

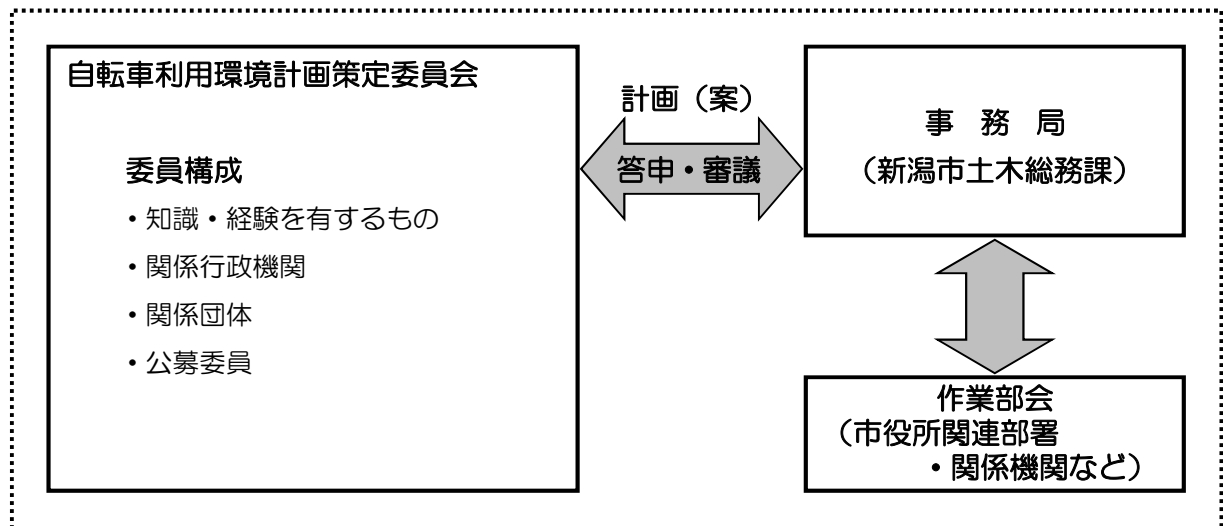
## 参考資料

### (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

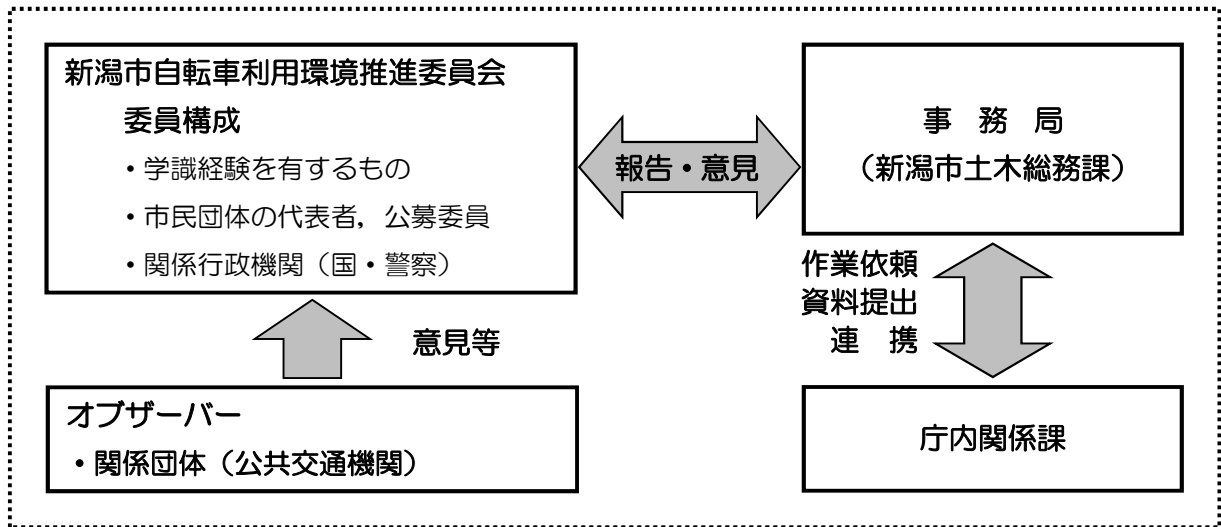
知識・経験を有するもの	6 名程度
関係行政機関	2 名程度
関係団体（公共交通機関）	2 名程度
公募委員	男性 1 名、女性 1 名

## 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"> <li>計画概要とスケジュール</li> <li>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</li> <li>自転車利用環境計画の策定方針</li> </ul>
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"> <li>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）</li> </ul>
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"> <li>新潟市自転車利用環境計画（案）に対する意見募集</li> </ul>
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"> <li>計画の進め方</li> <li>具体的な整備方針</li> </ul>
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"> <li>パブリックコメントの意見書集計結果</li> <li>新潟市自転車利用環境計画(案)</li> </ul>

### 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"> <li>計画概要とスケジュール</li> <li>計画の取組、進捗状況と効果検証</li> <li>計画の課題・改善点</li> <li>新潟市自転車走行空間整備ガイドライン</li> </ul>
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"> <li>新潟市自転車利用環境計画(案)・矢羽根型表示簡易実験</li> <li>新潟市自転車走行空間整備ガイドライン</li> </ul>
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"> <li>新潟市自転車走行空間整備ガイドライン</li> </ul>
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"> <li>新潟市自転車利用環境計画(案)</li> <li>新潟市自転車走行空間整備ガイドライン</li> </ul>

### ③H31.3 自転車利用環境計画改訂の経緯

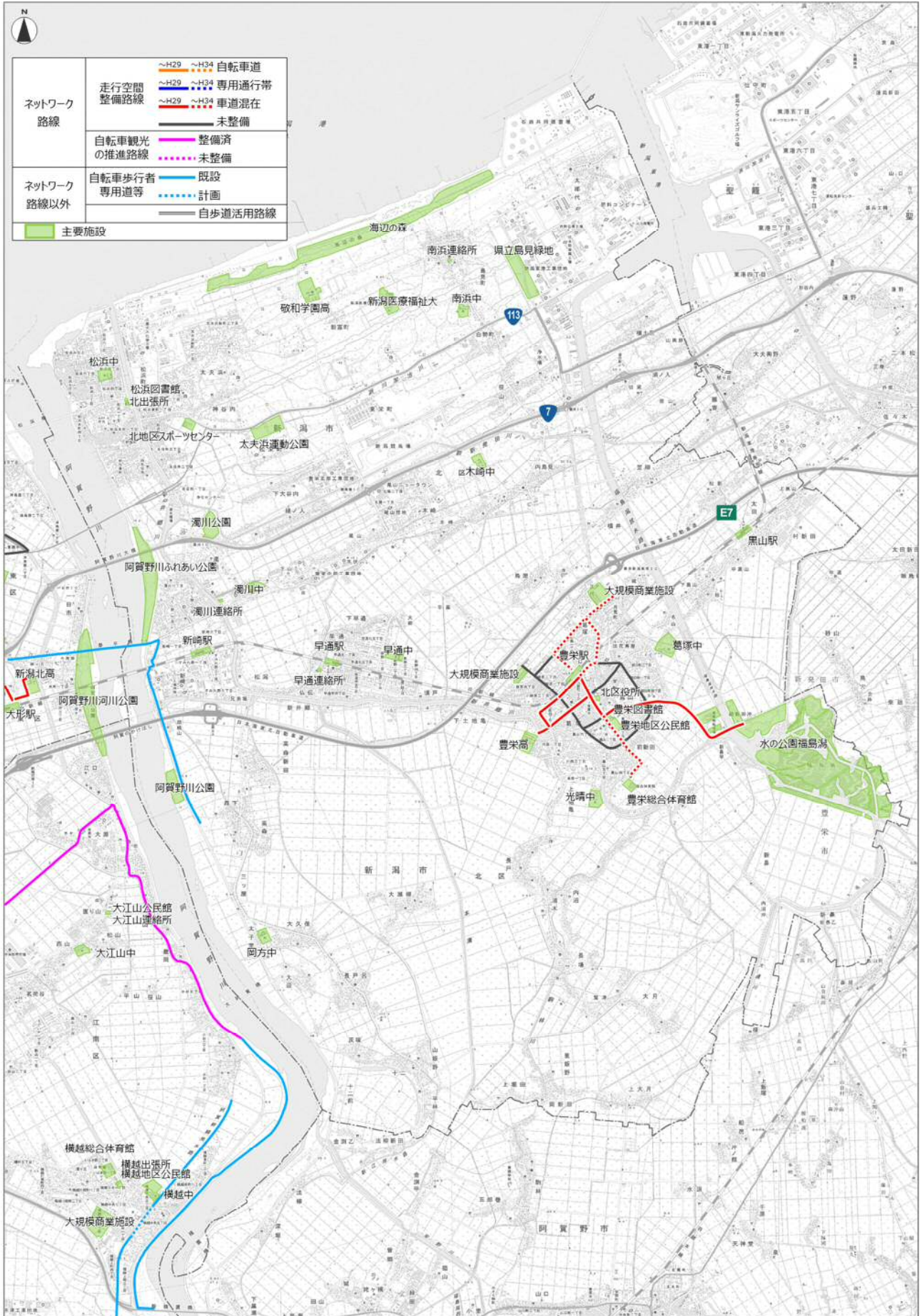
年月日	会議名・調査名	議事内容
平成29年10月16日	第1回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画概要とスケジュール</li> <li>・計画の取組、進捗状況と効果検証</li> <li>・計画の課題・改善点</li> <li>・新潟市自転車走行空間整備ガイドライン</li> </ul>
平成30年1月29日	第2回新潟市自転車利用環境推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画の取組、進捗状況と効果検証</li> <li>・新潟市自転車利用環境計画(案)</li>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

### (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。

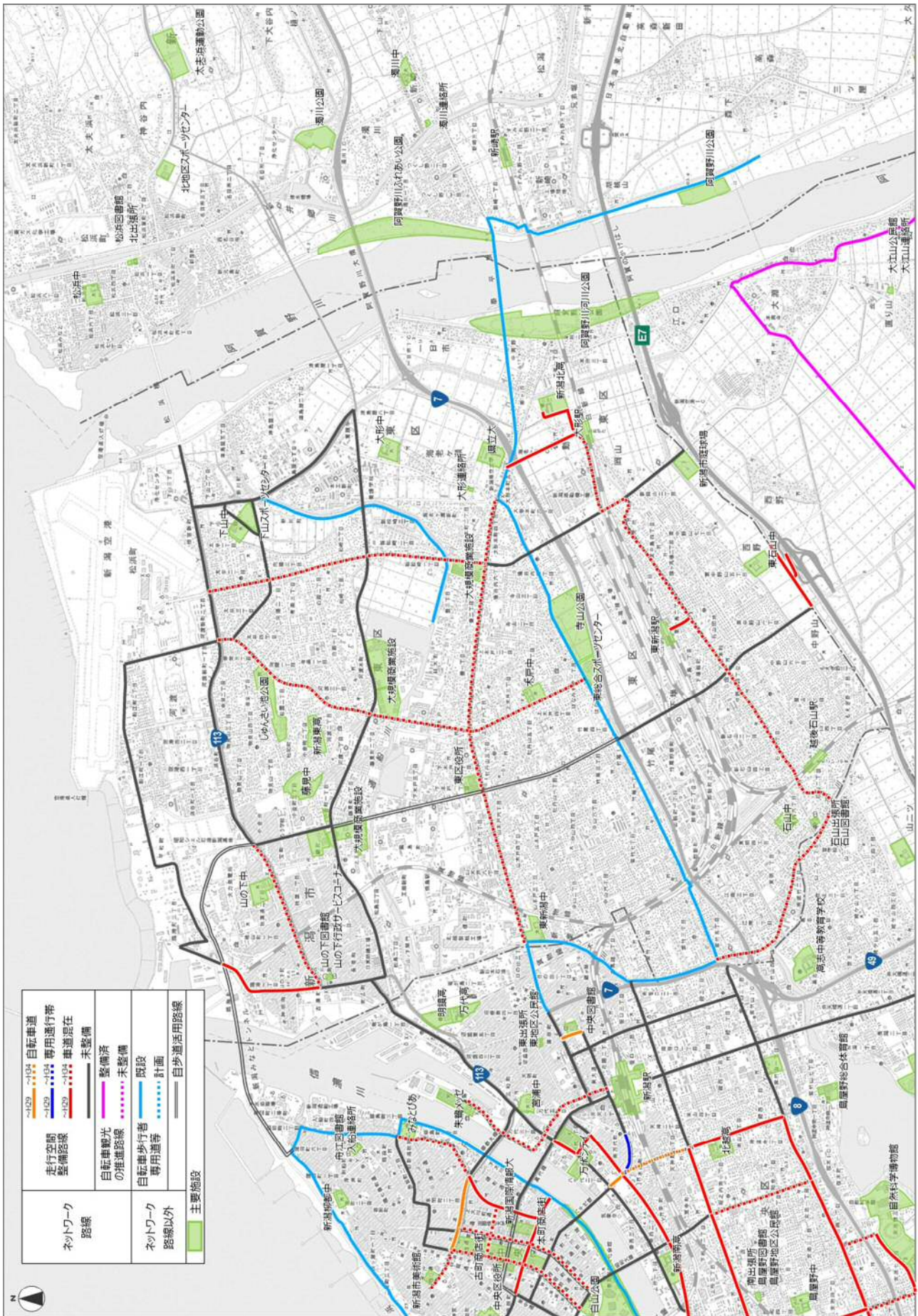


# ①北区





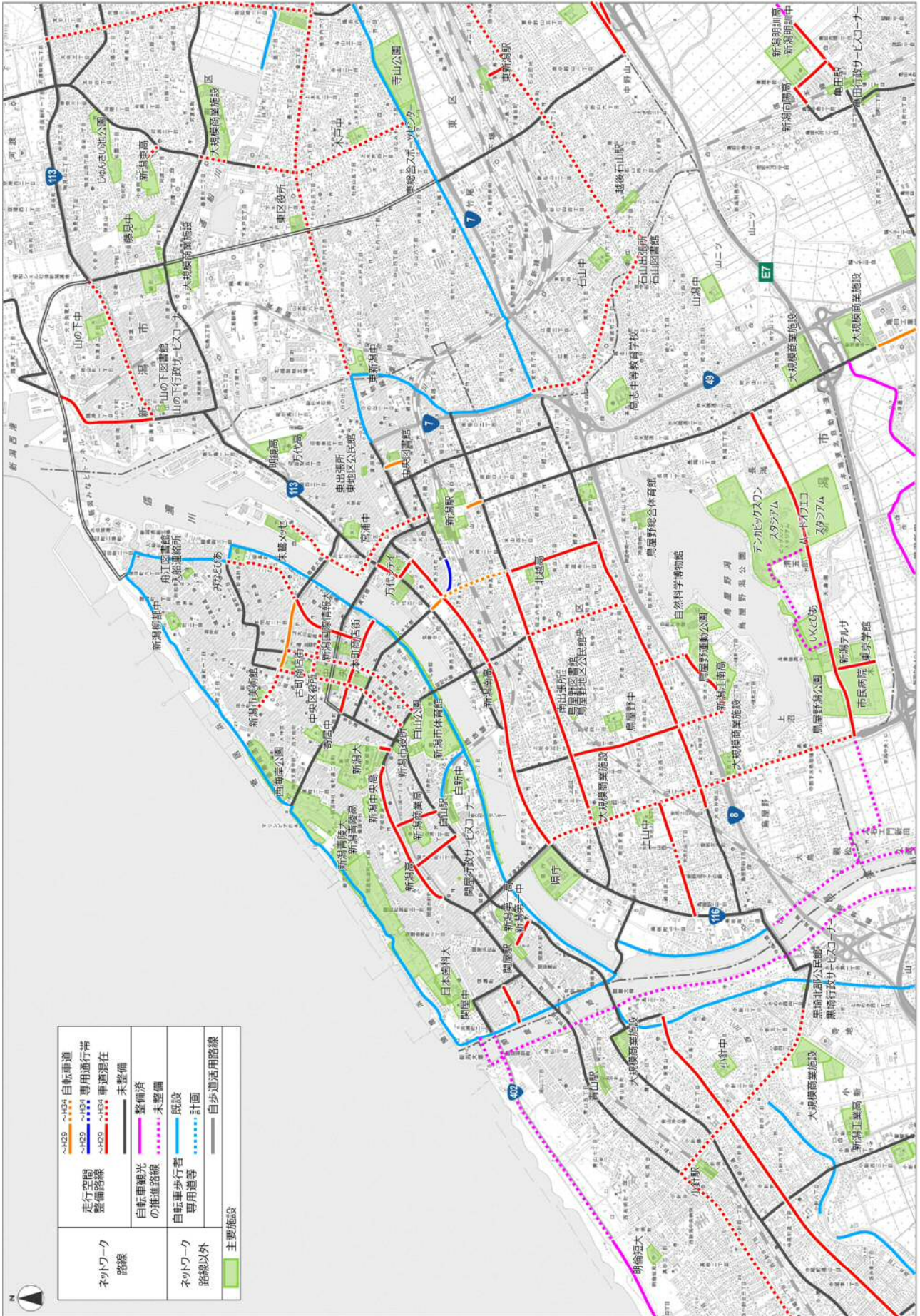
②東区





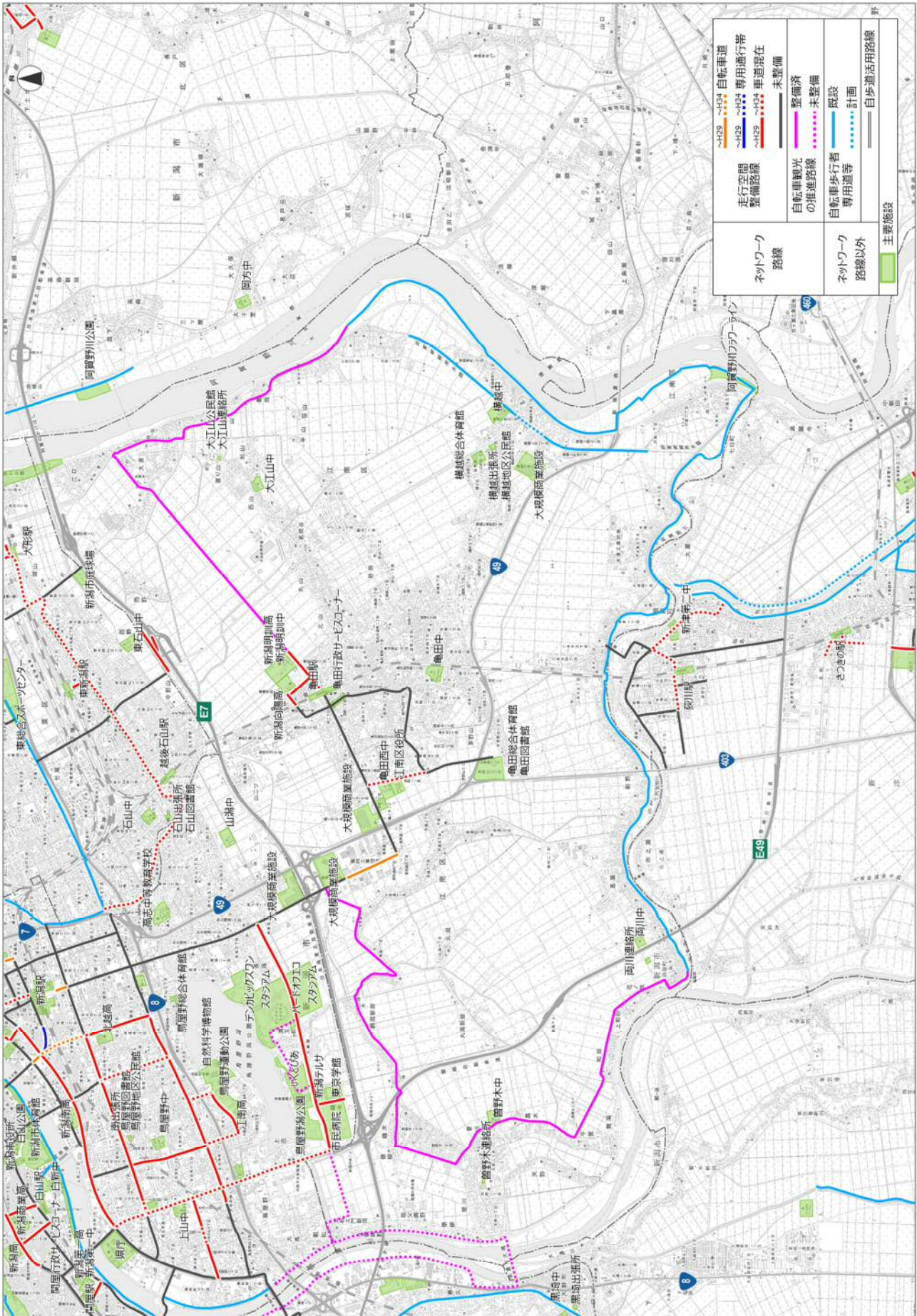


### ③中央区



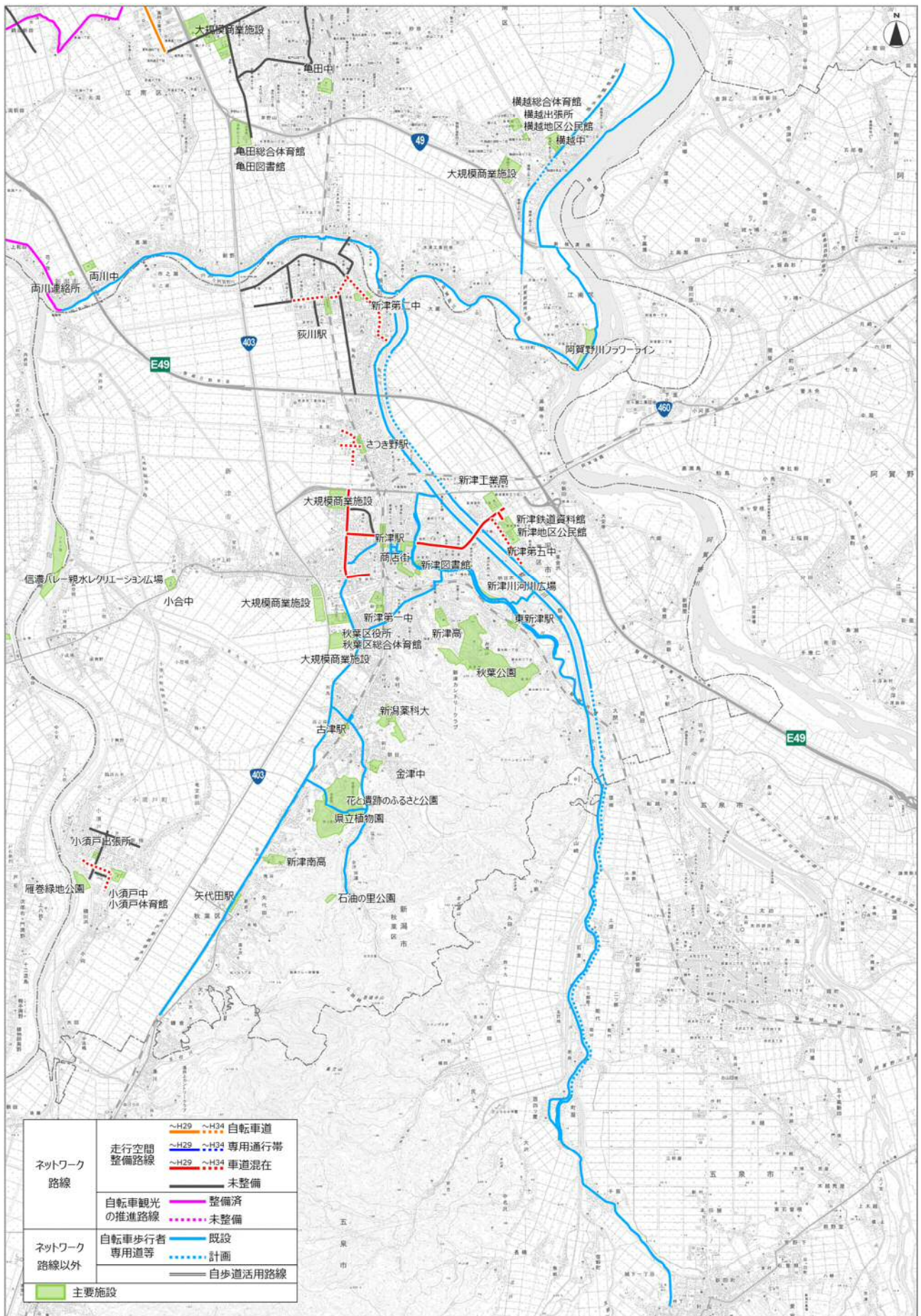


### ④江南区



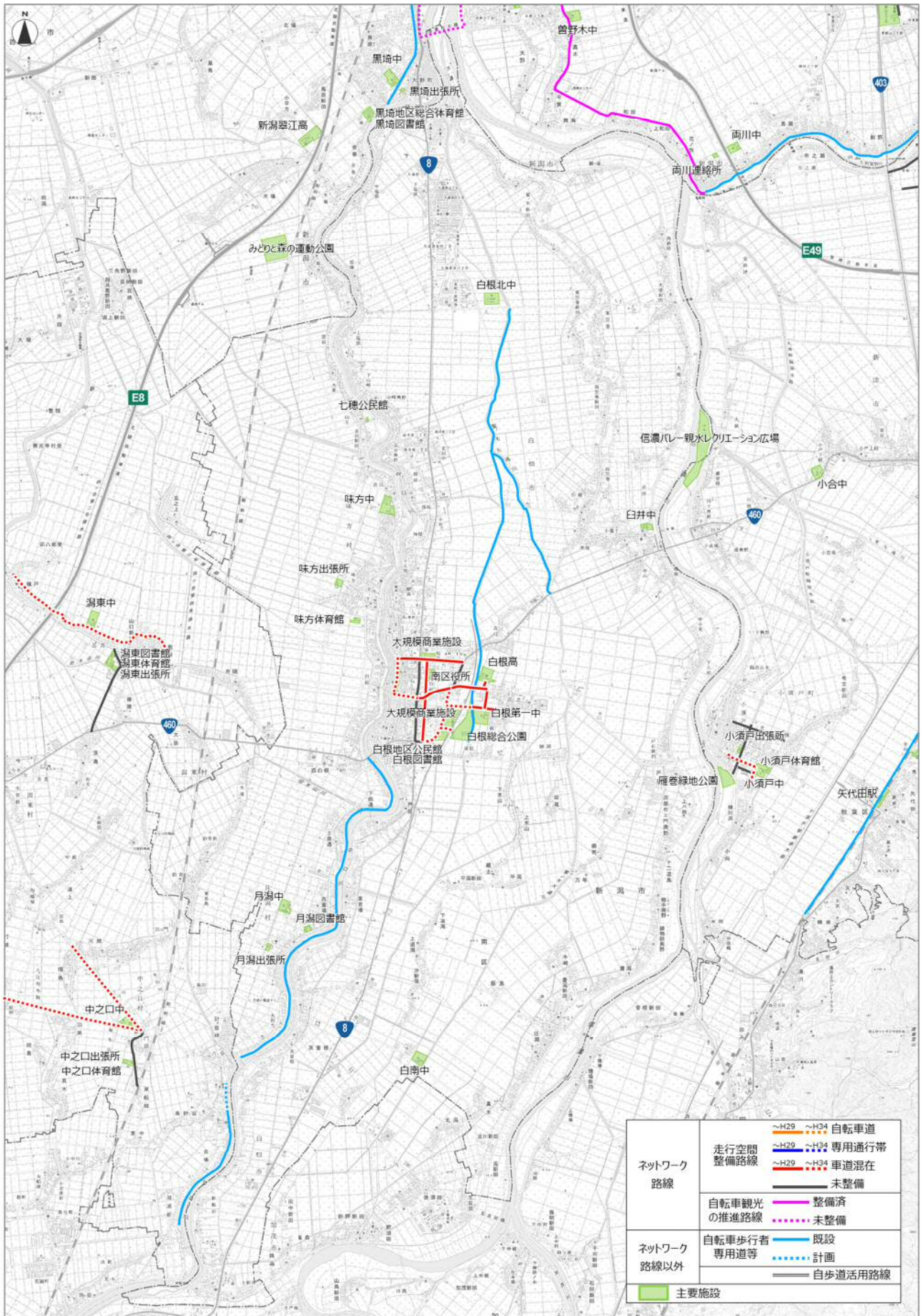


⑤秋葉区





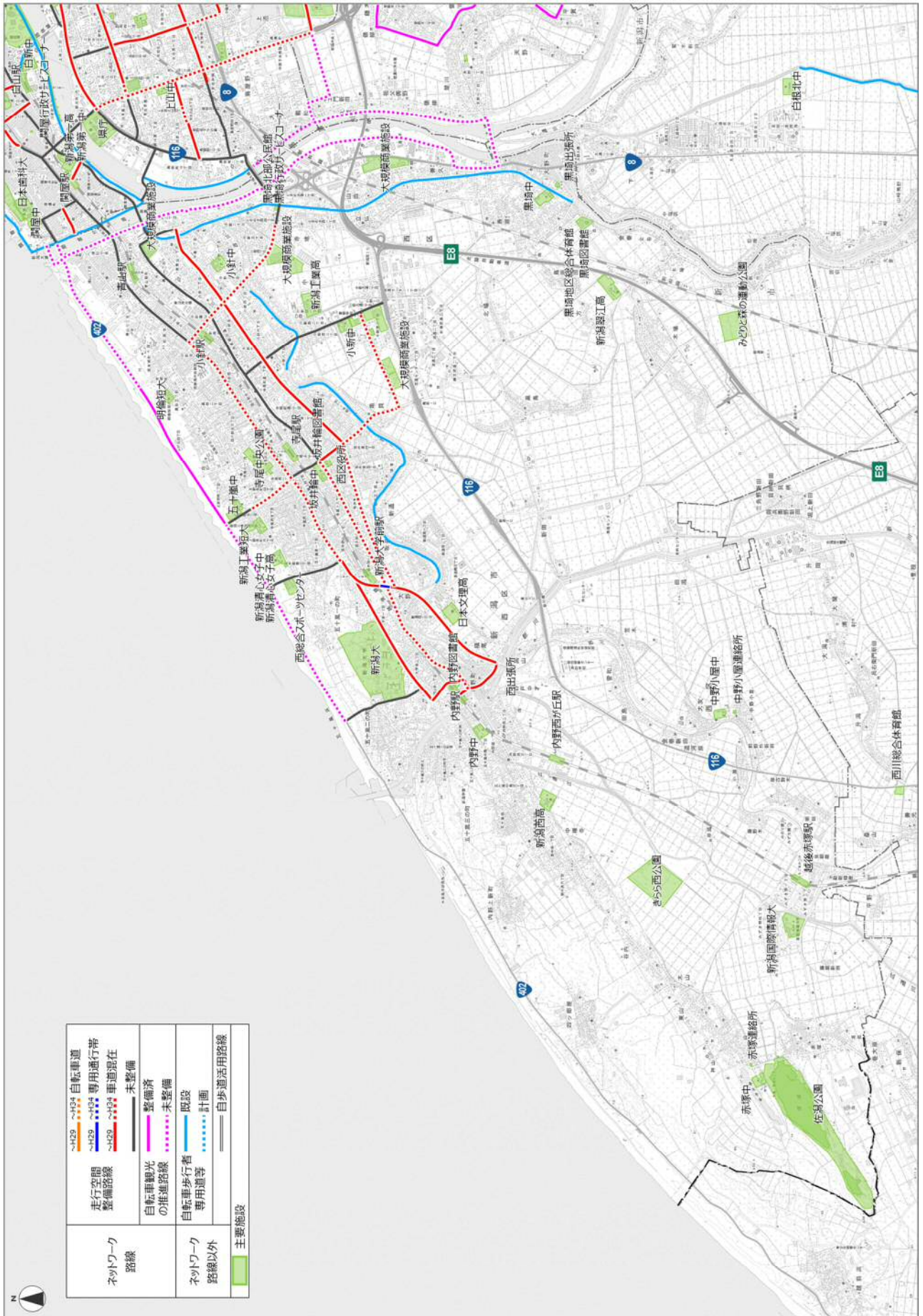
⑥南区





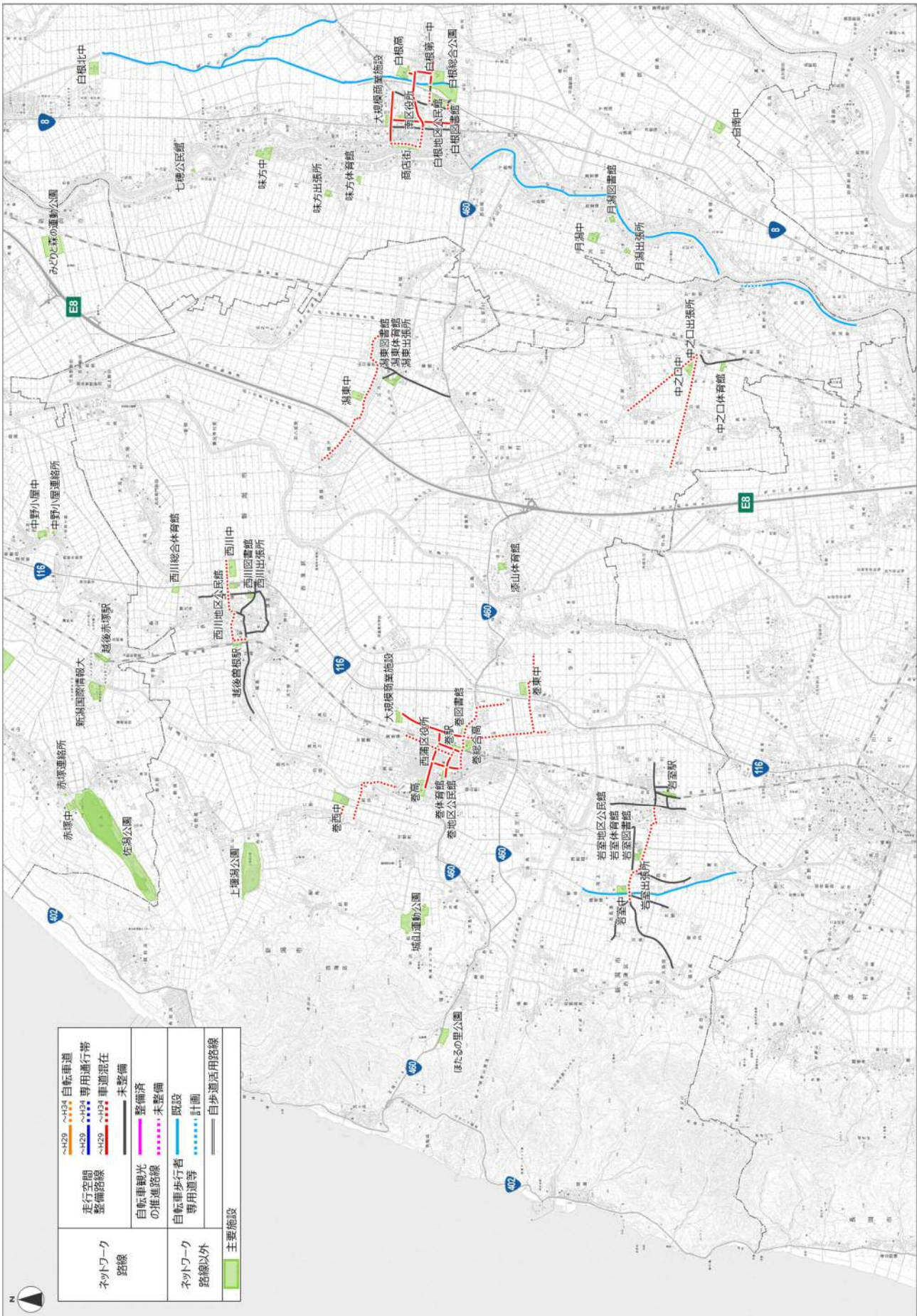


⑦西区





⑧西蒲区





## (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

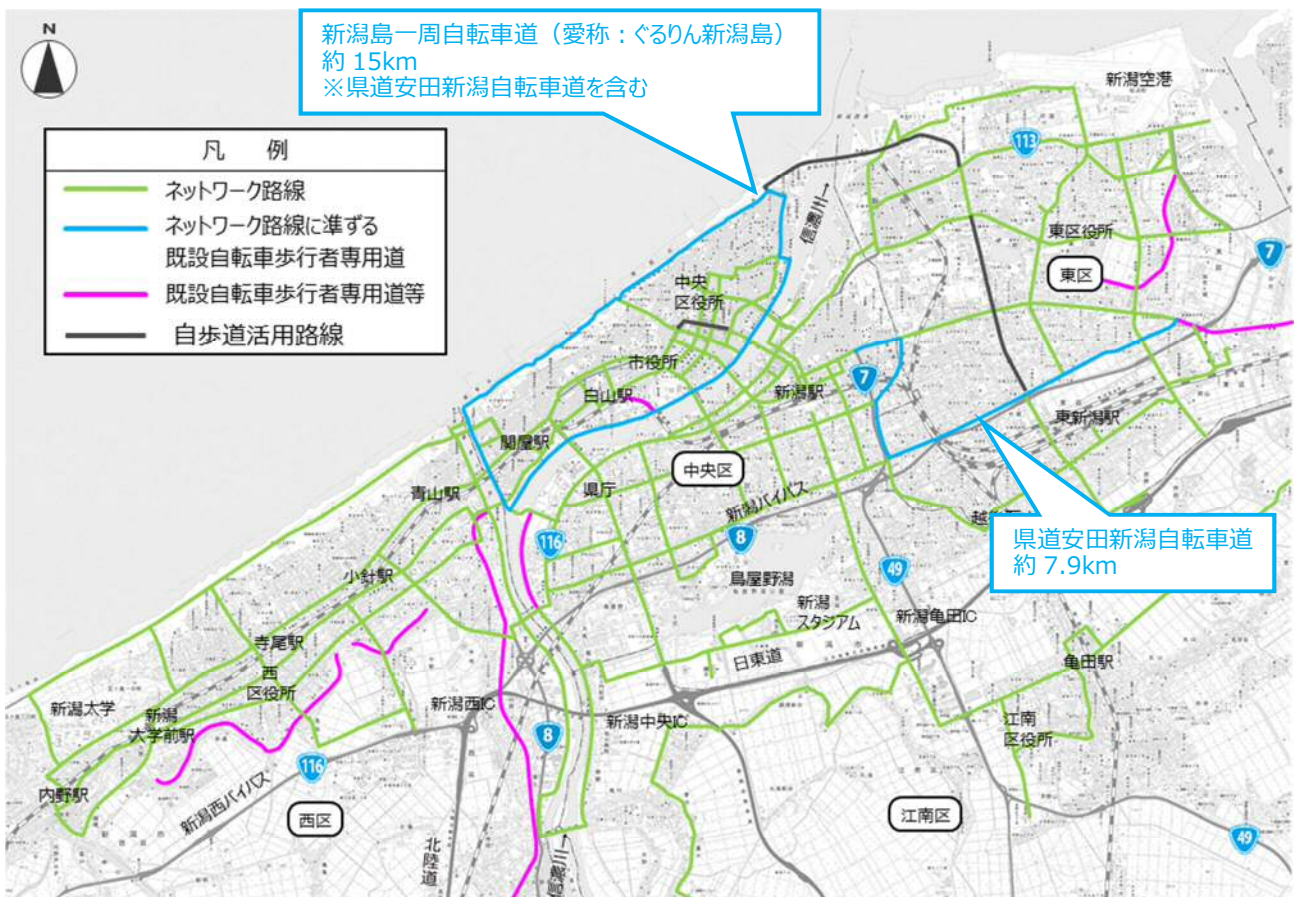


### 2) 自歩道活用検討区間

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"> <li>○自転車の多様化</li> <li>○自転車本来の通行空間の整備が断片的</li> <li>○自転車対歩行者の事故への対応</li> <li>○コンパクトシティの形成に向けた自転車の利用促進</li> <li>○生活習慣病の予防による健康寿命の延伸</li> <li>○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</li> <li>○外国人観光客のニーズが体験型観光へと変化</li> <li>○死亡事故の約 8 割を占める自転車の法令違反</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢化（交通弱者）への対応</li> <li>○健康寿命の延伸</li> <li>○過度な自動車依存</li> <li>○CO<sub>2</sub> 排出量の削減</li> <li>○自転車事故の削減</li> <li>○放置自転車の削減</li> </ul>

### 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
<b>1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進</b>	●	—	—	—
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				
<b>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</b>	—	—	—	—
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				
<b>3. シェアサイクルの普及促進</b>	—	—	—	●
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				
<b>4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</b>	—	●	—	—
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				
<b>5. 自転車の IoT 化の促進</b>	—	—	—	—
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				
<b>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</b>	●	—	—	—
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。



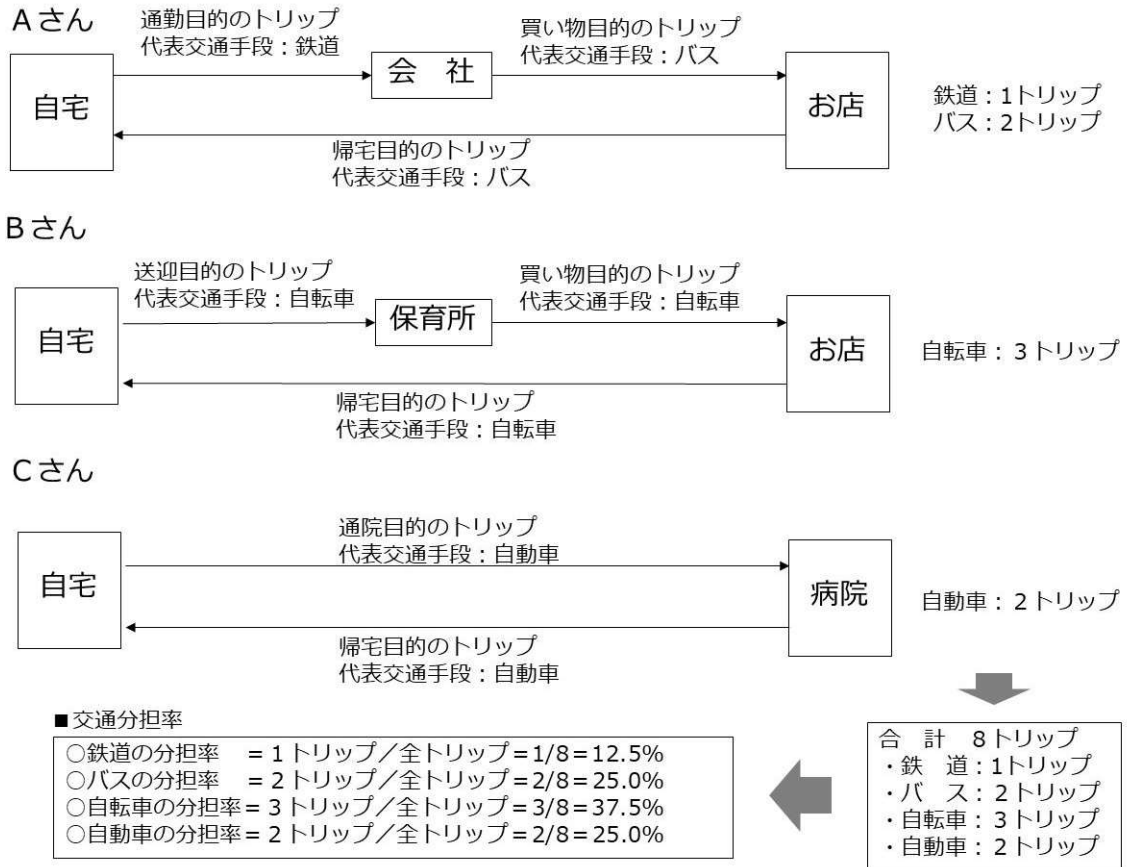
#### ○交通手段分担率

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 CO<sub>2</sub>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（CO<sub>2</sub>）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 CO<sub>2</sub> と運輸部門から発生する CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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）

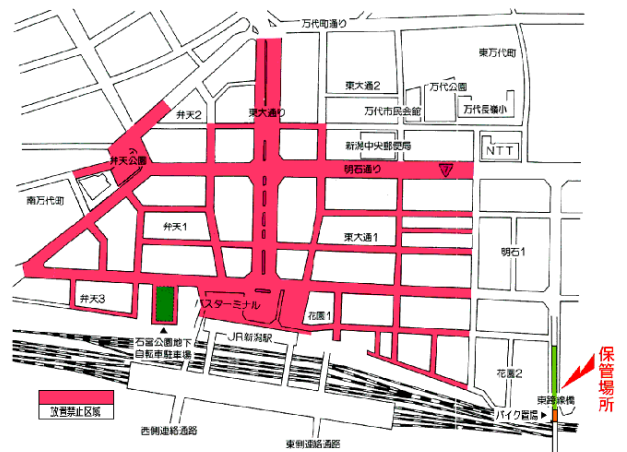
#### ③路肩幅員の考え方（積雪期には自転車走行空間を堆雪幅として活用）

#### ④矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置基準

### ※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）



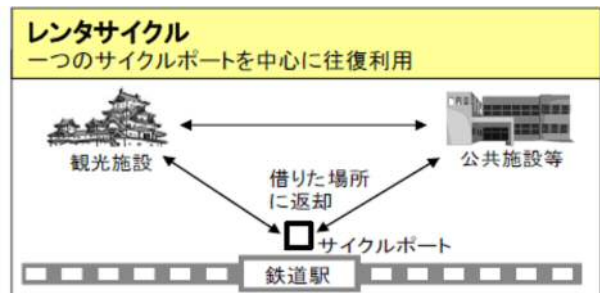
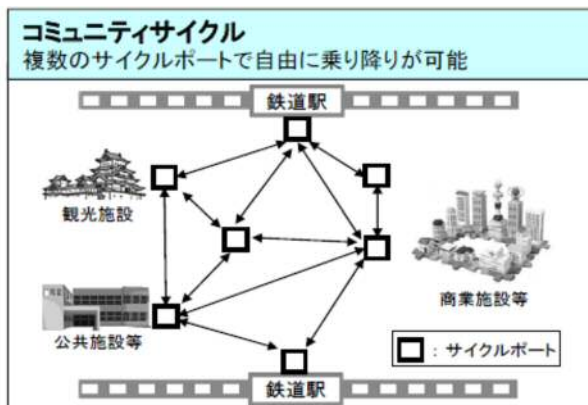
## ※6 シェアサイクリング、レンタサイクル、コミュニティサイクル

(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"> <li>• 新潟市内を自転車で巡るイベント</li> <li>• 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</li> <li>• 平成24年度から毎年実施</li> </ul>
新潟ヒルクライム	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 平成25年度から毎年実施</li> </ul>

## ※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"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul>
自転車事故件数	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul>
通行区分順守率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul>
路上駐輪台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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組み効果があったものと判断している。</li> </ul>
市政世論調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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組みの効果があったものと判断している。</li> </ul>

## ※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 CO<sub>2</sub> 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、CO<sub>2</sub>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

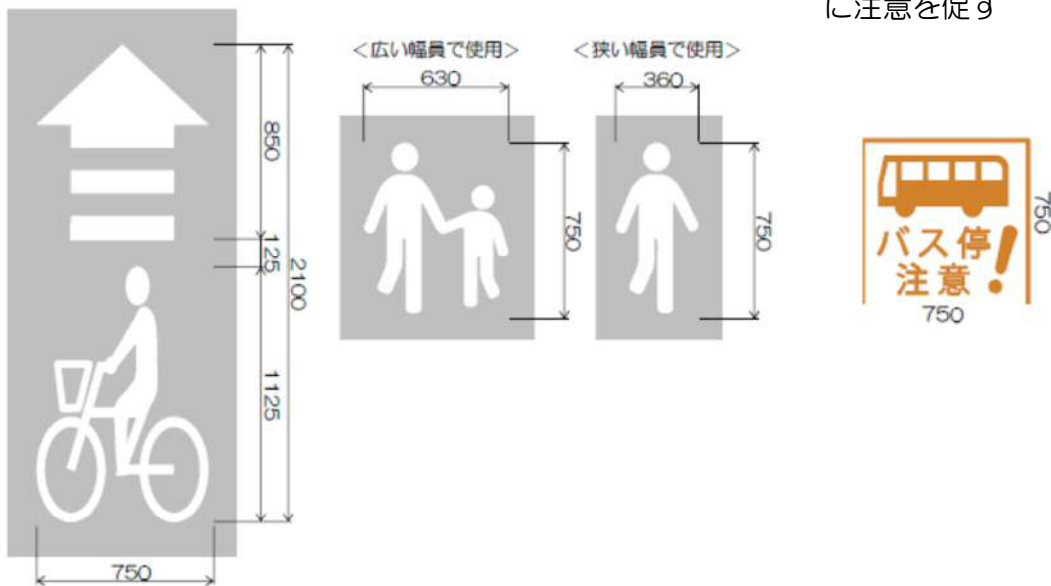


図6-2. 自転車のピクトグラム

### ※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。