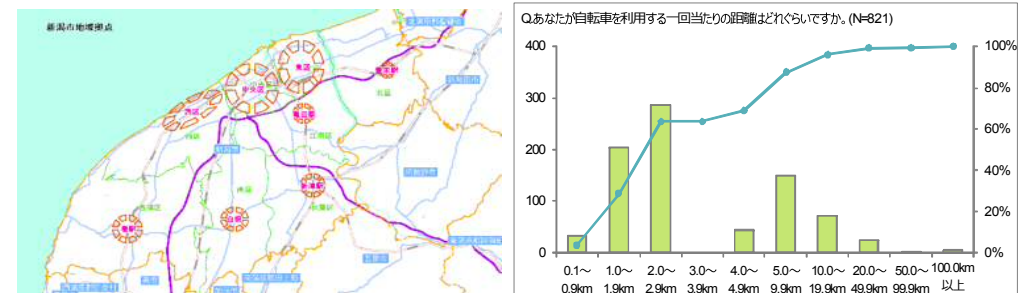


①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 ②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保

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>

①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 [最重要]

Plan 計画策定

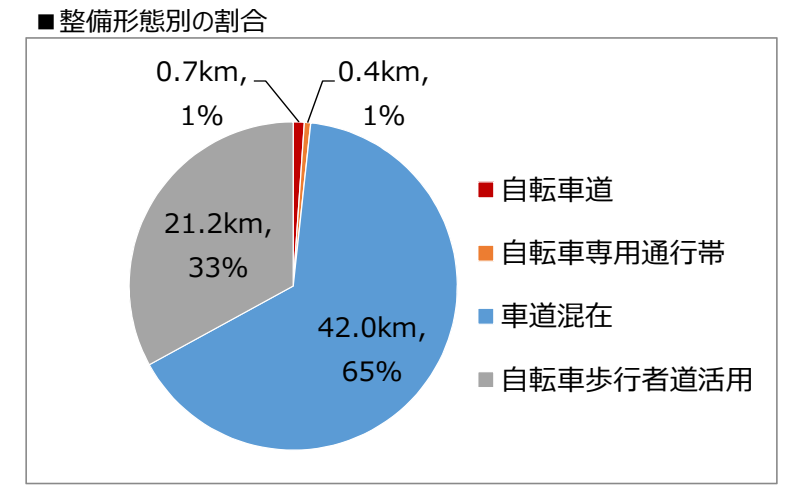
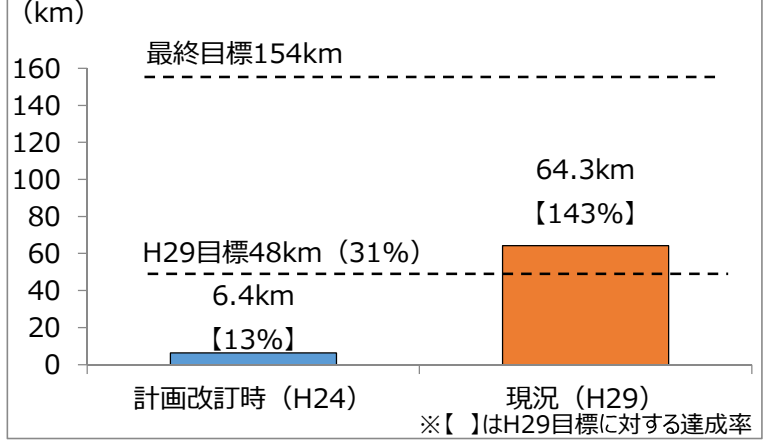
内容	歩行者の安全を第一優先とした自転車の走行空間（繋がったネットワーク化など）を整備する。
手段	・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインによる整備 ・指標を達成するための実施計画に基づいた整備
実施内容	<p>●自転車ネットワークの設定</p> <p>自転車走行空間ネットワーク路線については、駅、高校、大学、公共施設、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線と設定する。 本計画で設定した自転車走行空間ネットワークは、優先的に整備を進めていく路線であるが、公共交通との走行空間の整合性や、今後の自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえ見直しを行う。</p> <p>●ネットワーク路線選定の考え方</p> <p>①「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」を対象地区とする。 ②都心周辺部（中央区、東区の一部）では区全域を対象とし、地域拠点ではアンケート調査の自転車による移動距離を考慮して、概ね3km圏内を基本とする。 ③ネットワーク路線の抽出においては、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する。 ④アンケート調査にて、5km以上の各区をまたぐ移動もみられることから、長期的には広域ネットワークの形成を目指す。</p>  <p>●ネットワーク路線の整備に関する考え方</p> <p>①歩行者の安全を優先に検討する ②自転車は車道の左側を通行することを基本とする ③自転車の安全性を確保するため、路肩が十分に確保されていることに配慮する ④極力既存の道路空間を活用することとし、現況の道路幅員の中で再配分を行う</p> <p>●ネットワーク路線 次頁以降に自転車走行空間ネットワーク路線を示す。</p>

<新潟市内の道路管理延長とネットワーク路線> 単位：km

種別	管理延長	ネットワーク延長	ネットワーク路線の割合	ネットワークのうち整備済み延長				合計
				自転車道	専用通行帯	車道混在	自歩道活用	
一般国道（国管理）	97.4	12.3	13%	0.7	0.0	0.0	6.6	7.3
一般国道（市管理）	114.2	8.7	8%	0.0	0.0	0.3	0.7	1.0
県道（市管理）	540.6	52.2	10%	0.0	0.0	15.8	7.3	23.1
市道（市管理）	6,203.3	77.5	1%	0.0	0.4	25.9	6.6	32.9
その他	-	3.3	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計		154.0		0.7	0.4	42.0	21.2	64.3

Do 実行

- 自転車走行空間整備状況（ネットワーク路線のみ）
- ・H29末整備延長(予定)：64.3km



Check 効果検証

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況>	●
	H29年度末の自転車走行空間の整備延長は64.3kmとなり、目標の48kmを達成 自転車走行空間の整備は、H24年度以前は路肩が狭く整備が困難な箇所の整備方法が確立していなかったことから、路肩の幅が広い路線への整備または路肩を拡げる等の道路改良を行ってきたが、H25年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」を策定し、整備指針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことにより、目標以上に延長が延伸した。	
課題	○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化や自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえたネットワーク路線の見直しが必要。 ○整備済み路線のうち、自転車と歩行者が錯綜する危険のある自転車歩行者道活用区間が約3割ある。 ○市の財政状況が厳しいことや道路の維持管理費の増大などにより、整備費の確保が難しくなっている。	

Action 計画見直し

基本方針	歩行者の安全を第一優先とした自転車の走行空間整備を更に推進する。
計画の見直し案	<p>施策メニュー-標題の変更（はしる～走行空間計画～の施策メニュー①と②の統合）</p> <p>①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 → ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保</p> <p>○ネットワーク路線の見直し（「ネットワーク路線選定の考え方」の見直し） 新潟市内全域を対象とし、下記の視点から面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定する。 （国のガイドラインにおけるネットワーク路線の選定方法より抽出）</p> <p>①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 ③自転車通学路の対象路線 ④自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 ⑤自転車の通行空間が整備済みまたは整備予定の路線 ⑥その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線</p> <p>○ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保 ネットワーク以外でも、上記①～⑥のいずれかが該当した場合、「自転車需要が高い」と判定し、ネットワーク路線に準じた整備を行う。また、整備が完了した路線は、ネットワーク路線へ追加することを基本とする。</p> <p>○走行空間整備ガイドラインの見直し</p>

重点度
最重要

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>

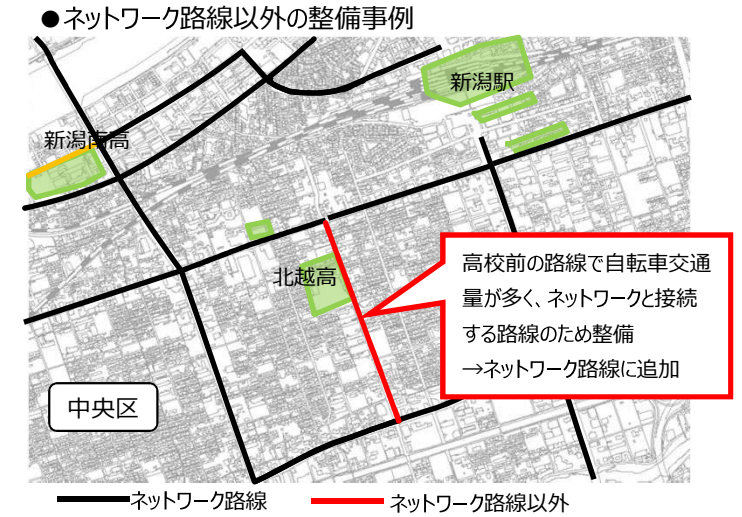
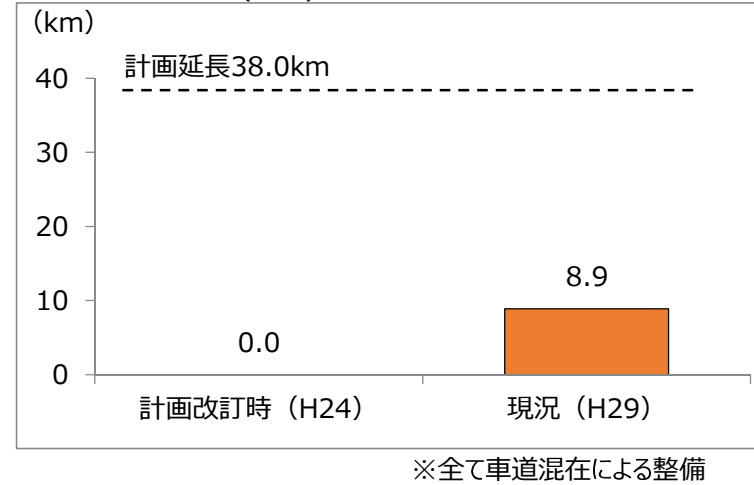
②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保 [重点]

Plan 計画策定

内容	ネットワーク路線以外の自転車需要が高い路線の新築・改築の整備を行う場合は、ネットワーク路線に準じた整備を行う。
手段	・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインによる整備
実施内容	<p>●道路の新設、改築時における走行空間計画 自転車走行空間ネットワーク路線以外にも自転車需要が高い路線で新築・改築の整備を行う場合は、ネットワーク路線に準じた整備を行う。</p> <p>●自転車の走行空間整備を検討する路線 以下の①～⑦のいずれかが該当した場合、「自転車需要が高い」と判定し、自転車走行空間の整備を検討する。</p> <p>①自転車交通量が500台/日以上もしくは80台/h以上の路線 ②地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 ③自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 ⑤自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 ⑥既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線 ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線</p> <p>●新規道路の場合の整備断面選定 ①歩行者の安全を最優先に考え、歩行者と自転車を分離した整備断面を検討する。 ②計画幅員の中で自転車道または、安全に自転車が車道を左側通行できる路肩を確保する。 ③十分な幅員がない場合、共存にて検討する。</p>

Do 実行

- ネットワーク路線以外の自転車走行空間
・H29末整備延長(予定)：8.9km (計画延長：38.0km)



Check 効果検証

評価	ネットワーク路線以外も、自転車需要が高い路線は自転車走行空間の整備を行い、ネットワークを補間する路線の整備を行うことができた。
課題	<p>○「自転車の走行空間整備を検討する路線」の基準が一部古いと見直しが必要。 ・①は道路構造令の解説と運用(H16.2)で自転車と自動車または歩行者と交通の分離を図るべき指標として記載されているが、道路構造令の解説と運用(H27.6)では歩行者、自転車、自動車の交通量、速度差、沿道の状況等を総合的に考慮して判断することとしている。</p> <p>○新潟シティライドは毎年開催を行っている大規模なサイクルイベントであるが、コースについては交通規制を行っておらず、一般の交通と混在することから、安全面の確保に課題がある。</p> <p>○市の財政状況が厳しいことや道路の維持管理費の増大などにより、整備費の確保が難しくなっている。</p>

Action 計画見直し

基本方針	ネットワーク路線以外にも自転車需要が高い路線で整備を行う場合は、ネットワーク路線に準じた整備を行うとともに、ネットワーク路線への追加を検討し、ネットワークの拡大を図る。		
計画の見直し案	<p>○施策メニューの統合 ・「はしる～走行空間計画～①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保」に統合</p> <p>○路線選定に「新潟シティライドのロングコース設定路線」を追加し、コースにおける自転車走行空間整備を推進する。</p>		
	<table border="1"> <tr> <td>重点度</td> <td>—</td> </tr> </table>	重点度	—
重点度	—		

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>

① 既存駐輪場への誘導 [その他]

Plan 計画策定

内容	既存の駐輪場の有効活用を図るため、駐輪場へ案内する看板を設置する。
手段	・駐輪場への案内看板などの整備
実施案	<p>●実施方法</p> <p>整備した駐輪場が適切に利用されるよう、駐輪場のわかりやすい案内方法を検討するとともに、自転車利用者が訪れる施設の管理者等と協力して、駐輪場の場所を案内看板等で周知する。</p>  

Do 実行

- 既存駐輪場への誘導
 - ・駐輪場の整備に併せ駐輪場への案内看板等を設置

<万代地区> ガルベトン通は、看板等により駐輪場に誘導するとともに、ロープ設置により物理的に放置自転車を抑制
 対策前（～H27）最大140台 対策後（H27末）0台 誘導看板を設置



<古町地区> 上古町、東堀通駐輪場の整備後、上古町に2箇所、東堀通に2箇所誘導看板を設置
 西堀駐輪場、西堀通7番町駐輪場整備後、西堀通、古町通6、7番町に誘導看板を設置



上古町（H27.9）

古町通7番町（H29.3）

西堀通7番町（H29.3）

<新潟駅南口地区> 駐輪が溢れている仮設第2駐輪場について近隣の駐輪場への動線確保、看板等により他駐輪場へ誘導

Check 効果検証

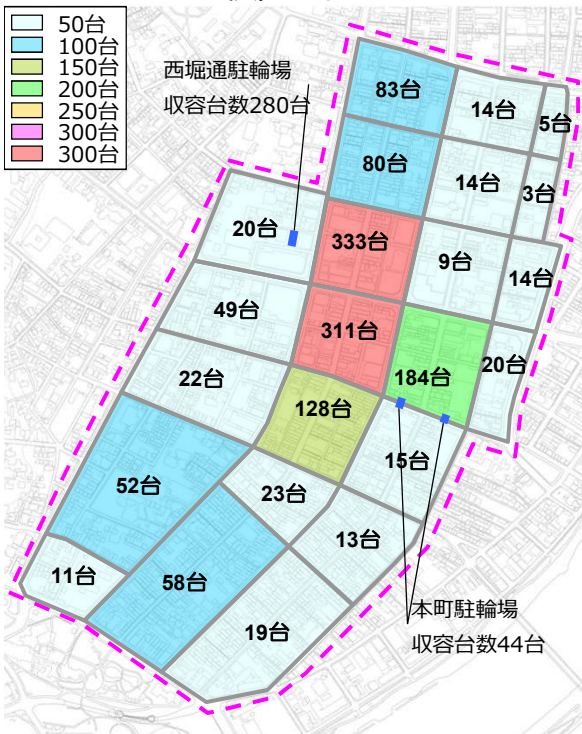
評価	<p><万代地区> ガルベトン通の対策により、路上駐輪台数が減少（最大140台→0台）したが、誘導先の弁天仮設駐輪場で収容台数を大幅に超える駐輪が発生。</p> <p><古町地区> 駐輪場の沿線にある上古町、東堀通は駐輪場への誘導が図られ、路上駐輪台数が減少。一方、古町通6、7番町は、駐輪場までの距離があり、適切な誘導が出来ていない。</p> <p><新潟駅南口地区> 対策により仮設第2駐輪場付近の路上駐輪台数は減少しているものの、依然として溢れている状態となっている。（収容台数314台に対し、駐車場内425台+路上194台（H29.5調査時））</p>
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・万代地区は、弁天仮設駐輪場が溢れている状態であるため、当該駐輪場を利用している人が多い周辺の学校や企業へ空いている民間駐輪場への誘導を行う必要がある。 ・古町・駅南地区は、案内看板だけでなく、空いている駐輪場へ誘導するための効果的な方法を検討する必要がある。

Action 計画見直し

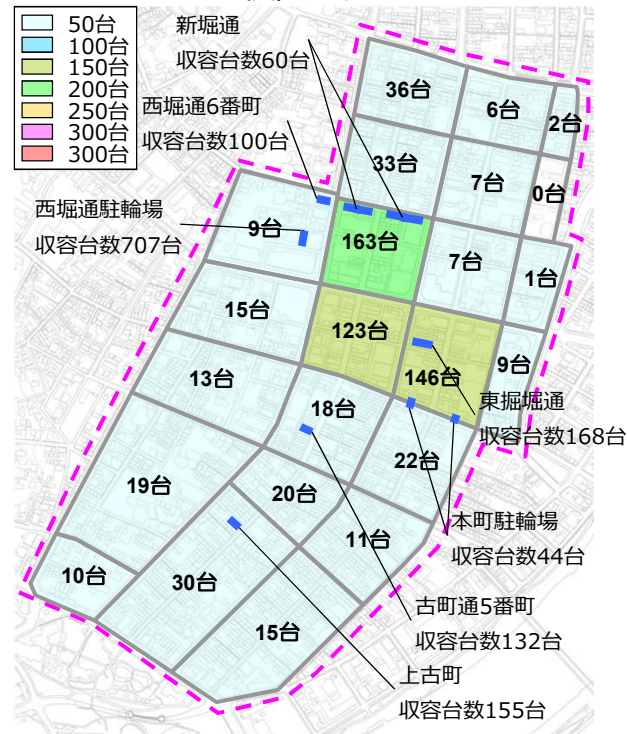
基本方針	既存の駐輪場の有効活用を図るため、駐輪場へ案内する看板を設置するとともに、地元等の意見を踏まえ、物理的な路上駐輪抑制対策や啓発活動も併せて実施する。	
計画の見直し案	○施策メニューの集約	重点度
	<ul style="list-style-type: none"> ・万代地区、古町地区は、「とめる～駐輪計画～④まちなかの駐輪場整備」の手段の一つとして記載 ・新潟駅南口地区は、「とめる～駐輪計画～②新潟駅周辺の駐輪場整備」の手段の一つとして記載 	-

●古町地区の駐輪場と路上駐輪台数の変化

■ H21 : H21.7.14 (火) 17時



■ H29 : H29.6.27 (火) 15時



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>

②新潟駅周辺の駐輪場整備 [重点]

Plan 計画策定

内容	交通事業者等と連携し、新潟駅の通勤・通学などの長時間駐輪を行う駐輪場を確保するために、新潟駅周辺の鉄道の在来線の高架化の整備にともなう駐輪場の整備の検討を行う。
手段	・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・ICタグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備

実施案

【整備の考え方】
新潟駅の立体化事業により生まれる高架下のスペースを活用し駐輪場を整備する。

【新潟駅周辺の総駐輪台数】

既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数	目標台数 4,500台
平日:3,381台 休日:3,481台 ※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果	平日:898台 休日:884台	

大規模駐輪場の整備
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

高架下利用イメージ
●新潟駅や信越線、白新線の全ての高架化が終わり、万代広場の整備を進め、鉄道高架橋の下では、土地の有効利用や道路整備が進められます。

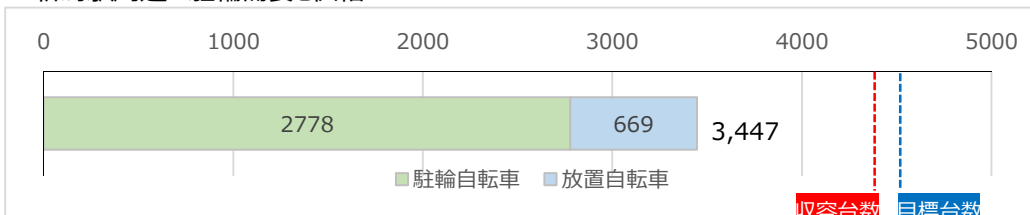
高架下利用 (イメージ) 側道 イメージ図

在来線の高架下の一部では、広場や駐輪場などの公的施設による有効活用が可能となります。
側道や鉄道横断道路を整備し、沿線環境影響の緩和と交通の利便性向上を図ります。

Do 実行

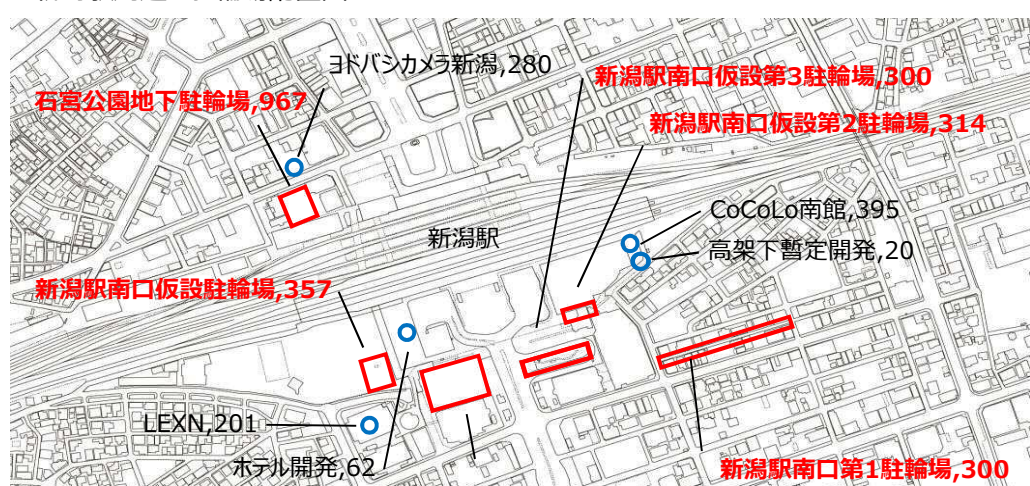
- 新潟駅周辺の駐輪場整備=4,300台（民間の附置義務駐輪場958台を加えると5,258台）
- ・仮設第2駐輪場付近の空き空間（屋根通路部分）を駐輪場として活用（144台→314台）
- ・仮設駐輪場の区画線の工夫により収容台数を増加（300台→357台）
- ・H34新潟駅高架化以降の整備に向けて地元や関係機関と意見交換会を実施中

■新潟駅周辺の駐輪需要と供給



※H28調査結果 ※放置自転車の内訳：万代口292台、南口377台

■新潟駅周辺の駐輪場配置図



※数字は収容台数

□：市営駐輪場 ○：民間駐輪場（附置義務）



仮設第2駐輪場付近の空き空間の活用



仮設第2駐輪場周辺の路上駐輪

Check 効果検証

評価	・地区全体の駐輪台数に対し収容台数は足りているが、利便性の良い仮設第2駐輪場では溢れている状態となっている。（698台→619台、収容台数314台）
課題	・仮設第2駐輪場に利用が集中しており、駐輪場内におさまらない自転車が歩道等へはみだし、歩行者の支障となっている。 ・自転車が散乱しており、政令市にいがたの玄関口として景観上好ましくない。

Action 計画見直し

基本方針	・H34新潟駅高架化以降の駐輪場整備に向け整備計画を検討 ・併せて、問題となっている仮設第2駐輪場について放置自転車対策を実施	重点度
計画の見直し案	・H34新潟駅高架化以降の駐輪場整備に向け、地元や関係機関と意見交換会を実施しながら整備計画を検討 ・駐輪場整備までの放置自転車対策の実施（既存駐輪場の改善・誘導、民間駐輪場と連携、放置禁止区域の指定等）	重点

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>

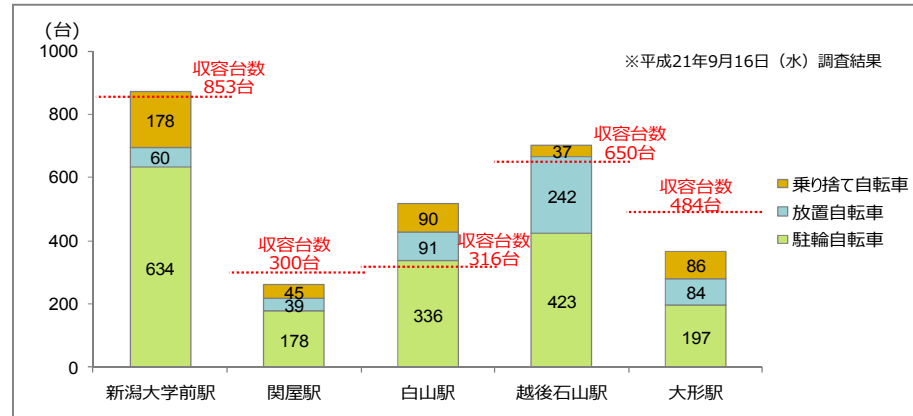
③ 鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅） [その他]

Plan 計画策定

内容	交通事業者等と連携し、新潟駅以外の通勤・通学などの長時間駐輪を行う駐輪場を確保するために、駐輪需要が収容台数を上回る箇所については、必要に応じて収容台数の拡大などの策を検討する。
手段	<ul style="list-style-type: none"> 道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 既存駐輪場の収容台数の増加 民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ICタグや機械式駐輪場などの新技術導入 防犯性の高い駐輪場整備

実施案 ●整備の考え方
収容台数を上回る駐輪需要がある箇所については収容台数の拡大を図る。また、路上駐輪が多い箇所については撤去の強化を図り、駐輪場への適切な誘導を図る。

新潟大学前駅、関屋駅、白山駅、越後石山駅、大形駅の駐輪需要と供給

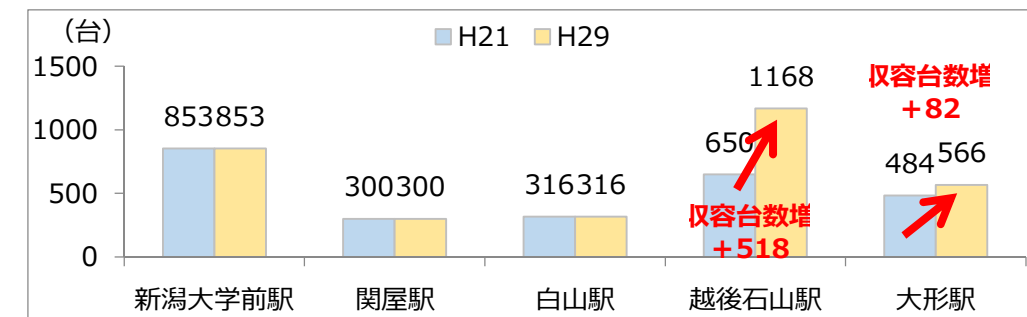


上記以外のその他の駅については、現在、需要を満足する駐輪場が確保されているが、今後の利用状況を踏まえ、必要に応じて収容台数拡大や誘導看板の設置等の対策を行う。

Do 実行

- 鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）
 - ・越後石山駅、大形駅において、駅前広場の整備に合わせた駐輪場の新設や既存駐輪場のリニューアルにより収容台数を増加

■新潟大学前駅、関屋駅、白山駅、越後石山駅、大形駅の駐輪場の収容台数の変化



■越後石山駅の整備状況

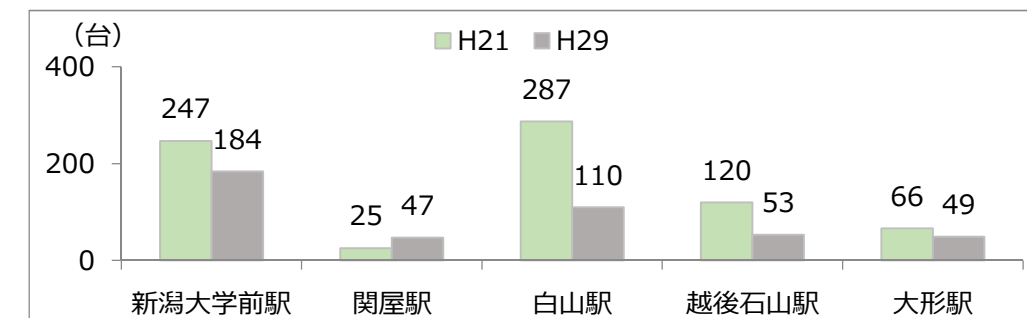


H21調査時の状況



整備後の状況

■新潟大学前駅、関屋駅、白山駅、越後石山駅、大形駅の放置自転車撤去台数の変化



Check 効果検証

評価	<ul style="list-style-type: none"> ・越後石山駅、大形駅の駐輪場の整備により、収容台数が増加し、乱雑な路上駐輪や歩行者の歩きやすさが改善。 ・白山駅では、駅前広場の整備により放置自転車が減少。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺は、用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しい。 ・新潟大学前では、放置自転車が依然として多く、収容台数の減少や乱雑な駐輪を招いている。 ・既存の駐輪場における屋根やラックの設置について要望があり、住民からの投書や市議会からも意見を受けている。

Action 計画見直し

基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅の駐輪場について現況調査を実施し、必要に応じて駐輪場整備を検討 ・既存の駐輪場においては、日常の整理により駐輪場の容量確保を図るとともに、屋根やラックの設置を検討 	
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の整備が必要な箇所について調査し、収容台数を上回る駐輪需要がある箇所については収容台数の拡大を図る。 ・既存駐輪場においては、地域住民等と連携し、日常における駐輪場の整理により容量を確保するとともに、自転車利用者の利便性を高めるため、必要に応じて屋根やラックを設置する。 	重点度
		その他

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>

④まちなかの駐輪場整備 1 / 2（万代地区）【最重要】

□：市営駐輪場 □：民間駐輪場(連携) □：民間駐輪場(その他)

Plan 計画策定

内容	地元商店街や交通管理者等と連携し、古町地区・万代地区の買い物などの短時間、通学などの長時間などの利用者ニーズを踏まえた駐輪場を整備する。 古町地区・万代地区以外は必要に応じて検討する。
手段	・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・ICタグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備

実施案 <万代地区>

【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期に駐輪する自転車は大規模な駐輪場へ誘導する

【万代地区の総駐輪台数】

既存駐輪場への駐輪台数	路上駐輪台数	目標台数
平日:271台 休日:296台 ※平成21年7月14日(火)、25日(土)調査結果	平日:443台 休日:554台	1,000台

万代地区の駐輪需要と供給

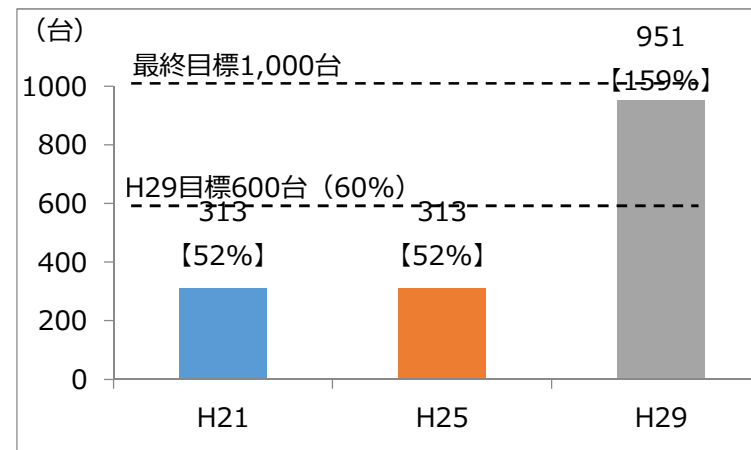
パーキングメーター駐車場や幅広い道路の一部を活用した駐輪場の整備を検討

万代地区自転車駐車場
(道路上の空き空間を活用した駐輪場)

万代自転車等駐車場

Do 実行

- まちなかの駐輪場整備 = 万代地区：951台（6箇所）
※民間含む、市営は481台（4箇所）
（その他の民間駐輪場401台を加えると、計1,352台）
- ・市営駐輪場は、道路上や空き空間を有効活用し、駐輪場を整備
- ・民間企業と連携し、空いている民間駐輪場へ誘導



■駐輪場整備状況

	H21	H25	H29
市営			
万代駐輪場	145	145	145
万代地区駐輪場	168	168	168
八千代駐輪場			108
弁天仮設駐輪場			60
計	313	313	481
民間*			
ラブラ2			320
万代シティ			150
計	0	0	470
合計	313	313	951

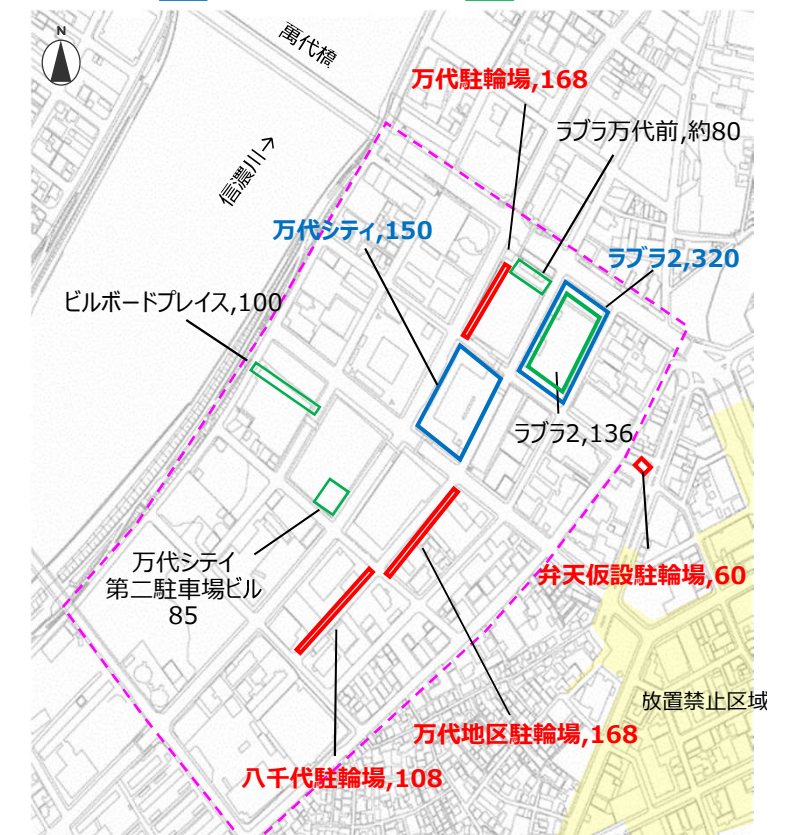
※ガルベストン通りの路上駐輪対策として万代シティ商店街振興組合、ラブラ2に誘導許可をいただいた駐輪収容台数

Check 効果検証

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29年度末の駐輪場収容台数は951台となり、目標の600台を達成 歩道の一部を路上駐輪場にするなど市営駐輪場の整備を行った他、民間と協力し、民間駐輪場を活用することにより、目標以上の駐輪台数を確保した。	◎
課題	最終目標1,000台の達成に向け、新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている民間駐輪場への誘導が必要。	

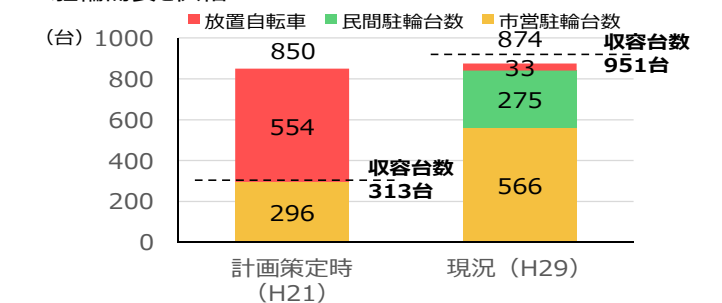
Action 計画見直し

基本方針	・まちなか（万代地区）では、新たな駐輪場の整備検討とともに、民間との協力による収容台数の確保を図る ・併せて、地域との連携などにより、空いている駐輪場への誘導を図る	
計画の見直し案	・新たな駐輪場整備の検討とともに、民間との協力による収容台数の確保を検討 ・既存駐輪場を有効活用するため、既存駐輪場への誘導や啓発を併せた放置自転車対策を検討	重点度
		最重要



※ラブラ万代前駐輪場は概数

■駐輪需要と供給



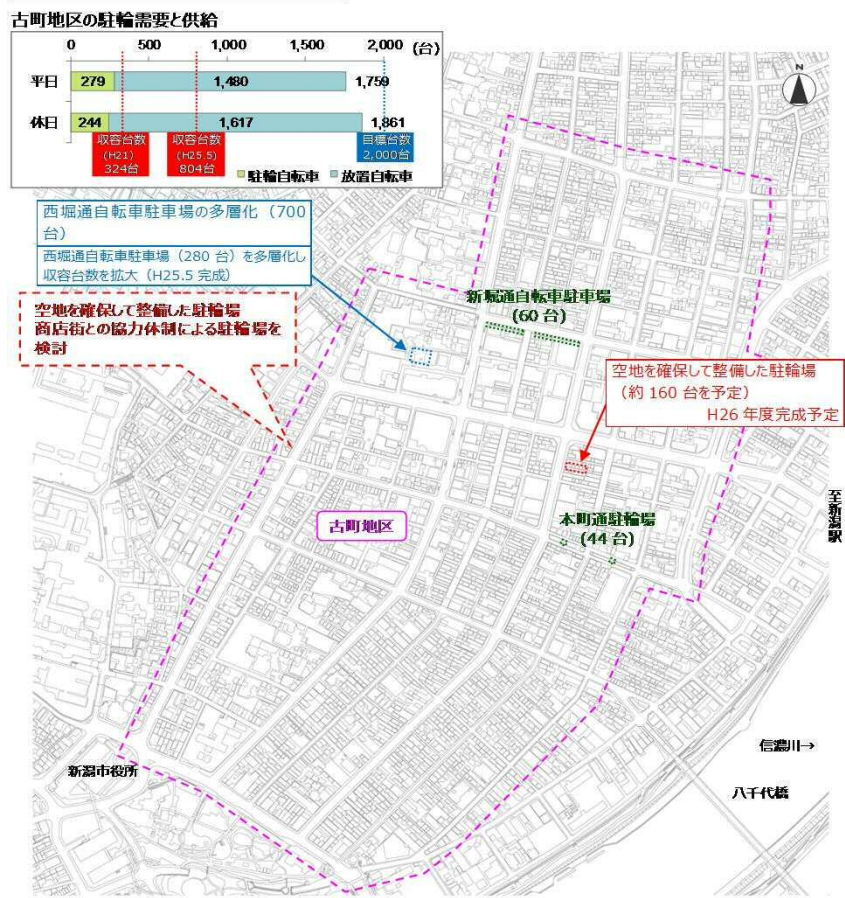
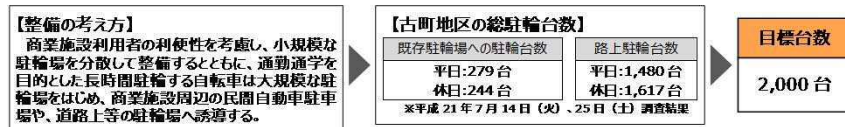
とめる～駐輪計画～ <自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟>

④まちなかの駐輪場整備 2 / 2 (古町地区) 【最重要】

Plan 計画策定

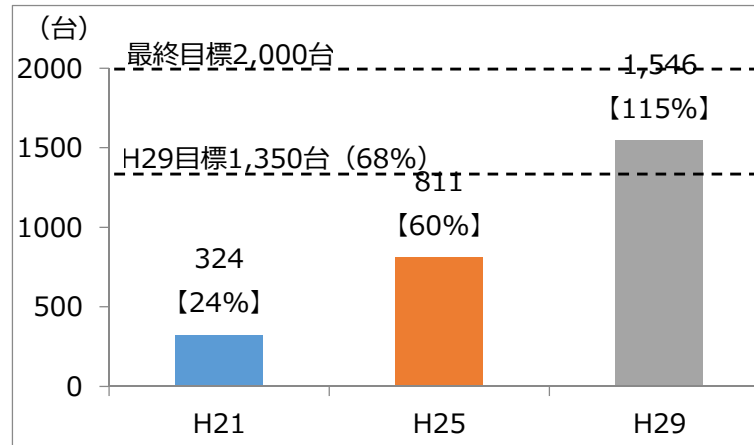
内容	地元商店街や交通管理者等と連携し、古町地区・万代地区の買い物などの短時間、通学などの長時間などの利用者ニーズを踏まえた駐輪場を整備する。 古町地区・万代地区以外は必要に応じて検討する。
手段	・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条列で設置した駐輪場等）と連携 ・ICタグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備

実施案 <古町地区>



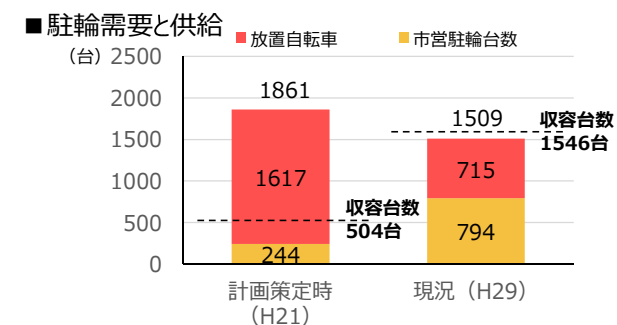
Do 実行

- まちなかの駐輪場整備 = 古町地区：1,546台（8箇所）
（その他の民間駐輪場350台を加えると1,896台）
- ・西堀通駐輪場は、既存駐輪場の収容台数を増加
- ・上記以外は、道路上や空地进行を有効活用した駐輪場整備



■駐輪場整備状況 (市営駐輪場)

	H21	H25	H29
西堀通駐輪場	280	707	707
本町駐輪場	44	44	44
新堀通駐輪場		60	60
東堀通駐輪場			168
西堀通6番町駐輪場			100
古町通5番町駐輪場			132
上古町駐輪場			155
本町通6番町駐輪場			180
計	324	811	1,546

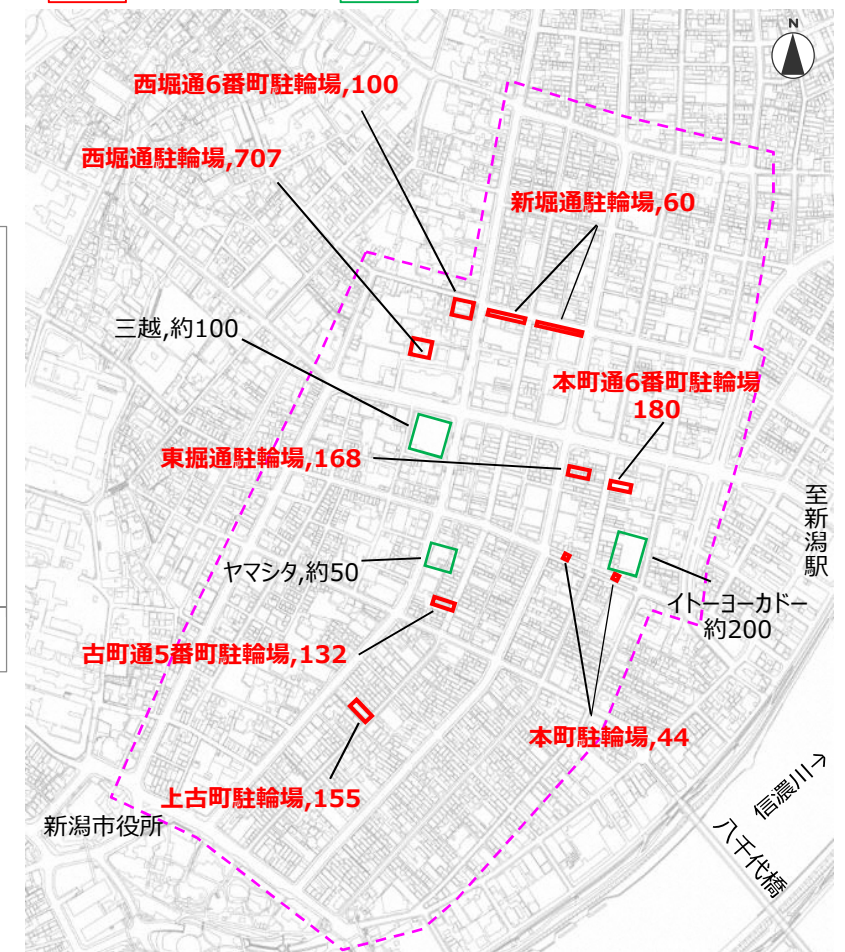


Action 計画見直し

基本方針	・まちなか（古町地区）では、地区全体の収容台数は足りているため、地域との連携などにより空いている駐輪場への誘導を図る ・収容台数の目標値については、NEXT21への中央区役所移転、大和跡地再開発による需要変動を踏まえ見直しを行う
計画の見直し案	・放置自転車の多い古町通6番町、古町通7番町において、既存駐輪場への誘導や啓発を併せた放置自転車対策を実施（通勤・通学の長時間駐輪は周辺駐輪場へ誘導、ロープ等で物理的に路上駐輪を抑制、児童や専門学校生の絵画を用いた自転車放置禁止路面シートの貼り付け等）

重点度
最重要

□ : 市営駐輪場 □ : 民間駐輪場



※民間駐輪場台数は概数



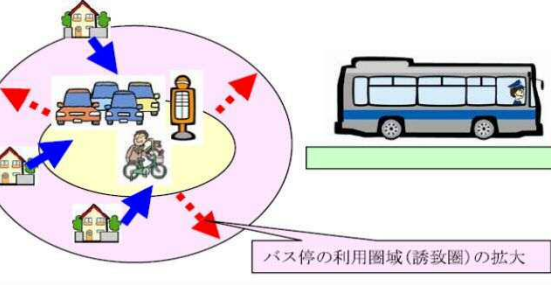
Check 効果検証

評価	<アウトプット指標（活動指標）の達成状況> H29年度末の駐輪場収容台数は1,546台となり、目標の1,350台を達成	◎
課題	道路上や空地进行を活用した市営駐輪場の整備を行うことにより、目標以上の駐輪台数を確保した。 ・駐輪台数を満足する収容台数を確保したが、放置自転車は715台と依然多く、駐輪場が有効活用されていない。 ・民間との協力により空いている駐輪場への誘導が必要である。	

とめる～駐輪計画～ <自転車ではしり、“とまり”、歩くことができるまち新潟>

⑤バス停付近の駐輪場整備 【その他】

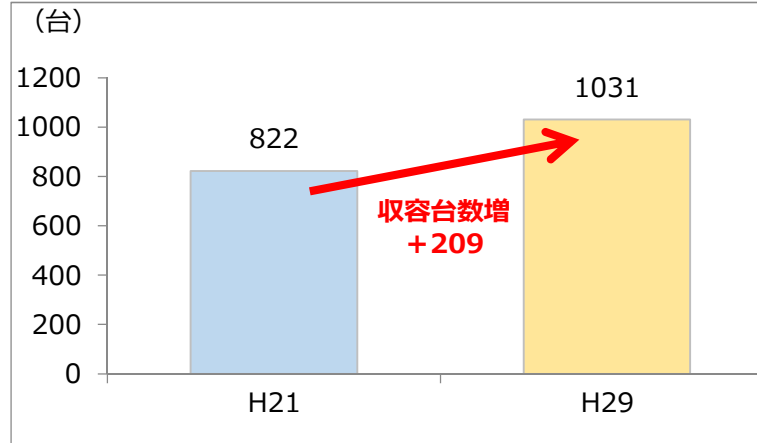
Plan 計画策定

内容	交通事業者等とバス停付近において、バス利用の利用実態に合わせバス停への駐輪場の整備を図る。
手段	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上や空き空間（空地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等）を有効活用した駐輪場整備 ・既存駐輪場の収容台数の増加 ・民間駐輪場（附置義務条例で設置した駐輪場等）と連携 ・ICタグや機械式駐輪場などの新技術導入 ・防犯性の高い駐輪場整備
実施案	<p>●整備の考え方</p> <p>バス停周辺については、現状の自転車の利用実態やバス停周辺の空き空間の状況等を踏まえ、駐輪場整備の検討を行う。</p> <p>【バス停付近の駐輪場整備イメージ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>整備前</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>整備後</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">[出典] 新潟市 南区方面バス利便性向上施策検討協議会資料</p> <p>【現在】</p>  <p>バス停まで歩ける範囲の人しか利用していない。</p> <p>【将来】</p> <p>停留所付近に駐車場や駐輪場を整備することで、自家用車や自転車からバスへ交通手段の移行を容易にする。また、利用者の利便性を向上させることで、バス停の誘致圏を拡大する。</p>  <p>バス停の利用圏域(誘致圏)の拡大</p> <p style="text-align: right;">[出典] 新潟市 南区方面バス利便性向上施策検討協議会資料</p>

Do 実行

- バス停付近の駐輪場整備
 - ・歩道上や空き地を有効利用し、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号線沿いなどに、バス停付近の駐輪場を整備

■バス停駐輪場の収容台数

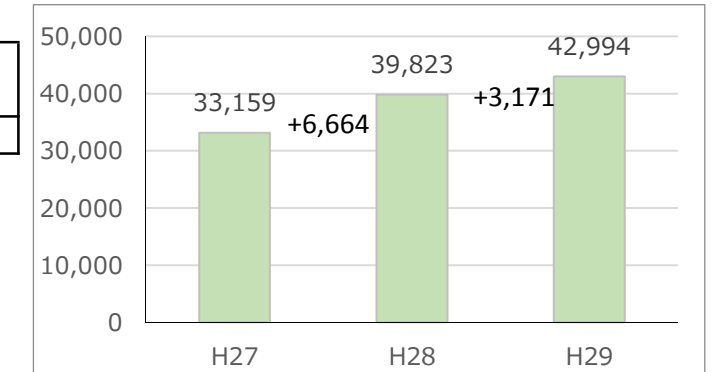


大通1丁目駐輪場（南区）



大通小学校前バス停（南区）

●JR駅のない国道8号沿線のバス停の乗車人員の変化 (対象27バス停の月平均利用者数の合計)



※H29は8月現在

●JR駅のない国道8号沿線のバス停の駐輪場整備状況

バス停数	27	青山－大野・白根－潟東営業所のうち、白根桜町～山田堤付間のバス停を抽出
駐輪場あり	10	

Check 効果検証

評価	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号線沿いでは、バス停付近への駐輪場整備が進捗し、バス利用者も増加傾向。
課題	西区、南区の国道8号線沿いでは駐輪場のないバス停がまだあるため、早急に整備が必要。

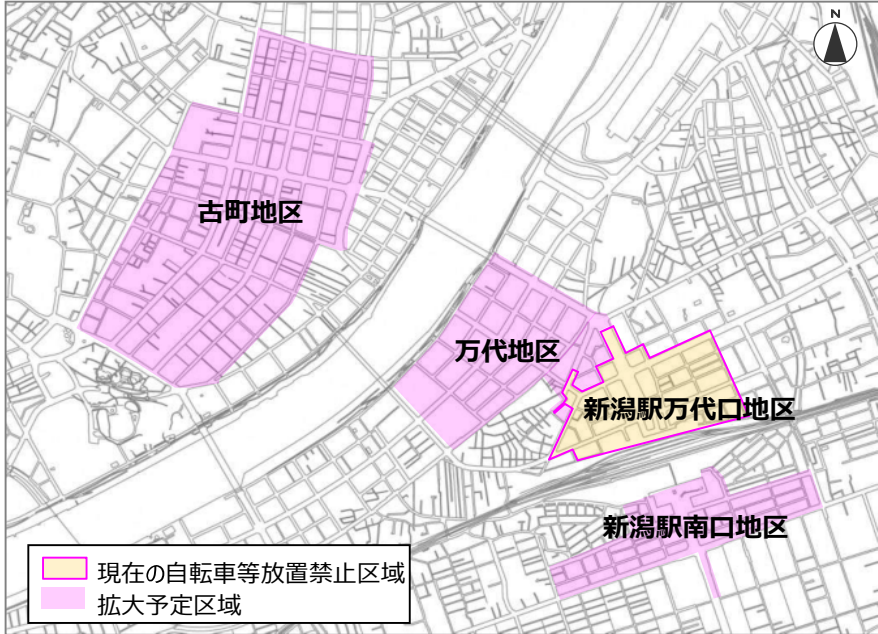
Action 計画見直し

基本方針	バス利用の利用実態に合わせバス停への駐輪場の整備を図る。	
計画の見直し案	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号沿いの駐輪場のないバス停において、交通事業者等と連携し、道路上や空き空間を活用した駐輪場の整備を図る。	重点度
		その他

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>

① 放置禁止区域の拡大 【最重要】

Plan 計画策定

内容	路上駐輪を削減し、駐輪場を適正に利用していただくため、中心市街等を対象に、駐輪場整備が整い次第、放置禁止区域を拡大するとともに、放置自転車の撤去回数も増やす。
手段	・古町地区・万代地区での放置禁止区域の設定を検討 ・新潟駅周辺は高架化の工程に基づいて検討を開始
実施案	<p>●設定範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟駅万代口地区：現在の放置禁止区域を一回り拡大する。 ・新潟駅南口地区：駅から半径約500mのエリアで、商業施設や路面店舗ならびに公共施設など不特定多数の集客が見込める施設を含む範囲に新たに設定する。 ・万代地区：地区全体を対象とする。（例：流作場五差路～新潟市総合福祉会館～新潟総合テレビ～万代橋に係る範囲） ・古町地区：地区全体を対象とする。（例：県道白山停車場・女池線～国道116号～西堀前通9～上大川前通9～上大川前通1に係る範囲） <p>放置禁止区域の拡大及び指定は、歩行者の安全性を確保するために行うものである。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実施する。</p> <p>また、放置禁止区域を市民が認識できるように、レンタサイクルの貸し出し時に説明するなど、情報提供を行う。</p> <p>●規制の強化</p> <p>駐輪場への誘導を行うとともに撤去をこれまで以上に頻繁に行い、返還料の値上げなども検討する。放置禁止区域内には、路上駐輪の禁止を周知する看板などを設置し、路上駐輪の防止策を講じる。</p> <p>【放置禁止区域の拡大の計画イメージ】</p> 

Do 実行

● 放置禁止区域の拡大

・放置禁止区域の拡大について、現在、新潟駅南口地区、万代地区、古町地区において、地元や関係機関と意見交換会を実施している。

■ 進捗状況

	進捗状況
新潟駅万代口地区	放置禁止区域内の放置自転車は大幅に減少してきており、現在拡大は検討していない。
新潟駅南口地区	H34の新潟駅高架化以降に、高架下スペースを活用した駐輪場整備を検討しているが、歩道上への放置自転車が多いことから、他駐輪場への誘導などの放置自転車対策と併せて放置禁止区域の拡大についても検討を行っている。
万代地区	放置自転車が大幅に減少しているため、地区全体ではなく、一部区域での拡大可否について検討を行っている。
古町地区	放置禁止区域について賛否が分かれており、地区全体での拡大が困難であることから、一部区域での拡大可否について検討を行っている。

Check 効果検証

評価	古町・万代・新潟駅南口地区において、放置禁止区域の拡大に向け地元や関係機関と意見交換会を実施しているが、放置禁止区域の拡大には至っていない。
課題	<p><新潟駅南口地区> 路上駐輪の多い箇所が限定的（仮設第2駐輪場付近のみ）であるため、短期対策の実施による効果を検証した上で、放置禁止区域の拡大是非の検討が必要。</p> <p><古町地区> 地元商店街の要望により、商店への買い物客が減少しないよう通勤・通学者を対象とした放置禁止区域の拡大について検討が必要。</p> <p><万代地区> 弁天仮設駐輪場において、収容台数を大幅に超える駐輪台数があるため、この問題を解決し、受け皿を確保した上で、放置禁止区域の拡大を検討する必要がある。</p>

Action 計画見直し

基本方針	地元との意見交換会を通して、各地区に応じた放置自転車対策を検討するとともに、地元の意向を踏まえた上で、放置禁止区域の拡大是非を検討。
計画の見直し案	<p>○ 放置禁止区域の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区の実情に応じて指定範囲や規制時間を設定する。 <新潟駅万代口地区> 放置自転車が減少傾向にあることから、拡大は検討しない。（計画から削除） <新潟駅南口地区> 地元との意見交換会を踏まえ、仮設第2駐輪場付近の放置自転車対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定範囲を設定する。 <古町地区> 地元との意見交換会を踏まえ、通勤・通学者のみを対象とした放置禁止区域の指定範囲や規制時間を設定する。 <万代地区> 地元との意見交換会を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定範囲を設定する。 <p>○ 放置禁止区域における駐輪場の有料化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の有料駐輪場（石宮公園地下自転車駐車場）や他都市の有料駐輪場の課題を踏まえたうえで、路上駐輪の撤去を行う放置禁止区域を対象に駐輪場の有料化について検討を進める。
	重点度
	最重要

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＞

②撤去の強化 【重点】

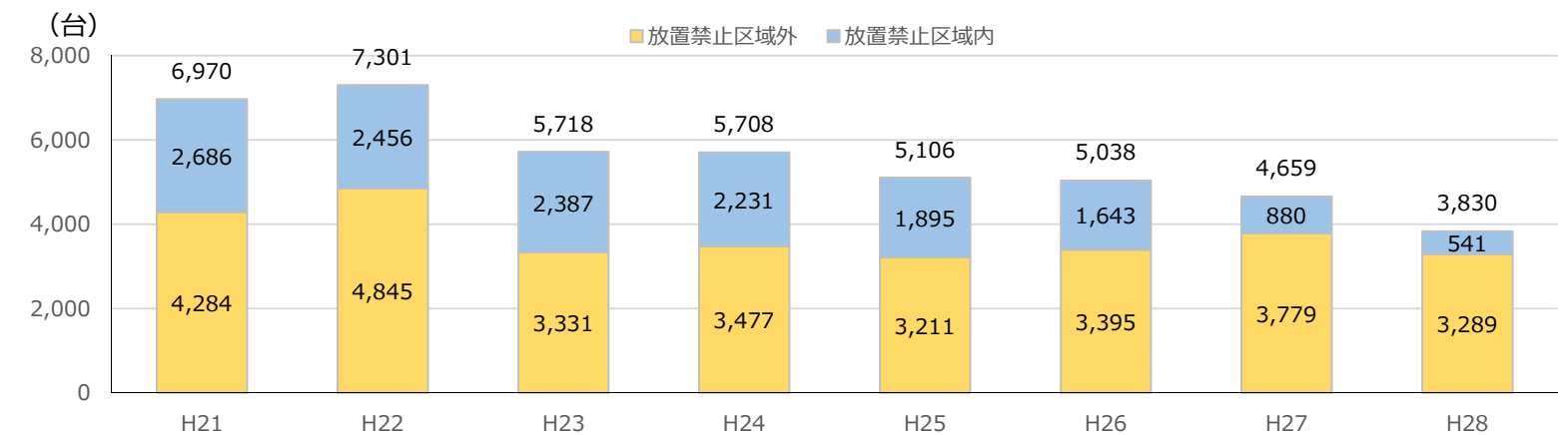
Plan 計画策定

内容	撤去回数や現地指導体制の強化
手段	・駐輪場整備後に撤去回数や現地指導体制の強化を検討
実施案	<p>●実施時間と場所 朝：通勤・通学の利用者を対象に、駐輪場付近およびバス停付近を中心に、主に平日に実施。 昼：買物目的の利用者を対象に、路上駐輪の集中する商業施設周辺を中心に、主に平日に実施。</p>  <p>●実施方法 放置自転車が無いことが、更なる路上駐輪を防ぐことに最も効果があるため、撤去を行う箇所では全ての放置自転車を撤去する。</p> <p>●放置対策月間の設定 毎年5月を放置対策月間と設定し、禁止区域外で一斉撤去を行う。放置禁止区域以外でも撤去されるということを知ってもらい、注意喚起も踏まえた取り組みとする。</p> <p>●保管自転車の広報による利用者への情報提供 撤去自転車を保管した場合、撤去後に撤去日時と場所の情報をHP上に掲載し、盗難ではなく、市が撤去したことを知らせる。</p> <p>●駐輪場内の整理 より多く駐輪できるように、駐輪場内の自転車をきれいに並べなおす。収容台数かそれ以上駐輪できるようスペースを確保し、路上駐輪からの誘導を促す。</p>

Do 実行

- 撤去の強化
- 放置禁止区域内
 - ・放置禁止区域内では、H27年度より撤去回数を増加し、撤去体制を強化
【H26以前】4月～11月：平日 12月～3月：平日
【H27以降】4月～11月：平日・土日祝日 12月～3月：平日
- 放置禁止区域外
 - ・放置禁止区域外では、駐輪場において年1～2回の一斉撤去を実施
 - ・その他、路上駐輪は地元から要望があった場合や道路パトロールで発見した場合などに適宜撤去を実施

■撤去台数の推移



Check 効果検証

評価	<p><放置禁止区域内> 撤去の強化により駐輪禁止区域であることが周知され、撤去台数が大幅に減少（H21：2,686台→H28：541台）</p> <p><放置禁止区域外> H21当時よりも撤去台数が減少しているが、近年はほぼ横ばい傾向。</p>
課題	<p><放置禁止区域内> 撤去作業を毎日行っているが、市の財政状況が厳しく撤去にあたる人件費の確保が難しくなっているため、撤去回数の見直しが必要。また、周辺の駐輪場にとめて目的に向かうことが困難な方々が目的地の近くで駐輪できるよう配慮が必要。</p> <p><放置禁止区域外> 依然として放置自転車がが多く、特に駐輪場における長期の放置自転車が多いため、それに対する対策が必要。</p>

Action 計画見直し

基本方針	<p><放置禁止区域内> 撤去回数を見直しを行うとともに、体が不自由等特別な理由のある方に対して配慮する仕組みをつくる。</p> <p><放置禁止区域外> 駐輪場内の長期放置自転車を削減する。</p>	
計画の見直し案	<p><放置禁止区域内> 放置自転車の撤去は、これまでと同様に毎日実施することを基本とするが、近年の撤去台数減少傾向を踏まえ撤去回数を見直しを図る。また、体が不自由等特別な理由のある方に対して、撤去の緩和制度を設ける。</p>	重点度
	<p><放置禁止区域外> 駐輪場内の長期放置自転車を削減するため、下記を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校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の実施 ・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った仕組みをつくり、リサイクル自転車として有効活用 	重点

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>

③放置禁止区域における駐輪場の有料化 [その他]

Plan 計画策定

内容	自転車をとめるルールを明確にすることにより、自転車の適正な利用への誘導を図るとともに、駐輪場内の盗難の防止や自転車の乗り捨てを削減し、市民が不公平感を抱かない安心で使いやすい駐輪場の整備、管理を行う。
手段	・公共結節点からの距離等利用しやすさに応じた料金設定を検討 ・民間企業の参入を促す
実施案	<p>●実施方法</p> <p>新潟駅万代口の石宮公園地下自転車駐車場では、既に有料の駐輪場として管理運営している。現状の有料駐輪場の課題を踏まえ、路上駐輪の撤去を行う放置禁止区域を対象に駐輪場の有料化について検討を進める。</p> <p>●有料化のねらい</p> <p>《利用の適正化》 自転車が多く集まる駅や商業地域では、無料の駐輪場をいくら整備しても自転車の長期放置によって占有されている。撤去を行っても、再び放置によって占有されるため、有料化することで、駐輪場の適正な利用を図ることが可能になる。</p> <p>《適正な交通手段への誘導》 駐輪場から目的地（集客施設等）への距離に応じて駐輪場の利用料金を変化させることにより、中心市街地での移動を徒歩や公共交通に誘導し、モールなど人の集まる空間での自転車通行量を低減することが可能になる。</p> <p>《使用目的に合致した利用の誘導》 駐輪料金の課金を、商店街との連携による割引サービスや学生割引などと組み合わせることで、駐輪場の使用目的に合致した利用を誘導する事が可能になる。</p> <p>《徴収資金による駐輪自転車の安全確保》 徴収した料金収入で管理人や巡回員を配置し、盗難やイタズラから自転車を守り、防犯の向上を図るとともに、自転車の乗り捨て削減を図ることが可能になる。</p> <p>《不公平感の緩和》 自転車利用環境を整えることにより利益を受ける方々に、必要な費用を負担して頂く受益者負担のしくみとすることにより、市民サービスの公平化を図ることが可能になる。</p> <p>《受益者負担による、より利便性の高い駐輪場の設置》 徴収した料金収入により、より便利な場所での駐輪場の整備や、使いやすく快適な駐輪場の整備が可能になる。</p> <p>《事業化による整備促進》 駐輪場運営に収益性を与える事で、民間事業者による駐輪場整備を可能とする。</p>

Do 実行

- 放置禁止区域における駐輪場の有料化
 - ・放置禁止区域の指定に併せて有料化を検討することとしているが、他地区では放置禁止区域の指定に至っていないため、新たな駐輪場の有料化は実施できていない

■石宮公園地下駐輪場の利用状況

<利用料金>

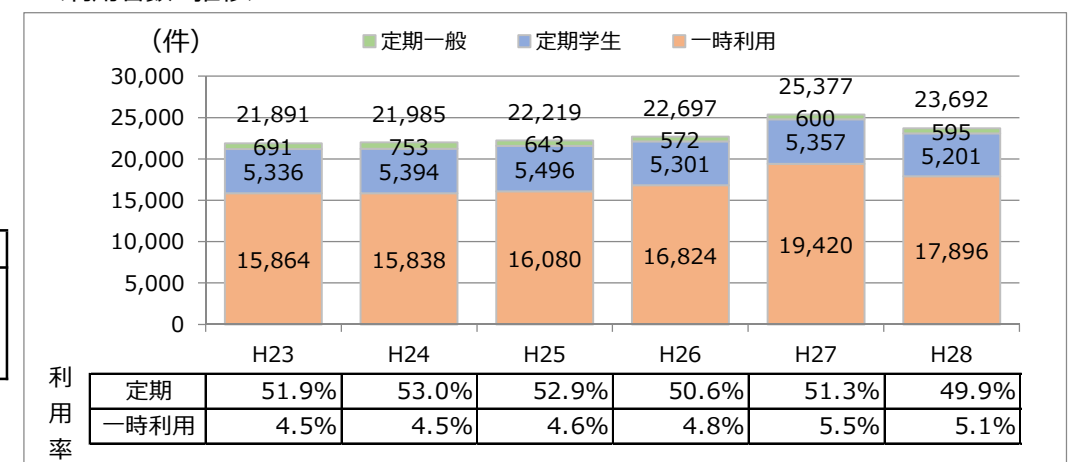
	利用料
定期一般	2,000円/月
定期学生	1,000円/月
一時利用	100円/回

<収支状況>

	利用料収入	維持管理費
H26	8,106千円	16,446千円
H27	8,474千円	
H28	8,150千円	

○施策メ

<利用者数の推移>



Check 効果検証

評価	放置禁止区域の拡大に併せて有料化を検討することとしているが、他地区では放置禁止区域の拡大に至っていないため、新たな駐輪場の有料化は実施できていない。
課題	石宮公園地下駐輪場は、利用者数は増加傾向であるものの、利用率が低く、マイナス収支が続いていることから、駐輪場の有料化による是非について、検討を行う必要がある。

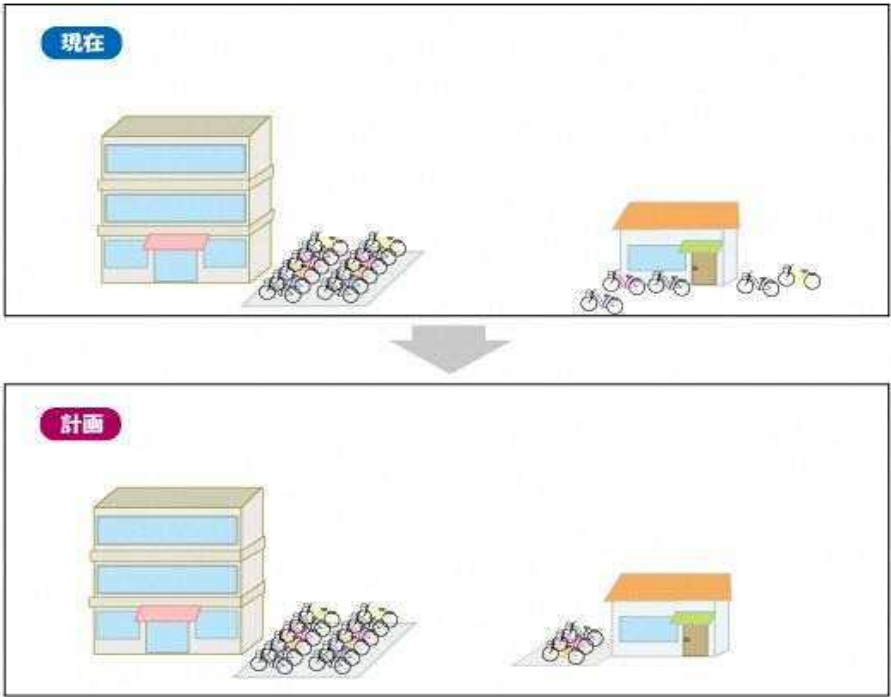
Action 計画見直し

基本方針	放置禁止区域の拡大と併せて有料化の是非について検討を進める。	
計画の見直し案	※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。	重要度 —

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>

④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正 【その他】

Plan 計画策定

内容	対象とする施設用途や施設規模の条件を改正し、施設の実態に即した駐輪場を設ける。
手段	・既設箇所の現況調査
実施案	<p>●対象とする施設用途や施設規模の条件改正 現在用途別に駐輪場設置の基準となる面積を設定しているが、これを改正し、実態に即した駐輪場を設置できるよう基準面積を改定するよう努める。また、対象となる施設の利用用途を追加し、多くの店舗で駐輪場を確保するように努める。</p> <p>●収容台数の拡大 現在の駐輪場規模の基準を改正し、より多くの台数に対応した駐輪場を整備することとする。自転車による施設利用状況を踏まえ、施設別に確保する台数を補正する。（例えば、生鮮食品、日用品を扱うなど、自転車利用の多い店では、大きな面積を確保し、家具店、家電量販店など、自転車利用が少ない施設では緩和措置を設ける。）</p> <p>●駐輪場設置場所の配慮 単に敷地内に駐輪場を設ければいいのではなく、入口に近い場所や歩道に沿った場所など利用しやすい場所に駐輪場を整備するよう設置場所の条件を追加する。</p> <p>【附置等改正の計画イメージ】</p> 

Do 実行

- 「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例」の改正
- ・未実施

■附置義務設置台数：2,473台（H29.4現在）

施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模	設置件数	収容台数
小売店舗、物品（映画、音楽等の複製物に限る。）を賃貸する事業所及び飲食店	施設面積が400平方メートルを超えるもの	施設面積20平方メートルごとに1台	13	2,165
銀行その他の金融機関	施設面積が500平方メートルを超えるもの	施設面積25平方メートルごとに1台	-	-
遊技場その他これに類する施設	施設面積が300平方メートルを超えるもの	施設面積15平方メートルごとに1台	-	-
専修学校その他これに類する施設	施設面積が600平方メートルを超えるもの	施設面積30平方メートルごとに1台	1	40
その他（混合施設）			2	268
計			16	2,473

○施策

Check 効果検証

評価	附置義務駐輪場について、設置する側の企業等から条例改正の要望がなかったことから改正は検討していない。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・小売店舗、物品を賃貸する事業所及び飲食店については、附置義務の駐輪場整備箇所が増えてきたことから、これまでの附置義務の駐輪場を設置した箇所において、利用実態に即しているかの検証が必要 ・他施設については、実績がほとんどなく、分析が困難。

Action 計画見直し

基本方針	※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。	
計画の見直し案	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の確保を図る。	重要度
		その他

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>

⑤自転車等放置防止条例の改正 【その他】

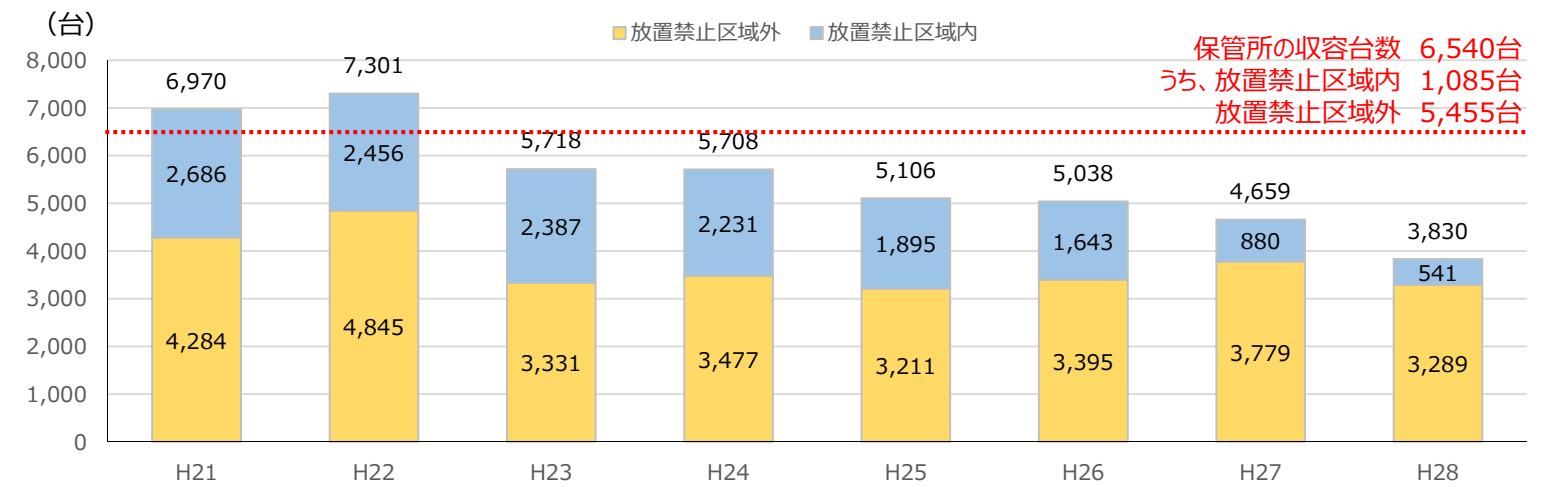
Plan 計画策定

内容	放置自転車の保管期間を短縮して、撤去自転車の保管スペースの確保と撤去・返還作業の効率化の強化を図る。
手段	・保管期間短縮等の条例の改正の検討
実施案	<p>●保管スペースの確保</p> <p>撤去自転車の保管場所には限りがあるが、放置禁止区域の拡充や撤去活動の強化を実施していく中で、撤去台数も拡大するため、保管スペースの確保が急務となる。現在の6ヶ月の保管期間を短縮して、保管した自転車は売却し、代金により継続して6ヶ月間保管する仕組みとする。その仕組みにより、保管スペースを確保する。</p> <p>【保管期間短縮による保管スペースの確保の計画イメージ】</p>

Do 実行

- 自転車等放置防止条例の改正
 - ・条例の改正は未実施。
 - ・放置自転車は6ヶ月保管後、リサイクル可能な自転車について公用車やレンタサイクルなどに有効活用。（詳細は「⑥撤去自転車のリサイクルの推進」参照）

■保管所の収容台数と放置自転車撤去台数の推移



Check 効果検証

評価	放置禁止区域において撤去活動を強化したことで、放置自転車が減少したため、保管スペースに余裕ができ、条例改正の必要が低くなっている。
課題	6ヶ月の保管期間により自転車の劣化が進行し、リサイクル可能な自転車が減少


Action 計画見直し

基本方針	※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。	
計画の見直し案	○施策メニューの集約 ・しくみ～放置自転車対策～「⑥撤去自転車のリサイクルの推進」の中の手段の一つとして記載	重要度
		—

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>

⑥撤去自転車のリサイクルの推進 [重点]

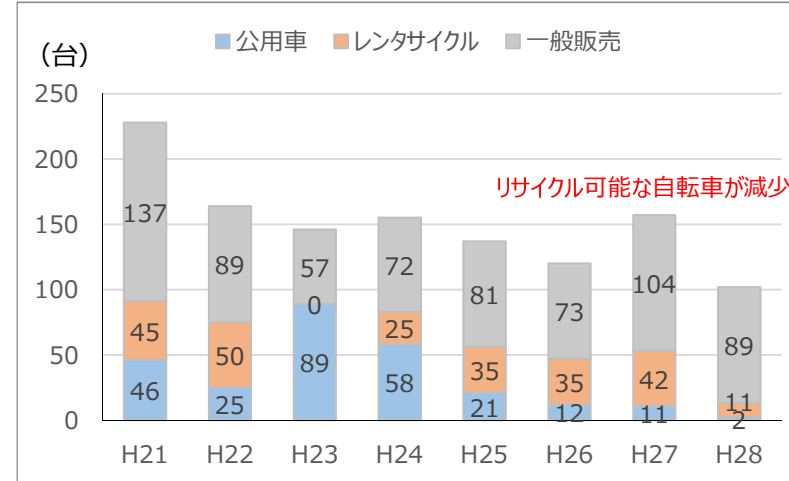
Plan 計画策定

内容	<p>処分自転車の減少方法を総合的に検討する。特に、リサイクル可能な自転車について、公用車や一般販売用として再利用する。再利用が難しい状態のものは、民間事業者に売却し、その収入は撤去費等に充てる。</p>
手段	<ul style="list-style-type: none"> 撤去自転車リサイクル 処分自転車の有価買取化の検討
実施案	<p>●実施方法 現在、6ヶ月経過後に所有者がなく引き取り手がない自転車をリサイクルしている。 今後も、保管期間が経過しても引き取り手のない自転車のうち、再利用の可能なものについては整備を行い、公用自転車等として再利用を図る。 また、レンタサイクルの自転車として有効活用する。</p>  <p>●資源の再利用 放置自転車の処分については多額の費用が生じていることから、公用車や一般販売用として再利用が難しい状態のものは、民間事業者に売却し、その収入は撤去費等に充てる。</p>

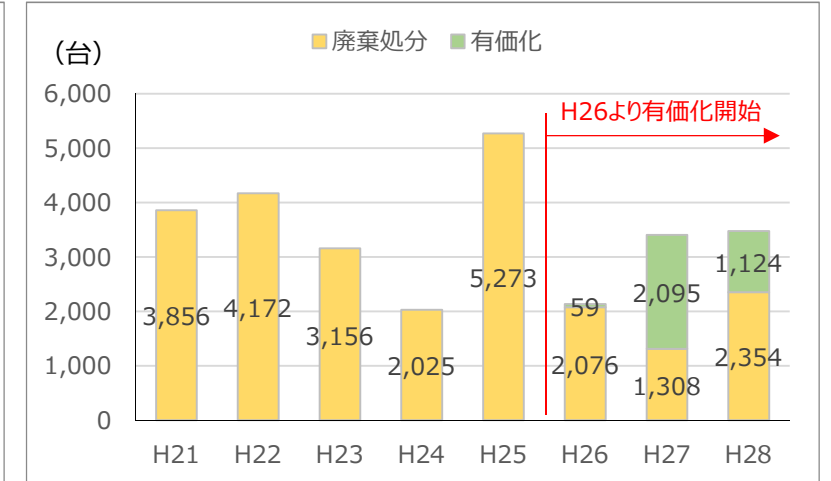
Do 実行

- 撤去自転車のリサイクルの推進
 - ・リサイクル可能な自転車について、公用車、レンタサイクルとして活用する他、自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売を行った。
 - ・廃棄処分の自転車は、処分費の削減のため、鉄くずとして有価化を行った。

■再生自転車台数



■鉄くずによる有価化



Check 効果検証

評価	処分自転車の有価化を導入したことで、処分費の削減につながった。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・安価な自転車が普及し、リサイクル可能な自転車が減少。 ・鉄くず価格の変動により、鉄くず費と運搬費・廃タイヤ処分費のつりあいが取れなくなることもあり、安定して有価化することができない。

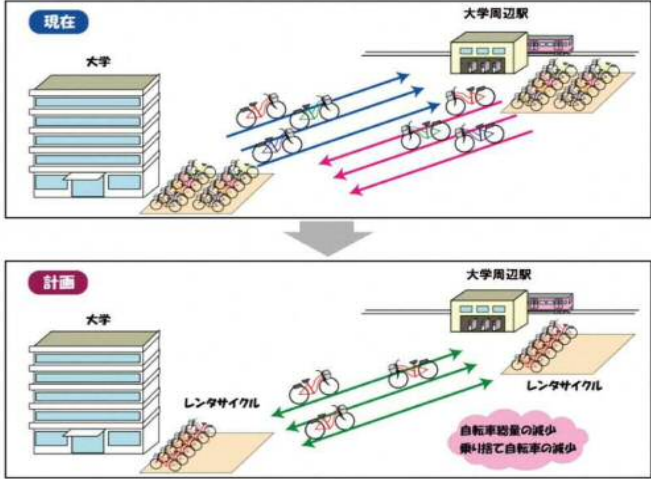
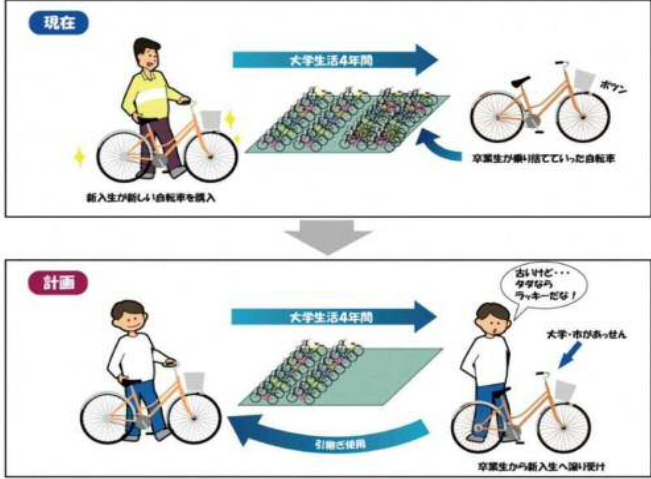
Action 計画見直し

基本方針	放置自転車のリサイクル促進や処分費削減に向けた仕組みをつくる。
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ○撤去自転車の品質劣化の防止 <ul style="list-style-type: none"> ・6ヶ月間の保管期間を短縮（条例の改正） ・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い仕組みをつくり、リサイクル自転車として有効活用 ・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 ○処分費の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・処分自転車の売却方法の再検討
	重要度
	重点

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>

⑦自転車シェアリングの推進 【その他】

Plan 計画策定

内容	自転車の総量を抑制するために大学や集合住宅、事務所へのシェアリング導入を推進する。
手段	・大学、集合住宅、事務所へのシェアリング提案
実施案	<p>●実施方法</p> <p>既存の駐輪場にサイクルポートを設置し、駅まで自転車で来る人と駅から自転車に乗っていく人が共同で利用できる仕組みを検討する。駐輪場ごとに入る台数と出る台数に違いがあるので、調査の上、バランスが適した台数を設置することとする。</p> <p>大学の場合、利用者が多いため、大学生同士のシェアリングや大学へのサイクルポートの設置などを大学と協力のうえ検討し、自転車総量を抑える方策を実施する。</p> <p>使用する自転車は、学生が卒業する前の2月頃に呼びかけを行い回収し、自転車を整備して活用する。</p> <p>また、大学との協力により、卒業生で自転車を使わなくなった人から自転車を引き取る窓口を設置し、新入生へ無料で引き渡す仕組みをつくる。</p> <p>卒業生と新入生に対応する窓口は、駅周辺の駐輪場と大学生協などに設置する。引き取った自転車を一時保管する場所は大学内に設け、新入生への引渡しも大学内で行う。自転車は新入生に引き渡す前に、安全に利用できる自転車として整備・点検を施す。</p> <p>【大学周辺での自転車シェアリングのイメージ】</p>  <p>【卒業生から新入生への自転車譲り受けのイメージ】</p> 

Do 実行

- 自転車シェアリングの推進
- ・未実施

Check 効果検証

評価	シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保などの課題があり、シェアリングの提案までは至らなかった。
課題	・シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保 ・自転車シェアリングに対する大学や企業の認知不足

Action 計画見直し

基本方針	公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、企業参入型のコミュニティサイクルを導入			
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ○施策メニューの統合及び標題の変更 ・まもる～啓発活動計画～「⑥レンタサイクル」と統合 ・標題をシェアサイクリングの推進に変更 ○企業参入型のコミュニティサイクルの導入 ・自治体が管理する道路や公共施設、民間の駐車場や空き空間等を活用し、一定の地域内にサイクルポート（自転車の貸出・返却を行う無人の駐輪施設）を設置し、サイクルポートにおいて自由に貸出・返却ができる自転車シェアリング導入を図る。 ・導入にあたっては、民間企業の参入を促し、IoT[※]を活用した利用者にとって利便性の高いシステムの構築を図る。 	<table border="1"> <tr> <th>重要度</th> </tr> <tr> <td>—</td> </tr> </table>	重要度	—
重要度				
—				

※「Internet of Things」の略で、自動車や家電など身の回りのあらゆるものにインターネット通信機能を持たせることによって、インターネット経由で情報のやりとりを行い、自動認識や自動制御、遠隔操作などを行うもの。

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>

①注意喚起看板等の設置 [重点]

Plan 計画策定

内容	自転車事故の削減のため、自転車事故の多発地点などに注意喚起看板を設置する。
手段	・注意喚起看板などの整備
実施案	<p>●安全に関する注意喚起の看板の設置 脇道からの飛び出しなど、歩行者と自転車の接触が考えられる場所に対して、注意喚起する看板等を設置し、危険な場所であること認識して通行してもらう。</p> <p>【交差点の一時停止標識等に注意喚起看板に「自転車も止まれ」を付加】</p>  <p>学校町周辺の事例（新潟市中央区） 出典：新潟国道事務所</p>

Do 実行

- 注意喚起看板等の設置
 - ・歩行者と自転車、または自動車と自転車の事故が発生する可能性が高い箇所に、路面表示等を設置し、注意喚起を行った。

■西区（西5-270号線※電鉄跡地）

自転車歩行者の専用道であるため、歩行者優先であることを啓発するため、路面表示、看板を設置

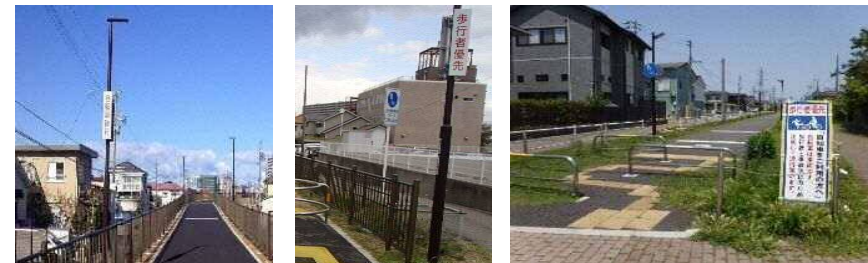


自転車徐行（3枚）

自転車は降りて（28枚）

歩行者優先（32枚）

歩行者優先（29枚）



自転車徐行（左）、歩行者優先（右） ※両面

歩行者優先（20基）

■西蒲区

岩室中学校付近の自転車通学として使われる路線に速度を超過する自動車が多いことから、啓発看板を設置



あぶない!! スピード落せ 自転車注意（4箇所）

Check 効果検証

評価	注意喚起看板等の設置により、自転車事故の防止につながっている。
課題	設置箇所は、自転車と歩行者の錯綜がある自転車歩行者専用道がほとんどであり、自転車と自動車の事故が多発している箇所への設置が少ない。

Action 計画見直し

基本方針	自転車事故の削減のため、自転車事故の多発地点などに注意喚起看板等を設置する。	
計画の見直し案	○施策メニューの集約 ・まもる～啓発活動計画～「⑥チラシや HP 等による情報発信」の中の手段の一つとして記載	重点度
		-

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>

②交通安全教室の開催 【最重点】

Plan 計画策定

内容	年代や属性に応じて、これまでの取り組みや、啓発内容が異なるため、各年代に応じたきめ細やかな啓発とする。 特に自転車事故の多い高齢者や中高生に対して交通安全教室の充実を図る。
手段	・各年代に応じた交通安全教室の開催（保育園・幼稚園、小学校、中学校、高校、高齢者等の地域住民） ・自転車免許の交付の検討 ・自転車通行方法等に関する認知度テストの検討 ・ヘルメット着用や損害賠償保険等の普及促進
実施案	<p>●幼稚園・保育園での活動（歩き方の啓発） 横断歩道を安全に渡る練習を行う。歩道を歩くときには、自転車が前や後ろ、横から走ってきてぶつかる危険があることを教える。</p> <p>●小学校での活動（低速自転車としての啓発） 道路標識の見方や自転車で歩道を走行するときのルールを学ぶ。自転車を安全に利用するために、自転車の点検や整備の仕方を学ぶ。自転車を利用する際には、交通ルールを守り、事故の危険性を知り、歩行者に配慮した走行をすることを実践を通して学ぶ。</p> <p>●中学校・高校での活動（中速自転車としての啓発） 交通ルールの再認識を行い、事故の危険性について事例を用いて認識を深める。スクエアード・ストレイト方式を活用し、スタントマンによる事故の再現で恐怖を実感することにより危険行為を未然に防ぐ。</p> <p>●地域住民に対する活動（低速、中速、高速自転車すべての場合の啓発） 高齢者や子ども会において交通安全教室を開催し、交通ルールについて不足している知識を養う講習会を行う。交通事故の現状を知ってもらい、安全な自転車利用を促す場とする。</p>

【平成24年度の交通安全教室実施状況】

種別	実施内容
幼稚園・保育園	267施設中203施設で実施（76%）
小学校	113校中109校で実施（96%）
中学校	58校中13校で実施（22%）
高校	スタントマンによる事故再現等スクエアード・ストレイト教育法による交通安全教室2校
地域住民に対する活動	高齢者交通安全教室として老人クラブ98団体
その他	119回の交通安全教師室を開催（小・中学校PTA等）



交通安全教室（新潟市南区）



自転車の正しい乗り方をシミュレーターで確認（新潟市北区）



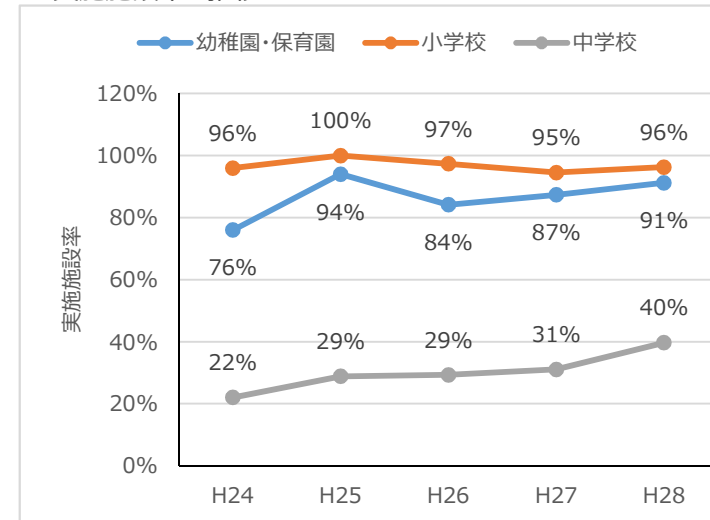
スクエアード・ストレイト自転車交通安全教室（新潟市南区）

Do 実行

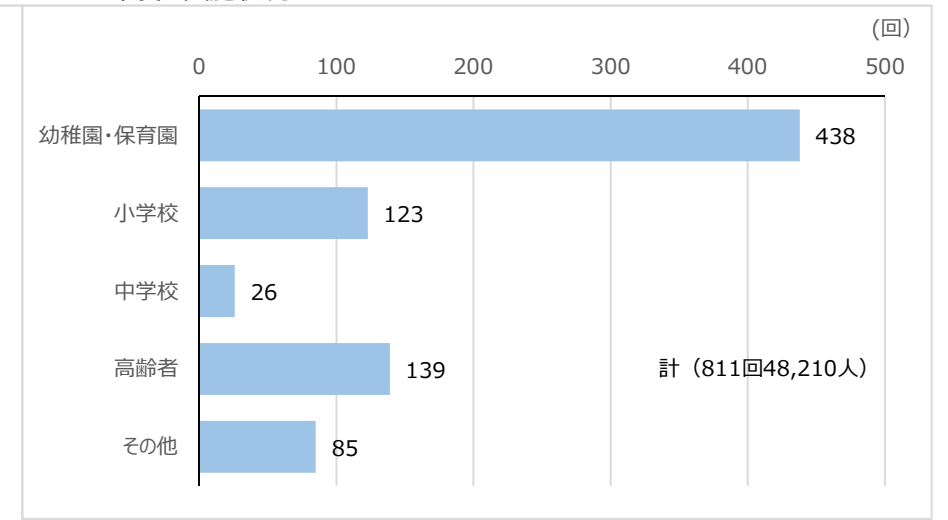
●交通安全教室の開催

- ・各年代に応じた交通安全教室を毎年継続的に実施している。
- ・実施内容は主に、実技指導、DVD視聴、講話を実施している。

■実施施設率の推移



■H28年度の実施状況



交通安全教室でのシミュレーターによる学習



一般市民を対象としたイベント時のシミュレーターを活用した啓発活動

Check 効果検証

評価	交通安全教室は毎年継続的に実施しており、H24に比べてH28は実施回数が増加している。
課題	歩道通行が認められている小学生に対する交通安全教室の実施率は高いが、自転車利用が多く車道通行が原則となる中学生以上に対する交通安全教室の実施率が依然として低い。



Action 計画見直し

基本方針	各年代に応じた交通安全教室を継続的に実施するとともに、中学生以上に対する啓発を充実させる。	
計画の見直し案	・自転車事故の多い高齢者や中高生に対して、交通安全教室の充実を図る。	重点度
	・自動車教習所や運転免許センターと連携した啓発を実施する。	最重点

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>

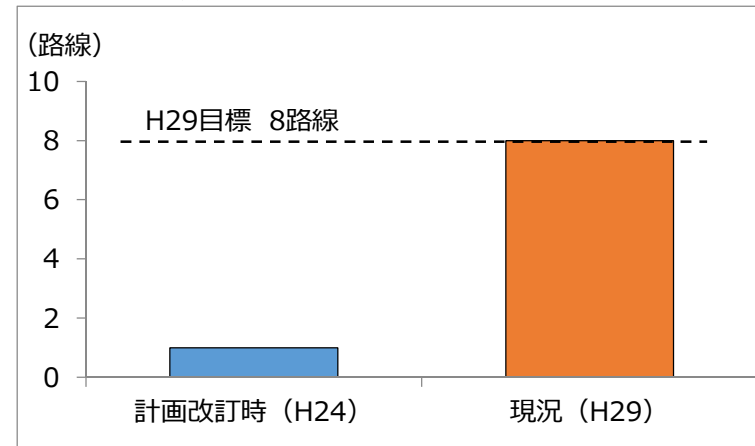
③街頭での直接指導 【最重要】

Plan 計画策定

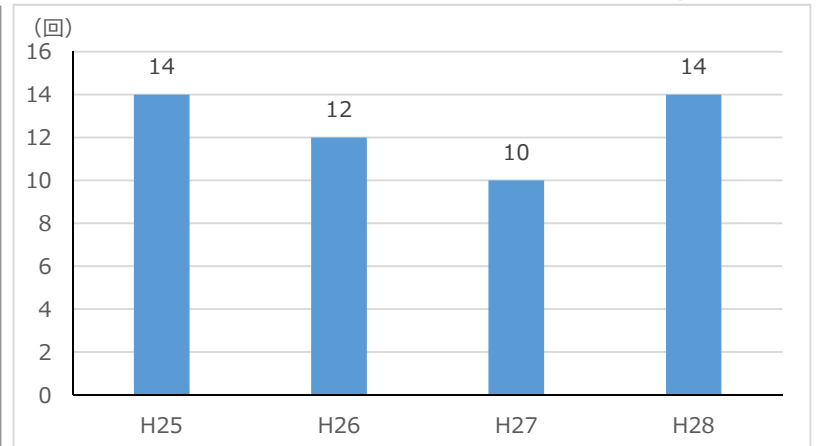
内容	自転車利用者に対し、街頭での指導活動により、自転車利用に関するルールの周知を図るとともに、ルールの順守率を高める。また、ドライバーに対する指導を検討する。				
手段	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間整備済み箇所での自転車利用者やドライバーへの街頭指導 既存駐輪場への誘導 チェーン錠や反射材、ヘルメット着用等の普及促進 啓発ボランティアの検討 				
実施案	<p>●街頭での活動</p> <p>交通安全期間に街頭にて自転車の安全運転を呼びかける活動を行う。チラシやチェーン錠や反射材の配布を合わせて行い、マナー・ルールの普及を図る。</p> <p>また、路上駐輪をしようとしている人に対して、注意するとともに、駐輪場の場所と利用方法などを案内する。</p> <p>特に、自転車走行空間の整備済み区間については、対象区間の走り方について示したチラシ等を配布し自転車ルールの順守率を高める。</p> <p>●ドライバーへの活動</p> <p>駐停車・荷捌きのドライバーに対して、自動車の走行に関する自転車への配慮、ルールを周知し、自転車が優先であることを認識するよう指導する。</p> <p>●啓発ボランティアの協力者の確保</p> <p>地域住民自らが啓発指導を行い、住民同士で自転車利用マナーの意識向上を図る啓発活動を検討する。</p> <p>ボランティアの参加意欲を高めるために、ポイント制により表彰を行うことや、取り組み状況を市報で紹介したり、団体名の看板を設置したりする。また、団体はイベント等に参加し、ボランティアの意識を高める。</p>				
	 <p>高校生による啓発ステッカーの貼付 (新潟市中央区)</p>  <p>(市)小島下所島線での街頭指導 (新潟市中央区)</p>				
	<p>チェーン錠・自発光式反射材の配布状況</p> <table border="1"> <tr> <td>チェーン錠の配布</td> <td>平成24年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施</td> </tr> <tr> <td>自発光式反射材の配布</td> <td>平成24年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて400個を購入、配布</td> </tr> </table>	チェーン錠の配布	平成24年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施	自発光式反射材の配布	平成24年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて400個を購入、配布
チェーン錠の配布	平成24年度に防犯活動の一環として、西蒲区で高校生ボランティアによるチェーンロック配布を実施				
自発光式反射材の配布	平成24年度に中央区安全教室、西区春の安全運動にて400個を購入、配布				

Do 実行

●街頭での直接指導回数




●年度別の街頭での指導回数 (無灯火や鍵かけの啓発含む)



現地啓発活動の実施状況

Check 効果検証

評価	<p><アウトプット指標 (活動指標) の達成状況></p> <p>H29年の自転車走行空間整備済み路線における街頭での直接指導回数は9路線となり、目標の8路線を達成</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間整備済み路線における現地の啓発活動により、車道左側通行の順守率向上につながった。 無灯火走行や鍵かけ等の啓発活動により、自転車マナーやルールの周知につながった。 	
課題	チラシを配布する際は、自転車走行中の人を呼び止めるため、警察の協力が不可欠である他、人手が必要。	

Action 計画見直し

基本方針	定期的に街頭指導を実施するための計画を策定する。	
計画の見直し案	交通安全期間に合わせ、自転車走行空間整備済み路線における現地の街頭指導を実施する。	重点度
		最重要

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>

④自転車通勤の推進 [その他]

Plan 計画策定

内容	通勤時において、自動車から自転車や公共交通の環境にやさしい交通手段への転換を促す。
手段	<ul style="list-style-type: none"> 企業への自転車の貸し出し ノーマイカーデーの推進 サイクル&ライド
実施案	<p>●ノーマイカーデーの実施 実施期間中は、マイカー通勤を自粛し、自転車や公共交通機関などで通勤するように呼びかけを行うとともに、自転車利用マナー・ルールの意識向上を図る。</p> <p>●マイカー通勤から自転車通勤へ 企業にとって、マイカー通勤には駐車場の確保や排気ガスや騒音による近隣からの苦情など、抱える問題も多い。また、通勤時の交通渋滞も都市交通の大きな問題の一つとなっている。こういった問題に対し、企業側が自転車通勤を奨励することで解決につながり、またエコ企業としてイメージアップになる。</p> <p>●環境への影響、健康維持の効果を実感 自転車で走った距離に応じて、車で走った際のCO₂排出量を計算する。みんなでどのくらいのCO₂排出抑制に効果があったかを実感する。また、消費カロリーなど健康面への効果も実感できるものとする。</p> <p>●サイクル&ライド 最寄りの駅やバス停まで自転車で移動し、そこから公共交通機関を利用し目的地へ向かう、サイクル&ライドを促進するとともに、自転車利用マナー・ルールの意識向上を図る。</p>

実施年度	H25	H24	H23	H22	H21	H20
参加類型	(15日間)	(15日間)	(11日間)	(11日間)	(5日間)	(5日間)
個人（一般参加）	157人	215人	327人	164人	64人	102人
事業所・公益法人等	2,550人	3,239人	2,894人	2,959人	1,408人	1,497人
行政機関（国・県・市）	64事業所	89事業所	68事業所	64事業所	62事業所	87事業所
行政機関（国・県・市）	2,732人	2,350人	2,647人	2,299人	2,041人	2,961人
行政機関（国・県・市）	12機関	9機関	7機関	7機関	8機関	7機関
計（延べ参加人数）	5,439人	5,804人	5,868人	5,422人	3,513人	4,560人
CO ₂ 削減量	約24.6t	約21.3t	約26.6t	約24.5t	約15.3t	約20.5t
CO ₂ 排出量の世帯数換算（家庭部門）	約1,680世帯/日	約1,460世帯/日	約1,820世帯/日	約1,680世帯/日	約1,050世帯/日	約1,390世帯/日
平均通勤距離	約9.5km	約9.2km	約9.6km	約9.5km	約9.3km	約9.7km

交通手段	割合
自転車	34.1%
電車	19.4%
徒歩	11.0%
相乗り	13.9%
P&R	2.4%
その他、バス	18.3%

にいがたエコ通勤チャレンジサイト
Niigata Ecommuters Challenge Site

「エコ通勤チャレンジサイト」開設（H24.12）

<http://www.niigata-ecommuters.com/>

- ・エコ通勤のきっかけづくり
- ・過度なマイカー依存からの転換を促すインセンティブを付与
- ・日々のエコ通勤情報の入力による環境や健康に対する貢献度（CO₂削減量・カロリー消費量）を見える化

にいがたエコ通勤チャレンジサイト

Do 実行

- 自転車通勤の推進
 - ・H20～H25にノーマイカーデーを実施
 - ・H28から、「エコモビ推進運動」を実施

エコモビリティライフ（エコモビ）とは？

「エコモビリティライフ（エコモビ）」とは、環境の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、電車・バス等の公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車、社用車などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのことを言います。



「エコモビ推進運動」登録者に実践していただきたい取組み

- 1 「エコモビ」情報の周知、実践の働きかけ
 - (1) 「エコモビ」情報の周知、実践の働きかけ
 - (2) 新潟市公共交通利用支援サイトの活用
 - (3) 従業員等のマイカー通勤の抑制（制限、自粛等）
 - (4) 自転車・徒歩通勤の奨励
- 2 公共交通機関、徒歩・自転車での移動の呼びかけ
- 3 従業員等のマイカー通勤の抑制（制限、自粛等）
- 3 自動車利用時（通勤含む）のエコドライブ徹底
- (5) 従業員へエコドライブ研修を実施
- (6) 環境に配慮した自動車の利用
- 4 その他

●にいがたエコ通勤チャレンジサイト

H24.12にホームページを開設。現在、スタンプラリーなどのスポット企画を行っている。



【平成28年度の取組み】

現行の個人のエコ通勤報告形式に加え、企業単位でも参加できるように改良し、協賛企業の獲得に努め、ランキングをはじめとしたサイトの表示方法の見直しなど、内容の充実と改装を行う。また、アクセス数や参加者数を向上させるため、バス停や窓口などにポスターやチラシを設置する。

Check 効果検証

評価	自転車通勤促進の取組みを実施しているが、参加者は限定的であり、効果が少ない。
課題	新潟市は天候不良が多い、企業に駐輪場がなく自転車通勤を禁止している、自転車通勤の際の事故の責任がとれない、などから、自転車通勤の促進が図られていない。

Action 計画見直し

基本方針	過度な自動車依存から自転車や公共交通への転換策について検討	
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの取組みに加え、自転車走行空間や駐輪場の整備により、自転車通勤しやすい環境を創る。 ・保険加入やヘルメット着用の促進を図る。 	重点度
		その他

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レンタサイクル [重点]

Plan 計画策定

内容 自転車利用促進及び通勤・通学や観光客へ手軽な交通手段を提供するため、レンタサイクル実施、拡充を検討する。

手段 ・各区関係課、民間事業者により実施、検討

実施案 ●実施方法
 現在、市内の各区において、観光やレジャーを目的としたレンタサイクルを行っている。
 市内の観光めぐりや市内でのちょっとした移動の際に、気軽に利用できるレンタサイクルを利用することにより、新潟の魅力を感じてもらえることができる。また、通勤、通学を目的とした視点も取り入れ、レンタサイクルの充実を図り、市内をレンタサイクルが走るPR効果により、自転車利用促進が期待できる。
 また、現在、軽快車のほか、リサイクル自転車やスポーツ車などの貸し出しが行われているが、利用者の属性や地形を考慮し、子ども乗せ3人乗り自転車、電動アシスト自転車等の車種導入について検討を行う。

レンタサイクルの実施状況 (H25.4時点)

区	事業名	規模	開始	実施主体
中央区	レンタサイクル推進事業	19箇所173台	H14	にいがたレンタサイクル研究会
中央区	スマートクルーズ (高級自転車貸出)	8箇所25台	H20	新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会
北区	地域活性化事業	8台	H20	北区産業振興課・(株)まちづくり豊栄
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	17台	H22	江南区地域課
秋葉区	自転車貸出事業	10台	H22	秋葉区建設課
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	30台	H25	歴史文化課新津鉄道資料館
西区	西区でみつける！まち歩きおもてなし事業	28台	H21	西区農政商工課
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30台	H22	西蒲区産業観光課



にいがたレンタサイクル (新潟市中央区)



スマートクルーズ (新潟市中央区)



にいがたレンタサイクルマップ (新潟市中央区)

Do 実行

●レンタサイクル=7区、9事業で実施中 (主に観光目的)

■レンタサイクルの利用状況

■: 有料

区	事業名	規模	開始	実施主体	利用回数							
					H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
中央区	レンタサイクル推進事業	20箇所192台	H14	にいがたレンタサイクル					19,542	22,931	25,987	23,717
中央区	スマートクルーズ	9箇所29台	H20	にいがたレンタサイクル	132	117	188	136	197	328	630	573
北区	地域活性化事業	10台	H20	北区産業振興課	293	523	76	144	333	503	607	626
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	20台	H22	江南区地域課	-	3,276	4,686	4,563	4,099	3,851	3,730	3,881
秋葉区	自転車貸出し業務	5台	H22	秋葉区建設課	-	407	773	786	875	880	884	653
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	30台	H25	歴史文化課新津鉄道資料館	-	-	-	-	382	753	151	429
西区	歩いてみつける！西区の宝おもてなし事業	16台	H21	西区農政商工課	-	-	434	482	517	709	725	437
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30台	H22	西蒲区産業観光課						48	82	145
南区	南区レンタサイクル	10台	H26	南区地域課	-	-	-	-	-			23



にいがたレンタサイクル (中央区)



西区の宝おもてなし事業 (西区)



南区レンタサイクル (南区)

Check 効果検証

■利用回数の比較 (H25年度/H28年度)

■: 有料

区	事業名	H25利用回数	H28利用回数	増減	増減率	備考
中央区	レンタサイクル推進事業	19,542	23,717	+ 4,175	1.21	1箇所、19台増加
中央区	スマートクルーズ	197	573	+ 376	2.91	1箇所、4台増加
北区	地域活性化事業	333	626	+ 293	1.88	2台増加
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	4,099	3,881	- 218	0.95	3台増加
秋葉区	自転車貸出し業務	875	653	- 222	0.75	5台減少
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	382	429	+ 47	1.12	
西区	歩いてみつける！西区の宝おもてなし事業	517	437	- 80	0.85	12台減少
計		25,945	30,316	+ 4,371	1.17	

評価	<ul style="list-style-type: none"> 全体の利用回数は増加 (H25の1.17倍) 観光客へ手軽な交通手段を提供している
課題	<ul style="list-style-type: none"> 「営業開始時間が午前9時または9時半」、「時間貸し」、「貸出所への返却が必要」であることから、通勤・通学には適していない リサイクル自転車をレンタル用自転車として活用している事業があり、リサイクル可能な自転車が減少しているため、レンタル用自転車の確保が難しくなっている

Action 計画見直し

基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学にも利用可能なシェアサイクルの仕組みづくりを検討 レンタル用自転車の継続的な確保の検討 	
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ○施策メニューの統合及び標題の変更 <ul style="list-style-type: none"> ・しくみ～放置自転車対策～「⑦自転車シェアリングの推進」と統合 ・標題をシェアサイクリングの推進に変更 ○レンタル用自転車の継続的な確保を図る。 (詳細は、「しくみ～放置自転車対策～⑥撤去自転車のリサイクルの推進」を参照) 	重点度 重点

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>

⑥チラシや HP 等による情報発信 [重点]

Plan 計画策定

内容 歩行者、自転車、ドライバーに対して、自転車利用に関するルールの周知を図る。特に自転車利用者に対しては、夜間・雨天時・冬期の注意喚起や駐輪マナー、ヘルメット着用や損害賠償保険等への加入等についても情報発信を行う。ルールの周知に併せ、自転車の効用や自転車の快適な乗り方のコツなど利用促進につながる内容も周知する。

手段 ・ポスター、チラシ、ホームページ、SNS、広報誌、マスコミ等への情報発信
・自転車購入店での啓発チラシ配布

実施案 ●実施方法
自転車安全利用五則や夜間・雨天・冬期の対応、ヘルメット着用などについて様々な媒体を用い、広く自転車ルールについて情報発信の拡充を行う。
ヘルメット着用の有無や昼間・夜間の事故発生状況、高額な損害賠償事例などについても広報し、ルールを守る理由も含めてルールの周知を図る。
レンタサイクルに関する情報、自転車マップなど自転車利用に関する情報をとりまとめたホームページでの情報発信を検討する。



新潟市ホームページ「自転車の交通安全」



新潟市自転車NAVI (Twitter)
※H25.9.19開始



自転車走行空間整備に配布するチラシ案



路上駐輪の啓発チラシ

Do 実行

- チラシや HP 等による情報発信
 - ・チラシ、HP、Twitterで自転車の走り方、とめ方、取り組み状況について情報発信

- チラシによる情報発信
 - 自転車の走行方法の周知、路上駐輪の啓発などのチラシを適宜配布



H29自転車適正利用チラシ



駐輪場利用案内、路上駐輪啓発チラシ (中央区)

- HP、Twitterによる情報発信
 - 自転車のルールや自転車利用環境向上の取り組みについて、新潟市ホームページや公式Twitterにて情報発信を実施

Check 効果検証

評価	各媒体での情報発信の他、自転車購入店でのチラシ配布等により、自転車ルールの周知が図られ、自転車事故の削減や通行区分順守率の向上につながった。
課題	・広報誌やマスコミ等への情報発信については回数が少ない ・ドライバーに対して自転車利用に関するルールの周知が不足している

Action 計画見直し

基本方針	・自転車利用者だけではなく、ドライバーに対しても効果的な情報発信方法を検討
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの取り組みに加え、広く自転車ルールを広報する方法として、自動車学校や運転免許センターとの連携による啓発を実施する。 ・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運動を推進する。(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、自転車走行空間ネットワーク路線や注意してほしいヒヤリ箇所、駐輪場の位置がわかる市内全域のWebマップを作成する <p>過年度の自転車事故発生状況から事故危険箇所を抽出し、看板等の設置により現地での注意喚起を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ■注意喚起看板等の設置箇所の抽出基準 ・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 ・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 ・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

重点度
重点

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>

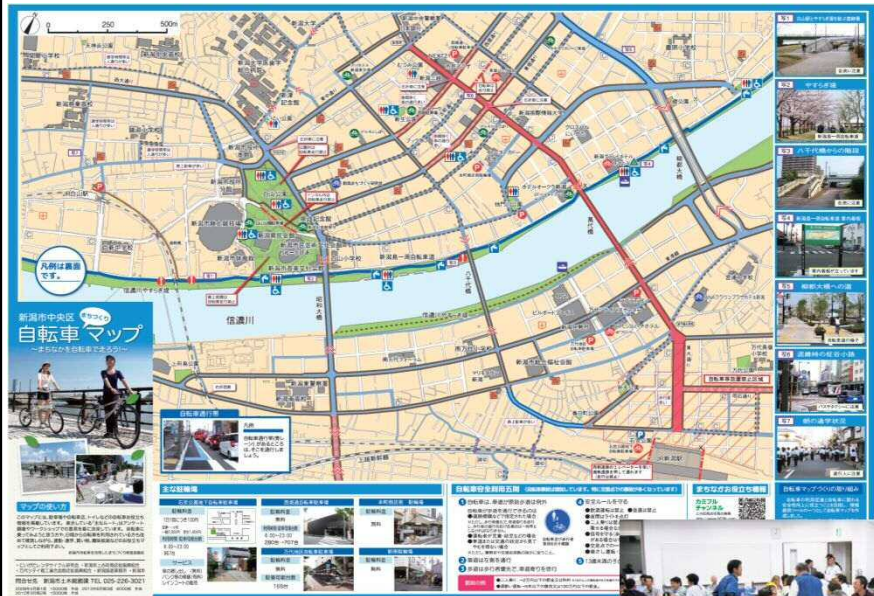
⑦自転車マップの作成・配布 [その他]

Plan 計画策定

内容	自転車団体及び市民と協働し、走りやすい路線や駐輪場の位置、ヒヤリハット箇所などを地図上に示す自転車マップを作成する。地域住民や観光客などに配布し自転車への関心を高める。
手段	・推奨ルートの明示 ・ヒヤリハット箇所の明示
実施案	●実施方法 走りやすい（走ってほしい）路線や、自転車利用者が利用しやすい（してほしい）施設、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置、自転車通行上の要注意箇所を周知するヒヤリハットなどを地図上に示した自転車マップを作成し、地域住民や観光客などに配布することで、自転車の適切な利用を促す情報を提供する。 さらに、地域住民と協働し、自転車マップを作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高める。

自転車マップ作成状況

名称	作成年	実施主体
中央区自転車マップ	H21	自転車を活用したまちづくり推進協議会
東区自転車マップ	H24	自転車を活用したまちづくり推進協議会
江南区自転車マップ	H24	江南区建設課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）
南区自転車マップ	H25（作成中）	南区地域課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）
水と土の芸術祭サイクリングマップ	H24	中央区建設課（協力：「自転車のまち"新潟"」の会）



中央区自転車マップ



ワークショップの開催状況

Do 実行

●自転車マップの作成・配布 = 4区でマップを作成

■進捗状況

名称	作成年	更新年	実施主体	作成枚数
中央区自転車マップ	H21.4	H22.3, H25.6, H27.12	中央区建設課 ※作成時は「新潟市自転車を活用したまちづくり協議会」	H22年度以降 計9,000枚（H21年度 計30,000枚）
東区自転車マップ	H24.9	H27.6	東区建設課 ※作成時は「新潟市自転車を活用したまちづくり協議会」	H24年：3,000部（第1版）、H26年：3,000部（第2版）、H27年：500部（第3版）
江南区自転車区巡りマップ	H25.9	H26.7	江南区役所 建設課 まちづくり係	20,000枚
南区サイクリングマップ（自転車で南区を走る）	H26.3	-	南区役所地域課	不明



中央区自転車マップ



東区自転車マップ



江南区自転車マップ



南区自転車マップ

Check 効果検証

評価	自転車団体及び市民と協働し作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高めることができた。
課題	・中央区、東区、江南区、南区の4区のみであり、他4区については作成していない ・自転車走行空間の整備により、一部推奨ルート等の更新が必要となっている

Action 計画見直し

基本方針	全区でマップを作成し、推奨ルートやヒヤリ箇所を周知することで、自転車への関心を高めるとともに自転車事故の削減を図る	
計画の見直し案	○施策メニューの集約 ・まもる～啓発活動計画～「⑥チラシやHP等による情報発信」の中の手段の一つとして記載	重点度
		-

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>

⑧サイクルイベントの開催 【その他】

Plan 計画策定

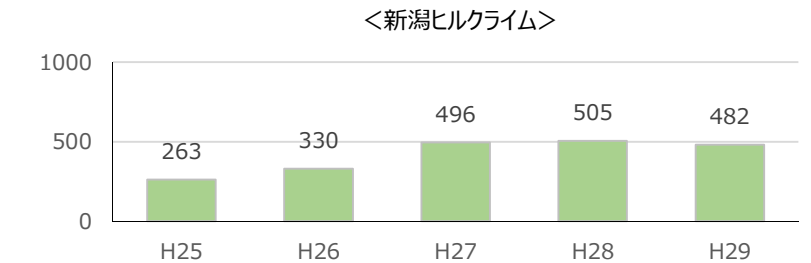
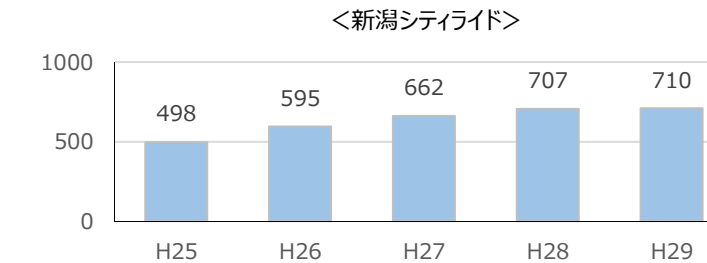
内容	健康維持・増進、交流人口の拡大等を目的としたサイクルイベントを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深める。また、イベント時に自転車利用ルールの周知を図る。																					
手段	<ルール啓発又は利用促進イベント> ・サイクルイベントの開催 ・シンポジウム ・各種イベントと合わせた啓発活動 ・マナーコンクール																					
実施案	<p>●サイクルイベントの開催</p> <p>自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のサイクルイベントを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深める。</p> <p>サイクルイベントの開催状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>大会名</th> <th>大会内容</th> <th>募集対象(人数)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新潟 シティ ライド</td> <td>市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。</td> <td>自転車愛好者(上・中級者)300名</td> <td>H24から毎年実施</td> </tr> <tr> <td>ライド ショート コース</td> <td>家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。</td> <td>自転車愛好者(初心者)100名</td> <td>H24から毎年実施</td> </tr> <tr> <td>岩室・弥彦山 ヒルクライム</td> <td>壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km</td> <td>自転車愛好者 500名</td> <td>H25新規</td> </tr> </tbody> </table> <p>●各種イベントと合わせた啓発活動</p> <p>市が行うイベントや地域のイベント等の開催時に、「変り種自転車」の試乗などを行い、自転車に楽しみながら親しんでもらい、あわせて自転車のルールやマナーの啓発を行う。また、子供が参加することで、一緒に参加する両親など大人にも啓発を行うことができる。</p> <p>各種イベントと合わせた啓発活動の実施状況</p> <table border="1"> <tr> <td>新潟市安心・安全なまちづくり市民大会における啓発チラシ配布</td> </tr> <tr> <td>新潟シティライド(H24.10)参加者への啓発チラシ配布(100名)</td> </tr> <tr> <td>水土サイクリングガイド参加者への啓発チラシ配布(全3回約100名)</td> </tr> <tr> <td>各区開催の催しにおける啓発</td> </tr> <tr> <td>・キテ・ミテ・キタク(北区) ・防災フェスティバル(秋葉区) など</td> </tr> </table> <p>●シンポジウム</p> <p>市の自転車問題の現状や取組状況、子どもや大人、高齢者の事故の現実などを報告する。また、駐輪場や自転車道の整備、サインの設置、放置禁止区域の設定、自転車等放置防止条例や駐輪場の附置義務に関する条例の改正などの計画や、将来の展望なども合わせて発表する。自転車政策で珍しい取組を行っている都市の先進事例について説明を聞き、新潟市において取り入れることができる取組みを市民と一緒に考える。</p> <p>●マナーコンクール</p> <p>高校生は、自転車利用が多いことから、ルールやマナーの周知が必要のため、コンクールを開催し、互いにマナーの良さをアピールし、高めあうことでマナーの向上を図る。自転車の安全運転、利用マナーについて、各高校が独自に考えた取組を執行し、市などが内容と効果を評価する。ルール違反者に出す指導警告には減点を、積極的に交通安全・マナーの向上策を行った際には加点をする。総合点を市内の高校で比較し、優秀校を表彰する。</p>	大会名	大会内容	募集対象(人数)	備考	新潟 シティ ライド	市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。	自転車愛好者(上・中級者)300名	H24から毎年実施	ライド ショート コース	家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。	自転車愛好者(初心者)100名	H24から毎年実施	岩室・弥彦山 ヒルクライム	壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km	自転車愛好者 500名	H25新規	新潟市安心・安全なまちづくり市民大会における啓発チラシ配布	新潟シティライド(H24.10)参加者への啓発チラシ配布(100名)	水土サイクリングガイド参加者への啓発チラシ配布(全3回約100名)	各区開催の催しにおける啓発	・キテ・ミテ・キタク(北区) ・防災フェスティバル(秋葉区) など
大会名	大会内容	募集対象(人数)	備考																			
新潟 シティ ライド	市内各区を交通規則を守りながら巡り、新潟の魅力再発見を目的とした120kmを走る自転車のロングライド大会。	自転車愛好者(上・中級者)300名	H24から毎年実施																			
ライド ショート コース	家族・高齢者・子どもまで誰でも気楽に参加できる初心者向けの市内を巡る33kmを走る自転車のミニライド大会。	自転車愛好者(初心者)100名	H24から毎年実施																			
岩室・弥彦山 ヒルクライム	壮大な越後平野、日本海を眼下に弥彦山スカイラインを自転車で駆け上がるタイムトライアル大会。6.5km	自転車愛好者 500名	H25新規																			
新潟市安心・安全なまちづくり市民大会における啓発チラシ配布																						
新潟シティライド(H24.10)参加者への啓発チラシ配布(100名)																						
水土サイクリングガイド参加者への啓発チラシ配布(全3回約100名)																						
各区開催の催しにおける啓発																						
・キテ・ミテ・キタク(北区) ・防災フェスティバル(秋葉区) など																						

Do 実行

●サイクルイベントの開催

- ・新潟シティライド、新潟ヒルクライムを継続実施、その他の地区イベントを実施
- ・新潟シティライドは、H29よりミドルコースを追加

■大規模イベント実施状況



■区のサイクルイベント

大会名	開催日	コース	距離(km)	参加人数	備考
アグリxめぐりサイクリング(南区)	H26.10.25(土) H27.10.17(土)	めぐりコース	40	-	南区の名所や観光果樹園をめぐりながら、南区をぐるっと1周する。
		アグリコース	12	-	グリーンツーリズム型のサイクリングとして、南区の農産物を味わいながら気軽に走る。
江南区区めぐり自転車交流会	H28.9.11(日)	ロングコース	40	196	江南区の名所や施設を自転車で周遊することにより、地域の魅力を再発見し江南区の一体化を醸成する交流を図る。
		ショートコース	15		
江南区区めぐり自転車交流会	H29.9.10(日)	ロングコース	40	200	江南区の名所や施設を自転車で周遊することにより、地域の魅力を再発見し江南区の一体化を醸成する交流を図る。
		ショートコース	15		



新潟シティライド



新潟ヒルクライム



江南区区めぐり自転車交流会

Check 効果検証

評価	新潟シティライドや新潟ヒルクライムは、参加者数が増加傾向にあり、新潟シティライドはH29よりコースの種類を追加するなど、取り組みの拡充を図ることができた。
課題	シンポジウム、マナーコンクールは開催できていない。

Action 計画見直し

基本方針	自転車利用促進に向けたサイクルイベントの拡充を検討	重点度
計画の見直し案	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟シティライドや新潟ヒルクライムは継続実施および拡充を図る。 ・各区では、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を開催する。 ・シンポジウム、マナーコンクールは実施困難であることから、今後は検討しない。 	その他