



第6章 自転車ネットワーク路線の整備計画

(1) 自転車ネットワーク路線の整備方針

基本的な考え方

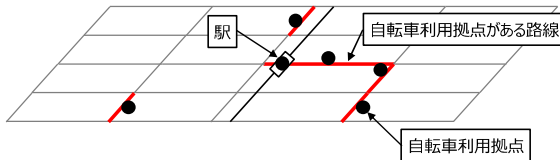
「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン^{※6}」に基づいて整備を行います。

範囲は市内全域を対象としますが、自転車利用者が多く、走行空間整備による効果が高いと考えられるDID地区（人口集中地区）^{※16}におけるネットワーク形成を優先的に検討します。

選定基準

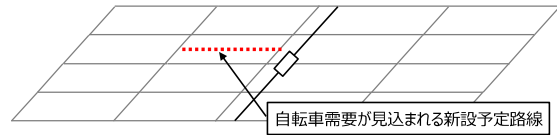
①沿線に自転車利用拠点がある路線

- ・鉄道駅、大学、大規模商業施設など自転車利用が多い拠点や主な居住地区等を含む路線
- ・鉄道駅は、自転車利用者数を目安に選定（駐輪場利用台数 200 台以上（ピーク時間）を目安）



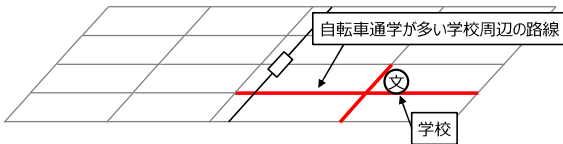
④自転車需要が見込まれる新設予定路線

- ・①や②などに該当し、自転車の利用が見込まれる新設予定路線を選定



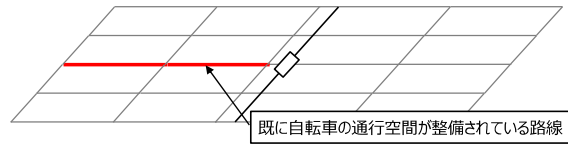
②自転車通学が多い学校周辺の路線

- ・自転車通学の多い中学校、高校周辺の自転車利用が多いと考えられる路線を選定（概ね 1~2km の範囲）
- ・対象の学校は自転車通学者数 100 人以上を目安



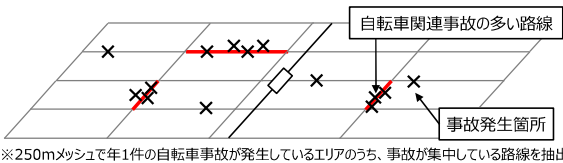
⑤自転車走行空間が整備されている路線

- ・車道上に自転車の通行空間が整備されている路線を選定（歩道道通行は対象外）



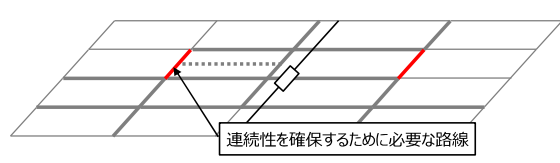
③自転車関連事故の多い路線

- ・自転車関連事故が過去 5 年間で 5 件（年 1 件）程度の路線を選定



⑥連続性を確保するために必要な路線

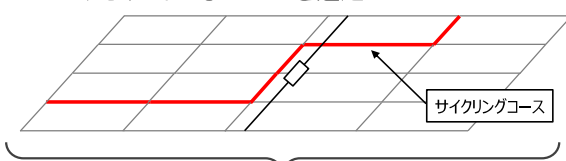
- ・①~⑤の路線を補間することで、ネットワークの連続性を確保できる路線を選定



アクセルートの安全性・快適性向上

⑦自転車観光の推進を図る路線

- ・新潟シティライドや自転車マップ等に位置付けられているコースを選定



サイクリングルートの回遊性向上

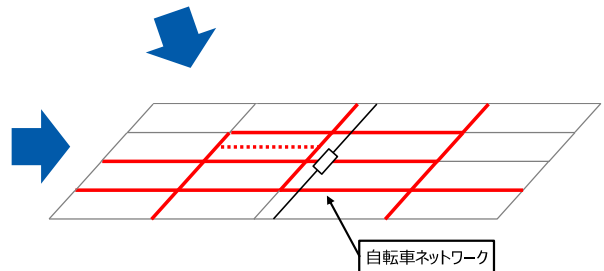


図 6-1 自転車ネットワーク路線の選定基準

※6 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※16 参考資料 (5)用語解説集 P107参照



整備形態

整備形態は、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン^{※6}」に基づき、以下の3区分で整備を行います。

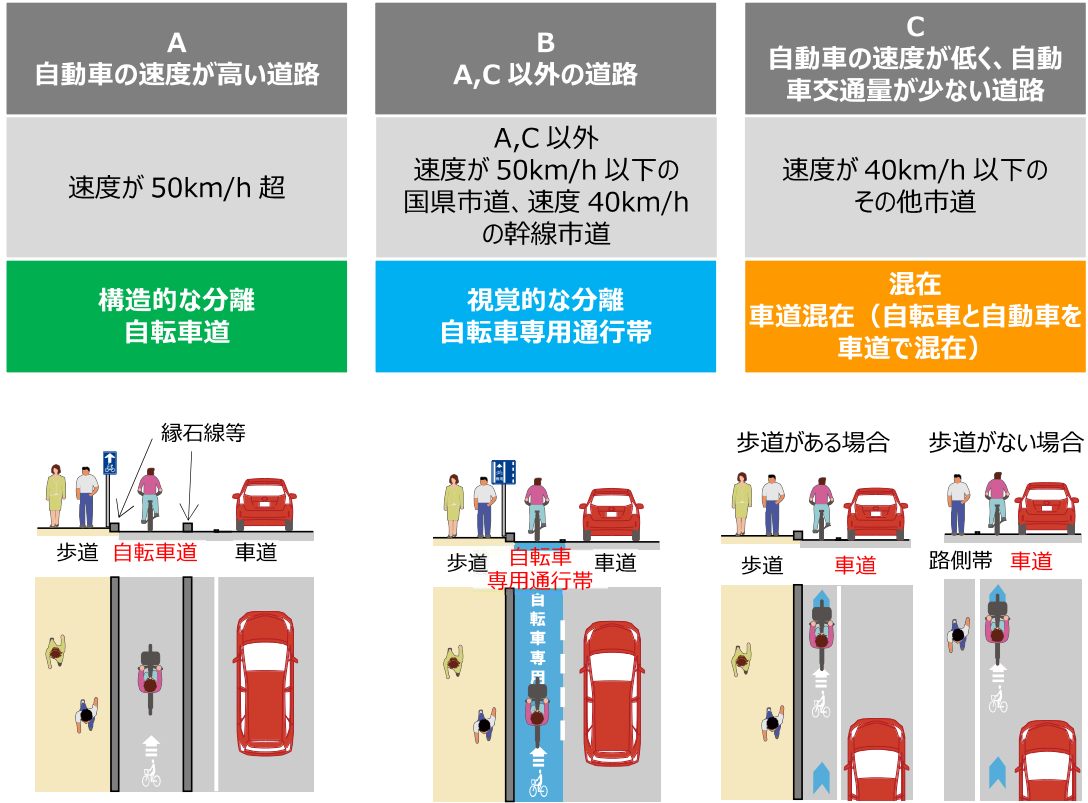


図 6-2 自転車走行空間の整備形態

※6 参考資料 (5)用語解説集 P103参照



計画延長

自転車走行空間ネットワーク延長は、自転車指導啓発重点地区・路線^{※4}を踏まえた自転車ネットワークの追加により、現況の278.7kmに対して3.2km増加し、281.9kmになります。

表 6-1 見直し後の自転車走行空間ネットワーク延長

(単位：km)

	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区	計
走行空間整備路線	13.2	44.7	70.8	10.2	17.9	8.4	37.1	39.7	242.0
自転車観光の推進路線			2.6	22.9			14.4		39.9
計	13.2	44.7	73.4	33.1	17.9	8.4	51.5	39.7	281.9

表 6-2 自転車走行空間ネットワーク延長（増減の内訳）

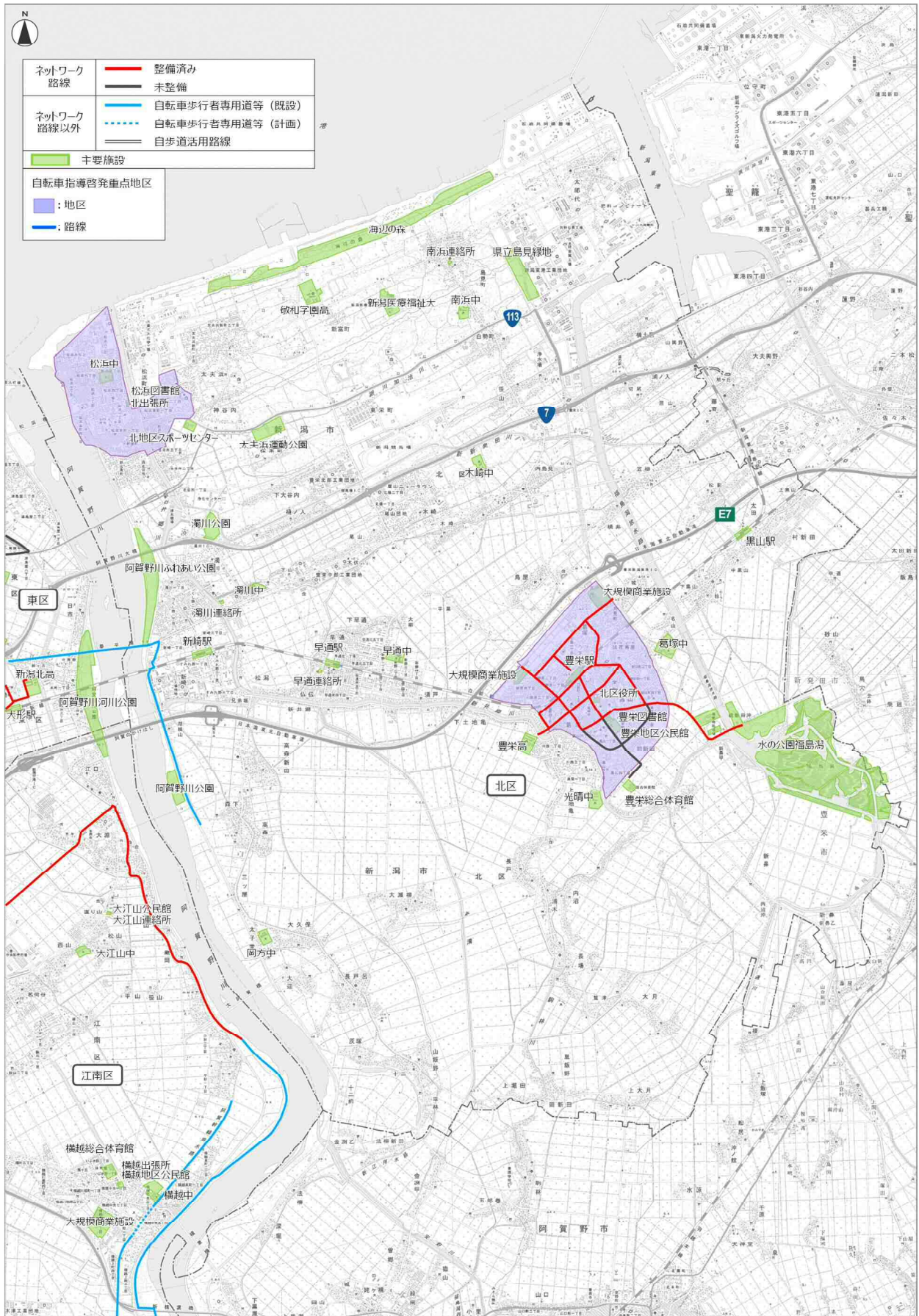
(単位：km)

	前回 計画改訂時 (H30年度)	今回 計画改訂時 (R5年度)	増減	増減の内訳	
				走行空間 整備路線	自転車観光 の推進路線
北区	13.2	13.2			
東区	44.7	44.7			
中央区	73.4	73.4			
江南区	32.7	33.1	+0.4	+0.4	
秋葉区	17.4	17.9	+0.5	+0.5	
南区	8.4	8.4			
西区	51.4	51.5	+0.1	+0.1	
西蒲区	37.5	39.7	+2.2	+2.2	
計	278.7	281.9	+3.2	+3.2	

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照

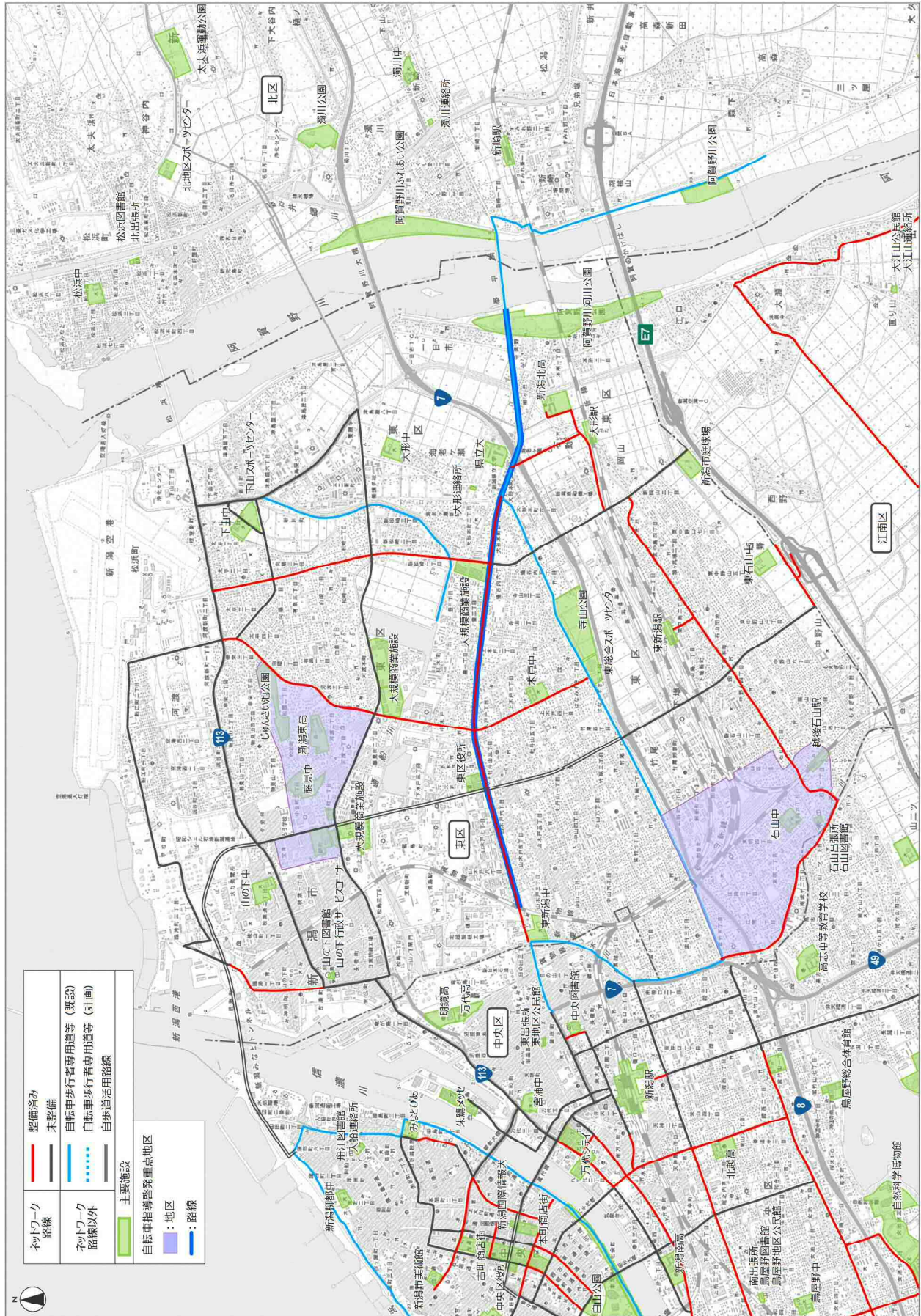


■北区



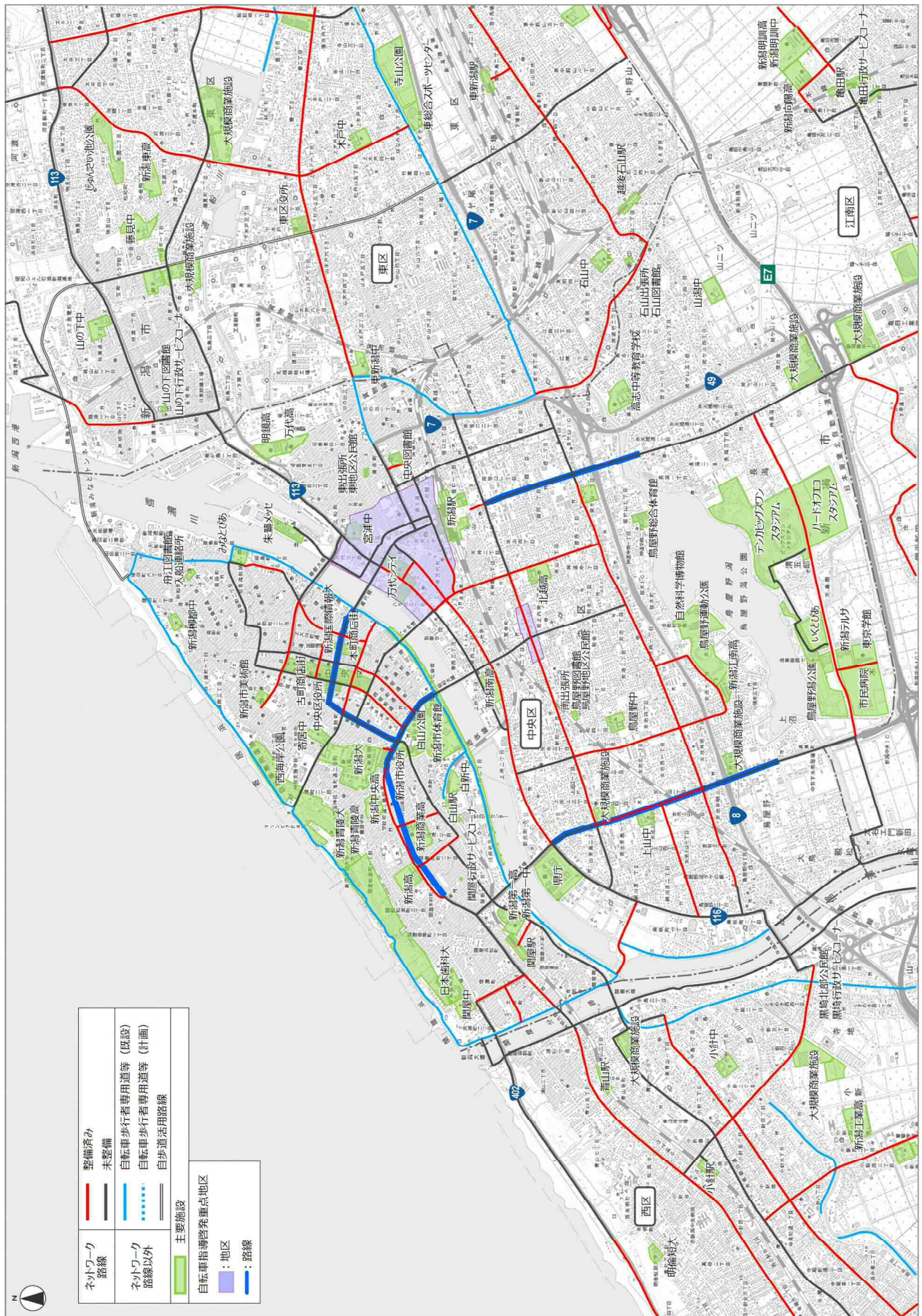


■東区



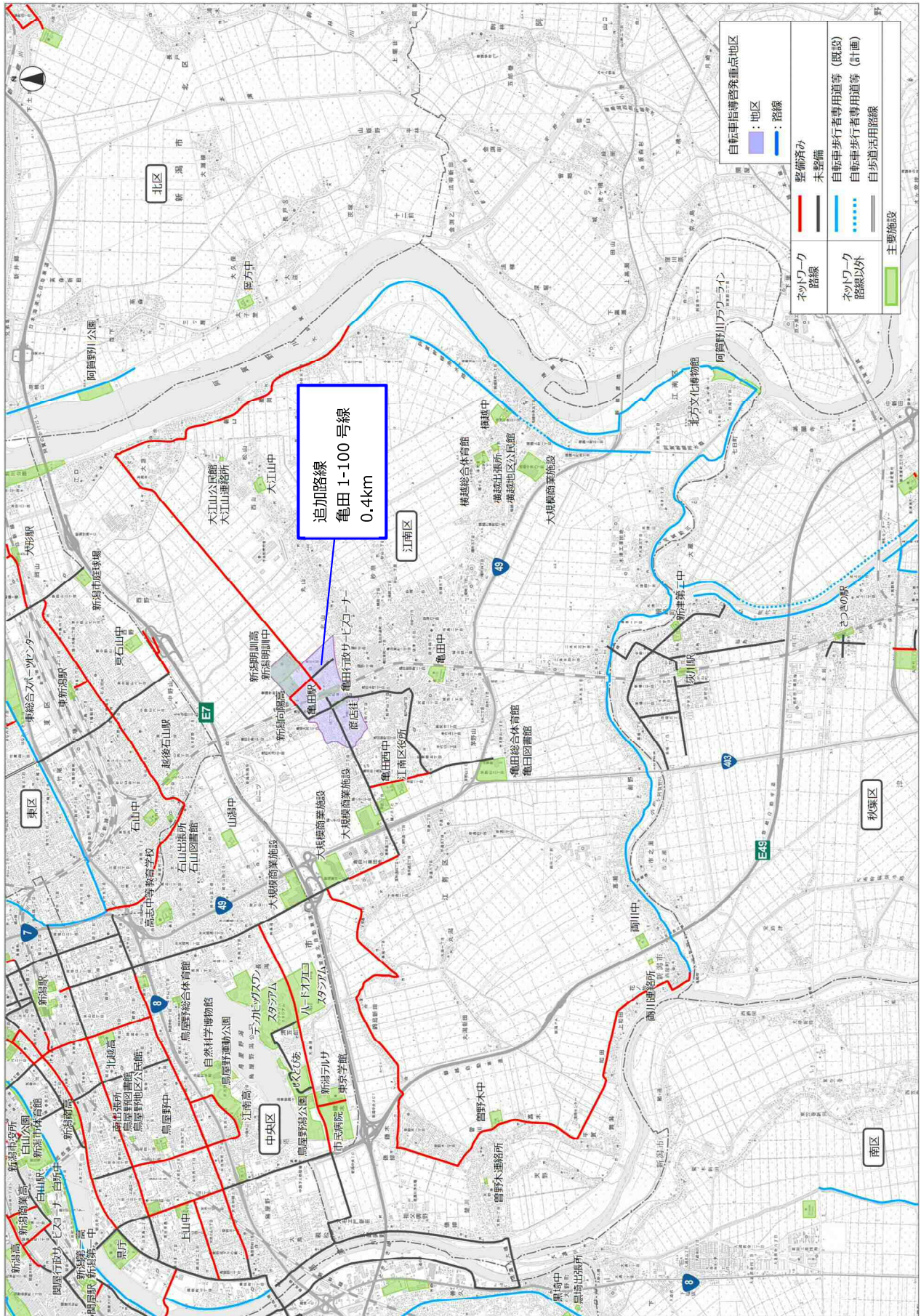


■ 中央区



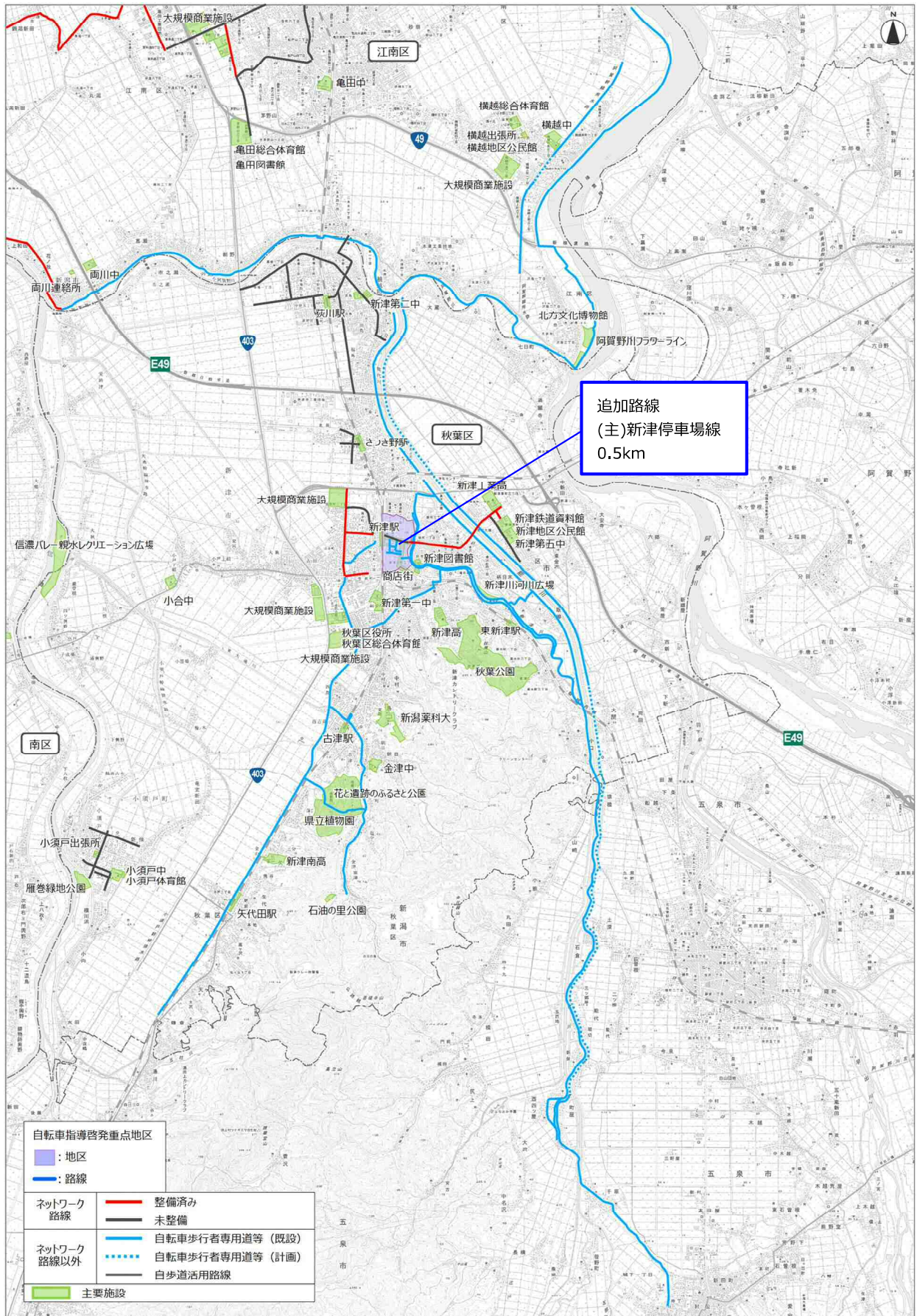


■ 江南区



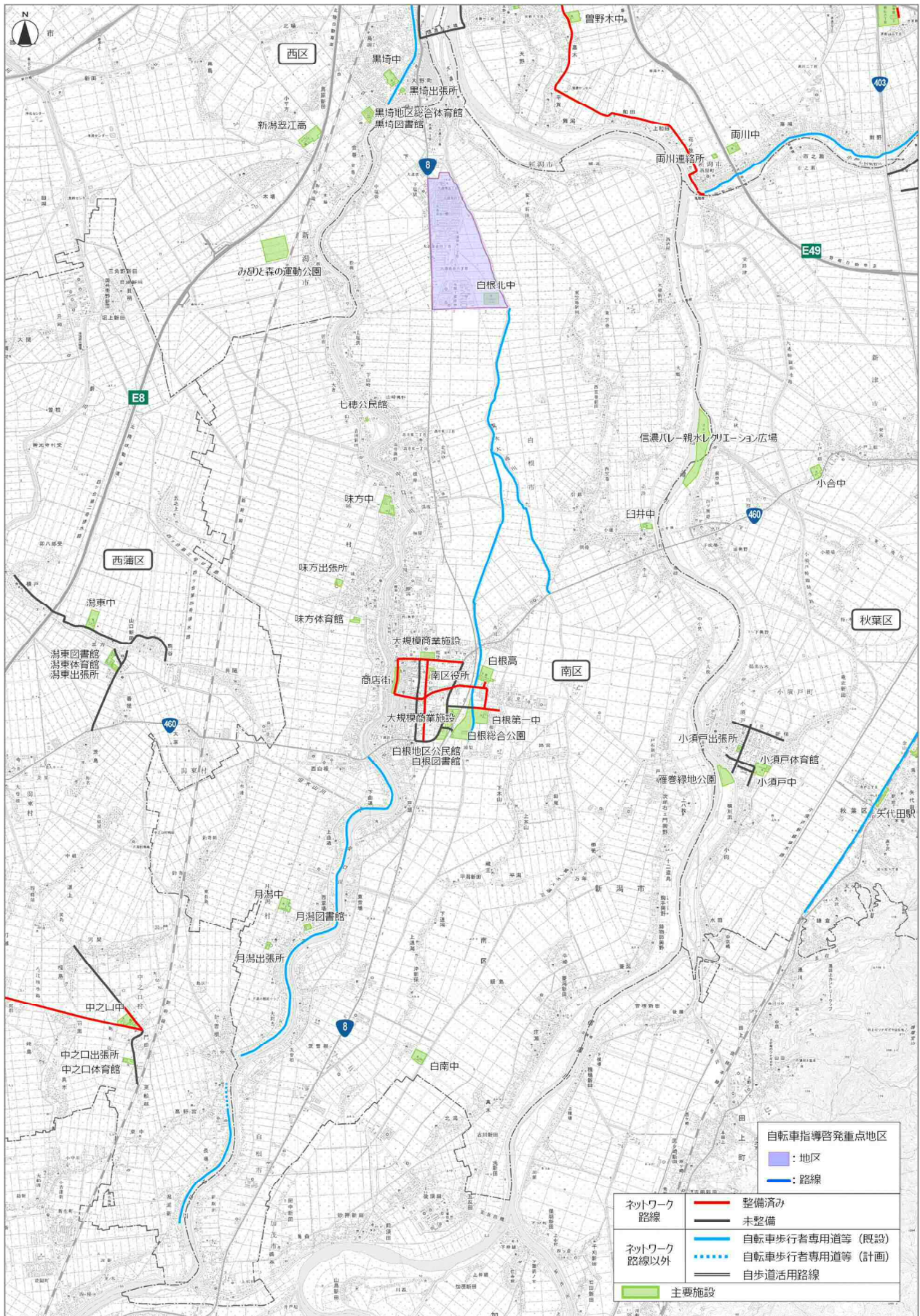


■秋葉区



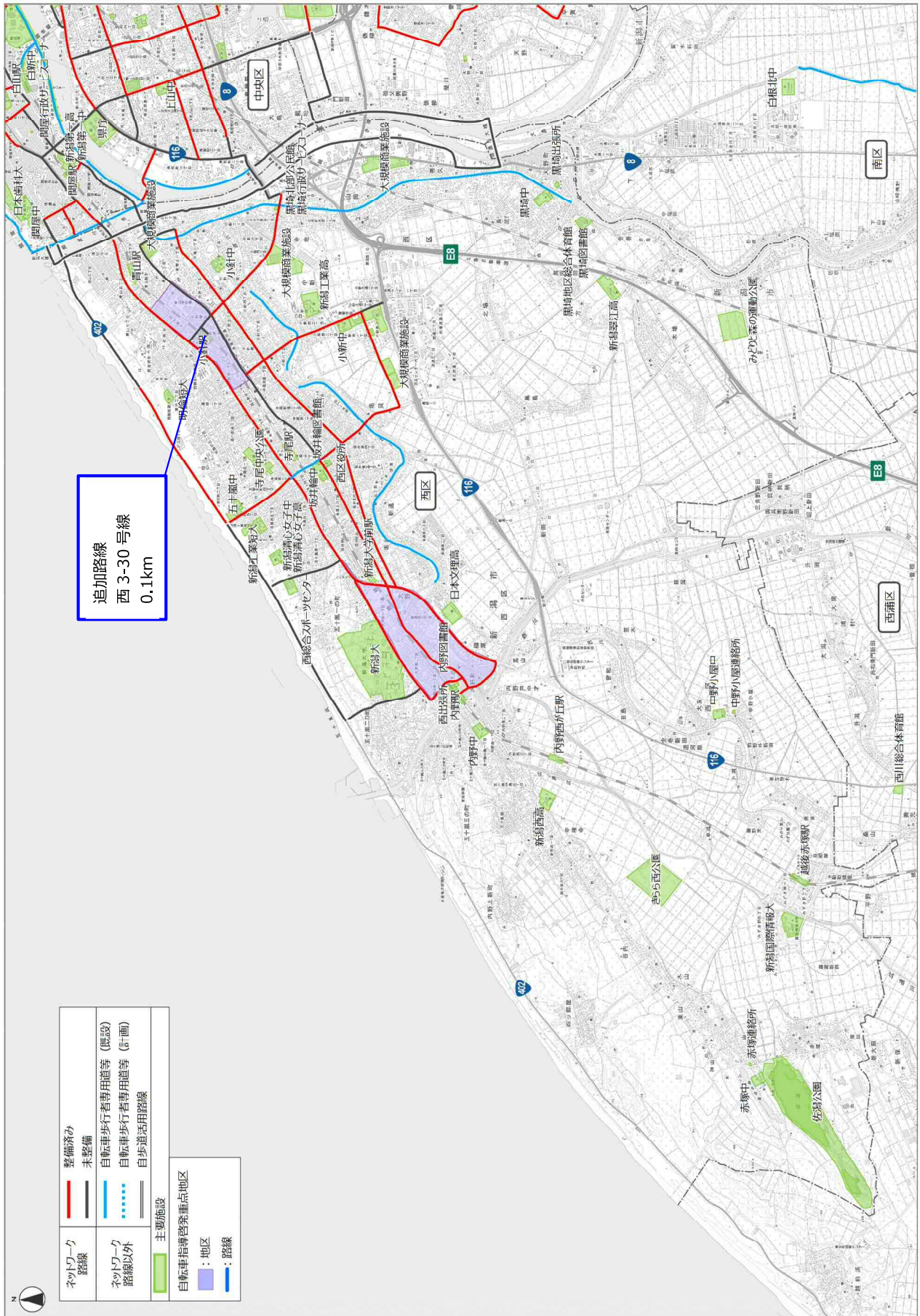


■南区





■西区





■西蒲区

