

新居浜市

自転車ネットワーク整備基本計画 (令和8年3月改定)

令和8年3月
新居浜市

目次

1	計画の背景と目的	1
2	自転車ネットワーク整備の基本方針	2
3	自転車ネットワーク路線の見直し	3
4	自転車走行空間の整備形態の見直し	5
5	整備形態の考え方	10
6	自転車ネットワーク計画の決定	12

1 計画の背景と目的

自転車は、買物や通勤・通学、子供の送迎など日常生活における身近な移動手段であり、近年では、環境意識の高まりや健康志向の向上により、多くの人々に利用されています。

一方、自転車は車両であるという意識の希薄化により、危険な自転車利用が増加し、歩道上などにおける歩行者との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、歩行者と自転車の分離を図ることを基本とし、車道を走行する自転車利用者にとって、安全で、連続して走行できる利用空間を整備するため、平成28年12月に「新居浜市自転車ネットワーク整備基本計画」を策定しましたが、策定から10年が経過しており、この間にガイドラインの改定や自転車活用推進法の制定などがあったことから、これらを踏まえ、新居浜市の実情に合った整備計画に改定しました。

2

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の確保

自転車の車道通行を基本とし、自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝え、自転車利用者の安全性を確保します

○連続性の確保による自転車利用の利便性の向上

自転車が走行できる空間を連続的に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】

○歩道のある道路は、路肩を利用し通行空間を確保します

○歩道のない道路は、車道内に自動車と共有する通行空間を確保します

○道路幅員構成の見直しを行い、通行空間を確保します

○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

3

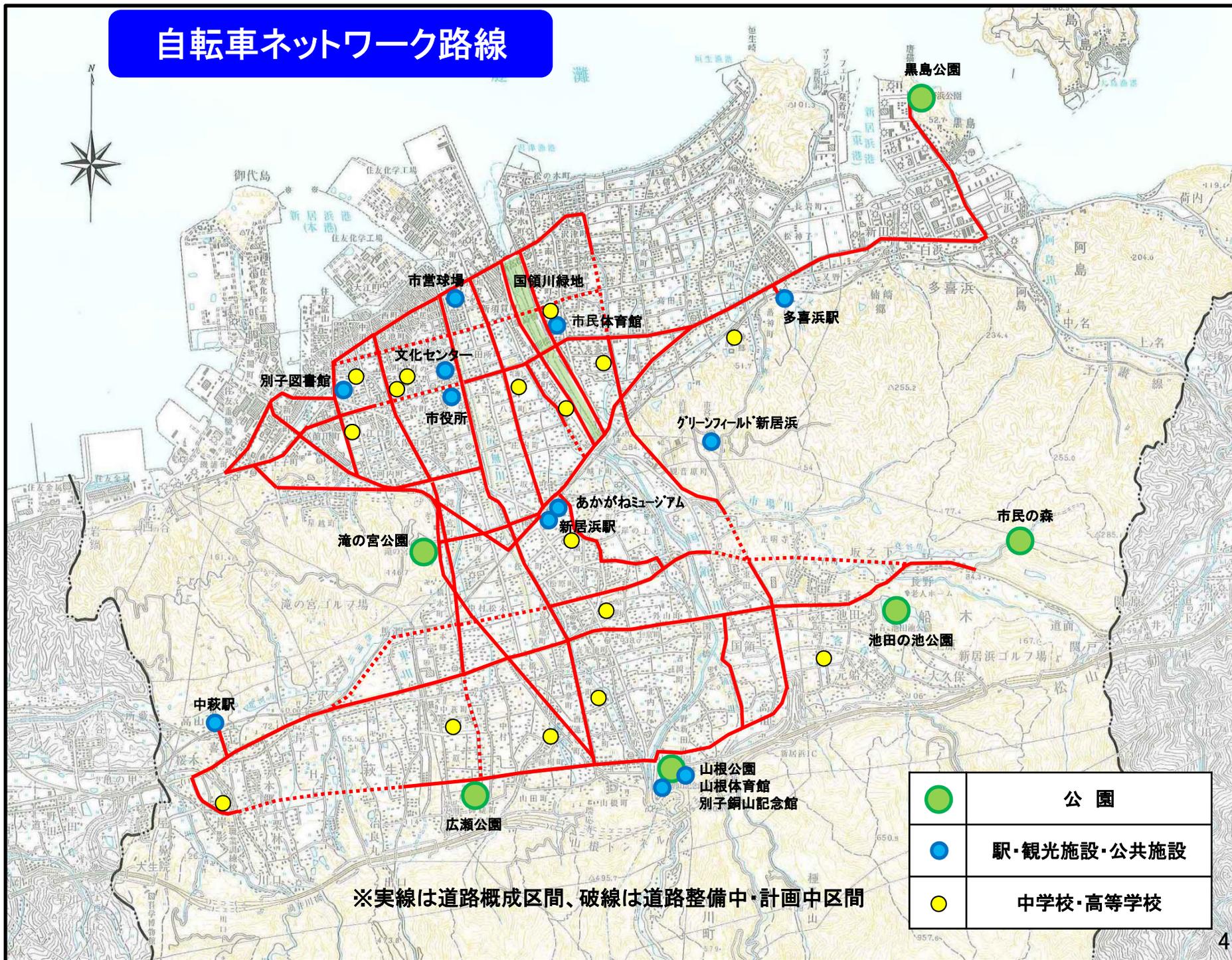
自転車ネットワーク路線の見直し

【選定の見直しと考え方】

自転車は車道通行が大原則という観点に基づき、歩道のある道路で、以下のような路線を組み合わせて選定することとしました

- ① 公共施設や公園、大規模集客施設など自転車利用の主要路線としての役割を担う路線
- ② 自転車通学の安全性確保が必要な路線
- ③ 自転車交通量の多い路線
- ④ 既存の自転車走行空間(住鉄跡地の自転車歩行者専用道路など)
- ⑤ 新たな道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線
- ⑥ 歩道はないが、ネットワークの連続性の確保に必要な路線

自転車ネットワーク路線



※実線は道路概成区間、破線は道路整備中・計画中区間

	公園
	駅・観光施設・公共施設
	中学校・高等学校

4

自転車走行空間の整備形態の見直し

国のガイドラインに準じた整備形態を採用することにしました

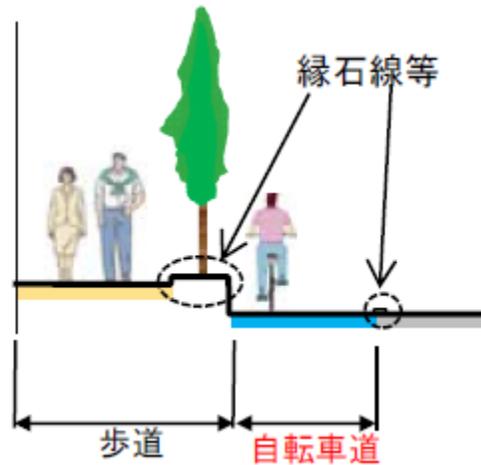
1. 自転車は「車両」であるという大原則に基づき、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します
2. 自動車の規制速度や交通量を踏まえ、①「自転車道」、②「自転車専用通行帯」、③「車道混在」のいずれかの整備形態を選定します

	①	②	③
	自動車の速度が 50km/h以上の道路	①、② 以外の道路	自動車の速度が40km/h以下 かつ 自動車の交通量が 4,000台/日以下の道路
自動車と自転車の分離	分離	分離	混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在

自転車走行空間の整備形態のイメージ

① 自転車道

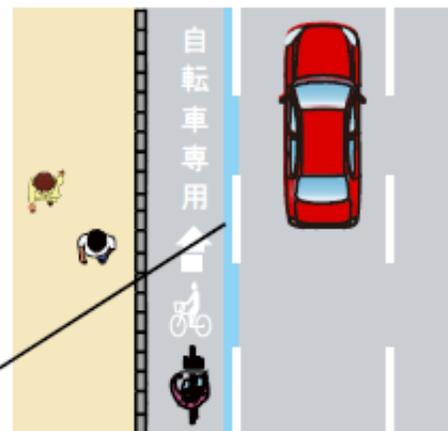
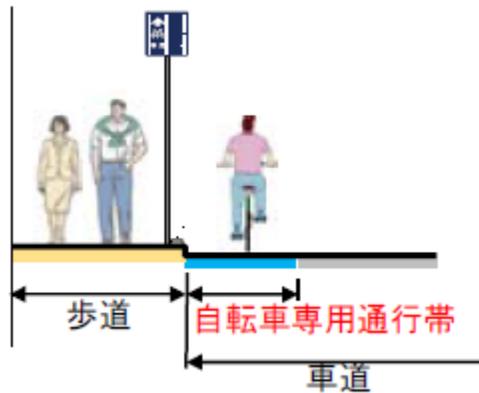
縁石等により、自転車と自動車を構造的に分離します。



幅員は、2.0m以上を確保するものとする
整備完了後は、歩道の自転車通行可の
交通規制は解除されます

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

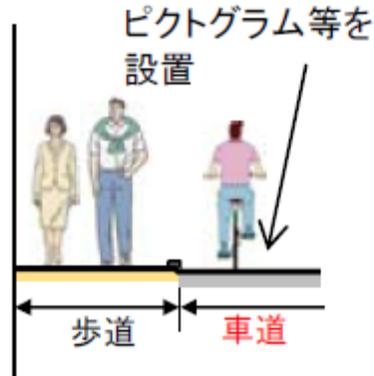
幅員は、1.5m以上を確保するものとする。
ただし、やむを得ない場合などは、1.0mまで縮小することができる

※ 幅員とは、車道側の白線中央から側溝の部分を除く舗装部分までとする

整備完了後は、歩道の自転車通行可の交通規制は解除されます

③ 車道混在

自転車と自動車が混在通行で、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。

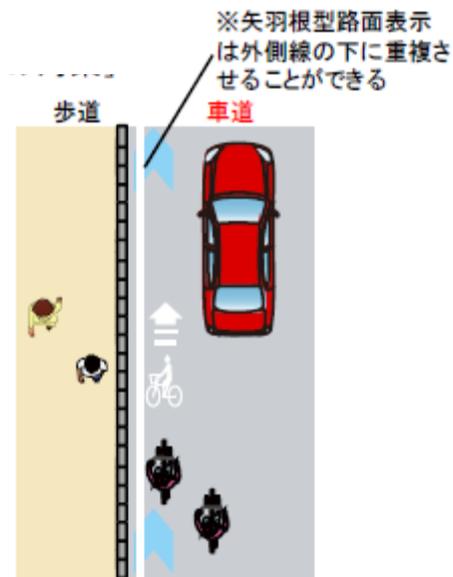


整備後も、歩道の自転車通行可の交通規制は継続されます

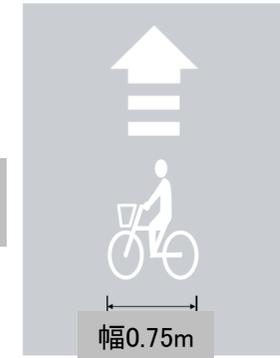


(1) 歩道のある道路における対策

(2) 歩道のない道路における対策



【矢羽根】

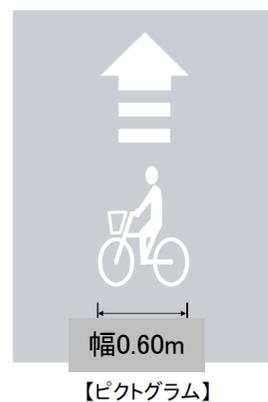
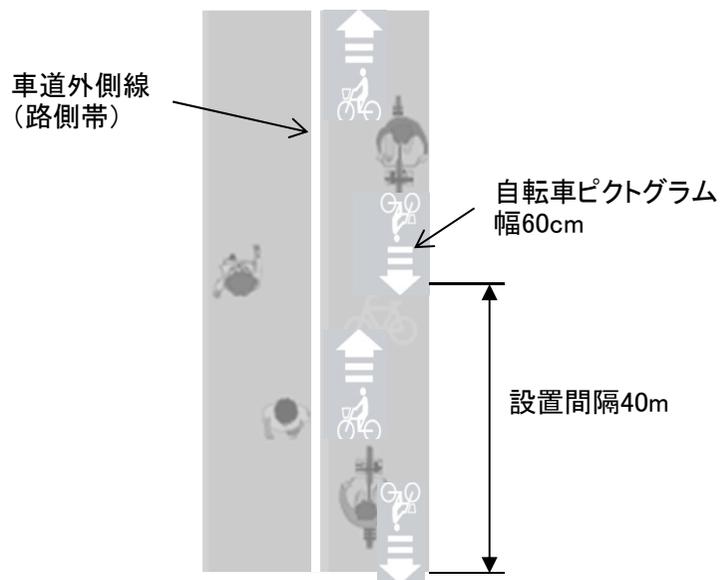
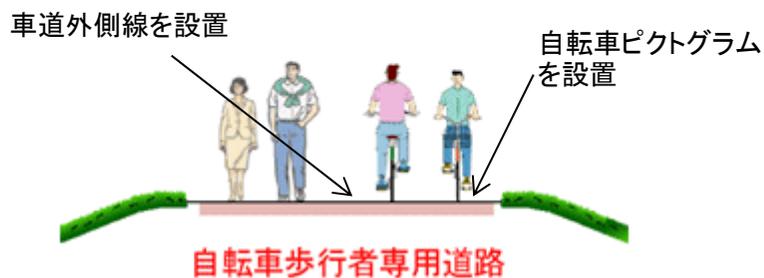


【ピクトグラム】

(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。



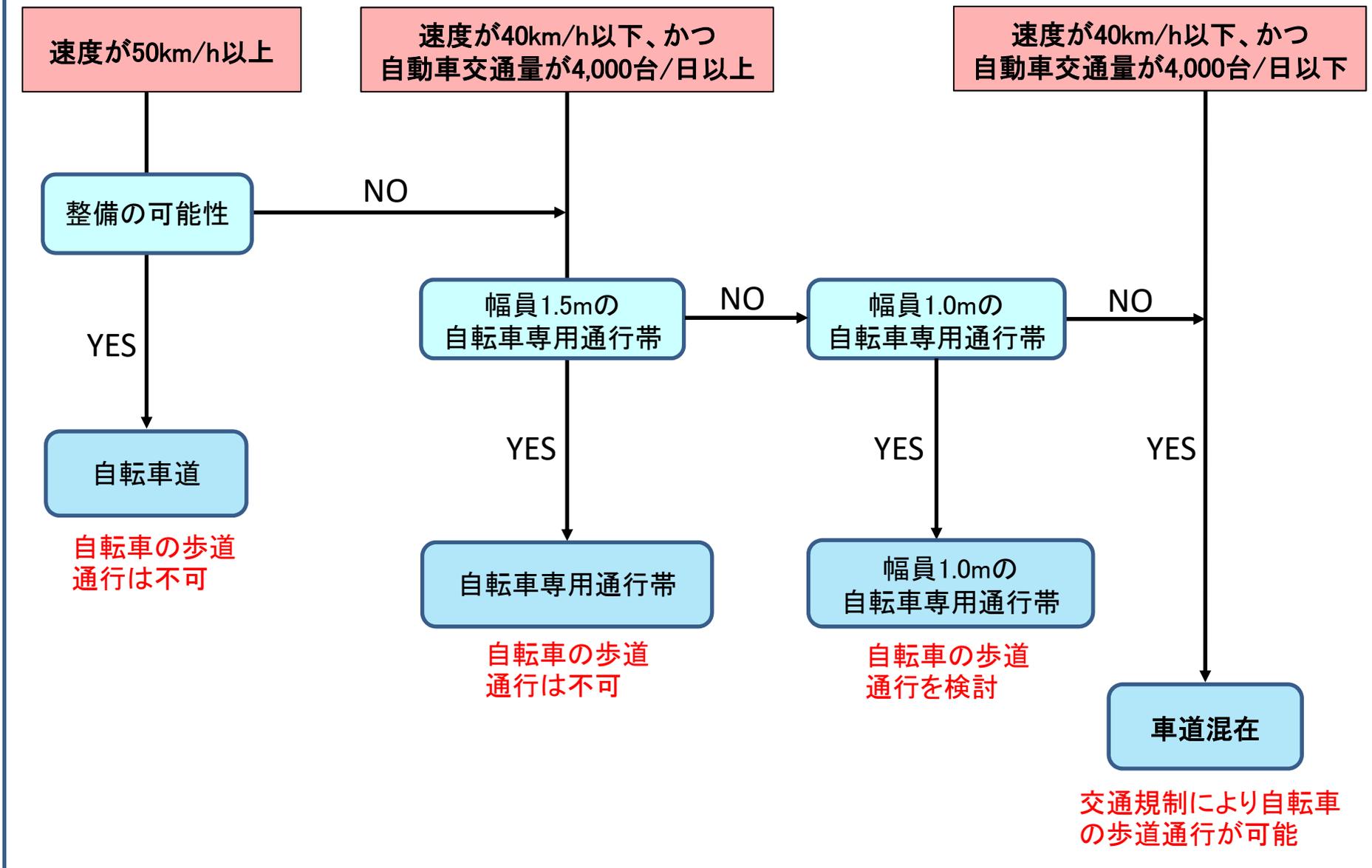
5

整備形態の考え方

【選定方針】

- 歩道のみを活用する方法は採用しないものとします
- 自動車の規制速度、交通量を踏まえた整備形態を選定します
- 選定した形態が、車道幅員の縮小や側溝の改修により整備ができるか検討します
 - ※車道幅員の縮小に当たっては、大型車の交通状況や沿道の状況などを総合的に判断することとします
- 現在の道路空間では整備ができない場合は、整備可能な形態を検討します
 - ① 自転車道の整備が困難な路線は、自転車専用通行帯の整備を検討します
 - ② 幅員が1.5mの自転車専用通行帯の整備が困難な路線は、幅員1.0mの自転車専用通行帯を検討します。
 - ③ ①、②の整備ができない場合は、車道混在の整備とします

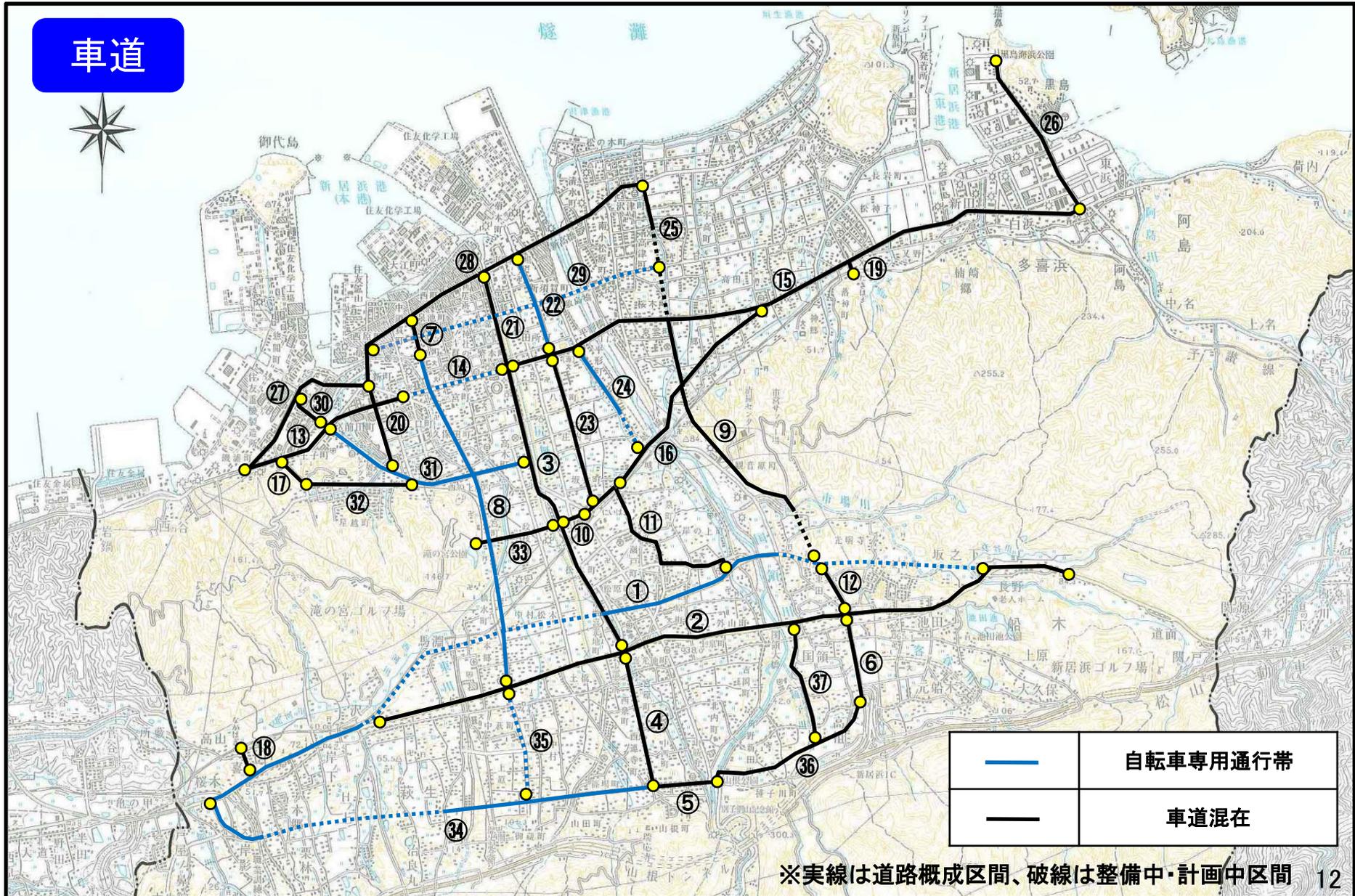
整備形態の選定フロー



6

自転車ネットワーク計画の決定

車道



※実線は道路概成区間、破線は整備中・計画中区間 12

自転車ネットワーク整備計画路線（車道）

番号	路線名	整備形態	歩道通行	区間	備考
①	国道11号新居浜バイパス	自転車専用通行帯	×	上部東西線交差点～国道11号交差点	新たな道路を整備中
②	国道11号	車道混在	○	新居浜バイパス交差点～市民の森	
③	県道 新居浜角野線	車道混在	○	裁判所前交差点～東城交差点	
④	県道 新居浜別子山線	車道混在	○	東城交差点～山根駐在所前交差点	
⑤	県道 新居浜別子山線	車道混在	歩道なし	山根駐在所前交差点～新田橋	
⑥	県道 新居浜別子山線	車道混在	○	国道11号～新居浜インターチェンジ	
⑦	県道 新居浜港線	車道混在	歩道なし	昭和通り～宮西小学校	
⑧	県道 新居浜港線	自転車専用通行帯	×	宮西小学校～国道11号	
⑨	県道 新居浜東港線	車道混在	○	敷島通り～11号バイパス	新たな道路を整備中
⑩	県道 新居浜停車場線	車道混在	○	楠木中央通り～新居浜駅	
⑪	県道 国領高木線	車道混在	○	新居浜駅～11号バイパス	
⑫	県道 国領高木線	車道混在	○	11号バイパス～国道11号	
⑬	県道 壬生川新居浜野田線	車道混在	○	磯浦交差点～十全病院前交差点	
⑭	県道 壬生川新居浜野田線	自転車専用通行帯	○	十全病院前交差点～裁判所前交差点	幅員再配分による整備予定区間
⑮	県道 壬生川新居浜野田線	車道混在	○	裁判所前交差点～マリンロード	
⑯	県道 多喜浜泉川線	車道混在	○	国領高木線～壬生川新居浜野田線	

自転車ネットワーク整備計画路線（車道）

番号	路線名	整備形態	歩道通行	区間	備考
⑰	県道 金子中萩停車場線	車道混在	歩道なし	壬生川新居浜野田線～星越町	
⑱	県道 金子中萩停車場線	車道混在	歩道なし	11号バイパス～中萩駅	
⑲	県道 多喜浜停車場線	車道混在	歩道なし	壬生川新居浜野田線～多喜浜駅	
⑳	市道 前田社宅東筋線	車道混在	○	図書館前交差点～原地庄内線	
㉑	市道 港町繁本東筋線	車道混在	○	元塚交差点～裁判所前交差点	
㉒	市道 新居浜駅菊本線	自転車専用通行帯	○	菊本町交差点～壬生川新居浜野田線	
㉓	市道 新居浜駅菊本線	車道混在	○	壬生川新居浜野田線～国領高木線	
㉔	市道 庄内国領線	自転車専用通行帯	○	壬生川新居浜野田線～多喜浜泉川線	未整備区間あり
㉕	市道 松の木東雲線	車道混在	○	新田松神子線～敷島通り	新たな道路を整備中
㉖	市道 東港東浜筋線	車道混在	○	壬生川新居浜野田線～黒島公園	
㉗	市道 磯浦中新田線	車道混在	○	磯浦交差点～図書館前交差点	
㉘	市道 新田松神子線	車道混在	○	図書館前交差点～松の木東雲線	
㉙	市道 新居浜港田上線	自転車専用通行帯	×	西原三丁目～新居浜東港線	道路未整備
㉚	市道 原地庄内線	車道混在	○	工場前交差点～前田交番前交差点	
㉛	市道 原地庄内線	自転車専用通行帯	○	前田交番前交差点～高木町	
㉜	市道 星越通り線	車道混在	○	星越町～原地庄内線	

自転車歩行者専用道路



番号	路線名
①	市道 西の土居滝の宮線
②	市道 滝の宮山根線
③	市道 中央環状線
④	市道 駅前自転車歩行者専用道路6号線
⑤	市道 新須賀山根線・支線
⑥	市道 中央環状東線・支線