



(1) 走行空間計画

歩行者の安全を第一優先とし、自転車が安全に快適に走行できる連続した自転車走行空間ネットワークの形成を図るため、施策メニューを立案する。

1) 施策メニュー

表 6-2 走行空間計画 施策メニュー 一覧

施策	対策項目	重点度
自転車走行空間の確保	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	最重点
	②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保	重点

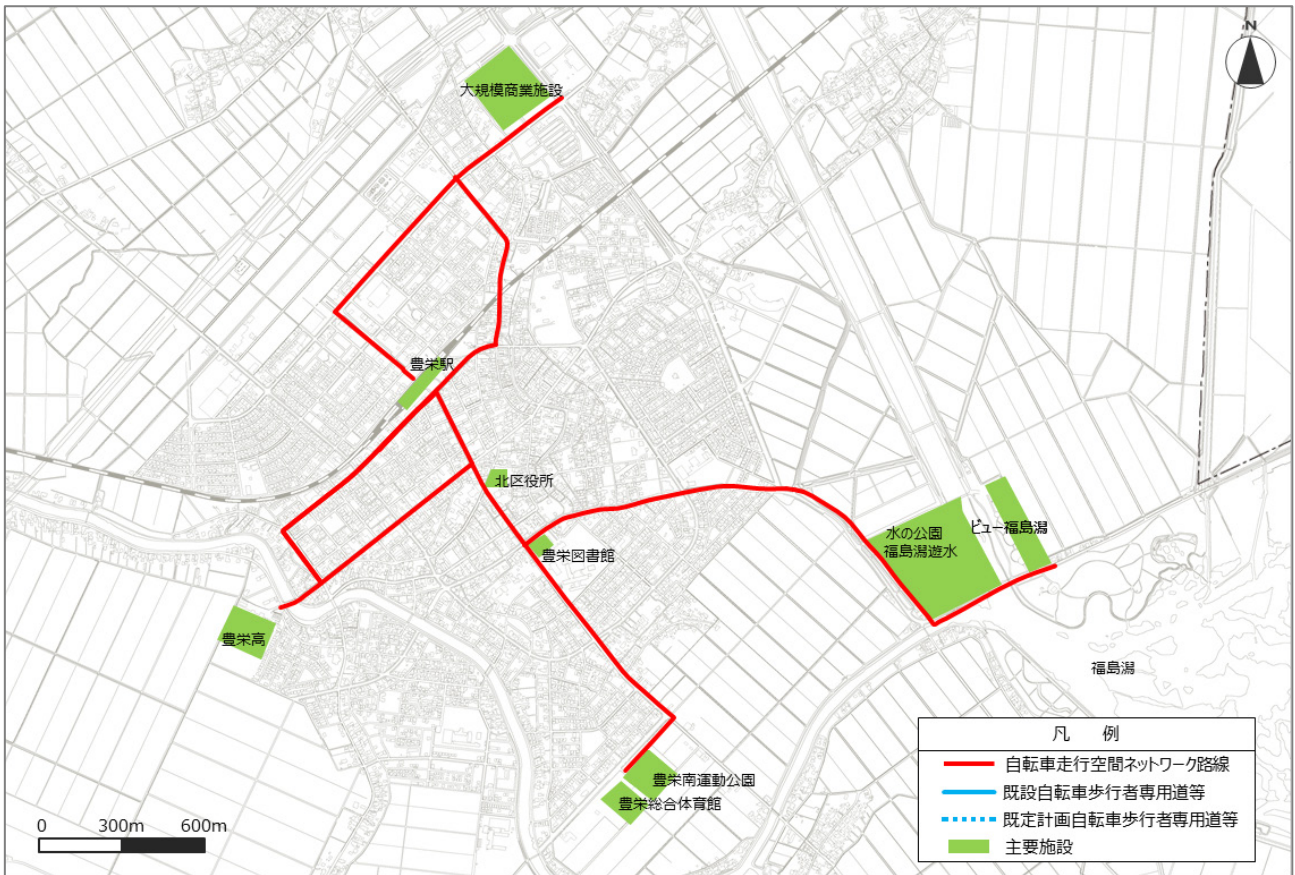


①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 【最重点】

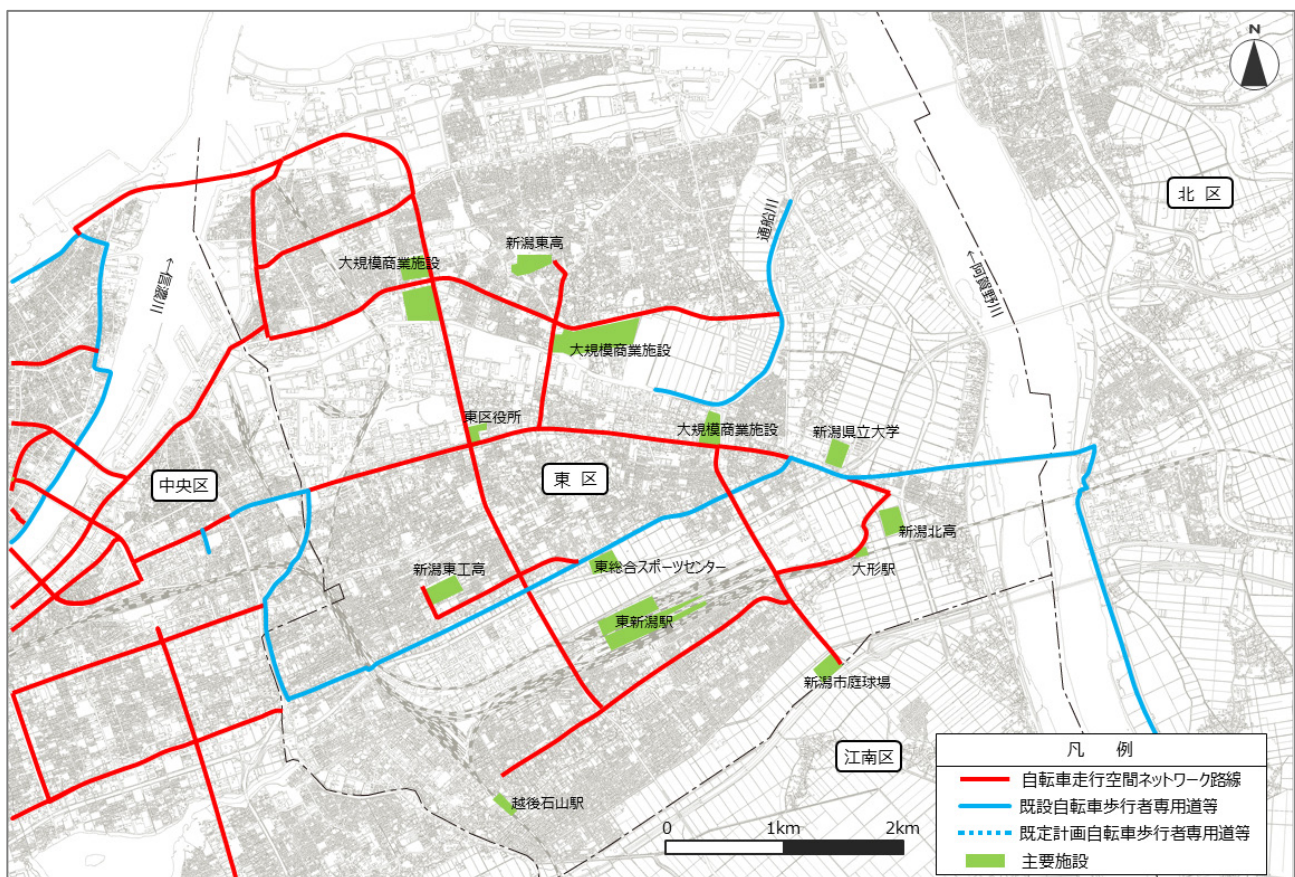
内容	歩行者の安全を第一優先とした自転車の走行空間（繋がったネットワーク化など）を整備する。																																	
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインによる整備 ・指標を達成するための実施計画に基づいた整備 																																	
実施内容	<p>●自転車ネットワークの設定</p> <p>自転車走行空間ネットワーク路線については、駅、高校、大学、公共施設、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線と設定する。</p> <p>本計画で設定した自転車走行空間ネットワークは、優先的に整備を進めていく路線であるが、公共交通との走行空間の整合性や、今後の自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえ見直しを行う。</p> <p>●ネットワーク路線選定の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> ①「新潟市都市計画基本方針」に定められた「都心周辺部」（中央区,東区の一部）と各区の「地域拠点」を対象地区とする。 ②都心周辺部（中央区、東区の一部）では区全域を対象とし、地域拠点ではアンケート調査の自転車による移動距離を考慮して、概ね3km圏内を基本とする。 ③ネットワーク路線の抽出においては、自転車利用が多い路線、自転車がよく利用される施設を結ぶ路線を選定する。 ④アンケート調査にて、5km以上の各区をまたぐ移動もみられることから、長期的には広域ネットワークの形成を目指す。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="300 1093 813 1406"> <p>新潟市地域拠点</p> </div> <div data-bbox="826 1093 1425 1406"> <p>Q.あなたが自転車を利用する一回当たりの距離はどれくらいですか。(N=821)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>距離 (km)</th> <th>人数</th> <th>累積割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0.1~0.9</td><td>~20</td><td>~2%</td></tr> <tr><td>1.0~1.9</td><td>~180</td><td>~22%</td></tr> <tr><td>2.0~2.9</td><td>~280</td><td>~34%</td></tr> <tr><td>3.0~3.9</td><td>~250</td><td>~30%</td></tr> <tr><td>4.0~4.9</td><td>~100</td><td>~12%</td></tr> <tr><td>5.0~9.9</td><td>~150</td><td>~18%</td></tr> <tr><td>10.0~19.9</td><td>~80</td><td>~10%</td></tr> <tr><td>20.0~49.9</td><td>~30</td><td>~4%</td></tr> <tr><td>50.0~99.9</td><td>~10</td><td>~1%</td></tr> <tr><td>100.0以上</td><td>~5</td><td>~1%</td></tr> </tbody> </table> <p>約7割の人が3km以内の利用</p> </div> </div> <p>[出典] H21 市民アンケート</p> <p>●ネットワーク路線の整備に関する考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> ①歩行者の安全を優先に検討する ②自転車は車道の左側を通行することを基本とする ③自転車の安全性を確保するため、路肩が十分に確保されていることに配慮する ④極力既存の道路空間を活用することとし、現況の道路幅員の中で再配分を行う <p>●ネットワーク路線</p> <p>次頁以降に自転車走行空間ネットワーク路線を示す。</p>	距離 (km)	人数	累積割合 (%)	0.1~0.9	~20	~2%	1.0~1.9	~180	~22%	2.0~2.9	~280	~34%	3.0~3.9	~250	~30%	4.0~4.9	~100	~12%	5.0~9.9	~150	~18%	10.0~19.9	~80	~10%	20.0~49.9	~30	~4%	50.0~99.9	~10	~1%	100.0以上	~5	~1%
距離 (km)	人数	累積割合 (%)																																
0.1~0.9	~20	~2%																																
1.0~1.9	~180	~22%																																
2.0~2.9	~280	~34%																																
3.0~3.9	~250	~30%																																
4.0~4.9	~100	~12%																																
5.0~9.9	~150	~18%																																
10.0~19.9	~80	~10%																																
20.0~49.9	~30	~4%																																
50.0~99.9	~10	~1%																																
100.0以上	~5	~1%																																



■北区

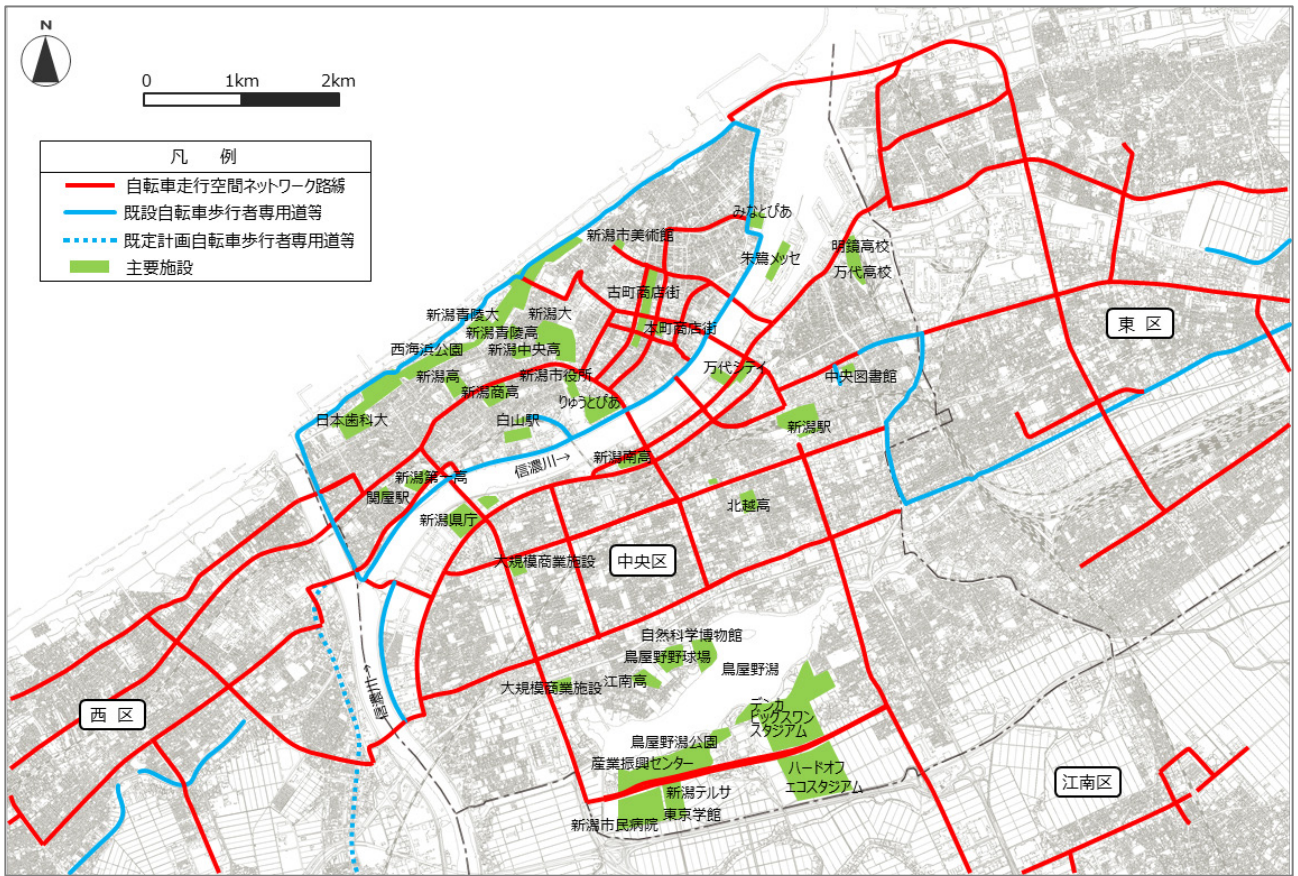


■東区

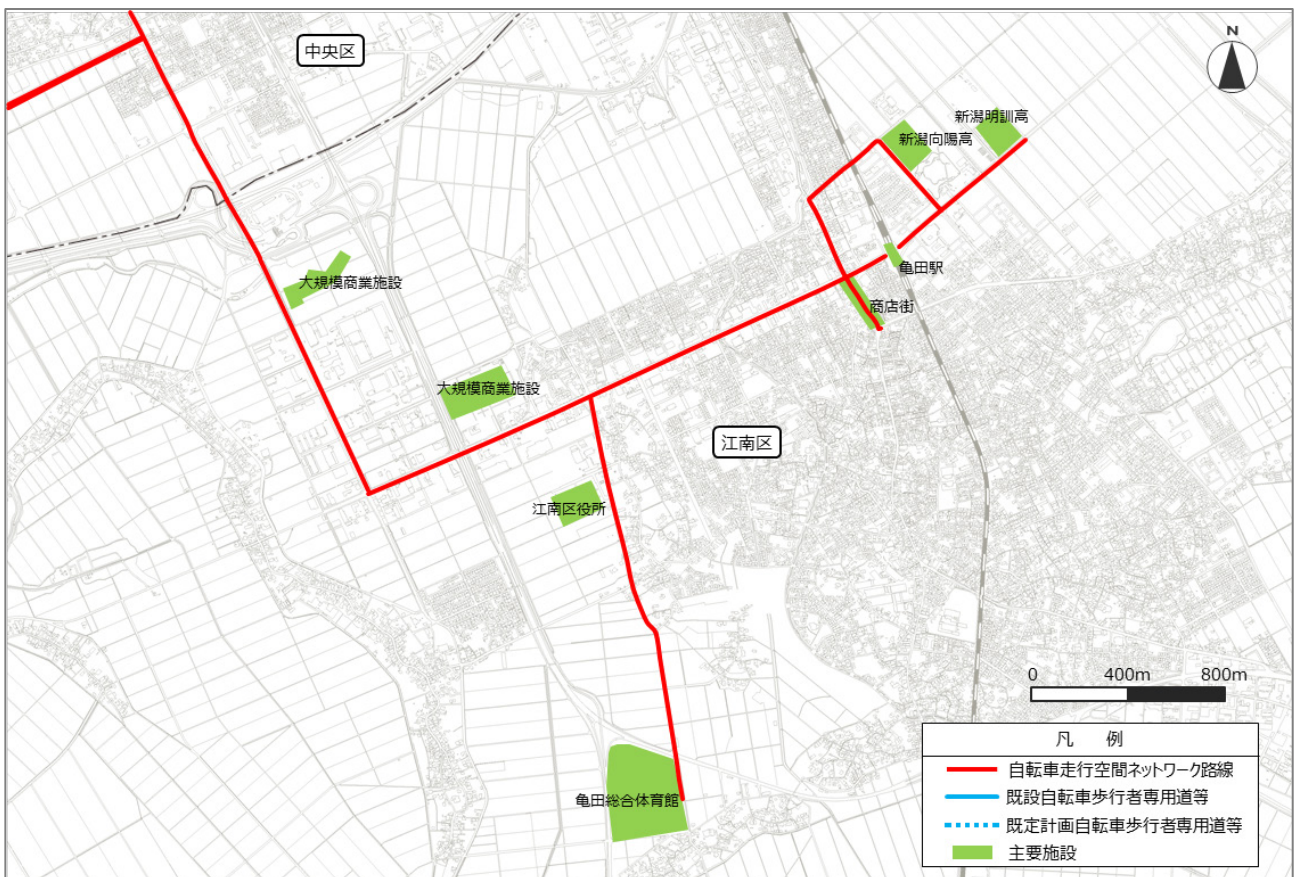




■中央区

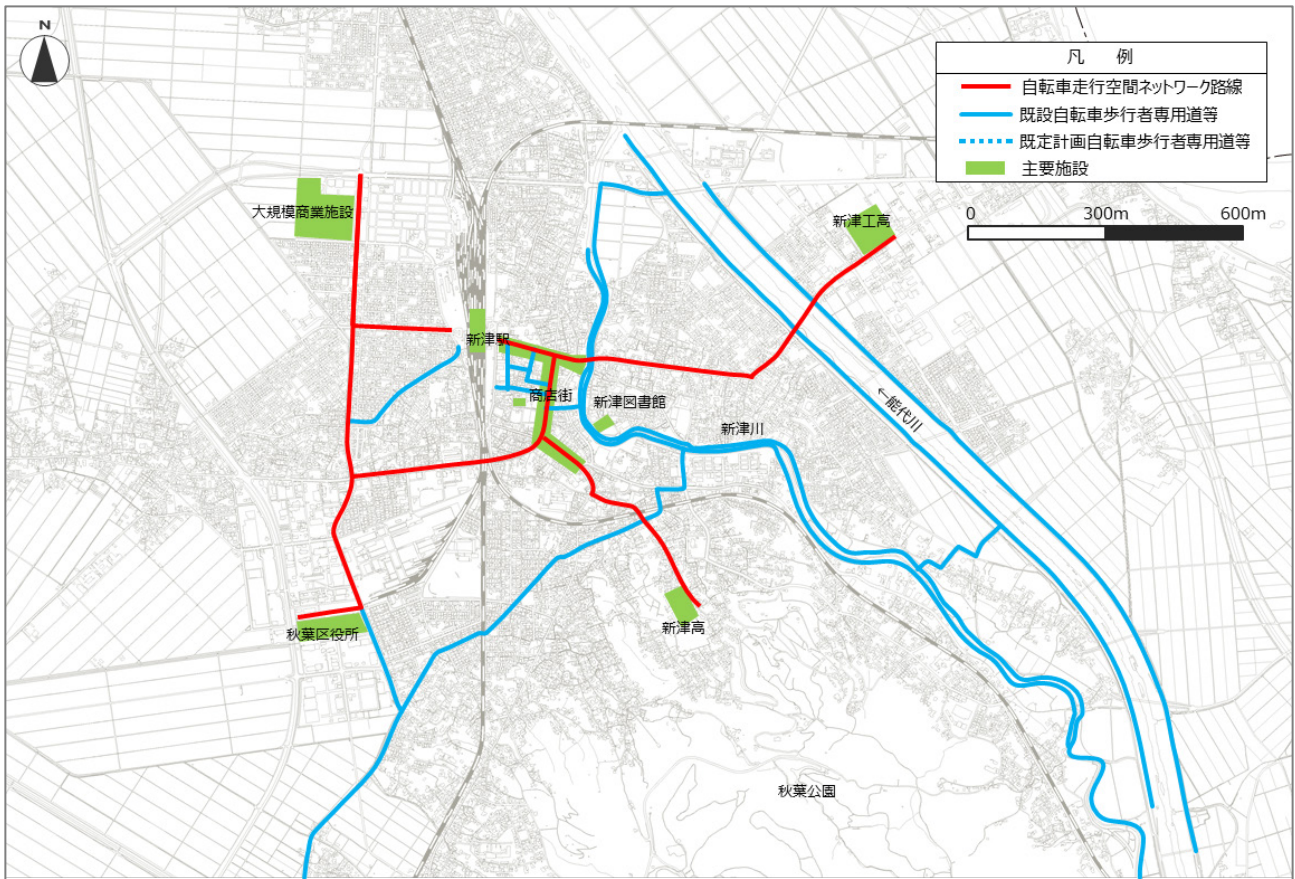


■江南区

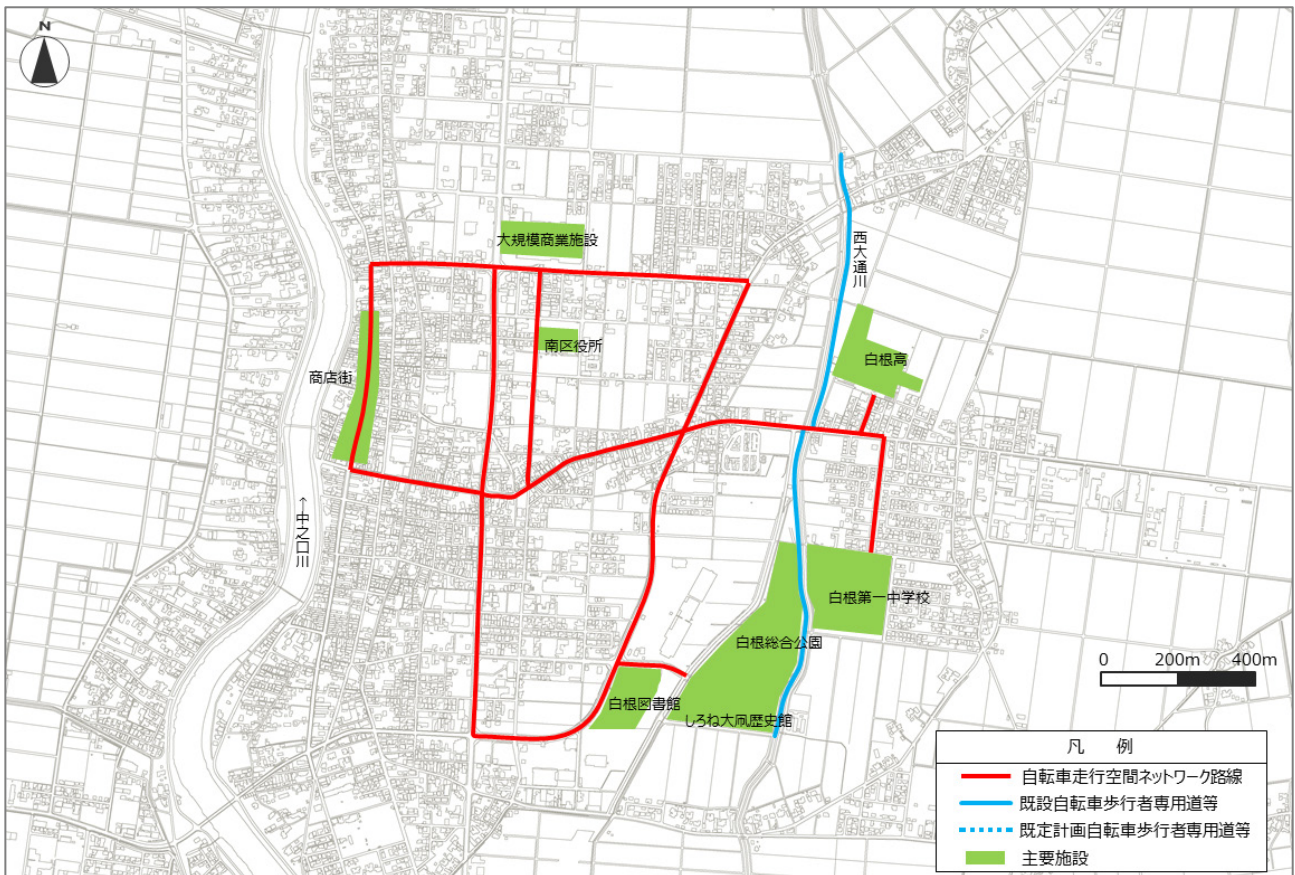




■秋葉区



■南区

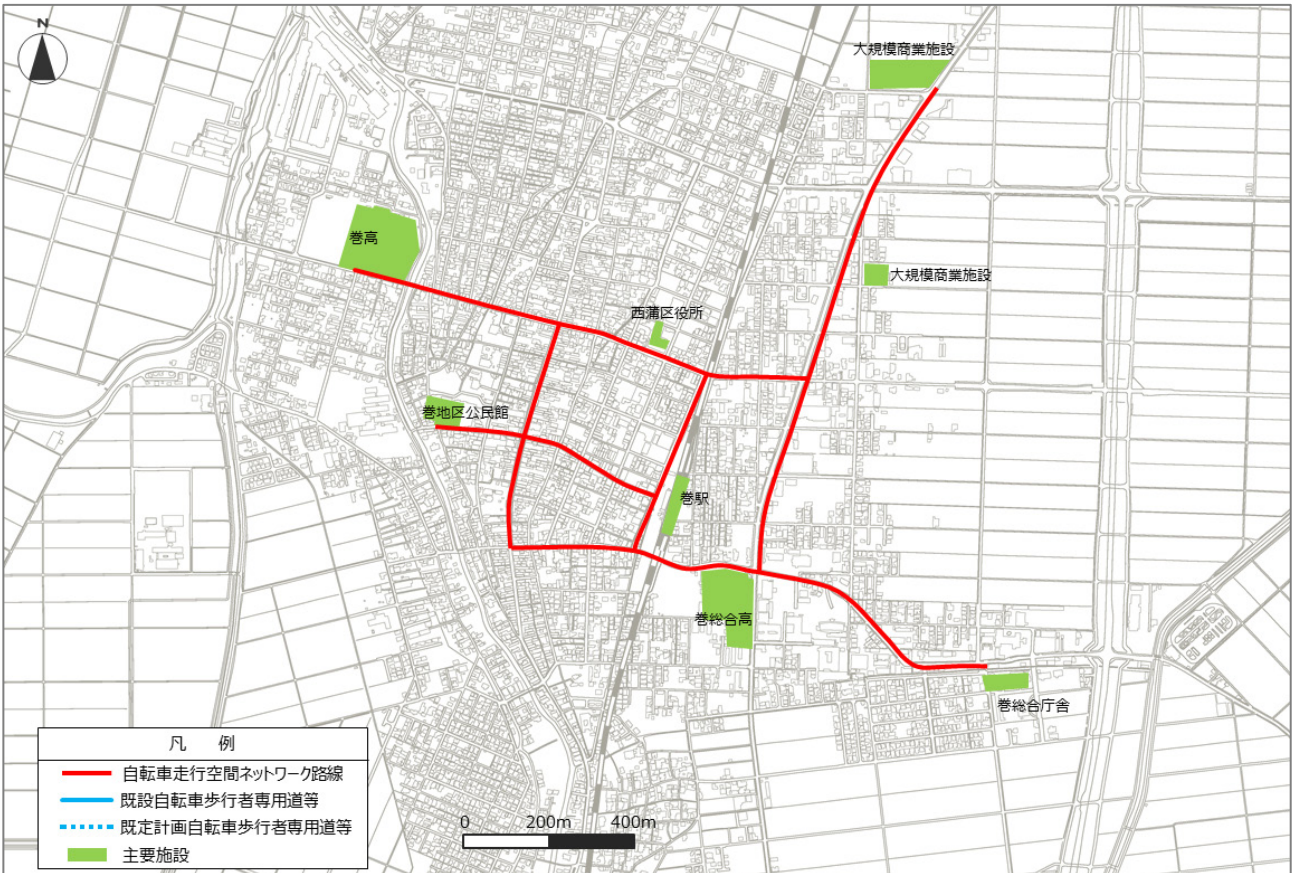




■西区



■西蒲区





②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保 [重点]

内 容	ネットワーク路線以外の自転車需要が高い路線の新築・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う。
手 段	・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインによる整備
実施 内容	<p>●道路の新設、改築時における走行空間計画 自転車走行空間ネットワーク路線以外にも自転車需要が高い路線で新築・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う。</p> <p>●自転車の走行空間整備を検討する路線 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」と判定し、自転車走行空間の整備を検討する。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>●新規道路の場合の整備断面選定</p> <p>①歩行者の安全を最優先に考え、歩行者と自転車を分離した整備断面を検討する。</p> <p>②計画幅員の中で自転車道または、安全に自転車が車道を左側通行できる路肩を確保する。</p> <p>③十分な幅員がない場合、共存にて検討する。</p>



2) 整備方法

新潟市内の自転車走行空間の統一的な整備を図るため、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」を別途作成した。

このガイドラインは、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H24.11 国土交通省・警察庁)」に加え、積雪地域である地域の特性等を踏まえ作成したものである。

主な自転車走行空間の整備形態は以下のとおりである。

		概要	整備イメージ
整備	① 自転車車道	<p>自動車の速度が 50km/h を超える道路は自転車と自動車を構造的に分離した自転車道を整備する。</p> <p>自動車の速度が高い場合は、規制速度の見直しも検討する。</p>	
	② 自転車通行帯	<p>自動車の速度が 50km/h 未満で道路幅員に余裕がある場合は、自転車と自動車を視覚的に分離した自転車通行帯を整備する。</p>	
	③ 混在	<p>②の整備が困難な場合は、自転車と自動車は混在通行とする。</p> <p>「混在」とは、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。</p>	
啓発	④-1 既設の自転車歩行者道の活用	<p>③の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。</p> <p>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。</p>	
その他	④-2 迂回路検討	<p>上記、④-1 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。</p>	