

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 [特性調査編]



- 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。
- 新潟都市圏を対象にした調査結果（平成14年）もありますが、合併後、政令市移行後の全市的な移動実態を把握する必要があり実施に至ったものです。
- 調査の結果は「特性調査編」として、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。
- また、3つの意識調査を併せ実施しており、これらは「付帯調査編」として、公共交通の満足度やニーズ、高齢者の移動実態、交通環境に関する意向などについて把握しています。

平成24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 [特性調査編]

本調査と*新潟都市圏第3回パーソントリップ調査(平成14年)結果とは、抽出率や対象ゾーン数などの調査条件が異なり単純比較はできませんが、調査結果から概ね以下の交通実態が明らかになりました。

※新潟都市圏とは、新潟市(旧岩室村除く)、新発田市、阿賀野市、五泉市、胎内市、聖籠町の範囲

市全体として、代表交通手段構成(P.5)に大きな変化は見られません。

しかし、年齢階層別(P.6)で見たときに若年層の自動車利用が減少する一方で、**65歳以上の自動車利用の割合が増加**しています。また、15歳未満の自動車利用の増加も特徴的です。

さらに、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、私用目的が増加しており、これを代表交通手段別(P.7上)に見てみると、自動車の私用目的利用が大きく増加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

平成の大合併や政令指定都市への移行を踏まえ、本市の人の動きや交通手段を明らかにし、今後の具体的な交通施策を検討する際の基礎資料を得るため、全市的な実態調査を実施しました。

調査内容

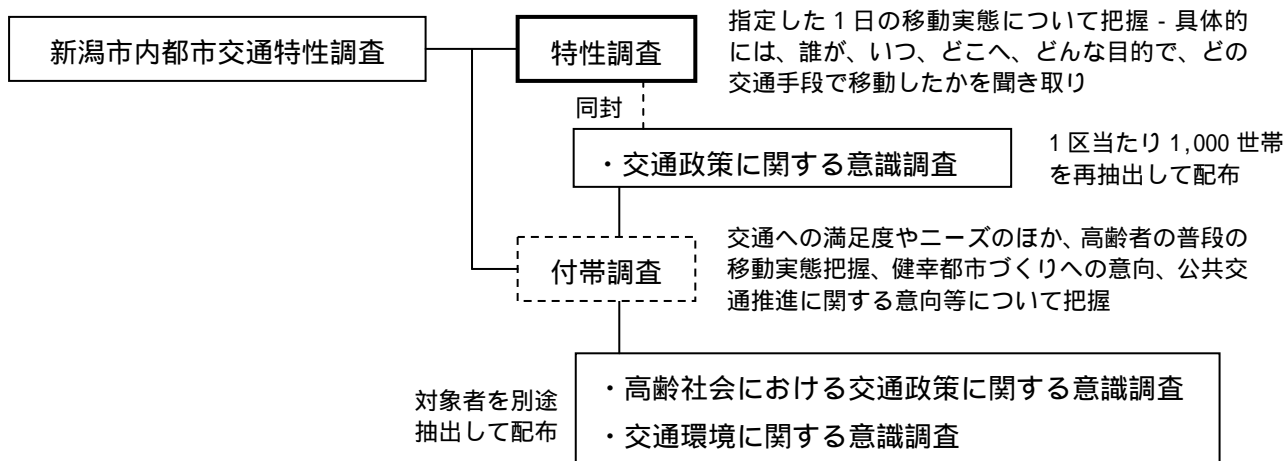
- 調査範囲 新潟市全域
- 調査対象 住民基本台帳(平成23年8月末現在)から無作為抽出された27,900世帯
- 抽出方法 5歳以上を世帯抽出
- 実施方法 郵送による配布、回収
- 対象日 平成23年11月8日(火)、9日(水)、17日(木)のいずれかの指定日

回収結果

対象人口	対象世帯数	対象個人数	回収個人数	回収率
771,649 人	27,900 世帯	67,914 人	20,404 人	30.04 %

抽出率: 対象個人数 ÷ 対象人口 = 8.80 % **標本率**: 回収個人数 ÷ 対象人口 = 2.64 %

(参考)



1 1日の人の動き（トリップ数）

■総トリップ数

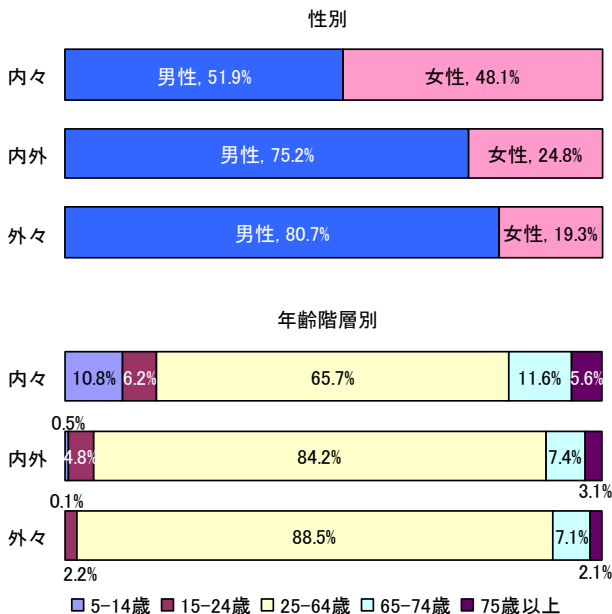
- ・新潟市居住者の総トリップ数は約 203 万トリップ/日
- ・このうち、市内における移動（内々トリップ）が 88.9%となっている。



- 内々トリップ：市内に出発地と到着地を持つ移動
- 内外 “：市内に出発（到着）地があり、市外に到着（出発）地を持つ移動
- 外々 “：市内に出発地と到着地を持たない移動

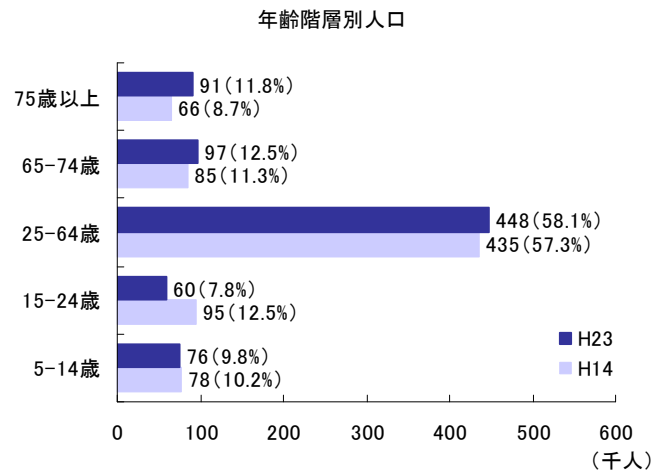
■各トリップの構成

- ・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同様に、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する一方で、24 歳以下の人口が減少している。
- ・平成 14 年と比較してみると、75 歳以上で 3.1%増加し、15～24 歳で 4.7%減少している。

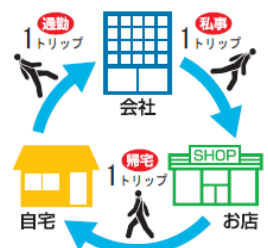


平成 14 年の数値に、旧岩室村の人口は含まれていない

用語の解説

●トリップとは

- ・人がある1つの目的をもって、ある地点から別の地点へ移動したときの単位をトリップと言います。
- ・トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
- ・右図の場合、通勤：1トリップ+私事：1トリップ+帰宅：1トリップ = 3トリップとなります。

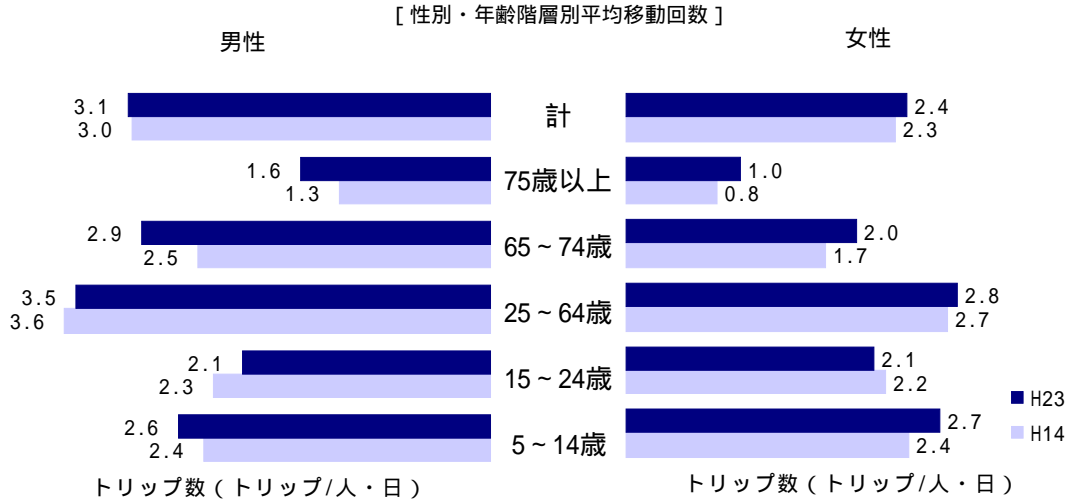


■平均移動回数（トリップ数）・・・ 2.71トリップ/人・日

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

男性：3.06 トリップ/人・日

女性：2.38 トリップ/人・日

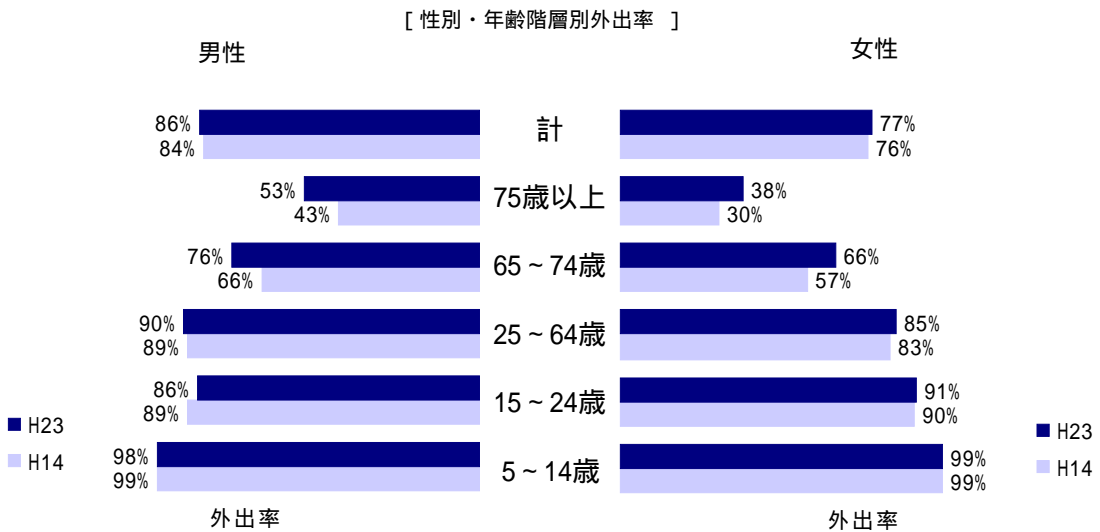


平成14年の数値は、新潟都市圏全体の集計値

■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9割の方が外出している。
- ・平成14年と比較してみると、男女ともに65歳以上の外出率が著しく増加している。

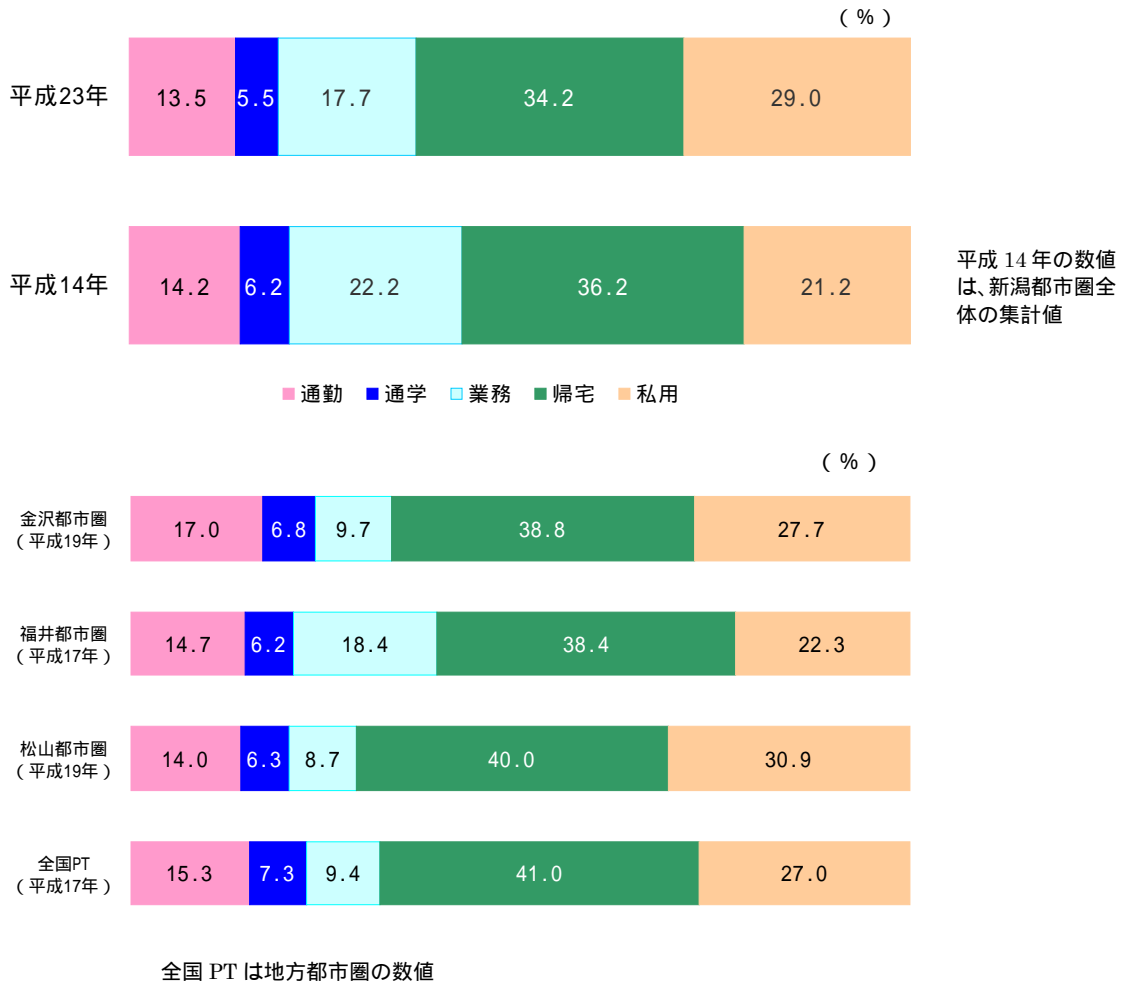


平成14年の数値は、新潟都市圏全体の集計値

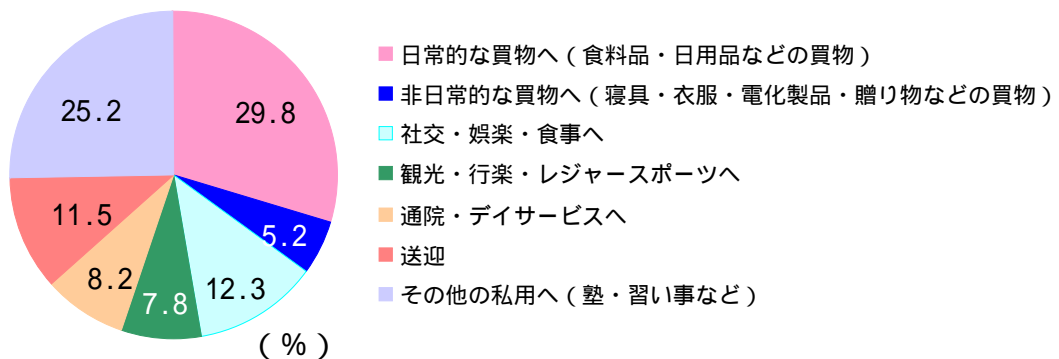
2 目的からみる人の動き

■移動の目的構成と他都市との比較

- ・私用目的による移動が29.0%と他の都市圏と比較しても高い傾向にある。
- ・私用の内訳としては、日常的な買物、社交・娯楽・食事、送迎などへの回答が多く見られる。



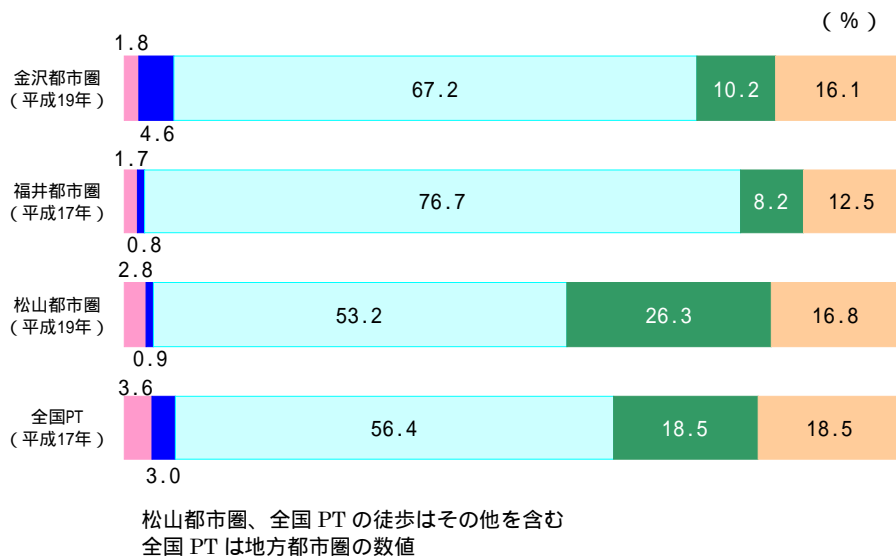
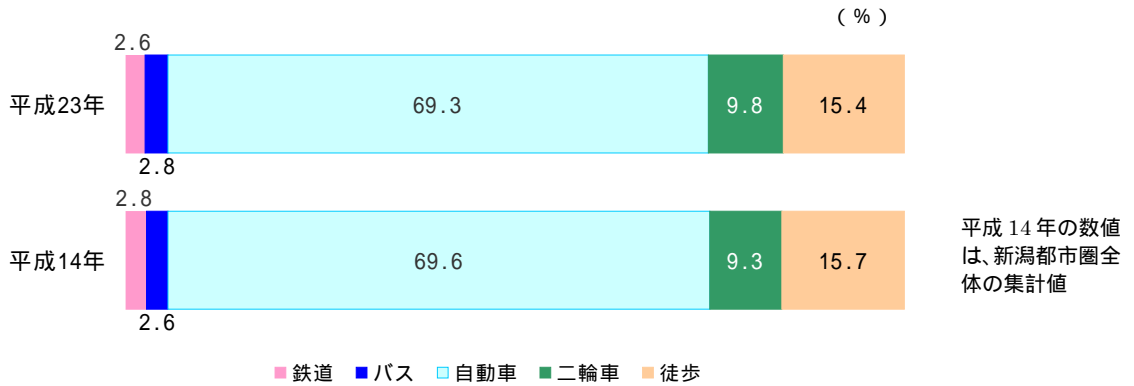
私用に係る回答の内訳



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、69.3%となっている。次いで徒歩、二輪車の順となっており、平成14年の新潟都市圏と比較しても大きな変化は見られない。
- ・ 本市の代表交通手段構成は、金沢都市圏と似ている。



用語の解説

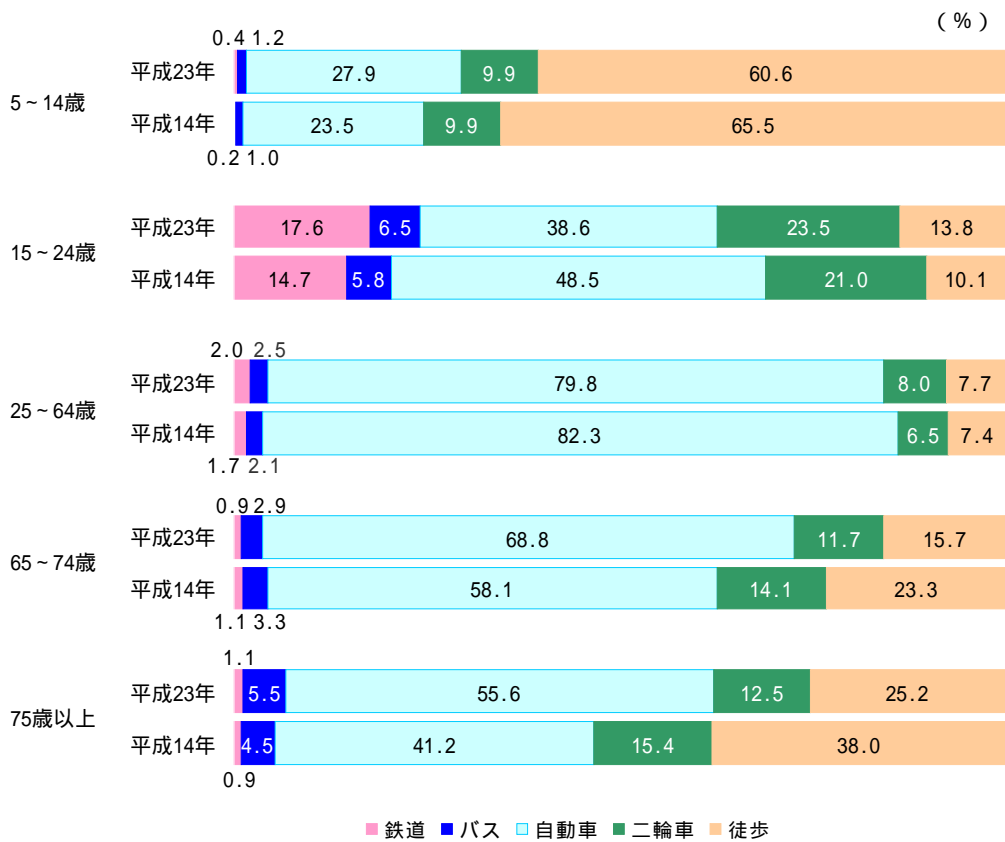
●代表交通手段とは



- ・ 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。

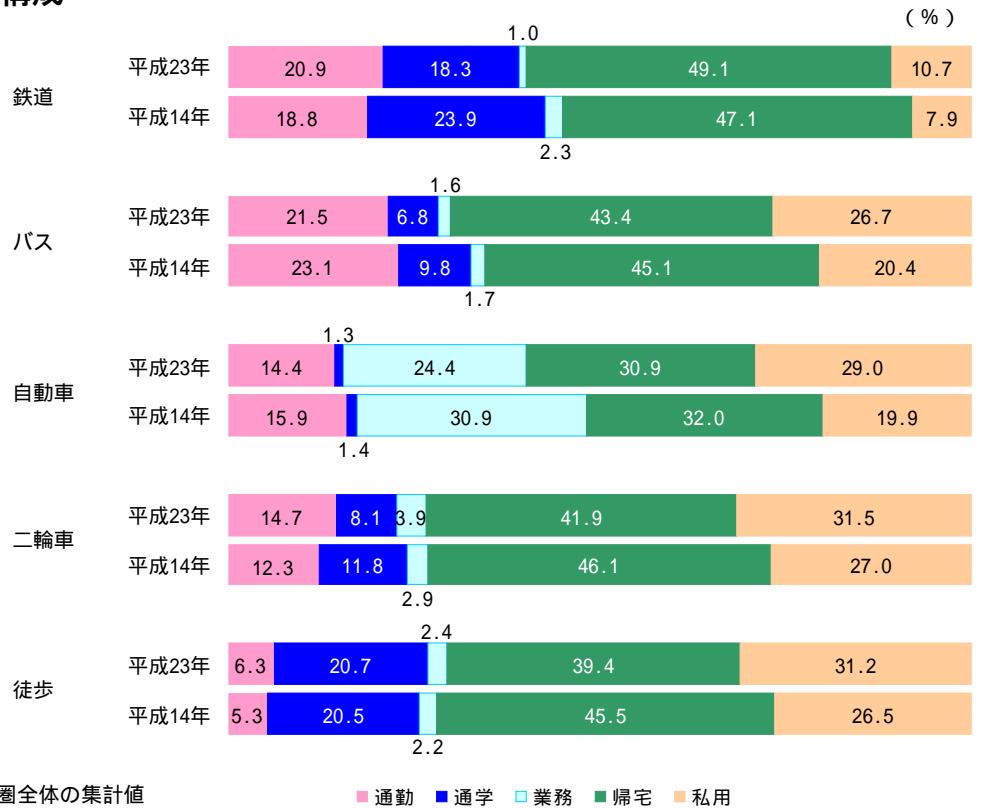
■年齢階層別の代表交通手段構成

- ・ 65 歳以上の自動車を利用する割合が大きく増加している。
- ・ 5～14 歳までの自動車を利用する割合が増加しているが、15～24 歳まででは、自動車を利用する割合が減少している。
- ・ 75 歳以上のバスを利用する割合が若干増加している。
- ・ 25～64 歳までの自動車を利用する割合が、他の世代と比べ最も多くなっている。



■代表交通手段別の目的構成

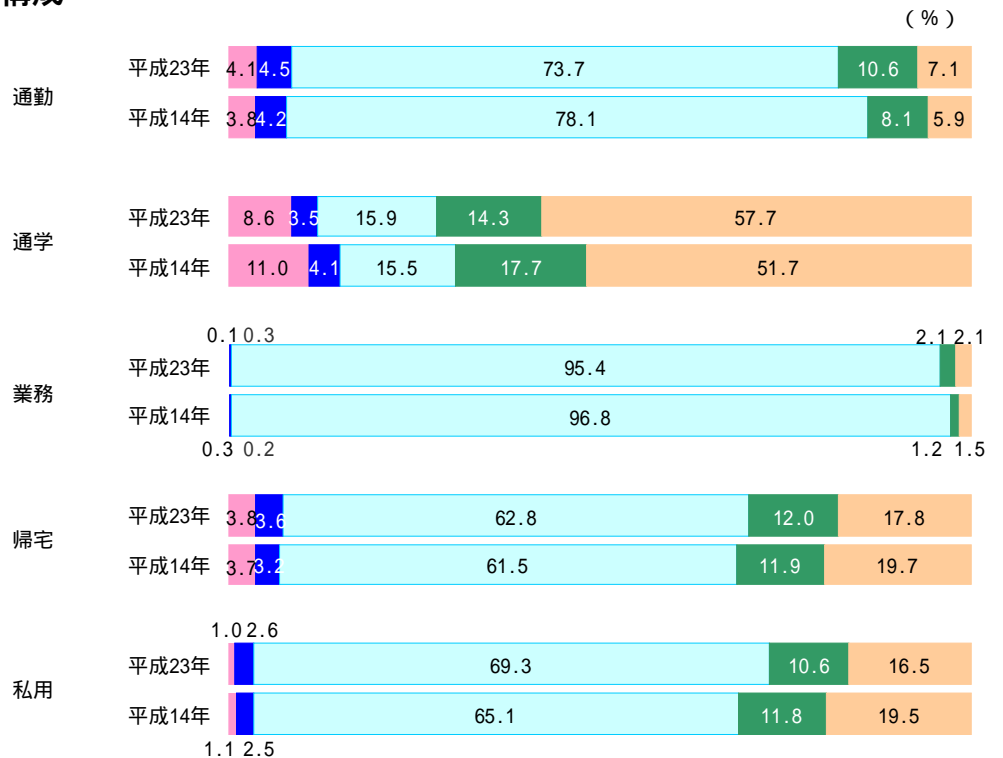
- 平成14年の新潟都市圏と比較して、全ての交通手段における私用目的利用が増加している。
- 鉄道、バス、二輪車での通学目的利用が減少している。
- 自動車での業務目的利用が減少している。



平成14年の数値は、新潟都市圏全体の集計値

■目的別の代表交通手段構成

- 業務目的での自動車を利用する割合が95.4%と極めて高くなっている。
- 通勤目的での二輪車や徒歩を利用する割合が若干増加している。
- 通学目的での公共交通を利用する割合が減少する一方で、徒歩が増加している。



平成14年の数値は、新潟都市圏全体の集計値

4 区ごとにみる人の動き

■区民の人口・動き

・いずれの区を見ても自動車を利用する割合が多くなっている。

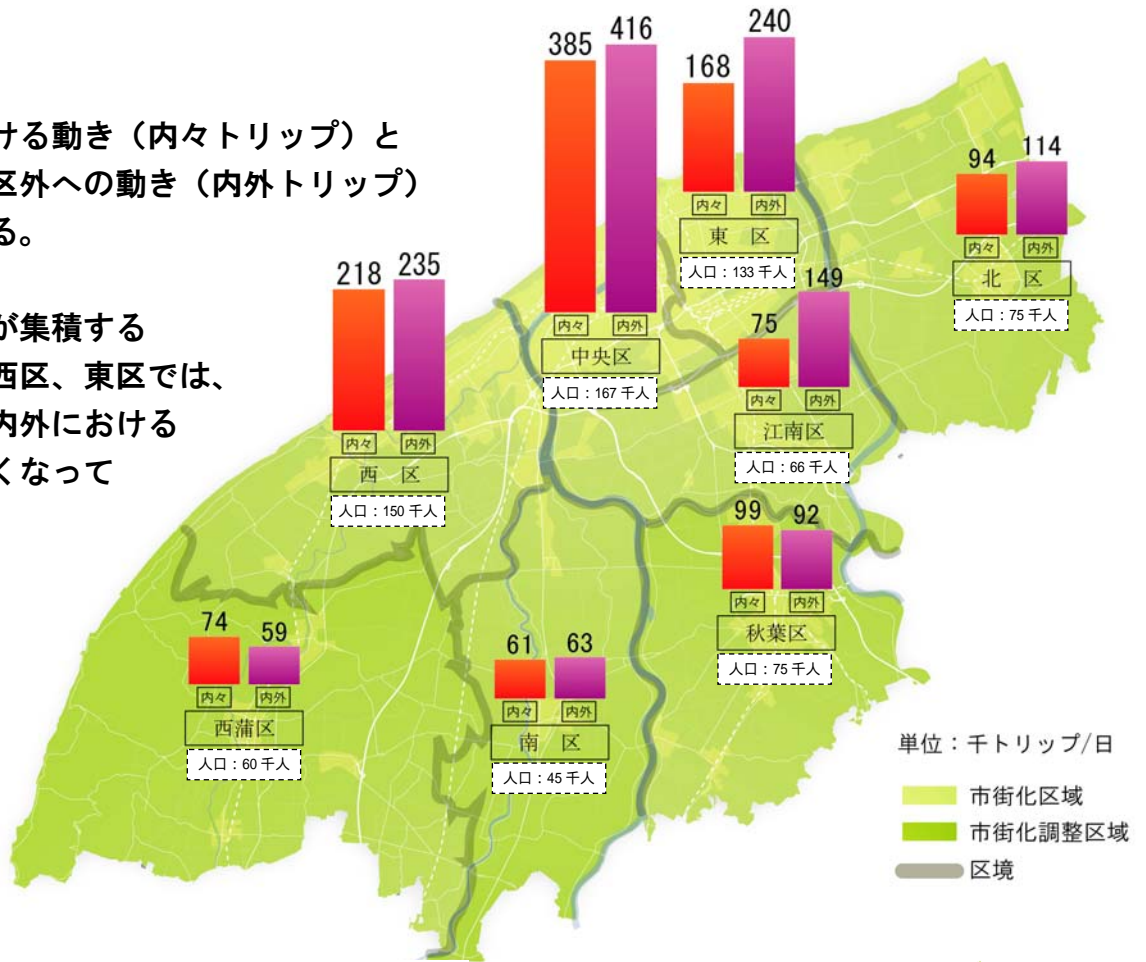
区名	人口	代表交通手段別発生集中量 (千トリップエンド/日)	代表交通手段構成
北 区	65歳以上 18千人 25-64歳 43千人 5-24歳 14千人 計75千人	鉄道 9 バス 2 自動車 241 二輪車 16 徒歩 39	鉄道, 3% バス, 1% 自動車, 79% 二輪車, 5% 徒歩, 13%
東 区	65歳以上 31千人 25-64歳 78千人 5-24歳 24千人 計133千人	鉄道 8 バス 14 自動車 419 二輪車 62 徒歩 87	鉄道, 1% バス, 2% 自動車, 71% 二輪車, 10% 徒歩, 15%
中央区	65歳以上 40千人 25-64歳 100千人 5-24歳 27千人 計167千人	鉄道 38 バス 66 自動車 739 二輪車 152 徒歩 215	鉄道, 3% バス, 5% 自動車, 61% 二輪車, 13% 徒歩, 18%
江南区	65歳以上 16千人 25-64歳 39千人 5-24歳 12千人 計67千人	鉄道 8 バス 2 自動車 235 二輪車 26 徒歩 37	鉄道, 3% バス, 1% 自動車, 76% 二輪車, 8% 徒歩, 12%
秋葉区	65歳以上 20千人 25-64歳 42千人 5-24歳 13千人 計75千人	鉄道 14 バス 1 自動車 203 二輪車 30 徒歩 47	鉄道, 5% バス, 0% 自動車, 69% 二輪車, 10% 徒歩, 16%
南 区	65歳以上 11千人 25-64歳 26千人 5-24歳 8千人 計45千人	鉄道 0 バス 2 自動車 155 二輪車 12 徒歩 17	鉄道, 0% バス, 1% 自動車, 83% 二輪車, 7% 徒歩, 9%
西 区	65歳以上 37千人 25-64歳 87千人 5-24歳 26千人 計150千人	鉄道 18 バス 20 自動車 474 二輪車 55 徒歩 113	鉄道, 3% バス, 3% 自動車, 70% 二輪車, 8% 徒歩, 17%
西蒲区	65歳以上 16千人 25-64歳 33千人 5-24歳 11千人 計60千人	鉄道 6 バス 2 自動車 169 二輪車 19 徒歩 30	鉄道, 2% バス, 1% 自動車, 75% 二輪車, 8% 徒歩, 13%
市全体	65歳以上: 188千人 (24%) 25-64歳: 448 " (58%) 5-24歳: 136 " (18%) 合計: 772 " (100%)	鉄道: 99千トリップエンド/日 バス: 108 " 自動車: 2,634 " 二輪車: 372 " 徒歩: 586 " 合計: 3,799 "	鉄道, 3% バス, 3% 自動車, 69% 二輪車, 10% 徒歩, 15%

「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）をしてみる。

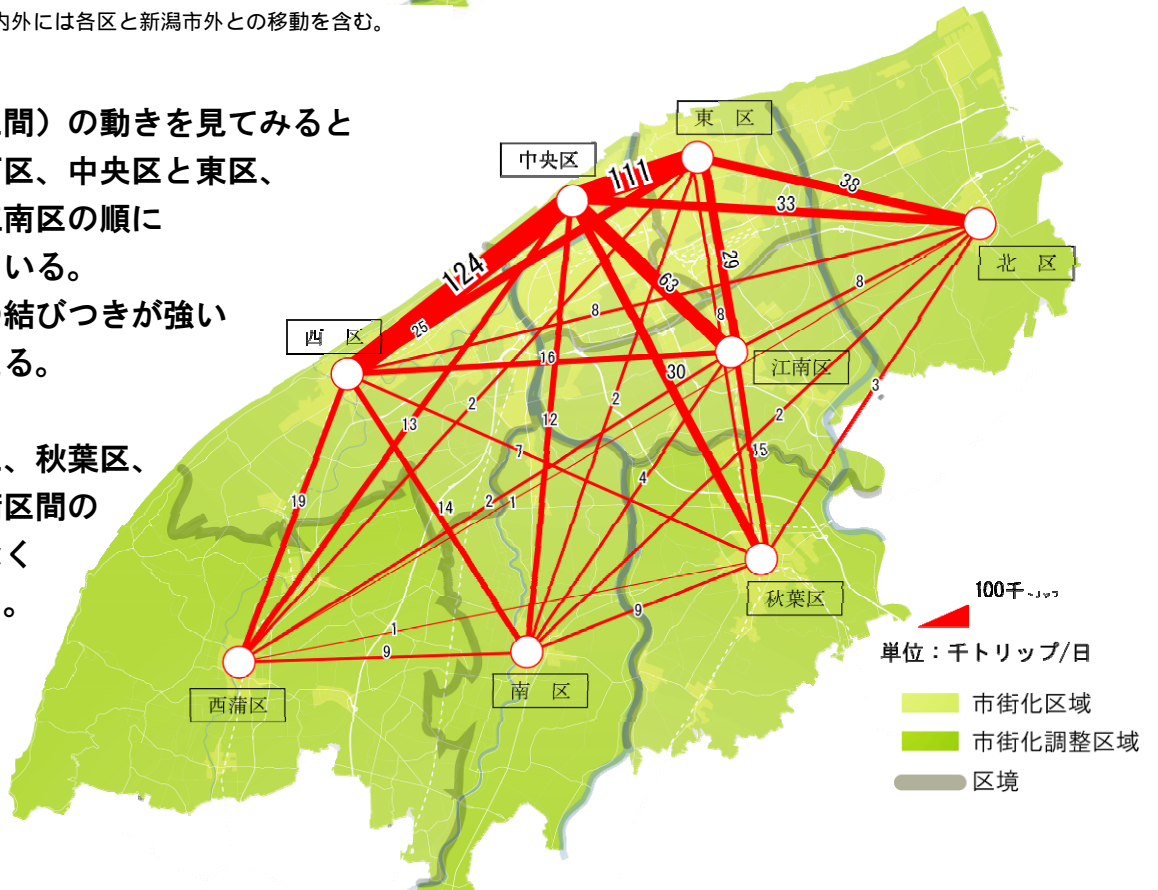
都市機能が集積する中央区、西区、東区では、区内・区内外における移動が多くなっている。

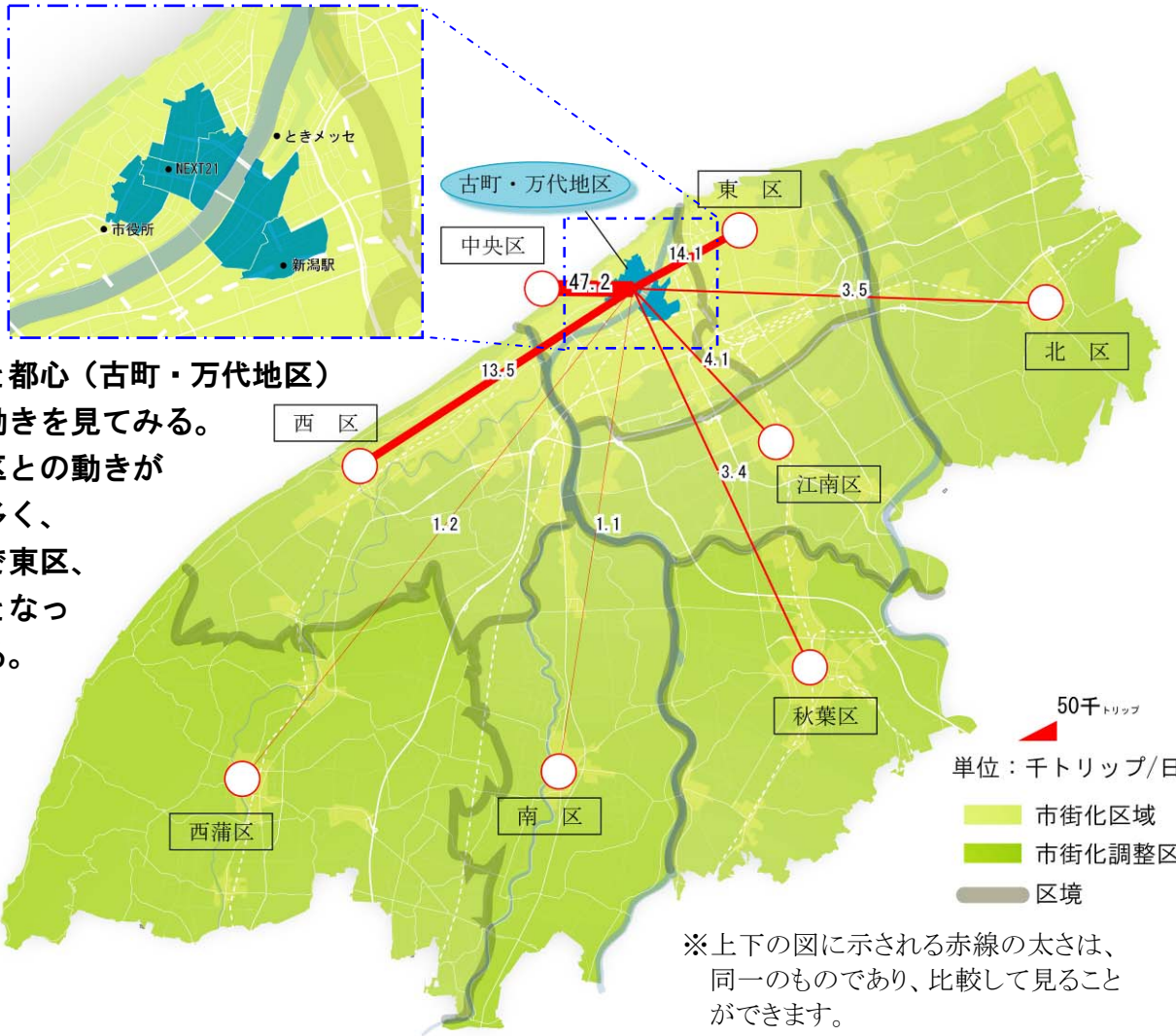


内外には各区と新潟市外との移動を含む。

■区と区（区間）の動きをしてみると中央区と西区、中央区と東区、中央区と江南区の順に多くなっている。中央区との結びつきが強いことが伺える。

一方、北区、秋葉区、南区、西蒲区間の動きが少なくなっている。





■都心周辺の主に基幹公共交通軸*沿線における動きを図示している。

※都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸



単位：千トリップ/日

新潟市都市政策部都市交通政策課

TEL 025-226-2723 / Email kotsu@city.niigata.lg.jp