

平成 29 年度
第3回 にいがた交通戦略推進会議
【新潟市の交通に関する現状のまとめ】

1. 社会情勢の変化.....	1
2. 人の動き	8
3. 移動に関する市民ニーズ	18
4. 交通サービスの現状及び特性	27
5. 【資料編】	44

平成 30 年 1 月 31 日

1. 社会情勢の変化

(1) 人口推移

① 各区の人口

○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。

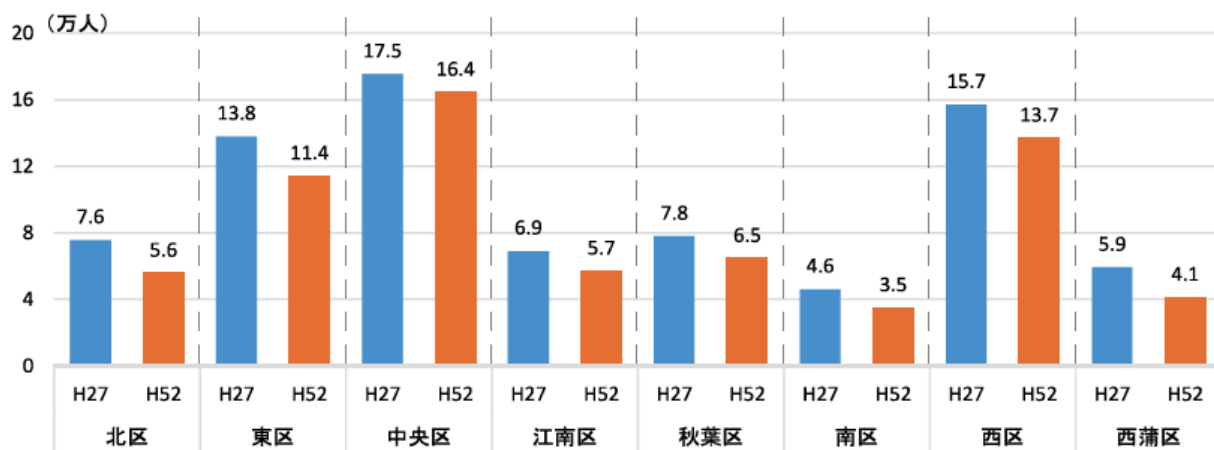


図 1-1 各区の人口

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

○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）

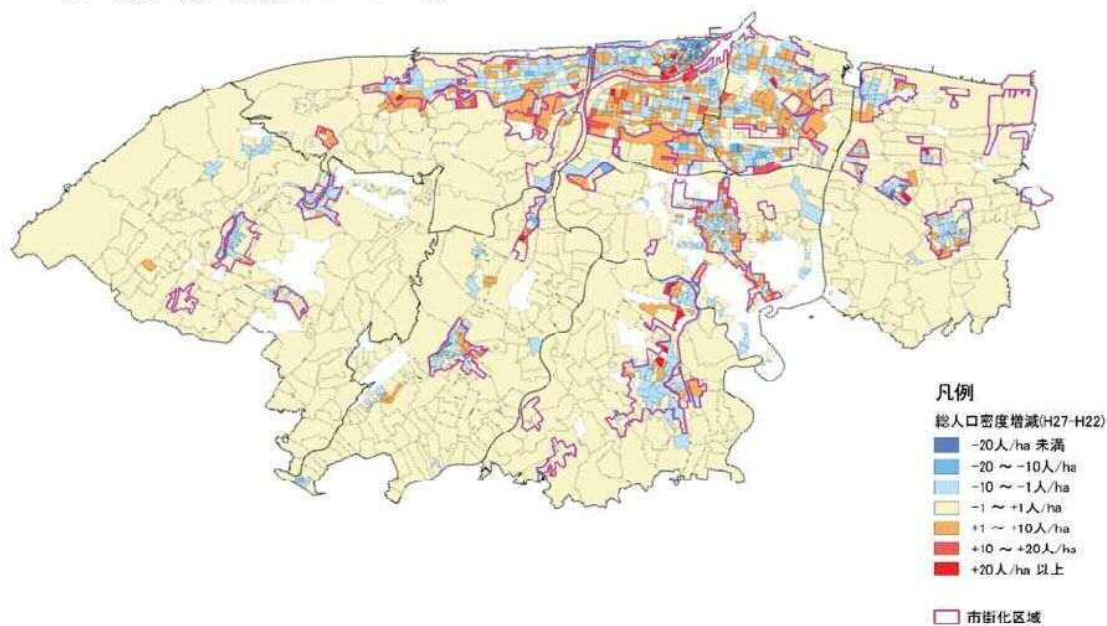


図 1-2 人口密度増減

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

○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）

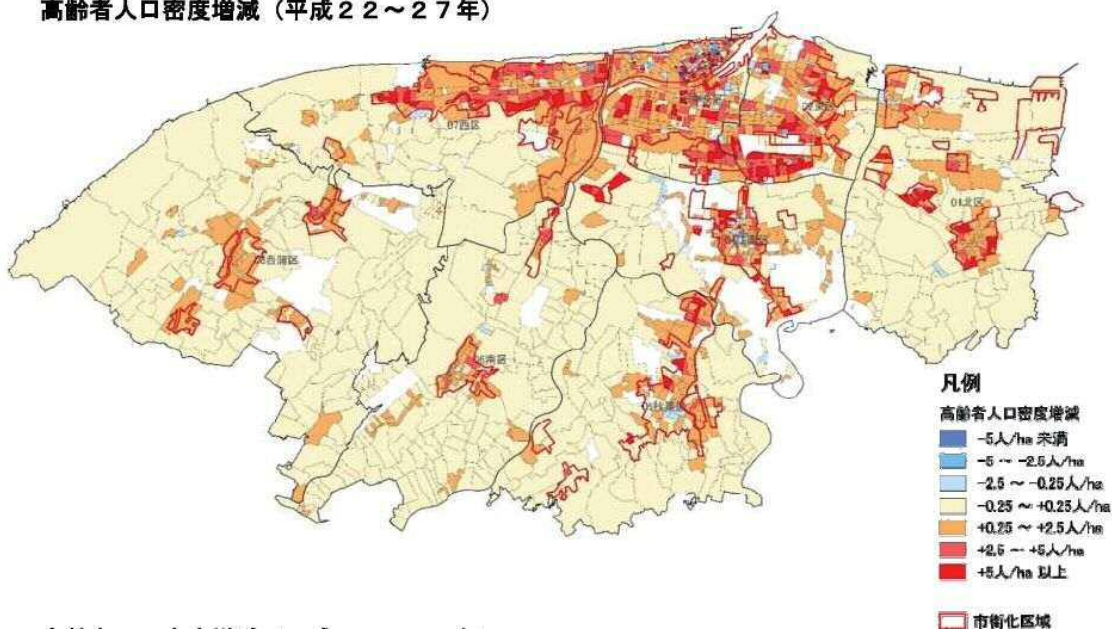


図 1-3 高齢者人口密度増減

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

○DID 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。

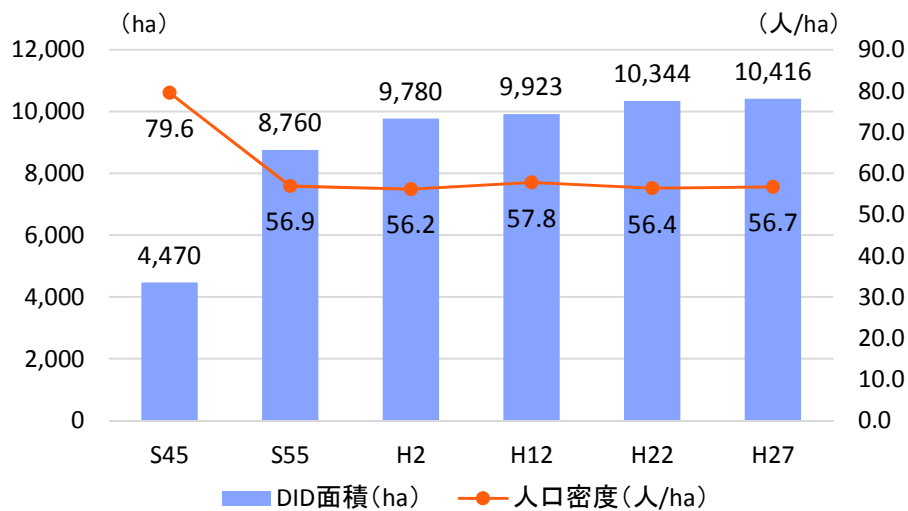


図 1-4 DID 面積と DID 人口密度の推移

出典：国勢調査

⑤ 事業所数及び従業者数

○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 1-5 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

○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。

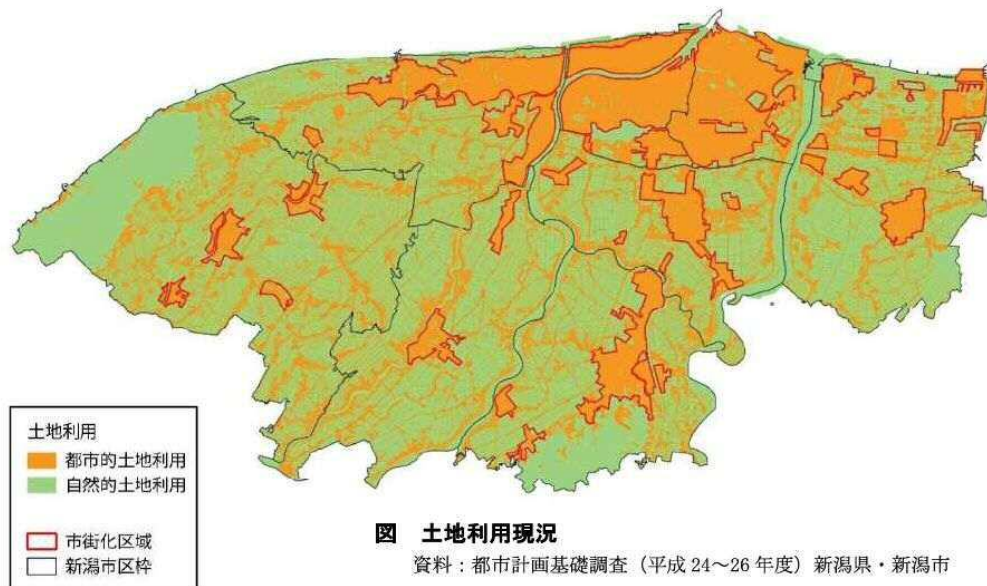


図 1-6 土地利用現況

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

○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。

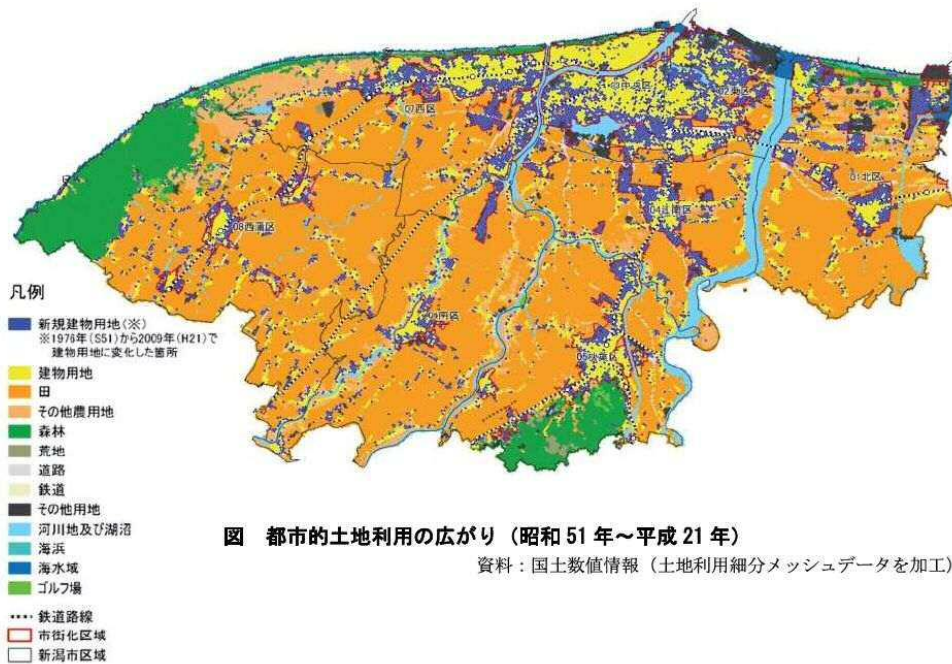


図 1-7 都市的土地利用の広がり

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

○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

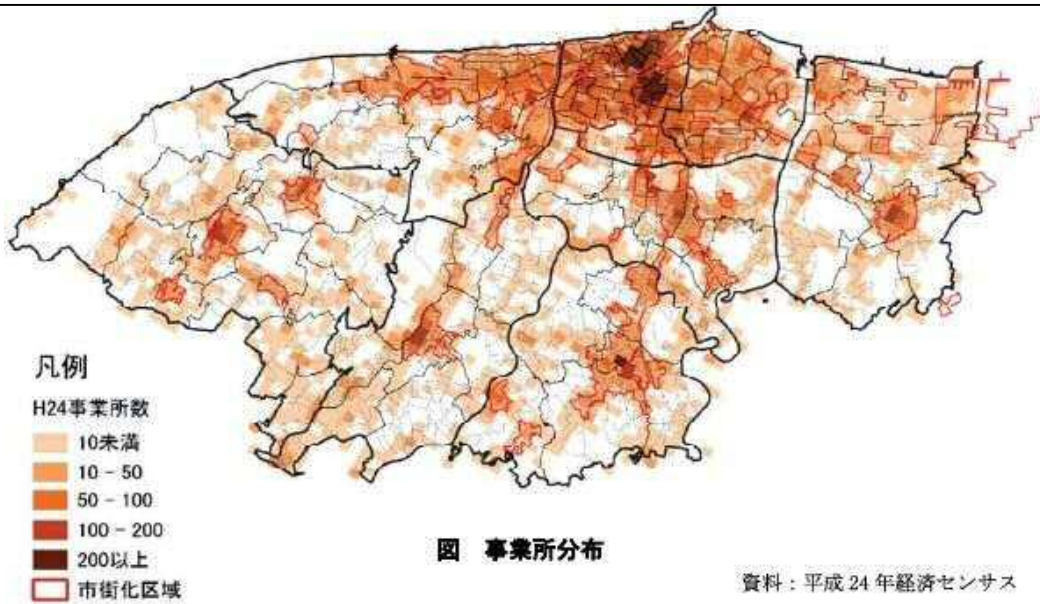


図 1-8 事業所分布

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

④ 住宅用宅地開発の分布

○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。

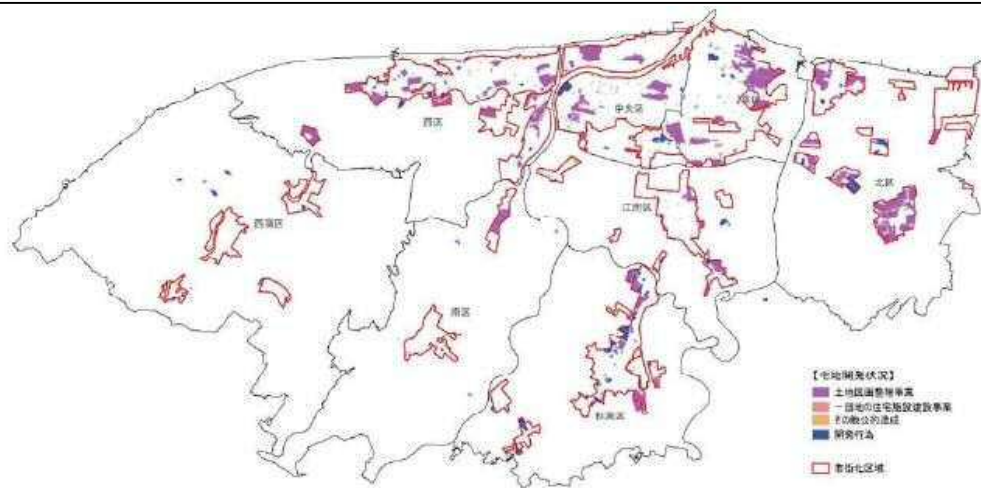


図 住宅用宅地開発の状況

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 1-9 住宅用宅地開発の状況

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

○大規模小売店舗は中心部に加え、郊外部にも見られる。

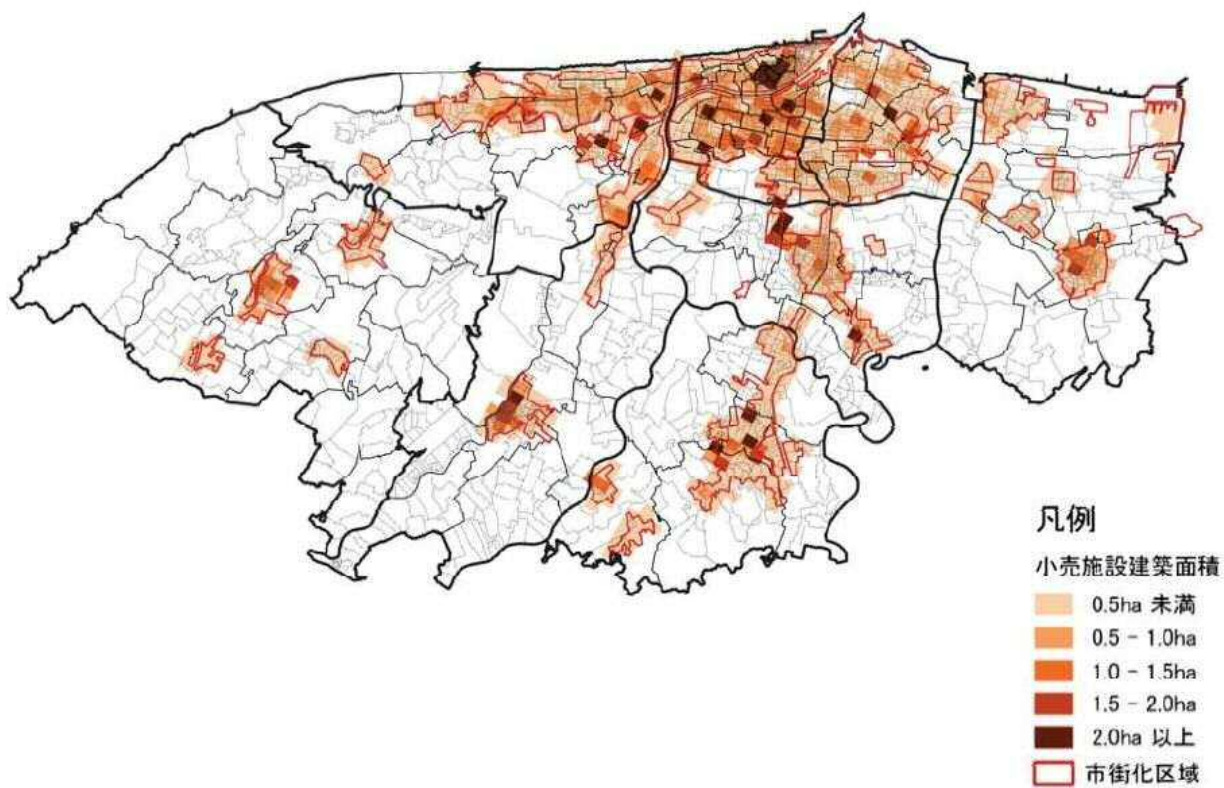


図 1-10 小売施設建築面積

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

○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。

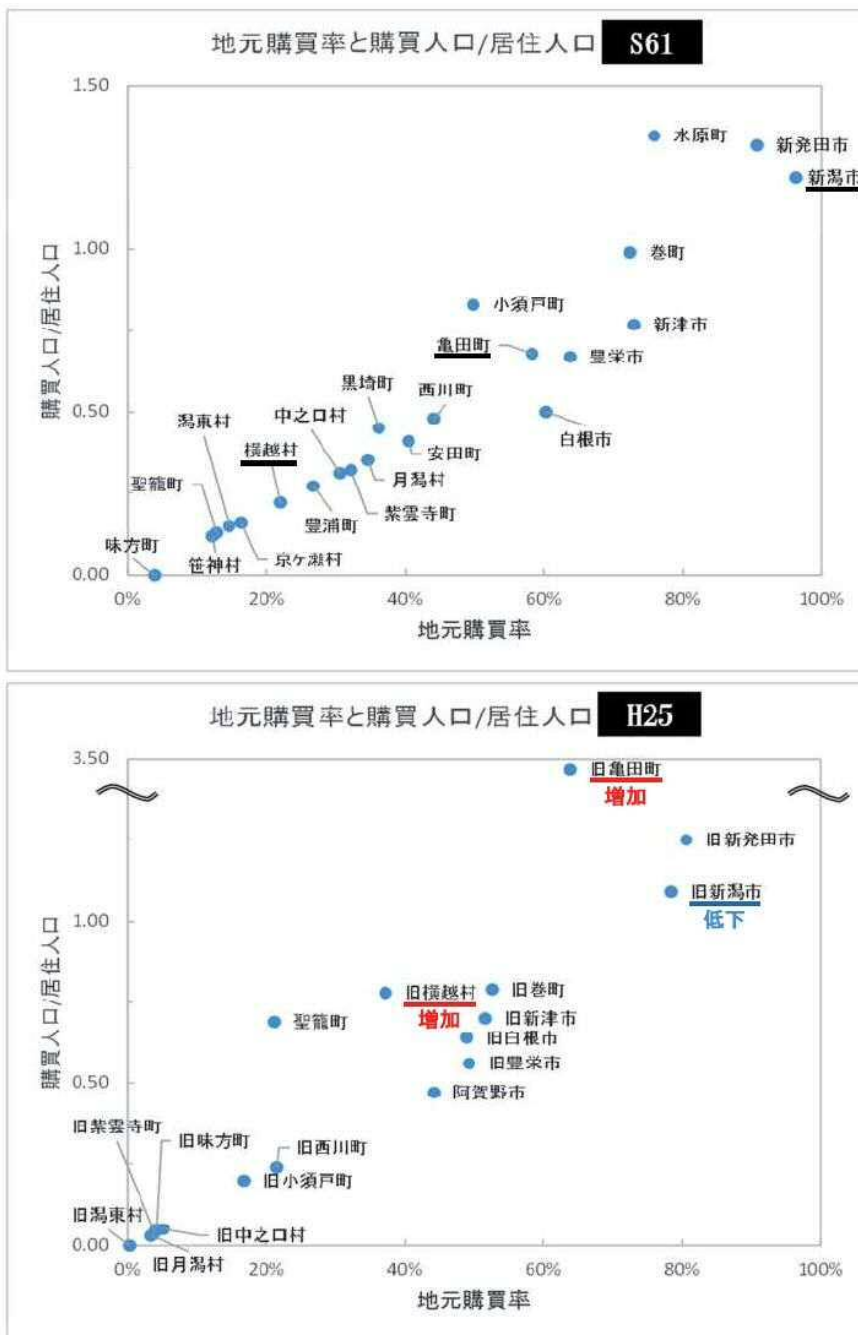


図 1-11 地元購買率と吸引力*の変化

*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 1-11 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）

2. 人の動き

① 新潟市居住者の総トリップ数

- 新潟市居住者の総トリップ数は、約210万トリップ／日となっている。
- 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。

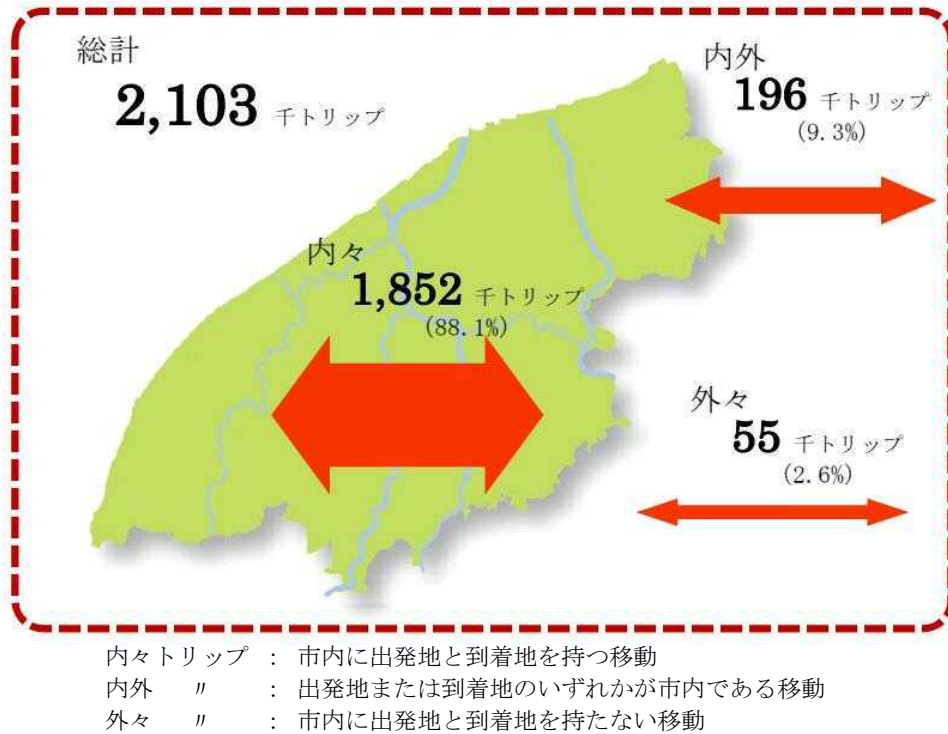


図 2-1 新潟市居住者の総トリップ数

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

② 性別年齢階層別の外出率と平均トリップ数

○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。

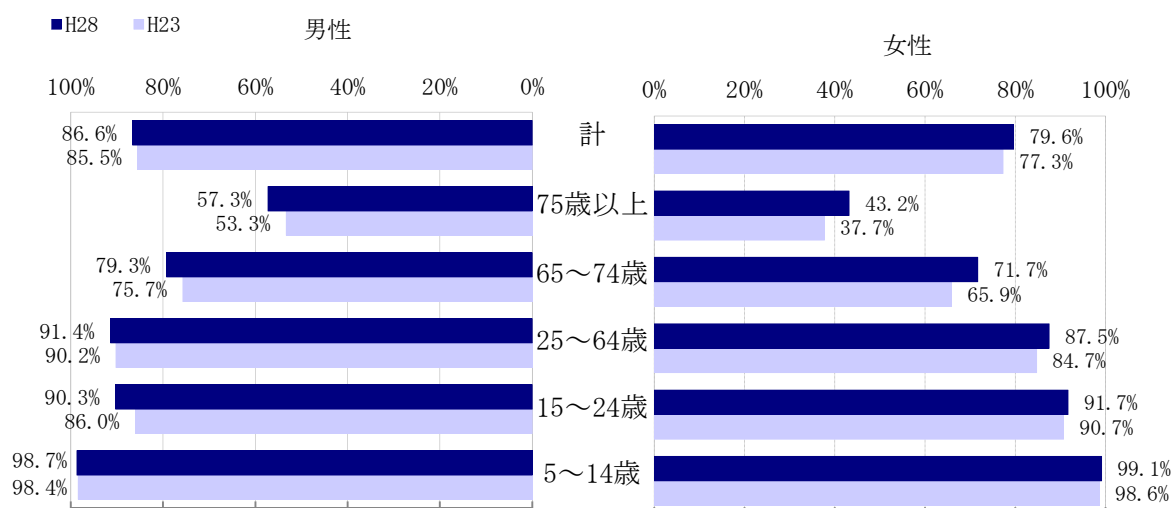


図 2-2 男女別・年齢階層別の外出率

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

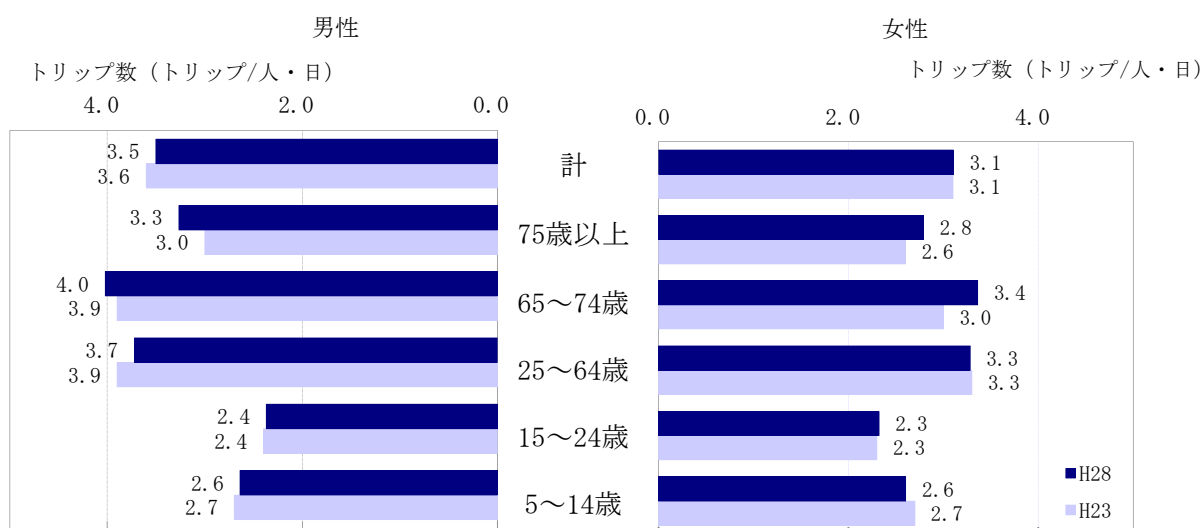


図 2-3 年齢階層別・男女別の平均トリップ数（ネット）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

③ 移動の目的構成

- 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。

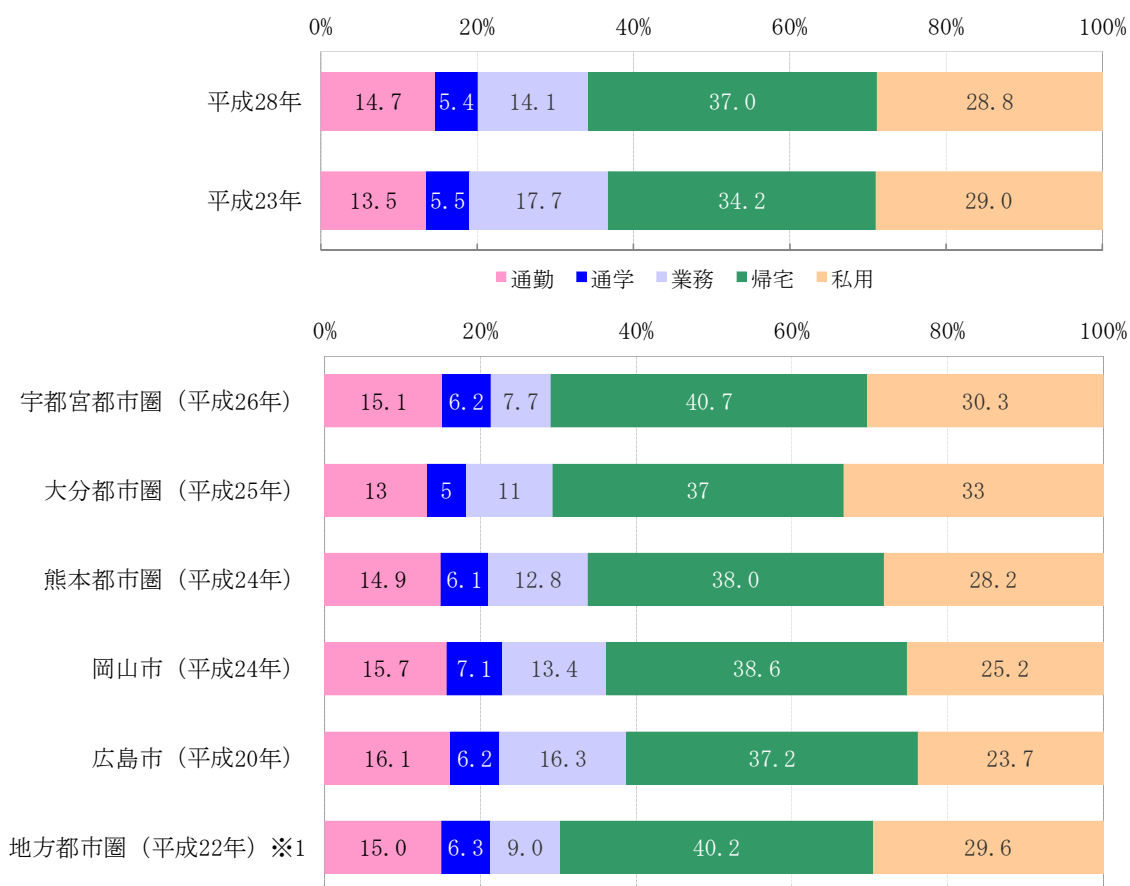


図 2-4 移動の目的構成と他都市との比較

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H28・H23)

④ 自動車の移動時間別トリップ数

○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。

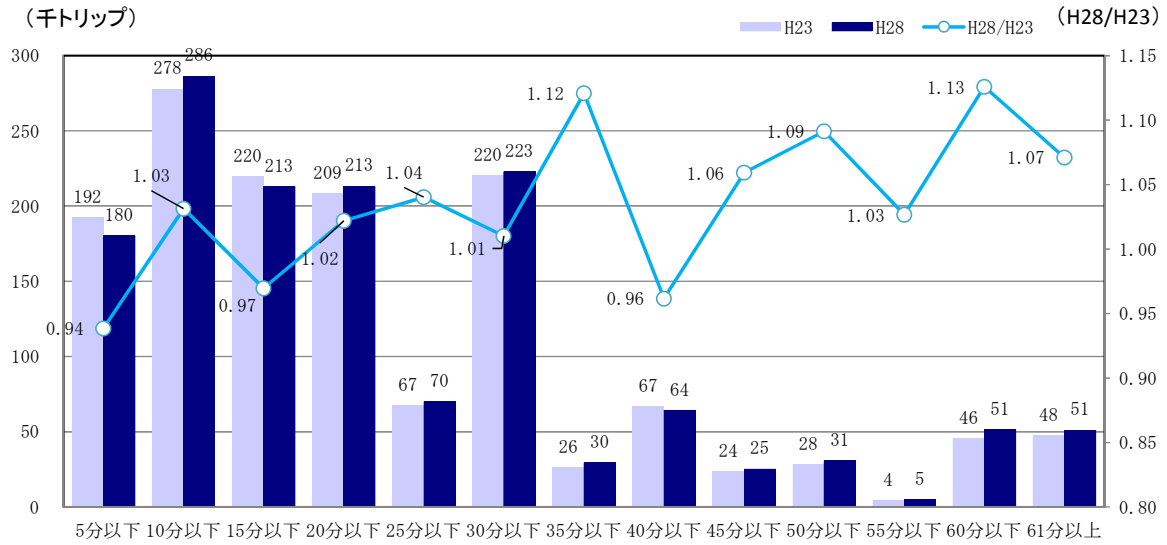


図 2-5 自動車の移動時間別トリップ数

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑤ 目的別の代表交通手段構成

○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。

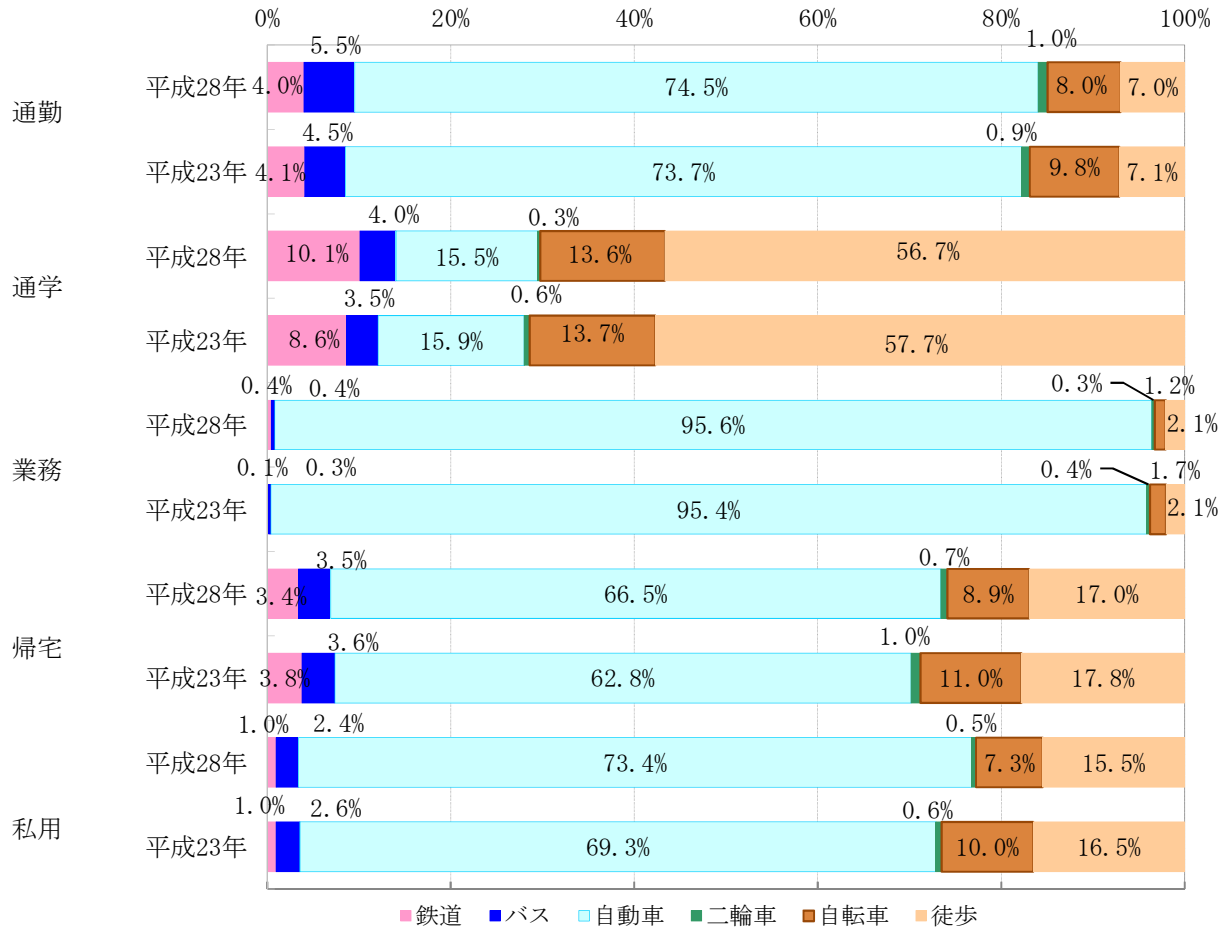


図 2-6 目的別の代表交通手段構成

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑥ 地域間の人の動き

○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。

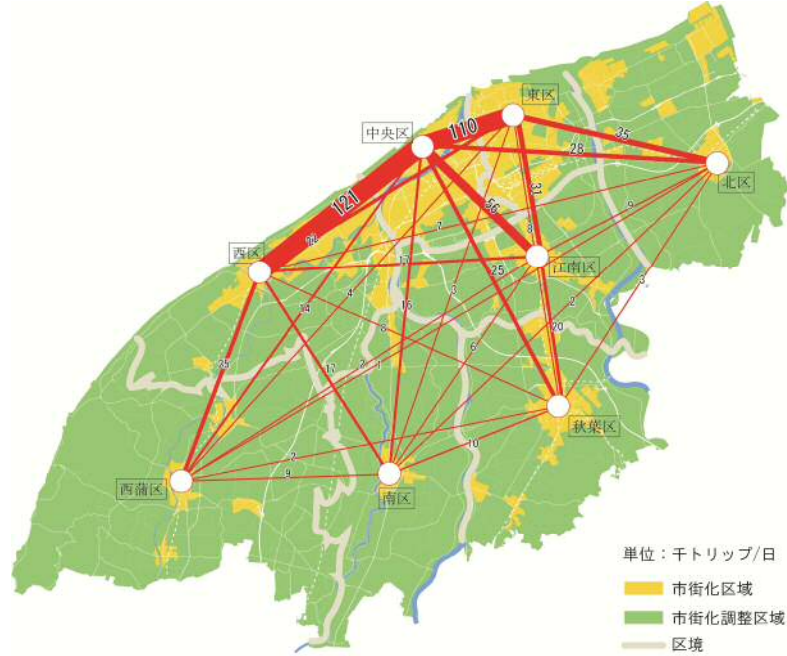


図 2-7 地域間の人の動き-全目的 (H28)

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H28)

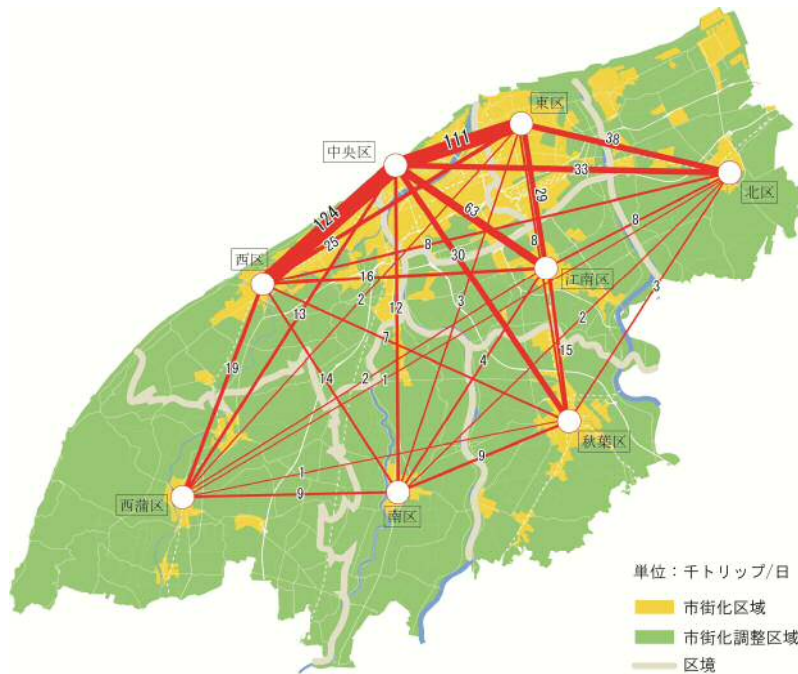


図 2-8 地域間の人の動き-全目的 (H23)

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H23)

⑦ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率（全目的）

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

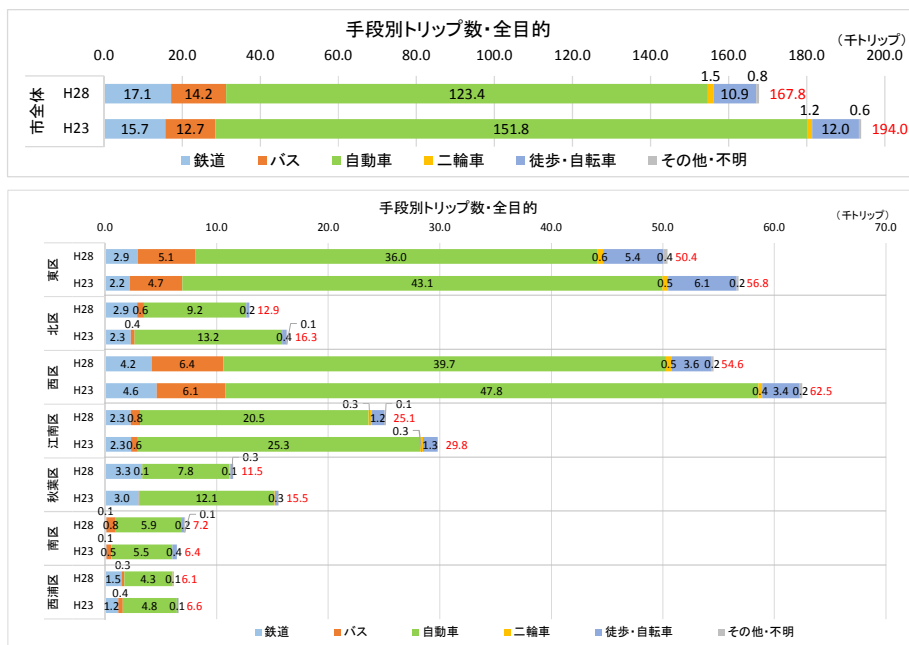


図 2-9 対中央区の交通手段別トリップ数（全目的）

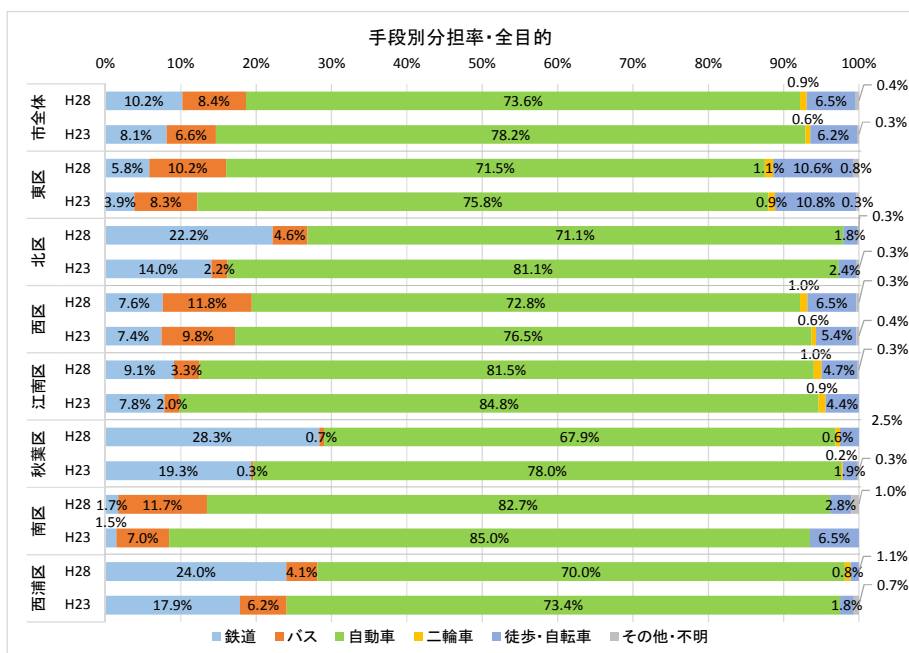


図 2-10 対中央区の交通手段別分担率（全目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑧ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率（通勤通学目的）

○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。

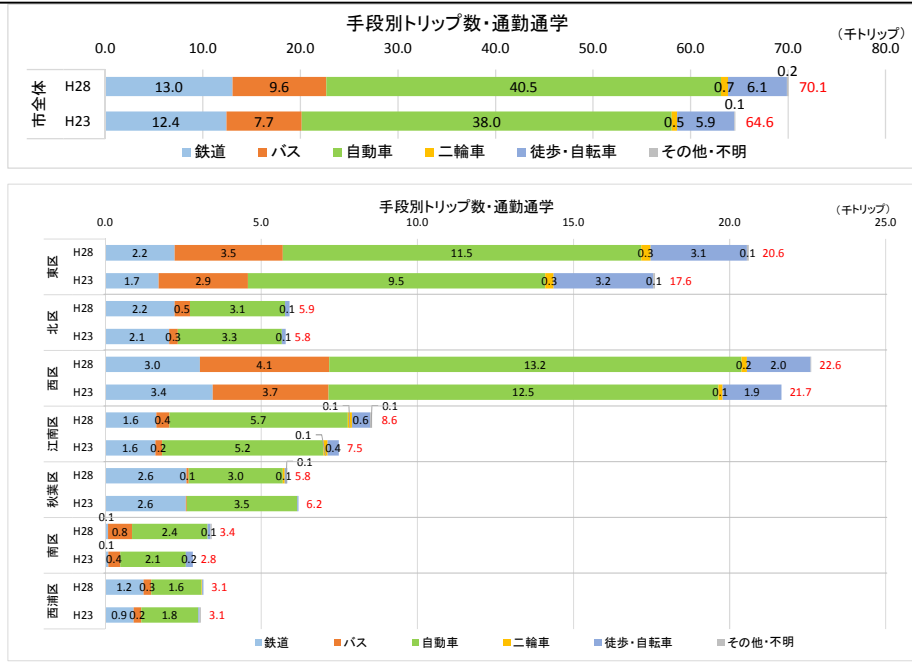


図 2-11 対中央区の交通手段別トリップ数（通勤通学目的）

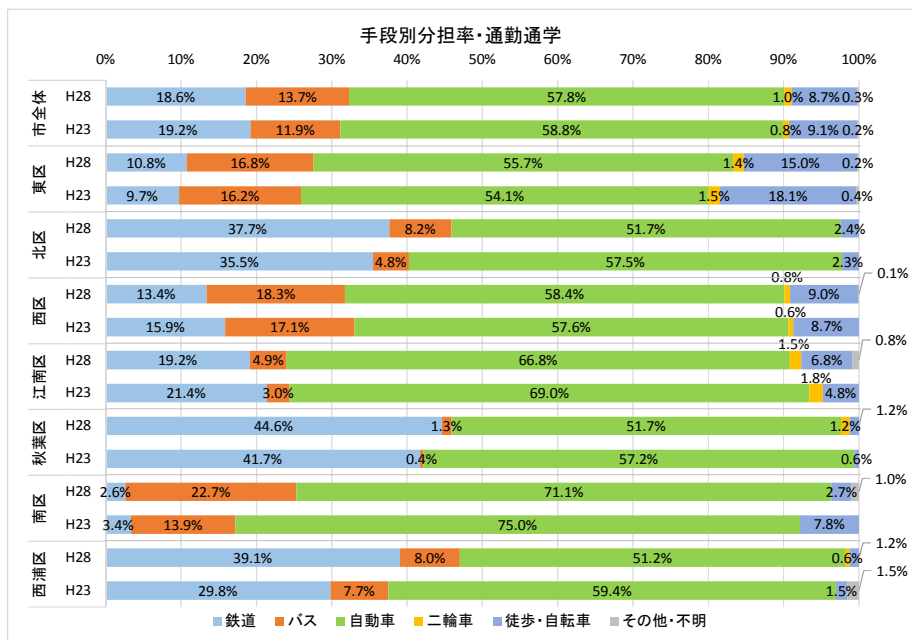


図 2-12 対中央区の交通手段別分担率（通勤通学目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

⑨ 対中央区の交通手段別トリップ数・分担率（私用目的）

○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5%、バスが約6%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、バストリップ数は総数の減少も伴い4分の3に減少している。

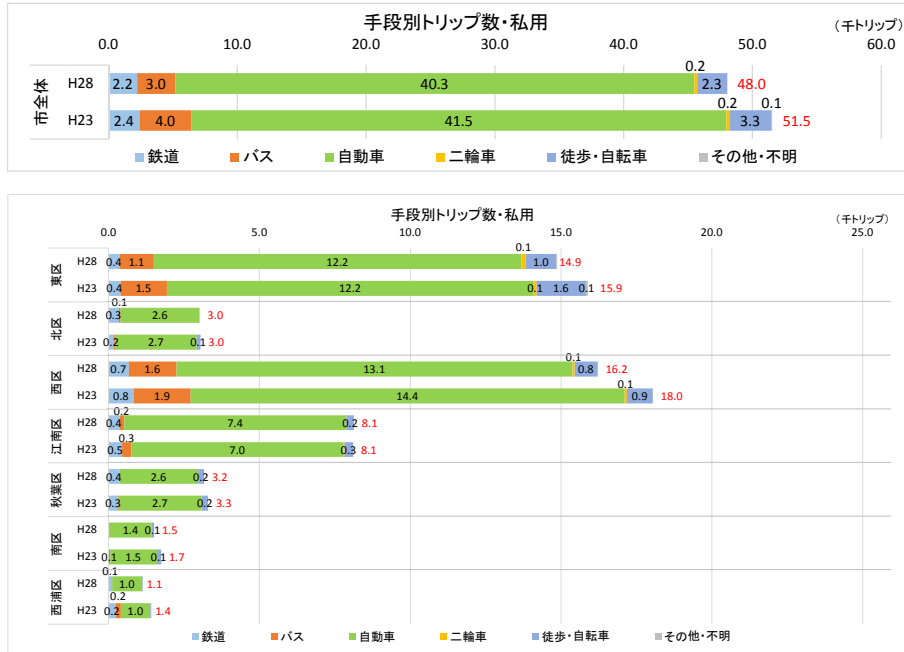


図 2-13 対中央区の交通手段別トリップ数（私用目的）

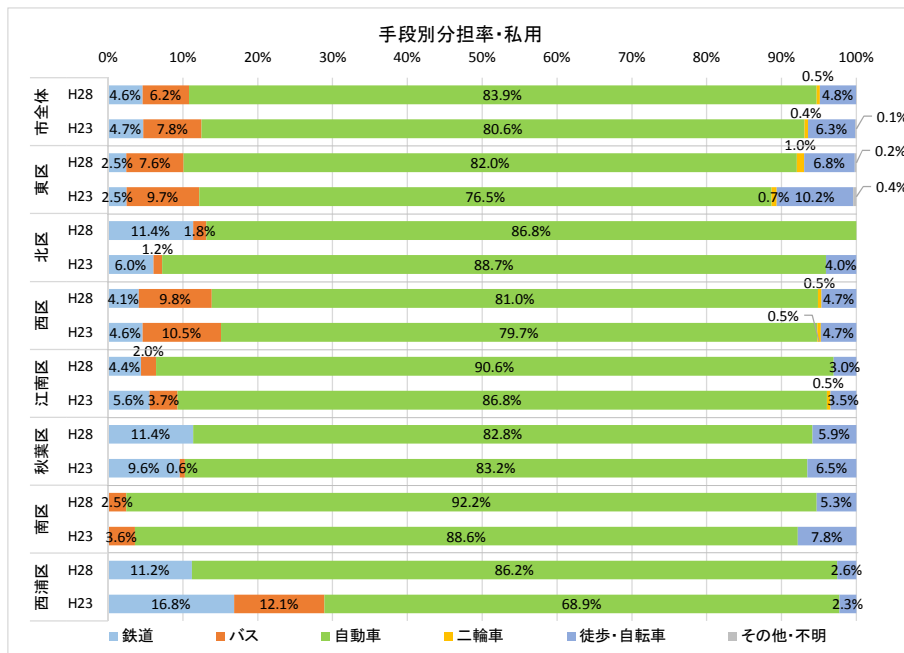


図 2-14 対中央区の交通手段別分担率（私用目的）

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）

○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。

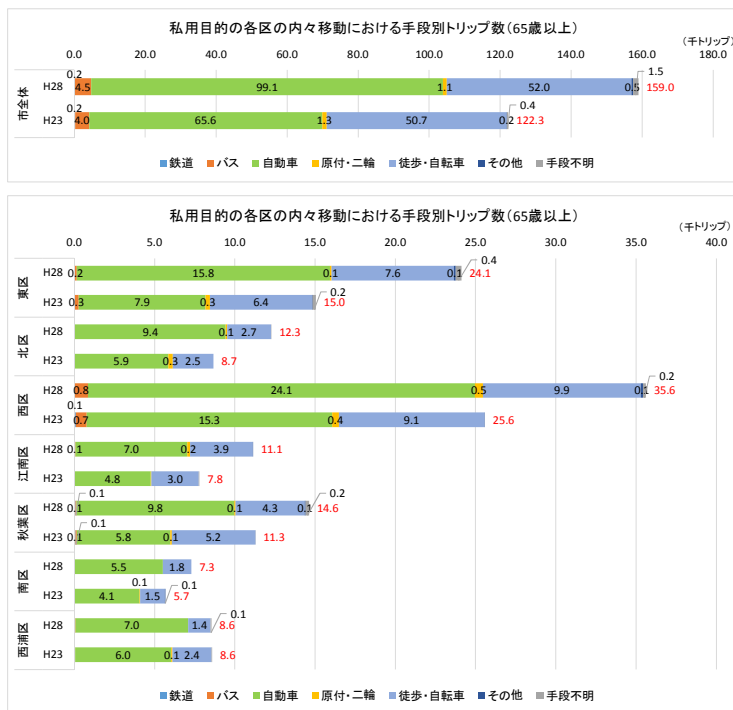


図 2-15 高齢者の区内移動における交通手段別トリップ数（私用目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

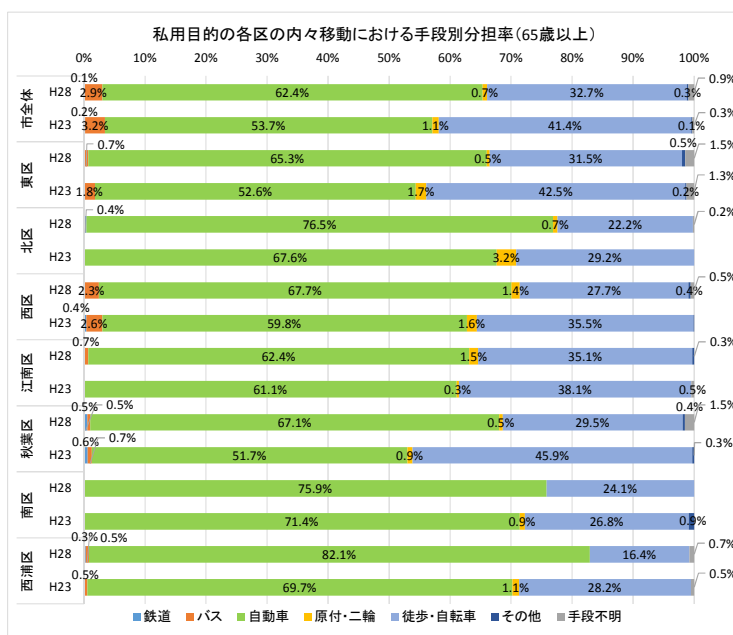


図 2-16 高齢者の区内移動における交通手段別分担率（私用目的）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28・H23）

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）。

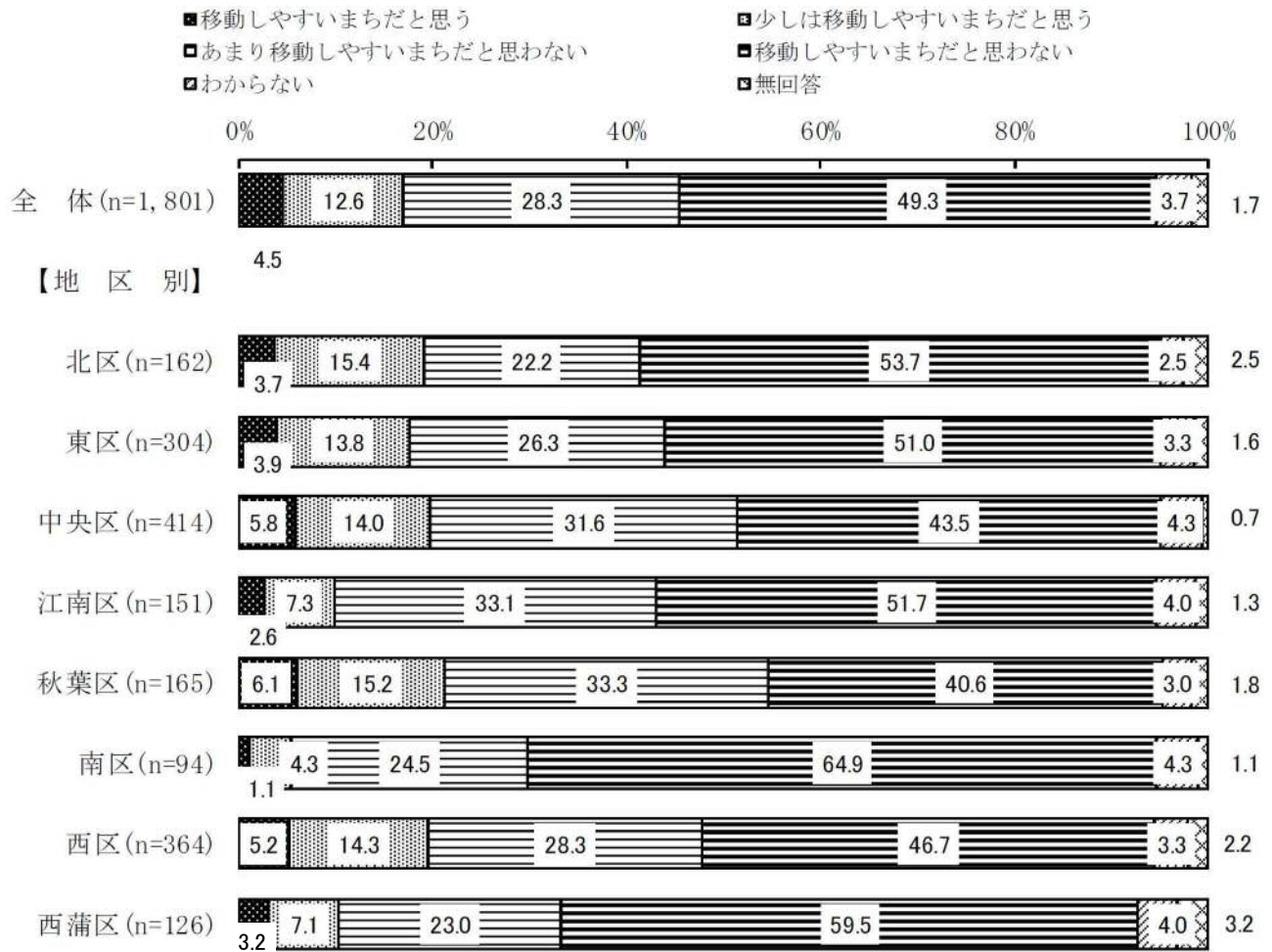


図 3-1 自動車に頼らなくても移動しやすいか

出典：第44回市政世論調査報告書（平成29年度）

② 移動する際の交通手段の満足度

○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。

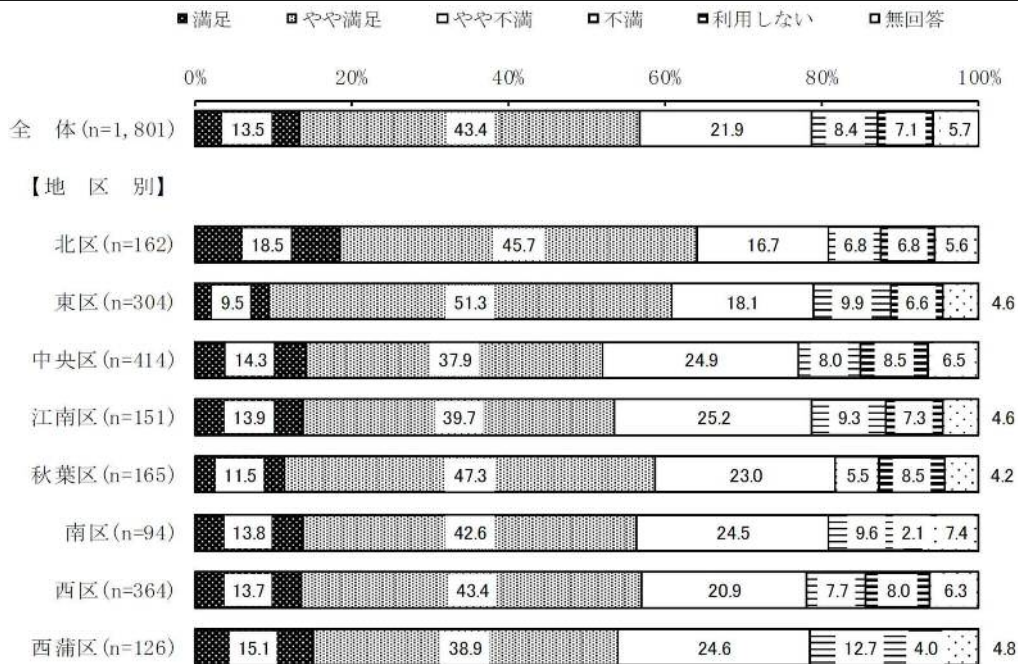


図 3-2 移動する際の交通手段の満足度・自動車（走りやすい道路かなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

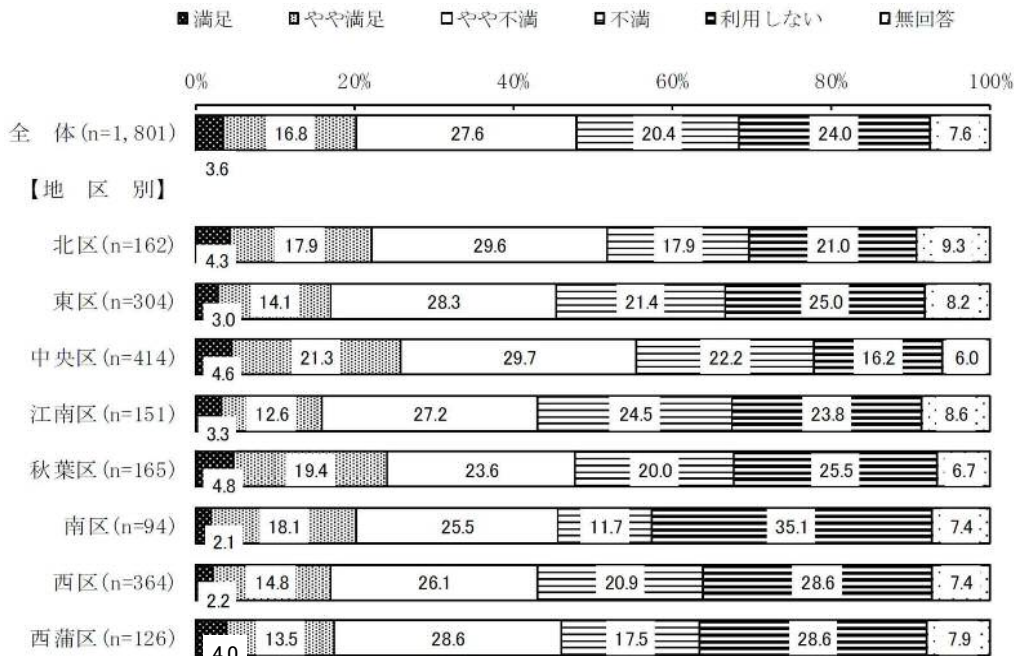


図 3-3 移動する際の交通手段の満足度・自転車（自転車で走りやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

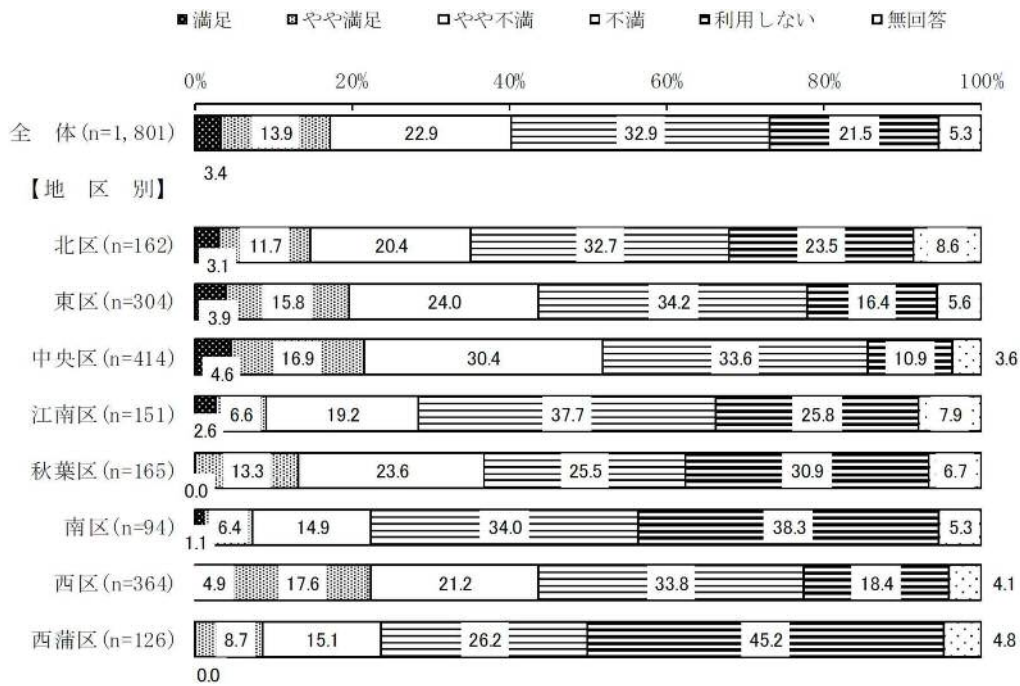


図 3-4 移動する際の交通手段の満足度・バス（利用しやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

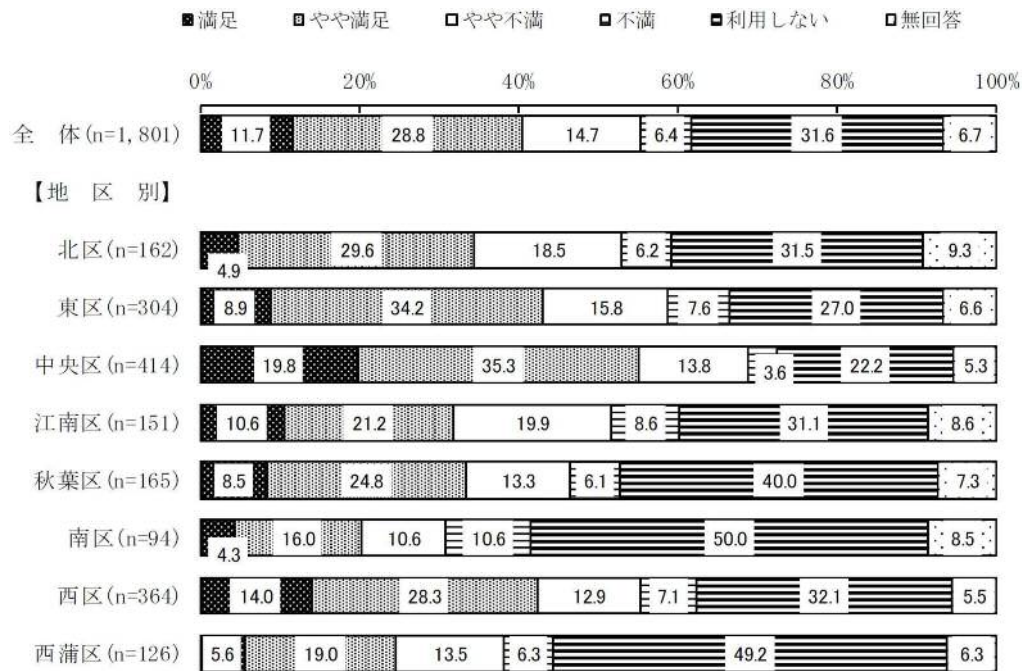


図 3-5 移動する際の交通手段の満足度・タクシー（利用しやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

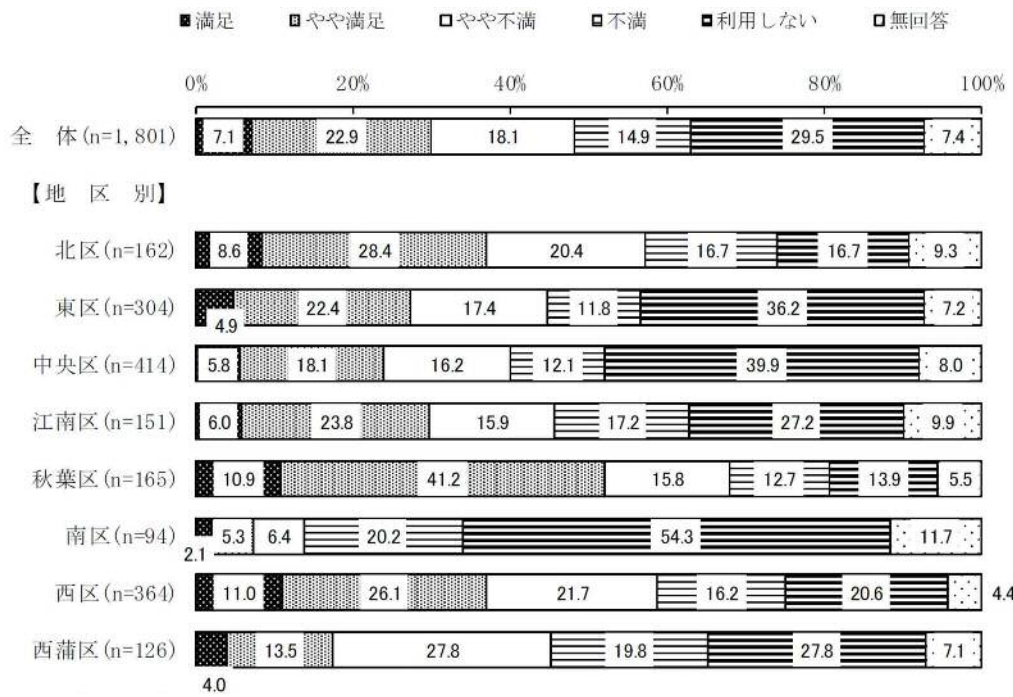


図 3-6 移動する際の交通手段の満足度・電車（利用しやすいかなど）

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

③ 新潟市として良くなっているもの

○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。

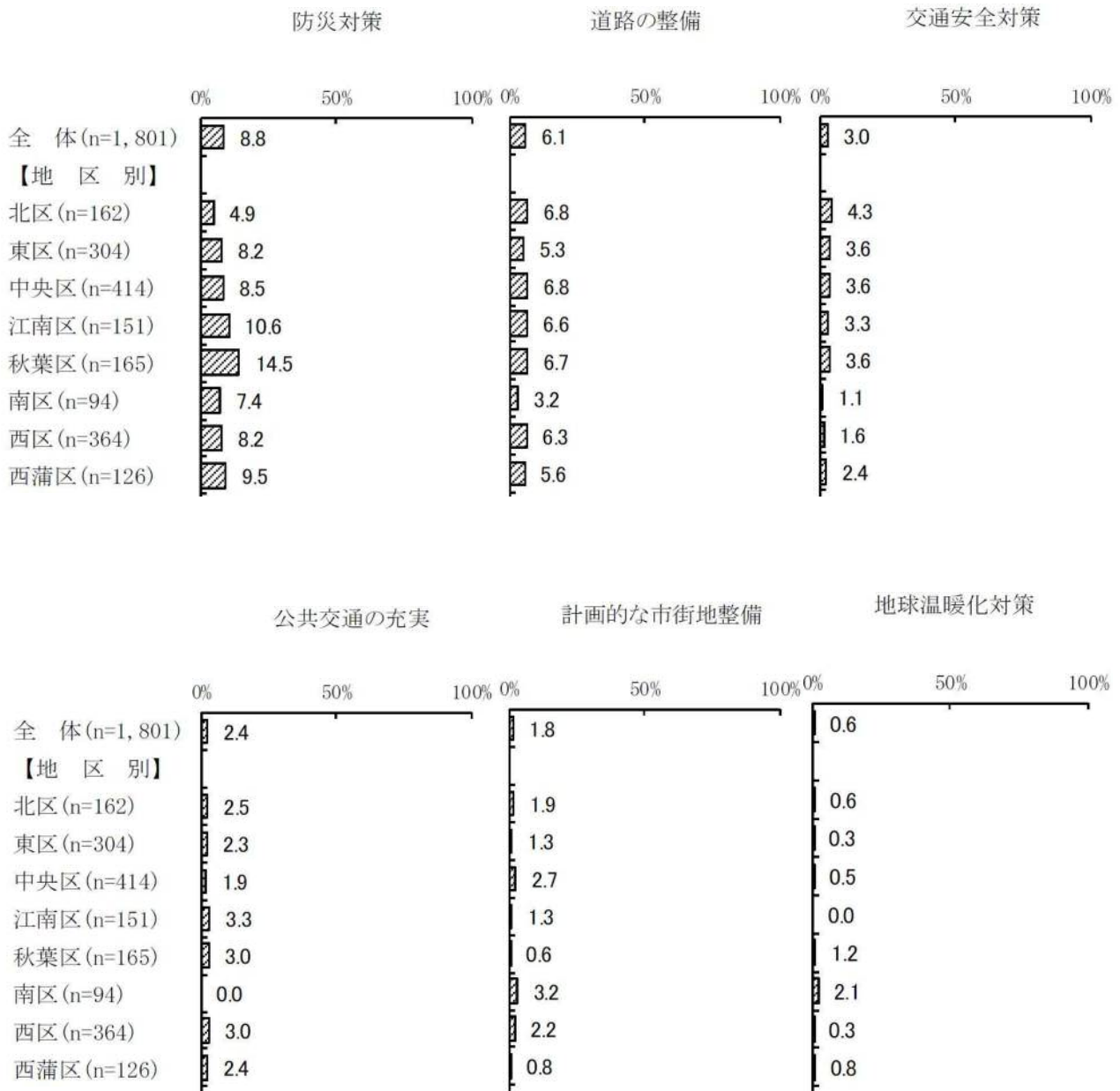


図 3-7 新潟市として良くなっているもの

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

④ 新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの

○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。

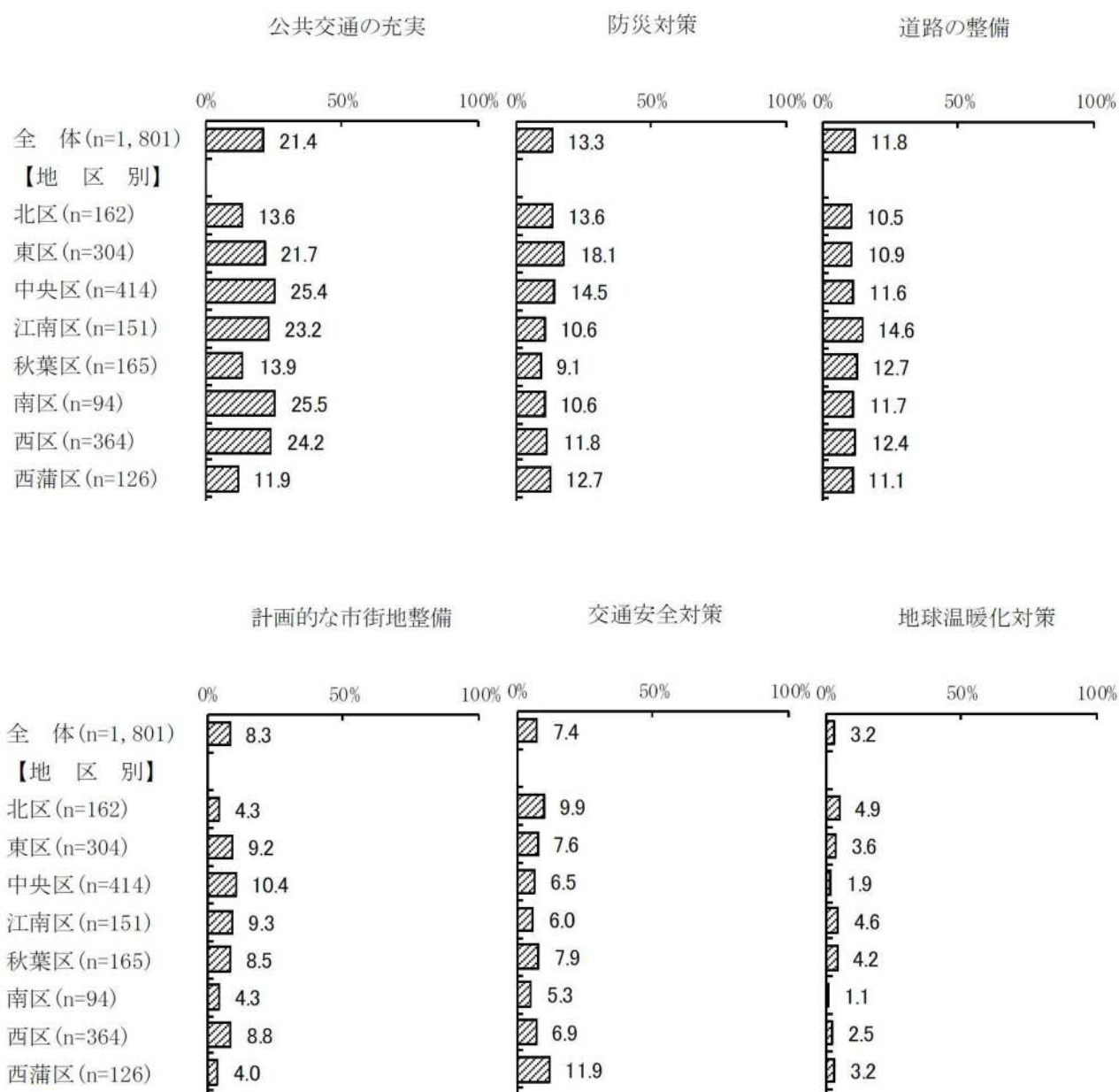


図 3-8 新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

⑤ 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』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。

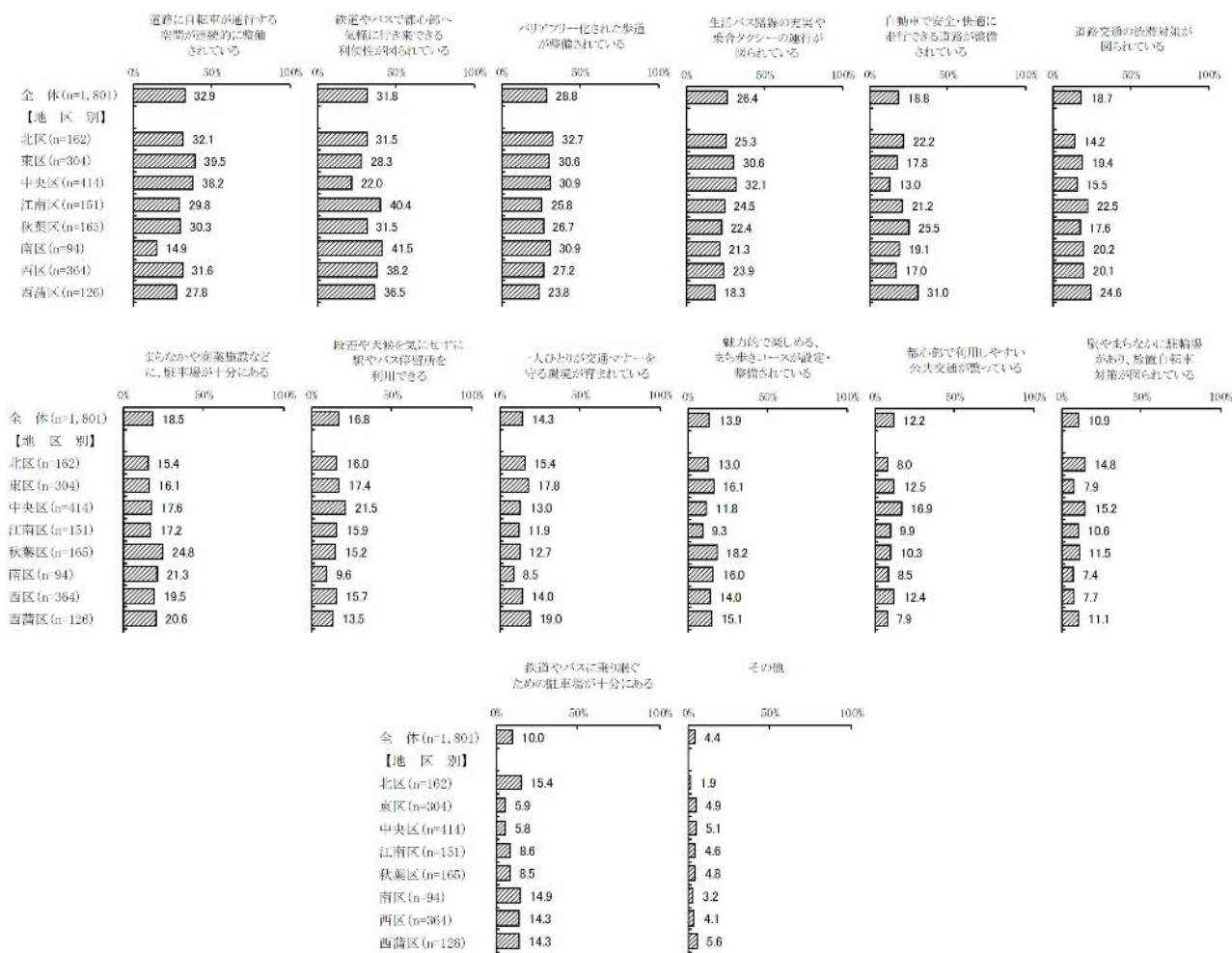


図 3-9 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

出典：第 44 回市政世論調査報告書（平成 29 年度）

⑥ 希望する運行間隔

〇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。

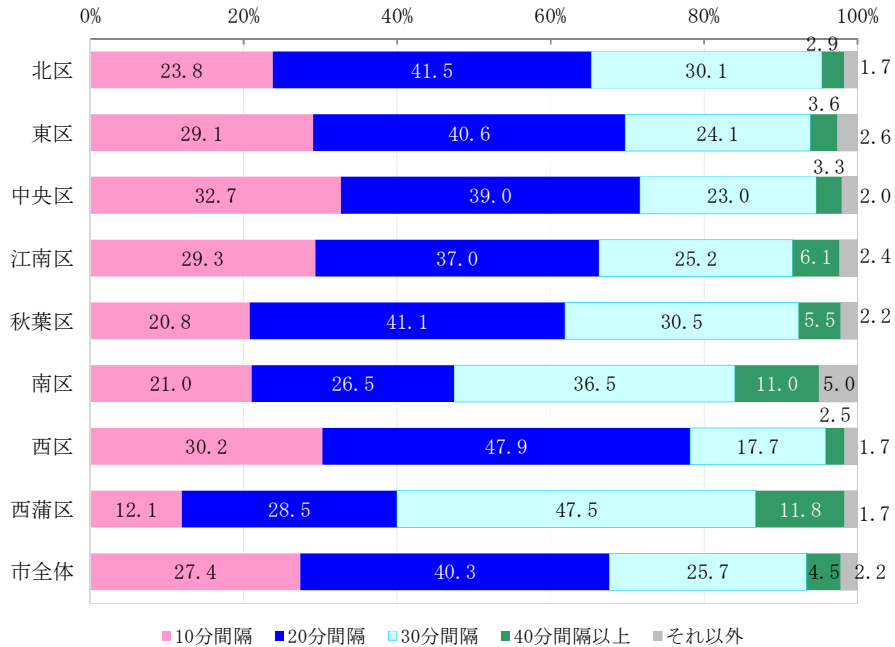


図 3-10 希望する鉄道運行間隔（区別）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

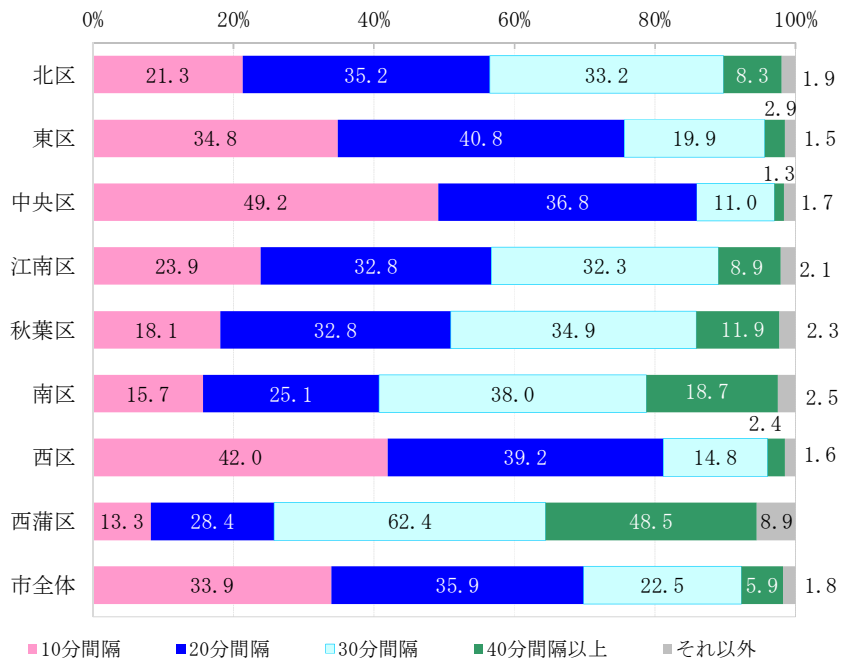


図 3-11 希望するバス運行間隔（区別）

出典：新潟市内都市交通特性調査（H28）

⑦ 自宅からバス停までの希望する所要時間

○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。

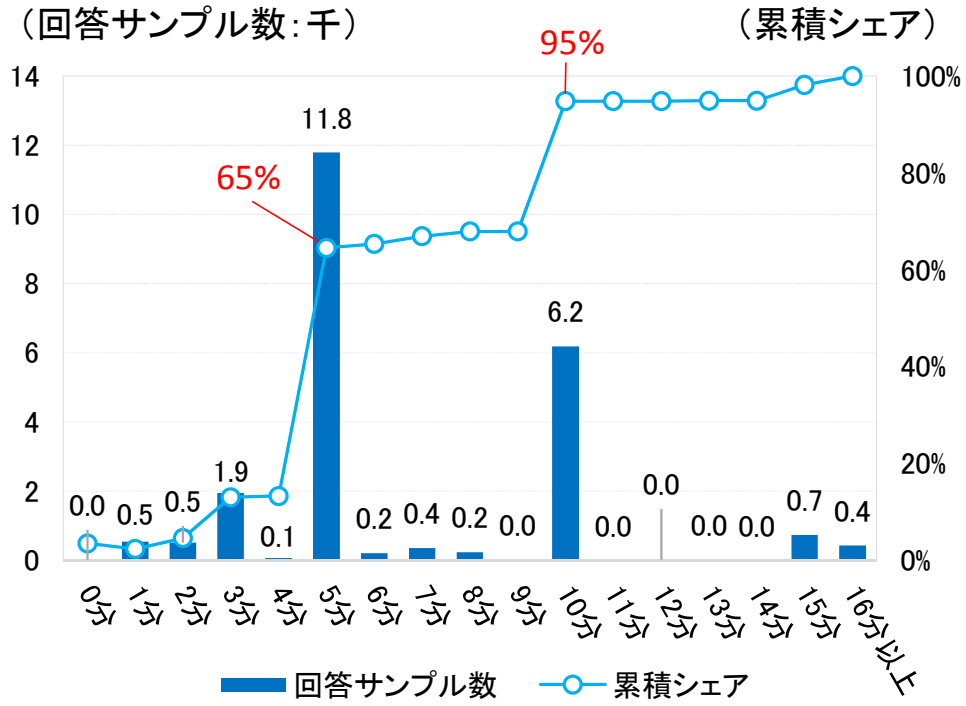


図 3-12 自宅からバス停までの希望する所要時間

出典：新潟市内都市交通特性調査 (H28)

4. 交通サービスの現状及び特性

(1) 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。

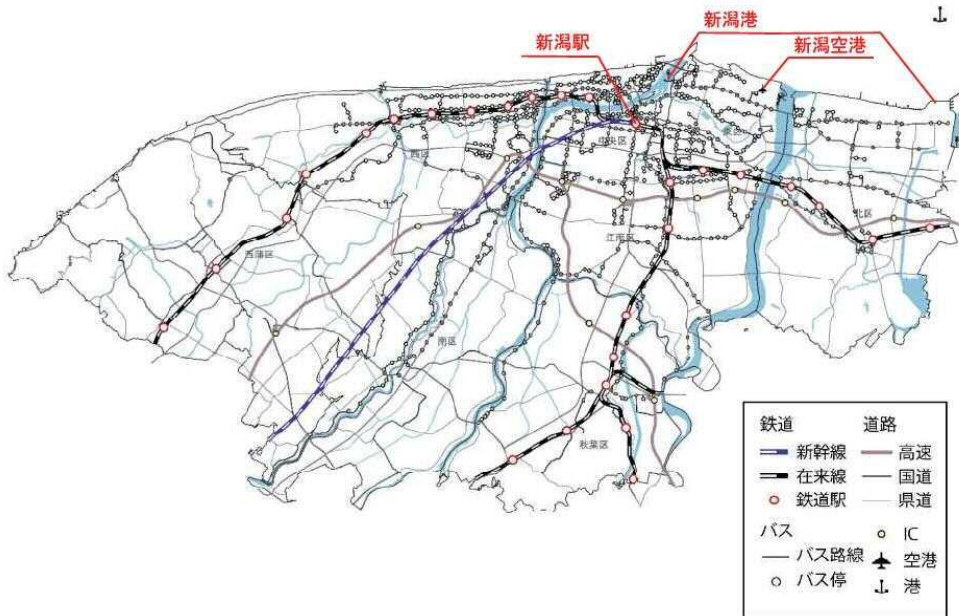


図 主要な交通網

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 4-1 主要な交通網

出典：新潟市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

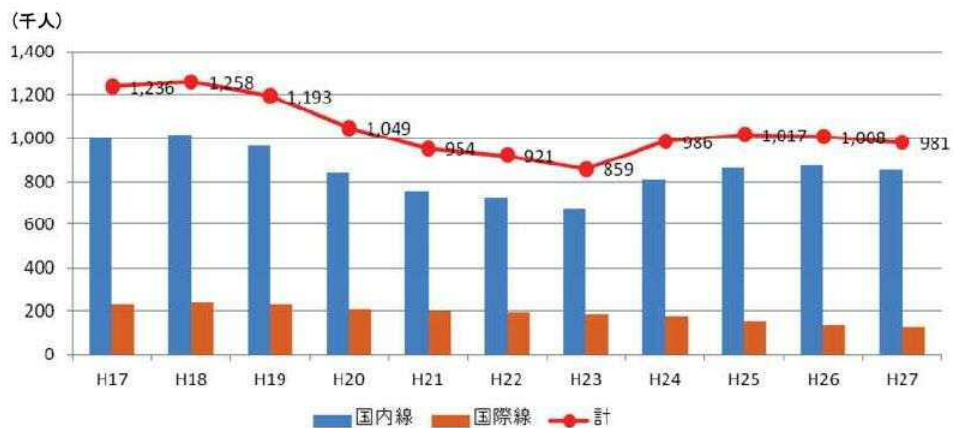


図 新潟空港の乗降客数

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 4-2 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）

(2) 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。

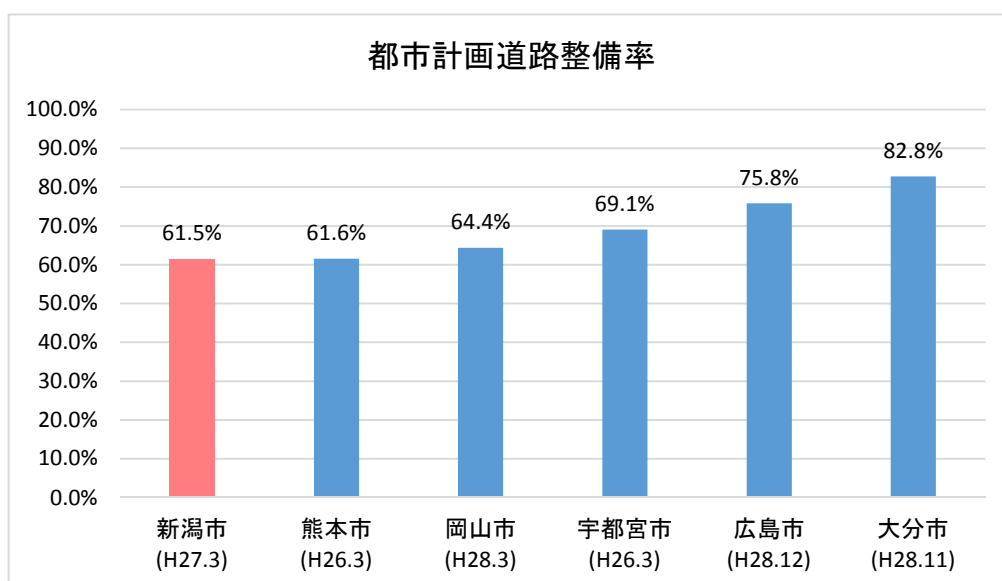


図 4-3 都市計画道路整備率

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

③ 混雑度及び混雑時旅行速度の変化

○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。

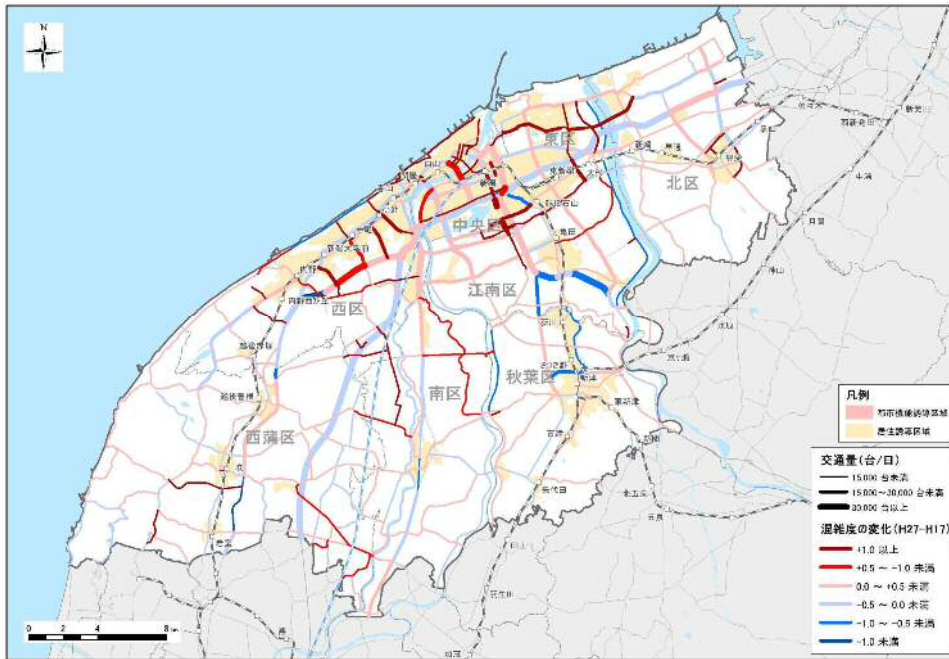


図 4-6 混雑度の変化 (H27-H17)

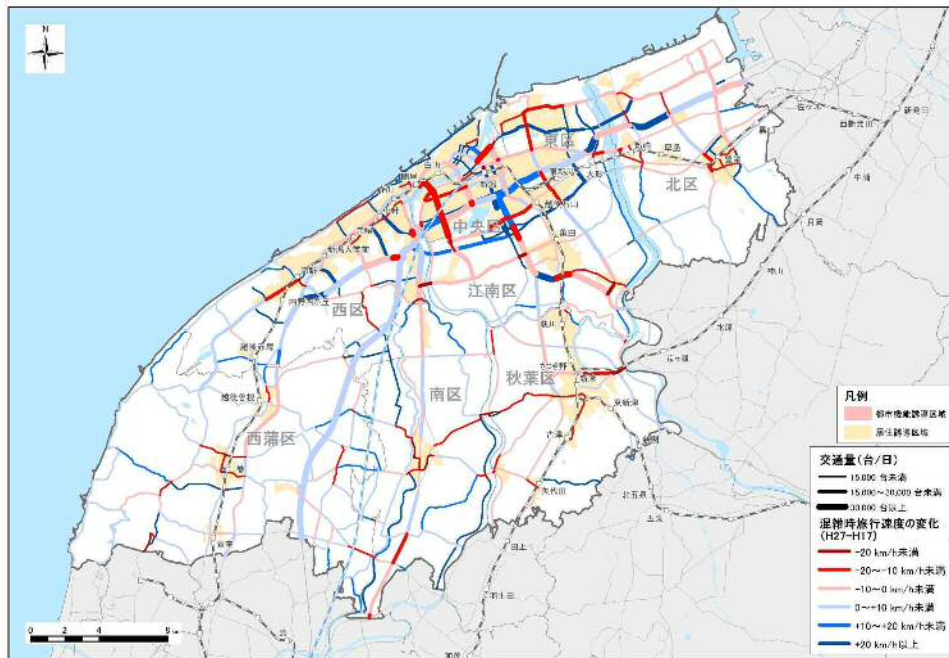


図 4-7 混雑時旅行速度の変化 (H27-H17)

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)

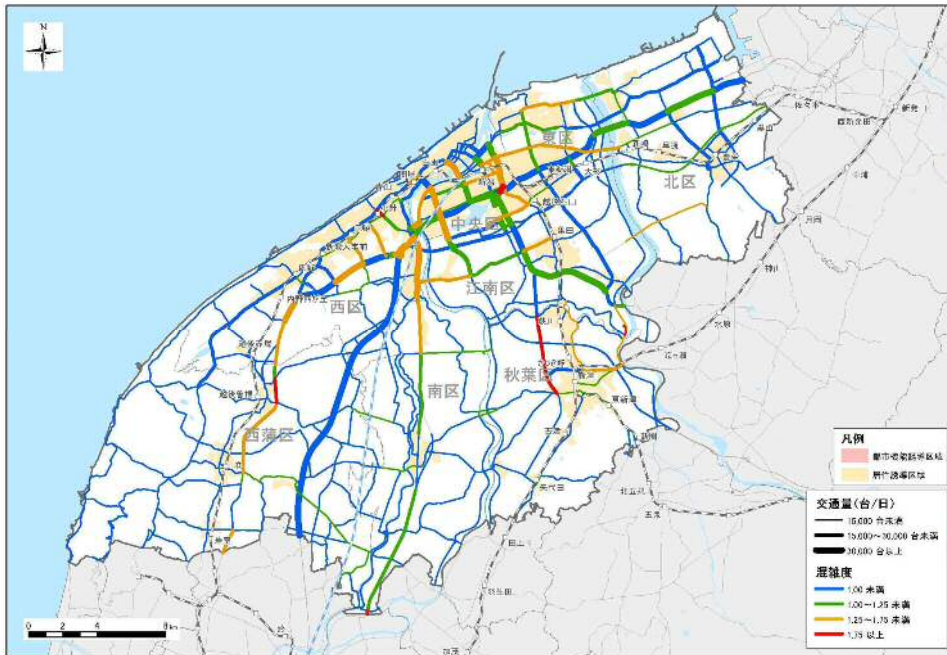


図 4-8 自動車交通量と混雑度 (H27)

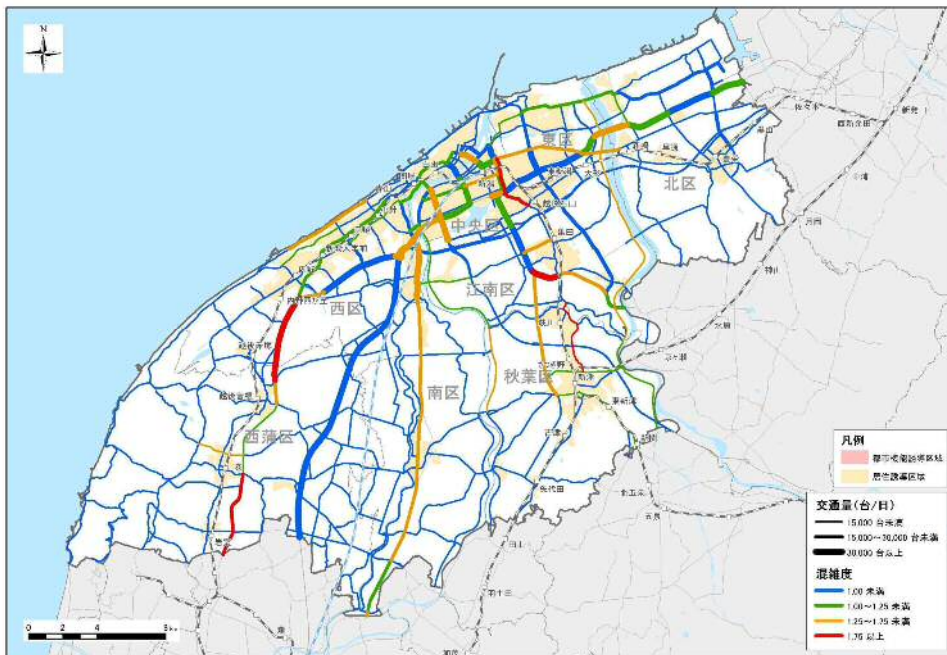


図 4-9 自動車交通量と混雑度 (H17)

出典：道路交通センサス (H17、H27) を元に作成

○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、特に朝ラッシュ時間帯の混雑が悪化していることが窺える。

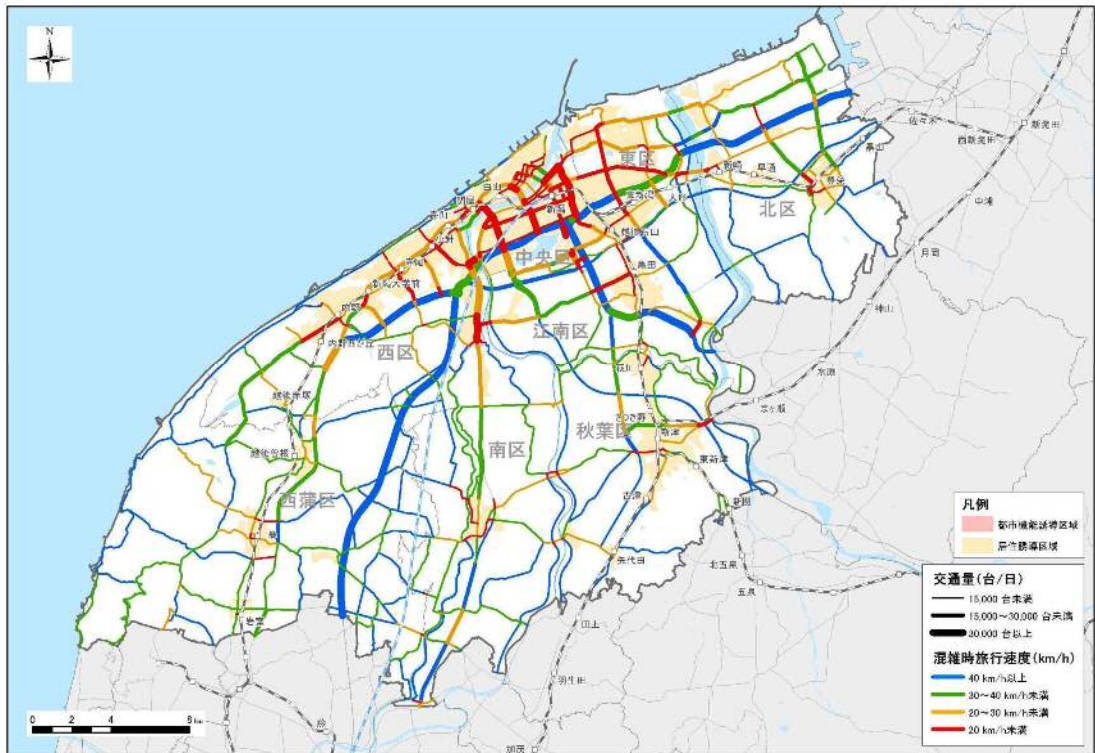


図 4-10 混雑時旅行速度 (H27)

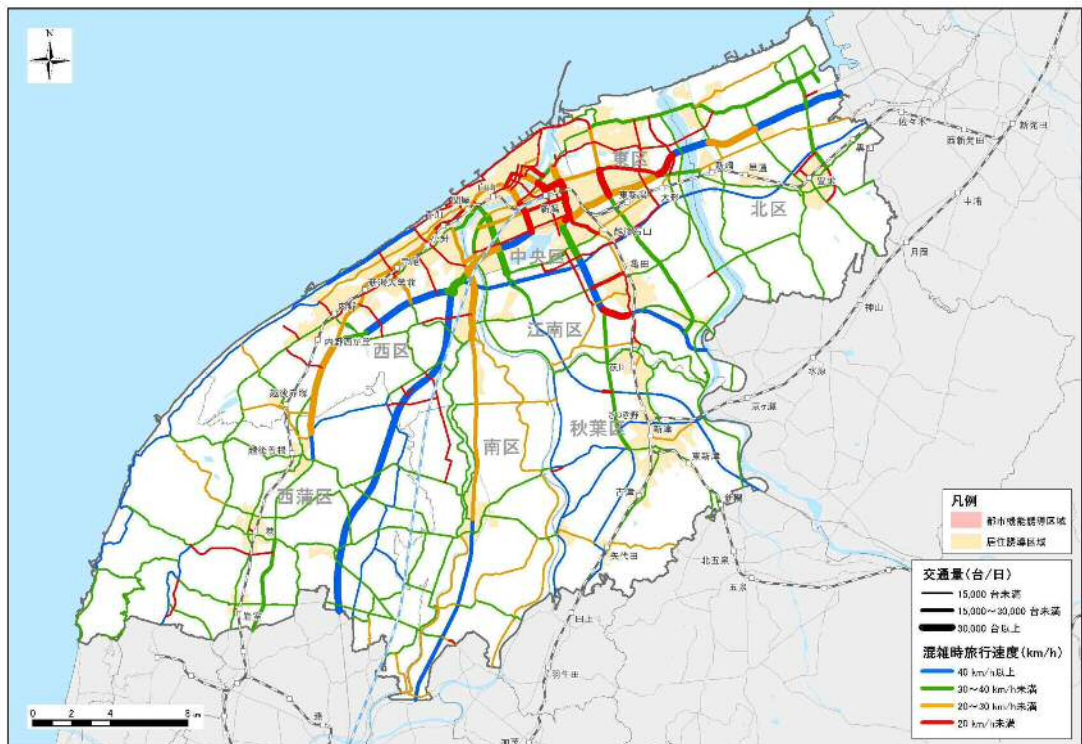


図 4-11 混雑時旅行速度 (H17)

出典：道路交通センサス (H17、H27) を元に作成

④ 事故件数と高齢者事故の経年変化

○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 4-1 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）

(3) 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。

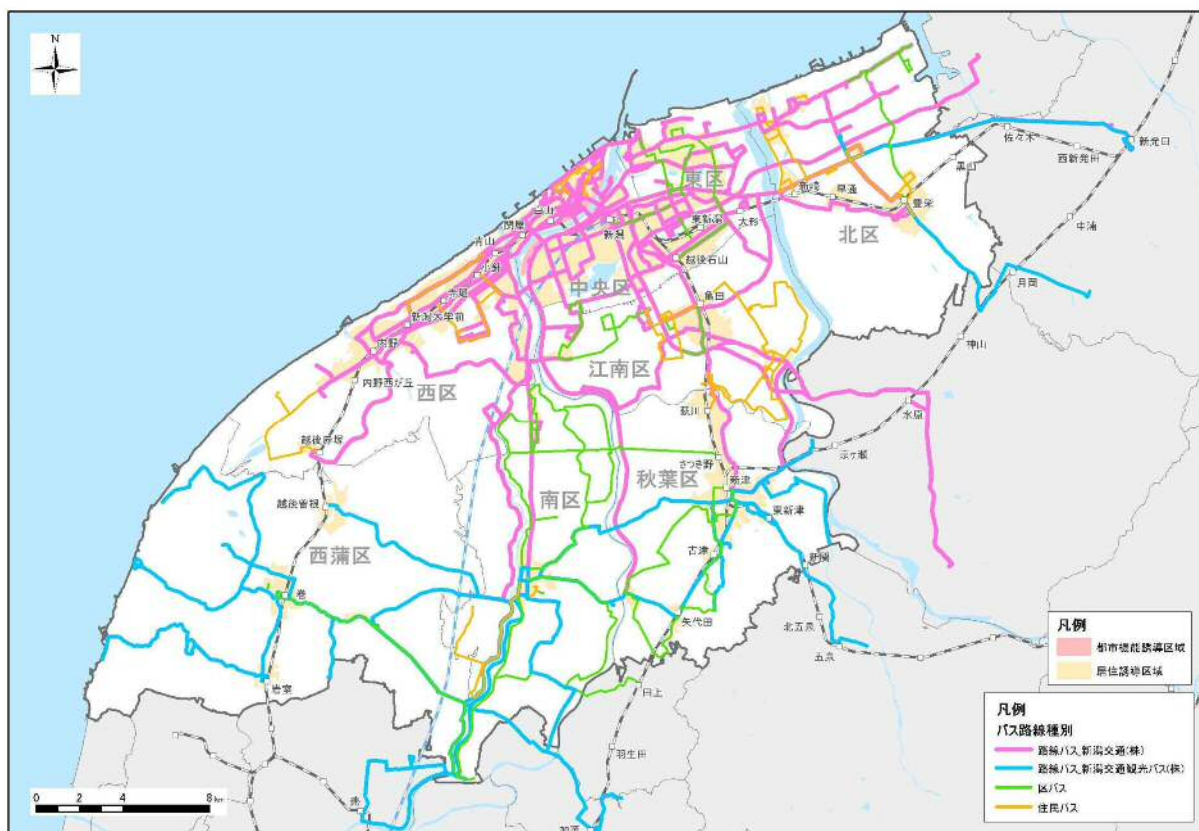


図 4-12 バス路線図

出典：新潟交通株式会社 HP を元に作成

② 鉄道の運行間隔

○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 4-13 鉄道の運行間隔（朝 7～9 時）

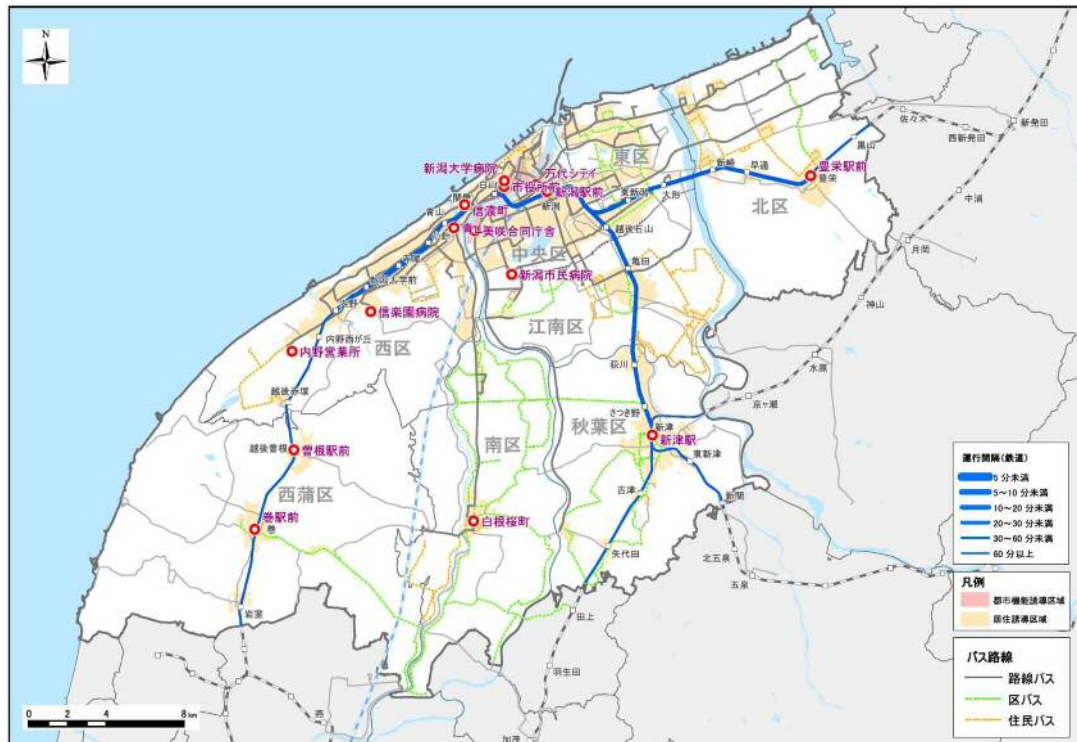


図 4-14 鉄道の運行間隔（日中 10～15 時）

出典：JR 東日本 HP を元に作成

③ バスの運行間隔

○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。

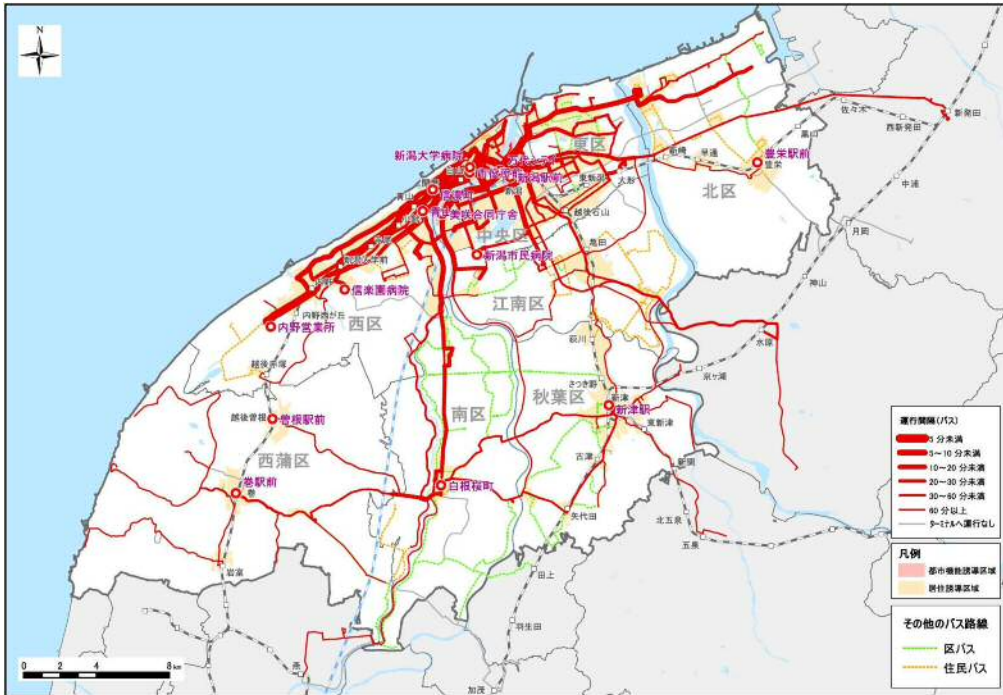


図 4-15 バスの運行間隔（市域全体・朝 7～9 時）

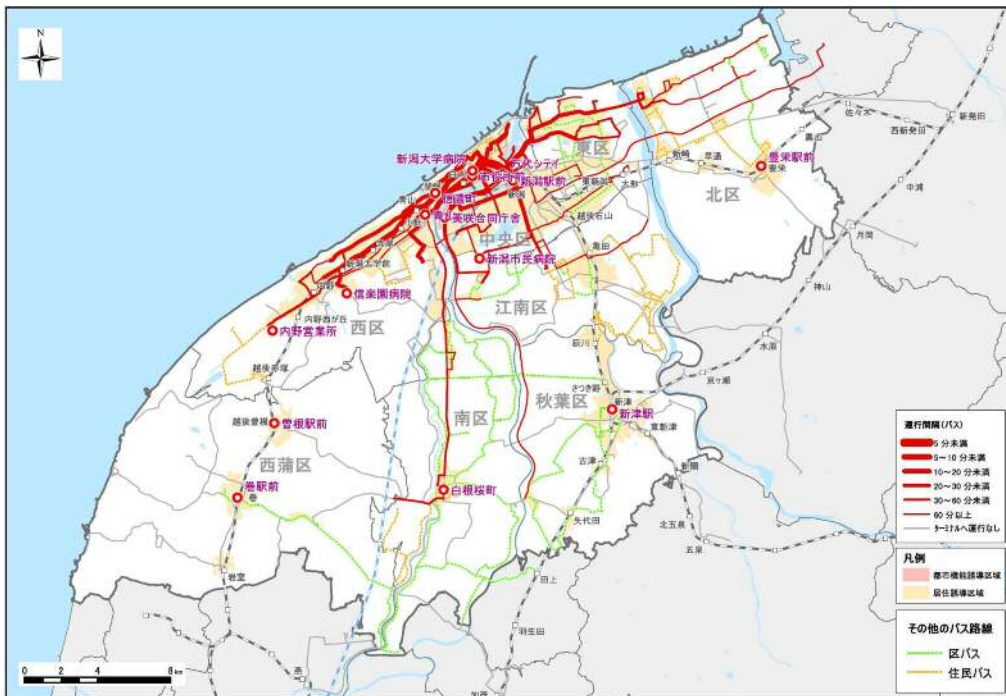


図 4-16 バスの運行間隔（市域全体・日中 10～15 時）

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 4-17 バスの運行間隔（中心部周辺・朝 7～9 時）



図 4-18 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

○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 4-19 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

○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 4-20 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

○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。

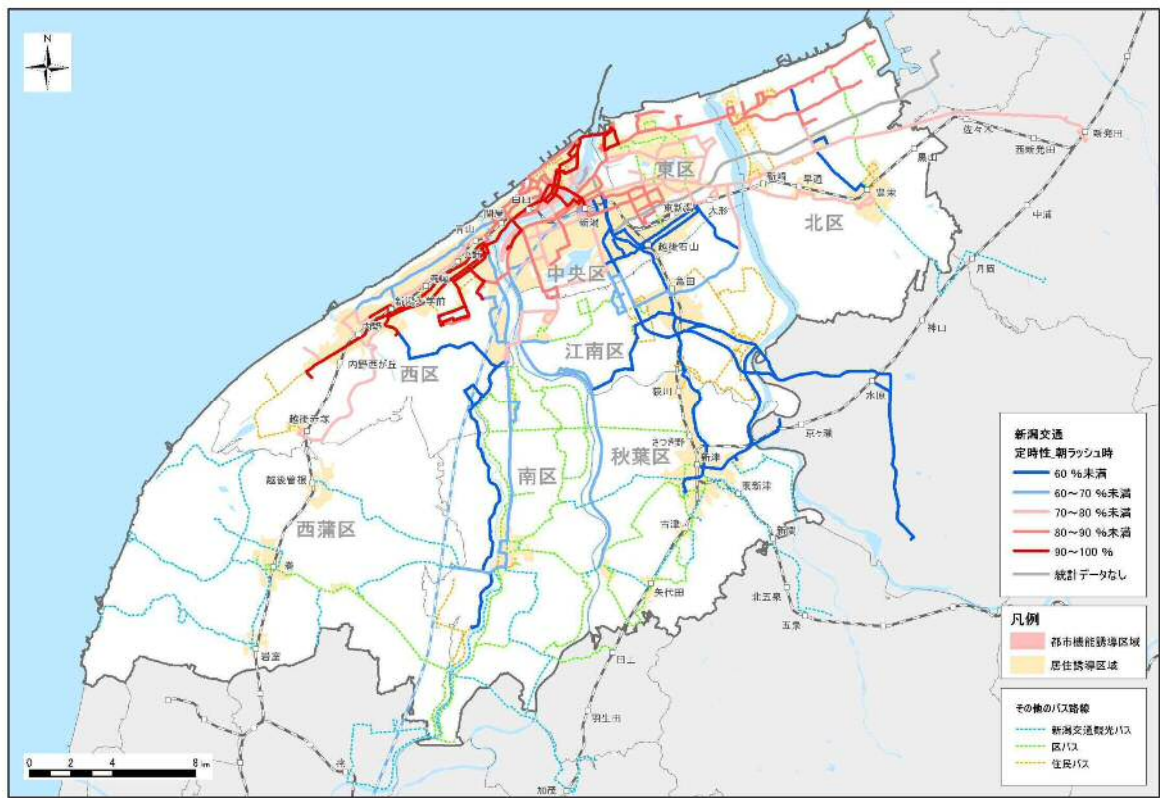


図 4-21 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（市域全体）



図 4-22 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 4-23 路線バス利用者数（1日あたり・市域全体）

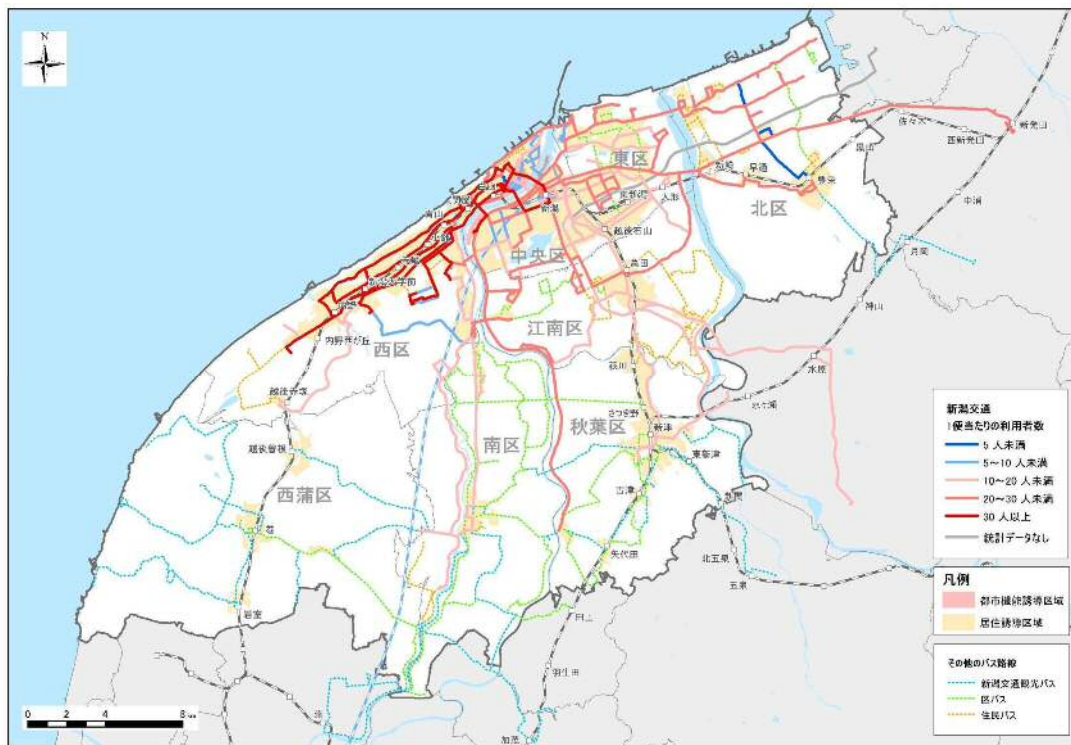


図 4-24 路線バス利用者数（1便あたり・市域全体）

※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

(4) 自転車に関する現状

- 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。



図 4-25 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 4-26 放置禁止区域内での警告・撤去・返還台数

出典：新潟市 HP

(5) 歩行者に関する現状

○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 4-27 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）

【資料編】

- ・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（案）-----45
- ・拠点化に向けた都市デザインの基本的考え方-----49
- ・各拠点への歩行者動線軸にぎわいを創出する
歩行者空間（イメージ案）-----50
- ・公共交通利用と自動車利用の最短時間集計結果-----51

ステージごとの評価

事業性

詳細は「事業性」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：市と新潟交通圏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」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」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。

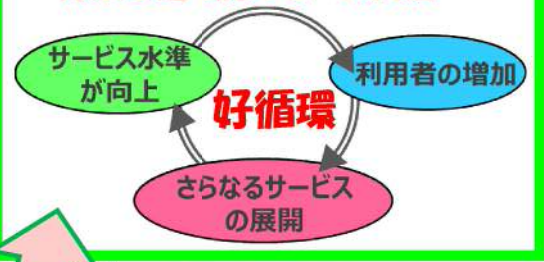
新バスシステムのねらい

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。



将来も走り続けるバス交通へ



新バスシステムの導入

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

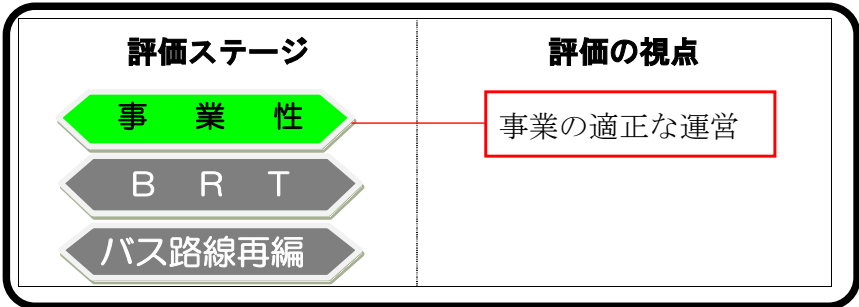


H28年11月 路上バス停設置に係る社会実験



「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

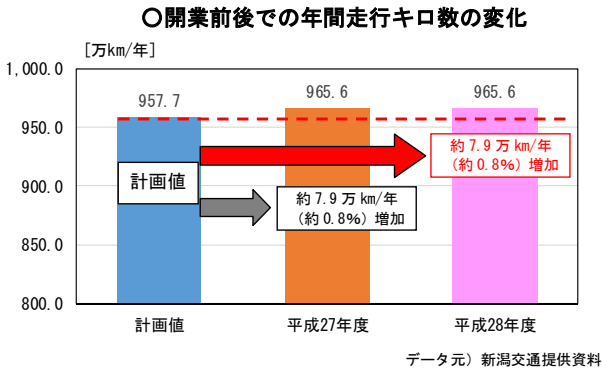
■事業が適正に運営されていることを確認した。
 運行の効率化による増便が、利用者数の増加などにつながっており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

- 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。

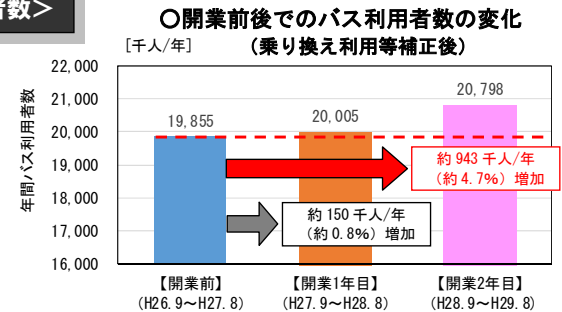


年間走行キロ数が計画値を上回っている。

<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。



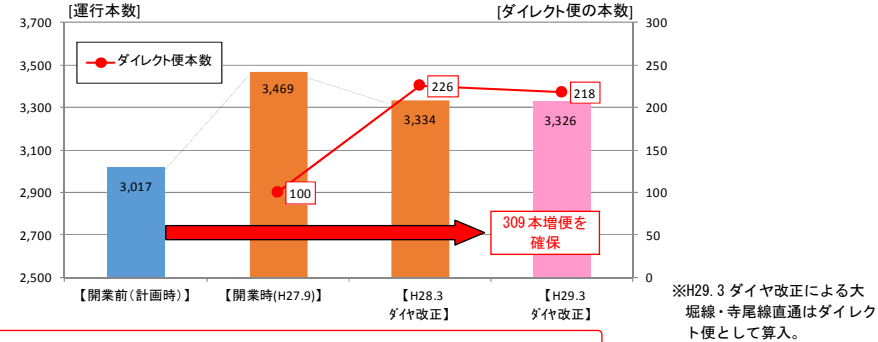
○開業1年目と2年目の比較(国道8号路線(大野・白根線等)を含む)

	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)

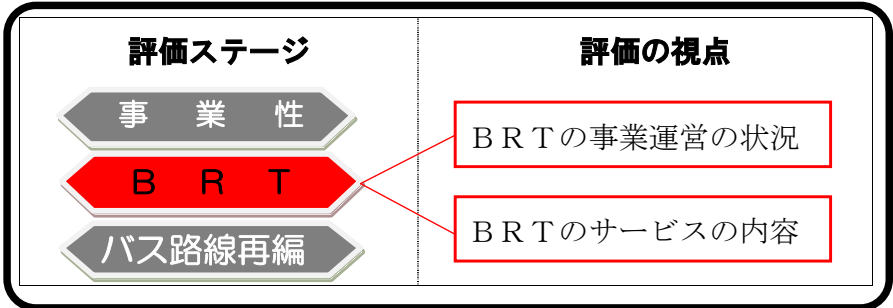
<(写真)交通結節点での乗換状況>



郊外線とBRT(萬代橋ライン)の乗換状況



鉄道とBRT(萬代橋ライン)の乗換状況



BRTに対する評価

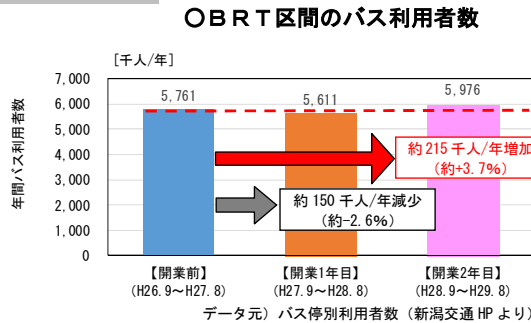
■BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能を確保した。引き続き機能向上を図ること。

- BRT 区間の事業収支は評価委員会で確認した。
- BRT 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)
- BRT (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③BRT区間におけるバス利用者数>

【確認事項】BRT区間におけるバス利用者数の動向について確認します。
(乗換拠点である新潟駅前、万代シティ、市役所前、青山を除く)

開業前に比べ、1年目は減少したが、2年目は増加に転じている。



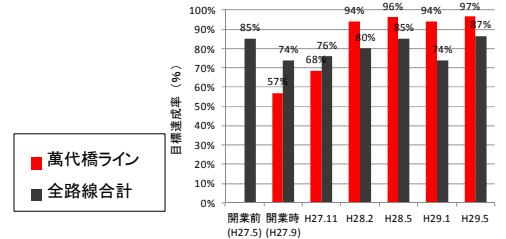
<評価指標④BRTの定時性>

【確認事項】BRTの定時運行の状況について確認します。

BRT (萬代橋ライン) は幹線路線に求められる高い定時性を維持している。

※比較は開業月及びダイヤ改正2ヶ月後
※目標達成率：新潟交通株で定時運行の目標値に設定している「時差が3分未満」のバス停割合

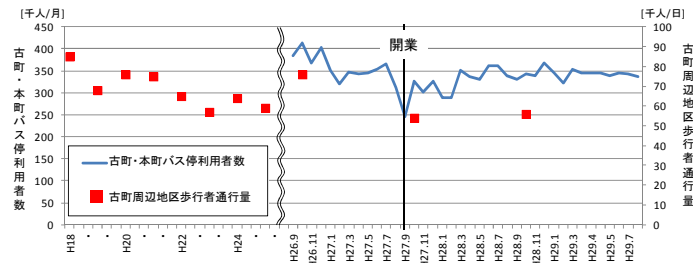
○定時運行にむけた目標達成率の比較



◎《今後の取り組み》BRTの走行空間の確保など、さらなる機能向上を検討すること。

<(参考指標②)まちなかの動向>

○古町・本町バス停利用者数と古町周辺地区歩行者通行量の推移



《古町周辺地区の主な動き》

- H29.8 古町地区への中央区役所移転
- H31年度 再開発ビルへの本庁機能の一部移転(予定)

※歩行者通行量は10月第3土曜日の日中9時間、11地点の合計。
※H26.10の歩行者通行量調査日はイベント開催による特異日。

歩行者通行量に大きな変化はみられないが、今後も動向を注視していく必要がある。

◎《今後の取り組み》まちなかの動向については、大きな変化はないが、中央区役所移転の影響や今後のまちなかの変化を踏まえ、引き続き注視していく必要がある。

データ元) バス停別利用者数 (新潟交通 HP より)
歩行者通行量調査 (新潟市商店街連盟)

<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。



鉄道との乗り換えのしやすさが向上している。

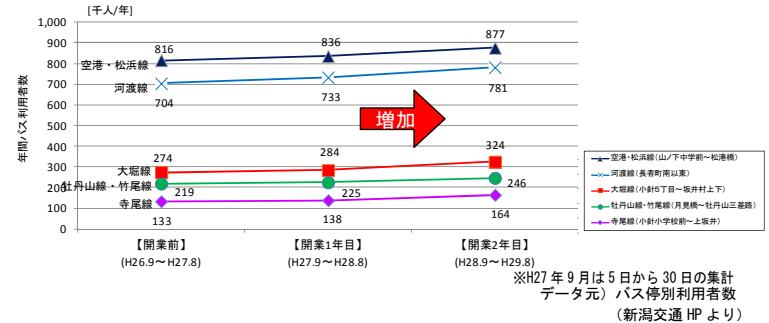
(参考)白山駅前バス停 年間利用者数
開業前 4.6万人 → 24.3万人

◎《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。

○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)

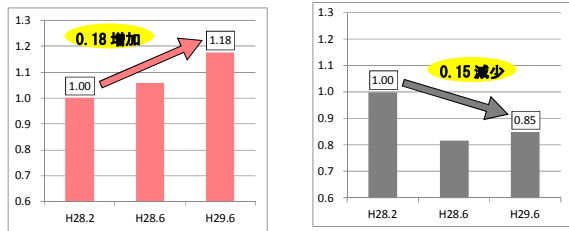


開業以降、2年目においても増加傾向にある。

<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>

【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。

○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率



乗り換え便の乗車人数が増えている。

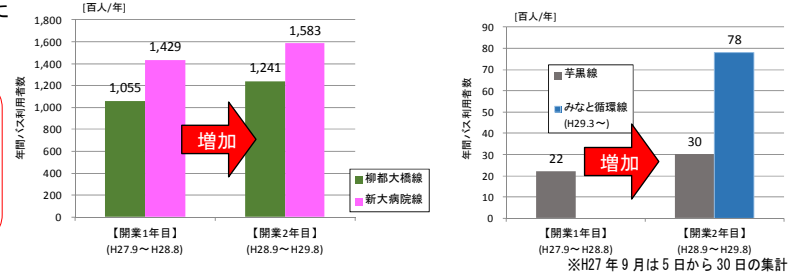
◎《今後の取り組み》現在運行しているダイレクト便については、バス路線の集約による運行の効率化や郊外の増便効果といった事業の方向性に影響することから、現在の利用状況等をふまえて効果を確認していく必要がある。

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。

○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)



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。

◎《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合わせ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)

拠点化に向けた都市デザインの基本的な考え方

都心軸

交流軸

基幹公共交通軸

古町地区

都心回帰モデルとして多様な機能の再集積を促進

西堀四つ角を中心とした既存施設の高度利用、及び、賑わい空間の創出

区役所移転を契機としたまちなかへの集客促進

みなとまち文化や歴史的建築物を結ぶ散策路・回遊空間の創出

新潟を象徴する空間デザイン

街や空の広がりを感じる通りの空間創出

人が憩い・集う広場の空間・動線整備

新潟の玄関口として相応しい風格と個性を兼ね備えた景観形成・機能強化
万代広場

新潟駅周辺地区

南口広場

上越新幹線を各地に結びつける二次交通結節機能の強化

民間活力を導入した南口低未利用地の利活用

観光や都市情報の発信機能やターミナル機能の強化

拠点化に向けて取り組むべき課題

- ① 新潟のイメージやブランドを感じさせる新潟駅周辺のデザインづくり
- ② 新潟駅～万代島・古町へ人を導く仕掛けづくり(快適な歩行空間の形成)
- ③ 信濃川・西港の水辺を活かした賑わいエリアづくり
- ④ 西堀・榎谷小路を中心とした古町の新たな魅力を感じさせるエリアづくり
- ⑤ みなとまち・食文化に着目した観光資源の活用や情報発信
- ⑥ それぞれの軸上にある拠点間を結びつける快適で楽しめる移動環境の充実 など

拠点化に向けた理念と目標

みなとまち新潟の発信

川や港を活用した賑わいづくりを通じて新潟らしさを活かした拠点化を目指す

万代・万代島地区

開港150周年を契機に、信濃川・西港の水辺空間を新潟独自の魅力として磨き上げ、街なかの新たな賑わい空間として活用

萬代橋を中心とする水辺空間の回遊性を高め、広がりある街なかを創出

万代地区とも連動した賑わい交流拠点として、みなとを活かした環境整備を推進

港の風情やにぎわいといった人々が歩いて移動したくなる歩行者空間整備により新潟駅からの回遊性を向上

高架下交通広場の整備に合わせ、万代広場・南口広場発着のバス路線を再編、都心軸の一体化を促進

快適に動ける空間整備

古町と新潟駅間の距離を感じさせない快適な移動環境を整備



基幹公共交通軸沿線

都心軸の延伸
(鳥屋野潟方向へ)

「日」の字型の
基幹公共交通軸の整備

各拠点への歩行者動線軸 にぎわいを創出する歩行者空間(イメージ案)

基本的な考え

- ・**弁天ルート**(新潟駅～万代シテイ～ミズベリング)
沿道の店舗と一体感のある回遊・散策ルート
- ・**花園ルート**(新潟駅～港オアシス)
万代島を結ぶにぎわい導線の構築(夜間も考慮)
- ・**萬代橋右岸アクセス**(ミズベリング～萬代橋～港オアシス)
車を気にせず安心・安全に水辺空間にタッチさせる横断ルート
- ・**東大通ルート**(新潟駅～流作場五差路～萬代橋)
万代広場と一体感のある修景道路としてデザインの再構築

川湊を活かしたにぎわい・交流空間

- ・万代島につながるにぎわい導線の整備
(港に関連したオブジェ、歴史解説板の設置など)

回遊ルートの創出

- ・やすらぎ堤へのアクセス改善

港と駅をつなぐ新たなにぎわい空間の創出

- ・イベントなどに対応できる広場の整備
- ・カラクリ時計など人々の待ち合わせスポット

運輸局跡地を中心としたにぎわい空間

- ・人々がいきい、つど広場空間の整備

沿道の店舗と連携したにぎわい空間

- ・道路をイベントやオープンカフェ、物販などに活用(特区適用)

新潟の玄関口にふさわしい空間整備

- ・公共交通軸として東大通りの中央分離帯を含めた新潟らしい道路空間の再構築(街路樹の移設、歩道拡幅など)

駅から沼垂・万代島への歩行者自転車空間

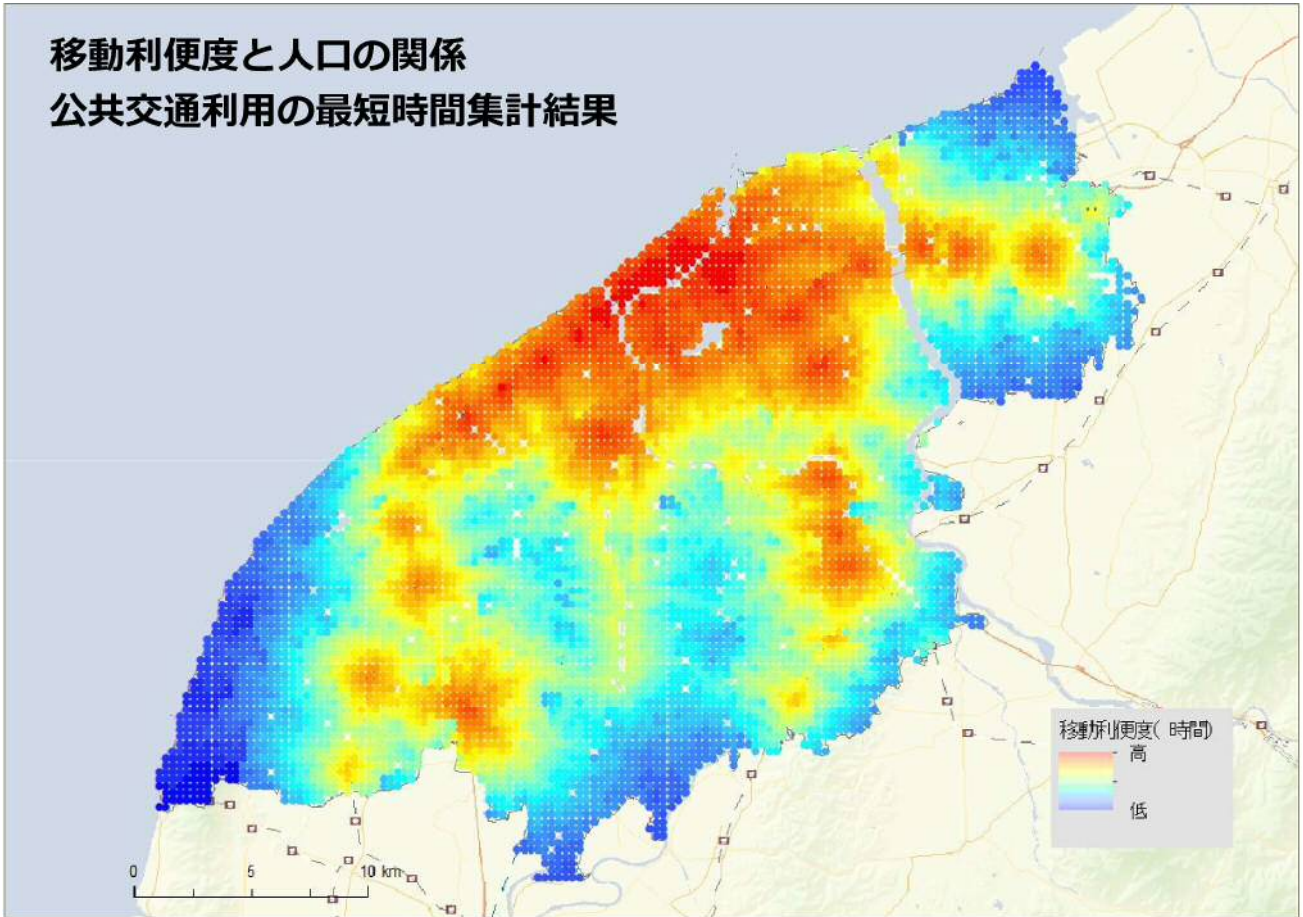
- ・安心して楽しむことのできる歩行者自転車空間
- ・気軽に利用できるレンタサイクルポートの設置

新潟駅
酒・食の拠点

凡例
★ : レンタサイクルポート

公共交通利用と自動車利用の最短時間集計結果

移動利便度と人口の関係
公共交通利用の最短時間集計結果



自動車交通利便度
自動車交通利用の最短時間集計結果

