

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（平成26年3月）

－概要版－

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」において、「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した整備を図るために策定したものです。

新潟市では、「新潟市道路の構造の技術的基準等に関する条例」を制定し、基本方針として「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例の基本理念にのっとり、移動しやすいまちづくりや積雪地域であることを考慮し、道路の構造を定める。」こととしています。

また、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（H24.11）」が策定されました。

上記の条例や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。

なお、本資料に記載のない事項については、国のガイドラインに準じて検討を行うこととします。

また、本ガイドラインは、今後得られる技術的な知見や法制度の改正等がある場合はその内容を踏まえ、順次改訂していくこととします。

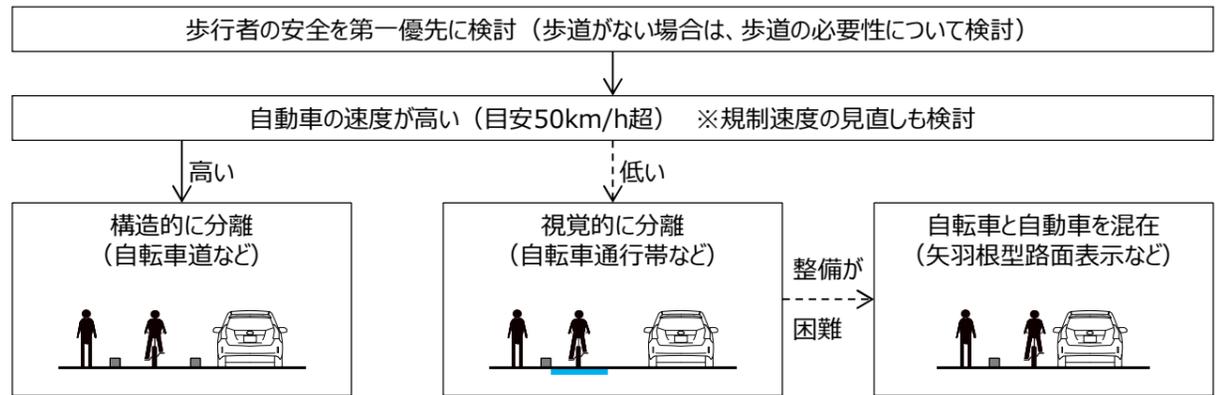


図. ガイドラインの位置付け

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

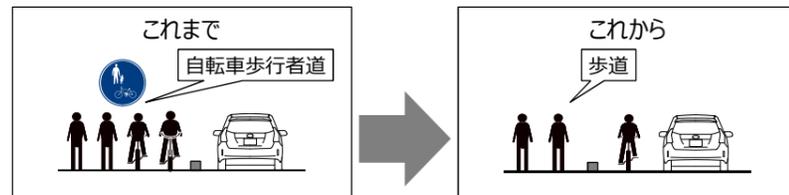
- 歩行者の安全を第一優先に検討を行います。
- 自転車は「車両」であることから、車道通行を原則とします。
- 車道を通行する自転車の安全性向上の観点から、自動車の速度を踏まえて分離方法を検討します。



※自転車道については、一方通行と双方方向通行の場合でそれぞれ課題があるため、自転車道を検討する場合は、事前に主管課に確認を行うこととします。

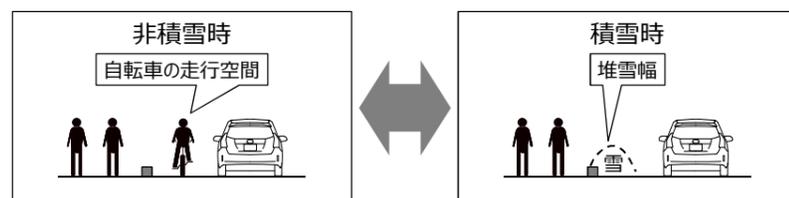
②歩道・自転車歩行者道の考え方

- 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。）
- なお、自転車走行空間の整備が困難な場合は、暫定的に自転車歩行者道を活用することがありますが、新設は行いません。



③路肩幅員の考え方

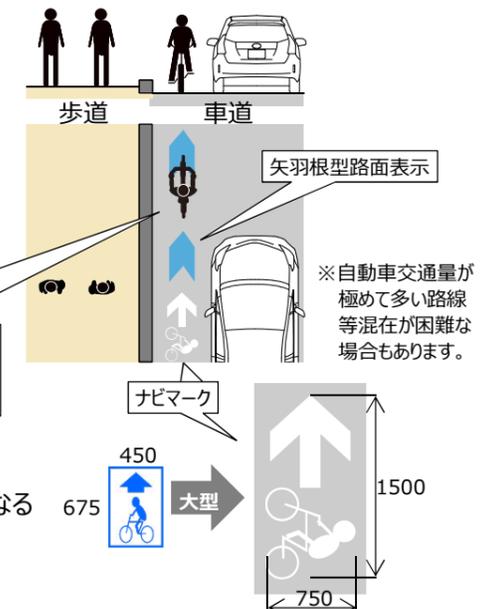
- 路肩は、非積雪時は自転車の走行空間として、積雪時は堆雪幅として活用します。



※堆雪幅を確保することを基本としますが、地形の状況等により確保できない場合があります。

④路肩が狭い場所での自転車走行空間整備

- これまでは、路肩が狭い場所での自転車走行空間の整備が確立されていませんでした。
- しかし、国のガイドラインで、上記のような場所でも整備が可能となる新たな整備手法が確立されました。
- 新潟市でも路肩が狭い場所については、「混在（矢羽根型路面表示等）」で整備を行っていきます。



自転車と自動車が車道で混在車道に自転車の通行位置を示すことで、自動車ドライバーに注意喚起を行います。

※自動車交通量が極めて多い路線等混在が困難な場合もあります。

⑤自転車路面表示（ナビマーク）の大型化

- 自転車の通行位置を示す路面表示（ナビマーク）を自転車利用者が見やすくなるよう大型化を図ります。

⑥矢羽根型路面表示の大きさ

- 矢羽根型路面表示の大きさは、国のガイドラインでは記載がないことから、有識者懇談会で複数の大きさの矢羽根型路面表示を設置した簡易実験を行いました。
- 協議の結果、当面は幅75cmで運用することとします。



有識者懇談会の様子

⑦自転車ネットワーク路線以外の自転車走行空間整備

- 新潟市では自転車利用が多い路線や、自転車でよく利用される施設を結ぶ路線を「ネットワーク路線」として位置づけ、優先的に整備を行っています。
- ネットワーク路線以外の道路でも、自転車需要が高い路線で新規・改築の整備を行う場合は、ネットワーク路線に準じた整備を行いネットワークの強化を図ります。

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」と判定し、自転車走行空間の整備を行うことを基本とします。

- ▼自転車需要の判定（目安）
- 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

自転車走行空間検討フロー

・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走行空間の整備を行うことを基本とする。

▼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

需要が高い

STEP2：交通状況を踏まえた整備形態の選定

・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。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

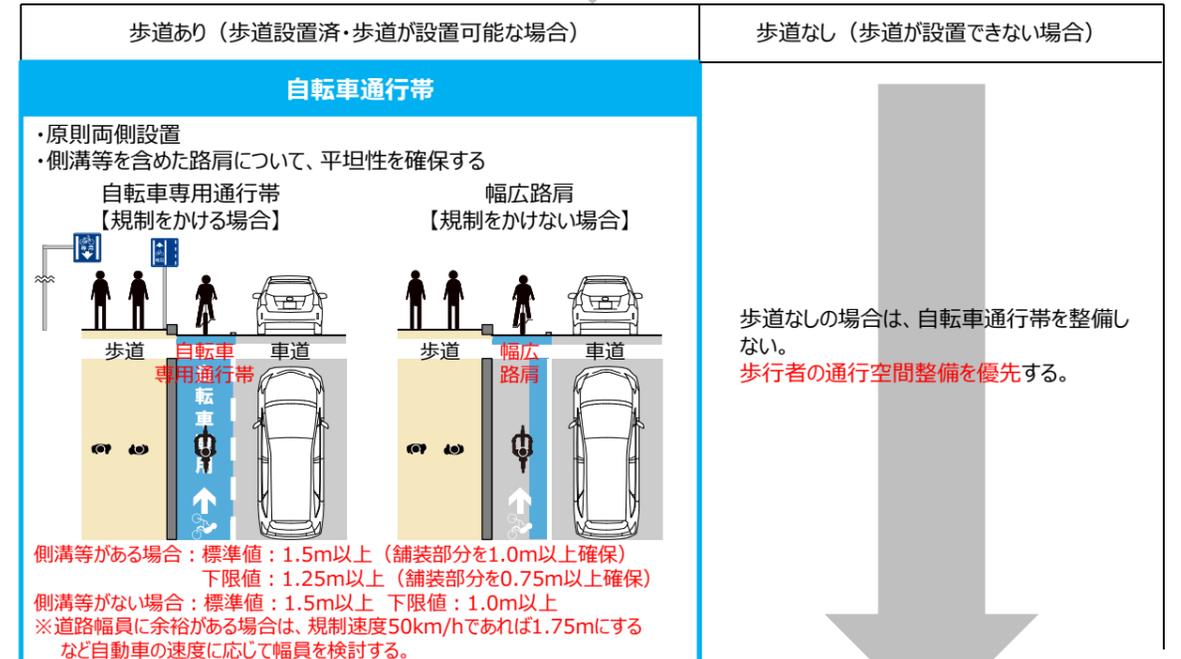
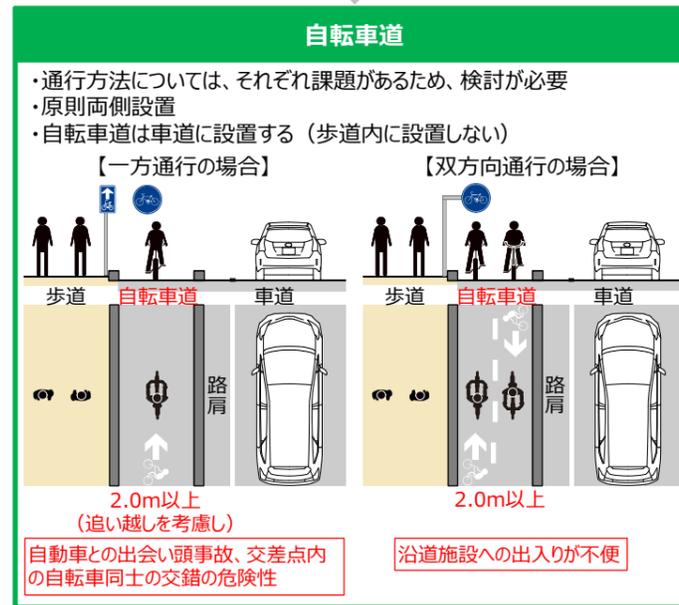
自転車と自動車の分離：視覚的な分離

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や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（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。



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。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

ネットワーク路線以外

ネットワーク路線の場合併行して検討

NG

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

・自転車に対して歩行者優先、徐行通行等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策を実施する。
 ・普通自転車通行指定部分には行わない。

歩行者交通が極端に多い場合は、押しチャリを検討



NG

自動車交通が極めて多く、混在が困難

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。