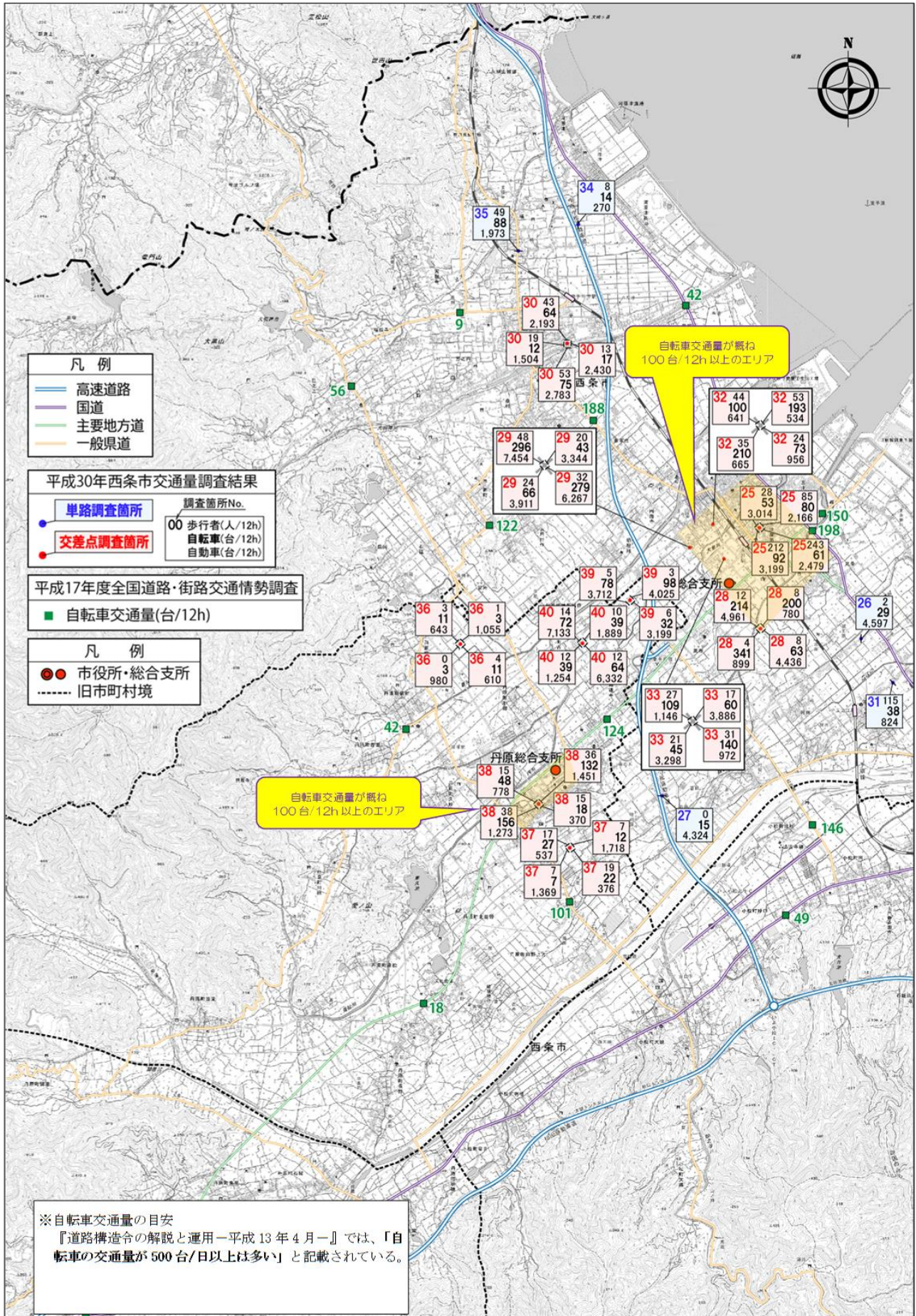


図 西条市の交通状況 (西条市東部地区)



2-2-2 小中学校の通学路状況

西条市内のすべての中学校において、自転車通学が認められている。小学校については、遠方から通学する一部の児童に対し、4つの小学校で自転車通学が認められている。

- 西条市東部地区（西条地区）では、玉津小学校（西条東中学校区）、西条小学校（西条北中学校区）、氷見小学校（西条西中学校区）において、一部の児童が自転車通学となっている。
- 西条市西部地区（東予地区）では、国安小学校（東予西中学校区）において、一部の児童が自転車通学となっている。
- 中学校では、すべての学校で自転車通学が認められており、特に JR 伊予西条駅北の市街地部（西条市東部地区）における主要な道路は、概ね西条北中学校の自転車通学路となっている。

市立小中学校の児童・生徒数（単位：人）

No	学校名	児童数
1	西条小学校	★ 498
2	神拝小学校	★ 698
3	大町小学校	★ 546
4	玉津小学校	★ 518
5	飯岡小学校	313
6	神戸小学校	189
7	禎瑞小学校	66
8	橘小学校	85
9	氷見小学校	151
10	壬生川小学校	252
11	周布小学校	148
12	吉井小学校	129
13	多賀小学校	267
14	国安小学校	167
15	吉岡小学校	135
16	三芳小学校	91
17	楠河小学校	82
18	庄内小学校	62
19	丹原小学校	240
20	徳田小学校	34
21	田滝小学校	13
22	田野小学校	76
23	中川小学校	82
24	小松小学校	274
25	石根小学校	91
合計		5,207

No	学校名	生徒数
1	西条東中学校	★ 406
2	西条西中学校	176
3	西条南中学校	★ 387
4	西条北中学校	★ 600
5	東予東中学校	★ 394
6	東予西中学校	156
7	河北中学校	122
8	丹原東中学校	193
9	丹原西中学校	45
10	小松中学校	218
合計		2,697

★ : 約400人以上の小中学校

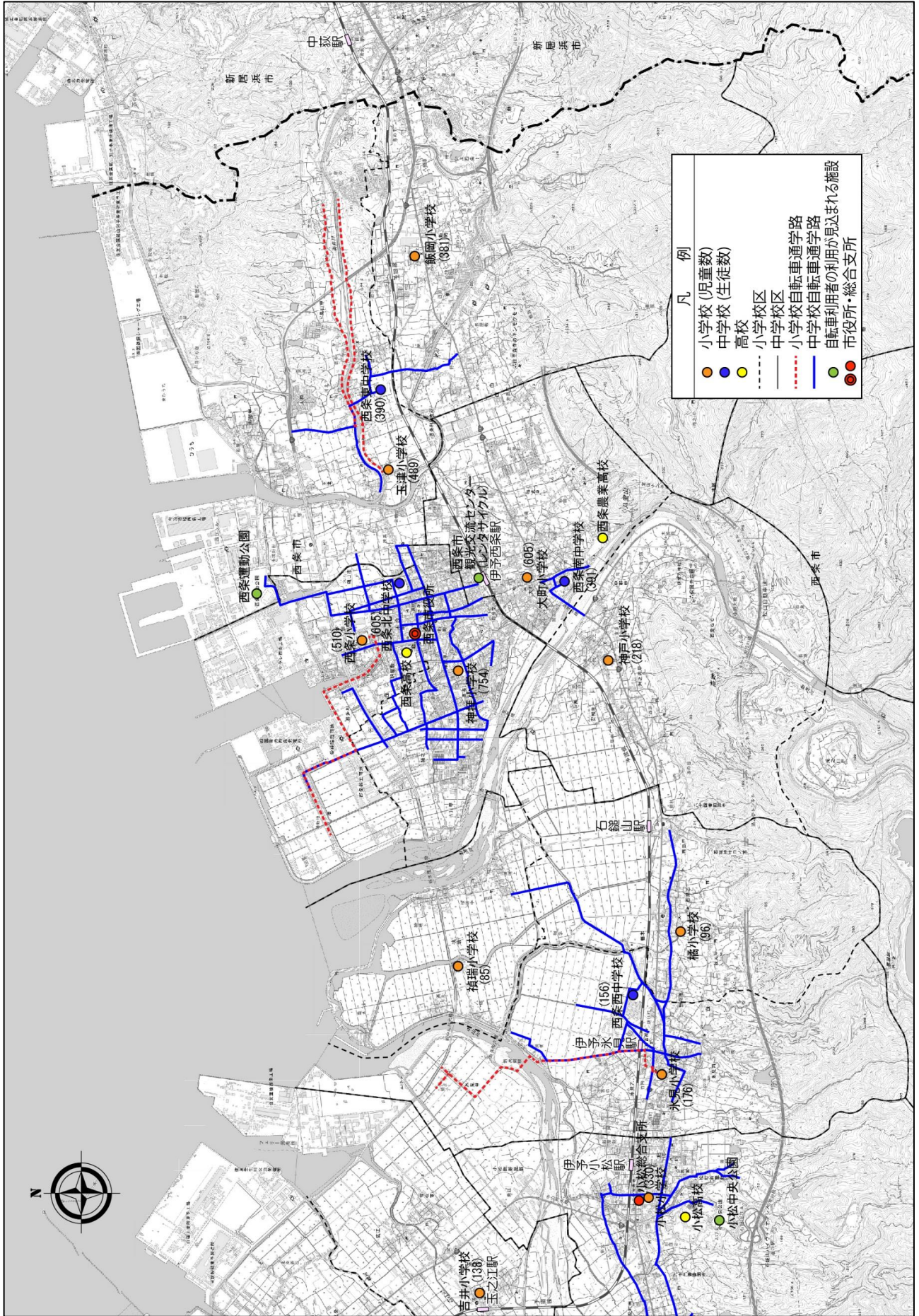
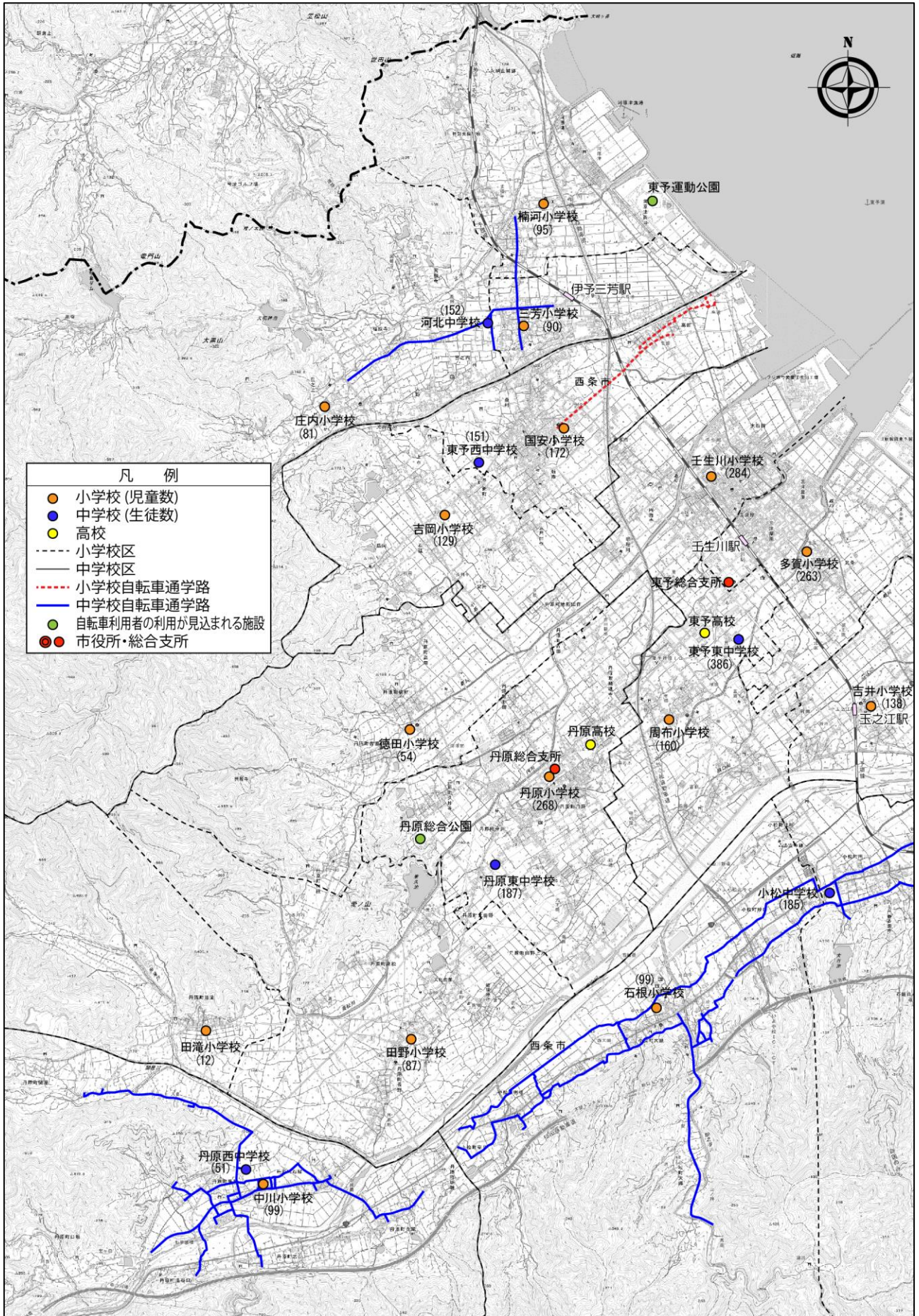


図 小中学校の通学路状況 (西条市東部地区)



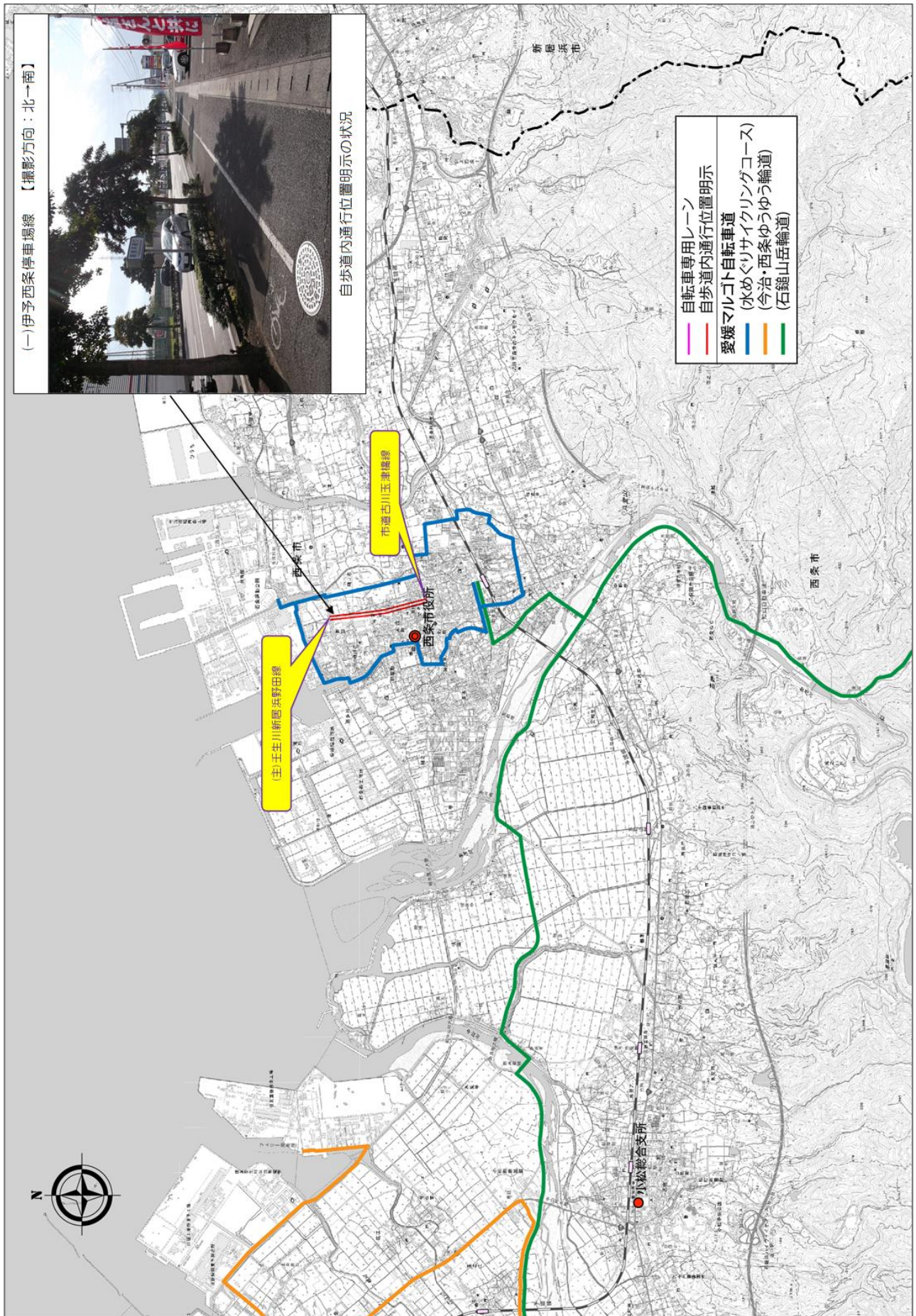
2-2-3 既設の自転車走行空間整備状況

西条市内の一部の道路で、既に自転車走行空間が整備されている路線があり、次図の通りである。

- 西条市内には、愛媛マルゴト自転車道の3つのルートが県の事業により整備されている。(石鎚山岳輪道、今治・西条ゆうゆう輪道、水めぐりサイクリングコース)
 < 2-1-2 上位計画(愛媛県自転車新文化推進計画)参照 >
- 西条市東部地区(西条地区)では、西条市役所東側の一般県道伊予西条停車場線(主要地方道壬生川新居浜野田線交差点~市道古川玉津橋線交差点)で、自歩道内に『自転車通行区分』が整備されている。
- 西条市西部地区(東予地区)では、市道駅前正面線(JR壬生川駅から一般国道196号までの区間)で、『自転車専用レーン』が整備されている。
 < 2-1-3 関連計画(都市再生整備計画(壬生川地区))参照 >

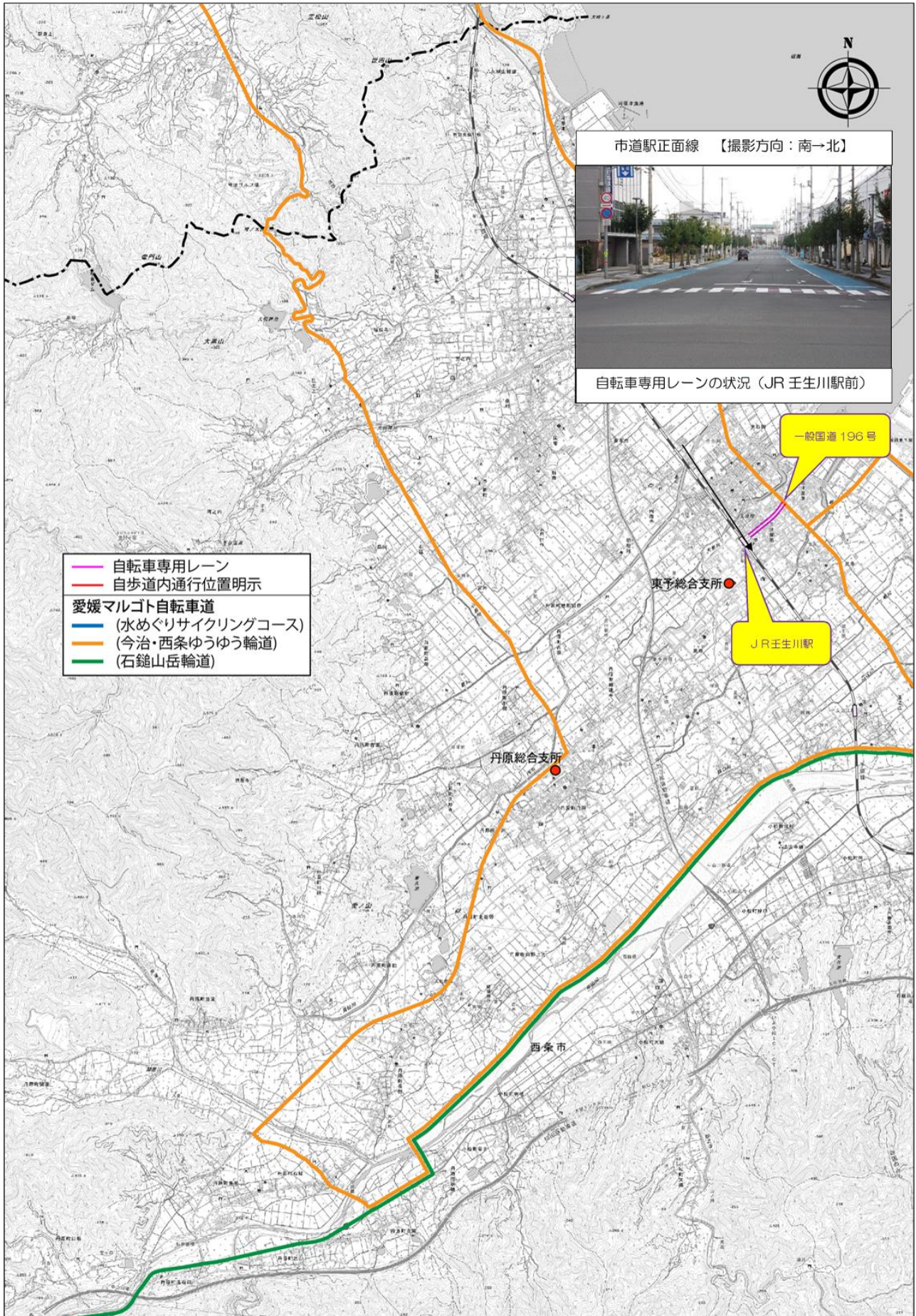


愛媛マルゴト自転車道 HP より



国土地理院電子地形図(タイル)

図 既設の自転車走行空間整備状況 (西条市東部地区)

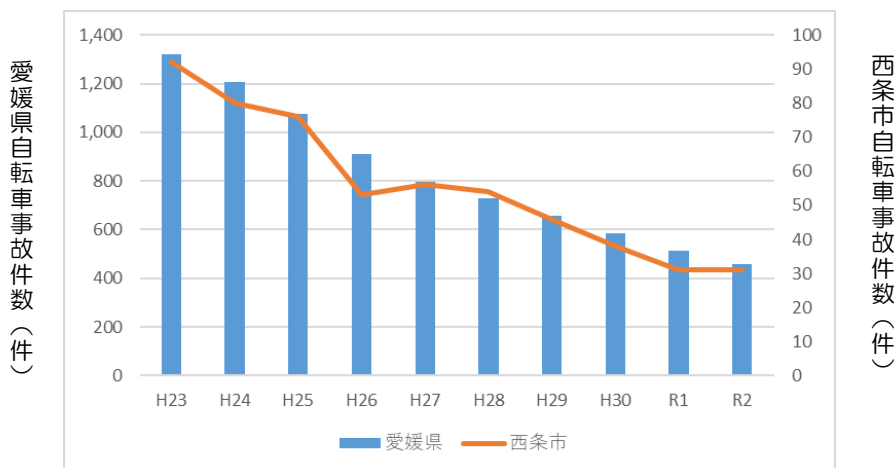


国土地理院電子地形図(タイル)

図 既設の自転車走行空間整備状況（西条市西部地区）

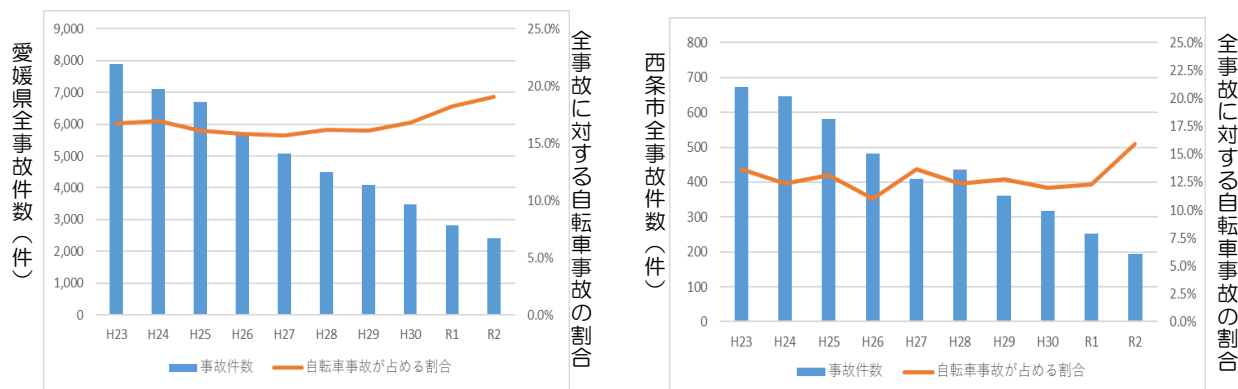
2-2-4 自転車関連事故の発生状況

西条市内の自転車関連の交通事故件数は、県全体とともに減少傾向にあり 10 年間で約 3 割に減少している。



愛媛県・西条市の自転車交通事故推移

西条市内の全交通事故に対する自転車関連事故の割合は、県全体とともに増加傾向にあり、自転車関連事故低減への安全対策が必要となっている。



愛媛県・西条市の全事故件数及び自転車事故の割合の推移

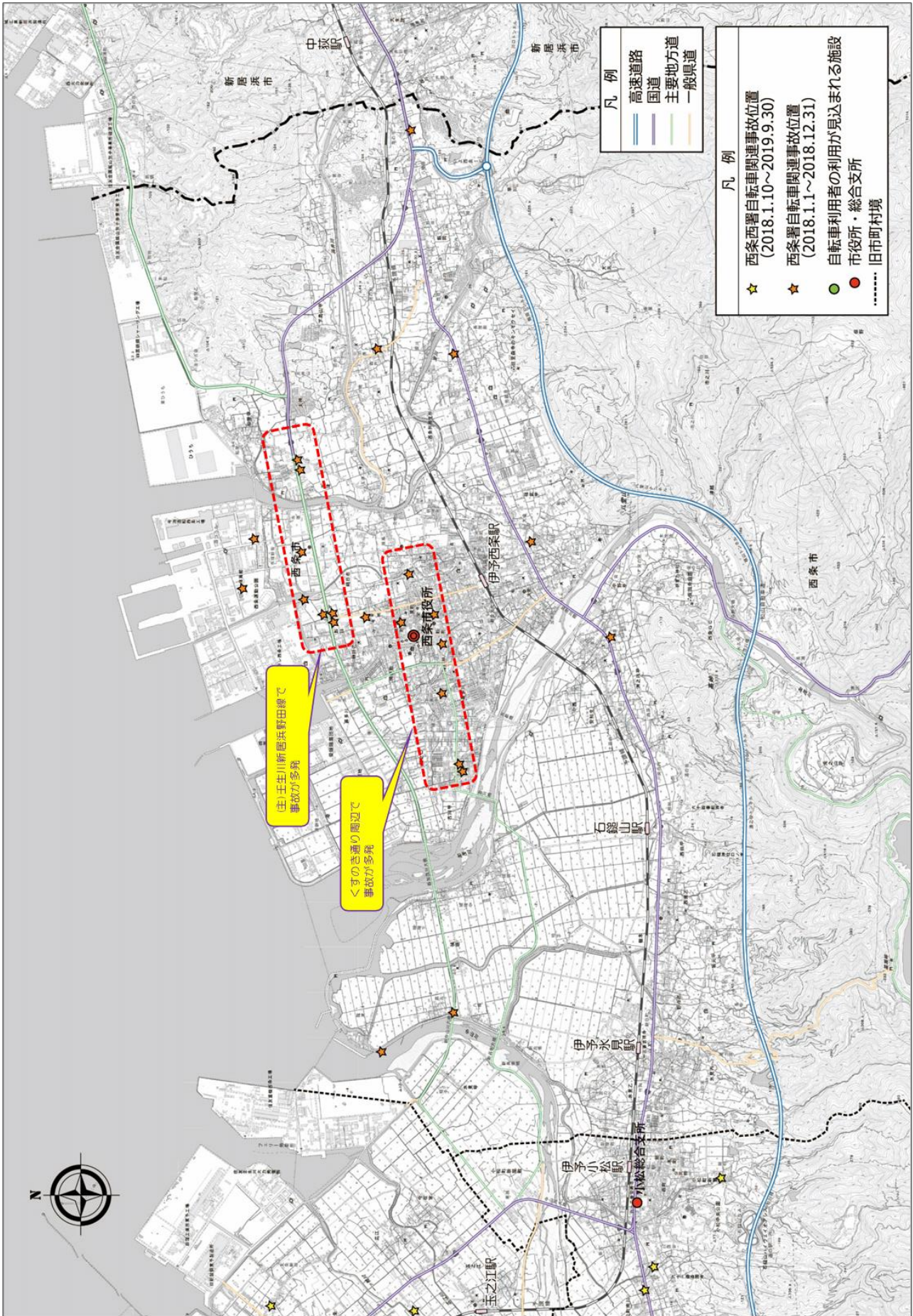
西条警察署及び、西条西警察署管内における自転車関連事故が発生した箇所については、次図の通りである。

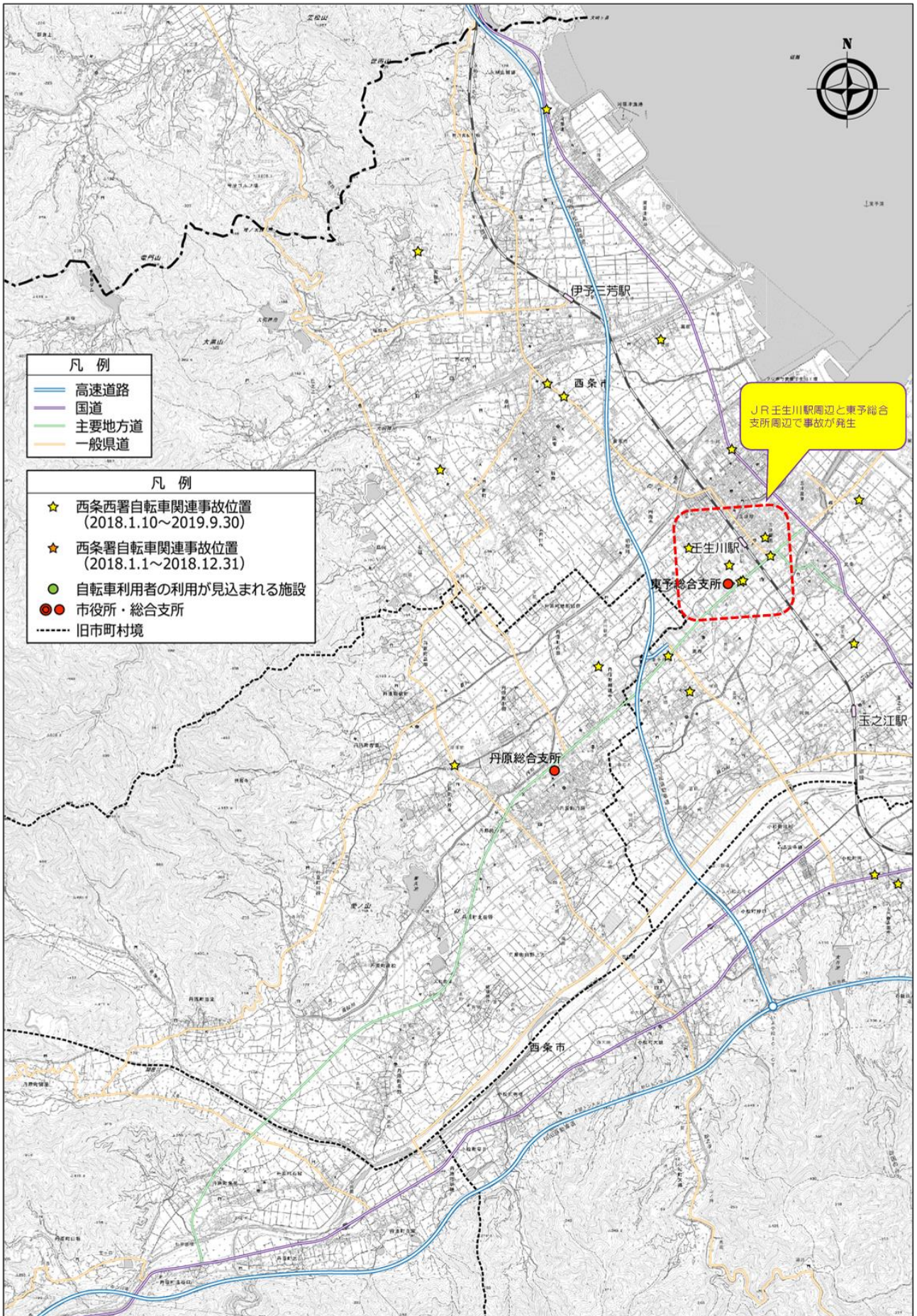
- ・西条警察署管内では、主要地方道壬生川新居浜野田線やくすのき通り【市道古川玉津橋線】周辺で自転車関連事故が多数発生している。

< 西条警察署提供資料（2018.1.1～2018.12.31） >

- ・西条西警察署管内では、JR 壬生川駅周辺および東予総合支所周辺で自転車関連事故が発生している。

< 西条西警察署提供資料（2018.1.10～2019.9.30） >





国土地理院電子地形図(タイル) 図 自転車関連事故発生状況(西条西警察署提供資料より)

2-2-5 現状から抽出した課題

西条市の上位計画や関連計画及び、自転車利用の現状把握を基に、課題を抽出する。

【課題 1：上位計画、関連計画の推進】

「西条市都市計画マスタープラン」において【生活道路や歩行者・自転車道の整備】、「西条市中心市街地活性化基本計画」において【観光拠点や都市施設を有機的に結んでレンタサイクルによる回遊性向上】が計画目標とされているが、整備は進んでいない。

【課題 2：自転車通行空間のネットワーク化】

「西条市都市計画マスタープラン」において、自転車環境モデル地区（壬生川地区）の指定を受け、JR 壬生川駅正面線の自転車専用レーンの整備が、（一）伊予西条停車場線では、自転車通行空間が一部区間（自歩道内通行位置明示）で整備されているが、部分的な整備であるためネットワーク機能を有していない。

【課題 3：歩行者と自転車の安全性確保】

西条地区の市街地は自転車交通量も多く自転車関連事故が多発している。さらに、中学校の通学路に指定されている道路が多数存在する。また、東予地区の市街地でも自転車関連事故が多発している。これらのエリアは、自転車通行空間が整備されておらず自転車と歩行者の安全性が確保されていない。



国土地理院電子地形図(タイル)

2-3 基本方針と計画目標の設定

2-3-1 基本方針・計画目標

自転車利用の現状から抽出した課題から、西条市における自転車ネットワーク計画策定の基本方針や計画目標を設定する。

西条市の目指す将来都市像 ⇒

『 人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市 』

< 基本方針 >

自転車通行空間の安全性・利便性の向上を図る自転車ネットワーク

◆安全性の向上

○通学路において自転車事故が多発している路線を整備することで、自転車利用者の安全性向上を図る。

◆利便性の向上

○主要施設（鉄道駅、学校、公園、レンタサイクル店 等）を結び自転車利用者の利便性向上を図る。

○上位計画・関連計画が掲げる、西条市の将来像実現に向けた自転車ネットワークを策定する。

< 計画目標 >

① 安全な通行空間の確保

自転車通行空間を整備することにより、歩行者、自動車にも安全な道路空間となる。

② 利用促進・地域の活性化

市内の自転車通行空間を整備し、更に既設の「愛媛マルゴト自転車道」や隣接する自治体の自転車ネットワーク計画路線を活用して広域的なエリアを結ぶことで、自転車を活用した市内外との交流の活性化を図る。

第3章 路線の選定

3-1 全体計画（路線）と重点整備エリア（路線）

西条市は、面積が510.04平方キロメートルあり愛媛県内において、久万高原町、西予市に次ぐ第3位の面積である。また市域が東西に広域に存在する特性を有しており、市内全域における自転車ネットワークの形成にあたっては、多くの時間と費用が伴うことになる。

しかしながら、基本方針を踏まえた自転車通行空間の確保・ネットワーク化には、効率的な事業実施による早期の効果発現が必要である。

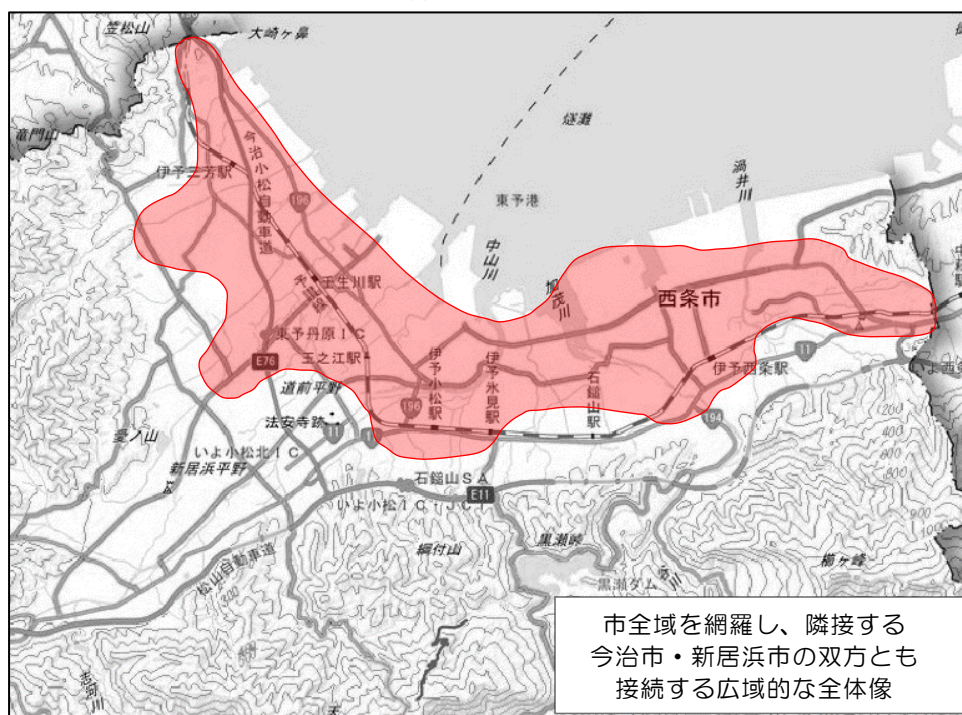
従って、まず整備の方向付けを行う全体計画（市内全域で検討）を選定し、その中から重点整備エリア（路線）を抽出するとともに、今後の自転車通行空間整備に向け先導的な整備を進めることにより、段階的な展開を図っていくものとする。

3-2 全体計画（路線）の選定

全体計画（路線）は、以下の項目を総合的に判断し選定する。

- ① 上位計画・関連計画における自転車利用路線としての位置づけを考慮する。
- ② 都市計画（市街化区域）の確認や地形を考慮する。
- ③ 既設道路の幅員、交通量、河川・鉄道等の構造上の道路分断を考慮する。
- ④ 愛媛マルゴト自転車道や隣接自治体の自転車ネットワーク計画と接続する。
- ⑤ 小学校の自転車通学路の路線を選定する。
- ⑥ 市役所（支所・サービスセンターを含む）や主要な公園を接続する。

<全体計画範囲>



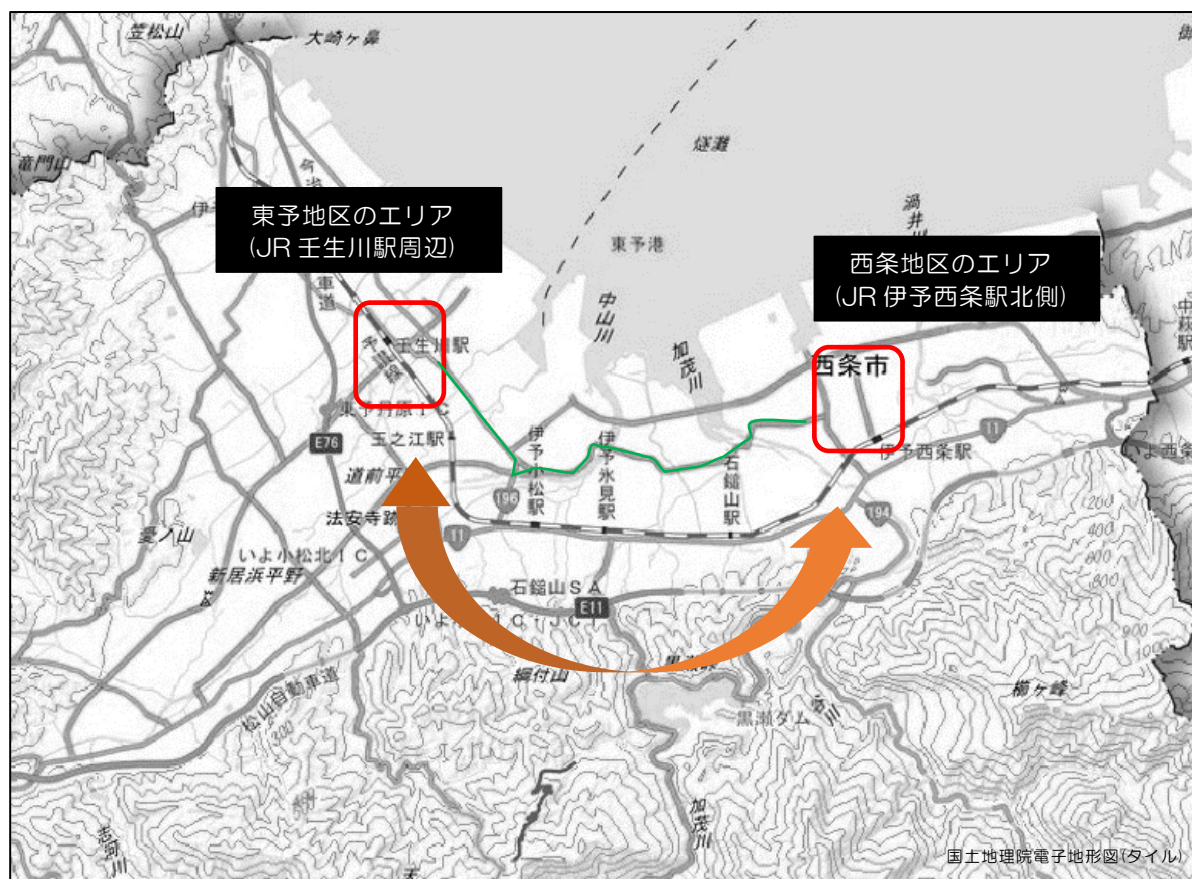
国土地理院電子地形図(タイル)

3-3 重点整備エリア（路線）の選定

下記のとおり、整備の必要性が特に高いと考えられる市役所、駅、学校のある市街地を自転車ネットワークの重点整備エリアとして選定する。

< 重点整備エリアの選定 >

自転車交通量が多く、かつ、通学路が多数指定されているが自転車関連事故も多発している【西条地区（JR伊予西条駅北側の市街地）のエリア】と、自転車関連事故が多発している【東予地区（JR壬生川駅周辺の市街地）のエリア】2つのエリアを計画対象とする。



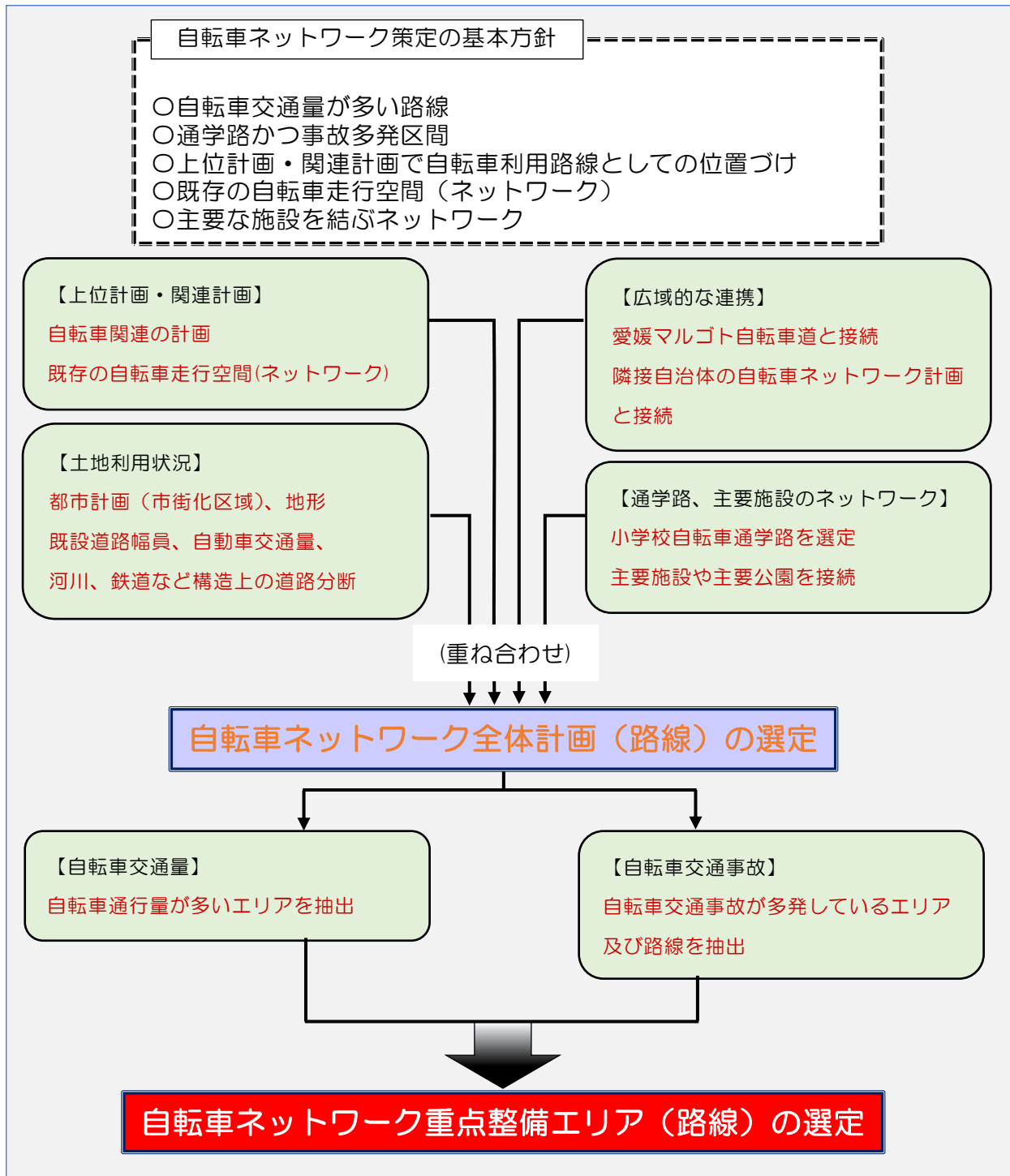


図 自転車ネットワーク路線選定フロー

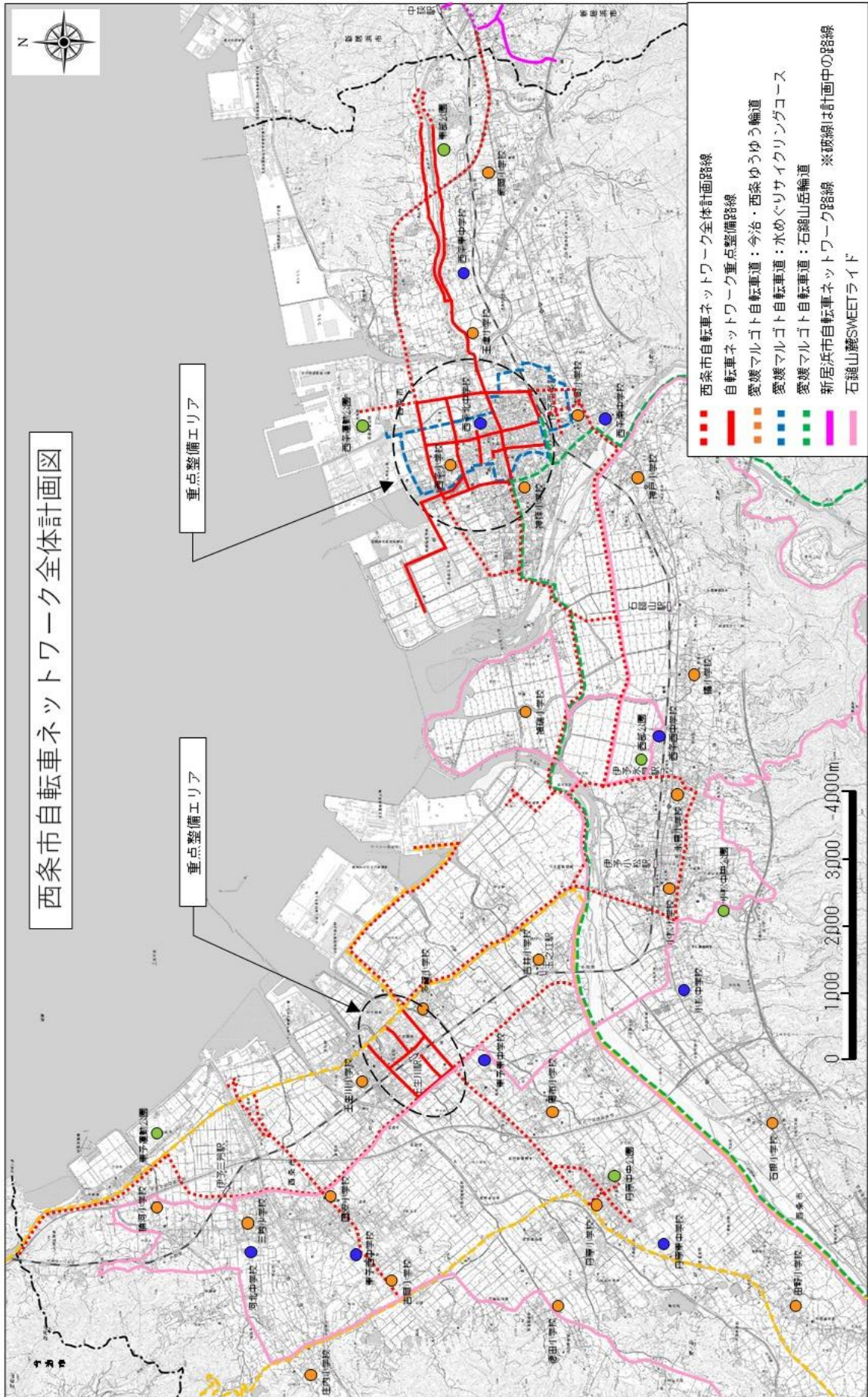


図 全体計画対象路線

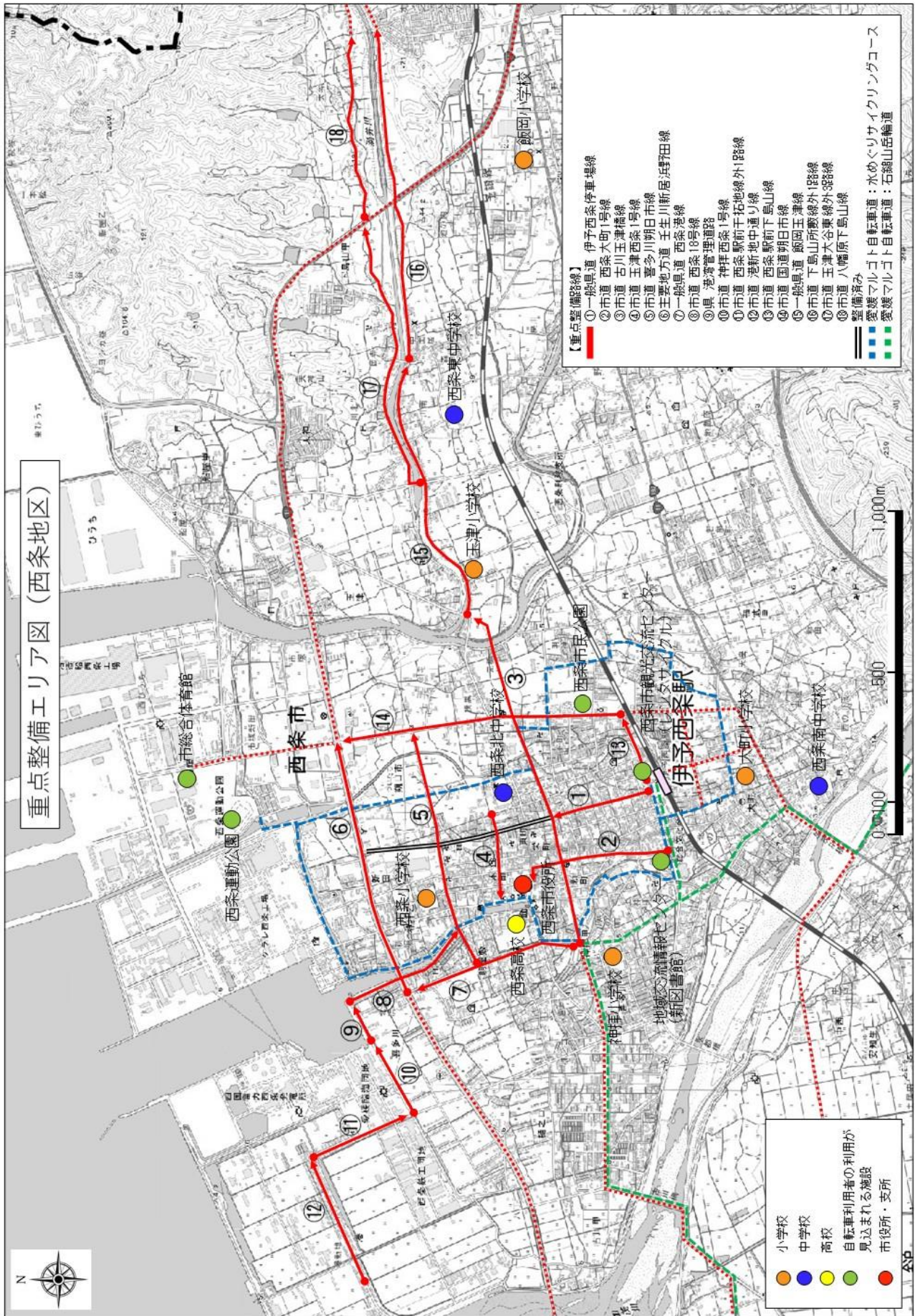


図 重点整備路線の選定 (旧西条市エリア)

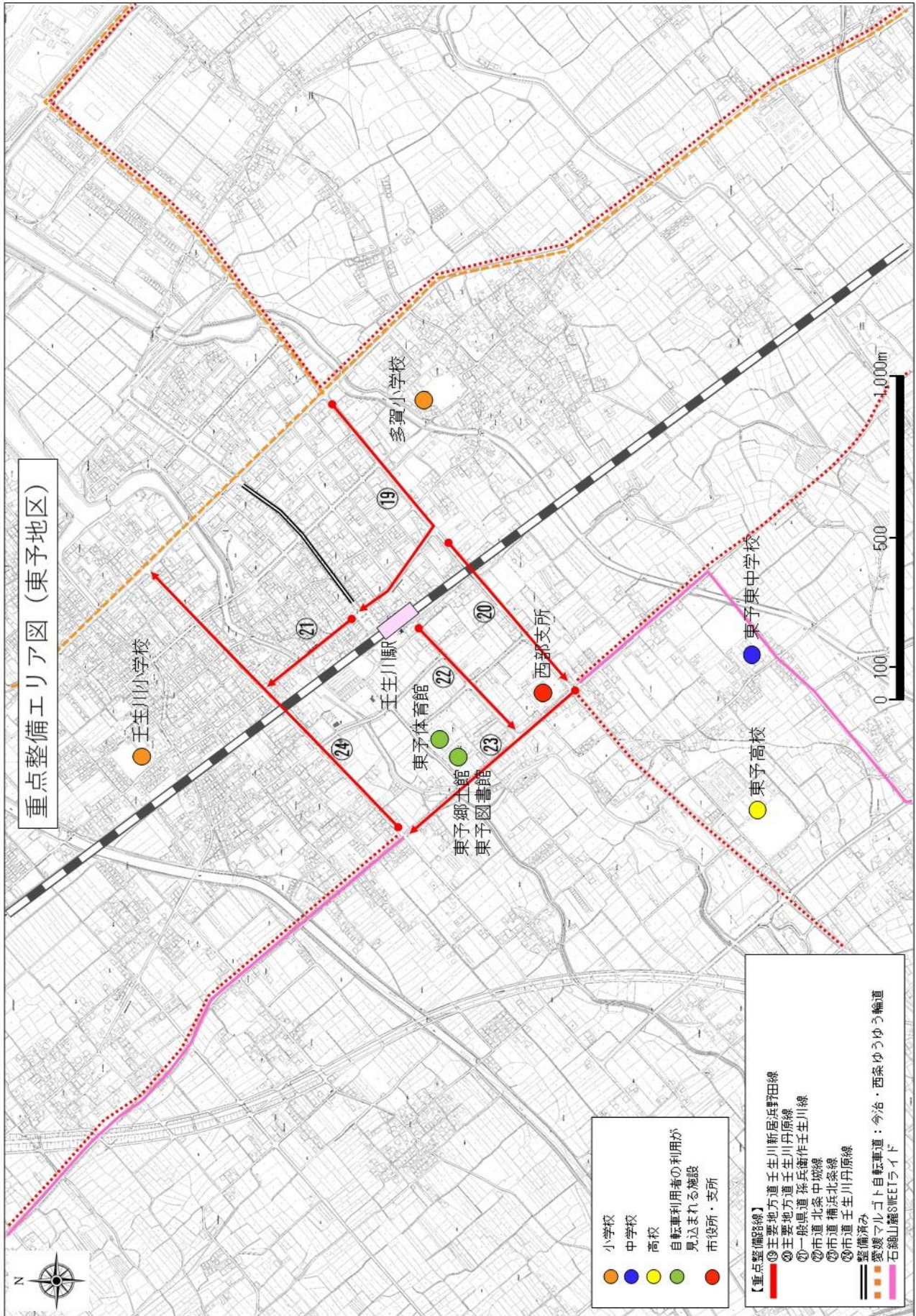


図 重点整備路線の選定 (旧東予市エリア)

第4章 自転車通行空間の整備形態の選定

4-1 整備形態の種類

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構造）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定する。

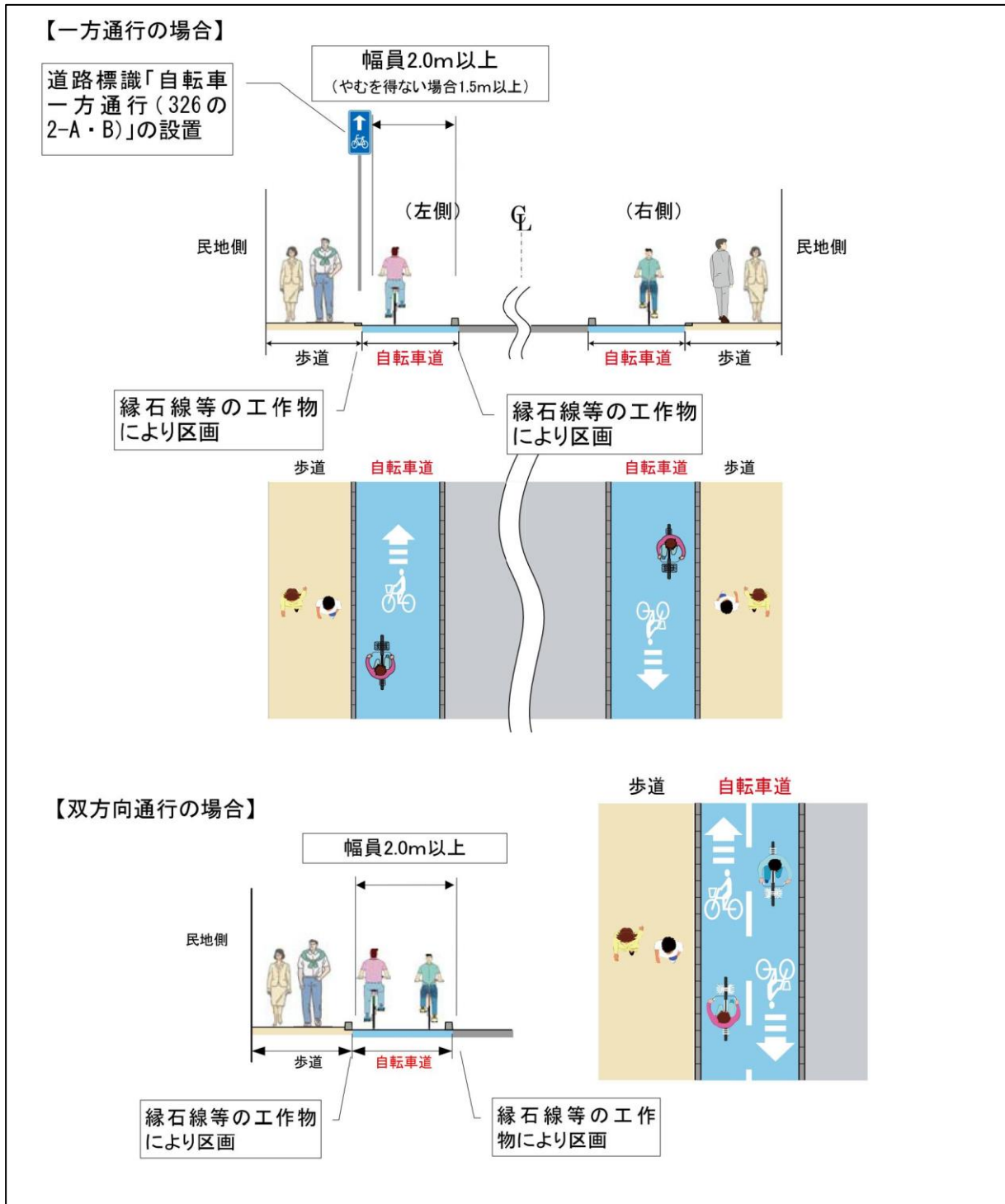
< 基本的な整備形態（イメージ） >

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>路側帯 車道</p> <p>[車線内の対策]</p>

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月）

4-1-1 自転車道

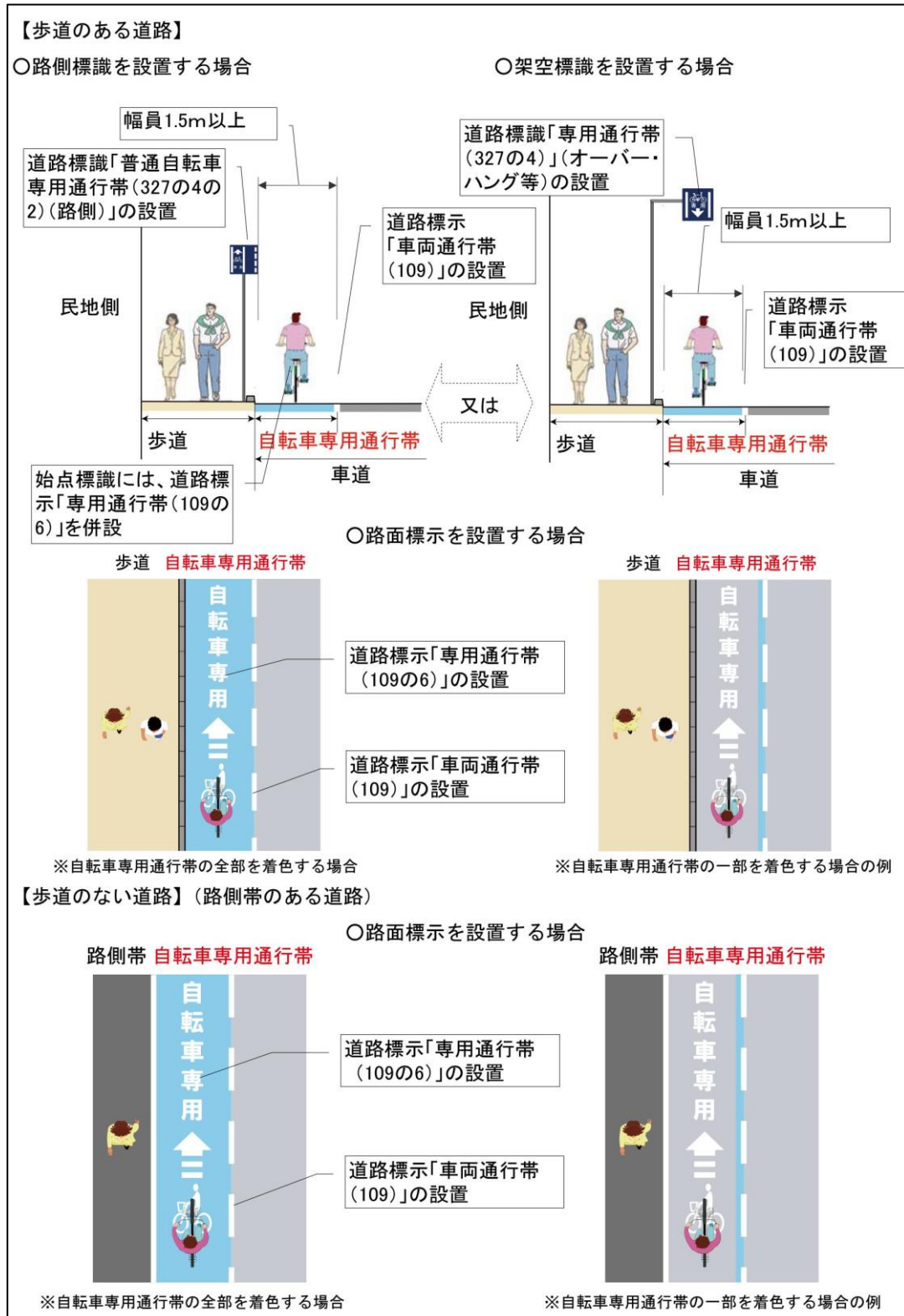
自転車道とは、歩行者と自動車等から縁石線等により構造的に分離した、自転車専用の道路部分である。



(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月)

4-1-2 自転車専用通行帯

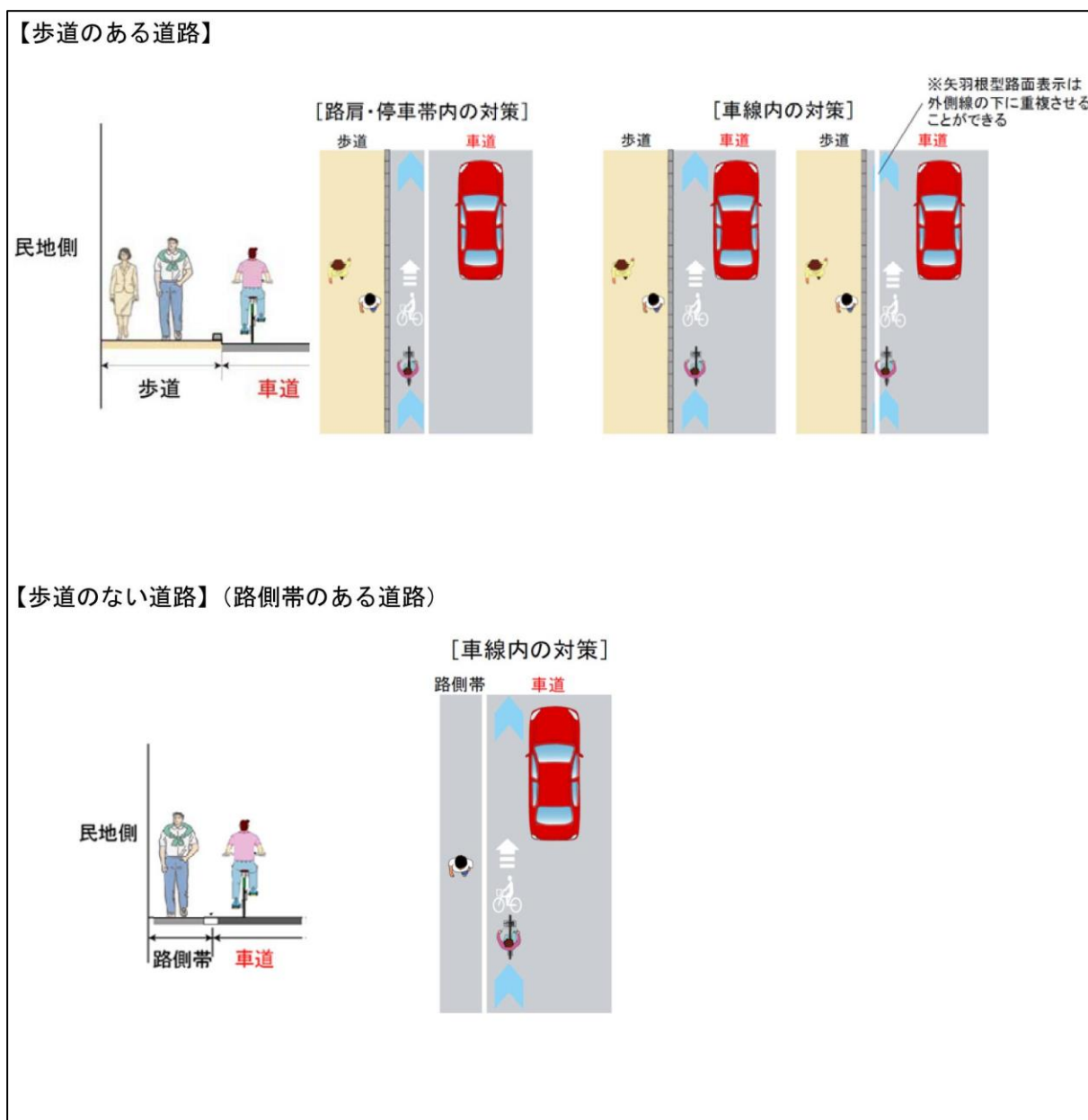
自転車専用通行帯とは、車道に設けられ、歩行者や自動車等から視覚的に分離した、自転車専用の通行帯である。



(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月)

4-1-3 車道混在

車道混在とは、車道内を自転車と自動車が出合っていて通行し、歩行者と区間的に分離したものである。



（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28 年 7 月）

※自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）については、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面標示、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

4-2 整備形態の選定

4-2-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

選定した路線における整備形態（完成形態）については、自転車は「車両」であるという原則を踏まえ、自転車が車道を通行するための道路空間について検討し、4-1 で述べたいずれかの形態から選定する。下記の表に基づき、西条市の交通状況や既存の道路構造を踏まえて、路線毎に整備形態を選定する。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
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 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28 年 7 月）

4-2-2 整備形態選定フロー

選定した自転車ネットワーク路線は概ね既設道路であるため、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性等、選定した完成形態の整備が可能か検討する。道路空間の再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での整備が当面困難な場合は、暫定形態での自転車通行空間の整備についても検討する。

次に示す図「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28 年 7 月）」を参考に、整備形態を選定する。

ただし、道路空間の再配分は警察との協議は元より、地域住民の理解も必要であるため、本計画では各路線の整備形態についてはフロー図の提示に留め、施工時において各関係機関と協議・調整し決定するものとする。

尚、協議・調整が困難な場合は、簡易な路面案内標示等を検討するものとする。

4-2-3 計画範囲における事業実施の考え方

計画範囲における整備については、前述のとおり長期の時間を要するため、以下の優先整備順位の考え方を基に、進めていくものとする。

- ① 重点整備エリアの整備を推進する。
- ② 全体計画範囲路線において道路改良を予定している路線、その他早期の整備が可能な路線を実施する。
- ③ ①②以外の路線は、必要に応じて、簡易な路面案内標示等を実施する。

尚、②については道路改良事業のスケジュールに左右されるため、重点整備エリアと並行し実施することも考えられる。道路改良路線が重点整備エリアに含まれていない場合においては、柔軟に整備を実施し、効率的な事業実施による自転車通行空間の早期の確保が必要である。

第5章 自転車利用ルールの周知徹底

5-1 利用ルール周知によるマナー向上

自転車ネットワーク路線の整備に併せて、自転車利用者の通行ルールやマナーの向上を図ることが、安全で快適な自転車通行空間の創出において重要である。

5-1-1 小学3年生以上を対象とした交通安全教室の開催

交通安全協会による、本格的に自転車を利用開始する小学3年生以上を対象に交通安全教室を開催している。小学校によっては交通公園を利用して交差点での安全確認、横断歩道や踏切の渡り方等、自転車の交通ルールとマナーに対する知識の向上を図っている。



(交通安全教室)

5-1-2 関係機関との連携による自転車利用ルールの周知

愛媛県警察ホームページでは、自転車安全利用五則を、愛媛県では平成25年に「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」が施行され、現在では自転車損害賠償保険等の加入の必要性について啓発している。西条市も他機関と連携した啓発活動を行い、継続することが重要である。

愛媛県で自転車を利用するみなさんへ

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への加入が義務化!

なぜ義務化か？

自転車事故の高額賠償事例
自転車利用者の責任による高額賠償が増えており、**約1億円**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。

ポイントとは？

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

自転車が関係する交通事故により生じた損害(他人の生命、身体又は財産)を補償するための**自転車損害賠償保険等**に加入しなければなりません。

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事業者
- ・ 自転車貸付事業者
- ・ 学校等

- ・ 自転車損害賠償保険等への加入の有無の確認
- ・ 未加入者や不明者への情報提供
- ・ 借受人に対する貸付自転車の自転車損害賠償保険等の情報提供
- ・ 児童・生徒や保護者に対する自転車損害賠償保険等の情報提供

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などに備え、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 → 要加入!!

わからない → 要確認!

ご加入の保険会社に補償確認! ◆該当なければ加入が必要!

※ 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お問い合わせましょう!

保険の種類	概要	生命・身体	財産	自転車
個人賠償責任保険	自転車事故の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	×
傷害保険		×	×	○
T.Sマーク付帯保険	自転車安全販売店で購入又は販売を行い、各都道府県に付帯されるもの(保証総額は1年)	○	×	○
自転車保険	各損害保険代理店、自転車保険の取扱いがある銀行の窓口、インターネットや通販販売、一部のコンビニなど	○	○	○
団体保険	会社などの団体保険、PTAや学校の窓口へ加入保険			
共済	任意の共済組合、専任の共済特約など			
カードの付帯保険	各カード会社の保険			
自転車賠償責任保険(事業用等)	競技活動中の事故に備える保険			

チェックシートのダウンロードはこちら

愛媛県農業農村部防災・消防防災安全課 TEL 089-912-2321 FAX 089-941-0119

(愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例 チラシ)

5-1-3 市ホームページ等による自転車利用ルールの周知

自転車利用のルール・利用者の責務・保険・点検整備等について、市のホームページや市庁舎内モニターで、継続的に啓発を行っている。

交通ルールに従った自転車の通行を！！

ページID：0020566
更新日：2015年8月14日更新
[詳細ページ表示](#)

【愛知県自転車の安全な利用の促進に関する条例】が平成25年7月1日に施行（平成25年12月1日に一部改正）されました。

交通ルールに従った自転車の通行を実践しましょう！！

近年、自転車が増える交通事故が増加したり、自転車利用者の運転マナーの悪さが指摘されるなど、自転車の安全な利用対策が緊急の課題となっています。

そのため、愛知県では、自転車の安全な利用に関する条例の向上、自転車を安全かつ快適に利用できる環境の整備等、自転車が増える交通事故の防止、自転車の安全な利用の促進などを目的とした【愛知県自転車の安全な利用の促進に関する条例】を制定しました。

条例の特徴

道路交通法等の法令を守ることはもちろんですが、本条例では、さらに高い目標を推進事項として設定し、愛知県全体で「自転車マナー先導隊」をめぐらすこととしています。
なお、本条例には罰則の規定はありません。

自転車利用者の責務

1. 道路交通法等の法令を遵守する

- 自転車を運転する者は、自転車が「車両」であることや、車両の運転者であることを自覚し、法令を遵守しましょう。

2. 自転車損害賠償保険等へ加入する

- 自転車が関与する交通事故に伴って、加害者側が多額の損害賠償を求められるケースが実態にありますので、自転車損害賠償保険などへ加入しましょう。

＜自転車事故の損害賠償例＞

事例	賠償金例額	事故の概要
1	5,000万円	女子高生の自転車が、横丁で帰宅途中携帯電話に片を取られ歩行中の女性の背後から衝突。 女性は、歩行困難になり、車を失い生活保護を受けている。
2	5,438万円 禁錮1年10月 実刑収監	横断無視した男性の自転車が、横断歩道を歩行中の女性と正面衝突。 女性は最重不慮の重体で数日後死亡。
3	1,239万円	自転車が、信号のない交差点を歩いて横断中の女性と衝突。 女性は顔の骨や歯を折る等の重傷を負った。
4	1,300万円	出動中の自転車が、交差点を一時停止せず左折しようとした際、直進してきた女性の自転車と衝突。 女性は股関節・肩甲骨等の重傷を負った。

- 自転車利用者の損害賠償に対応できる保険の種類は、次表のとおりです。

保険の種類	事故の相手		
	生命・身体	財産	生命・身体
個人賠償責任保険 ※1	○	○	×
傷害保険	×	×	○
TSマーク付帯保険 ※2	○	×	○
自転車保険 ※3	○	○	○

- 個人賠償責任保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険などの他の保険の特約として、契約することが出来るもの。
- TSマークは、自転車安全整備店で購入または点検整備を行い、基準に合格した自転車に貼付されるもの（保証期間は1年間）。
- 自転車保険は、保険会社により違いがあるが、多くは個人賠償責任保険と傷害保険がセットになっている。

3. 自転車の点検整備・その他交通安全対策をする

- 自転車利用者本人や、歩行者、他の車両の利用者などの生命または身体に対する危害の発生を防止するためには、自身が利用する自転車についての安全性が確保されていることが重要で、日頃から、点検整備に努めるようにしましょう。

4. 自転車乗車時に乗車用ヘルメットを着用する

- 道路交通法第63条の10では、「13才未満の児童または幼児の保護責任者は、児童等を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットを着用させなければならない」と規定されていますが、条例ではそれに加えて、「全ての自転車利用者が乗車用ヘルメットを着用する」ことを勧奨事項としています。

5. 歩道などの通行時は、車道左側の歩道等を通行する

- 道路交通法第17条の4により、自転車は車道の左側通行が義務付けられています。また、これでは路側帯における通行方向についての規定はなく、道路の両側に設けられた路側帯を双方方向に通行することが可能でしたが、平成25年12月1日施行の改正道路交通法において、同法第17条の2により、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合に歩道を通行することができる路側帯が「道路の左側部分に設けられたもの」に限定されました。
- しかしながら、歩道においては、通行方向の規定はありません。そこで、条例では「歩道を自転車通行するときは、車道左側に設置されている歩道の通行を優先する」と規定されています。
- つまり、「自転車通行することが可能な歩道では、自転車同士が相互に通行することは法律上可能であるが、自転車が自動車と同一の方向に走ることを推進することによって、事故を防止する」ということを目的としています。

6. 歩行者の通行が頻繁な道路では、自転車を押して歩く

- 道路交通法第63条の4では、「自転車は、歩道を通行しなければならない。歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければならない」とされていますが、歩道における自転車と歩行者の事故は依然として多く発生していることから、それを防止するために規定したものです。

（西条市ホームページ）

令和5年4月から
全ての自転車利用者に対し
ヘルメットの着用が
努力義務化
されました。



でかけよう、
あたらしいスタイルで

危機管理課

（西条市庁舎内モニター）