



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。

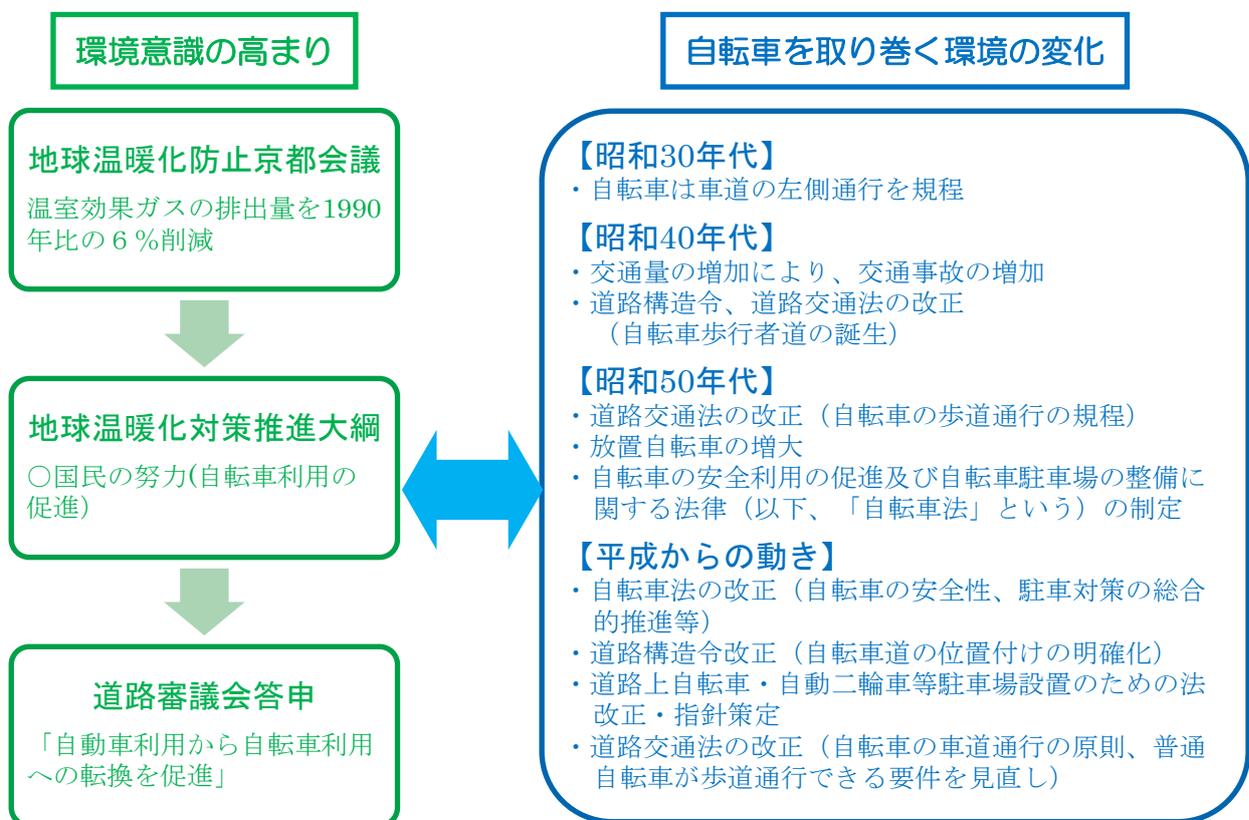
また、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となってきた。

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、車道通行を基本と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、新潟市自転車計画の策定当時と取り巻く環境は大きく変化している。

そこで、これらの点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という計画の一部修正を行った。

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 —安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—（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）

新潟市自転車利用環境推進委員会（第1回：H25.5、第2回：H26.1）

H26.3 新潟市自転車利用環境計画（一部修正）

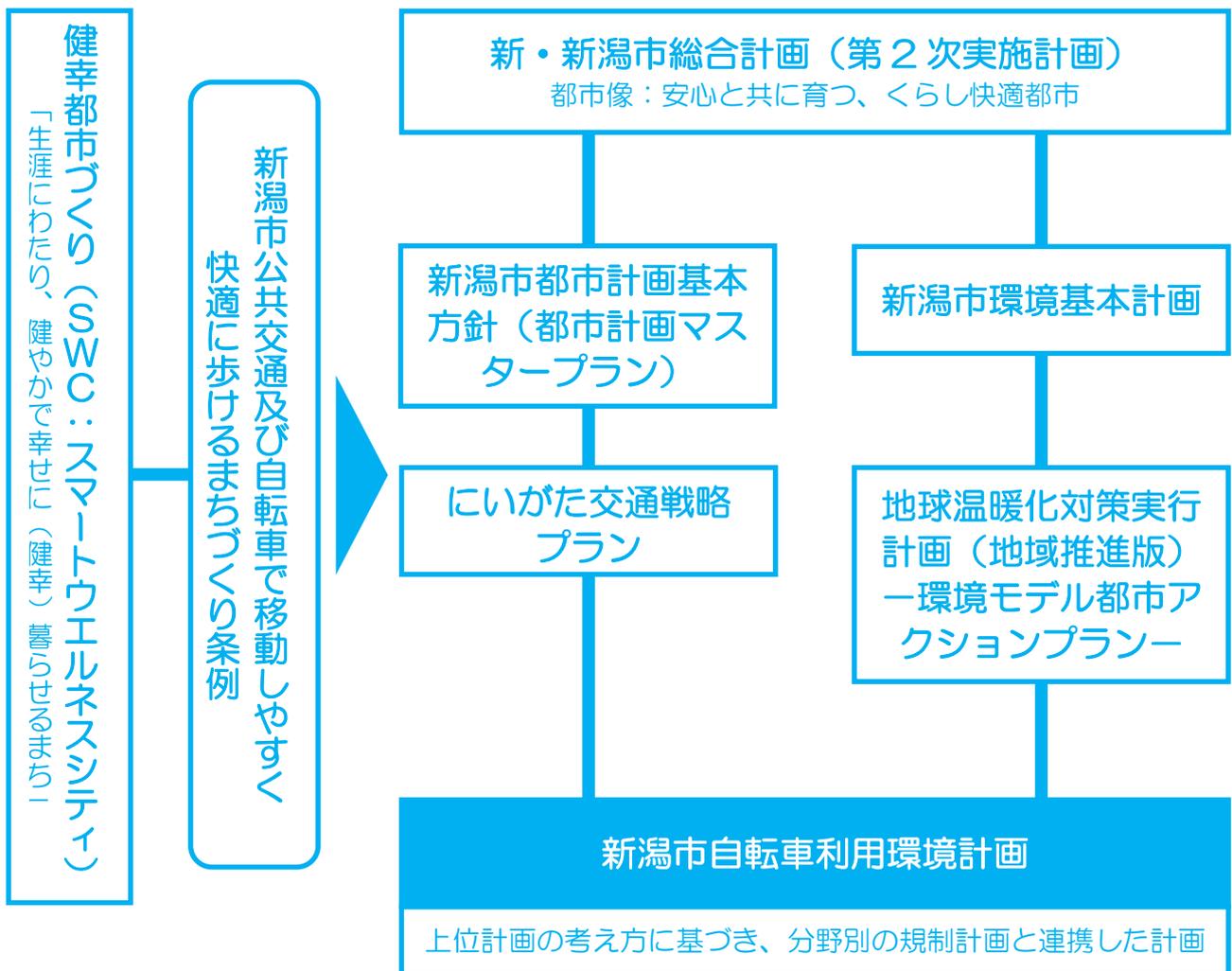
策定した計画を具体的な整備で運用する場合の指針として「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」を合わせて作成

(3) 自転車利用環境計画の位置付け

新潟市の上位計画は、地方自治法第2条第4項による「新・新潟市総合計画（第2次実施計画）」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）ー環境モデル都市アクションプランー」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、「新・新潟市総合計画」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。

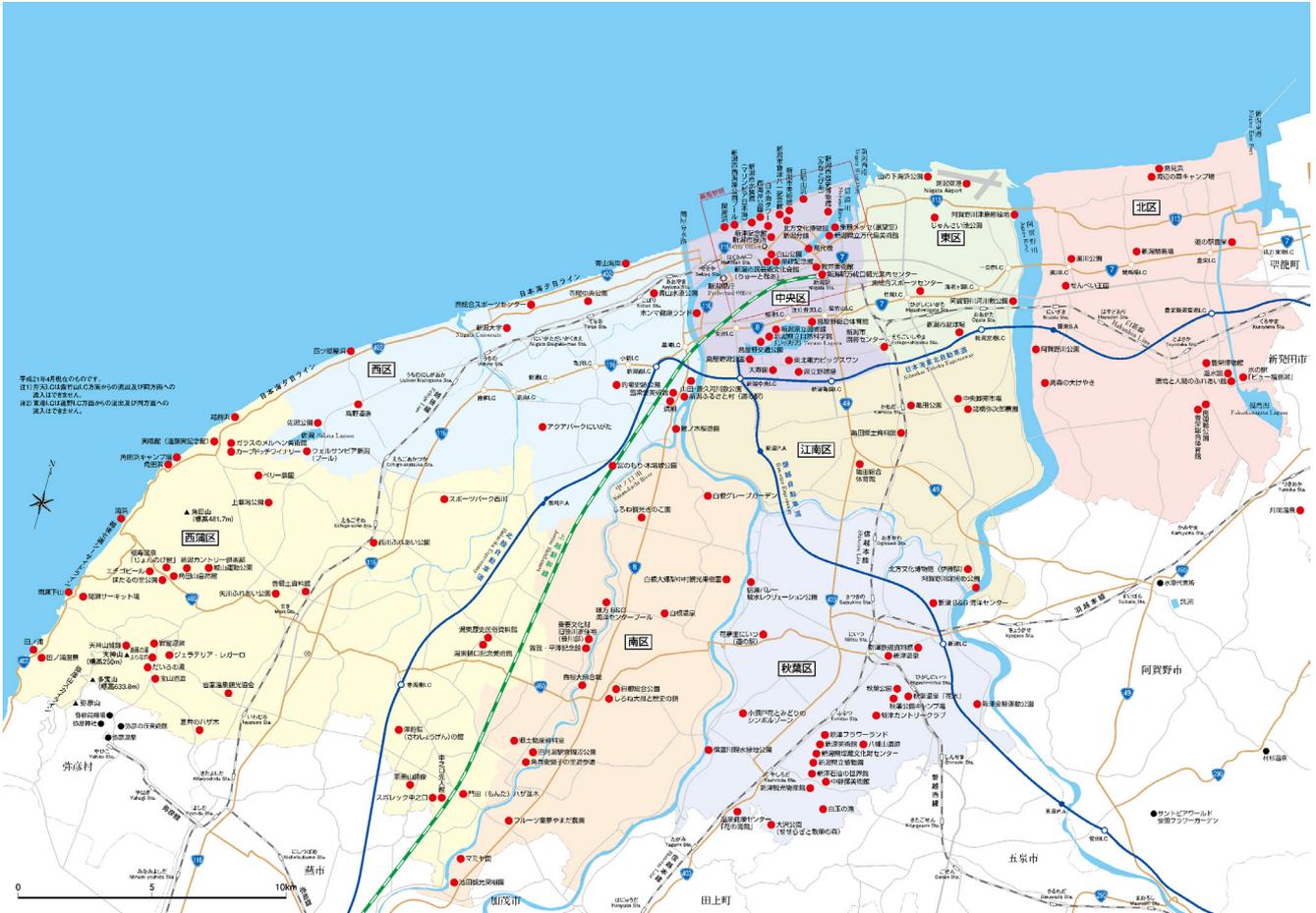


図 1-1 計画区域

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 ヶ年とする^{*1}。

③自転車利用環境計画の施策の進め方

計画の実効性をより高めるため、平成 29 年度^{*2}までの指標を設定して取り組む。

^{*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。

^{*2} 「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」に関連する次回の指標調査（市政世論調査等）実施予定時期に合わせ、目標を平成 29 年度とした。

(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。

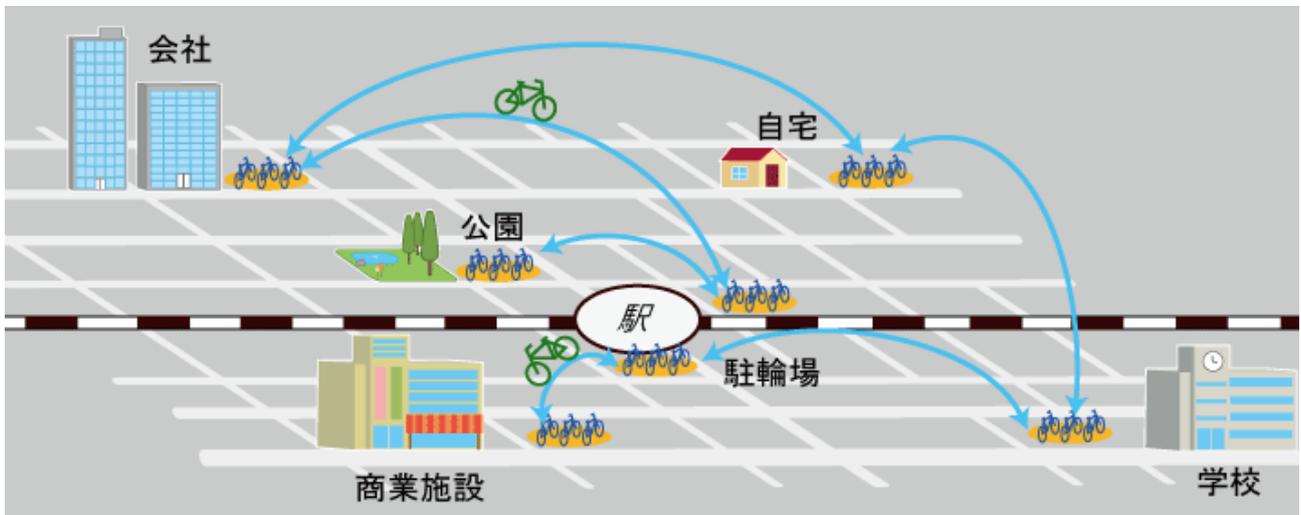


図 1-2 自転車利用のイメージ図



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)	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	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	①公共交通利用者の集客数の拡大	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	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	①従業員が事故の被害者となる可能性
地域・自治体	①温室効果ガス(CO ₂)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	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