

資料4

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

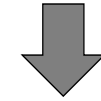
(H25.4)の策定について

「新潟市自転車走行空間整備ガイドラインの位置付け」

国が策定したガイドライン

③ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁) (H24.11)」

・自転車通行空間の計画・設計方法について全国統一のとりにまとめた。



基本とした

これからの基準

(基本計画・細則)

★ 「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン(H25.4)」

- ・③を基本とし、①、②を改訂し統合した。
- ・④の中の「自転車通行帯」や「自転車道」の整備に関する詳細事項を記載した。
- ・既存と新規・改築路線を含め、ネットワークの検討フロー、ネットワーク以外の検討フローを記載した。
- ・ネットワーク以外の整備判定に「自転車需要の目安」を設けた。



自転車走行空間整備に
関する細則を定める

④ 「新潟市道路の構造の技術的基準等に関する条例 (H25.4)」

- ・歩行者及び自転車の通行、積雪地であることを考慮し、路肩幅を決定する。
- ・自転車通行帯の設置



基本理念に則る

⑤ 「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(H24.12)」

- ・これまでのマイカーによる移動をメインとする考え方から、公共交通や自転車・徒歩を重視したまちづくりへと舵をきり、持続可能な交通体系を構築していく。

これまでの基準

(基本計画)

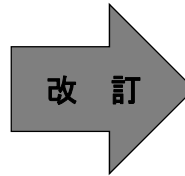
① 「新潟市自転車利用環境計画(H22.3)」 走行空間計画の中の

- ・ネットワーク路線の基本的な整備手法
- ・ネットワーク路線の整備断面のパターン検討フロー
- ・新規道路の場合の整備断面選定

(細 則)

② 「新潟市自転車利用環境計画に 基づく自転車レーン整備(H23.11)」

- ・路面標示方法
- ・交差点部・バス停部・付加車線部の整備方法
- ・乗入部の整備



改訂

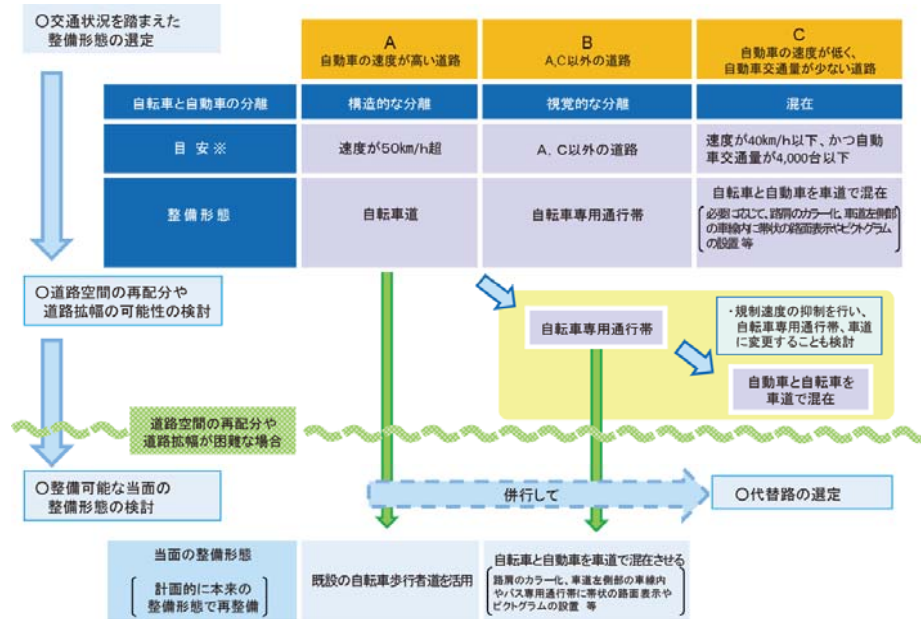
新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

2. 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」との相違点

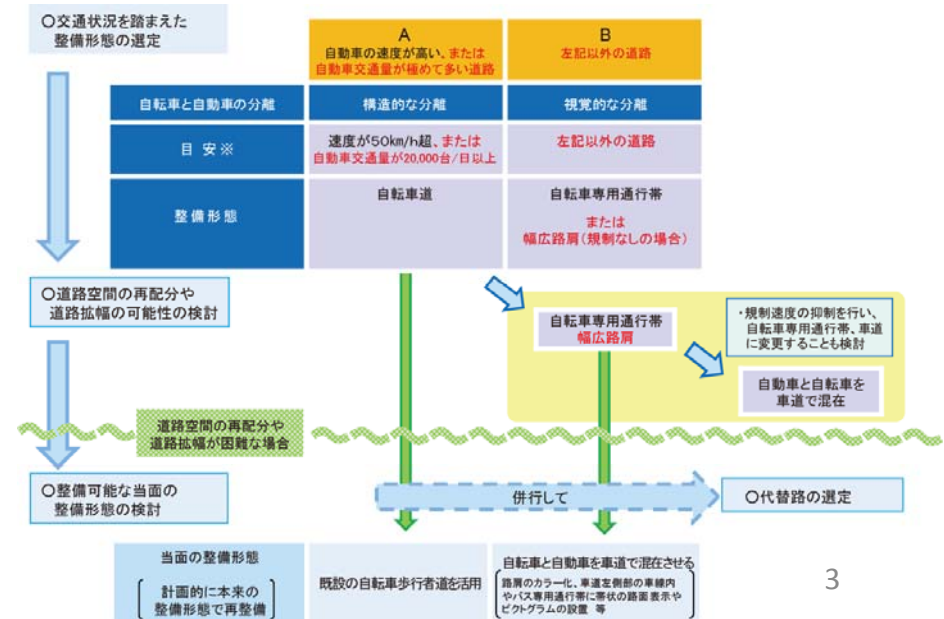
①自転車走行空間の整備形態の選定の考え方を修正

- 物理的分離の基準を速度だけでなく、交通量も加味した。
(目安：速度が50km/h超、または自動車交通量が20,000台/日以上)
- 混在パターンは最初からは検討せず、視覚的な分離が行えない場合のみとした。
- 自転車ネットワーク路線以外のフローを作成した。

【国のガイドライン】



【新潟市のガイドライン】



新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

②法定外の自転車通行帯の考え方を明示

- 自転車専用通行帯には以下の要件があるため、整備が困難である。
- **基本は、法定外の自転車通行帯（幅広路肩）を採用する。**

■普通自転車専用通行帯が実施できない要件（交通規制基準より）

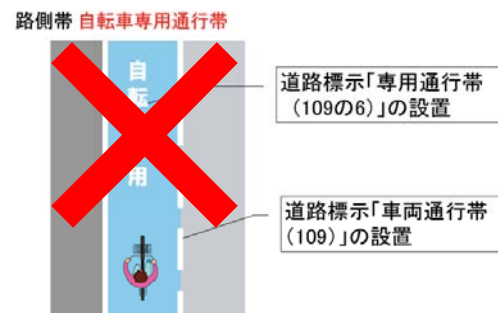
- ①幅員が1m以上1.5m未満で、舗装面に凸凹があり自転車の運転にふらつきが生じるなど、安全な通行が確保できない場合。
- ②自動車交通量が多い、大型車混入率が高いなど、車道での自転車通行が危険な道路で、十分な幅員を確保できない場合。
- ③積雪により自転車専用通行帯における自転車の通行に支障をきたす場合。

③その他

- **混在パターンは、矢羽型路面表示のみとする。**
- 歩道のない道路で、自転車通行帯を採用しない。

【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

○路面標示を設置する場合



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

[車線内の対策]

・帯状の路面表示例

路側帯 車道



・ピクトグラムの設置例

路側帯 車道



新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

3. 自転車通行空間検討フロー

STEP1: 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する。

具体的には、自動車の速度が高い道路または、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合には、通行の秩序化を図るため、自転車と自動車を構造的に分離する。それ以外の道路では、構造的な分離を行わず区画線等で視覚的に分離する。

▼自転車と自動車の分離基準(目安)

自動車速度※1 50km/h超(規制速度の場合60km/h以上)
または
自動車交通量※2 20,000台/日超

左記以外

STEP2: 整備の可能性検討

STEP1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拉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、一次堆雪幅を考慮した幅員の確保をし、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。

STEP3: 整備可能な当面の整備形態の検討

道路空間の再配分、道路拉幅、及び規制速度を抑制し整備形態を変更することも困難な場合は、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先し、十分ではなくとも整備可能な当面の整備形態を検討する。

自転車道が選定され、その整備が困難な場合は、自転車歩行者道を活用することとし、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。

自転車通行帯が選定され、その整備が困難な場合は、車道混在を検討することとし、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止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。

併行して

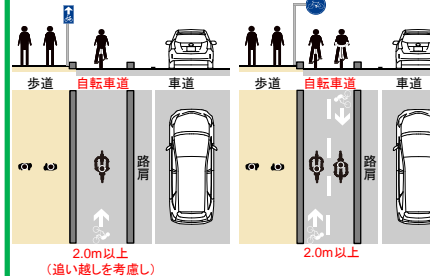
STEP4: 代替路の選定

STEP3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。

自転車と自動車の分離：構造的な分離

自転車道

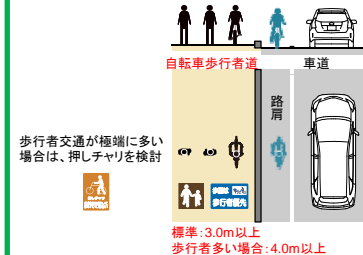
- 通行方法は別途検討※3
 - 原則両側設置
 - 自転車道は車道に設置する(歩道内に設置しない)
- 【一方通行の場合】 【双方通行の場合】



NG 整備が困難

自転車歩行者道

- 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
- 普通自転車通行指定部分は行わない



NG 整備が困難

現状維持

自転車と自動車の分離：視覚的な分離

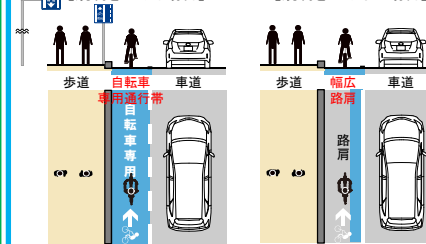
歩道あり(歩道設置済・歩道が設置可能な場合)

歩道なし(歩道が不要・歩道が設置できない場合)

自転車通行帯

- 原則両側設置
- 側溝等を含めた路肩について、平坦性を確保する

自転車専用通行帯【規制をかける場合】 幅広路肩【規制をかけない場合】



側溝等がある場合: 標準値: 1.5m以上(舗装部分を1.0m以上確保する)
下限値: 1.25m以上(舗装部分を0.75m以上確保する)
側溝等がない場合: 標準値: 1.5m以上 下限値: 1.0m以上

NG 整備が困難

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。)

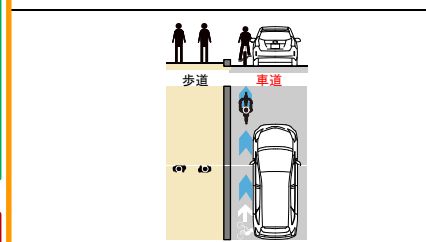
自転車と自動車の分離：混在(自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起する)

- 「混在」は、自転車の通行空間を確保するパターンでなく、車道に自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起
- 自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止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
- 必要に応じて、自動車の速度抑制策を検討

矢羽根型路面標示設置

歩道あり(歩道設置済・歩道が設置可能な場合)

歩道なし(歩道が不要・歩道が設置できない場合)



路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、路側帯内に歩行空間であることを示す路面表示を設置する。

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

4. 自転車ネットワーク路線以外の対応

- 自転車ネットワーク路線以外も、自転車需要が高い路線については、ネットワーク路線と同様な整備を行う。
- 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。

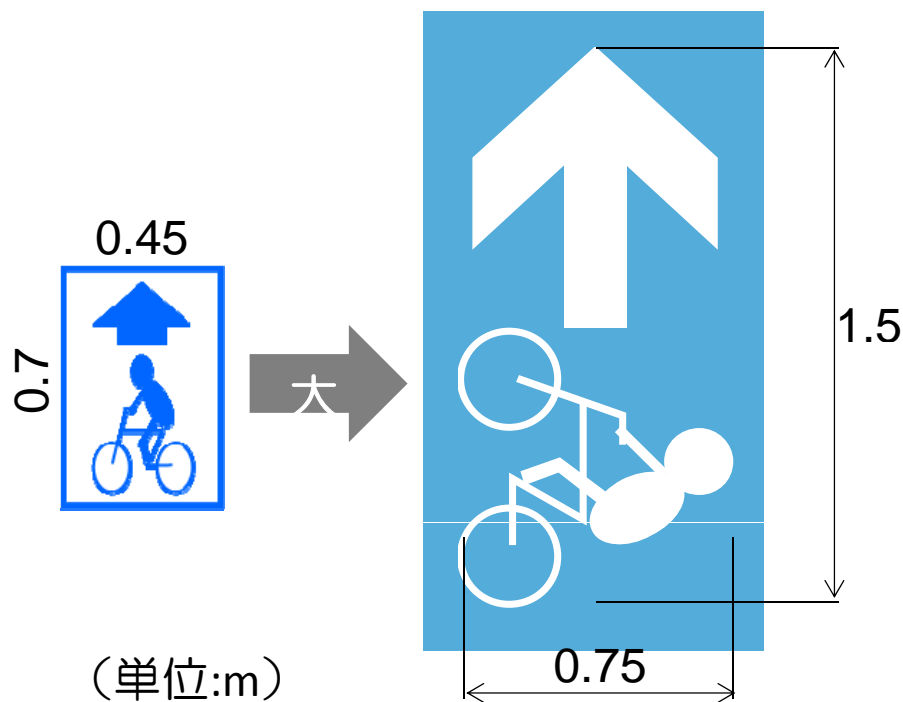
- ① 自転車交通量が500台/日以上もしくは80台/h以上の路線
- ② 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ③ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ その他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

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

5. 路面表示の統一

①自転車路面表示

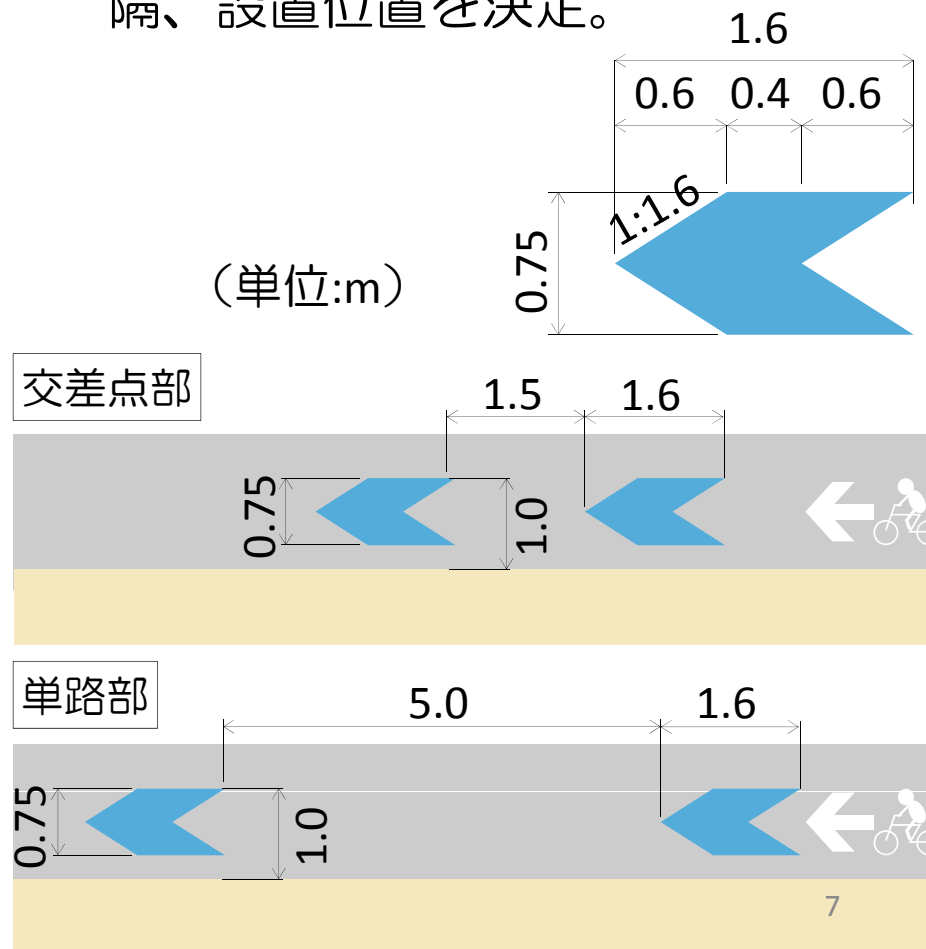
- 自転車利用者また、ドライバーが判別しやすいように大型化。



※上記サイズを基本とするが、道路状況に応じて縮小することができる。

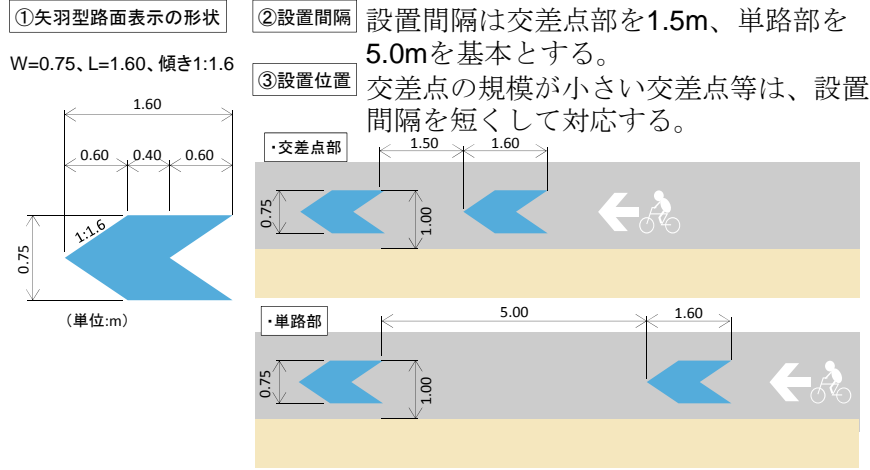
②矢羽型路面表示

- 新和交差点での実験結果や他地域の状況を踏まえ、大きさ・設置間隔、設置位置を決定。



6. 矢羽型路面表示の大きさ・設置間隔について

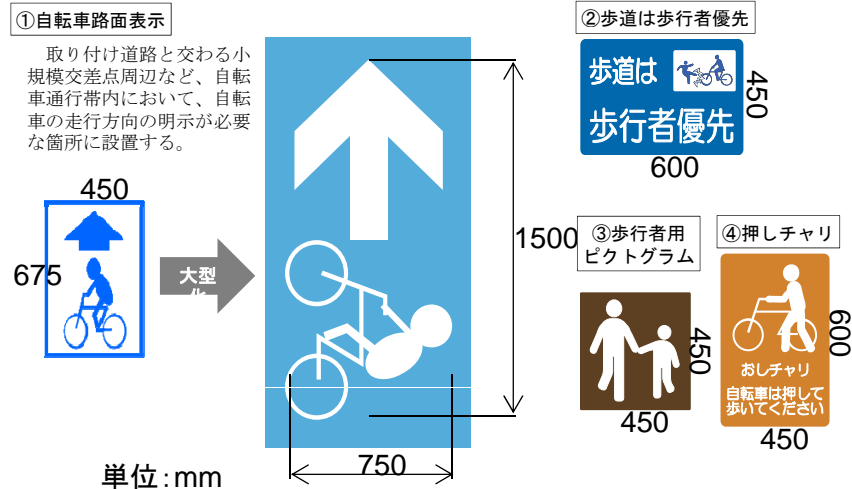
新和交差点での実験結果や他地域の状況を踏まえ、矢羽型路面表示の大きさ・設置間隔、設置位置は以下を基本とする。



歩道や街渠から1.0mの自転車通行空間を確保できるように設置する。

7. 路面表示について

自転車の路面表示は、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。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」「歩行者用ピクトグラム」、「押しチャリ」の路面表示を設置する。路面表示の設置位置は始点部、終点部、設置間隔は概ね50m間隔に設置する。



上記サイズを基本とするが、道路状況に応じて縮小することができる

8. 着色に使用する材料

着色に使用する材料は、カラー舗装、薄層滑り止め舗装、溶融式塗料等が考えられるが、磨耗性、耐久性、補修材料の入手の容易さを勘案し、選定すること。

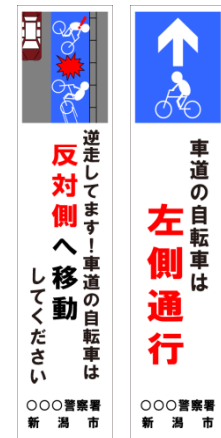
自転車通行帯の色は、利用者の混乱を来たすことがないように全市的に統一する必要があるが、選定した材料により色の選択肢が限定される場合があると想定される。

将来的な補修等を勘案し、特注での色の配合は避け、選定した材料における既存の色幅の中で下記の色番になるべく近い色を選択すること。

・マンセル値：10B6/6 ((社)日本塗料工業会 色票番号：E69-60L)

⇒夜間や降雨時の視認性を高めるため、なるべく明るい色を選択する等、現場に合わせて検討すること。

※混在区間は、特に車のドライバーに自転車走行を注意する必要がある。「車道の左側を自転車が走ります車のドライバ注意してまいります」等の旨の看板やピクトグラムを検討する。



市道小島下所島線の設置状況