

The page features a decorative design with three blue circles of varying sizes and shades, arranged vertically. Thin blue lines radiate from the top-left and top-right corners towards the center. The text is centered horizontally.

# 移動しやすいまちづくり基本計画

平成 27 年 4 月

(令和元年 12 月改定)

新 潟 市

# 目 次

---

はじめに（移動しやすいまちづくりの意義） .....	2
基本計画の構成 .....	3
第1章 交通に関する現況 .....	4
1. 運輸部門における CO <sub>2</sub> の排出量は政令市でワースト1 .....	4
2. 過度な自家用車利用の状況 .....	5
3. 鉄道の利用者数は横ばい .....	7
4. 増加傾向に転じる路線バス利用者 .....	7
5. 自転車利用の状況 .....	9
6. 交通事故の発生状況 .....	12
7. 少ない市民の歩数 .....	12
8. 高齢化の進展 .....	13
9. まちなかの再生に向けて .....	14
10. まち歩き活動の活発化 .....	15
11. スマートウェルネスシティの推進 .....	15
第2章 基本的な方針 .....	17
1. 課題の総括と今後の方針（いま何が必要なのか） .....	17
テーマ1（超高齢・健幸都市）生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまち .....	17
テーマ2（環境負荷）過度な自家用車利用からの転換で人と環境にやさしいまち .....	18
テーマ3（まちなか活性化）まちなかの魅力の再発見へ .....	19
テーマ4（公共交通）誰もが移動しやすい公共交通の構築 .....	19
テーマ5（自転車）自転車を利用しやすい環境の創出 .....	21
テーマ6（歩行）歩く人にやさしい道路環境の創出 .....	22
2. 目標と効果検証 .....	24
3. 施策の具体的事項 .....	27
4. 基本計画の進行管理 .....	33
第3章 取り組みの紹介 .....	35
第4章 資料集 .....	45

## はじめに（移動しやすいまちづくりの意義）

本市は、公共交通や自転車・徒歩が日常生活や社会生活に密接に関わるものであるという認識の下、過度に自家用車利用に依存することなく誰もが移動しやすいまちづくりを目指して、その方向性を明確にし、市民の皆さんと目的を共有するため、平成 24 年に「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」を定めました。

人口増加を背景とした急激な経済成長の中で、モータリゼーションの進展、特に自家用車の普及は、市民の移動範囲を広げ、商業、市街地と様々な発展を支えてきましたが、環境問題、交通渋滞、まちなかの空洞化や中心商店街の衰退、公共交通利用者の減少などの問題も生んできました。

とりわけ、路線バスは昭和 40 年代をピークに減少を続け、平成 14 年の規制緩和以降、採算性の悪い路線の廃止や減便が加速しており、本市においても、平成 12 年からの 10 年間では利用者が 4 割、便数は 2 割も減少し、今後もさらに廃止や減便が続くことが懸念されています。

あわせて、人口減少や超高齢社会が進展する中、これまでの自家用車による移動を中心とする考え方から、公共交通や自転車・歩行を重視したまちづくりへと舵をきり、持続可能な交通体系を構築していくことが不可欠です。

「移動しやすいまちづくり基本計画」は、平成 27 年から令和 4 年までの 8 年間における移動しやすいまちづくりの実現に向けて進めていく基本的な方針や目標、施策の具体的事項を示すとともに、市民、事業者の取り組みを支援し、皆さまから市が行う施策などへ参加・協力をいただくため策定するものです。

本計画では、本市の分野別となっている計画を「交通」の視点で、特に公共交通、自転車、歩行に関する部分を横断的に抽出し束ねることで、市民の皆さまに分かりやすく示しています。

本計画に基づき市民の皆さまにご理解、ご協力いただきながら様々な施策を総合的、計画的かつ効果的に推進し、誰もが移動しやすく健康で暮らしやすい社会の実現に向け、取り組んでいきます。



## 基本計画の構成

本計画の構成概要をご紹介します。

### 第1章 交通に関する現況

交通の視点から本市の現況を取り上げ、公共交通の利用者数の推移や自転車利用者の状況を示すほか、まち歩きなど「歩く」取り組みの広がりを紹介しています。

一方、本市では自家用車利用者の拡大に伴って、環境や健康などに関する様々な課題が山積しています。

### 第2章 基本的な方針

「1. 課題の総括と今後の方針」では、前章を踏まえ、移動しやすいまちづくりを推進していくための方針を6つのテーマに位置づけています。各テーマの背景となる[課題]とその課題に対する市の取り組み方針を示しています。また、[今後の方針]では、市民の皆さまと一緒に考え、取り組んでいきたい行動をメッセージとして結んでいます。

「2. 目標と効果検証」では、目標と効果検証の指標として自動車分担率、市民満足度、市民の歩数の3項目と参考指標を設定しています。これらの指標を基に評価を行い、令和5年からの次期計画に反映させていくこととしています。

「3. 施策の具体的事項」では、この計画に関連する本市の主な事業を「歩行・まち歩き」、「自転車」、「公共交通」で分類し、その取り組みを示しています。

「4. 基本計画の進行管理」では、次期計画策定のスケジュール案を示しています。

### 第3章 取り組みの紹介（予定調書）

前章の分類を引き継ぎ、本市が進めている個々の取り組み内容を紹介しています。お問い合わせの際のガイドとしてご活用ください。

### 第4章 資料集

前章で紹介している取り組みの説明や、その取り組みに参加する場合の手続き方法などの資料を掲載しています。

## 第1章 交通に関する現況

### 1. 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>の排出量は政令市でワースト1

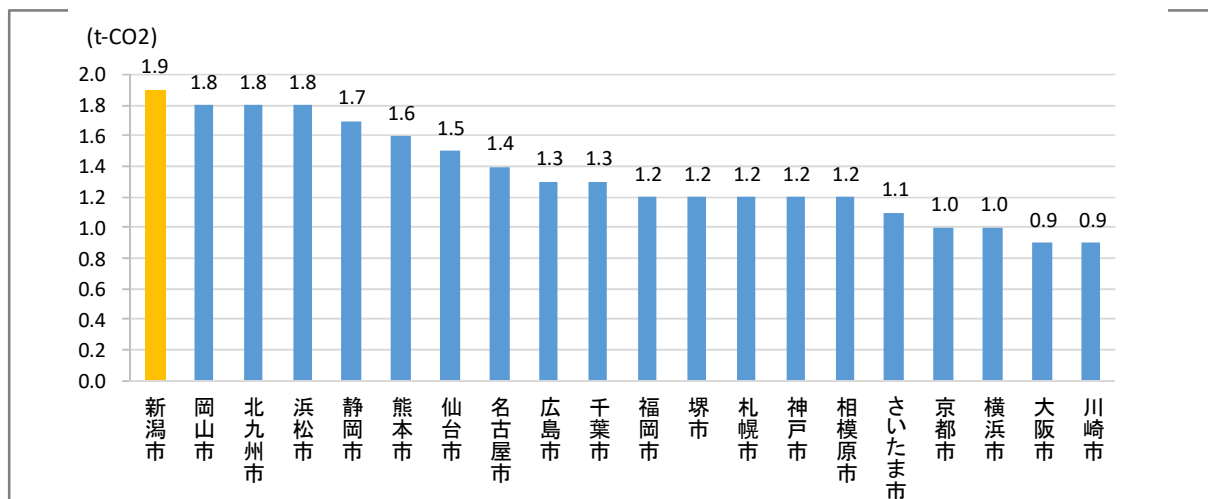
本市では、移動に伴う二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の市民1人当たり排出量が、政令市の中で最も多いという状況にあります（図1）。

自家用車やバス、鉄道で1人の人を1キロメートル運ぶ際に排出されるCO<sub>2</sub>量を比較すると、自家用車はバスの約2.5倍、鉄道の約7倍とのデータ（図2）もあります。

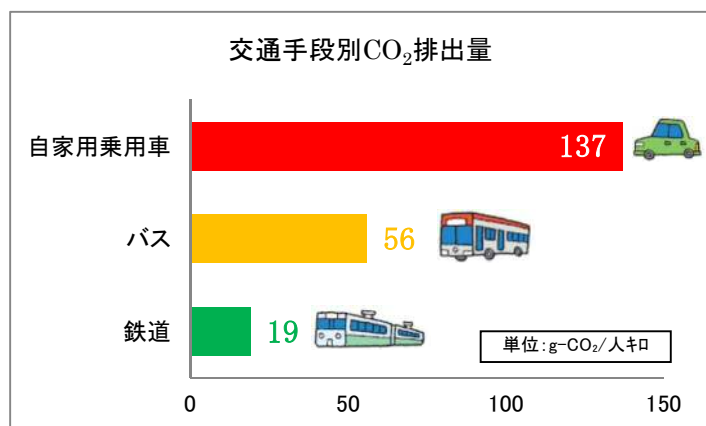
近年はハイブリッド車や電気自動車、燃料電池自動車など環境への負荷が少ない車両の普及も図られていますが、CO<sub>2</sub>の排出量削減に大きく寄与する、自転車や徒歩、鉄道・バスなどの公共交通利用への転換が求められています。

・図1 政令指定都市1人当たり二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量（運輸部門）

（出典：（環境省）「簡易マニュアルによる推計2015」よりデータを抜粋し本市で作成）



・図2 1人を1km運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>の比較（出典：国土交通省HP平成29年データ）



## 2. 過度な自家用車利用の状況

本市では、自動車の交通手段分担率<sup>1)</sup>は7割以上と高い数値で推移しています。（図3）

自動車分担率が増加している要因のひとつとして、高齢者が引き続き自家用車を利用していることが挙げられます。（図4）

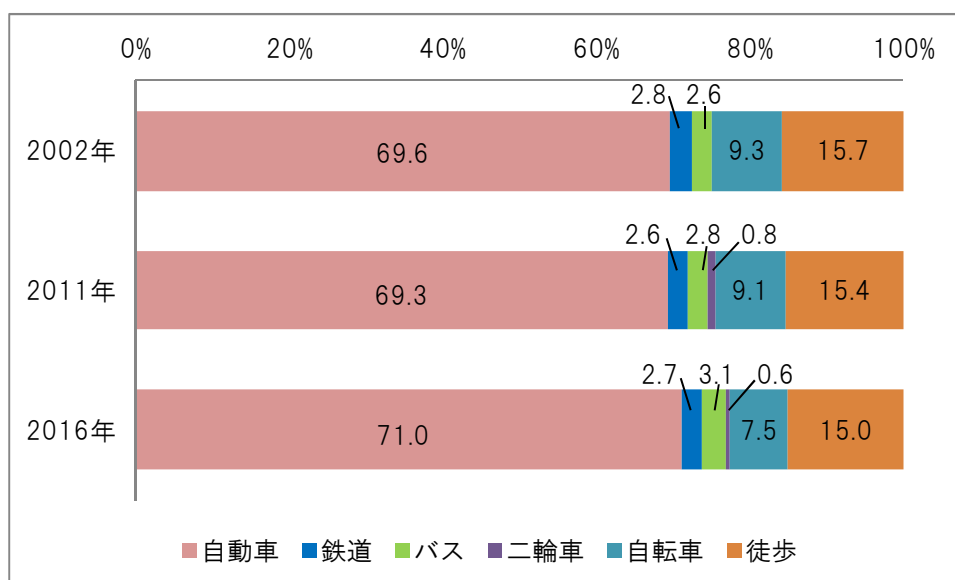
区別では、鉄軌道を有していない南区や、鉄道の運行本数が少ない西蒲区で特に自動車分担率が高くなっています。（図5）

本市と同規模程度の地方都市と比較しても、本市の自動車分担率が高いことがわかります。（図6）

### ・図3 本市の交通手段分担率の推移

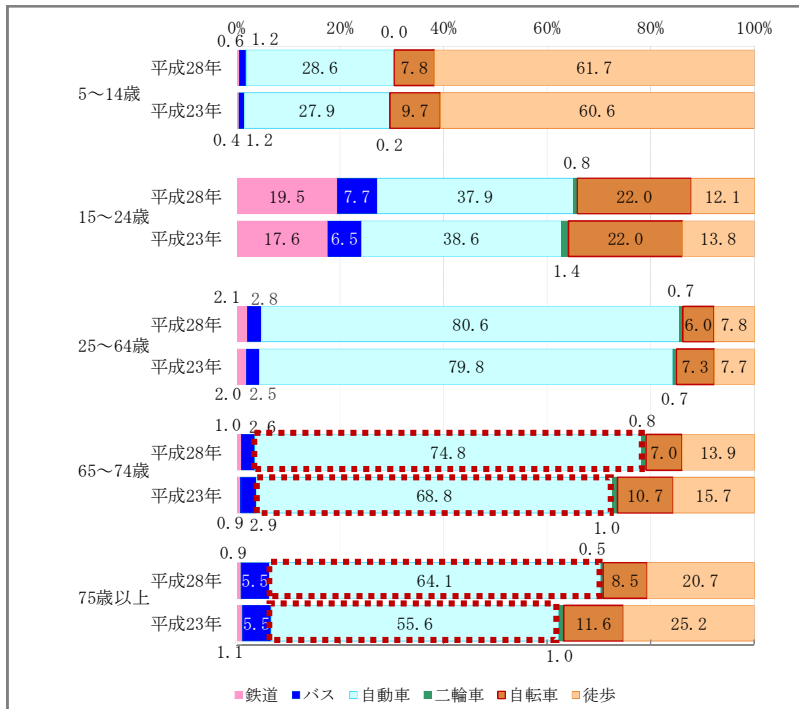
（出典：平成23年：第3回新潟都市圏パーソントリップ調査結果、

平成28年：新潟市内都市交通特性調査結果）

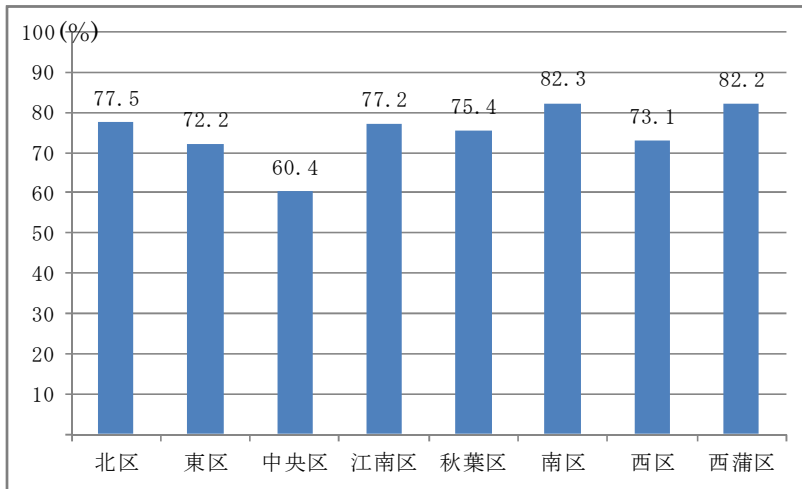


<sup>1)</sup> 「全交通手段のトリップ数」のうち「ある交通手段のトリップ数」の占める割合。トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数のこと。トリップは移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。よって、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合でも、目的地までは1トリップと数える。

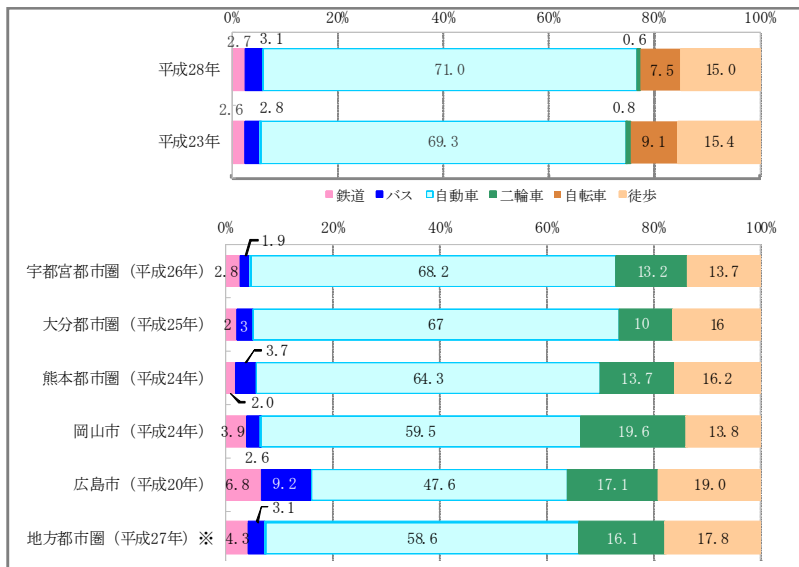
・図4 市内の年齢階層別の代表交通手段構成(出典:平成28年新潟市内都市交通特性調査結果)



・図5 区別の自動車の利用割合(出典:平成28年新潟市内都市交通特性調査)



・図6 自動車の利用割合(出典:平成28年新潟市内都市交通特性調査)



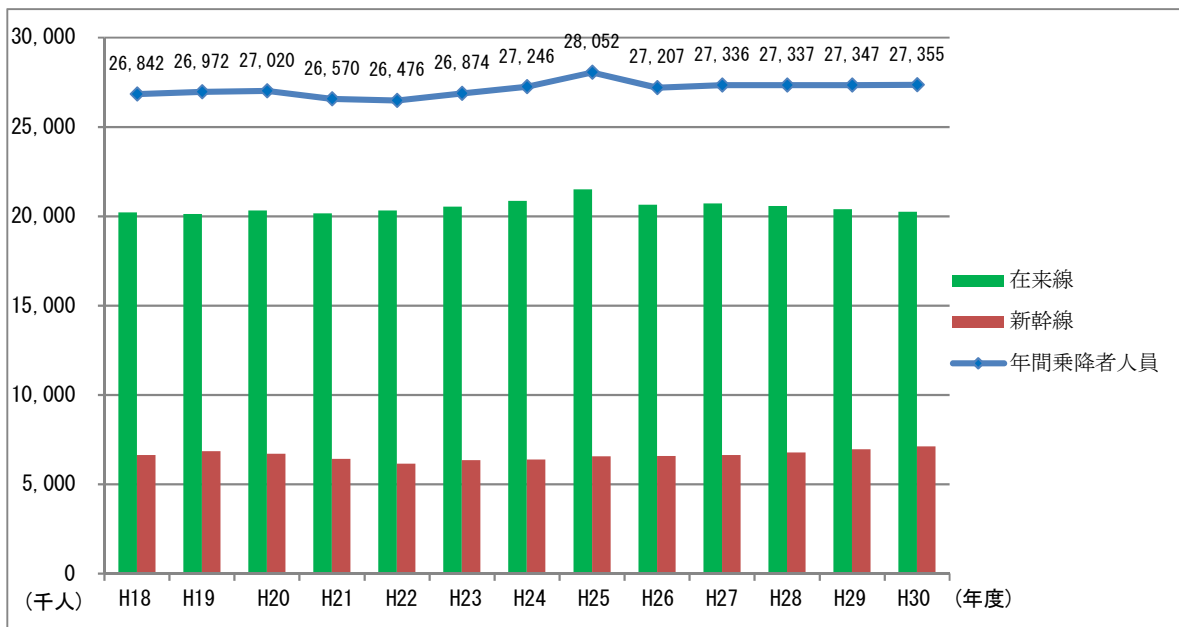
### 3. 鉄道の利用者数は横ばい

本市における鉄道網は、JR 新潟駅を中心に白新線・羽越本線，越後線，信越本線，磐越西線の 5 路線が放射状に伸びており，このうち，市内駅利用者数はほぼ横ばいで推移しています。また，複数路線を束ねた拠点駅である新潟駅の年間利用者数も，市内の駅利用者数と同様に横ばいとなっています（図 7）。

在来線の中でも越後線の運行状況は，新潟大学が利用圏域に含まれる内野駅までは概ね 20 分間隔の運行が確保されていますが，内野駅以西では日中 60 分間隔と運行本数が少ない状況にあり，利便性の向上が望まれています。

新潟駅周辺地区では，鉄道を挟んだ南北市街地の一体化を図り，拠点性の強化に向けて，陸の玄関口である新潟駅の整備とあわせて在来線の高架化，駅前広場等の整備を進めています。

・図 7 JR 新潟駅の年間乗降車人員数(平成 18 年～平成 30 年) (出典：JR の HP データを加工)



### 4. 増加傾向に転じる路線バス利用者

本市における路線バスは，都心部を中心に放射状に伸びる幹線道路並びにそれらを結ぶ補助幹線道路を中心に路線バスが運行されています。路線バスの利用者は，昭和 45 年頃をピークに減少の一途をたどっており，その後，平成 14 年の規制緩和によってバス事業の参入と撤退が簡素化され，交通事業者が国へ届け出るだけで，一定の期間をおけば撤退も可能となりました。この



こともあり採算性の悪い路線では廃止や減便が加速し、平成2年からの20年間で利用者数は約65%減少、運行便数は約20%減少するなど厳しい状況にありました。(図8, 9)。

これまで交通事業者は、経営体力など事業者の諸事情もあり、バス路線の抜本的な改善を行えない状態が長く続いていました。そのため本市では、平成19年に国からオムニバスタウンの指定を受け、人と環境にやさしい「便利で、乗りやすく、分かりやすい」バス交通の実現に向けて、交通事業者と連携しながら、平成25年度までに121台のノンステップバス導入や、71基のバス停上屋の整備、ICカード「りゅーと」の導入並びにJR東日本Suicaカードとの連携など利便性の強化に取り組みました。

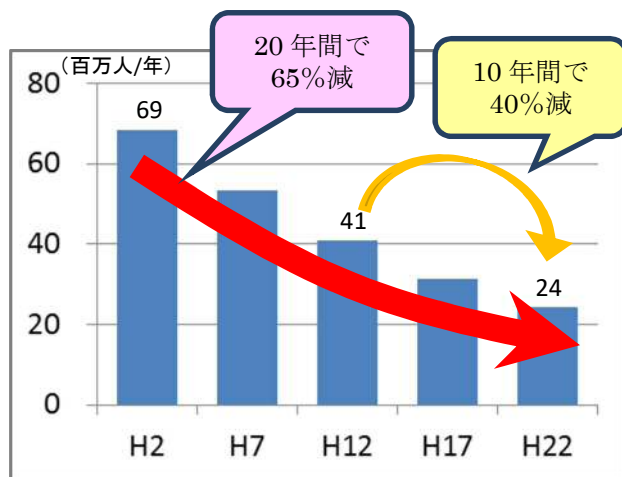
オムニバスタウン計画では、新潟駅・万代・古町・市役所・県庁・鳥屋野湯南部などの主要拠点を結ぶ、にいがた基幹バス「りゅーとリンク」において、専用カラーリング車両を導入し、一定間隔の運行を行いました。

平成27年には、多くのバス路線が重複していたまちなかの幹線区間に、大量輸送、高定時性のBRTを導入して集約化・効率化を図り、それによって生じた余力(車両や運転士)を郊外線の増便や新規路線の開設に振り向け、持続可能な交通体系を構築することを目的とした、「新バスシステム・BRT」をスタートし、バス利用者は増加傾向に転じました。(図10)

さらに、本市では区政に伴う新たな移動ニーズや区のまちづくりへの対応として区バスの運行とともに、公共交通の空白・不便地域において交通手段を確保するための住民バスの運行を、地域の皆さまと一緒に取り組んでいます。

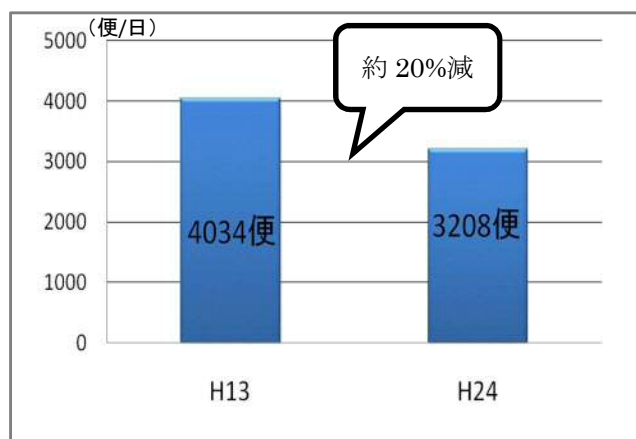
・図8 バス利用者数の推移

(出典：新潟交通(株)HPより作成)

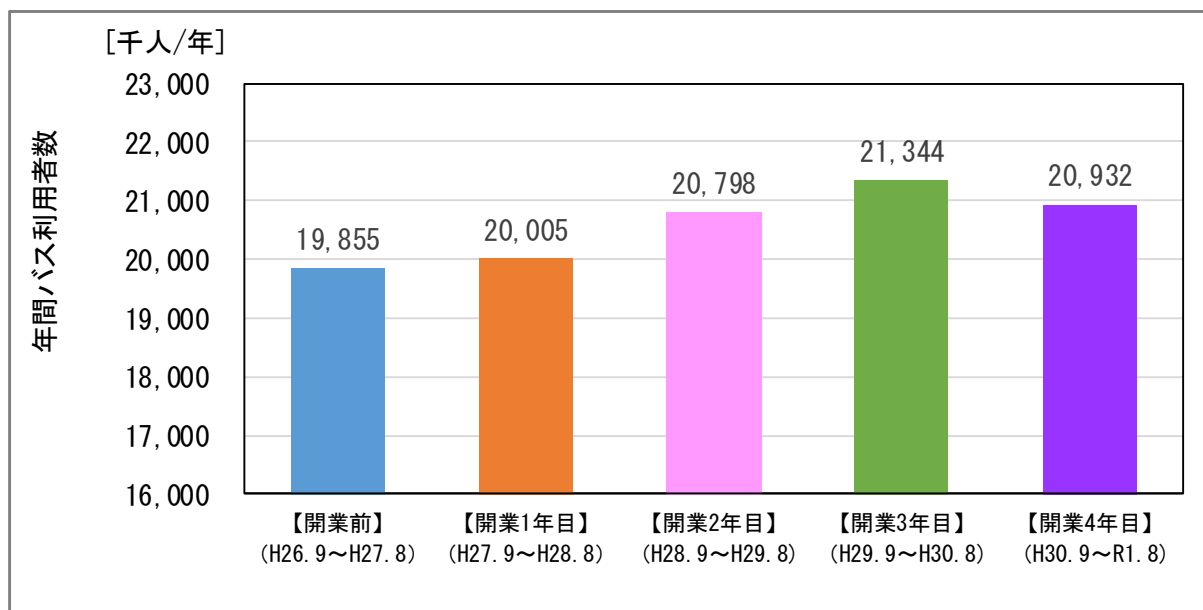


・図9 路線バス運行便数(H13とH24比較)

(出典：新潟交通(株)HPより作成)



・ 図 10 バス利用者数の推移（新バスシステム開業以降）（出典：新潟交通(株)HP より作成）



## 5. 自転車利用の状況

自転車は、買物・通勤・通学など日常生活に欠かせない気軽な乗り物であり、また健康志向や環境にやさしい乗り物として多くの方が利用しています。

本市では、自転車に関する交通事故件数は年々減少しているものの、全事故件数に対する自転車事故件数の割合は横ばいとなっており、自動車による自転車の巻き込み事故などの防止策が必要です。（図 11）。

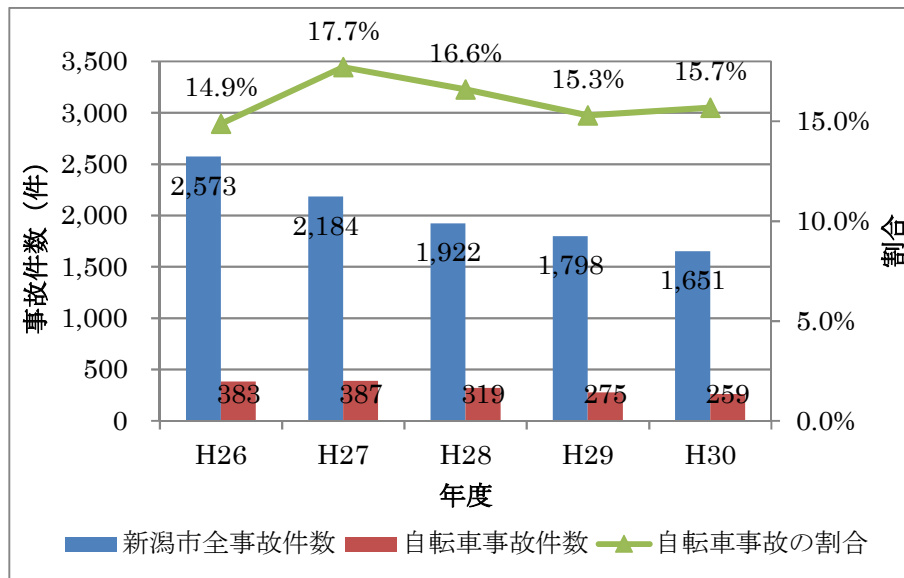
そこで、自転車利用者や歩行者の安全を確保することを目的とし、多くの自転車利用者やドライバーへ「自転車は車道左側通行」であることを周知するため、自転車走行空間<sup>2</sup>の整備を進めています。平成 30 年度末時点の整備延長は 105.1km で、令和 4 年度末までの目標に対して 70.1% であり年々整備延長を延ばしています（図 12）。

平成 22 年度に自転車専用通行帯<sup>3</sup>を整備した中央区水島町では、車道走行は定着してきているものの、逆走（車道右側通行）も多く見られます。水島町周辺で行ったアンケート調査では、約 9 割以上が「自転車は車道左側通行」というルールを知っていると回答している一方で、逆走（車道右側通行）するかもしれない理由として、約 7 割以上が「車道右側に目的地がある場合、車道右側を通行したほうが行きやすいと思うから」「路上駐車している車などがあり、車道左側に比べて右側の方が通行しやすいから」と回答しています。（図 13）。

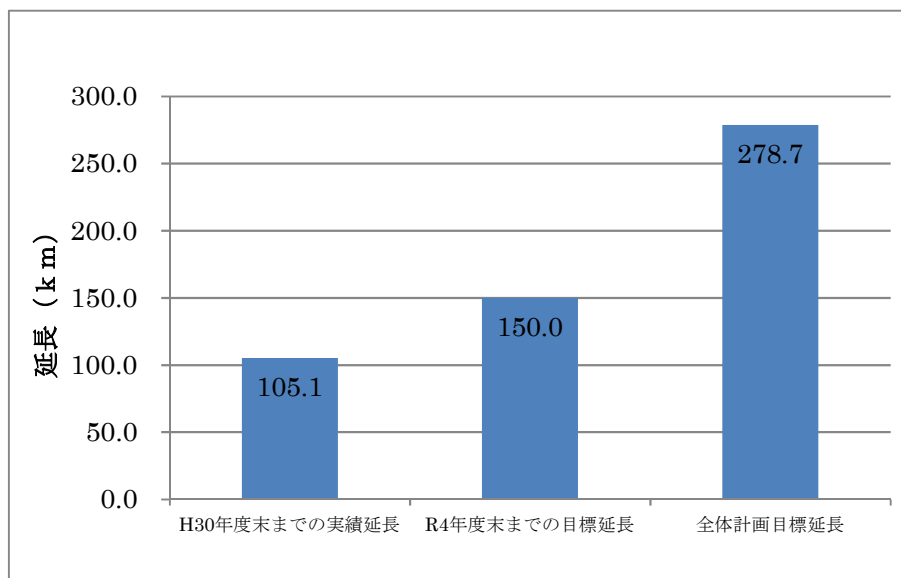
歩行者通行の支障が懸念される市内の放置自転車の撤去台数は、減少傾向にあり、直近の平成 30 年度と平成 26 年度を比較すると約 2,000 台以上減少しています。（図 14）。

これらの課題に対応するため、自転車の乗り方に関するルール・マナーの周知や自転車利用者への自転車の乗り捨てに関する啓発だけでなく、ドライバーへの「路上駐車は自転車走行の妨げになること」の周知が重要であると考え、「新潟市自転車利用環境計画」を策定し、歩行者、自転車、自動車及安全で安心して共存できる道路空間づくりを進めています。

・図 11 自転車事故件数の推移（出典：新潟市交通事故概況データを集計）



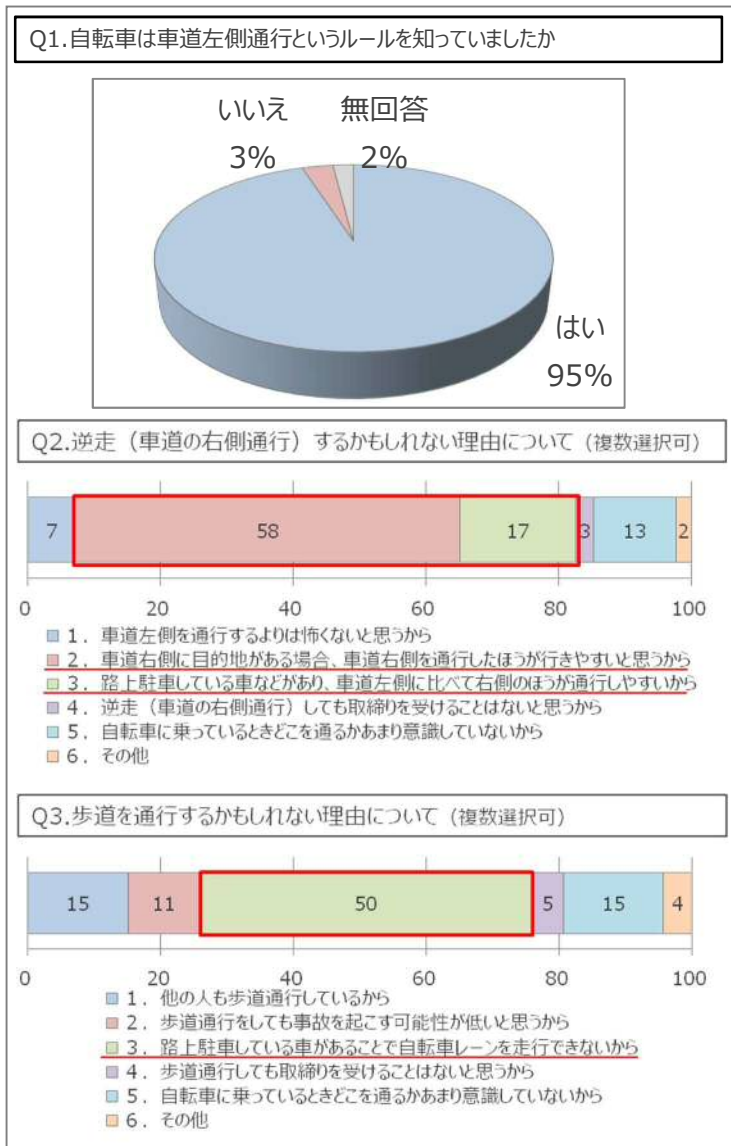
・図 12 自転車走行空間<sup>2</sup>の整備状況（出典：新潟市土木総務課集計）



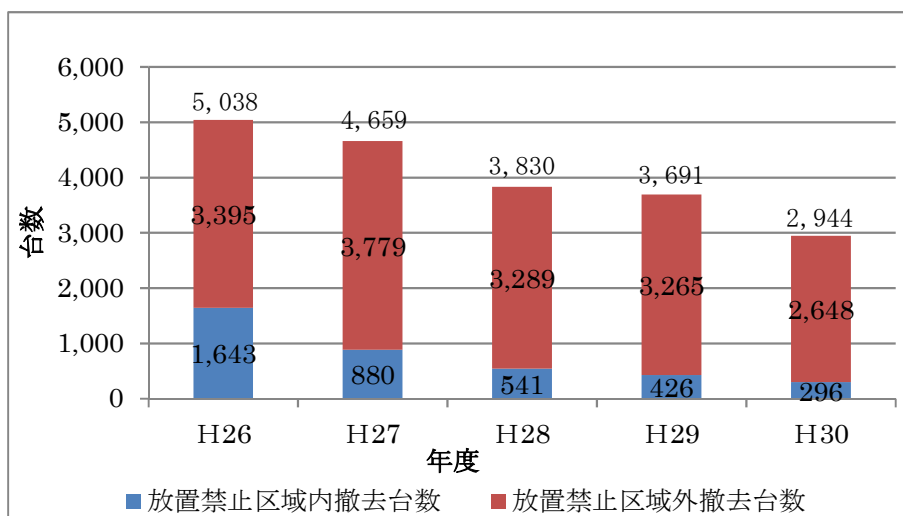
<sup>2</sup> 自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。

<sup>3</sup> 道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

・図 13 水島町周辺で行ったアンケート調査 (N=200)



・図 14 放置自転車の撤去台数の推移（出典：新潟市土木総務課集計）

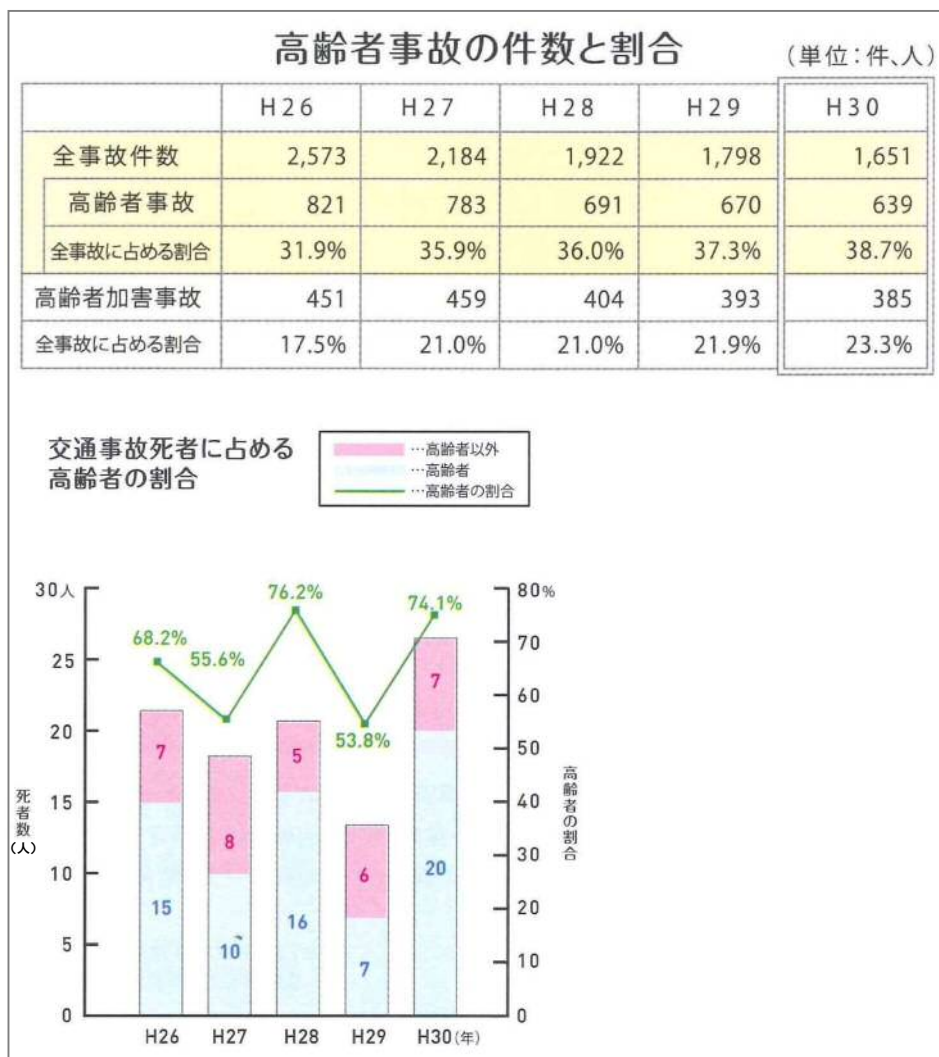


## 6. 交通事故の発生状況

本市における交通事故は減少傾向にあり、高齢者事故（65歳以上の高齢者が関与する交通事故）については件数だけをみると減少していますが、全事故件数に占める高齢者事故の割合は増加傾向にあります（図15）。

平成30年ではこの割合が38.7%と、3件に1件以上であり、今後こうした傾向がますます強くなっていくことが懸念されます。また、高齢者加害事故についても、全事故件数に占める割合は増加傾向で推移しています。

・図15 新潟市の交通事故状況（出典：平成30年 新潟市交通事故概況）



## 7. 少ない市民の歩数

本市における国民健康保険の年齢階層別の1人当たり診療費は、成人年齢を過ぎると、年齢とともに増加しています（図16）。

医療費の抑制策の一つとして、普段の日常生活において「歩く」ことを意識した暮らしが健康

づくりの実践になると研究されていますが<sup>4</sup>、市民の一日当たりの平均歩数は、男性及び20～64歳の女性において国の目標を約1,000歩下回っています（図17）。

歳を重ねても市民一人ひとりが健康づくりを推進できる環境づくり（外出の機会を増やしてもらうこと、体を動かしてもらうこと）が求められています。

・図16 平成29年年齢階層別1人当たり診療費



・図17 1日当たりの平均歩数（出典：平成29年度新潟市歩数調査）

	男性		女性	
	20～64歳	65歳以上	20～64歳	65歳以上
新潟市	7,890	6,231	7,703	6,437
国目標	9,000	7,000	8,500	6,000

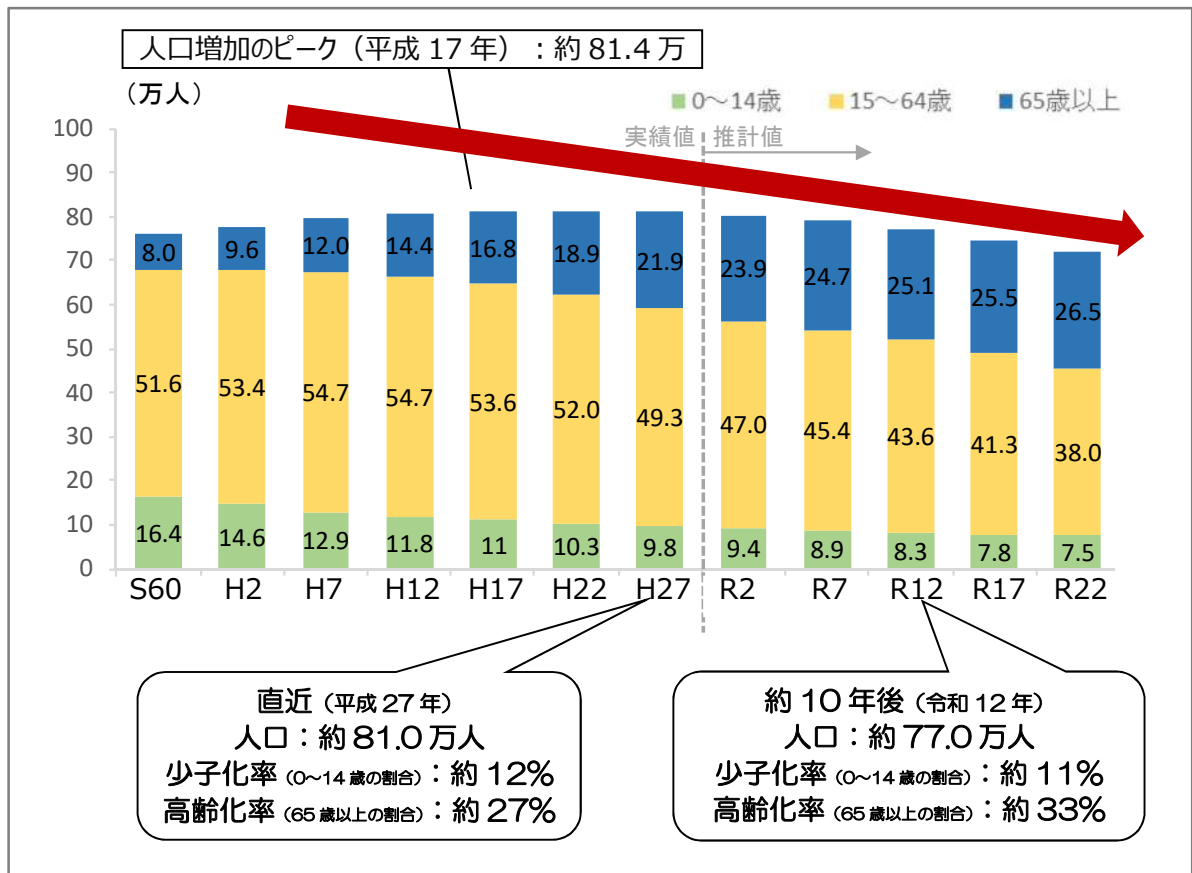
国目標：健康日本21（第2次）より

## 8. 高齢化の進展

平成27年実施の国勢調査結果から、新潟市における将来的な総人口は減少していくものの、65歳以上人口の割合は、平成27年の27%から令和12年には33%となり、高齢化が一層進展すると推計されています（図18）。

<sup>4</sup> 筑波大学教授 久野譜也氏が提唱する「健幸」をまちづくりの基本に捉え、総合的な健康施策を推進・実行する「スマートウェルネスシティ（SWC）」

・ 図 18 新潟市の人口と将来推計（出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）



## 9. まちなかの再生に向けて

本市の中心市街地である古町・万代・新潟駅周辺地区を回遊する歩行者は、平成 12 年から減少傾向となっています（図 19）。新潟駅前地区は増加傾向となりましたが、万代地区は減少傾向となっており、古町地区においては、郊外店の出店や老舗百貨店の撤退が続き、減少が特に顕著となりました。

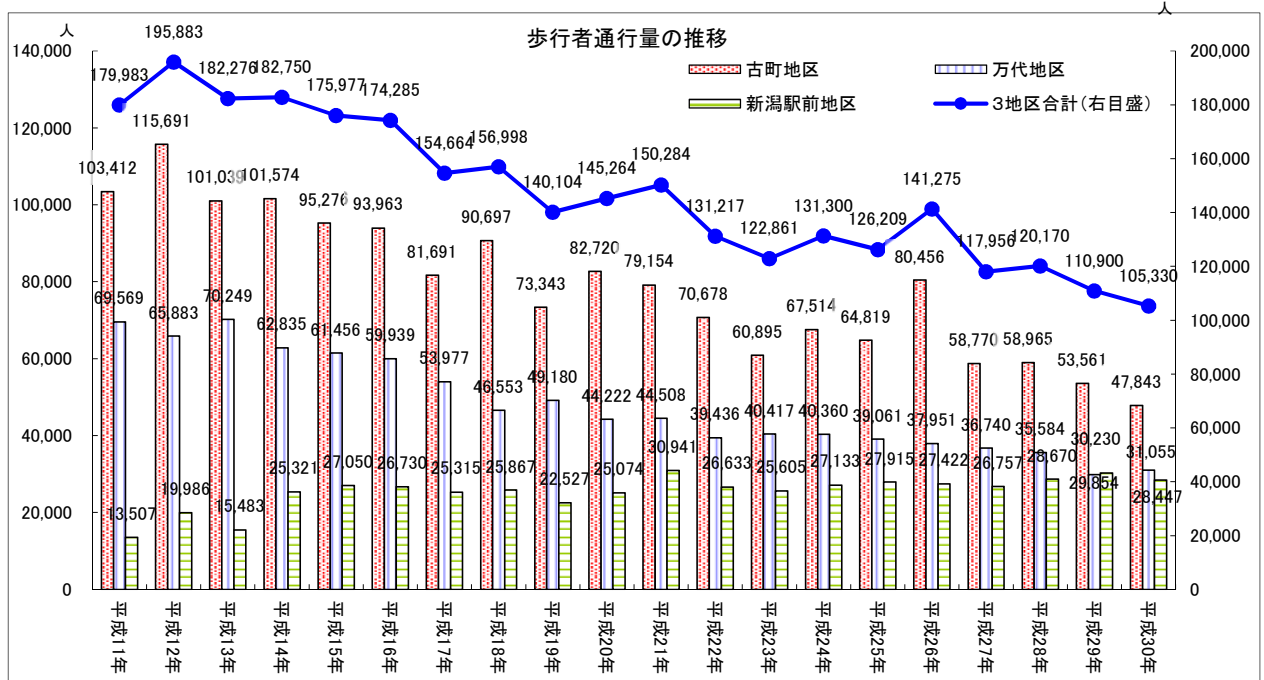
この流れを受けて、本市では平成 20 年 3 月に策定した中心市街地活性化計画による取り組みや、平成 21 年より「まちなか再生本部会議」において、商業団体や大型店、経済団体などの関係者と中長期的な視点からも対策の検討を行う等、まちなか再生に取り組んでいますが、人口減少、少子・超高齢化、EC 市場<sup>5</sup>の拡大による影響により、依然として歩行者通行量は減少傾向となっています。

引き続き、「古町活性化まちづくり協議会」をはじめとする関係者との協議を進めながら、立地適正化計画の推進や、民間事業者による再開発事業の支援、行政機能のまちなか移転等の取り組みを進めることで、商業のほか業務・居住・観光など多様な都市機能を回帰させ、まちなか再生に取り組んでいきます。

<sup>5</sup> インターネット上でのモノやサービスの売買全般



・図 19 中心市街地の歩行者通行量の推移（出典：新潟市商店街連盟歩行者通行量調査データ）



出典：各地区歩行者数は調査ポイントの平均値  
合計歩行者数は調査ポイントの累計値  
新潟市商店街連盟の調査データを編集

## 10. まち歩き活動の活発化

古い街並みや小路が地域の魅力として、また賑わいを創出する貴重な財産として見なおされ、近年の健康志向の高まりもあり、ボランティア団体の活動が活性化するなど、まち歩きが注目されています。

このため、魅力ある屋並みの保存・活用だけでなく、歩行者が安心して利用できる道路空間を構築するため、歩行者・自転車・公共交通を優先した道路空間の役割が求められています。

・写真 1 古い街並みや小路など地域の魅力を活かしたまち歩きや地域住民による美化活動の様子



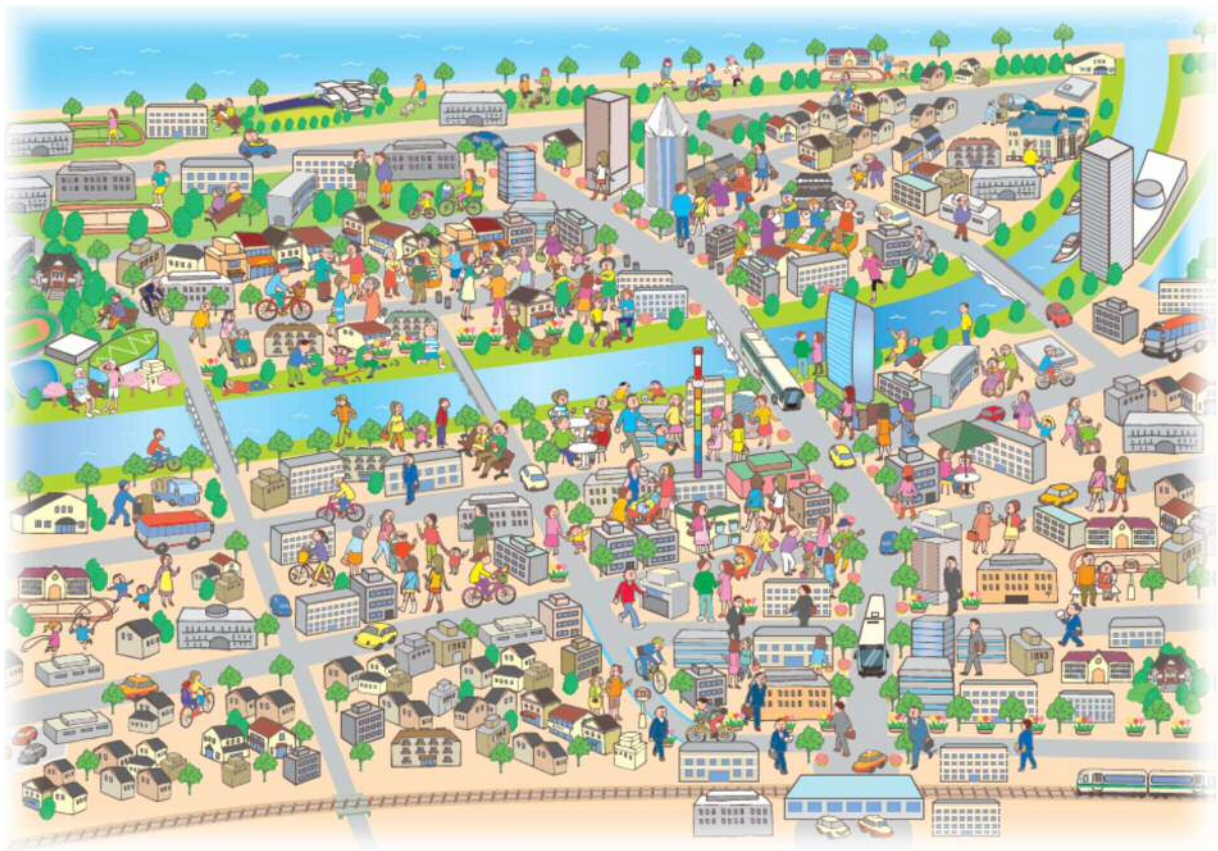
## 11. スマートウェルネスシティの推進

本市は、平成 21 年に全国 7 県 9 市とスマートウェルネスシティ (SWC) 首長研究会を発足し、健康づくりとまちづくりを結びつけた取り組みを始めました。



平成 23 年には、見附市・新潟市・三条市・伊達市・岐阜市・豊岡市・高石市・筑波大学などで提案した「健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区」が国の総合特区に指定されるなど、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち（＝「スマートウェルネスシティ」）を構築することにより、健康づくりの無関心層を含む市民の行動変容を促し、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な先進予防型社会を創り、地域活力の低下を防ぎ、活性化に貢献することを目標に取り組みを進めています。

なお、SWC 首長研究会は、令和元年 7 月時点で、38 都道府県 84 区市町の自治体が加盟しています。



**本市が目指すスマートウェルネスシティのイメージ  
（自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち）**

## 第2章 基本的な方針

これからの移動しやすいまちづくりに向けて、本市がいま何をテーマとして、市民の皆さまと一緒にどのように取り組んでいくのか、今後の方針を示しています。

### 1. 課題の総括と今後の方針（いま何が必要なのか）

#### テーマ1（超高齢・健幸都市）生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまち

[課題]

超高齢化社会の進展やライフスタイルの多様化などにより、健康を取り巻く環境は大きく変化し、食習慣や運動不足などに起因する、がんや糖尿病といった生活習慣病が増加しており、壮年期死亡の減少及び寝たきりや認知症にならない状態で生活できる期間（健康寿命）の延伸を図ることが重要になります。

[今後の方針]

本市では、市民の皆さまが健康で生きがいをもって暮らせるまちづくりを進めていくことが必要であると捉えています。本市が中心となって、生活習慣病や寝たきり予防のための健康づくりの情報や機会を提供することと、住む人が自動車よりも公共交通を利用することで自然と歩く機会が増え、気が付くと健康維持につながっている、そんな健康になれるまちづくりの視点を採り入れた「健幸都市づくり」を推進します（図20）。

また、本市と事業者が連携し、多くの皆さまに参加いただける健康イベントの開催や、公共交通を利用した外出支援をすることで普段の生活スタイルを見直し、本市が中心となって、人にやさしい歩行空間づくりを行うことで、歩きやすさや暮らしやすさを実感することができるよう、各種取り組みを行っていきます。市民の皆さまは健康の維持を意識しながら、外出の機会を増やしてみてください。

・図20 スマートウェルネスシティの推進



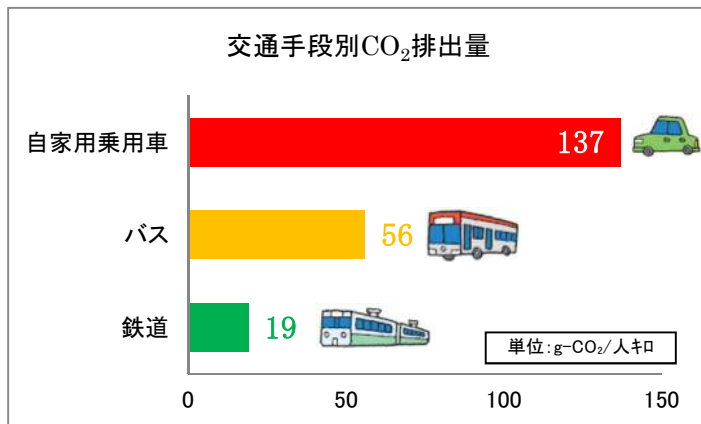
## テーマ2（環境負荷）過度な自家用車利用からの転換で人と環境にやさしいまち

### [課題]

地球温暖化の要因とされる CO<sub>2</sub> 排出量の削減が喫緊の対応として求められるなか、自家用車への依存が大きい本市は、移動に伴う二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の市民 1 人当たり排出量が、政令市の中で最も多いという状況にあることから、過度な自家用車利用からの転換に、より積極的に取り組んでいく必要があります。

市民の皆さまの移動手段は自動車が多く使われていますが、歩いてすぐ近くのお店に出かける時でも自家用車を使っていますか。自家用車、バス、鉄道で、人を 1 km 運ぶのに排出する CO<sub>2</sub> を比較すると、自動車はバスの約 2.5 倍、電車の約 7.2 倍であり（図 21）、自転車や徒歩であればゼロです。また、自家用車利用を控えることで、朝夕のラッシュ時の混雑緩和にも繋がります。

・ 図 21 1 人を 1 km 運ぶのに消費する CO<sub>2</sub> の比較（出典：国土交通省 HP 平成 29 年データ）



### [今後の方針]

本市は、都心部における公共交通と地域公共交通のネットワーク化や自転車走行空間整備の推進などによる自転車利用の促進を図ることにより、過度に自家用車に頼ることのない低炭素型のライフスタイルへの転換を目指します。また、環境負荷の低減に資するため、通勤・通学のみならず誰もが利用しやすい公共交通の構築やパークアンドライド駐車場の確保とあわせて、歩くことの促進につながるよう、歩道整備や段差解消などのバリアフリー化を進めます。

地球温暖化防止といった環境対策を推進する観点からも公共交通や徒歩・自転車の利用促進は重要であることから、行政が率先してノーマイカーデーやエコ通勤に取り組み、環境に配慮した交通利用意識を市民の皆さまへさらに広げていきます。事業者に対しても環境にやさしい取り組みの実践を働きかけていきます。

市民の皆さまは、自家用車を使う前に公共交通や徒歩・自転車での移動は可能か少しだけ考えてみましょう。低炭素型のライフスタイルの選択が、自身にも環境にとっても有益な積み重ねになっていきます。

### テーマ3（まちなか活性化）まちなかの魅力の再発見へ

#### [課題]

多くの都市インフラや機能が集積する都心部の中でも、新潟駅から古町地区に連なる都心軸は、本市の社会経済活動を国内外に結びつけ、来訪された方々に新潟のイメージを発信する「都市の顔」として重要な役割を担ってきました。

近年、いわゆる中心市街地の活力低下が問題となっています。「都市の顔」である中心市街地での活気が失われれば、都市イメージの低下だけでなく、その影響は産業や経済さらには住民生活にも影響が及びかねません。このことは、市内各区の中心にあるまちなかでも同様のことがいえます。

#### [今後の方針]

これまでのまちなかに期待される集客力に加えて、都市としての風格や古くからの街並みや小路が財産として見直され、また地元商店街が中心となって、地域の独自性を活かした取り組みが始まっています。

本市では、各地域自慢のまちのお宝・財産を活用し、小路案内や地域の名所・旧跡などを紹介したまち歩きマップの活用や看板等サイン表示の工夫、街並みの統一を図るなど、まちなかにおける歩いて楽しい空間整備や利便性の強化に取り組みます。まちなかを訪れる人が各地域の特色を再発見し、まち歩きを気軽に楽しむことが、まちなかでの滞在時間の延長を引き出し、商店街の売り上げや活力の増加に資するものと考えています。

市民の皆さまにも、今まで知らなかった魅力や楽しみ方が見つかるかもしれません。もっと気軽に、まちなかを訪れてみましょう。

### テーマ4（公共交通）誰もが移動しやすい公共交通の構築

#### [課題]

市内を運行する鉄道の利用者数は、平成以降ほぼ横ばいですが、路線バスの利用者数は、昭和40年代をピークに、自家用車の普及などにより減少の一途をたどってきました。平成12年からの10年間で利用者は4割、便数は2割も減少しており、利用者の減少による廃止・減便がさらなる利用者の減少へと繋がる、負の連鎖が生じていました。

現在運行している路線でも、採算性の低い路線は国や市の補助によって維持されており、事業者による路線設定が望めない地域では、区バス・住民バスなどのコミュニティバスに頼らざるを



得ません。

誰もが利用しやすく持続性のある公共交通の構築が必要ですが、鉄道やバスなどの公共交通は利用が増えることでより便利になっていくものです。事業者としては利用が増えない中では、改善の投資を進めることが難しいのが実情です。市民、事業者、行政の3者の連携が必要であり、どれかが欠けてしまうと、持続可能な公共交通を維持していくことは難しいのです。

#### [今後の方針]

本市は、歩行・自転車及び公共交通の環境整備を強化・充実し、誰もが移動しやすいまちづくりを実現していく必要があると考えています。市民の移動実態や現状の公共交通のサービス水準を踏まえ、特に、日常生活やまちづくりを意識した交通環境を優先して整えていきます。

公共交通の環境整備にあたっては、にいがた都市交通戦略プランに基づき、都心アクセスの強化、広域交通との連携強化、都心部での移動円滑化、生活交通の確保維持・強化、市民や関係者による協働の5つの視点を掲げ、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」の実現を目指していきます。(図 22)

都心アクセスの強化においては、望ましい土地の利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車の役割分担を図り、連携を強化していきます。

広域交通との連携強化においては、駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。

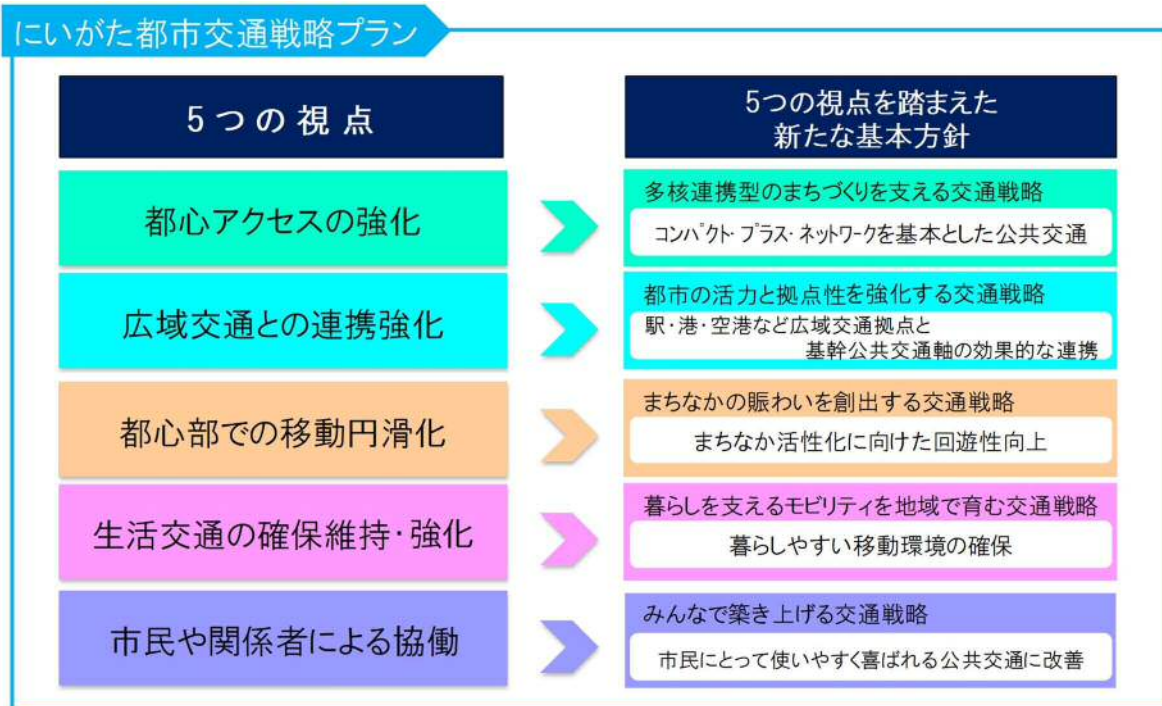
都心部での移動円滑化においては、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築を図り、多様な手段により回遊性を向上させることで、まちなかの賑わいを創出していきます。

生活交通の確保維持・強化においては、区バス・住民バスの利便性向上、利用促進に向けた取り組みなどにより、生活交通を強化していきます。

市民や関係者による協働においては、モビリティ・マネジメントなどを市民、関係者と協働して取り組み、市民の意識転換を促進していきます。

これらの取り組みは、先に述べたとおり事業者はもちろん、利用者である市民の皆さまの協力なくしては成り立ちません。市民の皆さまは、自家用車利用の意識を少し変えていただき、公共交通を利用して一緒に育てていきましょう。

・ 図 22 にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針



## テーマ5（自転車）自転車を利用しやすい環境の創出

[課題]

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、市民の日常生活に欠かせないものとして重要な役割を果たしています。

しかし、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ます。また、自転車利用者のルールの不徹底やマナーの欠如、歩行者と自転車の混在通行などにより自転車での事故も発生しています。

[今後の方針]

本市では、自転車走行空間の整備に際して、「はしる（走行空間）」、「とめる（駐輪場）」、「しくみ（放置自転車）」、「まもる（啓発）」の考え方にに基づき、気軽に楽しく安全に利用できる空間整備の推進とあわせ、歩行空間の確保、都市景観の維持及び緊急時活動の妨げをなくすため、自転車利用者のニーズを踏まえた駐輪場の整備や放置自転車撤去を強化していきます。

また、放置された自転車は、通行の障害となるだけでなく、まちの景観を損ねることから、マナーの周知啓発にも取り組みます。

自転車利用団体は、「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」に基づき、自転車の利用を促進するため、自転車利用の楽しさや健康づくりに繋がるイベントの実施などを記載した、自転車利用推進計画を提案することができ、本市は必要に応じ協定を結び、団体活動への支援を行います。

・写真 2 自転車専用通行帯や放置自転車撤去の様子



## テーマ6（歩行）歩く人にやさしい道路環境の創出

[課題]

自転車と同様に、近年の健康志向とあわせて、まち自体がもつ歴史や風格、街並みの再発見・地域探索といった、まち歩きへの需要が全国的に高まりを見せています。このニーズに伴い、本市でもまち歩きの楽しさや見どころを紹介するボランティアガイドが人気を集めており、歩くことの楽しさ、本市の魅力を市民や来訪者に伝えています。

また、市民の皆さまの一日当たりの平均歩数は、国が定める歩数目標よりも不足している状況にあります。これは、移動する際の交通手段が大きく影響しているのではないのでしょうか。自家用車の利用は便利で、荷物があるときや天候が悪い時などの必要な移動手段となっているものの、過度に利用していることが知らず知らずのうちに歩行量の減少に繋がっているものと考えられます。

安全で快適に歩行をしていただくためには、人にやさしい歩行空間の確保、自動車通過交通の抑制などが必要であると考えています。

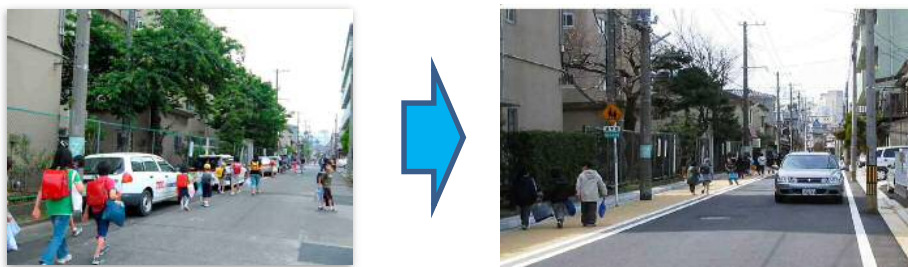
[今後の方針]

本市は、人にやさしい歩行空間の確保に向けて、ユニバーサルデザインを基本とした歩道のバリアフリー化や生活道路における自動車の通行及び速度を抑制するための取り組みを皆さまと一緒に進めていきます。

あわせて無電柱化や緑化、街並みの景観にあわせた道路の環境整備など多面的な活用により、人にやさしく、歩くことが楽しい道路空間づくりに取り組んでいきます。

また、まち歩き団体は、「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」に基づき、健康の増進及び地域の活性化につながる歩行（まち歩き）を推進するため、まち歩きの推進やまち歩きルート歩行環境改善などを記載した、まち歩き計画を提案することができ、本市は必要に応じ協定を結び、市は団体活動への支援を行います。

・写真3 歩行空間の確保例



・写真4 景観に合わせた道路の環境整備例





## 2. 目標と効果検証

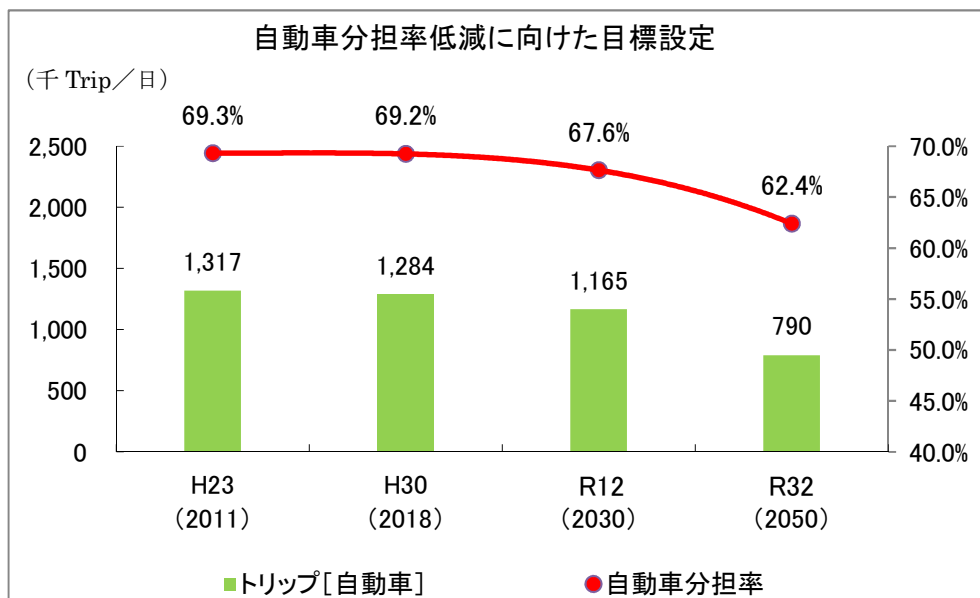
テーマを踏まえ期間中に取り組んだ事業の効果を検証するための目標として3つの指標と参考指標を設定しています。計画期間（8年間）の最終年度（令和4年度）において数値評価を行い、次期期間での取り組みに反映させていきます。

また、各種調査やご意見、ご要望などを通じて市民の皆さまの声を集めながら、移動しやすいまちづくり施策へ反映していくことに努めます。

### ① 市民の移動における自動車分担率

➤自動車分担率を69.3%（平成23年）から0.1%減少させます。[PT,調査,新潟市内都市交通特性調査]

・図23 自動車分担率の低減目標（平成23年 新潟市内都市交通特性調査結果をもとに推計）



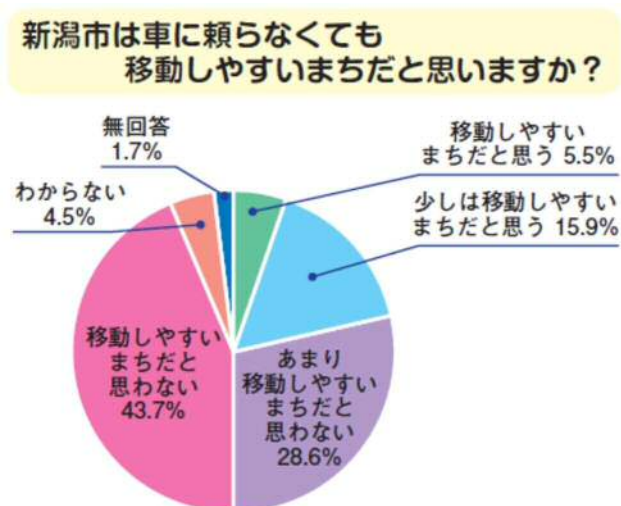
[対応テーマ]

- テーマ2（環境負荷）過度な自家用車利用から転換して人と環境にやさしいまち
- テーマ4（公共交通）誰もが移動しやすい公共交通の構築
- テーマ5（自転車）自転車を利用しやすい環境の創出

## ②移動しやすいまちだと思える市民評価

➤移動しやすいまちだと思える市民評価を向上させます。[市政世論調査]

・図 24 移動しやすいまちづくりについて（平成 25 年 市政世論調査結果）



[対応テーマ]

テーマ 2（環境負荷）過度な自家用車利用から転換して人と環境にやさしいまち

テーマ 4（公共交通）誰もが移動しやすい公共交通の構築

## ③市民の一日あたり平均歩数

➤一日あたり平均歩数を男女共に国の目標以上にします。

・図 25 1日あたりの平均歩数（出典：平成 29 年度 新潟市歩数調査，健康日本 21）

		スマイル新潟ヘルスプラン目標値 (健康づくり推進基本計画第 3 次)	H29 年度 新潟市歩数調査結果
男性	20～64 歳	9,000 歩以上	7,890 歩
	65～74 歳	7,000 歩以上	6,231 歩
女性	20～64 歳	8,500 歩以上	7,703 歩
	65～74 歳	6,437 歩以上	6,437 歩

[対応テーマ]

テーマ 1（超高齢・健幸都市）生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまち

テーマ 3（まちなか活性化）まちなかの魅力の再発見へ

テーマ 6（歩行）歩く人にやさしい道路環境の創出

<参考指標>

④自転車分担率の向上検証

- 自転車の分担率を9.1%（平成23年）以上に向上させます。[自転車走行空間整備延長  
キロ，スクリーンライン調査]

[対応テーマ]

テーマ5（自転車）自転車を利用しやすい環境の創出

⑤市民の交通事故件数

- 交通事故件数を2,573件（平成26年）以下に減少させます。[県警本部提供データ]

[対応テーマ]

テーマ5（自転車）自転車を利用しやすい環境の創出

テーマ6（歩行）歩く人にやさしい道路環境の創出

⑥中心商店街の歩行者数

- 全エリアで歩行者数を平成25年歩行者調査時より向上させます。[商店街連盟調査データ]

※平成25年 新潟市商店街連盟の歩行者調査（土曜日の10時~19（一部21）時）

古町地区 59,233人，万代地区 39,061人，新潟駅周辺地区 27,915人

[対応テーマ]

テーマ3（まちなか活性化）まちなかの魅力の再発見へ

### 3. 施策の具体的事項

移動しやすいまちづくりを推進していくために、基本的な方針で示した課題と今後の方針を踏まえながら、日常生活や社会生活において密接に関わる歩行・まち歩き、自転車、公共交通に関する施策を推進していきます。

また、各種調査やご意見、ご要望などを通じて市民の皆さまの声を集めながら、移動しやすいまちづくり施策へ反映していくことに努めます。

以下に3分類した各種施策の取り組みと主な事業を、次章では個々の取り組み内容を紹介します。

#### A) 歩行・まち歩き

まちが持つ歴史や文化、街並みそのものが宝であるとの再認識のもと、マップづくりやまち歩きの推進をはじめ、道路の多面的な活用に取り組みます。また、市民の皆さまから参加いただける健康・食育イベントや教室の開催、人にやさしく歩くことが楽しい道路空間の整備に取り組みます。

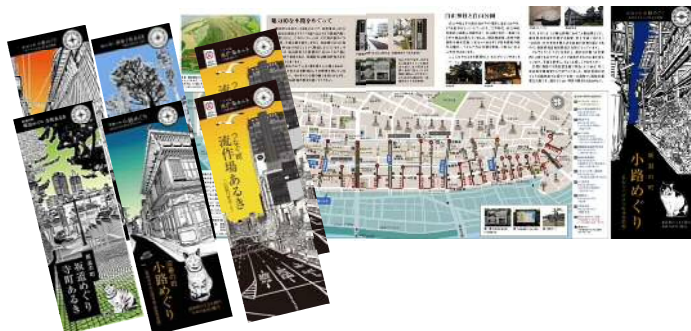
それぞれの地域の実情やニーズを踏まえ、地域の皆さまの合意のもと通過交通の抑制と、地域内交通車両の走行速度の抑制などにより、安心して安全に歩ける環境整備に取り組みます。

##### [主な事業]

- ①路地歩き、シティガイドの活動支援（広域観光課など）
- ②まち歩きマップ作成（広域観光課，都市計画課，都市交通政策課など）
- ③生活道路への通過交通の抑制（道路計画課など）

交差点のカラー化，ハンプ・狭窄設置，ゾーン 30 など

・写真5 まちあるき「新潟の町 小路めぐり」マップ



## B) 自転車

歩行者優先を踏まえた上で、自転車が安心安全で快適に走行できる自転車走行空間ネットワークの形成を進めます。(図 26) また短時間(買物)、長時間(通勤通学)などのニーズに応じた駐輪場の整備や既存駐輪場への誘導に取り組みます。あわせて、歩行者が安全に通行できる空間を創出するため、放置禁止区域拡大や撤去の強化について検討します。

また、人にやさしい走行ルールと駐輪マナーに対する意識を醸成するため、注意喚起看板の設置などの情報提供や現地での直接指導、学校や自治会での交通安全教室といった啓発活動に取り組むほか、環境にやさしい交通手段である自転車の利用を促進するため、自転車利用の楽しさや健康づくりに繋がるイベントの実施や団体活動への支援を行います。

### [主な事業]

- ① 自転車走行空間の整備(土木総務課など)
- ② 駐輪場整備(土木総務課など)
- ③ 放置自転車撤去の強化(土木総務課など)
- ④ 利用マナー啓発(土木総務課, 市民生活課など)
- ⑤ 自転車利用を推進する団体への支援(土木総務課など)

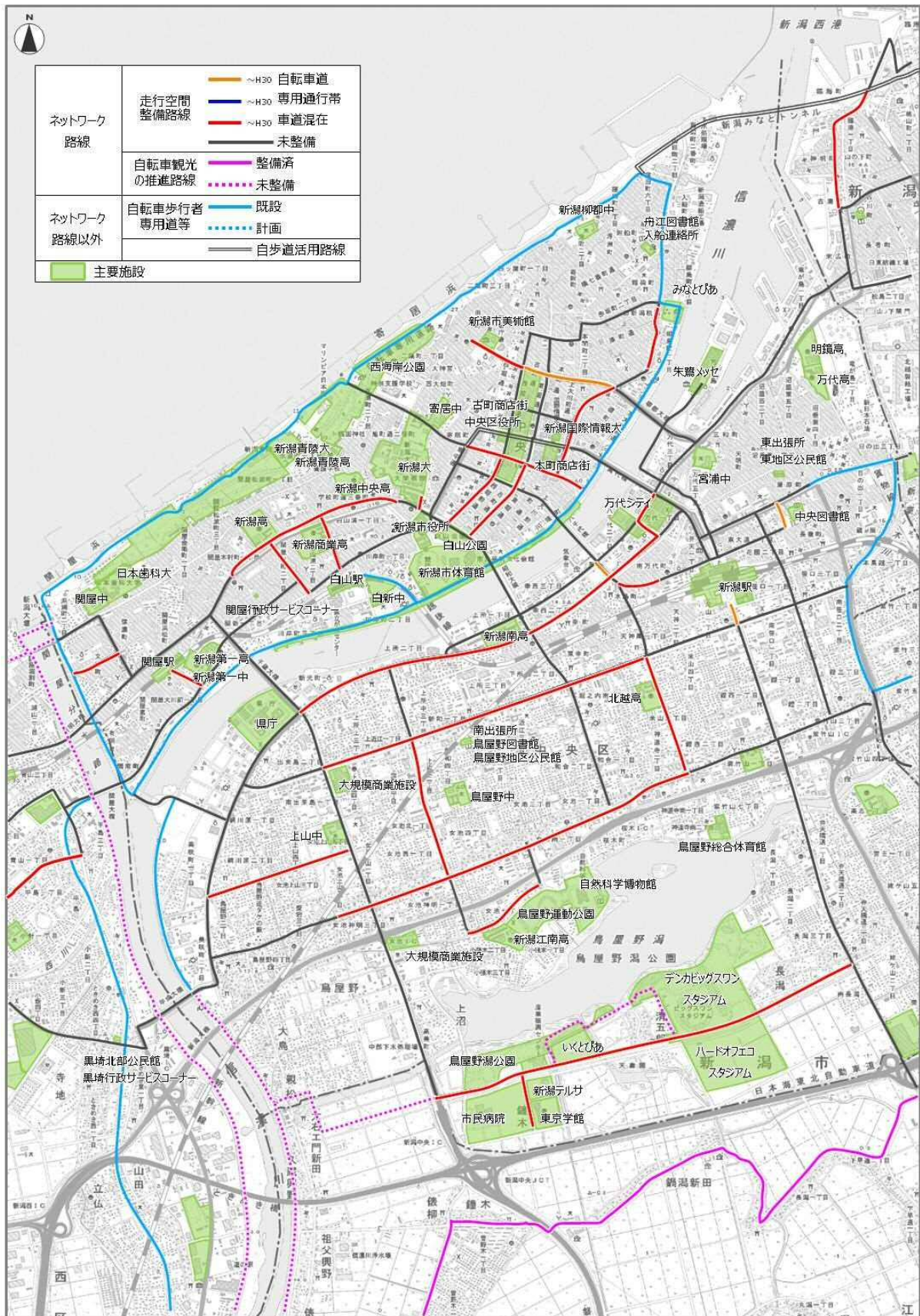
### ・写真 6 駐輪場の整備事例、利用マナー啓発





図 26 新潟市中心部の自転車走行空間ネットワークの整備状況（平成 30 年度末）

（出典：新潟市自転車利用環境計画）



## C) 公共交通

新潟駅~万代~古町~白山・市役所~県庁~鳥屋野潟南部などの主要拠点間を連絡する基幹公共交通軸において、便利で、分かりやすく、過度に自家用車に依存しなくても快適に移動できる交通環境の実現を図るとともに、まちなかの賑わいの創出に向けて取り組みます。

### [主な事業]

- ①新バスシステム・BRTの改善～バス交通の利便性向上～（都市交通政策課）
- ②新潟駅万代広場及び高架下交通広場の整備（新潟駅周辺整備事務所）
- ③観光循環バス運行事業（観光政策課）
- ④空港アクセス改善事業（都市交通政策課、港湾空港課）
  - ・新潟駅周辺整備事業



・新バスシステム・BRTの改善～バス交通の利便性向上～



また、各地域から都心部方向へ向かう既存のバス路線や鉄道について、待合空間の整備などの利便性を向上させ、快適でスムーズな都心アクセスに向けて取り組みます。パークアンドライド駐車場や駅前広場などの交通結節点の整備を推進し、都心アクセス路線との接続強化に取り組むほか、各地域の特性や需要に応じた日常生活の移動手段確保に向け、区バスの運行や住民バスの支援、主要バス停や拠点駅へと接続する公共交通など、地域内での生活交通の確保に取り組みます。

### [主な事業]

- ①鉄道駅周辺整備（道路計画課など）
  - 越後石山駅，内野駅（事業完了），巻駅など
- ②南区方面バス利便性向上（都市交通政策課）



- ③パークアンドライド駐車場の配置・整備支援の検討（都市交通政策課）
- ④住民バス運行事業費補助（都市交通政策課）
- ⑤区バス運行事業（都市交通政策課）
- ⑥路線バス運行費補助事業（都市交通政策課）

・写真7 住民バス運行事業費補助、区バス運行事業



- ⑦鉄道駅など旅客施設のバリアフリー化（都市交通政策課）
- ⑧バス待ち環境の整備（都市交通政策課など）
- ⑨バス停付近での駐輪場整備（都市交通政策課など）



持続可能な公共交通の実現に向け、利用しやすいサービスの検討や社会実験などを通じた制度の構築，市民の皆さまの自発的な公共交通，自転車，徒歩の利用を促すモビリティ・マネジメント（MM）などに取り組みます。また，企業・事業者での自家用車通勤からの転換を目指す活動を推進します。

[主な事業]

- ①健康になれるまちづくり推進事業（健康増進課）
- ②高齢者お出かけ促進事業「シニア半わり」の継続（都市交通政策課）
- ③公共交通の利用促進事業（MMの推進）（都市交通政策課）
- ④地球温暖化対策実行計画推進事業（ノーマイカーデー）（環境政策課）
- ⑤公共交通情報の案内強化（都市交通政策課）
- ⑥にいがた未来ポイント事業（健康増進課，環境政策課）



# 新潟市が目指す公共交通ネットワーク ～にいがた都市交通戦略プランより～



—交通の将来像—  
**県都新潟の拠点化と**  
**安心して暮らせるまち**

【本冊p.37】

—目標1—  
**県都新潟の拠点化を支える交通**  
 「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

【本冊p.37】

—目標2—  
**安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通**  
**住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟**

【本冊p.37】

**1. 都心アクセスの強化**  
 ～多核連携型のまちづくりを支える交通戦略～  
**コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通**

10年後には…



**スムーズにまちなかや隣の区に  
 アクセスしやすくなった!**

【取り組みの方向性】

望ましい土地利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

**2. 広域交通との連携強化**  
 ～都市の活力と拠点性を強化する交通戦略～  
**駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通軸の効果的な連携**

10年後には…



**駅・港・空港間の交通ネットワーク  
 が使いやすくなった!**

【取り組みの方向性】

駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



**3. 都心部での移動円滑化**  
 ～まちなかの賑わいを創出する交通戦略～  
**まちなか活性化に向けた回遊性向上**

10年後には…



**多様な交通手段から選んで  
 回遊できるようになった!**

【取り組みの方向性】

新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通過交通を抑制し、道路空間を再構築・活用することで、多様な交通手段による回遊性を向上させ、まちなかの賑わいを創出します。

**4. 生活交通の確保維持・強化**

～暮らしを支えるモビリティを地域で育てる交通戦略～  
**暮らしやすい移動環境の確保**

10年後には…



**車がなくても安心して  
 暮らせるようになった!**

【取り組みの方向性】

地域のまちなかでは、徒歩や自転車で安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを強化します。

**5. 市民や関係者による協働**

～みんなで築き上げる交通戦略～  
**市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善**

10年後には…



**みんなで育てられる  
 公共交通になった!**

【取り組みの方向性】

引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー化や新技術の導入などをみんなで取り組み、誰もが使いやすく喜ばれる公共交通へ改善を進めます。

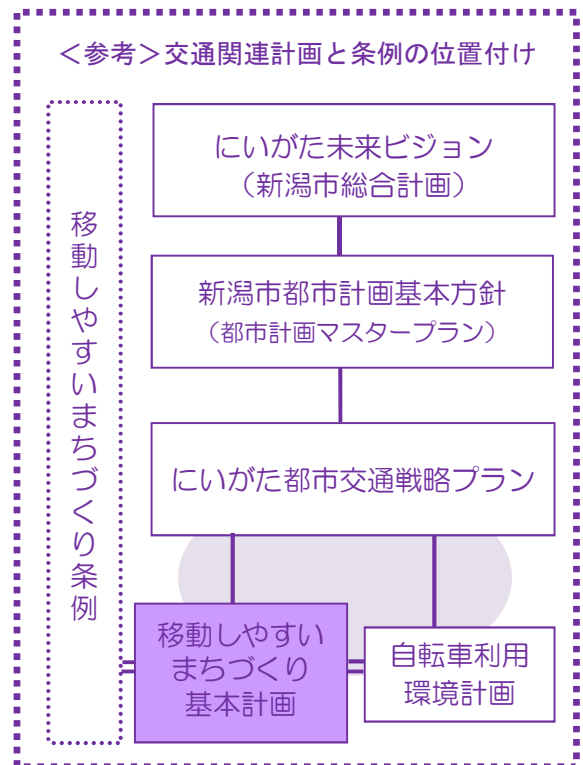
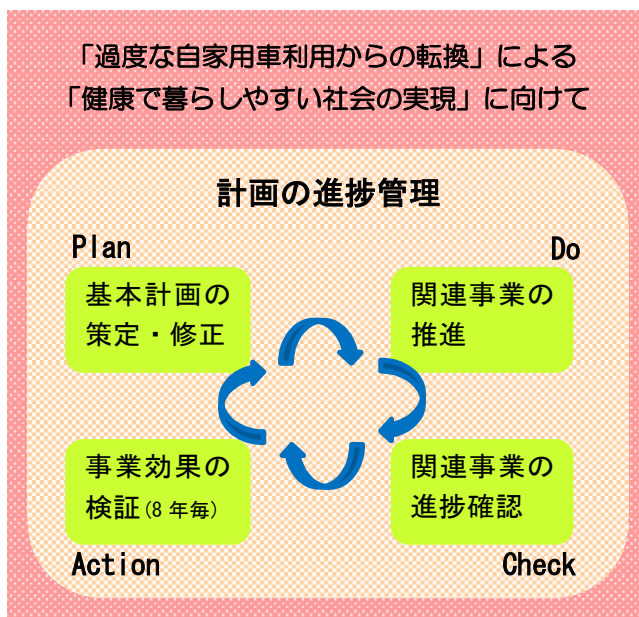
#### 4. 基本計画の進行管理

計画の期間中は必要に応じ目標の見直しを行い、最終年には、計画期間中に実施した施策の総括を踏まえ、交通関連計画との整合性を図りながら、次期計画の策定に取り組んでいきます。

また、進行管理にあたっては、市民の皆さまへの情報発信に努めていきます。

■進行管理スケジュール（案）

項目	年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目
計画の評価・見直し					○ 中間確認				◎ 総括と次期計画策定
施策の進捗状況の確認		○	○	○	○	○	○	○	○





成果指標の中間確認結果（平成30年度末時点）

成果指標等		目標 (R4年度末)	現状		実績				中間確認	
			基準年度	基準値	H27年度末	H28年度末	H29年度末	H30年度末	指標の中間評価	最終確認に向けた課題等
指標①	市民の移動における自動車分担率を現状69.3%から0.1%減少させます	69.2%	H23年度	69.3%	69.3%	71.0%	71.0%	71.0%	・平成28年度に都市交通特性調査を実施 ・目標値より1.8%増加	中間確認時点では目標値に達していないため、関係者とともに、これまで以上に公共交通のサービスを強化し、過度な財政負担を強いることなく、サービスを維持するための利用促進を推進していく。
指標②	移動しやすいまちだと思える市民評価を向上させます	5.5%以上	H25年度	5.5%	5.5%	4.5%	4.5%	4.5%	・平成29年度に市政世論調査を実施 ・目標値より1.0%低下	中間確認時点では目標値に達していないため、関係者とともに、これまで以上に自転車通行帯の整備のほか、公共交通の利便性向上や歩道のバリアフリー化を推進していく。
指標③	1日当り平均歩数を男女共に全国平均以上にします	全国平均以上	H23年度	6,721歩（男）	-	-	7,890歩	-	平成29年度新潟市歩数調査の結果、20-64歳の平均歩数は男女とも、平成29年国民健康・栄養調査結果と比較し、全国平均(男:7,636歩、女:6,657歩)以上となった。	調査結果より、全国平均(男:7,636歩、女:6,657歩)以上の歩数となった。しかし、健康日本21(第2次)で示されている目標(男:9,000歩、女:8,500歩)は達成しておらず、引き続き市民の歩数を増加させる取り組みを実施する。特に働き盛り世代の歩数を増加させる取り組みを推進していく。
				6,151歩（女）	-	-	7,703歩	-		
参考指標④	自転車分担率を向上させます (自転車分担率の向上検証)	9.1%以上	H23年度	9.1%	9.1%	7.5%	7.5%	7.5%	・平成28年度に都市交通特性調査を実施 ・目標値より1.6%低下	中間確認時点では目標値に達していないため、今後は、平成30年度に改訂した新潟市自転車利用環境計画に基づき、走行空間整備・駐輪場整備を引き続き取り組むとともに、ハード面対策だけでなく、ソフト面対策として企業の自転車通勤を推進していく。
参考指標⑤	交通事故件数を減らします ※数値は暦年	2,573件以下	H26年度	2,573件	2,184件	1,922件	1,798件	1,651件	・平成30年の交通事故発生状況については、発生件数、負傷者数ともに減少し、一定の評価が見られた。	交通事故の総件数は年々減少し、中間確認時点では目標値を達成している。しかし、全事故に占める高齢者加害事故の割合は増加傾向にあるほか、平成30年の死亡事故被害者の過半数は高齢者であり、加害・被害ともに高齢者対策を推進していく。
参考指標⑥	中心商店街の歩行者数を向上させます	59,233人以上	H25年度	59,233人（古町）	54,459人	55,916人	50,816人	45,828人	・平成30年10月27日に新潟市商店街連盟が歩行者通行量調査を実施 ・現時点では目標値より9,167人下回っている	平成30年度調査では目標値を大きく下回ったものの、調査日が悪天候であったことも要因とされる。近年、歩行者交通量は減少傾向にあることから、都心地区の魅力創出に向けた施策の具体化や、多様な交通アクセス手段の確保に向けた取り組みを推進していく。
		39,061人以上		39,061人（万代）	36,740人	35,584人	48,079人	42,767人		
		27,915人以上		27,915人（駅）	26,757人	28,670人	30,230人	28,447人		
		126,209人以上		126,209人（合計）	117,956人	120,170人	129,125人	117,042人		

### 第3章 取り組みの紹介

#### 表の みかた

市が実施する取り組みを「公共交通・自転車・歩行」に分類して紹介しています。お問い合わせの際のガイドとして活用ください。

また、次章では紹介事項の詳しい説明や、取り組みに参加する場合の手続き方法などを掲載しています。あわせてご覧ください。

#### ●番号 取り組みの項目名

事業概要	取り組み内容の紹介		
対象	この取り組みの対象者	協力いただき	市から市民の皆さんへの
担当課	市の相談窓口	たいこと	メッセージ

## ■ 公共交通

#### ●No. 1 新バスシステム・BRTの改善～バス交通の利便性向上～

事業概要	<p>本市のバス交通は、自家用車の普及によるバス利用者の減少が、郊外の減便や路線の廃止といったバスサービスの低下につながる悪循環に陥っていましたが、この悪循環に歯止めをかけ、バス交通を将来にわたって持続させていくことを目指し、本市と新潟交通株式会社が新バスシステム事業にかかる運行事業協定を締結し、平成27年9月に「新バスシステム」がスタートしました。</p> <p>今後も市民にとって使いやすく、喜んでいただけるバス交通になるよう、乗り換え負担の軽減など、バス利用環境の改善に向けた取り組みを進めています。</p>		
対象	市民，来街者	協力いた	事業へのご理解・ご協力をお願いします。また、積極的な公共交通の利用をお願いします。
担当課	都市交通政策課	きたいこと	

●No. 2 鉄道駅周辺整備事業

事業概要	歩行者や自転車も含めた多様な利用者が共存できる駅の自由通路やバスの乗り入れが可能な駅前広場などの整備を推進し、公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくりを進めています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	事業へのご理解・ご協力をお願いします。また、積極的な公共交通の利用をお願いします。
担当課	道路計画課		

●No. 3 新潟駅万代広場及び高架下交通広場の整備

事業概要	令和3年度に予定している鉄道高架化事業の在来線全線高架化後、令和4年度に駅直下のバスターミナルである高架下交通広場の完成、令和5年度に万代広場の完成を目指しており、駅南北を結ぶ基幹公共交通軸の形成を図るとともに、にぎわい空間の創出やわかりやすい歩行者導線の確保により快適性及び利便性の向上に資する整備を進めています。		
対象	市民，来街者	協力いただきたいこと	事業へのご理解・ご協力をお願いします。また、積極的な公共交通の利用をお願いします。
担当課	新潟駅周辺整備事務所		

●No. 4 観光循環バス運行事業

事業概要	本市を訪れた観光客が、市中心部に点在する観光施設などを効率よく移動できるよう、新潟駅を発着とした「観光循環バス」を運行しています。観光客を中心とするバス利用者を円滑にまちなかへ誘引し、回遊させることで、地域経済の活性化に役立てることを目的としています。		
対象	市民，来街者	協力いただきたいこと	観光循環バスを活用して新潟の魅力を発見してください。
担当課	観光政策課		

●No.5 空港アクセス改善事業

事業概要	新潟の拠点性強化と魅力の向上を図るため、新潟駅南口と空港をノンストップで結ぶ専用のリムジンバスを県と共同で運行しています。 また、中長期的な視点でアクセス強化に向けた検討を進めています。		
対象	市民，来街者	協力いただきたいこと	便利で早いリムジンバスに乗って空港を利用してください。
担当課	都市交通政策課，港湾空港課		

●No.6 南区方面バス利便性向上

事業概要	各地域から都心部へのアクセス軸において、鉄道のない南区方面では、バス交通を軸とした強化を進めています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	自家用車からバス利用への転換を考えてみませんか。
担当課	都市交通政策課など		

●No.7 パークアンドライド駐車場の確保

事業概要	過度な自家用車利用からの転換と交通面からの環境負荷の軽減を図る上で効果的なパークアンドライドの利用促進を図っています。また、交通結節点での整備や民間駐車場との連携について検討を進めます。 ※配置状況 高速道路（巻潟東，鳥原，両川，川口，西野，豊栄：6箇所），鉄道（亀田，矢代田：2箇所）		
対象	市民	協力いただきたいこと	自家用車から鉄道・バス利用への転換を考えてみませんか。
担当課	都市交通政策課など		

●No.8 住民バス運行事業費補助

事業概要	バス路線の廃止問題を抱える地区や公共交通空白・不便地域において、地域交通確保の観点から、住民組織（地域交通団体）が主体となって運営するバス交通に対し、運行経費の一部補助，助言・指導を行っています。		
対象	住民組織（地域交通団体），市民	協力いただきたいこと	地域の日常生活における交通手段を確保・維持するため，積極的にご利用ください。
担当課	都市交通政策課など		

●No.9 区バス運行事業

事業概要	平成19年の政令指定都市移行による区制の導入に伴い、区役所までの移動など新たなニーズに対応するため、区単位で検討したバス路線を運行しています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	地域の日常生活における交通手段として、積極的にご利用ください。
担当課	都市交通政策課など		

●No.10 路線バス運行費補助事業

事業概要	民間バス事業者のみでは運行・存続が難しい不採算路線について、欠損額を補助し、路線維持を図っています。		
対象	路線バス運行事業者	協力いただきたいこと	地域の日常生活における交通手段として、積極的にご利用ください。
担当課	都市交通政策課		

●No.11 健幸になれるまちづくり推進事業

事業概要	人口減少、超高齢化社会に対応し、健康寿命の延伸を図るため、職場ぐるみで歩数増加を目指す「ウォーキングチャレンジ」を実施しています。また、スマートウェルネスシティ（健幸都市づくり）を広く市民に啓発・意識づけるため、各地で実施するウォーキングイベントを一体的にPRしています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	積極的に参加して、理解を深めてください。
担当課	健康増進課		

●No.12 高齢者おでかけ促進

事業概要	65歳以上の市民を対象にバス運賃を半額とする高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」を継続して実施し、バス利用の促進による外出機会の拡大や、より多く歩くことによる健康寿命の延伸、医療費の抑制などを図っています。		
対象	65歳以上の市民	協力いただきたいこと	魅力あるまちなかへお出かけください。
担当課	都市交通政策課		

●No. 1 3 公共交通の利用促進事業

事業概要	公共交通の利便性向上とあわせて、市民の意識啓発を通じて、過度な自家用車利用を見直してもらえるよう、公共交通など人と環境にやさしい交通手段へと自発的な転換を促すコミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメントを推進しています。		
対象	市民，事業者	協力いただきたいこと	自家用車から鉄道・バス利用への転換を考えてみませんか。
担当課	都市交通政策課		

●No. 1 4 地球温暖化対策実行計画推進事業

事業概要	庁内においてノーマイカーデーを設け、市役所職員が率先してエコ通勤を実践する機会を設けるとともに、会議・イベント等の開催時には、参加者に分かりやすいアクセス方法を案内するなど公共交通による来場を呼びかけるよう努めています。		
対象	市職員，市民	協力いただきたいこと	できるだけ自動車利用の抑制にご協力ください。
担当課	環境政策課		

●No. 1 5 公共交通情報の案内強化

事業概要	<p>主要な交通結節点において、バス、鉄道、佐渡汽船、航空便の時刻表などを表示する公共交通情報案内ビジョンを運用することによって、公共交通の利便性向上とまちなかの活性化を図っています。</p> <p>また、「新バスシステム情報サイト」や本市ホームページなどを通じて、バス、鉄道、自転車などあらゆる交通手段を利用する市民に対して、便利で役立つ情報発信を進めています。</p>		
対象	市民，事業者	協力いただきたいこと	情報を上手く活用して、公共交通をご利用ください。
担当課	都市交通政策課		



●No.16 にいがた未来ポイント事業

事業概要	市民一人ひとりの健康づくり行動やエコ活動に対してポイントを発行し、活動の活性化を図る取り組みです。健康づくりの教室やウォーキングイベント、体育施設利用、環境講座や美化活動への参加などで、ICカード「りゅーと」等にポイントを発行しています。ポイントをためるとバス乗車ポイントや市共通商品券などと交換できます。		
対象	市民	協力いただきたいこと	ご自身の健康と環境保全のために未来ポイント対象事業へぜひご参加ください。
担当課	健康増進課，環境政策課		

## ■ 自転車

### ●No. 17 自転車利用推進計画提案

事業概要	自転車利用推進団体は、当該自転車利用推進団体及び地域住民が実施しようとする自転車の利用の推進に関する計画を市長に提案することができ、市は、その計画が自転車利用の推進に資するものと認められる場合に、当該自転車利用推進団体と計画実施に関する協定を締結し、計画実施に必要な、経費の一部負担や広報支援、施設の整備、助言又は指導などを行うことができます。		
対象	市民、自転車利用を推進する団体	協力いただきたいこと	自転車利用推進計画を提案してください。
担当課	各区建設課など		

### ●No. 18 新潟駅在来線高架下利用計画（駐輪場整備）

事業概要	新潟駅付近連続立体交差事業に伴い、在来線高架下に新たに生まれる空間に駐輪場を整備する計画です。（令和3年度、在来線全線高架化以降）現在、南口広場周辺にある仮設駐輪場を集約し、駅部に近い高架下に駐輪場を整備することで利便性の向上を図るものであり、現在整備を進めています。		
対象	市民、来街者	協力いただきたいこと	マナーを守って利用してください。
担当課	新潟駅周辺整備事務所		

### ●No. 19 駐輪計画・放置自転車対策事業

事業概要	新潟市自転車利用環境計画の方針の柱である、「“とめる”駐輪計画」、「“しくみ”放置自転車対策」において、駐輪場の重点施策地域である、新潟駅周辺、古町地区、万代地区を中心に、自転車利用者ニーズを踏まえた駐輪場の整備、放置自転車撤去の強化を実施し、都市景観の維持、歩行空間の確保、及び緊急時の活動の妨げをなくすために路上放置自転車を削減します。		
対象	自転車利用者	協力いただきたいこと	マナーを守って利用してください。
担当課	土木総務課		

●No.20 自転車道整備事業（市道 西5-270号線）

事業概要	安全かつ快適な歩行空間・自転車走行空間の確保や広域的な自転車ネットワークの形成を図ることを目的に、廃線となった新潟交通電鉄線の跡地を有効活用し、自転車歩行者道を整備しています。 ■事業箇所：西区青山～大野町 ■整備延長：L = 6.3 km		
対象	市民	協力いただきたいこと	マナーを守って利用してください。
担当課	道路計画課		

●No.21 自転車走行の啓発

事業概要	新潟市自転車利用環境計画の方針の1つである「“はしる” 走行空間計画」に基づき、自転車利用者の多い主要な道路を設定し、基本ルールである「自転車は車道の左側通行」を啓発しています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	マナーを守って利用してください。
担当課	土木総務課		

●No.22 自転車安全利用五則の周知

事業概要	自転車利用者は、歩行者と衝突した場合に加害者となる側面を有しており、自転車の安全利用に対する社会的関心が一層高まっています。 警察などの関係機関・団体と連携しながら、自転車安全利用五則（「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ルールを守る」「子どもはヘルメットを着用」）を重点的かつ継続的に周知することにより、交通ルールの遵守とマナーの向上を図っています。		
対象	市民	協力いただきたいこと	自転車は車両の一種です。加害者にもなり得ることを認識し、正しい交通ルールを守るとともに損害保険に加入しましょう。
担当課	市民生活課など		

## ■ 歩行・まち歩き

### ●No. 2 3 歩行環境の整備

事業概要	<p>歩行者が安全かつ快適に利用できる歩行環境を確保するため、ユニバーサルデザインを基本とした歩道のバリアフリー化を進めるとともに、駅やバスターミナル、バス停、駐輪場と歩行空間並びに歩行空間相互の連続性の確保を図ります。</p> <p>歩行環境の整備にあたっては、「まち歩き計画」など、一定の区域を対象とした面的な歩行環境の創出・改善に努めるとともに、誰もが歩きたくなる歩行空間を目指し、道路空間の景観形成にも努めています。</p>		
対象	市民	協力いただき	事業実施の際はご理解・ご協力をお願いします。
担当課	道路計画課など	たいこと	

### ●No. 2 4 まち歩きの推進

事業概要	<p>健康の増進及び地域の活性化につながる歩行（まち歩き）を推進するため、住民や団体と協働により、「まち歩き計画」を策定し、同計画に基づき、まち歩きの推進及びまち歩きルートの歩行環境改善に努めています。さらに、住民及び団体と協定を結ぶことで、市、団体等の役割を明確にし、市は団体等に対し、必要な支援を行うことができます。</p>		
対象	市民・団体	協力いただき	まち歩き計画づくりへの積極的な参加をお願いします。
担当課	道路計画課など	たいこと	

### ●No. 2 5 観光ボランティアガイド養成事業

事業概要	<p>観光客がまち歩きを楽しめるよう、観光ボランティアガイドの養成及びスキルアップ、利用の利便性を高めるための環境づくりを行っています。</p> <p>※事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光ボランティアガイドスキルアップ講座の開講</li> <li>・土曜、日曜、祝日に市内中心部でガイドが待機し、観光客や市民が事前に予約しなくても気軽にまち歩きに参加できる体制の整備（予約のいないまち歩き）。</li> </ul>		
対象	市民，来街者，団体	協力いただき	ガイドを活用し，まち歩きを楽しんでください。
担当課	広域観光課	たいこと	

●No.26 うるおいのある美しいみちづくり実施

事業概要	本市が管理する市道及び国県道において、団体（市民）と市が協働して道路の美化活動を行うことにより、うるおいのある美しいみちづくりを実現することを目的とし、団体は歩道の清掃や、植樹帯の手入れ等の美化活動を行い、市はその活動を支援しています。		
対象	市民，団体	協力いただき きたいこと	美化活動を応援します。一緒に取り組みましょう。
担当課	土木総務課		

●No.27 交通安全教室

事業概要	園児・小学生には信号や標識の意味，横断歩道の安全な渡り方といった基本的な交通ルールを指導するほか，高齢者には夕暮れから夜間外出時における反射材の活用を重点的に指導するなど，交通安全意識の向上と交通事故防止を図っています。		
対象	市民	協力いただき きたいこと	交通安全教室へ積極的な参加をお願いします。
担当課	市民生活課など		

●No.28 交通安全の広報啓発

事業概要	各季交通安全運動等の機会を捉えて，チラシや反射材等の啓発品を配布するほか，街頭における直接指導，交通安全指導車によるパトロールなどを通じ，交通安全意識の向上を図っています。		
対象	市民	協力いただき きたいこと	家庭や学校，職場でも交通安全の話題を積極的に取り上げてください。
担当課	市民生活課など		



## 第4章 資料集

### 目 次

---

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.....	46
新潟市住民バス運行事業補助金交付要綱.....	49
まち歩き計画（書式例）.....	68
自転車利用推進計画（書式例）.....	75

# 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

平成 24 年 7 月 2 日  
条例第 51 号

## 目次

- 第 1 章 総則（第 1 条－第 7 条）
- 第 2 章 施策の推進に関する基本的事項（第 8 条・第 9 条）
- 第 3 章 主要な施策（第 10 条－第 21 条）
- 第 4 章 雑則（第 22 条－第 24 条）
- 附則

## 第 1 章 総則

### （目的）

第 1 条 この条例は、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（以下「移動しやすいまちづくり」という。）に関し、基本理念を定め、並びに市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務を明らかにするとともに、移動しやすいまちづくりに関する施策（以下「施策」という。）の基本となる事項を定めることにより、移動しやすいまちづくりを市、市民、事業者及び公共交通事業者の協働により総合的、計画的かつ効果的に推進し、もって自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会の実現に寄与することを目的とする。

### （定義）

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- （1）公共交通 市民の日常生活又は社会生活における移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- （2）市民 市内に住所を有する者及び市内で働き、又は学ぶ者をいう。
- （3）事業者 市内で事業活動を行う法人その他の団体及び個人をいう。
- （4）公共交通事業者 事業者のうち、次に掲げるものをいう。

ア 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者

イ 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

ウ 海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）による船舶運航事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

### （基本理念）

第 3 条 移動しやすいまちづくりは、歩行、自転車及び公共交通が日常生活及び社会生活に密接に関わるものであるという認識の下、超高齢社会への対応、健康の増進、環境への負荷の低減、市内外の交流の拡大及び地域の活性化に資することを考慮し、交通環境の整備並びに市民の歩行並びに自転車及び公共交通の自発的な選択及び利用の推進が一体となって行われなければならない。

### （市の責務）

第 4 条 市は、前条に規定する基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 市は、施策の策定及び実施に当たっては、市民及び事業者の意見を反映させるよう努めるとともに、市民及び事業者の理解及び協力を得るために必要な措置を講じなければならない。

### （市民の責務）

第 5 条 市民は、基本理念にのっとり、移動しやすいまちづくりについての理解と関心を深めるとともに、第 1 条に規定する目的の達成に向けて施策に協力しなければならない。

2 市民は、交通法規を理解し、及び遵守しなければならない。

### （事業者の責務）

第 6 条 事業者は、基本理念にのっとり、移動しやすいまちづくりについての理解と関心を深め、事業活動及び従業員等の通勤における歩行並びに自転車及び公共交通の利用を推進するとともに、第 1 条に規定する目的の達成に向けて施策に協力しなければならない。

### （公共交通事業者の責務）

第 7 条 公共交通事業者は、基本理念にのっとり、その社会的な役割を踏まえ、公共交通の利便性の向上及び利用の推進に努めるとともに、第 1 条に規定する目的の達成に向けて施策に協力しなければならない。

2 公共交通事業者は、その運営する公共交通に関する情報を利用者へ提供し、及びその運営する公共交通に関して利用者から意見を聴取して、これをその運営に反映させるよう努めなければならない。

## 第2章 施策の推進に関する基本的事項

### (施策の推進の基本方針)

第8条 市は、市民、事業者その他関係機関との協働により、次に掲げる事項を考慮して施策を推進しなければならない。

- (1) 土地の利用方針と交通との連動
- (2) 移動のための各交通手段の特性を踏まえた役割分担及び連携
- (3) 公共交通の需要
- (4) 地域の状況に応じた自動車の通行の部分的な抑制
- (5) 交通安全の確保
- (6) バリアフリー（障がい者等の社会参加を困難にしている物理的、社会的、制度的及び心理的な障壁を除去することをいう。）及びユニバーサルデザイン（障がいの有無等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市及び生活環境を構築することをいう。）
- (7) 天候その他の自然的条件

### (基本計画)

第9条 市長は、施策を総合的かつ計画的に推進するため、移動しやすいまちづくり基本計画（以下「基本計画」という。）を策定するものとする。

2 基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 移動しやすいまちづくりについての基本的な方針
- (2) 移動しやすいまちづくりについての目標
- (3) 施策の具体的事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、移動しやすいまちづくりを推進するために必要な事項

3 市長は、基本計画の策定に当たっては、市民、事業者その他関係機関の意見を聴くものとする。

4 市長は、基本計画を策定したときは、速やかに、これを公表するものとする。

5 前2項の規定は、基本計画の変更について準用する。

## 第3章 主要な施策

### (歩行環境の整備)

第10条 市長は、地域の状況に応じ、公共交通の駅及び停留所並びに駐輪場と歩行空間との連続性並びに歩行空間相互の連続性の確保を図るものとする。

2 市長は、地域の状況に応じ、歩行者及び自転車の通行を優先することが望ましい道路について、地域住民等との合意の下、自動車の通行及び速度を抑制するため必要な措置を講ずるものとする。

### (まち歩きの推進)

第11条 市長は、一定の区域内における健康の増進及び地域の活性化に寄与する歩行（以下「まち歩き」という。）について、当該区域内の住民及び団体と協働し、まち歩きを推進するための計画（以下「まち歩き計画」という。）を策定し、まち歩き計画に基づいたまち歩きの推進及び歩行環境の改善に努めるものとする。

2 市は、まち歩き計画の実施に当たっては、区域内の住民及び団体と協定を締結し、必要な支援を行うことができる。

### (まち歩き団体)

第12条 まち歩きを推進しようとする団体（以下「まち歩き団体」という。）は、まち歩き計画の策定に参加することができる。

2 まち歩き団体は、当該まち歩き団体及び地域住民が実施しようとするまち歩き計画の案を市長に提案することができる。

3 市長は、前項のまち歩き計画の案がまち歩きの推進に資するものと認められる場合は、当該まち歩き計画の案を市長が策定するまち歩き計画に反映させるものとする。

### (自転車に関する環境の整備)

第13条 市長は、自転車で移動しやすい道路の整備に努めるものとする。

2 市長は、事業者と協力して駐輪場の整備を推進するものとする。

3 市長は、自転車を市街地での移動手段として推進するため、レンタサイクル（自転車を一定の時間貸し出す事業をいう。）の拡充に努めるものとする。

4 市長は、自転車の走行についての交通法規について、関係機関と連携して指導及び啓発を行うものとする。

### (自転車利用推進団体)

第14条 自転車の利用を推進しようとする団体（以下「自転車利用推進団体」という。）は、当該自転車利用推進団体及び地域住民が実施しようとする自転車の利用の推進に関する計画（以下「自転車利用推進計画」という。）を市長に提案することができる。

2 市は、自転車利用推進計画が自転車の利用の推進に資するものと認められる場合は、当該自転車利用推進計画の実施に関する協

定を当該自転車利用推進計画を提案した自転車利用推進団体と締結し、必要な支援を行うことができる。

#### (公共交通の環境整備)

第15条 市長は、次に掲げる事項を考慮して公共交通の環境整備及び連携を図るものとする。

- (1) 地域の日常生活及び社会生活を支えること。
- (2) 都心と都心以外の地域の拠点との結び付きを高めること。
- (3) 都心及び都心周辺部の交通環境

#### (地域交通団体)

第16条 地域において自主的な運営により当該地域における交通手段を確保しようとする団体（以下「地域交通団体」という。）は、次に掲げる事項について定めた当該地域における交通手段に関する計画（以下「地域交通計画」という。）を策定し、市長に提案することができる。

- (1) 地域交通計画の名称
- (2) 地域交通計画の対象となる交通手段
- (3) 前号に規定する交通手段の運行の経路、経費その他の運行に関する事項

2 市は、地域交通計画が地域内の公共交通の利便性の向上に資するものと認められる場合は、当該地域交通計画の実施に関する協定を当該地域交通団体と締結し、必要な支援を行うことができる。

#### (自動車及び公共交通の連携)

第17条 市長は、事業者その他関係機関と協力して、パークアンドライド（自宅等から最寄りの公共交通の駅又は停留所までの区間を自動車を利用して移動し、これを当該駅又は停留所の付近に駐車した後、当該駅又は停留所から目的地までの区間を公共交通を利用して移動することをいう。以下同じ。）の利便性の向上を図るものとする。

2 市は、パークアンドライドの利便性の向上を図るため必要と認める場合は、パークアンドライドの利便性の向上を図るための措置の実施に関する協定を事業者その他関係機関と締結し、必要な支援を行うことができる。

#### (意識の啓発等)

第18条 市長は、市民の歩行並びに自転車及び公共交通の利用の推進に関する意識の啓発を図るとともに、市民の歩行並びに自転車及び公共交通の自発的な選択及び利用の推進に関する活動の推進を図るものとする。

#### (エコ通勤の推進)

第19条 市は、事業者が次に掲げる事項について定めたエコ通勤（環境等を考慮して自動車（公共交通に係るものを除く。）の利用を控え、歩行、自転車又は公共交通により通勤することをいう。以下同じ。）を推進するための計画を策定した場合において、当該計画がエコ通勤の推進に資するものと認められるときは、当該計画の実施を支援するための協定を当該事業者と締結し、必要な支援を行うことができる。

- (1) エコ通勤の推進についての基本方針
- (2) エコ通勤の推進についての目標
- (3) エコ通勤を推進するために行う具体的事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、エコ通勤を推進するために必要な事項

#### (市民意見の聴取)

第20条 市長は、施策に反映させるため、移動しやすいまちづくりについての市民の意見の聴取に努めるものとする。

#### (表彰)

第21条 市長は、市民の歩行並びに自転車及び公共交通の利用の推進に著しく貢献したものを表彰することができる。

## 第4章 雑則

#### (財政上の措置)

第22条 市は、移動しやすいまちづくりを推進するために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

#### (国等に対する要請等)

第23条 市長は、移動しやすいまちづくりを推進するため必要があると認める場合は、国、県、警察その他関係機関に必要な協力の要請又は提案を行うものとする。

2 市長は、移動しやすいまちづくりを推進するため必要があると認める場合は、市民及び事業者に助言又は要請を行うものとする。

#### (その他)

第24条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

#### 附 則

この条例は、平成24年12月1日から施行する。



## 新潟市住民バス運行事業補助金交付要綱

### (趣旨)

第1条 この要綱は、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（平成24年条例第51号。以下「条例」という。）第16条に規定する地域内の公共交通の利便性向上を図るため、その運行に係る経費に対する補助金の交付に関し、新潟市補助金等交付規則（平成16年新潟市規則第19号。以下「規則」という。）に定めるもののほか、必要な事項を定める。

### (定義)

第2条 この要綱において「住民バス運行事業」とは、次条に規定する組織（以下「地域交通団体」という。）が主体となり、地域の生活交通確保に向け、地域交通団体、道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者（以下「交通事業者」という。）及び市が、第4条から第6条までの各条に規定する役割分担のもと、それぞれが連携・協力し、道路運送法第4条第1項又は第21条第2項（以下「乗合旅客運送」という。）の許可をもって運行する事業をいう。

### (地域交通団体)

第3条 住民バス運行事業の対象となる地域交通団体は、次の各号すべてに該当することとする。

- (1) 地域住民が設立し、地域住民により組織されていること。
- (2) 事業の実施から実績報告まで遅滞なく履行できること。
- (3) 地域の持続的な生活交通の確保に向けて取り組むこと。
- (4) その活動が、特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項第2号イ、ロ及びハのいずれにも該当する団体であること。
- (5) 特定非営利活動促進法第12条第1項第3号イ及びロに規定する団体に該当しないこと。

### (地域交通団体の役割)

第4条 地域交通団体は、住民バス運行事業の運営の主体であり、住民バス運行事業について、次の役割を担う。

- (1) 適切な事業運営
- (2) 適切な交通事業者の選定
- (3) 運行費用の負担
- (4) 利用者の確保及び利用促進
- (5) 停留所周辺の維持管理
- (6) 運行費用、運行収入及び利用者数の実態把握
- (7) 補助金に係る事務

### (交通事業者の役割)

第5条 交通事業者は、地域交通団体に協力して、住民バス運行事業について、次の役割を担う。

- (1) 乗合旅客運送の許可申請手続き及び乗合旅客運送
- (2) 安全で快適な運行とサービスの向上
- (3) 停留所の維持管理
- (4) 利用者数の把握及び運賃の徴収管理
- (5) 定期的な運行実績の報告

### (市の役割)

第6条 市は、地域交通団体及び交通事業者に協力して、住民バス運行事業について、次の役割を担う。



- (1) 地域交通団体に対する支援として、住民バス運行事業の実施に要する費用の一部の補助
- (2) 事業運営に関する地域交通団体への適切な助言又は指導
- (3) 運行に関する交通事業者への適切な助言又は指導  
(事業計画の策定)

第7条 地域交通団体は、事業の実施に先立ち、住民バス運行事業計画（別記様式第1号）を策定するものとする。

(事業の認定)

第8条 地域交通団体は、住民バス運行事業認定申請書（別記様式第2号）に住民バス運行事業計画を添えて市長に提出するものとする。

- 2 市長は、前項の規定により提出された住民バス運行事業認定申請書を審査の上、この内容が適当であると認めた場合、事業の認定を行い、地域交通団体にその旨を住民バス運行事業認定（不認定）通知書（別記様式第3号）により通知する。

(住民バス運行事業計画の変更等)

第9条 前条の規定による認定を受けた代表者は、住民バス運行事業計画において定めた事項を変更し、又は廃止しようとするときは、事前に市と協議しなければならない。

(運行協定)

第10条 地域交通団体、交通事業者及び市は、住民バス運行事業の実施について、それぞれの役割及び責務等を定めた運行協定を締結するものとする。

(補助対象事業等)

第11条 補助の対象となる経費及び補助金の額は、別表に定めるところによるものとする。

(補助金の申請)

第12条 補助金の交付を受けようとする者は、規則第6条に規定する申請書を市長に提出するものとする。

(補助金の交付)

第13条 市長は、地域交通団体に対して、予算の範囲内において補助金を交付する。

(補助金の交付決定等)

第14条 市長は、補助金の交付又は不交付を決定した事業については、規則第7条に規定する通知書により、地域交通団体に通知する。

- 2 市長は前項の規定により交付決定を行った補助事業に対して、必要な条件を付することができる。

- 3 補助金の支払いは、規則及び新潟市財務規則（昭和39年新潟市規則第12号）の規定に基づき、概算払いができるものとする。

(実績報告)

第15条 地域交通団体は、規則第13条に規定する報告書に、運行実績報告書類を添えて市長に提出するものとする。

(額の確定等)

第16条 市長は、前条の規定による報告書を受けた場合においては、当該報告書類の審査及び必要に応じて行う現地調査等により、当該補助事業の成果が補助金の交付決定の内容及びこれに付した条件に適合すると認めたときは、規則第14条に規定する通知書により、地域交通団体に通知する。

- 2 市長は、前条の規定による書類の提出を受けた場合において、当該提出に係る事業の実績が補助金の交付の決定の内容及びこれに付した条件に適合しないと認めるときは、これに適合させるための措置をとるべきことを当該事業に係る地域交通団体に命じ、又は当該補助金の全部若しくは一部を取り消し、当該取り消しに係る補助金の返還を命じるものとする。

(委任)

第17条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成24年12月1日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の際、現に実施中である住民バスの運行に関する事業は、この要綱で定める住民バス運行事業を認定したものとみなす。

(平成26年の消費税率改定に伴う補助額算出の特例)

3 平成26年4月1日から令和元年9月30日までの間における別表の適用については、当該期間中の運賃を平成25年度の運賃と同額に据え置き、かつ、当該期間中の運賃収入が運行経費と運行費補助限度額の差額に満たない地域交通団体に限り、運賃収入額に105分の3を乗じた額を運行費補助限度額に加えることができる。ただし、その加えることができる額は、運行経費と運行費補助限度額の差額から運賃収入を差し引いた額を上限とする。

(要綱の失効)

4 この要綱は、平成33年3月31日限り、その効力を失う。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の新潟市住民バス運行事業補助金交付要綱の規定は、平成26年度分以後の住民バス運行事業補助金の申請に係る経費及び補助金について適用し、平成25年度分までの住民バス運行事業補助金の申請に係る経費及び補助金については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和元年10月1日から施行する。

別表（第11条関係）

1 運行費

補助対象経費	協定締結期間の運行経費										
補助額	<p>運行経費から運賃収入を差し引いた額と次に掲げる式により算出された補助限度額のいずれか少ない額</p> <p>補助限度額＝A又はBのいずれか少ない額×C</p> $\left( \begin{array}{l} A : \text{上限経費} = 10 \text{ 便} \times \text{年間の運行期間の全日数に係る経費} \\ B : \text{実運行経費} = 1 \text{ 日の運行便数} \times \text{運行日数に係る経費} \\ C : \text{補助率} (\%) \end{array} \right)$										
補助率	<p>1 上記のC（補助率）は、表1の左欄に掲げる区分に応じ、右欄に定める割合とする。</p> <p>表1 補助率区分表</p> <table border="1" data-bbox="456 891 1217 1115"> <thead> <tr> <th>補助率算定人口密度（人/km<sup>2</sup>）</th> <th>補助率（%）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5200以上</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>1100以上5200未満</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>230以上1100未満</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>230未満</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 表1に掲げる補助率算定人口密度は、次に掲げる式により算出するものとする。</p> $\text{補助率算定人口密度 (人/km}^2\text{)} = D \times E \times F$ $\left( \begin{array}{l} D : \text{当該住民バス路線沿線の人口密度 (人/km}^2\text{)} \\ E : \text{高齢化率による補正係数 (係数①)} \\ F : \text{公共交通空白地域解消度による補正係数 (係数②)} \end{array} \right)$ <p>3 第2項の式におけるD（当該住民バス路線沿線の人口密度）は、次に掲げる式により算出するものとする。</p> $\text{当該住民バス路線沿線の人口密度 (人/km}^2\text{)} = G \div H$ $\left( \begin{array}{l} G : \text{当該住民バス路線沿線の区域の人口 (人)} \\ H : \text{当該住民バス路線沿線の区域の面積 (km}^2\text{)} \end{array} \right)$ <p>4 第2項の式におけるE（高齢化率による補正係数（係数①））は、次に掲げる式により市平均高齢化率との差を算出し、その結果に基づき表2の左欄に掲げる区分に応じ、右欄に定める係数とする。</p> $\text{市平均高齢化率との差} (\%) = I - J$ $\left( \begin{array}{l} I : \text{当該住民バス路線沿線の高齢化率} (\%) \\ J : \text{新潟市の平均高齢化率} (\%) \end{array} \right)$ <p>表2 高齢化率による補正表</p>	補助率算定人口密度（人/km <sup>2</sup> ）	補助率（%）	5200以上	70	1100以上5200未満	75	230以上1100未満	80	230未満	85
補助率算定人口密度（人/km <sup>2</sup> ）	補助率（%）										
5200以上	70										
1100以上5200未満	75										
230以上1100未満	80										
230未満	85										

市平均高齢化率との差 (%)	係数①
+1.0未満	1.000
+1.0以上+2.0未満	0.970
+2.0以上+3.0未満	0.940
+3.0以上+4.0未満	0.910
+4.0以上+5.0未満	0.880
+5.0以上+6.0未満	0.850
+6.0以上+7.0未満	0.820
+7.0以上+8.0未満	0.790
+8.0以上+9.0未満	0.760
+9.0以上+10.0未満	0.730
+10.0以上	0.700

5 第2項の式におけるF（公共交通空白地域解消度による補正係数（係数②））は、次に掲げる式により公共交通空白地域解消度を算出し、その結果に基づき表3の左欄に掲げる区分に応じ、右欄に定める係数とする。

$$\text{公共交通空白地域解消度 (\%)} = K \div L$$

$$\left[ \begin{array}{l} K : \text{当該住民バスが公共交通空白地域を運行している延長 (km)} \\ L : \text{当該住民バスの全運行延長 (km)} \end{array} \right]$$

注 公共交通空白地域とは、一般乗合旅客自動車運送事業者が運営するバス路線や鉄道駅から一定距離離れており、公共交通の利用が不便な地域のことをいう。

表3 公共交通空白地域解消度による補正表

公共交通空白地域解消度 (%)	係数②
0以上10未満	1.000
10以上20未満	0.950
20以上30未満	0.900
30以上40未満	0.850
40以上50未満	0.800
50以上60未満	0.750
60以上70未満	0.700
70以上80未満	0.650
80以上90未満	0.600
90以上100未満	0.550
100	0.500

6 第4項の式におけるI（バス路線沿線の高齢化率）は、次に掲げる式により算出するものとする。

$$\text{バス路線沿線の高齢化率 (\%)} = M \div N$$

$$\left[ \begin{array}{l} M : \text{当該住民バス路線沿線の区域の65歳以上の人口 (人)} \\ N : \text{当該住民バス路線沿線の区域の人口 (人)} \end{array} \right]$$

	7 一般乗合旅客自動車運送事業者が運営する路線の延伸部分に該当するものの補助率は、第1項の規定にかかわらず、70%とする。
--	---

備考 補助率を算定するに当たり、この要綱に定めのないものは別途定める。

## 2 設備費

補助対象経費	停留所製作及び設置経費、車両方向幕、運賃表、音声合成案内装置改修経費、車両ラッピング経費、定期券・回数券製作経費、その他市長が必要であると認めたもの
補助額	補助対象経費の全額

## 3 運営経費

経費項目	補助対象経費	補助割合
消耗品費	1品3万円未満の事務用品、啓発物品及び参考図書	2分の1
印刷製本費	広報紙、チラシ、ポスター、時刻表、会議資料等のコピー代	全部
通信費	切手代、振込手数料、補助対象事業分として確実に区分できる電話料及びファクシミリ料	2分の1
賃借料	機器や物品の借り上げ料、会議等を開催するための会場使用料（事務所としての施設の使用料を除く。）	2分の1
食糧費	会議用お茶代（食事類、アルコール類を除く。）	2分の1
その他	市長が必要であると認めたもの	その都度市長が定める

備考

- 1 運営経費は、補助対象事業の運営に直接必要とされる経費とする。
- 2 運営経費の総補助額は、年間10万円を限度とする。
- 3 領収書等が無いなど、用途が不明なものは補助の対象としない。

## 4 利用実績加算

補助対象経費	当該年度の運行費補助額算定後に生じた運行経費の欠損額
補助額	補助対象経費と次に掲げる式により算出された額のいずれか少ない額 算出式＝前年度運賃収入－（前年度運行経費－前年度運行費補助限度額）＞0

備考

- 1 利用実績加算の対象は、一般乗合旅客自動車運送事業者が運営する路線の延伸部分に該当するものを除き、地域交通団体が単独で運営する運行路線に限る。
- 2 利用実績加算は、当該年度に限り運行費補助額に合算することができる。



## 住民バス運行事業計画書

地域交通団体 住所  
代表者

印

- |    |                                       |                |
|----|---------------------------------------|----------------|
| 1  | 地域交通団体の概要                             | (事業計画書様式第 1号)  |
| 2  | 住民バス実施の目的及び背景                         | (事業計画書様式第 2号)  |
| 3  | 運行計画の内容                               | (事業計画書様式第 3号)  |
| 4  | 設備費用                                  | (事業計画書様式第 4号)  |
| 5  | 年間収支計画                                | (事業計画書様式第 5号)  |
| 6  | 住民バス運行事業補助金交付要綱第3条(4)(5)に規定する団体である確認書 | (事業計画書様式第 6号)  |
| 7  | 住民バス実施に係るスケジュール                       | (事業計画書様式第 7号)  |
| 8  | 利用促進活動計画書                             | (事業計画書様式第 8号)  |
| 9  | 交通事業者の概要                              | (事業計画書様式第 9号)  |
| 10 | 交通事業者の選定方法と理由                         | (事業計画書様式第 10号) |

### 地域交通団体の概要

地域交通団体（会の名称）	
代表者名	
所在地	
連絡先	
設立年月日	
経歴・沿革	
役員氏名・住所	
会員数	

※添付書類  
・会規約

## 住民バス運行実施の目的及び背景

(目的)

(背景)

### 運行計画の内容

系統名(起点・経由・終点)	
運行距離(km/便)	
運行手段(大型バス等)	
運行便数(便/日)	
停留所(本/日)	
運行日(平日・毎日)	
運賃(円/回)	
運行事業者	
事業期間	
その他(前年度との相違点等)	

※添付書類

- ・ルート図及び運行手段概要等
- ・既存交通事業者、道路管理者及び交通管理者等の関係機関との運行計画に係る協議の状況を記載した書類



年間収支計画

運賃収入①	
運行経費②	
運行単価 (A) の内訳 ( 円/km)	人件費 (内訳) 燃料油脂費 (内訳) 車両修繕費 (内訳) 車両償却費 (内訳) その他運送費 (内訳) 一般管理費 (内訳)
運行欠損額②－①	

運営経費③	
-------	--

【参考・その他の収入見込み】

協賛金④	
広告収入⑤	

【上記②－(①+④+⑤)の実績が補助上限額を上回った場合の補填の方法】

補填の方法	
-------	--

※添付書類  
・関係見積り



事業計画書様式第6号

住民バス運行事業補助金交付要綱第3条(4)(5)に規定する団体である確認書

地区地域交通団体は、特定非営利活動促進法第2条第2項第2号及び同法第12条第1項第3号に該当することを、 年 月 日に開催した設立総会において確認しました。

年 月 日

地域交通団体 住所  
代表者

特定非営利活動促進法第2条第2項第2号の要件
イ 宗教の教義を広め、儀式行事を行い、及び信者を教化育成することを主たる目的とするものでないこと
ロ 政治上の主義を推進し、支持し、又はこれに反対することを主たる目的とするものでないこと
ハ 特定の公職の候補者若しくは公職にある者又は政党を推薦し、支持し、又はこれに反対することを目的とするものでないこと

特定非営利活動促進法第12条第1項第3号の要件
暴力団でないこと
暴力団の統制下にある団体でないこと
暴力団の構成員の統制下にある団体でないこと
暴力団の構成員でなくなった日から5年を経過しない者の統制下にある団体でないこと

## 住民バス運行実施に係るスケジュール

※運行開始までの地域交通団体の取り組み（会の設立，運行内容の検討，既存事業者との調整，停留所地先の了解，交通事業者の選定，運輸局への許可申請等）や補助事務（事業計画の作成，事業認定申請，交付申請，実績報告等）の流れを時系列に記載

年 月：

年 月：

## 利用促進活動計画書

※利用促進に資する取り組み（広報チラシの作成，フォーラムの開催，アンケート調査の実施，運行内容で工夫したこと等）を記載

### 交通事業者の概要

事業者名	
代表者名	
所在地	
連絡先	
設立年月日	
経歴・沿革	
資本金	
従業員数及び運転者数 (大型2種免許保有者数)	
業務内容 (旅客運送事業の実績等)	
施設概要	営業所の位置・規模 車両数及び定員 車庫の位置・収容能力 損害賠償のための保険加入状況 休憩・仮眠施設の概要 点検・清掃施設の概要

※添付書類

- ・運転者及び運行管理者の免許証（資格者証）等の運行に必要な書類の写し
- ・当該運行に係る国土交通省北陸信越運輸局への許可申請書類（又は許可申請予定書類）の写し

## 交通事業者の選定方法と理由

(選定方法)

(理由)

別記様式第2号（第8条関係）

年 月 日

（あて先）新潟市長

申請者 住所  
氏名

印

### 住民バス運行事業認定申請書

地区地域交通団体を設立したので、住民バス運行事業計画を添えて、住民バス運行事業の認定を申請します。

#### 記

- 1 名称
- 2 所在地
- 3 代表者名
- 4 設置年月日
- 5 添付書類  
(1) 住民バス運行事業計画



別記様式第3号（第8条関係）

新 第 号  
年 月 日

様

新潟市長

住民バス運行事業認定（不認定）通知書

年 月 日付けで申請のあった住民バス運行事業について、次のとおり認定しましたので通知します。

記

- 1 名称
- 2 認定条件（不認定とした理由）
- 3 その他

## まち歩き計画

「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」第 11 条第 1 項の規定により、次のとおり「まち歩き計画」を策定する。

令和     年   月   日   新潟市長   中原   八一

まち歩き計画の名称		まち歩き計画
まち歩き計画の対象区域		別紙位置図のとおり
まち歩き計画の対象区域の面積		ヘクタール
当該区域における歩行環境の整備に関する事項	通過交通の抑制等による歩行者の歩行と自動車等の通行との調和に関する事項(自動車等の通行の制限、歩道の整備等)	
	歩行環境の向上に関する事項(バリアフリー、道路標識の設置、コミュニティ空間の確保等)	
歩行者の快適な歩行に係る住民等の自主的な取組に関する事項	まち歩き交通安全の啓発に関する事項(自主的な交通安全活動の実施、迷惑駐車防止等)	
	まちなみと調和した道路空間の形成に関する事項(道路の美化又は緑化、冬期の除雪等)	
	その他まち歩きを推進するために必要な事項	

## 様式 2

### まち歩き計画の実施に関する協定書

(以下「甲」という。)と新潟市(以下「乙」という。)は、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(平成 24 年新潟市条例第 51 号)第 11 条第 2 項の規定により、まち歩き計画の実施に関し、次のとおり協定を締結する。

#### (目的)

第 1 条 この協定は、まち歩き計画(以下「まち歩き計画」という。)の実施に関して、必要な事項を定める。

#### (まち歩き計画の対象区域)

第 2 条 まち歩き計画の対象区域は、別紙位置図のとおりとし、当該対象区域の面積は、ヘクタールとする。

#### (まち歩き計画の内容等)

第 3 条 まち歩き計画の内容は、別紙のとおりとする。

2 甲は、別紙記載の歩行者の快適な歩行に係る住民等の自主的な取組に関する事項について、実施するものとする。

3 乙は、別紙記載の当該区域における歩行環境の整備に関する事項について、実施するものとする。

4 乙は、甲が第 2 項に規定する事項の実施に関し、必要な支援を行うことができる。

#### (有効期間)

第 4 条 この協定の有効期間は協定締結の日から令和 年 月 日までとする。ただし、期間満了の日の 30 日前までに、甲乙いずれからも廃止の申し入れがないときは、さらに 2 年間更新するものとし、その後も同様とする。

#### (協議)

第 5 条 この協定に定めのない事項又はこの協定に定める事項に関し疑義が生じたときは、甲乙協議のうえ、定めるものとする。

この協定の締結を証するため、この協定書 2 通を作成し、甲及び乙が記名押印のうえ、各自 1 通を保有するものとする。

令和 年 月 日

甲

乙 新潟市

新潟市中央区学校町通 1 番町 602 番地 1

新潟市長 中原 八一 印

様式 1

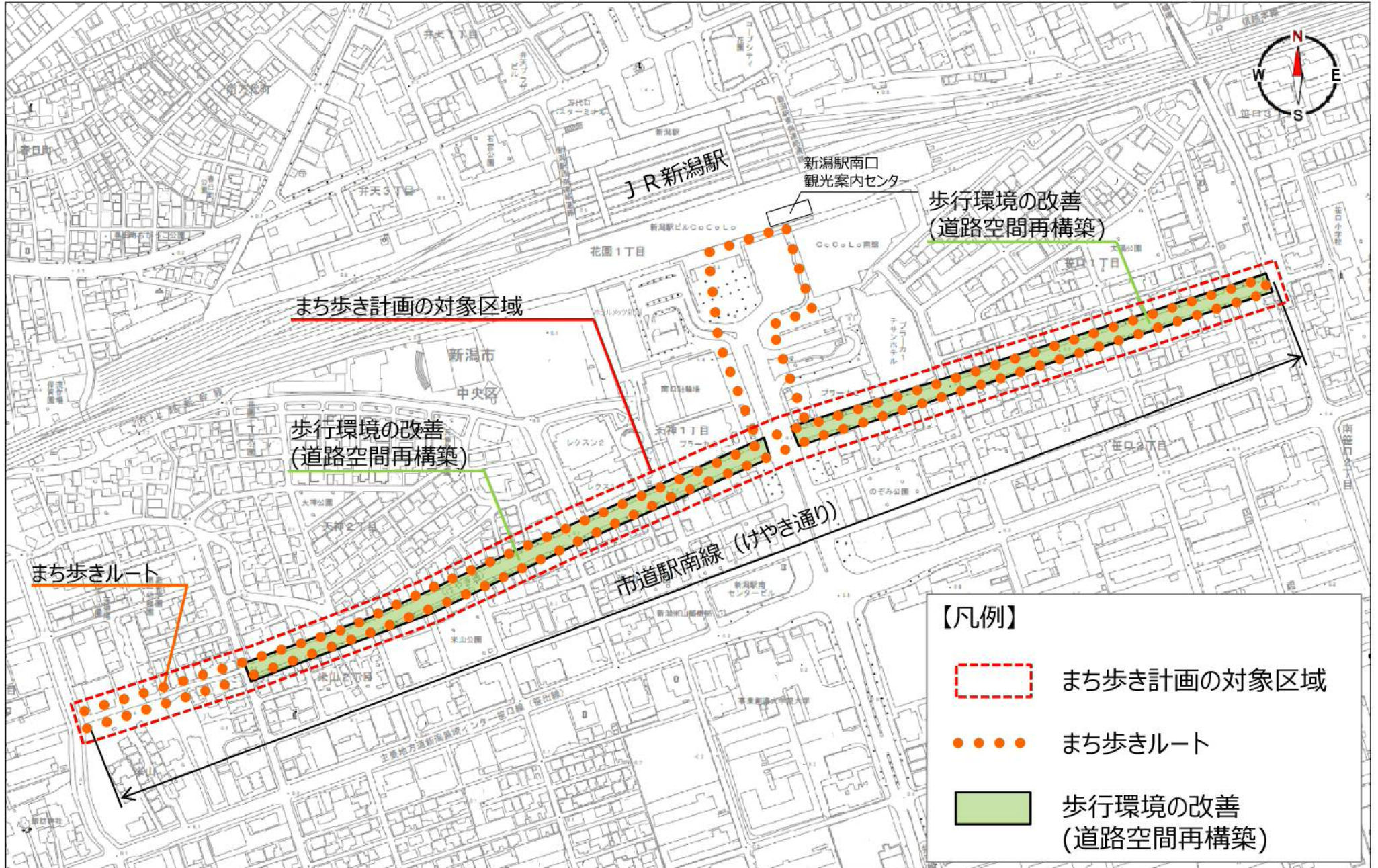
新潟市道〇〇線（〇〇通り）まち歩き計画

「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」第 1 1 条第 1 項の規定により、次のとおり「まち歩き計画」を策定する。

令和〇〇年〇〇月〇〇日 新潟市長 中原 八一

まち歩き計画の名称		新潟市道〇〇線（〇〇通り） まち歩き計画
まち歩き計画の対象区域		別紙位置図のとおり
まち歩き計画の対象区域の面積		〇〇ヘクタール
当該区域における歩行環境の整備に関する事項	通過交通の抑制等による歩行者の歩行と自動車等の通行との調和に関する事項(自動車等の通行の制限、歩道の整備等)	歩行環境の改善（道路空間再構築）
	歩行環境の向上に関する事項(バリアフリー、道路標識の設置、コミュニティ空間の確保等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記整備と併せた街路樹の根上り対策の実施</li> <li>・休憩施設（ベンチ）の設置</li> </ul>
歩行者の快適な歩行に係る住民等の自主的な取組に関する事項	まち歩き交通安全の啓発に関する事項(自主的な交通安全活動の実施、迷惑駐車防止等)	
	まちなみと調和した道路空間の形成に関する事項(道路の美化又は緑化、冬期の除雪等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・清掃活動（ごみ、落葉）</li> <li>・緑化活動</li> </ul>
	その他まち歩きを推進するために必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・〇〇イベントの開催</li> <li>・〇〇情報紙の発行</li> </ul>

# 市道〇〇線 まち歩き計画 位置図





様式 2

まち歩き計画の実施に関する協定書（案）

まち歩き団体〇〇の会（以下「甲」という。）と新潟市（以下「乙」という。）は、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（平成 24 年新潟市条例第 51 号）第 11 条第 2 項の規定により、まち歩き計画の実施に関し、次のとおり協定を締結する。

（目的）

第 1 条 この協定は、新潟市道〇〇線まち歩き計画（以下「まち歩き計画」という。）の実施に関して、必要な事項を定める。

（まち歩き計画の対象区域）

第 2 条 まち歩き計画の対象区域は、別紙位置図のとおりとし、当該対象区域の面積は、〇〇ヘクタールとする。

（まち歩き計画の内容等）

第 3 条 まち歩き計画の内容は、別紙のとおりとする。

2 甲は、別紙記載の歩行者の快適な歩行に係る住民等の自主的な取組に関する事項について、実施するものとする。

3 乙は、別紙記載の当該区域における歩行環境の整備に関する事項について、実施するものとする。

4 乙は、甲が第 2 項に規定する事項の実施に関し、必要な支援を行うことができる。

（有効期間）

第 4 条 この協定の有効期間は協定締結の日から令和〇〇年〇月〇〇日までとする。

ただし、期間満了の日の 30 日前までに、甲乙いずれからも廃止の申し入れがないときは、さらに 2 年間更新するものとし、その後も同様とする。

（協議）

第 5 条 この協定に定めのない事項又はこの協定に定める事項に関し疑義が生じたときは、甲乙協議のうえ、定めるものとする。

この協定の締結を証するため、この協定書 2 通を作成し、甲及び乙が記名押印のうえ、各自 1 通を保有するものとする。

令和〇〇年〇〇月〇〇日

甲 新潟市〇〇区〇〇1丁目1番1号

まち歩き団体〇〇の会

代表者 〇〇 〇〇 印

乙 新潟市

新潟市中央区学校町通1番町602番地1

新潟市長 中原 八一 印

様式 2

自転車利用推進計画の実施に関する協定書（案）

自転車利用推進団体〇〇の会（以下「甲」という。）と新潟市（以下「乙」という。）は、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（平成 24 年新潟市条例第 51 号）第 14 条第 2 項の規定により、自転車利用推進計画の実施に関し、次のとおり協定を締結する。

（目的）

第 1 条 この協定は、新潟市道〇〇線自転車利用推進計画（以下「自転車利用推進計画」という。）の実施に関して、必要な事項を定める。

（自転車利用推進計画の対象区域）

第 2 条 自転車利用推進計画の対象区域は、別紙位置図のとおりとし、当該対象区域の面積は、〇〇ヘクタールとする。

（自転車利用推進計画の内容等）

第 3 条 自転車利用推進計画の内容は、別紙のとおりとする。

2 甲は、別紙記載の自転車利用推進に係る住民等の自主的な取組に関する事項について、実施するものとする。

3 乙は、別紙記載の当該区域における自転車利用環境の整備に関する事項について、実施するものとする。

4 乙は、甲が第 2 項に規定する事項の実施に関し、必要な支援を行うことができる。

（有効期間）

第 4 条 この協定の有効期間は協定締結の日から令和〇〇年〇月〇〇日までとする。

ただし、期間満了の日の 30 日前までに、甲乙いずれからも廃止の申し入れがないときは、さらに〇年間更新するものとし、その後も同様とする。

（協議）

第 5 条 この協定に定めのない事項又はこの協定に定める事項に関し疑義が生じたときは、甲乙協議のうえ、定めるものとする。

この協定の締結を証するため、この協定書 2 通を作成し、甲及び乙が記名押印のうえ、各自 1 通を保有するものとする。

令和〇〇年〇〇月〇〇日

甲 新潟市〇〇区〇〇1丁目1番1号

自転車利用推進団体〇〇の会

代表者 〇〇 〇〇 印

乙 新潟市

新潟市中央区学校町通1番町602番地1

新潟市長 中原 八一 印