

第6章 施策メニューの立案

自転車利用環境整備の基本方針を踏まえ、「はしる」「とめる」「しくみ」「まもる」のそれぞれに対して、施策メニューを立案する。

本市におけるこれまでの自転車関連施策は継続的に実施することとし、さらに以下に示す施策メニューから選択して、関係各課や関係団体等と連携・協力して実施する。

(1) 走行空間計画

1) 道路の新設、改築時における走行空間計画

道路の新設、改築時における断面検討においては、以下の流れを踏まえて、車道空間で走行空間を確保する。

【新規道路の場合の整備断面選定】

- 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。
- 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（1.5m以上）を確保する。
- ③十分な幅員がない場合、共存にて検討する。

2) 現道に対する走行空間計画

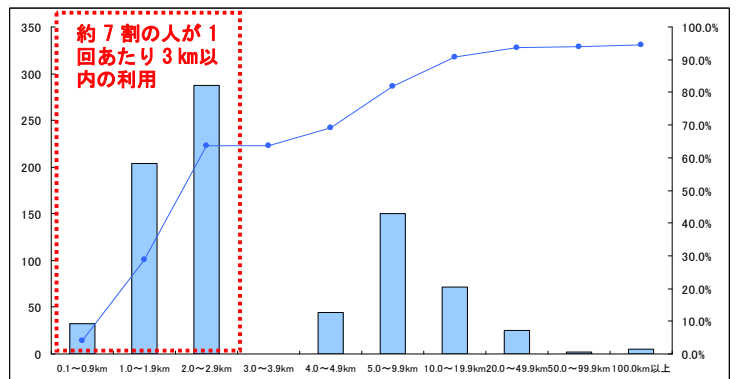
2)-1 自転車ネットワークの設定

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。

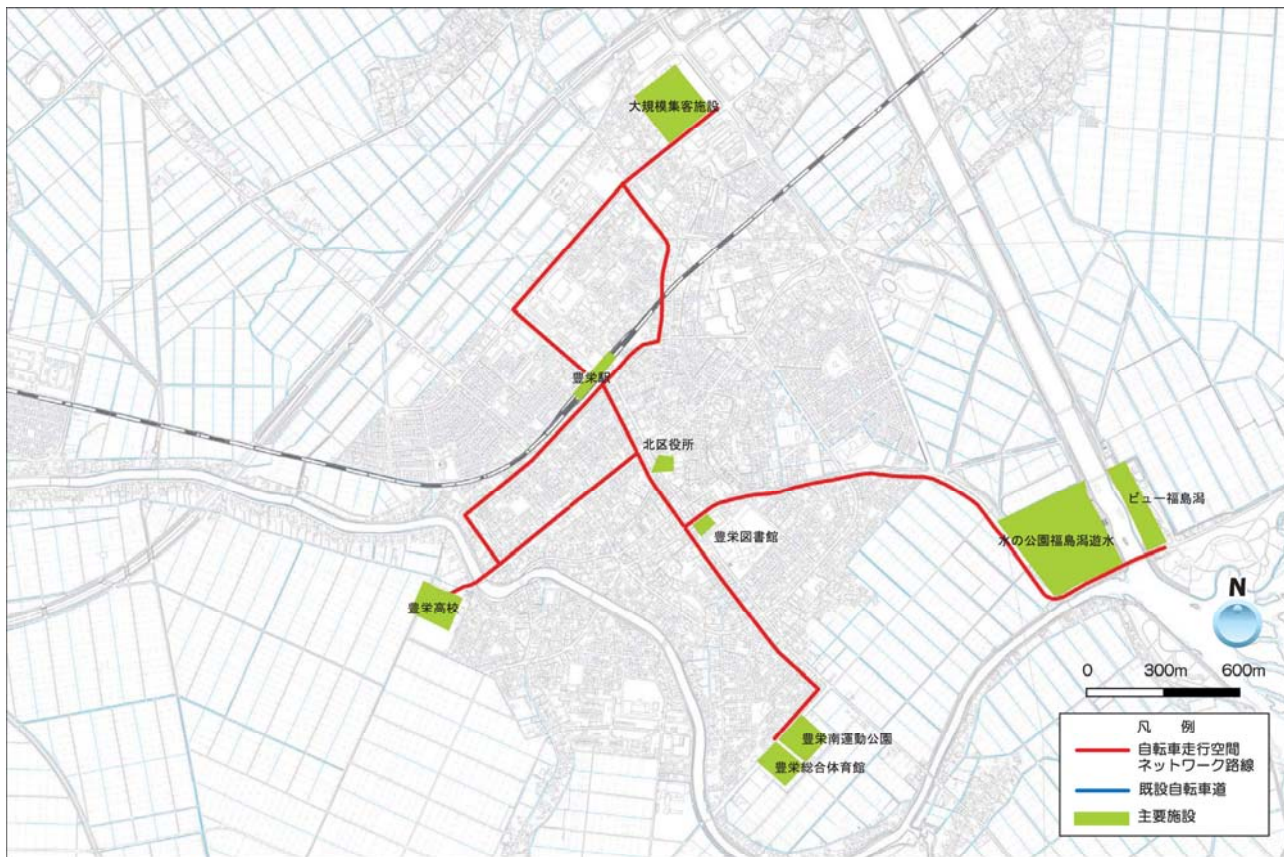
本計画で設定した自転車走行空間ネットワークは、優先的に整備を進めていく路線であるが、公共交通との走行空間の整合性や、今後の自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえ見直しを行う。

【ネットワーク路線選定の考え方】

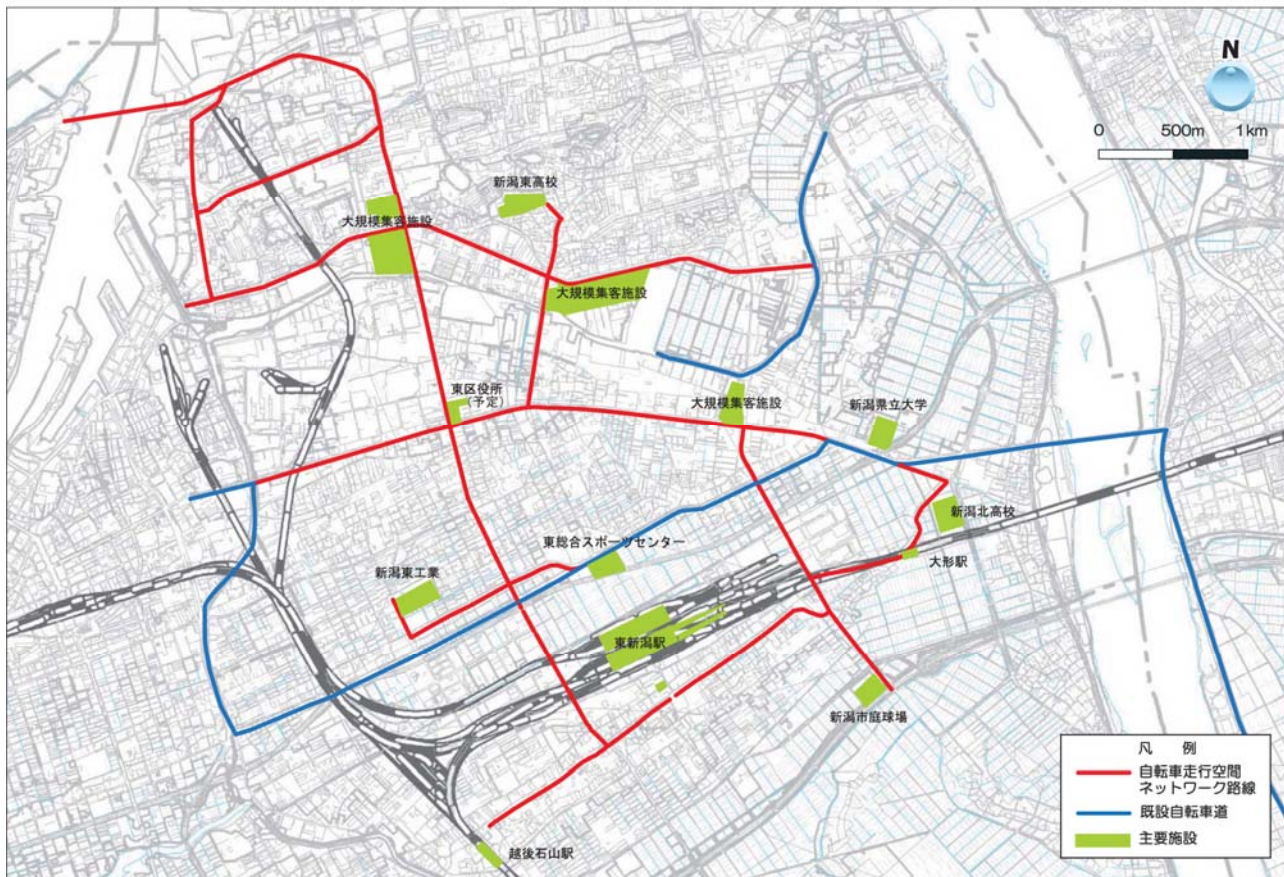
- 「新潟市都市計画基本方針」に定められた「都心周辺部」（中央区、東区の一部）と各区の「地域拠点」を対象地区とする。
- 都心周辺部（中央区、東区の一部）では区全域を対象とし、地域拠点ではアンケート調査の自転車による移動距離を考慮して、概ね3km圏内を基本とする。
- ネットワーク路線の抽出においては、自転車利用が多い路線、自転車でよく利用される施設を結ぶ路線を選定する。
- アンケート調査にて、5km以上の各区をまたぐ移動もみられることから、長期的には広域ネットワークの形成を目指す。



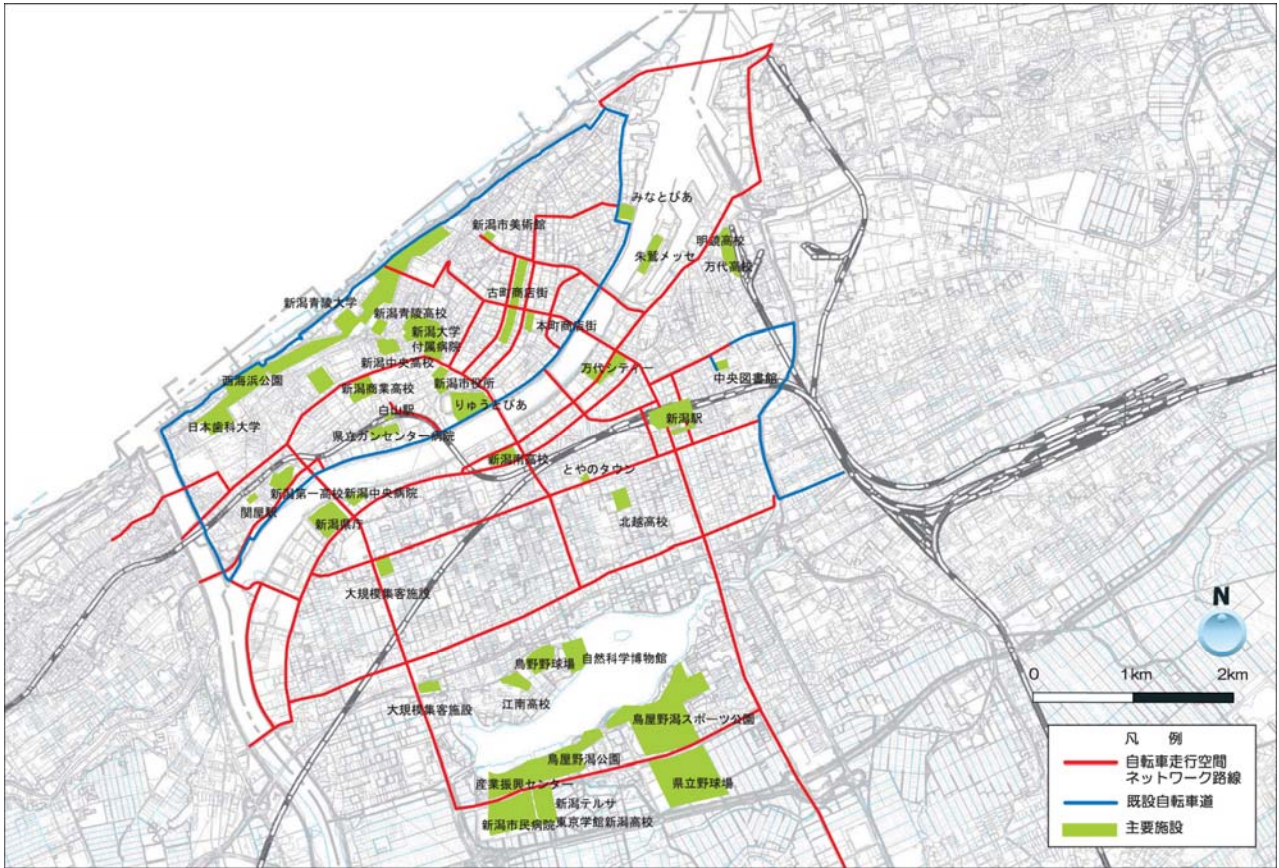
①北区ネットワーク



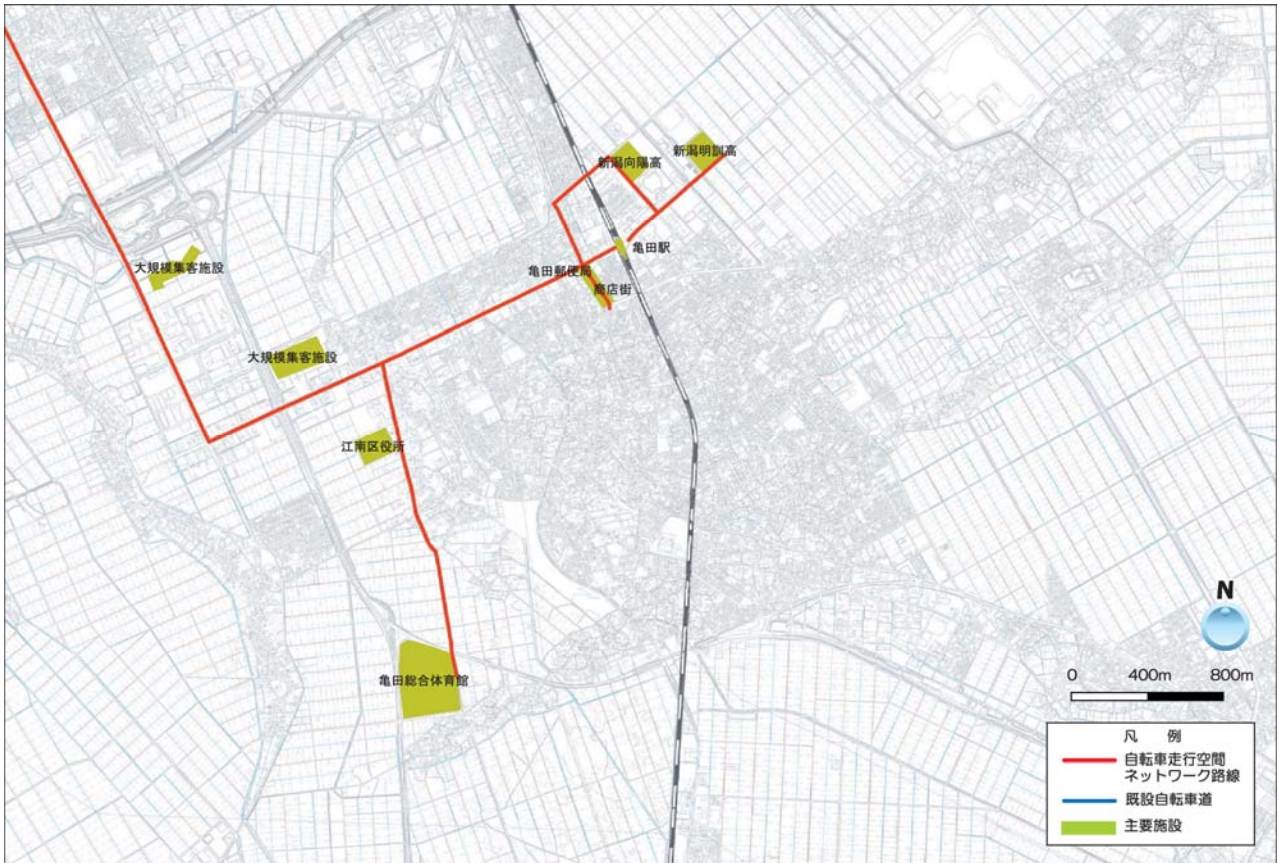
②東区ネットワーク



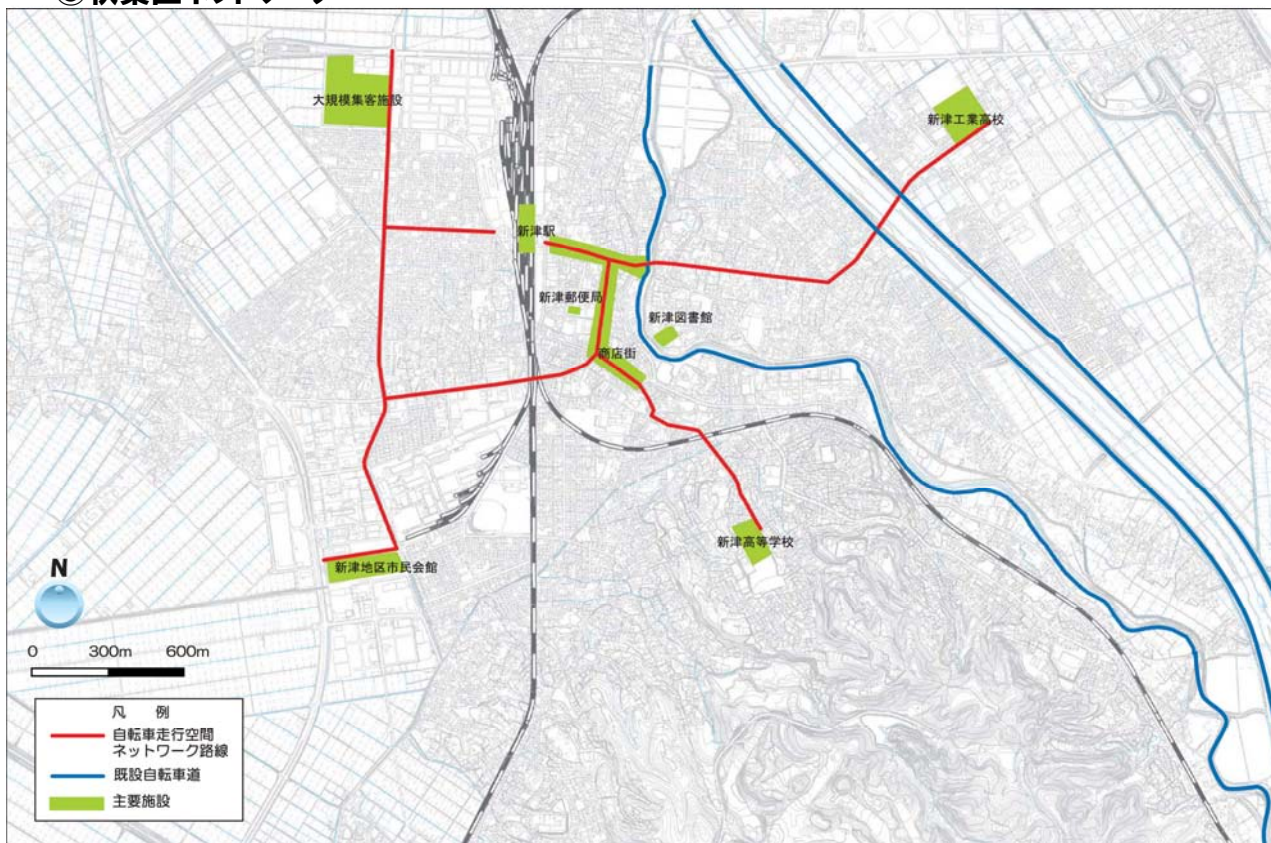
③中央区ネットワーク



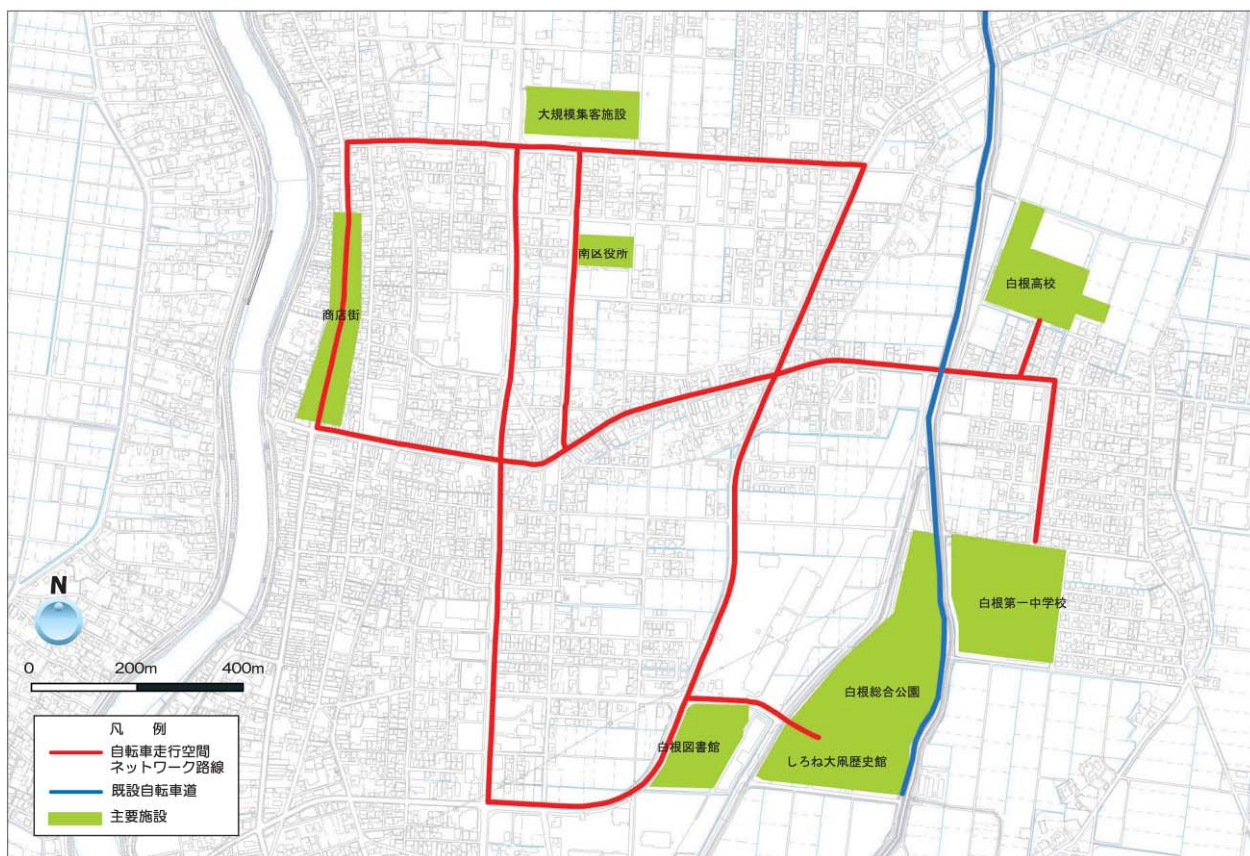
④江南区ネットワーク



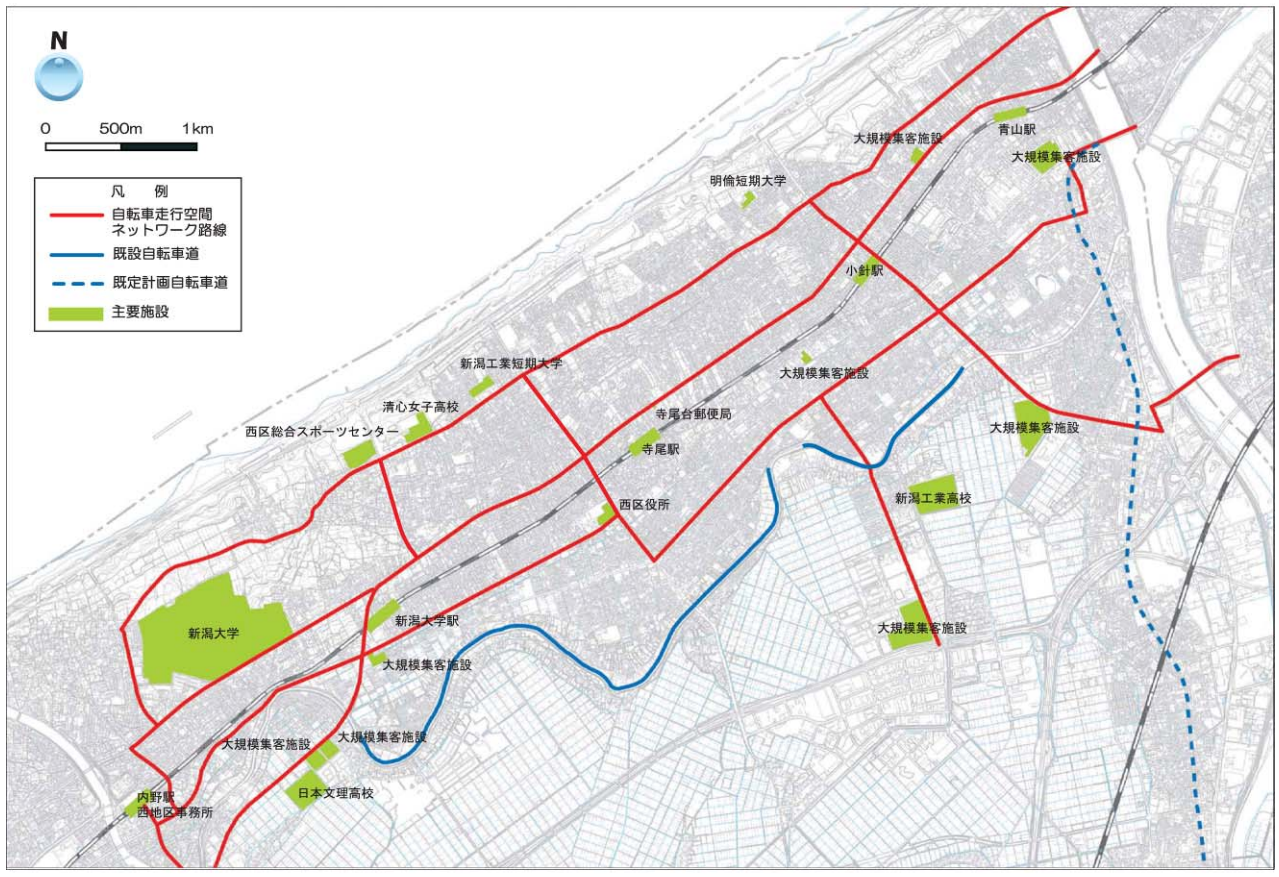
⑤秋葉区ネットワーク



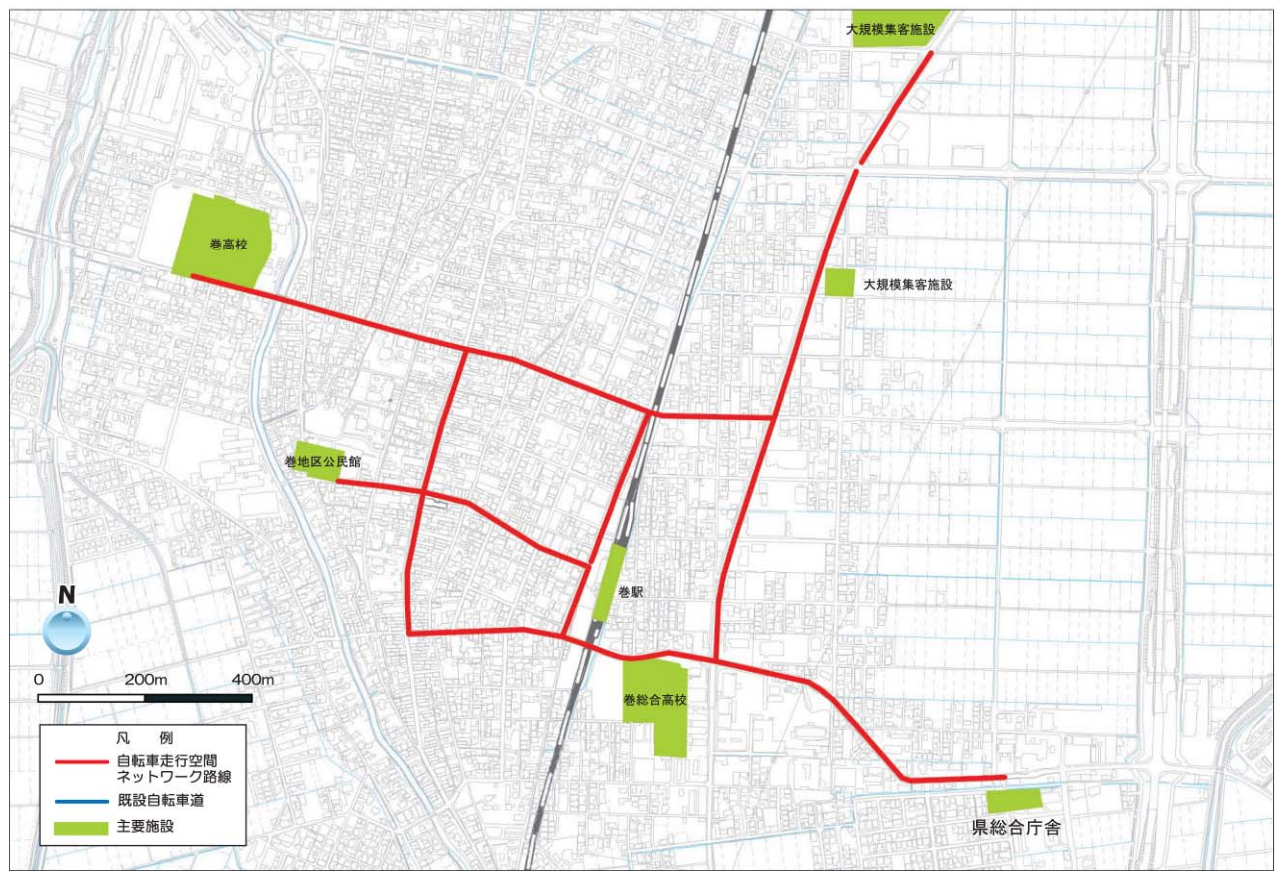
⑥南区ネットワーク



⑦西区ネットワーク



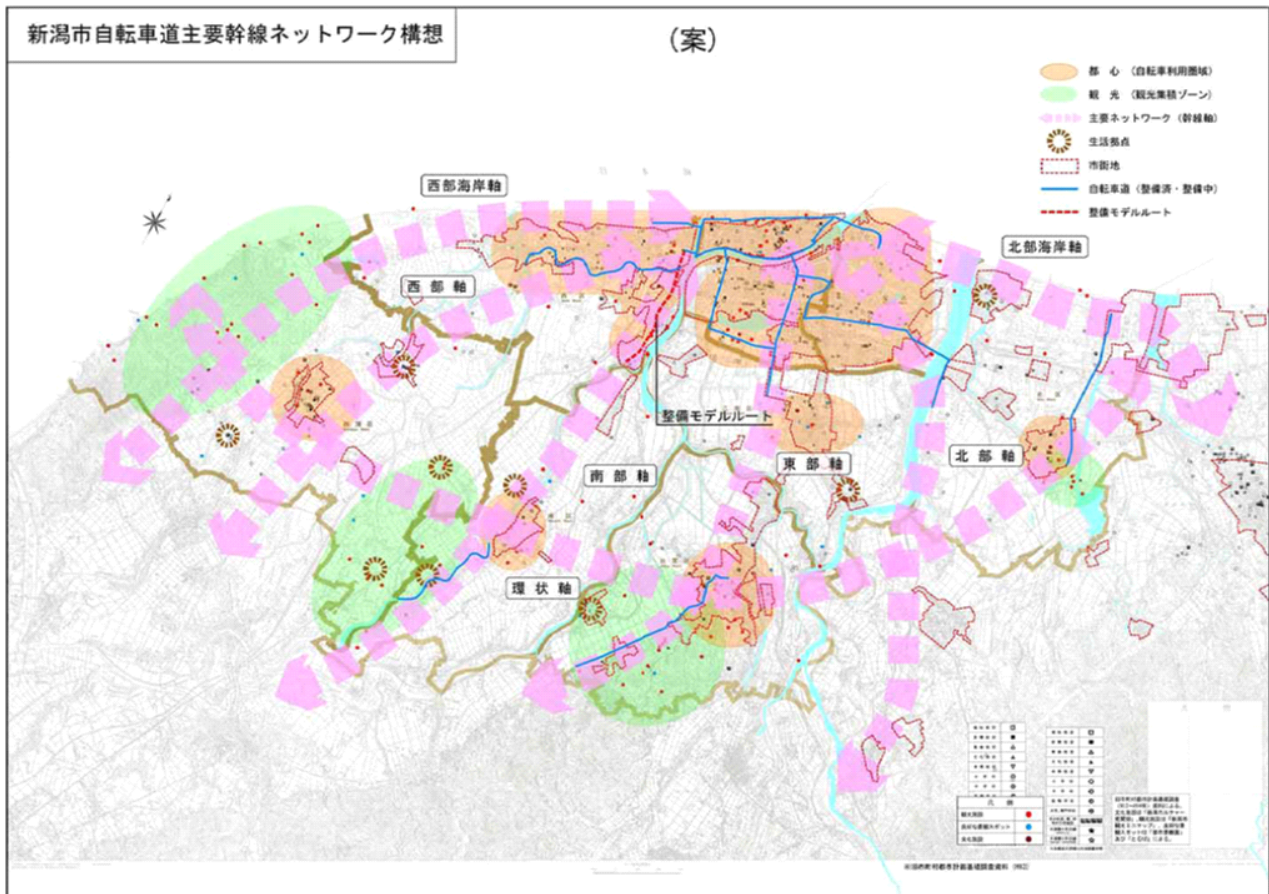
⑧西蒲区ネットワーク



【参考資料】長期構想（広域ネットワーク）の位置づけ

本計画では、生活圏での歩行者や自転車が安全、安心に通行できる自転車ネットワークを設定している。

アンケート調査でも5km以上の各区をまたぐ長距離利用もみられることから、将来的には、各生活拠点を結ぶ広域ネットワークも形成を図る。



2)-2 ネットワーク路線の基本的な整備手法

①ネットワーク路線の整備に関する考え方

ネットワーク路線の整備の考え方としては、歩行者を優先に検討を行うことを基本とし、以下に示す。

【ネットワーク路線整備の基本的な考え方】

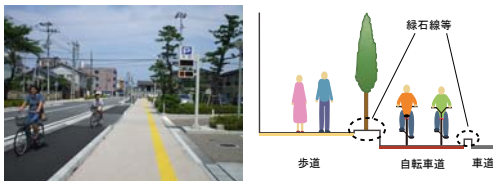
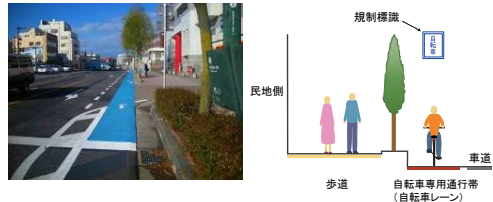

- 自転車は車道の左側を通行することを基本とする
- 自転車の安全性を確保するため、路肩が十分に確保されていることに配慮する
- 極力既存の道路空間を活用することとし、現況の道路幅員の中で再配分を行う

②ネットワーク路線の整備の断面イメージ

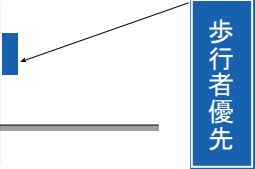

ネットワーク路線の整備における断面イメージとして、以下のケースごとにパターンを示す。

- 車道空間における整備
- 車・自転車・歩行者を分離する整備
- 車・自転車・歩行者が共存する整備

【整備断面イメージ】

		整備イメージ	概要
a 車道空間における整備	① 自転車道		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車及び自転車の交通量が多い道路において原則設置 ・ポストコーン、カラーコーン、縁石などにより歩行者や自動車と分離 (但し、構造変更が容易な分離物とする。また、過度な構造分離の連続は避ける。) ・原則として両側設置
	②-1 専用通行帯		<ul style="list-style-type: none"> ・公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置 ・車道の路肩を利用して設置 ・視覚的な分離を図り、自転車利用者やドライバーの認識向上 ・原則両側設置 ・積雪時は自転車専用通行帯の通行が困難であり、自動車利用車同様、公共交通機関を利用 ※専用通行帯の色は、当面青色
	②-2 幅広路肩		<ul style="list-style-type: none"> ・公安委員会が交通規制を実施しない場合、車道の路肩を利用して自転車走行空間を設置 ・視覚的な分離を図り、自転車利用者やドライバーの認識向上 ・原則両側設置 ・積雪時は幅走路肩の通行が困難であり、自動車利用車同様、公共交通機関を利用 ※幅走路肩の色は、当面青色

※専用通行帯及び幅走路肩の青色着色は、車道を走ることが周知されていない中、自動車運転者にも自転車の存在に注意喚起するために行う。また、今後自転車の車道通行が認知されるまで、当面、着色を行う。

		整備イメージ	概要
整備 b 車・自転車・歩行者を分離する	③-1	優先道路 	<ul style="list-style-type: none"> 道路に優先区間を設け、自動車・自転車・歩行者の通行分離を図る
	③-2	通行規制 	<ul style="list-style-type: none"> 道路に時間帯通行規制を設け、自動車・自転車・歩行者の通行分離を図る
	③-3	注意喚起看板 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全性を確保するため、車や自転車に対し、看板等で注意を促す
c 車・自転車・歩行者が共存する整備	③-4	路肩のカラー舗装 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道がない場合において、路肩のカラー舗装化を図る
	③-5	コミュニティ道路 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全を確保するために、一定区間において、自動車の進入制限や走行速度に制限をつける
	③-6	路側帯の拡幅 	<ul style="list-style-type: none"> 車道の中央線をなくし、路側帯を拡幅することにより、歩行空間の確保を図る
	③-7	押しチャリ 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者交通量が極端に多く、自転車の走行が困難な場合は、自転車を押して歩く（例：ふるまちモール） ※ 梶谷小路は押して歩く又は徐行（歩く速度）
	③-8	共有車線 自転車・自動車の第一車線の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員に制限があり、車道側に自転車専用通行帯や幅広路肩が確保できない場合は、第一車線を自転車と自動車（バス）の共有車線とする。