

新潟市地域公共交通計画

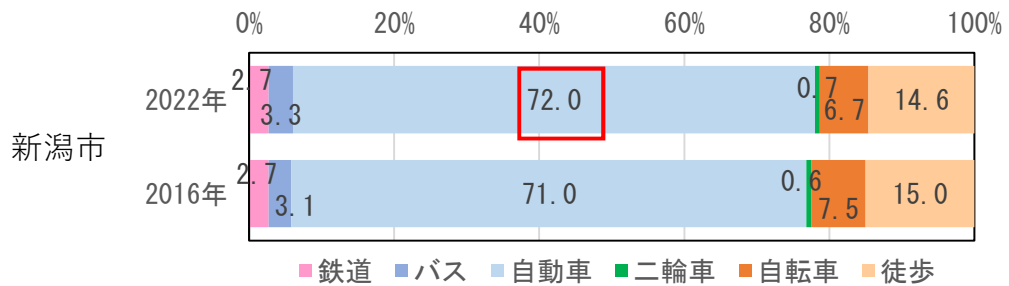
(公共交通の課題、基本方針、成果指標等)

について

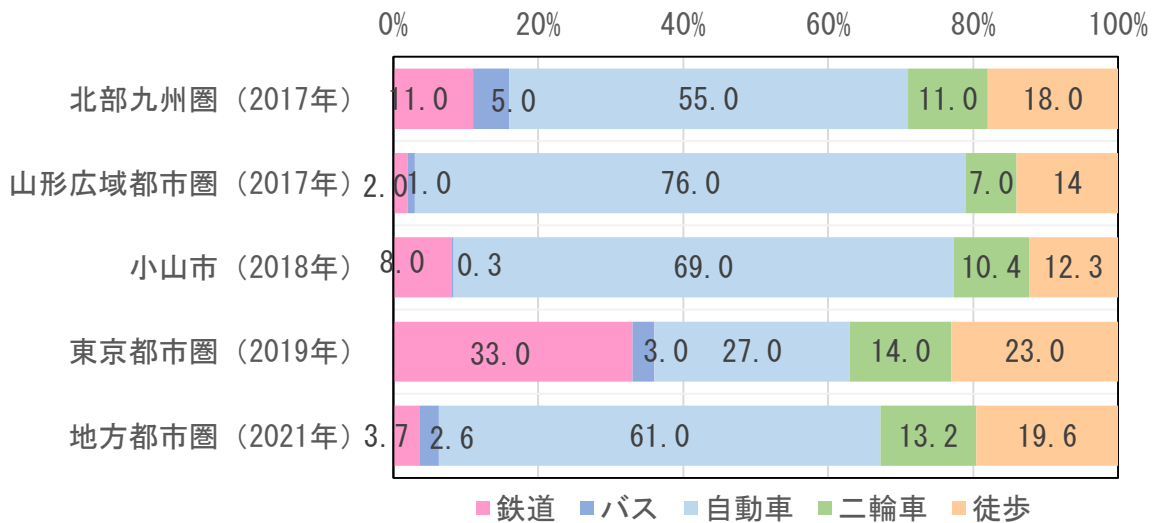
公共交通に関する現状把握

1) 交通手段から見る人の動き

- ▶ 代表交通手段構成*は、自動車を利用した移動が最も多く約7割となっています。また、2016年と比較するとバスと自動車の分担率が微増し、自転車、徒歩の分担率が微減しています。
- ▶ 他都市と比較しても自動車の割合が高く、二輪車や自転車の分担率が低い状況です。



出典：新潟市内都市交通特性調査



出典：全国都市交通特性調査、各都市交通特性調査等より作成

・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 代表交通手段構成と他都市との比較

※代表交通手段構成とは



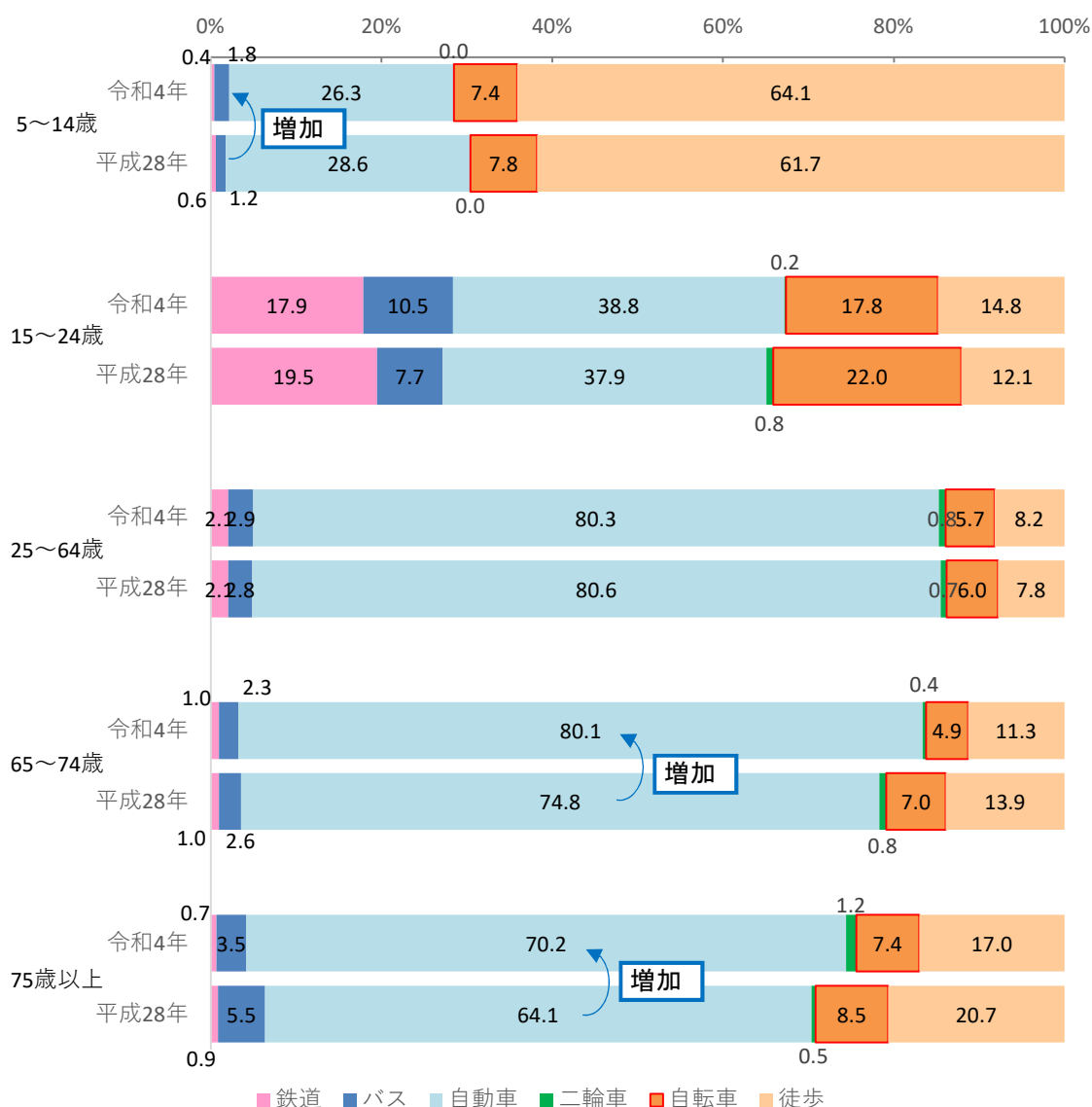
・1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。

・代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。

・左の例では鉄道が代表交通手段となります。

■代表交通手段構成の年齢別の比較

- 年齢階層別の代表交通手段構成は、65歳以上の自動車の利用割合の増加が目立っており、免許返納後でも利用できる交通手段の確保が必要です。
- 一方、64歳以下の年齢階層で自動車の利用割合が減少しています。特に、15~24歳の分担率が大きく変化しており、自動車、自転車の利用割合が減少し、鉄道、バスの割合が増加しています。

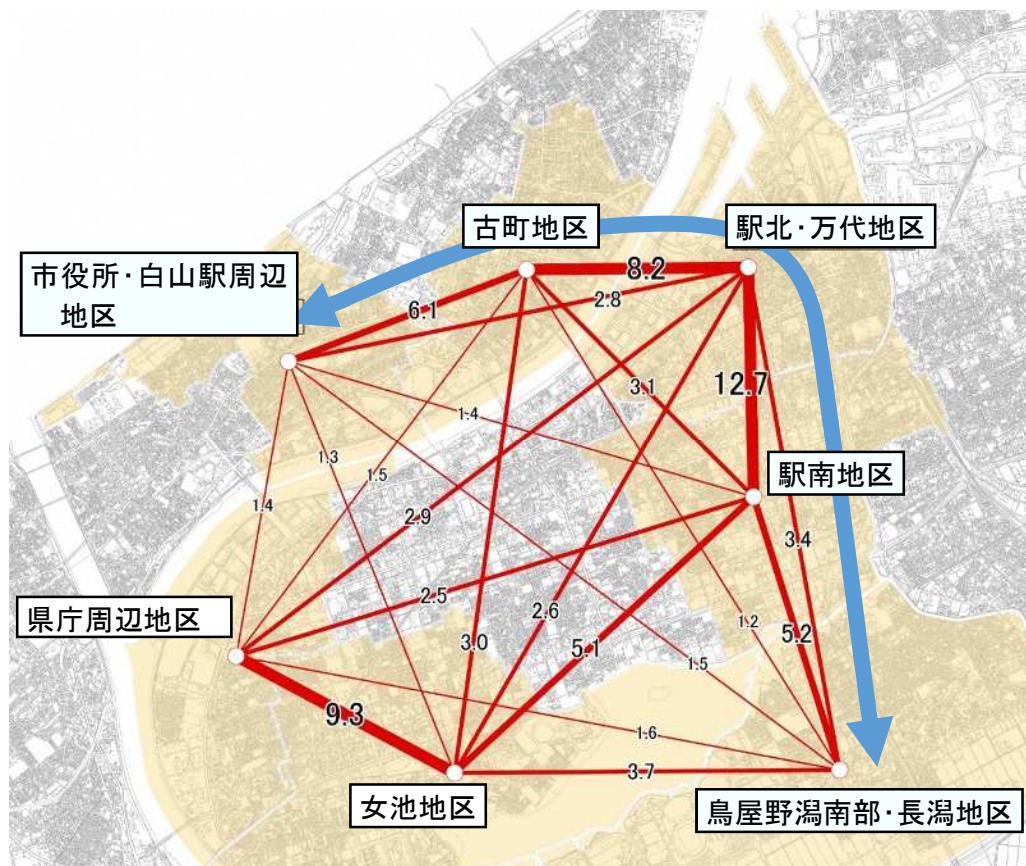


出典：新潟市内都市交通特性調査

図 年齢階層別の代表交通手段構成

2) 都心部における人の動き

- 基幹公共交通軸沿線における人の動きは、「駅北・万代地区と駅南地区」の往来が最も多く、次いで「女池地区と県庁周辺地区」、「古町地区と駅北・万代地区」が多くなっています。
- 「駅北・万代地区と駅南地区」の人の動きが最も多いことから、新潟駅の南北をつなぐ移動手段の確保が必要です。



出典：R4 新潟市内都市交通特性調査

図 都心部における人の動き（全手段・全目的）

公共交通の課題の整理

課題 1

交通手段間の適切な役割分担・連携・共創 による公共交通ネットワークの確保維持

- 土地利用と連動した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- デマンド交通や目的バス等の輸送資源を活用した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- 公共交通ネットワークを確保維持するため、事業者間連携の強化や運転士の確保が求められる。

課題 2

アフターコロナを見据えた広域交通拠点と 二次交通間の連携強化

- 来訪者の増加に向けた広域交通拠点と二次交通間の連携による来訪者への利便性強化が求められる。
- 市外の移動ニーズに対応した移動手段の確保が求められる。

課題 3

多様な移動手段を選択できるウォークアブルなまちなか空間の創出

- 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」と感じている市民や「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」が必要と感じている市民が多いことから、市民ニーズに対応した移動手段が求められる。
- まちなかの歩行者通行量の減少から、まちなかの賑わい創出に資する移動手段の充実が求められる。

課題 4

だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築

- 公共交通空白地や運行頻度の少ない地域において、公共交通が利用しやすい環境整備が求められる。
- 自動車運転免許の返納を促すため、高齢者等だれもが利用しやすい公共交通が求められる。
- 区バスや住民バスを維持するため、利用者数の増加が求められる。

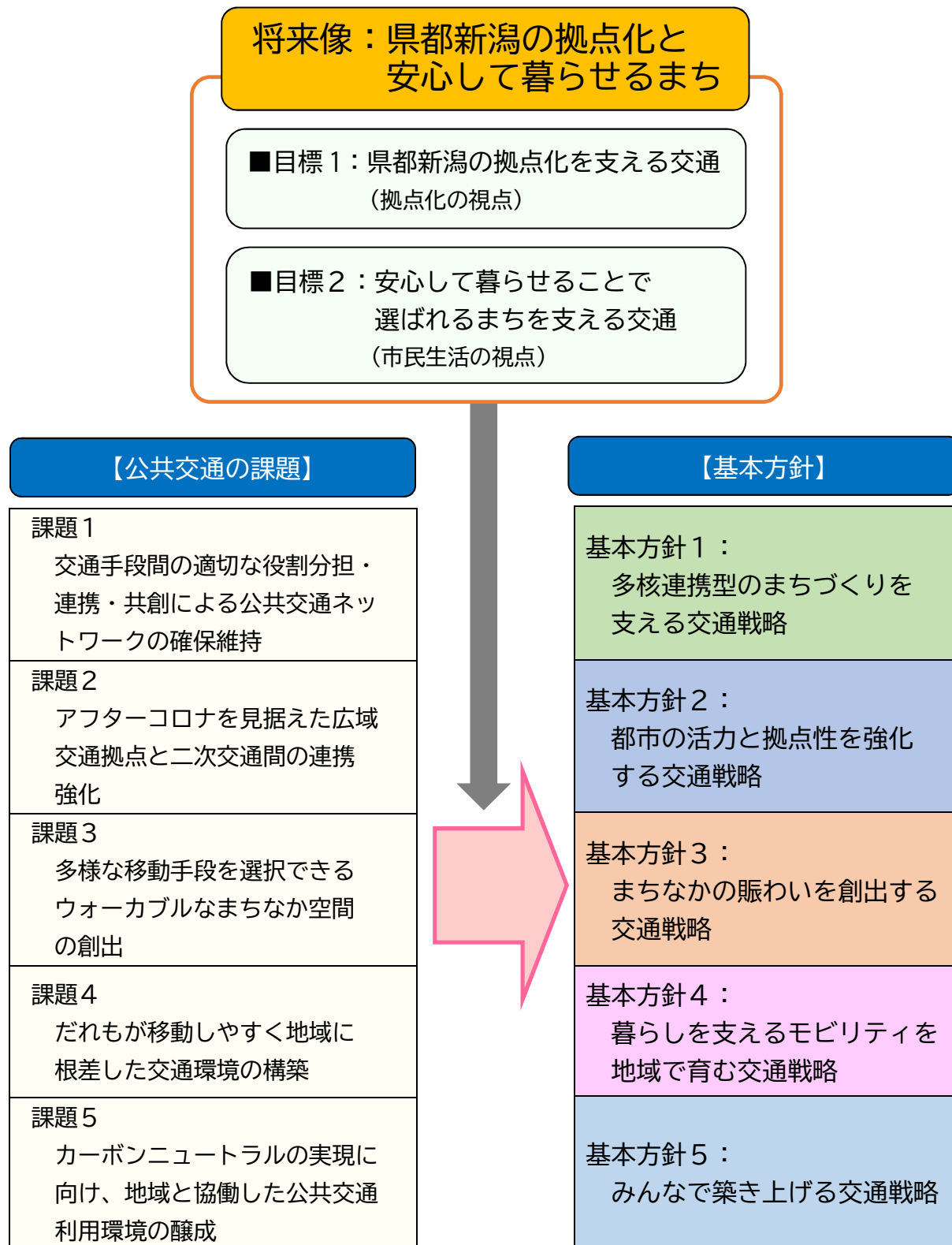
課題 5

カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成

- 運輸部門における CO2 排出量が政令指定都市のなかで最も高く、環境負荷への軽減措置が求められる。
- 自動車の分担率が高いことから、自家用車から公共交通への転換が求められる。

新潟市地域公共交通計画の基本的な方針

公共交通の課題及び上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン」の基本計画を踏まえ、本計画の目標、基本方針は基本計画と同じに設定します。



(1) 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を定めることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図る。
- バス等の利用者の少ない地域では、移動方法の確保に向けてバス事業者、タクシー事業者だけでなく、スクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討します。



図 多核連携型のまちづくりを支える交通ネットワークのイメージ



写真 幹線的交通の鉄道



写真 幹線的交通の路線バス



写真 幹線交通にアクセスする区バス



写真 幹線交通にアクセスする住民バス



写真 移動手段の確保に向け検討する
エリアバス×タク



写真 移動手段の確保に向け検討する
スクールバス (目的バス)

(2) 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

- 市内外を結ぶ広域交通拠点（新潟駅、新潟港、新潟空港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。
- 新潟駅周辺整備事業の促進や、中・長距離バスターミナルの整備などにより、広域交通拠点の効果を最大限発揮させるとともに、各交通手段の結節を強化します。
- 基幹公共交通軸の形成について市民理解を得るとともに、交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討します。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図ります。

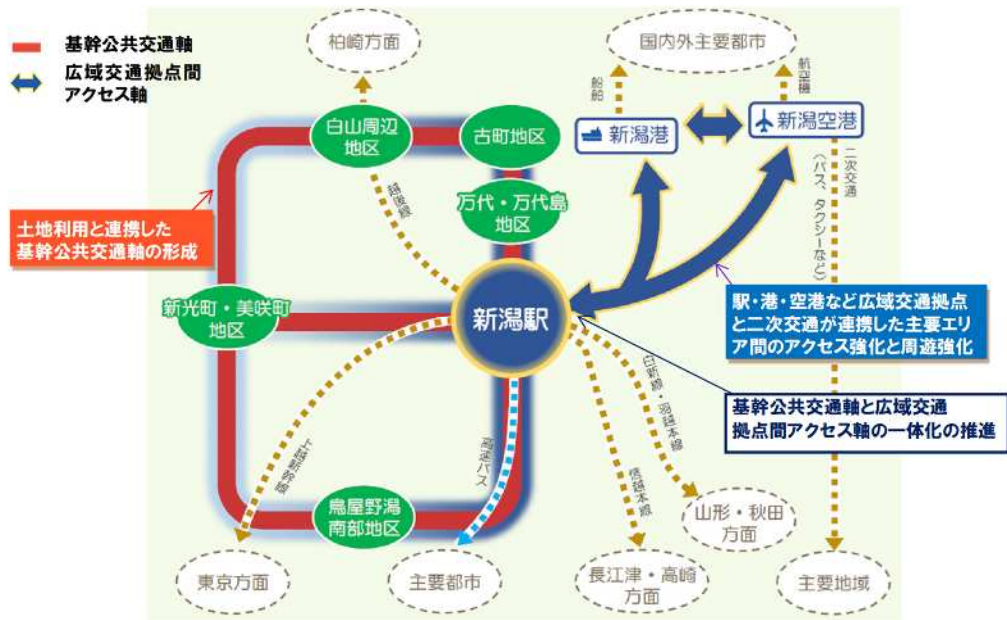


図 広域交通拠点と二次交通の連携イメージ



図 新潟駅の駅前広場整備イメージ



写真 新潟港 (佐渡汽船)



写真 新潟空港



写真 新潟港 (新日本海フェリー)

(3) まちなかの賑わいを創出する交通戦略

- 新潟駅周辺整備事業による駅南北間を結ぶ道路整備や路線バスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性の向上を図ります。
- まちなかにおいて、鉄道やバス、タクシー、自転車、徒歩等の結節を強化するとともに、シェアサイクルなど新たなサービスを導入することにより、多様な移動方法を選択できるウォークラブルなまちなか空間の創出を図ります。



図 新潟駅の高架化により利便性が期待される基幹公共交通軸



写真 まちなかの移動方法①
近距離モビリティ WHILL



写真 まちなかの移動方法② (シェアサイクル)

(4) 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

- 路線バスの郊外線や区バス・住民バス等の生活交通は、区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して確保、維持、強化します。
- 地域の移動ニーズや人口等の需要に応じ、適切な交通事業者や運行方法、運行車両等を活用し、運行します。
- 超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ、適切な移動手段の確保方法を検討します。
- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を支援します。

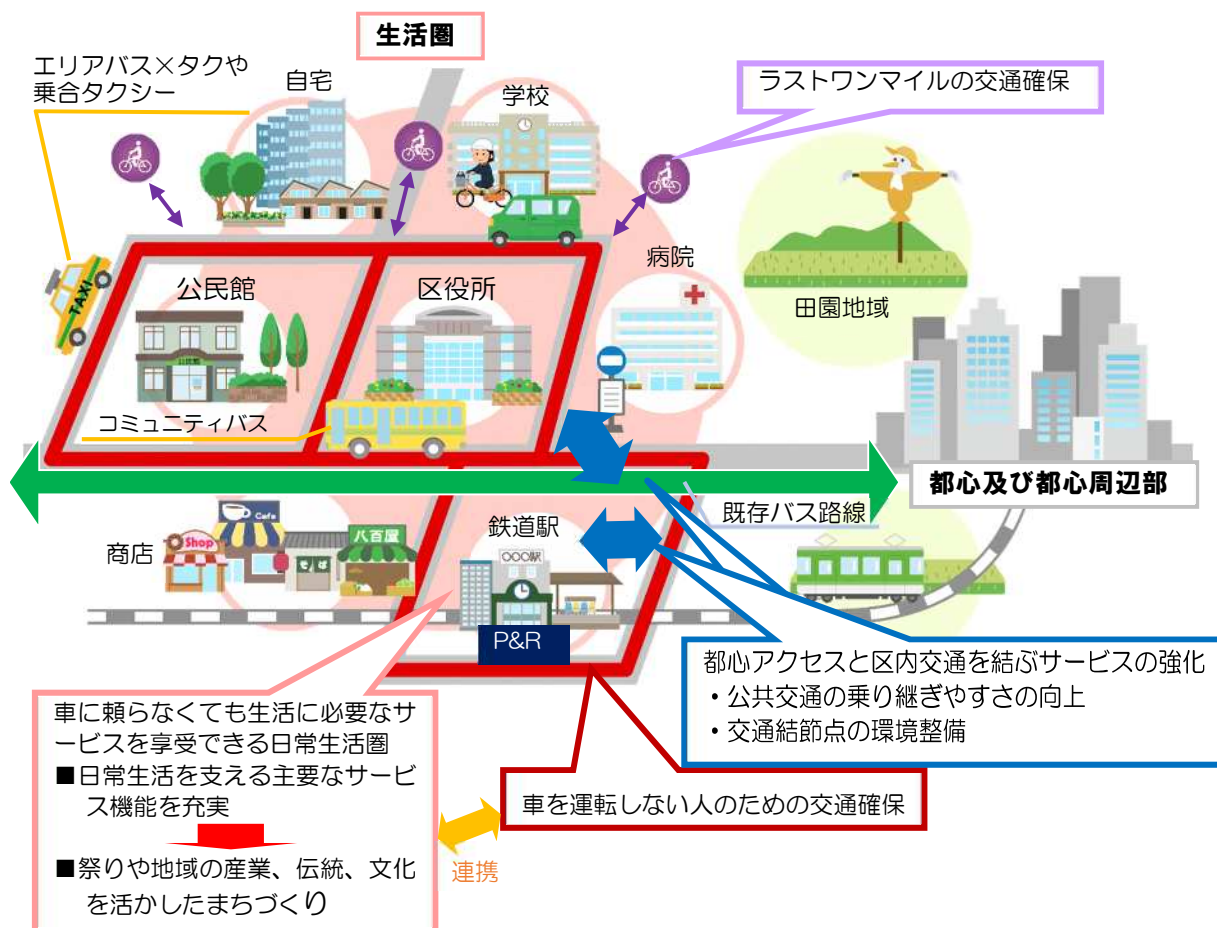


図 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ



写真 移動手段の確保に向け検討するエリアバス×タク

(5) みんなで築き上げる交通戦略

- 公共交通の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化します。
- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進します。
- 自治会等の地域主導による地域づくりや公共交通の運営の推進により、自発的な利用に繋がります。
- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進するとともに、交通事業者と行政が協力することが重要です。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実や、新技術等の導入に向けた社会実験を支援します。



図 ビジネス web マガジンによる情報発信

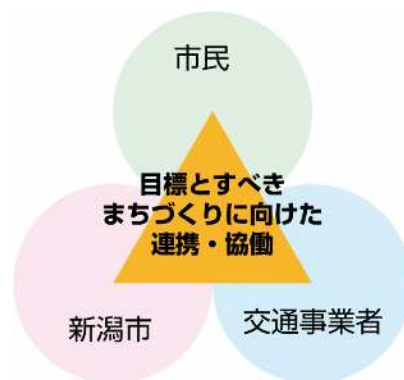


図 市民・行政・交通事業者の協働



写真 地域住民が参加している協議会



写真 交通事業者も参加した意見交換会



写真 自動運転バスの実証実験（岐阜）

国補助制度を活用した事業

1. 地域公共交通確保維持事業

交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な路線について、国庫補助等を活用しながら、公共交通網の維持を図ります。
補助対象路線は令和5年度現在、10路線となっています。

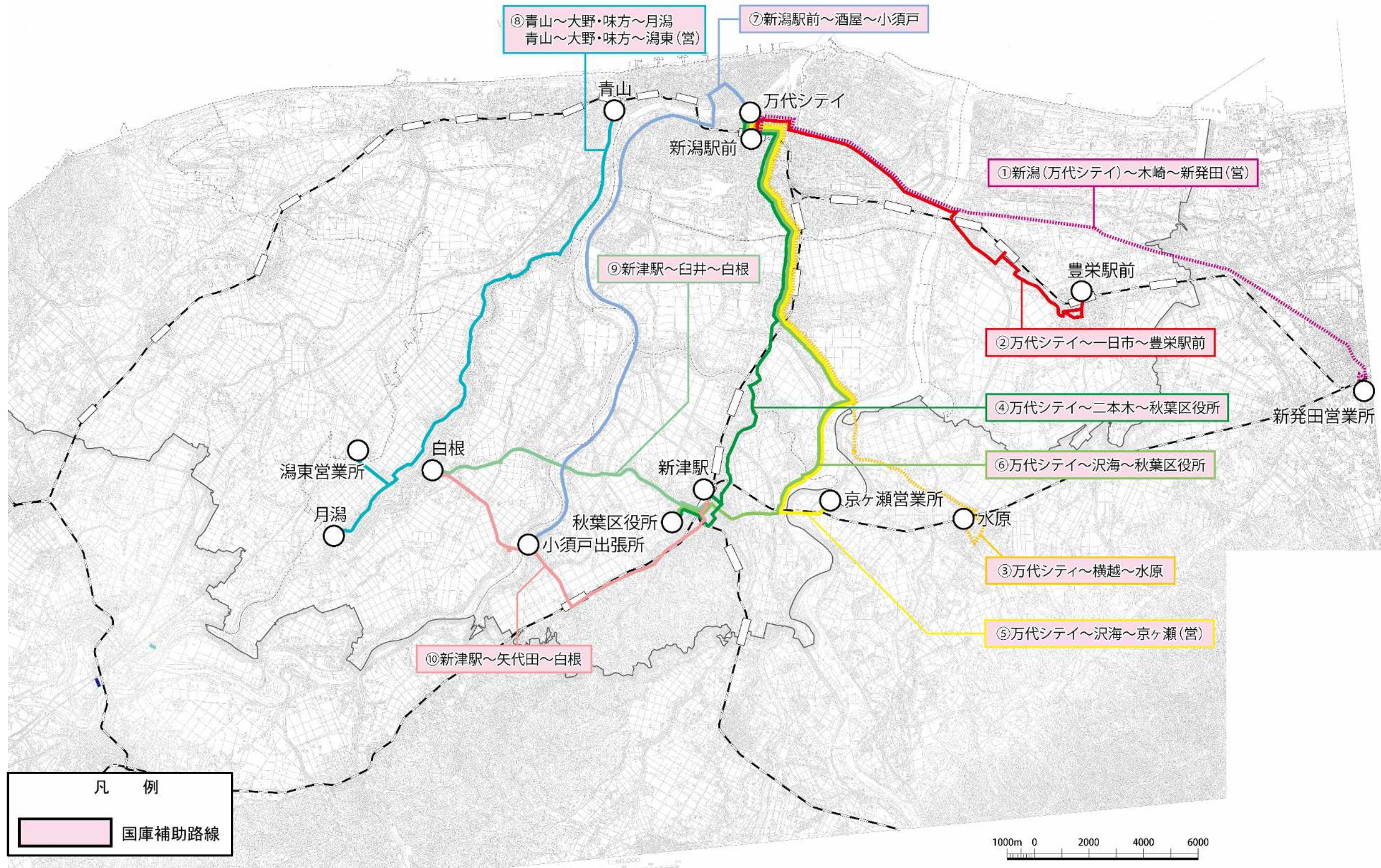


図 補助対象路線バス

成果指標の設定

■現計画の成果指標

- ・ 鉄道、バス、タクシーの交通手段分担率
- ・ 来訪者の路線バス利用者数
- ・ まちなかへの総トリップ数
- ・ まちなかにおける路線バスの定時性率
- ・ 区バス、住民バスの利用者数
- ・ 「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合

■標準指標

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、基本的に全ての計画において下記標準指標を設定することが望ましいとされている。

- ・ 住民等の公共交通の利用者数
- ・ 公共交通の収支（収支率・収支差）
- ・ 公共交通への公的資金投入額



■その他の主な成果指標候補

- ・ 広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合
- ・ 都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量
- ・ 区バス、住民バス、エリアバス×タクの利用者数
- ・ 自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合
- ・ 公共交通の沿線人口（または人口カバー率）
- ・ 都心エリアへの鉄道、バス利用者数
- ・ 新潟駅以外の駅における鉄道と路線バスとの接続が考慮されている（乗継が10分以下）割合
- ・ 住民バスの住民負担額（または負担割合）

【設定基準】

- ・ 交通施策との関連性が高い
- ・ 市民目線でわかりやすい
- ・ 計測や調査における負担が小さい
- ・ データが毎年収集できる

**新潟市地域公共交通計画の成果指標を
基本方針ごとに設定**

基本的な方針

多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

成果指標

鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加

公共交通網を維持するとともに、都心方面を結ぶ公共交通の輸送サービスの強化などを行うことにより、鉄道・バス・タクシー等の交通手段分担率を増加させます。

【指標】 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加

6.4% (2022 年度) → 6.5% (2028 年度)

【目標値設定の考え方】

鉄道・バス・タクシーの交通分担率は、新バスシステムや区バス・住民バスをはじめとするこれまでの取り組みの成果として、過去6年間で増加傾向にあり、この傾向を維持できた場合の見込み値が6.5%となることから、公共交通網の維持と交通結節点の整備、都心方面を結ぶ公共交通のサービスの強化などを実施し、この数値を上回ることを目標値とします。

■現状値と目標値

	2022 年度(現状値)	2028 年度(目標値)
鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率	6.4%	6.5%

基本的な方針

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

成果指標

広域的な交通インフラの利便性の向上

駅前広場の整備や、主要拠点へのアクセス改善を重点的に取り組むことにより、「新潟港、新潟空港、新潟駅、高速道路などの広域交通インフラの利便性が以前(1~3年前)と比べて向上していると思う市民の割合」を増加させます。

【指標】 広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合増加

31.1% (2022 年度) → 35.6% (2026 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2022 年度(現状値)	2026 年度(目標値)
広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合	31.1%	35.6%

基本的な方針

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

成果指標

都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加

「都心アクセスの強化」、「広域交通と連携強化」を図ることにより、郊外・市、県外・国外から都心部への導線を確保するとともに、「都心部の移動円滑化」を図ることにより、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

都心部での移動円滑化としては、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築・利活用を実施し、多様な手段による回遊性の向上、交通手段間の結節強化を図ることにより、都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量を増加させます。

【指標】 都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加

81,760 人/日 (2021 年度) → 89,460 人/日 (2026 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021 年度(現状値)	2026 年度(目標値)
都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量	81,760 人/日	89,460 人/日

基本的な方針

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

成果指標

「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加

「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利便性向上に資する施策や公共交通の利用促進を図り、「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数を増加させます。

【指標】 区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数増加

464,433 人/年 (2021 年度) → 484,000 人/年※ (2026 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021 年(現状値)	2026 年(目標値)
区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数	464,433 人/年	484,000 人/年※

※ 2022 年度実績を踏まえ再精査します。

基本的な方針

みんなで築き上げる交通戦略

成果指標

自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加
「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加

モビリティ・マネジメントや高齢者おでかけ促進事業などのほか、すべての施策を総合的に取り組むことにより、自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合を増加させます。

ただし、「自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合」については、概ね4年ごとの調査であり、毎年度評価することができないため、調査未実施の年度では前方針の指標である「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数にて評価することとします。

【指標】 自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加

16.9% (2022年度) → 19.0% (2026年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2022年度(現状値)	2026年度(目標値)
自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合	16.9%	19.0%

【指標】 区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数増加

464,433人/年 (2021年度) → 484,000人/年※ (2026年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021年(現状値)	2026年(目標値)
区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数	464,433人/年	484,000人/年※

※ 2022年度実績を踏まえ再精査します。