

# 第1章：本市の現状と市民ニーズ

ここでは、本市の社会情勢と交通の現状、移動に関する市民ニーズについて整理します。

## (1) 社会情勢

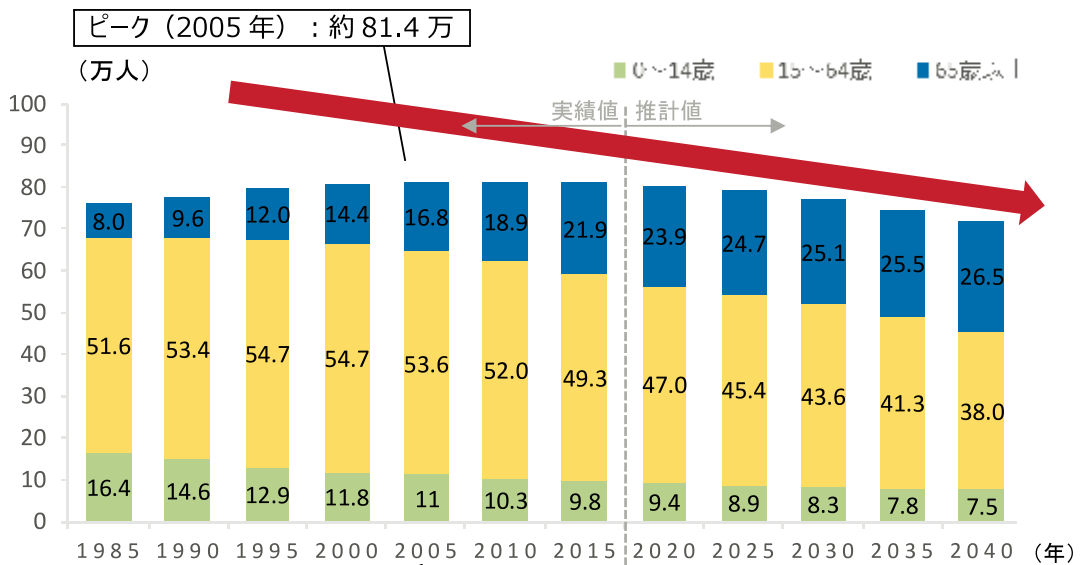
### ■人口推移

#### 新潟市の人口は減少を続け、2030年に約77万人となる見込み

本市の人口は、就学、就労機会や、まちなかの魅力低下などを要因に、2005年の81.4万人をピークとして減少に転じ、2015年の約81.0万人から2030年には約77.0万人に減少し、その後もさらに人口減少が進むと推計されています。

#### 高齢者人口は増加を続け、2030年には約33%に達する見込み

医療、科学の進歩などにより平均寿命が延びており、高齢者人口は増加を続け、高齢化率は2015年の約27%から2030年には約33%に達すると見込まれています。



約10年前 (2005年)  
人口：約81.4万人  
少子化率 (0~14歳の割合)：約14%  
高齢化率 (65歳以上の割合)：約21%

直近 (2015年)  
人口：約81.0万人  
少子化率 (0~14歳の割合)：約12%  
高齢化率 (65歳以上の割合)：約27%

約10年後 (2030年)  
人口：約77.0万人  
少子化率 (0~14歳の割合)：約11%  
高齢化率 (65歳以上の割合)：約33%

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 新潟市の人口と将来推計

■市街化区域面積の推移

市街化区域面積は依然として拡大傾向

モータリゼーション<sup>\*</sup>の進展などに伴い、市街化区域面積の拡大が継続しています。

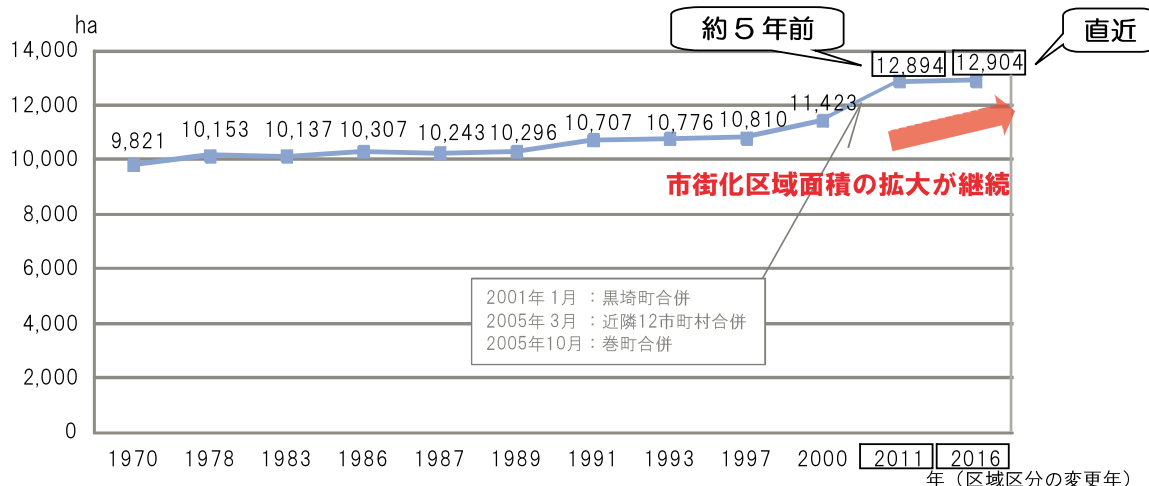


図 市街化区域の面積の推移

■大規模小売店舗の立地状況

大規模小売店舗は郊外部のロードサイド型店舗<sup>\*</sup>が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下

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店舗<sup>\*</sup>が多い傾向にあり、都心部に来訪する必然性が低下したことなどから、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ます。

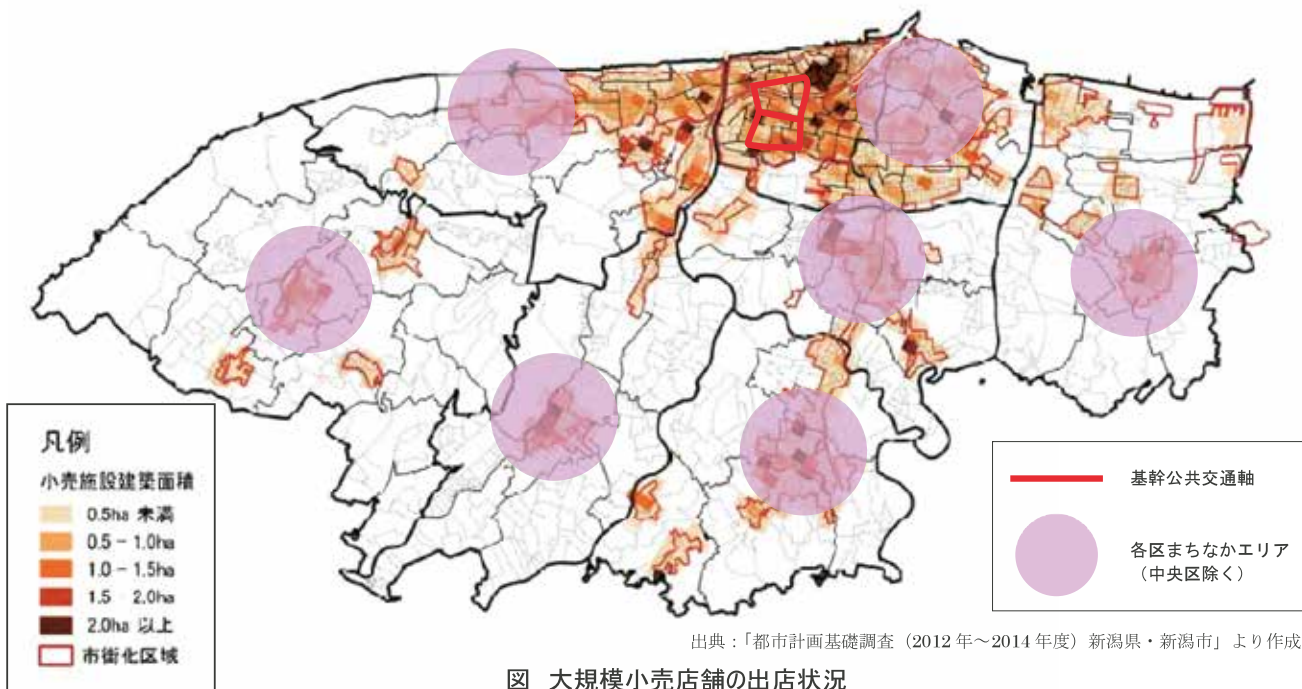
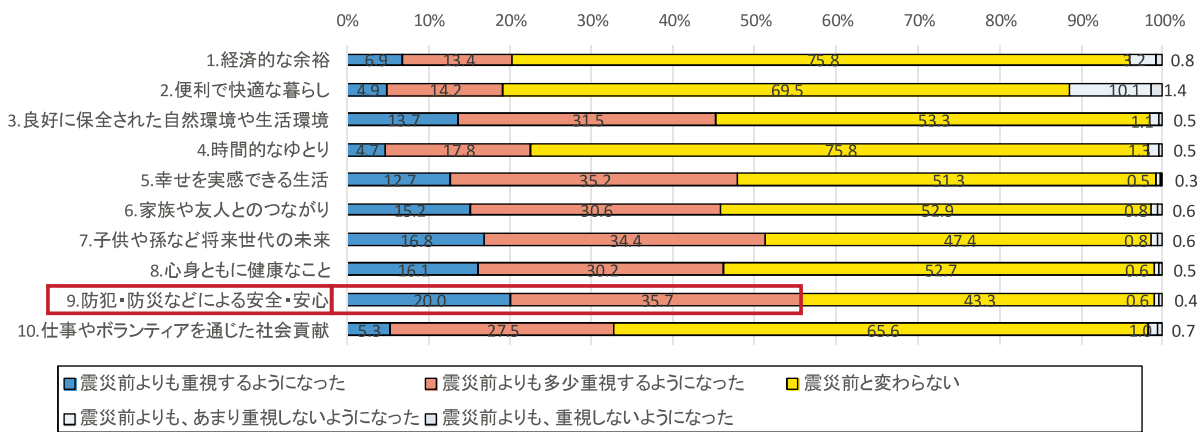


図 大規模小売店舗の出店状況

■社会意識

「防犯・防災などによる安全・安心」を重視する社会意識

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」を重視するとした社会意識の割合が多くなっています。



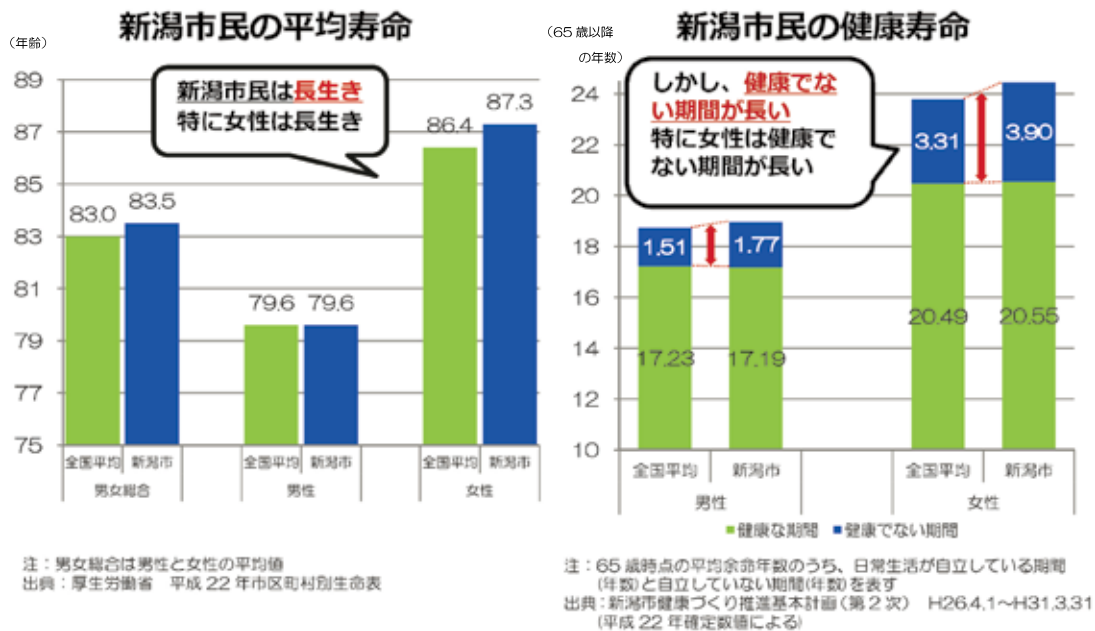
出典：環境省「図で見る環境白書（2013年）」

図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

■健康

新潟市は全国平均より健康でない期間が長い

自転車、徒歩の交通手段別分担率<sup>※</sup>の低下、自動車の交通手段分担率増加に伴う運動不足などから、生活習慣病を招く可能性が高まるなか、本市は全国平均より健康でない期間が長くなっています。



本市は全国平均と比べ、健康寿命は同等、もしくは長いですが、65歳以上において健康でない期間が長くなっています。

出典：新潟市健康づくり推進基本計画(第2次)

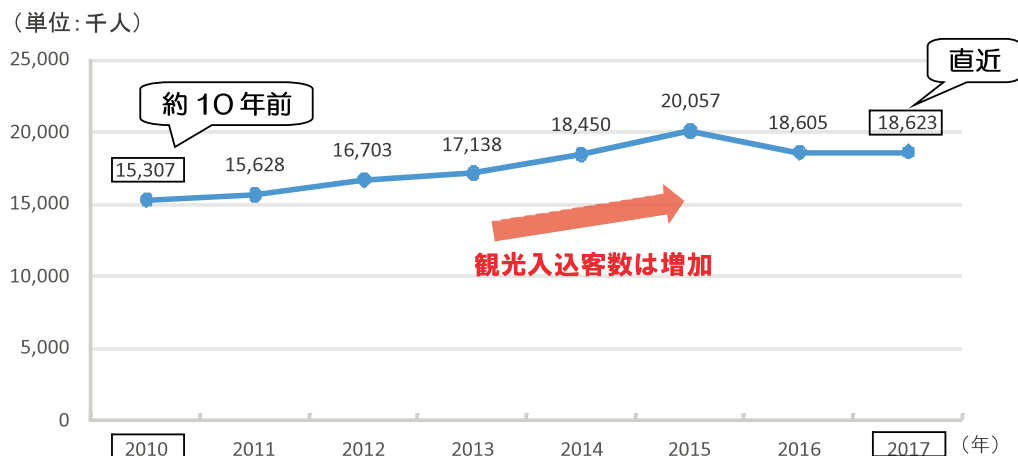
図 新潟市と全国の平均寿命、健康寿命の比較

■観光

新潟市の観光入込客<sup>※</sup>数は増加しているが、さらなる交流人口の拡大が期待される

わが国では観光立国に向けた取り組みが進められており、訪日外国人旅行者数は近年急増しています。

本市においても、デスティネーションキャンペーン<sup>※</sup>などの着実な誘客セールスにより、観光入込客<sup>※</sup>数が増加していますが、さらなる交流人口の拡大が期待されます。



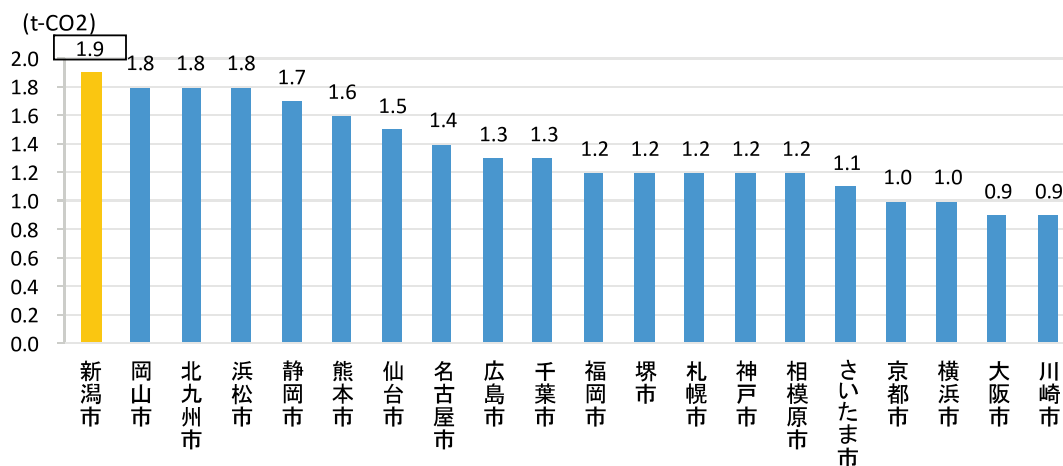
出典：新潟県観光入込客統計調査より作成

図 新潟市観光入込客数推移

■環境

新潟市の運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は政令指定都市ワースト1位

東日本大震災等を契機として環境意識が高まる中、本市の運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は、特に65歳以上の自動車の交通手段分担率<sup>※</sup>が前回調査に比べ約7%増加したことなどから、政令指定都市中最も高くなっています。



出典：(環境省)「簡易マニュアルによる推計2015」よりデータを抜粋し新潟市で作成

図 運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量(2015年)

## (2) 交通の現状

### ■鉄道のネットワーク

**鉄道ネットワークは新潟駅を中心に放射方向に形成**

市内の鉄道ネットワークは、上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線から形成されており、10年前と比較して路線数に変化はありません。

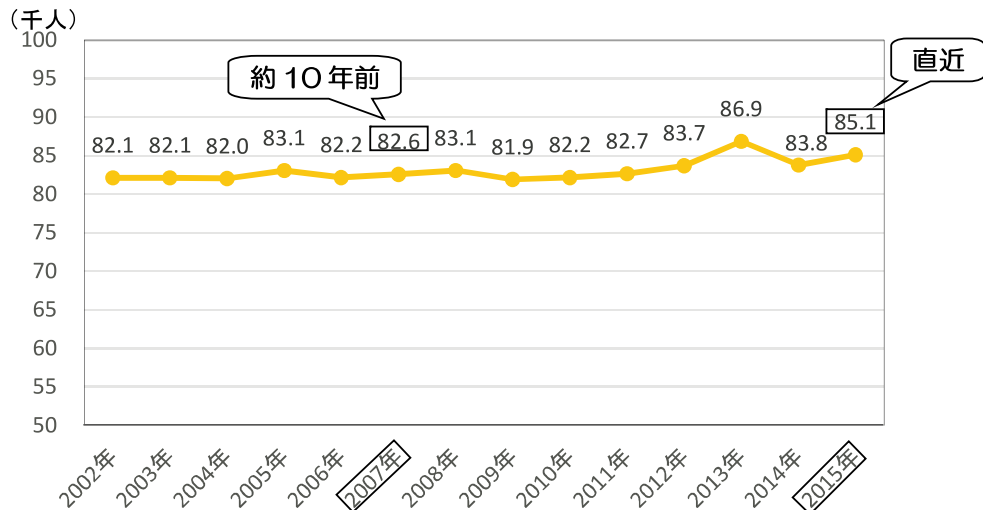


図 鉄道ネットワーク

### ■鉄道の利用者数

**鉄道の乗車人員数は横ばいで推移し、2015年度は1日当たり約8万5千人**

鉄道の乗車人員数の推移は、交通事業者の自助努力により概ね横ばいで推移しており、安定的な運営ができています。2015年度には1日当たり約8万5千人と、10年前と比較して路線数に変化はないものの、乗車人員数は横ばいで推移しており、近年は若干増加しています。



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

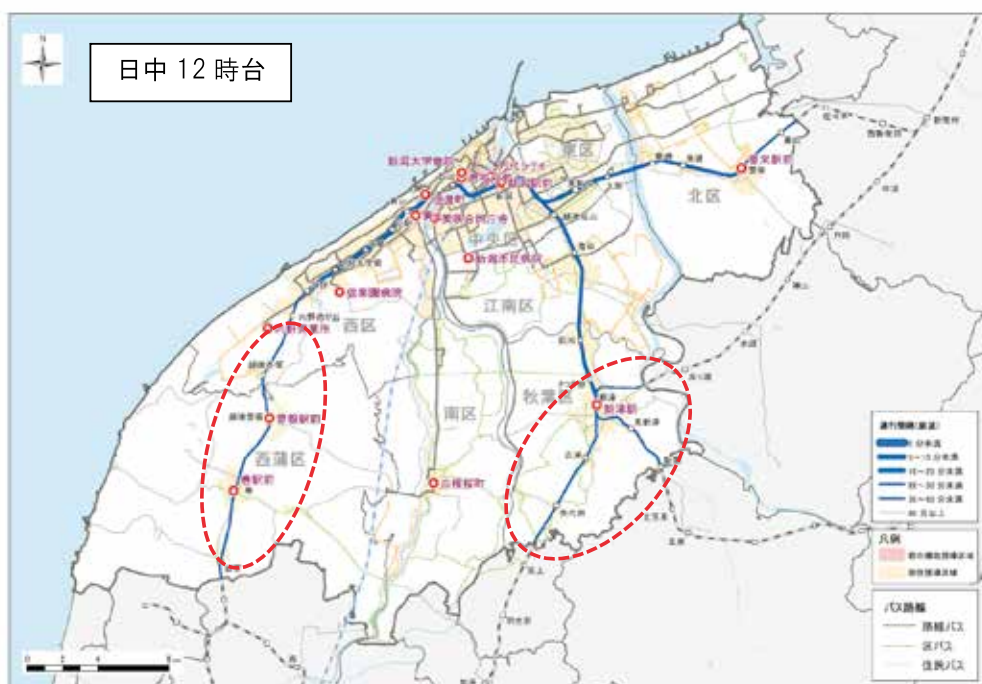
出典: JR 東日本ホームページより作成

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移(1日当たり)

■ 鉄道の運行本数（運行間隔）

日中の鉄道の運行本数は、特に秋葉区、西蒲区で少ない

鉄道の運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に秋葉区、西蒲区で日中の運行本数が少なくなっています。



出典：JR 東日本ホームページより作成

図 朝と日中における鉄道の運行本数の比較  
（上：朝 8 時台、下：日中 12 時台）

■バスのネットワーク

路線バスを中心に区バス※・住民バス※でバスネットワークを補完

中央区を中心として、放射状にバス路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、区バス※及び住民バス※で補完されています。



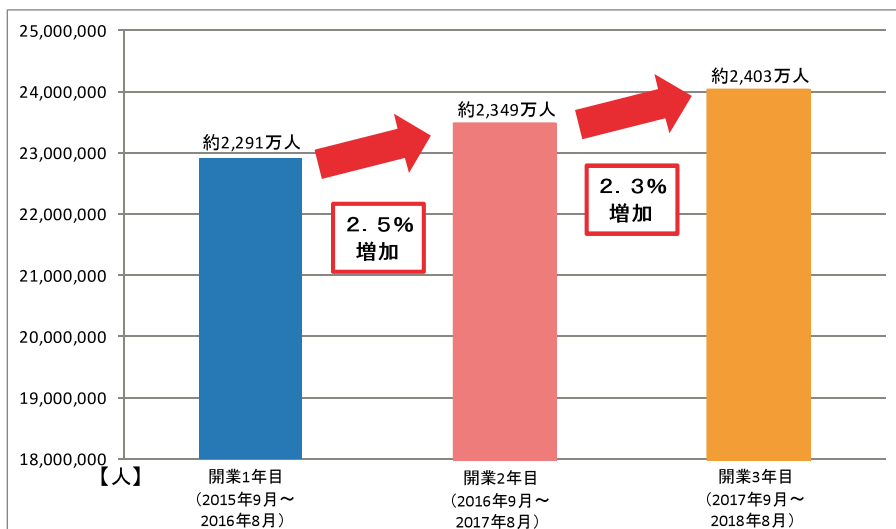
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バスのネットワーク

■バスの利用者数

バス利用者数は増加傾向に転換

バス利用者数はこれまで減少傾向が長く続いていましたが、新バスシステム・BRT※の開業により、都心部での効率化を図り、郊外路線の増便や路線の新設によって増加傾向に転じています。



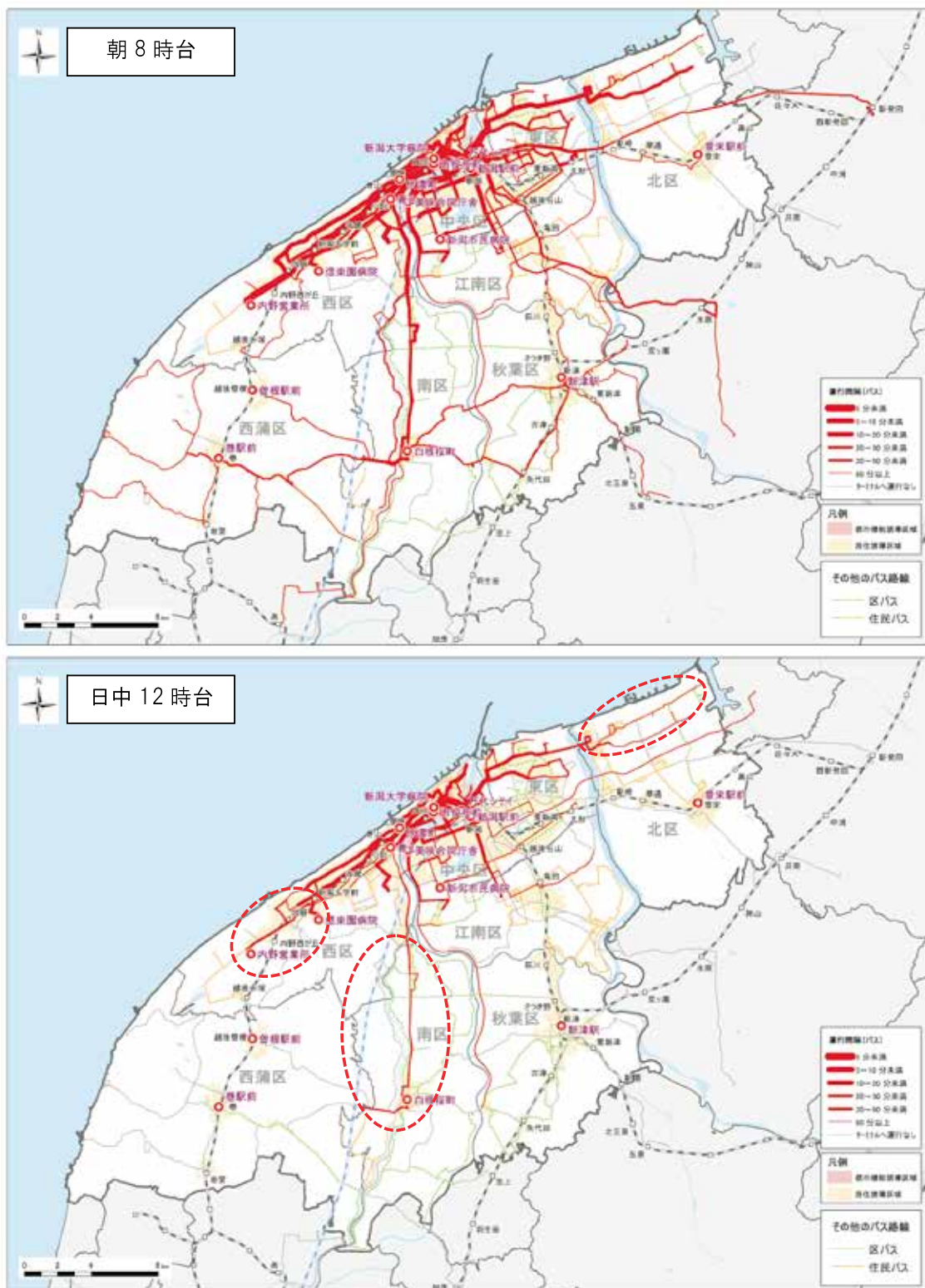
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バス利用者数の推移

■バスの運行本数

日中のバスの運行本数は、特に北区、南区、西区で少ない

バスの運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に北区、南区、西区の一部で日中の運行本数が少なくなっています。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

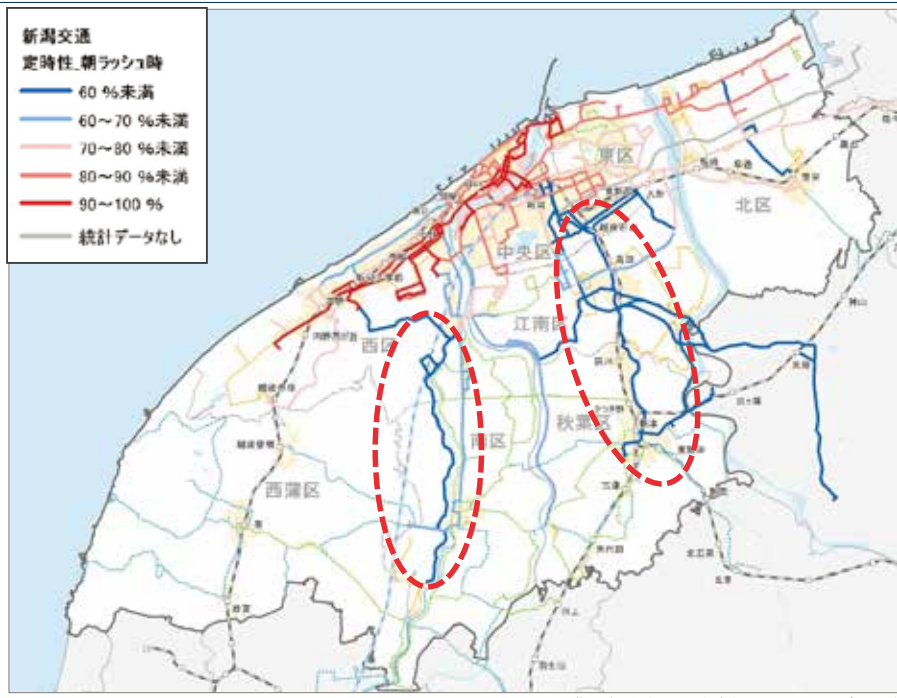
図 朝と日中におけるバスの運行本数の比較  
(上：朝 8 時台、下：日中 12 時台)



■バスの定時性

南区や江南区、秋葉区方面の一部では朝のバスの定時性が低い

南区や江南区、秋葉区方面の一部では、長大路線が多いことや慢性的に生じている幹線道路の渋滞などにより、朝の時間帯におけるバスの定時性が低い状況です。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性 注)2016年度の月別平均値、朝ラッシュ時は7:00～8:29

■バスの終発時刻

バスの終発時刻は19時台とサービスレベルが低い

バスの終発時刻は、深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難となり、西蒲区や秋葉区などの駅を発着する路線や江南区や東区などの一部路線で、19時台とサービスレベルが低い状況にあります。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バスの終発時刻

■タクシー

タクシー利用者数は減少傾向であり高齢者の利用割合が高い

タクシー利用者数は、減少傾向にあり、2016年度では850万人程度です。

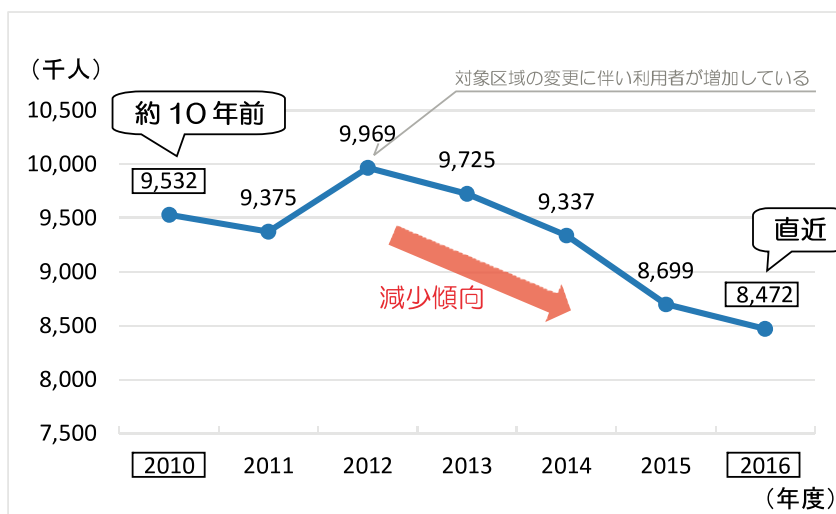
また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上で、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることがうかがえます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。

一方、64歳以下の利用割合は減少傾向にあり、そのことが利用者数減少の要因のひとつであると考えられます。

注) 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。

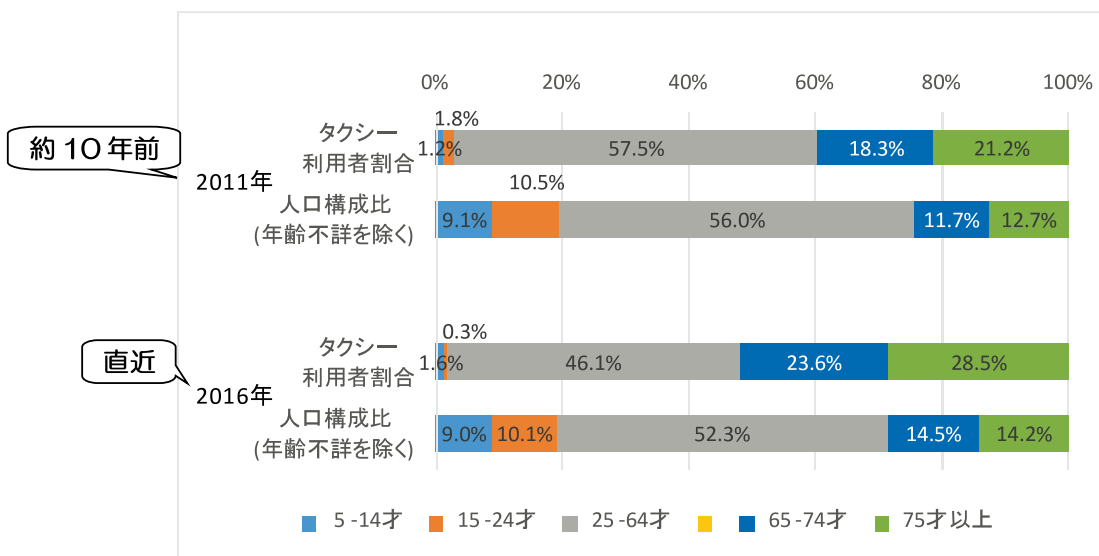
2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域

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



出典：新潟市統計書（2017年）

図 タクシー利用者数の推移



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び国勢調査（2015年度）

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

■自転車交通

自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場は着実に整備が進行

自転車走行空間は、比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）を推進したことで、ネットワークの形成が着実に進んでいます。また、万代・古町地区では、市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、駐輪場の収容台数が増加しています。

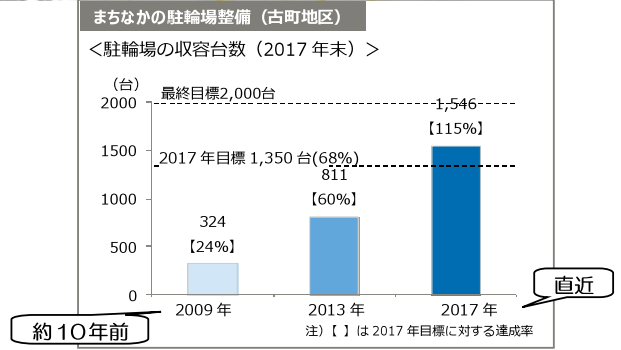
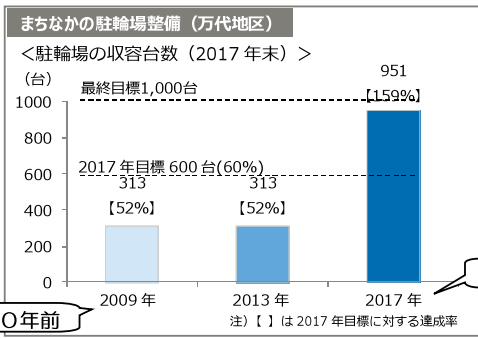
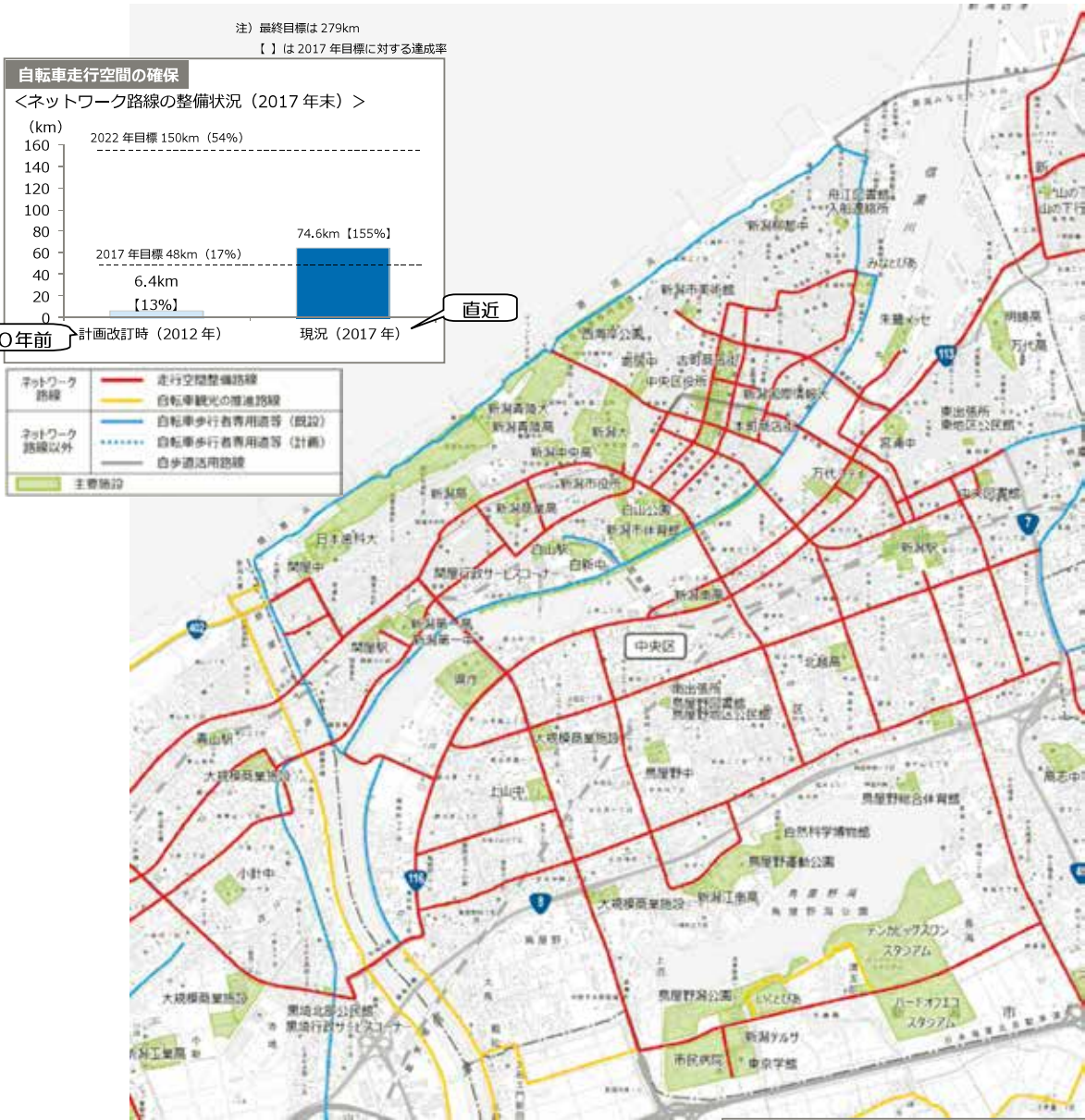


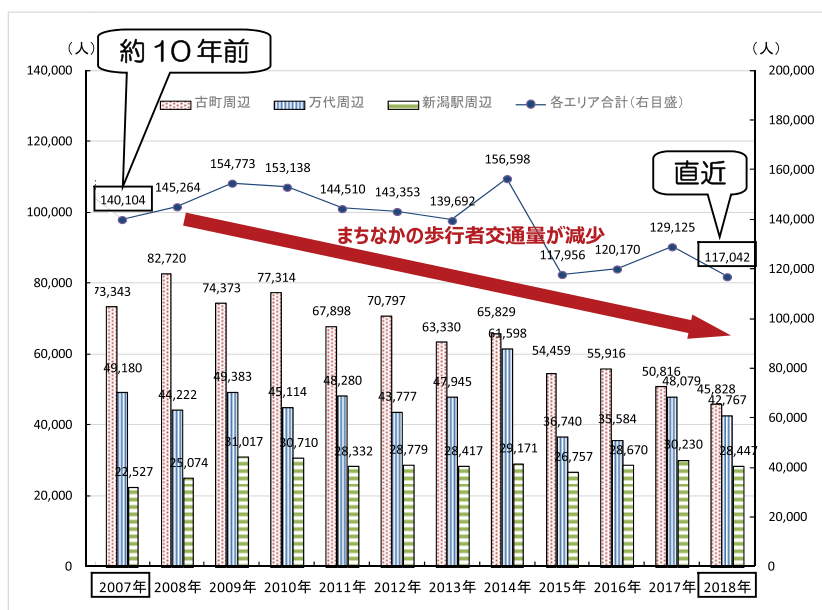
図 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場整備状況

出典：新潟市自転車利用環境計画

■都心部の歩行者通行量

まちなかの歩行者通行量は全体としては減少傾向

中心市街地の歩行者通行量をみると、約10年前の2007年から、新潟駅や万代周辺では横ばい、またはやや増加傾向にある一方、古町周辺は減少傾向で推移しており、各エリアの合計値でみると、大型百貨店の撤退などによる都心部の魅力低下や、多様な手段による回遊性が低いことから、約2.3万人減少しています。



出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」より作成

注) 各地区については、以下の地点の累計値とする。

- 古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「北越銀行（古町支店前）」、「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばさ証券前）」、「NEXT21前」、「ヤマシタ新潟古町店前（旧大和前）」、「堤薬店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）（旧ウィズビル前）」、「バンナイ前」
- 万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017年からは「ガルベストーン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、「万代シテイ第二駐車場2F連絡路」
- 新潟駅周辺：「東急イン前（ラマダホテル前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、「大原簿記学校前」

図 中心市街地の歩行者通行量の推移

■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

慢性的な道路渋滞に加え、自動車の交通手段分担率<sup>※</sup>が増加したことなどにより、10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区方面から都心部にアクセスする道路の一部では混雑時旅行速度<sup>※</sup>が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。



図 道路交通量の変化(2015-2005年)

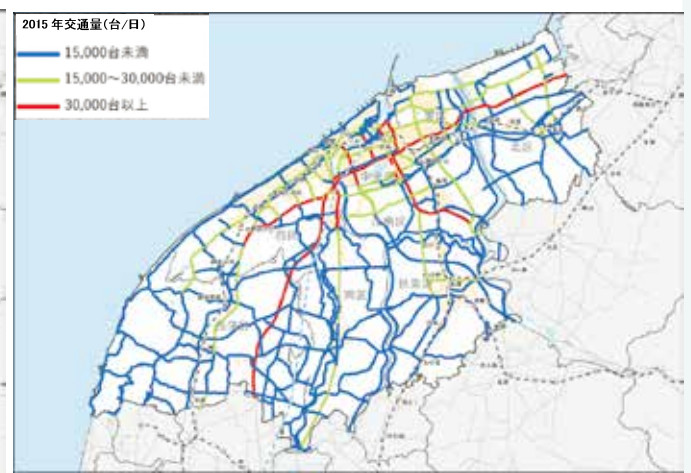


図 道路交通量(2015年)



図 混雑時旅行速度<sup>※</sup>の変化(2015-2005年)



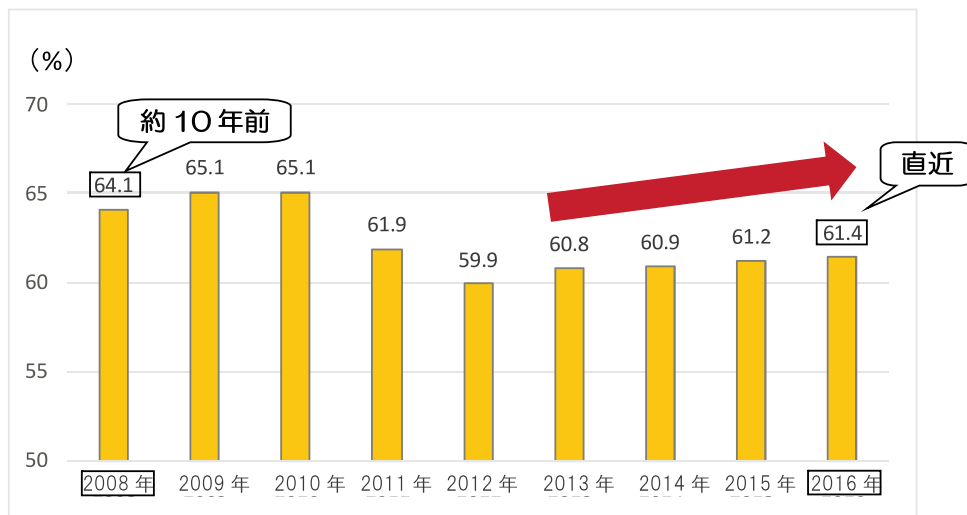
図 混雑時旅行速度<sup>※</sup>(2015年)

出典：道路交通センサス（2005年、2015年）より作成

■都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準

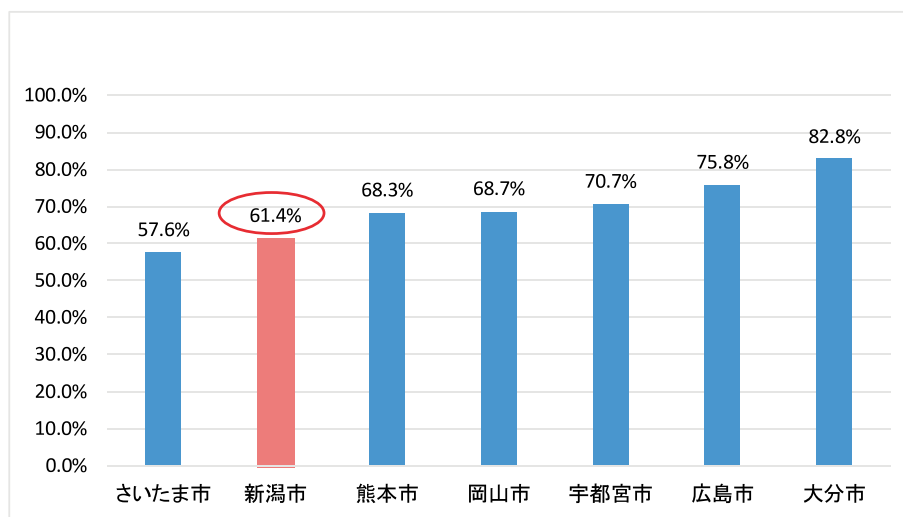
本市の都市計画道路は整備を進めていますが、同規模の他都市と比較して整備率が低く、約62%に留まっており、用地取得の問題などが要因のひとつとして考えられます。



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率の推移

注)2011年、2012年は計画道路延長が増加したため、都市計画道路整備率が下がっている



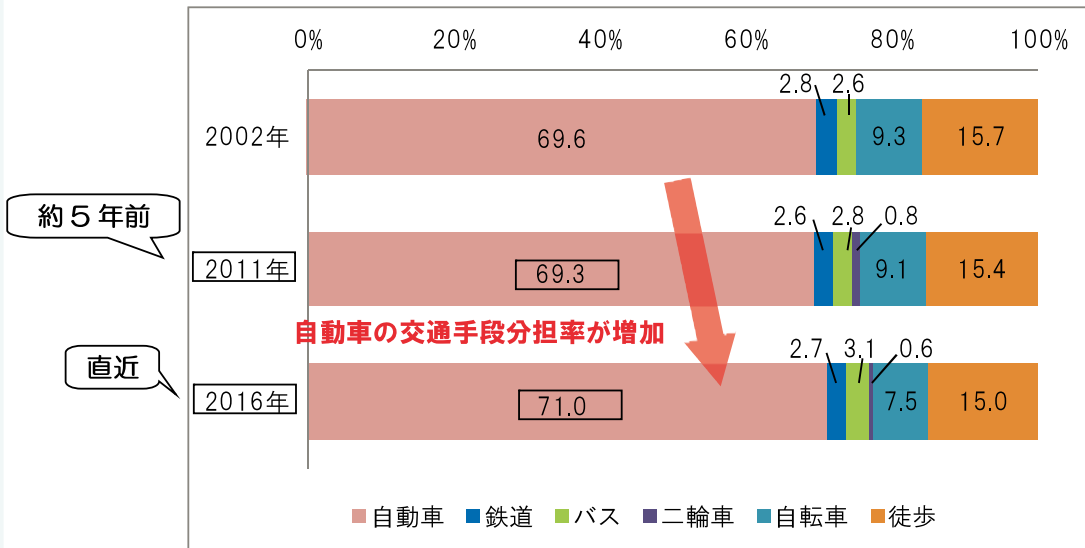
出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率(他都市との比較(2016年))

■交通手段分担率

自動車の交通手段分担率<sup>※</sup>は7割以上で依然として増加傾向

高齢者が引き続き自家用車を利用していることなどから、自動車の交通手段分担率<sup>※</sup>は7割以上と高い値で推移しています。一方で、調査以来初めて鉄道・バスの交通手段分担率<sup>※</sup>が増加しました。



出典：第3回パーソントリップ調査（2002年）  
新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

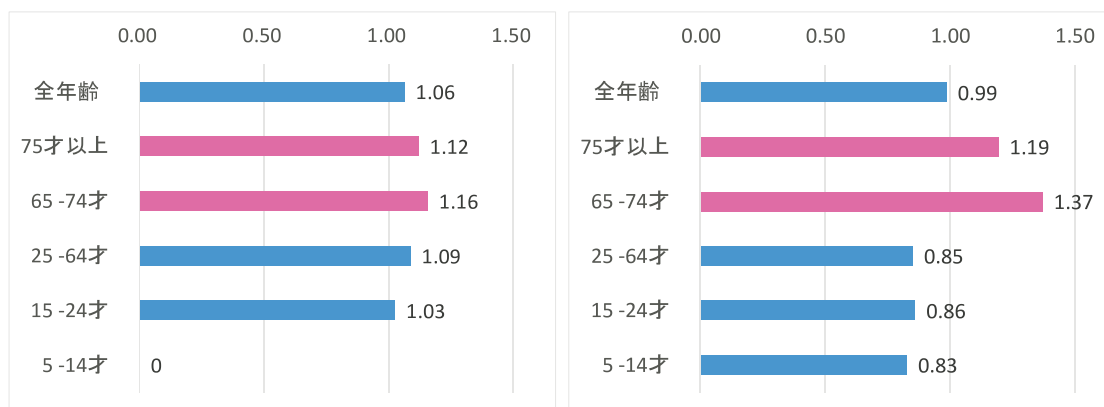
図 新潟市の交通手段分担率<sup>※</sup>の推移

■年齢階層別の平均トリップ数<sup>※</sup>の変化

高齢者の私用目的における平均トリップ数<sup>※</sup>が大きく増加

通勤、私用目的ともに高齢者の平均トリップ数<sup>※</sup>の増加が目立っています。

特に私用目的では、64歳以下の平均トリップ数が減少する一方で、定年退職の延長や平均寿命が長くなっていることなどから、65歳以上は全年齢と比較して、5年前から大きく増加しています。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

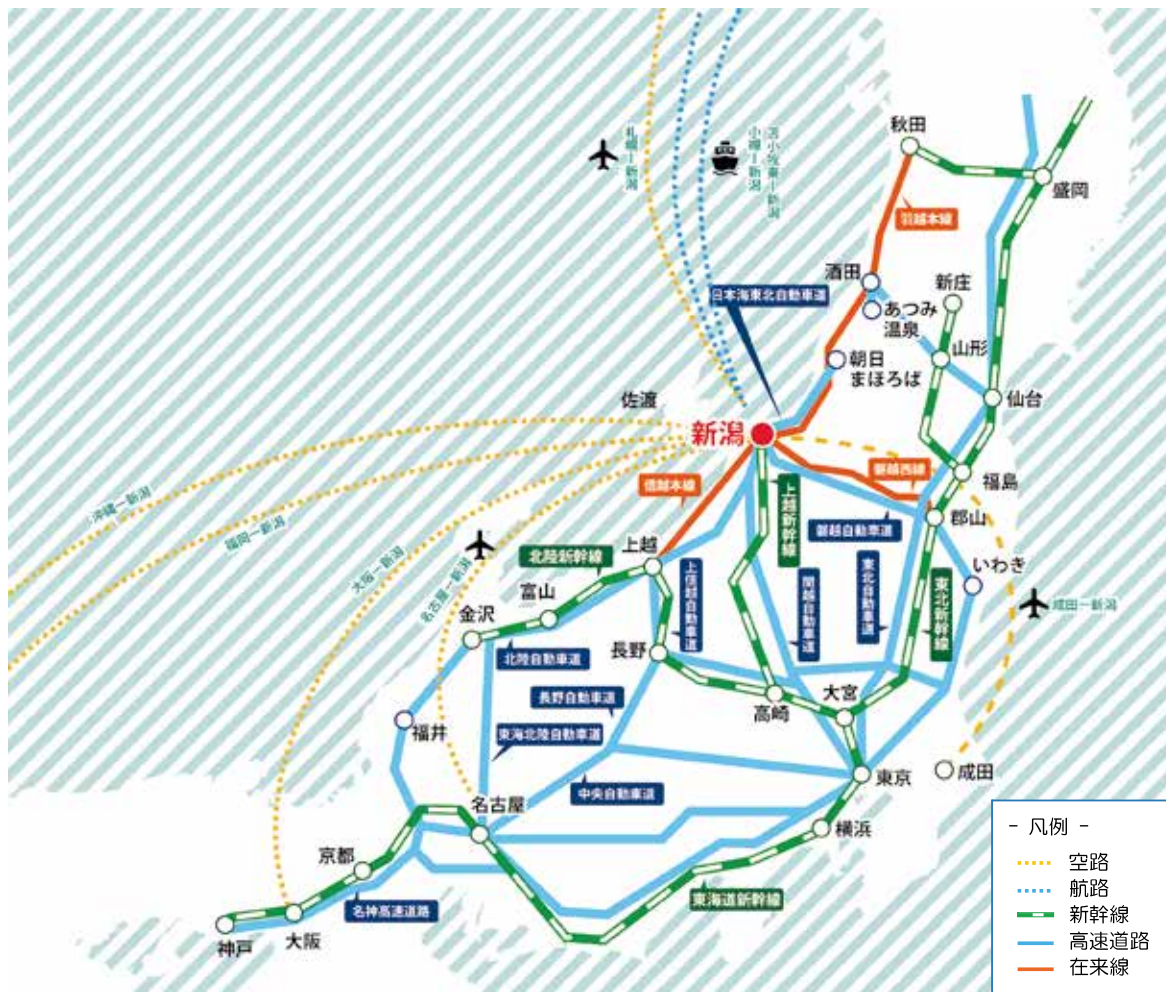
図 年齢階層別の平均トリップ数<sup>※</sup>増減率(2016年/2011年)

(左:通勤目的、右:私用目的)

■ 広域交通

広域交通ネットワークが充実しており、二次交通との連携強化が求められる

本市は、国際拠点港湾\*である新潟港と国際空路をもつ新潟空港のほか、上越新幹線や北陸自動車道・磐越自動車道・日本海東北自動車道などの充実した交通ネットワークを有していますが、今後は二次交通とのさらなる連携強化が求められます。



出典：HAPPY ターン mag

図 新潟市周辺の広域交通ネットワーク



■交通事故

高齢者が関わる事故の割合が増加傾向

本市における事故の発生件数は減少している一方、高齢者の自家用車利用が増加傾向にあることから、高齢者が関わる事故の割合は増加しています。

約10年前

表 全事故件数と高齢者事故の経年変化

直近

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
全事故件数(件)	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故(件)	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(件)	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%

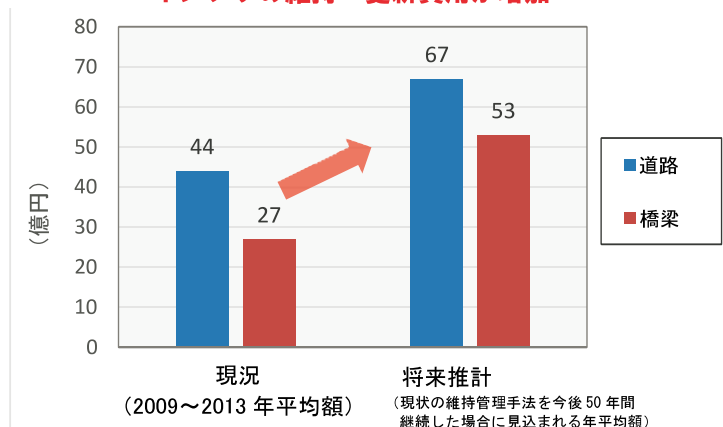
出典：新潟市交通事故概況（2016年）

■インフラ<sup>※</sup>の維持管理・更新費用

道路や橋梁等の維持管理費は今後さらに増加する見込み

高度経済成長期に整備したインフラ<sup>※</sup>施設の多くが更新時期を迎えることから、2015年から50年後の道路の維持管理費は年間23億円、橋梁は26億円増加する見込みとなっています。

インフラの維持・更新費用が増加



出典：新潟市財産経営推進計画（2015年）

図 インフラ<sup>※</sup>資産の維持管理・更新費用の現状と将来推計

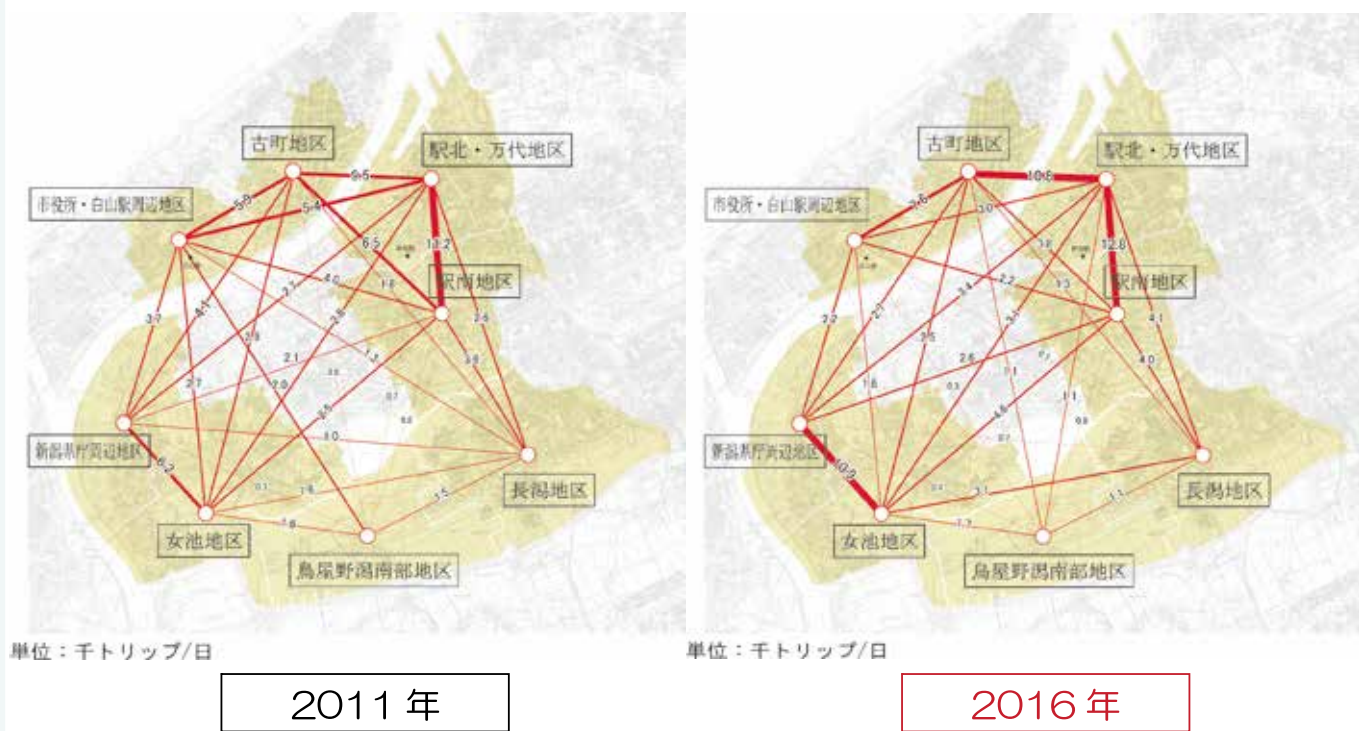
■基幹公共交通軸沿線<sup>※</sup>における人の動き

基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線での移動は微増傾向にあり、交通手段は多様

基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線の人々の動きをみると、2011年度と比べ微増傾向にあります。

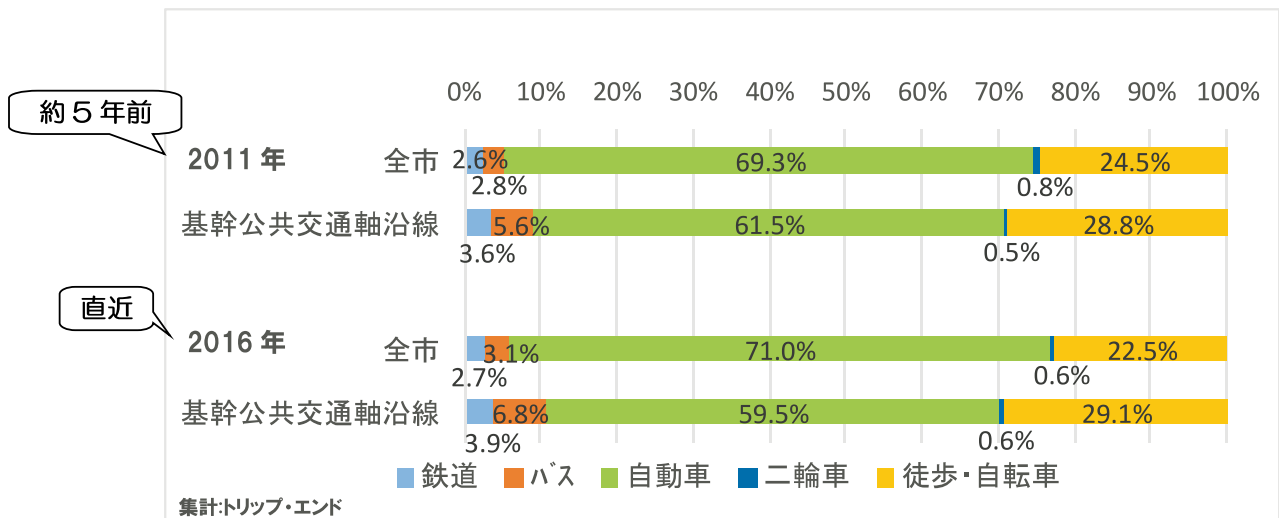
駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は減少しています。

基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における交通手段分担率<sup>※</sup>を全市と比較すると、鉄道、バス、徒歩・自転車ともに高く、また、2011年度より増加していることから、基幹公共交通軸<sup>※</sup>が着実に強化されていることがうかがえます。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

図 基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における人の動き(全手段・全目的)



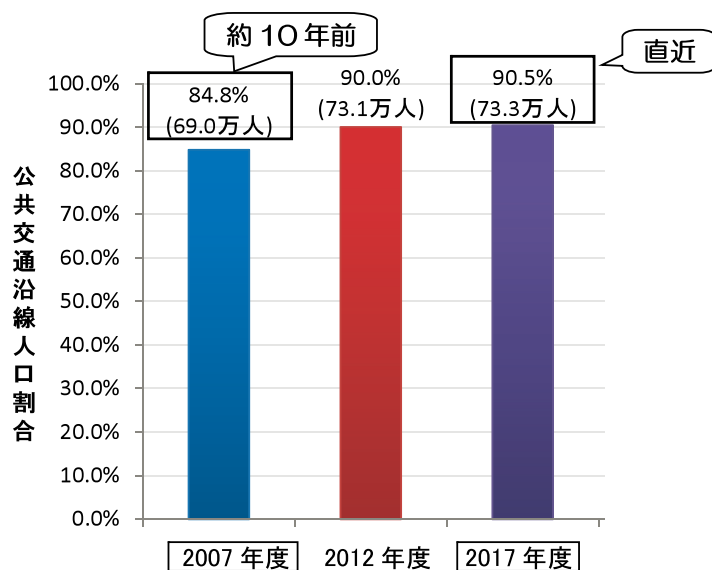
出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年・2016年）

図 基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における交通手段分担率

### ■公共交通沿線の居住人口割合\*

#### 公共交通沿線の居住人口割合\*は約90%と高い割合

2007年度と比べ、新バスシステム・BRT\*の導入に係る路線再編や区バス\*・住民バス\*の新規路線整備などにより、公共交通沿線居住人口が約4.3万人、割合が5.7%増加して、90.5%と高くなっています。



出典：2017年度 にいがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書  
(2017年)

図 公共交通沿線の居住人口割合\*

■パークアンドライド※整備状況

パークアンドライド※は着実に整備が進んでいる

2018年7月時点で、鉄道における主なパークアンドライド※の運用箇所では計133台が駐車可能、高速道路におけるパークアンドライド※の運用箇所では計990台が駐車可能となっています。

にいがた交通戦略プラン策定前の2007年度は、鉄道における主なパークアンドライド※の運用箇所では計106台、高速道路におけるパークアンドライド※の運用箇所では計741台であり、パークアンドライド※駐車場の利用率が高いことや、新規整備要望も多く受けていることなどから、着実に整備が進んでおります。

パークアンドライドが可能な主な駐車場



図 主なパークアンドライド※整備状況(2018年7月)

約10年前 表 主なパークアンドライド※整備状況比較 直近

	2007 (H19)	2018 (H30)
鉄道	106台	133台
高速道路	741台	990台
計	847台	1,123台

### (3) 移動に関する市民ニーズ

#### ■公共交通の利用意向

##### 公共交通の利用意向は非常に高い

2018年に実施した市民意識調査では、公共交通を利用していない人の公共交通利用意向は約40%と高く、現在利用している人も合わせると利用意向は非常に高い状況になっています。

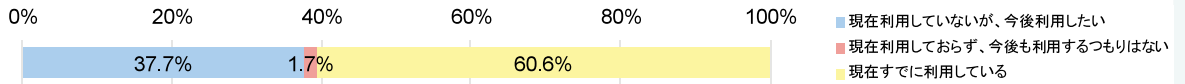


図 公共交通利用意向

出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

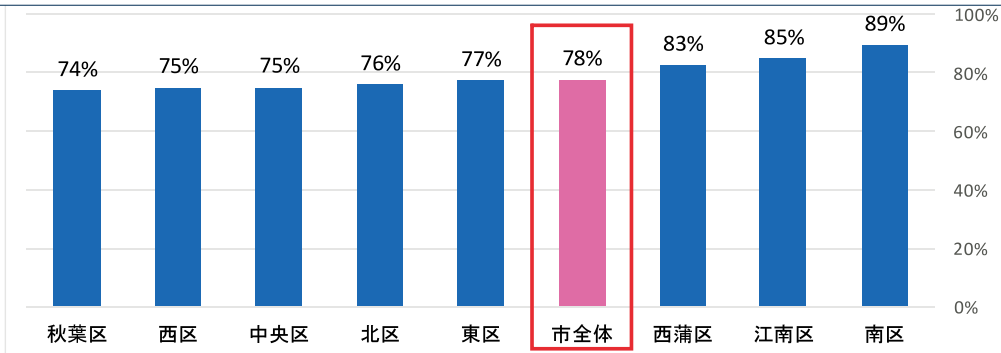
#### ■自家用車に頼らなくても移動しやすいか

##### 自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が約8割

2017年に実施した市政世論調査では、「自家用車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」と回答する市民の割合が約8割を占めています（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。

区別に見ると、最大の南区では約9割、江南区、西蒲区で8割以上と高くなっています。

総合的な交通施策を展開してきましたが、モビリティ・マネジメント<sup>\*</sup>効果の発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていないことがうかがえます。



出典：第44回市政世論調査（2017年）

図 「自家用車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合  
（「あまり移動しやすいまちだと思わない」+「移動しやすいまちだと思わない」の合計）

#### ■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のは「連続的な自転車通行空間」「公共交通による都心アクセス」

移動しやすいまちを実感するために必要なことは、市全体では『②連続的な自転車通行空間』と『④公共交通による都心アクセス』が拮抗しています。

東区や中央区では『②連続的な自転車通行空間』が重視される一方、南区や江南区、西区などでは、『④公共交通による都心アクセス』が重視される傾向が見られます。

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

■ 1番目に高い項目  
■ 2番目に高い項目

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
① パリアフリー化された歩道が整備されている	29%	33%	31%	31%	26%	27%	31%	27%	24%
② 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%
③ 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%
④ 鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている	32%	32%	28%	22%	40%	32%	42%	38%	37%

注) いずれかの区において1位・2位となっている項目のみを抜粋

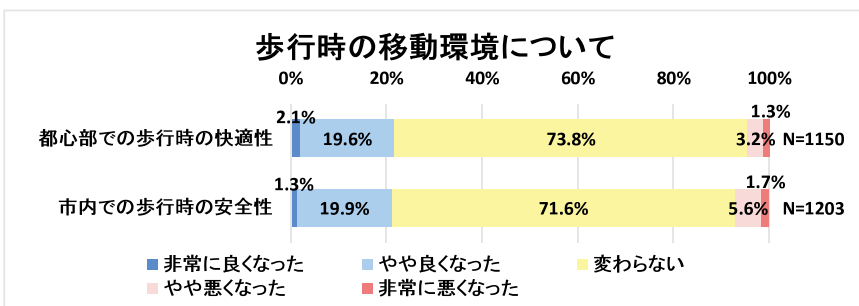
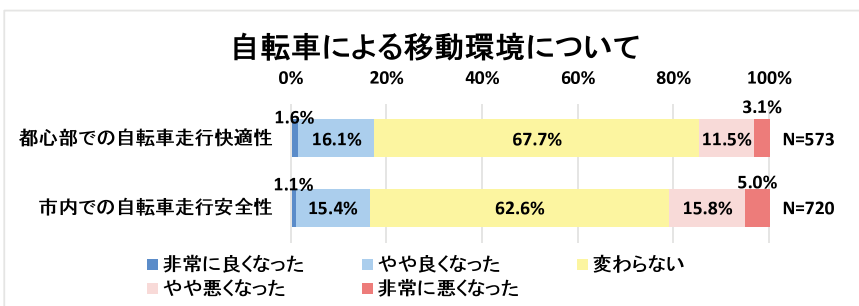
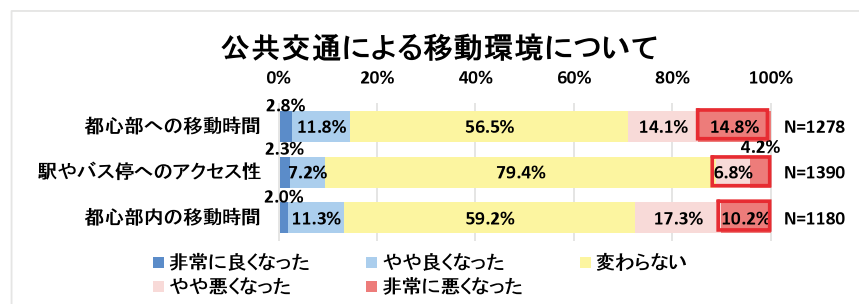
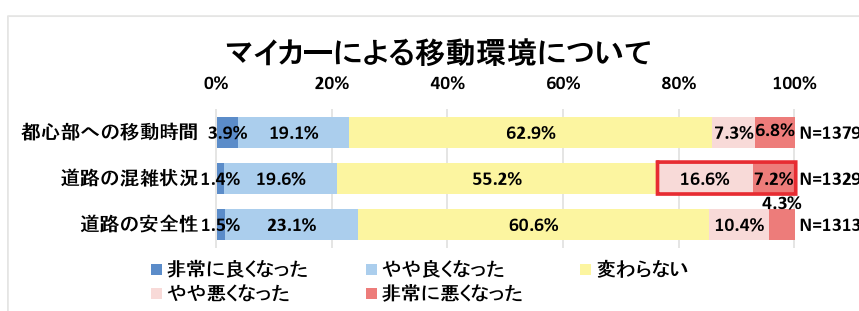
出典：第44回市政世論調査（2017年）

■ 10年前と比較した移動環境の変化

公共交通の移動環境は「10年前と変わらない」、「10年前より悪くなった」との意見が多い

マイカーでは、「道路の混雑状況」については、『悪くなった』が約2割と『良くなった』より高くなっています。

公共交通では、モビリティ・マネジメント<sup>\*</sup>効果の発現不足や乗り換えの抵抗感などから、全ての項目で『悪くなった』が『良くなった』より高く、特に「都心部への移動時間」「都心部内の移動時間」については約10%高くなっています。



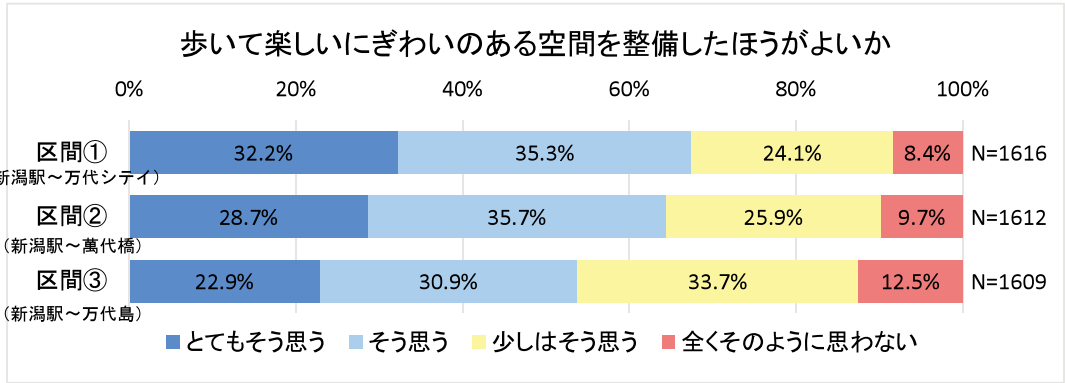
出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 10年前と比較した移動環境の変化

■都心部に賑わい空間を整備したほうがよいか

都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度

まちなかの大型商業施設撤退や歩行者通行量の減少など、まちなかの衰退、拠点性の低迷が嘆かれていることから、都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度と高く、区間①（新潟駅～万代シテイ）、区間②（新潟駅～萬代橋）、区間③（新潟駅～万代島）の順番で高い。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 都心部の賑わい空間整備意向



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

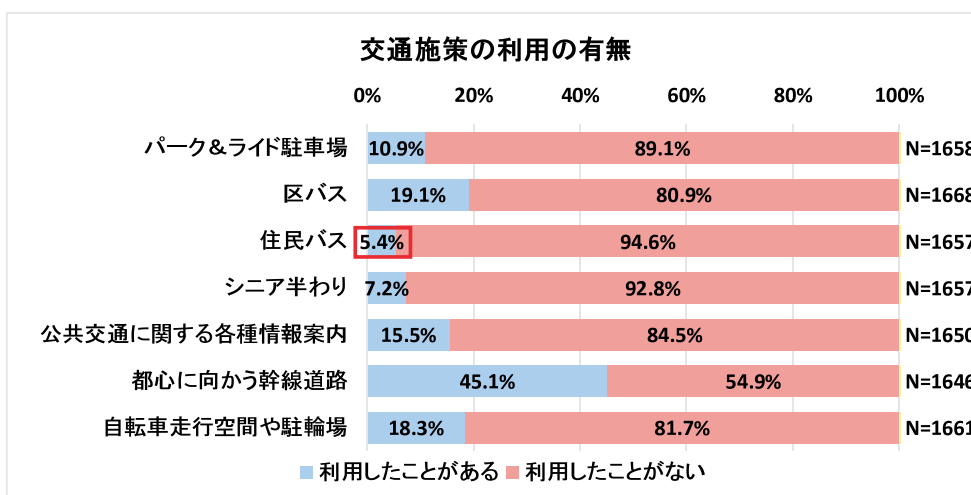
図 賑わい空間検討箇所

■公共交通関連施策の利用経験

公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バス<sup>※</sup>が低い

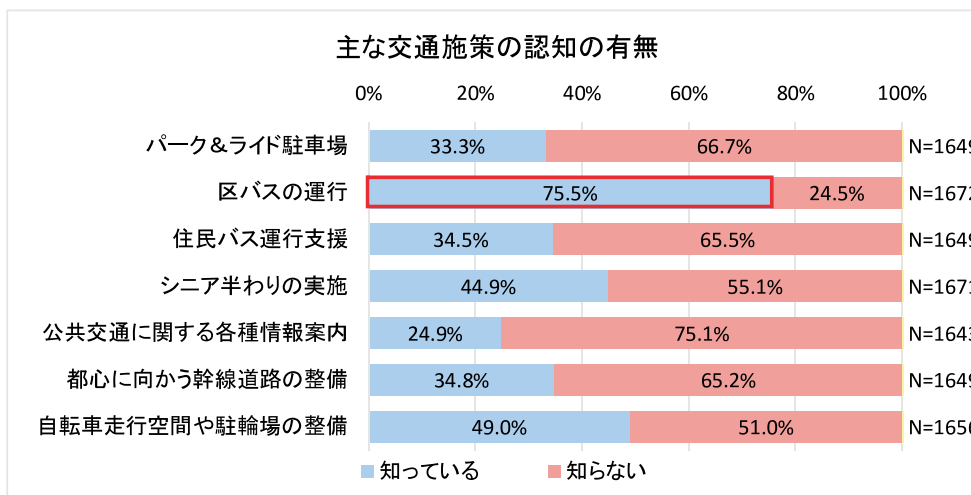
公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にあり、特に住民バス<sup>※</sup>の利用は5%と最も低くなっています。

また、認知の有無をみると、区バス<sup>※</sup>の運行に関する認知割合は75%と高い一方、その他の施策は50%以下となっており、公共交通関連施策の広報を強化する必要があります。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 主な交通施策の利用経験



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 主な交通施策の認知の有無