

# 「新潟市自転車利用環境計画」と関連施策について

新潟市 土木部 土木総務課

## 1. 新潟市の概要

新潟市は、平成 17 年に近隣市町村と合併を行い、平成 19 年 4 月に人口約 81 万人、面積 726.1 km<sup>2</sup> (DID 面積 100.90 km<sup>2</sup>) の本州日本海側初の政令指定都市となりました。政令指定都市移行に伴い県管理道路を引継ぎ、現在の市管理道路延長は、国県道を含めて 6,768.2km となっています。

地理、気候的特徴としては、大河信濃川・阿賀野川により形成された沖積平野の河口部に位置し、丘陵部の少ない比較的平坦な地形であることと、雪国新潟県の中で比較的降雪量が少ないことが上げられます。

## 2. 新潟市の自転車利用の状況と

### 計画策定の背景

新潟市の自転車の交通分担率は、約 15%と県平均よりも高く、全国平均と同じ割合となっており、自転車利用が多いことから、自転車に関する事故の増加や、路上放置自転車の問題なども発生しています。

一方、高速道路網、幹線道路網の発達により、自動車移動の利便性が高いため、自動車依存率も約 56%と高く、市の人口 1 人あたりの自動車 CO2 排出量は政令市の中で最も多い状況となっています。

このような背景から、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、自転車の事故の削減、そして、環境にやさしく健康にも良い自転車利用の促進を目的に、自転車の総合計画となる「新潟市自転車利用環境計画」を策定しました。

## 3. 新潟市自転車利用環境計画の策定

本計画は、「走行空間計画」「駐輪計画」「放置自転車対策」「啓発活動計画」の 4 つの柱から構成されています。

### (1) はしる～走行空間計画～

自転車が安全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こと及び歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築することの 2 項目を基本方針としています。

高齢化社会を迎え、車椅子や電動アシストカーが増える中、限られた歩道空間を歩行者優先に戻すべきとの考えから、「自転車歩行者道内での自転車通行位置の明示」という、いわゆる視覚分離の整備手法を削除しているのが特長です。

路線の整備方法については、新設路線と既設路線に分けて記載をしており、特に既設路線における自転車走行空間については、学校、大規模集客施設等を結ぶ

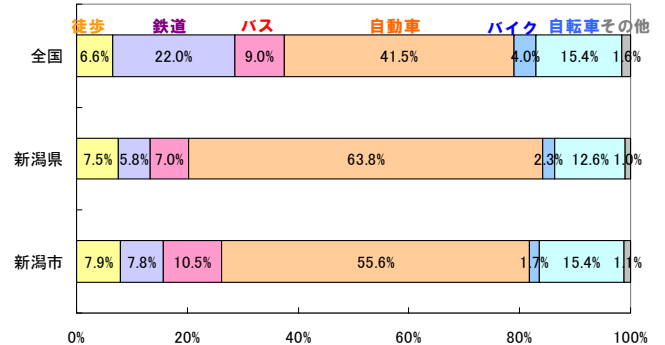


図1: 利用交通手段の全国、新潟県、新潟市の比較 (H12国勢調査)

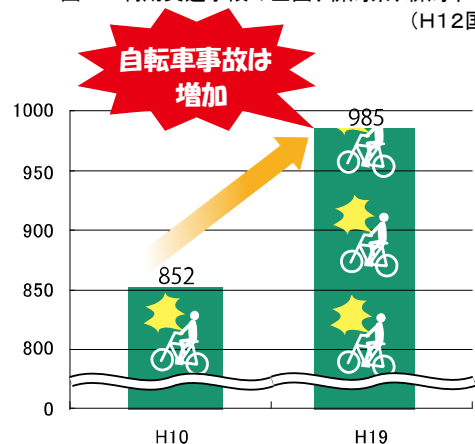


図2: 自転車事故件数の推移 (H10・19)

出典: 新潟県交通年鑑

		整備イメージ	概要
a	① 自転車道		・歩行者と自転車、自動車の空間を物理的に分離します。
	② 自転車レーン		・道路に自転車の通行空間を設けます。
b	分離する整備 歩行者を 車・自転車		・道路に自動車進入禁止区間や歩行者自転車優先区間を設けて、自動車との分離を行います。
c	備 共存する整備 車・歩行者が 車・自転車		

図3: 自転車走行空間整備の断面イメージ

自転車利用の多い主要な道路を自転車走行のネットワーク路線に位置づけ、整備パターン選定フローを活用しながら、図3に示すa, b, cの3パターンの整備手法から、道路状況（幅員、規制速度等）に応じた整備をすることとしています。

## （2）とめる～駐輪計画～

様々な自転車利用者ニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪スペースを確保すること、歩行者にとって、安心・安全で快適な歩行空間を確保すること及び既設の駐輪場を効率的に活用することの3項目を基本方針としています。

具体的な対象地区として、現在路上駐輪が多い中心市街地3箇所と、駐輪場内の放置自転車や周辺に路上駐輪が多いJR駅周辺の駐輪場を対象としており、地区ごとに平面的な配置案と整備の目標台数を設定しています。

中心市街地については、建物が密集し、新たに駐輪場を設置することが困難な状況ではありますが、過去の社会実験の結果を踏まえ、民間の駐車場の空きスペースや空き店舗の駐輪場化などを施策として取り組むこととしています。



写真1,2: 新潟市万代・新潟駅周辺地区における良質な自転車駐輪環境における社会実験実施状況  
資料提供：新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会

## （3）しくみ～放置自転車対策～

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こと、駐輪場内の長期放置自転車を削減すること及び適切な交通手段への誘導を行うことの3項目を基本方針としており、路上放置自転車の撤去対策の強化や、民設の駐輪場整備を促進する仕組みについて取り組みます。

また、中心市街地では買い物客の自転車のほか、通勤・通学者がバス停付近に路上駐輪をしている状況のため、駐輪場の整備と併に利用目的に合わせた使い分けができるよう、料金設定などでコントロールをする仕組みの検討を進めることとしています。

## （4）まもる～啓発活動計画～

歩行者、自転車、自動車に対して走行ルールと駐輪マナーに関する意識の向上を図ること及び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ことの2項目を基本方針としています。

利用促進の一環として、ノーマイカーデーやサイクル&バスライドの促進など、マイカーから公共交通機関や自転車への転換を誘導する取り組みの項目や、コミュニティサイクルやレンタサイクルの拡充についても取り組むこととしています。

## 4. 関連事業について

現在、新潟市内では自転車に関する様々な取り組みが行われています。その中から、幾つかの事例を紹介します。

### （1）にいがたレンタサイクル

中心市街地の商店主を中心とした市民団体「にいがたレンタサイクル研究会」は、JR新潟駅から信濃川対岸にある中心市街地までのエリアを対象として、コミュニティサイクルの運営を平成14年度に開始しました。現在は買い物客の足として広く親しまれ、貸し出しポートの数は20箇所を超え、利用回数は年間2万回転以上となっています。

なお、新潟市では、保管期限が過ぎても持ち主が取りに現れなかった放置自転車のうち、再利用可能な自転車の一部を提供し、支援しています。



写真3：にいがたレンタサイクル貸し出し自転車  
図3：新潟レンタサイクルパンフレット  
資料提供：レンタサイクル研究会

## (2) 自転車を活用したまちづくり推進協議会



写真4：スマートクルーズ

当協議会は、自転車を活用し、利便性と回遊性の高い賑わいのあるまちづくりを推進するとともに環境都市を構築することを目的に発足し、自転車利用環境計画の啓発活動を実行する組織の一つとして活動を行っている団体で、地元の複数の商店街組合の関係者、にいがたレンタサイクル研究会、及び新潟市で構成されています。

代表的な事業として、デザイン性・機能性の高い自転車を配備し、新たな利用者層の掘り起こしを

狙った新レンタルバイクシステム「スマートクルーズ」運用実験、自転車の適正利用を促すメンテナンス教室などがあります。

また、平成20年度、平成21年度は自転車の走行環境や駐輪環境に関する社会実験を実施し、その実験結果と収集したデータは、自転車利用環境計画を策定する際に重要な資料となりました。



写真5：新潟市万代・新潟駅周辺地区における良質な自転車駐輪環境における社会実験

## (3) 今後実施される社会実験について

今年度、新潟市内で実施される予定の社会実験を紹介します。

### ① 新潟駅南地区における道路空間活用による環境配慮型周遊実験

GPSを搭載した自転車を貸し出し、利用者（来街者）の動向の把握を行い、レンタサイクルの貸し出しステーションの効率的な設置を検討することが実験の主な目的です。

実施団体は、新潟駅南口周辺の地元商工関係者で構成されており、オブザーバーとして国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所と新潟市が参加しています。

実験期間は、平成22年10月16日（土）～11月20日（土）となっており、10月1日より社会実験HP（[www.nanchari.jp](http://www.nanchari.jp)）が開設します。

### ② 榎谷小路<sup>まさやこうじ</sup>押しチャリ社会実験

この実験は、歩道内での自転車と歩行者の接触事故の増加や、「歩道は歩行者が優先である」という道路交通法のルールが十分に周知されているとはいえない現状を背景に、榎谷小路（中心市街地を通過する国道7号）の自転車歩行者道にて自転車を降りて押して歩く「押しチャリ社会実験」を行うものであり、新潟市も協力団体の一つとして取り組みに参加しています。

実験期間は平成22年10月2日（土）～10月24日（日）です。

詳細については、社会実験のHP（<http://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/index.html>）をご覧ください。

## 5. 最後に

新潟市自転車利用環境計画の実施期間は、平成31年度までの10ヵ年であり、今年度は自転車レーン等の整備に着手していますが、計画が多岐にわたっていることから、目的達成のため、庁内外関係機関の協力を得ながら、計画実現に取り組んでいくこととしています。

また、様々な方面から自転車に関する積極的な取り組みが行われており、その中に市も加わり、地元との連携をいっそう深めて行きたいと考えています。