

第2回 新潟市自転車利用環境推進委員会

目次

- 1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示 P1
- 2. 次期計画の方向性について
 - 2-1. スケジュール P9
 - 2-2. 次期計画策定の方向性について P10
 - 2-3. 次期計画の基本方針の検討 P11
 - 2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P12
 - 2-5. 計画期間 P28
- 3. 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 . P29

令和5年8月30日(水)
新潟市土木総務課

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

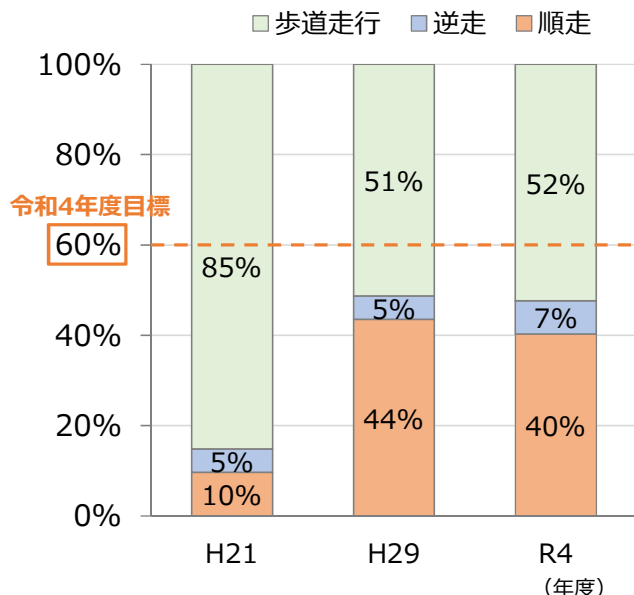
【意見1】 通行区分順守率のマイクロ分析

・通行区分の順守率が40%というのは低すぎる。何故順守率が低いのかというところを分析できるといいのではないか。

通行区分順守率調査路線の概況

- 自動車交通量が比較的多い路線において、通行区分順守率が低い（歩道走行が多い）傾向
- 通行区分順守率が低かった路線は、路肩幅員が1.5m程度確保されているものの、歩道走行が多い結果となっているため、自動車との接触を避けて歩道走行をしている可能性がある。

■ 通行区分順守率（順走率）



令和4年度目標値

前回調査時（平成29年）に最も通行区分順守率が向上した(市)坂井上新町線の60%を全体目標として設定

■ 通行区分順守率調査実施箇所一覧

路線名	通行区分順守率 ^{※1}			規制速度 km/h	歩行者 交通量 ^{※1} 人/12h	交通量 ^{※2} 台/12h	整備形態	路肩 幅員	歩道 幅員	自歩道 指定
	H21	H29	R4							
(市)葛塚線	66%	68%	56%	40	735		路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1m 程度	1m 程度	無し
(市)坂井 上新町線	8%	60%	61%	40	3,991		路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1.5m 程度	3.5m 程度	無し
(市)駅西線	12%	36%	42%	無し	418		路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1m 程度	3.5m 程度	有り
(市)紫竹山 鳥屋野線	1%	27%	25%	40	452	9,152	路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1.5m 程度	2m 程度	無し
(市)護国神社線	33%	48%	42%	無し	1,145		路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1m 程度	2m 程度	無し
(主)新潟小須戸 三条線	3%	39%	25%	40	776	6,517	路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1.5m 程度	3.5m 程度	無し
(主)新潟黒埼 インター笹口線	4%	35%	30%	50	498	12,968	路肩カラー舗装 (ブルーライン)	1.5m 程度	2m 程度	有り
(市)上大川前通 西湊町線	7%	17%	19%	無し	678		矢羽根 (当初は路肩 カラー舗装)	1.5m 程度	3.5m 以上	有り
全体	10%	44%	40%							

※1 通行区分順守率調査結果

※2 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査結果

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

【参考】通行区分順守率調査路線の現地状況

(市) 葛塚線



(市) 坂井上新町線



(市) 護国神社線



(市) 駅西線



(市) 紫竹山鳥屋野線



(主) 新潟黒埼インター線



(主) 新潟小須戸三条線



(市) 上大川前通西湊線



出典：Googleマップストリートビュー

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

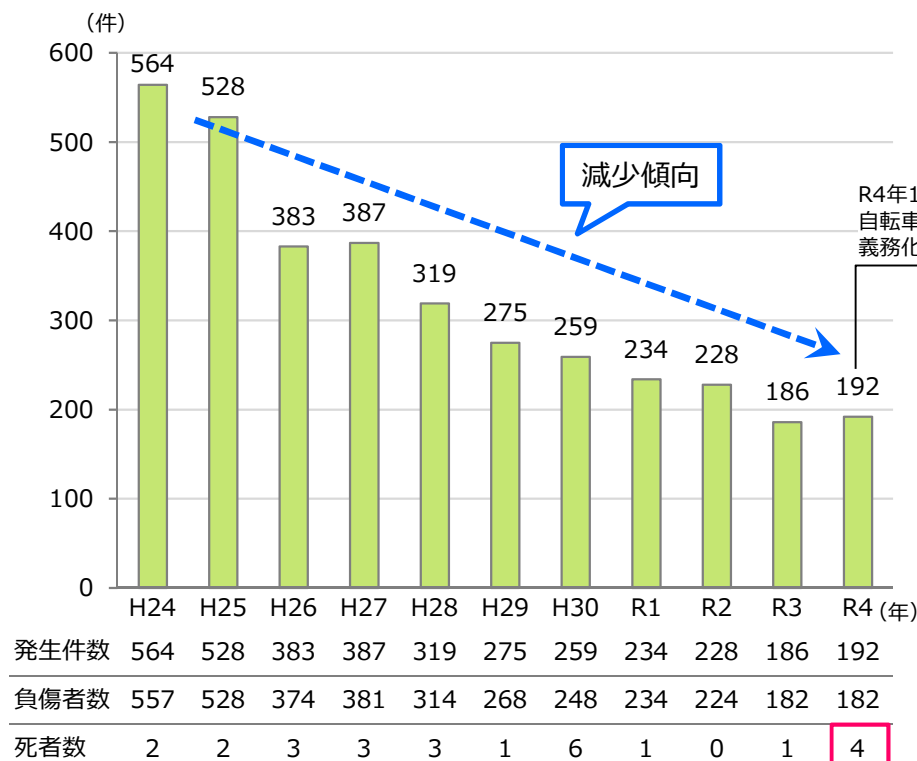
【意見2】 自転車事故のミクロ分析①

・令和4年の自転車事故はどうだったのか。（第1回委員会では令和3年の事故データまで提示）

自転車事故の推移（令和4年の発生事故）

- 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
- R4年に新潟市で発生した4件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事故である。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る。

■ 新潟市の自転車に関する死傷事故の推移



[出典] 新潟県警察資料
(平成24年～令和4年)

■ 新潟市の自転車死亡事故（令和4年発生）

発生日	曜日	時間	昼夜	発生地	事故類型	事故の概要 (太ゴシックは死者(24時間以内の死亡者))
2月2日	水	0:40	夜	新潟市秋葉区	車両単独	83歳男性 運転の自転車が 転倒 。
6月13日	月	13:50	昼	新潟市南区	車両単独	75歳女性 運転の自転車が、道路左側に 路外逸脱 し、用水路に転落。
7月1日	金	12:29	昼	新潟市中央区	車両相互	50歳男性運転の普通乗用車が、 56歳男性 運転の自転車に衝突。
11月9日	水	9:30	昼	新潟市中央区	車両相互	80歳男性 運転の自転車と、41歳男性運転の軽貨物車が衝突。

[出典] 令和4年の交通死亡事故一覧表（新潟県HP）

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

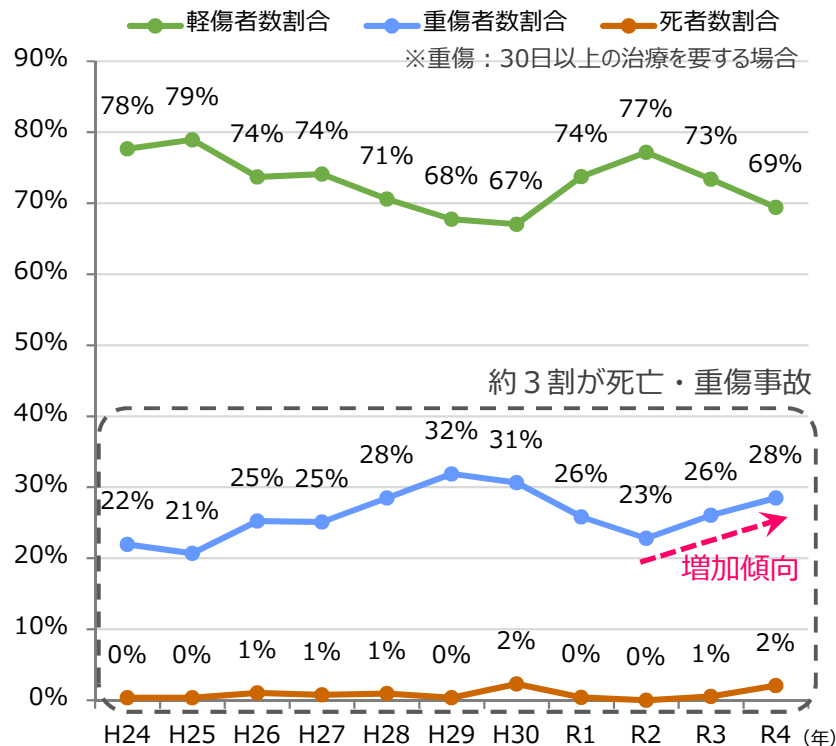
【意見3】 自転車事故のマイクロ分析②

・自転車の事故については、内容についてももう少し告知していただきたい。新潟の現状はどうであるかまで掘り下げていただきたい。具体的にどのように手を打てばいいのかももう少し明確になるのではないか。

自転車事故の詳細分析

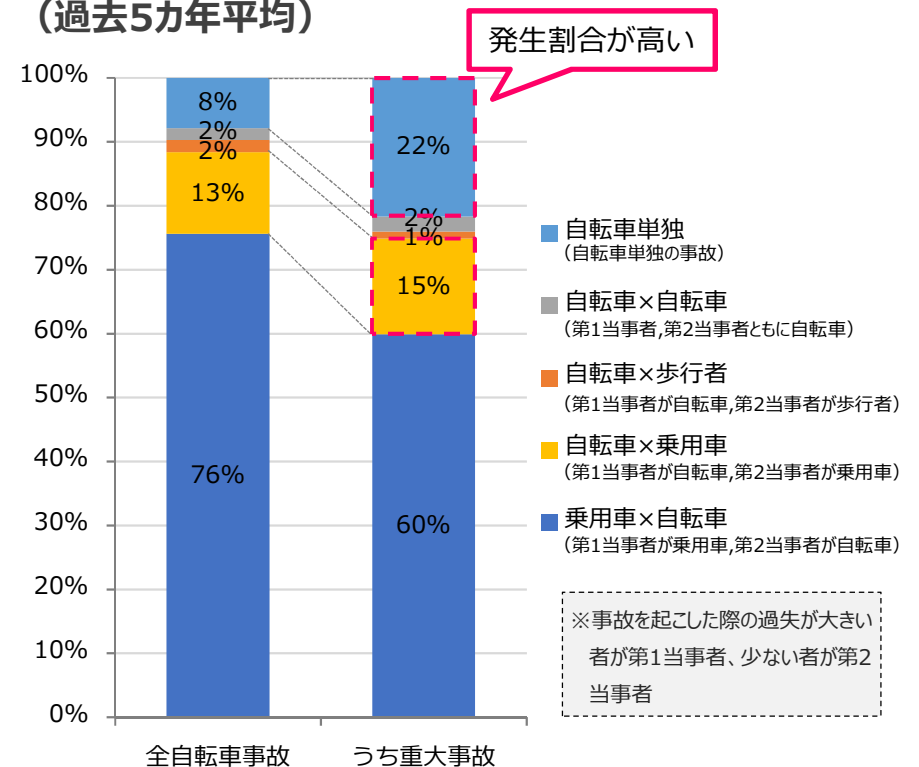
- 新潟市の自転車事故の約3割が死亡・重傷事故であり、重傷者数の割合は近年増加傾向
- 新潟市の自転車の重大事故（重傷＋死亡）は、自転車単独事故や自転車が第1当事者である自転車×乗用車事故の発生割合が高い。

■ 新潟市自転車事故の重傷度別割合の推移



[出典] 新潟県警察資料
(平成24年～令和4年)

■ 新潟市自転車事故の重大事故の当事者別割合 (過去5カ年平均)



[出典] 新潟県警察資料
(平成30年～令和4年)

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

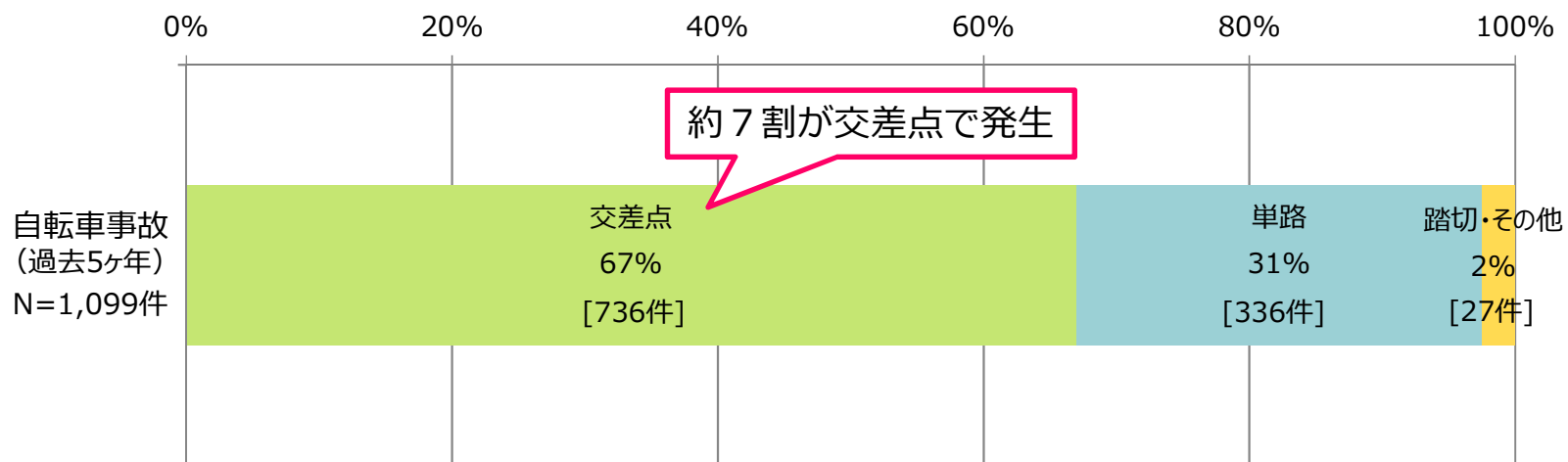
【意見4】 自転車事故のマイクロ分析③

・新潟市における自転車事故について、交差点の事故率はどうなのか。

自転車事故の発生場所

○ 新潟市で発生する自転車事故の約7割は交差点で発生

■ 新潟市で発生する自転車事故の発生場所



[出典] 新潟県警察資料（平成30年～令和4年）

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

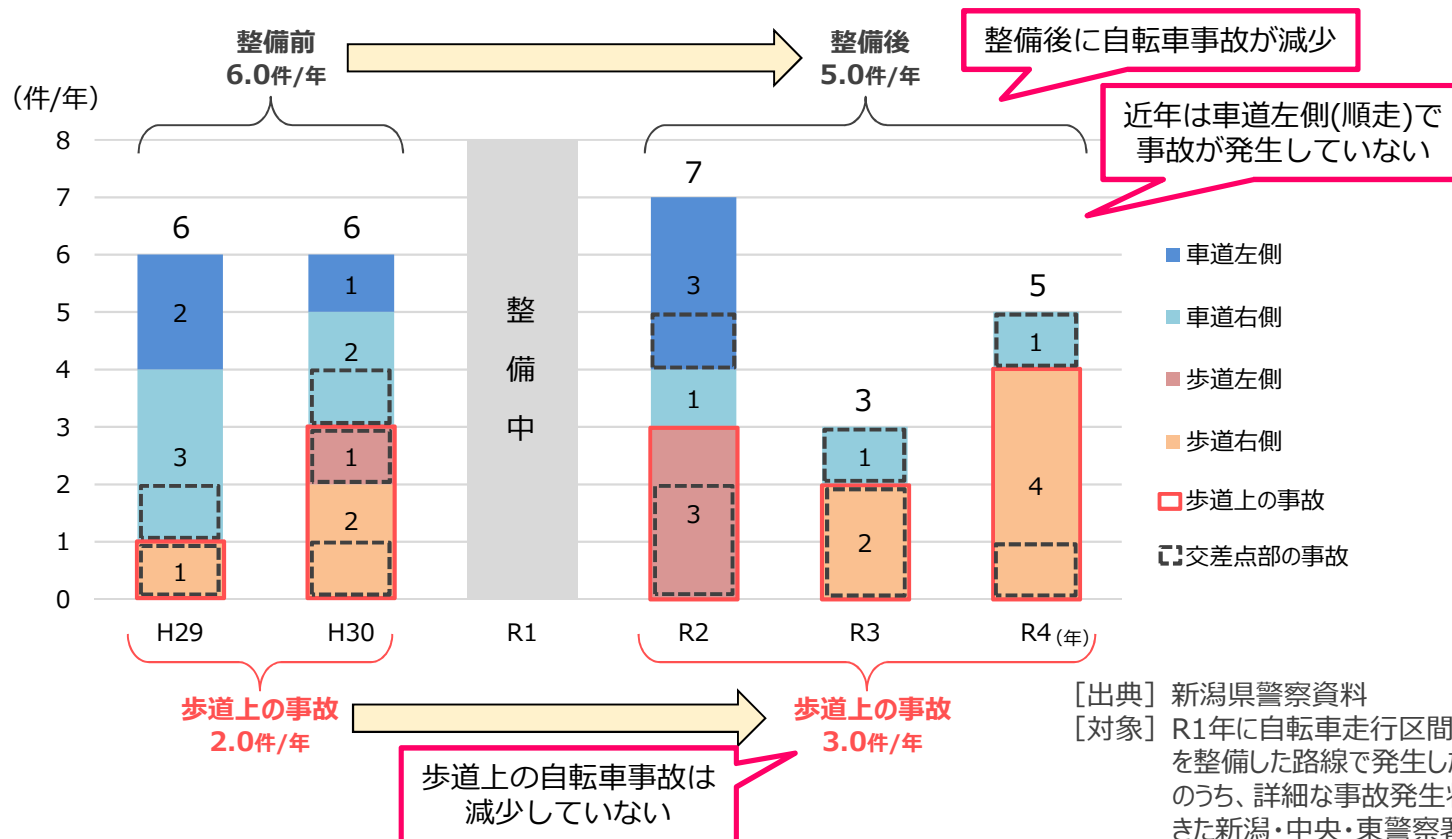
【意見5】 自転車事故のミクロ分析④

・矢羽根等を設置した効果で事故が減っているのか等、ミクロ的に分析することで今後の方針の判断に繋がっていくのではないかと。

自転車走行空間ネットワーク整備路線の自転車事故の推移

- R1年に自転車走行空間を整備した7.4kmの区間を対象に、整備前後の自転車事故件数を比較
- 整備前は年平均6.0件だった自転車事故件数が、整備後は年平均5.0件とやや減少
- 特に近年は車道左側（順走）の自転車事故が発生しておらず、走行空間整備による一定の効果だと考えられる。
- なお、歩道上の事故は整備前後で減少していない。また、歩道走行は横断歩道など交差点部で事故が多く発生している。

■ 自転車走行空間ネットワーク整備路線の自転車事故件数の推移



1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

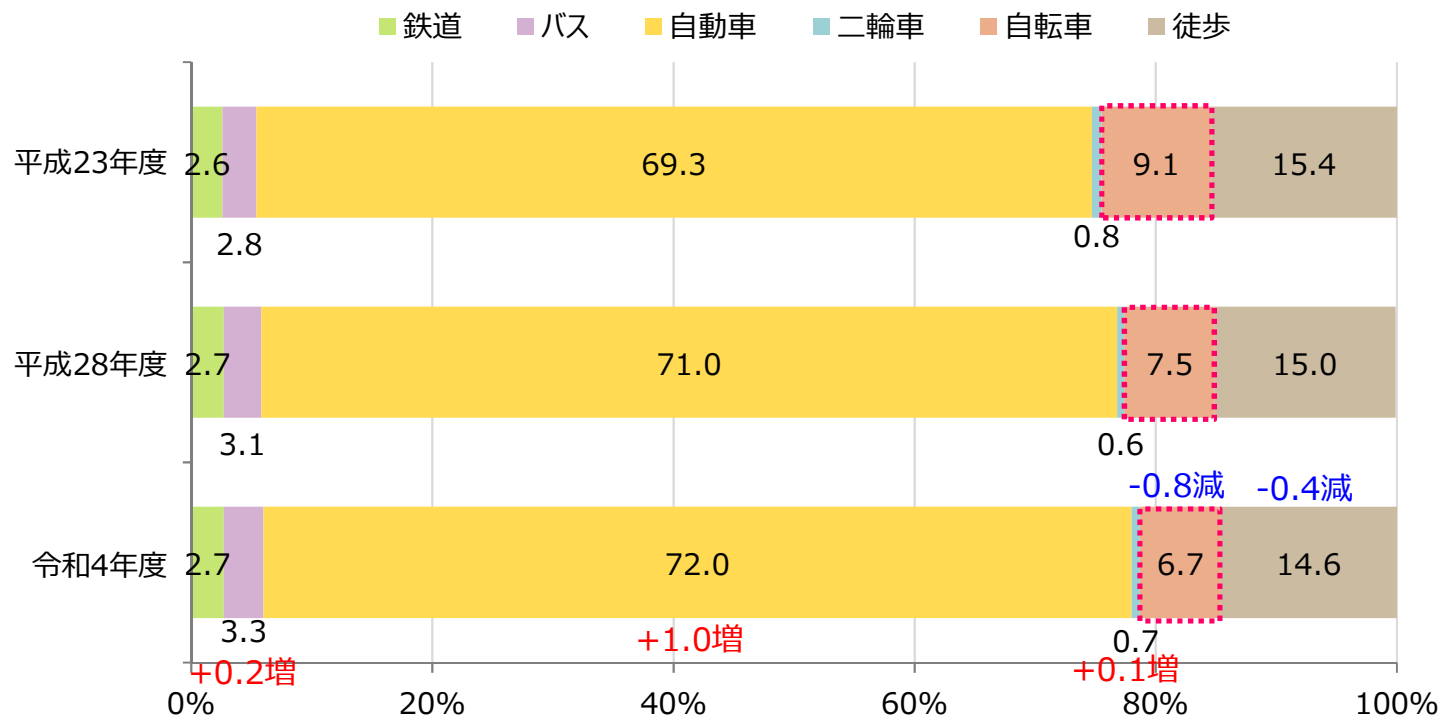
【意見6】 自転車交通分担率について

・議論をする上で一番重要なのは自転車の分担率だと思う。交通分担率が分からないのでは議論が成り立たない。

自転車の交通手段分担率

- 令和4年度の交通手段分担率における自転車の割合は6.7%であり、前回調査時から0.8ポイント減少
- 徒歩も同様に0.4ポイント減少。一方、自動車の割合が1.0ポイント、バスの割合が0.2ポイント増加している。

■ 新潟市の交通手段分担率



[出典] R4新潟市内都市交通特性調査

1. 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

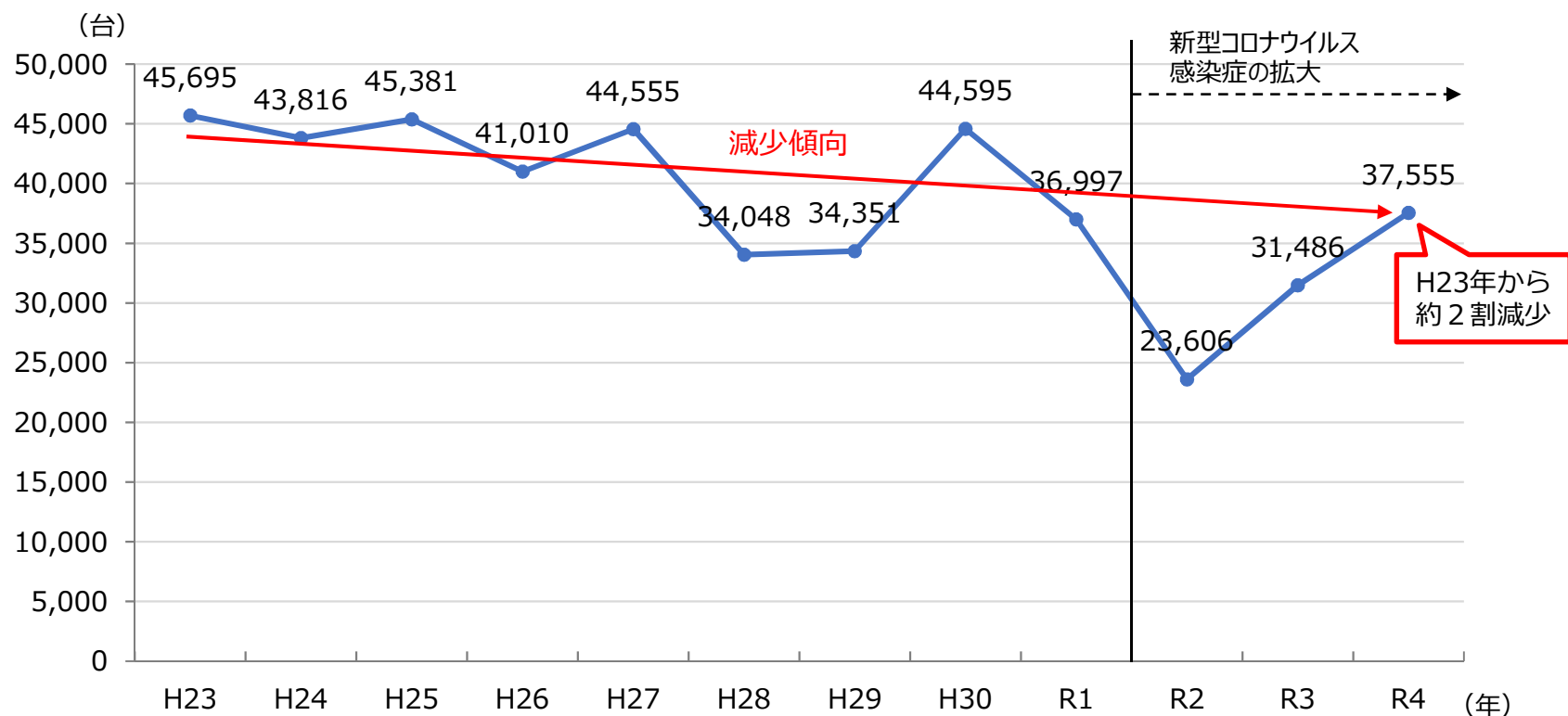
【意見7】 自転車利用者数

・最も議論しなければならないのは、どのくらいの方が自転車を使っているのかである。自転車の利用者数は、防犯登録数で概算はできる。

新規自転車防犯登録台数

- 新潟市内の新規の自転車防犯登録台数は減少傾向である。
- 少子化により、自転車を利用する機会が多い若年層の減少が影響している可能性がある。

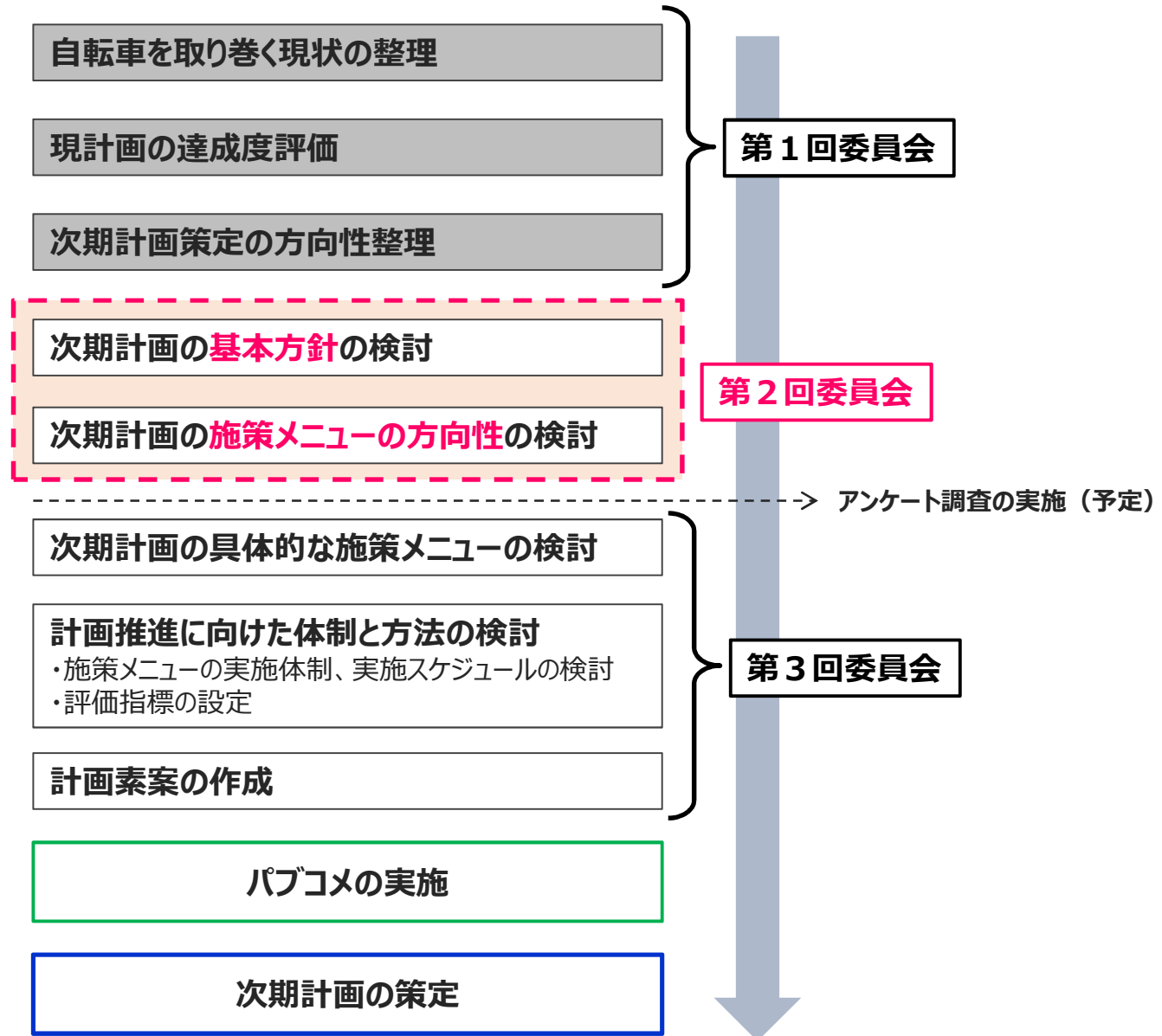
■ 新潟市の新規自転車防犯登録台数の推移



[出典] 新潟県防犯協会提供資料

2. 次期計画の方向性について

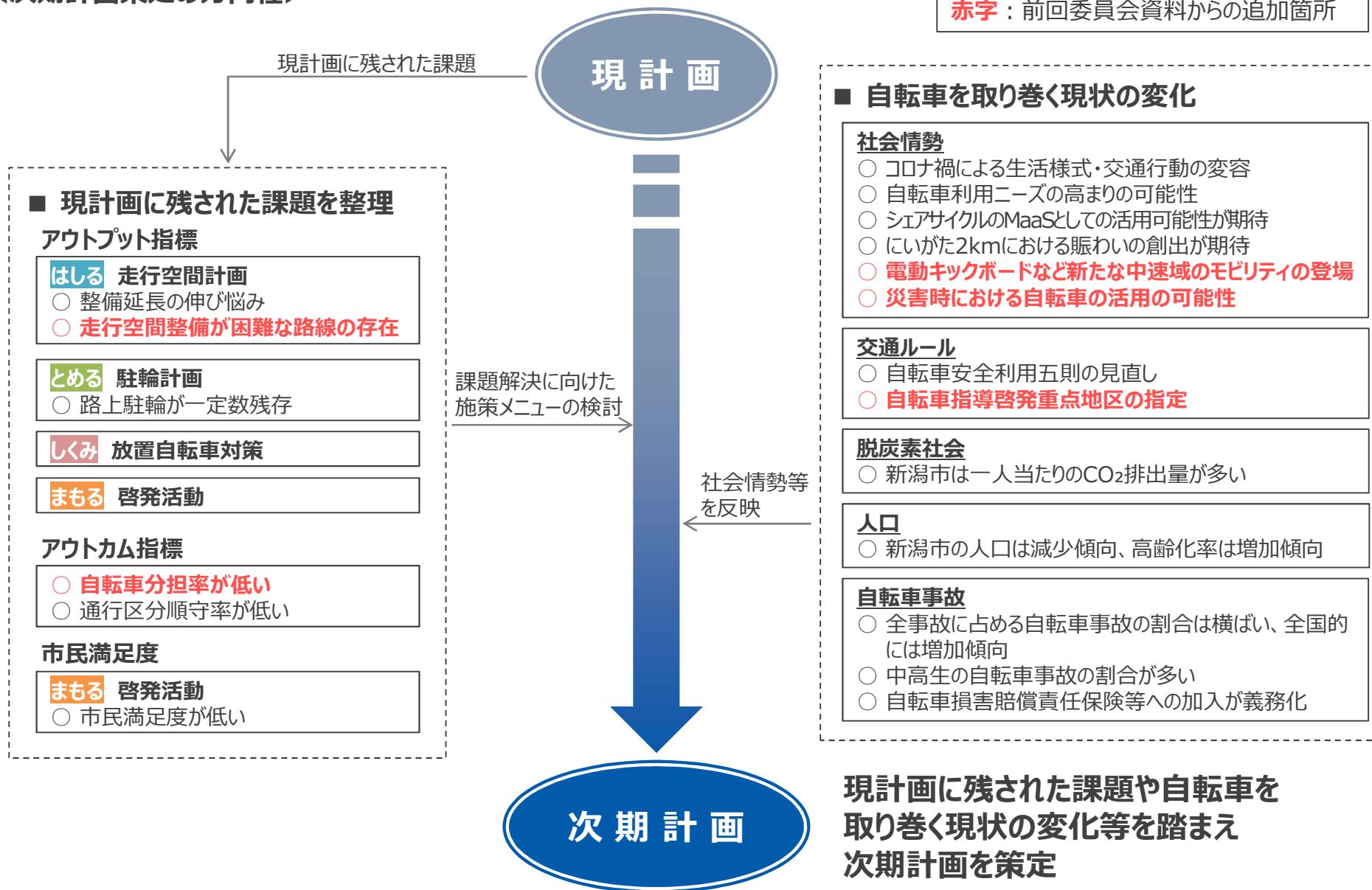
2-1. スケジュール



2-2. 次期計画策定の方向性について

<次期計画策定の方向性>

赤字：前回委員会資料からの追加箇所



2-3. 次期計画の基本方針の検討

<今後の方向性>

- 現計画の4つの基本方針については、現計画を踏襲
- 施策メニューについては、これまでの取り組みにおける課題等から、今後の方向性について検討
- 特に、**自転車の安全利用に関する課題等が多い**ことから、**計画改訂の方向性として、命を「まもる」ことを重視**する。

基本方針	内容（現計画より）	課題・社会情勢の変化	施策メニュー反映
はしる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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る。 ○ 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築する。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行空間整備が困難な路線の存在 自転車指導啓発重点地区との連携 新潟市のCO₂排出量が多い 	<p>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、整備計画路線の見直しを検討</p>
とめる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐輪台数が一定数残存 	<p>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</p>
しくみ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 放置自転車を有効活用する。 	<ul style="list-style-type: none"> 中高生の自転車事故発生割合が高い 通行区分順守率が低水準 	<p>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</p>
まもる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の交通手段分担率が低い 啓発活動の市民満足度が低い シェアサイクルの利用の推進 自転車利用五則の見直し 災害時の活用 自転車保険加入の義務化 	<p>中高生の自転車事故や通行区分順守率、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</p>

現計画を踏襲

 : 前回委員会を踏まえた追加箇所

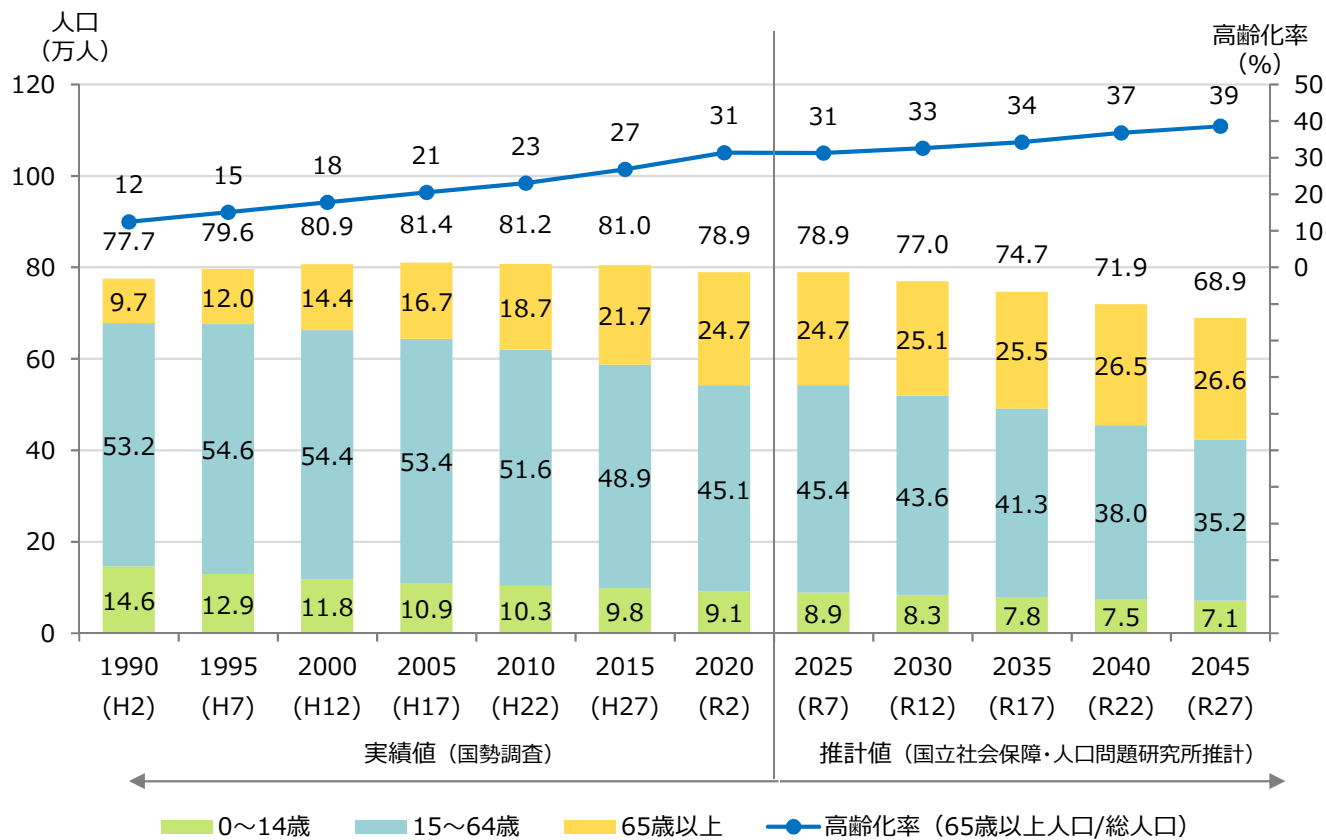
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P12



(1) 新潟市の自転車を取り巻く環境 ①人口

- 新潟市の人口はH17年をピークに減少傾向、将来的にも減少が予想されている。
- 対して、高齢化人口（65歳以上）は増加を続け、R27年には約39%に達すると見込まれている。

■ 新潟市の人口推移



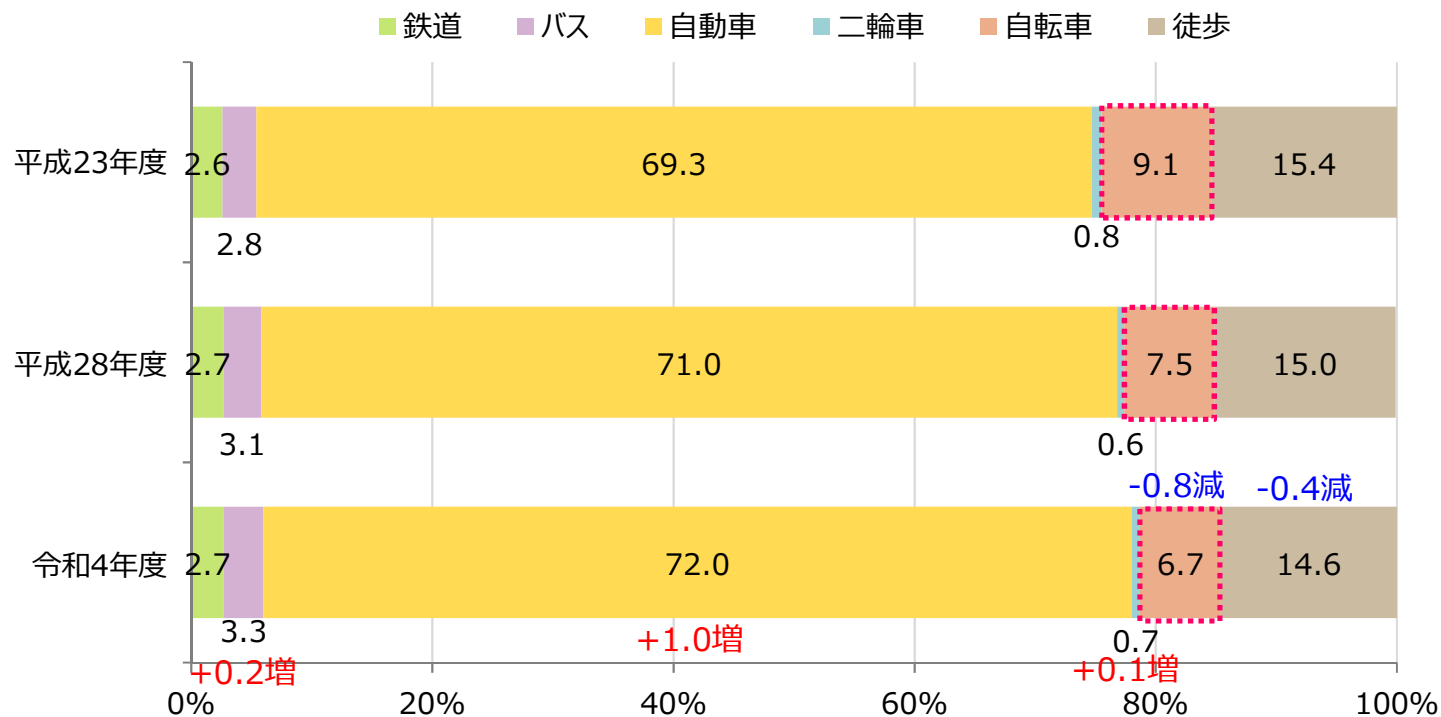
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P13



(1) 新潟市の自転車を取り巻く環境 ②自転車の交通手段分担率

- 令和4年度の交通手段分担率における自転車の割合は6.7%であり、前回調査時から0.8ポイント減少
- 徒歩も同様に0.4ポイント減少。一方、自動車の割合が1.0ポイント、バスの割合が0.2ポイント増加している。

■ 新潟市の交通手段分担率（再掲）



[出典] R4新潟市都市交通特性調査

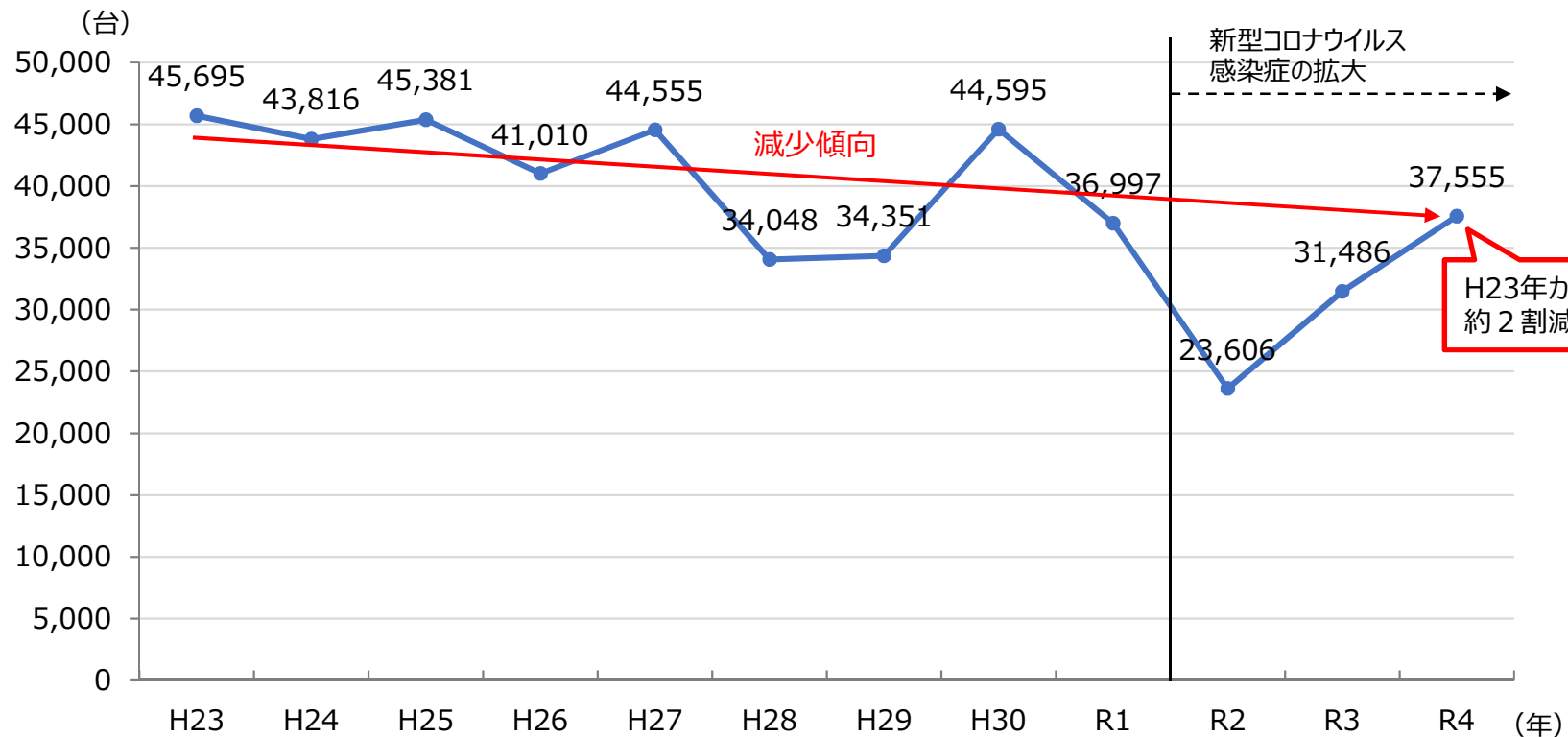
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P14



(1) 新潟市の自転車を取り巻く環境 ③新規自転車防犯登録台数

- 新潟市内の新規の自転車防犯登録台数は減少傾向である。
- 少子化により、自転車を利用する機会が多い若年層の減少が影響している可能性がある。
- 人口減少、少子高齢化社会の進展を踏まえ、環境に優しい移動手段である自転車の利用環境向上に資する取り組みを進めるものとする。

■ 新潟市の新規自転車防犯登録台数の推移（再掲）



[出典] 新潟県防犯協会提供資料

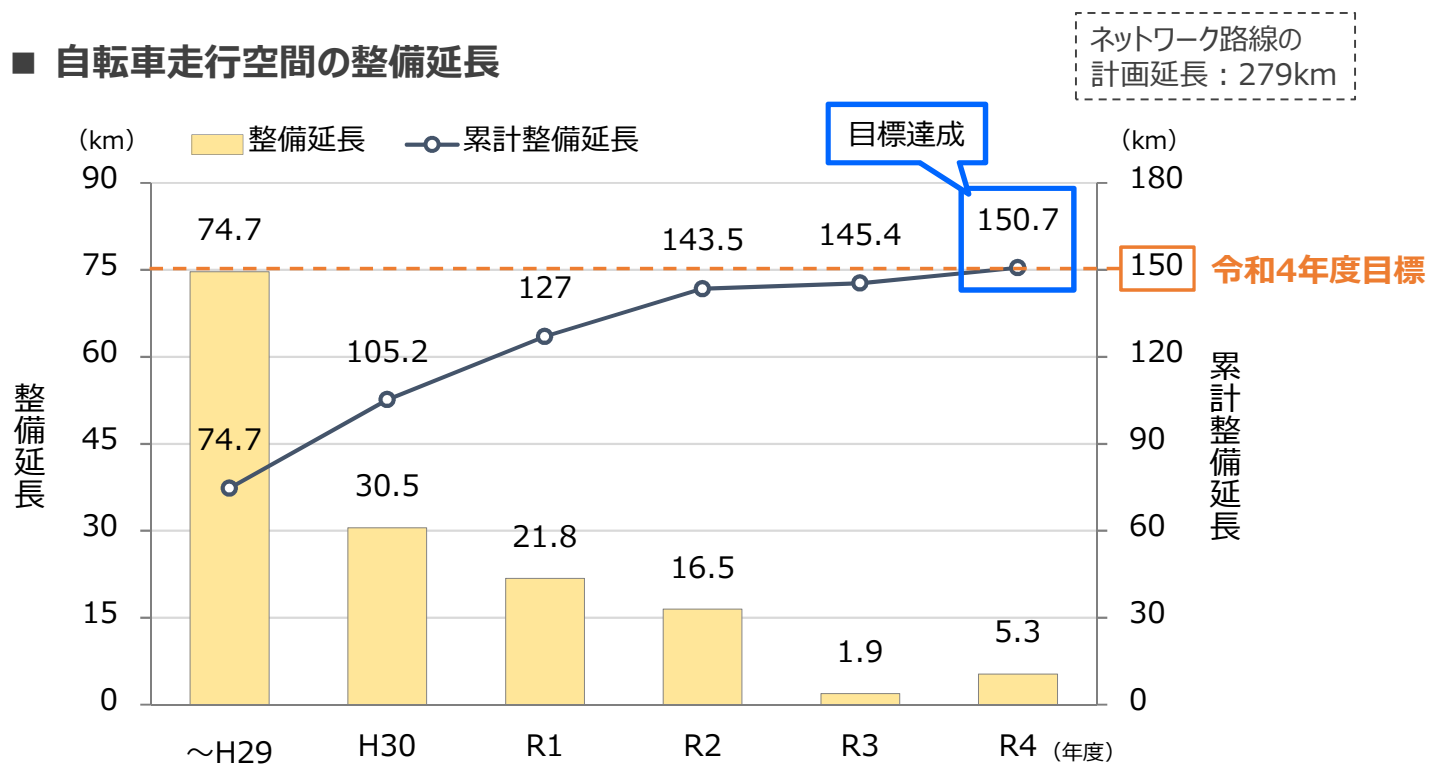
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P15



(2) 自転車走行空間の整備 ①整備延長の推移

- 自転車走行空間の整備延長は、令和4年度の目標を達成したものの、整備延長は近年伸び悩みが見られる。
- 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うためにも、更なる整備が必要と考えられる。

■ 自転車走行空間の整備延長



施策メニューへの反映 (案)

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	--

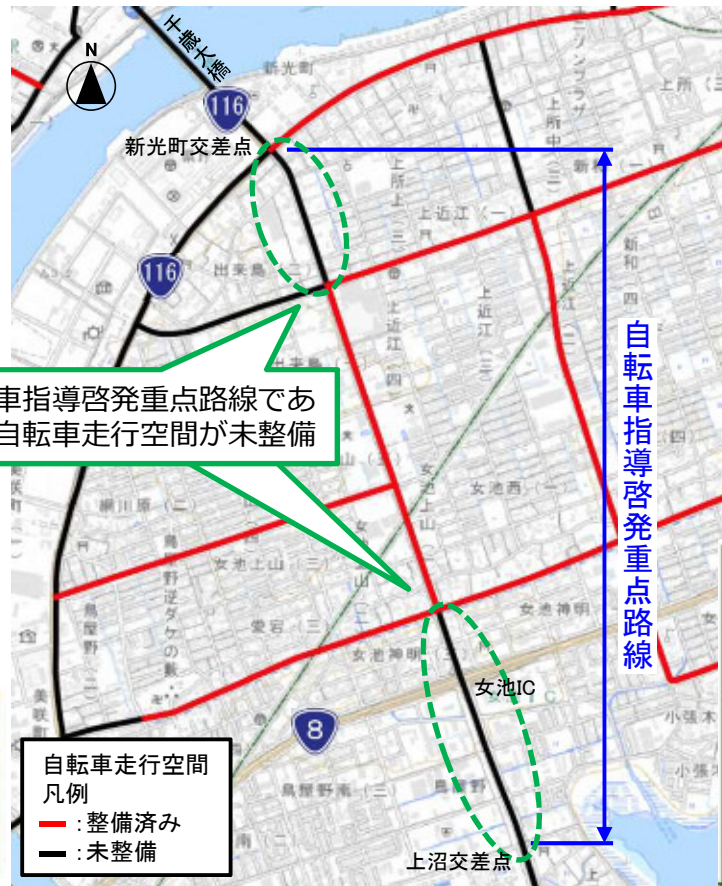
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P16



(2) 自転車走行空間の整備 ②自転車指導啓発重点地区・路線との連携

- 警察が指定する自転車指導啓発重点路線において、自転車走行空間が未整備の区間が存在
- 未整備区間の中には、自動車交通量が多く車道走行が危険な路線も存在するため、ネットワーク路線の見直しなど、警察との連携を行った上で検討を行う必要がある。

■ 自転車指導啓発重点地区・路線と自転車走行空間の該当状況



自転車指導啓発重点路線であるが自転車走行空間が未整備

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

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

自転車走行空間
凡例
— : 整備済み
— : 未整備

[出典] 自転車指導啓発重点地区・路線 (新潟県警察)

施策メニューへの反映 (案)

はしる	自転車走行空間整備の推進 (路線の見直しの検討)	とめる		しくみ		まもる	
-----	-----------------------------	-----	--	-----	--	-----	--

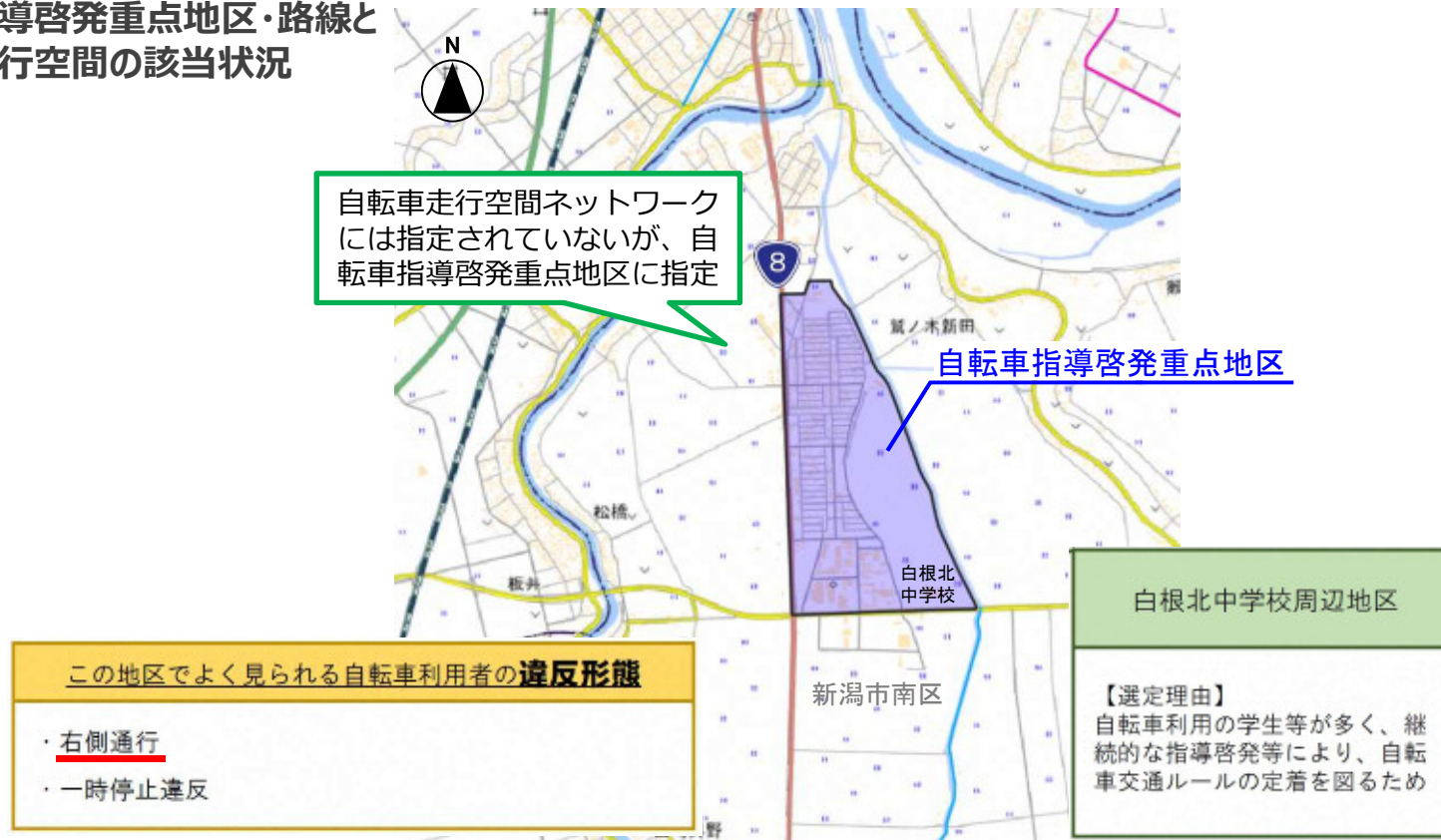
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P17



(2) 自転車走行空間の整備 ②自転車指導啓発重点地区・路線との連携

- 自転車指導啓発重点地区において、自転車走行空間の整備計画が無い地区が存在
- 自転車マナーの定着化を図るためにも、自転車走行空間整備の必要性についての検討や啓発活動を、警察との連携を行った上で重点的に実施する必要がある。

■ 自転車指導啓発重点地区・路線と自転車走行空間の該当状況



[出典] 自転車指導啓発重点地区・路線 (新潟県警察)

施策メニューへの反映 (案)

はしる	自転車走行空間整備の推進 (路線の見直しの検討)	とめる		しくみ		まもる	啓発活動の実施
-----	-----------------------------	-----	--	-----	--	-----	---------

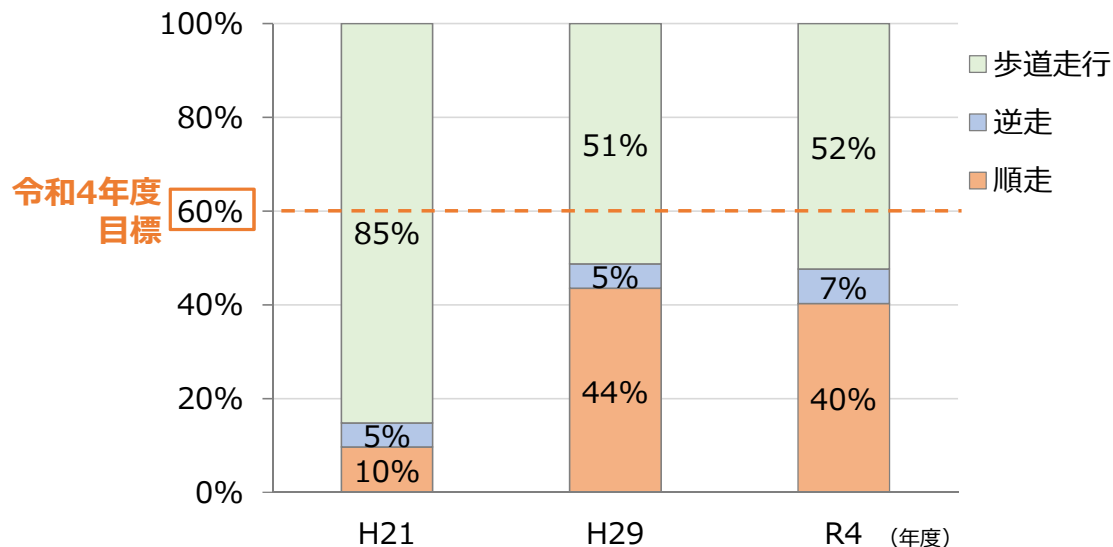
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P18



(3) 通行区分順守率 ① 通行区分順守率の推移

- 自転車の通行区分順守率は40%と低水準となっている。
- 自転車事故の発生を防ぐためにも、通行ルールの周知徹底が必要と考えられる。

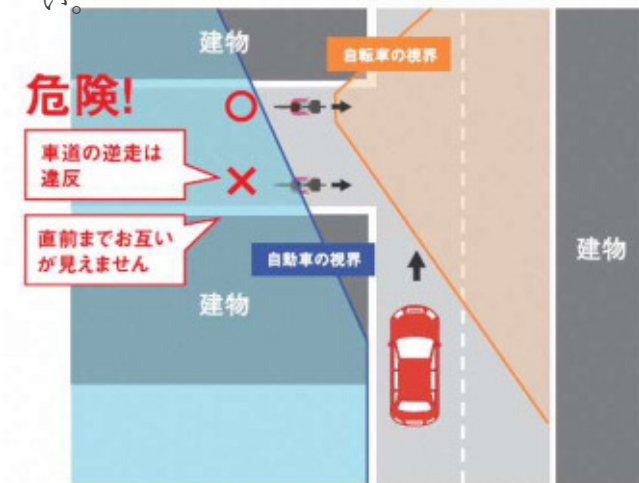
■ 通行区分順守率（順走率）



令和4年度目標値
 前回調査時（平成29年）に最も通行区分順守率が向上した(市)坂井上新町線の60%を全体目標として設定

■ 左側通行の順守による出会い頭事故の予防

- ・ 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い。右側通行は交差点部でお互いの発見が遅れやすく、出会い頭事故となりやすい。



施策メニューへの反映（案）

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	啓発活動による自転車利用の推進
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	-----------------

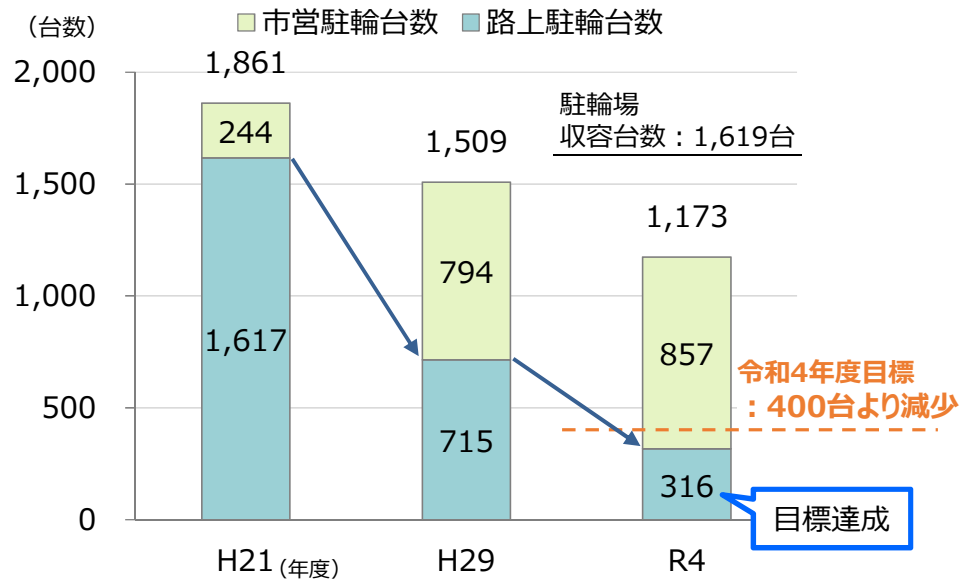
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P19



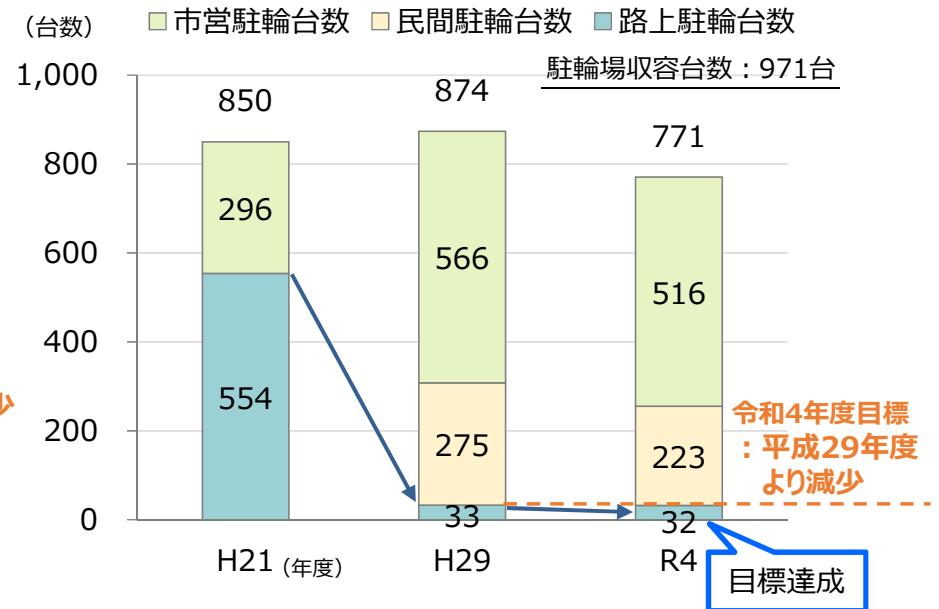
(4) 路上駐輪台数

- 路上駐輪の台数は、これまでの駐輪場整備や啓発活動等の取組の効果もあり、計画策定当初より大幅に減少
- にいがた2km等のまちなかの活性化計画による動向に注視しつつ、今後は、新たな駐輪場整備よりも、既設の駐輪場の利用を推進する取り組みにシフトしていく必要がある。

■ 古町地区の路上駐輪台数



■ 万代地区の路上駐輪台数



※平成27年より路上駐輪対策として民間施設と連携し、民間駐輪場への誘導を開始

施策メニューへの反映 (案)

はしる		とめる	既設駐輪場の利用推進	しくみ		まもる	
-----	--	-----	------------	-----	--	-----	--

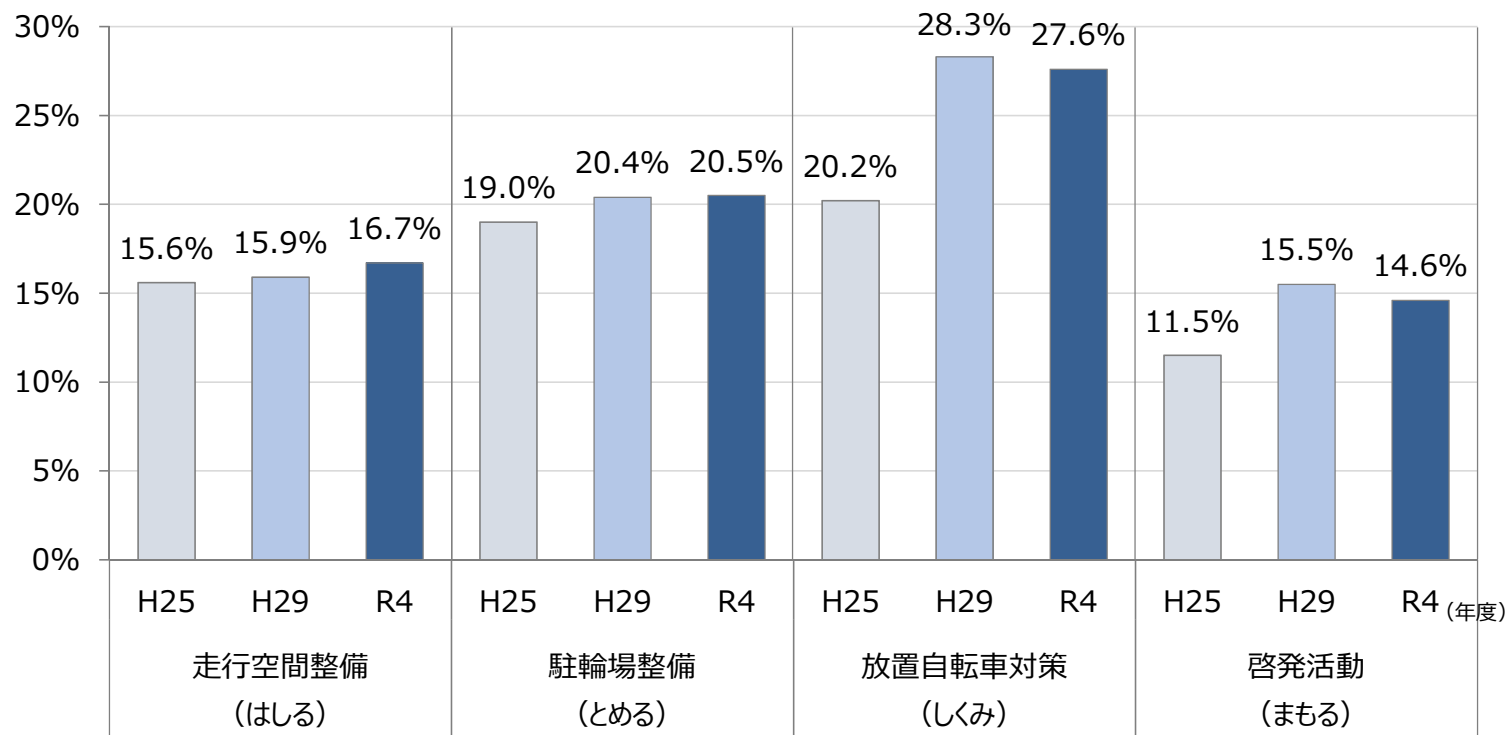
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P20



(5) 市民満足度

- 自転車に関する施策の市民満足度は10～20%台と低く、特に啓発活動に関する項目が低い。
- 自転車に関するルールの周知や利用促進など、啓発活動を強化する必要がある。

■ 市民満足度（満足・やや満足の割合）



[出典] 市政世論調査

施策メニューへの反映（案）

はしる		とめる		しくみ		まもる	啓発活動の強化
-----	--	-----	--	-----	--	-----	---------

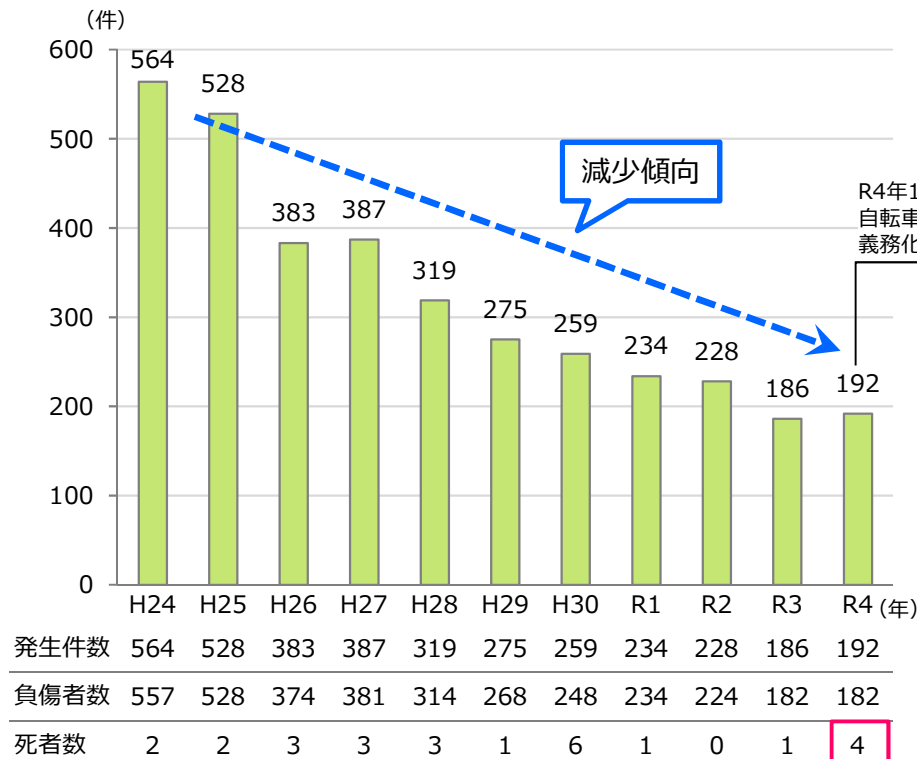
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P21



(6) 自転車事故 ①自転車事故の推移、年齢別発生割合

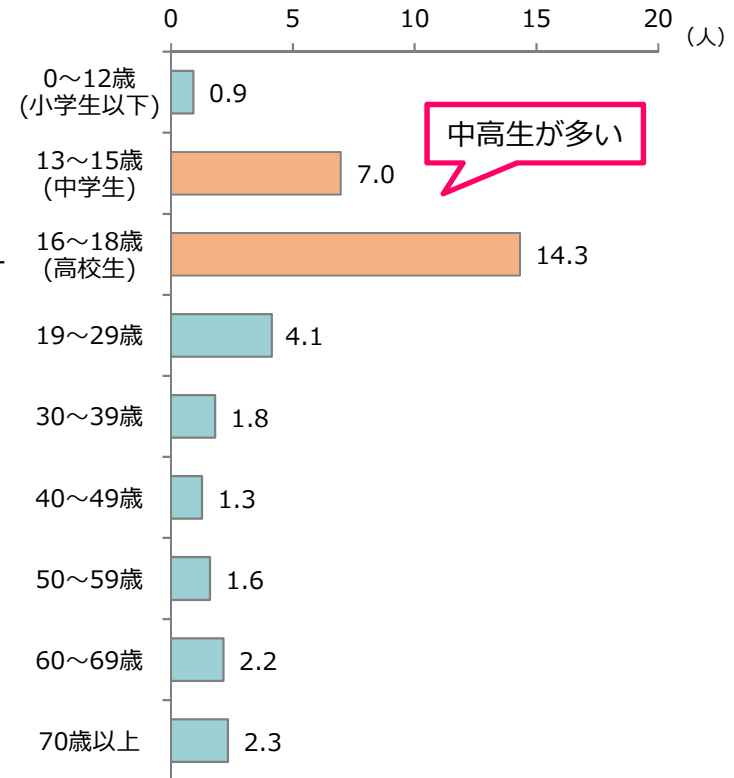
- 新潟市の自転車事故は減少傾向にあるものの、令和4年の死者数は4年ぶりに複数人を記録
- また、中高生の自転車事故発生割合が多い。
- 自転車事故の更なる削減、死亡事故の未然防止、中高生の安全を守る取り組みが必要である。

■ 新潟市の自転車に関する死傷事故の推移（再掲）



[出典] 新潟県警察資料

■ 新潟市の人口1万人あたりの自転車事故件数



[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）

施策メニューへの反映（案）

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	ヘルメット着用の推進 啓発活動による自転車事故の防止
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	-------------------------------

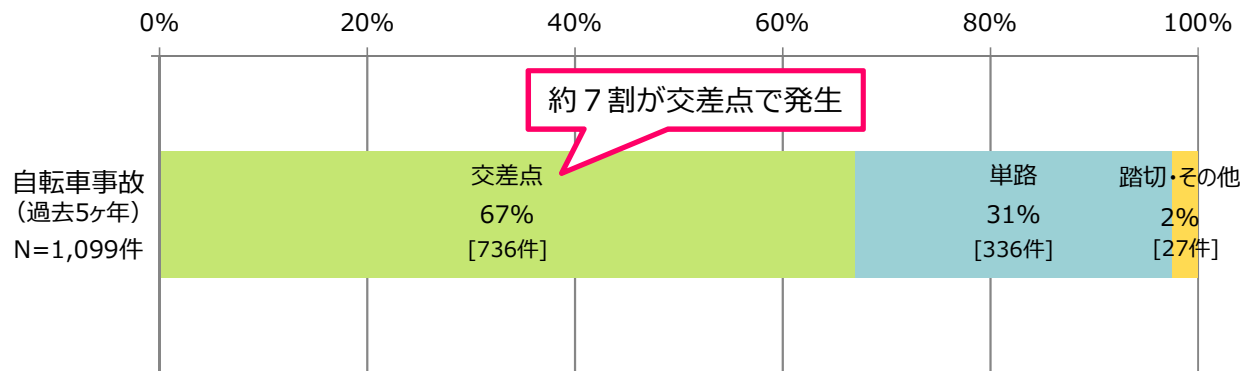
2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P22



(6) 自転車事故 ②自転車事故の発生場所

- 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る。
- 矢羽根整備や啓発活動など、交差点部の走行方法を周知徹底することにより、自転車事故の更なる削減、死亡事故の未然防止に繋がると考えられる。

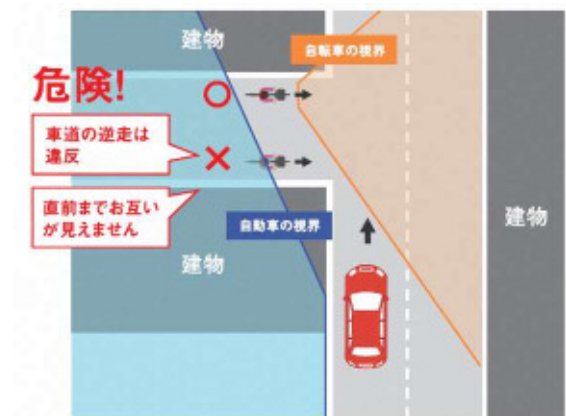
■ 新潟市で発生する自転車事故の発生場所（再掲）



[出典] 新潟県警察資料（平成30年～令和4年）

■ 左側通行の順守による 出会い頭事故の予防（再掲）

- ・ 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い。右側通行は交差点部でお互いの発見が遅れやすく、出会い頭事故となりやすい。



施策メニューへの反映（案）

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	啓発活動による自転車事故の防止
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	-----------------

2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P23



(7) シェアサイクル

- 新潟市では、都心エリアの賑わい創出を目的に、「にいがた2km」を推進
- 回遊性を向上させ、安全で快適に楽しく移動できる環境づくりを支援するためにも、シェアサイクルの利用を推進させる必要がある。

■ 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う、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。



[出典] 新潟市HP『新潟都心のまちづくり「にいがた2km」』

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。スマホアプリを利用したキャッシュレス決済、24時間利用可能。



[出典] にいがた2kmシェアサイクルHP

ポートの追加設置

シェアサイクルの走行履歴データを分析し、ポートを追加設置（R5.5.12～）



[出典] 新潟市HP にいがた2kmシェアサイクル 令和4年度事業実績

施策メニューへの反映（案）

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	シェアサイクルの利用推進
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	--------------

2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P24



(8) 自転車利用五則の見直し

- 令和4年11月に自転車利用五則が見直し
- 令和5年4月1日から、自転車事故による被害の軽減を目的に、ヘルメット着用が努力義務になったことを踏まえ、本計画においてもルールの周知を徹底する必要がある。

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

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

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

見直しのポイント

- ・ 旧版の第三則にあった「(歩道は)車道寄りを徐行」が削除
- ・ 第二則～第四則で具体的な通行ルールを記載
- ・ 令和5年4月の改正道路交通法の施行で、全年齢層のヘルメット着用の努力義務を受け、旧版の第五則にあった「子どもは」が削除

施策メニューへの反映（案）

はしる	自転車走行空間整備の推進	とめる		しくみ		まもる	ヘルメット着用の推進
-----	--------------	-----	--	-----	--	-----	------------

2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P26



<4つの基本方針と施策メニューの次期計画の方向性>

○「はしる」は具体的な内容を施策メニュー内に追加、「とめる」と「しくみ」は引き続き取組みを継続、今回の改訂で『命を守る』ということが最重要ポイントになると考えるため、「まもる」の取組みを強化

現計画

はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク路線等の自転車 走行空間の確保	最重点
とめる 駐輪 計画	①新潟駅周辺の駐輪場整備	最重点
	②鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外のJR駅)	重点
	③まちなかの駐輪場整備	最重点
	④バス停付近の駐輪場整備	その他
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止区域の拡大及び駐輪 場の有料化	重点
	②撤去の強化	重点
	③「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
	④撤去自転車のリサイクルの推進	重点
まもる 啓発 活動 計画	①交通安全教室の開催	最重点
	②街頭での直接指導	最重点
	③自転車通勤の推進	その他
	④シェアサイクリングの推進	重点
	⑤チラシやホームページ等による情 報発信	重点
	⑥サイクルイベントの開催	その他

次期計画

はしる 走行 空間 計画	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計画 見直し検討 ・交差点部の安全確保	最重点	具体的なメニューを追加
とめる 駐輪 計画	①新潟駅周辺の駐輪場整備	重点	重点に移行
	②鉄道駅周辺の駐輪場整備 (新潟駅以外のJR駅)	その他	その他に移行
	③まちなかの駐輪場整備	その他	削除 (要望等が特に無いため削除)
	④バス停付近の駐輪場整備	その他	削除 (要望等が特に無いため削除)
	【追加】既設駐輪場の利用推進	重点	
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の 有料化	その他	その他に移行
	②撤去の強化	重点	
	③「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	
	④撤去自転車のリサイクルの推進	その他	その他に移行
まもる 啓発 活動 計画	①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	「命を守る」取組みを重視し、 ルール・マナーの周知について 拡充・推進
	②シェアサイクリングの推進	重点	
	③自転車通勤の推進	その他	
	④サイクルイベントの開催	その他	

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

施策メニューの具体的な内容については次回委員会を予定

2-4. 次期計画の施策メニューの方向性の検討 P27



<各施策メニューの具体的な検討イメージ>

- 各施策メニューについては、以下について整理予定
 - 手段 : 施策メニューを実施するうえでの目的、概要
 - 実施内容と考え方 : 具体的な実施内容とその考え方
 - 主な実施(協力)体制 : 施策メニューを推進するうえでの関係者との連携・協力体制の整理
 - スケジュール : 施策メニューの実施スケジュール

●●●● (施策メニュー) 整理イメージ

手段

- ・ ●●●向上を図るため、●●●を行う。
- ・ ●●●を検討し、実施する。

実施内容と考え方

- ・ ●●●と●●●で●●●を行う。
- ・ ●●●について●●●を検討し、●●●と●●●する。

主な実施(協力)体制

- ・ ●●●●●課
- ・ ●●●団体

スケジュール

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策メニュー	■ ■ ■	→						



2-5. 計画期間

<計画期間の設定方針>

計画期間の設定方針案

- 新潟市の総合計画の計画期間と整合を図る。
- 社会環境の変化や新たな課題に対応するため、計画期間の間に見直しが必要な場合は検討を行う。

■ 計画期間

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
自転車利用環境計画								
新潟市総合計画2030								

社会環境の変化や新たな課題に対応するため、計画期間の間に見直しが必要な場合は検討を行う

3. 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

3. 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 P29



自転車の走行ルールに関するアンケート調査の計画

- 新潟市の自転車に関する現状把握を目的に、自転車や自動車運転者、歩行者の目線でのアンケート調査を計画
- アンケート調査の結果については、各施策メニューへの反映を検討する他、市民意識の継続的なモニタリングに活用

■ アンケート設問(案)

自転車運転者の目線での設問案

設問	選択肢
普段自転車で走行する際、どこを走っていますか？	・歩道 ・車道の左側 ・その他(自由回答)
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。	・走行ルールを知らなかったから ・車との接触が怖いから ・路上駐車を避けるため ・その他(自由回答)

施策メニューへの反映

「走行ルール～」が多ければ、啓発活動の強化が必要
 「車との接触～」が多ければ、NW整備路線の見直しやドライバーに向けた啓発活動について検討



自動車運転者の目線での設問案

設問	選択肢
車道を自転車が走行していた場合、どのように感じますか？	・危ない、邪魔である ・速度を下げて通行しよう ・特に何も思わない ・その他(自由回答)

「危ない、邪魔である」が多ければ、ドライバーに対する啓発活動について検討



歩行者の目線での設問案

設問	選択肢
歩道を自転車が通行することに対して、どう思いますか？	・ぶつかりそうで危ない ・特に何も思わない ・その他(自由回答)

「ぶつかりそうで危ない」が多ければ、自転車走行空間の整備や啓発活動を強化



その他(現状把握)

設問	選択肢
自転車保険の加入が義務化されましたが、ご存じでしたか？	・はい ・いいえ
自転車保険に加入していますか	・はい ・いいえ
ヘルメットの着用が努力義務化されましたが、ご存じでしたか？	・はい ・いいえ
普段、自転車に乗るとき、ヘルメットを着用していますか？	・はい ・いいえ

計画改定に関する基礎資料として活用

