



## 第2章 自転車を取り巻く現状

### (1) 自転車の特性・メリット

#### 1) 近距離移動における利便性

自転車は、5km 程度の短距離移動では、他の交通手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段です。

バスや鉄道のように出発地、目的地が制限されず、自動車と同様に自由に選択できます。

自動車、バス、鉄道などの移動と異なり、料金がかかりません。(自転車に乗れば、誰もが利用できます)

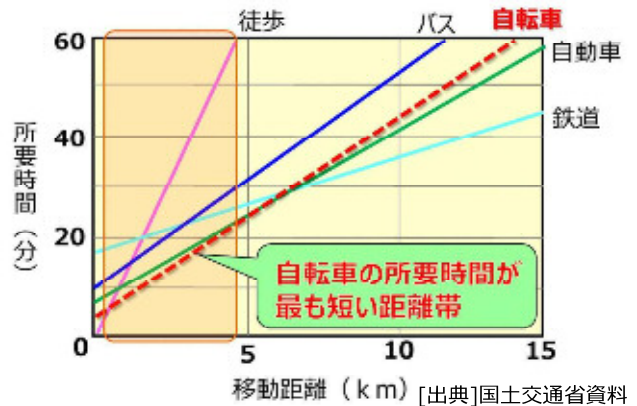
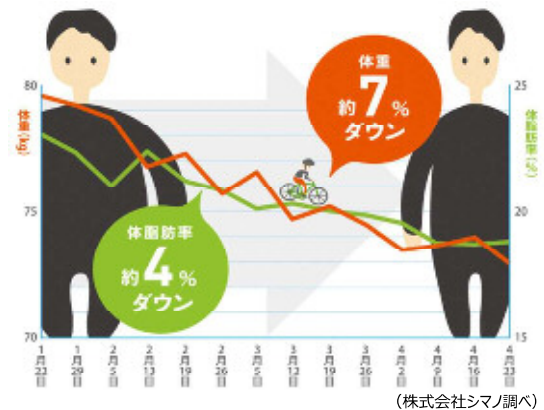


図 2-1 交通手段の特性

#### 2) 健康増進に貢献

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力・筋力の維持・増進に役立ちます。また、自転車通勤は、安静時の6.8倍の運動強度であるとされています。3か月間の自転車通勤により、体重が7%減(約6kg減)、体脂肪率が4%減という調査結果もあります。

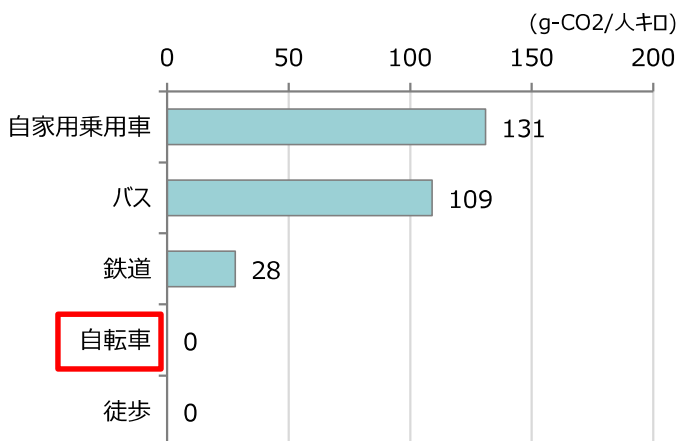


[出典]自転車通勤導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会)

図 2-2 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

#### 3) 環境に優しい交通手段

自転車は環境に優しい交通手段であり、自転車活用への転換によりCO<sub>2</sub>排出量<sup>※2</sup>削減が期待されます。

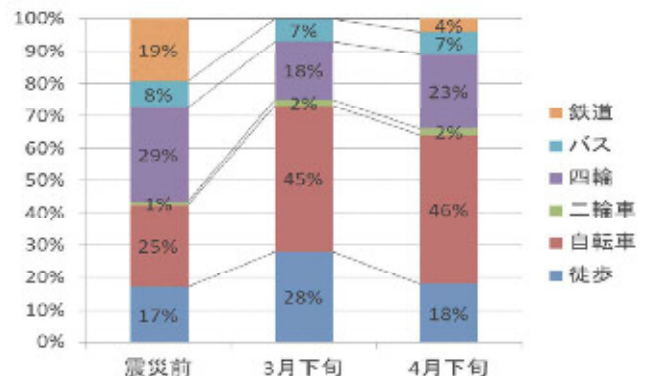


[出典]輸送量あたりの二酸化炭素の排出量[旅客](R2年度)(国土交通省)

図 2-3 CO<sub>2</sub> 排出量の比較

#### 4) 地震等の災害時の有効性

東日本大震災発生後、多くの交通機関が被災する中、燃料や動力を必要としない自転車が交通手段として活躍しました。被災時の帰宅だけに限らず、避難所生活での移動手段としても有効であることが実証されています。



[出典]2011年度復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査(国土交通省)

図 2-4 東日本大震災における震災前後の交通行動変化(仙台中心部)

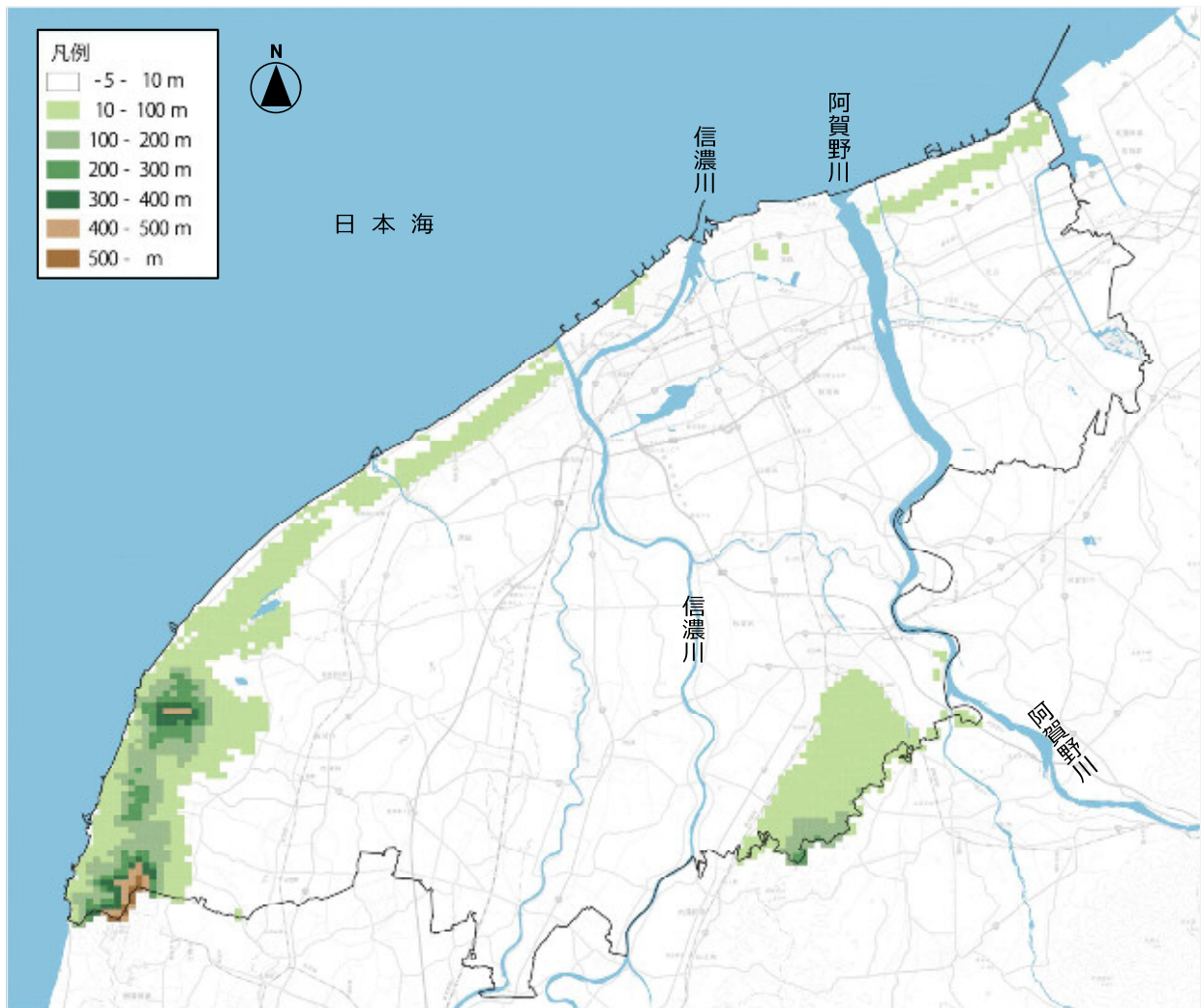
※2 参考資料 (5)用語解説集 P102参照



## (2) 地域特性・交通特性

### 1) 新潟市の地形

- 新潟市内は海側の砂丘部など高低差が大きいエリアもあるが、標高10m未満のおおむね平坦な地形が広範囲に広がっていることから、比較的自転車の利用しやすい地形となっており、越後平野や日本海、信濃川、阿賀野川などの風景を身近に感じることができます。また、市の南西部の山々は、起伏を利用した自転車イベントに活用されています。



[出典] 標高・傾斜度 5次メッシュデータ (国土数値情報)

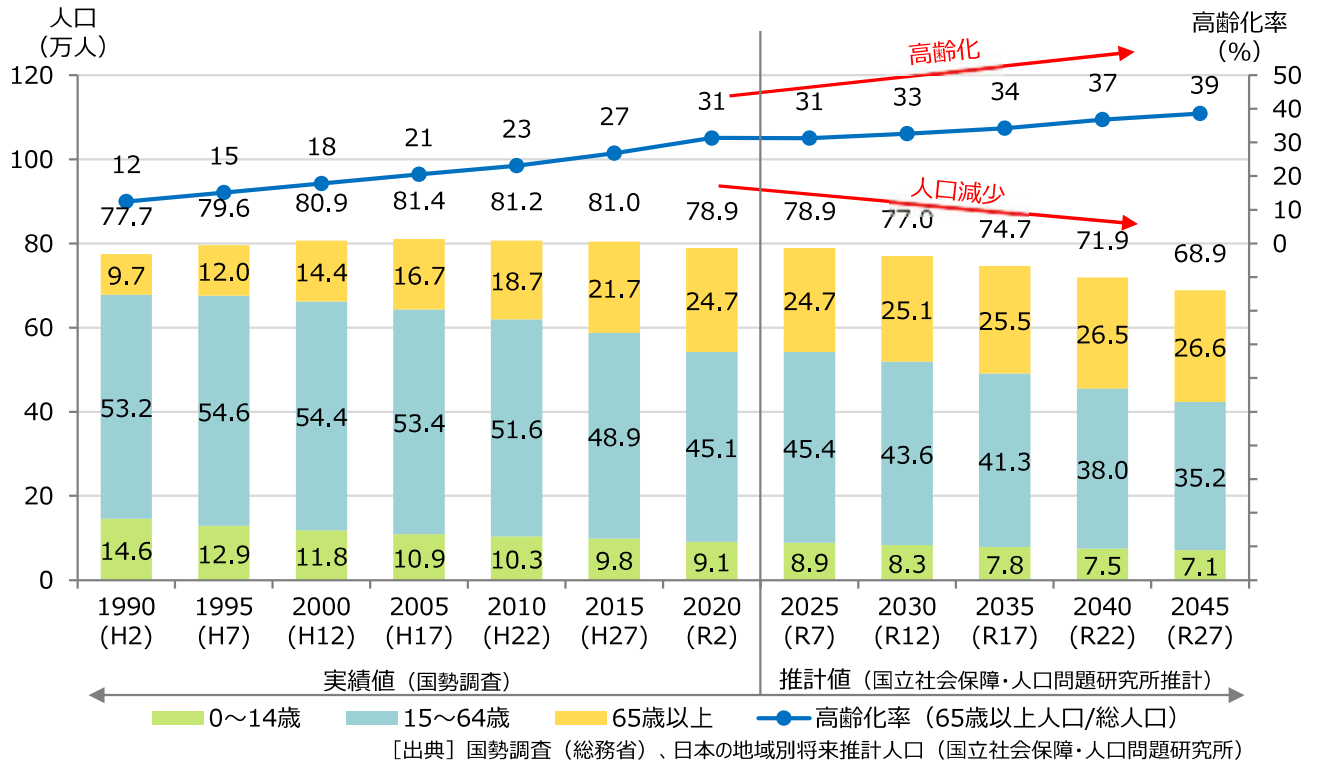
図 2-5 新潟市の地形図 (標高 10m 以上を着色)





## 2) 人口推移

- 本市の人口は、H17年の81.4万人をピークとして減少に転じ、R27年には68.9万人と推計されています。
- 高齢者人口（65歳以上の人口）は増加を続け、R2年の約31%からR27年には約39%に達すると見込まれています。
- 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ます。

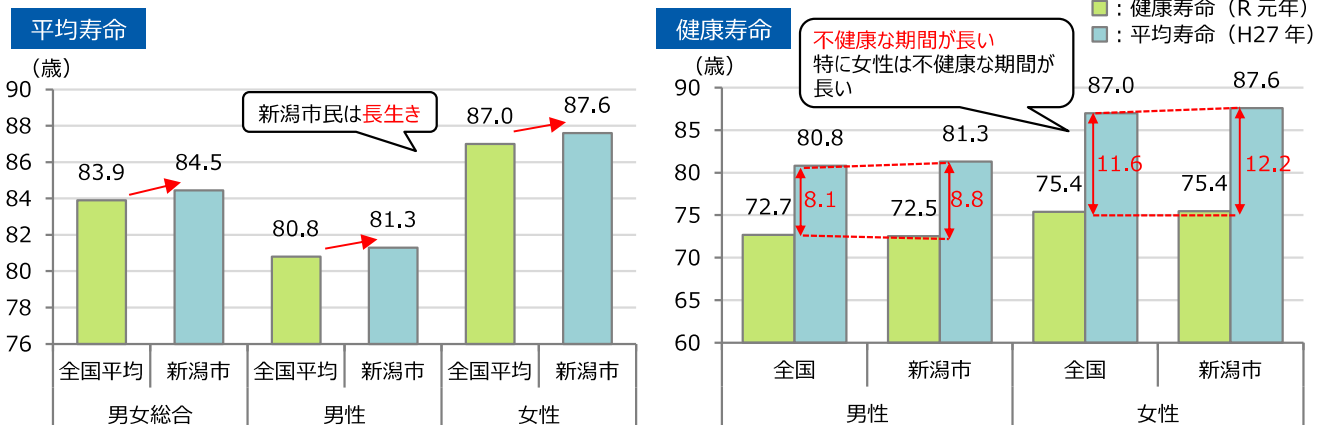


〔出典〕国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-6 新潟市の人口推移と将来推計

## 3) 健康寿命

- 本市の平均寿命は、全国平均を上回っていますが、日常生活に制限のある不健康な期間が長いです。



※男女総合は男性と女性の平均値  
〔出典〕H27年市区町村別生命表（厚生労働省）

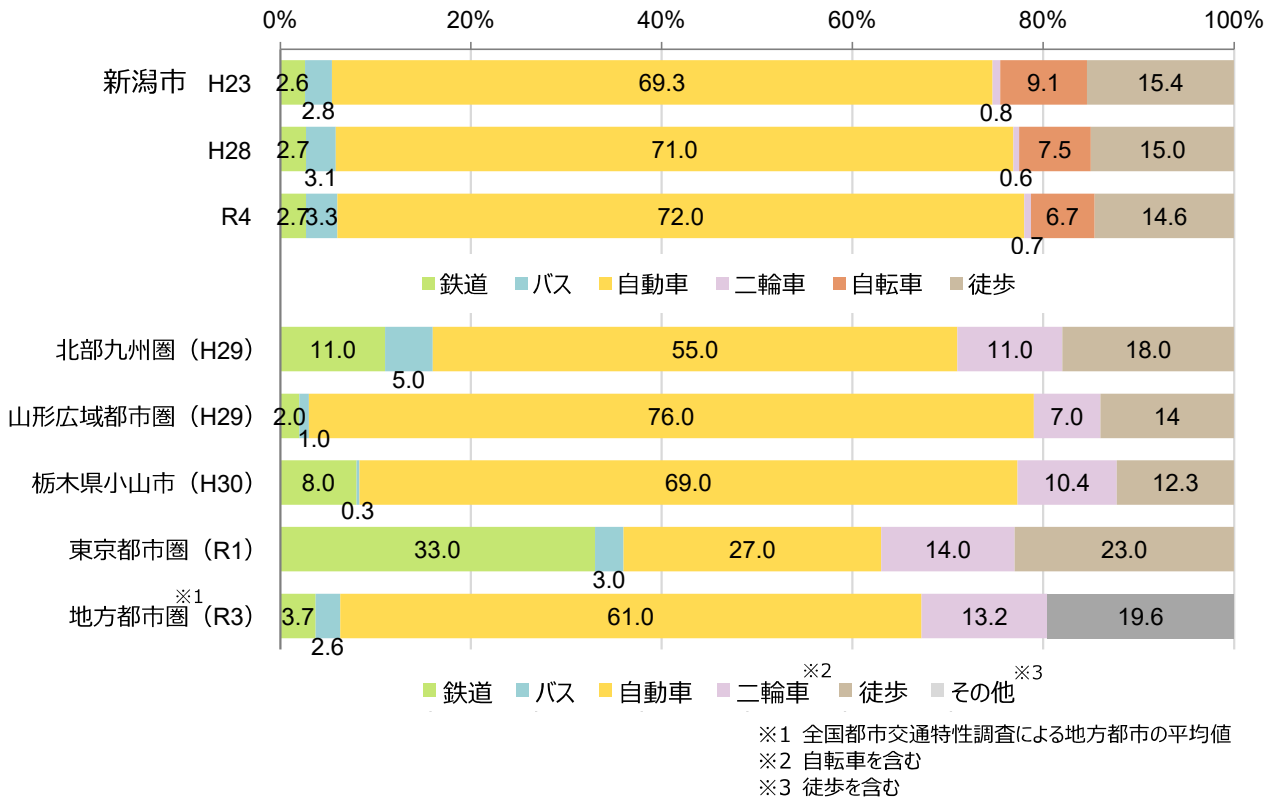
※健康寿命は日常生活に制限のない期間の平均  
〔出典〕健康寿命：健康寿命の算定・評価と延伸可能性の予測に関する研究（厚生労働行政推進調査事業費補助金）  
平均寿命：H27年市区町村別生命表（厚生労働省）

図2-7 新潟市民の平均寿命



#### 4) 交通手段分担率

- ・本市の自動車分担率は72%と高く、H28と比較して1.0ポイント増加しています。
- ・自転車分担率は6.7%と低く、H28と比較して0.8ポイント減少しています。

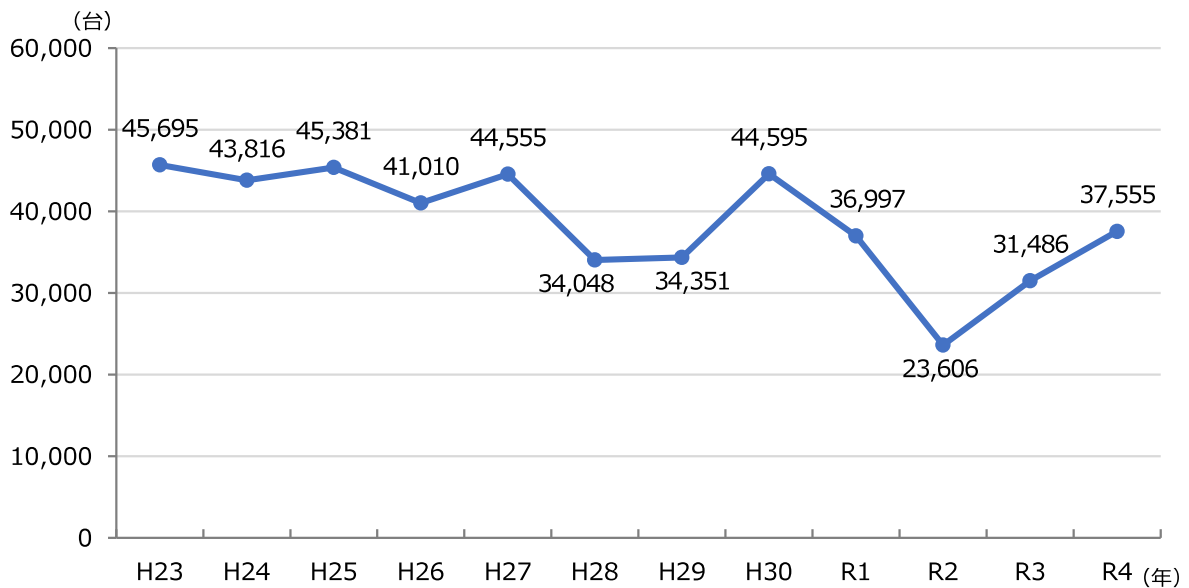


[出典] 新潟市内都市交通特性調査

図 2-8 新潟市と他都市の交通手段分担率

#### 5) 新規自転車防犯登録台数

- ・本市の新規自転車防犯登録台数は減少傾向であり、R4年は37,555台となっています。

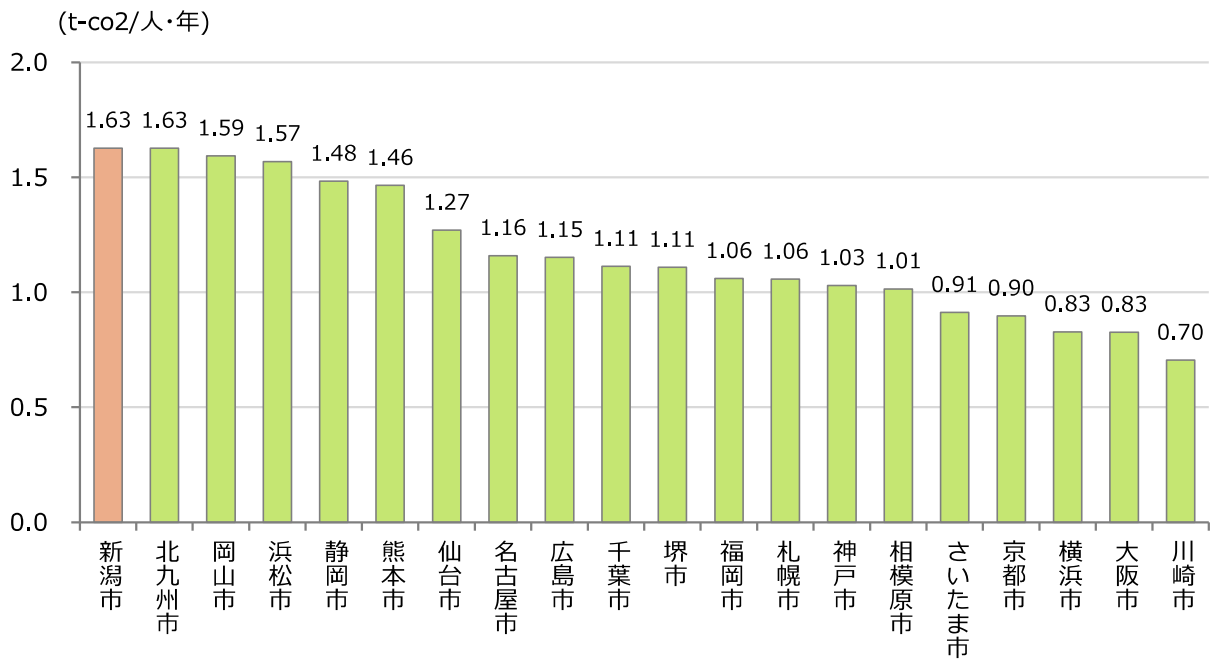


[出典] 新潟県防犯協会提供資料

図 2-9 新潟市の新規自転車防犯登録台数

### 6) 新潟市 CO2 排出量<sup>※2</sup> (運輸部門<sup>※3</sup>)

- 新潟市の人口 1 人あたりの CO<sub>2</sub> 排出量は、政令市の中でワーストの第 1 位です。



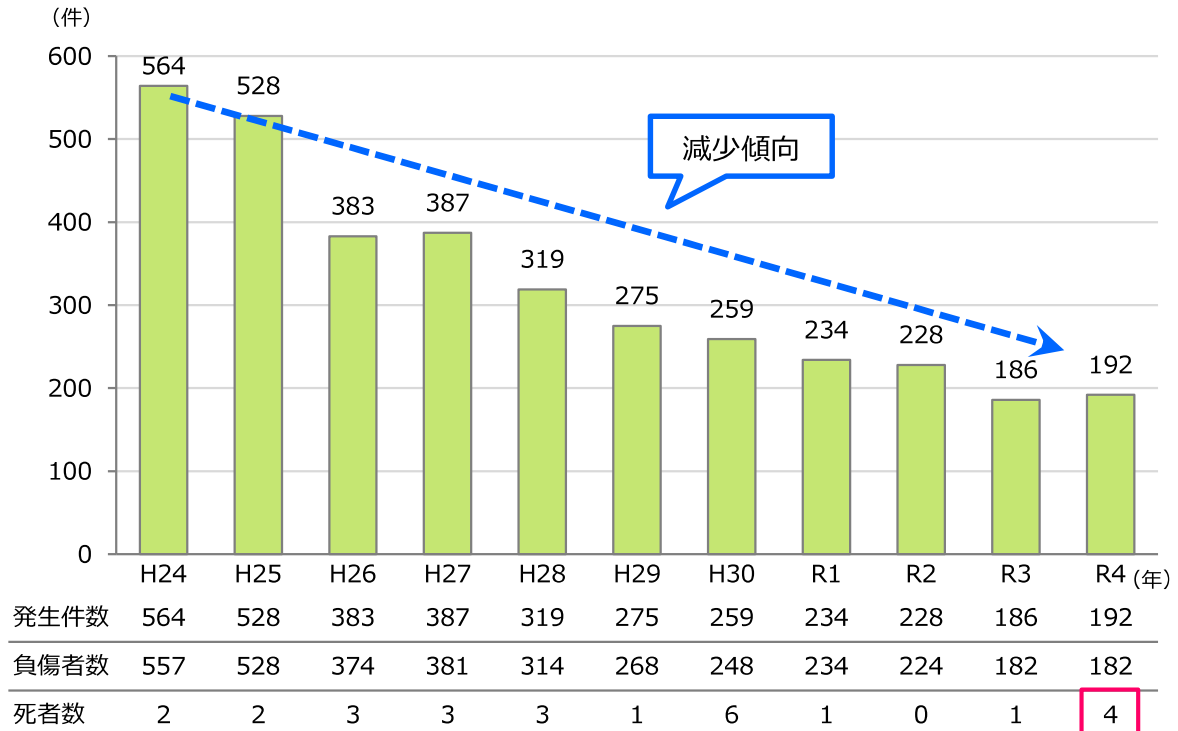
[出典] 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査[R2年](総務省)  
部門別CO<sub>2</sub>排出量の現況推計[R2年度](環境省)

図 2-10 政令指定都市一人あたり CO<sub>2</sub> 排出量 (運輸部門)



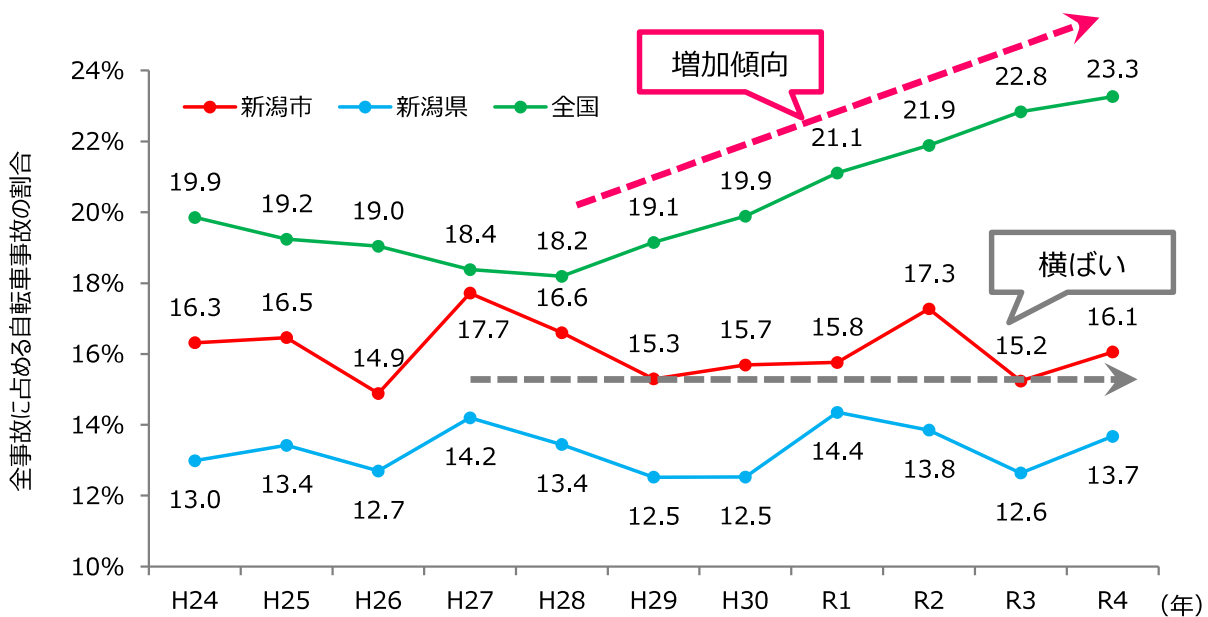
### 7) 自転車事故

- 新潟市の自転車事故は減少傾向にあるものの、令和4年の死者数は4年ぶりに複数人を記録しています。
- 令和4年の自転車死亡事故のうち、2件は転倒・路外逸脱の車両単独の死亡事故です。また、4件のうち3件は65歳以上の高齢者が犠牲となっています。
- 新潟市の全事故における自転車事故の占める割合は横ばい、全国的には増加傾向です。



[出典] 新潟県警察資料

図 2-11 新潟市の自転車に関する死傷事故の推移



[出典] 全国：交通事故の発生状況（警察庁）  
新潟県：交通年鑑（新潟県警察）  
新潟市：新潟県警察資料

図 2-12 全事故に占める自転車事故の割合



- 新潟市の自転車事故の約3割が死亡・重傷事故であり、重傷者数の割合は近年増加傾向です。

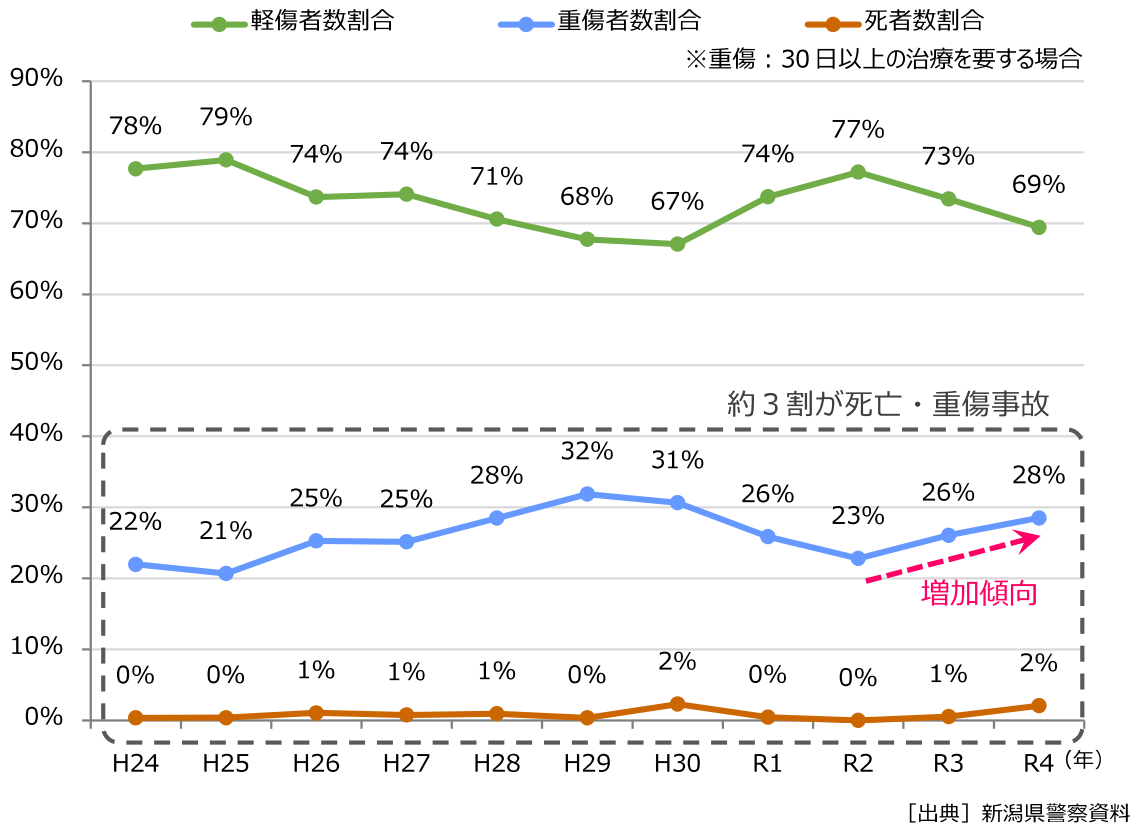
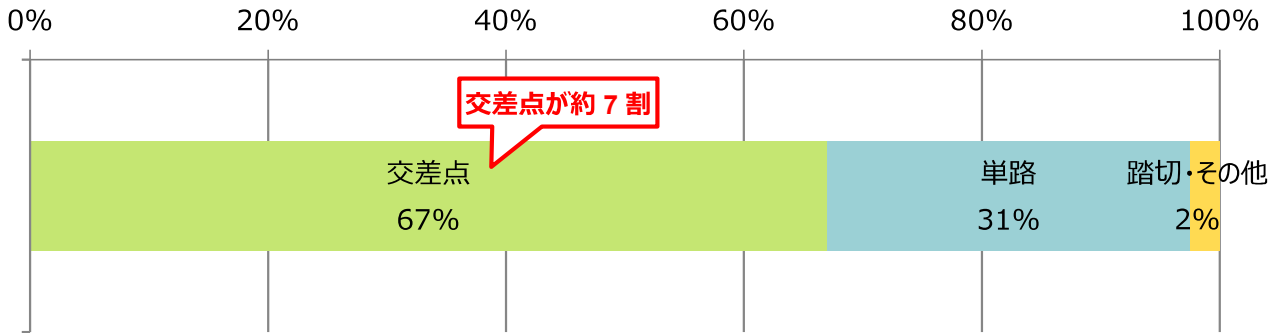


図 2-13 新潟市自転車事故の重傷度別割合

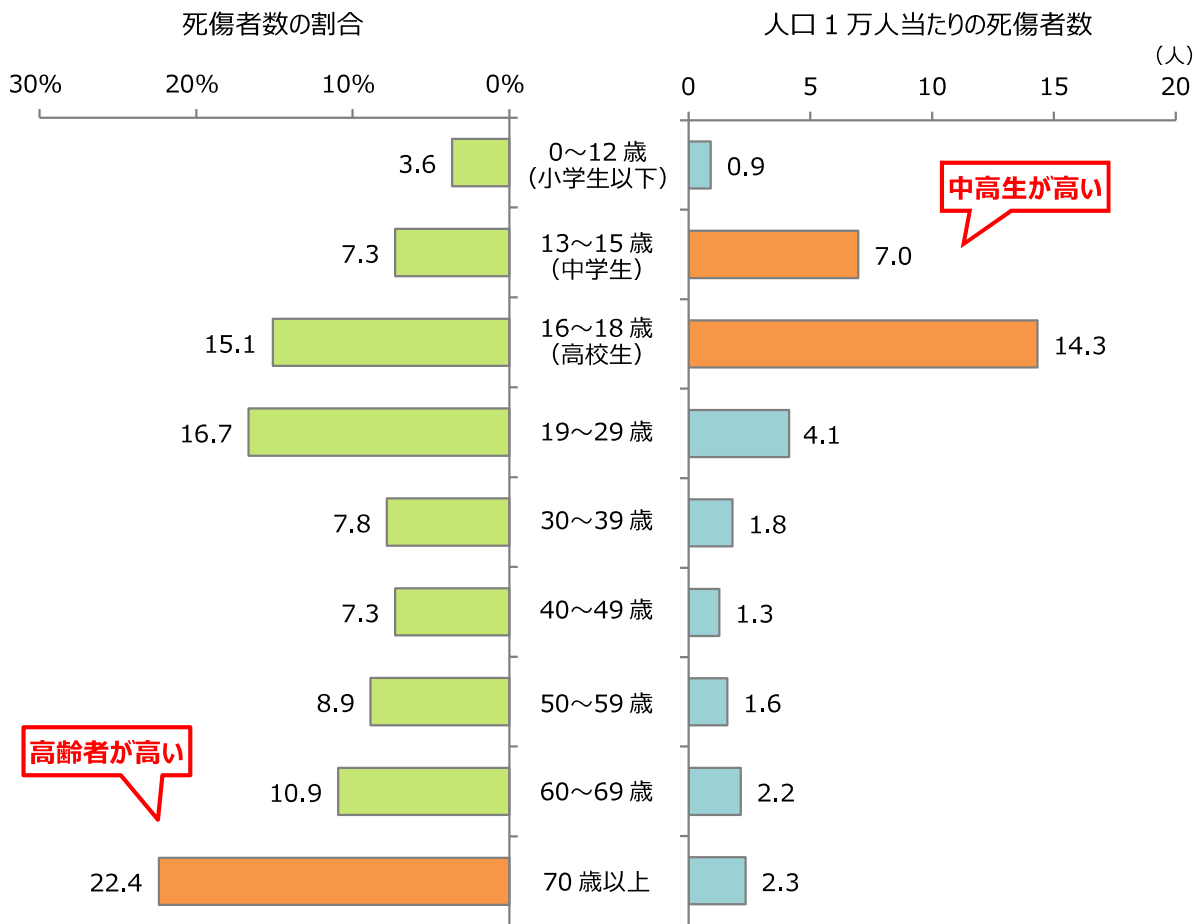


- ・新潟市で発生する自転車事故の約7割は交差点で発生しています。
- ・年代別では、死傷者数は高齢者の占める割合が高いものの、人口1万人当たりの死傷者数では中高生の発生割合が高いです。



[出典] 新潟県警察資料 (平成30年～令和4年)

図 2-14 事故の発生場所



[出典] 事故：新潟県警提供資料[令和4年]  
人口：住民基本台帳[令和4年10月] (新潟市)

図 2-15 年齢別の事故発生状況





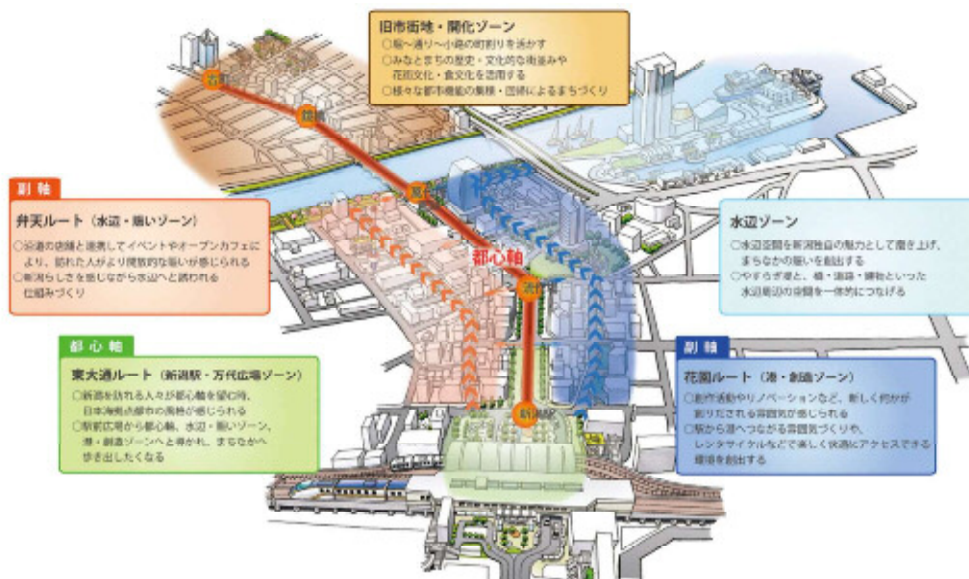
### (3) 社会情勢

#### 1) 都心エリアの賑わい創出（にいがた2km）

- 新潟市の都心エリア（新潟駅周辺・万代・古町をつなぐ都心軸周辺エリア）のまちづくりを、より身近に感じてもらい、ワクワク感や期待感の醸成へとつなげていくため、「にいがた2km」と呼称しています。



〔出典〕新潟市 HP『新潟都心のまちづくり「にいがた2km」』



〔出典〕新潟市 HP『新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン』

図 2-16 「にいがた2km」対象エリア

#### にいがた2kmシェアサイクル

- 新潟市の都心エリア「にいがた2km」の新たな交通手段として「にいがた2kmシェアサイクル」が令和4年9月1日から利用開始しました。まちなかのポートと呼ばれる駐輪拠点において専用の自転車をレンタルし、借りた場所に限らず好きなポートに返却可能です。スマホアプリを利用したキャッシュレス決済で、24時間利用可能になっています。
- まちなかの回遊性向上や公共交通の補完としての機能が期待されます。



〔出典〕にいがた2kmシェアサイクルHP



## 2) 自転車安全利用五則の見直し

- ・令和4年11月に自転車安全利用五則が見直されました。
- ・第二則～第四則に具体的な安全ルールが追加されました。
- ・第五則に記載のある「ヘルメットを着用」は、令和5年4月1日の道路交通法の改正により、全年齢で努力義務化になりました。

### 自転車安全利用五則

- 第一則 車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先
- 第二則 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 第三則 夜間はライトを点灯
- 第四則 飲酒運転は禁止
- 第五則 ヘルメットを着用

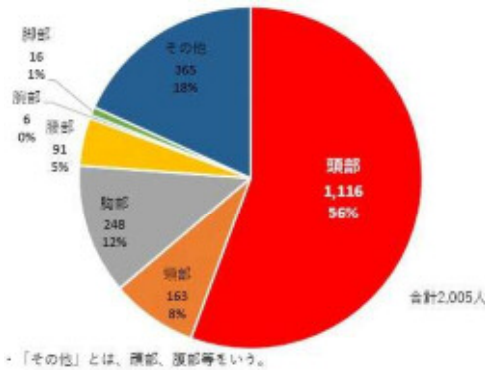
### 自転車安全利用五則（旧版）

- 第一則 自転車は、  
車道が原則、歩道は例外
- 第二則 車道は左側を通行
- 第三則 歩道は歩行者優先で、  
車道寄りを徐行
- 第四則 安全ルールを守る
- 第五則 子どもはヘルメットを着用

[出典] 令和4年11月1日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定

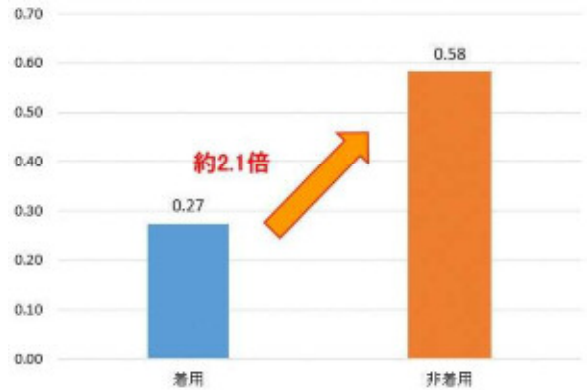
### ヘルメットの着用

- ・自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の約6割が頭部に致命傷を負っています。
- ・自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方に比べて約2.1倍高くなっています。
- ・令和5年7月の警察庁による調査によると、新潟県のヘルメット着用率は全国平均の13.5%を大きく下回る2.4%で、全国ワースト1位となっています。



[出典] 警察庁 HP

図 2-17 自転車乗車中死者の人身損傷主部位別（致命傷の部位）（H30年～R4年計）



[出典] 警察庁 HP

図 2-18 自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率（H30年～R4年計）

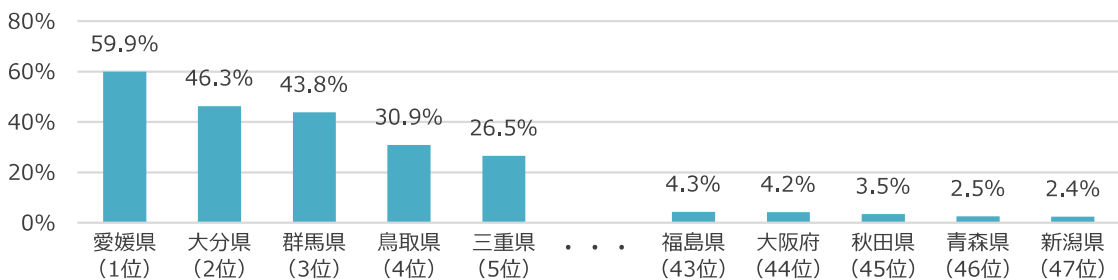


図 2-19 ヘルメット着用率調査結果（R5.7調査）

[出典] 警察庁 HP



### 3) 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の規制緩和

- 令和5年7月1日道路交通法の改正により、電動キックボードが公道でも走行可能になりました。
- 自転車と同様に車道の左側が通行位置となる他、特例特定小型原動機付自転車に分類されるもの（時速6km/h以下で走行）は、歩道通行が可能となります。



[出典] 警察庁

図 2-20 特定小型原動機付自転車広報啓発パンフレット

### 4) 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化

- 近年、自転車事故による高額な損害賠償請求が相次いでいることから、令和4年10月1日より新潟県において自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されました。



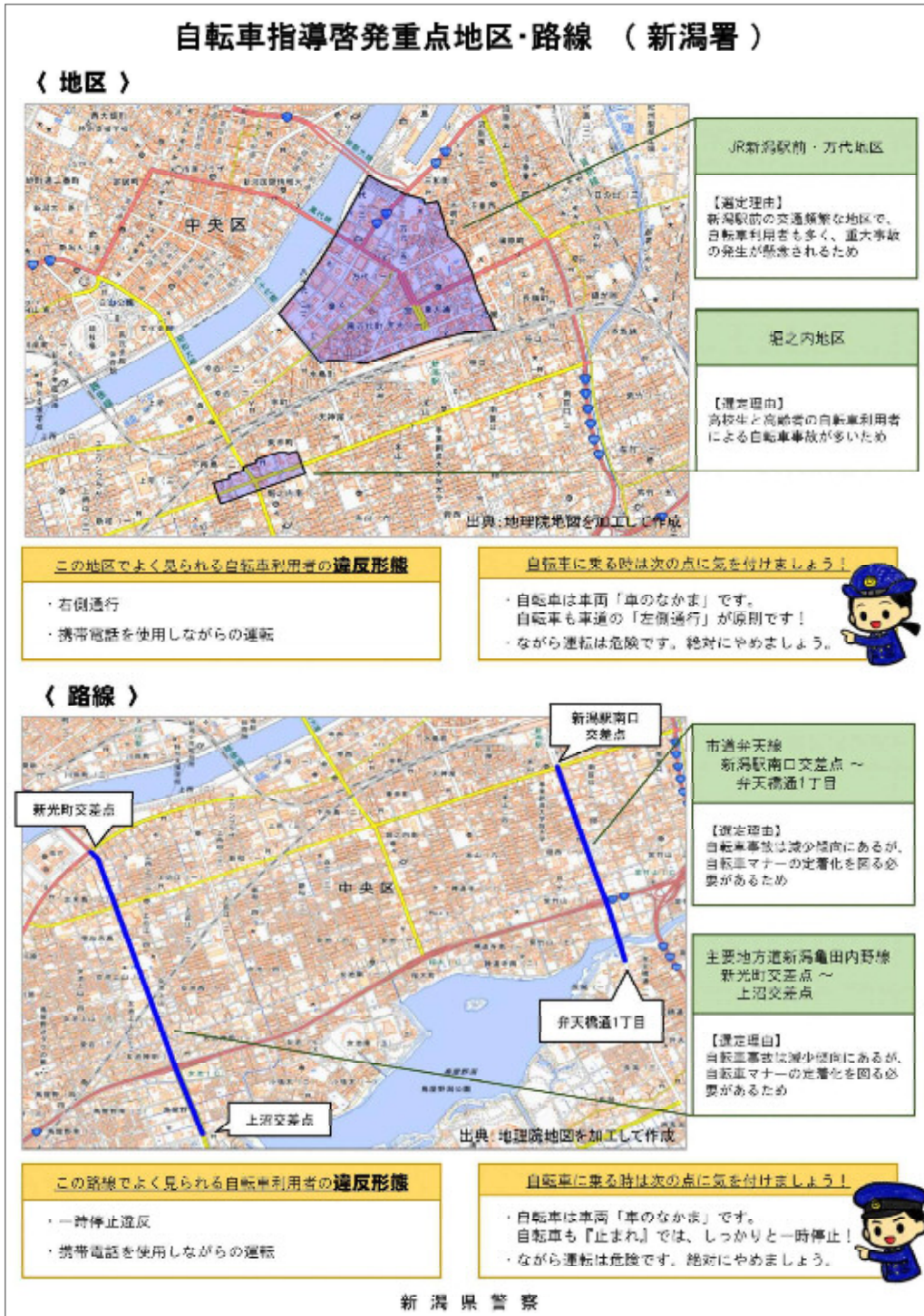
[出典] 新潟県

図 2-21 保険加入周知啓発チラシ



### 5) 自転車の交通違反に対する重点的な指導啓発

- ・警察庁では都道府県ごとに自転車指導啓発重点地区・路線<sup>※4</sup>を選定し、重点的・計画的に自転車通行空間の整備、指導啓発活動及び指導取締りを推進することとしています。
- ・新潟市内においても、12地区、6路線が指定されています。



[出典] 新潟県警察HP

図 2-22 自転車指導啓発重点地区・路線の例（新潟署）

自転車指導啓発重点地区・路線の指定状況（新潟県警察）

<https://www.pref.niigata.lg.jp/site/kenkei/jitensya-sidokeihatsu-rosen.html>

※4 参考資料 (5)用語解説集 P102参照