

新潟市自転車利用環境計画

令和6年3月
新 潟 市

目 次

第1章 計画の趣旨

(1) 計画策定の背景と目的	1
(2) 計画改訂の経緯	2
(3) 自転車利用環境計画の位置付け	3
(4) 自転車利用環境計画の区域と計画期間	6

第2章 自転車を取り巻く現状

(1) 自転車の特性・メリット	7
(2) 地域特性・交通特性	8
(3) 社会情勢	15

第3章 新潟市におけるこれまでの取り組み

(1) 新潟市自転車利用環境計画における取り組み内容	19
(2) アウトプット指標（活動指標）の達成状況	20
(3) アウトカム指標（成果指標）の達成状況	26
(4) 市民満足度の達成状況	30
(5) これまでの計画に残された課題	32

第4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将来像	33
(2) 自転車利用環境計画の基本方針	34
(3) 計画に反映させる項目	35
(4) 施策メニューの方向性	36

第5章 具体的な取り組み

(1) 施策メニュー	37
(2) 目標値の設定	61
(3) 計画の推進体制	62
(4) 計画の評価	62
(5) 施策ごとの取り組み体制	63

第6章 自転車ネットワーク路線の整備計画

(1) 自転車ネットワーク路線の整備方針	65
----------------------	----

参考資料

(1) 自転車のルールに関するアンケート調査	76
(2) 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	84
(3) 新潟市自転車利用環境計画の策定経過	95
(4) 自転車活用推進計画と本計画の関係性	97
(5) 用語解説集	102



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。



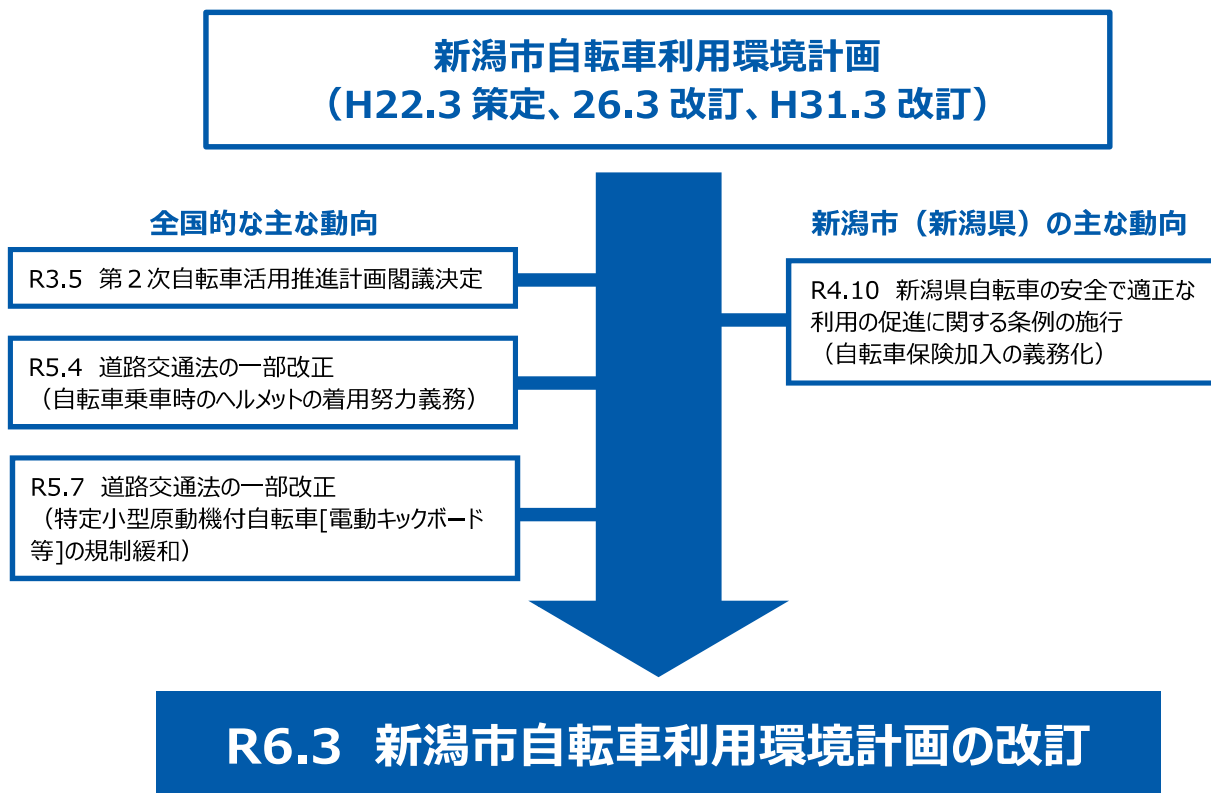
(2) 計画改訂の経緯

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。

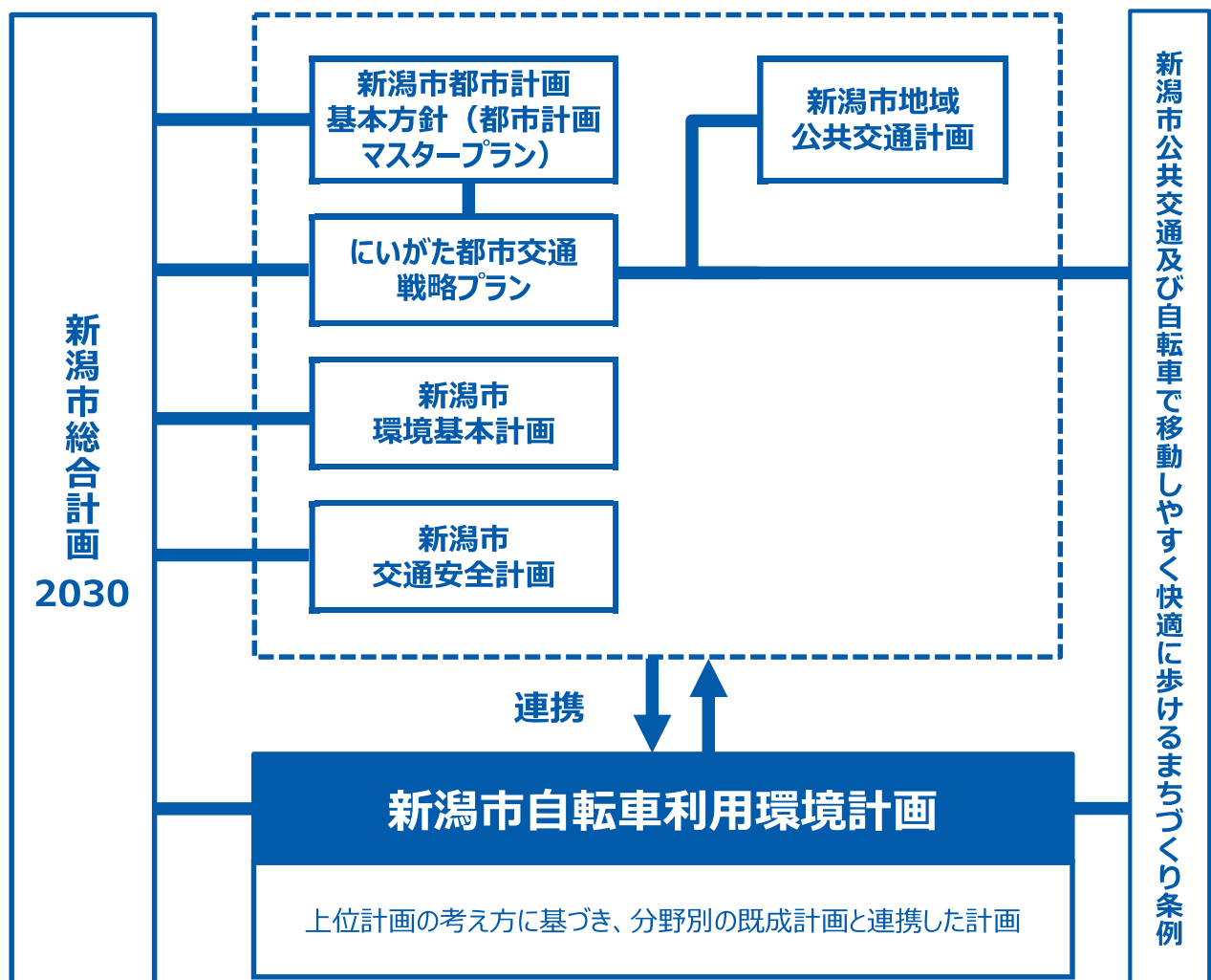


(3) 自転車利用環境計画の位置付け

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



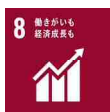
目標5 ジェンダー平等を実現しよう
ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う



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
国内及び各国家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								



第2章 自転車を取り巻く現状

(1) 自転車の特性・メリット

1) 近距離移動における利便性

自転車は、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す。

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ます。

自動車、バス、鉄道などの移動と異なり、料金がかかりません。(自転車に乗れば、誰もが利用できます)

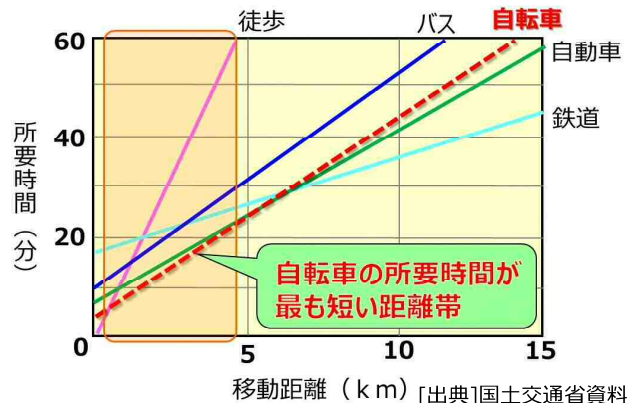
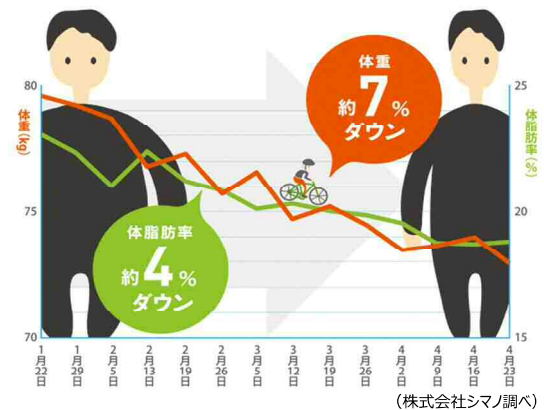


図 2-1 交通手段の特性

2) 健康増進に貢献

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力・筋力の維持・増進に役立ちます。また、自転車通勤は、安静時の6.8倍の運動強度であるとされています。3か月間の自転車通勤により、体重が7%減(約6kg減)、体脂肪率が4%減という調査結果もあります。

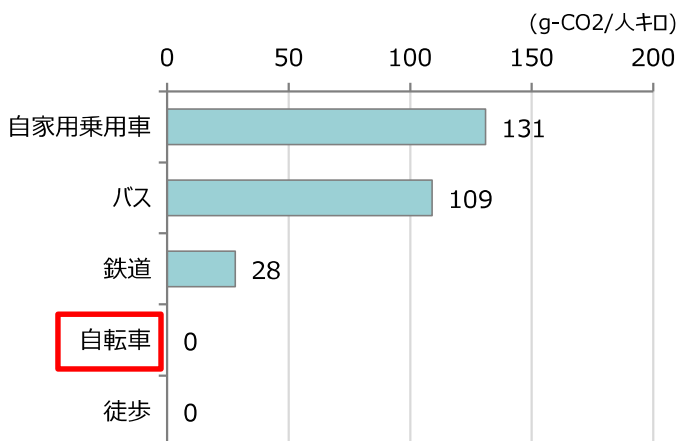


[出典]自転車通勤導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会)

図 2-2 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

3) 環境に優しい交通手段

自転車は環境に優しい交通手段であり、自転車活用への転換によりCO₂排出量^{※2}削減が期待されます。

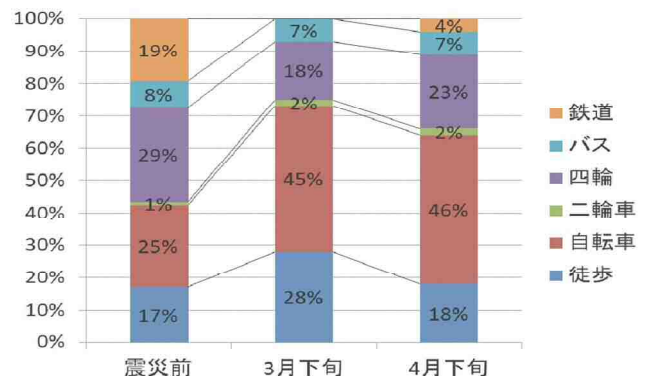


[出典]輸送量あたりの二酸化炭素の排出量[旅客](R2年度)(国土交通省)

図 2-3 CO₂ 排出量の比較

4) 地震等の災害時の有効性

東日本大震災発生後、多くの交通機関が被災する中、燃料や動力を必要としない自転車が交通手段として活躍しました。被災時の帰宅だけに限らず、避難所生活での移動手段としても有効であることが実証されています。



[出典]2011年度復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査(国土交通省)

図 2-4 東日本大震災における震災前後の交通行動変化(仙台中心部)

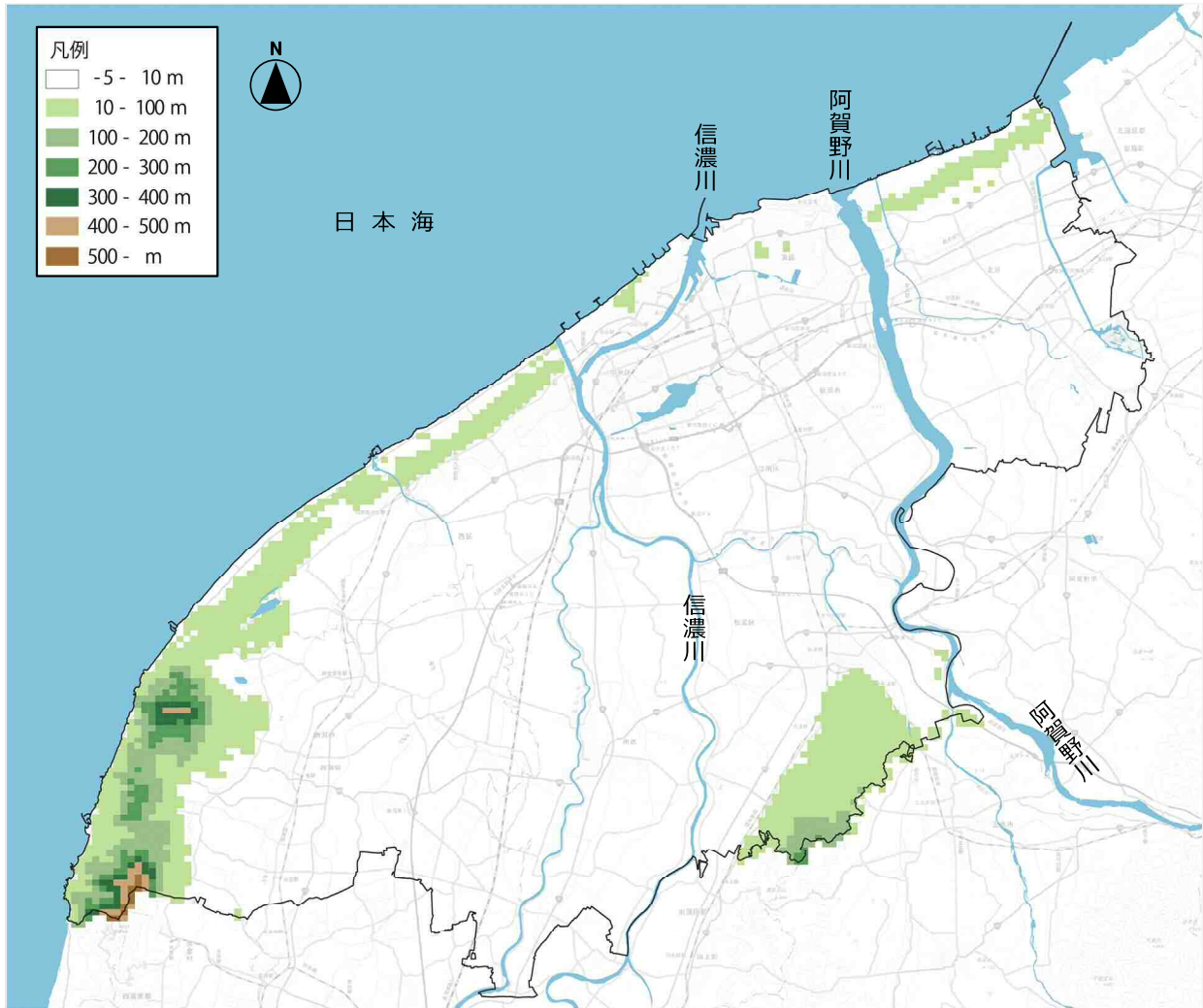
※2 参考資料 (5)用語解説集 P102参照



(2) 地域特性・交通特性

1) 新潟市の地形

- 新潟市内は海側の砂丘部など高低差が大きいエリアもあるが、標高10m未満のおおむね平坦な地形が広範囲に広がっていることから、比較的自転車の利用しやすい地形となっており、越後平野や日本海、信濃川、阿賀野川などの風景を身近に感じることができます。また、市の南西部の山々は、起伏を利用した自転車イベントに活用されています。



[出典] 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ (国土数値情報)

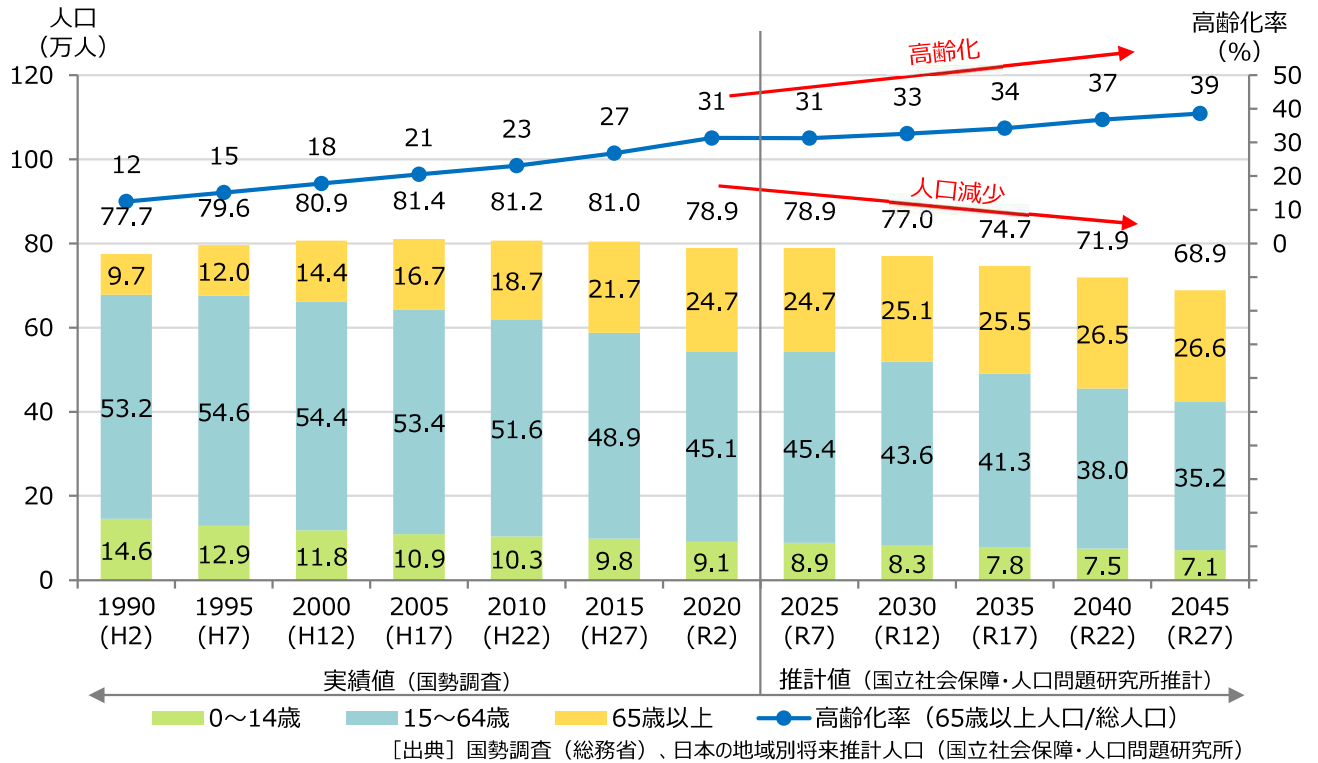
図 2-5 新潟市の地形図 (標高 10m 以上を着色)





2) 人口推移

- 本市の人口は、H17年の81.4万人をピークとして減少に転じ、R27年には68.9万人と推計されています。
- 高齢者人口（65歳以上の人口）は増加を続け、R2年の約31%からR27年には約39%に達すると見込まれています。
- 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ます。

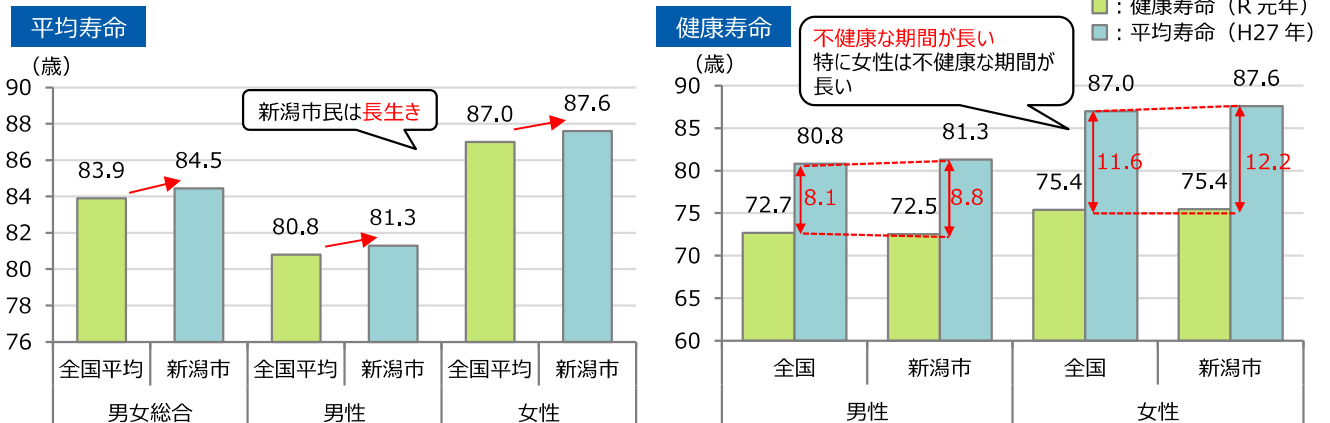


〔出典〕国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-6 新潟市の人口推移と将来推計

3) 健康寿命

- 本市の平均寿命は、全国平均を上回っていますが、日常生活に制限のある不健康な期間が長いです。



※男女総合は男性と女性の平均値
〔出典〕H27年市区町村別生命表（厚生労働省）

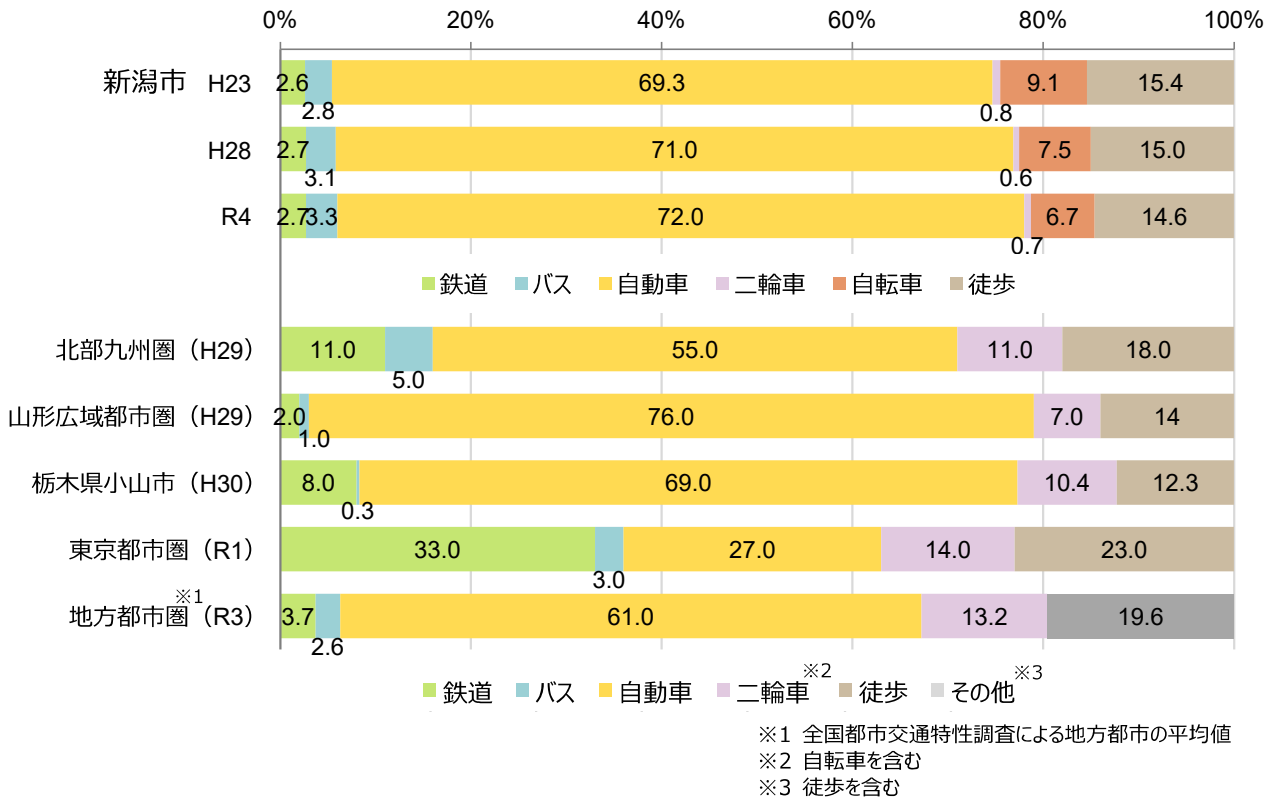
※健康寿命は日常生活に制限のない期間の平均
〔出典〕健康寿命：健康寿命の算定・評価と延伸可能性の予測に関する研究（厚生労働行政推進調査事業費補助金）
平均寿命：H27年市区町村別生命表（厚生労働省）

図2-7 新潟市民の平均寿命



4) 交通手段分担率

- ・本市の自動車分担率は72%と高く、H28と比較して1.0ポイント増加しています。
- ・自転車分担率は6.7%と低く、H28と比較して0.8ポイント減少しています。

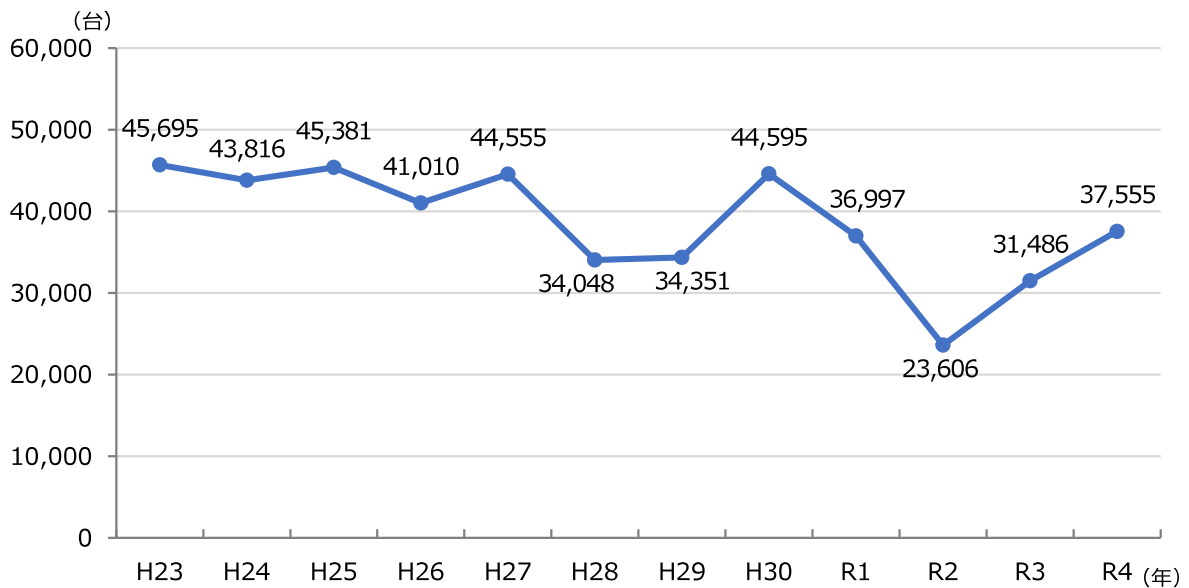


[出典] 新潟市内都市交通特性調査

図 2-8 新潟市と他都市の交通手段分担率

5) 新規自転車防犯登録台数

- ・本市の新規自転車防犯登録台数は減少傾向であり、R4年は37,555台となっています。

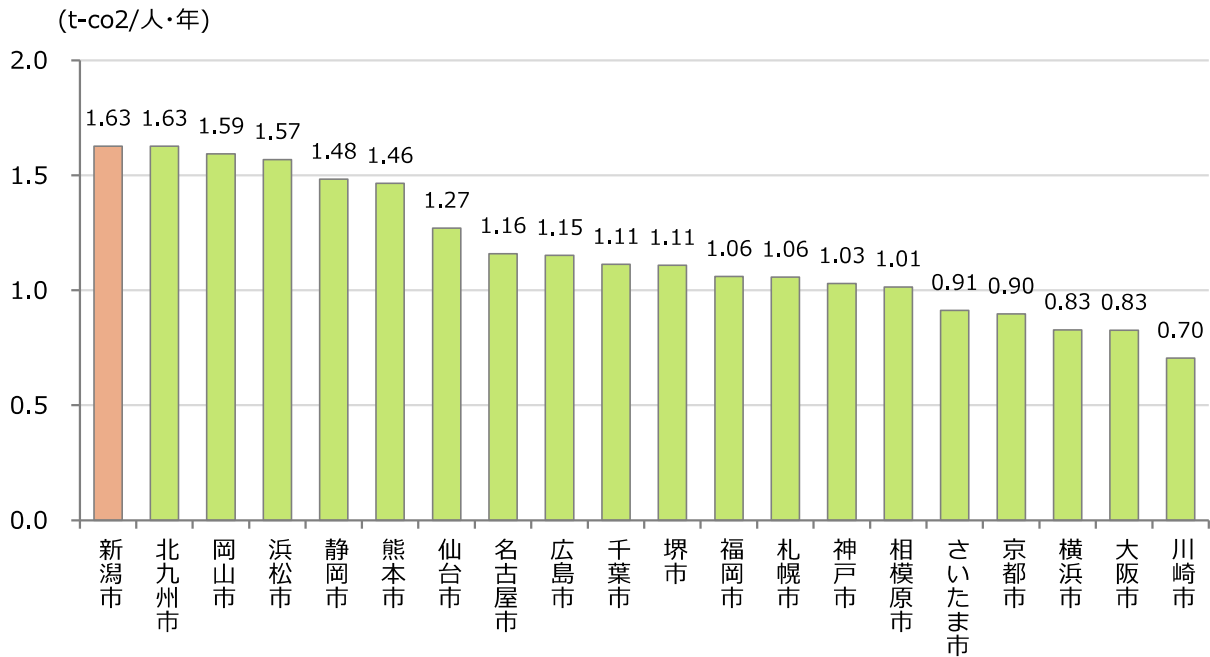


[出典] 新潟県防犯協会提供資料

図 2-9 新潟市の新規自転車防犯登録台数

6) 新潟市 CO2 排出量^{※2} (運輸部門^{※3})

- 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 位です。



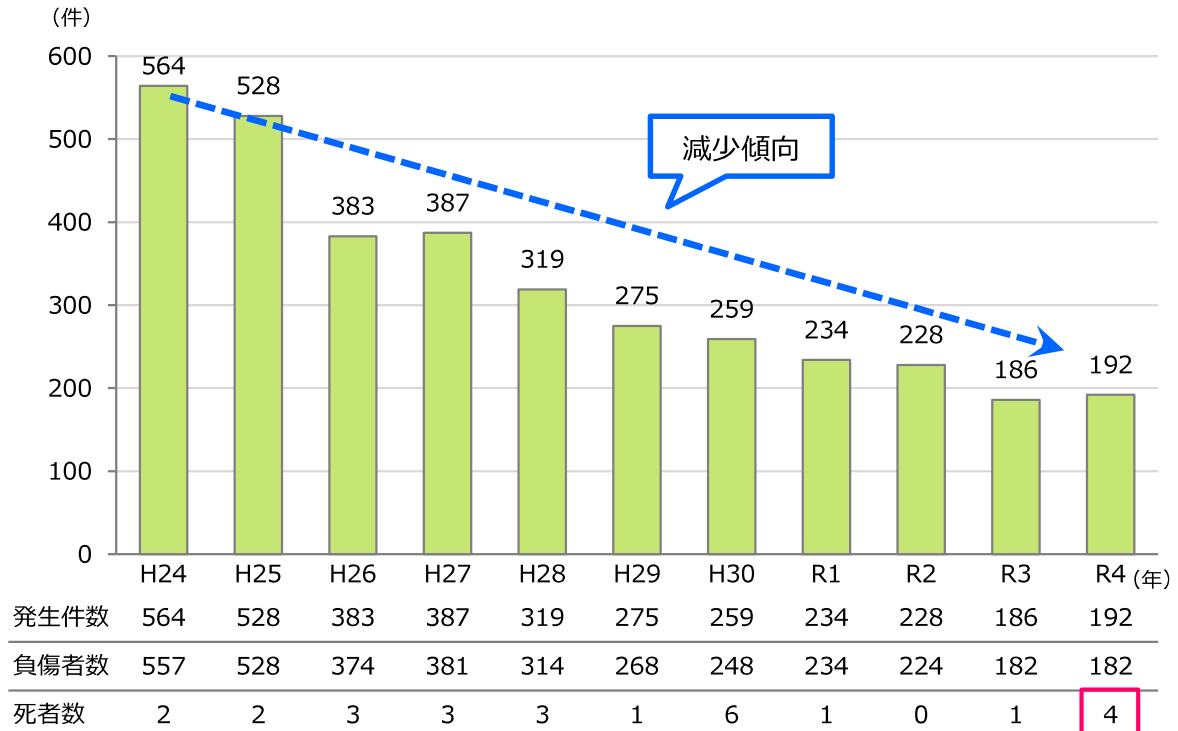
[出典] 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査[R2年](総務省)
部門別CO₂排出量の現況推計[R2年度](環境省)

図 2-10 政令指定都市一人あたり CO₂ 排出量 (運輸部門)



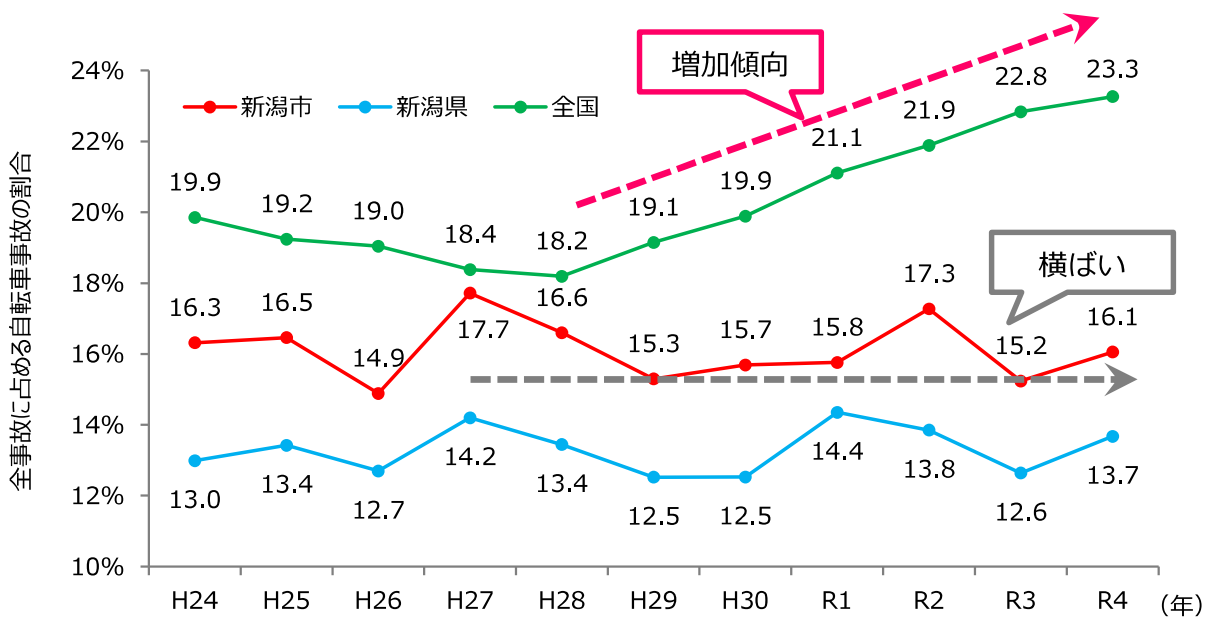
7) 自転車事故

- ・新潟市の自転車事故は減少傾向にあるものの、令和4年の死者数は4年ぶりに複数人を記録しています。
- ・令和4年の自転車死亡事故のうち、2件は転倒・路外逸脱の車両単独の死亡事故です。また、4件のうち3件は65歳以上の高齢者が犠牲となっています。
- ・新潟市の全事故における自転車事故の占める割合は横ばい、全国的には増加傾向です。



[出典] 新潟県警察資料

図 2-11 新潟市の自転車に関する死傷事故の推移



[出典] 全国：交通事故の発生状況（警察庁）
新潟県：交通年鑑（新潟県警察）
新潟市：新潟県警察資料

図 2-12 全事故に占める自転車事故の割合

- 新潟市の自転車事故の約3割が死亡・重傷事故であり、重傷者数の割合は近年増加傾向です。

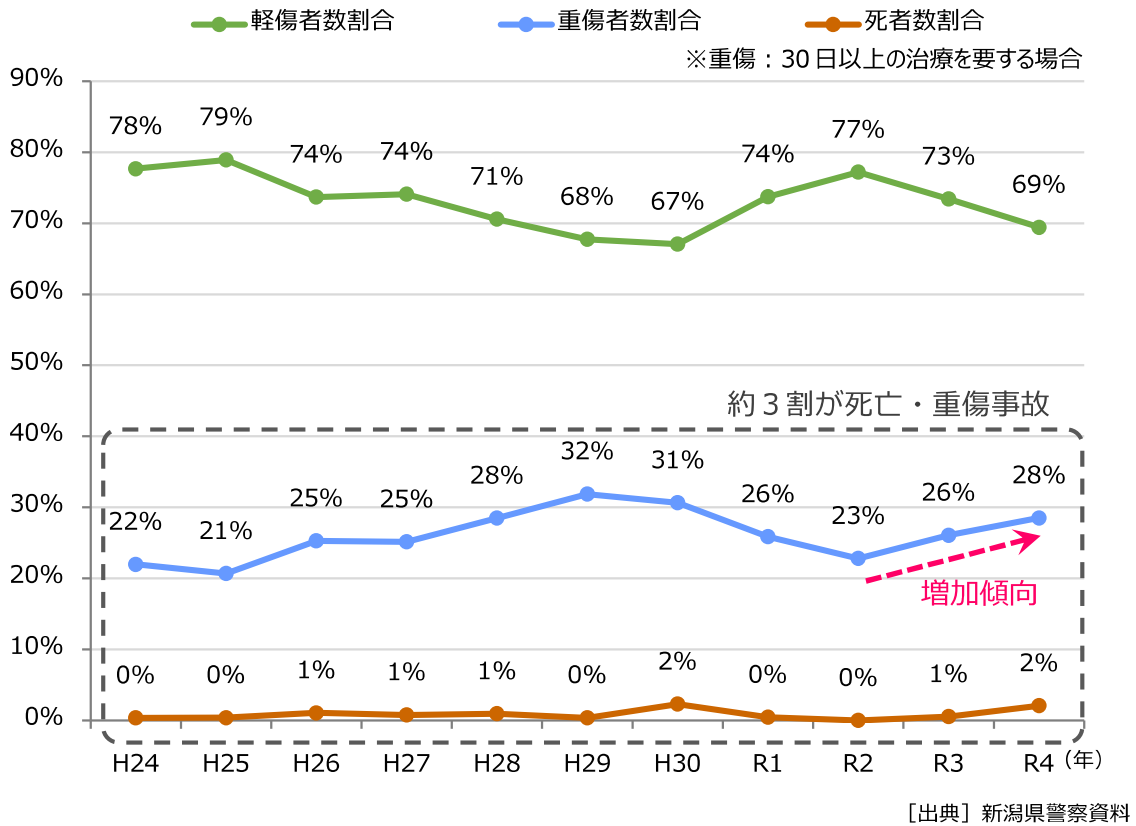
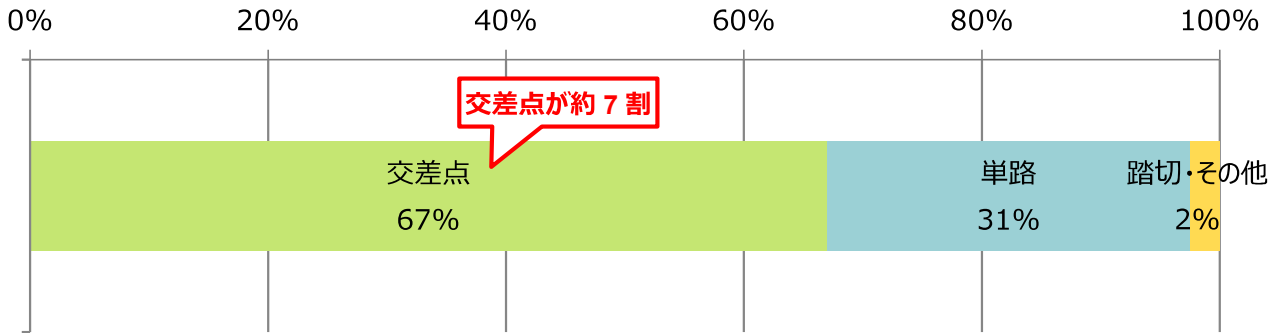


図 2-13 新潟市自転車事故の重傷度別割合

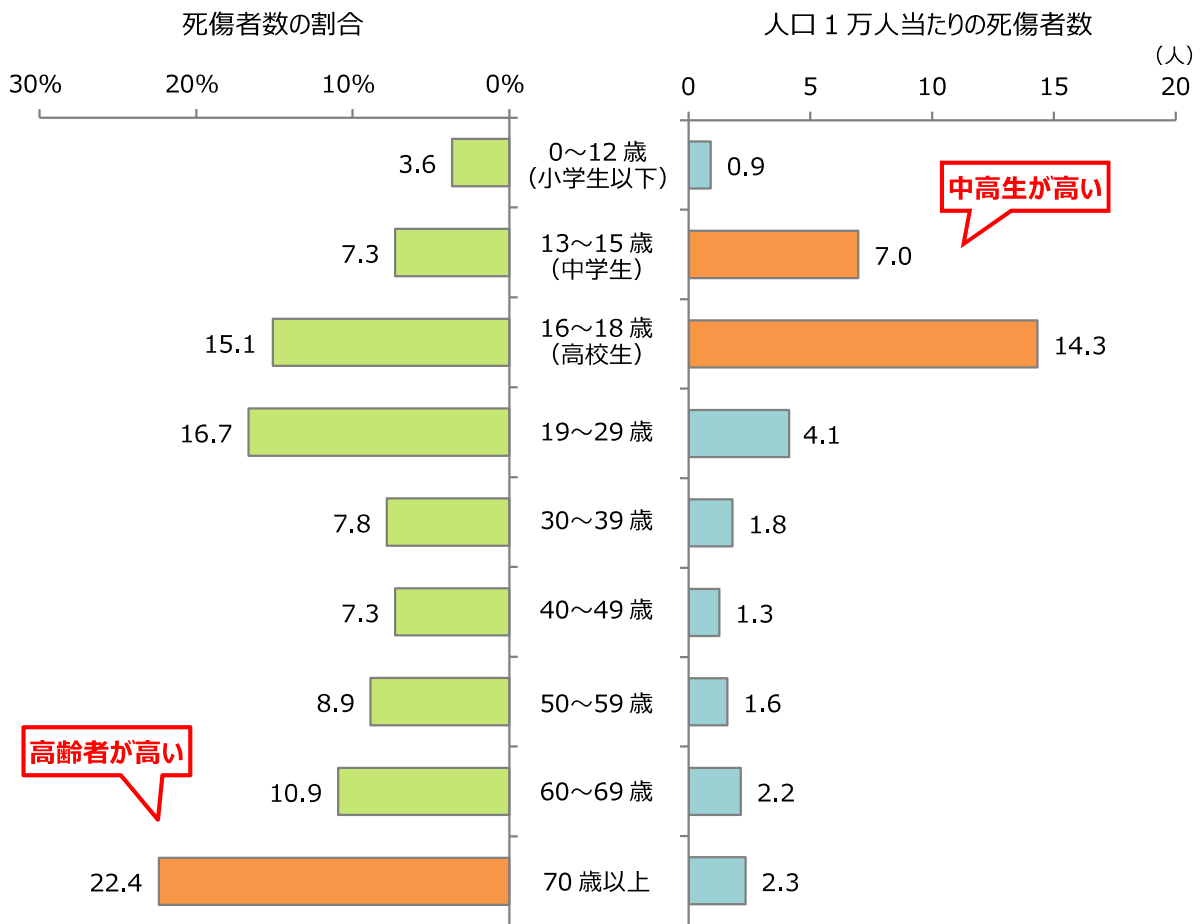


- ・新潟市で発生する自転車事故の約7割は交差点で発生しています。
- ・年代別では、死傷者数は高齢者の占める割合が高いものの、人口1万人当たりの死傷者数では中高生の発生割合が高いです。



[出典] 新潟県警察資料 (平成30年～令和4年)

図 2-14 事故の発生場所



[出典] 事故：新潟県警提供資料[令和4年]
人口：住民基本台帳[令和4年10月] (新潟市)

図 2-15 年齢別の事故発生状況



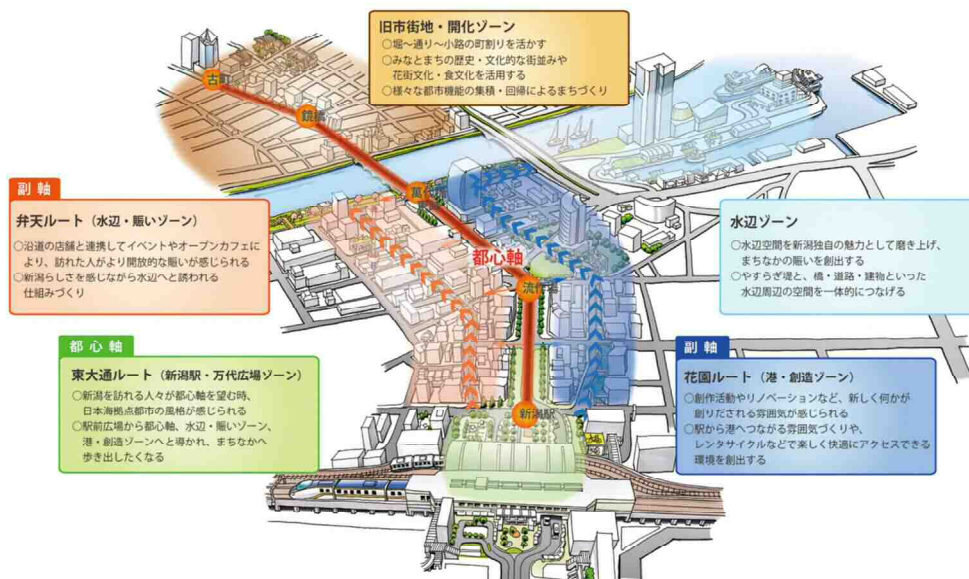
(3) 社会情勢

1) 都心エリアの賑わい創出（にいがた2km）

- 新潟市の都心エリア（新潟駅周辺・万代・古町をつなぐ都心軸周辺エリア）のまちづくりを、より身近に感じてもらい、ワクワク感や期待感の醸成へとつなげていくため、「にいがた2km」と呼称しています。



〔出典〕新潟市 HP『新潟都心のまちづくり「にいがた2km」』



〔出典〕新潟市 HP『新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン』

図 2-16 「にいがた2km」対象エリア

にいがた2kmシェアサイクル

- 新潟市の都心エリア「にいがた2km」の新たな交通手段として「にいがた2kmシェアサイクル」が令和4年9月1日から利用開始しました。まちなかのポートと呼ばれる駐輪拠点において専用の自転車をレンタルし、借りた場所に限らず好きなポートに返却可能です。スマホアプリを利用したキャッシュレス決済で、24時間利用可能になっています。
- まちなかの回遊性向上や公共交通の補完としての機能が期待されます。



〔出典〕にいがた2kmシェアサイクルHP



2) 自転車安全利用五則の見直し

- ・令和4年11月に自転車安全利用五則が見直されました。
- ・第二則～第四則に具体的な安全ルールが追加されました。
- ・第五則に記載のある「ヘルメットを着用」は、令和5年4月1日の道路交通法の改正により、全年齢で努力義務化になりました。

自転車安全利用五則

- 第一則 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 第二則 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 第三則 夜間はライトを点灯
- 第四則 飲酒運転は禁止
- 第五則 ヘルメットを着用

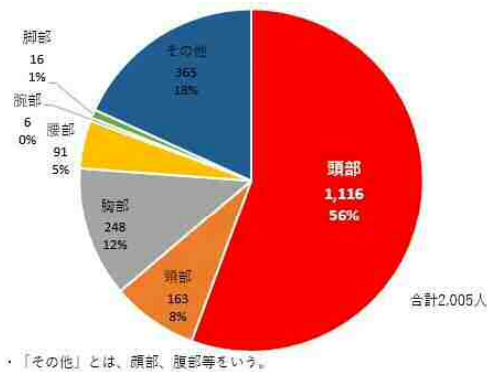
自転車安全利用五則（旧版）

- 第一則 自転車は、
車道が原則、歩道は例外
- 第二則 車道は左側を通行
- 第三則 歩道は歩行者優先で、
車道寄りを徐行
- 第四則 安全ルールを守る
- 第五則 子どもはヘルメットを着用

[出典] 令和4年11月1日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定

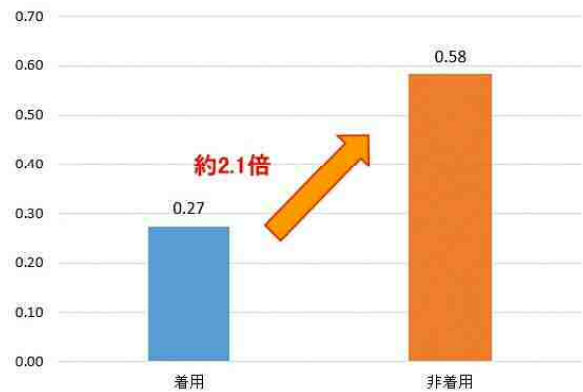
ヘルメットの着用

- ・自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の約6割が頭部に致命傷を負っています。
- ・自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方に比べて約2.1倍高くなっています。
- ・令和5年7月の警察庁による調査によると、新潟県のヘルメット着用率は全国平均の13.5%を大きく下回る2.4%で、全国ワースト1位となっています。



[出典] 警察庁 HP

図 2-17 自転車乗車中死者の人身損傷主部位別（致命傷の部位）（H30年～R4年計）



[出典] 警察庁 HP

図 2-18 自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率（H30年～R4年計）

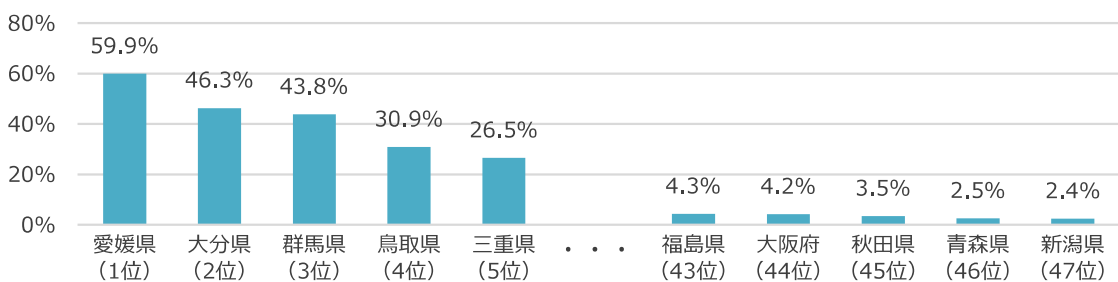


図 2-19 ヘルメット着用率調査結果（R5.7調査）

[出典] 警察庁 HP



3) 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

- 令和5年7月1日道路交通法の改正により、電動キックボードが公道でも走行可能になりました。
- 自転車と同様に車道の左側が通行位置となる他、特例特定小型原動機付自転車に分類されるもの（時速6km/h以下で走行）は、歩道通行が可能となります。



[出典] 警察庁

図 2-20 特定小型原動機付自転車広報啓発パンフレット

4) 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化

- 近年、自転車事故による高額な損害賠償請求が相次いでいることから、令和4年10月1日より新潟県において自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されました。



[出典] 新潟県

図 2-21 保険加入周知啓発チラシ



5) 自転車の交通違反に対する重点的な指導啓発

- ・警察庁では都道府県ごとに自転車指導啓発重点地区・路線※4を選定し、重点的・計画的に自転車通行空間の整備、指導啓発活動及び指導取締りを推進することとしています。
- ・新潟市内においても、12地区、6路線が指定されています。

自転車指導啓発重点地区・路線（新潟署）

〈地区〉

JR新潟駅前・万代地区

【選定理由】
新潟駅前の交通頻繁な地区で、自転車利用者も多く、重大事故の発生が懸念されるため

堀之内地区

【選定理由】
高校生と高齢者の自転車利用者による自転車事故が多いため

出典: 地理院地図を加工して作成

この地区でよく見られる自転車利用者の違反形態

- ・ 右側通行
- ・ 携帯電話を使用しながらの運転

自転車に乗る時は次の点に気を付けましょう！

- ・ 自転車は車両「車のなかま」です。自転車も車道の「左側通行」が原則です！
- ・ ながら運転は危険です。絶対にやめましょう。

〈路線〉

**市道弁天線
新潟駅南口交差点～弁天橋通1丁目**

【選定理由】
自転車事故は減少傾向にあるが、自転車マナーの定着化を図る必要があるため

**主要地方道新潟亀田内野線
新光町交差点～上沼交差点**

【選定理由】
自転車事故は減少傾向にあるが、自転車マナーの定着化を図る必要があるため

出典: 地理院地図を加工して作成

この路線でよく見られる自転車利用者の違反形態

- ・ 一時停止違反
- ・ 携帯電話を使用しながらの運転

自転車に乗る時は次の点に気を付けましょう！

- ・ 自転車は車両「車のなかま」です。自転車も『止まれ』では、しっかりと一時停止！
- ・ ながら運転は危険です。絶対にやめましょう。

新潟県警察

[出典] 新潟県警察HP

図 2-22 自転車指導啓発重点地区・路線の例（新潟署）

自転車指導啓発重点地区・路線の指定状況（新潟県警察）

<https://www.pref.niigata.lg.jp/site/kenkei/jitensya-sidokeihatsu-rozen.html>

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照



第3章 新潟市におけるこれまでの取り組みと課題

(1) 新潟市自転車利用環境計画における取り組み内容

平成31年3月に改訂した「新潟市自転車利用環境計画」では、4つの基本方針「はしる」、「とめる」、「しくみ」、「まもる」のもと、本市における自転車利用環境等に関する現状や課題と自転車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、基本方針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。

計画の中では、具体的な施策の進捗や効果を的確に把握するために、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（活動指標）^{※5}」及び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「アウトカム指標（成果指標）^{※5}」を設定していたことから、これらの達成度を評価するとともに、自転車利用環境における課題を整理しました。

新潟市自転車利用環境計画（平成31年3月改訂）

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、4つの基本方針により取り組みを進めるもの。

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

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

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

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

※5 参考資料 (5)用語解説集 P103参照



(2) アウトプット指標（活動指標）※5の達成状況

1) はしる ～走行空間計画～

基本方針

- ・自転車が安全で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ります。
- ・歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築します。

自転車走行空間の整備

取り組み

- ・これまで「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン※6」に基づき、自転車走行空間の整備を実施してきました。
- ・自転車走行空間の整備延長は、令和4年度末で150.7kmとなり、目標の150kmを達成しています。



課題

- ・自転車の車道左側通行について、自転車利用者、自動車利用者双方に意識付けを行い、事故の削減を図るために、更なる整備が必要と考えられます。

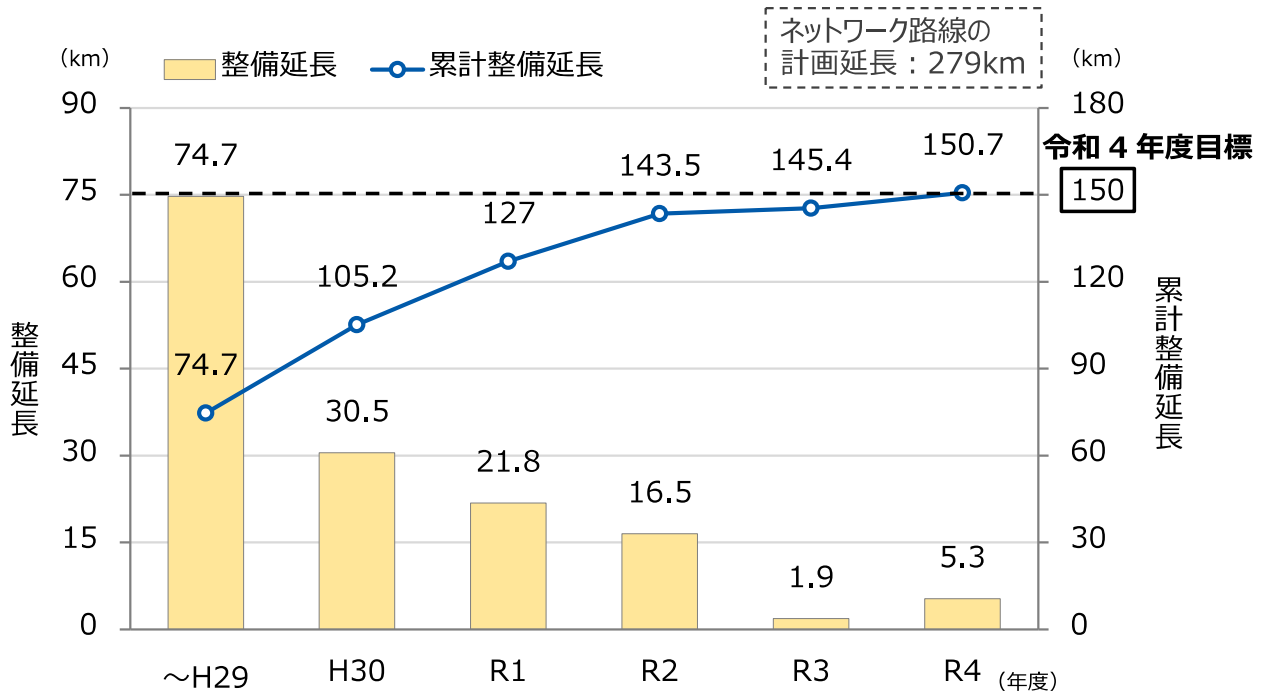


図 3-1 自転車走行空間の整備延長

アウトプット指標（活動指標）の達成状況

	最重点項目	指標	目標	成果
はしる 走行空間計画	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）	150km	150.7km ^{達成} 【100%】

※5 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※6 参考資料 (5)用語解説集 P103参照



2) とめる ～駐輪計画～

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します。
- 歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保します。
- 既設の駐輪場を効率的に活用します。

駐輪場の整備

取り組み

- 新潟市ではこれまで自転車利用者のニーズを踏まえて利用しやすい駐輪場の整備を推進してきました。
- 新潟駅周辺の駐輪場の収容台数は、目標に対して僅かに届いていないものの、今後は新潟駅高架下に約 1,700 台の駐輪場が整備され、目標は達成される見込みです。
- 古町地区の駐輪場収容台数は仮目標として 2,000 台を設定しており、古町ルフル完成※後に駐輪実態調査を行い、目標を見直すこととしていました。駐輪実態調査の結果、古町地区全体の自転車台数に対して、現時点で収容台数は充足しています。
- 万代地区の駐輪収容台数は目標の 1,000 台に僅かに届いていないものの、駐輪実態調査の結果、万代地区全体の自転車台数に対して、現時点で収容台数は充足しています。

※令和2年3月古町ルフル本体完成、令和4年3月古町ルフル広場完成（グランドオープン）



アウトプット指標（活動指標）の達成状況

	最重点項目	指標	目標	成果
とめる 駐輪計画	新潟駅周辺の駐輪場整備	駐輪場の 収容台数 (整備率)	新潟駅周辺	4,500 台 4,404 台 【98%】 概ね達成
			古町地区	- 1,619 台
	まちなかの駐輪場整備		万代地区	1,000 台 971 台 【97%】 概ね達成

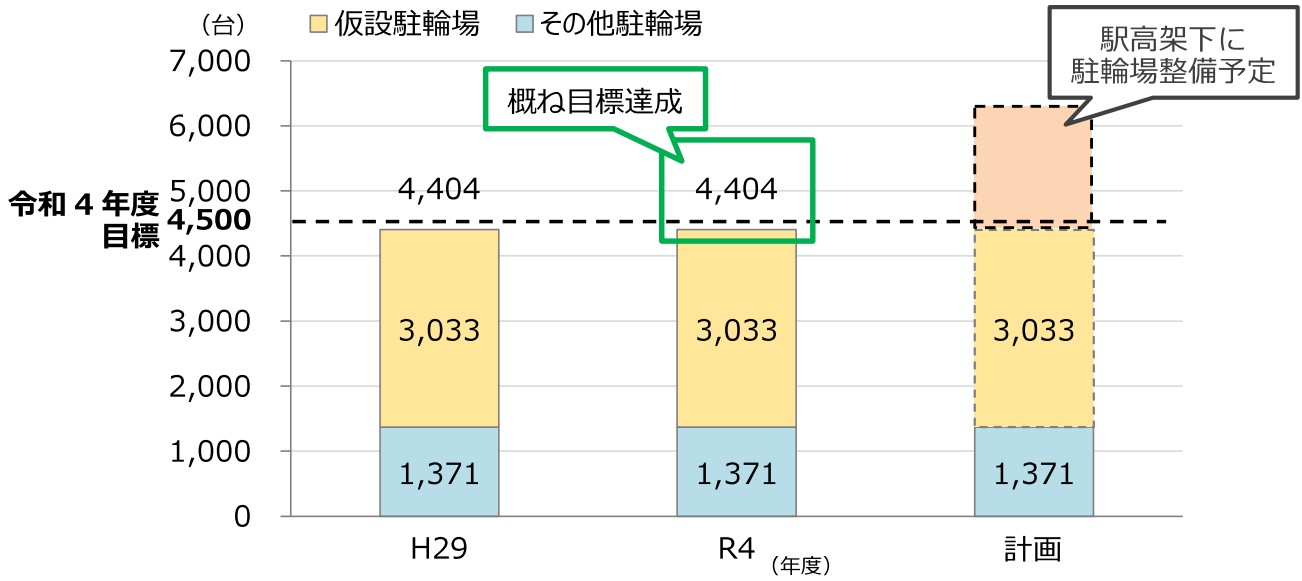


図 3-2 新潟駅周辺の駐輪場収容台数

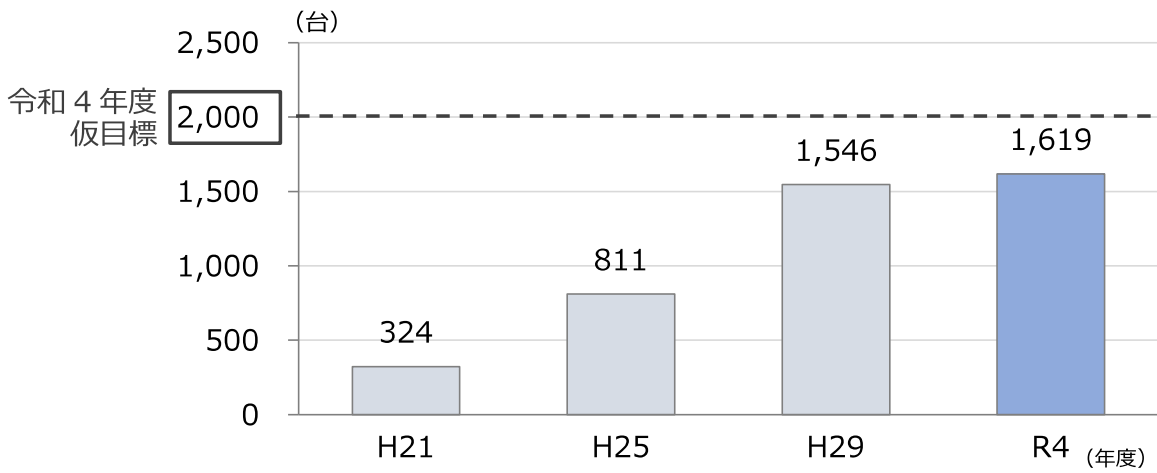


図 3-3 古町地区の駐輪場収容台数

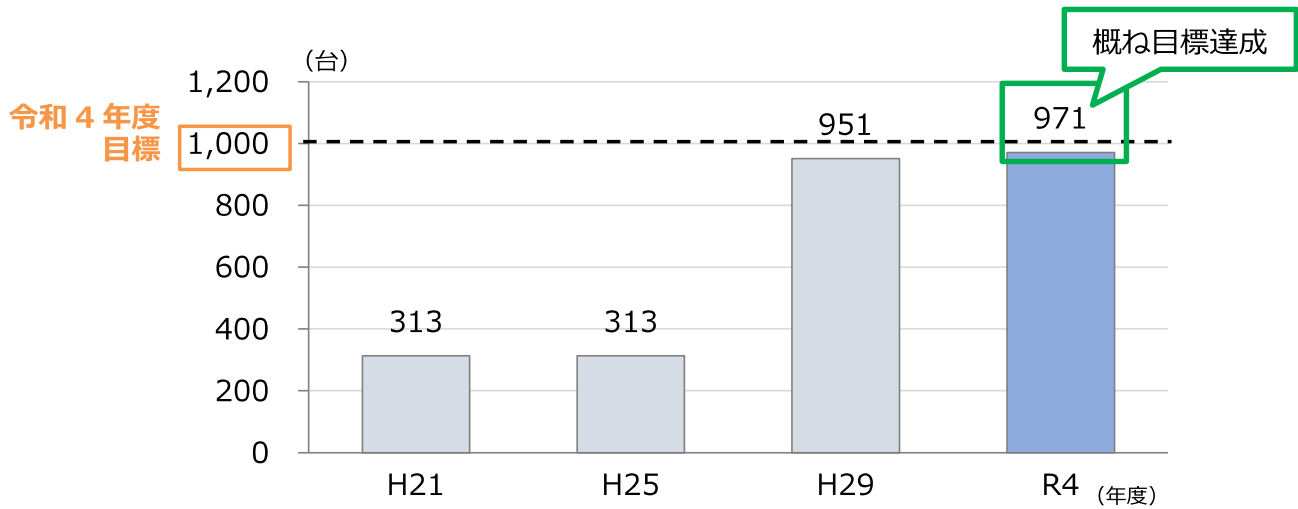


図 3-4 万代地区の駐輪場収容台数



3) しくみ ～放置自転車対策～

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します。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減します。
- 放置自転車を有効活用します。

放置自転車対策の推進

取り組み

- 公共の駐輪場や民間駐輪場の利用を促進するとともに、路上駐輪や駐輪場内の放置自転車の撤去を継続的に実施した結果、放置自転車の撤去台数は年々減少しています。

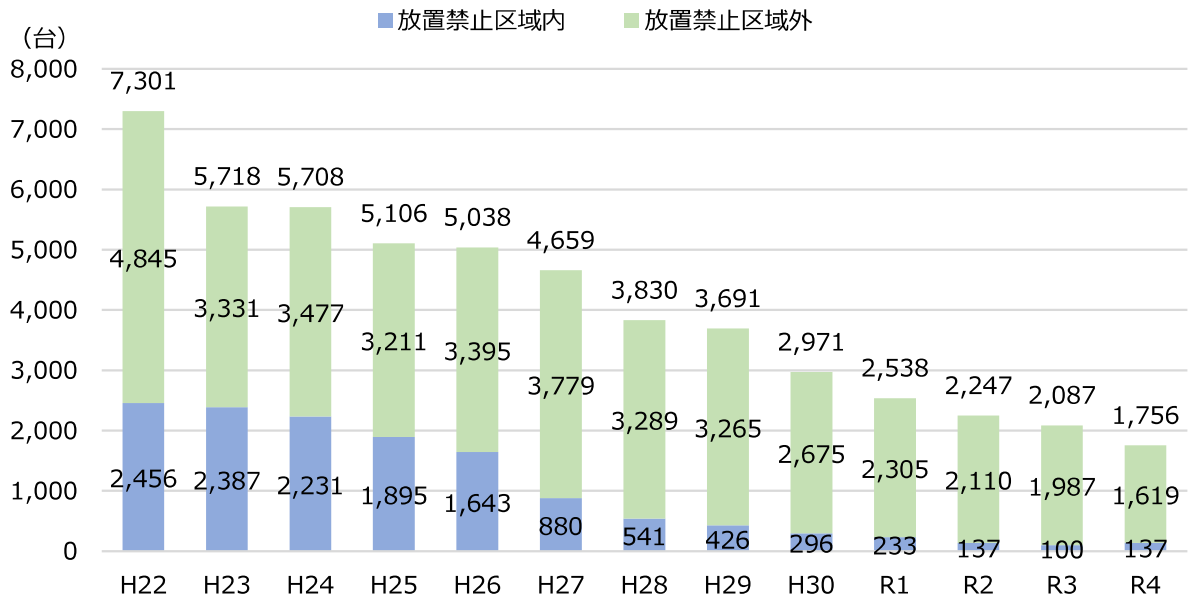


図 3-5 放置自転車撤去台数の推移

アウトプット指標（活動指標）の達成状況

	最重点項目	指標	目標	成果
しくみ 放置自転車対策		-	-	最重点 メニューなし



4) まもる ～啓発活動計画～

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ります。
- ・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ります。

啓発活動の実施

取り組み

- ・1年に1回以上啓発活動として街頭指導を実施した整備済み路線数は、令和4年度実績で13路線となっており、目標の11路線を達成しております。
- ・また、全街頭指導件数も51件と増加傾向となっております。

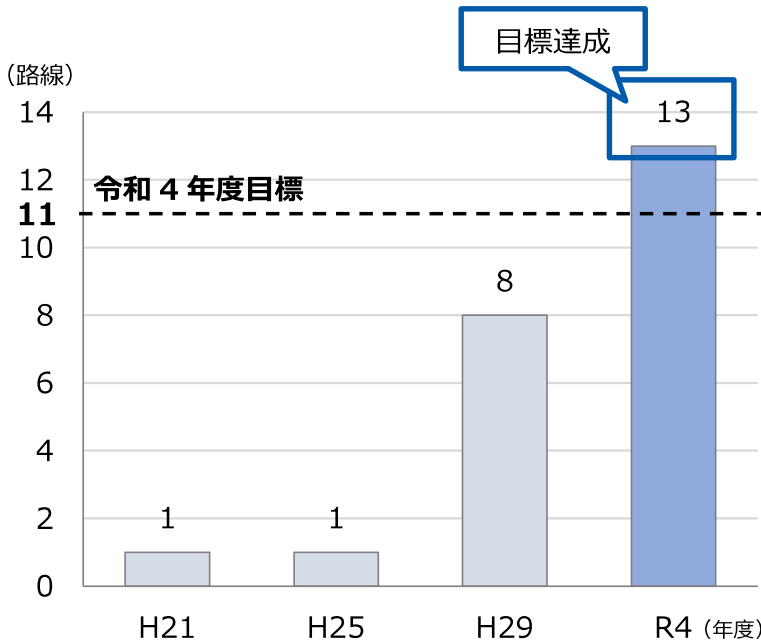


図3-6 1年に1回以上啓発活動を実施する整備済み路線数

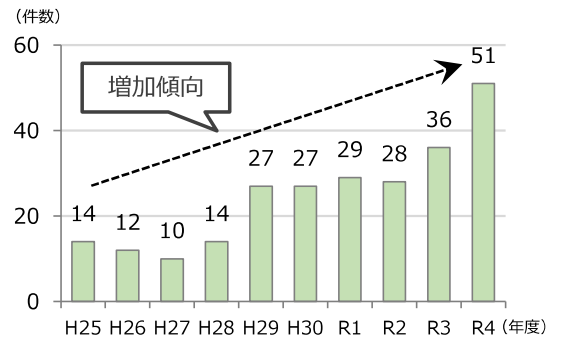


図3-7 街頭指導件数

アウトプット指標（活動指標）の達成状況

	最重点項目	指標	目標	成果
まもる 啓発活動計画	交通安全教室の開催	-	-	継続的に実施中
	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	11路線	13路線 【118%】



シェアサイクル※7の推進

取り組み

- 各區で実施している観光目的のレンタサイクルやまちなかの回遊性向上・公共交通の補完を目的としたにいがた2kmシェアサイクルなどにより、自転車利用促進に繋がる取り組みを実施しています。

表 3-1 シェアサイクル実施状況

区	事業名	主な貸出場所
中央区	にいがた2kmシェアサイクル	新潟駅・万代・古町地区 38ポート
中央区	にいがたレンタサイクル	石宮公園地下駐輪場など
北区	レンタサイクル事業	ヤマザキショップ豊栄駅店
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	亀田駅前地域交流センター
南区	南区レンタサイクル	白根カルチャーセンター
西区	くるくるレンタサイクル	佐潟水鳥・湿地センター フォトショップ サムセング
秋葉区	あ！キハ レンタサイクル	あ！キハ観光案内所
西蒲区	いわむろやレンタサイクル	新潟市岩室観光施設いわむろや



にいがた2kmシェアサイクル（中央区）



レンタサイクル事業（北区）



いわむろやレンタサイクル（西蒲区）

※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

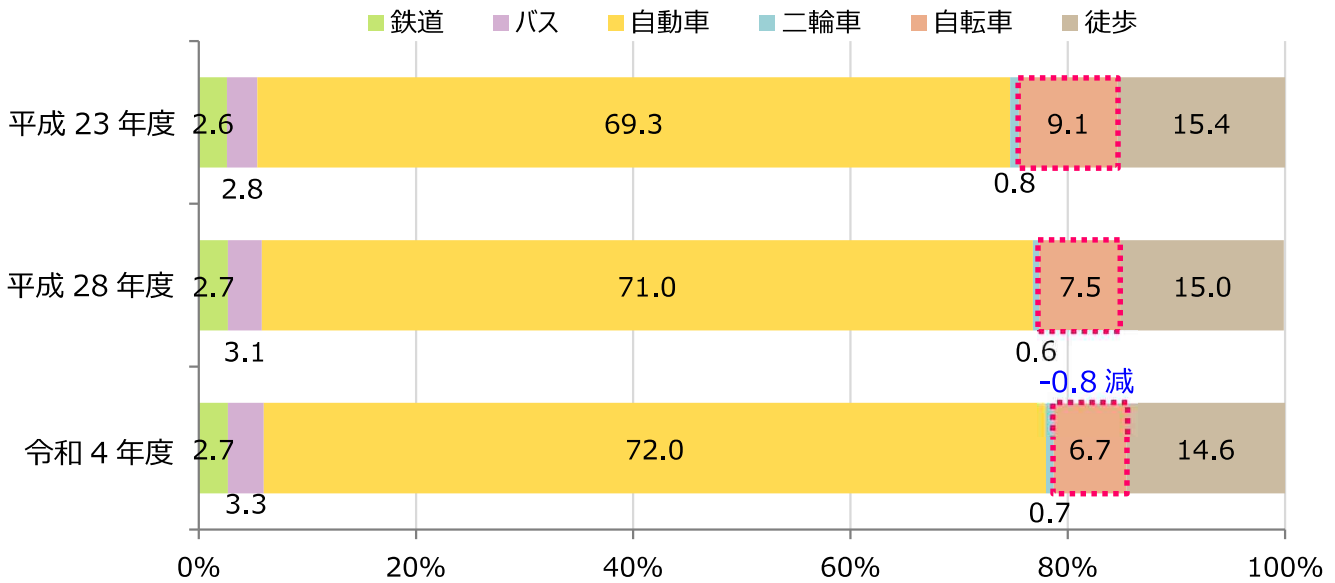


(3) アウトカム指標（成果指標）※5の達成状況

1) 自転車分担率

現状

- ・新潟市の令和4年度の交通手段分担率※8における自転車の割合は6.7%です。
- ・前回調査時から0.8ポイント減少しました。



[出典] 新潟市内都市交通特性調査

図 3-8 新潟市の交通手段分担率

アウトカム指標（成果指標）の達成状況

指標	目標	成果
自転車分担率	7.5%(H28)を上回る	6.7% ▲ 未達成

※5 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※8 参考資料 (5)用語解説集 P104参照



2) 自転車事故

現状

- 新潟市の自転車事故の発生件数は、令和4年で192件であり、前回計画改訂時（平成29年）の275件に対して減少傾向です。

課題

- 令和3年度と比較すると、令和4年度の発生件数、死者数はともに増加しており、重大事故防止の取組が必要と考えられます。

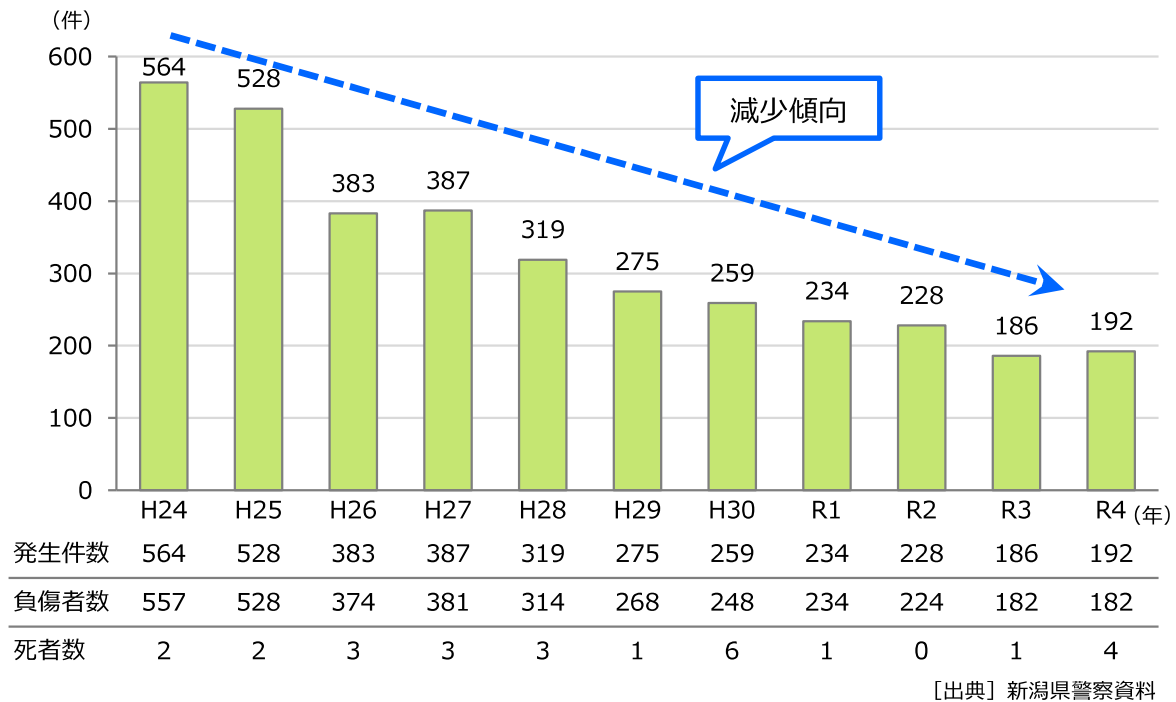


図 3-9 新潟市の自転車に関する死傷事故の推移（再掲）

アウトカム指標（成果指標）の達成状況

指標	目標	成果
自転車事故	275件(H29)を下回る	192件 達成



3) 通行区分順守率

現状

- 新潟市における自転車走行空間整備済みの主要8路線を対象とした自転車の通行区分順守率（車道の左側通行）は40%です。
- 前回調査時（44%）よりも下回ってしまい、目標の60%には到達しなかったため、未達成です。

課題

- 依然として歩道走行の割合が高く、逆走の割合も増加していることから、ルールが浸透していないことが考えられます。

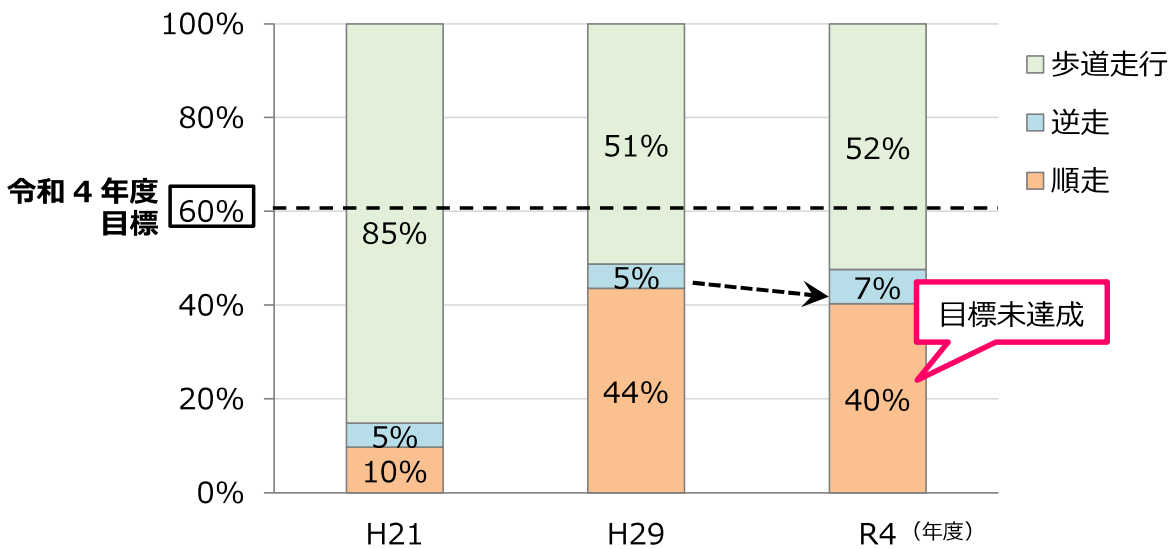


図 3-10 通行区分順守率（順走率）

自転車通行区分順守率調査

- 自転車走行空間整備済みの8路線を対象に調査
- 調査区分は以下の3区分
 - 順走：路肩の左側を通行
 - 逆走：路肩の右側を通行
 - 歩道：歩道を走行

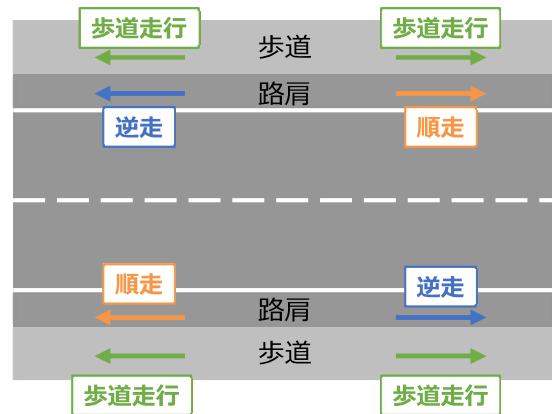


図 3-11 自転車通行区分順守率調査の概要

アウトカム指標（成果指標）の達成状況

指標	目標	成果
通行区分順守率	60%	40% 未達成



4) 路上駐輪台数

現状

- ・古町地区の路上駐輪台数は、令和4年度の目標台数を下回っています。
- ・万代地区の路上駐輪台数は、平成29年度より減少しています。
- ・古町地区、万代地区ともに目標は達成していますが、路上駐輪が一定数残存している状況です。どちらの地区においても、駐輪場の収容台数にはまだ余裕があります。

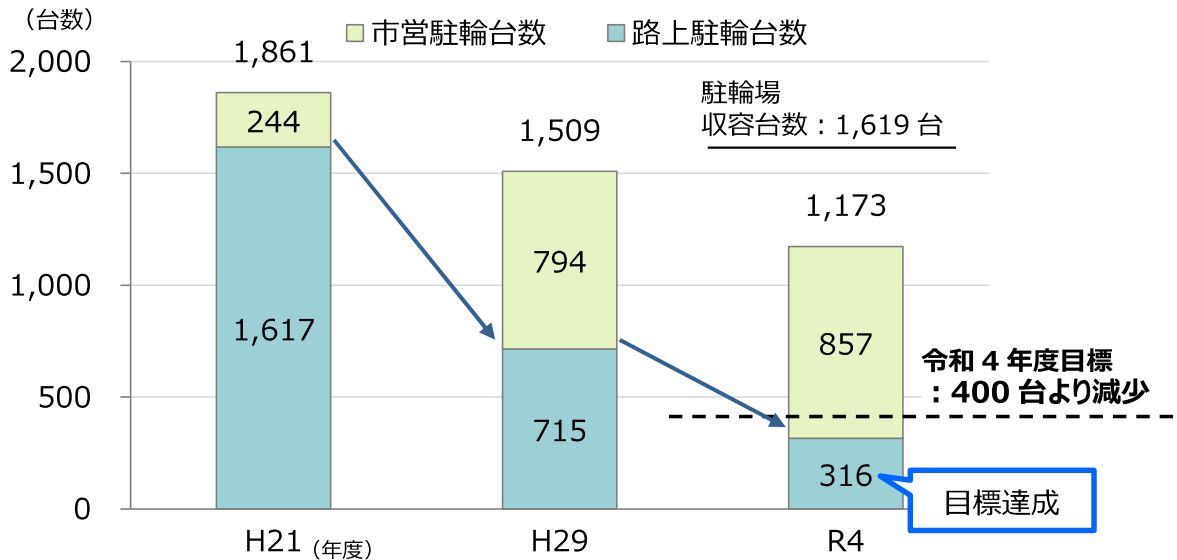


図 3-12 古町地区の路上駐輪台数

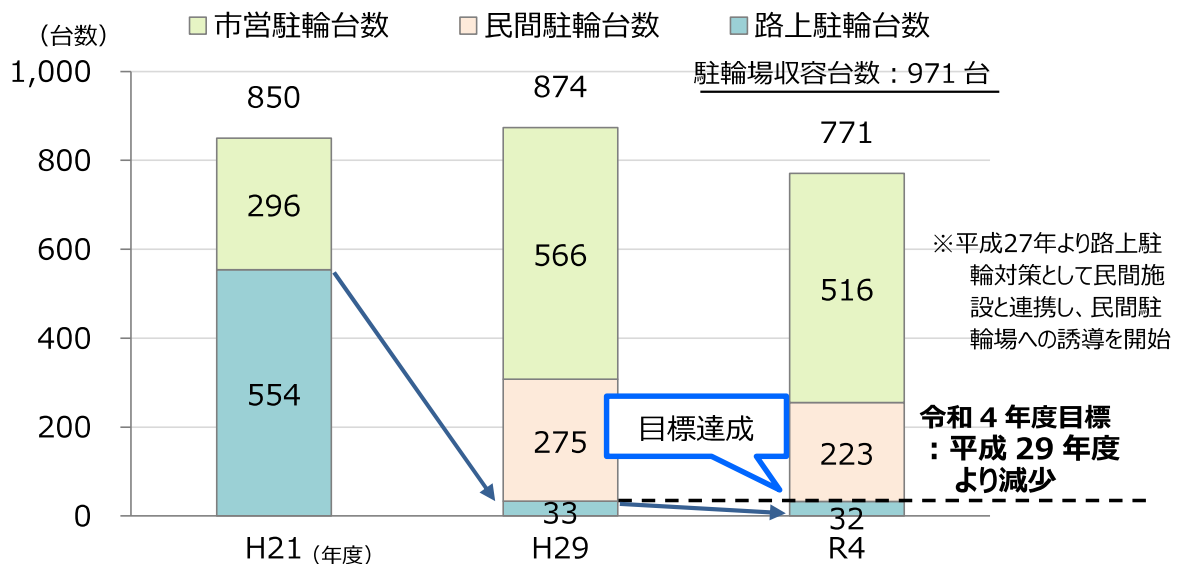


図 3-13 万代地区の路上駐輪台数

アウトカム指標（成果指標）の達成状況

指標	目標	成果
路上駐輪台数	古町地区	400台 316台 達成
	万代地区	33台(H29)を下回る 32台 達成



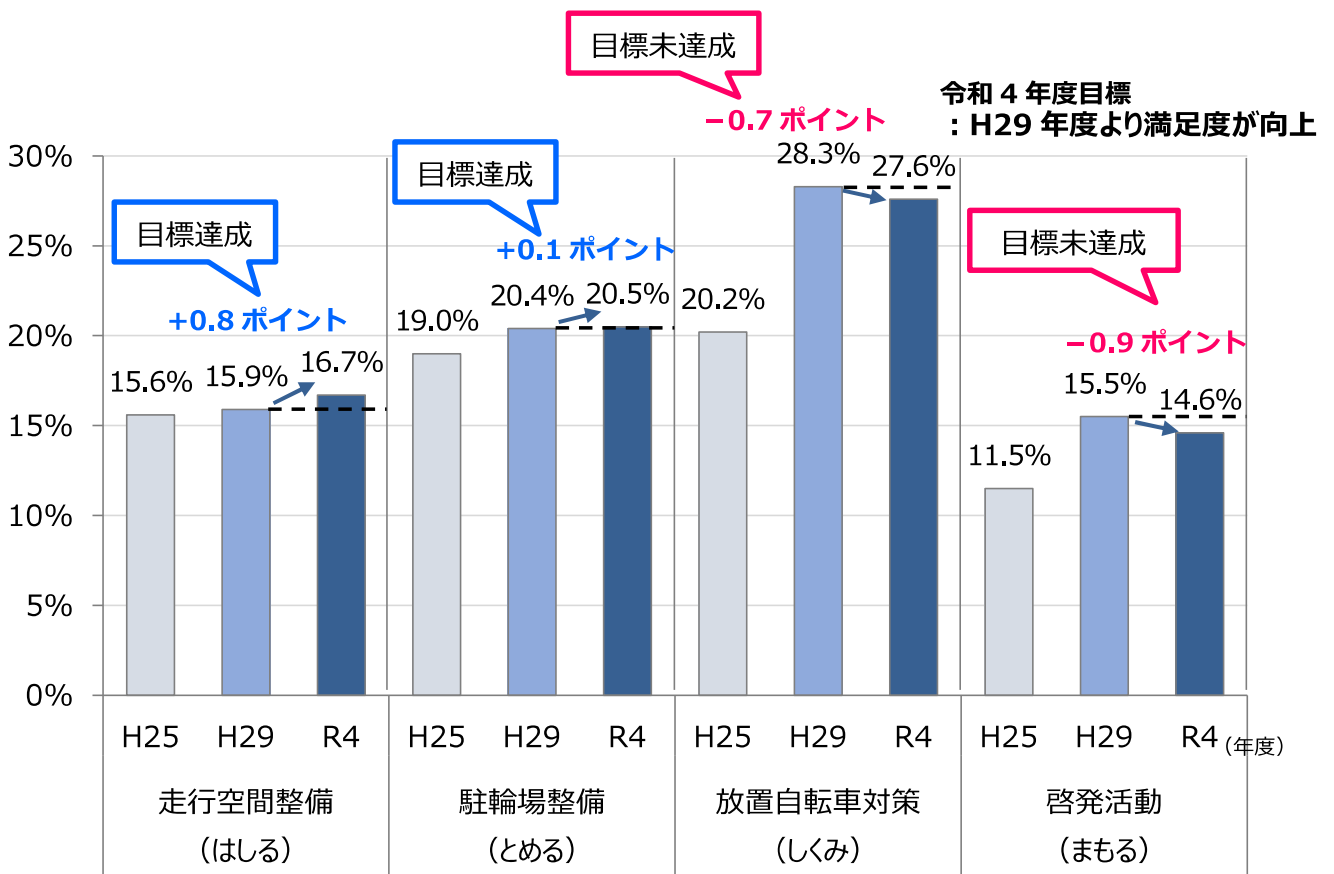
(4) 市民満足度の達成状況

現状

- ・新潟市の市政世論調査における市民満足度について、現計画の各項目を評価しました。
- ・「走行空間整備」と「駐輪場整備」は前回調査時（平成 29 年度）より満足・やや満足の割合が向上したため、目標達成です。
- ・「放置自転車対策」と「啓発活動」は、前回調査時（平成 29 年度）より満足・やや満足の割合が低下したため、目標未達成です。

課題

- ・啓発活動(まもる)の満足度が最も低く、また低下しており、ルールの周知や利用促進の取組について浸透していないと考えられます。



[出典] 市政世論調査

図 3-14 市民満足度（満足・やや満足の割合）

市民満足度の達成状況

指標	目標	成果
走行空間整備 (はしる)	15.9%(H29)を上回る	16.7% 達成
駐輪場整備 (とめる)	20.4%(H29)を上回る	20.5% 達成
放置自転車対策 (しくみ)	28.3%(H29)を上回る	27.6% 未達成
啓発活動 (まもる)	15.5%(H29)を上回る	14.6% 未達成



アウトプット指標（活動指標）の達成状況

	最重点項目	指標	目標	成果
はしる 走行空間計画	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）	150km	150.7km 【100%】
とめる 駐輪計画	新潟駅周辺の駐輪場整備	駐輪場の 収容台数 （整備率）	新潟駅周辺	4,500 台 4,404 台 【98%】
	まちなかの駐輪場整備		古町地区	— 1,619 台
			万代地区	1,000 台 971 台 【97%】
しくみ 放置自転車対策		—	—	最重点 メニューなし
まもる 啓発活動計画	交通安全教室の開催	—	—	継続的に実施中
	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	11 路線	13 路線 【118%】

アウトカム指標（成果指標）の達成状況

指標	目標	成果
自転車分担率	7.5%(H28)を上回る	6.7%
自転車事故	275 件(H29)を下回る	192 件
通行区分順守率	60%	40%
路上駐輪台数	古町地区	400 台 316 台
	万代地区	33 台(H29)を下回る 32 台

○ : 達成
○ : 概ね達成
△ : 未達成

市民満足度の達成状況

指標	目標	成果
走行空間整備（はしる）	15.9%(H29)を上回る	16.7%
駐輪場整備（とめる）	20.4%(H29)を上回る	20.5%
放置自転車対策（しくみ）	28.3%(H29)を上回る	27.6%
啓発活動（まもる）	15.5%(H29)を上回る	14.6%



(5) これまでの計画に残された課題

達成度評価の結果から、新潟市の自転車利用環境における課題を以下に示します。

新潟市自転車利用環境計画の推進

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



自転車走行空間の整備延長

- ・累計整備延長は伸びており、令和4年度時点の目標は達成できたものの、未整備の計画路線が多く残っています。

路上駐輪台数

- ・駐輪場の収容台数の目標は概ね達成したものの、駐輪場に空きが見られ、まちなかには路上駐輪が一定数残っています。

放置自転車対策

- ・放置自転車の撤去台数は着実に減少していますが、依然として放置自転車は発生しています。

自転車分担率

- ・交通分担率における自転車の利用割合が低い状況です。

自転車事故

- ・自転車事故数は減少していますが、近年死亡事故の増加が見られます。

通行区分順守率

- ・前回調査より通行区分順守率が低下しています。



第4章 自転車利用環境計画の基本方針

(1) 自転車利用環境の将来像

新潟市自転車利用環境計画が目指す将来像として、以下のように設定します。

自転車利用環境の将来像

歩行者、自転車、自動車が 安全で安心して共存できるまち”にいがた”

環境に優しく、健康増進につながり、災害時に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します。





(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

- 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ります。
- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築します。

【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

- 様々なニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保します。
- 歩行者及び自転車利用者にとって、安心・安全で快適な道路空間を確保します。
- 既設の駐輪場を効率的に活用します。

【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

- 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します。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減します。
- 放置自転車を有効活用します。

【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

- 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ります。
- 環境にやさしい交通手段である自転車利用の推進を図ります。



(3) 計画に反映させる項目

これまでの計画に残された課題と、自転車を取り巻く現状の変化を踏まえ、計画の見直しを行います。

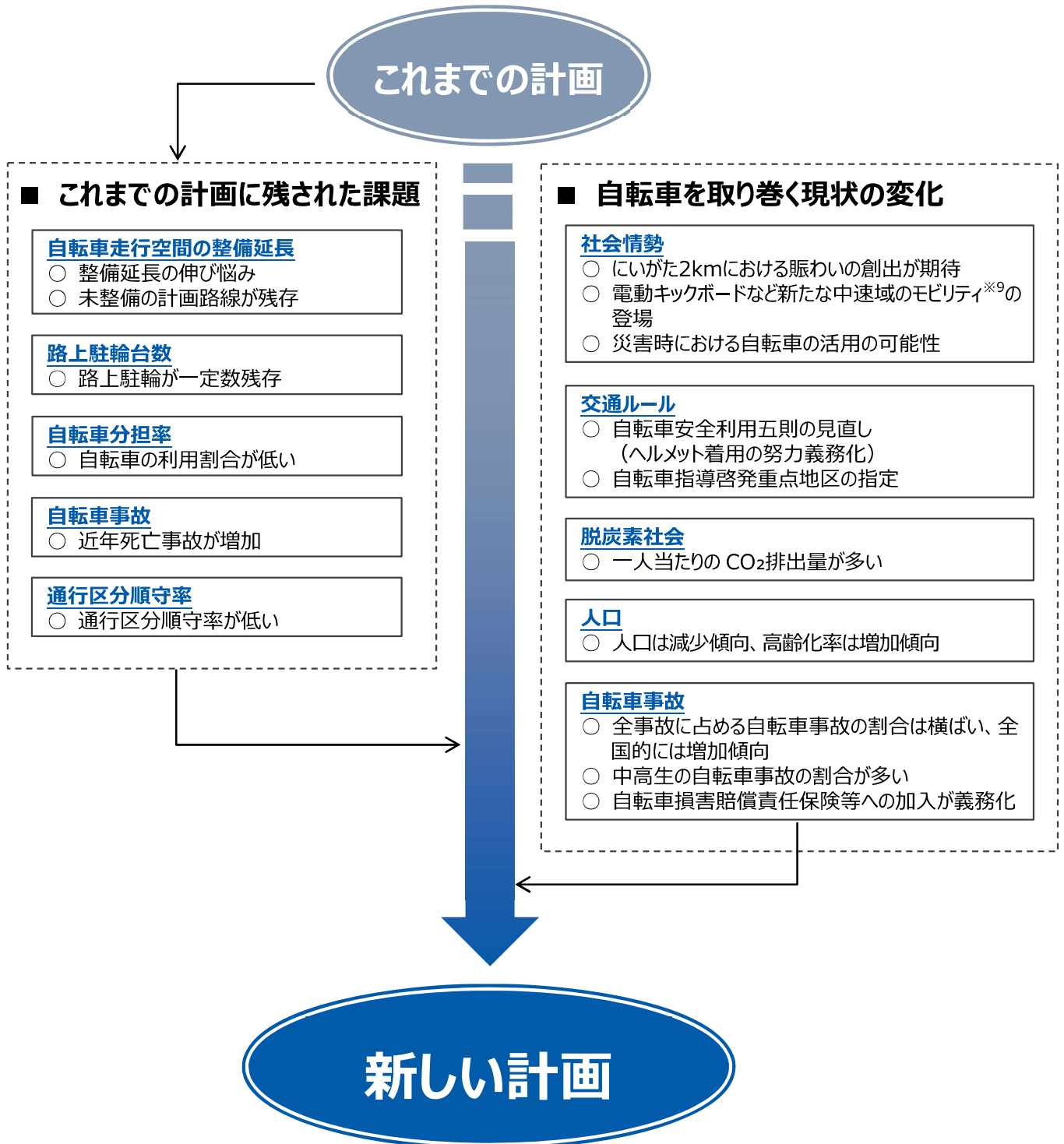


図 4-1 計画に反映させる項目のイメージ



(4) 施策メニューの方向性

これまでの計画において、特に、自転車の安全利用に関する課題等が多いことから、新しい計画の取り組みの方向性として、「はしる」と「まもる」を重視します。

「はしる」は、自転車走行空間の整備を推進するため、整備が困難な路線等を対象に、改めて整備実施に向けた検討を行います。

「とめる」は、新潟駅周辺の駐輪場整備など、現施策メニューを引き続き推進します。

「しくみ」は、現状で大きな課題は生じていないため、現施策メニューを引き続き推進します。

「まもる」は、死亡事故の増加や通行区分順守率、自転車の交通手段分担率などに課題が見られるため、施策メニューの拡充を図ります。

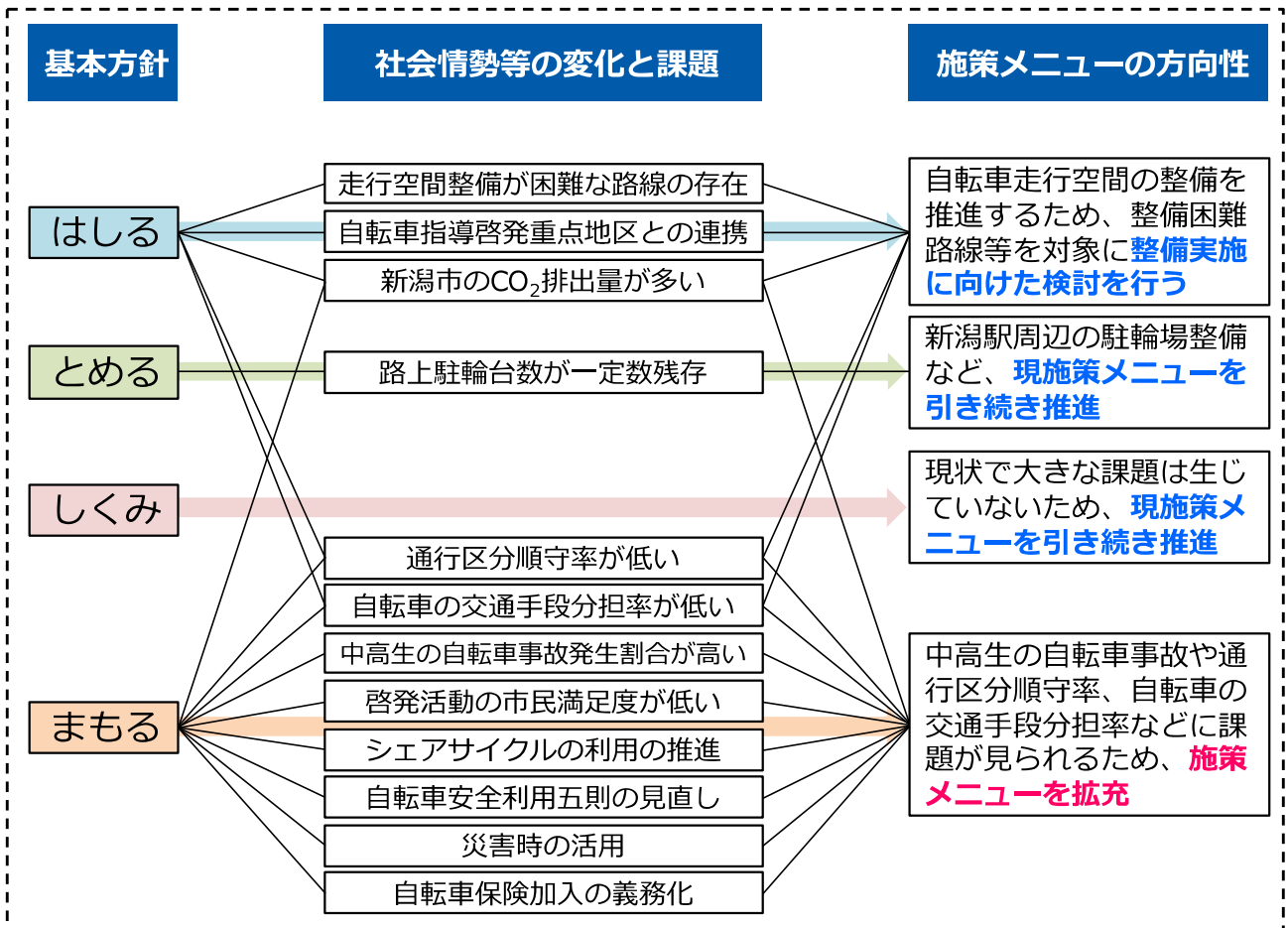


図 4-2 施策メニューの方向性



第5章 具体的な取り組み

(1) 施策メニュー

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、実効性があると考えられる12の施策メニューを展開します。

表 5-1 施策メニュー一覧

基本方針	施策メニュー	重要度
はしる 走行空間計画	【施策1】ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 ・自転車指導啓発重点地区との連携 ・ネットワーク整備困難路線等の整備検討 ・交差点部の安全確保	最重点
とめる 駐輪計画	【施策2】新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
	【施策3】既設駐輪場の利用推進	重点
	【施策4】鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外のJR駅)	その他
	【施策5】まちなかの駐輪場整備	その他
しくみ 放置自転車対策	【施策6】撤去体制の維持	重点
	【施策7】放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	その他
	【施策8】撤去自転車のリサイクルの推進	その他
まもる 啓発活動計画	【施策9】自転車の安全利用に必要なルール・マナーの周知 ・交通安全教室の開催 ・街頭での直接指導 ・自動車ドライバーへの啓発 ・ヘルメット着用の推進 ・自転車保険加入の促進	最重点
	【施策10】シェアサイクル ^{※7} の推進	重点
	【施策11】自転車通勤の推進	その他
	【施策12】サイクルイベント ^{※10} の開催	その他

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

SDGsの位置づけ



※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※10 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



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ります。

【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

- 自転車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ります。
- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築します。

表 5-2 走行空間計画 施策メニュー 一覧

施策メニュー	重点度
【施策1】ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保 ・自転車指導啓発重点地区との連携 ・ネットワーク整備困難路線等の整備検討 ・交差点部の安全確保	最重点



【施策1】ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保

・自転車指導啓発重点地区※4との連携【最重要】

<p>手段</p>	<p>◇ 警察が指定する自転車指導啓発重点地区・路線と連携し、自転車事故の削減と自転車交通ルールの効率的・効果的な周知を図ります。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 自転車指導啓発重点地区・路線を踏まえた自転車ネットワークの追加検討 [主な実施体制：土木総務課、各区建設課、(新潟県警)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車指導啓発重点地区・路線の指定状況を踏まえ、ネットワーク路線の追加を検討します。 <div data-bbox="399 571 1412 1355" style="text-align: center;"> <p>自転車指導啓発重点地区の指定状況（秋葉署管内）</p> </div> <div data-bbox="391 1556 1388 1780" style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>自転車指導啓発重点地区・路線</p> <p>自転車指導啓発重点地区・路線とは、歩道上における自転車と歩行者の交錯や、自転車交通ルール違反等の実態から自転車関連事故が発生し、又は発生が懸念され、県警察が重点的・計画的に指導啓発活動等を実施する場所のことです。</p> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">[出典] 新潟県警察HP</p>

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照



・ネットワーク整備困難路線等の整備検討【最重点】

手段	◇ ネットワーク路線に指定されているものの、自動車交通量が多いなどを理由に自転車走行空間の整備が進まない路線について、整備実施に向けた検討を行います。
実施内容 と考え方	◇ 整備実施に向けた検討 [主な実施体制：土木総務課、各区建設課] <ul style="list-style-type: none">• 自転車ネットワーク路線の整備延長は近年伸び悩んでいます。原因は、自動車交通量が多い路線や道路幅員が狭い路線など、自転車走行空間の整備が困難な路線が存在するためです。• このような路線について、適切な自転車走行空間の確保に向けて、道路空間の再構築を含めて改めて検討します。また整備の実施に当たっては、舗装の老朽化に伴う修繕のタイミングに合わせるなど、効率的な整備を行います。



・交差点部の安全確保 [最重要]

<p>手段</p>	<p>◇ 自転車事故の発生が多い交差点部に着目した対応策を検討し、自転車事故の効率的な削減を目指します。</p>															
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 交差点部の優先的な対策実施 [主な実施体制：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）]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車事故の約7割は交差点部で発生していることから、路面表示等による交差点部の注意喚起策を検討します。 ・ 自転車事故が多発している交差点については、夜間の視認性の高い路面表示による注意喚起を行うなど、自転車及び歩行者の安全性の向上に努めます。 ・ 交差点部の矢羽根型路面表示に経年劣化が見られる場合は、優先的に補修を行います。 <div data-bbox="335 728 1404 1041" style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <thead> <tr> <th>発生場所</th> <th>割合</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点</td> <td>67%</td> <td>736件</td> </tr> <tr> <td>単路</td> <td>31%</td> <td>336件</td> </tr> <tr> <td>踏切・その他</td> <td>2%</td> <td>27件</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>100%</td> <td>1,099件</td> </tr> </tbody> </table> <p>[出典] 新潟県警察資料（平成30年～令和4年）</p> </div> <p style="text-align: center;">新潟市で発生する自転車事故の発生場所</p> <div data-bbox="391 1164 1428 1780" style="text-align: center;"> <p>■左側通行の順守による出会い頭事故の予防</p> <p>右側通行に比べ、左側通行のほうが交差点部における自動車との距離が遠く、お互いが視認しやすくなります。右側通行は交差点部でお互いの発見が遅れやすく、出会い頭の事故となりやすいです。</p> </div> <div data-bbox="391 1232 845 1556" style="text-align: center;"> <p>矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例</p> </div>	発生場所	割合	件数	交差点	67%	736件	単路	31%	336件	踏切・その他	2%	27件	合計	100%	1,099件
発生場所	割合	件数														
交差点	67%	736件														
単路	31%	336件														
踏切・その他	2%	27件														
合計	100%	1,099件														



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を図ります。

【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

- 様々なニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保します。
- 歩行者及び自転車利用者にとって、安心・安全で快適な道路空間を確保します。
- 既設の駐輪場を効率的に活用します。

表 5-3 駐輪計画 施策メニュー 一覧

施策メニュー	重点度
【施策2】新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
【施策3】既設駐輪場の利用推進	重点
【施策4】鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外のJR駅)	その他
【施策5】まちなかの駐輪場整備	その他

【施策2】新潟駅周辺の駐輪場整備【重点】

<p>手段</p>	<p>◇ 新潟駅高架下に利便性の高い駐輪場を整備します。</p>				
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 高架下の駐輪場整備 [主な実施体制：新潟駅周辺整備事務所、土木総務課、中央区建設課、(JR 東日本)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標収容台数は新潟駅周辺全体で 4,500 台とします。 ・設置場所は利用者にとって利便性の高い場所に設置し、駅の東側、西側のバランスに配慮します。 ・歩行者との錯綜が無く、駐輪場まで安心して通行できる道路を合わせて整備し、分かりやすい誘導を図ります。 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="335 638 766 750" 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します。</p> </div> <div data-bbox="798 638 1228 795" 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%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 50%;">既存駐輪場への駐輪台数</th> <th style="width: 50%;">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><small>※平成 21 年 7 月 14 日 (火)、25 日 (土) 調査結果</small></p> </div> <div data-bbox="1268 649 1412 772" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">目標台数</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">4,500 台</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;">  <div data-bbox="375 1131 726 1220" style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="color: red; font-weight: bold;">大規模駐輪場の整備</p> <p style="color: red; font-size: 0.8em;">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> <p style="margin-top: 20px;">※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されており予測が困難であるため、これまでの計画で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します。</p>	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				



【施策3】既設駐輪場の利用推進【重点】

<p>手段</p>	<p>◇ 駐輪場の案内や施設の位置情報など、誰もが分かりやすい施設情報の提供を図り、既設駐輪場の利用を推進します。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 駐輪場の適切な情報提供 [主な実施体制：土木総務課、各区建設課]</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の立地状況が分かるように、駐輪場の位置や収容台数を記載したマップを作成し、周辺施設への配布やHP等で公表します。 駐輪場のGISデータ※11のオープンデータ※12化を行ったことにより、既に各種地図アプリ等（Googleマップなど）で駐輪場の情報が確認できることから、それらを活用し、アクセスしやすい情報を提供します。



にいがたマップによる駐輪場位置の提供



駐輪場マップ

※11、12 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



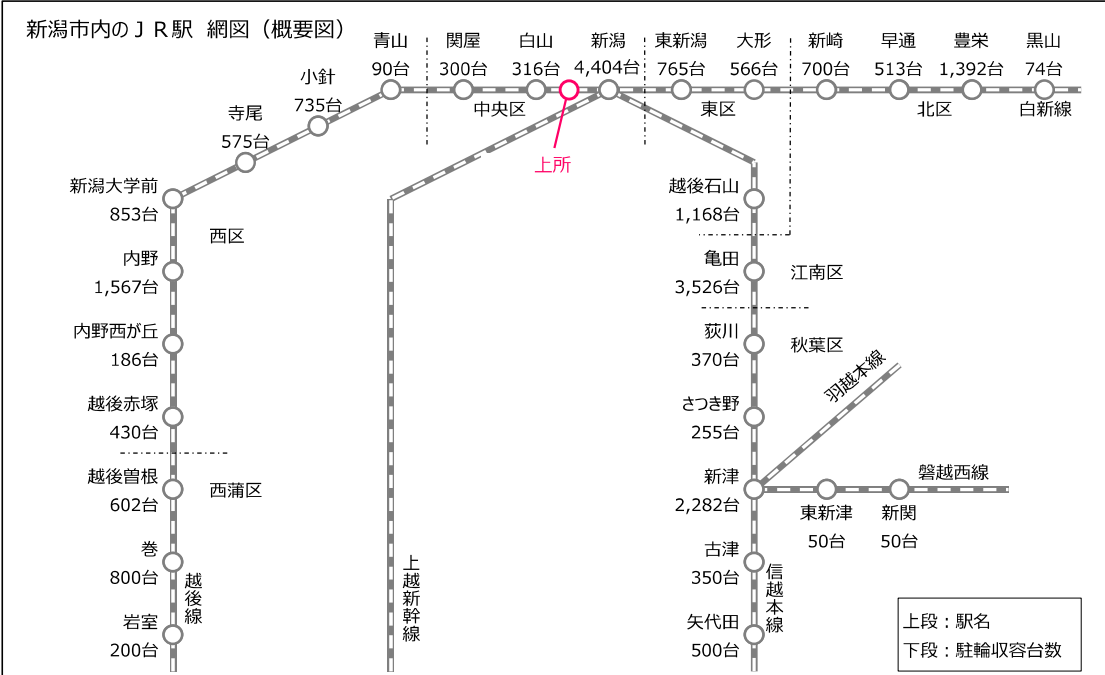
【施策4】鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅）【その他】

手段

- ◇ 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利用しやすい駐輪場を整備します。
- ◇ 駅周辺の老朽化した駐輪場の修繕・改修を行い、安心して利用できる駐輪場を維持します。

実施内容
と
考え方

- ◇ 鉄道駅周辺の駐輪場整備
 [主な実施体制：都市交通政策課、土木総務課、各区建設課]
 ・新設される上所駅については、適切な位置に利用しやすい駐輪場を整備します。
 ・必要に応じて駅周辺の老朽化した駐輪場の修繕・改修を推進します。



屋根とラックを完備し、駐輪場の2階と駅の改札口を連絡通路で直結→



新設される上所駅（イメージパース）



改修された小針駅駐輪場





【施策5】まちなかの駐輪場整備【その他】

手段	<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します。</p>																				
実施内容 と 考え方	<p>◇ 万代地区の駐輪場整備の検討 [主な実施体制：土木総務課、中央区建設課、（新潟県警）、（地元商店街）]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画当初より放置自転車が減少し、現状の収容台数が概ね足りていることから、新たな駐輪場の整備は行わず、既存の駐輪場利用の促進策を検討します。 ・弁天仮設駐輪場は収容台数を大幅に超過しているため、対策を検討します。 ・にいがた2kmにおける取り組みなど、今後、まちなかの活性化により駐輪需要に変化があった場合は、再度駐輪場整備の必要性について検討します。 <div data-bbox="327 683 766 862" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【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します</p> </div> <div data-bbox="853 683 1420 1086" style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>(台数) 駐輪場収容台数：971台</p> <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>市営駐輪台数</th> <th>民間駐輪台数</th> <th>路上駐輪台数</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21 (年度)</td> <td>296</td> <td>554</td> <td>33</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>566</td> <td>275</td> <td>33</td> <td>874</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>516</td> <td>223</td> <td>32</td> <td>771</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="343 884 1412 1691" style="margin-top: 10px;"> </div> <div data-bbox="335 1691 614 1892" style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>万代地区駐輪場</p> </div> <div data-bbox="622 1691 901 1892" style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>八千代駐輪場</p> </div> <div data-bbox="909 1691 1125 1892" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>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します。</p> </div> <div data-bbox="1133 1691 1412 1892" style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>弁天仮設駐輪場</p> </div> <p style="margin-top: 10px;">※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、これまでの計画で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します。</p>	年度	市営駐輪台数	民間駐輪台数	路上駐輪台数	合計	H21 (年度)	296	554	33	850	H29	566	275	33	874	R4	516	223	32	771
年度	市営駐輪台数	民間駐輪台数	路上駐輪台数	合計																	
H21 (年度)	296	554	33	850																	
H29	566	275	33	874																	
R4	516	223	32	771																	



◇ 古町地区の駐輪場整備の検討

【主な実施体制：土木総務課、中央区建設課、（新潟県警）、（地元商店街）】

- ・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ものの、路上駐輪台数が一定数残存しているため、既存の駐輪場への誘導策などを検討します。
- ・古町地区においても、にいがた2kmにおける取り組みなど、今後、まちなかの活性化により駐輪需要に変化があった場合は、再度駐輪場整備の必要性について検討します。

【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します。



西堀通駐輪場の多層化（700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）



①中央区役所
(H29.8移転)



新潟市役所

- 市営駐輪場（既設）
- 市営駐輪場（計画策定時 H21 以降整備）



上古町駐輪場



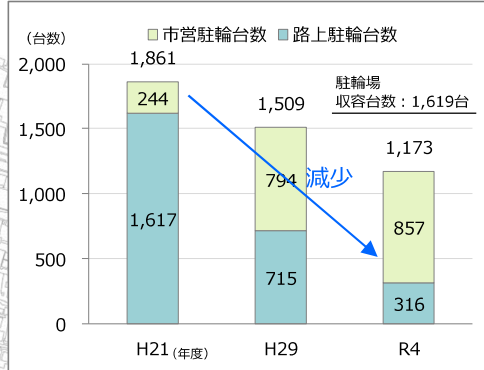
西堀通 6 番町駐輪場



本町通 6 番町駐輪場



路上駐輪の状況
本町通り



※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、これまでの計画で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します。



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、撤去の継続や放置禁止区域の拡大の検討を進めます。

【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

- 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します。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減します。
- 放置自転車を有効活用します。


表 5-4 放置自転車対策 施策メニュー 一覧

施策メニュー	重点度
【施策 6】撤去体制の維持	重点
【施策 7】放置禁止区域 ^{※13} の拡大及び駐輪場の有料化	その他
【施策 8】撤去自転車のリサイクルの推進	その他

※13 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



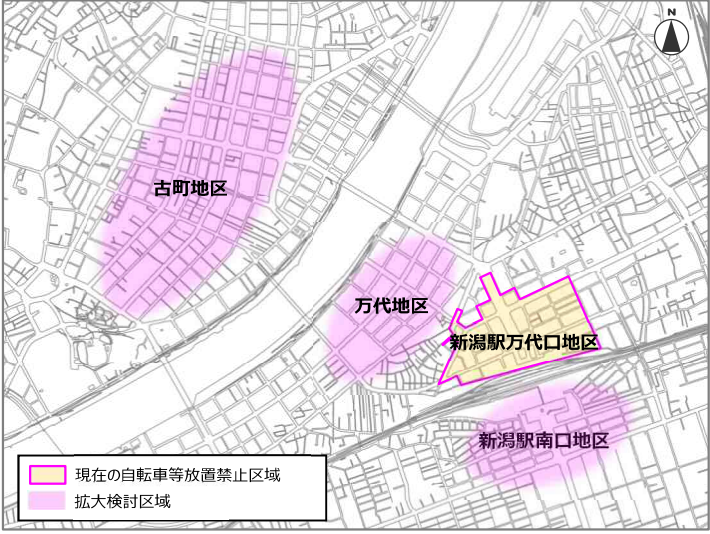
【施策6】撤去体制の維持【重点】

<p>手段</p>	<p>◇ 放置禁止区域^{※13}内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を引き続き行います。</p>
<p>実施内容 と 考え方</p>	<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>放置自転車の撤去台数は年々減少傾向にありますが、これまでの体制を維持し、引き続き放置自転車の削減に努めます。</p> </div> <p>◇ 放置禁止区域内の放置自転車の撤去を継続実施 [主な実施体制：中央区建設課]</p> <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います。 ・警告札取付けの1～2時間程度後に撤去します。 <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  <p>放置自転車への撤去警告表示</p> </div> <p>◇ 駐輪場内の放置自転車の撤去の継続実施 [主な実施体制：各区建設課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市自転車等駐車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います。 ・警告札取付けの7日程度後に撤去します。 ・撤去回数は年1回を基本とします。 <p>※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います。</p>

※13 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



【施策7】放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化【その他】

<p>手段</p>	<p>◇ 駐輪実態により必要に応じて放置禁止区域^{※13}の拡大、駐輪場の有料化について検討します。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 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を検討 [主な実施体制：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)]</p> <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の必要性を検討します。 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、検討を進めます。 <p>新潟駅南口地区 高架下駐輪場整備後の状況を踏まえ、放置禁止区域の指定について検討します。</p> <p>万代地区 現況で放置自転車は減少しているものの、常時満車気味の弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の必要性を検討します。</p> <p>古町地区 現況で放置自転車は減少しているものの、一定数の放置自転車が残存していることから、放置禁止区域の必要性について検討します。</p>  <p>◇ 新潟駅南口地区の駐輪場の有料化を検討 [主な実施体制：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)]</p> <ul style="list-style-type: none"> 新潟駅高架下駐輪場は無料駐輪場での整備を予定していますが、放置禁止区域指定の検討と合わせ、必要に応じて駐輪場の有料化について検討します。 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ます。

※13 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



【施策8】撤去自転車のリサイクルの推進【その他】

<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います。</p>
<p>実施内容 と 考え方</p>	<p>◇ 撤去自転車のリサイクルの継続実施 [主な実施体制：各区建設課、（自転車事業者）]</p> <ul style="list-style-type: none"> 撤去自転車の適切な保管、リサイクルを積極的に行い、公用自転車やレンタサイクル^{※7}として活用します。 自転車軽自動車商組合に無償譲渡し、一般販売します。 <div data-bbox="609 602 1070 927" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">リサイクル自転車を活用したレンタサイクル</p> <p>◇ 災害時におけるリサイクル自転車の活用 [主な実施体制：各区建設課、各区事業担当課]</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時において、市職員が被災箇所の現状把握等を行う際の交通手段として、リサイクル自転車（公用自転車）を活用します。 また、レンタサイクルの災害時の活用についても検討します。 <div data-bbox="624 1305 1058 1630" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">災害用自転車による災害時緊急点検（首都高パトロール）</p>

※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照



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、年代にあわせたわかりやすい啓発活動を進めます。また、自転車のメリットを周知し、環境にやさしい交通手段である自転車利用の推進を図ります。

【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

- 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ります。
- 環境にやさしい交通手段である自転車利用の推進を図ります。

表 5-5 啓発活動計画 施策メニュー 一覧

施策メニュー	重点度
【施策9】自転車の安全利用に必要なルール・マナーの周知 ・交通安全教室の開催 ・街頭での直接指導 ・自動車ドライバーへの啓発 ・ヘルメット着用の推進 ・自転車保険加入の促進	最重点
【施策10】シェアサイクル^{※7}の推進	重点
【施策11】自転車通勤の推進	その他
【施策12】サイクルイベント^{※10}の開催	その他

※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※10 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



【施策9】自転車の安全利用に必要なルール・マナーの周知

・交通安全教室の開催【最重点】

手段	◇ 歩行者、自転車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ります。
実施内容 と考え方	◇ 幼稚園・保育園、小学校での活動の継続実施 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）] <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きます。 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ます。 特に、保護者が模範となり、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全啓発にも努めるとともに、道路の危険性を伝え、路上遊戯等による交通事故防止を図ります。 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ます。 ◇ 中学校・高校での活動の継続実施・拡充 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）] <ul style="list-style-type: none"> 中学校の実施率は増加傾向ですが、未だ40%と低いことから実施率向上を図ります。 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促します。 特に、高校入学を契機に自転車通学を始める学生が多いと想定されることから、交通安全資料の積極的な配布に努めるとともに、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室等を実施し、交通ルールの周知徹底を図ります。 ドライバーや歩行者が自転車のどのような運転を危険と感じているのかを認識してもらうことで、安全意識の向上を図ります。 ◇ 地域住民（特に高齢者）に対する活動の継続実施 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）] <ul style="list-style-type: none"> 高齢者に対しても交通安全教室を継続的に実施していきます。 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、「交通事故に遭わない、起こさない」という意識を一人ひとりに普及します。 自転車安全利用五則や歩道を走行するときのルールについて改めて周知徹底を図ります。
	<p>交通安全教室 (小学校での開催) スクエアード・ストレイト教育技法^{※14} (中学校での開催) 交通安全教室 (秋葉区 幸齢者交通安全教室)</p>

※14 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



・街頭での直接指導【最重要】

手段	<p>◇ 人が多い箇所で各種団体と協力して啓発を実施していきます。</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 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）]</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、自転車走行空間整備が完了した箇所などから街頭指導場所を選定し、交通安全運動期間の実施内容の一つとして計画します。 ・ 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、誘導を図ります。 ・ 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します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 752 817 1048" data-label="Image"></div> <div data-bbox="906 752 1300 1048" data-label="Image"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="475 1055 754 1086" data-label="Caption"> <p>街頭指導（新潟市中央区）</p> </div> <div data-bbox="959 1055 1238 1086" data-label="Caption"> <p>街頭指導（新潟市中央区）</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="667 1108 1061 1406" data-label="Image"></div> <div data-bbox="730 1413 986 1444" data-label="Caption"> <p>街頭指導（新潟市南区）</p> </div> </div> <p>◇ 自転車指導啓発重点地区・路線※4における啓発活動の実施 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車指導啓発重点地区・路線における警察の重点的・計画的な指導啓発活動と連携し、自転車交通ルールに関する効率的・効果的な啓発活動を実施します。 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="686 1668 1082 1960" data-label="Image"></div> <div data-bbox="746 1966 1005 1998" data-label="Caption"> <p>街頭指導（新潟市西区）</p> </div> </div>

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照



・自動車ドライバーへの啓発【最重点】

<p>手段</p>	<p>◇ 自転車は車道の左側を通行することが原則であることを認識してもらうため、自動車ドライバーへ広く周知する方法を検討し実施していきます。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 自動車ドライバーへの啓発活動の実施 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、土木総務課、（新潟県警）]</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察と連携し、自動車免許更新時の講習等において、自転車安全利用五則を中心とした自転車の交通ルールの説明の拡充など、自動車ドライバーへ向けた啓発を進めます。 自転車走行空間等への路上駐車は自転車の快適な通行の妨げや事故に繋がる恐れがあることから、警察と連携して対策を検討します。 「車との接触が怖い」という自転車利用者の意見が多いことから、ドライバーに安全な間隔を保って通過してもらうよう交通事業者や各種自動車関係の協会等に対して、啓発活動を実施します。（思いやり 1.5m 運動の推進） <div data-bbox="710 840 1117 1400" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">思いやり 1.5m 運動ポスター</p> <div data-bbox="422 1534 1404 1803" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">交通事故防止のための動画 交通ルールを守らないと「こんなに危険です!!」～自転車事故の現状～（警察庁作成）</p>



・ヘルメット着用の推進【最重点】

<p>手段</p>	<p>◇ 自転車事故の被害を軽減する上で重要な役割を果たすヘルメットの着用率向上を図ります。</p>																		
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ ヘルメット着用に関する啓発活動の実施 [主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、土木総務課、（新潟県警）]</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年4月1日から努力義務化されたヘルメットの着用率向上を図るため、各種交通安全教室やHP等での啓発活動を行います。 ヘルメット着用の努力義務化以降も、自転車利用者のヘルメット着用に対する意識が低い状況であるため、各種交通安全教室や広報により着用の重要性について、周知を図っていきます。 <div data-bbox="699 656 1187 1339" data-label="Figure"> <p>自転車事故の死者のうち、約6割が頭部に致命傷を負っています</p> <p>令和5年4月1日から施行</p> <p>努力義務化!!</p> <p>ヘルメット着用が</p> <p>ヘルメット着用・非着用致死率 (2020-2022年合計 警察庁発表より)</p> <table border="1"> <tr> <th>着用</th> <th>非着用</th> </tr> <tr> <td>0.20%</td> <td>0.59%</td> </tr> </table> <p>※致死率は、死者数をそのうち死者のみを割合をいう。</p> <p>自転車保険加入義務化 新潟県では令和4年10月1日から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。 自転車は手軽でエコなイメージがありますが、交通事故や加害者となり、多額の損害賠償が発生することもあります。 万一の事故の備えとして自転車損害賠償責任保険等に加入しましょう。</p> <p>新潟県・新潟県警察</p> </div> <p>啓発チラシ（新潟県・新潟県警察）</p> <p>自転車のルールに関するアンケート調査（参考資料（1）P75 参照） 質問：あなたが自転車のヘルメットを着用しない理由を教えてください。 （新潟市在住の月に2,3回以上自転車を利用する20代～70代を対象）</p> <div data-bbox="383 1545 1244 1960" data-label="Figure"> <table border="1"> <tr> <th>理由</th> <th>割合 (%)</th> </tr> <tr> <td>義務では無いから</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>髪型がくずれるから</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>似合わないから</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>着用していない人が多いから</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>自転車用ヘルメットの価格が高いから</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>20</td> </tr> </table> <p>N=201</p> </div> <p>ヘルメットを着用しない理由について</p>	着用	非着用	0.20%	0.59%	理由	割合 (%)	義務では無いから	55	髪型がくずれるから	22	似合わないから	10	着用していない人が多いから	19	自転車用ヘルメットの価格が高いから	20	その他	20
着用	非着用																		
0.20%	0.59%																		
理由	割合 (%)																		
義務では無いから	55																		
髪型がくずれるから	22																		
似合わないから	10																		
着用していない人が多いから	19																		
自転車用ヘルメットの価格が高いから	20																		
その他	20																		



・自転車保険加入の促進【最重要】

手段 ◇ 自転車利用時に万が一事故に遭った場合の被害者救済や損害賠償責任を負った際の経済的負担の軽減を図るため、自転車損害賠償保険への加入促進を図ります。

実施内容
と考え方

◇ 自転車保険加入に関する啓発活動の実施

[主な実施体制：市民生活課、各区交通安全担当課、（新潟県警）]

- ・ 自転車事故により高額な賠償を請求される事例が全国で発生しており、新潟県では令和4年10月1日より自転車保険への加入が義務化されていることから、保険加入の促進を図るために各種交通安全教室やHP等での情報提供を行います。
- ・ 自転車保険の加入状況については、アンケート調査の結果によると、約半数が「加入していない」および「わからない」と回答しているため、保険加入の重要性に加え、保険の加入状況の確認方法を含めた情報提供を行います。

全国の高額賠償事例

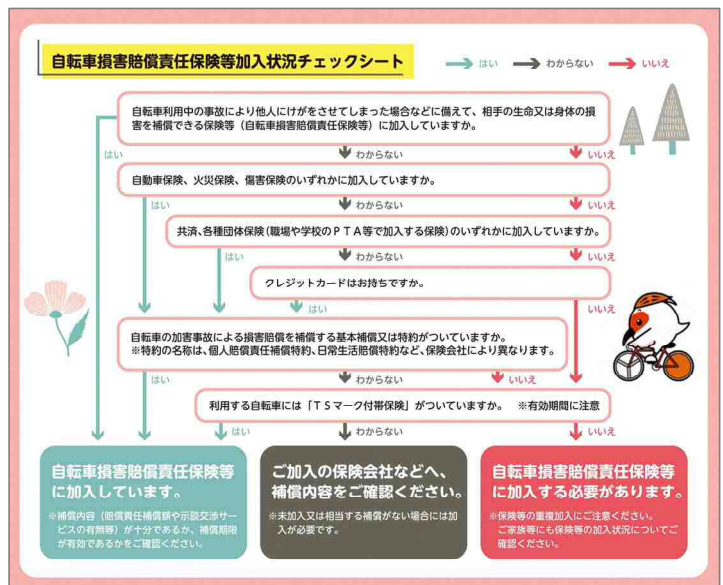
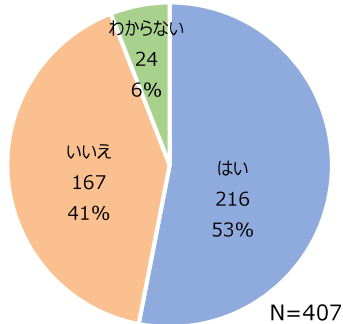
概要	被害者	賠償額（概算）
11歳の男児が夜、自転車で走行していたところ、歩道と車道の区別がない道路を歩行中の女性と衝突。	女性 重度の後遺障害	9,521万円
自転車乗り男性がペットボトルを片手に下り坂を進行し交差点に進み、横断歩道を横断中の女性と衝突。	女性 脳挫傷で死亡	6,779万円
自転車乗り高校生が、夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で進行、前方を歩行中の女性に衝突。	女性 重度の後遺障害	5,000万円
自転車乗り高校生が、無理に交差点に進み、右方からの自転車乗り女性と衝突。	女性 頭蓋内骨折で死亡	3,000万円

自転車のルールに関するアンケート調査

(参考資料 (1) P75 参照)

質問：あなたは自転車保険に加入していますか。

(新潟市在住の月に2,3回以上自転車を利用する20代～70代を対象)



自転車損害賠償責任保険等加入状況チェックシート
(新潟県作成広報チラシ)



【施策 10】シェアサイクル※7の推進【重点】

手段	◇ まちなかの回遊性向上や公共交通の補完を目的として、シェアサイクルの利用促進を図ります。																																
実施内容 と 考え方	◇ 主に観光目的のレンタサイクル※7事業の継続実施 [主な実施体制：各区事業担当課、(にいがたレンタサイクル)] ・主に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きます。 レンタサイクル実施状況 <table border="1" data-bbox="351 504 1428 963"> <thead> <tr> <th>区</th> <th>事業名</th> <th>主な貸出場所</th> <th>主な観光スポット</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中央区</td> <td>にいがたレンタサイクル</td> <td>石宮公園地下駐輪場など</td> <td>ピアBandai、万代シティ</td> </tr> <tr> <td>北区</td> <td>レンタサイクル事業</td> <td>ヤマザキショップ豊栄駅店</td> <td>福島潟、新潟せんべい王国</td> </tr> <tr> <td>江南区</td> <td>江南区まちなか回遊レンタサイクル</td> <td>亀田駅前地域交流センター</td> <td>亀田公園、三・九の市</td> </tr> <tr> <td>南区</td> <td>南区レンタサイクル</td> <td>白根カルチャーセンター</td> <td>しろね大侃と歴史の館、旧笹川家住宅(笹川邸)</td> </tr> <tr> <td>西区</td> <td>くるくるレンタサイクル</td> <td>佐潟水鳥・湿地センター フォトショップ サムセング</td> <td>佐潟、カーブドッチ</td> </tr> <tr> <td>秋葉区</td> <td>あ！キハ レンタサイクル</td> <td>あ！キハ観光案内所</td> <td>新津鉄道資料館、秋葉公園</td> </tr> <tr> <td>西蒲区</td> <td>いわむろやレンタサイクル</td> <td>新潟市岩室観光施設いわむろや</td> <td>弥彦神社、岩室温泉</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="502 981 853 1209" data-label="Image"></div> <div data-bbox="965 981 1316 1209" data-label="Image"></div> </div> ◇ にいがた2kmシェアサイクルの利用促進 [主な実施体制：都市交通政策課、中央区建設課、土木総務課、(にいがたシェアバイク共同体)] ・令和4年9月からサービスが開始された「にいがた2kmシェアサイクル」の利用促進を図ります。 ・シェアサイクルのGPSデータから、利用実態に合わせた、利便性の向上を図ります。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="395 1639 922 1989" data-label="Image"></div> <div data-bbox="986 1422 1428 2004" data-label="Image"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="494 1989 821 2027" data-label="Caption"> <p>にいがた2kmシェアサイクル ポート</p> </div> <div data-bbox="1045 1989 1364 2049" data-label="Caption"> <p>貸出システム (専用アプリ バイクシェアサービス)</p> </div> </div>	区	事業名	主な貸出場所	主な観光スポット	中央区	にいがたレンタサイクル	石宮公園地下駐輪場など	ピアBandai、万代シティ	北区	レンタサイクル事業	ヤマザキショップ豊栄駅店	福島潟、新潟せんべい王国	江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	亀田駅前地域交流センター	亀田公園、三・九の市	南区	南区レンタサイクル	白根カルチャーセンター	しろね大侃と歴史の館、旧笹川家住宅(笹川邸)	西区	くるくるレンタサイクル	佐潟水鳥・湿地センター フォトショップ サムセング	佐潟、カーブドッチ	秋葉区	あ！キハ レンタサイクル	あ！キハ観光案内所	新津鉄道資料館、秋葉公園	西蒲区	いわむろやレンタサイクル	新潟市岩室観光施設いわむろや	弥彦神社、岩室温泉
区	事業名	主な貸出場所	主な観光スポット																														
中央区	にいがたレンタサイクル	石宮公園地下駐輪場など	ピアBandai、万代シティ																														
北区	レンタサイクル事業	ヤマザキショップ豊栄駅店	福島潟、新潟せんべい王国																														
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	亀田駅前地域交流センター	亀田公園、三・九の市																														
南区	南区レンタサイクル	白根カルチャーセンター	しろね大侃と歴史の館、旧笹川家住宅(笹川邸)																														
西区	くるくるレンタサイクル	佐潟水鳥・湿地センター フォトショップ サムセング	佐潟、カーブドッチ																														
秋葉区	あ！キハ レンタサイクル	あ！キハ観光案内所	新津鉄道資料館、秋葉公園																														
西蒲区	いわむろやレンタサイクル	新潟市岩室観光施設いわむろや	弥彦神社、岩室温泉																														

※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

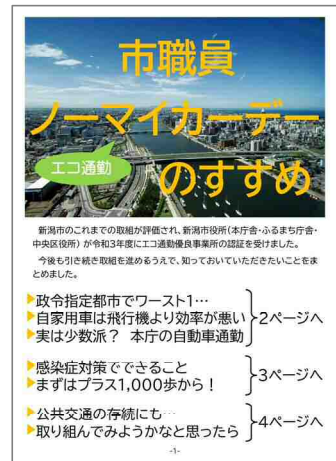


【施策 11】自転車通勤の推進 [その他]

<p>手段</p>	<p>◇ 環境にやさしい自転車利用へ転換を図ります。</p>
<p>実施内容 と考え方</p>	<p>◇ 自転車通勤に関する情報発信の実施 [主な実施体制：環境政策課、都市交通政策課、土木総務課]</p> <ul style="list-style-type: none"> 各種広報媒体により、自転車通勤に関する環境面や健康上のメリット等の情報発信を行います。 <p>◇ ノーマイカーデーの設定 [主な実施体制：環境政策課、都市交通政策課、土木総務課]</p> <ul style="list-style-type: none"> 新潟市役所（本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所）は、国土交通省が運営する公共交通利用推進等マネジメント協議会から、「エコ通勤優良事業所」の認証を受けています。 市職員全体の通勤についてノーマイカーデーを設定し、自転車や公共交通の利用を率先して行い、市民に対しても普及啓発を図ります。



広報パンフレット（宇都宮市）



ノーマイカーデーのすすめ（新潟市）



【施策 12】サイクルイベント※¹⁰の開催【その他】

<p>手段</p>	<p>◇ 自転車を楽しむ機会を通じて、自転車の利用促進に繋がります。</p>
<p>実施内容 と 考え方</p>	<p>◇ サイクルイベントの実施の検討 [主な実施体制：スポーツ振興課、（自転車関連の団体）] ・市内外からの多数の参加が見込まれるサイクルイベントの開催を推進します。 ①新潟シティライド ②新潟ヒルクライム</p> <p>◇ 区のサイクルイベントの実施の検討 [主な実施体制：各区事業担当課] ・各区の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を推進します。 ○いい汗 いい食 江南健幸ライド（江南区） ○ぐるっとサイクルツーリズム（中央区）</p> <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 [主な実施体制：市民生活課、（自転車関連の団体）] ・親子の自転車乗り方教室の継続実施及び拡充を図ります。 ・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います。</p> <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>新潟ヒルクライム</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>いい汗 いい食 江南健幸ライド</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>親子自転車乗り方教室</p> </div> </div>

※10 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



(2) 目標値の設定

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の目標値を設定します。目標達成に向けて適宜進捗状況をモニタリングし、計画の評価・見直しを行いながら進めていきます。

なお、社会環境の変化や新たな課題に対応するため、計画期間の中間に計画の見直しが必要な場合は、目標値の再設定も含めて検討を行うものとします。

表 5-6 基本方針別の目標値

指標	現況値 (R4年度)	目標値 (R12年度)	関連する基本方針 ^{※1}				備考
			はしる	とめる	しくみ	まもる	
自転車走行空間の整備延長 (整備率)	150.7km (53%)	200km (71%)	◎			◎	ネットワーク計画延長 : 282km ^{※2}
自転車分担率	6.7%	R4より上昇	○	○	○	○	新潟市内都市交通特性調査
自転車事故	192件 [R4年]	R4より減少	◎			◎	新潟県警察資料
死亡・重傷の自転車事故の発生率	30%	20%	◎			◎	新潟県警察資料
通行区分順守率	40%	80%	◎			◎	自転車走行空間整備 主要8路線の順守率 調査の比較
路上駐輪 台数	古町 地区	316台		◎	○		路上駐輪台数調査の 比較
	万代 地区	32台		◎	○		
にいがた2kmシェア サイクルの平均回転率 ^{※3}	0.72 [R4.9~R5.3]	1.75 [R8年度 ^{※4}]	○			◎	運営事業者設定 目標値

※1：◎…直接的に関わるもの ○…間接的に関わるもの

※2：自転車指導啓発重点地区・路線を踏まえたネットワークの追加検討を行った後の計画延長

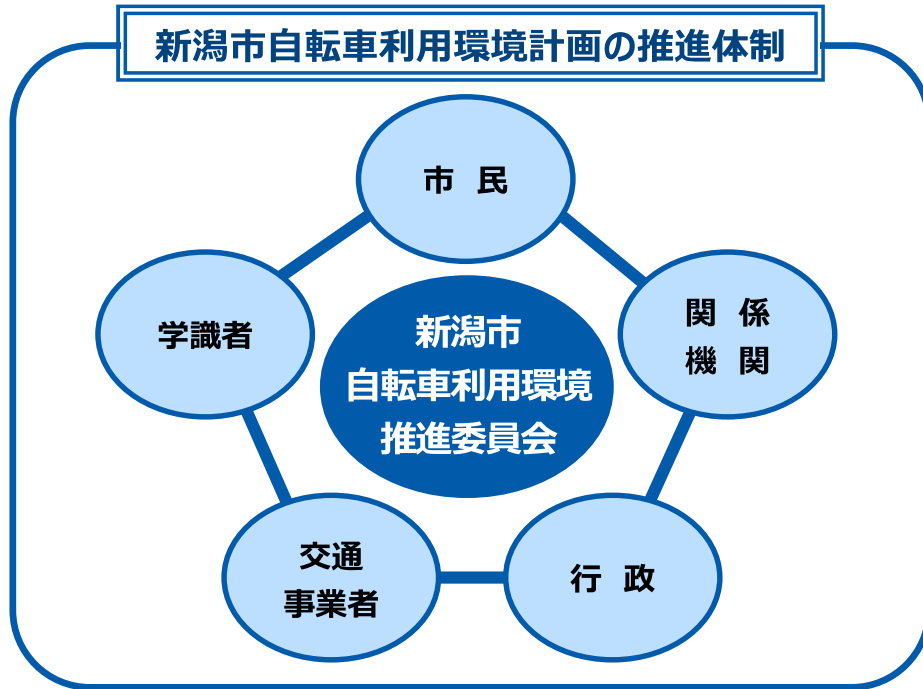
※3：平均利用回数を自転車台数で割り返した値

※4：シェアサイクル運営事業の事業期間がR8年度までのため、R8年度を目標値に設定



(3) 計画の推進体制

「新潟市自転車利用環境計画」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、計画を策定し、それぞれの関係者が連携して計画を推進していきます。

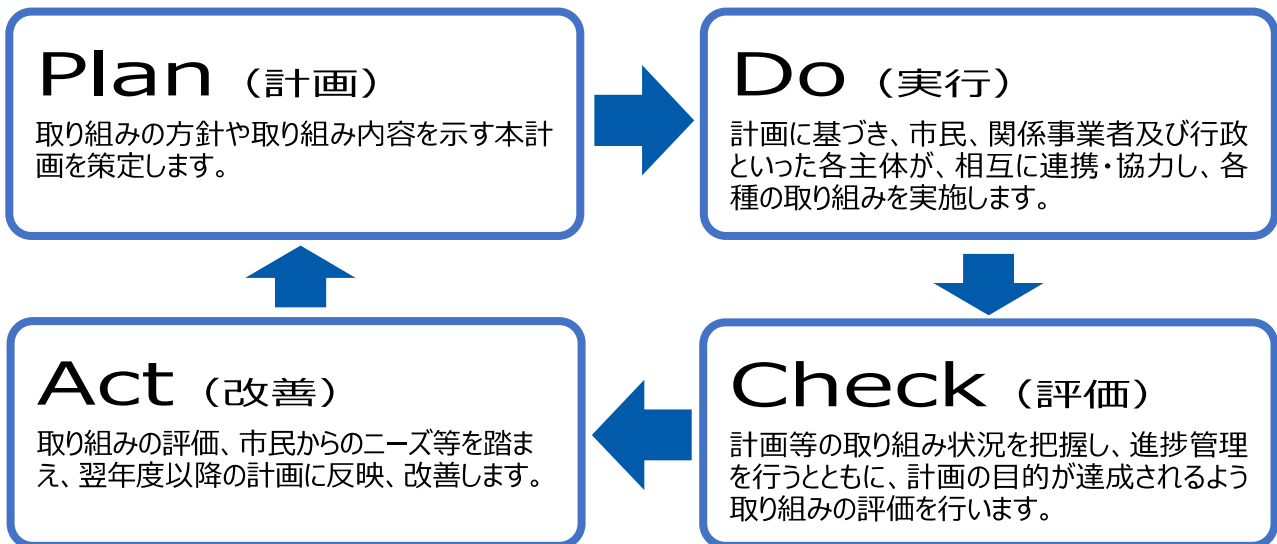


(4) 計画の評価

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ります。

本計画の検証方法として、下記のようにPDCAサイクル^{※15}を導入し、外部の学識者に諮りながら、確実な進捗管理を行い、継続的な計画の推進を図ります。

【施策のPDCAサイクル】



※15 参考資料 (5)用語解説集 P107参照



(5) 施策ごとの取り組み体制

計画内容が具体的に推進するように、関係者との連携・協力体制を構築し、地域の協力を得ながら取り組みを実施していきます。

	施策メニュー	実施内容	主な実施(協力)体制
はしる 走行 空間 計画	【施策1】ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保		
	・自転車指導啓発重点地区との連携	自転車指導啓発重点地区・路線を踏まえた自転車ネットワークの追加検討	・土木総務課 ・各区建設課 ・(新潟県警)
	・ネットワーク整備困難路線等の整備検討	道路空間再構築を含めた検討	・土木総務課 ・各区建設課
	・交差点部の安全確保	交差点部の優先的な対策実施	・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)
とめる 駐輪 計画	【施策2】新潟駅周辺の駐輪場整備	高架下の駐輪場整備	・新潟駅周辺整備事務所 ・土木総務課 ・中央区建設課 ・(JR東日本)
	【施策3】既設駐輪場の利用推進	駐輪施設の適切な情報提供	・土木総務課 ・各区建設課
	【施策4】鉄道駅周辺の駐輪場整備(新潟駅以外のJR駅)	鉄道駅周辺の駐輪場整備	・都市交通政策課 ・土木総務課 ・各区建設課
	【施策5】まちなかの駐輪場整備	万代地区の駐輪場整備の検討	・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の検討	・土木総務課 ・中央区建設課 ・(新潟県警) ・(地元商店街)
しくみ 放置 自転車 対策	【施策6】撤去体制の維持	放置禁止区域内の放置自転車の撤去を継続実施	・中央区建設課
		駐輪場内の放置自転車の撤去の継続実施	・各区建設課
	【施策7】放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	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を検討	・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)
		新潟駅南口地区の駐輪場の有料化を検討	・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)
	【施策8】撤去自転車のリサイクルの推進	撤去自転車のリサイクルの継続実施	・各区建設課 ・(自転車事業者)
		災害時におけるリサイクル自転車の活用	・各区建設課 ・各区事業担当課



	施策メニュー	実施内容	主な実施(協力)体制
まもる 啓発 活動 計画	【施策9】自転車の安全利用に必要なルール・マナーの周知		
	・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	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・新潟県警
		中学校・高校での活動の継続実施・拡充	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・(新潟県警)
		地域住民（特に高齢者）に対する活動の継続実施	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・(新潟県警)
	・街頭での直接指導	街頭指導場所及び指導方法の設定	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・(新潟県警)
		自転車指導啓発重点地区・路線における啓発活動の実施	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・(新潟県警)
	・自動車ドライバーへの啓発	自動車ドライバーへの啓発活動の実施	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・土木総務課 ・(新潟県警)
	・ヘルメット着用の推進	ヘルメット着用に関する啓発活動の実施	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・土木総務課 ・(新潟県警)
	・自転車保険加入の促進	自転車保険加入に関する啓発活動の実施	・市民生活課 ・各区交通安全担当課 ・(新潟県警)
	【施策10】シェアサイクル ^{※7} の推進	主に観光目的のレンタサイクル ^{※7} 事業の継続実施	・各区事業担当課 ・(にいがたレンタサイクル)
		にいがた2kmシェアサイクルの利用促進	・都市交通政策課 ・中央区建設課 ・土木総務課 ・(にいがたシェアバイク共同体)
	【施策11】自転車通勤の推進	自転車通勤に関する情報発信の実施	・環境政策課 ・都市交通政策課 ・土木総務課
		ノーマーカーデーの設定	・環境政策課 ・都市交通政策課 ・土木総務課
	【施策12】サイクルイベント ^{※10} の開催	サイクルイベントの実施の検討	・スポーツ振興課 ・(自転車関連の団体)
		区のサイクルイベントの実施の検討	・各区事業担当課
		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	・市民生活課 ・(自転車関連の団体)

※7 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※10 参考資料 (5)用語解説集 P106参照



第6章 自転車ネットワーク路線の整備計画

(1) 自転車ネットワーク路線の整備方針

基本的な考え方

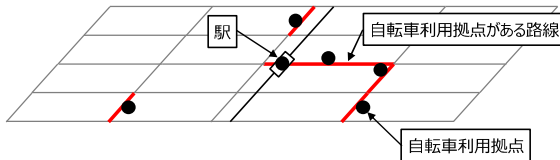
「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン^{※6}」に基づいて整備を行います。

範囲は市内全域を対象としますが、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）^{※16}におけるネットワーク形成を優先的に検討します。

選定基準

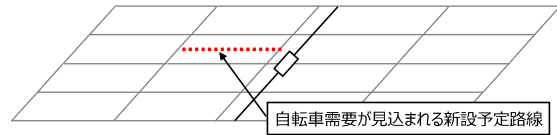
①沿線に自転車利用拠点がある路線

- ・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含む路線
- ・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）



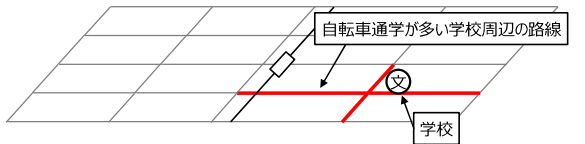
④自転車需要が見込まれる新設予定路線

- ・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



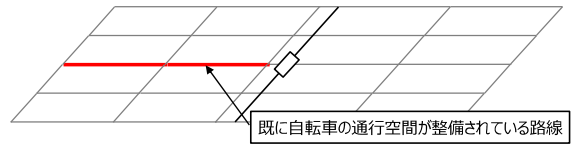
②自転車通学が多い学校周辺の路線

- ・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



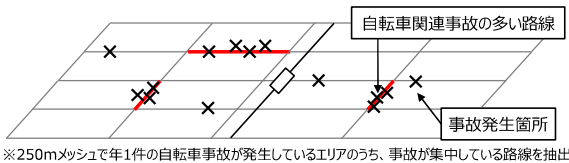
⑤自転車走行空間が整備されている路線

- ・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（歩道道通行は対象外）



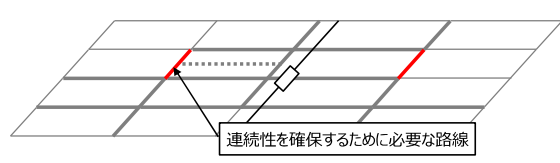
③自転車関連事故の多い路線

- ・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



⑥連続性を確保するために必要な路線

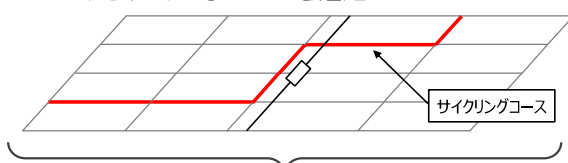
- ・①~⑤の路線を補間することで、ネットワークの連続性を確保できる路線を選定



アクセルートの安全性・快適性向上

⑦自転車観光の推進を図る路線

- ・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



サイクリングルートの回遊性向上

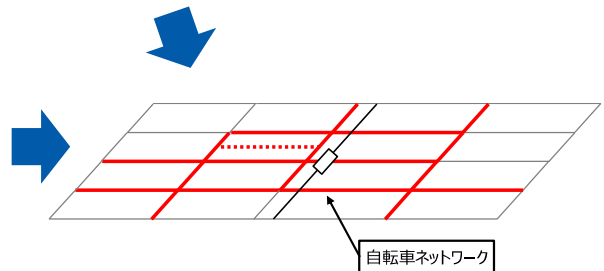


図 6-1 自転車ネットワーク路線の選定基準

※6 参考資料 (5)用語解説集 P103参照

※16 参考資料 (5)用語解説集 P107参照

整備形態

整備形態は、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン^{※6}」に基づき、以下の3区分で整備を行います。

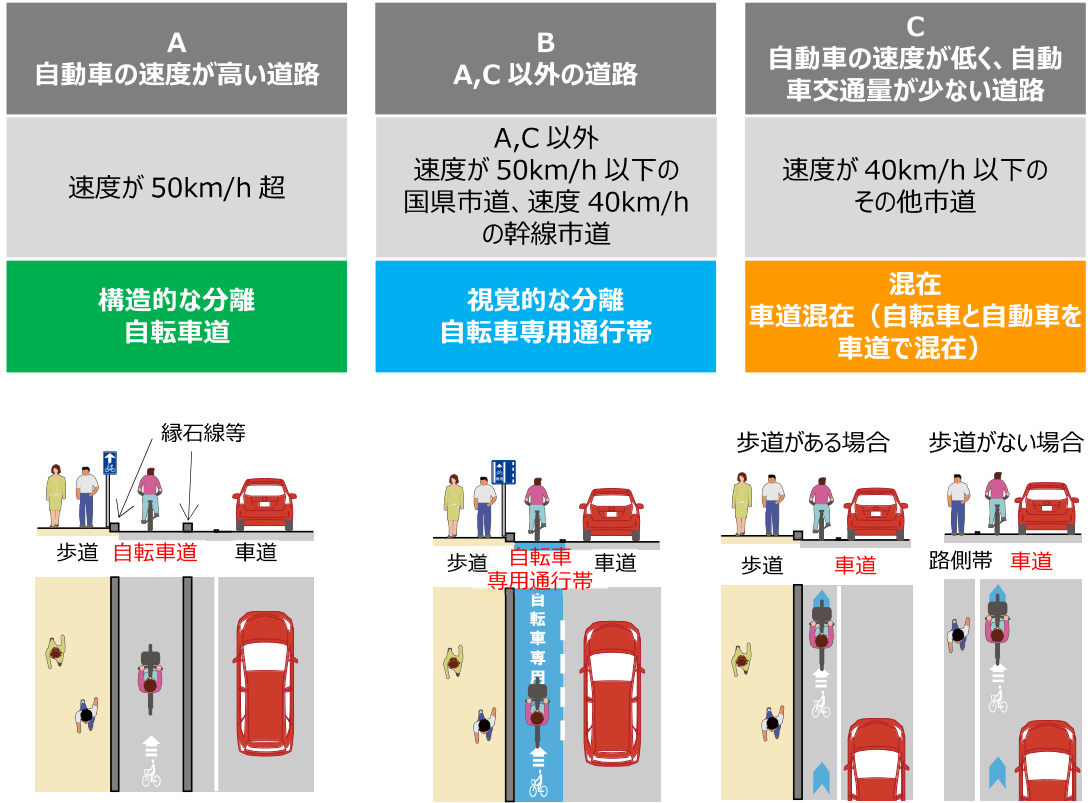


図 6-2 自転車走行空間の整備形態

※6 参考資料 (5)用語解説集 P103参照



計画延長

自転車走行空間ネットワーク延長は、自転車指導啓発重点地区・路線^{※4}を踏まえた自転車ネットワークの追加により、現況の278.7kmに対して3.2km増加し、281.9kmになります。

表 6-1 見直し後の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	10.2	17.9	8.4	37.1	39.7	242.0
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	33.1	17.9	8.4	51.5	39.7	281.9

表 6-2 自転車走行空間ネットワーク延長（増減の内訳）

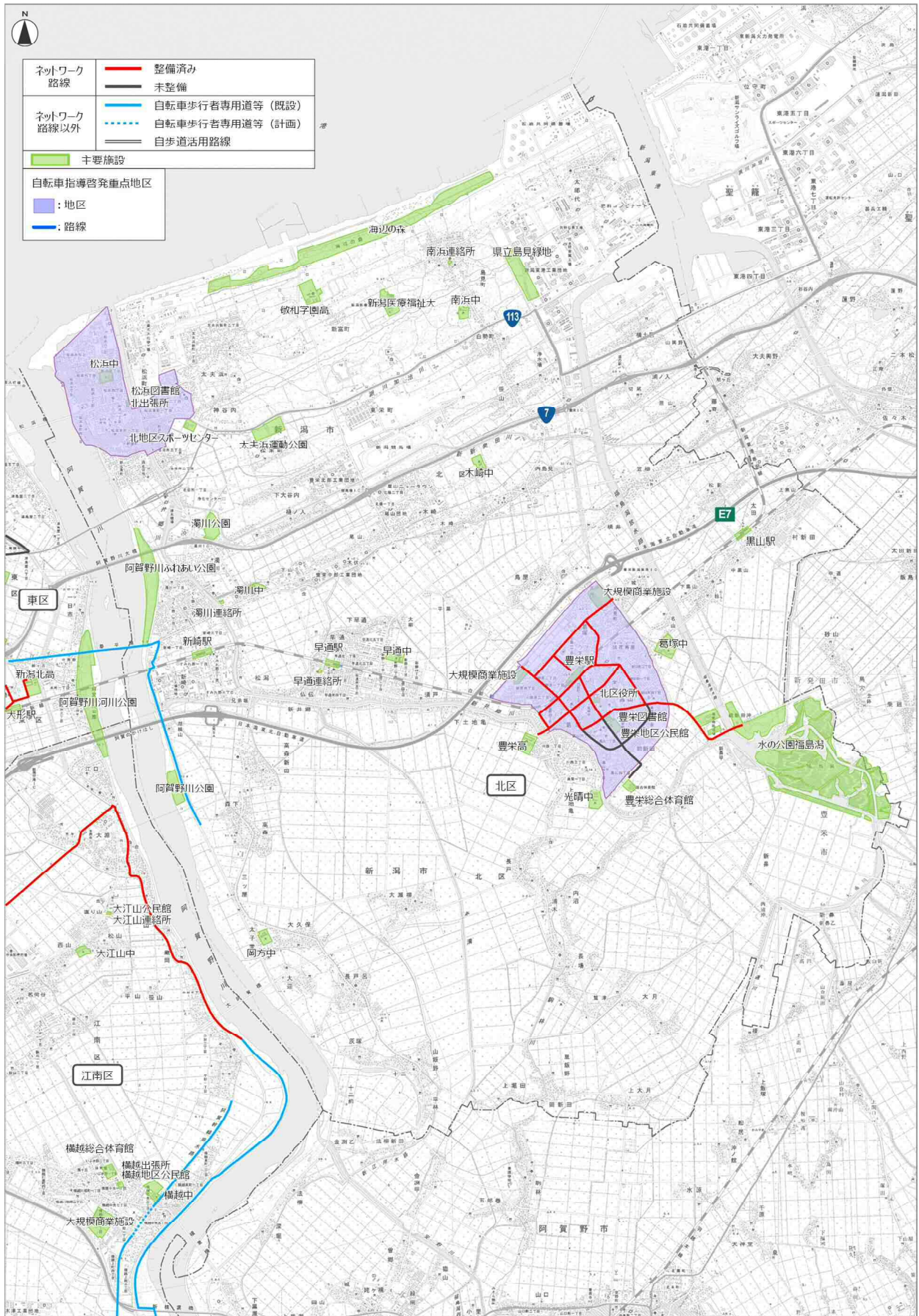
(単位：km)

	前回 計画改訂時 (H30年度)	今回 計画改訂時 (R5年度)	増減	増減の内訳	
				走行空間 整備路線	自転車観光 の推進路線
北区	13.2	13.2			
東区	44.7	44.7			
中央区	73.4	73.4			
江南区	32.7	33.1	+0.4	+0.4	
秋葉区	17.4	17.9	+0.5	+0.5	
南区	8.4	8.4			
西区	51.4	51.5	+0.1	+0.1	
西蒲区	37.5	39.7	+2.2	+2.2	
計	278.7	281.9	+3.2	+3.2	

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照

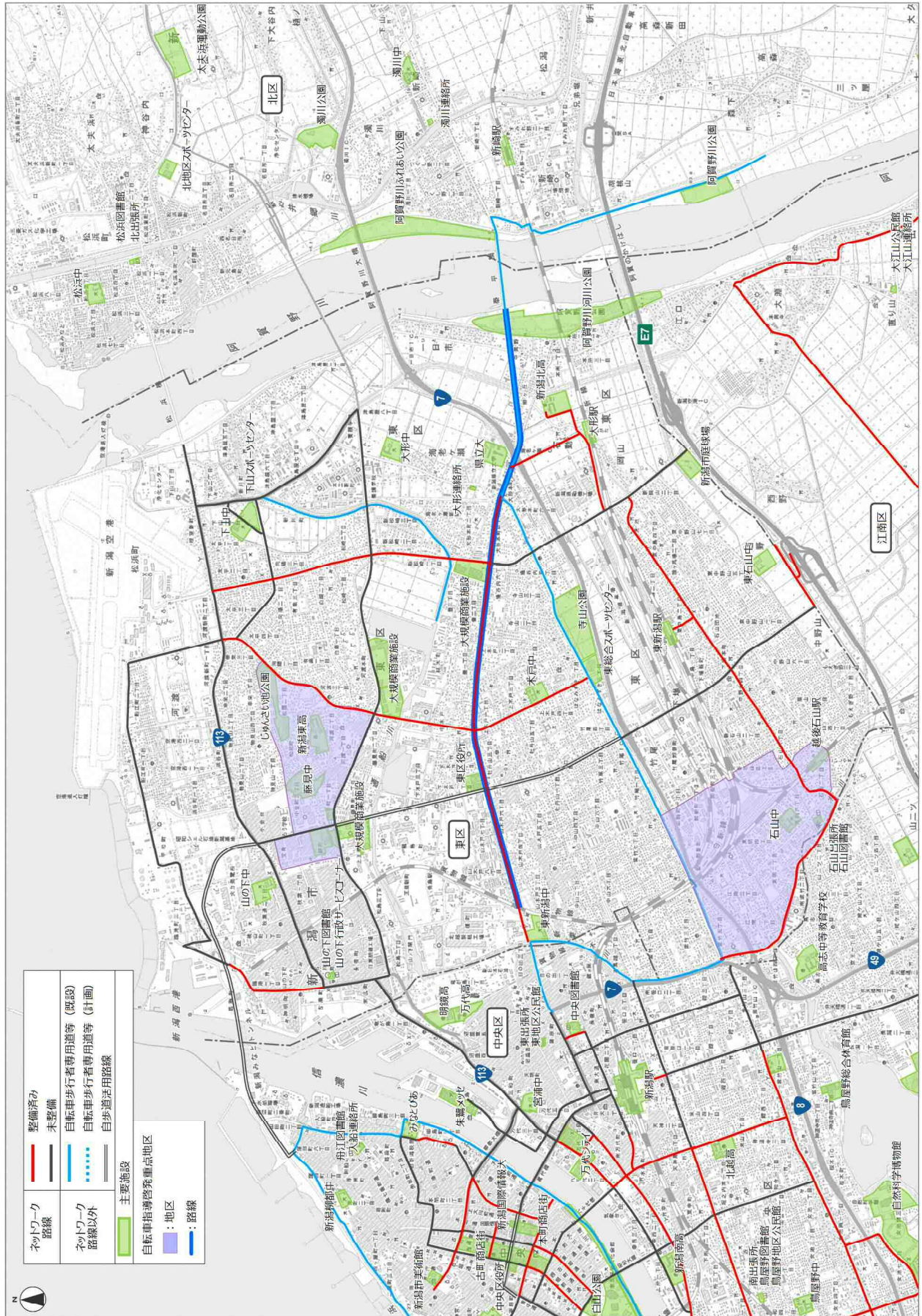


■北区



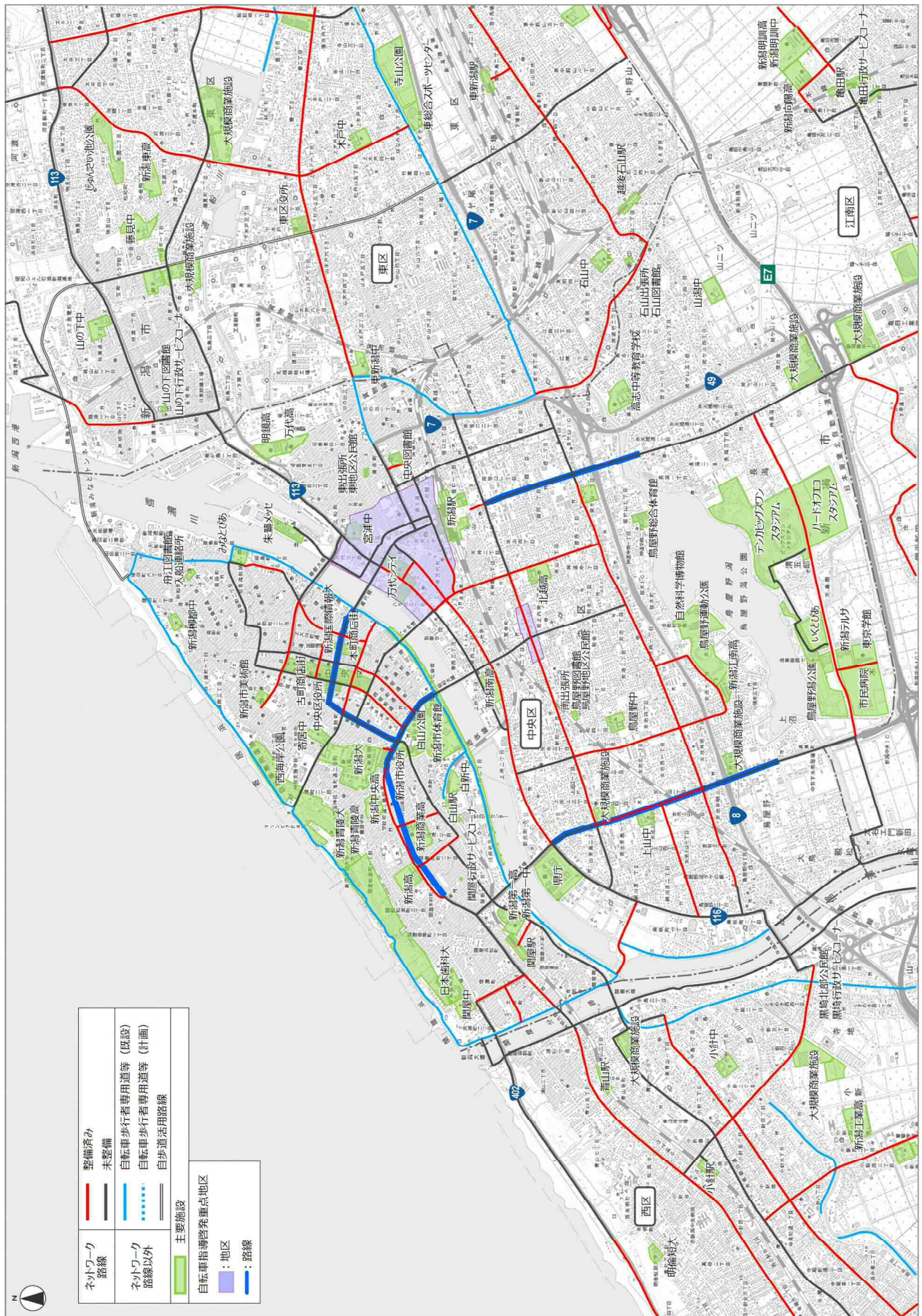


■東区



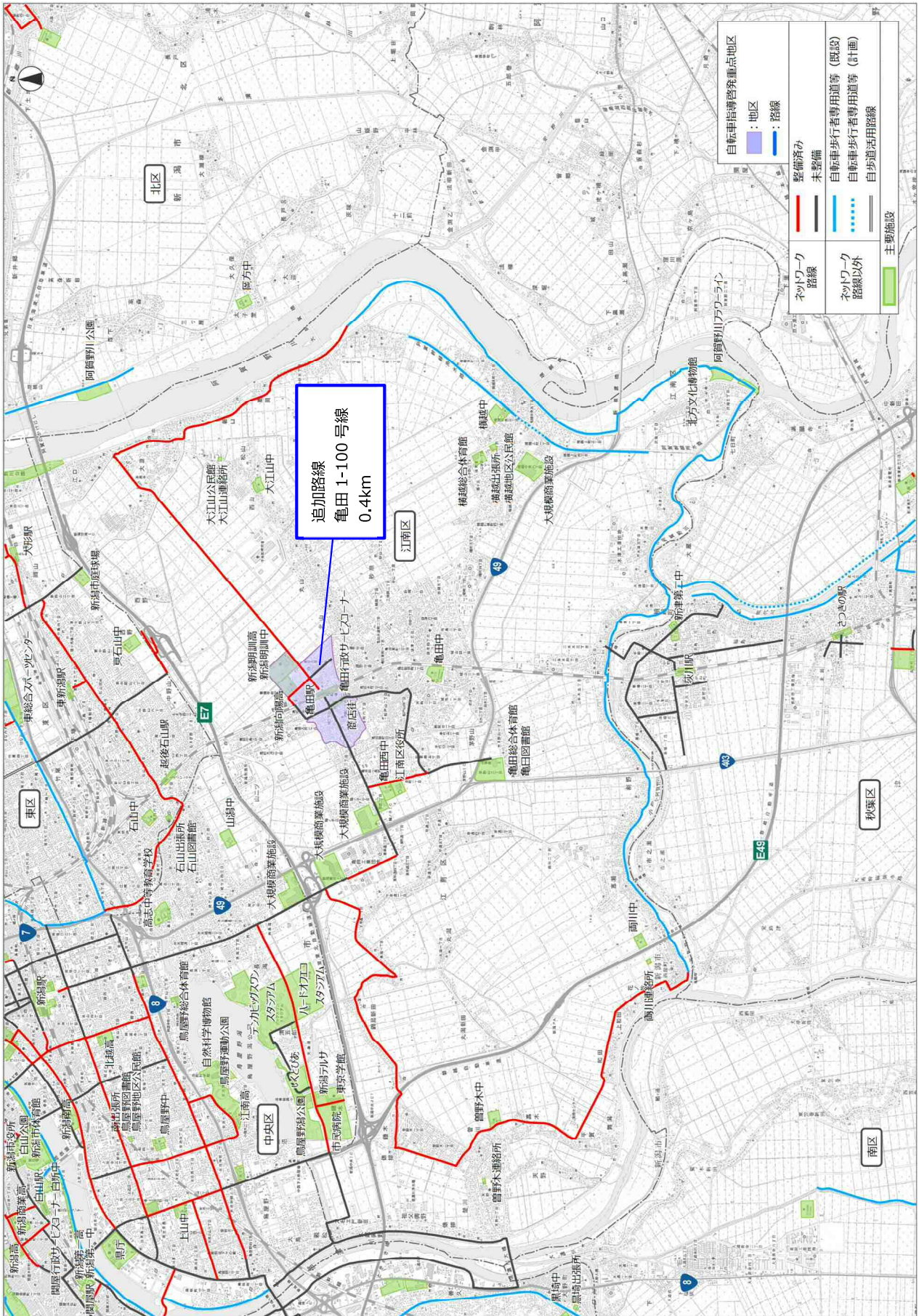


■ 中央区



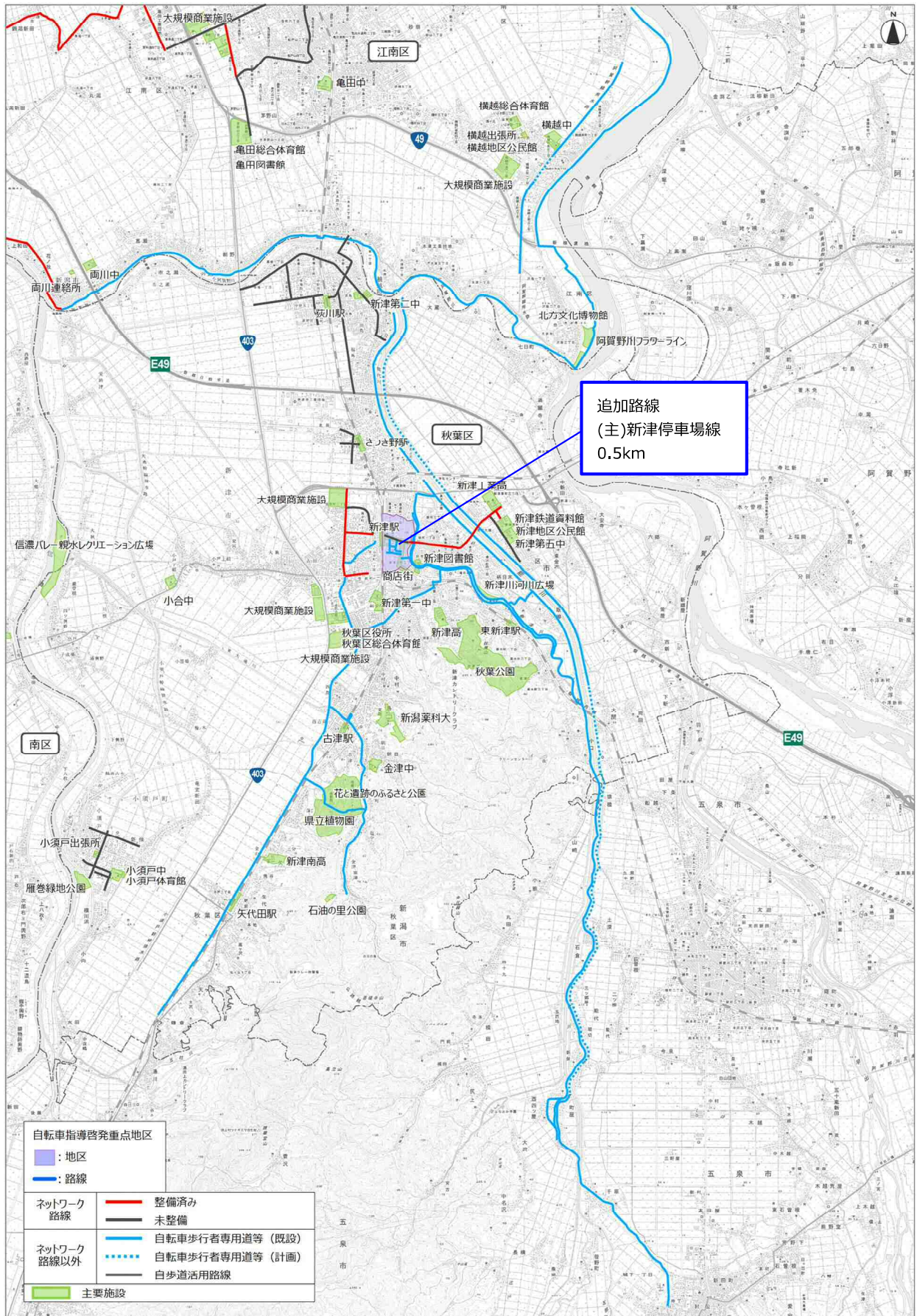


■ 江南区



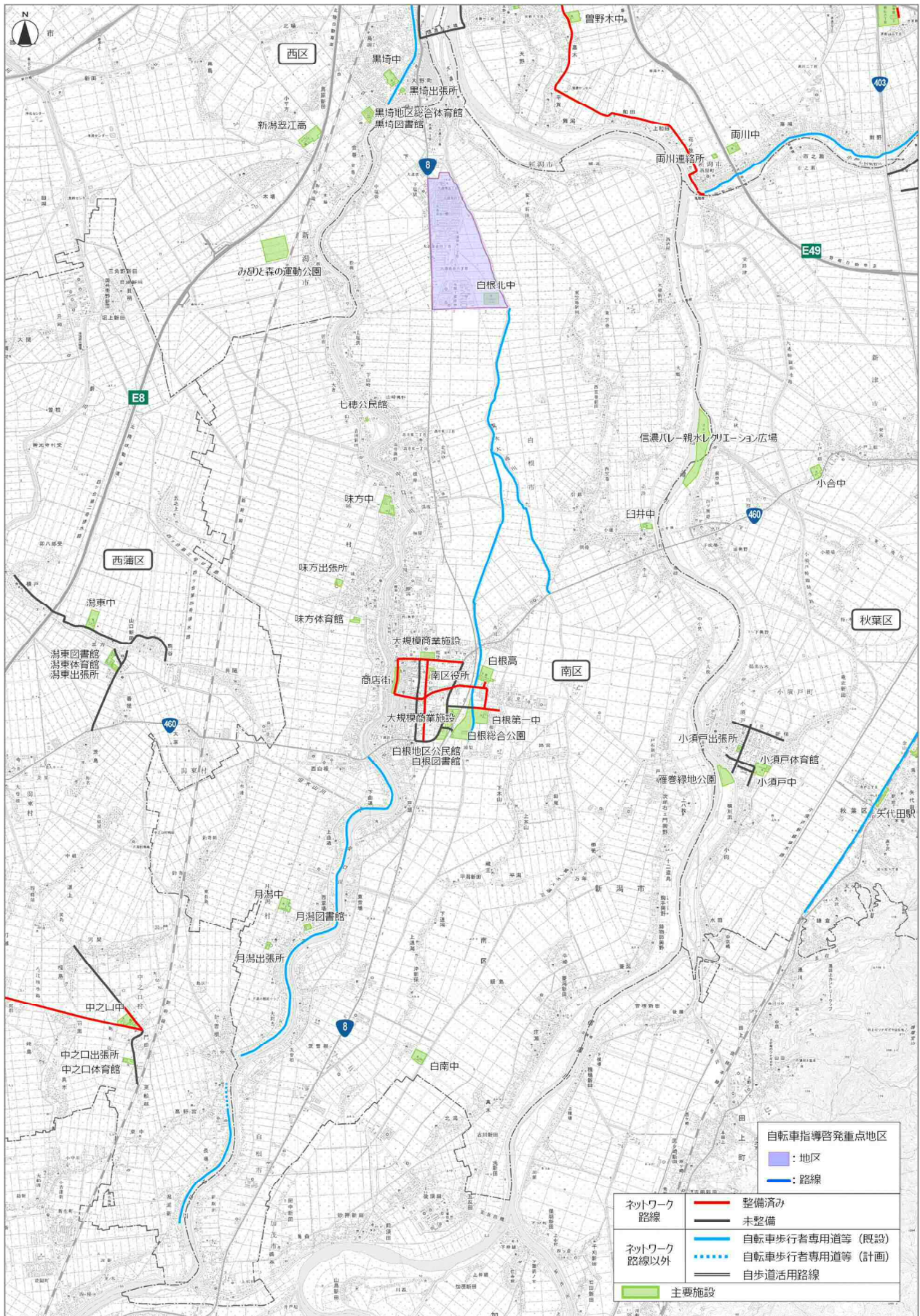


■ 秋葉区



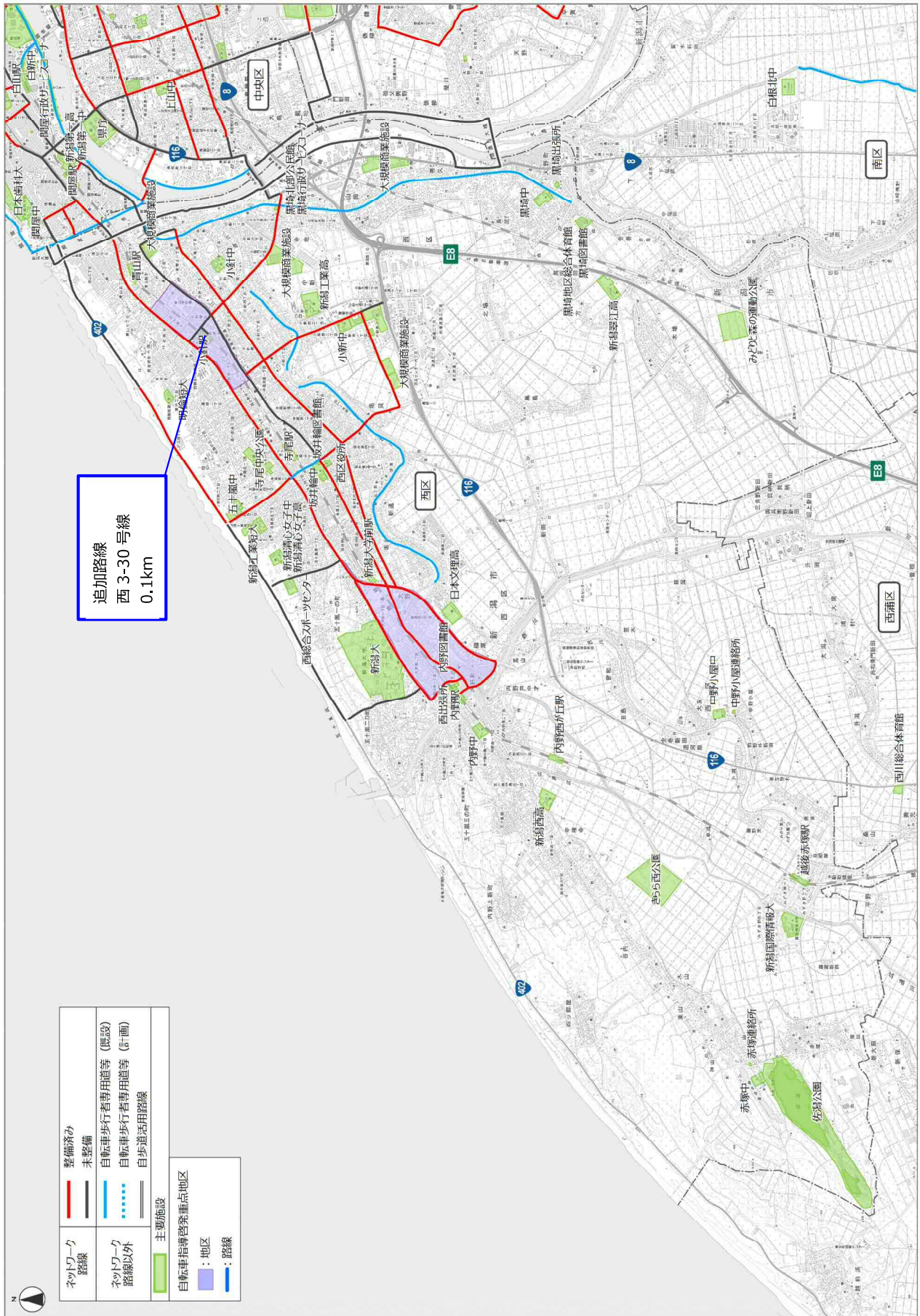


■南区



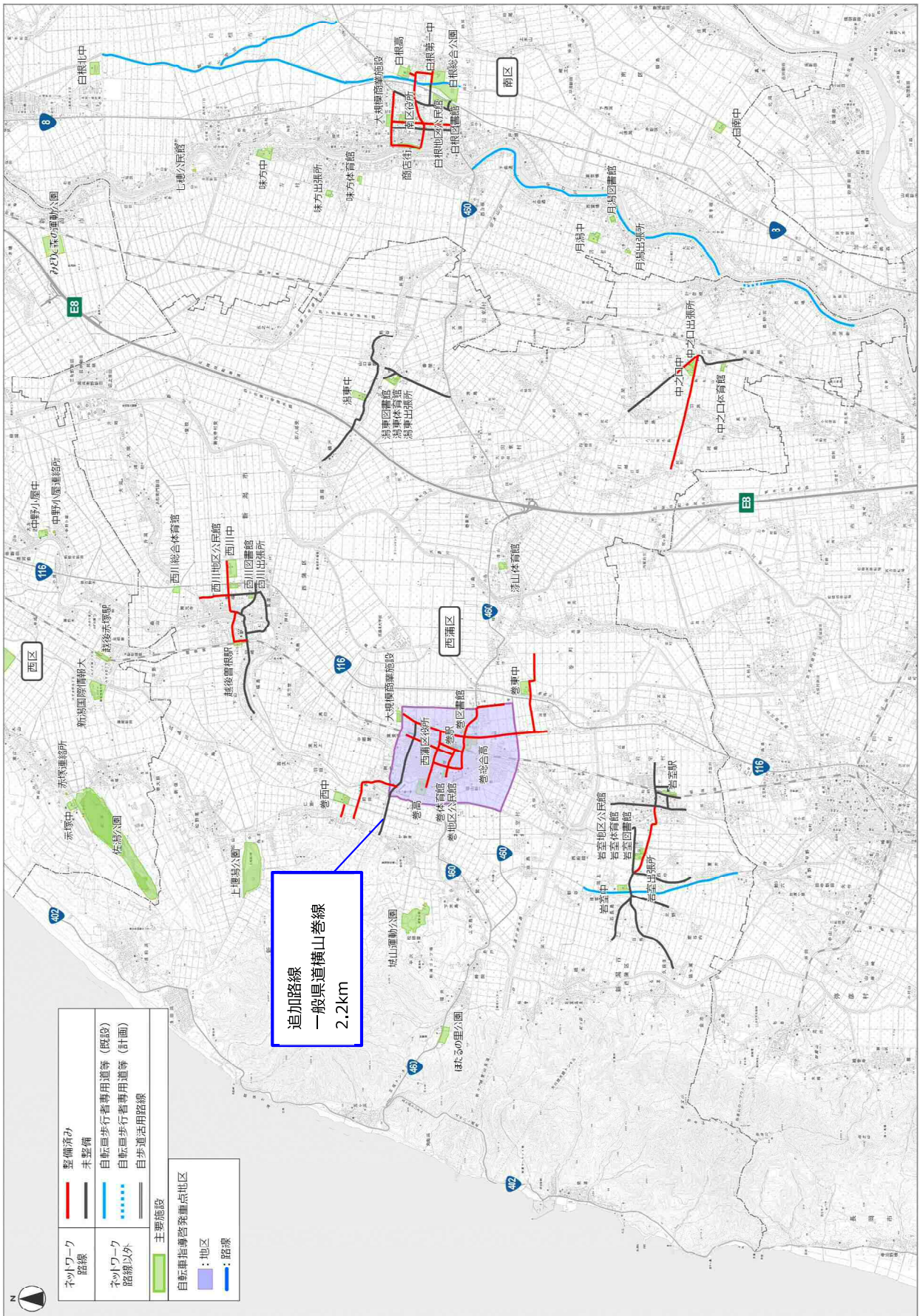


■西区





■西蒲区



参考資料

(1) 自転車のルールに関するアンケート調査

アンケート方法 : インターネット調査
 アンケート実施期間 : 令和5年10月
 アンケート回収数 : 407サンプル
 アンケート回収条件 : 現住所「新潟市」
 自転車に乗る頻度「1ヶ月に2, 3回以上」

回答者属性

1) 性別

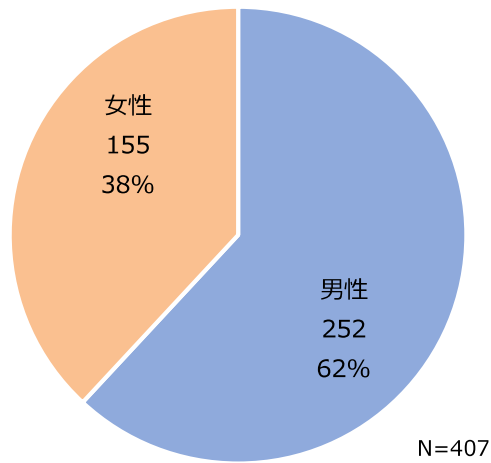


図-1 性別

2) 年代

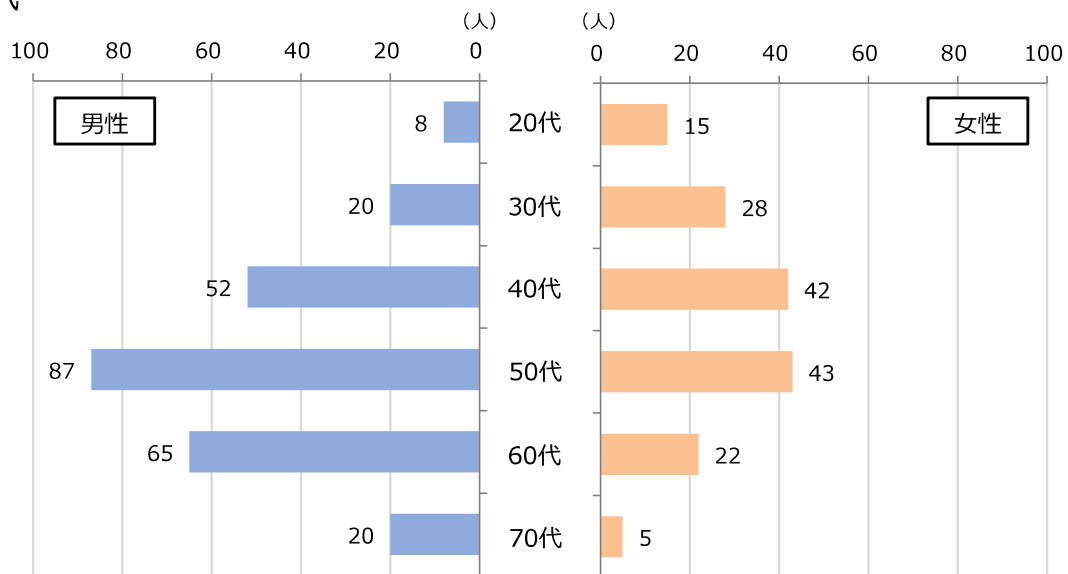


図-2 年代

- 設問1** 自転車に関するルールのうち、あなたが知っているものすべてにチェックをつけてください。(複数回答可)
- ・「自転車が原則車道の左側通行」が約9割で最も認知度が高く、「歩道を通行できる条件」が約6割で認知度が最も低いです。

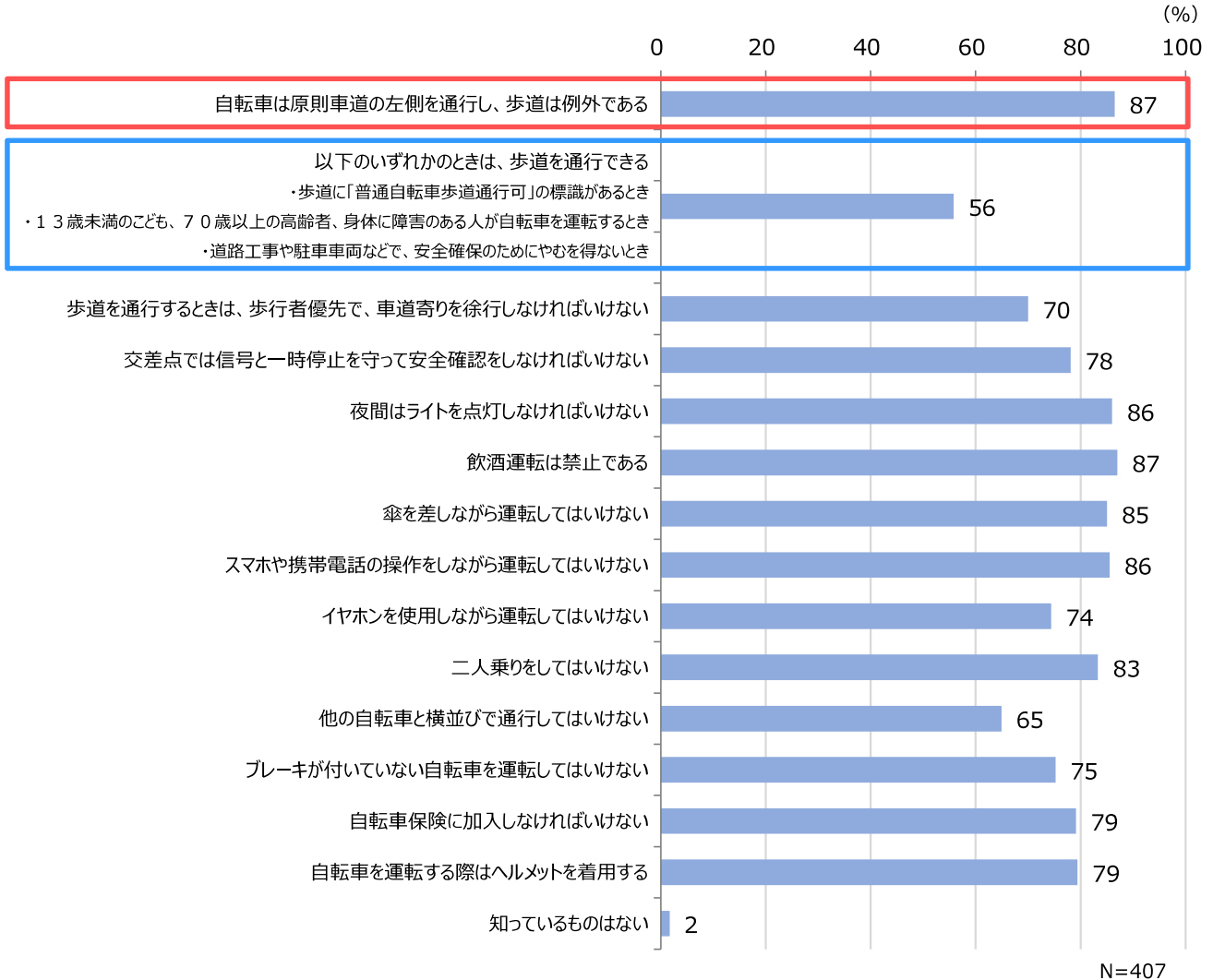


図-3 自転車に関するルールの認知度

設問2 あなたが普段自転車で走行する際、主にどこを走っていますか？

- 「車道の左側」が約7割、「歩道」が約2割を占めています。

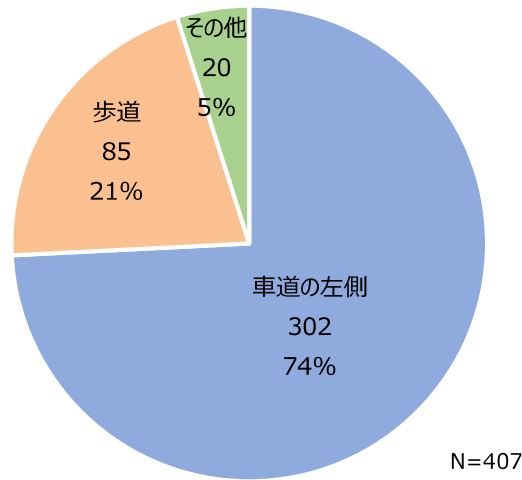


図-4 自転車で普段走行する際に主に走る場所

設問3 設問2で「歩道」と回答した人に聞きます。あなたが歩道を走行する理由を教えてください。（複数回答可）

- 「車との接触が怖いから」が約9割で最も多いです。

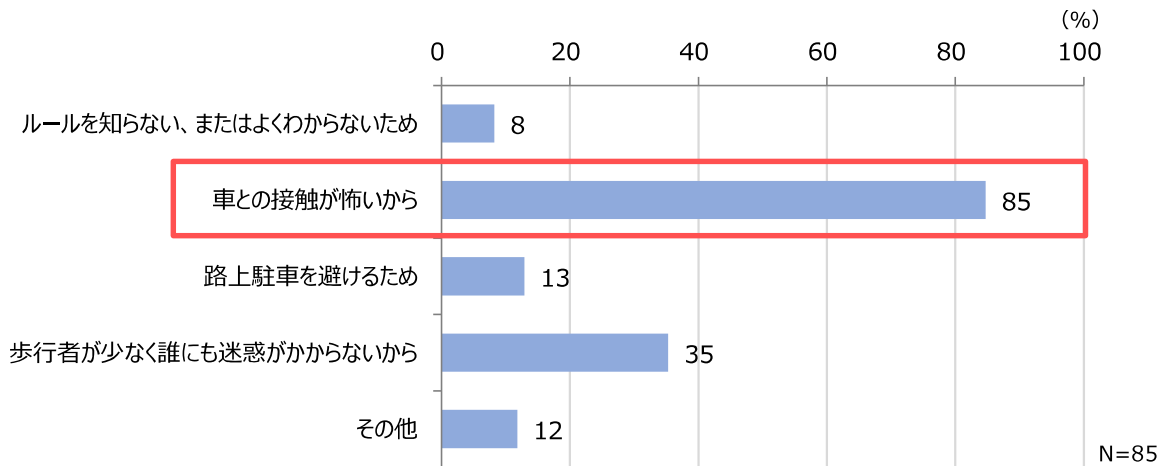


図-5 歩道を走行する理由

- 設問4** 設問2で「車道の左側」と回答した人に聞きます。あなたが自転車で車道を走行する時、どのように感じますか？（複数回答可）
- 「車との接触を怖く感じる時がある」が約8割で最も多く、次いで「路上駐車を邪魔に感じる時がある」が約5割を占めています。

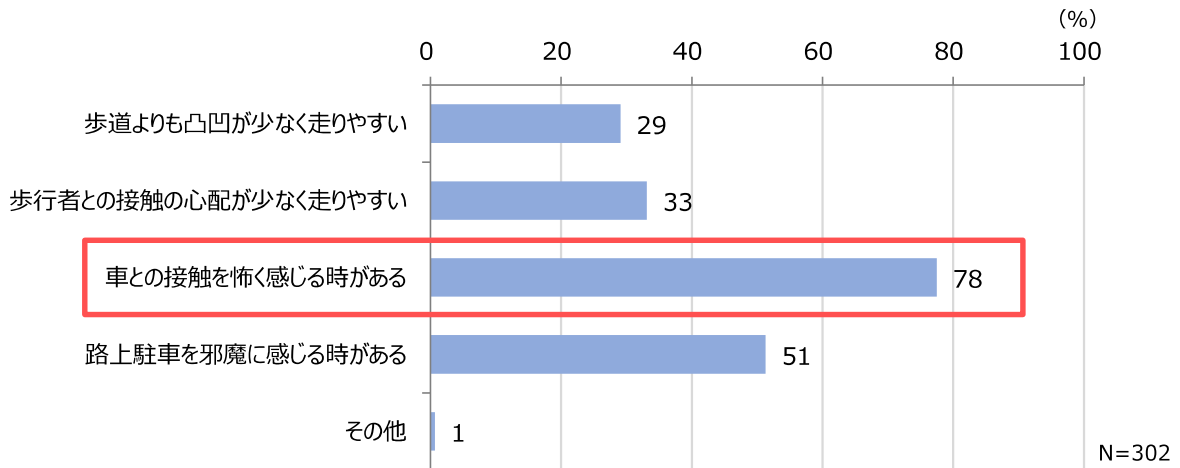


図-6 自転車で車道を走行する時に感じる事

- 設問5** 自転車走行空間についてどう思いますか？（複数回答可）
- 「正しい走る場所や方向がわかりやすい」が約5割で最も多いです。

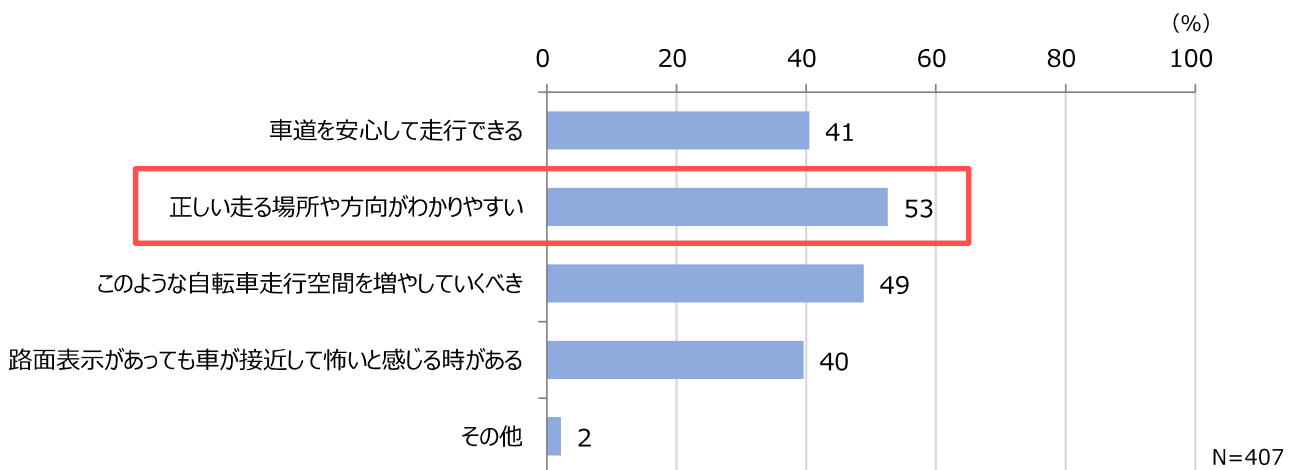


図-7 自転車で車道を走行する時に感じる事

設問6 あなたが車を運転していて、車道上での自転車運転者の行為について危ないと感じたことがあるものを選択してください。(複数回答可)

- 「交差点で一時停止や減速せずに急に飛び出す」が約7割で最も多く、次いで「スマホや携帯電話などを操作しながら走る」が約6割を占めています。

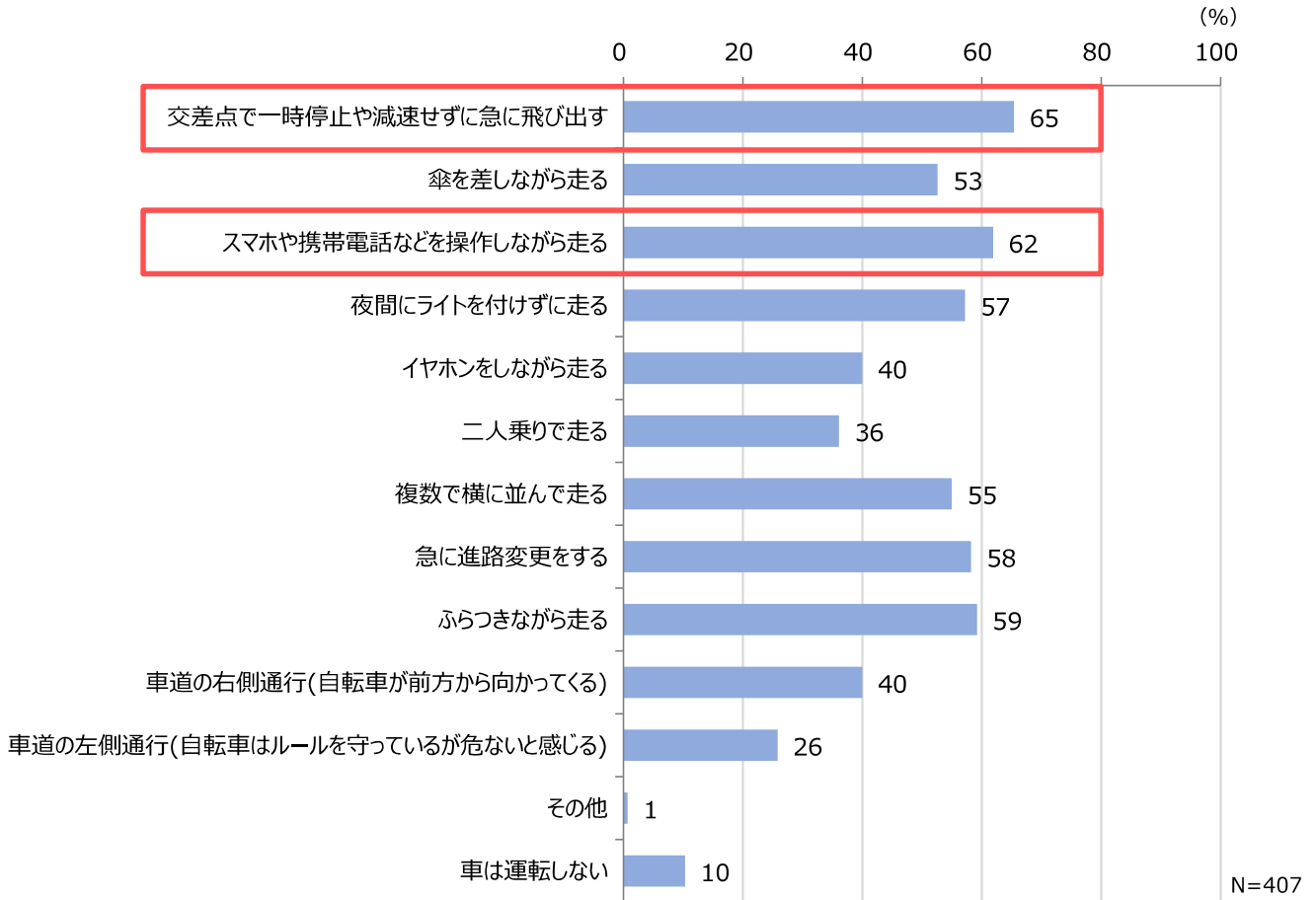


図-8 車を運転中、車道上で自転車の行為について危ないと感じたことがあるもの

設問7 あなたが車を運転していて自転車走行空間についてどう思いますか？(複数回答可)

- 「自転車が車道を走行するということを意識しながら運転できる」が約7割で最も多いです。

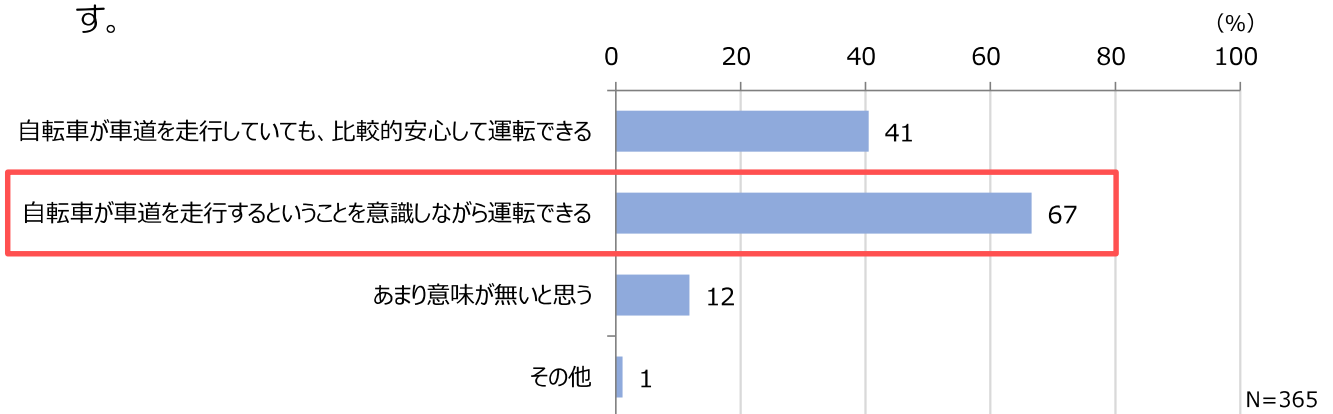


図-9 自転車走行空間について思うこと

設問8 あなたが歩いていて、自転車運転者の行為について危ないと感じたことがあるものを選択してください。(複数回答可)

- ・「歩道でスピードを緩めずに走る」が約7割で最も多く、次いで「スマホや携帯電話などを操作しながら走る」が約6割で多いです。

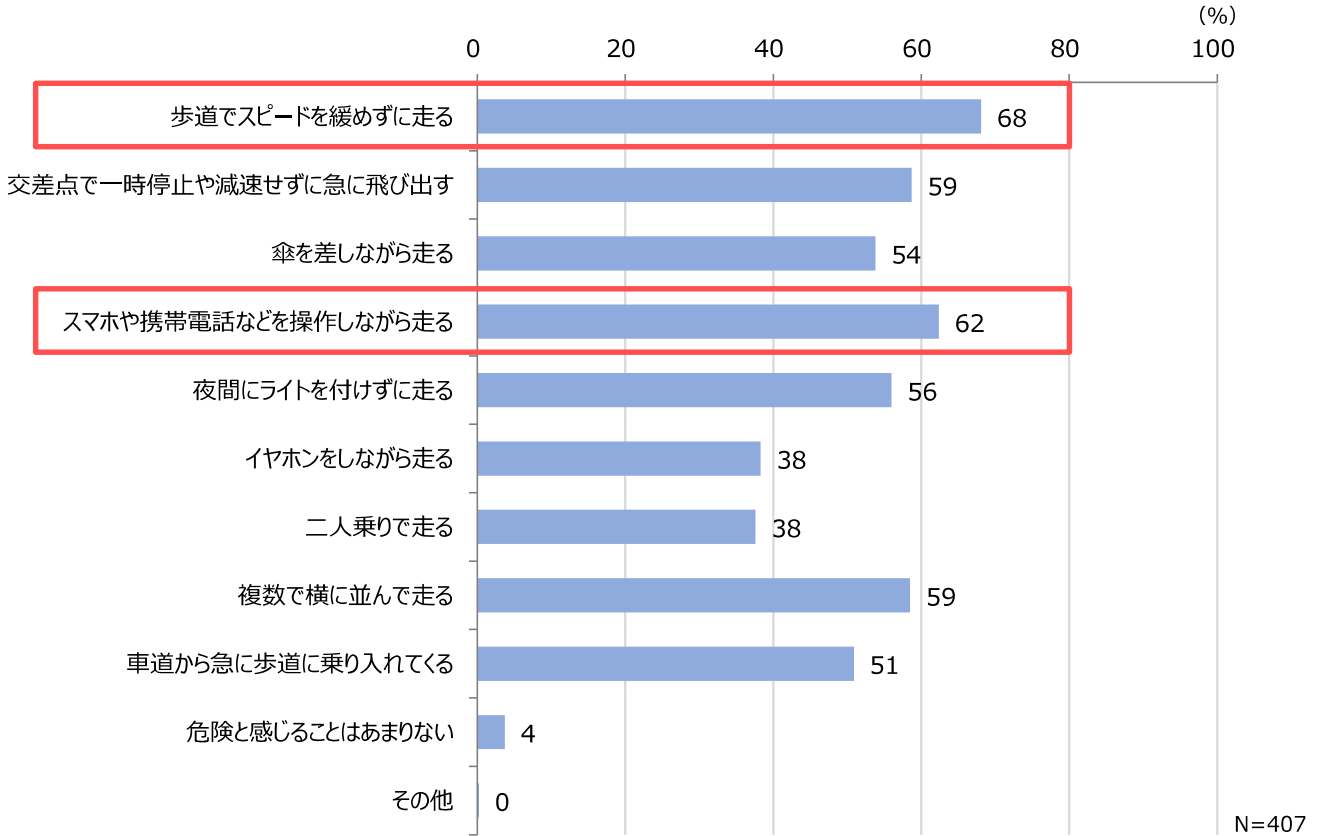


図-10 歩いている時に自転車の行為について危ないと感じたことがあるもの

設問9 あなたは自転車保険に加入していますか。

- ・「はい（自転車保険に加入している）」が約5割、「いいえ（自転車保険に加入していない）」が約4割を占めています。また、「わからない」が約1割を占めています。

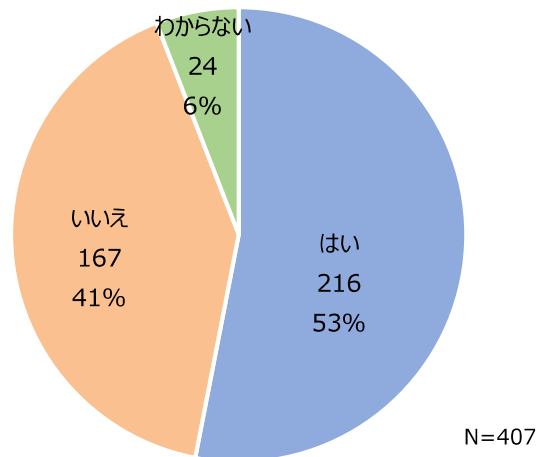


図-11 自転車保険の加入について

設問10 設問9で「いいえ」と回答した人に聞きます。今後自転車保険に加入しようと考えていますか？

- 「いいえ（今後も自転車保険に加入しない）」が約6割で「はい（今後自転車保険に加入する）」の約4割を上回っています。

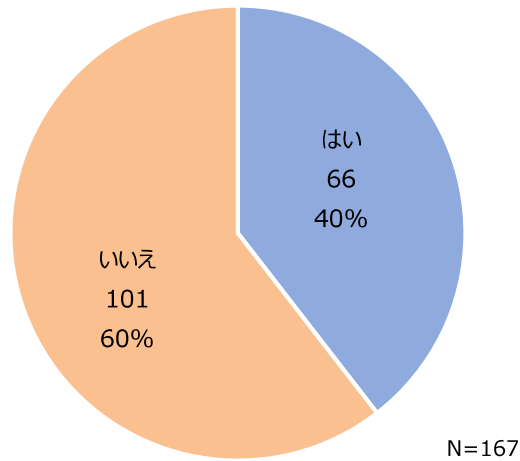


図-12 今後の自転車保険加入の意向について

設問11 あなたは、普段、自転車に乗るとき、ヘルメットを着用していますか？

- 「いいえ（ヘルメットを着用していない）」が約8割で「はい（ヘルメットを着用している）」の約2割を上回っています。

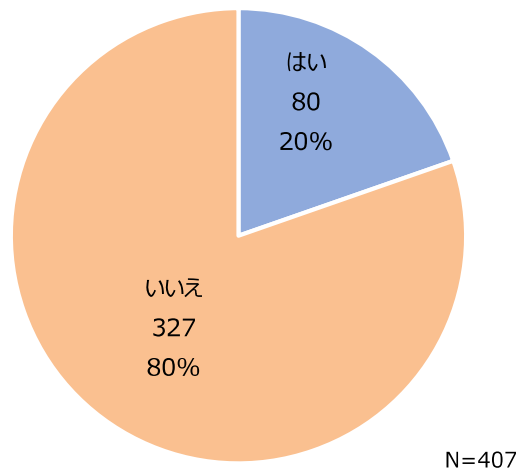


図-13 ヘルメットの着用について

- 設問12** 設問11で「いいえ」と回答した人に聞きます。今後ヘルメットを購入、着用しようと考えていますか？
- 「いいえ（今後もヘルメットを購入、着用しない）」が約6割で「はい（今後ヘルメットを購入、着用する）」の約4割を上回っています。

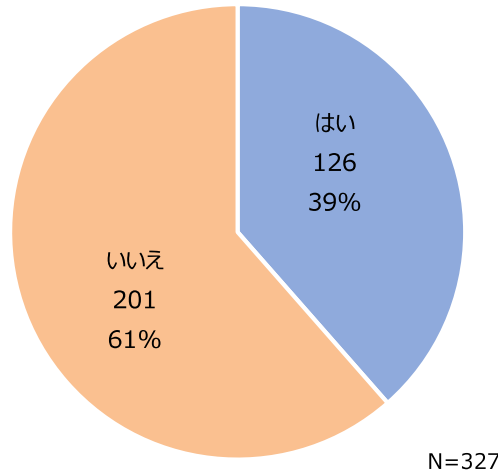


図-14 今後のヘルメット購入、着用の意向について

- 設問13** 設問12で「いいえ」と回答した人に聞きます。ヘルメットを着用しない理由を選択してください。（複数回答可）
- 「義務では無いから」が約5割で最も多いです。

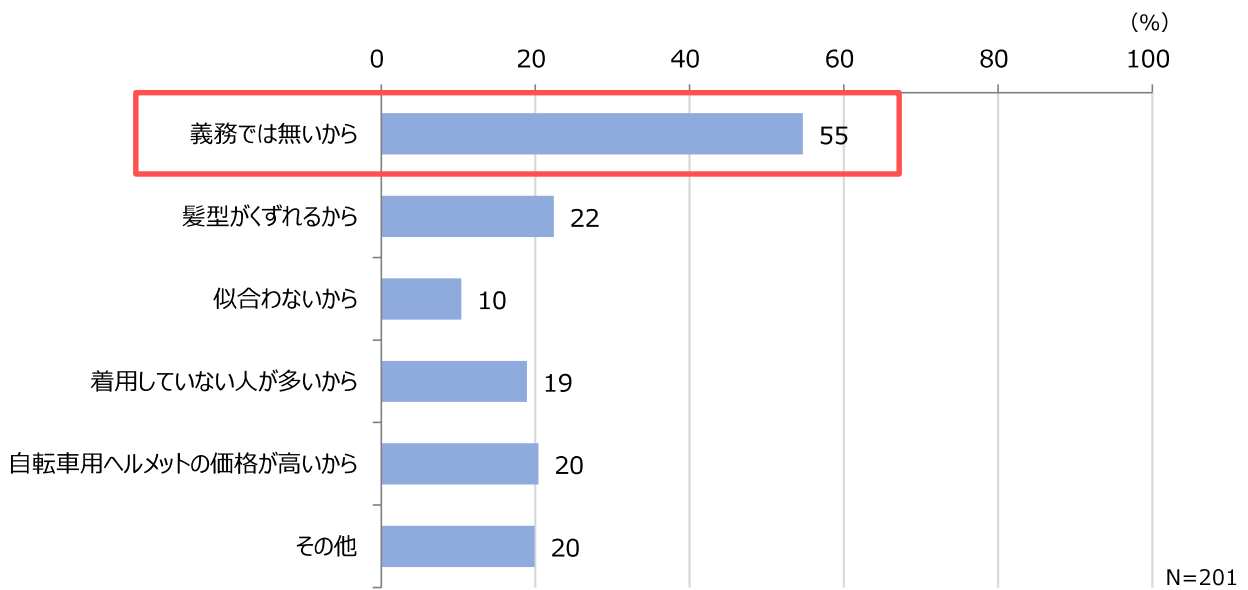


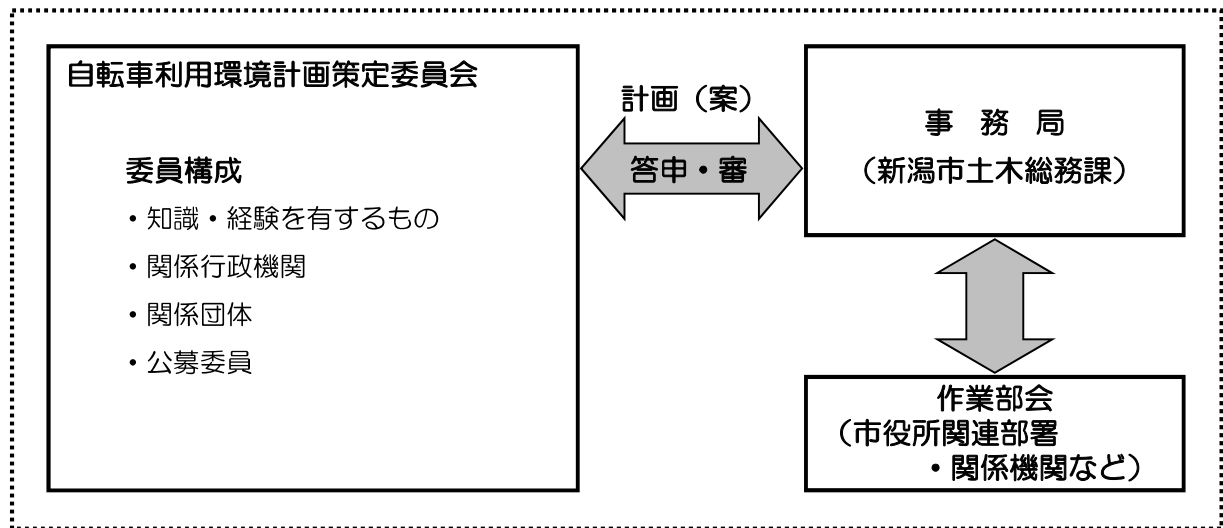
図-15 ヘルメットを着用しない理由について

(2) 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、以下の策定体系とします。



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します。

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 とらひで</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。

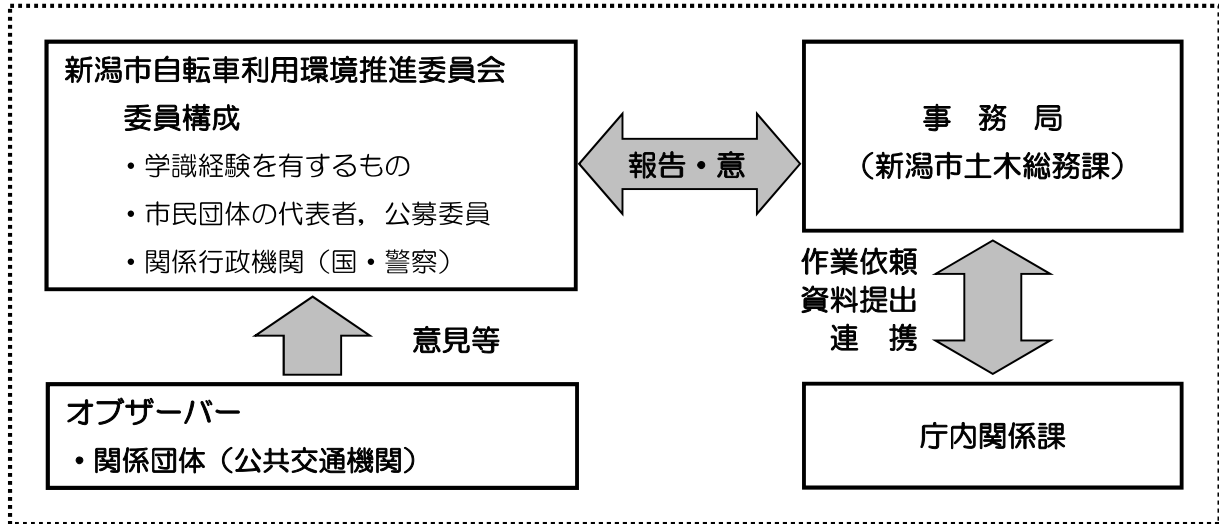
別表1 新潟市自転車利用環境計画策定委員構成

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（平成25年度～平成30年度）

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います。「新潟市自転車利用環境推進委員会」を開催し、以下の体系とします。



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します。

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します。

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 あきひこ 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 止良
	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	ましま 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）

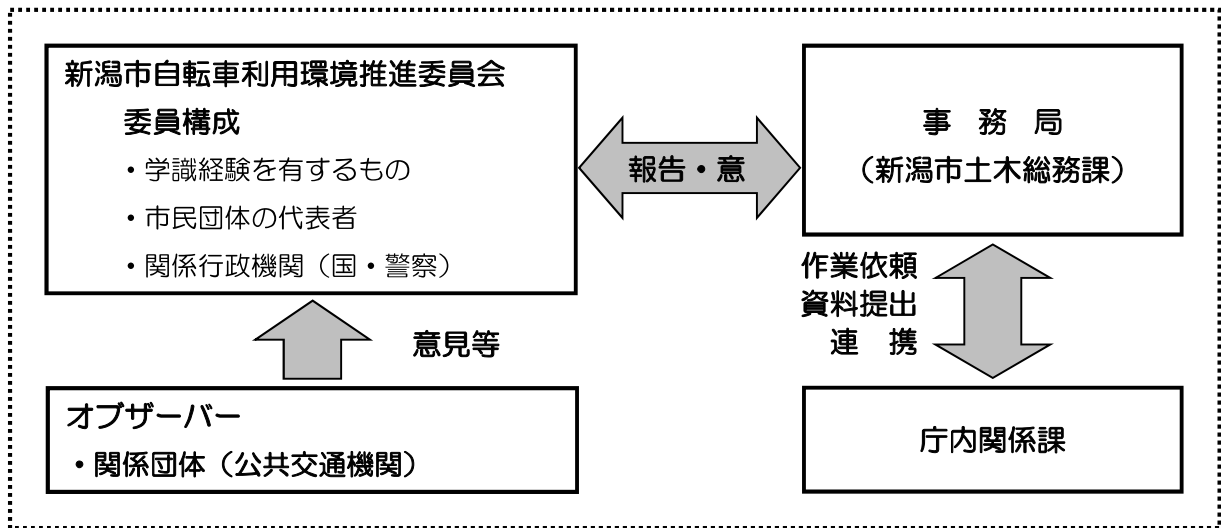
3 この要綱は、平成29年10月13日から施行する。

3) 新潟市自転車利用環境推進委員会（令和4年度～）

①新潟市自転車利用環境推進委員会の設置

「新潟市自転車利用環境計画」（平成22年3月策定、平成31年3月改訂）について、計画の達成度の評価、および計画の改定を検討するにあたり、学識経験者、関係団体、関係行政機関などからの幅広い意見を聴取し、意見交換を行います。

「新潟市自転車利用環境推進委員会」を開催し、以下の体系とします。



②新潟市自転車利用環境推進委員会の構成員（令和4,5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します。

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 岩佐 明彦 <small>いわき あきひこ</small>
	茨城大学理工研究科 名誉教授	金 利昭 <small>きん としあき</small>
団体代表	NPO法人 自転車活用推進研究会 理事長	小林 成基 <small>こばやし しげき</small>
	「自転車のまち”新潟”」の会 会長	岩間 正吉 (R4) 涌井 秀行 (R5) <small>いわま まさよし わくい ひでゆき</small>
	一般社団法人 にいがたレンタサイクル 代表理事	高橋 正良 <small>たかはし まさよし</small>
	新潟ゆとりロード協議会 委員	栗山 靖子 <small>くりやま やすこ</small>
	NPO法人 まちづくり学校 事業推進部 コーディネーター	中村 美香 <small>なかむら みか</small>
	新潟県交通安全協会女性部長	磯野 弘子 <small>いその ひろこ</small>
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 調査課長	一丸 結夢 (R4) 水道 龍次 (R5) <small>いちまる ゆうむ すいどう りゅうじ</small>
	新潟県警察本部交通部 交通規制課長	中川 建市 <small>なかがわ けんいち</small>
その他市長が 必要と認める者	NPO法人はぐハグ 副理事長	今井 麻奈美 <small>いまい まなみ</small>
	フリーアナウンサー	真木 美智代 (R4) <small>まき みちよ</small>
	ライフカラープランナー	増子 和美 <small>ますこ かずみ</small>
オブザーバー		
区分	現職等	氏名
関係団体 (公共交通機関等)	東日本旅客鉄道(株)新潟支社 総務部 企画戦略室長	吉田 勤 <small>よしだ つとむ</small>
	新潟交通株式会社乗合バス部 運転保安課長	金子 英一 <small>かねこ ひでかず</small>
	「自転車のまち”新潟”」の会 会員	岩間 正吉 (R5) <small>いわま まさよし</small>
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（令和4,5年度）

（目的）

第1条 新潟市自転車利用環境計画（以下「計画」という。）の推進にあたり、次に掲げることについて、市民、関係行政機関、関係団体、学識経験者からの幅広い意見を聴取し、多方面から意見交換を行いながら検討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。

- （1）計画の達成度評価に関すること
- （2）計画の改訂に関すること
- （3）そのほか、委員会が必要と認めること

（開催期間）

第2条 委員会の開催期間は、令和6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）市民団体の代表者
- （3）関係行政機関の職員
- （4）その他市長が必要と認める者

（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。

2 委員は、再任されることができる。ただし、在任期間が令和6年3月31日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 委員長が欠席の場合は、あらかじめ委員長の指名する委員がその職務を代理する。

（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、原則公開とする。ただし、新潟市情報公開条例第16条の規定により非公開とすることができる。

（庶務）

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、令和4年11月8日から施行する。
- 2 この要綱は、令和6年3月31日限り、その効力を失う。

(3) 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します。

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

④R6.3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
令和5年1月17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"> これまでの経緯と達成度の評価 次期計画の方向性 次期計画策定までの流れ
令和5年8月30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"> 第1回委員会の意見に対する資料等の提示 次期計画の方向性について 具体的な施策メニューの検討に向けたアンケート(案)について
令和5年12月25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"> 自転車のルールに関するアンケート調査結果 計画改訂のポイント 新潟市自転車利用環境計画(案)
令和6年2月13日 ～ 令和6年3月14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

(4) 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、平成30年に閣議決定された自転車活用推進計画ですが、その後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月28日に第2次自転車活用推進計画が閣議決定されました。

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します。

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
2025年度（令和7年度）まで	2030年度（令和12年度）まで

2) 主な現状と課題

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"> ○地球温暖化や渋滞対策を進める上で自家用車利用を自転車利用への転換が必要 ○MaaS等デジタル化の進展を見据えた支援方策検討の必要性 ○新たな低速小型モビリティの登場 ○生活習慣病の予防による健康寿命の延伸 ○こどもの体力・運動能力は依然として低く、二極化 ○外国人観光客のニーズが体験型観光へと変化 ○インバウンドの需要回復を見据えた自転車を活用した観光地域づくりが必要 ○死亡事故の約8割を占める自転車の法令違反 ○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進が重要 ○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が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車走行空間の整備延長の伸び悩み ○自転車走行空間未整備の計画路線が残存 ○路上駐輪が一定数残存 ○自転車の利用割合が低下 ○通行区分順守率が低水準 ○新潟市の一人当たりのCO₂排出量が多い ○新潟市の人口は減少傾向、高齢化率は増加傾向 ○自転車死亡事故の増加 ○全事故に占める自転車事故の割合は横ばい、全国的には増加傾向 ○中高生の自転車事故の割合が多い ○新潟県において自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化

3) 目標及び実施すべき施策

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を推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指し、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。

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. 自転車活用推進計画の策定及び施策の着実な実施				
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地方公共団体における自転車活用推進計画への自転車ネットワークの明示 ③既往の自転車走行空間整備事例における効果の分析や課題の抽出	●	—	—	—
2. 快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進				
①全国的な計画の策定と当該計画に基づいた整備の推進 ②ガイドラインの見直し ③「自転車通行帯」の各地方公共団体の条例への位置づけの促進 ④既往の自転車走行空間整備事例における効果の分析や課題の抽出 ⑤道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用 ⑥自転車に関する情報のオープンデータ化 ⑦地球温暖化防止に関する広報啓発の実施	●	●	●	●
3. 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				
①路外共同荷さばき駐車場の整備等の路上荷さばき対策の推進 ②中央帯・植樹帯の活用等による弾力的な自転車通行空間の確保 ③パーキング・メーター等の撤去の検討 ④停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討 ⑤違法駐車取締りの積極的な推進 ⑥違反車両の使用者の責任を問う現行制度を適切に推進	—	—	—	●
4. シェアサイクルの普及促進				
①ガイドラインのとりまとめ及び地方公共団体への周知 ②シェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援 ③サイクルポートの設置の推進 ④シェアサイクルサービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備の促進 ⑤災害時のシェアサイクルの活用	●	—	—	●
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進				
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	—	●	—	—
6. 情報通信技術の活用の推進				
①自転車プローブデータの活用による計画策定等の取組に対する支援 ②自転車に関する情報のオープンデータ化(再掲) ③シェアサイクルの自転車再配置へのAI技術等の活用 ④シェアサイクル等新しいモビリティサービスのMaaSにおける活用支援 ⑤「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」の周知	—	●	—	●
7. 生活道路対策や無電柱化と合わせた自転車通行空間整備				
①まちづくりと連携した自転車施策の推進 ②ほこみち等における回遊性の向上や自転車通行空間の整備の促進 ③ゾーン30の整備等の生活道路における交通安全対策の実施 ④無電柱化と合わせた自転車通行空間の確保	●	—	—	●

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

自転車競技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
8. 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	—	—	—	—
9. 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やサイクルスポーツ振興の推進 ①既設競輪場や公園等の有効活用の促進 ②自転車の多様性を踏まえた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	—	—	—	—
10. 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自転車を活用した好事例の情報収集及び情報の発信 ③自転車を利用した健康増進に関する科学的知見の収集及び広報啓発の推進	—	—	—	●
11. 自転車通勤の促進 ①「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの周知、広報啓発の強化 ②企業等による自転車通勤制度の導入の促進 ③国の機関における駐輪場の整備、サイクルポートの設置	—	—	—	●

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、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた持続可能な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
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ①国際会議の誘致・開催に向けた検討 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	—	—	—	—
13. 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サイクリングルートの整備及び国内外のサイクリストの誘客 ②横断的な協議機関の設置の促進による自転車通行空間整備の推進 ③好事例の共有によるサイクルトレイン等の実施拡大 ④道の駅や鉄道駅等のサイクリスト受入サービスの充実 ⑤サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの充実 ⑥森林を有する地域が連携・協働したコース整備等の取組事例の収集・発信	●	—	—	●

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、交通ルールの順守を徹底し、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、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

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
14. 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改正及び情報提供の実施 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	—	—	—	—
15. 安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及				
①高齢者等が安全・快適に自転車を利用できる技術・製品開発の支援 ②自転車の多様性を踏まえた走行環境の在り方に関する検討(再掲) ③タンDEM自転車の公道走行に関する検討(再掲)	—	—	—	—
16. 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自転車安全整備士に係る資格試験への支援 ②自転車技工士・自転車安全整備士の受験要件の緩和等に関する検討 ③消費者に対する適切な自転車の購入の支援	—	—	—	—
17. 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形態に合わせた通行ルールの広報啓発 ⑧国及び地方公共団体職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高齢者等が安全・快適に自転車を利用できる技術・製品開発の支援(再掲) 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関係機関と連携した指導啓発活動や警察による指導取締の実施 ⑬自動車運転免許更新時講習における自転車の交通ルールの周知 ⑭高齢運転者に対する自転車交通ルールの周知	—	—	—	●
18. 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の支援 ②未就学児及び児童への効果的な交通安全教育や保護者の安全意識向上 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	—	—	—	●
19. 自転車活用推進計画の策定及び施策の着実な実施(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地方公共団体における自転車活用推進計画への自転車ネットワークの明示(再掲) ③既往の自転車走行空間整備事例における効果の分析や課題の抽出(再掲)	●	—	—	—

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
20. 快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)				
①全国的な計画の策定と当該計画に基づいた整備の推進(再掲) ②ガイドラインの見直し(再掲) ③「自転車通行帯」の各地方公共団体の条例への位置づけの促進(再掲) ④既存の自転車走行空間整備事例における効果の分析や課題の抽出(再掲) ⑤道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用(再掲) ⑥自転車に関する情報のオープンデータ化(再掲)	●	●	●	—
21. 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の観点からの見直し ②地方公共団体における災害時の自転車活用の促進 ③災害時のシェアサイクルの活用	—	—	●	—
22. 自転車損害賠償責任保険等加入の促進				
①自転車損害賠償責任保険等加入を義務付ける条例制定の促進 ②自転車損害賠償責任保険等加入の必要性等に関する情報提供の実施 ③経済団体等を通じた企業の自転車損害賠償責任保険等加入促進の広報 ④自転車小売事業者等における自転車購入者への加入の促進	—	—	—	●

(5) 用語解説集

※1 自転車 (P1)

本計画において定義する自転車は、道路交通法第63条の3に規定する「普通自転車」とします。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないものを指します。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されています。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190 センチメートル
 - ロ 幅 60 センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 4輪以下の自転車であること。
 - ロ 側車を付していないこと。
 - ハ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

※2 CO₂排出量 (P7、P11)

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1.2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 運輸部門 (P11)

環境省が公表している温室効果ガス排出量推計値における部門別のCO₂排出量のうち、運輸部門のCO₂排出量のことです。旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶におけるCO₂排出量の合算値であり、各市町村の保有車両数より推計して算出されます。なお、鉄道・船舶における排出量は運輸部門の1割以下であり、9割以上を旅客自動車、貨物自動車が占めます。

※4 自転車指導啓発重点地区・路線 (P18、P39、P54、P67)

自転車指導啓発重点地区・路線とは、歩道上における自転車と歩行者の交錯や、自転車交通ルール違反等の実態から自転車関連事故が発生し、又は発生が懸念され、県警察が重点的・計画的に指導啓発活動等を実施する場所のことです。

※5 アウトプット指標・アウトカム指標（P19、P20、P26）

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。

これまでの計画では、「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した。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、5つの指標を設定していました。これは施策の効果、成果として現れるものであるため、これまでの計画では「アウトカム指標（成果指標）」と呼んでいました。

※6 新潟市自転車走行空間ガイドライン（P20、P65、P66）

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）

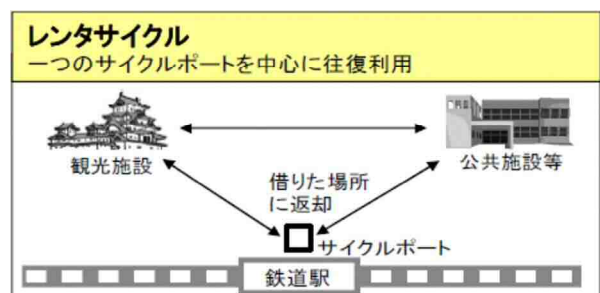
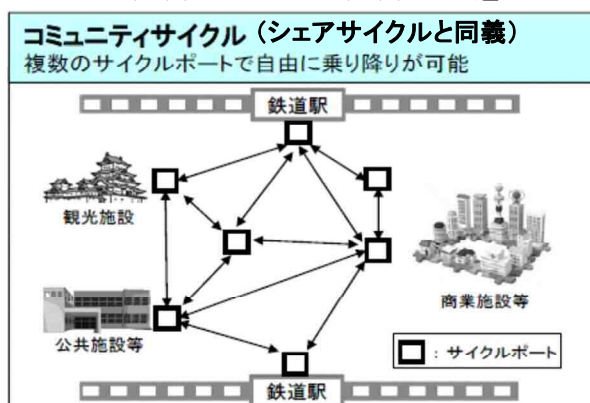
④矢羽根型路面表示やピクトグラムの設置基準

※7 シェアサイクル、レンタサイクル（P25、P37、P51、P52、P58、P64）

○シェア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、シェアサイクルとは、「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。

■シェア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2kmシェアサイクル」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「シェアサイクル」に分類されます。

各区で展開しているレンタサイクルは1つのサイクルポートを中心に往復利用するため、「レンタサイクル」に分類されます。

※8 交通手段分担率 (P26)

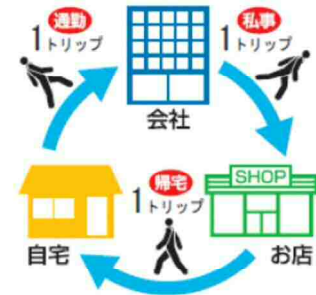
本計画で用いた交通手段分担率は、新潟市内都市交通特性調査の結果を活用しています。交通に関する調査は、通常、1日の人の動きに着目して以下の項目等を調査します。

○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。

右の例では、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。



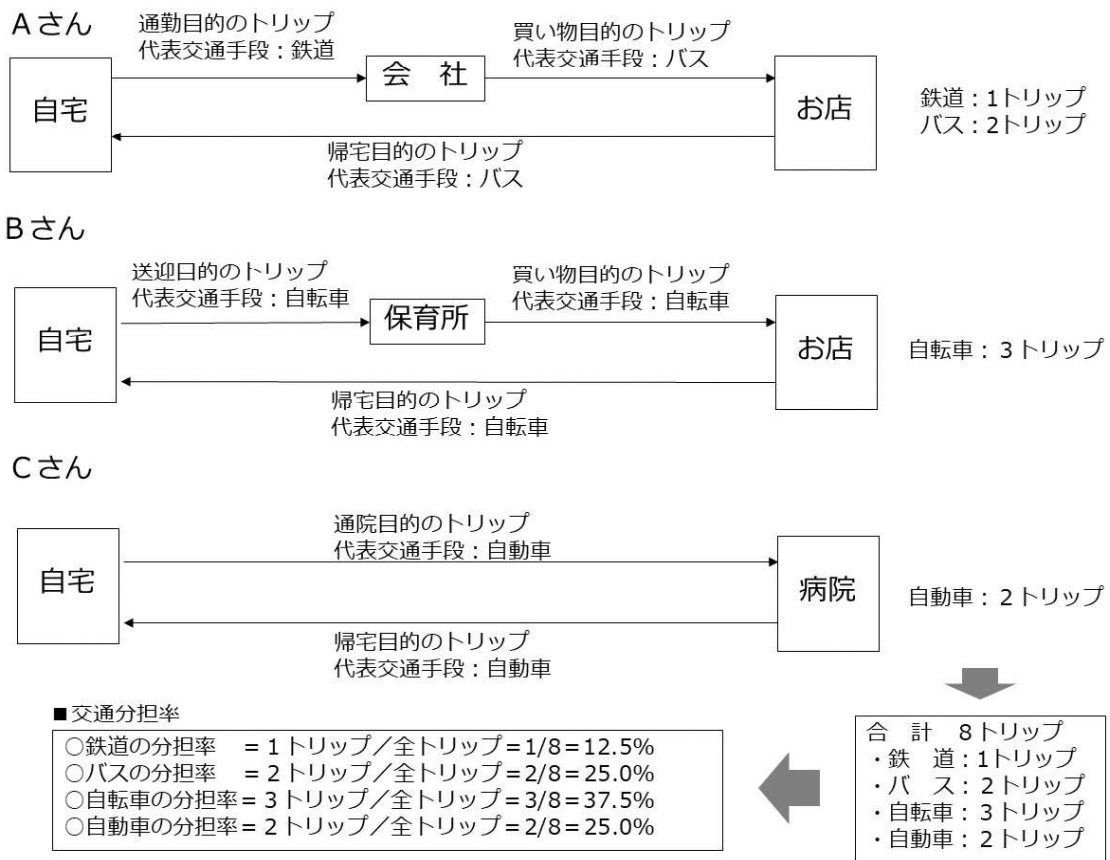
○交通手段分担率

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)



※9 モビリティ (P35)

モビリティ (Mobility) は、本来「(体の) 動きやすさ、機動性」や「(社会などの) 流動性、移動性」を意味する英単語です。近年自動車メーカーをはじめとする交通関連事業者が移動や輸送に結び付けて使用する例が多く、モビリティといえば人の移動やモノの輸送などを指すことが多くなっています。

※10 サイクルイベント (P37、P52、P60、P64)

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」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、市内外から多数の参加が見込まれる「新潟シティライド」や「新潟ヒルクライム」、各区で開催しているもので江南区の「いい汗 いい食 江南健幸ライド」、中央区の「ぐるっとサイクルツーリズム」があります。

※11 GISデータ (P44)

GIS (Geographic Information System : 地理情報システム) で使用されるデータのことです。各データが位置情報を持っており、GISソフトを使って可視化などを容易に行うことができます。

※12 オープンデータ (P44)

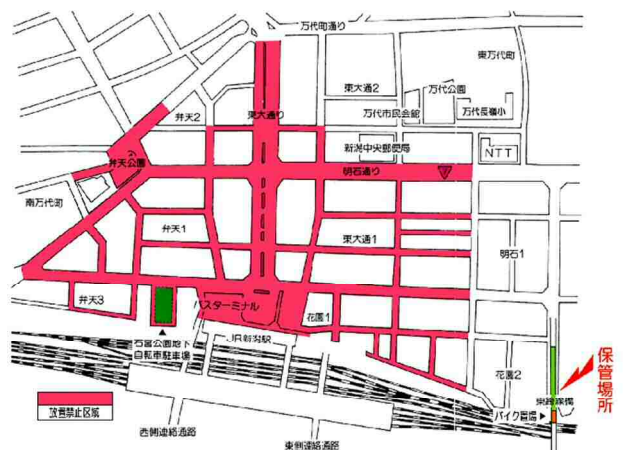
国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用 (加工、編集、再配布等) できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータのことです。

1. 営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの
2. 機械判読に適したもの
3. 無償で利用できるもの

※13 放置禁止区域 (P48、P49、P50)

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



※14 スケアード・ストレイト教育技法 (P53)

スタントマンが、実際に事故が起こる様子を再現し、強烈な恐怖を感じるにより交通安全のルールを守り適切な行動をとるよう促す方法をいいます。

※15 PDCAサイクル (P62)

「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。

※16 DID地区 (人口集中地区) (P65)

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域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。