



第1章 計画の趣旨

(1) 計画の背景と目的

計画の背景

自転車^{※1}は幼児から高齢者まで利用できる身近で便利な交通手段であり、環境への影響が少なく健康増進につながり、災害時の交通手段としても有益であることから、さらなる活用が期待されています。

一方、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車に関わる様々な事故の発生、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となっています。



計画の目的

新潟市自転車利用環境計画に基づき、市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備することで、

- 歩行者及び自転車利用者の安全確保
 - 自転車の交通事故の削減
 - 環境にやさしく、健康に良く、災害時の移動にも役立つ自転車利用の促進
- を目指します。



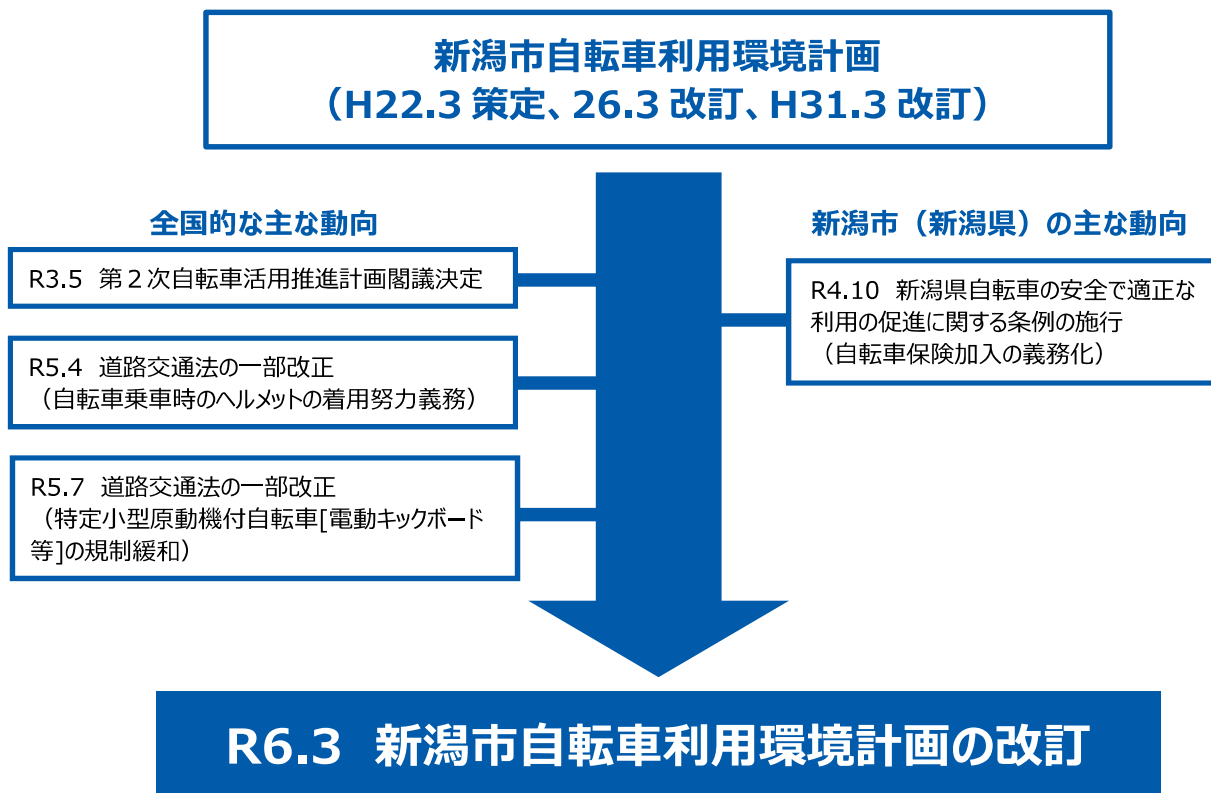
(2) 計画改訂の経緯

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」を策定しました。

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の改正や国土交通省・警察庁によるガイドラインの策定、自転車活用推進法の施行などを踏まえ、計画の一部を修正しつつ、自転車利用環境の向上を目的に、計画に基づく施策を関係機関や関係団体等とともに実施してきました。

前回の計画一部修正から4年が経過し、第2次自転車活用推進計画の閣議決定や道路交通法の一部改正などを受け、自転車乗車時のヘルメットの着用努力義務化や特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の規制緩和など、自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。

このため、最新の自転車動向を踏まえつつ、これまでの計画における目標の達成状況や計画の進捗状況の評価を行い、この度、本計画の改訂を行いました。



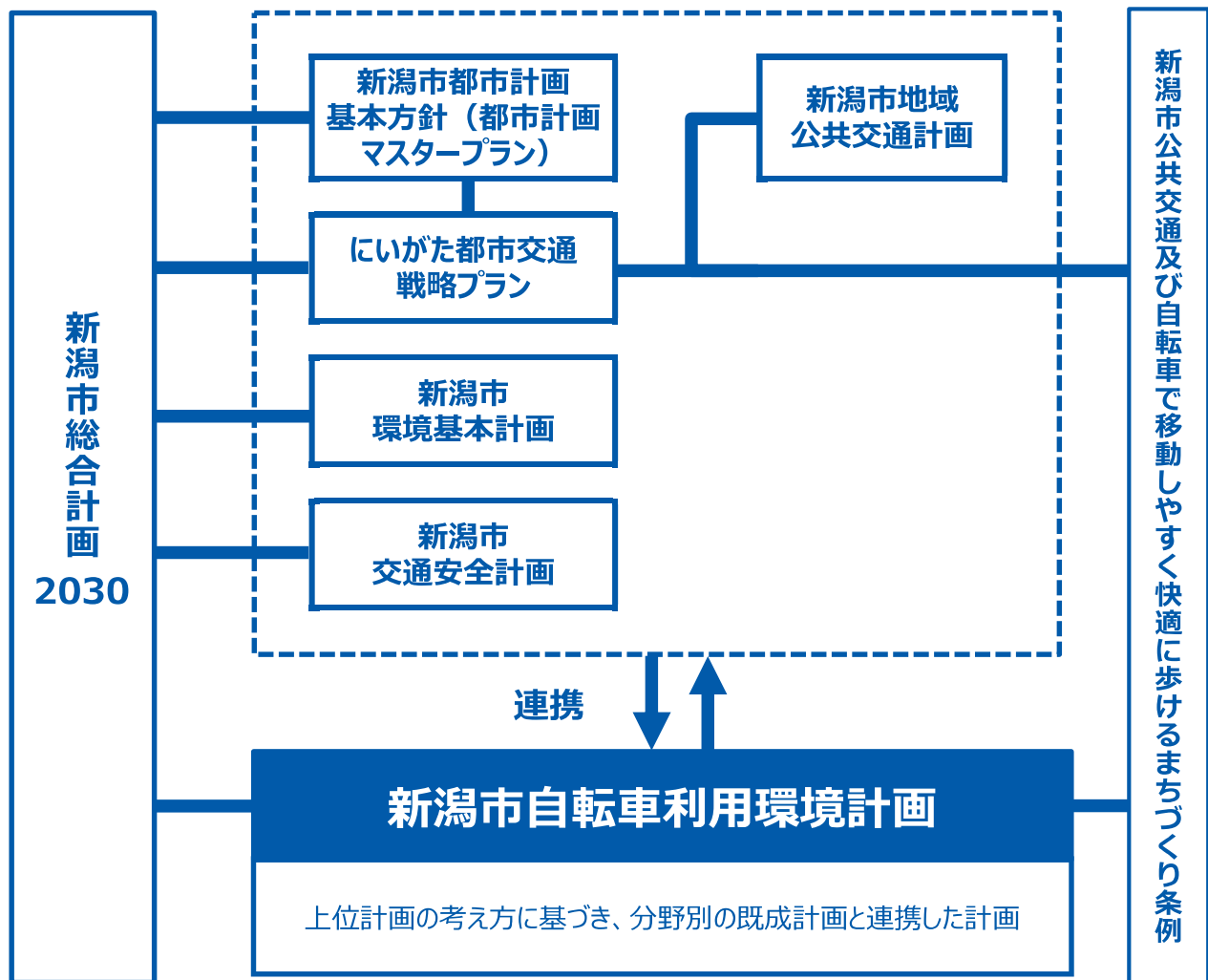


(3) 自転車利用環境計画の位置付け

新潟市の最上位計画は、「新潟市総合計画 2030」であり、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」「新潟市環境基本計画」「新潟市交通安全計画」が作成されています。

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」を制定しています。

「新潟市自転車利用環境計画」は、「新潟市総合計画 2030」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です。



本計画は自転車利用環境に関してハード・ソフト施策を行うものであり、他分野の計画と連携を図りながら推進を図ります。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きます。



表 1-1 新潟市自転車利用環境計画と各種計画との関連性

計画	自転車に関する取り組み
新潟市総合計画2030	基本方針の一つ「交通ネットワークの強化・充実」において、都市部や生活圏において、多様なライフスタイルに合わせた環境に優しい移動手段の充実を図るために、歩行空間や <u>自転車利用環境の向上</u> に取り組むこととしています。
新潟市都市計画マスタープラン	方針の一つ「生活圏で快適に移動できる環境をつくる」において、駅や学校、大規模集客施設など利用者の多い施設を結ぶ主要な道路の歩行者空間・ <u>自転車走行空間の整備</u> ・再構築により、歩行者・自転車・自動車を適切にすみ分けることで、安全で快適な移動環境を確保することとしています。
にいがた都市交通戦略プラン	基本方針の一つ「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」において、多様な移動手段の一つとして <u>シェアサイクルの利用の推進</u> や、賑わいの創出につながる道路空間の利活用の推進として歩行者 <u>自転車通行空間の確保</u> が挙げられています。
新潟市地域公共交通計画	基本方針の一つ「基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化します（都心部での移動円滑化）」において、まちなかにおける鉄道やバス、 <u>自転車</u> 、徒歩等の結節を強化するとともに多様な手段を選択できる空間を整備することとしています。
新潟市環境基本計画	施策の一つ「ゼロカーボンシティ実現に向けたライフスタイル転換の推進」の中で、都市部や生活圏において、多様なライフスタイルに合わせた環境に優しい移動手段として、歩行空間や <u>自転車利用環境の向上</u> に取り組むとしています。
新潟市交通安全計画	交通安全計画における分野別の施策として、道路交通環境の整備の一つとして <u>自転車走行空間の整備</u> や交通安全思想の普及徹底として <u>啓発活動の推進</u> が挙げられています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGs（持続可能な開発目標）とは

2015年9月開催の「国連持続可能な開発サミット」で193の加盟国の全会一致により採択された、よりよい未来を目指すための2030年までの世界共通の目標「Sustainable Development Goals」の略称です。

SDGsでは、将来世代のことを考えた持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットを掲げ、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。開発途上国だけでなく先進国を含む全ての国で取り組むことが大きな特徴です。

日本においても、行政をはじめ民間事業者や市民団体など多様な主体によって、SDGsの達成に向けた取組が進められています。

SDGsと新潟市自転車利用環境計画との関係

新潟市は、2022年5月に内閣府から「SDGs未来都市」に選定されており、自転車利用環境を整備することで、自動車から自転車への転換による「CO₂の削減」、健康増進による「健康寿命の延伸」、歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる「持続可能なまちづくり」などの効果が期待されます。

SDGsにおける17の目標



目標1 貧困をなくそう
あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる



目標2 飢餓をゼロに
飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する



目標3 すべての人に健康と福祉を
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



目標4 質の高い教育をみんなに
すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する



目標5 ジェンダー平等を実現しよう
ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う



目標6 安全な水とトイレを世界中に
すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する



目標7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに
すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



目標8 働きがいも 経済成長も
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する



目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



目標10 人や国の不平等をなくそう
国内及び各国間の不平等を是正する



目標11 住み続けられるまちづくりを
包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



目標12 つくる責任 つかう責任
持続可能な消費生産形態を確保する



目標13 気候変動に具体的な対策を
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



目標14 海の豊かさを守ろう
持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する



目標15 陸の豊かさを守ろう
陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する



目標16 平和と公正をすべての人に
持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する



目標17 パートナリシップで目標を達成しよう
持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する



(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します。

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、新潟市総合計画 2030 の計画期間と整合を図り、令和5年度（2023年度）から令和12年度（2030年度）までの8ヶ年とします。なお、社会環境の変化や新たな課題に対応するため、計画の中間に見直しが必要な場合は検討を行うものとしてします。

表 1-1 自転車利用環境計画の計画期間

	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
新潟市 自転車 利用環境計画								
新潟市 総合計画 2030								