

1 計画の趣旨

愛媛県では、2019年(平成31年)3月に、「自転車新文化」の更なる拡大・深化に向け「愛媛県自転車新文化推進計画」(以下「第1次計画」という。)を策定し、2023年(令和5年)3月までの4年間を計画期間として、「県民みんながつくり・育てるサイクリングパラダイス」や「交流人口の拡大による地域活性化」、「歩行者・自転車にやさしいまちづくり」、「シェア・ザ・ロードの精神に基づく自転車の安全利用」、「サイクルスポーツの振興」の5つの目標を掲げ、これら目標達成に向けた施策に取り組んできた。

この間、2020年(令和2年)1月頃から新型コロナウイルス感染症(以下「新型コロナ」)の拡大による緊急事態宣言等で社会経済活動が大幅に制限される事態となり、県民の生活様式や交通行動に大きな変化をもたらした。自転車を取り巻く環境においても、サイクリング大会の中止等の影響があった一方で、屋外で密を避けられるサイクリングは、比較的安全・安心なアクティビティとして世界的に人気が高まった。

また、国においては、2021年(令和3年)5月に自転車活用推進法(平成28年法律第113号。以下「法」という。)に基づいた第2次自転車活用推進計画を策定し、社会情勢の変化等を踏まえ、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こととした。

一方、世界に目を向けると、2018年(平成30年)4月12日に国連総会で世界自転車デーが決議され、「2世紀にわたって使用されてきた自転車の掛け替えのなさ、息の長さ、汎用性の高さといった特性」を認め、人間の進歩と前進の象徴としての自転車は「寛容、相互理解、尊重を促進し、社会的包摂と平和の文化を促進する」さらに、自転車は「持続可能な消費と生産を促進するための前向きなメッセージを伝え、気候によい影響を与える」とされており、自転車がもたらす効用、自転車活用のあり方について、愛媛県が掲げる「自転車新文化」の理念に合致している。

こうした状況を踏まえ、第1次計画の5つの目標は継承しつつ、国の第2次自転車活用推進計画を勘案のうえ、新型コロナの影響や社会情勢の変化、第1次計画に基づき取り組んできた各種施策の成果等に留意し、また、世界の自転車活用のあり方も見据えて、第2次の計画を策定するものである。

この計画は、法第10条第1項の規定により、政府が定めた自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じて定めるよう努めることとされている「都道府県自転車活用推進計画」に位置付けられるものである。

【参考：自転車新文化とは】

自転車新文化とは、サイクリングを核にして交流人口を拡大させ、地域の活性化に繋がるとともに、県民に自転車を活用したライフスタイルを提案し、「健康」「生きがい」「友情」を育み、生活の質の向上を図ろうとする取組み。

【参考：自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）抜粋】

（目的）

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

（自転車活用推進計画）

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

（都道府県自転車活用推進計画）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情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（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

【参考：国連決議抜粋（第 82 回本会議：2018 年 4 月）】

総会は、

2 世紀の間使われてきている、また環境への責務と健康を促進している、簡単で、手ごろで、信頼でき、低公害のそして環境的に適した移動の持続可能な手段である、自転車の唯一性、長く使われていることそして多用途性を認め、

自転車と使用者との間の相乗効果が、創造性と社会関与を促進しまた使用者に地域環境の直接の意識を与えていることを認識し、また自転車は、開発のための道具としてまた単に移動だけの手段ではなく教育、健康管理とスポーツに対するアクセスの手段として役に立つことができることを認識し、

自転車は、持続可能な輸送の象徴でありまた持続可能な消費と生産を促進するための積極的なメッセージを伝え、そして環境への積極的な影響を有していることを強調し、

サイクリングを含む、スポーツと体育を通じた社会開発を促進することにおいて、要請に基づいて、加盟国を支援することにおける、国際連合制度とその国別計画の役割を認め、

平和と開発、環境の保存、制度開発および物的インフラや社会的インフラを促進するための自転車ラリーの準備のための資金調達計画における生産的な官民連携の極めて重要な役割を強調し、

主要な国際的なまた地元のサイクリング大会は、平和、相互理解、友好、寛容およびあらゆる種類の差別を承認しがたいことの精神で準備されるべきことにまたそのような催し物の統一するまた怒りを鎮める性質は尊重されるべきことに留意し、

6 月 3 日を世界自転車デーと宣言することを決定する。

2 計画区域

本計画の計画区域は、2023年(令和5年)3月現在における愛媛県(松山市、今治市、宇和島市、八幡浜市、新居浜市、西条市、大洲市、伊予市、四国中央市、西予市、東温市、上島町、久万高原町、松前町、砥部町、内子町、伊方町、松野町、鬼北町、愛南町)の行政区域とする。

3 計画期間

自転車活用推進計画の趣旨を踏まえ、本計画の計画期間については、愛媛県総合計画と同期間の2026年(令和8年)度までとし、社会状況の変化への対応等、必要に応じて見直しを行うものとする。

計画名		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
県の計画	自転車新文化推進計画	自転車新文化推進計画 <2019~2022>				第2次自転車新文化推進計画 <2023~2026>			
	長期計画	第六次愛媛県長期計画 第3期アクションプログラム <2019~2022>				愛媛県総合計画 <2023~2026>			
国の計画	自転車活用推進計画	自転車活用推進計画 <2018~2020>		第2次自転車活用推進計画 <2021~2025>					

4 目標と実施すべき施策

(1) 目指すべき姿

自転車新文化の更なる拡大・深化に向けて、サイクリストの聖地「瀬戸内しまなみ海道(以下、「しまなみ海道」という。)」においては、ナショナルサイクルルート(以下、「NCR」という。)の指定を受け、より安全・快適な自転車走行環境の整備や交通アクセスの利便性の向上を図るほか、2021年(令和3年)3月に策定した10年後(2030年度)の長期ビジョン「愛媛・しまなみ海道地域振興ビジョン」に基づき、サイクルツーリズムを深化させ、世界に通用する滞在型観光交流エリアを目指す。

加えて、しまなみ海道への来訪者を本県側陸地部へ誘引するため、松山市及び西条市の交通結節点を含むエリアを「グレーターしまなみ・えひめ(※1)」として広域サイクルツーリズム圏域の形成を目指す。

また、「サイクリングパラダイスえひめ」の実現に向け、自転車通行空間の確保や二次交通の充実等の受入環境整備のみならず、全ての県民の自転車安全利用に関する意識を高め、「シェア・ザ・ロード(※2)」の精神に基づき、歩行者・自転車・自動車等が、思いやりの気持ちを持ち、安全に道路を共有し、年齢や性別、体力・障がいの有無等に関わりなく自転車を利活用し、楽しむことができる地域を創る。

さらに、四国が「サイクリングアイランド」として、世界中からサイクリストを受け入れられるエリアとして成長するよう、四国4県が連携を強化し、官民が一体となって、サイクリングと四国遍路などの文化や地域資源を組み合わせること等により、四国の魅力を向上させるとともに、瀬戸内地域においても関係自治体や国等とより一層

連携し、世界に認められるサイクリングの推進エリアに育て、交流人口の拡大を図り、地域を活性化させる。

なお、2015年(平成27年)9月の国連サミットで採択された「SDGs(持続可能な開発目標)」は、「誰一人取り残さない」を理念に17のゴール・169のターゲットを掲げた2023年(令和5年)までの国際開発目標である。本計画では、この理念を踏まえ、People(人間)、Prosperity(繁栄)、Planet(地球)、Peace(平和)、Partnership(パートナーシップ)の観点から、5つの目標ごとにそれぞれ関連するSDGsのゴールのアイコンを掲載しており、SDGsの目標達成に向けて寄与できるよう取り組むこととしている。

(※1)「グレーターしまなみ・えひめ」とは、しまなみ海道の来島海峡大橋を起点に、松山空港や東予港等の交通結節点を有する松山市・西条市を含む半径約50kmの広域サイクルツーリズム圏域の呼称

(※2)「シェア・ザ・ロード」とは、歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本として道路を安全に共有すること。



[SDGsの17のゴール] 出典：外務省(仮訳)

1	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる
2	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する
3	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
4	すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する
5	ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う
6	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する
7	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
8	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する
9	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
10	各国内及び各国間の不平等を是正する
11	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
12	持続可能な生産消費形態を確保する
13	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
14	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
15	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
16	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
17	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

(2) 現状

我が国では、本格的な人口減少社会の到来と急速な高齢化による経済規模の縮小が懸念され、地域間競争が激しさを増す中、本県においては、新たな価値観を共有し、誇りと希望が持てる愛媛の創造に向けて、愛媛らしさを発揮し、愛媛の魅力や強みを高め、新しい道を切り開くことを基本に様々な施策を展開している。

このような中、本県では、2011年(平成23年)に「自転車新文化」を提唱し、全国に先駆けて自転車を活用した施策に取り組んできた。

まず、「しまなみ海道をサイクリストの聖地に」、「愛媛県をサイクリングパラダイスに」を目標に、しまなみ海道を舞台とする国内最大級のサイクリング大会の開催をはじめ、愛媛マルゴト自転車道構想の推進、サイクルオアシス等受入環境の整備等により、しまなみ海道は、国内の大手旅行情報サイトで、人気上位にランキングされたほか、海外の旅行情報サイト等でも、世界有数のサイクリングロードとして紹介されており、国内外での認知度向上により、来訪者が増加し、2018年(平成30年)のしまなみ海道沿線の自転車通行量(推計値)は、33万台(2015年(平成27年)度比2%増)に達するなど(※3)、交流人口拡大の効果が表れた。

また、「四国をサイクリングアイランドに」を目標に、四国4県や国、民間企業等と連携し、四国一周サイクリングルート of 環境整備やプロモーション活動を展開したところ。

しかし、2020年(令和2年)1月頃から新型コロナが拡大し、度重なる緊急事態宣言やまん延防止等重点措置等による移動制限が繰り返し行われたことで、地域経済に大きな打撃を与えた。一方で、3密を回避しながら安全・安心に楽しめるアクティビティとして、サイクリングが見直される契機ともなった。

(※3) 尾道市観光課推計



図1 瀬戸内しまなみ海道(来島海峡大橋)

○瀬戸内しまなみ海道のレンタサイクル貸出台数

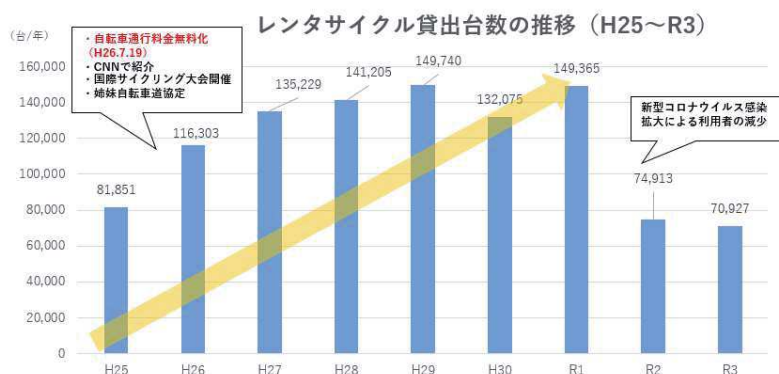


図2 瀬戸内しまなみ海道のレンタサイクル貸出台数 (今治市調べ)

安全対策の面では、「シェア・ザ・ロード」の精神を基本理念とする愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成25年7月1日施行、以下、「条例」という。）を制定し、自転車ヘルメット着用率の向上や「思いやり1.5m運動（※4）」に取り組むなど、振興と安全を両輪とした施策を総合的に展開している。

（※4）「思いやり1.5m運動」とは、自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは“1.5m以上の安全な間隔を保つ”か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは“徐行する”ことを呼びかける運動。

（3）課題

引き続き自転車新文化を推進させていくためには、次に示すような課題がある。

課題① 自転車利用の普及・拡大

「サイクリングパラダイスえひめ」を実現するためには、日頃からスポーツ自転車に親しむサイクリストのみならず、年齢、性別等に関わりなく、多くの県民が自転車の楽しさや利便性を感じ、主体的に自転車を利用できる環境を作ることが重要である。

このため、県内全20市町に28のサイクリングコースを設定し、サイクリストをわかりやすく誘導するためのブルーラインを敷設するなど、愛媛マルゴト自転車道の整備や、スポーツサイクル体験会、自転車通勤の普及等に努めてきたところであるが、更なる自転車の利活用を図る上でも、自転車が持つ有用性や楽しさの普及、より安全・快適に走行できる環境整備等を行っていく必要がある。

課題② 地域活性化

交流人口の拡大による地域活性化を推進するためには、しまなみ海道をはじめとする本県の地域資源を有効に活用するとともに、受入環境の充実・強化や国内外へのプロモーション活動を推進することによりブランド化を図っていくことが重要である。

このため、しまなみ海道における国際サイクリング大会の開催や、サイクルオアシス（サイクリストの休憩所）やサイクルレスキュー（サイクリング中のトラブル時の応

急処置や搬送に協力する施設)の整備、サイクリングガイドの養成等に取り組んできたが、これらの充実・強化に加え、より効果的・効率的なプロモーション活動の実施、民間企業等と連携したおもてなし態勢の向上、地域資源と組み合わせたサイクルツーリズムの推進等が必要である。

さらに、自転車の特性である広域的な行動範囲を踏まえ、行政区域に関わりなくサイクリングを楽しむことができるよう、近隣県との広域連携等を推進することが必要である。

加えて、世界的にも誇れるロケーションを持つしまなみ海道の中でも、素晴らしい景観の来島海峡大橋を中心とするエリアと欧米豪の著名な橋を有するエリアとの間でサイクリングによる交流を図ることにより、国際的価値を高め、外国人観光客の獲得に繋げるとともに、しまなみ海道への来訪者を本県側陸地部へと誘客するため、新たな自転車旅の提案等により滞在型観光を推進することが必要である。

課題③ まちづくり

自転車を活用した安全・快適なまちづくりを進めるためには、交通手段としての位置づけはもとより、自転車の有用性を理解し、交通分野の低炭素化や道路交通の円滑化、住民の健康増進や災害対策など、地域の実情に応じて自転車を活用していくことが重要である。

自転車を活かした都市環境の形成や、自転車はもとより、歩行者にもやさしいまちづくりを推進するため、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促進するとともに(※5)、自転車通行空間や駐輪場の整備のほか、交通法令違反への指導・取締りの強化など、ハードとソフト両面からの取り組みが必要である。

(※5) 2022年(令和4年)度末現在の計画策定状況

- ・自転車ネットワーク計画策定市町数：5市町
- ・地方版自転車活用推進計画策定市町数：6市町

課題④ 安全利用

自転車の安全利用を図り、自転車に関係する事故を無くすためには、自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上はもとより、全ての道路利用者が「思いやり」と「ゆずりあい」の心を持って、利用することが重要である。

このため、県、県民、自転車を利用する者、自動車等の運転者、事業者、関係団体等がそれぞれの責務を自覚し、交通ルール遵守の徹底、マナー向上、「シェア・ザ・ロード」の精神の浸透等に資する取り組みが必要である。

また、万一の事故の被害軽減等につなげる取り組みに加え、各世代に応じた自転車安全教育体系を構築する必要がある。

課題⑤ サイクルスポーツの振興

東京オリンピック・パラリンピックを契機として、サイクルスポーツにも関心が高まる中、2017年(平成29年)に開催されたえひめ国体の自転車競技においては、少年男子を中心に好成績を収めたところであり、そのレガシーを活かすためには、参画人口