



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

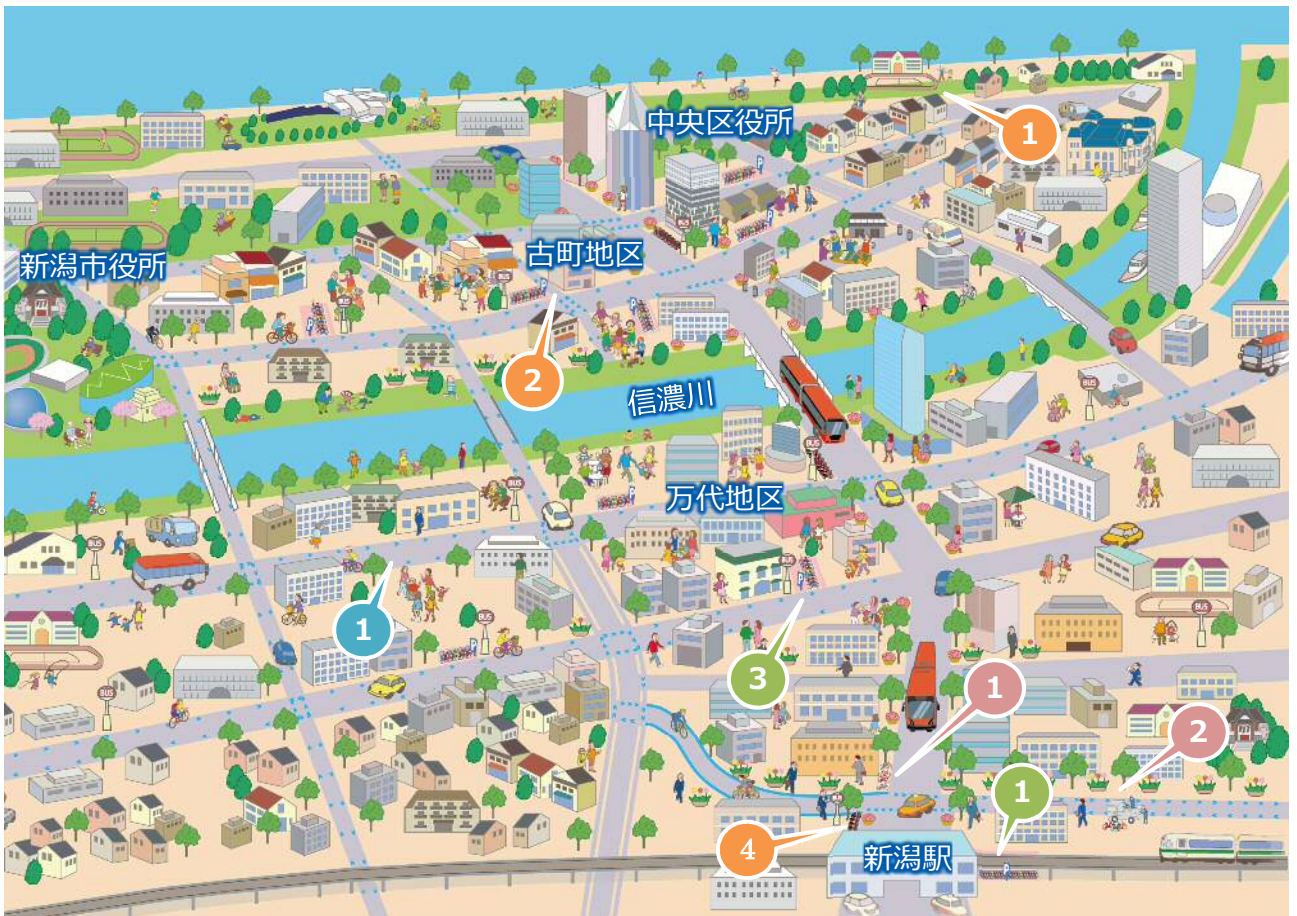
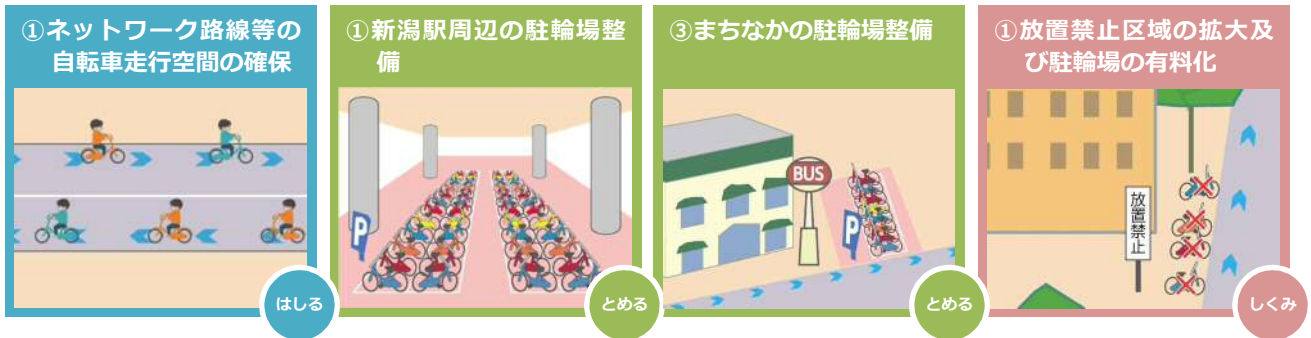
	最重点	重点	その他
(全 15 メニュー)	重点的な整備のうち、最も力を入れて取り組む項目。そのため、より確実な実施を目指すため、アウトプット指標を設定して取り組む項目とする。	重点的に取り組む項目	左記以外の項目(調整等が必要となり現時点で重点以上として展開するには困難な項目も含む。)
はしる 走行空間計画 (1)	①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	—	—
とめる 駐輪計画 (4)	①新潟駅周辺の駐輪場整備 ③まちなかの駐輪場整備	②鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外)	④バス停付近の駐輪場整備
“しくみ” 放置自転車対策 (4)	—	①放置禁止区域 ^{※4} の拡大及び駐輪場の有料化 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。

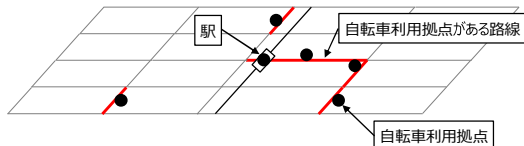
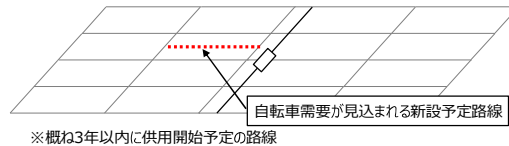
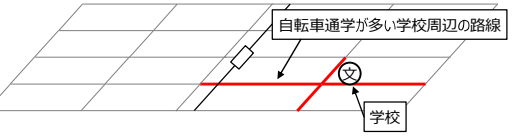
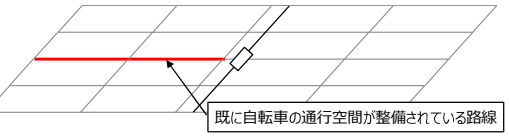
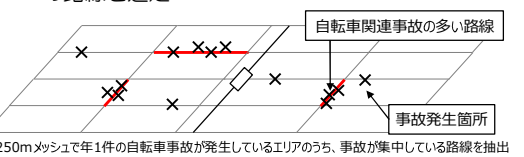
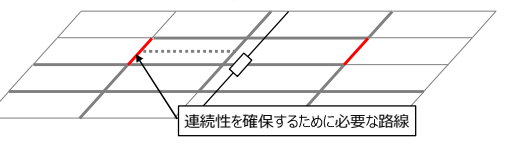
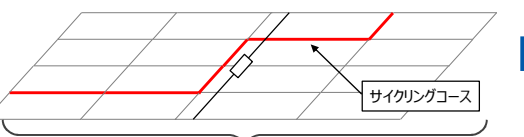
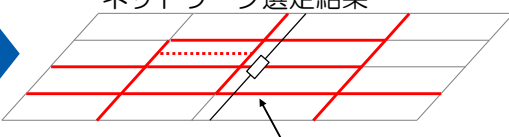
このような状況のなか、平成 23 年 10 月に警察庁が、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達した。また、平成 24 年 11 月には、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。

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 【最重点】

<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>	<p>✧ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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）  </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  </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 style="text-align: center;">サイクリングルートの回遊性向上</p> <div style="text-align: right;"> <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



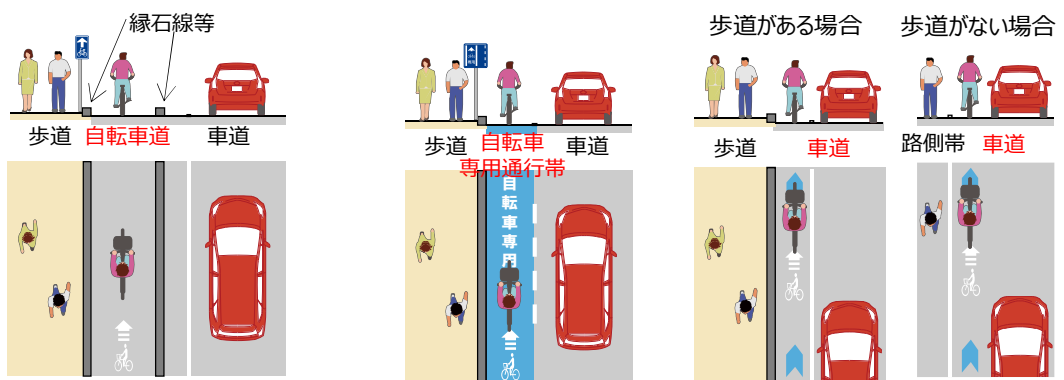
実施内容
と考え方

- ◇ 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）

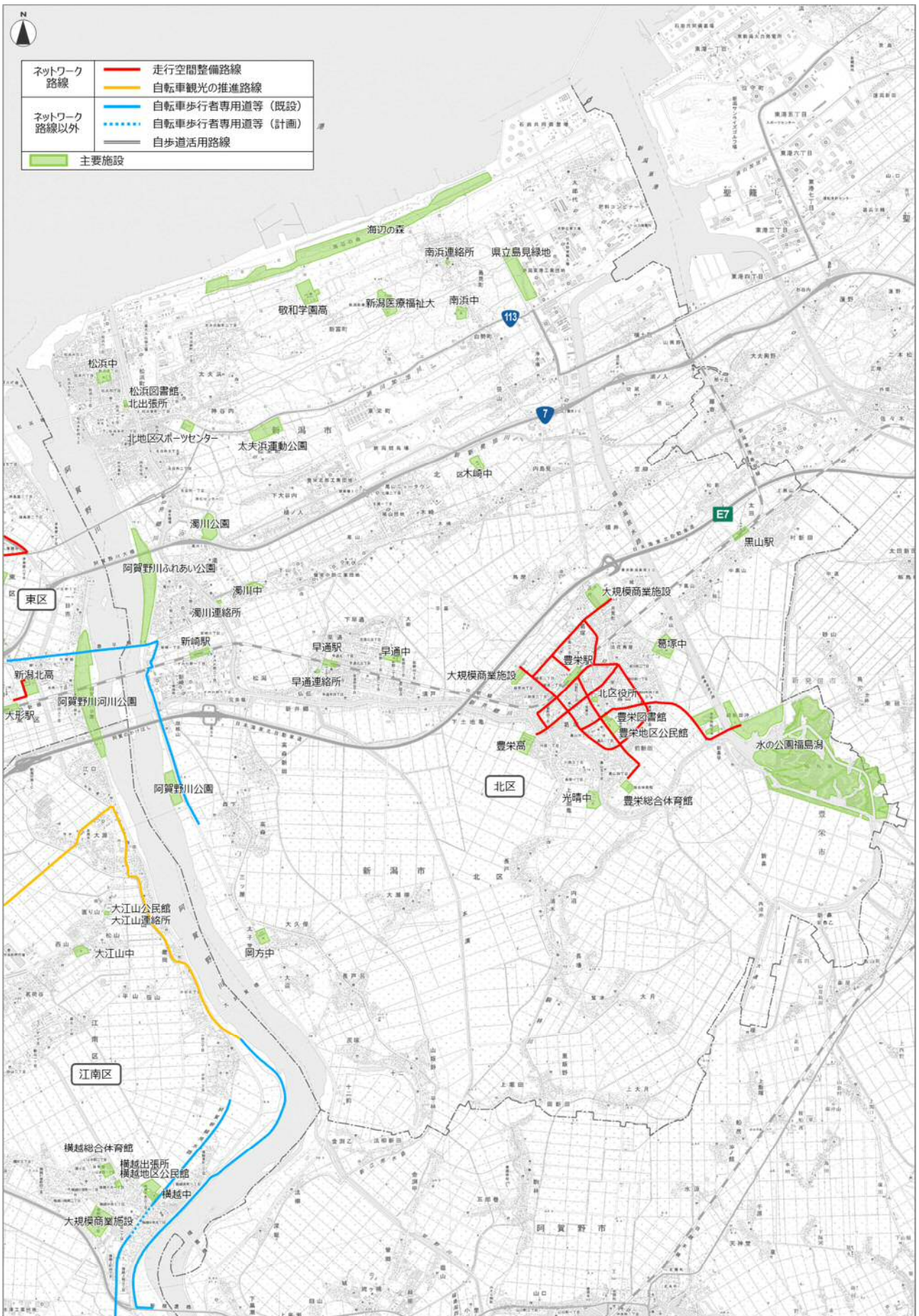


次頁以降に自転車走行空間ネットワーク路線を示す。

※11 参考資料（7）用語解説集（P.参-35）参照



■北区



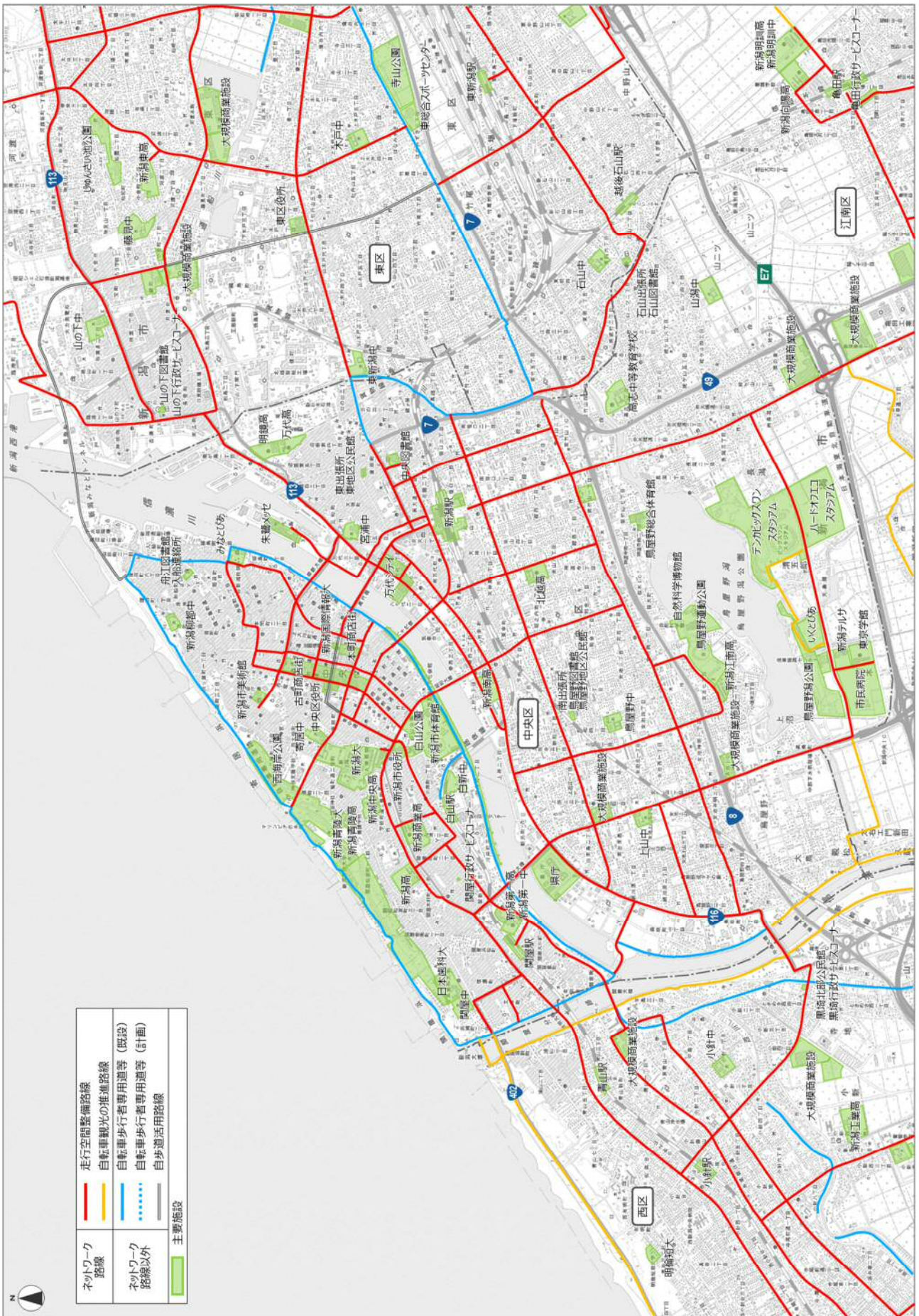


■東区



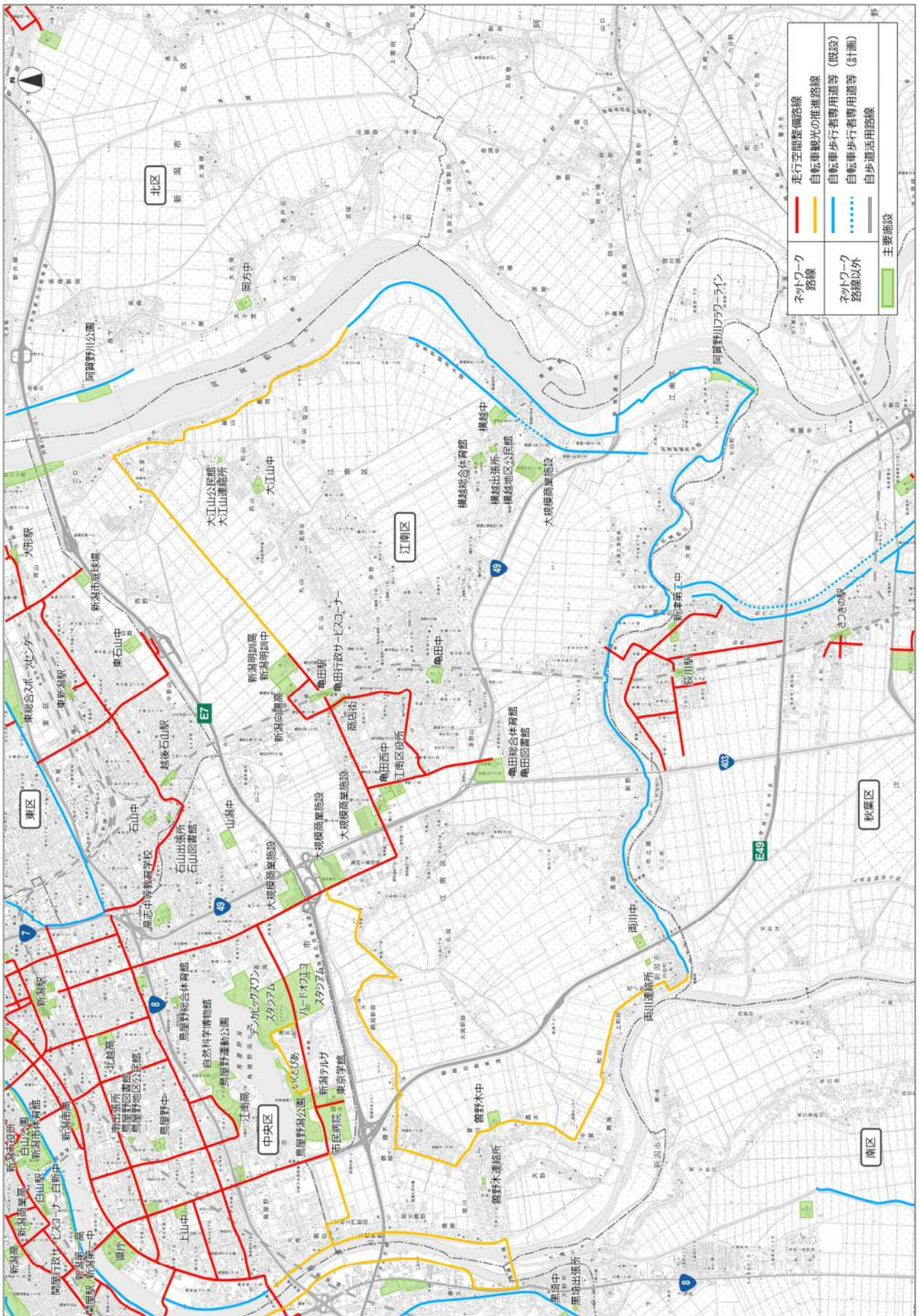


■中央区



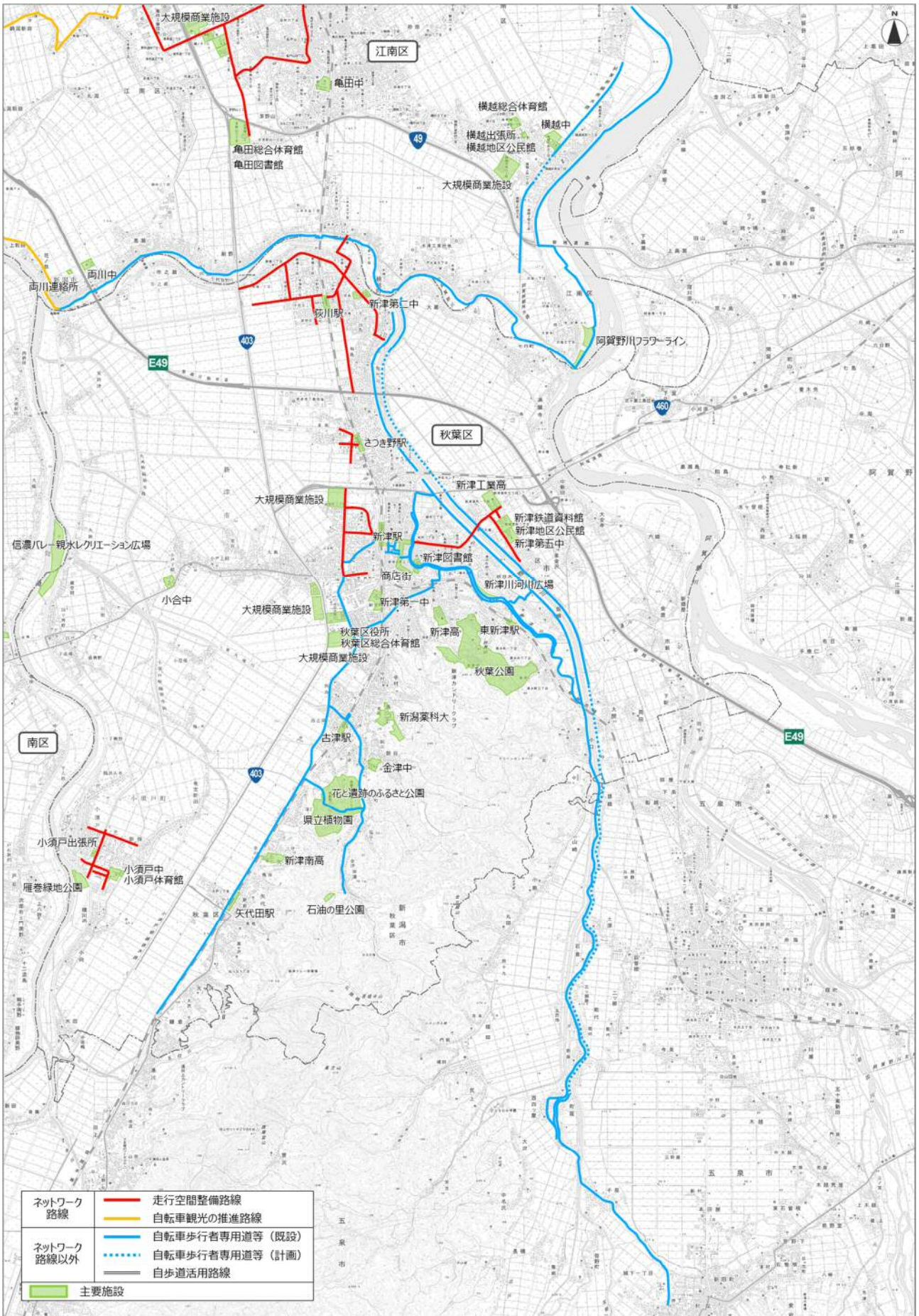


■ 江南区



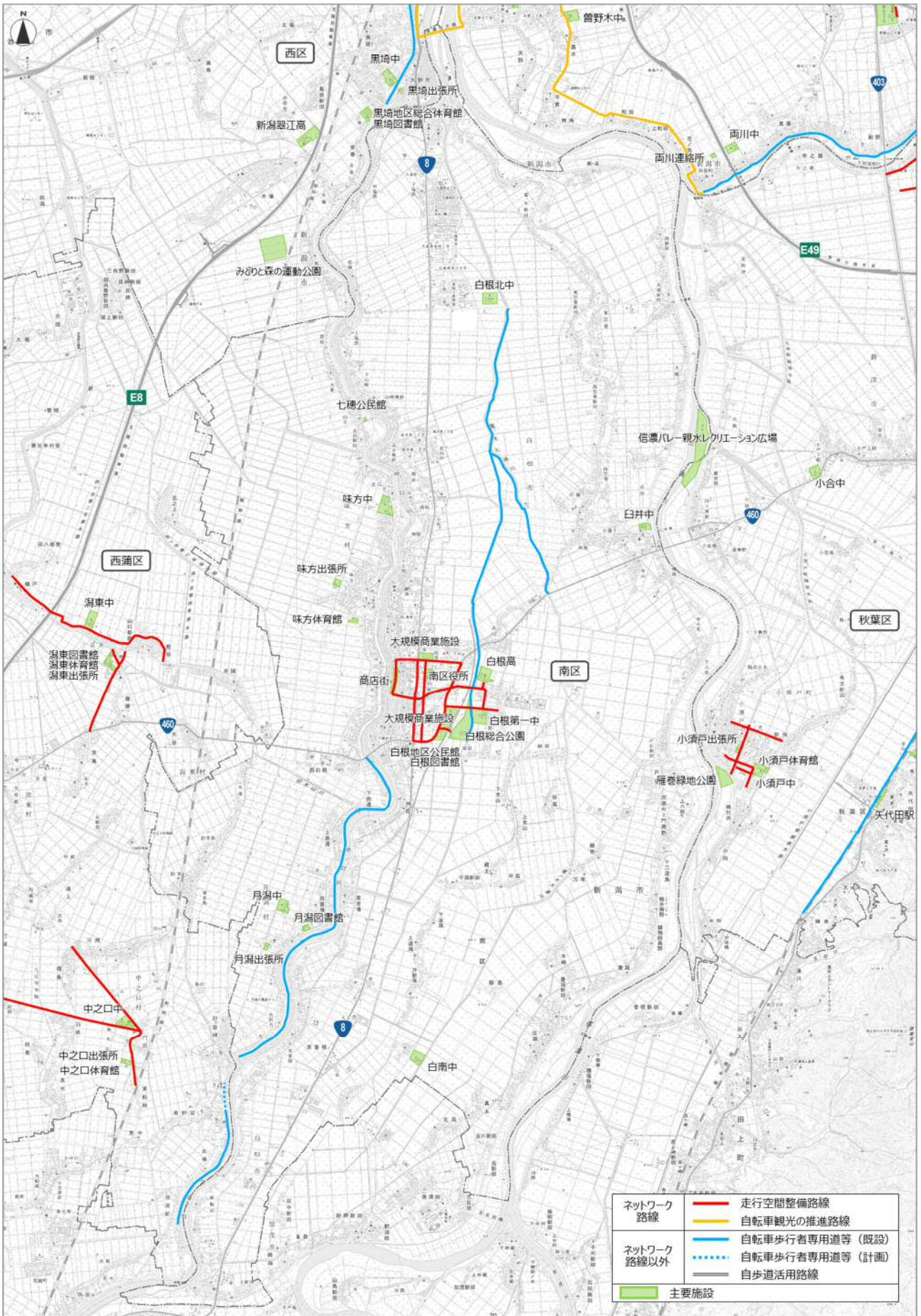


■秋葉区



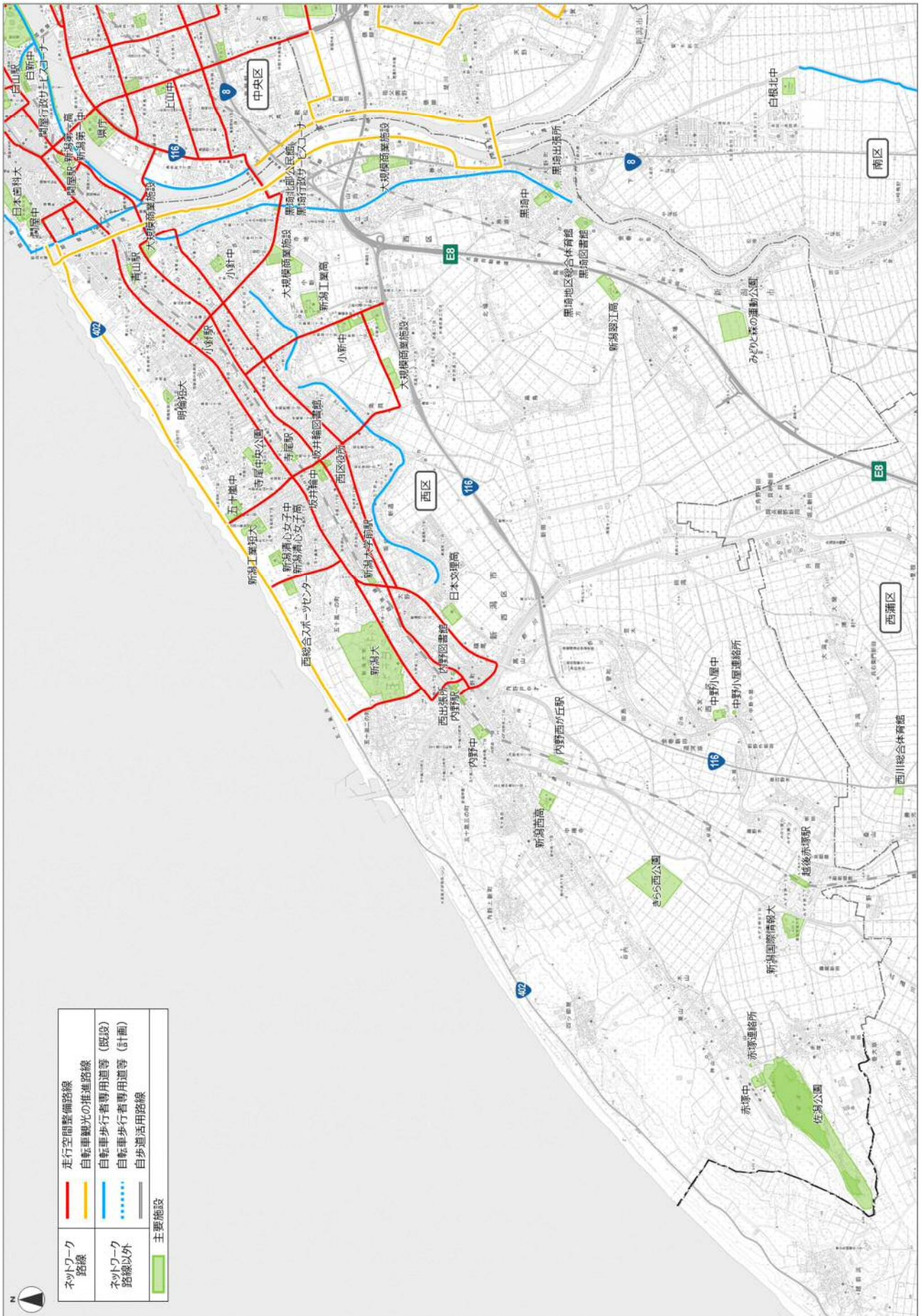


■南区



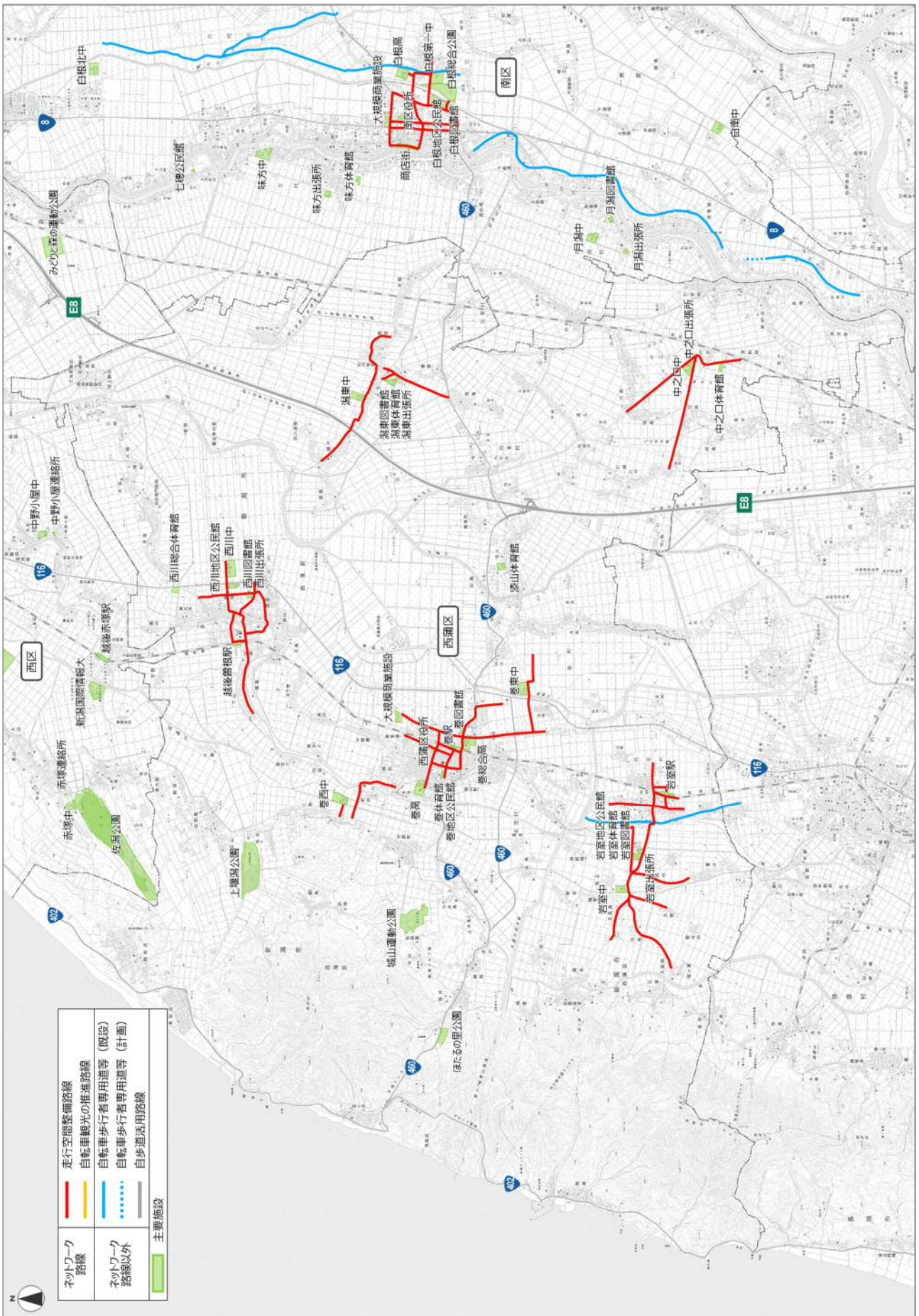


■西区





■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

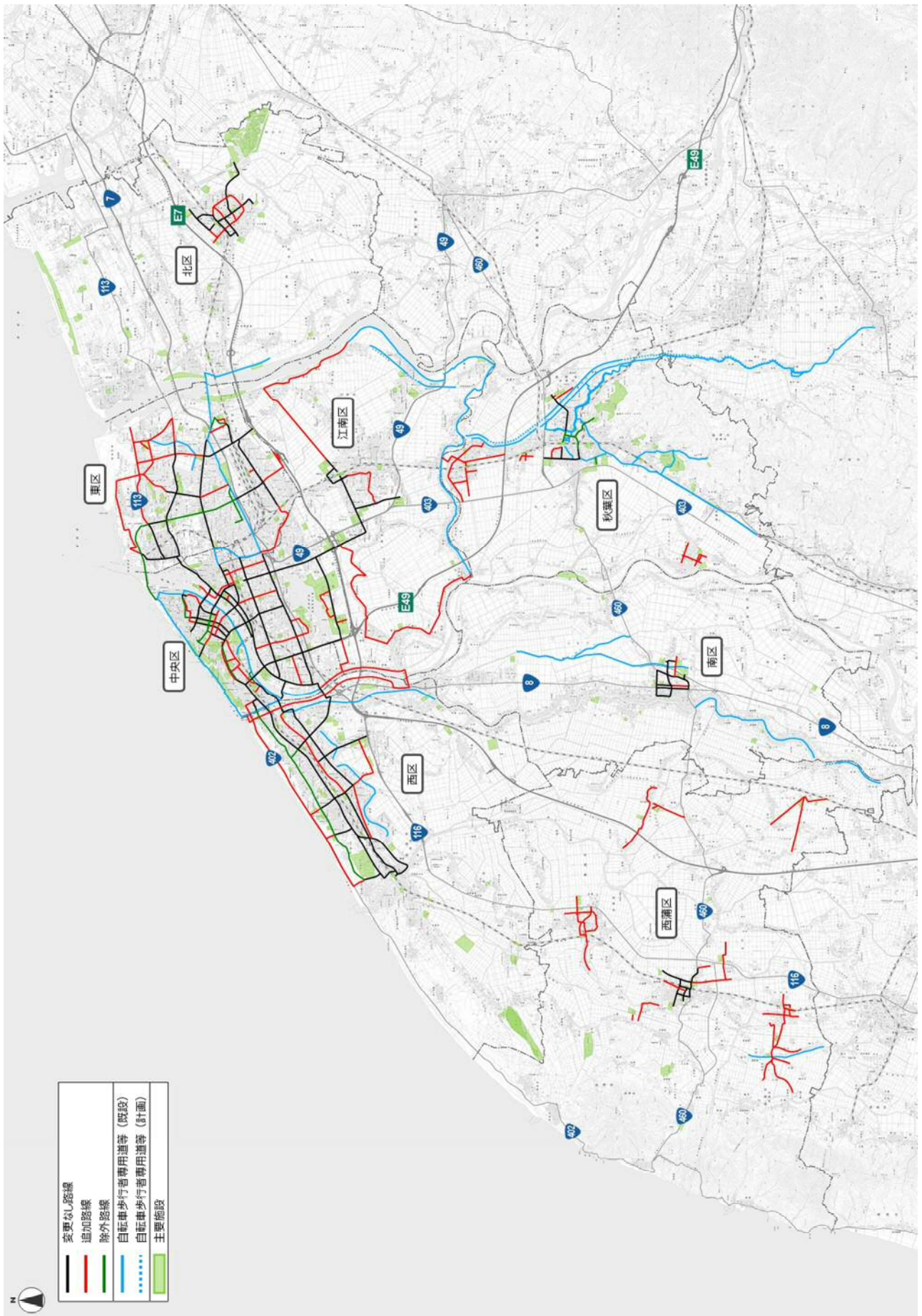
(単位：km)

	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 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 data-bbox="343 627 1428 772"> <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> <p>【新潟駅周辺の総駐輪台数】</p> <table border="1"> <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> <p>目標台数 4,500台</p> </div> <div data-bbox="335 772 1428 1131"> </div> <div data-bbox="869 1131 1428 1355"> <p>新潟駅周辺の駐輪需要と供給</p> <table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>市営駐輪台数</th> <th>放置自転車</th> <th>計</th> </tr> <tr> <td>計画策定時 (H21)</td> <td>3481</td> <td>884</td> <td>計4365</td> </tr> <tr> <td>現況 (H29)</td> <td>2608</td> <td>839</td> <td>計3447</td> </tr> </table> <p>目標台数 4,500台</p> </div> <div data-bbox="391 1355 1380 1982"> <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> <p>高架全面開業イメージ図</p> <p>高架下利用 (イメージ)</p> <p>側道イメージ図</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> <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>	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	項目	市営駐輪台数	放置自転車	計	計画策定時 (H21)	3481	884	計4365	現況 (H29)	2608	839	計3447
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																
項目	市営駐輪台数	放置自転車	計														
計画策定時 (H21)	3481	884	計4365														
現況 (H29)	2608	839	計3447														



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 style="text-align: center;">  <p>(写真) 豊栄駅北口自転車等駐輪場</p> </div> <div style="text-align: center;">  <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 style="width: 45%;"> <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 style="width: 45%;"> <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】

手段	◇ 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。
実施内容 と考え方	◇ 万代地区の駐輪場整備の検討 <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。 ◇ 古町地区の駐輪場整備計画の再整理 <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。

【万代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、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

【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

項目	市営駐輪台数	民間駐輪台数	放置自転車	計
計画策定時 (H21)	296	554		計850
現況 (H29)	566	275	33	計874
目標	1,000台			

■ 市営駐輪台数
 ■ 民間駐輪台数
 ■ 放置自転車

■ 市営駐輪場 (既設)
■ 市営駐輪場 (計画策定時 H21 以降整備)
■ 連携している民間駐輪場

万代地区駐輪場

八千代駐輪場

既存駐輪場を有効活用するため、周辺の空いている駐輪場への誘導や啓発を併せた放置自転車対策を検討

弁天仮設駐輪場



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。

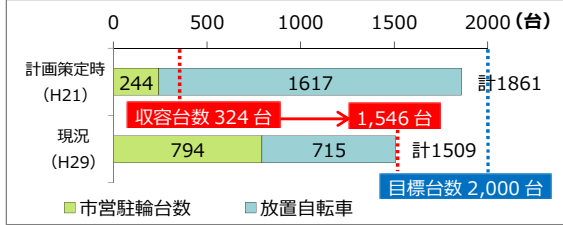
【古町地区の総駐輪台数】

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



西堀通駐輪場の多層化 (707台)
西堀通駐輪場 (280台)を多層化し収容台数を拡大 (H25.5完成)



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



②古町7番地区第1種市街地再開発 (H31年度予定)



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"> </div> <div data-bbox="895 745 1378 1106"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="469 1106 730 1133"> <p>大通小学校前バス停（南区）</p> </div> <div data-bbox="932 1106 1326 1133"> <p>市役所ターミナル前自転車駐車場（中央区）</p> </div> </div> <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> <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: 10px 0;"> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <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 新潟県地域の自転車（走行&駐輪）環境の創出社会実験時の様子



②自動車駐車場の空きスペースを活用した駐輪場（新潟市）

※H20 新潟県地域の自転車（走行&駐輪）環境の創出社会実験時の様子



③地下空間の空きスペースを活用した駐輪場（新潟市）

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



④道路上の空き空間を活用した駐輪場（新潟市）



⑤商業施設敷地内のデッドスペースを活用した駐輪場（柏市）

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



⑥集中精算型前輪ロック式の駐輪場（福岡市）

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



⑦公園地下を活用した機械式駐輪場

[出典]自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン



(3) しくみ ～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。

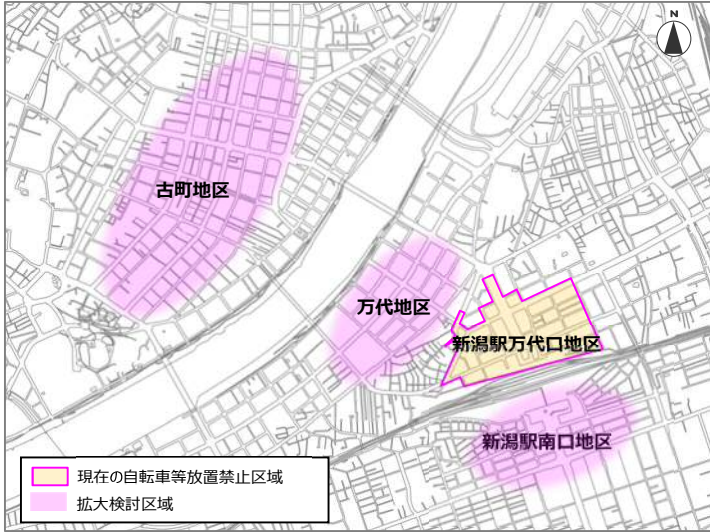
表 6-6 放置自転車対策 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー	重点度
路上放置自転車の削減	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	重点
駐輪場内の長期放置自転車の削減	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 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 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 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>  <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>


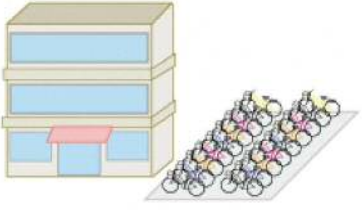


②撤去の強化 [重点]

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 data-bbox="461 790 1299 1099" style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; 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 data-bbox="1114 831 1289 1066" 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>

※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。

【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	⑤チラシやホームページ等による情報発信	重点
自転車利用へ転換、自転車の利用促進	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】**

<p>手段</p>	<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>
<p>実施内容 と考え方</p>	<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 style="text-align: center;">  <p>交通安全教室</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>スケアード・ストレイト 自転車交通安全教室</p> </div> <div style="text-align: center;">  <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 style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>エコモビ実践例 <small>新潟県環境省環境化促進課エコモビキャラクター「とめぞんくん」</small></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 style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 25%;"> <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> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <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> <p>【エコモビ推進運動 参加企業の取り組み例】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">H28 年</th> <th style="width: 35%;">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 style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <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 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一つとなっている。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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <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="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>CP サイクルポート（自転車駐車場） ICカードシステム</p> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">【出典】(公社)日本交通計画協会資料</p>

※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】

<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市民とのコミュニケーション活動を行う</p>
<p>実施内容 と 考え方</p>	<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: center;"> <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: center;"> <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