

■ 第2回新潟市自転車利用環境推進委員会の主な意見と対応

分類	意見の内容	対応	資料、ページ番号
計画全般	・しくみの基本方針「処分費を低減する」は、他と比べ異質であるため、検討してほしい。	・指摘部分について、下記のとおり修正した。 ①放置自転車を有効活用し、処分費を低減する。 →放置自転車を有効活用する。 ②自転車で気軽に楽しく”はしる”まち新潟 →自転車が安全で快適に楽しく”はしる”まち新潟	参考資料-1 第3章（2） P14～15
	・はしるのキャッチフレーズについて、自転車で「気軽に」とあるが、もっと責任をもって自転車に乗ってほしいため、「快適に」等に修正した方が良い。		
	・計画実行のための予算高（大分類して）を次回の委員会で報告してほしい。	・今回、新たに施策メニュー毎の時系列展開および実施体制を整理し、実効性の確保を図った。 ・全体予算高の計上は困難であるが、走行空間整備はH34目標の150km達成に約5～6億円の事業費となる見込み。	参考資料-1 第7章（2） P70～72
	・実施計画の時系列展開を整理してほしい。		
	・評価は、調査結果も大事だが、市民・関係者の実感からもチェックしておくこと。	・世論調査を継続的に行い、市民満足度をチェックする。	参考資料-1 第7章（1） P69
	・重点と最重点を統合したことによって、最重点が後回しにならないように。最重点の遅れを全体でごまかさないように。	・最重点にまとめたことで重点よりも推進するものと考えている。	参考資料-1 第5章（2） P31
	・委員会スタート当初より、少子高齢化の加速度が増し、市民生活にもその影響が出ている。特に市民生活に欠かせない交通の問題は10年前と比べより深刻な問題になって来ている。運動能力等の衰える高齢の歩行者、自転車利用者にとっての交通安全対策を徹底することが必要である。若年層にはマナーやルールの啓発を徹底し、学校等集中地区周辺道路の整備を行う必要がある。これらの点を踏まえ計画を再検討していく必要がある。	・学校の自転車通学者数などの基礎データを収集し、ネットワーク路線の見直しを行った。自転車通学者が多い学校の周辺は特に重点的に整備を行っている。 ・若年層や高齢者に対する啓発は、まもる～啓発活動計画～の最重点メニューとして引き続き推進していく。	参考資料-1 第6章（1） P36～47 参考資料-1 第6章（4） P61～63
	・自転車道を整備することによって、従来の道路の使い方・分担を見直し、考える契機になっていることをもう少し書き込めないだろうか。	・計画の中に、車道での自転車走行空間整備を推進する理由を追記した。	参考資料-1 第6章（1） P36
・新潟市として自転車利用環境が整うことがまちにどのような付加価値が生まれてくるのか、どんな新潟市になるのかを謳えると良いのではないかと。都市計画としてどうなっていくのかなど他部署との関係性が良く分からない。道路使いの変化も含め、まちづくりとの連動などが見えてくるような記述があっても良いのではないかと。	・階層的（段階的）な自転車計画の進め方や都心部における施策メニューの展開イメージを追記した。	参考資料-1 第5章（3） P33 参考資料-1 第6章 P35	
・参考資料-1 P15のような施策メニューとそれぞれの重要度（○や二重丸で重要度が分かるとなお良いのでは）が一覧できるページがあると分かりやすい。	・施策メニューを重要度毎に整理したページを追加した。	参考資料-1 第6章 P34	
通行区分守率・交通事故	・通行区分順守率と自転車事故の関係性について分析してほしい。	・通行区分順守率調査路線において、H24から※の自転車事故の発生状況を整理し、詳細分析した。 ※自転車通行方向が分かる県警事故資料の提供可能年	資料-1 P19
	・水島町の実測の生データやアンケート結果を次回までに報告してもらいたい。	・分析結果を整理した。	資料-1 P20～22
	・通行区分順守率が最近でも50%を下回る地区について、重点的に啓発、指導、取り締まりを強化する対策を示すべき。	・H29目標の30%を未だ下回る路線は、次年度以降の街頭啓発活動路線の候補箇所とするなど、計画的に街頭指導を実施する。	参考資料-1 第6章（4） P63

分類	意見の内容	対応	資料、ページ番号
走行空間計画	・中学校周辺のネットワーク路線追加について、各中学校の自転車通学者数について整理してほしい。	・中学校、高校の自転車通学者数を整理し、通学者数の多い学校を抽出することで、ネットワーク路線を再検討した。	参考資料-1 第6章（1） P37 資料-1 P9
	・自転車歩行者道の活用路線について整備済みの扱いとなっているため、定義を整理してほしい。	・自転車歩行者道は、歩行者と自転車の通行が物理的に分離されている場合を除き、今後は活用しない方針とする。 ・これまで路面表示などで啓発を行ってきた箇所においても車道での整備を検討していく。	参考資料-1 参考資料（4） P94
	・榎谷小路、学校町については迂回路を整備してきた経緯があるため、自転車歩行者道の活用路線の取り扱いについて整理した上で、直轄国道のネットワーク路線について道路管理者間で調整させてほしい。	・榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）などの自転車歩行者道を活用せざるを得ない場合は、ネットワーク路線から除外し、並行する代替路線の整備を行う。	
	・整備状況・予定図には、整備形態を入れてしまった方がよい。	・整備状況・予定図は、整備形態がわかるようにした。	参考資料-1 参考資料（3） P85～93
	・「新潟シティライドのロングコース」は120kmあり、8区を回ることが必須のコースであるが、必ずしも一般市民に受け入れられ、走りやすい快適なものではない。むしろミドルコースやショートコースの方が市民やマスコミに受け入れられ、整備がしやすく、整備効果も大きく期待できる。	・今回の見直しで、新潟シティライドの「ショートコース」を観光推進路線としてネットワーク路線に追加した。 ・まずは利用しやすいショートコースで整備を進め、利用実態を踏まえて、ミドルコースやロングコースも検討していく。	参考資料-1 第6章（1） P36～47
・ネットワーク路線の見直しで、高校や大学が対象となっている専門学校等は対象外となっている。学校数的には多いと思うが、敢えて外した理由を教えてください。 ・古町では専門学校生の自転車利用者もあると思うし、外国人留学生の自転車利用が多いと感じている。外国人留学生から見て自転車道について分かりやすいのかも確認したい。	・主要施設は、大規模商業施設以外は公の機関を設定しており、民間施設である専門学校は対象としてない。 ・外国人に対しても分かりやすい啓発の方法を検討していく。	-	
ガイドライン	・路面表示の設置間隔を長くする箇所と逆走が多い箇所など設置間隔を短くする箇所を別けた方がよい。	・走行空間整備は、ダブルスタンダードの整備方法を設定した。 ①標準整備：50mピッチ ②重点整備：10mピッチ（自転車利用者の多い中学校、高校、J R 駅周辺の路線）	資料-1 P12 参考資料-2 P7
	・ケース7（50mピッチ）について大賛成。基本は交差点前後にあれば良いし、単路部では事故や逆走が多いところなどの必要なところにあれば良い。		
	・設置間隔については、実験していた国総研に確認するなど根拠をもってやったほうが良い。		
・なぜ、自歩道整備が行われてしまったのか？ ガイドラインにはこうならないようにしてあったはず。ガイドラインのどこがいけなかったのか？このように自歩道が増えた理由を知りたい。このようにならないように、どこをどのように改定していくのか？	・新潟市自転車走行空間整備ガイドラインでは、新たな自歩道整備は行わないことを明記しており、ガイドライン策定以降は自歩道の新設は行っていない。 ・ただし、既設の自歩道については当面の暫定形態として活用が可能となっており、交通量が多い、路肩が狭いなど、車道を走らせにくい箇所では自歩道の活用が選択されていた。 ・今回の改訂において、既設の自歩道においても、活用可能となるような記述は削除し、車道への整備を原則とする内容に修正する。	参考資料-2 P6	
駐輪計画	・バス停の駐輪場については、全て公共で整備するのではなく、大規模商業施設の駐輪場との連携も検討した方がよい。	・今回、J R 駅の自転車利用者数を調査し、ネットワークの見直しを行った。 ・今後は、現在見直し中の「いかに交通戦略プラン」と整合を図りながら、整備を推進していく。	参考資料-1 第6章（1） P37
	・公共交通計画と連携させて、ネットワークや駐輪場整備を検討してほしい。		
	・本町通6番町に新設された駐輪場の防風のためのカバーが不透明で、来街者などから駐輪場の中が見えず、防犯の温床になると心配されている。	・H29年度末に一部透明の壁に変更し、視認性を確保した。	-

分類	意見の内容	対応	資料、ページ番号
放置 自転車 対策	・古町通6、7番町の駐輪対策について、各商店街振興組合と協力のもと、駐輪禁止の啓発、指導を強化する対策を示すべき。	・現在、新潟駅南口地区、万代地区、古町地区では地元商店街振興組合等と意見交換会を実施し、放置自転車対策を検討中であり、左記意見も参考にして検討していく。	参考資料-1 第6章（3） P57
	・「放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化」について、対象地区周辺商店街との協議を進め、駐輪には対価が必要という啓発を来街者にもおこなう必要がある。		
	・身体が不自由など特別な理由がある方等を撤去対象から除外する仕組みを検討することに留めずに積極的に仕組みをつくるべき。せつかくの計画見直しの契機なので新しい取組のひとつとして示せると良い。	・「施策メニューの展開」の中で示している。 ・今後、関係部署と協議し、検討を進めていく。	参考資料-1 第6章（3） P58
リサイクル	・使用予定のない自転車のリサイクルについて、駐輪場や大学・高校に取扱い窓口を設置できないか。	・使用予定のない自転車のリサイクルについて、左記意見も参考にしながら、次年度より仕組みづくりを検討する。	参考資料-1 第6章（3） P58
	・保管期間の短縮については思い切ってやったほうが良い。	・保管期間の短縮は、処分費の低減策の検討と併せ、早期の実現を目指す。	参考資料-1 第6章（3） P60
啓発活動 (全般)	・高校や大学とタイアップした啓発活動を実施した方が良い。	・大学生に特化した指導啓発は行っていないが、交通安全運動や月間などの街頭活動においては、高校周辺や万代地区で下校時間帯に合わせての啓発や高校生が高校生にチラシを配布し、より近い目線で自転車の安全利用を呼び掛けた。 ・新潟大学において、県警と共に交通安全の普及活動を行っている学生グループがあるので、街頭活動を行う際に協力を呼び掛け、一緒にチラシを配布するなど、学生参加型の指導啓発を行っている。	-
	・大学と協働事業で啓発活動をした方が大学側にもメリットがある。		
	・高校や大学では指導される側から指導する側にする事例がある。		
	・新潟大学と連携して高齢者の講習をしている事例がある。		
・交通安全教育・指導・啓発に力を入れたほうがよい。高校、大学生に対する教育・指導をどのように実施するかを明確にすべき。			
啓発活動 (街頭指 導)	・青いライン、矢羽根、ナビマークについて、この存在を「知る」というだけでも、多くの効果があると思う。実際に走行する自転車に乗る対象はもちろんのこと、ドライバーにもあらゆる方法で周知していくことが必要だと思う。実際、自分自身も委員になるまでは知らなかったが、知ればきっと意識する。そこにPRの余地を感じる。	・「チラシやHP等による情報発信」の中にも記載しているが、ドライバーに対する啓発強化やスマートフォンでも簡単に情報が入手できるような取り組みも検討していく。	参考資料-1 第6章（4） P66
	・情報発信は、アプリなどの活用やコンビとの連携等も視野に入れ、若い世代に届く適切な手段を用いてほしい。		
啓発活動 (交通安全 教室)	・通行帯整備をした場所では、現場での具体的な街頭指導が不可欠。そのため的人员・体制を構築すべき。	・各区総務課を中心に、交通安全運動や各種月間などを通じて、継続して街頭活動を実施する。	参考資料-1 第6章（4） P66
啓発活動 (交通安全 教室)	・スクエアード・ストレイト技法については、思春期の子供に見せるのは逆効果となる懸念があるためやめた方がよい。効果があるのは高齢者である。	・警察や出資企業との関係があり、直ちに止める予定はない。対象年齢等を考慮しながら、継続をしていく。	参考資料-1 第6章（4） P62
	・ストライダーというペダルなし自転車の流行（2歳ぐらいから乗っている子もいる）や、自転車購入年齢の低年齢化など、小学校入学前に補助輪なしで自転車に乗る子が多いのが実情である。早い時期での自転車の基本的な乗り方の指導、走行ルールの指導が必要だと感じている。	・交通安全教育は段階的に行っている。幼児に対しては、歩行において道路へ飛び出さない、信号や標識の意味など基本的な交通ルールを中心に指導し、自転車に関しては、個人差があることから、家庭内での指導をお願いしている。 ・市が行う「親子の自転車乗り方教室」では、補助輪無しで乗れない子どもへの技術指導だけでなく、保護者へ交通法規を指導することで、家庭内での交通安全教育の重要性を訴えている。	参考資料-1 第6章（4） P62、67

分類	意見の内容	対応	資料、ページ番号
おもいやり 1.5m運動	・「1.5m離れられなかったら徐行して抜いていく」ではなく、「1.5m離れられなければ抜かない」というキャンペーンをやった方が良い。	<ul style="list-style-type: none"> ・左記意見を参考に、次年度より1.5m運動を展開していく。 ・日本では、愛媛県が思いやり1.5m運動の取り組みを初めており、全国的に取り組みが広がっていることから、広告デザインも愛媛県のものをお借りした。 	参考資料-1 第6章（4） P66
	・ドライバーへの周知の方法として、企業へのP Rも必要ではないか。例えばステッカーなどを配布して営業車に貼ってもらうなども有効だと思うし、意識を広めるにも有効だと感じる。		
	・なぜこの運動があるのか、背景を教えてください。自転車を追抜く際の側方間隔について、道交法上に明記があるわけではないのか。対面で歩行者が自動車を視認出来ている時は1.0m以上、歩行者の背面から抜く際は1.5mとしているというが、目安でしかないのか。根拠が明確でないと啓発するのも困難なのではないか。		
シェアサイクル	・自転車をとめる駐輪場が有料だという前提がないと、シェアサイクルは成り立たない。	<ul style="list-style-type: none"> ・にいがたレンタサイクルは、既に複数のポートでどこでも借りる・返却することが可能なシステムを構築している。 ・今後は、にいがたレンタサイクルと協力し、IoTの導入やポートの増設など、利用者がより使いやすいシステムになるよう検討していきたい。 	参考資料-1 第6章（4） P65
	・シェアサイクルのポートについて、駐輪問題が発生している事例があるため、留意すること。		
	・新潟レンタサイクルや各区のこれまでのレンタサイクルの活動についてまとめてほしい。		
	・これまでのレンタサイクルとシェアリングの推進の取り扱いについて議論してほしい。		
	・「シェアサイクリングの推進」はにいがたレンタサイクルとどう関わるのか不明である。これまでの新潟市（中央区建設課）とにいがたレンタサイクルとの関係の中では非常に唐突な印象を受ける。土木総務課と中央区建設課との十分な協議、調整が行われたわけではないのではないか。		
自転車通勤	・自転車通勤の奨励について検討してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通勤の推進は、市の取り組みだけでなく、通勤手当や駐輪場の確保などの企業側の改善努力も必要であるため、関係各課が連携した大きな動きが必要となり、今後の大きな課題の一つである。 	参考資料-1 第6章（4） P64
	・新潟市の職員は特定時期のイベントではなく、年間を通して自転車の利用、あるいは公共交通の利用、徒歩の通勤を推進して、市民に範を示すべきである。		
	・通勤チャレンジサイト、エコモビの目標に対する達成率はどうなのか。また、自転車通勤手当（推奨制度）をやっている企業や行政官庁はあるのか。		
サイクリング ロード	・サイクリングロードは自歩道であることから、皇居等の事例を参考にサイクリングロードの啓発活動を検討してほしい。	・サイクリングロードの啓発事例を整理し、にいがた島一周自転車道などで効果があると思われる啓発内容を検討する。	参考資料-1 参考資料（4） P94
自転車活用 推進法	・自転車活用推進法との関係、活用方針について検討してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進計画との整合性について整理した。 ・次年度より、新潟県の動向を踏まえながら、市町村版自転車活用推進計画の検討を進めていく予定。 	参考資料-1 参考資料（6） P97～101