

新居浜市

自転車ネットワーク整備基本計画

平成28年12月
新居浜市

目次

1	計画の背景と目的	1
2	自転車利用環境の現状	2
3	自転車ネットワーク整備の基本方針	4
4	自転車ネットワーク計画とは	5
5	自転車ネットワーク路線の設定	6
6	自転車走行空間の整備形態の考え方	8
7	自転車走行空間整備事業の展開	16

1 計画の背景と目的

- 本市は昭和40年頃には「自転車のまち」として全国に紹介されるほど自転車の利用が盛んなまちであり、その後のモータリゼーションの進展により、主な移動手段は自転車から自動車へと変化しましたが、近年は、環境意識の高まりや健康志向の向上により、改めて自転車の活用が見直されています。
- 一方、自転車の利用環境については、安全で快適に利用できる走行空間が減少し、一部の自転車利用者のマナーの悪さも重なって、事故対策が喫緊の課題となっています。
- このような状況の中で、自転車利用者のニーズに合わせた整備路線の選定とそれらを結ぶネットワークの構築、路線毎に幅員や交通状況などの特性を踏まえた整備手法を検討し、自転車利用者にとって安全で快適、かつ、連続して走行できる利用空間を整備するため、「新居浜市自転車ネットワーク整備基本計画」を策定するものです。

2

自転車利用環境の現状

①自転車利用空間の不足・不備

- ・自転車が比較的安全に走行できる空間は幹線道路や自転車歩行者専用道路などに整備されているが、さらなる整備が必要
- ・市民の自転車利用に関する問題意識や要望として利用空間の不足や不備を指摘

②減らない自転車関連事故

- ・全交通事故に対する自転車関連事故は約2割
- ・「自転車対車」がほとんどで「出会い頭」が約5割

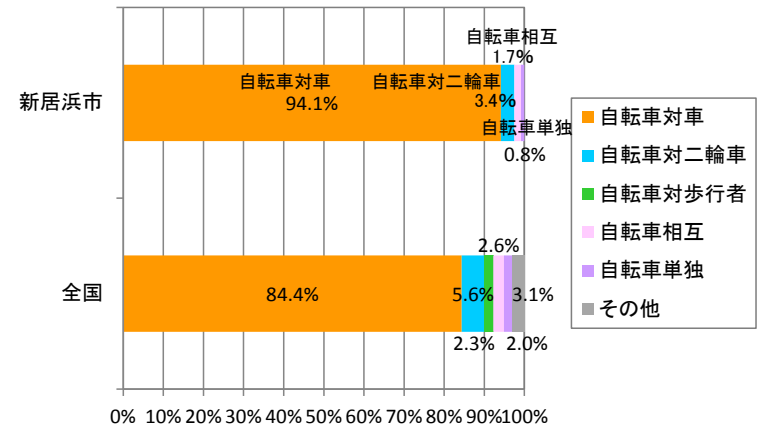
③自転車交通ルール・マナーの向上

- ・交通ルールや標識(法規)の認知度は高い
- ・歩行者の立場から見た危険行為等自転車交通ルールやマナーの改善に対し高い要望

④駐輪施設の充実の必要性

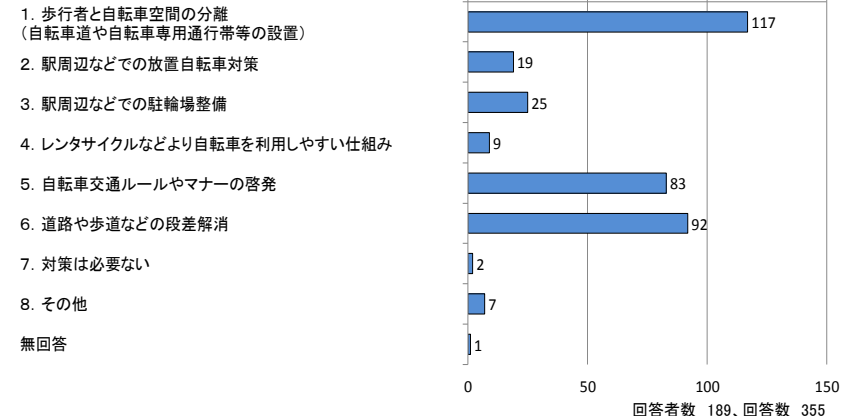
- ・新居浜駅、中萩駅、多喜浜駅に駐輪場が整備されているが、主要施設や商店街等では施設整備が遅れている

◆自転車関連事故の累計



(資料: 警視庁・新居浜警察署H25)

◆自転車の快適な利用への意向



(資料: 「社会実験に伴う自転車利用者アンケート」H27.5)

自転車利用環境の現状

⑤「借りる」環境の不足

・観光を含めレンタサイクル等の施設は未整備

⑥「楽しむ」空間や環境の不足

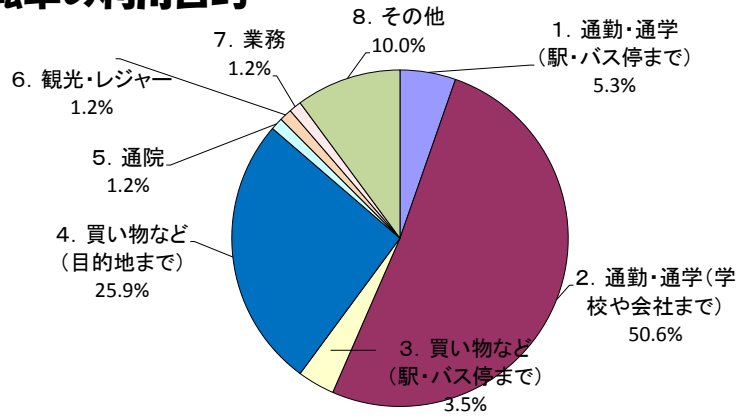
- ・自転車利用の用途は「通勤・通学」や「近所への買物」が過半
- ・広域サイクリングコース1路線、市内サイクリングコース2路線が指定され、今後整備予定（愛媛県「愛媛マルゴト自転車道」）
- ・市内サイクリングコース4路線を提案（新居浜市平成25年度協働事業「NIIHAMAまちなかサイクリングMAP」）

◆広域・市内サイクリングコース



（資料：愛媛県「愛媛マルゴト自転車道」）

◆自転車の利用目的



回答者数 170(問1①「1.利用した」の回答者数)
 (資料:「社会実験に伴う自転車利用者アンケート」H27.5)



（資料：新居浜市「NIIHAMAまちなかサイクリングMAP」）

3

自転車ネットワーク整備の基本方針

【基本方針】

○歩行者と自転車の安全性・快適性の確保

自転車の走行空間を整備することにより、自転車、歩行者の安全性・快適性の向上を図ります。

○連続性の確保による自転車利用の利便性の向上

走行空間が整備された道路で目的地まで自転車で到達できるように、ネットワークの連続性を確保することにより、自転車利用の利便性の向上を図ります。

【整備方針】

○既存の道路空間を利用して自転車走行空間を確保することを基本として、連続した自転車走行空間の整備を図っていきます。

- ・既存の路肩を利用し、自転車走行空間を確保
- ・交通事情や空間に応じ、道路幅員構成の見直しを行い、自転車走行空間を確保

○自転車通行帯のカラー化や路面表示による通行位置の明示を行います。

○既存の自転車歩行者専用道路を活用しネットワーク形成を図ります。

4

自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

これまで様々な地域で取り組まれてきた自転車走行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車走行空間整備に留まっている。

→断片的な整備では、安全で快適な自転車走行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

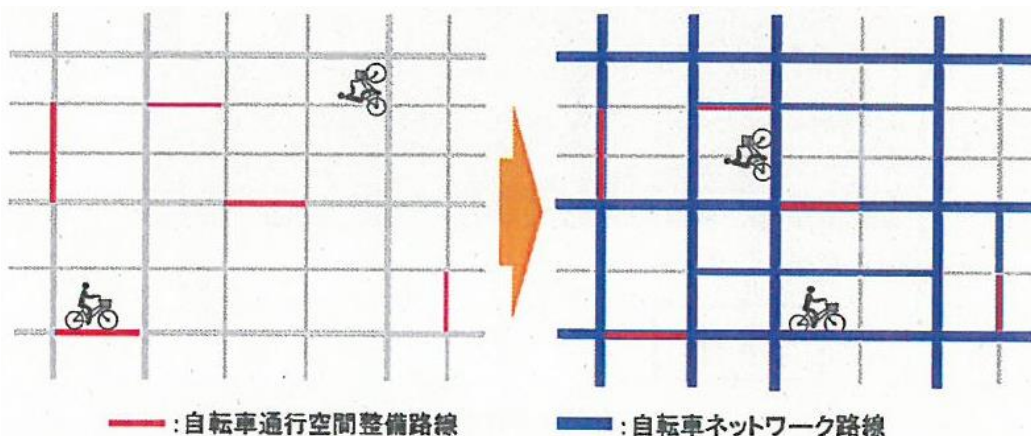


自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

【自転車ネットワーク路線の設定の考え方】

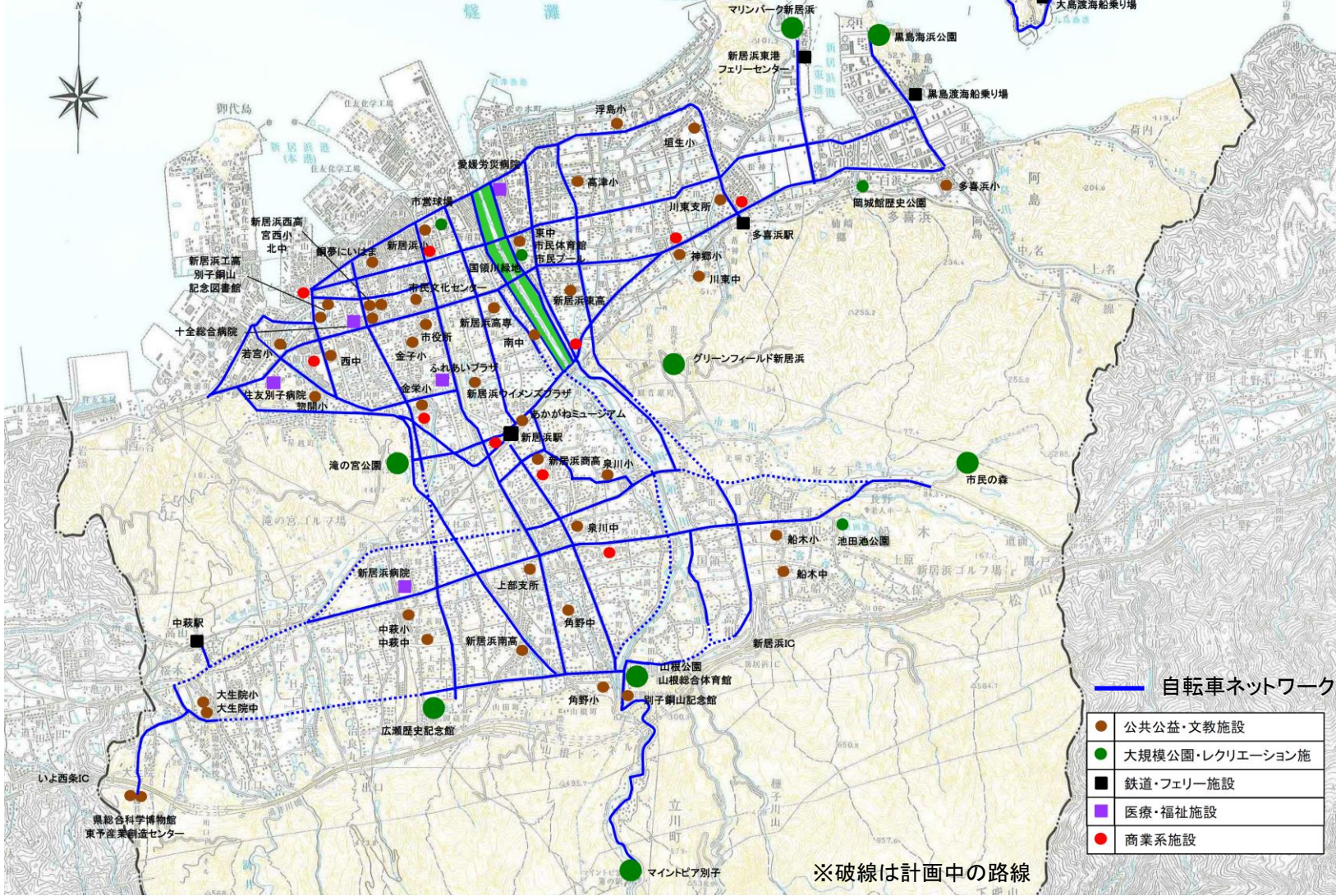
○自転車利用の安全・快適な空間とネットワーク形成を図るためいくつかの条件を重ね合わせて設定

【自転車ネットワーク路線の設定の条件】

視点	条件	基準
安全確保	①自転車利用の多い路線	「自転車通行量」500台/日以上
	②自転車事故の可能性の高い路線	「自転車交通事故密度」1.0件/km以上
	③利用が見込まれる新たな整備道路	国道、県道、市道の整備計画路線
利用促進	④広域自転車ネットワーク路線	愛媛マルゴト自転車道計画指定路線
	⑤市内自転車走行空間	既存の自転車歩行者道
	⑥隣接都市との接続・連携路線	総合計画での将来都市構造形成に寄与する路線
連続性・快適性	⑦主要施設アクセス路線	主要施設へのアクセス路線
	⑧産業遺産をめぐる路線	産業遺産(群)へのアクセス路線
	⑨その他接続性を有する路線	その他自転車利用の連続性や快適性の向上に寄与する路線

自転車ネットワーク路線

条件①～⑨を重ね合わせて設定



— 自転車ネットワーク路線

●	公共公益・文教施設
●	大規模公園・レクリエーション施
■	鉄道・フェリー施設
■	医療・福祉施設
●	商業系施設

※破線は計画中の路線

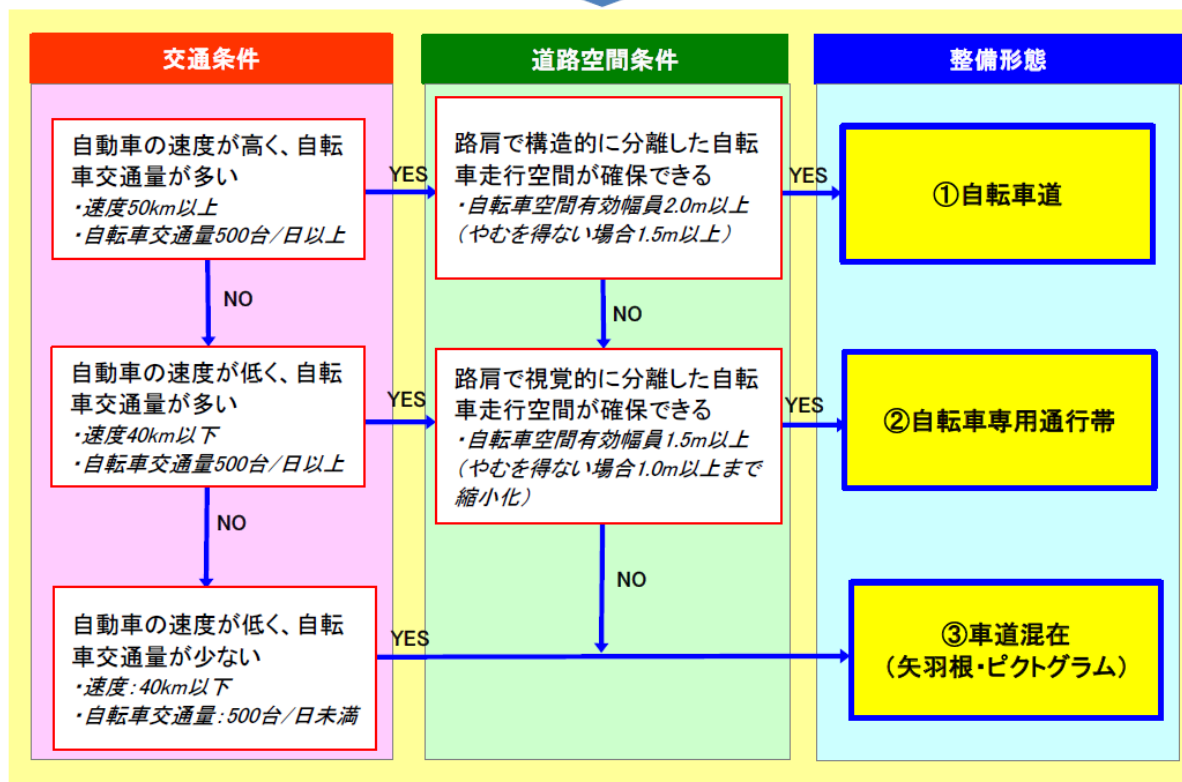
6

自転車走行空間の整備形態の考え方

1. **自転車は「車両」である**という大原則に基づき、「**車道を通行する自転車**」の**安全性の向上の観点**から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します。
2. 整備形態の選定は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国・警察H28)に準拠し、まず、交通条件として、自動車の規制速度及び自転車交通量により、次に、道路空間条件として、路肩での自転車の走行空間の確保の可能性により、**①「自転車道」、②「自転車専用通行帯」、③「車道混在」**の3区分を選定します。

整備形態の選定フロー

●安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局、警視庁交通局:H28)



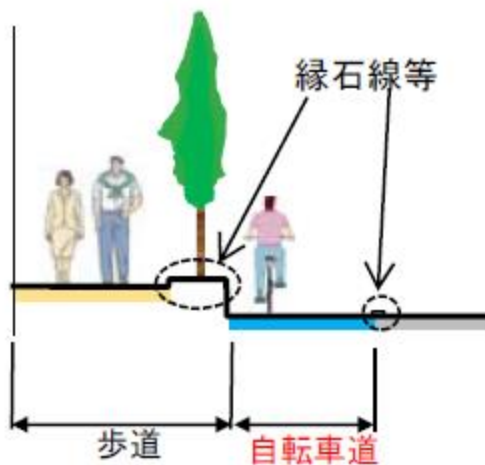
《自転車交通社会実験結果》

- 通勤・通学の自転車利用が多い路線では、自転車レーンの設置に関わらず、歩道内通行が多くみられる。
- 大型車を含めた自動車交通量が多い区間では、利用者意向として、車道(路肩)の「左側走行に対し危険を感じる」声が多い。
- 自転車レーンの設置を評価するも、より安全な走行に対し、空間の有効幅員のさらなる拡大や自転車道の整備を求める声が多い。

自転車走行空間の整備形態のイメージ

① 自転車道

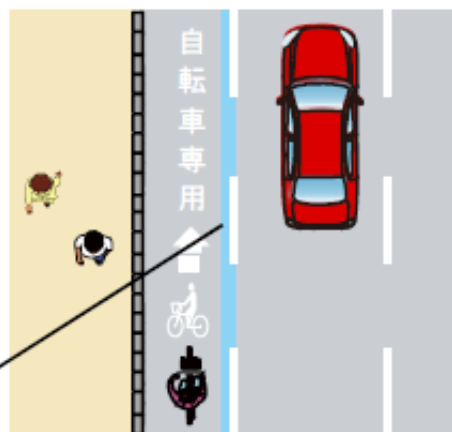
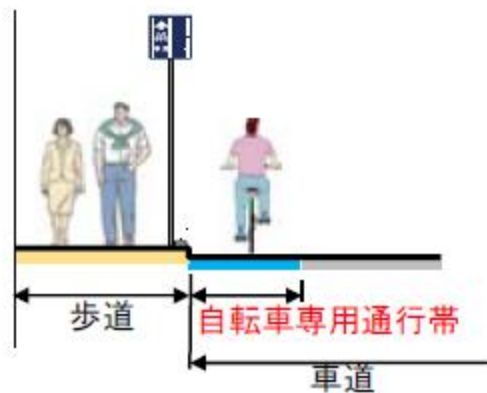
縁石等により、自転車と自動車を構造的に分離します。



(資料: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

② 自転車専用通行帯

通行帯のカラー化等により、自転車と自動車を視覚的に分離します。

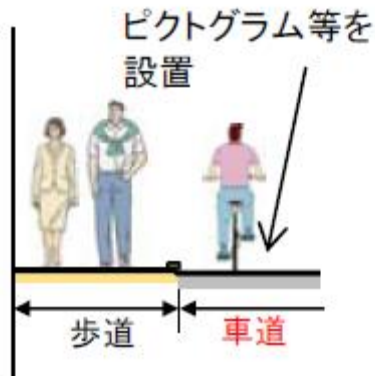


※ 自転車専用通行帯の幅の一部

(資料: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

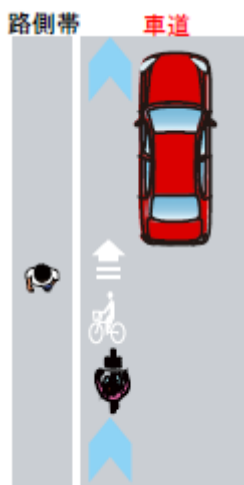
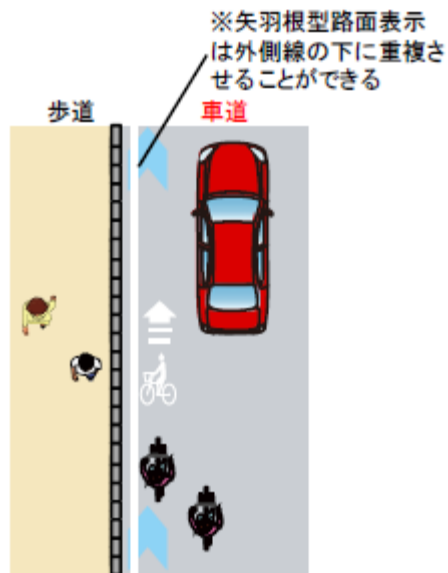
③ 車道混在

自転車と自動車が出合ってくる道路で、ピクトグラム等により自転車通行位置を明示し、自動車に注意喚起を促します。



(1) 歩道のある道路における対策

(2) 歩道のない道路における対策



【矢羽根】



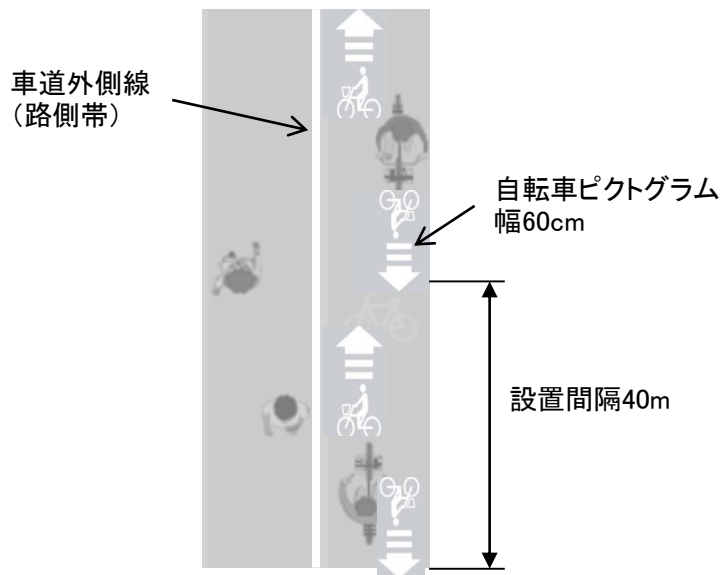
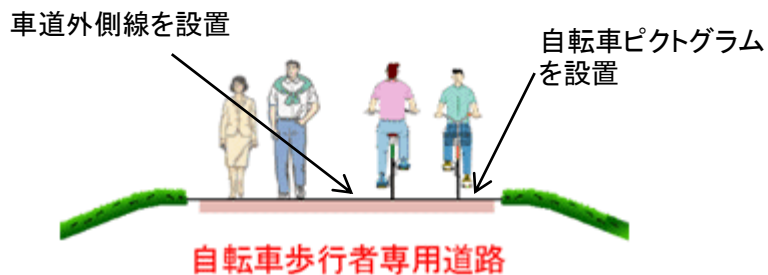
【ピクトグラム】

(資料: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

(その他)

自転車歩行者専用道路

歩行者・自転車の区分のため、車道外側線を設置し、自転車ピクトグラムを双方向に設置します。



主な路線の整備形態区分



主な路線の整備形態区分

番号	種別	路線名	都市計画道路名(愛称名)	整備形態		
				①自転車道	②自転車専用通行帯	③車道混在
①	市道、県道	港町繁本東筋線、新居浜角野線	新居浜駅港町線(楠中央通り)			○
②	国道	11号新居浜バイパス	新居浜バイパス線		○	
③	市道、県道	駅前滝の宮線、新居浜停車場線	駅前滝の宮線(滝の宮公園通り)		○	○
④	県道	新居浜港線	西町中村線(金子山通り)		○	○
⑤	県道	壬生川新居浜野田線	磯浦阿島線(平和通り)			○
⑥	県道	多喜浜泉川線	駅前郷線(城下通り)		○	
⑦	市道	庄内国領線	平形外山線		○	
⑧	県道	新居浜東港線	郷桧の端線		○	○
⑨	市道	下泉本郷線	下泉中村松木線		○	
⑩	市道	上部東西線	上部東西線(上部東西線)		○	
⑪	市道	新居浜駅菊本線	新居浜駅菊本線(球場・高専通り)		○	○
⑫	市道	磯浦中新田線	磯浦新田線			○
⑬	市道	原地庄内線	新田高木線(惣開通り)		○	○
⑭	市道	前田社宅東筋線	河内町港町線(図書館通り)		○	○
⑮	市道	駅裏角野線	駅裏中筋線(長田通り)			○
⑯	県道	新居浜角野線、新居浜別子山線	高木中筋線(楠中央通り、山根大通り)			○
⑰	市道	沢津東雲線	沢津桜木線			○
⑱	市道、県道	松の木東雲線、新居浜東港線	宇高西筋線			○
⑲	市道	新田松神子線	港町松神子線(昭和通り)			○
⑳	市道、県道	新居浜港田の上線、新居浜東港線	西原松神子線(敷島通り)			○
㉑	国道	11号	上泉萩生線			○
㉒	市道、県道	角野船木線、新居浜別子山線				○
㉓	市道	種子川筋線				○

【自転車走行空間整備事業の展開方向】

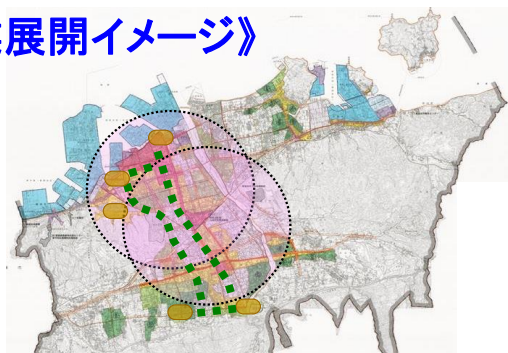
短期
(概ね5年後)

- ・将来の都市構造である集約型都市構造に対応し、行政機能や交通結節機能が集中する中心部の都市活動や通勤通学行動を支援する自転車ネットワークの整備
- ・本市の特性である産業遺産をめぐる自転車ネットワークの整備を図り、来訪者を含めた観光レクリエーションでの自転車利用や市民の自転車利用の促進への対応を推進

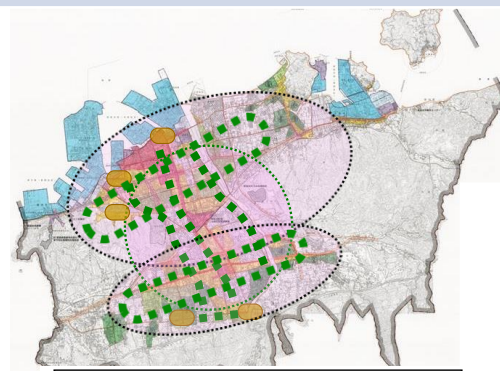
中長期
(概ね5年後以降)

- ・整備路線を自転車利用ネットワーク全体に拡張し、地域間や拠点施設のアクセス路線を整備することで、自転車交通の回遊性、利便性の向上を促進
- ・自転車走行空間のきめの細かい整備により、自転車ネットワークの質の向上と自転車利用のさらなる促進

《事業展開イメージ》



- 自転車ネットワーク整備エリア
- 産業遺産
- 産業遺産をめぐる自転車ネットワーク



- 自転車ネットワーク整備エリア
- 産業遺産
- 市内をめぐる自転車ネットワーク

	延長(km)
短期	37.0
中長期	87.0
計	124.0