



三原市自転車活用推進計画



令和 7 年 4 月
三原市

はじめに

わが国においては、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」(昭和 45 年法律第 16 号)や「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」(昭和 55 年法律第 87 号)に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきました。このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、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低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」(平成 28 年法律第 113 号)(以下「法」といいます。))が平成 29(2017)年 5 月 1 日に施行されました。

その後、法第 9 条に基づき、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の基本計画である「自転車活用推進計画」(以下「国の推進計画」といいます。))が、平成 30(2018)年 6 月 8 日に閣議決定され、また、法第 10 条及び 11 条において、都道府県は国の推進計画を勘案し、市町村は国及び都道府県の推進計画を勘案し、それぞれ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を定めるよう努めなければならない旨が記されました。

広島県においては、国の推進計画策定を契機として、走行環境を整えるまちづくり、スポーツと健康の増進における自転車活用、サイクルツーリズムの推進及び自転車の交通安全等について、県の関係計画を基に総合的に推進し、豊かで活力ある地域づくりに向けて取り組む「広島県自転車活用推進計画」(以下「県の推進計画」といいます。))を平成 31(2019)年 3 月に策定しており、その後、令和 3(2021)年 5 月に閣議決定された国の推進計画である「第 2 次自転車活用推進計画」を受け、令和 4(2022)年 12 月に「第 2 次広島県自転車活用推進計画」として改定しています。

自転車の運転や安全に関する法律も改正される等、自転車を取巻く状況も変化しています。平成 27(2015)年 6 月 1 日には道路交通法の改正により、一定の危険な違反行為に対して 3 年以内に 2 回以上摘発された 14 歳以上の自転車運転者は、自転車運転者講習が義務付けられ、令和 2(2020)年 6 月 30 日には、あおり運転(妨害運転)が危険な違反行為として規定されています。加えて、令和 5(2023)年 4 月 1 日には、自転車用ヘルメットの着用が努力義務化され、令和 6(2024)年 11 月 1 日には「運転中のながらスマホ」が罰則強化、「酒気帯び運転」が新たに罰則対象となりました。また広島県内では、「広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例」が令和 5(2023)年 4 月 1 日に施行され、自転車保険の加入義務が始まったところです。その他にも、令和 5 年(2023 年)7 月 1 日から、一定の基準を満たす電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」と定義され、16 歳以上であれば、運転免許がなくても運転ができるようになりました。

このような背景を踏まえ、自転車を安全・安心・快適に利用できる環境にやさしいまちづくりや、サイクルスポーツを通じた健康づくり、サイクルツーリズムによる魅力ある地域づくり、自転車事故のない安全・安心な暮らしづくりを目標とし、本市の実情に応じて、本計画を策定しました。

本計画の構成

本計画は、下記の章で構成されます。

第Ⅰ章：計画策定の趣旨

趣旨

対象地域

計画期間

第Ⅱ章：計画の位置づけの整理

計画の位置づけ

上位計画との関連性

第Ⅲ章：自転車を取り巻く現状と課題

1 まちづくり

2 スポーツ・健康

3 観光

4 安全・安心

第Ⅳ章：基本目標

【基本理念】安全で快適な自転車利用環境の創出による、環境にやさしく健康で魅力的な地域づくり

目指す姿

【目標の設定】

基本目標Ⅰ 自転車を快適に利用できる、環境にやさしいまちづくり
基本目標Ⅱ サイクルスポートを通じた健康で活力ある長寿社会づくり
基本目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による魅力的な地域づくり
基本目標Ⅳ 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

第Ⅴ章：実施施策

基本目標Ⅰ 自転車を快適に利用できる、環境にやさしいまちづくり

実施施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

実施施策2 自転車の利用による環境負荷の低減

実施施策3 違法駐輪取締りの推進

実施施策4 地域のニーズに応じた駐輪場の管理

実施施策5 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

基本目標Ⅱ サイクルスポートを通じた健康で活力ある長寿社会づくり

実施施策1 サイクルスポート振興の推進

実施施策2 健康づくり啓発

基本目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による魅力的な地域づくり

実施施策1 サイクリングロードの整備・活用

実施施策2 受け入れ体制の充実

基本目標Ⅳ 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

実施施策1 自転車の安全利用の推進

実施施策2 自転車の点検整備の促進

実施施策3 通学路の安全性向上

実施施策4 自転車通行空間の計画的な整備推進

実施施策5 自転車損害賠償保険等への加入促進

第Ⅵ章：自転車ネットワーク計画

目的

自転車ネットワーク計画

整備形態の選定

整備優先度の選定

第Ⅶ章：計画の進行管理

基本目標ごとの目標指標

計画の進行管理・評価、見直し

第Ⅰ章 計画策定の趣旨

1 趣旨

本計画は、「第２次自転車活用推進計画」、「第２次広島県自転車活用推進計画」のほか、「三原市長期総合計画」をはじめとした関連計画を踏まえたうえで、本市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るものです。

また、本計画内において、安全で快適な自転車利用環境創出を目的とする「自転車ネットワーク計画」を位置付けることとします。

2 対象地域

本計画では、三原市全域を対象とします。

3 計画期間

計画期間は、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備、交通安全の確保等の課題について継続的に取り組む必要性があることや、上位計画である三原市長期総合計画の計画期間を踏まえ、令和7(2025)年度から令和 16(2034)年度までの10年間とします。

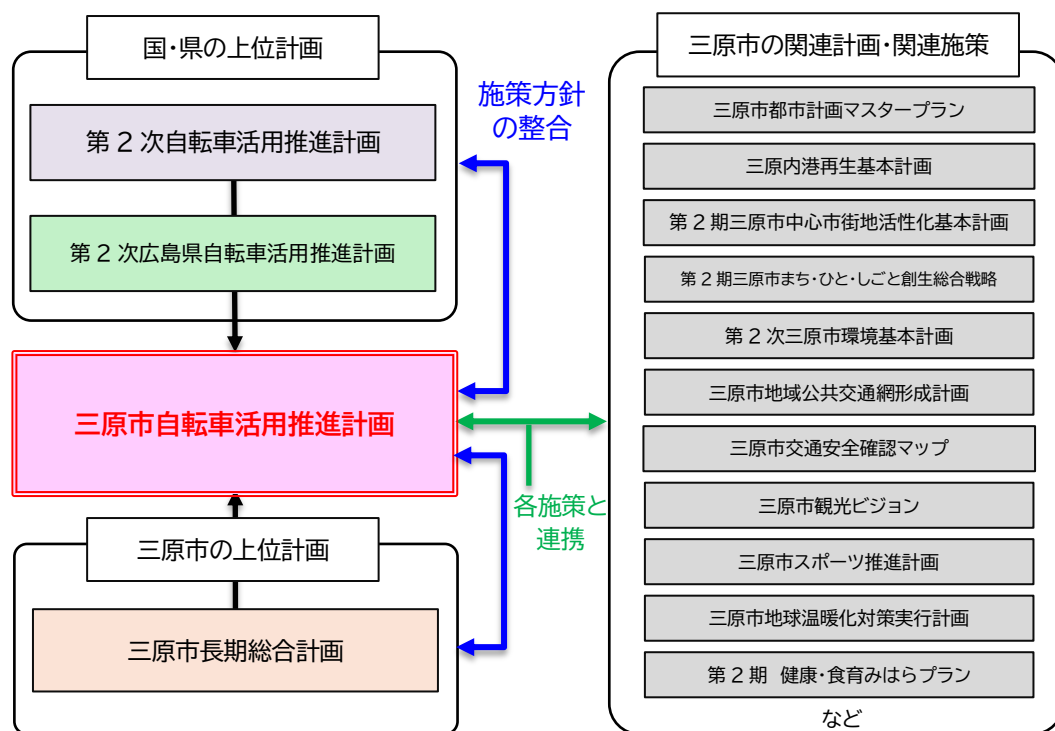
第Ⅱ章 計画の位置づけの整理

1 計画の位置付け

本計画は、「第2次広島県自転車活用推進計画」を勘案し、自転車の活用を市全体で総合的に推進するための計画を策定するものです。

2 上位計画・関連計画

計画の策定に当たっては、上位計画・関連計画との整合・連携を図ります。



2-1 第2次自転車活用推進計画

資料名称	第2次自転車活用推進計画		
発行主体	国土交通省	策定時期	令和3(2021)年5月
基本理念	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		
目指す姿	①都市環境 ②国民の健康増進 ③観光地域づくり ④安全・安心		
自転車活用推進計画に関連する施策等	①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 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 ③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 ④自転車事故のない安全で安心な社会の実現		

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】**

2-2 第2次広島県自転車活用推進計画

資料名称	第2次広島県自転車活用推進計画		
発行主体	広島県	策定期間	令和4(2022)年12月
基本理念	安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな県民生活の実現及び活力のある地域づくり		
目指す姿	①安全で快適な自転車利用環境の整備が進み、自転車を無理なく安全に利用できる環境が創出され、低炭素化や道路交通の円滑化等、良好な地域環境の形成が進展しています。 ②身近な自転車の利用の促進により、県民が健康で活力ある生活を満喫し、快適な地域環境の形成が進展しています。 ③サイクリストが快適かつ安心してサイクリングを楽しめるようハード・ソフト両面から環境整備を図るとともに、効果的なプロモーションに取り組むことで国内外から何度でも訪れたい魅力的なサイクリングエリアとなっています。 ④「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指して、交通安全の取組が進展しています。		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり ○サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり ○サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現 ○自転車事故のない安心な暮らしづくり		

目指す姿

安全で快適な自転車利用環境の整備が進み、自転車を無理なく安全に利用できる環境が創出され、低炭素化や道路交通の円滑化等、良好な地域環境の形成が進展しています。

➡ **政策目標Ⅰ** 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり

目指す姿

身近な自転車の利用の促進により、県民が健康で活力ある生活を満喫し、快適な地域環境の形成が進展しています。

➡ **政策目標Ⅱ** サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり

目指す姿

サイクリストが快適かつ安心してサイクリングを楽しめるようハード・ソフト両面から環境整備を図るとともに、効果的なプロモーションに取り組むことで国内外から何度でも訪れたい魅力的なサイクリングエリアとなっています。

➡ **政策目標Ⅲ** サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現

目指す姿

「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指して、交通安全の取組が進展しています。

➡ **政策目標Ⅳ** 自転車事故のない安心な暮らしづくり

2-3 三原市長期総合計画

資料名称	三原市長期総合計画		
発行主体	三原市	策定時期	令和 7(2025)年 3 月
キャッチフレーズ	すごいぞ三原！！ ～ 幸せのまちづくり大作戦 ～		
基本目標	①ともに支え合い、ともに認め合えるまち ②三原で生まれ、育ち、学んで良かったと思えるまち ③社会に調和し、安全・安心・快適に暮らせるまち ④多彩な産業が活力を生むまち ⑤「三原らしさ」を存分に活かし、人々が交流するまち		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できる道路環境整備 ○商業地としての魅力を高め、中心市街地の集客力と回遊性の向上		

基本方針 2 学校・警察などの関係者と連携し、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できる道路環境を整えます。

成果指標

指標の名称	現状値 (時点)	目標値 (10 年後)
市内小中学校における交通安全教室の実施校数	26 校 (令和 6 年度)	30 校
交通事故発生件数に占める高齢運転者の割合	30.7% (令和 5 年)	30.7%以下
自転車通行空間の整備率	0% (令和 6 年 10 月)	30%

基本方針 1 交通結節拠点や歴史的資源などの魅力を有効に活用するとともに、商業地としての魅力を高め、中心市街地の集客力と回遊性の向上につながる取組を推進します。

成果指標

指標の名称	現状値 (時点)	目標値 (10 年後)
歩行者・自転車通行量（平日）	19,584 人 (令和 5 年度)	24,286 人
歩行者・自転車通行量（休日）	17,252 人 (令和 5 年度)	20,540 人
中心市街地の空き店舗数	63 店舗 (令和 5 年度)	63 店舗

2-4 三原市都市計画マスタープラン

資料名称	三原市都市計画マスタープラン		
発行主体	三原市	策定期間	平成 31(2019)年3月
目指すべき都市像	安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり		
都市づくりの方向性	①:「元気」なまちづくり ②:「安心・安全」なまちづくり ③:「快適」なまちづくり		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○道路・歩行者空間のバリアフリー化 ○公共交通の整備方針 ○中心市街地の整備方針 ○中心市街地におけるにぎわいの創出 ○誰もが安全・安心して移動できる環境づくり ○住環境を支える交通施設の整備		

1 交通体系の整備方針

(1) 道路

③道路・歩行者空間のバリアフリー化

- 三原市交通バリアフリー基本構想に基づき、特定経路の整備について関係機関と調整し、バリアフリー化を進めます。
- 中心市街地など交流の拠点となる地区では、旅客施設や建築物、道路、公園、駐車場における、一体的・連続的な歩行者空間を確保するための施策を検討します。
- 高齢者、障害者等の通行の安全性を確保するために、歩道の修繕や放置自転車対策等により、安全で快適に通行できる歩行者空間の確保を図ります。
- 高齢者や障害者等をサポートする意識の醸成や道路利用者のマナー向上に向けて、関係機関と連携を図りながら、広報、啓発活動に取り組みます。
- 拠点部への自家用車の流入の抑制について検討します。
- 中心市街地や住宅地等の市街地では、都市計画道路等による歩道の整備や地域特性に応じたコミュニティ道路^{※1}の整備により、安心して快適な自転車・歩行者空間の確保を図ります。

※1 コミュニティ道路とは、歩道と車道を分離し、自動車の速度を抑制して歩行者の安全性を確保した道路のことをいいます。

(2) 公共交通

- 市民の意向把握や公共交通に関する情報提供、意識啓発等によるモビリティ・マネジメント^{※1}を推進するとともに、企業等にも協力を要請し、自動車利用から公共交通機関等への転換を促進します。
- 三原市地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進します。

①鉄道

- 各鉄道駅については、必要に応じてパークアンドライド用の駐車場や駐輪場、バス停車場等の施設整備を推進し、交通結節点機能の強化を図ります。

②航路

- 三原内港等の旅客施設については、バリアフリー化など、すべての人が安全で快適に利用できる環境整備を図るとともに、老朽化した施設の計画的な維持管理を推進します。

③路線バス

- 都市内の連携を深め、居住、通勤、通学、通院、買物等の利用実態に配慮した、利便性の高いバスネットワークの構築を検討します。
- 路線バスの安定した走行環境を確保するため、都市計画道路等の道路整備を推進します。なお、整備に当たっては、関係機関と連携し、対象路線の抽出等を検討した上で、計画的に推進します。
- バス利用者の快適性、利便性を向上するため、バス停における上屋や駐車場、駐輪場等の基盤整備を検討します。
- 交通空白・交通不便地区^{※2}では、地域の協力を得て、実情に即したコミュニティ交通^{※3}の運行により、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。
- 公共交通の効率化や維持のため、利用促進策の検討を推進します。
- 路線バスについては、低床車両の導入や、わかりやすい路線案内、バスロケーションシステムの活用等により、誰もが安全で快適に利用できる環境づくりをめざします。

1 市街地・開発地

(1) 中心市街地

- 中心市街地である JR 三原駅周辺では、複合的都市機能の集積や都市型居住を誘導するとともに、三原城天主台周辺など歴史・文化資源の活用やコミュニティ道路化、建築物の壁面後退による、自転車・歩行者空間の整備などにより、回遊性の向上を図ります。
- 三原駅前東館跡地を活用し、人が集まり、にぎわいにつながる複合施設の整備を推進するとともに、駅前広場や市道の道路用地を有効利用し、にぎわい広場の機能を拡大することにより、交流拠点の形成を目指します。

○各地域のまちづくり方針

・三原中央地域

1 JR 三原駅周辺におけるにぎわい創出に関する方針

(1) 中心市街地におけるにぎわいの創出

- 中心商業地においては、既存の商業・業務機能や市役所など公共公益施設の集積、また公共交通の高い利便性を活かした都市型居住の促進など、様々な機能の集積により、にぎわいの創出を図ります。
- 三原駅前東館跡地を活用し、図書館と人が集まり、にぎわいにつながる民間施設を併せた複合施設の整備を推進するとともに、駅前広場や市道の道路用地を有効活用したにぎわい広場機能の拡大、また官民連携した新たなまちづくり手法の導入などにより、中心商業地の拠点性を高め、まちの元気を市内外に発信できるにぎわい交流拠点の形成を目指します。
- JR 三原駅に近接する三原内港の旅客ターミナル及びその周辺スペースについては、「みなとオアシス三原」として、市民や来訪者の憩い・交流の場として活用し、にぎわいの創出を図ります。
- 誰もが安全・安心して楽しめる歩行者空間、自転車走行空間の形成により、中心商業地における回遊性の向上を図ります。

(3) 誰もが安全・安心して移動できる環境づくり

○三原市交通バリアフリー基本構想に基づき、JR 三原駅を中心としたバリアフリー重点整備地区における特定経路（重点的にバリアフリー化を進める経路）など、歩行空間のバリアフリー化を推進します。また、経路のみならず旅客施設や建築物、公園、駐車場など、周辺施設も含めた一体的・連続的な歩行空間のバリアフリー化を進め、誰もが安全・安心して移動できる環境づくりを推進します。

○（都）本町古浜線 4 工区の整備を進め、自動車交通の円滑化をはじめ自転車・歩行者の安全性の向上とともに、通学路における児童の安全を確保します。

2 持続可能な住環境の形成に関する方針

(5) 住環境を支える交通施設の整備

○地域高規格道路福山本郷線（木原道路）や（主）尾道三原線、県道三原本郷線など幹線道路の整備を促進することにより、自動車交通を円滑に処理するとともに、路線バス等の走行環境向上による公共交通の利用促進を図ります。また、居住地内の通過交通量を減少させることで、安全性の向上と自動車による排出ガスを抑制し、沿道環境の改善を図ります。

○公共交通へのアクセシビリティ向上のため、鉄道駅・バス停までの歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、駅前広場の交通結節機能を強化することにより、公共交通の利用環境の向上を図ります。また、JR 糸崎駅におけるバリアフリー化を推進するため、駅構内へのエレベータ設置に向けて検討します。

○路線バスの利用が不便な地域では、地域の協力を得て、地域コミュニティ交通など実情に即した新たな交通手段の導入を検討するなど、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。

○（都）本町古浜線、（都）円一皆実線、（都）古城通糸崎線、市道木原 23 号線、市道木原 22 号線、市道糸崎 126 号線等の市道整備を推進し、緊急車両等の通行や自転車・歩行者の安全性の向上を図ります。

○（都）宮沖和田線、（都）本町西線などの長期間未着手の区間を含む都市計画道路については、今後のあり方について検討します。

・三原南部地域

1 持続可能な住環境形成に関する方針

(4) 住環境を支える交通施設の整備

○国道 185 号（能地区間）や（主）三原竹原線など幹線道路の整備を促進することにより、自動車交通を円滑に処理するとともに、路線バス等の走行環境向上による公共交通の利用促進を図ります。また、居住地内の通過交通量を減少させることで、安全性の向上と自動車による排出ガスを抑制し、沿道環境の改善を図ります。

○公共交通へのアクセシビリティ向上のため、鉄道駅・バス停までの歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、駅前広場の交通結節機能を強化することにより、公共交通の利用環境の向上を図ります。

○路線バスの利用が不便な地域では、地域の協力を得て、地域コミュニティ交通など実情に即した新たな交通手段の導入を検討するなど、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。

○市道整備を推進し、緊急車両等の通行や自転車・歩行者の安全性の向上を図ります。

・本郷地域

1 持続可能な住環境形成に関する方針

(5) 住環境を支える交通施設の整備

- (主) 本郷久井線や(主) 瀬野川福富本郷線など幹線道路の整備を促進することにより、自動車交通を円滑に処理するとともに、路線バス等の走行環境向上による公共交通の利用促進を図ります。また、居住地内の通過交通量を減少させることで、安全性の向上と自動車による排出ガスを抑制し、沿道環境の改善を図ります。
- 地域が運行する地域コミュニティ交通を支援し、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。
- 公共交通へのアクセシビリティ向上のため、鉄道駅・バス停までの歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、広島空港方面への路線バスと本郷駅との交通結節機能を強化するなど、公共交通の利用環境の向上に取組みます。
- (都) 棕本三太刀線、市道中原馬井谷線等の市道整備を推進し、生活環境の改善や自転車・歩行者の安全性の向上を図ります。

・久井地域

1 持続可能な住環境の形成に関する方針

(2) 住環境を支える交通施設の整備

- (主) 三原東城線や県道羽和泉室町線など幹線道路の整備を促進することにより、自動車交通を円滑に処理するとともに、地域公共交通等の走行環境向上による公共交通の利用促進を図ります。
- 路線バスの利用が不便な地域では、地域の協力を得て、地域コミュニティ交通など実情に即した新たな交通手段の導入を検討するなど、都市内連携の強化、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。
- 市道整備を推進し、生活環境の改善や自転車・歩行者の安全性の向上を図ります。

・大和地域

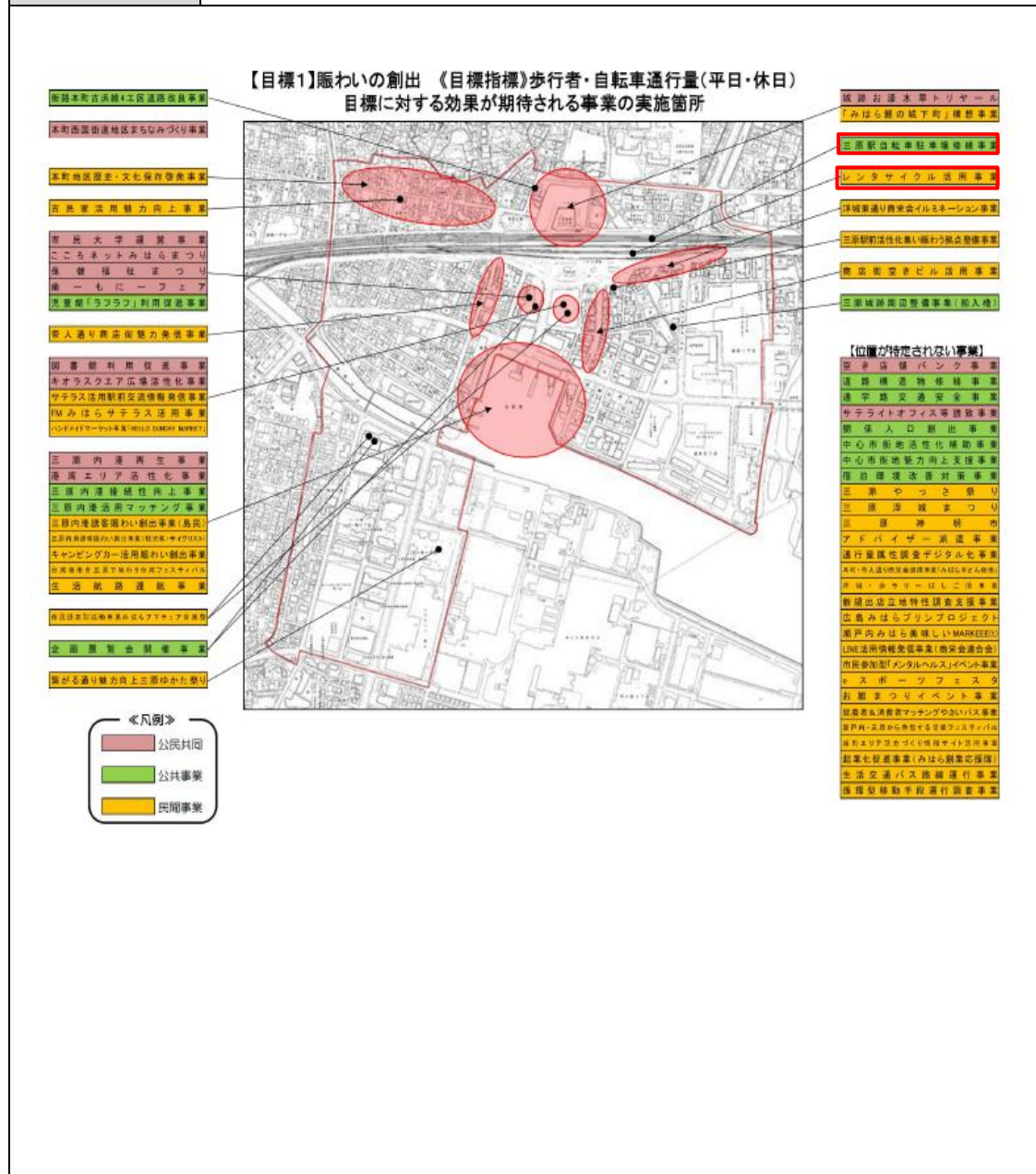
1 持続可能な住環境の形成に関する方針

(2) 住環境を支える交通施設の整備

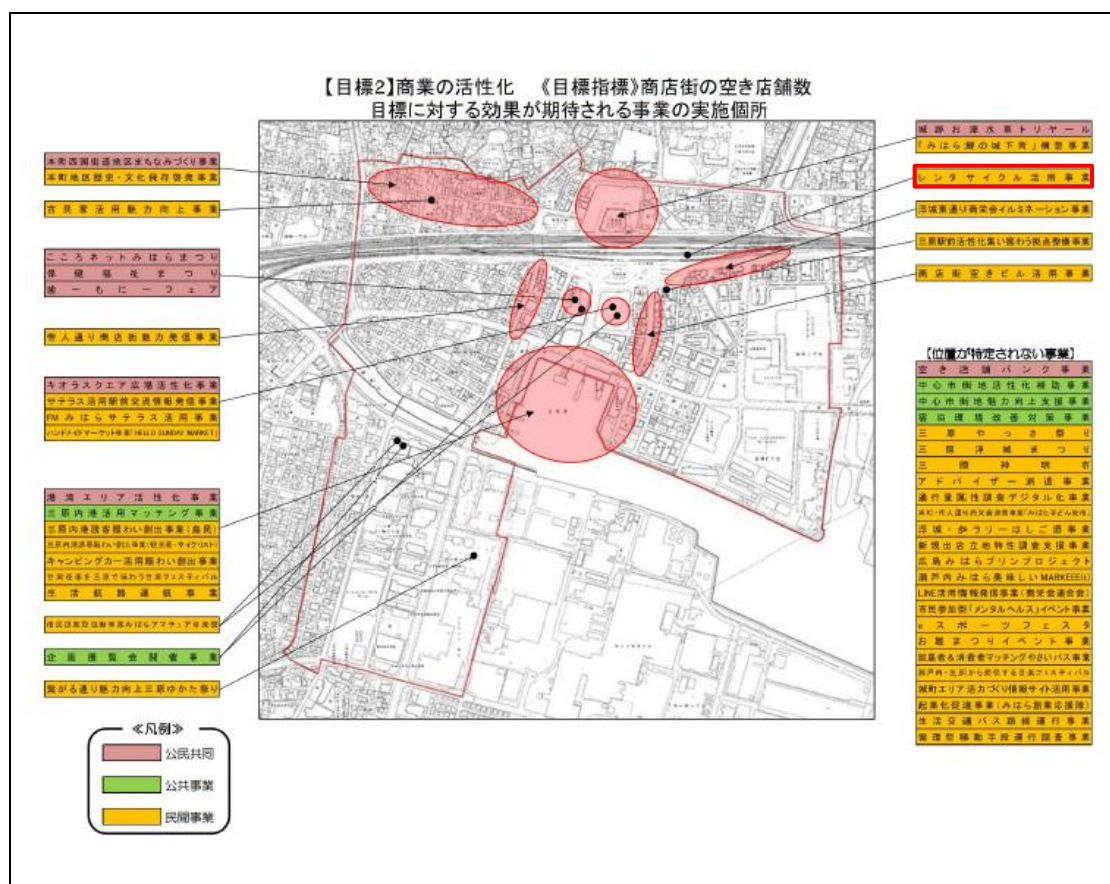
- 一般国道 432 号など幹線道路の整備を促進することにより、自動車交通を円滑に処理するとともに、地域公共交通等の走行環境向上による公共交通の利用促進を図ります。
- 地域が運行する地域コミュニティ交通を支援し、都市内連携の強化、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。
- 市道整備を促進し、生活環境の改善や自転車・歩行者の安全性の向上を図ります。

2-5 第2期三原市中心市街地活性化基本計画

資料名称	第2期三原市中心市街地活性化基本計画		
発行主体	三原市	策定期間	令和5(2023)年4月
基本的方向性	～魅力のあるまちが繋がり、活力のある、人にやさしいまち～		
目標	①賑わいの創出 ②商業の活性化 ③まちなか居住の推進		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○レンタサイクル活用事業 ○三原駅自転車駐車場修繕事業		



第Ⅱ章 計画の位置づけの整理

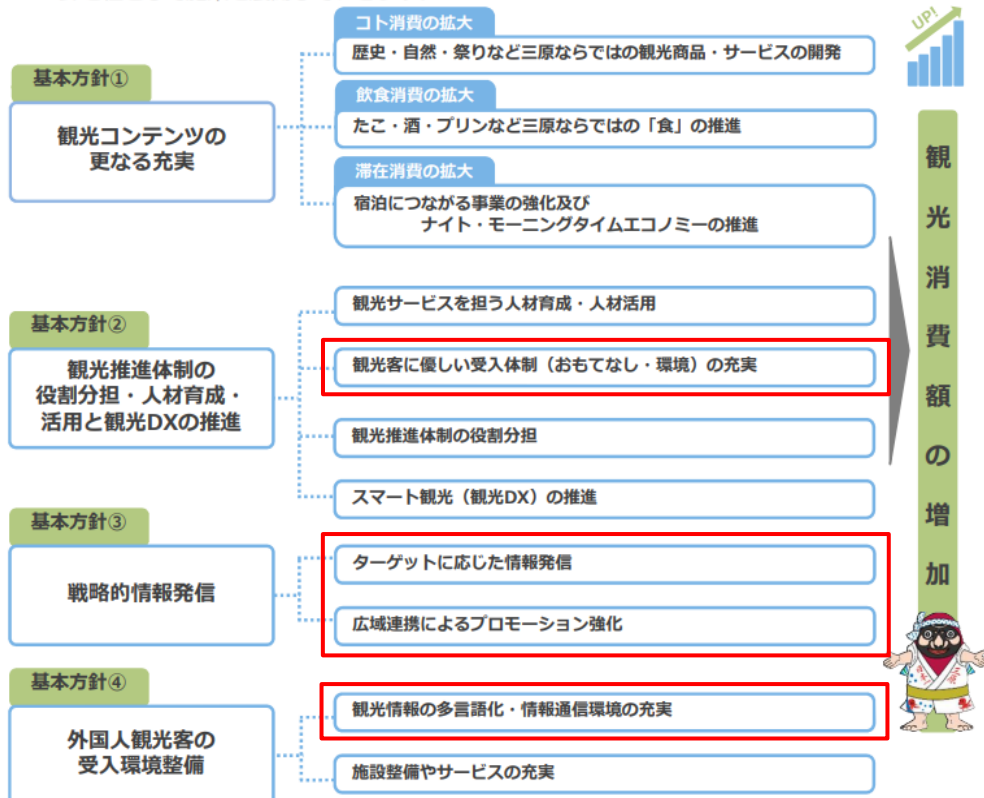


2-6 三原市観光ビジョン

資料名称	三原市観光ビジョン		
発行主体	三原市	策定期間	令和6年(2024)年3月
将来像	瀬戸内の食や自然、祭りや歴史文化など、「三原ならではの」魅力を体感した方が、三原を好きになり、また訪れたくなる観光地をめざします		
基本戦略	①観光コンテンツの更なる充実 ②観光推進体制の役割分担・人材育成・活用と観光DXの推進 ③戦略的情報発信 ④外国人観光客の受入環境整備		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○観光客に優しい受入体制(おもてなし・環境)の充実 ○ターゲットに応じた情報発信 ○広域連携によるプロモーション強化 ○観光情報の多言語化・情報通信環境の充実		

7 基本方針に基づく施策展開

本ビジョンでは、本市のめざす将来像や観光振興を取り巻く現状及び課題等を踏まえ、4つの基本方針を柱として施策を展開していきます。



2-7 第2次三原市環境基本計画改定版

資料名称	第2次三原市環境基本計画改定版		
発行主体	三原市	策定期間	令和4(2022)年3月
望ましい環境像	一人ひとりが輝く 環境共生都市 みはら ～みんなの協働により 自然と共生する快適で安全なまちを次世代へ～		
環境目標	①誇るべき豊かな自然と共生するまちづくり ②地球環境に配慮した脱炭素型のまちづくり ③限りある資源を大切に作る循環型のまちづくり ④快適でうるおいのある安全・安心なまちづくり ⑤オール三原で環境保全活動に取り組むまちづくり		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○省エネルギー型ライフスタイル・ビジネススタイルの定着促進 ○人と環境にやさしい交通体系の構築		

4.2 環境目標 2【脱炭素】

省エネルギー型ライフスタイル・ビジネススタイルの定着促進

- 節電等によるエネルギー使用量の抑制やエネルギー効率の高い機器の導入など、家庭や事業所で実行可能な省エネルギー対策について普及拡大を図ります。
- 自家用車の次世代自動車への転換、徒歩や自転車・公共交通機関など、環境負荷の少ない交通手段の利用促進を図ります。
- 駐車時におけるアイドリングストップの実施、荷物の過積載や急激なアクセル操作を避ける等のエコドライブについて情報発信し、普及拡大を図ります。

4.4 環境目標 4【安全・安心・快適】

良好なまちなみの保全・創出

- 大規模な建築行為等や屋外広告物の設置に対して指導・助言を行い、周囲と調和のとれた景観づくりに努めます。
- 「三原市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、三原駅周辺における自転車等の放置防止に関する啓発活動や撤去を実施することにより、まちの美観の向上を図ります。

人と環境にやさしい交通体系の構築

- 交通事業者と連携・協働して、利用者のニーズの変化に対応した人と環境にやさしい公共交通体系の構築を推進します。
- 「三原市地域コミュニティ交通導入の手引き」に基づき、交通空白・交通不便地区を解消するため、地域で支える地域コミュニティ交通の導入や運行を支援します。
- 子どもや高齢者、障害者など、多くの市民が利用しやすいよう、公共交通機関のバリアフリー化を推進します。



地域コミュニティ交通

2-8 三原市スポーツ推進計画

資料名称	三原市スポーツ推進計画		
発行主体	三原市	策定時期	平成 29(2017)年3月
基本理念	身近で多様なスポーツ活動を通じ 心身ともに健やかで活力に満ちたまちづくり		
基本方針	①ライフステージに応じたスポーツの推進 ②競技スポーツの推進と活動支援 ③スポーツ環境の整備・地域の活性化		
自転車活用推進計画に関連する施策等	○スポーツ活動をはじめ・継続できる環境づくり ○誰もがスポーツ活動に親しむことができる環境づくり ○スポーツによる地域活性化		

基本方針① ライフステージに応じたスポーツの推進

すべての人がいつでも、どこでも、いつまでも安全にスポーツを楽しむことができるように、ライフステージに応じたスポーツの推進を図るとともに、「するスポーツ」、「みるスポーツ」、「ささえるスポーツ」の情報提供や、スポーツに親しむ環境づくりを行います。

施策
2

スポーツ活動をはじめ・継続できる環境づくり

- 興味をもったら始められる受け皿づくり
- 市民が気軽に参加できるスポーツ教室の開催
- ライフステージに応じたスポーツの開発・普及
- 健康のためのスポーツ推進
- スポーツを継続的に行えるグループづくり・支援

施策
3

誰もがスポーツ活動に親しむことができる環境づくり

- 幼児期に運動習慣をつける環境づくり
- 学校と連携した体力・運動能力を向上する環境づくり
- 成人や子育て世代がスポーツを行える環境づくり
- 高齢者がスポーツを行える環境づくり
- 障害のある人が目的に応じてスポーツを行える環境づくり
- 幅広い年齢層が参加できるスポーツ大会の開催

基本方針③ スポーツ環境の整備・地域の活性化

人々が日常のなかで気軽にスポーツを行うことができるように、地域におけるスポーツ施設の整備を進めるとともに、その利便性の向上やスポーツ施設の効率的な利用を図り、市内のみならず、市外からの利用を促します。

また、本市における大会の開催や合宿等の利用を支援・促進し、スポーツを通じた市内外の人々との交流を深め、地域活性化を図ります。

施策
2

スポーツによる地域活性化

- スポーツ大会等の開催・支援
- 市外からの合宿等の利用促進
- 地域内外の交流の充実
- 地域活性化の促進

第Ⅲ章 自転車を取り巻く現状と課題

本章では、自転車の活用を総合的に推進するために、「まちづくり」、「健康・スポーツ」、「観光」、「安全・安心」の4分野について、本市における自転車を取り巻く現状及び課題を整理しました。なお、現状について本市が把握していない項目については、広島県などのデータを用いて整理しました。

1 まちづくり

1-1 現状

(1) 自然

- 気候は、温暖・多照少雨といった瀬戸内海式気候に属し、年平均気温は南部で15～16℃、北部で12～13℃となっています。
- 地形は、南部(三原・本郷)には沼田川流域の平野に加えて、瀬戸内海と山地に囲まれた帯状の平野が広がり、北部(大和・久井)には、世羅台地の一部をなす丘陵上の平地が広がっています。

図表 三原市の概略図

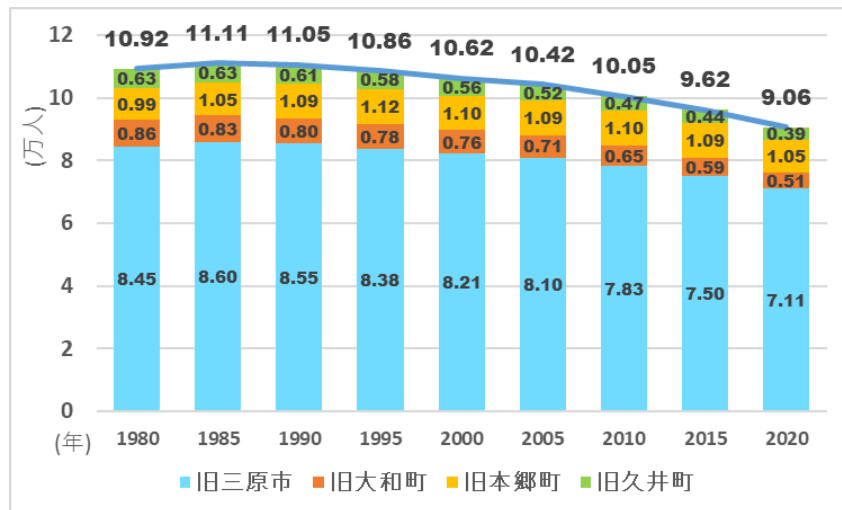


資料: デジタルマップみはら

(2) 人口推移

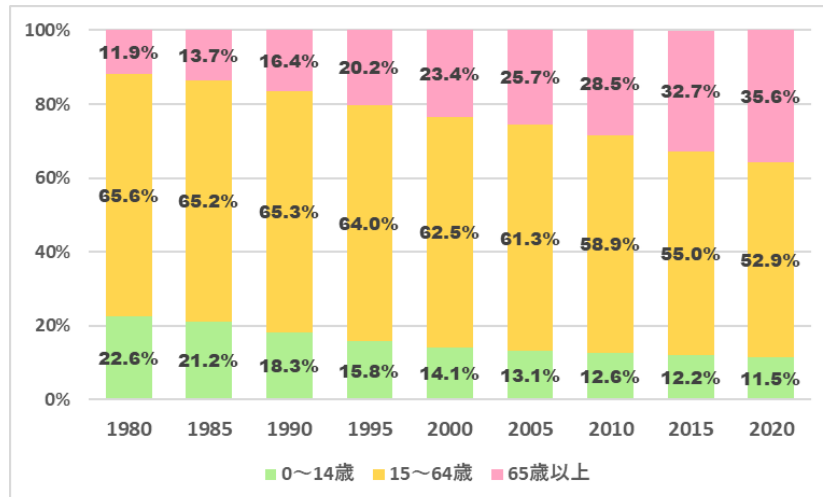
- 本市の人口は、昭和 60(1985)年の 11.11 万人をピークに減少が続いており、日本全体よりも 20 年早く人口減少が始まっています。
- また、65 歳以上人口は、昭和 55(1980)年から継続的に増加しており、高齢化率(65 歳以上人口の割合)は、令和 2(2020)年時点で 35.6%と広島県平均の 29.4%を大きく上回っています。

図表 三原市各地域の人口推移(1980 年～2020 年)



資料：国勢調査

図表 三原市の年齢 3 区分別人口割合(1980 年～2020 年)

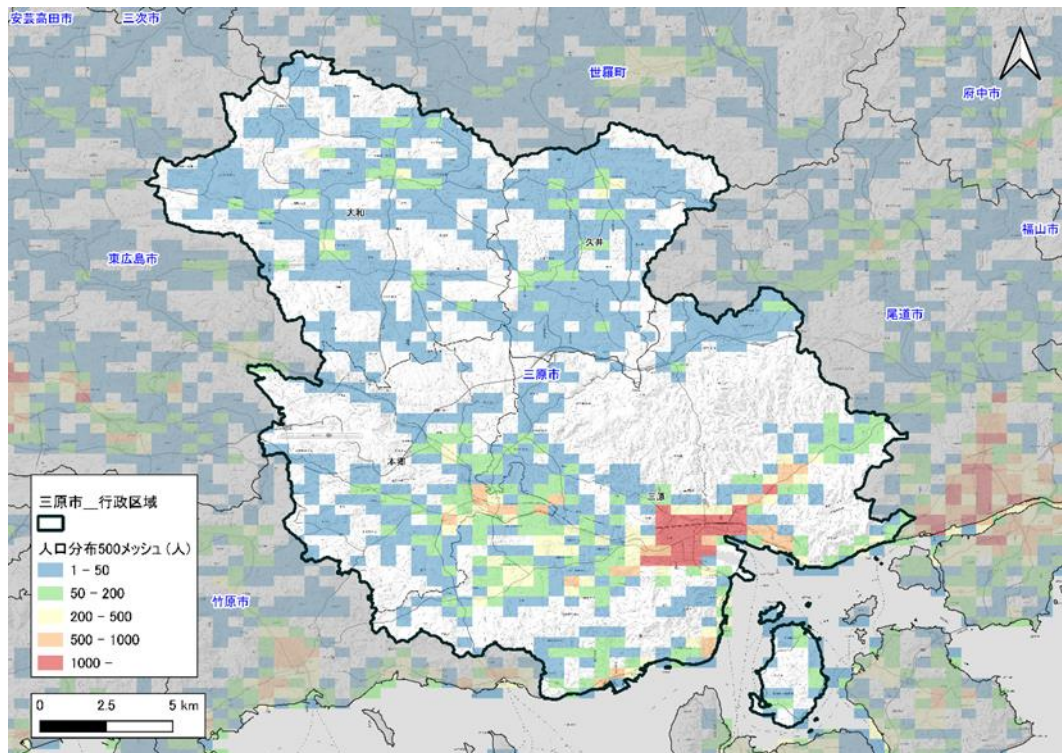


資料：国勢調査

(3) 人口分布

- 三原地域の中心部に人口の集中が見られ、近隣の市と比較して高密度でコンパクトな市街地を形成しています。また、本郷地域についても人口が集中している場所が見られます。なお、大和・久井地域については、地域全体に人口が分散しています。

図表 三原市およびその周辺部の人口分布



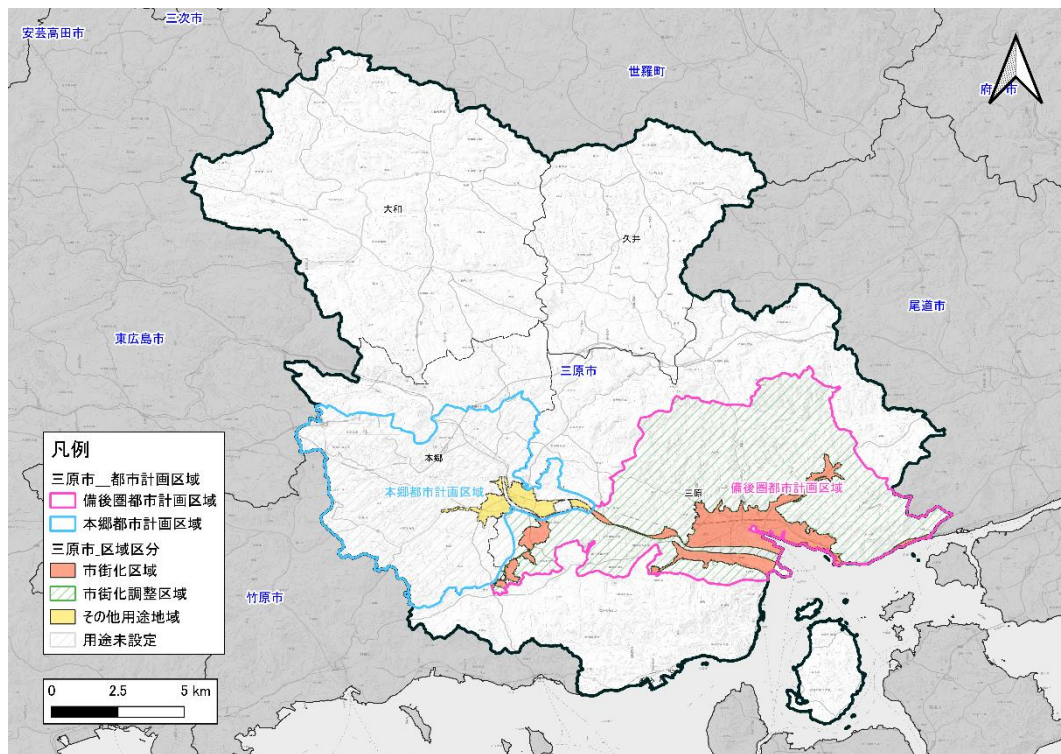
資料:国勢調査

(4) 都市計画

1) 都市計画区域

- 三原市域では、備後圏域都市計画区域(三原市、尾道市、福山市、府中市の4市で構成)、本郷都市計画区域の2区域が指定されています。

図表 三原市の都市計画区域

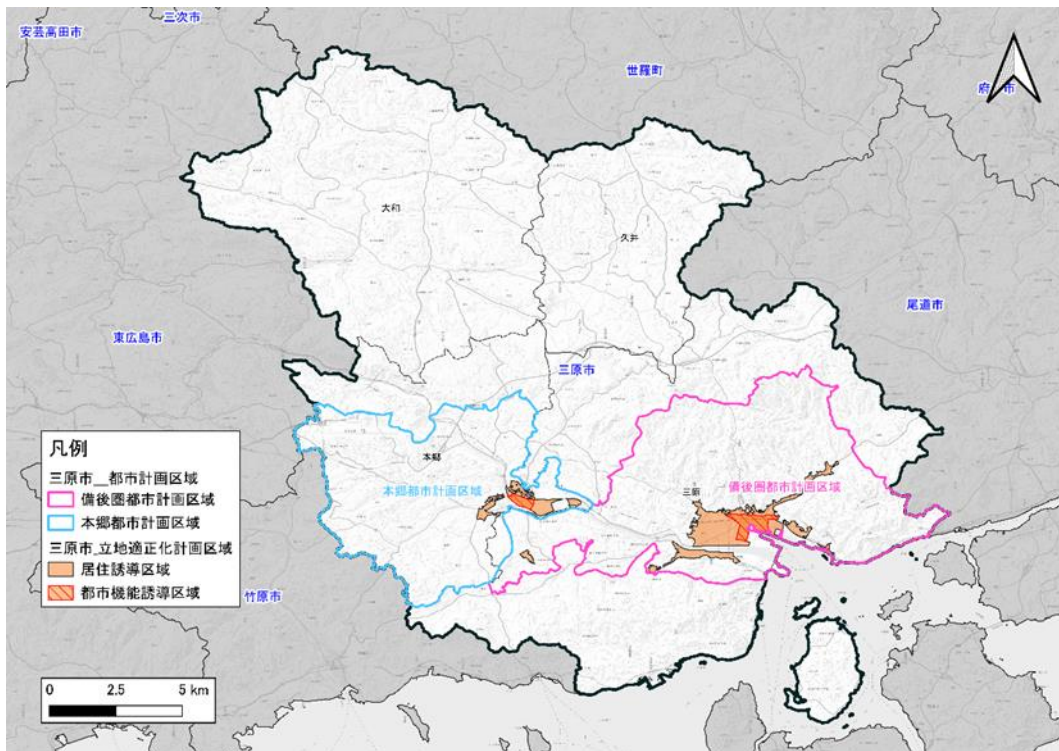


資料:国土数値情報

2) 立地適正化計画

- 本市では、三原地域、本郷地域の中心部およびその周辺部に「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」を設定し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めています。

図表 三原市の都市計画区域

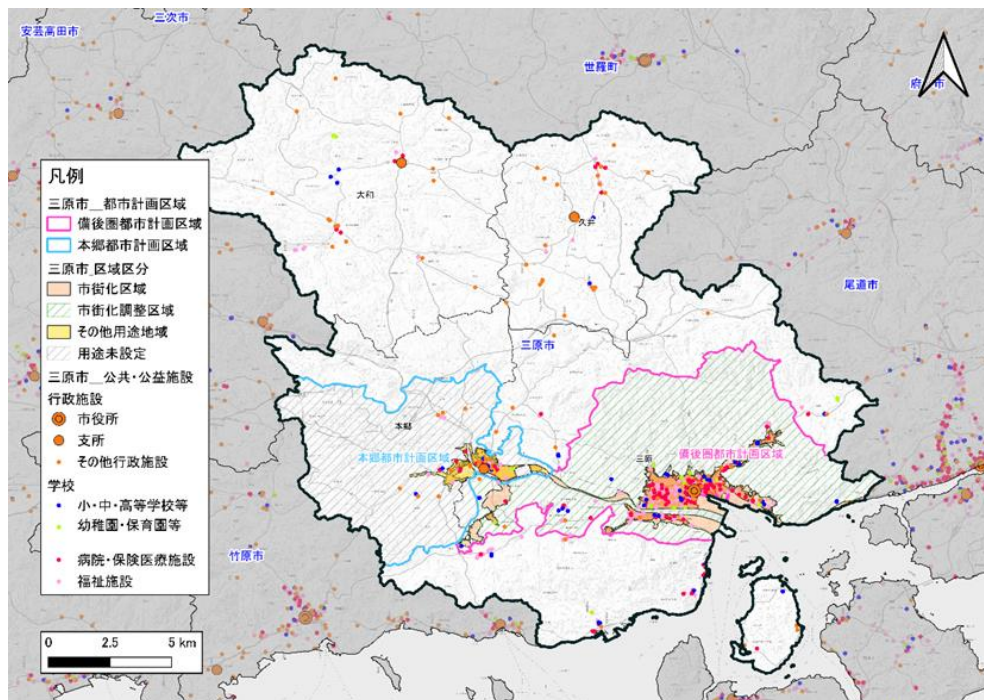


資料:国土数値情報

3) 施設立地状況

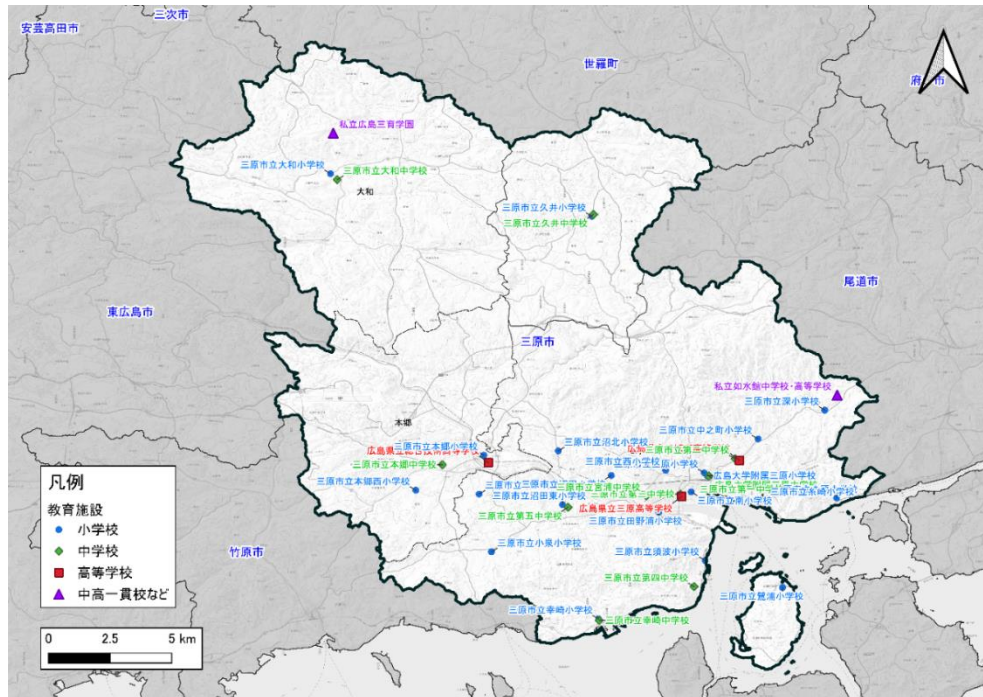
- 公共・公益施設については、三原地域の市街化区域、および本郷地域の用途地域内に集中しています。大和・久井地域に関しては、公共・公益施設が地域全体に分布しています。
- 主な教育施設分布は、三原地域に集積が見られます。
- 主な商業施設は、三原地域の市街化区域に集中しています。

図表 三原市の公共・公益施設分布



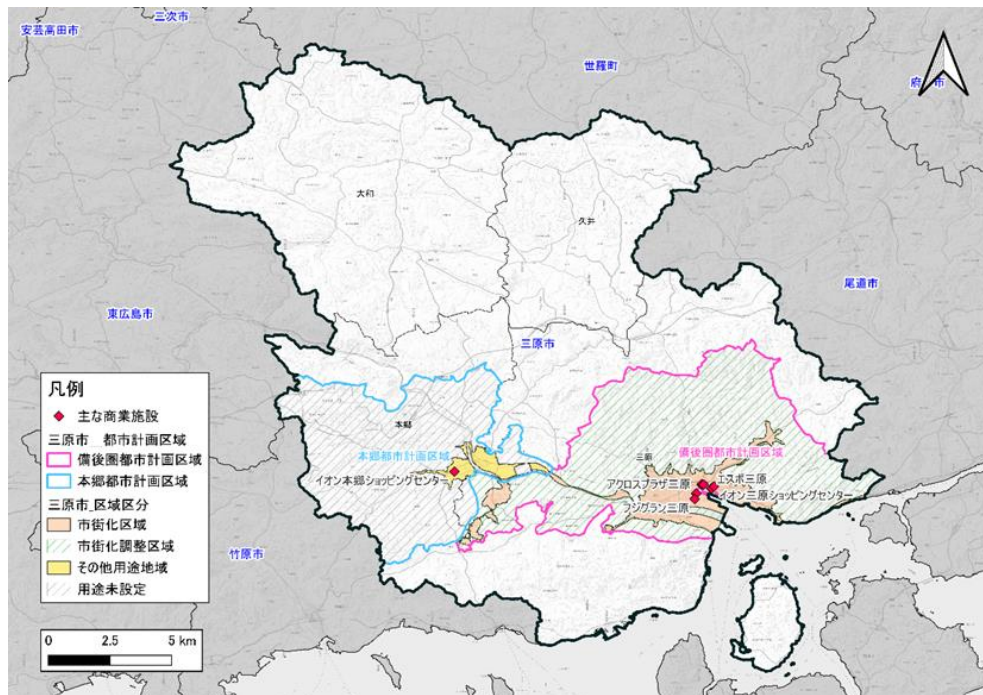
資料：国土数値情報

図表 三原市の教育施設分布



資料:国土数値情報

図表 三原市の主な商業施設分布

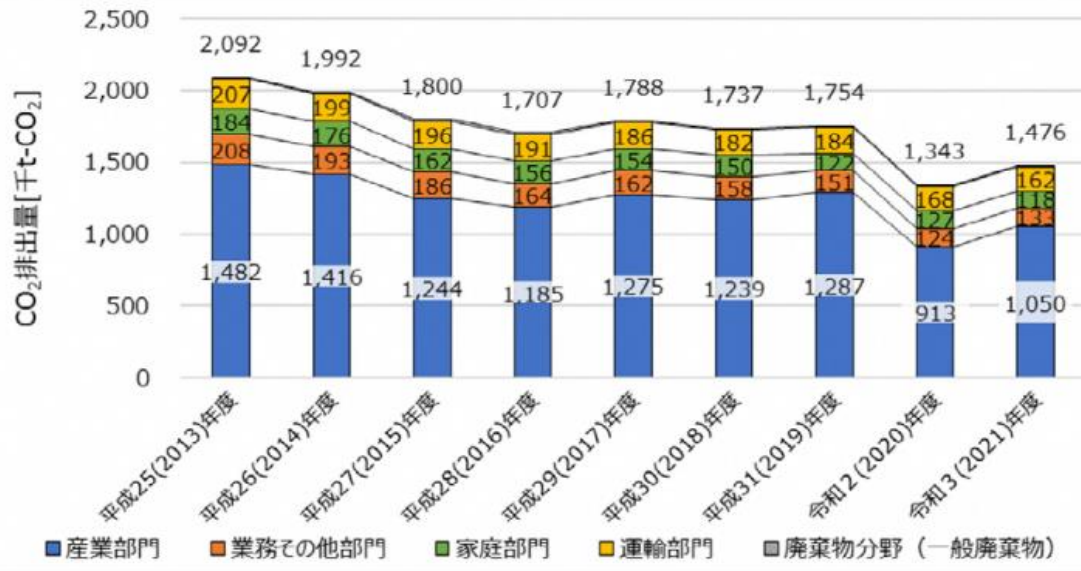


資料:国土数値情報

(5)環境

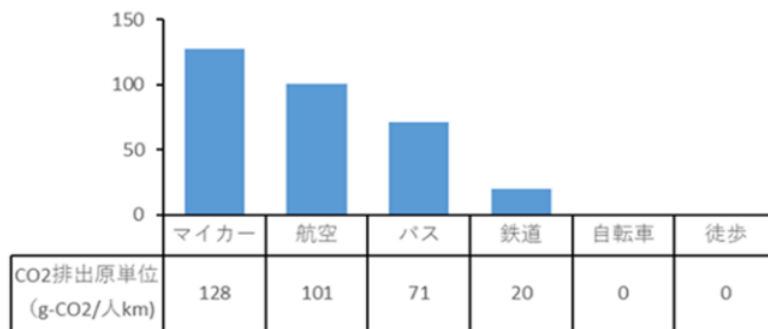
- 本市の二酸化炭素(CO₂)排出量は減少傾向にあります。令和12(2030)年度までに温室効果ガス排出量を、平成25(2013)年度比50%削減し、令和32(2050)年度までに温室効果ガス排出量実質ゼロとすることを目標としています。

図表 三原市の部門・分野別のエネルギー起源 CO₂ 排出量の経年変化



資料:環境省「自治体排出量カルテ」に基づき作成

図表 人が1km 移動した時の CO₂ 排出量単価



CO₂原単位 (g-CO₂/人km) [2022年度]

資料: 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」
国土交通省「自動車輸送統計」「航空輸送統計」「鉄道輸送統計」より
国土交通省環境対策課作成

図表 三原市の温室効果ガス削減目標

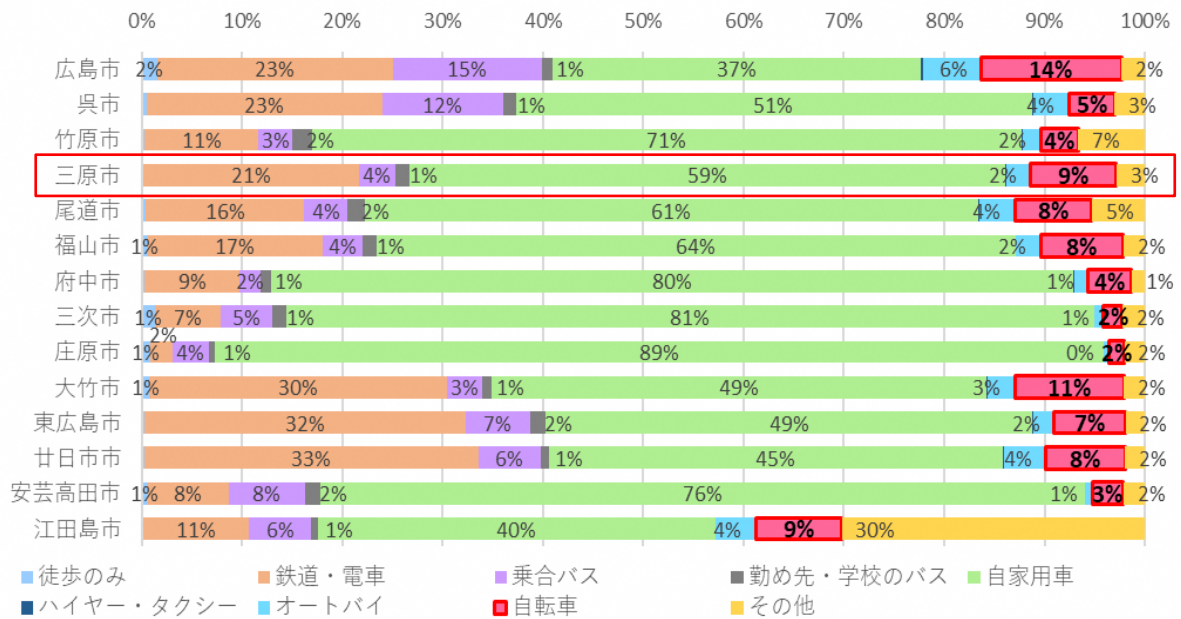
(1) 削減目標 温室効果ガスの削減目標は、地球温暖化対策推進法第2条の2の基本理念を踏まえ、国・広島県の地球温暖化対策計画の対策・施策と連携を図るとともに、本市独自の取組を考慮して次のとおり設定します。
短期目標 令和 12(2030)年度 温室効果ガス排出量 平成 25(2013)年度比 50%削減
長期目標は、地球温暖化対策推進法の基本理念に基づき、脱炭素社会の実現を目指し、次のとおり設定します。
長期目標 令和 32(2050)年度までに温室効果ガス排出量実質ゼロ (三原市ゼロカーボンシティの実現)

資料：三原市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

(6)自転車・自動車利用状況

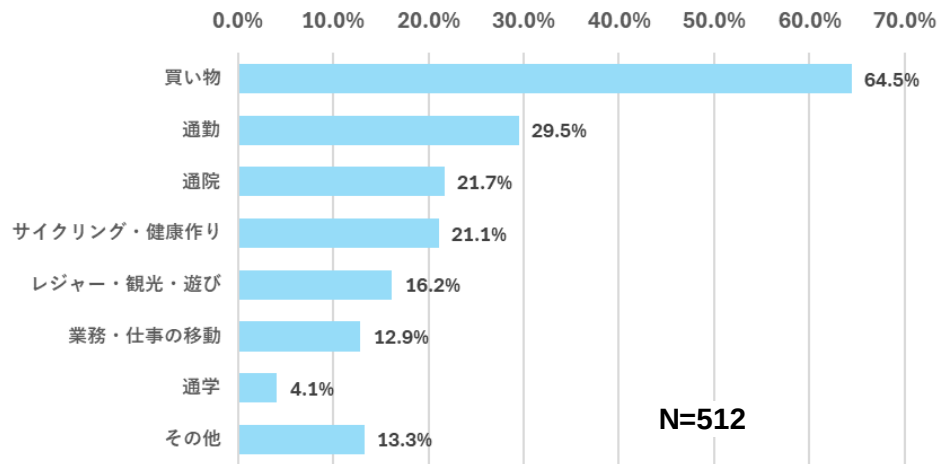
- 本市の交通手段分担率は、自転車が9%、自家用車が59%となっており、自家用車の依存割合が高い傾向にあります。
- 自転車の主な利用目的は、「買い物」が最も多く(64.5%)、次いで「通勤」(29.5%)、「通院」(21.7%)、「サイクリング・健康づくり」(21.1%)となっております。
- 自転車を利用する主な理由は「手軽に使えるから」や「健康に良い、運動不足解消」となっており、利用しない理由は「自転車に乗れない、持っていない」や「目的の地が遠いから」、「荷物が少ししか持てないから」などが挙げられています。
- 力を入れてほしい自転車に関する施策としては、「走りやすい自転車通行空間を整備する」と回答した人が82.2%と最も多く、次点で「安全な自転車利用・交通安全教育等の推進」41.6%となっています。

図表 県内の交通手段分担率(県内各市別)



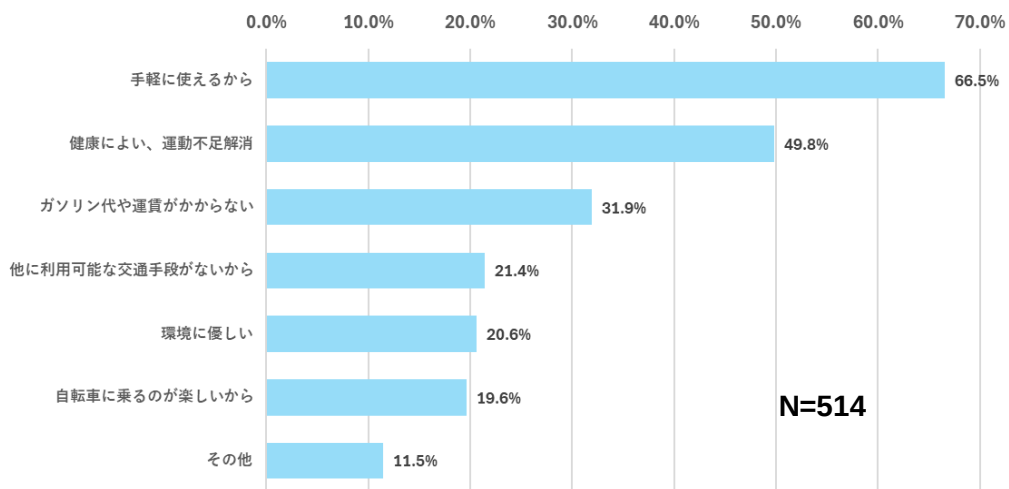
資料:R2 国勢調査

図表 自転車の利用目的



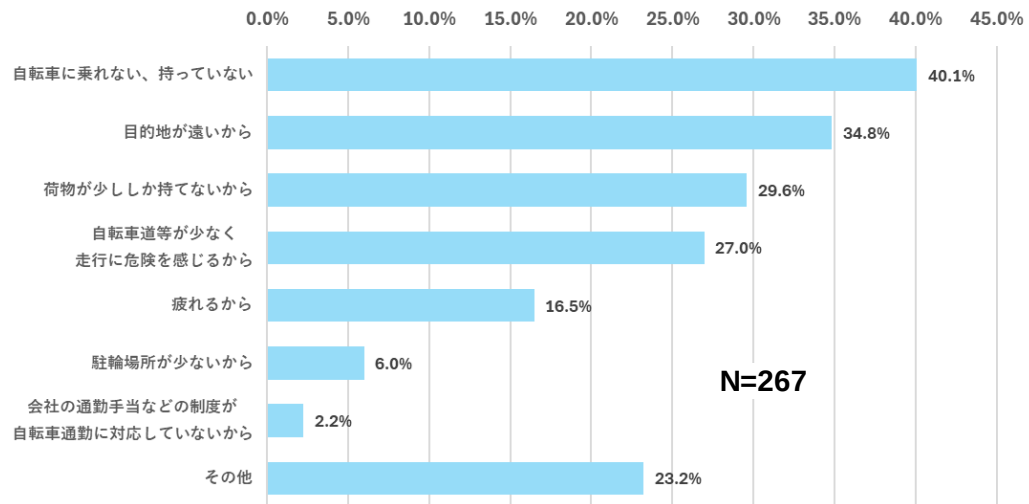
資料: 自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

図表 自転車を利用する理由



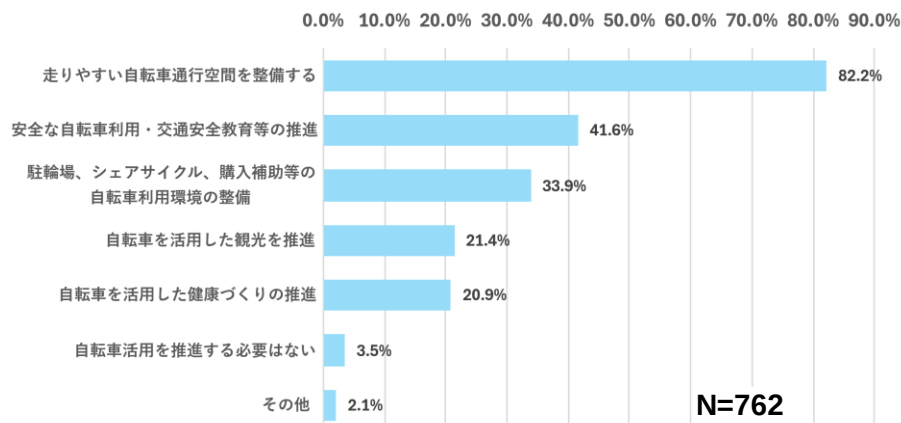
資料: 自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

図表 自転車を利用しない理由



資料: 自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

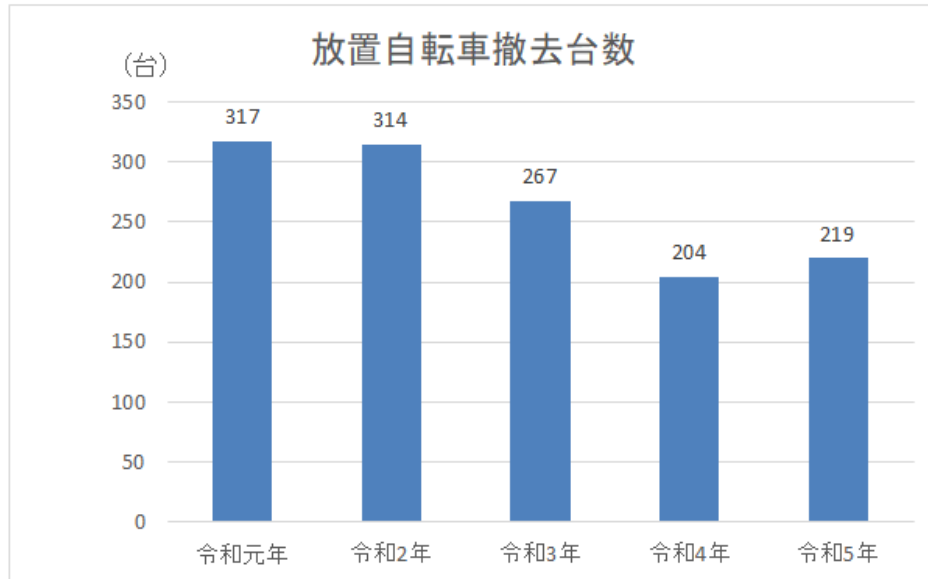
図表 力を入れてほしい自転車に関する施策



資料: 自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

(7) 放置自転車の状況

- 本市の放置自転車の撤去台数は、減少傾向にあります。



※放置自転車の一斉撤去は毎年2回程度実施

資料：三原市

1-2 課題

三原市は、降水量が少なく温暖な瀬戸内海式気候に属し、三原・本郷地域にコンパクトで平坦な市街地を形成していることから、自転車を利用しやすい環境にあるといえ、令和2年国勢調査における交通手段分担率も、自転車の分担率が県内で上位です。

一方で、自家用車の分担率は約6割を占めており、依存傾向は高い状況です。深刻化する地球温暖化への対応という視点においても、温室効果ガスの排出量を抑制するため、環境負荷の大きい自動車から、クリーンで機動力のある自転車への利用転換を図ることが重要です。

また、急速に少子高齢化が進行していることから、次の世代を担う子どもたちの安全や、高齢となり身体機能が低下したとしても快適に移動できる空間の整備が求められています。

これらのことから、あらゆる世代で自転車・歩行者ともに安全・快適に利用できる環境を創出する必要があります。

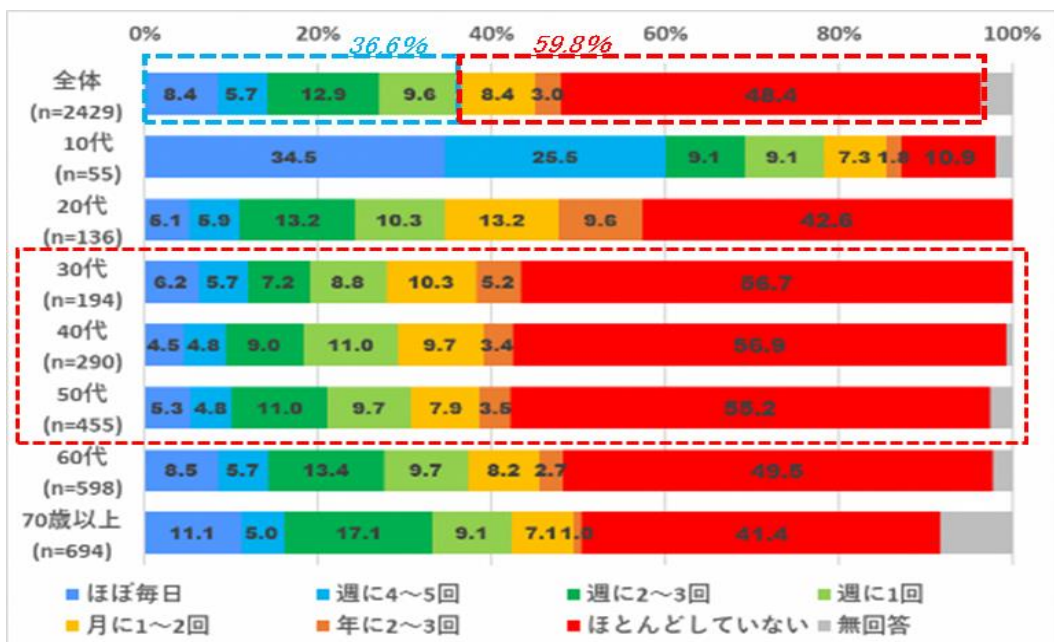
2 スポーツ・健康

2-1 現状

(1) スポーツ実施状況

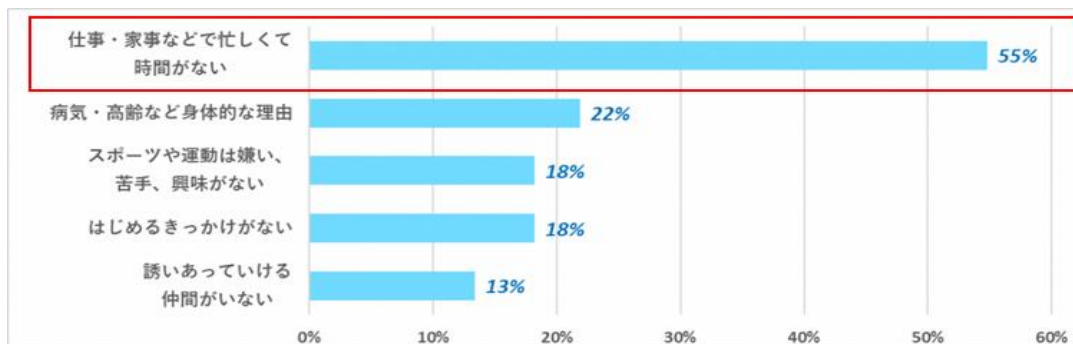
- 市民の運動頻度は「週 1 回以上」が 36.6%、「週 1 回未満」の 59.8%を下回っています。また、30 代～50 代の運動頻度について、「ほとんどしていない」が 50%を上回っています。
- スポーツや運動しない主な理由として、「仕事・家事などで忙しくて時間がない」と回答した人が約 55%と最も多くなっています。

図表 三原市民の運動・スポーツ実施状況(年代別)



資料:三原市「次期長期総合計画策定に向けた市民アンケート」

図表 過去 1 年間に 1 回以上実施した運動・スポーツ種目

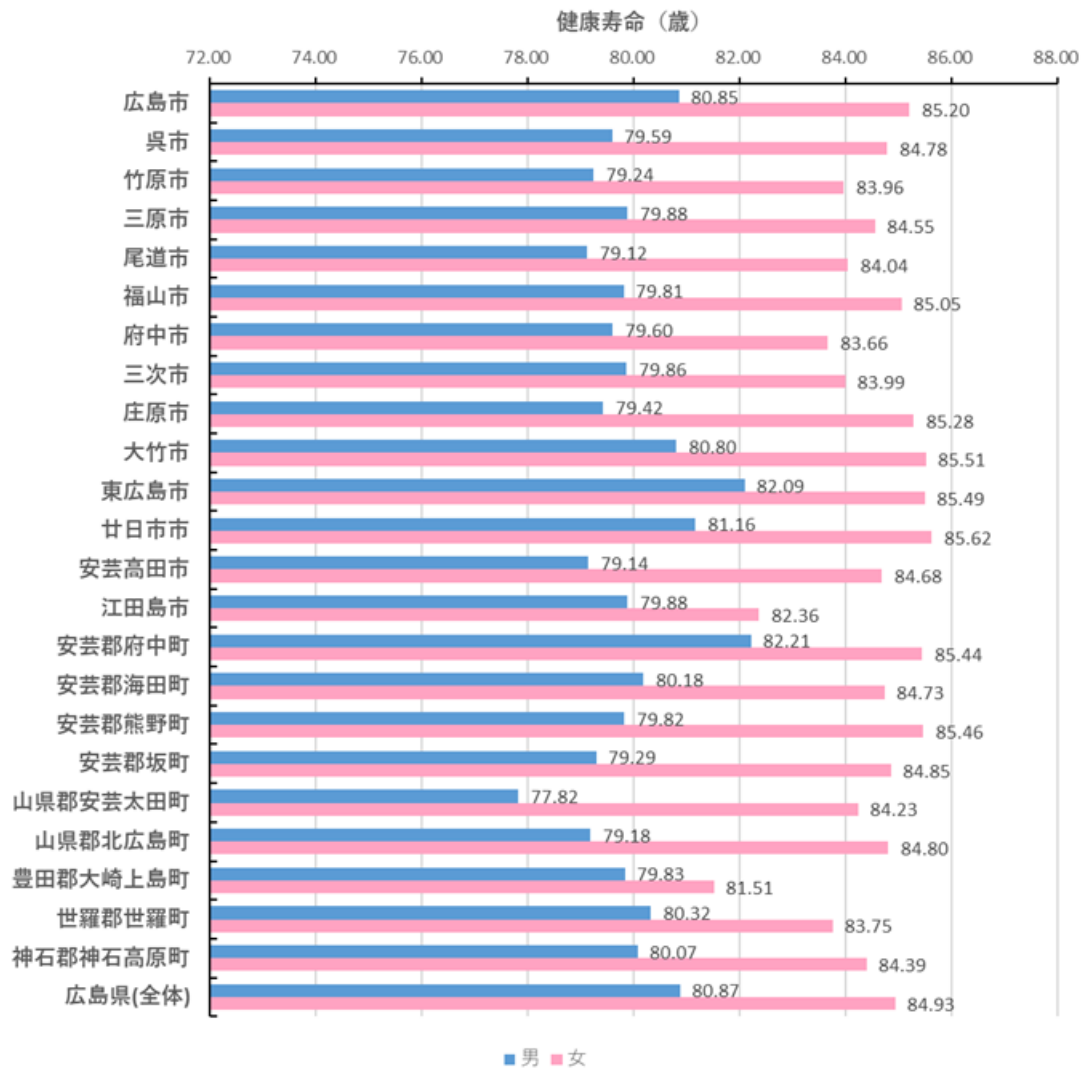


資料:三原市「次期長期総合計画策定に向けた市民アンケート」

(2) 健康寿命

- 三原市民の健康寿命は令和2年度時点で、男性 79.88 歳、女性 84.55 歳となっており、広島県全体より、男性は 1 歳低く、女性も 0.4 歳低くなっています。

図表 令和2年度健康寿命



資料:「広島県健康づくり推進課長通知」の数値を基に作成

※厚生労働省が算出している健康寿命の推計は都道府県単位であり、3年に1回行われる全国的なアンケート調査(国民生活基礎調査)によって得られたデータを使用している。一方で、各市町の健康寿命は、国・県と同等のデータがないことから、広島県が示す計算式に基づき算出している。そのため、厚生労働省が公表している健康寿命とは数値が異なる。

2-2 課題

本市においては、運動頻度が週1回未満の人の割合が約6割となっており健康寿命は広島県全体の数値を下回っている状況です。

近年、健康志向の高まりにより積極的にスポーツや運動に取り組む人が増えてきている一方で、仕事や家事などで忙しく時間がないことから運動不足となっている人も存在します。

自転車は通勤・通学や買い物などの日常生活での移動に取り入れることが可能で、運動のための新たな時間を確保する必要がなく、時間がない人にとっても、気軽に運動する機会を増やすことができます。

日常生活において自転車を利用することは、体力の向上、精神的ストレスの発散、生活習慣病の予防など心身両面の健康保持増進に資するだけでなく、将来的な医療費節減等の効果も期待できることから、自転車を身近な運動として楽しむことができる環境を整備することが重要です。

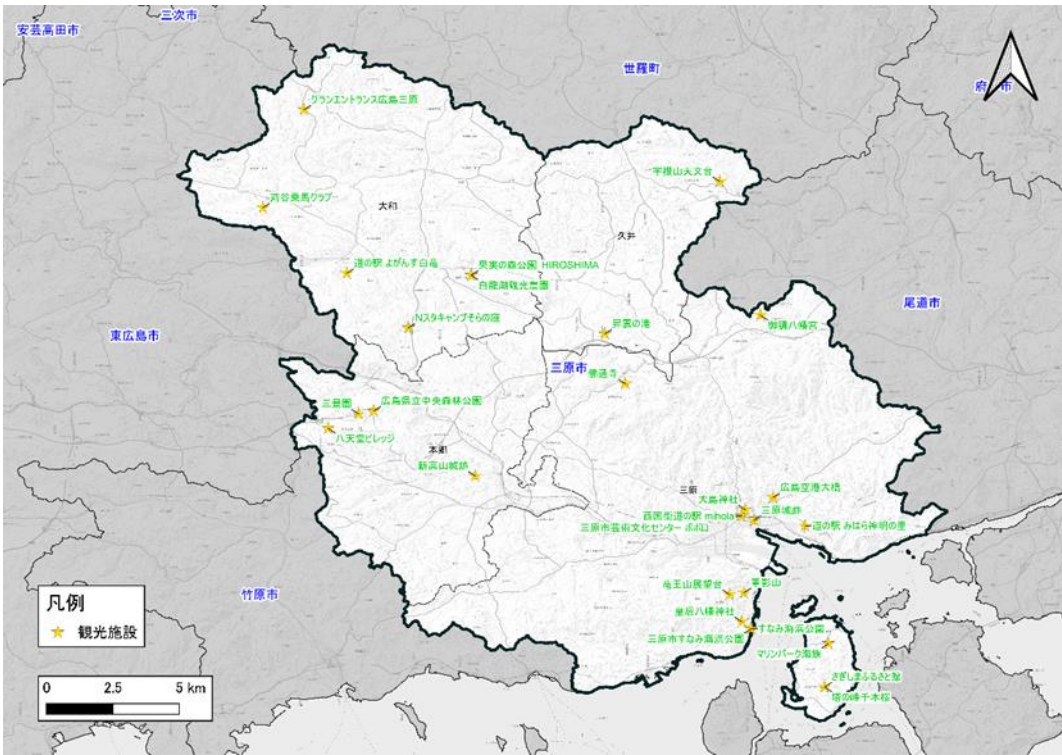
3 観光

3-1 現状

(1) 観光施設分布

- 本市には多数の観光資源が存在し、市内の観光業を支えています。

図表 三原市の主な観光施設



資料：三原市

(2) 三原市のサイクリングロード

1) さざなみ海道

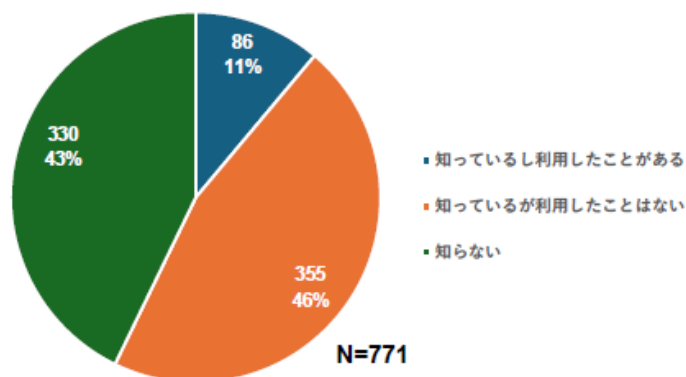
- さざなみ海道は、平成 25 年に設定された延長約 82km のルートで、呉から安芸津、竹原、忠海、須波、三原といった瀬戸内海沿岸のまちを通過し、尾道に至るルートです。
- 市民アンケートによると、利用経験者は回答者全体の約 10%、認知しているものの利用経験のない人は回答者全体の約 50%を占めています。

図表 さざなみ海道サイクリングロード



資料:広島県

図表 さざなみ海道サイクリングロードの利用度・認知度

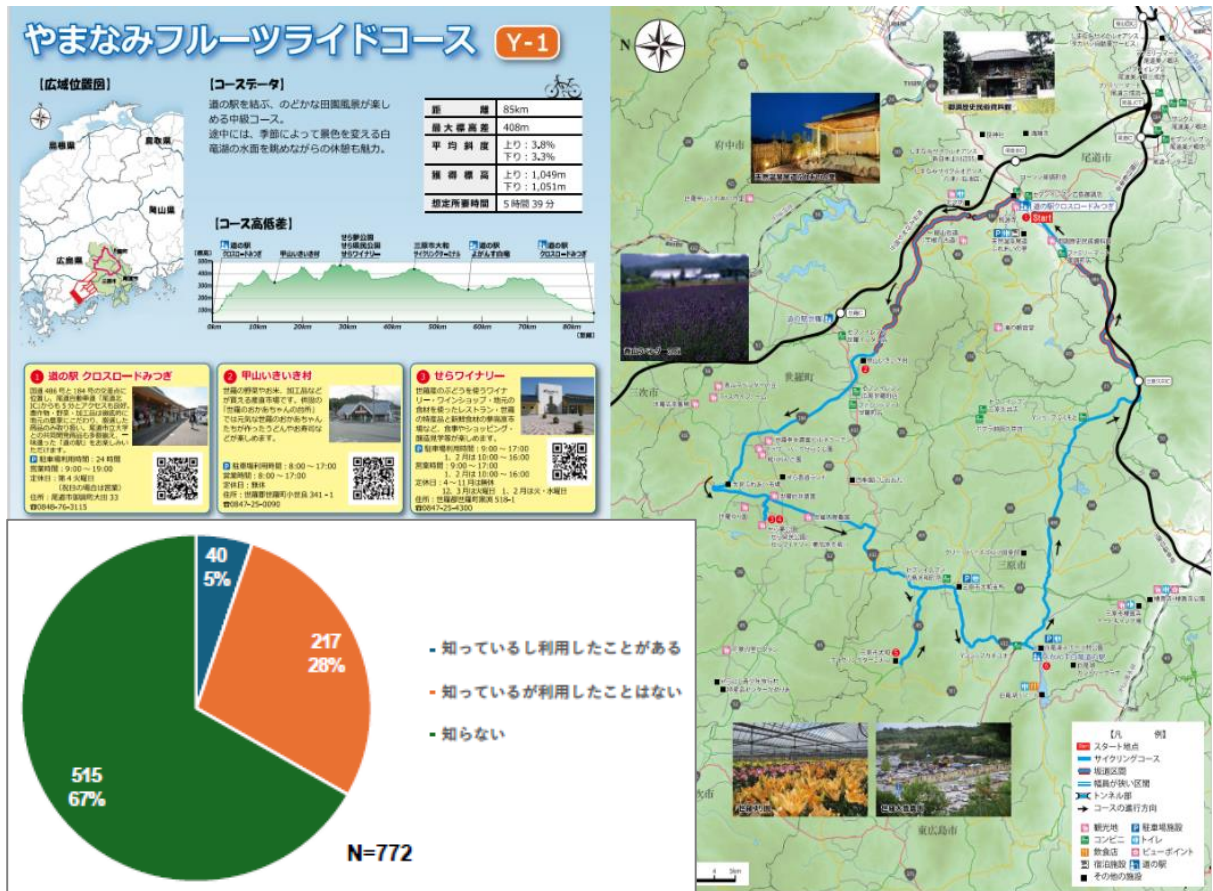


資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

2) やまなみフルーツライドコース

- やまなみフルーツライドコースとは、平成 27 年に選定された、やまなみ街道サイクリングロードの周遊コースの 1 つであり、三原市・尾道市・世羅町山間部を周遊するルートです。ルートの途中には道の駅、ワイナリーなどがあり、地元の果物や田園風景を楽しむことができます。
- 市民アンケートによると、利用経験者は回答者全体の約 5%、認知しているものの利用経験のない人は回答者全体の約 30%を占めています。

図表 やまなみフルーツライドコース



図表 やまなみフルーツライドコースの利用度・認知度
資料: 自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

資料: 広島県

- みつぎダムクライムコースとは、平成 27 年に選定された、やまなみ街道サイクリングロードの周遊コースの 1 つで、三原市・尾道市山間部を周遊するルートです。御調ダム、野間川ダムの 2 つのダムを巡るコースで、休憩しながら起伏が激しいコースを楽しむことができます。
- 市民アンケートによると、利用経験者は回答者全体の 2%、認知しているものの利用経験のない人は回答者全体の約 15%を占めています。

[illegible]

図表 みつぎダムクライムコースの利用度・認知度
資料：自転車に関するアンケート(三原市) (R6)

4) さぎしまサイクリングモデルコース

- さぎしまサイクリングとは、佐木島を一周するルートで、「一般社団法人 三原観光協会」がモデルコースとして提案しているもので、さぎしまサイクリング周遊時のおすすめスポットを記載しています。
- 市民アンケートによると、利用経験者は回答者全体の 8%、認知しているものの利用経験のない回答者は約 25%を占めています。

図表 さぎしまサイクリングモデルコース

トップページ > モデルコース・セットプラン > さぎしまサイクリング

さぎしまサイクリング

モデルコース 佐木島 平日で巡れるお手軽旅 夏におすすめ 春におすすめ
秋におすすめ 豊かな自然を満喫 所要時間：約3時間

ビギナーでも安心！佐木島をゆったり一周するモデルコース

周囲 12km ほどの風光明媚な島・佐木島。アップダウン＆交通量が少ない島の道は、ファミリーにおすすめ。片道約 25 分程の船旅を終えるとそこは小さな楽園。穏やかな雰囲気の中で海や島々を眺めながら、島民との交流サイクリングをどうぞ！

START

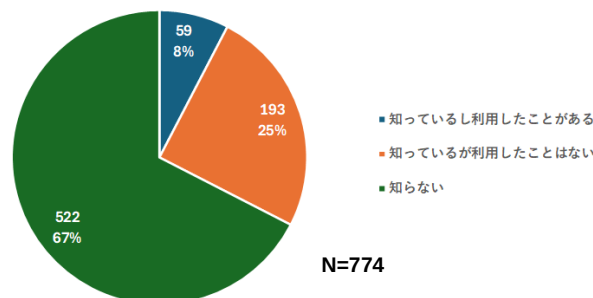


01
みなとの丘公園

佐木島の玄関口・港湾近くの公園。公園からは細島をはじめ瀬戸内海の島々が一望でき、素晴らしい景色を堪能できます。春には公園一帯に桜が咲き誇ります。

資料：一般社団法人 三原観光協会 HP

図表 さぎしまサイクリングモデルコースの利用度・認知度



資料：自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

5) くいのまちサイクリングマップコース

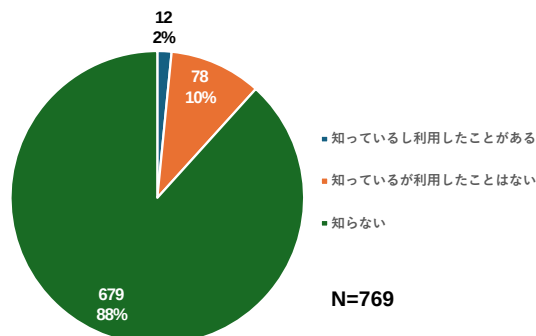
- くいのまちサイクリングマップとは、自転車プロチームの協力のもと、サイクリング初心者から上級者まで楽しめる久井地域のモデルコースを紹介しているもので、地域のおすすめスポットも掲載しています。
- 市民アンケートによると、利用経験者は回答者全体の2%、認知しているものの利用経験のない回答者は約10%を占めています。

図表 くいのまちサイクリングマップ



資料:三原市

図表 くいのまちサイクリングマップコースの利用度・認知度



資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市)(R6)

(3) 三原市のサイクリングイベント

- 本市では、「ファンライドみはら」、「フルーツライドみはら」というサイクリングイベントが開催されています。
- 「ファンライドみはら」は、2023 年 11 月には中央森林公園で、2024 年 3 月には佐木島で開催されました。
- 「フルーツライドみはら」は、2014 年から実施されています。

図表 ファンライドみはら開催概要

秋を感じるサイクリングイベント

ファンライドみはらin中央森林公園

主催：三原市教育委員会、一般財団法人中央森林公園協会

ファンライドみはら in 中央森林公園

参加
無料

1 対象
小学生以上

2 募集コース・定員(申込先着順)

(1) ショートコース(2.7km)

50人(25人×2回)

(2) ロングコース(12.3km)

100人(50人×2回)

3 集合場所

中央森林公園 公園入口前

※車で来場の場合は、駐車料金330円が必要となります。

4 タイムスケジュール ※9時受付開始

時間	内容
午前	
10:00~10:30	ヴィクトワール広島 自転車レース サイクルレース・デモレース
10:35~11:35	ロングコース(第1回)
10:40~11:10	ショートコース(第1回)
13:00~13:30	ヴィクトワール広島 自転車レース サイクルレース・デモレース
13:35~14:35	ロングコース(第2回)
14:40~14:10	ショートコース(第2回)

5 用意するもの

自転車(車庫)は自由、ヘルメット・飲み物など

6 レンタサイクル ※貸出・返却所: サイクルセンター

区分	車種	サイズ	料金
	クロスバイク	27	780円
大人用(ヘルメット付)	マウンテンバイク	24-26	530円
	シティサイクル	24-26+27	530円
小学生用(ヘルメット付)		18-20-22	210円
ヘルメットのみのみ			110円

※レンタルサイクルは、ヘルメットの持参も可能です。

※レンタルサイクルの料金は、当日サイクルセンターでお支払いください。

ヴィクトワール広島 参加!

キヤノンカー 出展!

参加賞、プレゼント!

開催日 11/19(日) 10:00~14:40

会場 中央森林公園 サイクリングロード

申込方法 イベントホームページから ※10/31(火)まで

イベントHP

お問合せ

三原市教育委員会 スポーツ振興課 TEL: 0849-64-7219

資料：三原市

図表 フルーツライドみはら開催概要

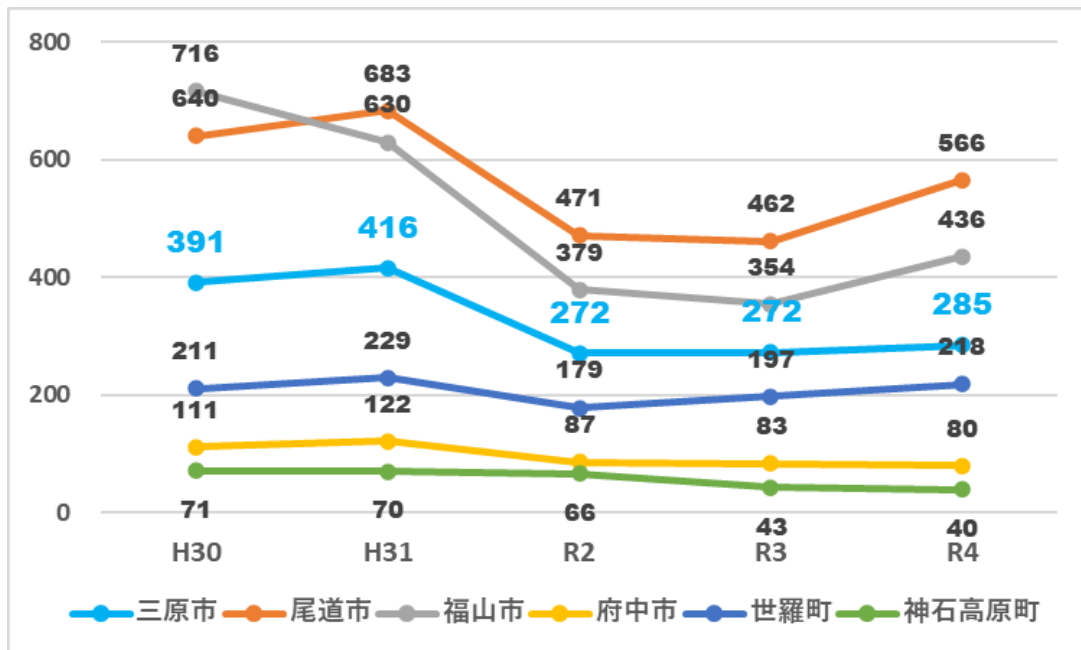
[illegible]

資料：三原市

(4) 観光動態

- 備後地域 6 市町(三原市、尾道市、福山市、府中市、世羅町、神石高原町)の各市町別観光客数を見ると、本市の観光客数は R4 年時点で尾道市、福山市に次いで多く、年間 285 万人となっています。
- 本市の観光アンケート調査(H30)によると、本市を再訪したことがある市外の観光客は約 3 割にとどまっており、再訪したくなる魅力的な観光コンテンツが少ないといった理由が最多となっています。

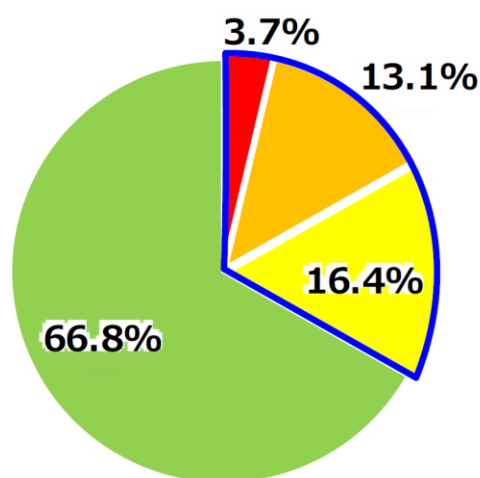
図表 観光客数推移(備後地域市町別)



資料: 広島県観光協会

図表 三原市の来訪回数

■ 頻繁に行く ■ 年に数回は行く ■ 数年に1度行く
■ 行ったことはある



n=919

資料:「三原市の観光に関するアンケート調査」(2018年9月)

図表 三原市を再訪したくない理由



n=79

資料:「三原市の観光に関するアンケート調査」(2018年9月)

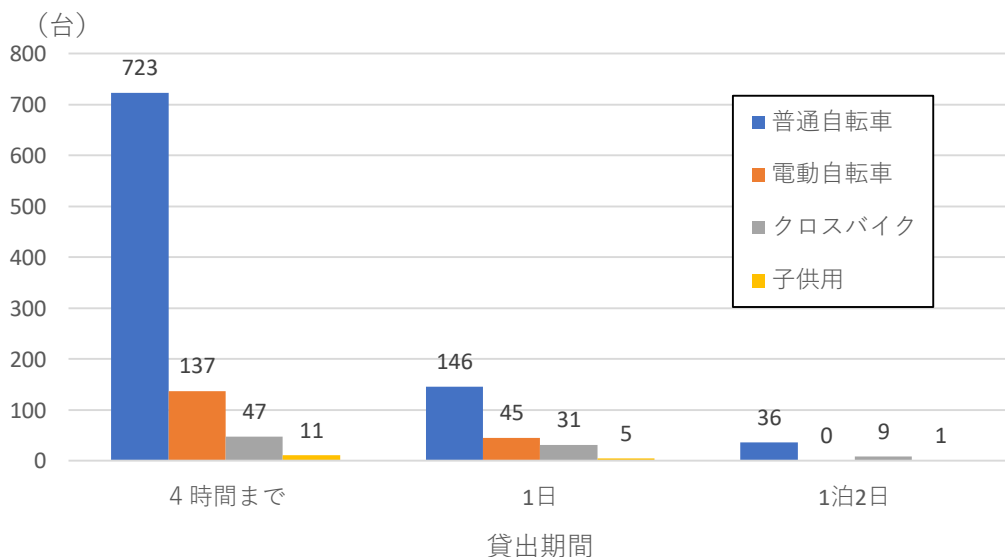
(5) レンタサイクル

- 三原市内に設置されているレンタサイクルとしては、「うきしろロビー観光案内所」、「さぎしまレンタサイクル」、「本郷町観光協会レンタサイクル」、「中央森林公園サイクリング」の4箇所があります。
- うきしろロビー観光案内所レンタサイクルの実績としては、貸出時間4時間までの短時間貸出数が多く、近距離移動の需要が高いと想定されます。

図表 市内レンタサイクル貸出場所

うきしろロビー観光案内所レンタサイクル	
住所	広島県三原市城町 1-1-1 三原駅構内・うきしろロビー内
備考	貸出台数 大人用:17台 こども用:4台
さぎしまレンタサイクル	
住所	広島県三原市鷺浦町
備考	「みなと茶屋」にてレンタル
本郷町観光協会レンタサイクル	
住所	広島県三原市本郷南 5-26-11
備考	予約制
中央森林公園	
住所	広島県三原市本郷町上北方 1315
備考	公園内のサイクリングロードでの利用に限る

図表 うきしろロビー観光案内所レンタサイクル1年間貸出実績(R5.11～R6.10)



資料：一般社団法人三原観光協会の実績データより作成

3-2 課題

三原市には、さざなみ海道サイクリングロードやさぎしまサイクリングといった、海岸沿いで、瀬戸内海の多島美が楽しめる平坦なコースのほか、久井・大和地域のように山間部と開けた地形が混在した起伏のあるコースもあり、サイクリング初心者から上級者まで楽しめる自然環境が整っています。また、須波港からは世界的に有名な「しまなみ海道サイクリングロード」へと接続する利便性の高い航路も有しています。

市内を周遊するサイクリングイベントも定期的 to 実施されており、行政に限らず、様々な事業者がサイクリングを活用し、市内の観光資源を周遊するサイクリングルートを進捗してあります。

一方で、上記サイクリングルートの知名度は高いとは言えず、自転車交通の誘導を図る距離案内などの標識や路面標示といった整備が不十分な区間も散見されます。また、観光客向けのアンケートでは、「魅力的なコンテンツがない」との回答が多く、本市の有する魅力が十分に伝わっていないと言えます。

そのため、距離案内などの標識や路面標示の整備、レンタサイクルなどといったハード整備と合わせて、豊富な自然環境を活かしたサイクリングルートや各種イベントの情報発信に努め、多面的なサイクリング受入環境の整備を進めていく必要があります。

4 安全・安心

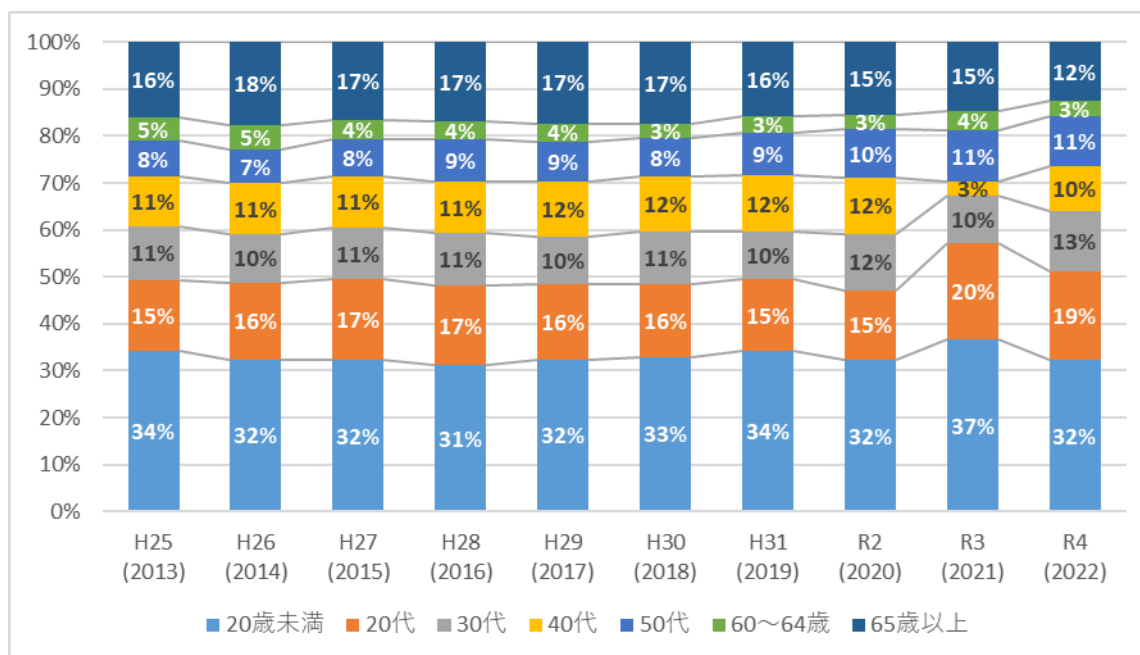
4-1 現状

(1) 交通事故発生状況

1) 県内の交通事故発生状況

- 年代別の自転車関連事故発生割合を見ると、過去10年間で、常に20代以下約半数を占めており、若年層が当事者となる事故が多くなっています。
- 全国・広島県の自転車者死傷事故件数はともに減少傾向ですが、全事故件数に占める自転車関連事故件数の割合は増加傾向にあります。

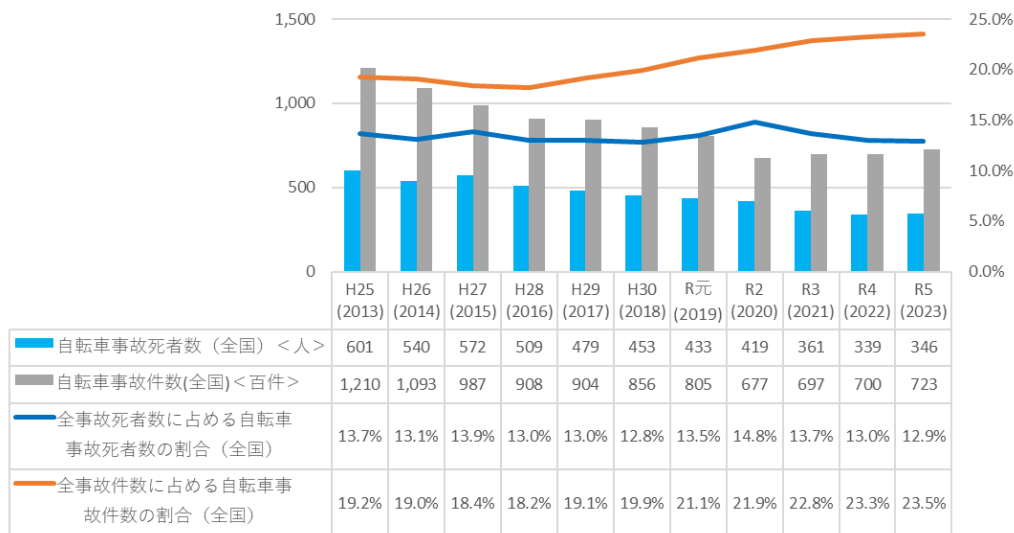
図表 自転車関連事故年代別発生割合(広島県)



資料: 広島県警察「広島県の交通統計(自転車の交通事故発生状況)」

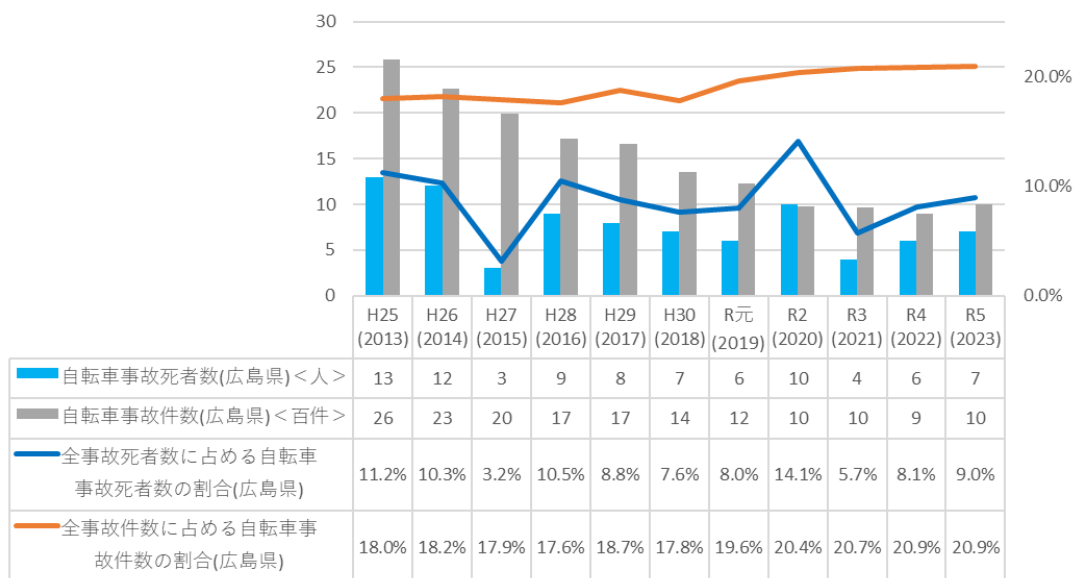
第Ⅲ章 自転車を取り巻く現状と課題

図表 自転車関連事故発生状況(全国)



資料:警察庁「令和5年中の交通事故の発生状況」

図表 自転車関連事故発生状況(広島県)

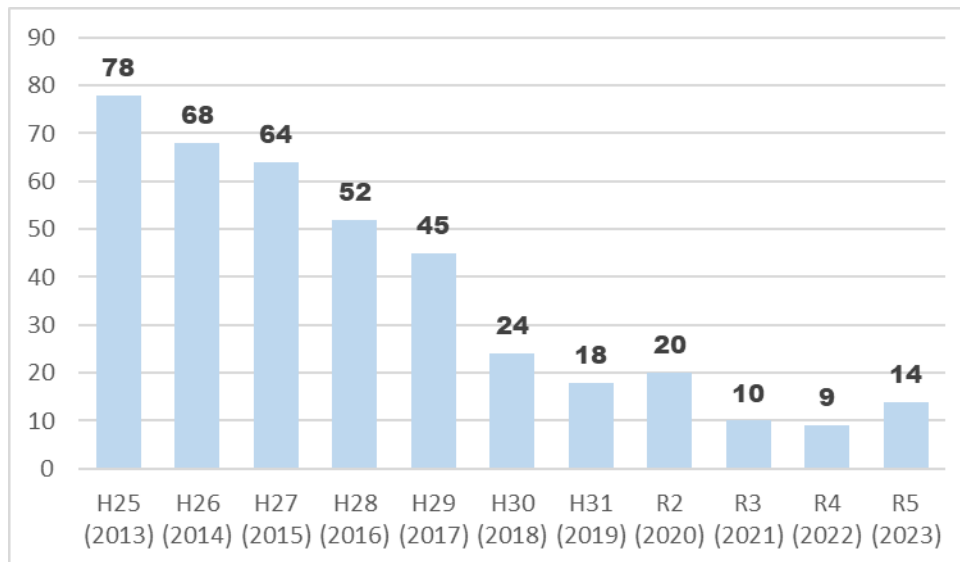


資料:広島県警察「広島県の交通統計(自転車の交通事故発生状況)」

2) 三原市内の交通事故発生状況

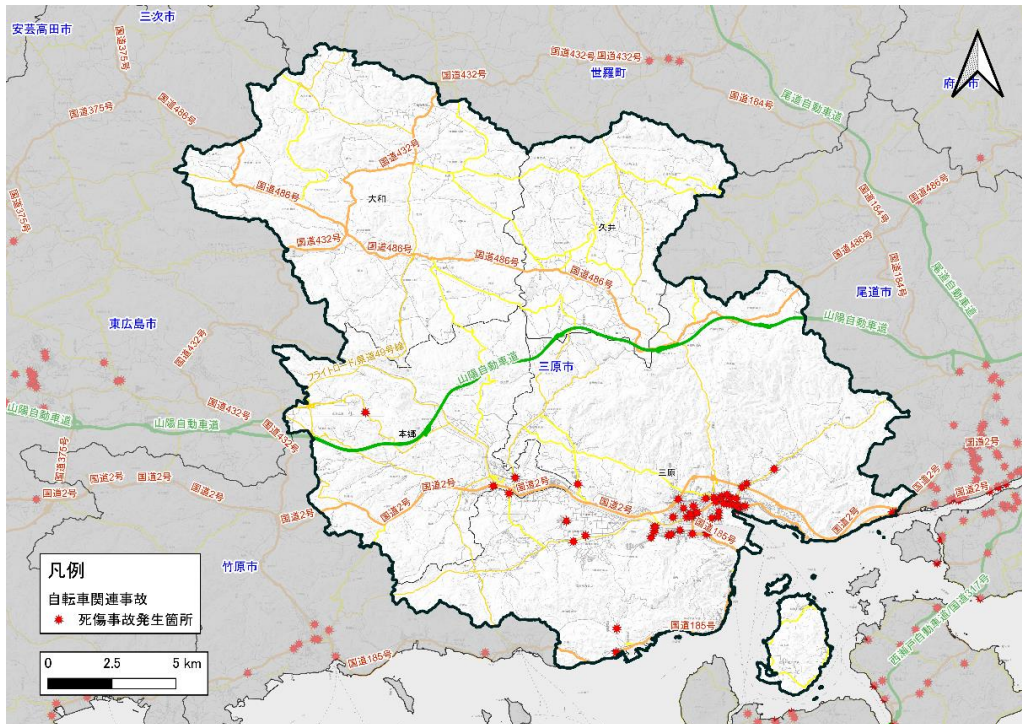
- 三原市内の事故件数は年々減少傾向にあります。
- 地域別に見ると、三原地域で事故が多発しており、特に国道 185 号付近での事故が多くなっています。

図表 三原市の自転車事故発生件数

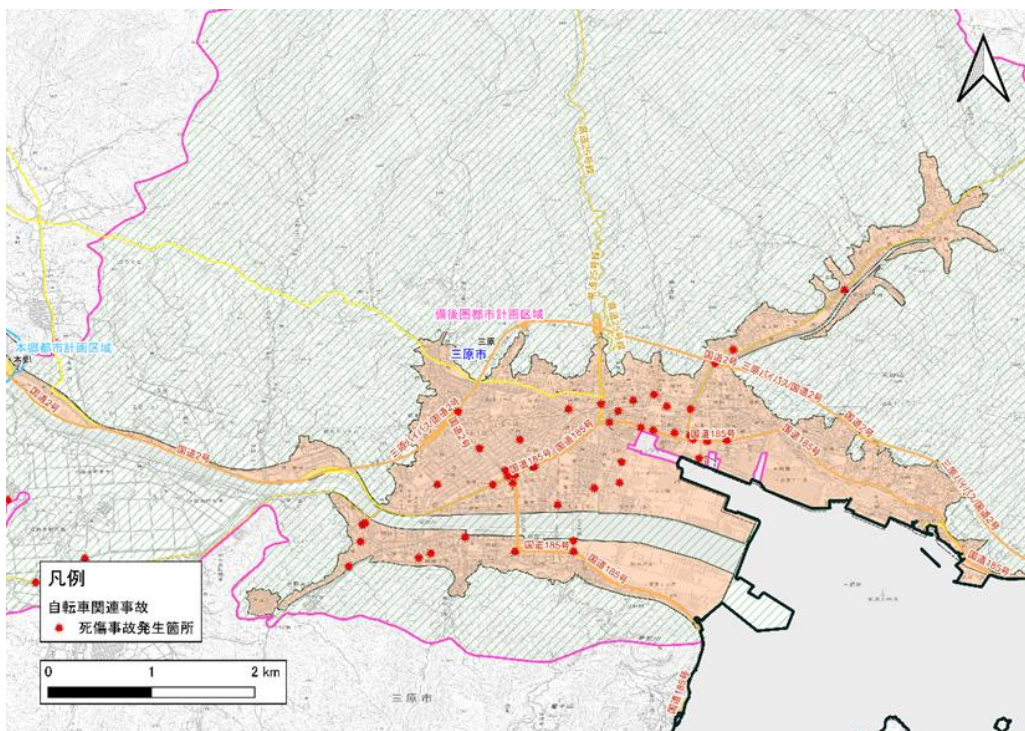


資料：市区町別の高齢者・子供・自転車・歩行者・飲酒の事故件数一覧(三原市)

図表 自転車関連事故発生箇所(全市)



図表 自転車関連事故発生箇所(三原地域拡大図)

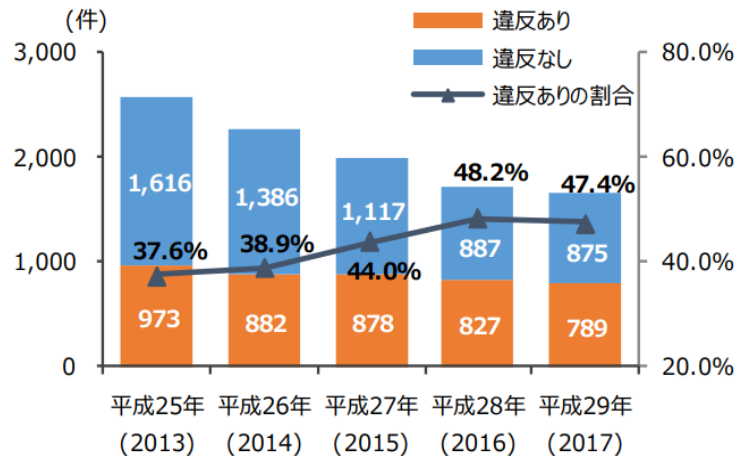


資料:警視庁(交通事故統計情報のオープンデータ、2019-2022)

(2) 自転車運転者の法令違反状況

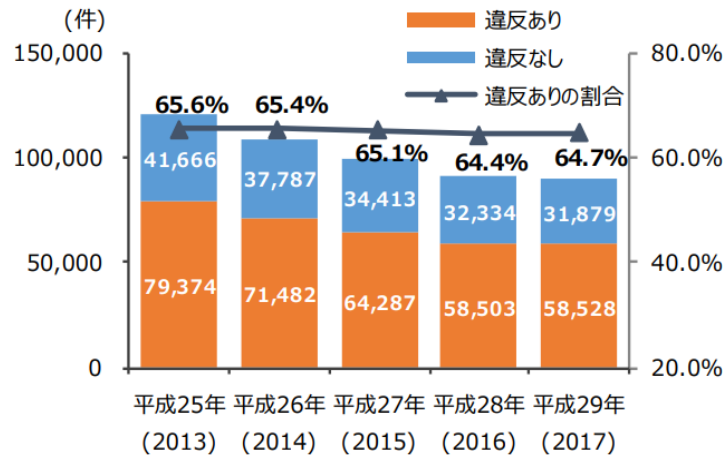
- 自転車側に法令違反のある事故は減少傾向ですが、広島県において自転車関連事故に占める法令違反のある自転車の割合は増加しています。

図表 自転車乗用中死傷者の法令違反の状況(広島県)



資料:広島県警察「広島県の交通統計」(平成 25(2013)年版～30(2018)年版)

図表 自転車乗用中死傷者の法令違反の状況(全国)



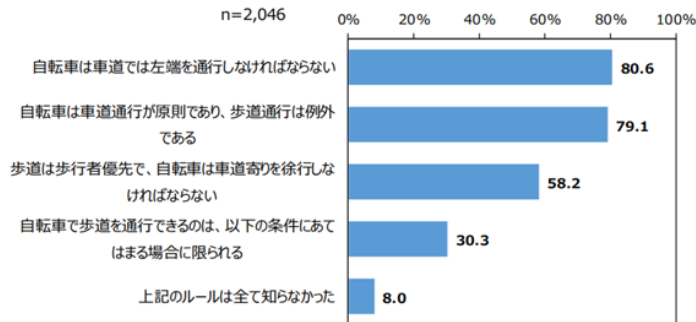
資料:警察庁「平成 30 年中の交通事故の発生状況」

(3) 交通ルール・マナー

- 県民の自転車の通行ルールの認知度について、「自転車は車道では左端を通行しなければならない」「自転車は車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」の認知度は約 80%と高い一方で、その他のルールについての認知度はそれほど高いとは言えない状況にあります。
- 市民アンケートによると、自転車の主な交通ルールについて、「二人乗りの禁止」や「夜間のライト点灯」を守っている回答者が多い一方、「ヘルメット着用努力義務化」、「車道通行が原則(歩道は特定の要件を満たしている場合のみ)」を守っている回答者が少なくなっています。

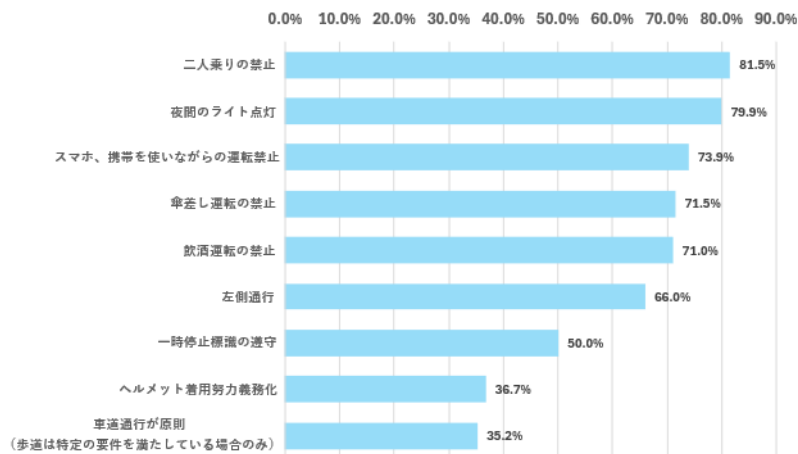
図表 自転車の通行ルール認知状況(広島県)

問 自転車の通行ルールについて、あなたが既にご存知のものを教えてください。(複数回答可)



資料:「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」(平成 30(2018)年 12 月)

図表 守れている自転車の主な交通ルール(三原市)

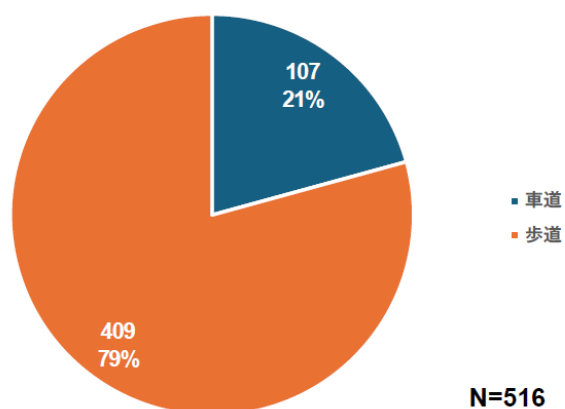


資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

(4) 自転車の通行位置の状況

- 市民アンケートによると、回答者の79%が歩道を通行し、21%が車道を通行しております。
- 車道を通行する主な理由として、「自転車は車両なので車道を走るべき」、「歩道の幅員が十分でない」などの回答が多くなっています。
- 歩道を通行する主な理由として、「車道よりも歩道の方が安全」、「車道の幅員が十分でない」などの回答が多くなっています。

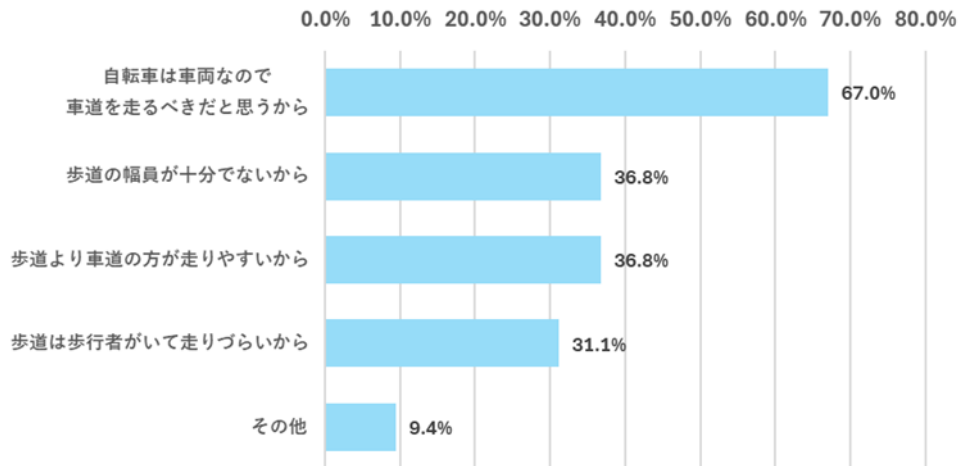
図表 自転車利用時の通行位置



資料：自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

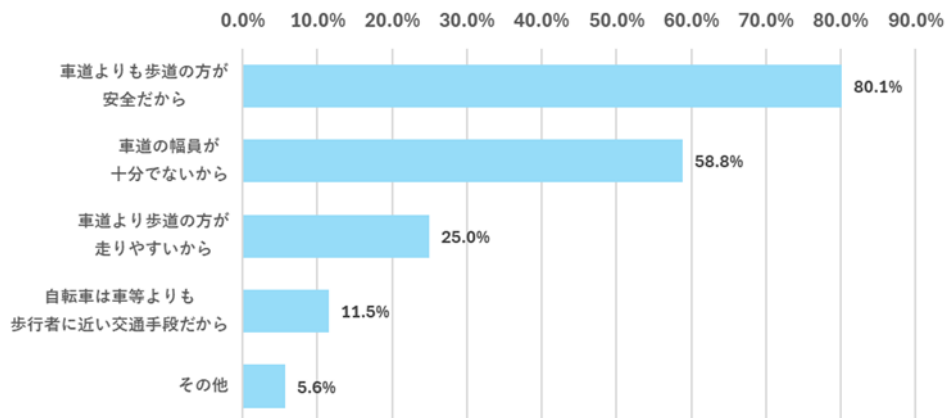
第Ⅲ章 自転車を取り巻く現状と課題

図表 自転車で車道を通行する理由



資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

図表 自転車で歩道を通行する理由

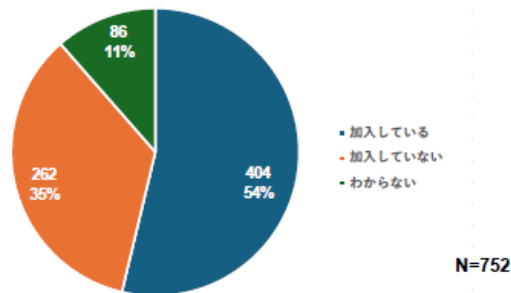


資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

(5) 自転車保険加入状況

- 市民アンケートによると、回答者のうち半数近くが自転車損害賠償責任保険等に加入していません。
- 県民アンケートによると、自転車保険に加入しない理由として、費用負担を理由とする回答者が最も多くなっています。

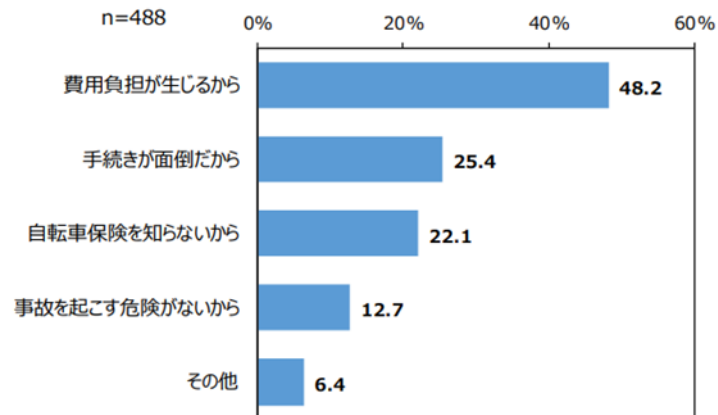
図表 自転車損害賠償責任保険の加入状況(三原市)



資料:自転車の利用に関するアンケート(三原市) (R6)

図表 自転車保険に加入していない理由(広島県)

問 自転車保険に加入していない理由を教えてください。



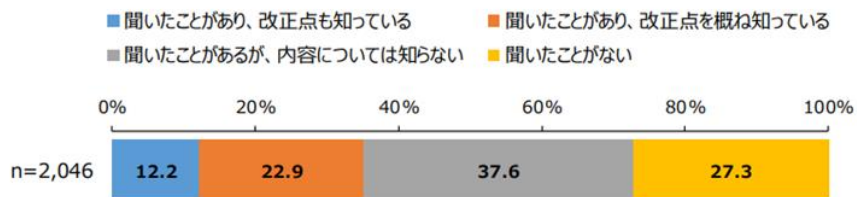
資料:「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」(平成 30(2018)年 12 月)

(6) 自転車安全講習義務化の認知度

- 県民の自転車安全講習義務化の認知度について、「聞いたことがあり、改正点も知っている」、「聞いたことがあり、改正点も概ね知っている」の合計が約35%となっており、低い状況にあると言える。また、「聞いたことがない」と回答した人は約27%となっています。

図表 自転車安全講習義務化の認知度(広島県)

問 あなたは平成27(2015)年6月に道路交通法が改正され、信号無視や一時不停止など自転車の危険行為を繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が義務付けられたことを知っていますか。



資料:「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」(平成30(2018)年12月)

4-2 課題

三原市の自転車関連交通事故については年々減少傾向にありますが、ここ数年は下げ止まりの傾向が続いています。また、広島県内において、20歳以下の若年層が被害にあう自転車関連事故が全体の約半分以上を占めている中、本市では高校と中学校で自転車通学が認められており、通学路における自転車の安全対策は特に重要な課題です。

自転車は、日常生活で様々な人が利用しており、近年はスポーツバイクも普及しています。ヘルメットの着用が努力義務となり、広島県の条例にて自転車保険の加入義務化も始まりましたが、マナー違反やルールが遵守できていない利用者も見受けられ、重大な自転車事故の発生につながる恐れがあります。

また、広島県のアンケートによると、自転車は原則車道通行というルールは約8割が認識していますが、三原市のアンケートでは「車道よりも歩道のほうが安全」との理由から、利用者の約8割が、主に歩道を走行しています。

今後は、自転車通行空間の整備や通学路における交通安全対策を進めるとともに、ここ数年で何度も改正された自転車を取り巻く交通ルールの周知、マナー向上に向けた講習会をあらゆる世代・対象に向けて実施し、ハード・ソフトの両輪で、自転車の安全性向上に向けた取り組みを進めていく必要があります。

第IV章 基本目標

1 基本理念及び目指す姿

1- 1 基本理念

安全で快適な自転車利用環境の創出による、 環境にやさしく健康で魅力的な地域づくり

自転車は、環境にやさしく、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実など、身近で人々の行動を気軽に広げる重要なモビリティであり、買物や通勤、通学など幅広い用途で利用されています。

本市においては、自転車の活用による環境負荷の低減、市民の健康増進、サイクルツーリズムの推進、自転車事故の発生防止などの課題に対応しつつ、自転車の利用を推進することで、公共の福祉の増進に資することが求められています。

このような背景から、本市では、「安全で快適な自転車利用環境の創出による、環境にやさしく健康で魅力的な地域づくり」を基本理念とし、自転車の特性を活かし、交通手段としてだけでなく、まちづくり、スポーツ・健康、観光、安全・安心など様々な視点で自転車活用の取組を推進していくこととします。

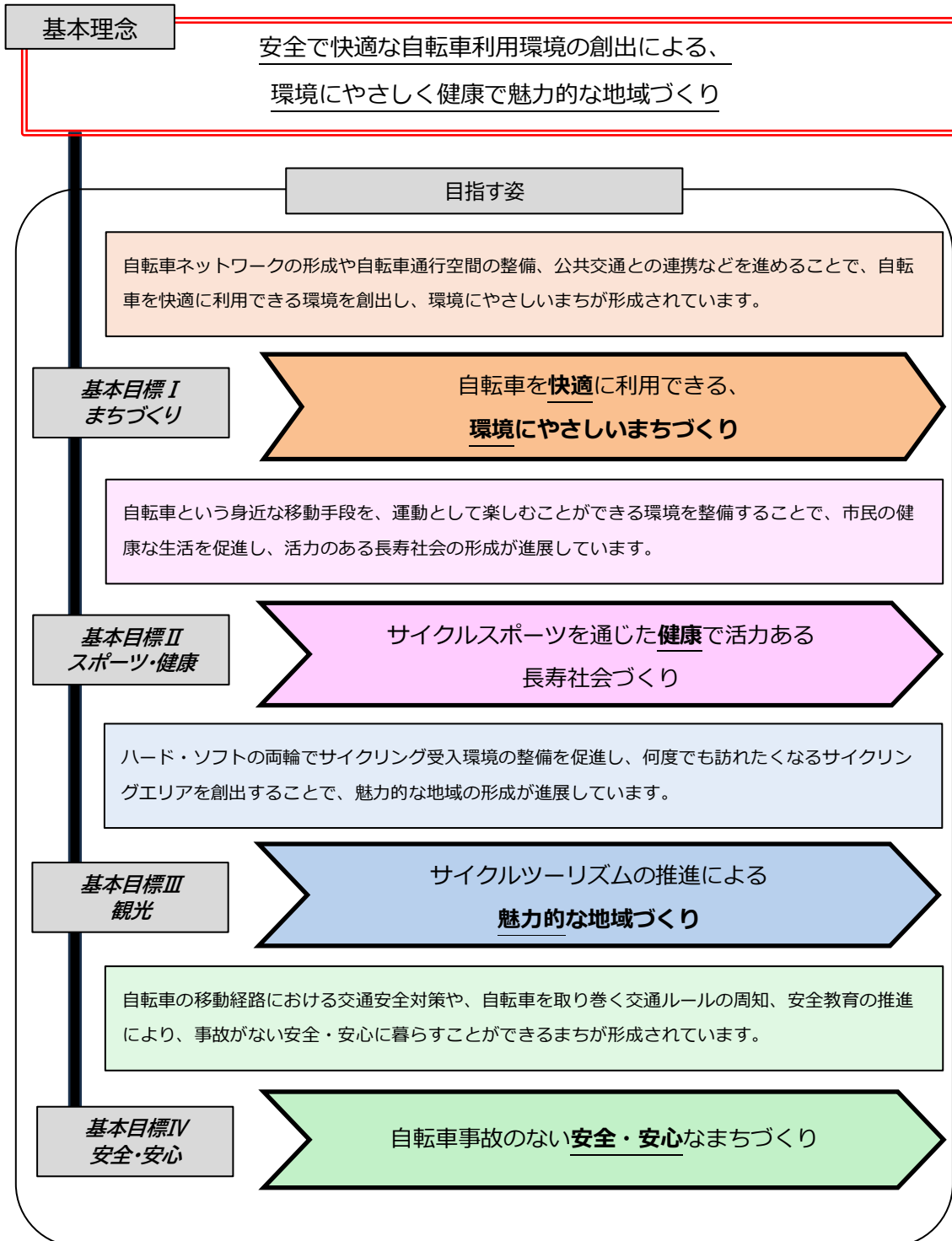
1-2 目指す姿

上述の基本理念、本市の現状と課題を踏まえ、本市の目指す姿を以下のように設定します。

- 自転車ネットワークの形成や自転車通行空間の整備、公共交通との連携などを進めることで、自転車を快適に利用できる空間を創出し、環境にやさしいまちが形成されています。
- 自転車という身近な移動手段を、運動として楽しむことができる環境を整備することで、市民の健康な生活を促進し、活力のある長寿社会の形成が進展しています。
- ハード・ソフトの両輪でサイクリング受入環境の整備を促進し、何度でも訪れたいサイクリングエリアを創出することで、魅力的な地域の形成が進展しています。
- 自転車の移動経路における交通安全対策や、自転車を取り巻く交通ルールの周知、安全教育の推進により、事故がない安全・安心に暮らすことができるまちが形成されています。

2 目標の設定

1-2 で述べた目指す姿を実現するため、以下に示す 4 つの目標を設定します。



第Ⅴ章 実施する取組

1 取組一覧

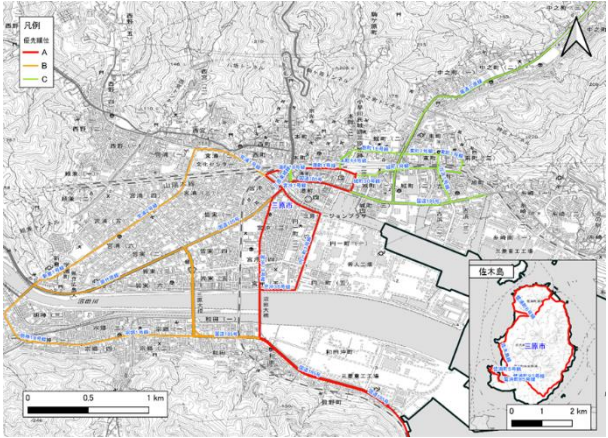
第Ⅳ章で設定した目標を達成するため、本市が実施する取組を次の通り設定します。

1-1 取組一覧

目 標	実施施策	本市の取り組み
基本目標Ⅰ： まちづくり	自転車通行空間の 計画的な整備推進	①自転車通行空間の整備
	自転車の利用による 環境負荷の低減	①自転車利用による環境負荷低減の広報・啓発 ②自転車通勤の推進 ③レンタサイクルの活用
	違法駐輪取締りの推進	①三原駅周辺の自転車の放置防止
	地域のニーズに応じた 駐輪場の管理	①ニーズに対応した駐輪場の管理・修繕
	まちづくりと連携した 総合的な取組の実施	①公共交通との連携 ②生活道路の安全対策
基本目標Ⅱ： スポーツ・健康	サイクルスポーツ振興の推進	①自転車関連イベントの開催支援 ②サイクリングルートの設定・情報発信
	健康づくり啓発	①自転車利用による健康増進啓発 ②自転車通勤の推進 再掲：【基本目標Ⅰ】
基本目標Ⅲ： 観光	サイクリングルート の整備・活用	①サイクリングルートの整備水準の向上
		②サイクリングルートの設定・情報発信 再掲：【基本目標Ⅱ】
		③自転車関連イベントの開催支援 再掲：【基本目標Ⅱ】
		④広域的な連携による地域振興
基本目標Ⅳ： 安全・安心	自転車の安全利用の促進	①サイクリストの受入環境整備
		②観光案内の多言語対応
		①交通安全意識向上を図る広報・啓発
		②交通安全教室の推進
		③ヘルメット着用の広報啓発
	自転車の点検整備の促進	④自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発
		⑤交通違反自転車への指導取締りの推進
	通学路の安全性向上	①安全な自転車の点検整備を促進するための広報・啓発 ①通学路周辺の安全点検
	自転車通行空間の 計画的な整備推進	①自転車通行空間の整備 再掲：【基本目標Ⅰ】
	自転車損害賠償保険等への 加入促進	①自転車損害賠償保険等への加入促進・情報提供の実施

基本目標Ⅰ：自転車を快適に利用できる、 環境にやさしいまちづくり

2-1 自転車通行空間の計画的な整備推進

取組	①自転車通行空間の整備
取組内容	自転車ネットワーク計画に基づき、空間の連続性に配慮しつつ、関係機関と連携し、自転車通行空間の整備を推進します。 整備にあたっては、関係者の意見を踏まえ、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討します。
取組イメージ	 自転車道  自転車専用通行帯  車道混在 自転車通行空間整備イメージ (資料：国土交通省)  自転車ネットワーク計画図 (三原市)

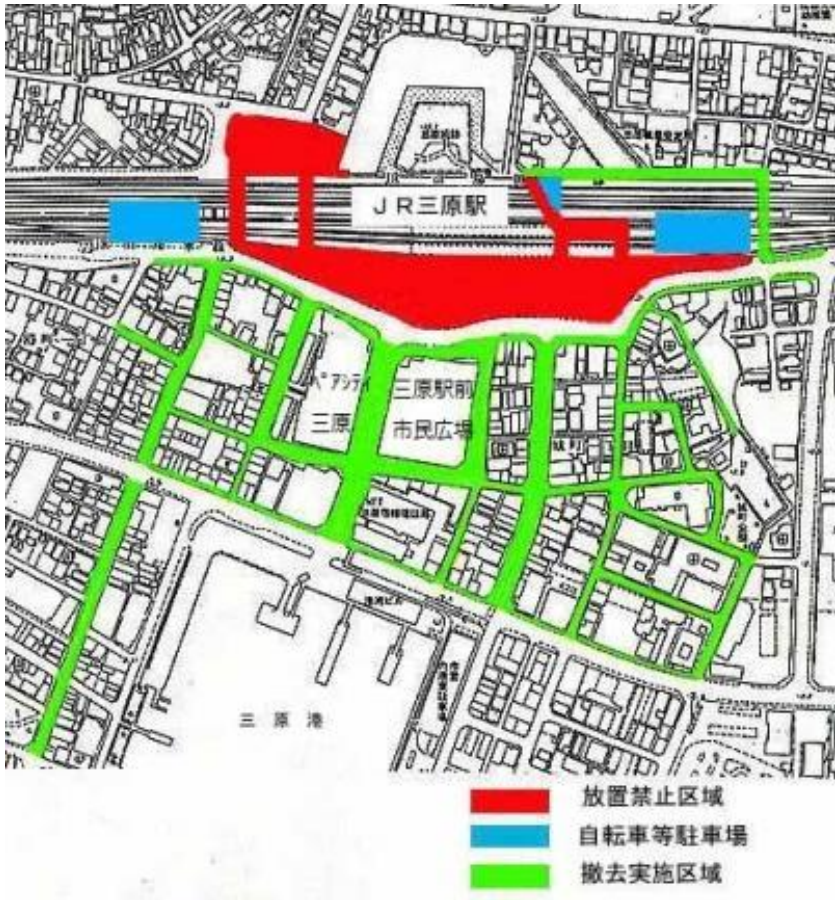
2-2 自転車の利用による環境負荷の低減

取組	①自転車利用による環境負荷低減の広報・啓発														
取組内容	環境負荷の少ない交通手段として、自転車の活用推進を図るため、自転車利用が環境に与える良い影響について広報啓発を実施します。														
取組イメージ	<table><tr><td></td><td>マイカー</td><td>航空</td><td>バス</td><td>鉄道</td><td>自転車</td><td>徒歩</td></tr><tr><td>CO2排出原単位 (g-CO2/人km)</td><td>128</td><td>101</td><td>71</td><td>20</td><td>0</td><td>0</td></tr></table> 資料:温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」 国土交通省「自動車輸送統計」「航空輸送統計」「鉄道輸送統計」より 国土交通省環境対策課作成		マイカー	航空	バス	鉄道	自転車	徒歩	CO2排出原単位 (g-CO2/人km)	128	101	71	20	0	0
	マイカー	航空	バス	鉄道	自転車	徒歩									
CO2排出原単位 (g-CO2/人km)	128	101	71	20	0	0									

取組	②自転車通勤の推進
取組内容	都市交通の円滑化や健康増進などを目的とした、自転車通勤等を拡大するための広報啓発を実施します。
取組 イメージ	・市役所職員に対し、自転車通勤の推進 ・公用自転車の利用を推進 ・自転車通勤のメリットについて、広報啓発を実施 皆様も、ぜひ、 「エコ通勤」に、ご協力ください。 地球温暖化対策のためには、 日常的な「節電」や「リサイクル」などの、 皆様お一人お一人のご協力がとても大切です。 しかし、その中でも一番、効果的なのは 「クルマの利用を見直すこと」 であることを、ご存じでしょうか？ ここでは、このことについて、 ご説明したいと思います。 一人ひとりが、少しずつ、エコ通勤 このような多くのCO₂を排出するクルマを、 皆様お一人お一人が、少しずつ、控えれば、 全体でCO₂が大きく、削減されることとなります。 それと呼びかけているのが、 この「エコ通勤」運動です。 ぜひ、ご無理のないできる範囲で、ご協力ください。 「エコ通勤」とは・・・ ・健康的に... 「自転車・徒歩」で通勤 ・本でも読みながら... 「電車・バス」で通勤 ・会社の同僚と一緒に... クルマの「あいのり」通勤 ※毎日ではなくても、まずは... 週に1回だけでも、エコ通勤をおためください。 (もし、「通勤」が難しい場合には、 休日のクルマ利用の見直しも、あわせてご検討ください。) なお、エコ通勤は、「健康」(生活習慣病対策・ダイエット)や 「交通安全」(コスト)の点からも望ましいものです。 詳しくは、下記ウェブサイトをご参照ください。 http://www.00.jp  国土交通省  自転車通勤のメリットについての 広報・啓発のイメージ (資料:国土交通省)

取組	③レンタサイクルの活用
取組内容	「第２期三原市中心市街地活性化基本計画」で示されている中心市街地の整備ビジョンを踏まえ、レンタサイクルと公共交通機関の利便性を向上させるため、まちなかの移動容易性を確保する仕組みづくりを推進します。
取組イメージ	 さぎしまレンタサイクル

2-3 違法駐輪取締りの推進

取組	①三原駅周辺の自転車の放置防止
取組内容	「三原市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、三原駅周辺における自転車等の放置防止に関する啓発活動や撤去を実施することで、まちの良好な環境の形成を図ります。
取組イメージ	 The map illustrates the Miyahara Station area with various zones highlighted. A red area covers the station platform and immediate surroundings, indicating a prohibited parking zone. Blue areas are located on the streets adjacent to the station, designated as bicycle parking zones. Green lines outline a larger area surrounding the station and the city square, designated as removal zones. A legend at the bottom right clarifies these color-coded zones. 放置自転車禁止区域(三原市役所 HP)

2-4 地域のニーズに応じた駐輪場の管理

取組	①ニーズに対応した駐輪場の管理・修繕										
取組内容	駐車を適切に管理・運営することにより、自転車等の円滑な駐輪を促進し、JR 駅等の周辺環境の安全確保や景観の保持を図ります。 また、「第2期三原市中心市街地活性化基本計画」に基づき、三原駅自転車駐輪場修繕事業を実施します。										
取組イメージ	 三原駅前駐輪場位置図 <table border="1"> <thead> <tr> <th>駐輪場名</th><th>合計収容台数(台)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三原駅西駐輪場</td><td>1,570</td></tr> <tr> <td>三原駅北駐輪場</td><td>216</td></tr> <tr> <td>三原駅東駐輪場</td><td>1,550</td></tr> <tr> <td>本郷駅前駐輪場</td><td>150</td></tr> </tbody> </table> 市営駐輪場および収容台数一覧(三原市)	駐輪場名	合計収容台数(台)	三原駅西駐輪場	1,570	三原駅北駐輪場	216	三原駅東駐輪場	1,550	本郷駅前駐輪場	150
駐輪場名	合計収容台数(台)										
三原駅西駐輪場	1,570										
三原駅北駐輪場	216										
三原駅東駐輪場	1,550										
本郷駅前駐輪場	150										

2-5 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

取組	①公共交通との連携
取組内容	公共交通事業者と連携し、鉄道駅や港付近への駐輪スペースを確保することで、公共交通機関と自転車との乗り継ぎの利便性を向上させ、マイカーからの転換を図ります。
取組イメージ	 三原市の主な地域公共交通 (資料:三原市地域公共交通網形成計画)

取組	②生活道路の安全対策
取組内容	幅員が狭く自動車通行量の多い生活道路については、歩行者、自転車の安全性向上を図るため、ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの設置を検討します。
取組イメージ	ハンプ 狭さく 出典：国土交通省

3 基本目標Ⅱ：サイクルスポーツを通じた 健康で活力ある長寿社会づくり

3-1 サイクルスポーツ振興の推進

取組	①自転車関連イベントの開催支援
取組内容	自転車関連イベントの開催を支援することで、イベントを通じた地域振興および活力向上を図ります。
取組 イメージ	 フルーツライドみはら (資料:フルーツライド みはら公式 HP)  ファンライドみはら (資料:三原市役所 HP)

取組	②サイクリングルートの設定・情報発信
取組内容	市が推奨するサイクリングルートを設定します。 サイクリングルートの情報発信を行い、知名度向上を図ります。
取組イメージ	 くいのまちサイクリングマップ (資料:三原市 HP)

3-2 健康づくり啓発

取組	①自転車利用による健康増進啓発
取組内容	自転車の心身に対する健康効果に注目し、サイクリングによる健康づくりをキーワードとした広報活動を実施します。
取組イメージ	 自転車運動による健康増進啓発のイメージ (資料: ㈱シマノ(Health Data File 導入編・メタボ編))

取組	②自転車通勤の推進【再掲】
取組内容	都市交通の円滑化や健康増進などを目的とした、自転車通勤等を拡大するため広報啓発を実施します。
取組イメージ	・市役所職員に対し、自転車通勤の推進 ・公用自転車の利用を推進 ・自転車通勤のメリットについて、広報啓発を実施  皆様も、ぜひ、「エコ通勤」に、ご協力ください。 地球温暖化対策のためには、日常的な「節電」や「リサイクル」などの、皆様一人一人のご協力がとても大切です。 しかし、その中でも一番、効果的なのは「クルマの活用を見直すこと」であることを、ご存じでしょうか？ ここでは、このことについて、ご説明したいと思います。 一人ひとりが、少しずつ、エコ通勤 このような多くのCO₂を排出するクルマを、皆様一人一人が、少しずつ、控えれば、全体でCO₂が大きく、削減されることとなります。 それを呼びかけているのが、この「エコ通勤」運動です。 ぜひ、ご無理のないできる範囲で、ご協力ください。 「エコ通勤」とは・・・ ・健康的に...「自転車・徒歩」で通勤 ・までも飲みながら...「電車・バス」で通勤 ・会社の同僚と一緒に...クルマの「あいのり」通勤 ※毎日ではなくても、まずは...週に1回だけでも、エコ通勤をおためしくください。 （もし、「通勤」が難しい場合は、休日のクルマ利用の削減しも、あわせてご検討ください。） なお、エコ通勤は、「環境」(生活環境対策・ダイレクト)や「エネルギー」(エネルギー)の点からも望ましいものです。 詳しくは、下記ウェブサイトをご確認ください。 http://www.oco.jp 国土交通省 自転車通勤のメリットについての 広報・啓発のイメージ（資料:国土交通省）

4 基本目標Ⅲ：サイクルツーリズムの推進による 魅力的な地域づくり

4-1 サイクリングルートの整備・活用

取組	①サイクリングルートの整備水準の向上
取組内容	市内のサイクリングルートについて、舗装の改良、路面標示の整備を実施し、快適性の向上を図ります。
取組 イメージ	  舗装の改良（左：改良前 右改良後） （尾道市因島）  路面標示の整備イメージ （資料：広島県）

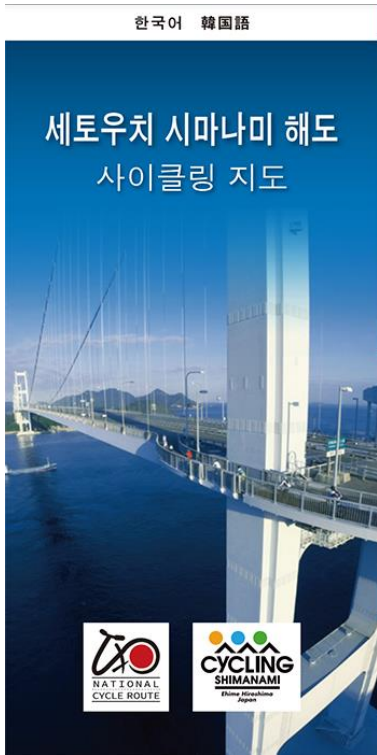
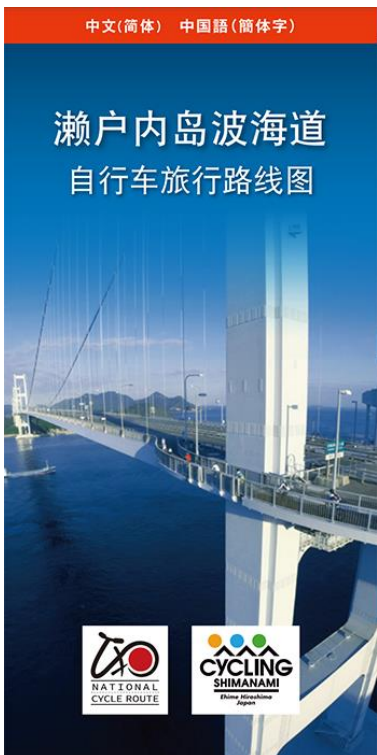
取組	②サイクリングルートの設定・情報発信【再掲】
取組内容	市が推奨するサイクリングルートを設定します。 サイクリングルートの情報発信を行い、知名度向上を図ります。
取組イメージ	 The image is a comprehensive cycling map for Kurikino, Miyazaki. It features a central map showing various cycling routes and points of interest. Surrounding the map are several informational sections: Seasonal Events and Spots (季節のおすすめイベント＆スポット): A circular calendar highlighting recommended events and spots for each month, such as cherry blossom viewing in spring and autumn foliage in fall. Recommended Points (おすすめポイント): A list of key locations and landmarks worth visiting while cycling. Local History (歴史): A section detailing the town's history, including its founding and significant events. Nature (自然): Information about local natural areas, parks, and scenic views. Physical Experience (体験): Details about cycling experiences, including recommended routes and equipment. Map Details: A detailed route map with elevation, showing the town's topography and key roads. Additional Information: Contact information for the town's cycling committee and other relevant details. くいのまちサイクリングマップ (資料:三原市 HP)

取組	③自転車関連イベントの開催支援【再掲】
取組内容	自転車関連イベントの開催を支援することで、イベントを通じた地域振興および活力向上を図ります。
取組イメージ	フルーツライドみはら 秋のサイクリング2024 10.20日 参加費 5,000円 賞金 500,000円 昨年好評!! ミライース 今年新設 お申し込みはインターネット「スポーツエントリー」より受付。 http://www.sportsentry.ne.jp/event/192179 主催/フルーツライドみはら実行委員会 フルーツライドみはら (資料:フルーツライド みはら公式 HP) ファンライド みはら in 佐木島 2025 開催日 3月2日(日) 10:00~13:10 参加無料 お申し込みはインターネット「スポーツエントリー」より受付。 http://www.sportsentry.ne.jp/event/192179 主催/ファンライドみはら実行委員会 ファンライドみはら (資料:三原市役所 HP)

取組	④広域的な連携による地域振興
取組内容	「SetouchiVélo 協議会」構成団体間で連携し、瀬戸内地域及びその周辺地域を、世界にも認められる「サイクリングの推進エリア」に育て、ブランド価値の向上を図る取り組みを推進します。
取組イメージ	108 のサイクリングコースが紹介されている パンフレット SETOUCHI CYCLING BOOK

4-2 受け入れ体制の充実

取組	①サイクリストの受入環境整備
取組内容	安全で快適なサイクルツーリズムの推進を図るため、サイクリストの受入環境整備を推進します。
取組イメージ	工具貸出し・空気入れ、 情報提供等 サイクルラック 温泉施設  【写真：北海道開発局】 COME! CYCLISTS! ルートMAPの提供 座って食事ができる ベンチやテーブル  サイクリングの受入環境整備イメージ (資料：ナショナルサイクルルート制度、国土交通省)

取組	②観光案内の多言語対応
取組内容	インバウンド需要の取り込みを図るため、ルート案内やサイクリングマップなどの多言語化を進めることで、外国人の受入環境整備を推進します。
取組 イメージ	한국어 韓国語 세토우치 시마나미 해도 사이클링 지도  中文(简体) 中国語(簡体字) 瀬戸内島波海道 自行车旅行路线图  しまなみ海道サイクリングマップ (左:韓国語 右:中国語(簡体字)) (資料:今治市 HP)

5 基本目標Ⅳ:自転車事故のない安全・安心なまちづくり

5-1 自転車の安全利用の促進

取組	①交通安全意識向上を図る広報・啓発
取組内容	自転車の安全利用について、市民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等の機会を活用して、広報啓発を推進します。
取組イメージ	・自転車安全利用五則の周知を実施 【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    左:自転車安全利用五則のポスター・チラシ(広島県警察) 右:春の全国交通安全運動のポスター・チラシ(内閣府)

取組	②交通安全教室の推進
取組内容	未就学児及び児童生徒の発達段階に応じた効果的な交通安全教育や、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図ります。 また、改めて交通ルールを学ぶことが少ない、成人や高齢者向けにも安全教室の推進を検討します。
取組イメージ	自転車交通安全教室(呉市) (資料:(公財)広島県交通管理技術協会) 自転車チームによる 交通安全教室(三原市立第五中学校) (資料:三原市、ヴィクトワール広島) ドライブシミュレーターを活用した 高齢者自転車安全教育指導の様子 (資料:広島県)

取組	③ヘルメット着用の広報啓発
取組内容	交通事故の被害を軽減するため、関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や広報啓発等によって、自転車利用時におけるヘルメット着用を推進します。
取組イメージ	 ヘルメット着用の啓発チラシ (資料:広島県警察)

取組	④自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発
取組内容	自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、市民への広報啓発を実施します。
取組 イメージ	 道路管理者による啓発活動（東京都世田谷区） （資料：国土交通省）

取組	⑤交通違反自転車への指導取締りの推進
取組内容	警察と連携し、信号無視、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）、一時不停止、ながらスマホ、酒気帯び運転等、歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性の高い違反に対する指導警告や検挙措置を講じます。 また、一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とし、自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。
取組イメージ	  道路交通法改正リーフレット (資料:警視庁HP)

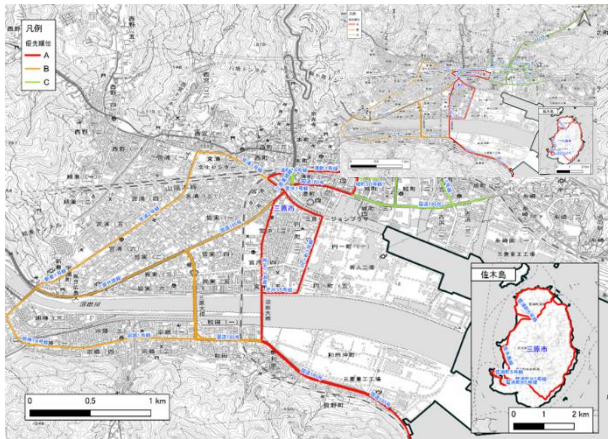
5-2 自転車の点検整備の促進

取組	①安全な自転車の点検整備を促進するための広報・啓発
取組内容	安全に自転車を利用するために、ポスター・チラシ・ホームページ等で定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施します。
取組イメージ	 自転車点検整備啓発のイメージ (資料：(公財)日本交通管理技術協会)

5-3 通学路の安全性向上

取組	①通学路周辺の安全点検
取組内容	教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等で構成された「三原市通学路安全推進チーム」が策定した「三原市交通安全プログラム」に基づき、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。 また、安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施します。
取組イメージ	 通学路対策箇所図 (資料:三原市通学路交通安全プログラム)

5-4 自転車通行空間の計画的な整備推進

取組	①自転車通行空間の整備 【再掲】
取組内容	自転車ネットワーク計画に基づき、空間の連続性に配慮しつつ、関係機関と連携し、自転車通行空間の整備を推進します。 整備にあたっては、関係者の意見を踏まえ、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討します。
取組イメージ	 自転車道  自転車専用通行帯  車道混在 自転車通行空間整備イメージ (資料:国土交通省)  自転車ネットワーク計画図 (三原市)

5-5 自転車損害賠償保険等への加入促進

取組	①自転車損害賠償保険等への加入促進・情報提供の実施																																					
取組内容	市民に対して自転車損害賠償保険等への加入の必要性に関する情報提供を実施します。 自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう働きかけを行います。																																					
取組イメージ	自転車損害賠償責任保険等の加入状況チェックシート 自転車を利用されるなら、この機会にチェックしてみましょう！ 自転車を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、相手の生命または身体の損害を補償できる保険（自転車損害賠償保険）に加入していますか？ ※点検整備した自転車に貼られる「TSマーク」も該当します。 はい わからない いいえ 自転車保険、火災保険、傷害保険のいずれかに加入していますか？ はい わからない いいえ 共済、各種団体保険（職場で加入する保険や学校のPTA保険等）のいずれかに加入していますか？ はい わからない いいえ 自転車損害賠償保険に相当する補償が、基本補償または特約※としてついていませんか？ ※「特約」の名称は、個人賠償責任補償特約、日常生活賠償特約など、保険会社により異なります。 OK 要確認！ 要加入！ すでに自転車損害賠償保険に加入されています。 保険証券をご用意のうえ、ご加入の保険会社にご確認ください！ 自転車損害賠償保険への加入が必要です！ ご家庭で確認しましょう！ 事故による損害を補償する自転車損害賠償責任保険等の種類一覧 自転車保険にはさまざまな種類があります。 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。 <table><thead><tr><th rowspan="2">保険の種類</th><th rowspan="2">概要</th><th colspan="2">事故の相手</th><th>自分</th></tr><tr><th>生命・身体</th><th>財産</th><th>生命・身体</th></tr></thead><tbody><tr><td>自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い</td><td>各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>TSマーク付帯保険</td><td>自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）</td><td>○</td><td>×</td><td>○</td></tr><tr><td>個人賠償責任保険</td><td>自動車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr><tr><td>傷害保険</td><td></td><td>×</td><td>×</td><td>○</td></tr><tr><td>団体保険</td><td>会社などの団体保険、PTAや学校が窓口となる保険</td><td colspan="3" rowspan="3">保険会社や保険の種類による</td></tr><tr><td>共済</td><td>全労済、農民共済の特約など</td></tr><tr><td>カードの付帯保険</td><td>各カード会社の保険</td></tr></tbody></table> 自転車損害賠償保険等の加入状況チェックシート （資料：広島県HP）	保険の種類	概要	事故の相手		自分	生命・身体	財産	生命・身体	自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い	各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど	○	○	○	TSマーク付帯保険	自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）	○	×	○	個人賠償責任保険	自動車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	×	傷害保険		×	×	○	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	全労済、農民共済の特約など	カードの付帯保険	各カード会社の保険
保険の種類	概要			事故の相手		自分																																
		生命・身体	財産	生命・身体																																		
自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い	各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど	○	○	○																																		
TSマーク付帯保険	自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）	○	×	○																																		
個人賠償責任保険	自動車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	×																																		
傷害保険		×	×	○																																		
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	全労済、農民共済の特約など																																					
カードの付帯保険	各カード会社の保険																																					

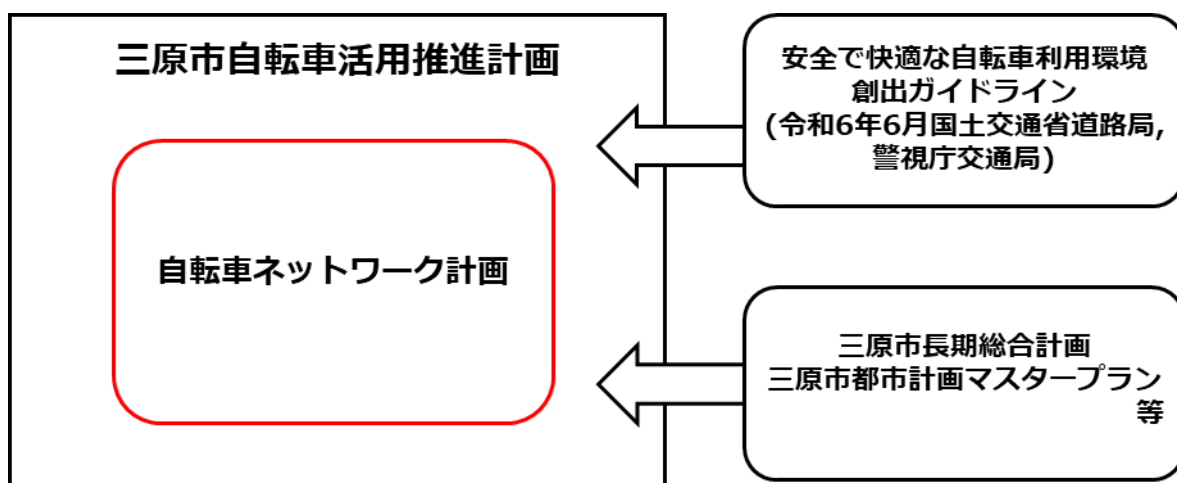
第Ⅵ章 自転車ネットワーク計画

1 目的

基本目標及び施策のうち、「自転車通行空間の計画的な整備推進」に取り組むにあたって、「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、国土交通省道路局、警察庁交通局)(以下「ガイドライン」といいます。))に基づくとともに、三原市長期総合計画や三原市都市計画マスタープラン等の関連計画との整合を図り、本市の現状を踏まえた自転車ネットワーク計画を策定します。

※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の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画です。

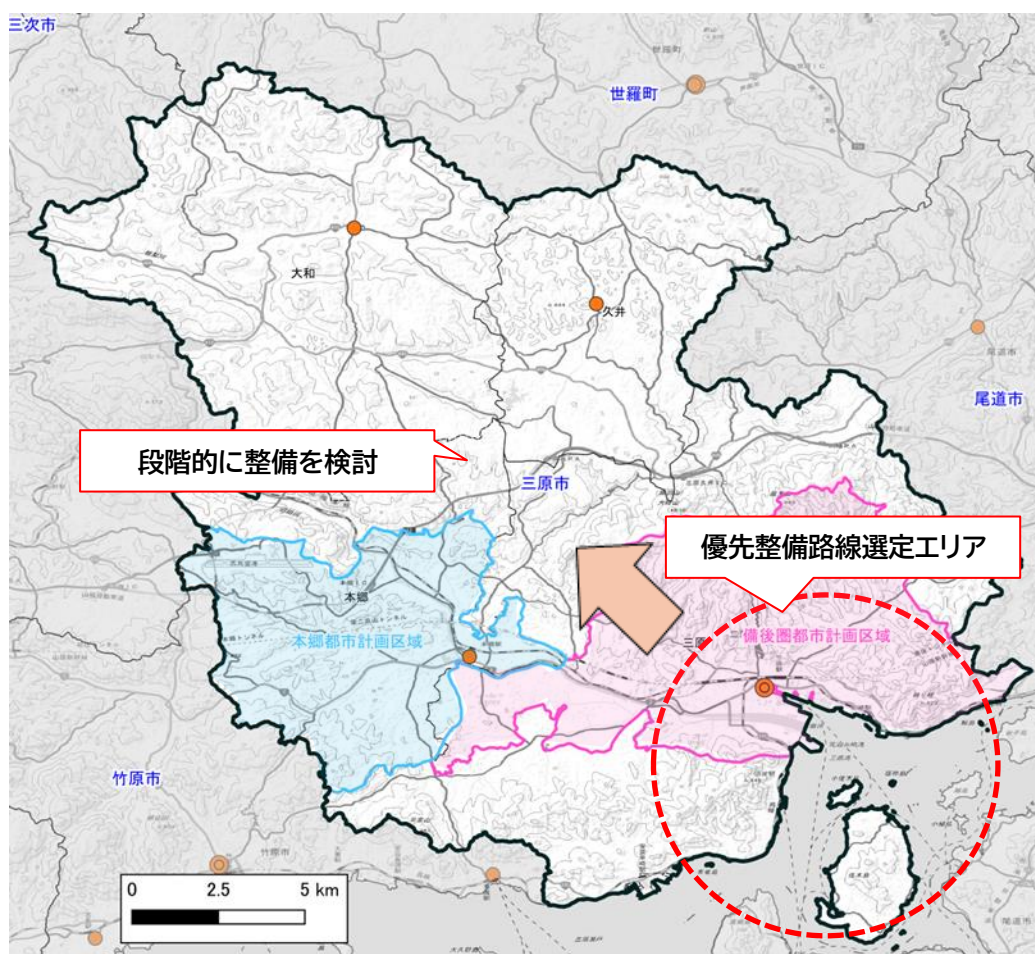


2 自転車ネットワーク計画

2-1 エリアの設定

- 本計画は、三原市全域を対象とします。
- 整備効果を早期に発現することを目的として、現状と課題などを踏まえ、優先整備路線選定エリアを指定します。本計画では、三原市街地地域を優先整備路線選定エリアとして設定します

自転車ネットワーク対象エリア

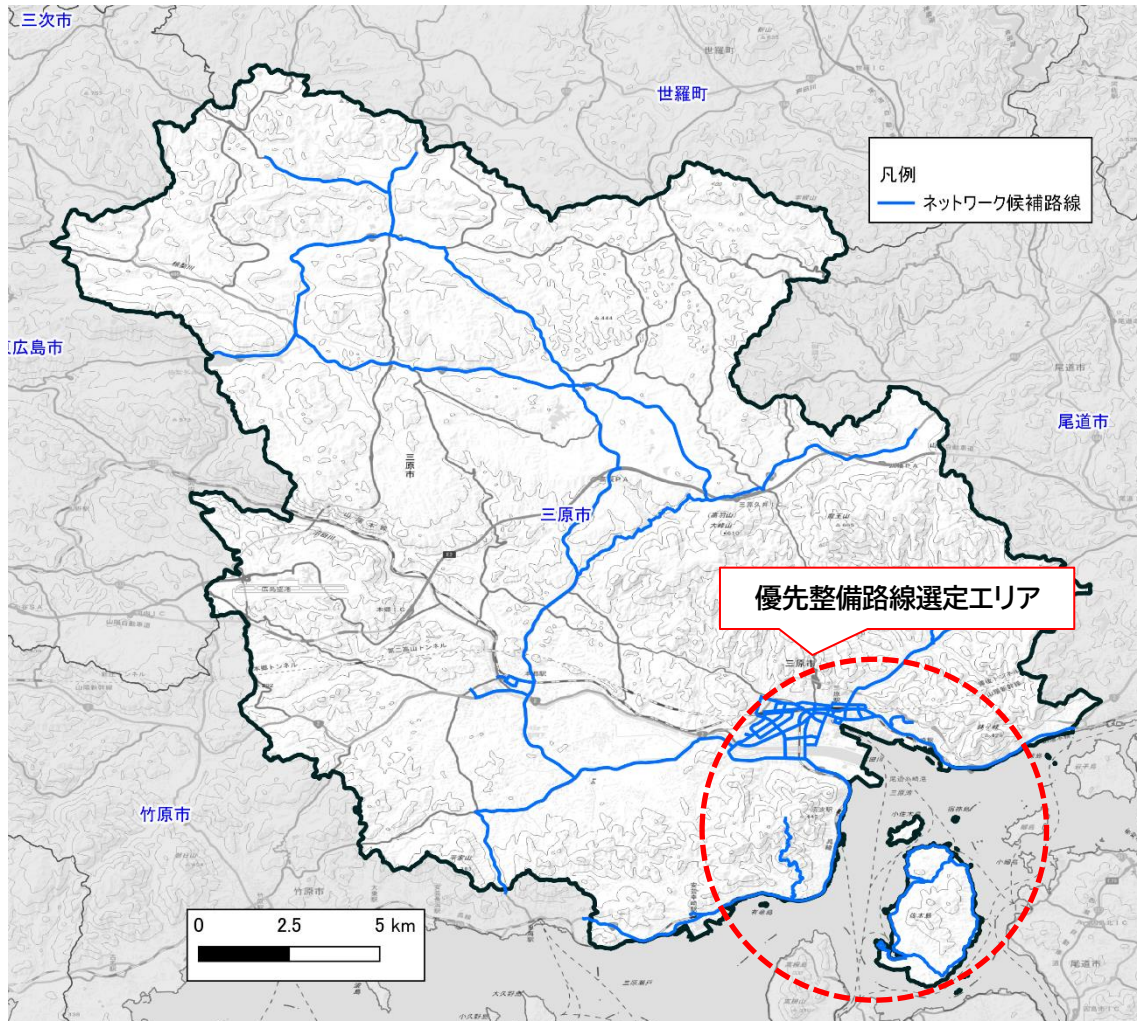


2-2 路線選定の考え方

ガイドラインでは、技術検討項目として次の①～⑤のような路線を適宜組み合わせて選定することとなっており、各項目に対する三原市における考慮事項は下記の通りです。

ガイドラインにおける検討項目	対象とする路線の考え方
①：地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	・公共交通施設、高校、観光拠点、利用者の多い商業施設等を結ぶ路線を抽出 ・居住地区は対象エリア全体に分布しており位置の特定はしない
②：通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や、自転車関連事故が多い路線の安全性向上のため、自転車通行空間を確保する路線	・病院の出入り口の接道を抽出 ・自転車関連交通事故発生多発箇所を抽出
③：自転車通学路の対象路線	・通学で自転車利用が見込まれる、学校指定の通学路を抽出
④：地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	・自転車を活用した観光振興を推進するため、三原市内を通過するサイクリングルートやサイクリングイベントで採用されているコースを抽出 ・アンケート結果に基づき、住民の自転車通行空間整備要望が多い路線を抽出
⑤：自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	・その他自転車ネットワークの連続性を確保するための路線を抽出

▼ネットワーク候補路線(全体イメージ)



本計画では、優先整備路線選定エリアの中から、交通状況等を勘案し、10年間で計画的に整備する路線を検討していきます。

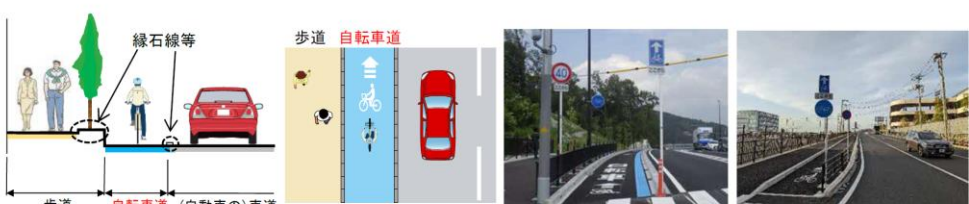
2-3 整備形態の選定

選定した路線を対象に、ガイドラインや本市の道路状況等を踏まえ、整備形態を選定します。なお、整備形態については、利用状況の変化や、実施時の詳細調査により決定します。

(1) ガイドラインにおける整備形態の選定

ガイドラインでは自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況や道路状況等を踏まえ、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車が車道で混在(以下「車道混在」)」の整備形態のいずれかを選定するものとしています。

▼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	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  歩道 自転車道 (自動車の)車道 着色あり 着色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

資料:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

▼交通状況を踏まえた整備形態の考え方

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	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

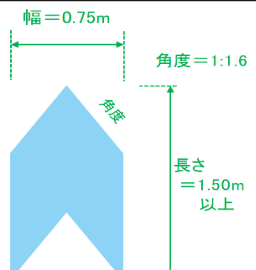
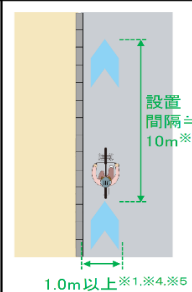
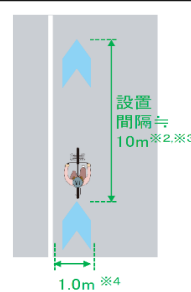
※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

資料:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

▼矢羽根型路面表示の標準仕様

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様	<標準形^{※1}> 		
備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双方に認識させることが重要である。 ※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。 ※3: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。 ※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。 ※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。		

資料:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

▼矢羽根型路面表示の標準仕様



ガイドライン



自転車ナビマーク(警視庁)

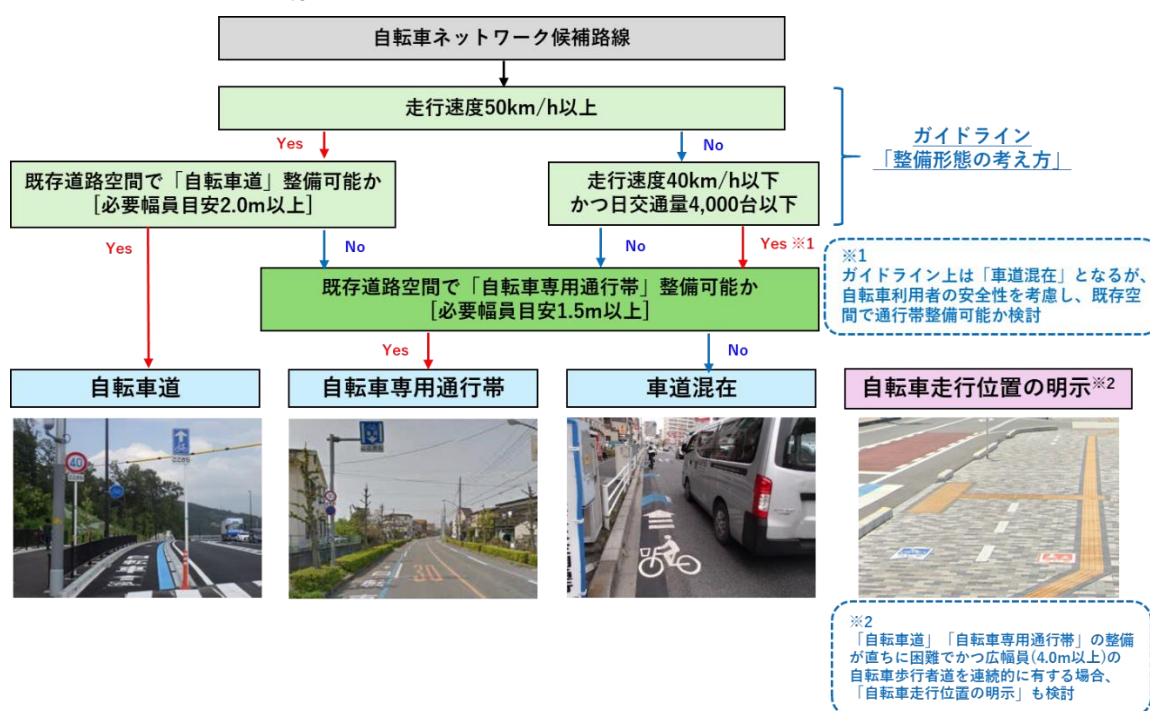
資料:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(2)本市における整備形態の考え方

歩行者、自転車の安全性、快適性向上のためには、ガイドラインに沿って自転車と自動車を分離した構造とすることが望ましいですが、道路空間を新たに確保するには多額の費用と長い期間が必要となります。したがって、本計画においては、自転車ネットワークの整備効果を早期に発現することができるよう、既存の道路空間内で可能な整備形態を選定します。

今後、対象路線の改良事業が実施される際には、ネットワークの連続性等を考慮し、整備形態を検討することとします。

▼本市における整備形態の選定フロー



なお、自転車ネットワーク路線において、道路空間の再配分等を行ってもなお、本来選定した整備形態での整備が困難で、かつ自転車利用者の安全性の向上が急務である場合、「車道通行を基本とした暫定形態を選定し、車道上への自転車通行空間整備を行ったのち、整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直すものとする。」と示されています。

2-4 本市における整備優先度の設定

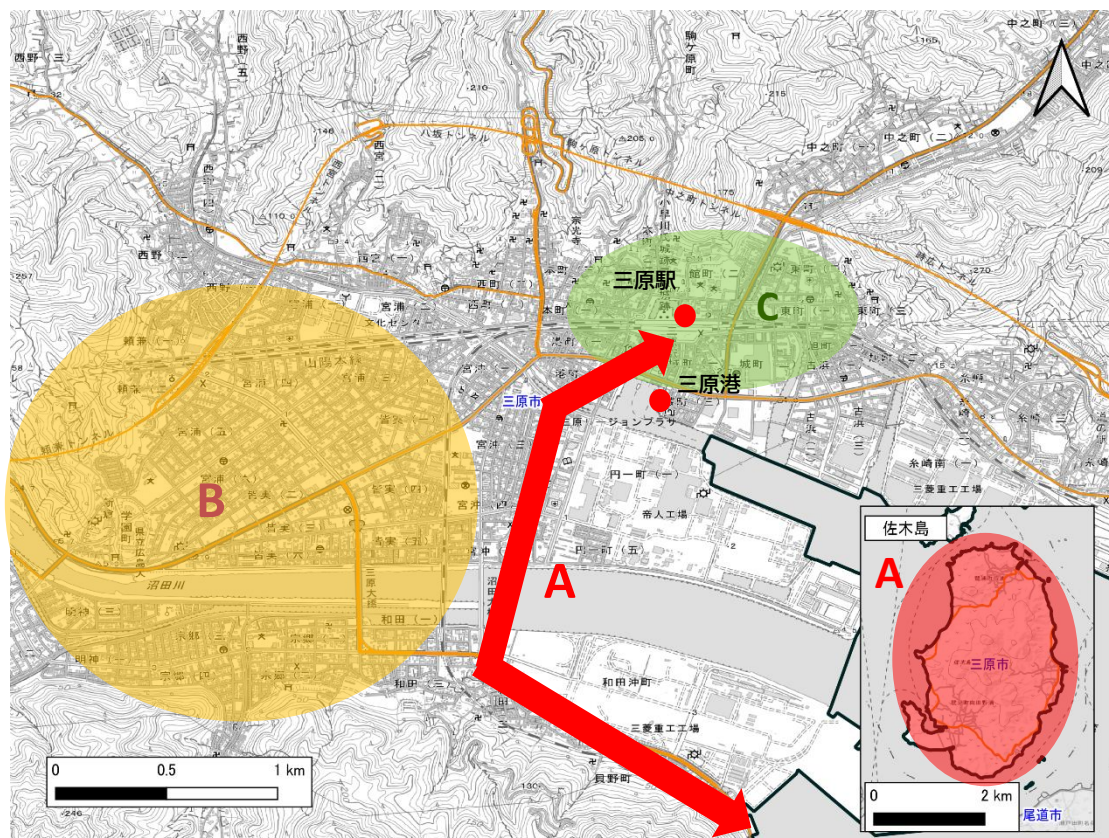
自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、安全性・快適性の向上や本計画の目標達成の観点から、路線の重要性や面的ネットワークの構築性を考慮し、候補路線について、整備優先度を設定します。設定にあたっては、以下の観点から総合的に検討いたしました。

- ①:基本目標(まちづくり・健康・観光・安全)の達成に大きく寄与する路線
- ②:居住地域において、面的なネットワークを構築(補間)する路線
- ③:市民の要望が多い路線

▼本市における優先度・選定する路線

優先度・選定する路線		選定理由
A	●三原駅及び三原港から須波港を結ぶ路線 ●三原三中・三原高校の通学路となっている路線 ●佐木島内の路線	●さざなみ海道や三原駅～須波港道路の整備水準の向上により、安全性向上や、須波港を起点とした、佐木島やしまなみ海道と連携した広域的な観光振興にも寄与する。 ●三原三中・三原高校付近の道路は自転車交通が多く、整備要望も多い。整備により、通学路の安全性向上が期待できる。
	●三原市街地(宮浦・西野・明神・宗郷)の環状ネットワークを構築する路線	●人口の多い宮浦地域で、面的なネットワークが構築される。 ●自転車事故も散見されており、整備により自転車事故の減少が期待できる。
	●三原駅東部の環状ネットワークを構築する路線	●駅東部において、面的なネットワークが構築される。 ●三原駅周辺の快適性向上に伴い、駅周辺の回遊性が向上し、観光振興も期待できる。 ●自転車事故も散見されており、整備により自転車事故の減少が期待できる。

▼本市における優先整備度のイメージ



2-5 優先整備路線の選定

前段で設定した検討項目に基づき、本市における計画の対象路線を示します。

※各路線の具体的な整備時期及び形態は、今後、道路管理者や交通管理者等関係者で協議の上決定します。

(1) 優先整備路線一覧

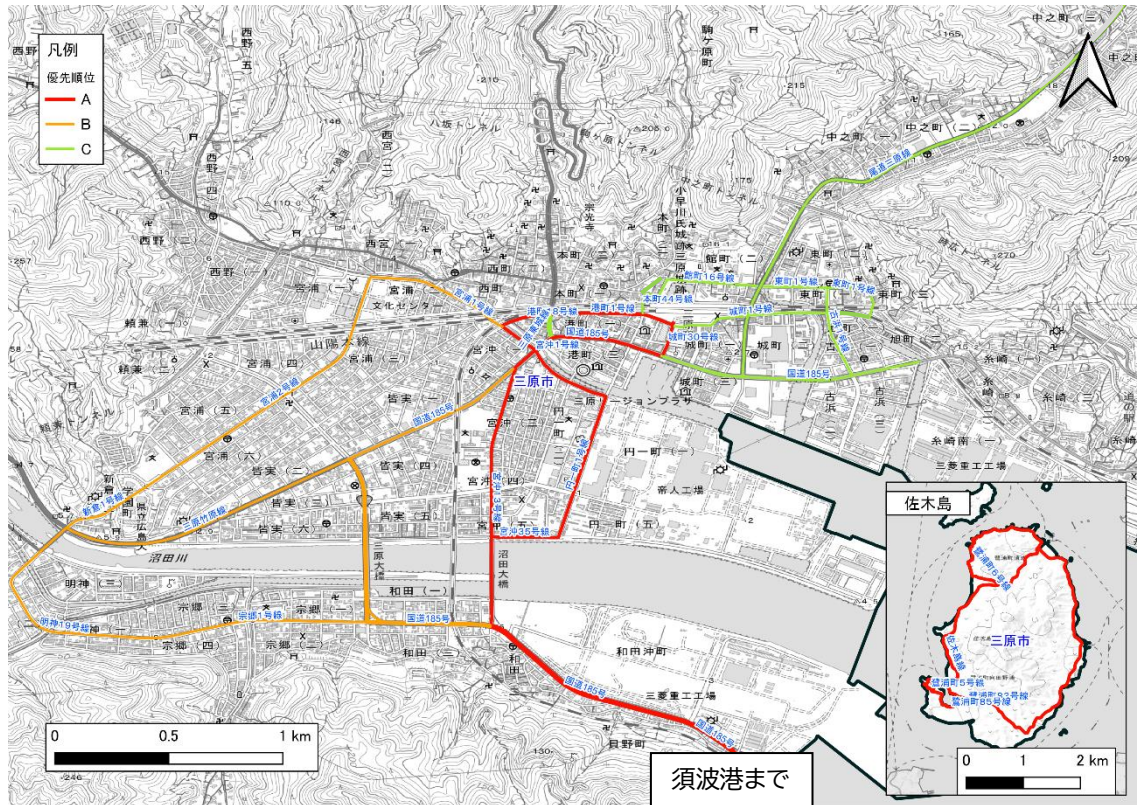
▼市道

管理者	路線名	優先度
市	城町 30 号線	A
市	港町 1 号線	A
市	港町 18 号線	A
市	宮沖 1 号線	A
市	円一町 1 号線	A
市	宮沖 35 号線	A
市	宮沖 13 号線	A
市	鷺浦町 6 号線	A
市	鷺浦町 83 号線	A
市	鷺浦町 85 号線	A
市	鷺浦町 5 号線(農道)	A
市	宮浦 1 号線	B
市	宮浦 2 号線	B
市	新倉 1 号線	B
市	明神 19 号線	B
市	宗郷 1 号線	B
市	城町 1 号線	C
市	古浜 1 号線	C
市	東町 1 号線	C
市	館町 16 号線	C
市	本町 44 号線	C

▼国道・県道

管理者	路線名	優先度
県	国道 185 号 (三原港～宮沖)	A
県	国道 185 号 (和田～須波港)	A
県	佐木島線	A
県	国道 185 号 (宮沖～和田)	B
県	三原竹原線 (宮浦～明神)	B
県	尾道三原線 (城町～東高校前)	C
県	国道 185 号 (三原港～古浜)	C
県	三原東城線 (港町～本町)	C

(2) 優先整備路線位置図



第Ⅶ章 計画の進行管理

1 計画の推進

本市の「目指す姿」を着実に実現するため、基本目標ごとの目標指標を以下のように設定します。

基本目標Ⅰ：自転車を快適に利用できる、環境にやさしいまちづくり

指標名	自転車ネットワーク計画に位置付けた市道の整備済延長
指標の考え方	自転車ネットワーク計画に位置付けた市道の整備済延長を指標値とします。
現況値	0.4km（令和 6 年度）
目標値	13.1km（令和 16 年度）

基本目標Ⅱ：サイクルスポーツを通じた健康で活力ある長寿社会づくり

指標名	自転車イベントの参加者数
指標の考え方	市内で開催されているサイクルイベントの参加者数を指標値とします。
現況値	1,203 人/年（令和 5 年度）
目標値	現況値より増加（令和 16 年度）

基本目標Ⅲ：サイクルツーリズムの推進による魅力的な地域づくり

指標名	市内のサイクリングルートにおける案内表示を整備した数
指標の考え方	市内のサイクリングルートにおける案内表示を整備した数を指標値とします。
現況値	1 ルート（令和 6 年度）
目標値	3 ルート（令和 16 年度）

基本目標Ⅳ：自転車事故のない安全・安心なまちづくり

指標名	自転車関連交通事故件数
指標の考え方	三原市内で発生する自転車関連交通事故件数を指標値とします。
現況値	14 件（令和 5 年度）
目標値	現況値より減少（令和 16 年度）

2 計画の進行管理・評価、見直し

本計画は、PDCAサイクルに基づき、総合的な点検・評価、施策や取組の改善・反映を行います。

図表 PDCA サイクルの内容

