

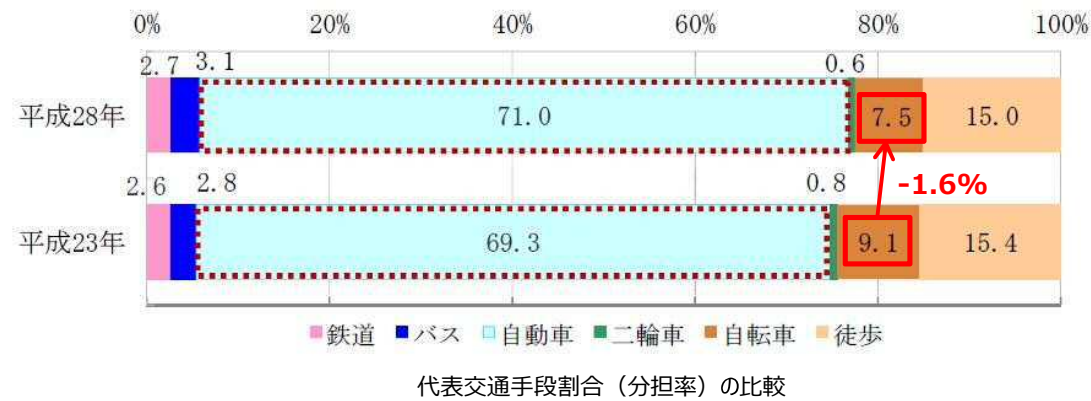
## 1. 自転車分担率

### アウトカム指標の評価

- 自転車分担率をH23年度の9.1%より向上させる目標であったが、H29は7.5%と減少し、目標未達成。
- 一方、自動車の分担率は増加しており、過度な自動車依存からの脱却が大きな課題となっている。

### <自転車分担率の比較>

- H23調査と比較すると、鉄道、バス、自動車の分担率が微増し、自転車の分担率が減少している。



### ■ 自転車分担率とは

- 市民を対象とした「新潟市内都市交通特性調査」において、1日の移動時に利用した代表交通手段を調査し、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の別に利用割合を算出。
- このうち、自転車の利用割合を「自転車分担率」としている。

### ■ 新潟市内都市交通特性調査について

#### 1) 調査の目的

- 新潟市における誰もが移動しやすいまちの実現に向けて、新潟市内における人の動きやその時の交通手段など、移動の実態把握に関する基礎資料を得るために調査を実施したもの

#### 2) 代表交通手段

- 人がある目的をもって、ある地点から別の地点へ移動したときの単位を「トリップ」といい、例えば右図の場合、通勤1トリップ+私事1トリップ+帰宅1トリップ=3トリップとなる。
- この1トリップの中で、いくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼ぶ。代表交通手段は、集計の都合上、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順に優先順位が低くなり、下図の場合、鉄道が代表交通手段となる。



トリップの概念図



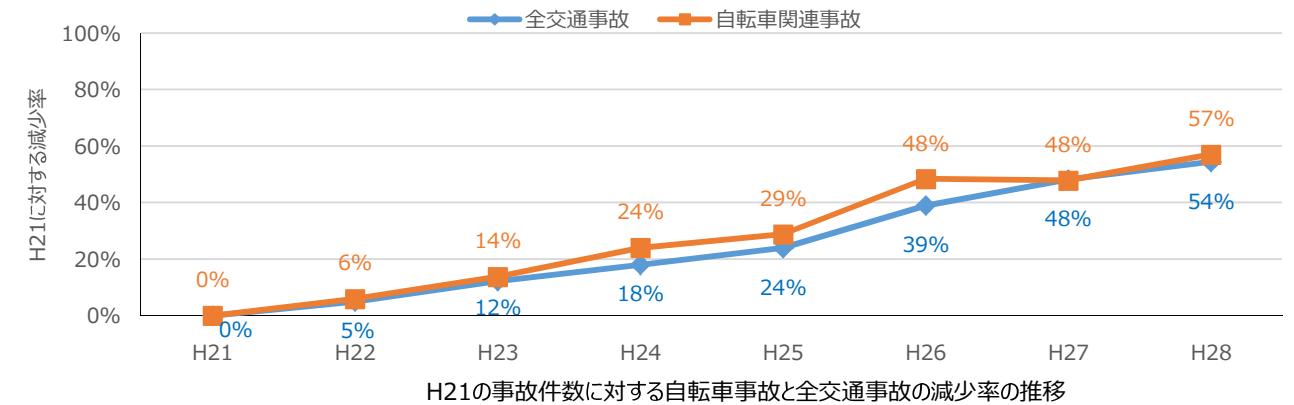
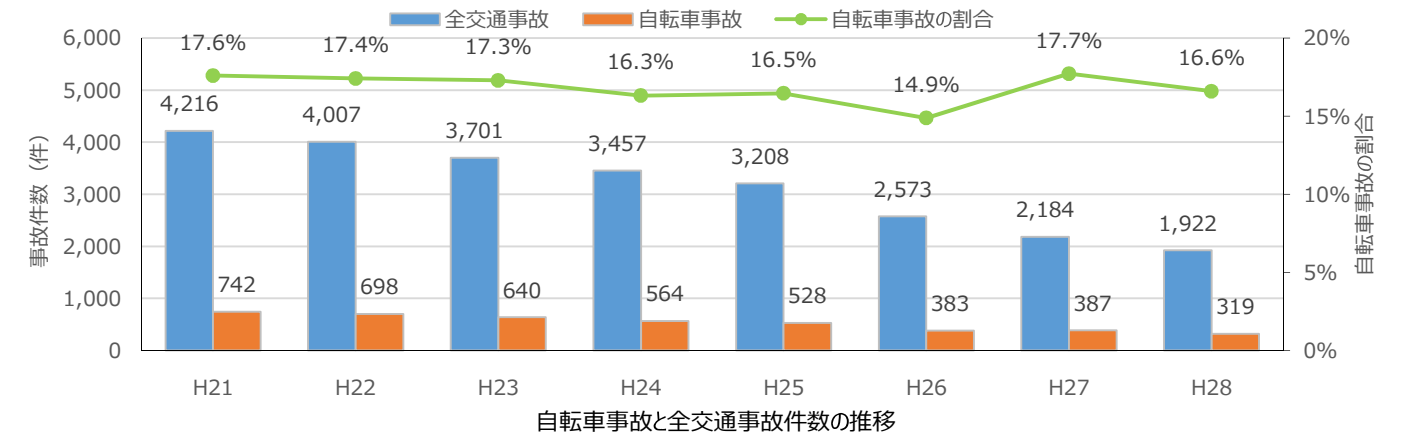
## 2. 自転車事故

### アウトカム指標の評価

- 自転車事故は、H24の564件から減少させる目標であったが、H28は319件(-263件)に減少しており、目標を達成。

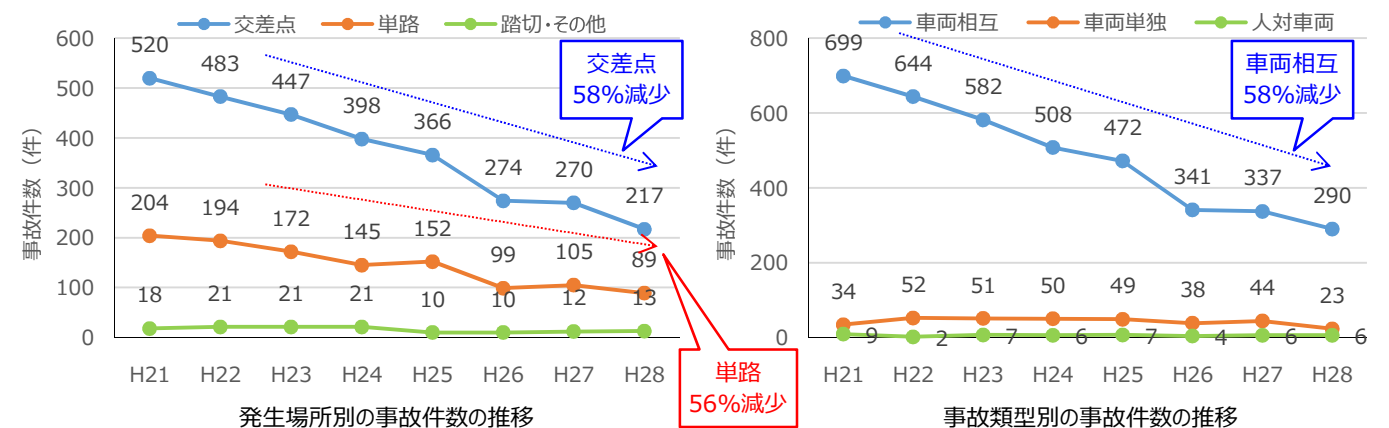
### <自転車事故と全交通事故の比較>

- 自転車事故は、H21年から減少傾向であり、ピーク時の半数以下まで減少した。
- 全交通事故と比較すると自転車関連の事故の減少率の方が高い。



### <自転車事故の特徴>

- 発生場所別では、交差点での事故が約7割を占めるが、H21からH28までの交差点と単路の減少率は同程度。
- 事故類型別では、車両相互（対車両・対自転車）が約9割を占めており、この事故が大きく減少している。





# アウトカム指標による評価と課題

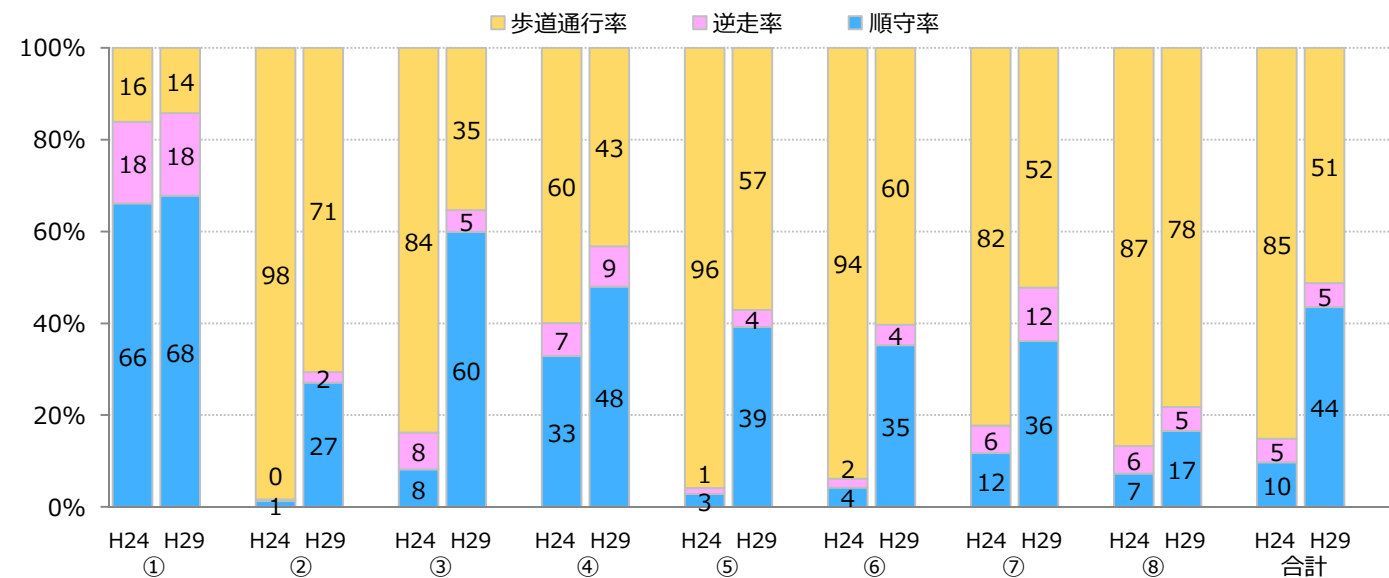
## 3. 通行区分順守率（車道左側通行の割合）

### アウトカム指標の評価

- 通行区分順守率をH24年の10%から30%に向上させる目標であったが、H29は44%に向上し目標を達成。
- 自転車走行空間の整備や様々な啓発活動の実施により、自転車の通行ルールを周知することができた。

### <通行区分順守率の比較>

- 調査した全路線で順守率（車道左側の走行率）が向上し、歩道通行率が減少している。



番号	路線名	区名	箇所	番号	路線名	区名	箇所
①	市:豊栄太夫浜線外	北区	白新町4丁目外	⑤	主:新潟小須戸三条線	中央区	上所中1丁目外
②	市:紫竹山鳥屋野線	中央区	鳥屋野2丁目外	⑥	主:新潟黒埼インター笹口線	中央区	出木島1丁目外
③	市:坂井上新町線外	西区	五十嵐1の町外	⑦	市:駅西線	秋葉区	美幸町1丁目
④	市:護国神社線外	中央区	川端町6丁目外	⑧	市:上大川前通西湊町通線	中央区	花町他

通行区分別通行率の比較

### ■順守率が特に向上した箇所（③）

- 当該路線は、新潟大学前の道路であり、大学生の通行が多いが、大学周辺のネットワーク路線の整備が進んだことや街頭指導・チラシ配布などの啓発活動により、順守率が大きく向上。（8%→60%）



調査箇所の現況と周辺の走行空間整備状況

### ■順守率が依然として低い箇所（⑧）

- 当該路線は、十分な路肩幅員の自転車走行空間を整備したことにより、順守率が向上。（7%→17%）
- 一方、歩道幅員も非常に広く、かつ歩行者も少ないため、歩道通行しやすい道路環境となっており、順守率が依然として低い。



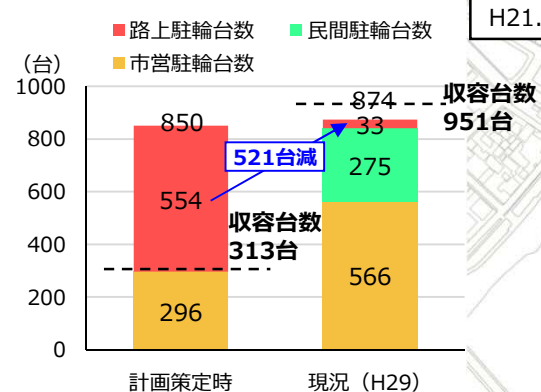
調査箇所の現況と周辺の走行空間整備状況

## 4. 路上駐輪台数（万代地区）

### アウトカム指標の評価

万代地区の路上駐輪台数は、H21の554件から約300台に削減を目標としており、H29は33台となり目標を達成。

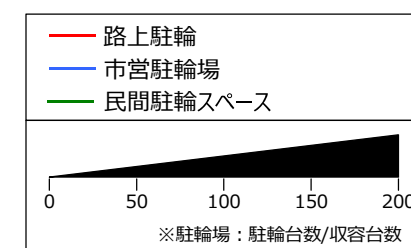
### <路上駐輪台数の比較>



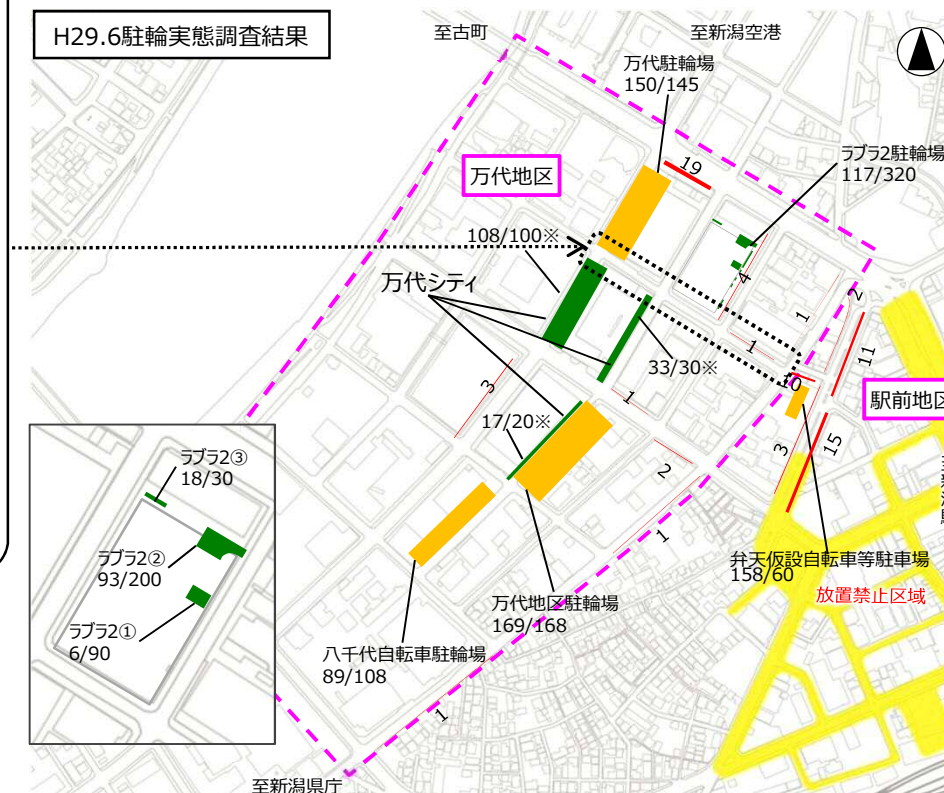
※民間駐輪台数は、ガルベトン通りの路上駐輪対策として万代シティ商店街振興組合、ラブラ2に誘導許可をいただいた駐輪収容台数

### ■ガルベトン通りの路上駐輪が減少

- ロープ設置により放置自転車を抑制
- 民間と協力し、看板、周辺学校や企業へのチラシ配布等により既存駐輪場に誘導



### H29.6駐輪実態調査結果





# アウトカム指標による評価と課題

## 5. 路上駐輪台数（古町地区）

### アウトカム指標の達成状況

古町地区の路上駐輪台数は、H21の1,617台から約600台に削減を目標としているが、H29は715台となり目標未達成。

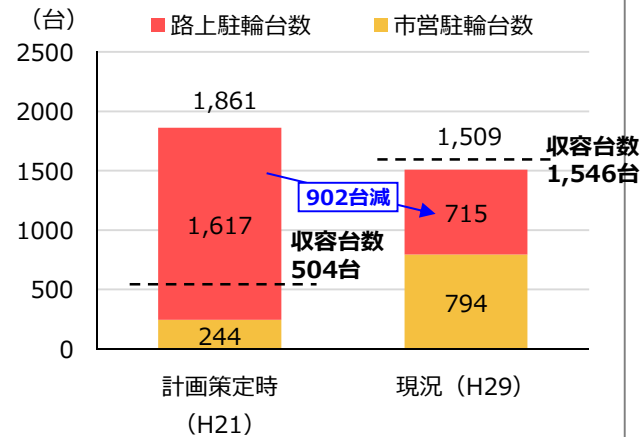
### <路上駐輪台数の比較>

- 古町の路上駐輪は、市営駐輪場の整備や大規模商業施設の閉店などの社会的変化により、大幅に減少した。
- しかし、依然として古町通6番町、7番町、本町通6番町のモール内における路上駐輪が多い。

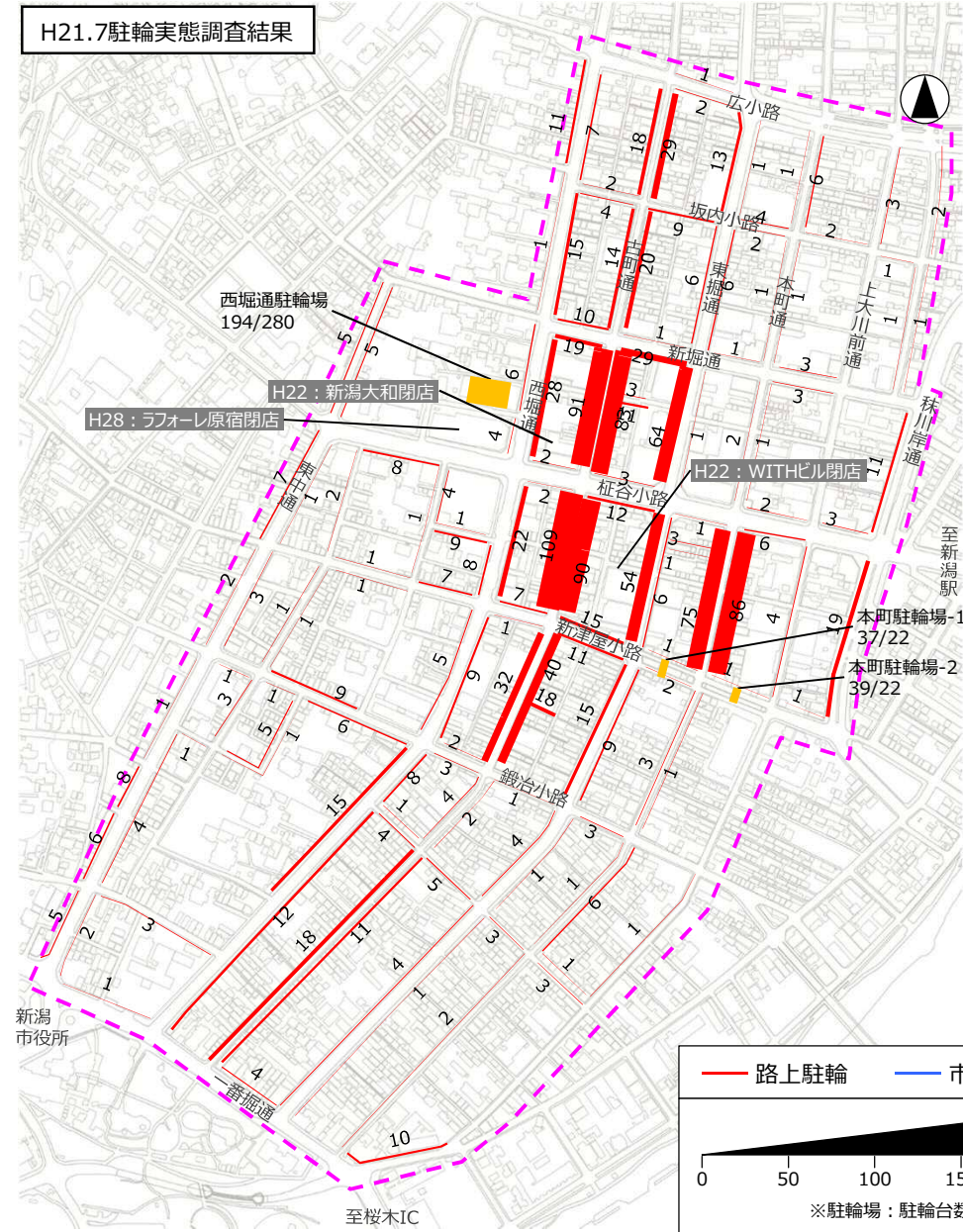
#### ■ 路上駐輪が削減された箇所の例



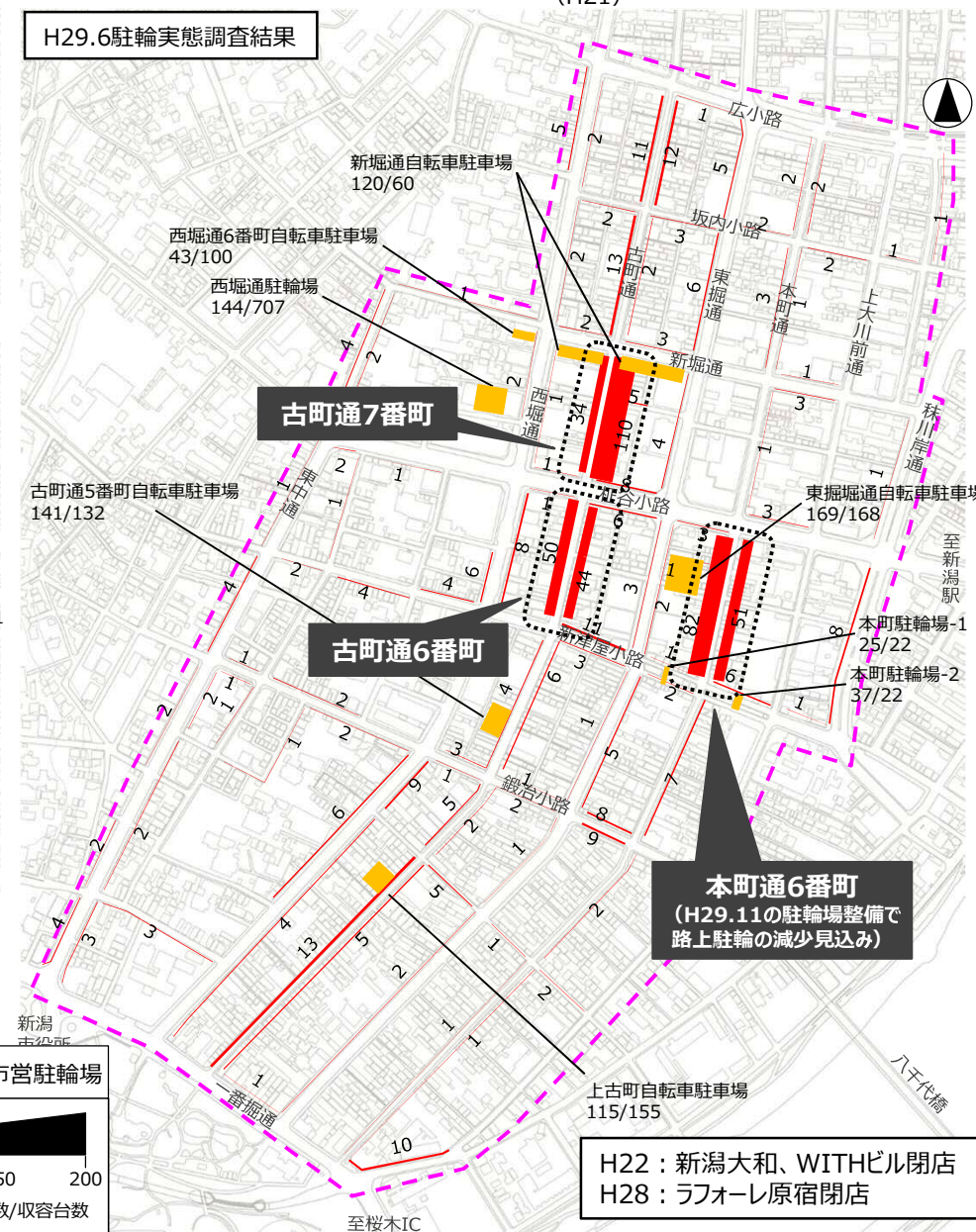
#### ■ 路上駐輪が依然として多い箇所の例



H21.7駐輪実態調査結果

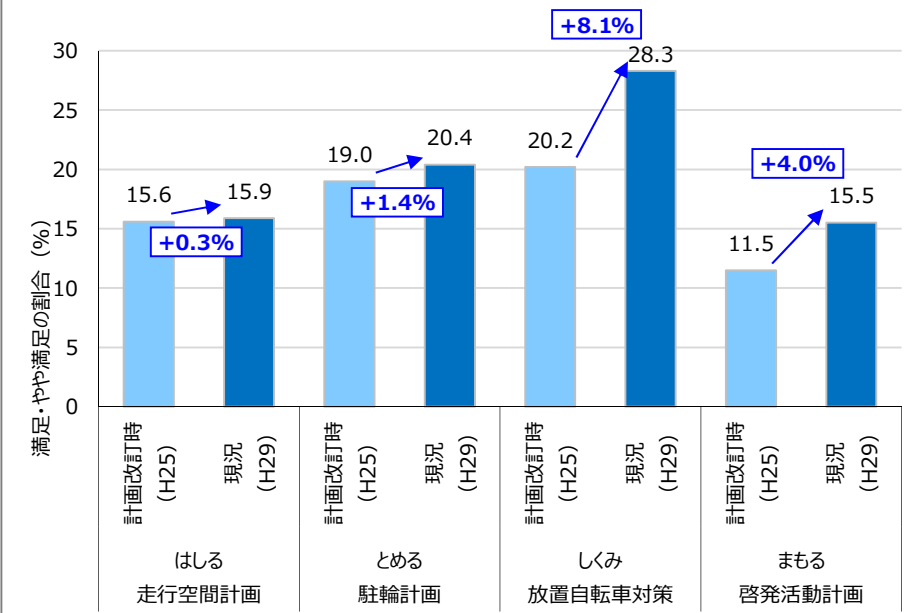


H29.6駐輪実態調査結果

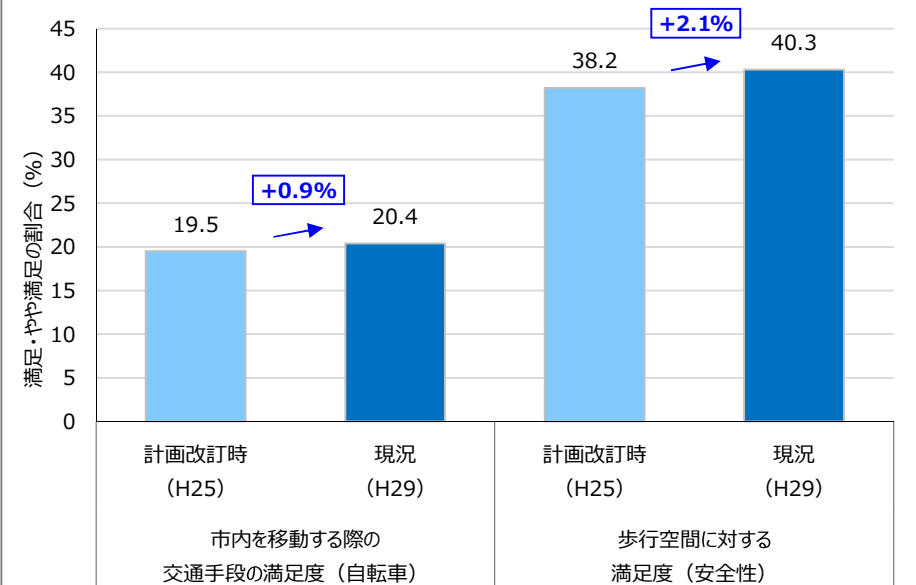


## 6. 市民満足度

- 自転車に関する取り組みの満足度は、計画改訂時のH25と比べるとすべての取り組みで増加。
- しかし、「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。
- また、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。



自転車に関する取り組みの満足度



自転車、歩行空間の満足度