

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン ー概要版ー

作成の趣旨

- 本ガイドラインは、「新潟市自転車利用環境計画」の「はしる～走行空間計画～」において、新潟市内の自転車走行空間の統一的な整備を図るために策定したものです。
- 国土交通省・警察庁が、各地域において、道路管理者や都道府県警が自転車ネットワーク計画やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、標準的な考え方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」が策定されました。
- 国のガイドラインを受けて、「新潟市自転車利用環境計画」や既整備箇所との整合に配慮した自転車通行空間検討フローや各整備パターンの考え方を整理しました。



自転車専用通行帯



車道混在

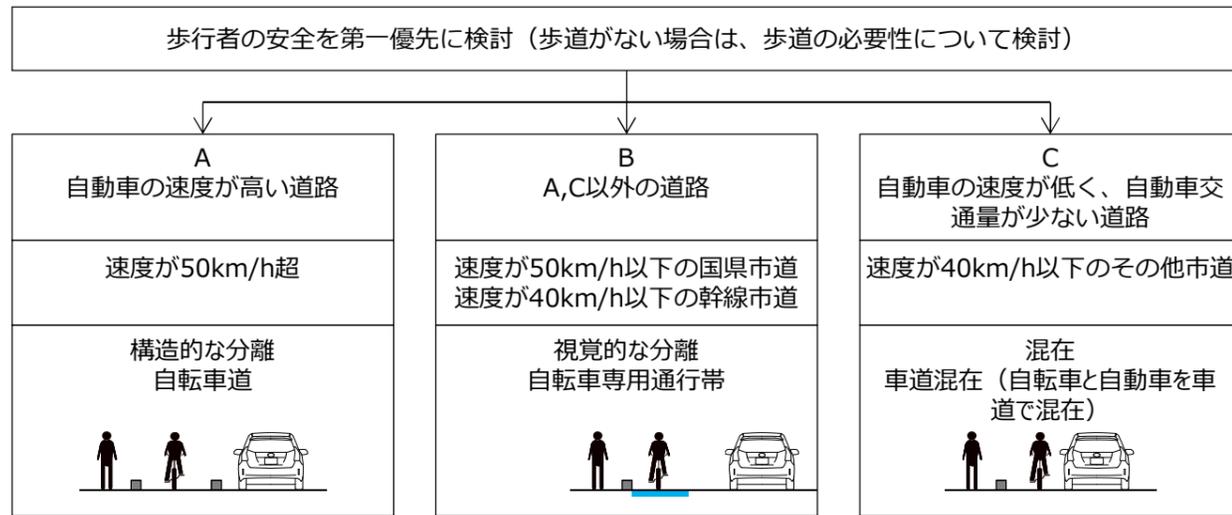


交差点の整備例

本ガイドラインのポイント

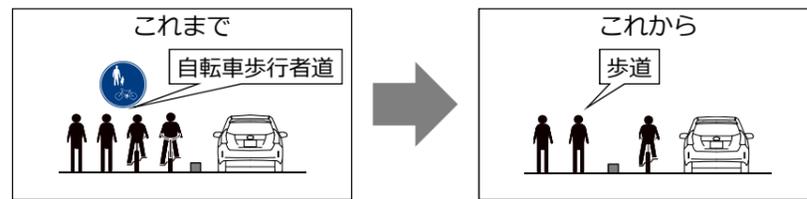
①歩行者、自転車、自動車の分離方法

- 歩行者の安全を第一優先に検討を行います。
- 自転車は「車両」であることから、車道通行を原則とします。
- 車道を通行する自転車の安全性向上の観点から、自動車の速度を踏まえて分離方法を検討します。



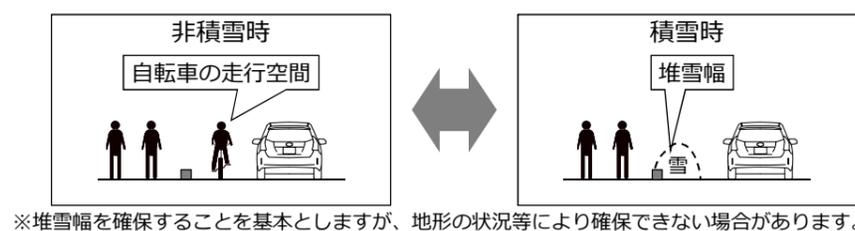
②歩道・自転車歩行者道の考え方

- これまで整備を進めてきた自転車が通行可能な「自転車歩行者道」は整備を行わず「歩道」を整備します。
- 子どもや高齢者、交通状況によりやむを得ない場合は、「歩道」を通行することが認められています。



③路肩幅員の考え方

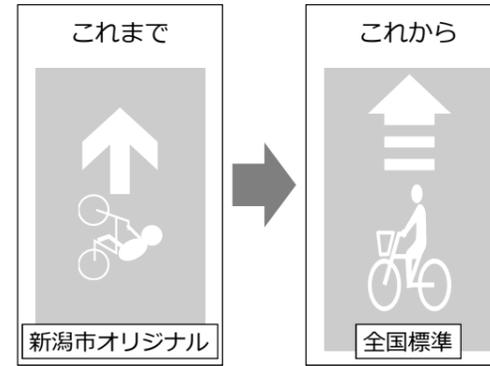
- 路肩は、非積雪時は自転車の走行空間として、積雪時は堆雪幅として活用します。



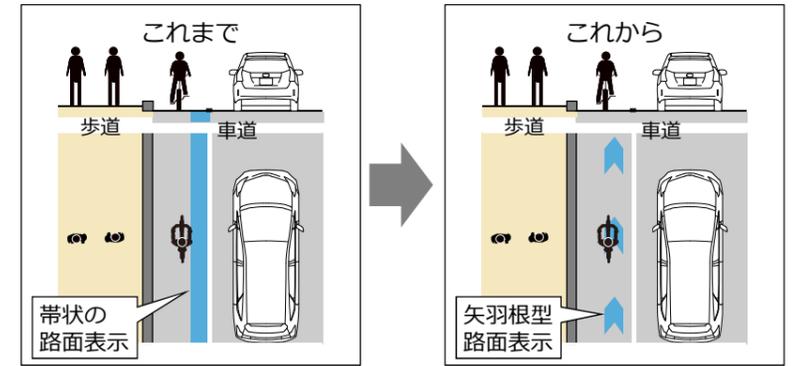
④路面表示仕様の標準化

- 国のガイドラインに自転車のピクトグラムや路面表示方法が規定されています。
- これまで新潟市独自で整備を進めてきた自転車のピクトグラムや路面表示方法を国のガイドラインに合わせて統一します。
- 経年劣化により自然に剥げた場合は、現況復旧ではなく、現行の整備基準に基づいて塗り直しを行います。

■ 自転車のピクトグラム



■ 路面表示方法



※現状が矢羽根型路面表示の場合、以下の⑤に示す整備水準で塗り直します

⑤基本整備と重点整備

- 車道混在型の整備は、整備効果と整備コストのバランスを勘案し、効率的な自転車走行空間整備を推進するため、自転車の通行状況を踏まえ、「基本整備」と「重点整備」に区分し整備を行うものとします。

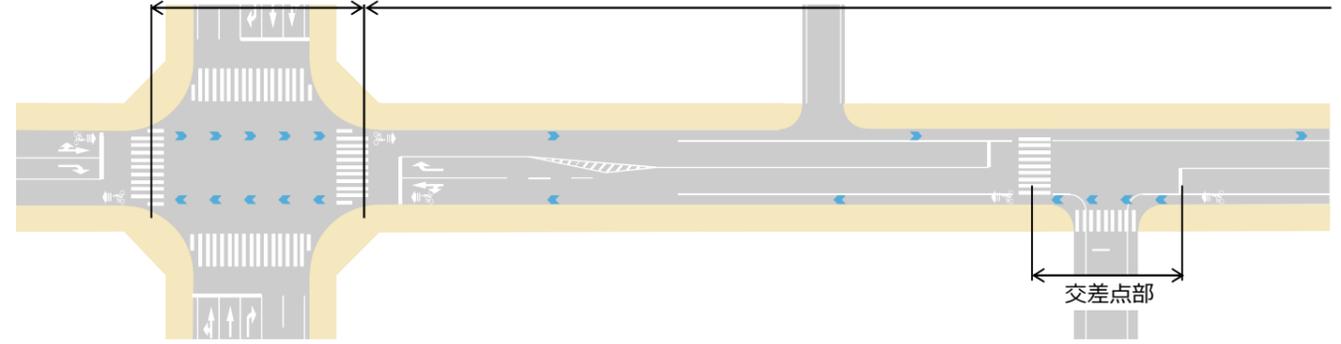
整備形態	整備箇所	自転車のピクトグラム	矢羽型路面標示
基本整備	交差点部	交差点前後に設置	4.5m間隔で設置
	単路部	なし	50m間隔で設置
重点整備	交差点部	交差点前後に設置	4.5m間隔で設置
	単路部	50m間隔を基本に設置	10m間隔で設置

【重点整備を行う区間】

自転車利用の多い中学校・高校（自転車通学者数100人以上）または、駐輪台数の多いJR駅（ピーク時駐輪台数100台以上）に近接する自転車ネットワーク路線の主要交差点間（概ね500m程度）

【交差点部（共通）】
矢羽根：4.5m間隔
ピクトグラム：交差点前後

【単路部】
矢羽根：基本整備50m間隔、重点整備10m間隔
ピクトグラム：基本整備なし、重点整備50m間隔



自転車走行空間検討フロー

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走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①～⑦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。

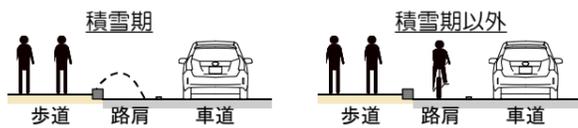
- ① 新潟市自転車利用環境計画に位置付けられた「自転車ネットワーク路線」
- ② 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ③ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ④ 自転車通学の対象路線
- ⑤ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑥ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

自転車需要が高い

自転車需要が低い

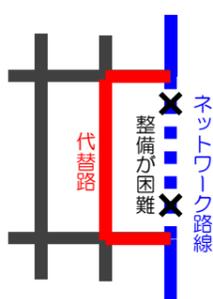
通常の整備

- ・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の暫定形態の採用が困難な場合は、近くに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。
- ・代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する。



ネットワーク路線の場合で、暫定形態の採用が困難な場合

STEP2：交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）

- ・自転車は「車両」と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ものとする。
- ・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、自動車の速度や道路種別を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討する。

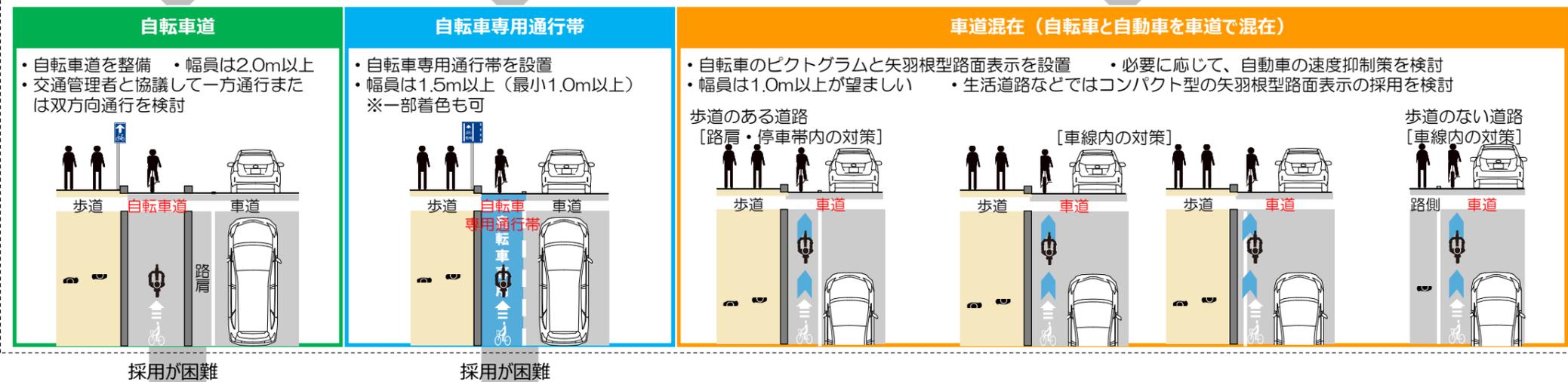
▼自転車と自動車の分離基準（目安）

※速度は規制速度を原則とする。規制が行われていない道路は実勢速度を用いる。

A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
速度が50km/h超	A,C以外 速度が50km/h以下の国県市道 速度が40km/h以下の幹線市道	速度が40km/h以下のその他市道
構造的な分離	視覚的な分離	混在

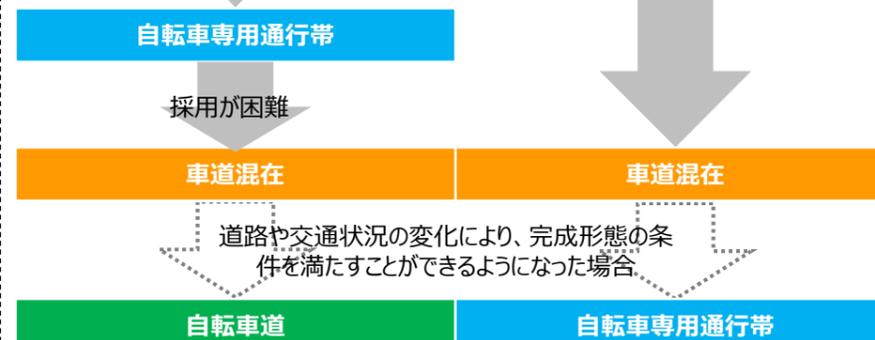
STEP3：整備の可能性の検討

- ・STEP2で選定した完成形態について、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拡幅の可能性を検討し、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。



STEP4：暫定形態の検討

- ・道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車走行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性がある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態により車道上への自転車走行空間整備を行うものとする。
- ・暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。



・暫定形態として車道混在を整備する場合は、自転車専用通行帯の幅員1.5m以上を確保を基本（やむを得ない場合は1.0m以上）
・ただし、道路空間再配分等を行っても上記幅員を確保できない場合は、この限りではない。