



# 第1章 計画策定の趣旨

## (1) 計画策定の背景と目的

### 計画策定の背景

近年の環境問題や健康意識の高まり、市民生活を取り巻く環境の変化を受け、経済的で地球環境の負荷低減に効果が期待できる自転車の利用が見直されてきている。

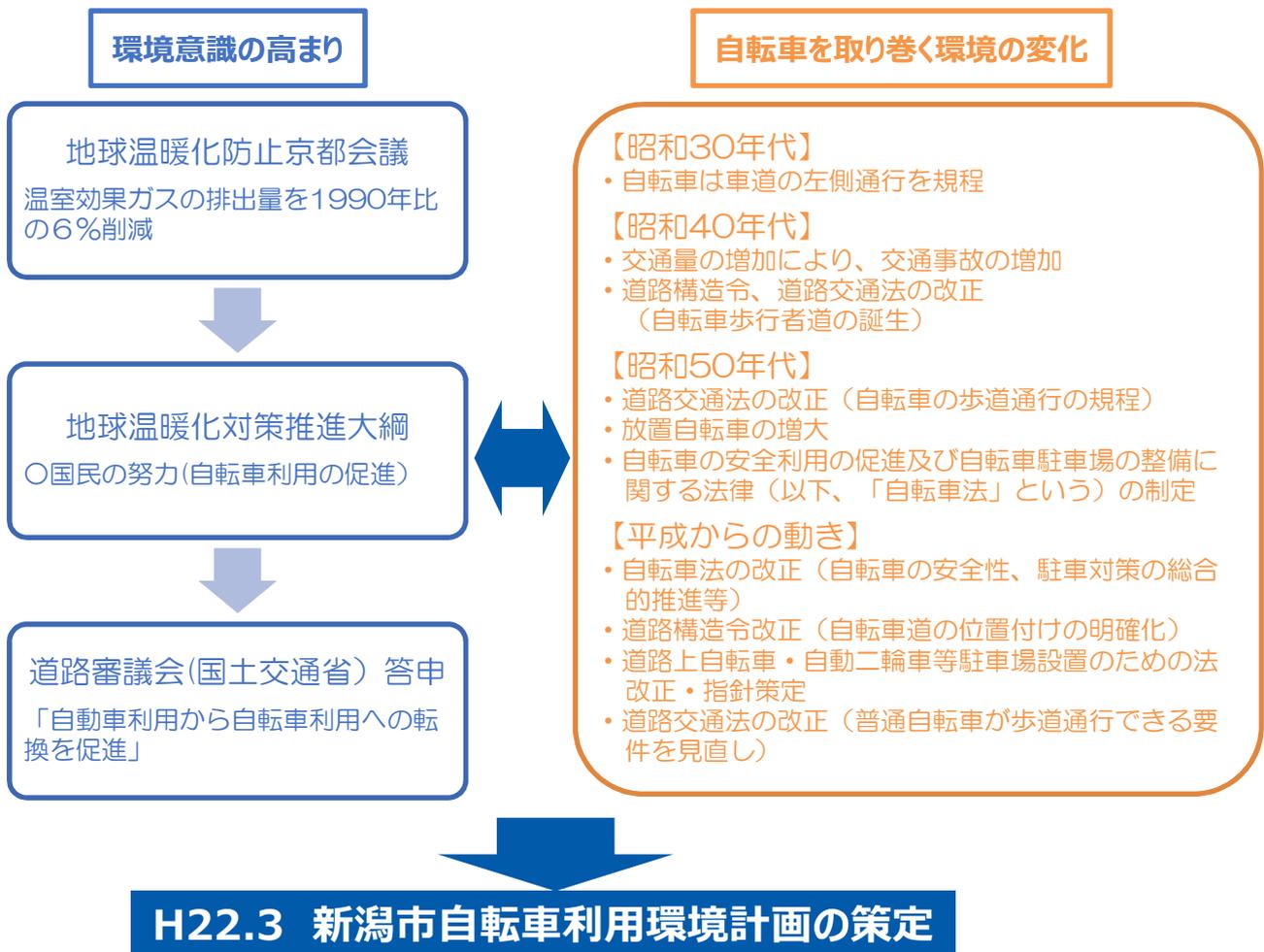
また、通勤等における自動車依存度の高さ、自転車利用者による歩行者や自転車との接触事故、路上駐輪や放置自転車等が社会問題となってきた。

### 計画策定の目的

市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備し、

- 歩行者の安全確保
- 自転車の交通事故の削減
- 環境にやさしい、健康にも良い自転車利用の促進

を目的に、「新潟市自転車利用環境計画」を策定する。





## (2) 計画修正の趣旨

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改正、国土交通省・警察庁によるガイドラインの策定などの自転車利用環境変化を踏まえるとともに、新潟市で平成24年12月に施行した「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」と整合を図りつつ、より実効性を高めるための施策の重点化等を図るため、平成26年3月に計画の一部改訂を行った。

前回の改訂から4年が経過し、国土交通省・警察庁によるガイドラインの改定や自転車活用推進法の施行などの最新の自転車動向を踏まえつつ、目標の達成状況や計画の進捗状況の評価を行い、継続的で実効性ある改善を図るため、計画を一部修正した。

### H22.3 新潟市自転車利用環境計画

#### 全国的な主な動向

H23.10 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(警察庁)

H24.4 みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 - (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

H24.11 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁)

H25.12 道路交通法の一部改正 (路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査等)

#### 新潟市・新潟県の主な動向

H23.12 良好な自転車交通秩序の実現のための総合計画 (新潟県警察) ※毎年更新

H23.12 健康長寿社会を実現するスマートウエルネスシティ総合特区指定

H24.12 施行 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 (新潟市)

H25.4 施行 新潟市道路の構造の技術的基準等に関する条例 (新潟市)

### H26.3 新潟市自転車利用環境計画 (一部修正)

H28.3「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言 (安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会)

H28.7 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁)

H29.5 自転車活用推進法の施行  
H30.6 自転車活用推進計画 閣議決定

中間評価

### H31.3 新潟市自転車利用環境計画 (一部修正)

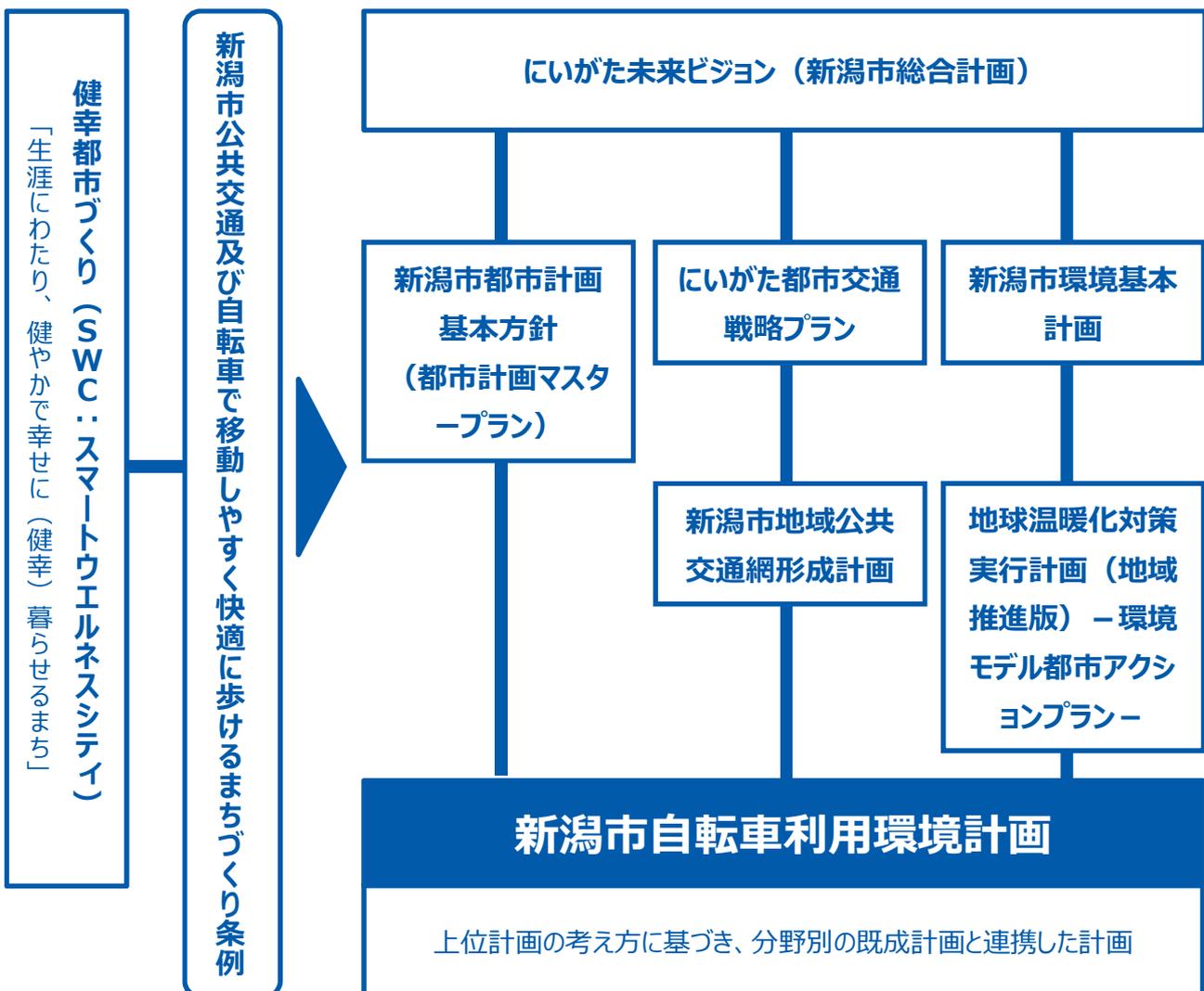


### (3) 自転車利用環境計画の位置付け

新潟市の上位計画は、「にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）」があり、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」「新潟市地域公共交通網形成計画」「新潟市環境基本計画」「地球温暖化対策実行計画（地域推進版）－環境モデル都市アクションプラン－」が作成されている。

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、健幸都市づくり（SWC：スマートウェルネスシティ）を進めている。

「新潟市自転車利用環境計画」は、「にいがた未来ビジョン」及び「健幸都市づくり」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として位置付けられる。



本計画は自転車利用環境計画に関してハード・ソフト施策を行うものであり、他の分野と連携を図りながら計画の推進を図る。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く。



## (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する。



図 1-1 計画区域

### 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、平成 22 年度から平成 34 年度（2022 年度）までの 13 ヶ年とし、平成 22 年度から平成 29 年度までの 8 カ年を第 1 期、平成 30 年度から平成 34 年度（2022 年度）の 5 カ年を第 2 期とする。

表 1-1 自転車利用環境計画の計画期間

H21 (2009)	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
第 1 期									第 2 期				
● 計画 策定				● 計画 改訂				◆ 中間 評価	● 計画 改訂				◆ 達成度 評価

## (5) 自転車利用のメリット・デメリット

自転車は、健康的で便利な乗り物として、通勤・通学や買い物、レジャーなどの様々な目的に利用され、市民の日常生活にかかせない足として重要な役割を果たしている。

このように自転車は気軽な乗り物である一方、都市部では大量の自転車が放置され、歩行者や高齢者、障がい者等の通行を妨げ、まちの景観の悪化など様々な問題を引き起こしている。また、自転車利用者のルールを無視した走行や歩行者・自転車の混在などにより、自転車での事故も生じている。

このようなことから自転車利用には、メリット、デメリットがあり、メリットを最大限に活かし、デメリットとなる部分を削減する方策を同時に行っていくことが求められる。

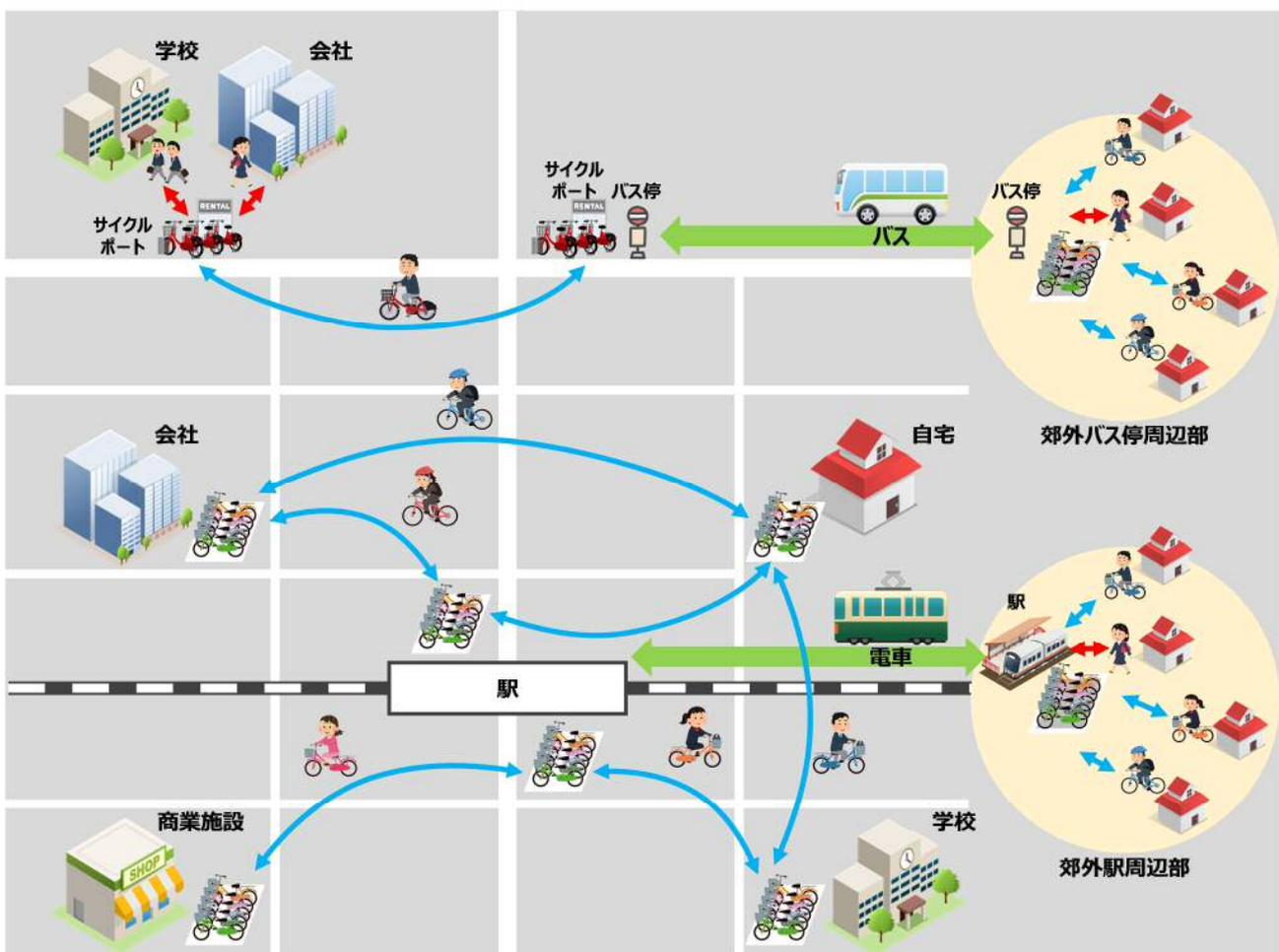
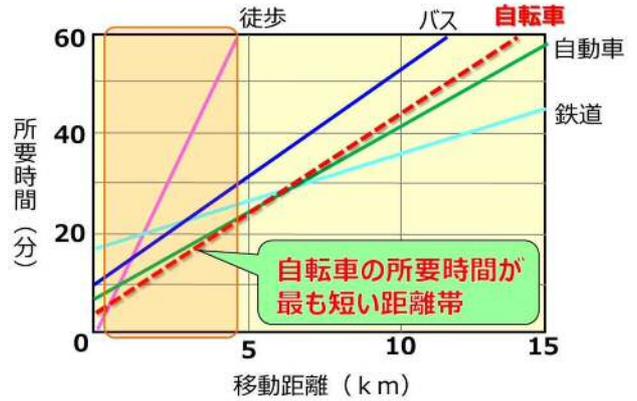


図 1-2 自転車利用のイメージ図



■ 移動する手段としての自転車の特性

- 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ある
- 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る
- 自動車、バス、鉄道などの移動と異なり、料金がかからない（自転車に乗れば、誰もが利用できる）



[出典] 国土交通省資料

図 1-3 交通手段の特性

■ 自転車のその他のメリット

- 健康増進に貢献
- 環境負荷が小さい

■ 自転車のデメリット

- 天候で利用できない場合がある
- 目的地に駐輪場が必要

■ 自転車利用を連携して推進するメンバーごとのメリット・デメリット

	自転車利用のメリット	自転車利用のデメリット
<b>利用者 (自家用車から乗り換えた場合)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 金銭の節約</li> <li>② 健康の増進及び重大病の回避</li> <li>③ 移動範囲の拡大</li> <li>④ 生活のゆとり、レクリエーション手段の確保</li> <li>⑤ 自動車交通事故の回避</li> <li>⑥ 渋滞などストレスの解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 事故の被害者、加害者になる可能性</li> <li>② 自転車盗難被害の可能性</li> <li>③ 天候に左右される</li> </ul>
<b>公共交通事業者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 公共交通利用者の集客数の拡大</li> <li>② 渋滞低減による定時性確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 公共交通利用者からの転換による乗降客の減少の可能性</li> <li>② 走行空間の競合阻害のおそれ</li> </ul>
<b>企業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 社員の心身の健康増進による業務能率の向上</li> <li>② 社員用の駐車場の土地及び管理費の節約</li> <li>③ 通勤手当費や健康保険費の削減</li> <li>④ 環境にやさしい企業イメージの向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 従業員が事故の加害者・被害者となる可能性</li> </ul>
<b>地域・自治体</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 温室効果ガス (CO<sub>2</sub>) の削減</li> <li>② 公害 (排気ガス、騒音等) の減少</li> <li>③ 車の交通量の減少による渋滞緩和</li> <li>④ 住宅地域への車が減少し交通事故件数の減少</li> <li>⑤ 道路維持・整備費用の削減、公害の減少など財政負担の削減、都市構造の転換の可能性、中心市街地の活性化</li> <li>⑥ 市民への移動サービスの向上</li> <li>⑦ 医療費抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 放置自転車による処理費用の発生、歩行環境・景観の悪化が懸念</li> <li>② 自転車交通事故の増加の可能性</li> <li>③ 路上駐輪による歩行者の通行の阻害</li> </ul>