

にいがた都市交通戦略プラン [基本計画（案）]

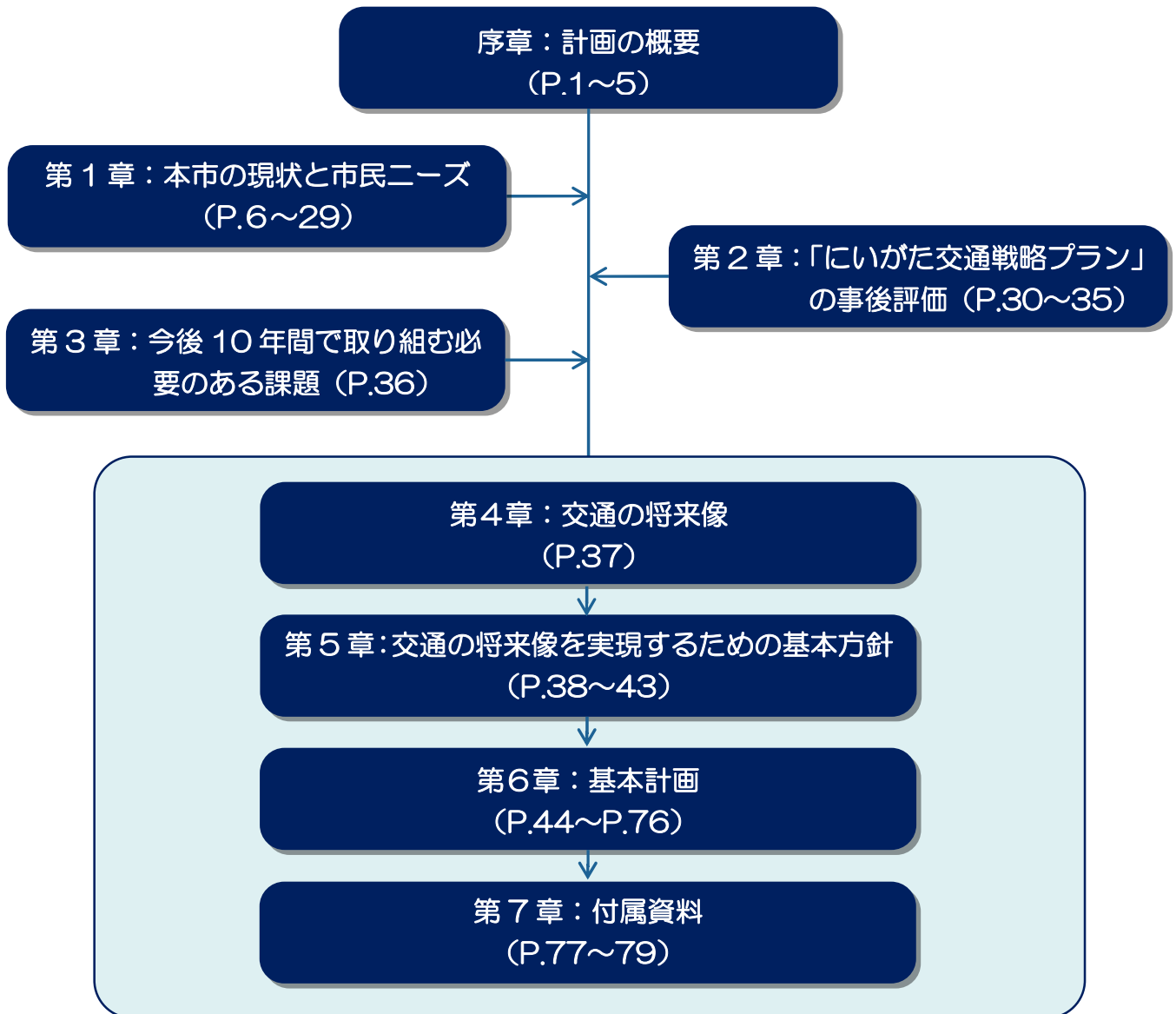
新 潟 市
2019年●月

目 次

序章：計画の概要	P.1
(1) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の構成	P.1
(2) 背景と目的	P.2
(3) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の位置づけ	P.3
(4) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の計画期間	P.5
第1章：本市の現状と市民ニーズ	P.6
(1) 社会情勢	P.6
(2) 交通の現状	P.10
(3) 移動に関する市民ニーズ	P.26
第2章：「にいがた交通戦略プラン」の事後評価	P.30
(1) これまでの基本方針	P.30
(2) これまでの主な取り組み	P.31
(3) 成果指標に基づく評価	P.33
(4) 公共交通に関する成果	P.35
第3章：今後 10 年間で取り組む必要のある課題	P.36
第4章：交通の将来像	P.37
第5章：交通の将来像を実現するための基本方針	P.38
第6章：基本計画	P.44
第7章：付属資料	P.77

序章：計画の概要

(1)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の構成



○本計画は、以下のとおり構成します。

序章では、本計画の背景と目的、位置づけ、計画期間などについて示します。

第1章では、本市の社会情勢、交通の現状、移動に関する市民ニーズを整理します。

第2章では、これまでの主な取り組みや、前戦略プランの事後評価・成果などを示します。

第3章では、第1章・第2章を踏まえた課題をまとめます。

第4章では、第3章を踏まえたあるべき交通の将来像を示します。

第5章では、交通の将来像を実現するための基本方針を示します。

第6章では、基本方針の取り組みの方向性・考え方などを示します。

第7章では、本計画の策定に関する付属資料を添付します。

(2)背景と目的

2008年に策定した本市の交通施策の基本方針である「にいがた交通戦略プラン」は、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、第3回パーソントリップ調査で提言された将来交通計画の目標を実現するため、交通政策の基本理念と短・中期（概ね10年間）に取り組む基本的な行動計画を策定し、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化（基幹公共交通軸の強化）」の三つの視点からなる様々な交通施策をこれまで展開してきました。

この計画の策定から概ね10年間の経過するなか、これまでの取組みの事後評価を行うとともにJR新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とした県都新潟市のさらなる拠点性の強化と公共交通の充実など快適な暮らしづくりに向けた取組みを加速させていく必要があります。

このほか、今後急激に進む人口減少、少子・超高齢化の進行による様々な影響への対応が求められ、これまで以上に拠点性や個性を高め、市民生活を向上させるうえで、国・県の中における本市の役割を果たすための新たな交通計画の策定が不可欠です。

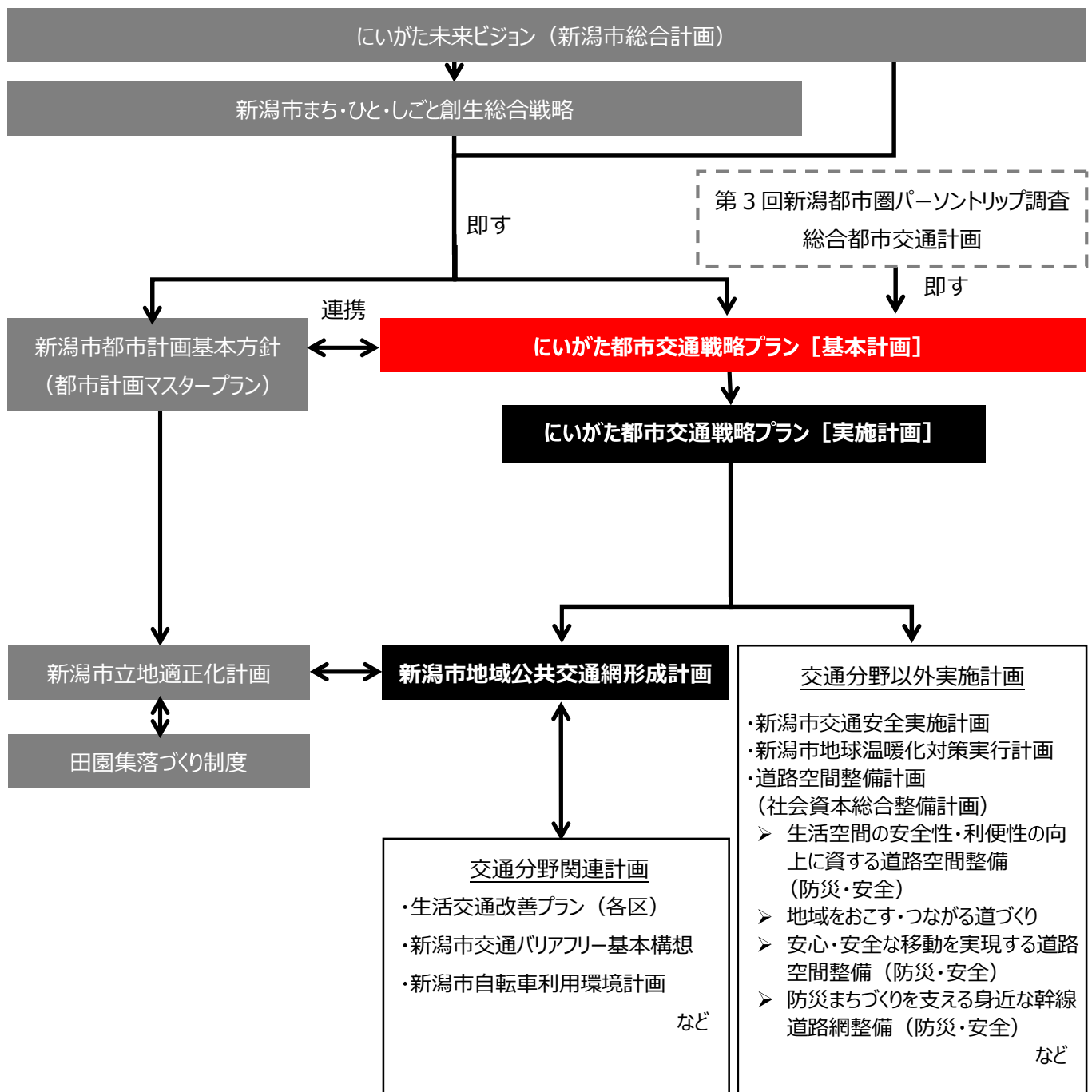
市民の皆さまが明るく健やかに住み慣れた地域で暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを進めることが、本市の最重要課題です。

本計画において、概ね10年間で目指す交通の将来像の実現に向けた取組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通施策の基本的な方針を定める「にいがた都市交通戦略プラン基本計画」を策定します。

(3)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の位置づけ

「にいがた都市交通戦略プラン [基本計画]」は、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」及び「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に即した計画として位置づけます。

また、交通計画とまちづくり計画は関連性が強く、一体となって検討すべきものであるため、「新潟市都市計画基本方針」と連携を図るとともに、新潟都市圏の総合交通体系の方向性を示した「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査」に基づく総合交通計画の目標を実現するため、2019年度から概ね10年間で取り組む基本方針と基本方針に基づく取り組みの方向性をとりまとめることを目的としています。



【参考】「にいがた未来ビジョン」(総合計画)における都市の将来像

にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）（2015年度～2022年度）

- ▶ 本市の最上位計画であり、未来に向けた都市づくりを市民と協働で進めるための将来像として「安心協働都市」、「環境健康都市」、「創造交流都市」の3つを掲げています。

目指す都市像

I 市民と地域が学び高め合う、安心協働都市

II 田園と都市が織りなす、環境健康都市

III 日本海拠点の活力を世界とつなく、創造交流都市

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2017年12月改訂）

- ▶ 「にいがた未来ビジョン」に示す3つの都市像を実現するための取組みを拡充強化するため、「創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大」などの基本目標及び数値目標を掲げています。

〇しごとの創生

基本目標(1)新たな産業集積による雇用創出

基本目標(2)創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大

新たなひとの流れをつくるため、関連産業の裾野が広い航空機産業や、農業特区を活用したニューフードバレー、そして農業の可能性を最大限に活かした12次産業化といった成長産業の育成及びICT、医療などを含めた内発型産業の振興により、雇用の受け皿をつくるとともに、新潟暮らしの素晴らしさを広く発信して、人口流出を抑制し人口流入を促進していきます。また、本市の魅力の情報発信を行い、観光誘客やMICE誘致などを促進し、多様な来訪者の獲得を図ることで、交流人口の増加とあわせて更なる雇用を創出します。

〇ひとの創生

基本目標(3)ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服

若い世代が希望どおりに結婚し、希望する人数の子どもを産み育てられるように、まずは「しごとの創生」により経済的な安定をもたらす良質な雇用の場を提供するとともに、出会いの場づくりから結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援を行います。また、仕事と家庭生活や地域活動など両立できる仕事と生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)の実現に向けた取組みを進めるとともに、未来の新潟を担う若者の流出を抑制し流入を増やすため、地域への愛着と誇り(シビックプライド)の醸成や市内大学等の魅力向上を図ります。

〇まちの創生

基本目標(4)地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち

「しごと」と「ひと」の創生をしっかりと支えるため、国土強靱化や日本海国土軸の形成等に向けた社会インフラの整備を基盤として、多世代交流の場の確保や健幸都市づくり(スマートウェルネスシティ)の推進、公共交通の強化などにより定住・移住を促進し、誰もが安心して暮らせる「まち」をつくります。魅力的な「まち」で「しごと」が栄え「ひと」が集うことにより、「まち」がさらに活力を発揮し好循環が持続するまちづくりを進めます。

(4)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の計画期間

計画期間は、2019年度から2028年度の概ね10年間とします。

計画名	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 総合都市交通計画	概ね2025年度を目標年次									
にいがた未来ビジョン	2022年度を目標年次									
新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2019年度を目標年次									
新潟市都市計画基本方針 (都市計画マスタープラン)	概ね2028年度を目標年次とする									
新潟市立地適正化計画	概ね2028年度を目標年次とする									
にいがた都市交通戦略プラン 【基本計画】	基本方針 概ね2028年度を目標年次とする									
	具体的な取り組み 概ね2028年度までの10年間を計画期間とする ただし、大きな社会・経済状況の変化などにより、必要に応じ見直す									
にいがた都市交通戦略プラン 【実施計画】※	2019~2022年度(4か年)を 計画期間とする				2023~概ね2028年度(6か年)を 計画期間とする					
	計画の着実な推進のため、社会・経済状況の変化を踏まえ、前期・後期計画での実施計画を策定し、具体的な取り組みを示す									
新潟市地域公共交通網形成計画	2019~2022年度(4か年)を 計画期間とする									

※ 基本計画に基づく、実施計画については別途作成

第1章：本市の現状と市民ニーズ

ここでは、本市の社会情勢と交通の現状、移動に関する市民ニーズについて整理します。

(1) 社会情勢

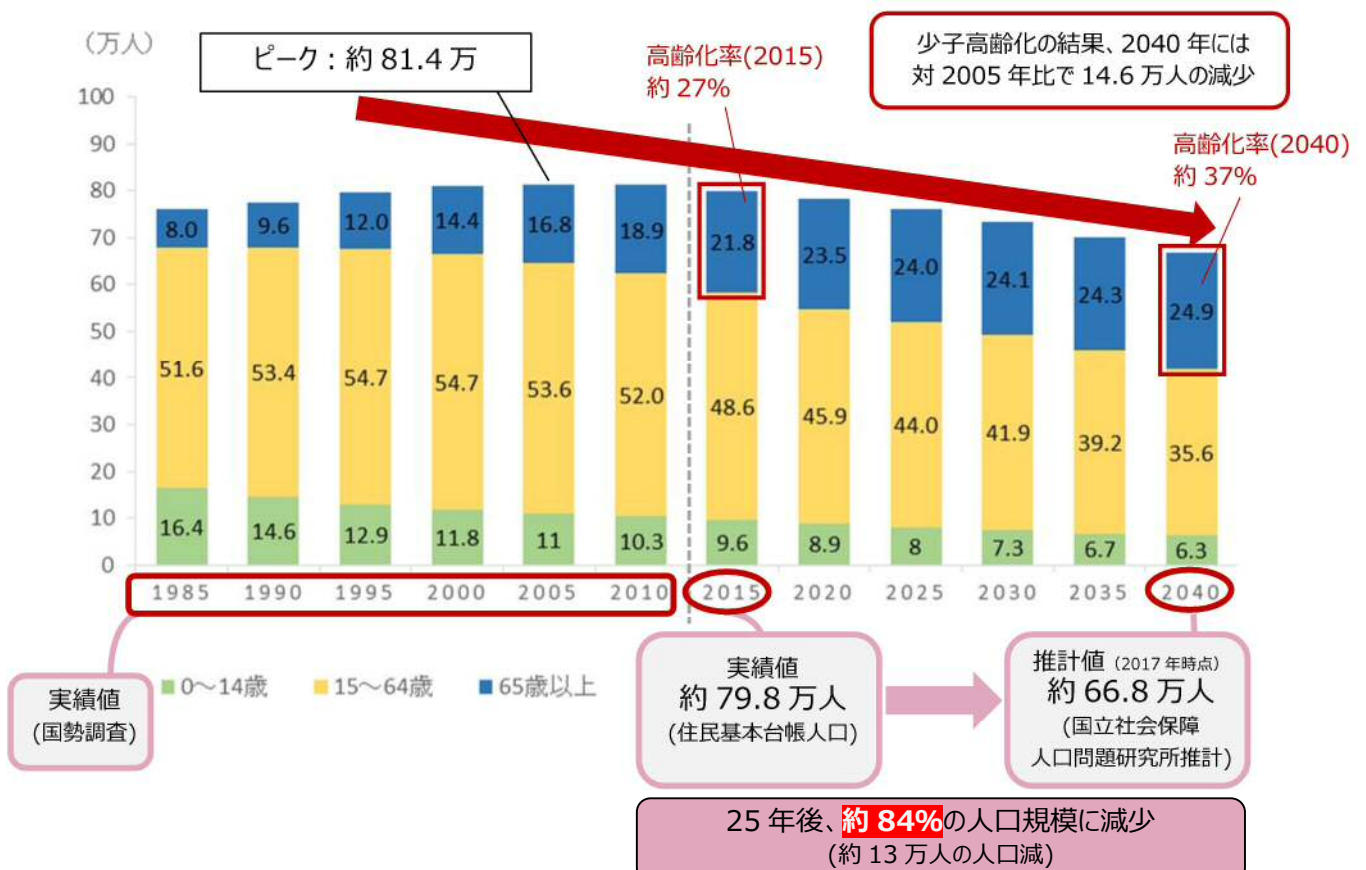
■人口推移

新潟市の人口は、2040年には2015年の約8割に減少する見込み

本市の人口は、就学、就労機会や、まちなかの魅力低下などを要因に、2005年の81.4万人をピークとして減少に転じ、2040年には66.8万人と2015年の約8割に減少すると推計されています。

高齢化人口は増加を続け、2040年には約37%に達する見込み

医療科学の進歩により平均寿命が延びており、高齢者人口は増加を続け、高齢化率は2015年の約27%から2040年には約37%に達すると見込まれています。



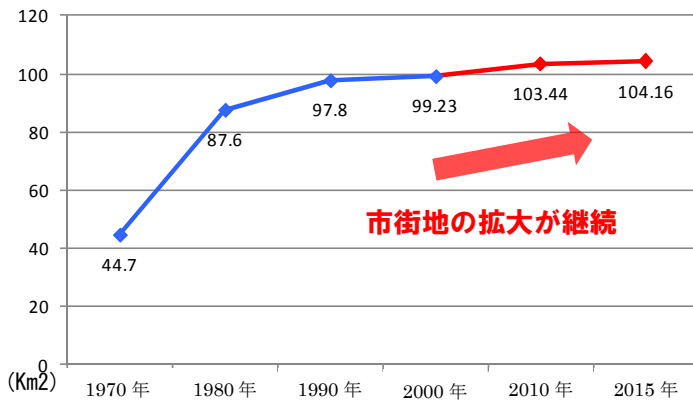
出典：国勢調査（1985年～2010年）、住民基本台帳（2015年）

図 新潟市の人口と将来推計

■市街地面積の推移

市街地は依然として拡大傾向

モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、市街地（DID 地区^(※1)）の面積は拡大が継続しています。



(※1)DID 地区(人口集中地区)とは、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、1)「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、2)「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」と設定されている。

出典：国勢調査

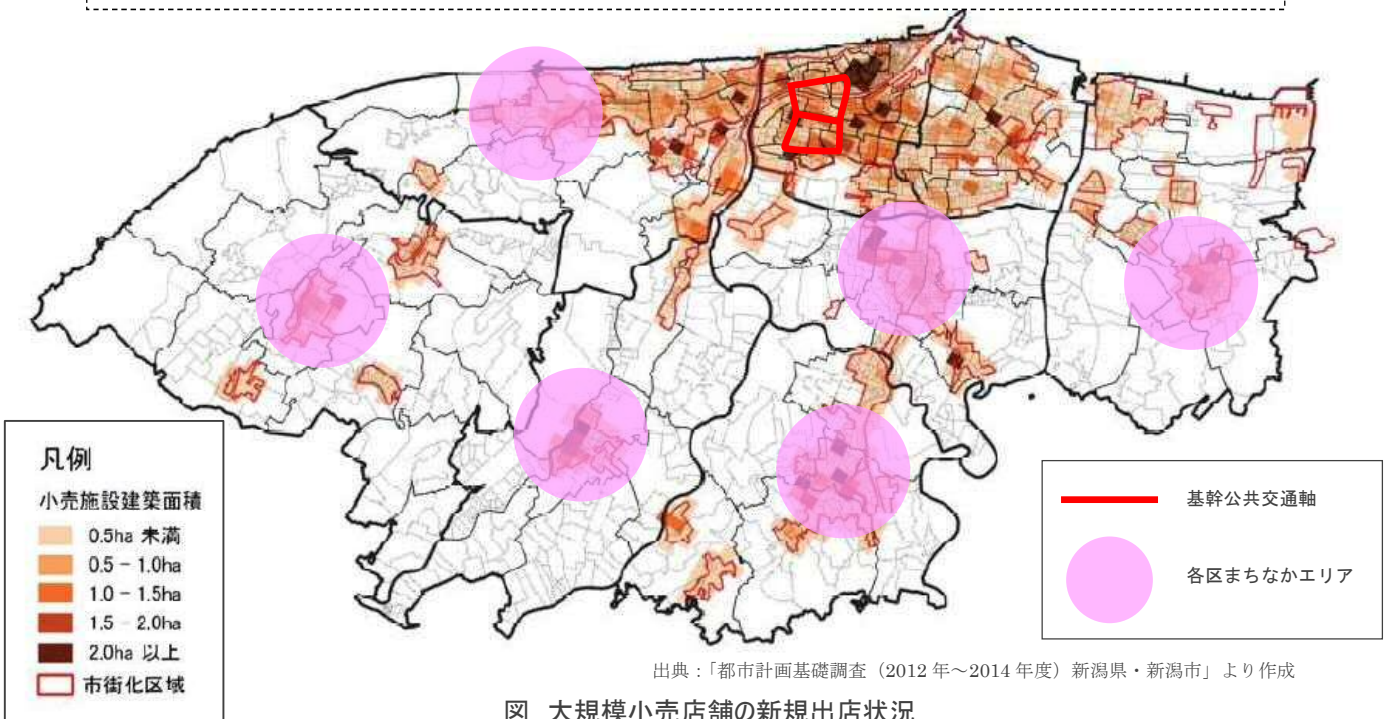
図 DID 地区の面積の推移

■大規模小売店舗の立地状況

郊外部のロードサイド型店舗^(※2)が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下

大規模小売店舗の出店状況を見ると、近年は郊外部へのロードサイド型店舗^(※2)が多い傾向にあり、都心部に来訪する必然性が低下したことなどから、商業地としての都心部の魅力が相対的に低下している可能性が考えられます。

(※2)ロードサイド型店舗とは、幹線道路など通行量の多い道路の沿線において、自家用車・オートバイ(原動機付自転車)・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗のこと。特に都市郊外の主要幹線道路沿いに立地するものを指す場合が多い。「ロードサイド」とは沿道のこと。



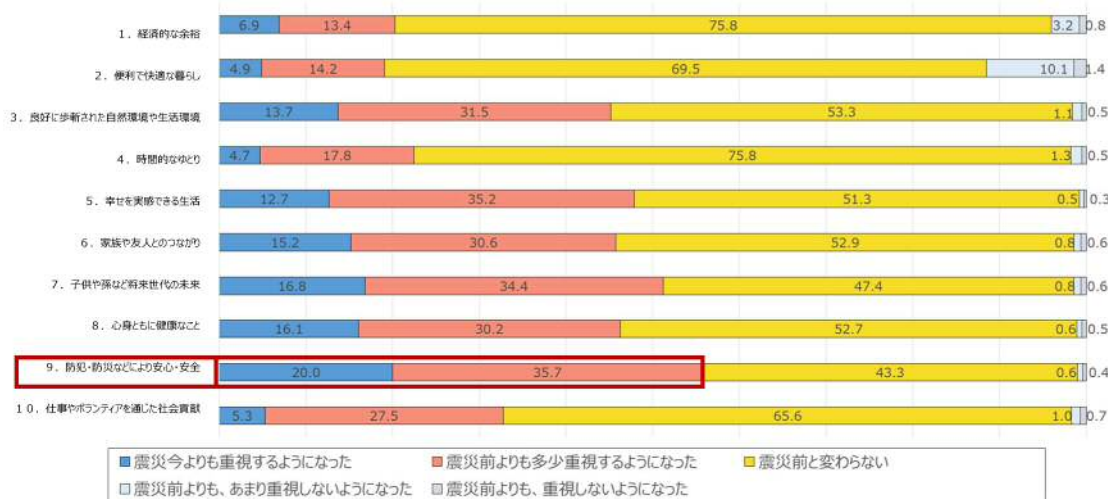
出典：「都市計画基礎調査（2012年～2014年度）新潟県・新潟市」より作成

図 大規模小売店舗の新規出店状況

■社会意識

「防犯・防災などによる安全・安心」を重視する社会意識

東日本大震災を契機として、「防犯・防災などによる安全・安心」を重視するとした社会意識の割合が多くなっています。



出典：環境省「図で見る環境白書（2013年）」

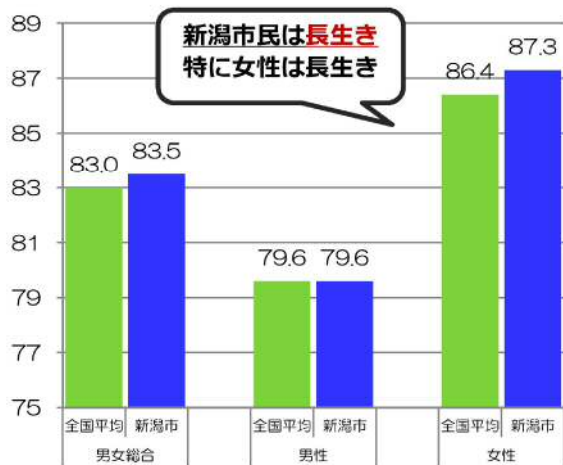
図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

■健康

新潟市は全国平均より健康でない期間が長い

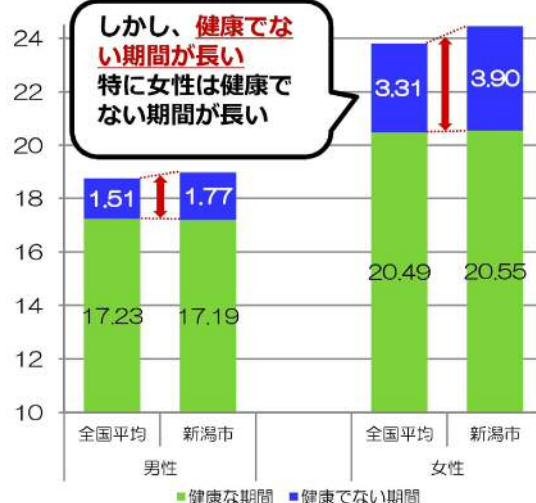
自転車、徒歩の交通手段別分担率低下、自家用車の分担率向上に伴う運動不足などから、生活習慣病を招く可能性が高まるなか、本市は全国平均より健康でない期間が長くなっています。

新潟市民の平均寿命



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

新潟市民の健康寿命



注：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）

本市は全国平均と比べ、健康寿命は同等、もしくは長いですが、65 歳以上において健康でない期間が長くなっています。

出典：新潟市健康づくり推進基本計画（第 2 次）

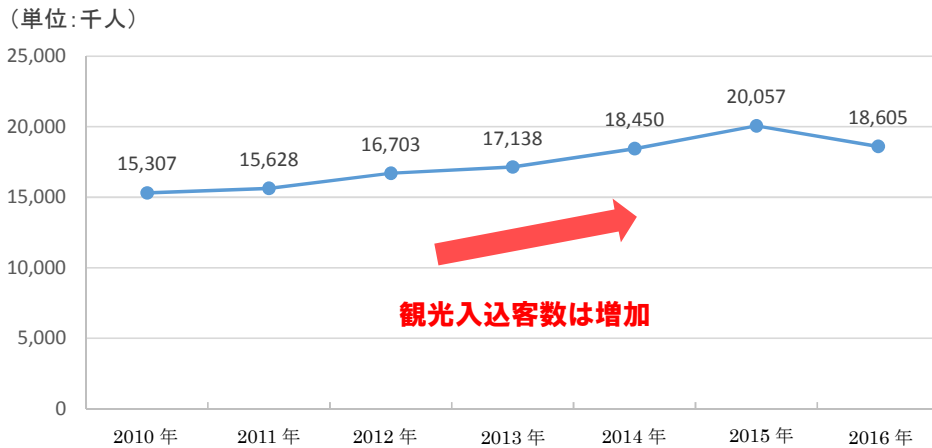
図 新潟市と全国の平均寿命、健康寿命の比較

■観光

新潟市の観光入込客数は増加しているが、さらなる交流人口の拡大が期待される

わが国では観光立国に向けた取り組みが進められており、訪日外国人旅行者数は近年急増しています。

本市においても、デスティネーションキャンペーンなどの着実な誘客セールスにより、観光入込客数が増加していますが、さらなる交流人口の拡大が期待されます。



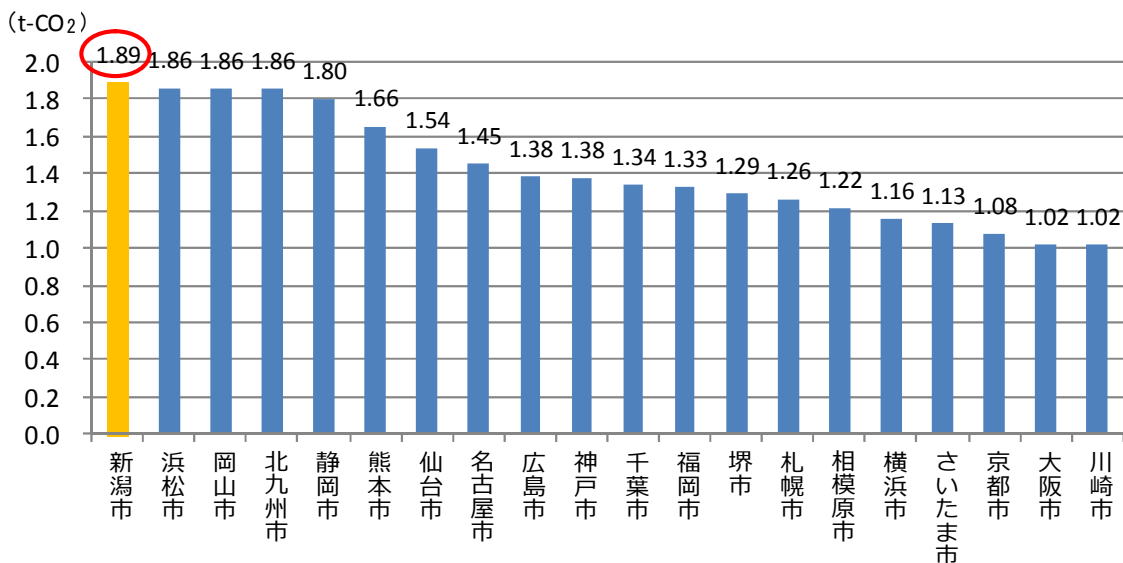
出典：新潟市ホームページより作成

図 新潟市観光入込客数推移

■環境

新潟市の運輸部門における1人当たりCO₂排出量は政令指定都市ワースト1位

東日本大震災等を契機として環境意識が高まる中、本市の運輸部門における1人当たりCO₂排出量は、特に65歳以上の自動車分担率が前回調査に比べ約7%増加したことなどから、政令指定都市中1番目に高くなっています。



出典：2013年度運輸部門（自動車）CO₂排出量推計データ

図 運輸部門における1人当たりCO₂排出量

(2) 交通の現状

■ 鉄道のネットワーク

鉄道ネットワークは新潟駅を中心に放射方向に形成

市内の鉄道ネットワークは、上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線から形成されており、10年前と比較して路線数に変化はありません。

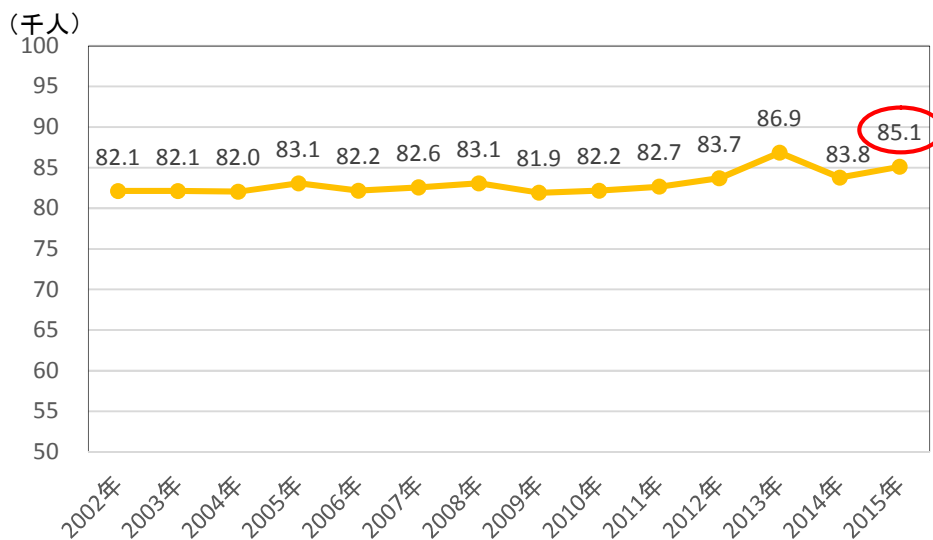


図 鉄道ネットワーク

■ 鉄道の利用者数

鉄道の乗車人員数は横ばいで推移し、2015年度は1日当たり約8万5千人

鉄道の乗車人員数の推移は、交通事業者の自助努力により概ね横ばいで推移しており、安定的な運営ができています。2015年度には1日当たり約8万5千人と、10年前と比較して路線数に変化はないが、乗車人員数は増加しています。



※ 乗車人員のみとし降車人員は含まれない（上越新幹線乗車員数含）
 ※ 無人駅は計上しない

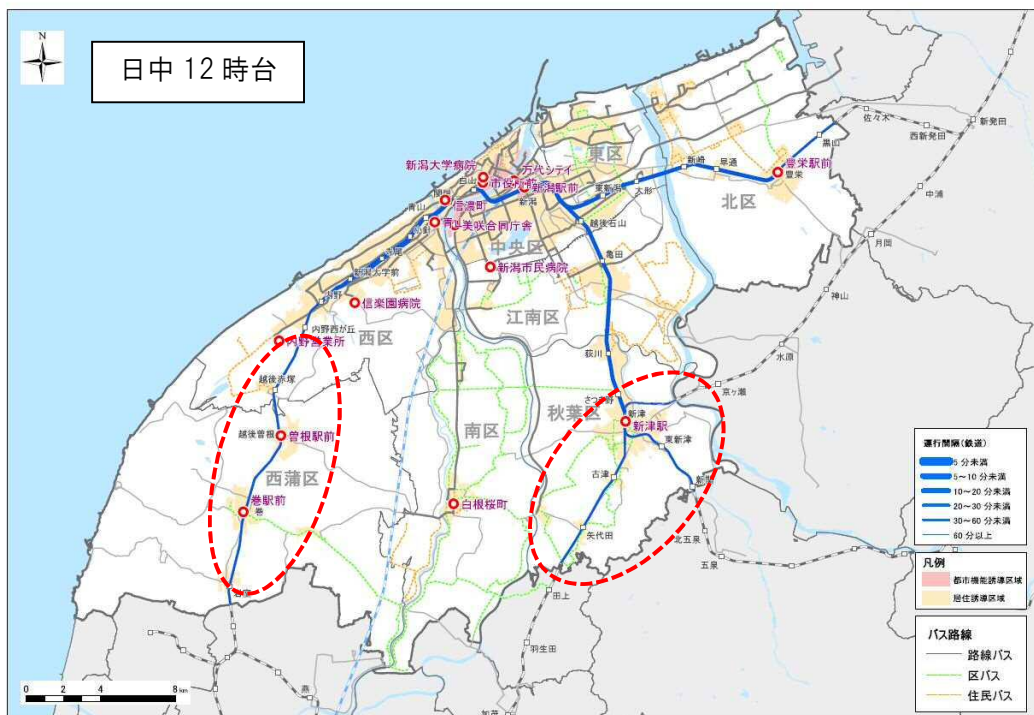
出典：JR 東日本ホームページより作成

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移(1日当たり)

■ 鉄道の運行本数（運行間隔）

日中の鉄道の運行本数は、特に秋葉区、西蒲区で少ない

鉄道の運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に西蒲区、秋葉区で日中の運行本数が少なくなっています。



出典：JR 東日本ホームページより作成

図 朝と日中における鉄道の運行本数の比較
(上：朝 8 時台、下：日中 12 時台)

■バスのネットワーク

路線バスを中心に区バス・住民バスでバスネットワークを補完

中央区を中心として、放射状にバス路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、区バス及び住民バスで補完されています。



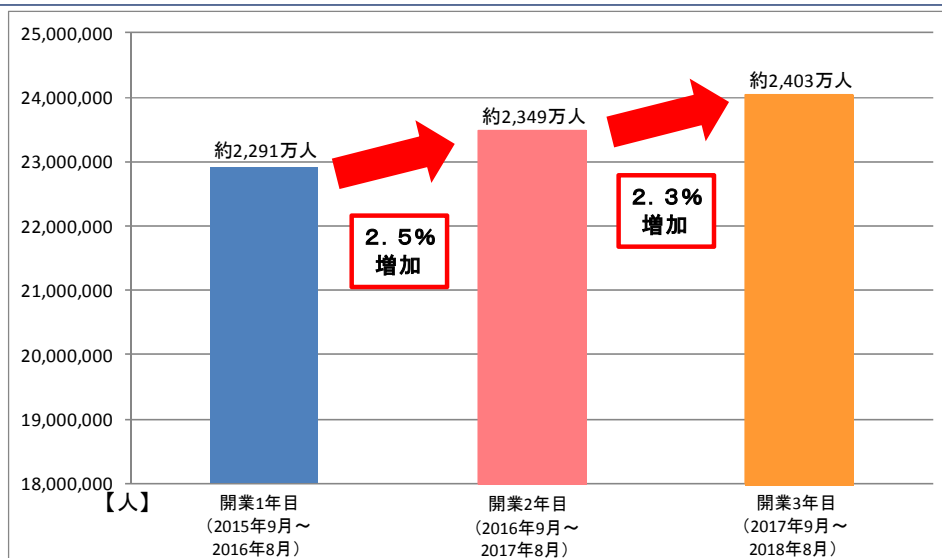
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バスネットワーク

■バスの利用者数

バス利用者数は減少傾向だったが、近年は下げ止まり

バス利用者数は減少傾向であったものの、近年では下げ止まりとなっています。BRT・新バスシステムの導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設が可能となりました。



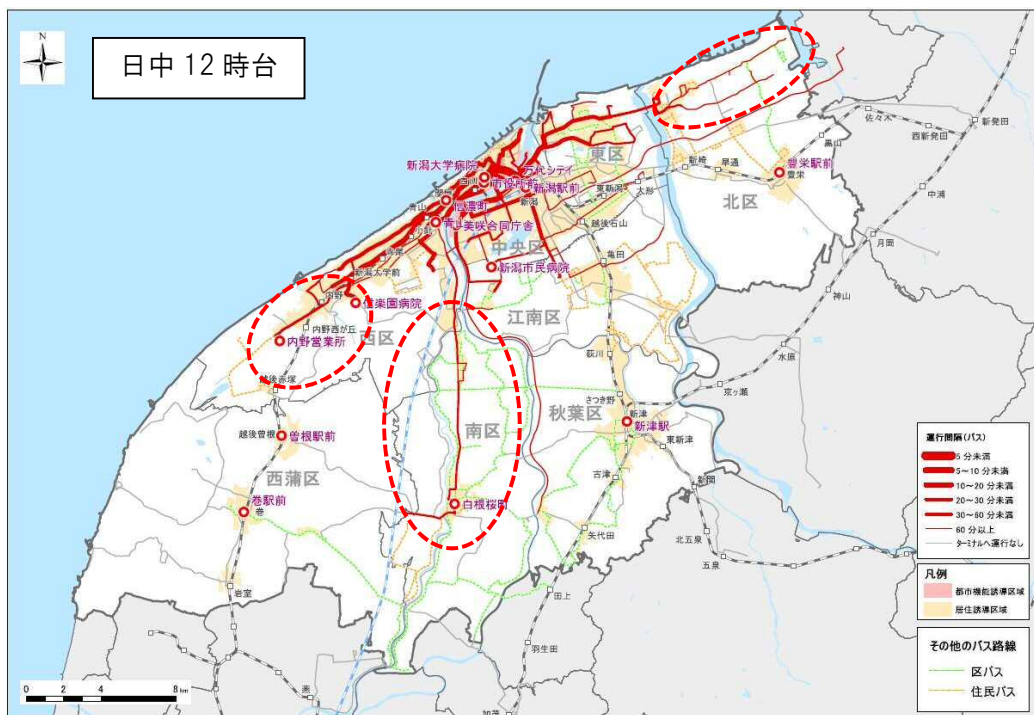
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バス利用者数の推移

■バスの運行本数

日中のバスの運行本数は、特に北区、南区、西区で少ない

バスの運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に北区、南区、西区の一部で日中の運行本数が少なくなっています。



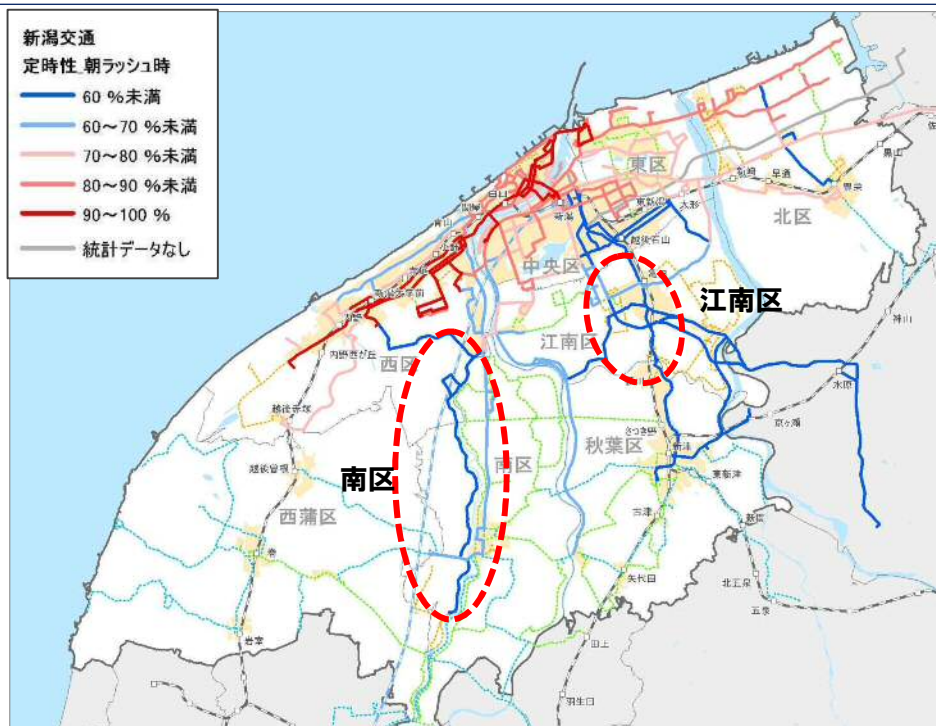
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 朝と日中におけるバスの運行本数の比較
(上：朝 8 時台、下：日中 12 時台)

■バスの定時性

南区や江南区の一部では朝のバスの定時性が低い

南区や江南区の一部では、長大路線が多いことや慢性的に生じている幹線道路の渋滞などより、朝時間帯におけるバスの定時性が低い状況です。



出典：新潟交通ホームページより作成

図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性 ※2016年度の月別平均値、朝ラッシュ時は7:00～8:29

■バスの終発時刻

バスの終発時刻は19時台とサービスレベルが低い

バスの終発時刻は、深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難となり、西蒲区や秋葉区などの駅を発着する路線や江南区や東区などの一部路線で、19時台とサービスレベルが低い状況にあります。



出典：新潟交通ホームページより作成

図 バスの終発時刻

■タクシー

タクシー利用者は減少傾向であり高齢者の利用割合が高い

タクシー利用者数は、減少傾向にあり（※）、2016年度では850万人程度です。

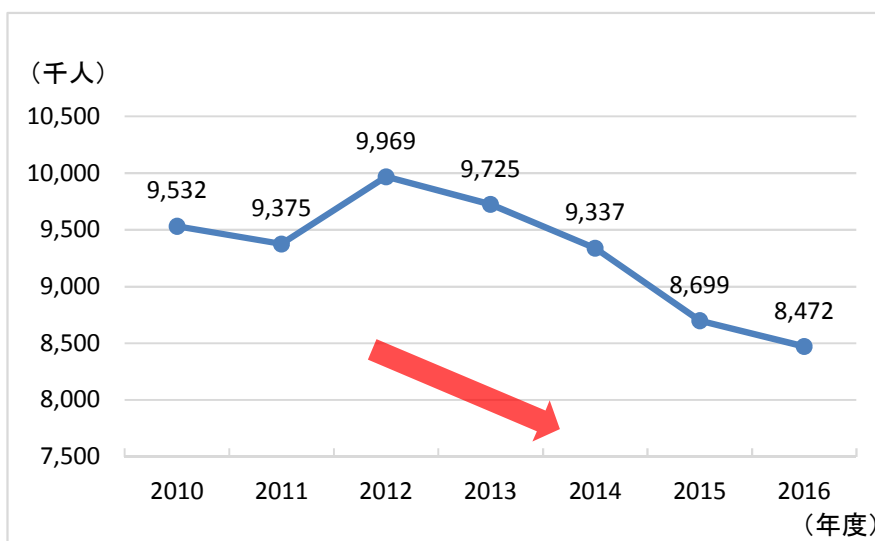
また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上の高齢者と、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることが伺えます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。

一方で利用割合の高い高齢者層の自家用車利用が増加傾向にあることから、タクシー利用者数が減少傾向にあると考えられます。

（※）タクシーの統計の対象地域は2011年度以前と2012年度以降で以下の通り異なっている。

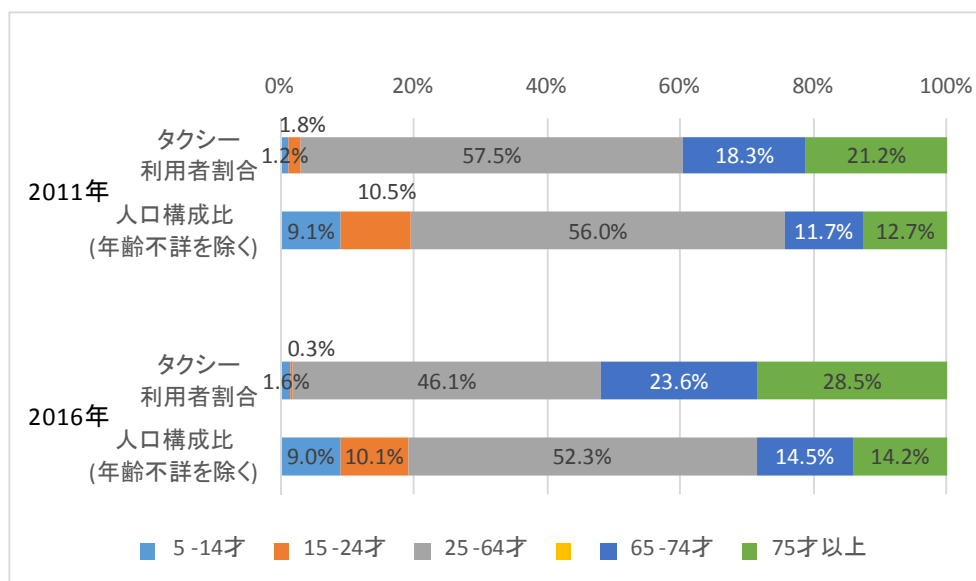
2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域

2012年度以降の対象区域…現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部（旧吉田町、旧分水町）を含む



出典：新潟市統計書（2017年）

図 タクシー利用者数の推移



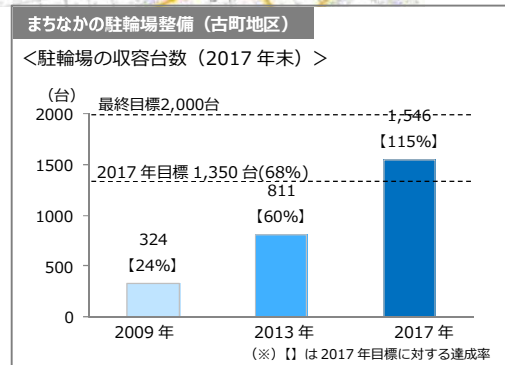
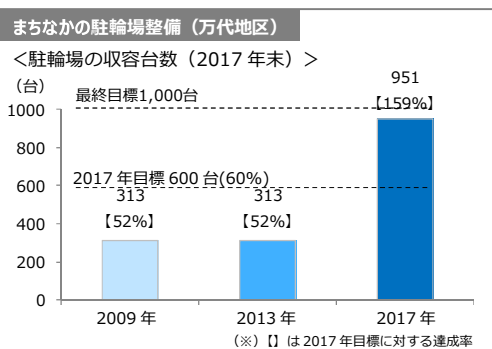
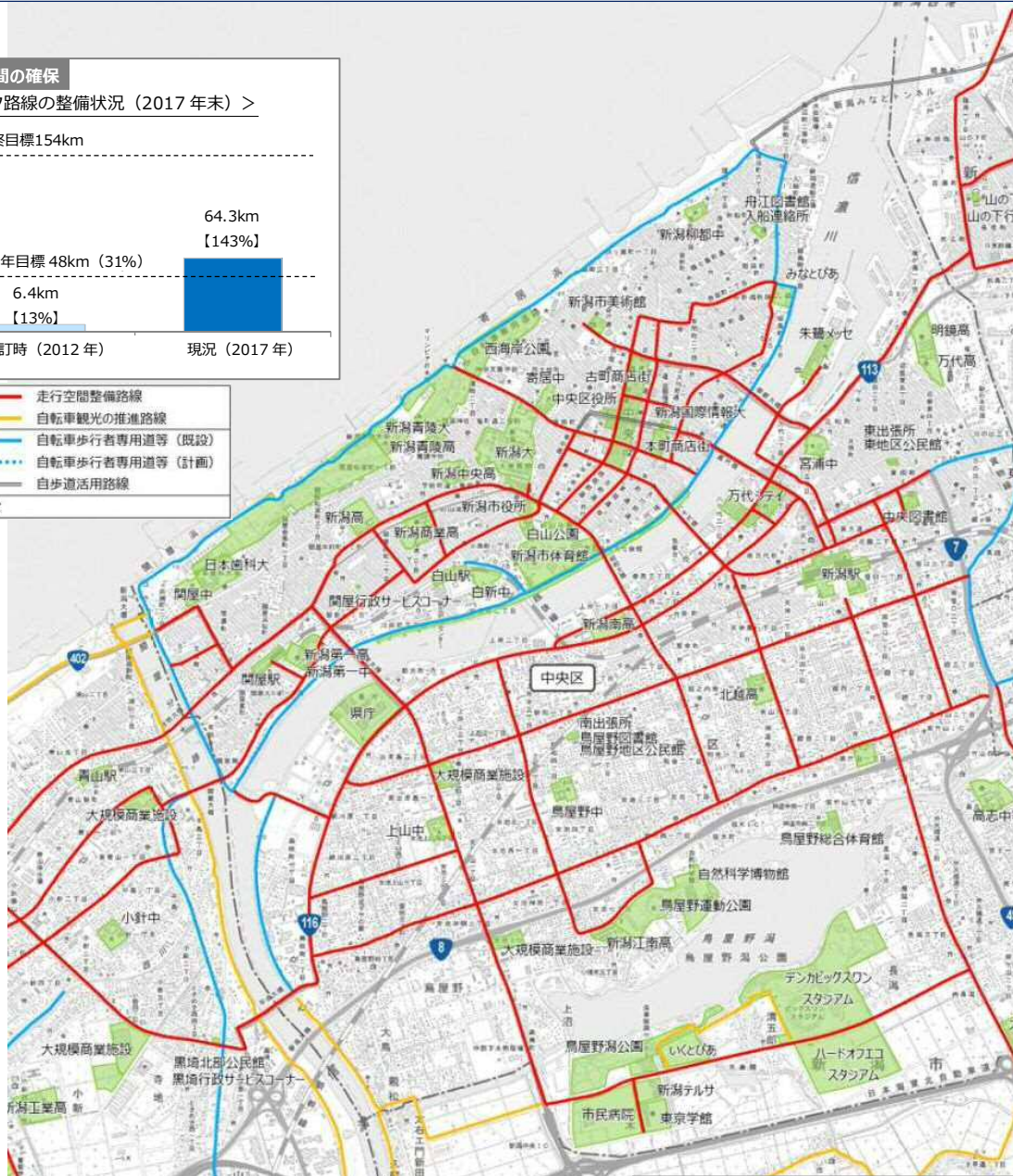
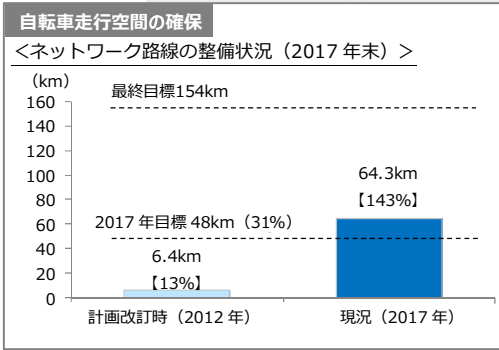
出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び国勢調査（2015年度）

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

■ 自転車交通

自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場は着実に整備

車道混在型（矢羽型）による整備を中心に進めてきたことにより、中央区を中心に自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場の整備が計画通りに進められています。



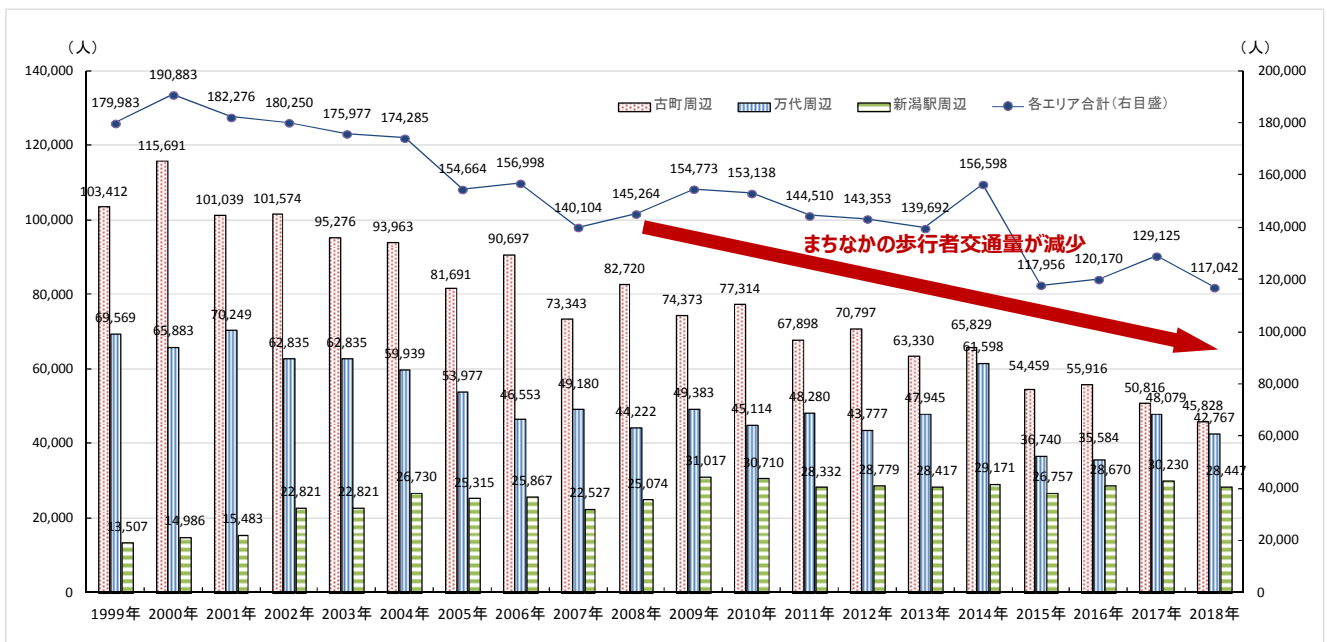
出典：第3回新潟市自転車利用環境推進委員会

図 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場整備状況

■ 都心部の歩行者交通量

まちなかの歩行者交通量は全体としては減少傾向

中心市街地の歩行者通行量をみると、にいがた交通戦略プラン策定時の概ね10年前から新潟駅周辺は横ばい、万代周辺はやや増加傾向、古町周辺は減少傾向で推移しています。また、各エリアの合計値でみると、都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低いことから、2000年のピーク時の約6割まで減少しています。



出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」より作成

※ 各地区については、以下の地点の累計値とする。

古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「北越銀行（古町支店前）」、

「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばさ証券前）」、「NEXT21前」、「ヤマシタ新潟古町店前（旧大和前）」、

「堤薬店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）（旧ウィズビル前）」、「パンナイ前」

万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017年からは「ガルベストーン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、

「万代センター第二駐車場2F連絡路」

新潟駅周辺：「東急イン前（ラマダホテル前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、

「大原簿記学校前」

図 中心市街地の歩行者通行量の推移

■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加したことなどにより、10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。



図 混雑時旅行速度の変化(2015-2005年)



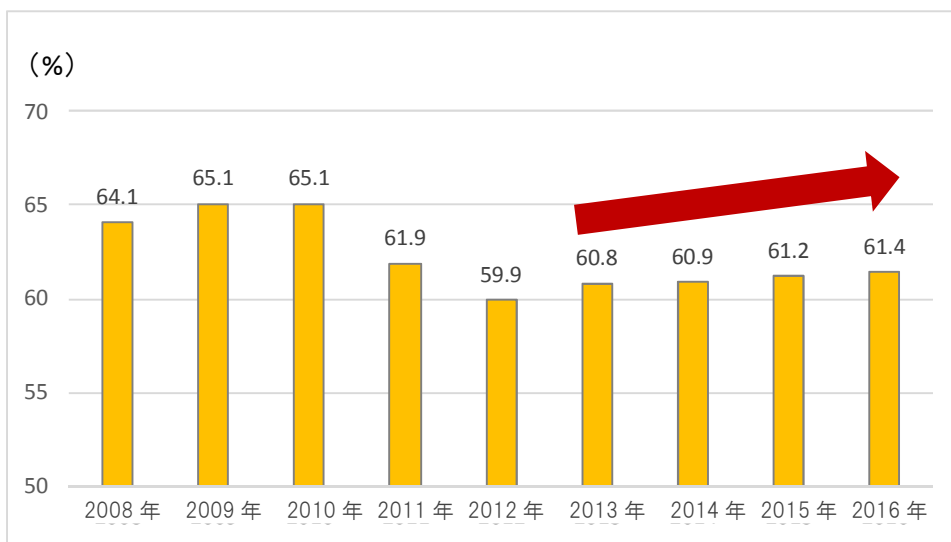
出典：道路交通センサス(2015年)より作成

図 混雑時旅行速度(2015年)

■都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準

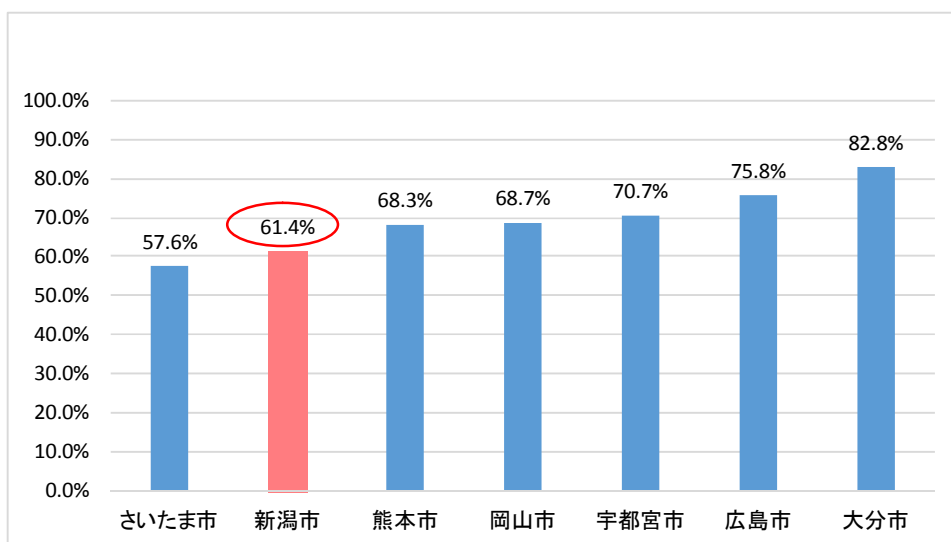
本市の都市計画道路整備率（※）は着実に増加していますが、用地取得の問題から既成市街地での整備率が向上しておらず、同規模の他都市と比較して低く、約62%に留まっています。



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率の推移

※ 2011年に計画道路延長が増加したため、2011年に都市計画道路整備率が下がっている。



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率(他都市との比較(2016年))

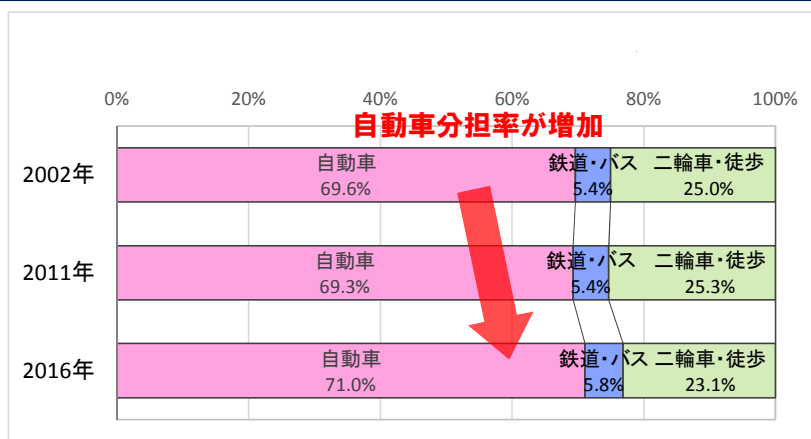
■交通手段分担率

自動車の分担率^(※3)は7割以上で依然として増加傾向

高齢者が引き続き自家用車を利用していることなどから、自動車の分担率は7割以上と高く、依然として増加傾向が続いています。一方で、調査以来始めて鉄道・バスの分担率が増加しました。

(※3)分担率とは、代表交通手段(トリップ^(※4)で利用した主な交通手段)のトリップが全交通手段のトリップに占める割合

(※4)トリップとは、人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位を表す。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る。よって、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合でも、目的地までは1トリップと数える。



出典：第3回パーソントリップ調査（2002年）
新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

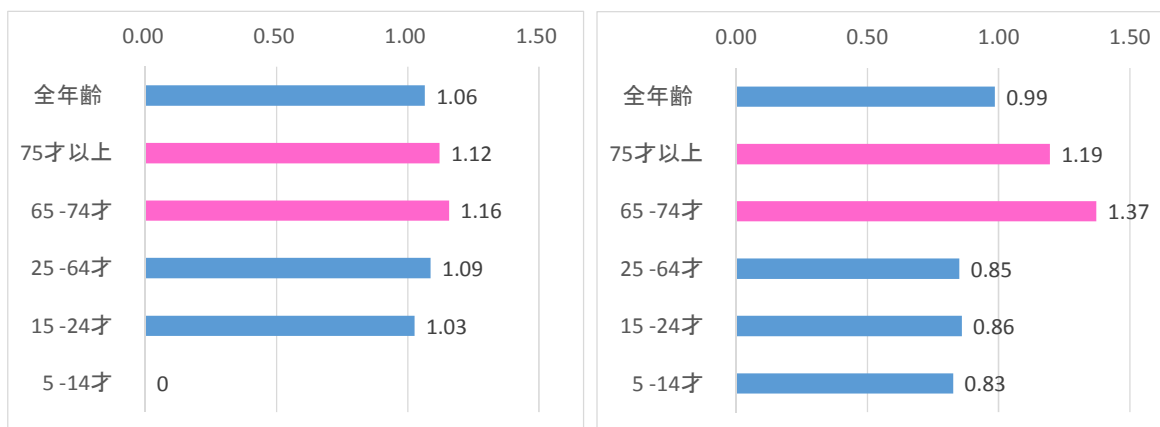
図 新潟市の交通手段分担率の推移

■年齢階層別の平均トリップ数の変化

高齢者の1人当たりトリップ数が増加し、特に私用目的は約2~4割増加

通勤、私用目的ともに高齢者の1人当たりトリップ数の増加が目立っています。

特に私用目的では、非高齢者が減少する一方で、定年退職の延長や平均余命が長くなってきていることなどから、75歳以上は全年齢と比較して、5年前から大きく増加しています。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

図 年齢階層別の平均トリップ数増減率(2016年/2011年)

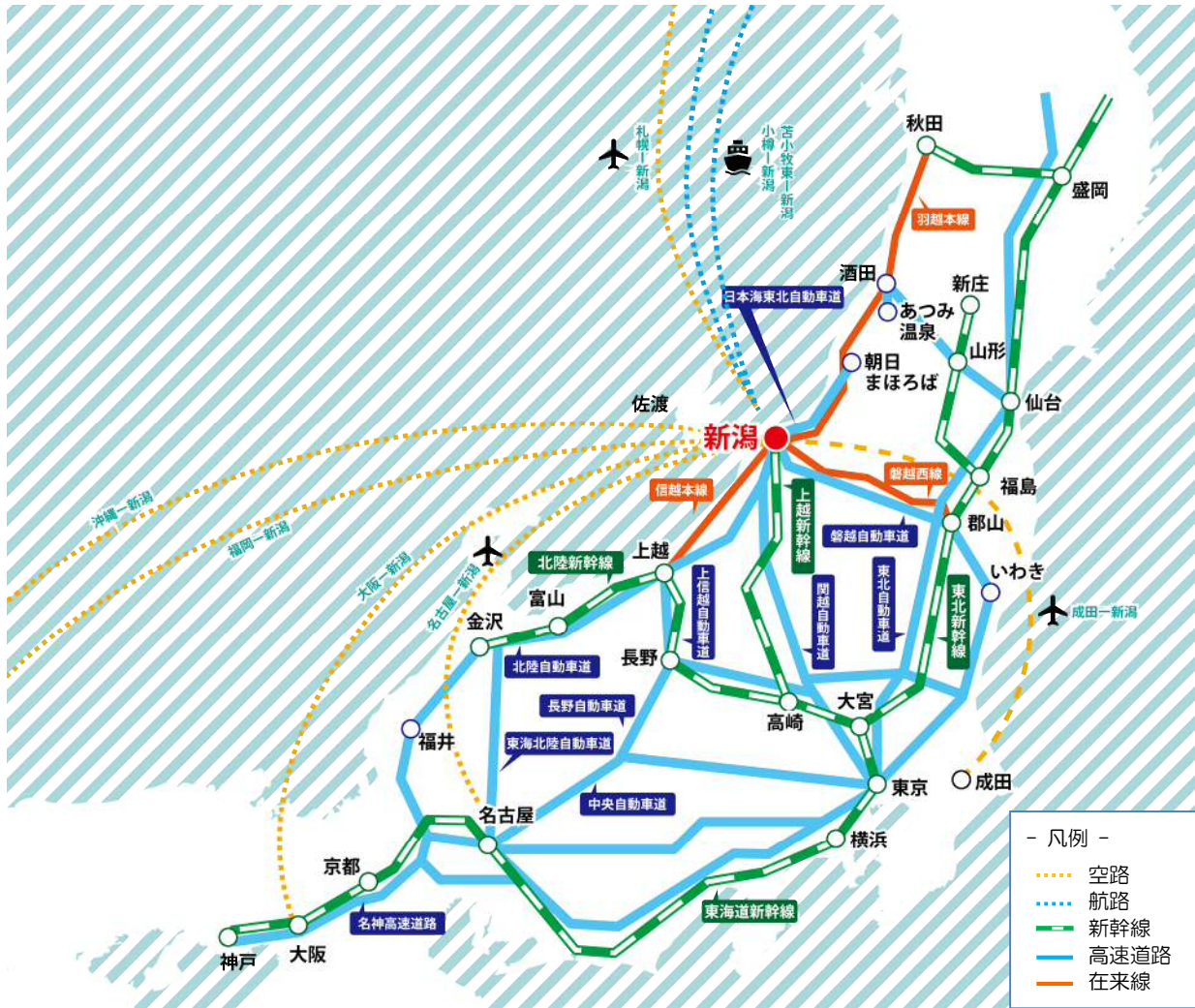
(左:通勤目的、右:私用目的)

■ 広域交通

広域交通ネットワークが充実しており、二次交通との連携が求められる

本市は、国際拠点港湾^(※4)である新潟港と国際空路をもつ新潟空港のほか、上越新幹線や北陸道・磐越道・日沿道などの充実した交通ネットワークを有していますが、今後は二次交通とのさらなる連携が求められます。

(※4)国際拠点港湾：国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定める港湾(港湾法第2条第2項)



出典：新潟市資料 (HAPPY ターン mag)

図 新潟市周辺の広域交通ネットワーク

■交通事故

高齢者が関わる事故の割合が増加傾向

本市における事故の発生件数は減少している一方、高齢者の自家用車利用が増加傾向にあることから、高齢者が関わる事故の割合は増加しています。

表 全事故件数と高齢者事故の経年変化

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
全事故件数(件)	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故(件)	1,016	997	966	821	783	691
全事故に占める割合	27.5%	28.8%	30.1%	31.9%	35.9%	36.0%
高齢加害事故(件)	547	546	513	451	459	404
全事故に占める割合	14.8%	15.8%	16.0%	17.5%	21.0%	21.0%

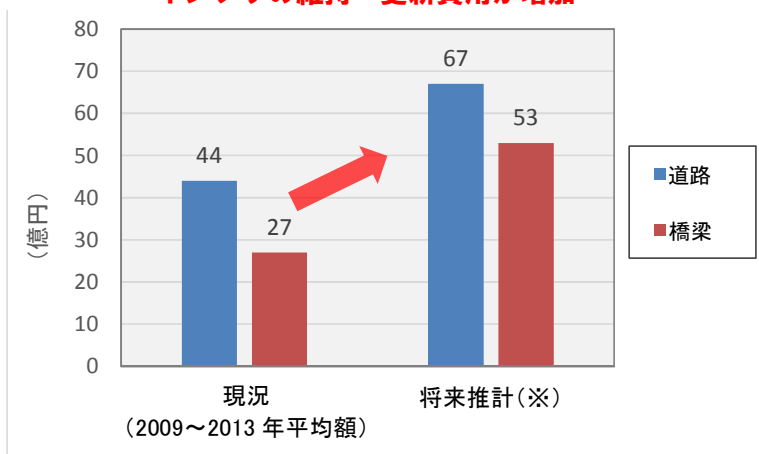
出典：新潟市交通事故概況（2016年）

■インフラの維持管理・更新費用

道路や橋梁等の維持管理費は今後さらに増加する見込み

高度経済成長期に整備したインフラ施設の多くが更新期を迎えることから、2015年から50年後の道路の維持管理費は年平均額で23億円、橋梁は26億円増加する見込みとなっています。

インフラの維持・更新費用が増加



出典：新潟市財産経営推進計画（2015年）

図 インフラ資産の維持管理・更新費用の現状と将来推計

(※)現状の維持管理手法を今後50年間継続した場合に見込まれる年平均額

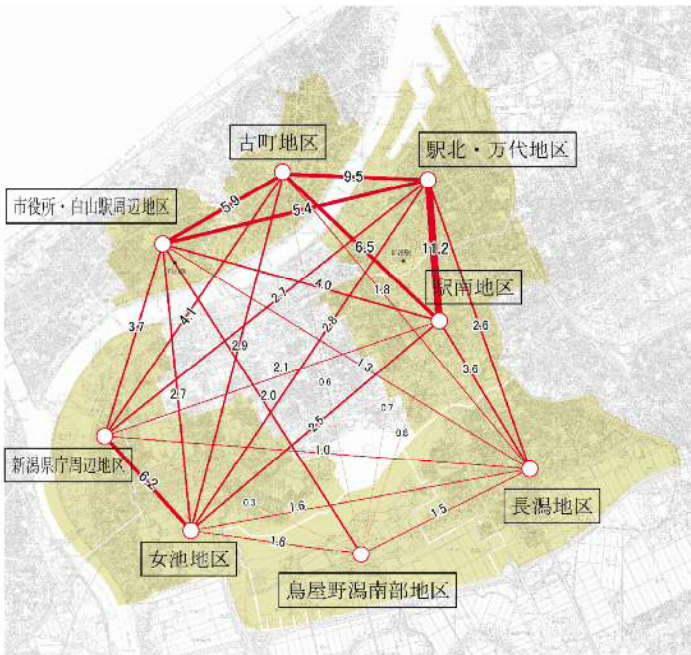
■基幹公共交通軸における人の動き

基幹公共交通軸内での移動は微増傾向にあり、交通手段は多様

基幹公共交通軸内の人の動きをみると、2011年度と比べ微増傾向にあります。

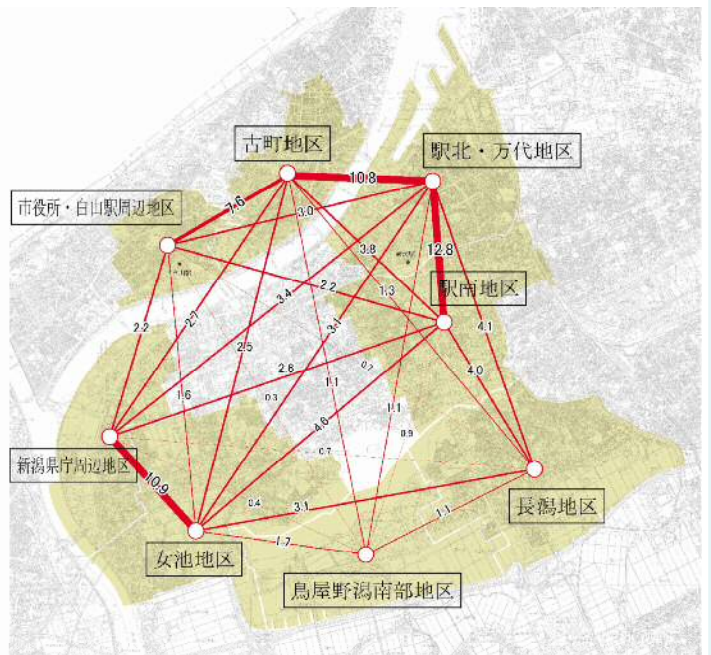
駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は減少しています。

基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率を全市と比較すると、徒歩・自転車、バス、タクシーともに高く、また、2011年度より増加していることから、基幹公共交通軸が着実に強化されていることがうかがえます。



単位：千トリップ/日

2011年

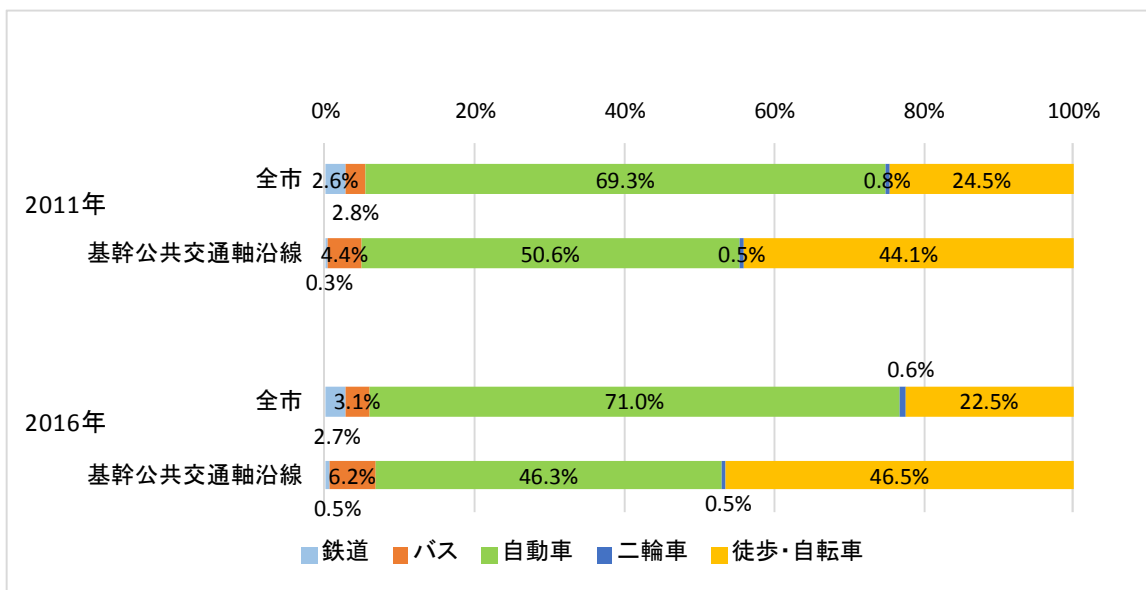


単位：千トリップ/日

2016年

出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

図 基幹公共交通軸沿線における人の動き(全手段・全目的)



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年・2011年）

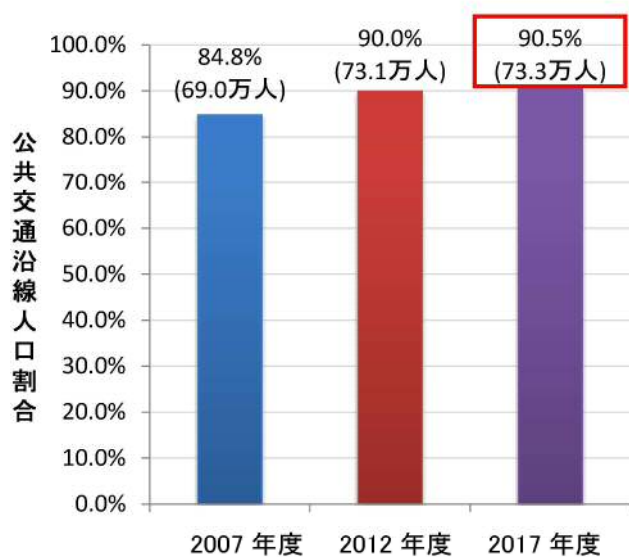
図 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率

■公共交通沿線の居住人口割合（※5）

公共交通沿線の居住人口割合は約90%と高い割合

2007年度と比べ、BRT・新バスシステムの導入に係る路線再編や区バス・住民バスの新規路線整備などにより、公共交通沿線人口が約4.3万人増加し、割合が5.7ポイント増加しており、90.5%と公共交通沿線の居住人口割合は高くなっています。

（※5）…新潟市総人口に対するバス停から300m圏域、鉄道駅から500m圏域の居住人口割合



出典：2017年度 にいがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書
(2017年8月)

図 公共交通沿線の居住人口割合

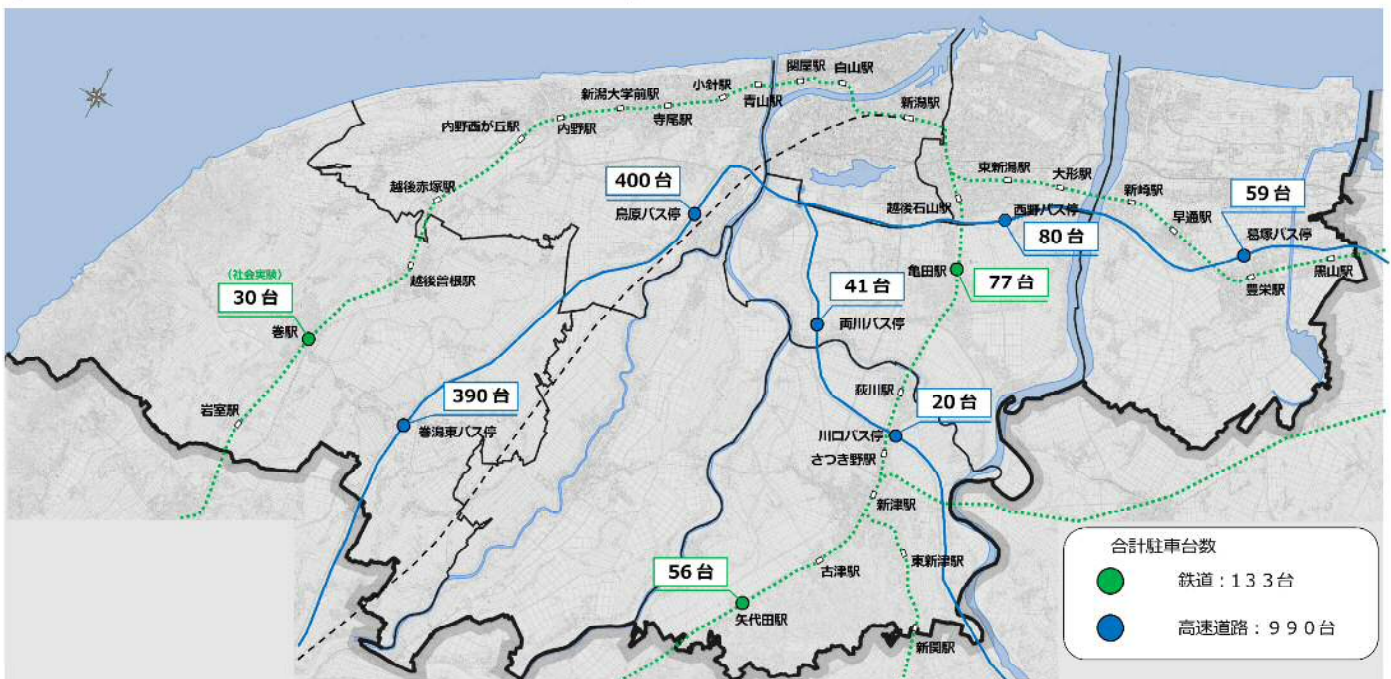
■パークアンドライド整備状況

パークアンドライド整備状況は鉄道が133台、高速道路が990台

2018年7月時点で、鉄道におけるパークアンドライドの運用箇所では計133台が駐車可能、高速道路におけるパークアンドライドの運用箇所では計990台が駐車可能となっています。

にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度は、鉄道におけるパークアンドライドの運用箇所では計106台、高速道路におけるパークアンドライドの運用箇所では計741台であり、パークアンドライド駐車場の利用率が高いほか、新規整備要望も多く受けていることから、着実に整備が進んでいます。

パークアンドライドが可能な駐車場



出典：新潟市資料

図 パークアンドライド整備状況(2018年7月)

表 パークアンドライド整備状況比較

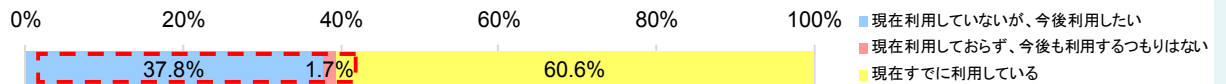
	2007 (H19)	2018 (H30)
鉄道	106台	133台
高速道路	741台	990台
計	847台	1,123台

(3) 移動に関する市民ニーズ

■公共交通の利用意向

公共交通の利用意向は非常に高い

2018年に実施した市民意識調査では、公共交通を利用していない方達の公共交通利用意向は約40%であり、現在利用している人も合わせると利用意向は非常に高い状況になっています。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 公共交通利用意向

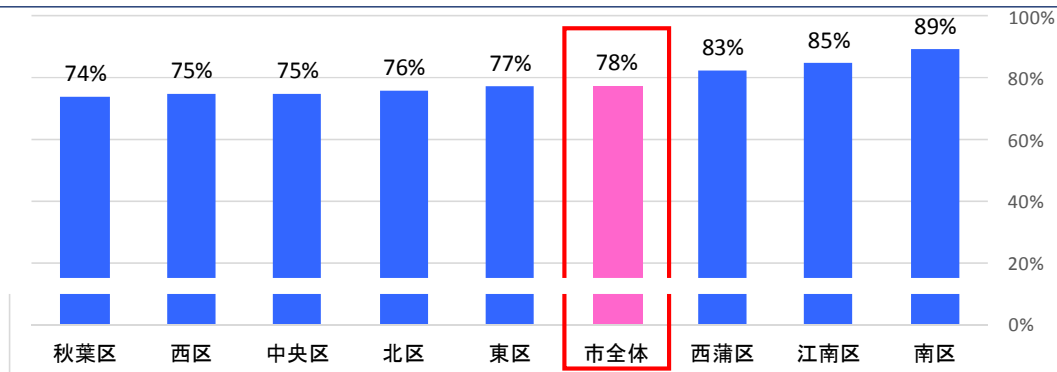
■自家用車に頼らなくても移動しやすいか

自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が約8割

2017年に実施した市政世論調査では、自家用車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」と回答する市民の割合が約8割を占めています（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。

区別に見ると、最大の南区では約9割、江南区、西蒲区で8割以上と高くなっています。

総合的な交通施策を展開してきましたが、モビリティ・マネジメント効果の発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていないことがうかがえます。



出典：第44回市政世論調査（2017年10月）

図 「自家用車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合
（「あまり移動しやすいまちだと思わない」+「移動しやすいまちだと思わない」の合計）

■移動しやすいまちを実感するために必要なこと

移動しやすいまちを実感するために必要なのは「連続的な自転車通行空間」「公共交通による都心アクセス」

移動しやすいまちを実感するために必要なことは、市全体では『②連続的な自転車通行空間』と『④公共交通による都心アクセス』が拮抗しています。

東区や中央区では『②連続的な自転車通行空間』が重視される一方、南区や江南区、西区など鉄道やバスの満足度の低い区では、『④公共交通による都心アクセス』が重視される傾向が見られます。

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

■ 1番目に高い項目
■ 2番目に高い項目

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
① バリアフリー化された歩道が整備されている	29%	33%	31%	31%	26%	27%	31%	27%	24%
② 道路に自転車が通行する空間が連続的に整備されている	33%	32%	40%	38%	30%	30%	15%	32%	28%
③ 生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行が図られている	26%	25%	31%	32%	25%	22%	21%	24%	18%
④ 鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている	32%	32%	28%	22%	40%	32%	42%	38%	37%

※いずれかの区において1位・2位となっている項目のみを抜粋

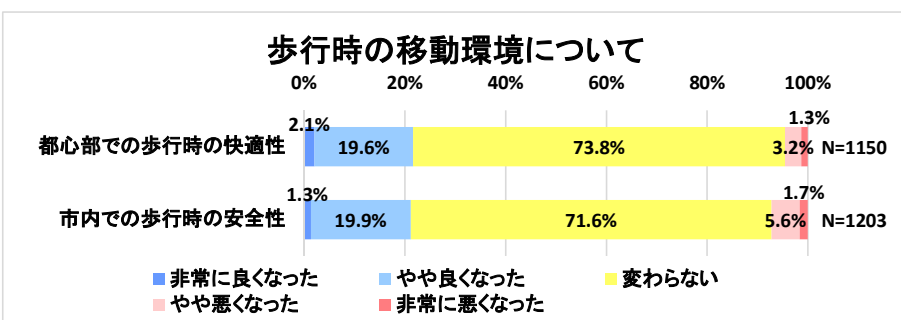
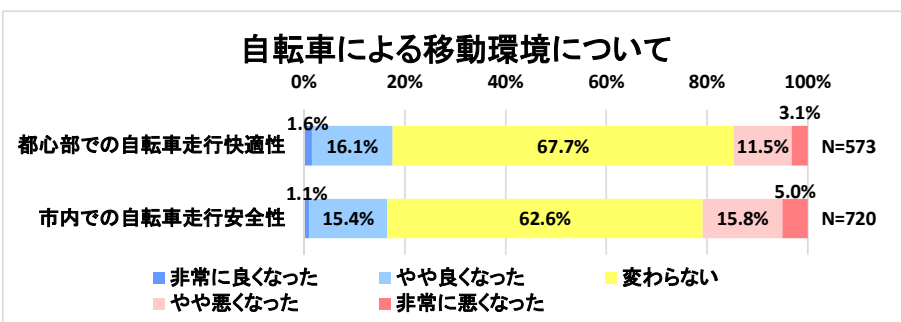
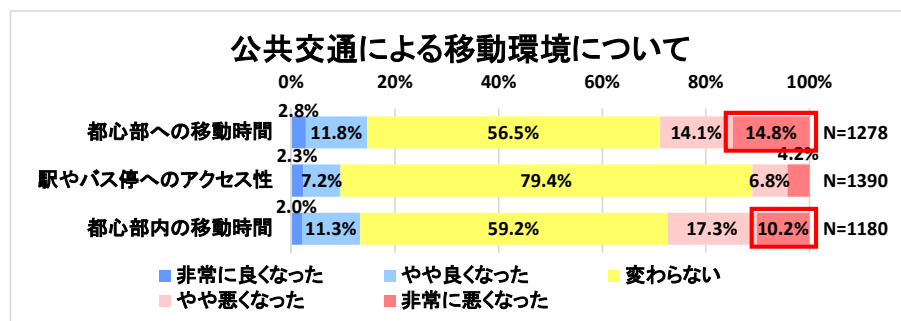
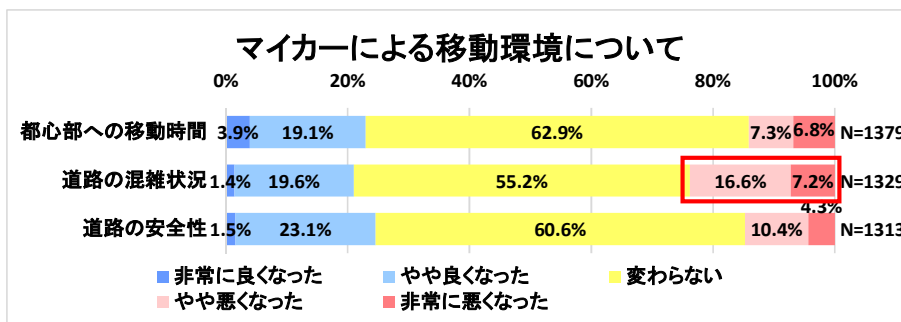
出典：第44回市政世論調査（2017年10月）

■ 10年前と比較した移動環境の変化

公共交通の移動環境は「10年前と変わらない」、「10年前より悪くなった」との意見が多い

マイカーでは、「道路の混雑状況」については、『悪くなった』が約2割と『良くなった』より高くなっています。

公共交通では、モビリティ・マネジメント効果の発現不足や乗り換えの抵抗感などから、全ての項目で『悪くなった』が『良くなった』より高く、特に「都心部への移動時間」「都心部内の移動時間」については約10%高くなっています。



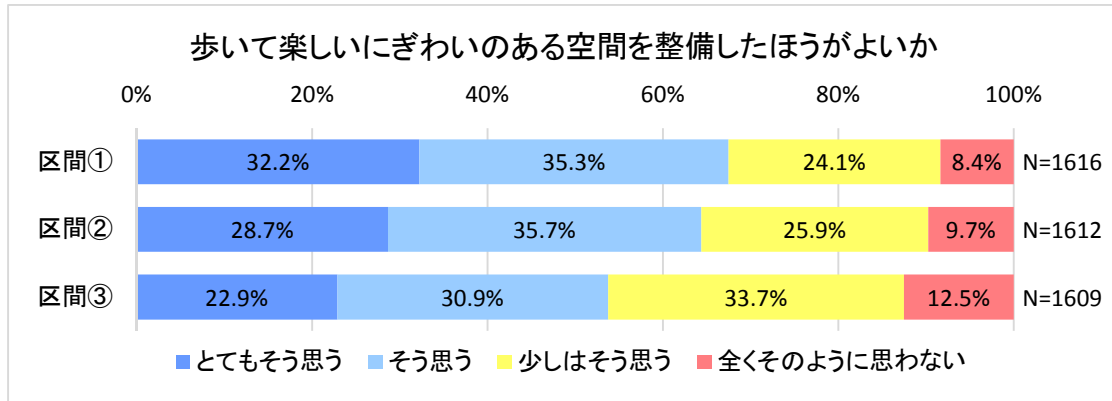
出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 10年前と比較した移動環境の変化

■都心部に賑わい空間を整備したほうがよいか

都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度

都心部の魅力、拠点性の低下から、都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度と高く、区間①、区間②、区間③の順番で高い。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 都心部の賑わい空間整備意向



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

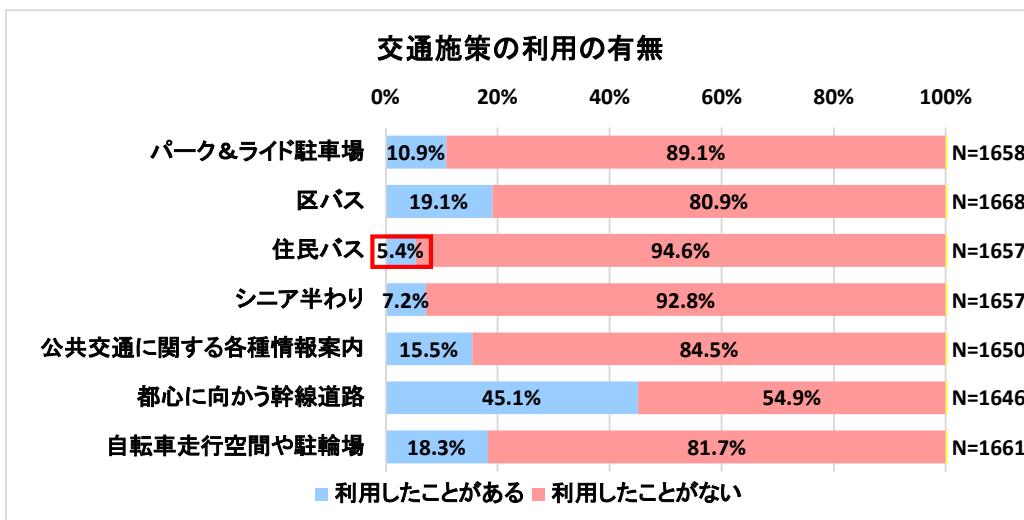
図 賑わい空間検討箇所

■公共交通関連施策の利用経験

公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスが低い

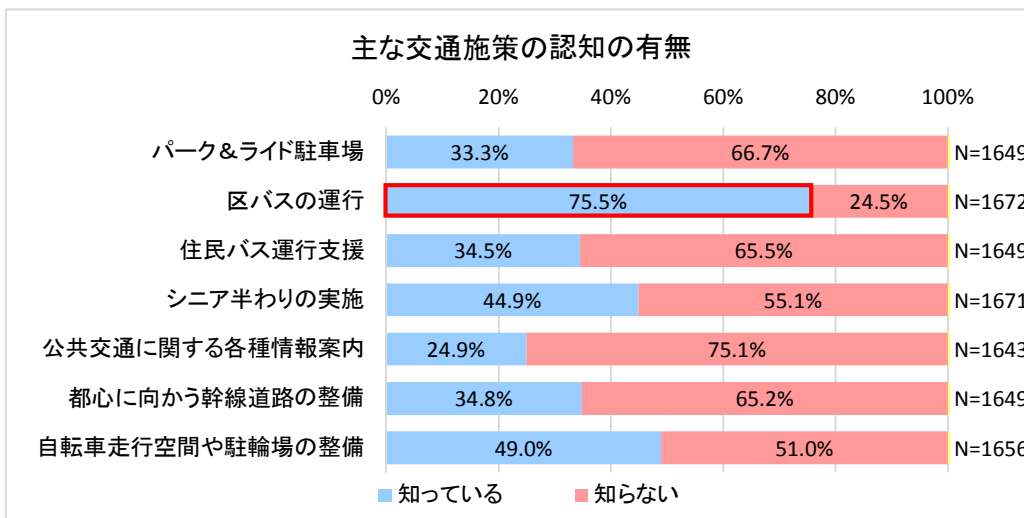
公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にあり、特に住民バスの利用経験があるのは5%と最も低くなっています。

また、認知の有無をみると、区バスの運行に関する認知割合は75%と高い一方、その他の施策は50%以下となっており、公共交通関連施策の広報が不十分であったと考えられます。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 主な交通施策の利用経験



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 主な交通施策の認知の有無

第2章：「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

(1)これまでの基本方針

2008年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」では、主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、環境負荷を軽減する都市環境を目指し、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化」の3つの視点から「多核連携型の都市構造を支える交通」、「地域の快適な暮らしを支える交通」、「市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通」、「地域や関係者が一丸となって取り組む交通」の4つの基本方針に基づき、これまで様々な施策展開を図ってきました。

主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、環境負荷を軽減する都市環境

三つの視点

都心アクセスの強化

I 多核連携型の都市構造を支える交通

都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

- ①放射環状幹線道路の整備
- ②高速道路の利用促進
- ③鉄道・バスサービスの向上
- ④安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備

生活交通の確保維持・強化

II 地域の快適な暮らしを支える交通

各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策

- ①生活バス路線の持続可能な運行
- ②徒歩や自転車に対応した地域内の交通環境整備
- ③鉄道駅施設の多様な活用方策の検討

都心部での移動円滑化

III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

質の高いサービスと移動性を確保する都心部の交通施策

- ①まちなかを快適に移動できる公共交通の実現
- ②拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化
- ③都市内道路網の整備

都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

- ①道路空間の再構築
- ②回遊性の高い都市環境整備
- ③まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策

IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通 市民や事業者とともに進める交通施策

- ①住民・事業者・行政の連携強化
- ②過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

(2)これまでの主な取り組み

■基本方針(1) 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

①BRT・新バスシステム導入

- 2015年9月にBRTの導入と併せたバス路線の再編を実施



BRT・新バスシステムの核として導入した連節バス

②JR 越後線社会実験で利便性向上に資する社会実験の実施

- 2012年3月～2015年3月まで、日中時間帯の運行間隔を60分から40分とする社会実験を実施（実験の結果利用者増加とはならず、現在は60分運行となっている）

③新潟中央環状道路【事業中】やスマートインターチェンジ整備

- 新潟中央環状道路は2009年度事業着手
- スマートインターチェンジは黒崎PASIC（2006年10月）、豊栄SASIC（2007年4月）、新津西SIC（2011年12月）、新潟東SIC（2016年3月）が供用済み



新潟中央環状道路

④駅周辺でパークアンドライドを実施

- 2016年度末までに、市内で11カ所のパークアンドライド駐車場を整備（社会実験含む）
- また、2008年度より大型商業施設と連携して2ヶ所のパークアンドライド駐車場を設置

■基本方針(2) 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

①区バスの運行と住民バスへの支援

- 2007年から運行開始し、区バスは中央区を除く7区13路線、住民バスは11地区15路線で運行
- 区バスの収支率は約4割



②BRT・新バスシステム導入【再掲】

■基本方針(3) 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

①オムニバスタウン計画を実施（2007年度-2012年度）

- ・ ノンステップバスを2007年から2011年にかけて110台導入
- ・ バスICカード「りゅーと」を2013年7月に導入
- ・ バス停上屋を国・市・事業者が分担して70基整備

ノンステップバスの導入
(平成19年～)



②BRT・新バスシステム導入【再掲】

③都心の通過交通の排除に資する道路を整備

- ・ 万代島ルート線を整備中



④歩いて楽しいまちなかづくり

- ・ 信濃川やすらぎ堤の活用
(ミズベリングなどの実施)



■基本方針(4) 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

- ・ モビリティ・マネジメント推進協議会を発足させ、啓発物等を作成・配布
- ・ 各種イベントでの公共交通の利用促進運動等を実施



(3) 成果指標に基づく評価

■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自家用車）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）とも未達成

北区 目標値 43分 実績値 49分 = 未達成

秋葉区 目標値 30分 実績値 39分 = 未達成

南区 目標値 41分 実績値 48分 = 未達成

西蒲区 目標値 44分 実績値 55分 = 未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）中2区（北区、秋葉区）で達成

北区 目標値 待ち10分乗車19分 実績値 待ち10分乗車19分 = 達成

秋葉区 目標値 待ち9分乗車19分 実績値 待ち9分乗車19分 = 達成

南区 目標値 待ち17分乗車48分 実績値 待ち10分乗車59分 = 未達成

西蒲区 目標値 待ち15分乗車42分 実績値 待ち21分乗車43分 = 未達成

■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合の増加」

→ 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

■基本方針(3)：市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

指標④「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持」

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビックスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

→ 目標値 19万人 実績値 12万人 = 未達成

■基本方針(4)：地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

指標⑥「交通事故件数の削減」

→ 目標値 6,000 件 実績値 1,900 件 = 達成

指標⑦「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」

→ 目標値 129.2 万 t-co₂/年 実績値 135.5 万 t-co₂/年 = 未達成

指標⑧「エネルギー消費量の削減」

→ 目標値 55.7 万 k ℓ/年 実績値 58.4 万 k ℓ/年 = 未達成

※「渋滞損失時間の削減」は、評価に必要なデータが得られなかったため対象外

(4) 公共交通に関する成果

公共交通に関する成果では、バス交通の利用者数の下げ止まりなど一定の成果が得られました。

成果 1. バス利用者数が下げ止まり

2010年までの20年間で約65%減、10年間で約40%減と大幅に減少してきたバス利用者数の減少に歯止めがかかりました。

バス利用者数は、BRT・新バスシステム開業前後1年間の比較で0.8%、開業1年目と2年目の比較で2.5%、開業2年目と3年目の比較で2.3%と増加傾向を維持しており、持続可能なバス交通の土台が出来上がりつつあります。

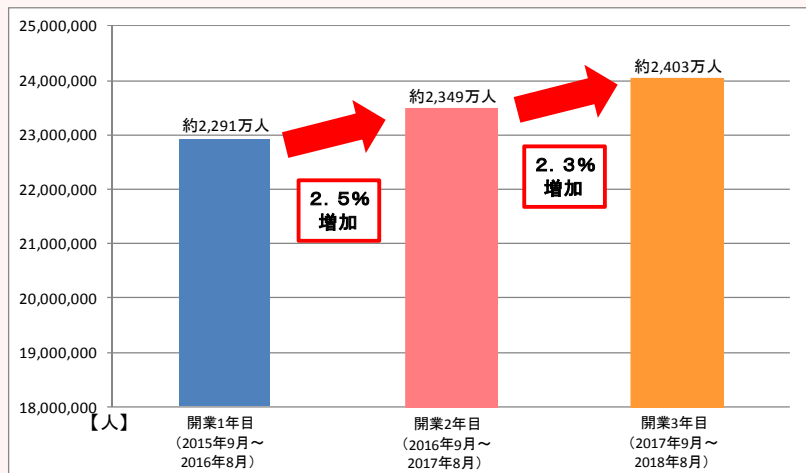


図 バス利用者数の推移

成果 2. 区バス・住民バスの利用者数が増加

2007年に区バスの運行を開始して以降、区バスの利用者数は2.5倍、住民バスの利用者数は1.8倍と大幅に増加しています。

年度	区バス(新規路線※)	住民バス(新規路線※)
2005年	0千人	102千人(37千人)
2006年	0千人	131千人(24千人)
2007年	105千人(98千人)	123千人(33千人)
2008年	133千人(124千人)	135千人(57千人)
2009年	163千人(155千人)	126千人(57千人)
2010年	159千人(155千人)	143千人(88千人)
2011年	178千人(174千人)	161千人(102千人)
2012年	197千人(194千人)	177千人(118千人)
2013年	212千人(208千人)	186千人(131千人)
2014年	242千人(238千人)	191千人(136千人)
2015年	265千人(261千人)	201千人(144千人)
2016年	266千人(263千人)	216千人(160千人)

※ 新設路線：既存に存在した路線ではなく、地域のニーズにより新たに運行される路線

図 区バス・住民バス利用者数の推移

第3章: 今後 10 年間で取り組む必要のある課題

赤字: 10 年前と比較しプラス評価 青字: 10 年前と比較しマイナス評価 黒字: 10 年前と比較し変わらない、その他

①現状

※【】は掲載ページ番号

②主な要因

カテゴリ	現状	主な要因
社会情勢	人口	<ul style="list-style-type: none"> ●就学、就労機会の低下、まちなかの魅力が低下など ●医療科学の進歩により、寿命が延びている
	都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ●モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、都心部に来訪する必然性が低下したことなど
	安全安心	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車、徒歩の交通手段別分担率の低下、自動車の分担率向上に伴う運動不足などから生活習慣病を招いている
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ●「デスティネーションキャンペーン」などの着実な誘客セールスの成果
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車の交通手段別分担率が増加したため。特に 65 歳以上の分担率が前回調査に比べ約 7%増加
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者の自助努力により、鉄道乗車人員数は横ばいで推移しており、安定的な運営ができています
交通の現状	バス	<ul style="list-style-type: none"> ●BRT・新バスシステムの導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設が可能となった ●長大路線が多いことや慢性的に生じている幹線道路の渋滞 ●深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●利用割合の高い高齢者層の自家用車利用が増加傾向にある
	自転車歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ●車道混在型(矢羽型)による整備を中心に進めてきたことによる成果 ●都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い
	自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ●慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加 ●用地取得の問題から規制市街地での整備率が向上していない ●高齢者が引き続き自家用車を利用している
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ●定年退職の延長や平均余命が長いなど ●高齢者の自家用車利用が増加傾向にある ●高度経済成長期に整備したインフラ施設の多くが更新期を迎える ●基幹公共交通軸の着実な強化によるもの ●新バスシステムの導入に係る路線再編や区バス・住民バスの新規路線整備によるもの ●パークアンドライド駐車場の利用率は高いほか、新規整備要望も多く受けている ●新バスシステム導入により、郊外からのバスを乗り換え拠点や鉄道駅への乗り入れを増加させた
	移動に関する	<ul style="list-style-type: none"> ●総合的な交通施策を展開してきたが、モビリティ・マネジメント効果発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていない ●モビリティ・マネジメント効果発現不足や乗換えの抵抗感など ●まちなかの魅力、拠点性低下 ●公共交通施策の広報不足
にいがた交通戦略プランの事後評価	<ul style="list-style-type: none"> ○達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合の増加」、指標⑥「交通事故件数の増加」 ○一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」、指標④「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間短縮」 ○未達成指標は、指標①「都心地区へのアクセス時間短縮(自家用車)」、指標⑤「都心地区の歩行者交通増加」、指標⑦「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」、指標⑧「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】 	<ul style="list-style-type: none"> ●指標③「区バス・住民バスの運行、増便によりカバー圏域を拡大させた」 ●指標⑥「罰則の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」 ●指標②「2008 年当初に目標としていた JR 巻～内野駅間の運行間隔短縮が実現しなかったことより、西蒲区などで未達成」 ●指標④「目標は概ね達成されたが、2008 年当初に想定していた弁天線のバスレーン導入が未実施であったことより、市民病院行などが未達成」 ●指標①「2008 年当初に想定していた道路交通網が確保されていない」 ●指標⑤「都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い」 ●指標⑦⑧「慢性的な道路渋滞に加え、自家用車の分担率が増加」

③まとめ

バス利用者数の下げ止まりなど一定の効果は認められたが、まちなかの拠点性低下や、過度に自家用車に依存しなくても、だれもが移動しやすい交通環境の実現までは至らず、いまだ道半ばである。

④今後 10 年間で取り組む必要のある課題

1. まちづくりと連携した交通環境の充実

— 対応するカテゴリ —

人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 自転車歩行者 自家用車 その他 事後評価

■人口減少、超高齢社会の到来が見込まれるとともに、市街地の面積拡大や都心部の求心力低下が生じており、今後増加が予想されるインフラの維持・更新費用抑制の観点からも、まちづくりと連携した交通環境の充実が求められます。

2. 公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担

— 対応するカテゴリ —

都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価

■冬季や悪天候時などの乗り換え負担や、自家用車の分担率増加が続き政令指定都市ワースト1位となっている環境負荷低減の観点からも、公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担が求められます。

3. 様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の充実

— 対応するカテゴリ —

人口 都市構造 安心安全 バス タクシー 市民ニーズ 事後評価

■市民の約8割が自動車に頼らなくては移動しにくいまちと感じており、高齢加害事故抑制の観点からも、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通の充実が求められます。

4. 都心部における多様な手段による回遊性向上

— 対応するカテゴリ —

観光 バス 自転車歩行者 その他 事後評価

■まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、自転車走行空間が連続しておらず、歩行者交通量の減少傾向や人の動きが活発でない区間等も見られることから、多様な手段における回遊性向上が求められます。

5. 区バス・住民バスの持続性の確保

— 対応するカテゴリ —

人口 バス 市民ニーズ 事後評価

■区バス・住民バスの運行拡大に伴い利用者数が増加する一方、財政負担額は年々増加しており、今後のさらなる高齢化も見据え、利用促進も含めた持続性の確保が求められます。

6. 広域交通(駅、港、空港)と都市内交通の連携

— 対応するカテゴリ —

観光 その他 事後評価

■新潟市は新幹線や高速道路等の陸路、空路、海路といった広域交通が充実しており、急増している訪日外国人旅行者を含めて交流人口拡大に繋げるためにも広域交通と都市内交通の連携強化が求められます。

第4章：交通の将来像

これまでの取り組みの評価、本市の交通に関する課題、上位計画における都市像を踏まえ、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を新たな将来像とします。

本市の現状と市民ニーズ

- ・少子・超高齢化と人口減少（2015年：79.8万人 → 2040年：66.8万人 -13万人）
- ・市街地は依然として拡大傾向（2010年：103.44K㎡ → 2015年：104.16K㎡ +0.72K㎡）
- ・自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が増加（2013年：72.3% → 2017年：77.6% +5.3%）など

にいがた交通戦略プランの事後評価

- ・BRT・新バスシステム導入後、バス利用者数が増加（2017年9月～2018年8月：前年比+2.3%）
- ・鉄道、バスの交通手段分担率が増加（2011年：5.4% → 2016年：5.8% +0.4%）
- ・自動車への依存度が増加（2011年：69.3% → 2016年：71.0% +1.7%）
- ・まちなかの歩行者数が減少（2006年：15.7万人 → 2018年：11.7万人 -4.0万人） など

都市の将来像

- ・にいがた未来ビジョン
- ・新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

これまでの交通の将来像

- ・新潟都市圏の都市交通のすがた（第3回PT調査）
- ・にいがた交通戦略プラン

今後10年間で取り組む必要のある課題

1. まちづくりと連携した交通環境の充実
2. 公共交通の利便性向上と自家用車の適切な役割分担
3. 多様なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の充実
4. 都心部における多様な手段による回遊性向上
5. 区バス・住民バスの持続性の確保
6. 広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携

2017年に実施した検討委員会・推進会議における意見

- 多様なライフステージに応じて安心して移動できるようになるべき
- まちなかの更なる賑わいが必要
- 自家用車と公共交通との適切な役割分担が求められる
- 基幹公共交通軸を市民に示し、戦略的に推進していくことが必要
- ユニバーサルデザインの推進（バリアフリーや多言語化）
- 新技術等の活用も視野に入れる
- メリハリをつけた道路整備と維持管理が今後は求められる
- 厳しい財政状況を踏まえ、地域等に応じた施策展開が必要

新たな交通の将来像

県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

目標1

「県都新潟の拠点化を支える交通」

（拠点化の視点）

- ・新潟駅の連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させるため、新潟空港、新潟港などの広域交通と二次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながら、まちの賑わいを向上させていき、「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市新潟を形成していきます。
- ・市民や来訪者が都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることで、まちの賑わいを創出します。

目標2

「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」

（市民生活の視点）

- ・これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を図り、地域に根差した持続可能な公共交通となる仕組みを構築させていきます。
- ・すべてのライフステージにおける公共交通の利便性を高め、住み慣れた地域ですっと安心して暮らせる「まち」と、誰からも選ばれる「まち」となる公共交通環境を構築させていきます。

第5章：交通の将来像を実現するための基本方針

これまで取り組んできた「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」、「生活交通の確保維持・強化」の3つの視点は継承しつつ、新たな将来像に対応する「広域交通との連携強化」、「市民や関係者による協働」を加え、5つの視点と新たな将来像を踏まえ、新たな基本方針を定めました。

交通の将来像 「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」



将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針 (視点：都心アクセスの強化)

多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

基本方針 (視点：広域交通との連携強化)

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

基本方針 (視点：都心部の移動円滑化)

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

基本方針 (視点：生活交通の確保維持・強化)

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

基本方針 (視点：市民や関係者による協働)

みんなで築き上げる交通戦略

基本方針：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 — 都心アクセスの強化

各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、都市全体として健全な社会経済活動を推進し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、国内外の交流や地域間の連携を支える交通基盤整備をさらに充実させる必要があります。

また、市民の多様な移動ニーズに応え、環境負荷の少ない豊かな地域社会を構築するためには、公共交通の利用促進や交通施策と連動した土地利用を誘導する取組みが重要です。

本市では、都心方向を結ぶ既存公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上及び、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。また、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のバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、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ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築します。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通の基、適正な土地利用を誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減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る。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

- 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図ることにより、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。

③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

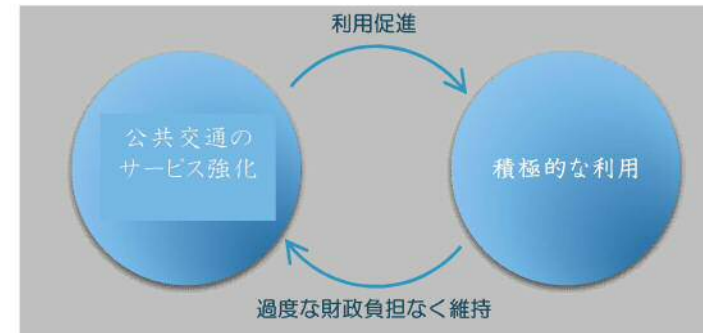
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

イメージ図

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化



公共交通の利用促進に向けたサービス強化

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ



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

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

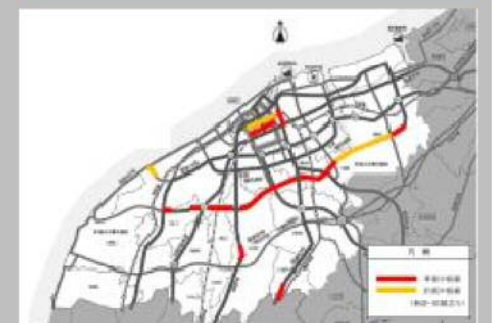


駅前広場整備による鉄道とバスの結節強化(白山駅)



商業施設と連携した実質無料のパーク&ライド(福岡市)

③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備



幹線道路網の主な整備箇所(事業中・計画中路線)

基本方針：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略－広域交通との連携強化

都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野潟南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも拠点間の有機的な連携、効果的につなげていく仕組みづくりが必要です。

本市では都心の強化と同時に、拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出し、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二次交通の乗り換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にする「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

①土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

- 都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。
- 基幹公共交通軸の形成は、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する。

②広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化

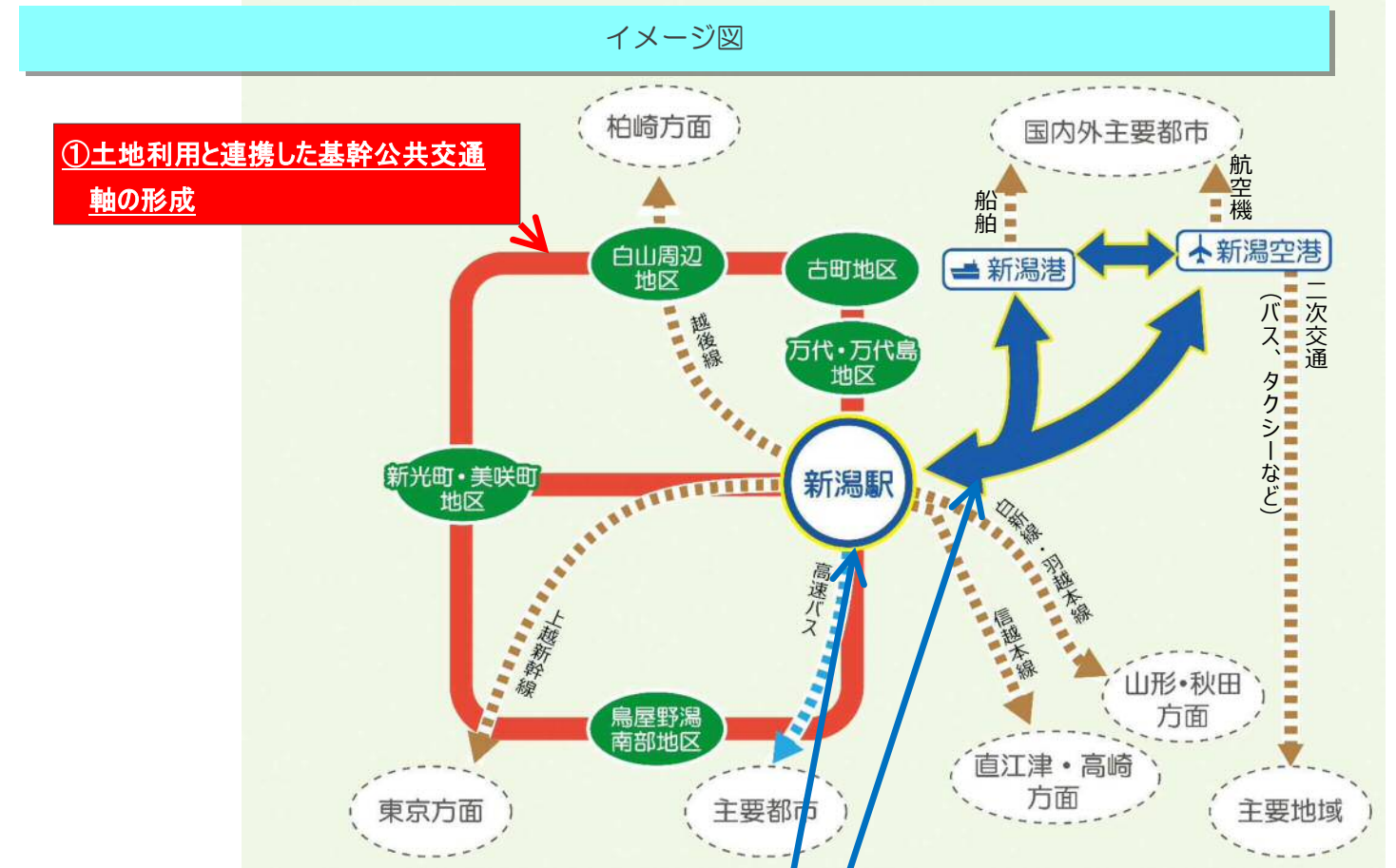
- 広域交通拠点（新潟駅、新潟港、新潟空港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。



新潟駅万代広場イメージ図



新潟駅南口広場
(平成 21 年度第 1 期工事終了)



— 基幹公共交通軸※
 ⇄ 広域交通拠点間アクセス軸
 ※: 都心を中心に主要な施設を結ぶ公共交通の軸

②広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化



新潟駅高架下交通広場の整備による鉄道との結節強化イメージ



基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略－都心部での移動円滑化

古町・白山・万代・新潟駅周辺からなる都心においては、新潟市を代表する「顔」として、政令市に相応しい都市機能集積と各拠点間を結ぶ基幹公共交通軸の形成を図ることで、市民や来訪者等が訪れたいまちなかを目指し、常に活気と賑わいのある都市空間づくりを推進します。

また、陸の玄関口である新潟駅周辺地区や大型商業施設が立地する万代地区では、市民や訪れる人にとって快適でわかりやすい交通の利用環境を実現するとともに、古町周辺地区では旧小澤家住宅などの歴史的な建物の保全活用や掘割の検討など、湊町「にいがた」の街並みの再現や創出などにより、歩いて楽しいまちづくりを進めます。

このように、若者から高齢者まで、多くの人々が集まり住む都心では、誰もが快適に移動できる交通環境として、新潟駅周辺整備事業を契機に歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と結節強化に取り組みます。また、都心部への通過交通排除に資する道路整備を進めるとともに、都心部の道路空間を公共交通や歩行者自転車空間創出に再構築することで、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の実現を目指します。

①多様な手段による回遊性向上と結節強化

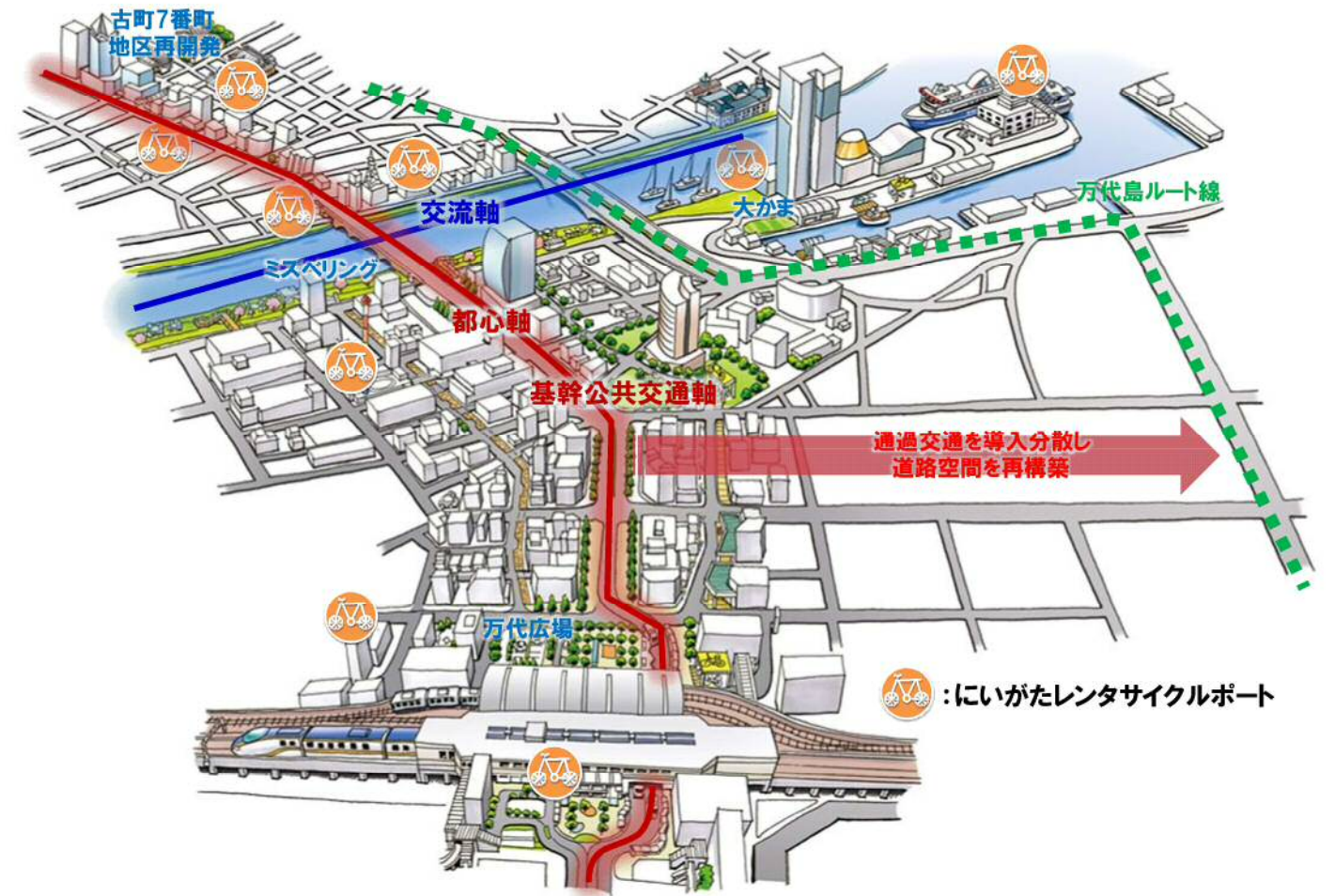
- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野湯南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。

②都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

- 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進する。

③公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用

- 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進する。



新潟都心の都市デザイン(まちなかの回遊促進イメージ)

①多様な手段による回遊性向上と結節強化



新潟駅万代広場の整備イメージ

③公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用



オープンカフェ社会実験(兵庫県神戸市)

②都心部への通過交通抑制に資する道路の整備



万代島ルートの整備イメージ



新潟駅周辺整備事業イメージ

基本方針：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 — 生活交通の確保維持・強化

超高齢社会の進展に伴い、日常における暮らしやすい生活環境を確保するためには、文化や産業など地域独自の個性を活かしながら、地域のまちなかという身近な場所に生活を支える主要なサービス機能を充実させていくことが重要です。さらに、地域全体の交通アクセスを改善し、運転に不安のある高齢者等が自家用車を利用しなくても生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通環境を整備することが、安全・安心な地域づくりに必要となります。このような考えのもと、地域のまちなかでは、主要な施設に市民が徒歩や自転車で安全・快適に移動できる空間を整備するとともに、既存公共交通の活用や改善に取り組み、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に取り組みます。

また、各区のまちなかエリア以外では、多様なライフステージ等のニーズや需要に応じ、乗合タクシーや自転車、自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。

その際、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とともに、意識啓発及び利用促進を図るために地域主導による計画づくりや運営を推進し、「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」の実現を目指します。

①地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

○公共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形成する。

②多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

○地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用する。

○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検討する。



出典：内閣府ホームページ
シェアサイクル



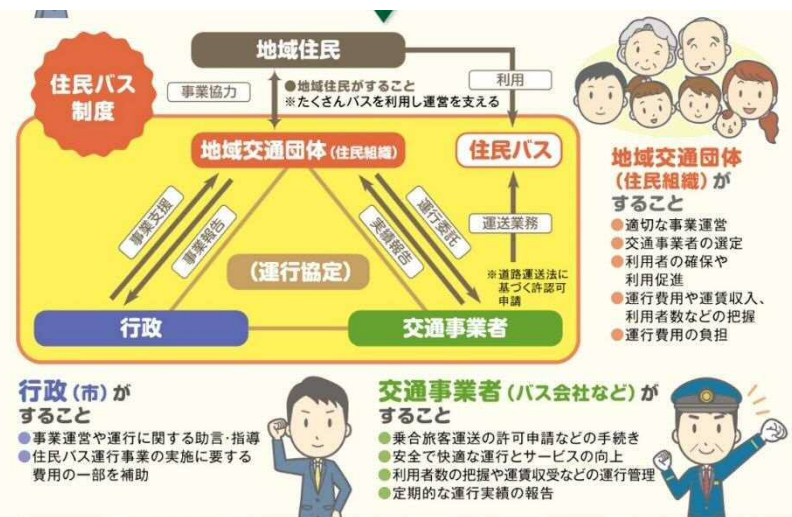
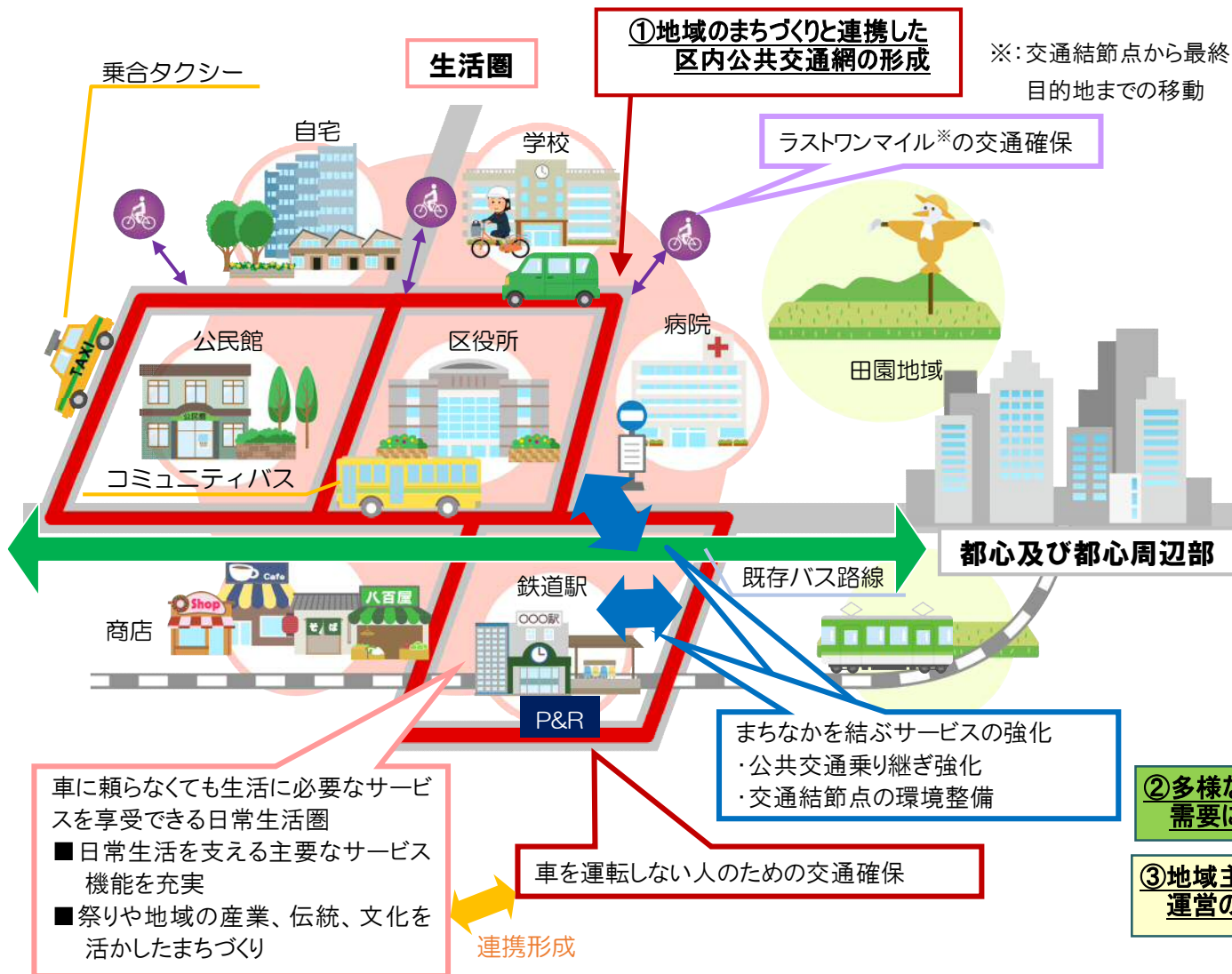
将来の自動運転も見据えた電動カートの活用(輪島市)



乗合タクシー(新潟市南区)

③地域主導による計画づくりや運営の支援

○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推進する。



基本方針：みんなで築き上げる交通戦略－市民や関係者による協働

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、ユニバーサルデザインの考え方が重要であり、まずはバリアフリー化や多言語案内などから取り組む必要があります。

また、市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善していくためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとっても重要な役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋がります。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えます。

さらに、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、今後は目指すべきまちづくりに向けて、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。

①公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る

②ユニバーサルデザインの積極的な導入

- ユニバーサルデザインの考えに基づき、まずはバリアフリー化や多言語案内などを推進する。



スマートウェルネスシティ

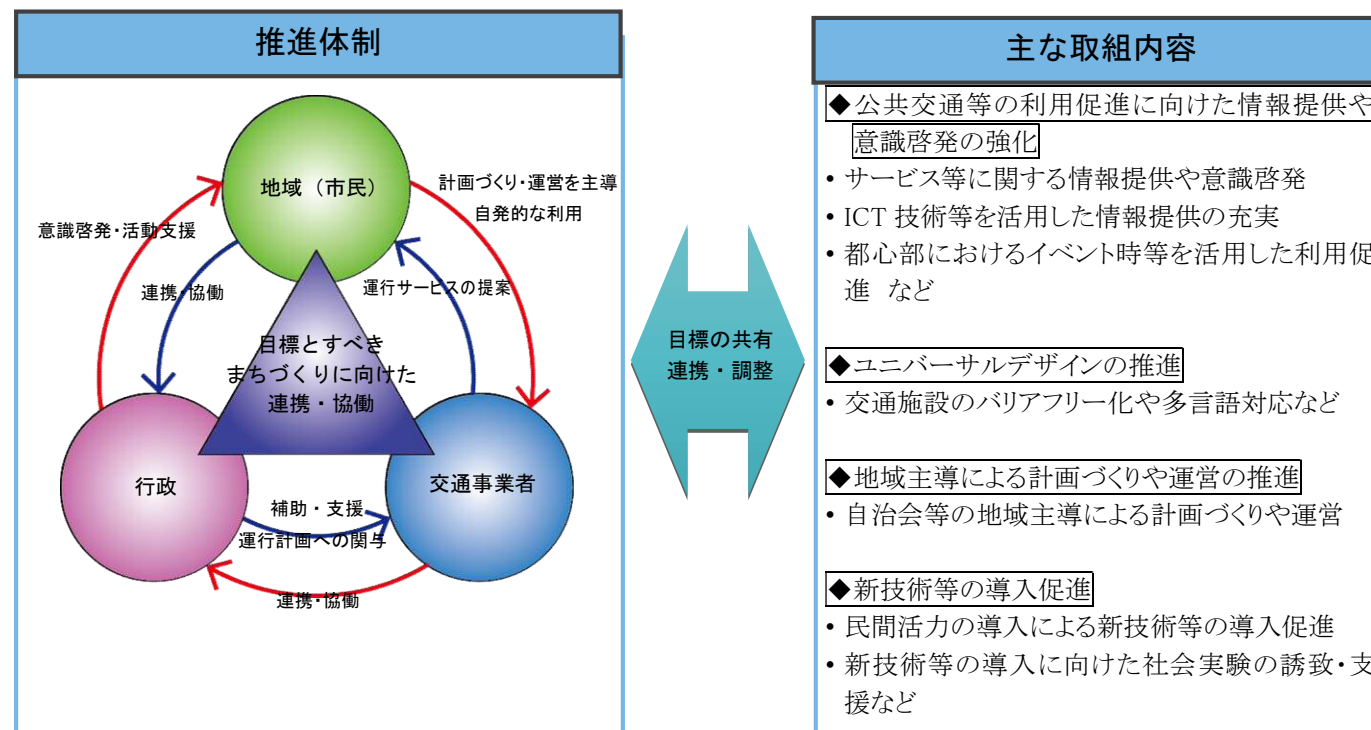


ユニバーサルデザインタクシー



ノンステップバス車両とバリアレス縁石

イメージ図



③地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

- 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、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

④民間活力による新技術等の導入

- 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。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)

将来像

■市全体の将来像
「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

視点 拠点化

県都新潟の
拠点化を支える交通

視点 市民生活

安心して
暮らせることで
選ばれるまちを
支える交通

基本方針

基本方針
(都心アクセスの強化)
多核連携型のまちづくりを
支える交通戦略

基本方針
(広域交通との連携強化)
都市の活力と拠点性を
強化する交通戦略

基本方針
(都心部での移動円滑化)
まちなかの賑わいを
創出する交通戦略

基本方針
(生活交通の確保維持・強化)
暮らしを支えるモビリティを
地域で育む交通戦略

基本方針
(市民や関係者による協働)
みんなで築き上げる交通戦略

- ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化
- ②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化
- ③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備
- ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携
- ⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- ⑥広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化
- ⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化
- ⑧都心部への通過交通排除に資する道路の整備
- ⑨公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用
- ⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成
- ⑪多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用
- ⑫地域主導による計画づくりや運営の支援
- ⑬公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化
- ⑭ユニバーサルデザインの積極的な推進
- ⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】
- ⑯民間活力による新技術等の導入

新技術を活用したICT交通戦略
(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

具体的な取り組み

具体的な取り組み	まちづくり					
	都市構造の構築			安全の確保		
	環境	活力の向上	観光	防災	暮らしやすい生活圏	教育
	拠点化			福祉		
■ 新たな鉄道駅の設置調査		○	○		○	○
■ 羽越本線・白新線の高速化・要望	○	○	○	○		
■ 路線バスの都心アクセス強化	○	○	○			
■ 広域交通(県内都市間高速バス)維持		○	○			○
■ Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備		○	○			
■ バス停環境の改善		○	○			
■ 幹線道路の整備		○	○	○		
■ 交通手段間の役割分担		○			○	
■ 交通結節点の整備・利便性向上	○	○	○			
■ 自転車走行空間ネットワークの整備		○	○		○	○
■ 路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減	○	○	○	○		
■ 放置自転車の有効活用	○					
■ 【再掲】幹線道路の整備		○	○	○		
■ 緊急輸送道路の機能確保、整備促進		○	○	○		
■ 交通安全対策の推進		○	○	○	○	
■ 各区中心部への居住誘導	○	○		○		
■ 基幹公共交通軸の形成		○	○			
■ 都心軸沿線における都市機能誘導		○			○	
■ 鳥屋野湯南部開発計画の推進		○		○		
■ 新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善	○	○	○	○		
■ 【再掲】羽越本線・白新線の高速化・要望	○	○	○	○		
■ 【再掲】Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備		○	○			○
■ 【再掲】基幹公共交通軸の形成		○	○			
■ 【再掲】新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備		○	○		○	○
■ 駐輪場の整備		○	○			
■ 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		○	○			
■ まちづくりと連携した駐輪場施策		○	○			
■ 水運を活用した回遊性向上		○	○			
■ 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた調査		○	○			
■ 【再掲】幹線道路の整備		○	○	○		
■ 【再掲】新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 道路空間の再構築・利活用		○	○	○		
■ 区内公共交通網の形成			○		○	○
■ 区バスの利便性向上に向けた取り組み	○				○	○
■ 地域内道路環境の整備				○		
■ 路線バスの運行支援	○					
■ 住民バス運行支援や社会実験の実施	○				○	
■ 【再掲】交通手段間の役割分担		○			○	
■ デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施	○				○	
■ 多様なニーズに応じたサービスの検討実施					○	
■ 住民バス団体の立ち上げ・運営支援					○	
■ モビリティ・マネジメントの実施	○					○
■ スマートウェルネスシティの推進	○					
■ 道路施設のバリアフリー化					○	
■ 公共交通施設のバリアフリー化					○	
■ 【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		○	○			○
■ 【再掲】住民バス団体の立ち上げ・運営支援					○	
■ 自動運転技術、次世代自動車の導入支援	○	○	○	○	○	○
■ ICT技術の活用	○			○		

【凡例】 ○：関連性がある

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 — 都心アクセスの強化 —

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や、冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減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。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験など様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率は 2016 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度が低下しているほか、運輸部門における CO₂ の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所駅、（仮称）江南駅の設置に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進し、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi などの質の向上に努め、利用促進を図ります。加えて、誰もが快適にバスを利用でき、特に冬季や悪天候時などの乗り換え負担を軽減できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備などの環境改善を図ります。

特に、県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

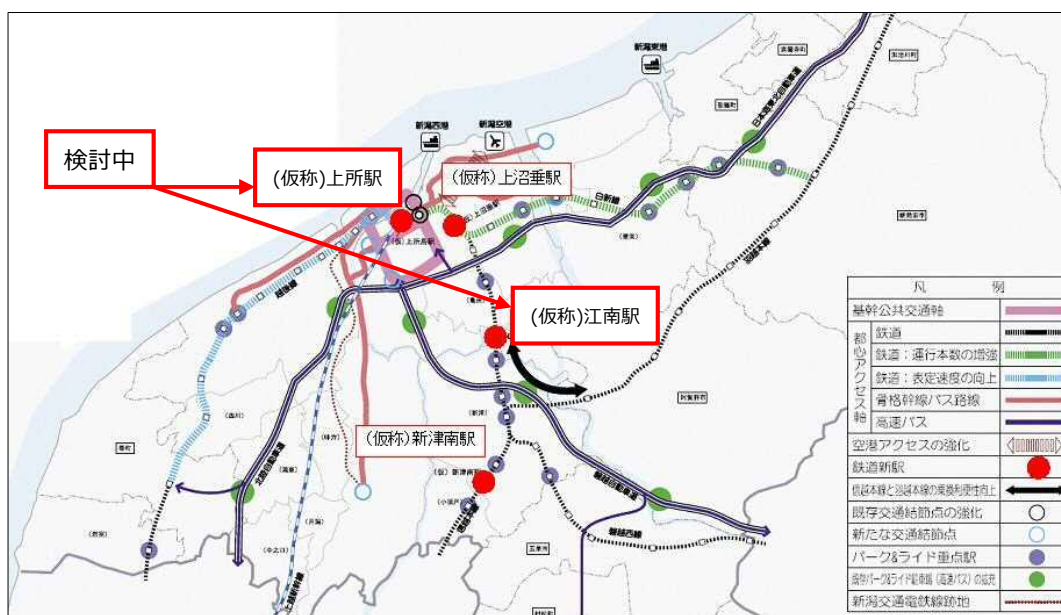
③ 具体的な取り組み

- 新たな鉄道駅の設置調査
 - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
 - 路線バスの都心アクセス強化
 - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
 - Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備
 - バス停環境の改善
 - 幹線道路の整備
- など

[都心方面を結ぶ公共交通サービス強化のイメージ]



[新駅設置候補箇所]



出典：第3回新潟都市圏パーソントリップ調査報告書(2005年3月)を基に加筆

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

① 取り組みの方向性

- 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図ることにより、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ります。

② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通、乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で64.3km、まちなかの自転車駐輪場の整備については951台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライドなどの整備手法について検討を進めます。

③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

[交通手段間の役割分担と結節強化のイメージ]



[パークアンドライド駐車場の整備]



JR 巻駅パークアンドライド社会実験の様子



JR 新津駅パークアンドライド社会実験の様子

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 —都心アクセスの強化—

③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

① 取り組みの方向性

- 多核連携型の都市を支え、自動車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進します。

② 取り組みの考え方

これまで、本市が目指す多核連携型の都市構造を支える放射環状道路網の形成や都心及び都心周辺部のアクセス性を向上させる観点からスマートインターチェンジなどの整備に取り組んできましたが、2017年度に実施した「交通環境に対する市民意識調査」では、10年前と比べ、自家用車による「都心部への移動時間」、「道路の混雑状況」について半数以上が「変わらない」と回答していることから、引き続き放射状道路の機能強化や環状道路の整備促進に努めます。

さらに、災害時における円滑な交通の確保や迅速な復旧・復興を支えるため、引き続き、「新潟市国土強靱化地域計画」に基づき、緊急輸送道路の機能確保、整備促進に取り組み、円滑で災害に強い道路ネットワークの構築に努めます。

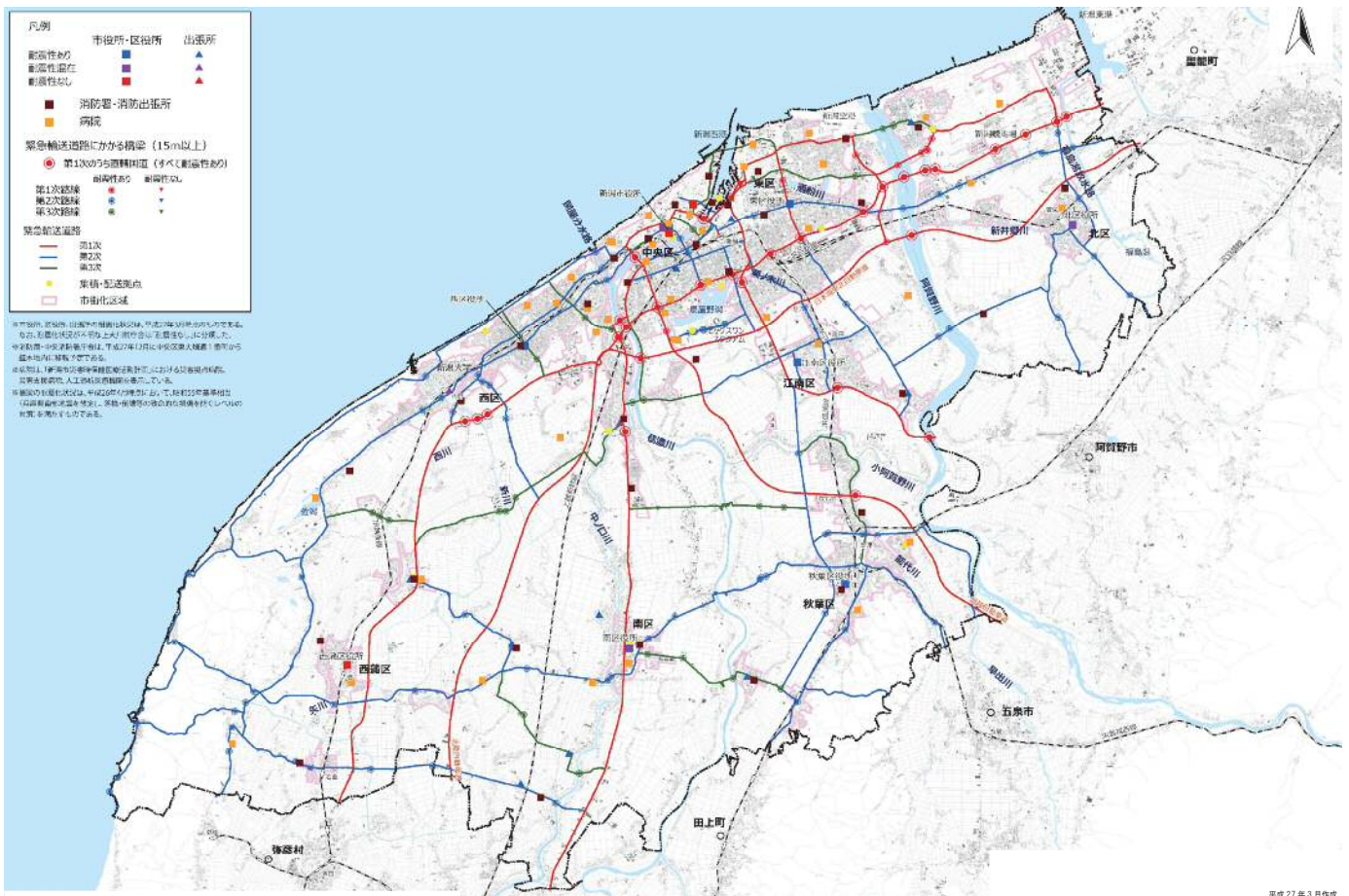
③ 具体的な取り組み

- 幹線道路の整備（再掲）
- 緊急輸送道路の機能確保、整備促進
- 交通安全対策の推進 など

[幹線道路の整備促進イメージ]



[緊急輸送道路の機能確保、整備促進]



出典:新潟市国土強靱化地域計画(2015年3月)

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 — 都心アクセスの強化 —

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

① 取り組みの方向性

- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図ります。

② 取り組みの考え方

本市では、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、緩やかな土地利用の誘導を図っています。

今後、急速に進む人口減少、少子・超高齢化社会に対応するため、公共交通で都心部やそれぞれの地域拠点間を円滑にアクセスすることができる各区中心部への居住を引き続き、緩やかに誘導しながら、コンパクト・プラス・ネットワークを基本としたまちづくりを進めます。

③ 具体的な取り組み

- 各区中心部への居住誘導 など



出典：国土交通省



出典：新潟市立地適正化計画(2017年3月)を基に加筆

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

① 取り組みの方向性

- 都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成します。
- 基幹公共交通軸の形成は、市民理解を得るとともに、交通事業者と連携し、望ましいあり方を検討します。

② 取り組みの考え方

基幹公共交通軸の形成に向け、2015年9月にBRT・新バスシステムを導入し、この結果、萬代橋ラインの定時性目標達成率は95.9%（2017年9月）と高いほか、平成28年度に実施した新潟市内都市交通特性調査では、本市全体の自動車分担率は約69%から71%へ増加したことに對し、基幹公共交通軸沿線では約51%から46%へと減少しており、過度な自家用車からの転換が進んでいます。

一方で、全市的なバス路線再編に伴い、乗り換えという新たな負担が生じています。

特に冬季や悪天候時などは利用者にとって大きな負担となっていることから、乗り換え環境の改善を進めるとともに、市民理解を得ながら、交通事業者と連携し、基幹公共交通軸の望ましい姿を検討していきます。

土地利用については、基幹公共交通軸沿線の多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す都市機能誘導区域に都市機能施設を誘導するとともに、鳥屋野潟南部開発計画の推進などに取り組みます。

③ 具体的な取り組み

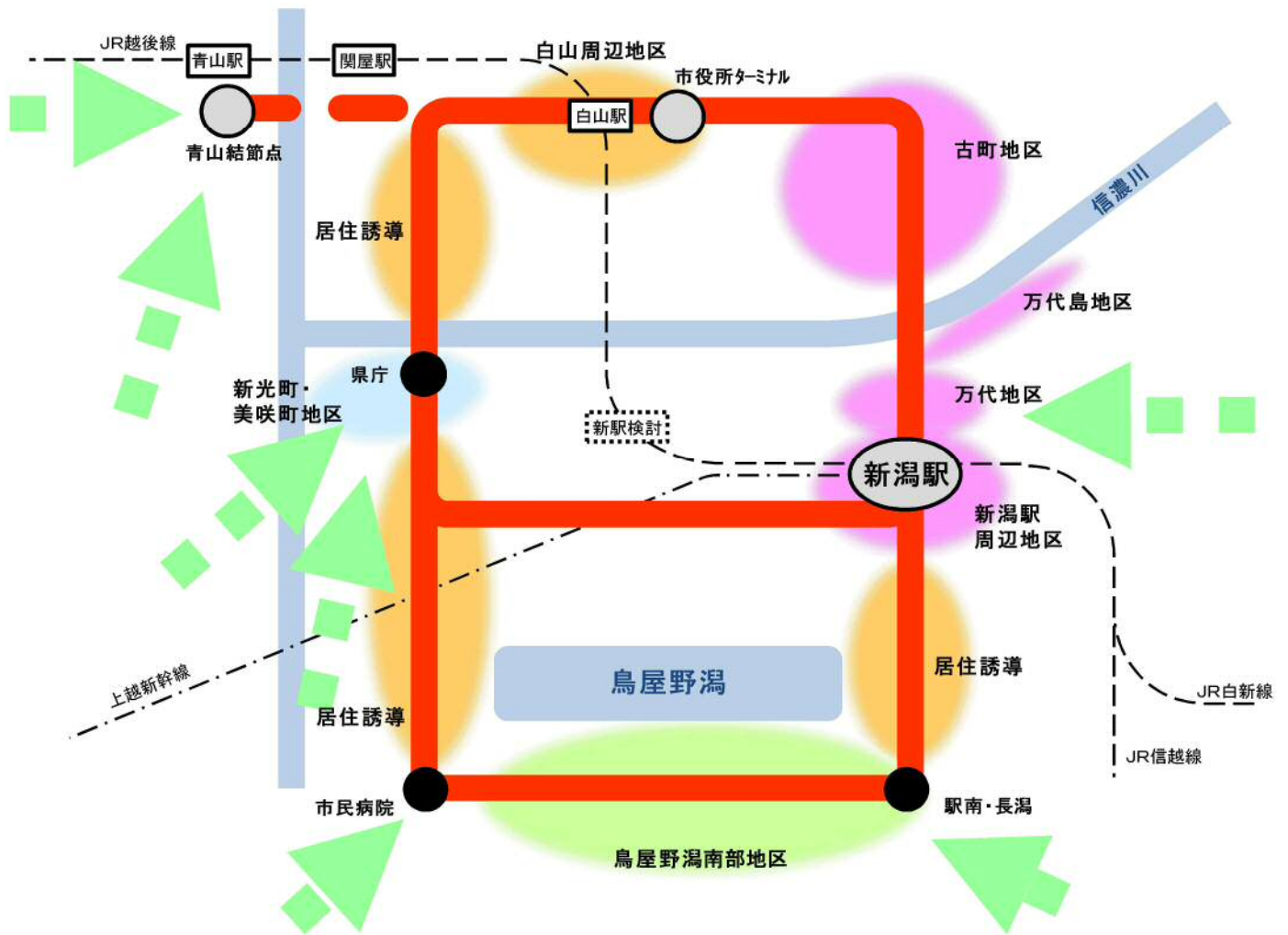
- 基幹公共交通軸の形成
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

[基幹公共交通軸沿線への機能集積のイメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(2017年3月)を基に加筆

[基幹公共交通軸のイメージ]



基幹公共交通軸 : 都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

⑥ 広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化

① 取り組みの方向性

- 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を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化します。
- 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。

② 取り組みの考え方

陸の玄関口である新潟駅は、2018年4月に高架化第1期開業を迎え、上越新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが可能となり、利便性向上による日本海国土軸の強化や踏切除却による安全性・利便性の確保が図られました。

引き続き、全面高架化に向け事業を推進しながら、新潟駅の南北市街地一体化、高架下空間の有効利用、区画道路の整備を図るとともに、新潟駅万代広場及び高架下交通広場の整備を促進し、各交通手段の結節を強化します。

また、現行の戦略プランの事後評価より、広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携が課題となっているため、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る取り組みとして、引き続き新潟駅と港、空港へのアクセスの維持・改善に努め、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。

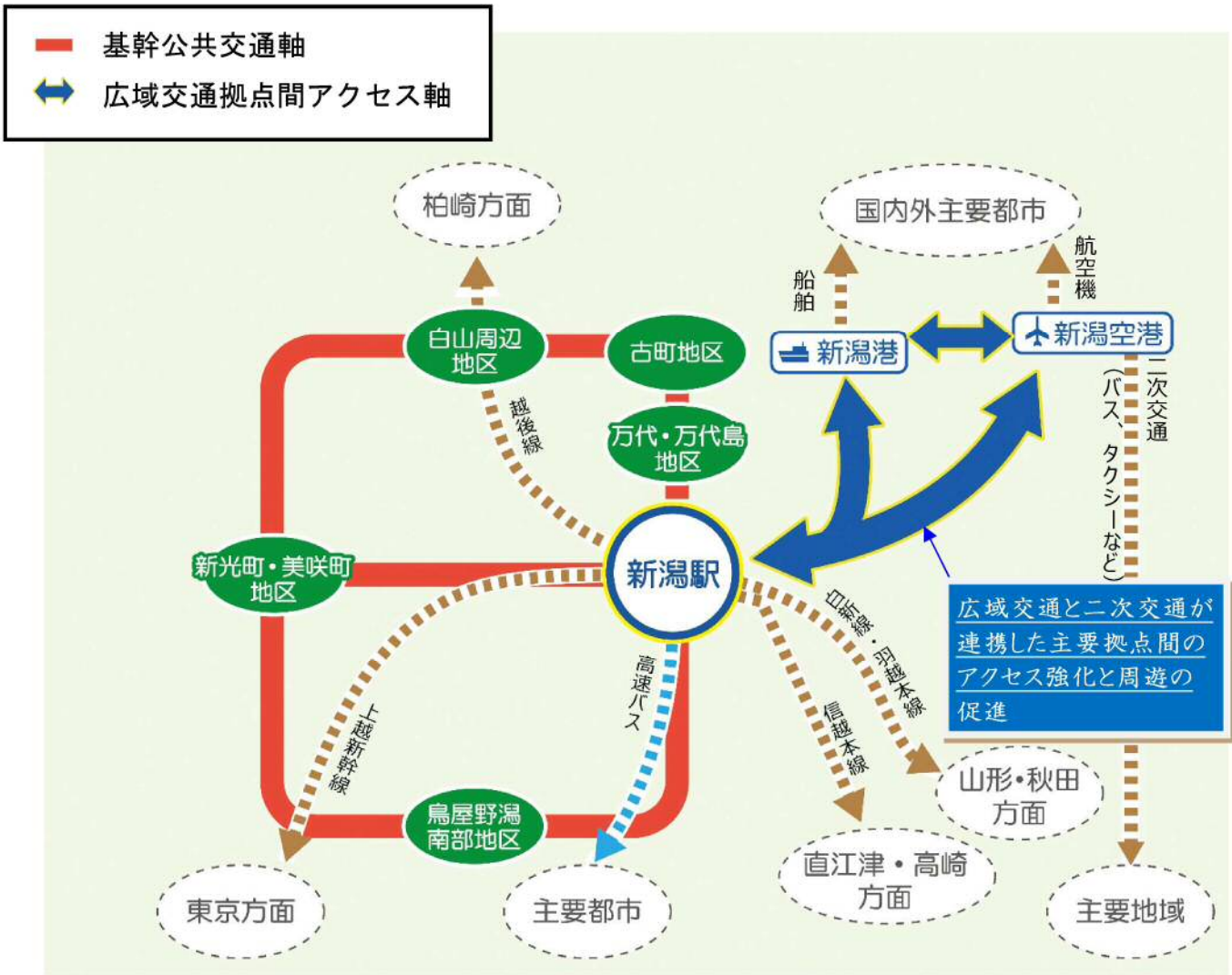
さらには全国幹線鉄道網の一翼として、日本海国土軸の形成に必要な羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備の要望活動を今後も継続して行い、新潟駅高架化の効果を最大限発揮する取り組みを進めます。

ソフト面での取り組みとして、一部の公共交通機関や拠点施設で設置されている Niigata City Wi-Fi の設置エリアの拡大を推進するとともに、多言語化サイトなどの整備を促進し、分かりやすく、行きやすい交通環境整備に取り組めます。

③ 具体的な取り組み

- 新潟駅周辺整備事業
- 新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善
- 羽越本線・白新線の高速化促進・要望（再掲）
- Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備（再掲） など

[広域交通と二次交通の連携イメージ]



[万代広場完成イメージ]



※ ペDESTリアンデッキ(2階レベルの通路)については、社会情勢の変化を見ながら検討していきます。
 ※ 今後の検討・協議により変更の可能性があります。

出典：新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化

① 取り組みの方向性

- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、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を向上します。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化します。

② 取り組みの考え方

新潟駅周辺整備事業を引き続き推進し、新潟駅南北間を結ぶ道路整備を図るとともに、バス路線を再編するなど、回遊性の向上を検討します。

自転車が安全に快適に走行できる空間整備を図るとともに、フィーダー交通としての自転車走行空間ネットワークの構築及びサイクルポートも含めた駐輪場整備について引き続き検討を進め、交通結節点との接続強化に取り組みます。

また、まちなかにある商業施設等と連携して、荷捌き駐車場等も含めた空間整備に取り組みます。

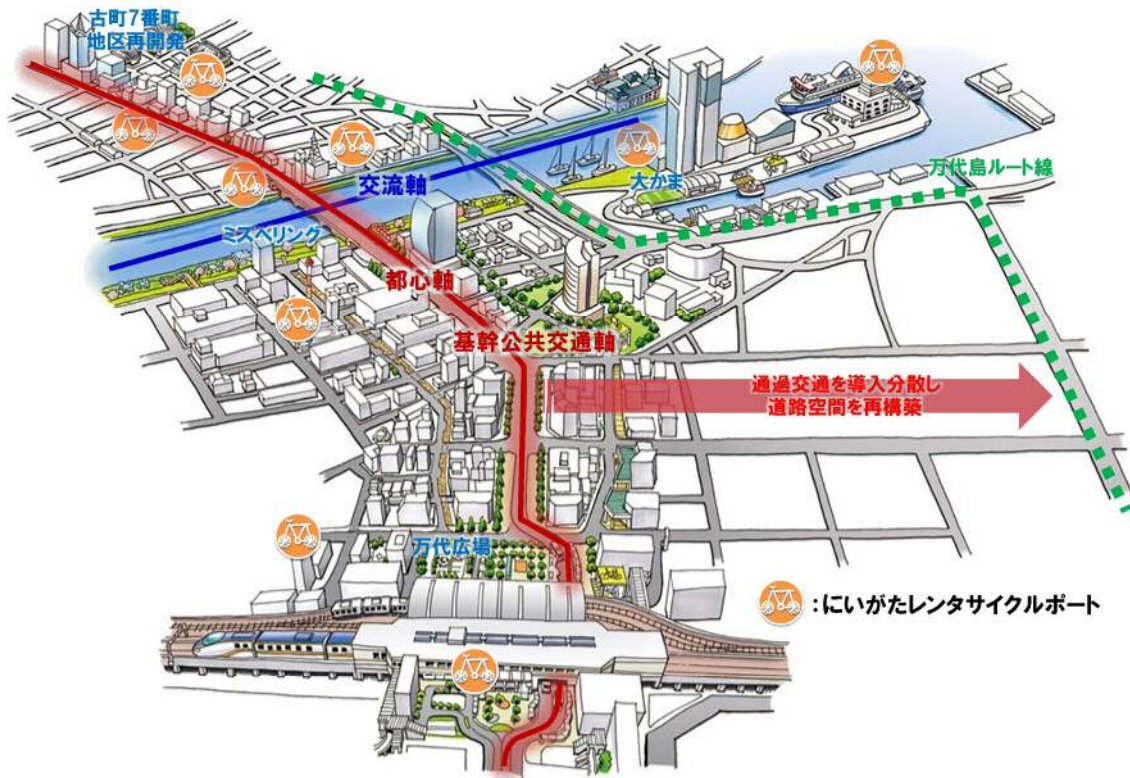
このほか、水運を活用した回遊性の向上を検討することにより、全ての利用者が多様な交通手段を選択できるまちづくりに取り組みます。

さらに、「交通環境に対する市民意識調査」では、「歩いて楽しい賑わいのある空間整備を進めてほしい」との回答が約9割と高いため、新たに新潟駅から万代シティ・萬代橋・古町・万代島までの既存道路空間を歩行者優先に「歩いて楽しい」と思える賑わいのある空間へと創出するための検討を進めます。

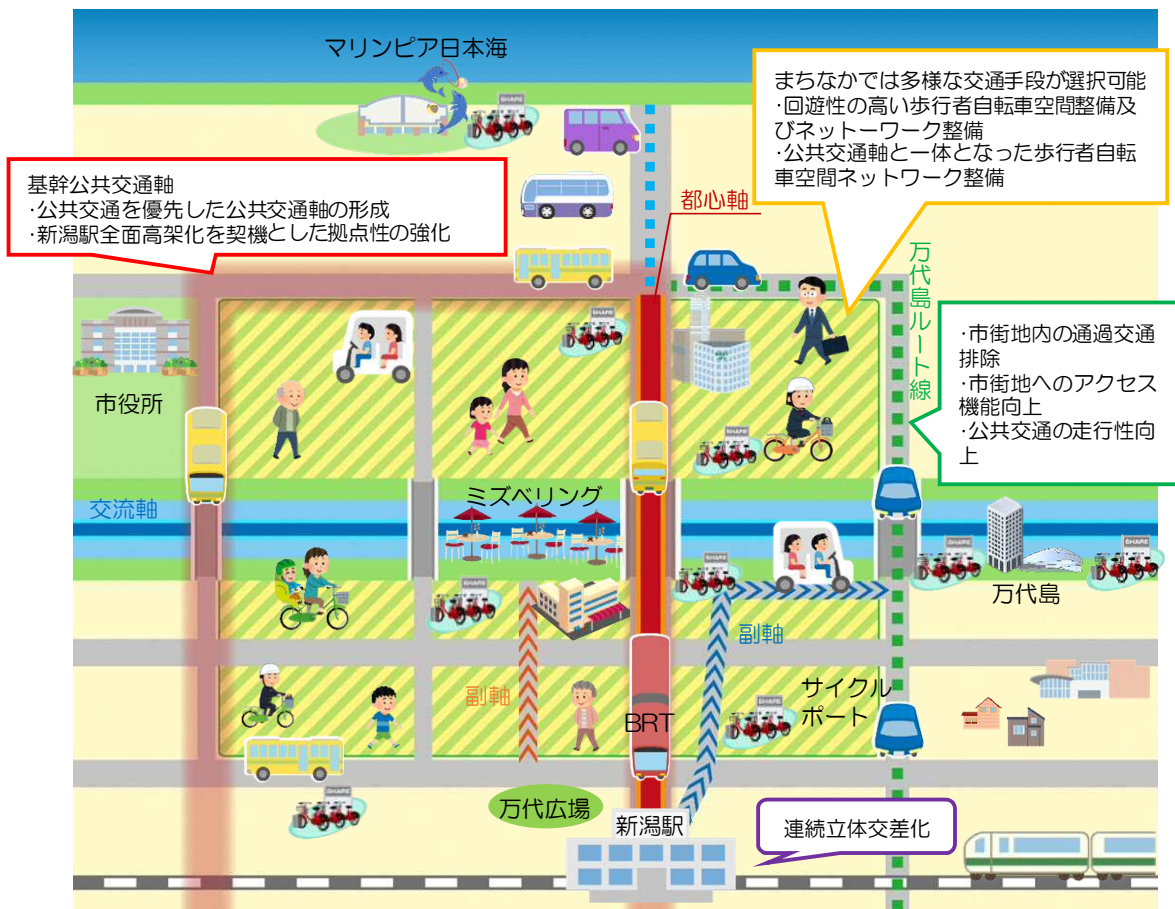
③ 具体的な取り組み

- 基幹公共交通軸の形成（再掲）
- 新潟駅周辺整備事業（再掲）
- 自転車走行空間ネットワークの整備（再掲）
- 駐輪場の整備
- 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化
- まちづくりと連携した駐車場施策
- 既存シェアサイクルの推進
- 水運を活用した回遊性向上
- 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策 など

[まちなかの回遊促進イメージ]



[多様な手段によるまちなかの回遊促進イメージ]



⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

① 取り組みの方向性

- 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進します。

② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じていることから、都心部への通過交通抑制に資する新潟駅周辺幹線道路の整備などを継続するとともに、一般国道7号における新潟都心地区の慢性的な交通渋滞の緩和及び、広域交通と都心地区の連携強化を図ることを目的とした、地域高規格道路「万代島ルート線」の整備を引き続き促進し、公共交通、自転車、歩行者を優先した都心づくりに資する道路整備を推進します。

③ 具体的な取り組み

- 幹線道路の整備（再掲）
- 新潟駅周辺整備場（再掲） など

[通過交通抑制に資する道路の整備]



[新潟駅周辺幹線道路整備 位置図]



出典:新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

[栗ノ木道路・紫竹山道路整備 事業位置図]



出典:新潟国道事務所

⑨ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用

① 取り組みの方向性

- 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進します。

② 取り組みの考え方

交通分担率の推移を見ると、特に高齢者層において、二輪車・徒歩から自家用車への転換が進んでいることから、歩行者自転車通行空間を整備し、徒歩や自転車で移動しやすいまちを目指していく必要があります。加えて、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めながら、まちなかを人が集い、憩い、賑わう場としていくため、基幹公共交通軸を中心に公共交通、歩行者が優先となる道路空間の再構築を検討し、誰もが歩きやすい歩行空間の確保やユニバーサルデザイン化などを進めます。

自転車走行空間ネットワークの構築及び新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備については着実に整備が進捗していることから、今後も環境にやさしい交通手段として、自転車が使いやすいまちづくりを進め、まちなかの賑わいを創出します。

③ 具体的な取り組み

- 道路空間の再構築・利活用 など

[自転車走行空間の整備]



自転車道



自転車専用通行帯



自転車歩行者道活用



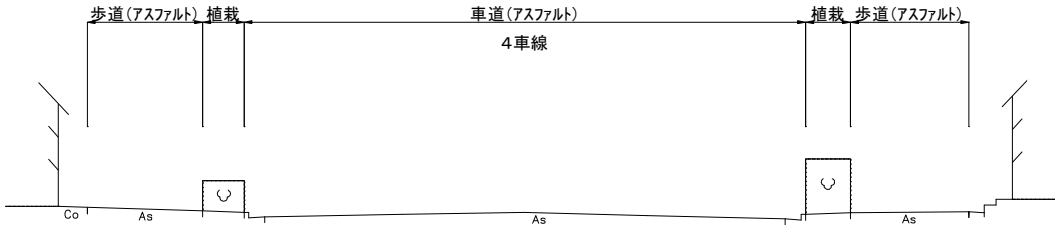
車道混在(幅広路肩・矢羽根)

[早川堀通りの道路空間整備(道路再構築の例)]

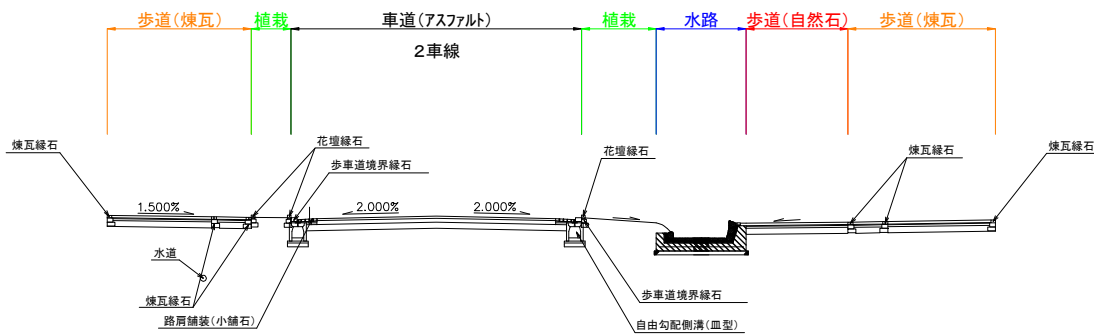
4車線あった車道を2車線に減らし歩道を広くするとともに、かつての堀割をイメージした「せせらぎ」などを整備し、ゆとりある空間を創出。



整備前



整備後



かつての堀割をイメージした「せせらぎ」



「せせらぎ」を活用した地元主催のイベント

⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

① 取り組みの方向性

- 公共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形成します。

② 取り組みの考え方

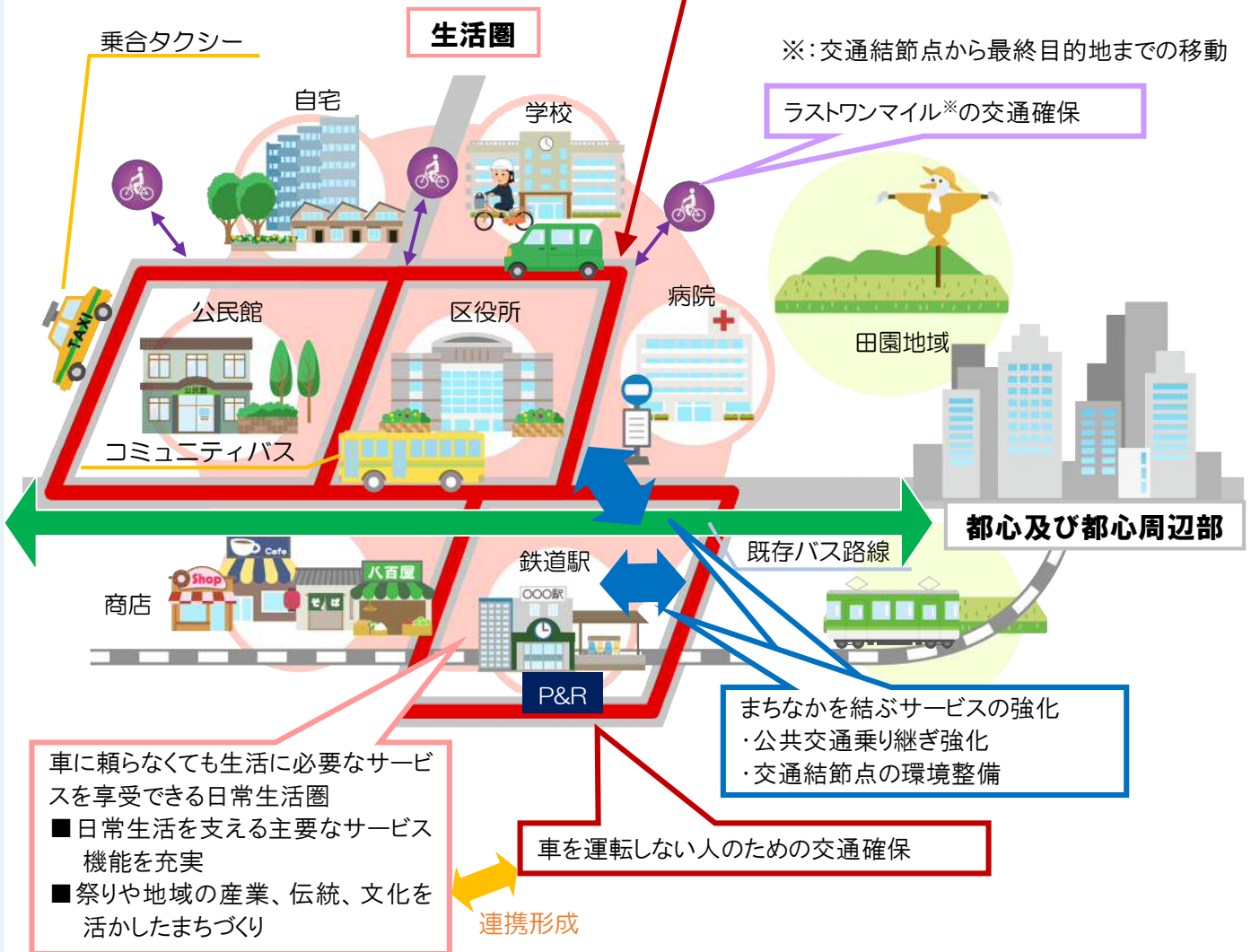
2017年度に実施した「交通環境に対する市民意識調査」では、交通施策の利用有無について、区バス・住民バスを利用したことのある市民の割合は、区バスで約19%、住民バスで約5%と低い状況となっている一方、区バス・住民バスの利用者数は毎年増加しているため、引き続き、区バス・住民バスなどの区内公共交通網の形成を図りながら、さらなる利用促進に向けた周知、啓発活動を積極的に進めます。

また、地域のまちづくりと連携したうえで、区内の道路環境整備や路線バス、コミュニティバスの運行支援などに取り組みます。

③ 具体的な取り組み

- 区内公共交通網の形成
- 区バスの利便性向上に向けた取り組み
- 地域内道路環境の整備
- 路線バスの運行支援 など

地域のまちづくりと連携した
区内公共交通網の形成



⑪ 多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

① 取り組みの方向性

- 地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。
- 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検討します。

② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているため、様々なライフステージに応じた生活交通を充実させる必要があります。

地域の移動ニーズ、需要に応じ、幹線的な交通としての鉄道・バスにアクセスするフィーダー交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車の役割分担を図ります。

多様なライフステージのニーズや需要への対応として、高齢者に対しては、利用満足度が高い「おでかけ促進事業」を過度な財政負担とならない水準で引き続き継続するほか、これまでに取り組んできたデマンド交通の社会実験などを検証しながら、地域のニーズ、需要に即した生活交通の確保に取り組みます。

また、高齢者以外の世代に対しては、路線バスで対応できない区間をコミュニティバスやデマンド交通などで補完することや、新たにシェアサイクルの導入などを検討し、多様な交通手段を選択できるまちづくりを進めます。

③ 具体的な取り組み

- 住民バス運行支援や社会実験の実施
- 交通手段間の役割分担（再掲）
- デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施（再掲）
- 多様なニーズに応じたサービスの検討実施 など

[需要・ニーズに応じたフィーダー交通のイメージ]



コミュニティバス：
行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバス。

乗合タクシー（左：ジャンボタクシー、右：一般タクシー）：
自宅や指定の場所から目的地まで、利用者の要望（時間、乗車場所等）に応じて運行するタクシー。
需要に応じて車両のサイズを選択する地域が多い。



フリーバス
(北陸鉄道株式会社)：
北陸鉄道株式会社では、フリー乗降区間を複数設定し、バス停以外での安全な場所での乗降を可能としている。

出典：北陸鉄道株式会社

[新たなシェアサイクルの導入]



コンビニに設置した事例

駐車場に設置した事例

ショッピングセンターに設置した事例

1 選ぶ
まちのリクーポンの冊子またはWebサイトからクーポンを確認

2 さわる
端末機の画面より「調べる」[クーポン券]の順にタッチする

3 発券する
希望のエリアのボタンをタッチしてクーポンを発券する

4 使う!
対象のお店でクーポンを提示して、特典を受ける

商店街との連携事例（金沢市）

出典：国土交通省

⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

① 取り組みの方向性

- 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推進します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

③ 具体的な取り組み

- 住民バス団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス]

住民組織が主体運営する
住民バス

おらっでのバス～北区～



にこここ号～中央区～



カナリア号～江南区～

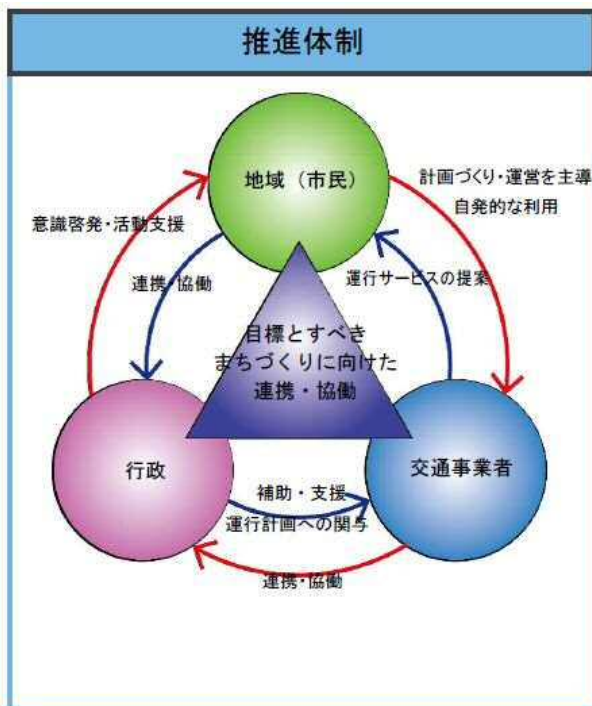
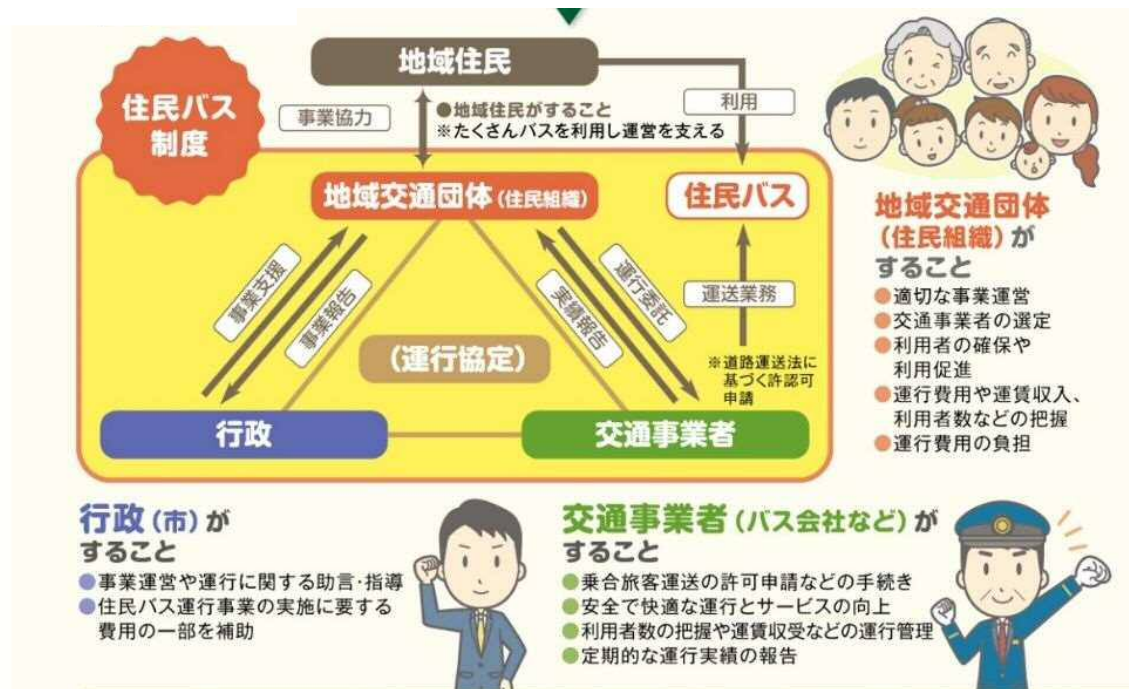


横バス～江南区～



Qバス～西区～





主な取組内容
<ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・サービス等に関する情報提供や意識啓発 ・ICT技術等を活用した情報提供の充実 ・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進 など
<ul style="list-style-type: none"> ◆ユニバーサルデザインの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など
<ul style="list-style-type: none"> ◆地域主導による計画づくりや運営の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・自治会等の地域主導による計画づくりや運営
<ul style="list-style-type: none"> ◆新技術等の導入促進 <ul style="list-style-type: none"> ・民間活力の導入による新技術等の導入促進 ・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援など

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

① 取り組みの方向性

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化します。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図ります。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図ります。

② 取り組みの考え方

バスの利用者数は新バスシステム導入後、下げ止まったものの、自家用車の分担率は2011年から5年間で1.7%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化を図ります。

これまで、公共交通利用に関する意識啓発として、各種イベントでの利用促進に関するPR活動などを実施してきたほか、今後もモビリティ・マネジメント推進しながら、公共交通の位置情報などを気軽にスマートフォンやwebページで確認できるICT技術などの活用を促進し、サービス提供を強化します。

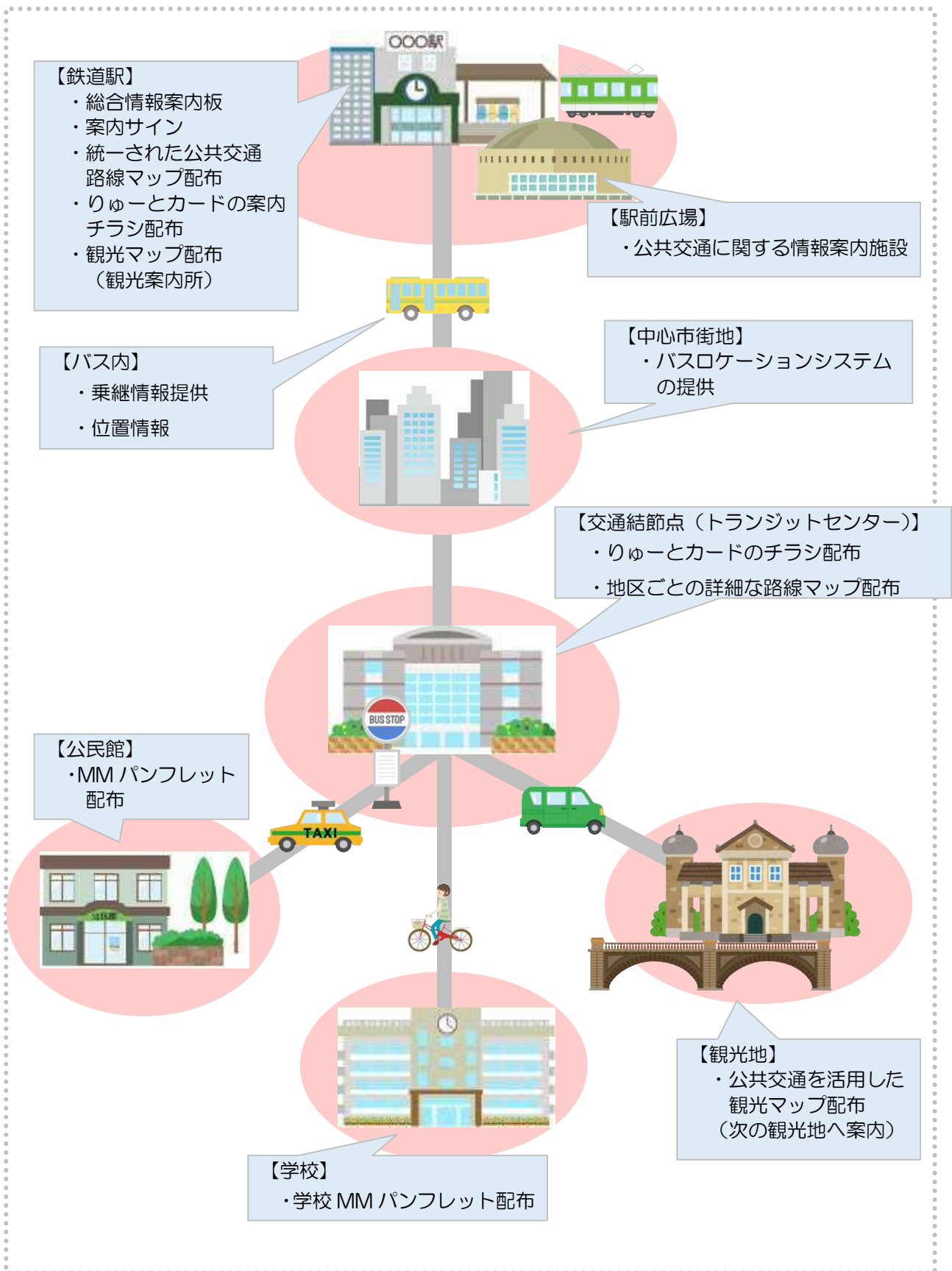
また、ICT技術を活用し、移動するごとに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

さらに、官公庁が率先しながら企業と連携してエコ通勤、ノーマイカーデーの推進に取り組みます。加えて、特に高齢者層においては、生産年齢だった方たちが65歳以上になっても自家用車を継続して利用する傾向が続いていることから、モビリティ・マネジメントを積極的に図るほか、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち「スマートウエルネスシティ」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフの推進に取り組み、公共交通などの利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

③ 具体的な取り組み

- モビリティ・マネジメントの実施
- スマートウエルネスシティの推進 など

[各施設に適した情報提供イメージ]



⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

① 取り組みの方向性

- 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。

② 取り組みの考え方

これまで、「新潟市交通バリアフリー基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅のバリアフリー化を進めてきましたが、2017年度に実施した「市政世論調査」では、「移動しやすいまちを実感するために必要なこと」として、「バリアフリー化された歩道が整備されていること」が回答結果の上位に位置付けられていることから、ユニバーサルデザイン化に向けて、引き続き、誰もが歩きやすい歩道確保などのバリアフリー化を進めます。

また、誰もが安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ベビーカーや車椅子の乗り入れなども考慮し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーなどの導入促進に努めるほか、先進的なバリアレス縁石の導入について、引き続き検討を進めます。

さらに、新たにインバウンド需要に応じた多言語化サイトや、情報案内板の整備を促進します。

③ 具体的な取り組み

- 道路施設のバリアフリー化
- 公共施設のバリアフリー化
- Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備（再掲） など

[鉄道駅のバリアフリー化]



JR 小針駅バリアフリー化（整備中）



エレベーター設置（JR東新大塚駅）

[バリアレス縁石の導入]

実証実験の実施（バス停への設置）

- 2016 年度
「秋葉区役所・総合体育館前」
- 2017 年度
「程島ショッピングセンター前」



バリアレス縁石の導入状況

⑮ 地域主導による計画づくりや運営支援【再掲】

① 取り組みの方向性

- 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、地域主導による計画づくりや運営を推進します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

③ 具体的な取り組み

- 住民バス団体の立ち上げ・運営支援（再掲） など

[住民バス]

住民組織が主体運営する
住民バス

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



カナリア号～江南区～



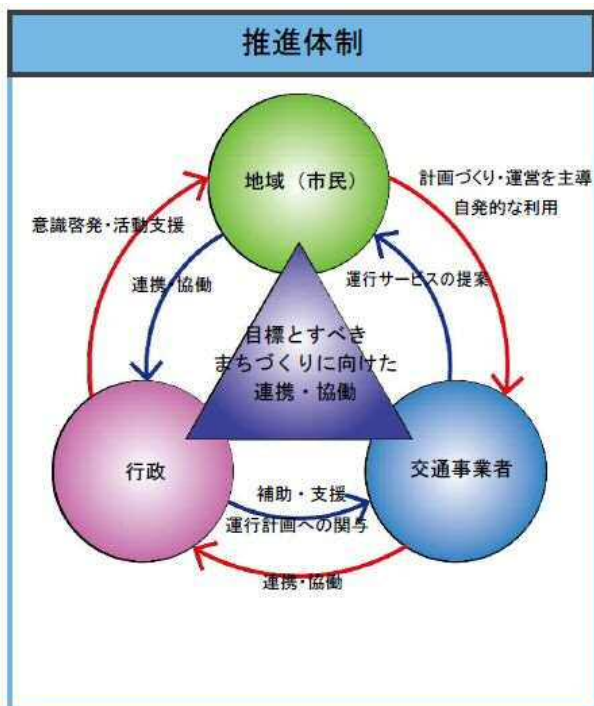
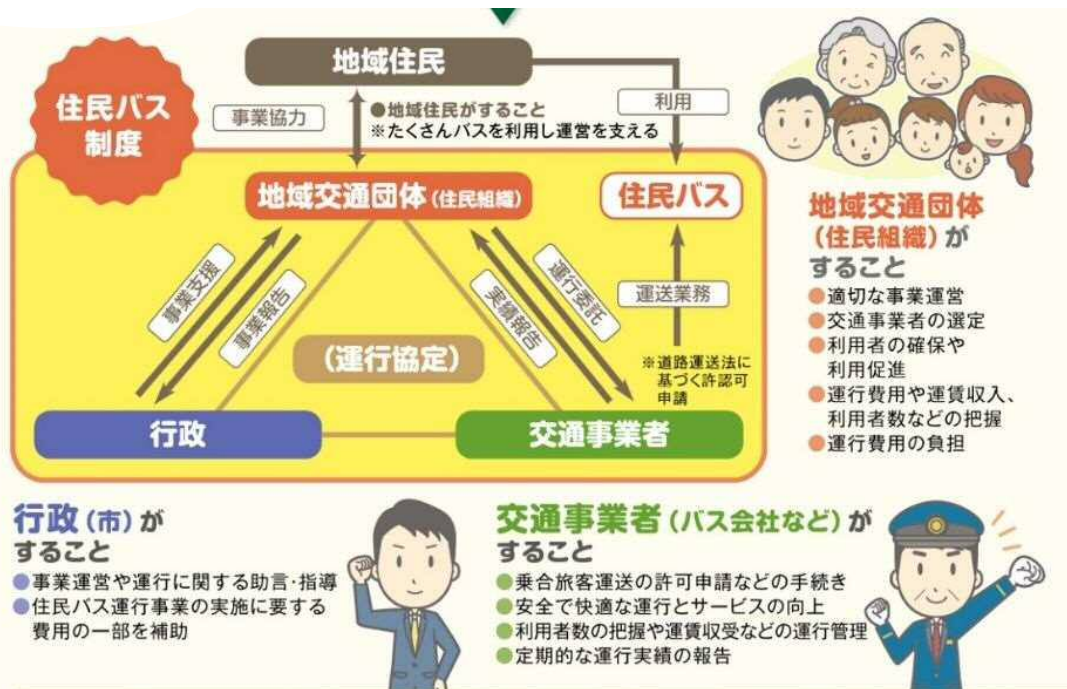
横バス～江南区～



Qバス～西区～



[地域主導による交通計画イメージ]



主な取組内容
◆公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化
・サービス等に関する情報提供や意識啓発
・ICT技術等を活用した情報提供の充実
・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進 など
◆ユニバーサルデザインの推進
・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など
◆地域主導による計画づくりや運営の推進
・自治会等の地域主導による計画づくりや運営
◆新技術等の導入促進
・民間活力の導入による新技術等の導入促進
・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援など

⑯ 民間活力による新技術等の導入

① 取り組みの方向性

- 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します。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援します。

② 取り組みの考え方

自動車の自動運転や公共交通の位置情報などに活用されるICTの新技術は、運転士不足や交通空白地域への対応など交通施策の諸課題の解決に効果が期待されています。

このため、ICT技術を活用したETC、バスロケーションシステム、デマンド交通予約システム、タクシー配車アプリなどの公共交通に関する技術や、信号制御の高度化技術など交通制御に関する技術の進歩にも注視し、その導入方法などを検討します。

さらに次世代自動車の導入については、環境に優しいバス、タクシーなどの導入を検討するほか、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル自動運転などの開発状況などを踏まえながら、社会実験の誘致や導入促進に向けた検討を進めます。

③ 具体的な取り組み

- 自動運転技術、次世代自動車の導入支援
- ICT技術の活用 など

[スマートフォンを活用した相乗りタクシー実証実験(東京都内)] [民間事業者の車両を用いた自動運転の実証実験事例]



出典：国土交通省

[民間事業者の車両を用いた社会実験等]



民間事業者との協働による小型電動車両
を活用したカーシェアリング実験
(横浜市)



量産型燃料電池バス (東京都)



搭乗型移動支援ロボットを用いた
観光ツアー実証実験 (つくば市)



民間事業者の車両を用いた電気バス導入
(豊島区)

第7章：付属資料

検討体制

○ にいがた交通戦略プラン検討委員会

(1) 開催経緯

開催日	概要
2017年度	
8月3日	平成29年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2月14日	平成29年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2018年度	
9月10日	平成30年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
11月15日	平成30年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2月1日	平成30年度第3回にいがた交通戦略プラン検討委員会

(2) 委員名簿

2019年3月時点

所属・役職	2017年度	2018年度
	氏名	
委員		
学識経験者・有識者		
横浜国立大学 理事・副学長	中村 文彦	
長岡技術科学大学大学院 教授	佐野 可寸志	
新潟県立大学 人間生活学部子ども学科 教授	島崎 敬子	
市民団体 経済・産業団体		
志民委員会 世話人代表	木山 光	
新潟商工会議所 事業部長	井上 達也	
新潟市消費者協会 会長	山崎 和美	
有限会社 ミカユニバーサルデザインオフィス 代表	中村 美香	
一般社団法人 日本旅行業協会 関東支部 新潟県地区委員会 委員長	—	山田 周
行政機関		
新潟市	副市長(CSO) 古木 岳美	技監 新階 寛恭
オブザーバー		
交通事業者		
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社	企画部長 石塚 毅	企画室長 三本 和彦
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹
行政機関		
国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 所長	大江 真弘	田中 創
国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 部長	清水 巖	小椋 康裕
新潟県 土木部都市局 局長	永田 雅一	
新潟県 交通政策局 局長	水口 幸司	

○ にいがた交通戦略推進会議

(1) 開催経緯（策定に向けた会議開催のみ記載）

開催日	概要
2017年度	
7月26日	平成29年度第1回にいがた交通戦略推進会議
11月30日	平成29年度第2回にいがた交通戦略推進会議
1月31日	平成29年度第3回にいがた交通戦略推進会議
3月23日	平成29年度第4回にいがた交通戦略推進会議
2018年度	
6月29日	平成30年度第1回にいがた交通戦略推進会議
7月26日	平成30年度第2回にいがた交通戦略推進会議
9月3日	平成30年度第3回にいがた交通戦略推進会議
10月26日	平成30年度第4回にいがた交通戦略推進会議
1月（書面協議）	平成30年度第5回にいがた交通戦略推進会議

(2) 委員名簿

2019年3月時点

所属・役職	2017年度	2018年度
	氏名	
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室 室長	前川 幸子	三本 和彦
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 新潟駅周辺整備計画室 室長	三本 和彦	—
公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事	高橋 清吉	
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹
新潟交通観光バス株式会社	常務取締役 和田 徹	取締役営業部長 大橋 信宏
一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	鈴木 久夫	
新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事	佐々木 紀彦	
国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 課長	窪田 悦郎	
国土交通省北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長	御器谷 昭央	
国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長	堀 尚紀	山岸 隆宏
国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課 課長	渡邊 博幸	吉澤 寛
国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	高橋 智彦	井藤 太亮
国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課 課長	平山 一良	
国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課 課長	高山 和良	橋本 俊二
国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	小松 美保子	関谷 浩
新潟県土木部都市局 都市政策課 課長	坂井 徹	吉田 芳郎
新潟県交通政策局 交通政策課 課長	齋藤 光雄	
新潟県警察本部 交通部 交通規制課 課長	真島 豊	
新潟市観光・国際交流部 国際・広域観光担当部長	—	笠原 秀紀
新潟市土木部 部長	本多 均	柳田 芳広
新潟市	都市政策部長 大勝 孝雄	技監 新階 寛恭

鉄道の利用者数(P.10)

表 新潟市内の鉄道駅乗車人員数

		単位:人													
		2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
越後線	白山	5980	6010	5423	5267	5121	5176	5275	5292	5363	5147	5112	5371	5241	5437
	関屋	1613	1582	1572	1593	1644	1768	1794	1725	1804	1876	1957	2033	1918	1938
	青山	959	948	967	1040	1008	998	997	976	1007	1007	958	1176	1122	1112
	小針	2332	2340	2347	2401	2356	2393	2408	2338	2338	2338	2450	2553	2540	2642
	寺尾	2430	2396	2298	2315	2250	2221	2123	2123	2169	2146	2171	2227	2125	2187
	新潟大学前	2725	2714	2742	2863	2911	2900	2926	2895	2874	2788	2789	2962	2932	3080
	内野	3678	3647	3627	3185	3067	2971	2911	2772	2678	2699	2701	2842	2690	2714
	越後曽根	1389	1391	1351	1328	1293	1306	1296	1214	1207	1242	1250	1230	1058	1007
	巻	2519	2503	2418	2445	2395	2368	2350	2346	2399	2460	2405	2473	2325	2471
白新線	東新潟	1964	1990	1914	1983	1957	1922	1927	1894	1891	1909	1960	2011	1901	1900
	大形	-	-	1031	1149	1069	1086	1135	1097	1052	1077	1146	1235	1193	1252
	新崎	1431	1424	1411	1413	1402	1390	1414	1378	1406	1391	1400	1432	1377	1385
	早通	1268	1266	1235	1252	1199	1190	1209	1217	1205	1173	1116	1139	1109	1118
	豊栄	3318	3250	3163	3157	3160	3275	3406	3461	3581	3674	3725	3844	3732	3761
信越本線	越後石山	2209	2176	2130	2152	2048	2056	2066	2028	1992	1964	2001	2032	1977	2022
	亀田	3764	3767	4224	4609	4652	4776	4822	4907	5021	5164	5197	5475	5196	5402
	荻川	1917	1891	1913	1920	1915	1955	1965	1937	1907	1859	1875	1924	1833	1892
	さつき野	-	-	808	828	829	844	866	850	882	881	874	929	934	978
	新津	4220	4201	4153	4146	4150	4218	4203	4092	4109	4101	4190	4364	4203	4250
	矢代田	994	1010	989	978	970	934	955	960	1012	1045	1099	1184	1119	1122
越後線 白新線 信越本線	新潟	37407	37612	36300	37050	36769	36849	37012	36396	36269	36711	37322	38427	37269	37446

※ 乗車人員のみとし降車人員は含まれない（上越新幹線乗車員数含）

※ 無人駅は計上しない

出典：JR 東日本ホームページより作成

表 新潟駅の時刻表（その1）

新潟駅・越後線 時刻表

	吉田・柏崎方面(上り)			
5時	0	56		
6時	12	45		
7時	1	19	43	
8時	0	10	23	47
9時	23	44		
10時	1	22	40	
11時	1	20	41	
12時	0	20	43	
13時	0	20	42	
14時	0	20	40	
15時	0	22	40	
16時	0	24	41	
17時	4	21	43	
18時	0	23	42	
19時	0	21	42	
20時	3	24	41	
21時	4	22	46	
22時	16	48		
23時	17	39		

■は内野駅止まり(関屋駅止まり含む)

赤字は内野駅以降の行き先が1時間に1本

出典：JR 東日本ホームページより作成
(2019年1月時点)

表 新潟駅の時刻表（その2）

新潟駅・信越本線 時刻表

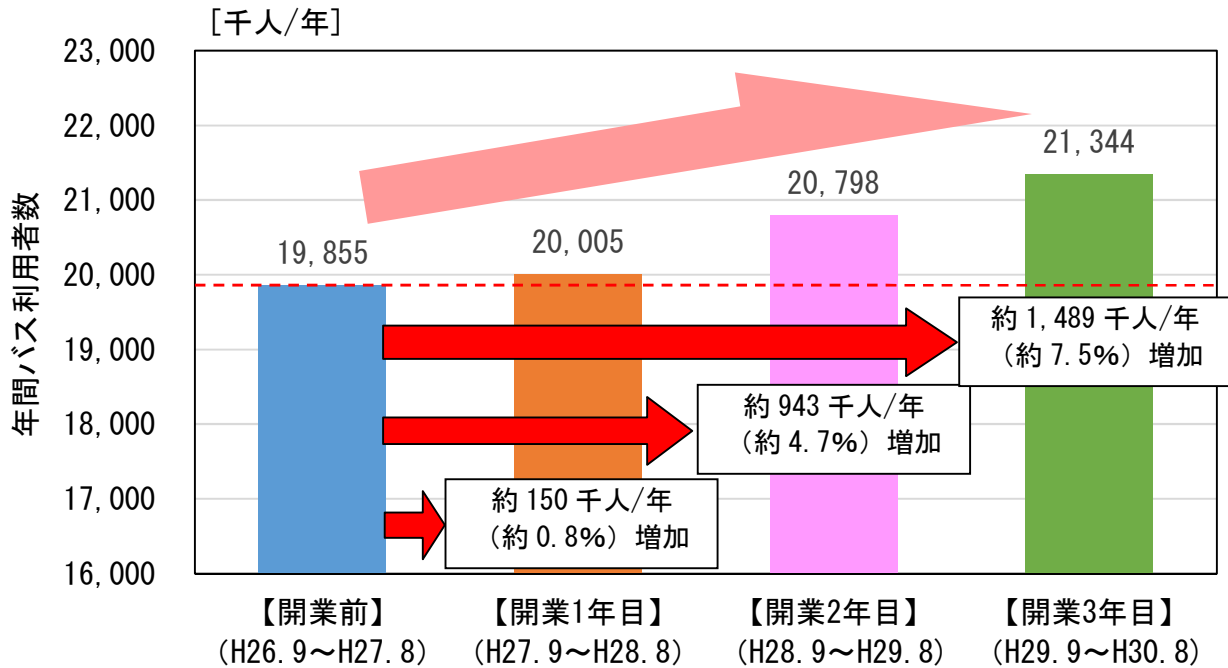
	新津・長岡方面（上り）				
5時	17				
6時	4	25	46	55	
7時	6	18	37	44	
8時	0	13	25	33	55
9時	19	37			
10時	8	21	28	47	
11時	7	27	47		
12時	7	27	47		
13時	5	9	27	47	
14時	7	27	47		
15時	8	27	46		
16時	9	24	28	38	
17時	2	8	21	40	56
18時	4	16	30	51	
19時	7	26	47		
20時	0	7	24	44	58
21時	15	35	59		
22時	21	51			
23時	16	46			

■は新津駅止まり

赤字は新津駅以降の行き先が1時間に1本

出典：JR 東日本ホームページより作成
(2019年1月時点)

バスの利用者数(P.12)



国道8号路線(大野・白根線等)は開業前のデータが無いいため、本比較においては含めていない。

※乗り換えによる2重計上の補正あり
※日数調整の補正あり

出典：第6回新潟市新バスシステム事業評価委員会資料

図 開業前後での年間バス利用者数の変化 (乗り換え利用等補正後)

バスの運行本数、定時性(P.13、14)

表 バスの運行本数と定時性 (2017年度)

路線番号	路線名称	2017.3.25ダイヤ 路線本数	2017年度 平均目標達成率	2017年度													
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	(17)	(18~30)	12月	1月	2月	3月
B1	萬代橋ライン	256	93.8	96.5	96.9	97.2	95.7	96.9	95.9	96.3	93.6	94.2	93.0	89.5	82.5	91.1	93.9
C	1 県庁	126	82.6	89.8	89.3	88.1	81.0	86.1	88.1	83.3	81.5	84.5	78.5	75.3	66.0	79.0	83.2
	2 浜浦町	179	88.1	91.2	91.1	91.5	89.1	91.0	92.4	91.2	89.1	89.7	88.5	87.8	69.2	83.6	89.9
	3 信濃町	55	83.0	86.1	85.7	88.5	85.5	87.4	88.4	87.1	85.4	84.1	86.6	77.8	62.4	79.5	81.7
	4 東堀通	46	87.6	91.5	90.0	90.2	90.7	90.1	90.4	87.6	84.9	87.7	82.0	89.0	74.9	81.9	90.3
	5 西堀通	68	95.3	96.7	95.9	96.8	95.6	94.7	96.0	96.7	94.7	95.5	93.9	96.9	87.4	95.7	96.3
	6 八千代橋	84	84.6	93.8	92.3	92.1	89.7	91.8	89.6	87.6	83.8	85.2	82.4	70.0	68.8	71.8	83.8
	7 柳都大橋	40	86.5	89.1	92.0	90.9	90.4	88.4	87.8	87.6	85.7	84.2	87.2	83.4	75.8	82.6	84.3
	8 新大病院	54	84.1	84.4	87.0	90.1	85.5	88.8	91.0	84.7	79.8	78.6	80.9	77.3	74.8	79.8	86.2
S	1 市民病院	57	79.2	85.8	86.5	85.3	79.1	83.8	84.9	84.1	79.6	82.4	76.7	71.0	61.2	72.2	76.6
	2 鳥屋野	99	68.6	71.4	74.3	72.3	67.6	71.4	69.7	69.3	65.6	65.7	65.5	85.4	50.2	59.2	66.6
	3 水島町	54	85.0	90.3	91.2	92.4	87.1	90.2	89.8	89.6	87.8	88.3	87.3	76.7	62.1	77.7	85.0
	4 上所	73	63.8	72.4	73.0	71.7	62.1	67.0	62.7	59.5	62.0	60.6	63.4	58.8	56.1	57.6	62.7
	5 女池	129	71.6	80.5	84.2	81.4	73.4	77.4	76.6	74.7	68.4	72.5	64.3	63.4	54.7	59.7	64.7
	6 長湯	155	75.6	82.7	85.0	82.7	76.3	81.9	82.7	80.1	74.8	78.6	71.0	62.9	59.5	66.4	72.6
	7 スポーツ公園	50	79.7	84.7	84.4	86.3	80.0	82.7	86.0	84.3	78.0	80.2	75.8	69.2	68.9	73.0	79.2
	8 京王団地	34	69.5	76.5	81.4	75.0	69.3	75.1	77.8	75.0	68.2	68.2	68.2	66.3	56.1	58.1	65.3
	9 龜田・橋越	100	71.7	84.1	88.3	84.6	81.4	86.6	75.0	77.0	71.1	74.8	67.3	52.3	45.5	41.9	72.7
W	1 有明	158	81.7	84.6	84.1	83.9	83.7	87.4	83.6	80.5	82.5	83.3	81.6	79.0	69.2	75.8	86.6
	2 西小針	253	79.7	82.9	85.6	85.1	82.2	84.0	82.7	81.0	82.7	81.7	83.6	76.4	55.9	73.1	85.3
	3 寺尾	81	86.1	90.1	91.5	90.4	88.4	90.1	89.3	88.5	87.6	87.3	87.8	82.5	66.3	81.3	87.1
	4 大堀	128	83.1	87.9	88.7	89.6	87.0	88.9	86.2	85.1	83.2	84.3	82.0	78.3	61.9	75.2	84.8
	5 小新	37	89.8	91.3	93.1	93.3	92.5	93.0	91.3	90.5	89.8	89.9	89.7	84.7	81.9	85.0	91.0
	6 千歳大橋	26	89.4	91.3	90.4	89.4	92.8	91.3	91.4	86.6	87.4	89.4	85.3	88.2	83.6	88.9	91.4
	7 大野白根	114	67.1	77.1	75.3	73.3	70.8	72.8	73.2	69.2	66.9	69.0	64.8	60.9	48.1	46.6	70.6
	8 味方	38	66.2	71.5	75.1	72.2	71.6	71.0	73.0	73.1	64.4	65.5	63.2	59.4	49.4	46.5	67.3
E	1 臨港町	66	89.3	94.7	94.1	95.2	92.9	93.0	91.7	92.3	87.8	88.1	87.4	83.7	75.7	80.8	89.9
	2 空港松浜	237	84.9	91.9	91.5	91.9	89.8	89.5	87.5	87.3	83.2	84.6	81.8	78.7	63.8	75.9	88.2
	3 河渡	139	86.0	90.7	89.7	90.1	88.2	90.3	88.1	86.8	83.5	81.8	85.1	81.3	71.3	82.1	89.6
	4 大形	130	75.5	81.9	87.4	82.8	81.1	82.8	82.3	79.9	75.7	77.6	73.8	63.3	57.4	57.4	73.9
	5 牡丹山	73	76.9	81.0	85.2	82.5	77.9	84.8	82.2	79.1	76.9	75.5	78.3	68.2	58.8	64.9	81.6
	6 竹尾	78	73.8	78.1	81.9	78.0	77.1	77.0	77.8	75.1	73.3	67.0	79.5	70.4	56.1	59.4	81.8
	7 はなみずき	36	82.8	86.7	93.0	86.7	85.2	87.9	88.5	86.4	82.4	87.3	77.5	72.3	73.9	72.9	77.1
	8 石山	75	69.5	74.6	77.6	76.0	72.0	78.0	74.6	75.0	70.8	73.7	67.9	57.9	52.1	55.2	70.4
その他	青山循環	10	84.3	96.3	90.3	88.7	90.3	92.3	95.2	93.2	88.0	86.8	89.2	91.0	5.4	88.3	92.0
	黒鳥	16	71.7	79.7	74.7	81.6	72.2	80.0	78.3	68.0	72.4	67.2	77.6	65.8	47.5	62.2	78.1
	芋黒	7	78.7	90.2	85.0	85.4	86.4	83.9	71.7	69.6	74.5	76.5	72.4	74.5	70.8	70.9	81.1
	みなと循環	8	92.2	97.7	93.7	93.5	91.9	92.1	93.1	96.1	92.4	94.0	90.7	88.1	80.9	91.7	95.6
	青陵ライナー	3	92.3	100.0	91.7	100.0	81.8	90.0	91.7	100.0	95.9	91.7	100.0	91.7	75.0	100.0	90.0
合計	3,372	80.6	85.6	86.5	85.9	83.0	85.3	84.3	82.7	80.7	81.3	80.0	74.9	63.0	72.4	82.6	

出典：新潟交通圏ホームページより作成

タクシー利用状況(P.15)

表 新潟市内ハイヤー・タクシーの状況

年 度	事業所数	車両数	輸 送 人 員		走 行 キ ロ 数 (km)		運 行 回 数		運 送 収 入			
			総 数	1 日 平 均	総 数	1 日 平 均	総 数	1 日 平 均	総 数 (千円)	1日平均 (千円)	1km当たり (円)	
平成23年度	(389)	35	1 497	9 374 860	25 614	65 006 049	177 612	6 453 723	17 633	9 029 368	24 670	138.90
24	(382)	56	1 653	9 968 983	27 312	62 329 546	170 766	6 905 536	18 919	9 635 279	26 398	154.59
25	(377)	56	1 625	9 725 466	26 645	66 752 814	180 145	6 739 416	18 464	9 471 095	25 948	144.04
26	(370)	55	1 620	9 337 017	25 581	63 273 192	173 351	6 380 066	17 480	9 072 411	24 856	143.38
27	(364)	52	1 602	8 698 865	23 767	58 024 736	158 538	5 994 795	16 379	8 351 562	22 818	143.93
28	(356)	47	1 558	8 471 730	23 210	56 226 093	154 044	5 822 434	15 951	8 270 541	22 659	147.09

出典：新潟市統計書（2017年）

道路混雑(P.18)

表 新潟県内の幹線道路の交通量

順位	路線名(通称名など)	観測地点名	交通量	備考
1	一般国道8号(新潟バイパス 弁天IC~桜木IC)	新潟市中央区紫竹山6丁目	103,616	全国2位
2	一般国道7号(新潟バイパス 紫竹山IC~竹尾IC)	新潟市東区紫竹6丁目	85,478	全国4位
3	一般国道116号(新潟西バイパス 新潟西IC~黒崎IC)	新潟市西区立仏	68,860	全国7位
4	一般国道49号(亀田バイパス 姥ヶ山IC~紫竹山IC)	新潟市中央区紫竹山4丁目	54,510	
5	一般国道7号(新新バイパス)	北蒲原郡聖籠町藤寄	43,579	
6	主要地方道 新潟亀田内野線	新潟市中央区女池神明	35,025	
7	一般国道18号(上新バイパス 寺IC~富岡IC)	上越市大字大日	31,008	
8	一般国道8号(長岡バイパス)	長岡大橋	30,199	
9	一般国道17号(長岡東バイパス)	長岡市川崎町	29,572	
10	一般国道113号	新潟市中央区万代島	28,529	

※1路線につき各市町村1区間を対象とした。

出典：道路交通センサス（2015年度）

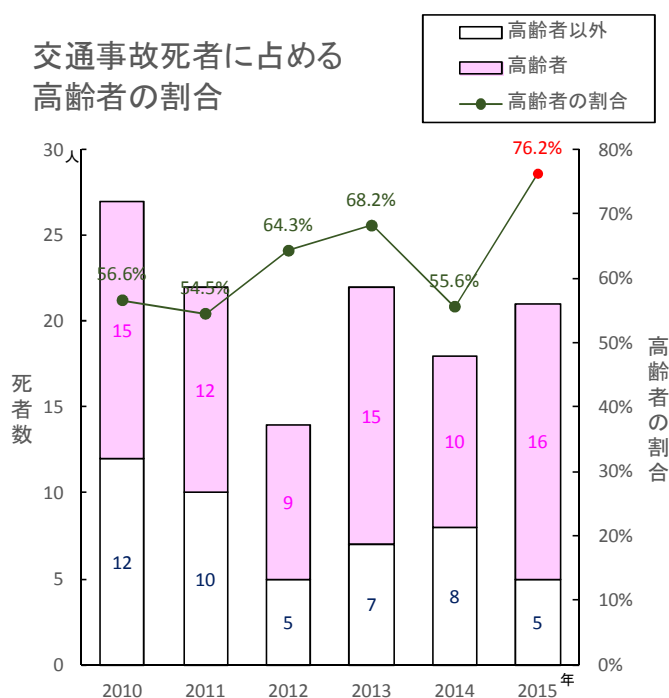
都市計画道路の整備状況(P.19)

表 都市計画道路の計画延長、整備済延長、整備率の推移

都市名	年度	計画延長	整備済延長	整備率	都市名	年度	計画延長	整備済延長	整備率
新潟市	2016	529.85	325.20	61.4%	広島市	2016	413.71	313.57	75.8%
	2015	529.85	324.20	61.2%		2015	414.07	312.52	75.5%
	2014	529.87	322.94	60.9%		2014	407.89	311.40	76.3%
	2013	529.87	322.22	60.8%		2013	414.07	308.59	74.5%
	2012	533.67	319.41	59.9%		2012	413.96	306.32	74.0%
	2011	512.27	316.96	61.9%		2011	413.35	304.90	73.8%
	2010	457.86	297.86	65.1%		2010	413.18	301.49	73.0%
	2009	457.86	297.98	65.1%		2009	414.13	298.38	72.0%
さいたま市	2008	457.86	293.51	64.1%	2008	417.72	294.40	70.5%	
	2016	373.00	214.86	57.6%	大分市	2016	392.35	324.97	82.8%
	2015	376.23	212.64	56.5%		2015	392.37	323.75	82.5%
	2014	389.25	208.72	53.6%		2014	392.37	322.98	82.3%
	2013	389.25	206.57	53.1%		2013	392.37	323.86	82.5%
	2012	391.81	203.19	51.9%		2012	392.37	322.69	82.2%
	2011	391.78	201.12	51.3%		2011	387.75	318.27	82.1%
	2010	391.78	194.29	49.6%		2010	385.07	313.38	81.4%
2009	391.64	194.05	49.5%	2009		387.65	311.92	80.5%	
宇都宮市	2008	391.64	187.50	47.9%	2008	382.00	304.72	79.8%	
	2016	284.50	201.15	70.7%	熊本市	2016	253.70	173.30	68.3%
	2015	284.50	197.78	69.5%		2015	253.70	173.07	68.2%
	2014	284.50	197.52	69.4%		2014	253.70	172.62	68.0%
	2013	284.50	195.73	68.8%		2013	253.70	172.26	67.9%
	2012	284.50	192.03	67.5%		2012	219.48	159.81	72.8%
	2011	284.50	191.91	67.5%		2011	219.48	159.02	72.5%
	2010	284.50	188.43	66.2%		2010	219.48	155.36	70.8%
2009	284.50	181.30	63.7%	2009		219.48	154.13	70.2%	
岡山市	2008	284.50	178.78	62.8%	2008	219.48	153.03	69.7%	
	2016	307.04	210.82	68.7%	新潟市	2016	307.04	210.82	68.7%
	2015	307.04	209.51	68.2%		2015	307.04	209.51	68.2%
	2014	307.05	209.01	68.1%		2014	307.05	209.01	68.1%
	2013	308.33	208.36	67.6%		2013	308.33	208.36	67.6%
	2012	308.33	205.15	66.5%		2012	308.33	205.15	66.5%
	2011	308.33	203.06	65.9%		2011	308.33	203.06	65.9%
	2010	323.05	206.43	63.9%		2010	323.05	206.43	63.9%
2009	323.05	205.94	63.7%	2009		323.05	205.94	63.7%	
2008	318.60	205.09	64.4%	2008	318.60	205.09	64.4%		

出典：都市計画現況調査

交通事故(P.22)



出典：新潟市交通事故概況（2016年）

図 交通事故死者に占める高齢者の割合

インフラの維持管理・更新費用(P.22)

表 本市のインフラ試算施設規模、維持管理・更新費用の現況と将来推計

インフラ資産の施設規模、維持管理・更新費用の現況と将来推計

種別	現況			将来推計
	単位	施設規模 H25年度末	H21～25 年平均額	現状の維持管理手法を 今後50年間継続した場合 に見込まれる年平均額
道路	延長	6,815km	44億円	67億円
橋りょう	本数	4,062橋	27億円	53億円
公園	面積	821ha	16億円	18億円
上水道	管路	延長 4,241km	72億円	85億円※1
	浄水場	施設 6施設※2		
下水道	管路	延長 3,438km	51億円	123億円
	処理場	施設 4施設		
	ポンプ場	施設 49施設		

※1 上水道は、新・新潟市水道事業中長期経営計画の計画期間（H27～36年度：10年間）における管路及び浄水場等の施設及び設備の計画的な更新に見込まれる年平均額

※2 H26年度末見込み値

出典：新潟市財産経営推進計画 基本方針編（2015年度）

表 パークアンドライド 市管理駐車場整備状況

①鉄道駅関連	133台
②高速道路バス停関連	990台
合計	1123台

表 ①鉄道駅関連内訳

駅名	台数(台)
矢代田駅	56
亀田駅	77
計	133

表 ②高速道路バス停関連内訳

バス停名	台数(台)
鳥原バス停	400
巻潟東バス停	390
両川バス停	41
新津川口バス停	20
西野バス停	80
豊栄バス停	59
計	990

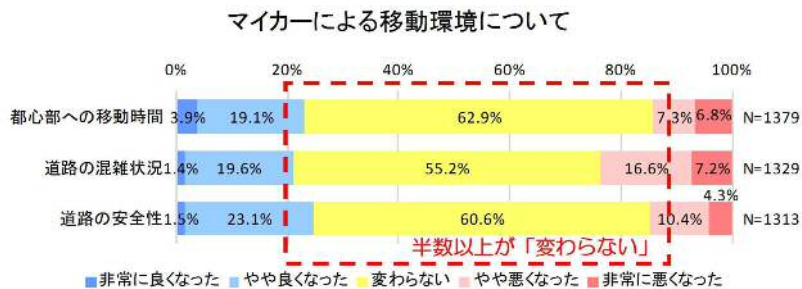
調査の概要

- ◆ 調査対象：新潟市に住民登録している満 15 歳以上の男女 4,360 人
(2017 年 8 月 31 日現在)
- ◆ 実施方法：郵送配布、郵送回収により実施した（無記名回答）。
- ◆ 実施日：調査物件発送日：2018 年 2 月 20 日（火）
回収期限：2018 年 3 月 2 日（金）
- ◆ 調査票の回収状況

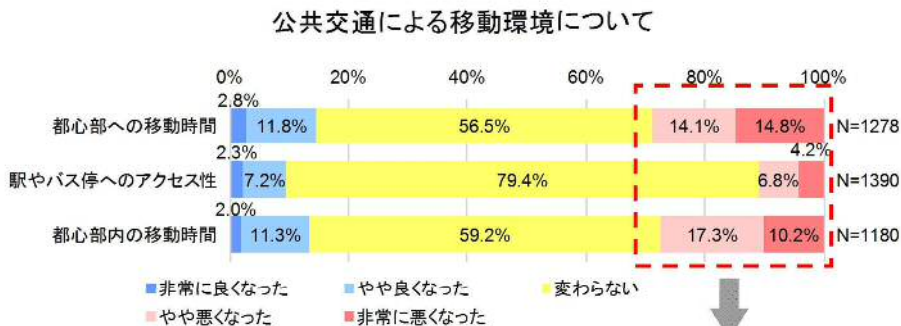
配布数	回収数	回収率
4,360 票	1,742 票	40.0%

1. 概ね 10 年前と比較した移動環境の変化

- ⊙：マイカーによる移動環境は、「都心部への移動時間」「道路の安全性」で良くなったとの回答割合が、悪くなったとの割合に比べて高い。
- ⊗：一方で、「都心部への移動時間」「道路の混雑状況」「道路の安全性」いずれにおいても半数以上が「変わらない」と回答している。



- ⊗：公共交通による移動環境は、悪くなったとの回答割合が、良くなったとの割合に比べて高い。
- ⊗：「やや悪くなった」「非常に悪くなった」と回答した方のうち、65 歳以上の方が約 40% 占めている。



■ 「やや悪くなった」「非常に悪くなった」と回答した方の年齢構成

	10代	20～24歳	25～29歳	30代	40代	50代	60～64歳	65～74歳	75歳以上
都心部への移動時間	5.9%	12.0%	17.8%	16.0%	18.9%	23.6%	23.0%	27.0%	31.2%
駅やバス停へのアクセス性	5.9%	4.8%	8.2%	7.3%	8.8%	6.7%	15.8%	11.5%	9.1%
都心部内の移動時間	11.8%	12.2%	15.1%	13.0%	17.0%	21.3%	20.6%	24.9%	24.9%

2. 歩いて楽しい賑わいのある空間整備

○：全世代において歩いて楽しい賑わいのある空間整備について意向が高い傾向にある。

にぎわい空間を整備したほうがよいか

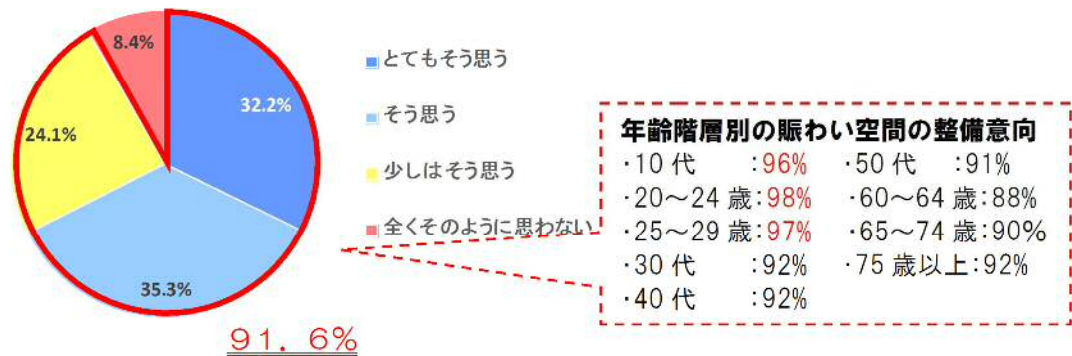


図 賑わい空間を整備したほうがよいか

3. 公共交通の費用負担

■：現状と同程度の公的負担による公共交通サービスの維持を望む意見は約6割。



4. 交通施策の利用の有無

×：公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にある。特に住民バスの利用割合は約5%と最も低い。

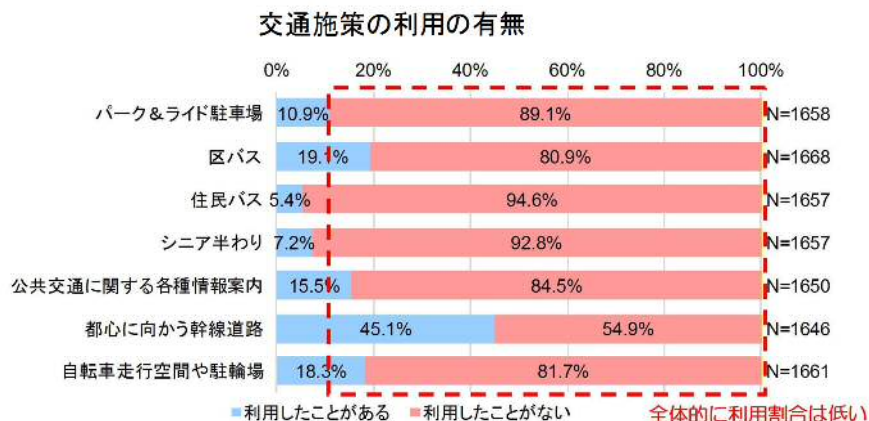


図 主な交通施策の利用の有無(新潟市全体)

5. 公共交通の利用意向

- ・約40%の方に公共交通の利用意向がある。
- ・公共交通を利用していない方の大半に利用意向がある。
- ・区別に見ると、南区や西蒲区で利用意向が高い。
- ・年齢階層別では、25歳～64歳の方に公共交通の利用意向が高い。

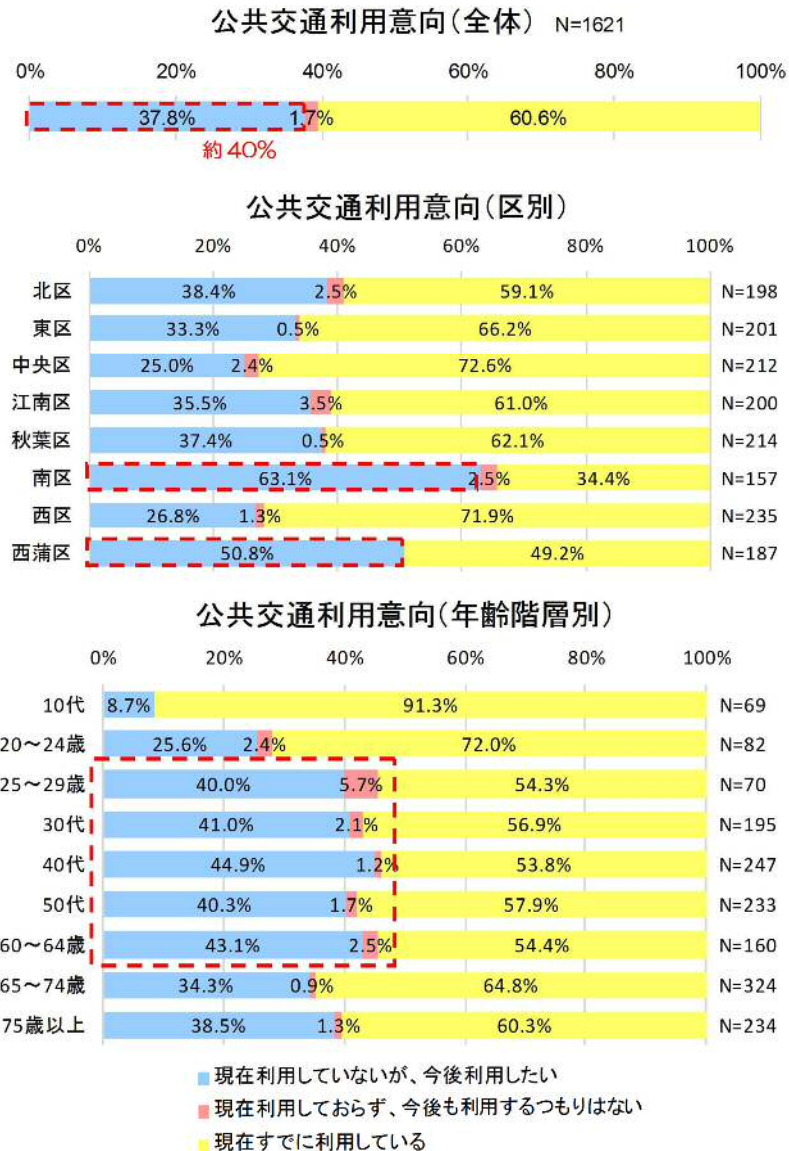
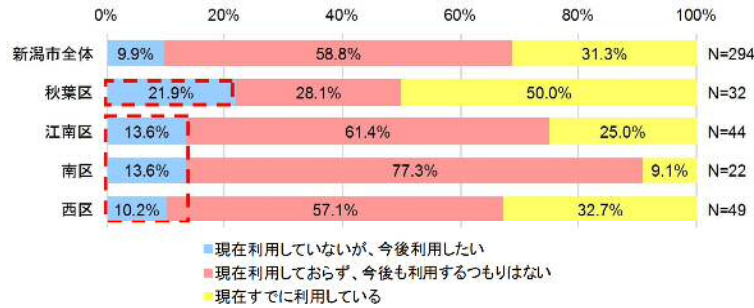


図 公共交通の利用意向(上:新潟市全体、中:区別、下:年齢階層別)

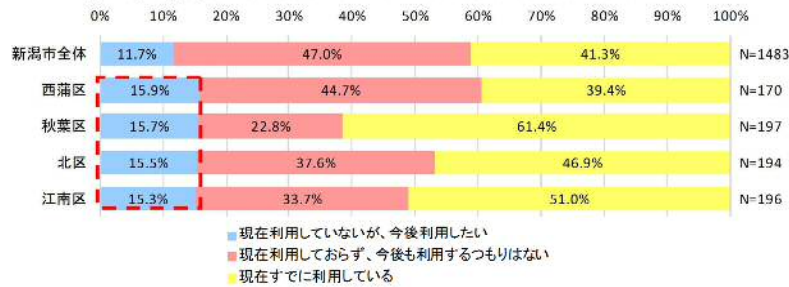
6. 目的・目的地別の公共交通利用意向

- ・通勤・通学の鉄道利用意向は、特に秋葉区で高い。
- ・都心部（新潟駅～古町周辺）への通勤・通学以外の鉄道利用意向は、西蒲区、秋葉区、北区、江南区
の順で高い。
- ・区内移動での通勤・通学以外のバス利用意向は、特に秋葉区で高い。

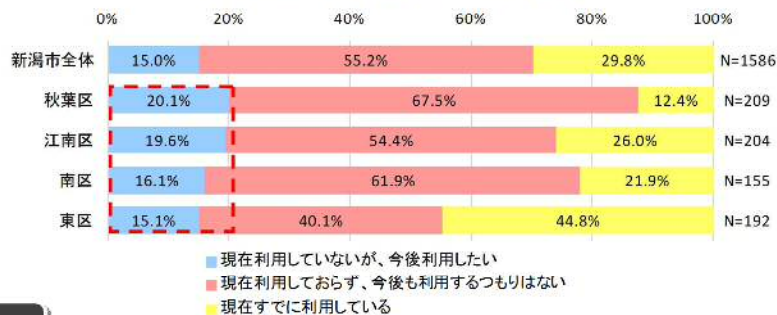
中央区内への通勤・通学の鉄道利用意向



都心部（新潟駅～古町周辺）への通勤・通学以外の鉄道利用意向



区内の通勤・通学以外のバス利用意向



まとめ

- 移動環境については半数以上が概ね 10 年前と「変わらない」と感じているとともに、交通施策の利用率は低く、未だ道半ばである一方、賑わいのある空間整備など交通施策への意向は高まっているため、引き続き交通施策に取り組んでいく必要がある。
- 公共交通を利用していない方の大半は公共交通を今後利用したいと考えており、区別や年齢、モードに関して利用意向を基に交通施策に取り組んでいく必要がある。

2017 年度

都交第 6 号

にいがた交通戦略プラン最終評価検討

業務委託

～報告書資料～

(参考) にいがた戦略プランの基本方針と成果目標

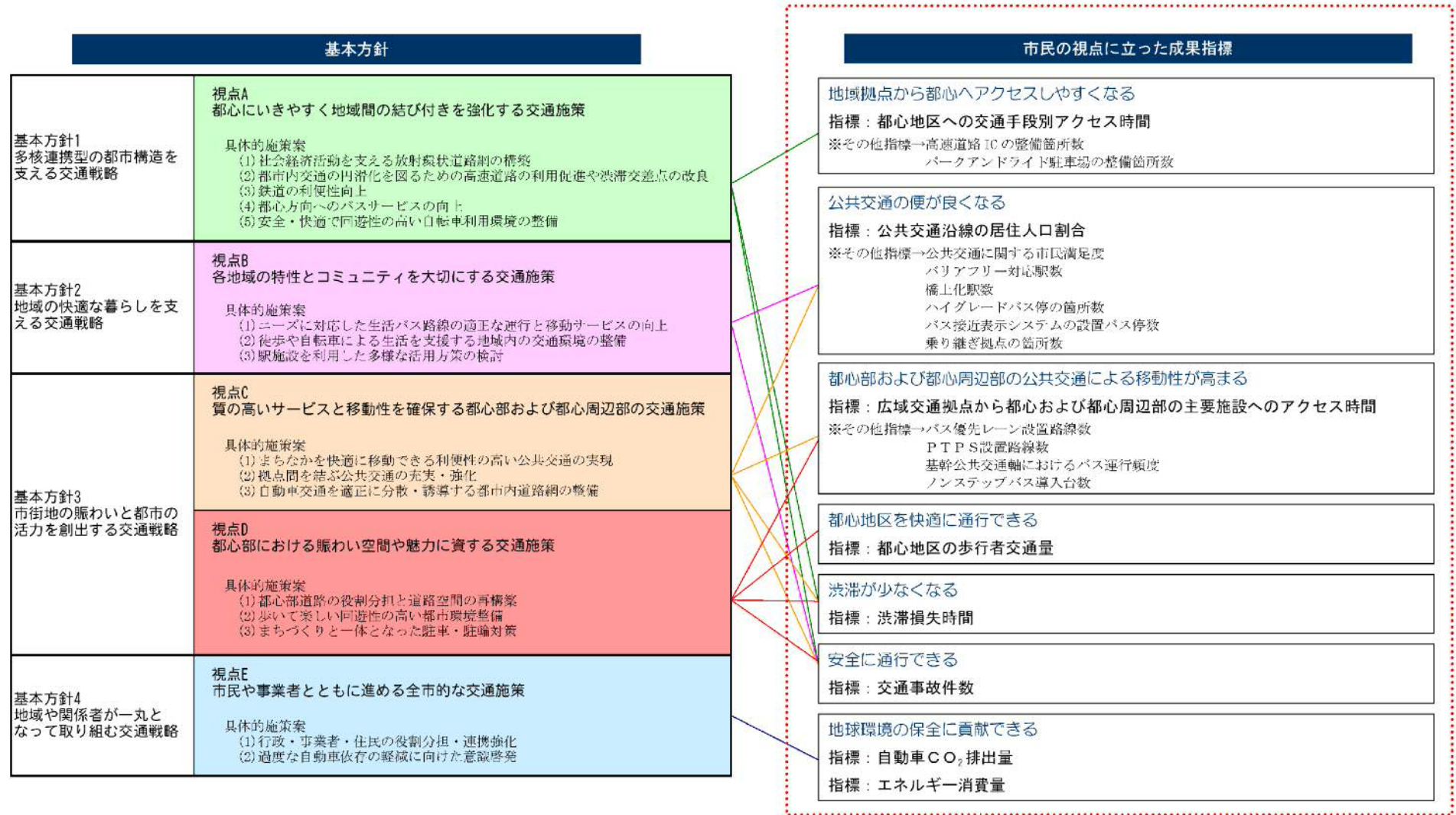


表 各指標の目標達成状況

指標	視点1: 地域拠点から都心へアクセスしやすくなる										視点2: 公共交通の便が良くなる										視点3: 都心エリアおよび都心周辺部の公共交通の移動性が高まる										視点4: 都心エリアに滞在しやすくなる	視点5: 都心エリアに滞在しやすくなる	視点6: 安全に通行できる	視点7: 地球環境の保全に貢献できる						
	指標1-1: 都心地区へのアクセス時間 (待機時間)				指標1-2: 都心地区へのアクセス時間 (公共交通)				その他指標				その他指標						指標2: 広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間										その他指標	指標4: 都心地区に滞在しやすくなる	指標5: 都心地区に滞在しやすくなる	指標6: 安全に通行できる	指標7-1: 地球環境の保全に貢献できる	指標7-2: 地球環境の保全に貢献できる						
	西原区	南区	秋葉区	北区	西原区	南区	秋葉区	北区	高速道路に立寄箇所	P&G(車庫)整備箇所	指標2: 公共交通の利便性(万人)	市営施設数	バリアフリー対応駅数	橋上化駅数	バス停上乗降乗降外箇所数	バス接近駅(バス停)設置箇所数	乗り継ぎ駅(乗換)箇所数	方代	古野	黒川	新沼市立病院	ビッグワン	新沼大学	方代	古野	黒川	新沼市立病院	ビッグワン	新沼大学	バスレーン設置延長	PTD(歩)人混み	10分以内の歩行距離	バリアフリー対応駅(歩行者)整備箇所数	指標4: 都心地区に滞在しやすくなる	指標5: 都心地区に滞在しやすくなる	指標6: 安全に通行できる	指標7-1: 地球環境の保全に貢献できる	指標7-2: 地球環境の保全に貢献できる		
	44分	41分	30分	43分	待ち15分乗率42分	待ち17分乗率48分	待ち9分乗率19分	待ち10分乗率19分	10箇所	22箇所	70.6万人(86.8%)	2933点以上	8	11	390	45	7	8分	10分	28分	25分	20分	47分	43分	45分	64分	60分	55分	82分	40.5km	23.2km	10~15分間隔	31%	1.9万人	1400万人/年	6千件	129.2万/年	55.7万/年		
実績値	当期(918)	47分	43分	32分	45分	待ち22分乗率42分	待ち17分乗率52分	待ち9分乗率19分	待ち10分乗率19分	9箇所	16箇所	69.0万人(84.8%)	2806点	7	8	280	35	-	8分	10分	31分	29分	24分	47分	48分	50分	71分	69分	64分	87分	35.6km	15.5km	10~20分間隔	18%	1.57万人	1770万人/年(注1)	6.2千件	137.6万/年	59.3万/年	
	中期(924)	57分	43分	42分	39分	待ち22分乗率42分	待ち15分乗率55分	待ち8分乗率19分	待ち10分乗率19分	10箇所	19箇所	73.1万人(90.0%)	参考0.07市政世論調査	8	9	350	52	4	9分	12分	35分	33分	26分	58分	45分	48分	71分	69分	62分	94分	34.9km	23.2km	10~20分間隔	57%	1.31万人	—万人/年(注1)	3.5千件	136.2万/年	58.7万/年	
	最終(925)	55分	48分	39分	49分	待ち21分乗率43分	待ち10分乗率59分	待ち9分乗率19分	待ち10分乗率19分	10箇所	22箇所	73.3万人(90.5%)	参考0.08市政世論調査	13	9	353	64	8	6分	10分	27分	36分	29分	41分	43分	47分	64分	73分	66分	78分	33.0km	23.2km	5~15分間隔	58	1.2万人	—万人/年(注1)	1.9千件	135.5万/年	58.4万/年	
評価	当期(918)	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×	×	×	-	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	中期(924)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	○	-	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	最終(925)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	-	○	×	×	×	○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

2.3 指標算定結果の考察

前項で算出した指標について、その他指標を除いた結果に関する考察を行う。

2.3.1 視点1：地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

① 西蒲区役所⇄新潟市役所

② 目標 自動車：所要時間 44分 公共交通：所要時間 42分 待ち時間 15分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- H19年度当初と比較して、すべての経路で所要時間が増加している。
- 国道116号(巻北IC～曾和IC間)、和合線(桜木IC～新潟市役所間)では3分程度所要時間が増加している。
- 計画設定当初は、新潟中央環状線等の幹線道路網整備による交通分散に伴う速度向上を見込んでいたが、現状は速度が低下している状況にある。
- 国道116号(田島～曾和)、和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、幹線道路網の整備による交通分散をはじめとした対応が求められる。

表 西蒲区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	H19	H24	H29
(一)横山巻線等	4.8	5.5	5.4
国道116号	17.4	19.2	20.8
国道116号(新潟西BP)	9.7	16.4	11.2
国道8号(新潟BP)	6.9	6.9	7.2
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.8	8.8	10.2
合計	46.6	56.8	54.8

・公共交通(目標未達成)

- 主要施策である越後線(巻～内野間)の20分間隔運行が実現しなかったため、目標を達成していない状況にある。
- 運行頻度増加に向けた取組として、H24年2月～H27年3月までの3年間において、巻～内野間を昼間40分間隔で運行する社会実験が実施され、日平均利用者数を350人増加することを目標としていたが、沿線の高校の募集定員削減や通学者の減少などの影響を受け、目標達成できずにH19年当初の運行に戻っている。

表 巻駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

巻駅⇄新潟駅	H19	H24	H29
平均走行時間(分)	42	42	43
運行本数(本)	24	28	25
始発時刻	5:11	5:10	5:08
終発時刻	22:53	22:53	22:53
運行間隔(分)	44.3	38.0	43
平均待ち時間(分)	22	19	21
所要時間	64	61	65

②南区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 41 分 公共交通：所要時間 48 分 待ち時間 17 分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- H19 年度当初と比較して、すべての経路で所要時間が増加している。
- 所要時間について、国道 8 号(黒埼～白根)では約 2 分、和合線(桜木 IC～新潟市役所間)では 3 分程度所要時間が増加している。
- 国道 8 号(黒埼～大野、能登)、和合線(桜木 IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、周辺幹線道路網の整備をはじめとした対応が求められる。

表 南区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	H19	H24	H29
国道8号	28.3	27.3	30.7
国道8号(新潟BP)	6.9	6.9	7.2
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.7	8.8	10.2
合計	42.9	43	48.1

・公共交通(目標未達成[待ち時間は目標達成])

- 平成 27 年度のバス路線再編により、運行便数が H19 年当初より 26 便増加したことで平均待ち時間が 7 分短縮した。
- 一方で、運行時間については急行便の所要時間を採用しているが、経路が新潟バイパス経由から国道 116 号経由にルートが変更されたこと、時刻表が見直された影響により、平均走行時間が 7 分増加している。
- また、目標値算定にあたり白根～西区寺地間まで PTPS の導入を前提条件としていたが、現状は国道 8 号全線に PTPS は導入されておらず、前提条件の設定が高すぎたことが目標未達成の一因となっている。

表 白根桜町⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

白根桜町⇄新潟駅	H19	H24	H29
平均走行時間(分)	52	55	59
運行本数(各停+急行)(便)	26	31	48
始発時刻	6:05	5:35	5:25
終発時刻	20:50	21:00	21:30
平均運行間隔(分)	34.0	30.0	20
平均待ち時間(分)	17	15	10
所要時間	69	70	69

③秋葉区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 30 分 公共交通：所要時間 19 分 待ち時間 17 分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- 所要時間について、国道 403 号(新津 BP)、和合線(桜木 IC～新潟市役所間)では 3 分程度所要時間が増加している。
- 計画当初は、亀田新津道路が暫定供用されることを想定していたが、現状は全区間の供用はしておらず、現状は速度が低下している状況にある。
- 国道 403 号(車場・北潟)、和合線(桜木 IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、渋滞対策等の対応が求められる。

表 秋葉区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	H19	H24	H29
国道403号(新津BP)	13	14.8	16.5
国道49号(亀田BP)	7.1	14.6	8.5
国道8号(新潟BP)	3.7	3.4	3.5
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.8	8.8	10.2
合計	31.6	41.6	38.7

・公共交通(目標達成)

- H19年当初のサービス水準を維持することを目標としており、当初の運行本数等を現状も維持していることから、目標を達成している。

表 新津駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

新津駅⇄新潟駅	H19	H24	H29
平均走行時間(分)	19	19	19
運行本数(本)	63	75	64
始発時刻	4:37	4:37	5:30
終発時刻	23:55	23:57	0:02
運行間隔(分)	18.4	15.5	17
平均待ち時間(分)	9	8	9
所要時間	28	26	28

④北区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 43分 公共交通：所要時間 19分 待ち時間 10分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- 区役所から国道7号へアクセスする市道や豊栄太夫浜線等の区間、和合線(桜木IC～新潟市役所間)において所要時間が3分増加している。
- 一方で、国道7号のバイパス区間においては1分程度所要時間が短縮している。
- 和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、アクセス向上に向けて対応が求められる。

表 秋葉区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	H19	H24	H29
(一)豊栄太夫浜線等	8.8	8.6	11.2
国道7号(新潟・新新BP)	25	18.5	23.8
国道8号(新潟BP)	3.7	3.4	3.5
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.7	8.8	10.2
合計	45.2	39.3	48.7

・公共交通(目標達成)

- H19年当初のサービス水準を維持することを目標としており、当初の運行本数等を現状も維持していることから、目標を達成している。

表 新津駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

豊栄駅⇄新潟駅	H19	H24	H29
平均走行時間(分)	19	19	19
運行本数(本)	53	63	55
始発時刻	5:35	5:35	5:34
終発時刻	23:06	23:11	23:15
運行間隔(分)	19.8	16.8	19
平均待ち時間(分)	10	8	10
所要時間	29	27	29

2.3.2 視点2：都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる

目標 下記参照

①新潟駅→主要拠点(万代・古町・県庁・新大：目標達成、ビッグスワン・市民病院：目標未達成)

○万代シティ・古町は H19 年当初の水準を維持することを目標としていたが、BRT 運行による増便により、待ち時間を 2 分短縮している。古町については、時刻表が見直されたことで、乗車時間が 2 分増加している。

○県庁および新潟大学については、バス路線再編により県庁線および西小針線の運行便数が増加したことで、待ち時間が短縮しており、目標を達成している。

○市民病院・ビッグスワンについては、路線再編に伴いスポーツ公園線(旧りゅーとリンク)が減便されたことで待ち時間が 5 分増加しており、H19 年当初よりアクセス性が低下している。また、弁天線にバスレーン導入を見込んでいたが未実施であり目標未達成となっている。

表 新潟駅→主要拠点までの所要時間(分)

目的地	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	H19(当初)			H24(中間)			H29(最終)		
				待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計
万代	新潟駅	万代シティ	8	5	3	8	5	4	9	3	3	6
古町	新潟駅	古町	10	5	5	10	5	7	12	3	7	10
県庁	新潟駅南口	県庁前	29	10	21	31	10	25	35	7	20	27
市民病院	新潟駅南口	新潟市民病院	25	11	18	29	11	22	33	16	20	36
ビッグスワン	新潟駅南口	ビッグスワン前	20	11	13	24	11	15	26	16	13	29
新潟大学	新潟駅	新大正門	47	12	35	47	10	48	58	6	35	41

②新潟空港→主要拠点(万代・県庁・新大：目標達成、古町・ビッグスワン・市民病院：目標未達成)

○空港から新潟駅にアクセスするリムジンバスは、時刻表見直しにより 1 分所要時間が増加している。

○古町については、リムジンバスの時刻表見直しにより目標未達成となっている。

○新潟駅からのアクセス同様、ビッグスワン・市民病院については、バスレーンの未導入や路線再編に伴う所要時間の見直しにより目標未達成となっている。

表 新潟空港→主要拠点までの所要時間(分)

目的地	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	H19(当初)			H24(中間)			H29(最終)		
				待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計
新潟駅	新潟空港	新潟駅	-	15	25	40	11	25	36	12	25	37
万代	新潟空港	万代シティ	43	20	28	48	16	29	45	15	28	43
古町	新潟空港	古町	45	20	30	50	16	32	48	15	32	47
県庁	新潟空港	県庁前	64	25	46	71	21	50	71	19	45	64
市民病院	新潟空港	新潟市民病院	60	26	43	69	22	47	69	28	45	73
ビッグスワン	新潟空港	ビッグスワン前	55	26	38	64	22	40	62	28	38	66
新潟大学	新潟空港	新大正門	82	27	60	87	21	73	94	18	60	78

2.3.3 視点3：公共交通の便が良くなる

目標 公共交通圏域人口 70.6 万人 (86.8%) に増加 (目標達成)

- 平成 27 年のバス路線の再編や区バス・住民バスの運行により、新潟市全体のカバー率は 90.5% と高水準となっている。
- 江南区においては、区バスの運行開始に伴いカバー率が 72.3% から 85.6% と、10% 以上カバー圏域人口が増加している。
- 北区のカバー率は 70.1% と市内で最も低い水準となっており、2.2 万人が公共交通カバー圏域外に居住している。日本海東北自動車道以南の地域が公共交通空白地域となっている。

表 公共交通カバー圏域の推移

行政区	カバー圏域											
	最終評価 【H29】				中間成果 【H24】				計画当初 【H19】			
	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率
北区	76,328	53,491	22,837	70.1%	77,621	52,432	25,189	67.5%	78,173	47,593	30,580	60.9%
東区	137,577	132,270	5,307	96.1%	138,096	132,792	5,304	96.2%	139,565	127,076	12,489	91.1%
中央区	183,767	170,953	12,814	93.0%	180,537	168,106	12,431	93.1%	179,784	160,332	19,452	89.2%
江南区	68,906	58,969	9,937	85.6%	69,365	59,513	9,852	85.8%	67,353	48,670	18,683	72.3%
秋葉区	76,843	67,963	8,880	88.4%	77,329	67,075	10,254	86.7%	77,050	60,688	16,362	78.8%
南区	45,685	44,487	1,198	97.4%	46,949	45,868	1,081	97.7%	48,054	45,069	2,985	93.8%
西区	162,833	156,744	6,089	96.3%	161,264	154,988	6,276	96.1%	160,910	152,431	8,479	94.7%
西蒲区	58,218	47,953	10,265	82.4%	60,740	49,776	10,964	81.9%	62,958	48,180	14,778	76.5%
市全域	810,157	732,830	77,327	90.5%	811,901	730,550	81,351	90.0%	813,847	690,039	123,808	84.8%

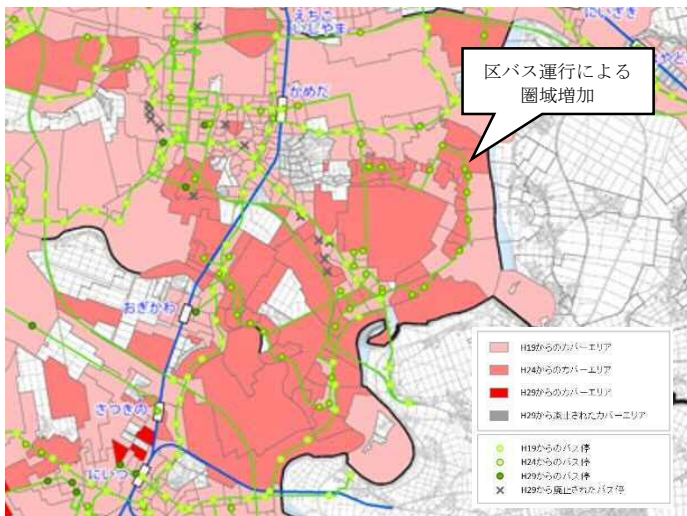


図 江南区のカバー圏域の変化



図 北区の公共交通圏域

2.3.4 視点4：都心地区を快適に通行できる

目標 都心地区の歩行者交通量 190,000 人/9h まで増加(目標未達成)

- 中心市街地活性化計画に示された、長期の目標として設定された歩行者交通量 190,000 人/9h を、戦略プランにおいても目標値として設定したが、120,000 人/9h と目標値を大きく下回った。
- 中心市街地活性化基本計画の最終評価において、歩行者交通量については「郊外の大規模集客施設の立地」、「依然として高いマイカー依存」、「大和新潟店の閉店」が目標未達成の要因として挙げられている。
- 古町・万代・駅前地区別に歩行者交通量を見ると、H19 年当初と比較して古町地区が約 30%、万代地区が約 20%の歩行者が減少している。一方駅前については約 10%歩行者交通量が増加している。

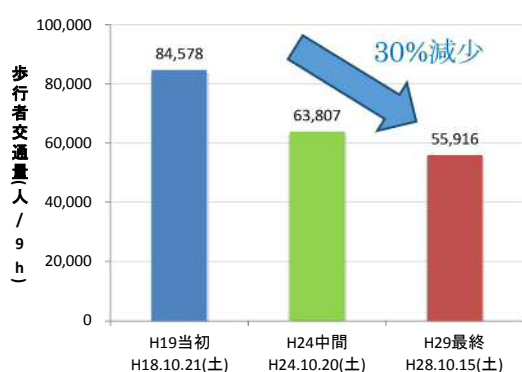


図 古町地区歩行者交通量

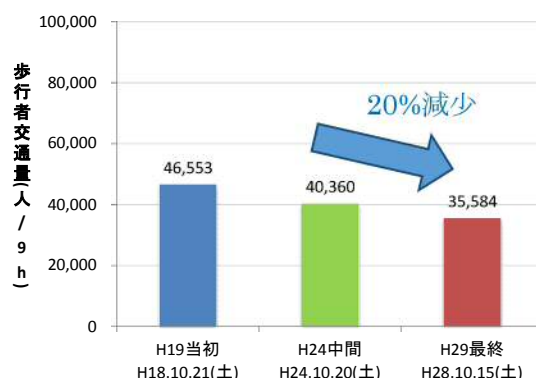


図 万代地区歩行者交通量

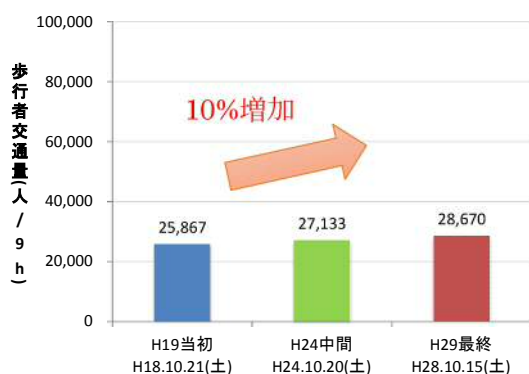


図 駅前地区歩行者交通量

2.3.5 視点6：安全に通行できる

目標 死傷事故発生件数 6,000 件/年まで削減(目標達成)

- 死傷事故発生件数の目標値 6000 件/年に対し、1,900 件/年と計画当初より 69%の死傷事故発生件数が減少し目標を達成している。
- 要因として、交通事故に関する罰則の強化、車両自体の性能強化、直轄道路をはじめとした幹線道路の事故対策が進んだことが考えられる。

2.3.6 視点7：地球環境の保全に貢献できる。

目標 CO2 排出量 129.2 万 t・CO2/年、ガソリン消費量 55.7 万キロリットル/年に削減(目標未達成)

- 当初の 137.6 万 t より、最終評価時には約 2.1 万 t の CO2 排出量が削減されているが、目標は未達成の状況にある。そのため、ガソリン消費についても 0.9 キロリットルの削減にとどまり、目標も未達成である。
- 目標未達成の要因として、栗ノ木道路等の道路整備が完了していない等、目標設定時の将来道路網と現状の乖離しており、予定していた道路交通網が確保できないことにより、旅行速度の低下が図られなかったことがあげられる。
- また、目標設定時には意識啓発により自動車から公共交通へ 10%交通が転換することを想定していたが、転換が想定より進まなかったことが考えられる。

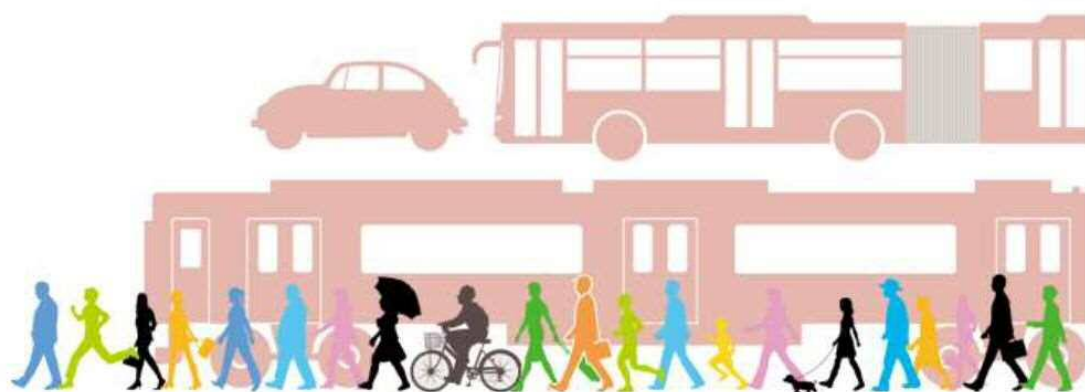
表 道路網の整備状況

目標値算定時の道路網	中間成果時の道路網	最終成果時の道路網	道路整備の 目標達成状況
	H19→H23	H24→H28	
国道7号 万代橋下流橋 [株川岸通～西堀通区間:4車線供用]	H19 株川岸～東堀通間 4車線供用	東堀通～西堀通間 4車線供用	○
国道7号 栗ノ木道路	—	—	×
国道113号 松浜橋上流橋 [全線:暫定2車線]	H21 全線 暫定2車線供用	同左	○
国道113号 横土居バイパス [全線:暫定2車線供用]	H23 全線 4車線供用	同左	○
国道8号 白根バイパス [全線:暫定2車線供用]	—	戸頭～鬱湯間暫定2車線供用	△ (残あり)
国道49号 亀田バイパス [全線:4車線供用]	H19 茅野山～曙間 4車線供用 [全線 4車線供用]	同左	○
国道403号 亀田新津道路 [茅野山～小阿賀野川:暫定3車線供用、 大鹿～古田区間:暫定3車線供用]	H22 茅野山～小阿賀野川間 暫定3車線供用	同左	△ (残あり)
国道403号 小須戸田上バイパス [全線:暫定2車線供用]	—	H27 矢代田～天ヶ沢間 暫定2車線供用	△ (残あり)
国道402号 新潟海岸バイパス [全線:暫定2車線供用]	H22 全線 暫定2車線供用	同左	○
国道460号 巻南バイパス [全線:2車線供用]	H21 赤縮～巻乙間 2車線供用	同左	△ (残あり)
国道460号 臼井橋 [既存橋梁架け替え]	—	H27 供用	○
県道新潟中央環状線 [国道116号～国道8号区間:暫定2車線供用]	—	—	×
県道新潟中央環状線 [横越バイパス工区:暫定2車線供用]	H21 江南区小杉～新潟港横越線 暫定2車線供用	同左	△ (残あり)
県道新潟中央環状線 [豊栄工区(県道豊栄天王線～県道新潟五泉間瀬 線区間):4車線供用]	H21 県道豊栄天王線～県道新潟五泉間瀬 線区間 4車線供用	同左	○
県道新潟中央環状線 [嘉山橋:暫定2車線供用]	H22 暫定2車線供用	同左	○
新津スマートIC [ハーブIC供用]	H23 供用	同左	○

政令指定都市

にいがたの人の動き

新潟市内都市交通特性調査の結果



- 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。

平成29年3月

新潟市 都市交通政策課

新潟市内都市交通特性調査の結果

本調査と、平成23年に実施した新潟市都市交通特性調査の結果を比較することで、概ね以下の交通実態が明らかになりました。

- 高齢化が進展し、特に男性の移動回数が減少している中で、**65歳以上の移動回数や外出率は増加**しています。
- 市全体の代表交通手段構成（P.5）は、公共交通や自動車の利用割合が若干増加しています。さらに、年齢階層別（P.6）で見ると、**65歳以上の自動車利用割合の増加傾向が目立っています。**
- また、移動の目的構成（P.4）を見てみると、業務目的による移動の割合が減少し、通勤目的が増加しています。これを代表交通手段別（P.7 上）に見てみると、公共交通の通勤・通学目的利用が増加していることがわかります。加えて、業務目的の自動車利用が減少していることがわかります。
- これらは、少子高齢化が進展するなか、市民の移動目的や手段に変化が生じていることを示唆しており、この結果を踏まえた的確な交通施策の展開に取り組んでいきます。

***** 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 36,673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	36,673世帯	84,952人	25,700人	11.0%	30.3%

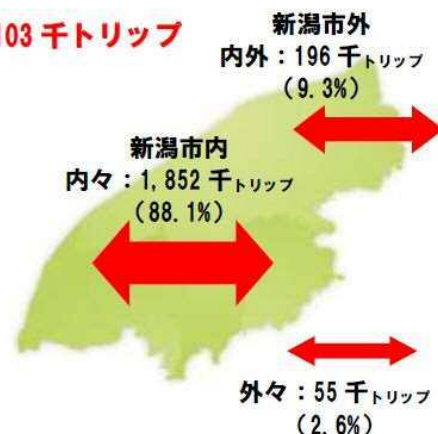
1 1日の人の動き（トリップ数）

■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



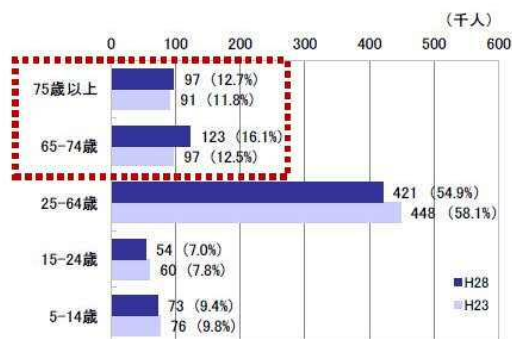
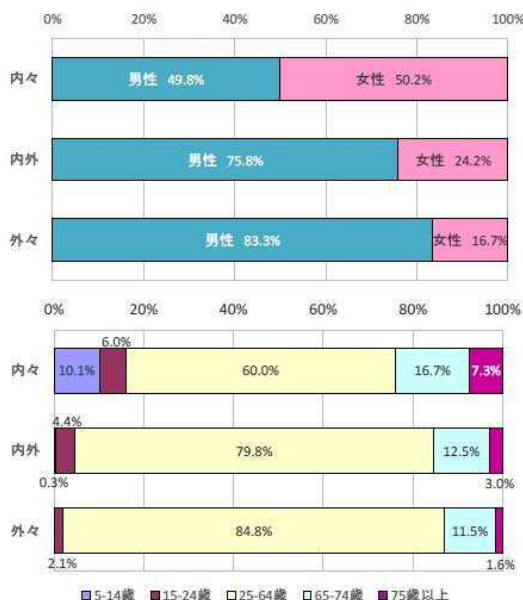
出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年度）

■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

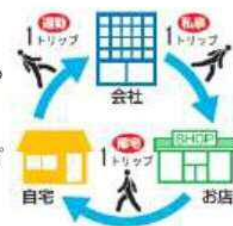
- ・65歳以上の人口が増加しており、高齢化が進行している。
- ・一方で、H23 から H28 にかけて、25～64歳で約3%減少している。



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。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年度）

■平均移動回数（トリップ数）・・・ 2.74トリップ/人・日

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

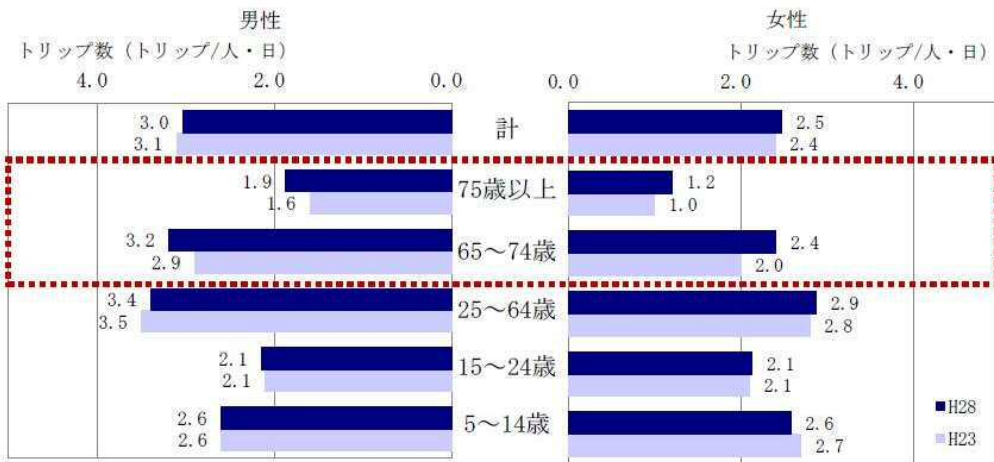
- ・ H23 よりも男性は平均で 0.1 トリップ減少し、女性 は 0.1 トリップ増加している。
- ・ 65 歳以上の平均移動回数は、H23 よりも増加傾向にある。



男性： 3.0
トリップ/人・日



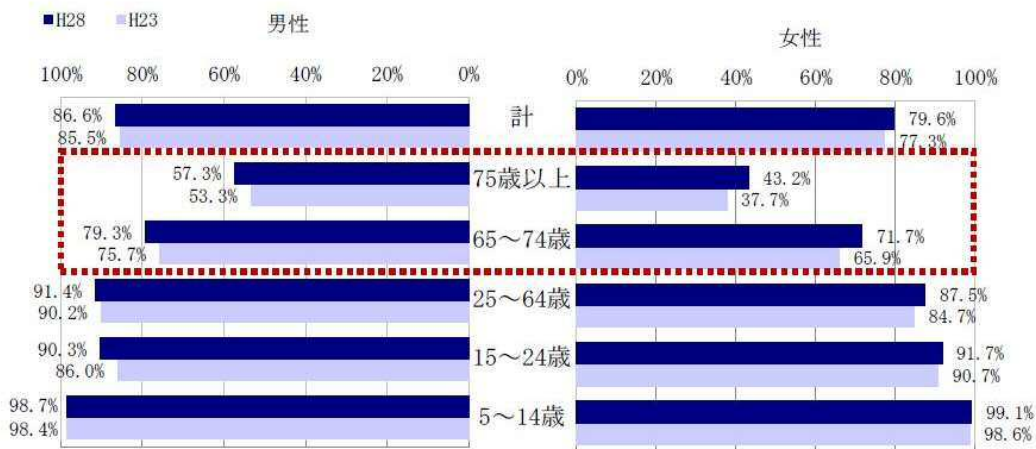
女性： 2.5
トリップ/人・日



■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]

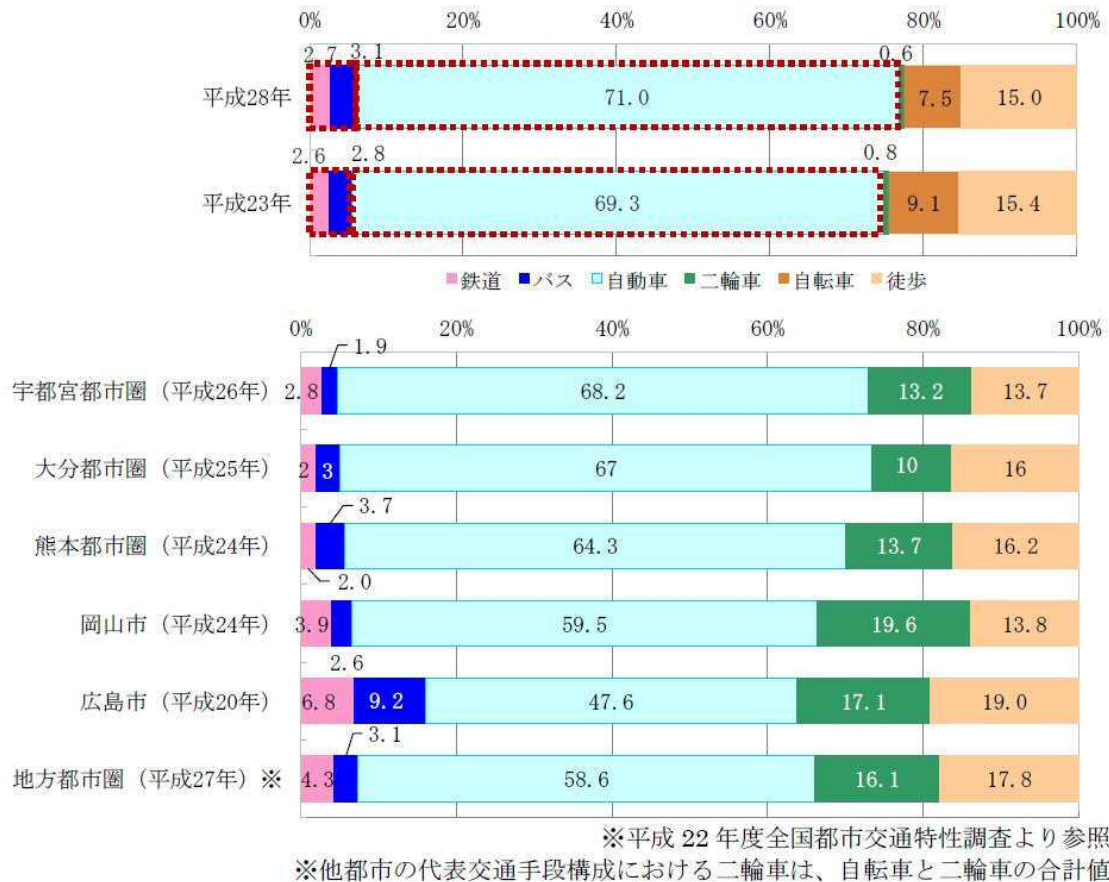


※平成 22 年度全国都市交通特性調査より参照

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。



用語の解説

●代表交通手段とは

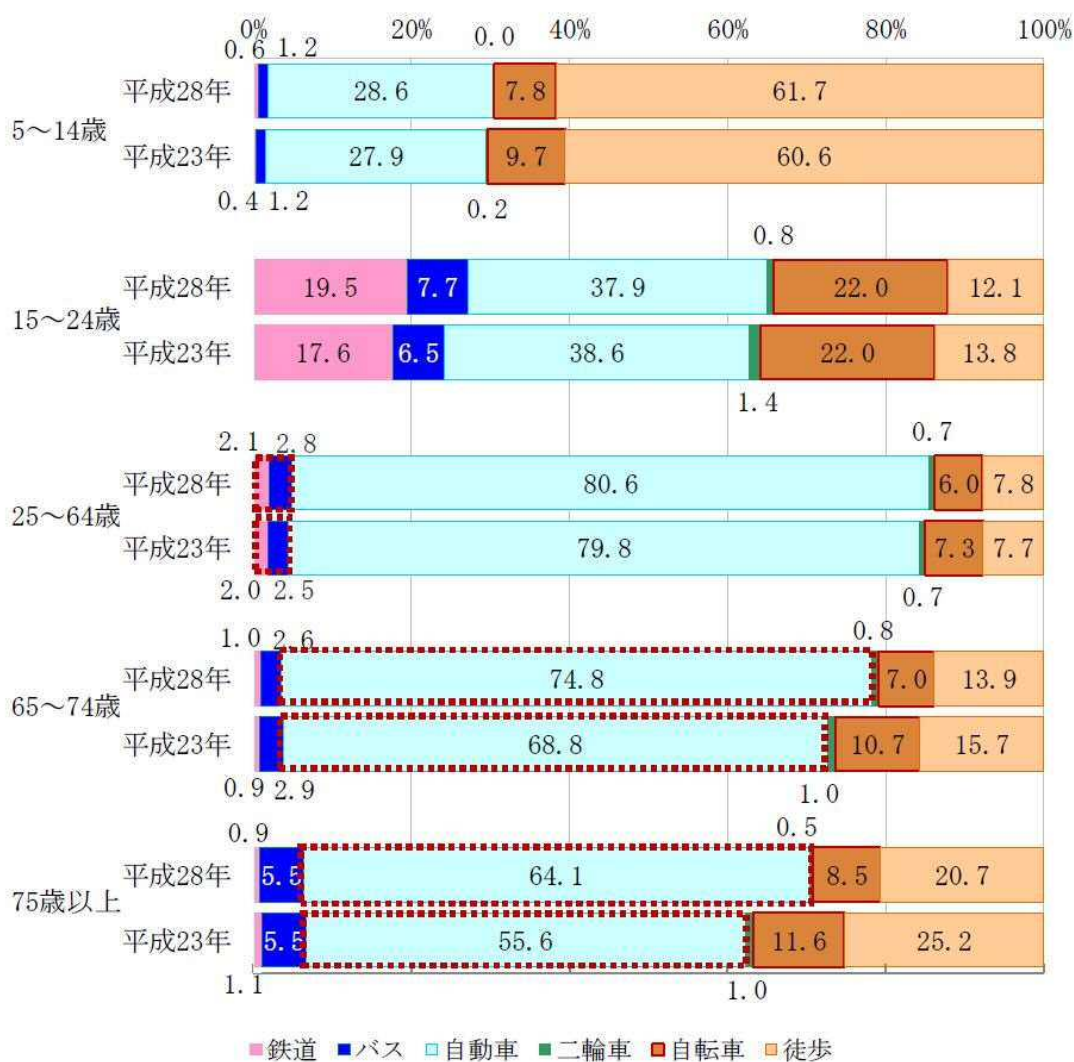


- ・1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- ・代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。
- ・左の例では鉄道が代表交通手段となります。

3. 交通手段からみる人の動き

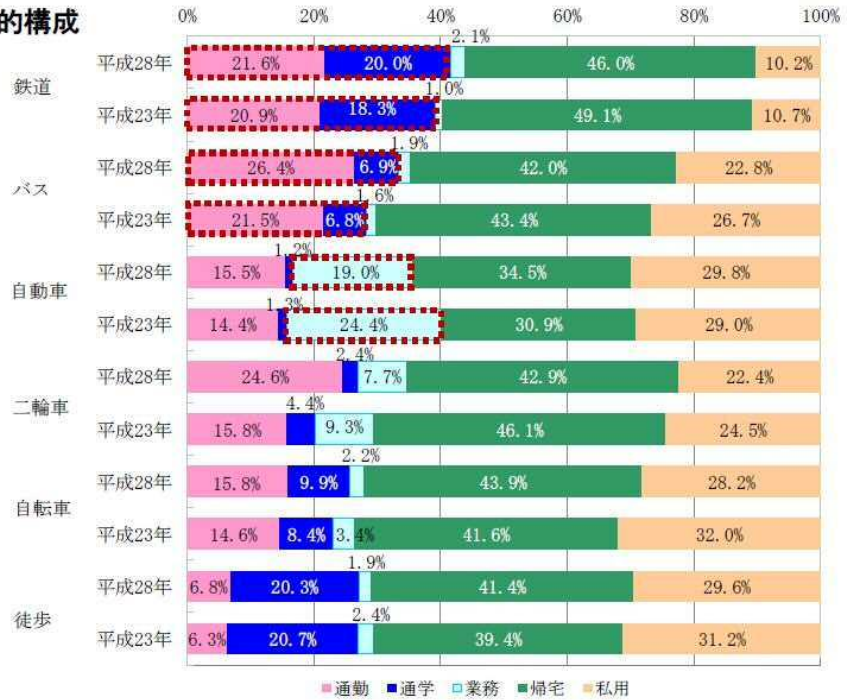
■年齢階層別の代表交通手段構成

- ・ほとんどの年齢階層で、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。
- ・25～64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。



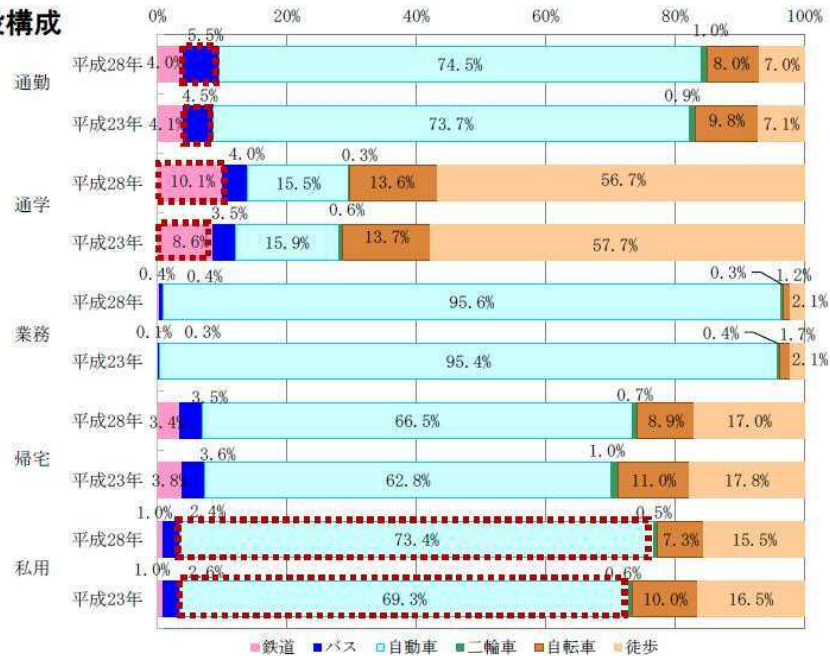
■代表交通手段別の目的構成

- ・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。

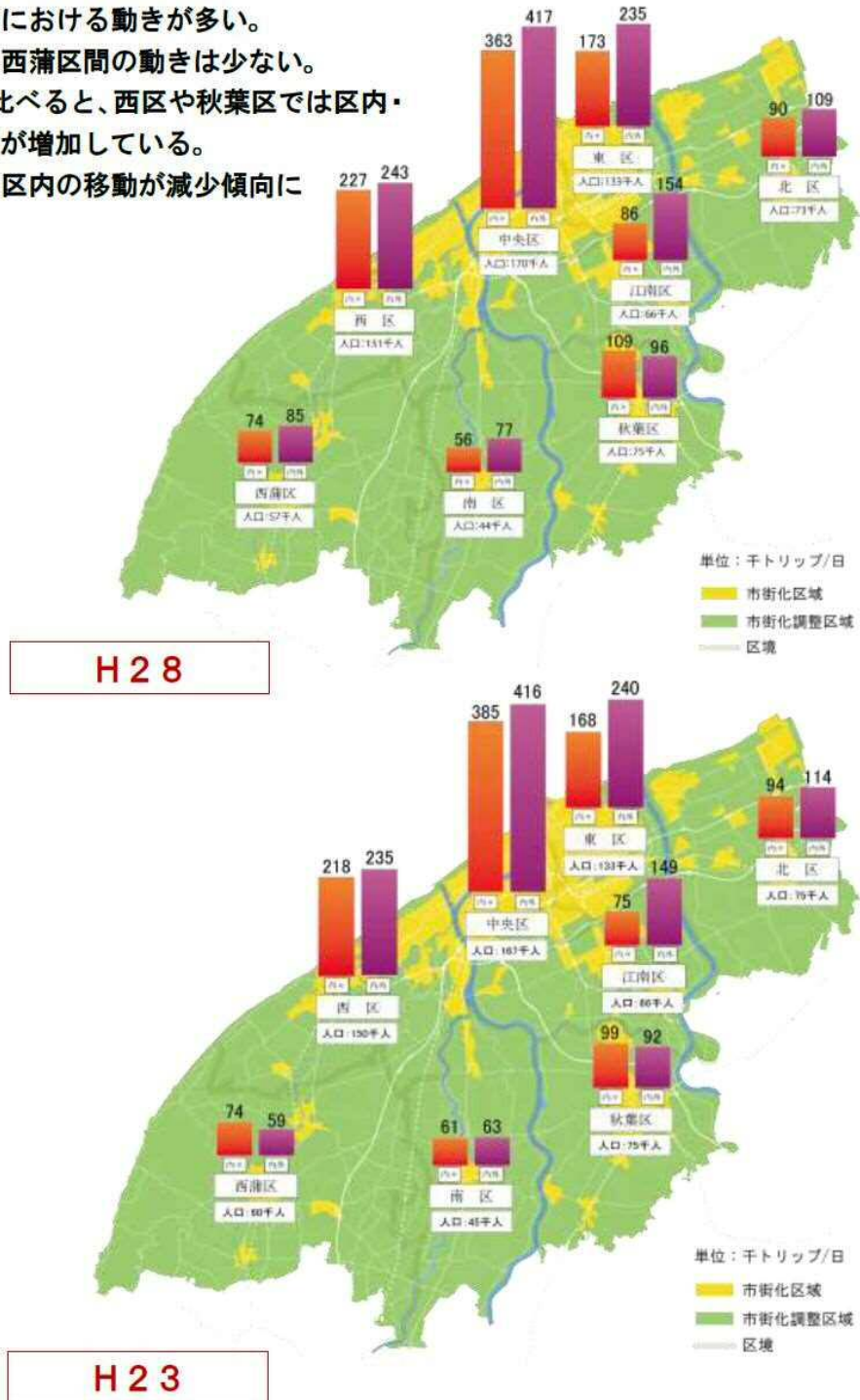
区名	人口	代表交通手段別発生集申量	代表交通手段構成
北 区	65歳以上 21,213人 計 73,139人	(千トリップエンド/日) 9 2 227 1 13 40	鉄道, 3.2% バス, 0.6% 二輪車, 0.5% 自動車, 77.5% 自転車, 4.6% 徒歩, 13.7%
	25~64歳 37,787人		
	5~24歳 14,139人		
東 区	65歳以上 37,389人 計 132,734人	(千トリップエンド/日) 9 14 422 4 49 87	鉄道, 1.6% バス, 2.4% 二輪車, 0.7% 自動車, 72.2% 自転車, 8.3% 徒歩, 14.8%
	25~64歳 70,792人		
	5~24歳 24,553人		
中央区	65歳以上 45,642人 計 169,630人	(千トリップエンド/日) 41 72 534 7 119 216	鉄道, 3.6% バス, 6.3% 二輪車, 0.6% 自動車, 60.4% 自転車, 10.3% 徒歩, 18.8%
	25~64歳 93,650人		
	5~24歳 30,338人		
江南区	65歳以上 19,049人 計 66,497人	(千トリップエンド/日) 8 3 254 3 21 40	鉄道, 2.4% バス, 0.9% 二輪車, 0.8% 自動車, 77.2% 自転車, 6.5% 徒歩, 12.2%
	25~64歳 34,913人		
	5~24歳 12,535人		
秋葉区	65歳以上 22,894人 計 74,844人	(千トリップエンド/日) 12 1 239 1 19 44	鉄道, 3.9% バス, 0.3% 二輪車, 0.5% 自動車, 75.4% 自転車, 6.0% 徒歩, 14.0%
	25~64歳 38,191人		
	5~24歳 13,759人		
南 区	65歳以上 12,409人 計 44,133人	(千トリップエンド/日) 0 3 160 2 12 17	鉄道, 0.2% バス, 1.5% 二輪車, 0.9% 自動車, 82.3% 自転車, 6.1% 徒歩, 9.0%
	25~64歳 23,593人		
	5~24歳 8,131人		
西 区	65歳以上 43,341人 計 151,384人	(千トリップエンド/日) 17 22 513 5 35 110	鉄道, 2.5% バス, 3.1% 二輪車, 0.8% 自動車, 73.1% 自転車, 5.0% 徒歩, 15.6%
	25~64歳 79,002人		
	5~24歳 29,041人		
西蒲区	65歳以上 17,648人 計 57,139人	(千トリップエンド/日) 6 1 194 1 16 18	鉄道, 2.6% バス, 0.5% 二輪車, 0.3% 自動車, 82.2% 自転車, 6.7% 徒歩, 7.6%
	25~64歳 29,311人		
	5~24歳 10,180人		
市全体	65歳以上: 219,585人 (29%) 25~64歳: 407,239人 (53%) 5~24歳: 142,676人 (19%) 合計: 769,500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 //	鉄道, 2.7% バス, 3.1% 二輪車, 0.6% 自動車, 71.0% 自転車, 7.5% 徒歩, 15.0%

※「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）

- ・ 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。
- ・ 一方、南区、西蒲区間の動きは少ない。
- ・ H28 と H23 を比べると、西区や秋葉区では区内・区内外の動きが増加している。
- ・ 中央区では、区内の移動が減少傾向にある。

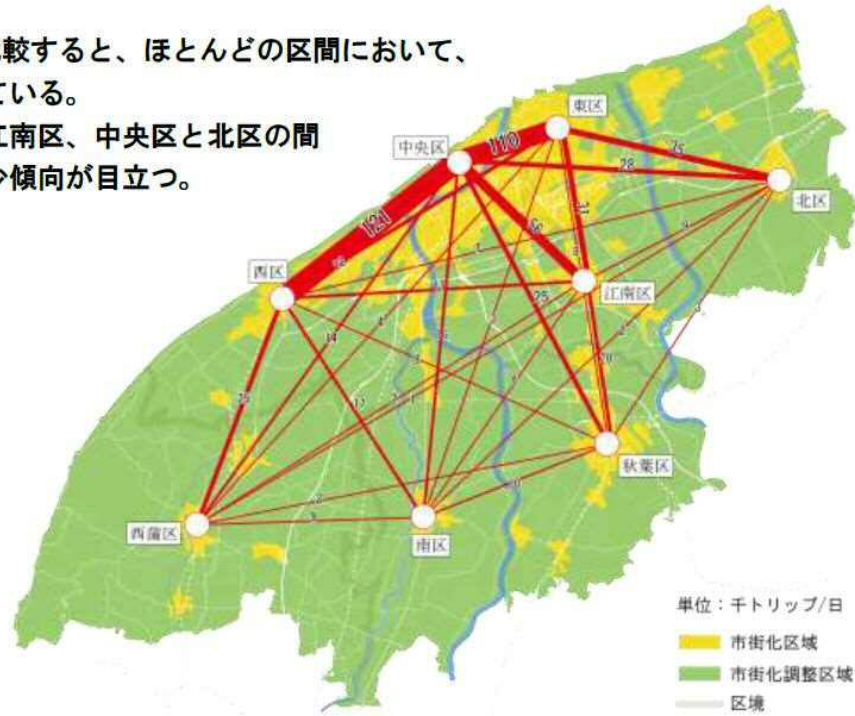


※内外には各区と新潟市外との移動を含む。
※人口は5歳以上の人口

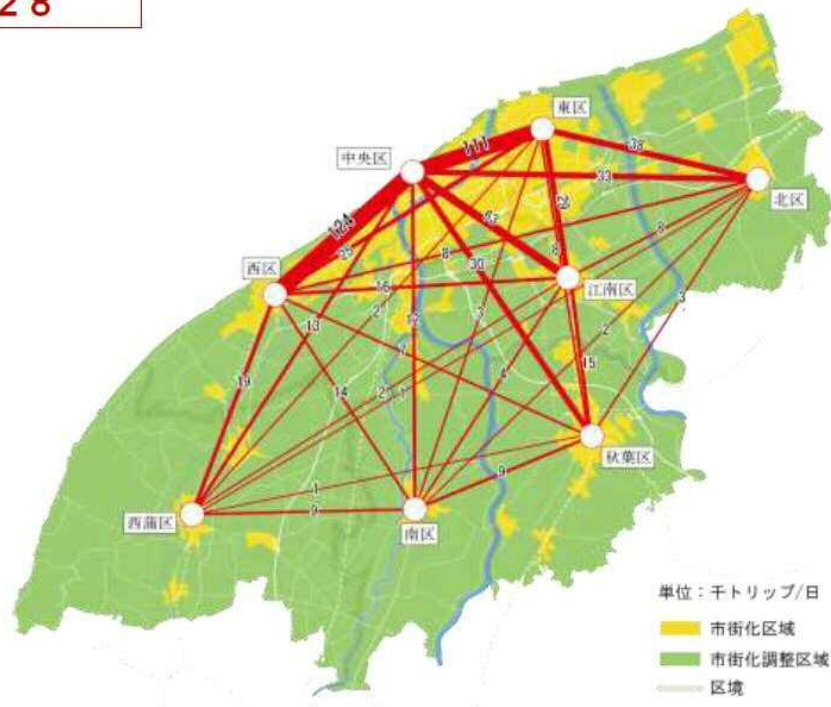
5. 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■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 を比較すると、ほとんどの区間において、動きは減少している。
- ・ 特に中央区と江南区、中央区と北区の間において、減少傾向が目立つ。



H28

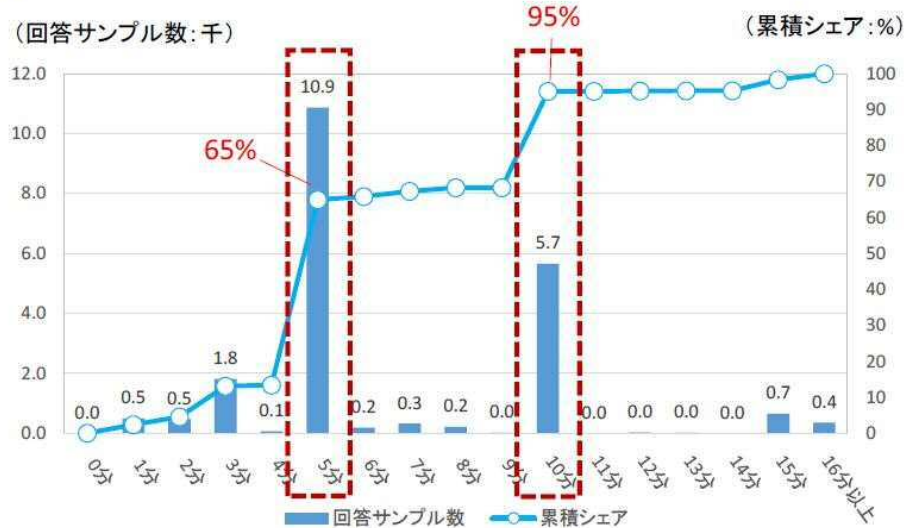


H23

6 公共交通に関する意識調査

■希望するバス停までの時間

- 希望するバス停までの時間を見ると、5分までの割合で約70%、10分までの割合でほぼ100%を占めている。



■希望するバス運行間隔

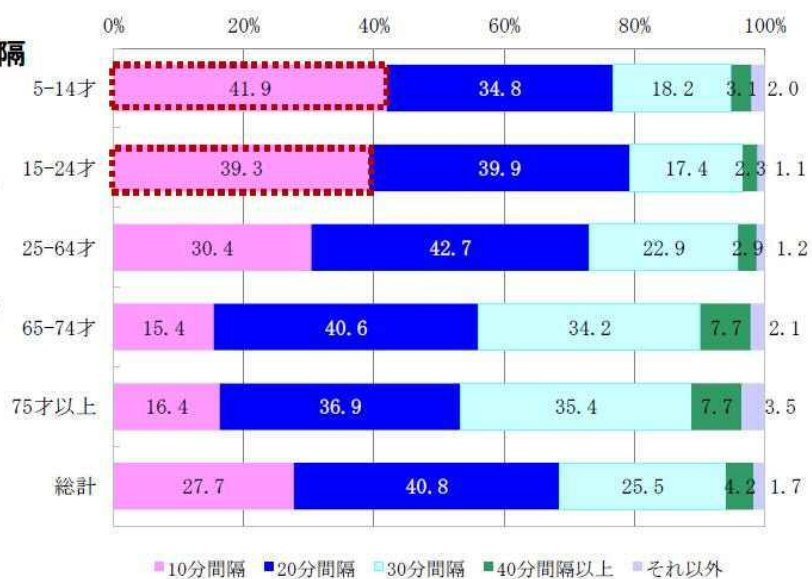
- 希望するバス運行間隔を区別に見ると中央区、西区で10分間隔を希望する割合が約40~50%と、他の区より高い。



5. 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■希望する鉄道運行間隔

- 希望する鉄道運行間隔を年齢階層別に見ると、24才以下において、10分間隔を希望する割合が、約4割と高い。



- 区別に見ると、中央区、西区において、10分間隔を希望する割合が、約3割と高い。

