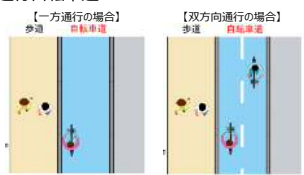



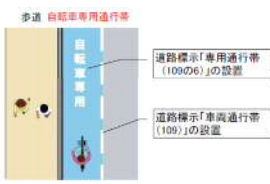
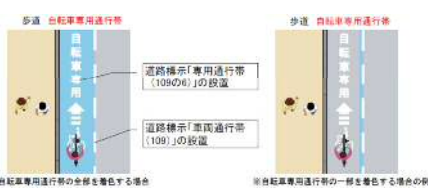
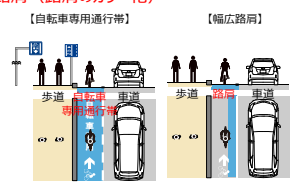

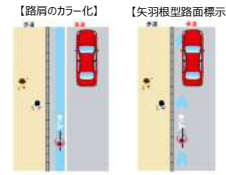





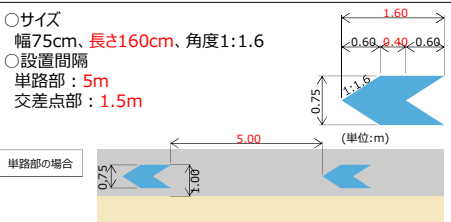
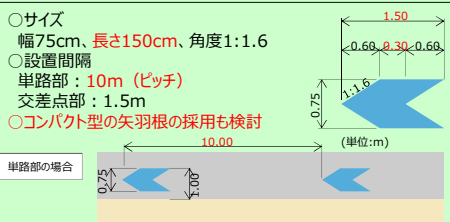

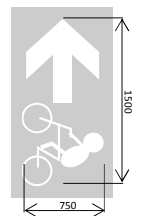
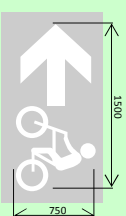


		国のガイドライン変更点		新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（H26.3）	対応案
		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 【一部改定】（H28.7）		
整備形態	構造的分離	<ul style="list-style-type: none"> ● 双方通行自転車道 ● 一方通行自転車道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一方通行自転車道を基本 	<ul style="list-style-type: none"> ● 双方通行自転車道 ● 一方通行自転車道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一方通行自転車道を基本 
	視覚的分離	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯 ● 幅広路肩（路肩のカラー化） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯 <p>※幅広路肩（路肩のカラー化）は、国のガイドラインが矢羽根型路面表示に統一になったこと、および交通規制のかかる自転車専用通行帯と混同する恐れがあるため、採用しない</p> 
	混在	<ul style="list-style-type: none"> ● 帯状の路面表示（路肩のカラー化） ● 矢羽根型路面表示 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根型路面表示 <p>※車道混在は矢羽根型路面表示に統一</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根型路面表示 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根型路面表示 
当面の整備形態		<ul style="list-style-type: none"> ● 既設の自転車歩行者道の活用 ● 自転車と自動車とを車道で混在 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道通行を基本とした暫定形態を検討 ・双方自転車道 ・自転車専用通行帯 ・自転車と自動車を車道で混在 <p>※既設の自転車歩行者道の活用の記載がない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 既設の自転車歩行者道の活用 <p>※ただし、歩道内に自転車の通行位置は示さず、注意喚起路面表示「歩道は歩行者優先」を設置。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道通行を基本とした暫定形態を検討 ・双方自転車道 ・自転車専用通行帯 ・自転車と自動車を車道で混在 <p>※ただし、歩道内に自転車の通行位置は示さず、注意喚起路面表示「歩道は歩行者優先」を設置。</p>
	路面表示	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的記載なし 	<ul style="list-style-type: none"> ○サイズ 幅75cm、長さ150cm、角度1:1.6 ○設置間隔 単路部：10m 交差点部：密にする。（具体値は記載なし） <p>※生活道路などでは、必要に応じて、コンパクト型（幅75cm、長さ60cm）を採用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○サイズ 幅75cm、長さ160cm、角度1:1.6 ○設置間隔 単路部：5m 交差点部：1.5m 	<ul style="list-style-type: none"> ○サイズ 幅75cm、長さ150cm、角度1:1.6 ○設置間隔 単路部：10m（ピッチ） 交差点部：1.5m ○コンパクト型の矢羽根の採用も検討 
	自転車ピクトグラム	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的記載なし 	<ul style="list-style-type: none"> ○サイズ 幅75cm ○デザイン 自転車の進行方向に対し左向き 進行方向を示す矢印と組み合わせ 	<ul style="list-style-type: none"> ○サイズ 幅75cm、長さ150cm ○デザイン 自転車の進行方向に対して並行 進行方向を示す矢印と組み合わせ 	<ul style="list-style-type: none"> ● これまで整備した箇所と整合を図るため、大きな変更はなし。ただし、線が細く消えやすいという声があるため、デザイン変更を検討 

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン 改訂方針（案）

4. 自転車通行空間検討フロー

- ・自転車ネットワーク路線以外で、自転車の走行空間を整備する場合は、主管課に確認することとする。
- ・本フローにより検討することが困難な路線については、主管課と協議し方針を決定することとする。

STEP1：自転車需要の検討

・自転車需要について検討し、需要が高い場合は自転車の通行空間を整備することとする。

▼自転車需要の判定（目安）

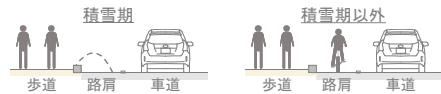
自転車需要については、以下の①～⑧のいずれかが該当した場合、「自転車需要が高い」と判定する。

- ① 新潟市自転車利用環境計画に位置付けられた「自転車ネットワーク路線」
- ② 自転車交通量が500台/日以上もしくは80台/h以上の路線
- ③ 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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ④ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ⑤ 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
- ⑥ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑦ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑧ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

需要が低い

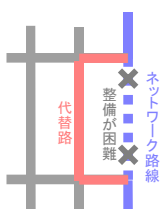
通常の整備

- ・路肩部の幅員は、積雪地域であることと自転車の通行を考慮し、一次堆雪幅を考慮した幅員を確保し、積雪期は堆雪幅、積雪期以外は自転車の走行空間として活用することを基本とする。
- ・歩道を設置する場合は、自転車歩行者道とせず、歩道とする。



STEP5：代替路の選定

- ・STEP4の当面の整備形態の検討と併行して、近くと並行する他の道路を代替路として選定することを検討する。その際には、幹線道路から細街路まで幅広い道路を対象に、自転車利用者の主な通行経路を考慮し、著しく利便性を損なわない範囲内で選定する。



現状維持

STEP2：交通状況を踏まえた整備形態の選定

・自転車は「車両」であるという大原則に基づき、自転車が車道を通行するための道路空間について検討する。この場合、「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する。

▼自転車と自動車の分離基準（目安）

自動車速度 50km/h超（規制速度の場合60km/h以上）	自動車速度 50km/h以下
--------------------------------	----------------

自転車と自動車の分離：構造的な分離

自転車と自動車の分離：視覚的な分離

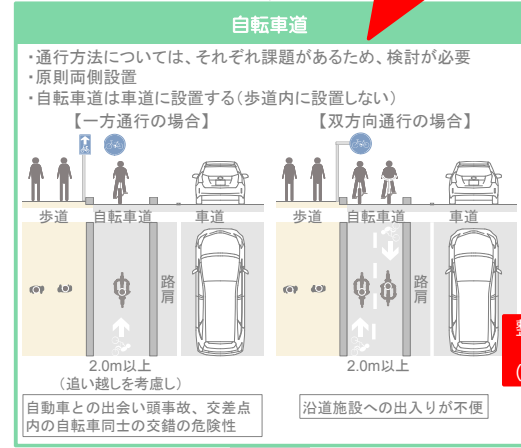
自転車道は様々な課題があるため、事前に主管課に確認する

・速度は規制速度を用いるものとするが、規制速度の見直しの検討を行っている道路や速度規制が行われていない道路については、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。
 ・なお、中心市街地や居住地区等については、規制速度の見直しを検討する。
 ・新設道路の場合は、周辺道路の規制速度と同規格の道路の規制速度等を参考に自動車速度を設定する。

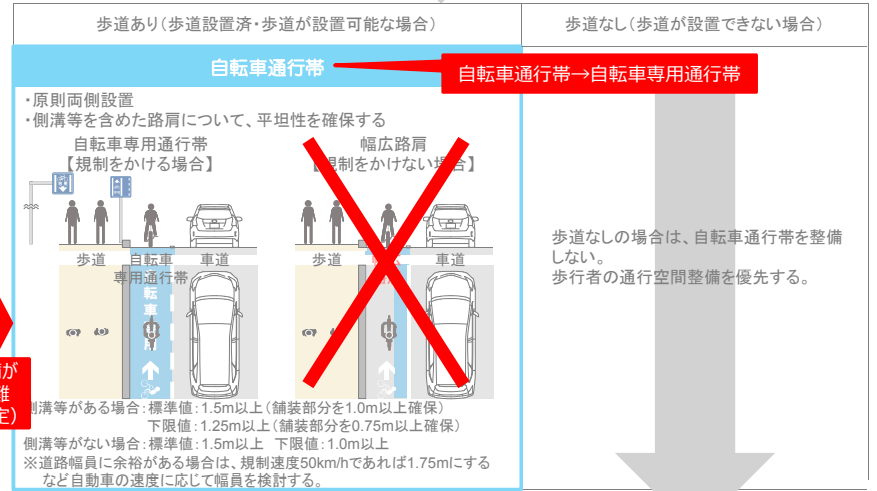
STEP3：整備の可能性検討

- ・STEP2で選定した整備形態について、新設道路では、選定した整備形態で整備するものとし、既設道路では、道路空間の再配分や道路幅員の可能性を検討し、選定した整備形態の整備が可能か検討する。具体的には、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、路側帯、植樹帯等の幅員構成を見直すものとし、車道、歩道等の見直しを行う幅員については、道路構造令で規定する最小幅員を考慮して検討する。
- ・路肩部の幅員（自連車通行帯の幅員を含む）は、積雪地域であることと自転車の通行を考慮し、一次堆雪幅を考慮した幅員を確保し、積雪期は堆雪幅、積雪期以外は自転車の走行空間として活用することを基本とする。

一方通行を基本とする



整備が困難（暫定）



自転車通行帯 → 自転車専用通行帯

歩道なしの場合は、自転車通行帯を整備しない。歩行者の通行空間整備を優先する。

NG 整備が困難

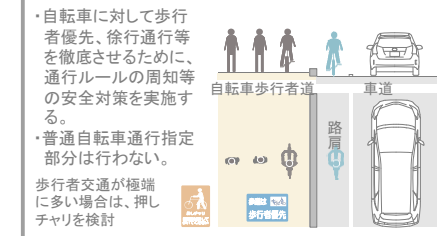
NG 整備が困難（暫定）

削除

STEP4：当面の整備形態の検討

- ・整備が困難な場合は、自転車歩行者道が整備済みの箇所のみ暫定的に活用することとし、自転車歩行者道の新設は行わない。
- ・将来の交通状況の変化を踏まえ、長期的に本整備を検討する。

既設の自転車歩行者道の活用



自動車交通が極めて多く、混在が困難

（暫定）

自転車と自動車の分離：混在（自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起する）

- ・「混在」は、車道に自転車の通行位置を示し、ドライバーに対し注意喚起するパターンである。
- ・必要に応じて、自動車の速度抑制策を検討する。

自転車のナビマーク設置・矢羽根型路面表示設置



1車線道路や一方通行道路で整備を行う場合は、矢羽根型路面表示の設置可否について主管課と協議を行う。

※生活道路などでは必要に応じてコンパクト型の矢羽根型路面表示も設置可能とする

5. 自転車走行空間整備の基本方針

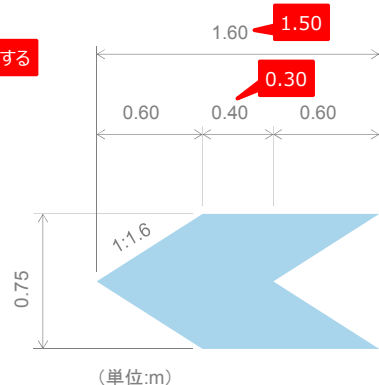
6. 矢羽根型路面表示の大きさ・設置間隔について

新和交差点での実験結果や他地域の状況を踏まえ、当面の間は矢羽根型路面表示の大きさ・設置間隔、設置位置は以下を基本とする。

①矢羽根型路面表示の形状

- ・大きさについては、幅75cm以上とする。
- ・多車線の交通量が多い幹線道路などは、幅1.00mにするなど大型化を検討する。
- ・幅75cmで支障がある場合は、ナビマークのみにするなど、主管課と協議する。

、長さは1.5m以上とする



②設置間隔

- ・設置間隔は交差点部を1.5m、単路部を5.0mを基本とする。
- ・交差点の規模が小さい交差点等は、設置間隔を短くして対応する。

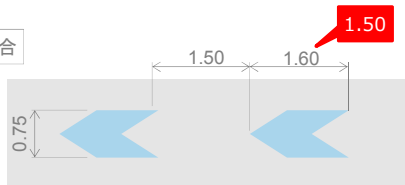
10.0m

③設置位置

- ・歩道から1.0mの自転車通行空間を確保できるように設置する。
- ・側溝等が設置されている区間は、側溝等の端部に沿わせて設置する。



交差点部の場合



- ・外側線を撤去することが基本であるが、コスト面を考慮し、外側線の上から矢羽根型路面表示を敷設してもよいこととする。
- ・また、外側線が劣化や摩耗等により消えてきた場合は、矢羽根型路面表示だけが表示されるように配慮して外側線の引き直しは行わないこととする。

7. 路面表示について

自転車の路面表示（ナビマーク）は、自転車利用者また、ドライバーが判別しやすいように大型化を図る。やむを得ず自歩道を活用する場合は、必要に応じて「歩道は歩行者優先」、「押しチャリ」の路面表示を設置する。

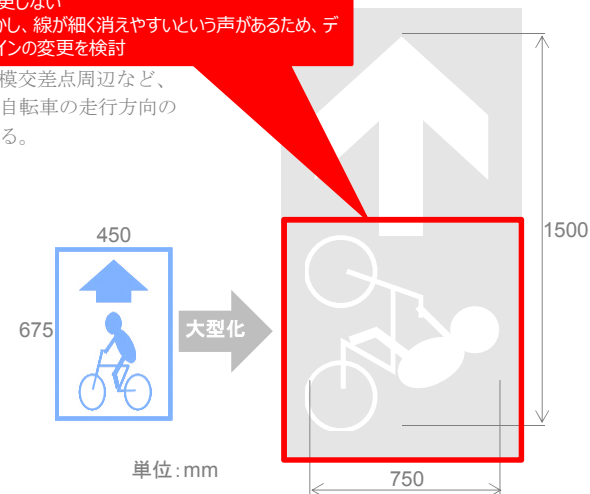
路面表示の設置間隔は、概ね50m程度を基本とするが、細街路と交差する箇所や自転車通行帯等の始点では、50m以下であっても路面表示を設置する。

路面表示の大きさは下記を標準とするが、路肩や歩道など設置する場所の幅員に応じて大型化を図る。

①ナビマーク

- ・取り付け道路と交わる小規模交差点周辺など、自転車通行帯内において、自転車の走行方向の明示が必要な箇所に設置する。

国は90°左に回転した形を標準
これまで整備した箇所との整合を図るため、向きは変更しない
しかし、線が細く消えやすいという声があるため、デザインの変更を検討



②歩道は歩行者優先

- ・やむを得ず自歩道を活用する場合に設置する。
- ・盤面は、設置場所に応じて表示内容を検討する。



③押しチャリ

- ・やむを得ず自歩道を活用する場合において、歩行者交通が極めて多い場合に設置する。



④バス停注意

- ・バスの停車位置手前に設置する。

