

新潟市自転車利用環境計画
(改訂版)

平成 26 年 3 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ています。

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 19
- (4) 啓発活動計画の取り組みと課題..... 20
- (5) 市民の評価（市政世論調査） 21

第 4 章 課題を踏まえた対応22

- (1) 課題を踏まえた対応 22

第 5 章 自転車利用環境計画の基本方針.....23

- (1) 自転車利用環境計画のビジョン..... 23
- (2) 自転車利用環境計画の基本方針..... 23

第6章 施策メニューの立案.....25

- (1) 走行空間計画.....29
- (2) 駐輪計画.....38
- (3) 放置自転車対策.....45
- (4) 啓発活動計画.....53

第7章 計画推進に向けた体制と方法.....63

- (1) 評価指標.....63
- (2) 取り組み体制.....65
- (3) 計画の推進体制.....66
- (4) 計画の評価.....67

参考資料.....68

- (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.....68
- (2) 新潟市自転車利用環境計画の策定経過.....75
- (3) 推進委員会の意見表.....76
- (4) 自転車走行空間の整備予定路線.....81

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。

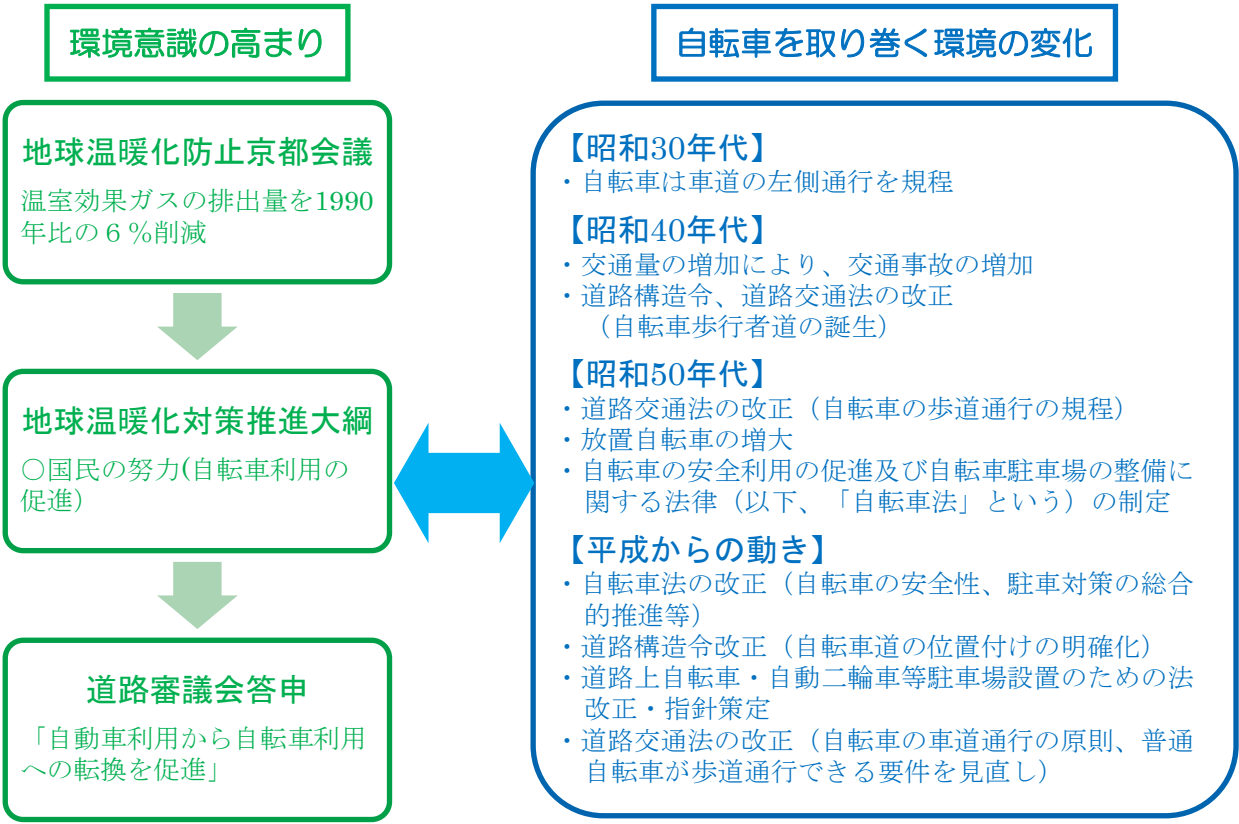


計画策定の目的

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）

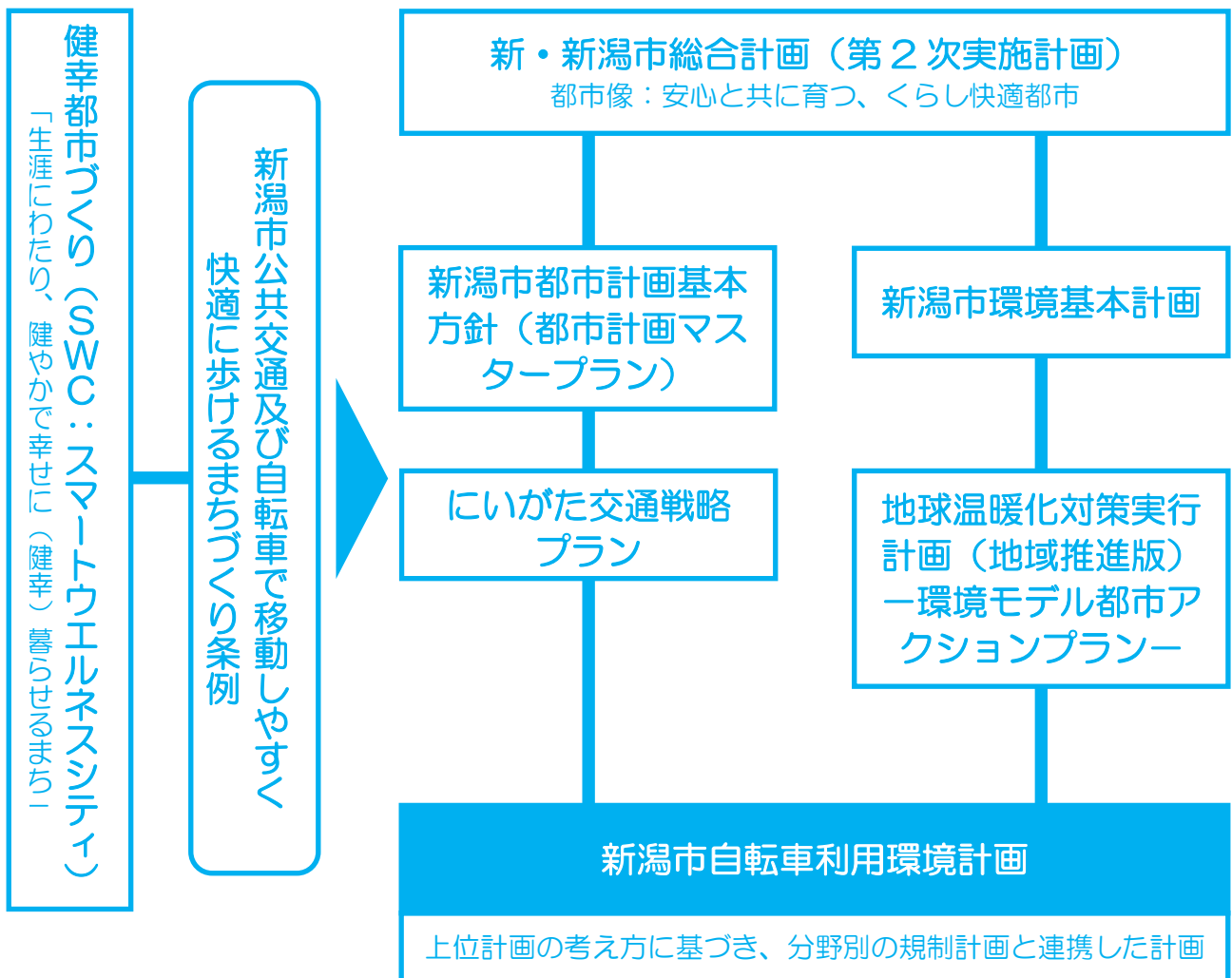
策定した計画を具体的な整備で運用する場合の指針として「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」を合わせて作成

(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。

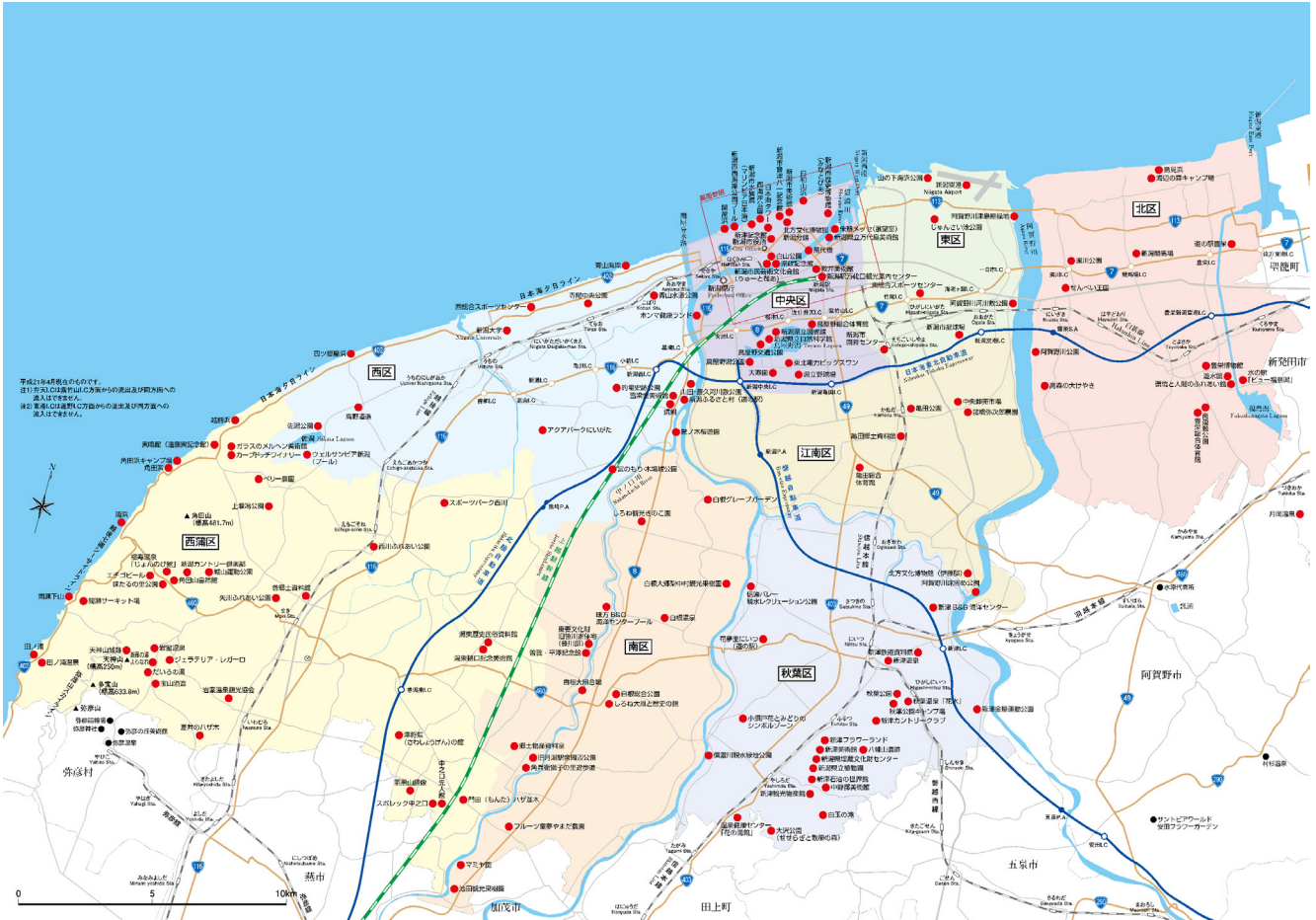


図 1-1 計画区域

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。

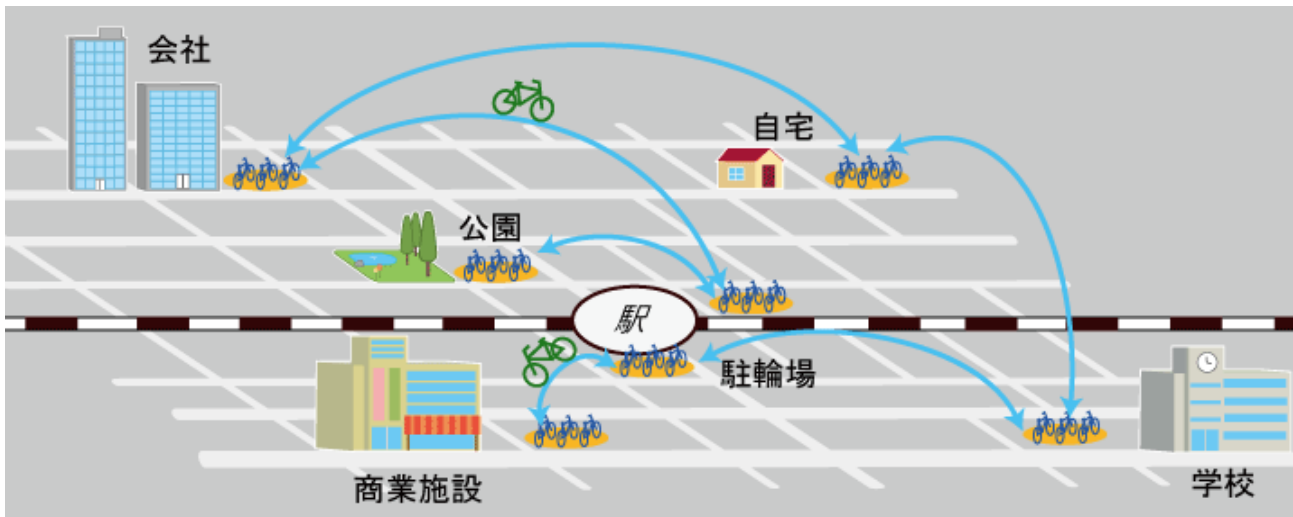


図 1-2 自転車利用のイメージ図



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

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

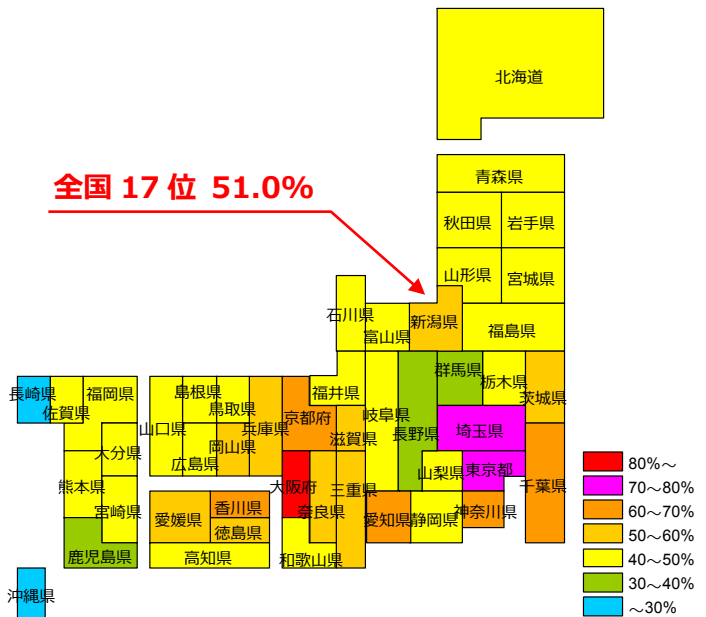
- 自転車保有率は全国17位と都市部に匹敵する高さである。

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関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。

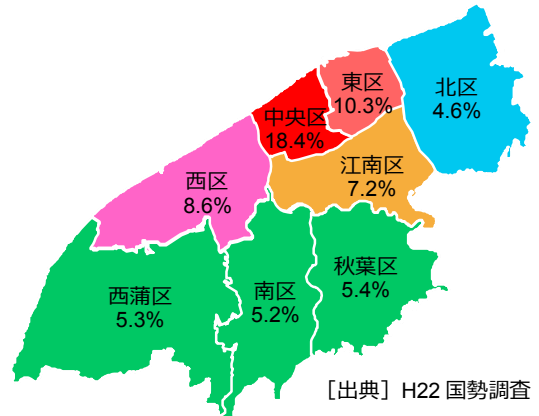
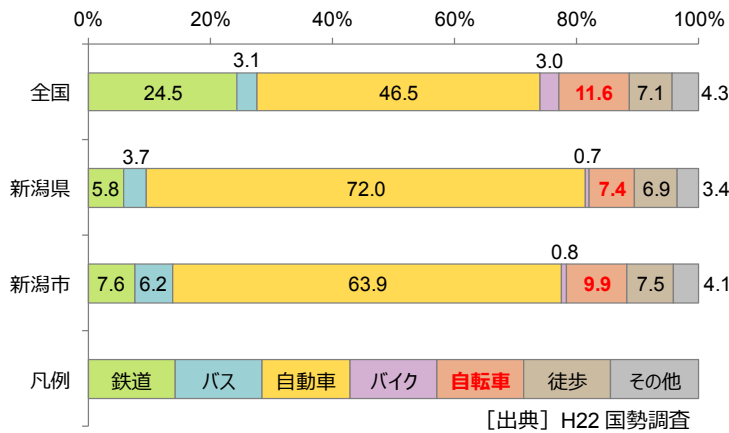


図 2-2 全国、新潟県、新潟市の交通手段分担率の比較 (通勤・通学行動を対象)

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 (スマートウエルネスシティ)」に取り組んでいる。

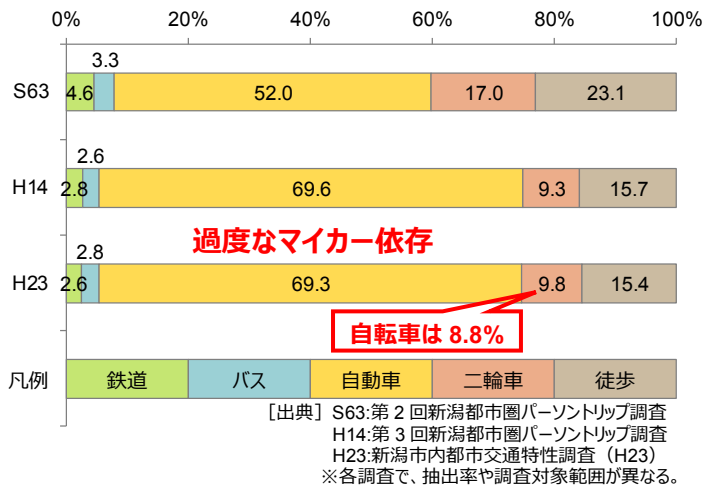


図 2-4 新潟市の交通手段分担率の推移 (交通行動全てを対象)

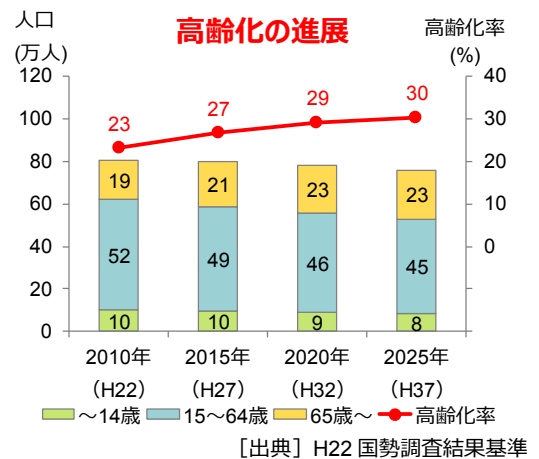


図 2-5 将来推計人口

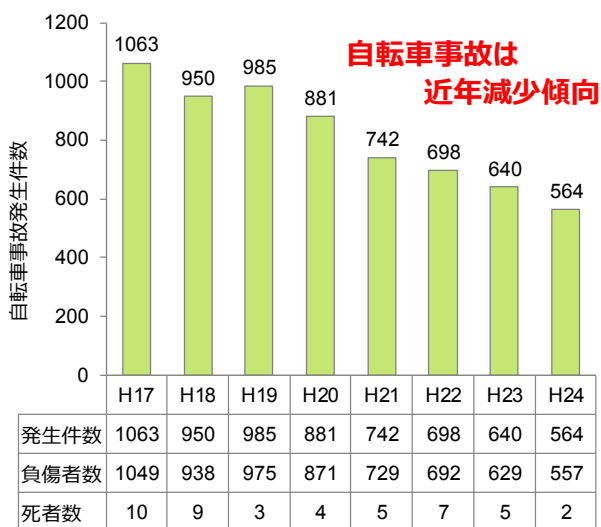


図 2-6 スマートウエルネスシティイメージ図



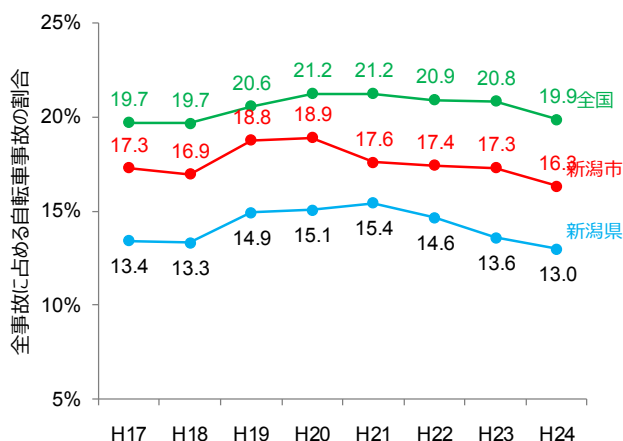
③自転車事故

- ・自転車事故は減少傾向にあるが、平成24年では、自転車に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

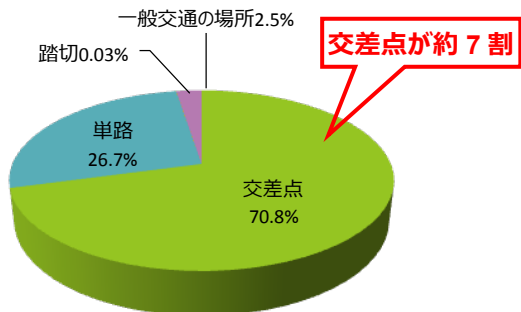


[出典] 全国：警察庁 HP

新潟県：新潟県警察 HP

新潟市：交通年鑑（新潟県警察本部）

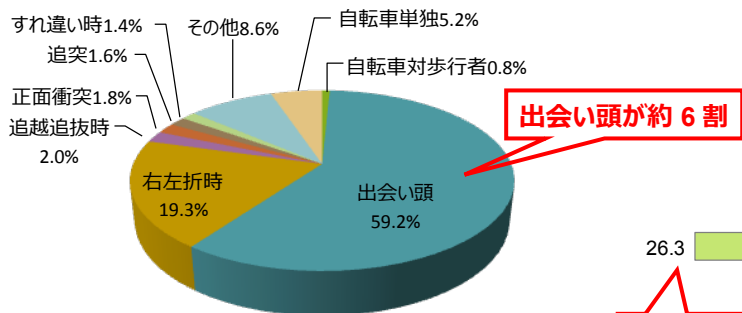
図 2-8 全事故に占める自転車事故の割合



※「一般交通の場所」とは、「道路法に定める道路」「道路運送法に定める自動車道」以外の場所で、不特定多数の車が自由に通行することができる場所のことをいう（主に私道や農道など）。

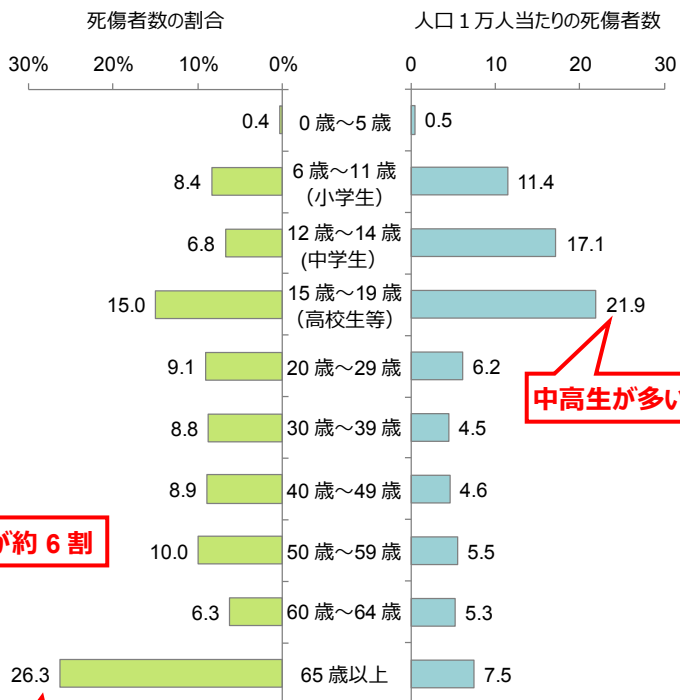
[出典] 新潟県警察資料（H19～H23）

図 2-9 事故の発生場所



[出典] 新潟県警察資料（H19～H23）

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。

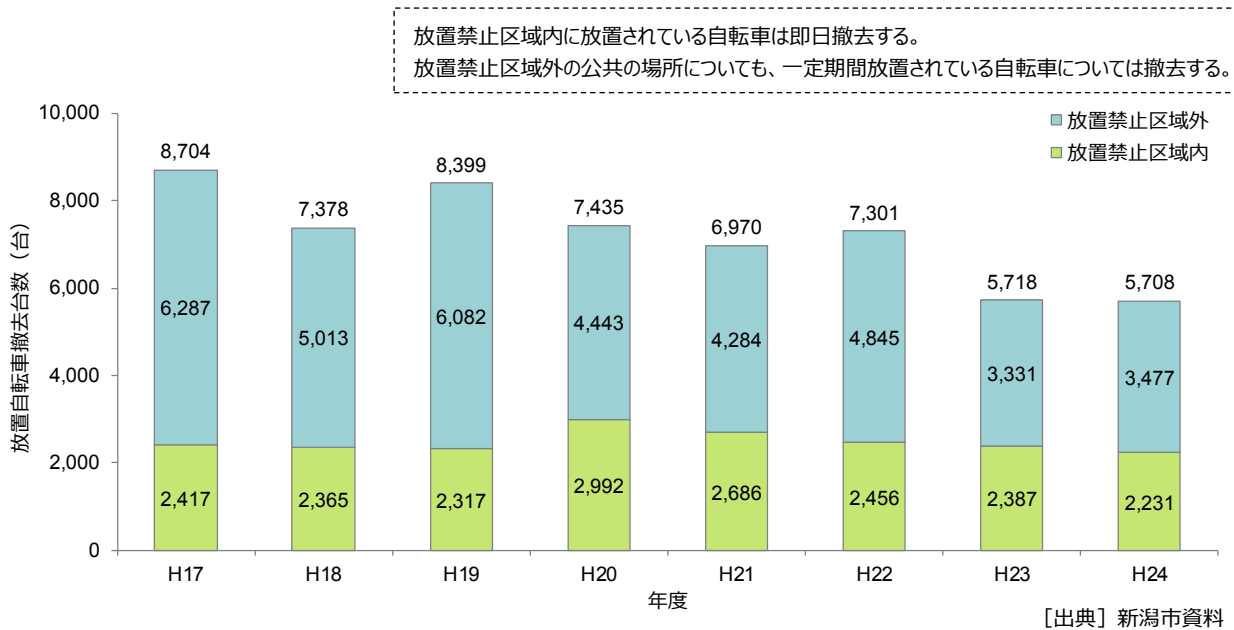
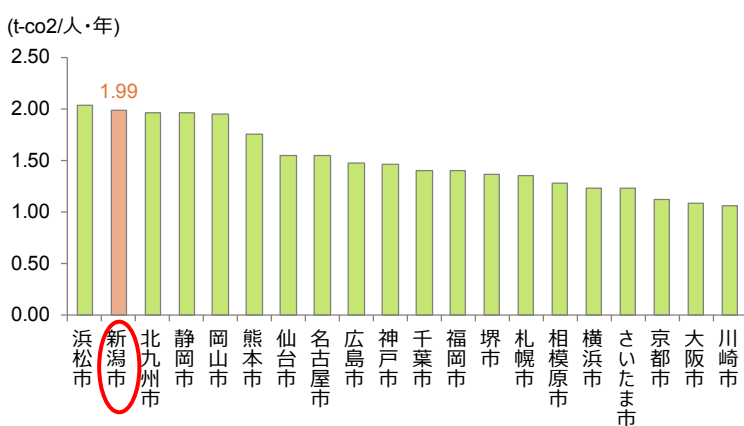


図 2-12 放置自転車撤去台数の推移

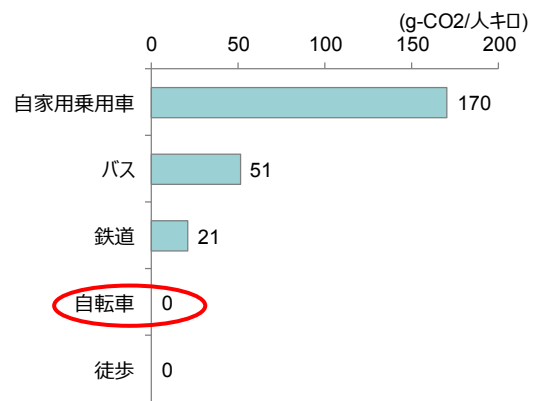
⑤ 新潟市 CO₂ 排出量 (運輸部門)

- ・ 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) (2011 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。

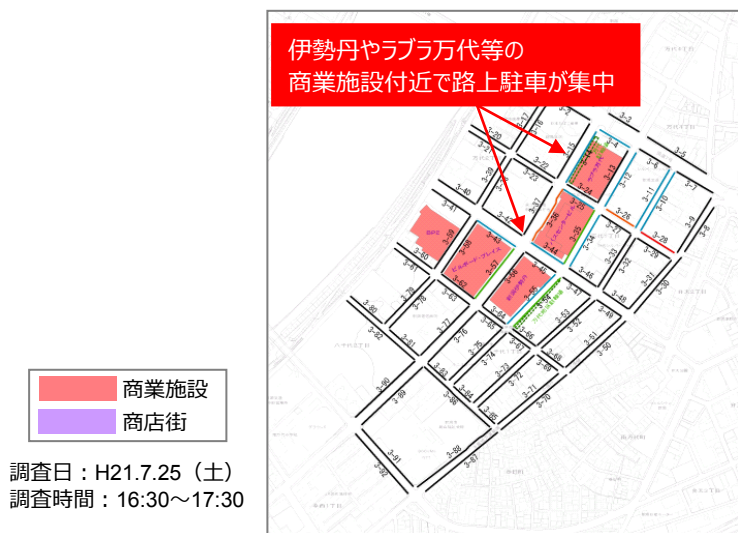


図 2-15 万代地区路上調査結果

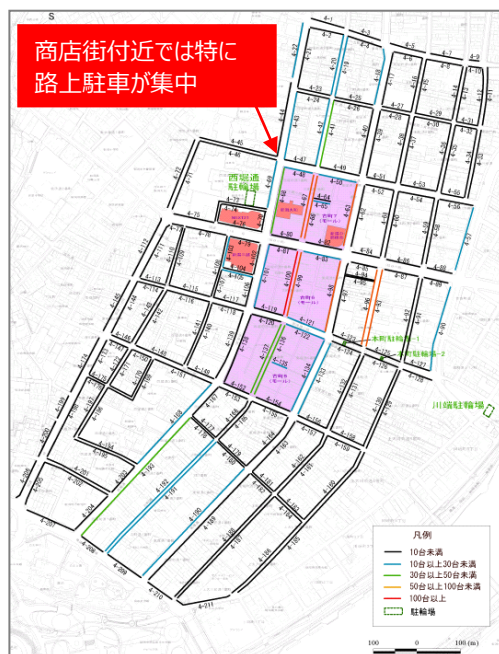


図 2-16 古町地区路上調査結果

■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。

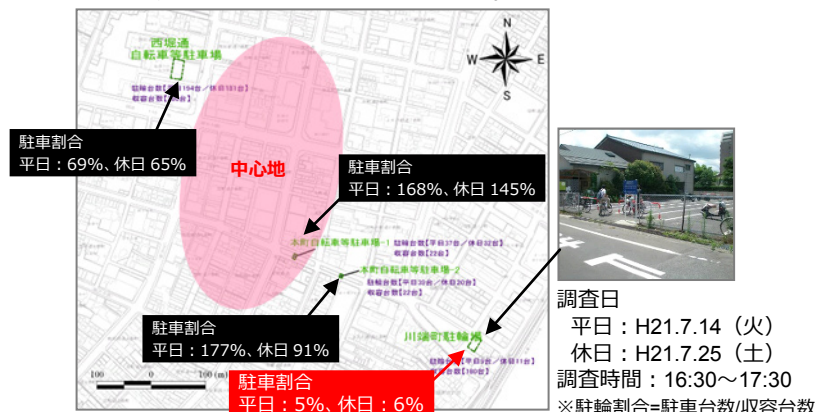


図 2-17 古町地区駐輪場調査結果

■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。

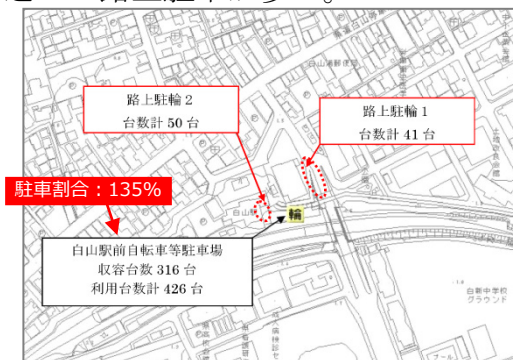


図 2-18 白山駅路上駐輪調査結果



(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。

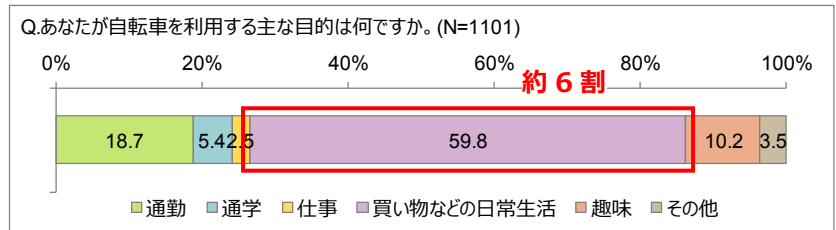


図 2-19 自転車の利用目的

[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。

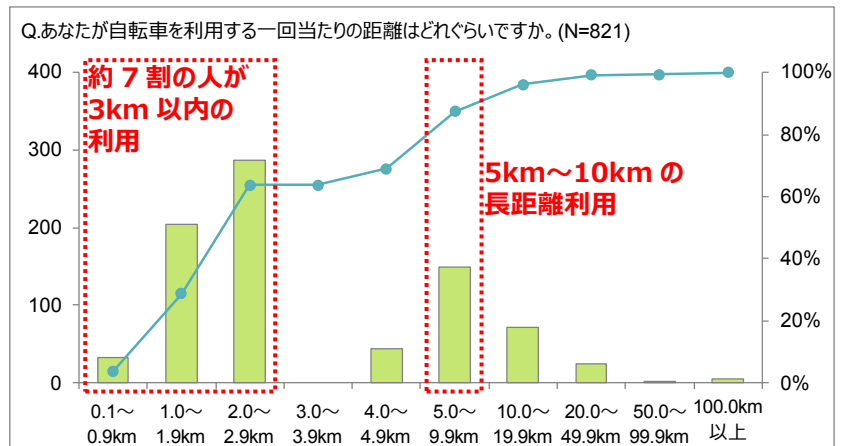


図 2-20 自転車の利用距離

[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。

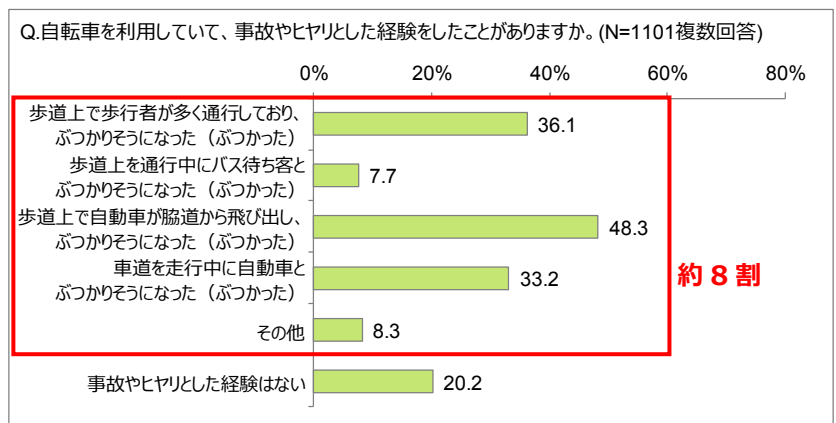


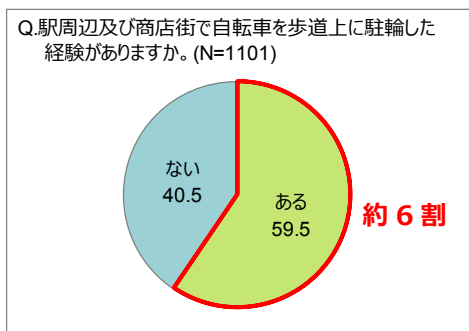
図 2-21 自転車のヒヤリ体験

[出典] H21 市民アンケート



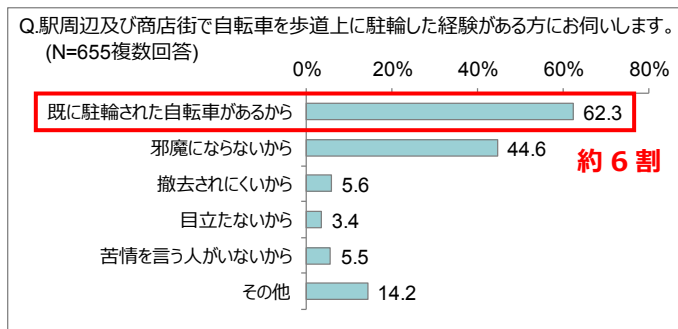
④路上駐輪の経験・選んだ理由

・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

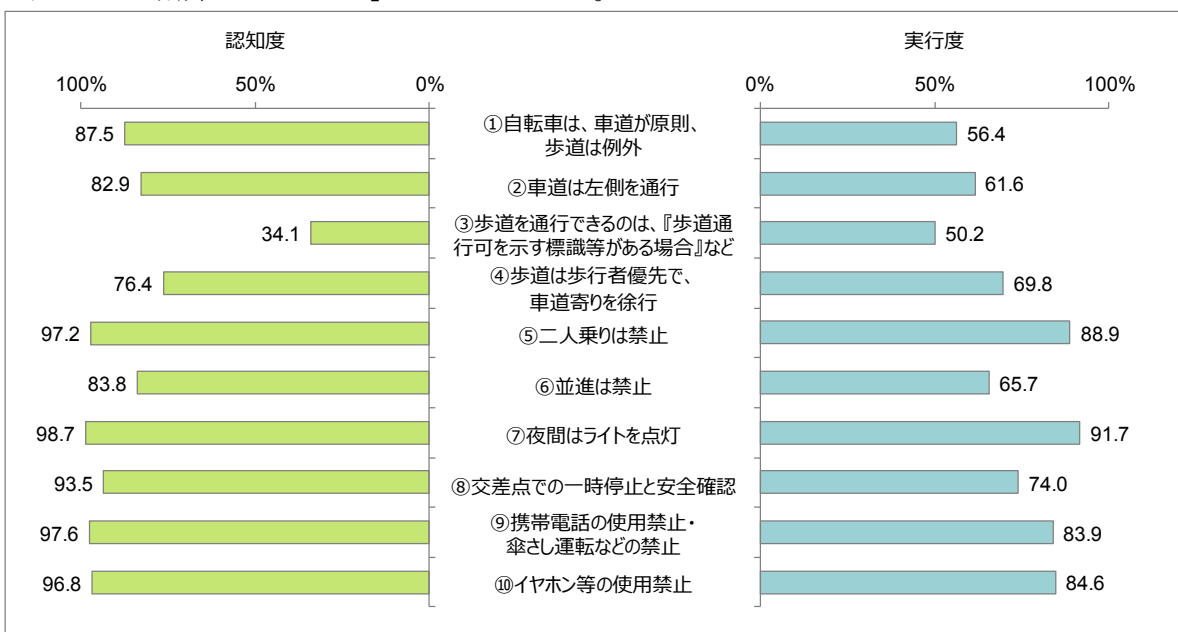


[出典] H21 市民アンケート

図 2-23 路上駐輪の理由

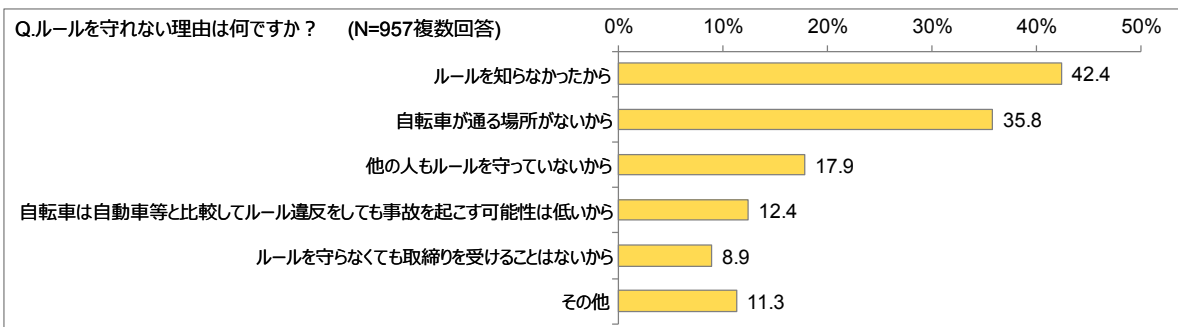
⑤自転車利用ルール

・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。



[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 2-24 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



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。

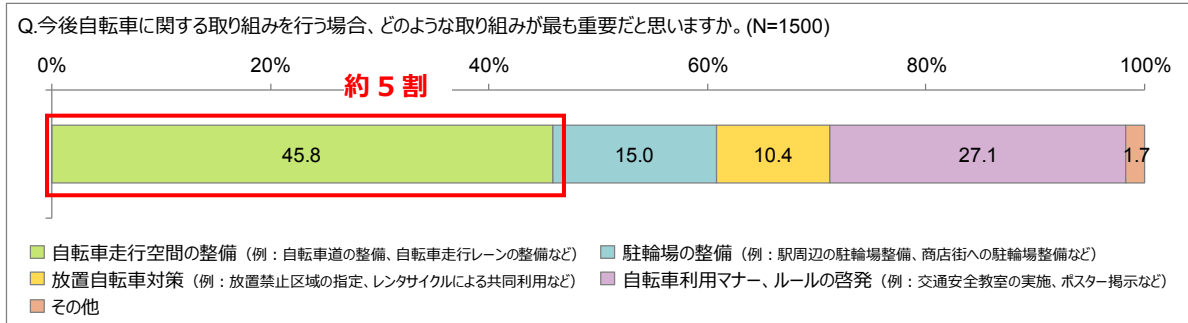


図 2-26 今後の自転車の取り組み

[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を関係機関と検証し、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

H26.3 現在

はしる 走行空間計画	とめる 駐輪計画
①道路整備による走行空間の確保	①駐輪場への誘導
②注意喚起看板による安全性の確保	②道路上や空き空間を有効活用した駐輪場整備
	③空き店舗を有効活用した駐輪場整備
	④民間自動車駐車を有効活用した駐輪場整備
	⑤駐輪場の収容台数の増加
	⑥大規模駐輪場の整備
	⑦地下空間を有効活用した駐輪場の整備
しくみ 放置自転車対策	まもる 啓発活動計画
①放置禁止区域の拡大	①注意喚起看板の設置
②「自転車等駐車場の附置等に関する条例」の改正	②啓発ボランティア活動
③ニックネーム入りナンバープレート添付の運動	③交通安全教室（学校、自治会、街頭）
④撤去の強化	④ワークショップの開催
⑤自転車等放置防止条例の改正	⑤各種イベントと合わせた啓発活動
⑥撤去自転車リサイクル	⑥公共施設や店舗にマナー向上のポスターを掲示
⑦レンタサイクル（シェアリング）	⑦自転車免許の交付
⑧大学内レンタサイクル（シェアリング）	⑧歩道上や駐輪場でのやさしい声かけ
⑨大学の卒業生から新入生への自転車の譲受け	⑨ツーロックキャンペーン
⑩放置禁止区域における駐輪場の有料化	⑩マナーコンクール
	⑪小中学生による放置自転車整理体験
	⑫シンポジウム
	⑬仮自転車専用道の設置
	⑭ノーマイカーデー、サイクル&ライド
	⑮自転車通勤奨励制度
	⑯レンタサイクル

： 実施済・実施中の施策メニュー



(1) 走行空間計画の取り組み状況と課題

これまでは路肩が狭く整備が困難な箇所の整備方法が確立してなかったことから、路肩の幅が広く自転車走行空間の整備が可能な路線について整備を進めてきた。そのため自転車の走行空間のネットワーク化が進んでいない。

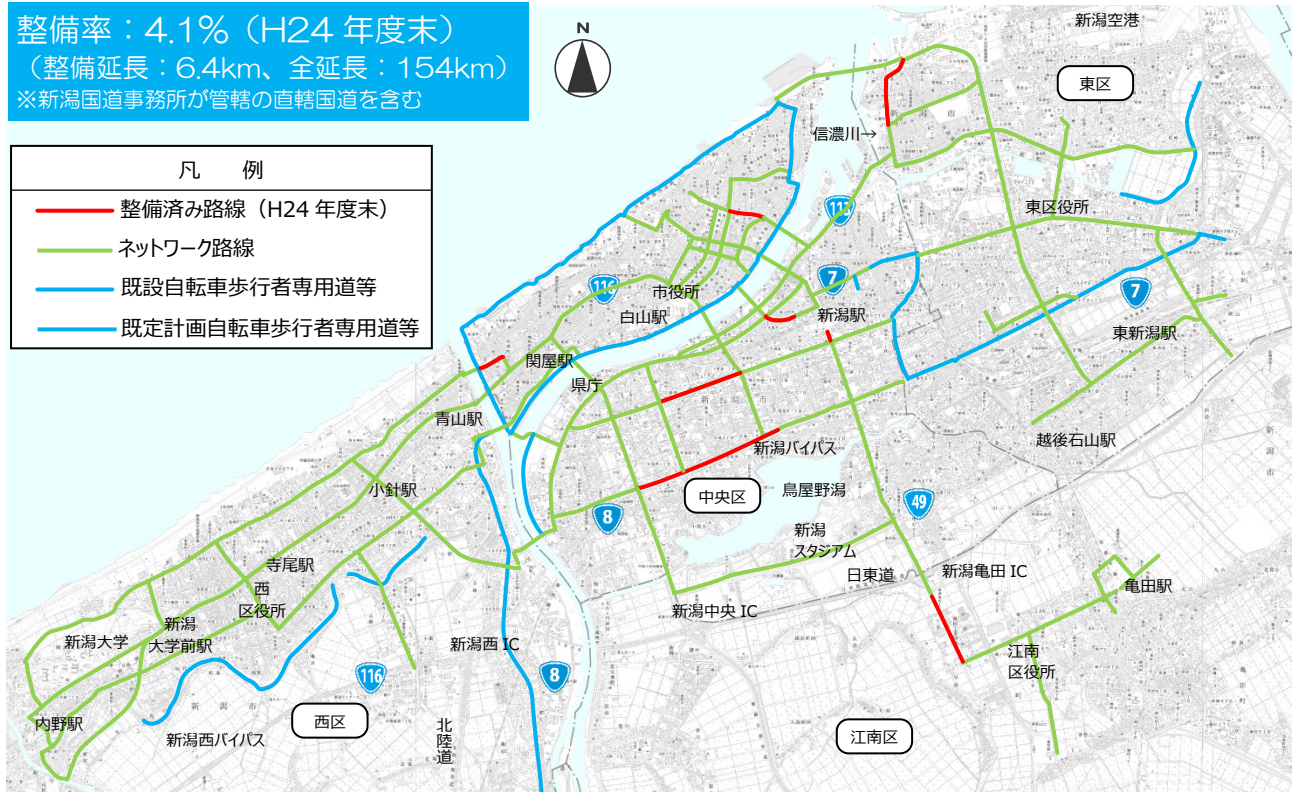


図 3-1 新潟市中心部の自転車走行空間の整備状況

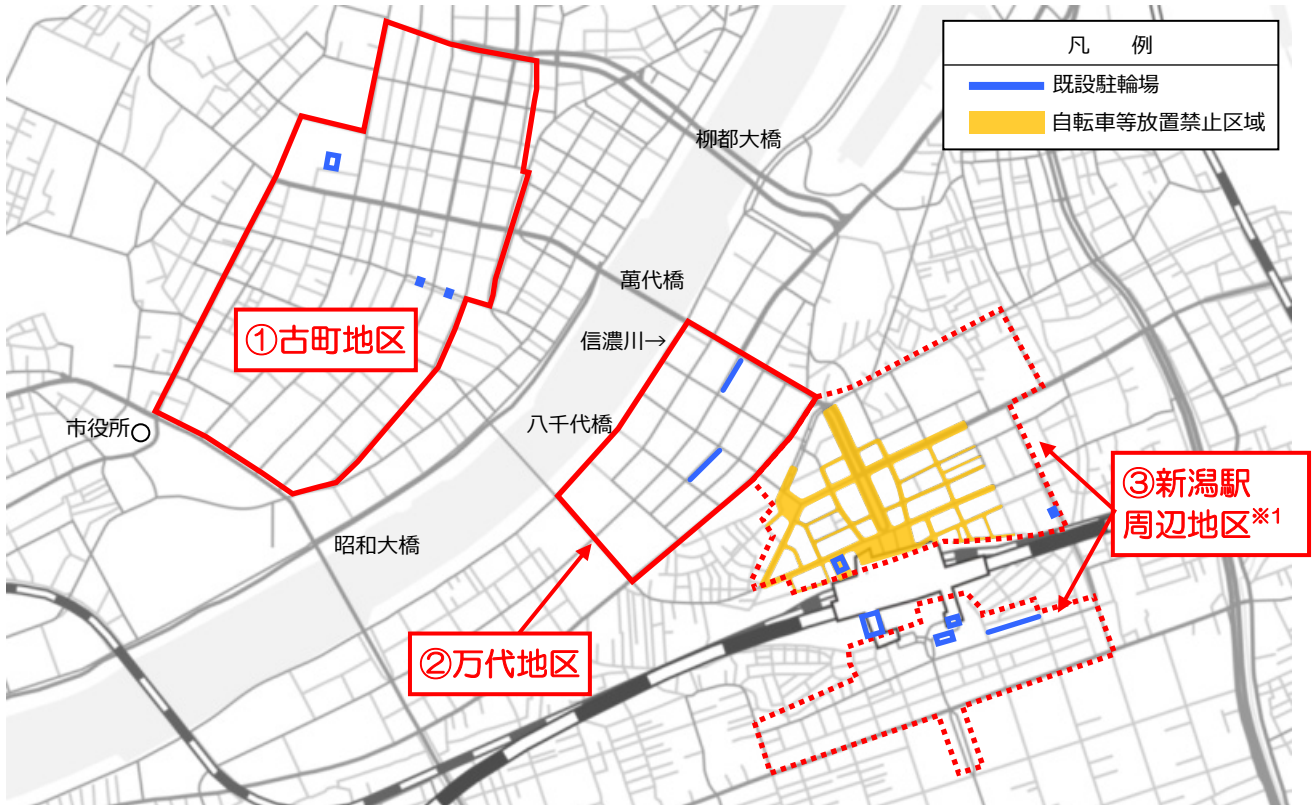


図 3-2 自転車走行空間の主な整備形態



(2) 駐輪計画の取り組み状況と課題

まちなかでの駐輪場の用地確保が困難で整備が進んでいない。



※1：新潟駅周辺地区は、新潟駅付近連続立体交差事業が進行中であるため、事業の進捗に合わせて駐輪場の整備を行う。

図 3-3 古町地区・万代地区・新潟駅周辺地区の駐輪場



①古町地区駐輪計画

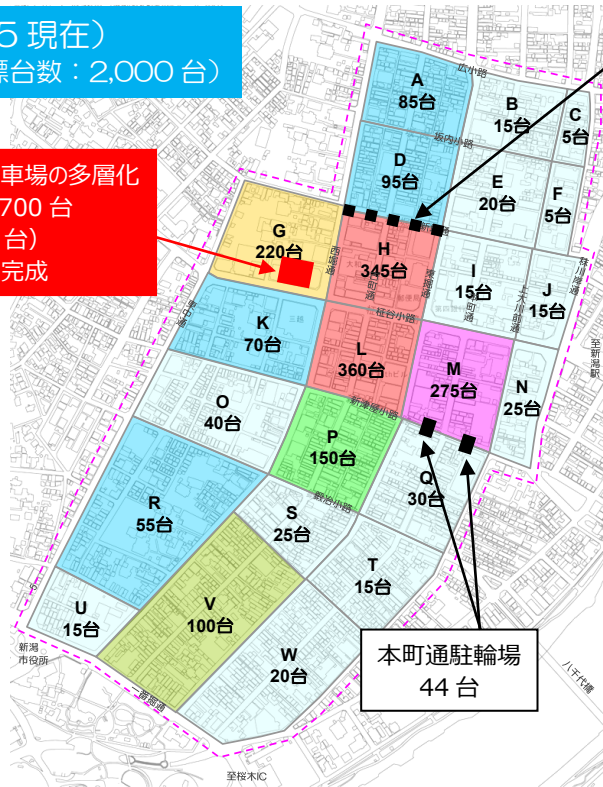
整備率：40%（H25.5 現在）
（整備台数：804 台、目標台数：2,000 台）

西堀通自転車駐車場の多層化
280 台→700 台
（+420 台）
H25.5 完成

目標台数（需要量）



H21.7 調査結果より



新堀通自転車駐車場
60 台



多層化した
西堀通自転車駐車場



本町駐輪場

本町通駐輪場
44 台

②万代地区駐輪計画

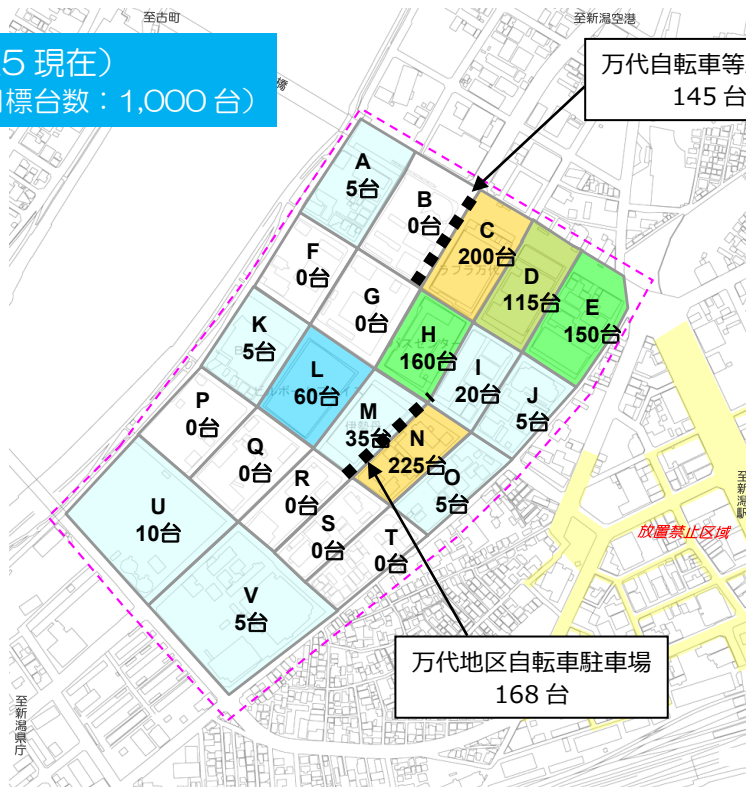
整備率：31%（H25.5 現在）
（整備台数：313 台、目標台数：1,000 台）



万代自転車等駐車場



万代地区自転車駐車場



万代自転車等駐車場
145 台

万代地区自転車駐車場
168 台

目標台数（需要量）



H21.7 調査結果より



(3) 放置自転車対策の取り組み状況と課題

撤去自転車は減少傾向だが、大きく減っていない。

撤去自転車の引き取りが少なく、引き取りのない自転車は、リサイクル自転車等として再利用しているが、再生できない自転車は処分している。

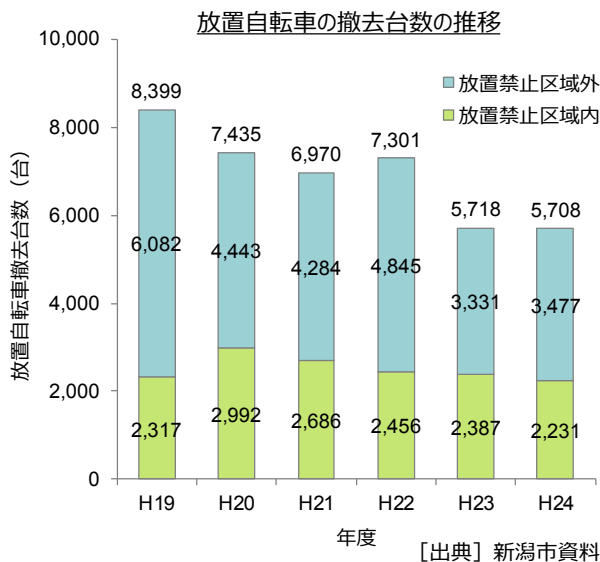


図 3-4 放置自転車の撤去台数の推移

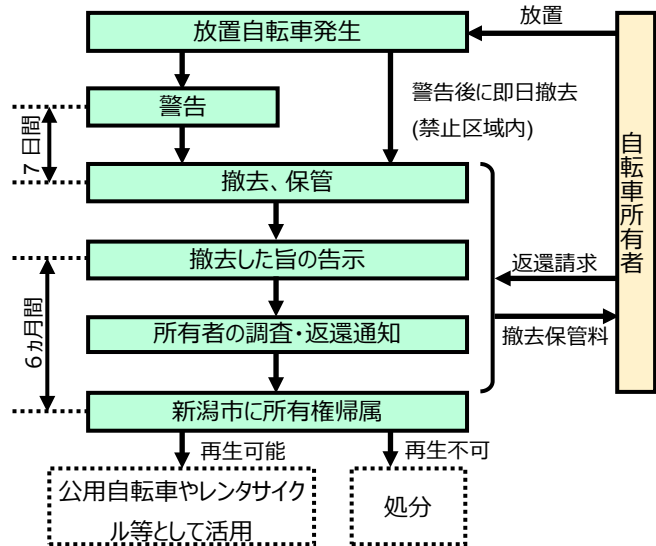


図 3-5 撤去からリサイクル・処分までの流れ

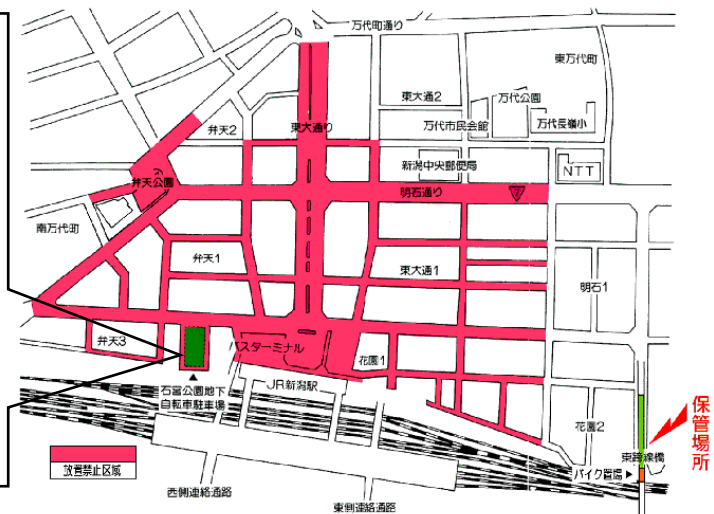


図 3-6 自転車等放置禁止区域



(4) 啓発活動計画の取り組みと課題

さまざまな啓発活動を実施しているが、自転車走行空間の整備済み箇所も含めて、まだまだ自転車ルールの浸透度・順守率（車道を正しい向きで走行している割合）が低い状態となっている。



図 3-7 啓発活動計画の取り組み状況

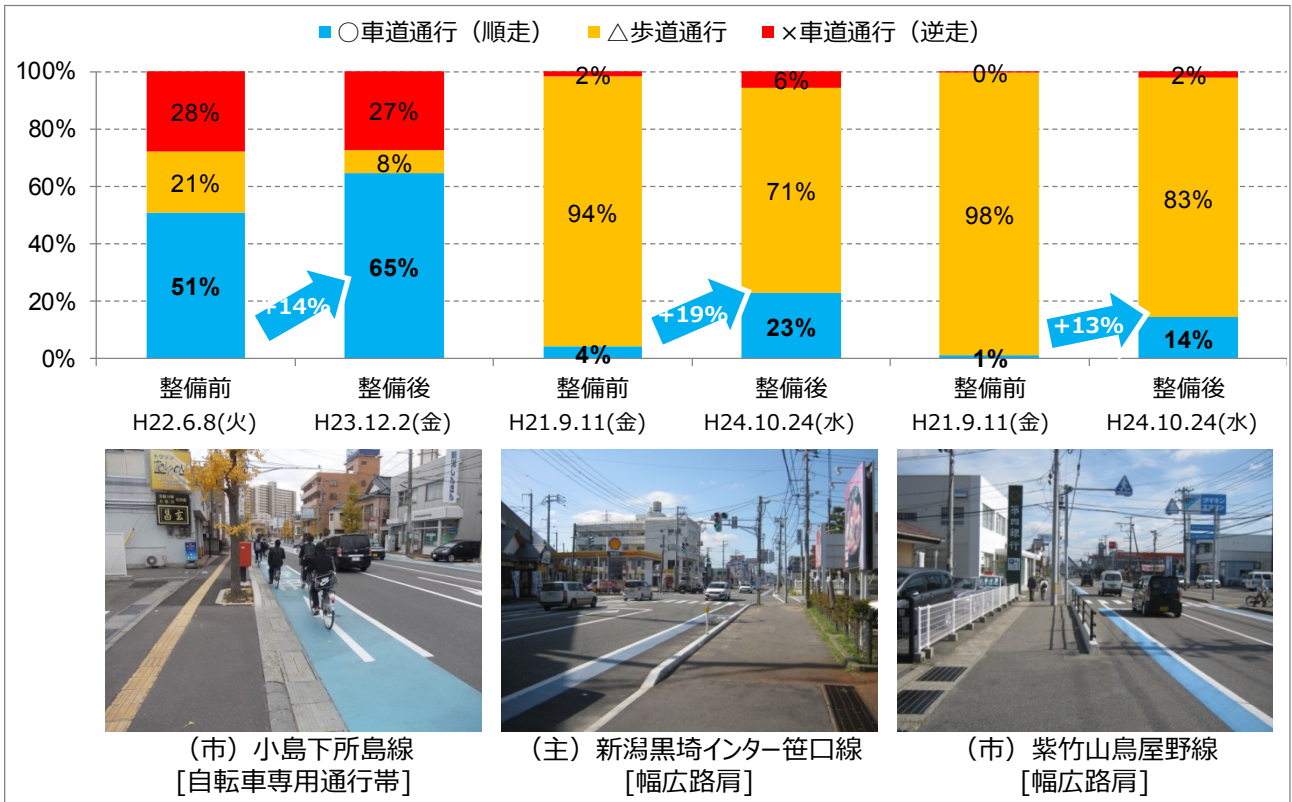
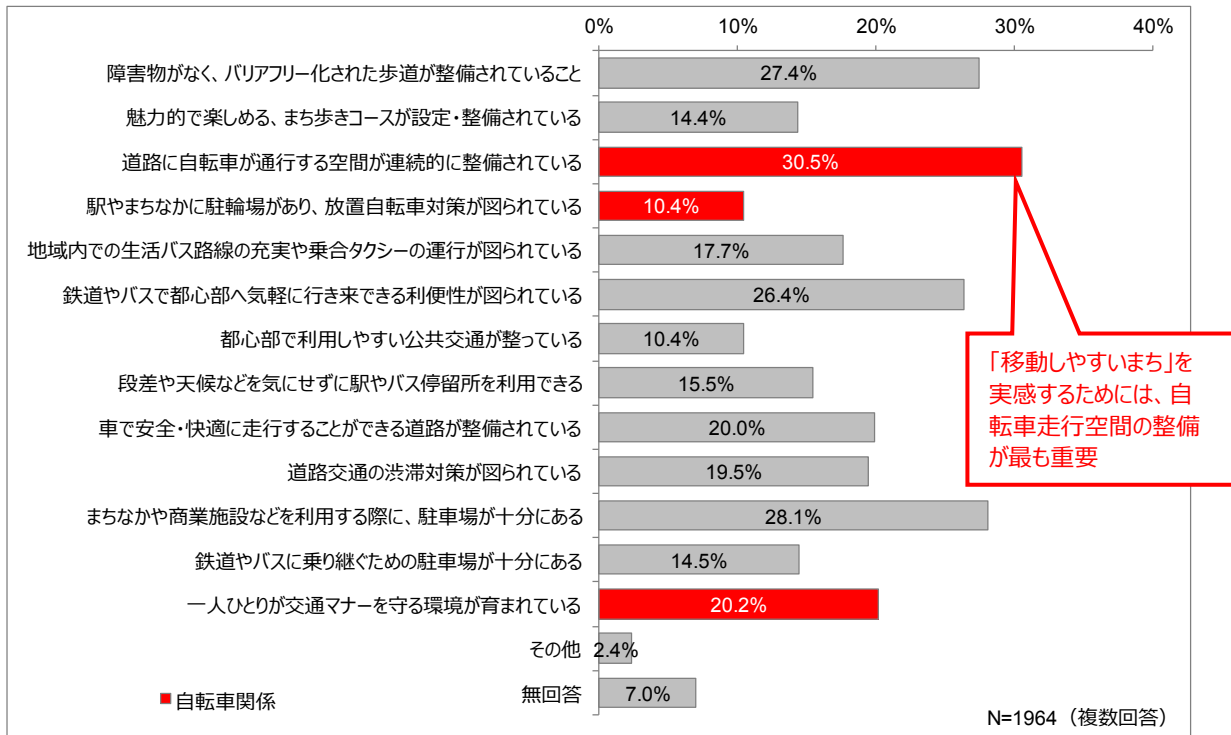


図 3-8 自転車走行空間整備済み路線の順守率



(5) 市民の評価（市政世論調査）

自転車に関する取り組みの満足度は低く、「移動しやすいまち」を実感するためには、自転車走行空間の連続的な整備が最も回答が多かった。



第40回（平成25年度）「市政世論調査」

図 3-9 「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこと

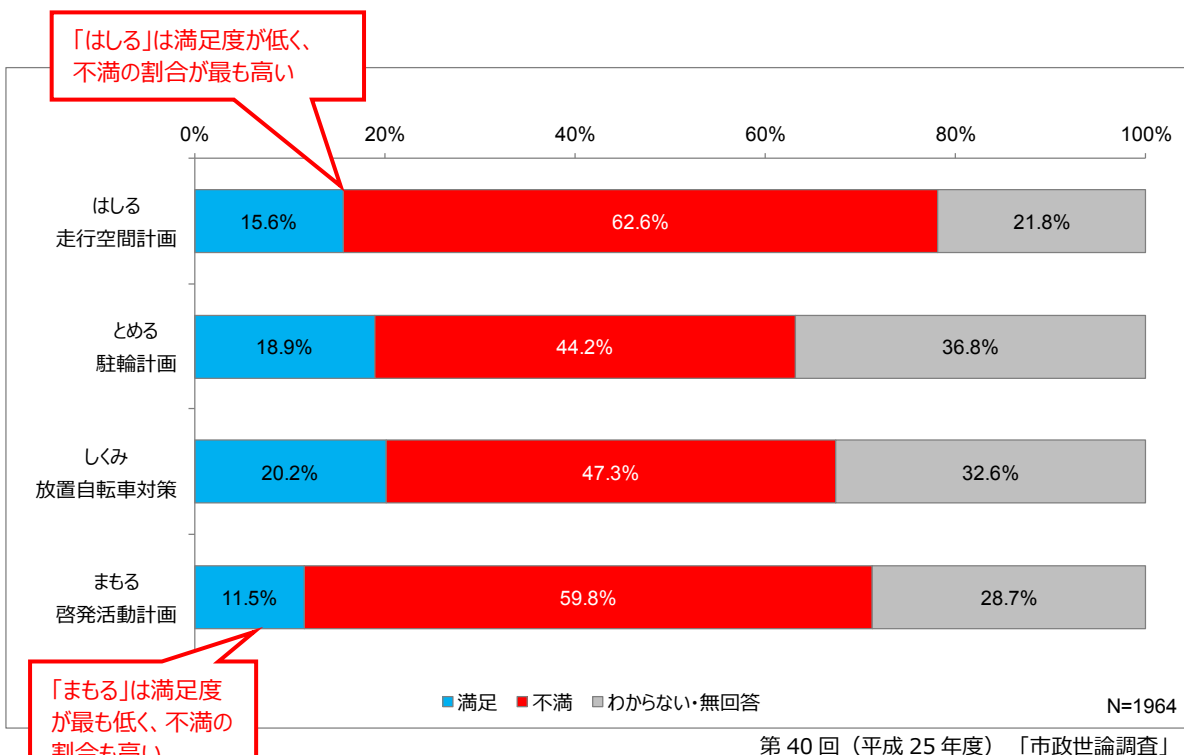


図 3-10 自転車に関する取り組みの満足度



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。

	課題	対応
はしる 走行空間計画	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の走行空間のネットワーク化が進んでいない。 道路空間に制約のある箇所で整備が進んでいない。 	⇒つながるネットワーク形成に向けた優先的な整備が必要。 ⇒新たな整備手法（自転車とクルマの共存）の導入
とめる 駐輪計画	<ul style="list-style-type: none"> まちなかでの駐輪場の用地確保が困難で整備が進んでいない。 	⇒駐輪場の用地確保（用地交渉継続、道路上スペースの活用） ⇒交通事業者、商店街等、交通管理者と連携した駐輪場整備
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。 撤去自転車の引き取りが少なく、市の負担が大きい。 	⇒駐輪場適正利用の推進 ⇒放置自転車対策の効率化
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 	⇒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



歩道内を錯綜する歩行者と自転車



新潟大学前駅の長期放置自転車



万代地区の放置自転車



車両通行禁止区間を走行する自転車



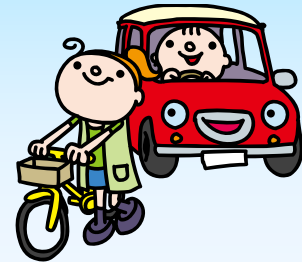
第5章 自転車利用環境計画の基本方針

(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。
- 自転車の収容台数を確保するため、駅周辺の自転車等駐車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。
- 適切な交通手段への誘導を行う。

＜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を削減に向けた取組を行う。
- 駐輪場の有料化等で適正な交通手段へ誘導する。
- 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ような市民とのコミュニケーション活動を行う。
- 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22年3月の計画策定時の36の施策メニューに対し、推進委員会の意見や自転車を取り巻く社会情勢の変化、市の条例との整合を図りながら、関係機関と協議を行い、施策メニューの拡充・集約化、実効性があると考えられる22の施策メニューを立案した。

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。

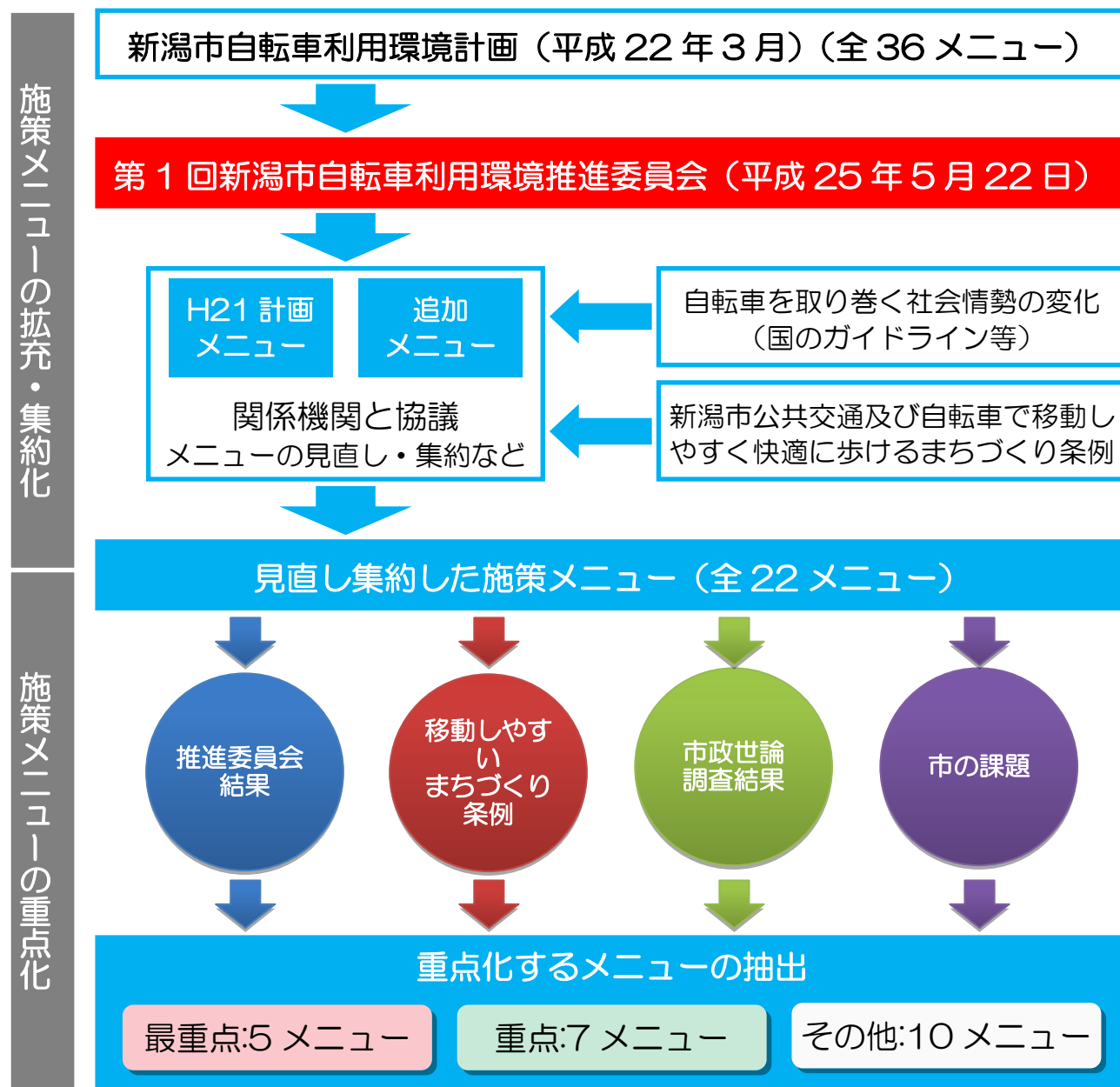


図 6-1 施策メニューの立案



表 6-1 重点化による新メニューの分類

(全 22 メニュー)	最重点	重点	その他
	重点的な整備のうち、最も力を入れて取り組む項目。そのため、より確実な実施を目指すため、アウトプット指標を設定して取り組む項目とする。	重点的に取り組む項目	左記以外の項目（調整等が必要となり現時点で重点以上として展開するには困難な項目も含む。）
“はしる” 走行空間 計画 (2)	①ネットワーク路線の 自転車走行空間の 確保	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	—
“とめる” 駐輪計画 (5)	④まちなかの駐輪場整 備	②新潟駅周辺の駐輪場 整備	①既存駐輪場への誘導 ③鉄道駅周辺の駐輪場 整備（新潟駅以外） ⑤上記以外のバス停付 近の駐輪場整備
“しくみ” 放置自転車 対策 (7)	①放置禁止区域の拡大	②撤去の強化 ⑥撤去自転車のリサイ クルの推進	③放置禁止区域におけ る駐輪場の有料化 ④「自転車等駐車場の附 置義務等に関する 条例の改正」 ⑤自転車等放置防止条 例の改正 ⑦自転車シェアリング の推進
“まもる” 啓発活動 計画 (8)	②交通安全教室の開催 ③街頭での直接指導	①注意喚起看板等の設 置 ⑤レンタサイクル ⑥チラシやHP 等による 情報発信	④自転車通勤の推進 ⑦自転車マップの作 成・配布 ⑧サイクルイベントの 開催



【参考資料】施策メニューの集約化について

【走行空間計画】		「注意喚起看板による安全性の確保」は①に含む。また、ガイドラインによりネットワーク路線以外の自転車需要が高い新築・改築路線においても自転車走行空間の整備を進めることにしたため、項目②を新たに追加した。	
No	新メニュー	No	旧メニュー
●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	←	① 道路整備による走行空間の確保(ネットワーク路線)
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		
		×	② 注意喚起看板による安全性の確保

【駐輪計画】		各項目に目標をたてやすいように、駐輪場の整備形態別のメニューではなく、利用者ニーズを踏まえた箇所別のメニューに修正した。	
No	新メニュー	No	旧メニュー
●既存駐輪場の有効活用			
①	既存駐輪場への誘導	←	① 駐輪場への誘導
●新たな駐輪場の整備			
②	新潟駅周辺の駐輪場整備	←	② 道路上や空き空間を有効活用した駐輪場整備
③	鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外のJR駅)	←	③ 空き店舗を有効活用した駐輪場整備
④	まちなかの駐輪場整備	←	④ 民間自動車駐車場を有効活用した駐輪場整備
		←	⑤ 駐輪場の収容台数の増加
		←	⑥ 大規模駐輪場の整備
		←	⑦ 地下空間を有効活用した駐輪場の整備
⑤	上記以外のバス停付近の駐輪場整備	←	⑧ バスとの連携

【放置自転車対策】		「撤去自転車のリサイクルの推進」で総合的に処分自転車の減少を検討することとした。⑦にシェアリング関連を統合した。旧③は本取り組みまで展開するような仕組みづくりが困難なため削除した。	
No	新メニュー	No	旧メニュー
●駐輪場の適正利用の推進			
①	放置禁止区域の拡大	←	① 放置禁止区域の拡大
②	撤去の強化	←	④ 撤去の強化
③	放置禁止区域における駐輪場の有料化	←	⑩ 放置禁止区域における駐輪場の有料化
④	「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正	←	② 「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正
●放置自転車対策の効率化			
⑤	自転車等放置防止条例の改正	←	⑤ 自転車等放置防止条例の改正
⑥	撤去自転車のリサイクルの推進	←	⑥ 撤去自転車リサイクル
●自転車の共同利用等による自転車総量の抑制			
⑦	自転車シェアリングの推進	←	⑦ レンタサイクル(シェアリング)
		←	⑧ 大学内レンタサイクル(シェアリング)
		←	⑨ 大学の卒業生から新入生への自転車の譲受け
		×	③ ニックネーム入りナンバープレート添付の運動

【啓発活動計画】		交通安全教室に含まれると考えられる対策、街頭での対策、自転車通勤の推進に関する取り組みを統合し、旧・追加対策項目は内容や手段の欄に記載した。	
No	新メニュー	No	旧メニュー
●自転車利用に関するルールの意識啓発			
①	注意喚起看板等の設置	←	① 注意喚起看板の設置
②	交通安全教室の開催	←	③ 交通安全教室
		←	⑦ 自転車免許の交付
		←	⑬ 仮自転車専用道の設置
③	街頭での直接指導	←	② 啓発ボランティア活動
		←	⑧ 歩道上や駐輪場でやさしい声かけ
		←	⑨ ツーロックキャンペーン
		←	⑪ 小中学校による放置自転車整理体験
●自転車の利用促進			
④	自転車通勤の推進	←	⑭ ノーマイカーデー、サイクル&ライド
		←	⑮ 自転車通勤奨励制度
⑤	レンタサイクル	←	⑯ レンタサイクル
●自転車利用に関するルール・利用促進に向けた情報発信			
⑥	チラシやHP等による情報発信	←	⑥ 公共施設や店舗にマナー向上のポスターを掲示
⑦	自転車マップの作成・配布	←	④ ワークショップの開催
⑧	サイクルイベントの開催	←	⑤ 各種イベントと合わせた啓発活動
		←	⑩ マナーコンクール
		←	⑫ シンポジウム



【参考資料】施策メニューの重点化について

第1回推進委員会結果や「移動しやすいまちづくり条例」や市政世論調査結果、市の課題を関係課で協議を行い。4本柱の重み付け、施策メニューの今後の取り組み方針を検討した。

	はしる 走行空間計画	とめる 駐輪計画	しくみ 放置自転車対策	まもる 啓発活動計画
第1回推進委員会意見	○自転車走行空間整備に関する意見（57件）	○まちなかの駐輪場整備や盗難されにくい駐輪場整備に関する意見（6件）	○放置自転車対策に関する意見（1件）	○自転車ルールに関する意見（25件） ○レンタサイクルに関する意見（3件）
「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」	○自転車走行空間の整備 ○歩行環境の整備	○利用者ニーズを踏まえた駐輪場整備		○自転車ルールに関する啓発 ○自転車利用の推進 ○市街地でのレンタサイクルの拡充 ○エコ通勤の推進
第40回（平成25年度）新潟市「市政世論調査」	○「移動しやすいまち」を実感するためには、自転車走行空間整備が重要 ○「はしる」は満足度が低く、不満の割合が最も高い	○「とめる」「しくみ」については、放置自転車に対する問題が都心部のみであると考えられ満足、不満の割合は他と比べ低い	○「とめる」「しくみ」については、放置自転車に対する問題が都心部のみであると考えられ満足、不満の割合は他と比べ低い	○「まもる」は満足度が最も低く、不満の割合も高い

	↓	↓	↓	↓	↓
関係課会議での検討結果	4本柱の重み付け	「移動しやすいまち」を実感していただくため、満足度向上のため、他の柱より重点を置き取り組むことを基本とする。	「はしる」「まもる」に続いて取り組むことを基本とする。	「とめる」に続いて取り組むことを基本とする。	満足度向上のため、「はしる」の次に重点的に取り組むことを基本とする。
	施策メニュー今後の方針	関係課会議において、推進委員会での意見や条例、市政世論調査結果、市の課題等を踏まえ、下記事項に該当する施策メニューについて、最重点、重点、その他と位置付ける。			
	最重点 最も重点的に取り組む項目	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	④まちなかの駐輪場整備	①放置禁止区域の拡大	②交通安全教室の開催 ③街頭での直接指導
	重点 最重点項目の次に重点的に取り組む項目	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	②新潟駅周辺の駐輪場整備	②撤去の強化 ⑥撤去自転車のリサイクルの推進	①注意喚起看板等の設置 ⑤レンタサイクル ⑥チラシやHP等による情報発信
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	—	○上記以外	○上記以外	○上記以外	



(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

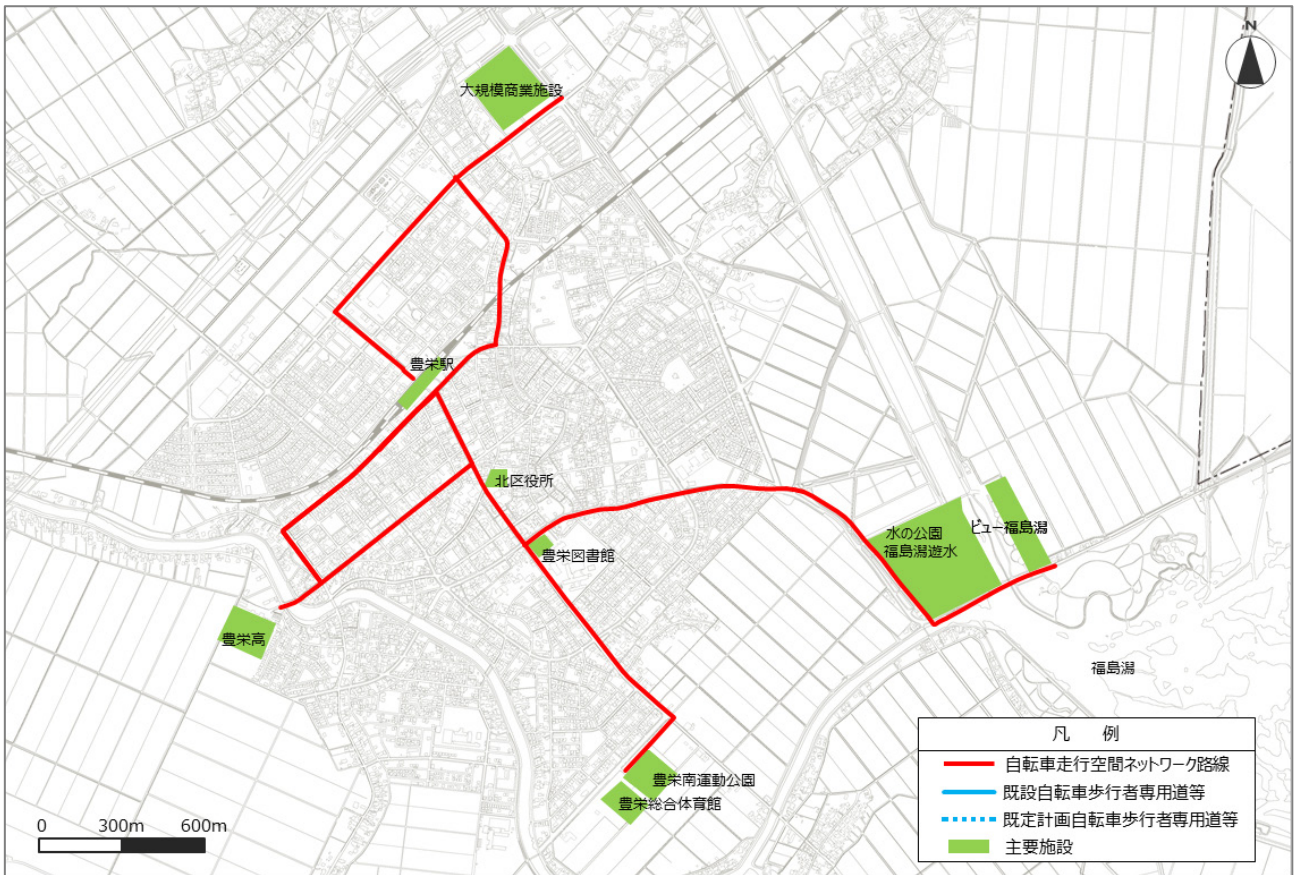


①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 【最重点】

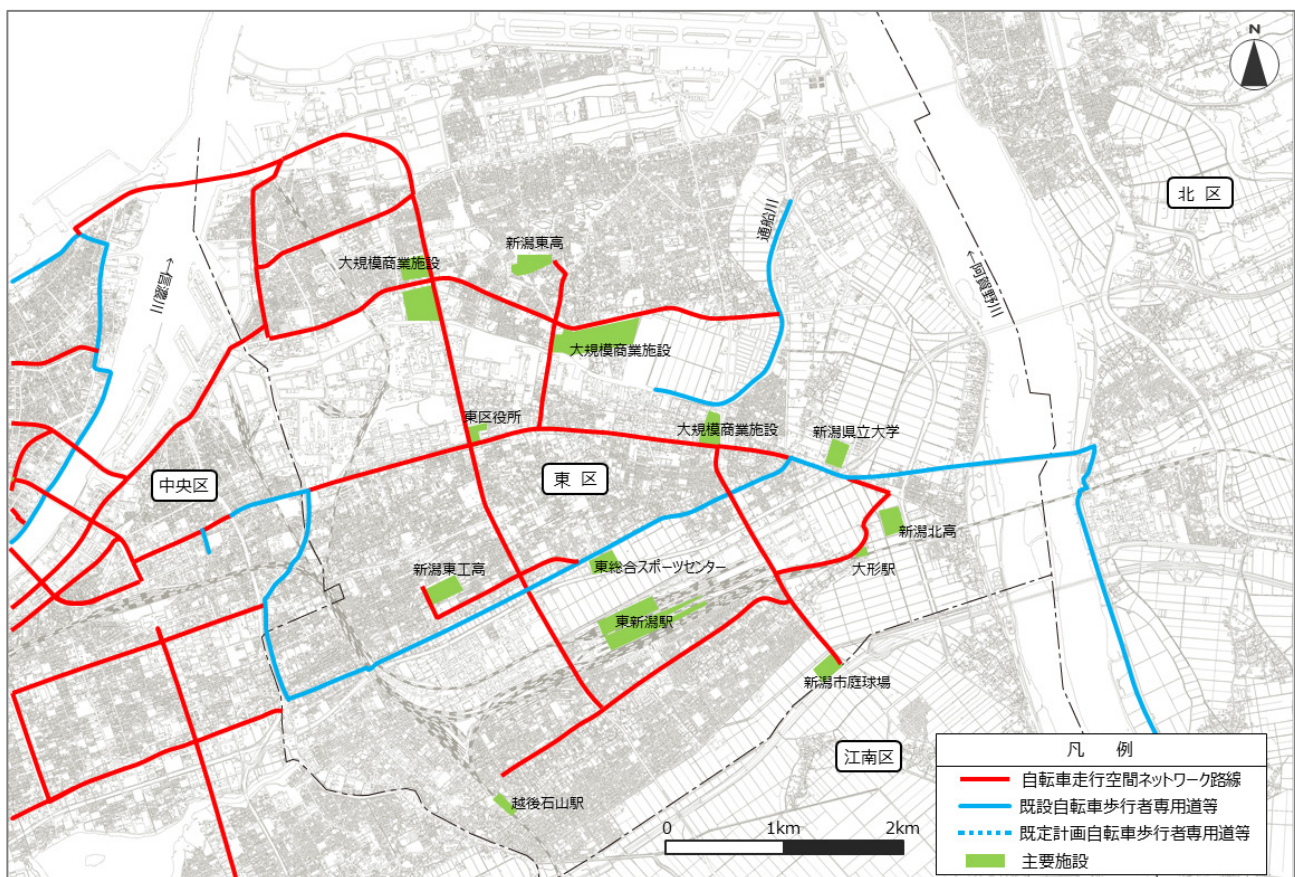
<p>内容</p>	<p>歩行者の安全を第一優先とした自転車の走行空間（繋がったネットワーク化など）を整備する。</p>																																	
<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインによる整備 ・指標を達成するための実施計画に基づいた整備 																																	
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車ネットワークの設定 <p>自転車走行空間ネットワーク路線については、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> ●ネットワーク路線選定の考え方 <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 1423 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>2.4%</td></tr> <tr><td>1.0~1.9</td><td>180</td><td>22.4%</td></tr> <tr><td>2.0~2.9</td><td>280</td><td>34.4%</td></tr> <tr><td>3.0~3.9</td><td>250</td><td>30.8%</td></tr> <tr><td>4.0~4.9</td><td>100</td><td>31.8%</td></tr> <tr><td>5.0~9.9</td><td>150</td><td>33.3%</td></tr> <tr><td>10.0~19.9</td><td>70</td><td>34.3%</td></tr> <tr><td>20.0~49.9</td><td>30</td><td>35.3%</td></tr> <tr><td>50.0~99.9</td><td>10</td><td>36.3%</td></tr> <tr><td>100.0以上</td><td>5</td><td>36.8%</td></tr> </tbody> </table> <p>約7割の人が3km以内の利用</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">[出典] H21 市民アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ネットワーク路線の整備に関する考え方 <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 ●ネットワーク路線 <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	2.4%	1.0~1.9	180	22.4%	2.0~2.9	280	34.4%	3.0~3.9	250	30.8%	4.0~4.9	100	31.8%	5.0~9.9	150	33.3%	10.0~19.9	70	34.3%	20.0~49.9	30	35.3%	50.0~99.9	10	36.3%	100.0以上	5	36.8%
距離 (km)	人数	累積割合 (%)																																
0.1~0.9	20	2.4%																																
1.0~1.9	180	22.4%																																
2.0~2.9	280	34.4%																																
3.0~3.9	250	30.8%																																
4.0~4.9	100	31.8%																																
5.0~9.9	150	33.3%																																
10.0~19.9	70	34.3%																																
20.0~49.9	30	35.3%																																
50.0~99.9	10	36.3%																																
100.0以上	5	36.8%																																



■北区

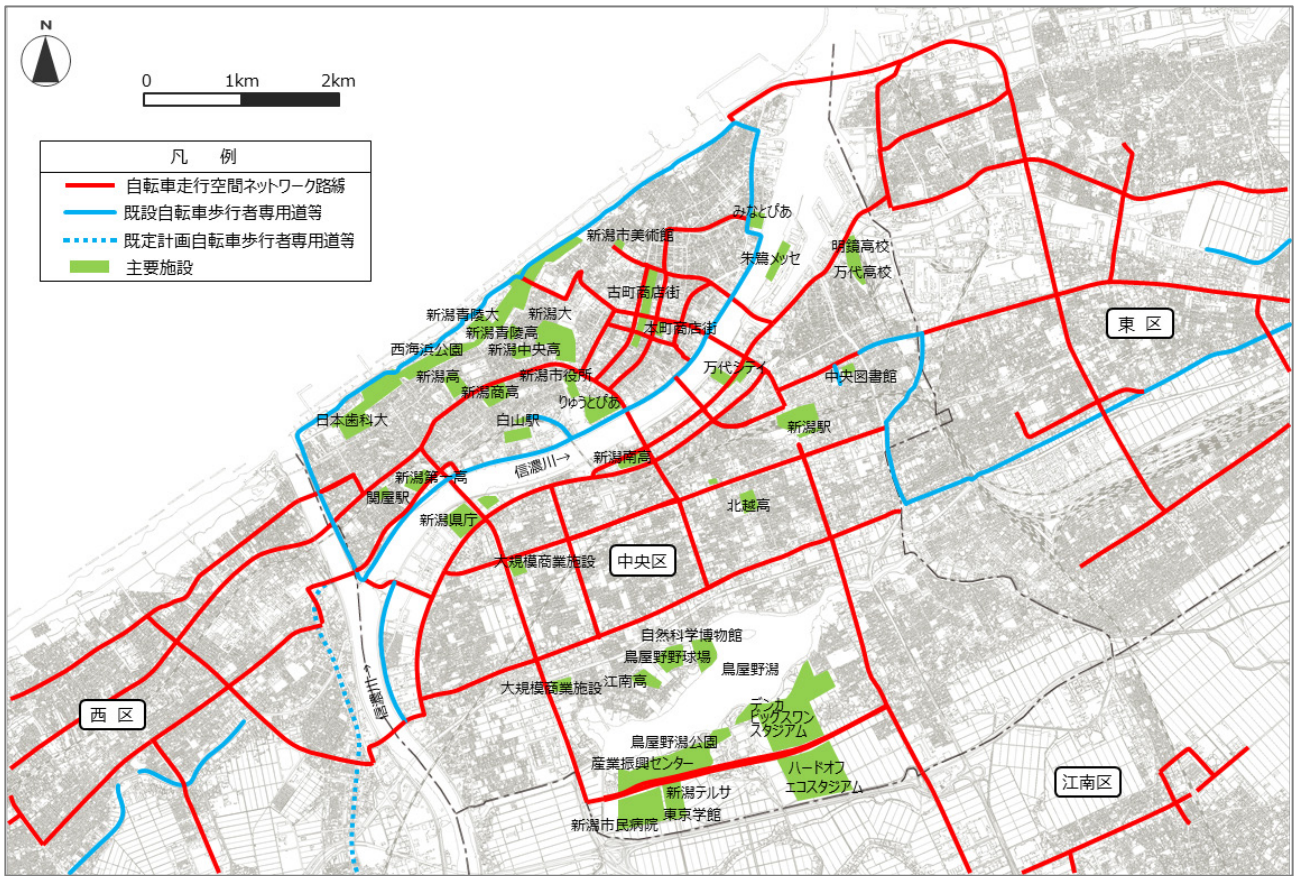


■東区

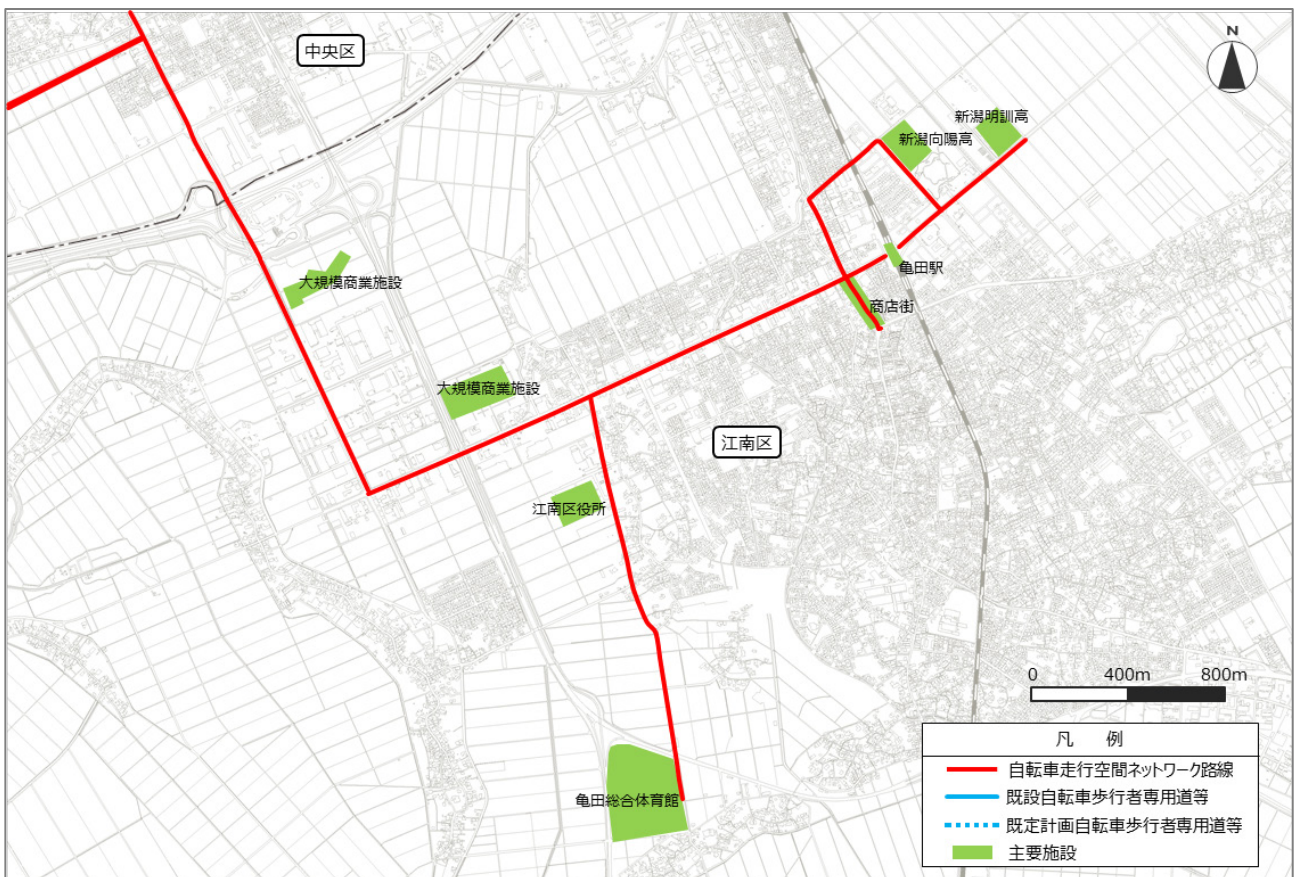




■中央区

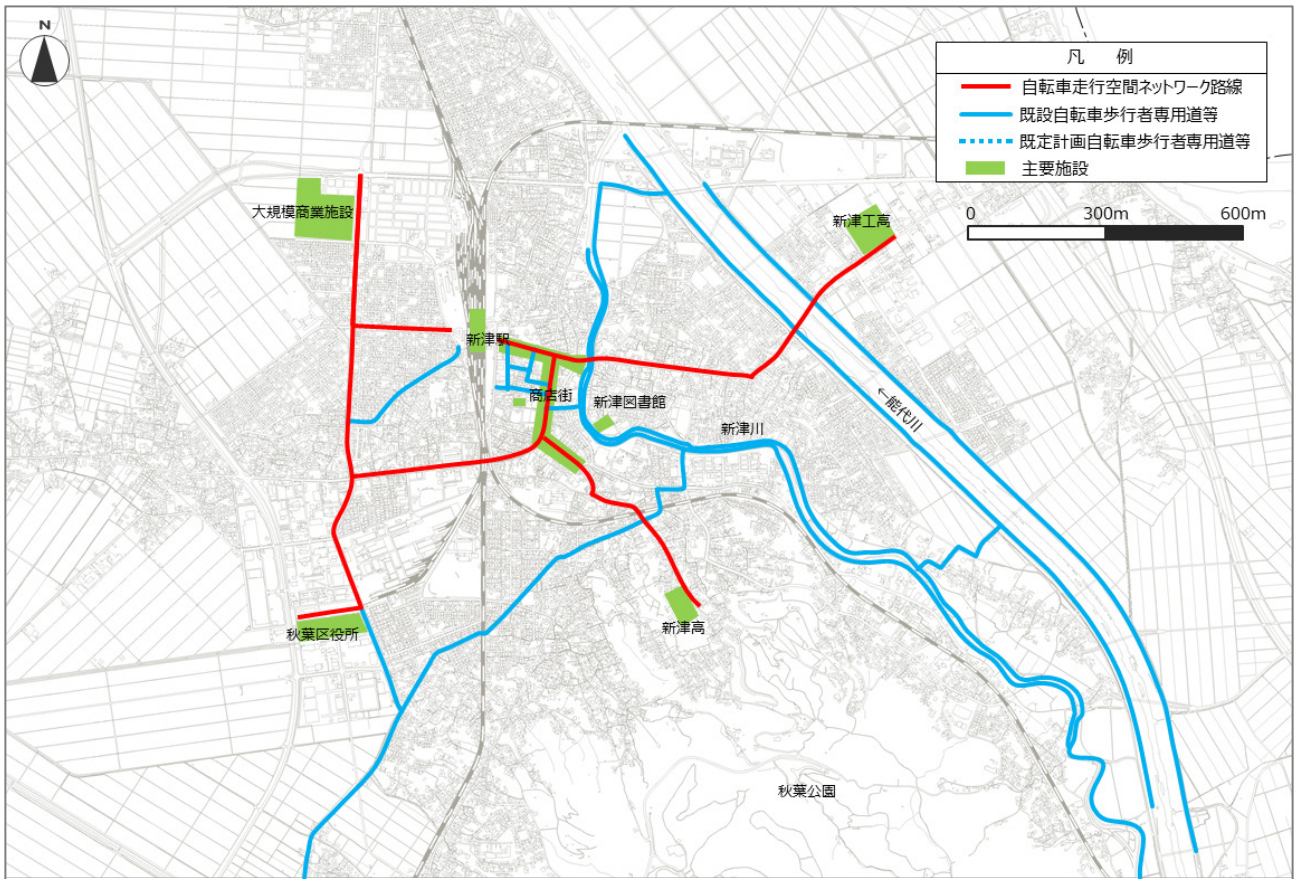


■江南区

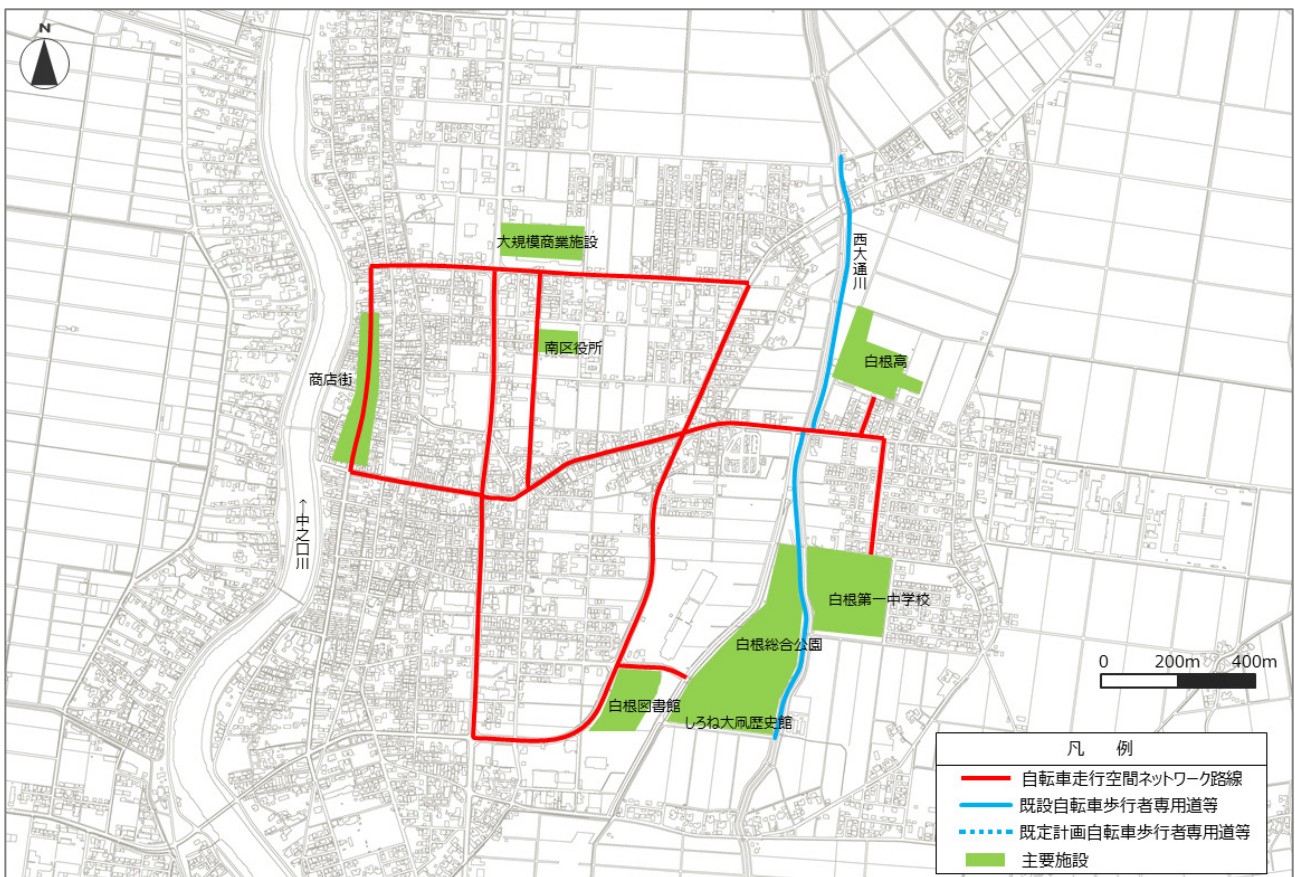




■秋葉区



■南区





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 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 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 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 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 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 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 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を確保する。 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>	



(2) 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せられ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 6-3 駐輪計画 施策メニュー 一覧

施策	対策項目	重点度
既存駐輪場の有効活用	①既存駐輪場への誘導	その他
新たな駐輪場の整備	②新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
	③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外の JR 駅）	その他
	④まちなかの駐輪場整備	最重要
	⑤バス停付近の駐輪場整備	その他

①既存駐輪場への誘導 【その他】

内容	既存の駐輪場の有効活用を図るため、駐輪場へ案内する看板を設置する。
手段	・駐輪場への案内看板などの整備
実施案	<p>●実施方法</p> <p>整備した駐輪場が適切に利用されるよう、駐輪場のわかりやすい案内方法を検討するとともに、自転車利用者が訪れる施設の管理者等と協力して、駐輪場の場所を案内看板等で周知する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>



②新潟駅周辺の駐輪場整備 [重点]

内容	交通事業者等と連携し、新潟駅の通勤・通学などの長時間駐輪を行う駐輪場を確保するために、新潟駅周辺の鉄道の在来線の高架化の整備にともなう駐輪場の整備の検討を行う。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・IC タグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備

【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 休日:3,481 台	平日:898 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

新潟駅周辺の駐輪需要と供給

	駐輪自転車 (台)	放置自転車 (台)	合計 (台)	目標台数 (台)
平日	3,381	898	4,279	4,500
休日	3,481	884	4,365	

■ 駐輪自転車 ■ 放置自転車

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。

在来線高架ホーム 新幹線高架ホーム

高架全面開業 イメージ図

高架下利用 (イメージ)

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。

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。



③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅） [その他]

<p>内容</p>	<p>交通事業者等と連携し、新潟駅以外の通勤・通学などの長時間駐輪を行う駐輪場を確保するために、駐輪需要が収容台数を上回る箇所については、必要に応じて収容台数の拡大などの策を検討する。</p>																														
<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・IC タグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備 																														
<p>実施案</p>	<p>●整備の考え方</p> <p>収容台数を上回る駐輪需要がある箇所については収容台数の拡大を図る。また、路上駐輪が多い箇所については撤去の強化を図り、駐輪場への適切な誘導を図る。</p> <p>新潟大学前駅、関屋駅、白山駅、越後石山駅、大形駅の駐輪需要と供給</p> <table border="1"> <caption>新潟大学前駅、関屋駅、白山駅、越後石山駅、大形駅の駐輪需要と供給</caption> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>駐輪自転車 (台)</th> <th>放置自転車 (台)</th> <th>乗り捨て自転車 (台)</th> <th>収容台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新潟大学前駅</td> <td>634</td> <td>60</td> <td>178</td> <td>853</td> </tr> <tr> <td>関屋駅</td> <td>178</td> <td>39</td> <td>45</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>白山駅</td> <td>336</td> <td>91</td> <td>90</td> <td>316</td> </tr> <tr> <td>越後石山駅</td> <td>423</td> <td>242</td> <td>37</td> <td>650</td> </tr> <tr> <td>大形駅</td> <td>197</td> <td>84</td> <td>86</td> <td>484</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成 21 年 9 月 16 日 (水) 調査結果</p> <p>上記以外のその他の駅については、現在、需要を満足する駐輪場が確保されているが、今後の利用状況を踏まえ、必要に応じて収容台数拡大や誘導看板の設置等の対策を行う。</p>	駅名	駐輪自転車 (台)	放置自転車 (台)	乗り捨て自転車 (台)	収容台数 (台)	新潟大学前駅	634	60	178	853	関屋駅	178	39	45	300	白山駅	336	91	90	316	越後石山駅	423	242	37	650	大形駅	197	84	86	484
駅名	駐輪自転車 (台)	放置自転車 (台)	乗り捨て自転車 (台)	収容台数 (台)																											
新潟大学前駅	634	60	178	853																											
関屋駅	178	39	45	300																											
白山駅	336	91	90	316																											
越後石山駅	423	242	37	650																											
大形駅	197	84	86	484																											



④まちなかの駐輪場整備 【最重要】

内容	地元商店街や交通管理者等と連携し、古町地区・万代地区の買い物などの短時間、通勤・通学などの長時間などの利用者ニーズを踏まえた駐輪場を整備する。 古町地区・万代地区以外は必要に応じて検討する。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・IC タグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備

実施案

<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】

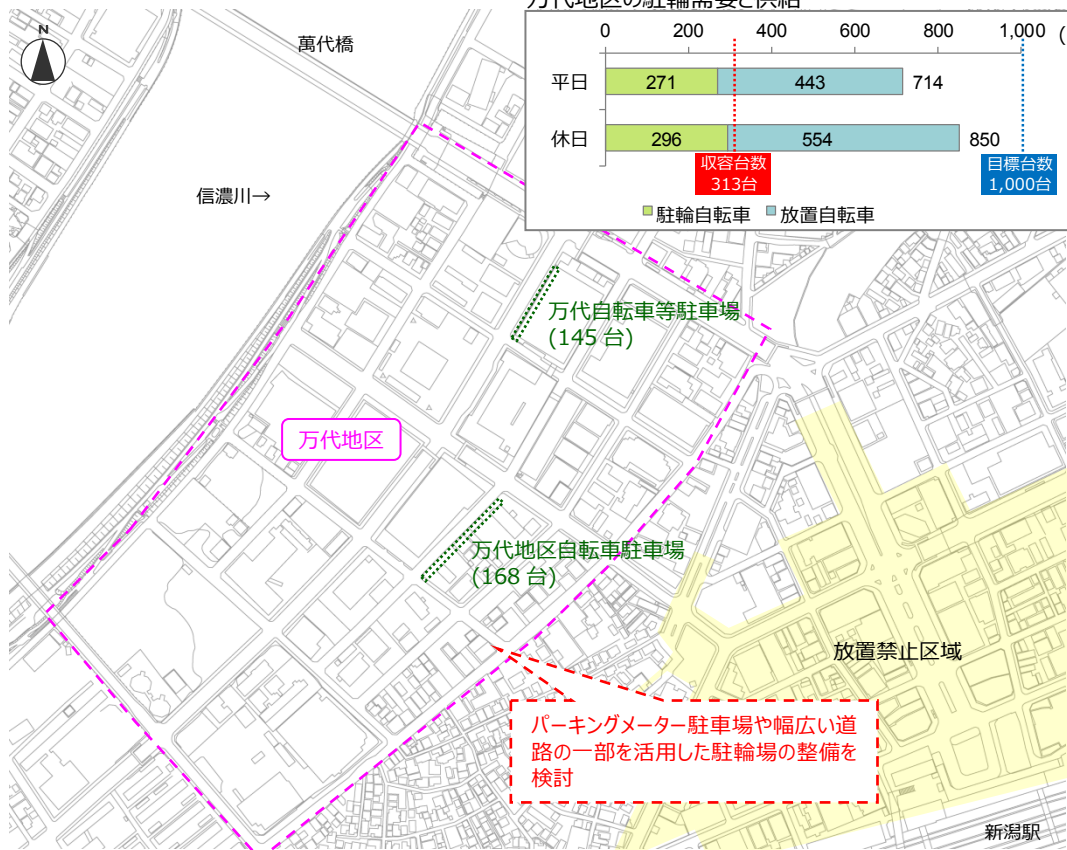
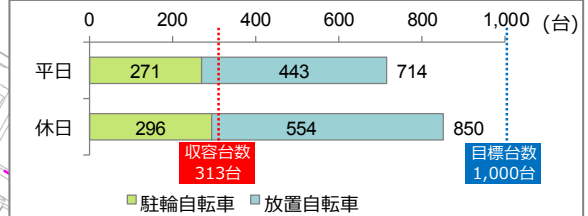
既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数
平日:271台 休日:296台	平日:443台 休日:554台

※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



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



実施案

＜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。

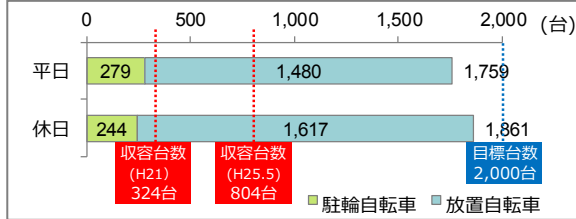
【古町地区の総駐輪台数】

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



西堀通自転車駐車場の多層化 (700台)

西堀通自転車駐車場 (280台) を多層化し収容台数を拡大 (H25.5完成)

空気を確保して整備した駐輪場
商店街との協力体制による駐輪場を検討

新堀通自転車駐車場 (60台)

空気を確保して整備した駐輪場
(約160台を予定)
H26年度完成予定

古町地区

本町通駐輪場 (44台)

新潟市役所

信濃川→


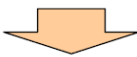
八千代橋

至新潟駅



多層化した西堀通自転車駐車場

⑤バス停付近の駐輪場整備 [その他]

<p>内 容</p>	<p>交通事業者等とバス停付近において、バス利用の利用実態に合わせバス停への駐輪場の整備を図る。</p>
<p>手 段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・IC タグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備
<p>実施案</p>	<p>●整備の考え方</p> <p>バス停周辺については、現状の自転車の利用実態やバス停周辺の空き空間の状況等を踏まえ、駐輪場整備の検討を行う。</p> <p>【バス停付近の駐輪場整備イメージ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="327 790 810 1149"> <p>整備前</p>  </div> <div data-bbox="813 918 909 1019">  </div> <div data-bbox="917 790 1401 1149"> <p>整備後</p>  </div> </div> <p>[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</p> <div style="margin-top: 20px;"> <p>【現 在】</p>  <p>バス停まで歩ける範囲の人しか利用していない。</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>【将 来】</p> <p>停留所付近に駐車場や駐輪場を整備することで、自家用車や自転車からバスへ交通手段の移行を容易にする。また、利用者の利便性を向上させることで、バス停の誘致圏を拡大する。</p>  <p>バス停の利用圏域(誘致圏)の拡大</p> </div> <p>[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</p>



【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新潟島地域の自転車(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新潟島地域の自転車(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) 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。

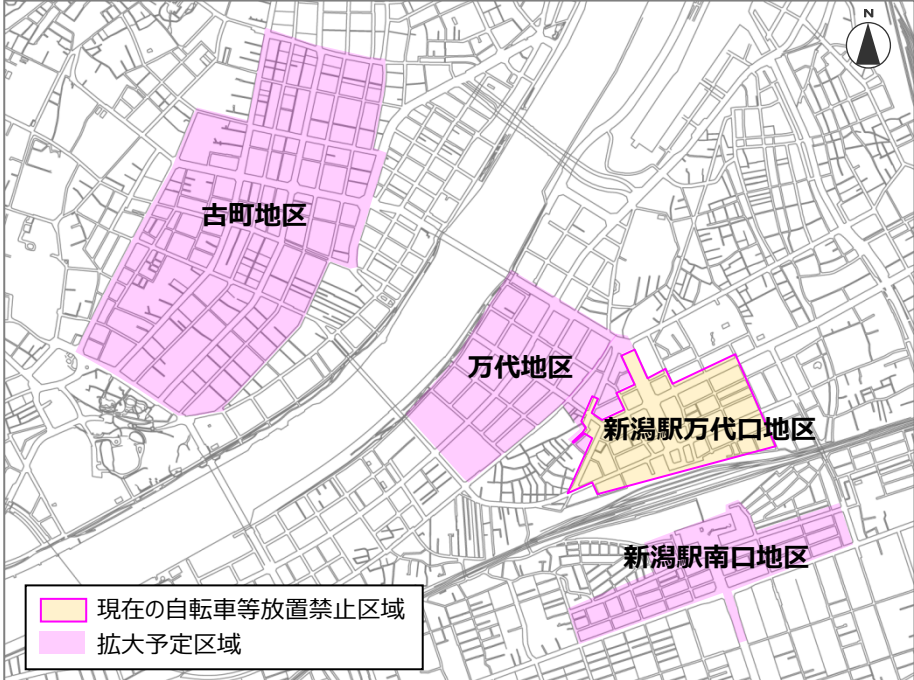
1) 施策メニュー

表 6-4 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	最重点
	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
	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
放置自転車対策の効率化	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
自転車の共同利用等による自転車総量の抑制	⑦自転車シェアリングの推進	その他



①放置禁止区域の拡大 [最重点]

内容	路上駐輪を削減し、駐輪場を適正に利用していただくため、中心市街等を対象に、駐輪場整備が整い次第、放置禁止区域を拡大するとともに、放置自転車の撤去回数も増やす。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・古町地区・万代地区での放置禁止区域の設定を検討 ・新潟駅周辺は高架化の工程に基づいて検討を開始
実施案	<p>●設定範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟駅万代口地区：現在の放置禁止区域を一回り拡大する。 ・新潟駅南口地区：駅から半径約 500m のエリアで、商業施設や路面店舗ならびに公共公益施設など不特定多数の集客が見込める施設を含む範囲に新たに設定する。 ・万代地区：地区全体を対象とする。(例：流作場五差路～新潟市総合福祉会館～新潟総合テレビ～万代橋に係る範囲) ・古町地区：地区全体を対象とする。(例：県道白山停車場・女池線～国道 116 号～西堀前通 9～上大川前通 9～上大川前通 1 に係る範囲) <p>放置禁止区域の拡大及び指定は、歩行者の安全性を確保するために行うものである。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実施する。</p> <p>また、放置禁止区域を市民が認識できるように、レンタサイクルの貸し出し時に説明するなど、情報提供を行う。</p> <p>●規制の強化</p> <p>駐輪場への誘導を行うとともに撤去をこれまで以上に頻繁に行い、返還料の値上げなども検討する。放置禁止区域内には、路上駐輪の禁止を周知する看板などを設置し、路上駐輪の防止策を講じる。</p> <p>【放置禁止区域の拡大の計画イメージ】</p> 





②撤去の強化 [重点]

内容	撤去回数や現地指導体制の強化
手段	・駐輪場整備後に撤去回数や現地指導体制の強化を検討
実施案	<p>●実施時間と場所</p> <p>朝：通勤・通学の利用者を対象に、駐輪場付近およびバス停付近を中心に、主に平日に実施。</p> <p>昼：買物目的の利用者を対象に、路上駐輪の集中する商業施設周辺を中心に、主に平日に実施。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>●実施方法</p> <p>放置自転車が無いことが、更なる路上駐輪を防ぐことに最も効果があるため、撤去を行う箇所では全ての放置自転車を撤去する。</p> <p>●放置対策月間の設定</p> <p>毎年5月を放置対策月間と設定し、禁止区域外で一斉撤去を行う。放置禁止区域以外でも撤去されるということを知ってもらい、注意喚起も踏まえた取り組みとする。</p> <p>●保管自転車の広報による利用者への情報提供</p> <p>撤去自転車を保管した場合、撤去後に撤去日時と場所の情報をHP上に掲載し、盗難ではなく、市が撤去したことを知らせる。</p> <p>●駐輪場内の整理</p> <p>より多く駐輪できるように、駐輪場内の自転車をきれいに並べなおす。収容台数かそれ以上駐輪できるようスペースを確保し、路上駐輪からの誘導を促す。</p>



③放置禁止区域における駐輪場の有料化 [その他]

<p>内 容</p>	<p>自転車をとめるルールを明確にすることにより、自転車の適正な利用への誘導を図るとともに、駐輪場内の盗難の防止や自転車の乗り捨てを削減し、市民が不公平感を抱かない、安心して使いやすい駐輪場の整備、管理を行う。</p>
<p>手 段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共結節点からの距離等利用しやすさに応じた料金設定を検討 ・民間企業の参入を促す
<p>実施案</p>	<p>●実施方法</p> <p>新潟駅万代口の石宮公園地下自転車駐輪場では、既に有料の駐輪場として管理運営している。現状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。</p> <p>●有料化のねらい</p> <p>《利用の適正化》</p> <p>自転車が多く集まる駅や商業地域では、無料の駐輪場をいくら整備しても自転車の長期放置によって占有されている。撤去を行っても、再び放置によって占有されるため、有料化することで、駐輪場の適正な利用を図ることが可能になる。</p> <p>《適正な交通手段への誘導》</p> <p>駐輪場から目的地（集客施設等）への距離に応じて駐輪場の利用料金を変化させることにより、中心市街地での移動を徒歩や公共交通に誘導し、モールなど人の集まる空間での自転車通行量を低減することが可能になる。</p> <p>《使用目的に合致した利用の誘導》</p> <p>駐輪料金の課金を、商店街との連携による割引サービスや学生割引などと組み合わせることで、駐輪場の使用目的に合致した利用を誘導する事が可能になる。</p> <p>《徴収資金による駐輪自転車の安全確保》</p> <p>徴収した料金収入で管理人や巡回員を配置し、盗難やイタズラから自転車を守り、防犯の向上を図るとともに、自転車の乗り捨て削減を図ることが可能になる。</p> <p>《不公平感の緩和》</p> <p>自転車利用環境を整えることにより利益を受ける方々に、必要な費用を負担して頂く受益者負担のしくみとすることにより、市民サービスの公平化を図ることが可能になる。</p> <p>《受益者負担による、より利便性の高い駐輪場の設置》</p> <p>徴収した料金収入により、より便利な場所での駐輪場の整備や、使いやすく快適な駐輪場の整備が可能になる。</p> <p>《事業化による整備促進》</p> <p>駐輪場運営に収益性を与える事で、民間事業主体による駐輪場整備を可能とする。</p>

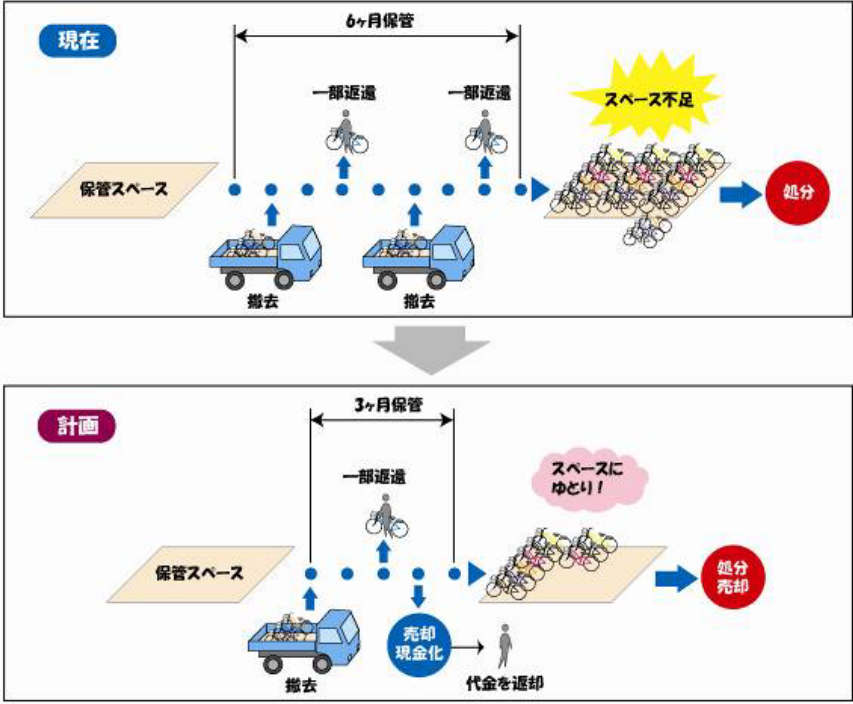


④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正 【その他】

内容	対象とする施設用途や施設規模の条件を改正し、施設の実態に即した駐輪場を設ける。
手段	・既設箇所の現況調査
実施案	<p>●対象とする施設用途や施設規模の条件改正 現在用途別に駐輪場設置の基準となる面積を設定しているが、これを改正し、実態に即した駐輪場を設置できるよう基準面積を改定するよう努める。また、対象となる施設の用途を追加し、多くの店舗で駐輪場を確保するように努める。</p> <p>●収容台数の拡大 現在の駐輪場規模の基準を改正し、より多くの台数に対応した駐輪場を整備することとする。自転車による施設利用状況を踏まえ、施設別に確保する台数を補正する。（例えば、生鮮食品、日用品を扱うなど、自転車利用の多い店では、大きな面積を確保し、家具店、家電量販店など、自転車利用が少ない施設では緩和措置を設ける。）</p> <p>●駐輪場設置場所の配慮 単に敷地内に駐輪場を設ければいいのではなく、入口に近い場所や歩道に沿った場所など利用しやすい場所に駐輪場を整備するよう設置場所の条件を追加する。</p> <p>【附置等改正の計画イメージ】</p> <div style="text-align: center;"> <p>The diagram illustrates the planned changes to bicycle parking. The top section, labeled '現在' (Current), shows a large multi-story building with a large, paved area in front of it filled with many bicycles. To the right is a smaller, single-story building with a few bicycles parked nearby. A large grey arrow points down to the bottom section, labeled '計画' (Plan). This section shows the same two buildings. The large paved area in front of the multi-story building is now significantly smaller, with only a few bicycles parked there. The bicycles in front of the smaller building are also reduced in number, indicating a shift towards more compact and strategically placed parking areas.</p> </div>



⑤自転車等放置防止条例の改正 [その他]

内容	<p>放置自転車の保管期間を短縮して、撤去自転車の保管スペースの確保と撤去・返還作業の効率化の強化を図る。</p>
手段	<p>・ 保管期間短縮等の条例の改正の検討</p>
実施案	<p>● 保管スペースの確保</p> <p>撤去自転車の保管場所には限りがあるが、放置禁止区域の拡充や撤去活動の強化を実施していく中で、撤去台数も拡大するため、保管スペースの確保が急務となる。現在の6ヶ月の保管期間を短縮して、保管した自転車は売却し、代金により継続して6ヶ月間保管する仕組みとする。その仕組みにより、保管スペースを確保する。</p> <p>【保管期間短縮による保管スペースの確保の計画イメージ】</p>  <p>The diagram illustrates the transition from a current 6-month storage system to a planned 3-month storage system. In the '現在' (Current) scenario, bicycles are stored for 6 months. After a period of '一部返還' (partial return), the remaining bicycles cause a 'スペース不足' (space shortage), leading to '処分' (disposal). In the '計画' (Plan) scenario, the storage period is reduced to 3 months. After '一部返還', the remaining bicycles are sold ('売却現金化'), and the proceeds are returned ('代金を返却'). This process results in 'スペースにゆとり!' (space surplus), allowing for continued storage of bicycles without the space shortage seen in the current system.</p>

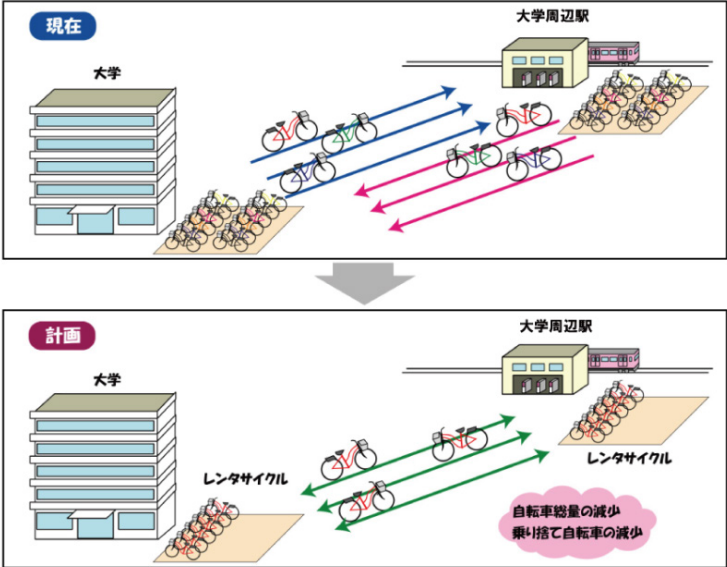
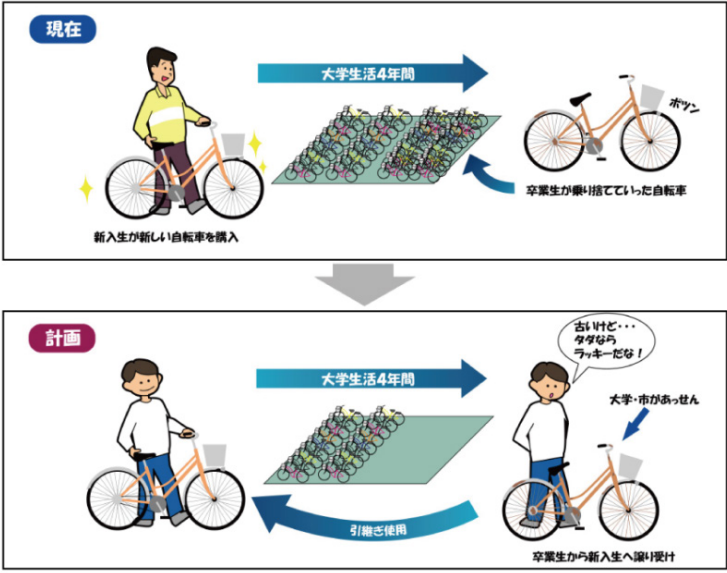


⑥撤去自転車のリサイクルの推進 [重点]

内 容	<p>処分自転車の減少方法を総合的に検討する。特に、リサイクル可能な自転車については、公用車や一般販売用として再利用する。再利用が難しい状態のものは、民間事業者に売却し、その収入は撤去費等に充てる。</p>
手 段	<ul style="list-style-type: none"> ・撤去自転車リサイクル ・処分自転車の有価引取化の検討
実施案	<p>●実施方法</p> <p>現在、6ヶ月経過後に所有者がなく引き取り手がない自転車をリサイクルしている。</p> <p>今後も、保管期間が経過しても引きとり手のない自転車のうち、再利用の可能なものについては整備を行い、公用自転車等として再利用を図る。</p> <p>また、レンタサイクルの自転車として有効活用する。</p> <p>●資源の再利用</p> <p>放置自転車の処分については多額の費用が生じていることから、公用車や一般販売用として再利用が難しい状態のものは、民間事業者に売却し、その収入は撤去費等に充てる。</p> <div data-bbox="1123 488 1417 703" style="text-align: right;"> </div>



⑦自転車シェアリングの推進 [その他]

<p>内容</p>	<p>自転車の総量を抑制するために大学や集合住宅、事務所へのシェアリング導入を推進する。</p>
<p>手段</p>	<p>・大学、集合住宅、事務所へのシェアリング提案</p>
<p>実施案</p>	<p>●実施方法</p> <p>既存の駐輪場にサイクルポートを設置し、駅まで自転車で来る人と駅から自転車に乗っていく人が共同で利用できる仕組みを検討する。駐輪場ごとに入る台数と出る台数に違いがあるので、調査の上、バランスが適した台数を設置することとする。</p> <p>大学の場合、利用者が多いため、大学生同士のシェアリングや大学へのサイクルポートの設置などを大学と協力の上検討し、自転車総量を抑える方策を実施する。</p> <p>使用する自転車は、学生が卒業する前の2月頃に呼びかけを行い回収し、自転車を整備して活用する。</p> <p>また、大学との協力により、卒業生で自転車を使わなくなった人から自転車を引き取る窓口を設置し、新入生へ無料で引き渡す仕組みをつくる。</p> <p>卒業生と新入生に対応する窓口は、駅周辺の駐輪場と大学生協などに設置する。引き取った自転車を一時保管する場所は大学内に設け、新入生への引渡しも大学内で行う。自転車は新入生に引き渡す前に、安全に利用できる自転車として整備・点検を施す。</p> <p>【大学周辺での自転車シェアリングのイメージ】</p>  <p>【卒業生から新入生への自転車譲り受けのイメージ】</p> 



(4) 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 6-5 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注意喚起看板等の設置	重点
	②交通安全教室の開催	最重点
	③街頭での直接指導	最重点
自転車の利用促進	④自転車通勤の推進	その他
	⑤レンタサイクル	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	⑥チラシやHP等による情報発信	重点
	⑦自転車マップの作成・配布	その他
	⑧サイクルイベントの開催	その他



①注意喚起看板等の設置 【重点】

内容	自転車事故の削減のため、自転車事故の多発地点などに注意喚起看板を設置する。
手段	・注意喚起看板などの整備
実施案	<p>●安全に関する注意喚起の看板の設置 脇道からの飛び出しなど、歩行者と自転車の接触が考えられる場所に対して、注意喚起する看板等を設置し、危険な場所であること認識して通行してもらう。</p> <p>【交差点の一時停止標識等に注意喚起看板に「自転車も止まれ」を付加】</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>学校町周辺の事例（新潟市中央区） 出典：新潟国道事務所</p>



②交通安全教室の開催 【最重点】

内 容	年代や属性に応じて、これまでの取り組みや、啓発内容が異なるため、各年代に応じたきめ細やかな啓発とする。 特に自転車事故の多い高齢者や中高生に対して交通安全教室の充実を図る。
手 段	<ul style="list-style-type: none"> 各年代に応じた交通安全教室の開催（保育園・幼稚園、小学校、中学校、高校、高齢者等の地域住民） 自転車免許の交付の検討 自転車通行方法等に関する認知度テストの検討 ヘルメット着用や損害賠償保険等の普及促進

- 実施案**
- 幼稚園・保育園での活動（歩き方の啓発）
横断歩道を安全に渡る練習を行う。歩道を歩くときには、自転車が前や後ろ、横から走ってきてぶつかる危険があることを教える。
 - 小学校での活動（低速自転車としての啓発）
道路標識の見方や自転車で歩道を走行するときのルールを学ぶ。自転車を安全に利用するために、自転車の点検や整備の仕方を学ぶ。自転車を利用する際には、交通ルールを守り、事故の危険性を知り、歩行者に配慮した走行をすることを、実践を通して学ぶ。
 - 中学校・高校での活動（中速自転車としての啓発）
交通ルールの再認識を行い、事故の危険性について事例を用いて認識を深める。
スクエアード・ストレイト方式を活用し、スタントマンによる事故の再現で恐怖を実感することにより危険行為を未然に防ぐ。
 - 地域住民に対する活動（低速、中速、高速自転車すべての場合の啓発）
高齢者や子ども会において交通安全教室を開催し、交通ルールについて不足している知識を養う講習会を行う。交通事故の現状を知ってもらい、安全な自転車利用を促す場とする。

【平成24年度の交通安全教室実施状況】

種別	実施内容
幼稚園・保育園	267 施設中 203 施設で実施（76%）
小学校	113 校中 109 校で実施（96%）
中学校	58 校中 13 校で実施（22%）
高校	スタントマンによる事故再現等スクエアード・ストレイト教育法による交通安全教室 2 校
地域住民に対する活動	高齢者交通安全教室として老人クラブ 98 団体
その他	119 回の交通安全教室を開催（小・中学校 PTA 等）



交通安全教室（新潟市南区）



自転車の正しい乗り方をシミュレーターで確認（新潟市北区）



スクエアード・ストレイト自転車交通安全教室（新潟市南区）



③街頭での直接指導 【最重点】

内容	<p>自転車利用者に対し、街頭での指導活動により、自転車利用に関するルールの周知を図るとともに、ルールの順守率を高める。また、ドライバーに対する指導を検討する。</p>				
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間整備済み箇所での自転車利用者やドライバーへの街頭指導 ・既存駐輪場への誘導 ・チェーン錠や反射材、ヘルメット着用等の普及促進 ・啓発ボランティアの検討 				
実施案	<p>●街頭での活動</p> <p>交通安全期間に街頭にて自転車の安全運転を呼びかける活動を行う。チラシやチェーン錠や反射材の配布を合わせて行い、マナー・ルールの普及を図る。</p> <p>また、路上駐輪をしようとしている人に対して、注意するとともに、駐輪場の場所と利用方法などを案内する。</p> <p>特に、自転車走行空間の整備済み区間については、対象区間の走り方について示したチラシ等を配布し自転車ルールの順守率を高める。</p> <p>●ドライバーへの活動</p> <p>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。</p> <p>●啓発ボランティアの協力者の確保</p> <p>地域住民自らが啓発指導を行い、住民同士で自転車利用マナーの意識向上を図る啓発活動を検討する。</p> <p>ボランティアの参加意欲を高めるために、ポイント制により表彰を行うことや、取り組み状況を市報で紹介したり、団体名の看板を設置したりする。また、団体はイベント等に参加し、ボランティアの意識を高める。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="443 1261 850 1563" data-label="Image"></div> <div data-bbox="874 1261 1281 1563" data-label="Image"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="478 1574 813 1635" data-label="Caption"> <p>高校生による啓発ステッカーの貼付 (新潟市中央区)</p> </div> <div data-bbox="909 1574 1244 1635" data-label="Caption"> <p>(市) 小島下所島線での街頭指導 (新潟市中央区)</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>チェーン錠・自発光式反射材の配布状況</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td data-bbox="363 1765 657 1832">チェーン錠の配布</td> <td data-bbox="657 1765 1369 1832">平成 24 年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 1832 657 1910">自発光式反射材の配布</td> <td data-bbox="657 1832 1369 1910">平成 24 年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて 400 個を購入、配布</td> </tr> </table> </div>	チェーン錠の配布	平成 24 年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施	自発光式反射材の配布	平成 24 年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて 400 個を購入、配布
チェーン錠の配布	平成 24 年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施				
自発光式反射材の配布	平成 24 年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて 400 個を購入、配布				



④自転車通勤の推進 [その他]

内容	通勤時において、自動車から自転車や公共交通の環境にやさしい交通手段への転換を促す。																																																																
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・企業への自転車の貸し出し ・ノーマイカーデーの推進 ・サイクル&ライド 																																																																
実施案	<p>●ノーマイカーデーの実施 実施期間中は、マイカー通勤を自粛し、自転車や公共交通機関などで通勤するように呼びかけを行うとともに、自転車利用マナー・ルールの意識向上を図る。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>																																																																
	<p style="text-align: center;">にいがたノーマイカー（エコ通勤）デー実施状況</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>実施年度</th> <th>H25</th> <th>H24</th> <th>H23</th> <th>H22</th> <th>H21</th> <th>H20</th> </tr> <tr> <th>参加類型</th> <th>(15日間)</th> <th>(15日間)</th> <th>(11日間)</th> <th>(11日間)</th> <th>(5日間)</th> <th>(5日間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>個人（一般参加）</td> <td>157人</td> <td>215人</td> <td>327人</td> <td>164人</td> <td>64人</td> <td>102人</td> </tr> <tr> <td>事業所・公益法人等</td> <td>2,550人 64事業所</td> <td>3,239人 89事業所</td> <td>2,894人 68事業所</td> <td>2,959人 64事業所</td> <td>1,408人 62事業所</td> <td>1,497人 87事業所</td> </tr> <tr> <td>行政機関（国・県・市）</td> <td>2,732人 12機関</td> <td>2,350人 9機関</td> <td>2,647人 7機関</td> <td>2,299人 7機関</td> <td>2,041人 8機関</td> <td>2,961人 7機関</td> </tr> <tr> <td>計（延べ参加人数）</td> <td>5,439人</td> <td>5,804人</td> <td>5,868人</td> <td>5,422人</td> <td>3,513人</td> <td>4,560人</td> </tr> <tr> <td>CO₂削減量</td> <td>約24.6t</td> <td>約21.3t</td> <td>約26.6t</td> <td>約24.5t</td> <td>約15.3t</td> <td>約20.5t</td> </tr> <tr> <td>CO₂排出量の世帯数換算（家庭部門）</td> <td>約1,680世帯/日</td> <td>約1,460世帯/日</td> <td>約1,820世帯/日</td> <td>約1,680世帯/日</td> <td>約1,050世帯/日</td> <td>約1,390世帯/日</td> </tr> <tr> <td>平均通勤距離</td> <td>約9.5km</td> <td>約9.2km</td> <td>約9.6km</td> <td>約9.5km</td> <td>約9.3km</td> <td>約9.7km</td> </tr> </tbody> </table>		実施年度	H25	H24	H23	H22	H21	H20	参加類型	(15日間)	(15日間)	(11日間)	(11日間)	(5日間)	(5日間)	個人（一般参加）	157人	215人	327人	164人	64人	102人	事業所・公益法人等	2,550人 64事業所	3,239人 89事業所	2,894人 68事業所	2,959人 64事業所	1,408人 62事業所	1,497人 87事業所	行政機関（国・県・市）	2,732人 12機関	2,350人 9機関	2,647人 7機関	2,299人 7機関	2,041人 8機関	2,961人 7機関	計（延べ参加人数）	5,439人	5,804人	5,868人	5,422人	3,513人	4,560人	CO ₂ 削減量	約24.6t	約21.3t	約26.6t	約24.5t	約15.3t	約20.5t	CO ₂ 排出量の世帯数換算（家庭部門）	約1,680世帯/日	約1,460世帯/日	約1,820世帯/日	約1,680世帯/日	約1,050世帯/日	約1,390世帯/日	平均通勤距離	約9.5km	約9.2km	約9.6km	約9.5km	約9.3km	約9.7km
実施年度	H25	H24	H23	H22	H21	H20																																																											
参加類型	(15日間)	(15日間)	(11日間)	(11日間)	(5日間)	(5日間)																																																											
個人（一般参加）	157人	215人	327人	164人	64人	102人																																																											
事業所・公益法人等	2,550人 64事業所	3,239人 89事業所	2,894人 68事業所	2,959人 64事業所	1,408人 62事業所	1,497人 87事業所																																																											
行政機関（国・県・市）	2,732人 12機関	2,350人 9機関	2,647人 7機関	2,299人 7機関	2,041人 8機関	2,961人 7機関																																																											
計（延べ参加人数）	5,439人	5,804人	5,868人	5,422人	3,513人	4,560人																																																											
CO ₂ 削減量	約24.6t	約21.3t	約26.6t	約24.5t	約15.3t	約20.5t																																																											
CO ₂ 排出量の世帯数換算（家庭部門）	約1,680世帯/日	約1,460世帯/日	約1,820世帯/日	約1,680世帯/日	約1,050世帯/日	約1,390世帯/日																																																											
平均通勤距離	約9.5km	約9.2km	約9.6km	約9.5km	約9.3km	約9.7km																																																											
	<p style="text-align: center;">H25の参加交通手段</p>																																																																
	<p>にいがたエコ通勤チャレンジサイト</p> <p>Niigata Ecommuters Challenge Site</p> <p>http://www.niigata-ecommuters.com/</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>「エコ通勤チャレンジサイト」開設（H24.12）</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・今後は、スタンプラリーなどのスポット企画（期間限定）を予定 <p>にいがたエコ通勤チャレンジサイト</p>																																																																



⑤レンタサイクル [重点]

内容	自転車利用促進及び通勤・通学や観光客へ手軽な交通手段を提供するため、レンタサイクル実施、拡充を検討する。																																																
手段	・各区関係課、民間事業者により実施、検討																																																
実施案	<p>●実施方法</p> <p>現在、市内の各区において、観光やレジャーを目的としたレンタサイクルを行っている。</p> <p>市内の観光めぐりや市内でのちょっとした移動の際に、気軽に利用できるレンタサイクルを利用することにより、新潟の魅力を感じてもらうことができる。また、通勤、通学を目的とした視点も取り入れ、レンタサイクルの充実を図り、市内をレンタサイクルが走る PR 効果により、自転車利用促進が期待できる。 H26.3 現在</p> <p>また、現在、軽快車のほか、リサイクル自転車やスポーツ車などの貸し出しが行われているが、利用者の属性や地形を考慮し、子ども乗せ3人乗り自転車、電動アシスト自転車等の車種導入について検討を行う。</p> <p style="text-align: center;">レンタサイクルの実施状況 (H25.4 時点)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>区</th> <th>事業名</th> <th>規模</th> <th>開始</th> <th>実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中央区</td> <td>レンタサイクル推進事業</td> <td>19 箇所 173 台</td> <td>H14</td> <td>にいがたレンタサイクル研究会</td> </tr> <tr> <td>中央区</td> <td>スマートクルーズ (高級自転車貸出)</td> <td>8 箇所 25 台</td> <td>H20</td> <td>新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会</td> </tr> <tr> <td>北区</td> <td>地域活性化事業</td> <td>8 台</td> <td>H20</td> <td>北区産業振興課・(株)まちづくり豊栄</td> </tr> <tr> <td>江南区</td> <td>江南区まちなか回遊レンタサイクル</td> <td>17 台</td> <td>H22</td> <td>江南区地域課</td> </tr> <tr> <td>秋葉区</td> <td>自転車貸出事業</td> <td>10 台</td> <td>H22</td> <td>秋葉区建設課</td> </tr> <tr> <td>秋葉区</td> <td>新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業</td> <td>30 台</td> <td>H25</td> <td>歴史文化課新津鉄道資料館</td> </tr> <tr> <td>西区</td> <td>西区でみつける！まち歩きおもてなし事業</td> <td>28 台</td> <td>H21</td> <td>西区農政商工課</td> </tr> <tr> <td>西蒲区</td> <td>岩室観光施設レンタサイクル</td> <td>30 台</td> <td>H22</td> <td>西蒲区産業観光課</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>にいがたレンタサイクル (新潟市中央区)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>スマートクルーズ (新潟市中央区)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>にいがたレンタサイクル マップ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>にいがたレンタサイクルマップ (新潟市中央区)</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>				区	事業名	規模	開始	実施主体	中央区	レンタサイクル推進事業	19 箇所 173 台	H14	にいがたレンタサイクル研究会	中央区	スマートクルーズ (高級自転車貸出)	8 箇所 25 台	H20	新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会	北区	地域活性化事業	8 台	H20	北区産業振興課・(株)まちづくり豊栄	江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	17 台	H22	江南区地域課	秋葉区	自転車貸出事業	10 台	H22	秋葉区建設課	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	H25	歴史文化課新津鉄道資料館	西区	西区でみつける！まち歩きおもてなし事業	28 台	H21	西区農政商工課	西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30 台	H22	西蒲区産業観光課
区	事業名	規模	開始	実施主体																																													
中央区	レンタサイクル推進事業	19 箇所 173 台	H14	にいがたレンタサイクル研究会																																													
中央区	スマートクルーズ (高級自転車貸出)	8 箇所 25 台	H20	新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会																																													
北区	地域活性化事業	8 台	H20	北区産業振興課・(株)まちづくり豊栄																																													
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	17 台	H22	江南区地域課																																													
秋葉区	自転車貸出事業	10 台	H22	秋葉区建設課																																													
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	H25	歴史文化課新津鉄道資料館																																													
西区	西区でみつける！まち歩きおもてなし事業	28 台	H21	西区農政商工課																																													
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30 台	H22	西蒲区産業観光課																																													



⑥チラシやHP等による情報発信 [重点]

内容	歩行者、自転車、ドライバーに対して、自転車利用に関するルールの周知を図る。 特に自転車利用者に対しては、夜間・雨天時・冬期の注意喚起や駐輪マナー、ヘルメット着用や損害賠償保険等への加入等についても情報発信を行う。 ルールの周知に併せ、自転車の効用や自転車の快適な乗り方のコツなど利用促進につながる内容も周知する。
手段	・ポスター、チラシ、ホームページ、SNS、広報誌、マスコミ等への情報発信 ・自転車購入店での啓発チラシ配布

実施案	<p>●実施方法</p> <p>自転車安全利用五則や夜間・雨天・冬期の対応、ヘルメット着用などについて様々な媒体を用い、広く自転車ルールについて情報発信の拡充を行う。</p> <p>ヘルメット着用の有無や昼間・夜間の事故発生状況、高額な損害賠償事例などについても広報し、ルールを守る理由も含めてルールの周知を図る。</p> <p>レンタサイクルに関する情報、自転車マップなど自転車利用に関する情報をとりまとめたホームページでの情報発信を検討する。</p>
-----	---

自転車の交通安全

更新日:2014年2月21日

平成25年中、市内では2名の方が犠牲になっています

市内では昨年、自転車関係する交通事故が526件発生し、2名の方が亡くなりました。死亡事故の2件のうち1件は夜間の国道で大型車との衝突、もう1件は日中の交差点での出会い事故でした。自転車は、お子さんからお年寄りまで、手軽に利用できる交通手段ですが、自転車は法律上「車両」として取り扱われ、自転車に乗る方も車の運転と同様、法律を守らなければなりません。

	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
件数	742	698	640	564	526
死者数	5	7	5	2	2
負傷者数	729	692	629	557	518

知っていますか? 正しい通行ルール

自転車安全利用五則

自転車に乗るときの基本です

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

歩道と車道の区別があるところは、車道通行が原則です。しかし、次の場合は、例外として普通自転車は歩道を通行できます。

- 道路標識などで認められている場合
- 運転者が13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者または身体の不自由な方の場合
- 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、車の通行量が非常に多く危険な場合

新潟市自転車NAVI

@nigata_chari

新潟市の自転車利用に関する情報を発信し、安全な自転車利用を促すためのサービスです。レンタサイクルの予約や、自転車の修理情報、事故情報など、様々な情報を提供しています。

最新ツイート:

新潟市自転車NAVI (@nigata_chari) 2月20日
「レンタサイクル」西区区民会館の取組には、「来る来るサイクル(西区無料レンタサイクル)」をご利用ください。(詳細→bit.ly/nigata20)

新潟市自転車NAVI (@nigata_chari) 2月20日
「レンタサイクル」江東区でぶらっと出掛けの際は、江東区まちなか循環サイクル(ぶらっとサイクル)を是非ご利用ください。利用料は無料です！(詳細→bit.ly/nigata20)

新潟市自転車NAVI (@nigata_chari) 1月20日
新潟市市民自転車利用促進委員会の発足を希望される方は、情報発信にご協力をお願いします。→bit.ly/nigata120

新潟市自転車NAVI (@nigata_chari) 1月20日
1月31日(金)に第2回新潟市自転車利用促進委員会が開催されます。詳細はHPをご覧ください。(bit.ly/nigata20)

新潟市ホームページ「自転車の交通安全」

新潟市自転車 NAVI (Twitter) ※H25.9.19 開始

自転車通行空間の整備が完了しました!

●位置図 ●写真

●基本ルール

自転車は車道の左側を走行するのが原則です。自転車は道路交差点上、軽車両として扱われ、車道の左側を走行するのが原則です。子どもや高齢者の方、歩道が狭い場合などは、歩道通行の妨げを避けるため「歩道を通行する」ことができますが、歩道の通行を妨げることがあるときは一時停止しなければなりません。

●自転車の右側通行(逆走)は禁止

●路上駐車車両がある場合

●クルマが自転車の横を通過する場合

●自転車が歩道を走行できる場合とは?

7,500万円の賠償事例も 自転車事故の賠償に備え、保険への加入をお勧めします。

●賠償事例①: 自転車事故、交通事故など、他の車両の対向として走行することから発生した事故です。●賠償事例②: 自転車や歩行者が、歩道で歩行者と衝突による自転車事故に発生した事故です。●賠償事例③: 自転車安全整備店で購入、店舗警備士が自転車に貼られる75万円の被害に遭った事故です。●賠償事例④: 自転車安全整備店に購入、店舗警備士が自転車に貼られる75万円の被害に遭った事故です。●賠償事例⑤: 自転車安全整備店に購入、店舗警備士が自転車に貼られる75万円の被害に遭った事故です。●賠償事例⑥: 自転車安全整備店に購入、店舗警備士が自転車に貼られる75万円の被害に遭った事故です。

自転車走行空間整備に配布するチラシ案

路上駐輪はやめましょう

●万代地区駐輪場設置場所

●自転車は駐輪場に停めましょう

路上駐輪は歩行者の通行の妨げになります。特に、点字ブロック上の駐輪は、目の見えない方の歩行を困難にします。自転車は車道の左側通行が原則です。ガルベトン通りの敷居自転車は、バスセンター脇などの狭い歩道では、大変危険ですので、押しチャリにご協力をお願いします。

3 歩道は歩行者優先、車道よりを徐行

5 子どもはヘルメットを着用

路上駐輪の啓発チラシ



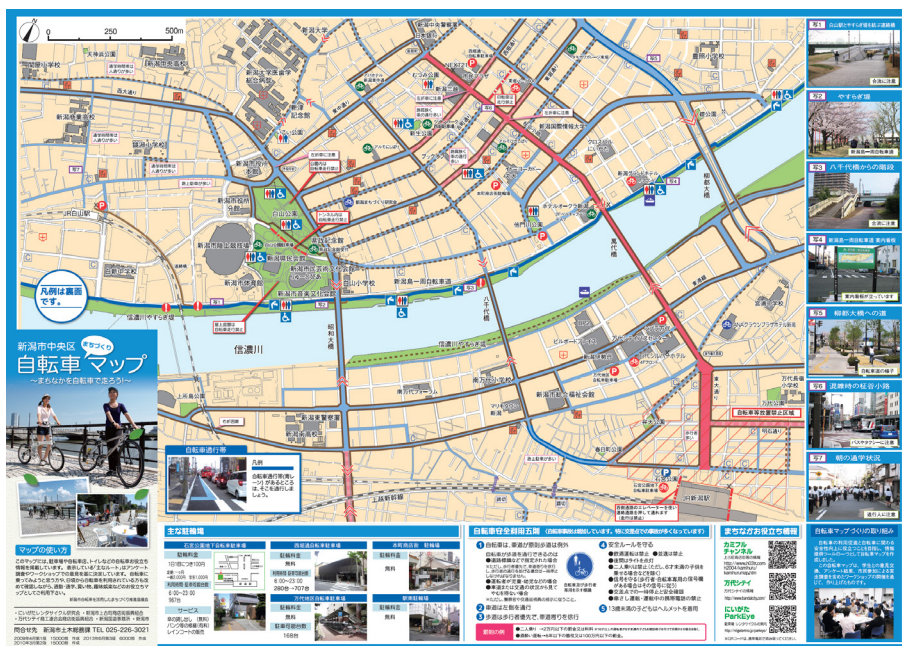
⑦自転車マップの作成・配布 [その他]

内容	自転車団体及び市民と協働し、走りやすい路線や駐輪場の位置、ヒヤリハット箇所などを地図上に示す自転車マップを作成する。地域住民や観光客などに配布し自転車への関心を高める。
手段	・推奨ルートの明示 ・ヒヤリハット箇所の明示

実施案	<p>●実施方法</p> <p>走りやすい（走ってほしい）路線や、自転車利用者が利用しやすい（してほしい）施設、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置、自転車通行上の要注意箇所を周知するヒヤリハットなどを地図上に示した自転車マップを作成し、地域住民や観光客などに配布することで、自転車の適切な利用を促す情報を提供する。</p> <p>さらに、地域住民と協働し、自転車マップを作成することで、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。</p>
-----	--

自転車マップ作成状況

名称	作成年	実施主体
中央区自転車マップ	H21	自転車を活用したまちづくり推進協議会
東区自転車マップ	H24	自転車を活用したまちづくり推進協議会
江南区自転車マップ	H24	江南区建設課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）
南区自転車マップ	H25（作成中）	南区地域課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）
水と土の芸術祭サイクリングマップ	H24	中央区建設課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）



中央区自転車マップ



ワークショップの開催状況



⑧サイクリイベントの開催 [その他]

内 容	健康維持・増進、交流人口の拡大等を目的としたサイクリイベントを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深める。また、イベント時に自転車利用ルールの周知を図る。																			
手 段	<p><ルール啓発又は利用促進イベント></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリイベントの開催 ・シンポジウム ・各種イベントと合わせた啓発活動 ・マナーコンクール 																			
実施案	<p>●サイクリイベントの開催</p> <p>自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のサイクリイベントを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深める。</p> <p style="text-align: center;">サイクリイベントの開催状況</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">大会名</th> <th>大会内容</th> <th>募集対象 (人数)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">新潟 シティ ライド</td> <td style="text-align: center;">ロング ライド</td> <td>市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。</td> <td style="text-align: center;">自転車愛好者 (上・中級者) 300名</td> <td style="text-align: center;">H24から 毎年実施</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ショート コース</td> <td>家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。</td> <td style="text-align: center;">自転車愛好者 (初心者) 100名</td> <td style="text-align: center;">H24から 毎年実施</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">岩室・弥彦山 ヒルクライム</td> <td>壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km</td> <td style="text-align: center;">自転車愛好者 500名</td> <td style="text-align: center;">H25 新規</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> <p>●各種イベントと合わせた啓発活動</p> <p>市が行うイベントや地域のイベント等の開催時に、「変り種自転車」の試乗などを行い、自転車に楽しみながら親んでもらい、あわせて自転車のルールやマナーの啓発を行う。また、子供が参加することで、一緒に参加する両親など大人にも啓発を行うことができる。</p> <p style="text-align: center;">各種イベントと合わせた啓発活動の実施状況</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>新潟市安心・安全なまちづくり市民大会における啓発チラシ配布 新潟シティライド（H24.10）参加者への啓発チラシ配布（100名） 水土サイクリングガイド参加者への啓発チラシ配布（全3回約100名） 各区開催の催しにおける啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キテ・ミテ・キタク（北区） ・防災フェスティバル（秋葉区） など </div> <div style="text-align: right;">  <p>変り種自転車試乗の様子</p> </div>	大会名		大会内容	募集対象 (人数)	備考	新潟 シティ ライド	ロング ライド	市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。	自転車愛好者 (上・中級者) 300名	H24から 毎年実施	ショート コース	家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。	自転車愛好者 (初心者) 100名	H24から 毎年実施	岩室・弥彦山 ヒルクライム		壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km	自転車愛好者 500名	H25 新規
大会名		大会内容	募集対象 (人数)	備考																
新潟 シティ ライド	ロング ライド	市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。	自転車愛好者 (上・中級者) 300名	H24から 毎年実施																
	ショート コース	家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。	自転車愛好者 (初心者) 100名	H24から 毎年実施																
岩室・弥彦山 ヒルクライム		壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km	自転車愛好者 500名	H25 新規																



実施案

●シンポジウム

市の自転車問題の現状や取組状況、子どもや大人、高齢者の事故の現実などを報告する。また、駐輪場や自転車道の整備、サインの設置、放置禁止区域の設定、自転車等放置防止条例や駐輪場の附置義務に関する条例の改正などの計画や、将来の展望なども合わせて発表する。自転車政策で珍しい取組を行っている都市の先進事例について説明を聞き、新潟市において取り入れることができる取り組みを市民と一緒に考える。



シンポジウム「自転車はここを走る！」
 開催日：2012年11月11日（日）
 13：00～15：40
 開催地：クロスパル新潟 4F
 主催：自転車を活用したまちづくり推進協議会

●マナーコンクール

高校生は、自転車利用が多いことから、ルールやマナーの周知が必要のため、コンクールを開催し、互いにマナーの良さをアピールし、高めあうことでマナーの向上を図る。自転車の安全運転、利用マナーについて、各高校が独自に考えた取組を実行し、市などが内容と効果を評価する。ルール違反者に出す指導警告には減点を、積極的に交通安全・マナーの向上策を行った際には加点をする。総合点を市内の高校で比較し、優秀校を表彰する。



交通安全子ども自転車新潟県大会
 県交通安全協会実施事業であり、知識・技能の向上に有効であることから、今後も後援を継続する。



第7章 計画推進に向けた体制と方法

(1) 評価指標

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)	現況 (H24年度)	目標 (H29年度)	備考
“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	自転車走行空間の整備延長 (整備率)		—	6.4km (4.1%)	約 48km (約 31%)	ネットワーク路線延長： 154km
”とめる” 駐輪 計画	④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%) H25.5 現在	約 1,350台 (約 68%)	目標： 2,000台
			万代 地区	313台 (31%)	313台 (31%) H25.5 現在	約 600台 (約 60%)	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※ ₁	—		—	—	—	
”まもる” 啓発 活動計画	②交通安全教室の開催※ ₂	—		—	—	—	
	③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	

※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)	現況 (H24 年度)	目標 (H29 年度)	備考
自転車分担率		—	8.8% (H23 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)	↓	交通年鑑、新潟県警察資料による
通行区分 順守率		—	10%	30%	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)	—	約 600 台 (約 6 割減)	路上駐輪台数調査の比較
	万代 地区	554 台 (H21 年度)	—	約 300 台 (約 5 割減)	路上駐輪台数調査の比較

新潟市自転車利用環境計画

はしる
走行空間
計画

とめる
駐輪計画

しくみ
放置自転
車対策

まもる
啓発活動
計画



(2) 取り組み体制

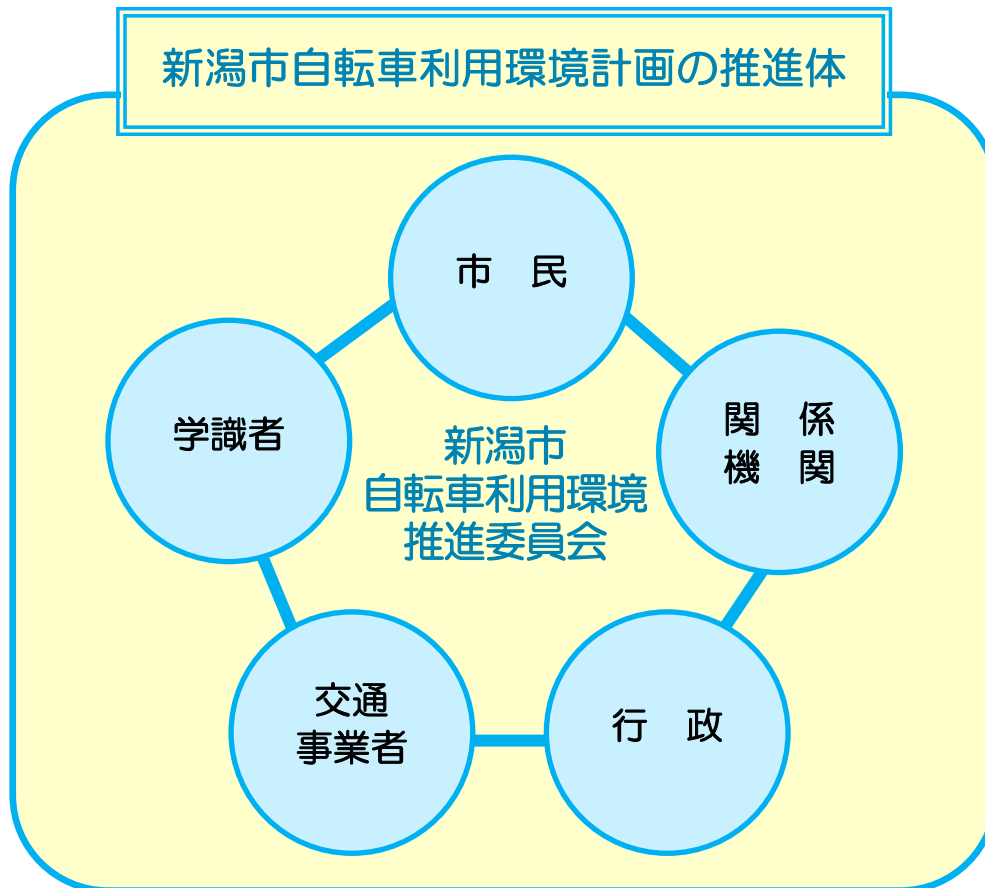
計画内容が具体的に推進するように、関係者と連携・協力し、取り組みを実施していく体制とする。

	対策項目	計画	実施	協力
走行空間	①ネットワーク路線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
	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			
駐輪計画	①既存駐輪場への誘導	・土木総務課	・各区建設課	・新潟県警
	②新潟駅周辺の駐輪場整備	・新潟駅周辺整備事務所	・東西地域土木事務所 ・新潟駅周辺整備事務所 等	・交通事業者 ・自治会・商店街 等
	③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）	・土木総務課 ・道路計画課		
	④まちなかの駐輪場整備	・土木総務課		
	⑤上記以外のバス停付近の駐輪場整備	・都市交通政策課 ・各区建設課 ・各区地域課 等		
放置自転車対策	①放置禁止区域の拡大	・土木総務課	・各区建設課	・新潟県警
	②撤去の強化			・自治会・商店街
	③放置禁止区域における駐輪場の有料化			・自転車店
	④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」			・大学 等
	⑤自転車等放置防止条例の改正			
	⑥撤去自転車のリサイクルの推進			
	⑦自転車シェアリングの推進	・各関係機関		
啓発活動計画	①注意喚起看板等の設置	・市民生活課 ・土木総務課 等	・市民生活課 ・土木総務課 ・都市交通政策課 ・各区総務課 等	・新潟県警
	②交通安全教室の開催			・自治会
	③街頭での直接指導			・自転車関係団体 等
	④自転車通勤の推進	・都市交通政策課	・各区建設課 等	
	⑤レンタサイクル	・各関係機関		
	⑥チラシやHP等による情報発信	(連携して進める)		
	⑦自転車マップの作成・配布			
	⑧サイクルイベントの開催			



(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。





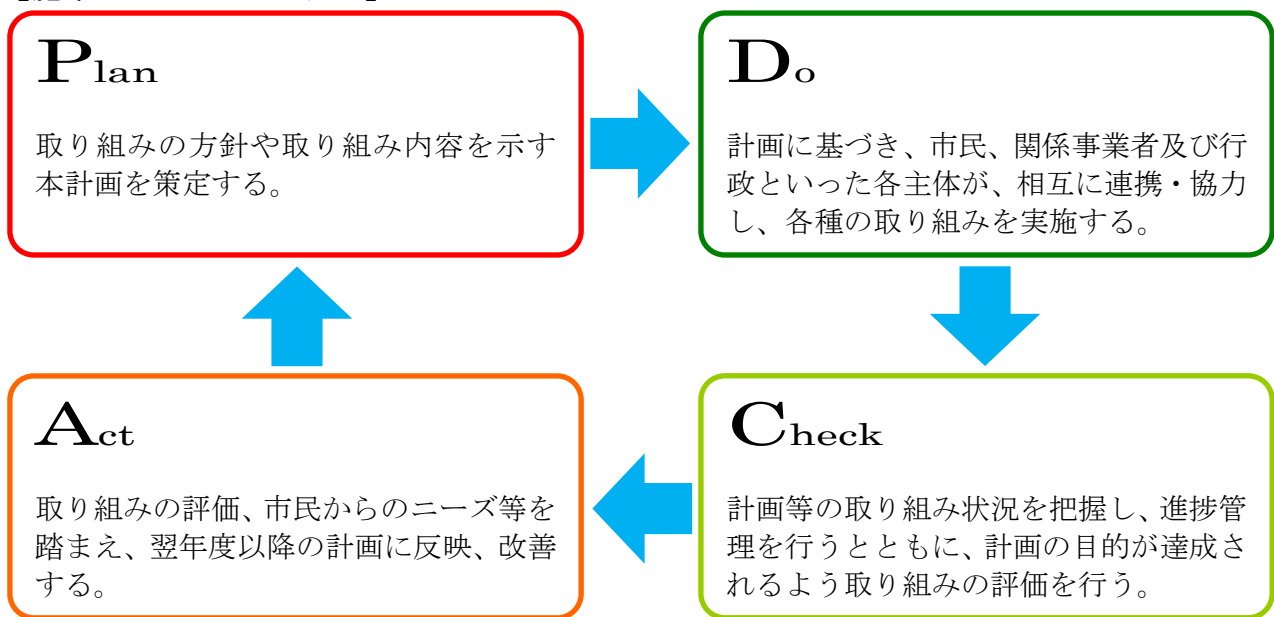
(4) 計画の評価

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 29 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			
		H26	H27	H28	H29
自転車分担率	新潟市内都市交通特性調査				予定
自転車事故	交通年鑑、新潟県警察資料	→	→	→	→
通行区分順守率	交通量調査	自転車走行空間整備後に調査を実施			
路上駐輪台数	路上駐輪調査	駐輪場整備後に調査を実施			
その他市民満足度	市政世論調査				→

新潟市自転車利用環境推進委員会(中間評価)

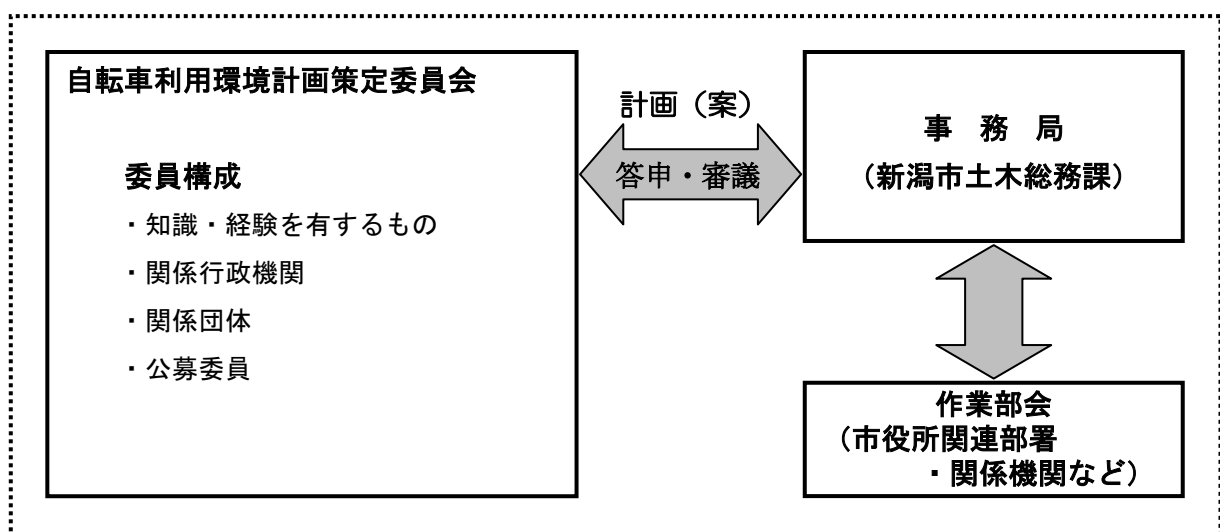
参考資料

(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

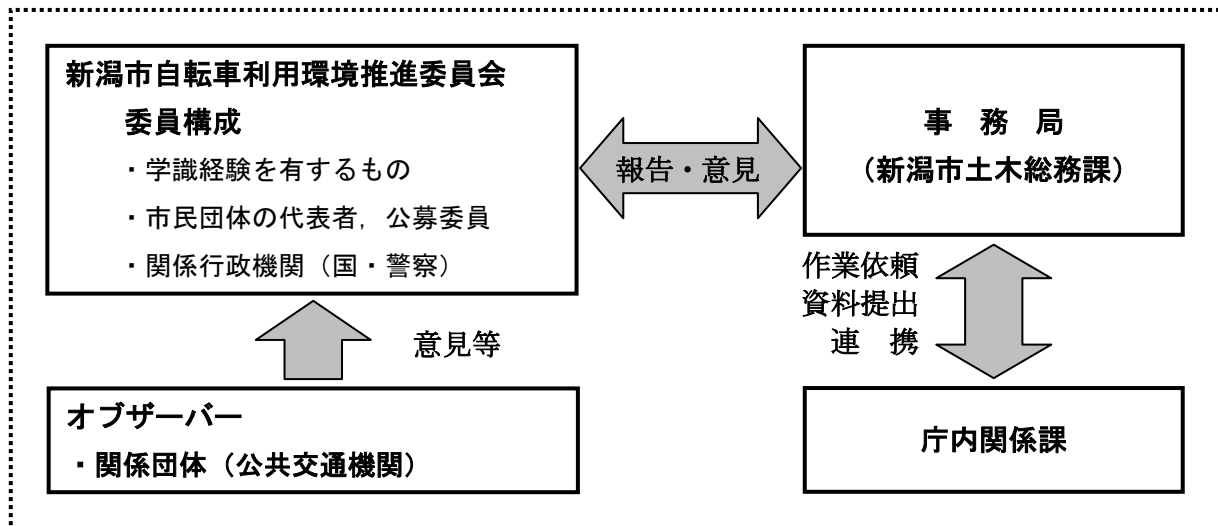
知識・経験を有するもの	6名程度
関係行政機関	2名程度
関係団体（公共交通機関）	2名程度
公募委員	男性1名、女性1名

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

<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間ネットワークはとぎれてはいけない。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・バス専用レーンの使い方についても検討してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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と思う。
・ 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て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。

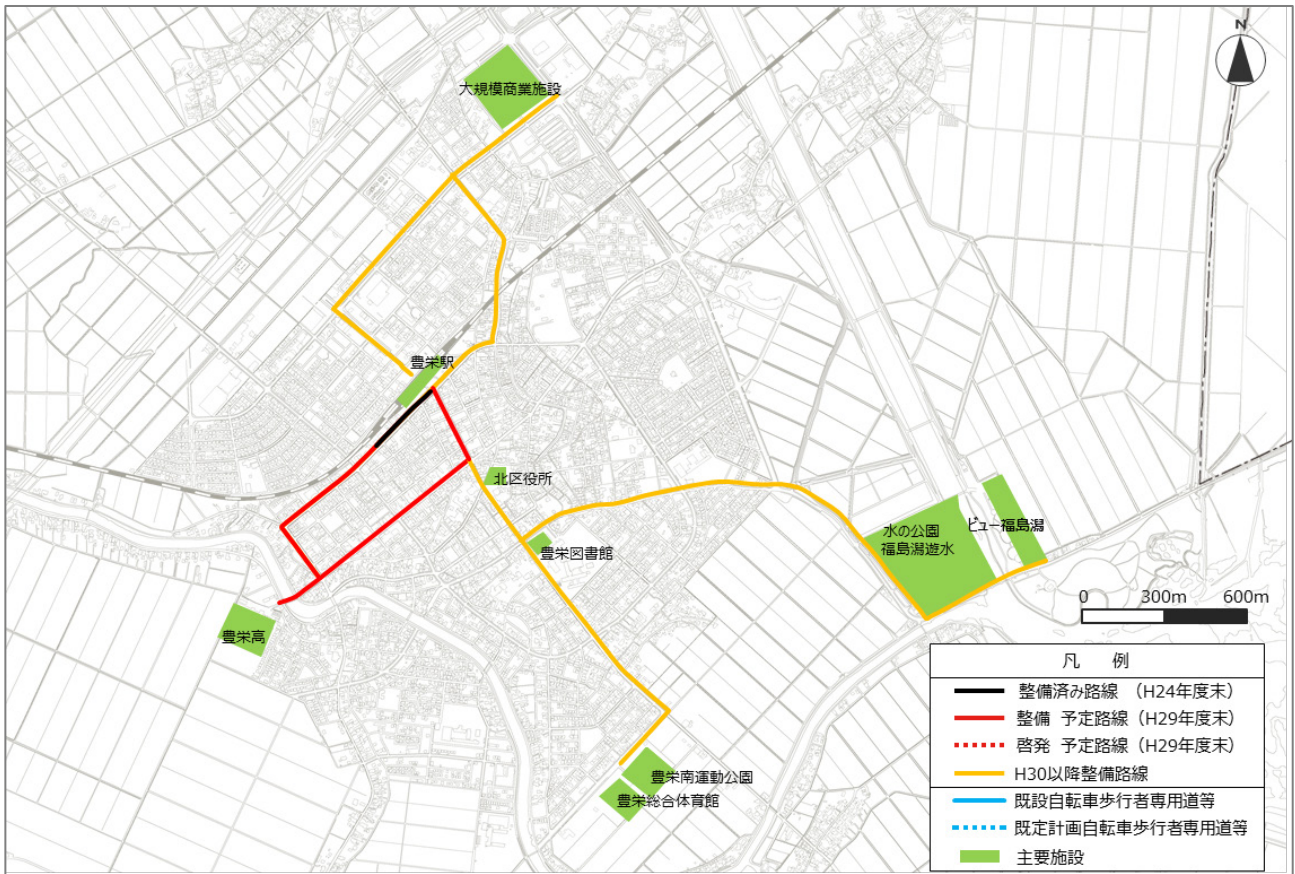
⑤その他の意見

<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。

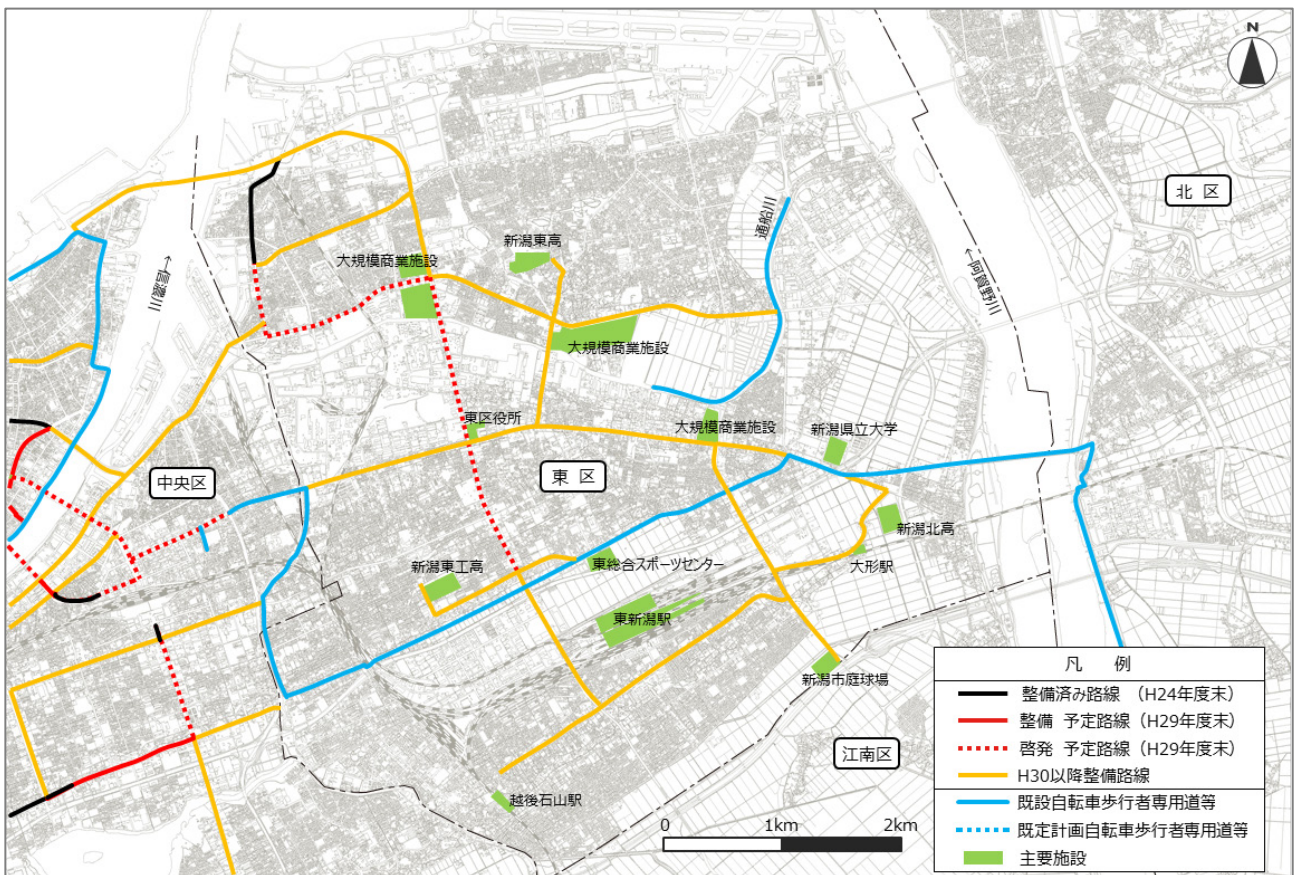
(4) 自転車走行空間の整備予定路線

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。

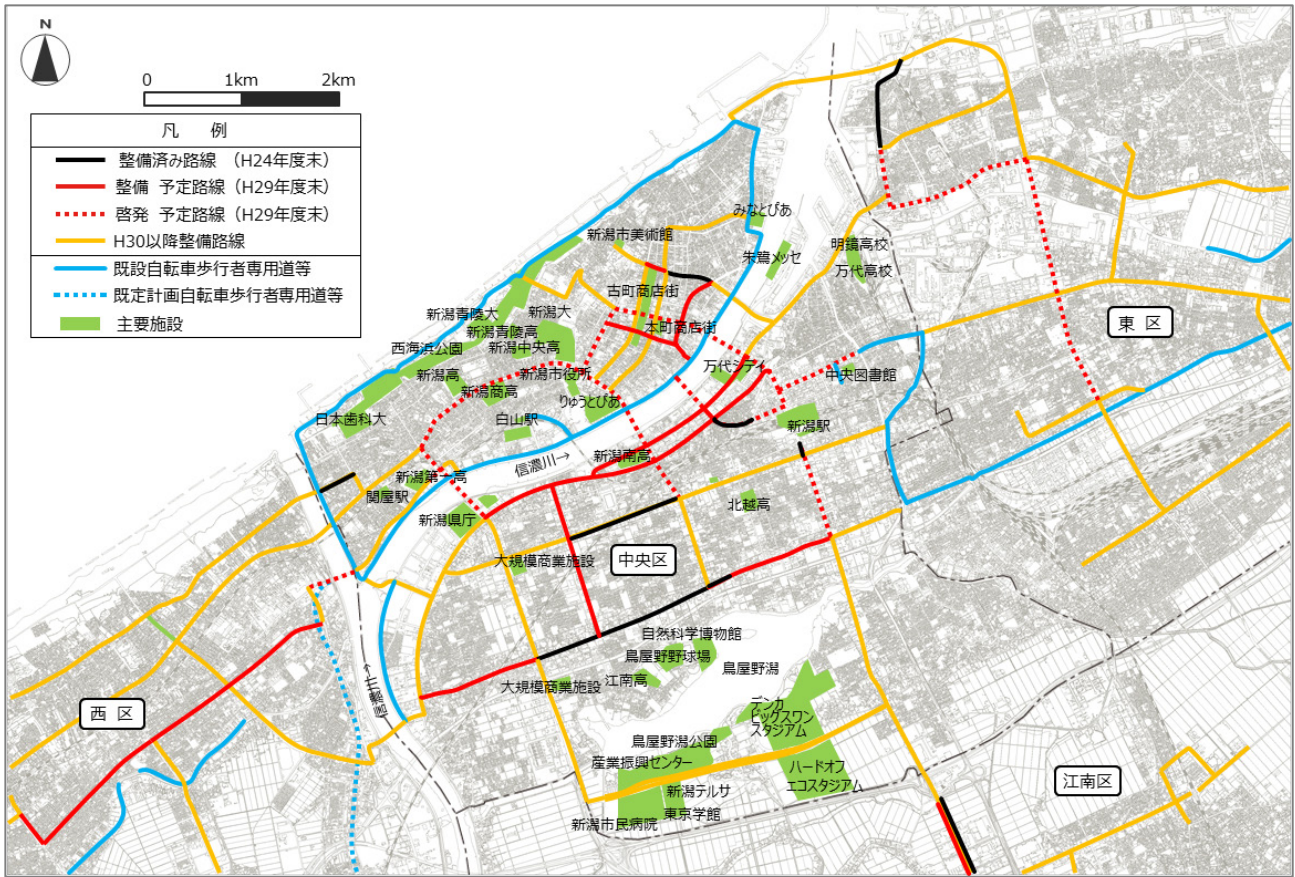
①北区



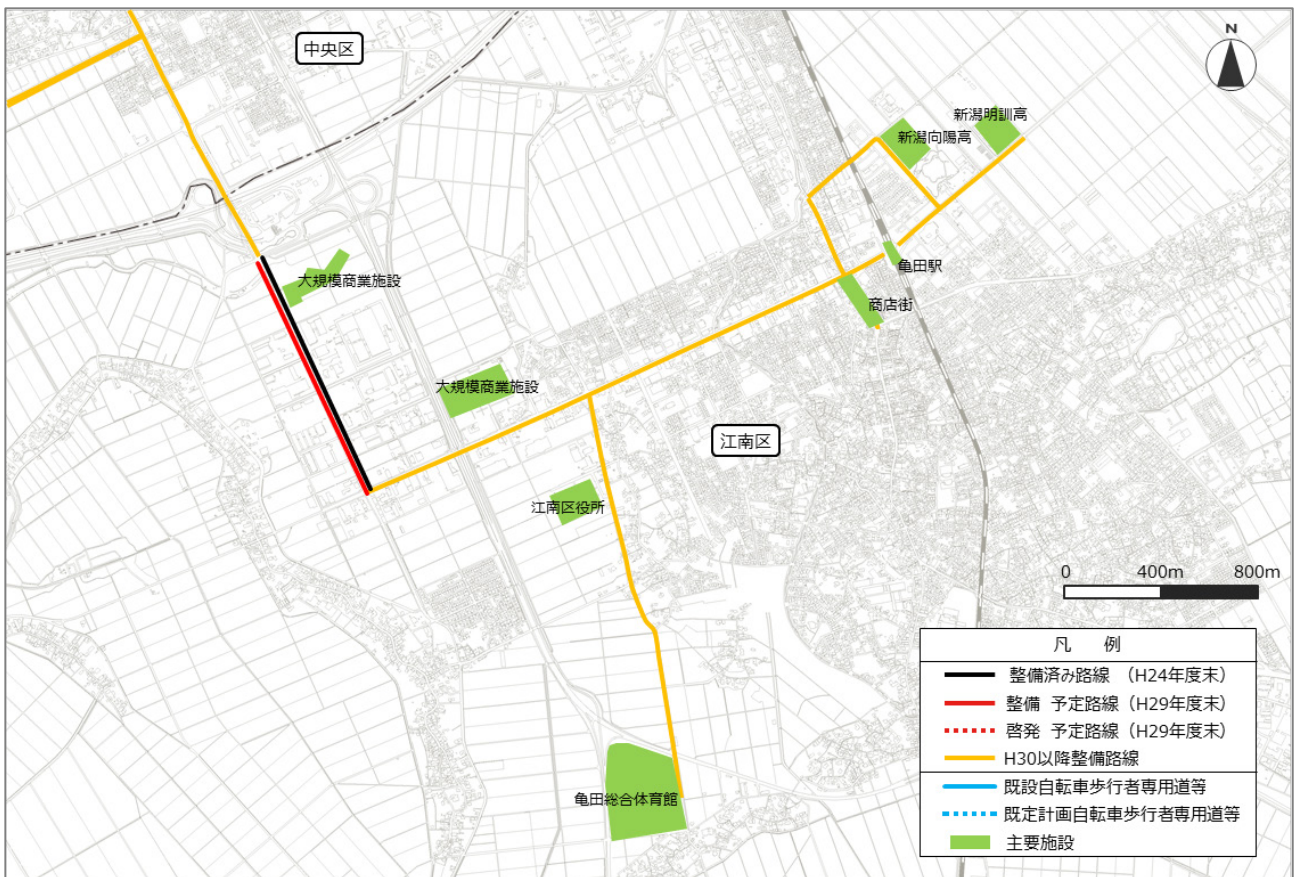
②東区



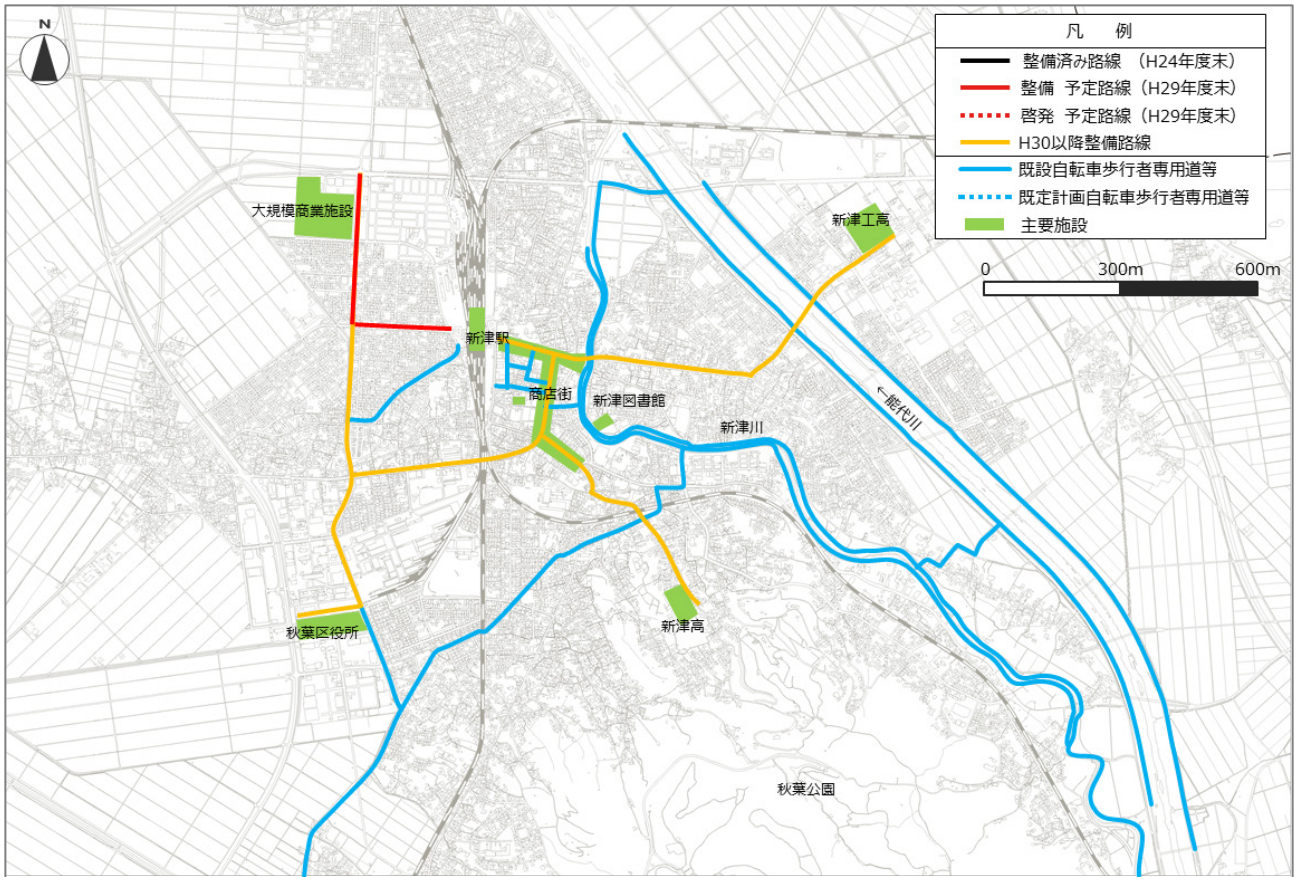
③中央区



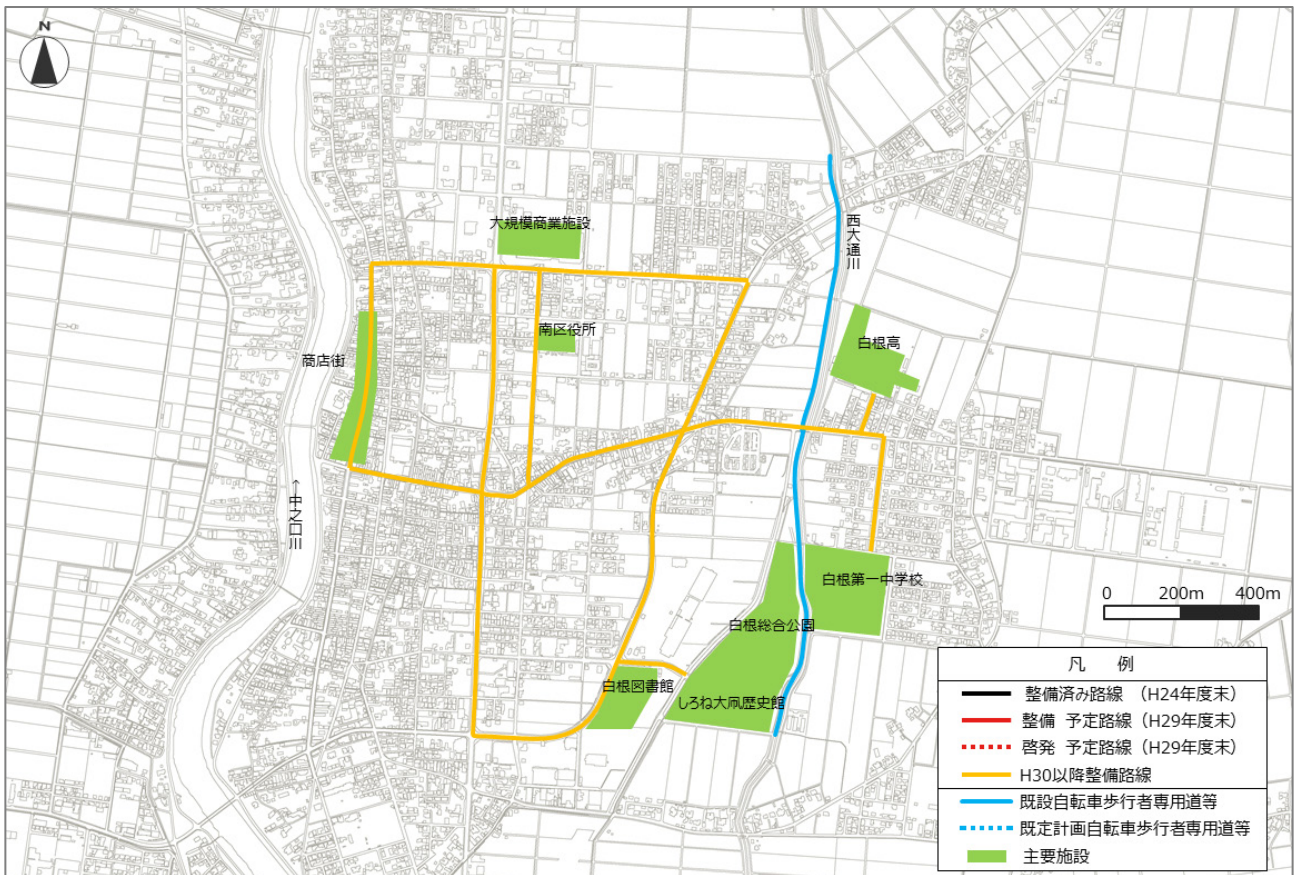
④江南区



⑤秋葉区



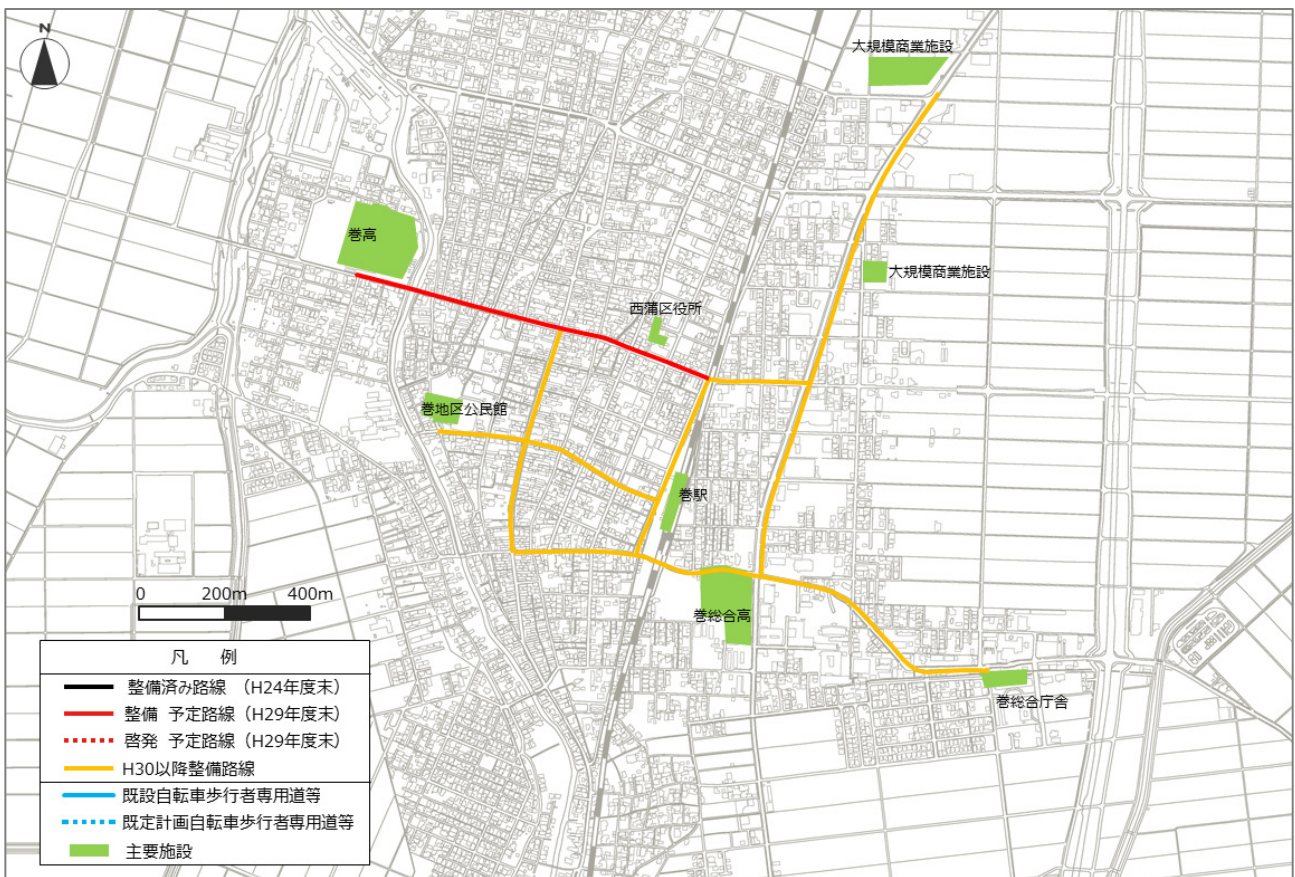
⑥南区



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。

