

7. 付属資料

用語集

あ行	
インフラ	インフラストラクチャーの略で、基盤となる構造物や仕組み、要素
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと
運輸部門	最終エネルギー消費のうち、企業・家計が住宅・工場・事業所の外部で人・物の輸送・運搬に消費したエネルギーを表現する部門
エコ通勤	事業所の社会的責任、効率的な経営の観点から、各事業所が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を考える取り組み
エコモビリティライフ	環境（エコロジー）の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などを賢く使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのこと
オムニバスタウン計画	バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として、1997年5月、旧運輸省、旧建設省、警察庁の三省庁が連携して創設した制度。本市では、2007年度からノンステップバスやバスICカード「りゅーと」の導入、バス停上屋の整備などを実施
か行	
カーシェアリング	複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要などに必要なだけ利用する新しい自動車の使い方
観光入込客	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者
基幹公共交通軸	都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路
区バス	政令指定都市移行による区政の導入に伴い、区役所までの移動など新たな移動ニーズや、区のまちづくりに対応するため、区ごとに検討した路線を運行するバス
広域交通拠点	駅や港、空港など、広域交通ネットワークを有する拠点施設
公共交通沿線の居住人口割合	新潟市総人口に対するバス停から300m圏域、鉄道駅から500m圏域の居住人口割合
国際拠点港湾	国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの（港湾法第2条第2項）
コミュニティバス	行政や地域住民が、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバス
混雑時旅行速度	道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）における、朝2時間（7時台から8時台まで）、夕2時間（17時台から18時台まで）それぞれの時間帯で、道路の一定区間距離を旅行時間で除した平均値を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度をいう
コンパクト・プラス・ネットワーク	住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、コンパクトなまちづくりを実現するもの
さ行	
サイクルアンドライド	自転車でバス停や駅などの近隣の駐輪場まで行き、そこからバスや鉄道などの公共交通に乗り換える仕組み
サイクルポート	シェアサイクルにおいて、自転車の貸し出し、返却をする駐輪場
シニア半わり	本市にお住いの65歳以上の方を対象にバス運賃を半額にすることで、外出しやすい環境を提供し、公共交通による外出頻度の増加や健康寿命の延伸を図る取り組み

住民バス	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営・運行するバス
シェアサイクル	複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこでも自転車の貸出・返却が自由に行えるシステム
スマートインターチェンジ	E T C技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ
スマートウエルネスシティ（SWC）	健幸都市づくり。生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを創造すること
た行	
代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という（代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩）
多言語化サイト	公共交通の運行時刻や乗り換え情報などを案内するウェブサイトの多言語化
DID 地区（人口集中地区）	国政調査基本単位区等を基礎単位として、「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接」して「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」をいう
デスティネーションキャンペーン（DC）	北海道から九州までのJR旅客6社が、現地の自治体や観光会社、旅行会社などと協力し、地域の新たな観光素材をPRし誘客する大型キャンペーン
デマンド交通（乗合タクシー）	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態
都市デザイン	これまでの歴史のなかで、現在の新潟に至るまでの都市構造の変遷を振り返り、これから先150年を見据え都市デザインの理念をとりまとめたもの
トリップ（数）	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数を表す。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る。よって、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合でも、目的地までは1トリップと数える
な行	
ノーマイカーデー	自家用車の利用に伴う温室効果ガスの排出削減を図るとともに、公共交通機関の利用を促進する取り組み
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと
は行	
バスICカード「りゅーと」	新潟交通株式会社が発行するICカードを媒体とした回数乗車券
バスロケーションシステム	車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両ID（個々の車両を識別する番号）、時刻、位置情報（緯度・経度）などをセンタ側に一定間隔で送信し、センタ側で計算した結果として、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステム
バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障がい除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること
バリアレス縁石	側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石
パークアンドライド	マイカーなどを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に停め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法
パーソントリップ調査	人の交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを取得する実態調査
フィーダーバス	公共交通網において、鉄道や基幹となる路線バス（幹線）と接続する支線（枝線）の役割をもって運行する路線バス
分担率	「ある交通手段のトリップ数」の「全交通手段のトリップ数」に占める割合

ま行	
ミズベリング	水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクト。本市では萬代橋から八千代橋間において「ミズベリング信濃川やすらぎ堤」を実施
モビリティ	移動性や移動手段のこと
モビリティマネジメント (MM)	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしこく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み
モータリゼーション	自動車が社会と大衆に広く普及すること
や行	
ユニバーサルデザイン	年齢や性別、体の自由・不自由、知覚・行動能力などの違いに関わりなく、より多様な人々が使えることをあらかじめ念頭に置いて道具や環境をデザインしようとする考え方
ら行	
ライジングボラード	円筒形のボラード（車止め）が機械式で昇降するもので、あらかじめ許可を受けた車両は、IC カードや無線機器を用いて遠隔操作でライジングボラードを地中に下降させ通過することができる
ラストワンマイル	交通結節点から最終目的地までの移動
ロードサイド型店舗	幹線道路など通行量の多い道路の沿線において、自家用車・オートバイ（原動機付自転車）・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗のこと

アルファベット	
BRT・新バスシステム	多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を、BRT (Bus Rapid Transit) の導入により集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転手）を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すもの
ETC	電子料金収受システム (Electronic Toll Collection System) の略で、有料道路の料金支払いをノンストップで行うシステム
ICT	情報通信技術 (Information and Communication Technology) の略で、情報 (information) や通信 (communication) に関する技術の総称
Niigata City Wi-Fi	市内の主要文化観光施設や公共交通施設などで、インターネットに接続できる公衆無線 LAN サービス
PTPS	公共交通車両優先システム (Public Transportation Priority Systems) の略で、路線バスが通るときに信号が青になるなど、公共交通が優先されるように信号等を制御するシステムの総称

検討体制

○ にいがた交通戦略プラン検討委員会

(1) 開催経緯

開催日	概要
2017年度	
8月3日	平成29年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2月14日	平成29年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2018年度	
9月10日	平成30年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
11月15日	平成30年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2月1日	平成30年度第3回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2019年度	
6月4日	令和元年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会

(2) 委員名簿

2019年7月時点

所属・役職	2017年度	2018年度	2019年度
	氏名		
委員			
学識経験者・有識者			
横浜国立大学 理事・副学長	中村 文彦		
長岡技術科学大学大学院 教授	佐野 可寸志		
新潟県立大学 人間生活学部子ども学科 教授	島崎 敬子		
市民団体 経済・産業団体			
志民委員会 世話人代表	木山 光		
新潟商工会議所 事業部長	井上 達也	小澤 謙一	
新潟市消費者協会 会長	山崎 和美		
NPO法人 まちづくり学校 理事	中村 美香		
一般社団法人 日本旅行業協会 関東支部 新潟県地区委員会 委員長	—	山田 周	
行政機関			
新潟市	副市長(CSO) 古木 岳美	技監 新階 寛恭	
オブザーバー			
交通事業者			
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社	企画部長 石塚 毅	企画室長 三本 和彦	
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹	
行政機関			
国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 所長	大江 真弘	田中 創	
国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 部長	清水 巖	小椋 康裕	
新潟県 土木部都市局 局長	永田 雅一	大坂 剛	
新潟県 交通政策局 局長	水口 幸司		

(3) 開催要綱

にいがた交通戦略プラン検討委員会 開催要綱

平成 29 年 7 月 5 日施行
平成 30 年 9 月 10 日改正
令和元年 6 月 4 日改正

(目的)

第 1 条 にいがた交通戦略プランは、平成 19 年 4 月の政令市移行を契機に、交通政策の基本方針と平成 20 年度から概ね 10 年間の短・中期的な施策を掲げ、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け、「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（基幹公共交通軸の強化）」の 3 本柱からなる交通施策を展開し、これまで新バスシステムの導入をはじめ、区バスや住民バスなど地域生活交通の充実に取り組んできたところである。にいがた交通戦略プランは策定から概ね 10 年経過するなか、人口減少や少子・超高齢化の進行など、社会情勢の変化や、新潟駅の新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが可能となる高架駅第一期開業や、その後の高架全面開業により、交通環境の大きな転換期を迎えることから、今後 10 年間の本市の拠点性の強化を見据えた新たな交通戦略を取りまとめるに当たり、有識者等が集い、次の各号に掲げることについて、専門的な観点から必要な意見及び助言をいただくため、にいがた交通戦略プラン検討委員会（以下「委員会」という。）を開催する。

- (1) 県都にいがたの拠点化とずっと安心して暮らせるまちの実現に向け、新潟駅の高架化を見据えた今後 10 年間における戦略的な交通政策の基本的な考え方や方向性について
- (2) その他、都市交通施策として必要な事項について

(役割)

第 2 条 委員会は、新潟市が策定する新たな交通戦略プランに対し、意見及び助言を行う。

(構成)

第 3 条 委員会は、別表に掲げる委員及びオブザーバーをもって構成する。ただし、市長が必要と認めた場合は変更できるものとする。

2 委員会の座長には、本市の技監が当たるものとする。

(会議等の開催)

第 4 条 委員会は、市長が必要と認めた場合に開催する。

(会議等の進行)

第 5 条 会議等の進行は座長が当たり、座長に事故があるときは、あらかじめ座長が指名した者がこれに当たる。

(事務局)

第 6 条 委員会の事務局は、新潟市都市政策部に置く。

(その他)

第 7 条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成 29 年 7 月 5 日から施行する。

改正後の本要綱は、平成 30 年 9 月 10 日から施行する。

改正後の本要綱は、令和元年 6 月 4 日から施行する。

○ にいがた交通戦略推進会議

(1) 開催経緯（策定に向けた会議開催のみ記載）

開催日	概要
2017年度	
7月26日	平成29年度第1回にいがた交通戦略推進会議
11月30日	平成29年度第2回にいがた交通戦略推進会議
1月31日	平成29年度第3回にいがた交通戦略推進会議
3月23日	平成29年度第4回にいがた交通戦略推進会議
2018年度	
6月29日	平成30年度第1回にいがた交通戦略推進会議
7月26日	平成30年度第2回にいがた交通戦略推進会議
9月3日	平成30年度第3回にいがた交通戦略推進会議
10月26日	平成30年度第4回にいがた交通戦略推進会議
2月15日	平成30年度第5回にいがた交通戦略推進会議
2019年度	
5月30日	令和元年度第1回にいがた交通戦略推進会議

(2) 委員名簿

2019年7月時点

所属・役職	2017年度	2018年度	2019年度
	氏名		
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室 室長	前川 幸子	三本 和彦	
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 新潟駅周辺整備計画室 室長	三本 和彦	—	
公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事	高橋 清吉		
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹	
新潟交通観光バス株式会社	常務取締役 和田 徹	取締役営業部長 大橋 信宏	
一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	鈴木 久夫		
新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事	佐々木 紀彦		
国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 課長	窪田 悦郎		
国土交通省北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長	御器谷 昭央		神田 真太郎
国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長	堀 尚紀	山岸 隆宏	安達 志郎
国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課 課長	渡邊 博幸	吉澤 覚	
国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	高橋 智彦	井藤 太亮	
国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課 課長	平山 一良		織田 幸浩
国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課 課長	高山 和良	橋本 俊二	竹村 康仁
国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	小松 美保子	関谷 浩	渡邊 毅士
新潟県土木部都市局 都市政策課 課長	坂井 徹	吉田 芳郎	高橋 忠栄
新潟県交通政策局 交通政策課 課長	齋藤 光雄		酒井 良尚
新潟県警察本部 交通部 交通規制課 課長	真島 豊		佐野 春裕
新潟市観光・国際交流部 部長	—	佐久間なおみ	上村 洋
新潟市観光・国際交流部 国際・広域観光担当部長	—	笠原 秀紀	
新潟市土木部 部長	本多 均	柳田 芳広	吉田 和弘
新潟市	都市政策部長 大勝 孝雄	技監 兼 都市政策部長 新階 寛恭	都市政策部長 柳田 芳広

(3) 開催要綱

にいがた交通戦略推進会議 開催要綱

(名 称)

第1条 本会は、「にいがた交通戦略推進会議」（以下「会議」という）と称する。

(目 的)

第2条 本市では、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力あふれるまちづくりに向けて、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査で提言された将来都市像・交通計画の目標実現を図るため、ハード・ソフトの両面からなる本市の都市交通戦略「にいがた交通戦略プラン」（以下「交通戦略」という）を平成20年3月に策定した。

会議では、交通戦略の着実な進行と効果発現に向けて、推進組織を立ち上げ、施策の進行管理や必要に応じた新たな施策の検討・提案を行うことを目的とするとともに、今後の本市をとりまく交通環境が引き続き変化していくことを踏まえ、平成31年からの概ね10年間を見通し、交通戦略を見直すことに関し、必要な協議を行うこととする。

これとあわせ、見直された交通戦略の一部について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定に基づく、本市域を対象とした地域公共交通網形成計画とすることに関し、必要な協議を行うこととする。

(組 織)

第3条 会議は、座長及び構成員、事務局で組織する。

2 座長は、新潟市都市政策部長を充てるものとする。

3 構成員は、交通事業者・関係行政機関の職員等をもって組織し、その構成は別表のとおりとする。

4 座長は、会議を代表し、会務を総括する。

5 座長に事故あるときは、座長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。

(運 営)

第4条 座長は、構成員を招集し、会議の議長を務める。

2 会議は、必要があると認めるときは、関係者及びオブザーバーの出席を求め、資料の提出、意見の開陳、説明その他の協力を求めることができる。

(事務局)

第5条 会議の事務局は、新潟市都市政策部都市交通政策課に置く。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営について必要な事項が生じた場合は、別途協議するものとする。

附 則

〔施行期日〕

この要綱は、平成22年3月26日から施行する。

この要綱は、平成29年4月14日から施行する。

この要綱は、平成29年7月26日から施行する。

この要綱は、平成30年6月29日から施行する。

この要綱は、平成30年7月26日から施行する。

この要綱は、平成30年10月26日から施行する。

市民意見聴取

○ 自治協議会への説明

区	開催日	案件名
北区	2019年3月20日	新たな「にいがた交通戦略プラン」基本計画（案）について
東区	2019年3月28日	
中央区	2019年3月19日	
江南区	2019年3月20日	
秋葉区	2019年3月27日	
南区	2019年3月27日	
西区	2019年3月27日	
西蒲区	2019年3月25日	

○ パブリックコメント（市民意見提出手続き）

意見募集期間	案件名	広報手段
2019年4月8日～ 2019年5月7日	にいがた都市交通戦略プラン [基本計画（案）]	市報・市ホームページ

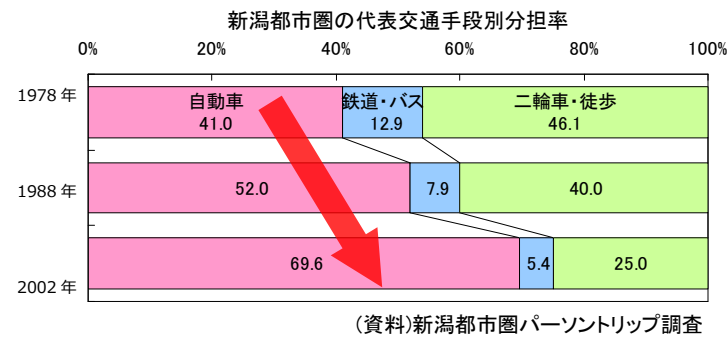
- ・意見提出者数 9名
- ・意見数 53件

新潟市の交通に関する現状
(にいがた交通戦略プランの事後評価)

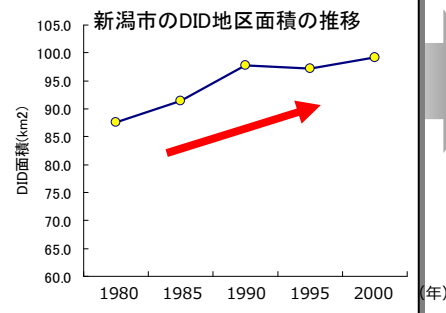
「にいがた交通戦略プラン（2008年）」で計画したまちづくりと都市交通のシナリオ

2008年現況

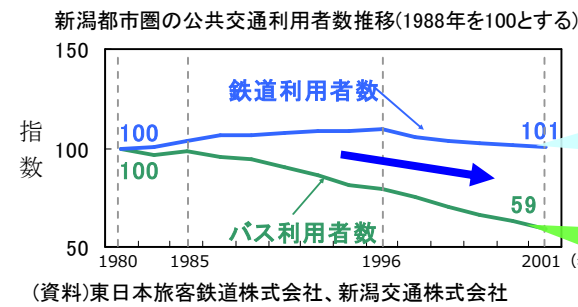
■高まる自家用車への依存度



■市街地の郊外への拡大と低密度化



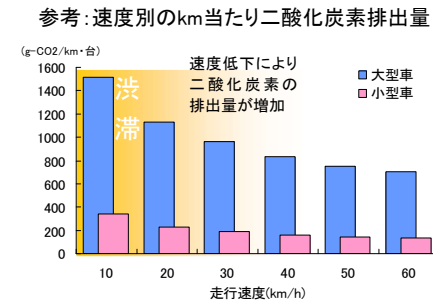
■鉄道・バスなどの公共交通が衰退



■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移転

2008年顕在化する問題

■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

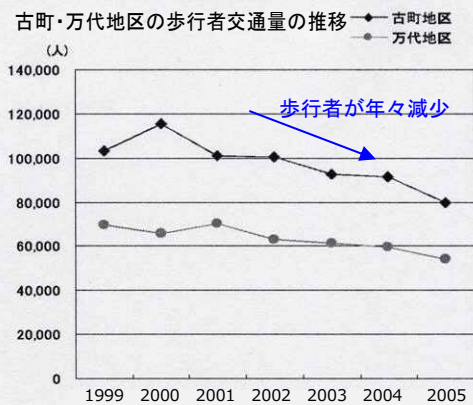


■自動車が自由に使えない市民にとって暮らしづらい街が拡大

学生・高齢者・障がい者にとって日常生活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

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」で目指す本市の姿

[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

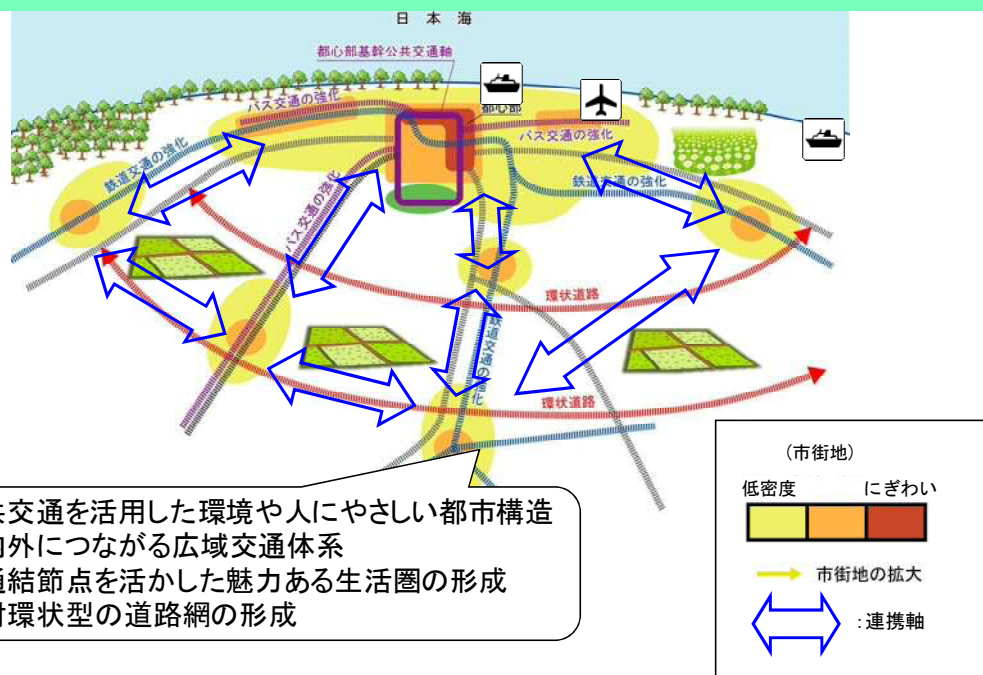
- 利用者のニーズを重視したハード・ソフト施策の展開
- 地域における日常生活行動を支援する交通サービスの提供

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

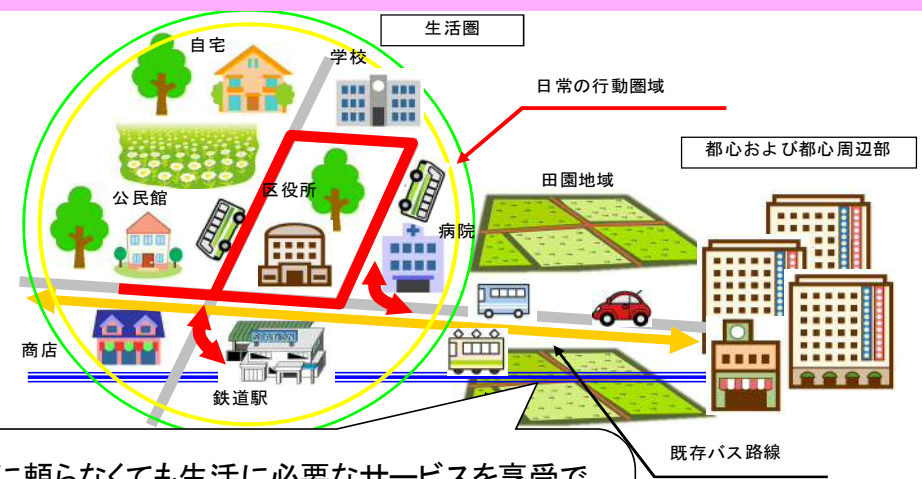
「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の基本方針

基本方針1 多核連携型の都市構造を支える交通戦略



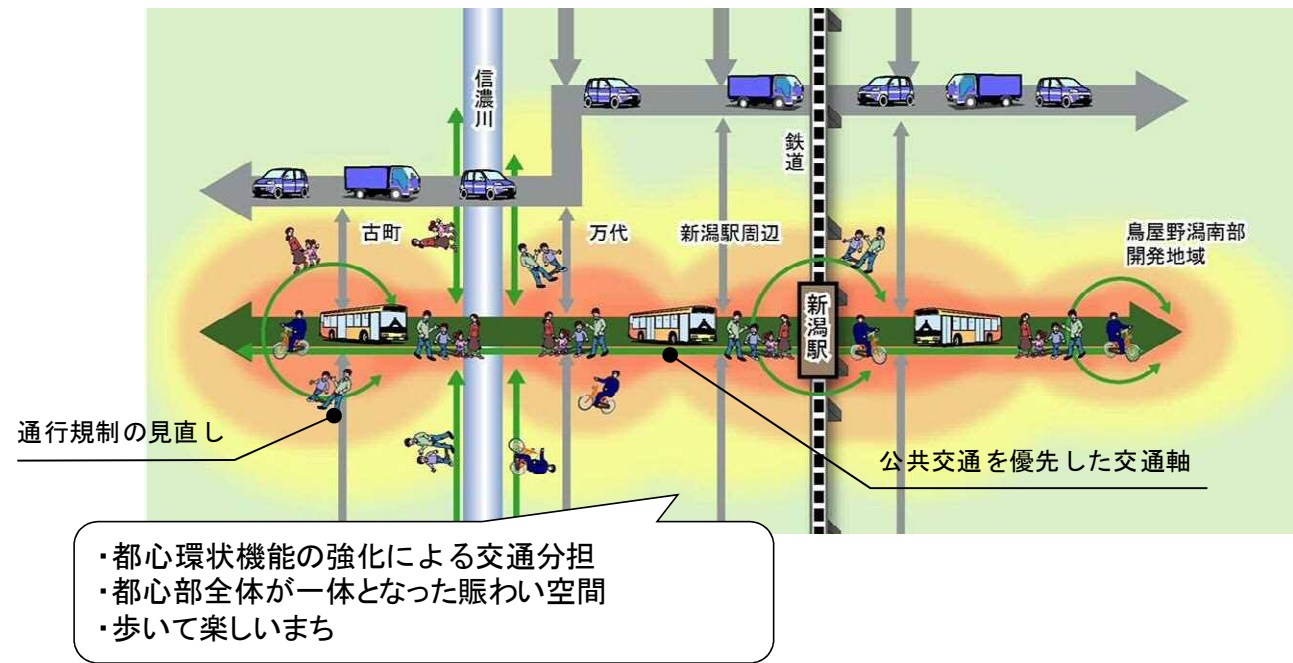
- ・公共交通を活用した環境や人にやさしい都市構造
- ・国内外につながる広域交通体系
- ・交通結節点を活かした魅力ある生活圏の形成
- ・放射環状型の道路網の形成

基本方針2 地域の快適な暮らしを支える交通戦略



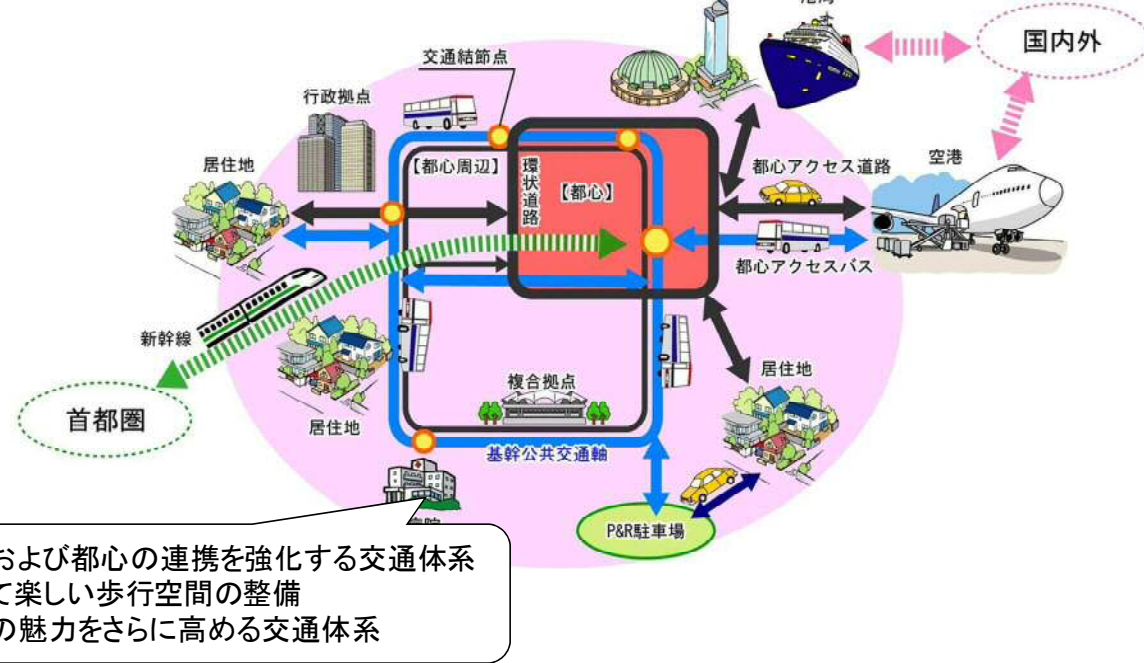
- ・車に頼らなくても生活に必要なサービスを楽しむことができる日常生活圏
- ・車を運転できない人のための交通確保
- ・歩いて暮らせる出かけやすい【SWC】
- ・日常生活を支える主要なサービス機能を充実

基本方針3 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略 (1) 都心部のまちづくりと交通施策



- ・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

基本方針3 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略 (2) 都心および都心周辺部のまちづくりと交通施策



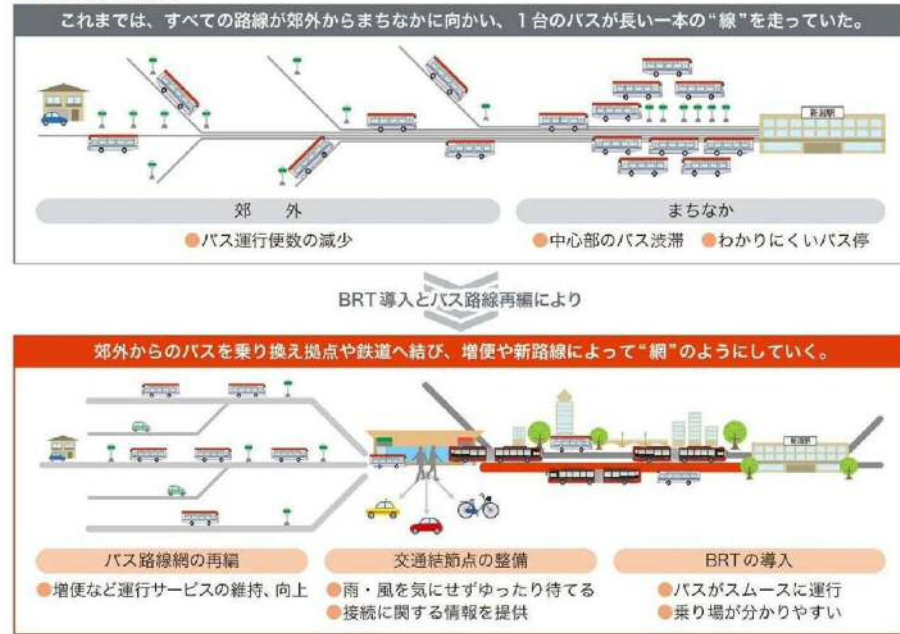
- ・拠点および都心の連携を強化する交通体系
- ・歩いて楽しい歩行空間の整備
- ・拠点の魅力をさらに高める交通体系

基本方針4 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

これまでの主な取り組み

BRT・新バスシステム（2015年～）

BRT・新バスシステムのねらい



交通結節点・BRT 駅の整備

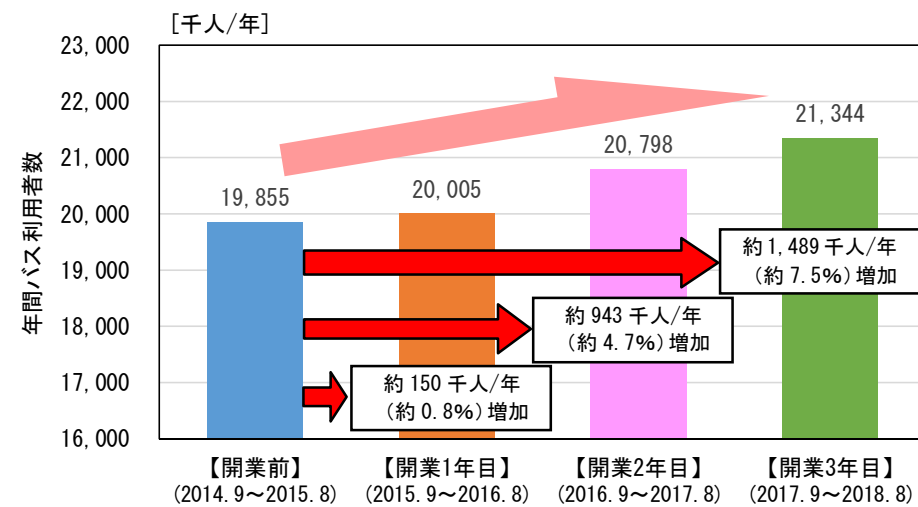


市役所ターミナル



BRT 駅

バス利用数の推移



出典：第6回新潟市新バスシステム事業評価委員会資料

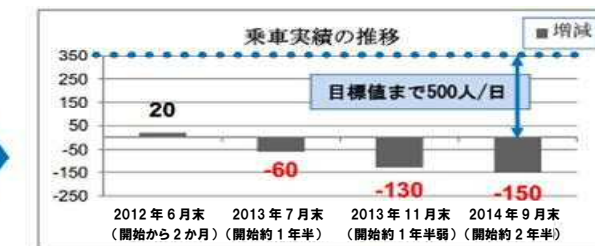
図 開業前後でのバス利用者数の変化（乗り換え利用等補正後）

JR 越後線増便社会実験（2011～2014年）

<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

実験開始の1年前 (2011.3～2012.2)	約8,640人/日
実験中 (2011.3～2012.2)	約8,310人/日
増減	▲150人/日



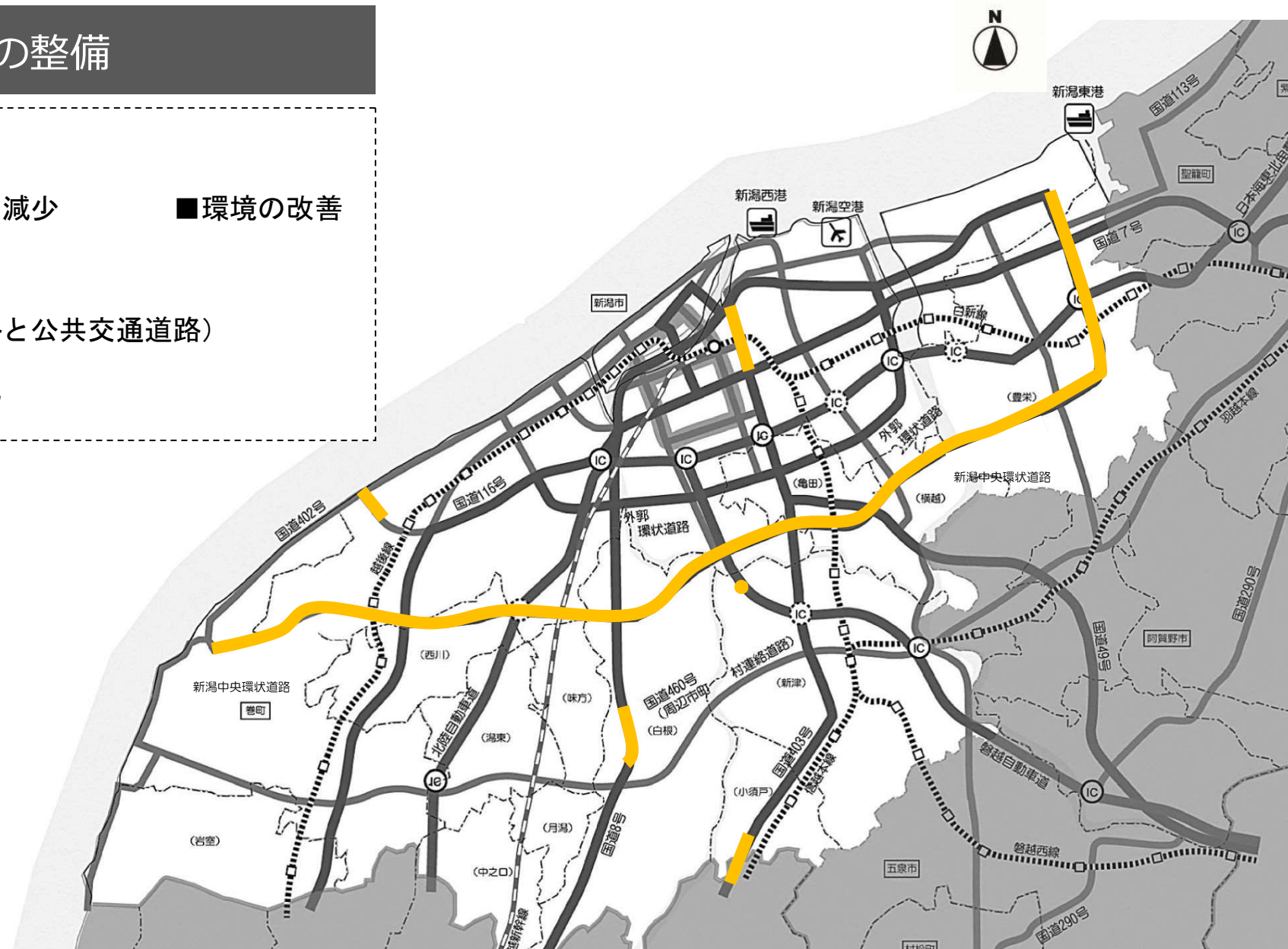
社会実験に併せ、パーク&ライドやフィーダーバス増便などの社会実験を実施し、利便性の向上に努めたが、沿線高校の学生数の減少などにより、目標としていた1日当たり350人の利用者増には至らなかった。

これまでの主な取り組み

幹線道路の整備

～道路整備のねらい～

- 渋滞の緩和
- 事故の減少
- 環境の改善
- 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】
- スマートインターチェンジ整備（黒埼、豊栄、新津西、新潟東）
- 国道460号巻南バイパス
- 新潟中央環状道路【事業中（一部供用）】
- 国道8号白根バイパス
- 国道403号亀田新津道路【事業中（一部供用）】等（2019.3時点）

これまでの主な取り組み

区バス・住民バスの導入（2007年～）



⇒ 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

住民組織が主体となって運営する住民バス

⇒ 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・住民バス利用者数

表 区バス住民バスの利用者数の推移

年度	区バス(新規路線※)	住民バス(新規路線※)
2005年	0千人	102千人(37千人)
2006年	0千人	131千人(24千人)
2007年	105千人(98千人)	123千人(33千人)
2008年	133千人(124千人)	135千人(57千人)
2009年	163千人(155千人)	126千人(57千人)
2010年	159千人(155千人)	143千人(88千人)
2011年	178千人(174千人)	161千人(102千人)
2012年	197千人(194千人)	177千人(118千人)
2013年	212千人(208千人)	186千人(131千人)
2014年	242千人(238千人)	191千人(136千人)
2015年	265千人(261千人)	201千人(144千人)
2016年	266千人(263千人)	216千人(160千人)

2.5倍 1.8倍

※ 新設路線：既存に存在した路線ではなく、地域のニーズにより新たに運行される路線

空港リムジンバス（2009年～）

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

表 空港リムジンバスの利用者数の推移

年度	利用者数
2009(H21)	184,186人
2010(H22)	177,555人
2011(H23)	175,551人
2012(H24)	200,794人
2013(H25)	208,601人
2014(H26)	227,355人
2015(H27)	219,419人
2016(H28)	226,448人
2017(H29)	242,836人



オムニバスタウン計画（2007～2012年）

ノンステップバスの導入（2007年～）



2007年から2011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（2011年～）



ICカード「りゅうと」



キャラクター



乗車時

ICカード流通枚数は、H31年3月時点で200,000枚

バス停上屋の整備

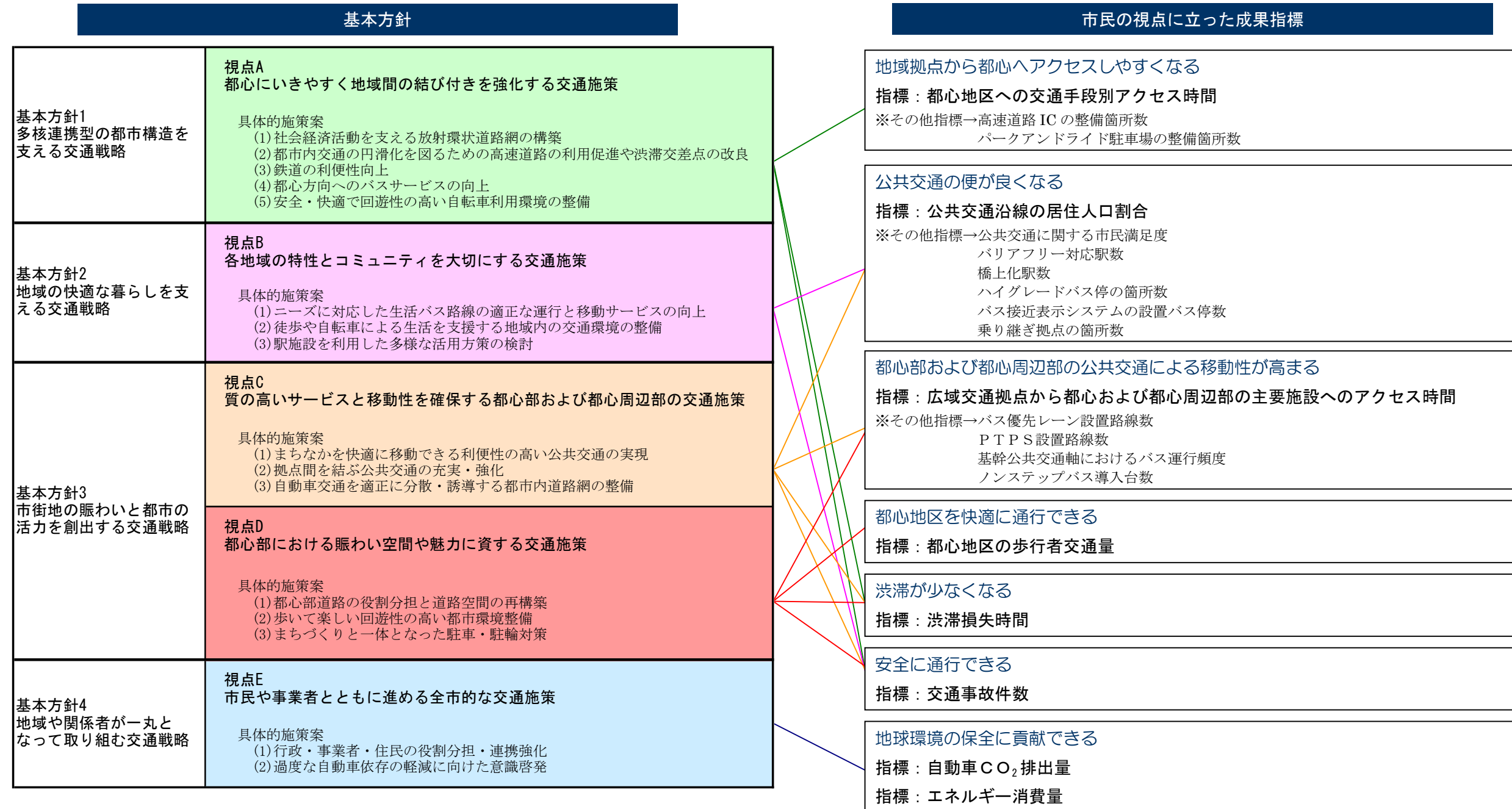
国・市・事業者が分担して70基整備



2016年度整備箇所 上山バス停

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

【基本方針と成果指標】



「にいがた交通戦略プラン（2008年）」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） ・越後線（JR 東日本）及び大野白根線（新潟交通株式会社）のサービス水準向上
			【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】	
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・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%（2017年度）に増加した。特に江南区では 10%以上増加した。	・2015年のバス路線再編や区バス・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（2017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

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」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
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 目標達成 ○ 目標未達成 ×	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	-		

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

【指標説明・結果】

①地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

(1) 都心地区への交通手段別アクセス時間

■指標説明

- ・西蒲区、南区、秋葉区、江南区、北区の中心部から都心までの移動に要する時間
- ・公共交通利用の場合は、バス停・鉄道駅における待ち時間も考慮した移動時間

公共交通によるアクセス時間＝バス停・鉄道駅における待ち時間＋各施設間の移動時間

■将来目標

各地区から都心に向かう自動車のアクセス時間を2分～3分短縮することを目指す
また、公共交通については、巻～都心(鉄道利用)、白根～都心(バス利用)を待ち時間を含めて10分短縮し、その他は最低限、現状維持することを目指す。

■最終成果(2017年)

- 自動車はすべての区において**目標未達成**という結果となった。
→新潟市全体で一般道の旅行速度が低下(2010年：23.9km/h→2017年：20.5km/h)しており、本検討におけるアクセス経路の一つである和合線が3分程度所要時間増加している状況にある。
要因として、センサスの旅行速度の調査方法が実走からプローブデータ活用になったことでより詳細な区間分析が可能となり区間速度が低下したことや、道路網の整備完了の見通しが甘かったこと等が考えられる。
- 公共交通については北区・秋葉区が**目標達成**したが、西蒲区・南区は**目標未達成**であった。
→西蒲区では、越後線の増発社会実験等を実施し、利便性向上に向けた働き替えを実施したが社会実験の目標未達成となり、2007年度当初のサービス水準にとどまっている。
→南区の目標未達成については、2015年度の路線再編にともない急行便のルート変更されたこと、また新潟交通の時刻表が見直されたことで所要時間が増加したが、運行便数が増加したことで待ち時間が7分短縮している。

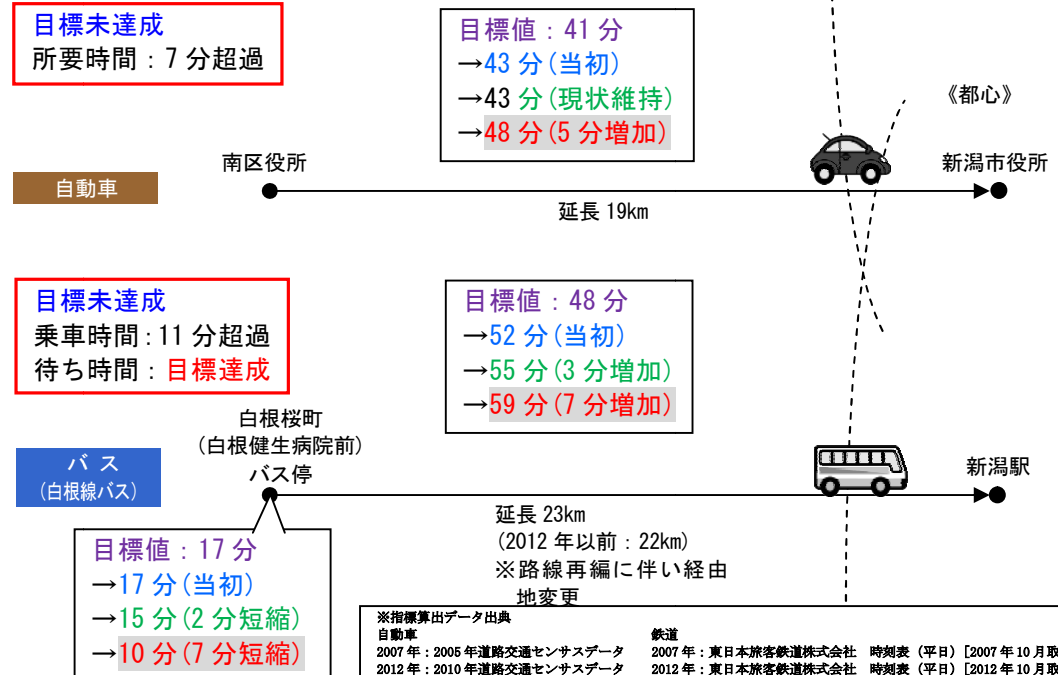
〔都心へのアクセス時間〕

目標値
→計画当初(2007年度)
→中間成果(2012年度)
→最終成果(2017年度)

■西蒲区からのアクセス時間



■南区からのアクセス時間



※指標算出データ出典
 自動車 2007年：2005年道路交通センサスデータ 2012年：2010年道路交通センサスデータ 2017年：2015年道路交通センサスデータ
 鉄道 2007年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表(平日) [2007年10月取得] 2012年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表(平日) [2012年10月取得] 2017年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表(平日) [2017年6月取得]
 【対象駅：巻駅、新潟駅、豊栄駅】

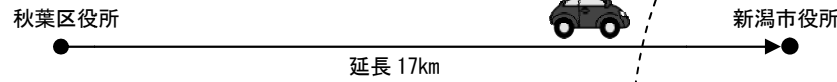
「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

■秋葉区からのアクセス時間

目標未達成
所要時間：9分超過

目標値：30分
→32分(当初)
→42分(10分増加)
→39分(7分増加)

自動車



目標達成
乗車時間：目標達成
待ち時間：目標達成

目標値：19分
→19分(当初)
→19分(現状維持)
→19分(現状維持)

鉄道
(JR信越本線)



目標値：9分
→9分(当初)
→8分(1分短縮)
→9分(現状維持)

■北区からのアクセス時間

目標未達成
所要時間：6分超過

目標値：43分
→45分(当初)
→39分(6分短縮)
→49分(4分増加)

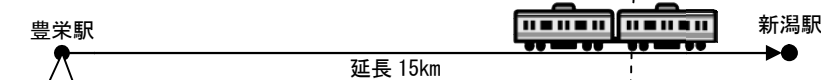
自動車



目標達成
乗車時間：目標達成
待ち時間：目標達成

目標値：19分
→19分(当初)
→19分(現状維持)
→19分(現状維持)

鉄道
(JR白新線)



目標値：10分
→10分(当初)
→8分(2分短縮)
→10分(現状維持)

※指標算出データ出典
自動車
2007年：2005年道路交通センサスデータ
2012年：2010年道路交通センサスデータ
2017年：2015年道路交通センサスデータ
鉄道
2007年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表（平日）【2007年10月取得】
2012年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表（平日）【2012年10月取得】
2017年：東日本旅客鉄道株式会社 時刻表（平日）【2017年6月取得】
【対象駅：巻駅、新津駅、豊栄駅】
バス
2007年：新潟交通株式会社 白根健生病院前バス停時刻表（平日）【2007年10月取得】
2012年：新潟交通株式会社 白根健生病院前バス停時刻表（平日）【2012年10月取得】
2017年：新潟交通株式会社 白根健生病院前バス停時刻表（平日）【2017年10月取得】

所要時間算定結果詳細

●公共交通

始発地	交通手段	起点	終点	目標値			2007年(当初)			2012年(中間)		
				待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計
西蒲区	鉄道	巻駅	新潟駅	15	42	57	22	42	64	19	42	61
南区	バス	白根桜町(旧白根県健生病院前)	新潟駅	17	48	65	17	52	69	15	55	70
秋葉区	鉄道	新津駅	新潟駅	9	19	28	9	19	28	8	19	27
北区	鉄道	豊栄駅	新潟駅	10	19	29	10	19	29	8	19	27

	2017年(最終)			比較(目標-最終)			評価
	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	
	21	43	64	-6	-1	-7	・待ち時間および乗車時間ともに目標未達成 ・2012~2015に10時~15時を40分間隔とする社会実験を実施した経緯あり(3往復増加) →目標未達成のため60分間隔にもどる
	10	59	69	7	-11	-4	・2007年当時から運行便数が26便増加したことで待ち時間については目標達成 ・一方、バイパスから国道116号経由にルートが見直されたことで乗車時間が計画当初より増加したため目標未達成
	9	19	28	0	0	0	0 目標達成
	10	19	29	0	0	0	0 目標達成

●自動車

始発地	交通手段	起点	終点	目標値	2007(当初)	2012(中間)	2017(最終)	比較(目標-最終)
西蒲区	自動車	西蒲区役所	新潟市役所	44	47	57	55	-11
南区	自動車	南区役所	新潟市役所	41	43	43	48	-7
秋葉区	自動車	秋葉区役所	新潟市役所	30	32	42	39	-9
北区	自動車	北区役所	新潟市役所	43	45	39	49	-6

評価

目標未達成
課題：国道116号(巻北IC~曾和IC)、バイパス区間(曾和IC~桜木IC)、和合線等(桜木IC~市役所)のアクセス経路全体で所要時間増加

目標未達成
課題：国道8号(区役所~桜木IC)、和合線等(桜木IC~市役所)のアクセス経路全体で所要時間増加
※白根バイパスが'13年に全線供用予定

目標未達成
課題：国道403号(区役所~国道49号)、亀田バイパス(茅野山IC~紫竹山IC)、和合線等(桜木IC~市役所)で所要時間増加

目標未達成
課題：国道7号アクセス路(区役所~国道7号)、和合線等(桜木IC~市役所)で所要時間増加
※バイパス区間(豊栄IC~桜木IC)は所要時間短縮

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

2) その他指標

	計画当初 (2007年度)	中間成果 (2012年度)	最終成果 (2017年度)	将来目標	目標達成
高速道路 IC の 箇所数	9箇所 巻潟東 黒埼 SIC 新潟西 新潟中央 新津 新潟亀田 新津 新潟空港 豊栄 SIC 豊栄新潟東港	10箇所 巻潟東 黒埼 SIC 新潟西 新潟中央 新津 新潟亀田 新津 新潟空港 豊栄 SIC 豊栄新潟東港 新津西 SIC	10箇所 同左	10箇所 巻潟東 黒埼 SIC 新潟西 新潟中央 新津 新潟亀田 新津 新潟空港 豊栄 SIC 豊栄新潟東港 新津西 SIC	目標達成
パークアンド ライド駐車場 箇所数	16箇所 ○高速バス停 豊栄(葛塚) 西野 鳥原 巻潟東 両川 新津川口 ○鉄道駅 矢代田駅 古津駅 新津駅 荻川駅 亀田駅 巻駅 内野駅 越後赤塚駅 岩室駅 豊栄駅	19箇所 ○高速バス停 豊栄葛塚 西野 鳥原 巻潟東 両川 新津川口 ○鉄道駅 矢代田駅 古津駅 新津駅 荻川駅 亀田駅 巻駅 内野駅 越後赤塚駅 岩室駅 豊栄駅 ○商業施設 イオン新潟 (現：青山) イオン新潟東 イオン新潟南	22箇所 ○高速バス停 葛塚 西野 鳥原 巻潟東 両川 新津川口 ○鉄道駅 矢代田駅 古津駅 新津駅 荻川駅 亀田駅 巻駅 内野駅 越後赤塚駅 岩室駅 豊栄駅 越後曾根駅 ○商業施設 イオン青山 イオン新潟東 イオン新潟南 イオン白根 ○その他 味方出張所	22箇所 ○高速バス停 豊栄葛塚 西野 鳥原 巻潟東 両川 新津川口 ○路線バス停 県庁 下水処理場 市民病院前 ○鉄道駅 矢代田駅 古津駅 新津駅 荻川駅 亀田駅 巻駅 内野駅 越後赤塚駅 岩室駅 豊栄駅 ○商業施設 イオン新潟 (現：青山) イオン新潟東 イオン新潟南	目標達成 (当初の設置 予定箇所と 一部異なる)

②：公共交通の便が良くなる

(1) 公共交通沿線の居住人口割合

■指標説明

新潟市総人口に対するバス停から 300m 圏域、鉄道駅から 500m 圏域の居住人口割合

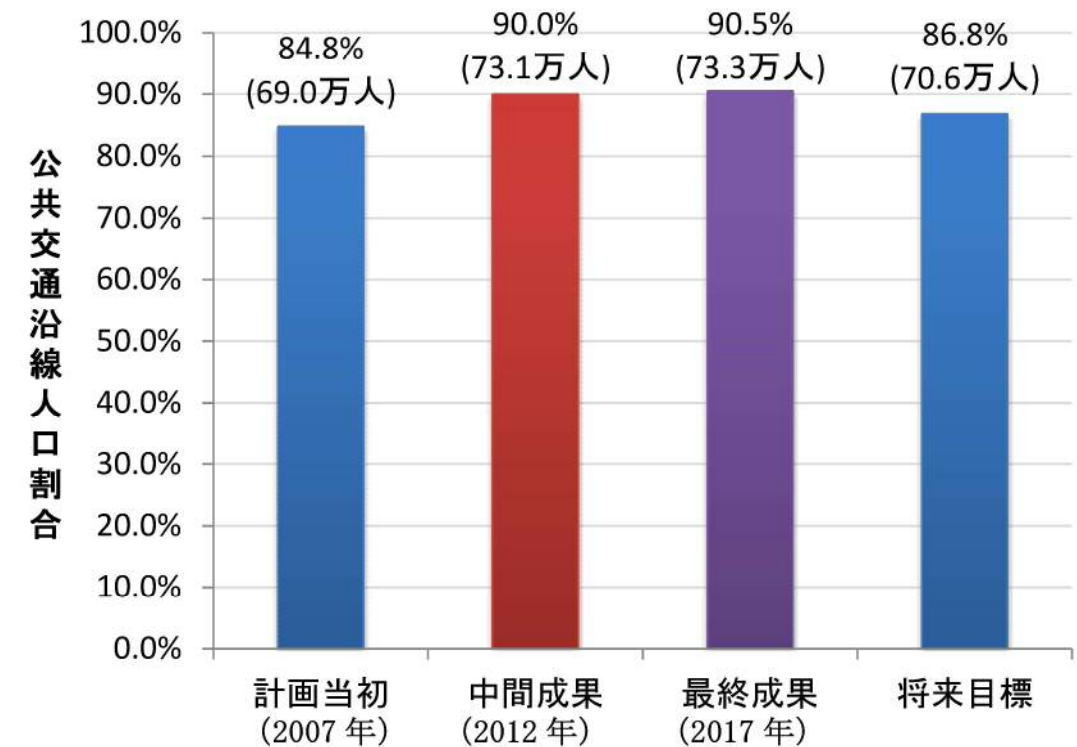
■将来目標

新潟市の公共交通沿線の居住人口割合 84.8%に対して、将来は 86.8%より向上させることを目指す。

■最終成果(2017年)

計画当初に比べ、公共交通沿線人口が 4.3 万人増加し、割合が 5.7 ポイント増加していることから、公共交通沿線の居住人口割合は**目標達成**した。

〔公共交通沿線の居住人口割合〕



指標算出データ出典

2007年：2005 国勢調査小地域データ

2012年：2010 国勢調査小地域データ

2017年：2015 国勢調査小地域データ

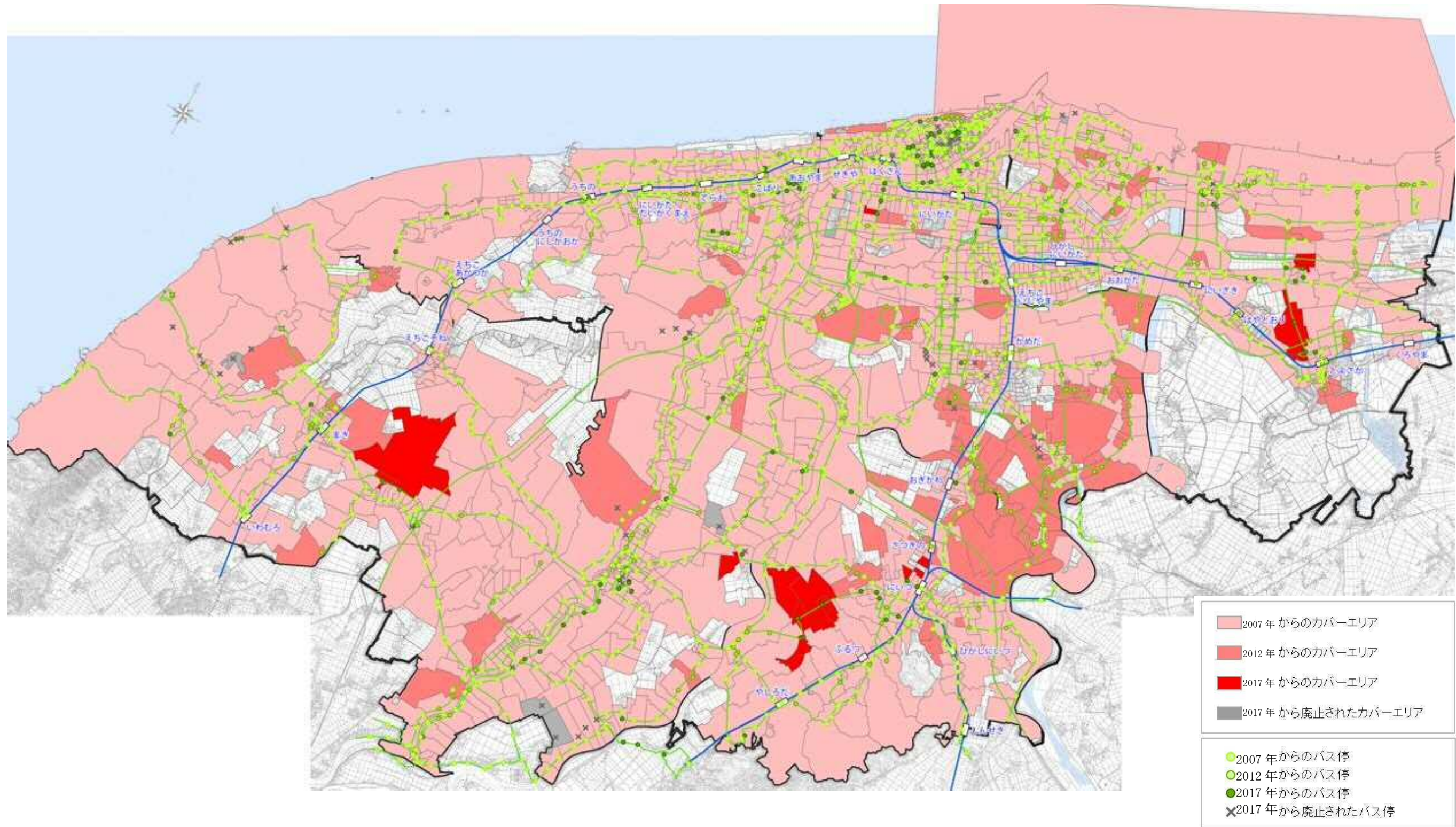
「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

公共交通カバー圏域(2017年)



「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

公共交通カバーエリア増減(2007年→2017年)



「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

(2) その他指標

公共交通カバー圏域人口の推移(2007年→2017年)

行政区	カバー圏域											
	最終評価 【2017年】				中間成果 【2012年】				計画当初 【2007年】			
	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率
北区	76,328	53,491	22,837	70.1%	77,621	52,432	25,189	67.5%	78,173	47,593	30,580	60.9%
東区	137,577	132,270	5,307	96.1%	138,096	132,792	5,304	96.2%	139,565	127,076	12,489	91.1%
中央区	183,767	170,953	12,814	93.0%	180,537	168,106	12,431	93.1%	179,784	160,332	19,452	89.2%
江南区	68,906	58,969	9,937	85.6%	69,365	59,513	9,852	85.8%	67,353	48,670	18,683	72.3%
秋葉区	76,843	67,963	8,880	88.4%	77,329	67,075	10,254	86.7%	77,050	60,688	16,362	78.8%
南区	45,685	44,487	1,198	97.4%	46,949	45,868	1,081	97.7%	48,054	45,069	2,985	93.8%
西区	162,833	156,744	6,089	96.3%	161,264	154,988	6,276	96.1%	160,910	152,431	8,479	94.7%
西蒲区	58,218	47,953	10,265	82.4%	60,740	49,776	10,964	81.9%	62,958	48,180	14,778	76.5%
市全域	810,157	732,830	77,327	90.5%	811,901	730,550	81,351	90.0%	813,847	690,039	123,808	84.8%

行政区	前回比							
	最終評価-中間成果 【2017-2012年】				中間成果-当初計画 【2012-2007年】			
	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率
北区	-1,293	1,059	-2,352	2.5%	-552	4,839	-5,391	6.7%
東区	-519	-522	3	0.0%	-1,469	5,716	-7,185	5.1%
中央区	3,230	2,847	383	-0.1%	753	7,774	-7,021	3.9%
江南区	-459	-544	85	-0.2%	2,012	10,843	-8,831	13.5%
秋葉区	-486	888	-1,374	1.7%	279	6,387	-6,108	8.0%
南区	-1,264	-1,381	117	-0.3%	-1,105	799	-1,904	3.9%
西区	1,569	1,756	-187	0.2%	354	2,557	-2,203	1.4%
西蒲区	-2,522	-1,823	-699	0.4%	-2,218	1,596	-3,814	5.4%
市全域	-1,744	2,280	-4,024	0.5%	-1,946	40,511	-42,457	5.2%

	計画当初 (2007年度)	中間成果 (2012年度)	最終成果 (2017年度)	将来目標	目標達成
公共交通に関する市民満足度	2.806点	参考 2012年市政世論調査公共交通の充実 「質問：市としてよくなっているもの」 平均得点 0.07 (33項目中17位)	参考 2016年市政世論調査公共交通の充実 「質問：市としてよくなっているもの」 平均得点 0.08 (33項目中14位)	2.933点以上	—
バリアフリー化対応駅数	7駅	8駅	13駅	8駅	目標達成
橋上化駅数	8駅	9駅	9駅	11駅	目標未達成
バス停上屋の整備済箇所数	280箇所	350箇所	353箇所	390箇所	目標未達成
バス接近表示システム設置バス停数	35箇所	52箇所	64箇所	45箇所	目標達成
乗継拠点の整備箇所数	—	4箇所	8箇所	7箇所	目標達成 (当初の設置予定箇所と一部異なる)

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

※公共交通に関する市民満足度について

2007年以降市民満足度調査を実施していないことから、参考指標として市政世論調査の結果を記載する。記載内容については「市政全般と区政について」のうち、「質問：新潟市として良くなっているもの」の平均得点で公共個通に関する満足度の変化を確認する。

平均得点の推移を見ると、公共交通について0.01ポイントが向上しており、多少なりとも市民の公共交通に関する満足度が向上している。

○平均得点の算出方法について

本調査の質問では「新潟市として良くなっているもの」について、33項目を提示し第1位～第3位までの順位付けを行う回答となっている。平均得点の算出は、回答のうち【第1位回答】に3ポイント、【第2位回答】に2ポイント、【第3位回答】に1ポイントを与え総回答者数で除した値を求め平均得点を算出している。

$$\text{平均得点の算出式} = (\text{【第1位回答】} \times 3 + \text{【第2位回答】} \times 2 + \text{【第3位回答】} \times 1) \div n \text{ 数}$$

2012年度調査結果



2016年度調査結果



③都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる

(1) 広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間

■指標説明

広域交通拠点(新潟駅、新潟空港)から、都心および都心周辺部の主要拠点(古町、万代、県庁、市民病院等)への公共交通によるアクセス時間

$$\text{公共交通によるアクセス時間} = \text{バス停における待ち時間} + \text{各施設間の移動時間}$$

■将来目標

広域交通拠点(新潟空港、新潟駅)から都心および都心周辺部の主要施設までのアクセス時間については、現状維持または現状より2分～9分以上の短縮を目指す。

■最終成果(2017年)

①新潟駅→主要拠点

○路線再編による増便により、待ち時間が短縮されたことでサービス水準の向上が図られたため、万代・古町・県庁・新潟大学へのアクセスが**目標達成**した。

○新潟市民病院・ビッグスワンについては、路線再編に伴いスポーツ公園線が減便(11便減)となったことで待ち時間が増加したこと、目標設定時に弁天線にバスレーンが導入されることを見込んでいたが未実施であるため所要時間短縮が図られなかったことにより、**目標未達成**となっている。

②新潟空港→主要拠点

○万代・県庁・新潟大学へのアクセスについては**目標達成**したが、その他主要拠点へのアクセスは**目標未達成**となった。

○新潟市民病院・ビッグスワンについては、弁天線のバスレーン未導入やスポーツ公園線の減便で待ち時間が増加しており、**目標未達成**となった。

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

[広域交通拠点から主要拠点へのバスによるアクセス時間]

①新潟駅→主要拠点

目的地	新潟駅から				
	計画当初 (2007年度)	中間成果 (2012年度)	最終成果 (2017年度)	将来目標	目標達成
万代	8分	9分	6分	8分	目標達成
古町	10分	12分	10分	10分	目標達成
県庁	31分	35分	27分	29分	目標達成
新潟市民病院	29分	33分	36分	25分	目標未達成 (11分超過)
ビッグスワン	24分	26分	29分	20分	目標未達成 (9分超過)
新潟大学	47分	58分	41分	47分	目標達成

②新潟空港→主要拠点

目的地	新潟空港から				
	計画当初 (2007年度)	中間成果 (2012年度)	最終成果 (2017年度)	将来目標	目標達成
万代	48分	45分	43分	43分	目標達成
古町	50分	48分	47分	45分	目標未達成 (2分超過)
県庁	71分	71分	64分	64分	目標達成
新潟市民病院	69分	69分	73分	60分	目標未達成 (13分超過)
ビッグスワン	64分	62分	66分	55分	目標未達成 (11分超過)
新潟大学	87分	94分	78分	82分	目標達成

指標算出データ出典

2007年：新潟交通株式会社 バス時刻表(平日)[2007年10月取得]

2012年：新潟交通株式会社 バス時刻表(平日)[2012年10月取得]

2017年：新潟交通株式会社 バス時刻表(平日)[2017年6月取得]

バス停等：新潟駅、古町、県庁、新潟市民病院、ビッグスワン前、新大正門、リムジンバス

所要時間算定結果詳細

●新潟駅→主要拠点

目的地	交通手段	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	2007年(当初)			2012年(中間)			2017年(最終)			比較(目標-最終) (待ち+乗車)	評価
					待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計		
万代	バス	新潟駅	万代シティ	8	5	3	8	5	4	9	3	3	6	2	目標達成
古町	バス	新潟駅	古町	10	5	5	10	5	7	12	3	7	10	0	目標達成
県庁	バス	新潟駅南口	県庁前	29	10	21	31	10	25	35	7	20	27	2	目標達成
市民病院	バス	新潟駅南口	新潟市民病院	25	11	18	29	11	22	33	16	20	36	-11	目標未達成 ・路線再編に伴う減便により待ち時間が6分増加 ・弁天線/バスレーン導入を見込んでいたが未実施
ビッグスワン	バス	新潟駅南口	ビッグスワン前	20	11	13	24	11	15	26	16	13	29	-9	目標未達成 ・路線再編に伴う減便により待ち時間が6分増加 ・弁天線/バスレーン導入を見込んでいたが未実施
新潟大学	バス	新潟駅	新大正門	47	12	35	47	10	48	58	6	35	41	6	目標達成

●新潟空港→主要拠点

目的地	交通手段	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	2007年(当初)			2012年(中間)			2017年(最終)			比較(目標-最終) (待ち+乗車)	評価
					待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計		
新潟駅	バス (リムジン)	新潟空港	新潟駅	-	15	25	40	11	25	36	12	25	37	-	・時刻表見直しにより、乗車時間が1分増加
万代	バス	新潟空港	万代シティ	43	20	28	48	16	29	45	15	28	43	0	目標達成
古町	バス	新潟空港	古町	45	20	30	50	16	32	48	15	32	47	-2	目標未達成 ・リムジンバスの時刻表見直しによる所要時間増加
県庁	バス	新潟空港	県庁前	64	25	46	71	21	50	71	19	45	64	0	目標達成
市民病院	バス	新潟空港	新潟市民病院	60	26	43	69	22	47	69	28	45	73	-13	目標未達成 ・減便や弁天線/バスレーン導入が未実施 ・リムジンバスの時刻表見直しによる所要時間増加
ビッグスワン	バス	新潟空港	ビッグスワン前	55	26	38	64	22	40	62	28	38	66	-11	目標未達成 ・減便や弁天線/バスレーン導入が未実施 ・リムジンバスの時刻表見直しによる所要時間増加
新潟大学	バス	新潟空港	新大正門	82	27	60	87	21	73	94	18	60	78	4	目標達成

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

(2) その他指標

	計画当初 (2007年度)	中間成果 (2012年度)	最終成果 (2017年度)	将来目標	目標達成																																									
バスレーン設置延長	35.6km	34.9km	33.0km	40.5km	目標未達成																																									
	内訳(2017年度) <table border="1"> <thead> <tr> <th>規制種別</th> <th>路線名</th> <th>区間名</th> <th>車線・方向</th> <th>距離(m)</th> <th>規制時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">専用</td> <td>国道116、西大通</td> <td>西区砂山～中央区学校街</td> <td>両方(朝・夕)</td> <td>16,870</td> <td>7:30～9:00、17:00～19:00 ※土日休日を除く</td> </tr> <tr> <td>新潟亀田内野線</td> <td>西区青山～中央区関新</td> <td>片側・新潟駅方面</td> <td>1,460</td> <td>7:30～9:00 ※土日休日を除く</td> </tr> <tr> <td>国道113</td> <td>東区下山～中央区寛が島</td> <td>片側・新潟駅方面</td> <td>5,930</td> <td>7:30～9:00 ※土日休日を除く</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">優先</td> <td>市道</td> <td>北区松浜</td> <td>片側・新潟駅方面</td> <td>580</td> <td>6:30～8:00 ※土日休日を除く</td> </tr> <tr> <td>国道7、116</td> <td>中央区東大通～学校町通</td> <td>両側</td> <td>4,870</td> <td>7:00～19:00</td> </tr> <tr> <td>白山停車場女池線</td> <td>中央区女池～上所</td> <td>片側・新潟駅方面</td> <td>1,700</td> <td>7:30～9:00 ※土日休日を除く</td> </tr> <tr> <td>新潟黒地インター線</td> <td>西区山田～青山</td> <td>片側・新潟駅方面</td> <td>1,550</td> <td>7:30～9:00 ※土日休日を除く</td> </tr> </tbody> </table> →将来目標として弁天線(3.9km)にバスレーンを導入予定だったが未実施となった。					規制種別	路線名	区間名	車線・方向	距離(m)	規制時間	専用	国道116、西大通	西区砂山～中央区学校街	両方(朝・夕)	16,870	7:30～9:00、17:00～19:00 ※土日休日を除く	新潟亀田内野線	西区青山～中央区関新	片側・新潟駅方面	1,460	7:30～9:00 ※土日休日を除く	国道113	東区下山～中央区寛が島	片側・新潟駅方面	5,930	7:30～9:00 ※土日休日を除く	優先	市道	北区松浜	片側・新潟駅方面	580	6:30～8:00 ※土日休日を除く	国道7、116	中央区東大通～学校町通	両側	4,870	7:00～19:00	白山停車場女池線	中央区女池～上所	片側・新潟駅方面	1,700	7:30～9:00 ※土日休日を除く	新潟黒地インター線	西区山田～青山	片側・新潟駅方面
規制種別	路線名	区間名	車線・方向	距離(m)	規制時間																																									
専用	国道116、西大通	西区砂山～中央区学校街	両方(朝・夕)	16,870	7:30～9:00、17:00～19:00 ※土日休日を除く																																									
	新潟亀田内野線	西区青山～中央区関新	片側・新潟駅方面	1,460	7:30～9:00 ※土日休日を除く																																									
	国道113	東区下山～中央区寛が島	片側・新潟駅方面	5,930	7:30～9:00 ※土日休日を除く																																									
優先	市道	北区松浜	片側・新潟駅方面	580	6:30～8:00 ※土日休日を除く																																									
	国道7、116	中央区東大通～学校町通	両側	4,870	7:00～19:00																																									
	白山停車場女池線	中央区女池～上所	片側・新潟駅方面	1,700	7:30～9:00 ※土日休日を除く																																									
	新潟黒地インター線	西区山田～青山	片側・新潟駅方面	1,550	7:30～9:00 ※土日休日を除く																																									
PTPS導入延長	15.5km	23.2km	23.2km	23.2km	目標達成																																									
基幹バスりゅーとリンクにおけるバス運行頻度	10～20分 間隔	10～20分 間隔	5～15分 間隔 ピーク：3～5分	10～15分 間隔	目標達成																																									
バリアフリー対応車両の導入台数	18% (142台/780台)	57%	58% (324台/554台)	31% (240台/780台)	目標達成																																									

基幹バスりゅーとリンクにおけるバス運行頻度：りゅーとリンク廃止に伴い、萬代橋ラインに置き換え

④ 都心地区を快適に通行できる

都心地区の歩行者交通量

■指標説明

古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区の主要地点断面(18箇所)の歩行者交通量の合計値
10月計測データ

■将来目標

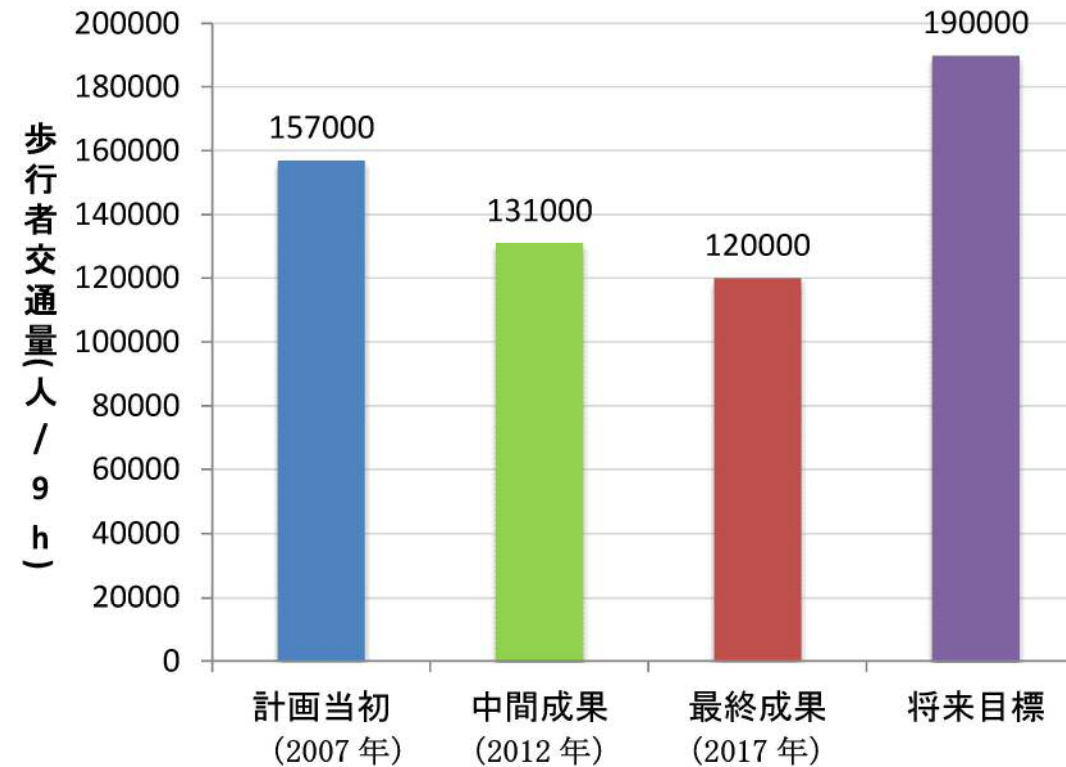
都心地区の歩行者交通量は15.7万人/9hに対して、将来約20%(3.3万人/9h)以上の増加を目指す。

■最終成果(2017年)

目標未達成

→計画当初に対して、24%(3万7千人)減少した。

[都心地区の歩行者交通量]



指標算出データ出典

- 2007年：2016年 新潟市商店街連盟 歩行者交通量調査(2016.10.21(土)実施)
- 2012年：2012年 新潟市商店街連盟 歩行者交通量調査(2012.10.20(土)実施)
- 2017年：2016年 新潟市商店街連盟 歩行者交通量調査(2016.10.15(土)実施)

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

⑤：渋滞が少なくなる

年間渋滞損失時間

■指標説明

渋滞のない状態で、ある区間を自動車で行く場合に要する基準的な旅行時間と、通常の旅行時間との差分の合計。対象は新潟市内の県道以上の道路。

年間渋滞損失時間

$$= \sum \{ (\text{区間距離} \div \text{通常の旅行速度}) - (\text{区間距離} \div \text{基準旅行速度}) \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数} \}$$

■将来目標

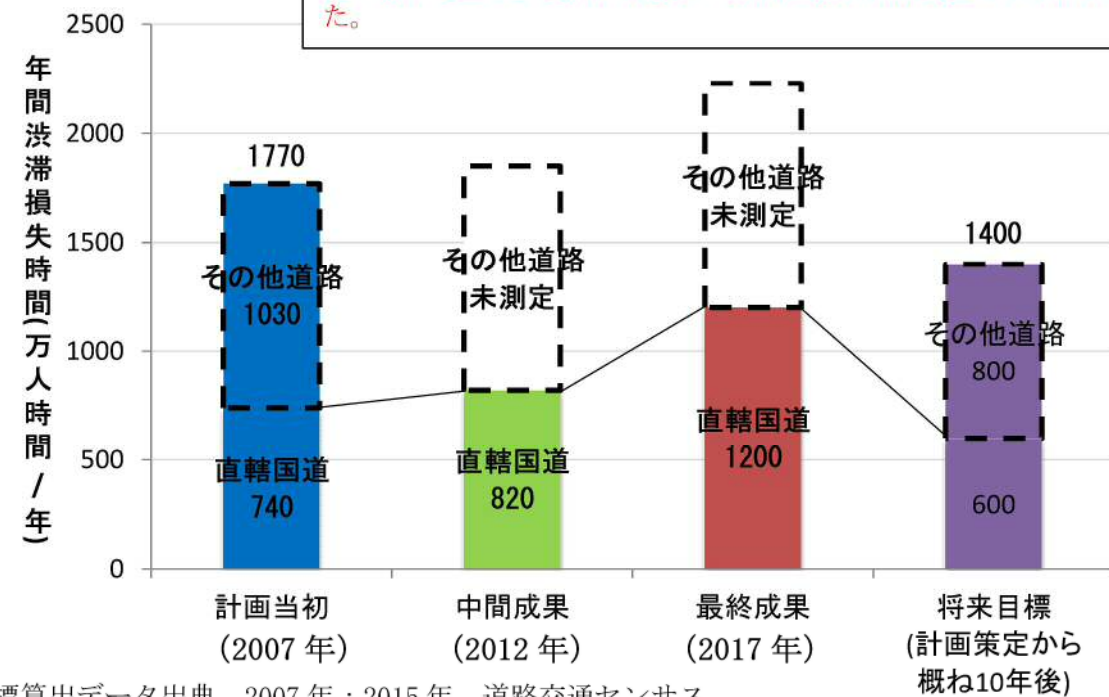
新潟市内の道路混雑による渋滞損失時間を現況 1770 万人時間/年に対して、18%以上の削減を目指す。

■最終成果(2017年)

測定不可(その他道路のデータがないため)

⇒計画当初に対して、直轄国道は62%(460万人時間/年)増加している。

[年間渋滞損失時間]



指標算出データ出典 2007年：2015年 道路交通センサス
2012年：2010年 道路交通センサス
2017年：2015年 道路交通センサス

⑥安全に通行できる

死傷事故件数

■指標説明

新潟市内の1年間に発生した死傷事故件数

■将来目標

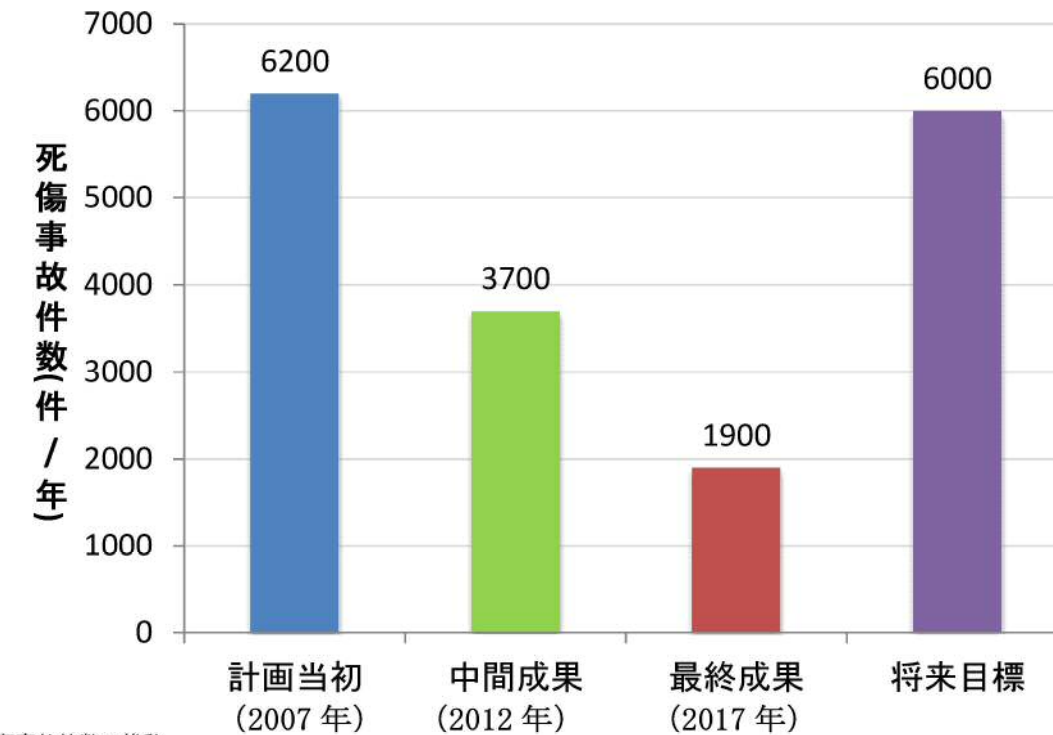
新潟市の死傷事故件数を6,200件/年に対して、将来3%以上削減を目指す。

■最終成果(2017年)

目標達成

→計画当初に対して、69%(件/年)減少した。

[死傷事故件数]



死傷事故件数の推移

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
新潟市	6,155	5,605	5,249	4,662	4,216	4,007	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
新潟市 (ラウンド値)	6,200	5,600	5,200	4,700	4,200	4,000	3,700	3,500	3,200	2,600	2,200	1,900
新潟県	14,948	13,903	12,791	11,750	10,589	10,011	8,983	8,383	7,556	6,317	5,345	4,694
全国	933,828	886,864	832,454	766,147	737,474	725,773	691,937	665,157	629,033	573,842	536,899	499,232

指標算出データ出典
2007年：2005年 新潟県警事故データ
2012年：2012年 新潟県警事故データ
2017年：2016年 新潟県警事故データ

単位：件/年

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

⑦地球環境の保全に貢献できる

(1) 自動車 CO₂ 排出量

■指標説明

新潟市内を走行する自動車の1年間におけるCO₂排出量

■将来目標

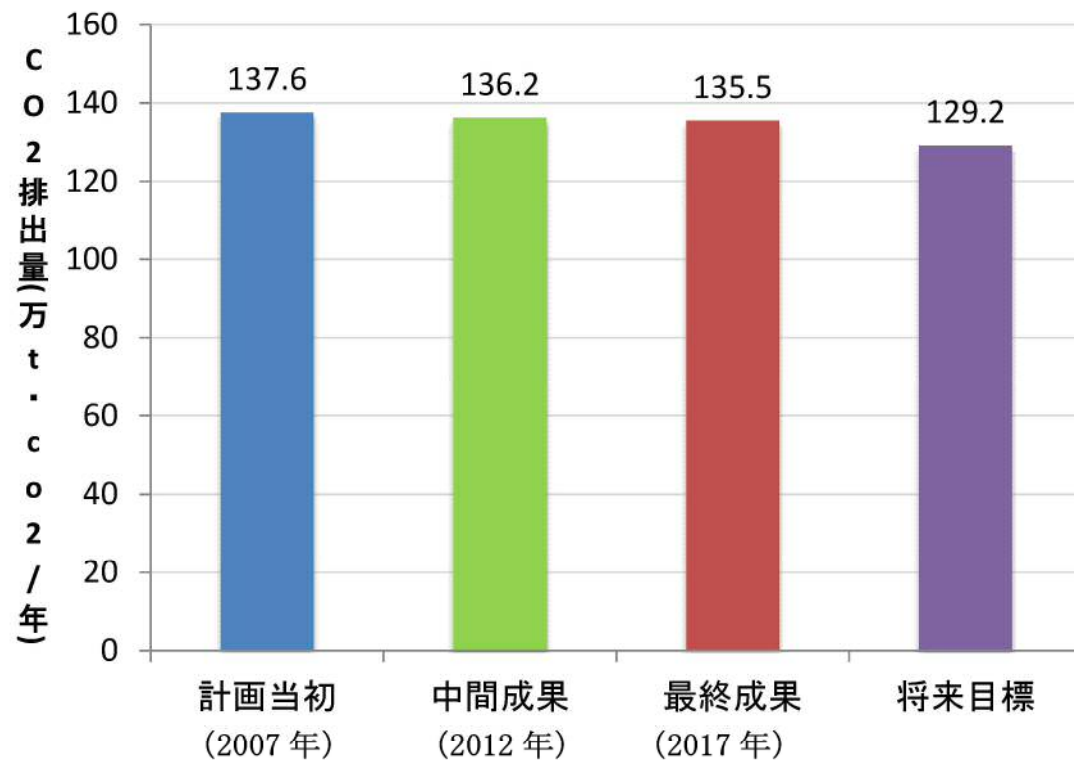
自動車CO₂排出量は年間137万6千t-co₂に対して、将来6%の削減を目指す。

■最終成果(2017年)

目標未達成

→計画当初に比べ、年間2万1千t-co₂(1.5%)減少した。

[自動車 CO₂ 排出量]



交通量配分シミュレーションにより算出

(2) エネルギー消費量

■指標説明

エネルギー消費量は、自動車走行で利用されるガソリンの1年間の総量

■将来目標

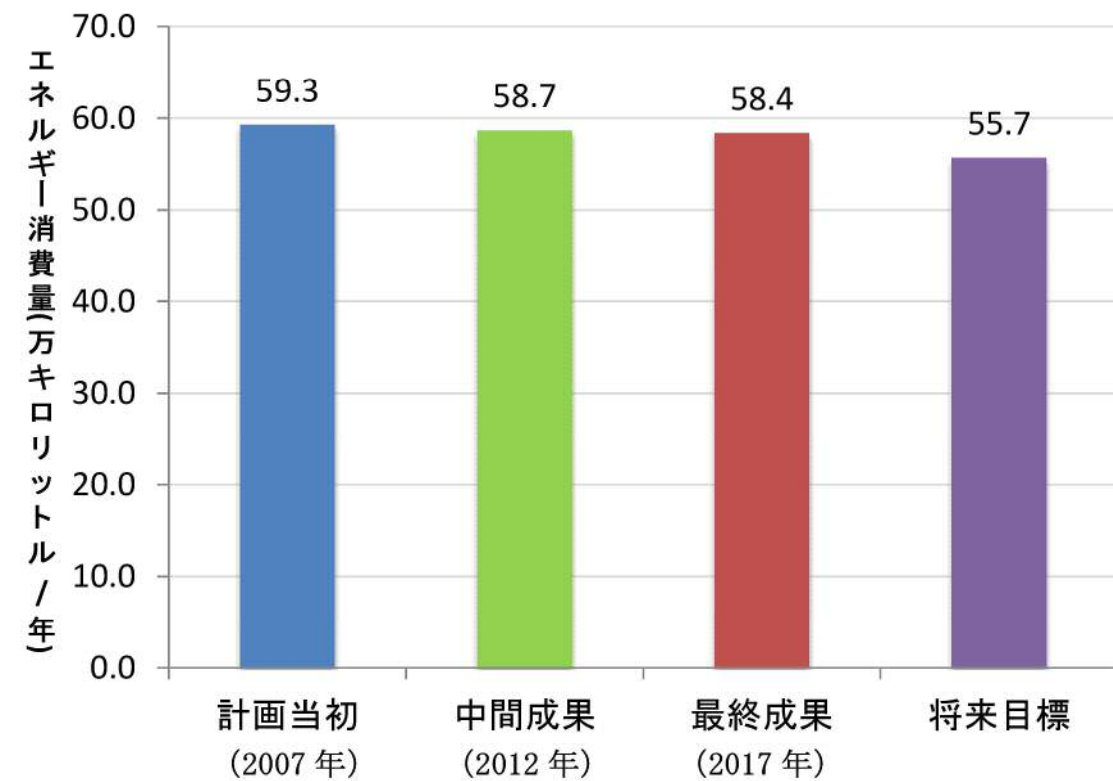
自動車走行によるガソリン消費量は、年間59万3千キロリットルに対して、将来6%の削減を目指す。

■最終成果(2017年)

目標未達成

→計画当初に比べ、年間9千キロリットル(1.5%)減少した。

[エネルギー消費量]



交通量配分シミュレーションにより算出

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

【指標考察】

視点1：地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

①西蒲区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 44分 公共交通：所要時間 42分 待ち時間 15分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス（目標未達成）

- 2007年度当初と比較して、すべての経路で所要時間が増加している。
- 国道116号(巻北IC～曾和IC間)、和合線(桜木IC～新潟市役所間)では3分程度所要時間が増加している。
- 計画設定当初は、新潟中央環状線等の幹線道路網整備による交通分散に伴う速度向上を見込んでいたが、現状は速度が低下している状況にある。
- 国道116号(田島～曾和)、和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、幹線道路網の整備による交通分散をはじめとした対応が求められる。

西蒲区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	2007年	2012年	2017年
(一)横山巻線等	4.8	5.5	5.4
国道116号	17.4	19.2	20.8
国道116号(新潟西BP)	9.7	16.4	11.2
国道8号(新潟BP)	6.9	6.9	7.2
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.8	8.8	10.2
合計	46.6	56.8	54.8

・公共交通（目標未達成）

- 主要施策である越後線(巻～内野間)の20分間隔運行が実現しなかったため、目標を達成していない状況にある。
- 運行頻度増加に向けた取組として、2012年2月～2015年3月までの3年間において、巻～内野間を昼間40分間隔で運行する社会実験が実施され、日平均利用者数を350人増加することを目標としていたが、沿線の高校の募集定員削減や通学者の減少などの影響を受け、目標達成できずに2007年当初の運行に戻っている。

巻駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

巻駅⇄新潟駅	2007年	2012年	2017年
平均走行時間(分)	42	42	43
運行本数(本)	24	28	25
始発時刻	5:11	5:10	5:08
終発時刻	22:53	22:53	22:53
運行間隔(分)	44.3	38.0	43
平均待ち時間(分)	22	19	21
所要時間	64	61	65

②南区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 41分 公共交通：所要時間 48分 待ち時間 17分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス（目標未達成）

- 2007年度当初と比較して、すべての経路で所要時間が増加している。
- 所要時間について、国道8号(黒埼～白根)では約2分、和合線(桜木IC～新潟市役所間)では3分程度所要時間が増加している。
- 国道8号(黒埼～大野、能登)、和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、周辺幹線道路網の整備をはじめとした対応が求められる。

南区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	2007年	2012年	2017年
国道8号	28.3	27.3	30.7
国道8号(新潟BP)	6.9	6.9	7.2
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.7	8.8	10.2
合計	42.9	43	48.1

・公共交通（目標未達成[待ち時間は目標達成]）

- 2015年度のバス路線再編により、運行便数が2007年当初より26便増加したことで平均待ち時間が7分短縮した。
- 一方で、運行時間については急行便の所要時間を採用しているが、経路が新潟バイパス経由から国道116号経由にルートが変更されたこと、時刻表が見直された影響により、平均走行時間が7分増加している。
- また、目標値算定にあたり白根～西区寺地間までPTPSの導入を前提条件としていたが、現状は国道8号全線にPTPSは導入されておらず、前提条件の設定が高すぎたことが目標未達成の一因となっている。

白根桜町⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

白根桜町⇄新潟駅	2007年	2012年	2017年
平均走行時間(分)	52	55	59
運行本数(各停+急行)(便)	26	31	48
始発時刻	6:05	5:35	5:25
終発時刻	20:50	21:00	21:30
平均運行間隔(分)	34.0	30.0	20
平均待ち時間(分)	17	15	10
所要時間	69	70	69

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

③秋葉区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 30分 公共交通：所要時間 19分 待ち時間 17分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- 所要時間について、国道403号(新津BP)、和合線(桜木IC～新潟市役所間)では3分程度所要時間が増加している。
- 計画当初は、亀田新津道路が暫定供用されることを想定していたが、現状は全区間の供用はしておらず、現状は速度が低下している状況にある。
- 国道403号(車場・北潟)、和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、渋滞対策等の対応が求められる。

秋葉区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	2007年	2012年	2017年
国道403号(新津BP)	13	14.8	16.5
国道49号(亀田BP)	7.1	14.6	8.5
国道8号(新潟BP)	3.7	3.4	3.5
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.8	8.8	10.2
合計	31.6	41.6	38.7

・公共交通(目標達成)

- 2007年当初のサービス水準を維持することを目標としており、当初の運行本数等を現状も維持していることから、目標を達成している。

新津駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

新津駅⇄新潟駅	2007年	2012年	2017年
平均走行時間(分)	19	19	19
運行本数(本)	63	75	64
始発時刻	4:37	4:37	5:30
終発時刻	23:55	23:57	0:02
運行間隔(分)	18.4	15.5	17
平均待ち時間(分)	9	8	9
所要時間	28	26	28

④北区役所⇄新潟市役所

目標 自動車：所要時間 43分 公共交通：所要時間 19分 待ち時間 10分 にそれぞれ短縮

・自動車アクセス(目標未達成)

- 区役所から国道7号へアクセスする市道や豊栄太夫浜線等の区間、和合線(桜木IC～新潟市役所間)において所要時間が3分増加している。
- 一方で、国道7号のバイパス区間においては1分程度所要時間が短縮している。
- 和合線(桜木IC～東警察署)は新潟県の主要渋滞箇所を選定されていることから、アクセス向上に向けて対応が求められる。

秋葉区役所⇄新潟市役所間のアクセス時間の推移(分)

アクセス経路	2007年	2012年	2017年
(一)豊栄太夫浜線等	8.8	8.6	11.2
国道7号(新潟・新新BP)	25	18.5	23.8
国道8号(新潟BP)	3.7	3.4	3.5
(一)白山停車場女池線(和合線)	7.7	8.8	10.2
合計	45.2	39.3	48.7

・公共交通(目標達成)

- 2007年当初のサービス水準を維持することを目標としており、当初の運行本数等を現状も維持していることから、目標を達成している。

新津駅⇄新潟駅間のアクセス時間等の推移

豊栄駅⇄新潟駅	2007年	2012年	2017年
平均走行時間(分)	19	19	19
運行本数(本)	53	63	55
始発時刻	5:35	5:35	5:34
終発時刻	23:06	23:11	23:15
運行間隔(分)	19.8	16.8	19
平均待ち時間(分)	10	8	10
所要時間	29	27	29

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

視点2：都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる（目標 下記参照）

①新潟駅→主要拠点(万代・古町・県庁・新大：目標達成、ビッグスワン・市民病院：目標未達成)

○万代シティ・古町は2007年当初の水準を維持することを目標としていたが、BRT運行による増便により、待ち時間を2分短縮している。古町については、時刻表が見直されたことで、乗車時間が2分増加している。

○県庁および新潟大学については、バス路線再編により県庁線および西小針線の運行便数が増加したことで、待ち時間が短縮しており、目標を達成している。

○市民病院・ビッグスワンについては、路線再編に伴いスポーツ公園線(旧りゅーとリンク)が減便されたことで待ち時間が5分増加しており、2007年当初よりアクセス性が低下している。また、弁天線にバスレーン導入を見込んでいたが未実施であり目標未達成となっている。

新潟駅⇒主要拠点までの所要時間(分)

目的地	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	2007年(当初)			2012年(中間)			2017年(最終)		
				待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計
万代	新潟駅	万代シティ	8	5	3	8	5	4	9	3	3	6
古町	新潟駅	古町	10	5	5	10	5	7	12	3	7	10
県庁	新潟駅南口	県庁前	29	10	21	31	10	25	35	7	20	27
市民病院	新潟駅南口	新潟市民病院	25	11	18	29	11	22	33	16	20	36
ビッグスワン	新潟駅南口	ビッグスワン前	20	11	13	24	11	15	26	16	13	29
新潟大学	新潟駅	新大正門	47	12	35	47	10	48	58	6	35	41

②新潟空港→主要拠点(万代・県庁・新大：目標達成、古町・ビッグスワン・市民病院：目標未達成)

○空港から新潟駅にアクセスするリムジンバスは、時刻表見直しにより1分所要時間が増加している。

○古町については、リムジンバスの時刻表見直しにより目標未達成となっている。

○新潟駅からのアクセス同様、ビッグスワン・市民病院については、バスレーンの未導入や路線再編に伴う所要時間の見直しにより目標未達成となっている。

新潟空港⇒主要拠点までの所要時間(分)

目的地	起点	終点	目標値 (待ち+乗車)	2007年(当初)			2012年(中間)			2017年(最終)		
				待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計	待ち時間	乗車時間	合計
新潟駅	新潟空港	新潟駅	-	15	25	40	11	25	36	12	25	37
万代	新潟空港	万代シティ	43	20	28	48	16	29	45	15	28	43
古町	新潟空港	古町	45	20	30	50	16	32	48	15	32	47
県庁	新潟空港	県庁前	64	25	46	71	21	50	71	19	45	64
市民病院	新潟空港	新潟市民病院	60	26	43	69	22	47	69	28	45	73
ビッグスワン	新潟空港	ビッグスワン前	55	26	38	64	22	40	62	28	38	66
新潟大学	新潟空港	新大正門	82	27	60	87	21	73	94	18	60	78

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

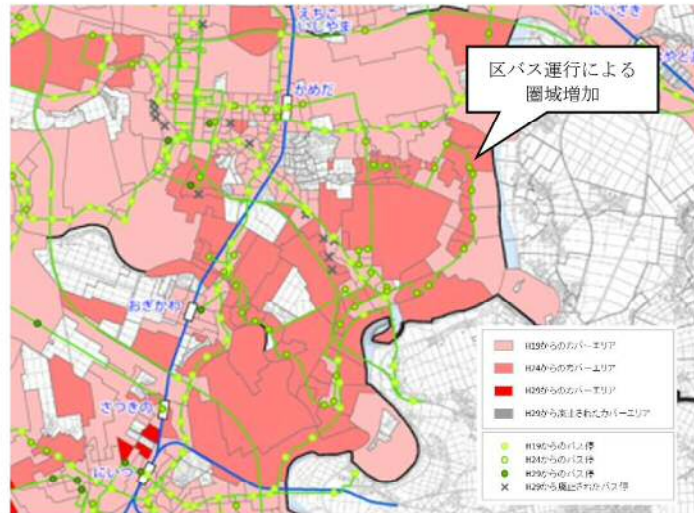
視点3：公共交通の便が良くなる

目標 公共交通圏域人口 70.6 万人 (86.8%) に増加 (目標達成)

- 2015 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は 90.5% と高水準となっている。
- 江南区においては、住民バスの運行開始に伴いカバー率が 72.3% から 85.6% と、10% 以上カバー圏域人口が増加している。
- 北区のカバー率は 70.1% と市内で最も低い水準となっており、2.2 万人が公共交通カバー圏域外に居住している。日本海東北自動車道以南の地域が公共交通空白地域となっている。

公共交通カバー圏域の推移

行政区	カバー圏域											
	最終評価 【2017年】				中間成果 【2012年】				計画当初 【2007年】			
	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率	総人口 (人)	カバー (人)	非カバー (人)	カバー率
北区	76,328	53,491	22,837	70.1%	77,621	52,432	25,189	67.5%	78,173	47,593	30,580	60.9%
東区	137,577	132,270	5,307	96.1%	138,096	132,792	5,304	96.2%	139,565	127,076	12,489	91.1%
中央区	183,767	170,953	12,814	93.0%	180,537	168,106	12,431	93.1%	179,784	160,332	19,452	89.2%
江南区	68,906	58,969	9,937	85.6%	69,365	59,513	9,852	85.8%	67,353	48,670	18,683	72.3%
秋葉区	76,843	67,963	8,880	88.4%	77,329	67,075	10,254	86.7%	77,050	60,688	16,362	78.8%
南区	45,685	44,487	1,198	97.4%	46,949	45,868	1,081	97.7%	48,054	45,069	2,985	93.8%
西区	162,833	156,744	6,089	96.3%	161,264	154,988	6,276	96.1%	160,910	152,431	8,479	94.7%
西蒲区	58,218	47,953	10,265	82.4%	60,740	49,776	10,964	81.9%	62,958	48,180	14,778	76.5%
市全域	810,157	732,830	77,327	90.5%	811,901	730,550	81,351	90.0%	813,847	690,039	123,808	84.8%



江南区のカバー圏域の変化

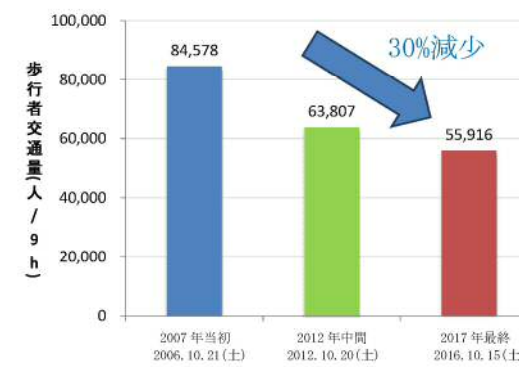


北区の公共交通圏域

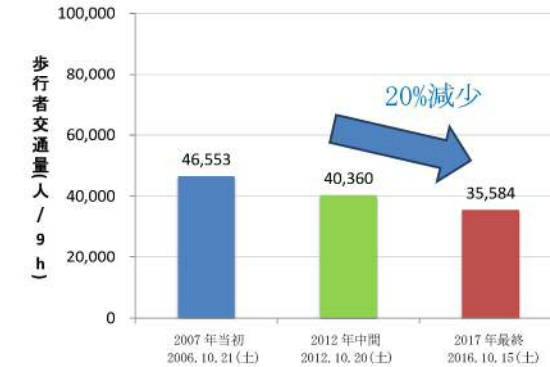
視点4：都心地区を快適に通行できる

目標 都心地区の歩行者交通量 190,000 人/9h まで増加 (目標未達成)

- 中心市街地活性化計画に示された、長期の目標として設定された歩行者交通量 190,000 人/9h を、戦略プランにおいても目標値として設定したが、120,000 人/9h と目標値を大きく下回った。
- 中心市街地活性化基本計画の最終評価において、歩行者交通量については「郊外の大規模集客施設の立地」、「依然として高いマイカー依存」、「大和新潟店の閉店」が目標未達成の要因として挙げられている。
- 古町・万代・駅前地区別に歩行者交通量を見ると、2007 年当初と比較して古町地区が約 30%、万代地区が約 20% の歩行者が減少している。一方駅前については約 10% 歩行者交通量が増加している。



古町地区歩行者交通量



万代地区歩行者交通量



駅前地区歩行者交通量

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

視点6：安全に通行できる

目標 死傷事故発生件数 6,000 件/年まで削減(目標達成)

- 死傷事故発生件数の目標値 6000 件/年に対し、1,900 件/年と計画当初より 69%の死傷事故発生件数が減少し目標を達成している。
- 要因として、交通事故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が進んだことが考えられる。

視点7：地球環境の保全に貢献できる。

目標 CO2 排出量 129.2 万 t・CO2/年、ガソリン消費量 55.7 万キロリットル/年に削減(目標未達成)

- 当初の 137.6 万 t より、最終評価時には約 2.1 万 t の CO2 排出量が削減されているが、目標は未達成の状況にある。そのため、ガソリン消費についても 0.9 キロリットルの削減にとどまり、目標も未達成である。
- 目標未達成の要因として、栗ノ木道路等の道路整備が完了していない等、目標設定時の将来道路網と現状が乖離しており、予定していた道路交通網が確保できないことにより、旅行速度の向上が図られなかったことがあげられる。
- また、目標設定時には意識啓発により自動車から公共交通へ 10%交通が転換することを想定していたが、転換が想定より進まなかったことが考えられる。

道路網の整備状況

目標値算定時の道路網	中間成果時の道路網		道路整備の 目標達成状況
	2007年～2011年	最終成果時の道路網 2012年～2016年	
国道7号 萬代橋下流橋 [株川岸～西堀通区間：4車線供用]	2007年 株川岸～東堀通区間 4車線供用	東堀通～西堀通間 4車線供用	○
国道7号 栗ノ木道路・紫竹山道路	—	—	×
国道113号 松浜橋上流橋 [全線：暫定2車線]	2009年 全線暫定2車線供用	同左	○
国道113号 横土居バイパス [全線：暫定2車線供用]	2009年 全線暫定2車線供用	同左	○
国道8号 白根バイパス [全線：暫定2車線供用]	—	戸頭～鵜沼間暫定2車線供用	△ (残あり)
国道49号 亀田バイパス [全線：4車線供用]	2007年 芋野山～曙間 4車線供用 [全線4車線供用]	同左	○
国道403号 亀田新津道路 [芋野山～小阿賀野川：暫定3車線供用、 大鹿～古田区間：暫定3車線供用]	2010年 芋野山～小阿賀野川間 暫定3車線供用	同左	△ (残あり)
国道403号 小須戸田上バイパス [全線：暫定2車線供用]	—	2015年 矢代田～天ヶ沢間 暫定2車線供用	△ (残あり)
国道402号 新潟海岸バイパス [全線：暫定2車線供用]	2010年 全線暫定2車線供用	同左	○
国道460号 巻南バイパス [全線：2車線供用]	2009年 赤館～巻之間 2車線供用	同左	△ (残あり)
国道460号 臼井橋 [既存橋梁架け替え]	—	2015年 供用	○
新潟中央環状道路 [国道116号～国道8号区間：暫定2車線供用]	—	—	×
新潟中央環状道路 [構越バイパス工区：暫定2車線供用]	2009年 江南区小杉～新潟港横越線 暫定2車線供用	同左	△ (残あり)
新潟中央環状道路 [豊栄工区(県道豊栄天王線～県道新潟五泉間 瀬線区間)：4車線供用]	2009年 県道豊栄天王線～県道新潟五泉間瀬 線 4車線供用	同左	○
新潟中央環状道路 [嘉山橋～：暫定2車線供用]	2010年 暫定2車線供用	同左	○
新潟西スマートIC [ハーフIC供用]	2011年 供用	同左	○

新潟市の交通に関する現状

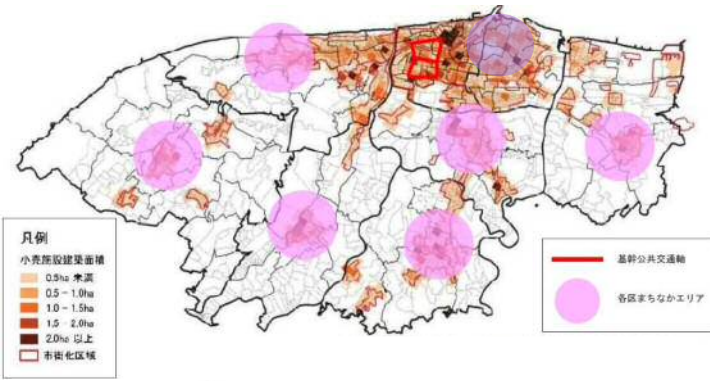
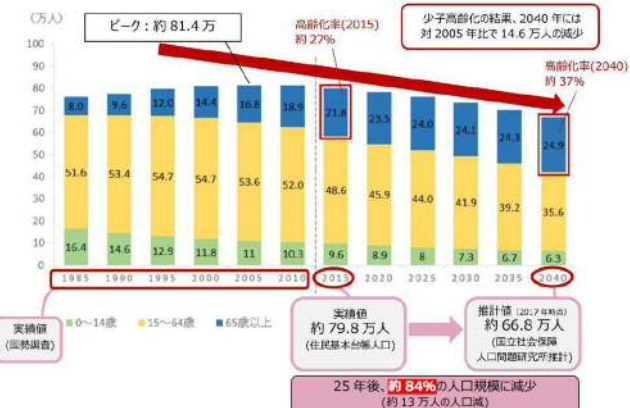
社会情勢

1) 人口推移

○本市の人口は、2005年の81.4万人をピークとして減少に転じ、2040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、2015年の約27%から2040年には約37%に達すると見込まれている。

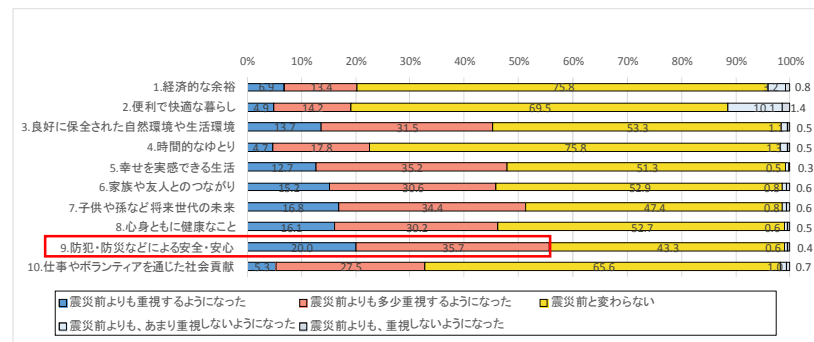
2) 土地利用

○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。



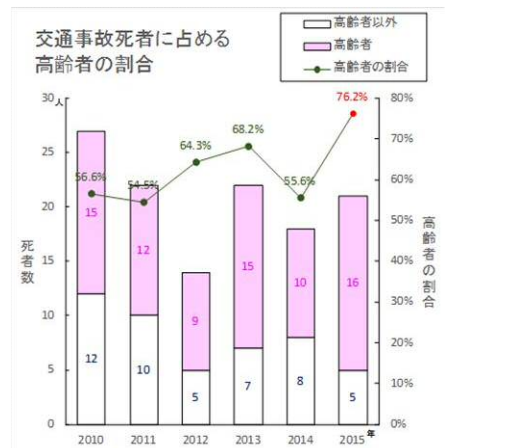
3) 防災（国土強靱化）

○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」を重視するとした人の割合が多くなっている。



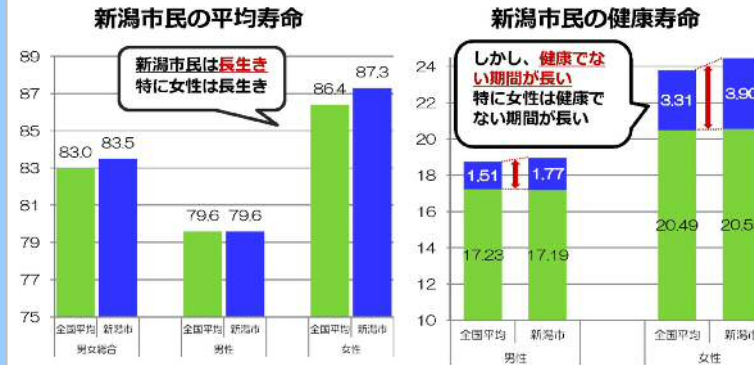
4) 安全安心

○交通事故者に占める高齢者の割合は2010年から増加傾向にある。



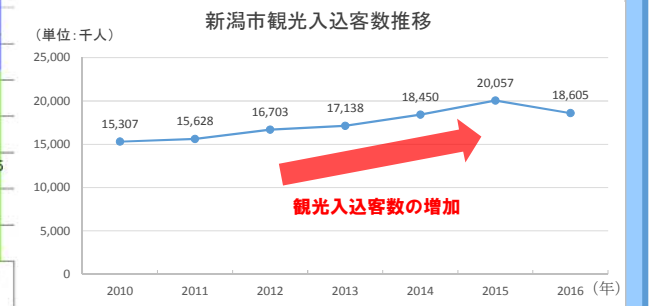
5) 健康

○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。



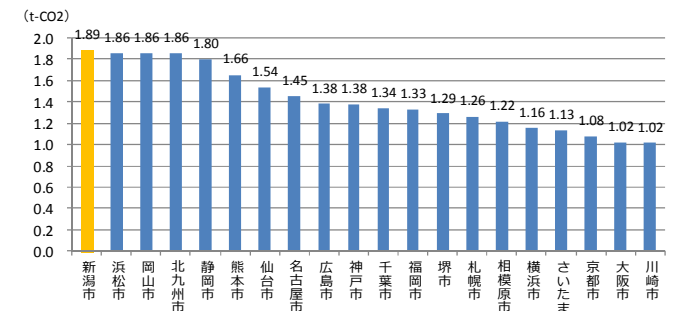
6) 観光

○観光入込客数は、着実な誘客セールスにより増加傾向にある。



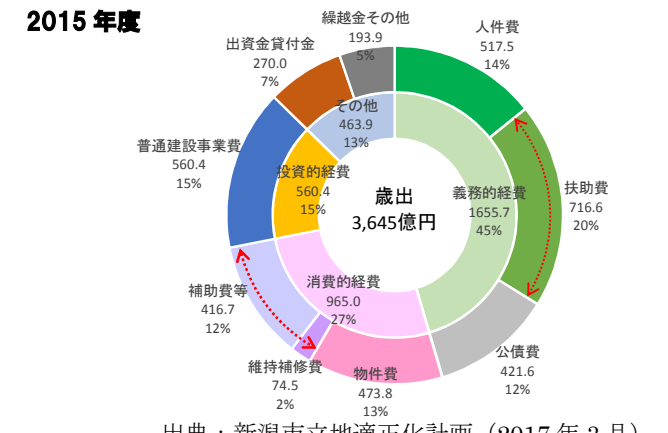
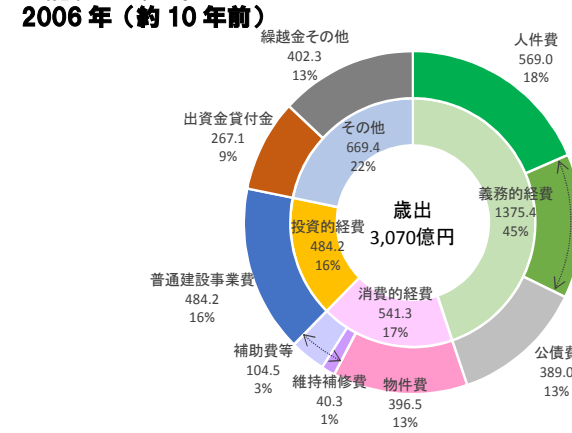
7) 環境

○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。



8) 財政

○本市の歳出は、約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。



新潟市の交通に関する現状

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、私事目的は減少している。



出典：2016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。

図 年齢階層別の平均トリップ数増減率(2016/2011年)
(左：通勤目的、右：私事目的)

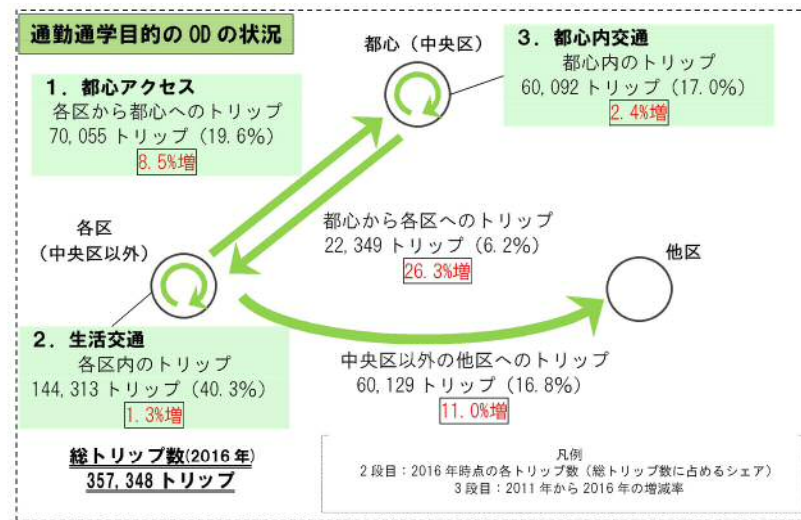
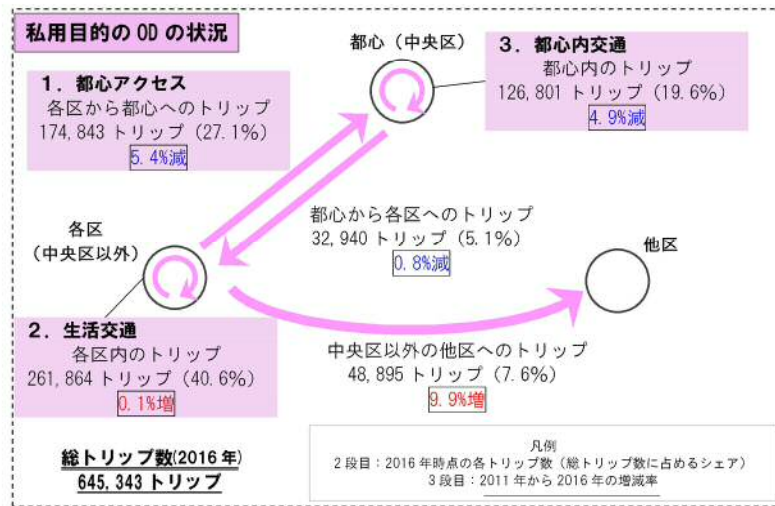


図 通勤通学目的のODの状況

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。



出典：2016年新潟市交通特性調査

図 私用目的のODの状況

3) 代表交通手段別分担率

○2011年と比較して、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。

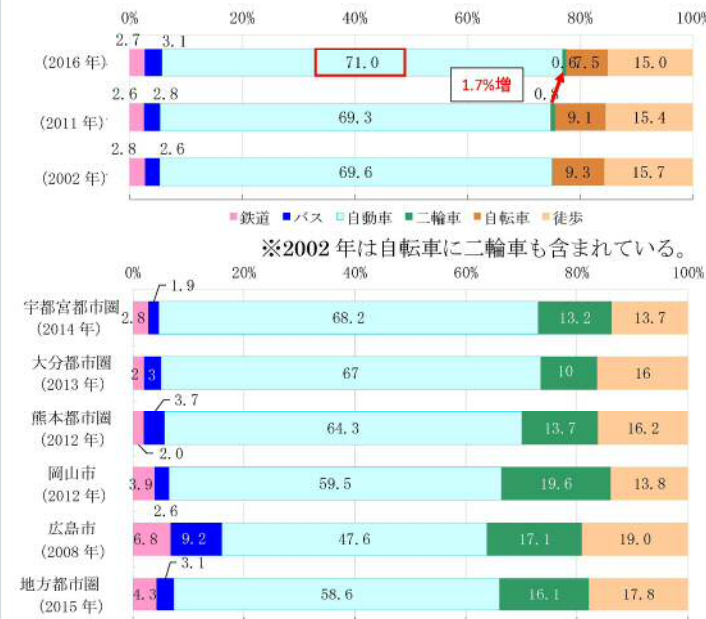
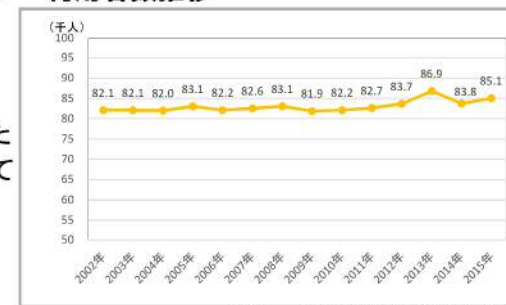


図 新潟市と他都市の交通手段分担率

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、2015年度には1日当たり約8万5千人となっている。



出典：JR東日本HPより作成

図 新潟市内鉄道路駅の乗車人員推移(1日当たり)

○バス利用者数は、BRT・新バスシステム開業以降微増傾向にある。

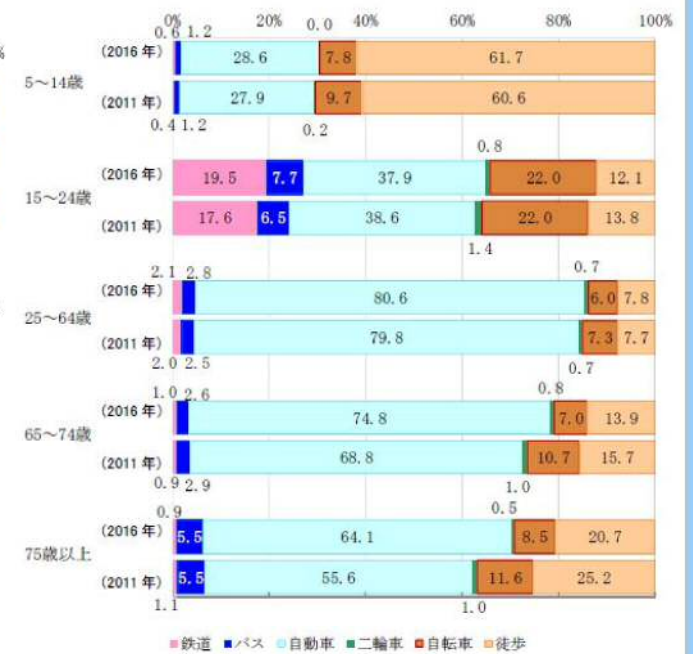


出典：新潟交通㈱HPより作成

図 バス利用者数推移

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。



出典：2016年新潟市都市交通特性調査

図 年齢階層別の代表交通手段

○タクシー利用者は、減少傾向にあり、2016年度では850万人程度である。



出典：新潟市統計書(2016年度)

図 タクシー利用者数推移

タクシーの統計の対象地域は2011年度以前と2012年度以降で以下の通り異なっている。
2011年度までの対象区域…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
2012年度以降の対象区域…現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部(旧吉田町、旧分水町)を含む

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

【調査の概要】

調査の項目

(1) 対象者属性	本質問5問
(2) 都市緑化、身近な公園について	本質問5問
(3) 健康寿命について	本質問8問
(4) 生涯を通じた学習について	本質問8問
(5) 移動しやすいまちづくりについて	本質問7問
(6) 市政全般と区政について	本質問1問
(7) 市の取り組みに対する感想	本質問1問

調査の設計

- 調査地域：新潟市全域
- 調査対象：平成29年6月末現在の住民基本台帳に登録されている18歳以上の市民
- 標本数：4,000人
- 抽出方法：層化二段系統抽出法（電子計算機マスターファイルからの等間隔抽出）
- 調査方法：郵送法（調査票の配付、回収とも）
- 調査期間：平成29年7月21日～8月7日

回収結果

- 区（行政区）について
新潟市は平成19年4月の政令指定都市移行にともない8つの区（行政区）を設置している。
今回の調査では、対象者の居住地を8つの「区（行政区）」（次頁区分図参照）に分け、集計・分析を行った。

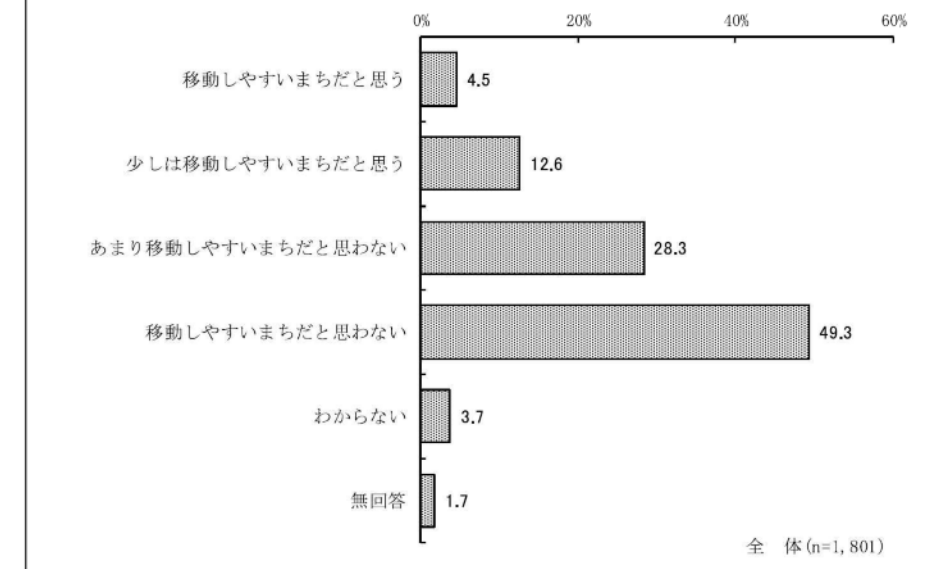
(2) 回収結果

	母集団 (人)	母集団 構成比	標本数 (人)	有効 回収数	有効 回収率
市全体	673,405	100.0%	4,000	1,801	45.0%
北区	63,439	9.4%	376	162	43.1%
東区	116,340	17.3%	691	304	44.0%
中央区	149,498	22.2%	888	414	46.6%
江南区	57,829	8.6%	344	151	43.9%
秋葉区	65,309	9.7%	388	165	42.5%
南区	38,773	5.8%	230	94	40.9%
西区	132,203	19.6%	785	364	46.4%
西蒲区	50,014	7.4%	298	126	42.3%
区名無回答				21	

4. 移動しやすいまちづくりについて

(1) 自動車に頼らなくても移動しやすいか

問22 あなたにとって、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いますか。
(〇は1つだけ)



『移動しやすいまちだと思わない』が最も多い

【全体結果】

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」の割合が約5割を占めている。「移動しやすいまちだと思わない」(49.3%)と「あまり移動しやすいまちだと思わない」(28.3%)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、7割台となっている。

一方で、「少しは移動しやすいまちだと思う」(12.6%)と「移動しやすいまちだと思う」(4.5%)を合わせた『移動しやすいまちだと思う』と回答した人の割合は、1割台となっている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

【属性別結果】(図4-1参照)

① 地区別

「移動しやすいまちだと思わない」については、南区(64.9%)の割合が最も高くなっている。『移動しやすいまちだと思わない』の割合については、南区(89.4%)、江南区(84.8%)、西蒲区(82.5%)で高く、8割台となっている。一方、『移動しやすいまちだと思ふ』の割合は、秋葉区(21.3%)で高くなっている。

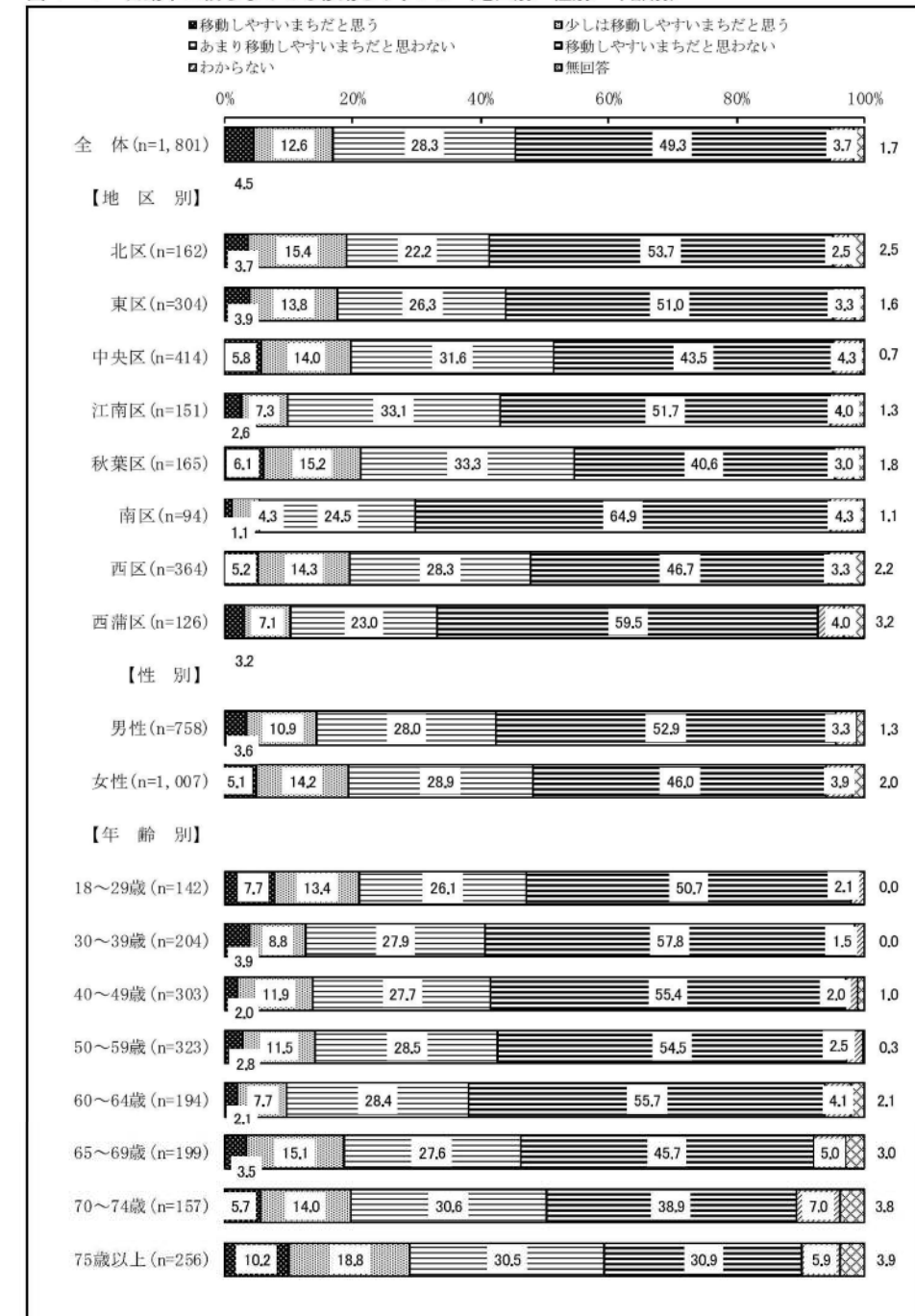
② 性別

「移動しやすいまちだと思わない」では、男性(52.9%)が女性(46.0%)を上回り、『移動しやすいまちだと思わない』の割合についても、男性(80.9%)が女性(74.9%)よりも高くなっている。

③ 年齢別

「移動しやすいまちだと思わない」の割合は、30代(57.8%)の割合が半数以上で高くなっている。『移動しやすいまちだと思わない』の割合は、30~64歳の割合が高く、8割台となっている。

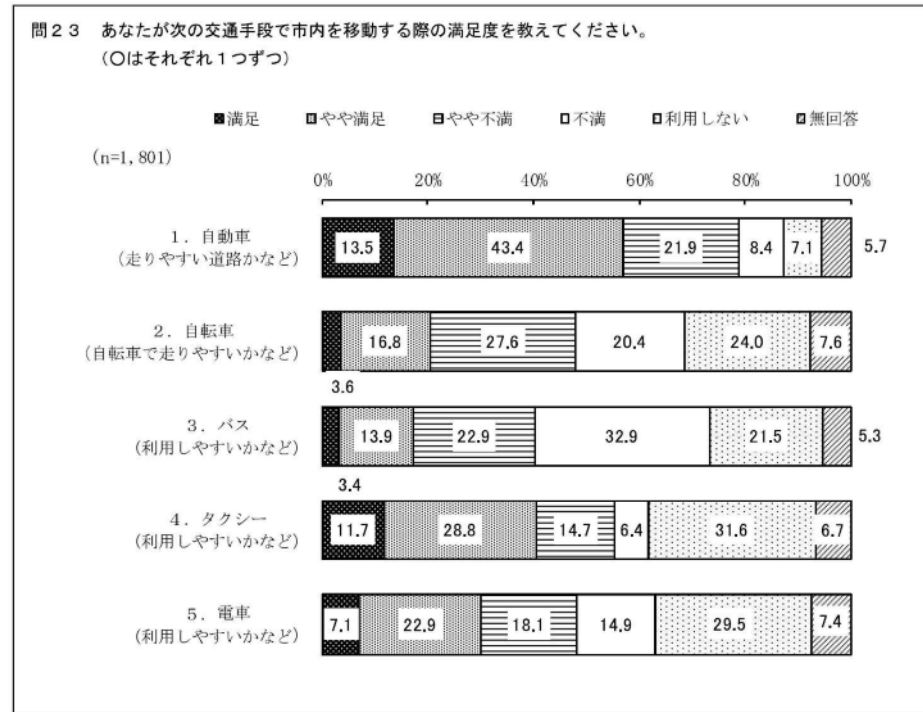
図4-1 自動車に頼らなくても移動しやすいか(地区別/性別/年齢別)



新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

(2) 移動する際の交通手段の満足度



交通手段の満足度が最も高いのは『自動車』

【全体結果】

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)の割合が最も高いのは【1. 自動車(走りやすい道路かなど)】(56.9%)である。以下、【4. タクシー(利用しやすいかなど)】(40.5%)、【5. 電車(利用しやすいかなど)】(30.0%)、【2. 自転車(自転車で走りやすいかなど)】(20.4%)、【3. バス(利用しやすいかなど)】(17.3%)が続いている。

一方で、『不満』(「不満」と「やや不満」の合計)の割合が最も高いのは【3. バス(利用しやすいかなど)】(55.8%)である。以下、【2. 自転車(自転車で走りやすいかなど)】(48.0%)、【5. 電車(利用しやすいかなど)】(33.0%)、【1. 自動車(走りやすい道路かなど)】(30.3%)、【4. タクシー(利用しやすいかなど)】(21.1%)が続いている。

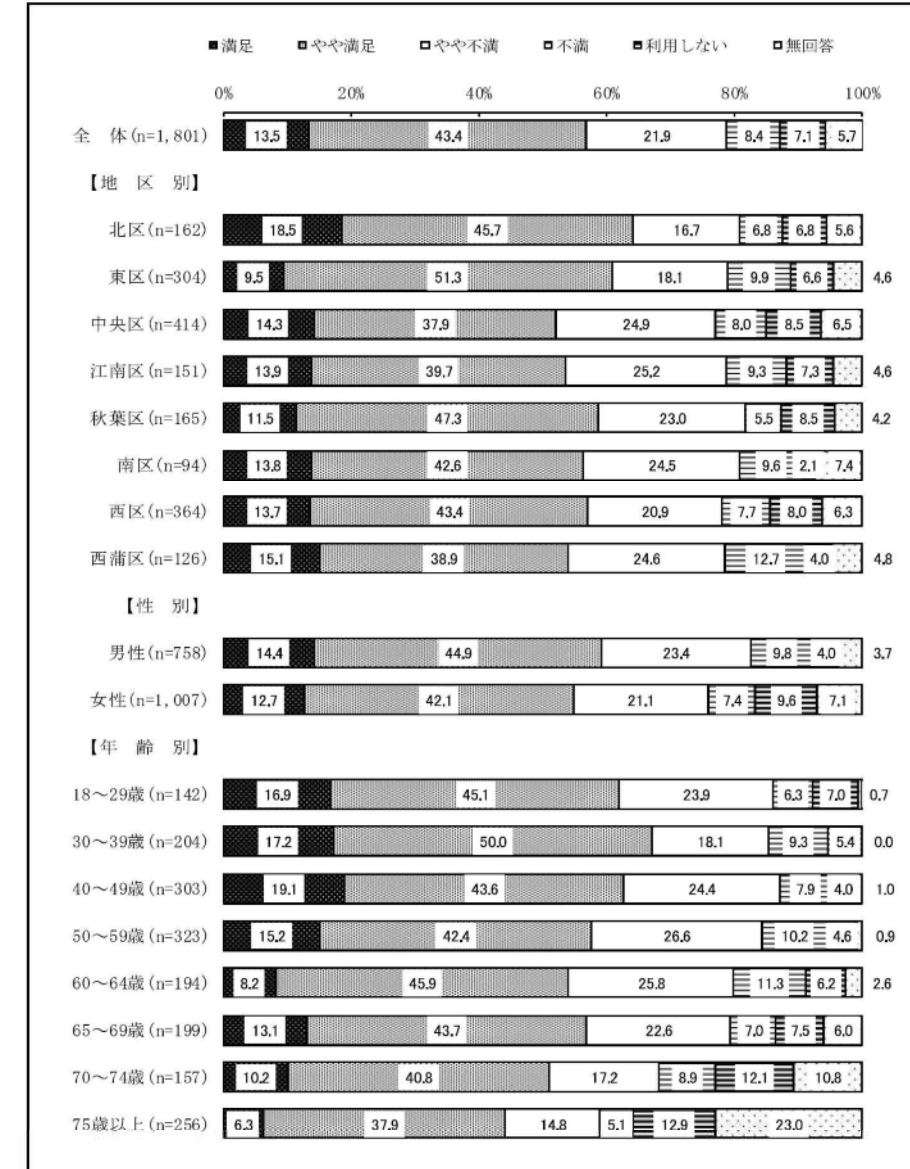
また、「利用しない」の割合が最も高いのは、【4. タクシー(利用しやすいかなど)】(31.6%)となっている。

【属性別結果】

次ページ以降に地区別・性別・年齢別の集計結果をまとめた。

図4-2 現住所についての感想(地区別/性別/年齢別)

1. 自動車(走りやすい道路かなど)



地区別では、『満足』計の割合は、北区(64.2%)が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、西蒲区(37.3%)が高くなっている。

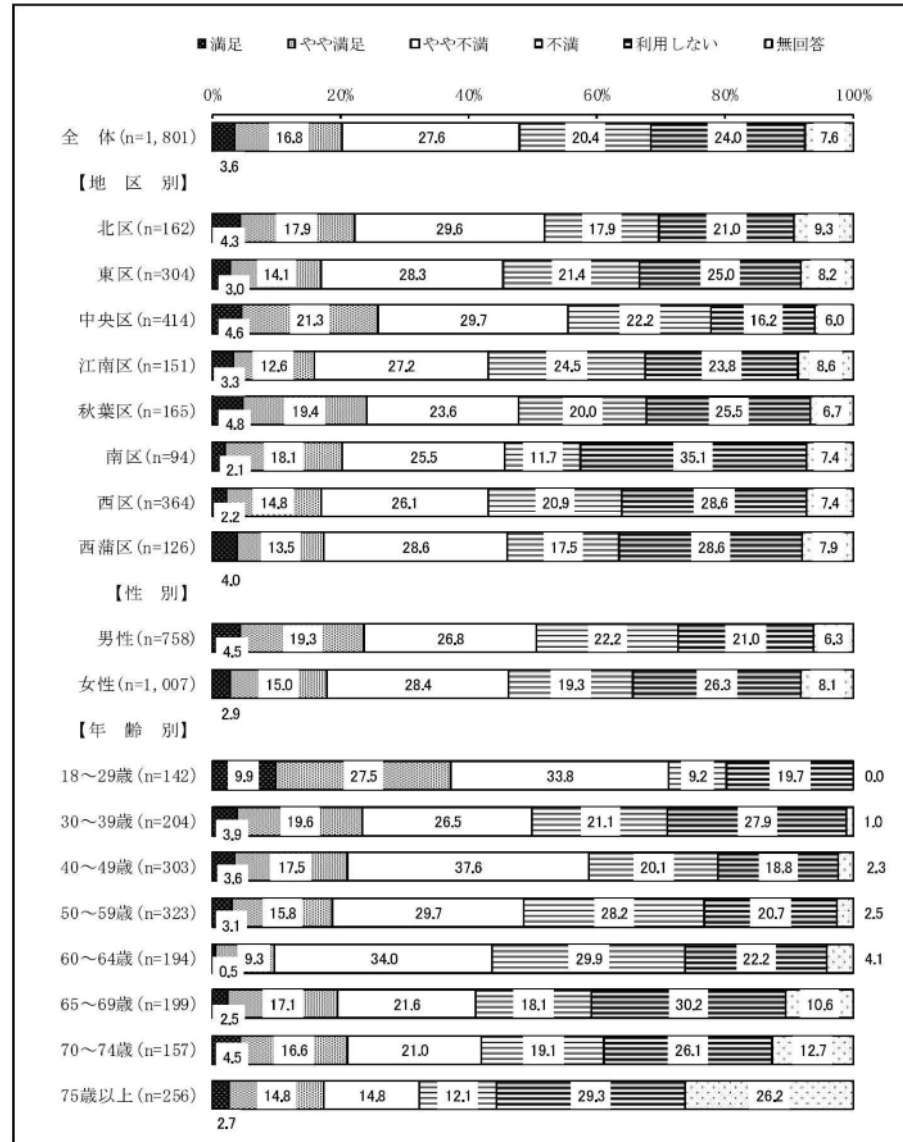
性別では、『満足』計、『不満』計ともに、男性が女性を上回っている。

年齢別では、『満足』計の割合は、30代(67.2%)が最も高くなっている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

2. 自転車（自転車で走りやすいかなど）

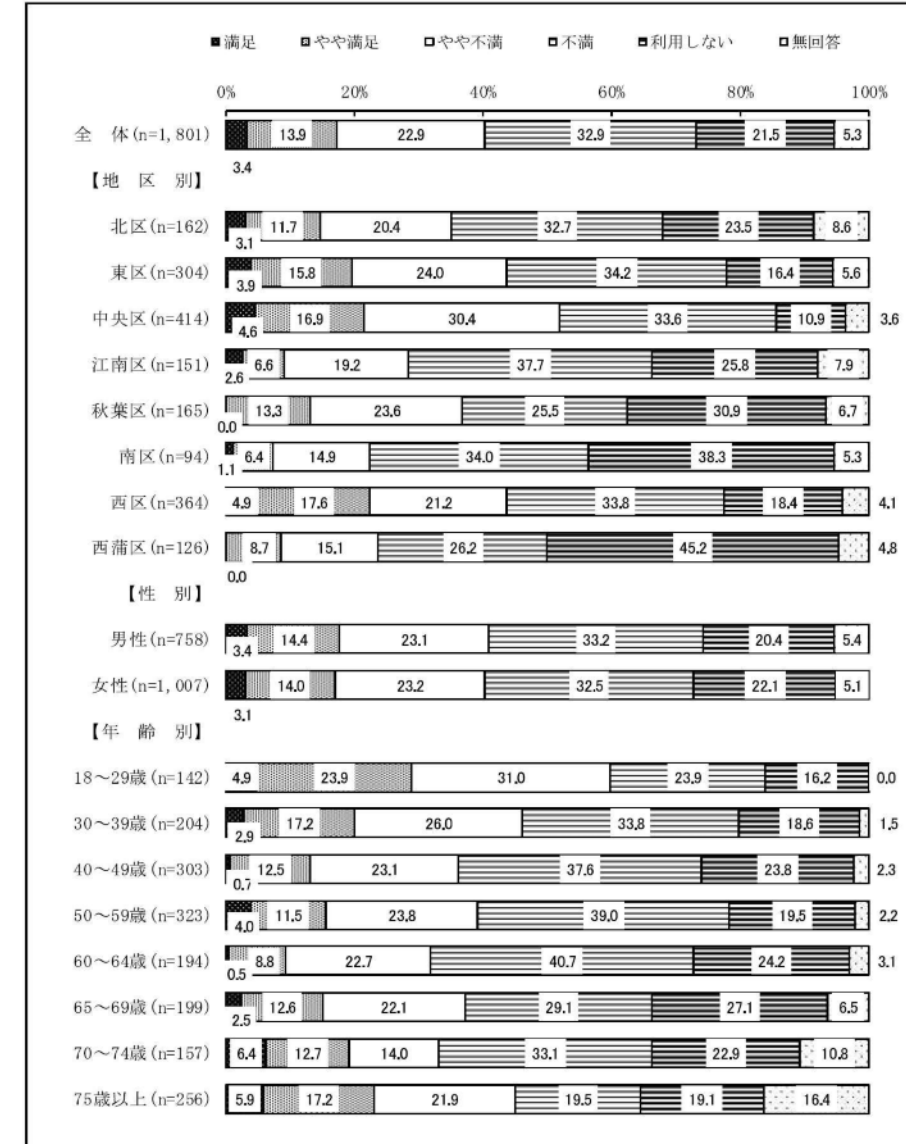


地区別では、『満足』計の割合は、中央区 (25.9%) と秋葉区 (24.2%) が高く、全体の約 4 分の 1 を占めている。一方、『不満』計の割合は、中央区 (51.9%) と江南区 (51.7%) が高く、半数以上となっている。

性別では、『満足』計の割合は、男性 (23.8%) の方が女性 (17.9%) よりも高くなっている。

年齢別では、『満足』計の割合は、18～29 歳 (37.4%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、60～64 歳 (63.9%) が高くなっている。

3. バス（利用しやすいかなど）



地区別では、『満足』計の割合は、西区 (22.5%) と中央区 (21.5%) が高く、2 割を超えている。一方、『不満』計の割合は、中央区 (64.0%) が最も高くなっている。

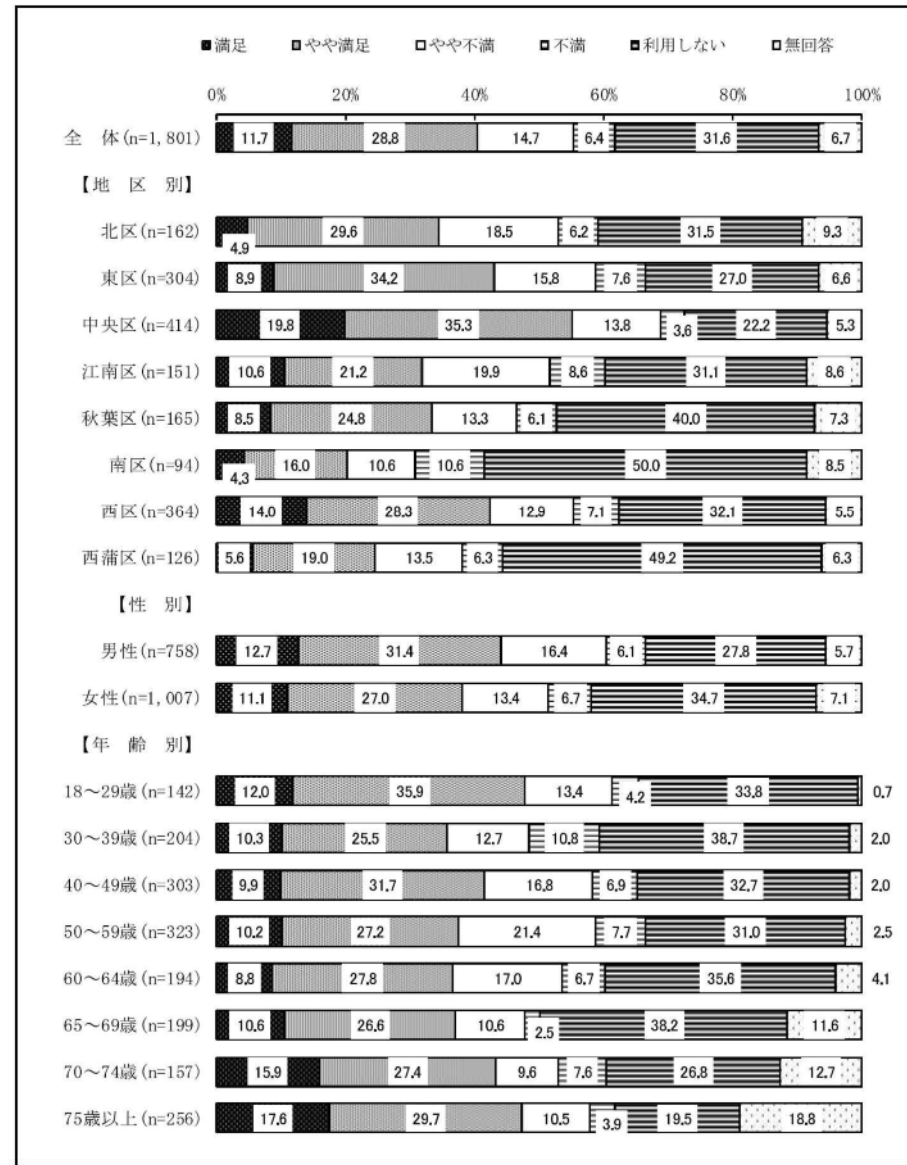
性別では大きな差はみられない。

年齢別では、『満足』計の割合は、18～29 歳 (28.8%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、50 代 (62.8%) と 60～64 歳 (63.4%) が高く、6 割を超えている。

新潟市の交通に関する現状

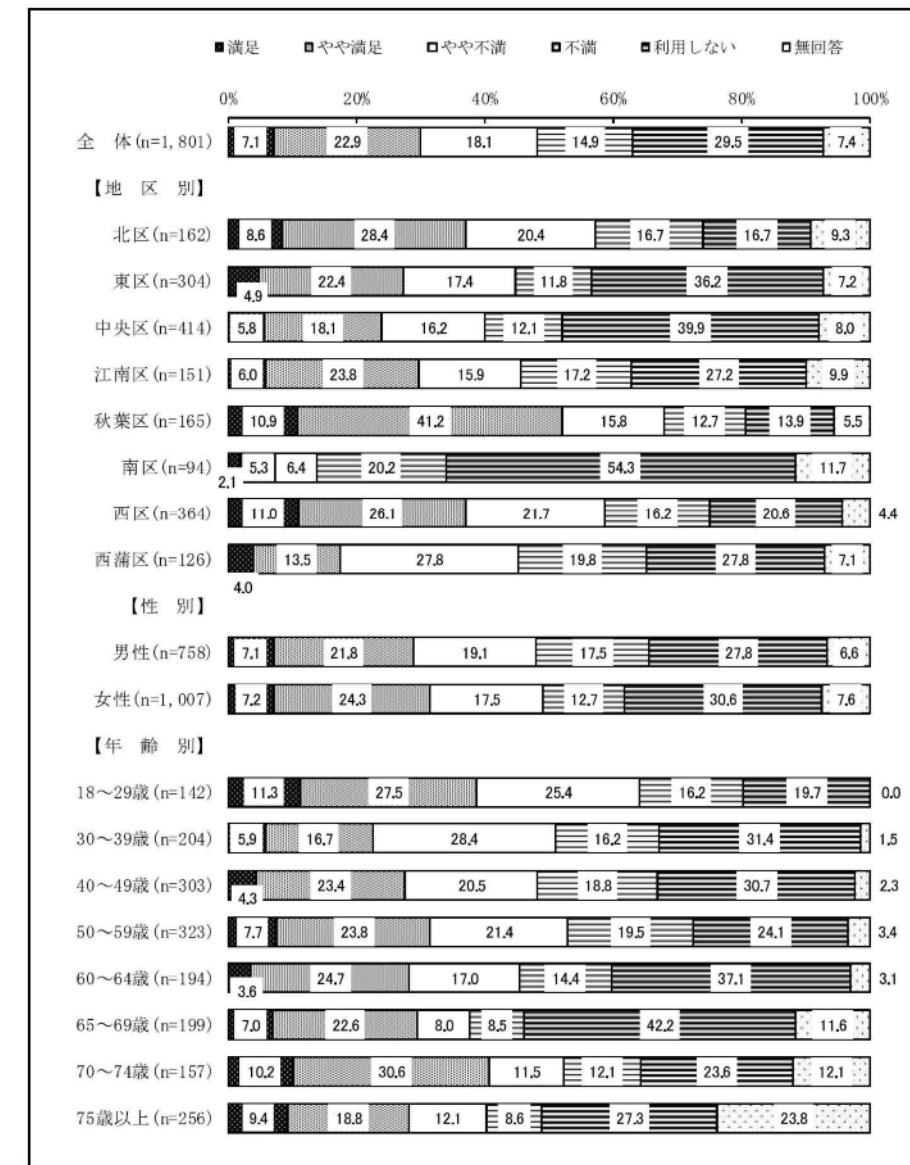
移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

4. タクシー（利用しやすいかなど）



地区別では、『満足』計の割合は、中央区（55.1%）が最も高く、半数以上を占めている。一方、『不満』計の割合は、江南区（28.5%）が最も高くなっている。
性別では、『満足』計の割合は、男性（44.1%）の方が女性（38.1%）よりも高くなっている。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳（47.9%）と75歳以上（47.3%）が高く、4割台となっている。一方、『不満』計の割合は、50代（29.1%）が高く、約3割となっている。

5. 電車（利用しやすいかなど）

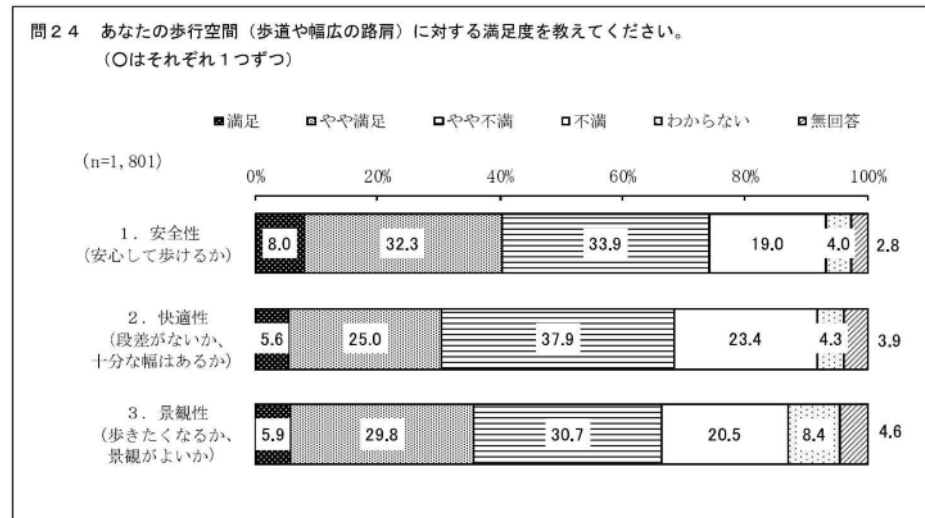


地区別では、『満足』計の割合は、秋葉区（52.1%）が最も高く、半数以上となっている。一方、『不満』計の割合は、西蒲区（47.6%）が最も高くなっている。
性別では、『不満』計の割合は、男性（36.6%）の方が女性（30.2%）よりも高くなっている。
年齢別では、『満足』計の割合は、70～74歳（40.8%）が最も高く、約4割となっている。一方、『不満』計の割合は、30代（44.6%）が最も高くなっている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

(3) 歩行空間に対する満足度



歩行空間に対する満足度が最も高いのは『安全性』

【全体結果】

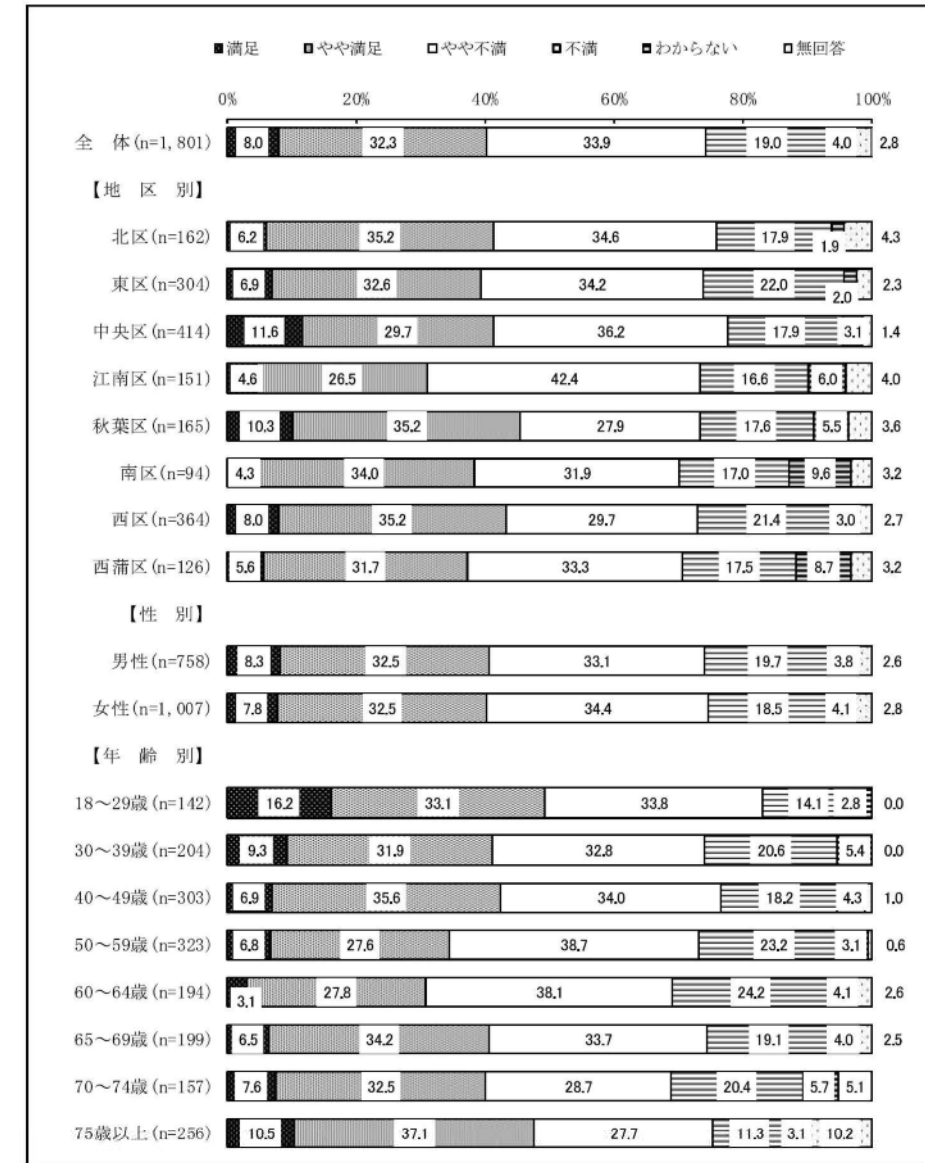
歩行空間に対する満足度をみると、『満足』（「満足」と「やや満足」の合計）の割合が最も高いのは【1. 安全性（安心して歩けるか）】（40.3%）である。以下、【3. 景観性（歩きたくなるか、景観がよいか）】（35.7%）、【2. 快適性（段差がないか、十分な幅はあるか）】（30.6%）が続いている。

一方で、『不満』（「不満」と「やや不満」の合計）の割合が最も高いのは【2. 快適性（段差がないか、十分な幅はあるか）】（61.3%）で、【1. 安全性（安心して歩けるか）】（52.9%）、【3. 景観性（歩きたくなるか、景観がよいか）】（51.2%）が続いている。

【属性別結果】

次ページ以降に地区別・性別・年齢別の集計結果をまとめた。

図4-3 歩行空間に対する満足度（地区別/性別/年齢別）
1. 安全性（安心して歩けるか）



地区別では、『満足』計の割合は、秋葉区（45.5%）が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、江南区（59.0%）が最も高く、約6割となっている。

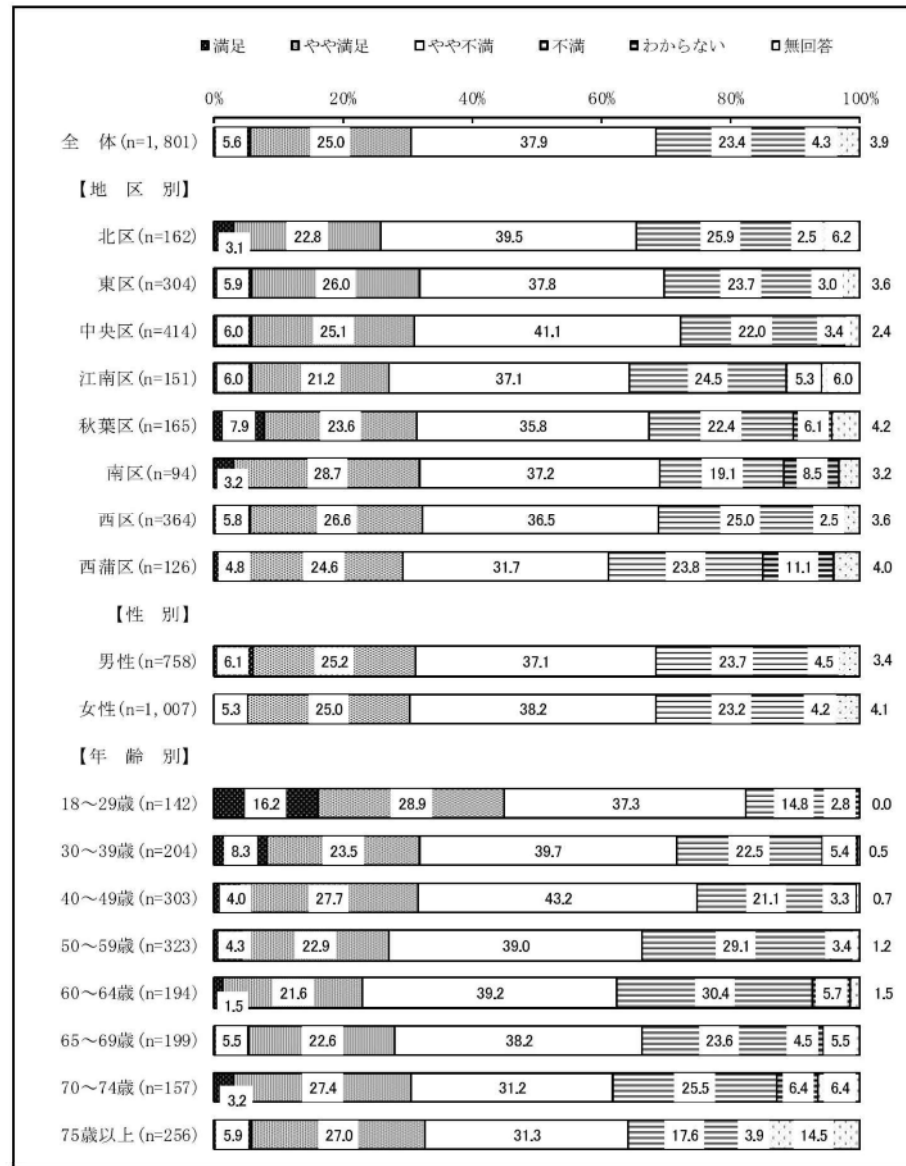
性別では大きな差はみられない。

年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳（49.3%）が最も高く、約5割となっている。一方、『不満』計の割合は、50代（61.9%）と60～64歳（62.3%）が高く、6割を超えている。

新潟市の交通に関する現状

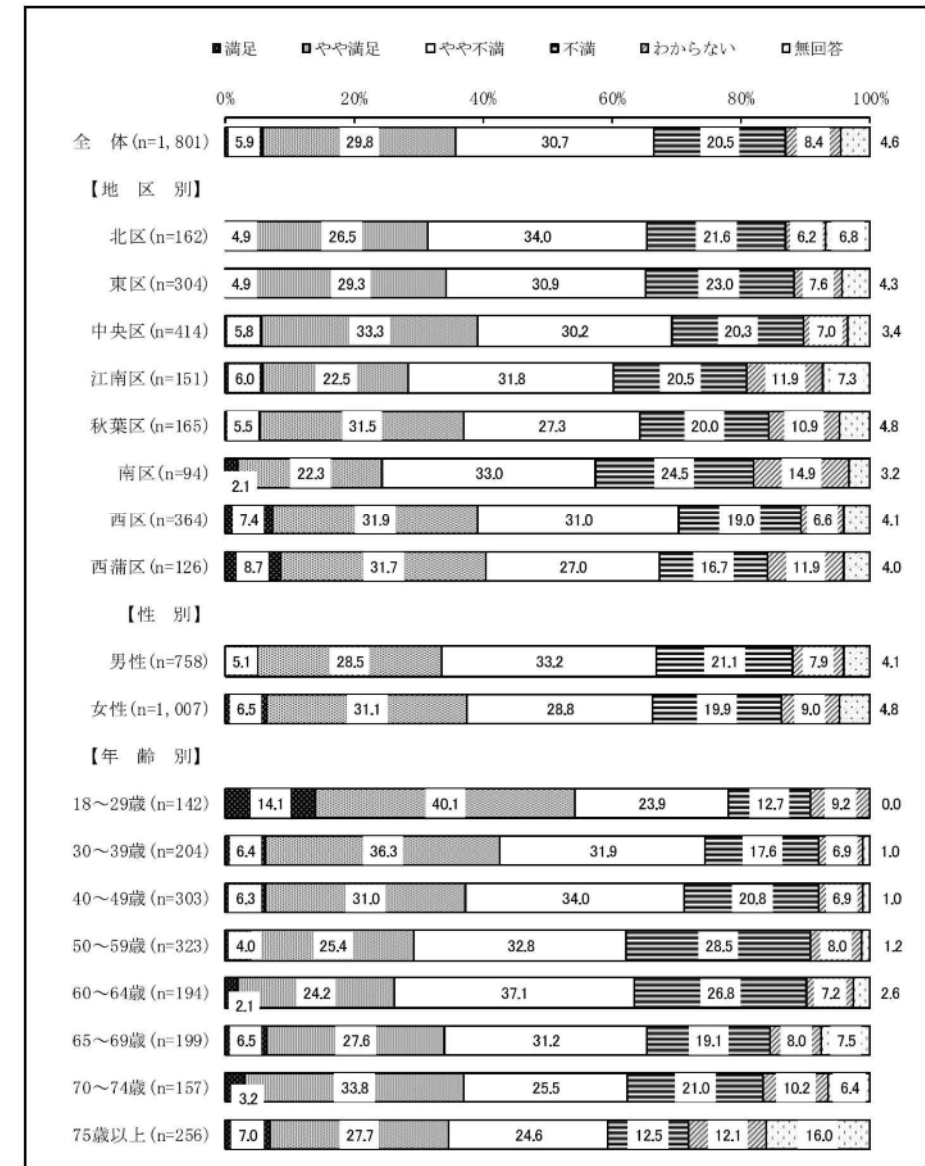
移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

2. 快適性（段差がないか、十分な幅はあるか）



地区別では、『満足』計の割合は、西区 (32.4%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、北区 (65.4%) が最も高くなっている。
性別では大きな差はみられない。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳 (45.1%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、50代 (68.1%) と60～64歳 (69.6%) が高く、7割未満となっている。

3. 景観性（歩きたくないか、景観がよいか）

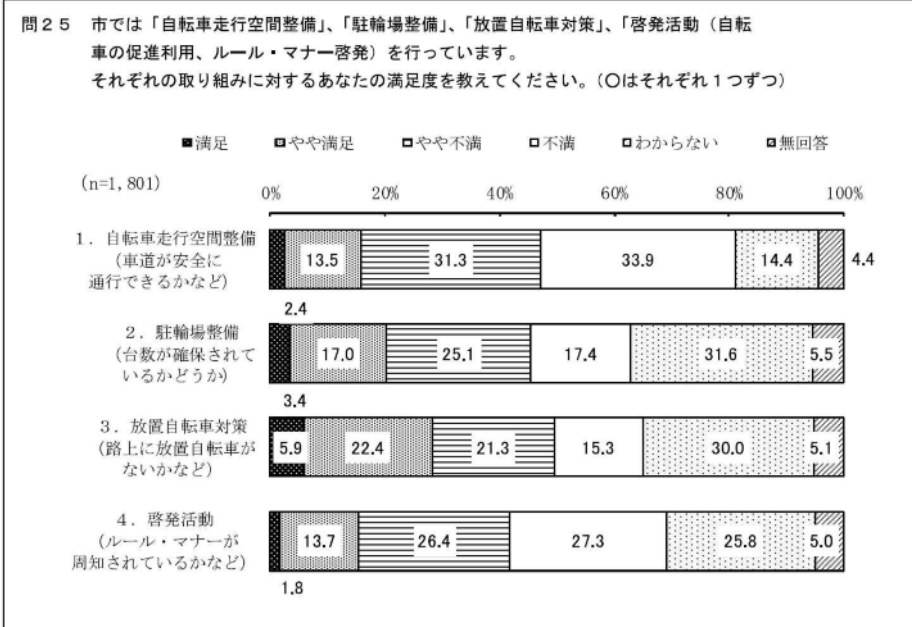


地区別では、『満足』計の割合は、西蒲区 (40.4%) が最も高く、約4割となっている。一方、『不満』計の割合は、南区 (57.5%) が最も高くなっている。
性別では、『不満』計の割合は、男性 (54.3%) の方が女性 (48.7%) よりも高くなっている。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳 (54.2%) が最も高く、半数以上となっている。一方、『不満』計の割合は、60～64歳 (63.9%) と50～59歳 (61.3%) が高く、6割を超えている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

(4) 自転車に関する取り組みに対する満足度



—— 自転車に関する取り組みに対する満足度が最も高いのは『放置自転車対策』 ——

【全体結果】

市の自転車に関する取り組みに対する満足度をみると、『満足』（「満足」と「やや満足」の合計）の割合が最も高いのは【3. 放置自転車対策（路上に放置自転車がないかなど）】（28.3%）である。【2. 駐輪場整備（台数が確保されているかどうか）】（20.4%）が続いている。

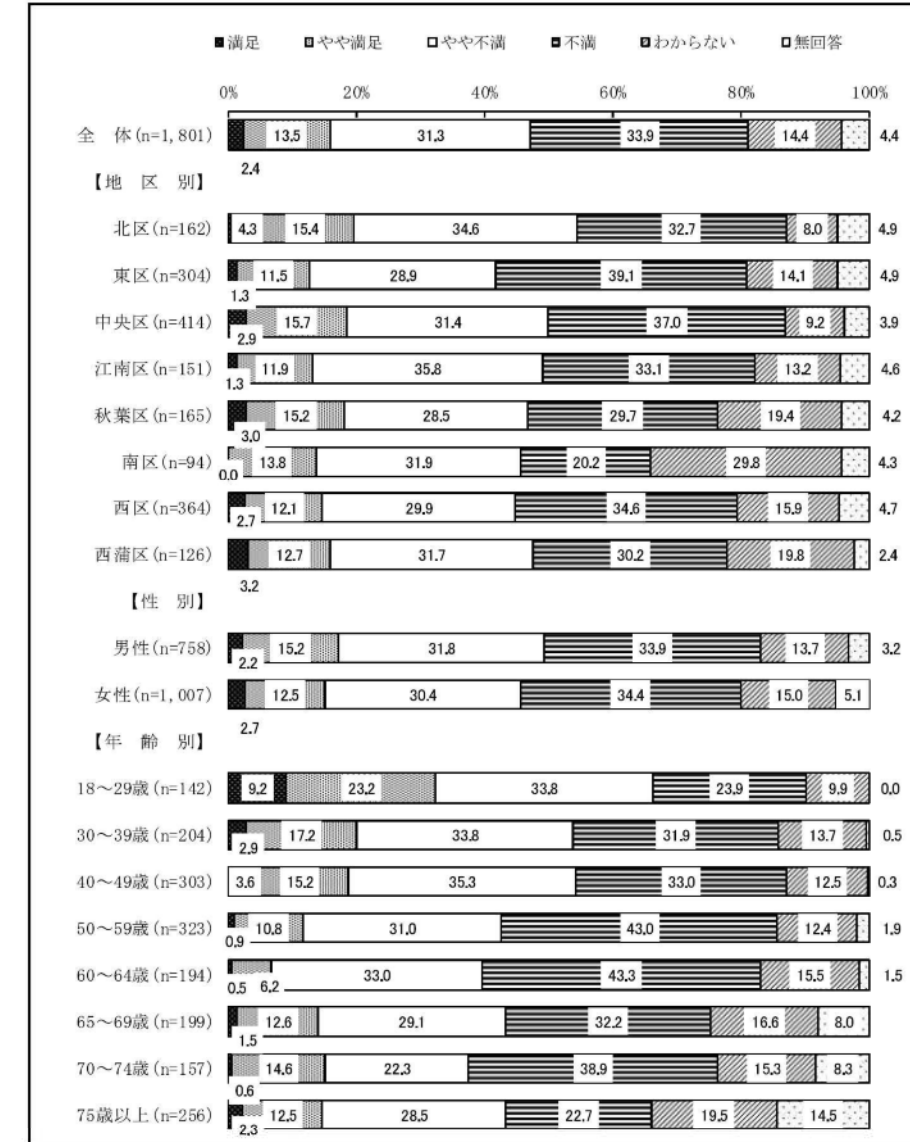
一方で、『不満』（「不満」と「やや不満」の合計）の割合が最も高いのは【1. 自転車走行空間整備（車道が安全に通行できるかなど）】（65.2%）で、【4. 啓発活動（ルール・マナーが周知されているかなど）】（53.7%）が5割台、【2. 駐輪場整備（台数が確保されているかどうか）】（42.5%）が4割台で続いている。

【属性別結果】

次ページ以降に地区別・性別・年齢別の集計結果をまとめた。

図4-4 自転車に関する取り組みに対する満足度（地区別/性別/年齢別）

1. 自転車走行空間整備（車道が安全に通行できるかなど）



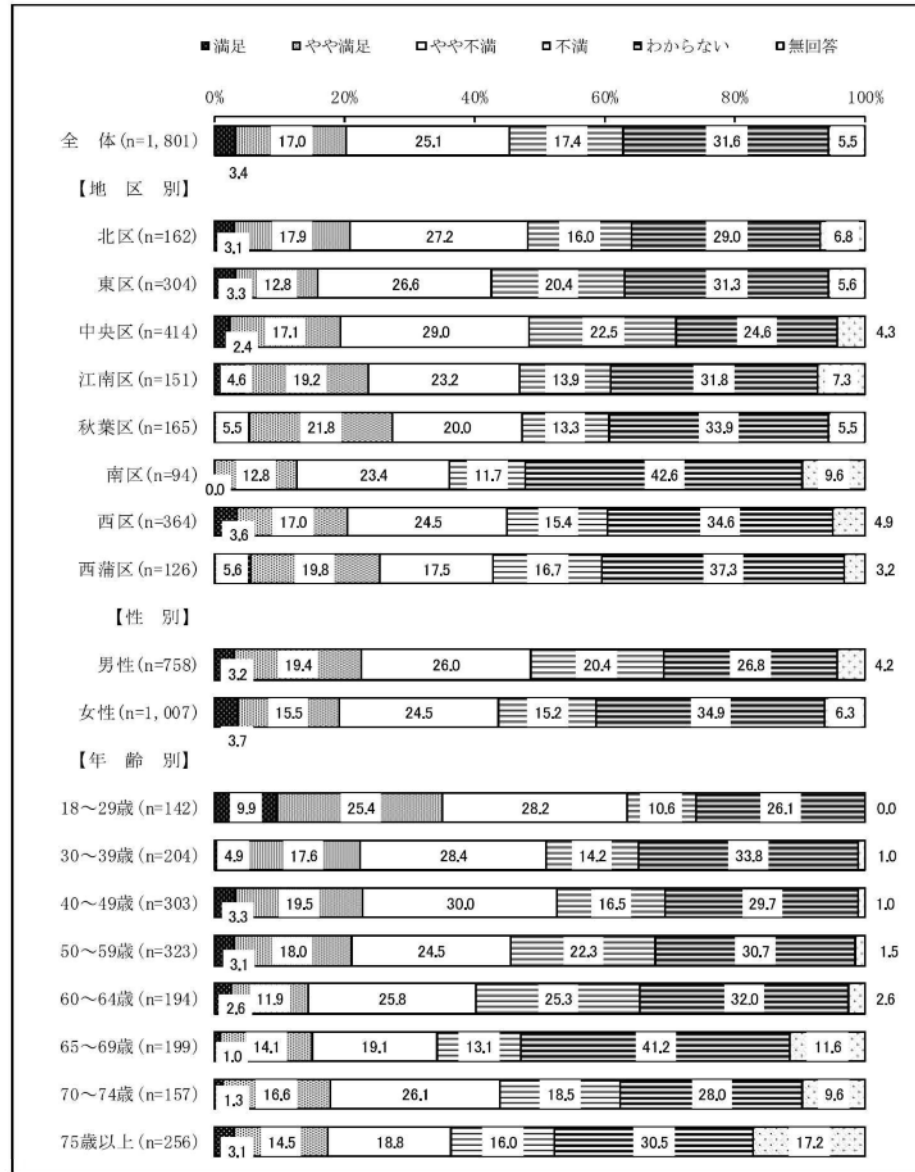
地区別では、『満足』計の割合は、北区（19.7%）、中央区（18.6%）、秋葉区（18.2%）が高く、2割未満となっている。一方、『不満』計の割合は、江南区（68.9%）、中央区（68.4%）、東区（68.0%）、北区（67.3%）が高く、7割未満となっている。

性別では大きな差は見られない。年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳（32.4%）が最も高く、3割を超えている。一方、『不満』計の割合は、50代（74.0%）と60～64歳（76.3%）が高くなっている。

新潟市の交通に関する現状

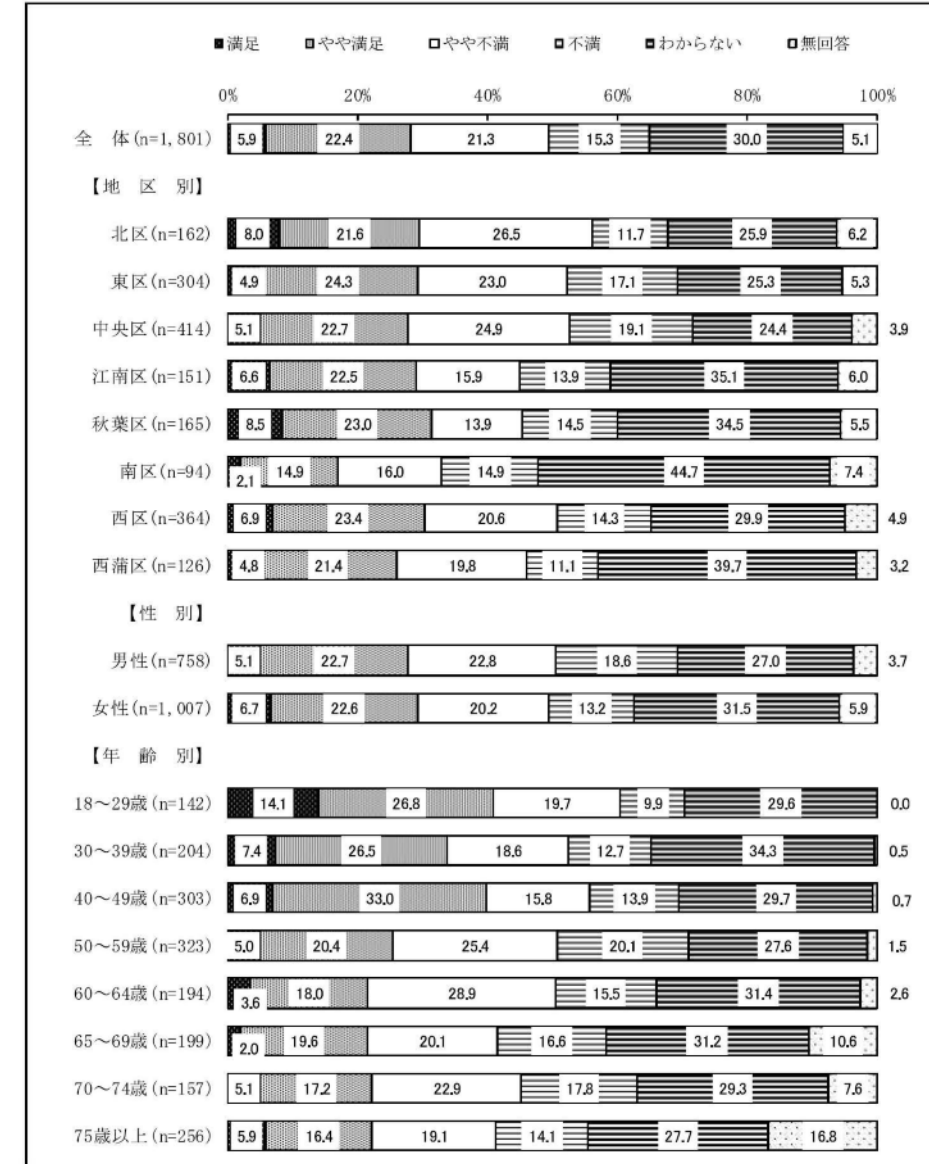
移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

2. 駐輪場整備 (台数が確保されているかどうか)



地区別では、『満足』計の割合は、秋葉区 (27.3%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、中央区 (51.5%) が最も高く、半数以上となっている。
性別では、『不満』計の割合は、男性 (46.4%) が女性 (39.7%) を上回っている。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳 (35.3%) が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、60～64歳 (51.1%) が高く、半数以上となっている。

3. 放置自転車対策 (路上に放置自転車がないかなど)

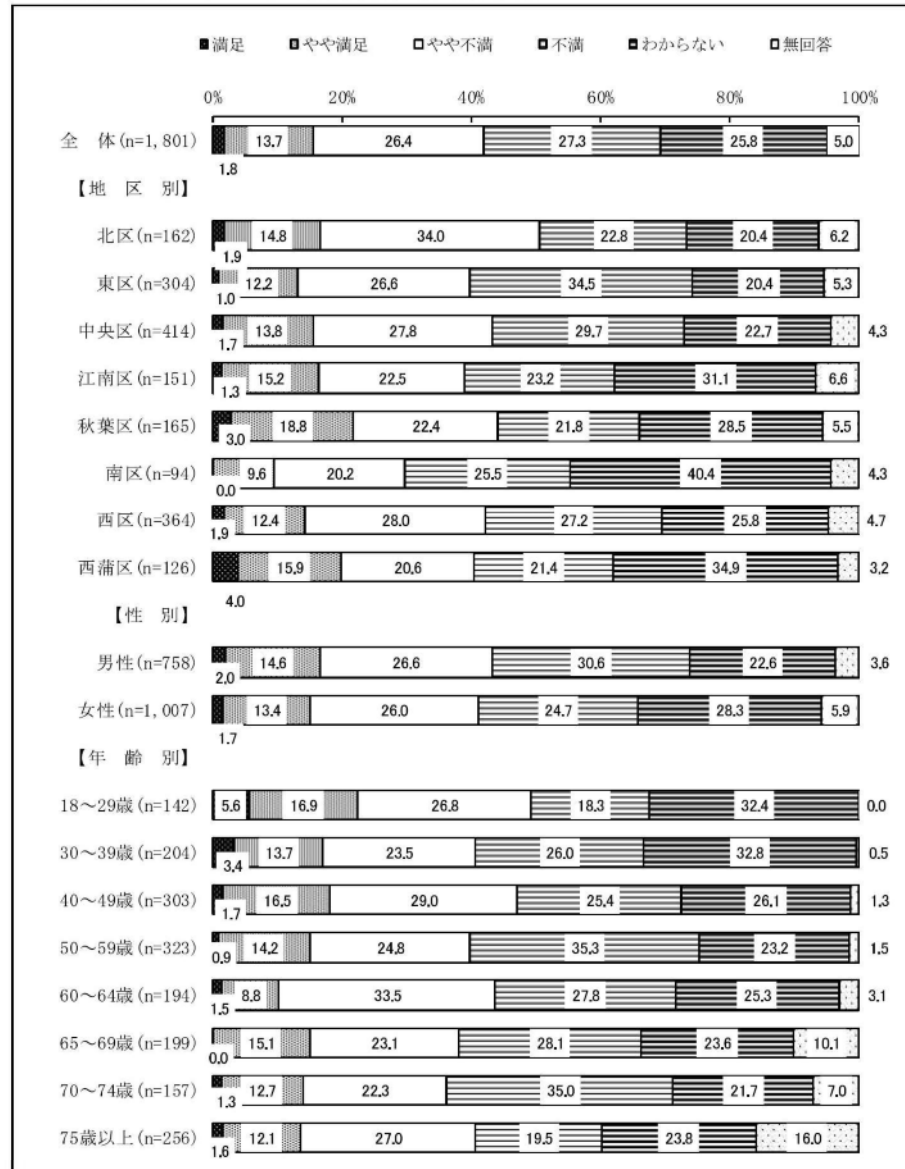


地区別では、『満足』計の割合は、秋葉区 (31.5%) と西区 (30.3%) が高く、約3割となっている。一方、『不満』計の割合は、中央区 (44.0%) が最も高くなっている。
性別では、『不満』計の割合は、男性 (41.4%) が女性 (33.4%) を上回っている。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳 (40.9%) が最も高く、約4割となっている。一方、『不満』計の割合は、50代 (45.5%) と60～64歳 (44.4%) が高く、4割台となっている。

新潟市の交通に関する現状

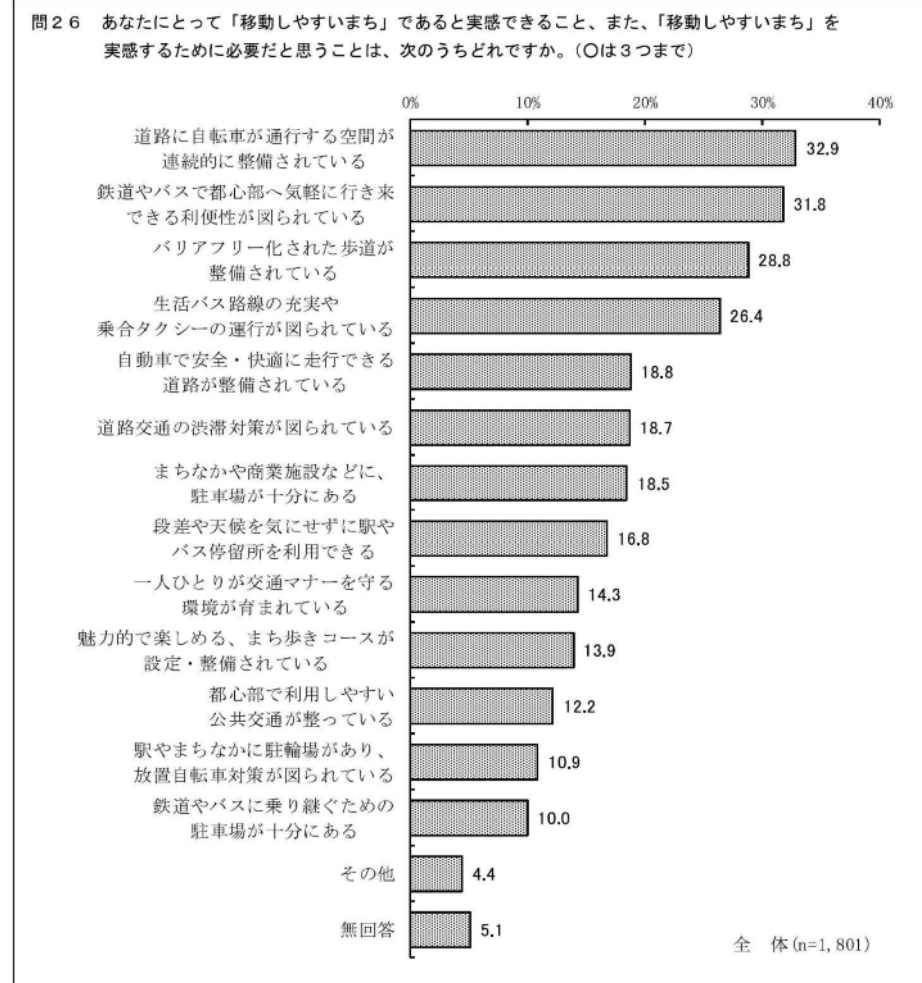
移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

4. 啓発活動（ルール・マナーが周知されているかなど）



地区別では、『満足』計の割合は、秋葉区(21.8%)が高くなっている。一方、『不満』計の割合は、東区(61.1%)が高く、約6割となっている。
性別では、『不満』計の割合は、男性(57.2%)が女性(50.7%)を上回っている。
年齢別では、『満足』計の割合は、18～29歳(22.5%)が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、50代(60.1%)と60～64歳(61.3%)が高く、約6割となっている。

(5) 「移動しやすいまち」を実感するために必要なこと



—— 「道路に自転車が行き来できる空間が連続的に整備されている」が最も多い ——

【全体結果】

「移動しやすいまち」を実感するために必要なことについては、「道路に自転車が行き来できる空間が連続的に整備されている」(32.9%)の割合が最も高く、「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」(31.8%)が僅差で続いている。以下、「バリアフリー化された歩道が整備されている」(28.8%)、「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」(26.4%)が2割台となっている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

【属性別結果】(図4-5参照)

① 地区別

全体結果で最も割合の高かった「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」については、東区(39.5%)と中央区(38.2%)の割合が高くなっている。「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」では、南区(41.5%)と江南区(40.4%)の割合が高く、約4割となっている。

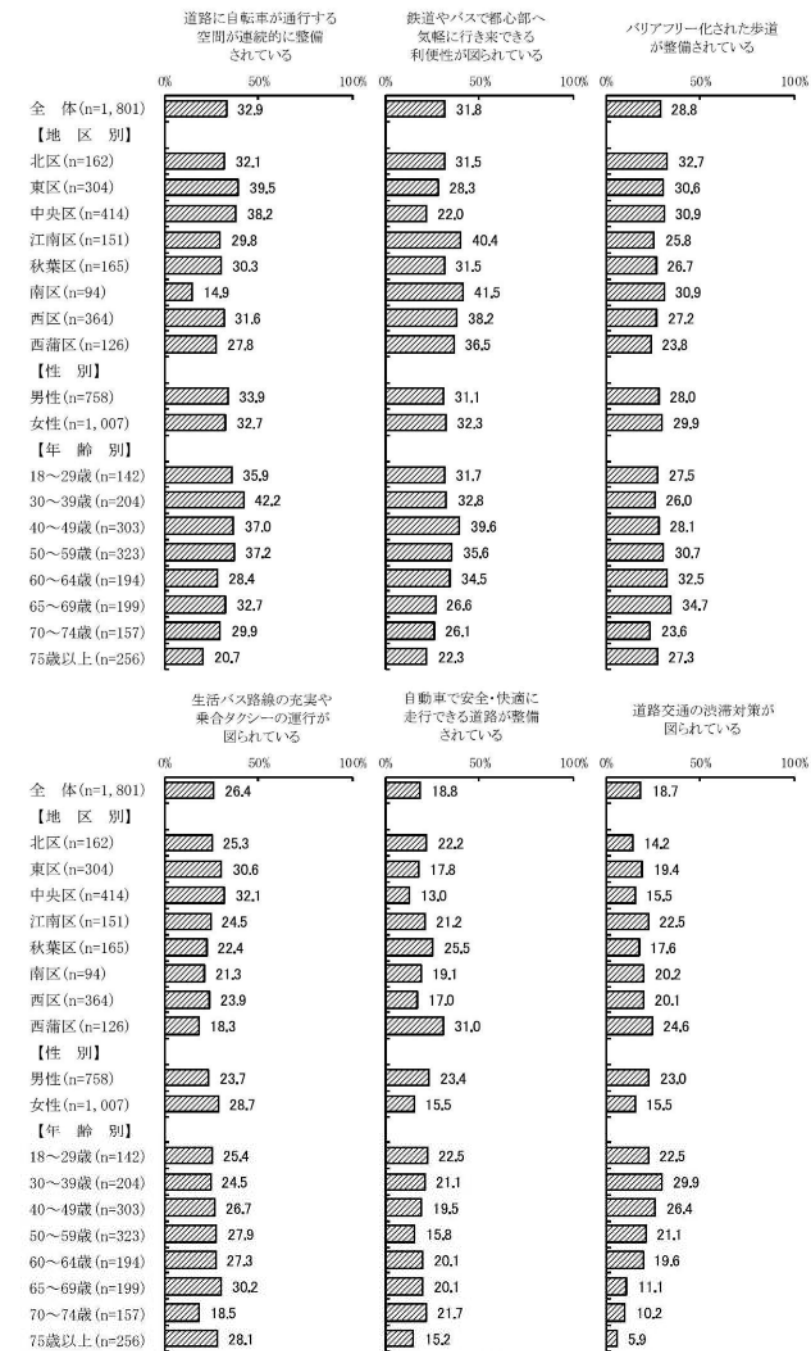
② 性別

「自動車で安全・快適に走行できる道路が整備されている」と「道路交通の渋滞対策が図られている」では、いずれも男性(それぞれ23.4%、23.0%)が女性(いずれも15.5%)を上回っている。一方、「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」と「段差や天候を気にせず駅やバス停留所を利用できる」では、女性(それぞれ28.7%、19.6%)が男性(それぞれ23.7%、13.1%)を上回っている。

③ 年齢別

「自動車で安全・快適に走行できる道路が整備されている」「まちなかや商業施設などに、駐車場が十分にある」「都心部で利用しやすい公共交通が整っている」は18~29歳(それぞれ22.5%、28.2%、17.6%)が、「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」「道路交通の渋滞対策が図られている」は30代(それぞれ42.2%、29.9%)が、「鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来している利便性が図られている」は40代(39.6%)が、「魅力的で楽しめる、まち歩きコースが設定・整備されている」「鉄道やバスに乗り継ぐための駐車場が十分にある」は50代(それぞれ16.4%、13.6%)が、「バリアフリー化された歩道が整備されている」「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」は65~69歳(それぞれ34.7%、30.2%)が、それぞれ高くなっている。

図4-5 「移動しやすいまち」を実感するために必要なこと(地区別/性別/年齢別) 1/3



新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

図4-5 「移動しやすいまち」を実感するために必要なこと(地区別/性別/年齢別) 2/3

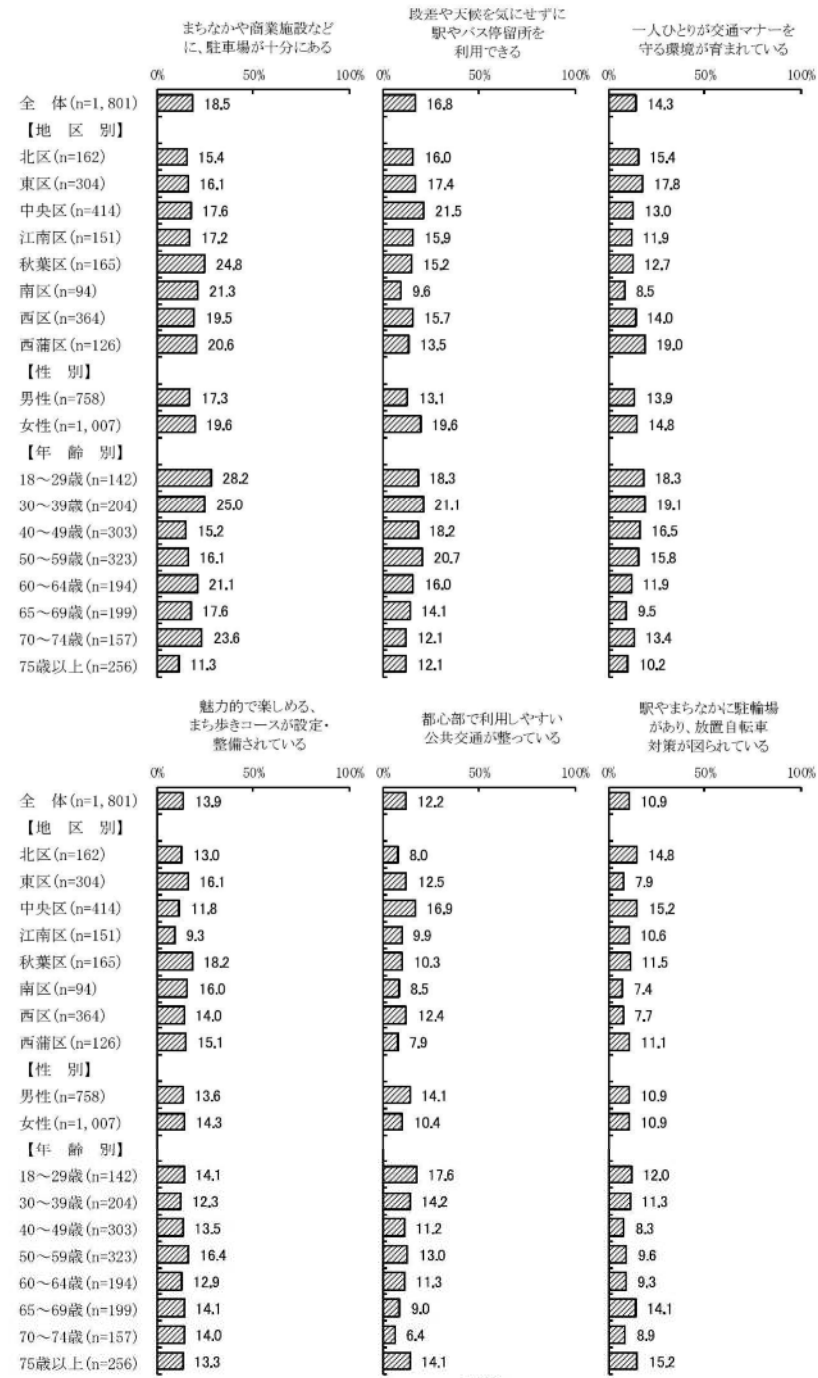
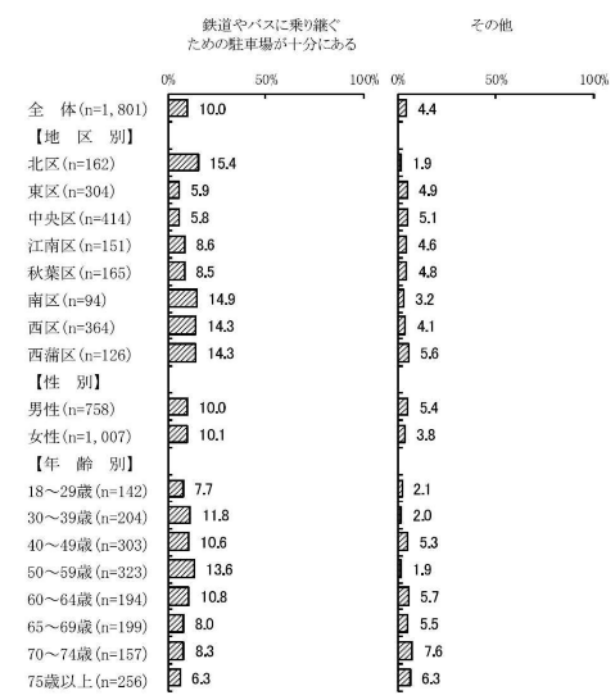


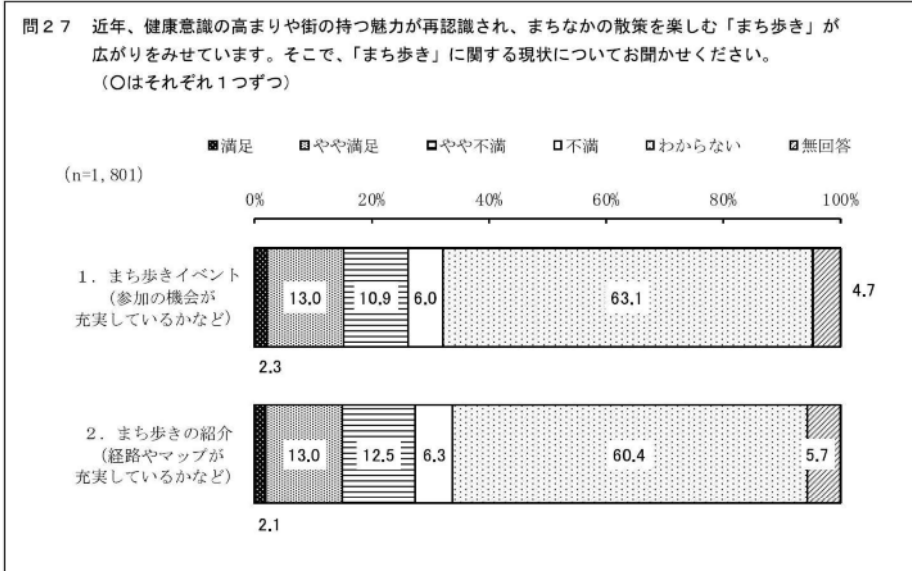
図4-5 「移動しやすいまち」を実感するために必要なこと(地区別/性別/年齢別) 3/3



新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

(6) 「まち歩き」に関する現状の満足度



『まち歩き』に関する現状は「わからない」と回答が6割台

【全体結果】

『まち歩き』に関する現状の満足度をみると、『満足』(「満足」と「やや満足」の合計)の割合は、【1. まち歩きイベント(参加の機会が充実しているかなど)】(15.3%)、【2. まち歩きの紹介(経路やマップが充実しているかなど)】(15.1%)は、いずれも1割台にとどまっている。

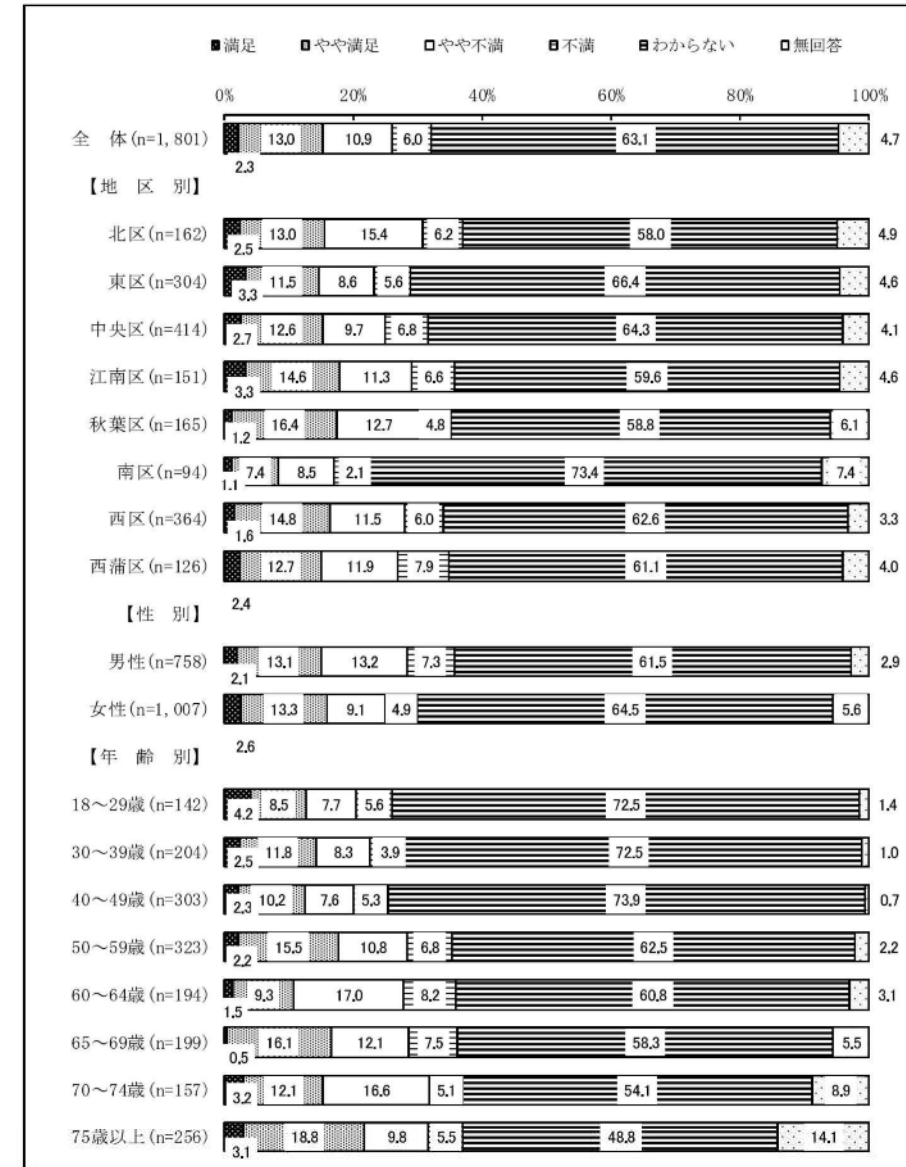
一方で、「わからない」の割合が高く、【1. まち歩きイベント(参加の機会が充実しているかなど)】(63.1%)、【2. まち歩きの紹介(経路やマップが充実しているかなど)】(60.4%)は、いずれも6割台となっている。

【属性別結果】

次ページ以降に地区別・性別・年齢別の集計結果をまとめた。

図4-6 「まち歩き」に関する現状の満足度(地区別/性別/年齢別)

1. まち歩きイベント(参加の機会が充実しているかなど)



地区別では、『満足』計の割合は、江南区(17.9%)と秋葉区(17.6%)が高くなっている。一方、『不満』計の割合は、北区(21.6%)が最も高く、2割を超えている。

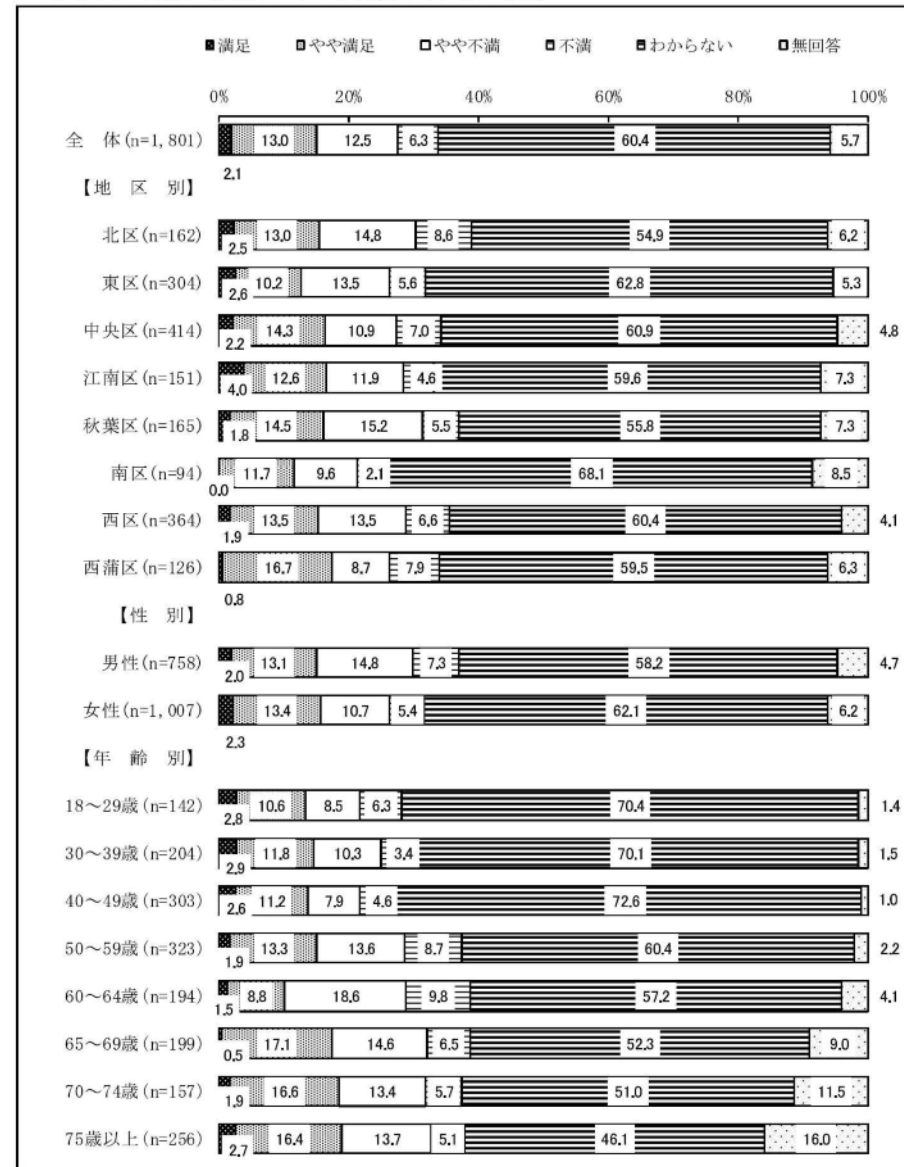
性別では、『不満』計の割合は、男性(20.5%)が女性(14.0%)を上回っている。

年齢別では、『満足』計の割合は、75歳以上(21.9%)が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、60~64歳(25.2%)が高く、全体の4分の1を占めている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【第4回市政世論調査(2017年)『移動しやすいまちづくりについて』】

2. まち歩きの紹介(経路やマップが充実しているかなど)



地区別では、『満足』計の割合は、西蒲区(17.5%)が最も高くなっている。一方、『不満』計の割合は、北区(23.4%)が最も高くなっている。

性別では、『不満』計の割合は、男性(22.1%)が女性(16.1%)を上回っている。

年齢別では、『満足』計の割合は、70~74歳(18.5%)と75歳以上(19.1%)が高く、2割未満となっている。一方、『不満』計の割合は、60~64歳(28.4%)が最も高くなっている。

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【新潟市 交通環境に対する市民意識調査】

調査の概要

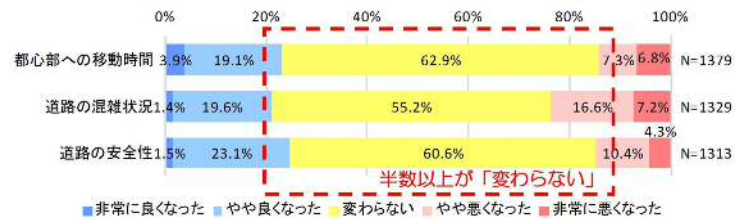
- ◆ 調査対象：新潟市に住民登録している満 15 歳以上の男女 4,360 人 (2017 年 8 月 31 日現在)
- ◆ 実施方法：郵送配布、郵送回収により実施した（無記名回答）。
- ◆ 実施日：調査物件発送日：2018 年 2 月 20 日（火）
回収期限：2018 年 3 月 2 日（金）
- ◆ 調査票の回収状況

配布数	回収数	回収率
4,360 票	1,742 票	40.0%

1. 概ね 10 年前と比較した移動環境の変化

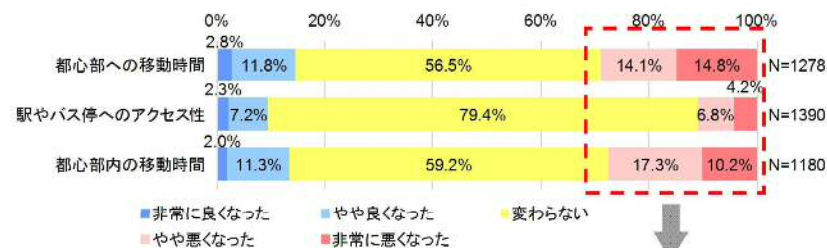
- ：マイカーによる移動環境は、「都心部への移動時間」「道路の安全性」で良かったとの回答割合が、悪くなったとの割合に比べて高い。
- ×：一方で、「都心部への移動時間」「道路の混雑状況」「道路の安全性」いずれにおいても半数以上が「変わらない」と回答している。

マイカーによる移動環境について



- ×：公共交通による移動環境は、悪くなったとの回答割合が、良かったとの割合に比べて高い。
- ×：「やや悪くなった」「非常に悪くなった」と回答した方のうち、65 歳以上の方が約 40% 占めている。

公共交通による移動環境について



「やや悪くなった」「非常に悪くなった」と回答した方の年齢構成

	10代	20~24歳	25~29歳	30代	40代	50代	60~64歳	65~74歳	75歳以上
都心部への移動時間	5.9%	12.0%	17.8%	16.0%	18.9%	23.6%	23.0%	27.0%	31.2%
駅やバス停へのアクセス性	5.9%	4.8%	8.2%	7.3%	8.8%	6.7%	15.8%	11.5%	9.1%
都心部内の移動時間	11.8%	12.2%	15.1%	13.0%	17.0%	21.3%	20.6%	24.9%	24.9%

2. 歩いて楽しい賑わいのある空間整備

- ：全世代において歩いて楽しい賑わいのある空間整備について意向が高い傾向にある。

にぎわい空間を整備したほうがよいか

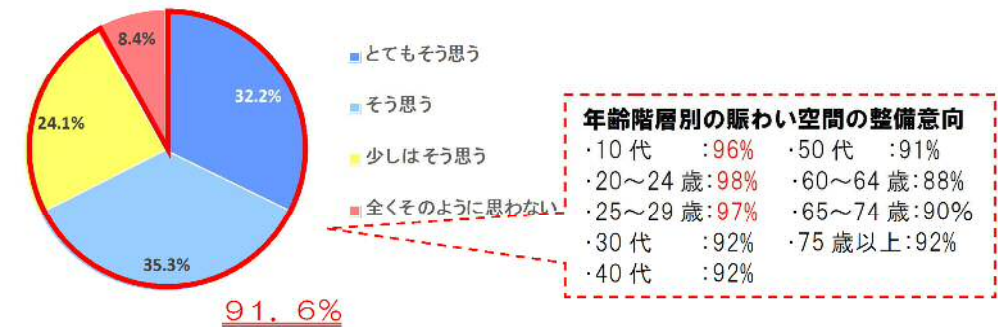


図 賑わい空間を整備したほうがよいか

3. 公共交通の費用負担

- ：現状と同程度の公的負担による公共交通サービスの維持を望む意見は約 6 割。

公共交通サービス確保・維持のための公的負担への考え N=1613



4. 交通施策の利用の有無

- ×：公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にある。特に住民バスの利用割合は約 5% と最も低い。

交通施策の利用の有無

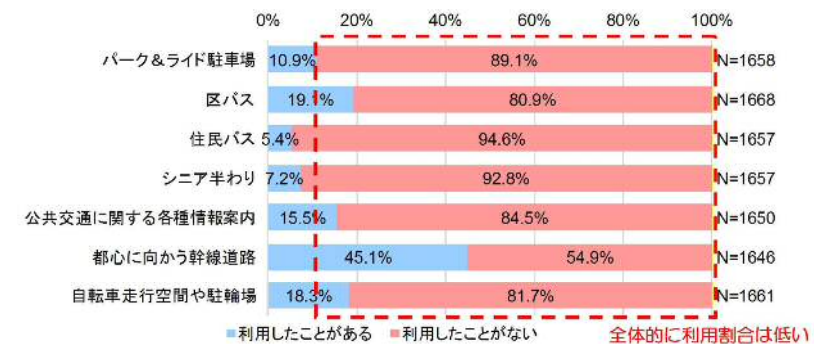


図 主な交通施策の利用の有無(新潟市全体)

新潟市の交通に関する現状

移動に関する市民ニーズ【新潟市 交通環境に対する市民意識調査】

5. 公共交通の利用意向

- ・約40%の方に公共交通の利用意向がある。
- ・公共交通を利用していない方の大半に利用意向がある。
- ・区別に見ると、南区や西蒲区で利用意向が高い。
- ・年齢階層別では、25歳～64歳の方に公共交通の利用意向が高い。

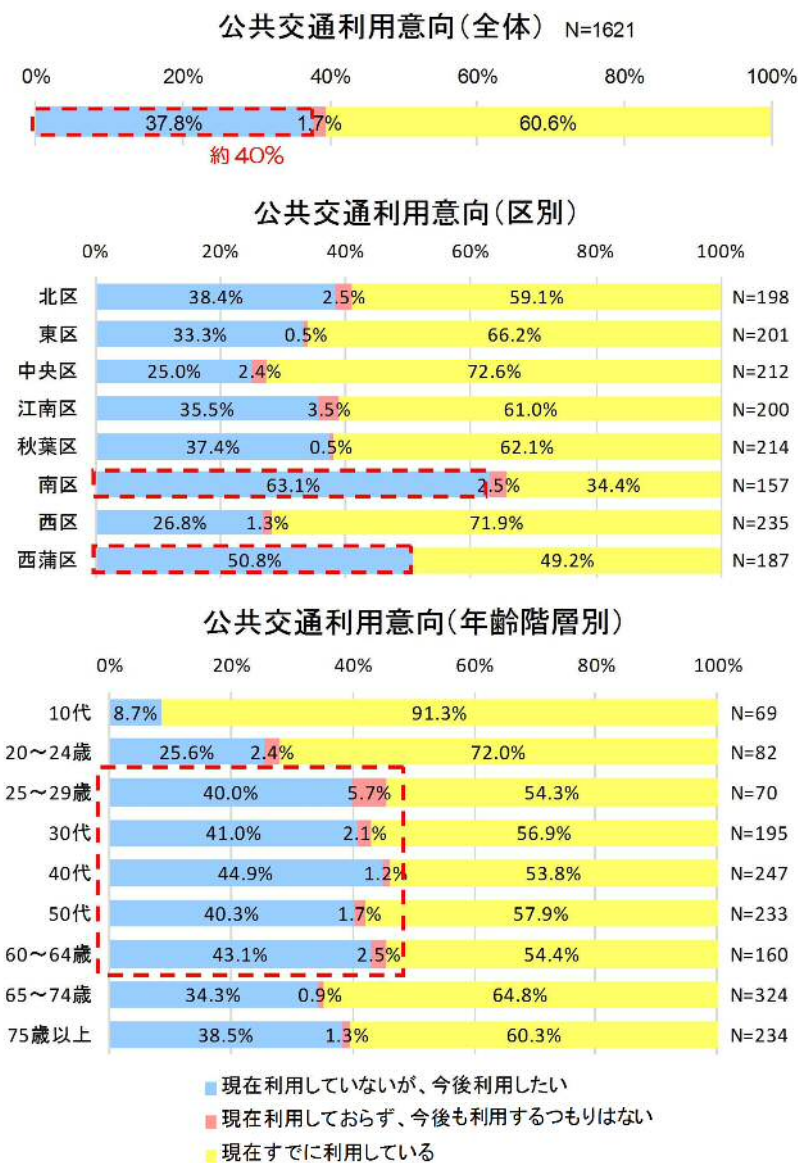
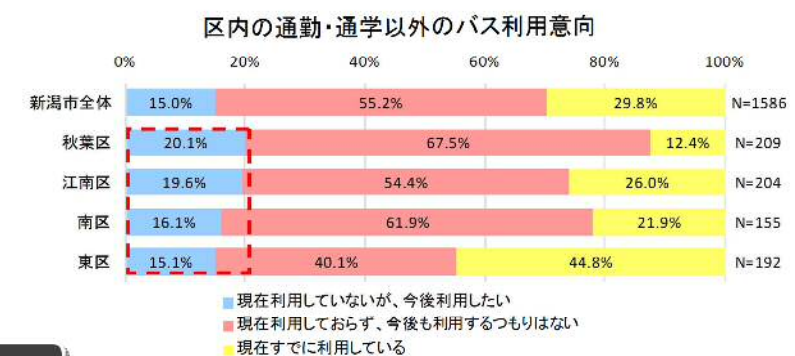
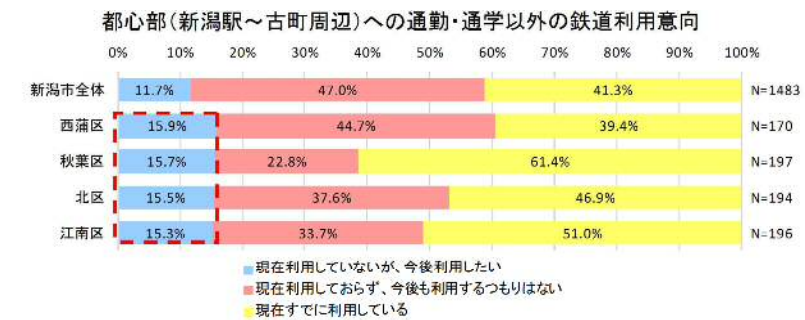
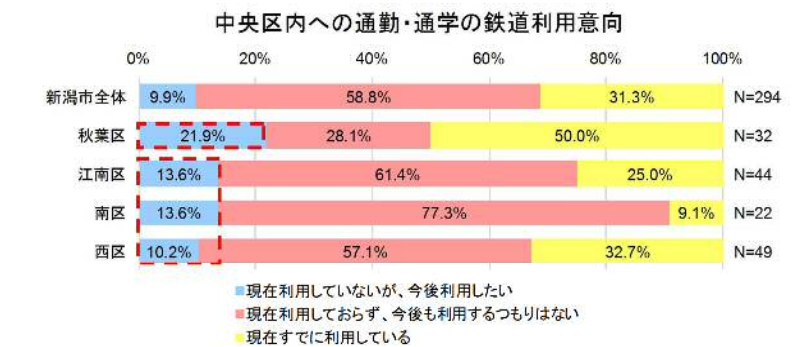


図 公共交通の利用意向(上:新潟市全体、中:区別、下:年齢階層別)

6. 目的・目的地別の公共交通利用意向

- ・通勤・通学の鉄道利用意向は、特に秋葉区で高い。
- ・都心部(新潟駅～古町周辺)への通勤・通学以外の鉄道利用意向は、西蒲区、秋葉区、北区、江南区の順で高い。
- ・区内移動での通勤・通学以外のバス利用意向は、特に秋葉区で高い。



まとめ

■ 移動環境については半数以上が概ね10年前と「変わらない」と感じているとともに、交通施策の利用率は低く、未だ道半ばである一方、賑わいのある空間整備など交通施策への意向は高まっているため、引き続き交通施策に取り組んでいく必要がある。

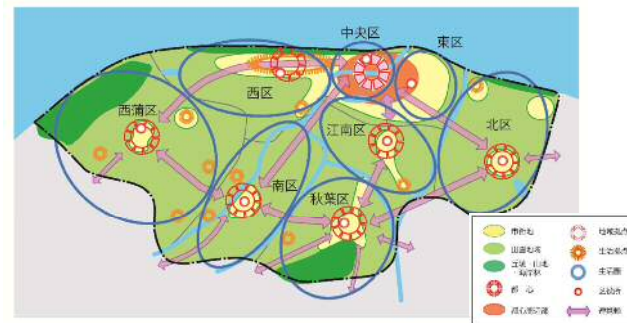
■ 公共交通を利用していない方の大半は公共交通を今後利用したいと考えており、区別や年齢、モードに関して利用意向を基に交通施策に取り組んでいく必要がある。

新潟市の交通に関する現状

都心アクセスに関する現状

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。



出典：新潟市都市計画基本方針（2008年）
図 都市構造概念図

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）

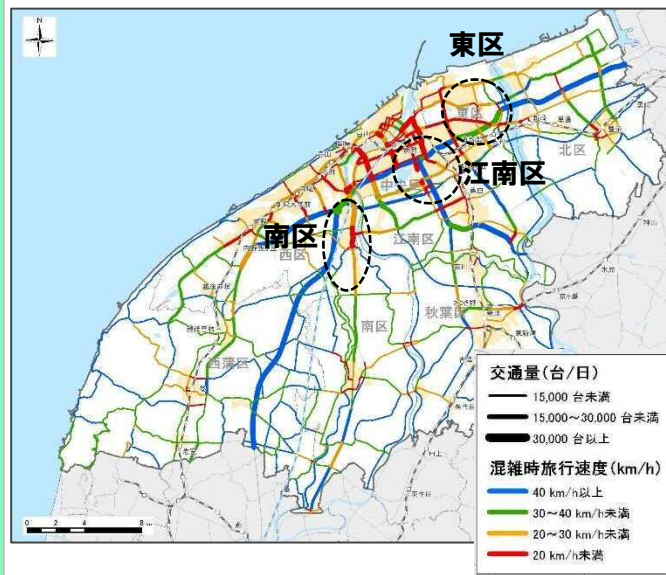
	市全体	南区	江南区	西区	東区	北区	秋葉区	西蒲区
自動車分担率(2016年)	57.8%	71.1%	66.8%	58.4%	55.7%	51.7%	51.7%	51.2%
自動車分担率増減(2016年-2011年)	-1.0%	-3.9%	-2.2%	0.7%	1.6%	-5.8%	-5.5%	-8.3%
自動車トリップ増減率2016年-2011年	7%	15%	11%	6%	21%	-8%	-15%	-12%

出典：新潟市都市交通特性調査（2016年・2011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。

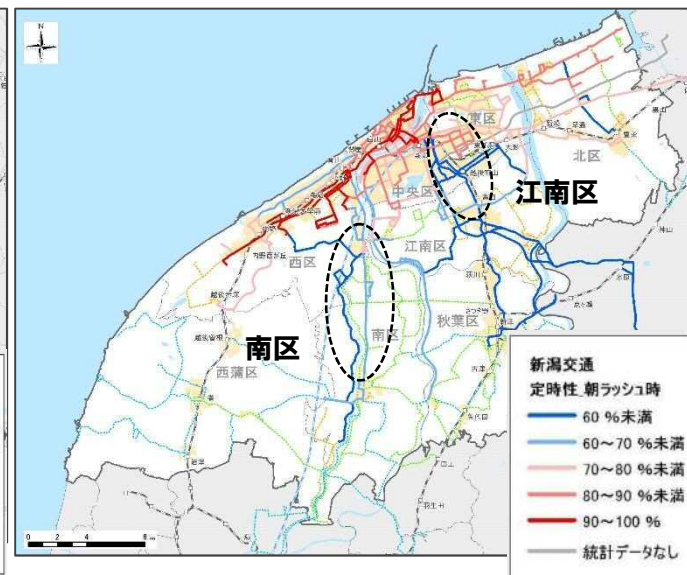


出典：道路交通センサス（2015年）より作成

図 混雑時旅行速度（2015年）

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。



出典：新潟交通株式会社HPより作成

図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性（2016年度）

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。

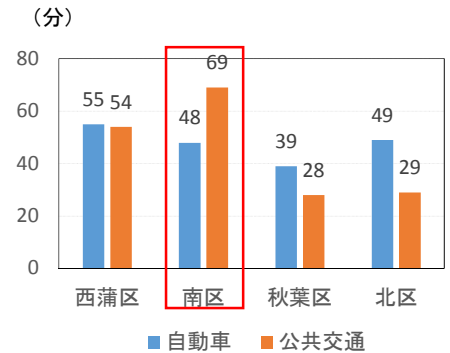


図 朝時間帯の新潟駅までの所要時間

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。



出典：JR 東日本、新潟交通HPより作成
図 鉄道及びバスの終発時刻

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。

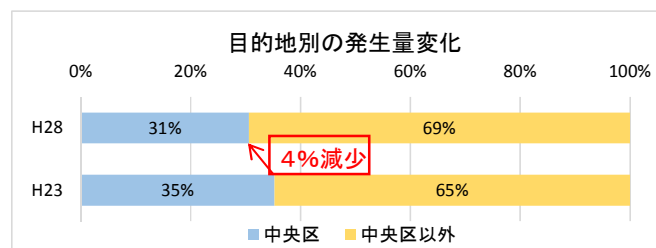


図 中央区以外からの目的地割合（私用目的）

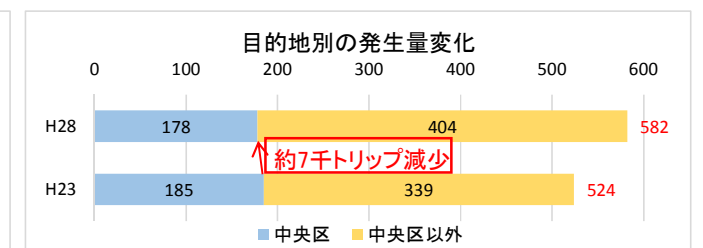


図 中央区以外からの目的地別トリップ数（私用目的）

②交通手段の状況

○公共交通分担率は北区及び秋葉区を除く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(2016年-2011年)	-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(2016年-2011年)	-24%	-68%	-45%	-21%	-29%	45%	6%	-223%
公共交通分担率(2016年)	10.8%	2.5%	6.4%	13.9%	10.1%	13.2%	11.4%	11.2%
自動車分担率(2016年)	83.9%	92.2%	90.6%	81.0%	82.0%	86.8%	82.8%	86.2%

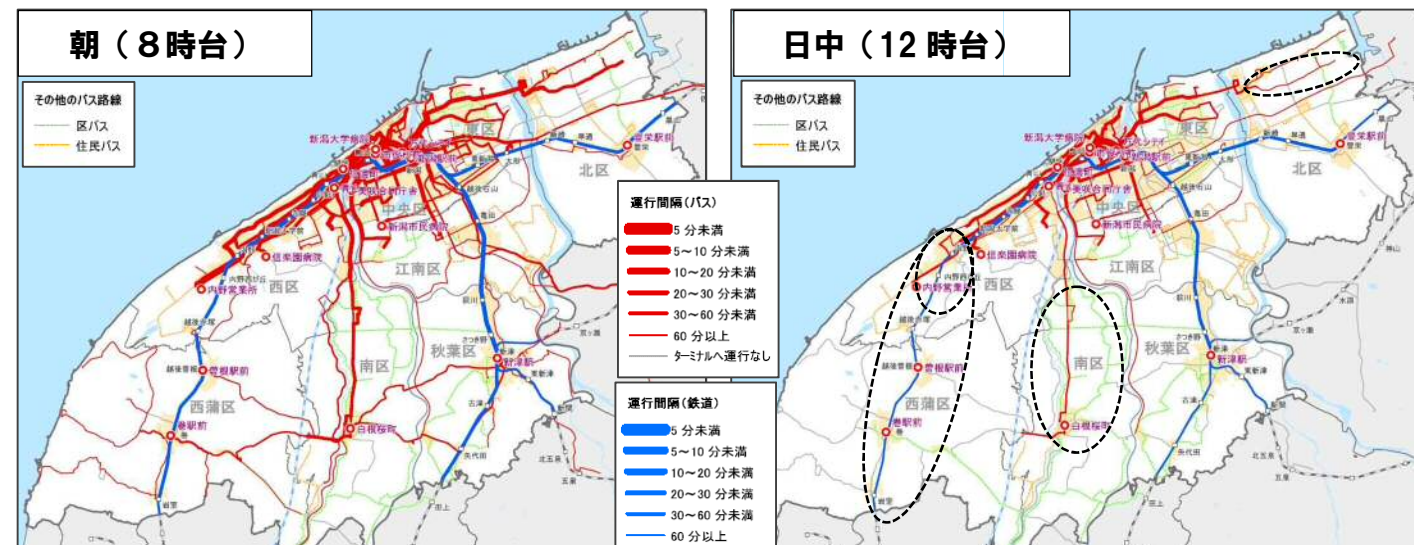
出典：新潟市都市交通特性調査（2016年・2011年）

都心アクセスに関する現状

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、特に西蒲区や秋葉区の一部において、日中の運行本数が少ない。



出典：JR 東日本、新潟交通株HP より作成

図 鉄道とバスの運行間隔

表 JR 越後線、信越本線（新潟駅発）の時刻表

新潟駅・越後線 時刻表

時刻	吉田	柏崎方面(上り)		
5時	0	56		
6時	12	45		
7時	1	19	43	
8時	0	10	23	47
9時	23	44		
10時	1	22	40	
11時	1	20	41	
12時	0	20	43	
13時	0	20	42	
14時	0	20	40	
15時	0	22	40	
16時	0	24	41	
17時	4	21	43	
18時	0	23	42	
19時	0	21	42	
20時	3	24	41	
21時	4	22	46	
22時	16	48		
23時	17	39		

■は内野駅止まり(関屋駅止まり含む)
赤文字は内野駅以降の行き先が1時間に1本

新潟駅・信越本線 時刻表

時刻	新津	長岡方面(上り)			
5時	17				
6時	4	25	46	55	
7時	6	18	37	44	
8時	0	13	25	33	55
9時	19	37			
10時	8	21	28	47	
11時	7	27	47		
12時	7	27	47		
13時	5	9	27	47	
14時	7	27	47		
15時	8	27	46		
16時	9	24	28	38	
17時	2	8	21	40	56
18時	4	16	30	51	
19時	7	26	47		
20時	0	7	24	44	58
21時	15	35	59		
22時	21	51			
23時	16	46			

■は新津駅止まり
赤文字は新津駅以降の行き先が1時間に1本

出典：JR 東日本 HP より作成 (2019年1月時点)

運行本数が少ない
(1時間に1本間隔)

表 新潟市内の鉄道駅乗車人員数

駅名	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
新潟	36,849	37,012	36,396	36,269	36,711	37,322	38,427	37,269	37,446
白山	5,176	5,275	5,292	5,363	5,147	5,112	5,371	5,241	5,437
関屋	1,768	1,794	1,725	1,804	1,876	1,957	2,033	1,918	1,938
青山	998	997	976	1,007	1,007	958	1,176	1,122	1,112
小針	2,393	2,408	2,338	2,338	2,338	2,450	2,553	2,540	2,642
寺尾	2,221	2,123	2,123	2,169	2,146	2,171	2,227	2,125	2,187
新潟大学前	2,900	2,926	2,895	2,874	2,788	2,789	2,962	2,932	3,080
内野	2,971	2,911	2,772	2,678	2,699	2,701	2,842	2,690	2,714
越後曾根	1,306	1,296	1,214	1,207	1,242	1,250	1,230	1,058	1,007
巻	2,368	2,350	2,346	2,399	2,460	2,405	2,473	2,325	2,471
越後石山	2,056	2,066	2,028	1,992	1,964	2,001	2,032	1,977	2,022
亀田	4,776	4,822	4,907	5,021	5,164	5,197	5,475	5,196	5,402
荻川	1,955	1,965	1,937	1,907	1,859	1,875	1,924	1,833	1,892
さつき野	844	866	850	882	881	874	929	934	978
新津	4,218	4,203	4,092	4,109	4,101	4,190	4,364	4,203	4,250
矢代田	934	955	960	1,012	1,045	1,099	1,184	1,119	1,122
東新潟	1,922	1,927	1,894	1,891	1,909	1,960	2,011	1,901	1,900
大形	1,086	1,135	1,097	1,052	1,077	1,146	1,235	1,193	1,252
新潟	1,390	1,414	1,378	1,406	1,391	1,400	1,432	1,377	1,385
早通	1,190	1,209	1,217	1,205	1,173	1,116	1,139	1,109	1,188
豊栄	3,275	3,406	3,461	3,581	3,674	3,725	3,844	3,732	3,761
合計	82,596	83,060	81,898	82,166	82,652	83,698	86,863	83,794	85,186

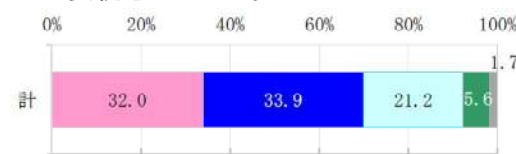
注) 乗車人員のみとし降車人員は含まれない(上越新幹線乗車員数含)
注) 無人駅は計上しない

出典：JR 東日本ホームページより作成

6) 都心アクセスに関する市民ニーズ

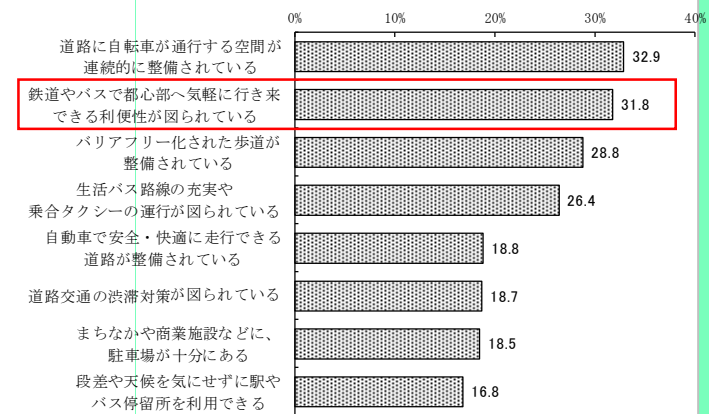
○市民が希望するバス運行間隔は、20分間隔以内で約65%を占めており、日中の運行間隔に不満を感じる市民が存在すると推察される。

○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。



出典：新潟市都市交通特性調査 (2016年)

図 市民が希望するバスの運行間隔



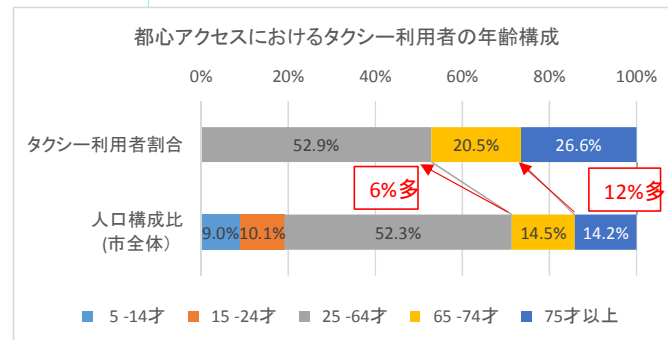
出典：第44回市政世論調査 (2017年10月)

図 移動しやすいまちを実感するために必要なこと (抜粋)

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。



出典：新潟市都市交通特性調査 (2016年)

図 都心アクセスにおけるタクシー利用者の属性

新潟市の交通に関する現状

生活交通に関する現状

1) 生活交通の位置づけ

○既存のいがか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されており、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。



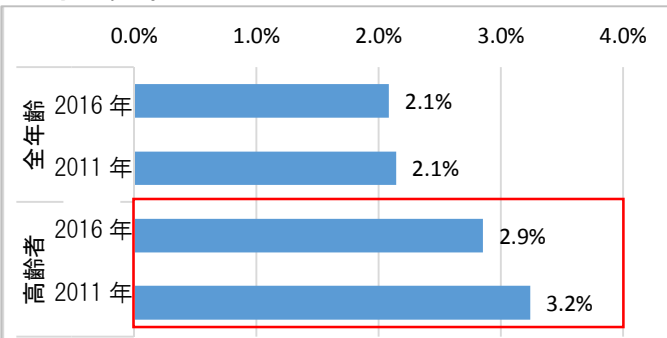
出典：いがかた交通戦略プラン（2008年）

図 目指すべき方向性

2) 生活交通に関する人の動き

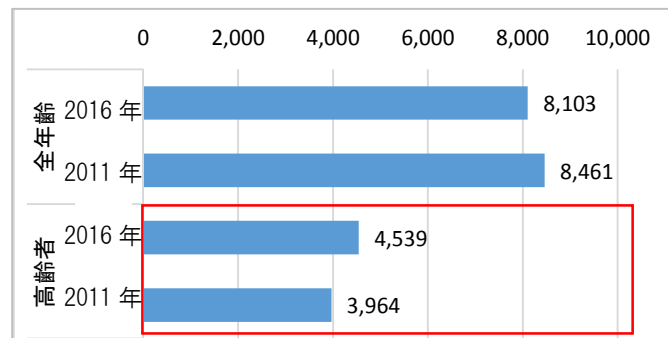
① バス分担率・トリップ数

○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

出典：新潟市都市交通特性調査（2016年・2011年）
図 区内移動におけるバストリップ数（私用目的）

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。

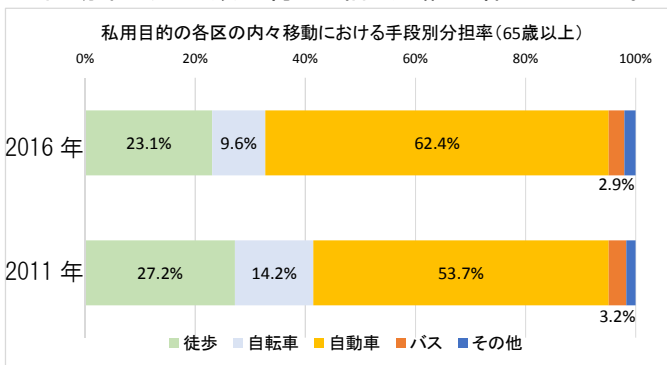
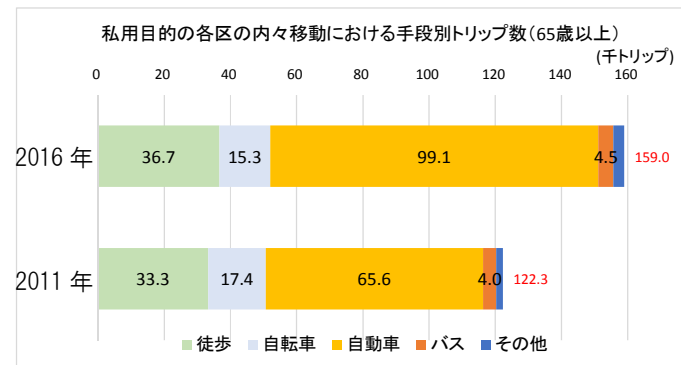


図 私用目的の各区々移動における手段別分担率（65歳以上）



出典：新潟市都市交通特性調査（2016年・2011年）
図 私用目的の各区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

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割を超えている。
- 高齢者の自動車分担率は2011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。

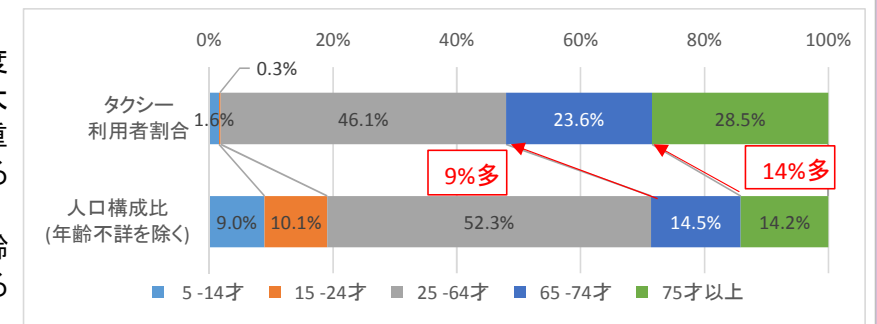
表 高齢者の区内移動における自動車分担率・トリップ数

高齢者の	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(2016年)	69.2%	75.9%	62.4%	67.7%	65.3%	76.5%	67.1%	82.1%
自動車分担率増減(2016年-2011年)	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(2016年-2011年)	58%	36%	46%	57%	99%	60%	68%	17%

出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年・2011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うかがえる。
- 特に、75歳以上の後期高齢者はその傾向が顕著である。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び平成2015年度国勢調査

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

3) 生活交通における運行サービス

- 各区で運行する区バスとともに、公共交通空白地域を解消することなどを目的に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。

※2017年時点

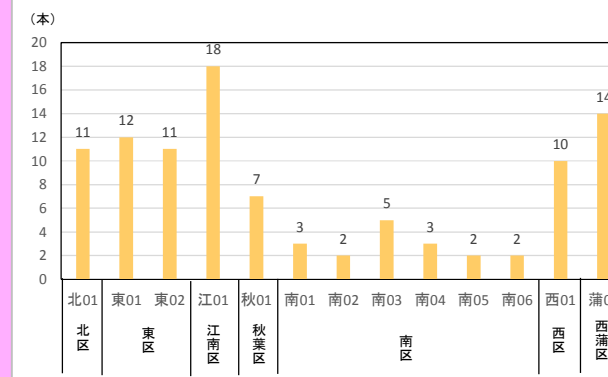


図 区バスの運行本数（平日）

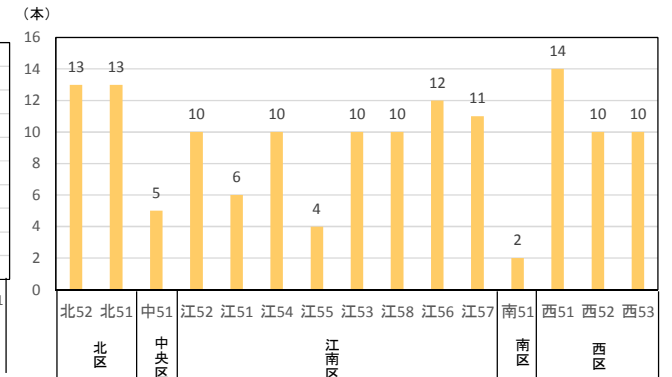


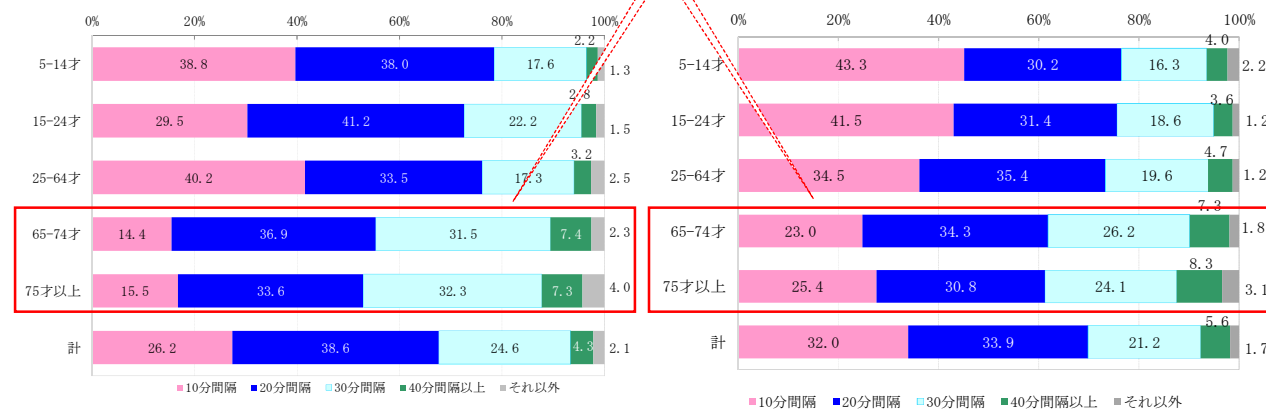
図 住民バスの運行本数（平日）

生活交通に関する現状

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。



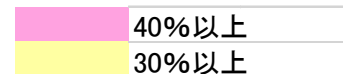
出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）

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)

○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（2017年）

新潟市の交通に関する現状

都心部での移動に関する現状

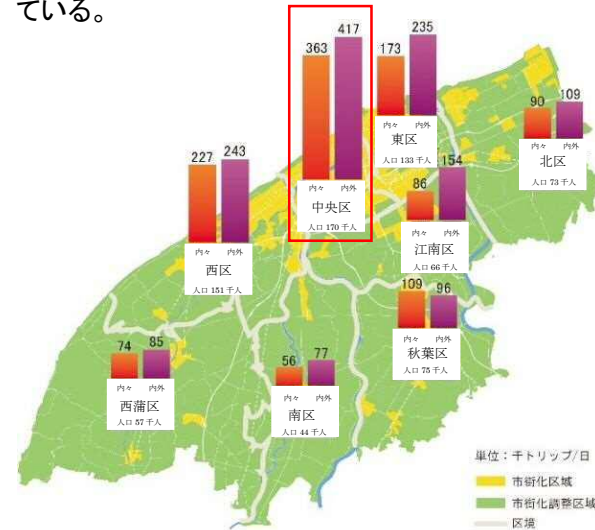
1) 都心部での移動の位置づけ

○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。

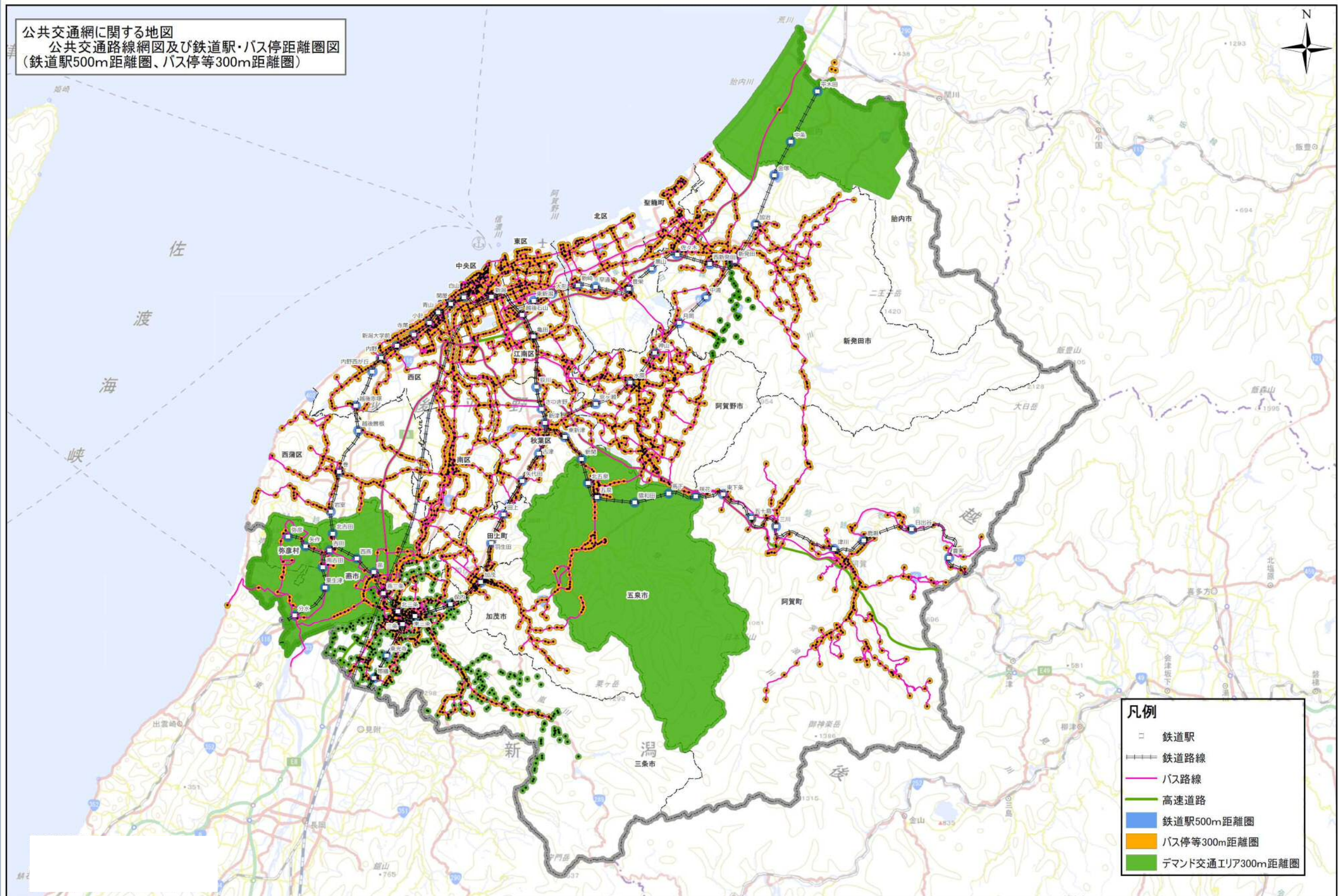


出典：新潟市立地適正化計画（2017年）
図 都心及び都心周辺部が担う機能

○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。



(参考) 広域都市圏における公共交通網

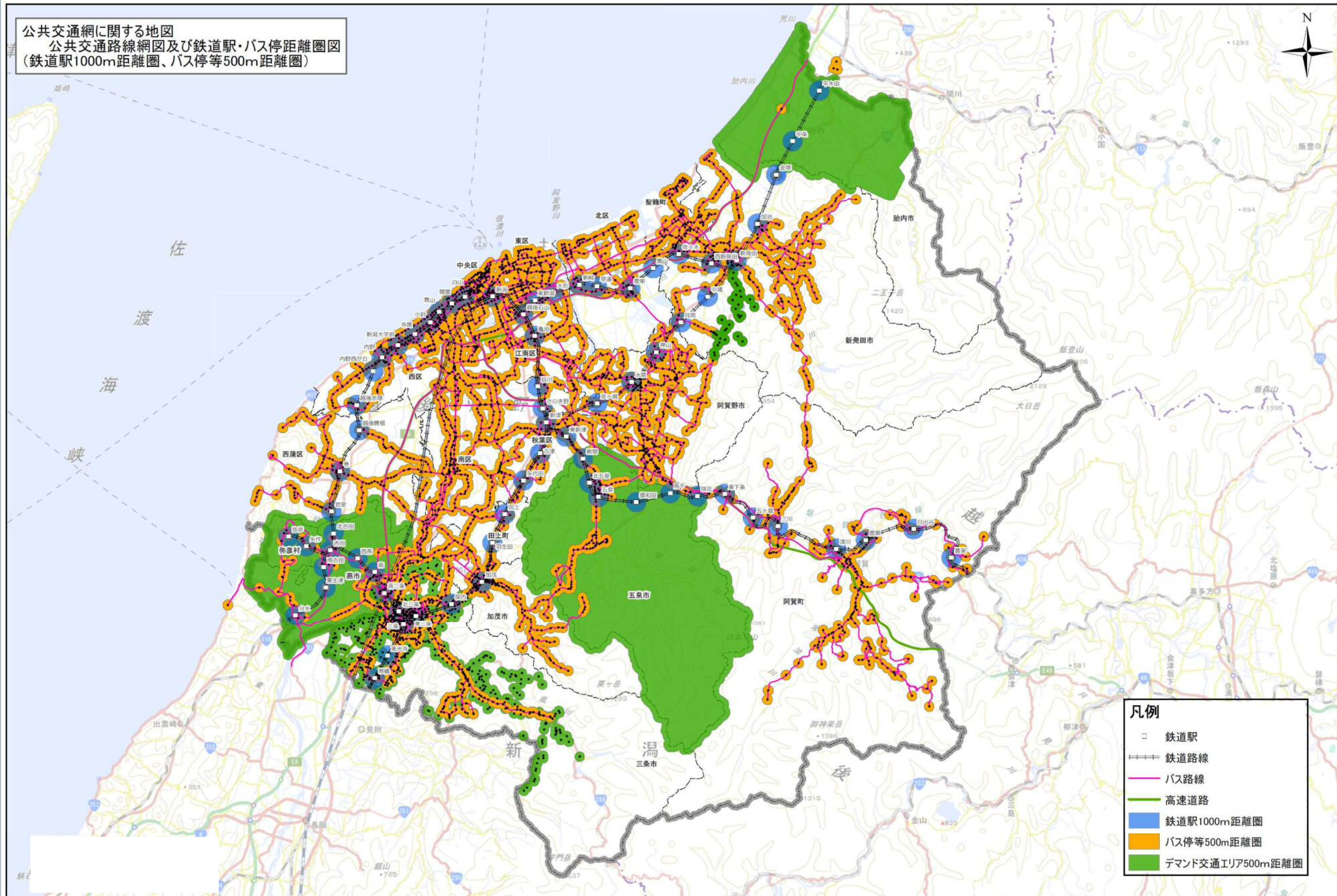


この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平30情複、第760号)
公共交通路線網図は平成30年10月時点で収集した情報を基に作成

図 新潟広域都市圏における公共交通網に関する地図

出典：「平成30年度新たな広域連携促進事業 成果報告書」

(参考) 広域都市圏における公共交通網

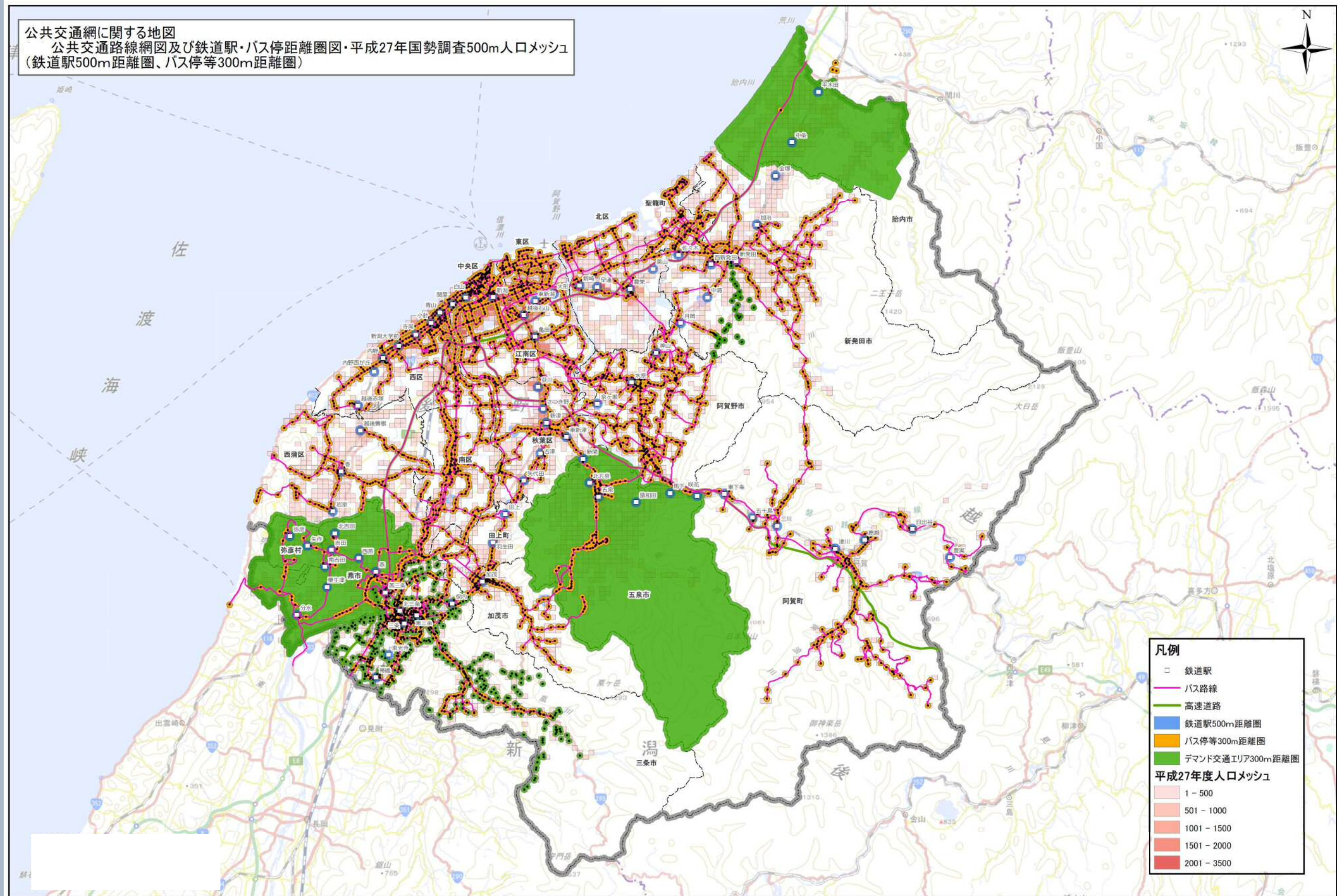


この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平30情複、第760号)
 公共交通路線網図は平成30年10月時点で収集した情報を基に作成

図 新潟広域都市圏における公共交通網に関する地図

出典：「平成30年度新たな広域連携促進事業 成果報告書」

(参考) 広域都市圏における公共交通網

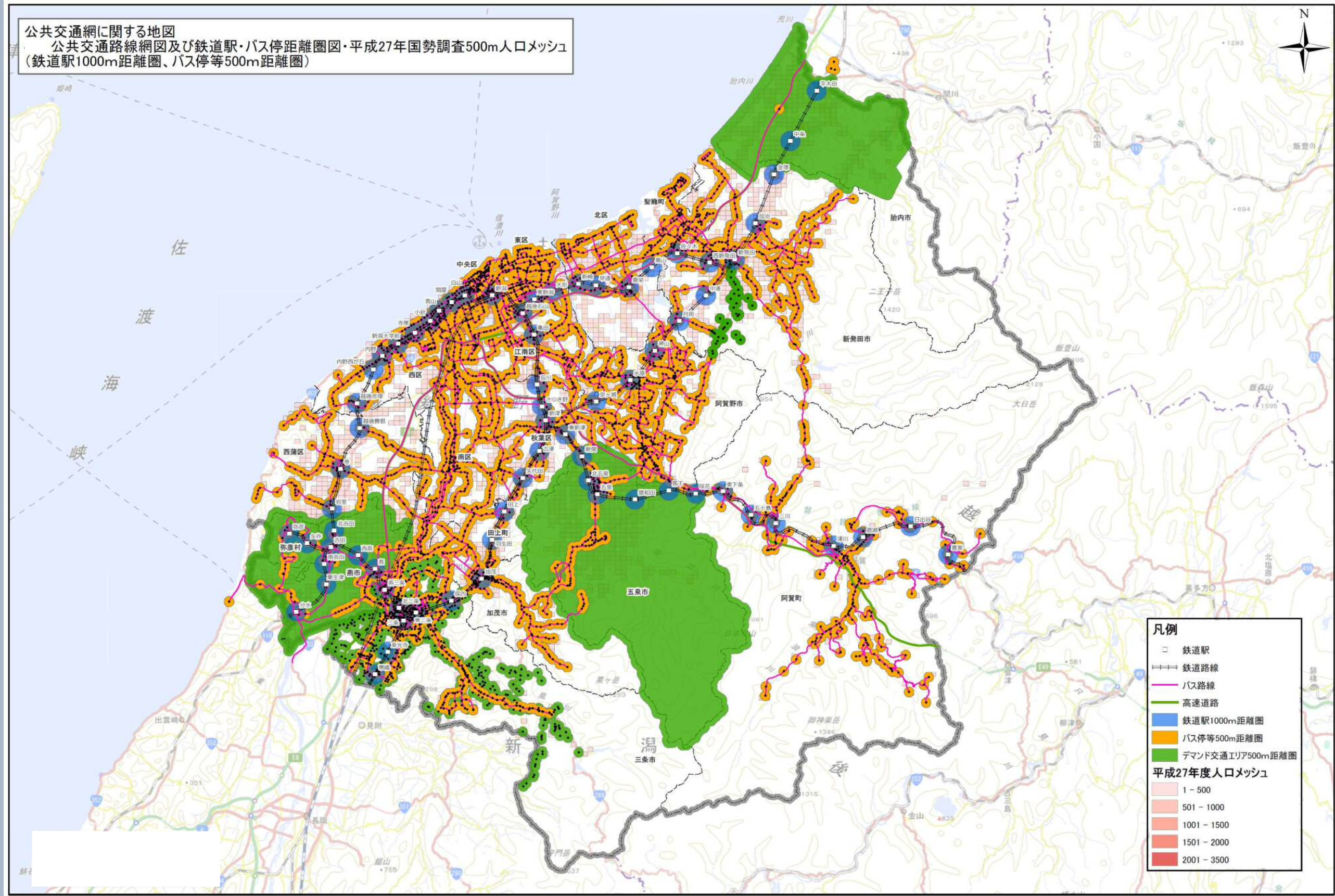


この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平30情複、第760号)
 主題地図には総務省統計局平成27年国勢調査に関する地域メッシュ統計500mメッシュを使用
 公共交通路線網図は平成30年10月時点で収集した情報を基に作成

図 新潟広域都市圏における公共交通網に関する地図

出典：「平成30年度新たな広域連携促進事業 成果報告書」

(参考) 広域都市圏における公共交通網



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平30情複、第760号)
 主題地図には総務省統計局平成27年国勢調査に関する地域メッシュ統計500mメッシュを使用
 公共交通路線網図は平成30年10月時点で収集した情報を基に作成

図 新潟広域都市圏における公共交通網に関する地図

出典：「平成30年度新たな広域連携促進事業 成果報告書」