



## 第4章 新潟市のこれまでの取り組みと課題

本計画のこれまでの取り組み状況を評価し、課題を抽出した。

表 4-1 自転車に関連する取り組み実施状況

4つの柱	施策メニュー		実施状況
はしる ～走行空間計画～	最重点	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	実施中
	重点	②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保	実施中
とめる ～駐輪計画～	その他	①既存駐輪場への誘導	実施中
	重点	②新潟駅周辺の駐輪場整備	実施中
	その他	③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）	実施中
	最重点	④まちなかの駐輪場整備	実施中
	その他	⑤上記以外のバス停付近の駐輪場整備	実施中
しくみ ～放置自転車対策～	最重点	①放置禁止区域 <sup>※4</sup> の拡大	検討中
	重点	②撤去の強化	実施中
	その他	③放置禁止区域における駐輪場の有料化	検討中
	その他	④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例 <sup>※5</sup> の改正」	検討中
	その他	⑤自転車等放置防止条例の改正	検討中
	重点	⑥撤去自転車のリサイクルの推進	実施中
	その他	⑦自転車シェアリング <sup>※6</sup> の推進	検討中
まもる ～啓発活動計画～	重点	①注意喚起看板等の設置	実施中
	最重点	②交通安全教室の開催	実施中
	最重点	③街頭での直接指導	実施中
	その他	④自転車通勤の推進	実施中
	重点	⑤レンタサイクル <sup>※6</sup>	実施中
	重点	⑥チラシや ホームページ 等による情報発信	実施中
	その他	⑦自転車マップの作成・配布	実施中
	その他	⑧サイクルイベント <sup>※7</sup> の開催	実施中

最重点 最も重点的に取り組む項目

重点 最重点項目の次に重点的に取り組む項目

その他 継続的に取り組む、または必要に応じて検討する項目

※4～7 参考資料（7）用語解説集（P.参-30～32）参照



### (1) はしる～走行空間計画～の取り組み状況と課題

平成25年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」<sup>※3</sup>を策定し、整備方針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことにより、走行空間の整備は目標以上に進捗した。

今後は、更なる整備推進のため、ネットワーク路線の見直しや限られた財源の中で整備方法を工夫することが求められる。

#### ① ネットワーク路線の自転車走行空間の確保【最重要】

取組・評価	<p><b>&lt;アウトプット指標（活動指標）<sup>※8</sup>の達成状況&gt;</b>                  H29年度末の自転車走行空間の整備延長は64.3kmとなり、目標の48kmを達成</p>	○
	<p>自転車走行空間の整備は、H24年度以前は路肩が狭く整備が困難な箇所の整備方法が確立していなかったことから、路肩の幅が広い路線への整備または路肩を拓げる等の道路改良を行ってきたが、H25年度に「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」<sup>※3</sup>を策定し、整備指針を示したことや車道の左側通行を啓発する路面表示の設置を基本としたことで、目標以上に延長が延伸した。</p>	
課題	<p>○ネットワーク路線を結ぶ主要施設の変化や自転車利用のニーズの変化、要望等を踏まえた<b>ネットワーク路線の見直しが必要。</b>                  ○自転車と歩行者が錯綜する危険のある<b>自転車歩行者道活用区間（暫定整備）が約3割あり、車道での整備検討が必要。</b>                  ○ネットワークの未整備路線が約80kmあり、予算制約が厳しくなっている中で更に整備を推進するためには、<b>整備方法の工夫が求められる。</b></p>	

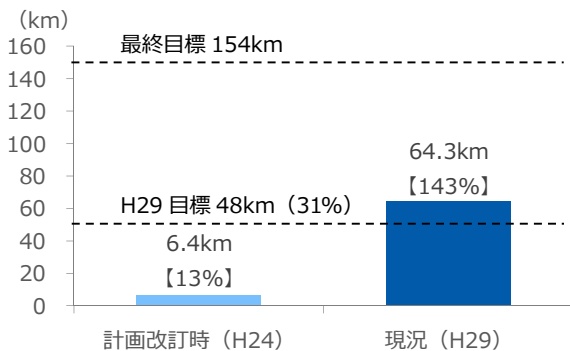


図 4-1 自転車走行空間整備状況

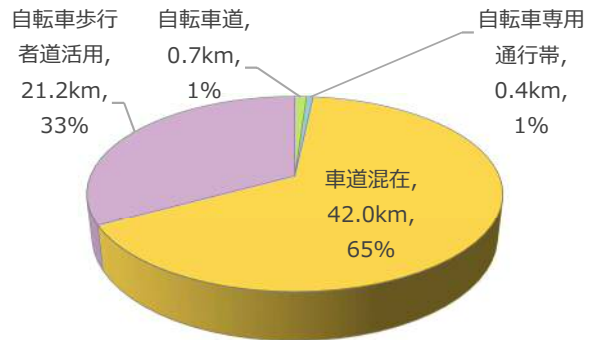


図 4-2 整備形態別の割合

※整備形態の種類は P.6-5 参照

#### ② ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保【重点】

取組・評価	<p>H29年度末のネットワーク路線以外の自転車走行空間の整備延長は8.9kmとなり、ネットワークを補間する路線の整備を行うことができた。</p>
課題	<p>○ネットワーク路線以外も自転車需要が高い路線ではネットワーク路線に準じた整備を行うとしてきたが、ネットワーク路線の選定基準の1とする方が分かりやすい。</p>



ネットワーク路線の整備例（中央区市道東港線）

※3、8 参考資料（7）用語解説集（P.参-30、32）参照



## (2) とめる～駐輪計画～の取り組み状況と課題

万代・古町地区では、道路上や空地を活用した市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、目標を上回る駐輪収容台数を確保した。これにより、路上駐輪は減少傾向にあるが、依然として路上駐輪が多い箇所や溢れている駐輪場が存在することから、新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている民間駐輪場への誘導が必要である。

また、新潟駅周辺では、新潟駅高架下スペースの駐輪場整備に向け、引き続き関係機関と協議を行っていく。

①既存駐輪場への誘導【その他】	
取組・評価	駐輪場の整備に併せて案内看板設置・チラシ配布等を行い、駐輪場へ誘導を行ったことで、万代地区では路上駐輪の削減に大きく寄与したが、古町地区や新潟駅南口地区では依然として路上駐輪の多い箇所がある。
課題	○万代地区は、 <u>弁天仮設駐輪場が溢れている状態</u> であるため、当該駐輪場を利用している人が多い周辺の学校や企業へ <u>空いている市営・民間駐輪場への誘導を行う必要がある。</u> ○古町・駅南地区は、案内看板だけではなく、空いている駐輪場へ誘導するための効果的な方法を検討する必要がある。



万代地区での取り組み例

駐輪場への誘導

②新潟駅周辺の駐輪場整備【重点】	
取組・評価	空き空間活用や工夫により収容台数を確保することができたが、利便性の良い仮設第2駐輪場では、駐輪場外へ自転車が溢れている。
課題	○ <u>仮設第2駐輪場に利用が集中</u> しており、駐輪場内におさまらない自転車が歩道等へはみだし、歩行者の支障となっている。 ○高架下駐輪場の整備完了まで <u>既存駐輪場周辺の放置自転車対策が必要</u> である。



仮設第2駐輪場付近の空きスペースの活用  
(170台分を確保)



仮設第2駐輪場周辺の路上駐輪  
(約300台)





③ 鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）【その他】	
取組・評価	越後石山駅、大形駅において、駅前広場の整備に合わせた駐輪場の新設や既存駐輪場の改修により収容台数を増加した。これにより、乱雑な路上駐輪が減少し、歩行者の歩きやすさが改善。
課題	〇駅周辺は、用地制約などにより新たな駐輪場整備が難しいため、鉄道駅周辺の駐輪実態調査を実施し、 <u>既存駐輪場における利用しやすさの改善を図る</u> 必要がある。



越後石山駅駐輪場の整備前後の状況

④-1 まちなかの駐輪場整備（古町地区）【最重要】	
取組・評価	<p>&lt;アウトプット指標（活動指標）※8の達成状況&gt;</p> <p>H29 年度末の駐輪場収容台数は 1,546 台となり、目標の 1,350 台を達成</p> <p>道路上や空地を活用した市営駐輪場の整備を行うことにより、目標以上の駐輪台数を確保した。</p>
課題	<p>〇駐輪台数を満足する収容台数を確保したが、<u>放置自転車は 715 台と依然多く、有効活用されていない駐輪場もある。</u></p> <p>〇最終目標 2,000 台の達成に向け、<u>新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている市営・民間駐輪場への誘導が必要</u>である。</p>

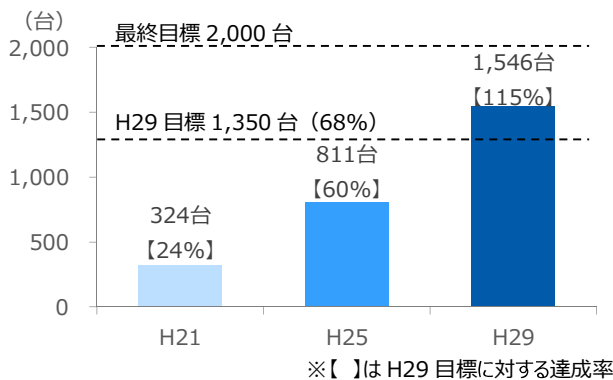


図 4-3 駐輪場収容台数（古町地区）

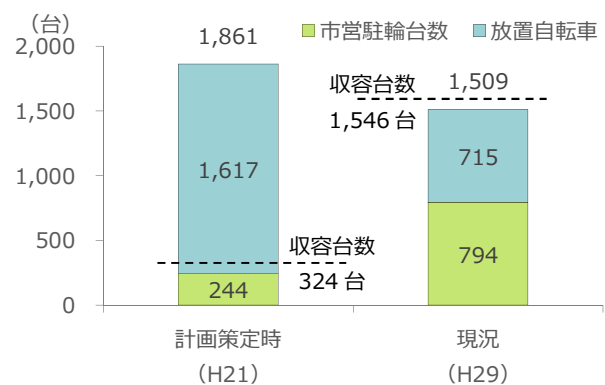


図 4-4 駐輪需要と供給量（古町地区）



西堀通駐輪場



上古町駐輪場



本町通 6 番町駐輪場

古町地区の駐輪場整備例

※8 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



④-2 まちなかの駐輪場整備（万代地区）【最重要】

取組・評価	<p>&lt;アウトプット指標（活動指標）の達成状況&gt;                  H29 年度末の駐輪場収容台数は 951 台となり、目標の 600 台を達成</p>	
	<p>歩道の一部を路上駐輪場にするなど市営駐輪場の整備を行った他、民間と協力し、民間駐輪場を活用することにより、目標以上の駐輪台数を確保した。</p>	
課題	<p>○最終目標 1,000 台の達成に向け、<u>新たな駐輪場整備の検討や民間との協力により空いている民間駐輪場への誘導が必要。</u></p>	

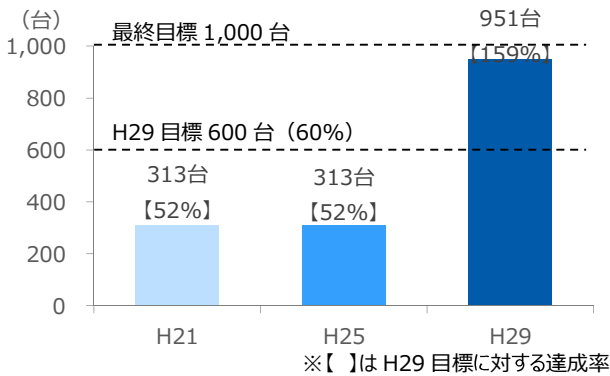


図 4-5 駐輪場収容台数（万代地区）

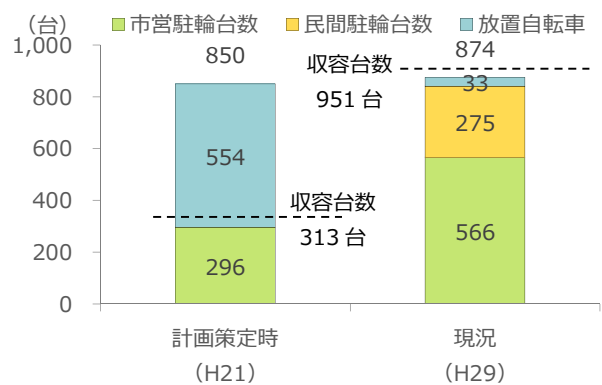


図 4-6 駐輪需要と供給量（万代地区）



万代地区の駐輪場整備例（八千代駐輪場）

⑤ 上記以外のバス停付近の駐輪場整備【その他】

取組・評価	<p>歩道上や空地を有効利用し、鉄道駅がなくバスが主な交通手段となっている西区、南区の国道 8 号沿いなどに、バス停付近の駐輪場を整備した。</p>
課題	<p>○駐輪実態を把握し、バスを利用しやすい駐輪場を確保する必要がある。</p>



### (3) しきみ～放置自転車対策～の取り組み状況と課題

放置禁止区域<sup>\*4</sup>の拡大については、地元や関係機関と意見交換会を開催しながら検討を進めているが、実施には至っていない。

撤去自転車については、放置禁止区域内の撤去の強化により路上駐輪を削減した。また、撤去した自転車の処分費削減のため、公用車、レンタサイクル<sup>\*6</sup>としての活用や有価化などを実施している。しかし、近年は、安価な自転車の普及などによりリサイクル可能な自転車が減少傾向。

①放置禁止区域の拡大【最重要】	
取組・評価	古町・万代・新潟駅南口地区において、放置禁止区域の拡大に向け地元や関係機関と意見交換会を実施しているが、放置禁止区域の拡大には至っていない。
課題	○ <u>地区内の駐輪場を確保した後に</u> 、地元とも調整を行い、 <u>放置禁止区域の拡大を検討する必要がある</u> 。

表 4-2 各地区の放置禁止区域の検討状況

地区名	進捗状況
新潟駅万代口地区	放置禁止区域内の放置自転車は大幅に減少してきており、現在拡大は検討していない。
新潟駅南口地区	H33年度頃の新潟駅高架化以降に、高架下スペースを活用した駐輪場整備を検討しているが、歩道上への放置自転車が多いことから、他駐輪場への誘導などの放置自転車対策と併せて放置禁止区域の拡大についても検討を行っている。
万代地区	放置自転車が大幅に減少しているため、地区全体ではなく、一部区域での拡大可否について検討を行っている。
古町地区	放置禁止区域について賛否が分かれており、地区全体での拡大が困難であることから、一部区域での拡大可否について検討を行っている。

②撤去の強化【重点】	
取組・評価	○放置禁止区域内では、H27年度より撤去回数を増加し撤去体制を強化したことで、規制区域であることが周知され、撤去台数が大きく減少。 ○放置禁止区域外では、駐輪場において年1～2回の一斉撤去を実施しているが、撤去台数はほぼ横ばい傾向。
課題	○放置禁止区域内では、予算制約が厳しくなっている中で、現在の路上駐輪の水準を維持しつつも <u>撤去作業にあたる人員配置や頻度の見直しが必要</u> である。 ○放置禁止区域外では、 <u>駐輪場における長期の放置自転車に対する対策が必要</u> である。

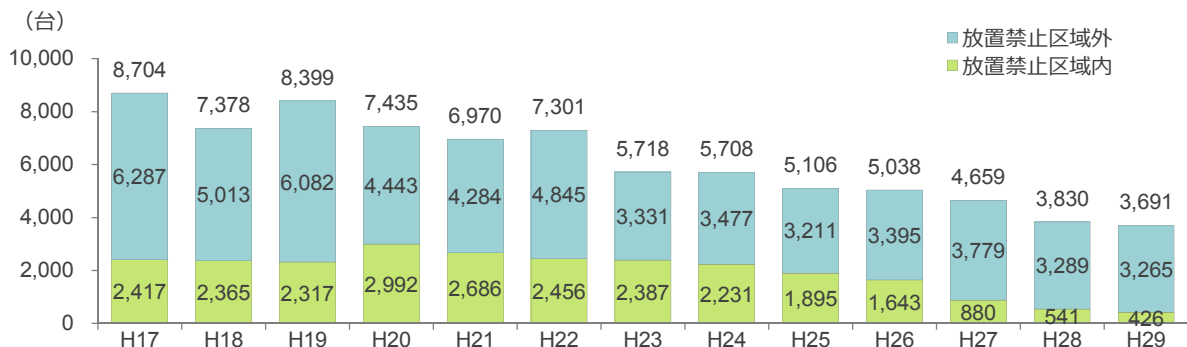
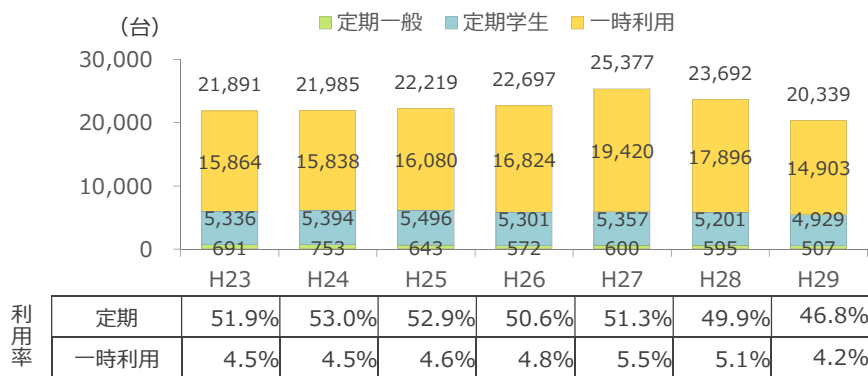


図 4-7 放置自転車撤去台数の推移

\*4,6 参考資料(7)用語解説集(P.参-30,31)参照



③ 放置禁止区域における駐輪場の有料化【その他】	
取組・評価	新潟駅周辺地区では、放置禁止区域の拡大に併せて有料化を検討することとしているが、他地区では放置禁止区域の拡大に至っていないため、新たな駐輪場の有料化は実施できていない。
課題	○石宮公園地下駐輪場は、利用者数は増加傾向であるものの、利用率が低く、マイナス収支が続いていることから、駐輪場の有料化による是非について、検討を行う必要がある。



<利用料金>

	利用料
定期一般	2,000 円/月
定期学生	1,000 円/月
一時利用	100 円/回

<収支状況 (H26~H29) >

	維持管理費
平均利用料収入	8,050 千円
	16,446 千円

図 4-8 石宮公園地下駐輪場の利用者数の推移

④ 「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例 <sup>※5</sup> の改正」【その他】	
取組・評価	附置義務駐輪場について、設置する側の企業等から条例改正の要望がなかったことから改正は検討していない。
課題	○これまでの附置義務の駐輪場を設置した箇所において、利用実態に即しているかの検証が必要である。

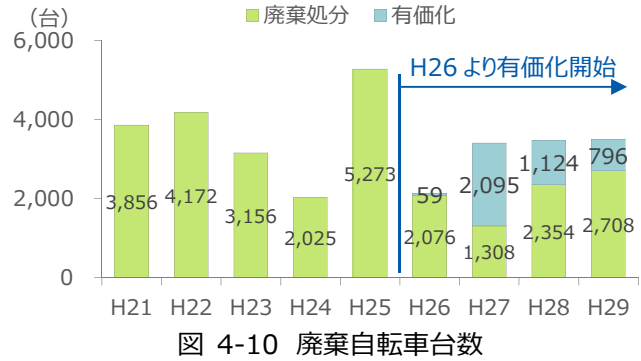
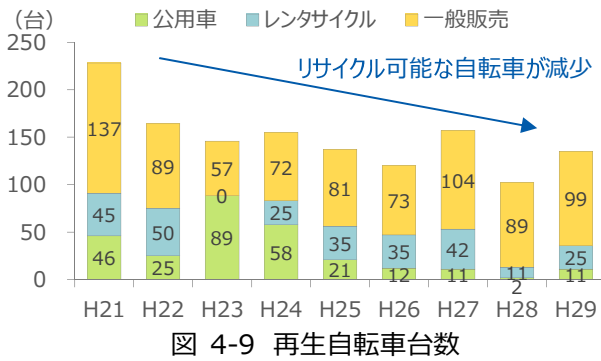
⑤ 自転車等放置防止条例の改正【その他】	
取組・評価	放置禁止区域において撤去活動を強化したことで放置自転車が減少したため、保管スペースに余裕ができ、保管スペース確保の観点からは条例改正（保管期間の短縮）の必要性が低くなっている。
課題	○保管期間が長いことで自転車の劣化が進行し、 <u>リサイクル可能な自転車の減少</u> に繋がっている。

※5 参考資料（7）用語解説集（P.参-30）参照



⑥撤去自転車のリサイクルの推進【重点】

取組・評価	リサイクル可能な自転車について、公用車、レンタサイクルとして活用する他、自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売を実施している。また、廃棄処分の自転車は、鉄くずとして有価化を実施し、処分費の削減を図った。
課題	○安価な自転車の普及などにより、 <b>リサイクル可能な自転車が減少</b> している。 ○鉄くず価格の変動により、安定して有価化することができない。



⑦自転車シェアリング※6の推進【その他】

取組・評価	シェアリング用サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検費用の確保など様々な課題があり、シェアリングの提案までは至らなかった。
課題	○サイクルポートのスペースや整備費用の確保、自転車の整備・点検にあたる人員や費用の確保などが必要である。

※6 参考資料（7）用語解説集（P.参-31）参照





### (4) まもる～啓発活動計画～の取り組み状況と課題

さまざまな啓発活動を実施したことにより、自転車ルール（車道走行が原則、車道の左側を通行することなど）が徐々に浸透しつつあるが、依然として自転車ルールの浸透度・順守率（車道左側走行の割合）が低い状態となっている。

①注意喚起看板等の設置【重点】	
取組・評価	歩行者と自転車、または自動車と自転車の事故が発生する可能性が高い箇所に、注意喚起看板等を設置し、自転車事故の防止を図った。
課題	○自転車と歩行者の錯綜がある自転車歩行者専用道への設置がほとんどであり、自転車と自動車の事故が多発している箇所への設置が少ない。



歩行者優先であることを啓発するため、路面表示や看板を設置した例（西区）



中学校付近の自転車通学路に啓発看板を設置した例（西蒲区）

②交通安全教室の開催【最重要】	
取組・評価	交通安全教室は毎年継続的に実施しており、H24 に比べて H29 は実施回数が増加している。
課題	○歩道通行が認められている小学生に対する交通安全教室の実施率は高いが、自転車利用が多く車道通行が原則となる <u>中学生に対する交通安全教室の実施率が依然として低い。</u>

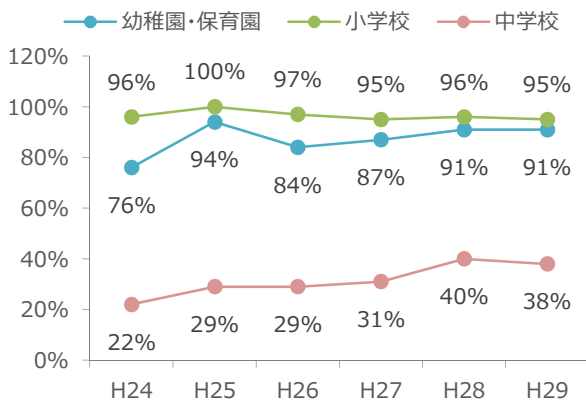


図 4-11 交通安全教室の実施率の推移

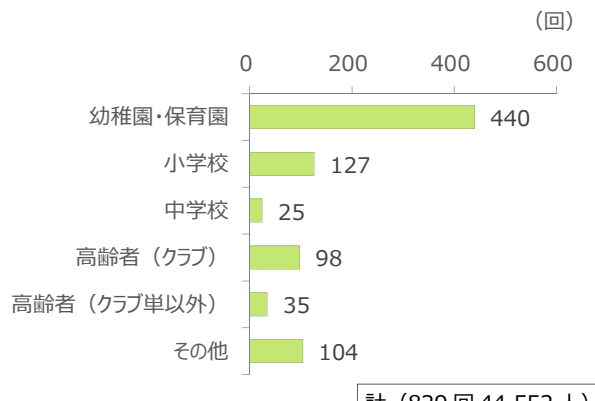


図 4-12 H29年度の交通安全教室実施状況



③街頭での直接指導【最重要】

取組・評価	<p>&lt;アウトプット指標（活動指標）※<sup>8</sup>の達成状況&gt;</p> <p>H29年の街頭での直接指導回数は8路線となり、目標の8路線を達成</p>	○
	<p>○走行空間整備済み路線における現地の啓発活動により、車道左側通行の順守率が向上した。</p> <p>○無灯火走行や鍵かけ等の啓発活動により、自転車マナーやルールの周知につながった。</p>	
課題	<p>○チラシを配布する際は、自転車走行中の人を呼び止めるため、警察の協力が不可欠である他、人手が必要。</p> <p>○効果の高い路線を抽出するなど、<b>計画的な実施が必要。</b></p>	

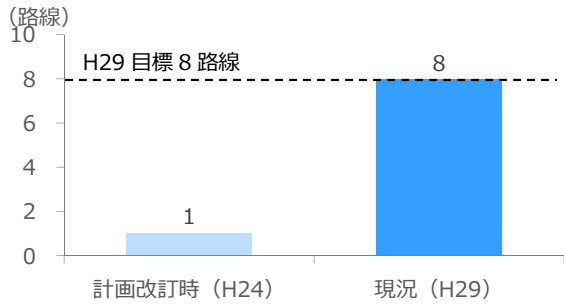


図 4-13 街頭での直接指導実施路線数 (走り方の啓発)

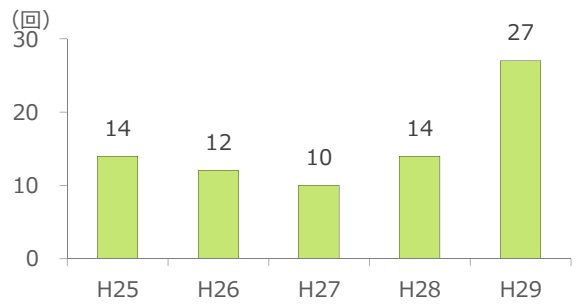
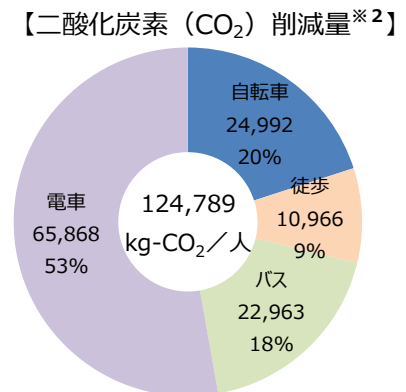
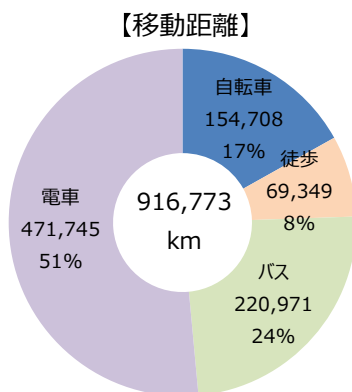
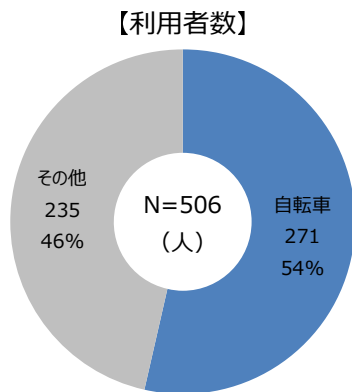


図 4-14 年度別の該当での指導回数 (無灯火や鍵かけの啓発含む)

④自転車通勤の推進【その他】

取組・評価	<p>H20～H25には「ノーマイカーデー」、H24～H29には「にいがたエコ通勤チャレンジサイト」、H28～H29には「エコモビ推進運動」※<sup>9</sup>を実施しており、参加者は積極的に自転車を活用しているが、参加する方は限定的であり、参加者を増やす工夫が必要。</p>	
課題	<p>○新潟市は天候不良が多い、企業に駐輪場がなく自転車通勤を禁止している、自転車通勤の際の事故の責任がとれないなどの理由で、自転車通勤の促進が図られていない。</p>	

<にいがたエコ通勤チャレンジサイト結果 (平成24年11月1日～平成30年3月15日)>



※利用者数の「自転車」は、自転車+他の移動手段の方も含む

今回の取り組みで自転車を利用したことにより削減したCO<sub>2</sub>※<sup>2</sup>の量は、杉の木約1,775本が1年間に吸収するCO<sub>2</sub>量に相当

※1トンあたりのCO<sub>2</sub>吸収量71本

×1,775本

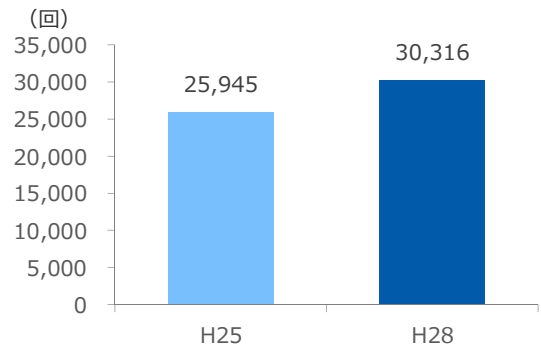
※2、8、9 参考資料(7)用語解説集(P.参-29、32、34)参照



⑤レンタサイクル※6【重点】	
取組・評価	主に観光目的のレンタサイクルを7区、9事業で実施しており、観光客へ手軽な交通手段を提供している。全体の利用回数は増加傾向。
課題	○通勤・通学に適したレンタサイクルがない。 ○リサイクル自転車の一部をレンタサイクルに利用しているが、リサイクル可能な自転車が減少しているため、レンタル用の自転車の確保が難しくなっている。

表 4-3 レンタサイクル実施状況

区	事業名	規模	料金	開始
中央区	にいがたレンタサイクル	21箇所 191台	有料	H14
中央区	スマートクルーズ	9箇所 33台	有料	H20
北区	地域活性化事業	10台	無料	H20
西区	歩いて見つける！西区の宝おもてなし事業	16台	無料	H21
江南区	江南区まちなか回遊レンタサイクル	20台	無料	H22
秋葉区	自転車貸出し業務	5台	無料	H22
西蒲区	岩室観光施設レンタサイクル	30台	有料	H22
秋葉区	新津鉄道資料館サテライトレンタサイクル事業	30台	無料	H25
南区	南区レンタサイクル	10台	無料	H26



⑥チラシや ホームページ 等による情報発信【重点】	
取組・評価	チラシ、ホームページ、Twitter で自転車の走り方、とめ方、取り組み状況について情報を発信し、自転車事故の削減や通行区分順守率の向上につながった。
課題	○広報誌やマスコミ等への情報発信については回数が少ない ○ドライバーに対して自転車利用に関するルールの周知が不足している



自転車適正利用チラシ

駐輪場利用案内、路上駐輪啓発チラシ（中央区）

※6 参考資料（7）用語解説集（P.参-31）参照





⑦自転車マップの作成・配布【その他】

取組・評価	中央区、東区、江南区、南区の4区でマップを作成した。自転車団体及び市民と協働で作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高めることができた。
課題	○他4区については作成していない。 ○自転車走行空間整備の延伸により、推奨ルート等の更新が必要となっている。



中央区自転車マップ



東区自転車マップ



南区自転車マップ



江南区自転車マップ

⑧サイクルイベント※7の開催【その他】

取組・評価	新潟シティライド、新潟ヒルクライム※7を毎年継続的に実施しており、参加者数は増加傾向にある。また、その他の地区でもまちの魅力発見と併せたサイクリングイベントを展開している。
課題	○計画にあるシンポジウムやマナーコンクールは開催できていない。 ○市民の自転車利用促進につながるようなイベントが必要である。

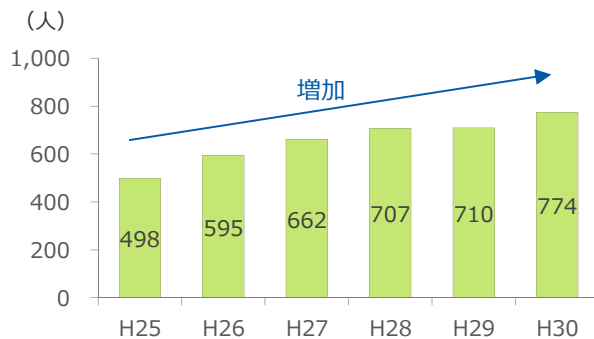


図 4-16 新潟シティライド参加人数



新潟シティライドの様子

※7 参考資料(7)用語解説集(P.参-32)参照





### (5) 全体の取り組み状況と課題

#### <アウトカム指標（成果指標）※8の達成状況>

<p><b>①自転車分担率</b> ▲</p> <p>○自転車分担率の中間目標は、計画策定時の9.1%を上回ることとしていたが、現況は7.5%に下がっており、目標達成には至らなかった。</p> <p>○一方、自動車の分担率は増加しており、<b>過度な自動車依存からの脱却が大きな課題</b>となっている。</p>	<p>[出典] 新潟市内都市交通特性調査</p>
<p><b>②自転車事故件数</b> ○</p> <p>○自転車事故件数の中間目標は、計画策定時の564件を下回ることとしていたが、現況は<b>275件と下がっており、目標を達成した</b>。</p> <p>○自転車事故は、全事故に比べて減少率が大きくなっており、<b>本計画の取り組みによる事故削減効果があったもの</b>と考えられる。</p>	<p>[出典] 新潟市交通事故概況</p>
<p><b>③通行区分順守率</b> ○</p> <p>○通行区分順守率(車道の左側を通行している割合)の中間目標は30%としていたが、現況は<b>44%と上回っており、目標を達成した</b>。</p> <p>○<b>自転車通行空間の整備や各種啓発活動により、自転車の通行ルールを周知</b>することができた。</p>	<p>※代表8路線の平均値</p>
<p><b>④路上駐輪台数（古町地区）</b> ▲</p> <p>○古町地区の路上駐輪台数は大幅に減少したものの、<b>利用率の低い駐輪場もあり、中間目標600台に対し、現況は715台と目標達成には至らなかった</b>。</p>	
<p><b>④路上駐輪台数（万代地区）</b> ○</p> <p>○万代地区の路上駐輪台数は、民間駐輪場の確保もあり、中間目標300台に対し、現況は<b>33台で目標を達成した</b>。</p>	

※8 参考資料（7）用語解説集（P.参-32）参照



⑤ 市政世論調査

- 自転車に関する取り組みの満足度は、H25 と比べるとすべての取り組みで増加している。
- 「はしる」「とめる」については、微増となっており、更なる満足度向上が必要である。
- 市内を自転車で移動する際の交通手段としての満足度、歩行空間の安全性に対する満足度も計画策定時のH25 と比べ増加しているものの、微増となっている。

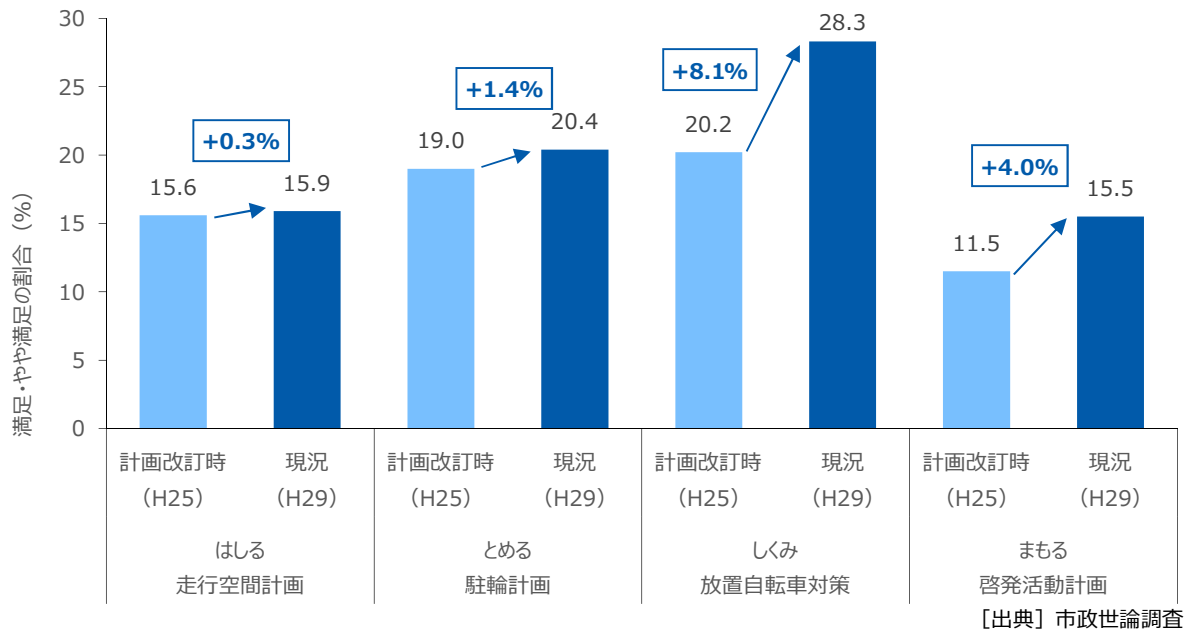


図 4-17 自転車に関する取り組みの満足度

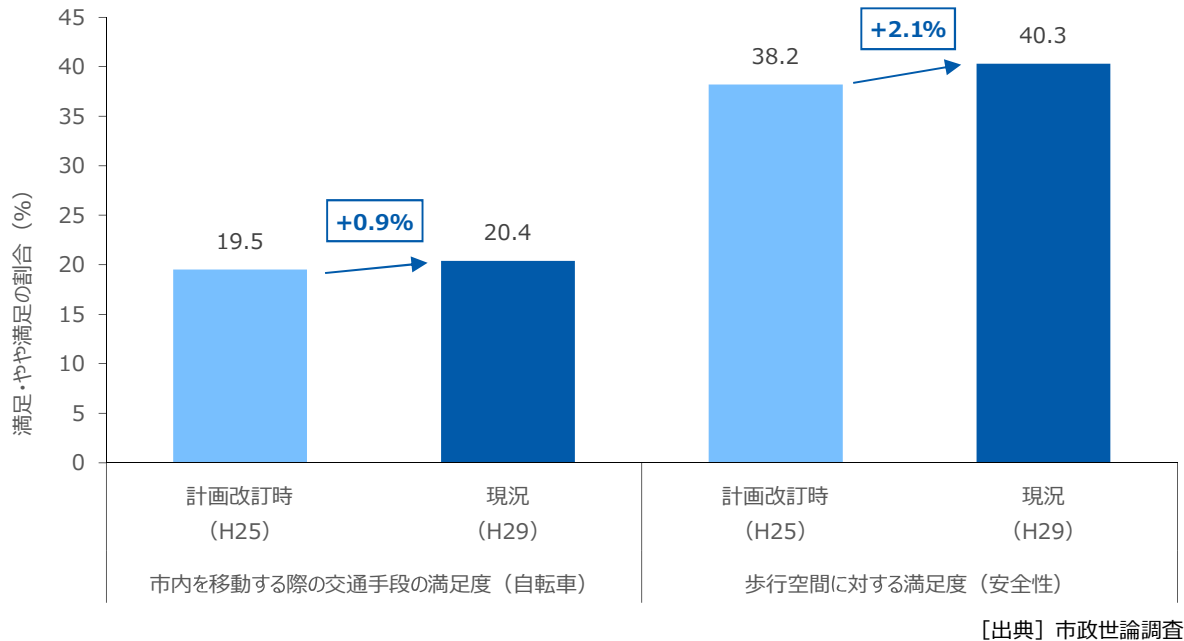


図 4-18 自転車、歩行空間の満足度