

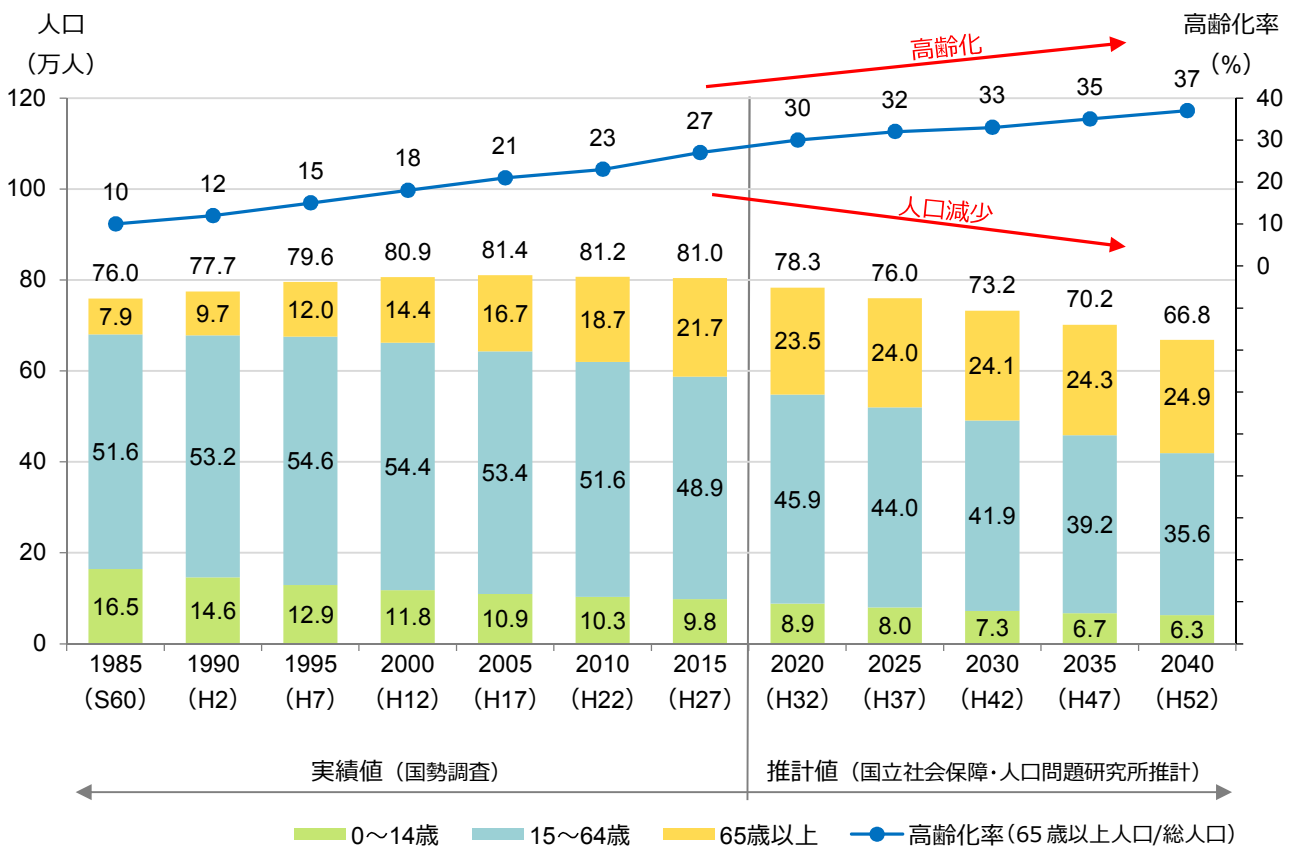


第2章 新潟市における自転車を取り巻く現状

- 人口減少、少子・超高齢社会が到来し、交通弱者への対応や健康寿命の延伸が必要
- 主な交通手段では、自動車が約71%、自転車が約8%であり、自動車の依存度が高い
- 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1位
- 自転車事故件数は減少傾向にあるが、依然として事故が多発
- 自転車事故の多くは交差点で発生しており、高齢者、中高生の事故が多発

(1) 人口推移

- 本市の人口は、平成17年の81.4万人をピークとして減少に転じ、平成52年には66.8万人と推計されている。
- 高齢化人口（65歳以上の人口）は増加を続け、平成27年の約27%から平成52年には約37%に達すると見込まれている。
- 人口減少、少子・超高齢社会の到来により、交通弱者への対応が喫緊の課題となっている。



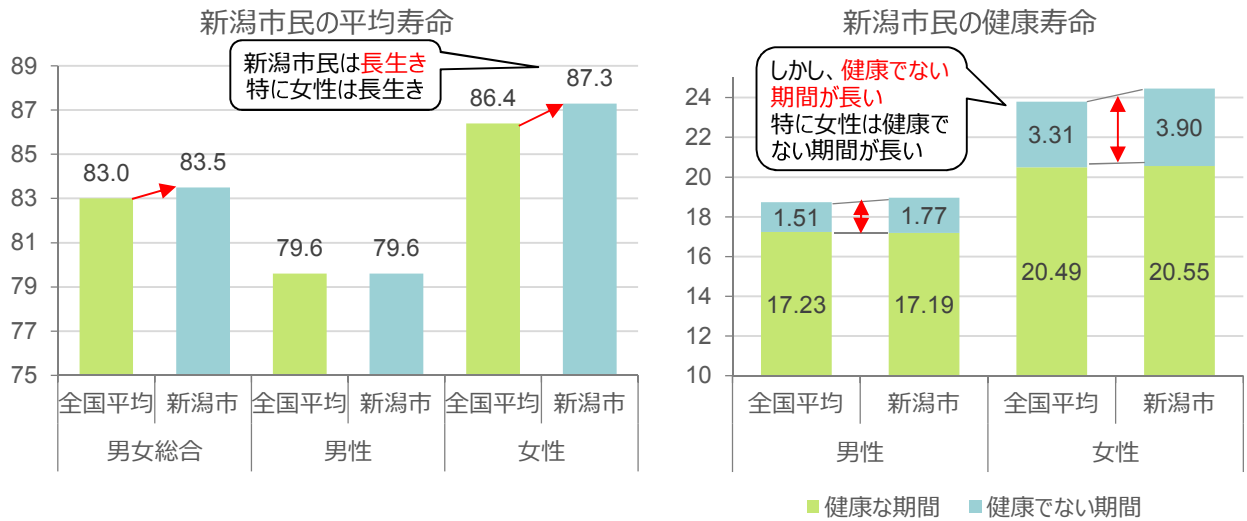
[出典] 国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-1 新潟市の人口推移と将来推計



(2) 健康寿命

- 本市の平均寿命は、全国平均を上回っているが、健康でない期間が長い。



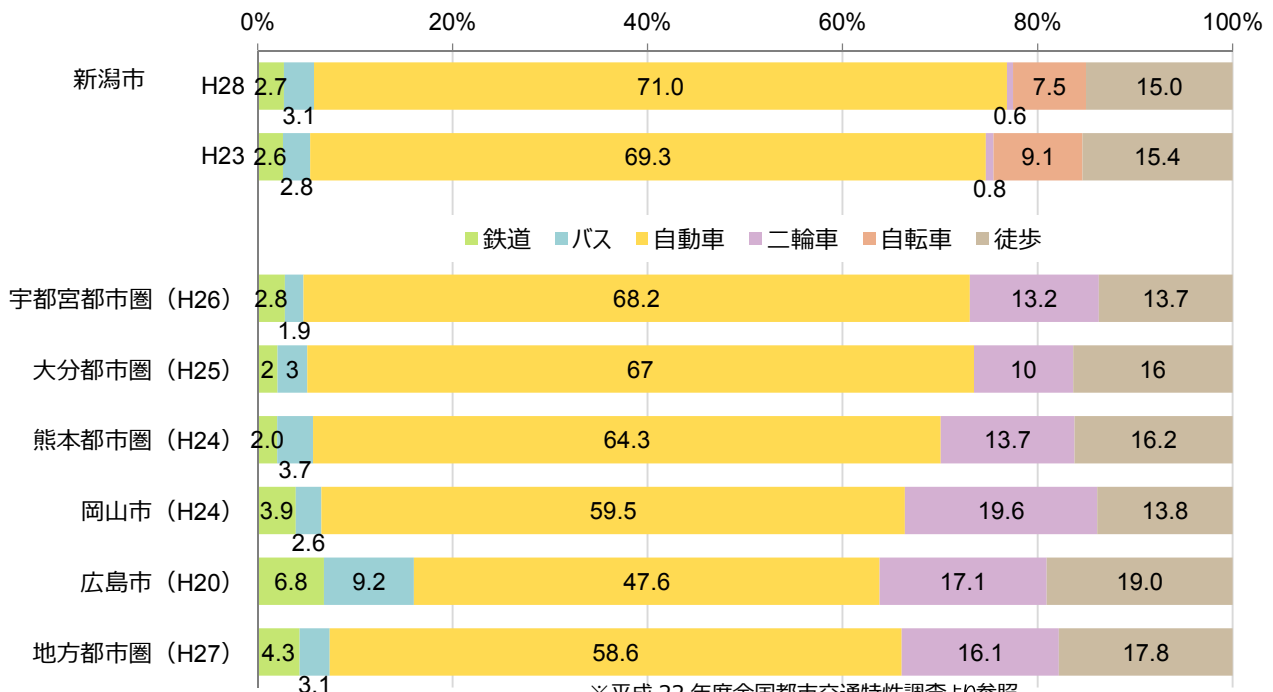
※男女総合は男性と女性の平均値
 [出典] 平成22年市区町村別生命表 (厚生労働省)

※65歳時点の平均余命年数のうち、日常生活が自立している期間(年数)と自立していない期間(年数)を表す
 [出典] 新潟市健康づくり推進基本計画 (第2次) H26.4.1~H31.3.31(平成22年確定数値による)

図 2-2 新潟市民の健康寿命

(3) 交通手段分担率^{※1}

- 本市の自動車分担率は、約71%と高く、H23と比較して1.7%増加
- 自転車分担率は、約8%と低く、H23と比較して1.6%減少
- 年齢階層別にみると、高齢者の自動車分担率の増加率が高い。
- 区別にみると、都心部(中央区)の自転車分担率が高い。

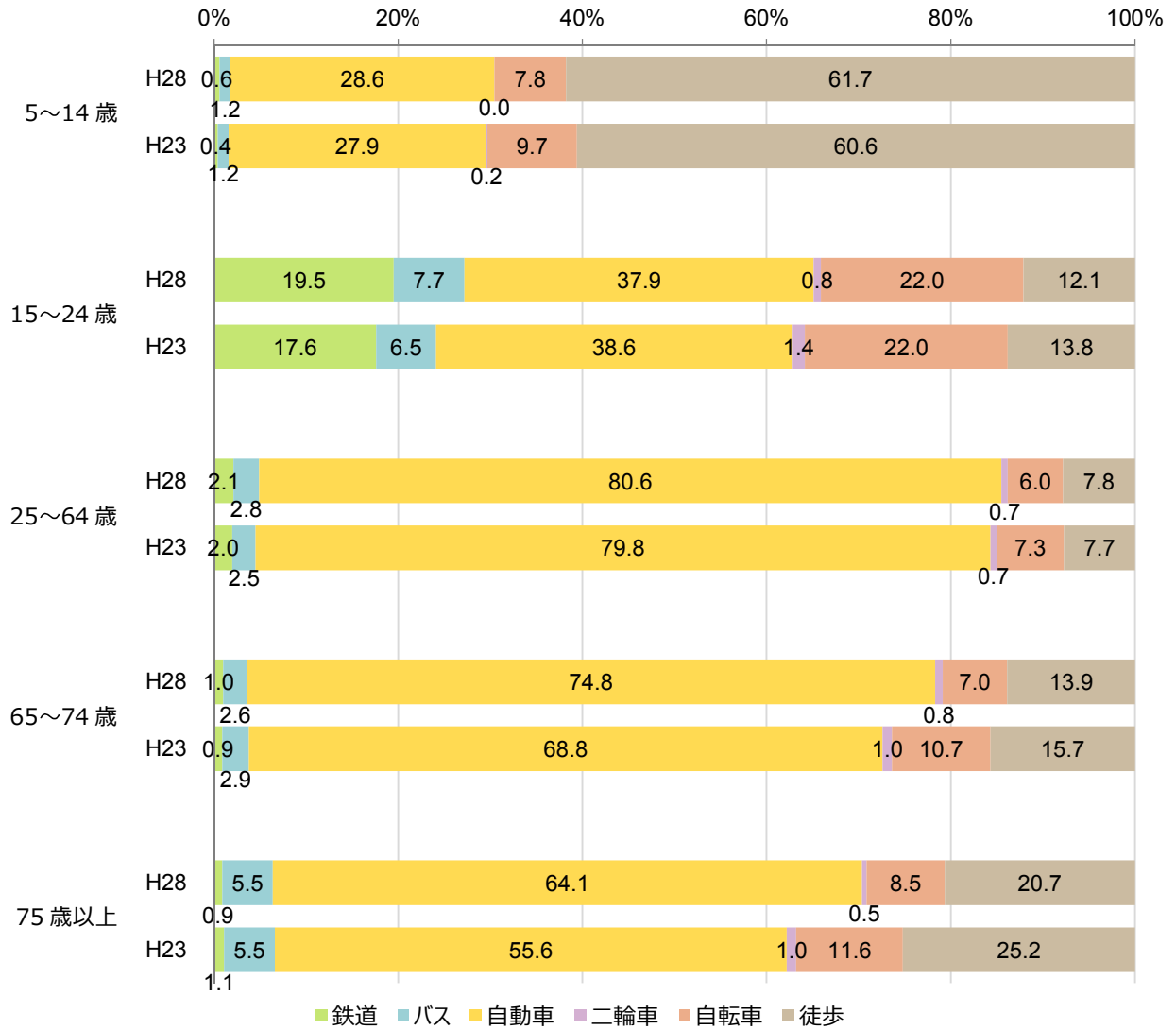


※平成22年度全国都市交通特性調査より参照
 ※他都市の代表交通手段構成における二輪車は、自転車と二輪車の合計値

図 2-3 新潟市と他都市の交通手段分担率

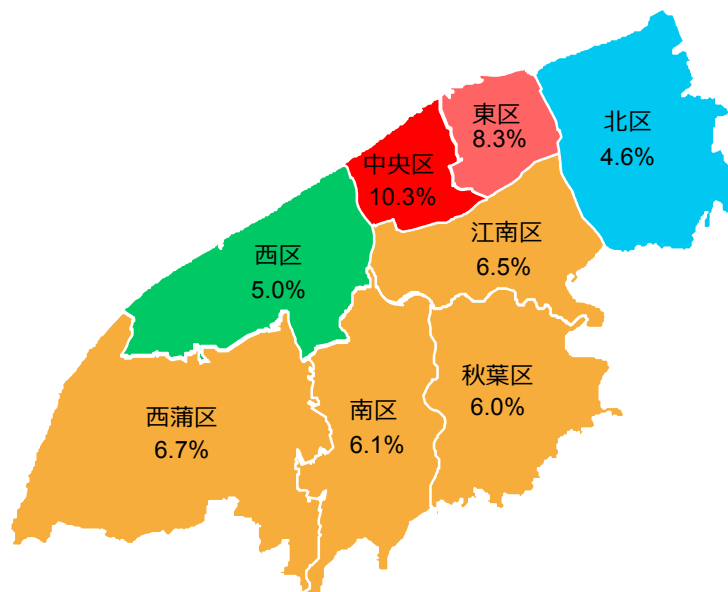
[出典] 新潟市都市交通特性調査

※1 参考資料(7)用語解説集(P.参-28)参照



[出典] 新潟市都市交通特性調査

図 2-4 年度 年齢階層別の交通手段分担率



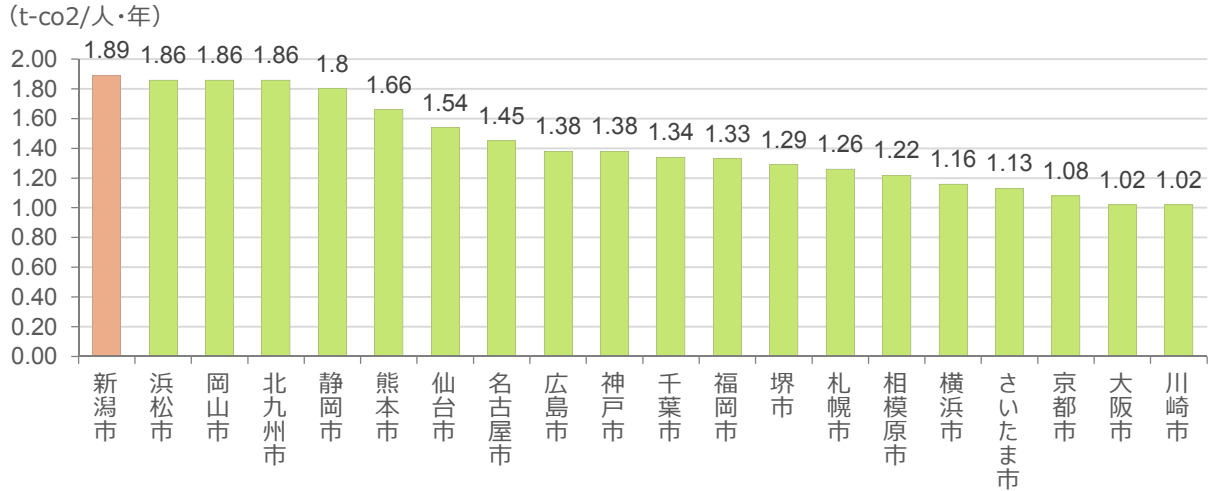
[出典] 新潟市都市交通特性調査

図 2-5 新潟市区別の自転車分担率



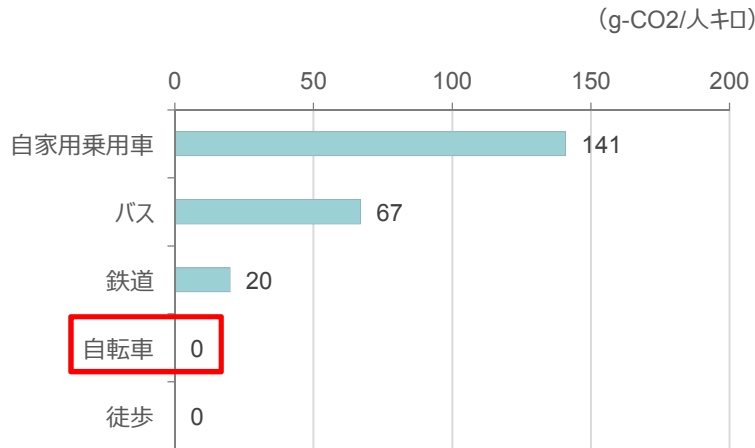
(4) 新潟市 CO₂ 排出量 (運輸部門) ※2

- 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 1 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] : H26 年度 運輸部門 CO₂ 排出量推計データ

図 2-6 政令指定都市一人当たり二酸化炭素 (CO₂) 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) (H28 年度)

図 2-7 CO₂ 排出量の比較

※2 参考資料 (7) 用語解説集 (P.参-29) 参照



(5) 自転車事故

- 自転車事故は減少傾向にあるが、平成29年では、自転車が関与する交通事故が275件発生し、1名の方が亡くなっている。
- 発生場所は交差点部が約7割を占め、発生形態では出会い頭や右左折時が多い。
- 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。

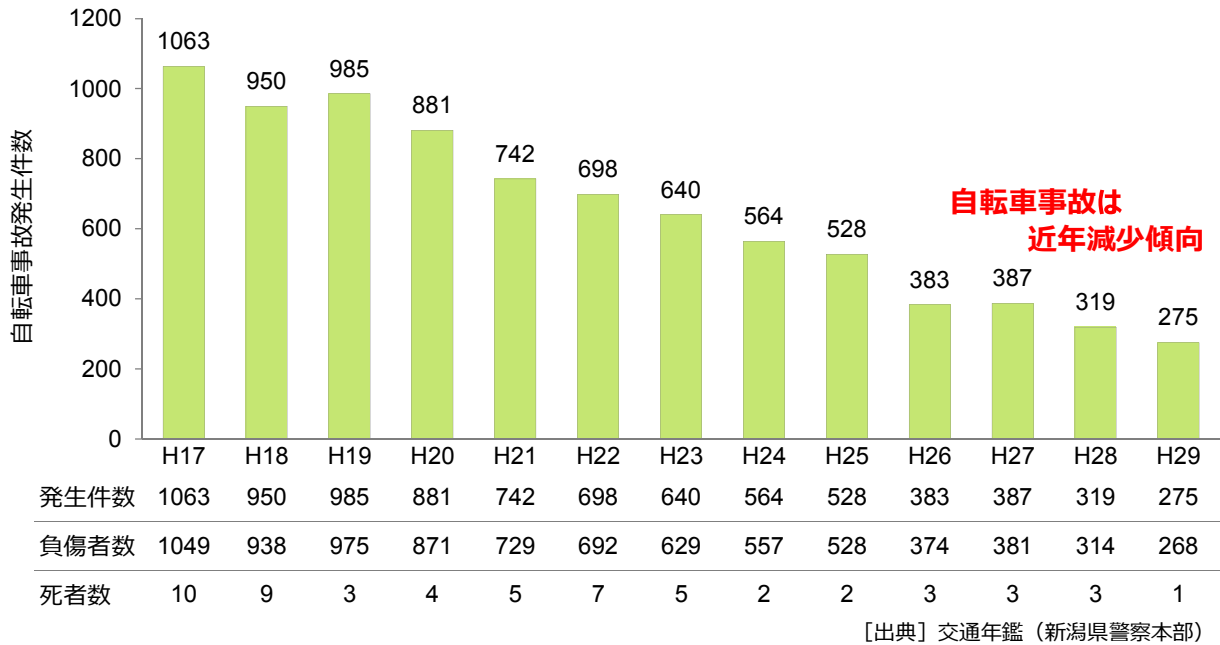


図 2-8 新潟市の自転車に関する事故の推移

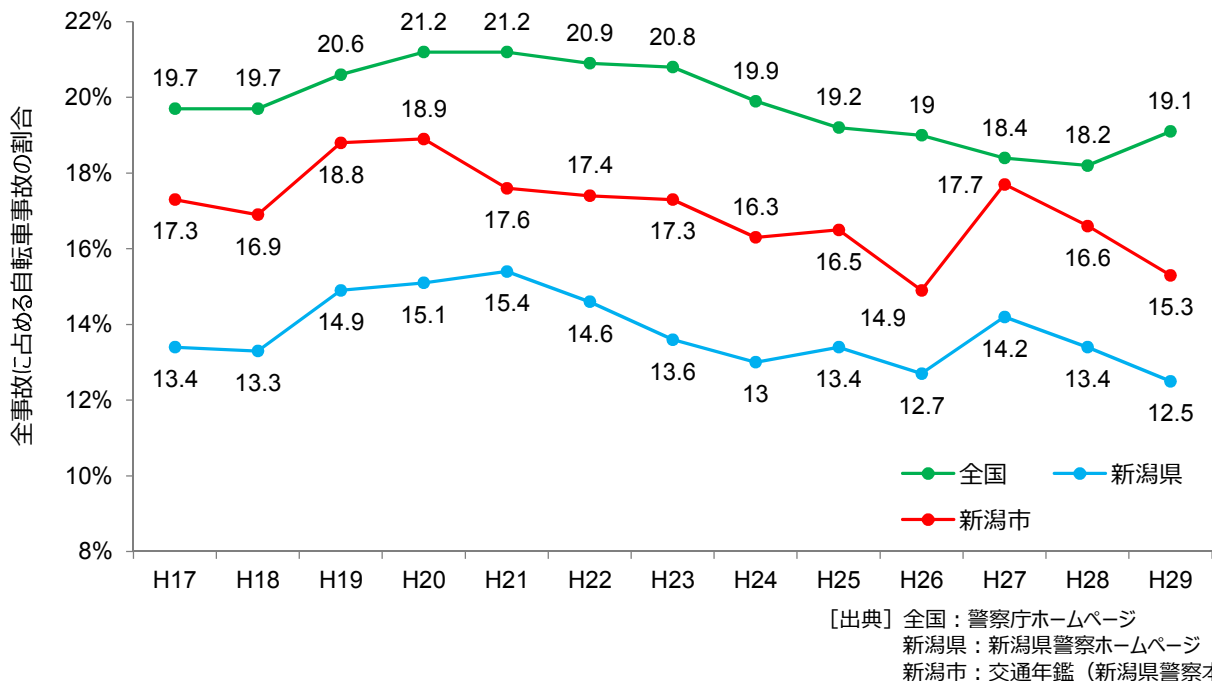


図 2-9 全事故に占める自転車事故の割合

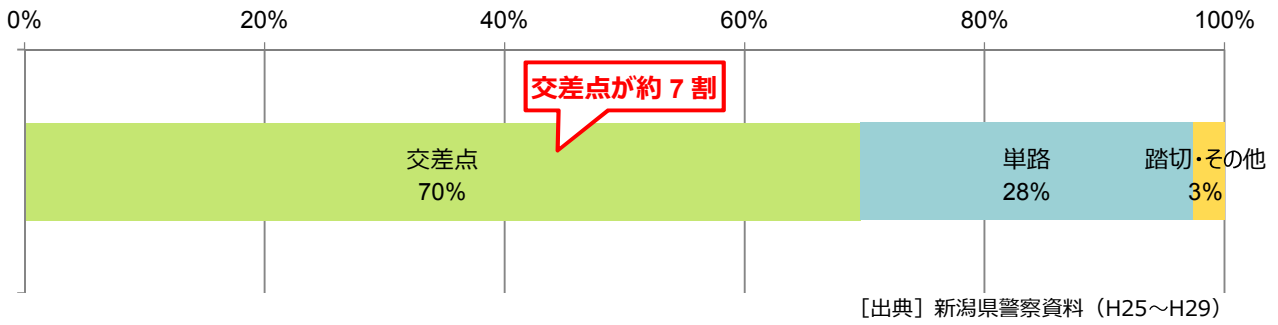


図 2-10 事故の発生場所

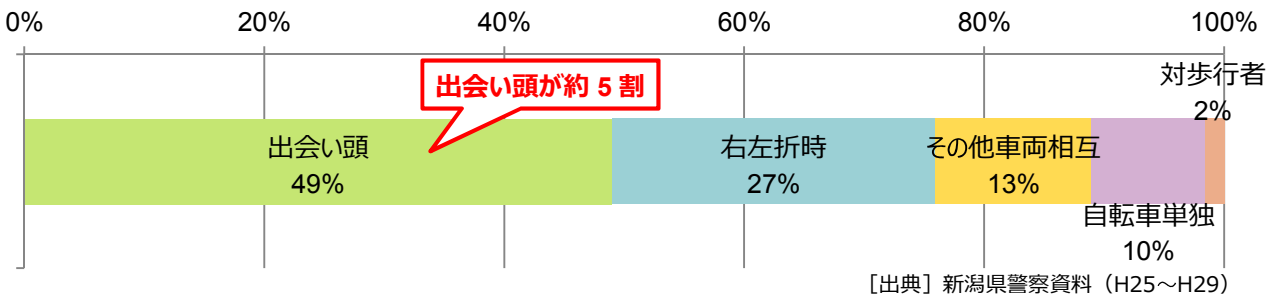


図 2-11 事故類型

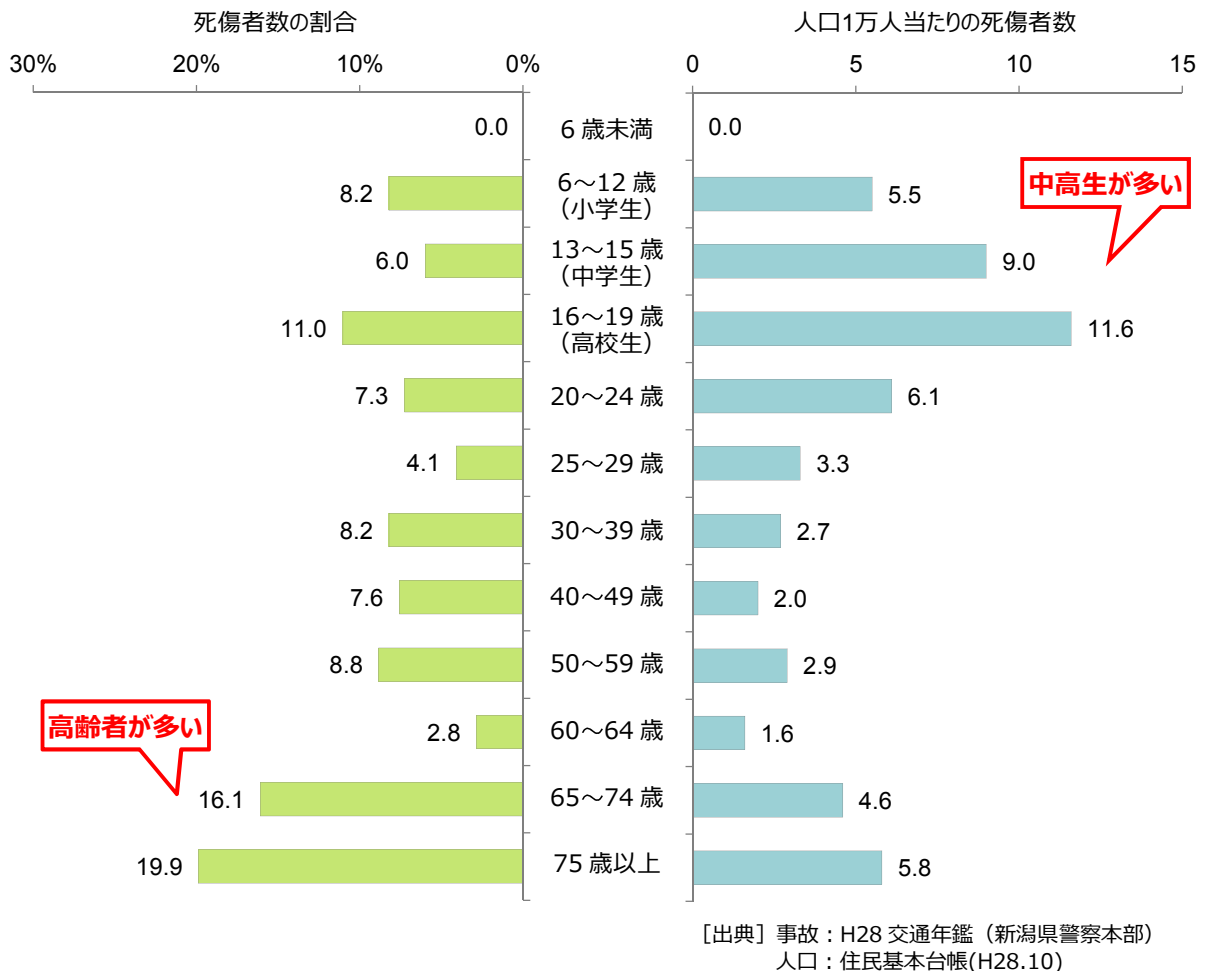


図 2-12 年齢別の事故発生状況