

新潟市の交通に関する状況と課題 【資料編】

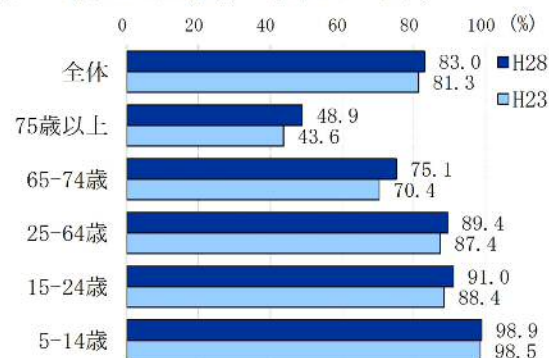
人の動きの概要(新潟市都市交通特性調査より)

高齢者の外出率が増加 公共交通の利用割合が増加

- 外出率が83.0%と、平成23年から増加しており、特に65歳以上の階層での増加傾向が目立ちます。
- 平成23年と比較すると、鉄道、バス、自動車の利用割合が増加しており、徒歩、自転車が増えています。
- ほとんどの年代において自動車の利用割合が増加しており、特に65歳以上の階層での増加傾向が目立ちます。
- 15~64歳では鉄道、バスを利用する割合が若干増加しています。

高齢者の外出率が増加！

- ・外出率が83.0%と、平成23年から増加しています。
- ・特に65歳以上では外出率が増加しています。

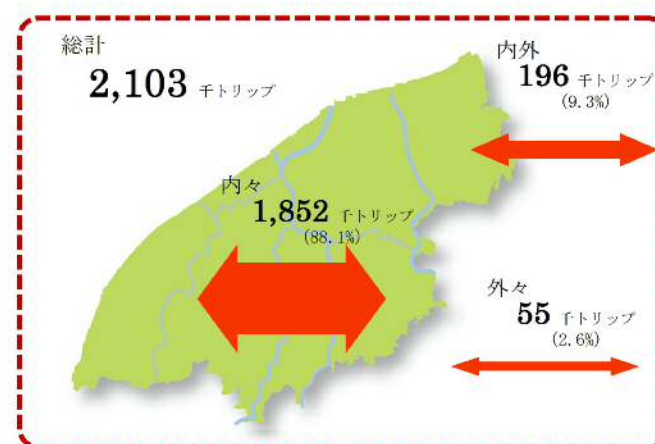


通勤は多く、業務は少なくなる傾向に

- ・通勤目的による移動の割合が平成23年と比較して微増しています。
- ・一方、業務目的による移動の割合は、少なくなっています。

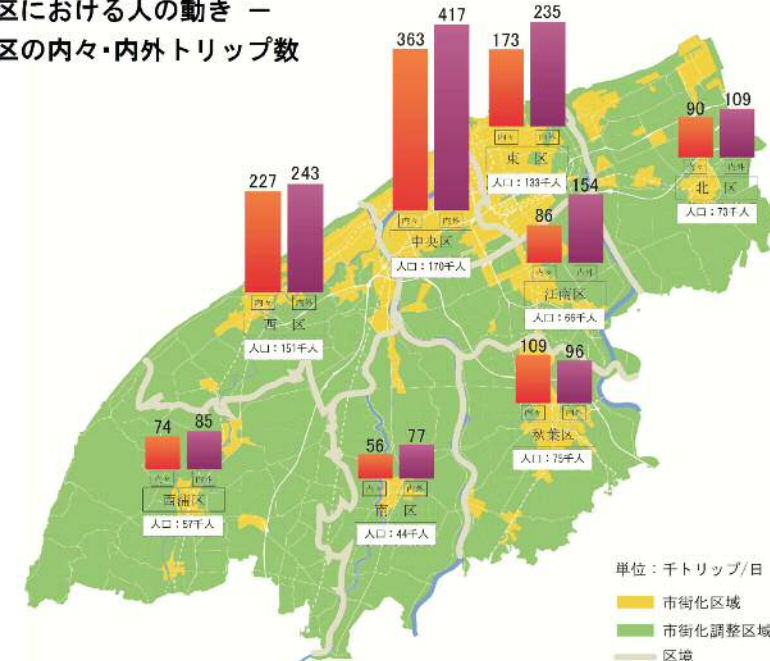


■新潟市居住者の総トリップ数 - 約210万トリップ/日



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

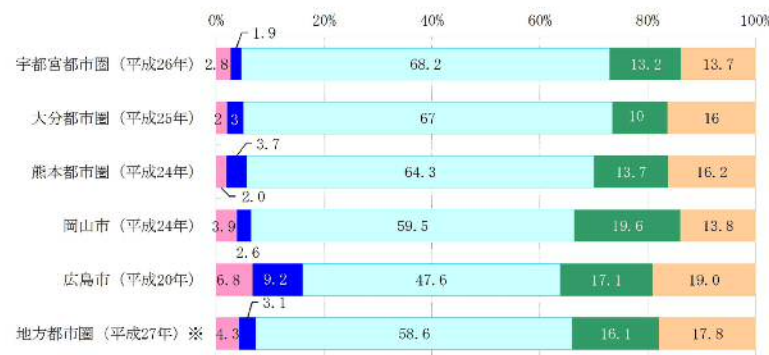
■区における人の動き - 区の内々・内外トリップ数



内々トリップ：区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区内である移動

代表交通手段構成は公共交通がわずかに増加！

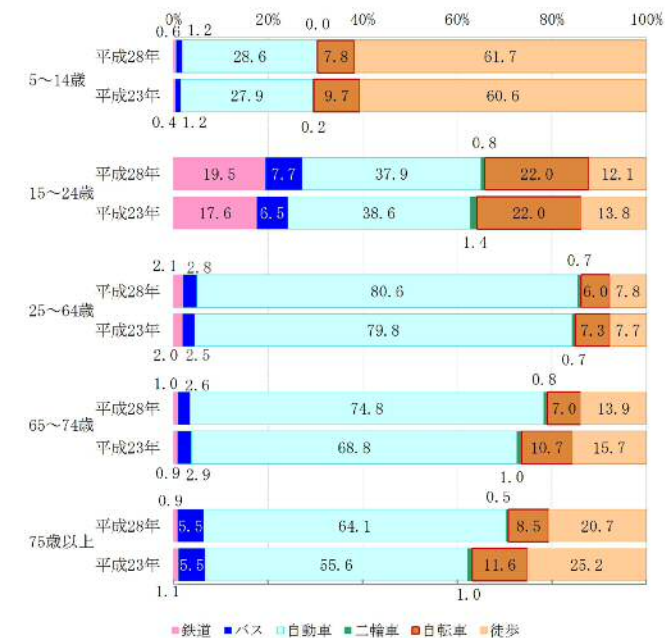
- ・自動車を利用した移動が最も多く、約7割を占めています。
- ・平成23年と比較すると、バス、鉄道、自動車が若干増加しており、徒歩、自転車、二輪車が減少しています。



※平成27年全国都市交通特性調査(速報版)を参照

高齢者の自動車利用割合が増加！

- ・ほとんどの年代において、自動車を利用する割合が増加しており、特に65歳以上の階層での増加傾向が目立っています。
- ・15~64歳では鉄道、バスを利用する割合が若干増加しています。



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。

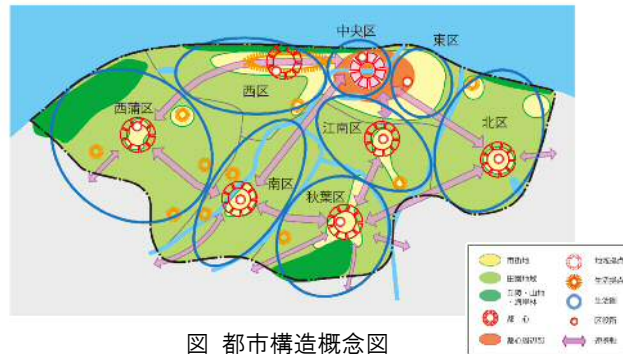


図 都市構造概念図
出典：新潟市都市計画基本方針（平成20年8月）

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。

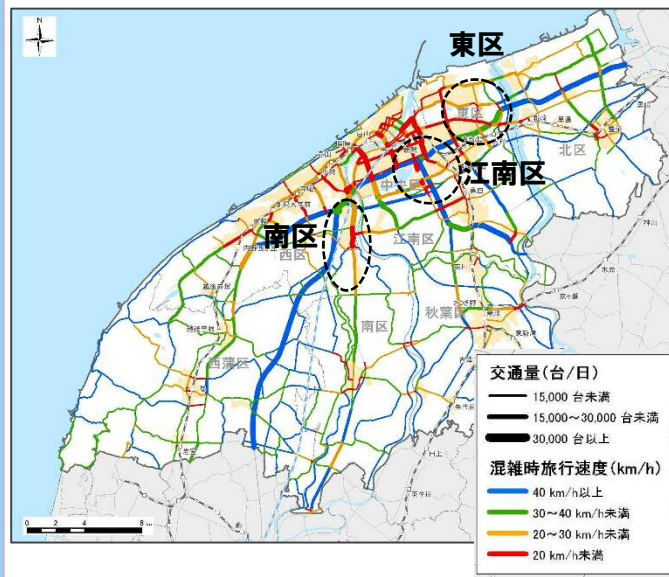


図 混雑時旅行速度（H27）

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。

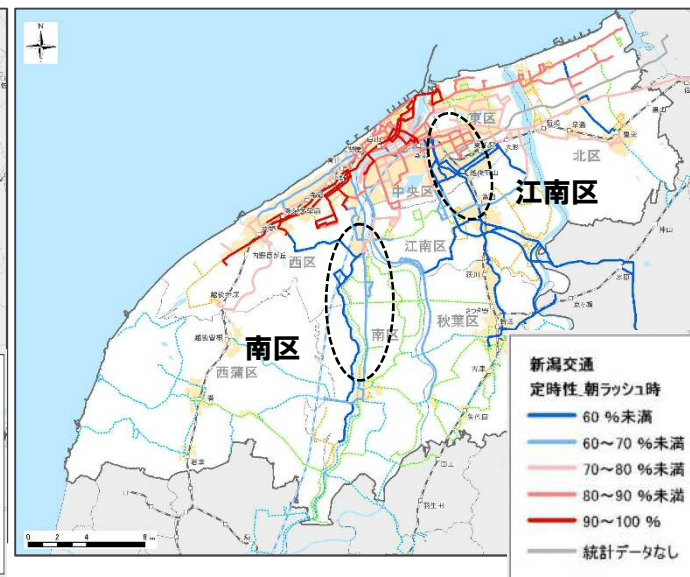


図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（H28年度）

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。

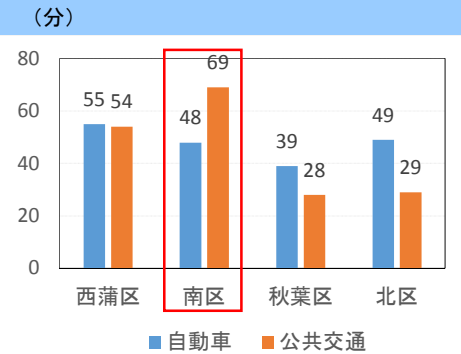


図 朝時間帯の新潟駅までの所要時間

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。

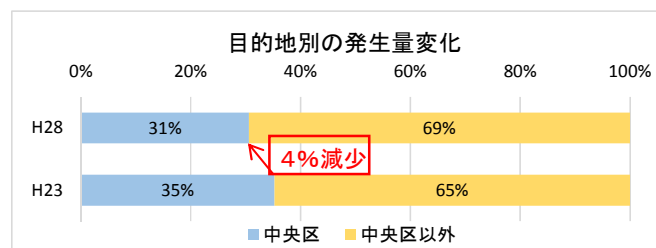


図 中央区以外からの目的地割合（私用目的）

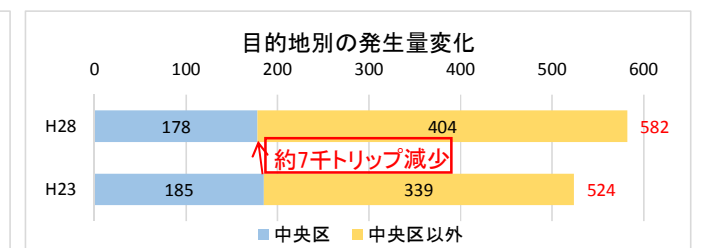


図 中央区以外からの目的地別トリップ数（私用目的）

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。

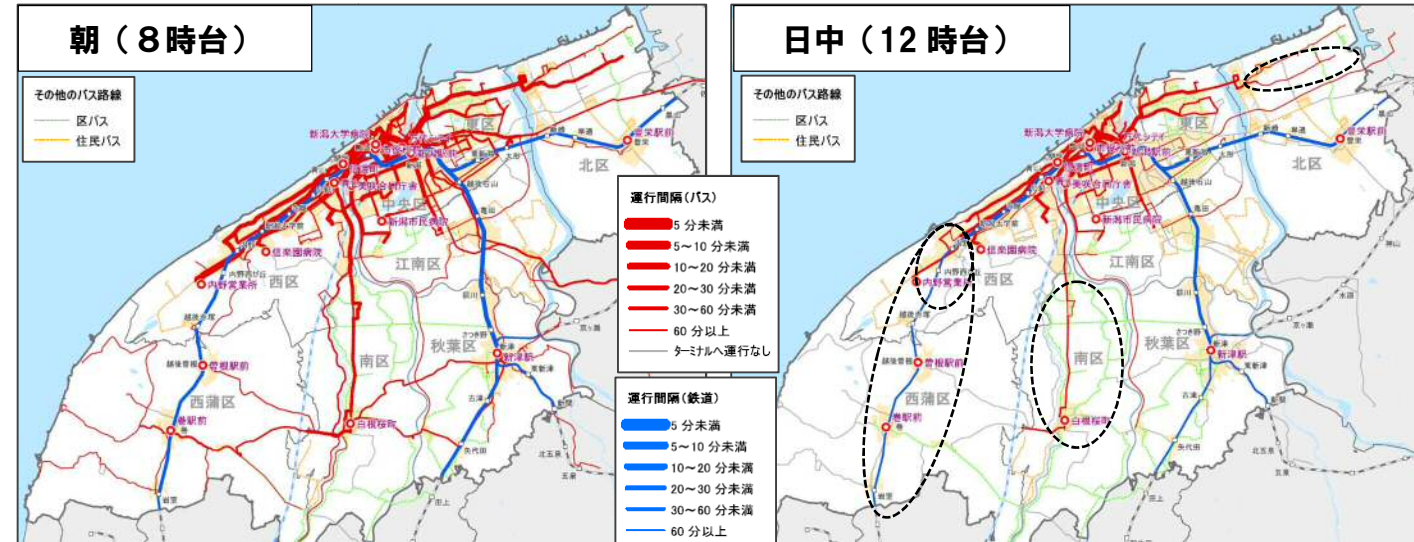


図 朝と日中における公共交通の運行本数の比較

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。



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。

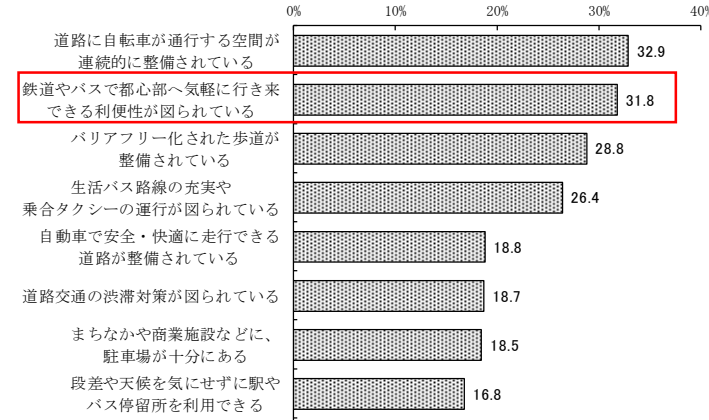


図 移動しやすいまちを実感するために必要なこと (抜粋)

出典：第 44 回市政世論調査 (平成 29 年 10 月)

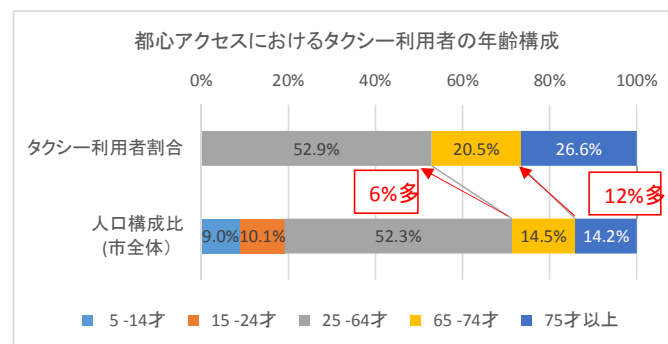


図 都心アクセスにおけるタクシー利用者の属性

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わかれており、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。

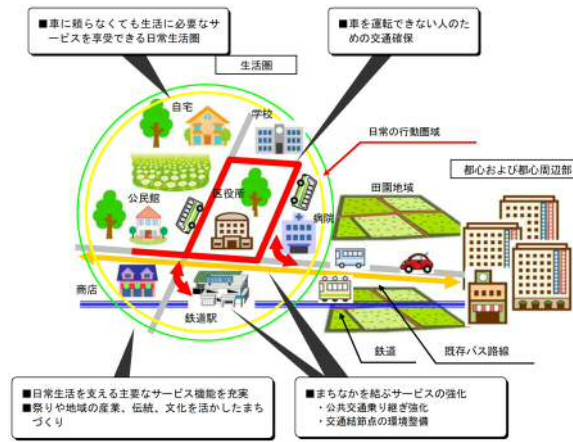


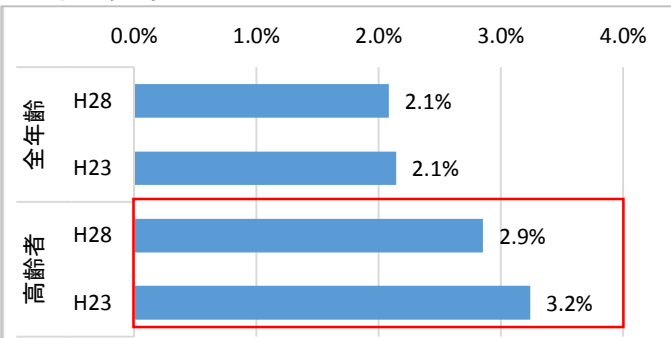
図 目指すべき方向性

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

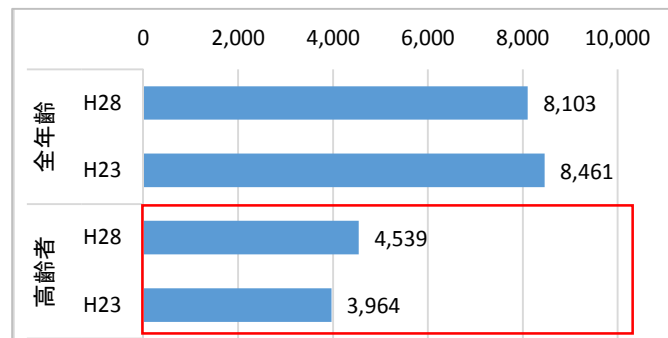
① バス分担率・トリップ数

○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。

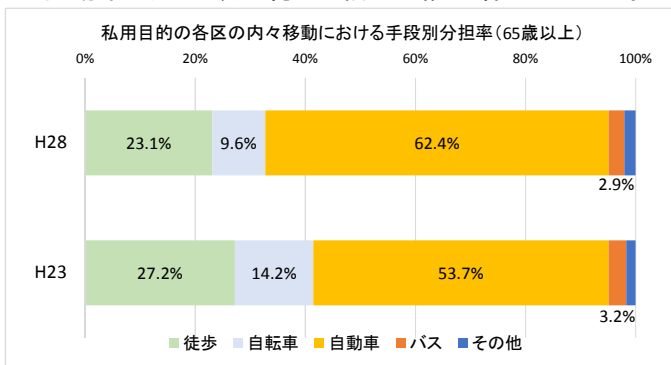


図 私用目的の各区内々移動における手段別分担率（65歳以上）

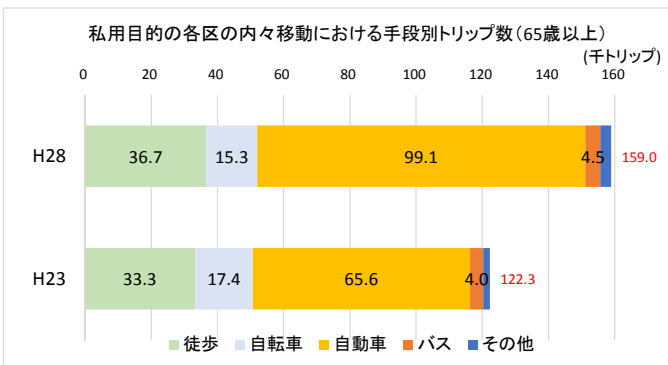


図 私用目的の各区内々移動における手段別トリップ数（65歳以上）※赤字は合計値
出典：新潟市都市交通特性調査（平成28・23年）

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。

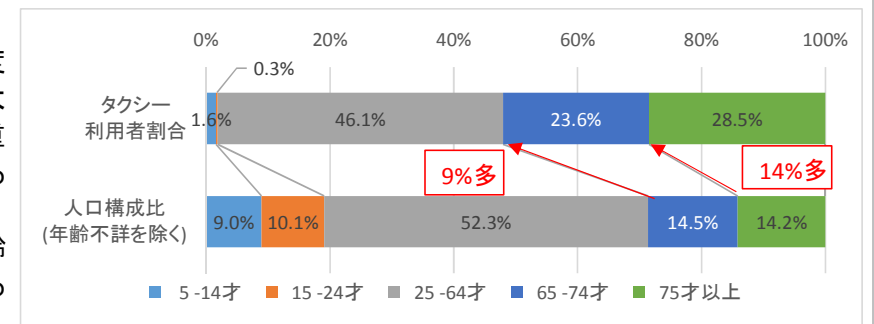


図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

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。

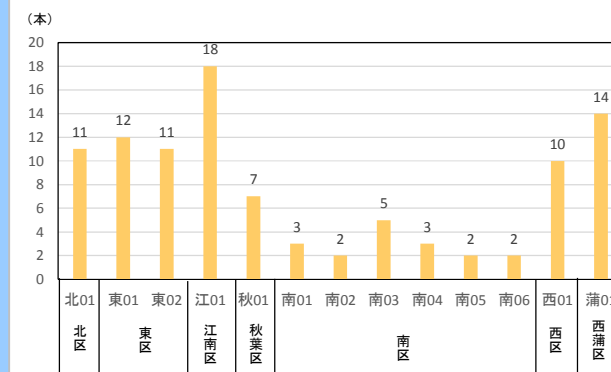


図 区バスの運行本数（平日）

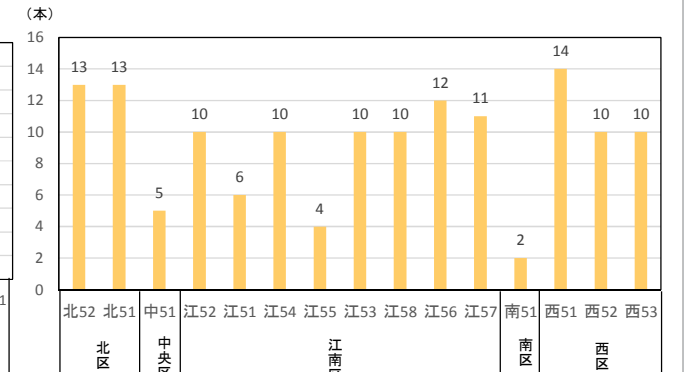


図 住民バスの運行本数（平日）

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。

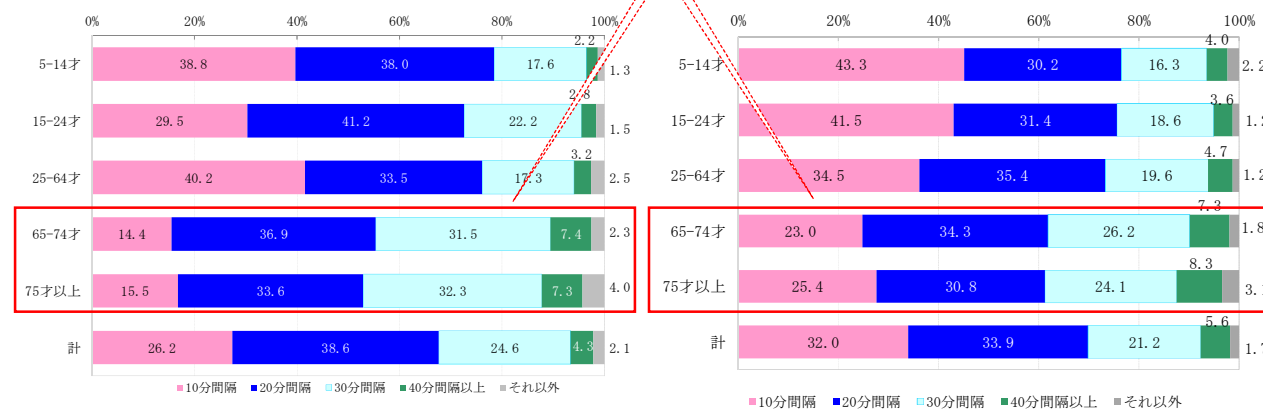


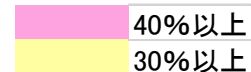
図 年齢階層別の希望する公共交通運行間隔 (左：鉄道、下：バス)

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。

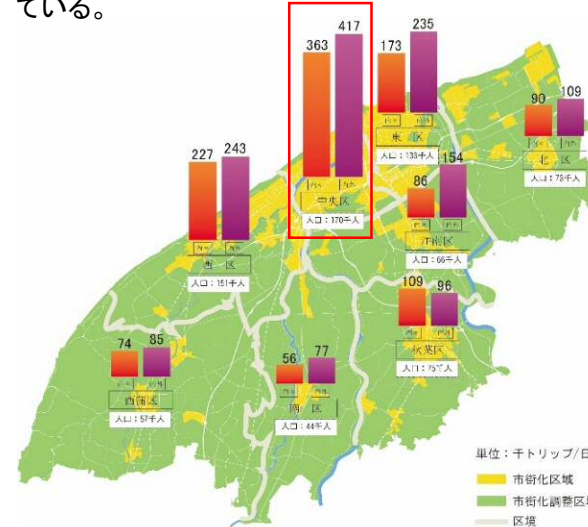


図 地域内外の人の動き (H28)

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。

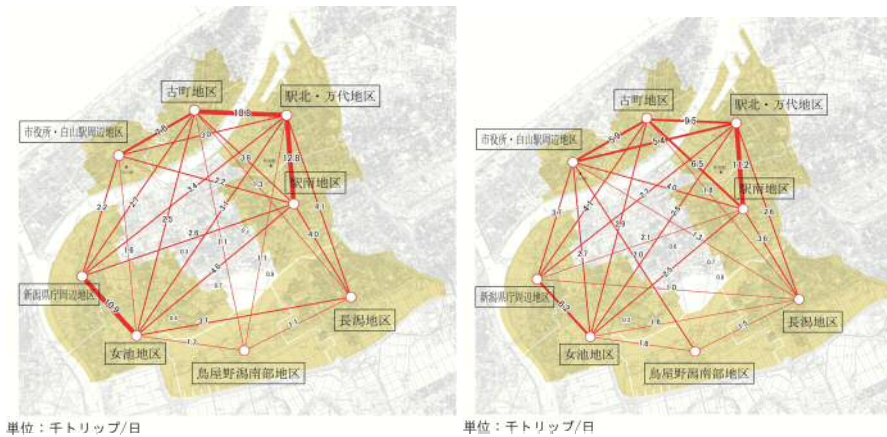


図 都心部における人の動き (左：H28、右：H23)

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。

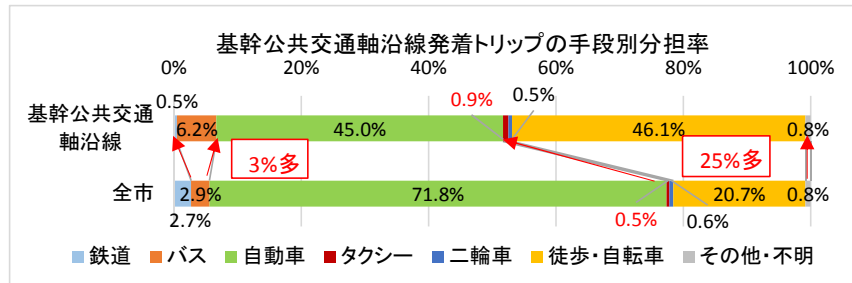


図 基幹公共交通軸沿線発着トリップの手段別分担率

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 (6:00-6:59)	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-)
B	1 萬代橋ライン	46.4%	95.9%	98.1%	94.2%	94.5%	97.0%	98.4%	99.4%
	2 両子	29.8%	94.4%	84.2%	84.0%	76.0%	81.3%	96.0%	97.7%
	3 浪津町	32.4%	92.4%	96.4%	83.3%	93.9%	90.8%	95.7%	97.7%
	4 信濃町	19.2%	88.4%	97.1%	85.5%	89.2%	91.7%	92.2%	97.7%
	5 赤塚通	27.7%	90.4%	95.0%	90.7%	89.2%	90.0%	97.0%	97.1%
	6 西海通	58.4%	96.0%	100.0%	94.8%	94.8%	99.0%	94.2%	95.9%
	7 八千代橋	30.0%	89.6%	94.5%	97.8%	96.0%	88.8%	95.4%	97.7%
	8 榎本大橋	43.2%	87.8%	100.0%	92.3%	83.6%	81.9%	89.9%	97.7%
	9 新大橋	19.2%	91.0%	100.0%	89.7%	88.2%	95.3%	100.0%	97.7%
C	1 市東病院	35.8%	84.9%	78.0%	84.9%	88.9%	70.7%	90.3%	97.7%
	2 島野	17.2%	69.7%	66.8%	66.4%	76.4%	48.9%	79.2%	97.7%
	3 次島町	28.2%	89.8%	95.6%	89.2%	83.3%	87.5%	95.7%	97.7%
	4 上野	11.2%	62.7%	100.0%	74.2%	61.0%	52.5%	79.5%	97.7%
	5 女池	20.7%	76.6%	98.3%	68.5%	84.0%	60.7%	79.5%	97.7%
	6 長尾	19.4%	82.7%	95.2%	70.7%	86.1%	72.8%	91.2%	97.7%
	7 スポーツ公園	22.1%	86.0%	93.2%	86.0%	92.0%	70.8%	98.9%	97.7%
	8 天王園地	17.8%	77.8%	71.4%	71.0%	80.9%	72.5%	89.7%	97.7%
	9 徳田	19.2%	75.0%	92.1%	75.0%	71.2%	38.5%	85.5%	97.7%
W	1 青明	18.3%	83.6%	90.3%	66.8%	86.5%	82.4%	90.9%	97.7%
	2 西小針	18.1%	82.7%	98.8%	82.7%	76.8%	82.2%	79.5%	97.7%
	3 寺尾	31.6%	89.3%	95.8%	78.3%	92.8%	84.3%	96.0%	97.7%
	4 大塚	28.1%	86.2%	92.1%	75.8%	86.0%	86.6%	90.1%	97.7%

目標達成率は 95.9

図 路線バスの定時性率

出典：新潟交通 HP（平成 29 年 9 月）

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。

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)