

「新居浜市自転車ネットワーク整備基本計画」の策定について

新居浜市建設部道路課

1. 新居浜市の概要

新居浜市は、四国の瀬戸内海側のほぼ中央に位置する人口約12万2千人（平成28年12月末現在）の都市です。

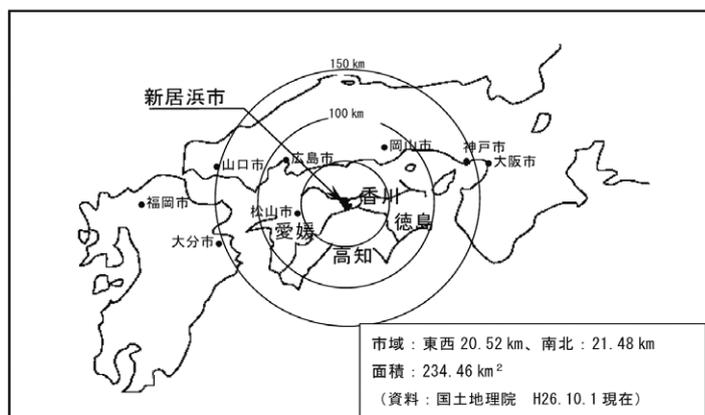
元禄4年（1691年）の別子銅山開坑によって繁栄し、沿岸地帯は工場群が帯状に形成され四国屈指の臨海工業都市となっています。

平成15年4月1日、別子銅山という文化歴史的背景を共有した別子山村と合併しました。

現在は、「-あかがねのまち、笑顔輝く-産業・環境共生都市」を目指す都市像とし、魅力あるまちづくりを目指しています。

昭和48年（1973年）には別子銅山が閉山されましたが、市内には貴重な別子銅山の産業遺産が数多く遺されています。

また、毎年10月には世界に誇れる勇壮華麗な新居浜太鼓祭りが開催され、多くの観客を魅了しています。



新居浜市の位置



東平に今も残る索道基地跡と貯鉱庫跡

別子銅山東平地区「東洋のマチュピチュ」



新居浜太鼓祭り

2. 計画策定の背景と目的

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、かつての「自転車のまちの復活」を目指すため、自転車のまちづくりの推進についての協議検討を行う市庁内組織として、「新居浜市自転車のまちづくり推進庁内検討委員会」が平成25年度に設置されました。現在、ハード・ソフトの両面から幅広い取組について、協議検討を行っているところです。

このうち、ハード面での取組について、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、平成26年度から「新居浜市自転車ネットワーク整備基本計画」の策定に着手し、自転車ネットワーク路線における整備形態、路面表示等について、関係機関である国・県・警察との協議を経て、平成28年12月に策定しました。

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

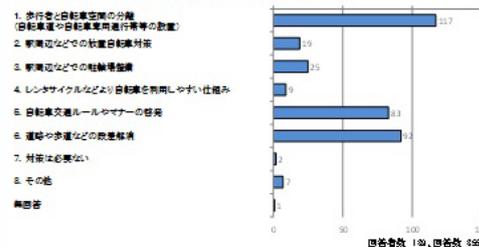
- ・新居浜駅、中萩駅、多喜浜駅に駐輪場が整備されているが、主要施設や商店街等では施設整備が遅れている

◆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①

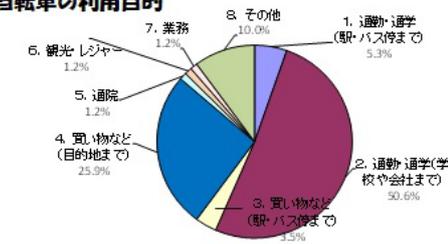
⑤「借りる」環境の不足

- ・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「NIJHAMAまちなかサイクリングMAP」)

◆自転車の利用目的



回答者数 170(問1①「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)

◆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」)



(資料:新居浜市「NIJHAMAまちなかサイクリングMAP」)

自転車利用環境の現状②

3. 自転車ネットワーク路線について

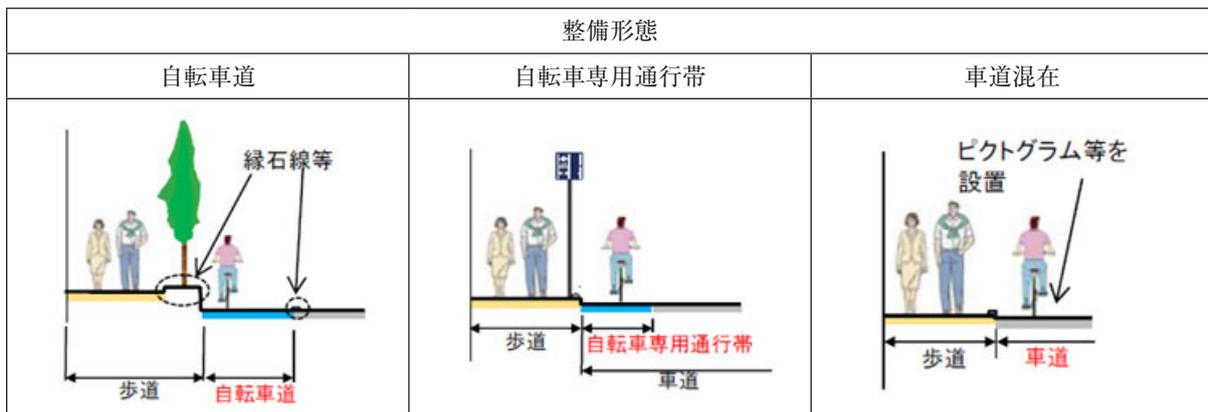
自転車利用の安全・快適な空間とネットワーク形成を図るため、①歩行者と自転車の安全確保、②自転車の利用促進による環境負荷の軽減、③ネットワークの連続性・快適性の確保による地域の魅力・活力の向上、の3つの視点から、ネットワーク路線を設定しました。



自転車ネットワーク路線

4. 整備の考え方

自転車は「車両」と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、自転車と自動車を分離する必要性について検討し、平成28年7月に改訂された「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、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、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3区分で整備します。



整備形態区分



主な路線の整備形態区分

また、全国的にも貴重な旧住友別子鉱山鉄道下部鉄道跡地を利用した自転車歩行者専用道路を活用しネットワーク形成を図ることとしており、歩行者・自転車の通行区分のため、自転車ピクトグラムによる路面表示を行います。

(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。

自転車歩行者専用道路路面表示例



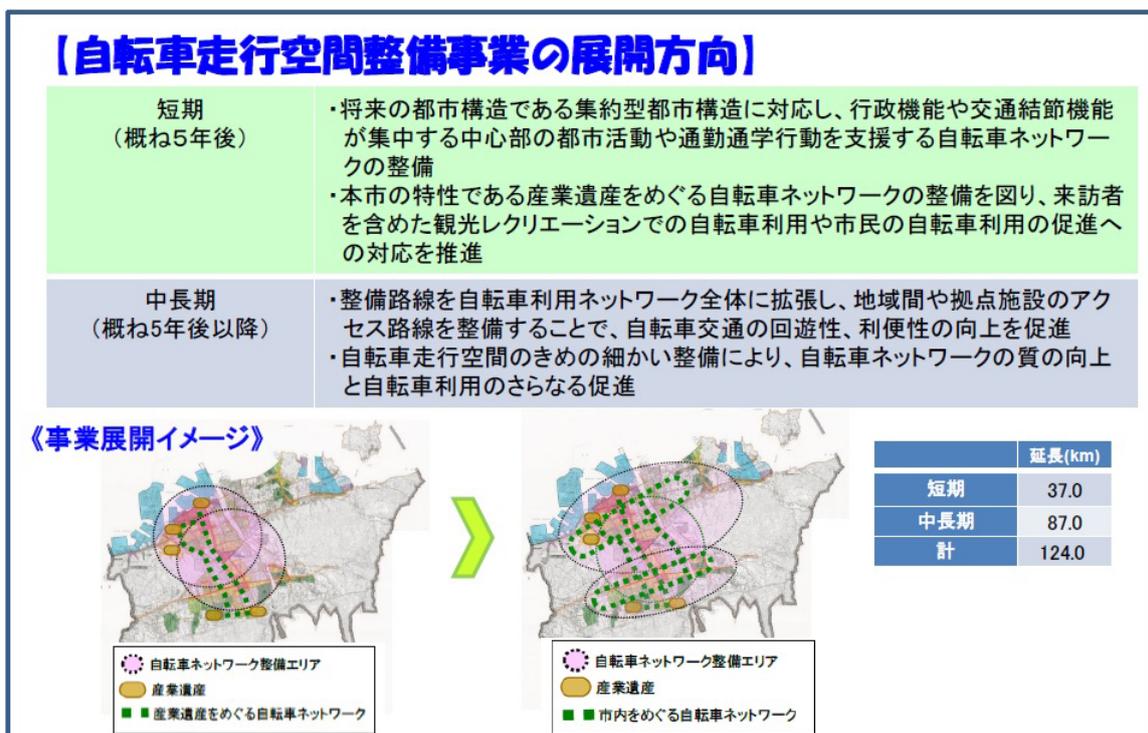
自転車ピクトグラム路面表示
市道滝の宮山根線（旧住友別子鉱山鉄道下部鉄道跡地）



矢羽根型路面表示
市道新田松神子線（昭を通り）

5. 今後について

平成 28 年度から短期概ね 5 年と中長期概ね 5 年後以降の整備期間を設定し、本計画に基づいた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など、自転車の利用環境の向上と安全面の整備を行います。



今後の展開

6. おわりに

本計画に基づく路面表示による通行位置の明示等の整備については、関係機関と協議調整をしながら、平成 28 年度から着手しております。また、道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が必要です。以上のことから、広報活動、学校などへの周知等も進めながら、安全で快適な自転車走行空間を創出し、さらなる自転車の利用の促進を図り、かつての「自転車のまちの復活」を目指してまいります。