

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。

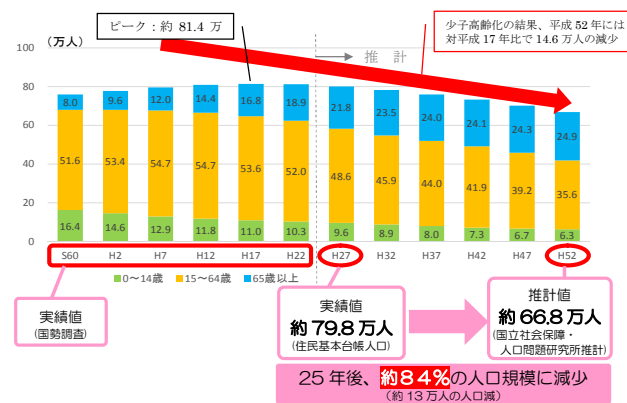


図 新潟市の人口推移と将来推計

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

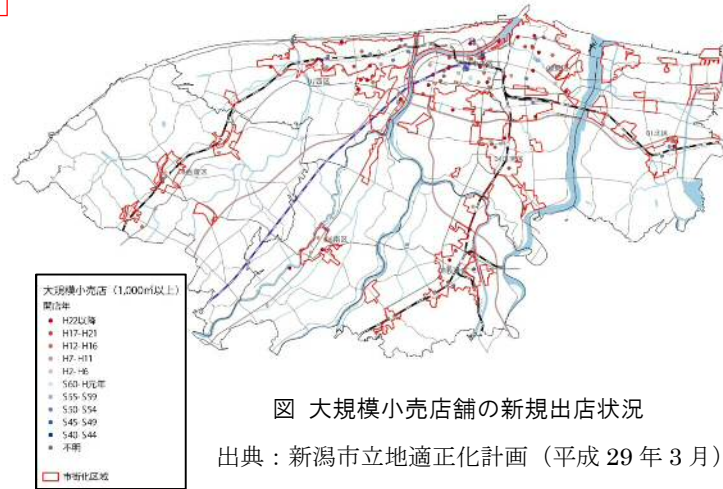


図 大規模小売店舗の新規出店状況

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。

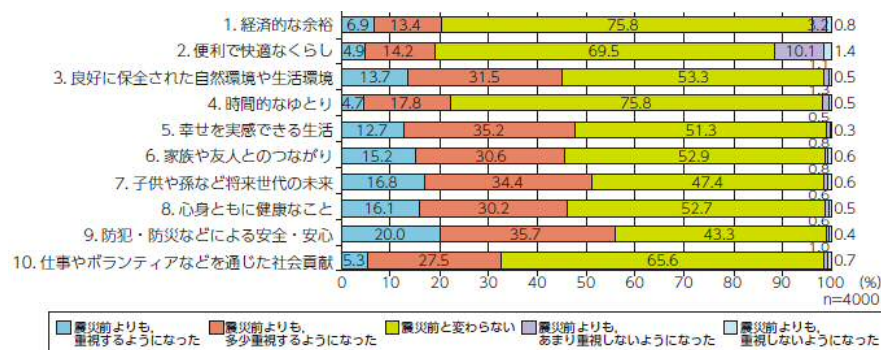


図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

出典：いずれも「にいがた未来ビジョン（平成 27 年 4 月）」

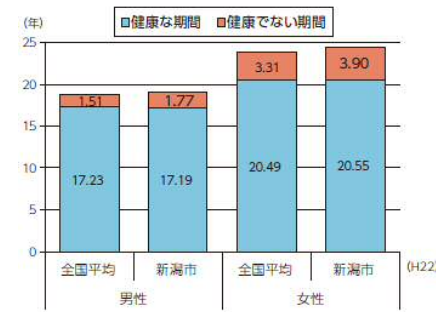


図 本市と全国の健康寿命の比較

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。

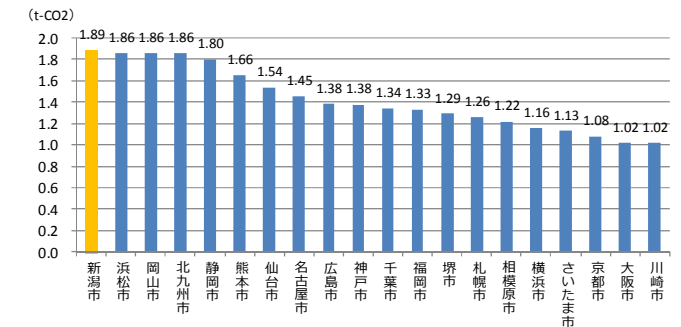


図 一人当たり運輸部門 CO2 排出量

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。

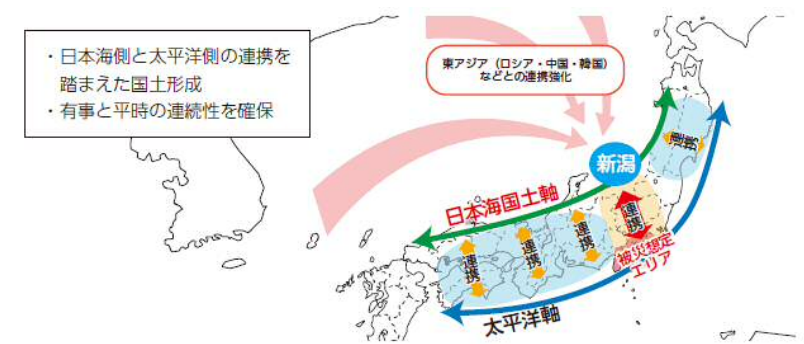


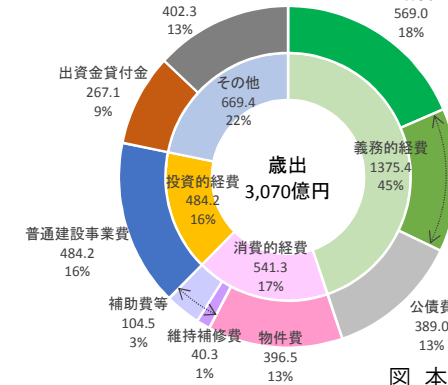
図 日本海国土軸の形成イメージ

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

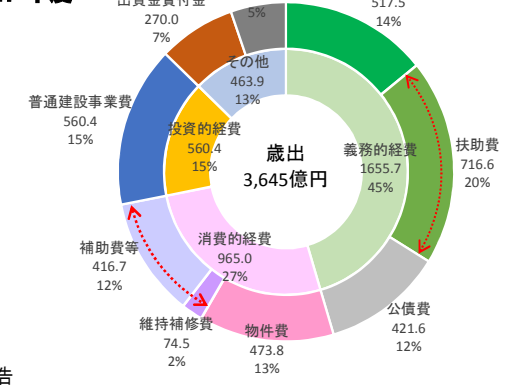


図 本市の歳出構造

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。

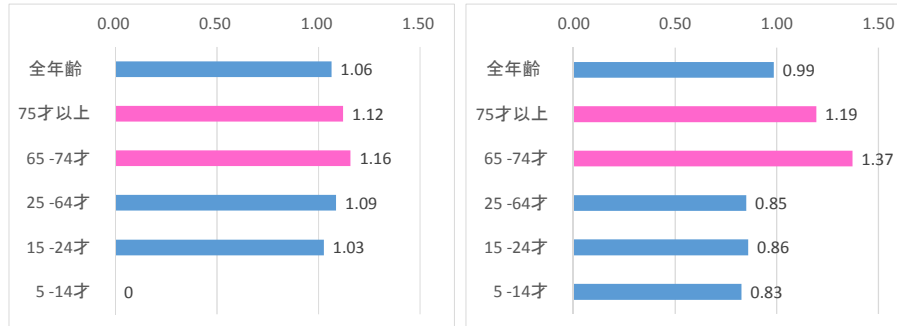


図 年齢階層別の平均トリップ数増減率 (H28/H23)
(左: 通勤目的、右: 私事目的)
出典: 平成28年新潟市交通特性調査

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

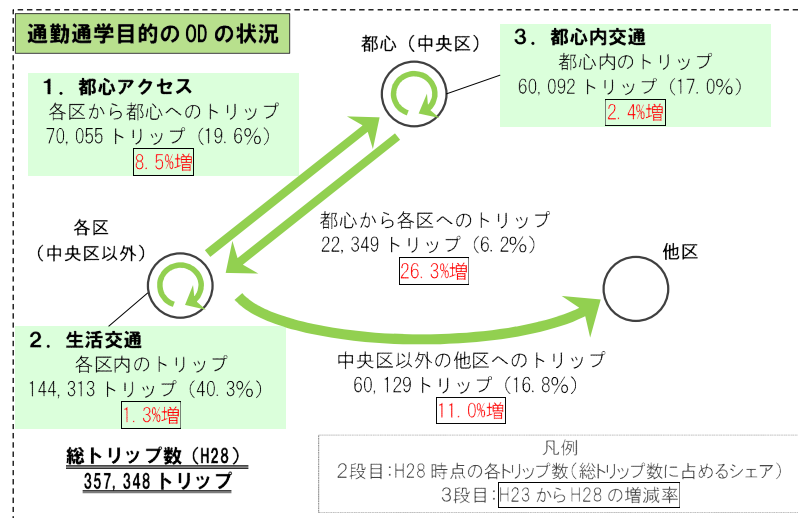


図 通勤通学目的のODの状況

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

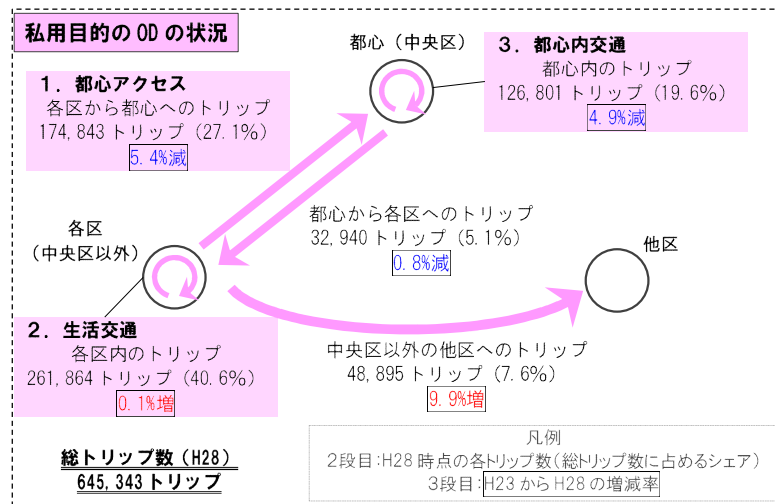


図 私用目的のODの状況

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。

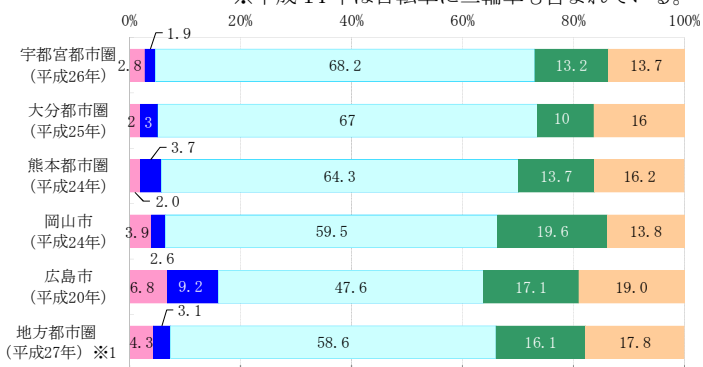
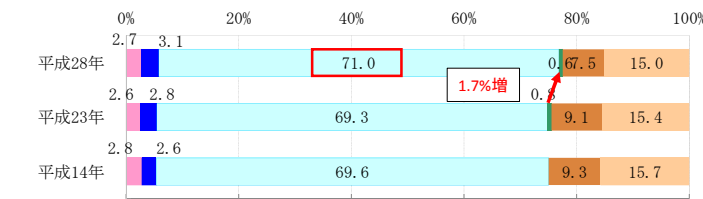


図 新潟市と他都市の交通手段分担率

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。

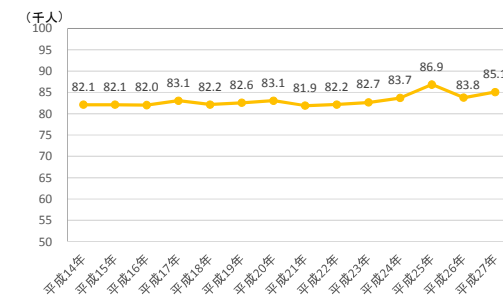


図 新潟市内鉄道路線の乗車人員推移 (1日当たり)
出典: JR 東日本 HP より作成

○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。

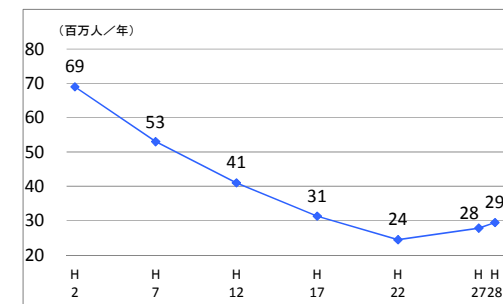


図 バス利用者数推移
出典: 新潟交通資料

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。

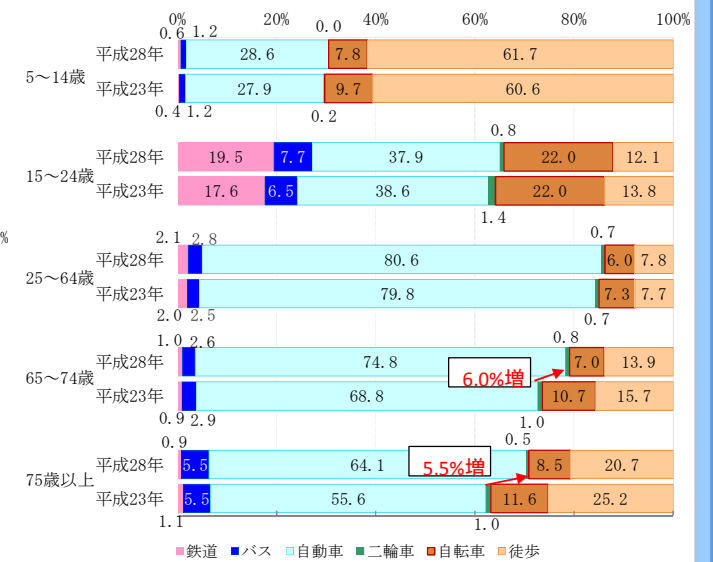


図 年齢階層別の交通手段分担率

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。

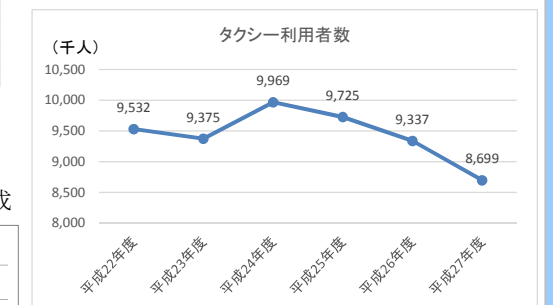


図 タクシー利用者数推移
出典: 新潟市統計書 (H28)

※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。

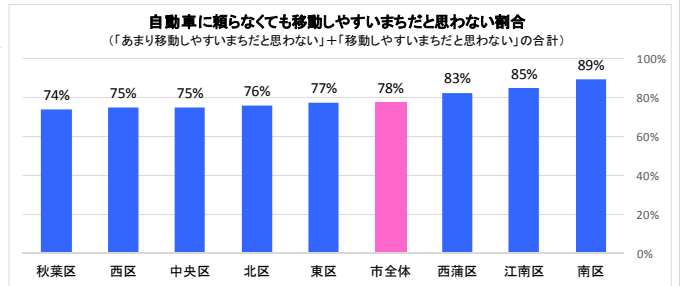


図 自動車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」割合

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。

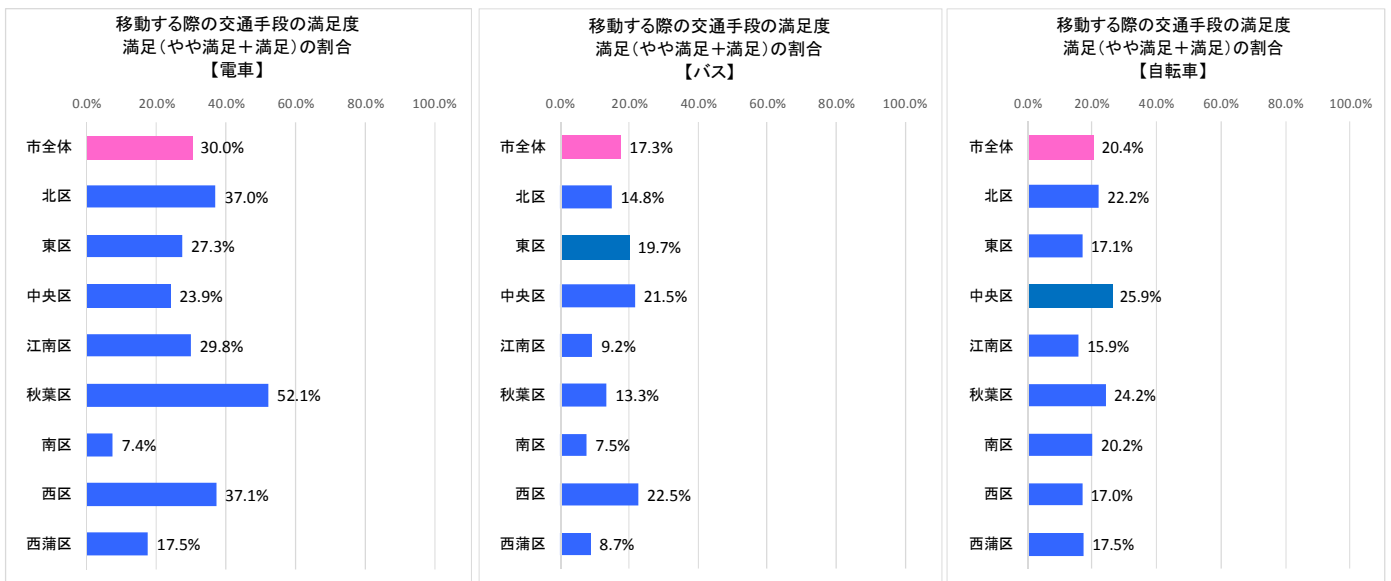


図 移動する際の交通手段の満足度 (電車、バス、自転車)

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%
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

- 1番目に高い項目
- 2番目に高い項目

出典：第44回市政世論調査(平成29年)