

新潟市自転車利用環境計画 (改訂版)

(案)

平成30年●月

新潟市

はじめに

本市においては、近年の環境問題や健康志向の高まりなどから、経済的で地球環境の負荷低減に効果が期待できる自転車の利用が全国的に見直されてきたこと、また、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となっていることなどを受け、市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備し、「歩行者の安全確保」、「自転車の交通事故の削減」、「環境にやさしく、健康にも良い自転車利用の促進」を目的として、平成 22 年 3 月に、「新潟市自転車利用環境計画」を策定し、走行空間計画、駐輪計画、放置自転車対策、啓発活動計画の 4 つの柱を中心に、各関係機関が連携して自転車利用環境の向上に取り組んできました。

その後、自転車への注目が高まる一方で、交通事故全体における自転車事故の割合が増加していることから、平成 24 年 11 月に、国土交通省と警察庁が、自転車走行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定するなど、自転車を取り巻く環境は大きく変化しました。

これらの背景を踏まえ、策定以来 3 年を経過した自転車利用環境計画の取り組みを検証し、現在の自転車を取り巻く環境への対応や、本市において平成 24 年 12 月に施行した、「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」との整合を図りながら、施策の拡充、集約、重点化、評価指標の設定を行い、より実効性を高めるため、計画を一部修正し改訂版を平成 26 年 3 月に策定しました。

前回の改訂から 3 年が経過し、目標の達成状況や計画の進捗状況の評価を行い、最新の自転車動向を踏まえ、継続的で実効性ある改善を図るため、計画を一部修正し改訂版を策定しました。

これに基づき、本市の自転車施策に取り組み、「歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる道路空間の構築」の実現を目指していきます。

目 次

第 1 章 計画策定の趣旨..... 1

- (1) 計画策定の背景と目的..... 1
- (2) 計画修正の趣旨..... 2
- (3) 自転車利用環境計画の位置付け..... 3
- (4) 自転車利用環境計画の区域と計画期間..... 4
- (5) 自転車利用のメリット・デメリット..... 5

第 2 章 新潟市における自転車を取り巻く現状 7

- (1) 自転車利用の現状..... 7
- (2) 市民アンケートにみる自転車利用の状況..... 12

第 3 章 新潟市のこれまでの取り組みと課題..... 15

- (1) 走行空間計画の取り組み状況と課題..... 16
- (2) 駐輪計画の取り組み状況と課題..... 17
- (3) 放置自転車対策の取り組み状況と課題..... 21
- (4) 啓発活動計画の取り組みと課題..... 24
- (5) 全体の取り組みと課題..... 28

第 4 章 課題を踏まえた対応..... 30

- (1) 課題を踏まえた対応..... 30

第 5 章 自転車利用環境計画の基本方針..... 31

- (1) 自転車利用環境計画のビジョン..... 31
- (2) 自転車利用環境計画の基本方針..... 31

第6章 施策メニューの立案..... 33

- (1) はしる ～走行空間計画～ 34
- (2) とめる ～駐輪計画～ 46
- (3) しくみ ～放置自転車対策～ 55
- (4) まもる ～啓発活動計画～ 60

第7章 計画推進に向けた体制と方法 67

- (1) 評価指標 67
- (2) 取り組み体制 69
- (3) 計画の推進体制..... 70
- (4) 計画の評価..... 71



第1章 計画策定の趣旨

(1) 計画策定の背景と目的

計画策定の背景

近年の環境問題や健康意識の高まり、市民生活を取り巻く環境の変化を受け、経済的で地球環境の負荷低減に効果が期待できる自転車の利用が見直されてきている。

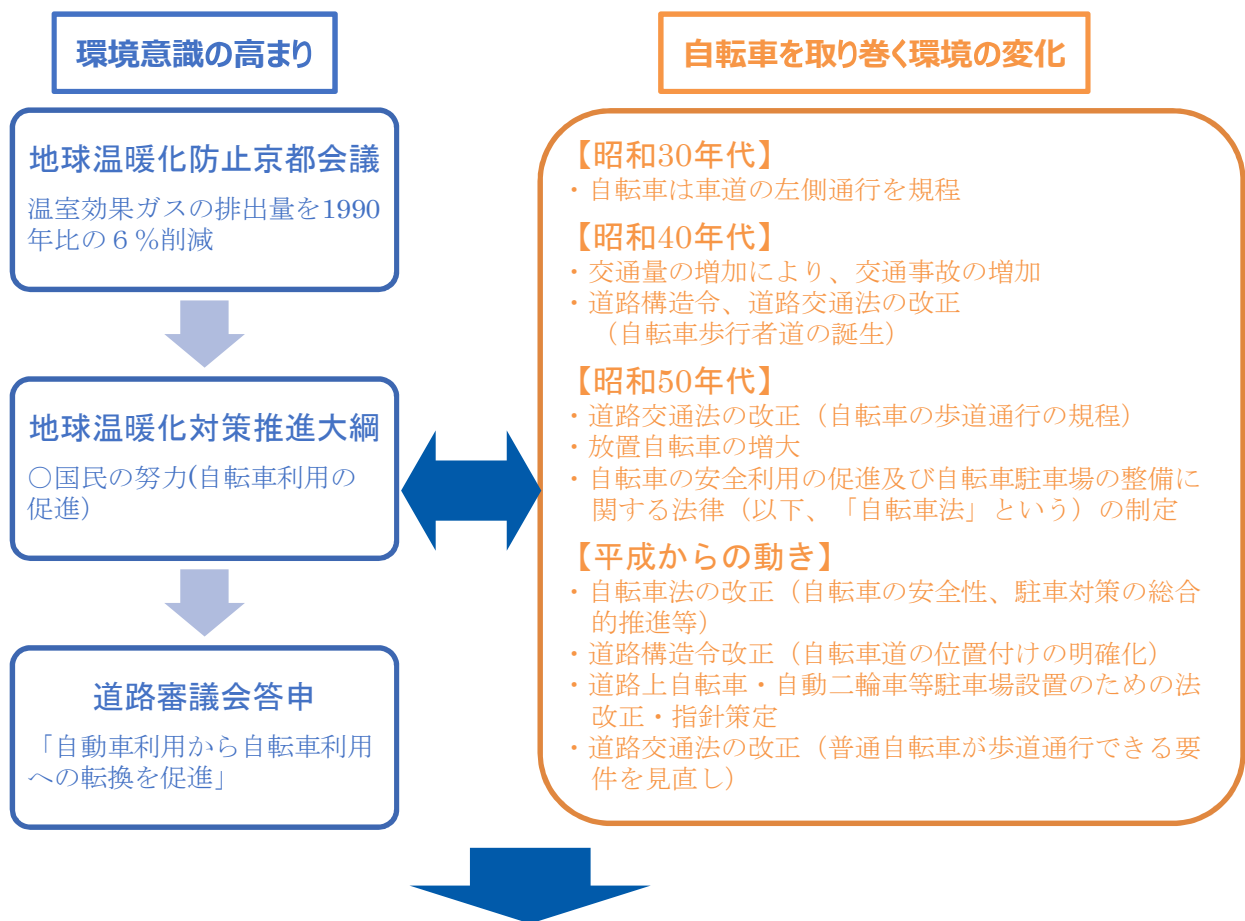
また、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となってきた。

計画策定の目的

市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備し、

- 歩行者の安全確保
- 自転車の交通事故の削減
- 環境にやさしい、健康にも良い自転車利用の促進

を目的に、「新潟市自転車利用環境計画」を策定する。



H22.3 新潟市自転車利用環境計画の策定



(2) 計画修正の趣旨

本市においては、環境問題や健康志向の高まりなどから全国的に自転車の利用が見直されてきたことを受け、平成22年3月に「新潟市自転車利用環境計画」を策定した。

その後、自転車への注目が高まる一方で、自転車の危険運転による社会問題化、路側帯の右側通行を禁止する道路交通法改正、国土交通省・警察庁によるガイドラインの策定などの環境変化を踏まえるとともに、新潟市で平成24年12月に施行した「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」と整合を図りつつ、より実効性を高めるための施策の重点化等を図るため、平成26年3月に計画の一部改訂を行った。

前回の改訂から3年が経過し、目標の達成状況や計画の進捗状況の評価を行い、最新の自転車動向を踏まえ、継続的で実効性ある改善を図るため、計画を一部修正した。

H22.3 新潟市自転車利用環境計画

全国的な主な動向

H23.10 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(警察庁)

H24.4 みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー(安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

H24.11 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)

H25.12 道路交通法の一部改正(路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査等)

新潟市・新潟県の主な動向

H23.12 良好な自転車交通秩序の実現のための総合計画(新潟県警察)※毎年更新

H23.12 健康長寿社会を実現するスマートウェルネスシティ総合特区指定

H24.12 施行 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(新潟市)

H25.4 施行 新潟市道路の構造の技術的基準等に関する条例(新潟市)

H26.3 新潟市自転車利用環境計画(一部修正)

H28.3 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会)

H28.7 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)

H29.5 自転車活用推進法の施行

中間評価

H30.3 新潟市自転車利用環境計画(一部修正)

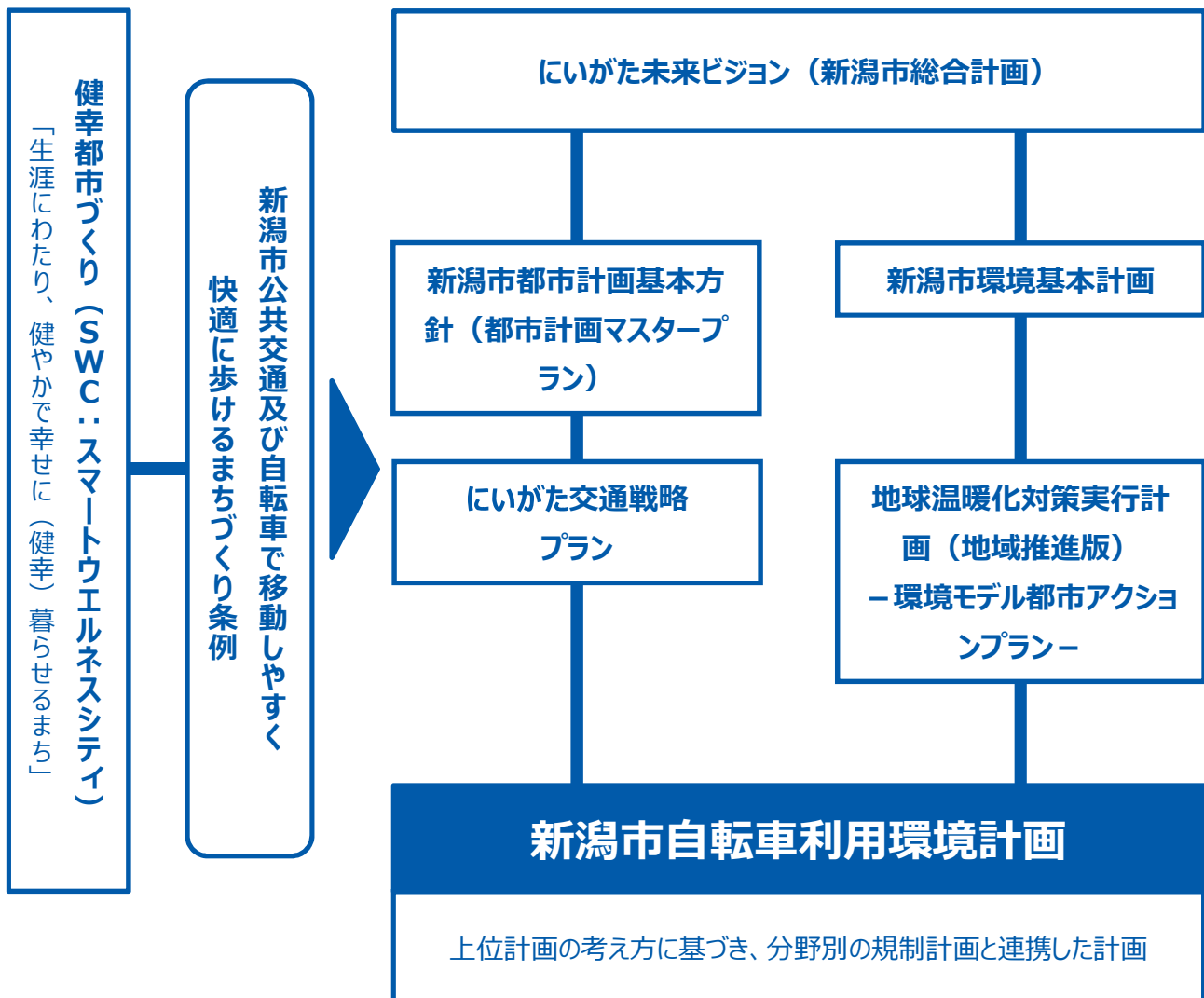


(3) 自転車利用環境計画の位置付け

新潟市の上位計画は、「にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）」があり、その考え方にもとづき「新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）」「にいがた交通戦略プラン」「新潟市環境基本計画」「地球温暖化対策実行計画（地域推進版）－環境モデル都市アクションプラン－」が作成されている。

また、新潟市では、快適に移動できる環境の実現に向け「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」を制定し、健幸都市づくり（SWC：スマートウェルネスシティ）を進めている。

「新潟市自転車利用環境計画」は、「にいがた未来ビジョン」及び「健幸都市づくり」を実現するための分野別計画であり、他の分野別既成計画と連携した計画として位置付けられる。



本計画は自転車利用環境計画に関してハード・ソフト施策を行うものであり、他の分野と連携を図りながら計画の推進を図る。また、本計画の推進においては、分野間での連携だけでなく、市民・事業者・行政の連携も必要であり、パートナーシップのもとで取り組んでいく。



(4) 自転車利用環境計画の区域と計画期間

① 自転車利用環境計画の区域

自転車利用環境計画の計画区域は、新潟市全域を対象とする。

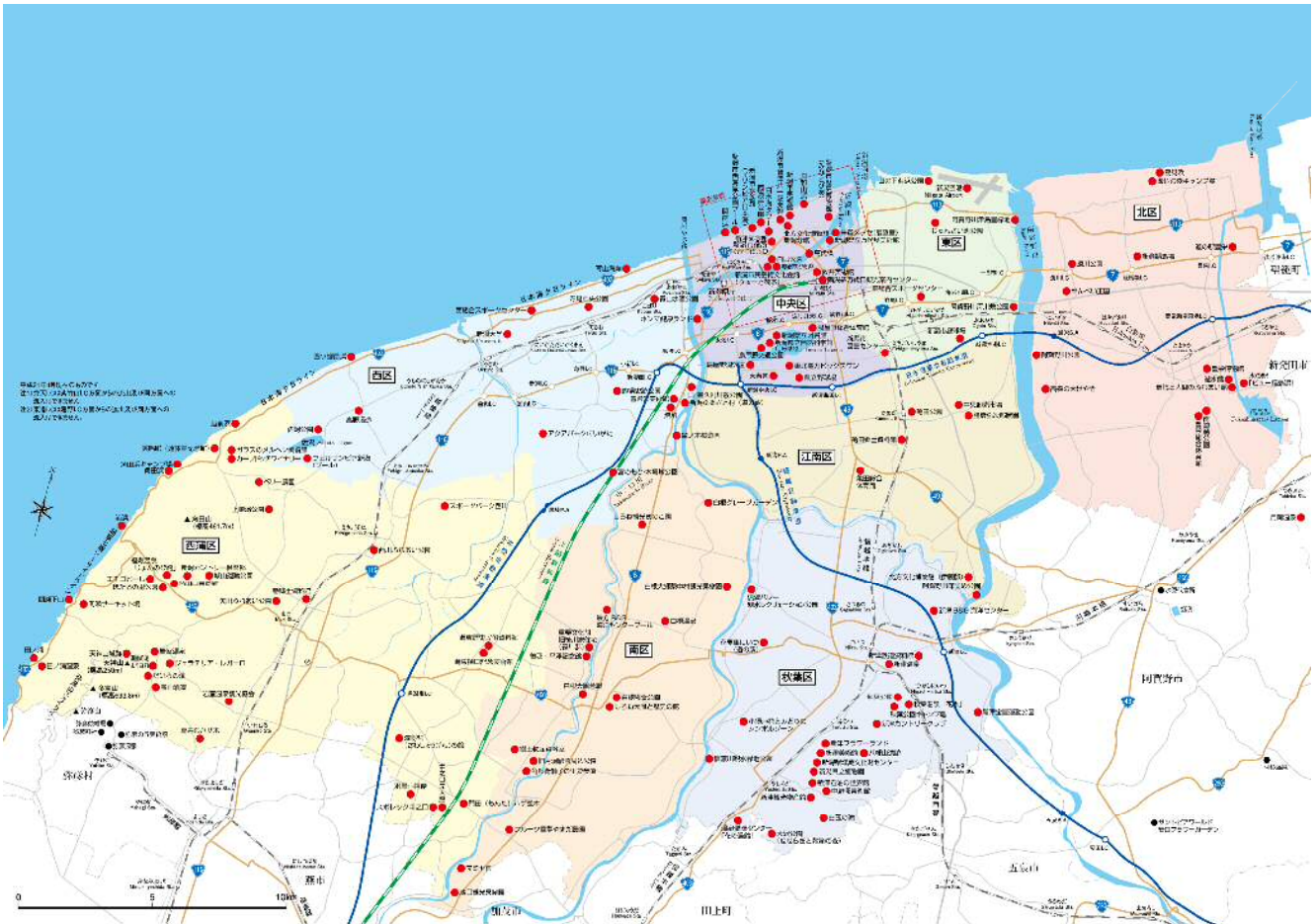


図 1-1 計画区域

② 自転車利用環境計画期間

自転車利用環境計画の計画期間は、平成 22 年度から平成 31 年度の 10 カ年とする^{※1}。

※1 今後、計画の進捗状況を踏まえ、期間の変更を検討します。

(5) 自転車利用のメリット・デメリット

自転車は、健康的で便利な乗り物として、通勤・通学や買い物、レジャーなどの様々な目的に利用され、市民の日常生活にかかせない足として重要な役割を果たしている。

このように自転車は気軽な乗り物である一方、都市部では大量の自転車が放置され、歩行者や高齢者、障がい者等の通行を妨げ、まちの景観の悪化など様々な問題を引き起こしている。また、自転車利用者のルールを無視した走行や歩行者・自転車の混在などにより、自転車での事故も生じている。

このようなことから自転車利用には、メリット、デメリットがあり、メリットを最大限に活かし、デメリットとなる部分を削減する方策を同時に行っていくことが求められる。



図 1-2 自転車利用のイメージ図



表 1-1 自転車利用のメリット・デメリット

	自転車利用のメリット	自転車利用のデメリット
利用者 (自家用車から乗り換えた場合)	<ul style="list-style-type: none"> ①金銭の節約 ②健康の増進及び重大病の回避 ③手軽な交通手段の享受 ④生活のゆとり、レクリエーション手段の確保 ⑤自動車交通事故の回避 ⑥渋滞などストレスの解消 	<ul style="list-style-type: none"> ①事故の被害者、加害者になる可能性 ②自転車盗難被害の可能性 ③天候に左右される
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ①公共交通利用者の集客数の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ①公共交通利用者からの転換による乗降客の減少の可能性
企業	<ul style="list-style-type: none"> ①社員の心身の健康増進による業務能率の向上 ②社員用の駐車場の土地及び管理費の節約 ③通勤手当費や健康保険費の削減 ④環境にやさしい企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ①従業員が事故の被害者となる可能性
地域・自治体	<ul style="list-style-type: none"> ①温室効果ガス (CO₂) の削減 ②公害 (排気ガス、騒音等) の減少 ③車の交通量の減少による渋滞緩和 ④住宅地域への車が減少し交通事故件数の減少 ⑤渋滞緩和による道路整備費用の削減、公害の減少など財政負担の削減、都市構造の転換の可能性、中心市街地の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ①放置自転車による景観の悪化が懸念 ②自転車交通事故の増加の可能性 ③路上駐輪による歩行者の通行の阻害

参考文献：「自転車利用促進のためのソフト施策」古倉宗治著



第2章 新潟市における自転車を取り巻く現状

(1) 自転車利用の現状

新潟県

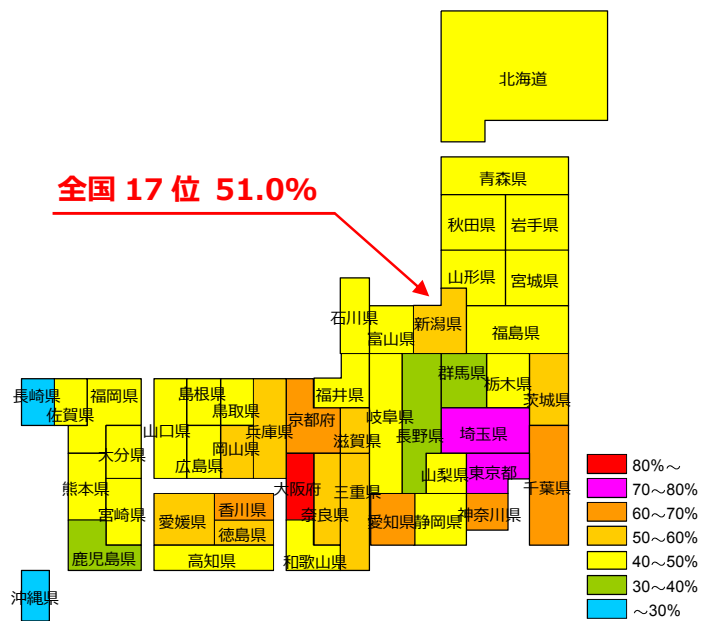
- 自転車保有率は全国17位と都市部に匹敵する高さである。

新潟市

- 自転車の交通機関分担率は約10%と全国平均と同程度の割合であるが、過度に自動車に依存している。
- 自転車事故件数は減少傾向にあるが、死亡事故が発生している。
- 自転車事故の多くは交差点で発生しており、高齢者、中高生の事故が問題となっている。
- 市内の放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが、大きくは減少していない。
- 新潟市の人口1人あたりのCO2排出量（運輸部門）は、政令市の中でワースト第2位。

①自転車保有率

- ・新潟県の自転車保有率は全国 17 位で 51.0%
- ・新潟県以外の自転車保有率 50%以上の地域は鉄道の発達した大都市周辺や気候が温暖な地域



[出典] 自転車統計要覧第 40 版 (H18.11) : (財)自転車産業振興協会

図 2-1 自転車保有率



②交通手段分担率

- 新潟市の自転車分担率は積雪地域であるにもかかわらず全国と同程度の割合となっており、自転車の利用が多い。

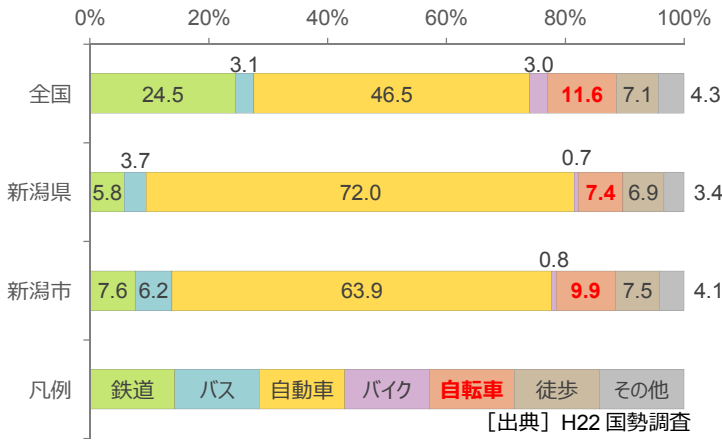


図 2-2 全国、新潟県、新潟市の交通手段分担率の比較 (通勤・通学行動を対象)

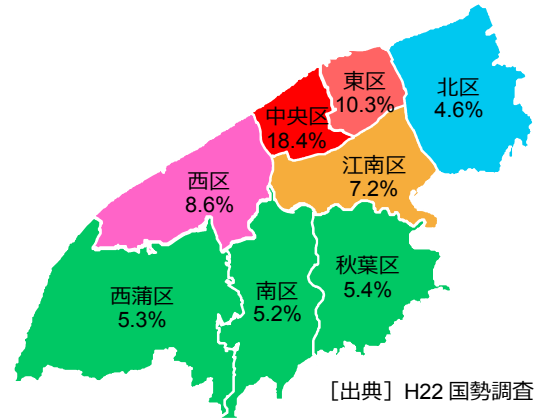


図 2-3 新潟市区別の自転車分担率

- 新潟市における市民の移動手段の約7割は自動車であり、過度な自動車依存は、環境や健康への影響のほか、超高齢社会を見据えた場合に懸念がある。
- 新潟市では、「超高齢・人口減少社会」に対応するため、日常的に歩くことで生活習慣病や寝たきりを予防し、住む人が「健」やかで「幸」せに暮らせる「健幸都市づくり (スマートウェルネスシティ)」に取り組んでいる。

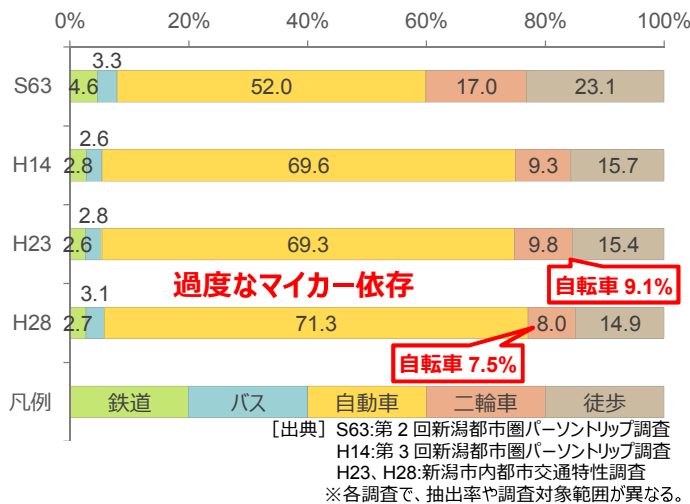


図 2-4 新潟市の交通手段分担率の推移 (交通行動全てを対象)

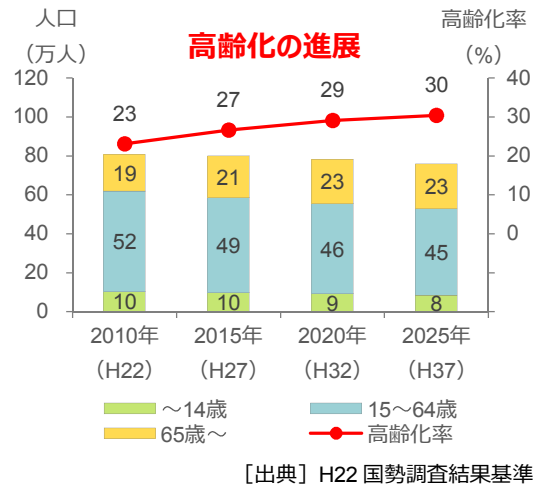


図 2-5 将来推計人口

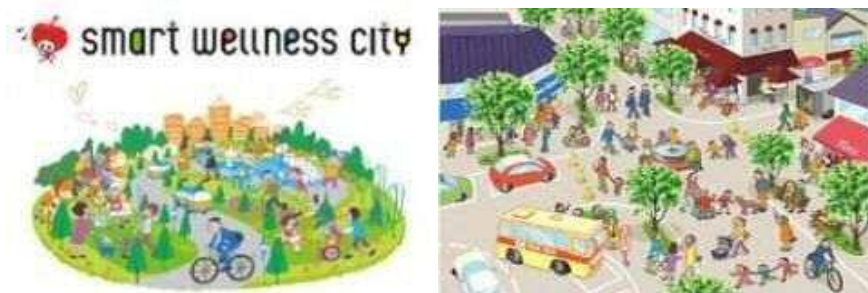
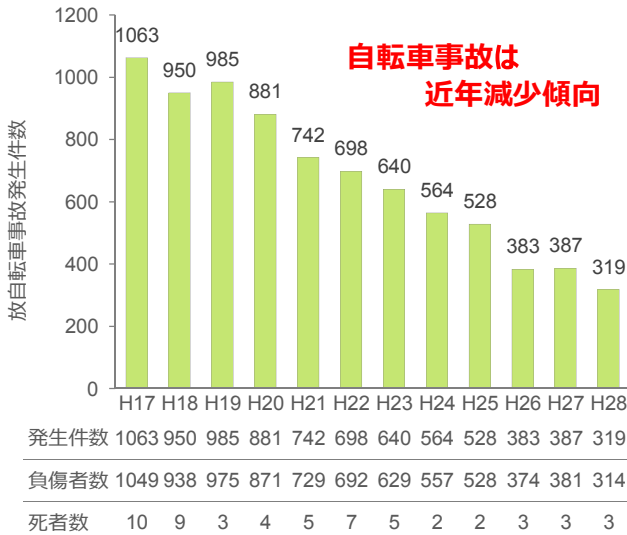


図 2-6 スマートウェルネスシティイメージ図



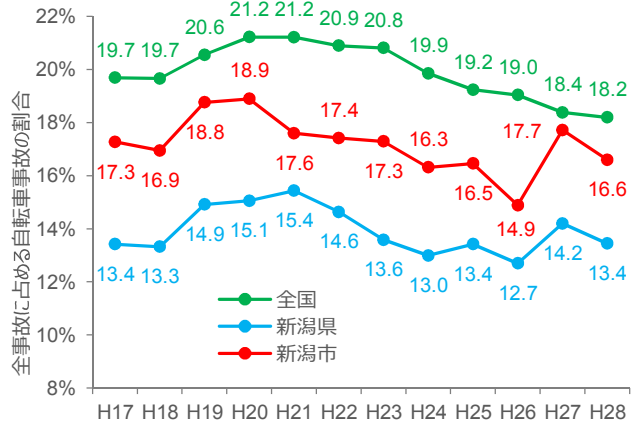
③自転車事故

- ・自転車事故は減少傾向にあるが、平成24年では、自転車が関与する交通事故が564件発生し、2名の方が亡くなっている。
- ・年代別では高齢者の割合が高く、人口1万人あたりの死傷者数では中学生や高校生が高くなっている。



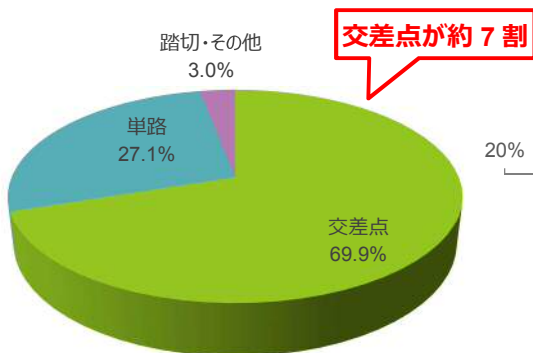
【出典】交通年鑑（新潟県警察本部）

図 2-7 新潟市の自転車に関する事故の推移



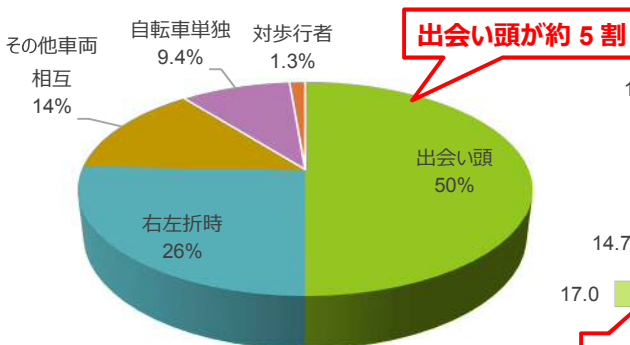
【出典】全国：警察庁 HP
新潟県：新潟県警察 HP
新潟市：交通年鑑（新潟県警察本部）

図 2-8 全事故に占める自転車事故の割合



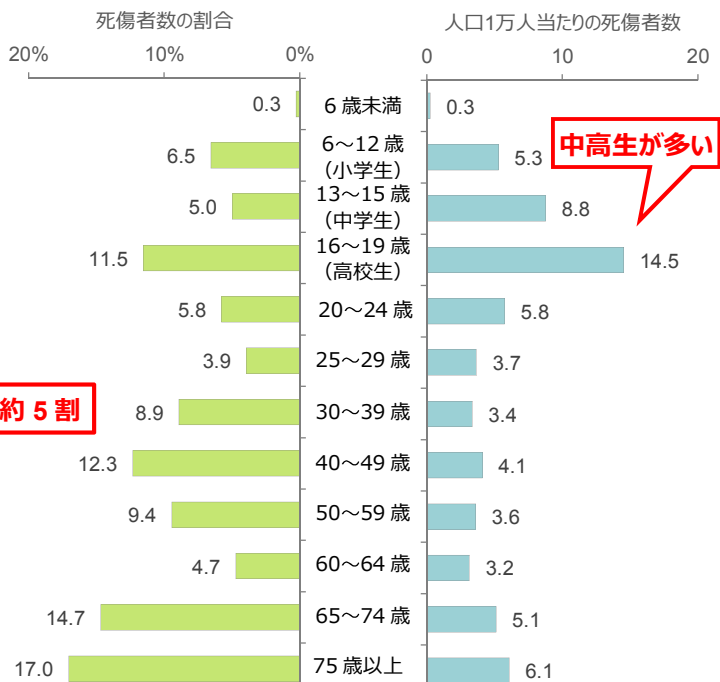
【出典】新潟県警察資料（H24～H28）

図 2-9 事故の発生場所



【出典】新潟県警察資料（H24～H28）

図 2-10 事故類型



【出典】事故：H24 交通年鑑（新潟県警察本部）
人口：住民基本台帳(H24.10)

図 2-11 年齢別の事故発生状況



④ 放置自転車撤去台数の推移

- ・ 放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが大きく減少していない。

放置禁止区域内に放置されている自転車は即日撤去する。
 放置禁止区域外の公共の場所についても、一定期間放置されている自転車については撤去する。

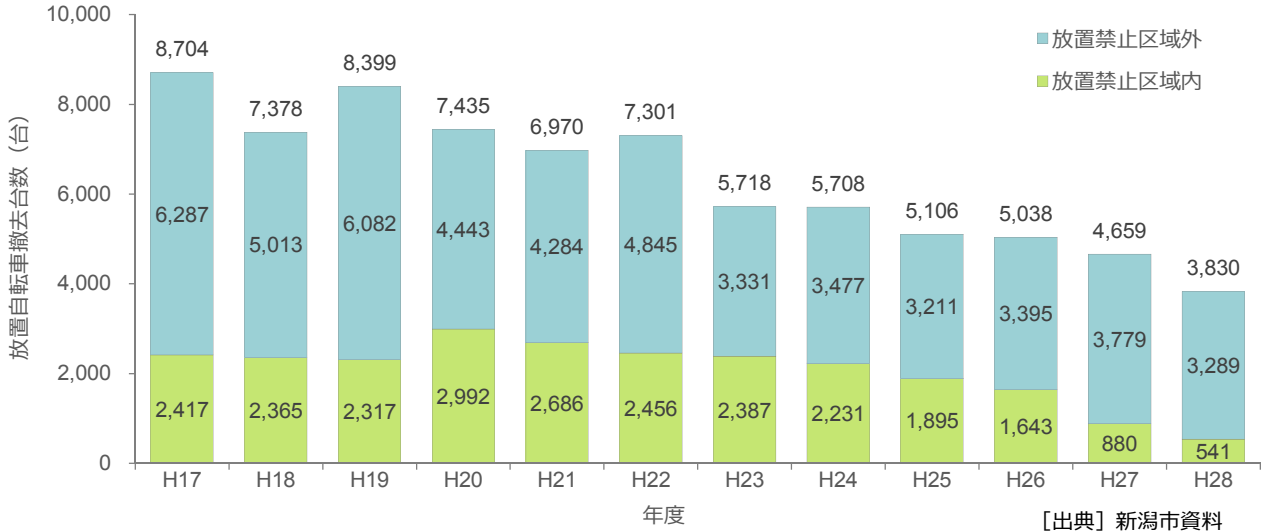
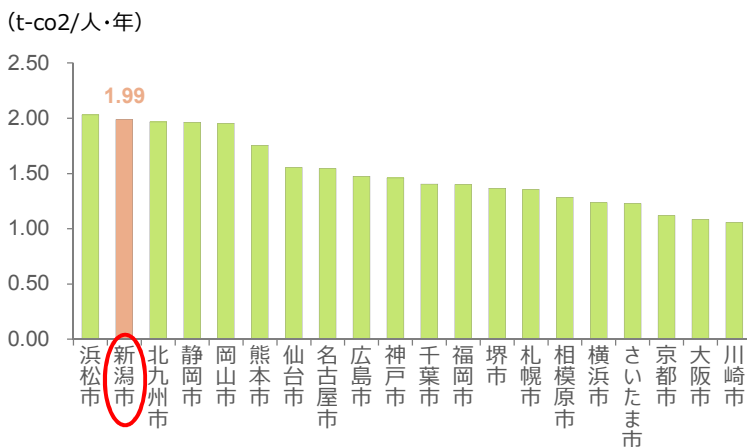


図 2-12 放置自転車撤去台数の推移

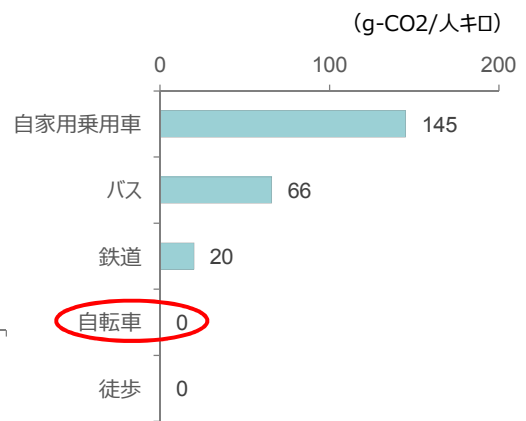
⑤ 新潟市 CO₂ 排出量 (運輸部門)

- ・ 新潟市の人口 1 人あたりの CO₂ 排出量は、政令市の中でワーストの第 2 位。
- ・ 自転車は、環境に優しい交通手段であり自転車利用への転換により、CO₂ 排出量削減が期待される。



[出典] 新潟市地球温暖化対策実行計画 (地域推進版) ー 環境モデル都市アクションプラン (H22 推計値)

図 2-13 政令指定都市一人当たり二酸化炭素排出量 (運輸部門)



[出典] 国土交通省輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (旅客) (2015 年度)

図 2-14 CO₂ 排出量の比較



⑥駐輪場利用状況及び路上駐輪の状況

- 新潟駅周辺、万代・古町地区には、駐輪場が整備されているが、目的地（集客施設等）から離れるほど利用者が少ない状況にある。
- 放置禁止区域（新潟駅万代口周辺）にもかかわらず、広い範囲にわたって路上駐輪が常態化しており、特に、放置禁止区域に隣接する万代地区周辺に路上駐輪が集中している。
- 路上駐輪は買い物客の短時間利用と通勤・通学利用の長時間利用が混在している。
- JR各駅ともに駅周辺に無料の駐輪場が整備されており、駐輪場の容量が不足している駅については、路上駐輪が見られる。また、各駅ともに駐輪場内に乗り捨て自転車が見られる。

■路上駐輪台数調査結果

- ・万代地区、古町地区ともに商業施設や商店街付近で路上駐輪台数が多い。

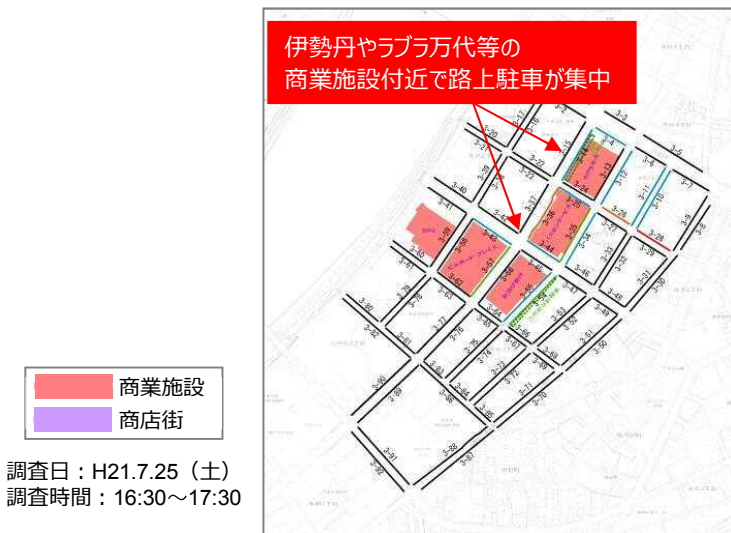


図 2-15 万代地区路上調査結果



図 2-16 古町地区路上調査結果

■駐輪場利用状況調査結果

- ・中心地から離れた川端町自転車等駐車場では、駐車割合が6%と低い。

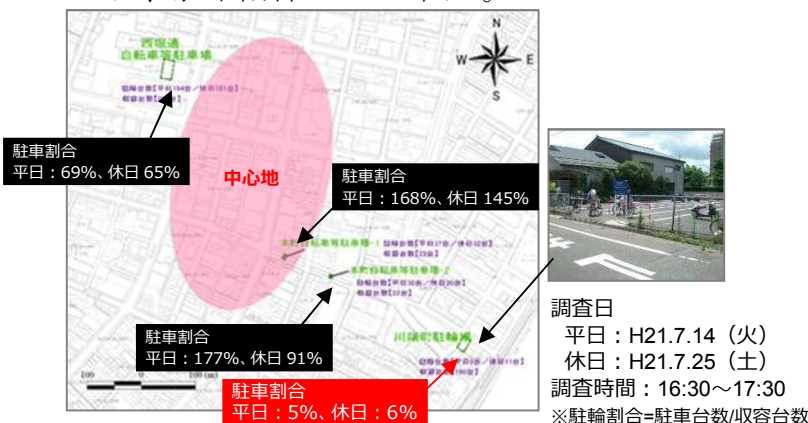


図 2-17 古町地区駐輪場調査結果

■JR 駅別路上駐輪台数調査結果

- ・白山駅では、駅前自転車等駐車場の駐車割合が135%と溢れており、周辺への路上駐輪が多い。

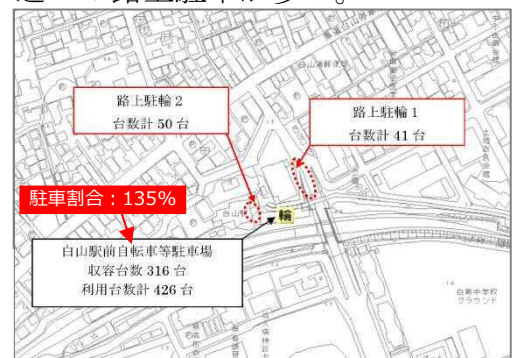


図 2-18 白山駅路上駐輪調査結果



(2) 市民アンケートにみる自転車利用の状況

- 「買い物などの日常生活」での利用が約6割を占めている。
- 自転車を利用する一回当たりの距離は約7割の人が3km以内。
- 自転車を利用する人の約8割がヒヤリ体験をしている。
- 自転車ルール認知度は高くなっているが、順守率は低い傾向となっている。
- 今後、自転車に関する取り組みでは、約5割の方が「自転車走行空間の整備」と回答しており、次いで約3割の方が「マナー、ルールの啓発」を求めている。

①自転車の利用目的

- ・利用目的は、「買い物などの日常生活」が約6割と最も多い。

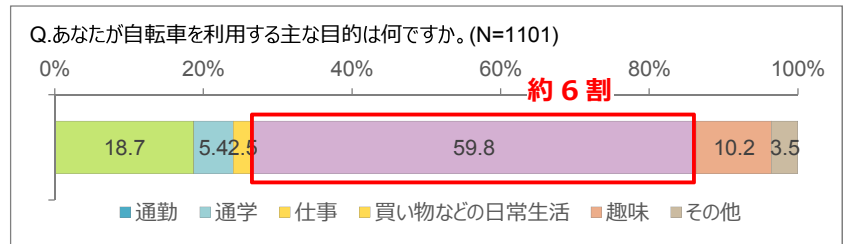


図 2-19 自転車の利用目的

【出典】H21 市民アンケート

②自転車の利用距離

- ・自転車を利用する一回あたりの距離は、約7割の人が3km以内である。
- ・5km以上の各区をまたぐ長距離利用もみられる。

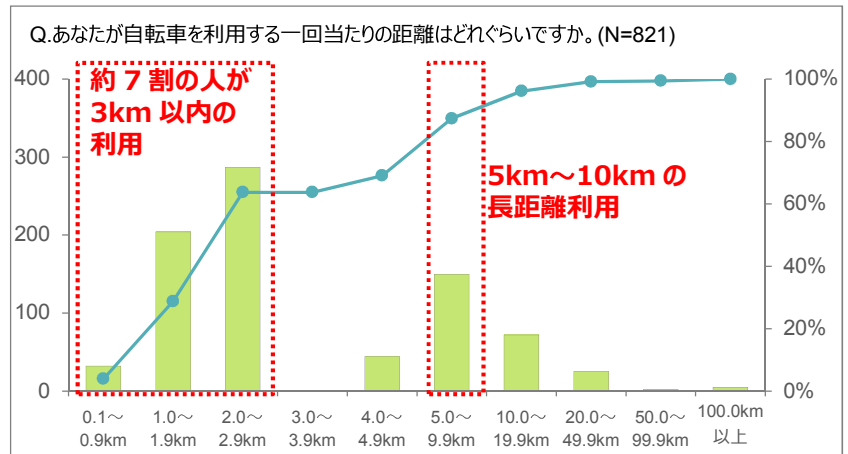


図 2-20 自転車の利用距離

【出典】H21 市民アンケート

③自転車のヒヤリ体験

- ・自転車で何らかのヒヤリ体験をした人は、約8割と多い。

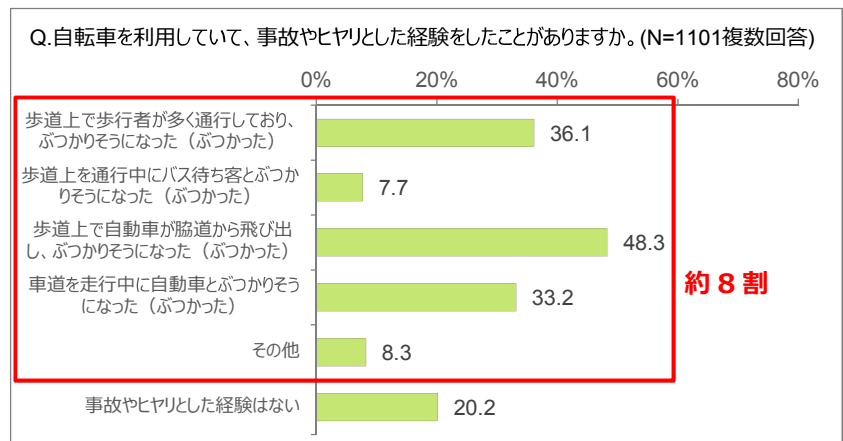


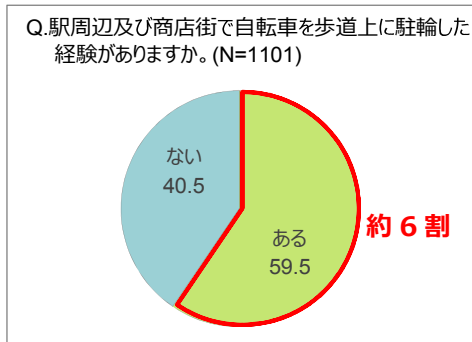
図 2-21 自転車のヒヤリ体験

【出典】H21 市民アンケート



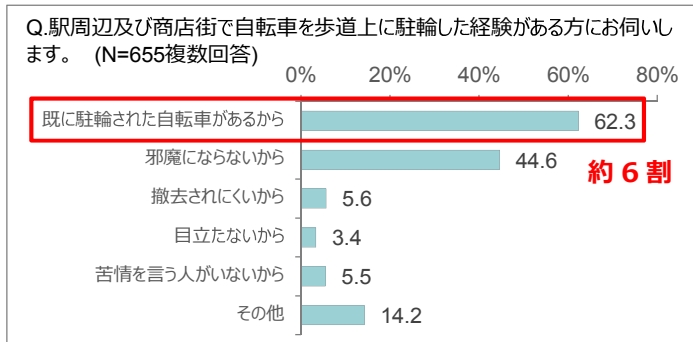
④路上駐輪の経験・選んだ理由

・路上駐輪は、約6割の方が経験しており、路上駐輪場所を選んだ理由は、約6割の方が「既に放置された自転車があるから」と回答している。



[出典] H21 市民アンケート

図 2-22 路上駐輪の経験



[出典] H21 市民アンケート

図 2-23 路上駐輪の理由

⑤自転車利用ルール

・全体的に自転車ルールの認知度は高くなっているが、実行度が低い傾向となっている。
 ・ルールを守れない理由としては「ルールを知らなかったから」が最も多く、次いで「自転車が通る場所がないから」となっている。

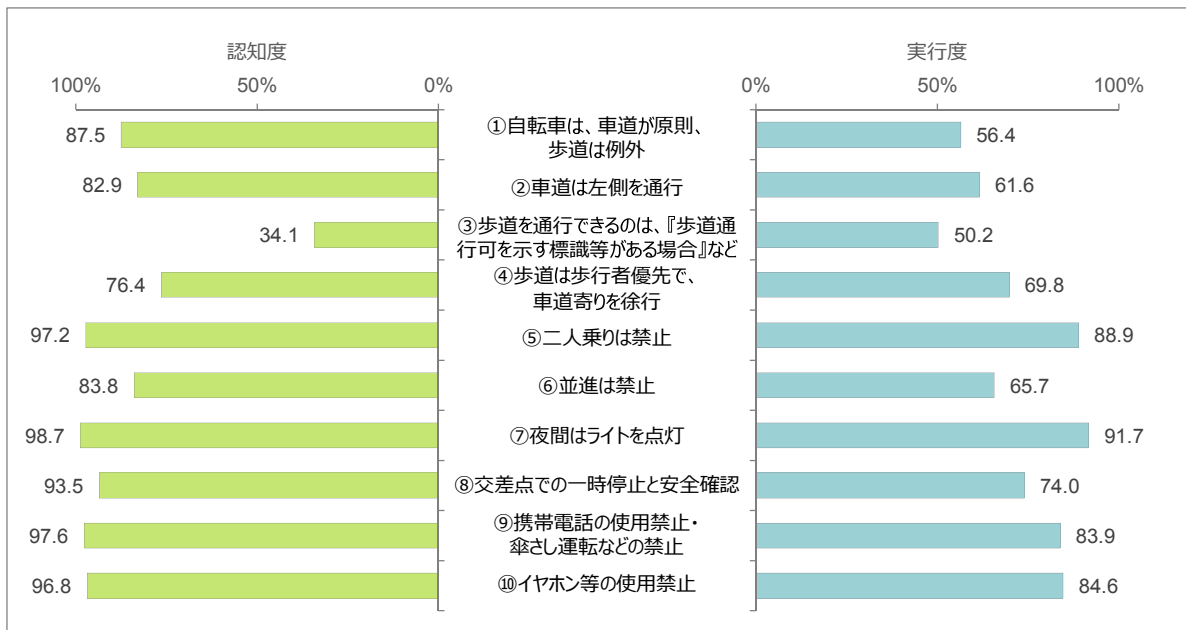


図 2-24 自転車ルールの認知度と実行度

[出典] H24 新潟市中央区白山・関屋地区
高校生アンケート調査 (新潟国道事務所)

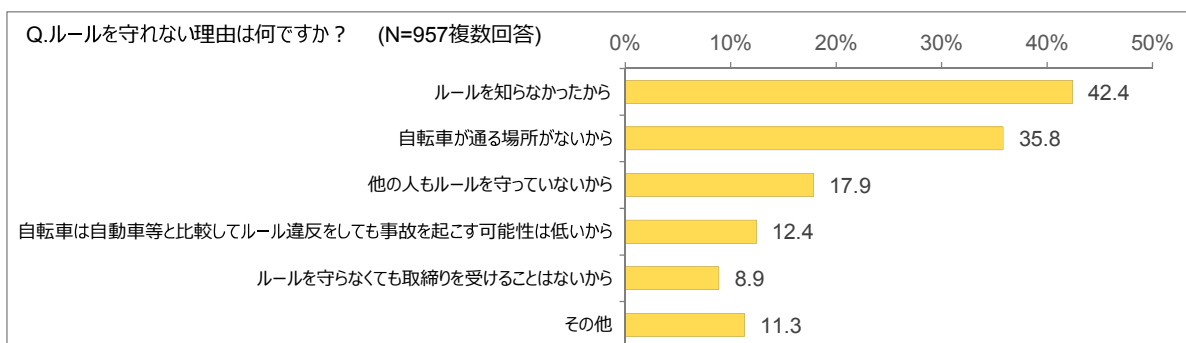


図 2-25 自転車ルールを守れない理由

[出典] H24 新潟市中央区白山・関屋地区
高校生アンケート調査 (新潟国道事務所)



⑥今後の自転車の取り組み

- ・今後の取り組みでは、「自転車走行空間の整備」が約5割と最も多く、次いで約3割の方が「マナー、ルールの啓発」を求めている。

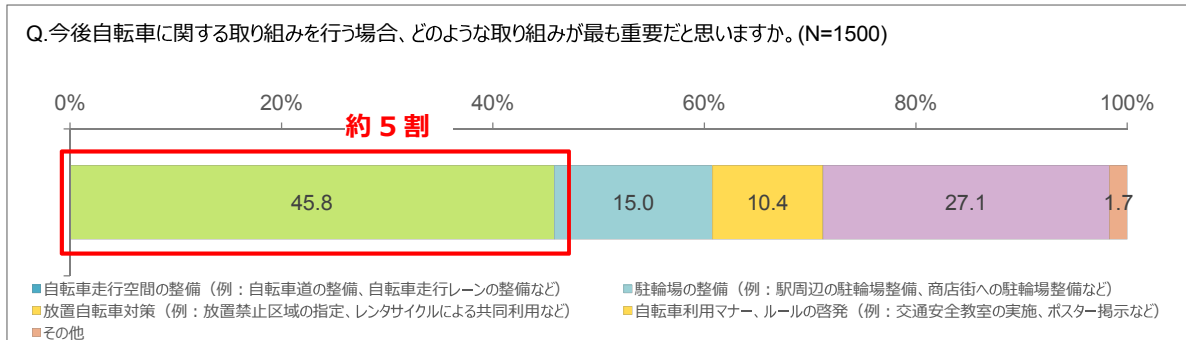


図 2-26 今後の自転車の取り組み

【出典】 H21 市民アンケート



第3章 新潟市のこれまでの取り組みと課題

新潟市のこれまでの取り組みの進捗状況に関係機関と検証し、課題を踏まえ、施策メニューに反映させた。

表 3-1 自転車に関連する取り組み実施状況

H29.3 現在

4つの柱	施策メニュー	実施状況
はしる ～走行空間計画～	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	実施中
	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	実施中
とめる ～駐輪計画～	①既存駐輪場への誘導	実施中
	②新潟駅周辺の駐輪場整備	実施中
	③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）	実施中
	④まちなかの駐輪場整備	実施中
	⑤上記以外のバス停付近の駐輪場整備	実施中
しくみ ～放置自転車対策～	①放置禁止区域の拡大	検討中
	②撤去の強化	実施中
	③放置禁止区域における駐輪場の有料化	未実施
	④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	未実施
	⑤自転車等放置防止条例の改正	未実施
	⑥撤去自転車のリサイクルの推進	実施中
	⑦自転車シェアリングの推進	未実施
まもる ～啓発活動計画～	①注意喚起看板等の設置	実施中
	②交通安全教室の開催	実施中
	③街頭での直接指導	実施中
	④自転車通勤の推進	実施中
	⑤レンタサイクル	実施中
	⑥チラシや HP 等による情報発信	実施中
	⑦自転車マップの作成・配布	実施中
	⑧サイクルイベントの開催	実施中



(1) 走行空間計画の取り組み状況と課題

①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 ⇒ 64.3km (H29 末)

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29 年度末の自転車走行空間の整備延長は 64.3km となり、目標の 48km を達成	○
	自転車走行空間の整備は、H24 年度以前は路肩が狭く整備が困難な箇所の整備方法が確立していなかったことから、路肩の幅が広い路線への整備または路肩を拡げる等の道路改良を行ってきたが、H25 年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」を策定し、整備指針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことにより、目標以上に延長が延伸した。	
課題	○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化や自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえたネットワーク路線の見直しが必要。 ○整備済み路線のうち、自転車と歩行者が錯綜する危険のある自転車歩行者道活用区間が約 3 割ある。 ○市の財政状況が厳しいことや道路の維持管理費の増大などにより、整備費の確保が難しくなっている。	

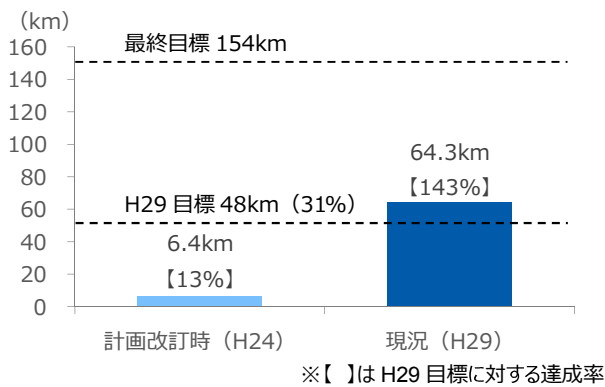


図 3-1 自転車走行空間整備状況

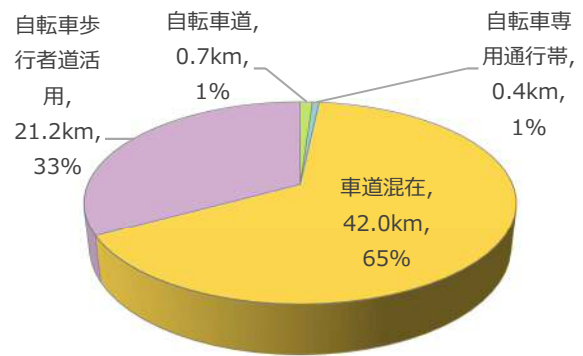


図 3-2 整備形態別の割合

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

⇒ 8.9km (H29 末)

評価	ネットワーク路線以外も、自転車需要が高い路線は自転車走行空間の整備を行い、ネットワークを補間する路線の整備を行うことができた。
課題	○「自転車の走行空間整備を検討する路線」の基準が一部古いいため、見直しが必要。 ○市の財政状況が厳しいことや道路の維持管理費の増大などにより、整備費の確保が難しくなっている。



図 3-3 ネットワーク路線以外の整備事例



(2) 駐輪計画の取り組み状況と課題

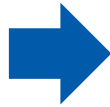
① 既存駐輪場への誘導 ⇒ 駐輪場の整備に併せ駐輪場への案内看板等を設置

評価	<ul style="list-style-type: none"> ○万代地区：ガルベストーン通の対策により、路上駐輪台数が減少（最大 140 台→0 台）したが、誘導先の弁天仮設駐輪場で収容台数を大幅に超える駐輪が発生。 ○古町地区：駐輪場の沿線にある上古町、東堀通は駐輪場への誘導が図られ、路上駐輪台数が減少。一方、古町通 6、7 番町は、駐輪場までの距離があり、適切な誘導が出来ていない。 ○新潟駅南口地区：対策により仮設第 2 駐輪場付近の路上駐輪台数は減少しているものの、依然として溢れている状態となっている。（収容台数 314 台に対し、駐車場内 425 台+路上 194 台（H29.5 調査時））
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○万代地区は、弁天仮設駐輪場が溢れている状態であるため、当該駐輪場を利用している人が多い周辺の学校や企業へ空いている民間駐輪場への誘導を行う必要がある。 ○古町・駅南地区は、案内看板だけではなく、空いている駐輪場へ誘導するための効果的な方法を検討する必要がある。

○万代地区：路上駐輪台数の多いガルベストーン通は、ロープ設置により物理的に放置自転車を抑制し、看板等により駐輪場に誘導



対策前（～H27）最大 140 台



対策後（H27 末）0 台
（ロープにより物理的にとめられない形に）



誘導看板を設置

○古町地区：駐輪場の整備に併せ駐輪場への案内看板等を設置



上古町（H27.9）



古町通 7 番町（H29.3）



西堀通 7 番町（H29.3）

○新潟駅南口地区：駐輪が溢れている仮設第 2 駐輪場について近辺の駐輪場への動線確保、看板等により他駐輪場へ誘導



②新潟駅周辺の駐輪場整備 ⇒ 空き空間活用や工夫により収容台数を確保、

H34 新潟駅高架化以降の整備に向けて地元や関係機関と意見交換会を実施中

評価	○地区全体の駐輪台数に対し収容台数は足りているが、利便性の良い仮設第2駐輪場では溢れている状態となっている。(698台→619台、収容台数 314台)
課題	○仮設第2駐輪場に利用が集中しており、駐輪場内におさまらない自転車が歩道等へはみだし、歩行者の支障となっている。 ○自転車が散乱しており、政令市にいがたの玄関口として景観上好ましくない。



仮設第2駐輪場付近の空き空間の活用 (170台分を確保)



仮設第2駐輪場周辺の路上駐輪 (約300台)

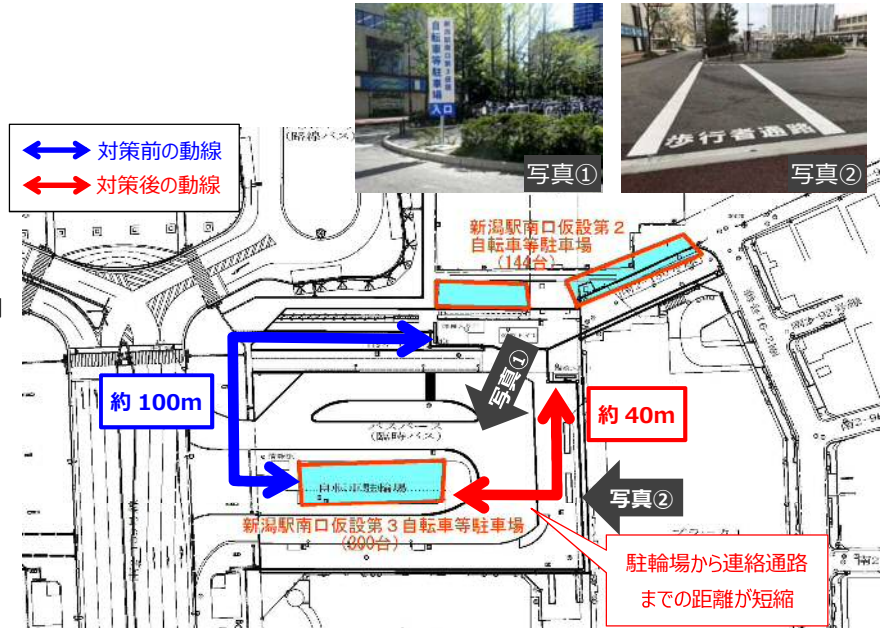


図 3-4 仮設第3自転車等駐輪場へ動線の見直し

③鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外)

評価	○越後石山駅、大形駅の駐輪場の整備により、収容台数が増加し、乱雑な路上駐輪や歩行者の歩きやすさが改善。 ○白山駅では、駅前広場の整備により放置自転車が減少。
課題	○駅周辺は、用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しい。 ○新潟大学前では、放置自転車が依然として多く、収容台数の減少や乱雑な駐輪を招いている。

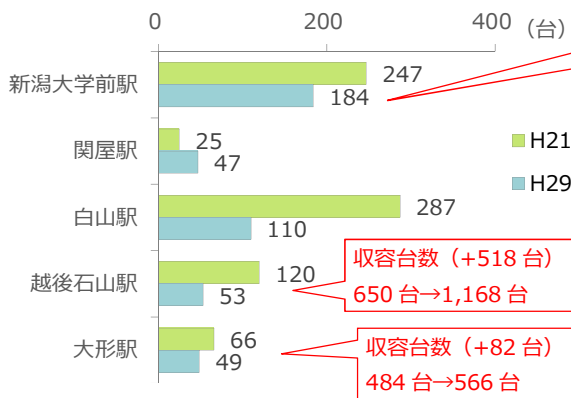


図 3-5 放置自転車撤去台数の変化

放置自転車が依然として多く、収容台数の減少や乱雑な駐輪を招いている。



H21 調査時の状況



H29 整備後の状況

図 3-6 越後石山駅駐輪場の整備前後の状況



④まちなかの駐輪場整備

④-1 古町地区

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29年度末の駐輪場収容台数は1,546台となり、目標の1,350台を達成	○
	道路上や空地を活用した市営駐輪場の整備を行うことにより、目標以上の駐輪台数を確保した。	
課題	○駐輪台数を満足する収容台数を確保したが、放置自転車は715台と依然多く、駐輪場が有効活用されていない。 ○最終目標2,000台の達成に向け、新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている市営・民間駐輪場への誘導が必要である。	

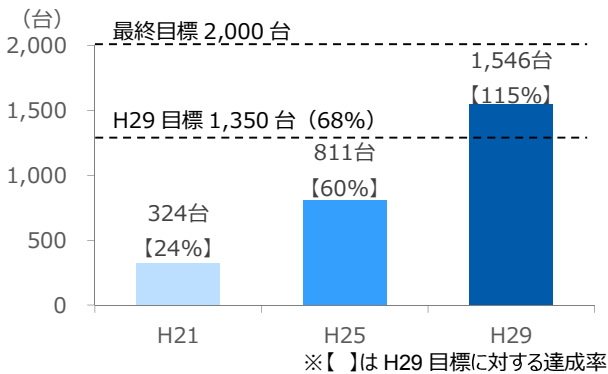


図 3-7 駐輪場収容台数 (古町地区)

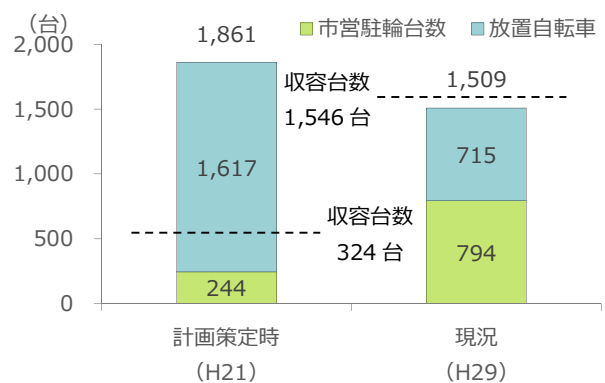


図 3-8 駐輪需要と供給量 (古町地区)

④-2 万代地区

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29年度末の駐輪場収容台数は951台となり、目標の600台を達成	○
	歩道の一部を路上駐輪場にするなど市営駐輪場の整備を行った他、民間と協力し、民間駐輪場を活用することにより、目標以上の駐輪台数を確保した。	
課題	○最終目標1,000台の達成に向け、新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている民間駐輪場への誘導が必要。	

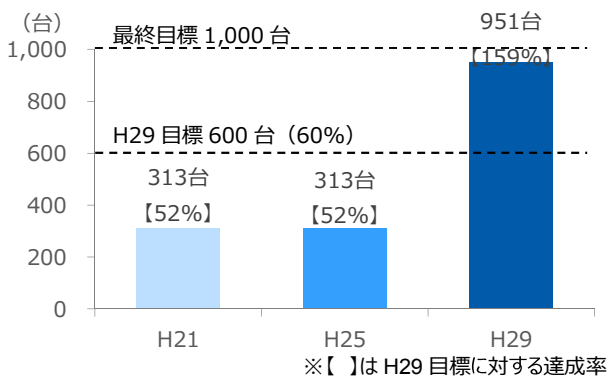


図 3-9 駐輪場収容台数 (万代地区)

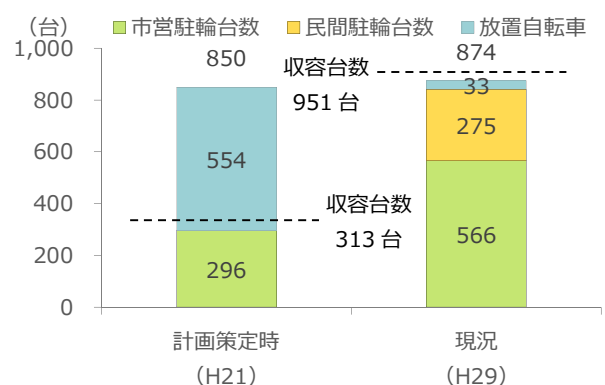


図 3-10 駐輪需要と供給量 (万代地区)



⑤バス停付近の駐輪場整備

評価	鉄道駅がなく、バスが主な交通手段となっている西区、南区の国道8号線沿いでは、バス停付近への駐輪場整備が進捗し、バス利用者も増加傾向。
課題	○西区、南区の国道8号線沿いでは駐輪場のないバス停がまだあるため、早急に整備が必要。

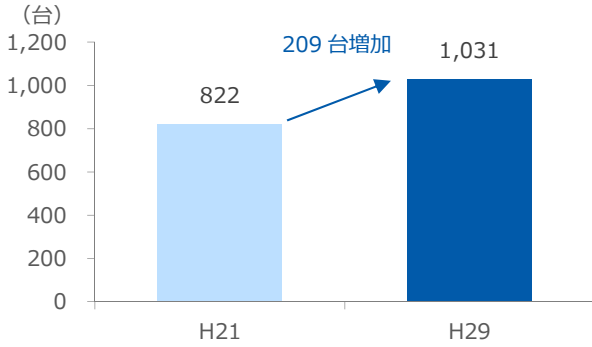


図 3-11 バス停駐輪場の収容台数

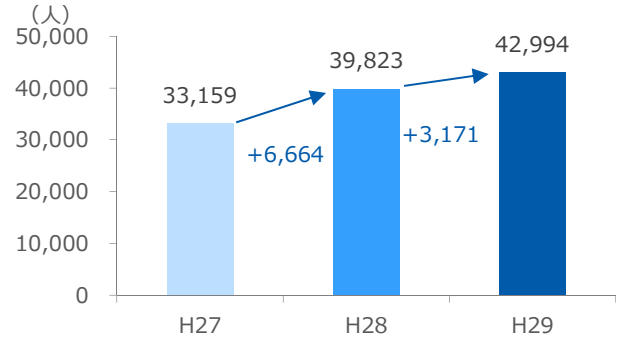


図 3-12 JR 駅のない国道8号沿線のバス停の乗車人員の変化 (対象27バス停の月平均利用者数の合計)



(3) 放置自転車対策の取り組み状況と課題

① 放置禁止区域の拡大 ⇒ 各地区で地元や関係機関と意見交換会を実施中

評価	古町・万代・新潟駅南口地区において、放置禁止区域の拡大に向け地元や関係機関と意見交換会を実施しているが、放置禁止区域の拡大には至っていない。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○新潟駅南口地区：路上駐輪の多い箇所が限定的（仮設第2駐輪場付近のみ）であるため、短期対策の実施による効果を検証した上で、放置禁止区域の拡大是非の検討が必要。 ○古町地区：地元商店街の要望により、商店への買い物客が減少しないよう通勤・通学者を対象とした放置禁止区域の拡大について検討が必要。 ○万代地区：弁天仮設駐輪場において、収容台数を大幅に超える駐輪台数があるため、この問題を解決し、受け皿を確保した上で、放置禁止区域の拡大を検討する必要がある。

図 3-2 各地区の放置禁止区域の検討状況

地区名	進捗状況
新潟駅万代口地区	放置禁止区域内の放置自転車は大幅に減少してきており、現在拡大は検討していない。
新潟駅南口地区	H34 の新潟駅高架化以降に、高架下スペースを活用した駐輪場整備を検討しているが、歩道上への放置自転車が多いことから、他駐輪場への誘導などの放置自転車対策と併せて放置禁止区域の拡大についても検討を行っている。
万代地区	放置自転車が大幅に減少しているため、地区全体ではなく、一部区域での拡大可否について検討を行っている。
古町地区	放置禁止区域について賛否が分かれており、地区全体での拡大が困難であることから、一部区域での拡大可否について検討を行っている。

② 撤去の強化 ⇒ 放置禁止区域内の撤去を強化

評価	<ul style="list-style-type: none"> ○放置禁止区域内：撤去の強化により駐輪禁止区域であることが周知され、撤去台数が大幅に減少（H21：2,686台→H28：541台） ○放置禁止区域外：H21 当時よりも撤去台数が減少しているが、近年はほぼ横ばい傾向。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○放置禁止区域内：撤去作業を毎日行っているが、市の財政状況が厳しく撤去にあたる人件費の確保が難しくなっているため、撤去回数の見直しが必要。 ○放置禁止区域外：依然として放置自転車が多く、特に駐輪場における長期の放置自転車が多いため、それに対する対策が必要。

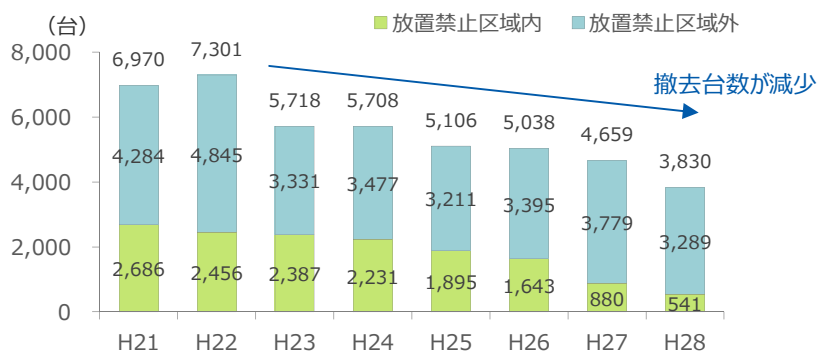


図 3-13 撤去台数の推移



③ 放置禁止区域における駐輪場の有料化 ⇒ 未実施

評価	放置禁止区域の拡大に併せて有料化を検討することとしているが、他地区では放置禁止区域の拡大に至っていないため、新たな駐輪場の有料化は実施できていない。
課題	○石宮公園地下駐輪場は、利用者数は増加傾向であるものの、利用率が低く、マイナス収支が続いていることから、駐輪場の有料化による是非について、検討を行う必要がある。

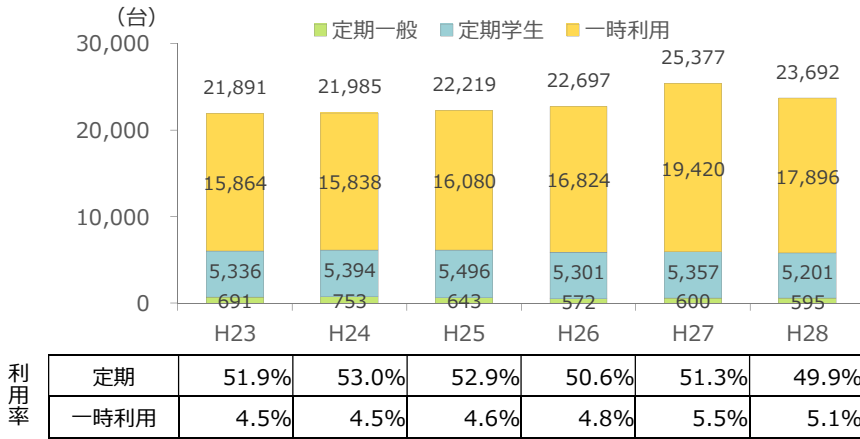


図 3-14 石宮公園地下駐輪場の利用者数の推移

<利用料金>

	利用料
定期一般	2,000 円/月
定期学生	1,000 円/月
一時利用	100 円/回

<収支状況>

	利用料収入	維持管理費
H26	8,106 千円	16,446 千円
H27	8,474 千円	
H28	8,150 千円	

④ 「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」 ⇒ 未実施

評価	附置義務駐輪場について、設置する側の企業等から条例改正の要望がなかったことから改正は検討していない。
課題	○小売店舗、物品を賃貸する事業所及び飲食店については、附置義務の駐輪場整備箇所が増えてきたことから、これまでの附置義務の駐輪場を設置した箇所において、利用実態に即しているかの検証が必要 ○他施設については、実績がほとんどなく、分析が困難。

図 3-3 附置義務駐輪場の設置台数

施設の用途	設置件数	収容台数
小売店舗、物品（映画、音楽等の複製物に限る。）を賃貸する事業所及び飲食店	13	2,165
銀行その他の金融機関	-	-
遊技場その他これに類する施設	-	-
専修学校その他これに類する施設	1	40
その他（混合施設）	2	268
計	16	2,473



⑤自転車等放置防止条例の改正 ⇒ 未実施

評価	放置禁止区域において撤去活動を強化したことで、放置自転車が減少したため、保管スペースに余裕ができ、条例改正の必要が低くなっている。
課題	○6ヶ月の保管期間により自転車の劣化が進行し、リサイクル可能な自転車が減少

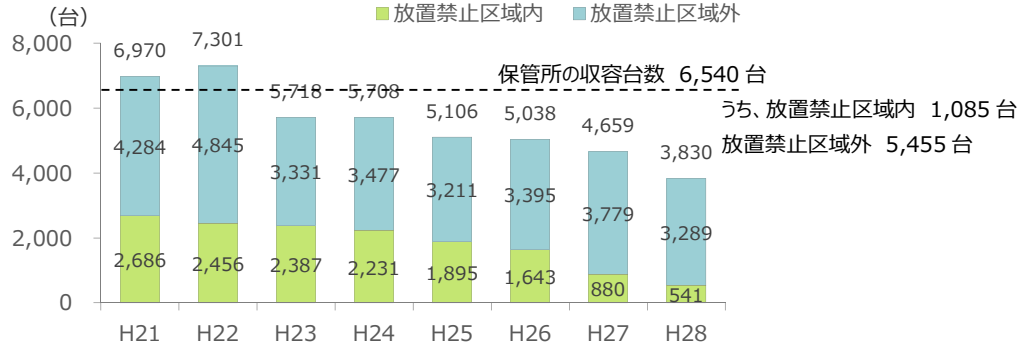


図 3-15 保管所の収容台数と放置自転車撤去台

⑥撤去自転車のリサイクルの推進

評価	処分自転車の有価化を導入したことで、処分費の削減につながった。
課題	○安価な自転車が普及し、リサイクル可能な自転車が減少。 ○鉄くず価格の変動により、鉄くず費と運搬費・廃タイヤ処分費のつりあいが取れなくなることもあり、安定して有価化することができない。

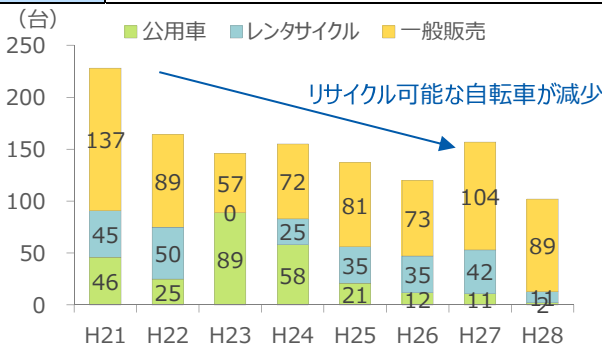


図 3-16 再生自転車台数

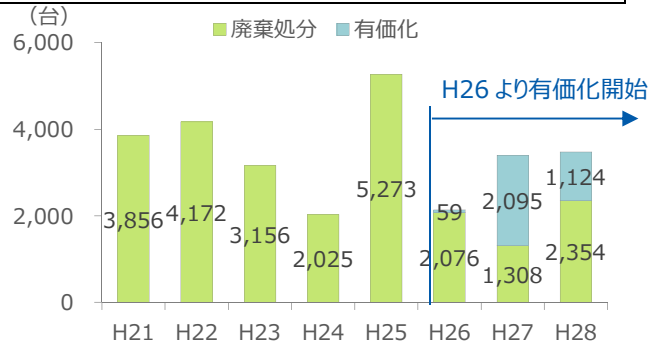


図 3-17 再生自転車台数

⑦自転車シェアリングの推進 ⇒ 未実施

評価	シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保などの課題があり、シェアリングの提案までは至らなかった。
課題	○シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保 ○自転車シェアリングに対する大学や企業の認知不足



(4) 啓発活動計画の取り組みと課題

①注意喚起看板等の設置

評価	注意喚起看板等の設置により、自転車事故の防止につながっている。
課題	○設置箇所は、自転車と歩行者の錯綜がある自転車歩行者専用道がほとんどであり、自転車と自動車の事故が多発している箇所への設置が少ない。



自転車歩行者の専用道であるため、歩行者優先であることを啓発するため、路面表示、看板を設置（西区）



中学校付近の自転車通学路に速度を超過する自動車が多いことから、啓発看板を設置（西蒲区）

②交通安全教室の開催

評価	交通安全教室は毎年継続的に実施しており、H24 に比べて H28 は実施回数が増加している。
課題	○歩道通行が認められている小学生に対する交通安全教室の実施率が高いが、自転車利用が多く車道通行が原則となる中学生以上に対する交通安全教室の実施率が依然として低い。

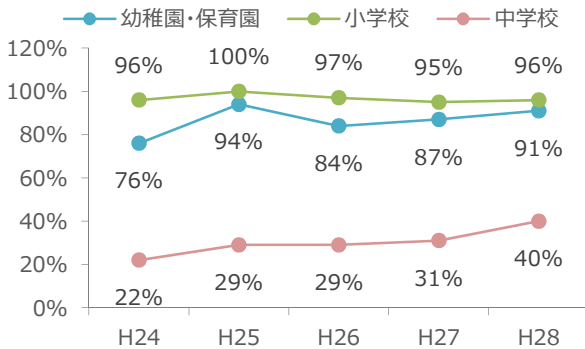


図 3-18 交通安全教室の実実施率の推移

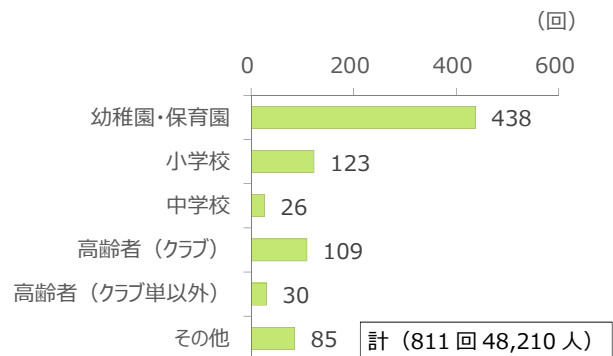


図 3-19 H28年度の交通安全教室の実施状況



③街頭での直接指導

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29年の街頭での直接指導回数は8路線となり、目標の8路線を達成	○
	○自転車走行空間整備済み路線における現地の啓発活動により、車道左側通行の順守率向上につながった。 ○無灯火走行や鍵かけ等の啓発活動により、自転車マナーやルールの周知につながった。	
課題	○チラシを配布する際は、自転車走行中の人を呼び止めるため、警察の協力が不可欠である他、人手が必要。	

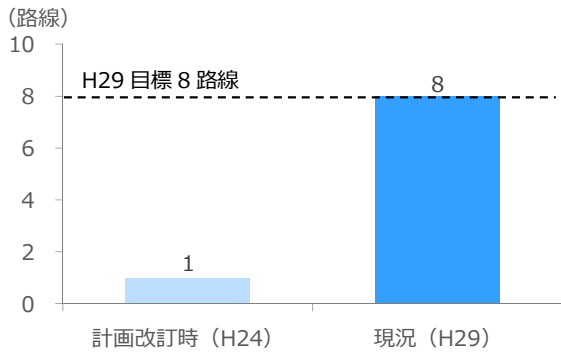


図 3-20 街頭での直接指導実施路線数 (走り方の啓発)

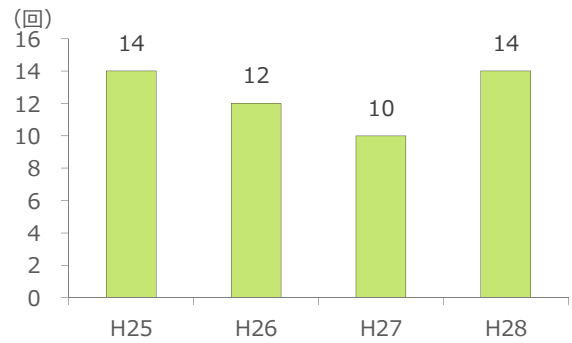


図 3-21 年度別の該当での指導回数 (無灯火や鍵かけの啓発含む)

④自転車通勤の推進

評価	自転車通勤促進の取り組みを実施しているが、参加者は限定的であり、効果が少ない。
課題	○新潟市は天候不良が多い、企業に駐輪場がなく自転車通勤を禁止している、自転車通勤の際の事故の責任がとれない、などから、自転車通勤の促進が図られていない。



図 3-22 エコモビ推進運動 (H28～)



図 3-23 にいがたエコ通勤チャレンジサイト (H24～)



⑤ レンタサイクル

評価	<ul style="list-style-type: none"> ○全体の利用回数は増加（H25の1.17倍） ○観光客へ手軽な交通手段を提供している
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○「営業開始時間が午前9時または9時半」、「時間貸し」、「貸出所への返却が必要」であることから、通勤・通学には適していない ○リサイクル自転車をレンタル用自転車として活用している事業があり、リサイクル可能な自転車が減少しているため、レンタル用自転車の確保が難しくなっている

表 3-4 レンタサイクル実施状況

区	事業名	規模	料金	開始
中央区	レンタサイクル推進事業	20箇所 192台	有料	H14
中央区	スマートクルーズ	9箇所 29台	有料	H20
北区	地域活性化事業	10台	無料	H20
西区	歩いて見つける！西区の宝おもてなし事業	16台	無料	H21
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	20台	無料	H22
秋葉区	自転車貸出し業務	5台	無料	H22
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30台	有料	H22
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	30台	無料	H25
南区	南区レンタサイクル	10台	無料	H26

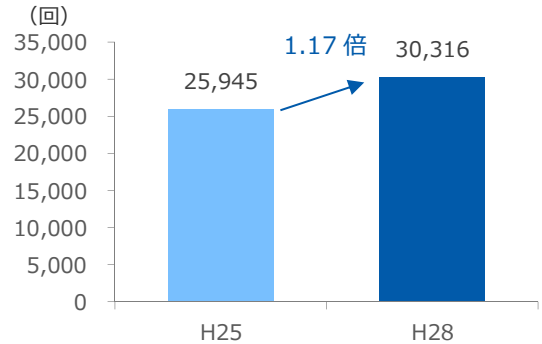


図 3-24 利用回数の変化
※比較可能な7事業で比較

⑥ チラシや HP 等による情報発信

評価	各媒体での情報発信の他、自転車購入店でのチラシ配布等により、自転車ルールの周知が図られ、自転車事故の削減や通行区分順守率の向上につながった。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○広報誌やマスコミ等への情報発信については回数が少ない ○ドライバーに対して自転車利用に関するルールの周知が不足している



H29 自転車適正利用チラシ



駐輪場利用案内、路上駐輪啓発チラシ（中央区）

自転車の交通安全
更新日：2019年6月10日

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
自転車は、道路交差点上「駐輪場」が設置されている場合は、歩道と車道の区別があるときは「歩道通行」が原則です。しかし、次の場合は、例外で歩道を通行できます。
● 道路幅が狭く、70cm以上の高脚型及び車道通行に支障がある自転車の通行
● 道路工事や駐車車両などにより車道の左側を通行することが困難なときや、歩道の通行が非常に多く危険な場合
- 2 車道は左側を通行
自転車は、道路の左側を通行しなければなりません。右側通行（逆走）は違反です。
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを通行
歩道を通行する場合は、車道寄りですぐに停止できる位置で通行しましょう。歩行者の通行を妨げるおそれがある場合は、一時停止するとともに、自転車が降りて歩きましょう。

新潟市ホームページ「自転車の交通安全」

濁ちやり通信【第3回】
更新日：2017年4月26日

第3回は自転車の適正な利用に関する啓発ポスター・チラシの紹介

「自転車のルールとマナーについて知っておいてほしいこと」
自転車のルールとマナーについて知っておいてほしいことポスター・チラシにしました。内容は以下の通りです。
ルール→自転車は歩道の左側を走るのが基本！
警告音では、自転車の位置を判断しやすくなるため、車道の左側に黄色の反射板などを設置してほしいです。
みなさん用車道に乗るとは車道の左側を通行しましょう。

新潟市「濁ちやり通信」

新潟市自転車NAVI
@niigata_chari

新潟市役所土木総務課計画係です。新潟市の自転車利用環境情報を発信します。情報発信を目的とするアカウントのため、個別の返信等はしておりません。お問合わせは所管する機関へお願いします。

新潟市中央区学校町通1番町602番地1（第1分館5階）
city.niigata.lg.jp

2 フォロー 165 フォロワー

新潟市自転車 NAVI (Twitter)



⑦自転車マップの作成・配布

評価	自転車団体及び市民と協働し作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高めることができた。
課題	○中央区、東区、江南区、南区の4区のみであり、他4区については作成していない ○自転車走行空間の整備により、一部推奨ルート等の更新が必要となっている



中央区自転車マップ



東区自転車マップ



南区自転車マップ



江南区自転車マップ

⑧サイクルイベントの開催

評価	新潟シティライドや新潟ヒルクライムは、参加者数が増加傾向にあり、新潟シティライドはH29よりコースの種類を追加するなど、取り組みの拡充を図ることができた。
課題	○シンポジウム、マナーコンクールは開催できていない。

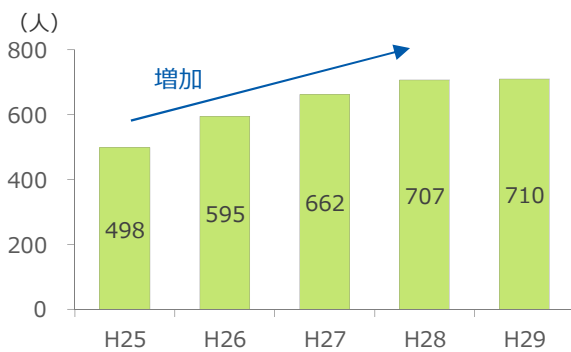


図 3-25 新潟シティライド参加人数

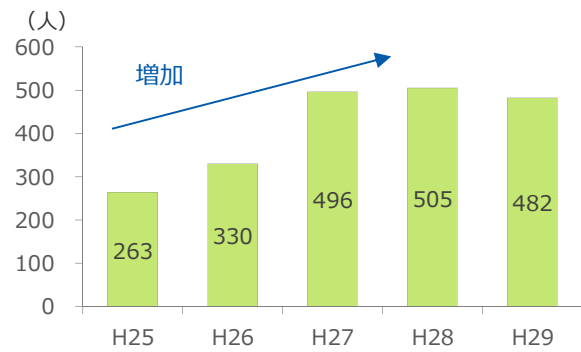


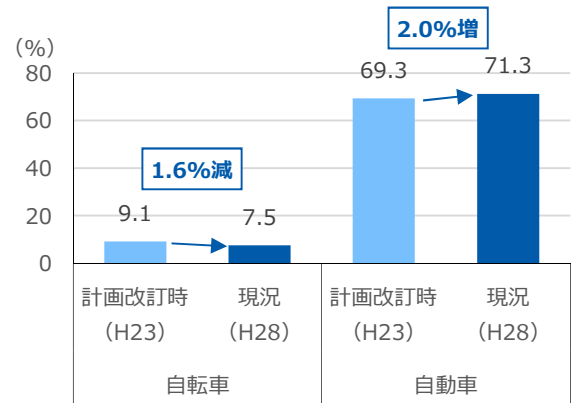
図 3-26 新潟ヒルクライム参加人数



(5) 全体の取り組みと課題

① 自転車分担率

- ・ 自転車分担率の中間目標は、計画策定時の9.1%を上回ることとしていたが、現況は7.5%に下がっており、目標達成には至らなかった。
- ・ 一方、自動車の分担率は増加しており、過度な自動車依存からの脱却が大きな課題となっている。

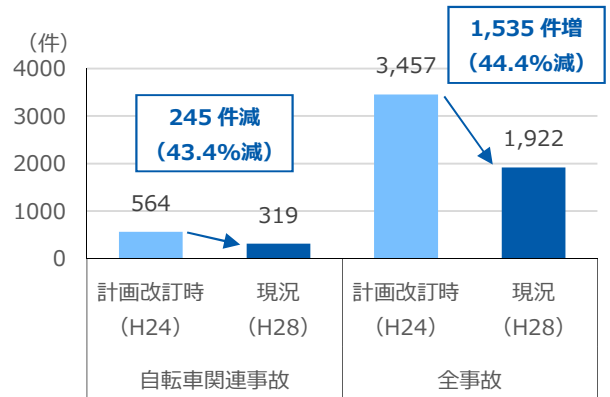


【出典】新潟市内都市交通特性調査

図 3-27 交通手段分担率の変化

② 自転車事故件数

- ・ 自転車事故件数の中間目標は、計画策定時の564件を下回ることとしていたが、現況は319件と下がっており、目標を達成した。
- ・ ただし、自転車事故、全事故とも同様な減少率となっており、自転車による取り組みによる事故削減効果は大きくないものと考えられる。

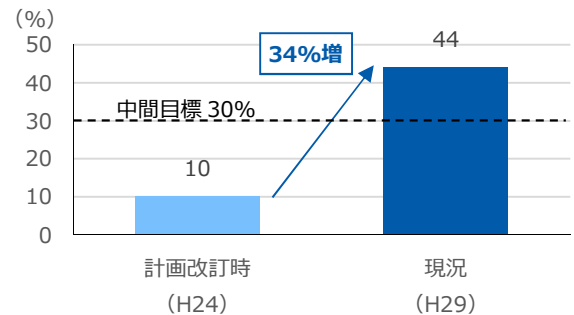


【出典】新潟市交通事故概況

図 3-28 事故件数の変化

③ 通行区分順守率

- ・ 通行区分順守率（車道の左側を通行している割合）の中間目標は30%としていたが、現況は44%と上回っており、目標を達成した。
- ・ 自転車通行空間の整備により、自転車の通行ルールを周知することができた。



※代表8路線の平均値

図 3-29 通行区分順守率の変化

④ 路上駐輪台数

- ・ 古町地区の路上駐輪台数は大幅に減少したものの、利用率の低い駐輪場もあり、中間目標600台に対し、現況は794台と目標達成には至らなかった。
- ・ 万代地区の路上駐輪台数は、民間駐輪場の確保もあり、中間目標300台に対し、現況は33台で目標を達成した。

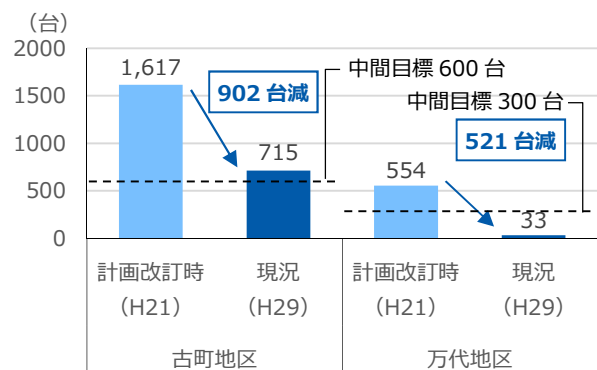


図 3-30 路上駐輪台数



⑤ 市政世論調査

- ・ 自転車に関する取り組みの満足度は、計画改訂時の H25 と比べるとすべての取り組みで増加している。
- ・ しかし、「はしる」「とめる」については、微増となっており、更なる満足度向上が必要である。
- ・ また、市内を自転車で移動する際の交通手段としての満足度、歩行空間の安全性に対する満足度も計画策定時の H25 と比べ増加しているものの、微増となっている。

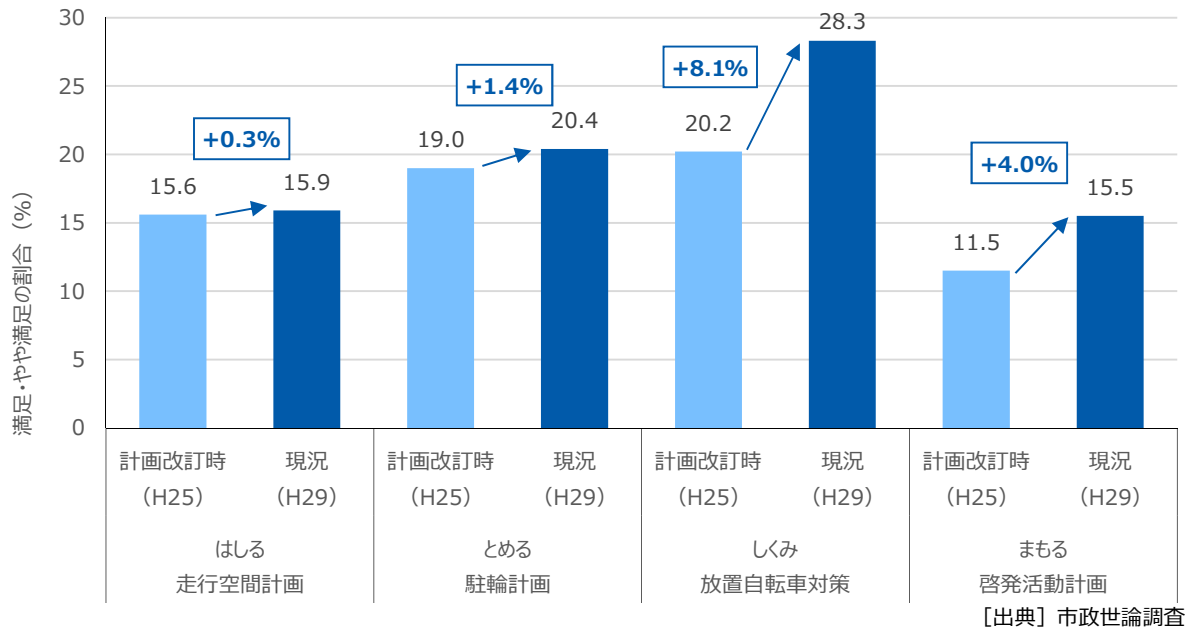


図 3-31 自転車に関する取り組みの満足度

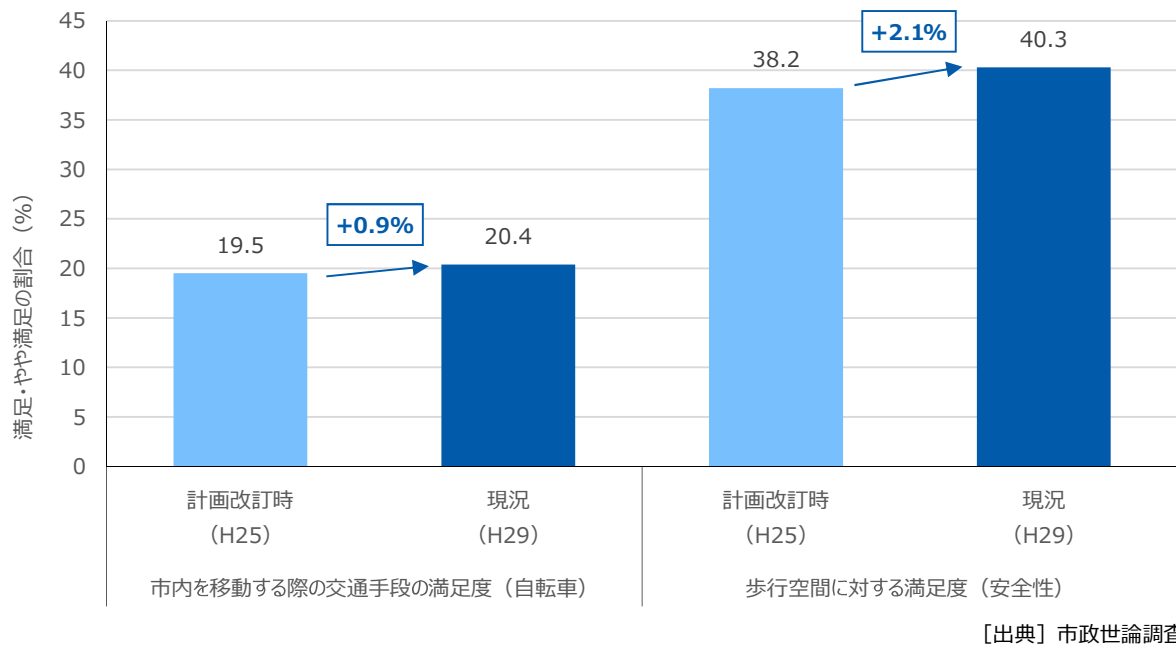


図 3-32 自転車、歩行空間の満足度



第4章 課題を踏まえた対応

(1) 課題を踏まえた対応

課題等を踏まえ、自転車の利用環境整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の交通ルールを徹底させるなど、ハード、ソフトの両面から取り組みを進める。

また、さらなる自転車利用環境向上に向けて、新たな考え方や施策の拡充を行い、関係者と連携して取り組みを進める。

<全体の取り組みと課題>

- 自転車の分担率は減少（過度な自動車依存）
- 自転車事故は減っているものの、依然として事故が多い
- 古町地区では依然として路上の放置自転車が多い
- 市政世論調査では、「はしる」「とめる」は前回から微増で、更なる満足度向上が必要

	課 題	対 応
はしる 走行 空間 計画	<ul style="list-style-type: none"> ○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化、自転車利用のニーズの変化 ○整備済み路線のうち、自転車歩行者道の活用区間が約3割ある ○整備費や維持管理費の増大 	<ul style="list-style-type: none"> ○ネットワーク路線の見直し ○自転車走行空間整備ガイドラインの見直し ○自転車走行空間整備の実行計画を作成
とめる 駐輪 計画	<ul style="list-style-type: none"> ○利用が集中する駐車場や空きのある駐輪場が存在 ○古町地区では依然として路上の放置自転車が多い ○用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しい ○需要はあるものの駐輪場のないバス停が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○駐輪場の利用率向上や適正利用の促進 ○利用しやすい場所での駐輪場整備に向けた用地の確保（交通事業者、商店街、交通管理者等との連携） ○公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備
しくみ 放置 自転車 対策	<ul style="list-style-type: none"> ○撤去自転車は依然として多い ○駐輪場における長期の放置自転車が多い ○リサイクル可能な自転車の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ○放置禁止区域の拡大、撤去の強化 ○長期放置自転車削減に向けた取り組みの実行 ○リサイクルの推進に向けた取り組みの実行
まもる 啓発 活動 計画	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車ルールの浸透度が低い ○過度なマイカー利用 ○健幸都市づくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用ルールの認知度向上、実行度向上 ○自転車利用の促進



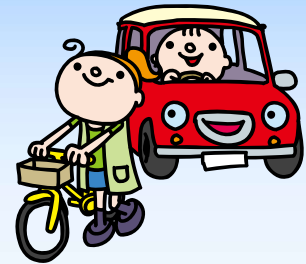
第5章 自転車利用環境計画の基本方針

(1) 自転車利用環境計画のビジョン

自転車利用環境計画のビジョン

歩行者、自転車、自動車が安全で安心して
共存できる道路空間を構築する

歩行者に十分配慮し、環境問題や健康増進、更にスポーツ面からも有効な交通手段として活用を期待できる、自転車を活かしたまちづくりを進めるため、歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる道路空間を構築する。



(2) 自転車利用環境計画の基本方針

【はしる ～走行空間計画～】

自転車で気軽に楽しく“はしる”まち新潟

<基本方針>

- 自転車が安全に快適に走行できる連続した走行空間ネットワークの形成を図る。
- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築する。

<計画の考え方>

- 駅、学校、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して設定する。
- 自転車は車道の左側通行を基本とし、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（以下、「新潟市ガイドライン」と略す。）」に基づくこととする。
- 実行計画に基づいた計画的な整備を実施する。



【とめる ～駐輪計画～】

自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟

＜基本方針＞

- 様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保する。
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保する。
- 既設の駐輪場を効率的に活用する。

＜計画の考え方＞

- 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空き空間を有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。
- 自転車利用者が集中する公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備する。
- 駅周辺の駐輪場などの既存ストックを活用し、改良を図るとともに、駐輪場へ誘導する施策を行い、駐輪場の利用効率向上や適正利用の促進を図る。

【しくみ ～放置自転車対策～】

“しくみ”をつくり、歩行者にやさしく、風景にとけ込むまち新潟

＜基本方針＞

- 都市景観の維持及び緊急時の活動の妨げにならないよう路上放置自転車を削減する。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。
- 放置自転車を有効活用し、処分費を低減する。

＜計画の考え方＞

- 公共の駐輪場や民間施設と協力した駐輪場の設置を促進するとともに、放置禁止区域を拡大し、撤去の強化を図る。
- 駐輪場内の長期放置自転車の削減に向けた取組を行う。
- 撤去自転車の処分費低減に向けた取り組みを行う。

【まもる ～啓発活動計画～】

ルールを“まもり”、自転車に乗る人が快適に、人にやさしいまち新潟

＜基本方針＞

- 歩行者、自転車、ドライバーに対して走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上を図る。
- 過度なマイカー利用から環境にやさしい交通手段である自転車利用へ転換を図る。

＜計画の考え方＞

- 全ての人に対して意識向上を図るため、年代や属性別に、ルールを守る理由も含め啓発を行う。
- 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がる各種取組を推進する。
- 人が多い箇所や団体と繋がるような啓発方法を検討し実施していく。



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。

施策メニューの立案にあたっては、平成26年3月の計画改訂時の22の施策メニューに対し、計画の進捗状況や自転車を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、施策メニューの統合や集約化を行い、実効性があると考えられる15の施策メニューを立案した。

現計画			改訂版		
はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	最重点	統合	①ネットワーク路線等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		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
とめる 駐輪 計画	①既存駐輪場への誘導	その他	集約	①新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
	②新潟駅周辺の駐輪場整備	重点		②鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外の JR 駅)	その他
	③鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外)	その他		③まちなかの駐輪場整備	最重点
	④まちなかの駐輪場整備	最重点		④バス停付近の駐輪場整備	その他
	⑤上記以外のバス停付近の駐輪場整備	その他			
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止区域の拡大	最重点	集約	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	最重点
	②撤去の強化	重点		②撤去の強化	重点
	③放置禁止区域における駐輪場の有料化	その他	集約	③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	その他
	④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	その他		④撤去自転車のリサイクルの推進	重点
	⑤自転車等放置防止条例の改正	その他	集約	⑤自転車等放置防止条例の改正	その他
	⑥撤去自転車のリサイクルの推進	重点		⑥撤去自転車のリサイクルの推進	重点
	⑦自転車シェアリングの推進	その他	統合	⑦自転車シェアリングの推進	その他
まもる 啓発 活動 計画	①注意喚起看板等の設置	重点	集約	①交通安全教室の開催	最重点
	②交通安全教室の開催	最重点		②街頭での直接指導	最重点
	③街頭での直接指導	最重点	集約	③自転車通勤の推進	その他
	④自転車通勤の推進	その他		④シェアサイクリングの推進	重点
	⑤レンタサイクル	重点	集約	⑤チラシや HP 等による情報発信	重点
	⑥チラシや HP 等による情報発信	重点		⑥サイクルイベントの開催	その他
	⑦自転車マップの作成・配布	その他	集約		
	⑧サイクルイベントの開催	その他			

- 最重点 最も重点的に取組む項目
- 重点 最重点項目の次に重点的に取組む項目
- その他 継続的に取り組む、または必要に応じて検討する項目



(1) はしる ～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 6-1 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ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	最重点



①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 【最重要】

<基本方針>

- 自転車が安全に快適に走行できる連続した走行空間ネットワークの形成を図る。
- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築する。

A. 駅、学校、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して設定する。

実施内容	考え方
自転車走行空間ネットワーク路線の再設定	<ul style="list-style-type: none"> ○原則として次の路線はネットワーク路線とする。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と高校や住宅街を結ぶ路線 ・ 大規模集客施設周辺 ・ 大学周辺 ・ 自転車通学の多い中学校周辺 ・ 自転車通行空間が整備済み路線 ・ 新潟シティライドのロングコース設定路線 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課、区（建設課）

B. 自転車は車道の左側通行を基本とし、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」に基づくこととする。

実施内容	考え方
ガイドラインの策定	<ul style="list-style-type: none"> ○原則として「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏襲する。 ○ネットワーク路線以外でも、自転車需要が高い路線については、ネットワーク路線に準じた整備を行う。また、整備が完了した路線は、ネットワーク路線へ追加することを基本とする。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課、区（建設課）

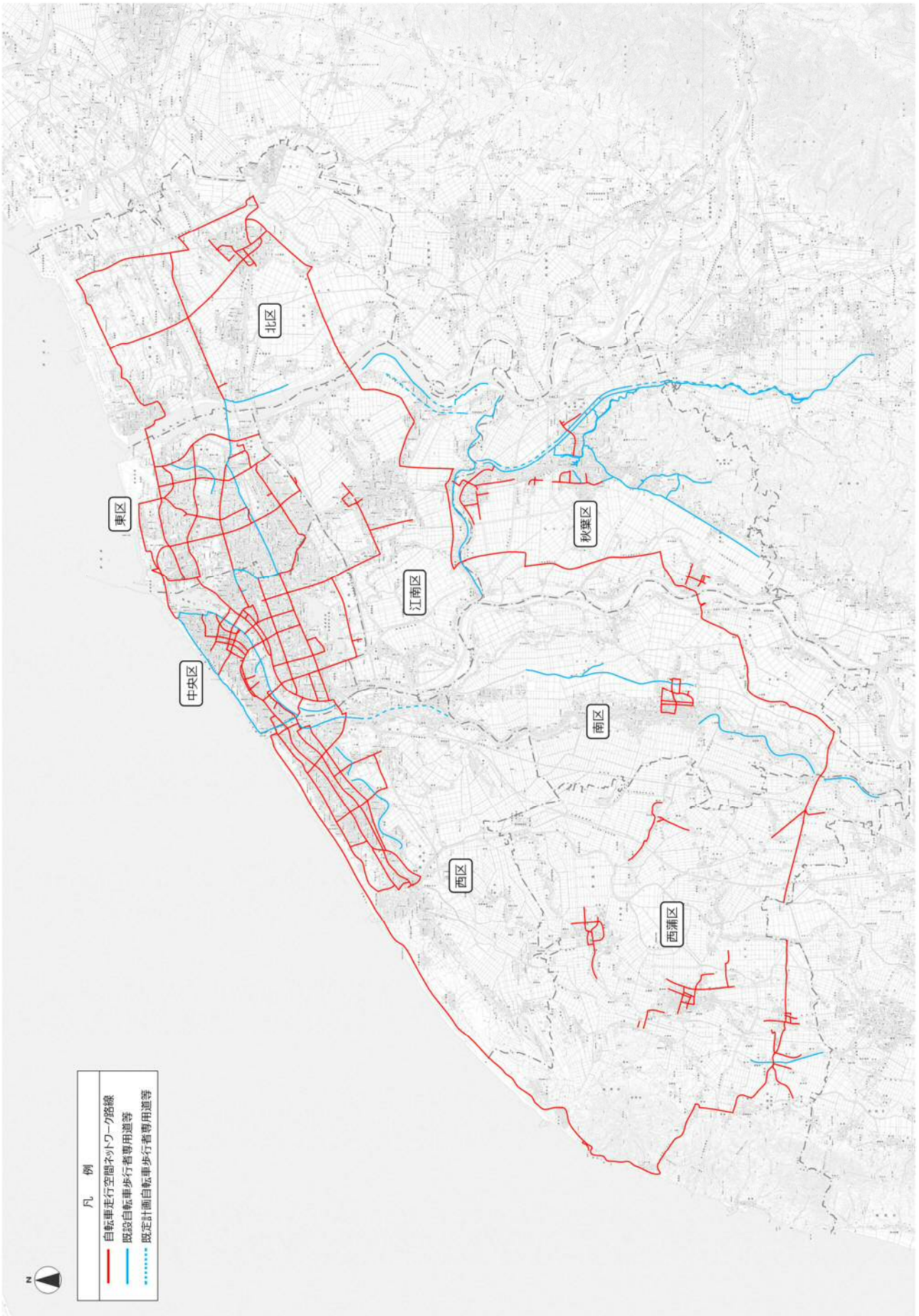
C. 実行計画に基づいた計画的な整備を実施する。

実施内容	考え方
走行空間を年次計画に沿って整備	<ul style="list-style-type: none"> ○指標を達成するための実施計画に基づいた整備を実施する。 ○予算的な制約があるなか、自転車ネットワークの早期進展を目指し、矢羽根型路面表示や自転車ナビマークを必要最小限とした暫定整備を可能とする。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課、区（建設課）、東西土木事務所、新潟国道事務所 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施時期：平成31年度末まで

次頁以降に自転車走行空間ネットワーク路線を示す。

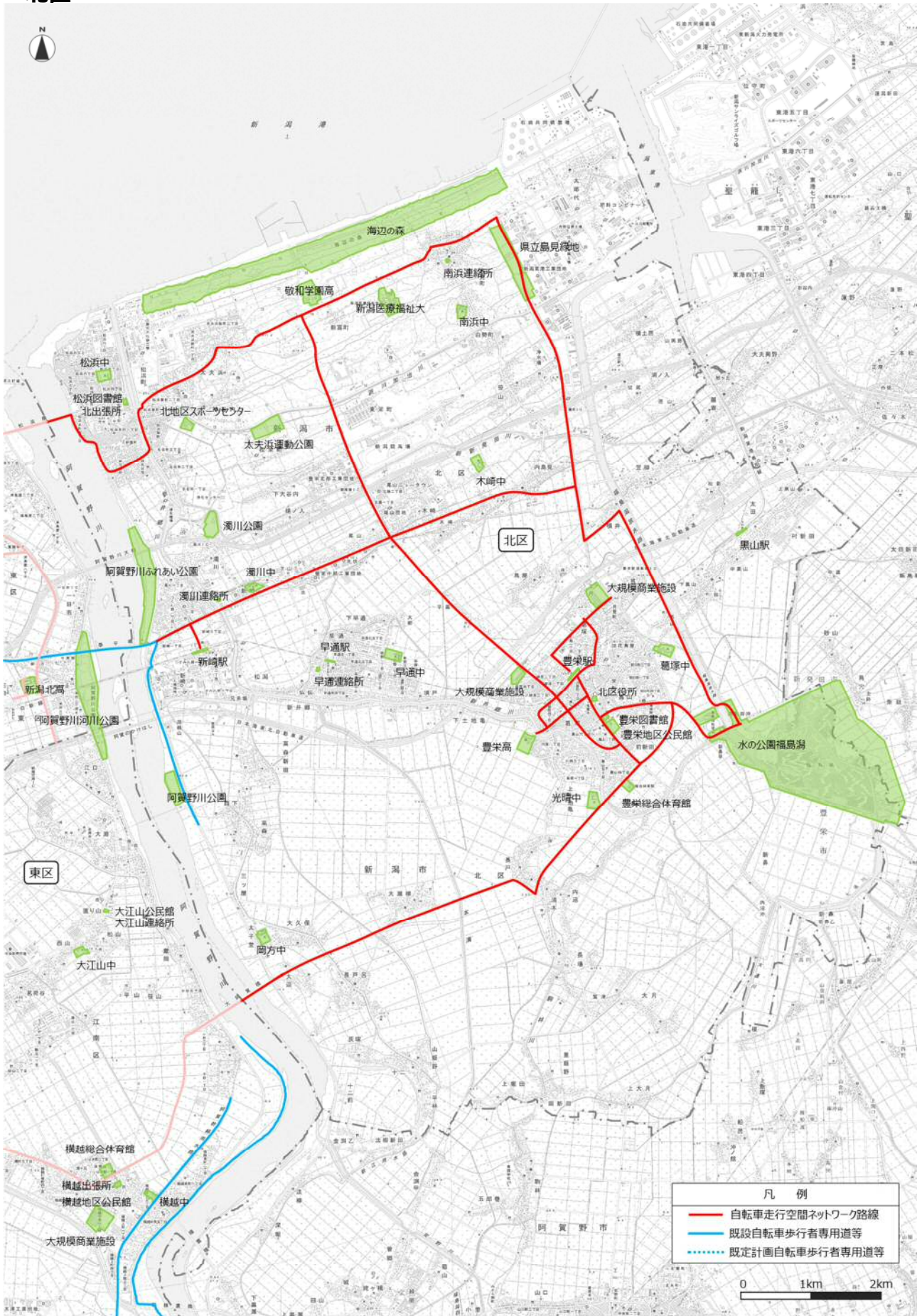


■新潟市全体



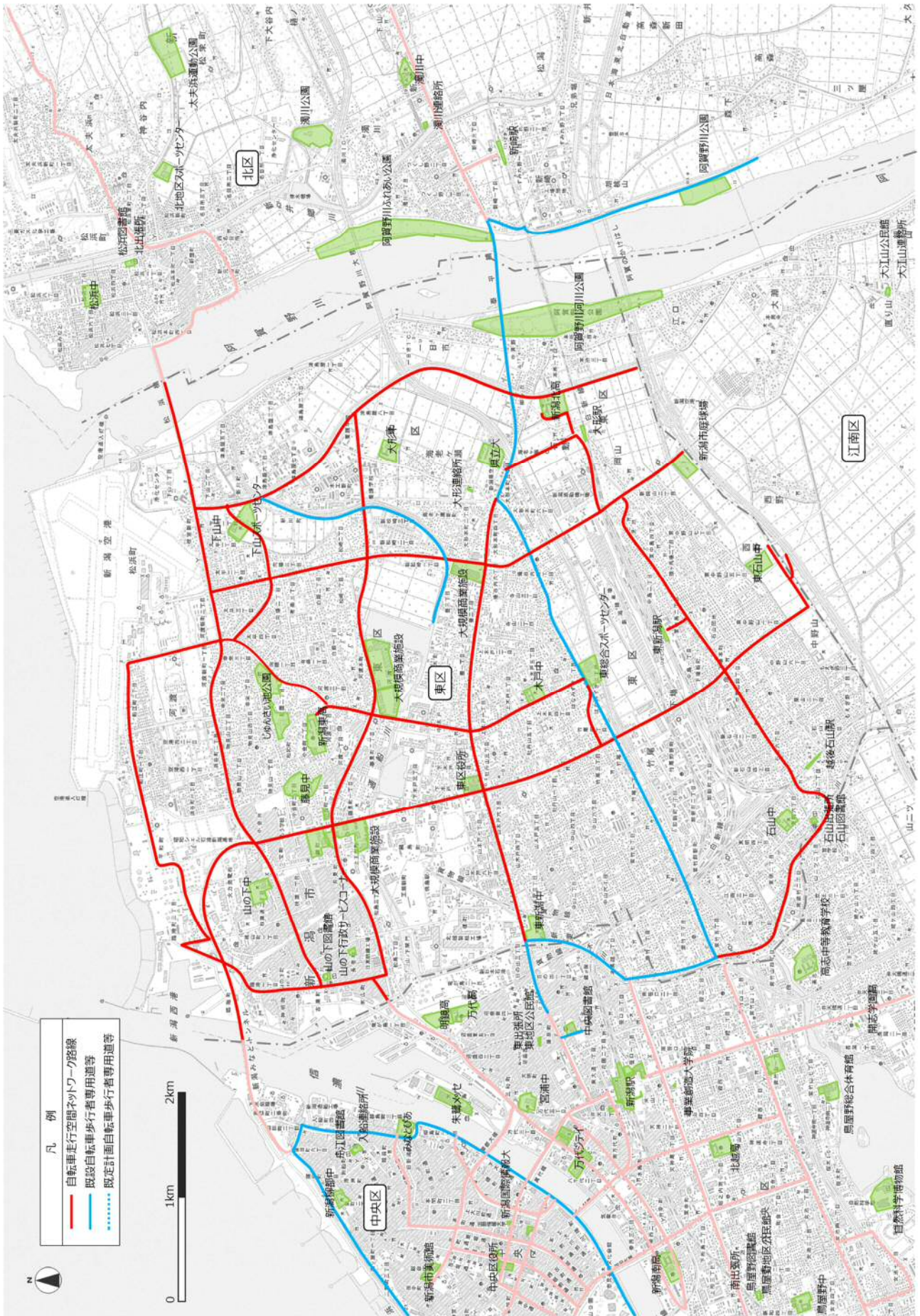


■北区



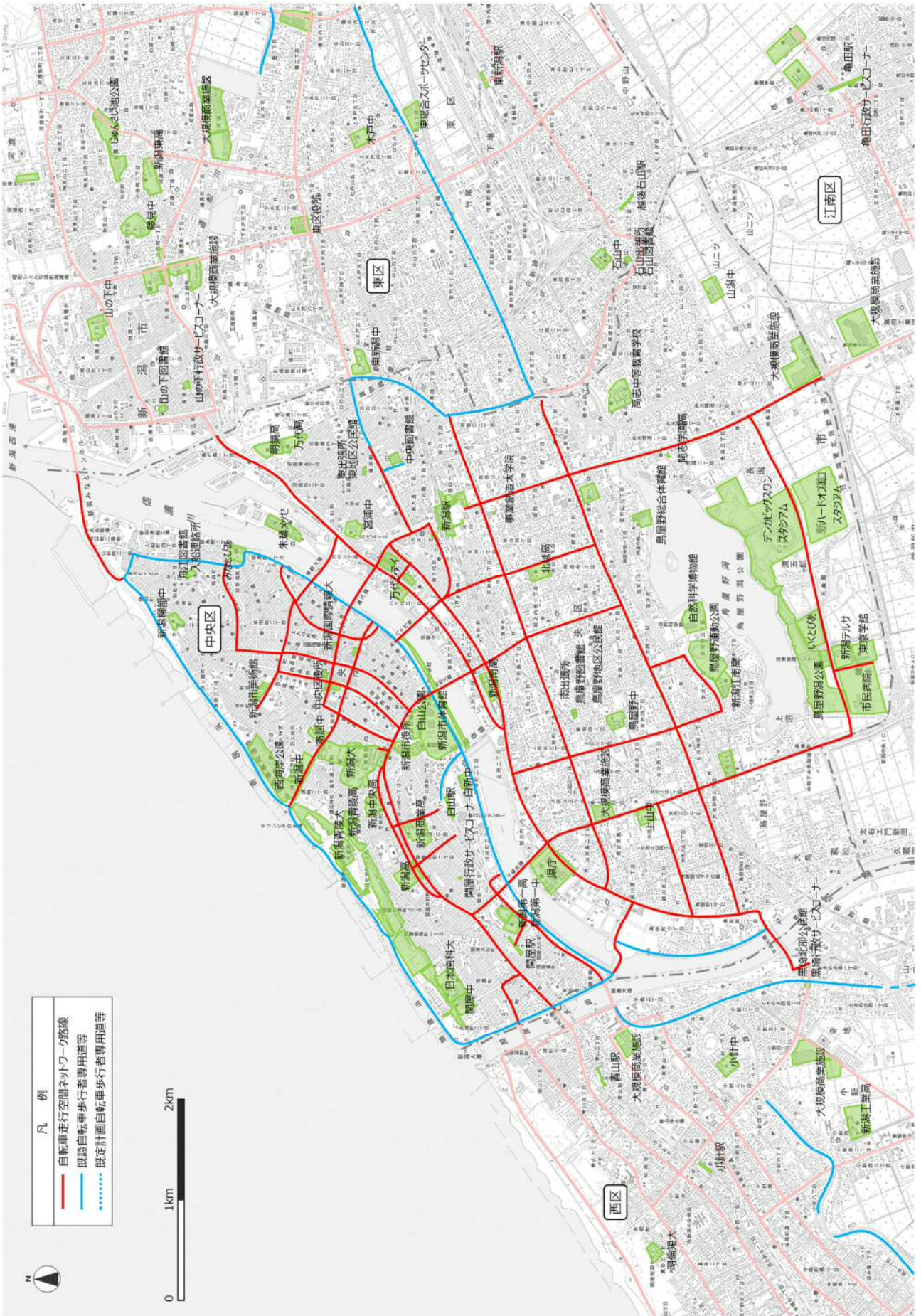


■東区



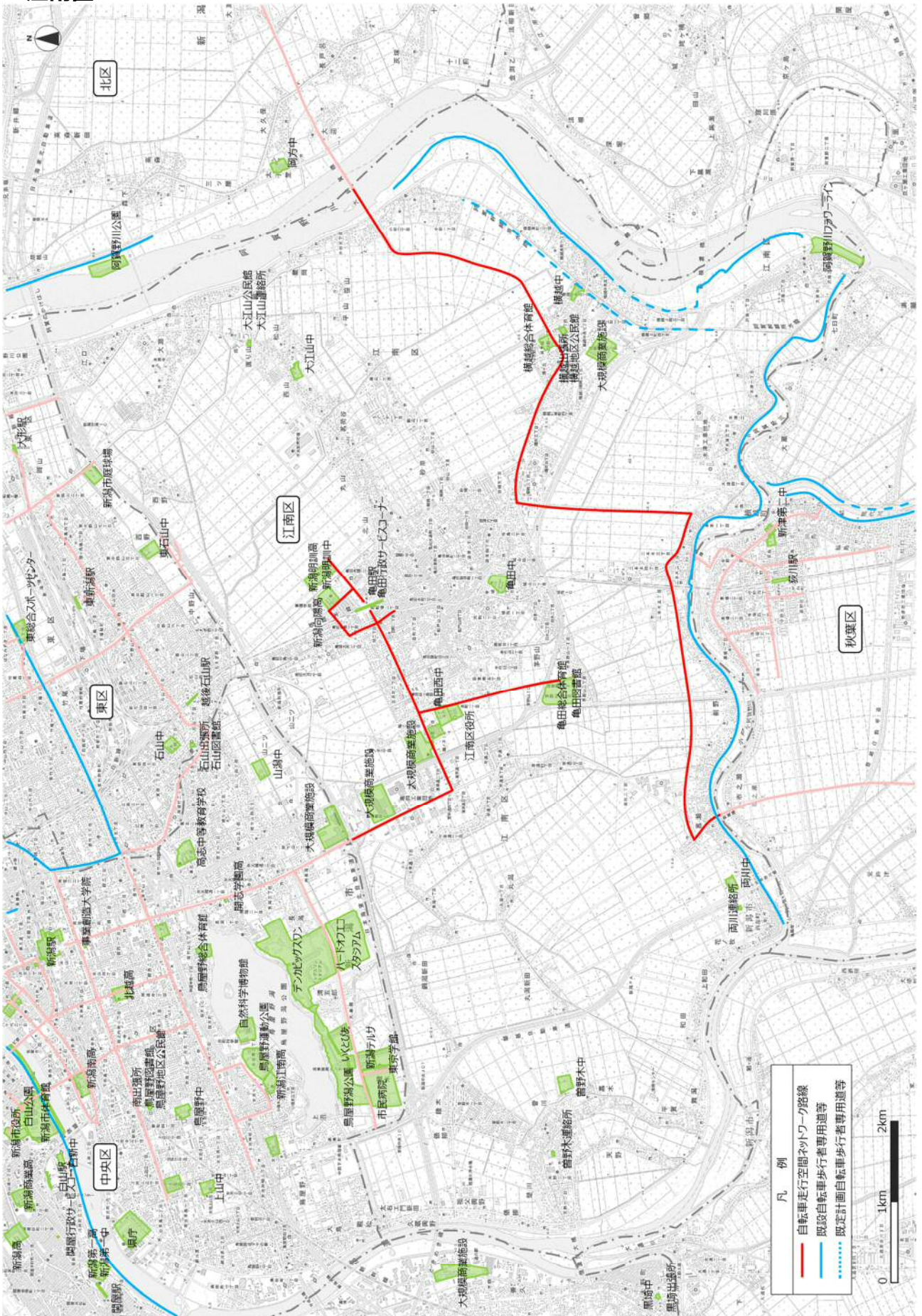


■ 中央区



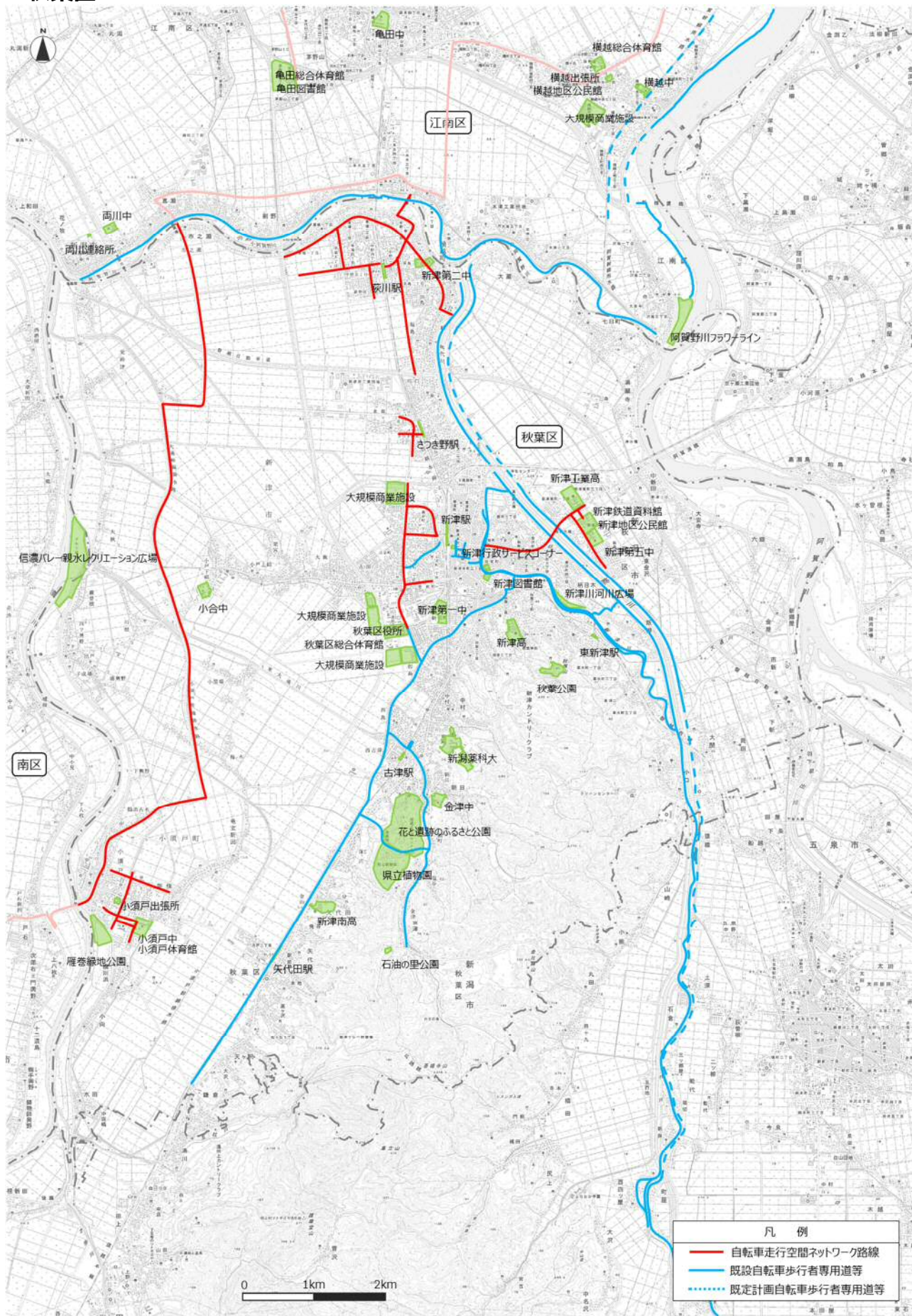


■ 江南区



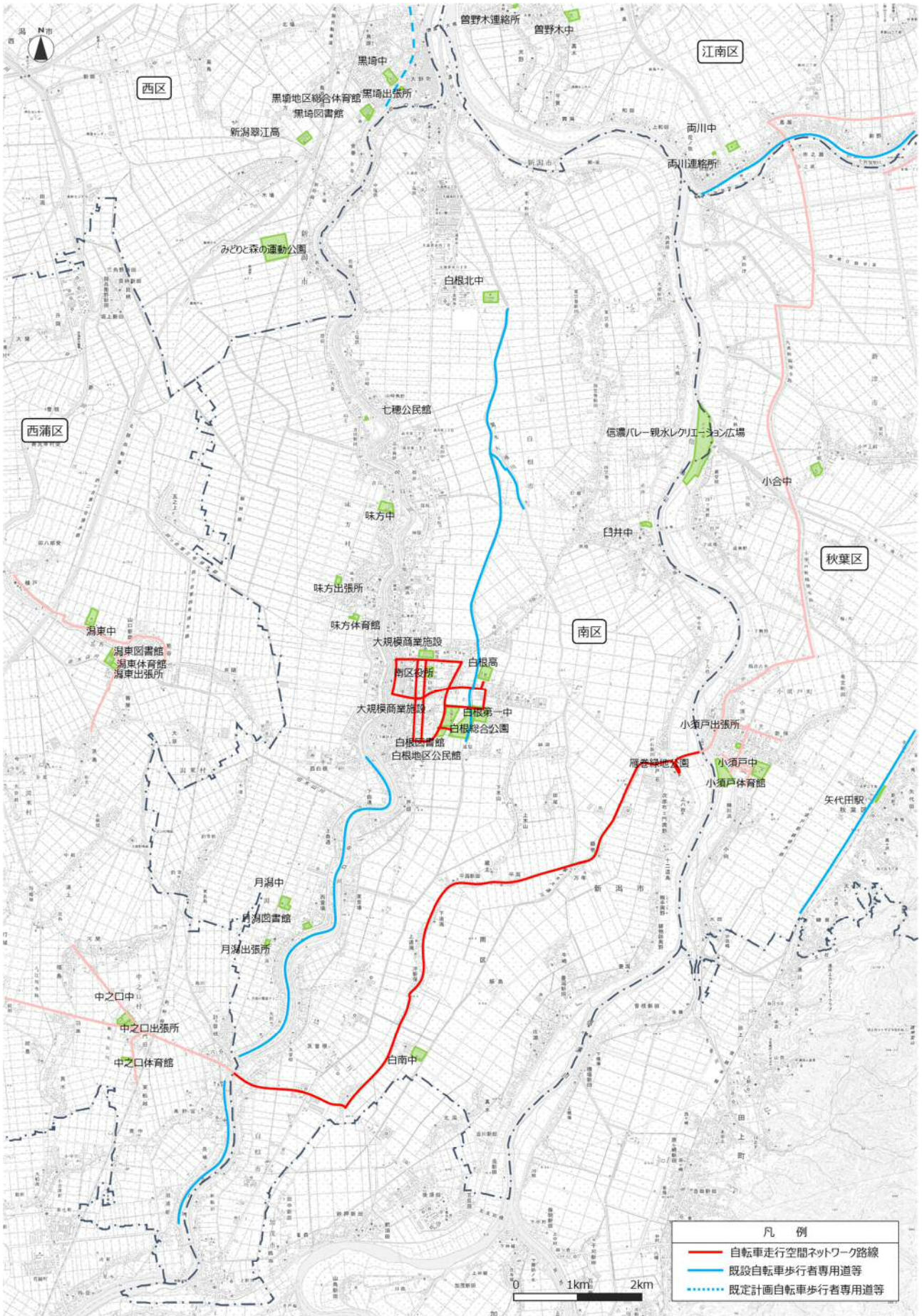


■秋葉区



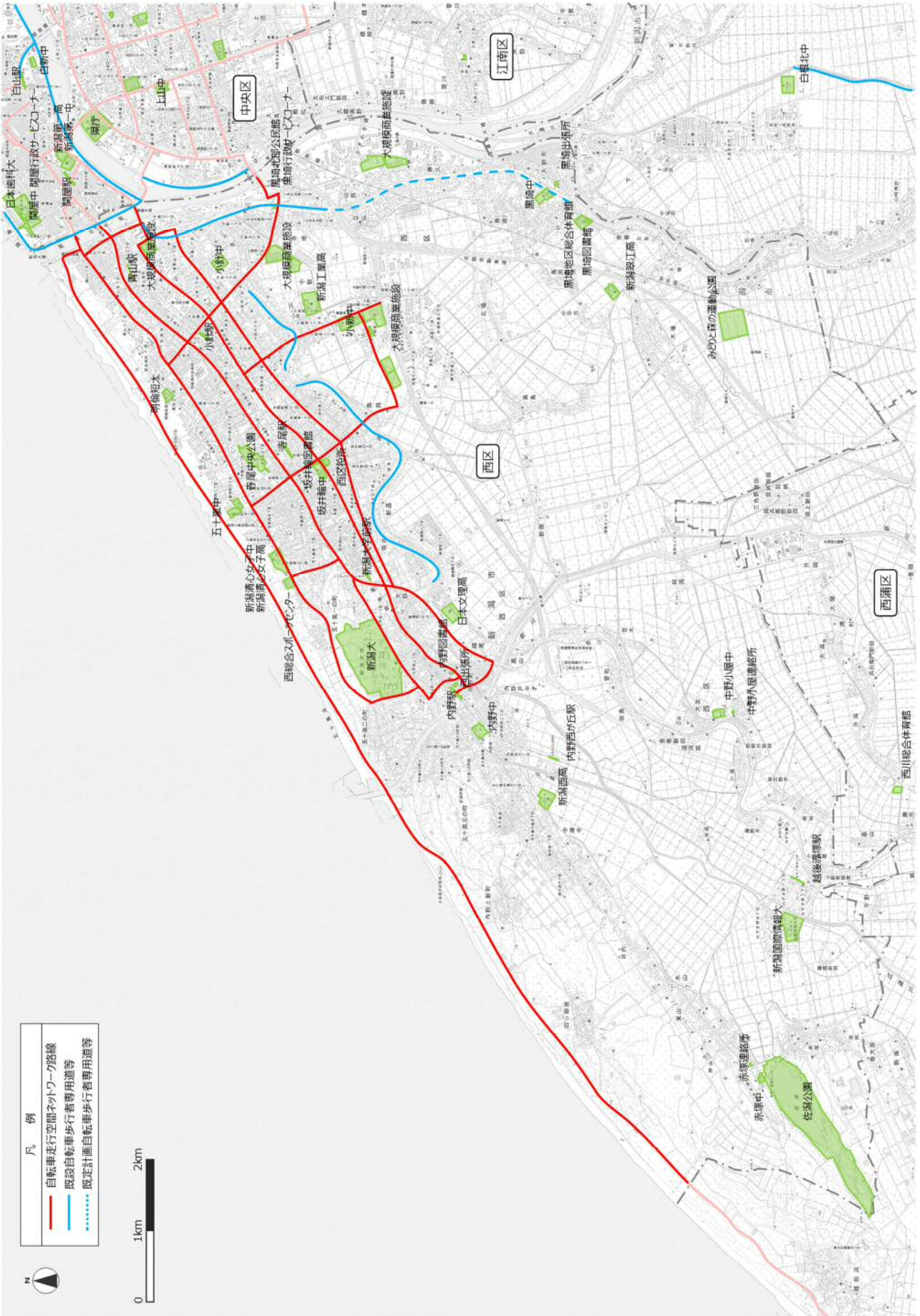


■南区



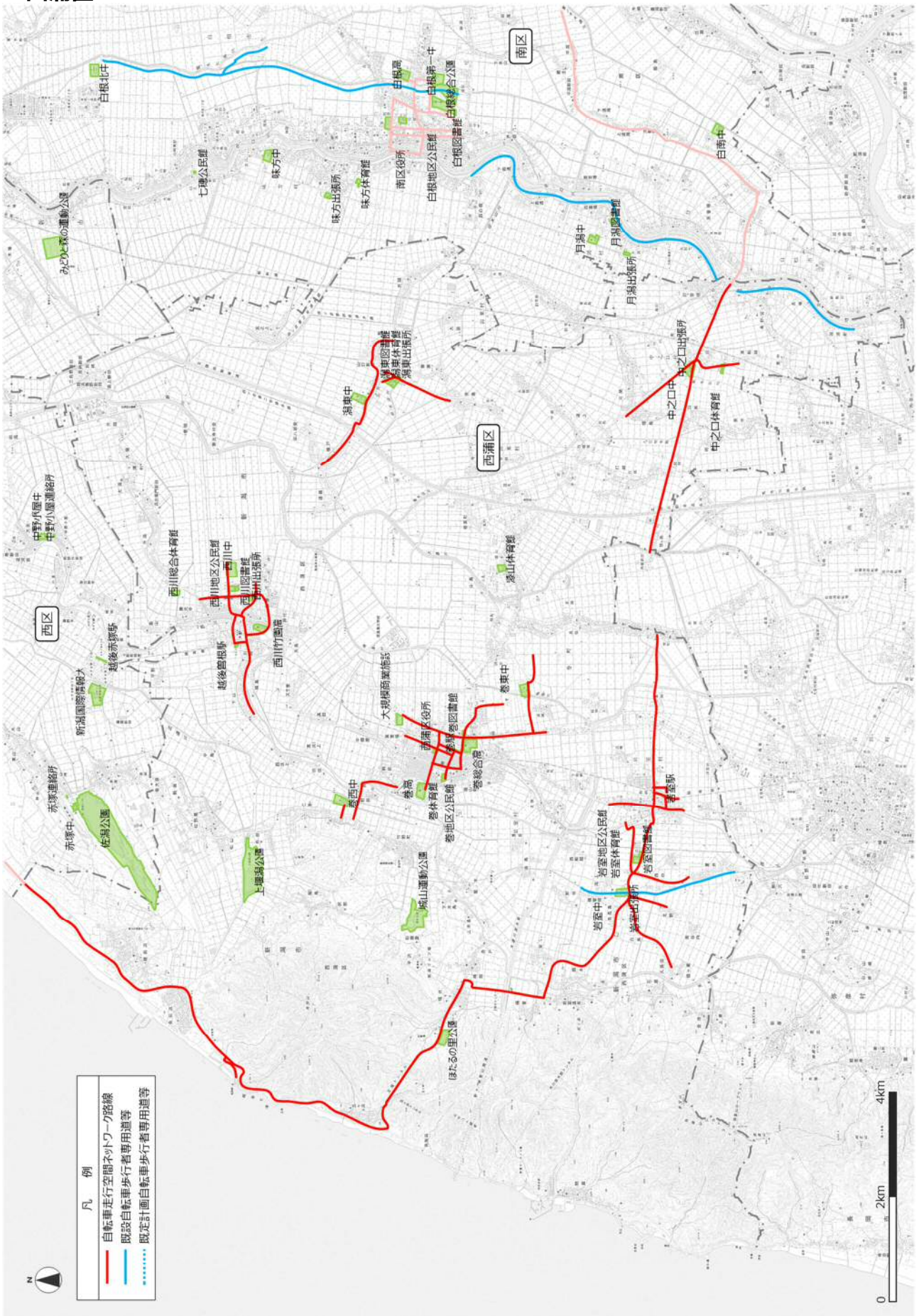


■ 西区





■西蒲区





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（H28.7 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。

	自転車と自動車の分離	整備形態
A 自動車の速度が高い道路	構造的な分離	<p>自転車道</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>自転車のピクトグラム</p>
B A、C以外の道路	視覚的な分離	<p>自転車専用通行帯</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>「自転車専用」路面標示</p> <p>自転車のピクトグラム</p>
C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路	混在	<p>車道混在（自転車と自動車を車道で混在）</p> <p>歩道のある道路における対策例</p> <p>歩道 車道</p> <p>路側 車道</p> <p>自転車のピクトグラム</p> <p>歩行者のピクトグラム</p> <p>矢羽根型路面表示</p>

上記の整備が当面困難な場合、車道通行を基本とした暫定形態により車道上の自転車通行空間整備を行う。



(2) とめる ～駐輪計画～

自転車利用者のニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪スペースの確保や駐輪場への誘導を行うとともに、駐輪場の整備も行い、路上駐輪の削減につなげるため、施策メニューを立案する。

【駐輪場整備の考え方】

- 駐輪場の需要の動向は、環境、経済、健康など様々な要因が複雑に組み合わさっており予測が困難であるため、平成21年現在の駐輪場利用台数や路上駐輪台数を確保することを基本とし、地域の実情を踏まえ必要に応じて見直すこととする。
- 店舗利用の短時間駐輪や通勤・通学の長時間駐輪など、利用者ニーズに合わせた配置とする。

1) 施策メニュー

表 6-2 駐輪計画 施策メニュー 一覧

施策	対策項目	重点度
新たな駐輪場の整備 既存駐輪場の有効活用	①新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
	鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外の JR 駅）	その他
	③まちなかの駐輪場整備	最重点
	④バス停付近の駐輪場整備	その他



①新潟駅周辺の駐輪場整備 【重点】

<基本方針>

- 様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保する。
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保する。

A. 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空き空間を有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。自転車利用者が集中する公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備する。

実施内容	考え方
高架下駐輪場の設置場所の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○ 設置場所は利用者にとって利便性の高い場所での確保を目指す。また、駅の東側、西側のバランスに配慮する。 ○ 実施体制：新潟駅周辺整備事務所、中央区（建設課）、JR ○ 実施時期：新潟駅高架化（平成33年度予定）まで
高架下駐輪場の整備方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○ 次の内容を整理する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 目標台数（4,500台）の見直し ・ 民間委託による整備是非の検討 ・ 有料化の是非 ○ 高架下駐輪場の整備完了まで既存駐輪場周辺の放置自転車対策（既存駐輪場への誘導等）を実施する。 ○ 実施体制：新潟駅周辺整備事務所、中央区（建設課） ○ 実施時期：新潟駅高架化（平成33年度予定）まで



新潟駅周辺地区

【整備の考え方】

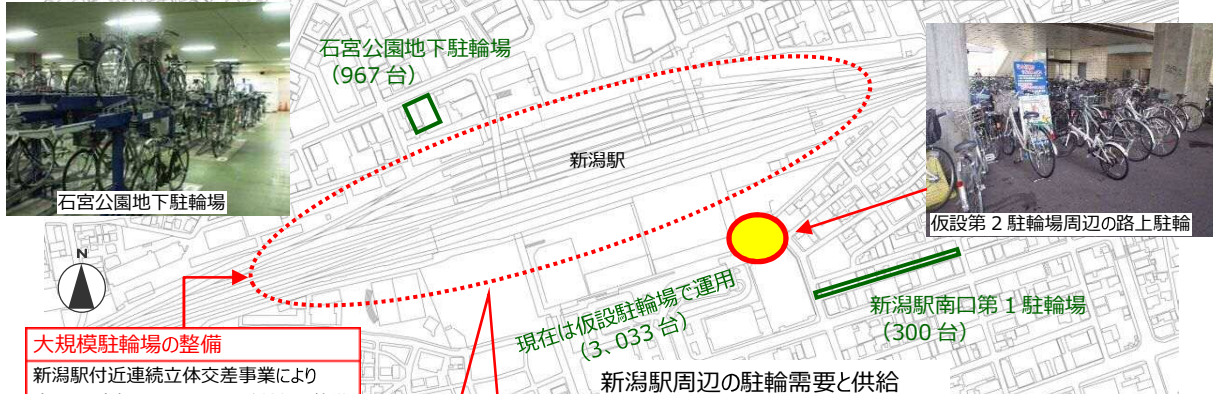
新潟駅の立体化事業により生まれる高架下のスペースを活用し駐輪場を整備する。

【新潟駅周辺の総駐輪台数】

既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数
平日:3,381台	平日:898台
休日:3,481台	休日:844台
※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果	

目標台数

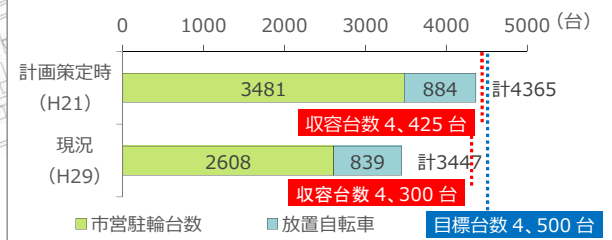
4,500台



大規模駐輪場の整備

新潟駅付近連続立体交差事業により生まれる高架下のスペースに駐輪場を整備

- ・駐輪場整備までの放置自転車対策の実施（既存駐輪場の改善・誘導、民間駐輪場と連携、放置禁止区域の指定等）



高架下利用イメージ

●新潟駅や信越線、白新線の全ての高架化が終わり、万代広場の整備を進め、鉄道高架橋の下では、土地の有効利用や道路整備が進められます。

高架全面開業 イメージ図



高架下利用 (イメージ)



側道 イメージ図



側道や鉄道横断道路を整備し、沿線環境影響の緩和と交通の利便性向上を図ります。

在来線の高架下の一部では、広場や駐輪場などの公的施設による有効活用が可能となります。



②鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外の JR 駅） 【その他】

＜基本方針＞

- 様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保する。
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保する。
- 既設の駐輪場を効率的に活用する。

A. 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空き空間を有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。自転車利用者が集中する公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備する。

実施内容	考え方
駅周辺駐輪場の駐輪実態調査の実施	○調査結果に基づく駐輪需要を満足する収容台数を確保する。
	○実施体制：土木総務課、区（建設課）
	○実施時期：平成 30 年度末まで（調査）

B. 駅周辺の駐輪場などの既存ストックを活用し、改良を図るとともに、駐輪場へ誘導する施策を行い、駐輪場の利用効率向上や適正利用の促進を図る

実施内容	考え方
駐輪場の屋根、ラックの設置 必要箇所の把握	○屋根、ラックが未設置の駐輪場について、駐輪実態調査結果や地域の声を踏まえ、設置必要箇所を整理する。
	○実施体制：土木総務課、区（建設課）
	○実施時期：平成 31 年度末まで
駐輪場の屋根、ラックの整備 優先度の検討	○調査結果を踏まえ、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定する。
	○実施体制：土木総務課、区（建設課）
	○目 標：平成 31 年度末まで



③まちなかの駐輪場整備 【最重要】

<基本方針>

- 様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保する
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保する
- 既設の駐輪場を効率的に活用する

A. 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空き空間を有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。

実施内容	考え方
万代地区の駐輪場整備計画の再整理	<p>○地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね足りているが、収容台数を大幅に超過している弁天仮設駐輪場の対策を検討する。 (道路空間再配分の検討による駐輪スペースの創出など)</p> <p>○実施体制：土木総務課、中央区（建設課）</p> <p>○実施時期：平成 30 年度末まで</p>
古町地区の駐輪場整備計画の再整理	<p>○次の理由から当面は整備計画の見直しは行わない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現況で地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね足りている。 ・ 中央区役所の移転、古町 7 番地区第 1 種市街地再開発（旧大和）など大きな需要変化の可能性はある。 <p>※完成後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施する。</p> <p>○路上駐輪の多い古町通 6、7 番町の放置自転車対策（既存駐輪場への誘導等）を実施する。</p> <p>○実施体制：土木総務課、中央区（建設課）</p> <p>○実施時期：平成 32 年度末まで</p>

■万代地区

【整備の考え方】

商業施設利用者の利便性を考慮し、小規模な駐輪場を分散して整備するとともに、バス利用者などの長期に駐輪する自転車は大規模な駐輪場へ誘導する

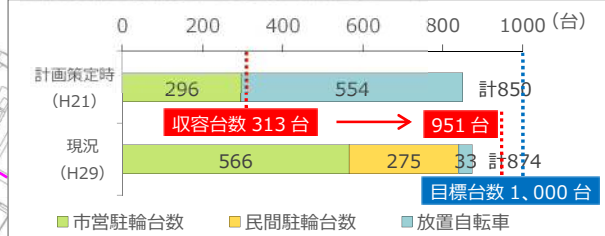
【万代地区の総駐輪台数】

既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数
平日:271台 休日:296台	平日:443台 休日:554台
※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果	

目標台数

1,000台

万代地区の駐輪需要と供給



- ・ 新たな駐輪場整備の検討とともに、民間との協力による収容台数の確保を検討
- ・ 既存駐輪場を有効活用するため、既存駐輪場への誘導や啓発を併せた放置自転車対策を検討



万代地区自転車駐車場
(道路上の空き空間を活用した駐輪場)



万代自転車等駐車場



ガルベストーン通の対策例
(ロープにより物理的にとめられない形に)



誘導看板の設置



■古町地区

【整備の考え方】

商業施設利用者の利便性を考慮し、小規模な駐輪場を分散して整備するとともに、通勤通学を目的とした長時間駐輪する自転車は大規模な駐輪場をはじめ、商業施設周辺の民間自動車駐車場や、道路上等の駐輪場へ誘導する。

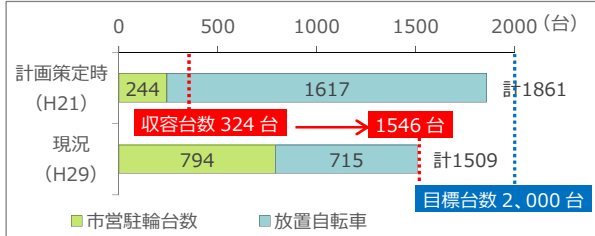
【古町地区の総駐輪台数】

既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数
平日:279台 休日:244台	平日:1,480台 休日:1,617台
※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果	

目標台数

2,000台

古町地区の駐輪需要と供給



※目標台数については、NEXT21への中央区役所移転、大和跡地再開発による需要変動を踏まえ見直しを行う



上古町



上古町
誘導看板の設置状況



西堀通7番町



古町通7番町
路上駐輪の状況



④バス停付近の駐輪場整備 【その他】

<基本方針>

- 様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保する。
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保する。

A. 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空き空間を有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。自転車利用者が集中する公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備する。

実施内容	考え方
バス停付近の駐輪場の設置必要箇所の把握	○現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握する。特に、鉄道駅がなく、バスが主な交通手段となっている西区、南区の国道8号沿いのバス停について検討する。 ○実施体制：土木総務課、区（建設課）、新潟交通 ○実施時期：平成31年度末まで
バス停付近の駐輪場の整備優先度の検討	○調査結果を踏まえ、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定する ○実施体制：土木総務課、区（建設課） ○実施時期：平成31年度末まで

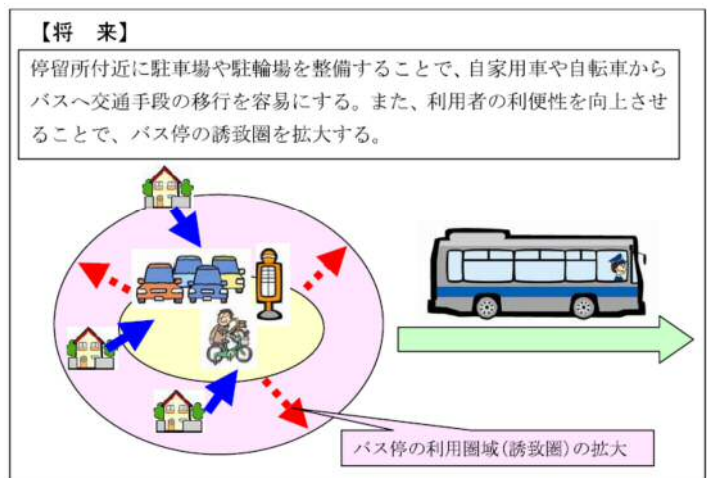
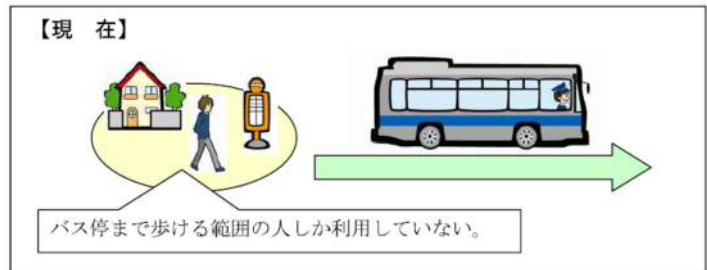
【バス停付近の駐輪場整備イメージ】



大通小学校前バス停（南区）



市役所ターミナル前自転車駐輪場（中央区）



【出典】新潟市 南区方面バス利便性向上施策検討協議会資料



【参考資料】駐輪場の整備形態



①商店街の空き店舗を活用した駐輪場（新潟市）

※H20 新潟県地域の自転車（走行&駐輪）環境の創出社会実験時の様子



②自動車駐車場の空きスペースを活用した駐輪場（新潟市）

※H20 新潟県地域の自転車（走行&駐輪）環境の創出社会実験時の様子



③地下空間の空きスペースを活用した駐輪場（新潟市）

※H21 新潟市万代・新潟駅周辺地区における良質な自転車駐輪環境創出に係わる社会実験時の様子



④道路上の空き空間を活用した駐輪場（新潟市）



⑤商業施設敷地内のデッドスペースを活用した駐輪場（柏市）

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



⑥集中精算型前輪ロック式の駐輪場（福岡市）

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



⑦公園地下を活用した機械式駐輪場

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



(3) しきみ ～放置自転車対策～

路上駐輪や駐輪場内の長期放置自転車を削減するため、放置禁止区域の拡大や撤去の強化など、施策メニューを立案する。

1) 施策メニュー

表 6-3 放置自転車対策 施策メニュー 一覧

施策	対策項目	重点度
駐輪場の適正利用の推進	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	最重点
	②撤去の強化	重点
	③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	その他
放置自転車対策の効率化	④撤去自転車のリサイクルの推進	重点



①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化 【最重要】

<基本方針>

- 都市景観の維持及び緊急時の活動の妨げにならないよう路上放置自転車を削減する。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。

A. 公共の駐輪場や民間施設と協力した駐輪場の設置を促進するとともに、放置禁止区域を拡大し、撤去の強化を図る。

実施内容	考え方
新潟駅南口地区、古町地区、万代地区の放置禁止区域の指定時期や範囲、規制時間を協議	<p>○地区内の駐輪場を確保した後に、地元とも調整を行いながら放置禁止区域を指定する。</p> <p><新潟駅南口地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元との意見交換会を踏まえ、仮設第2駐輪場付近の放置自転車対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。 <p><万代地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元との意見交換会を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。 <p><古町地区></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元との意見交換会を踏まえ、古町通6番町、7番町の駐輪対策の実施と併せ、通勤・通学者のみを対象とした放置禁止区域の指定時期や範囲、規制時間を設定する。 <hr/> <p>○実施体制：土木総務課、中央区（建設課）</p> <p>○実施時期：－</p>

B. 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。

実施内容	考え方
新潟駅南口地区、古町地区、万代地区の駐輪場の有料化を検討	<p>○放置禁止区域指定範囲内の駐輪場を対象として有料化について検討する。</p> <hr/> <p>○実施体制：土木総務課、中央区（建設課）</p> <hr/> <p>○実施時期：放置禁止区域の指定まで</p>

●放置禁止区域における駐輪場の有料化

現状の有料駐輪場(石宮公園地下自転車駐車場)や他都市の有料駐輪場の課題を踏まえたうえで、路上駐輪の撤去を行う放置禁止区域を対象に駐輪場の有料化について検討を進める。

●有料化の主なねらい

- ・長期放置自転車の抑制による駐輪場利用の適正化
- ・受益者負担による不公平感の緩和やより利便性・安全性の高い駐輪場の整備



②撤去の強化 [重点]

<基本方針>

- 都市景観の維持及び緊急時の活動の妨げにならないよう路上放置自転車を削減する。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。

A. 公共の駐輪場や民間施設と協力した駐輪場の設置を促進するとともに、放置禁止区域を拡大し、撤去の強化を図る。

実施内容	考え方
放置禁止区域内の放置自転車の撤去の継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○新潟市自転車等放置防止条例に基づき、放置禁止区域内の放置自転車の撤去を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・警告札取付けの1~2時間程度後に撤去する。 ・撤去回数は、H27年度より撤去回数を増加したことで放置自転車が大幅に減少していることから現在の水準を維持する。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：中央区（建設課） ○実施時期：毎日

B. 駐輪場内の長期放置自転車削減に向けた取組を行う。

実施内容	考え方
駐輪場内の放置自転車の撤去の継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○新潟市自転車等駐輪場条例および新潟市自転車等放置防止条例に基づき、市営駐輪場内の放置自転車の撤去を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・警告札取付けの7日程度後に撤去する。 ・撤去回数は年1回を基本とする。 ※パトロールや市民からの通報などで発見した場合は、条例に基づき撤去を行う。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：区（建設課） ○実施時期：毎年夏頃まで
今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車を啓発し発生を抑制	<ul style="list-style-type: none"> ○駐輪場への自転車の乗り捨てに対する啓発活動を実施する。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課、区（建設課） ○実施時期：毎年3月頃（学校卒業時期）
今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車の再利用する仕組みを検討	<ul style="list-style-type: none"> ○今後使用予定のない自転車がある場合、利用者から自転車再利用取扱業者（レンタサイクル事業者、自転車軽自動車商組合を想定）へ連絡し、直接無償譲渡してもらう仕組みづくりを行う。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課、区（建設課） ○実施時期：平成30年度末まで

●撤去の緩和処置制度を検討

体が不自由等特別な理由があり、駐輪場から目的施設へ徒歩で向かうのが困難な方に対して、撤去対象から除外する仕組みを検討する。

<広島市の事例>

- ◆対象者：身体の障害により、長距離の歩行（300m程度の連続歩行）や駐輪場のスロープ・階段の通常の昇降が困難と認められる方で次のいずれかに該当する方
 - (1) 次に掲げる身体障害者障害程度等級表に該当する方
下肢、体幹、移動機能、心臓機能、じん臓機能、呼吸器機能の障害
 - (2) (1)以外の方で、症状が固定している病気により、歩行が困難であることが、医師の診断書により確認できる方
- ◆実施方法：上記の認定者に交付した右の認定シールを自転車、原動機付自転車に貼付することにより、対象自転車、原動機付自転車を把握し、撤去の対象から除外します。





③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正 [その他]

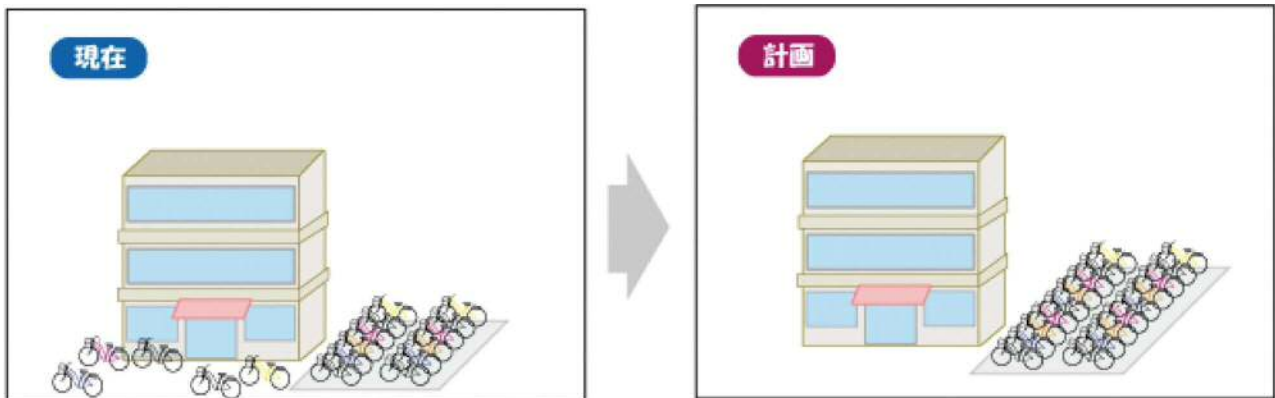
<基本方針>

- 都市景観の維持及び緊急時の活動の妨げにならないよう路上放置自転車を削減する。

A. 公共の駐輪場や民間施設と協力した駐輪場の設置を促進するとともに、放置禁止区域を拡大し、撤去の強化を図る。

実施内容	考え方
民間施設の駐輪場の適正な附置義務の整備台数を設定	○過去に附置義務で設置した民間駐輪場の利用実態調査を実施し、収容台数の拡大だけでなく、縮小も含めて適正な駐輪台数を設定する。
	○実施体制：土木総務課
	○実施時期：平成30年度末まで

【附置等改正の計画イメージ】





④撤去自転車のリサイクルの推進 [重点]

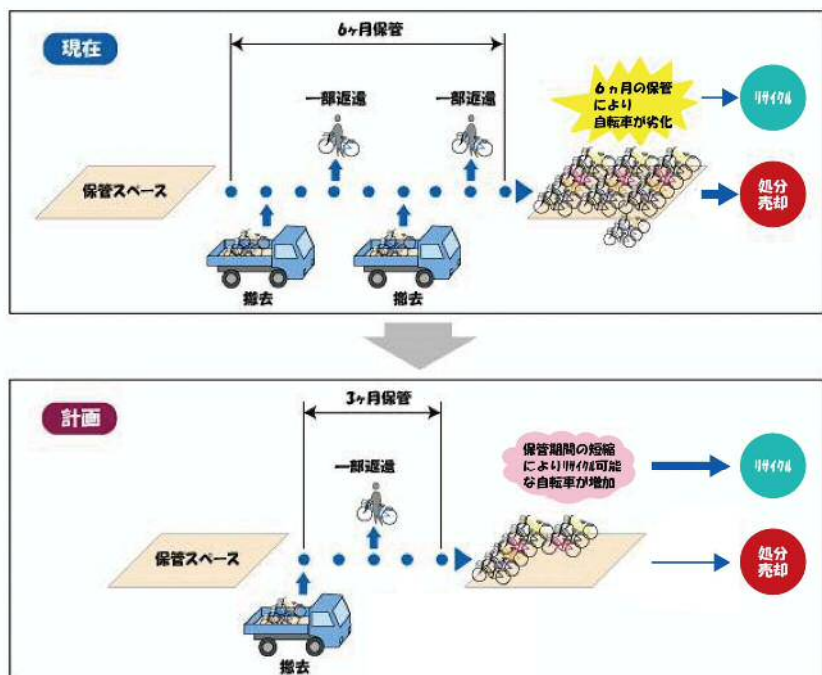
<基本方針>

- 放置自転車のリサイクル促進や処分費を削減する。

A. 撤去自転車の処分費低減に向けた取り組みを行う。

実施内容	考え方
リサイクルの継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公用車、レンタサイクルとして活用する。 ○ 自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売する。 <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実施体制：区（建設課） ○ 実施時期：毎年度末まで
保管自転車の品質劣化防止策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○ 品質劣化防止のため、次の方法を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 6ヶ月間の保管期間の短縮（新潟市自転車等放置防止条例実施要綱の改正）。 ・ 今後使用予定のない自転車がある場合、利用者から自転車再利用取扱業者へ連絡し、直接無償譲渡してもらう。【再掲】 ・ 当初からリサイクルの可能性のある自転車は、屋内保管やブルーシート等で覆うことにより劣化を防ぐ。 <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実施体制：土木総務課、区（建設課） ○ 実施時期：平成30年度末まで
処分自転車の売却方法の再検討	<ul style="list-style-type: none"> ○ 単価契約として業者に売却を行っているが、鉄くず価格の変動により、鉄くず費としての収入と運搬費・廃タイヤ処分費の支出のつりあいが取れなくなることがあり、安定して有価化することができない。このことから、自転車買取に特化した県外業者との契約も含め、売却方法を再検討する。 <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実施体制：土木総務課、区（建設課） ○ 実施時期：平成30年度末まで

【保管期間短縮の計画イメージ】





(4) まもる ～啓発活動計画～

適正な自転車利用を促進するために、既存の施策を継続及び見直ししながら、年代や属性にあわせたわかりやすい啓発となる施策メニューを立案する。また、環境にやさしい交通手段へ市民一人一人の「移動」が変化するような情報提供などの施策メニューを立案する。さらに、啓発活動の実施にあたっては、自転車利用のメリットを同時に伝えられるよう配慮する。

1) 施策メニュー

表 6-4 啓発活動計画 施策メニュー 一覧

施策	対策項目	重点度
自転車利用に関するルールの意識啓発	①交通安全教室の開催	最重点
	②街頭での直接指導	最重点
自転車の利用促進	③自転車通勤の推進	その他
	④シェアサイクリングの推進	重点
自転車利用に関するルール・利用促進に向けた情報発信	⑤チラシや HP 等による情報発信	重点
	⑧サイクルイベントの開催	その他



①交通安全教室の開催 **【最重要】**

＜基本方針＞

●歩行者、自転車、ドライバーに対して走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上を図る。

A. 歩行者、自転車、ドライバーに対して走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上を図る。

実施内容	考え方
幼稚園・保育園、小学校での活動の継続実施	○幼稚園・保育園、小学校での実施率は90%前後と高い水準で推移しており、継続して実施していく。 ○幼稚園・保育園では、歩行者目線で自転車の動きに注意することを教える。 ○小学校では、自転車の基本的な走行ルールを教えるとともに、歩道を走行するときのルールも教える。 ○実施体制：市民生活課、区（総務課） ○実施時期：毎年度末まで
中学校・高校での活動の継続実施・拡充	○中学校の実施率は増加傾向であるが、未だ40%と低いことから実施率向上を図る。 ○中学校では、車道走行が基本ルールであることの再認識をしてもらう。 ○高校では警察と連携し、実技指導やスケアード・ストレイト教育法（恐怖を実感し、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法）による事故の疑似体験を通じた交通安全教室を行う。 ○実施体制：市民生活課、区（総務課） ○実施時期：毎年度末まで
地域住民（特に高齢者）に対する活動の継続実施	○高齢者に対しては毎年100回前後の交通安全教室を開催しており、今後も継続的に実施していく。 ○高齢者は、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「交通事故に合わない、起こさない」という意識を一人ひとりに普及させる。 ○実施体制：市民生活課、区（総務課） ○実施時期：毎年度末まで



交通安全教室



スケアード・ストレイト
自転車交通安全教室



学校での
シミュレーションによる学習



②街頭での直接指導 【最重要】

＜基本方針＞

- 歩行者、自転車、ドライバーに対して走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上を図る。

A. 人が多い箇所や団体と繋がるような啓発方法を検討し実施していく。

実施内容	考え方
街頭指導場所及び指導方法の設定	<ul style="list-style-type: none"> ○ 走行ルールに対する指導は、学校前や自転車事故が起こった箇所などから街頭指導場所を選定し、各期の交通安全期間の実施内容の一つとして計画する。 ○ 路上駐輪に対する指導は、路上駐輪が多い場所などから街頭指導箇所を選定し、周辺駐輪場の場所と利用方法などを案内し、誘導を図る。 ○ 駐停車・荷捌きのドライバーに対して、自動車の走行に関する自転車への配慮、ルールを周知し、自転車が優先であることを認識するよう指導する。
	○ 実施体制：土木総務課、区（総務課・建設課）、市民生活課
	○ 実施時期：各期の交通安全期間の実施計画策定まで



高校生による啓発ステッカーの貼付
(新潟市中央区)



街頭指導 (新潟市中央区)



街頭指導 (新潟市南区)



街頭指導 (新潟市中央区)



③自転車通勤の推進 【その他】

<基本方針>

- 過度なマイカー利用から環境にやさしい交通手段である自転車利用へ転換を図る。

A. 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行う。

実施内容	考え方
通勤時の自転車利用促進策の継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○次の施策を継続実施する。 <ul style="list-style-type: none"> ・にいがたエコ通勤チャレンジサイト（H24～） ・エコモビ推進運動（H28～） ・バス&サイクルライドの推進として、バス停付近の駐輪場整備する。 ○実施体制：都市交通政策課、環境政策課、土木総務課 ○実施時期：平成31年度末まで

●マイカー通勤から自転車通勤へ

企業にとって、マイカー通勤には駐車場の確保や排気ガスや騒音による近隣からの苦情など、抱える問題も多い。また、通勤時の交通渋滞も都市交通の大きな問題の1つとなっている。こういった問題に対し、企業側が自転車通勤を奨励することで解決につながり、またエコ企業としてイメージアップになる。

●環境への影響、健康維持の効果を実感

自転車で走った距離に応じて、車で走った際のCO₂排出量を計算する。みんなでどのくらいのCO₂排出抑制に効果があったかを実感する。また、消費カロリーなど健康面への効果も実感できるものとする。

●サイクル&ライド

最寄りの駅やバス停まで自転車で移動し、そこから公共交通機関を利用し目的地へ向かう、サイクル&ライドを促進するとともに、自転車利用マナー・ルールの意識向上を図る。

【にいがたエコ通勤チャレンジサイト H24～】



- ・エコ通勤のきっかけづくり
- ・過度なマイカー依存からの転換を促すインセンティブを付与
- ・日々のエコ通勤情報の入力による環境や健康に対する貢献度（CO₂削減量・カロリー消費量）を見える化
- ・参加者同士のランキング表示
- ・スタンプラリーなどのスポット企画を実施

【エコモビ推進運動 H28～】



エコモビリティライフ（エコモビ）とは？
「エコモビリティライフ（エコモビ）」とは、環境の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、電車・バス等の公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車、社用車などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのことを言います。

「エコモビ推進運動」登録者実践していただきたい取組みの一つとして、「自転車・徒歩通勤の奨励」を挙げている。



④シェアサイクリングの推進 [重点]

<基本方針>

- 過度なマイカー利用から環境にやさしい交通手段である自転車利用へ転換を図る。

A. 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行う

実施内容	考え方
観光目的のレンタサイクル事業の継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○観光を目的に各区で展開しているレンタサイクル事業を継続的に実施していく。 ○実施体制：区の事業担当課、にいがたレンタサイクル ○実施時期：平成 31 年度末まで
企業参入型のコミュニティサイクルの導入の促進	<ul style="list-style-type: none"> ○一定の地域内にサイクルポートを設置し、自由に貸出・返却ができ、IoT※を活用した利用者にとって利便性の高いシステムの構築を図る。 ※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。 ○実施体制：土木総務課 or 都市交通政策課 ○実施時期：平成 31 年度末まで

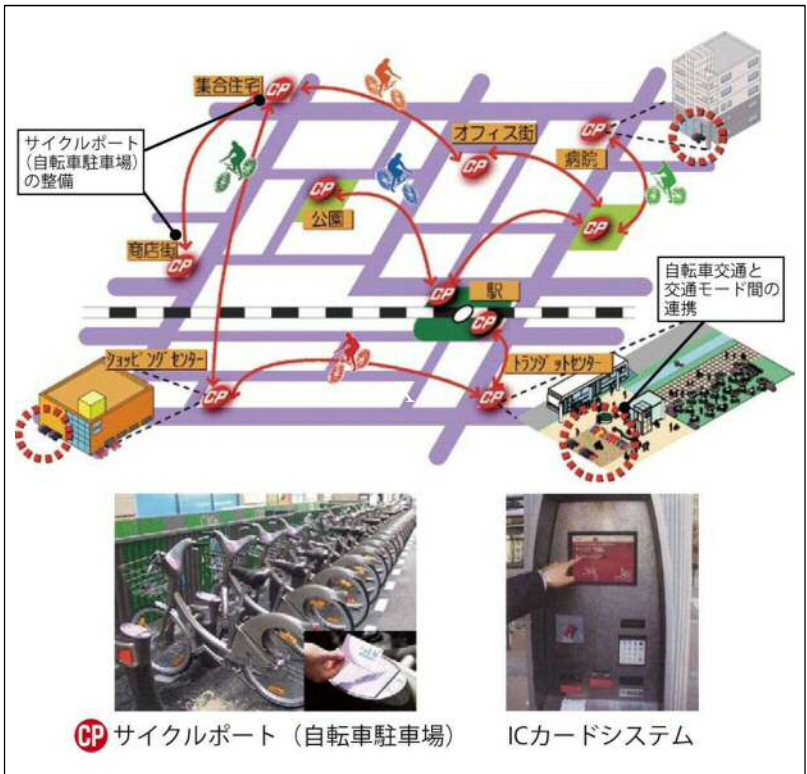
【コミュニティサイクルの概念図】



にいがたレンタサイクル
(新潟市中央区)



スマートクルーズ
(新潟市中央区)



[出典] (公社)日本交通計画協会資料



⑤チラシやHP等による情報発信【重点】

<基本方針>

- 歩行者、自転車、ドライバーに対して走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上を図る。

A. 全ての人に対して意識向上を図るため、年代や属性別に、ルールを守る理由も含め啓発を行う

実施内容	考え方
ポスター、チラシ、ホームページ、SNS、広報誌、マスコミ等による情報発信の継続実施・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ○媒体ごとに情報発信したい対象や内容、更新頻度などを体系的に整理し、計画的に情報を発信する。 ○特に、今後はドライバーに対する啓発も強化する。 ○自動車学校や運転免許センターでの自転車走行ルールに対する啓発 ○ドライバーに自転車とのすれ違い時に安全な距離を保ってもらうため、おもいやり 1.5m 運動を推進（シール配布、バスラッピング等） <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課 ○実施時期：平成 31 年度末まで

B. 人が多い箇所や団体と繋がるような啓発方法を検討し実施していく

実施内容	考え方
自転車購入店での啓発チラシ配布の継続実施	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車購入時に、保険の加入促進や自転車安全利用五則についてのチラシを配布し、自転車利用者の安全な利用を図る。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：市民生活課 ○実施時期：平成 31 年度末まで
自転車 Web マップの作成	<ul style="list-style-type: none"> ○スマートフォンの位置情報を利用して、自転車走行空間ネットワーク路線や注意してほしいヒヤリ箇所、駐輪場の位置がわかる市内全域の Web マップを作成する。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課 ○実施時期：平成 30 年度末まで
注意喚起看板等の設置箇所の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ○過年度の自転車事故発生状況から、次の基準で看板等の設置により現地での注意喚起を行う箇所を抽出する。 <p>■注意喚起看板等の設置箇所の抽出基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過去 5 年間で自転車関連の死亡事故が発生している場所 ・過去 5 年間で 5 件（年 1 件）以上の自転車関連の事故が発生している場所 ・その他、自転車の利用が特に多く事故に対する注意喚起が必要な場所 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：土木総務課 ○実施時期：平成 30 年度末まで

●思いやり 1.5m 運動

自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは 1.5 メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行していただくよう呼び掛けるもの。



⑥サイクルイベントの開催 【その他】

<基本方針>

●過度なマイカー利用から環境にやさしい交通手段である自転車利用へ転換を図る

A. 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような市民とのコミュニケーション活動を行う

実施内容	考え方
大規模サイクルイベントの継続実施・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ○規模の大きい次のイベントは継続実施及び拡充を図る ・新潟シティライド（ロング、ミドル、ショート） ・新潟ヒルクライム <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：スポーツ振興課 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施時期：毎年秋頃まで
区のサイクルイベントの実施の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○江南区の取り組みをモデルケースに、各地域の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を検討する <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：区（事業担当課） <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施時期：毎年秋頃まで
自転車に親しみを感じてもらおうイベントの継続実施・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ○親子の自転車乗り方教室の継続実施及び拡充を図る ・小学校低学年の自転車に乗れない児童を対象に、自転車の乗り方について指導し、併せて保護者に対して交通ルールを再確認してもらう <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施体制：市民生活課 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○実施時期：毎年秋頃まで



新潟シティライド



新潟ヒルクライム



江南区区めぐり自転車交流会



親子自転車乗り方教室の開催



第7章 計画推進に向けた体制と方法

(1) 評価指標 検討中

計画の推進にあたっては、具体的な施策の進捗や効果を的確に把握するために、単に自転車走行空間の整備延長などの外形的な「アウトプット指標」だけでなく、施策実施による効果が市民や自転車利用者等により実感できるような「アウトカム指標」を設定し、計画の評価・見直しを行いながら進めていく。

1) アウトプット指標（活動指標）

最重点項目についてアウトプット指標を設定し、目標達成を目指す。

表 7-1 アウトプット指標（活動指標）

	最重点項目	指標	計画 策定時 (H21 年度)	前回 計画改訂時 (H24 年度)	現況 (H29 年度)	目標 (H31 年度)	備考	
はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク 路線等の 自転車走行 空間の確保	自転車走行 空間の整備 延長 (整備率)	-	6.4km (2%)	64.3km (18%)	? km (?%)	ネットワーク 路線延長： 355km	
とめる 駐輪 計画	③まちなかの 駐輪場整備	駐輪場の 収容台数 (整備率)	古町 地区	324 台 (16%)	804 台 (40%)	1,546 台 (77%)	? 台 (?%)	目標： 2,000 台
			万代 地区	313 台 (31%)	313 台 (31%)	951 台 (95%)	? 台 (?%)	目標： 1,000 台
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止 区域の拡大 及び駐輪場 の有料化※1	-	-	-	-	-		
まもる 啓発 活動 計画	①交通安全 教室の開催 ※2	-	-	-	-	-		
	②街頭での 直接指導	1年に1回以上 啓発活動を実施 する整備済み 路線数	1 路線	1 路線	8 路線	? 路線		

※1：①放置禁止区域の拡大は、地元関係者との協議等により区域設定を検討していく。

※2：②交通安全教室は、新潟市以外にも多数取り組んでおり、正確な開催数の把握が困難であるため指標から除外した。

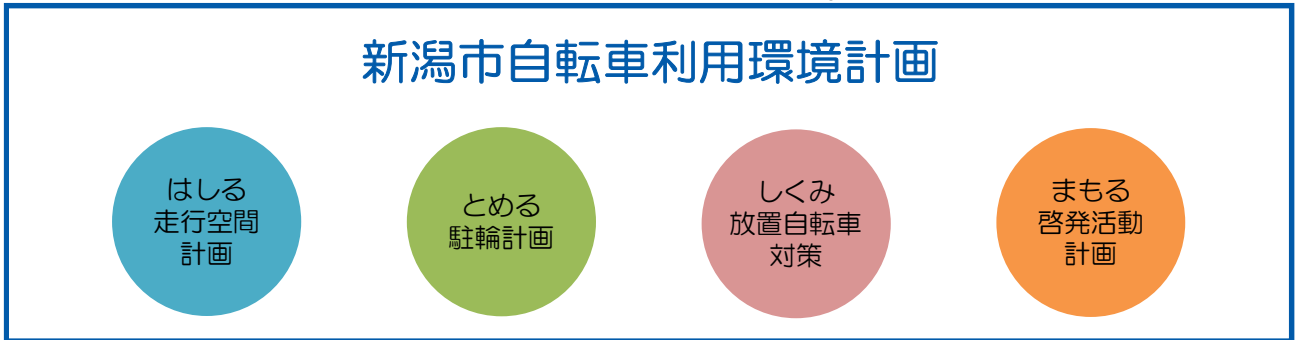


2) アウトカム指標（成果指標）

自転車利用環境計画を推進し、目標達成を目指す。

また、市政世論調査の満足度アップを目指す。

表 7-2 アウトカム指標（成果指標）



指標	計画 策定時 (H21 年度)	前回 計画改訂時 (H24 年度)	現況 (H29 年度)	目標 (H31 年度)	備考	
自転車分担率	—	9.1% (H23 年度)	7.5% (H28 年度)	↗	新潟市内都市交通 特性調査	
自転車事故	742 件 (H21 年)	564 件 (H24 年)	319 件 (H28 年)	↘	交通年鑑、新潟県 警察資料による	
通行区分 順守率	—	10%	44%	?%	主要 8 路線の整備 前後の調査を比較	
路上 駐輪 台数	古町 地区	1,617 台 (H21 年度)	—	794 台 (H29 年度)	約?台 (約?削減)	路上駐輪台数調査 の比較
	万代 地区	554 台 (H21 年度)	—	33 台 (H29 年度)	約?台 (約?削減)	路上駐輪台数調査 の比較



(2) 取り組み体制

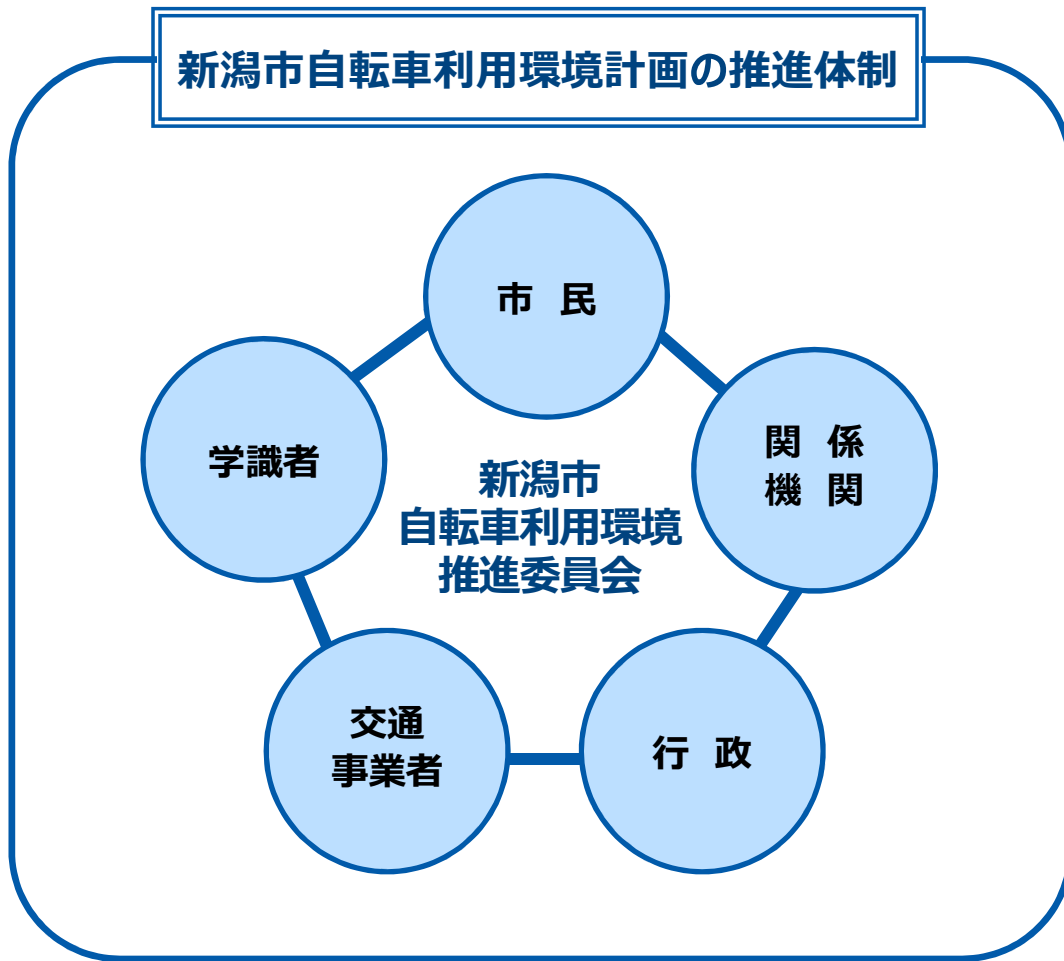
計画内容が具体的に推進するように、関係者と連携・協力し、取り組みを実施していく体制とする。

	対策項目	計画	実施	協力
はしる 走行空間	①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	・土木総務課 ・新潟国道事務所 ・道路計画課 ・新潟駅周辺整備事務所	・新潟国道事務所 ・各区建設課 ・東西地域土木事務所 ・新潟駅周辺整備事務所	・新潟国道事務所 ・新潟県警 ・交通事業者 等
とめる 駐輪計画	①新潟駅周辺の駐輪場整備 ②鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外の JR 駅) ③まちなかの駐輪場整備 ④バス停付近の駐輪場整備	・新潟駅周辺整備事務所 ・土木総務課 ・道路計画課 ・土木総務課 ・都市交通政策課 ・各区建設課 ・各区地域課 等	・各区建設課 ・東西地域土木事務所 ・新潟駅周辺整備事務所 等	・新潟県警 ・交通事業者 ・自治会・商店街 等
しくみ 放置自転車対策	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化 ②撤去の強化 ③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」 ④撤去自転車のリサイクルの推進	・土木総務課	・各区建設課	・新潟県警 ・自治会・商店街 ・自転車店 ・大学 等
まもる 啓発活動計画	①交通安全教室の開催 ②街頭での直接指導 ③自転車通勤の推進 ④シェアサイクリングの推進 ⑤チラシや HP 等による情報発信 ⑥サイクルイベントの開催	・市民生活課 ・土木総務課 等 ・都市交通政策課 ・環境政策課 ・各関係機関 (連携して進める)	・市民生活課 ・土木総務課 ・都市交通政策課 ・各区総務課 ・各区建設課 等	・新潟県警 ・自治会 ・自転車関係団体 等



(3) 計画の推進体制

「新潟市自転車利用環境計画」の推進は、市民、学識者、交通事業者、関係機関、行政からなる「新潟市自転車利用環境推進委員会」が中心となり、毎年度もしくは、一定期間ごとに計画の進捗状況や評価指標における効果等を把握し、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していくものとする。





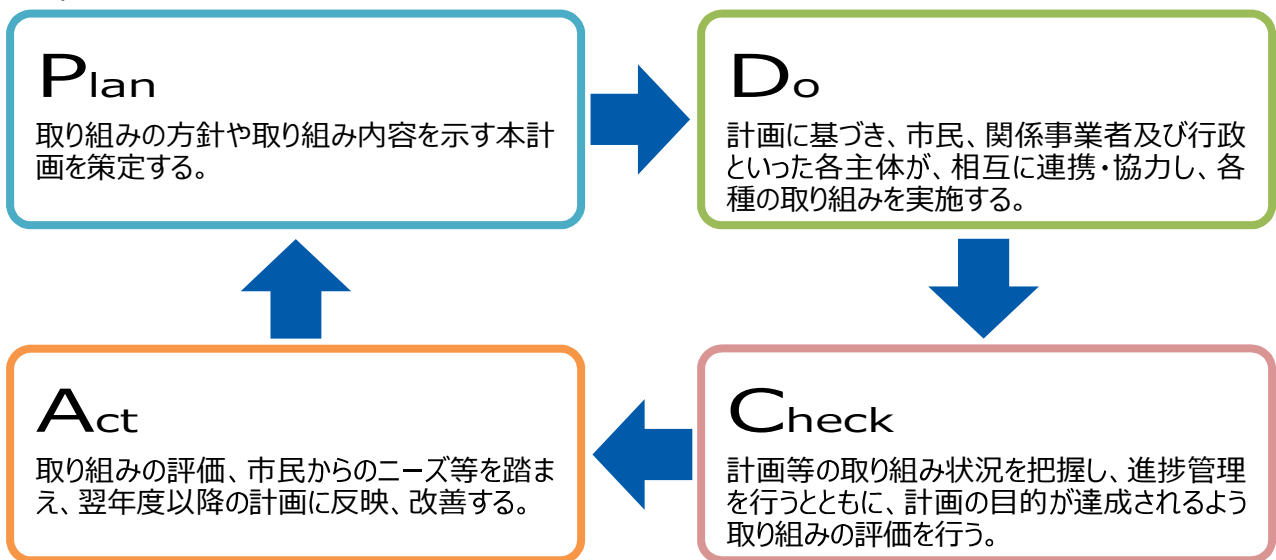
(4) 計画の評価

1) 計画評価のサイクル

本計画を計画的に推進し、内容の改善を図るためには、取り組みをしっかりと実施した上で、その状況の把握、進捗管理を行うとともに、本計画の目的が達成されるよう、取り組みの評価を行い、その評価や市民からのニーズ、社会情勢の変化等を踏まえ、その後の計画に反映していく必要がある。

本計画の検証方法として、下記のように PDCA サイクルを導入し、「新潟市自転車利用環境推進委員会」により、確実な進捗管理を行い、継続的な計画の推進を図る。

【施策の PDCA サイクル】



各アウトプット指標について、フォローアップ調査を行いながら計画をすすめ、当面の目標年である平成31年度末までには「新潟市自転車利用環境推進委員会」を開催し、中間評価を行うことを予定する。

【フォローアップ調査・計画】

アウトカム指標 (成果指標)	調査方法	年度		備考
		H30	H31	
自転車分担率	新潟市内都市交通特性調査			次回はH33を予定
自転車事故	交通年鑑、新潟県警察資料	→	→	<div style="border: 2px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; width: fit-content; margin: auto;"> 新潟市自転車利用環境 推進委員会 (最終評価) </div>
通行区分順守率	交通量調査		→	
路上駐輪台数	路上駐輪調査		→	
市民満足度	市政世論調査		→ 予定	