

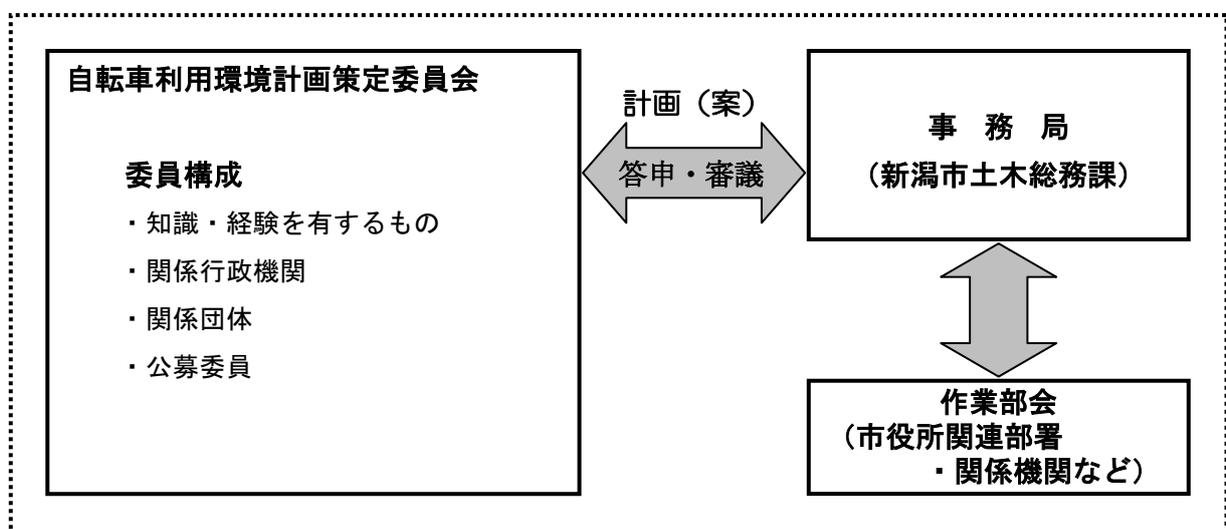
参考資料

(1) 新潟市自転車利用環境計画策定委員会・新潟市自転車利用環境推進委員会

1) 新潟市自転車利用環境計画策定委員会

①新潟市自転車利用環境計画策定委員会の設置

自転車利用環境計画の策定に向けて、「新潟市自転車利用環境計画策定委員会」を設置し、以下の策定体系とする。



②新潟市自転車利用環境計画策定委員会の構成員

新潟市自転車利用環境計画策定委員会は、以下の委員により構成する。

区分	現職等	氏名	備考
知識・経験を有するもの	新潟大学工学部建設学科 准教授	委員長 岩佐 明彦 <small>いわさ あきひこ</small>	・水と土の芸術祭を題材に自転車走行ルートの研究（研究室）
	茨城大学工学部都市システム工学科 教授	金 利昭 <small>きん としあき</small>	・自転車空間研究小委員会（土木学会土木計画学研究委員会） 幹事長
	NPO 法人 自転車活用推進研究会 事務局長	小林 成基 <small>こばやし しげき</small>	・都市交通としての自転車利用活用推進研究会（(社)日本交通計画協会） 委員 ・にいがた市民大学講座「自転車の”みち”をつくろう」講師(H20 年度)
	「自転車のまち”新潟”」の会 会長	岩間 正吉 <small>いわま まさよし</small>	・にいがた市民大学講座の市民企画講座として、「自転車の”みち”をつくろう」を提案 ・上記受講者を中心に「自転車のまち”新潟”」の会を設立
	株式会社サイクルンティにいがた 取締役	高橋 正良 <small>たかはし まさよし</small>	・レンタサイクル研究会 事務局 メンバー ・新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会 メンバー
	NPO 法人 越のみちネットワーク女性会議 副理事長	栗山 靖子 <small>くりやま やすこ</small>	・安全・安心の心豊かなくらしづくり・まちづくり・みちづくりをテーマに活動するNPO法人 ・新潟市の自転車利用を考える懇談会（H20 新潟国道事務所） 委員
関係行政機関	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 事務所長	田中 倫英 <small>たなか ともひで</small>	
	新潟県警察本部 交通部 交通規制課長	平田 英司 <small>ひらた えいじ</small>	
関係団体（公共交通機関）	東日本旅客鉄道(株)新潟支社総務部企画室 室長	西田 聡 <small>にしだ さとし</small>	
	新潟交通株式会社乗合バス部指導課 課長	和田 徹 <small>わだ とおる</small>	
公募委員		幸田 健太 <small>こうだ けんた</small>	
		清野 みよ子 <small>せいの みよこ</small>	

③新潟市自転車利用環境計画策定委員会設置要綱

(目的)

第1条 市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備し、自転車利用の利便性の高い快適で安全な自転車利用環境計画を策定するため、委員会の設置と審議に必要な事項を定める。

(委員会の審議事項)

第2条 委員会は、事務局の計画案について審議し、自転車利用環境計画を策定する。

(委員会の名称)

第3条 この委員会は、新潟市自転車利用環境計画策定委員会（以下「委員会」という。）という。

(委員及び組織)

第4条 委員会は、20人以内を持って組織し、知識経験を有する者、市民及び関係行政機関等で構成し、その構成は別表1のとおりとする。

2 委員会の委員の任期は、平成22年3月31日までとする。

(委員長)

第5条 委員会に委員長を1名置き、委員の互選により定める。

2 委員長は委員会を代表し、審議を処理する。

3 委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名した委員がその職務に当る。

(事務局)

第6条 委員会の事務局は、土木部土木総務課に置く。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成21年7月28日から施行する。

別表1 新潟市自転車利用環境計画策定委員構成

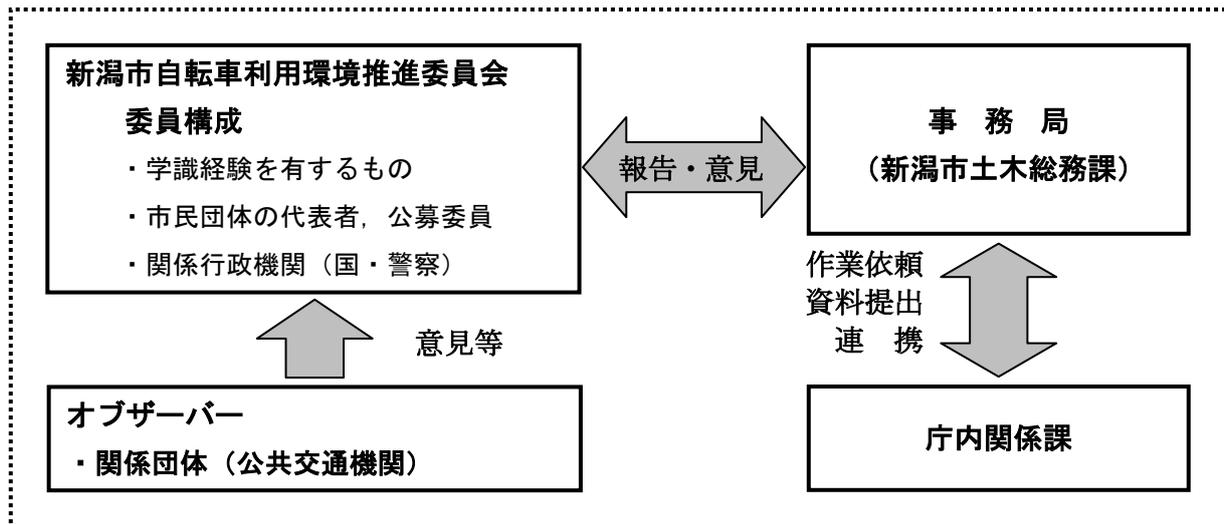
知識・経験を有するもの	6名程度
関係行政機関	2名程度
関係団体（公共交通機関）	2名程度
公募委員	男性1名、女性1名

2) 新潟市自転車利用環境推進委員会

①新潟市自転車利用環境推進委員会の設置

委員会は、平成 22 年 3 月に策定した「新潟市自転車利用環境計画」の進捗状況を把握し、事務局が作成した施策の修正案，設定した評価指標についての意見聴取を行う。

「新潟市自転車利用環境推進委員会」を開催し、以下の体系とする。



②新潟市自転車利用環境推進委員会の構成員

新潟市自転車利用環境推進委員会は、以下の委員により構成する。

区分	現職等	氏名
学識経験者	新潟大学工学部建設学科 准教授	委員長 岩佐 明彦
	茨城大学工学部都市システム工学科 教授	金 利昭
団体代表	NPO 法人 自転車活用推進研究会 理事長	小林 成基
	「自転車のまち”新潟”」の会 会長	岩間 正吉
	にいがたレンタサイクル研究会事務局長	高橋 正良
	NPO 法人 ワーキングウイ メンズアソシエーション理事	栗山 靖子
	NPO 法人 まちづくり学校代表理事	長谷川 美香
	新潟県交通安全協会女性部長（理事）	金子 和子
関係行政機関	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 事務所長	松本 健
	新潟県警察本部交通部交通規制課長	大桃 正明
公募委員		杉本 道秋
		渡辺 直子
区分	現職等	氏名
関係団体 （公共交通機関）	東日本旅客鉄道(株)新潟支社総務部企画室長	西田 聡 （第1回）
	新潟交通株式会社乗合バス部運転保安課長	石塚 毅 （第2回）
		和田 徹
区分	現職等	氏名
事務局	新潟市土木部土木総務課	

③新潟市自転車利用環境推進委員会設置要綱

(目的)

第1条 新潟市自転車利用環境計画の推進について、市民、学識経験者、関係行政機関からの幅広い意見を聴取することを目的として、新潟市自転車利用環境推進委員会（以下「委員会」という。）を開催する。

(開催期間)

第2条 委員会の開催期間は、平成32年3月31日までとする。

(委員構成)

第3条 委員会は、委員20名以内をもって構成する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が選任する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 市民団体の代表者
- (4) 公募による市民
- (5) その他市長が必要と認める者

3 委員会には、必要に応じオブザーバーを置くものとする。

(委員任期)

第4条 委員の任期は、就任した日から就任した日の年度の末日とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の在任期間とする。

2 委員は、通算の在任期間が6年を超えて再任することはできない。

(守秘義務)

第5条 委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。

(委員長)

第6条 委員会に委員長を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 委員長は委員会の進行を行う。

3 委員長が欠けたとき、又は委員長に事故があるときは、あらかじめ委員長の指名する委員がその職務を代行する。

(会議)

第7条 委員会の会議は、必要の都度市長が招集する。

2 市長が必要と認めるときは、委員会に委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聞くことができる。

3 委員会の会議は、公開とする。

(事務局)

第8条 委員会の事務局は、土木部土木総務課に置く。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

附則

(施行期日等)

- 1 この要綱は、平成25年3月15日から施行する。
- 2 この要綱は、平成32年3月31日限り、その効力を失う。

(2) 新潟市自転車利用環境計画の策定経過

新潟市自転車利用環境計画の策定経緯を以下に示す。

①H22.3 自転車利用環境計画策定の経緯

年月日	会議名・調査名	議事内容
平成 21 年 9 月 1 日	第 1 回自転車利用環境計画策定委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画概要とスケジュール ・新潟市における自転車利用の現状とこれまでの取り組み ・自転車利用環境計画の策定方針
平成 21 年 11 月 24 日	第 2 回自転車利用環境計画策定委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画（素案）の方向性の確認（走行計画、駐輪計画、放置自転車対策計画、啓発計画）
平成 22 年 1 月 8 日～ 平成 22 年 2 月 8 日	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車利用環境計画（案）に対する意見募集
平成 22 年 1 月 26 日～ 平成 22 年 1 月 27 日	新潟市自転車利用環境計画策定委員会 有識者懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の進め方 ・具体的な整備方針
平成 22 年 3 月 1 日	第 3 回自転車利用環境計画策定委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの意見書集計結果 ・新潟市自転車利用環境計画(案)

②H26.3 自転車利用環境計画改訂の経緯

年月日	会議名・調査名	議事内容
平成 25 年 5 月 25 日	第 1 回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画概要とスケジュール ・計画の取組、進捗状況と効果検証 ・計画の課題・改善点 ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
平成 25 年 9 月 3 日	第 1 回新潟市自転車利用環境推進委員会 有識者懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車利用環境計画(案)・矢羽根型表示簡易実験 ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
平成 26 年 1 月 31 日	第 2 回新潟市自転車利用環境推進委員会 有識者懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
平成 26 年 1 月 31 日	第 2 回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車利用環境計画(案) ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン

(3) 推進委員会の意見表

自転車施策を実行するにあたり、新潟市自転車利用環境推進委員会の意見を参考に施策への反映を検討する。(※今回、自転車利用環境計画を修正するにあたり、委員会で出された意見を参考に記載します。内容については分かりにくい表現もありますが、発言内容をほぼそのまま記載します。)

① 走行空間計画に関する意見

・ バス専用レーンを走るバスは自転車と速度差が小さいことから、バス専用レーンを自転車とバスとの共存空間として使えると思う。
・ 自転車走行空間ネットワークはとぎれてはいけない。
・ 自転車利用者が行きたい拠点にどうやってアクセスするかを考える必要がある。
・ 幹線にブルーレーンで明示するのはいいこと。幹線が走りやすくなり、そこに自転車を誘導することで事故の多い細街路を自転車が走らなくなる。
・ H22 年度から 10 年間で計画路線を整備するということがあったが、残りの期間ですべて整備できるか。
・ 国のガイドラインの中で、交差点では、ドライバーに気付かせるために、車道において車と自転車を積極的に混ぜてお互いに気付かせるようにしている。しかし、それは交通ルールを守っているまともなドライバーや自転車利用者を前提にしているが、そうでない人もいる。路面に表示し、みんなに分かりやすくするというのはよい。
・ 国のガイドラインでは 50km を超える場合が自転車道になっている。しかし、双方向自転車道の交差点処理は困難なため、双方向自転車道にはいかならないような記述になっている。
・ 国のガイドラインでは 50km でも自転車レーンだが、路肩幅員に言及していない。40km を超えるなら、特に大型車が混入するなら、1.5m 以上の幅員をとった方がよい。
・ ブルーレーンが各地で整備されていても、なかなか使われてなかったり認識されてなかったり、もしくは視認されていなかったり。作ったものを見やすくしていくことが課題ですし、いかに知ってもらうという事が必要である。
・ 国のガイドラインでは、自転車は歩道を通さない、車道混在等の様々な選択肢を用いネットワークを完成させる、自動車を抑制（一方通行可、速度抑制、付加車線の撤去など）、自転車信号も検討することが盛り込まれ、3 年間で大きく変化している。
・ 側溝と道路の接続部の上は雨天時に横滑りして危険である。危険な箇所を改善してほしいと思う。
・ 市の走行空間整備ガイドラインは幅広路肩の整備、混在方法など雪が積もる新潟にあっている。
・ 今後はエコモビリティや電気車椅子など車道空間が自転車ととりあいになる可能性がある。そのため将来を見据えて変に構造分離しないほうがよい。
・ 自転車道の整備が困難な場合に、自歩道のままで啓発をするだけではよくないと思う。
・ バス専用レーンの使い方についても検討してほしい。
・ 日本のバス専用レーンでは、駐車車両、割り込みがあり、バスが定時性を守れないという状況はおかしいと思う。
・ 自転車レーンの中で、速度がばらついて事故が起こると予測される中、何らかの形で速度を抑制するような動きも必要だと思う。
・ 自転車と電動車いすなどの様々な方が歩道に混在するより、車道を走れる環境を作ることが必要である。
・ 電動車いすの速度は時速 6 キロであったり、利用者のスピードを考えながら分けて計画する必要があると思う。
・ 新潟のまちなかで、時速 60 キロの速度制限は速くて、異常と考えられるから、自転車と人と車が混在するようなまちなかでは時速 30 キロ以上はないというのが大前提になっていくべきだろうと思う。
・ 押しチャリ区間を設定しても押しチャリをする人はいない。
・ H22 当時は整備手法の選定順位からいって自転車道→自転車レーン→自歩道→だったが、この数年で自転車レーン→一方通行の自転車道となり、双方向自転車道は慎重に作ることとし、自歩道は消えている。
・ 幅広路肩は冬に雪の堆雪帯になるので新潟に合っている。
・ 車道幅員が広い道路では、車道を狭くして車をいじめる再構築を考えたほうがよい
・ 歩道と車道間のスペースの走行は、今後、原付や 2 輪、エコモバイル、ペロタクシーなど社会情勢でどうなるかわからないのでとりあえず広く確保したほうがよい。また、将来に備えなるべく物理的分離はしないほうがよい。

<ul style="list-style-type: none"> ・ブルーレーンなどのカラー化は、当初は、車道走行を誘導するため必要であるが、みんなが慣れたら、景観上も経済的にも、同じように塗る必要はなく、交差点など必要な場所だけに塗ればよい。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行を気持ちよくするには、歩道よりも路肩のほうがよい。
<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の健康を考えると、気持ちよく歩くには、自転車を車道にだしたほうがよい。
<ul style="list-style-type: none"> ・弁天線はビッグスワンやエコスタジアムができてから自転車の量が多くなった。ぜひ弁天線に自転車レーンを整備していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・国のガイドライン策定後も議論を重ね、自転車道の双方向通行は交差点で非常に危険なので、自転車道を整備するのなら、一方通行という考えになってきている。
<ul style="list-style-type: none"> ・水たまりや段差があると走りにくいため改善していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・路面の凸凹だとか、木があって走りにくいなど改善していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・バス専用レーンと自転車レーンが共有になっていないのは日本くらいである。他の国では、一番大事にされているのがバスで、そのバスの邪魔をしないように自転車が走っているのが当たり前だが、日本では、バスの通行を大事にしないのが問題である。
<ul style="list-style-type: none"> ・荷捌き用スペースの確保（コインパーキングで荷捌きなら 10 分間無料など）など路上駐車対策をメニューに加えてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・車をいじめる対策として全国的にゾーン 30 が進められている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ホテルメッツの前に駐車場と駐輪場があります。自転車より車の方が駅に近く車優先の社会となっている。これからは、人間が最優先で次に自転車、その次に車です。
<ul style="list-style-type: none"> ・優先順位としては、歩行者が優先で、次に自転車、自動車の順である。新潟ではまだ車優先となっている。車を通さない、迂回させるということを考えていかなければいけない。
<ul style="list-style-type: none"> ・優先順位については、新交通が関わってくる所に関しては短期間で進める所とのんびりやる所で分けて考える。
<ul style="list-style-type: none"> ・夜間や雨天時、冬期間の自転車利用の視点が欠けているように思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・矢羽根型路面表示は夜間、雨天時の見やすさの確保、町並み景観を考慮し実験的に進める必要があると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・矢羽根型路面表示については幅 1m 程度に大きくすることでドライバーから認識しやすくなる。ドライバーに対し自転車が車道を通ることを意識させることが重要である。
<ul style="list-style-type: none"> ・矢羽根路面表示の大きさについては 75cm の根拠がないと思うため、1m でよいのではないか。
<ul style="list-style-type: none"> ・矢羽根型路面表示は、大きさが 45cm では分かりにくい。特に夜間や雨天時はほとんど見えない。75cm としているが、1m は検討しないのか。3 種類を現地で並べて確認する作業・実験が必要と思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、ドライバー、自転車利用者に自転車施策（矢羽根型表示など）の認知が足りない。矢羽根型路面表示などがいきなり増えたら驚くと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・交差点の矢羽根型路面表示は大きさが 45cm では小さく、1m くらいでなければドライバーは気付かない。75cm でも小さい。交差点がゴチャゴチャしてもよい。ドライバーからわからなければだめ。
<ul style="list-style-type: none"> ・夜間の視認性対策として、宇都宮市の場合は車道側に蛍光部分を貼り付けて光るように処理した。札幌の場合はランブルストリップス（帯状に彫って行って車が乗り上げると振動がするのでそこを避けるようになる）を使用している。そういった工夫も加えて検討していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパでは、ブルーレーンを引きすぎて街の景観がひどいという話があった。ただ、慣れの問題であり、みんなが慣れた頃には消える。ペンキが消える頃には人々がルールに従うようになる。
<ul style="list-style-type: none"> ・以前の社会実験では青色を何種類か現地で着色したり、すべりにくいよう砂を混ぜる等の検証を行った。矢羽型路面表示も、もう少し検証してもらいたい。路面の色に関しても大きさや材質、色に関しても自転車利用者やバス運転手の意見を把握する必要があると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・現地で自転車、歩行者の通行位置をわかりやすく表示すると良いと思う。ブルーレーンを整備するだけでなく、自転車のナビマークを付けるだけでもわかると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の路面表示の大きさや設置について、広く知らせる工夫が足りないと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者は路面しか見ないため、看板は見ない。
<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーに危険だと気がつかせる表示がよい。
<ul style="list-style-type: none"> ・冬・夜間の自転車走行に対する対策が必要である。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故の大部分が歩道を走って交差点で車と事故にあっている。ドライバーから認知されにくい歩道通行（特に右側）の自転車を車道に出し分離する必要がある。
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の自転車は歩行者にとって危険である。

②駐輪計画に関する意見

・ 良い自転車をとめるところがなく盗まれる。管理人のいるところで起きている。
・ 駐輪場の数が足りていない中、で「停輪」、「駐輪」と性格を分けて整備するのが有効かと思われる。
・ 街中の駐輪場はなるべく有料化したほうがよい。東京都の錦糸町の駐輪場では、買物をする駐輪場利用料を値下げするような方法を採用したらまちは賑わい、きちんと駐輪するようになった。
・ 道路を駐輪場として整備できないか検討してほしい。
・ 利用しやすい駐輪場を整備するために、用地買収するまでもなく、スペースのあるところを利用し整備する計画はあるか。商店街や歩道部分に歩道占用の駐輪場を整備した方がよい。
・ 石宮公園駐輪場は地下であり、また時間帯も決まっているので使いにくい。西堀駐輪場の2階も使いにくいと思う。自転車は簡単に停めてすぐ出発できるのがメリットだと思いますので、目的地の近くに駐輪場があるのが理想的だと思う。
・ 駐輪計画の考え方について、自転車利用者の立場ではこれで良いと思うが、自動車やバス、徒歩等を配慮した考え方を記載した方がよいのではないかと。

③放置自転車対策に関する意見

・ 放置自転車で、盗難がどれくらいあるか調査したほうがよい。
・ 放置自転車で廃棄しているものにどのくらいお金をかけているか知りたい。
・ 日本で一番多い犯罪は窃盗である。その中で自転車泥棒が最も多い。検挙率は8~9%、6割は少年犯罪である。自転車で泥棒の第一段階をふんでいく。
・ 放置自転車に占領されてしまう稼働率（回転率）の悪いスペースがあるはず。「（放置自転車に占領されて）必要な人が、必要な時に、願う場所に駐輪できない」を具体的に数値で示し、可視化するなどで、もっと市民へ情報発信して啓発し、同時に撤去のための調査回数を増やしたらどうか。

④啓発活動計画に関する意見

・ 小学生は興味深く、一生懸命聴こうとしておりますし、小さい頃からきちんとルールを学べば、大人になっても通用するのではないかと。
・ 車道で分離するとき重要なのは車側の教育である。一番なのはバスの運転手の教育である。
・ 自転車レーンを作ったらそれをどう使っていくかということで、自転車利用者への啓発の他に車の運転手、バスの運転手にも理解していただきたい。
・ 「新潟シティチャンネル（YouTube）」で、「はしる」、「とめる」、「しくみ」、「まもる」の取り組みであったり、啓発を市民に発信してほしいと思う。
・ 自転車だけでなく、全体のバランスが重要。ドライバーや歩行者に自転車の事を知らしめていくか。自転車をいかに楽しい乗り物と印象づけるかターゲットを絞ったアピールが必要だと思う。自転車をあまり強調すると、車を使っている若い人がまちに入っこないなどの問題が発生する。
・ いかにルールを浸透させるか、誰もが自然に従えるか、そんな啓発を実施していきたい。
・ 車のドライバーに対する意識向上が必要である。
・ 中学生から車の免許をとるときまでルールマナーは欠落している。その啓発が必要である。
・ ゴミ減量マスターのサイチョくんみたいにステッカーを配布するなどして奨励する方法もある。
・ マンガを活用した啓発が必要である。
・ 啓発チラシはどこでもらえるのか。TV、新潟情報など誰でもわかるようにPR必要である。
・ 啓発は、人が集まる場所で行なうべきである（銀行、郵便局、病院等）。
・ 自転車レーンなどハードの整備が進んできているが、歩道を走っている自転車が多い。ハードの問題よりソフト（啓発、指導）の問題が多いと考えられる。
・ ヨーロッパでは8歳未満の子供は車道に出るはいけないことになっている。例えば小学校2年生までは歩道通行するなどの新潟スタイルを検討していただきたい。
・ 歩道を通るときは徐行、一時停止がルールとなっているが知られていない。
・ 新潟市内のバスレーンバス優先、専用であるがほとんど守られていない。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者への対応も重要である。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車レーンは、レーンに自転車が走るのだよと、もっと宣伝した方が良いと思う。歩道を走っている自転車にはチラシ、新聞、テレビ等でもっと宣伝していくことが大事だと思います。
<ul style="list-style-type: none"> ・ ブルーレーンに関して、まだ認知されていないと思う。自転車利用者だけでなく歩行者、ドライバーへの啓発もしていかなければいけないと思います。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学生以上の啓発活動は難しい。イベントなどを開催しても意識の高い人しか集まらない。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内や市内に子どもたちが自転車で走れるコースはあるか。子ども達が自転車に乗りながらルールを覚ええられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 街頭指導の写真について、自転車は歩道の車道寄りを徐行しなければいけないのに、指導員の立ち位置が逆であり、指導者への教育も必要でないか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行空間の整備済み路線の評価で、車道順走が少なく、歩道通行が多い。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行空間の整備済み路線で逆走が多くなっている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板は大きくしてわかりやすくしてほしい。また、「ここは駐輪禁止です」という表現でなく、「駐輪場はあちらにありますよ」といったおもてなしのような考え方に変えていく方が良いと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者向けの交通安全教室は単発でない継続的な交通安全教育が必要である。また、民生委員や地域推進委員の活動を強化する必要があると思う。高齢になり耳が遠くなって自転車に乗るのは危険なことだという、細かいところまで見てあげられるような人とのつながりが必要だと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ルールの広報については、お年寄りや子ども達が見ているテレビが有効と考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車マナー指導員という看板をつけて走る人がいてもよいと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ルールの広報について、マンガを使った手法など新潟の味を出して定期的に広報していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 成人でもヘルメットを強制にすべきである
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通学をする高校生等へのヘルメットの義務付けを検討した方がよい。 (風通しの良いもの、被りやすい、軽いものを市の方から示すと被りやすい環境ができる)
<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティサイクルは 1000 台以上の規模なら成功している都市がある。
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルは、新潟駅南口で借りたいと思ったことがある。
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルを観光で使う場合は、非日常を求める旅行者に日常を思い出させる無料のママチャリなどで実施しては意味がない。良い自転車にしてお金をとるべきである。いろんなところでレンタサイクルが行われているが、一所懸命にやって損をしている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルは各区で取り組まれているが、連携は図られているか。 新潟市のホームページ上でレンタサイクルの一覧表や連絡先を掲載してほしい。(スマートフォン対応にもしてほしい。)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 子ども用のレンタサイクルがあってもよいと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルに廻す自転車が増えていない現状で予算的にも厳しい状況である。
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルの広報について、市報を用い継続的に広報する。また、レンタサイクルの案内看板を駅に設置するなど対応してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟は自転車の街を推進しているということをもっと現地で見えるようにしてほしい。(例えば富山のレンタサイクル)
<ul style="list-style-type: none"> ・ フェイスブックで投稿したとき、危険な場所など様々な意見が寄せられた。一般の方が意見を言う場がないので、意見をいうような場があると良いと思った。

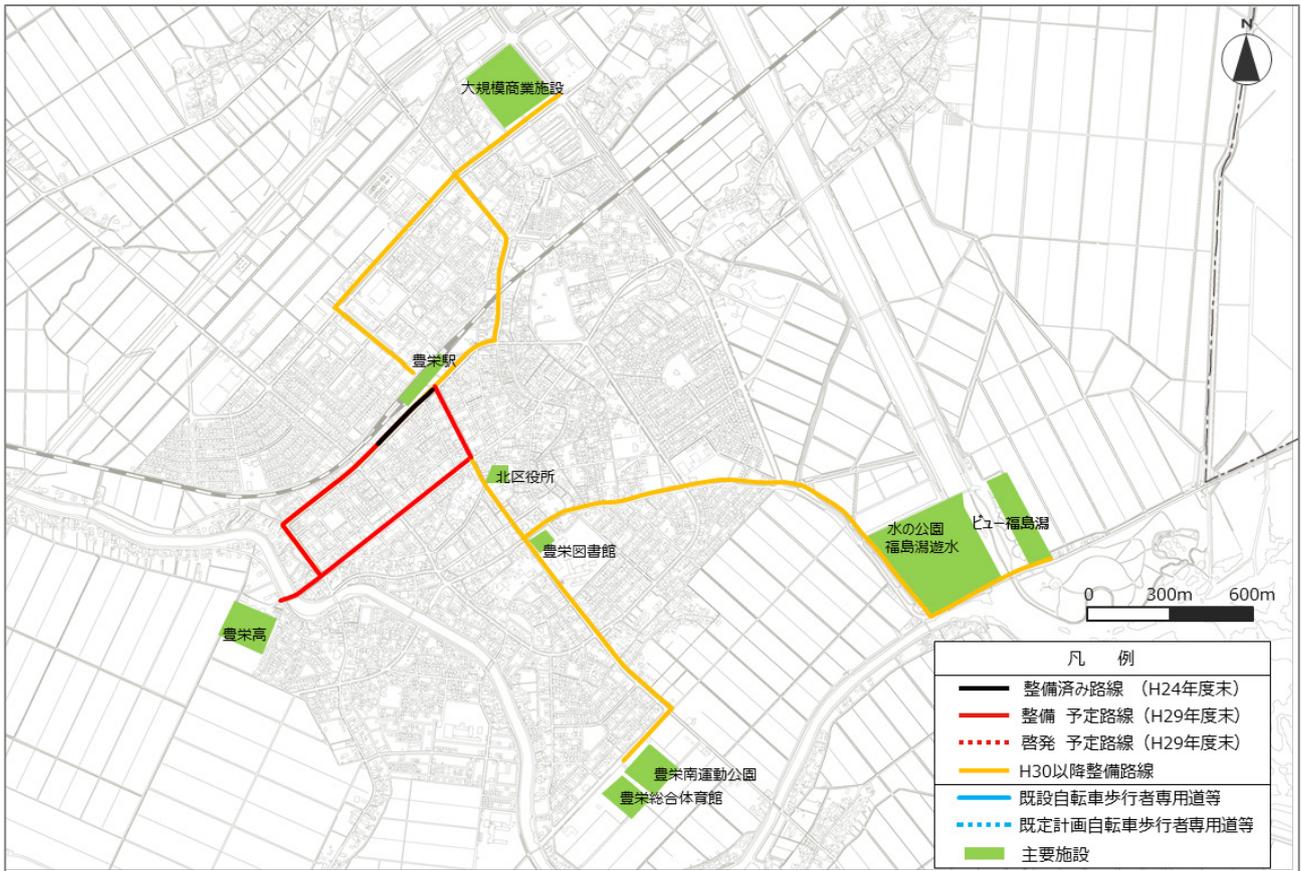
⑤その他の意見

<ul style="list-style-type: none"> ・ PDCA サイクルで一番重要なのはお金とタイムスケジュールと人である。10年間の計画での予算、今年度の自転車関係の予算、整備率と目標値の考え方、どれくらいの人員で取り組むのか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ ガイドラインを新潟方式で確立させるために市役所内部で自転車や公共交通を専門に扱う専門委員会のようなものがあれば良い。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画を実行するためのどれくらいの予算、人員で取り組むのかを教えてください。
<ul style="list-style-type: none"> ・ BRT 導入など情勢は進んでいるのに自転車だけ置いてきぼりされないよう総合的に進める必要がある。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車を抑制し、街なかでは短期間で総合的な公共交通を、歩ける環境を作るなど全体的な施策として全面的に打ち出して取り組む必要があると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少でまちの成り立ちそのものが変わろうとしている。この10年間で新潟市自体が公共交通へ転換するとか、自転車に転換するとかを踏まえて、もう少し大きい場で考える必要があると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ BRT については計画段階ですが、自転車が入ってくると速達性などの課題がでると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車だけの視点だけでなく人の流れなどを総合的に考えていく必要があると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ BRT については今議論されているところだと思いますので、いろんなユーザーがいる中でどうわけあって使うかという事を議論していきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車だけでなく、公共交通と連携し、総合的に考えることも必要である。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車の処分台数と再生台数の数字が、差し引きすると合わない。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の利用者は増えていますか。どれくらい増えているか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に関する事故件数は減ってきているが、ヒヤリとすることが多いように感じる。車対自転車の事故、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故は増えているように思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車事故に関して、時間帯、年代別の事故、場所の状況が気になる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通手段の分担率、自転車販売台数など3年間の変化を教えてください。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市政世論調査の「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うことに、「レンタサイクルの充実」を盛り込み、ニーズや意見を拾っていただきたい。または、レンタサイクルの可能性について調査した結果があれば教えてください。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は公共交通の一つの手法だと思う。公共交通が便利になればそれはまた環境問題にも貢献できると思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟市では条例を策定し、公共交通に転換しようとしている。中心部では BRT の導入もあり、短期的に計画を進めていくことを考えてもいいと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟市では「公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」が制定されたことから、工程、予算、目標づくりがやりやすくなったと思う。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟は大都市と違って道の余裕があるので、教育やシステムができて、町づくりができると新潟スタイルとして自転車と歩行者と車が共存できる日本のトップをいく町になれるので大いに期待している。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行空間の整備は自転車ルール啓発にも効果があるので、1か所でも多く今のうちに整備していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重大な自転車事故が起きているため、自転車施策は急を要する。啓発などよりも走行空間、駐輪施策に重きを置くべきである。

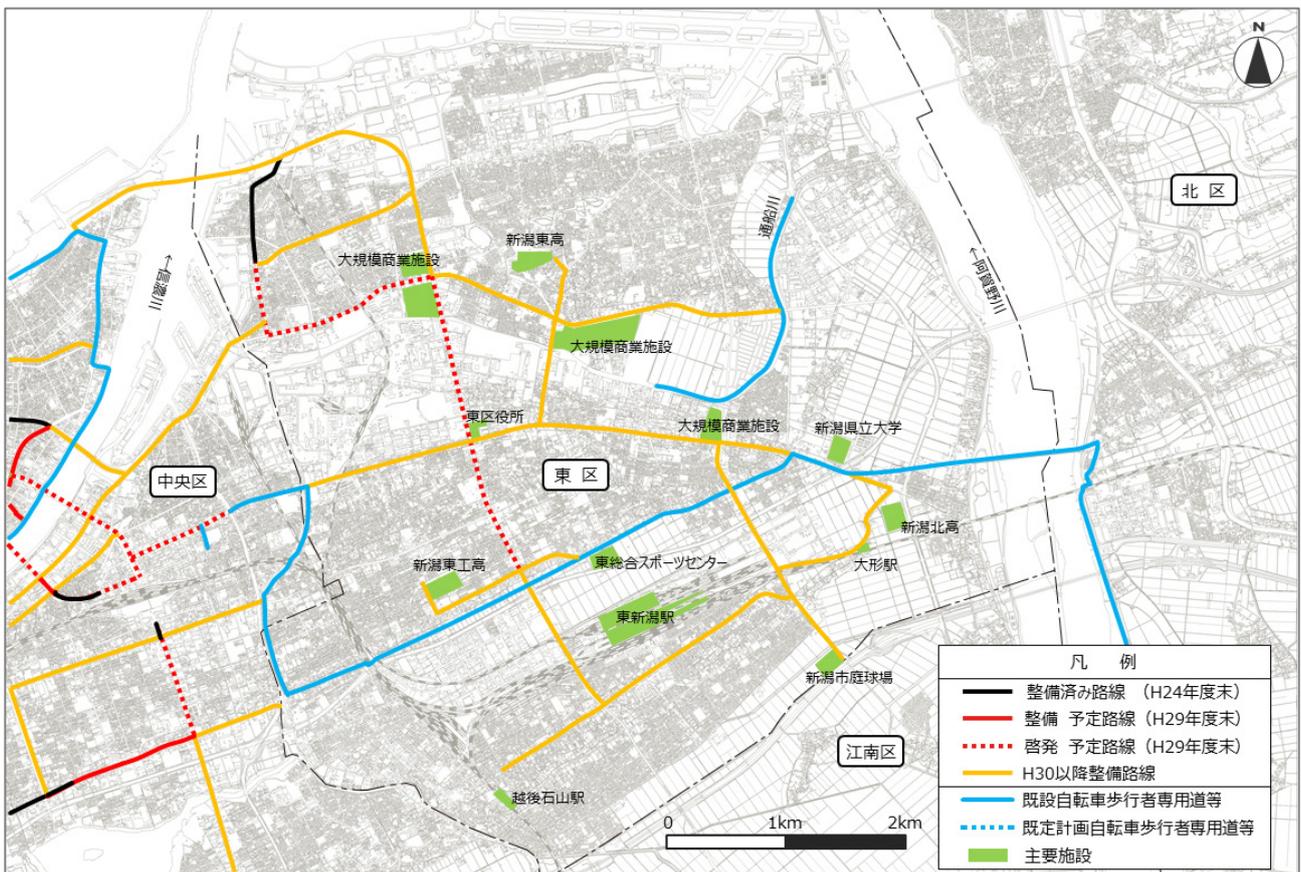
(4) 自転車走行空間の整備予定路線

次頁以降に、平成 29 年度末までに自転車走行空間の整備を予定する路線を示す。

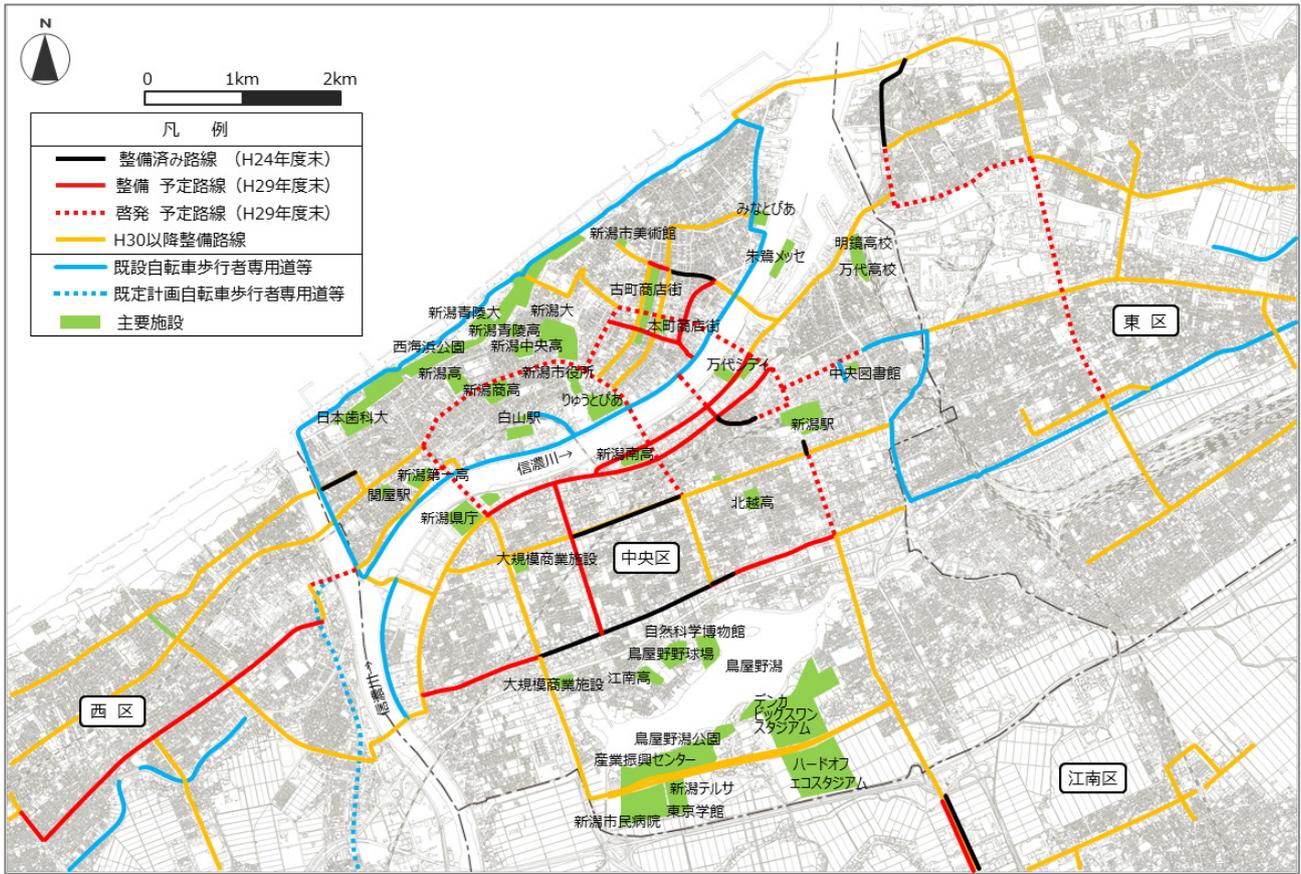
①北区



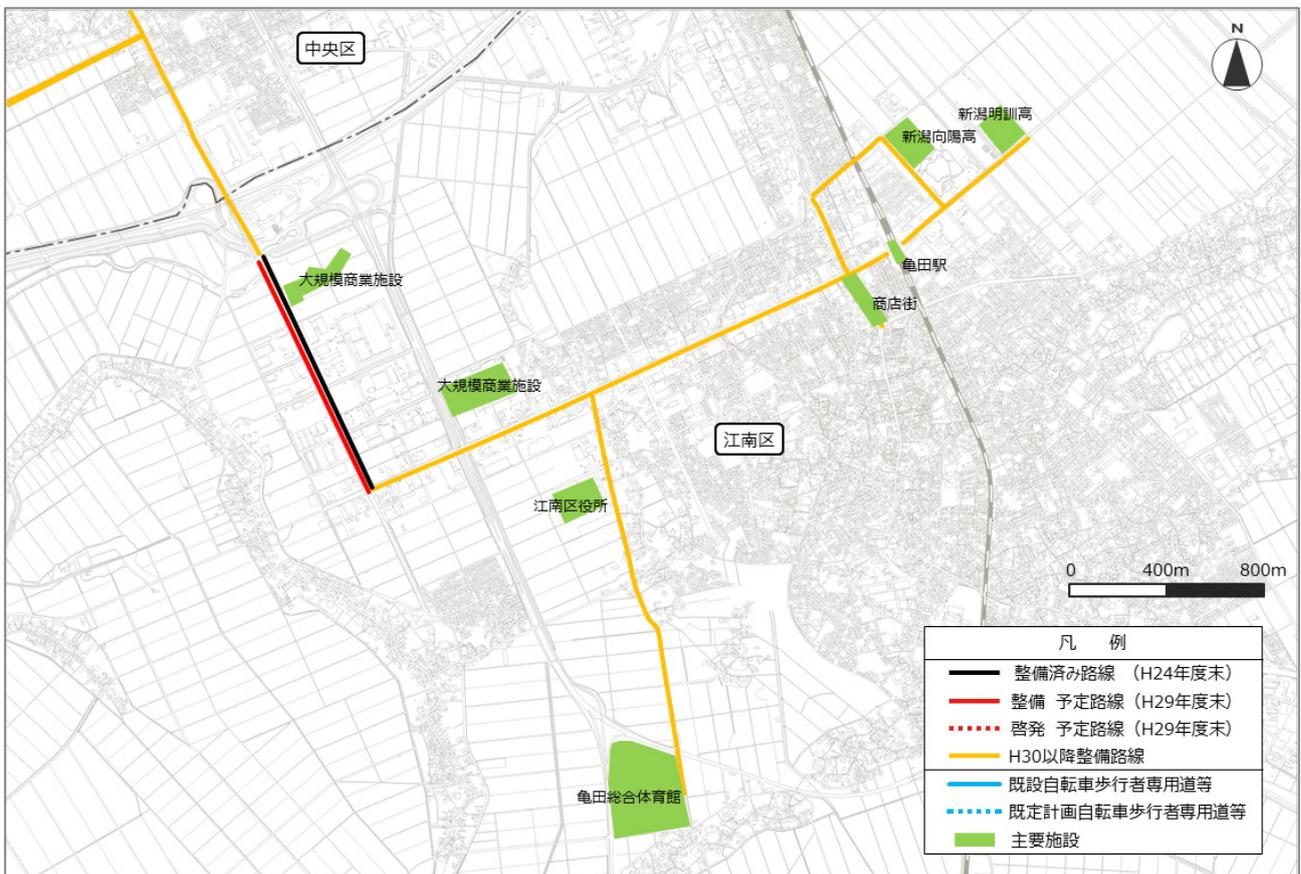
②東区



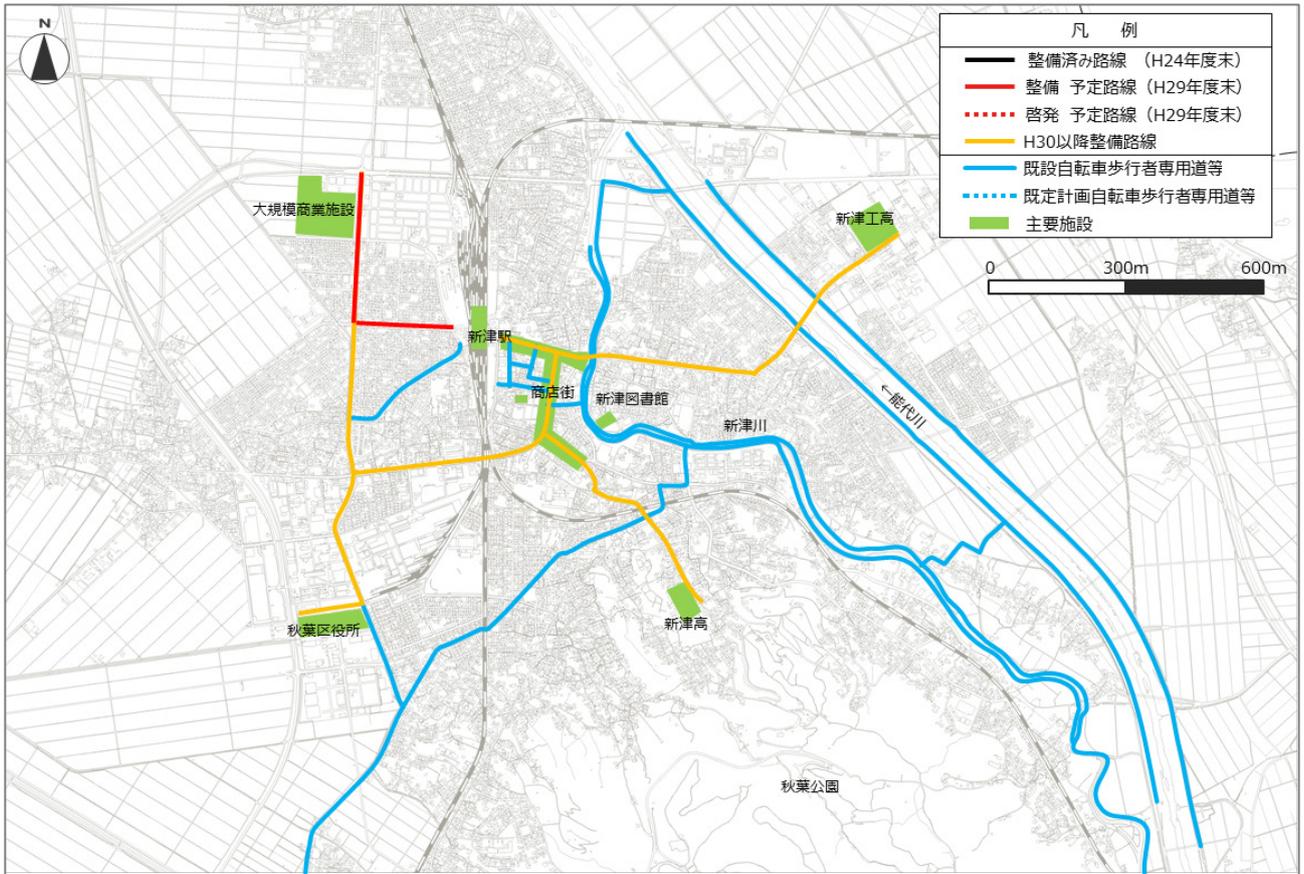
③中央区



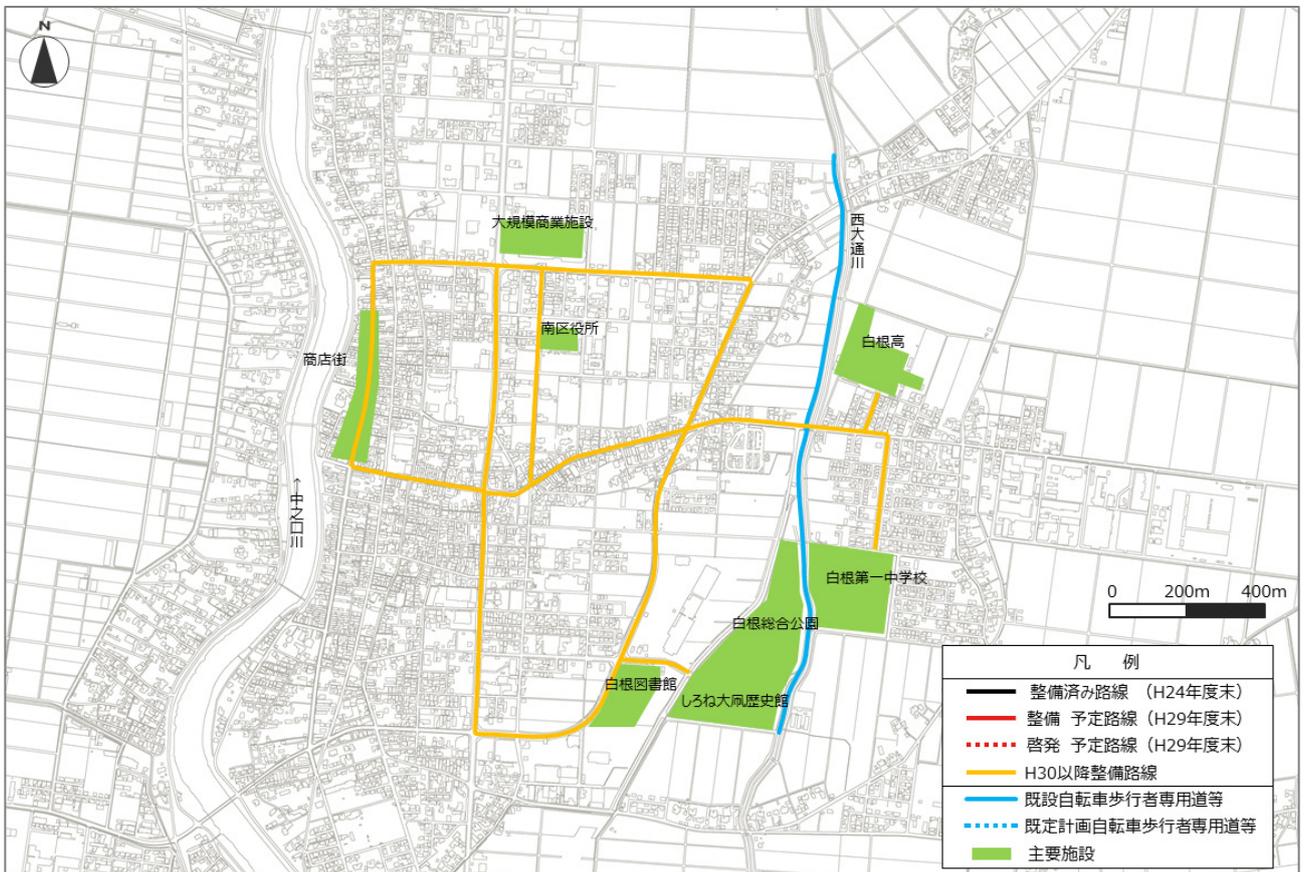
④江南区



⑤秋葉区



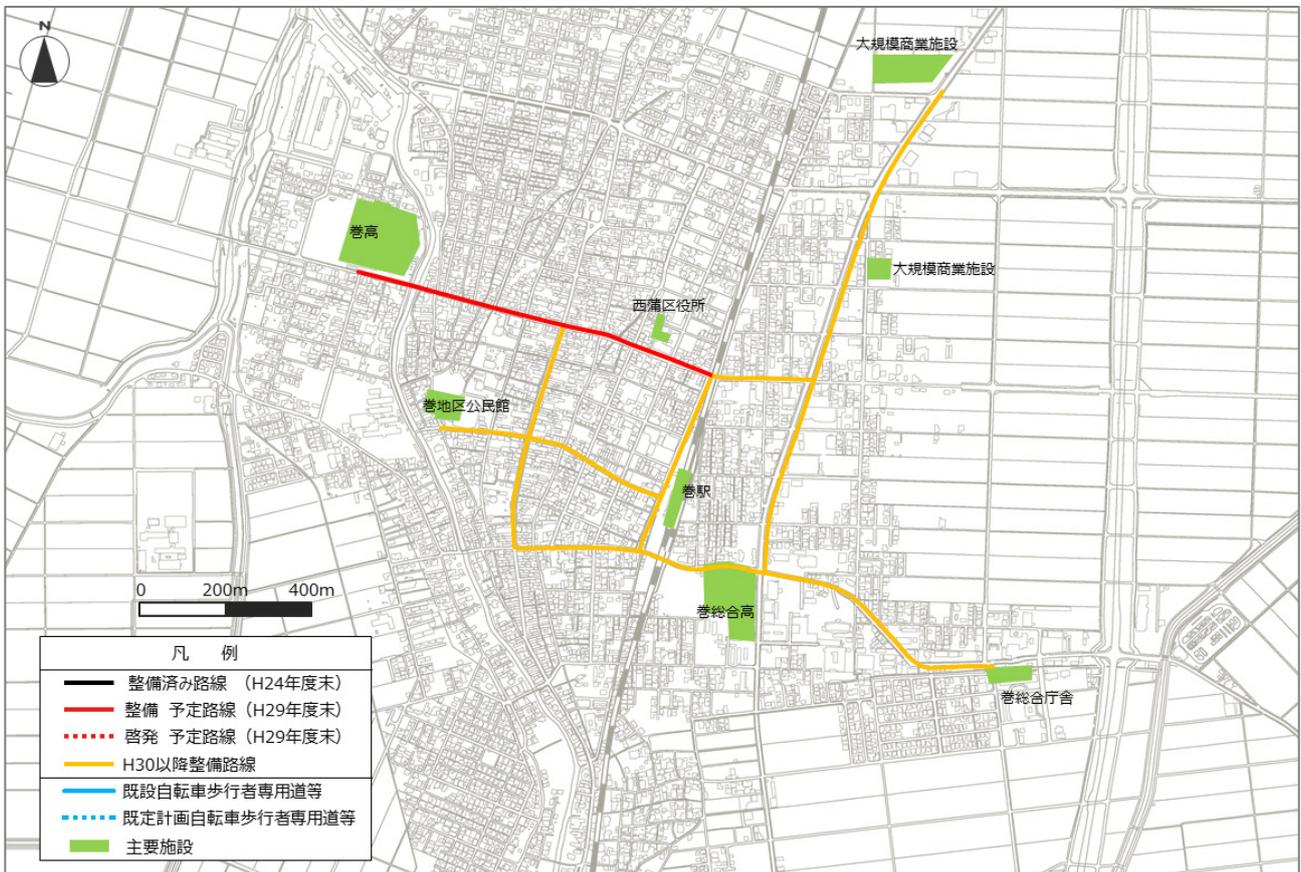
⑥南区



⑦西区



⑧西蒲区



【参考資料】既設の自転車歩行者専用道等の取り扱いについて

既設自転車歩行者道等のうち、新潟島一周自転車道と県道安田新潟自転車道（中央区と東区の一部）は、ネットワーク路線に準ずる位置付けとする。

また、既設自転車歩行者道等については、自転車通行における歩行者優先の注意喚起しながら、将来的には、歩行者の安全を確保する検討を行うものとする。

