

新潟市自転車利用環境計画

平成 31 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ました。

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

その後、前回の改訂から 4 年が経過し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定（平成 28 年 7 月）や自転車活用推進法の施行（平成 29 年 5 月）など、自転車を取り巻く環境は更に大きく変化してきています。

こうした最新の自転車動向を踏まえつつ、計画の進捗状況や目標の達成状況を評価し、継続的で実効性ある改善を図るため、計画を一部修正し改訂版を策定しました。

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

目 次

第 1 章 計画策定の趣旨

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

第 2 章 新潟市における自転車を取り巻く現状

(1) 人口推移	2-1
(2) 健康寿命	2-2
(3) 交通手段分担率	2-2
(4) 新潟市 CO ₂ 排出量（運輸部門）	2-4
(5) 自転車事故	2-5

第 3 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	3-1
(2) 自転車利用環境計画の基本方針	3-2

第 4 章 新潟市のこれまでの取り組みと課題

(1) はしる～走行空間計画～の取り組み状況と課題	4-2
(2) とめる～駐輪計画～の取り組み状況と課題	4-3
(3) しくみ～放置自転車対策～の取り組み状況と課題	4-6
(4) まもる～啓発活動計画～の取り組み状況と課題	4-9
(5) 全体の取り組み状況と課題	4-13

第5章 課題を踏まえた取組方針

(1) これまでの取り組みと課題を踏まえた対応方針	5-1
(2) 施策メニューの統合・集約化	5-2
(3) 階層的（段階的）な自転車計画の進め方	5-4

第6章 施策メニューの展開

(1) はしる ～走行空間計画～	6-3
(2) とめる ～駐輪計画～	6-16
(3) しくみ ～放置自転車対策～	6-23
(4) まもる ～啓発活動計画～	6-28

第7章 計画推進に向けた体制と方法

(1) 評価指標	7-1
(2) 取り組み計画と体制	7-3
(3) 計画の推進体制	7-6
(4) 計画の評価	7-7

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	参-1
(2) 新潟市自転車利用環境計画の策定経過	参-9
(3) 自転車走行空間の整備予定路線	参-11
(4) ネットワーク路線以外の取り扱いについて	参-20
(5) 自転車活用推進法の概要	参-21
(6) 自転車活用推進計画と本計画の関係性	参-23
(7) 用語解説集	参-28



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。

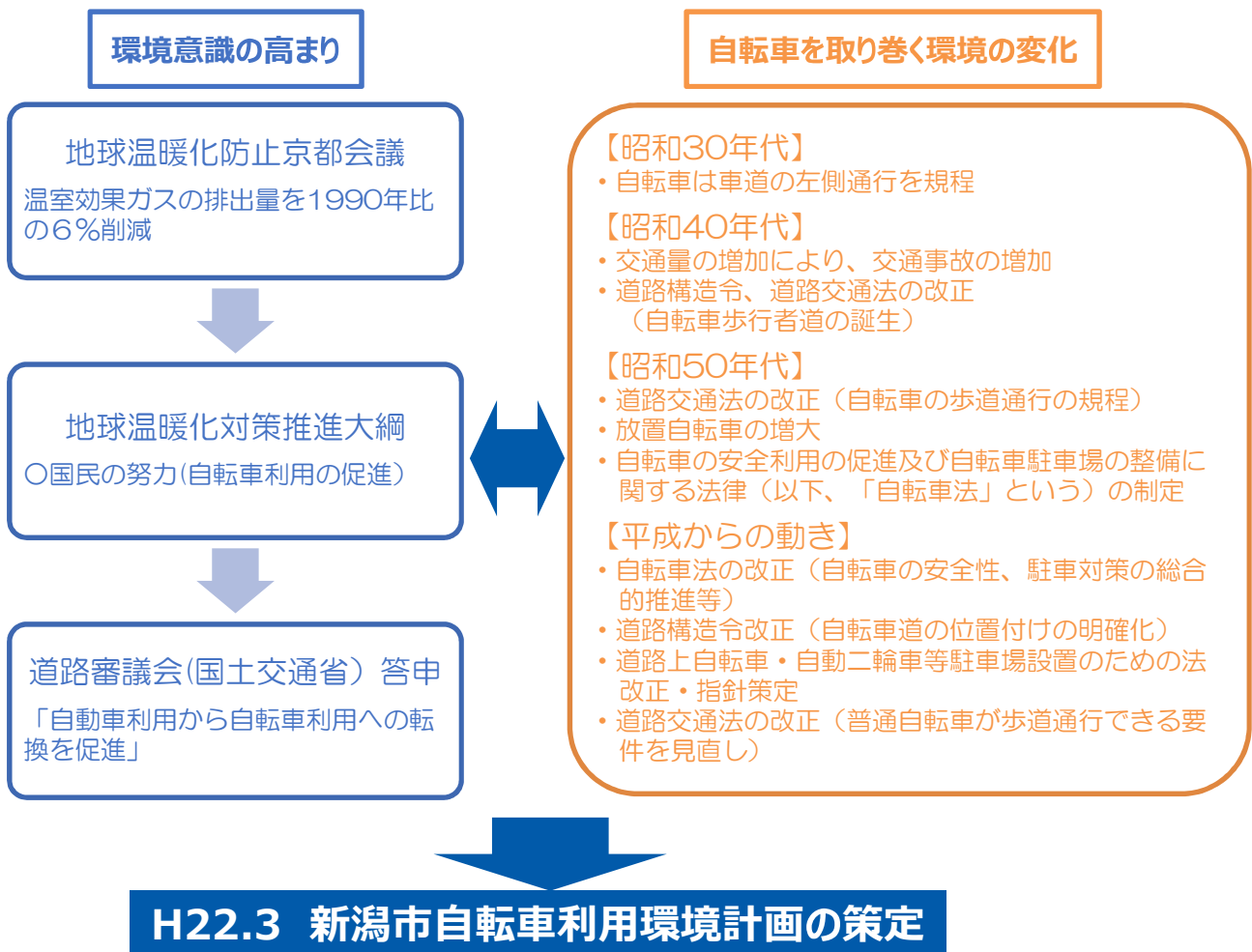
また、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となってきた。

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。





(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並びに、路側帯の右側通行を禁止する道路交通法改正、国土交通省・警察庁によるガイドラインの策定などの自転車利用環境変化を踏まえるとともに、新潟市で平成24年12月に施行した「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」と整合を図りつつ、より実効性を高めるための施策の重点化等を図るため、平成26年3月に計画の一部改訂を行った。

前回の改訂から4年が経過し、国土交通省・警察庁によるガイドラインの改定や自転車活用推進法の施行などの最新の自転車動向を踏まえつつ、目標の達成状況や計画の進捗状況の評価を行い、継続的で実効性ある改善を図るため、計画を一部修正した。

H22.3 新潟市自転車利用環境計画

全国的な主な動向

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

H24.4 みんなにやさしい自転車環境 - 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エルネスシティ総合特区指定

H24.12 施行 新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例 (新潟市)

H25.4 施行 新潟市道路の構造の技術的基準等に関する条例 (新潟市)

H26.3 新潟市自転車利用環境計画 (一部修正)

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

H28.7 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁)

H29.5 自転車活用推進法の施行
H30.6 自転車活用推進計画 閣議決定

中間評価

H31.3 新潟市自転車利用環境計画 (一部修正)

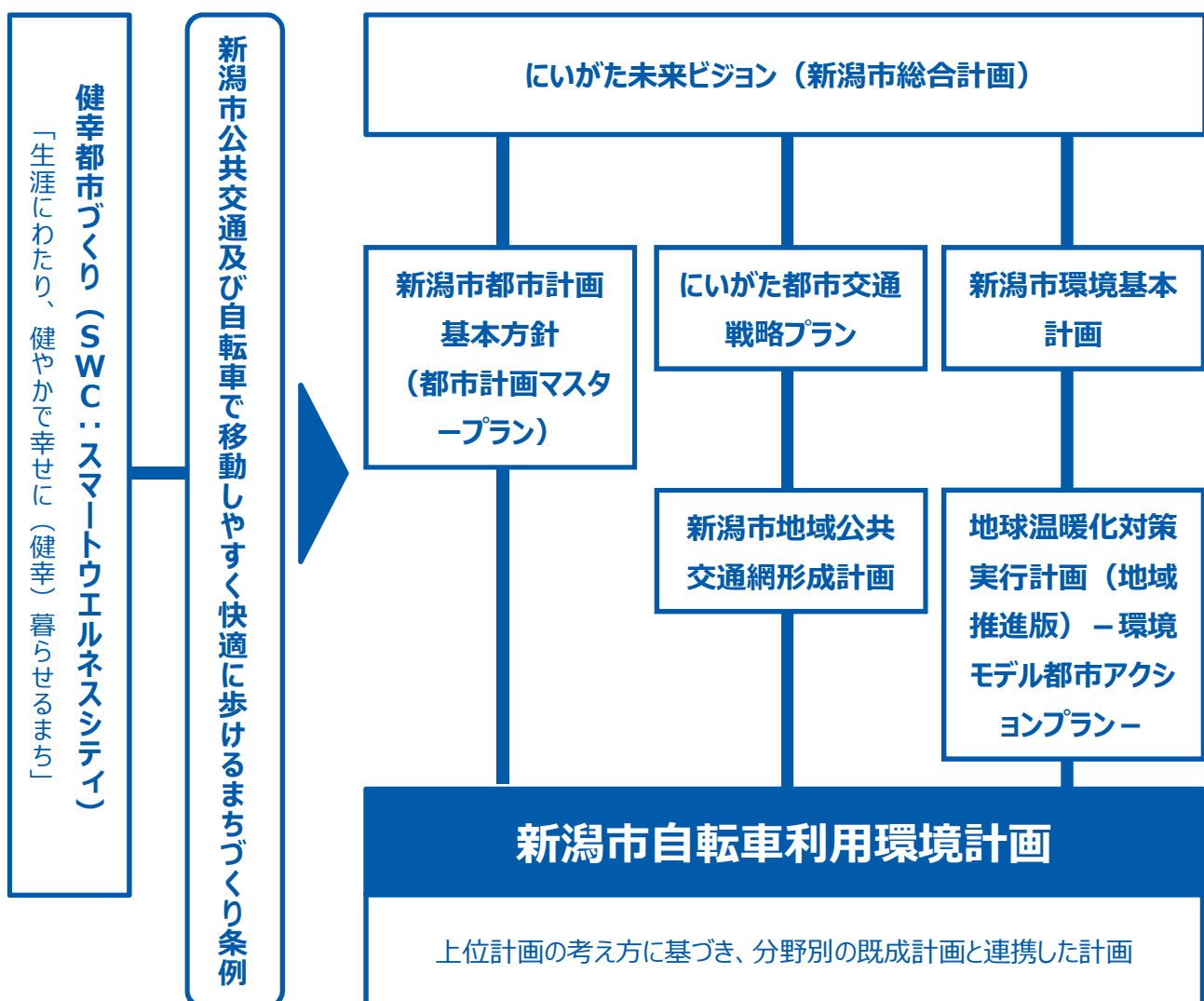


(3) 自転車利用環境計画の位置付け

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

また、新潟市では、快適に移動できる環境の実現に向け「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を制定し、健幸都市づくり（SWC：スマートウェルネスシティ）を進めている。

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



本計画は自転車利用環境計画に関してハード・ソフト施策を行うものであり、他の分野と連携を図りながら計画の推進を図る。また、本計画の推進においては、分野間での連携だけでなく、市民・事業者・行政の連携も必要であり、協働の取り組みとして進めていく。



(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の計画期間

自転車利用環境計画の計画期間は、平成 22 年度から平成 34 年度（2022 年度）までの 13 ヶ年とし、平成 22 年度から平成 29 年度までの 8 カ年を第 1 期、平成 30 年度から平成 34 年度（2022 年度）の 5 カ年を第 2 期とする。

表 1-1 自転車利用環境計画の計画期間

H21 (2009)	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
	第 1 期								第 2 期				
● 計画 策定				● 計画 改訂				◆ 中間 評価	● 計画 改訂				◆ 達成度 評価

(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。

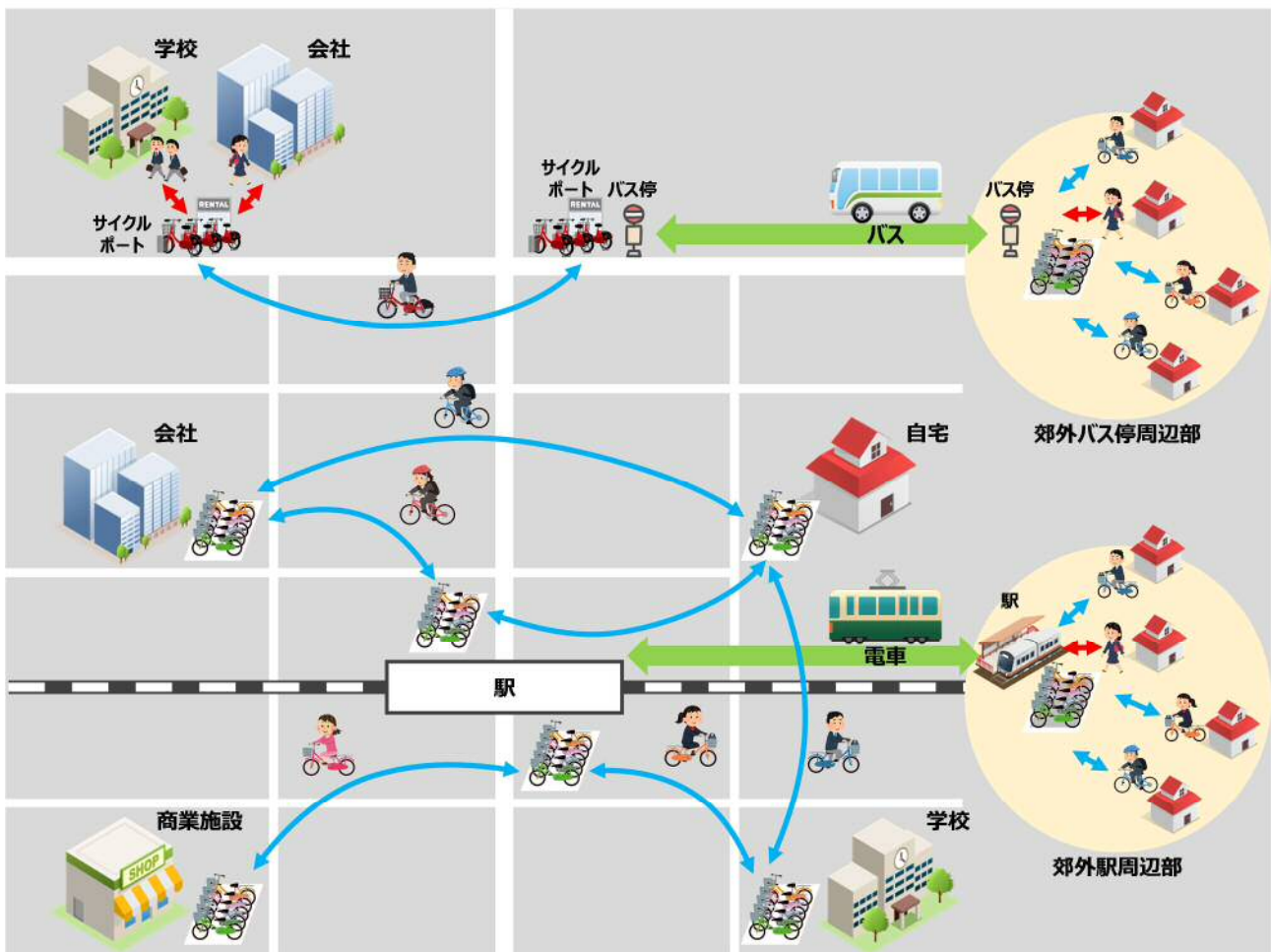
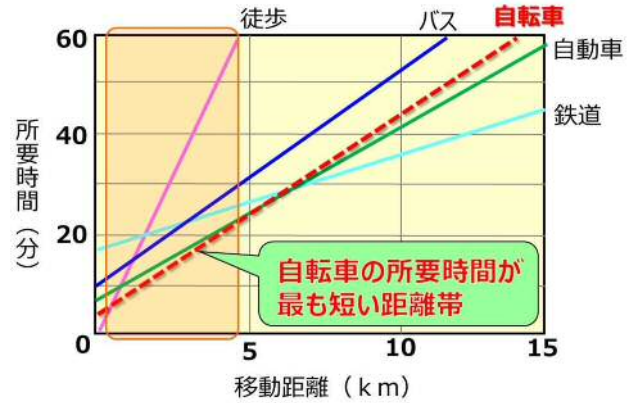


図 1-2 自転車利用のイメージ図



■ 移動する手段としての自転車の特性

- 5km 程度の短距離移動では、他の交通手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である
- バスや鉄道のように出発地、目的地が制限されず、自動車と同様に自由に選択できる
- 自動車、バス、鉄道などの移動と異なり、料金がかからない（自転車に乗れば、誰もが利用できる）



[出典] 国土交通省資料

図 1-3 交通手段の特性

■ 自転車のその他のメリット

- 健康増進に貢献
- 環境負荷が小さい

■ 自転車のデメリット

- 天候で利用できない場合がある
- 目的地に駐輪場が必要

■ 自転車利用を連携して推進するメンバーごとのメリット・デメリット

	自転車利用のメリット	自転車利用のデメリット
利用者 (自家用車から乗り換えた場合)	<ul style="list-style-type: none"> ① 金銭の節約 ② 健康の増進及び重大病の回避 ③ 移動範囲の拡大 ④ 生活のゆとり、レクリエーション手段の確保 ⑤ 自動車交通事故の回避 ⑥ 渋滞などストレスの解消 	<ul style="list-style-type: none"> ① 事故の被害者、加害者になる可能性 ② 自転車盗難被害の可能性 ③ 天候に左右される
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通利用者の集客数の拡大 ② 渋滞低減による定時性確保 	<ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通利用者からの転換による乗降客の減少の可能性 ② 走行空間の競合阻害のおそれ
企業	<ul style="list-style-type: none"> ① 社員の心身の健康増進による業務能率の向上 ② 社員用の駐車場の土地及び管理費の節約 ③ 通勤手当費や健康保険費の削減 ④ 環境にやさしい企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ① 従業員が事故の加害者・被害者となる可能性
地域・自治体	<ul style="list-style-type: none"> ① 温室効果ガス (CO₂) の削減 ② 公害 (排気ガス、騒音等) の減少 ③ 車の交通量の減少による渋滞緩和 ④ 住宅地域への車が減少し交通事故件数の減少 ⑤ 道路維持・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 ⑥ 市民への移動サービスの向上 ⑦ 医療費抑制 	<ul style="list-style-type: none"> ① 放置自転車による処理費用の発生、歩行環境・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

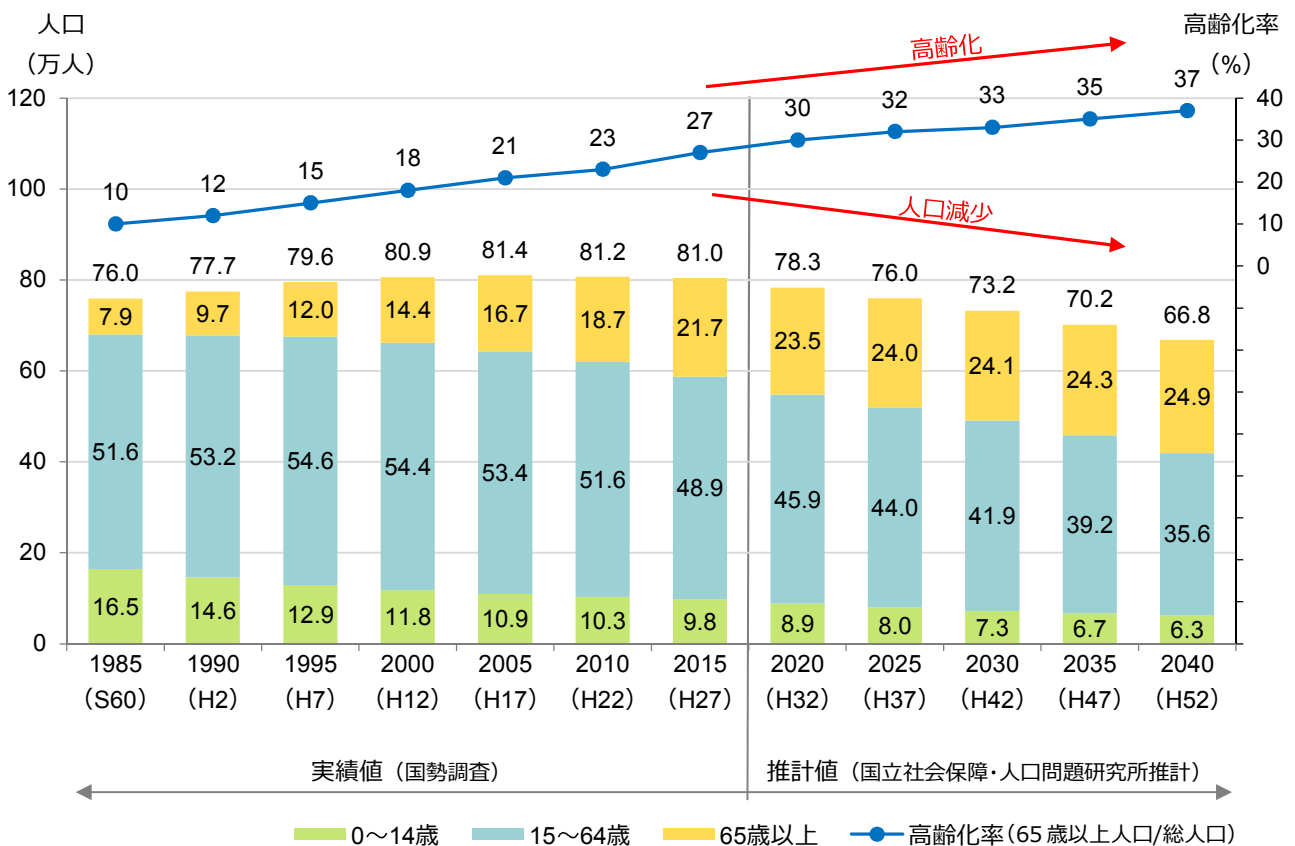


第2章 新潟市における自転車を取り巻く現状

- 人口減少、少子・超高齢社会が到来し、交通弱者への対応や健康寿命の延伸が必要
- 主な交通手段では、自動車が約71%、自転車が約8%であり、自動車の依存度が高い
- 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1位
- 自転車事故件数は減少傾向にあるが、依然として事故が多発
- 自転車事故の多くは交差点で発生しており、高齢者、中高生の事故が多発

(1) 人口推移

- 本市の人口は、平成17年の81.4万人をピークとして減少に転じ、平成52年には66.8万人と推計されている。
- 高齢化人口（65歳以上の人口）は増加を続け、平成27年の約27%から平成52年には約37%に達すると見込まれている。
- 人口減少、少子・超高齢社会の到来により、交通弱者への対応が喫緊の課題となっている。



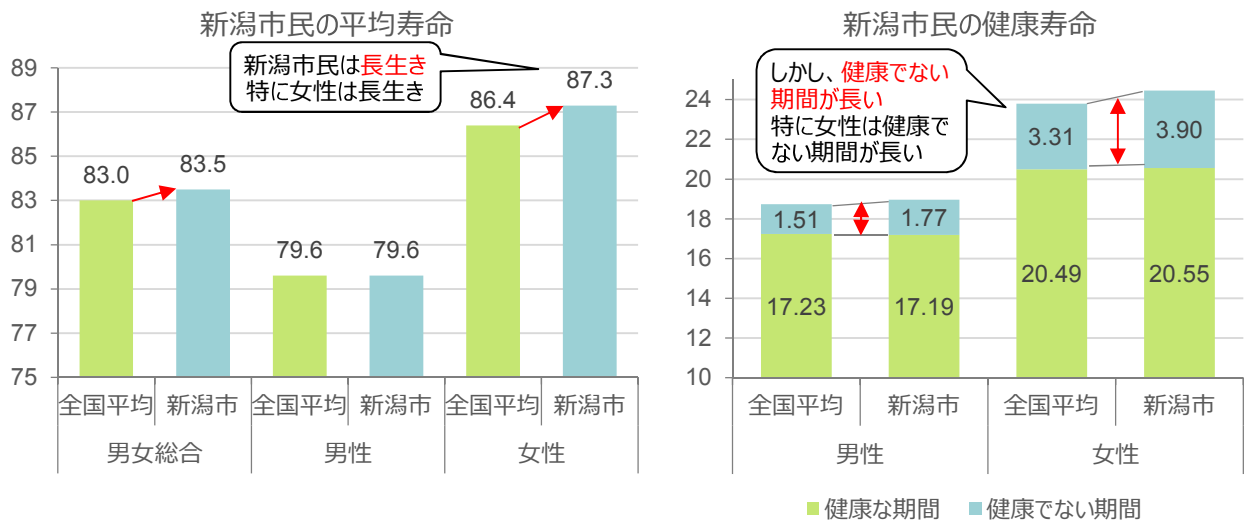
[出典] 国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-1 新潟市の人口推移と将来推計



(2) 健康寿命

- 本市の平均寿命は、全国平均を上回っているが、健康でない期間が長い。



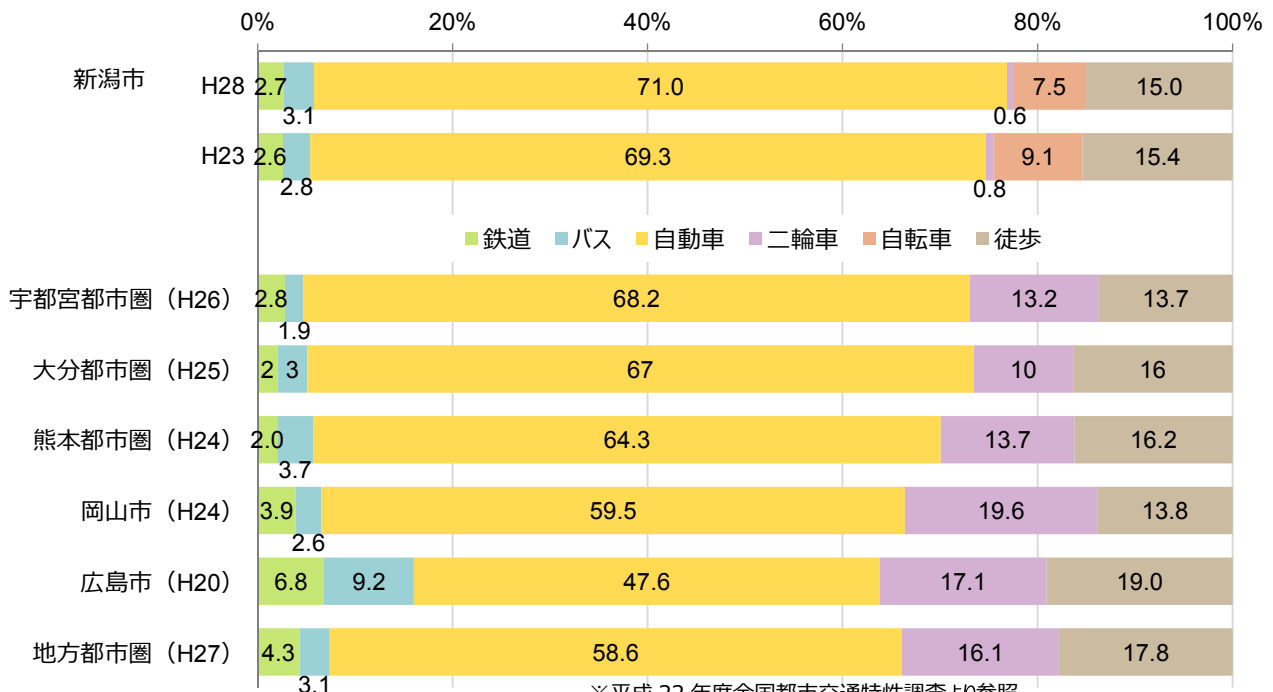
※男女総合は男性と女性の平均値
【出典】平成22年市区町村別生命表（厚生労働省）

※65歳時点の平均余命年数のうち、日常生活が自立している期間（年数）と自立していない期間（年数）を表す
【出典】新潟市健康づくり推進基本計画（第2次）
H26.4.1～H31.3.31（平成22年確定数値による）

図2-2 新潟市民の健康寿命

(3) 交通手段分担率^{※1}

- 本市の自動車分担率は、約71%と高く、H23と比較して1.7%増加
- 自転車分担率は、約8%と低く、H23と比較して1.6%減少
- 年齢階層別にみると、高齢者の自動車分担率の増加率が高い。
- 区別にみると、都心部（中央区）の自転車分担率が高い。

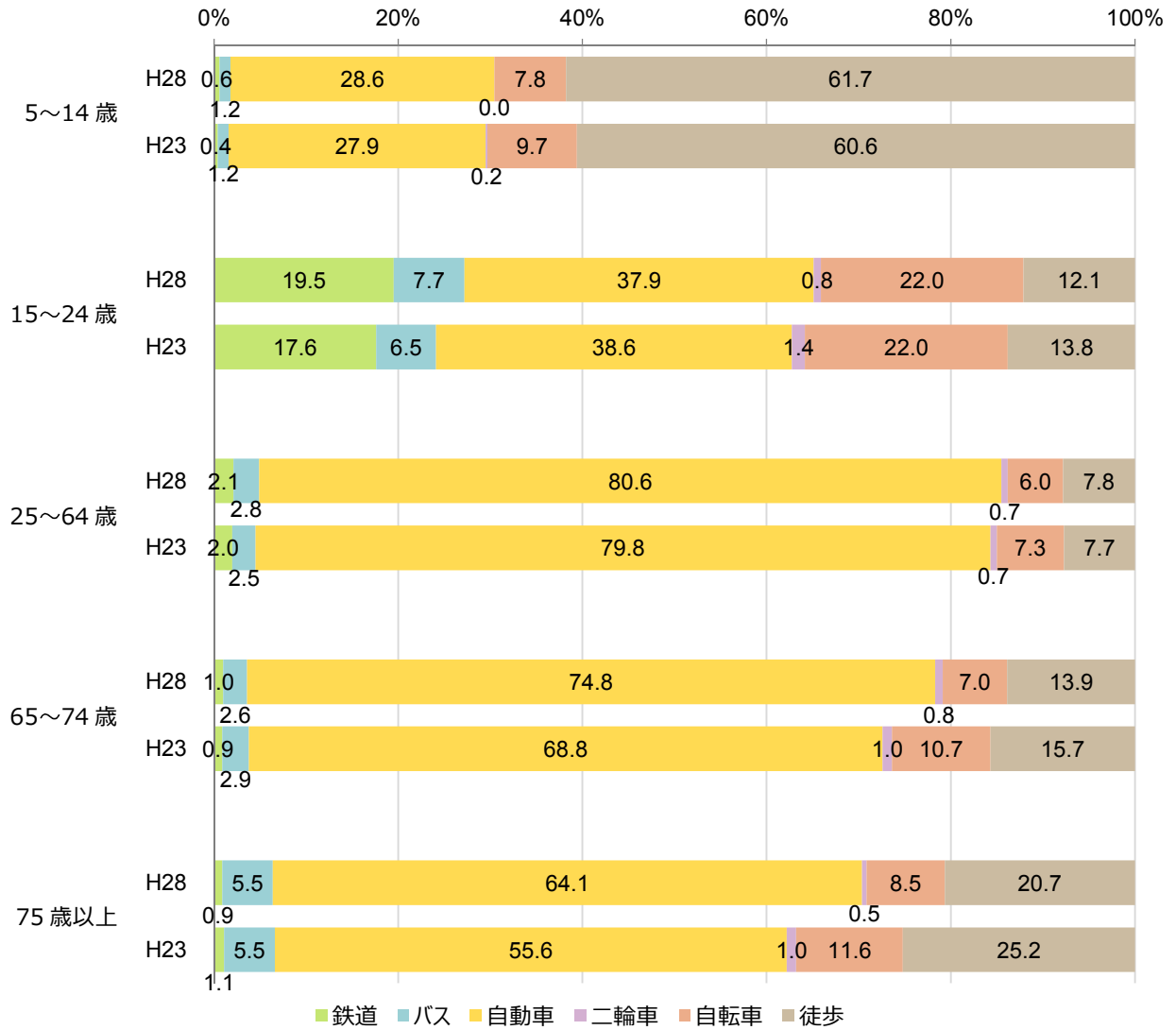


※平成22年度全国都市交通特性調査より参照
※他都市の代表交通手段構成における二輪車は、自転車と二輪車の合計値

図2-3 新潟市と他都市の交通手段分担率

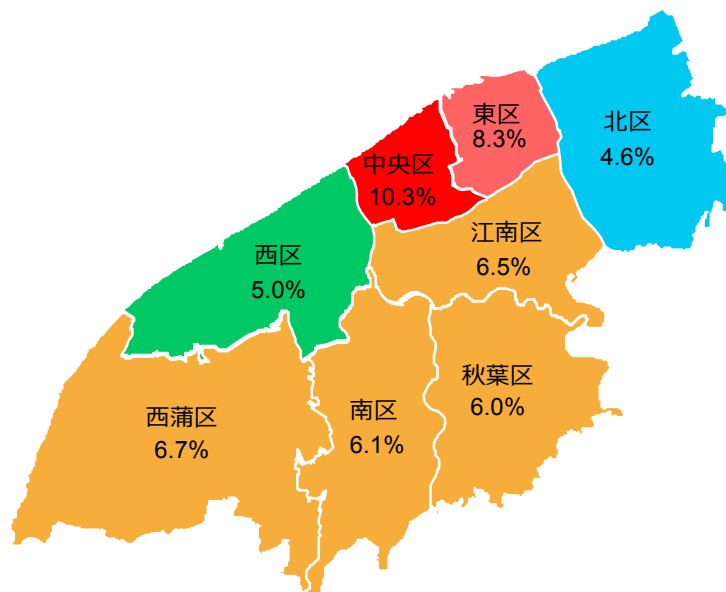
【出典】新潟市都市交通特性調査

※1 参考資料（7）用語解説集（P.参-28）参照



[出典] 新潟市都市交通特性調査

図 2-4 年度 年齢階層別の交通手段分担率



[出典] 新潟市都市交通特性調査

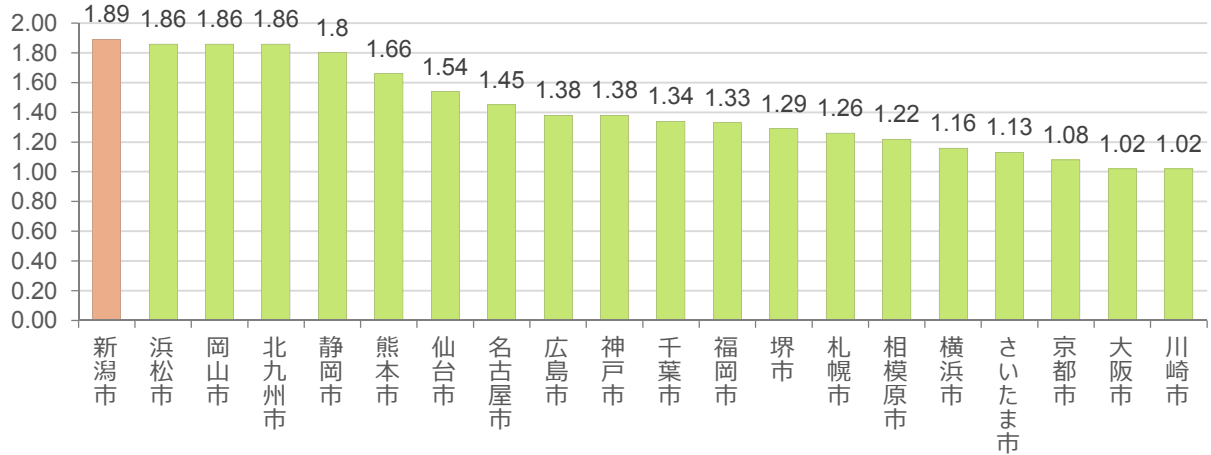
図 2-5 新潟市区別の自転車分担率



(4) 新潟市 CO₂ 排出量 (運輸部門) ※2

- 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 1 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。

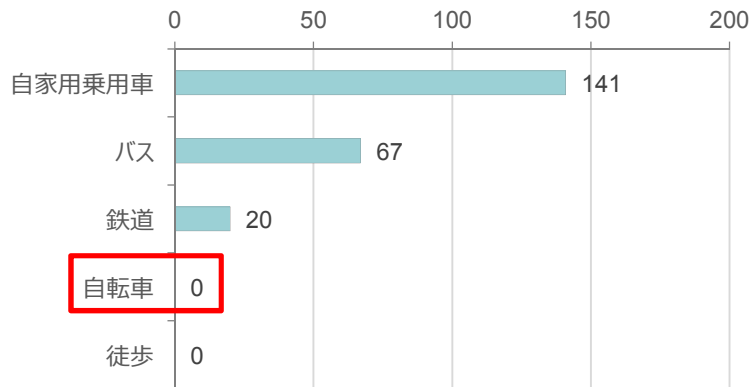
(t-co2/人・年)



[出典] : H26 年度 運輸部門 CO₂ 排出量推計データ

図 2-6 政令指定都市一人当たり二酸化炭素 (CO₂) 排出量 (運輸部門)

(g-CO2/人キロ)



[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) (H28 年度)

図 2-7 CO₂ 排出量の比較

※2 参考資料 (7) 用語解説集 (P.参-29) 参照



(5) 自転車事故

- 自転車事故は減少傾向にあるが、平成29年では、自転車に関与する交通事故が275件発生し、1名の方が亡くなっている。
- 発生場所は交差点部が約7割を占め、発生形態では出会い頭や右左折時が多い。
- 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。

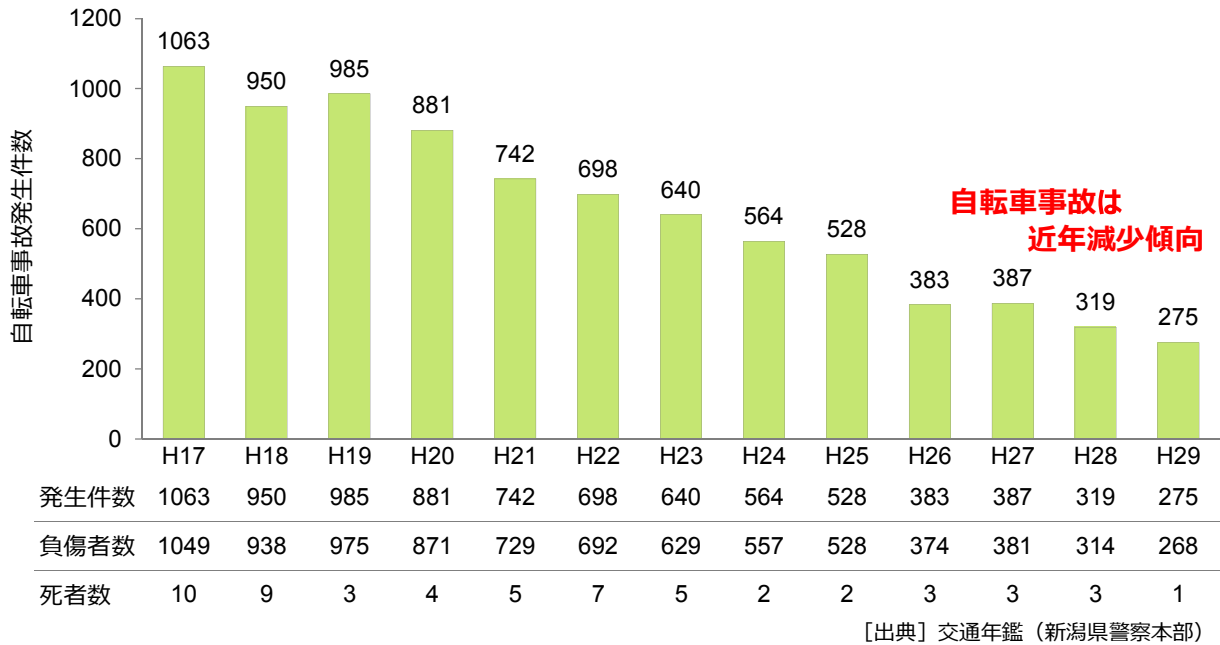


図 2-8 新潟市の自転車に関する事故の推移

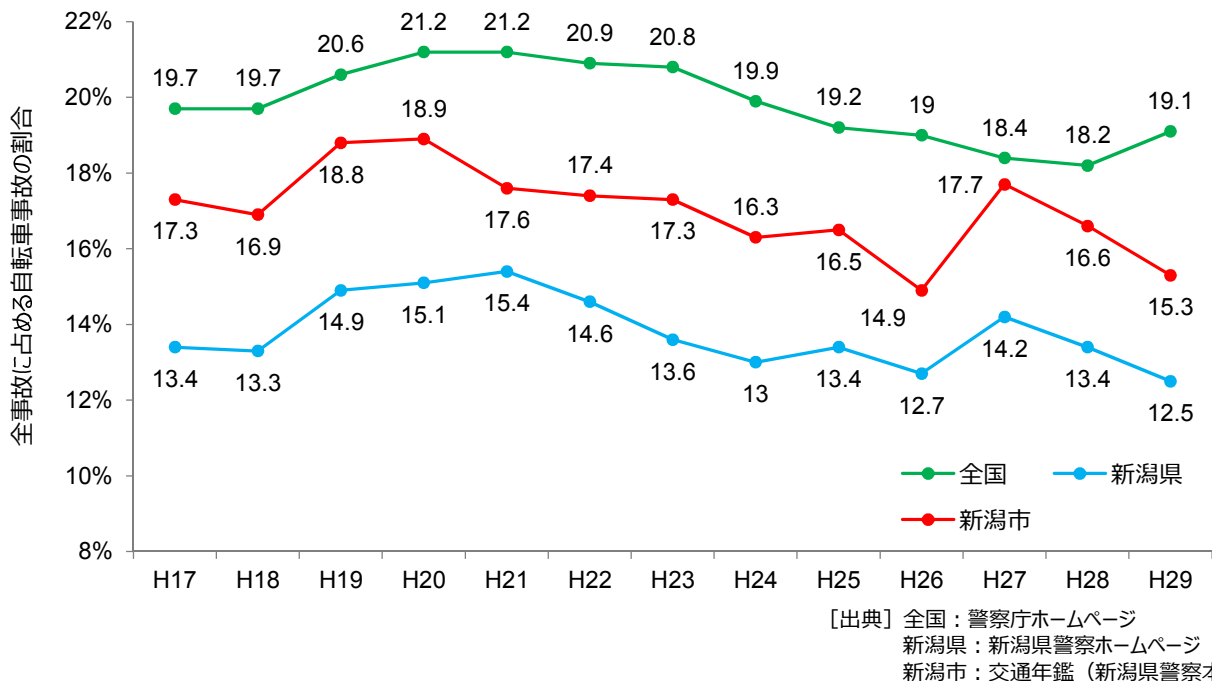


図 2-9 全事故に占める自転車事故の割合

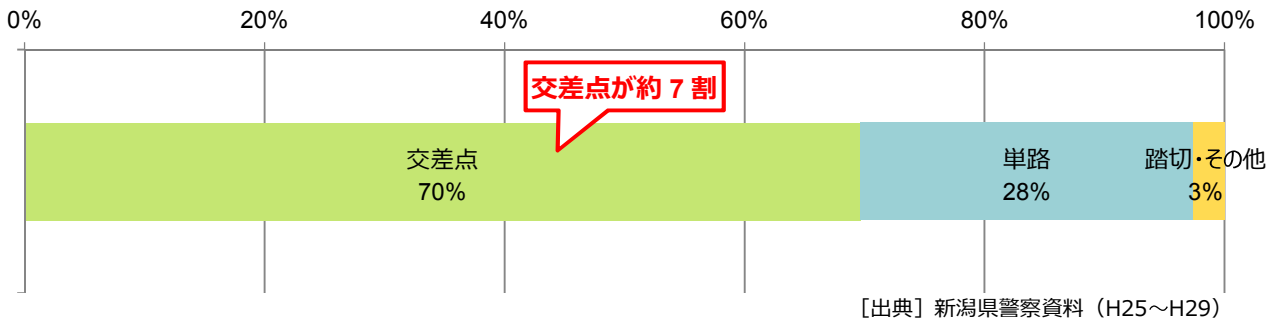


図 2-10 事故の発生場所

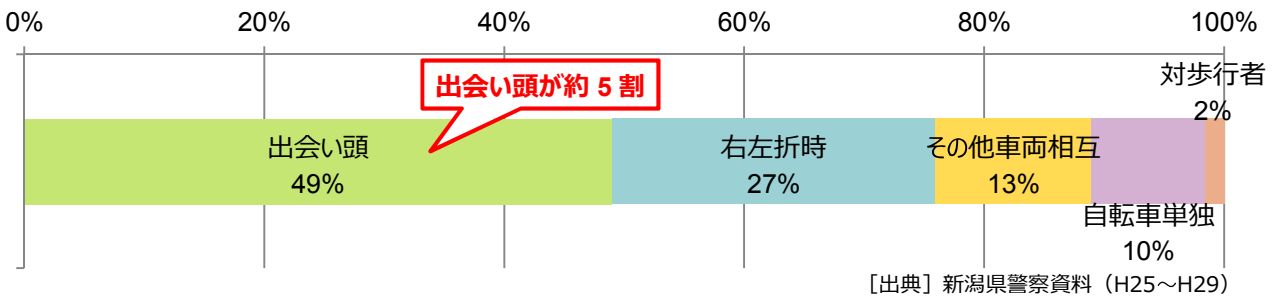


図 2-11 事故類型

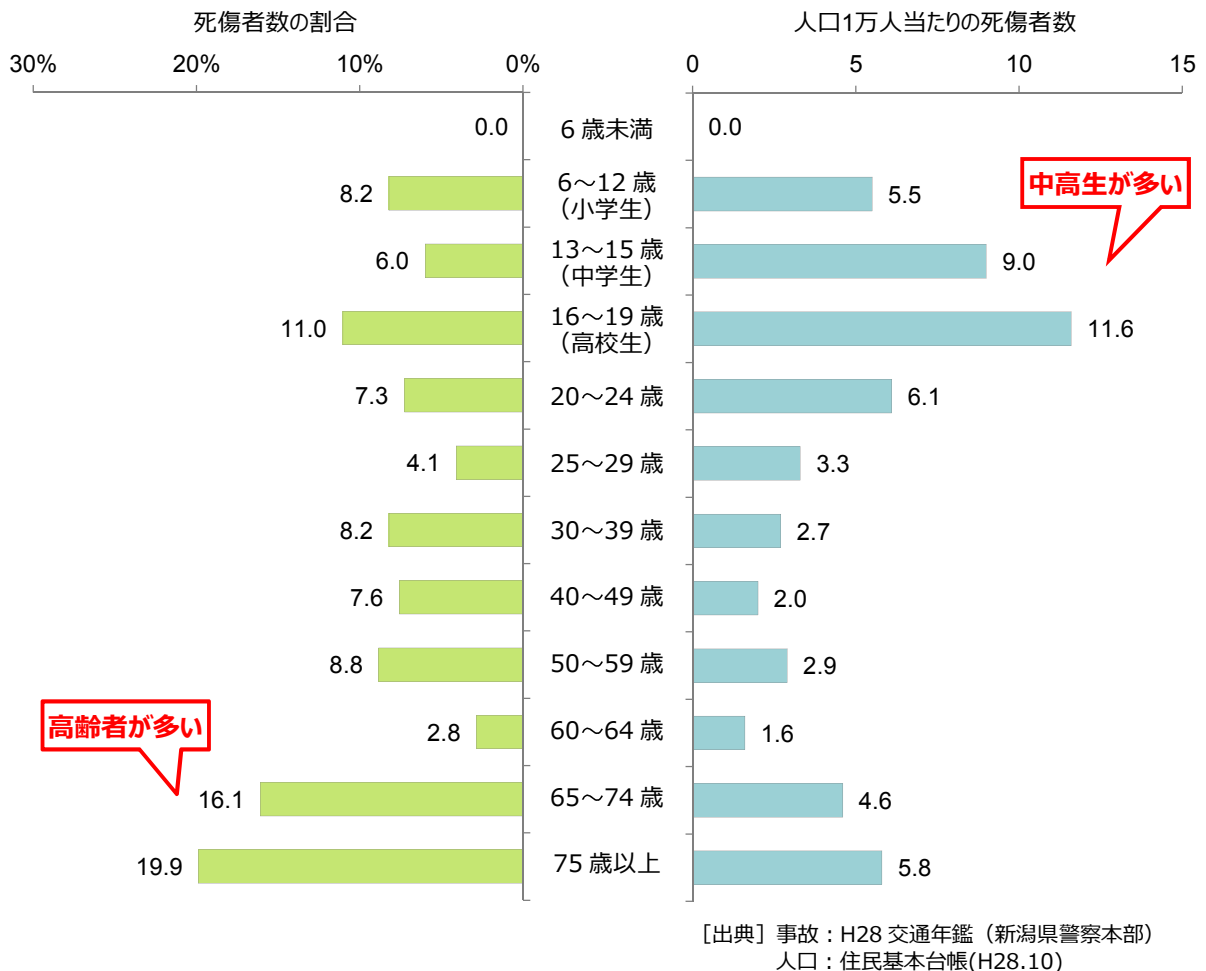


図 2-12 年齢別の事故発生状況



第3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

新潟市の目指すべき都市の姿として、「にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）」では「多核連携型都市」を掲げており、各区それぞれが自立した個性ある生活圏となり、それら区の連携により発展する都市をめざしている。

「多核連携型都市」を実現する交通戦略として「にいがた都市交通戦略プラン」が策定されており、核となる都心部と各生活圏では安全で快適な移動で回遊性や利便性を高めること、都心部と生活圏は公共交通サービスの充実等で連携を強化することを基本方針としている。

このような交通戦略において、自転車利用は、都心部並びに生活圏における安全・快適に移動できる交通手段と位置づけられるほか、駅等に容易にアクセスできる交通手段として公共交通の利用を促進し、連携軸を強化するものとして位置づけられている。

このようなことから、自転車利用環境計画のビジョンとしては、「多核連携型都市を実現するため「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」ものとした。

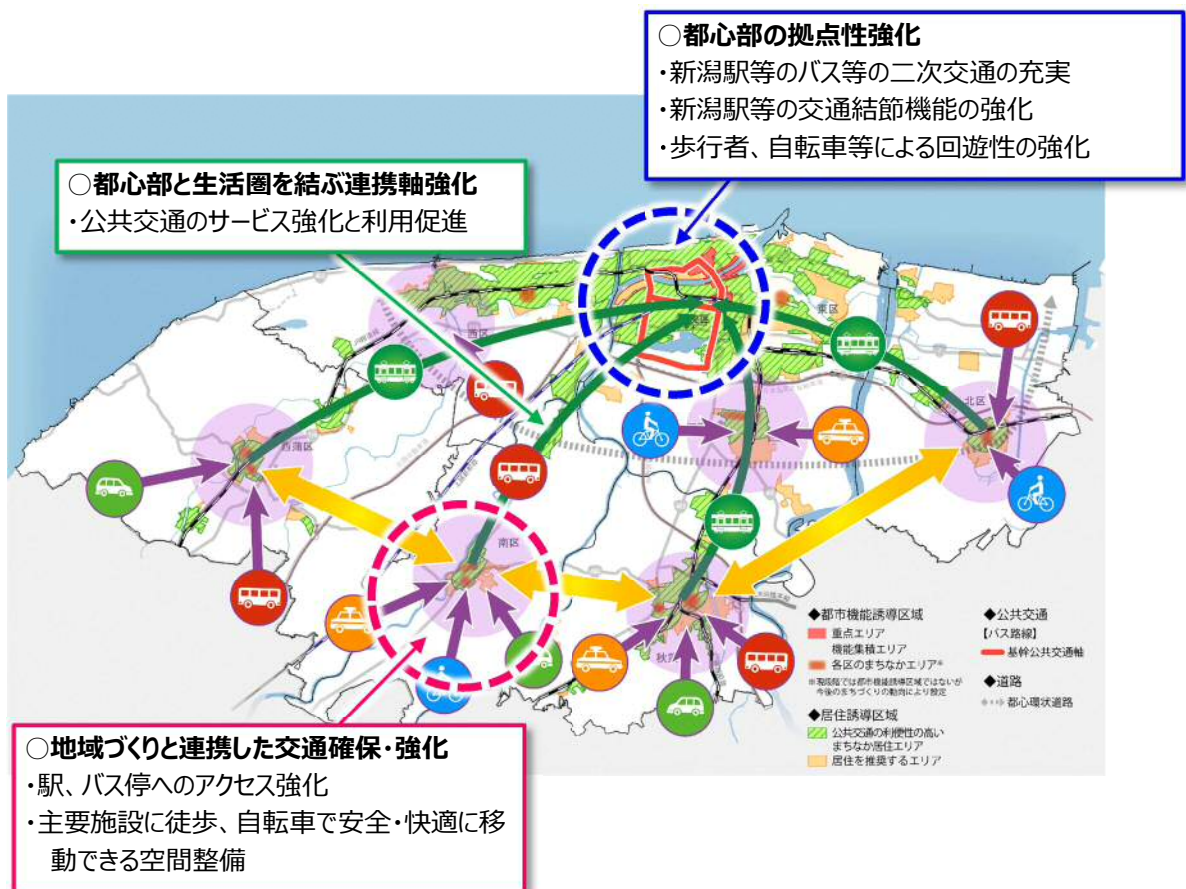


図 3-1 多核連携型都市を目指した交通戦略

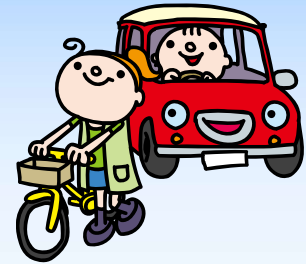


■ 自転車利用環境のビジョン

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

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を目指し、「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～」の4つの基本方針により取り組みを進めます。

【はしる ～走行空間計画～】

自転車で安全に快適に楽しく“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。）^{※3}」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。

※3 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照

**【とめる ～駐輪計画～】****自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟****<基本方針>**

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

<計画の考え方>

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

【しくみ ～放置自転車対策～】**“しくみ”をつくり、歩行者にやさしく、風景にとけ込むまち新潟****<基本方針>**

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

<計画の考え方>

- 公共の駐輪場や民間施設と協力した駐輪場の設置を促進するとともに、放置禁止区域^{※4}を拡大し、撤去の強化を図る。
- 駐輪場内の長期放置自転車の削減に向けた取組を行う。
- 撤去自転車の処分費低減に向けた取組みを行う。

【まもる ～啓発活動計画～】**ルールを“まもり”、自転車に乗る人が快適に、人にやさしいまち新潟****<基本方針>**

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

<計画の考え方>

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

※4 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照



第4章 新潟市のこれまでの取り組みと課題

本計画のこれまでの取り組み状況を評価し、課題を抽出した。

表 4-1 自転車に関連する取り組み実施状況

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

最重点 最も重点的に取り組む項目

重点 最重点項目の次に重点的に取り組む項目

その他 継続的に取り組む、または必要に応じて検討する項目

※4～7 参考資料（7）用語解説集（P.参-30～32）参照



(1) はしる～走行空間計画～の取り組み状況と課題

平成25年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」^{※3}を策定し、整備方針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことにより、走行空間の整備は目標以上に進捗した。

今後は、更なる整備推進のため、ネットワーク路線の見直しや限られた財源の中で整備方法を工夫することが求められる。

①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保【最重要】

取組・評価	<p><アウトプット指標（活動指標）^{※8}の達成状況> H29年度末の自転車走行空間の整備延長は64.3kmとなり、目標の48kmを達成</p>	○
	<p>自転車走行空間の整備は、H24年度以前は路肩が狭く整備が困難な箇所の整備方法が確立していなかったことから、路肩の幅が広い路線への整備または路肩を拓げる等の道路改良を行ってきたが、H25年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」^{※3}を策定し、整備指針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことで、目標以上に延長が延伸した。</p>	
課題	<p>○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化や自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえたネットワーク路線の見直しが必要。 ○自転車と歩行者が錯綜する危険のある自転車歩行者道活用区間（暫定整備）が約3割あり、車道での整備検討が必要。 ○ネットワークの未整備路線が約80kmあり、予算制約が厳しくなっている中で更に整備を推進するためには、整備方法の工夫が求められる。</p>	

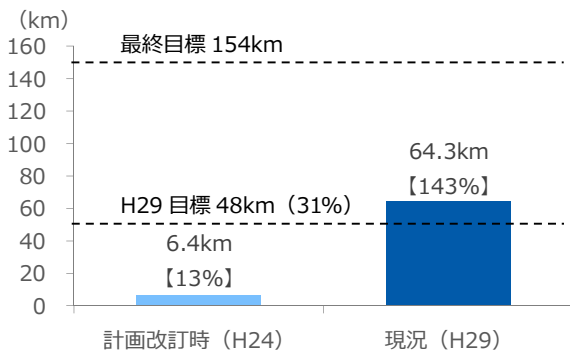


図 4-1 自転車走行空間整備状況

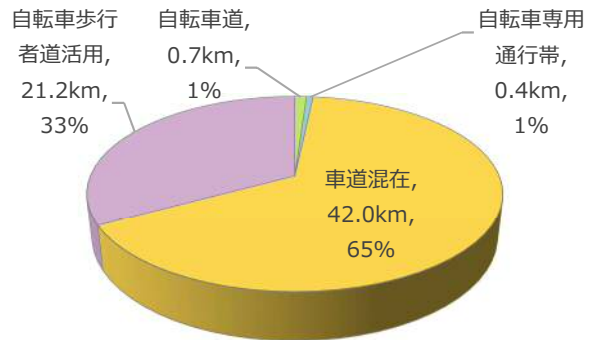


図 4-2 整備形態別の割合

※整備形態の種類は P.6-5 参照

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】

取組・評価	<p>H29年度末のネットワーク路線以外の自転車走行空間の整備延長は8.9kmとなり、ネットワークを補間する路線の整備を行うことができた。</p>
課題	<p>○ネットワーク路線以外も自転車需要が高い路線ではネットワーク路線に準じた整備を行うとしてきたが、ネットワーク路線の選定基準の1とする方が分かりやすい。</p>



ネットワーク路線の整備例（中央区市道東港線）

※3、8 参考資料（7）用語解説集（P.参-30、32）参照



(2) とめる～駐輪計画～の取り組み状況と課題

万代・古町地区では、道路上や空地を活用した市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、目標を上回る駐輪収容台数を確保した。これにより、路上駐輪は減少傾向にあるが、依然として路上駐輪が多い箇所や溢れている駐輪場が存在することから、新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている民間駐輪場への誘導が必要である。

また、新潟駅周辺では、新潟駅高架下スペースの駐輪場整備に向け、引き続き関係機関と協議を行っていく。

①既存駐輪場への誘導【その他】	
取組・評価	駐輪場の整備に併せて案内看板設置・チラシ配布等を行い、駐輪場へ誘導を行ったことで、万代地区では路上駐輪の削減に大きく寄与したが、古町地区や新潟駅南口地区では依然として路上駐輪の多い箇所がある。
課題	○万代地区は、 <u>弁天仮設駐輪場が溢れている状態</u> であるため、当該駐輪場を利用している人が多い周辺の学校や企業へ <u>空いている市営・民間駐輪場への誘導を行う必要がある。</u> ○古町・駅南地区は、案内看板だけではなく、空いている駐輪場へ誘導するための効果的な方法を検討する必要がある。



万代地区での取り組み例

駐輪場への誘導

②新潟駅周辺の駐輪場整備【重点】	
取組・評価	空き空間活用や工夫により収容台数を確保することができたが、利便性の良い仮設第2駐輪場では、駐輪場外へ自転車が溢れている。
課題	○ <u>仮設第2駐輪場に利用が集中</u> しており、駐輪場内におさまらない自転車が歩道等へはみだし、歩行者の支障となっている。 ○高架下駐輪場の整備完了まで <u>既存駐輪場周辺の放置自転車対策が必要</u> である。



仮設第2駐輪場付近の空きスペースの活用
(170台分を確保)



仮設第2駐輪場周辺の路上駐輪
(約300台)



③ 鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）【その他】	
取組・評価	越後石山駅、大形駅において、駅前広場の整備に合わせた駐輪場の新設や既存駐輪場の改修により収容台数を増加した。これにより、乱雑な路上駐輪が減少し、歩行者の歩きやすさが改善。
課題	〇駅周辺は、用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しいため、鉄道駅周辺の駐輪実態調査を実施し、 <u>既存駐輪場における利用しやすさの改善を図る</u> 必要がある。



越後石山駅駐輪場の整備前後の状況

④-1 まちなかの駐輪場整備（古町地区）【最重要】	
取組・評価	<p><アウトプット指標（活動指標）※8の達成状況></p> <p>H29年度末の駐輪場収容台数は1,546台となり、目標の1,350台を達成</p> <p>道路上や空地を活用した市営駐輪場の整備を行うことにより、目標以上の駐輪台数を確保した。</p>
課題	<p>〇駐輪台数を満足する収容台数を確保したが、<u>放置自転車は715台と依然多く、有効活用されていない駐輪場もある。</u></p> <p>〇最終目標2,000台の達成に向け、<u>新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている市営・民間駐輪場への誘導が必要</u>である。</p>

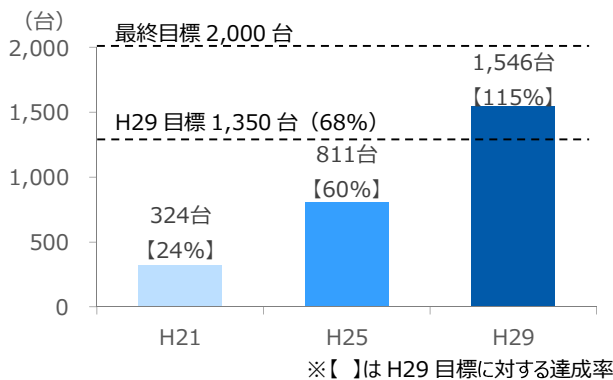


図 4-3 駐輪場収容台数（古町地区）

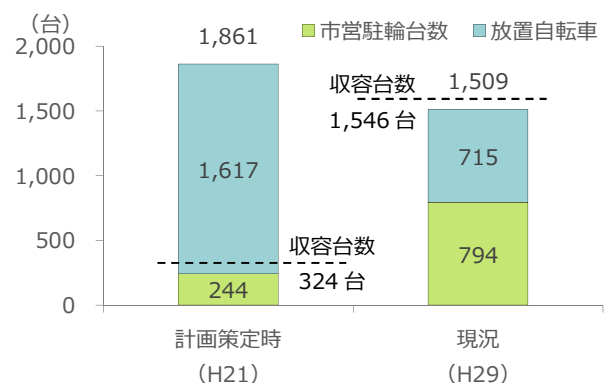


図 4-4 駐輪需要と供給量（古町地区）



西堀通駐輪場



上古町駐輪場



本町通6番町駐輪場

古町地区の駐輪場整備例

※8 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



④-2 まちなかの駐輪場整備（万代地区）【最重要】

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

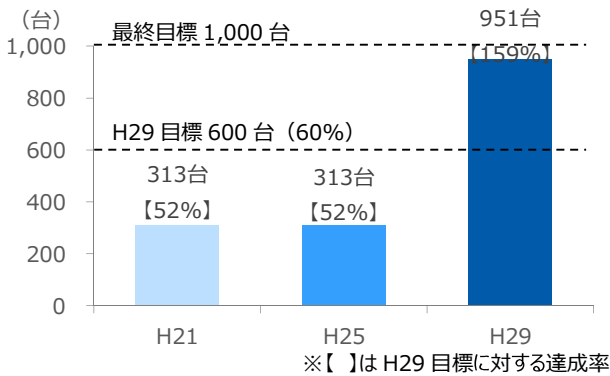


図 4-5 駐輪場収容台数（万代地区）

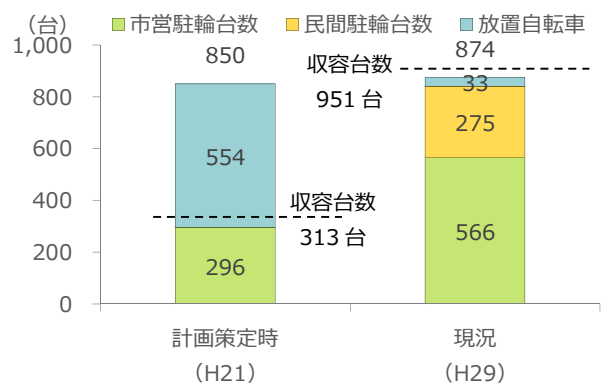


図 4-6 駐輪需要と供給量（万代地区）



万代地区の駐輪場整備例（八千代駐輪場）

⑤ 上記以外のバス停付近の駐輪場整備【その他】

取組・評価	<p>歩道上や空地を有効利用し、鉄道駅がなくバスが主な交通手段となっている西区、南区の国道 8 号沿いなどに、バス停付近の駐輪場を整備した。</p>
課題	<p>○駐輪実態を把握し、バスを利用しやすい駐輪場を確保する必要がある。</p>



(3) しきみ～放置自転車対策～の取り組み状況と課題

放置禁止区域^{*4}の拡大については、地元や関係機関と意見交換会を開催しながら検討を進めているが、実施には至っていない。

撤去自転車については、放置禁止区域内の撤去の強化により路上駐輪を削減した。また、撤去した自転車の処分費削減のため、公用車、レンタサイクル^{*6}としての活用や有価化などを実施している。しかし、近年は、安価な自転車の普及などによりリサイクル可能な自転車が減少傾向。

① 放置禁止区域の拡大【最重要】	
取組・評価	古町・万代・新潟駅南口地区において、放置禁止区域の拡大に向け地元や関係機関と意見交換会を実施しているが、放置禁止区域の拡大には至っていない。
課題	○ <u>地区内の駐輪場を確保した後に</u> 、地元とも調整を行い、 <u>放置禁止区域の拡大を検討する必要がある</u> 。

表 4-2 各地区の放置禁止区域の検討状況

地区名	進捗状況
新潟駅万代口地区	放置禁止区域内の放置自転車は大幅に減少してきており、現在拡大は検討していない。
新潟駅南口地区	H33 年度頃の新潟駅高架化以降に、高架下スペースを活用した駐輪場整備を検討しているが、歩道上への放置自転車が多いことから、他駐輪場への誘導などの放置自転車対策と併せて放置禁止区域の拡大についても検討を行っている。
万代地区	放置自転車が大幅に減少しているため、地区全体ではなく、一部区域での拡大可否について検討を行っている。
古町地区	放置禁止区域について賛否が分かれており、地区全体での拡大が困難であることから、一部区域での拡大可否について検討を行っている。

② 撤去の強化【重点】	
取組・評価	○放置禁止区域内では、H27 年度より撤去回数を増加し撤去体制を強化したことで、規制区域であることが周知され、撤去台数が大きく減少。 ○放置禁止区域外では、駐輪場において年 1～2 回の一斉撤去を実施しているが、撤去台数はほぼ横ばい傾向。
課題	○放置禁止区域内では、予算制約が厳しくなっている中で、現在の路上駐輪の水準を維持しつつも <u>撤去作業にあたる人員配置や頻度の見直しが必要</u> である。 ○放置禁止区域外では、 <u>駐輪場における長期の放置自転車に対する対策が必要</u> である。

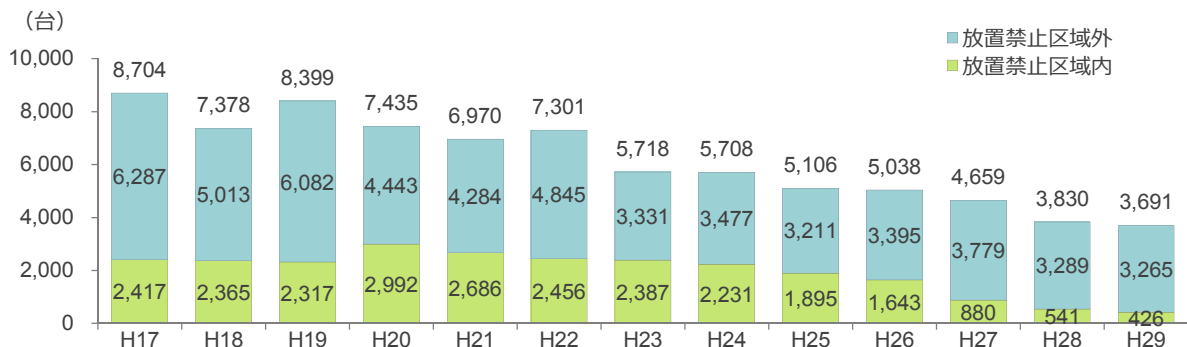


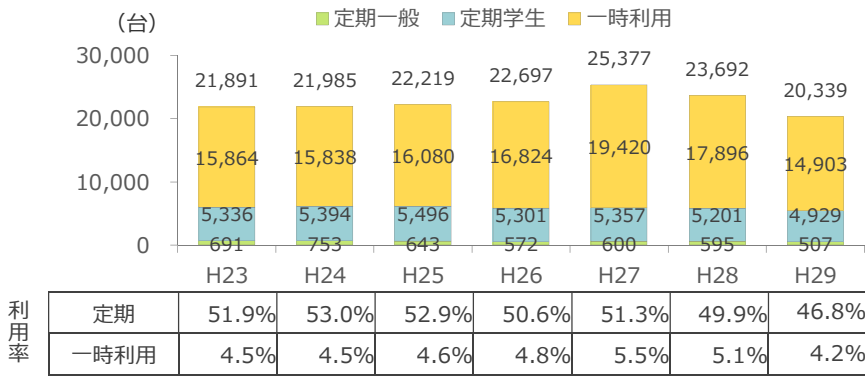
図 4-7 放置自転車撤去台数の推移

*4,6 参考資料(7)用語解説集(P.参-30, 31)参照



③ 放置禁止区域における駐輪場の有料化【その他】

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



<利用料金>

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

<収支状況 (H26~H29) >

	維持管理費
平均利用料収入	8,050 千円
	16,446 千円

図 4-8 石宮公園地下駐輪場の利用者数の推移

④ 「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例^{※5}の改正」【その他】

取組・評価	附置義務駐輪場について、設置する側の企業等から条例改正の要望がなかったことから改正は検討していない。
課題	○これまでの附置義務の駐輪場を設置した箇所において、利用実態に即しているかの検証が必要である。

⑤ 自転車等放置防止条例の改正【その他】

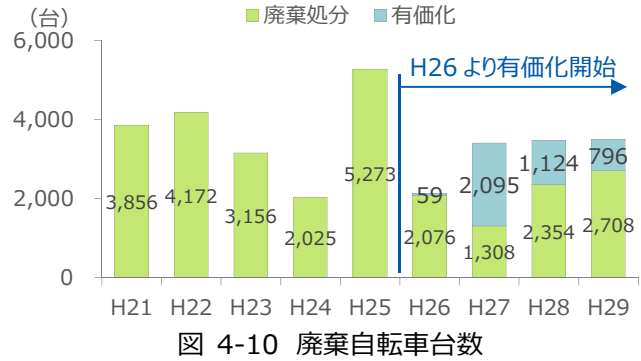
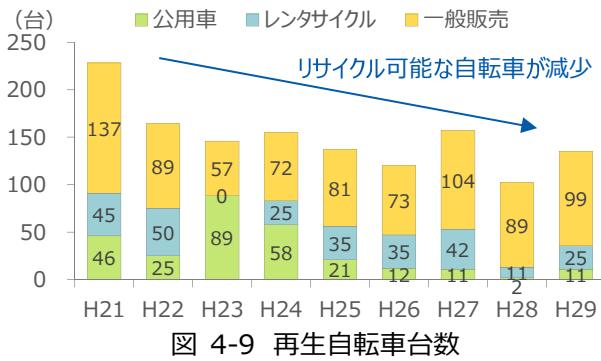
取組・評価	放置禁止区域において撤去活動を強化したことで放置自転車が減少したため、保管スペースに余裕ができ、保管スペース確保の観点からは条例改正（保管期間の短縮）の必要性が低くなっている。
課題	○保管期間が長いことで自転車の劣化が進行し、 <u>リサイクル可能な自転車の減少</u> に繋がっている。

※5 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照



⑥撤去自転車のリサイクルの推進【重点】

取組・評価	リサイクル可能な自転車について、公用車、レンタサイクルとして活用する他、自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売を実施している。また、廃棄処分の自転車は、鉄くずとして有価化を実施し、処分費の削減を図った。
課題	○安価な自転車の普及などにより、 リサイクル可能な自転車が減少 している。 ○鉄くず価格の変動により、安定して有価化することができない。



⑦自転車シェアリング※6の推進【その他】

取組・評価	シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保など様々な課題があり、シェアリングの提案までは至らなかった。
課題	○サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検にあたる人員や費用の確保などが必要である。

※6 参考資料（7）用語解説集（P.参-31）参照



(4) まもる～啓発活動計画～の取り組み状況と課題

さまざまな啓発活動を実施したことにより、自転車ルール（車道走行が原則、車道の左側を通行することなど）が徐々に浸透しつつあるが、依然として自転車ルールの浸透度・順守率（車道左側走行の割合）が低い状態となっている。

①注意喚起看板等の設置【重点】	
取組・評価	歩行者と自転車、または自動車と自転車の事故が発生する可能性が高い箇所に、注意喚起看板等を設置し、自転車事故の防止を図った。
課題	○自転車と歩行者の錯綜がある自転車歩行者専用道への設置がほとんどであり、自転車と自動車の事故が多発している箇所への設置が少ない。



歩行者優先であることを啓発するため、路面表示や看板を設置した例（西区）



中学校付近の自転車通学路に啓発看板を設置した例（西蒲区）

②交通安全教室の開催【最重要】	
取組・評価	交通安全教室は毎年継続的に実施しており、H24 に比べて H29 は実施回数が増加している。
課題	○歩道通行が認められている小学生に対する交通安全教室の実施率は高いが、自転車利用が多く車道通行が原則となる <u>中学生に対する交通安全教室の実施率が依然として低い。</u>

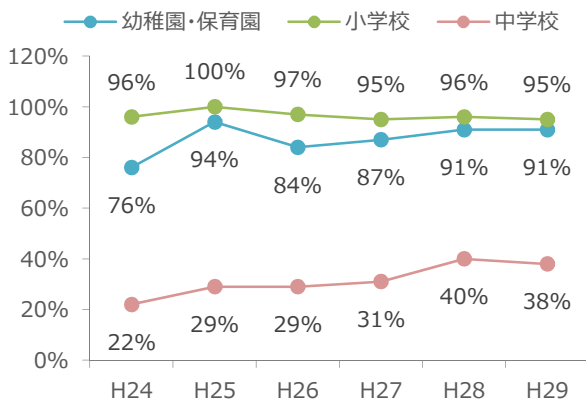


図 4-11 交通安全教室の実施率の推移

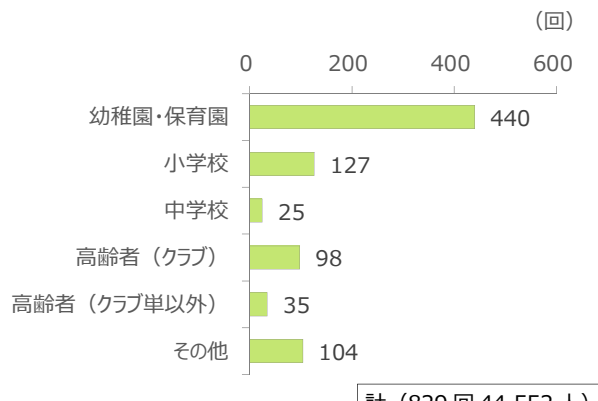


図 4-12 H29年度の交通安全教室実施状況



③街頭での直接指導【最重要】

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

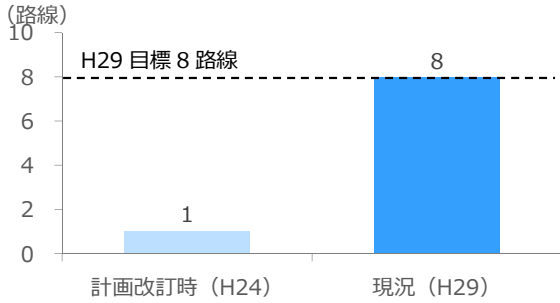


図 4-13 街頭での直接指導実施路線数 (走り方の啓発)

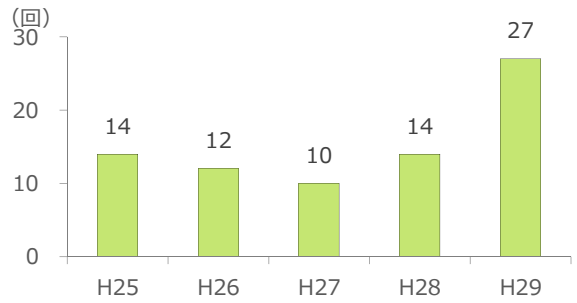
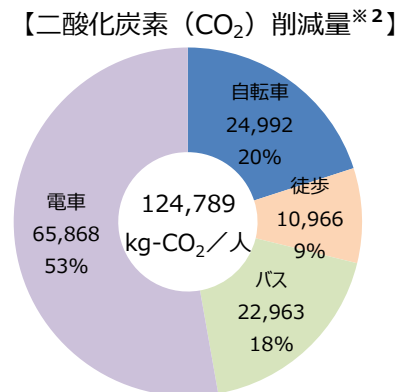
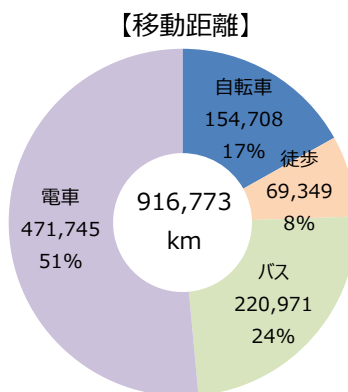
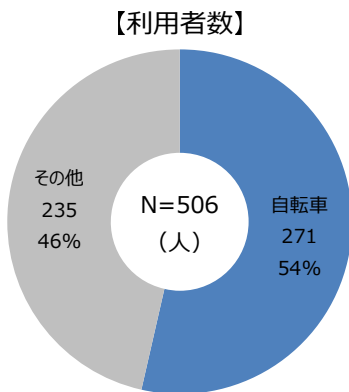


図 4-14 年度別の該当での指導回数 (無灯火や鍵かけの啓発含む)

④自転車通勤の推進【その他】

取組・評価	<p>H20～H25には「ノーマイカーデー」、H24～H29には「にいがたエコ通勤チャレンジサイト」、H28～H29には「エコモビ推進運動」※⁹を実施しており、参加者は積極的に自転車を活用しているが、参加する方は限定的であり、参加者を増やす工夫が必要。</p>	
課題	<p>○新潟市は天候不良が多い、企業に駐輪場がなく自転車通勤を禁止している、自転車通勤の際の事故の責任がとれないなどの理由で、自転車通勤の促進が図られていない。</p>	


<にいがたエコ通勤チャレンジサイト結果 (平成24年11月1日～平成30年3月15日)>



※利用者数の「自転車」は、自転車+他の移動手段の方も含む

今回の取り組みで自転車を利用したことにより削減したCO₂※²の量は、杉の木約1,775本が1年間に吸収するCO₂量に相当

※1トンあたりのCO₂吸収量71本



×1,775本

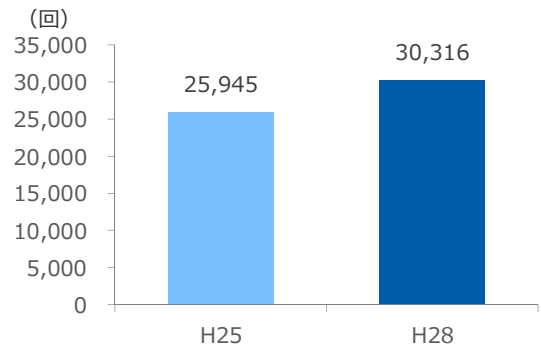
※2、8、9 参考資料(7)用語解説集(P.参-29、32、34)参照



⑤レンタサイクル※6【重点】	
取組・評価	主に観光目的のレンタサイクルを7区、9事業で実施しており、観光客へ手軽な交通手段を提供している。全体の利用回数は増加傾向。
課題	○通勤・通学に適したレンタサイクルがない。 ○リサイクル自転車の一部をレンタサイクルに利用しているが、リサイクル可能な自転車が減少しているため、レンタル用の自転車の確保が難しくなっている。

表 4-3 レンタサイクル実施状況

区	事業名	規模	料金	開始
中央区	にいがたレンタサイクル	21箇所 191台	有料	H14
中央区	スマートクルーズ	9箇所 33台	有料	H20
北区	地域活性化事業	10台	無料	H20
西区	歩いて見つける！西区の宝おもてなし事業	16台	無料	H21
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	20台	無料	H22
秋葉区	自転車貸出し業務	5台	無料	H22
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30台	有料	H22
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	30台	無料	H25
南区	南区レンタサイクル	10台	無料	H26



⑥チラシや ホームページ 等による情報発信【重点】	
取組・評価	チラシ、ホームページ、Twitter で自転車の走り方、とめ方、取り組み状況について情報を発信し、自転車事故の削減や通行区分順守率の向上につながった。
課題	○広報誌やマスコミ等への情報発信については回数が少ない ○ドライバーに対して自転車利用に関するルールの周知が不足している



自転車適正利用チラシ

駐輪場利用案内、路上駐輪啓発チラシ(中央区)

※6 参考資料(7)用語解説集(P.参-31)参照



⑦自転車マップの作成・配布【その他】

取組・評価	中央区、東区、江南区、南区の4区でマップを作成した。自転車団体及び市民と協働で作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高めることができた。
課題	○他4区については作成していない。 ○自転車走行空間整備の延伸により、推奨ルート等の更新が必要となっている。



中央区自転車マップ



東区自転車マップ



南区自転車マップ



江南区自転車マップ

⑧サイクルイベント※7の開催【その他】

取組・評価	新潟シティライド、新潟ヒルクライム※7を毎年継続的に実施しており、参加者数は増加傾向にある。また、その他の地区でもまちの魅力発見と併せたサイクリングイベントを展開している。
課題	○計画にあるシンポジウムやマナーコンクールは開催できていない。 ○市民の自転車利用促進につながるようなイベントが必要である。

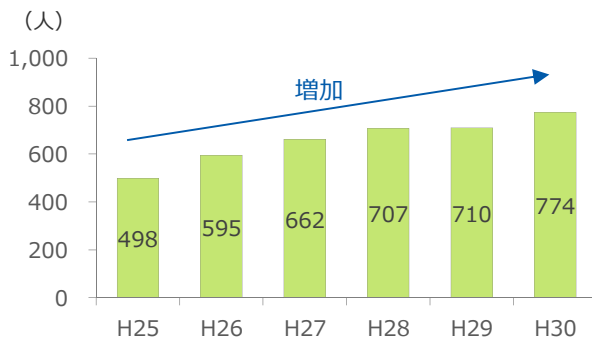


図 4-16 新潟シティライド参加人数



新潟シティライドの様子

※7 参考資料(7)用語解説集(P.参-32)参照



(5) 全体の取り組み状況と課題

<アウトカム指標（成果指標）※8の達成状況>

<p>①自転車分担率 ▲</p> <p>○自転車分担率の中間目標は、計画策定時の9.1%を上回ることとしていたが、現況は7.5%に下がっており、目標達成には至らなかった。</p> <p>○一方、自動車の分担率は増加しており、過度な自動車依存からの脱却が大きな課題となっている。</p>	<p>[出典] 新潟市内都市交通特性調査</p>
<p>②自転車事故件数 ○</p> <p>○自転車事故件数の中間目標は、計画策定時の564件を下回ることとしていたが、現況は275件と下がっており、目標を達成した。</p> <p>○自転車事故は、全事故に比べて減少率が大きくなっており、本計画の取り組みによる事故削減効果があったものと考えられる。</p>	<p>[出典] 新潟市交通事故概況</p>
<p>③通行区分順守率 ○</p> <p>○通行区分順守率(車道の左側を通行している割合)の中間目標は30%としていたが、現況は44%と上回っており、目標を達成した。</p> <p>○自転車通行空間の整備や各種啓発活動により、自転車の通行ルールを周知することができた。</p>	<p>※代表8路線の平均値</p>
<p>④路上駐輪台数（古町地区） ▲</p> <p>○古町地区の路上駐輪台数は大幅に減少したものの、利用率の低い駐輪場もあり、中間目標600台に対し、現況は715台と目標達成には至らなかった。</p>	
<p>④路上駐輪台数（万代地区） ○</p> <p>○万代地区の路上駐輪台数は、民間駐輪場の確保もあり、中間目標300台に対し、現況は33台で目標を達成した。</p>	

※8 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



⑤ 市政世論調査

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

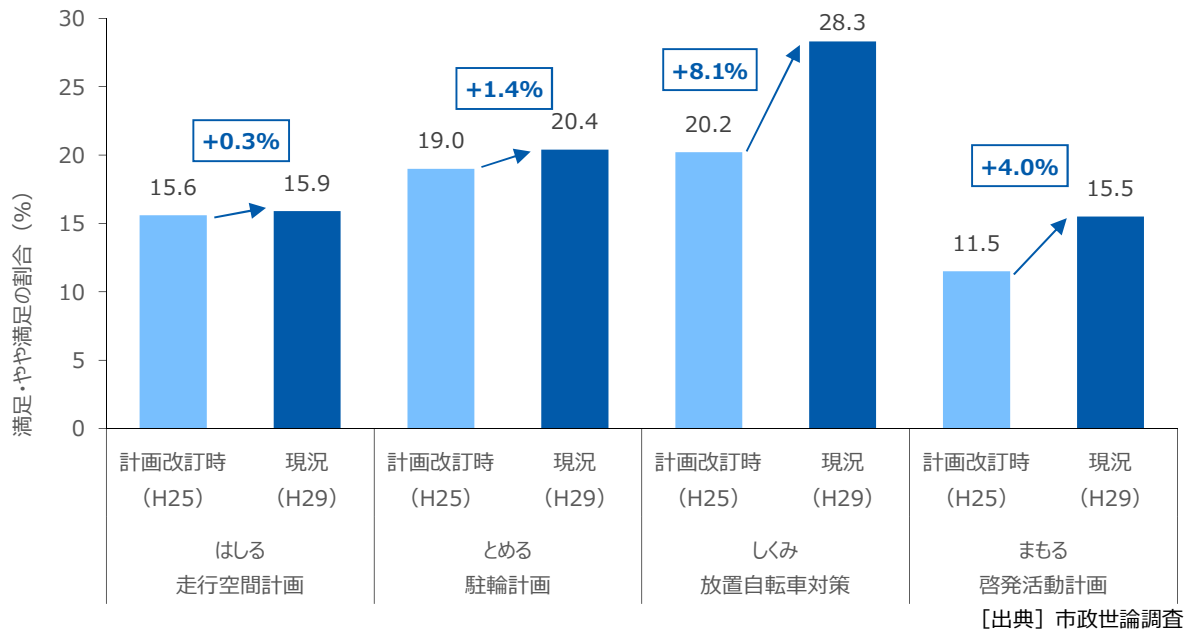


図 4-17 自転車に関する取り組みの満足度

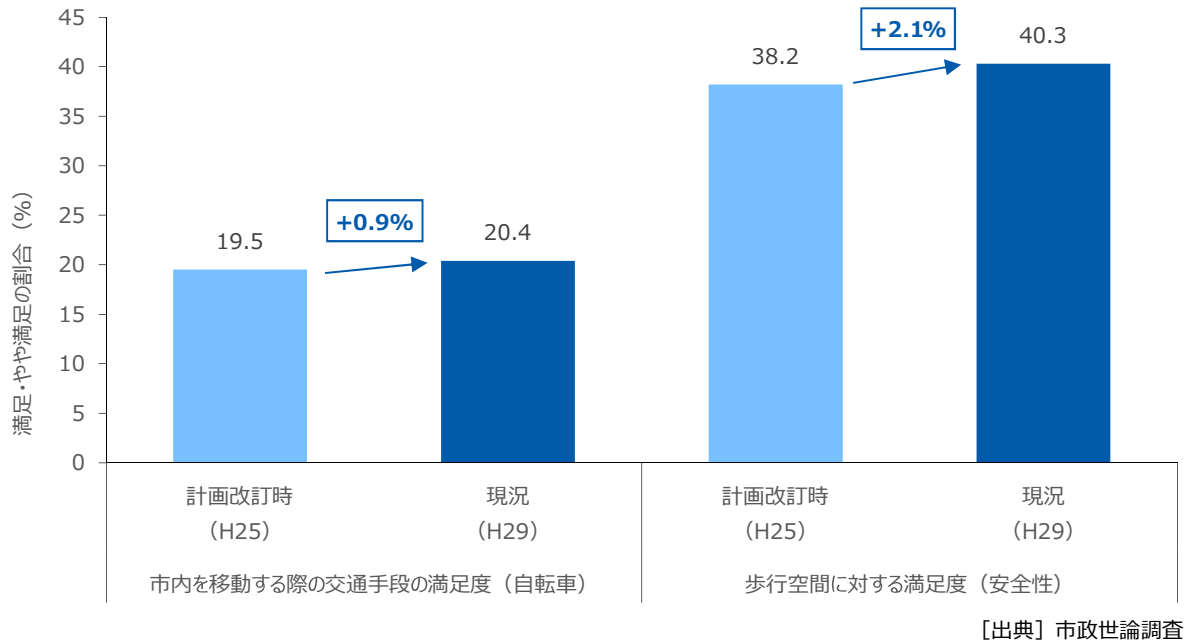


図 4-18 自転車、歩行空間の満足度



第5章 課題を踏まえた取組方針

(1) これまでの取り組みと課題を踏まえた対応方針

課題等を踏まえ、自転車走行空間や駐輪場などのハード整備を重点的に実施するとともに、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。

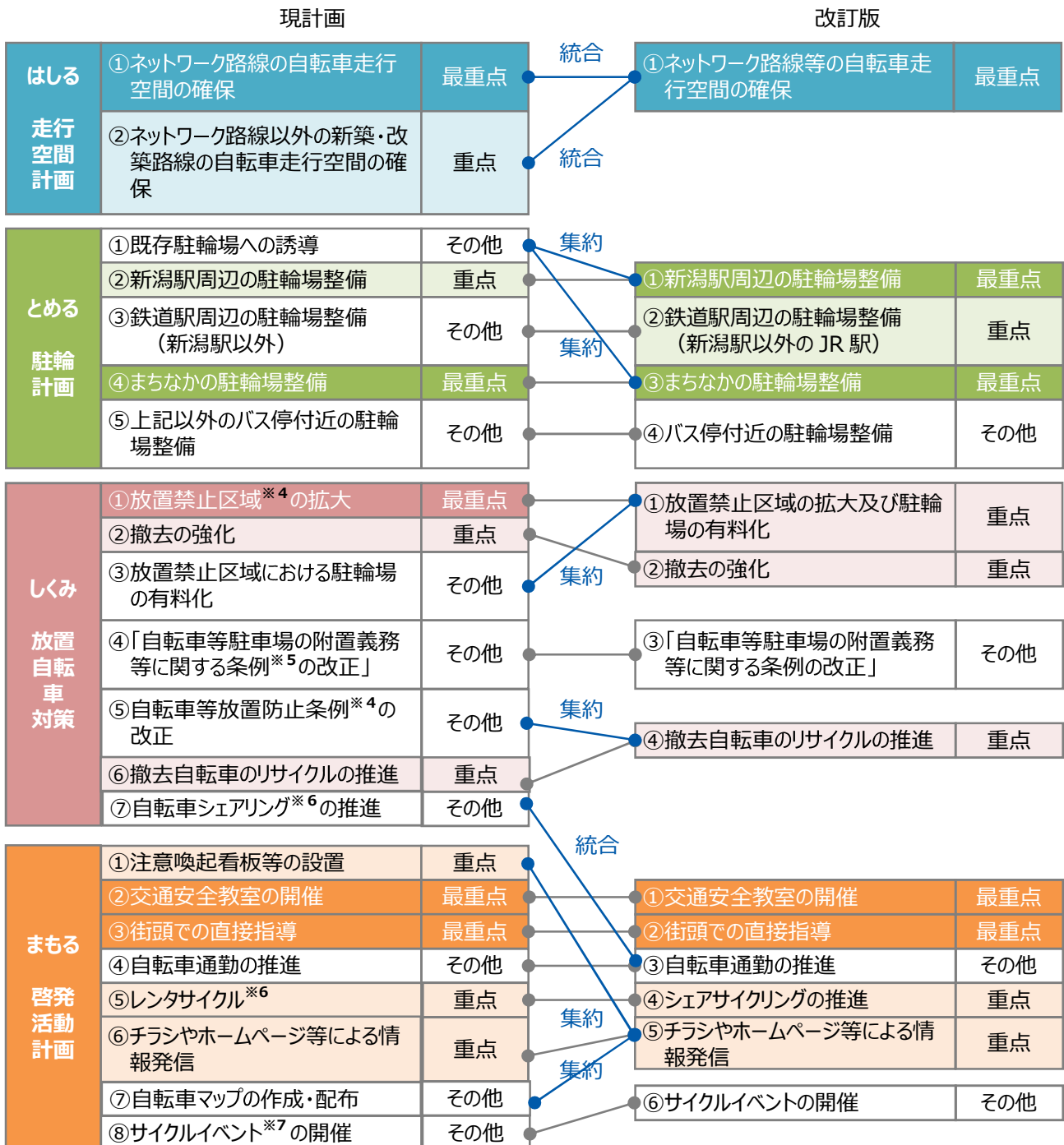
	施策	課題	対応方針
はしる 走行 空間 計画	自転車走行 空間の確保	○ネットワーク路線の見直し ○自転車歩行者道活用区間（暫定整備）での 車道整備（本整備）の検討 ○予算制約のある中で整備方法の工夫	○ネットワーク路線の見直し、 自転車走行空間整備ガイドラ イン ^{※3} の見直しにより、車道で の走行空間整備を推進
とめる 駐輪 計画	新潟駅周辺の駐 輪場整備	○一部駐輪場への利用集中により路上駐輪が発生	○適正な配置で新潟駅高架下 の駐輪場を整備
	まちなかの 駐輪場整備	○古町地区は依然として路上の放置自転車が多い ○万代地区は、最終目標 1,000 台の達成に向け 収容台数の確保が必要	○新たな駐輪場整備を検討 ○空いている市営・民間駐輪場 へ誘導し、駐輪場の適正利用 を促進
	鉄道駅周辺、バ ス停付近の駐輪 場整備	○鉄道、バス利用者が利用しやすい駐輪環境の整 備が必要	○鉄道、バスの利用促進に繋がる駐輪場を整備
しきみ 放置 自転車 対策	放置禁止 区域 ^{※4} の拡大	○検討中の3地区は、未だ実施に至っていない	○駐輪場有料化と合わせて放 置禁止区域の拡大を検討
	撤去の強化	○現在の路上駐輪の水準を維持しつつ、撤去作業 の人員配置や頻度の見直し ○駐輪場内の長期放置自転車対策	○撤去方法の見直し ○長期放置自転車削減に向け た新たな取り組みの実行
	附置義務の 条例 ^{※5} 改正	○附置義務で設置した駐輪場の実態調査が必要	○実態調査に基づく適正な附置 義務台数の設定
	撤去自転車の リサイクル推進	○リサイクル可能な自転車が減少	○リサイクルの推進に向けた新た な取り組みの実行
まもる 啓発 活動 計画	交通安全 教室の開催	○中学生の交通安全教室実施率の向上	○交通安全教室の継続実施・ 拡充
	街頭での直接指 導	○交通安全運動期間等での計画的な実施	○街頭指導の継続実施・拡充
	自転車通勤の推 進	○自転車通勤の促進不足	○走行空間や駐輪場整備で自 転車通勤しやすい環境を創出
	レンタサイクル ^{※6}	○通勤・通学に適したレンタサイクルがない	○通勤・通学にも利用可能なシ ェアサイクリング ^{※6} の導入検討
	チラシやホームペ ージ 等による情報発 信	○ドライバーに対する自転車利用ルールの周知不足	○情報発信の継続実施・拡充
	サイクルイベント ^{※7} の開催	○市民の自転車利用促進に繋がるイベントの実施	○イベントの継続実施・拡充
全体	○自転車分担率の向上 ○通行区分順守率の更なる向上 ○「はしる」、「とめる」における市民満足度の向上	○自転車事故の更なる削減 ○古町地区の路上駐輪削減	○「はしる」、「とめる」のハード整 備を重点的に実施 ○併せて「まもる」のソフト対策も 継続実施・拡充を図る

※3～7 参考資料（7）用語解説集（P.参-30～32）参照



(2) 施策メニューの統合・集約化

課題に対する対応方針や自転車を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえ、これまでの22の施策メニューに対し、施策メニューの統合や集約化を行い、実効性があると考えられる15の施策メニューを立案した。

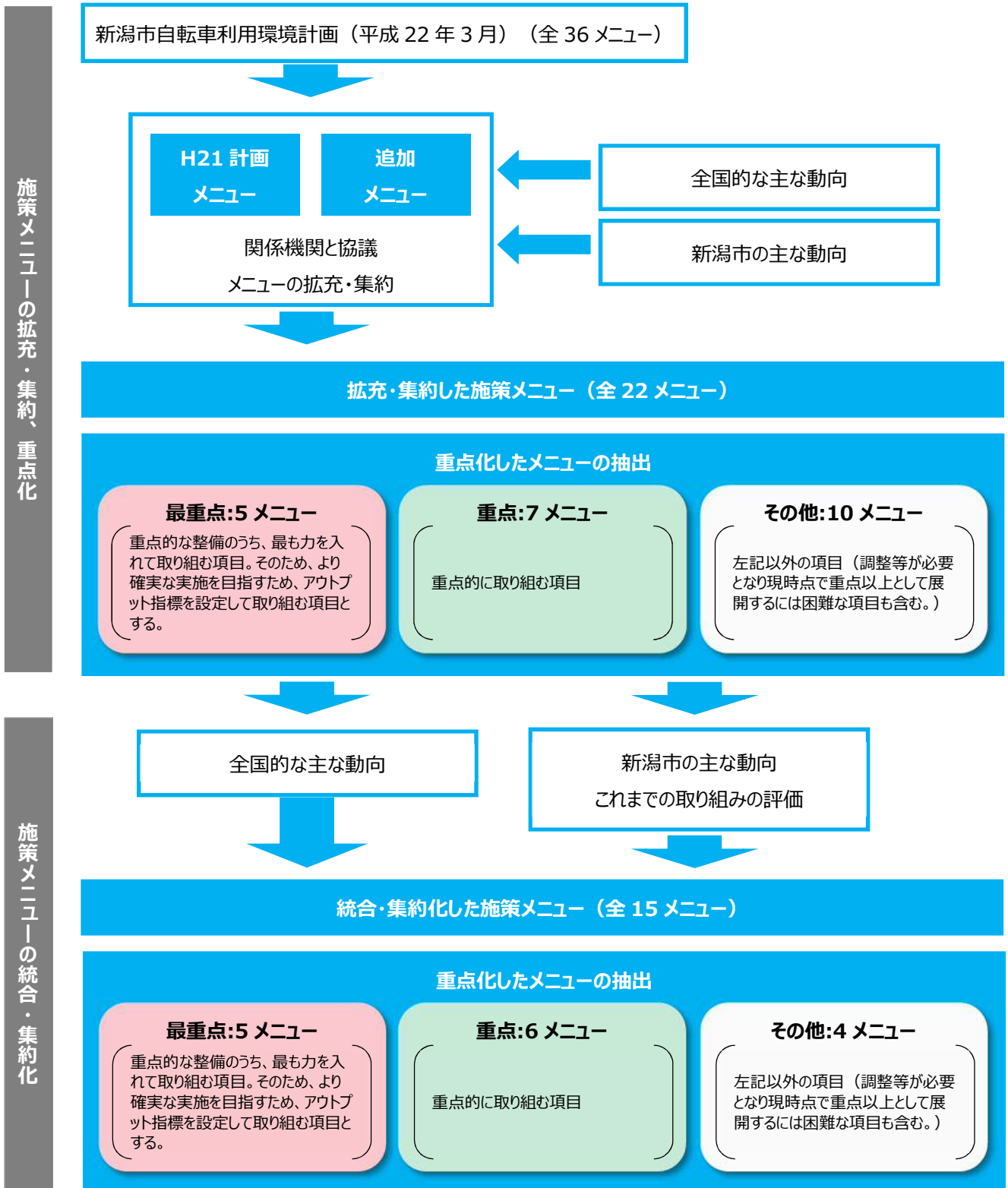


- 最重点 最も重点的に取組む項目
- 重点 最重点項目の次に重点的に取組む項目
- その他 継続的に取り組む、または必要に応じて検討する項目

※4～7 参考資料(7)用語解説集(P.参-30～32)参照



(参考) 施策メニュー変更の経緯





(3) 階層的（段階的）な自転車計画の進め方

本市の自転車利用を取り巻く課題を踏まえ、自転車計画について、STEP1～STEP4に分けて、取り組みを進める。当面はSTEP2まで取り組みを進め、概成後にSTEP3以降の取り組みを進める。

【移動しやすいまちづくり 1.0】

- ・安全・安心のまちづくり
- ・交通弱者の交通手段の確保

STEP1 生活圏で最低限必要な自転車ネットワーク整備と走行ルール順守

- 生活圏単位で駅、区役所を中心とした生活ネットワークを形成
- 駅と学校（中学校・高校）の周辺で安全な自転車走行空間を確保
- 自転車・ドライバーへの自転車走行ルールの周知徹底

<該当する施策メニュー>

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| ①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 | ①交通安全教室の開催 |
| | ②街頭での直接指導 |
| | ⑤チラシやホームページ等による情報発信 |



【移動しやすいまちづくり 2.0】

- ・各地域の特性とコミュニティを大切に
する交通施策
- ・健幸まちづくり＝スマートウエルネス

STEP2 代表交通手段としての自転車利用促進

通勤時の公共交通利用の促進

- アクセス（自宅から駅・バス停への移動）強化のための交通結節機能強化（駐輪場整備）
- イグレス（駅から学校・勤務地への移動）強化のためのまちなか駐輪場整備、都心部シェアサイクル
- 自転車利用促進のための情報発信：自転車ネットワークの周知、自転車利用のメリットPR（健康、環境に良く自動車よりも経済的）

<該当する施策メニュー>

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| ①新潟駅周辺の駐輪場整備 | ④バス停付近の駐輪場整備 |
| ②鉄道駅周辺の駐輪場整備
(新潟駅以外のJR駅) | ③自転車通勤の推進 |
| ③まちなかの駐輪場整備 | ④シェアサイクリングの推進 |
| | ⑤チラシやホームページ等による情報発信 |

【移動しやすいまちづくり 3.0】

- ・質の高いサービスと移動を確保する
交通施策

STEP3 まちなか自転車ネットワーク整備

- まちなかの回遊性を高めるため、区単位で沿線の景観、街並み、サービス施設を考慮して地域資源のネットワークを形成
- まちなか巡りのマップ作成

<該当する施策メニュー>

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| ①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 | ⑤チラシやホームページ等による情報発信 |
|-----------------------|---------------------|

【自転車を活用した地域活性化 1.0】

- ・自転車を活用したまち巡り

【自転車を活用した地域活性化 2.0】

- ・観光まちづくり
- ・自転車競技会、イベントの開催

STEP4 観光資源としての自転車ネットワーク

- 新潟市全体を巡るサイクルツーリズム^{※7}

<該当する施策メニュー>

- | | |
|-----------------------|--------------|
| ①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 | ⑥サイクルイベントの開催 |
|-----------------------|--------------|

※7 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



第6章 施策メニューの展開

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、15の施策メニューを展開する。

「第4章 課題を踏まえた取組方針」の(3)階層的(段階的)な自転車計画の進め方やメニューの重点度を踏まえ、関係各課や関係団体等と連携・協力して実施する。

表 6-1 メニューの重点別の分類

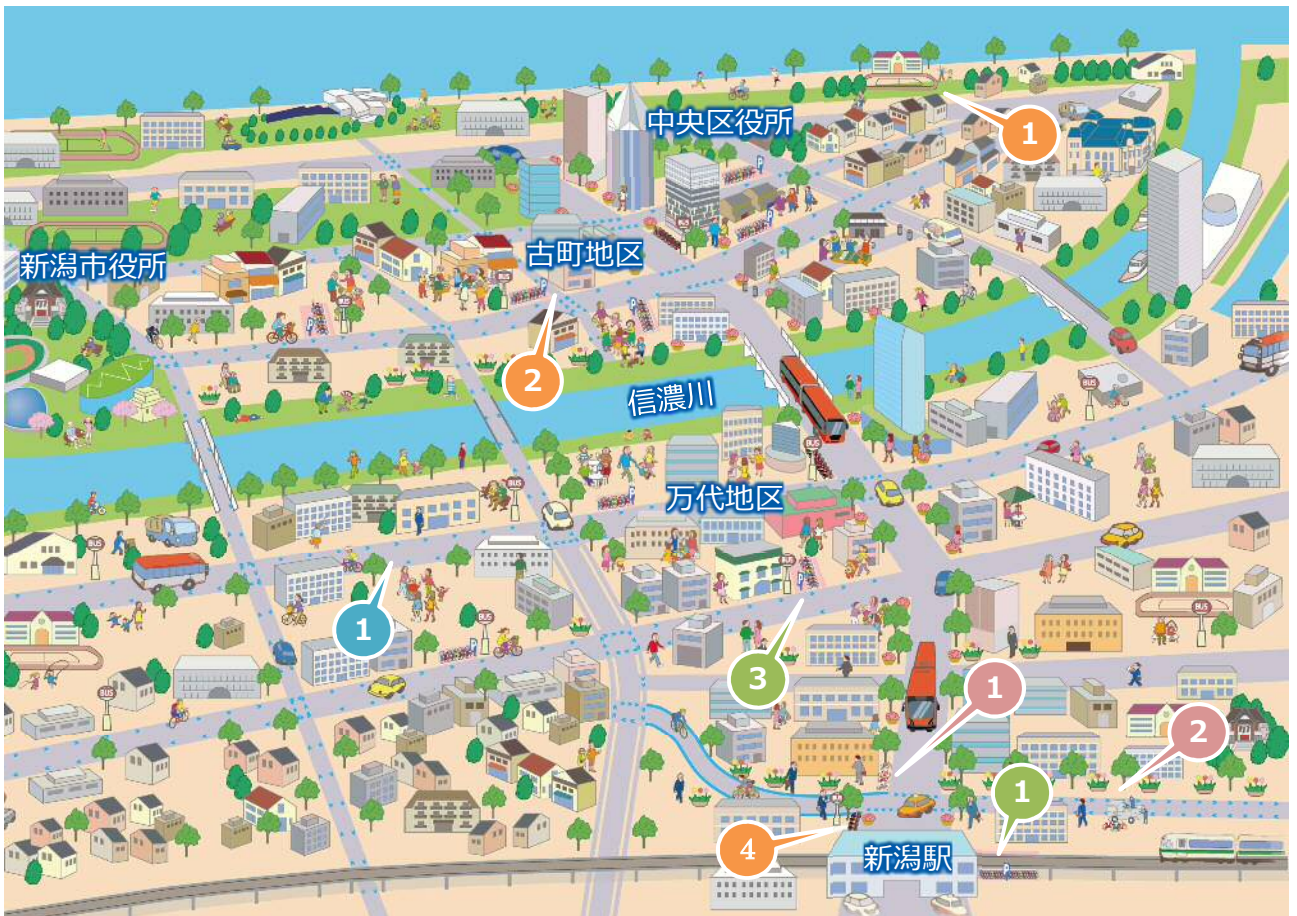
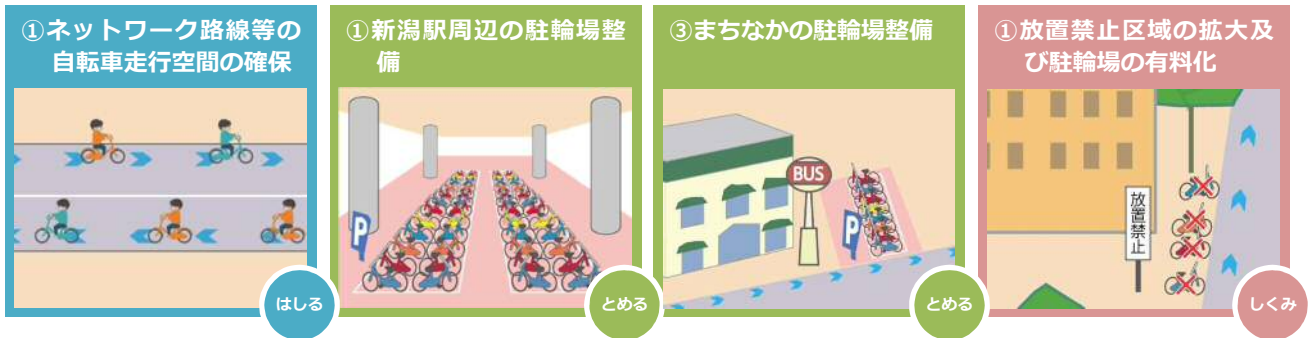
	最重点	重点	その他
(全 15 メニュー)	重点的な整備のうち、最も力を入れて取り組む項目。そのため、より確実な実施を目指すため、アウトプット指標を設定して取り組む項目とする。	重点的に取り組む項目	左記以外の項目(調整等が必要となり現時点で重点以上として展開するには困難な項目も含む。)
はしる 走行空間計画 (1)	①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	—	—
とめる 駐輪計画 (4)	①新潟駅周辺の駐輪場整備 ③まちなかの駐輪場整備	②鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外)	④バス停付近の駐輪場整備
“しくみ” 放置自転車対策 (4)	—	①放置禁止区域 ^{※4} の拡大及び駐輪場の有料化 ②撤去の強化 ④撤去自転車のリサイクルの推進	③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例 ^{※5} の改正」
まもる 啓発活動計画 (6)	①交通安全教室の開催 ②街頭での直接指導	④シェアサイクリング ^{※6} の推進 ⑤チラシやホームページ等による情報発信	③自転車通勤の推進 ⑥サイクルイベント ^{※7} の開催

次頁に都心部における施策メニューの展開イメージを示す。

※4～7 参考資料(7)用語解説集(P.参-30～32)参照



＜都心部における施策メニューの展開イメージ＞





(1) はしる ～走行空間計画～

歩行者の安全を第一優先とし、自転車が安全に快適に走行できる連続した自転車走行空間ネットワークの形成を図るための施策メニューを立案する。

【はしる ～走行空間計画～】

自転車で安全に快適に楽しく“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^{※3}（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。

表 6-2 走行空間計画 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー	重点度
走行空間ネットワークの形成 歩行者の安全を第一優先とした道路空間の構築	①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	最重点

(参考) 車道での自転車走行空間整備を推進する理由

我が国では、昭和 35 年の道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となったが、昭和 40 年代にモータリゼーションの進展により交通事故が激増したことで、昭和 45 年には自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入した。その結果、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離が推進され、自転車の歩道走行が定着し、歩道上での事故が増加している。

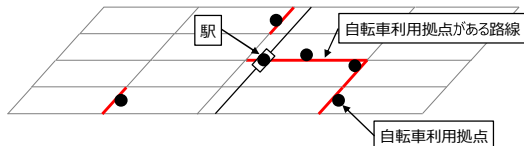
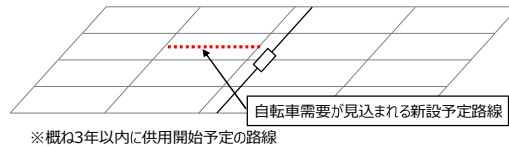
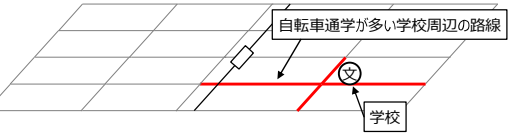
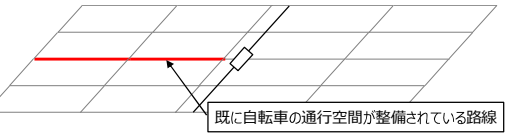
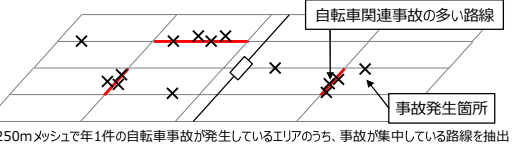
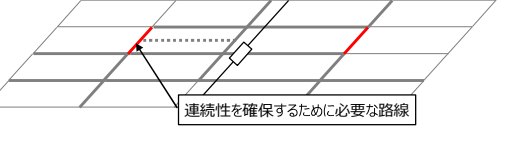
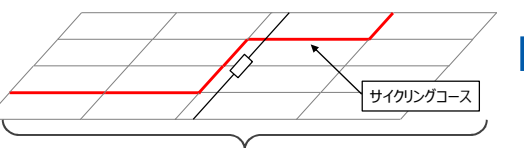
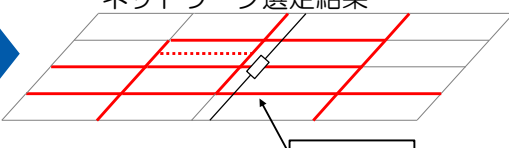
このような状況のなか、平成 23 年 10 月に警察庁が、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達した。また、平成 24 年 11 月には、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。

こうした背景を踏まえ、歩行者・自転車の安全性・快適性を向上させるため、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備と空間の使い方の両面から見直しが求められている。

※3 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照



①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 **【最重要】**

<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✧ 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」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。
<p>実施内容 と考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✧ 自転車ネットワーク路線の選定基準の見直しとネットワークの再設定 • 国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における自転車ネットワークの選定項目を踏まえて、新潟市における自転車ネットワーク選定要件を以下のとおり設定する。 • これらの選定要件を組み合わせ、区間毎の連続性を考慮して、自転車ネットワークを選定する。 <p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> • 検討範囲は市内全域を対象とするが、自転車利用者が多く、走行空間整備による効果が高いと考えられるDID地区（人口集中地区）^{※10}におけるネットワーク形成を優先的に検討する。 <p>選定基準</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <p>①沿線に自転車利用拠点がある路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • 鉄道駅、大学、大規模商業施設など自転車利用が多い拠点や主な居住地区等を結ぶ路線 • 鉄道駅は、自転車利用者数を目安に選定（駐輪場利用台数 200 台以上（ピーク時間）を目安）  </div> <div style="width: 50%;"> <p>④自転車需要が見込まれる新設予定路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • ①や②などに該当し、自転車の利用が見込まれる新設予定路線を選定  <p>※概ね3年以内に供用開始予定の路線</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>②自転車通学が多い学校周辺の路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自転車通学の多い中学校、高校周辺の自転車利用が多いと考えられる路線を選定（概ね 1～2km の範囲） • 対象の学校は自転車通学者数 100 人以上を目安  </div> <div style="width: 50%;"> <p>⑤自転車走行空間が整備されている路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • 車道上に自転車の通行空間が整備されている路線を選定（自歩道通行は対象外）  <p>既に自転車の通行空間が整備されている路線</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>③自転車関連事故の多い路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自転車関連事故が過去 5 年間で 5 件（年 1 件）程度の路線を選定  <p>※ 250m メッシュで年 1 件の自転車事故が発生しているエリアのうち、事故が集中している路線を抽出</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>⑥連続性を確保するために必要な路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • ①～⑤の路線を補間することで、ネットワークの連続性を確保できる路線を選定  <p>連続性を確保するために必要な路線</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">アクセルートの安全性・快適性向上</p> <p>⑦自転車観光の推進を図る路線</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新潟シティライドや自転車マップ等に位置付けられているコースを選定  <p>サイクリングルートの回遊性向上</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> <p>ネットワーク選定結果</p>  <p>自転車ネットワーク</p> </div>

※10 参考資料（7）用語解説集（P.参-34）参照

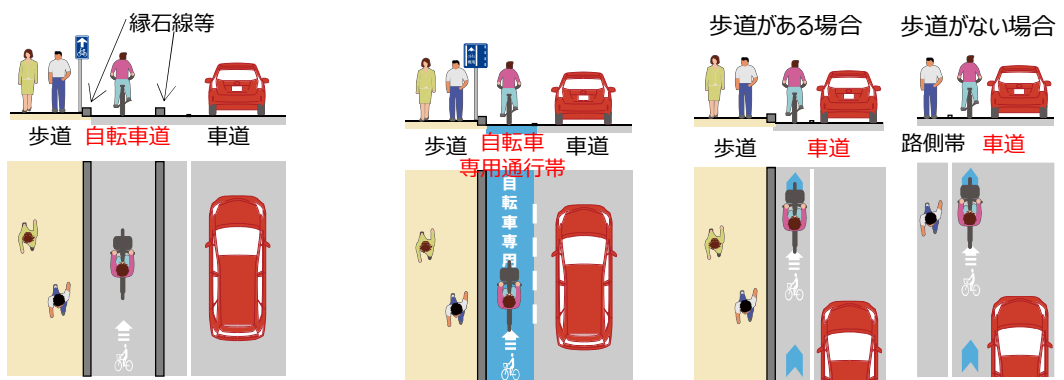


実施内容
と考え方

- ◇ 新潟市自転車走行空間整備ガイドラインの見直し
 - ・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインは、原則として「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏襲し、車道での走行空間整備を推進する内容等に見直し。
 - ・予算的な制約があるなか、自転車ネットワークの早期進展を目指し、矢羽根型路面表示やピクトグラム*11を必要最小限とした「標準整備」と、学校や駅周辺などを対象に重点的に整備を行う「重点整備」の2種類の整備方法を立案。
- ◇ 走行空間を年次計画に沿って整備
 - ・選定基準①～⑥で抽出したネットワーク路線は、「走行空間整備路線」としてアクセスルートの安全性・快適性向上に向けて、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」に準じて整備を行う。
 - ・選定基準⑦で抽出したネットワーク路線は、「自転車観光の推進路線」としてサイクリングルートの回遊性向上に向けて、ルートを示す路面表示や看板の設置などを検討する。
 - ・ネットワーク路線は、目標を達成するための実施計画に基づいた整備を実施。
 - ・ネットワーク路線以外でも、自転車需要が高い路線については、ネットワーク路線に準じた整備を行う。（整備が完了した路線は、ネットワーク路線へ追加することを基本とする。）

整備形態

A 自動車の速度が高い道路	B A,C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
速度が 50km/h 超	A,C 以外 速度が 50km/h 以下の 国県市道、	速度が 40km/h 以下のその 他市道
構造的な分離 自転車道	視覚的な分離 自転車専用通行帯	混在 車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

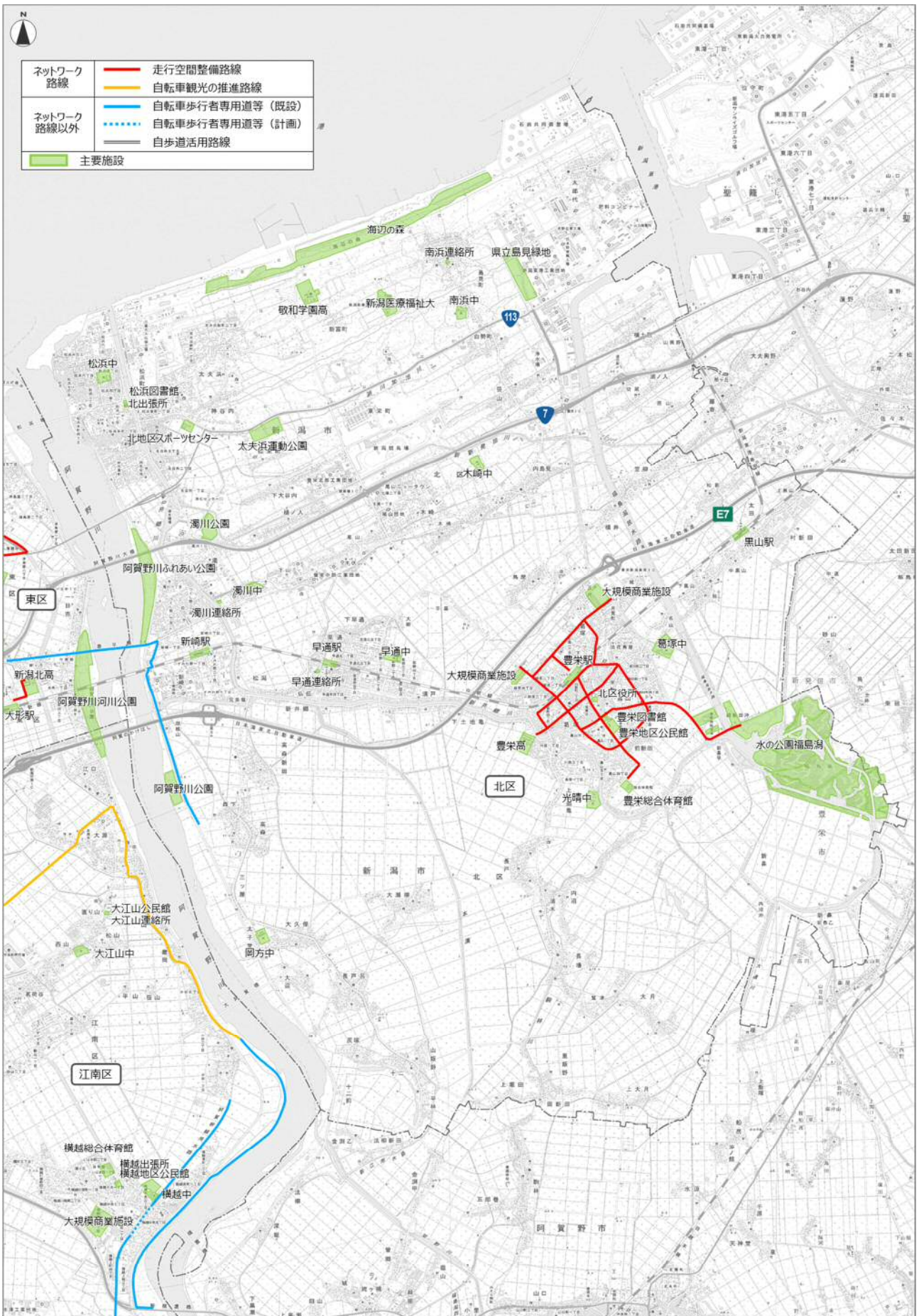


次頁以降に自転車走行空間ネットワーク路線を示す。

※11 参考資料（7）用語解説集（P.参-35）参照



■北区



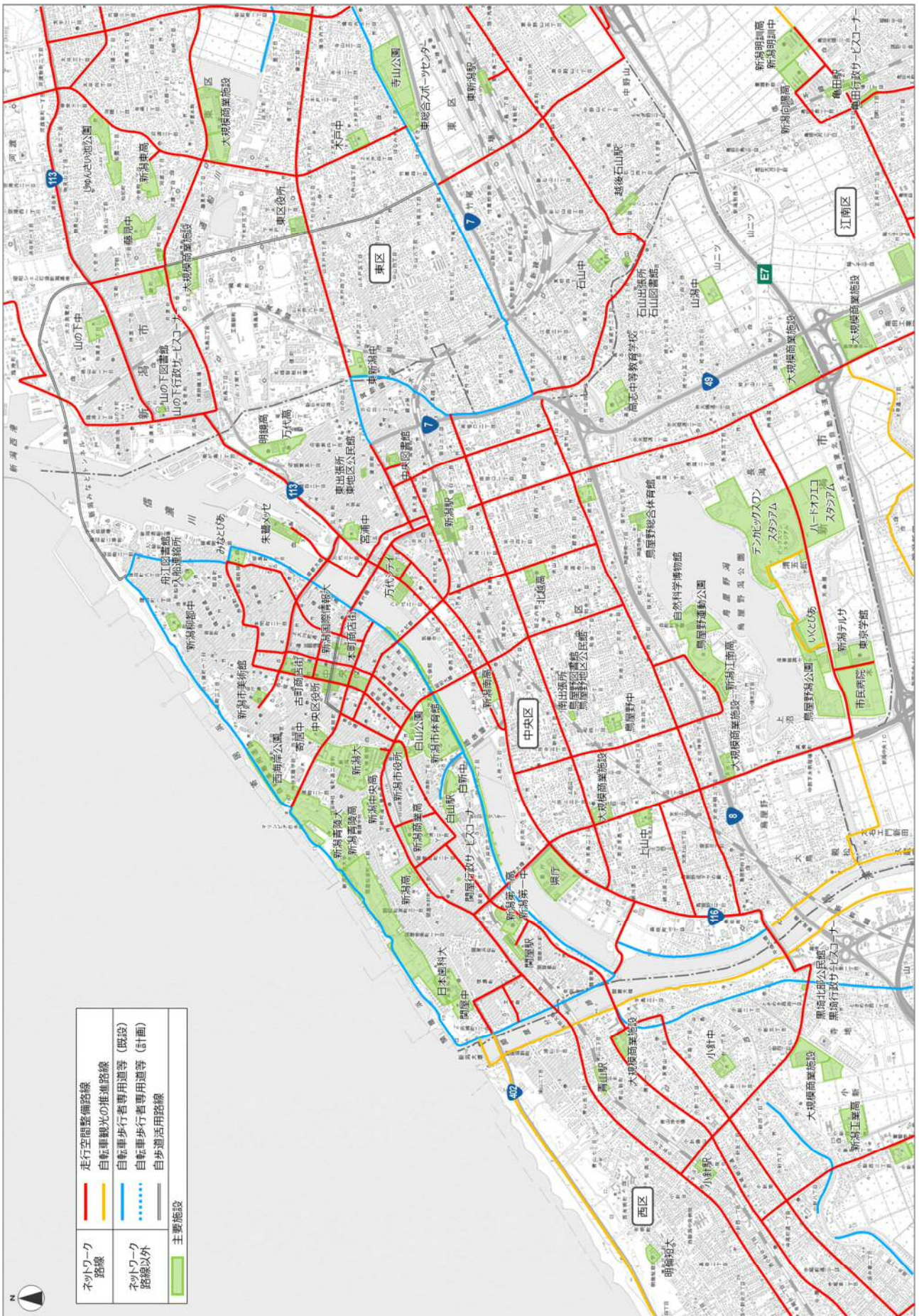


■東区



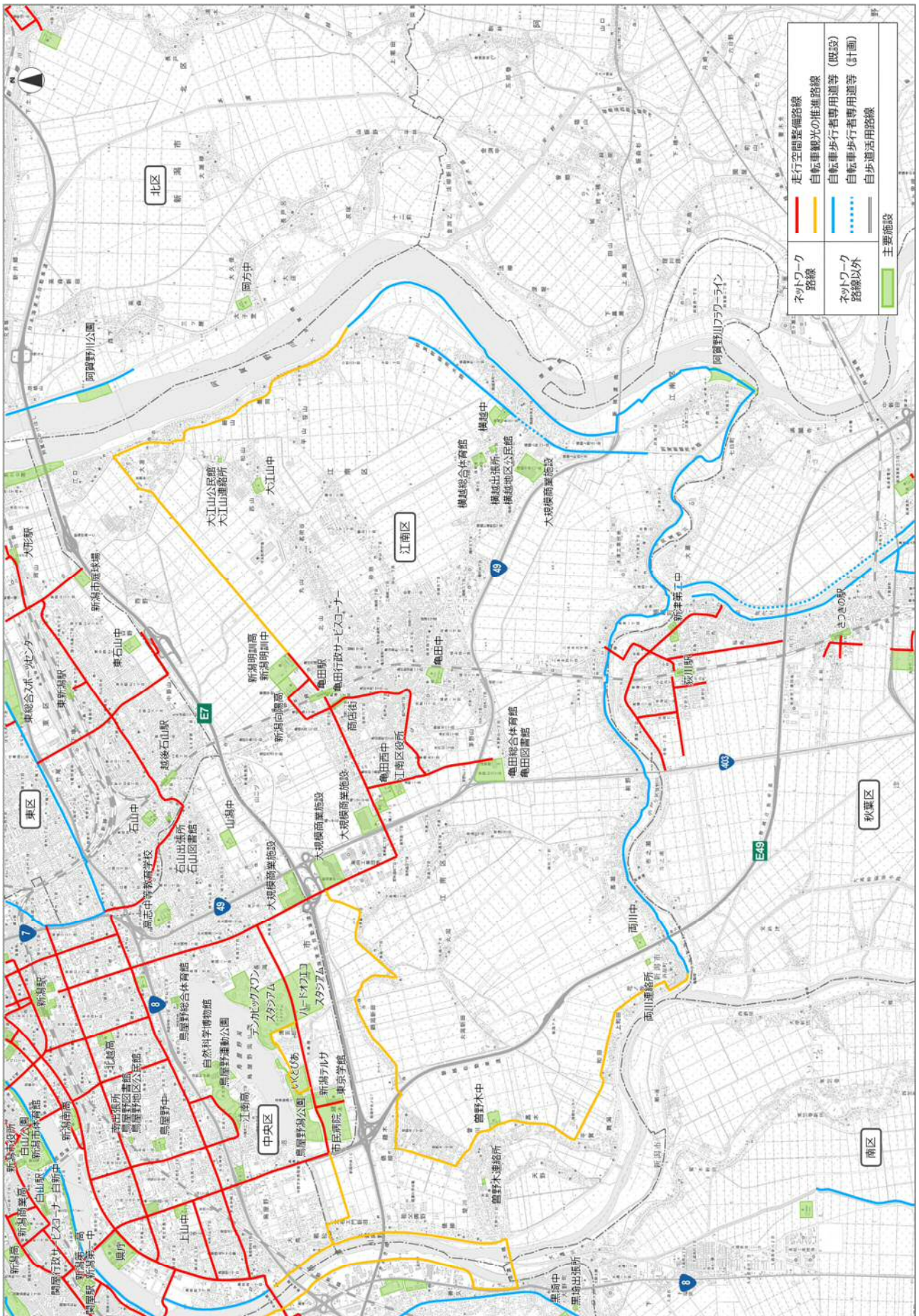


■中央区



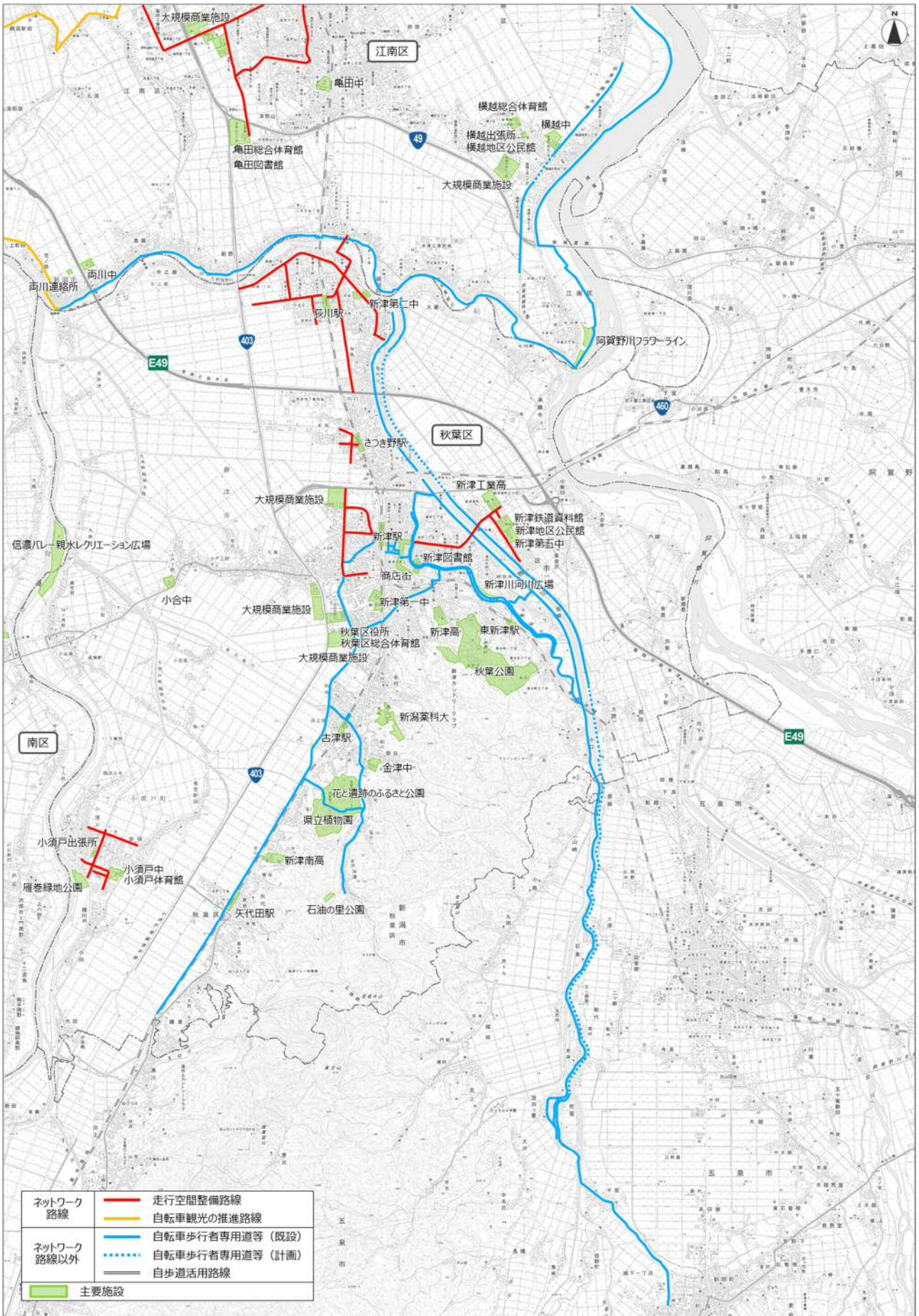


■ 江南区



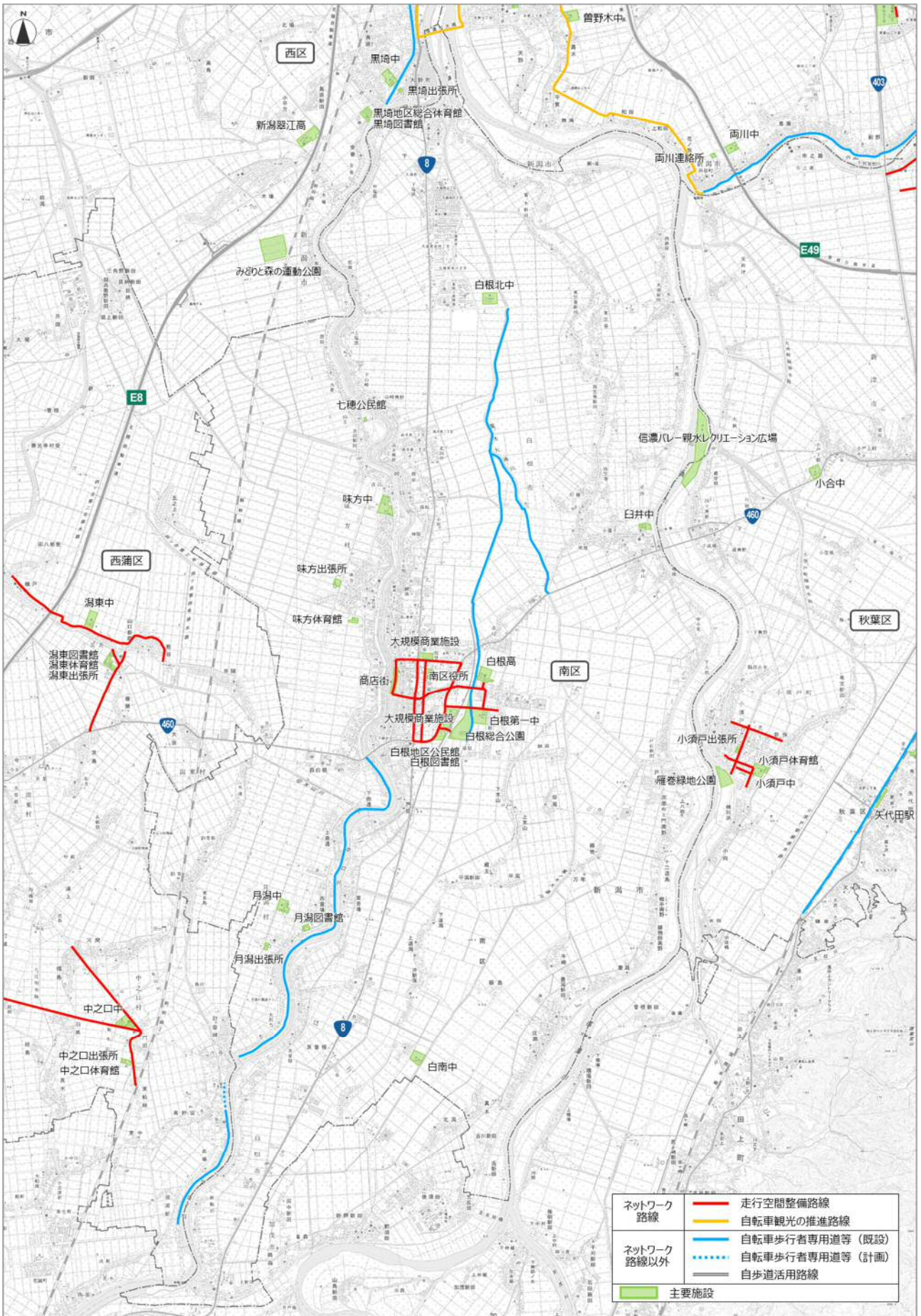


■秋葉区



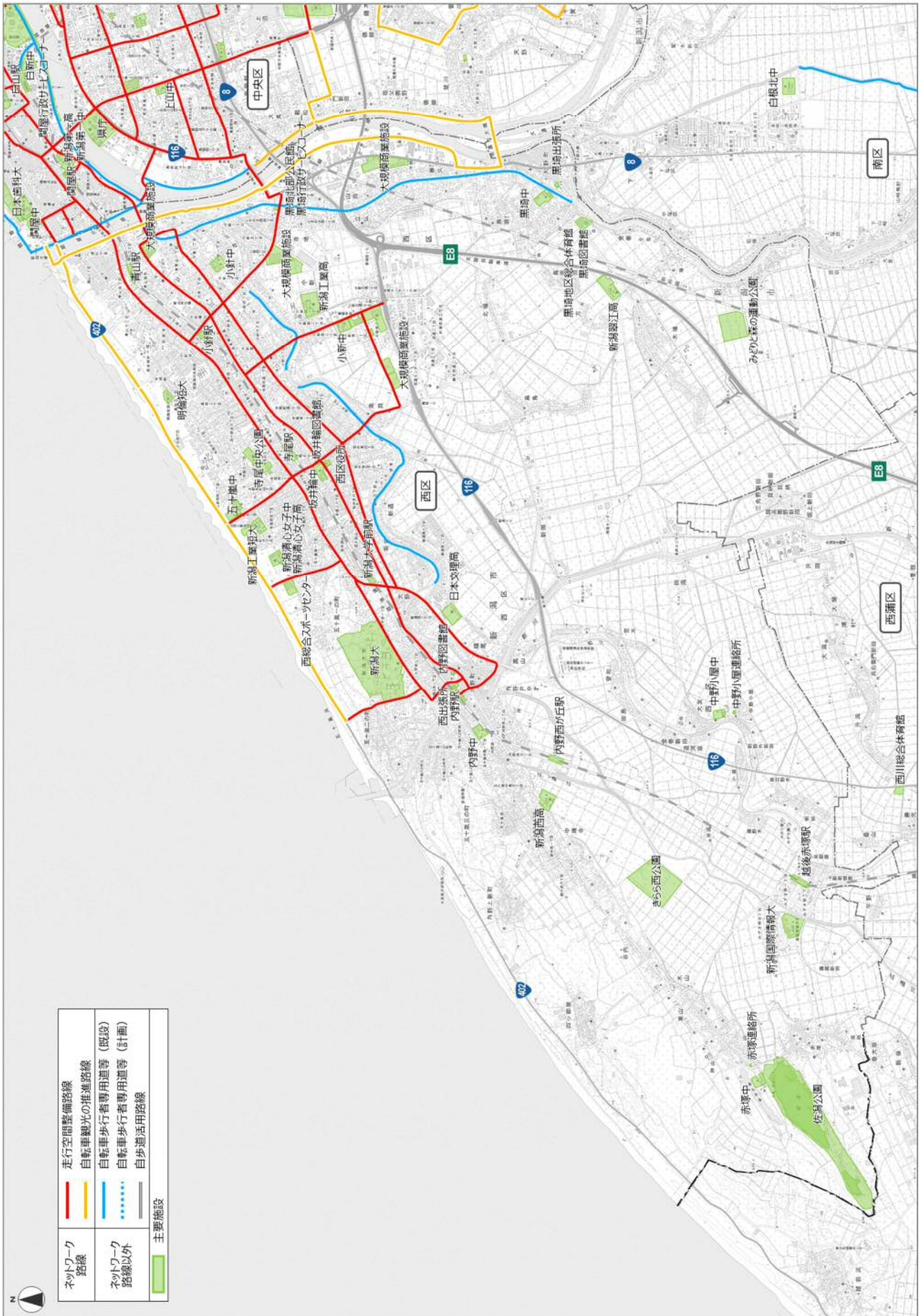


■南区



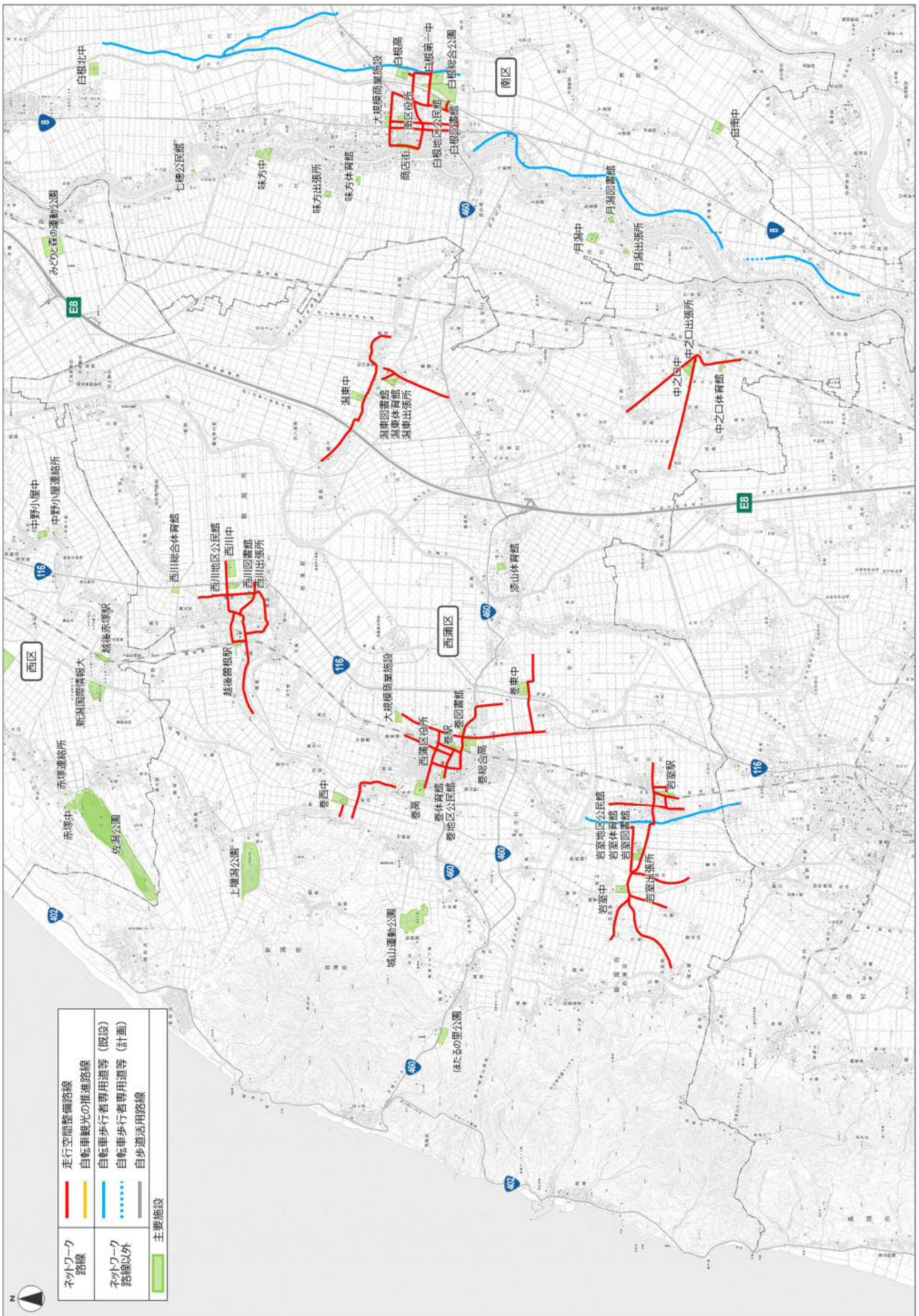


■西区





■西蒲区





自転車走行空間ネットワーク延長は、当初約 154km に対して約 124km 増加し、計約 279km となる。

表 6-3 自転車走行空間ネットワーク延長

(単位：km)

	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区	計
走行空間整備路線	13.2	44.7	70.8	9.8	17.4	8.4	37.0	37.5	238.8
自転車観光の推進路線			2.6	22.9			14.4		39.9
計	13.2	44.7	73.4	32.7	17.4	8.4	51.4	37.5	278.7

表 6-4 見直し前後の自転車走行空間ネットワーク延長

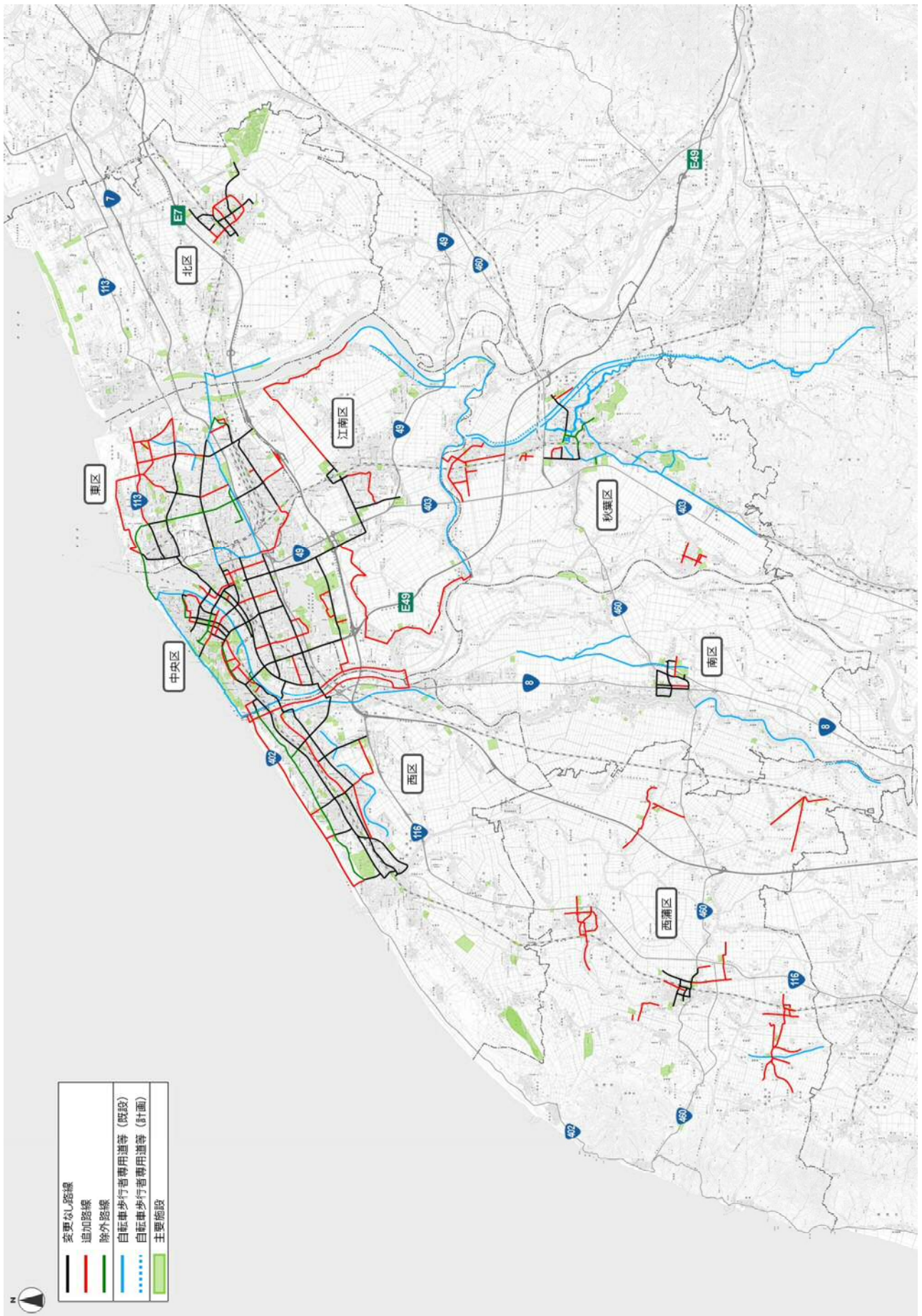
(単位：km)

	前回 計画改訂時 (H25 年度)	今回 計画改訂時 (H30 年度)	増減	増減の内訳			
				変更 なし	追加路線		除外 路線
						うち、自転車 観光の推進 路線	
北区	8.3	13.2	+4.9	8.3	+4.9		
東区	27.8	44.7	+16.9	20.9	+23.8		-6.9
中央区	56.7	73.4	+16.7	50.0	+20.8	2.6	-6.7
江南区	7.7	32.7	+25.0	7.7	+2.1	22.9	
秋葉区	7.1	17.4	+10.3	3.8	+13.6		-3.3
南区	6.9	8.4	+1.5	6.9	+1.5		
西区	35.0	51.4	+16.4	26.9	+10.1	14.4	-8.1
西蒲区	4.9	37.5	+32.6	4.9	+32.6		
計	154.4	278.7	+124.3	129.4	+109.4	39.9	-25.0

次頁に見直し前後の自転車走行空間ネットワーク路線を示す。



<参考：見直し前後の自転車走行空間ネットワーク比較>





(2) とめる ～駐輪計画～

自転車利用者のニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪スペースの確保や駐輪場への誘導を行い、路上駐輪の削減や自転車利用促進につなげるための施策メニューを立案する。

【とめる ～駐輪計画～】

自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟

<基本方針>

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

<計画の考え方>

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

【駐輪場整備の留意点】

- 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年度に設定した収容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。

表 6-5 駐輪計画 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー	重点度
利用しやすい駐輪場の確保	①新潟駅周辺の駐輪場整備	最重点
安心・安全で快適な歩行空間の確保	②鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外の JR 駅）	重点
既存駐輪場の効率的な活用	③まちなかの駐輪場整備	最重点
	④バス停付近の駐輪場整備	その他



①新潟駅周辺の駐輪場整備 【最重要】

<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空きスペース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。 				
<p>実施内容 と考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高架下駐輪場整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> 目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。 高架下駐輪場整備について、民間委託による整備や有料化の是非を検討する。 設置場所は利用者にとって利便性の高い場所での確保を目指す。また、駅の東側、西側のバランスに配慮する。 高架下駐輪場の整備完了まで既存駐輪場周辺の放置自転車対策（既存駐輪場への誘導等）を実施する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="343 627 774 761" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【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。</p> </div> <div data-bbox="805 627 1236 784" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【新潟駅周辺の総駐輪台数】</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>既存駐輪場への駐輪台数</th> <th>路上駐輪台数</th> </tr> <tr> <td>平日:3,381台 休日:3,481台</td> <td>平日:898台 休日:844台</td> </tr> </table> <p>※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果</p> </div> <div data-bbox="1268 638 1428 772" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>目標台数</p> <p style="font-size: 24px; font-weight: bold;">4,500台</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <div style="margin-top: 10px;"> <p>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</p> </div> </div>	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
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				
<p>高架下利用イメージ</p> <p>●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。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> </div> <div style="width: 45%;"> <p>高架全面開業イメージ図</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p>高架下利用(イメージ)</p> <p>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。</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>側道イメージ図</p> <p>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。</p> </div> </div>					



②鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅） **【重点】**

<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空きスペースを有効に活用するなど、利用しやすい場所での駐輪場整備を目指す。 ◇ 自転車利用者が集中する公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備する。 ◇ 駅周辺の駐輪場などの既存施設を活用し、改良を図るとともに、駐輪場へ誘導する施策を行い、駐輪場の利用効率向上や適正利用の促進を図る。
<p>実施内容 と考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅周辺駐輪場の駐輪実態調査の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・調査結果に基づく駐輪需要を満足する収容台数を確保する。 ・新たに駐輪場を整備する場合は、駅前広場の改修等と併せて実施するものとする。 ◇ 駐輪場の屋根、ラックの設置必要箇所の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者の利便性向上のため、屋根、ラックが未設置の駐輪場について、駐輪実態調査結果や地域の声を踏まえ、設置必要箇所を整理する。 ◇ 駐輪場の屋根、ラックの整備優先度の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・調査結果を踏まえ、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高いものから整備を推進する。
<p>新潟市内のJR駅 網図（概要図）</p> <p>上段：駅名 下段：駐輪収容台数</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="438 1594 783 1850"> <p>(写真) 豊栄駅北口自転車等駐輪場</p> </div> <div data-bbox="946 1594 1292 1850"> <p>(写真) 石宮公園地下自転車駐輪場</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="331 1910 820 2002"> <p>□ 屋根の利点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨や雪から自転車を守り、錆や汚れ、劣化などを軽減できる。 </div> <div data-bbox="884 1910 1425 2033"> <p>□ ラックの利点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車転倒の防止と整理・整列駐輪が期待できる。 ・ラックによっては高い収容能力で省スペースを有効活用することができる。 </div> </div>	



③まちなかの駐輪場整備 【最重要】

<p>手段</p>	<p>◇ 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空きスペース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。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 万代地区の駐輪場整備の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 目標収容台数は1,000台とし、道路空間再配分による駐輪スペースの創出などにより、駐輪場整備を検討する。 現状では、地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね足りているが、弁天仮設駐輪場が収容台数を大幅に超過しているため、対策を検討する。 <p>◇ 古町地区の駐輪場整備計画の再整理</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況で地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね足りていることや、中央区役所の移転、古町7番地区第1種市街地再開発（旧大和）など大きな需要変化の可能性があるため、当面は整備計画の見直しは行わない。 ※完成後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施。 古町通6、7番町では、依然として路上駐輪が多いため、放置自転車対策（既存駐輪場への誘導等）を実施する。

<p>【万代地区の整備の考え方】</p> <p>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時間駐輪する自転車は大規模な駐輪場へ誘導する</p>	▶	<p>【万代地区の総駐輪台数】</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">既存駐輪場への駐輪台数</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">路上駐輪台数</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">平日:271台 休日:296台</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">平日:443台 休日:554台</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果</td> </tr> </table>	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		▶	<p style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">目標台数</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">1,000台</p>
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										

万代地区の駐輪需要と供給

	0	200	400	600	800	1000 (台)
計画策定時 (H21)	296	296	296	296	296	296
収容台数 313台	→					951
現況 (H29)	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566	566	566	566	566	566
	566					



実施内容
と考え方

【古町地区の整備の考え方】

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転車駐車場や、道路上等の駐輪場へ誘導する。

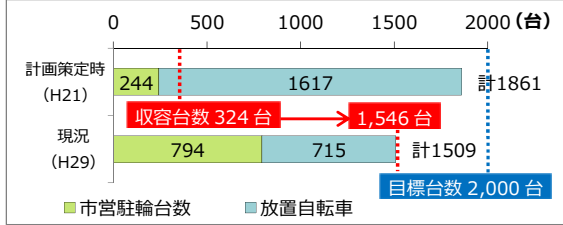
【古町地区の総駐輪台数】

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

目標台数

2,000台

古町地区の駐輪需要と供給



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



放置自転車の多い古町通6番町、古町通7番町において、既存駐輪場への誘導や啓発を併せた放置自転車対策を実施



上古町駐輪場



西堀通6番町駐輪場



本町通6番町駐輪場



古町通7番町路上駐輪場の状況



④バス停付近の駐輪場整備 【その他】

<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 交通事業者、商店街、交通管理者等と連携し、空きスペース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。
<p>実施内容 と考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ バス停付近の駐輪場の設置必要箇所の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握する。 ・特に、鉄道駅がなく、バスが主な交通手段となっている西区、南区の国道8号沿いのバス停について検討する。 ◇ バス停付近の駐輪場の整備優先度の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・調査結果を踏まえ、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高いものから整備を推進する。 <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;"> <div data-bbox="363 745 847 1106"> <p>大通小学校前バス停 (南区)</p> </div> <div data-bbox="895 745 1378 1106"> <p>市役所ターミナル前自転車駐車場 (中央区)</p> </div> </div> <div style="text-align: center; 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> <p>バス停から歩ける範囲の人しか利用していない。</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>↓</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【将来】</p> <p>停留所付近に駐輪場を整備することで、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>



【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) しくみ ～放置自転車対策～

路上駐輪や駐輪場内の長期放置自転車を削減するため、放置禁止区域^{※4}の拡大や撤去の強化などの施策メニューを立案する。

【しくみ ～放置自転車対策～】

“しくみ”をつくり、歩行者にやさしく、風景にとけ込むまち新潟

<基本方針>

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

<計画の考え方>

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

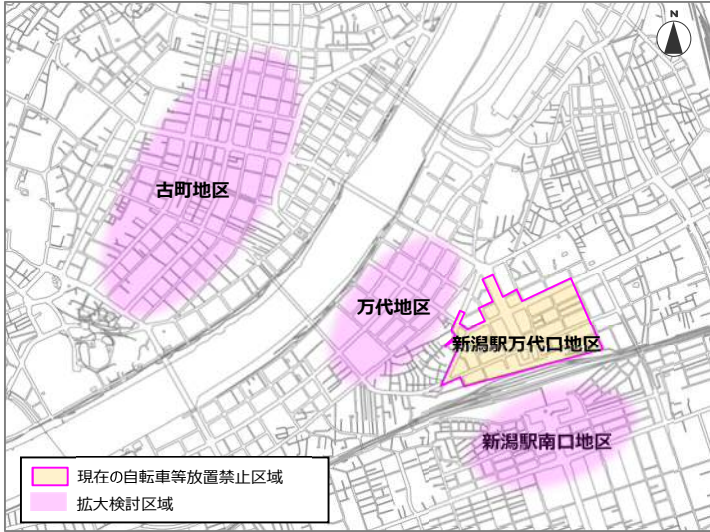
表 6-6 放置自転車対策 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー	重点度
路上放置自転車の削減 駐輪場内の長期放置自転車の削減	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	重点
	②撤去の強化	重点
	③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例 ^{※5} の改正」	その他
放置自転車の有効活用	④撤去自転車のリサイクルの推進	重点

※4、5 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照




① 放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化 [重点]

<p>手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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する。
<p>実施内容 と考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 新潟駅南口地区、万代地区、古町地区の放置禁止区域の指定時期や範囲、規制時間を協議 <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の駐輪場を確保した後に、地元とも調整を行いながら放置禁止区域を指定する。 ・放置禁止区域の指定は、区域内の撤去作業に要する予算や人員確保が必要であることにも留意し、検討を進める。 <p>新潟駅南口地区</p> <p>地元との意見交換会を踏まえ、仮設第2駐輪場付近の放置自転車対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。</p> <p>万代地区</p> <p>地元との意見交換会を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。</p> <p>古町地区</p> <p>地元との意見交換会を踏まえ、古町通6番町、7番町の駐輪対策の実施と併せ、通勤・通学者のみを対象とした放置禁止区域の指定時期や範囲、規制時間を設定する。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 新潟駅南口地区の駐輪場の有料化を検討 <ul style="list-style-type: none"> ・放置禁止区域指定範囲内の駐輪場を対象として有料化について検討する。 ・現状の有料駐輪場（石宮公園地下駐輪場）や他都市の有料駐輪場の課題を踏まえ、たうえで検討を進める。 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p><有料化の主なねらい></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期放置自転車の抑制による駐輪場利用の適正化 ・受益者負担による不公平感の緩和やより利便性・安全性の高い駐輪場の整備 </div>


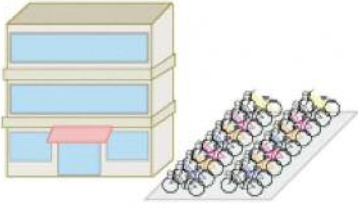


②撤去の強化 [重点]

手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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削減に向けた取組を行う。
実施内容 と考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 放置禁止区域内の放置自転車の撤去の継続実施 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車等放置防止条例に基づき、放置禁止区域内の放置自転車の撤去を行う。 ・警告札取付けの1～2時間程度後に撤去する。 ・撤去回数は、H27年度より撤去回数を増加したことで放置自転車が大幅に減少していることから現在の水準を維持することを基本とするが、撤去作業に要する予算や人員確保が必要であることから、今後の撤去台数の推移を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。 ◇ 撤去の緩和措置制度を検討 <ul style="list-style-type: none"> ・体が不自由等特別な理由があり、駐輪場から目的施設へ徒歩で向かうのが困難な方に対して、撤去対象から除外する仕組みを検討する。 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">＜広島市の事例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆対象者：身体の障がいにより、長距離の歩行（300m程度の連続歩行）や駐輪場のスロープ・階段の通常の昇降が困難と認められる方で次のいずれかに該当する方 <ol style="list-style-type: none"> (1) 次に掲げる身体障がい者障がい程度等級表に該当する方 下肢、体幹、移動機能、心臓機能、じん臓機能、呼吸器機能の障がい (2) (1)以外の方で、症状が固定している病気により、歩行が困難であることが、医師の診断書により確認できる方 ◆実施方法：上記の認定者に交付した右の認定シールを自転車、原動機付自転車に貼付することにより、対象自転車、原動機付自転車を把握し、撤去の対象から除外します。 <div style="text-align: right;">  </div> </div> ◇ 駐輪場内の放置自転車の撤去の継続実施 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車等駐輪場条例および新潟市自転車等放置防止条例に基づき、市営駐輪場内の放置自転車の撤去を行う。 ・警告札取付けの7日程度後に撤去する。 ・撤去回数は年1回を基本とする。 ※パトロールや市民からの通報などで発見した場合は、条例に基づき撤去を行う。 ◇ 今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車を啓発し発生を抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場への自転車の乗り捨てに対する啓発活動を実施する。 ・対象は市内の高校生以上の学生とし、卒業時期の乗り捨てを抑制する。 ◇ 今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車を再利用する仕組みを検討 <ul style="list-style-type: none"> ・今後使用予定のない自転車がある場合、利用者から自転車再利用取扱業者（レンタサイクル事業者、自転車軽自動車商組合を想定）へ連絡し、直接無償譲渡してもらう仕組みづくりを検討する。



③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正 【その他】

<p>手段</p>	<p>◇ 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。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 民間施設の駐輪場の適正な附置義務の整備台数を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 過去に附置義務で設置した民間駐輪場の利用実態調査を実施し、収容台数の拡大だけでなく、縮小も含めて適正な駐輪台数を設定する。 <p>◇ 駐輪場設置場所の配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>【附置等改正による適正な民間施設の駐輪場のイメージ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="343 719 823 1043" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; border-radius: 5px; padding: 2px;">現在</p>  </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">➔</div> <div data-bbox="914 719 1394 1043" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #800040; color: white; border-radius: 5px; padding: 2px;">計画</p>  </div> </div>



④撤去自転車のリサイクルの推進 [重点]

<p>手段</p>	<p>◇ 撤去自転車の処分費低減に向けた取り組みを行う。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ リサイクルの継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公用車、レンタサイクル※6として活用する。 ・ 自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売する。 <p>◇ 保管自転車の品質劣化防止策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 品質劣化防止のため、次の方法を検討する。 <ol style="list-style-type: none"> ① 6ヶ月間の保管期間の短縮（新潟市自転車等放置防止条例実施要綱の改正） ② 今後使用予定のない自転車がある場合、利用者から自転車再利用取扱業者へ連絡し、直接無償譲渡してもらう ③ 当初からリサイクルの可能性のある自転車は、屋内保管やブルーシート等で覆うことにより劣化を防ぐ <p>◇ 処分自転車の売却方法の再検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 単価契約として業者に売却を行っているが、鉄くず価格の変動により、鉄くず費としての収入と運搬費・廃タイヤ処分費の支出のつりあいが取れなくなることがあり、安定して有価化することができない。このことから、自転車買取に特化した県外業者との契約も含め、売却方法を再検討する。 <p>【保管期間短縮の計画イメージ】</p> <p>The diagram illustrates the impact of shortening the storage period. In the '現在' (Current) scenario, bicycles are stored for 6 months, leading to degradation and a lower scrap value. In the '計画' (Plan) scenario, the storage period is shortened to 3 months, which allows for an increase in the number of bicycles that can be sold for scrap, thereby increasing the scrap value.</p>

※6 参考資料（7）用語解説集（P.参-31）参照



(4) まもる ～啓発活動計画～

適正な自転車利用を促進するために、既存の施策を継続及び見直しながら、年代や属性にあわせて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。

【まもる ～啓発活動計画～】

ルールを“まもり”、自転車に乗る人が快適に、人にやさしいまち新潟

<基本方針>

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

<計画の考え方>

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

表 6-7 啓発活動計画 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー	重点度
走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上	①交通安全教室の開催	最重点
	②街頭での直接指導	最重点
自転車利用へ転換、自転車の利用促進	③自転車通勤の推進	その他
	④シェアサイクリングの推進	重点
走行ルールと駐輪マナーに対する意識の向上 自転車利用へ転換、自転車の利用促進	⑤チラシやホームページ等による情報発信	重点
	⑥サイクルイベントの開催	その他







①交通安全教室の開催 【最重要】

手段	<p>◇ 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。</p>
実施内容 と考え方	<p>◇ 幼稚園・保育園、小学校での活動の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幼稚園・保育園、小学校での実施率は90%前後と高い水準で推移しており、継続して実施していく。 ・ 幼稚園・保育園では、歩行者目線で自転車の動きに注意することを教える。 ・ 小学校では、自転車の基本的な走行ルールを教えるとともに、歩道を走行するときのルールも教える。 <p>◇ 中学校・高校での活動の継続実施・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中学校の実施率は増加傾向であるが、未だ40%と低いことから実施率向上を図る。 ・ 中学校・高校では、車道走行が基本ルールであることの再認識をしてもらう。 ・ 警察と連携し、実技指導やスケアード・ストレイト教育法（恐怖を実感し、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法）による事故の疑似体験を通じた交通安全教室を行う。 <p>◇ 実施内容の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教室の際に、小学校、中学校の自転車のルールの周知度を把握するアンケートなどを行い、実施内容の改善を図る。 <p>◇ 地域住民（特に高齢者）に対する活動の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者に対しては毎年100回前後の交通安全教室を開催しており、今後も継続的に実施していく。 ・ 高齢者は、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「交通事故に合わない、起こさない」という意識を一人ひとりに普及させる。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="320 1261 683 1529"> <p>交通安全教室</p> </div> <div data-bbox="691 1261 1050 1529"> <p>スケアード・ストレイト 自転車交通安全教室</p> </div> <div data-bbox="1058 1261 1420 1529"> <p>学校での シミュレータによる学習</p> </div> </div>



②街頭での直接指導 【最重要】

手段	<p>◇ 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。</p>	
実施内容 と考え方	<p>◇ 街頭指導場所及び指導方法の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行ルールに対する指導は、学校前や自転車事故が起こった箇所などから街頭指導場所を選定し、各季の交通安全運動期間の実施内容の一つとして計画する。 ・ 路上駐輪に対する指導は、路上駐輪が多い場所などから街頭指導箇所を選定し、周辺駐輪場の場所と利用方法などを案内し、誘導を図る。 ・ 駐停車・荷捌きのドライバーに対して、自動車の走行に関する自転車への配慮、ルールを周知し、自転車が優先であることを認識するよう指導する。 	
		
	街頭指導（新潟市西区）	街頭指導（新潟市中央区）
		
	街頭指導（新潟市南区）	街頭指導（新潟市中央区）



③自転車通勤の推進 【その他】

手段	<p>◇ 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行う。</p>												
実施内容 と 考え方	<p>◇ 通勤時の自転車利用促進策の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用を促進する活動（「エコモビ推進運動」^{※9}など）を継続実施するとともに、自転車走行空間や駐輪場などのハード整備を行い、自転車を乗りやすい環境を創出する。 <p>【エコモビ推進運動 H28～】</p> <div data-bbox="331 533 986 725" style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>エコモビ実践例 新潟県環境省環境化推進課エコモビキャラクター「とめぞんくん」</p>  <p>公共交通機関の利用 徒歩・自転車での移動 エコドライブの実践</p> </div> <div data-bbox="331 734 976 806" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>「エコモビ推進運動」登録者に実践していただきたい取組みの一つとして、「自転車・徒歩通勤の奨励」を挙げている。</p> </div> <div data-bbox="1008 524 1426 766" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>エコ モビリティ ライフ（エコモビ）とは？ 「エコ モビリティ ライフ（エコモビ）」とは、環境の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、電車・バス等の公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車、社用車などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのことを言います。</p> </div> <p>【エコモビ推進運動 参加企業の取り組み例】</p> <table border="1" data-bbox="322 913 970 1115"> <thead> <tr> <th></th> <th>H28年</th> <th>H29年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>参加者数</td> <td>7</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>参加率（%）</td> <td>3</td> <td>41</td> </tr> <tr> <td>CO₂削減量^{※2}（kg）</td> <td>144</td> <td>1,517</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="989 882 1410 1115" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">  </div> <div data-bbox="995 1155 1414 1227" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>電気アシスト自転車を購入し 社内で貸出しを開始</p> </div> <div data-bbox="367 1267 1375 1917" style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●マイカー通勤から自転車通勤へ 企業にとって、マイカー通勤には駐車場の確保や排気ガスや騒音による近隣からの苦情など、抱える問題も多い。また、通勤時の交通渋滞も都市交通の大きな問題の1つとなっている。こういった問題に対し、企業側が自転車通勤を奨励することで解決につながり、またエコ企業としてイメージアップになる。 ●環境への影響、健康維持の効果を実感 自転車で走った距離に応じて、車で走った際のCO₂排出量を計算する。みんなでどのくらいのCO₂排出抑制に効果があったかを実感する。また、消費カロリーなど健康面への効果も実感できるものとする。 ●サイクル&ライド 最寄りの駅やバス停まで自転車で移動し、そこから公共交通機関を利用し目的地へ向かう、サイクル&ライドを促進するとともに、自転車利用マナー・ルールの意識向上を図る。 </div>		H28年	H29年	参加者数	7	94	参加率（%）	3	41	CO ₂ 削減量 ^{※2} （kg）	144	1,517
	H28年	H29年											
参加者数	7	94											
参加率（%）	3	41											
CO ₂ 削減量 ^{※2} （kg）	144	1,517											

※2、9 参考資料（7）用語解説集（P.参-29、34）参照



④シェアサイクリングの推進 **【重点】**

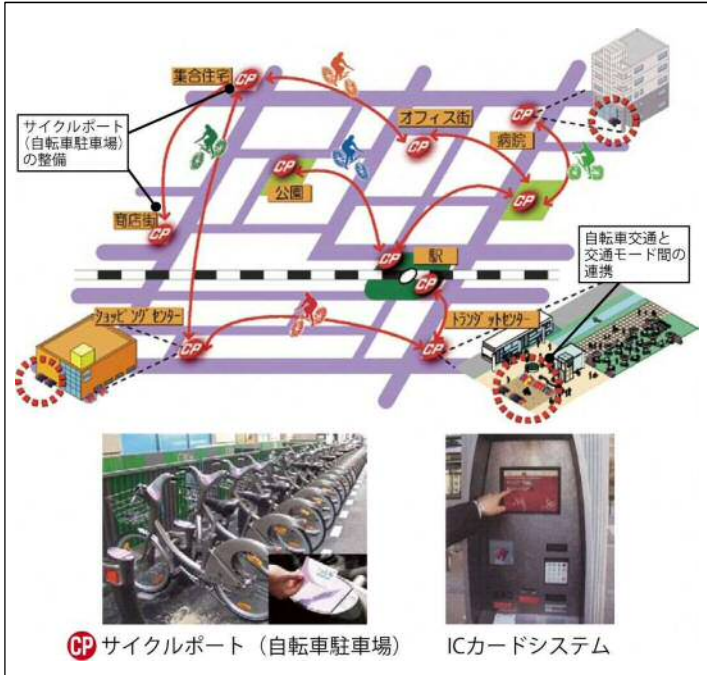
<p>手段</p>	<p>◇ 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行う</p>
<p>実施内容 と 考え方</p>	<p>◇ 観光目的のレンタサイクル※⁶事業の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光を目的に各区で展開しているレンタサイクル事業を継続的に実施していく。 <p>◇ 企業参入型のコミュニティサイクル※⁶の導入の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一定の地域内にサイクルポートを設置し、自由に貸出・返却ができ、IoT※を活用した利用者にとって利便性の高いシステムの構築を図る。 ※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。 にいがたレンタサイクルでは、既に複数のポートで貸出・返却ができるシステムを構築しているが、ポートの増設やIoTの活用などにより、更に利便性の高いものとするため、事業者との連携を視野に検討を進める。 検討にあたっては、駅やバス停からのイグレス（駅から学校・勤務地への移動）交通としての自転車利用増加を図るため、通勤・通学にも利用できるシステムを検討する。 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>【コミュニティサイクルの概念図】</p>  </div>



にいがたレンタサイクル
(新潟市中央区)



スマートクルーズ
(新潟市中央区)



[出典] (公社)日本交通計画協会資料

※6 参考資料 (7) 用語解説集 (P.参-31) 参照



⑤チラシやホームページ等による情報発信 【重点】

手段	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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 ◇ 人が多い箇所や団体と繋がるような啓発方法を検討し実施していく
実施内容 と考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◇ ポスター、チラシ、ホームページ、SNS（ソーシャル・ネットワーク・サービス）、広報誌、マスコミ等による情報発信の継続実施・拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・媒体ごとに情報発信したい対象や内容、更新頻度などを体系的に整理し、計画的に情報を発信する。 ・特に、今後はドライバーに対する啓発を強化する。 <ol style="list-style-type: none"> ①自動車学校や運転免許センターでの自転車走行ルールに対する啓発 ②ドライバーに自転車とのすれ違い時に安全な距離を保ってもらうため、思いやり1.5m運動を推進（シール配布、バスラッピング*¹²等） <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>●思いやり 1.5m 運動</p> <p>自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは 1.5メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行していただくよう呼び掛けるもの。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ポスターデザイン</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ステッカーデザイン</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>※バス画像：（株）新交企画ホームページより バス広告イメージ</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 自転車購入店での啓発チラシ配布の継続実施 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車購入時に、保険の加入促進や自転車安全利用五則についてのチラシを配布し、自転車利用者の安全な利用を図る。 ◇ 自転車 Web マップの作成 <ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンの位置情報を利用して、自転車走行空間ネットワーク路線や注意してほしいヒヤリ箇所、駐輪場の位置がわかる市内全域の Web マップを作成する。 ◇ 注意喚起看板等の設置箇所の抽出 <ul style="list-style-type: none"> ・過年度の自転車事故発生状況から、次の基準で看板等の設置により現地での注意喚起を行う箇所を抽出する。 <ol style="list-style-type: none"> ① 過去5年間で自転車関連の死亡事故が発生している場所 ② 過去5年間で5件（年1件）以上の自転車関連の事故が発生している場所 ③ その他、自転車の利用が特に多く事故に対する注意喚起が必要な場所

*12 参考資料（7）用語解説集（P.参-35）参照



⑥サイクルイベント※7の開催 【その他】

手段	<p>◇ 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</p>
実施内容 と 考え方	<p>◇ 大規模サイクルイベントの継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規模の大きい次のイベントは継続実施を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ①新潟シティライド（ロング、ミドル、ショート） ②新潟ヒルクライム <p>◇ 区のサイクルイベントの実施の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 江南区の実践をモデルケースに、各地域の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を検討する。 <p>◇ その他自転車利用促進に繋がるイベントの継続実施・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 親子の自転車乗り方教室の継続実施及び拡充を図る。 ・ 小学校低学年の自転車に乗れない児童を対象に、自転車の乗り方について指導し、併せて保護者に対して交通ルールを再確認してもらう。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>新潟シティライド</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>新潟シティライド</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>新潟ヒルクライム</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>江南区区めぐり自転車交流会</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>親子自転車乗り方教室の開催</p> </div>

※7 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



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^{*8}」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^{*8}」を設定し、計画の評価・見直しを行いながら進めていく。

1) アウトプット指標（活動指標）

最重点項目についてアウトプット指標を設定し、目標達成を目指す。

表 7-1 アウトプット指標（活動指標）

	最重点項目	指標		計画策定時 (H21年度)	前回 計画改訂時 (H25年度)	現況 (H29年度)	目標 (H34年度) (2022年度)	備考
はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク 路線等の 自転車走行 空間の確保	自転車走行空間 の整備延長 (整備率)		-	6.4km (2%)	74.6km ^{*1} (27%)	150km (54%)	ネットワーク 路線延長： 279km (うち、観光推進 路線 40km)
とめる 駐輪 計画	①新潟駅周辺 の駐輪場整 備	駐輪場の	新潟駅 周辺	4,425台 (98%)	4,404台 (98%)	4,404台 ^{*2} (98%)	4,500台 ^{*2} (100%)	目標： 4,500台
			古町 地区	324台 (16%)	811台 (41%)	1,546台 (77%)	-	目標： 2,000台 ^{*3}
	③まちなかの 駐輪場整備		万代 地区	313台 (31%)	313台 (31%)	951台 (95%)	1,000台 (100%)	目標： 1,000台
しくみ 放置 自転車 対策	-	-		-	-	-	-	最重点メニ ーなし
まもる 啓発 活動 計画	①交通安全 教室の開催 ^{*4}	-		-	-	-	- (継続実施)	
	②街頭での 直接指導	1年に1回以上 啓発活動を実施 する整備済み 路線数		1路線	1路線	8路線	11路線 ^{*5}	

*1：現況の74.6kmの内訳は、前計画のネットワーク路線43.1kmとネットワーク路線以外31.5km（自転車歩行者道活用の21.2kmは含まない）。

*2：現況では仮設駐輪場3,033台を含む。目標4,500台は本設での整備台数。

*3：古町7番地区第1種市街地再開発完成後に駐輪実態調査を行い、見直しを行う予定。

*4：①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。

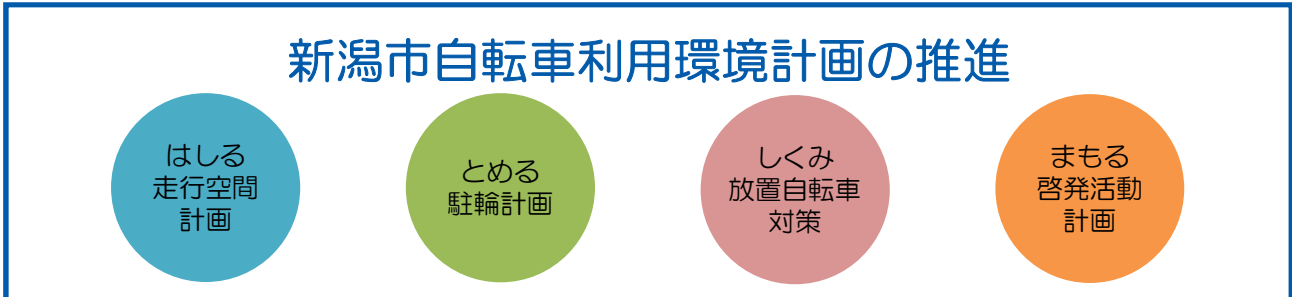
*5：東区、中央区、西区は各2路線、北区、江南区、秋葉区、南区、西蒲区は各1路線



2) アウトカム指標（成果指標）と市民満足度

アウトカム指標を設定し、新潟市自転車利用環境計画の推進により目標達成を目指すとともに、市民満足度（市政世論調査の満足度）アップも目指す。

表 7-2 アウトカム指標（成果指標）と市民満足度



■ アウトカム指標

指標	計画策定時 (H21 年度)	前回 計画改訂時 (H25 年度)	現況 (H29 年度)	目標 (H34 年度) (2022 年度)	備考	
自転車分担率	—	9.1% (H23 年度)	7.5% (H28 年度)	↗	新潟市内都市交通特性調査	
自転車事故	742 件 (H21 年)	564 件 (H24 年)	275 件 (H29 年)	↘	交通年鑑、新潟県警察資料による	
通行区分 順守率	—	10%	44%	60%	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)	—	715 台 (H29 年度)	400 台 (約 8 割減)	路上駐輪台数調査の比較
	万代地区	554 台 (H21 年度)	—	33 台 (H29 年度)	↘	路上駐輪台数調査の比較

■ 市民満足度

項目	計画策定時 (H21 年度)	前回 計画改訂時 (H25 年度)	現況 (H29 年度)	目標 (H34 年度) (2022 年度)	備考
走行空間整備 (はしる)	—	15.6%	15.9%	↗	H25 年度は「第 40 回市政世論調査」、H29 年度は「第 44 回市政世論調査」より 次回は H34 年度に実施予定
駐輪場整備 (とめる)	—	19.0%	20.4%	↗	
放置自転車対策 (しくみ)	—	20.2%	28.3%	↗	
啓発活動 (まもる)	—	11.5%	15.5%	↗	

※設問に対する回答のうち、「満足」、「やや満足」と回答した割合



(2) 取り組み計画と体制

計画内容が具体的に推進するように、関係者との連携・協力体制を構築し、取り組みを実施していく。

	施策メニュー	実施内容	年度					主な実施 (協力)体制	
			H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)		
はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク 路線等の自転 車走行空間の 確保	自転車ネットワーク路線 の選定基準の見直しとネ ットワークの再設定	実施						・土木総務課
		新潟市自転車走行空間 整備ガイドライン※ ³ の見 直し	実施						・土木総務課
		走行空間を年次計画に 沿って整備	整備						・土木総務課 ・各区建設課 ・東西土木事務所 ・新潟国道事務所 ・(新潟県警) ・(交通事業者)
とめる 駐輪 計画	①新潟駅周辺 の駐輪場整備	高架下駐輪場整備の検 討	整備検討				工事着手	・新潟駅周辺整備 事務所 ・中央区建設課 ・土木総務課 ・(JR 東日本)	
		既存駐輪場の放置自転 車対策	実施					・土木総務課 ・中央区建設課 ・(JR 東日本)	
	②鉄道駅周辺 の駐輪場整備 (新潟駅以外 のJR 駅)	駅周辺駐輪場の駐輪実 態調査の実施	実施					・土木総務課 ・各区建設課	
		駐輪場の屋根、ラックの 設置必要箇所の把握	実施					・土木総務課 ・各区建設課	
		駐輪場の屋根、ラックの 整備優先度の検討	実施	整備検討				・土木総務課 ・各区建設課	
	③まちなかの駐 輪場整備	万代地区の駐輪場整備 の検討	整備検討					・土木総務課 ・中央区建設課 ・(新潟県警) ・(地元商店街)	
		古町地区の駐輪場整備 計画の再整理		実施	必要に応じて整備			・土木総務課 ・中央区建設課 ・(新潟県警) ・(地元商店街)	
	④バス停付近 の駐輪場整備	バス停付近の駐輪場の 設置必要箇所の把握	実施					・土木総務課 ・各区建設課 ・(都市交通政策課) ・(交通事業者)	
バス停付近の駐輪場の 整備優先度の検討		実施	整備検討				・土木総務課 ・各区建設課 ・(都市交通政策課) ・(交通事業者)		

※3 参考資料(7)用語解説集(P.参-30)参照



	施策メニュー	実施内容	年度					主な実施 (協力)体制
			H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止区域* ⁴ の拡大及び駐輪場の有料化	新潟駅南口地区、古町地区、万代地区の放置禁止区域の指定時期や範囲、規制時間を協議	協議					<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・中央区建設課 ・(JR 東日本) ・(地元商店街) ・(地元自治会)
		新潟駅南口地区、古町地区、万代地区の駐輪場の有料化を検討	検討					
	②撤去の強化	放置禁止区域内の放置自転車の撤去の継続実施	実施					・中央区建設課
		撤去の緩和措置制度を検討	検討	必要に応じて実施				<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・中央区建設課 ・(障がい福祉課)
		駐輪場内の放置自転車の撤去の継続実施	実施					・各区建設課
		今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車を啓発し発生を抑制	検討	実施				<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・各区建設課 ・(高校、大学、専門学校)
		今後使用予定のない駐輪場内の長期放置自転車を再利用する仕組みを検討	検討	実施				<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・各区建設課 ・(自転車事業者) ・(高校、大学、専門学校)
		③自転車等駐車場の附置義務等に関する条例* ⁵ の改正	民間施設の駐輪場の適正な附置義務の整備台数を設定	検討	必要に応じて実施			
		駐輪場設置場所の配慮	検討	必要に応じて実施				・土木総務課
	④撤去自転車のリサイクルの推進	リサイクルの継続実施	実施					<ul style="list-style-type: none"> ・各区建設課 ・(自転車事業者)
		保管自転車の品質劣化防止策の検討	検討	実施				<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・各区建設課
		処分自転車の売却方法の再検討	検討	必要に応じて実施				<ul style="list-style-type: none"> ・土木総務課 ・各区建設課 ・(自転車事業者)

※ 4、5 参考資料 (7) 用語解説集 (P.参-30) 参照



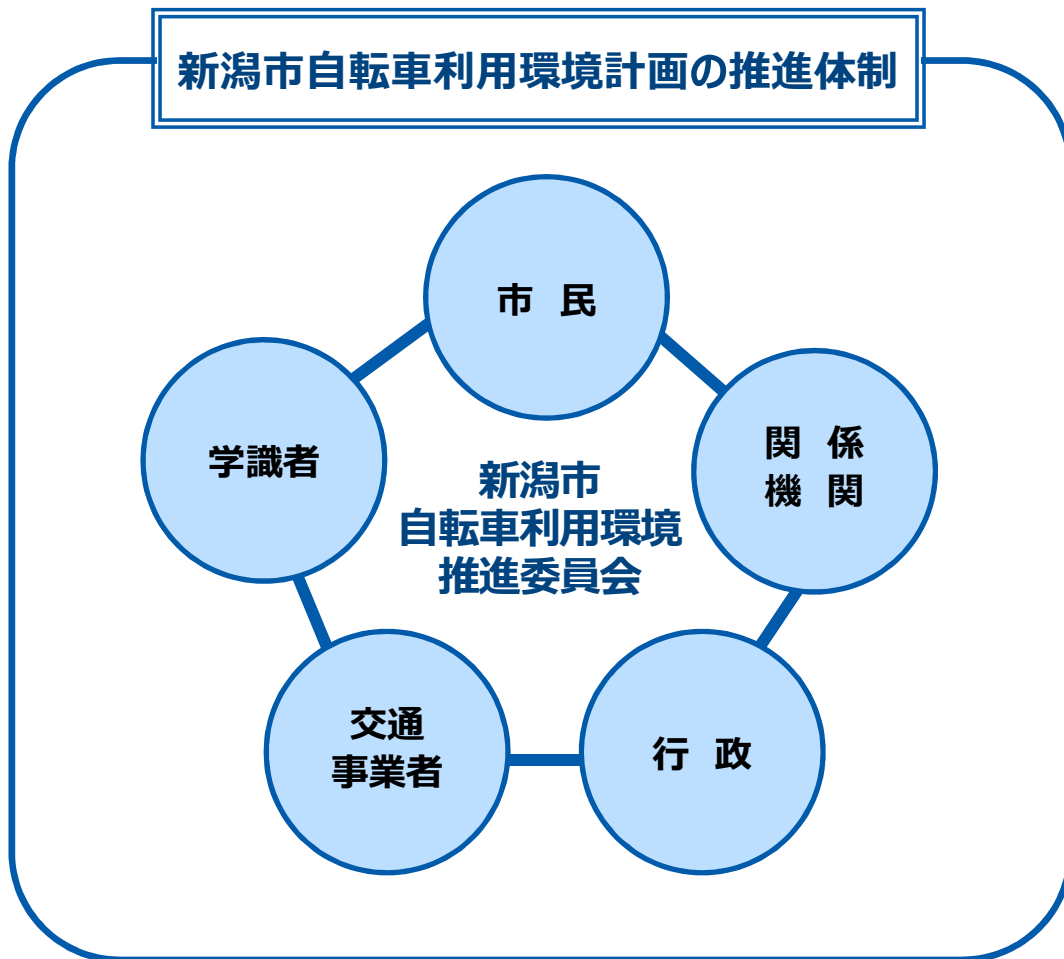
	施策メニュー	実施内容	年度					主な実施 (協力)体制
			H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
まもる 啓発 活動 計画	①交通安全 教室の開催	幼稚園・保育園、小学 校での活動の継続実 施	実施					・市民生活課 ・各区地域総務課 ・(新潟県警)
		中学校・高校での活動 の継続実施・拡充	実施					・市民生活課 ・各区地域総務課 ・(新潟県警)
		実施内容の改善	実施					・市民生活課 ・各区地域総務課
		地域住民（特に高齢 者）に対する活動の 継続実施	実施					・市民生活課 ・各区地域総務課 ・(新潟県警)
	②街頭での 直接指導	街頭指導場所及び指 導方法の設定	実施					・市民生活課 ・各区地域総務課 ・土木総務課 ・各区建設課 ・(新潟県警)
	③自転車通 勤の推進	通勤時の自転車利用 促進策の継続実施	実施					・環境政策課 ・都市交通政策課 ・土木総務課
	④シェアサイ クル ^{※6} の推 進	観光目的のレンタサイ クル ^{※6} 事業の継続実 施	実施					・各区レンタサイ クル事業担当課 ・(にいがたレンタサイクル)
		企業参入型のコミュ ニティサイクル ^{※6} の導入 の促進	検討					・都市交通政策課 ・土木総務課 ・(にいがたレンタサイクル)
	⑤チラシやホ ームページ等 による情報発 信	ポスター、チラシ、ホーム ページ、SNS、広報 誌、マスコミ等による情 報発信の継続実施・ 拡充	実施					・土木総務課 ・各区建設課 ・市民生活課 ・各区地域総務課
		自転車購入店での啓 発チラシ配布の継続実 施	実施					・市民生活課 ・(自転車事業者)
		自転車 Web マップの 作成	検討	運用				・土木総務課
		注意喚起看板等の設 置箇所の抽出	抽出	整備検討				・土木総務課 ・各区建設課
	⑥サイクリ イベント ^{※7} の開 催	大規模サイクリイベ ントの継続実施・拡充	実施					・スポーツ振興課 ・(自転車関連の 団体)
		区のサイクリイベ ントの実施の検討	実施					・各区事業担当課
		自転車に親しみを感じ てもらふイベントの継続 実施・拡充	実施					・市民生活課 ・(自転車関連の 団体)

※6、7 参考資料（7）用語解説集（P.参-31,32）参照



(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。





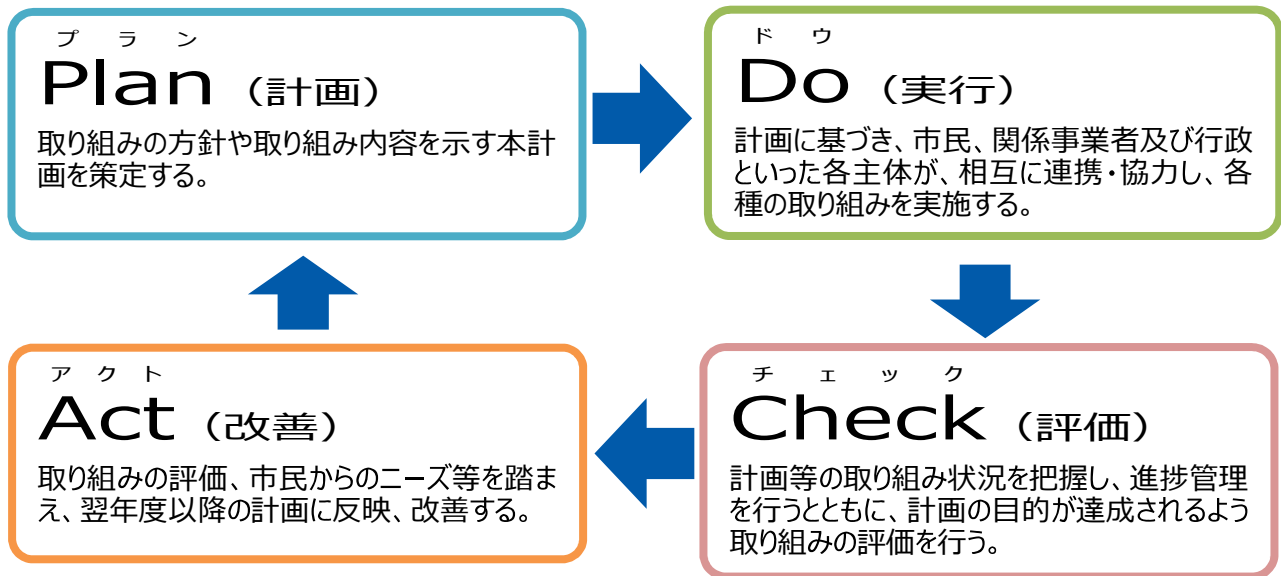
(4) 計画の評価

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^{※13}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（指標に関する継続的調査）を行いながら計画をすすめ、目標年である平成34年度末（2022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、達成度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				
		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
自転車分担率	新潟市内都市交通特性調査				調査予定	調査予定
自転車事故	交通年鑑、新潟県警察資料	調査予定	調査予定	調査予定	調査予定	調査予定
通行区分順守率	交通量調査					調査予定
路上駐輪台数	路上駐輪調査			調査予定*1	調査予定	調査予定
市民満足度	市政世論調査					調査予定

新潟市自転車利用環境
 推進委員会
 (達成度評価)

*1：古町地区のみ

※13 参考資料(7)用語解説集(P.参-35)参照

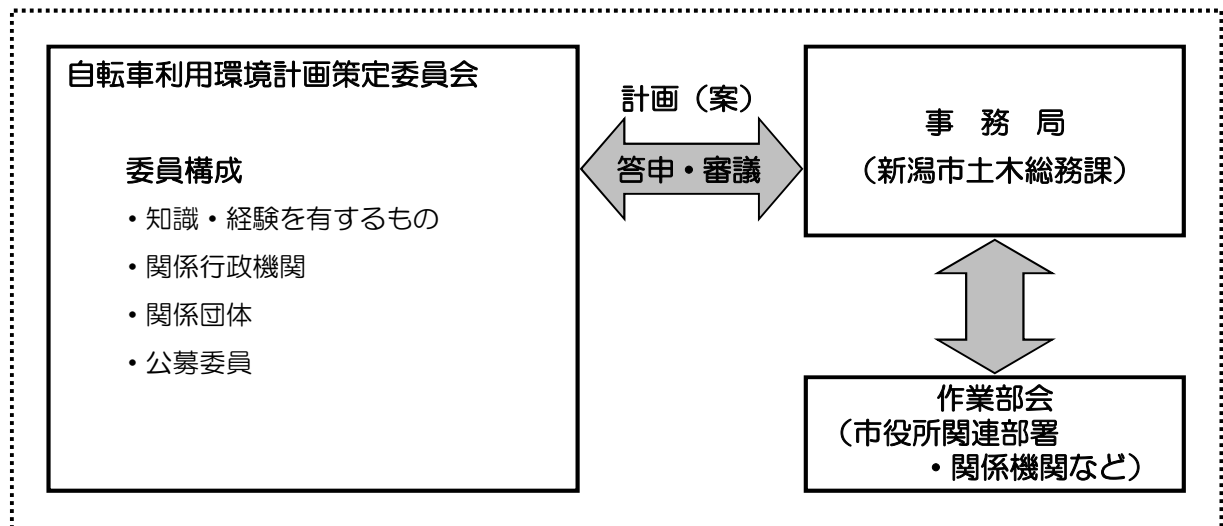
参考資料

(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（平成 21 年度）

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
	株式会社サイクルシテイにいがた 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 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

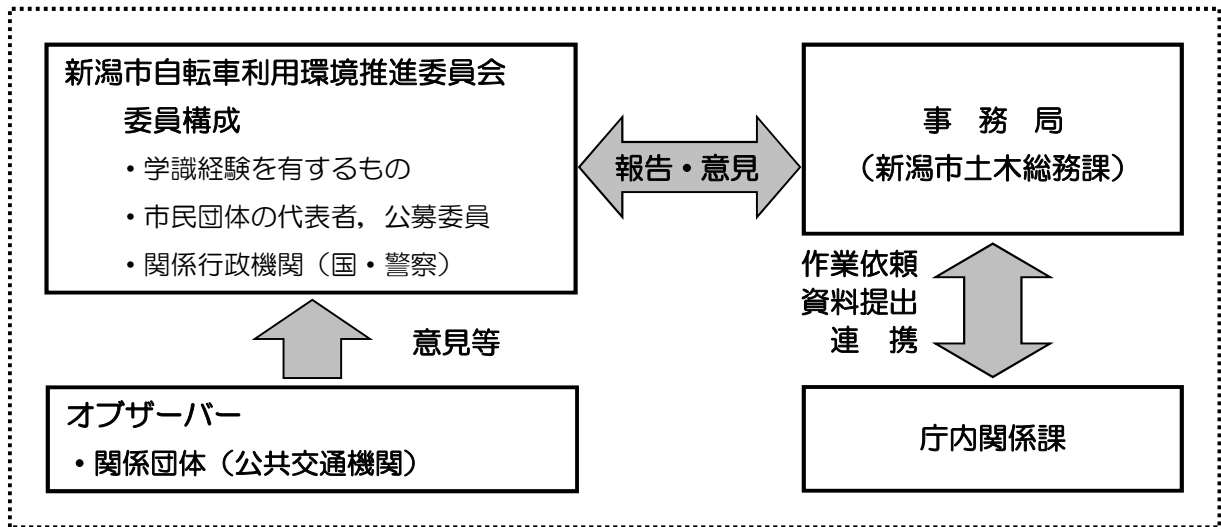
知識・経験を有するもの	6 名程度
関係行政機関	2 名程度
関係団体（公共交通機関）	2 名程度
公募委員	男性 1 名、女性 1 名

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（平成 25 年度）

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。

委員		
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 ワーキングウィ 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
オブザーバー		
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
事務局		
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（平成 25 年度）

（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。

④新潟市自転車利用環境推進委員会の構成員（平成 29、30 年度）

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。

委員		
区分	現職等	氏名
学識経験者	法政大学デザイン工学部建築学科 教授	委員長 いわさき ありひこ 岩佐 明彦
	茨城大学工学部都市交通システム工学科 教授	きん としあき 釜 利昭
団体代表	NPO 法人 自転車活用推進研究会 理事長	こばやし しげき 小林 成基
	「自転車のまち”新潟”」の会 会長	いわま まさよし 岩間 正吉
	にいがたレンタサイクル 会長	たかはし まさよし 高橋 正良
	NPO 法人 ワーキングウィメンズアソシエーション	くりやま やすこ 栗山 靖子
	NPO 法人 まちづくり学校代表理事	なかむら みか 中村 美香
	新潟市安全協会女性部長	はやし よしこ 林 禎子
	新潟市男女共同参画推進センター「アルザにいがた」企画員	おおえ ようこ 大江 洋子
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	おおえ まさひろ 大江 真弘 (H29)
		たなか はじめ 田中 創 (H30)
	新潟県警察本部交通部 交通規制課長	まし島 ゆたか 真島 豊
その他市長が 必要と認める者	新潟市立万代高等学校生徒指導部教員	さいとう りえこ 斉藤 理恵子
	子育て支援ファシリテーター	いまい まなみ 今井 麻奈美
オブザーバー		
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 企画部長	いしづか たけし 石塚 毅 (H29)
	東日本旅客鉄道(株) 新潟支社 総務部 企画室長	みつもと かずひこ 三本 和彦 (H30)
	新潟交通(株)乗合バス部 部長	むらやま ゆうき 村山 優樹 (H29)
		わだ とおる 和田 徹 (H30)
事務局		
区分	現職等	氏名
事務局	新潟市土木部土木総務課	

⑤新潟市自転車利用環境推進委員会設置要綱（平成 29、30 年度）

（目的）

第1条 新潟市自転車利用環境の推進にあたり、計画の策定や見直しについて、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計画推進委員会（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。

（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。

（施行期日等）

3 この要綱は、平成29年10月13日から施行する。

(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

③H31.3 自転車利用環境計画改訂の経緯

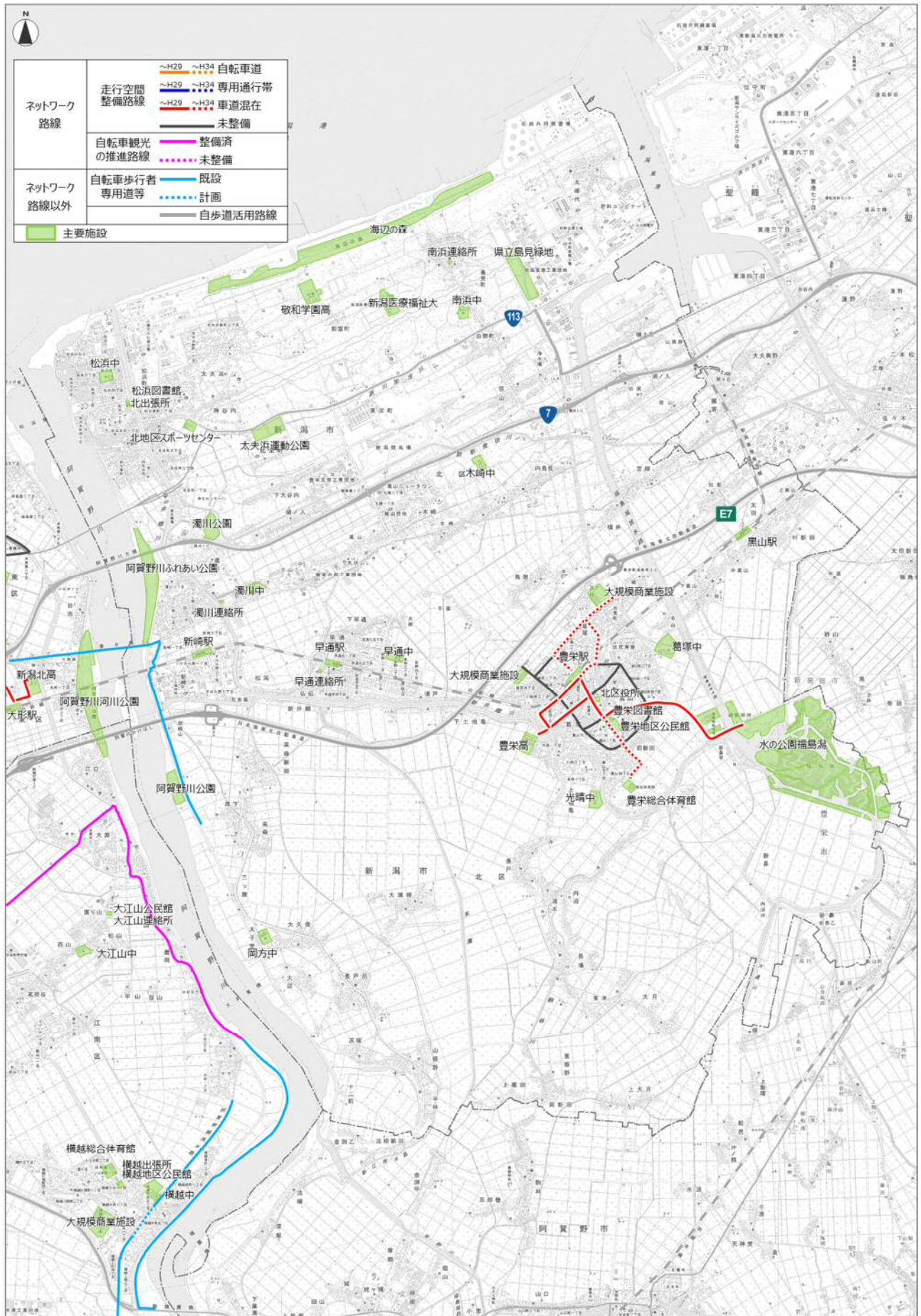
年月日	会議名・調査名	議事内容
平成29年10月16日	第1回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画概要とスケジュール ・計画の取組、進捗状況と効果検証 ・計画の課題・改善点 ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
平成30年1月29日	第2回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の取組、進捗状況と効果検証 ・新潟市自転車利用環境計画(案) ・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
平成30年10月1日	第3回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: 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
平成30年12月18日 ～ 平成31年1月18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

(3) 自転車走行空間の整備予定路線

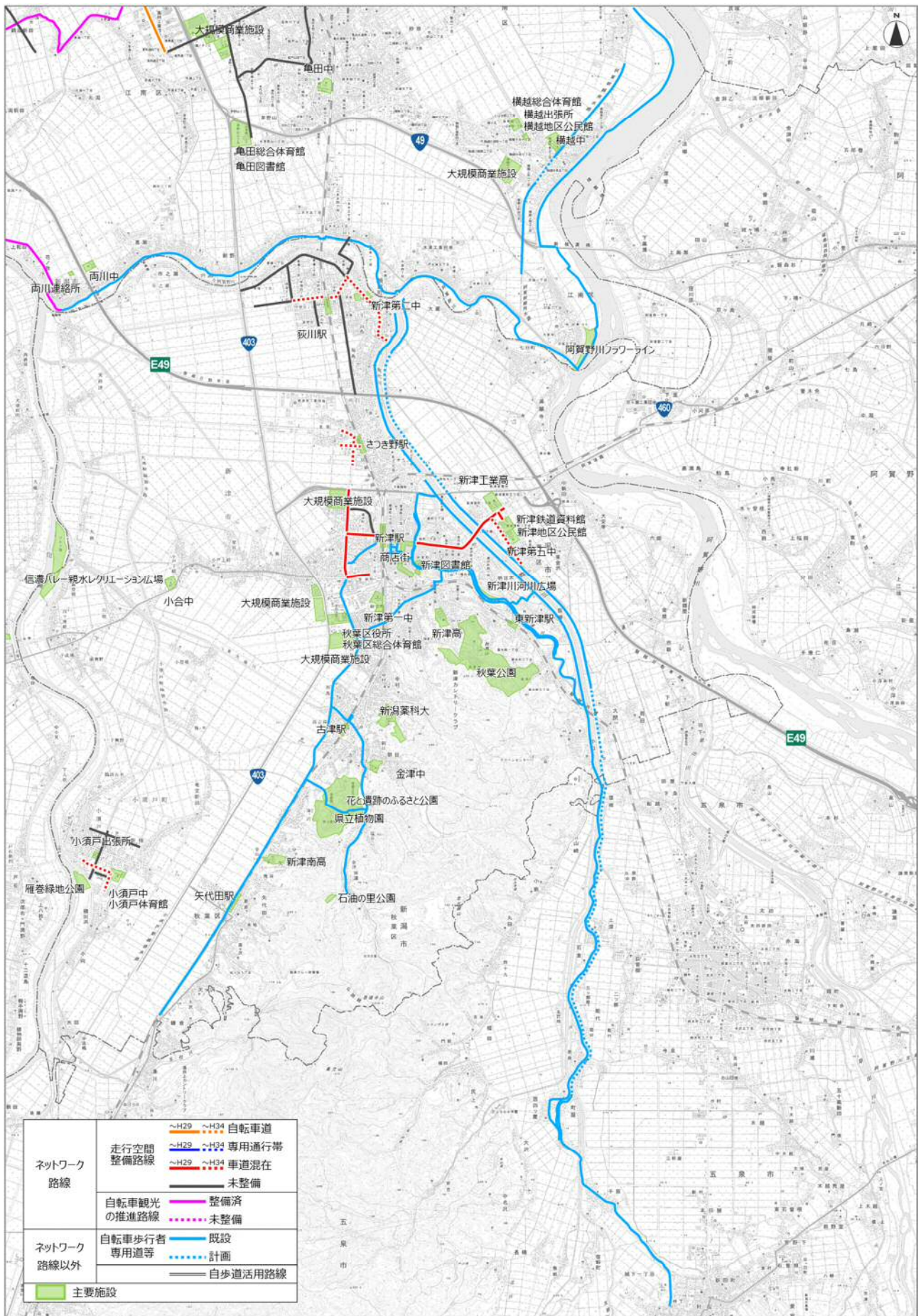
次頁以降に、平成 34 年度末までに自転車走行空間の整備を予定する路線を示す。



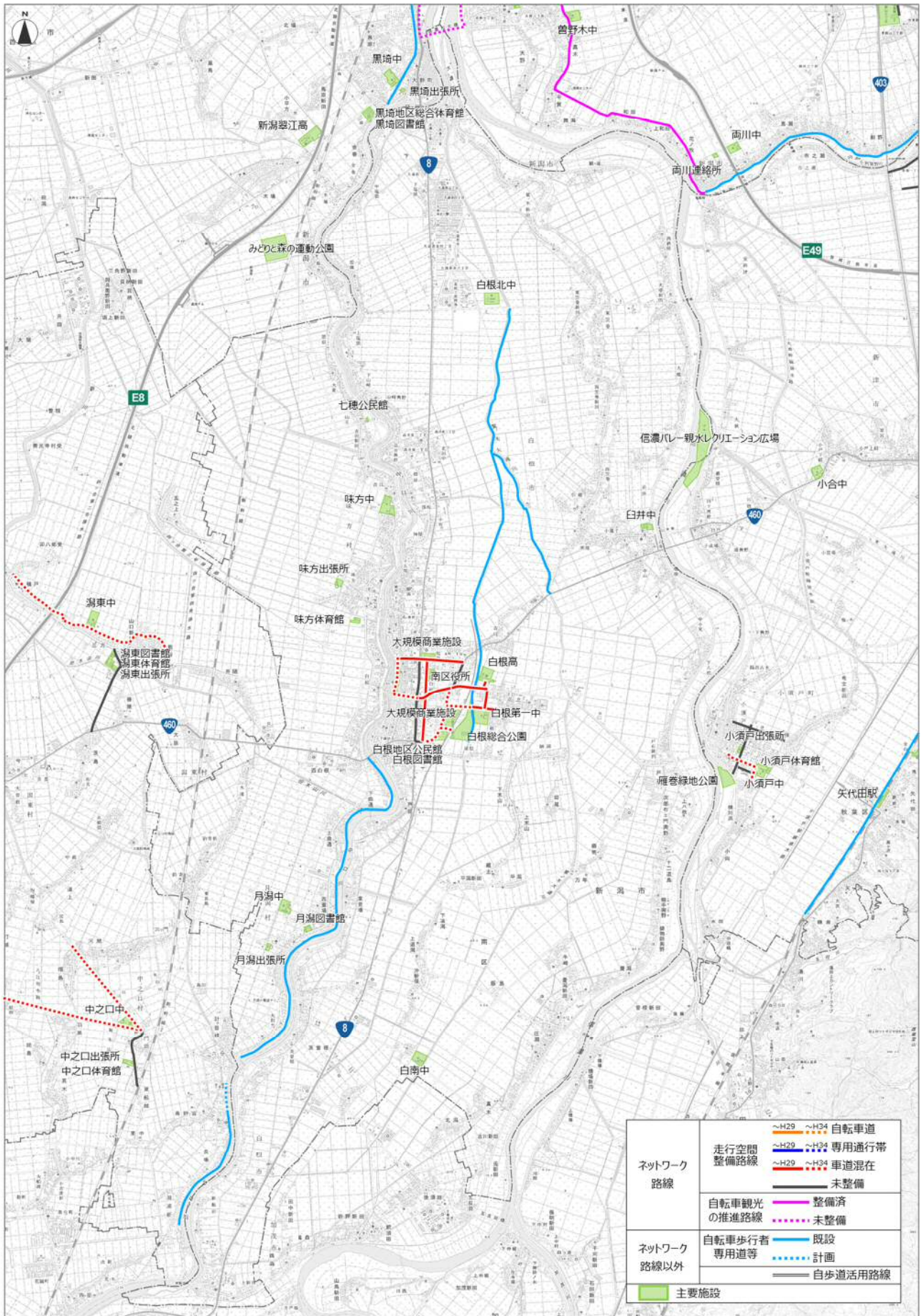
①北区



⑤秋葉区

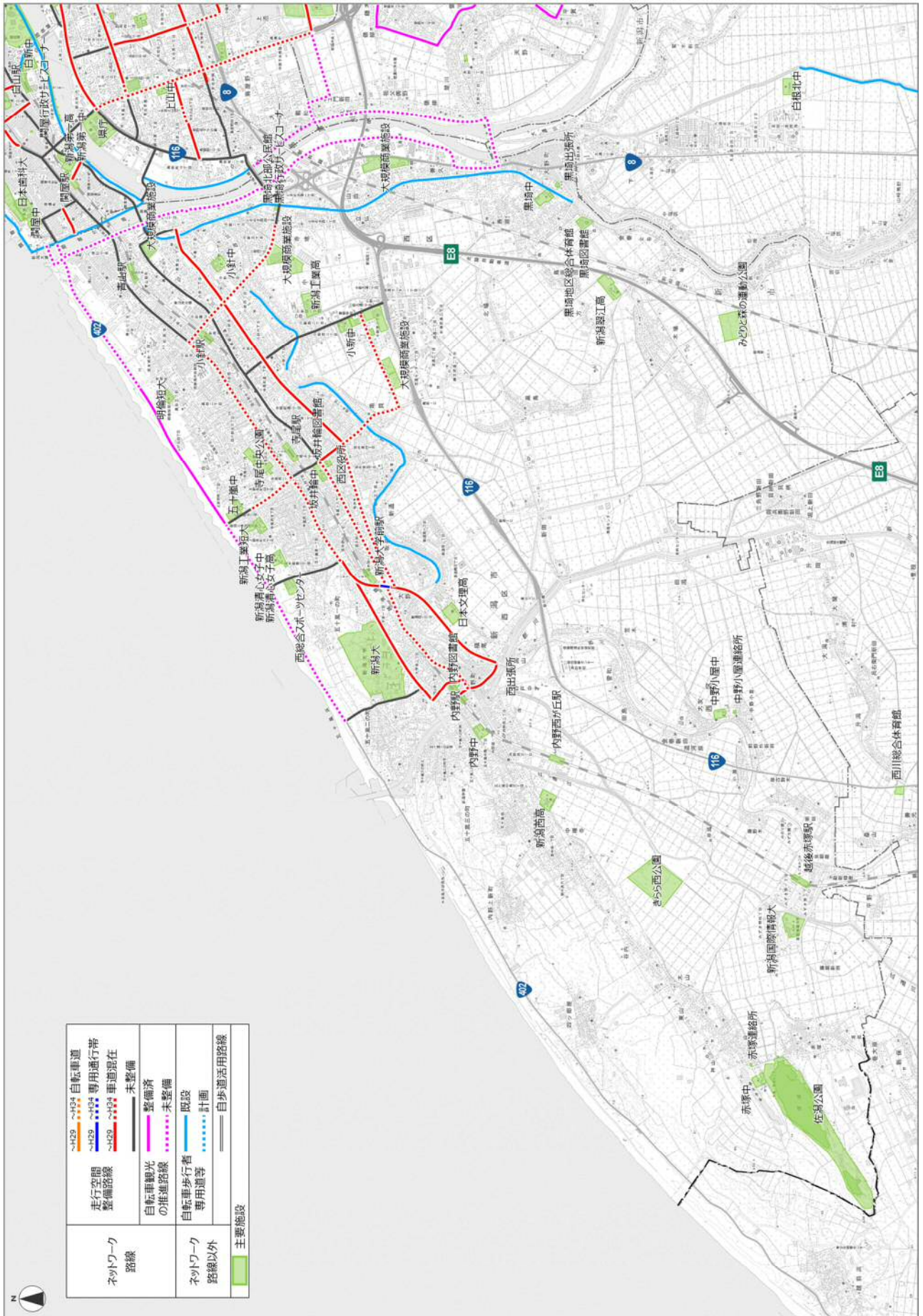


⑥南区

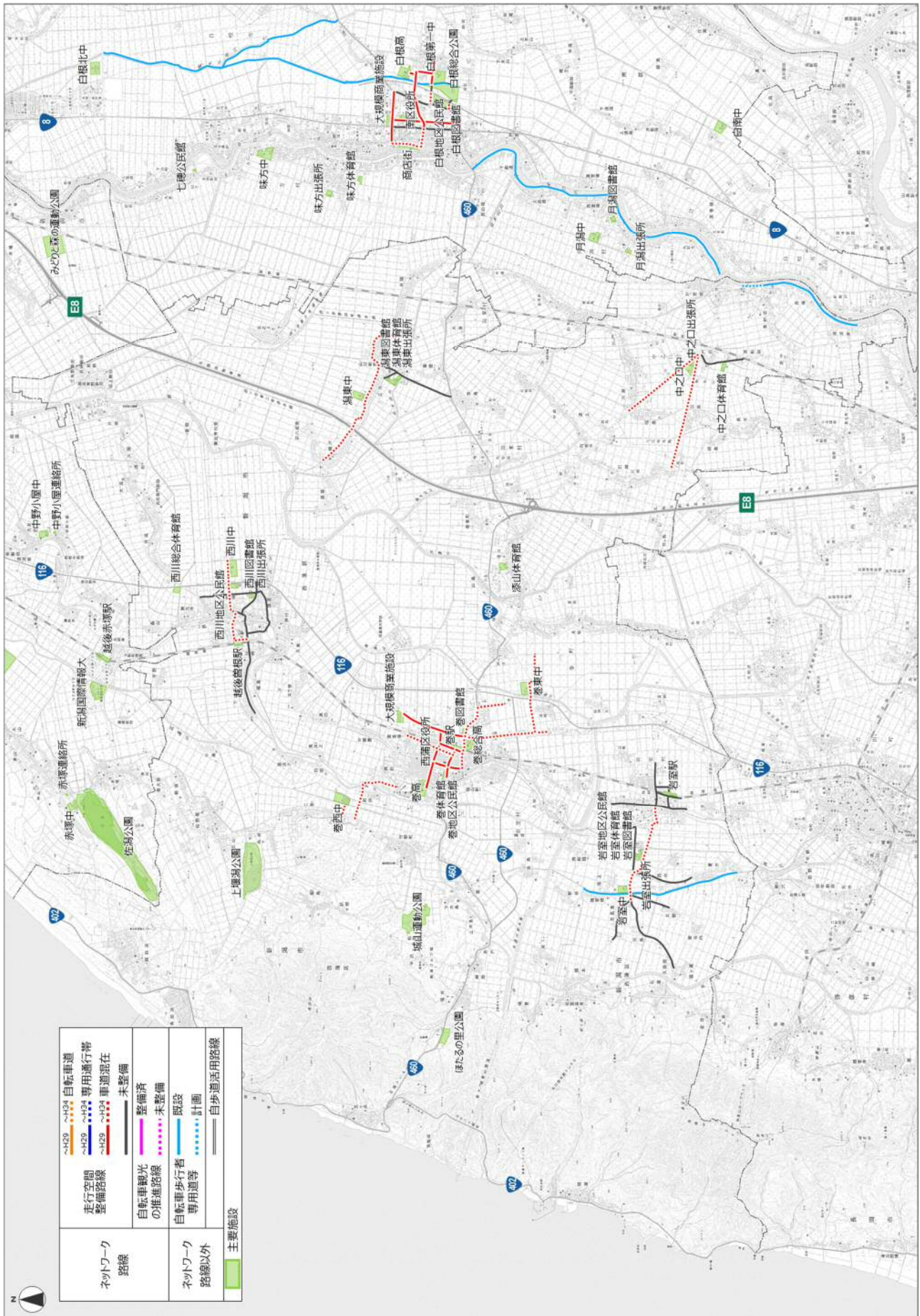




⑦西区



⑧西蒲区



(4) ネットワーク路線以外の取り扱いについて

1) 既設自転車歩行者専用道等

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、自転車歩行者道は、自転車と歩行者が混在する路線であるため、自転車通行における歩行者優先の注意喚起（「おしチャリ」※など）を行いながら、将来的には、歩行者・自転車の混在を解消する検討（自転車の車道走行を促進する広報活動や代替路線への誘導）を行うものとする。

※歩行者の安全のため、歩道などでは自転車を押して歩くよう促す取り組み

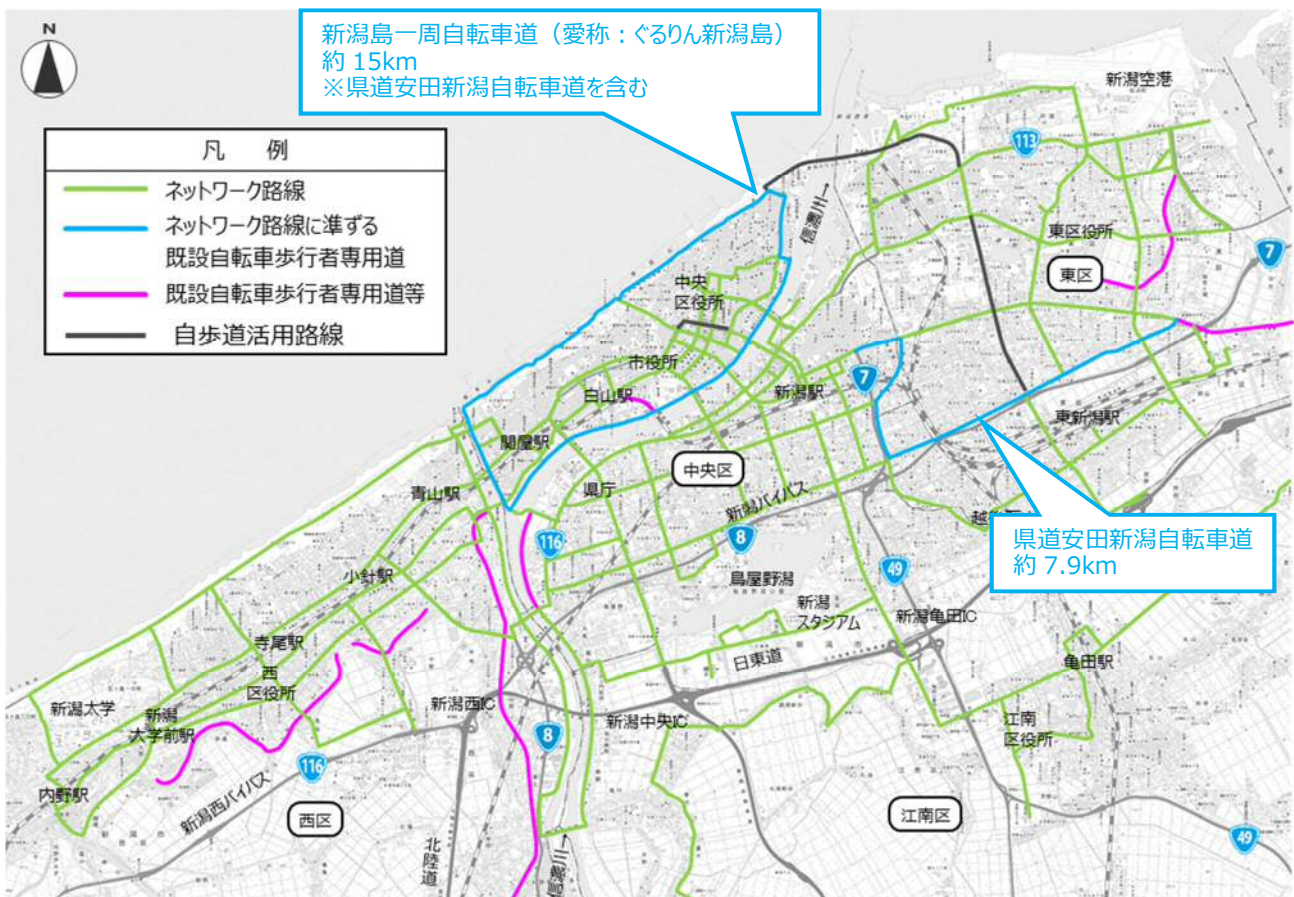


2) 自歩道活用検討区間

榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）、新潟みなとトンネル等については、自動車交通量が多く、空間的制約もあることから、車道上での自転車走行空間の確保が困難である。

しかし、榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）は地域の主要な生活路線として、新潟みなとトンネルは区と区を結ぶ路線として重要な位置付けにあることから、自転車ネットワーク路線からは外すものの、当面は自歩道を活用し、自転車ネットワークを補完する経路として活用を検討することとする。

なお、榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）は、並行する路線において代替路としての自転車走行空間を整備し、自転車の代替路利用を促進していく。



(5) 自転車活用推進法の概要

自転車の活用を総合的・計画的に推進することを基本理念として、自転車活用推進法が制定（H29.5.1 施行）されている。概要は以下のとおりである。

目的・基本理念

(1・2条)

<目的>

- 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- 交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5～7条)

- 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める

基本方針

(8条)

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
- ②路外駐車場の整備時間制限駐車区間の指定見直し
- ③シェアサイクル施設の整備
- ④自転車競技施設の整備
- ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
- ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
- ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進
- ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備
- ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

(9~11条)

- ・政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- ・都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

- ・国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚をもって充てる（併せて国土交通省設置法の一部改正（附則5条））

その他

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする（14条）
- ・自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討（附則2・3条）
- ・市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正（附則4条）

(6) 自転車活用推進計画と本計画の関係性

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である自転車活用推進計画が、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された。

ここでは、新潟市自転車利用環境計画と自転車活用推進計画との対比を整理する。

1) 計画期間

自転車活用推進計画	新潟市自転車利用環境計画
長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度（平成 32 年度）まで	2022 年度（平成 34 年度）まで

2) 現状と課題

自転車活用推進計画	新潟市自転車利用環境計画
<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の多様化 ○自転車本来の通行空間の整備が断片的 ○自転車対歩行者の事故への対応 ○コンパクトシティの形成に向けた自転車の利用促進 ○生活習慣病の予防による健康寿命の延伸 ○子どもの体力・運動能力は依然として低く、二極化している ○外国人観光客のニーズが体験型観光へと変化 ○死亡事故の約 8 割を占める自転車の法令違反 ○災害時における地域の安全安心の向上に資する自転車の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化（交通弱者）への対応 ○健康寿命の延伸 ○過度な自動車依存 ○CO₂ 排出量の削減 ○自転車事故の削減 ○放置自転車の削減

3) 目標及び実施すべき施策

次頁以降に自転車活用推進計画における実施すべき施策と新潟市自転車利用環境計画との関係性を示す。

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境を形成。

実施すべき施策 ■：新潟市と関連がある措置	新潟市自転車利用環境計画との関係性			
	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
1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進	●	—	—	—
<ul style="list-style-type: none"> ①地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援 ②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進 ③「自転車車線」設置に関する規定の追加 ④自転車通行空間の事例集作成 ⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用 ⑥自転車マップ作成及び Web 地図の在り方の検討 ⑦オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間の整備推進 ⑧自転車の利用促進に関する広報啓発 				
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保	—	—	—	—
<ul style="list-style-type: none"> ①路外駐車場の整備等の推進 ②植樹帯の活用等による停車帯の設置に関する検討 ③パーキング・メーター等の撤去の検討 ④駐車禁止等の規制実施 ⑤違法駐車取締りの積極的な推進 ⑥駐車監視員による違反車両の確認 				
3. シェアサイクルの普及促進	—	—	—	●
<ul style="list-style-type: none"> ①シェアサイクル事業の規制・支援の在り方の検討 ②公共用地・民地等へのサイクルポート設置の在り方の検討 ③鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進 ④サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進 ⑤貸出・返却システム共同化の検討 ⑥交通系 IC カードによる利用に向けた運用改善 ⑦経路検索の対象化に向けた検討 ⑧オリンピック・パラリンピックに向けた重点配備 				
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進	—	●	—	—
<ul style="list-style-type: none"> ①路上への駐輪場設置の促進に向けた検討 ②ニーズに応じた駐輪場の整備事例等の周知 ③鉄道事業者への積極的な協力の要請 ④サイクルラックに関する技術基準の見直し 				
5. 自転車の IoT 化の促進	—	—	—	—
<ul style="list-style-type: none"> ①全国統一の IC タグ導入の検討 ②シェアサイクルの自転車再配置への IoT 技術の活用 ③情報通信技術の活用方策に関する調査研究 				
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	●	—	—	—
<ul style="list-style-type: none"> ①まちづくりと連携した自転車施策の推進 ②生活道路における交通安全対策の実施 ③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 				

目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

自転車について、競技スポーツや、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸を目指す。

実施すべき施策 ■：新潟市と関連がある措置	新潟市自転車利用環境計画との関係性			
	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
7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 ①競技施設整備に対する支援の在り方に関する検討	—	—	—	—
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 ①既設競輪場や公園等の有効活用の促進 ②多様な自転車の走行環境の在り方に関する検討 ③タンDEM自転車の公道走行に関する検討	—	—	—	—
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ①自転車活用による健康増進に関する広報啓発 ②健康増進と連携した観光事業の促進 ③自転車活用による健康増進の好事例の収集・展開 ④健康増進効果に関する調査研究 ⑤まちづくりと連携した自転車施策の推進（再掲） ⑥生活道路における交通安全対策の実施（再掲） ⑦無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備（再掲）	—	—	—	●
10. 自転車通勤の促進 ①自転車通勤拡大のための広報啓発 ②「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設 ③国の機関における駐輪場の整備	—	—	—	●

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

自転車を楽しむ、あるいは自転車で楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、魅せる自転車競技の誘致・開催等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を目指す。

実施すべき施策 ■：新潟市と関連がある措置	新潟市自転車利用環境計画との関係性			
	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
11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ①国際会議の開催誘致 ②国際的なサイクリング大会に対する支援の在り方の検討	—	—	—	—
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 ①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備 ②広域的サイクリングロードの整備推進 ③「ナショナルサイクルルート」の創設 ④好事例の共有によるサイクルトレイン等の実施拡大 ⑤交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実	—	—	—	●

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者が、交通ルールの遵守を徹底し、歩行者へ思いやりをもって運転することが重要。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出し、自転車交通事故ゼロの社会を目指すとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保等により、安全で安心な社会の実現を目指す。

実施すべき施策 ■：新潟市と関連がある措置	新潟市自転車利用環境計画との関係性			
	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
13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 ①自転車の安全基準の在り方に関する検討 ②消費者の安全な自転車利用につながる広報啓発 ③自転車の積載制限に関する検討	—	—	—	●
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ①自転車技士・自転車安全整備士制度への支援等 ②自転車技士・自転車安全整備士の受験要件等に関する検討	—	—	—	—
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ①自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 ②交通安全意識向上を図るための広報啓発 ③ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発 ④自転車運転者講習制度の着実な運用 ⑤交通安全に関する指導技術の向上 ⑥高齢者向けの交通安全教室の実施 ⑦自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 ⑧公務員に対するルールの遵守の徹底 ⑨自動車教習所における教育の実施 ⑩高齢者をはじめとする多様なニーズに関する自転車製品の開発 ⑪自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施 ⑫リヤカー牽引自転車への交通ルールの周知徹底 ⑬地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進	—	—	—	●
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 ①交通安全教室の講師へ向けた講習会開催 ②交通安全教育の海外先進事例等の周知 ③自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施 ④自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発（再掲）	●	—	—	●
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） ①地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援（再掲） ②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進（再掲 1-②） ③「自転車車線」設置に関する規定の追加（再掲） ④自転車通行空間の事例集の作成（再掲） ⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用（再掲） ⑥自転車マップ作成及びWeb地図の在り方の検討（再掲） ⑦オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間の整備推進（再掲）	●	—	—	—
18. 災害時における自転車の活用の推進 ①災害時における自転車活用に関する検討 ②国道事務所等への自転車配備による危機管理体制の強化	—	—	—	—

(7) 用語解説集

※1 交通手段分担率 (P.2-2)

本計画で用いた交通手段分担率は、「新潟市内都市交通特性調査」の結果を活用しています。交通に関する調査は、通常、1日の人の動きに着目して以下の項目等を調査します。

○1日の人の動き（トリップ数）



- 人がある1つの目的をもって、ある地点から別の地点へ移動したときの単位を「トリップ」と言います。
- トリップは移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
- 左の例では、通勤：1トリップ+私事（買い物など）：1トリップ+帰宅：1トリップ=3トリップとなります。

○代表交通手段（1つのトリップの中で利用した主な交通手段）

- 1つのトリップでいくつかの交通手段を利用している場合、主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- 下図の例では、自宅から会社まで徒歩→鉄道→バス→徒歩の3種類の交通手段を使っています。都市交通特性調査では、鉄道→バス→二輪車→徒歩の順番で優先順位をつけており、下図の例では優先順位の高い鉄道が「代表交通手段」となります。



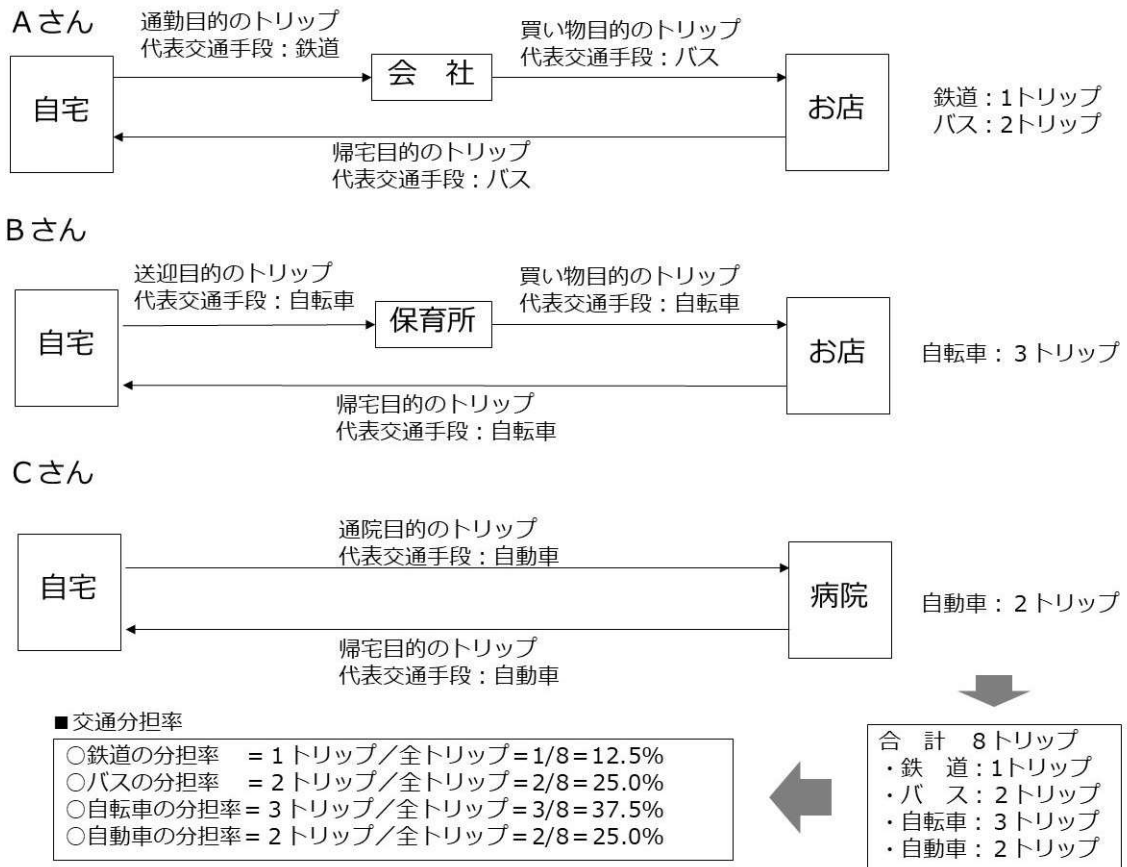
○交通手段分担率

上記のような1日の人の動き、利用する交通手段を調査して、「全ての交通手段のトリップ数」における「ある交通手段のトリップ数」の割合を集計して、「交通手段分担率」を設定します。

上記の通勤の例では、「通勤目的の全てのトリップ数」の中で、「鉄道を代表交通手段としているトリップ数」の割合が「通勤目的の代表交通手段における鉄道の交通分担率」となります。

本計画で用いている交通分担率は、「全ての目的のトリップ数におけるそれぞれの代表交通手段のトリップ数の割合」を示しています。従って、計画の達成目標として設定している「自転車分担率」は「全ての代表交通手段のトリップ数」において「自転車を利用しているトリップ数の割合」を示します。

(交通分担率の計算例)



※2 CO₂排出量 (P.2-4、4-10、6-31)

世界の平均気温が上昇し、近年では世界中で気候変動（猛暑、異常降雨など）が発生しています。産業革命以降の気候システムの変化には、人間活動が深く関係しています。産業革命以降、人間は化石燃料を大量に燃やして使用することで、大気中への二酸化炭素（CO₂）の排出を急速に増加させてしまいました。このため、温室効果が強くなり、地表面の温度が上昇しています。

新潟市では、家庭部門から発生する CO₂ と運輸部門から発生する CO₂ の割合が高く、家庭部門では省エネ活動、エネルギー使用機器の効率化、住宅の断熱化などを進め排出量の削減を進めています。運輸部門では、電気自動車等のエコカーの普及のほか、公共交通などへの転換を進めています。これは、人の移動に係る CO₂ 排出量をみると、自動車はバスの約3倍、電車の約5倍であることから、過度な自動車利用を見直しが必要と考えているためです。

本計画で進める自転車利用の促進は運輸部門の CO₂ 対策の一環であると位置づけられます。

※3 新潟市自転車走行空間ガイドライン (P.3-2、4-2、5-1、6-3、7-3)

本計画の「はしる～走行空間計画～」において、新潟市内の自転車走行空間の統一的な整備を図るために以下の項目でガイドラインを作成しています。

①歩行者、自転車、自動車の分離方法

自転車道などで構造的に分離する方法、自転車通行帯などで視覚的に分離する方法、矢羽根型路面表示などで自転車と自動車を混在する方法

②歩道・自転車歩行者道の考え方（自転車は車道走行を原則とし、歩行者の安全確保）

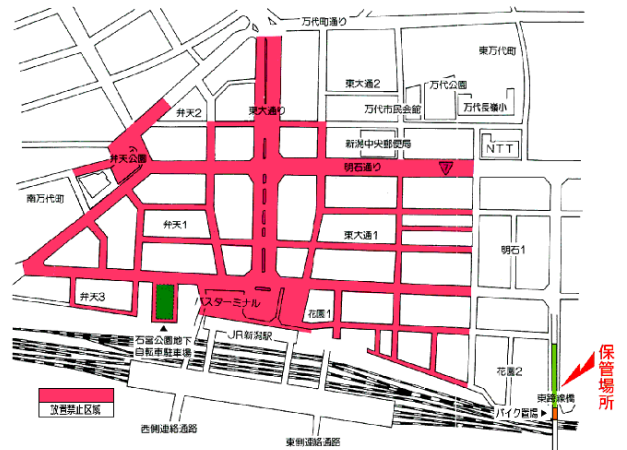
③路肩幅員の考え方（積雪期には自転車走行空間を堆雪幅として活用）

④矢羽根型路面表示やピクトグラムの設置基準

※4 放置禁止区域 (P.3-3、4-1、4-6、5-1、5-2、6-1、6-23、7-4)

新潟市では、「新潟市自転車等放置防止条例」に基づき、道路や公園、駅前広場等の公共の場所に一定期間放置された自転車等（自転車・原動機付き自転車）の撤去・保管・返還を行っています。また、新潟駅万代口周辺を「自転車等放置禁止区域」に指定しています。放置禁止区域内に放置されている自転車等は即日撤去されます。

■自転車等放置禁止区域



※5 自転車等駐車場の附置義務等に関する条例

(P.4-1、4-7、5-1、5-2、6-1、6-23、7-4)

新潟市では、「新潟市自転車等駐車場の附置等に関する条例」が平成19年4月1日から施行され、平成19年10月1日以降に、この条例では以下に示す区域に、一定規模以上の施設を新築又は増築の工事に着手する際は、施設の設置者に自転車等駐車場の設置が義務付けられます。

■自転車等駐車場の附置義務が指定されている区域

1. 都市計画法第8条第1項第1号で規定する近隣商業地域または商業地域
2. 新潟市自転車等放置防止条例第7条の規定により指定された自転車等放置禁止区域の道路に接する敷地（「※4 放置禁止区域」を参照）

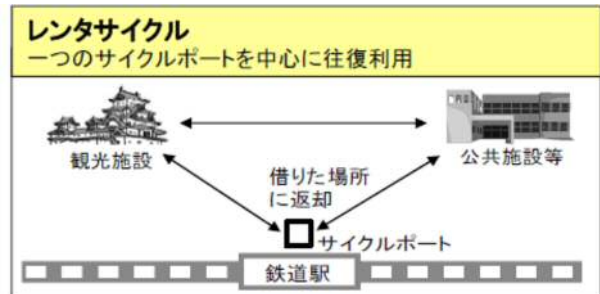
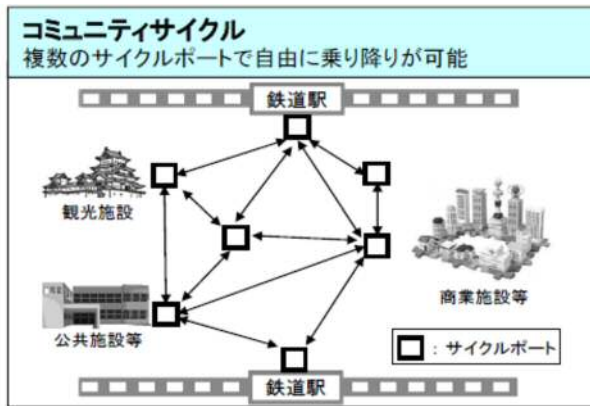
※6 シェアサイクリング、レンタサイクル、コミュニティサイクル

(P.4-1、4-6、4-8、4-11、5-1、5-2、6-1、6-27、6-32、7-5)

○コミュニティサイクルとレンタサイクル

交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」によると、コミュニティサイクルとは、「相互利用可能な複数のサイクルポート（駐輪場）からなる、自転車による面的な都市交通システム」と定義されています。また、レンタサイクルは、1つのサイクルポートを中心に往復利用するものと定義されています。

■コミュニティサイクルとレンタサイクルの違い



出典：第2回全国コミュニティサイクル担当者会議
国土交通省都市局発表資料

「にいがたレンタサイクル」は複数のサイクルポートで貸出・返却ができるシステムなので、仕組みとしては、コミュニティサイクルに分類されます。

○シェアサイクリング

コミュニティサイクルと仕組みは同じです。自転車シェア、都市型レンタサイクルとも呼ばれている場合があります。

本計画では、自転車を共同利用する仕組みを総称して「自転車シェアリング」または「シェアサイクルリング」と呼んでいます。

※7 サイクルイベント、サイクルツーリズム

(P.4-1、4-12、5-1、5-2、5-4、6-1、6-34、7-5)

本計画では、自転車に関連するイベントを「サイクルイベント」、自転車を活用した観光の取り組みを「サイクルツーリズム」と呼んでいます。

新潟市に関連する主なサイクルイベントとしては、「新潟シティライド」、「新潟ヒルクライム」があります。

■新潟市の主なサイクルイベント

新潟シティライド	<ul style="list-style-type: none"> • 新潟市内を自転車で巡るイベント • ロングライド（120km）、ミドルライド（70km）、ショートライド（33km）の3種類のコースがある • 平成24年度から毎年実施
新潟ヒルクライム	<ul style="list-style-type: none"> • 山や丘陵などの上り坂に設定されたコースを走るタイムレース • 平成25年度から毎年実施

※8 アウトプット指標・アウトカム指標 (P.4-2、4-4、4-10、4-13、7-1)

一般にアウトプットは結果、アウトカムはその結果に伴う効果、成果を意味します。

本計画では、「はしる」、「とめる」、「しくみ」、「まもる」に係る最重点の施策メニューの実施目標をアウトプット指標（活動指標）として設定し、目標と実施状況を比較して、施策の進展状況を把握しています。

また、上記の施策を通じて本計画が掲げるビジョンにどこまで近づいたかを把握する指標として、次ページに示す5つの指標を設定しています。これは施策の効果、成果として現れるものであるため、本計画では「アウトカム指標（成果指標）」と呼んでいます。

■本計画で設定したアウトカム指標（成果指標）

アウトカム指標 （成果指標）	指標の内容
自転車分担率	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用環境の整備により自転車利用者の増加が期待される。自転車利用者の増加を「自転車分担率」で把握する。 • 自転車分担率は新潟市内都市交通特性調査で調査している「全ての代表交通手段のトリップ数における自転車を利用しているトリップ数の割合」(用語集※1参照)を用いており、自転車分担率が上がることで自転車利用環境の整備効果があったものと判断している。
自転車事故件数	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用環境の整備により、安全で安心して自転車が利用できることが期待される。安全性の向上を「自転車事故件数」で把握する。 • 自転車が関連する事故の減少割合と全事故の減少割合の比較で自転車事故の減少割合が高い場合、自転車利用環境の整備効果があったものと判断している。
通行区分順守率	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用環境の整備で、自転車ルールが浸透することが期待される。浸透度は自転車ルール（車道の左側を通行する）をどれだけの人が守っているか（通行区分順守率）で把握する。 • 通行区分順守率は、代表路線（H29年度では8路線）において、自転車走行空間の整備前後の自転車ルールの順守状況を調査し、順守率が向上した場合、自転車利用環境の整備効果があったものと判断している。
路上駐輪台数	<ul style="list-style-type: none"> • 駐輪場整備、放置自転車対策、利用マナーの啓発により、路上駐輪台数が減少することが期待される。 • 古町地区、万代地区における路上駐輪の経年的な実態調査結果から路上駐輪台数の変化を把握し、減少傾向が確認できれば取り組み効果があったものと判断している。
市政世論調査	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用環境計画の取組みで、市民生活の安全・安心が向上していくことが期待される。市民生活の安全・安心の向上をアンケート調査し、「満足度」として把握する。 • 市政世論調査の一環として4つの柱（はしる、とめる、しくみ、まもる）について、市民の満足度を調査。満足度の経年的変化で増加した場合には取り組みの効果があったものと判断している。

※9 ノーマイカーデー、にいがたエコ通勤チャレンジサイト、エコモビリティ推進運動

(P.4-10、6-31)

新潟市では、自動車交通に過度に依存した交通の改善、運輸部門における CO₂ 削減に向けて、以下の取り組みを進めてきました。

○ノーマイカーデー

市職員はじめ、市内の事業所の従業員でマイカー通勤をしている人に「ノーマイカーデー」として指定した日に他の交通手段に変更して通勤してもらう取組み。他の交通手段で通勤する体験を通じて、マイカー通勤から他の交通手段へ移ることを促す取組み。

○にいがたエコ通勤チャレンジサイト

ノーマイカーデーの取り組みを一層強化するものとして、自動車から他の交通手段に変更することで「健康」と「環境」に役立つことをPRして、この取組みに参加を促す取組み。

サイトを検索し、ニックネームやメールアドレス、年齢、職業などを記入して会員になり、毎日1回、自転車、徒歩、電車、バスの4つの中で通勤している方法の所要時間を入れると、CO₂削減量、カロリー消費量に換算して表示される。

○エコモビリティ推進運動

ノーマイカーデー、にいがたエコ通勤チャレンジサイトを包括した取組みで、電車・バスなどの公共交通機関の利用や、自転車や徒歩での移動、エコドライブの実践など、用途に応じて移動手段を賢く使い分け、環境に優しい交通手段を利用するライフスタイルを呼びかける取組み。

※10 DID 地区（人口集中地区）(P.6-4)

DID 地区（Densely Inhabited District）は「人口集中地区」といい、人口が集積した都市的地域を示すものであり、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、

- 1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域と定義されています。

その都市の都市部と農村部を大まかに区分するための指標の1つと考えられるため、本計画では、自転車ネットワークを計画するにあたり、自転車利用者が多いと考えられる都市部（DID 地区）を優先的に検討するものとしています。

※11 ピクトグラム (P.6-5)

ピクトグラム (Pictogram) とはさまざまな物事や行動や概念を一目で分かりやすいよう絵文字や絵単語や図記号等に変換された視覚記号の一つです。

新潟市自転車走行空間ガイドラインでは、以下のピクトグラムを路面表示することとしています。

■自転車のピクトグラム

- ・自転車通行帯等であることを明示する

■歩行者のピクトグラム

- ・歩道のない道路において対策をする場合路側帯に歩行者の通行位置を明示する

■バス注意のピクトグラム

- ・自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、自転車利用者に注意を促す

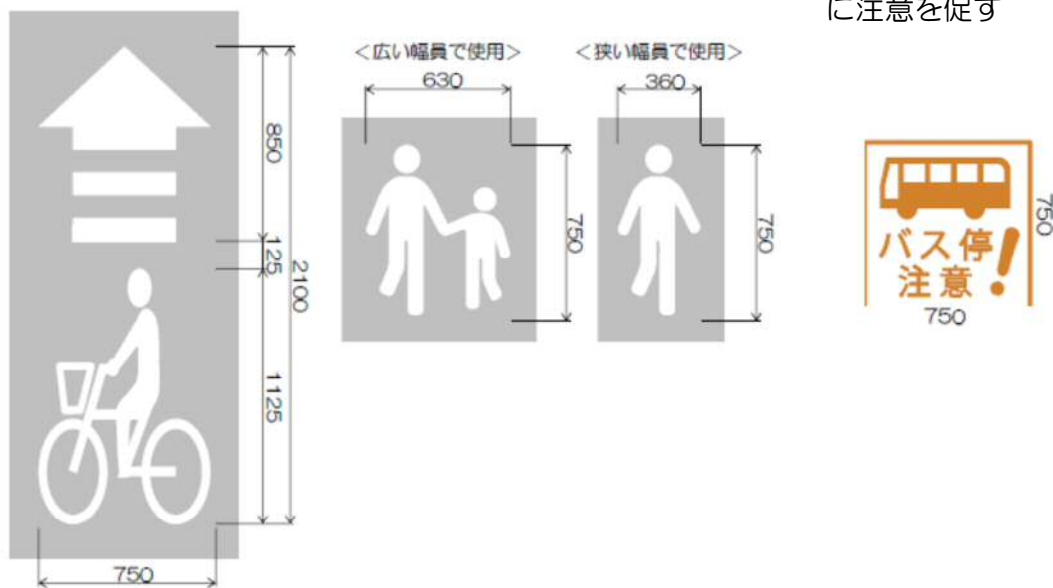


図6-2. 自転車のピクトグラム

※12 バスラッピング (P.6-33)

バスにあらかじめ広告を印刷したフィルム (ラッピングフィルム) を車体に貼り付けるラッピング広告を施すことで、本計画では、「思いやり 1.5m 運動」の広報手法の1つとして取り上げている。

■新潟市の区バスのラッピング



※13 PDCA サイクル (P.7-7)

「PDCA」とは、「Plan (プラン) = 計画」「Do (ドウ) = 実行」「Check (チェック) = 評価」「Act (アクト) = 改善・処置」の4つの英単語の頭文字で、「PDCA サイクル」とも呼ばれます。P→D→C→A→P……と、4つの段階を循環して継続的に行うことで、仕事を改善・効率化することができる方法とされています。

本計画では、「Do (施策の実施)」を「アウトプット指標 (活動指標)」で把握し、「Check (評価)」は「アウトカム指標 (成果指標)」で行うことで、課題や改善ポイントを整理して次の計画の改訂に繋げることを考えています。