



第2章 新潟市における自転車を取り巻く現状

(1) 自転車利用の現状

新潟県

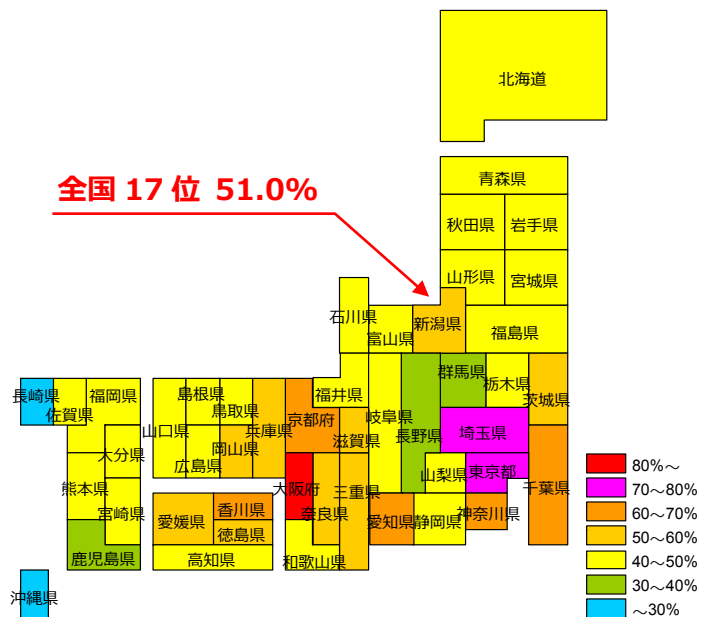
- 自転車保有率は全国17位と都市部に匹敵する高さである。

新潟市

- 自転車の交通機関分担率は約10%と全国平均と同程度の割合であるが、過度に自動車に依存している。
- 自転車事故件数は減少傾向にあるが、死亡事故が発生している。
- 自転車事故の多くは交差点で発生しており、高齢者、中高生の事故が問題となっている。
- 市内の放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが、大きくは減少していない。
- 新潟市の人口1人あたりのCO2排出量（運輸部門）は、政令市の中でワースト第2位。

①自転車保有率

- ・新潟県の自転車保有率は全国 17 位で 51.0%
- ・新潟県以外の自転車保有率 50%以上の地域は鉄道の発達した大都市周辺や気候が温暖な地域



[出典] 自転車統計要覧第40版 (H18.11) : (財)自転車産業振興協会

図 2-1 自転車保有率



②交通手段分担率

・新潟市の自転車分担率は積雪地域であるにも関わらず全国と同程度の割合となっており、自転車の利用が多い。

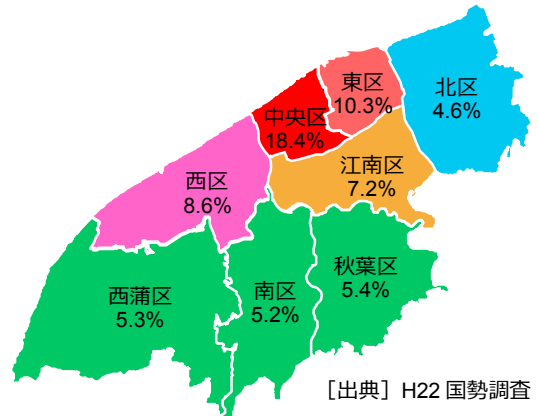
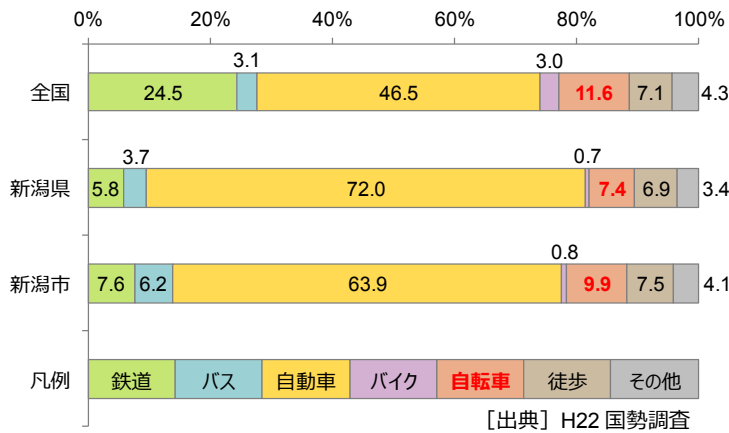


図 2-2 全国、新潟県、新潟市の交通手段分担率の比較 (通勤・通学行動を対象)

図 2-3 新潟市区別の自転車分担率

- ・新潟市における市民の移動手段の約7割は自動車であり、過度な自動車依存は、環境や健康への影響のほか、超高齢社会を見据えた場合に懸念がある。
- ・新潟市では、「超高齢・人口減少社会」に対応するため、日常的に歩くことで生活習慣病や寝たきりを予防し、住む人が「健」やかで「幸」せに暮らせる「健幸都市づくり (スマートウエルネスシティ)」に取り組んでいる。

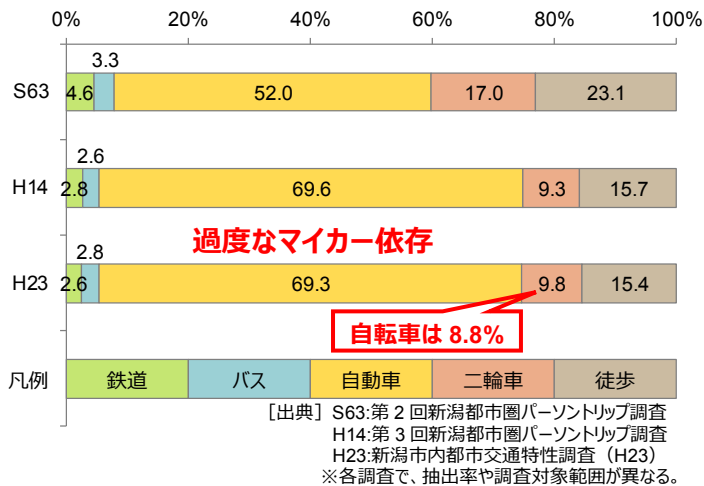


図 2-4 新潟市の交通手段分担率の推移 (交通行動全てを対象)

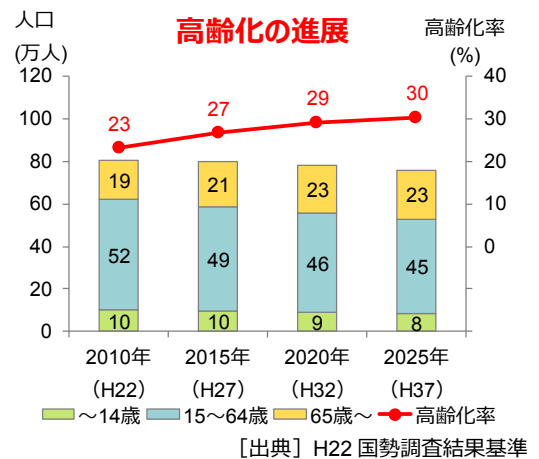


図 2-5 将来推計人口

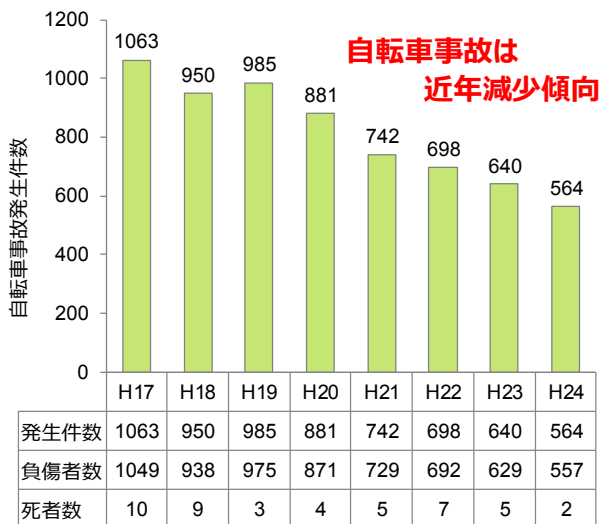


図 2-6 スマートウエルネスシティイメージ図



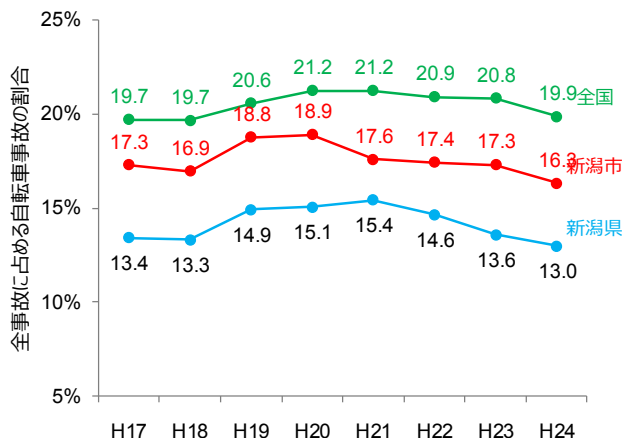
③自転車事故

- ・自転車事故は減少傾向にあるが、平成24年では、自転車に関与する交通事故が564件発生し、2名の方が亡くなっている。
- ・年代別では高齢者の割合が高く、人口1万人あたりの死傷者数では中学生や高校生が高くなっている。



[出典] 交通年鑑（新潟県警察本部）

図 2-7 新潟市の自転車に関する事故の推移

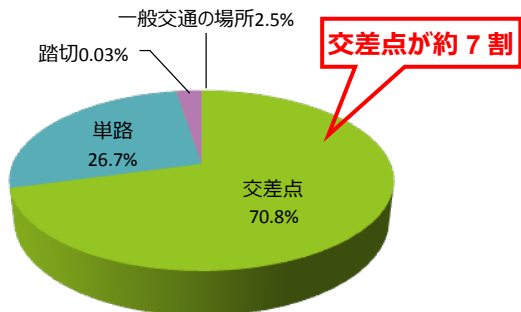


[出典] 全国：警察庁 HP

新潟県：新潟県警察 HP

新潟市：交通年鑑（新潟県警察本部）

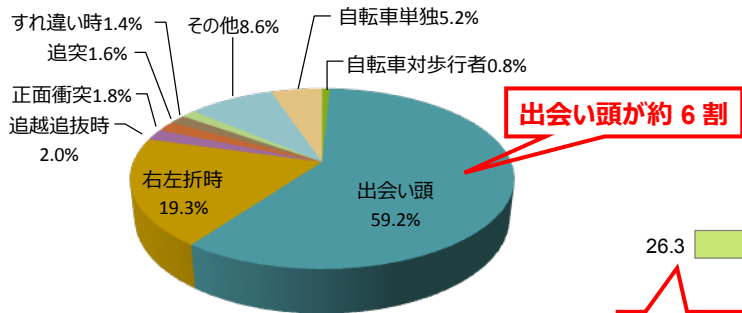
図 2-8 全事故に占める自転車事故の割合



※「一般交通の場所」とは、「道路法に定める道路」「道路運送法に定める自動車道」以外の場所で、不特定多数の人車が自由に通行することができる場所のことをいう（主に私道や農道など）。

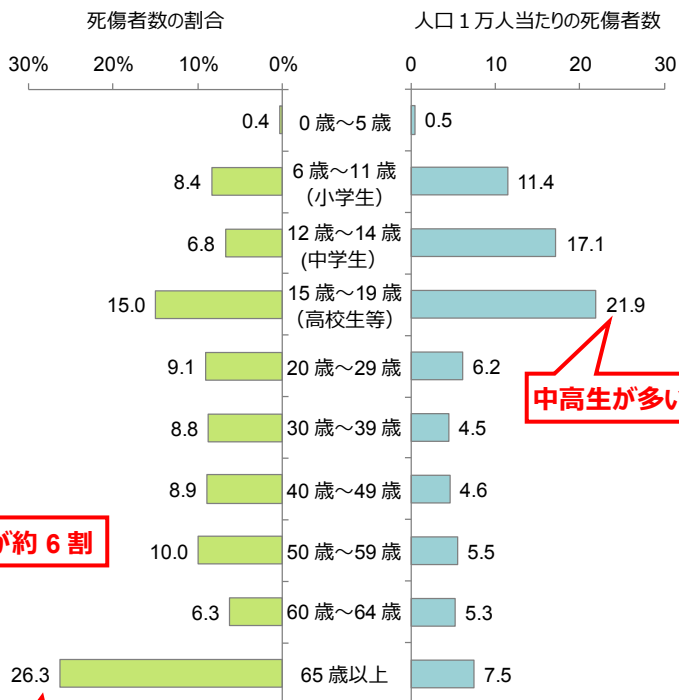
[出典] 新潟県警察資料（H19～H23）

図 2-9 事故の発生場所



[出典] 新潟県警察資料（H19～H23）

図 2-10 事故類型



[出典] 事故：H24 交通年鑑（新潟県警察本部）

人口：住民基本台帳(H24.10)

図 2-11 年齢別の事故発生状況



④ 放置自転車撤去台数の推移

- ・ 放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが大きく減少していない。

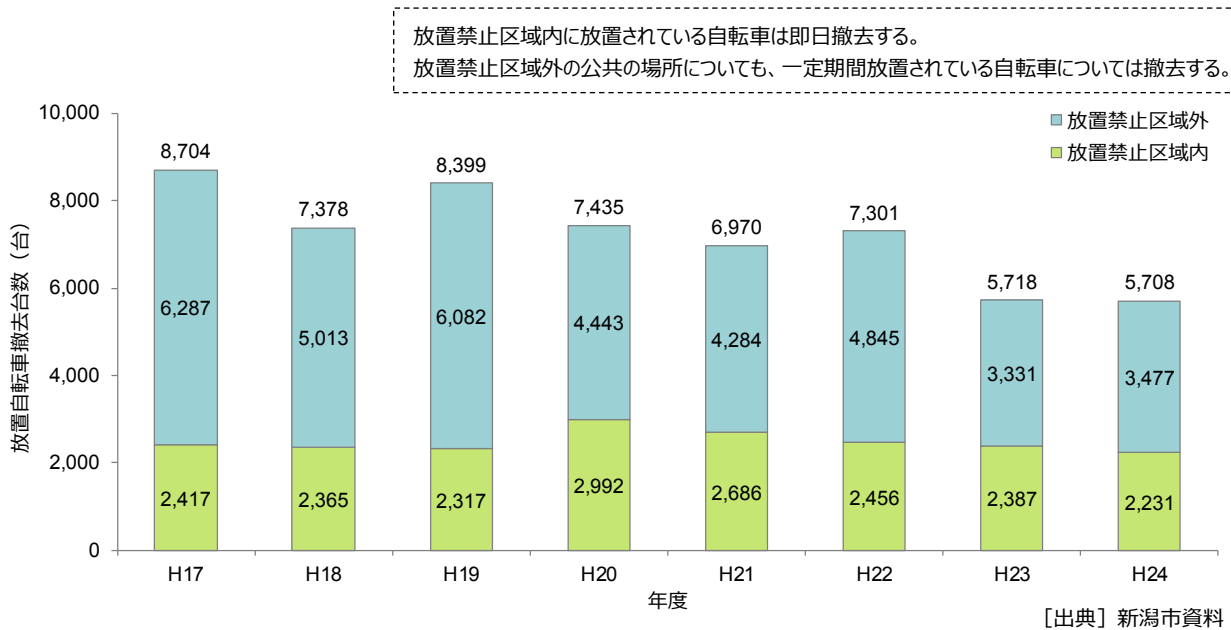
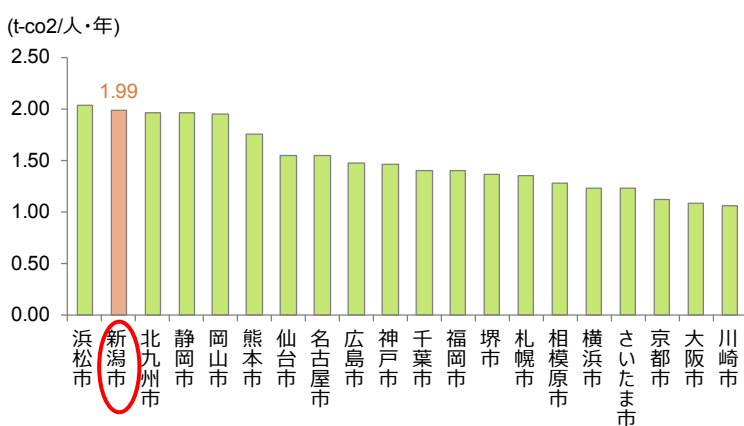


図 2-12 放置自転車撤去台数の推移

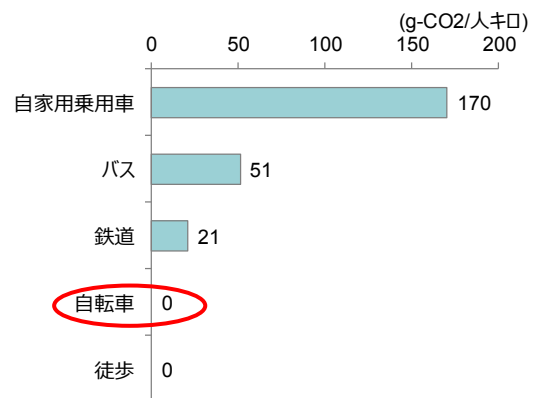
⑤ 新潟市 CO₂ 排出量 (運輸部門)

- ・ 新潟市の人口 1 人あたりの CO₂ 排出量は、政令市の中でワーストの第 2 位。
- ・ 自転車は、環境に優しい交通手段であり自転車利用への転換により、CO₂ 排出量削減が期待される。



[出典] 新潟市地球温暖化対策実行計画 (地域推進版) ー 環境モデル都市アクションプラン (H22 推計値)

図 2-13 政令指定都市一人当たり二酸化炭素排出量 (運輸部門)



[出典] 国土交通省輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (旅客) (2011 年度)

図 2-14 CO₂ 排出量の比較



⑥駐輪場利用状況及び路上駐輪の状況

- 新潟駅周辺、万代・古町地区には、駐輪場が整備されているが、目的地から離れるほど利用者が少ない状況にある。
- 放置禁止区域（新潟駅万代口周辺）にもかかわらず、広い範囲にわたって路上駐輪が常態化しており、特に、放置禁止区域に隣接する万代地区周辺に路上駐輪が集中している。
- 路上駐輪は買い物客の短時間利用と、通勤・通学利用の長時間利用が混在している。
- JR各駅ともに駅周辺に無料の駐輪場が整備されており、駐輪場の容量が不足している駅については、路上駐輪が見られる。また、各駅ともに駐輪場内に乗り捨て自転車が見られる。

■路上駐輪台数調査結果

- ・万代地区、古町地区ともに商業施設や商店街付近で路上駐輪台数が多い。

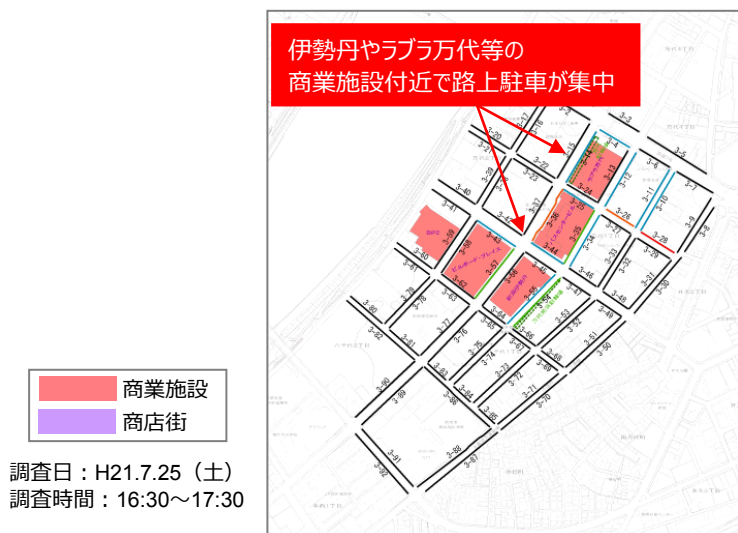


図 2-15 万代地区路上調査結果

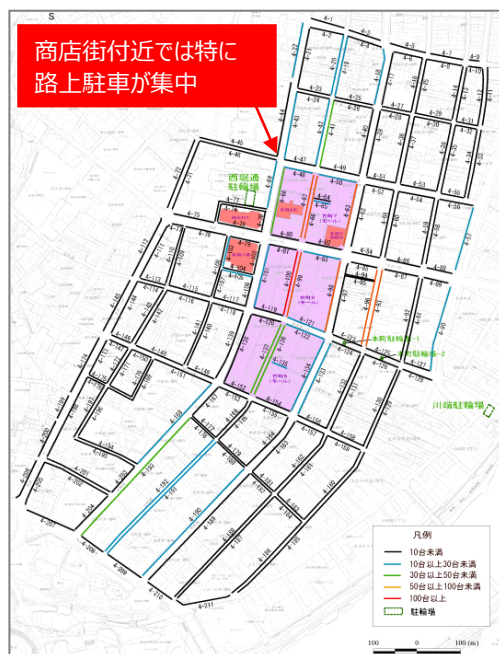


図 2-16 古町地区路上調査結果

■駐輪場利用状況調査結果

- ・中心地から離れた川端町自転車等駐車場では、駐車割合が6%と低い。

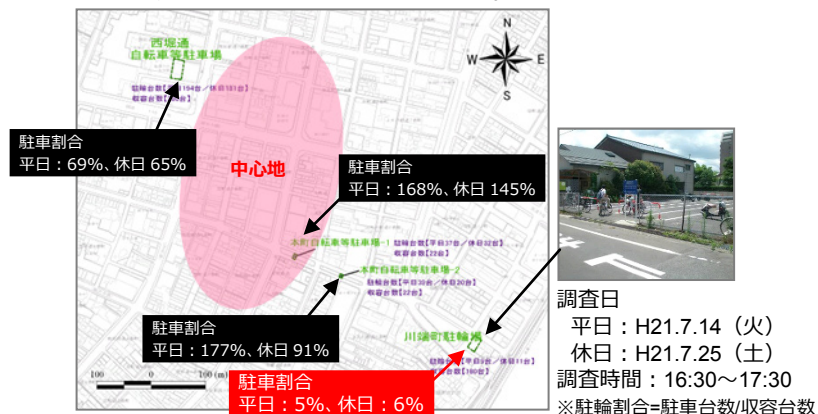


図 2-17 古町地区駐輪場調査結果

■JR 駅別路上駐輪台数調査結果

- ・白山駅では、駅前自転車等駐車場の駐車割合が135%と溢れており、周辺への路上駐輪が多い。

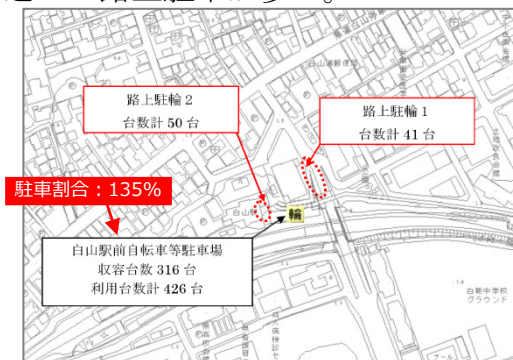


図 2-18 白山駅路上駐輪調査結果



(2) 市民アンケートにみる自転車利用の状況

- 「買い物などの日常生活」での利用が約6割を占めている。
- 自転車を利用する一回当たりの距離は約7割の人が3km以内。
- 自転車を利用する人の約8割がヒヤリ体験をしている。
- 自転車ルール認知度は高くなっているが、順守率は低い傾向となっている。
- 今後、自転車に関する取り組みでは、約5割の方が「自転車走行空間の整備」と回答しており、次いで約3割の方が「マナー、ルールの啓発」を求めている。

①自転車の利用目的

- ・利用目的は、「買い物などの日常生活」が約6割と最も多い。

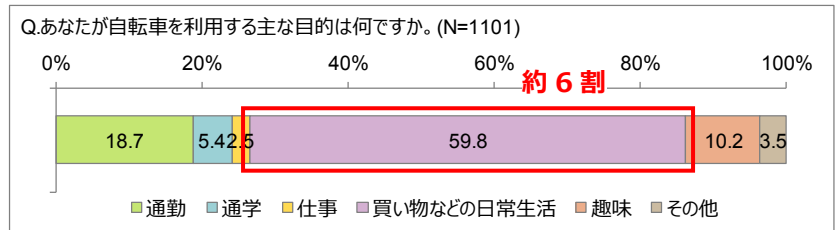


図 2-19 自転車の利用目的

[出典] H21 市民アンケート

②自転車の利用距離

- ・自転車を利用する一回あたりの距離は、約7割の人が3km以内である。
- ・5km以上の各区をまたぐ長距離利用もみられる。

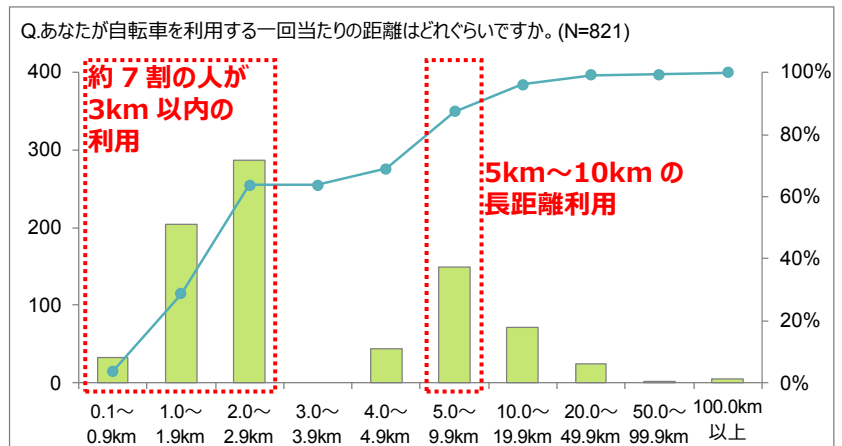


図 2-20 自転車の利用距離

[出典] H21 市民アンケート

③自転車のヒヤリ体験

- ・自転車で何らかのヒヤリ体験をした人は、約8割と多い。

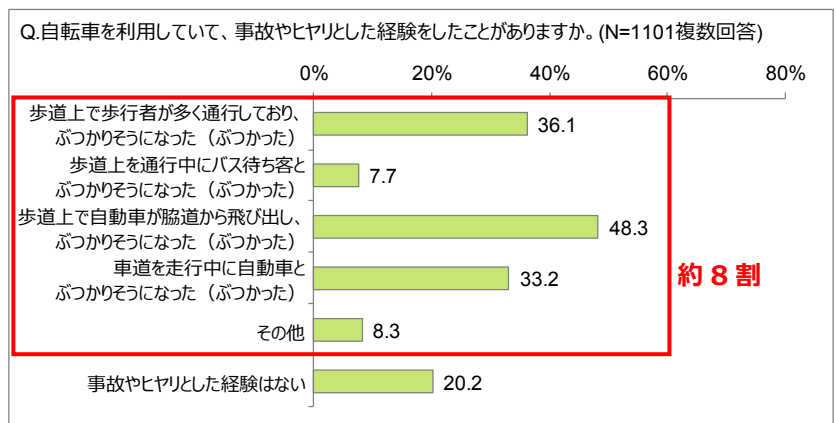


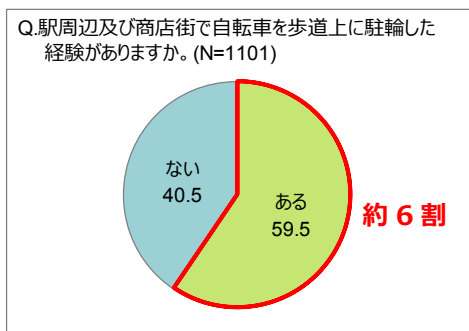
図 2-21 自転車のヒヤリ体験

[出典] H21 市民アンケート



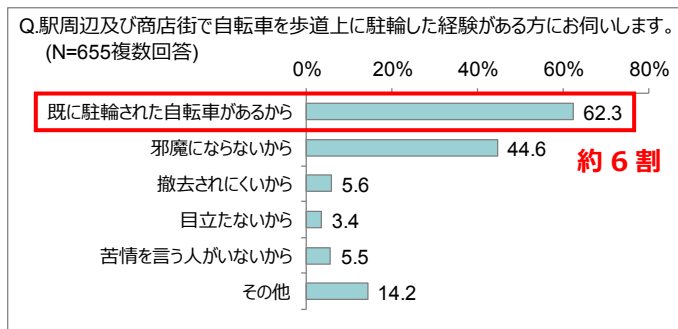
④路上駐輪の経験・選んだ理由

・路上駐輪は、約6割の方が経験しており、路上駐輪場所を選んだ理由は、約6割の方が「既に放置された自転車があるから」と回答している。



[出典] H21 市民アンケート

図 2-22 路上駐輪の経験

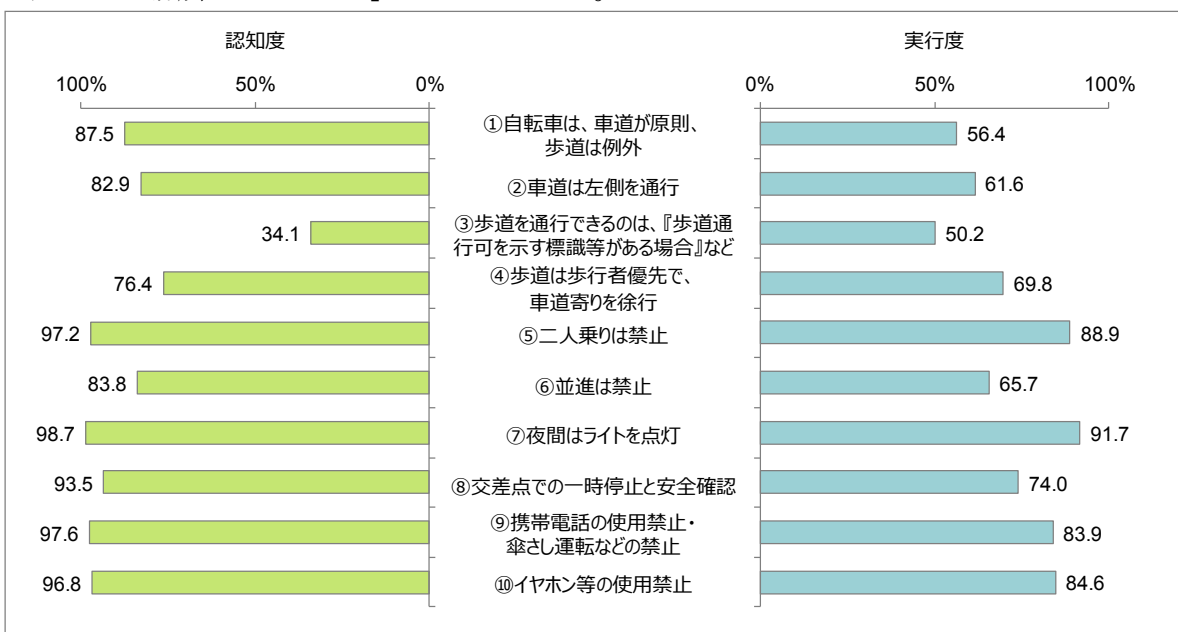


[出典] H21 市民アンケート

図 2-23 路上駐輪の理由

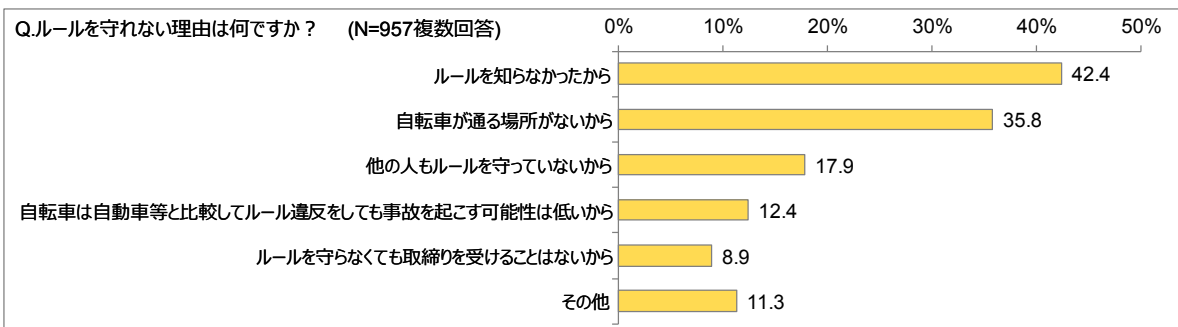
⑤自転車利用ルール

・全体的に自転車ルールの認知度は高くなっているが、実行度が低い傾向となっている。
 ・ルールを守れない理由としては「ルールを知らなかったから」が最も多く、次いで「自転車が通る場所がないから」となっている。



[出典] H24 新潟市中央区白山・関屋地区 高校生アンケート調査 (新潟国道事務所)

図 2-24 自転車ルールの認知度と実行度



[出典] H24 新潟市中央区白山・関屋地区 高校生アンケート調査 (新潟国道事務所)

図 2-25 自転車ルールを守れない理由



⑥今後の自転車の取り組み

- ・今後の取り組みでは、「自転車走行空間の整備」が約5割と最も多く、次いで約3割の方が「マナー、ルールの啓発」を求めている。

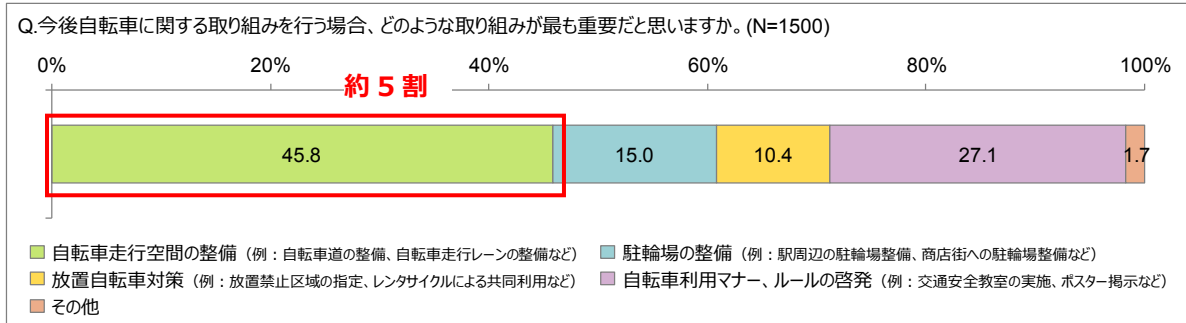


図 2-26 今後の自転車の取り組み

[出典] H21 市民アンケート