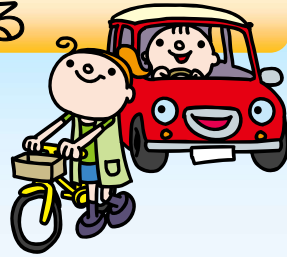


1. 基本方針

自転車利用環境計画のビジョン

歩行者、自転車、自動車が安全で安心して
共存できる道路空間を構築する

歩行者に十分配慮し、環境問題や健康増進、更にスポーツ面からも有効な交通手段として活用を期待できる、自転車を活かしたまちづくりを進めるため、歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる道路空間を構築する。



【はしる ～走行空間計画～】

自転車で気軽に楽しく“はしる”まち新潟

<基本方針>

- 自転車が安全に快適に走行できる連続した走行空間ネットワークの形成を図る。
- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築する。

<計画の考え方>

- 駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定する。
- 自転車は車道の左側通行を基本とし、「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」に基づくこととする。
- 実行計画に基づいた計画的な整備を実施する。

【しくみ ～放置自転車対策～】

“しくみ”をつくり、歩行者にやさしく、風景にとけ込むまち新潟

<基本方針>

- 都市景観の維持及び緊急時の活動の妨げにならないよう路上放置自転車を削減する。
- 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。
- ~~適切な交通手段への誘導を行う。~~
- **放置自転車を有効活用し、処分費を低減する。**

<計画の考え方>

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

【とめる ～駐輪計画～】

自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟

<基本方針>

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

<計画の考え方>

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

【まもる ～啓発活動計画～】

ルールを“まもり”、自転車に乗る人が快適に、人にやさしいまち新潟

<基本方針>

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

<計画の考え方>

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

2. 施策メニューの統合・集約

- 自転車利用環境整備の基本方針を踏まえ、「はしる」「とめる」「しくみ」「まもる」のそれぞれに対して、施策メニューを立案する。
- 施策メニューの立案にあたっては、平成26年3月の計画改訂時の22の施策メニューに対し、計画の進捗状況や自転車を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、施策メニューの統合や集約化を行い、実効性があると考えられる15の施策メニューを立案した。



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

新潟市自転車利用環境計画の改訂について

3. はしる～走行空間計画～

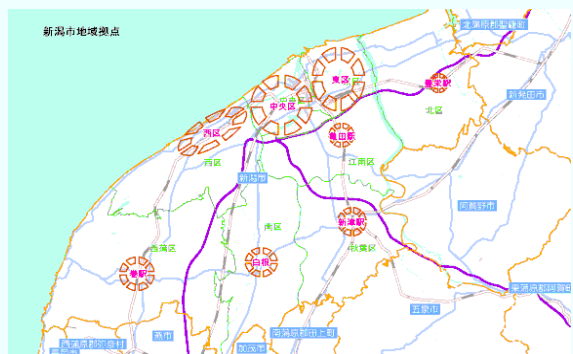
課題	対応
○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化、自転車利用のニーズの変化	○ネットワーク路線の見直し
○整備済み路線のうち、自転車歩行者道の活用区間が約3割ある	○自転車走行空間整備ガイドラインの見直し
○整備費や維持管理費の増大	○自転車走行空間整備の実行計画を作成

ネットワーク路線の見直し

<路線選定の考え方の変更>

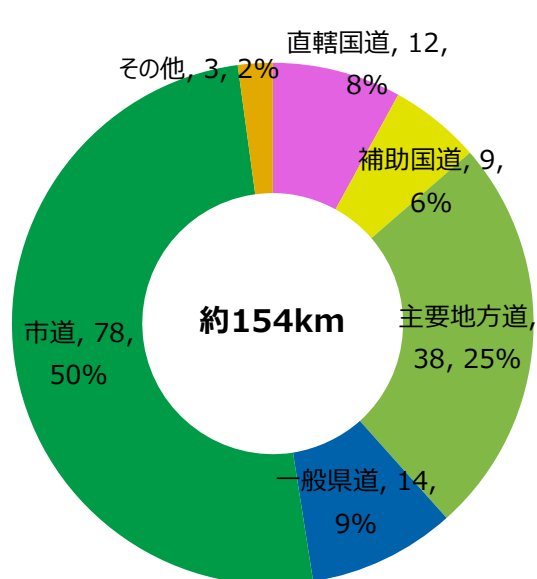
これまで

「新潟市都市計画基本方針」に定められた「都心周辺部」(中央区,東区の一部)と各区の「地域拠点」を対象地区とし、概ね3km圏内を基本に、自転車利用が多い路線、自転車でよく利用される施設を結ぶ路線を選定。



新潟市都市計画基本方針の「都心周辺部」と「地域拠点」

■ 現行ネットワーク路線の延長



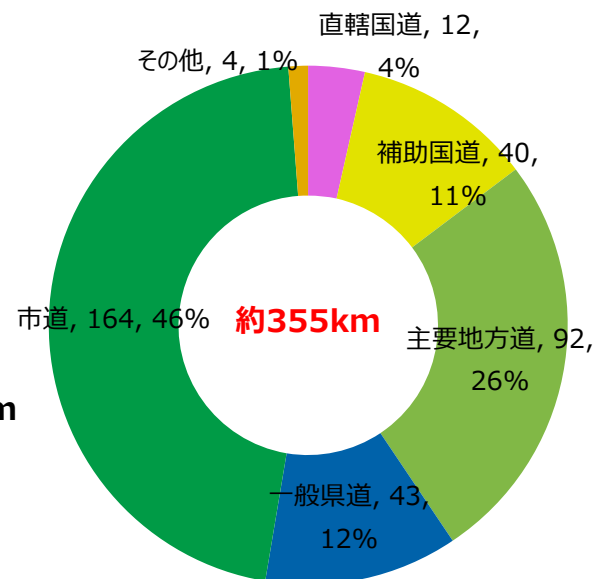
※その他は、東区、中央区の港湾道路

見直し案

市内全域を対象とし、原則として次の路線をネットワーク路線とする。

- 駅と高校や住宅街を結ぶ路線
- 大規模集客施設周辺
- 大学周辺
- 自転車通学の多い中学校周辺
- 自転車走行空間が整備済みの路線
- 新潟シティライドのロングコース設定路線

■ 見直し案のネットワーク路線の延長



※その他は、東区、中央区の港湾道路、及び北区のビュー福島潟の駐車場（シティライドのコース）

+199km

自転車走行空間整備ガイドラインの見直し

<主な見直しのポイント>

- 国のガイドラインを基本に修正
- 新潟市ガイドラインのオリジナル部分からの修正点は以下のとおり。

1. 整備形態の選定方法の変更

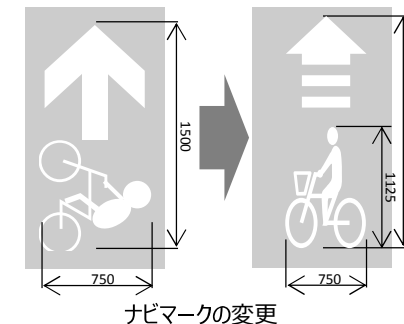
- 幅広路肩（交通規制なしのブルーレーン）は、専用通行帯と混同するため、**矢羽根に統一**
- 1車線道路はナビマークのみとしていたが、走行空間であることを明確化するため、**矢羽根+ナビマークに統一**

2. 矢羽根型路面表示の仕様の変更

- 矢羽根の長さは1. 6m→**1. 5m**、ピッチは単路部5m→**10m**に変更

3. ナビマークの仕様の変更

- 自転車ナビマークを国のガイドラインと同じ仕様へ変更
- 歩道のない道路では、路側帯に歩行者のマークを入れることを検討



自転車走行空間整備の実行計画の作成

<予算状況を踏まえた暫定整備の考え方の導入について>

- ガイドラインに基づいて走行空間整備を整備した場合、ネットワークの形成に相当の時間と費用が掛かる。
- 予算的な制約があるなか、自転車ネットワークの早期進展を目指し、矢羽根型路面表示や自転車ナビマークを必要最小限とした暫定整備を可能とする。
- 実行計画は、この暫定整備の考え方を踏まえて策定する。また、シティライドコースはレジャー用として別の整備方法を検討。

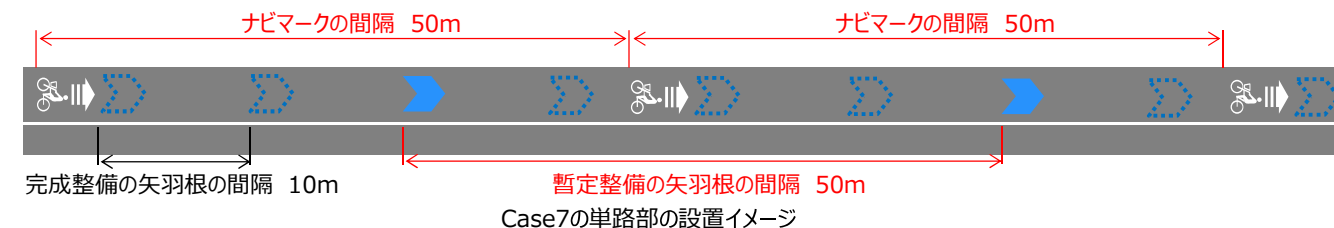
■ 概算事業費の試算

	矢羽の間隔		ナビマークの間隔		整備対象の交差点	総事業費	整備年数	シティライドコース(約100km)を除いた場合	
	交差点部	単路部	交差点部	単路部				総事業費	整備年数
Case 1	1.5m	10m	前後	50m	市道以上	16.3億円	29年	10.5億円	19年
Case 2	1.5m	20m	前後	50m	〃	10.9億円	19年	7.2億円	13年
Case 3	1.5m	50m	前後	50m	〃	7.2億円	13年	4.9億円	9年
Case 4	1.5m	なし	前後	なし	〃	6.0億円	11年	4.3億円	8年
Case 5	3.0m	10m	前後	50m	〃	14.7億円	26年	9.3億円	16年
Case 6	3.0m	20m	前後	50m	〃	9.3億円	16年	6.0億円	11年
Case 7	3.0m	50m	前後	50m	〃	5.6億円	10年	3.7億円	7年
Case 8	3.0m	なし	前後	なし	〃	4.4億円	8年	3.1億円	6年




※総事業費は、355kmのネットワークのうち、走行空間未整備の約300kmを対象に算定。路面表示のみ設置した場合（舗装修繕などは除く）

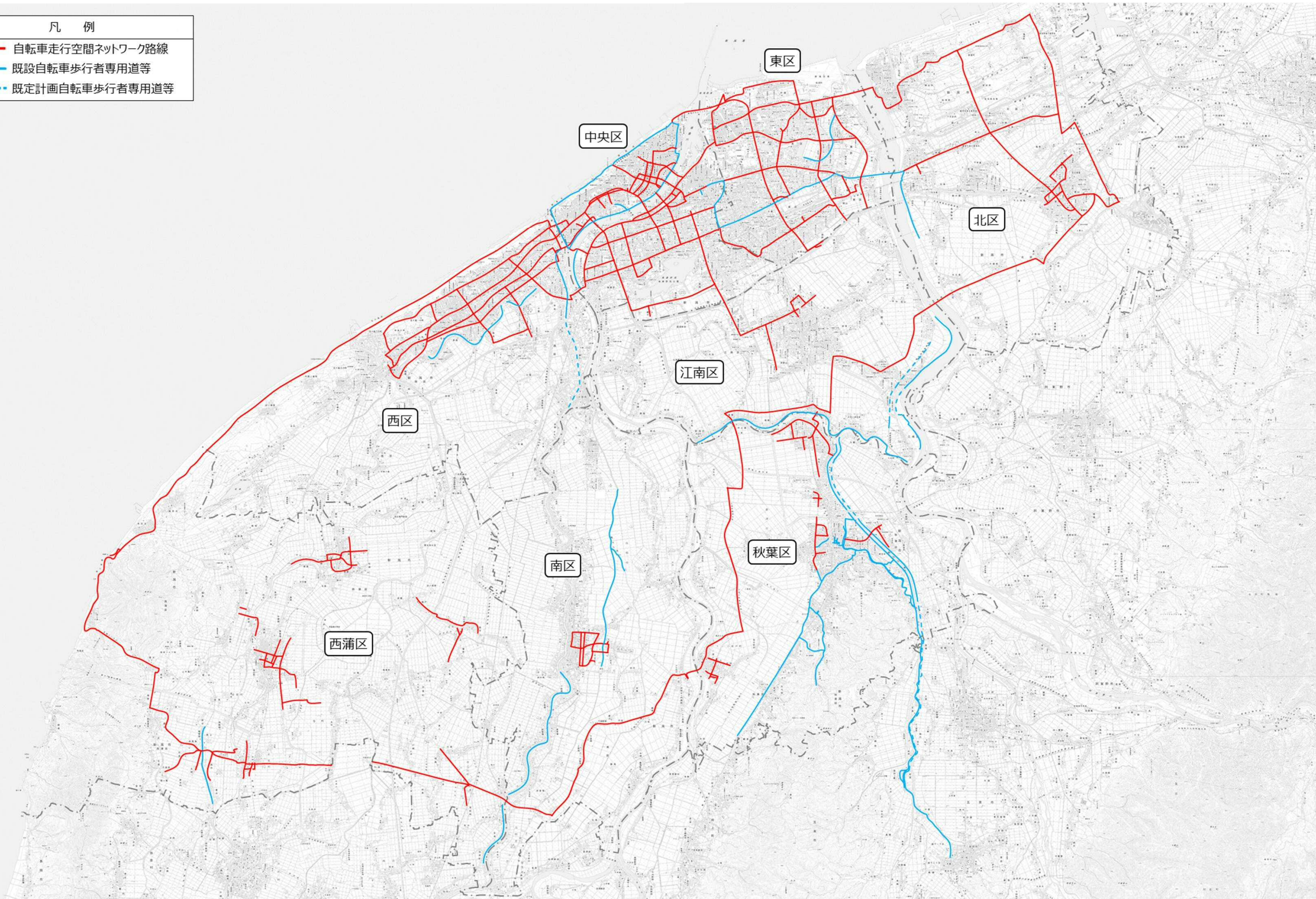
※整備年数は、H30年度予算案の約58,000千円を今後も計上した場合にかかる年数

※単価は施工実績から矢羽根20千円、ナビマーク11千円（諸経費込）と想定



新潟市自転車利用環境計画の改訂について

凡 例	
	自転車走行空間ネットワーク路線
	既設自転車歩行者専用道等
	既定計画自転車歩行者専用道等



新潟市自転車利用環境計画の改訂について

4. とめる～駐輪計画～

課題	対応
<ul style="list-style-type: none"> ○利用が集中する駐輪場や空きのある駐輪場が存在 ○古町地区では依然として路上の放置自転車が多い ○用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しい ○需要はあるものの駐輪場のないバス停が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○駐輪場の利用率向上や適正利用の促進 ○利用しやすい場所での駐輪場整備に向けた用地の確保（交通事業者、商店街、交通管理者等との連携） ○公共交通機関等と結節する位置に駐輪場を整備

計画改訂の概要

新潟駅周辺の駐輪場整備

- ・ H33年度の新潟駅高架化までに高架下駐輪場整備に向けて、**設置場所の検討**を進める。
- ・ 設置場所は利用者にとって利便性の高い場所での確保を目指す。また、駅の東側、西側のバランスに配慮する。
- ・ 併せて、**目標台数4,500台の見直し**や民間委託による整備是非や有料化についても検討する。

鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅）

- ・ 駅周辺駐輪場の駐輪実態調査を行い、調査結果に基づく駐輪需要を満足する収容台数を確保する。
- ・ 既設駐輪場の**屋根、ラック**について、設置必要箇所を整理し、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定する。

まちなかの駐輪場整備

<万代地区>

- ・ 収容台数を大幅に超過している**弁天仮設駐輪場の駐輪対策を検討**する。（道路空間再配分の検討による駐輪スペースの創出など）

<古町地区>

- ・ 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おり、中央区役所の移転、古町7番地区第1種市街地再開発（旧大和）など大きな需要変化の可能性があるため、当面見直しはしない。
- ・ ただし、路上駐輪の多い古町通6、7番町の放置自転車対策（既存駐輪場への誘導等）を実施する。
- ・ 古町7番地区第1種市街地再開発完成後の**平成32年度に駐輪実態調査を実施し、整備計画の見直し**を行う。

バス停付近の駐輪場整備

- ・ 現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握する。特に、鉄道駅がなく、バスが主な交通手段となっている西区、南区の国道8号沿いのバス停について検討する。
- ・ 調査結果を踏まえ、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定する



■：パーキングメーター駐輪場
弁天仮設駐輪場周辺（万代地区）



■ H29.8
NEXT21への中央区役所の移転
■ H31年度予定
古町7番地区第1種市街地再開発（旧大和）
古町7番地区第1種市街地再開発
古町地区の動き

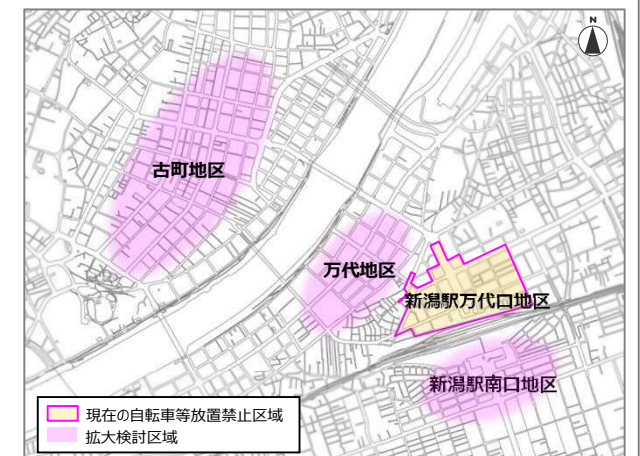
5. しゅみ～放置自転車対策～

課題	対応
<ul style="list-style-type: none"> ○撤去自転車は依然として多い ○駐輪場における長期の放置自転車が多い ○リサイクル可能な自転車の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ○放置禁止区域の拡大、撤去の強化 ○長期放置自転車削減に向けた取り組みの実行 ○リサイクルの推進に向けた取り組みの実行

計画改訂の概要

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3地区において、地区内の駐輪場を確保した後に、地元とも調整を行いながら放置禁止区域を指定する。
- ・ 放置禁止区域指定範囲内の駐輪場を対象として有料化についても検討する。



撤去の強化

<放置禁止区域内の取り組み>

- ・ 放置禁止区域内の放置自転車の撤去を行う。（警告札取付けの1～2時間程度後に撤去）
- ・ 撤去回数は、H27年度より撤去回数を増加したことで放置自転車が大幅に減少していることから現在の水準を維持する。
- ・ **体が不自由等特別な理由**があり、駐輪場から目的施設へ徒歩で向かうのが困難な方に対して、**撤去対象から除外する仕組みを検討**する。

<放置禁止区域外の取り組み>

- ・ 市営駐輪場内の放置自転車の撤去を行う。（警告札取付けの7日程度後に撤去）
- ・ 市内の高校以上の学生を対象に**卒業時期に駐輪場への自転車の乗り捨てに対する啓発活動**を実施する。
- ・ 今後使用予定のない自転車がある場合、**利用者から自転車再利用取扱業者へ連絡し、直接無償譲渡**してもらう仕組みを作る。

「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正

- ・ 過去に附置義務で設置した民間駐輪場の利用実態調査を実施し、収容台数の拡大だけでなく、縮小も含めて適正な駐輪台数を設定する。

撤去自転車のリサイクルの推進

- ・ 公用車、レンタサイクルとしての活用や自転車軽自動車商協同組合による中古自転車としての一般販売を継続実施する。
- ・ 品質劣化防止の方法を検討する。
 - ①6ヶ月間の保管期間の短縮
 - ②今後使用予定のない自転車がある場合、利用者から自転車再利用取扱業者へ連絡し、直接無償譲渡してもらう仕組みを作る
 - ③当初からリサイクルの可能性のある自転車は、屋内保管やブルーシート等で覆うことにより劣化を防ぐ
- ・ 単価契約として業者に売却を行っているが、鉄くず価格の変動により、鉄くず費としての収入と運搬費と廃タイヤ処分費の支出のつりあいが取れなくなることがあり、安定して有価化することができないことから、自転車買取に特化した県外業者との契約も含め、売却方法を再検討する。

新潟市自転車利用環境計画の改訂について

6. まもる～啓発活動計画～

課題	対応
○自転車ルールの浸透度が低い ○過度なマイカー利用 ○健幸都市づくりの推進	○自転車利用ルールの認知度向上、実行度向上 ○自転車利用の促進

計画改訂の概要

交通安全教室の開催

- 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、継続して実施する。
〔幼稚園・保育園では、歩行者目線で自転車の動きに注意することを教える。
小学校では、自転車の基本的な走行ルールを教えるとともに、歩道を走行するときのルールも教える。〕
- 中学校の実施率は増加傾向であるが未だ40%と低いことから実施率向上を図る。
〔中学校では車道走行が基本ルールであることの再認識をしてもらう。
高校では警察と連携し、実技指導やスクート・ストレイト教育法による事故の擬似体験を通じた交通安全教室を行う。〕
- 高齢者に対しては毎年100回前後の交通安全教室を開催しており、今後も継続的に実施する。
〔高齢者は、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「交通事故に合わない、起こさせない」という意識を一人ひとりに普及させる。〕
- 交通安全教室の際に、小学校、中学校の**自転車ルールの周知度を把握するためにアンケート調査などを行い、実施内容の改善**を図る。

街頭での直接指導

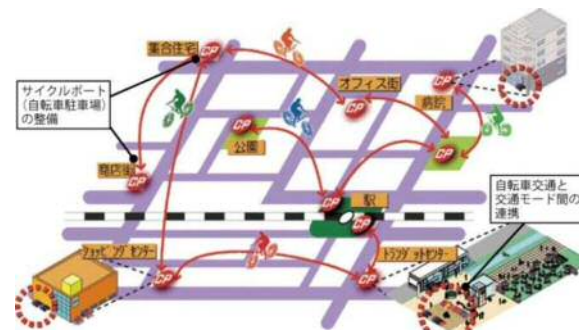
- 走行ルールに対する指導は、学校前や自転車事故が起こった箇所などから街頭指導場所を選定し、**各期の交通安全期間の実施内容の一つとして計画**する。
- 路上駐輪に対する指導は、路上駐輪が多い場所などから街頭指導場所を選定し、周辺駐輪場の場所と利用方法などを案内し、誘導を図る。
- 実施にあたっては、警察や各地区の交通安全協会等と連携する。

自転車通勤の推進

- 通勤時の自転車利用促進策を継続実施する。
〔①にいがたエコ通勤チャレンジサイト
②エコモビ推進運動
③バス&サイクリングの推進としてバス停付近の駐輪場整備〕

シェアサイクリングの推進

- 観光目的のレンタサイクル事業を継続的に実施する。
- 通勤利用も可能な**企業参入型のコミュニティサイクルの導入を検討**する。



CP サイクルポート (自転車駐輪場) ICカードシステム
【出典】(公社)日本交通計画協会資料
コミュニティサイクルの概念図

チラシやHP等による情報発信

- 各媒体ごとに情報発信したい対象や内容、更新頻度などを体系的に整理し、計画的に情報を発信する。
- 今後はドライバーに対する啓発も強化。
〔①**自動車学校や運転免許センター**での自転車走行ルールに対する啓発
②ドライバーに自転車とのすれ違い時に安全な距離を保ってもらうため、**おもいやり1.5m運動を推進** (シール配布、バスラッピング等)〕
- スマートフォンの位置情報を利用して、ネットワーク路線や注意してほしいヒヤリ箇所、駐輪場の位置がわかる市内全域の**Webマップを作成**する。
- 過年度の自転車事故発生状況から危険箇所を抽出し、看板等により現地で注意喚起。
〔<抽出基準>
①過去5年間で自転車関連の死亡事故が発生している場所
②過去5年間で5件(年1件)以上の自転車関連の事故が発生している場所
③その他、自転車の利用が特に多く事故に対する注意喚起が必要な場所〕



おもいやり1.5m運動 (愛媛県の事例)

サイクルイベントの開催

- 大規模サイクルイベントは継続実施及び拡充を図る。
〔①新潟シティライド (ロング、ミドル、ショートコース)
②新潟ヒルクライム〕
- 江南区の取り組みをモデルケースに、各地域の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を検討する。
- 自転車に親しみを感じてもらいイベントして、親子の自転車乗り方教室の継続実施及び拡充を図る。