

平成 29 年度
第2回 にいがた交通戦略プラン検討委員会
【新潟市の交通に関する現状】

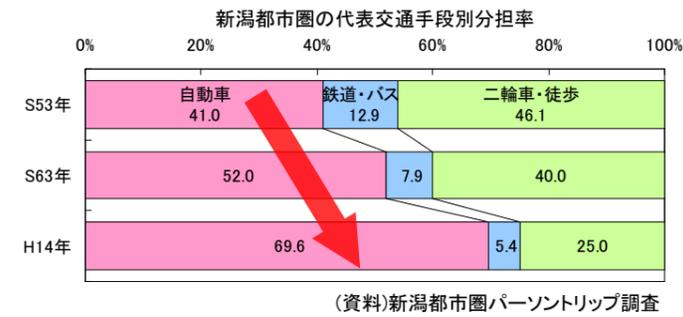
現行「にいがた交通戦略プラン」で想定されたまちづくりと都市交通のシナリオ	1
本市が目指す姿	2
現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価	4
「路上バス停設置に係る社会実験」の検証結果について	22
新潟市新バスシステム事業の2年目評価	27
平成 28 年度区バス運行概要及び実績	32
新潟らしいコンパクトな都市づくりを目指して	34
新潟市都市政策部GISセンターより	37
新潟市の交通に関する状況と課題まとめ【資料編】	42

平成 30 年 2 月 14 日

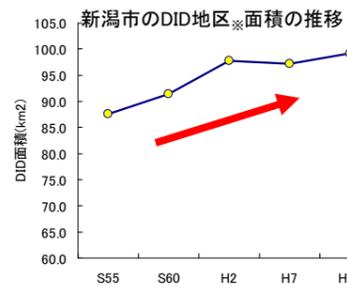
現行「にいがた交通戦略プラン」で想定されたまちづくりと都市交通のシナリオ

H20 現況

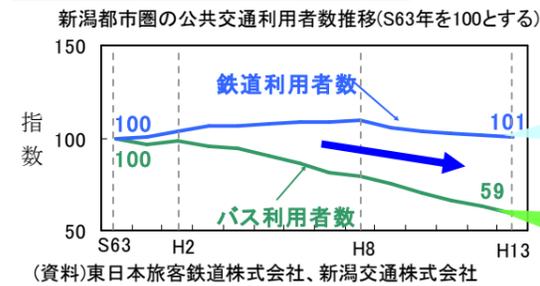
■高まる自家用車への依存度



■市街地の郊外への拡大と低密度化



■鉄道・バスなどの公共交通が衰退



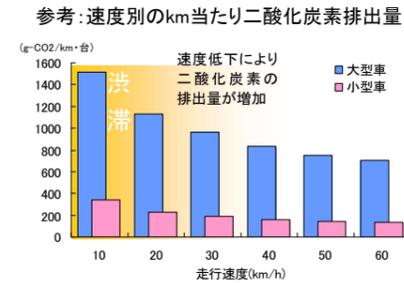
鉄道利用者数は、平成8年を境に減少

バス利用者数は、年々減少

■都心および都心周辺部、各地域のまちなかの空洞化 医療・教育・商業などの都市機能が郊外へ転移

H20 顕在化する問題

■交通渋滞が発生 ■二酸化炭素排出などの環境負荷が増大



■道路や下水道といった社会基盤の整備費用が増大

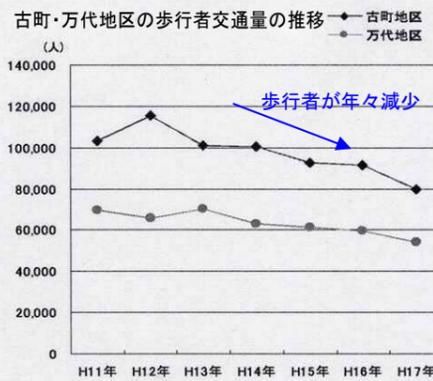


■自動車が自由に使えない市民にとって暮らしづらい街が拡大

学生・高齢者・障がい者にとって日常活動に公共交通は必要です。



■都市全体の活力や個性、魅力が低下



このまま自家用車依存が続くと、持続的な都市の発展が困難

現行の戦略プラン

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整備を目指す

目標

出典：にいがた交通戦略プラン

本市が目指す姿

[施策および施策実施に関する基本的考え方]

渋滞対策から都市の体質改善を図る交通戦略へ

- 都市の交流を拡大し、多様な社会経済活動を支える交通施策
- 既成市街地の再構築や公共交通の機能強化に資する交通施策
- 施策の再評価と時代に即した実施計画の立案

まちづくりと連動した地域交通施策の推進

- 土地利用の誘導と持続的な成長を促す交通施策
- 公共交通軸と連動した土地利用の促進
- 拠点地域を結びつけ複合的な魅力を引き出すネットワーク強化
- まちの賑わい創出とまちづくりの可能性を広げる交通施設整備
- 行きやすく誰もが快適に歩いて回遊できるまちなかの移動環境

人に優しいきめ細かな交通施策

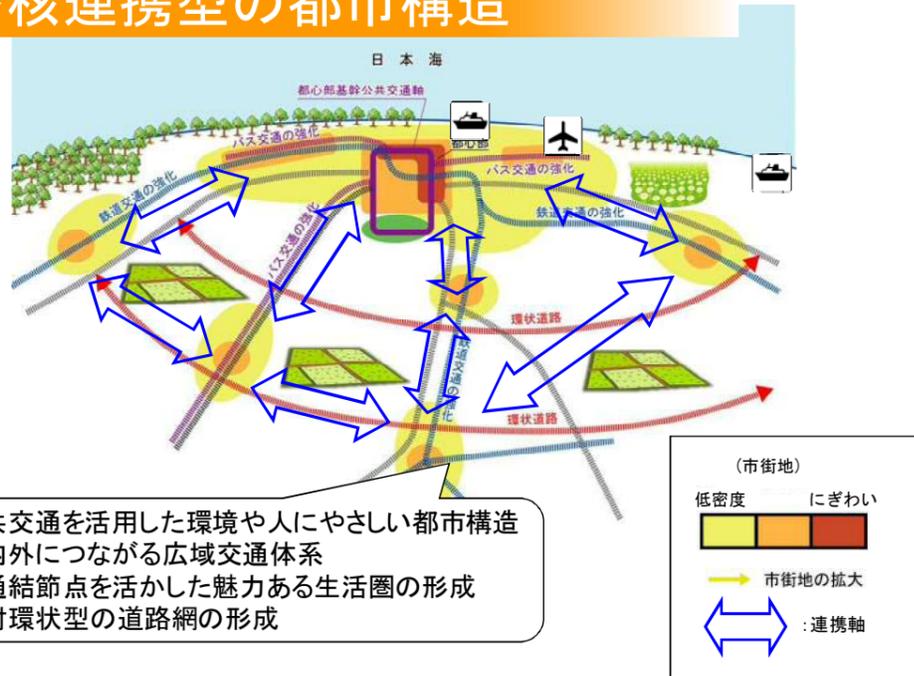
- 利用者のニーズを重視したハード・ソフト施策の展開
- 地域における日常生活行動を支援する交通サービスの提供

関係者の連携と役割分担による施策の展開

- 交通施策に関する市民・企業への参加型意識啓発
- 交通・まちづくり関係者の連携と役割分担による推進体制の構築
- 施策を展開する制度・運営検討、提案

本市が目指す姿

多核連携型の都市構造



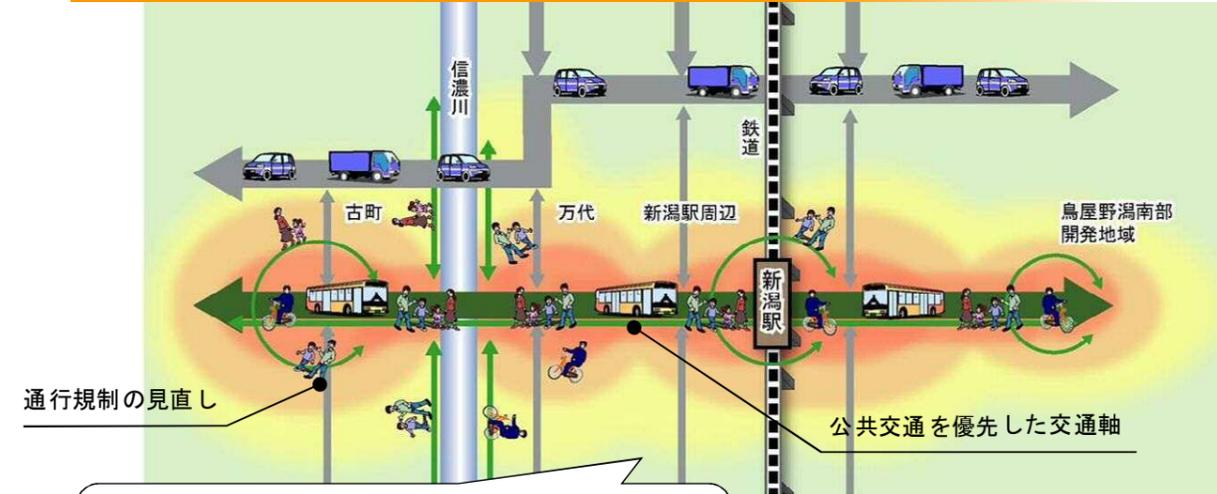
- ・公共交通を活用した環境や人にやさしい都市構造
- ・国内外につながる広域交通体系
- ・交通結節点を活かした魅力ある生活圏の形成
- ・放射環状型の道路網の形成

地域の快適な暮らし



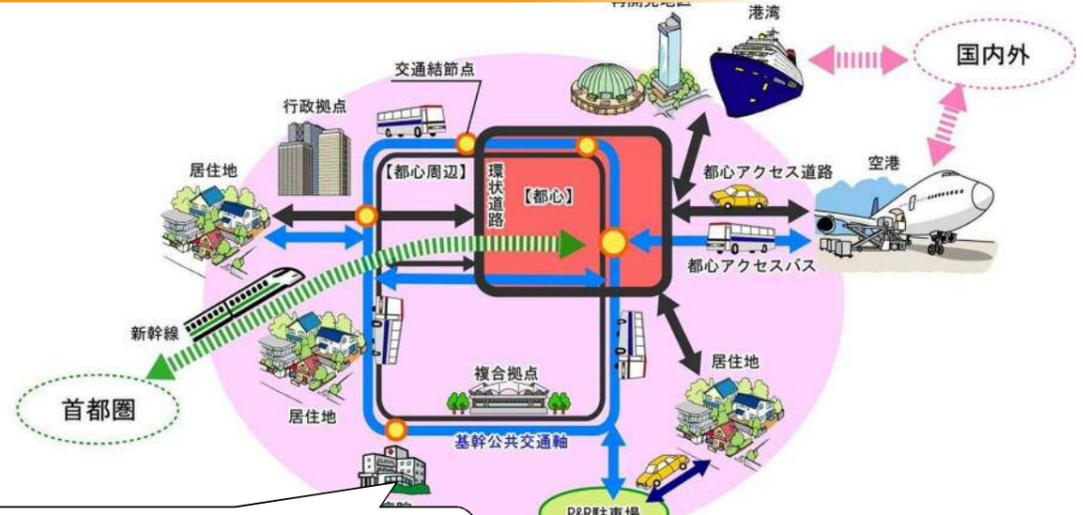
- ・車に頼らなくても生活に必要なサービスを受用できる日常生活圏
- ・車を運転できない人のための交通確保
- ・歩いて暮らせる出かけやすい【SWC】
- ・日常生活を支える主要なサービス機能を充実

市街地の賑わいと都市の力の創出



- ・都心環状機能の強化による交通分担
- ・都心部全体が一体となった賑わい空間
- ・歩いて楽しいまち

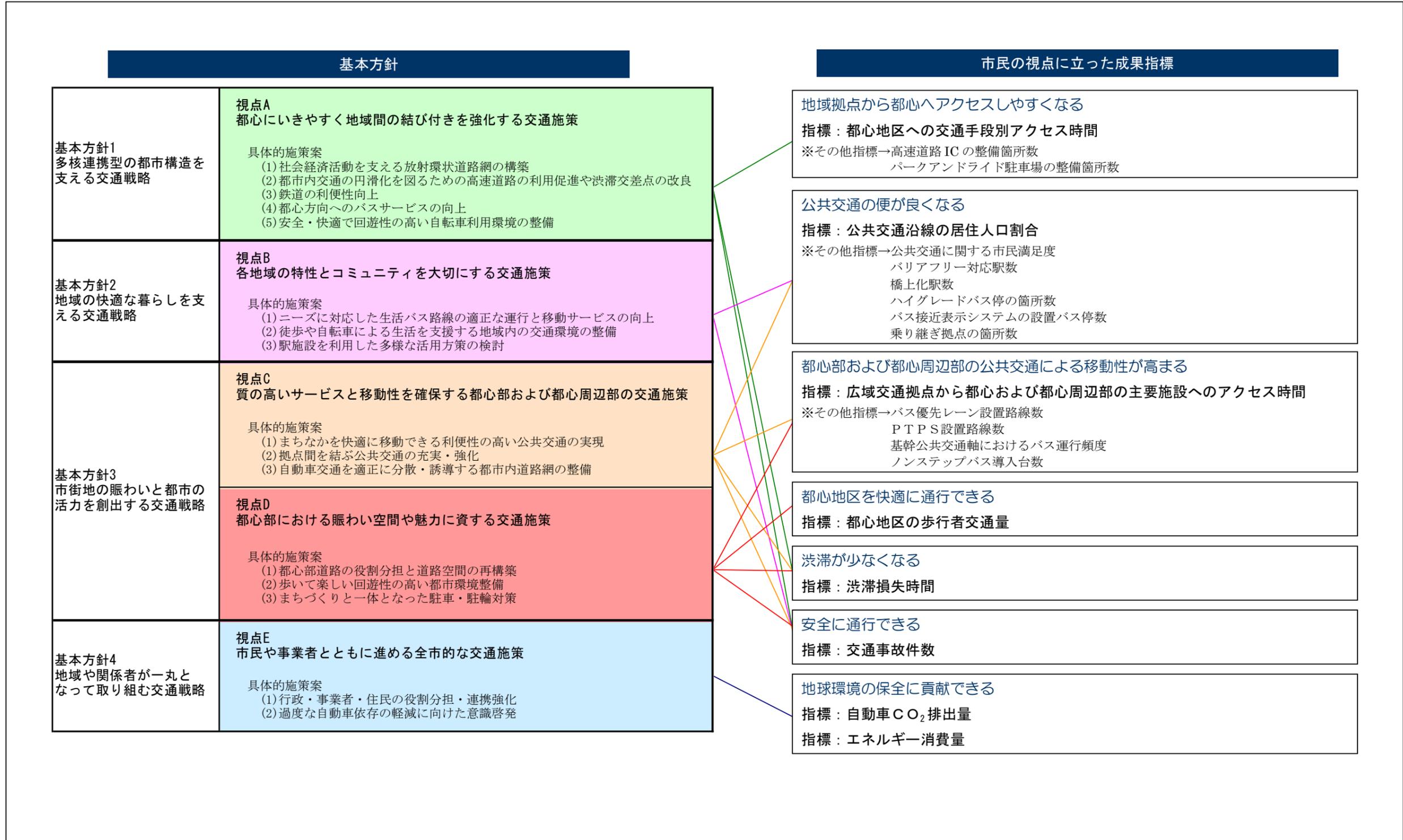
都心および都心周辺部



- ・拠点および都心の連携を強化する交通体系
- ・歩いて楽しい歩行空間の整備
- ・拠点の魅力をさらに高める交通体系

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

基本方針と成果目標



現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

基本方針	視点	公共交通の視点	評価	要因	課題
1. 多核連携型の都市構造を支える交通戦略	1. 都心にいきやすく地域間の結び付きを強化する交通施策	①都心アクセスの強化	【地域拠点から都心へのアクセス時間：自動車】 ・目標値2～3分短縮に対して4～8分増加【西蒲区・南区・秋葉区・北区】	・幹線道路網整備による交通分散に伴う速度向上が実現しなかった【西蒲区】 ・亀田新津道路が全区間供用されなかった【秋葉区】	・主要渋滞箇所の解消（旅行速度の向上）
			【地域拠点から都心へのアクセス時間：公共交通】 ・目標値10分短縮に対して1～7分増加【西蒲区・南区】	・越後線の増発が実現しなかったことにより待ち時間が変化しなかった【西蒲区】 ・増便により待ち時間は7分短縮した一方、走行時間は7分増加した。また前提条件としたPTPS導入の検討に至らなかった。【南区】	・越後線（JR）及び白根線（新潟交通）のサービス水準向上
2. 地域の快適な暮らしを支える交通戦略	2. 各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策	②生活交通の確保維持・強化	・公共交通沿線の居住人口割合は84.8%（計画当初）から目標値86.8%に対し90.5%（H29年度）に増加した。特に江南区では10%以上増加した。	・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が増加した	—
3. 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略	3. 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策	③都心部での移動円滑化	【新潟駅からのアクセス時間】 ・万代・古町・県庁・新潟大学：現状維持～6分短縮 ・市民病院・ビッグスワン：5～7分増加	・バスの増便による待ち時間短縮 ・バスレーン未導入や路線再編に伴う所要時間増加	・鳥野潟南部地区の公共交通サービス水準の向上
	4. 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策		【新潟空港からのアクセス時間】 ・万代・県庁・新潟大学：3～9分短縮 ・古町・市民病院・ビッグスワン：2～4分増加	・バスの増便による待ち時間短縮 ・バスレーン未導入や路線再編に伴う所要時間増加 ・リムジンバスの時刻表見直しによる乗車時間増加（古町）	
4. 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略	5. 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策	（該当なし）	※直轄道路以外のデータがないため測定不可（直轄国道では62%増加）	—	—
			・一年間の死傷事故件数は6,200件/年から1,900件/年（H29年度）に減少した（目標値は6,000件/年）。	・交通違反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の進捗	—
			・市内の自動車CO2排出量は137.6万t-CO2から135.5万t-CO2に減少（目標6%減に対し1.5%減に留まる）。 ・エネルギー消費量は59.3万キロリットルから58.4万キロリットルに減少（目標6%減に対し1.5%減に留まる）。	・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実現しなかった。 ・想定していた意識啓発による自動車から公共交通への10%の交通転換が進まなかった。	・自動車依存軽減に向けた取組の継続

※赤字：目標達成事項に関する記述
※青字：目標未達成事項に関する記述

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

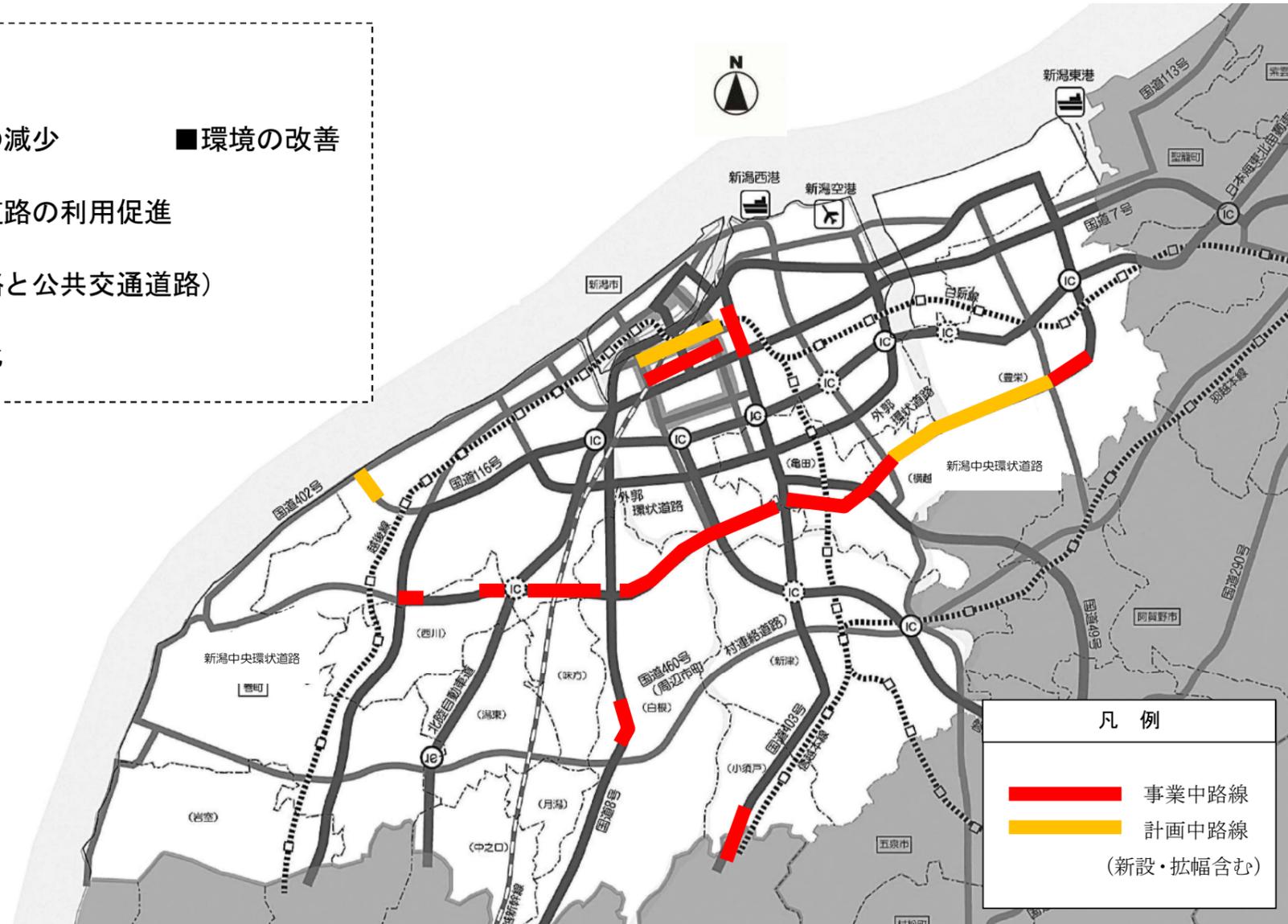
各指標の目標達成状況まとめ

	① 地域拠点から都心へアクセスしやすくなる								② 公共交通の便が良くなる	③ 都心部および都心周辺部の公共交通の移動性が高まる										④ 都心地区を快適に通行できる	⑤ 渋滞が少なくなる	⑥ 安全に通行できる	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(自動車)				指標1-2: 都心地区へのアクセス時間(公共交通)				指標2: 公共交通沿線の居住人口	指標3: 広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間										指標4: 都心地区の歩行者交通量	指標5: 渋滞損失時間	指標6: 交通事故件数	指標7-1: 自動車CO2排出量	指標7-2: エネルギー消費量			
	西蒲区	南区	秋葉区	北区	西蒲区	南区	秋葉区	北区		新潟駅発					新潟空港												
										万代	古町	県庁	新潟市民病院	ビッグスワン	新潟大学	万代	古町	県庁	新潟市民病院						ビッグスワン	新潟大学	
目標値	44分	41分	30分	43分	合計57分 待ち15分 乗車42分	合計65分 待ち17分 乗車48分	合計28分 待ち9分 乗車19分	合計29分 待ち10分 乗車19分	70.6万人 (86.8%)	8分	10分	28分	25分	20分	47分	43分	45分	64分	60分	55分	82分	1.9万人	1400 万人時間/年	6千件	129.2 万t-co2/年	55.7 万kl/年	
実績値	当初(H19)	47分	43分	32分	45分	合計64分 待ち22分 乗車42分	合計69分 待ち17分 乗車52分	合計28分 待ち9分 乗車19分	合計29分 待ち10分 乗車19分	69.0万人 (84.8%)	8分	10分	31分	29分	24分	47分	48分	50分	71分	69分	64分	87分	1.57万人	1770 万人時間/年 [直轄:820]	6.2千件	137.6 万t-co2/年	59.3 万kl/年
	中間(H24)	57分	43分	42分	39分	合計61分 待ち19分 乗車42分	合計70分 待ち15分 乗車55分	合計27分 待ち8分 乗車19分	合計27分 待ち8分 乗車19分	73.1万人 (90.0%)	9分	12分	35分	33分	26分	58分	45分	48分	71分	69分	62分	94分	1.31万人	— 万人時間/年 [直轄:820]	3.5千件	136.2 万t-co2/年	58.7 万kl/年
	最終(H29)	55分	48分	39分	49分	合計64分 待ち21分 乗車43分	合計69分 待ち10分 乗車59分	合計28分 待ち9分 乗車19分	合計29分 待ち10分 乗車19分	73.3万人 (90.5%)	6分	10分	27分	36分	29分	41分	43分	47分	64分	73分	66分	78分	1.2万人	— 万人時間/年 [直轄:1200]	1.9千件	135.5 万t-co2/年	58.4 万kl/年
評価	中間(H24)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	○	×	×
	最終(H29)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	×	×	○	○	×	○	×	×	○	×	—	○	×	×
達成状況	H24	2/8								1/1	0/12										0/1	-	1/1	0/2		9/36	4/25
	H29	2/8								1/1	7/12										0/1	-	1/1	0/2		19/36	11/25
		△								○	△										×	-	○	×		2/7	-

現状（これまでに取り組んだ成果）：幹線道路網

～道路整備のねらい～

- 渋滞の緩和
- 事故の減少
- 環境の改善
- ストック効果
- 高速道路の利用促進
- 道路の役割分担（都心環状道路と公共交通道路）
- 多核連携型の交流・連携の強化



主な整備箇所

- 万代島ルート（栗ノ木道路・紫竹山道路）【事業中】
- 新潟中央環状道路【事業中】
- スマートインター整備（黒埼、豊栄、新津西、新潟東）
- 国道8号白根バイパス【事業中】
- 国道460号巻南バイパス
- 国道403号亀田新津道路
- 等

現状（これまでに取り組んだ成果）：公共交通

オムニバスタウン計画（H19～H24）

ノンステップバスの導入
(平成19年～)



平成19年から平成23年にかけてノンステップバスを110台導入

ICカードの導入
(平成23年～)



ICカード「りゅーと」



キャラクター



乗車時

ICカード流通枚数は 約170,000枚 (H29.3時点)

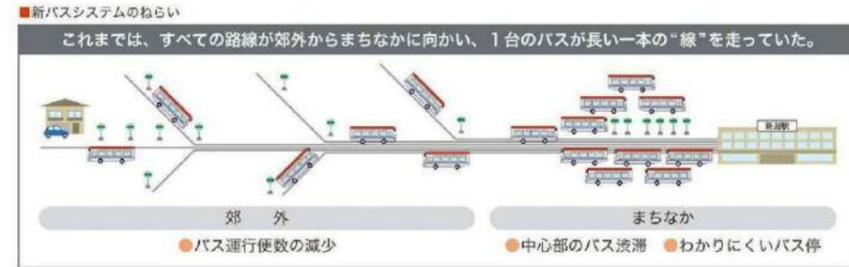
バス停上屋の整備

オムニバスタウン計画（H19～H24）
国・市・事業者が分担して70基（70/101基）整備



平成28年度整備箇所 「上山」バス停

新バスシステム（H27～）

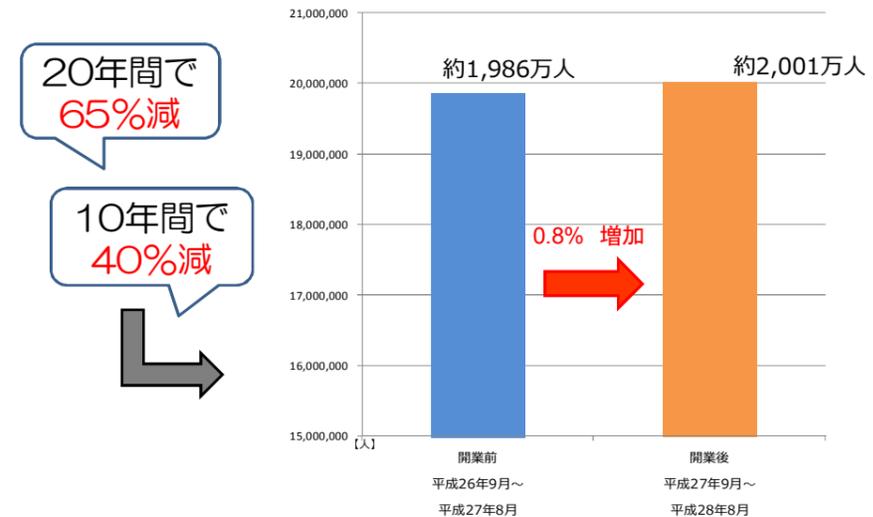


BRT導入とバス路線再編により



- 都心部での運行本数を集約し効率化
 - 乗換拠点を設けることで多方面への移動が容易に
 - 情報案内の充実で利便性が向上
- 利用者の微増（H27開業後 +0.8%）
路線の増便（H27開業後 +約450本）

新バスシステム開業前後のバス利用者数を比較すると、開業前に比べ、微増しており利用者減少には歯止めがかかった。



現状（これまでに取り組んだ成果）：公共交通

区バス・住民バスの導入（H19～）



⇒ 政令市移行による区制の導入に伴い、区役所までの新たな移動ニーズや区のまちづくりに対応するために運行



⇒ バス路線の廃止問題を抱える地区や公共交通空白・不便地域において、地域住民が主体となって運行。新潟市は運行を支援。

区バス・住民バスの利用者は年々増加！

年度	区バス	住民バス
H17	0千人	102千人
H18	0千人	131千人
H19	105千人	123千人
H20	133千人	135千人
H21	158千人	126千人
H22	155千人	143千人
H23	174千人	161千人
H24	194千人	177千人
H25	208千人	186千人
H26	242千人	191千人
H27	265千人	201千人
H28	266千人	216千人



空港リムジンバス（H21～）

新潟駅南口～新潟空港をノンストップで運行。ゆとりある座席で、5か国語（日・英・中・韓・露）対応の音声・モニター案内

年度	利用者数
H21	184,186人
H22	177,555人
H23	175,551人
H24	200,794人
H25	208,601人
H26	227,355人
H27	219,419人
H28	226,448人



JR 越後線増便社会実験（H23～H26）

<事業概要>

- ・事業区間 JR越後線 内野駅～吉田駅間（20.5km 区間7駅）
- ・事業主体 新潟市、燕市

利用者数	
実験前1年 (H23.3～H24.2)	約8,460人/日
直近1年 (H25.10～H26.9)	約8,310人/日
増減	▲150

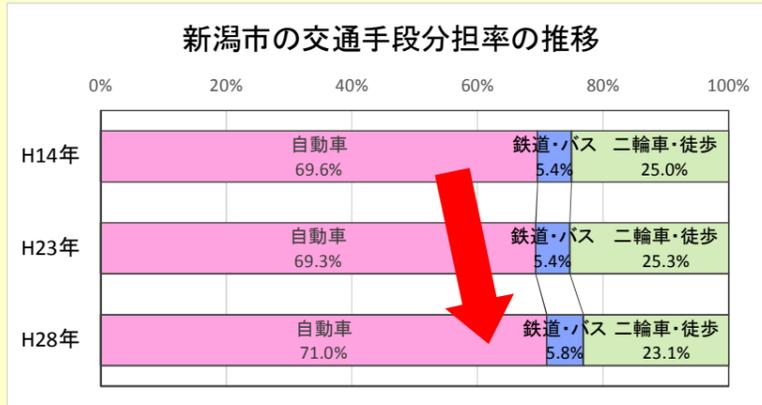


社会実験に併せ、パーク&ライドやフィーダーバス増便などの社会実験を実施し、利便性の向上に努めたが、沿線高校の学生数の減少などにより、目標としていた1日当たり350人の利用者増には至らなかった。

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価：現況と課題

自家用車への依存度が増加

・自動車分担率は平成 28 年に 7 割を超えた。



新潟市の交通手段分担率の推移

出典：新潟都市圏パーソントリップ調査、都市特性調査

混雑時旅行速度が低下

・10年前より旅行速度が低下し、混雑する箇所が複数ある。

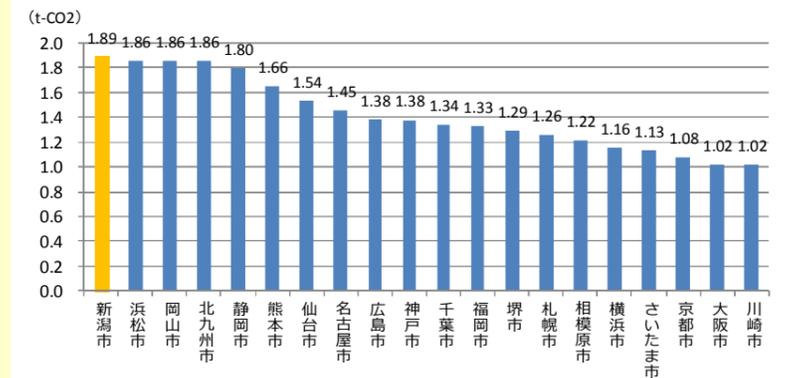


混雑時旅行速度の変化 (H27-H17)

出典：道路交通センサス

環境負荷は他都市より高い

・1人当たり運輸部門における CO2 排出量は政令指定都市では、1 番目に高い。

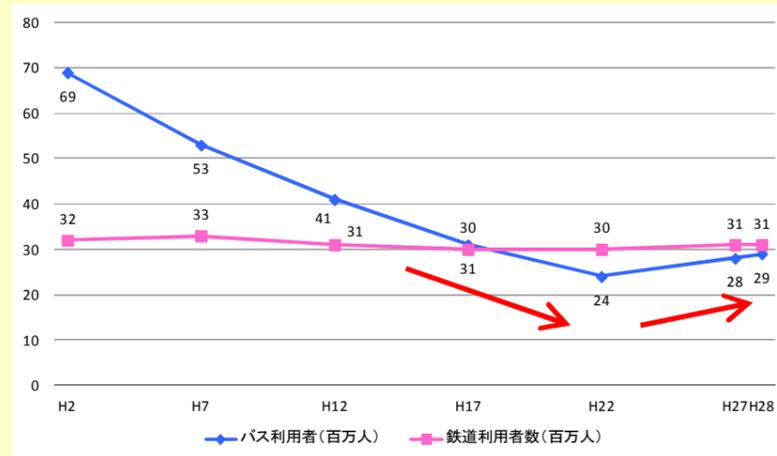


1人当たり運輸部門 CO2 排出量

出典：H26年度 運輸部門 CO2 排出量推計データ/環境省

バス利用者数は下げ止まり

・バス利用者は減少傾向であったが、H22以降微増している。鉄道は横ばい。

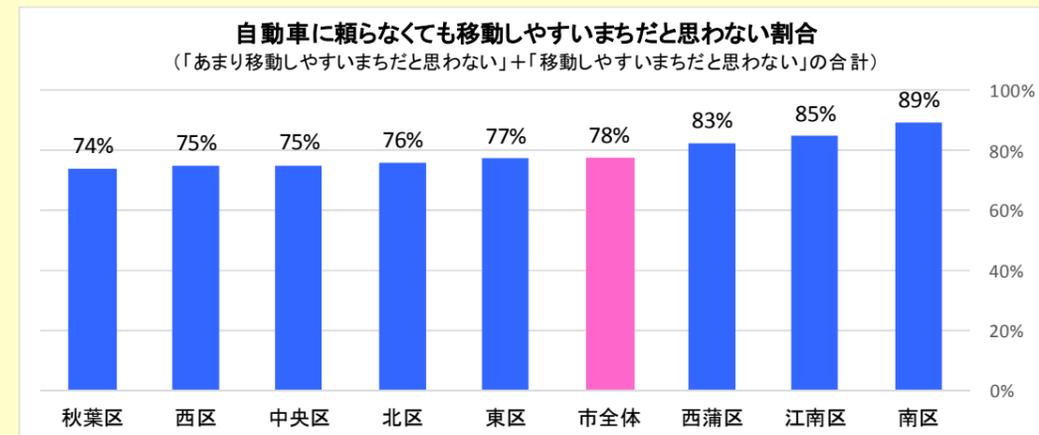


バス利用者数推移

出典：JR東日本HP、新潟交通資料

自動車に頼らずに移動しにくいと感じる市民が多数

・市民の約8割は自動車に頼らず移動しやすいと思っていない。



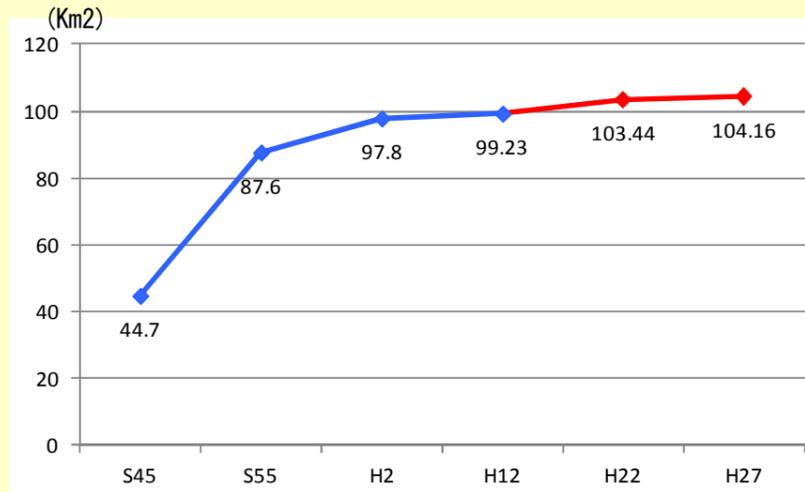
「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合

出典：第44回市政世論調査(平成29年)

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価：現況と課題

D I D地区面積はさらに増加傾向

・D I D地区面積は H22 年に比べて増加している。



新潟市のDID地区面積

出典：国勢調査

インフラ資産の維持管理・更新費用の増大

・50年後の道路の維持管理費は年平均額で23億円増加する見込み

インフラ資産（左）と公共施設（右）の施設規模、維持管理・更新費用の現状と将来推計

種別	単位	現況		将来推計
		施設規模 H25年度末	H21～25 年平均額	現況の維持管理手法を 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	木数	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		

シナリオ	今後50年間の 必要額	年平均の 必要額 ①	H17～24 年平均額②	年平均 不足額 ① - ②
標準更新周期 60年	1兆2,233億円	245億円	121億円	124億円
長寿命化代替周期 80年	8,988億円	180億円		59億円

※1 上水道は、新水道事業中長期経営計画の計画期間（H27～H36）における管路及び浄水場等の施設及び整備の計画的な更新に見込まれる年平均額。

※2 平成26年度末見込額

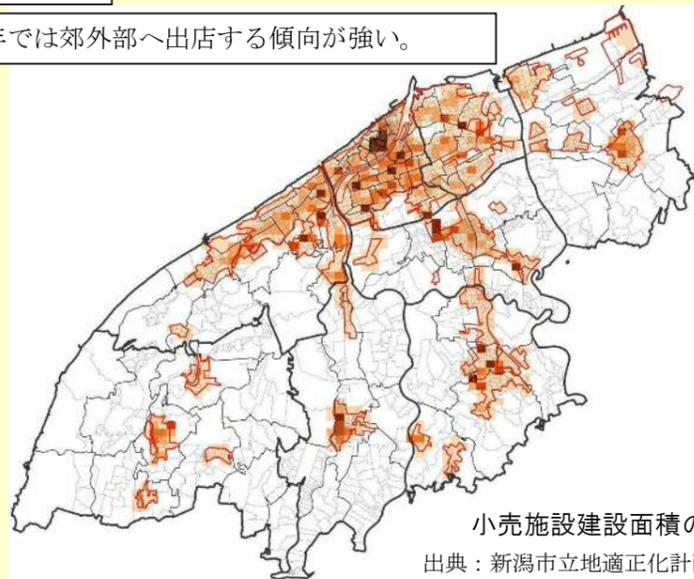
出典：新潟市財産経営推進計画

まちなかの空洞化が進展

・大規模小売店は近年では郊外部へ出店する傾向が強い。

凡例
小売施設建築面積

- 0.5ha 未満
- 0.5 - 1.0ha
- 1.0 - 1.5ha
- 1.5 - 2.0ha
- 2.0ha 以上

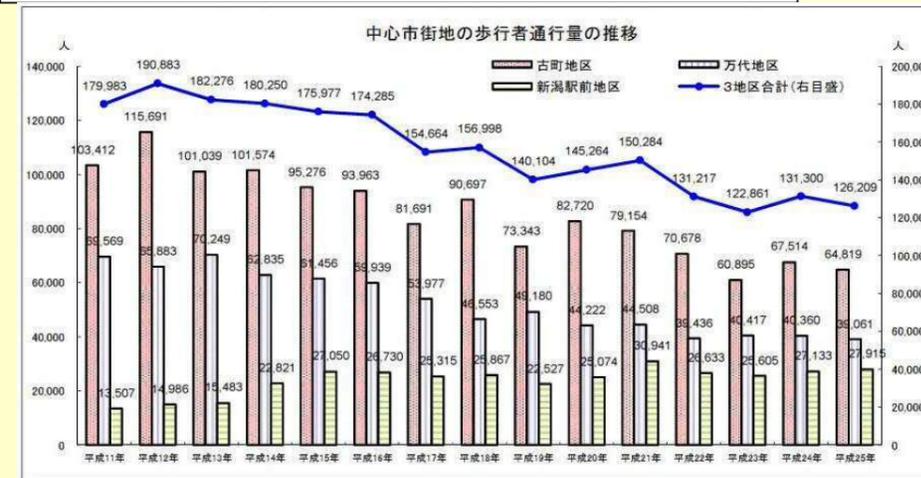


小売施設建設面積の分布

出典：新潟市立地適正化計画（H29.3）

まちなかの歩行者交通量はさらに減少

・中心市街地の歩行者交通量はH17年以降も減少している。



中心市街地の歩行者通行量の推移

出典：歩行者交通量調査 新潟市商店街連盟

新潟市の交通に関する状況と課題

1. 社会情勢の変化

1) 人口推移

- 本市の人口は、平成 17 年の 81.4 万人をピークとして減少に転じ、平成 52 年には 66.8 万人と推計されている。
- 高齢化人口は増加を続け、平成 27 年の約 27%から平成 52 年には約 37%に達すると見込まれている。

2) 土地利用

- 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が多い傾向にあり、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る。

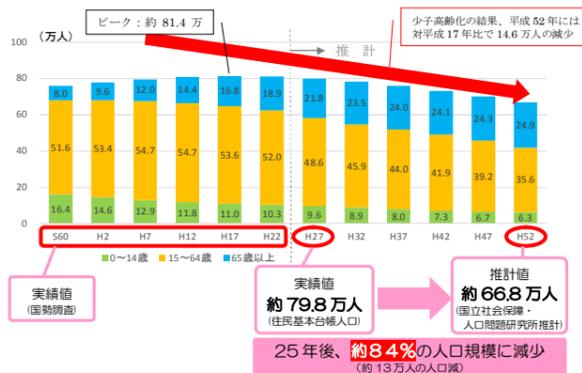


図 新潟市の人口推移と将来推計

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

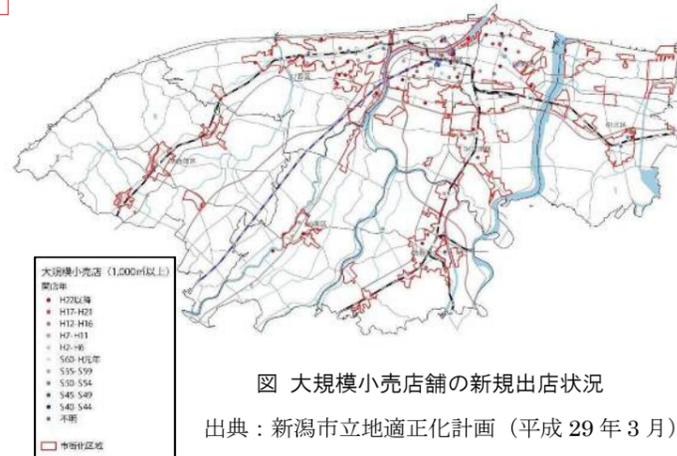


図 大規模小売店舗の新規出店状況

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

3) 安全安心、健康

- 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」を重視するようになった人の割合が多くなっている。
- また、健康志向も高まる中、本市は全国平均より健康でない期間が長くなっている。

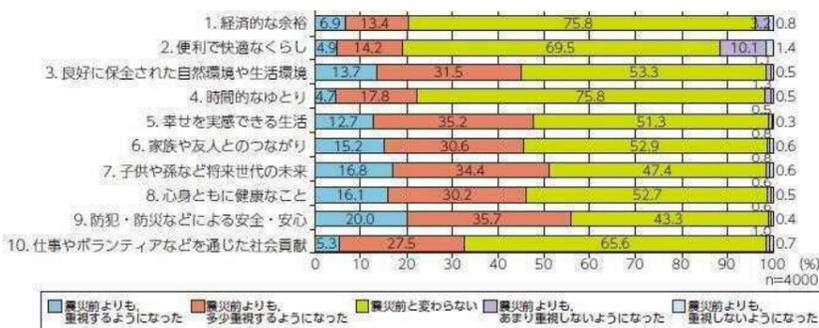


図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

出典：いずれも「にいがた未来ビジョン（平成 27 年 4 月）」

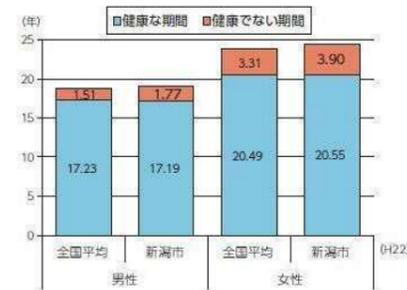


図 本市と全国の健康寿命の比較

4) 環境

- 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1人当たり乗用自動車 CO2 排出量は政令指定都市中 1 番目に高くなっている。

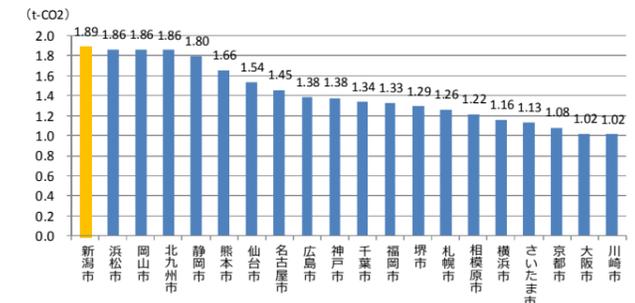


図 一人当たり運輸部門 CO2 排出量

出典：H26 年度 運輸部門 CO2 排出量推計データ

5) 防災（国土強靱化）

- これまでの太平洋側に偏った国土づくりにより、太平洋側における大規模災害時には、日本全体に多大なダメージを与えかねない状況となっており、日本海側への産業をはじめとする機能の移転などが必要とされている。

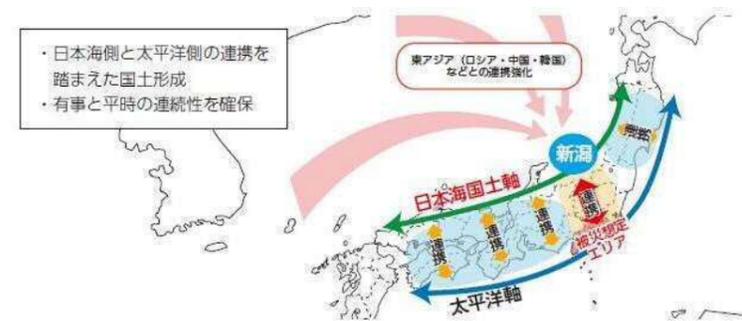


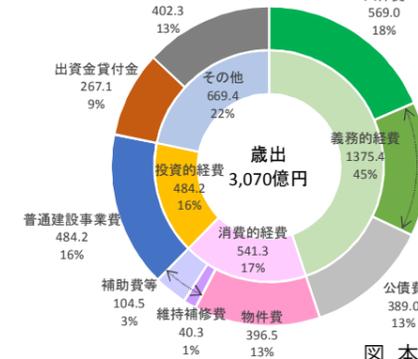
図 日本海国土軸の形成イメージ

出典：にいがた未来ビジョン（平成 27 年 4 月）

6) 財政

- 本市の歳出は、10 年前に比べて維持補修費や補助費などの消費的経費や高齢者などの支援サービスに関わる扶助費の割合が増大している。
- 今後、本市では、生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加が見込まれ、扶助費の割合がさらに増大する可能性がある。

平成 18 年度（10 年前）



平成 27 年度

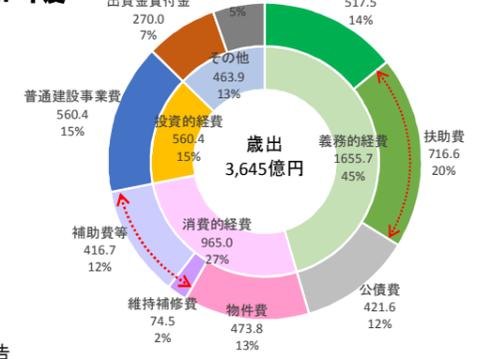


図 本市の歳出構造

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

新潟市の交通に関する状況と課題

2. 人の動き

1) 年齢別1人当たりトリップ数の変化

○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おり、通勤では約1~2割、私用では2~4割程度増加している。
○一方、生産年齢では、通勤は増加する一方、私用目的は減少している。

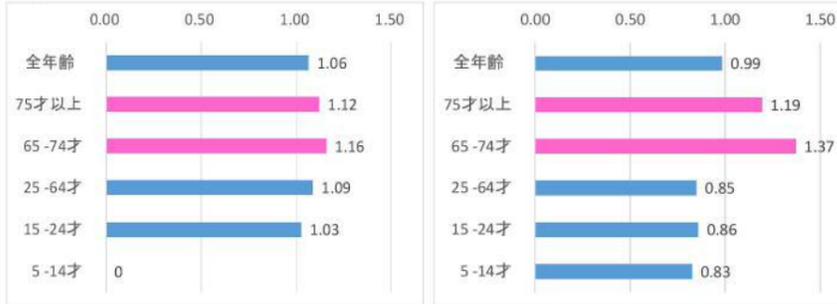


図 年齢階層別の平均トリップ数増減率 (H28/H23)
(左:通勤目的、右:私事目的)
出典:平成28年新潟市交通特性調査

2) OD の状況

①通勤通学目的

○すべてのODでトリップ数が増加しているが、特に「都心から各区へ」、「中央区以外の他区へ」、「各区から中央区へ」の増加率が大きい。

- ①中央区→中央区以外
 - ②中央区以外→中央区以外
 - ③中央区以外→中央区
- の順番で増加

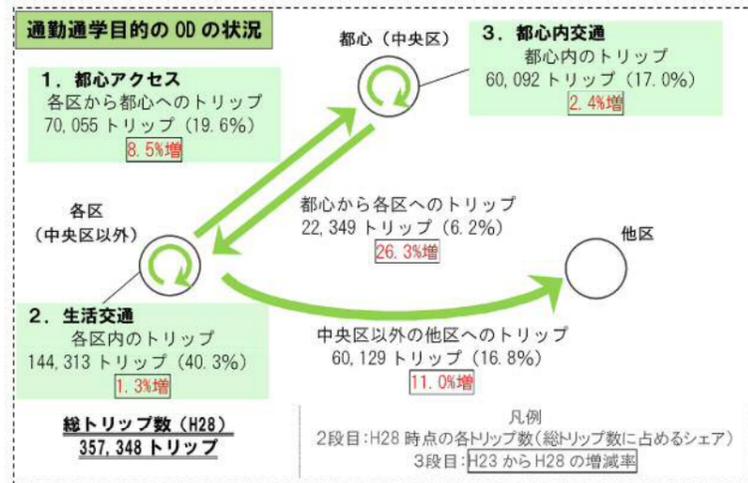


図 通勤通学目的のODの状況

②私用目的

○私用目的では、「中央区以外の他区」が増加する一方、「各区から都心へ」、「都心内交通」が減少しており、都心の吸引力が低下していることが読み取れる。

- ①中央区以外→中央区
 - ②中央区内
 - ③中央区→中央区以外
- の順番で減少

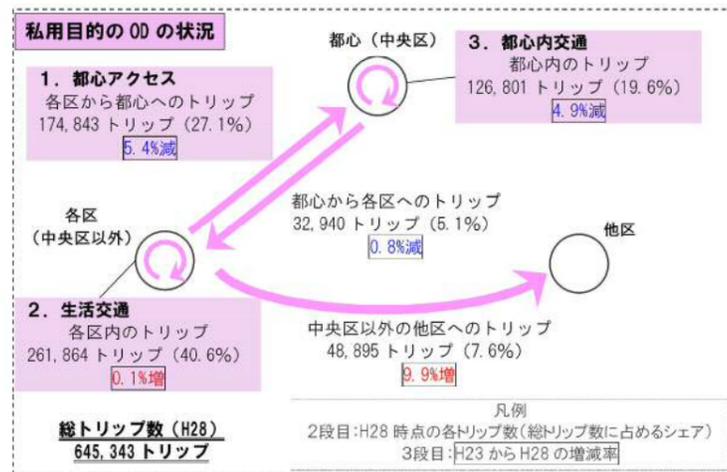


図 私用目的のODの状況

出典:平成28年新潟市交通特性調査

3) 代表交通手段別分担率

○H23と比較して、本市の自動車分担率は1.7%増加。
○他都市と比較しても、新潟市の自動車分担率は約7割と高い。

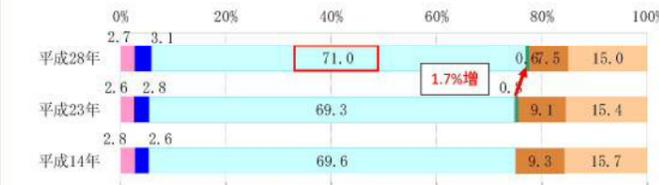


図 新潟市と他都市の交通手段分担率

5) 鉄道・バス・タクシー利用者数推移

○鉄道の乗車人員数は概ね横ばいであり、平成27年度には1日当たり約8万5千人となっている。

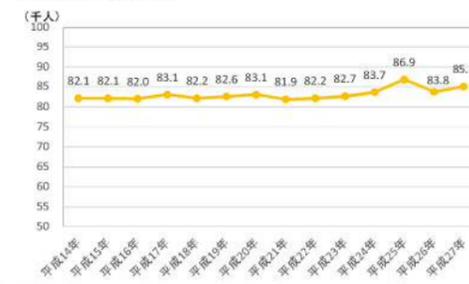


図 新潟市内鉄道路線の乗車人員推移 (1日当たり)

○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る。

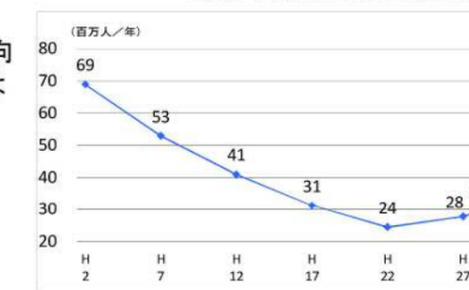


図 バス利用者数推移
出典:新潟交通資料

4) 年齢別の代表交通手段分担率

○年齢階層別にみると、高齢者の自動車分担率が約6%増加。

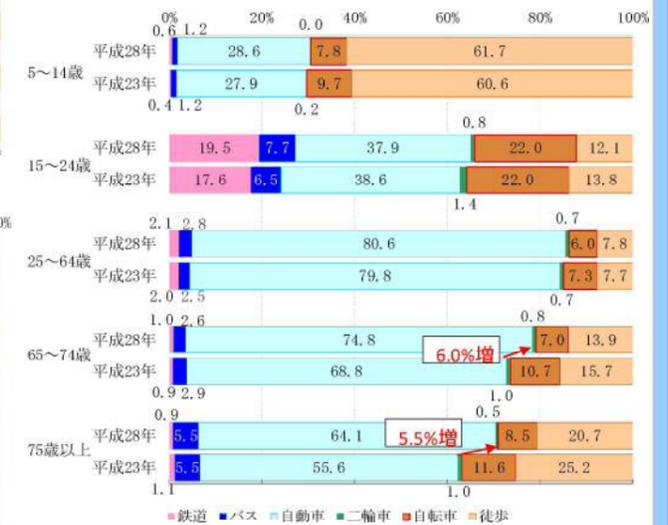


図 年齢階層別の交通手段分担率
出典:新潟市都市交通特性調査

○新潟市のタクシー利用者数は平成24年度をピークに減少傾向にあり、平成27年度では870万人程度である。

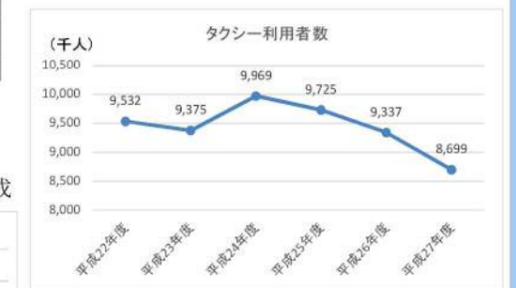


図 タクシー利用者数推移
出典:新潟市統計書(H28)

※平成23年度までは、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である。平成24年度以降は、現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部を含む。

新潟市の交通に関する状況と課題

3. 移動に関する市民ニーズ

1) 自動車に頼らなくても移動しやすいか

- 新潟市は自動車に頼らなくても、「移動しやすいまちだと思わない」と「あまり移動しやすいまちだと思わない」を合わせた『移動しやすいまちだと思わない』と回答した人の割合は、市全体で約8割である。
- 区別に見ると、最大の南区では約9割、江南区、西蒲区で8割以上と市全体より高くなっている。

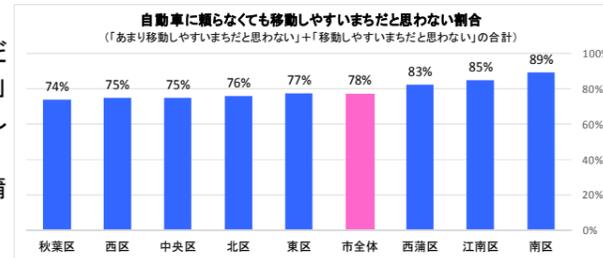


図 自動車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」割合

2) 移動する際の交通手段の満足度

- 電車、バス、自転車について、『満足と回答された割合』(「満足」と「やや満足」の合計)をみると、市全体では、電車が30%と最も高いのに対して、バスは17%、自転車は20%に留まる。
- 本市と同規模の都市では、電車が36%、バスが31%、自転車が31%となっており、比較すると本市の満足度は高いとは言えない。
- 電車は、南区、西蒲区で20%未満と低く、バスは、南区、西蒲区、江南区で10%未満と特に低い。

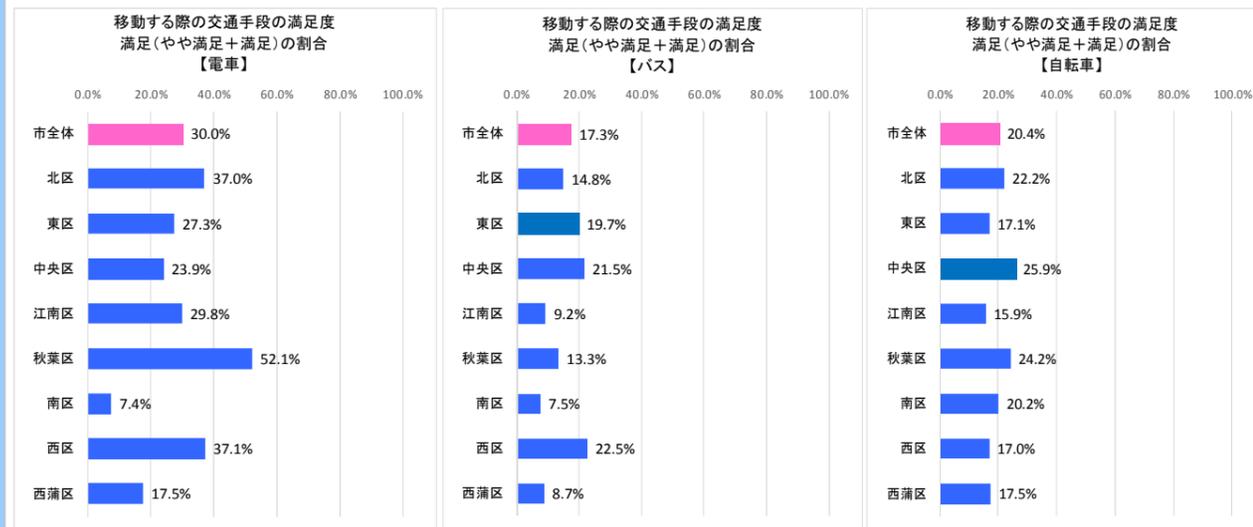


図 移動する際の交通手段の満足度(電車、バス、自転車)

3) 「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ことは、市全体では『連続的な自転車通行空間』と『公共交通による都心アクセス』が拮抗している。
- 東区や中央区では『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、『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る。

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
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%
道路に自転車が行き交う空間が連続的に整備されている	33%	32%	40%	38%	30%	30%	15%	32%	28%
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%
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%

表 「移動しやすいまち」を実感するために必要なこと



出典：第44回市政世論調査(平成29年)

新潟市の交通に関する状況と課題 【資料編】

都心アクセスに関する状況

1) 都心アクセスの位置づけ

○新潟市都市計画マスタープラン等の上位計画において、新潟市は「多核連携型都市構造」を目指していることから、各区から都心部間が連携軸として位置づけられている。



図 都市構造概念図
出典：新潟市都市計画基本方針（平成20年8月）

2) 通勤通学における人の動き

○通勤通学の都心アクセスにおける自動車分担率は、南区と江南区が約7割と突出しており、自動車分担率は減少しているものの総トリップが増加することで自動車トリップ数も増加している。
○東区と西区のみが自動車分担率が増加しており、東区は自動車トリップが21%と大幅に増加している。

表 中央区を目的地とする自動車分担率及びトリップ数（通勤通学）

	市全体	南区	江南区	西区	東区	北区	秋葉区	西蒲区
自動車分担率(H28)	57.8%	71.1%	66.8%	58.4%	55.7%	51.7%	51.7%	51.2%
自動車分担率増減(H28-H23)	-1.0%	-3.9%	-2.2%	0.7%	1.6%	-5.8%	-5.5%	-8.3%
自動車トリップ増減率(H28/H23)	7%	15%	11%	6%	21%	-8%	-15%	-12%

出典：新潟市都市交通特性調査（平成28・23年）

3) 通勤通学に関する道路状況・交通サービス

①道路混雑状況

○自動車分担率が高い南区、江南区に加え、自動車トリップが大幅に増加した東区などで、都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未満と低い。

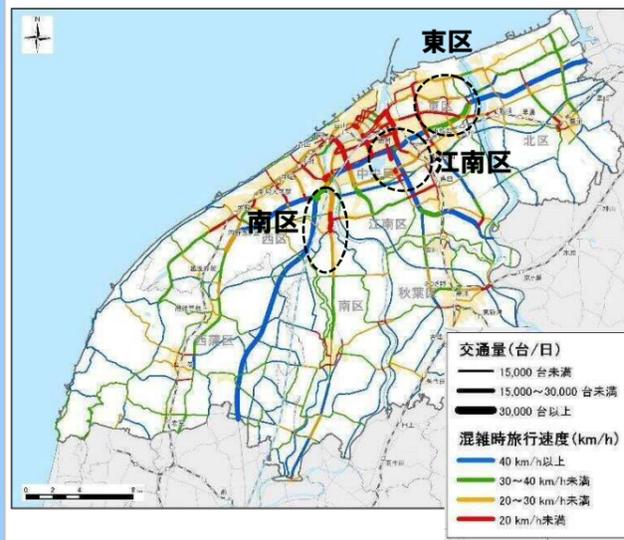


図 混雑時旅行速度（H27）

出典：道路交通センサス（平成27年）より作成

②バスの定時性

○道路混雑が見られる南区や江南区では、朝時間帯におけるバスの定時性(3分以内の遅れ)も低い。

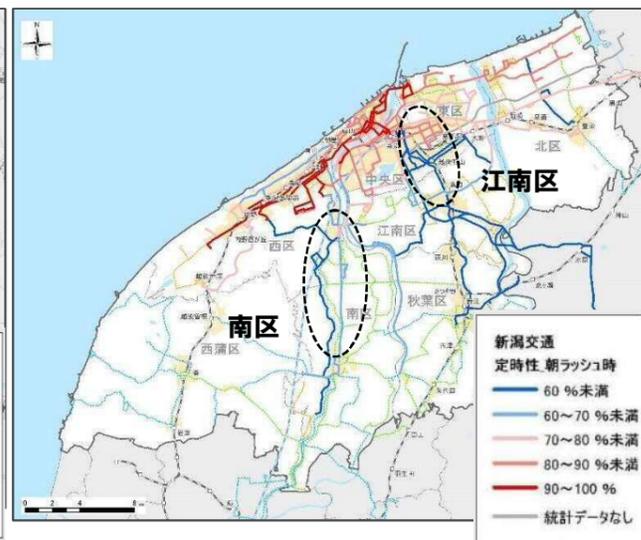


図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（H28年度）

出典：新潟交通株式会社 HP より作成

③自動車と公共交通の所要時間比較

○中心部から同距離帯にある4区から新潟駅までの所要時間を比較すると、都心アクセス手段がバスである南区では、鉄道である他区に比べ、自動車に対する所要時間が長い。

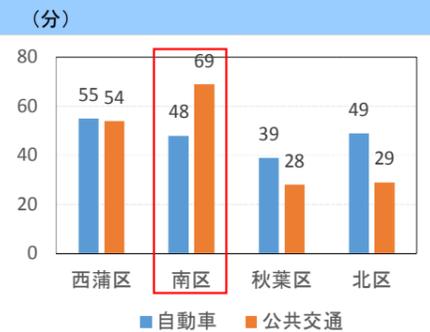


図 朝時間帯の新潟駅までの所要時間

出典：にいがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書（平成29年8月）より作成

④公共交通の終発時刻

○鉄道の終発時刻は23時台以降となっている一方、バスの終発時刻は江南区や東区などの一部の路線では19時台と通勤通学ニーズに対応できていない可能性がある。



図 鉄道及びバスの終発時刻

出典：各事業者HPより作成

4) 私用目的における人の動き

①目的地の割合

○私用目的における中央区以外からの目的地を見ると、中央区の割合が4%減少し、総トリップが増加する中で約7千トリップ減少している。

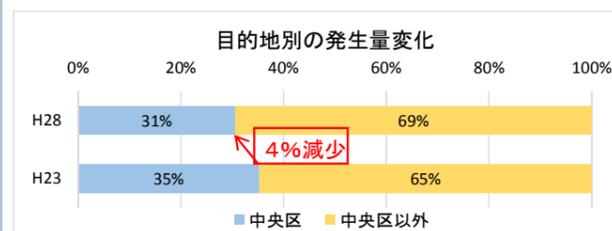


図 中央区以外からの目的地割合（私用目的）

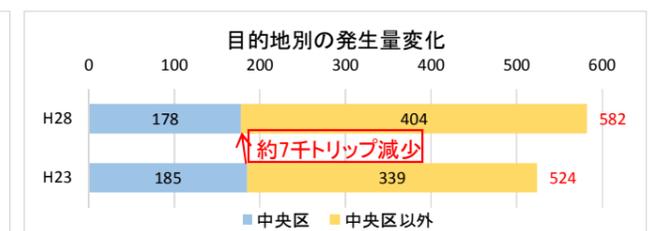


図 中央区以外からの目的地別トリップ数（私用目的）

出典：新潟市都市交通特性調査（平成28・23年）

②交通手段の状況

○公共交通分担率は市全体及び北区、秋葉区を除く5区で減少しており、公共交通トリップ数も市全体で約2割減少している。
○通勤通学同様、特に南区、江南区では自動車分担率が9割以上と高くなっている。

表 中央区を目的地とする公共交通及び自動車の利用状況（私用目的）

	市全体	南区	江南区	西区	東区	北区	秋葉区	西蒲区
公共交通分担率増減(H28-H23)	-1.7%	-1.1%	-2.9%	-1.2%	-2.1%	5.9%	1.1%	-17.7%
公共交通トリップ数増減(H28-H23)	-24%	-68%	-45%	-21%	-29%	45%	6%	-223%
公共交通分担率(H28)	10.8%	2.5%	6.4%	13.9%	10.1%	13.2%	11.4%	11.2%
自動車分担率(H28)	83.9%	92.2%	90.6%	81.0%	82.0%	86.8%	82.8%	86.2%

出典：新潟市都市交通特性調査（平成28・23年）

都心アクセスに関する状況

5) 私用目的に関する交通サービス

○朝と日中の運行本数を比較すると、バスでは南区や西区、北区などから都心に向かう路線で大きな格差があり、日中の運行本数が少なくなっている。

○鉄道も同様に、各区中心部のうち特に西蒲区において、日中の運行本数が少ない。

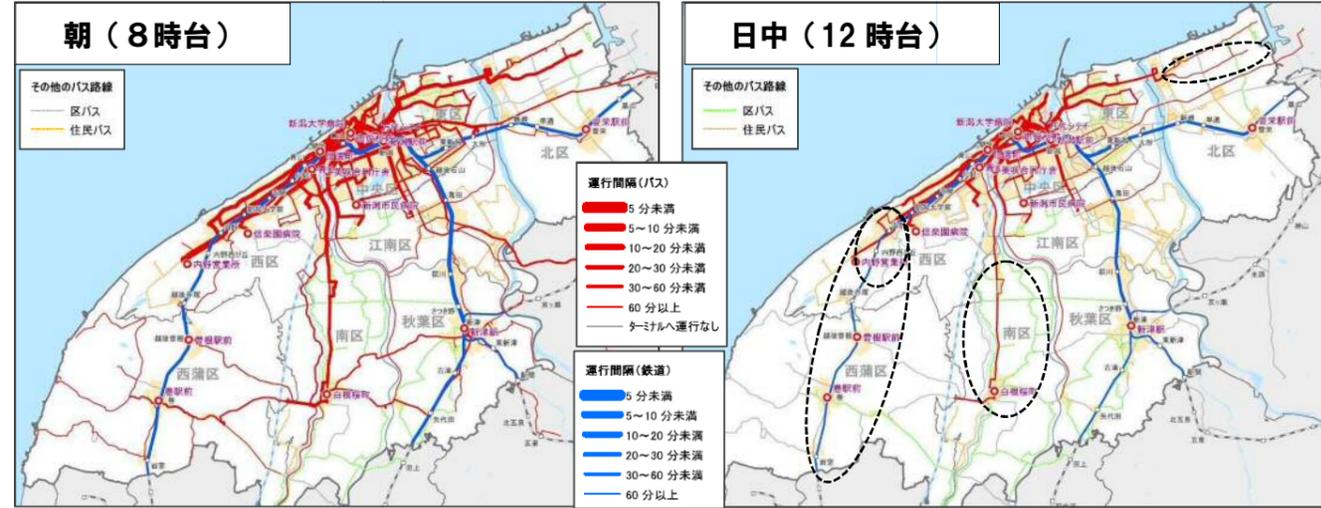


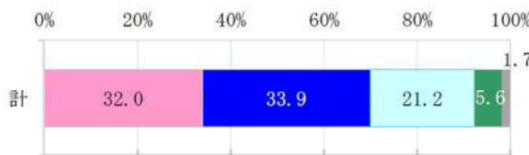
図 朝と日中における公共交通の運行本数の比較

出典：各事業者 HP より作成

6) 都心アクセスに関する市民ニーズ

○市民が希望するバス運行間隔は、20分間隔以内で約65%を占めており、日中の運行間隔に不満を感じる市民が存在すると推察される。

○移動しやすいまちを実感するために「公共交通による都心部へのアクセス利便性」は自転車の通行空間に次いで重要視されている。



■10分間隔 ■20分間隔 ■30分間隔 ■40分間隔以上 ■それ以外

図 市民が希望するバスの運行間隔

出典：新潟市都市交通特性調査 (平成28年)

7) タクシーの利用状況

○都心アクセス(中央区と他区間)において、タクシー利用は代表交通手段として約1,600トリップ、鉄道端末として約700トリップと一定の利用がある。

○タクシー利用者の属性を見ると、主に高齢者の移動手段としての役割を担っていると推察される。

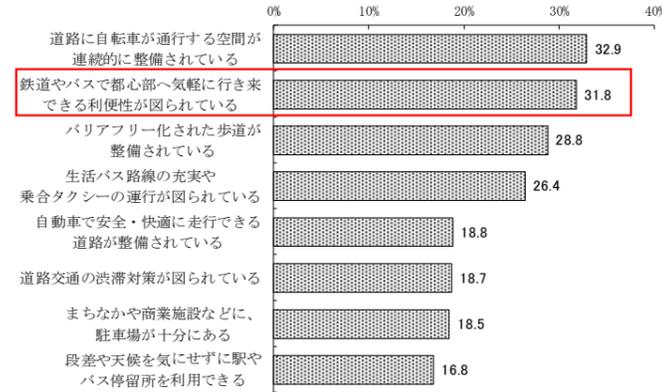


図 移動しやすいまちを実感するために必要なこと (抜粋)

出典：第44回市政世論調査 (平成29年10月)

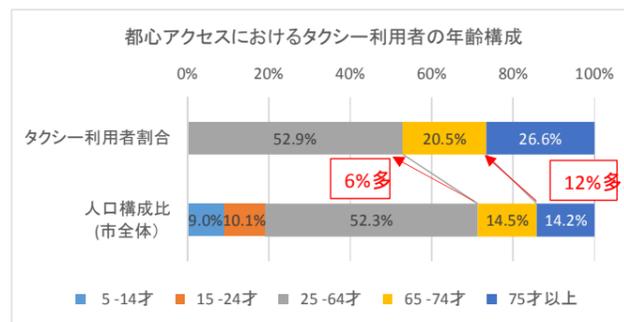


図 都心アクセスにおけるタクシー利用者の属性

出典：新潟市都市交通特性調査 (平成28年)

都心アクセスに関する課題

新潟市全域における都心アクセスに関する課題

課題①：公共交通の利便性向上及び自動車からの転換促進 (主に通勤通学目的)

○通勤・通学では、自動車分担率が高い南区や江南区、自動車トリップが大幅に増加している東区などで渋滞が発生し、バスの定時性にも影響を与えていると推察される。

○終発時刻などバスで通勤・通学をできる地域が限られている。

○以上より、朝・夕時間帯における公共交通の利便性を向上すると同時に、通勤・通学における自動車からの転換を促進することが求められる。

課題②：公共交通の利便性向上・利用促進による都心部への来訪増加 (主に私用目的)

○都心部は新潟市の発展を牽引する中心核に位置づけられている一方で、私用目的トリップの目的地としての割合が減少し、特に公共交通のトリップ数及び分担率が減少している。

○都心に向かう公共交通トリップが減少する中で、日中時間帯における鉄道やバスの運行本数は朝ピークより少ない一方で、市民の望む公共交通サービスは高い。

○以上より、日中時間帯において都心に向かう公共交通の利便性を向上すると同時に、利用促進を図ることで都心への来訪者を増加することが求められる。

○また、タクシーは高齢者等の移動を担っており、鉄道端末手段を含め、確保が求められる。

各区における都心アクセスに関する課題

区	課題
北区	■都心部に向かうバス路線では、日中の運行本数が朝に比べて大幅に少なくなっており、私用目的における利便性が低い可能性がある。
東区	■通勤通学における自動車トリップが大幅に増加しており、都心へ向かう県道3号線などでは混雑時旅行速度が20km/時未満となっている。
西区	■都心部に向かうバス路線では、日中の運行本数が朝に比べて大幅に少なくなっており、私用目的の利便性が低い可能性がある。
江南区	■通勤通学、私用目的ともに自動車分担率が非常に高く、道路交通渋滞、バスの定時性低下を招いていると推察される。 ■都心部や鉄道駅を出発する一部のバスの終発時刻が19時台であるなど、公共交通サービスの利便性が低いと推察される。
秋葉区	■都心アクセスにおける主要交通手段は鉄道と想定されるが、バスサービスは朝ラッシュ時における定時性が低い、終発時刻が早いなど利便性が低い可能性がある。
南区	■通勤通学、私用目的ともに自動車分担率が高く、道路交通渋滞、バスの定時性低下を招いていると推察される。 ■結果として、公共交通の所要時間が他区に比べて大幅に長く、自動車利用が促進されることでさらにバスのサービスが低下する悪循環に陥っていると推察される。
西蒲区	■私用目的における公共交通の分担率及びトリップ数が大幅に減少しており、自動車利用が増加している。

新潟市の交通に関する状況と課題 【資料編】

生活交通に関する状況

1) 生活交通の位置づけ

○既存のいいた交通戦略プランでは、車に頼らなくても生活に必要なサービスを受用できる日常生活圏を確保することが必要とたわれており、車を運転できない人のための交通を確保することが施策として示されている。

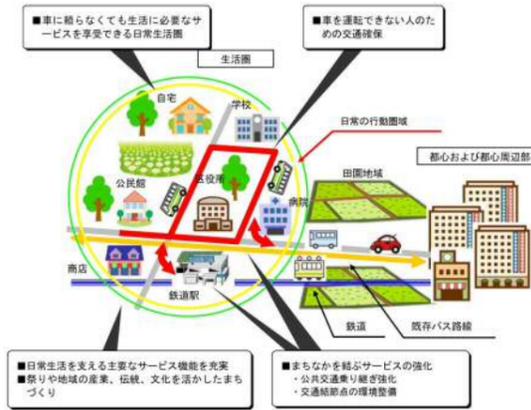


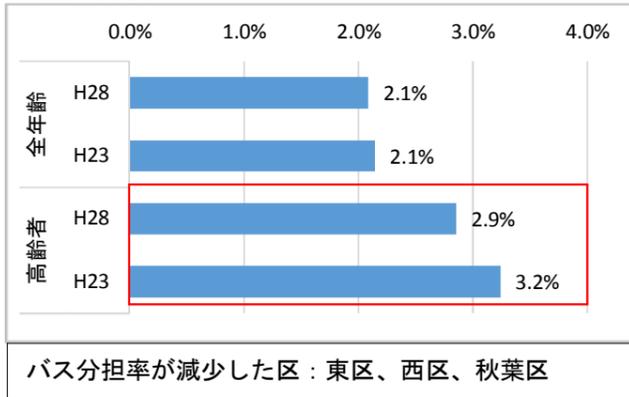
図 目指すべき方向性

出典：いいた交通戦略プラン（平成 20 年）

2) 生活交通に関する人の動き

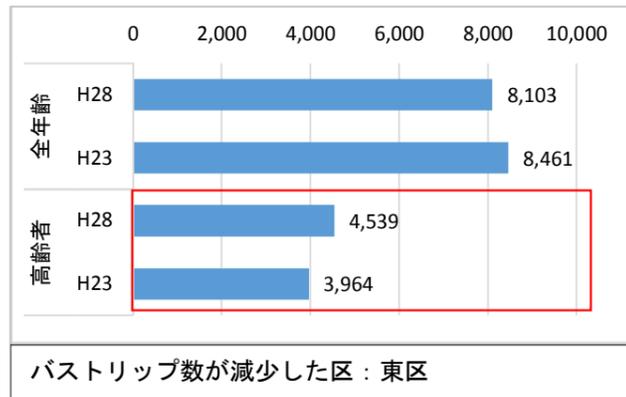
① バス分担率・トリップ数

○区内移動における高齢者のバス分担率は全年齢よりも高く、全トリップの半分以上を高齢者が占めており、増加傾向にある。



バス分担率が減少した区：東区、西区、秋葉区

図 区内移動におけるバス分担率（私用目的）



バストリップ数が減少した区：東区

図 区内移動におけるバストリップ数（私用目的）
出典：新潟市都市交通特性調査（平成 28・23 年）

② 高齢者の交通手段別分担率・トリップ数

○高齢者のバスや自転車分担率は減少する一方で自動車分担率が大幅に増加しており、高齢者数の増加も伴い、自動車トリップ数は約 1.5 倍と大幅に増加している。

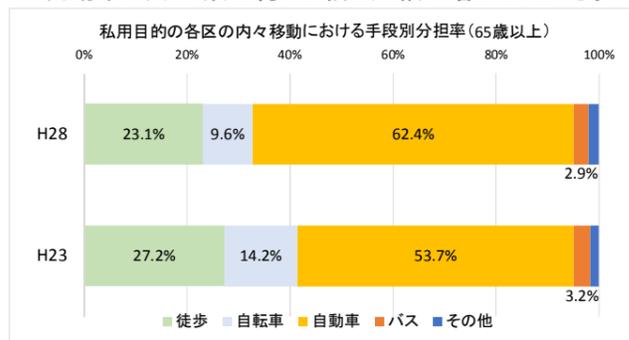


図 私用目的の各区内々移動における手段別分担率（65 歳以上）

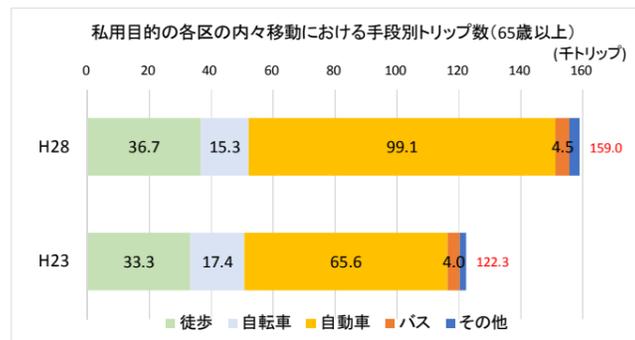


図 私用目的の各区内々移動における手段別トリップ数（65 歳以上）※赤字は合計値
出典：新潟市都市交通特性調査（平成 28・23 年）

③ 高齢者の自動車分担率・トリップ数

- 区内移動における高齢者の自動車分担率は、南区、北区、西蒲区で7割を超えており特に高い。
- 自動車分担率は平成 23 年から全ての区で増加しているが、特に秋葉区、東区、西蒲区で1割以上と増加率が高い。
- 高齢者数の増加も伴い、自動車トリップ数は 50%以上増加している区も見られる。

表 高齢者の区内移動における自動車分担率・トリップ数

	市全体	南区	江南区	西区	東区	北区	秋葉区	西蒲区
自動車分担率(H28)	69.2%	75.9%	62.4%	67.7%	65.3%	76.5%	67.1%	82.1%
自動車分担率増減(H28/H23)	9.0%	4.4%	1.3%	7.9%	12.7%	8.9%	15.4%	12.4%
自動車トリップ数増減(H28-H23)	58%	36%	46%	57%	99%	60%	68%	17%

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28・23 年）

④ タクシー利用者の属性

- タクシー利用者の半数程度が高齢者と人口構成より大幅に高く、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る。
- 特に、75 歳以上の後期高齢者はその傾向が顕著である。

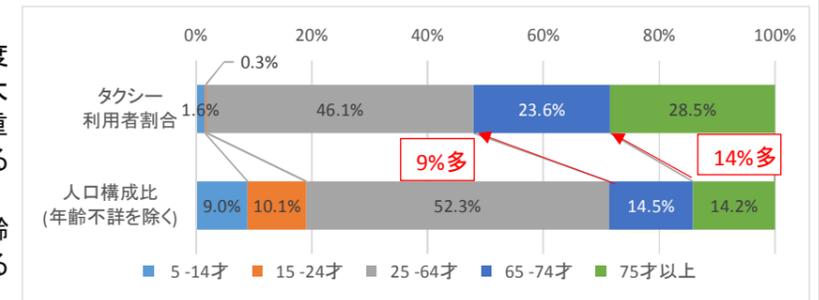


図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28 年）及び平成 27 年度国勢調査

3) 生活交通における運行サービス

- 中央区以外の区では区バスが運行しているとともに、公共交通空白地域を解消するために8区中5区において住民バスが運行している。
- 区バス及び住民バスの運行本数は概ね1時間に1本～1日数本程度の水準である。

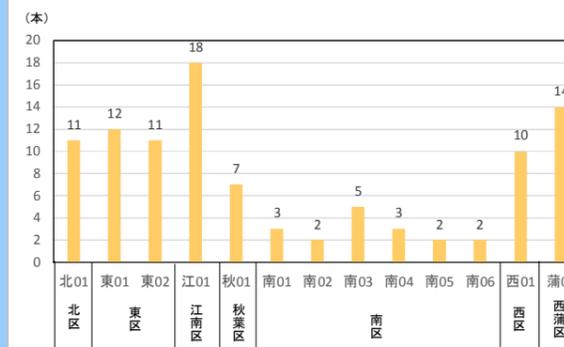


図 区バスの運行本数（平日）

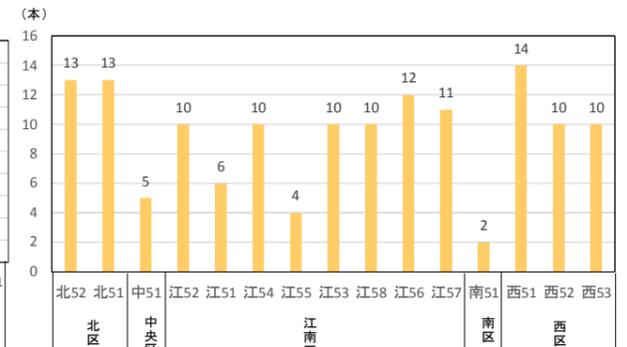


図 住民バスの運行本数（平日）

出典：新潟市資料より作成

生活交通に関する状況

4) 生活交通に関する市民ニーズ

○公共交通サービスレベルに対する意識をみると、高齢者は他の年代と比べて、それほど多くの運行本数を必要としておらず、ニーズに応じた適切なサービスレベルを提供することが必要であるといえる。

高齢者は他の年代と比較して、それほど多くの運行本数を必要としていない。

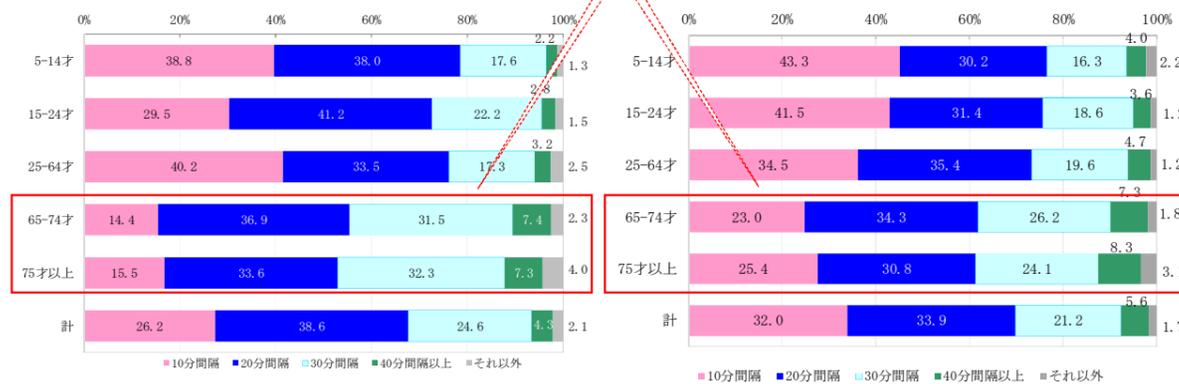


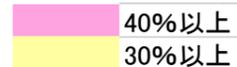
図 年齢階層別の希望する公共交通運行間隔 (左：鉄道、下：バス)

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28 年）

○また、『移動しやすいまちを実感するために必要なこと』として、「自転車」と「バス(生活バス路線)」に着目すると各区によって傾向に差が見られ、こうしたニーズを踏まえつつ各交通手段の利便性向上を図る必要がある。

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと (抜粋)

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
自転車 (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%
バス (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%



出典：第 44 回市政世論調査（平成 29 年 10 月）

生活交通に関する課題

新潟市全域における生活交通に関する課題

課題：交通弱者等の移動ニーズに応じた交通環境の充実

○区内移動においては、交通弱者にとってバスやタクシーが重要な役割を担っているが、高齢者の自動車分担率及び自動車トリップ数は大幅に増加しており、交通安全や健康増進、環境負荷軽減等の観点から、自動車以外の交通手段への誘導が求められる。

○公共交通に対して高齢者が望むサービスレベルは比較的低いことに加え、地域によってはバスよりも自転車に対する環境整備が望まれているため、利便性と効率性の両面から、自転車やタクシーも含めた持続可能な交通環境の充実が望まれる。

各区における生活交通に関する課題

区	課題
北区	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高い。 ■区バス・住民バス3路線は各10便以上の運行本数があるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。
東区	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自動車分担率の増加率が1割以上と大きい。 ■区バス2路線は各10便以上の本数があるが、区民ニーズは自転車の方が4割以上と特に高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。
西区	<ul style="list-style-type: none"> ■区バス・住民バス4路線が各10便以上と一定の本数があるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。
江南区	<ul style="list-style-type: none"> ■区バス・住民バスを併せて9路線と数多く運行されているが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。
秋葉区	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自動車分担率の増加率が1割以上と大きい。 ■区バスが1路線10便未満であるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。
南区	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高い。 ■区バス・住民バスを併せて7路線と数多く運行されているが、いずれの路線も5便未満であり利便性が低い可能性がある。
西蒲区	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高く、増加率も1割以上と大きい。 ■区バスが1路線10便以上の本数で運行されているが、ニーズも踏まえながら拡充することが考えられる。

新潟市の交通に関する状況と課題 【資料編】

都心部での移動に関する状況

1) 都心部での移動の位置づけ

○新潟駅から古町地区に連なる中心市街地である都心軸と、万代シティと万代島を結ぶ信濃川沿いの空間である交流軸を連動させることで、市全体を牽引する活力を創出することと位置づけられている。



図 都心及び都心周辺部が担う機能

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

○中央区は他の区と比べて、人口に対する移動量が多く、新潟市の中心的な核としての役割を担っている。

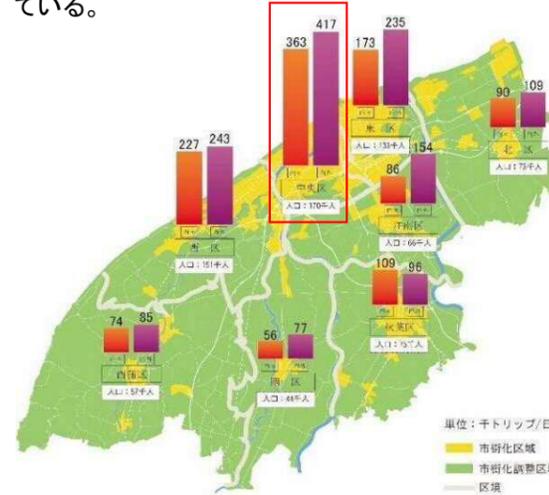


図 地域内外の人の動き (H28)

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28 年）

2) 都心部での人の動き

① 基幹公共交通軸における OD

○H28 と H23 を比較すると、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、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を発着する一部の移動は減少した。

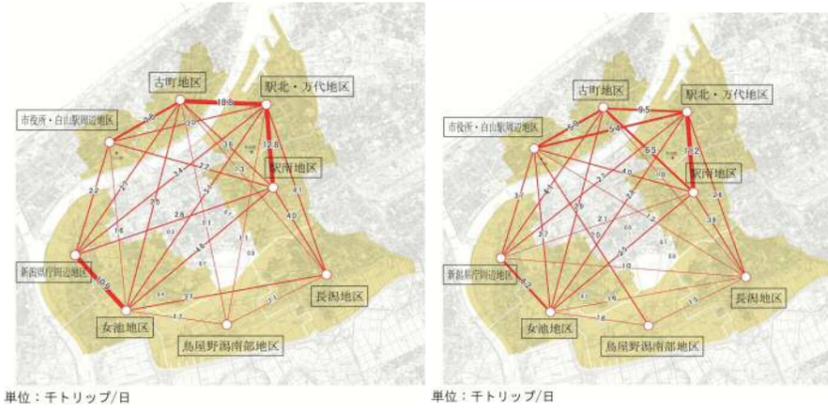


図 都心部における人の動き (左：H28、右：H23)

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28 年）

② 基幹公共交通軸における交通手段分担

○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、自動車以外の多様な手段が利用されている。

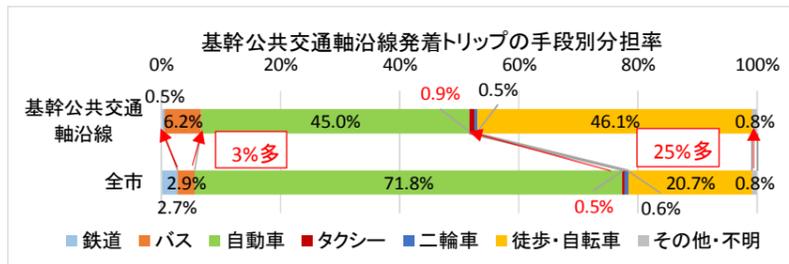


図 基幹公共交通軸沿線発着トリップの手段別分担率

出典：新潟市内都市交通特性調査（平成 28 年）

③ 歩行者交通量

○中心市街地の歩行者通行量の推移をみると、新潟駅前地区は増加傾向にあるものの、古町・万代地区は減少傾向にあり、それぞれピーク時の約6割程度まで減少している。

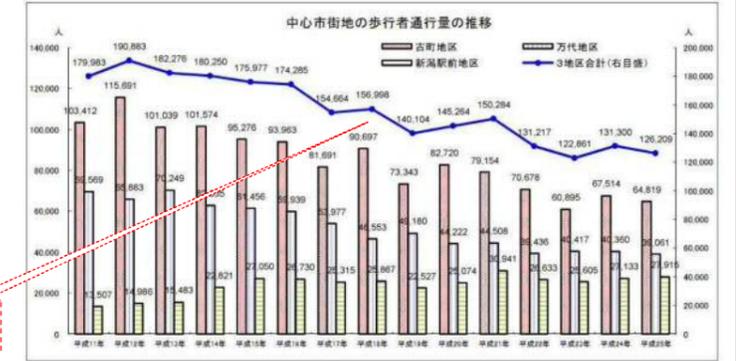


図 中心市街地の歩行者通行量の推移

出典：移動しやすいまちづくり基本計画（平成 27 年 4 月）

歩行者通行量は年々減少

3) 都心部における交通サービス

○萬代橋ラインの目標達成率は高い。

「時間通りに走る」バスへの取り組み（平成29年9月）

路線番号	路線名称	定時性率	目標達成率	時間帯ごとの目標達成率					
				早朝時間帯 (6:59)	朝ラッシュ時間帯 (7:00-8:29)	日中時間帯 (8:30-15:59)	夕方ラッシュ時間帯 (16:00-18:59)	夜間時間帯 (19:00-20:59)	深夜時間帯 (21:00-)
E-1	萬代橋ライン	46.4%	95.9%	98.1%	91.0%	94.9%	97.9%	99.4%	99.4%
1	宗庁	29.8%	85.1%	84.2%	78.0%	94.0%	76.9%	91.3%	98.0%
2	浜浦町	32.4%	92.4%	96.4%	83.3%	93.9%	90.6%	96.7%	97.7%
3	宮森町	19.2%	88.4%	97.1%	85.6%	89.2%	81.7%	97.3%	97.3%
4	栗島通	27.7%	90.4%	95.0%	90.4%	90.7%	90.0%	97.0%	97.1%
5	西船通	58.4%	96.0%	100.0%	94.8%	94.8%	99.0%	94.2%	96.9%
6	八千代橋	30.0%	89.6%	94.5%	97.8%	88.0%	98.6%	95.4%	95.4%
7	柳瀬大橋	43.2%	87.8%	100.0%	92.3%	88.0%	91.9%	98.9%	98.9%
8	新大橋	19.2%	91.0%	100.0%	80.7%	88.2%	95.3%	100.0%	95.3%
1	市民病院	35.8%	84.9%	78.6%	84.9%	68.9%	70.7%	90.3%	90.3%
2	島屋野	17.2%	69.7%	69.6%	69.4%	78.4%	49.9%	79.2%	79.2%
3	水島町	28.2%	89.6%	95.6%	99.2%	98.3%	97.5%	95.7%	95.7%
4	上野	11.2%	62.7%	100.0%	74.2%	81.0%	57.6%	79.5%	37.6%
5	女池	20.7%	73.6%	98.3%	68.6%	84.0%	60.7%	79.9%	84.7%
6	長湯	19.4%	82.7%	95.2%	70.7%	86.1%	72.6%	91.3%	91.6%
7	スポーツ公園	22.1%	96.0%	93.2%	96.0%	92.0%	70.8%	98.0%	96.7%
8	島王団地	17.8%	77.8%	71.4%	71.6%	80.0%	72.5%	89.7%	45.2%
9	豊田	19.2%	75.0%	71.2%	87.2%	87.2%	38.5%	95.7%	95.7%
1	有明	18.3%	83.6%	90.3%	96.0%	90.0%	82.4%	90.0%	91.0%
2	西小針	18.1%	82.7%	95.8%	76.0%	82.6%	82.2%	76.6%	87.0%
3	寺原	31.6%	89.3%	95.8%	76.9%	92.6%	84.3%	96.6%	93.8%
4	大塚	28.1%	96.2%	92.1%	78.8%	86.0%	90.1%	95.3%	95.3%

図 路線バスの定時性率

出典：新潟交通 HP（平成 29 年 9 月）

目標達成率は 95.9

都心部での移動に関する課題

都心部での移動に関する課題

課題：多様な手段で移動しやすい環境構築による回遊性の向上

- 都心部は新潟市の発展を牽引する中心核である一方、一部地域の流動は減少するとともに、歩行者交通量が最大である古町地区はピーク時の6割程度まで減少している。
- 徒歩・自転車、バス、タクシーといった自動車以外の交通手段分担率が高いため、それらの手段の利便性をさらに高める必要がある。
- 以上より、広域交通拠点である新潟駅から古町地区を中心に、多様な手段（徒歩・自転車・公共交通）で移動しやすい環境を構築し、来訪者も含めた回遊性を向上することが求められる。

事後評価まとめ

にいがた戦略プランの取り組み

～主な施策～

■バス

- ・オムニバスタウン計画を実施し、バスサービスの向上を図った。
- ・新バスシステム導入により、バス環境の負の連鎖に歯止めをかけた。
- ・区バス・住民バスを運行・支援し、利用者を増加させることで生活交通として役割を果たした。

■鉄道

- ・越後線社会実験で利便性向上を検討した。
- ・P&Rを実施し、都心アクセスを強化した。

■道路整備

- ・万代島ルート整備で道路の機能分担に寄与する見込み【事業中】。
- ・新潟中央環状道路【事業中】やスマートインター整備等で多核連携型の交流・連携を強化した。
- ・回遊性とにぎわいを高めるべく、やすらぎ堤の活用など歩いて楽しいまちなかを目指した。

■モビリティ・マネジメント

- ・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・配布し、公共交通利用促進を図った。

H29 現況と課題

■高まる自家用車への依存度

- ↓
- 自家用車への依存度は増加
- 混雑時の旅行速度が低下
- 二酸化炭素排出などの環境負荷が増大
- ・自動車の分担率はH28には7割を超えており、低下にはいたっていない。
- ・自家用車からの転換促進が課題。
- ・公共交通の利便性の向上

■市街地の郊外への拡大と低密度化

- ↓
- DID 地区面積はさらに増加傾向
- ・DID 地区面積はH22に比べて4.93km²増加している。
- 50年後、道路の管理費は年間23億円増加する見込み
- ・道路や下水道といった社会基盤の整備費用が増大。
- ・まちづくりと連携した交通戦略が必要。

■鉄道・バスなどの公共交通の衰退

- ↓
- バス利用者は下げ止まり
- ・バス利用者は減少傾向であったが、新バスシステム導入後、0.8%微増に転じている。
- 鉄道利用者は横ばい
- 自動車に頼らずに移動しにくいと感じる市民が約8割
- ・交通弱者等の移動ニーズに応じた交通環境の充実が必要。

■都心及び都心周辺部、各地域のまちなかの空洞化

- ↓
- まちなかの空洞化が進展
- ・大規模小売店は近年では郊外部へ出店する傾向が強い。
- まちなかの歩行者交通量はさらに減少
- ・都市全体の活力や個性、魅力が低下
- ・多様な手段で移動しやすい環境構築による回遊性の向上が必要。

+ 新たな課題

■新潟空港の利用者が減少傾向

- ・空港利用者数（国際線・国内線）を比較（H18とH28）すると約27万人減少している。
- ↓
- 新潟市の拠点性の低下

公共交通の利用者数の下げ止まりなど
一定の効果は認められるものの、
道路整備及び交通施策（基幹公共交通軸
の段階的整備等）は
いまだ道半ばである。

新しい戦略プラン

新潟駅の高架化を契機に
引き続き・・・

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
都市環境整備を目指す

目標

新潟市の交通に関する状況と課題 【課題のまとめ】

	交通に関する課題		
	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
全体	<p>課題①：公共交通の利便性向上及び自動車からの転換促進（主に通勤通学）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 通勤・通学では、自動車分担率が高い南区や江南区、自動車トリップが大幅に増加している東区などで渋滞が発生し、バスの定時性にも影響を与えていると推察される。 ■ 終発時刻などバスで通勤・通学をできる地域が限られている。 ■ 以上より、朝・夕時間帯における公共交通の利便性を向上すると同時に、通勤・通学における自動車からの転換を促進することが求められる。 <p>課題②：公共交通の利便性向上・利用促進による都心への来訪増加（主に私用目的）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都心に向かう公共交通トリップが大幅に減少する中で、日中時間帯における鉄道やバスの運行本数は朝に比べて大幅に少なく、市民ニーズに合致していないと推察される。 ■ よって、日中時間帯において都心に向かう公共交通の利便性を向上すると同時に、公共交通の利用促進を図ることで都心への来訪者を増加することが求められる。 	<p>課題：交通弱者等の移動ニーズに応じた交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 区内移動においては、高齢者の自動車分担率及び自動車トリップ数は大幅に増加しており、交通安全や健康増進、環境負荷軽減等の観点から、自動車以外の交通手段への誘導が求められる。 ■ 公共交通に対して高齢者が望むサービスレベルは比較的低いことに加え、地域によってはバスよりも自転車に対する環境整備が望まれているため、利便性と効率性の両面から、自転車やタクシーも含めた持続可能な交通環境の充実が望まれる。 	<p>課題：多様な手段で移動しやすい環境構築による回遊性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 基幹公共交通軸沿線における一部地域の流動は減少するとともに、歩行者交通量が最大である古町地区はピーク時の6割程度まで減少している。 ■ 徒歩・自転車、バス、タクシーといった自動車以外の交通手段分担率が高いが、バスの定時性は5割程度であるなど、それらの手段が十分利用しやすい環境とは言い難い。 ■ よって、広域交通拠点である新潟駅から古町地区を中心に、多様な手段（徒歩・自転車・公共交通）で移動しやすい環境を構築し、来訪者も含めた回遊性を向上することが求められる。
北区	<p>課題②：都心部に向かうバス路線では、日中の運行本数が朝に比べて大幅に少なくなっており、私用目的における利便性が低い可能性がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高い。 ■ 区バス・住民バス3路線は各10便以上の運行本数があるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。 	(対象外)
東区	<p>課題①：通勤通学における自動車トリップが大幅に増加しており、都心へ向かう県道3号線などでは混雑時旅行速度が20km/時未満となっている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自動車分担率の増加率が1割以上と大きい。 ■ 区バス2路線は各10便以上の本数があるが、区民ニーズは自転車の方が4割以上と特に高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。 	(対象外)
中央区	(対象外)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通のサービス水準は高いがため、自動車からの転換促進が可能な地区が多い。 	(対象外)
江南区	<p>課題①②：通勤通学、私用目的ともに自動車分担率が非常に高く、道路交通渋滞、バスの定時性低下を招いていると推察される。</p> <p>課題①：都心部や鉄道駅を出発する一部のバスの終発時刻が19時台であるなど、公共交通サービスの利便性が低いと推察される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 区バス・住民バスを併せて9路線と数多く運行されているが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。 	(対象外)
秋葉区	<p>課題①：都心アクセスにおける主要交通手段は鉄道であると想定されるが、バスサービスは朝ラッシュ時における定時性が低い、終発時刻が早いなど利便性が低い可能性がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自動車分担率の増加率が1割以上と大きい。 ■ 区バスが1路線10便未満であるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。 	(対象外)
南区	<p>課題①②：通勤通学、私用目的ともに自動車分担率が非常に高く、道路交通渋滞、バスの定時性低下を招いていると推察される。</p> <p>課題①②：結果として、自動車に対する公共交通の所要時間が鉄道である他区に比べて大幅に長く、自動車利用が促進されることでさらにバスのサービスが低下する悪循環に陥っていると推察される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高い。 ■ 区バス・住民バスを併せて7路線と数多く運行されているが、いずれの路線も5便未満であり利便性が低い可能性がある。 	(対象外)
西区	<p>課題②：都心部に向かうバス路線では、日中の運行本数が朝に比べて大幅に少なくなっており、私用目的の利便性が低い可能性がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 区バス・住民バス4路線が各10便以上と一定の本数があるが、区民ニーズは自転車の方が高いことから、自転車も含めた交通環境の充実が求められる。 	(対象外)
西蒲区	<p>課題②：私用目的における公共交通の分担率及びトリップ数が大幅に減少しており、越後線の運行本数が増便社会実験実施後に戻ったことが要因として考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自動車分担率が7割以上と特に高く、増加率も1割以上と大きい。 ■ 区バスが1路線10便以上の本数で運行されているが、ニーズも踏まえながら拡充することが考えられる。 	(対象外)

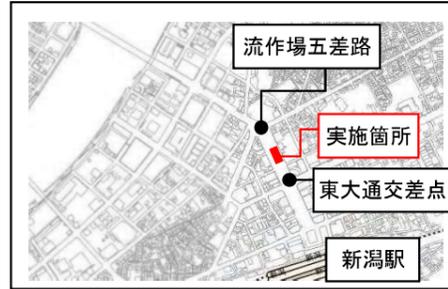
「路上バス停設置に係る社会実験」の検証結果について

実施位置及び形態

- 「駅前通」バス停
(国道7号 東大通交差点～流作場五差路)
- 右ページ「実施概要図」のとおり

- 主な安全確保策
・車両誘導 ・歩行者誘導 ・バス停案内 ・バス誘導 (新潟交通)
・沿線パトロール (県警) ・押ボタン式信号機、横断歩道及び音声ガイド

〈位置図〉



〈写真①〉
車両誘導の状況



〈写真②〉
押ボタン式信号機と
音声ガイド



目的

- 路上バス停を設置したことによる、周辺交通の流れを確認すること。
- 路上バス停の設置時の状況・路上バス停でのバス利用を利用者に体験してもらうこと。
- バス運行や横断歩道等の安全対策など、可能な限り本格整備時の状況を再現し、効果・課題を確認すること。

日程

- 時期 平成28年11月5日(土)から13日(日)の9日間
- 時間 バス運行の始発～最終 (車線運用は終日)

主な検証方法

- 交通実態調査 (自動車交通量調査・歩行者交通量調査・各種データ整理)
- 交通事業者ヒアリング・バス運行データ整理
- 障がい者体験会実施 (車いす利用者(11/8) 視覚障がい者(11/9))
- アンケート調査 (路上バス停利用者(752名) 自動車利用者(3,197名))

広報

- 【市民全体にむけた広報】
・市報にいがた ・新聞「おとなプラス」 ・電子チラシ ・テレビCM ・フリーペーパー「新潟情報」
・チラシやポスター (JR新潟駅・理容店・専門学校・商店連合会)
・デジタルサイネージ (JR新潟駅・白山駅) ・社会実験特設サイト
- 【バス利用者にむけた広報】
・バス車内広告 ・チラシ (現地配布・バス車内)
- 【車利用者にむけた広報】
・ラジオCM ・メール配信、チラシ (商工会議所) ・看板 ・横断幕

利用者数

- 実験期間中1日あたり
平日 約1,100人 土休日 約590人
〈前月平均7%増〉 〈前月平均17%増〉
※社会実験期間中に路上バス停を乗降した利用者数。前月平均は10月の平均。

〈実施概要図〉



〈写真⑥〉
「駅前通」路上バス停
の全景



万代シテイ方面
←

→
新潟駅方面



〈写真③〉
社会実験に伴ない設置した信号・
横断歩道の利用状況



〈写真④〉
路上バス停の利用状況



〈写真⑤〉
「駅前通」路上バス停 (新潟駅
方面) の状況

確認：社会実験で確認した事項
 対応方針：確認事項をふまえて、今後対応していく方針

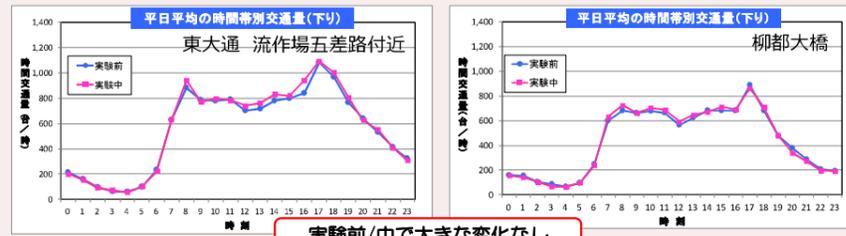
1. 交通処理の視点

自動車交通量について

確認1 9日間の実験期間中において、実験前と実験中では東大通や周辺道路の交通量に大きな変化がなかった。

〈右図〉
 古町→新潟駅方面の交通量
 ※この他、周辺の道路においても大きな変化なし

データ出典：県警提供データ
 (実験前:H28年10月15日6時~10月23日23時)
 (実験中:H28年11月5日6時~11月13日23時)



実験前/中で大きな変化なし

バス停配置とバス運用について

確認2
 ① 通常時において、歩道側のバス停で乗降中のバスを回避するよう通行していた一般車両が、実験期間中の路上バス停設置により、回避できずに滞留し、混雑が発生。
 ② 歩道側のバス停に停車するバスも路上バス停で乗降させることを想定した場合、ピーク時では設置した路上バス停の延長では停車が困難となる可能性を確認。

〈右写真〉
 朝の時間帯の混雑状況
 (新潟駅方面を臨む)



対応方針
 バス停配置の在り方の検討とあわせて、路線の重なりと頻度を見直すことが必要と考えられるため、停車するバス路線の統合や、連節バスによる輸送力の確保などバス停に停車するバスの頻度の抑制策を検討する。

自動車交通の混雑の状況について

確認3 朝夕の一部時間帯において(主)新潟小須戸三条線→明石通方向の交通の混雑の発生を確認(一部バス路線(水島町線)の朝夕時間帯の遅れが前月に比べ平均 3~7分※1、最大17分※2増加した)。

※1：実験中(平日)の発時刻毎の平均遅れ時間と、10月(平日)の発時刻毎の平均遅れ時間を比較
 ※2：実験中(平日)の最大遅れ時間と、その便と同じ発時刻の10月(平日)の平均遅れ時間を比較

〈右図〉
 混雑箇所



〈右写真〉
 朝の時間帯の混雑状況
 (万代シティ方面を臨む)

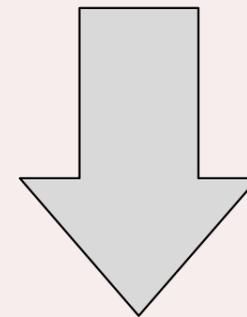


対応方針
 当該箇所における自動車交通の混雑解消に向けては、自動車の走行環境と交通処理をあわせて検討していく。

さらに、さらなる自動車交通の円滑性を確保するため、歩道側のバス停に係るバス停配置や路線の在り方を検討するとともに、通過交通について、新潟駅周辺整備事業や基幹公共交通軸と並行する(都)新潟鳥屋野線など駅周辺地区の交通が大きく変わる関連道路網の整備を踏まえ、基幹公共交通軸以外への誘導も検討していく。

道路と車線運用について

確認4 路上バス停前後で一般車両とバスの動線の交錯を確認。



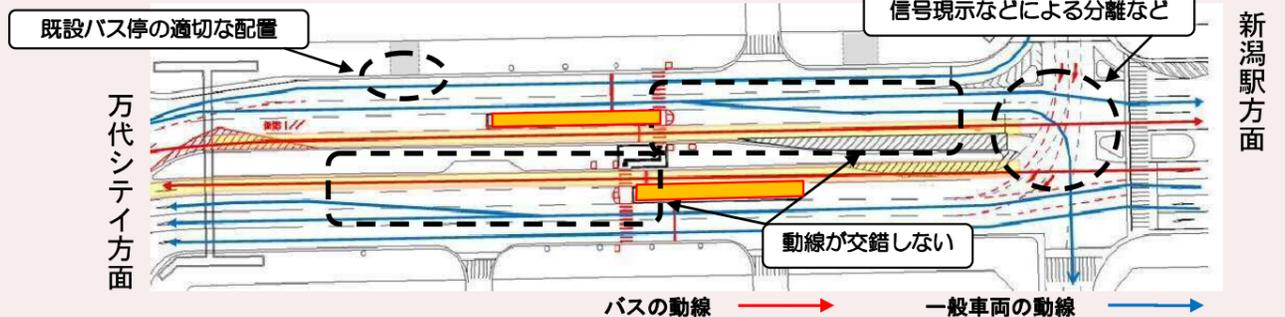
〈上写真〉
 万代シティ方面のバスと一般車両との動線の交錯



〈上写真〉
 新潟駅方面のバスと一般車両との動線の交錯

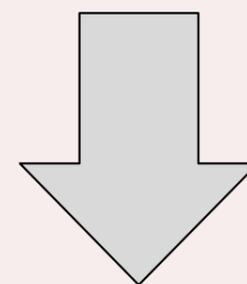
対応方針
 ① バスの車線変更と一般車両との動線の交錯を回避できるよう、適切な区間での整備を検討する。
 ② 一般車両にむけた注意喚起を図る方策を検討する(例：カラー舗装や路面標示等)。
 ③ 専用走行路の端部では、一般車両とバスとの動線の交錯を円滑に行うための交通処理方策を検討する。

〈下図〉専用走行路設置時の駅前通の整備方策(案)

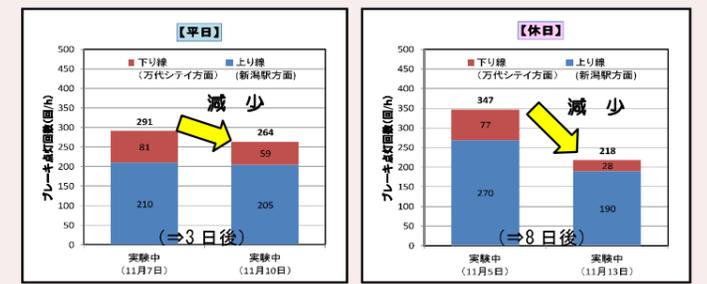


自動車ドライバーの走行の円滑性について

確認5 実験箇所を通過する一般車両が、現場に徐々に順応している状況を確認。



〈右図〉
 自動車のブレーキ点灯回数の推移



対応方針
 車線分離標など恒久的な安全施設の検討だけでなく、交通が順応するまでの一定程度の期間においては、適切な車両誘導と路上バス停の安全を確保するため、一時的な誘導員の配置や安全施設の設置など適切な初期対応を検討する。

2. バス利用者・自動車利用者の視点

安全性・快適性と利用者意識について

- 確認**
- ①【路上バス停利用者】路上バス停について不安視している人の割合が多い。また、年齢が若年であるほど、路上バス停設置によるまちの変化を好意的にとらえる傾向がある。[右図参照]
 - ②【自動車利用者】公共交通の必要性を感じている人ほど、路上バス停整備後のまちへの変化を好意的にとらえる傾向がある。[右図参照]

対応方針

安全施設の配置等による適切な車両誘導と路上バス停の安全確保について検討する。さらには、多くのバス利用者が不安を感じていた上屋や防風壁、行き先案内等の整備については、歩道上のバス停よりも設置しやすい場合があるなど、路上バス停のメリット・デメリットを、本格整備時の姿とあわせ、より分かりやすく示し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系構築の必要性をPRしていく。

3. バス停や道路構造の視点

施設・設備について

- 確認**
- ①バス利用者は路上バス停の設備について、主に「上屋」「防風壁」「音声などの案内」が必要と回答。
 - ②バス停が分かりにくいという理由は、主に「バスの行き先」「待ち方（並び方）」と回答。
 - ③視覚障がい者、車いす利用者からのご意見により、特にバリアフリーを意識した施設の改善点を確認。

対応方針

路上バス停に求められる設備については、段差や点字、分かりやすい行き先案内などバリアフリーに配慮するほか、上屋や防風壁、その他安全施設により、走行環境にも配慮しつつ、利用者が安心してバスを待てる環境づくりを検討する。



〈上写真〉札幌市（路面電車）

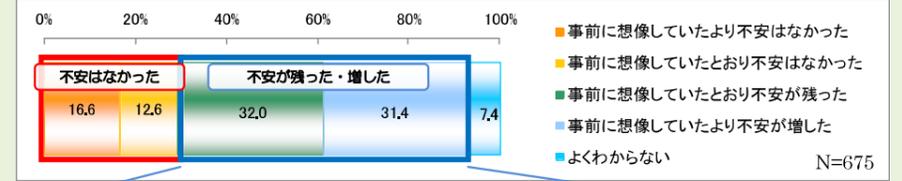


〈上写真〉名古屋市（基幹バス（路上にあるバス停））

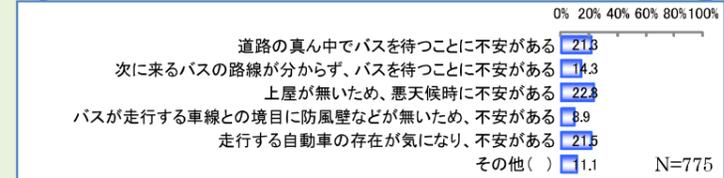
確認：社会実験で確認した事項

対応方針：確認事項をふまえて、今後対応していく方針

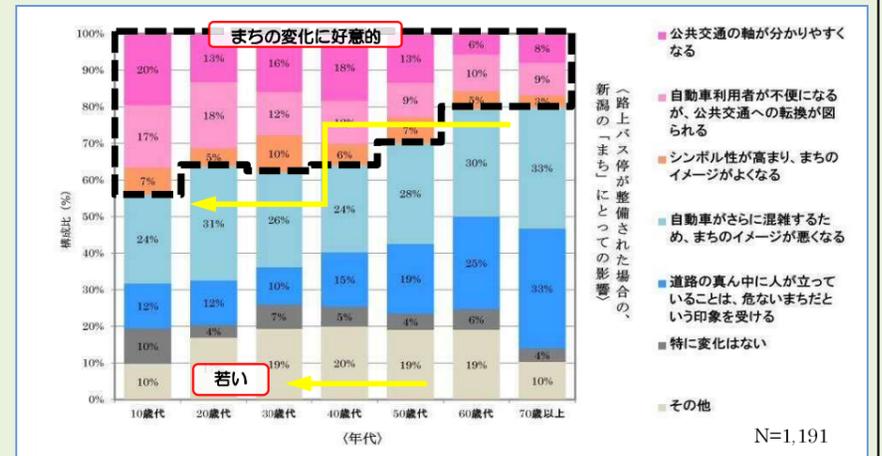
○「道路の中央部で待つことについて



○どのような点に不安が残った・増したのか（2つまで複数回答可）



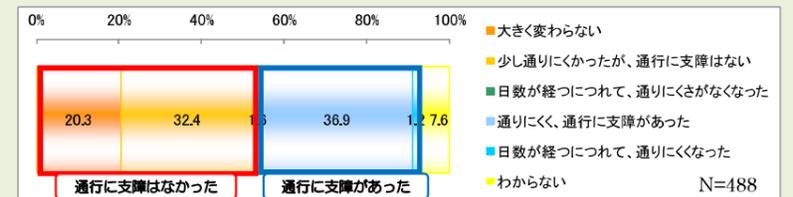
○路上バス停が整備された場合、新潟の「まち」にとっての影響（2つまで複数回答可）【年代別比較】



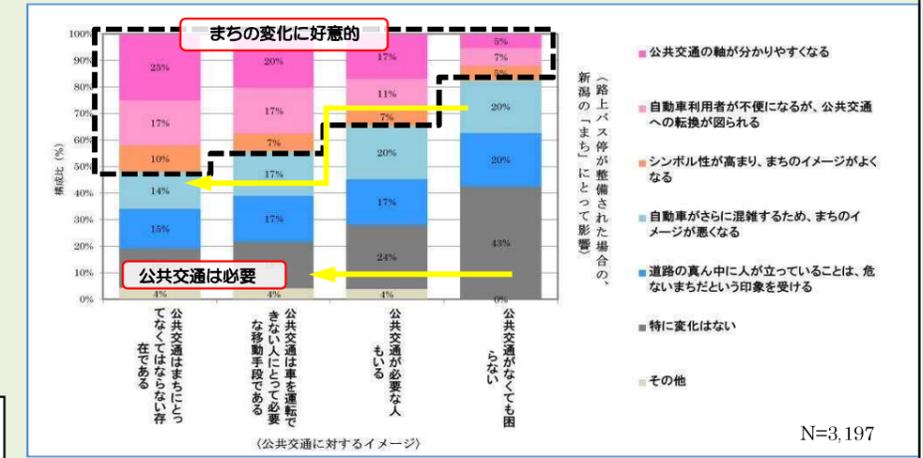
（右図）路上バス停利用者アンケートより分析結果の一部を抜粋

※N：回答数（路上バス停が整備された場合の、新潟の「まち」にとっての影響）

○路上バス停周辺を通行した際の印象



○路上バス停が整備された場合の、新潟の「まち」にとっての影響（2つまで複数回答可）【公共交通に対するイメージ別比較】



（右図）自動車利用者アンケートより分析結果の一部を抜粋

※N：回答数（公共交通に対するイメージ）

4. 専用走行路整備に向けた視点

道路機能の役割分担による自動車交通の誘導について

基幹公共交通軸における専用走行路整備や人にやさしい道路空間整備にあたっては、通過交通について、新潟駅周辺整備事業や基幹公共交通軸と並行する(都)新潟鳥屋野線など駅周辺地区の交通が大きく変わる関連道路網の整備を踏まえ、基幹公共交通軸以外の道路への誘導を検討する必要がある。

⇒その手法について、関係機関とともに検討

〈右図〉
専用走行路設置時における
交通処理の考え方(案)



右折可能な交差点の交通処理について

直進バス車両と右折車両との交通処理を検討する必要がある。

- 右折車線の有無・道路構造等を踏まえ、交通処理の方法(交差点信号処理・規制)の検討が必要
 - バスの優先信号等をはじめとした走行性確保策についても併せて検討
- ⇒これらについて、関係機関とともに検討

〈右写真〉
参考事例
(名古屋市：信号現
示による分離・門型
柱を用いた明示)



社会実験のまとめ

〈結果〉

本社会実験を実施したことで、路上バス停設置時の周辺交通の流れを確認することができ、多くの利用者に路上バス停を体験していただいたことにより、バス利用者の視点や改善点を確認することができた。また、可能な限り本格整備時の状況を再現したことで、安全対策などの効果・課題とともに、実施に向けた対応方針についても確認することができた。

〈今後の方向性〉

新潟駅から古町間における専用走行路の形成に向けて、今回の社会実験で得られた確認事項に対する対応方針を踏まえ、道路の運用、交通の処理、バスの運行といった各々の課題を整理しながら、バスの走行性を高める手法を関係機関とともに引き続き検討していく。

また、平成30年の越後線高架化と併せ整備される(都)新潟鳥屋野線により、駅周辺の交通の流れは大きく変わるとともに、鉄道で分断されている駅南北の交通流動の円滑化に寄与することが期待されている。このことから、今回の検討結果や新潟駅周辺整備事業などの関連事業の進捗状況も踏まえつつ、総合的に検討していく。

〈BRT 第1期区間完成にむけて強化すべき取り組み〉

専用走行路の整備をはじめ、本市のバス交通に関する取り組みについて、市民の皆さまからのご理解を広めていくため、いただいた意見も踏まえながら、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系を構築していくことなど、本市の目指す公共交通体系の姿を、「まちの姿が大きく変化する」新潟駅周辺整備事業などの周辺事業の進捗状況に留意しながら、PRのさらなる強化に取り組んでいく。

平成 29 年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

開業 2 年目(H28.9～H29.8)
事業評価書

本資料は新潟市と新潟交通株による運行事業協定に基づいた事業が対象の内容です。
新潟市が取り組む区バスや住民バスや、それ以外の乗合バス事業を営む会社の事業は
対象となっていません。



ステージごとの評価（開業2年目）

事業性

詳細は「事業性(P.2)」資料に掲載

■ 事業が適正に運営されていることを確認した。
運行の効率化による増便が、利用者数の増加などにつながっており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

- 計画値^(注1)として定めた年間走行キロ数を確保。（⇒サービス低下に歯止め）
- 市内のバス利用者数は2.5%増加し、1年目に引き続き堅調に増加傾向を維持。（⇒利用者減に歯止め）
- 市内のバス事業の収支は評価委員会で確認。（⇒サービスの維持が困難となる収益悪化に歯止め）
- さらなるダイレクト便の増便については、利用状況を踏まえるなど慎重に検討すること。

（注1）計画値：市と新潟交通㈱が締結した協定において、バスサービスの低下に歯止めをかけるため、年間走行キロ数の下限値を定めたもの。

BRT

詳細は「BRT(P.3)」資料に掲載

■ BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能を確認した。
引き続き機能向上を図ること。

- BRT区間の事業収支は評価委員会で確認。
- BRT区間のバス利用者数は開業前より増加。
- BRT（萬代橋ライン）は幹線路線として求められる高い定時性を維持しているが、走行空間も含めさらなる機能向上に取り組むこと。
- 開業時に整備したバス停などの施設は「良い」とする意見も多いが、さらなる工夫を検討すること。

バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

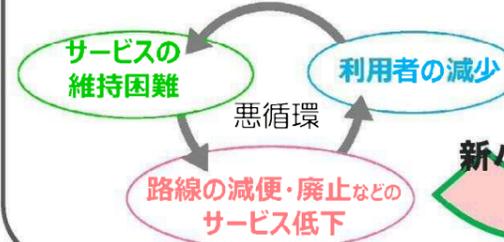
■ 乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、バス路線再編により増便した路線の利用者数が増加するなどの効果を確認した。

引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。

- 鉄道との乗り換えやすさは向上。
- 乗り換え便の乗車人数が増加し、乗り換えへの抵抗が少なくなりつつあるが、引き続き改善に取り組むこと。
- 郊外路線の利用者数は堅調に増加傾向。
- 新設路線の利用者数は増加。

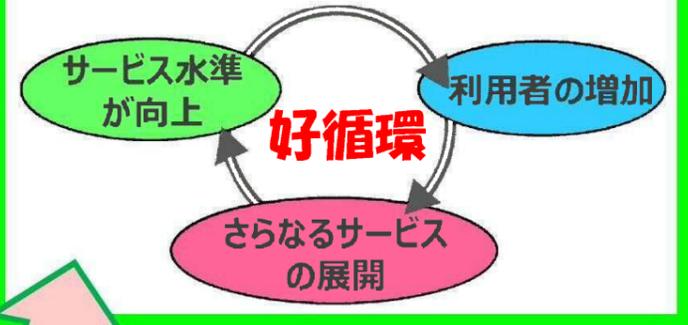
新バスシステムのねらい

これまで続いてきた悪循環
 バス離れによる利用者減少や運転手の不足などが、バスの利用環境の悪化や路線廃止などにつながり、バスを一層使いづらくし、さらに利用者が減少するといった悪循環へ。



新バスシステムの導入

将来も走り続けるバス交通へ



バス運行の集約・効率化による走行キロ数の確保や増便、利用環境の向上等

全体評価（開業2年目）

- バス利用者数が2年目も増加するなど、事業の方向性が成果として表れており、“好循環”に向かいつつある。
- 3年目についても、この方向性を継続しながら改善に努めるとともに、以下の点についても検討を進めること。
 - BRT（萬代橋ライン）の一般バスをさらに分かりやすくする手法の検討。
 - 全国的な乗務員不足が進むなか、運行をより効率的に行う手法の検討。

2年目の取り組み例

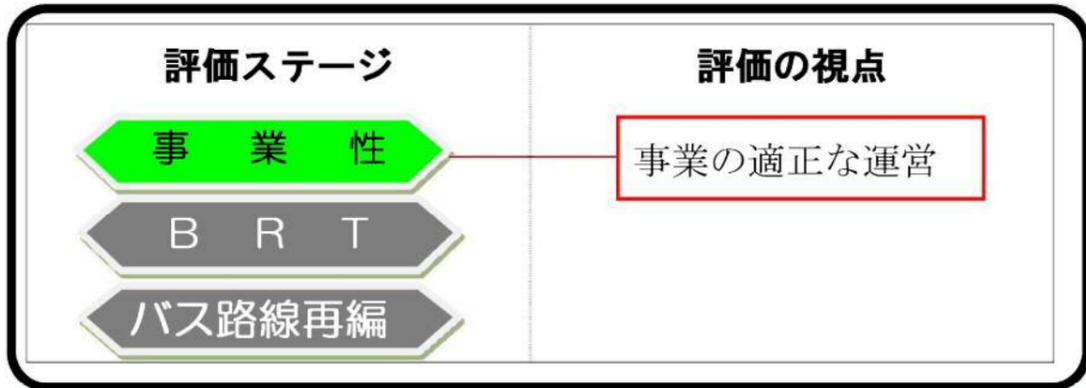


H28年11月 路上バス停設置に係る社会実験



「ツインくる」の車両基地見学会

※「ツインくる」は新潟市連節バスの愛称です



事業性に対する評価

■事業が適正に運営されていることを確認した。
運行の効率化による増便が、利用者数の増加などにつながっており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

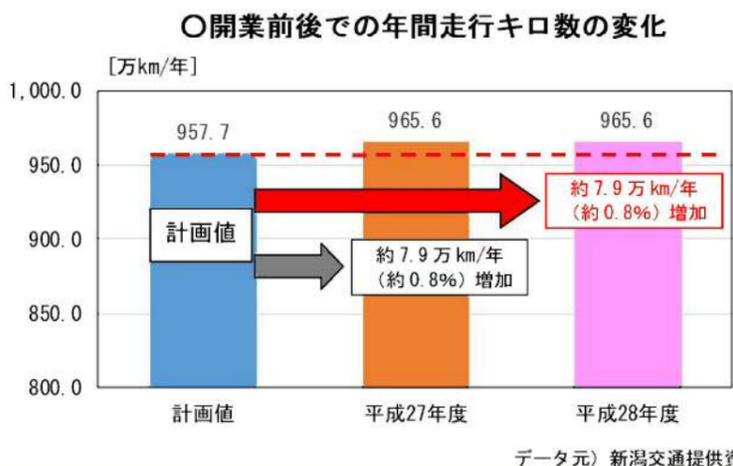
- 運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数を確保。(評価指標①より)
- 市内のバス利用者数は2.5%増加しており、1年目に引き続き堅調に増加傾向を維持している。(評価指標②より)
- 市内の乗合バス事業全体の収支は評価委員会で確認した。
- 開業前に比べて増加したバス便数は確保されているが、さらなるダイレクト便の増便については、現在の利用状況等を踏まえ慎重に検討すること。(参考指標①より)

<評価指標①運行事業協定に基づく運用(年間走行距離)>

【確認事項】計画値(注1)として定めた957.7万km/年を上回っているかについて確認します。

(注1)計画値:市と新潟交通(株)が締結した協定において、サービスの低下に歯止めをかけるため、年間走行キロ数の下限値を定めたもの。

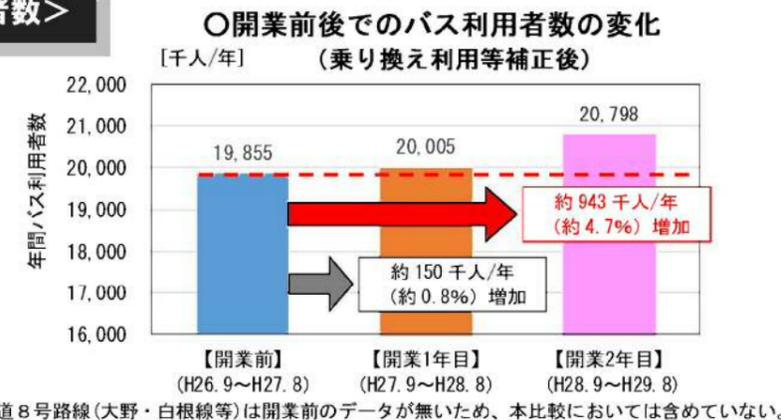
年間走行キロ数が計画値を上回っている。



<評価指標②新潟市内のバス利用者数>

【確認事項】新潟市内のバス利用者数について確認します。

開業以降、2年目においても増加傾向にある。



※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。

国道8号路線の利用者を含めても、2年目は増加している。

○開業1年目と2年目の比較(国道8号路線(大野・白根線等)を含む)

	開業1年目	開業2年目	増減	2年目伸率
利用者数	22,914千人	23,489千人	+575千人	+2.5%

データ元) 路線別利用者数(新潟交通HPより)

<(参考指標①)バスの運行本数>

OBRT(萬代橋ライン)を除く運行本数とダイレクト便本数の推移



開業前と比べてバスの運行本数の増加は維持されている。

◎《今後の取り組み》さらなるダイレクト便の増便については、バス路線の集約による運行の効率化や郊外の増便効果のいずれにも影響することが懸念されることから、現在の利用状況等を踏まえ慎重に検討する必要がある。

データ元) 時刻表(新潟交通HPより)

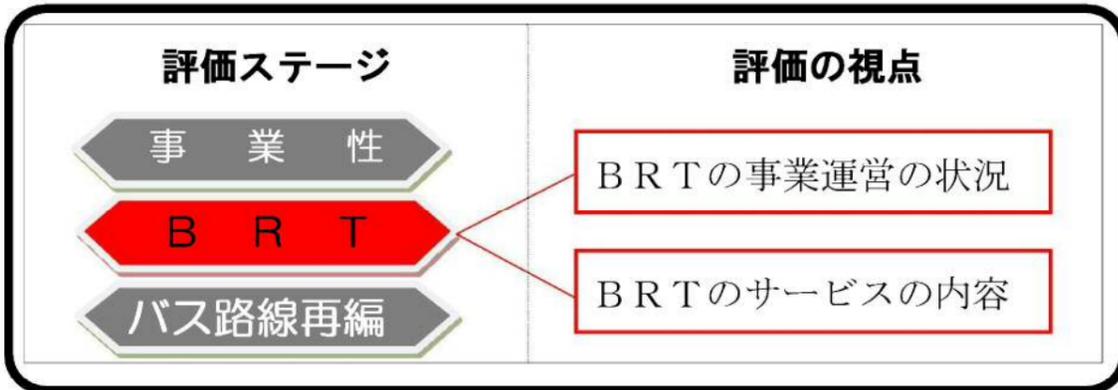
<(写真)交通結節点での乗り換え状況>



市役所ターミナル
郊外線とBRT(萬代橋ライン)の乗り換え状況

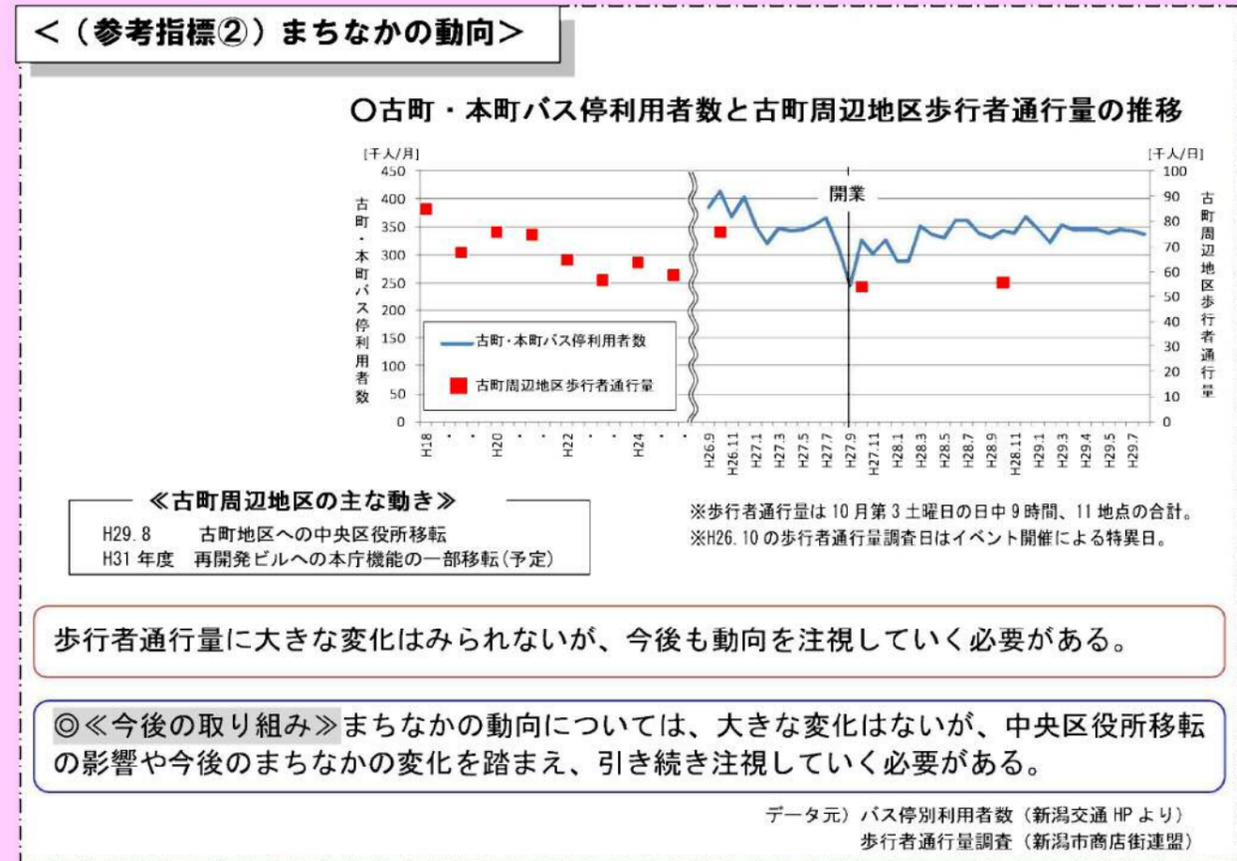
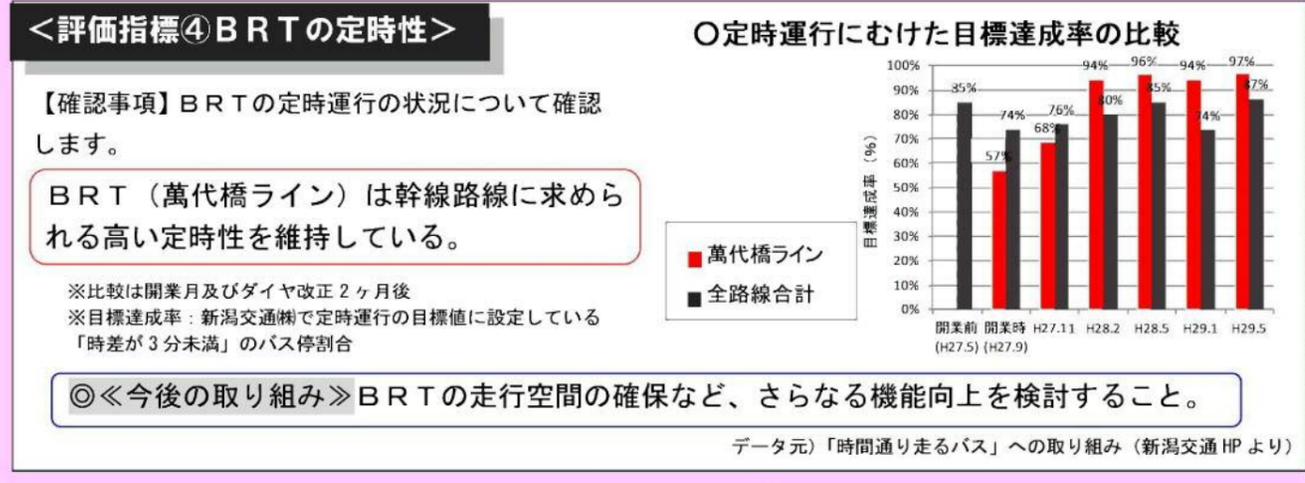
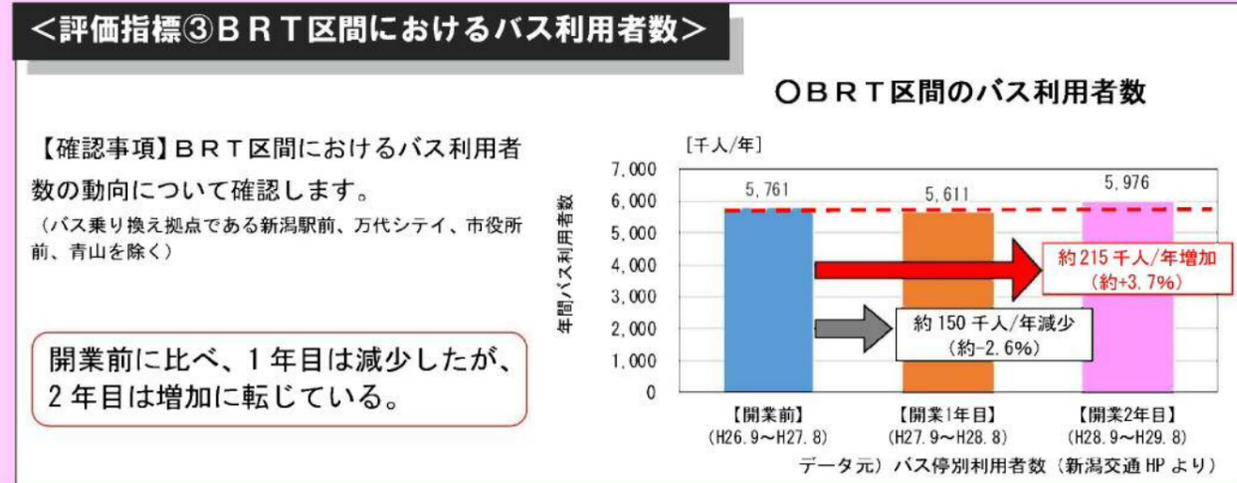


白山駅前バス停
鉄道とBRT(萬代橋ライン)の乗り換え状況



BRTに対する評価 ■ BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能を
確認した。引き続き機能向上を図ること。

OBRT 区間の事業収支は評価委員会で確認した。
 OBRT 区間のバス利用者数は、開業前に対し2年目は増加に転じている。(評価指標③より)
 OBRT (萬代橋ライン) は、幹線道路として求められる高い定時性を維持しているが、走行空間も含めさらなる機能向上に取り組むこと。(評価指標④より)
 ○新たに整備したバス停施設は「良い」とする意見も多いが、分かりやすさや運行案内などにおいて、さらなる工夫を検討すること。(評価指標⑤より)



<評価指標⑤バス停(駅)や車両の分かりやすさ>

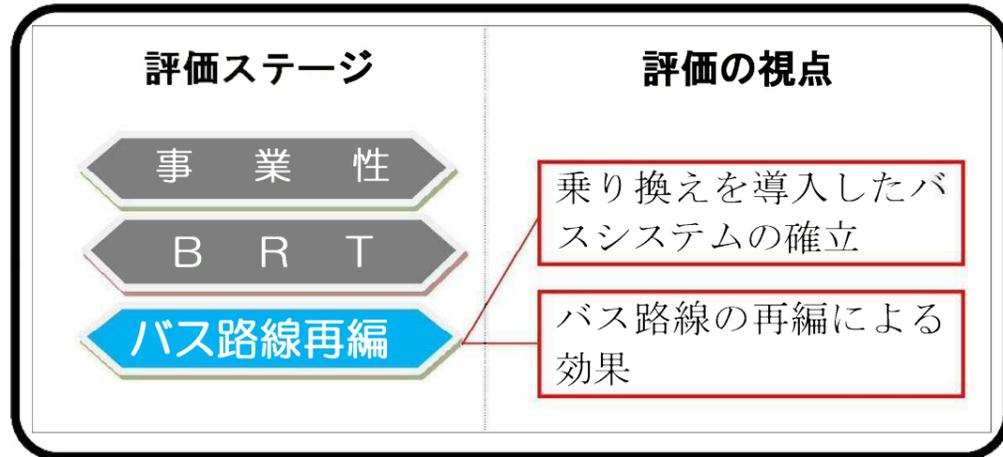
【確認事項】バス利用者にとって分かりやすく、便利で快適な公共交通とするために導入した、高い明示性を発揮するトータルデザイン(一連の行動をデザインを通じて結びつけること)の効果を確認します。

○新潟市を来訪した県外のバス事業者(4社)の意見

施設	「良い」とする意見	「改善を要す」とする意見
車両	・連節バスはシンボリックであり、朱色が際立つ。	・BRT(萬代橋ライン)を運行する一般バスは工夫されているが、他路線を運行するバスと車両の判別が困難。 ・快速便と普通便の区別が難しい。
結節点	・BRTの「新潟駅前」は他のバス停と分離されており、特別感がある。 ・「市役所前」はしっかりと整備されている。 ・「青山」は商業施設と連携した良い例。	・「青山」は乗り換え距離が長くバス停としての統一感が少ない。
BRT 駅(バス停)	・朱色で統一されたバス停表示は分かりやすい。	・快速便と普通便が同デザインのバス停に停まるのが分かりづらい。
案内表示	・遠方から初めて来ても迷わずにバスを利用できた。 ・デザインに統一感がある。	・「青山」、「市役所前」、「新潟駅前」に限らず、BRT快速便が停車する停留所に運行情報があると良い。 ・BRTに比べ、その他路線が旧来のままで分かりづらい。

新たに整備したバス停施設の評価は「良い」とする意見も多いが、一般バスも含めたBRTの分かりやすさや快速便などの運行案内については、さらなる工夫が必要。

◎《今後の取り組み》BRT(萬代橋ライン)を運行する一般バスをさらに分かりやすくする手法や、暫定的な取り組みである快速運行のあり方について事業者と検討する必要がある。



バス路線再編に対する評価

■乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、バス路線再編により増便した路線の利用者数が増加するなどの効果を確認した。

引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。

- 開業以降、2駅の駅前広場に新たに路線バスが乗り入れるなど、鉄道との乗り換えやすさは向上している。(評価指標⑥より)
- ダイレクト便運行路線において、乗り換え便の乗車人数が増加し、ダイレクト便との乗車人数の差が縮小していることから、乗り換えへの抵抗が少なくなりつつあるが、引き続き改善に取り組むこと。(評価指標⑦より)
- 郊外路線の利用者数は堅調に増加傾向を維持している。(評価指標⑧より)
- 新設路線の利用者数は増加しているが、多い路線と少ない路線に分かれている。(評価指標⑨より)

<評価指標⑥鉄道との接続性>

○新たに路線バスが乗り入れた駅前広場の状況

【確認事項】鉄道と路線バスとの接続状況を確認します。



【乗入路線】
白山駅 (開業時) BRT(萬代橋ライン) 大野・白根線、青陵ライナー
内野駅 (H29.3~) 大堀線、黒島線
亀田駅 (H29.3~) 亀田・横越線、長潟線

鉄道との乗り換えのやすさが向上している。

(参考) 白山駅前バス停 年間利用者数
開業前 4.6万人 → 開業2年目 24.3万人

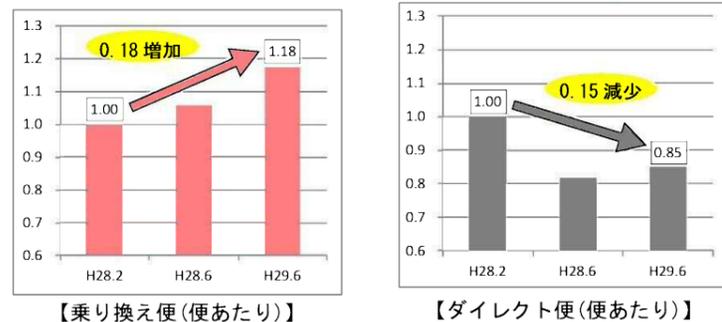
◎《今後の取り組み》駅前広場への新たな乗り入れや、乗り入れる路線を増やすことで、公共交通全体としての利便性向上を図っていく必要がある。

<評価指標⑦ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数>

○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率
※H28.2を1.00としたとき

【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

乗り換え便の乗車人数が増えている。



◎《今後の取り組み》現在運行しているダイレクト便については、バス路線の集約による運行の効率化や郊外の増便効果といった事業の方向性に影響することから、現在の利用状況等を踏まえ効果を確認していく必要がある。

データ元) 新潟交通提供資料

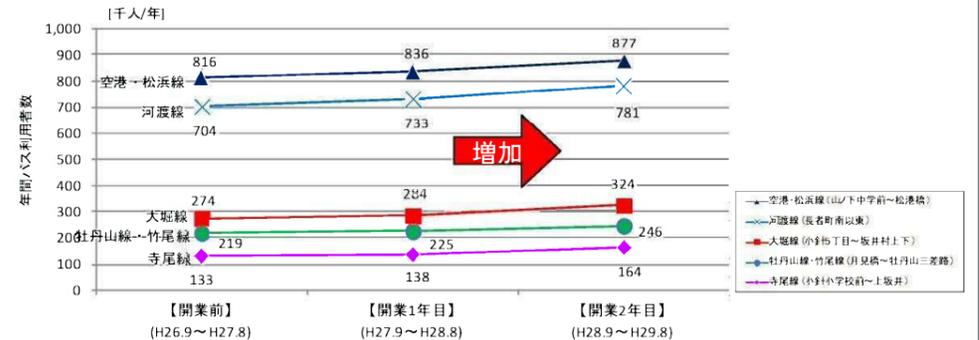
<評価指標⑧乗り換え路線のうち、開業前後で経路変更のない区間におけるバス利用者数>

【確認事項】経路や本数の変更に伴う利用者数の変化について確認します。

開業以降、2年目においても増加傾向にある。

○郊外路線のバス利用者数の推移

(新バスシステム開業前後で経路変更がなく、且つ他の路線と重複運行がない区間)



※H27年9月は5日から30日の集計データ元) バス停別利用者数 (新潟交通 HP より)

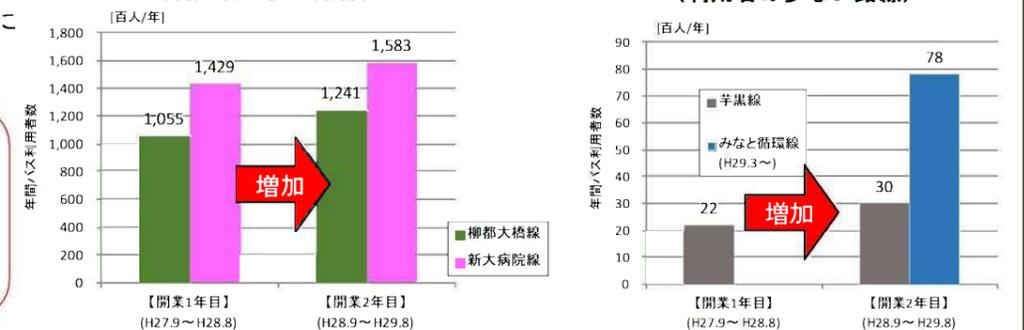
<評価指標⑨新設路線におけるバス利用者数>

【確認事項】路線の新設に伴う利用者数の変化について確認します。

開業2年目は増加しているが、利用者が多い路線と少ない路線を確認。

○新設路線のバス利用者数の推移

(利用者の多い路線) (利用者の少ない路線)



※H27年9月は5日から30日の集計

◎《今後の取り組み》利用者の少ない新設路線について、利用拡大に向けた取り組みと利用状況等に応じた見直しを検討する必要がある。

データ元) 路線別利用者数 (新潟交通 HP より)

平成28年度区バス運行概要及び実績について

平成28年度区バス運行概要及び実績

平成28年4月1日から平成29年3月末までの実績

区	北 区	東 区		江南区	秋葉区	南 区						【※】西 区	西蒲区	
	系統番号	北01	東01	東02	江01	秋01	南01	南02	南03	南04	南05	南06	西01	蒲01
運行概要	系統名	太郎代浜ルート	河渡ルート	松崎ルート	アスパーク市民病院ルート	新津駅小須戸循環ルート	北部ルート	大鷲ルート	白根さつき野駅ルート	東部ルート	新飯田・茨曾根ルート	庄瀬ルート	中野小屋線 (路線バス W43 延伸)	中之ロルート
	ルート形態	直線型	直線型	循環型	直線型	循環型	直線型	直線型	直線型	直線型	直線型	直線型	延伸型	直線型
	コース	太郎代浜～北区文化会館	山の下庁舎前～じゅんさい池～新潟駅南口	区役所～逢谷内～区役所	アスパーク亀田～亀田駅～区役所～曾野木～市民病院	新津駅西口～区役所～新津美術館～区役所～秋葉区文化会館～新津駅東口	白根～鷲巻～大野仲町～大通～根岸～白根	白根～上大郷～大鷲小～中鷲の木～東笠巻～朝捲～白根	白根～根岸～大通～鷲巻～大郷～さつき野駅	新飯田～茨曾根～庄瀬～田上駅	上新田～茨曾根～白根	兎新田～庄瀬～白根	榎尾～赤塚駅前	新飯田橋～巻湯東IC～巻駅前
	距離(km)	6.7～18.4	9.9	20.4	3.7～20.6	27.7(西口行) 28.0(東口行)	34.1～38.0	29.4～32.0	24.3～27.3	14.0～14.3	15.3～15.5	17.7～17.9	8.4	14.6～15.8
	運行手段	9人乗りジャンボタクシー	60人乗り中型バス(座席22)	43人乗り小型バス(座席19)	42人乗り小型バス(座席19) 46人乗り小型バス(座席17)	35人乗り小型バス(座席11)	41人乗り小型バス(座席14)	41人乗り小型バス(座席14)	41人乗り小型バス(座席14)	41人乗り小型バス(座席14)	41人乗り小型バス(座席14)	41人乗り小型バス(座席14)	74人乗り大型バス(座席25)他 (路線バス車両による)	43人乗り小型バス(座席17)
	運行便数(便/日)	平日11便 (冬期間平日14便)	平日12便 土休日8便	平日11便 土休日5便	平日18便 土曜16便, 休日15便	7便	3便	2便	5便	3便	2便	2便	10便	14便
	運行日	平日 (12/29～1/3運休)	毎日 (12/31～1/3運休)		毎日	毎日 (12/31～1/3運休)	平日 (12/29～1/3運休)						平日 (12/29～1/3運休)	平日 (12/29～1/3運休)
	運賃(円/回)	200円均一	200円均一		200円均一	対キロ区間制 (170円～200円)	200円均一						対キロ区間制	対キロ区間制
	運行事業者	東港タクシー(株)	新潟交通観光バス(株)		新潟交通観光バス(株)	泉観光バス(株)	新潟交通観光バス(株)						新潟交通(株)	新潟交通観光バス(株)

集計期間	平成28年4月1日～3月末 (243日間)	平成28年4月1日～3月末 (361日間)		平成28年4月1日～3月末 (365日間)	平成28年4月1日～3月末 (361日間)	平成28年4月1日～3月末						平成28年4月1日～3月末 (243日間)	平成28年4月1日～3月末 (243日間)	合計	
	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)	(243日間)		
利用者数	期間計(人)	13,374	51,443	46,534	85,751	29,628	4,264	4,437	5,166	4,832	2,929	2,107	3,785	12,079	266,329
	一日当たり(人)	55.0	142.5	128.9	234.9	82.1	18	18	21	20	12	9	15.6	49.7	—
	一便当たり(人)	4.7	13.3	14.3	13.7	11.7	6	9	4	7	6	4	1.6	3.6	—
収支率(%)	35%	82%	49%	50%	38%	15%	18%	13%	23%	36%	22%	28%	32%	42%	

<参考>

平成27年度末収支率	36%	85%	47%	50%	37%								43%	32%	48%
平成26年度末収支率	37%	109%	46%	44%	34%								61%	29%	47%

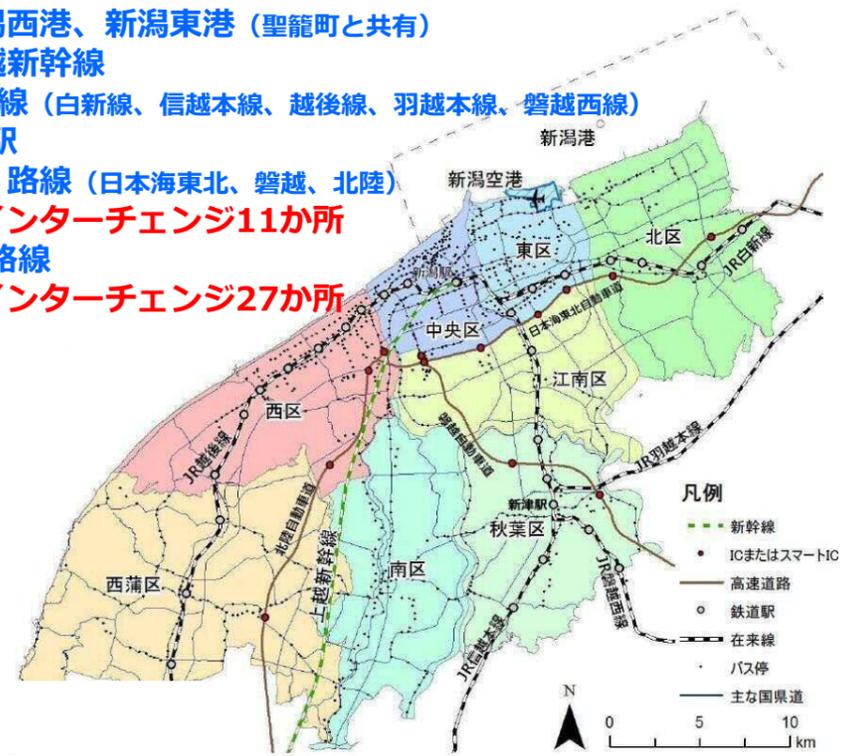
【※】既存バス路線の延伸であり、収支率は9月末・3月末の2期で集計する。



新潟市の主な交通

みなとまち。みらいまち。新潟市

- 空港：新潟空港
- 港湾：新潟西港、新潟東港（聖籠町と共有）
- 新幹線：上越新幹線
- 鉄道：5路線（白新線、信越本線、越後線、羽越本線、磐越西線）
：28駅
- 高速道路：3路線（日本海東北、磐越、北陸）
インターチェンジ11か所
- 国道：13路線
インターチェンジ27か所



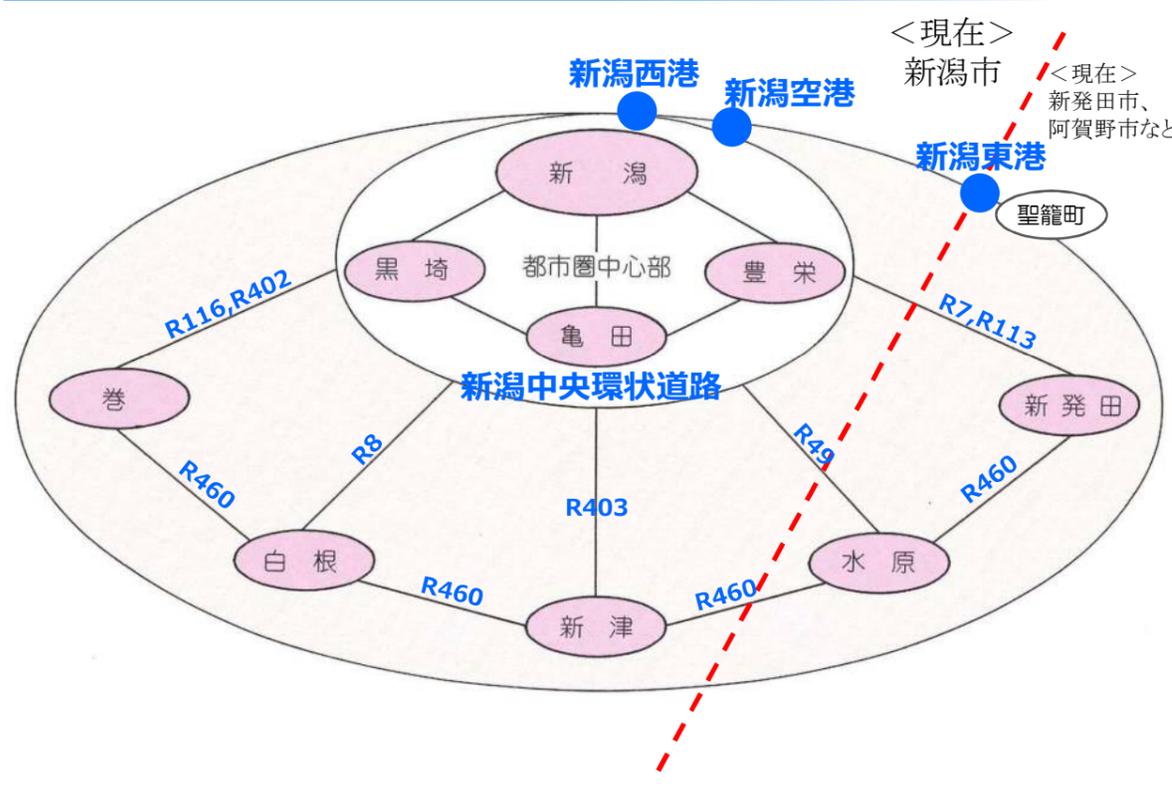
新潟市の特徴

みなとまち。みらいまち。新潟市



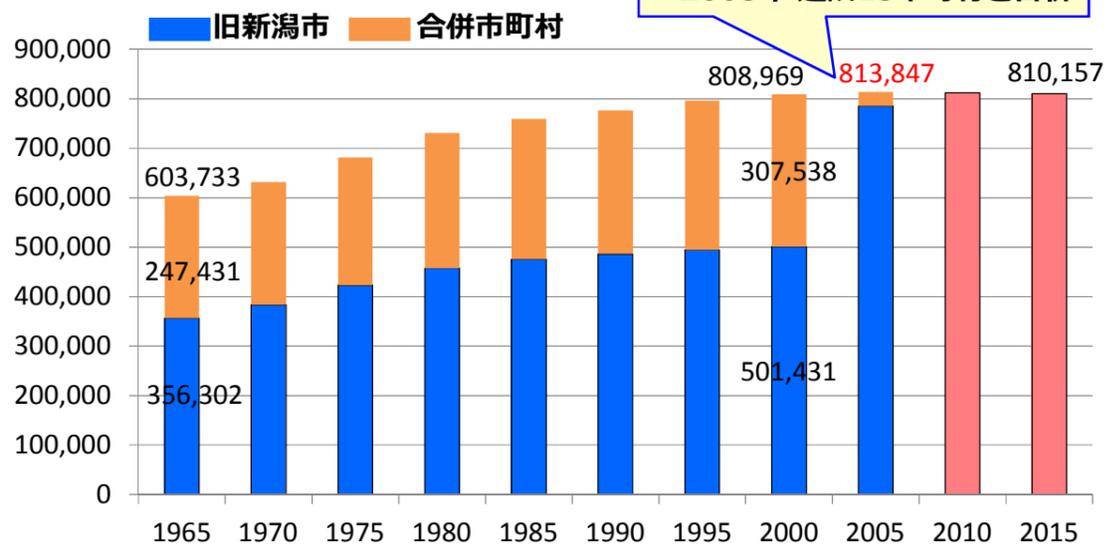
新潟市の成り立ち -田園に包まれた多核連携型都市-

みなとまち。みらいまち。新潟市



新潟市の人口 - 総人口 -

●新潟市の総人口



・2001年 黒埼町と合併
・2005年 近隣13市町村と合併

- 広域合併により50万人⇒81万人都市（政令指定都市）へ
- 2005（H17）年をピークに人口減少へ

GISを活用した考察

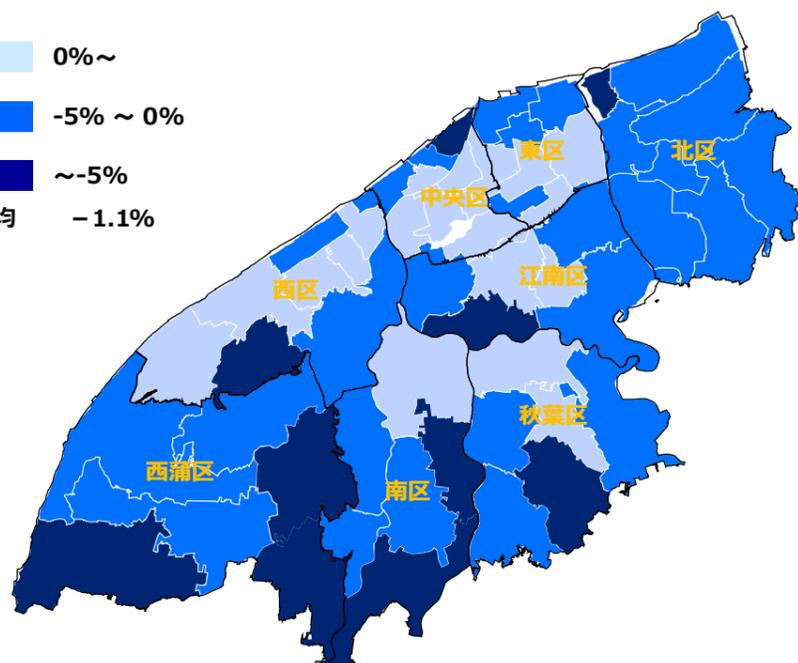
「公共交通を利用して帰宅しやすい居住地判定図」 ※青⇒白エリアほど公共交通の利便度が高い



中学校区別人口増減率(2011年⇒2016年)

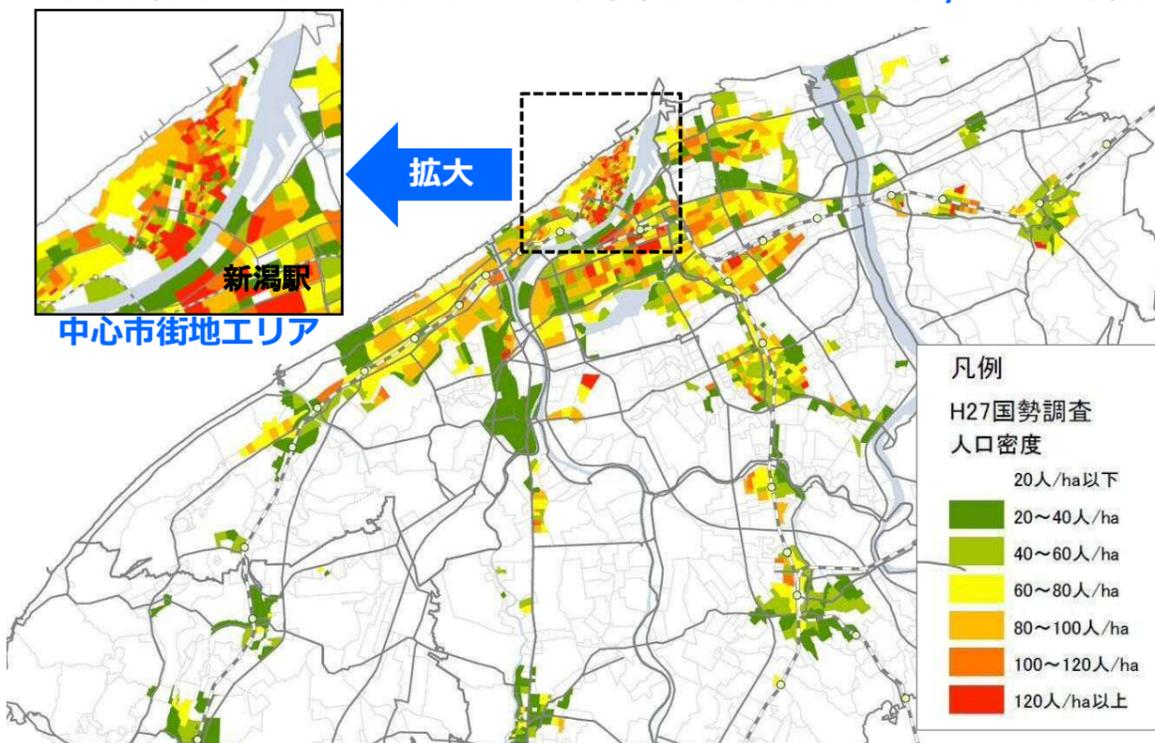
- 北区、西蒲区は、全ての中学校区において人口が減少している
- 東区を除く全区において5%以上減少している中学校区が存在

0%~
-5% ~ 0%
~-5%
市平均 -1.1%



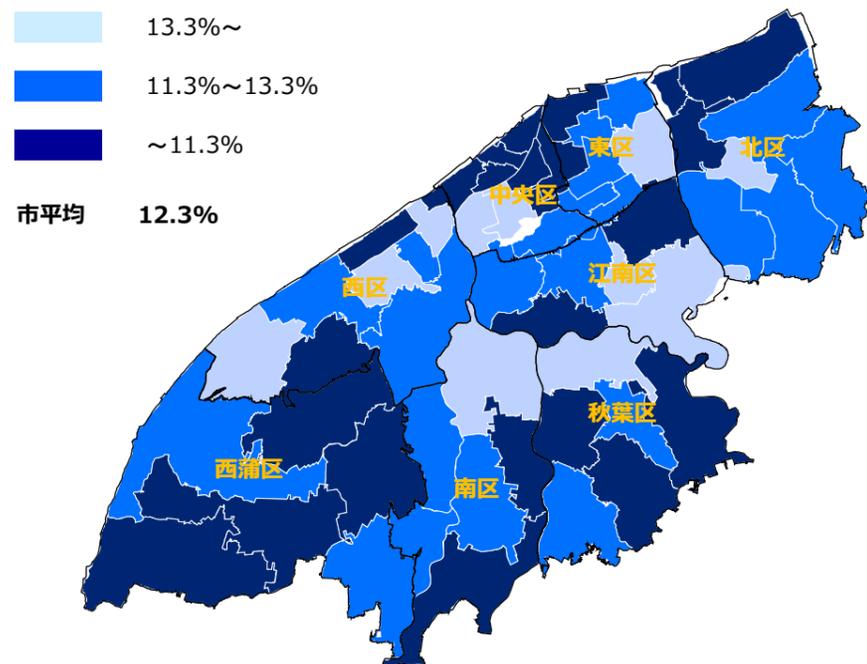
人口密度(H27国勢調査)

- 中心市街地エリアの人口・密度は減少傾向だが人口密度80人/ha以上を維持

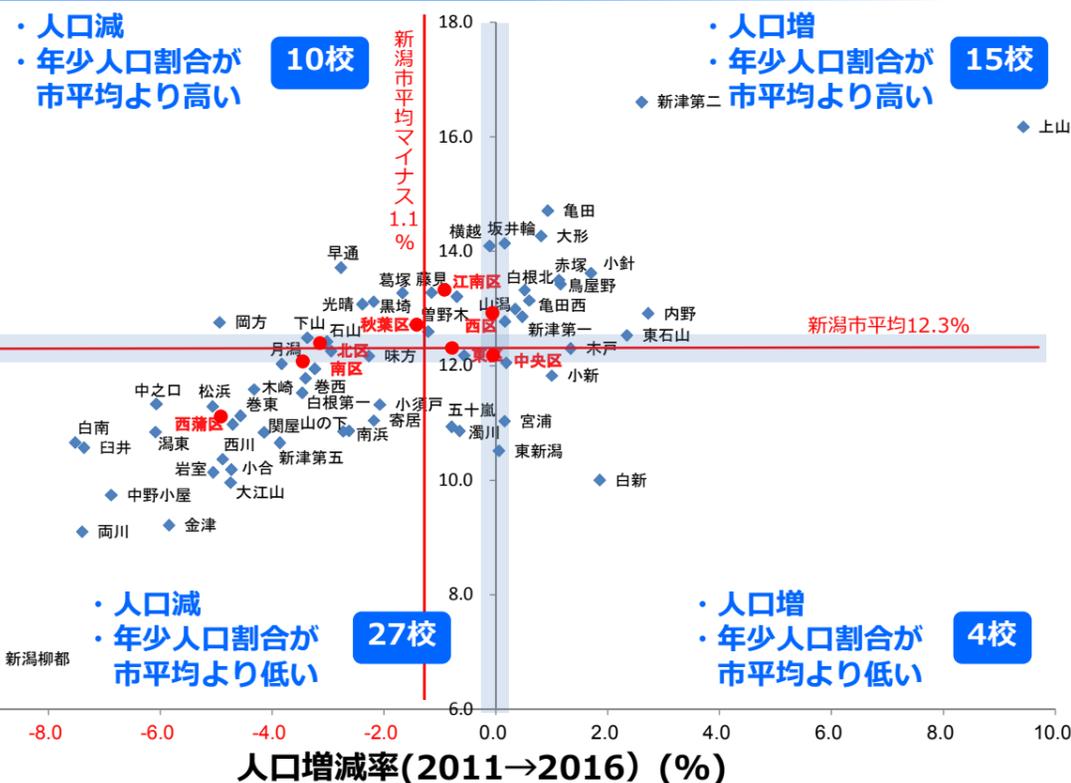


中学校区別年少人口割合(2016年)

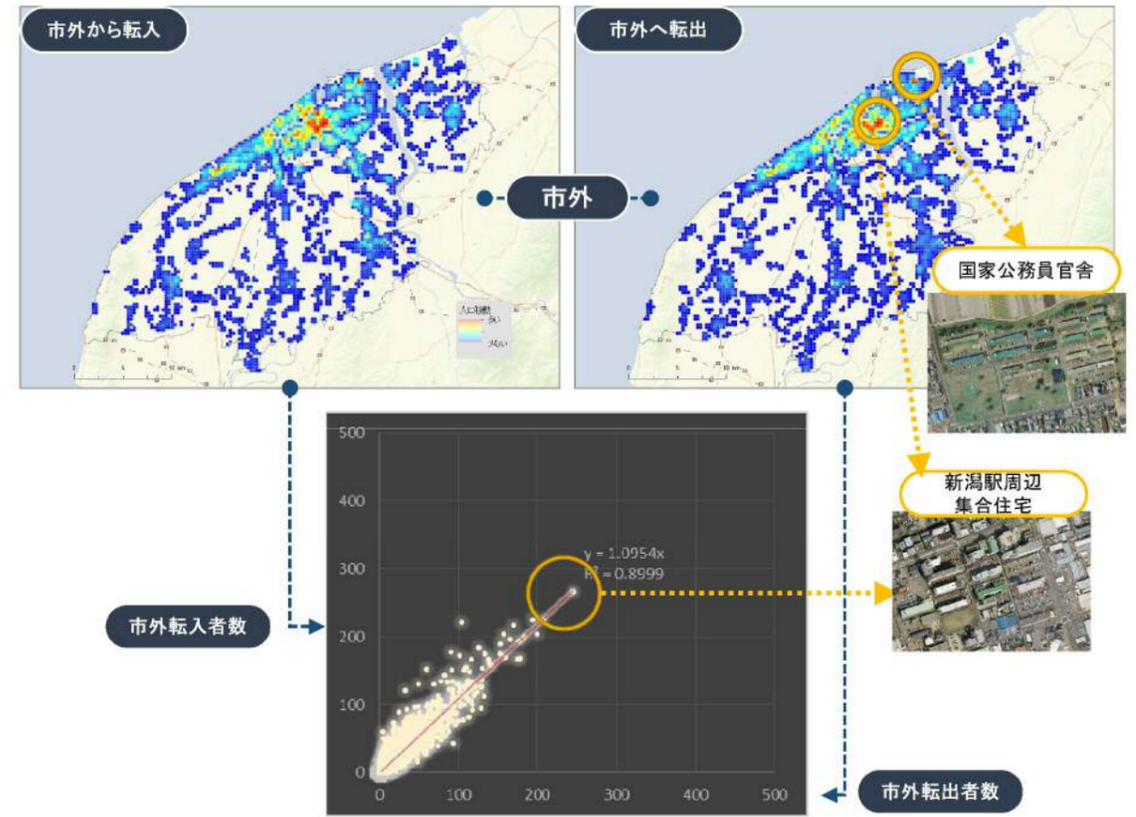
- 全ての区において、年少人口割合が11.3%未満の中中学校区が存在
- 西蒲区を除く全区で年少人口割合が13.3%以上の中学校区が存在



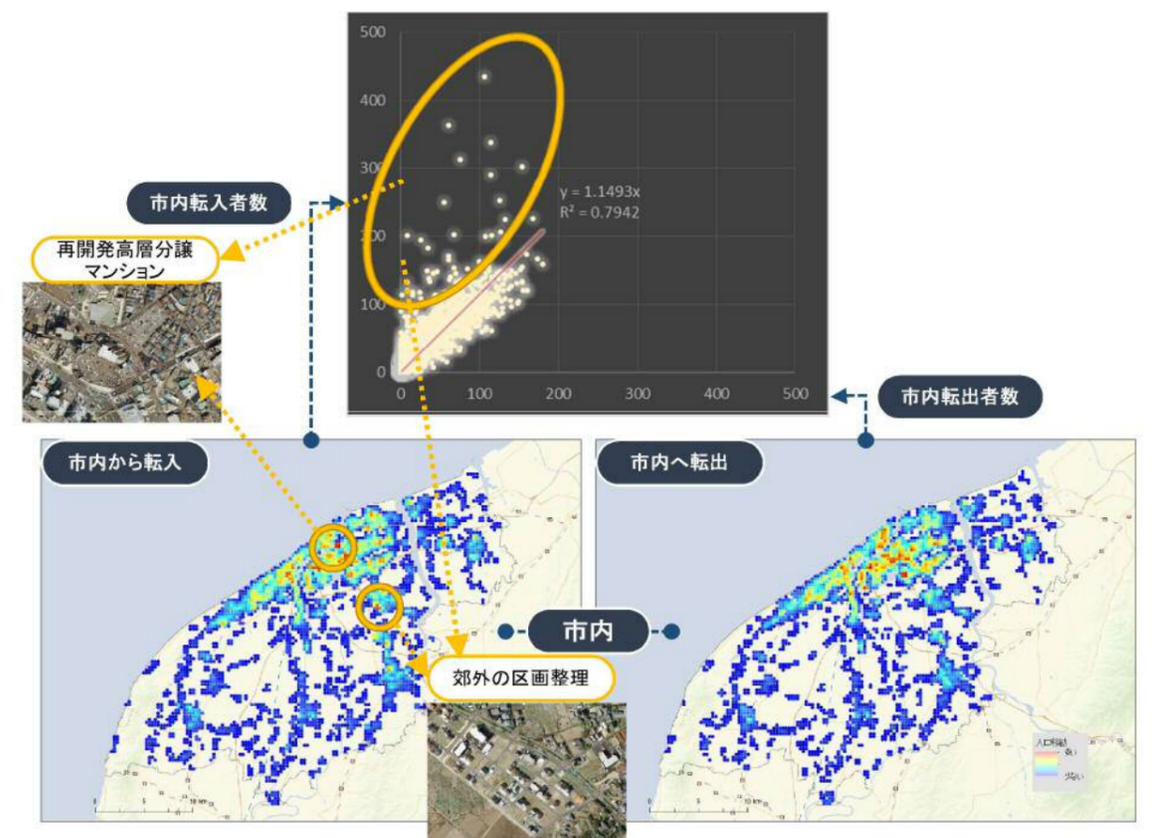
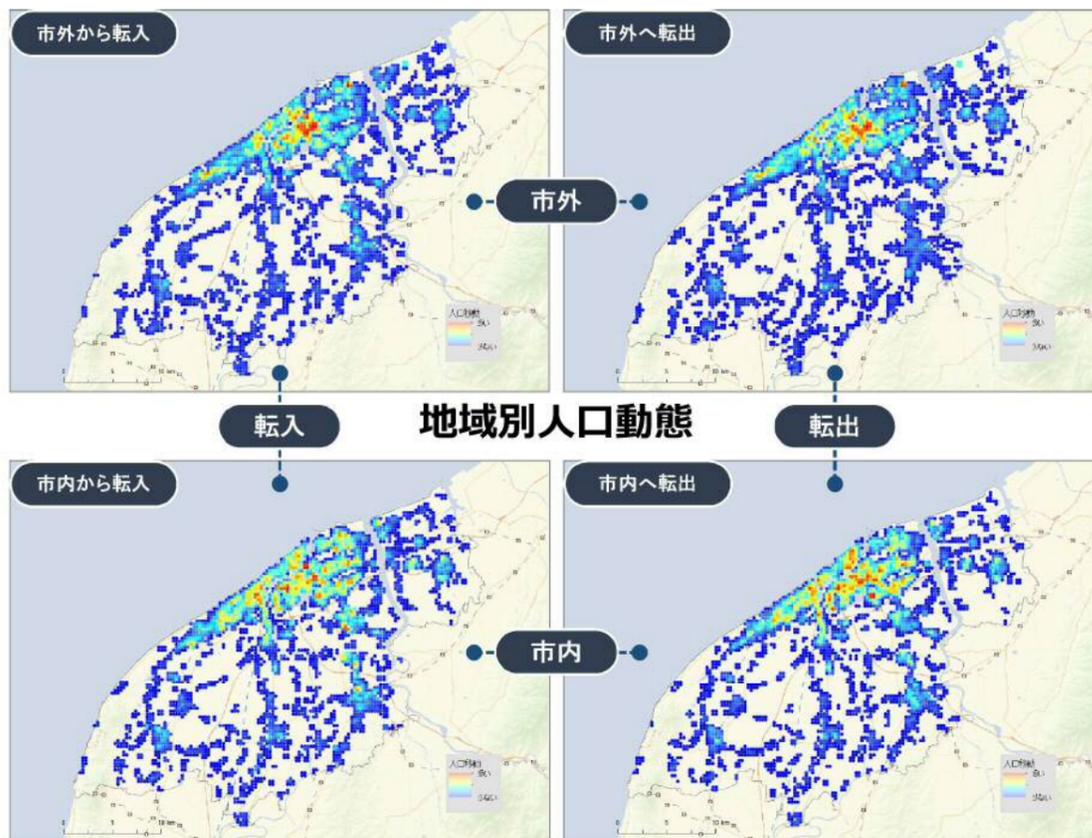
中学校区別 人口増減率×年少人口割合

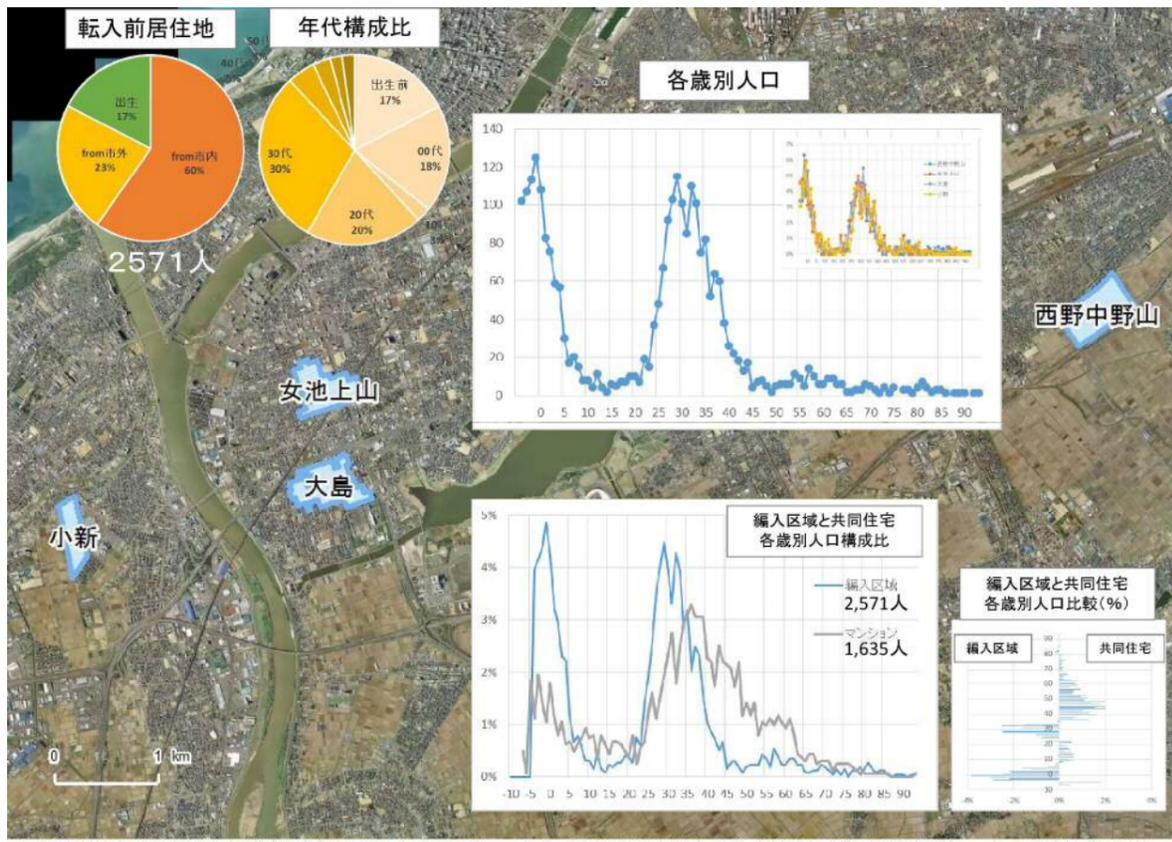


新潟市都市政策部GISセンターより



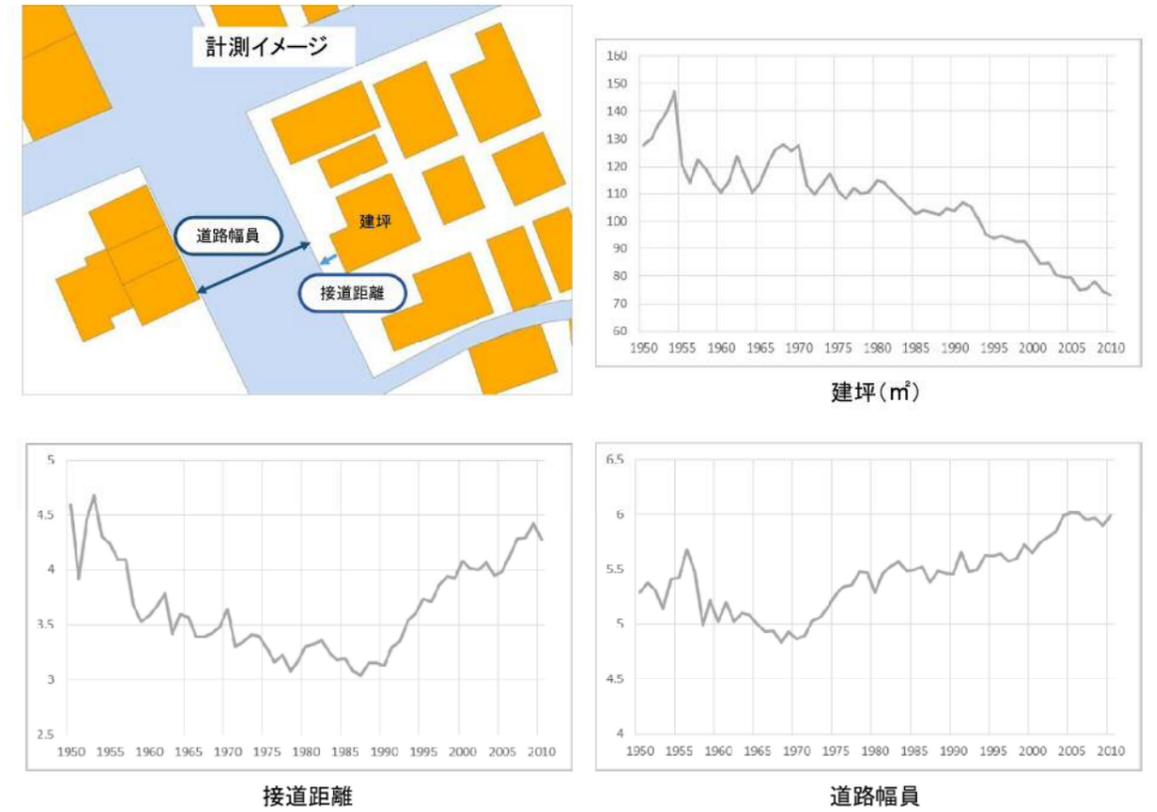
1



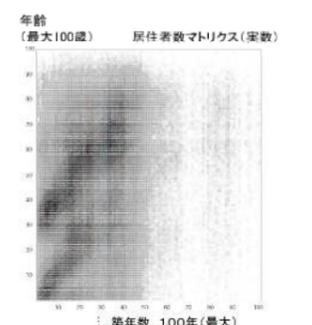


*編入区域対象者⇒転入前居住地、年代構成比、各歳別人口・2015年9月30日現在で2011年9月30日年齢、共同住宅対象者⇒年齢・建築年現在、共通⇒有配偶・有子ども・2015年9月30日現在20歳以上対象

戸建住宅 200,639棟(2012年1月1日現在)



年齢別・築年数別マトリクス
2011年



実測値

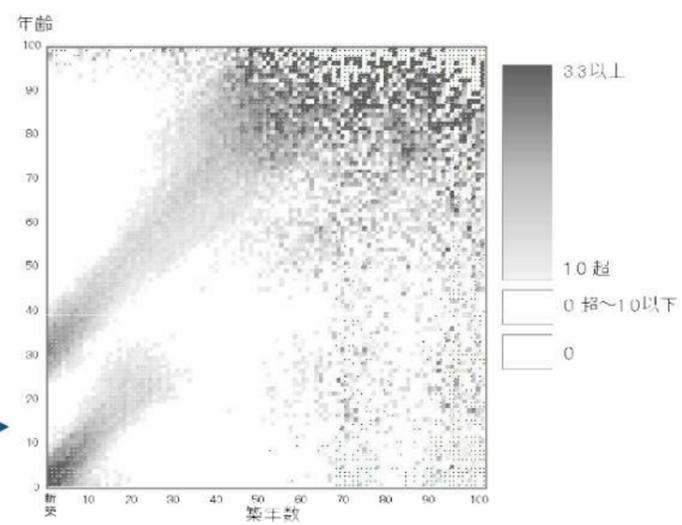
標準化

$$S_{ik} = \frac{P_{ik} \times \sum_k \sum_t P_{ik}}{\sum_k P_{ik} \times \sum_t P_{ik}}$$

S_{ik} : 年齢 t 歳の者が築年数 k 年目の建物に居住する嗜好指数
 P_{ik} : 年齢 t 歳の者が築年数 k 年目の建物に居住している人数

住民基本台帳
2011.09.30

都市計画基礎調査2012

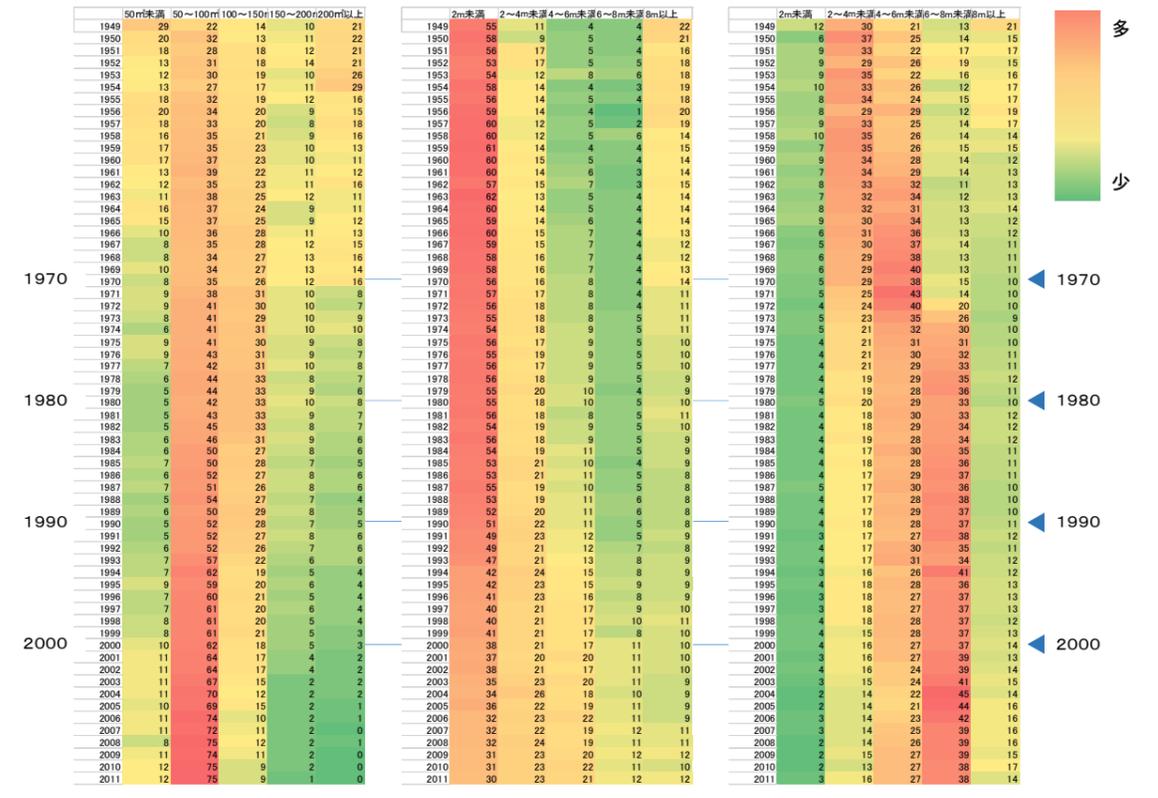


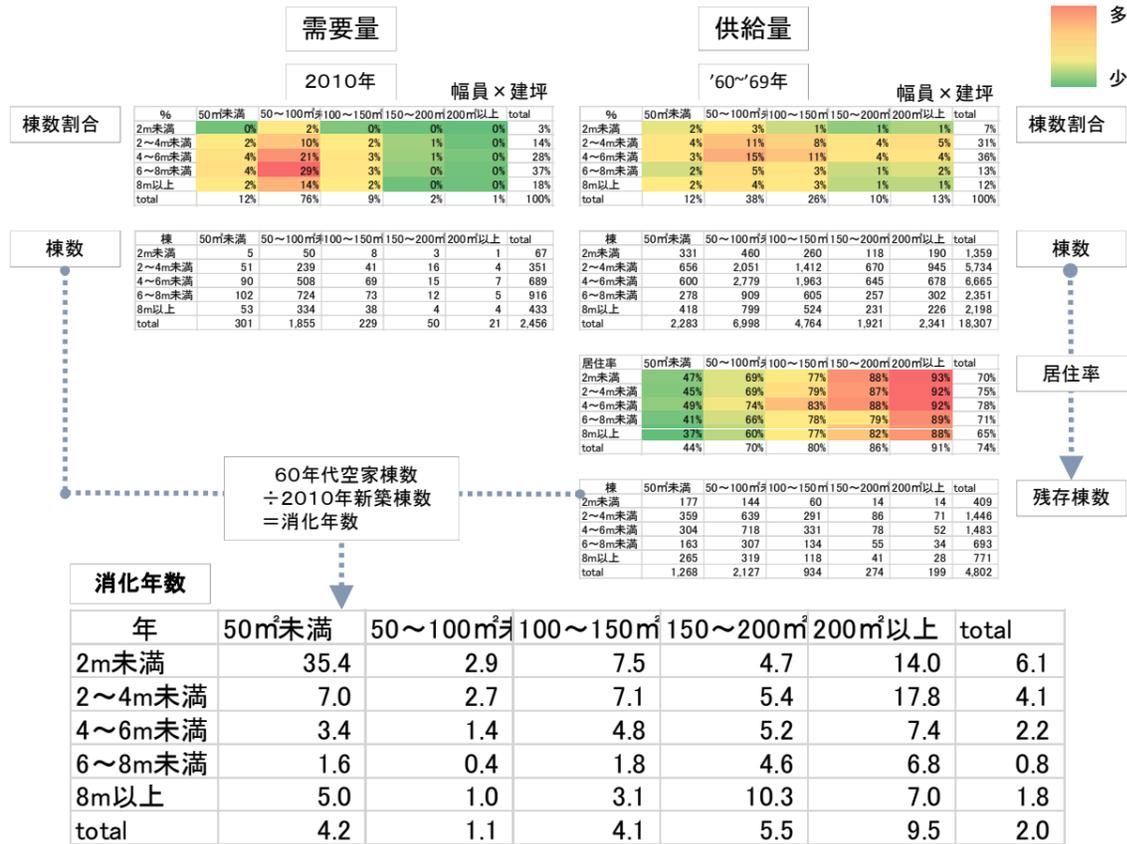
年齢上限80歳、築年数70年までを対象として居住状況を表したものの。図からは20代後半~30代後半で新築し子供と一緒に暮らしている事が観察される。子供は20代になると親元以外の居住地について選択の幅を広げ、以下同様のサイクルで新築物件に居住し子供を産み育てる循環が推認される。

建坪 (㎡)

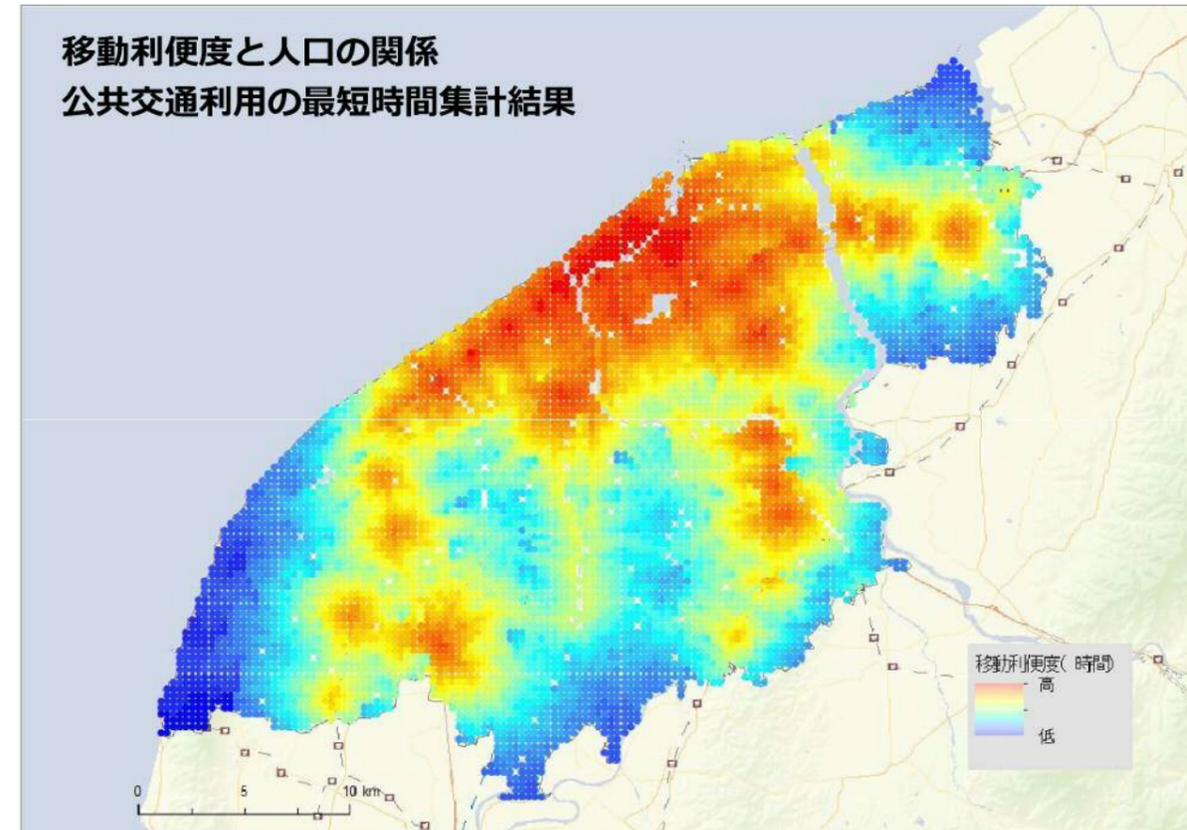
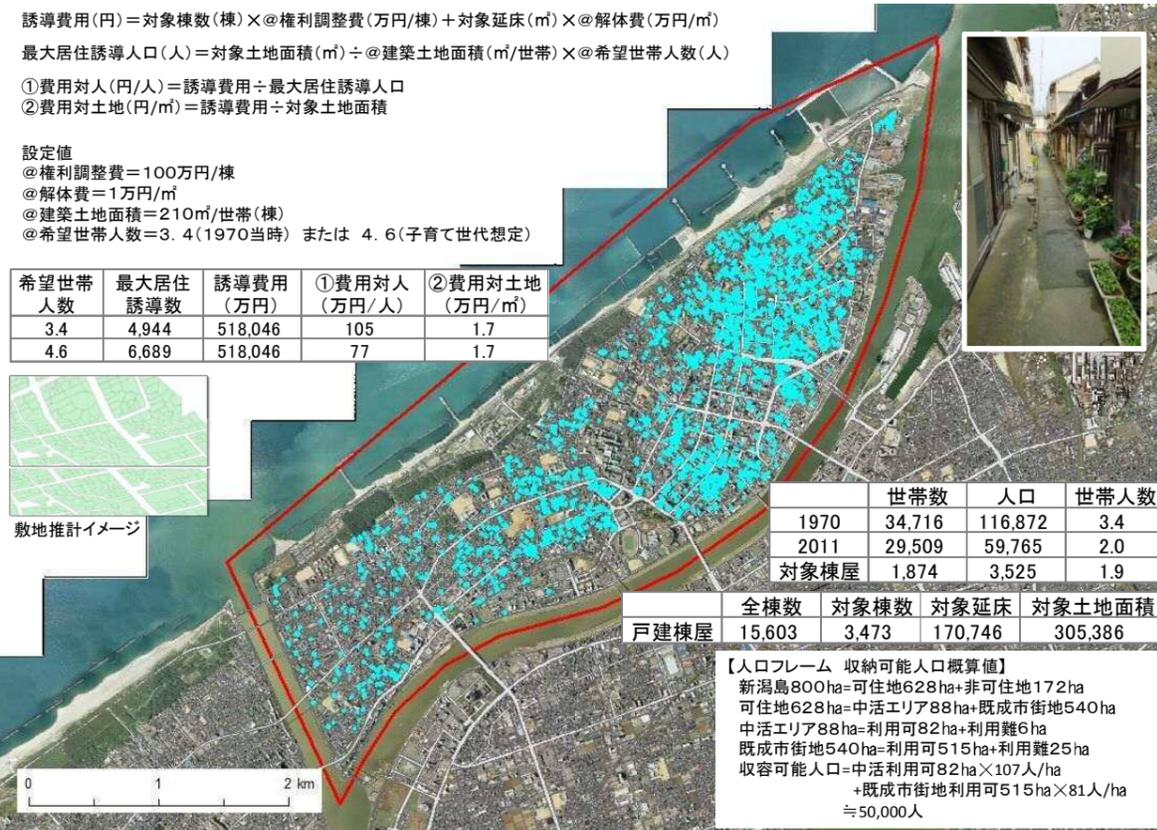
接道距離

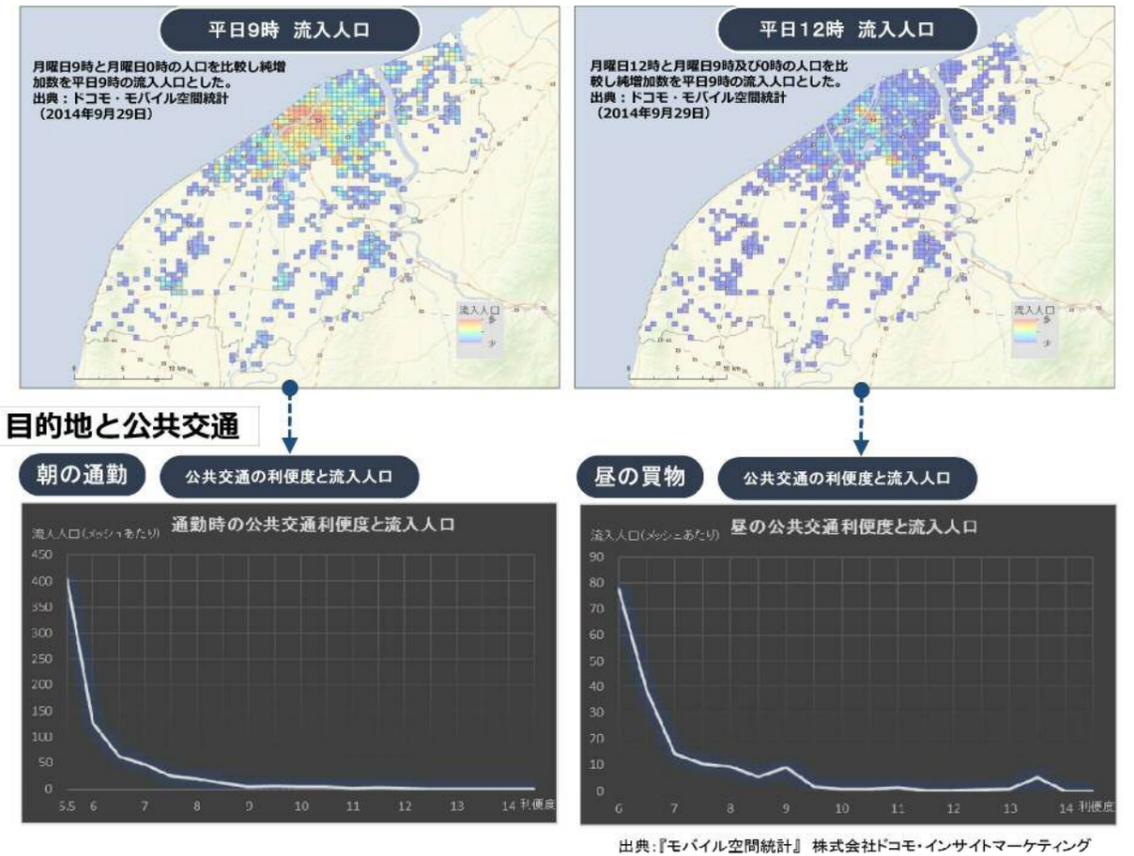
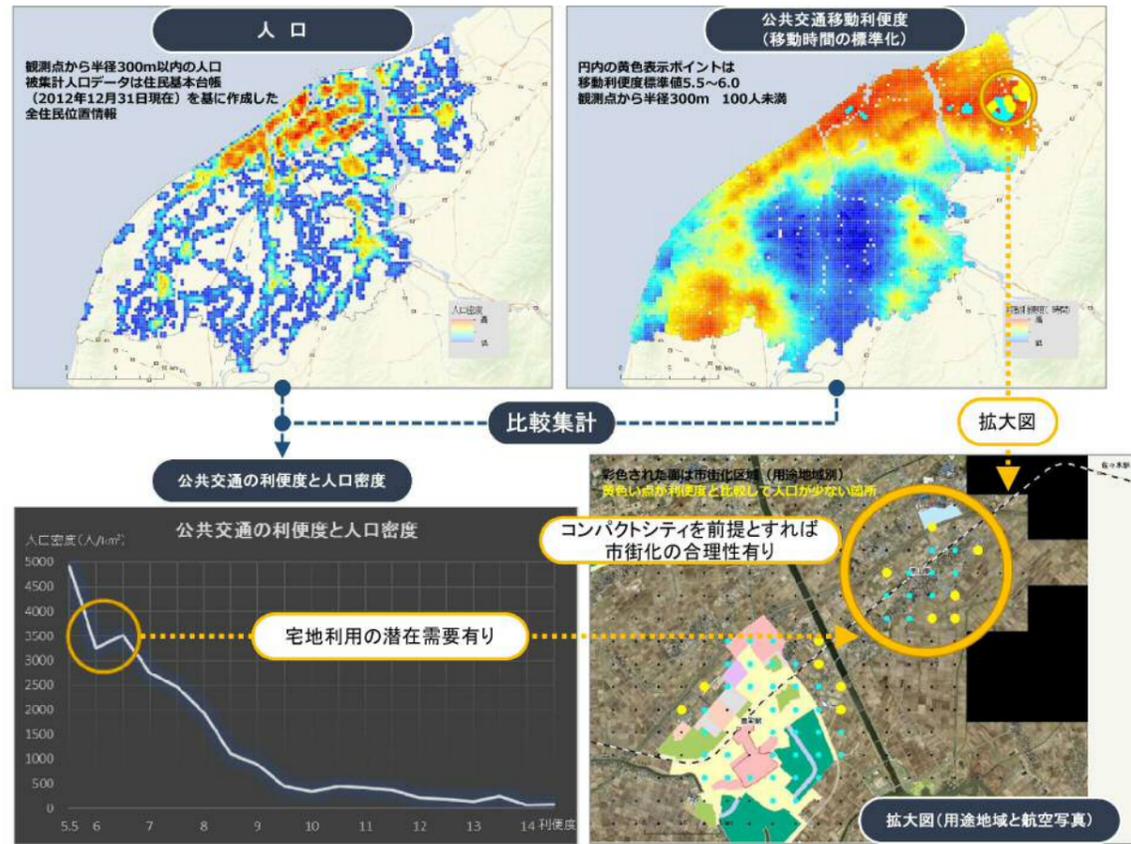
道路幅員



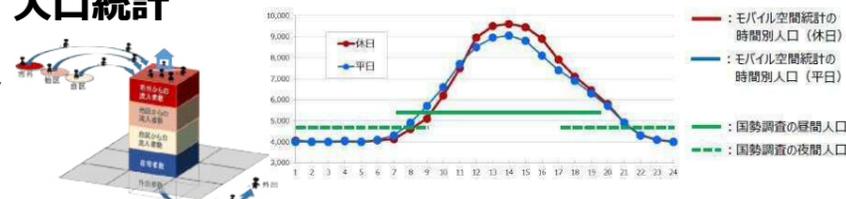


左上図①は2010年夜間の公共交通利便度について移動時間を用いて小地域毎に定量的評価したもの。輝きが強く見える領域が利便度の高い小地域。
右上図②は中学校区別の人口増減率。左下図③は2010年国勢調査小地域別の人口密度。赤い領域は4,000人/km²を超えるDIDに近似した小地域。
各数値の強弱を表す色調の分布状況は、視覚的によく一致している。



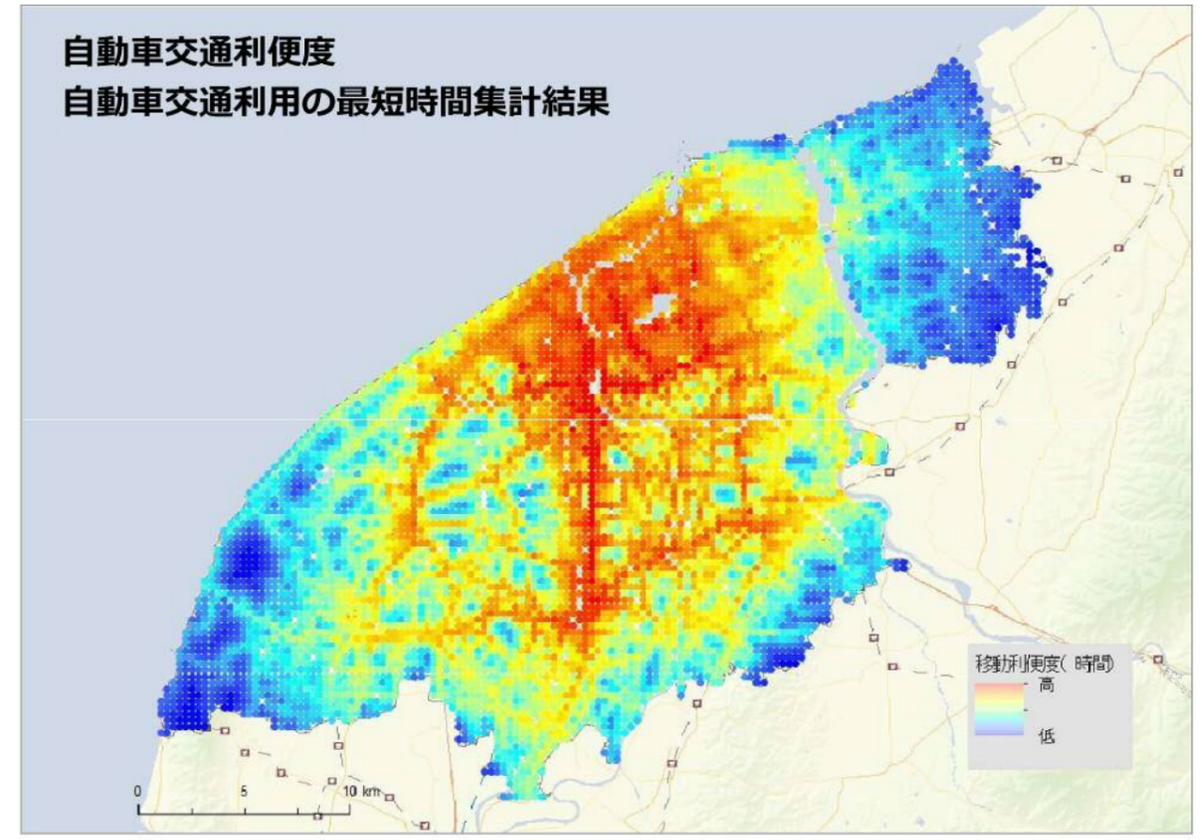
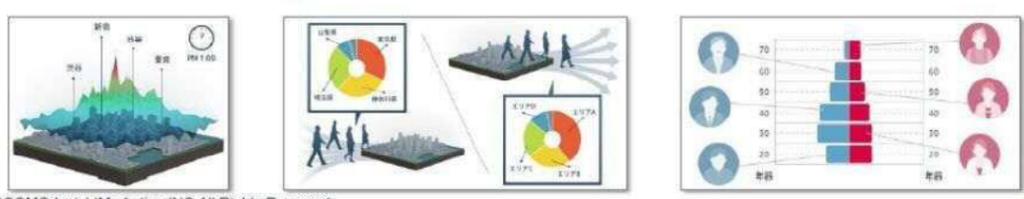


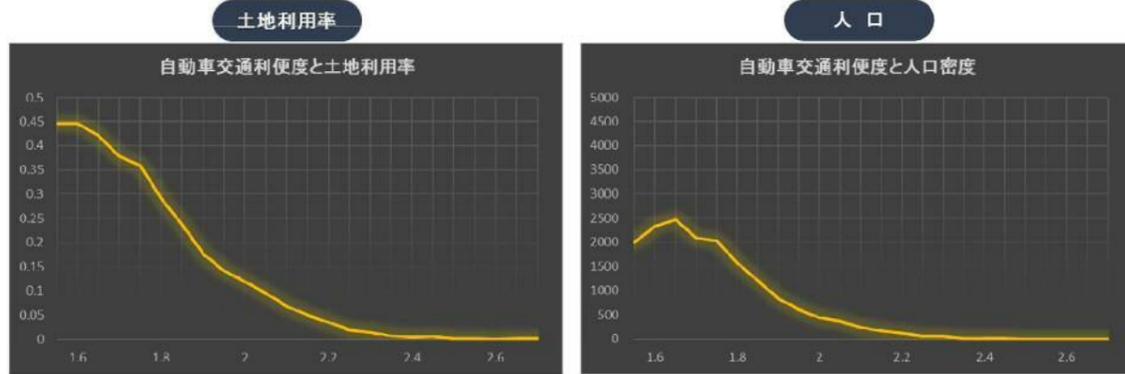
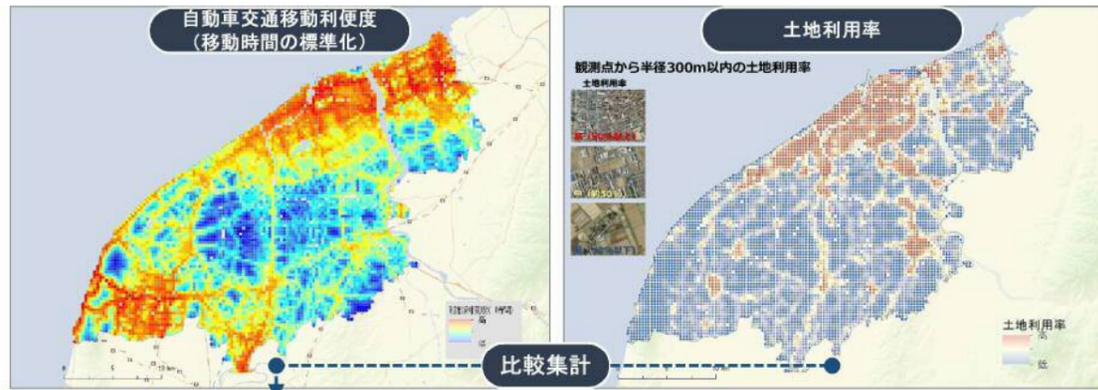
24時間365日 人口統計
“いつ”
“どんな人が”
“どこから”
“どこに”



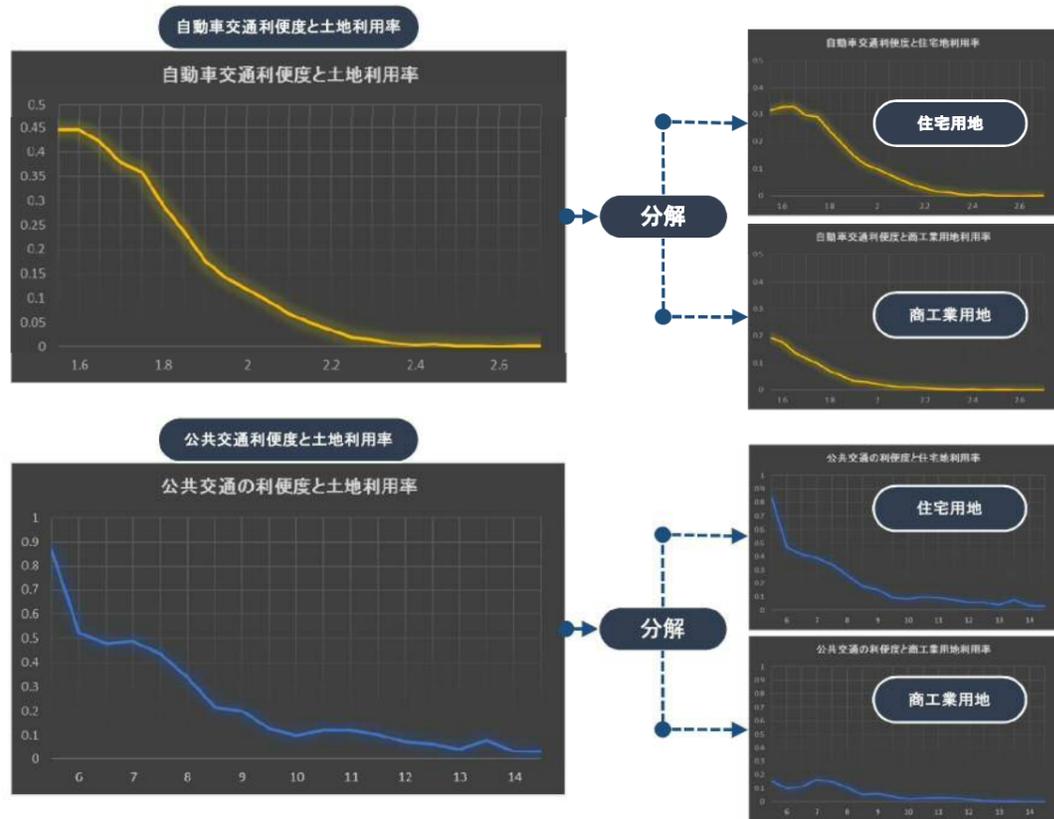
<p>防災計画</p> <p>いざという時 非常食や毛布が 適切に配備されている!</p>	<p>交通計画</p> <p>最近混雑しなくなったなあ 今までになかった路線が 増えて便利だ!</p>	<p>まちづくり</p> <p>住みたかった街に ワタシ好みのマンションが できた!</p>	<p>観光振興</p> <p>観光誘致が成功して 地元の観光地が 潤っている!</p>	<p>店舗支援</p> <p>これまで生きたいお店が 遠くて困っていたけど 近くにできて嬉しい!</p>
--	--	---	--	---

モバイル空間統計





自動車交通利便度と土地利用率の間には傾向の一致がみられる。他方、利便度が高い地域で人口との関係が不整合となっているのは、住宅用地以外に商工業利用の需要と競合するためと考えられる。



新潟市の交通に関する状況と課題まとめ【資料編】

社会情勢の変化

(1) 人口推移

① 各区の人口【関連部分：P.12】

○各区の将来人口は今後減少し、特に中央区以外の減少率が高いと見込まれる。

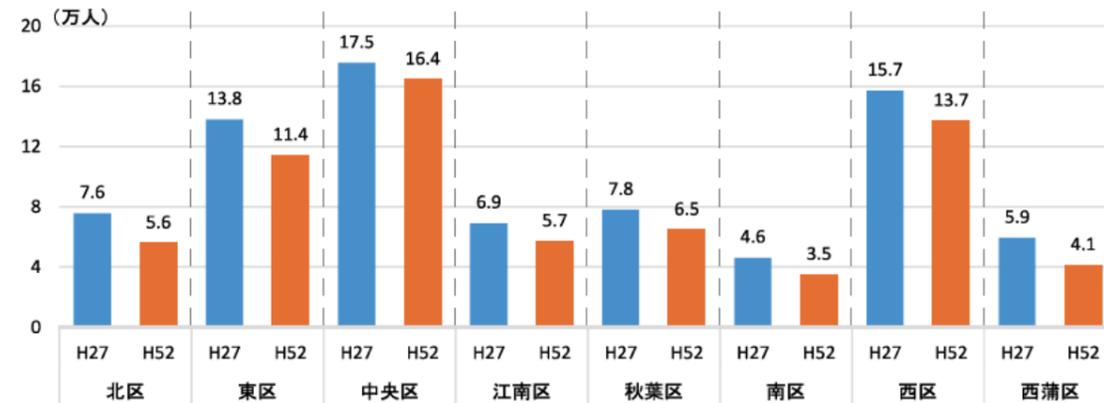


図 各区の人口

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

② 地区別の人口増減【関連部分：P.12】

○市街化区域において、人口が増加している地区と減少している地区が見られる。

人口密度増減（平成 22～27 年）

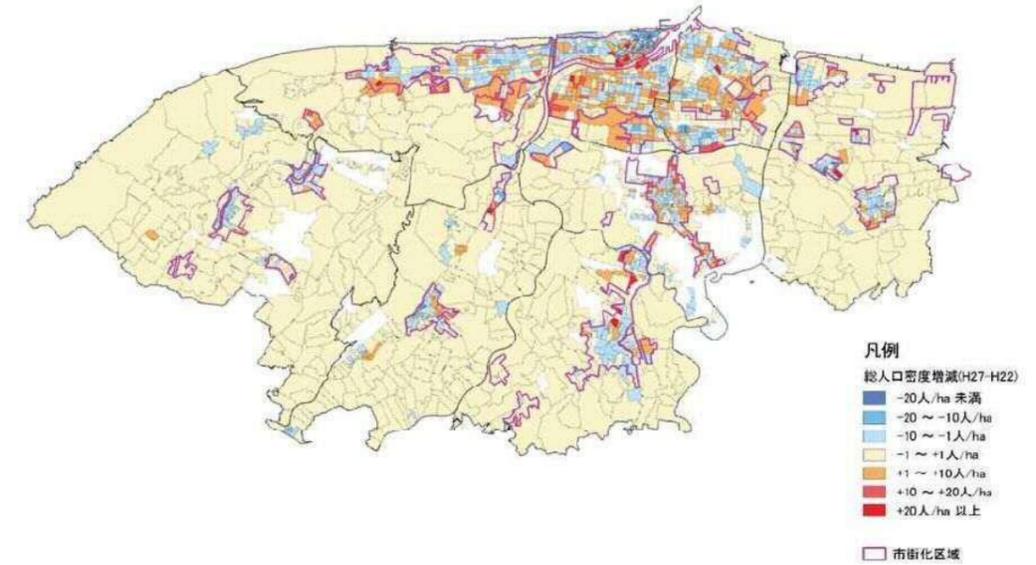


図 人口密度増減

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

③ 地区別の高齢者人口【関連部分：P.12】

○高齢化が進展し、高齢者人口は概ね市内の全域で増加している。

高齢者人口密度増減（平成 22～27 年）

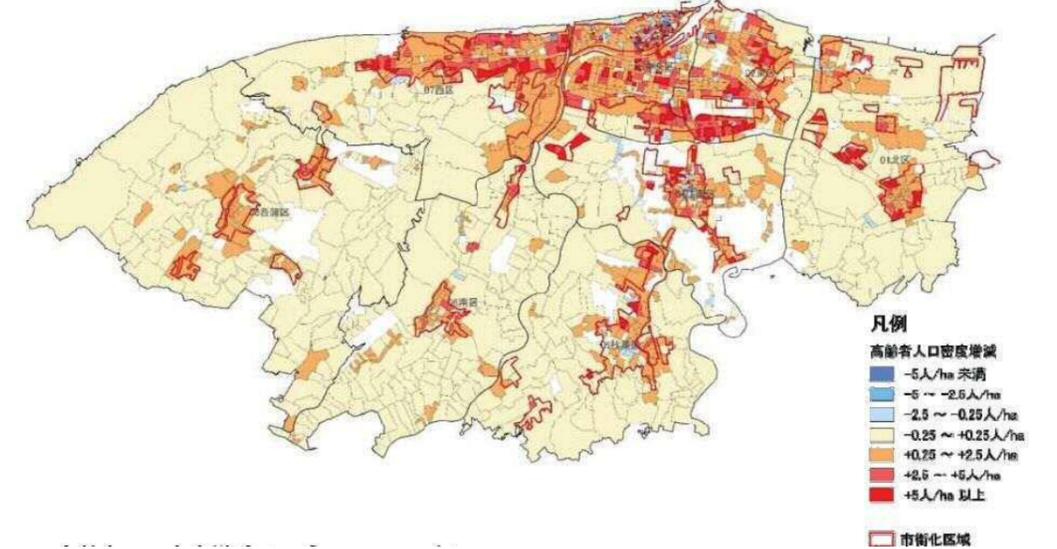


図 高齢者人口密度増減

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

④ DID 面積と DID 人口密度の推移【関連部分：P.12】

ODID 面積は増加傾向にある一方で、人口密度は横ばいで推移しており、市街地が拡大傾向にあることが窺える。

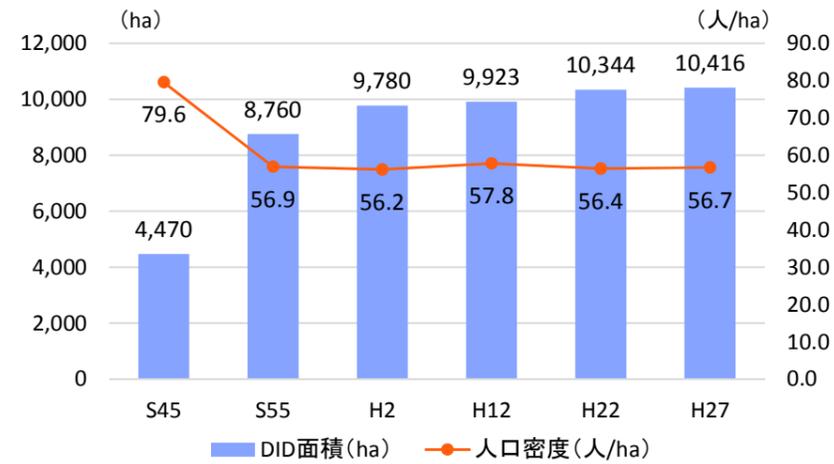


図 DID 面積と DID 人口密度の推移

出典：国勢調査

⑤ 事業所数及び従業者数【関連部分：P.12】

○事業所数及び従業者数は、平成 24 年度に減少し、平成 26 年度に増加したものの、平成 21 年度の水準には戻っていない。

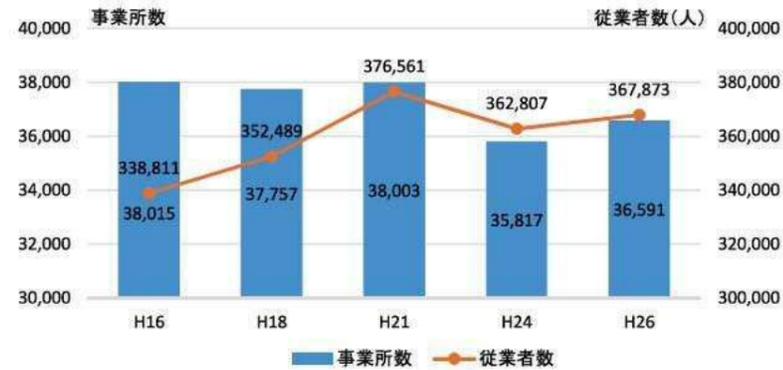


図 事業所数及び従業者数の推移 (民営)

資料：総務省「事業所・企業統計調査 (平成 16 年・平成 18 年)」
 「平成 21 年経済センサス-基礎調査」
 総務省・経済産業省「平成 24 年経済センサス-活動調査」、
 総務省「平成 26 年経済センサス-基礎調査 (確報)」

図 事業所数及び従業者数の推移

出典：新潟市立地適正化計画 (平成 29 年 3 月)

(2) 土地利用

① 土地利用現況【関連部分：P.12】

○土地利用状況をみると都市的土地利用が約 3 割、自然的土地利用が約 7 割である。

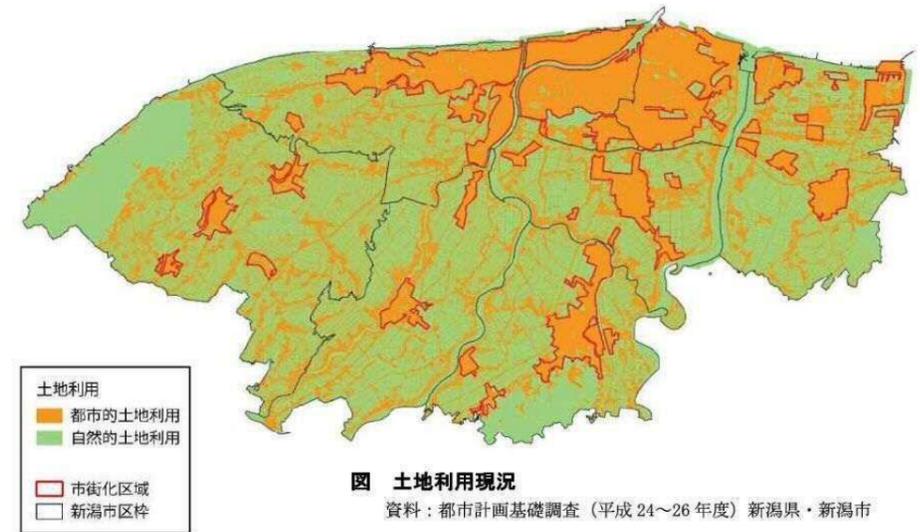


図 土地利用現況

資料：都市計画基礎調査 (平成 24～26 年度) 新潟県・新潟市

図 土地利用現況

出典：新潟市立地適正化計画 (平成 29 年 3 月)

② 都市的土地利用の広がり【関連部分：P.12】

○都市的土地利用の変遷をみると、市街地の縁辺に新規建物用地が広がっており、このことから市街地の拡大が窺える。

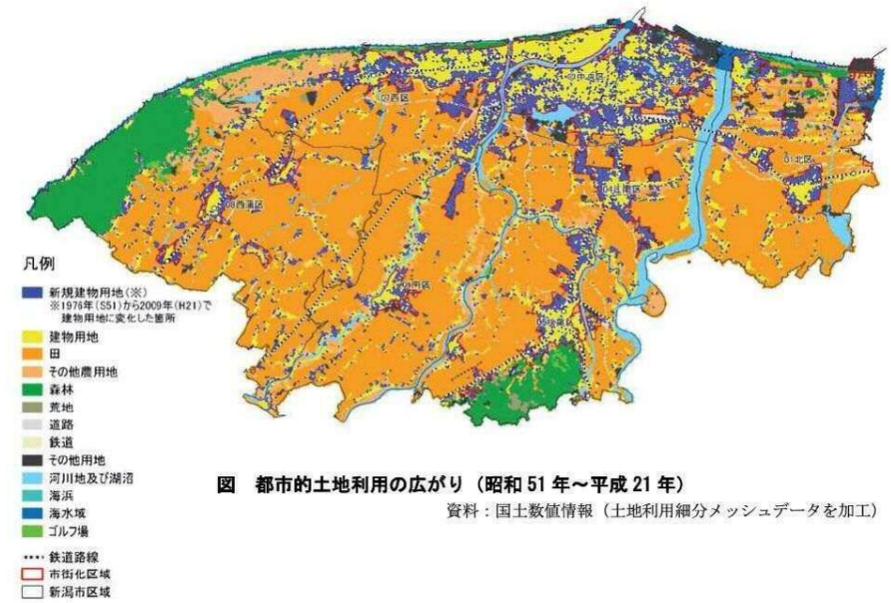


図 都市的土地利用の広がり (昭和 51 年～平成 21 年)

資料：国土数値情報 (土地利用細分メッシュデータを加工)

図 都市的土地利用の広がり

出典：新潟市立地適正化計画 (平成 29 年 3 月)

③ 事業所の分布【関連部分：P.12】

○事業所数の状況を見ると、概ね各区のまちなかに立地している

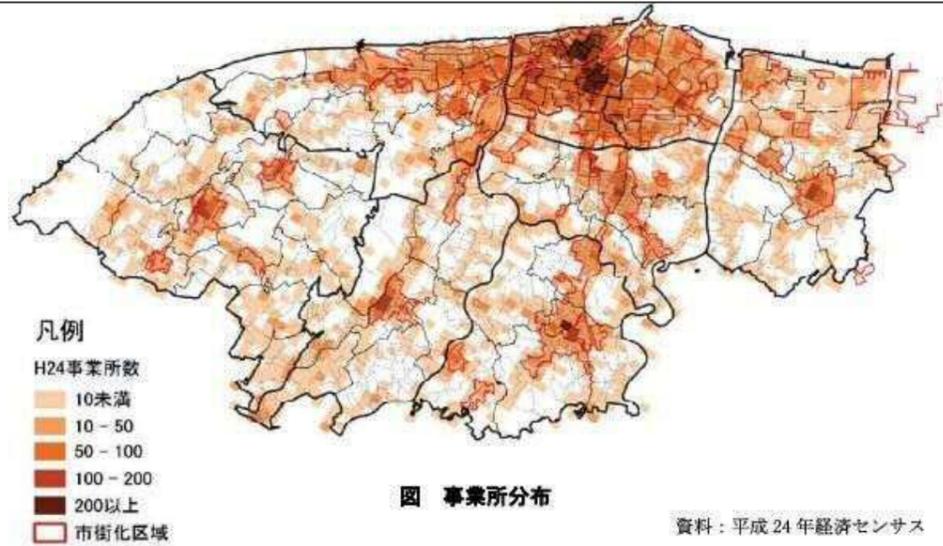
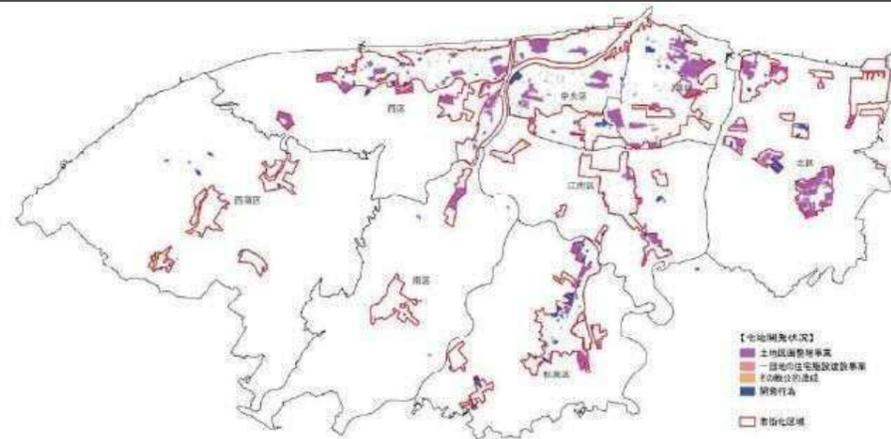


図 事業所分布

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

④ 住宅用地開発の分布【関連部分：P.12】

○一方で住宅用地の開発状況を見ると、ほとんどが市街化区域に立地しているものの、一部は市街化区域外にも見られる。



資料：都市計画基礎調査（平成 24～26 年度）新潟県・新潟市より、以下のデータを使用
・最近 5 年間宅地開発状況（平成 19～23 年度の 1,000 m²以上の開発。調査時点で
施工中・認可中・開発許可を受けた開発含む。）
・大規模宅地開発状況（戦後～平成 18 年度事業完了の 1ha 以上の開発。）
※いずれも住宅用のみ

図 住宅用地開発の状況

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

⑤ 小売施設建築面積【関連部分：P.12】

○大規模小売店舗は中心部に加え、郊外部にも見られる。

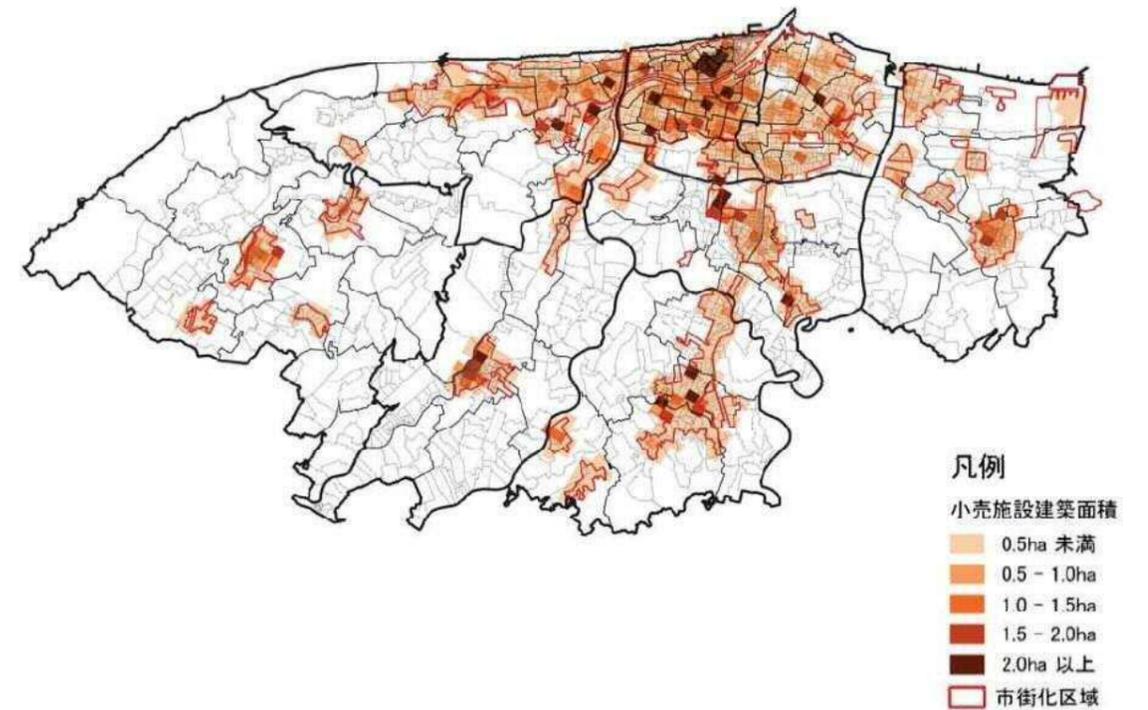


図 小売施設建築面積

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

⑥ 地元購買率と吸引力の変化【関連部分：P.12】

○地元購買率と吸引力の変化をみると、新潟市が低下し、旧亀田町や旧横越村（いずれも現在の江南区）が増加している。つまり、中心市街地の吸引力が低下し、郊外が増加したといえる。

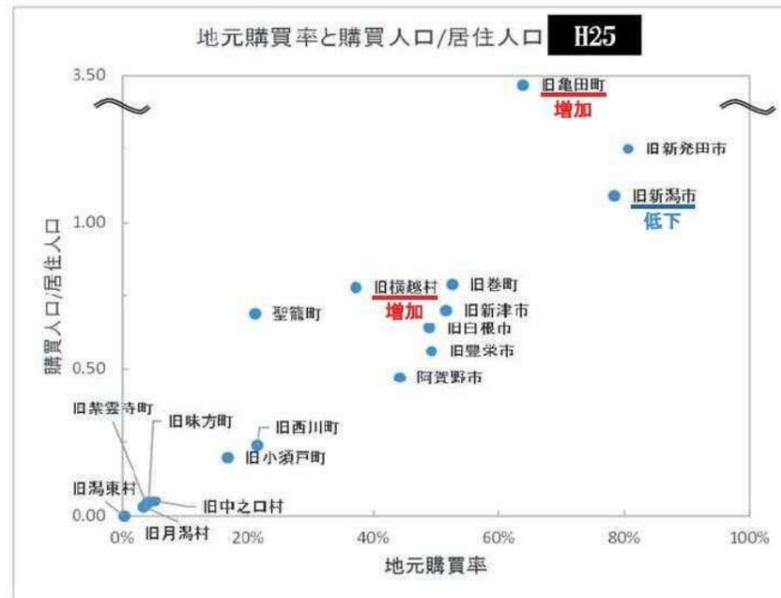
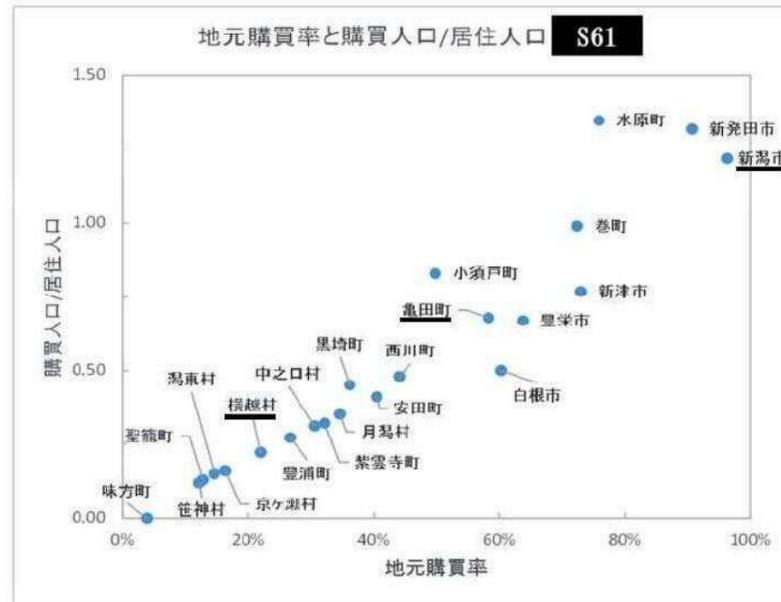


図 地元購買率と吸引力の変化

*居住人口に対する購買人口の割合

資料：昭和61年度新潟県広域商圏動向調査
平成25年度中心市街地に関する県民意識・消費動向調査

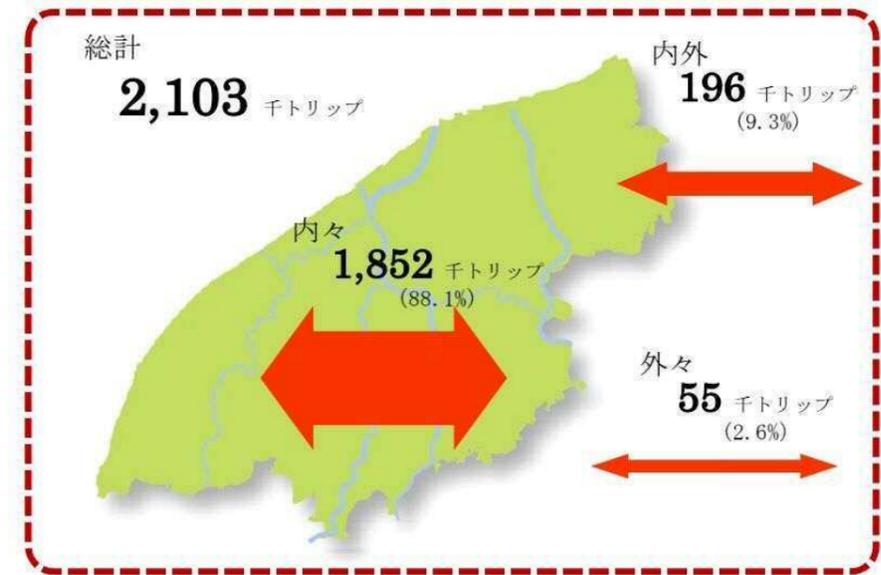
図 地元購買率と吸引力の変化

出典：新潟市立地適正化計画（平成29年3月）

人の動き

⑦ 新潟市居住者の総トリップ数【関連部分：P.13】

○新潟市居住者の総トリップ数は、約210万トリップ/日となっている。
○このうち、市内における移動（内々トリップ）が、約88%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

図 新潟市居住者の総トリップ数

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

⑧ 性別年齢階層別の外出率と平均トリップ数【関連部分：P.13】

○外出率やトリップ数は、高齢者の増加が見られ、特に女性が顕著である。

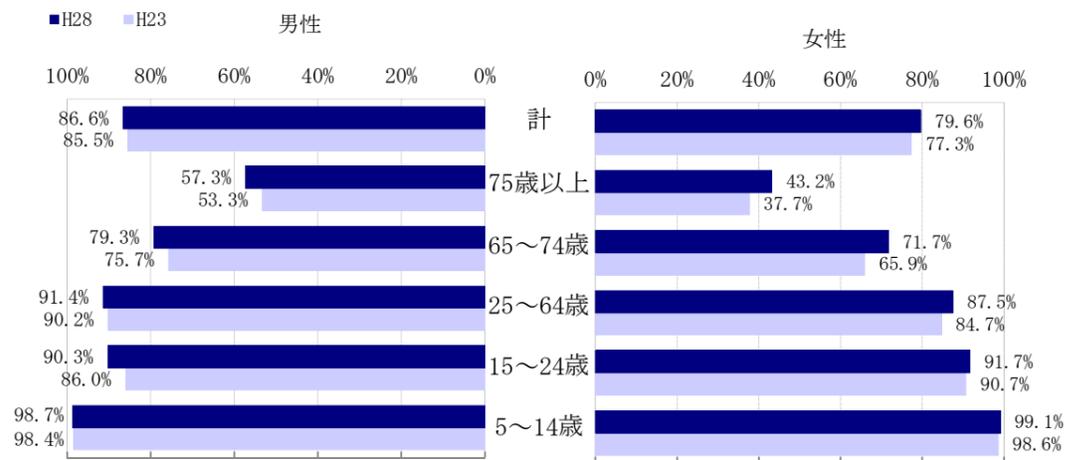


図 男女別・年齢階層別の外出率

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

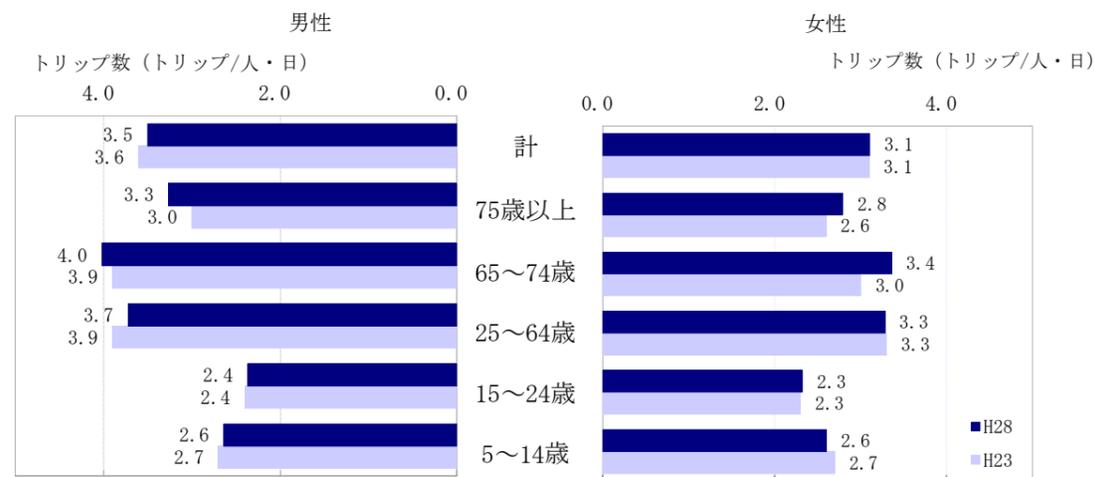


図 年齢階層別・男女別の平均トリップ数（ネット）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑨ 移動の目的構成【関連部分：P.13】

○平成23年と比較すると通勤目的による移動が微増しており、業務目的による移動が減少している。

○他の都市と比べると通勤・通学目的の占める割合が低く、業務目的が高い傾向にある。

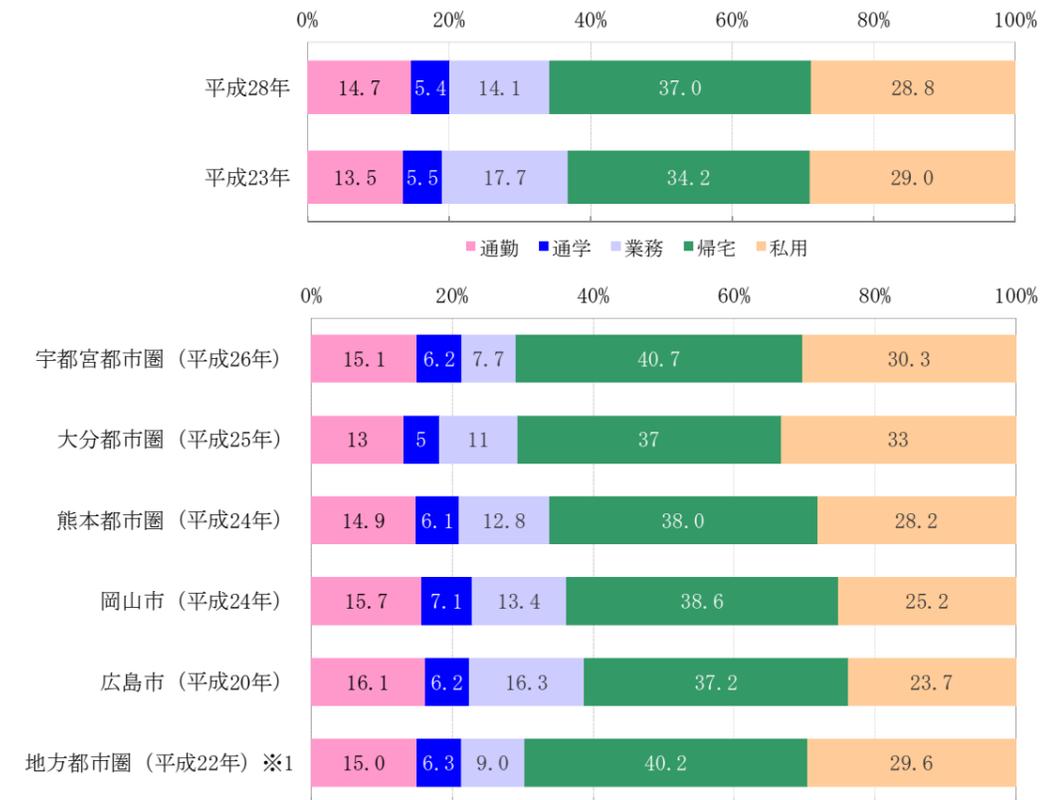


図 移動の目的構成と他都市との比較

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑩ 自動車の移動時間別トリップ数【関連部分：P.13】

○自動車の移動時間が長くなるにつれ、トリップ数が増加している傾向にある。

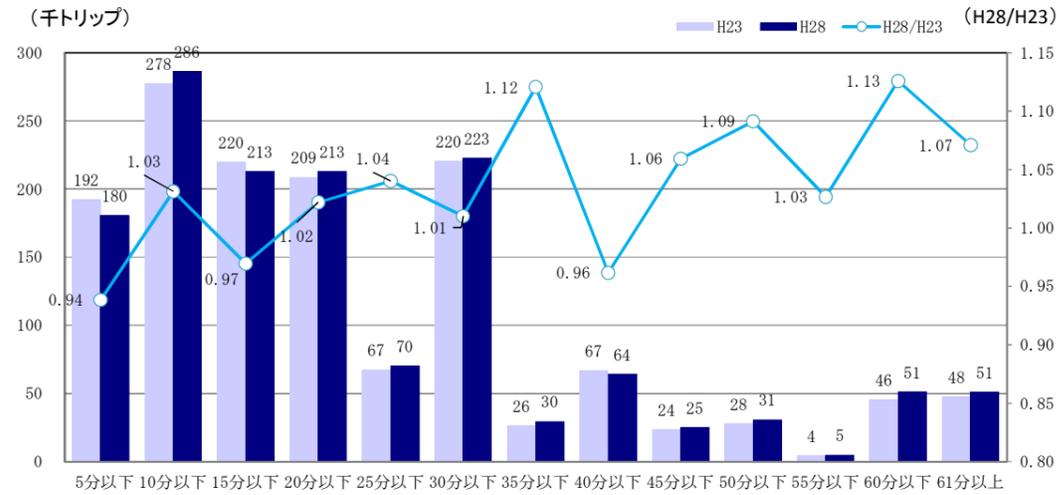


図 自動車の移動時間別トリップ数

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑪ 目的別の代表交通手段構成【関連部分：P.13】

○通勤・通学目的において、鉄道やバスの利用割合が増加傾向にある。

○私用目的では自動車の利用割合の増加傾向が目立つ。

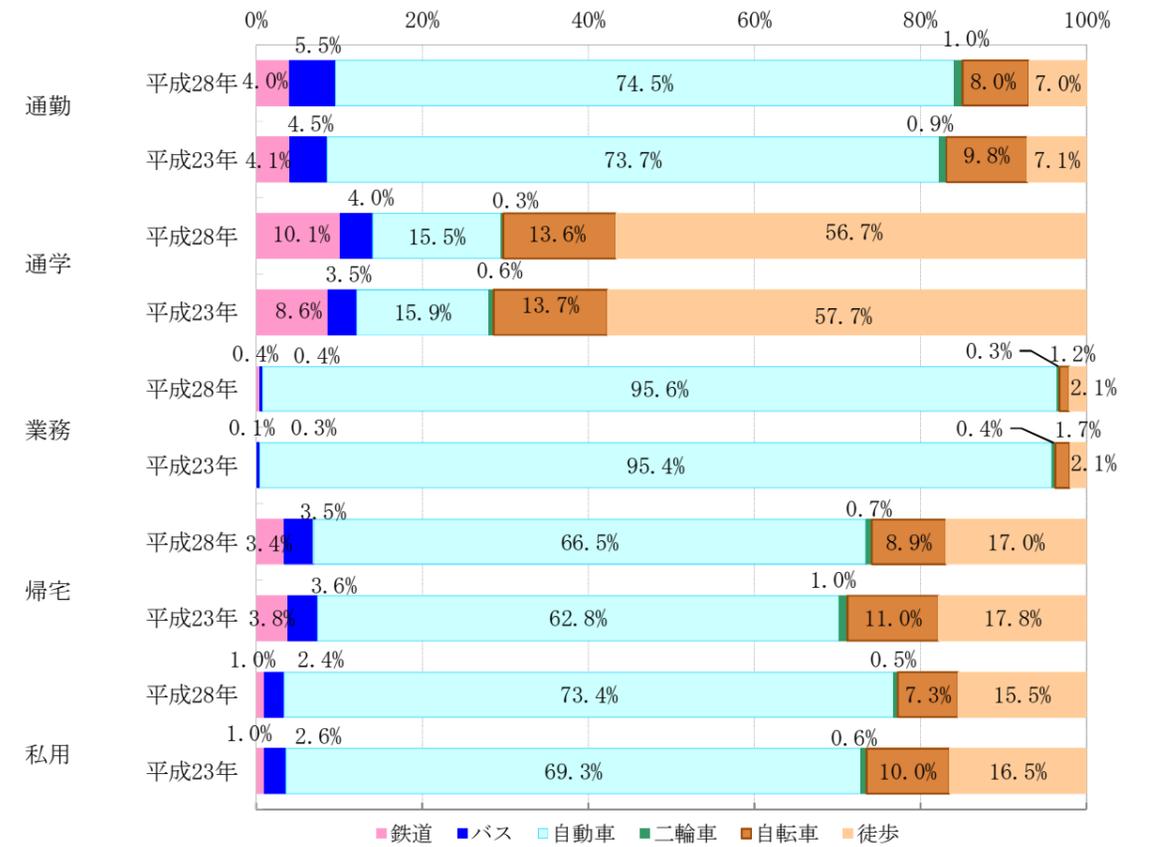


図 目的別の代表交通手段構成

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑫ 地域間の人の動き【関連部分：P13、P.15】

○各区ともに中央区との間の流動が多くなっており、特に中央区～西区、中央区～東区、中央区～江南区などが多い。

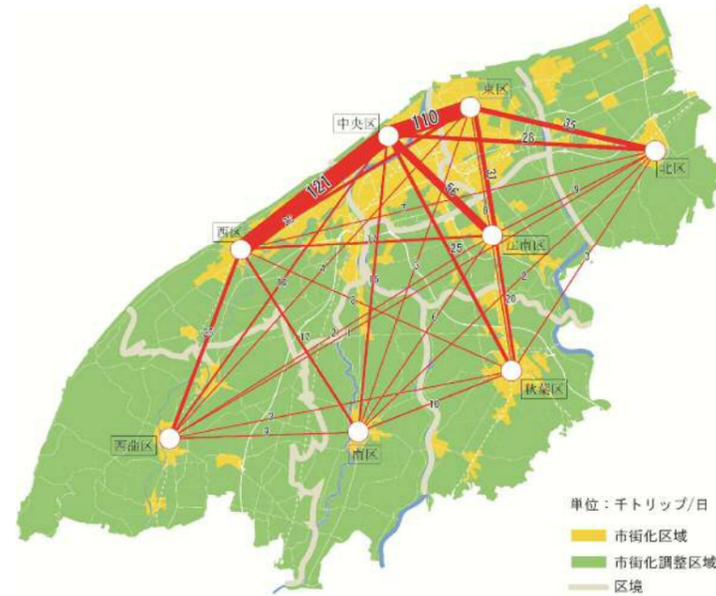


図 地域間の人の動き-全目的 (H28)

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H28)

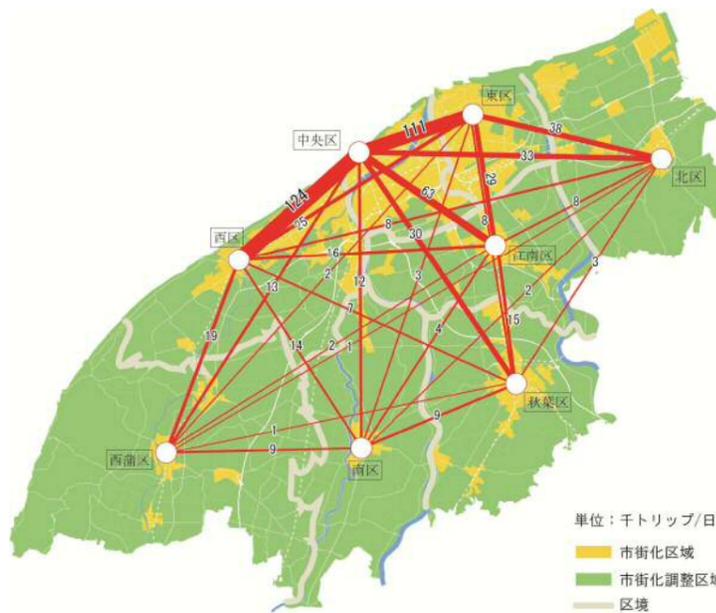


図 地域間の人の動き-全目的 (H23)

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H23)

⑬ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率 (全目的)【関連部分：P.15】

○対中央区トリップにおける交通手段別分担率は、自動車が約 74%、鉄道が約 10%、バスが約 8%である。
 ○平成 28 年と 23 年を比較すると、自動車が約 5%減少する一方、鉄道・バスがそれぞれ約 2%増加している。

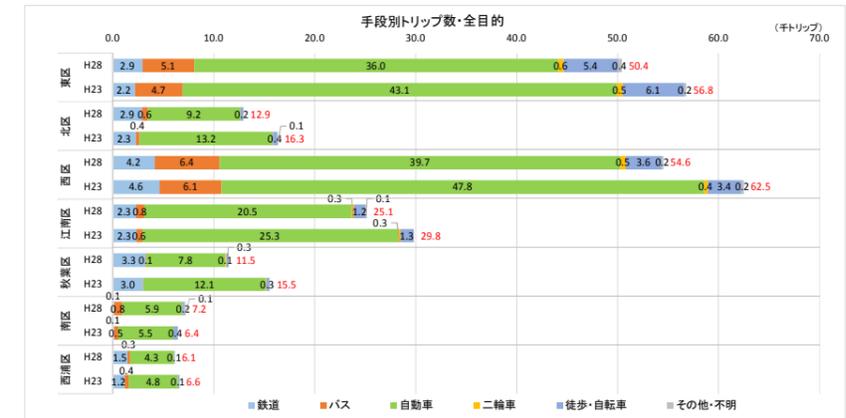


図 対中央区の交通手段別トリップ数 (全目的)

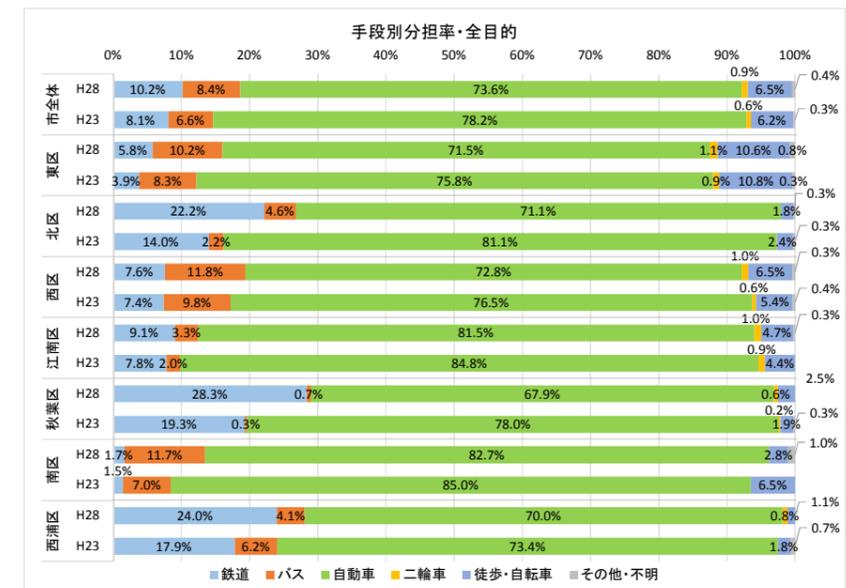


図 対中央区の交通手段別分担率 (全目的)

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H28・H23)

⑭ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率（通勤通学目的）

【関連部分：P.15】

○対中央区の通勤通学トリップにおける交通手段別分担率は、自動車が約58%、鉄道が約19%、バスが約14%である。
 ○平成28年と23年を比較すると、バスが約2%増加し、自動車が約1%減少しているが、トリップ数は総数の増加により自動車を含めた全手段で増加している。

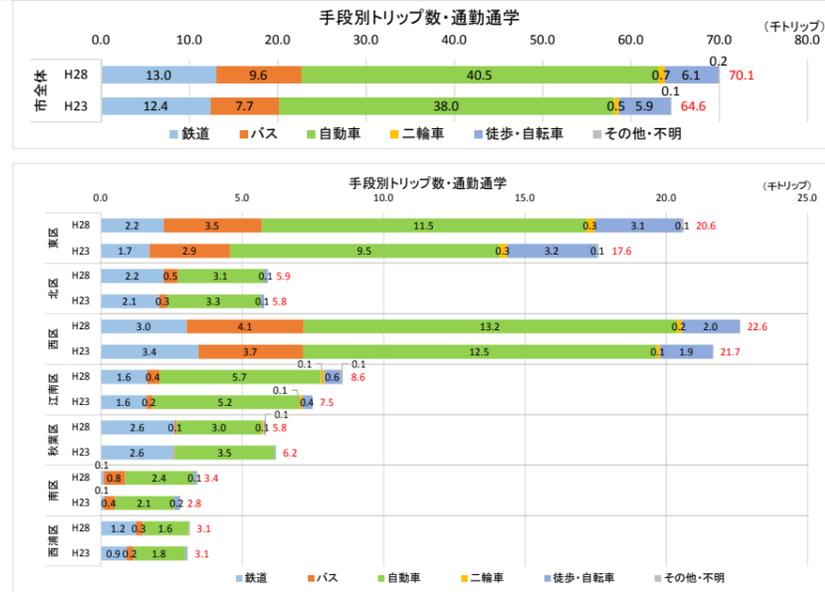


図 対中央区の交通手段別トリップ数（通勤通学目的）

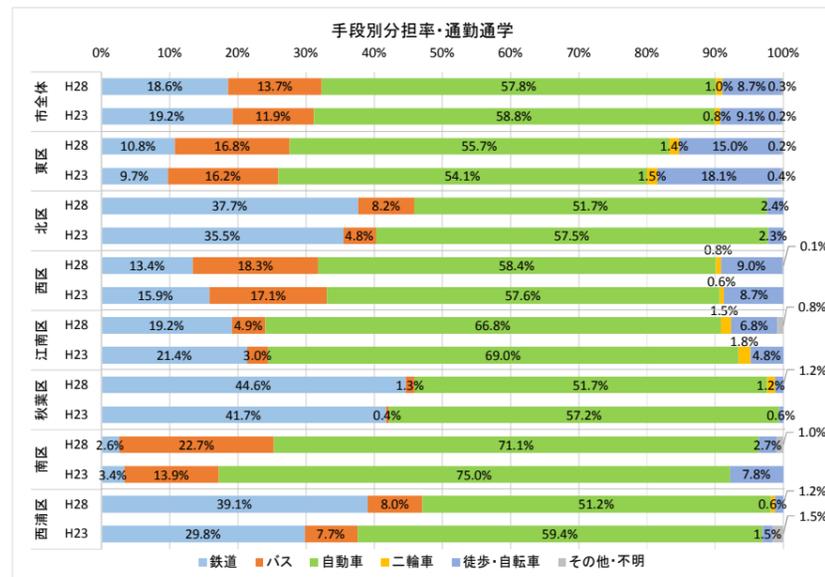


図 対中央区の交通手段別分担率（通勤通学目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑮ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率（私用目的）【関連部分：P.15】

○対中央区の私用トリップにおける交通手段別分担率は、自動車が約84%、鉄道が約6%、バスが約5%である。
 ○平成28年と23年を比較すると、自動車が約3%増加する一方、バスが約2%減少しており、バstriップ数は総数の減少も伴い4分の3に減少している。

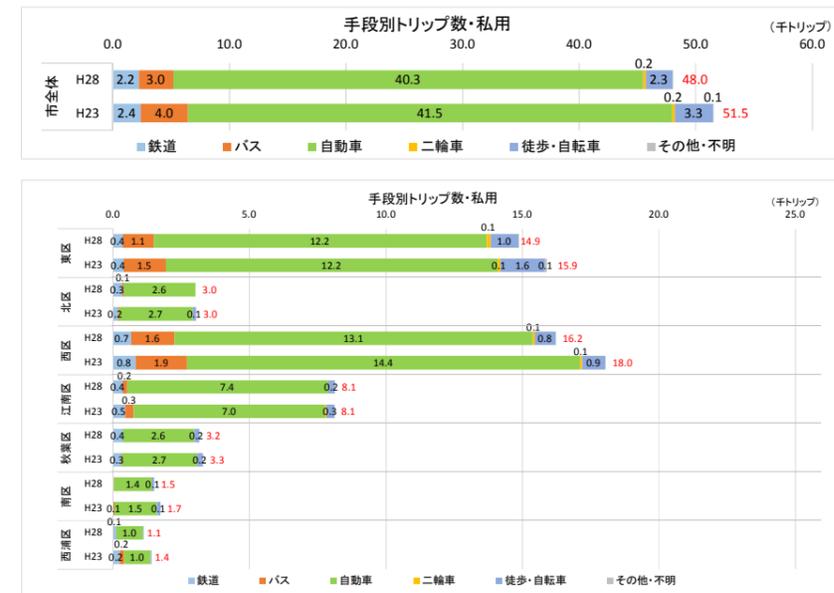


図 対中央区の交通手段別トリップ数（私用目的）

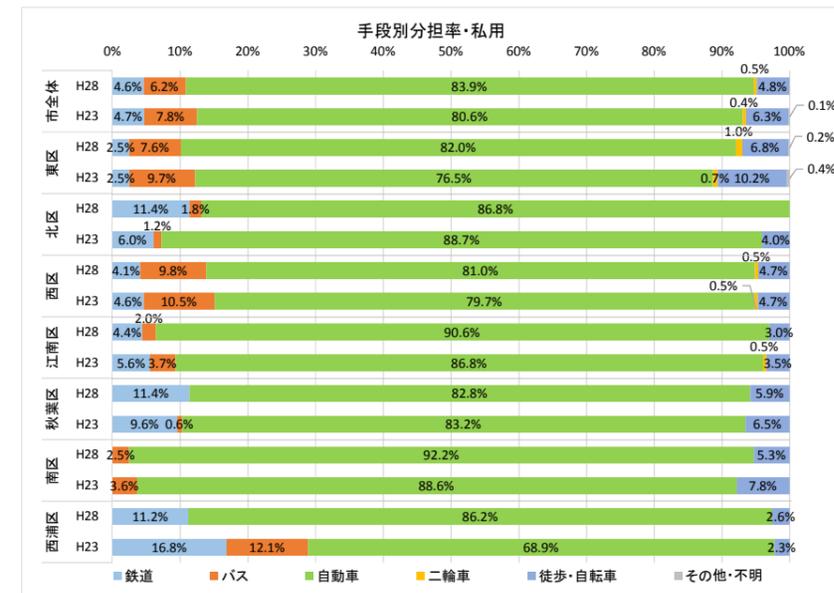


図 対中央区の交通手段別分担率（私用目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑩ 高齢者の区内移動における交通手段別トリップ数・分担率（私用目的）

【関連部分：P.17】

○高齢者の区内移動をみると、自動車の分担率が1割近く増加し、自動車トリップ数は約1.5倍に増加している。

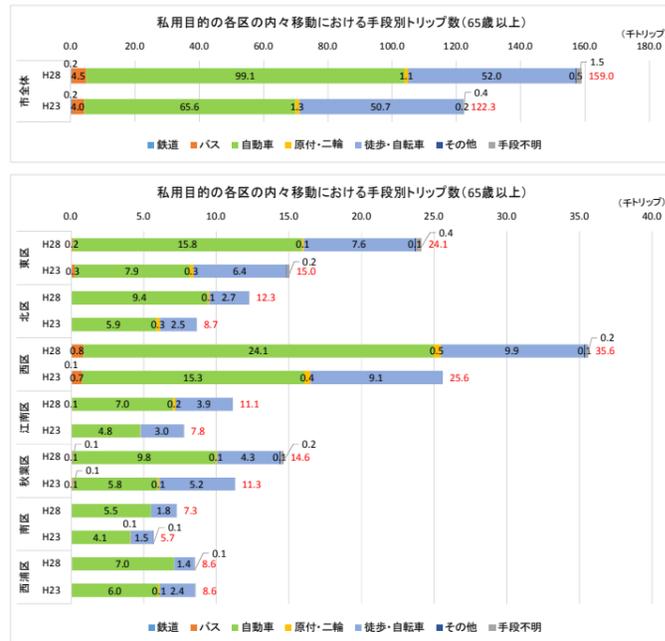


図 高齢者の区内移動における交通手段別トリップ数（私用目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

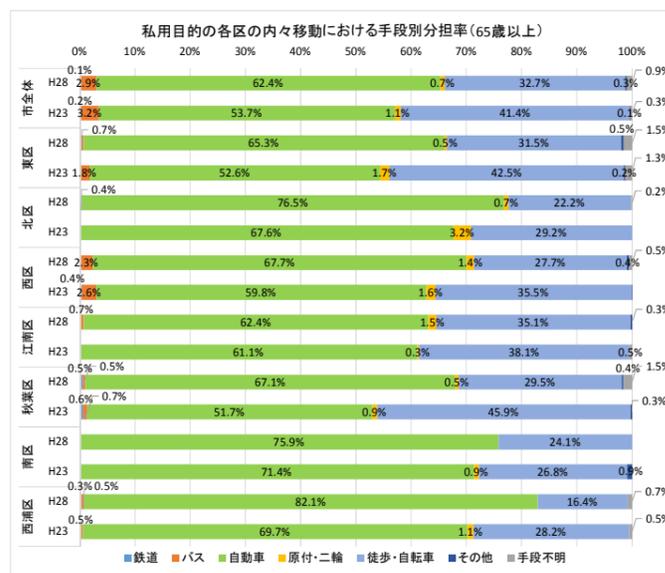


図 高齢者の区内移動における交通手段別分担率（私用目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

移動に関する市民ニーズ

⑰ 自動車に頼らなくても移動しやすいか【関連部分：P.14】

○新潟市は自動車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」と回答する割合が約8割を占めている（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。

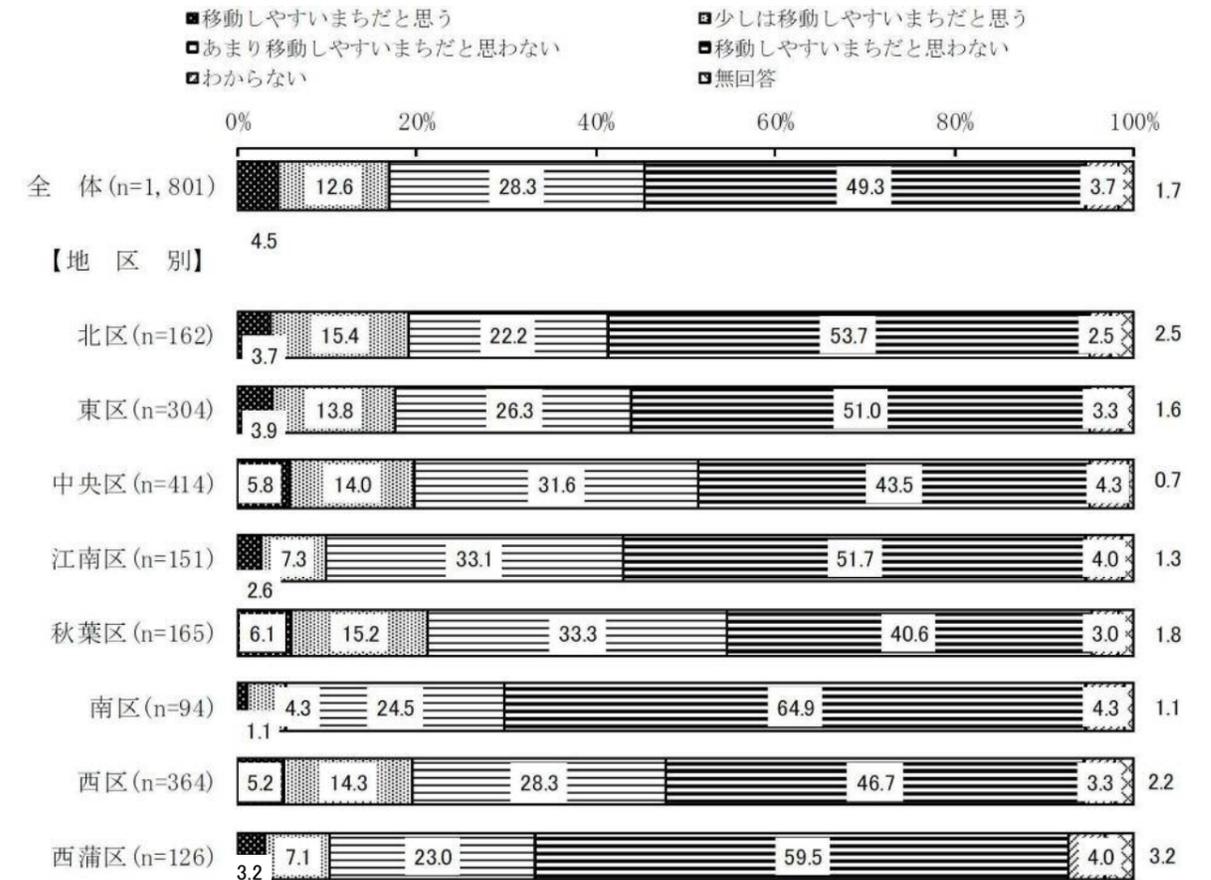


図 自動車に頼らなくても移動しやすいか

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

⑩ 移動する際の交通手段の満足度【関連部分：P.14】

○移動する際の交通手段の満足度をみると、『満足』（「満足」と「やや満足」の合計）の割合は電車 30%、バス約 17%、自転車約 20%と、自動車の約 57%と比較して低い。

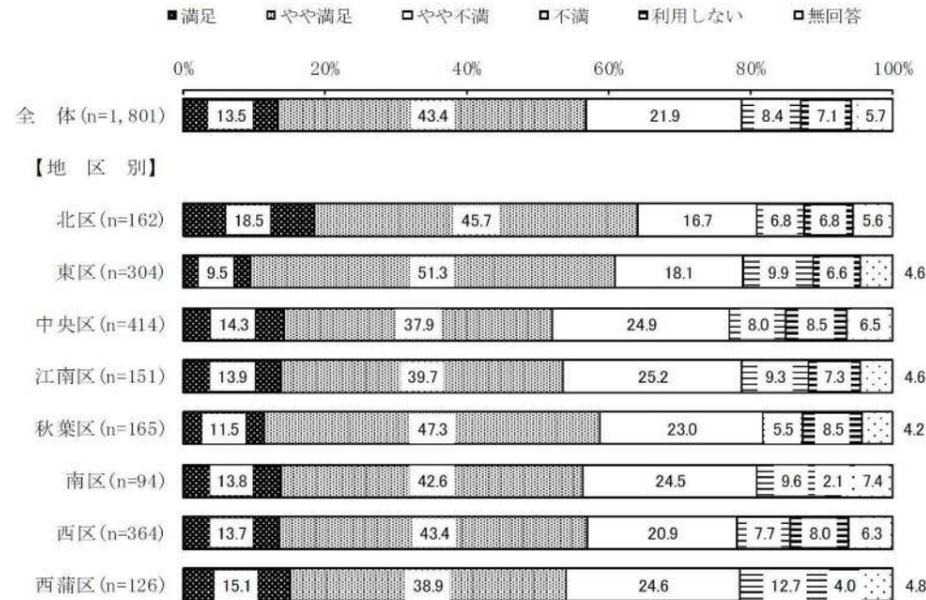


図 移動する際の交通手段の満足度・自動車（走りやすい道路かなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

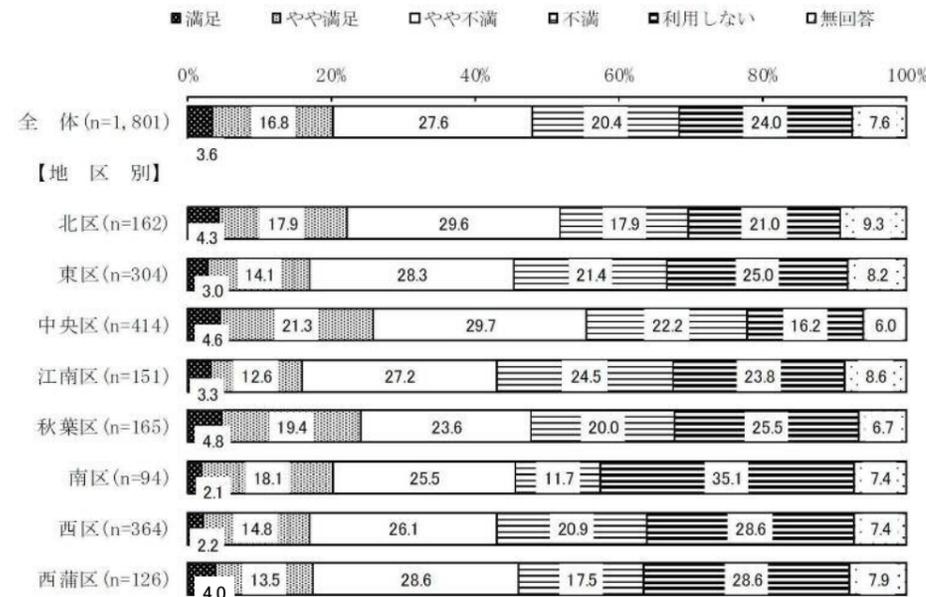


図 移動する際の交通手段の満足度・自転車（自転車で走りやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

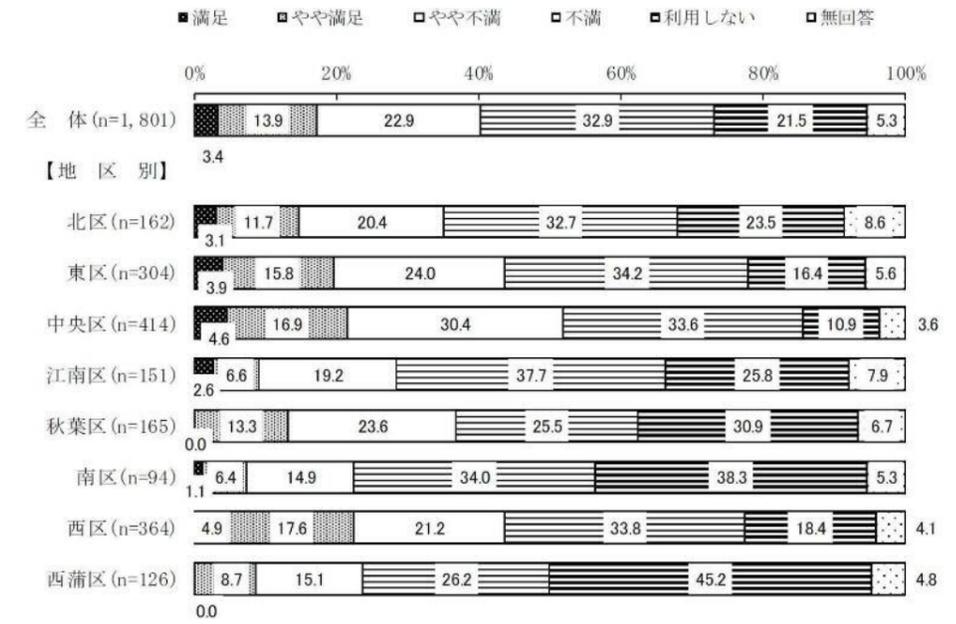


図 移動する際の交通手段の満足度・バス（利用しやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

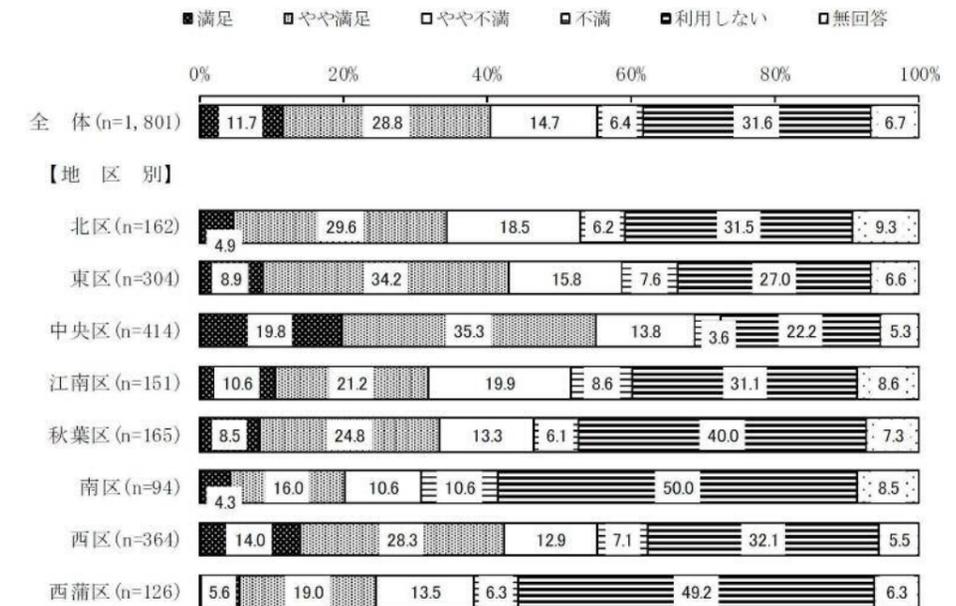


図 移動する際の交通手段の満足度・タクシー（利用しやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

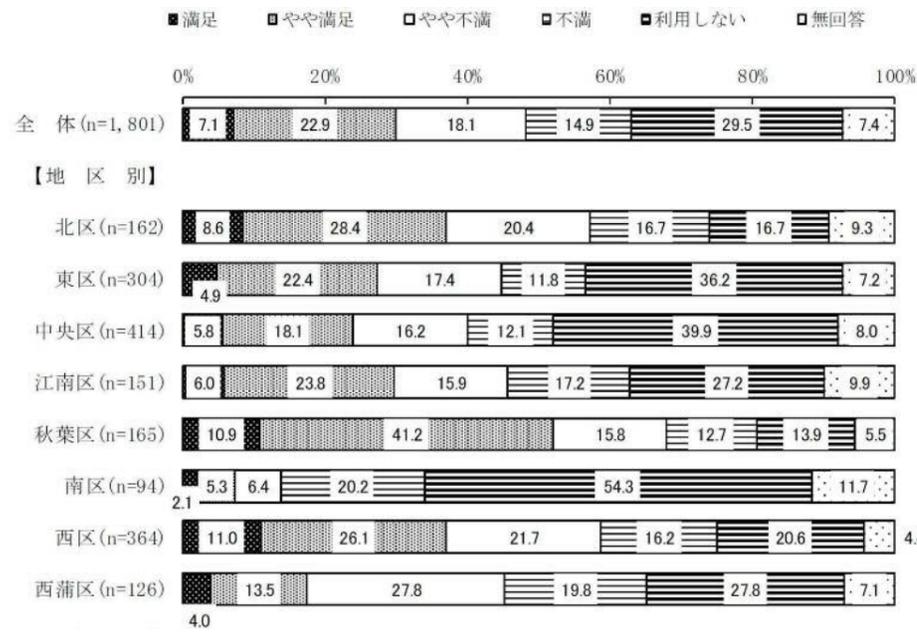


図 移動する際の交通手段の満足度・電車（利用しやすいかなど）

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

⑱ 新潟市として良くなっているもの【関連部分：P.14】

○交通に関して、『新潟市として良くなっているもの』を見ると、「道路の整備」が約6%、「交通安全対策」が3%、「公共交通の充実」が約2%である。

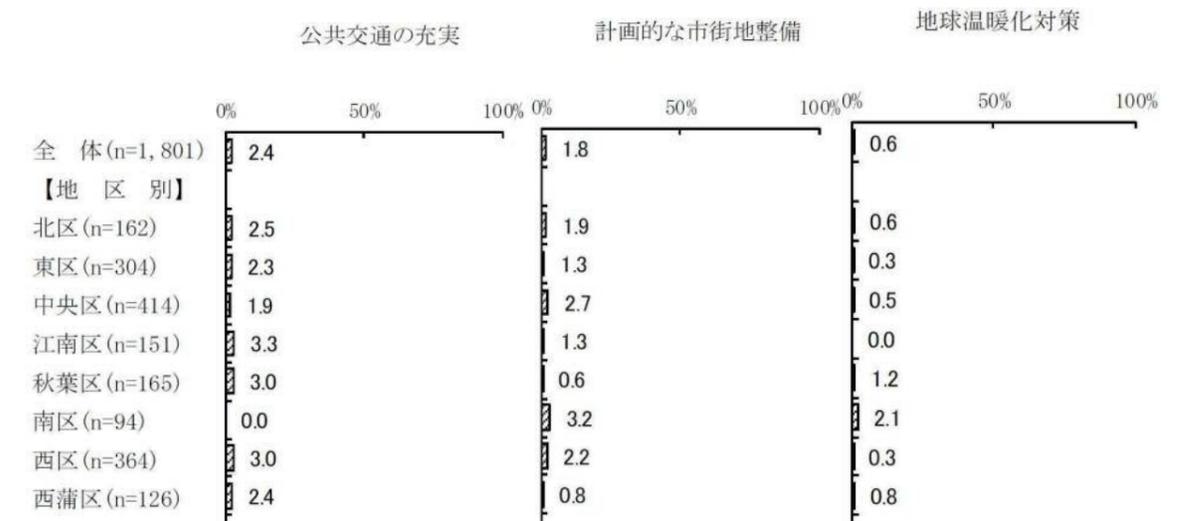
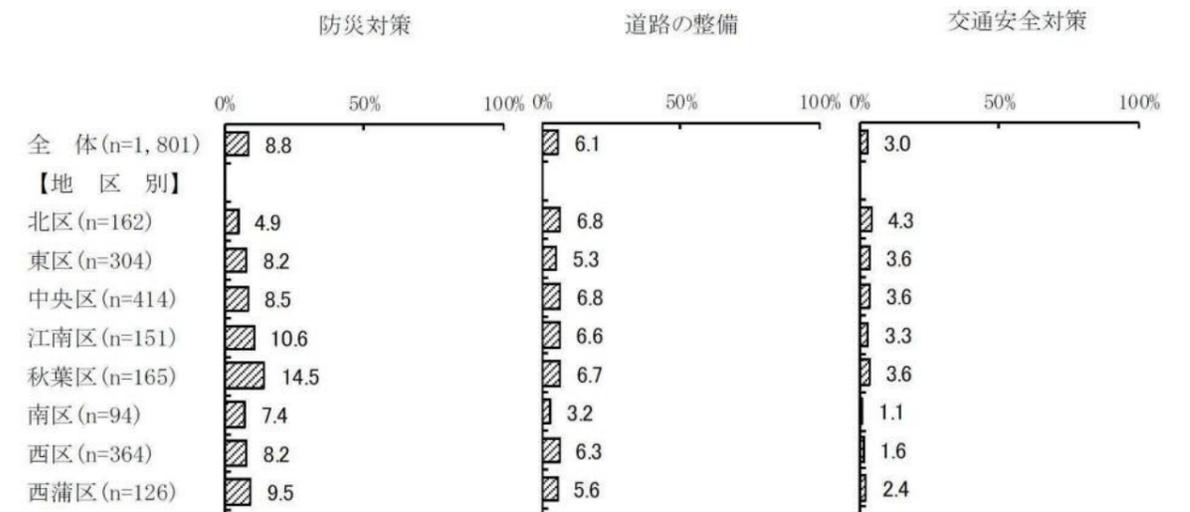


図 新潟市として良くなっているもの

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

⑳ 新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの【関連部分：P.14】

○交通に関して、『新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの』を見ると、「公共交通の充実」が約21%、「道路の整備」が約12%、「交通安全対策」が約7%である。

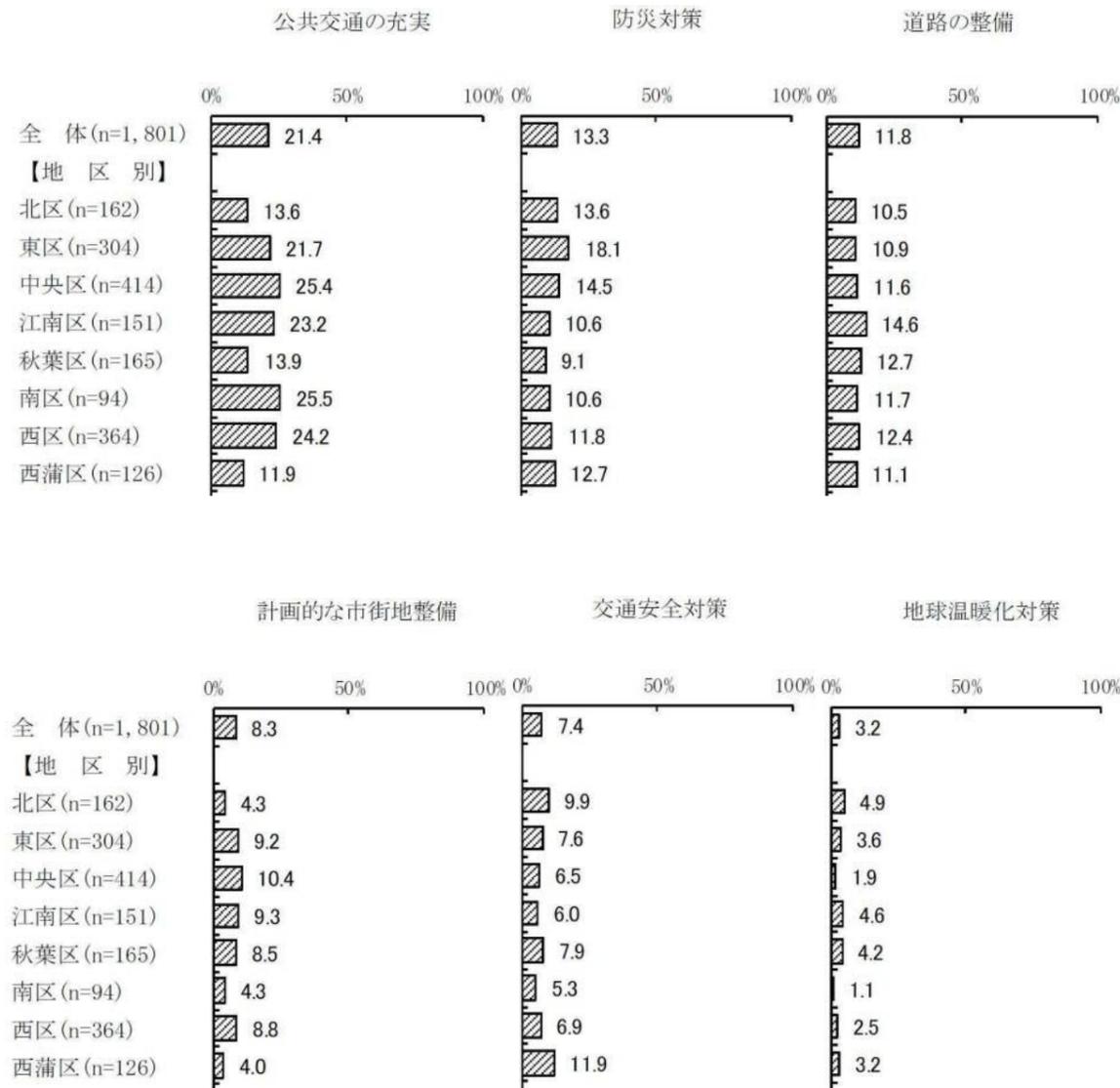


図 新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

21 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

【関連部分：P.14、P.16、P.18】

○『移動しやすいまちを実感するために必要なこと』としては、「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」、「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」の順に多くなっている。

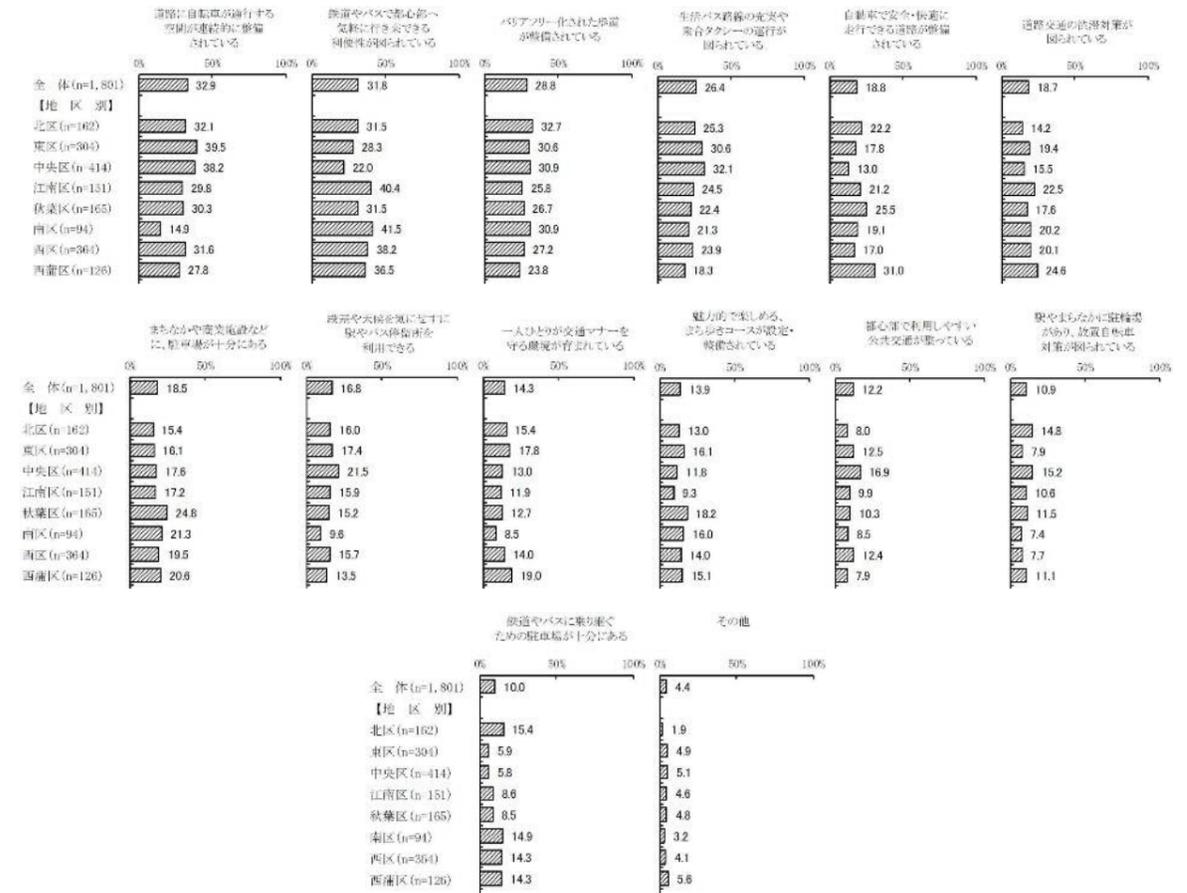


図 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

22 希望する運行間隔【関連部分：P.18】

○市全体における希望する運行間隔は、鉄道・バスともに 20 分間隔以内で約 7 割を占める。

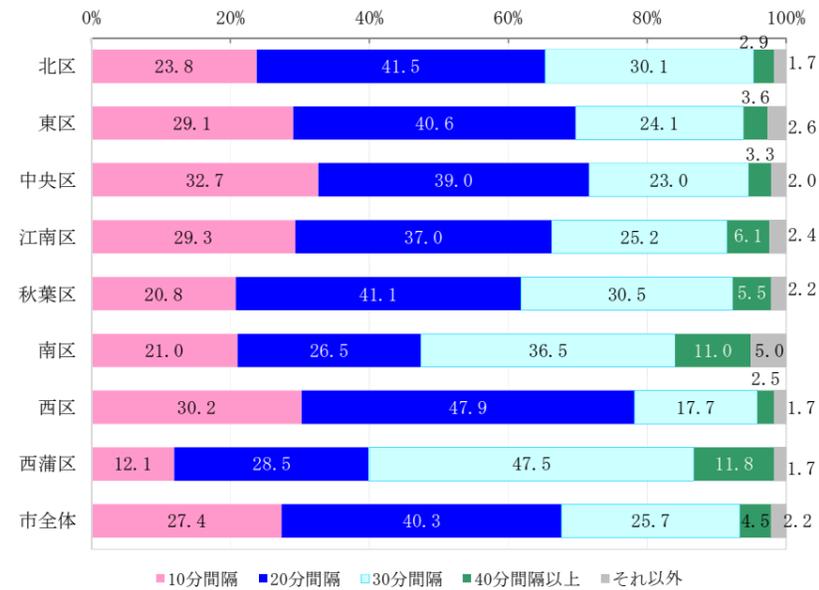


図 希望する鉄道運行間隔（区別）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

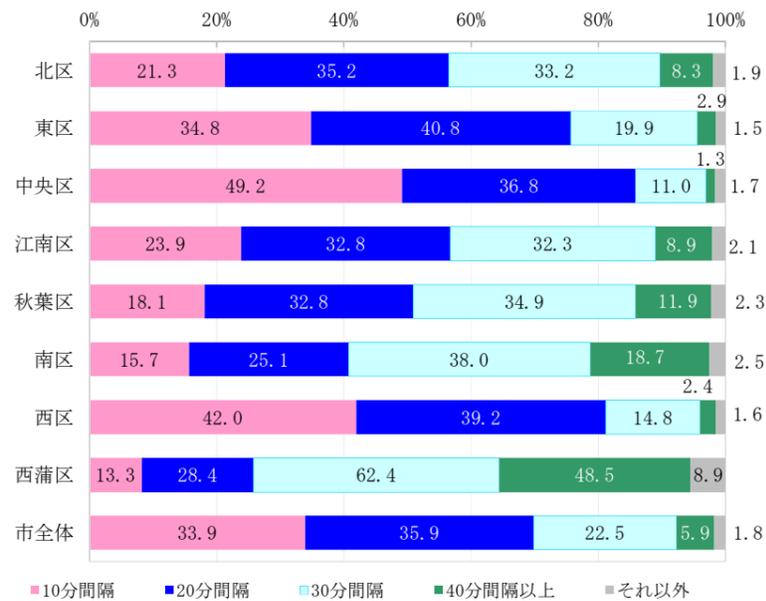


図 希望するバス運行間隔（区別）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

23 自宅からバス停までの希望する所要時間【関連部分：P.18】

○希望するバス停までの所要時間は、5 分以下で全体の約 70%を占めており、10 分以下で概ね 100%を占める。

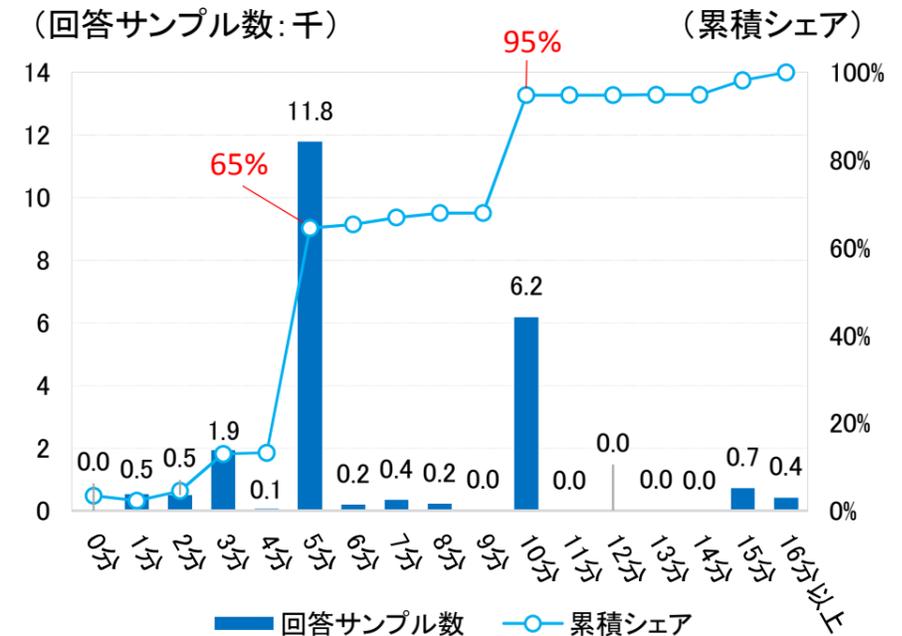


図 自宅からバス停までの希望する所要時間

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

交通サービスの現状及び特性

(3) 市域全体交通に関する現状

- 新潟市には上越新幹線が停車する新潟駅をはじめ、新潟港や新潟空港等、広域交通の拠点施設が整備されている。
- 新潟空港の乗降客数をみると、近年は100万人前後で推移している。

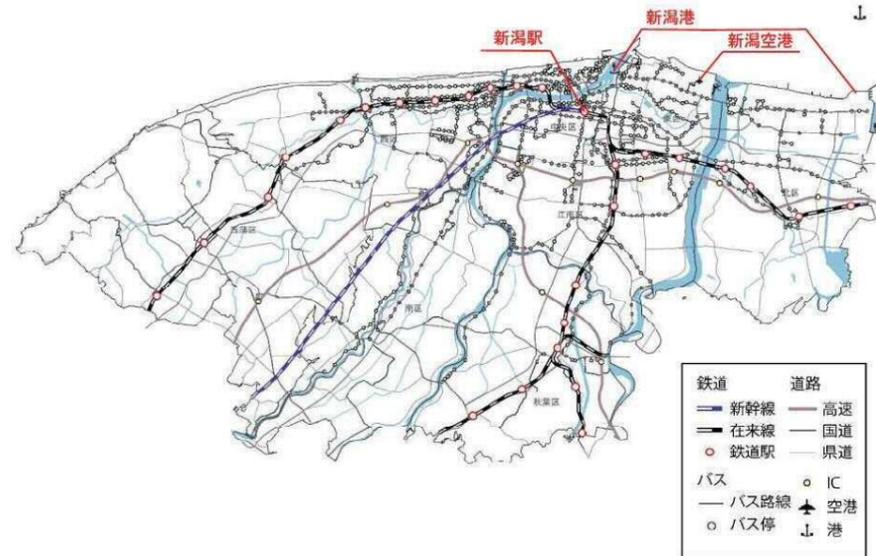


図 主要な交通網

資料：国土数値情報（鉄道、高速道路、バスルート、バス停留所、空港、港湾データを加工）
新潟市オープンデータ：地理情報（国道、県道）

図 主要な交通網

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

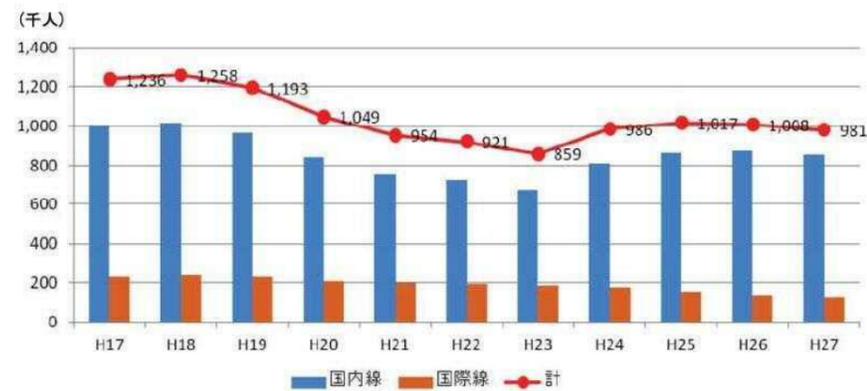


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成 27 年度新潟空港利用状況」より作成

図 新潟空港の乗降客数

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

(4) 道路に関する現状

① 都市計画道路整備状況

○新潟市の都市計画道路整備率^{※1}は同規模の政令市等と比較して低く、約 62%である。

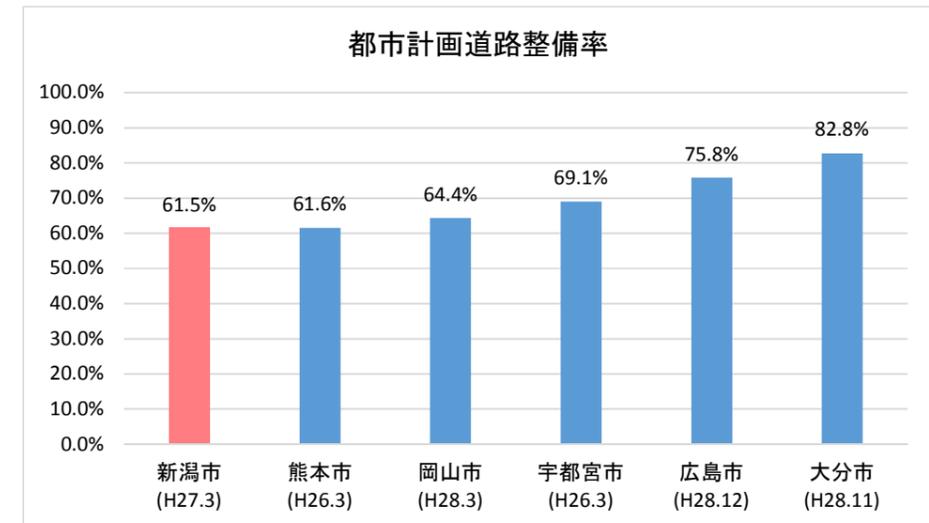


図 都市計画道路整備率

出典：各市 HP を元に作成

※1：都市計画決定された道路延長のうち、整備された区間の延長割合

② 道路整備箇所

○近年も道路整備は進められており、市の骨格を形成する広域幹線道路網が形成されつつある。

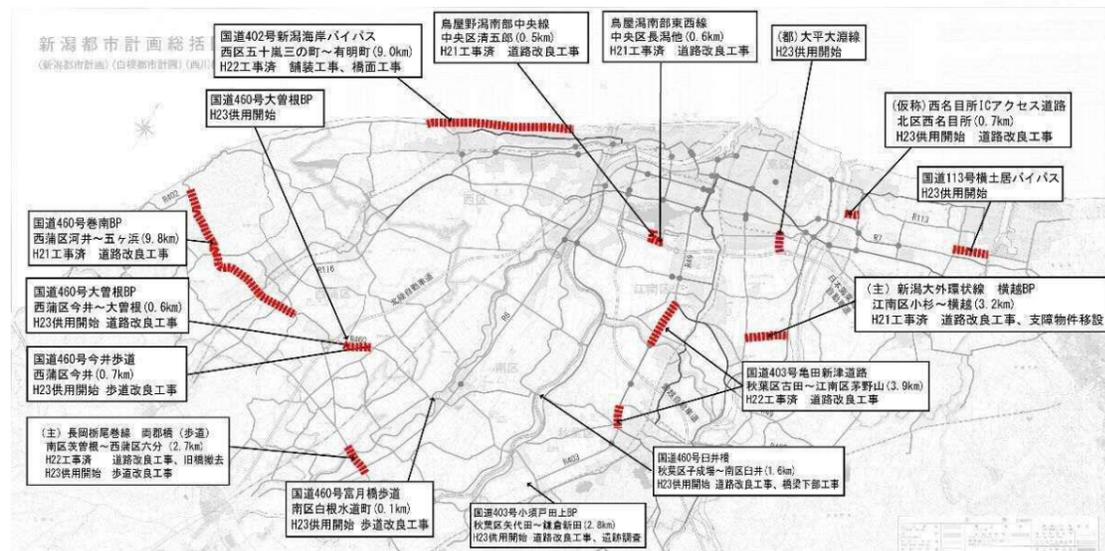


図 新潟市の近年の道路整備箇所(平成 21～平成 23 年度)

出典：新潟市道路計画課ホームページを元に作成

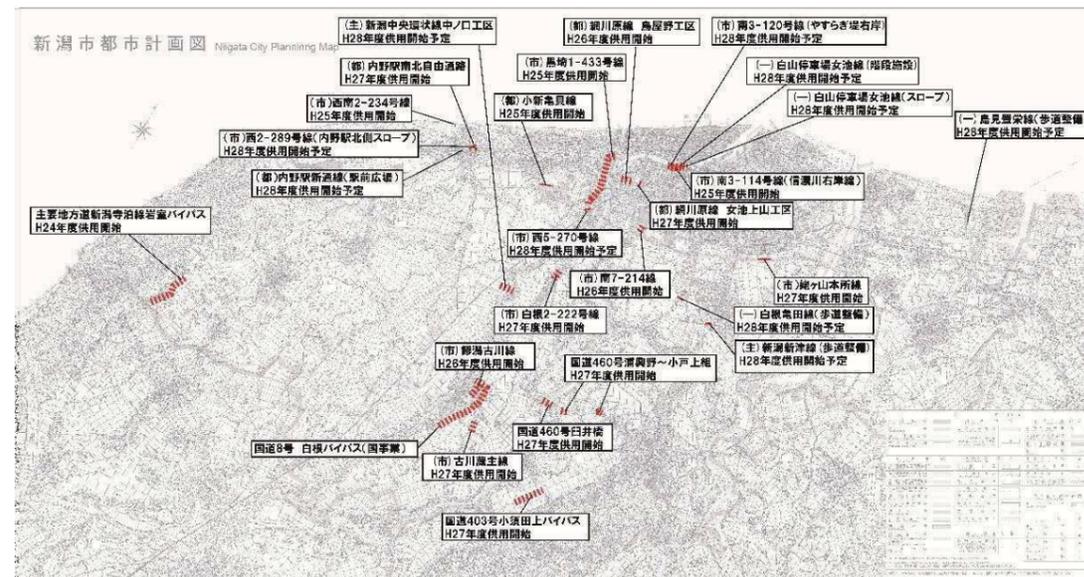


図 新潟市の近年の道路整備箇所(平成 24～平成 28 年度)

出典：新潟市道路計画課ホームページを元に作成

③ 混雑度及び混雑時旅行速度の変化【関連部分：P.15】

○都心部及び都心部に向かう路線で混雑度^{※2} や混雑時旅行速度^{※3} の悪化が多く見られる

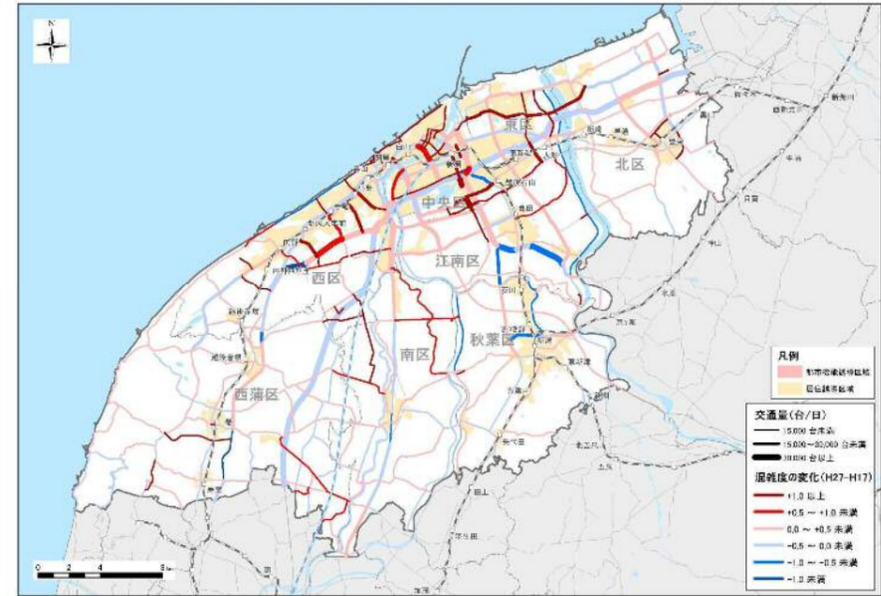


図 混雑度の変化 (H27-H17)

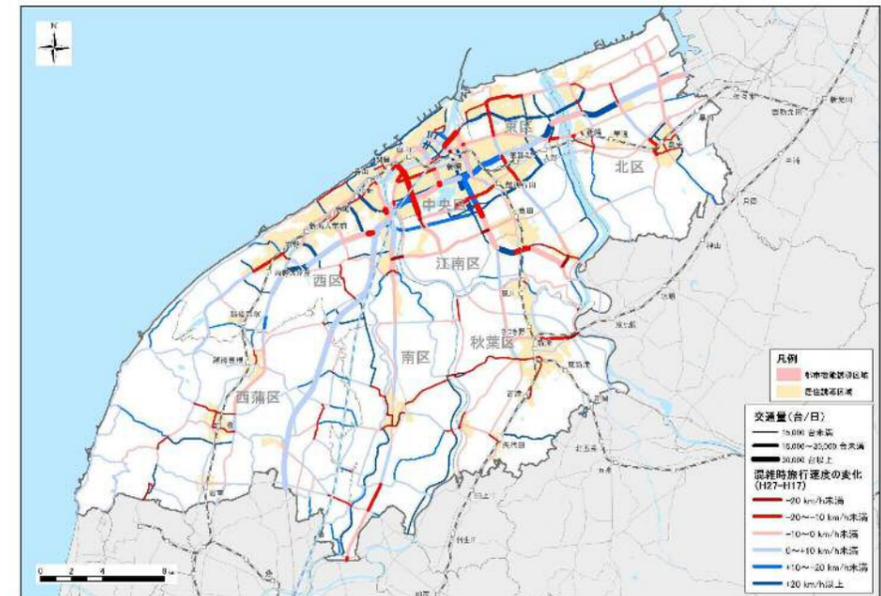


図 混雑時旅行速度の変化 (H27-H17)

出典：道路交通センサス (H17、H27) を元に作成

※2：昼間 12 時間の交通容量に対する交通量の比
 ※3：朝 2 時間 (7 時台から 8 時台まで)、夕方 2 時間 (17 時台～18 時台まで) のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅いほうの時間帯の旅行速度
 出典：国土交通省資料

○混雑度 1.75 以上と混雑が最も激しい区間は減少したものの、全体的には悪化している区間が多いことが窺える。(前ページ参照)

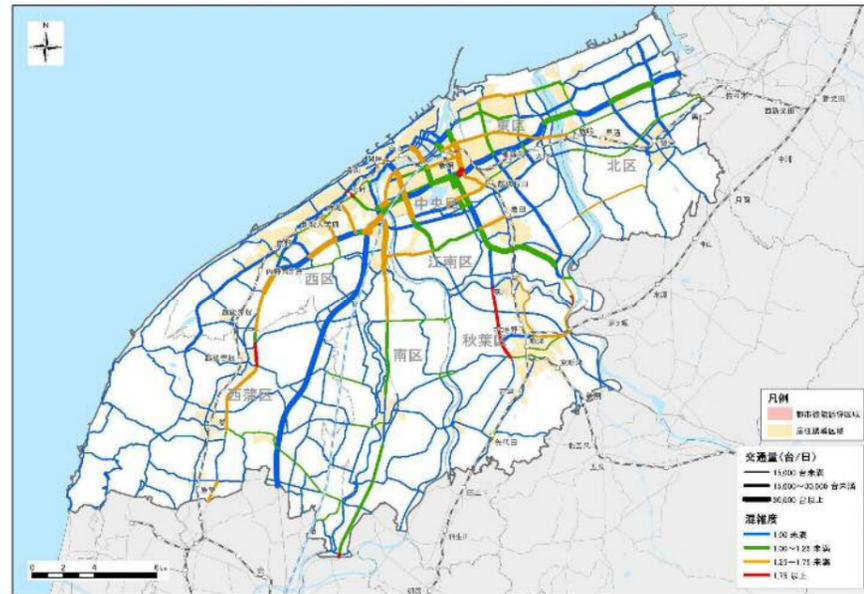


図 自動車交通量と混雑度 (H27)

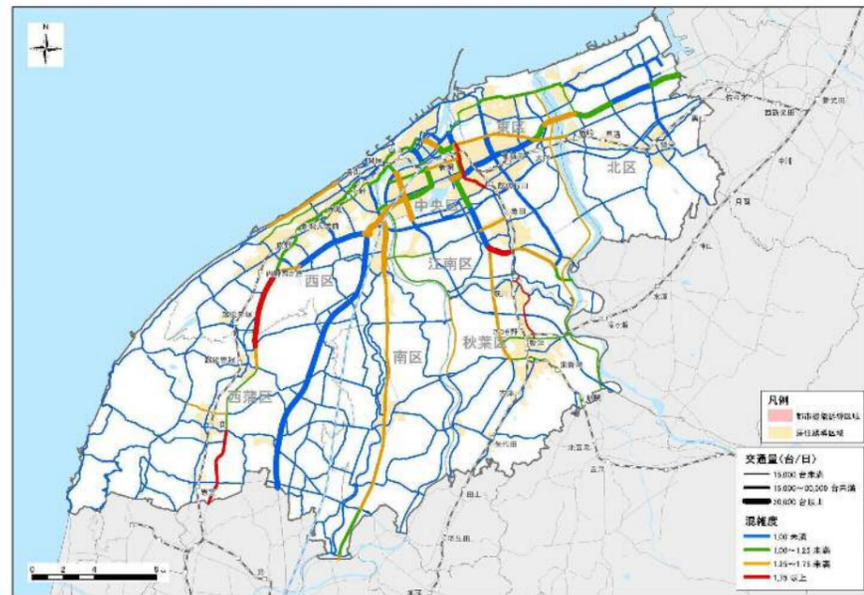


図 自動車交通量と混雑度 (H17)

出典：道路交通センサス (H17、H27) を元で作成

○混雑時旅行速度は、中心部周辺では 20km/h 未満の区間が増加しており、特に朝タラッシュ時間帯の混雑が悪化していることが窺える。

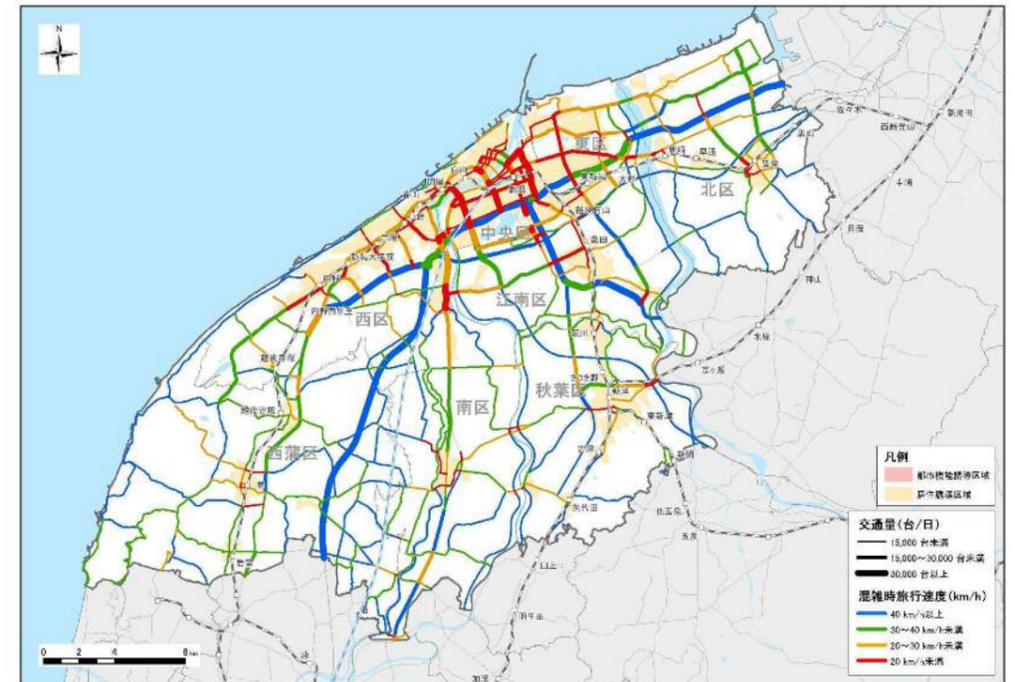


図 混雑時旅行速度 (H27)

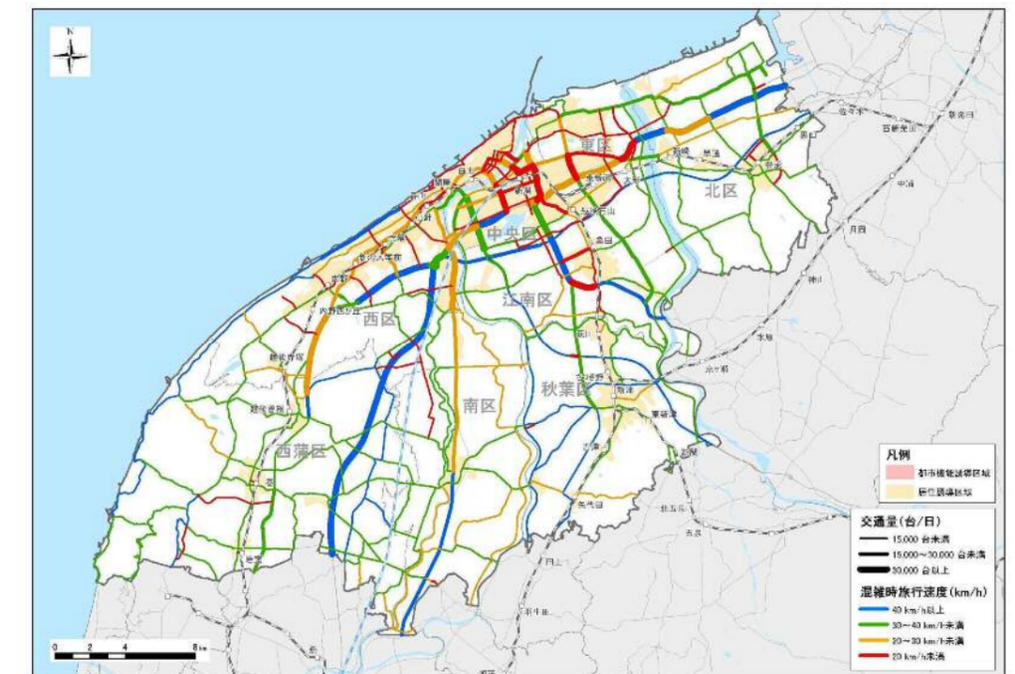


図 混雑時旅行速度 (H17)

出典：道路交通センサス (H17、H27) を元で作成

④ 事故件数と高齢者事故の経年変化【関連部分：P.17】

○新潟市における高齢加害事故は、発生件数は減少しているが、全事故に占める割合は2割を超えている。

表 事故件数と高齢者事故の経年変化

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
全事故件数	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故	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	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（H28）

(5) 公共交通の現状

① バス路線図

○市域の大部分を路線バスがカバーしているが、中央区以外では区バスや住民バスが運行されている。

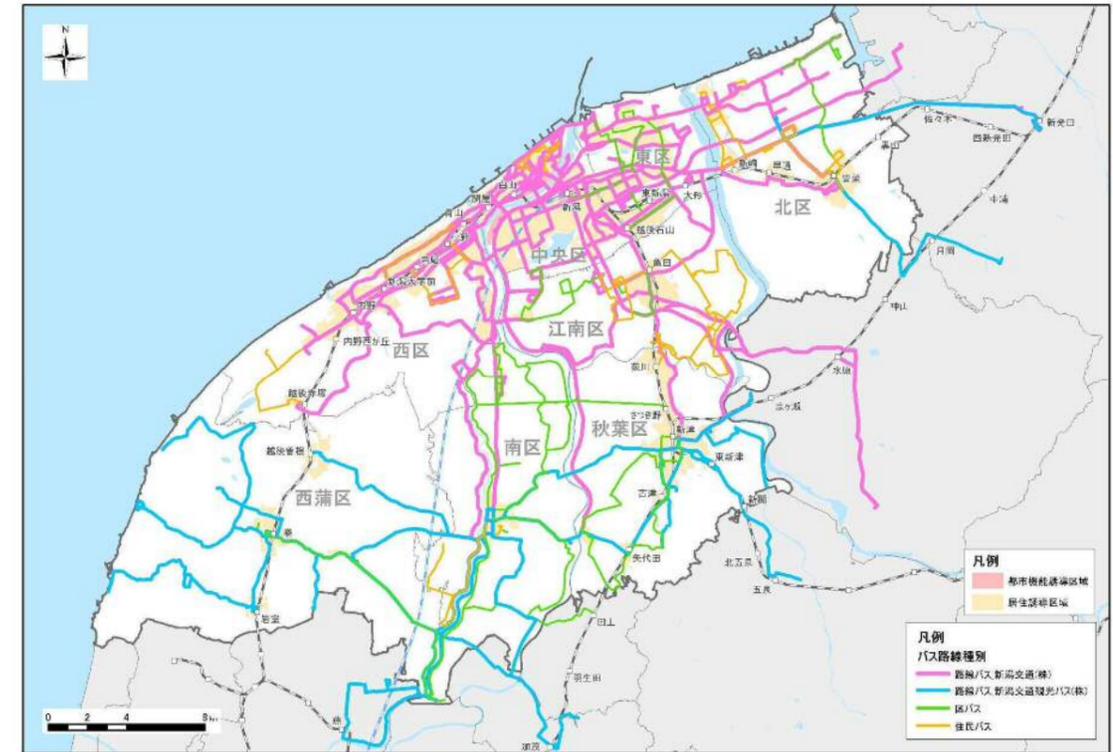


図 バス路線図

出典：新潟交通株式会社 HP を元に作成

② 鉄道の運行間隔【関連部分：P.16】

○鉄道の運行間隔は、朝と比べて日中が長く、郊外部に向かうほど顕著である。

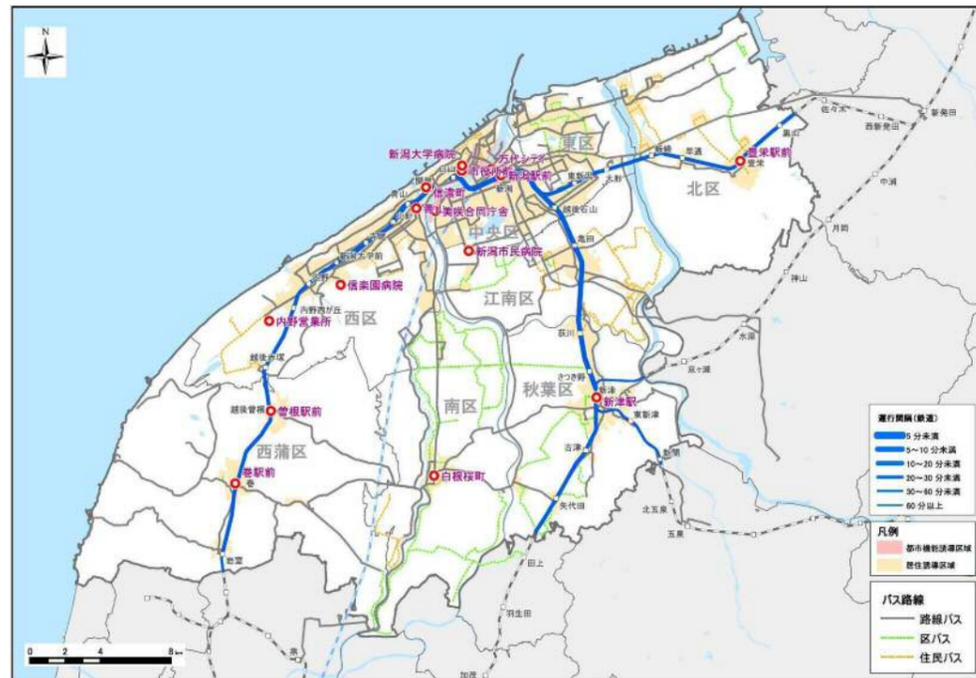


図 鉄道の運行間隔（朝 7～9 時）



図 鉄道の運行間隔（日中 10～15 時）

出典：JR 東日本 HP を元に作成

③ バスの運行間隔【関連部分：P.16】

○バスの運行間隔は、全体的に朝に比べて日中が長く、郊外部の鉄道駅にアクセスする路線などは運行されていないものもある。

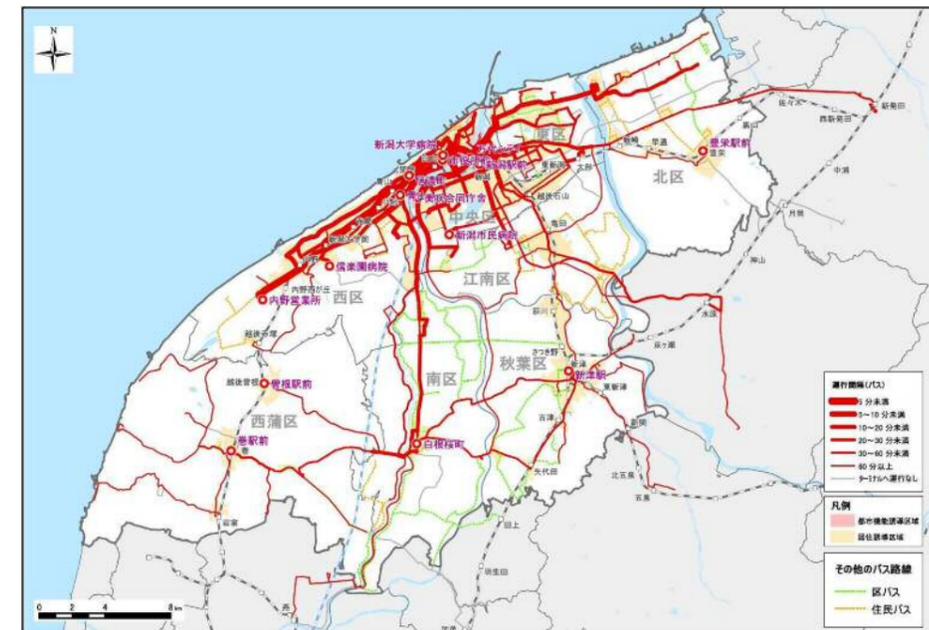


図 バスの運行間隔（市域全体・朝 7～9 時）

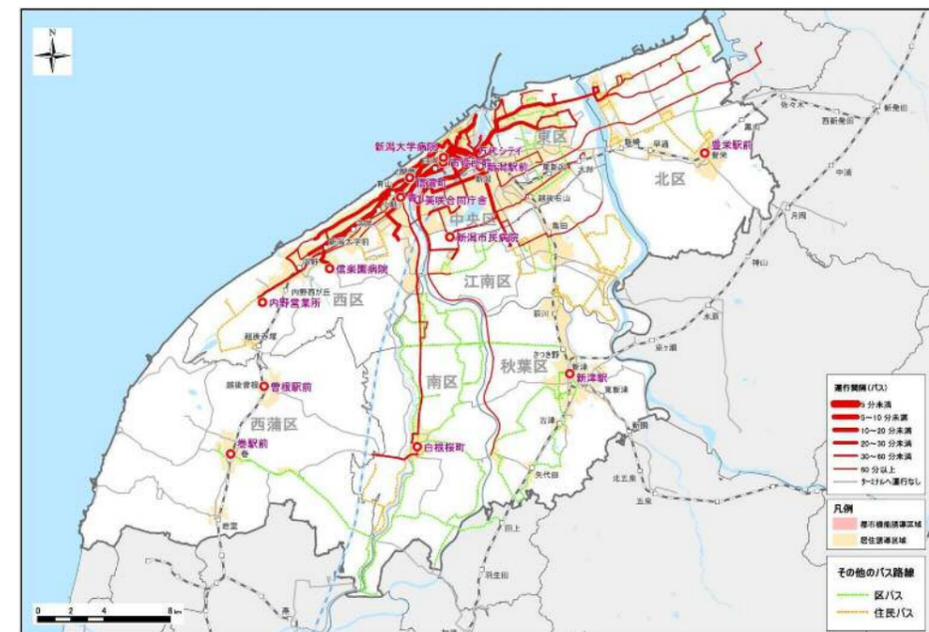


図 バスの運行間隔（市域全体・日中 10～15 時）

出典：新潟交通株式会社 HP を元に作成

○中心部周辺の居住誘導区域は比較的運行間隔が短くなっているが、江南区など運行間隔が長いエリアも見られる。



図 バスの運行間隔（中心部周辺・朝 7～9 時）



図 バスの運行間隔（中心部周辺・日中 10～15 時）

出典：新潟交通株式会社 HP を元に作成

④ 鉄道及びバスの始発時間【関連部分：P.15】

○鉄道の始発時間は概ね 5 時台である一方、駅にアクセスするバス路線などは 7 時台以降も見られる。



図 鉄道及びバスの始発時間

出典：新潟交通株式会社及び JR 東日本 HP を元に作成

⑤ 鉄道及びバスの終発時間【関連部分：P.15】

○鉄道の終発時間は概ね 23 時台以降である一方、バスは 19 時台の路線も見られる。



図 鉄道及びバスの終発時間

出典：新潟交通株式会社及び JR 東日本 HP を元に作成

⑥ バスの定時性【関連部分：P.15】

○朝ラッシュ時におけるバスの定時性は、南区や秋葉区、江南区などから都心方面で低い。

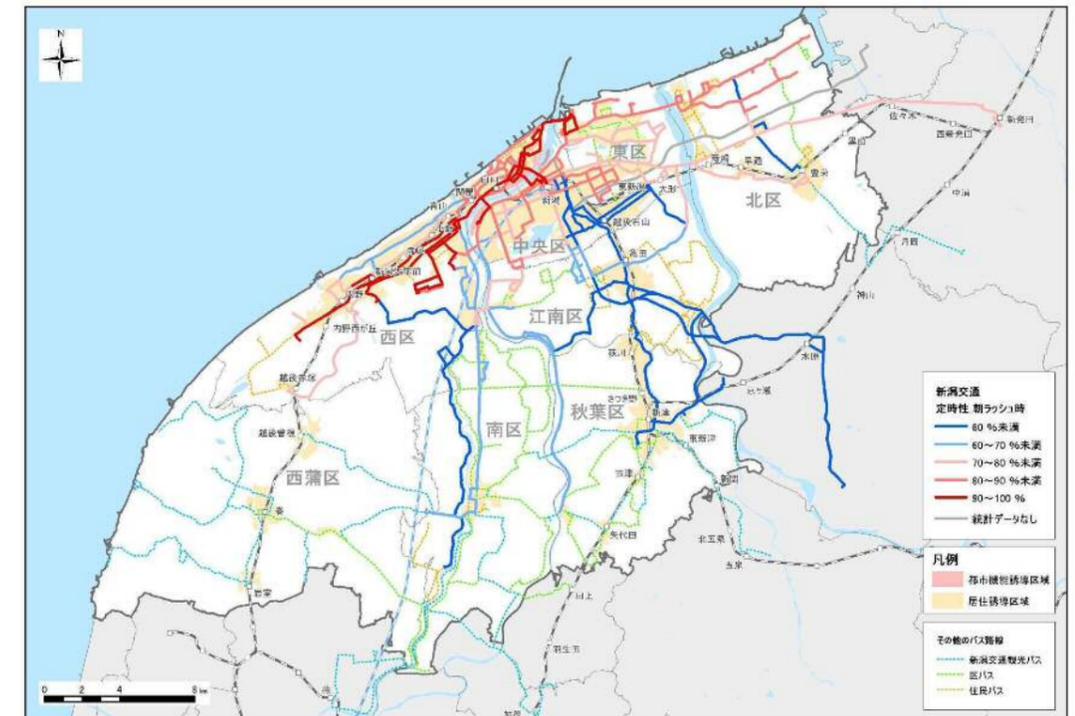


図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（市域全体）



図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（中心部周辺）

※平成 28 年度の月別平均値、朝ラッシュ時は 7:00~8:29

出典：新潟交通株式会社 HP より作成

⑦ バスの利用者数

- バスの1日あたり利用者数は、西区や北区などから都心方面の路線で多くなっている。
- 1便あたり利用者数は、全体的に10人以上が多いが、一部10人未満の路線も見られる。



図 路線バス利用者数（1日あたり・市域全体）

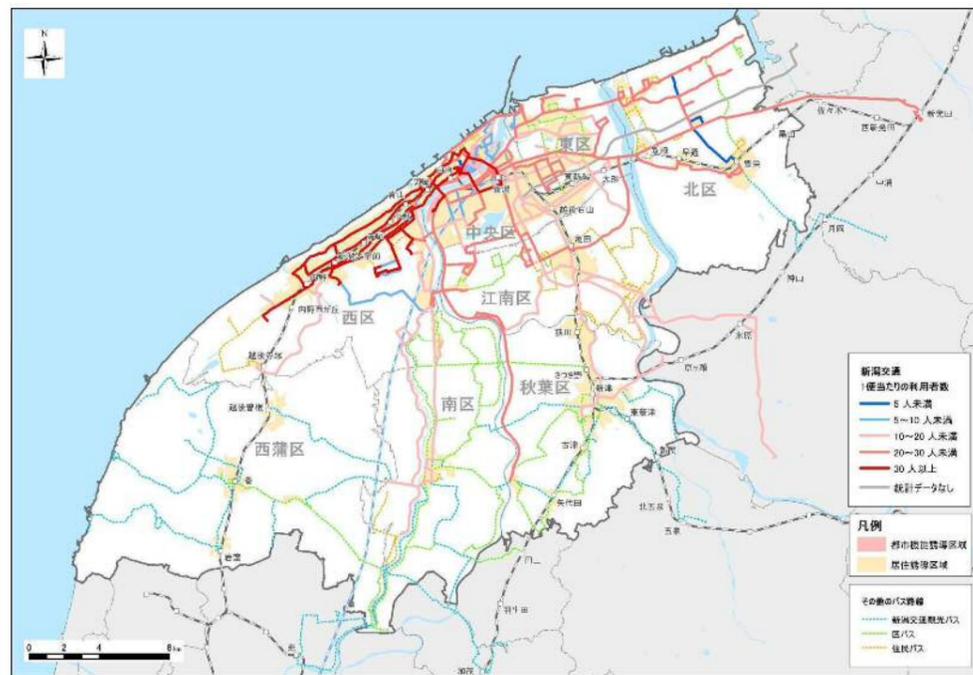


図 路線バス利用者数（1便あたり・市域全体）

※平成28年度の月別平均値 出典：新潟交通株式会社 HP より作成

(6) 自転車に関する現状【関連部分：P.19】

- 中央区を中心に、自転車走行空間の整備が進められている。
- 自転車等放置禁止区域内での撤去・返還台数は減少傾向にある。



番号	位置	路線名	整備形態
①	東区	市道 浜町臨港町線外	自転車通行帯
②	中央区	市道 南2-74号線	自転車道
③	中央区	市道 小島下所島線	自転車専用通行帯
④	中央区	市道 紫竹山鳥屋野線	自転車通行帯
⑤	中央区	市道 文京町五十嵐2ノ町線1号	自転車通行帯
⑥	中央区	主要地方道 新潟黒埼インター匝口線	自転車通行帯
⑦	中央区	市道 護国神社線外	自転車通行帯
⑧	中央区	主要地方道 新潟小湊戸三糸線	自転車通行帯
※⑨	中央区	国道7号	自転車道

図 自転車走行空間整備済み箇所(平成27年4月時点)

出典：新潟市 HP

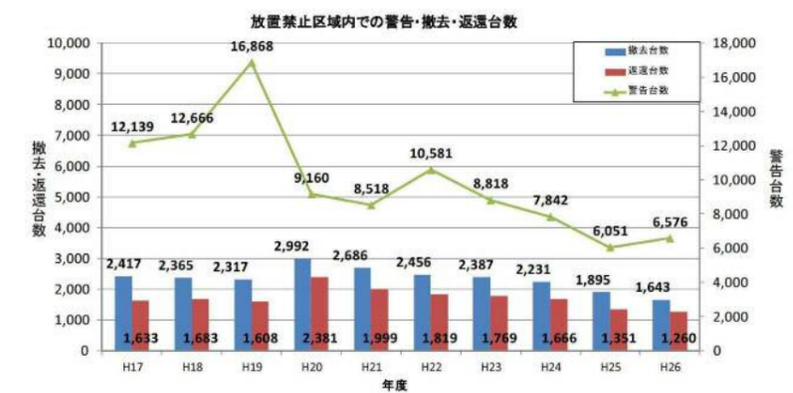


図 放置禁止区域内での警告・撤去・返還台数

出典：新潟市 HP

(7) 歩行者に関する現状【関連部分：P. 19】

○新潟市民の1日当りの平均歩数は、男女別の15～69歳、70歳以上すべてにおいて、全国平均よりも少ない状況にある。

・図 18 1日当たりの平均歩数（出典：H23 県民健康・栄養実態調査、H23 国民健康・栄養調査）

1日当たり平均歩数 単位：歩

	男 性		女 性	
	15歳以上	70歳以上	15歳以上	70歳以上
新潟市 (新潟県)	6,721	5,112	6,151	3,593
全 国	7,301	5,263	6,556	4,323

新潟県：平成23年県民健康・栄養実態調査
全 国：平成23年国民健康・栄養調査

図 1日当たりの平均歩数

出典：移動しやすいまちづくり基本計画（平成27年4月）