

新潟市内都市交通特性調査の結果

政令指定都市

にいがたの人の動き



- 本調査は、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実施したものです。
- 誰もが移動しやすいまちの実現に向けて、公共交通の充実や利便性向上など、持続可能な公共交通体系を構築進める中で、（平成 23 年）から 5 年が経過し、高齢化の進展や本市をとりまく環境の変化などを受けて、調査の実施に至ったものです。
- 都市交通特性の把握として、市民の移動回数や外出率のほか、移動の際の目的、交通手段、区ごと、地域内や地域間などから見た人の動きに着目して集計しています。

新潟市内都市交通特性調査の結果

***** 調査概要 *****

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、公共交通の充実や利便性向上など、持続可能な公共交通体系を構築するための基礎資料とするため、全市的な実態調査を実施しました。

調査内容

- ◆調査範囲 一日の交通行動（いつ・どこへ・どんな目的で・どんな交通手段で移動）を把握
公共交通に期待するサービスレベル（運行間隔、バス停までの距離）を把握
- ◆調査範囲 新潟市全域
- ◆調査対象 平成 28 年 7 月末日現在の住民基本台帳に登録される 5 歳以上の市民
- ◆配布世帯 36,200 世帯（無作為による世帯抽出）
- ◆実施方法 郵送による配布、回収
- ◆対象日 平成 28 年 10 月 18 日（火）、19 日（水）、20 日（木）のいずれかの指定日

◆回収結果

5 歳以上人口 (H28.7)	対象世帯数	対象個人数	回収個人数	抽出率	回収率
769,500 人	36,200 世帯	84,200 人	26,471 人	11.0 %	31.4 %

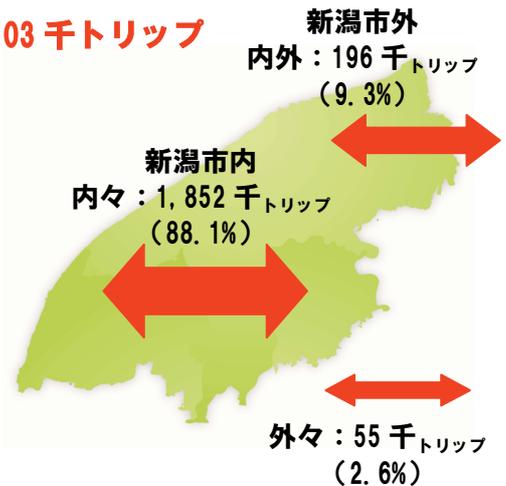
1 1日の人の動き（トリップ数）

■総トリップ数

- ・新潟市居住者の総トリップ数は約210万トリップ/日
- ・このうち、市内における移動（内々トリップ）が約9割を占めている。

内々トリップ：市内に出発地と到着地を持つ移動
 内外 “：出発地または到着地のいずれかが市内である移動
 外々 “：市内に出発地と到着地を持たない移動

総計：2,103千トリップ

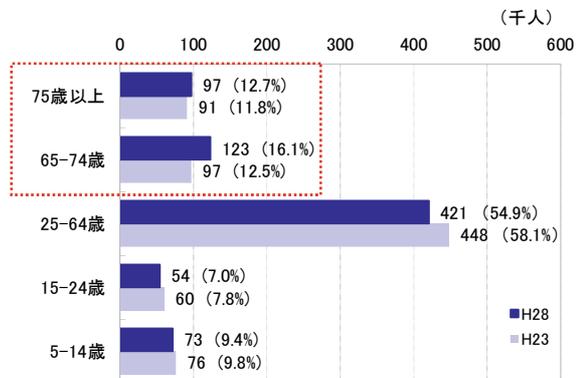
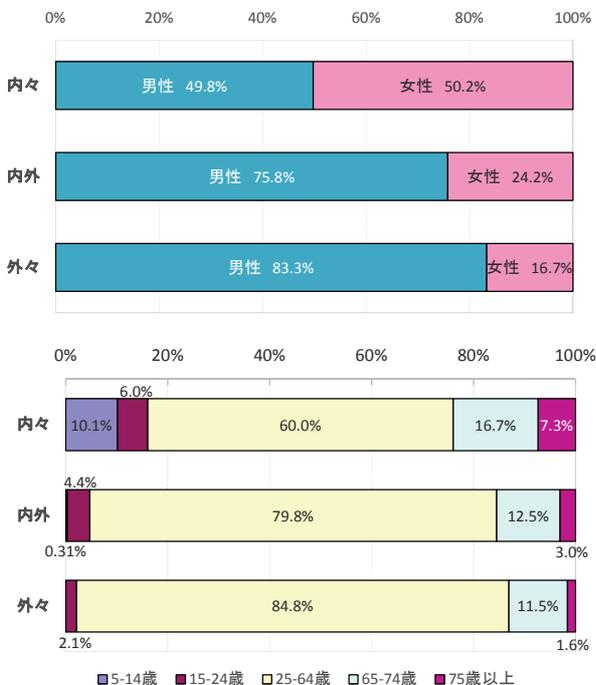


■各トリップの構成

- ・内々の移動より内外、外々となるにつれ、男性の割合が多くなる傾向が見られる。
- ・年齢階層別で見ても、内々、内外、外々となるにつれ、25～64歳の方の割合が多くなる傾向にある。

■年齢階層別人口の構成

- ・65歳以上の人口が増加しており、高齢化が進行している。
- ・一方で、H23からH28にかけて、25～64歳で約3%減少している。



用語の解説

●トリップとは

- ・人がある1つの目的をもって、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言います。
- ・トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
- ・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トリップとなります。



■平均移動回数（トリップ数） ・ ・ ・ 2.74トリップ/人・日

$$= \frac{\text{総トリップ数}}{\text{5歳以上人口}}$$

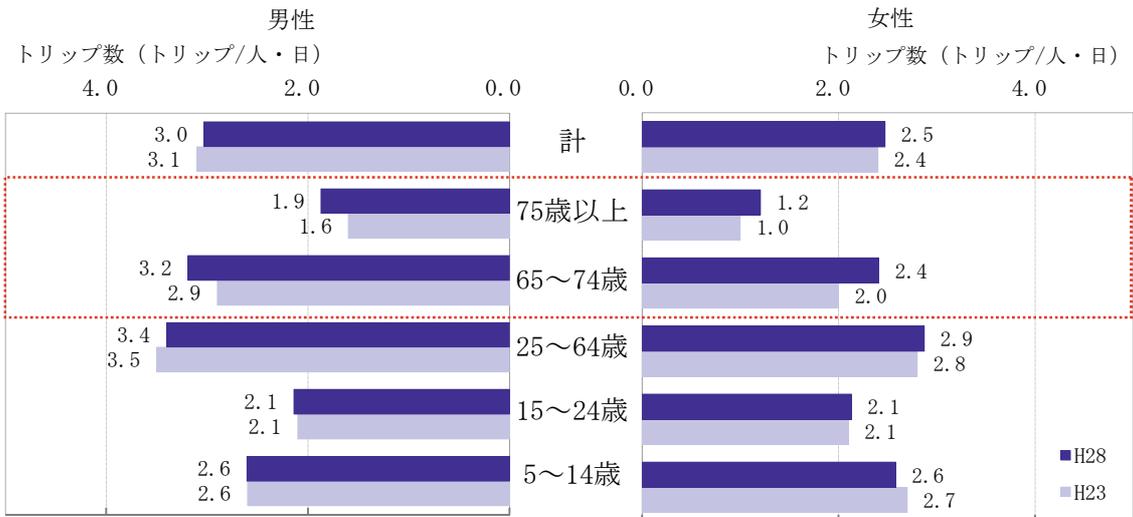
- ・ H23 よりも男性は平均で 0.1 トリップ減少し、女性 は 0.1 トリップ増加している。
- ・ 65 歳以上の平均移動回数は、H23 よりも増加傾向にある。



男性： 3.0
トリップ/人・日



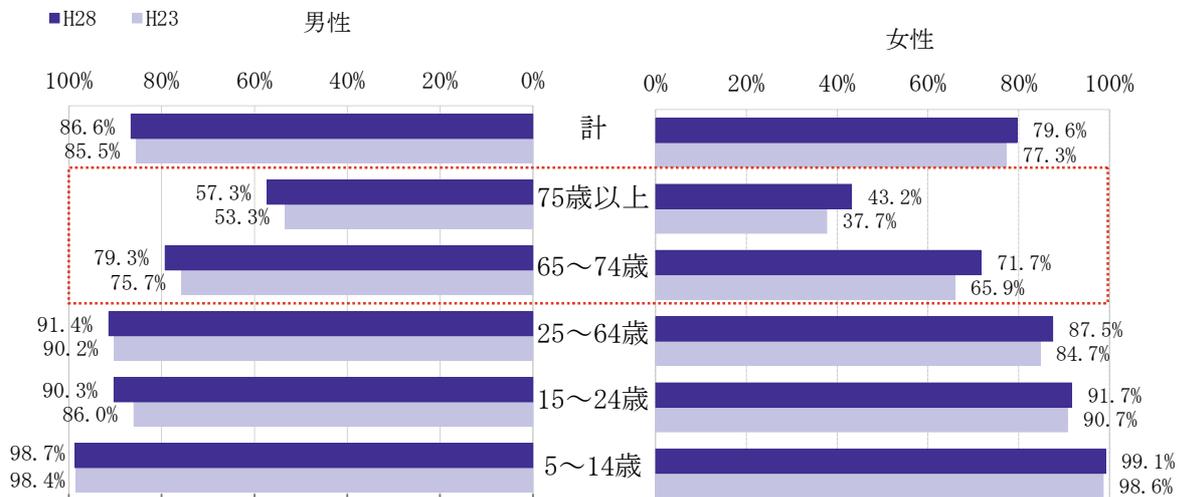
女性： 2.5
トリップ/人・日



■新潟市居住者の外出率

$$= \frac{\text{外出した人口}}{\text{5歳以上人口}}$$

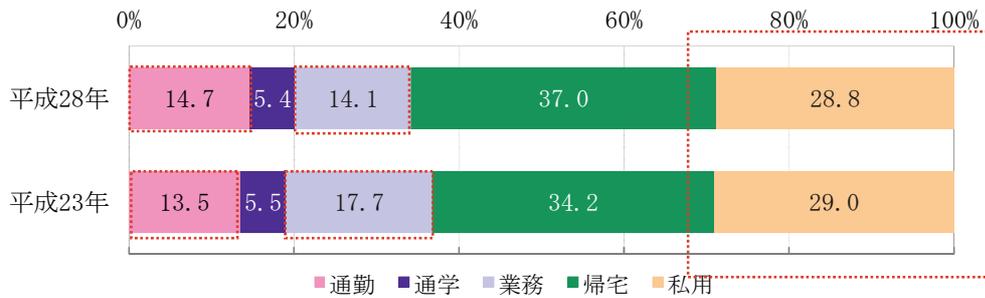
- ・ 5～64 歳では約 8～9 割の方が外出している。
- ・ H23 と比較してみると、男女ともに 65 歳以上の外出率が 増加している。



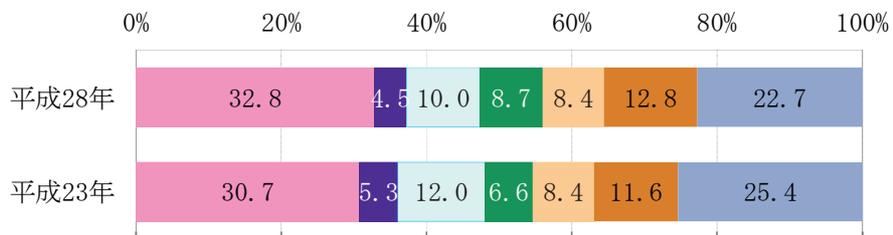
2 目的からみる人の動き

■移動の目的構成と他都市との比較

- ・ H23 と H28 を比較すると通勤目的が増加し、業務目的が減少している。
- ・ 私用の内訳としては、日常的な買物などへの回答が約 33%と多く見られる。



[私用目的の内訳]



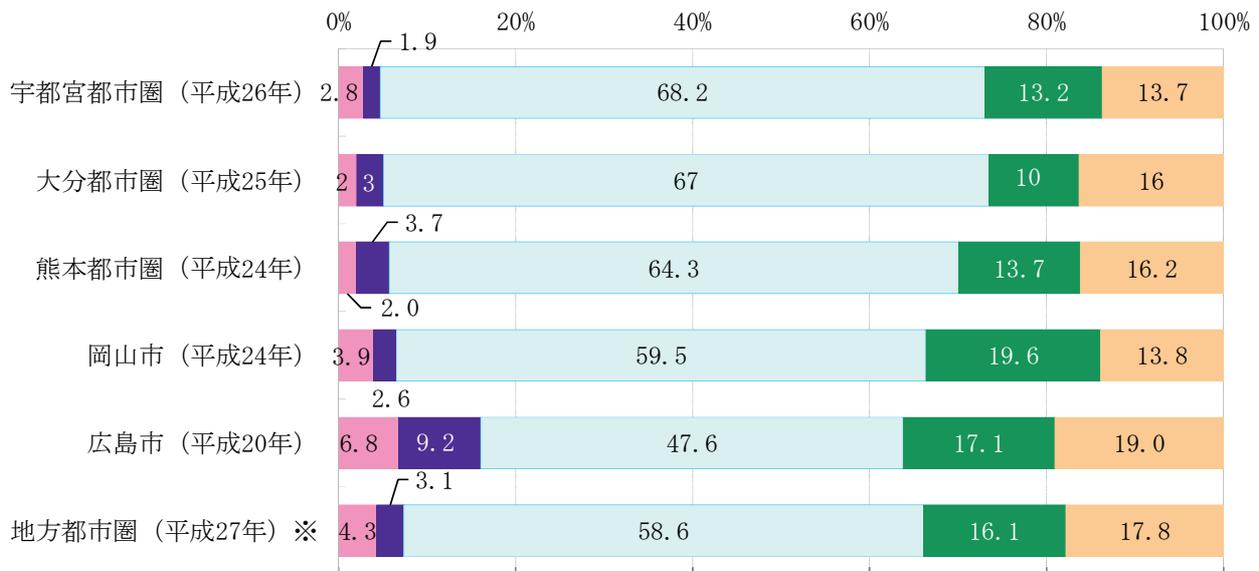
- 日常的な買物へ
- 非日常的な買物へ
- 社交・娯楽・食事へ
- 観光・行楽・レジャーへ
- 通院・デイサービスへ
- 送迎
- その他の私用へ

※平成 22 年度全国都市交通特性調査より参照

3 交通手段からみる人の動き

■代表交通手段構成と他都市との比較

- ・ 自動車を利用した移動が最も多く、約7割となっている。また、H23と比べると、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。
- ・ 本市の代表交通手段構成は、他都市と比較すると、自動車の分担率が高く、二輪車や自転車の分担率が低い。



※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

用語の解説

●代表交通手段とは

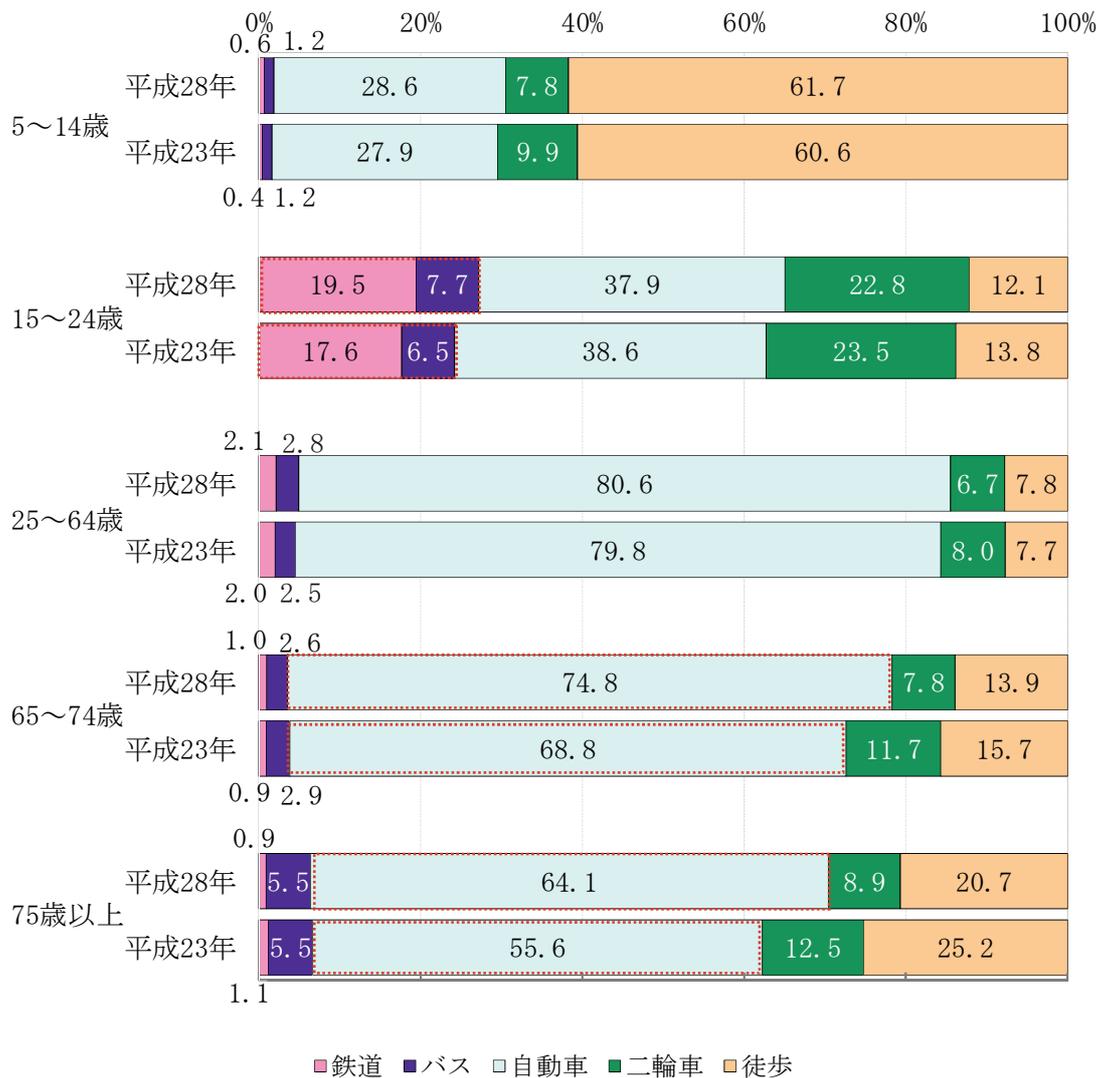


- ・ 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- ・ 代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。
- ・ 左の例では鉄道が代表交通手段となります。

3. 交通手段からみる人の動き

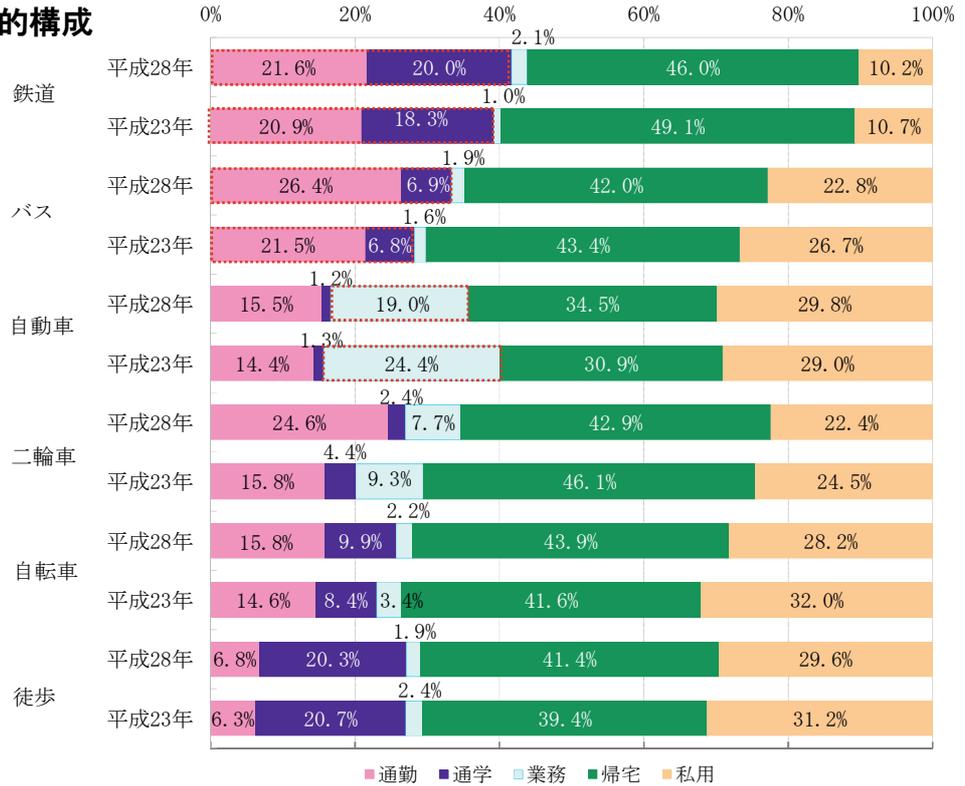
■年齢階層別の代表交通手段構成

- ・ 15～24 歳を除くすべての年齢階層で、自動車の利用割合が増加している。特に、65 歳以上の自動車の利用割合の増加傾向が目立つ。
- ・ 15～24 歳の公共交通（鉄道、バス）を利用する割合が若干増加している。



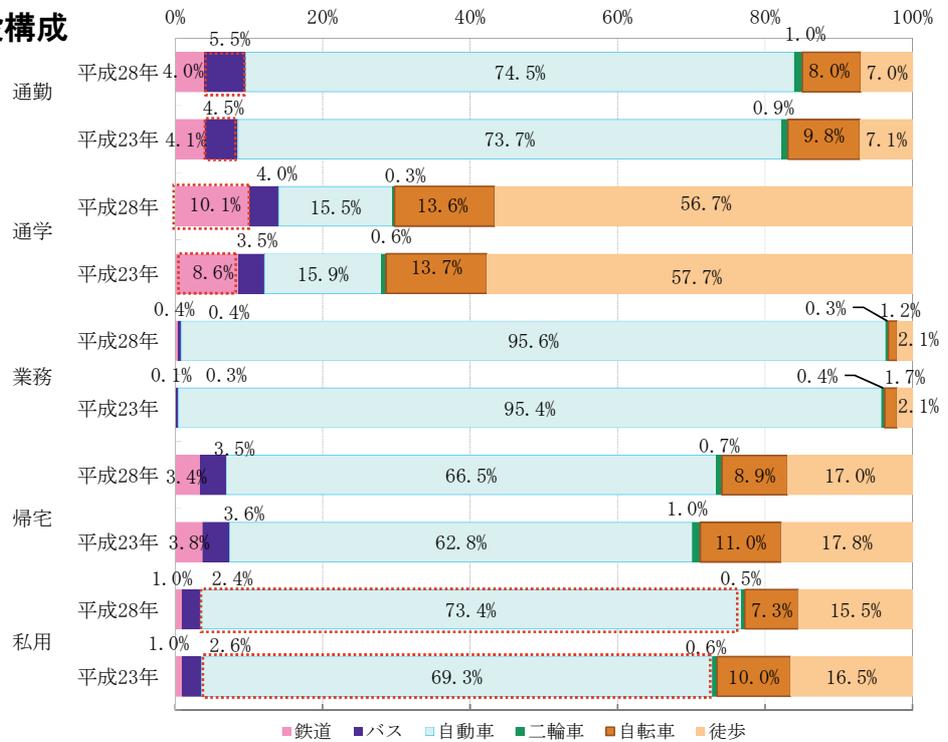
■代表交通手段別の目的構成

- ・H23 と比べて、鉄道、バスの通勤、通学目的利用が微増している。
- ・自動車の業務目的利用が減少している。



■目的別の代表交通手段構成

- ・私用目的において、自動車を利用する割合が増加している。
- ・通勤目的でのバスの利用、通学目的での鉄道の利用割合が増加している。



4 区ごとにみる人の動き

■区民の人口・動き

・いずれの区を見ても自動車を利用する割合が多くなっている。

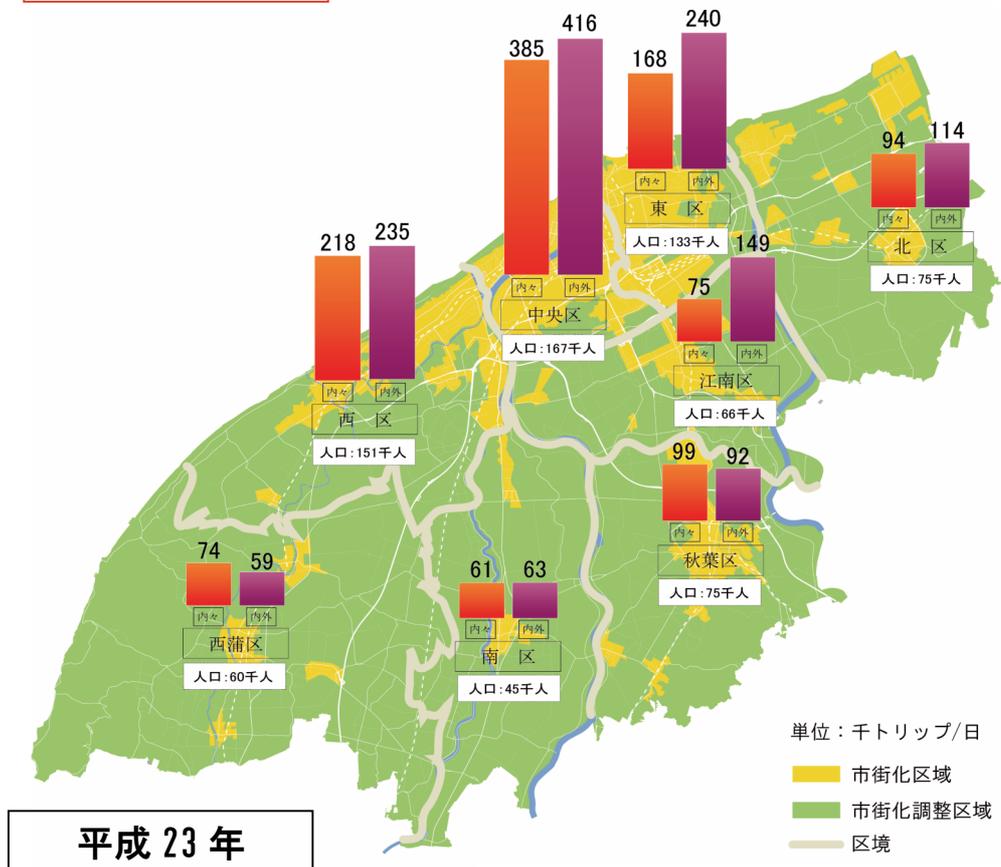
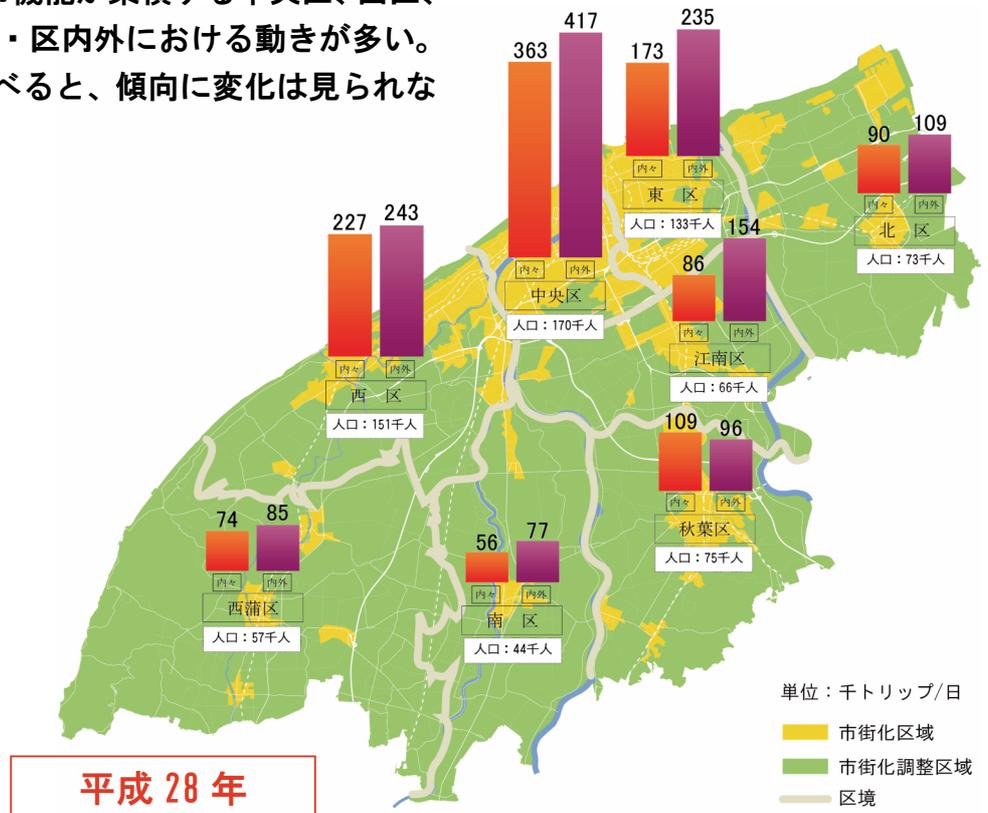
区名	人口	代表交通手段別発生集中量	代表交通手段構成
北 区	65歳以上 21千人 計75千人	(千トリップエンド/日) 9 2 227 1 13 40 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 38千人		
	5～24歳 14千人		
東 区	65歳以上 38千人 計133千人	(千トリップエンド/日) 9 14 422 4 49 87 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 71千人		
	5～24歳 25千人		
中央区	65歳以上 46千人 計167千人	(千トリップエンド/日) 41 72 994 7 119 216 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 94千人		
	5～24歳 30千人		
江南区	65歳以上 19千人 計67千人	(千トリップエンド/日) 8 3 254 3 21 40 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 35千人		
	5～24歳 13千人		
秋葉区	65歳以上 23千人 計75千人	(千トリップエンド/日) 12 1 239 1 19 44 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 38千人		
	5～24歳 14千人		
南 区	65歳以上 12千人 計45千人	(千トリップエンド/日) 0 3 160 2 12 17 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 24千人		
	5～24歳 8千人		
西 区	65歳以上 44千人 計150千人	(千トリップエンド/日) 17 22 513 5 35 110 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 79千人		
	5～24歳 29千人		
西蒲区	65歳以上 10千人 計60千人	(千トリップエンド/日) 6 1 194 1 16 18 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	
	25～64歳 29千人		
	5～24歳 18千人		
市全体	65歳以上: 220千人 (29%) 25-64歳: 406千人 (53%) 5-24歳: 143千人 (19%) 合計: 769千人 (100%)	鉄 道: 113千トリップエンド/日 バ ス: 120 〃 自 動 車: 2,616 〃 自 転 車: 287 〃 二 輪 車: 25 〃 徒 歩: 579 〃 合計: 3,741 〃	

※「その他・不明」分に係る集計上の都合のほか、四捨五入の関係から各区の合計値と市全体の数値は一致していません。

5 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■区内における動き（内々トリップ）と区内から区外への動き（内外トリップ）

- ・人口が多く、都市機能が集積する中央区、西区、東区では、区内・区内外における動きが多い。
- ・H28 と H23 を比べると、傾向に変化は見られない。

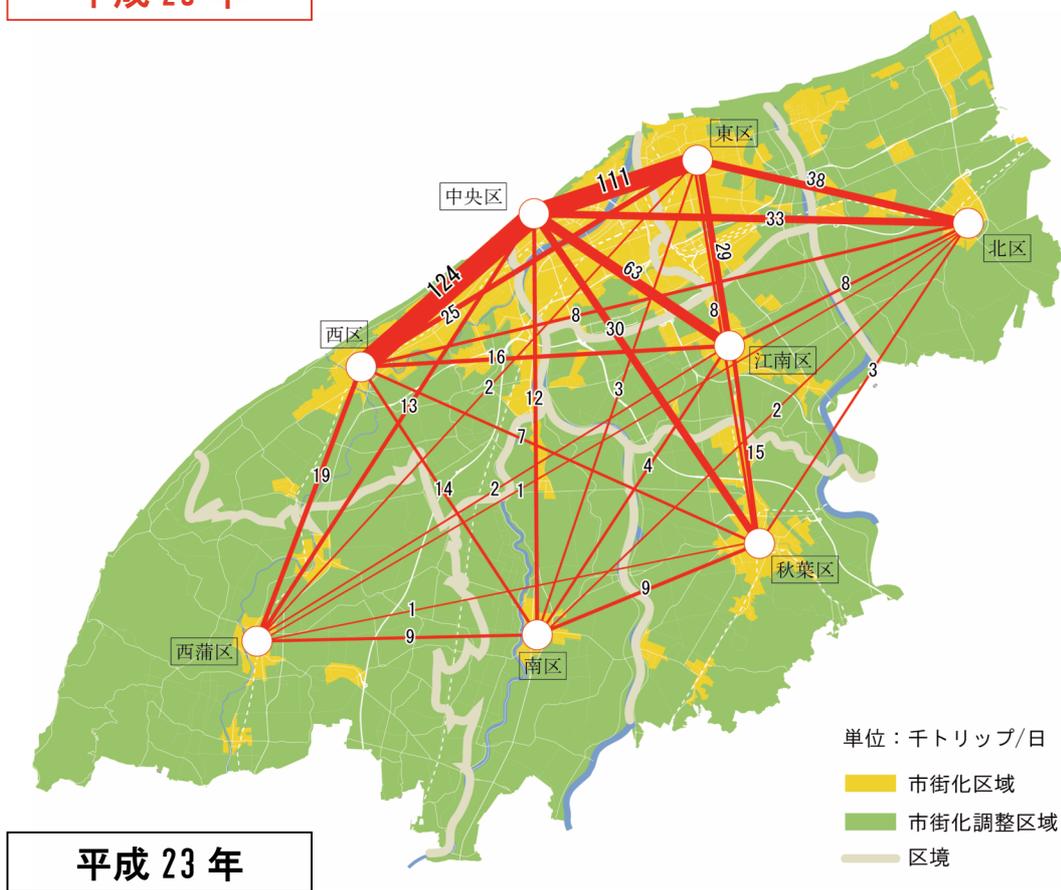
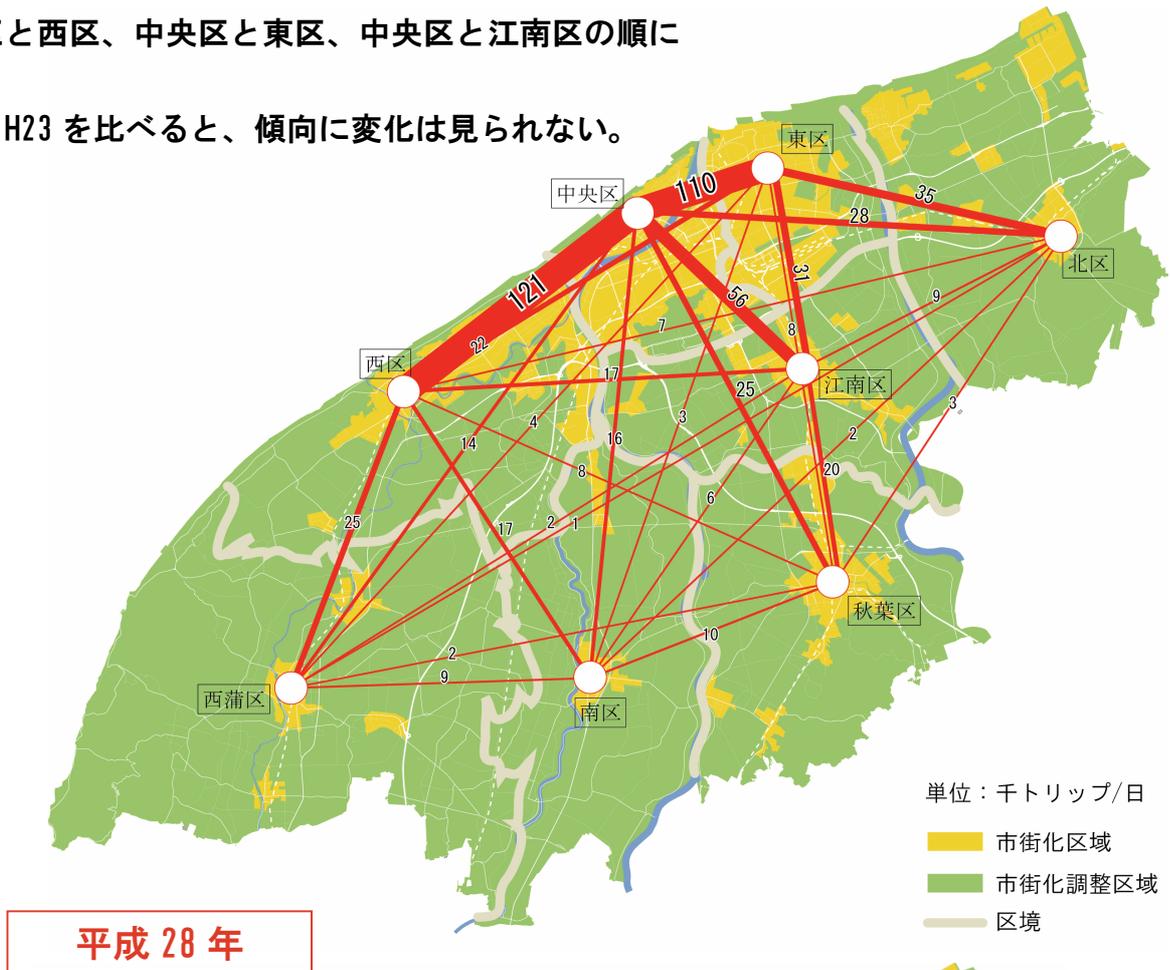


※内外には各区と新潟市外との移動を含む。

5. 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■区と区（区間）の動き（H28）

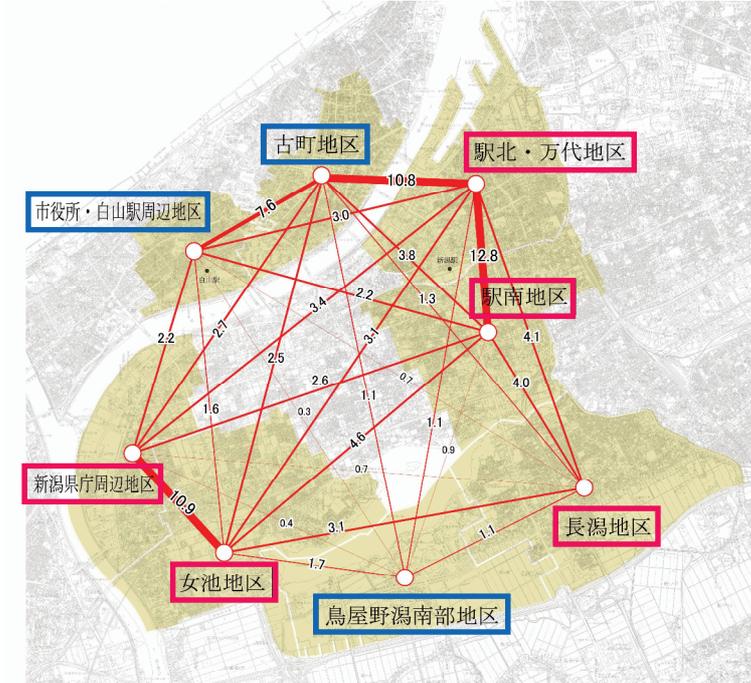
- ・ 中央区と西区、中央区と東区、中央区と江南区の順に多い。
- ・ H28 と H23 を比べると、傾向に変化は見られない。



6 都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き

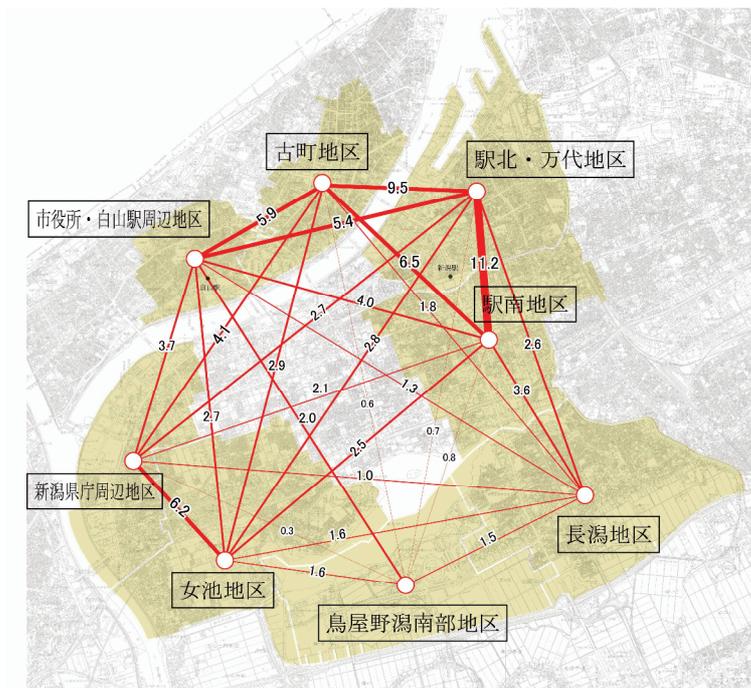
■ 都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き（全手段・全目的）

- ・ 都心部における移動は、H23 と比べ微増傾向にある。
- ・ 駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した。一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は減少した。



単位：千トリップ/日

平成 28 年



単位：千トリップ/日

平成 23 年

7 交通特性の変化動向（まとめ）

交通特性の変化動向

依然として自動車の分担率が高い

○自動車の分担率が約7割となっており、他都市より高い傾向がある。

高齢者の外出率が増加

○外出率は増加し平成28年は82.9%、特に高齢者では5ポイント程度の増加。

高齢者の自動車利用割合が増加

○高齢者の自動車利用割合が増加し、65～74歳では6ポイント増加、75歳以上では8.5ポイント増加している。

通勤目的が増え、業務目的が減少

○働く高齢者が増加したことによって通勤の割合が増加していると考えられる。
○業務目的の減少は、ITの進歩など業務の効率化が要因と考えられる。

地域内・地域間の人の動きの傾向は変化していない

○トリップ数は全体的に微増傾向であるが、全体の傾向に変化はない。

都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き

○トリップ数は全体的に微増傾向であるが、駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した。一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は、減少した。

時代背景

人口の減少と少子高齢化が進展

○新潟市の人口は平成23年の804千人から平成28年は800千人と4千人の減少
○高齢化率について、65歳以上の人口は平成23年から4ポイント増え、平成28年は27.5%

今後の交通の見通し

○総トリップ数の減少
○高齢者の自動車利用割合が増加