

3 人口の状況

(1) 新潟県に占める本市の人口

◇県内の市町村で比較すると、本市の人口は第1位となっており、人口は県内人口の3分の1を占めます。

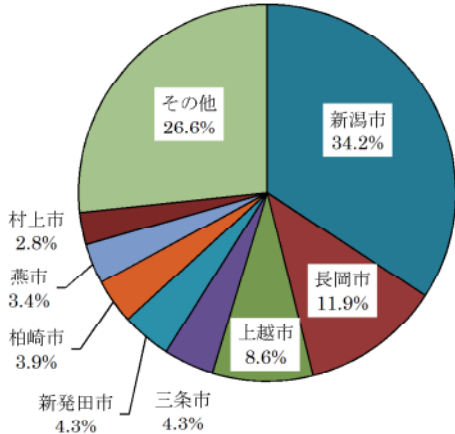


図 新潟県内の市町村別人口割合
資料：国勢調査（平成22年）

(2) 市全域の人口

◇本市の人口は、平成17年の約81.4万人をピークに減少に転じています。
◇25年後の平成52年には、現在の約8割の人口規模（約66.8万人）になることが予測されており、その間、少子化・高齢化がさらに進行する見込みです。

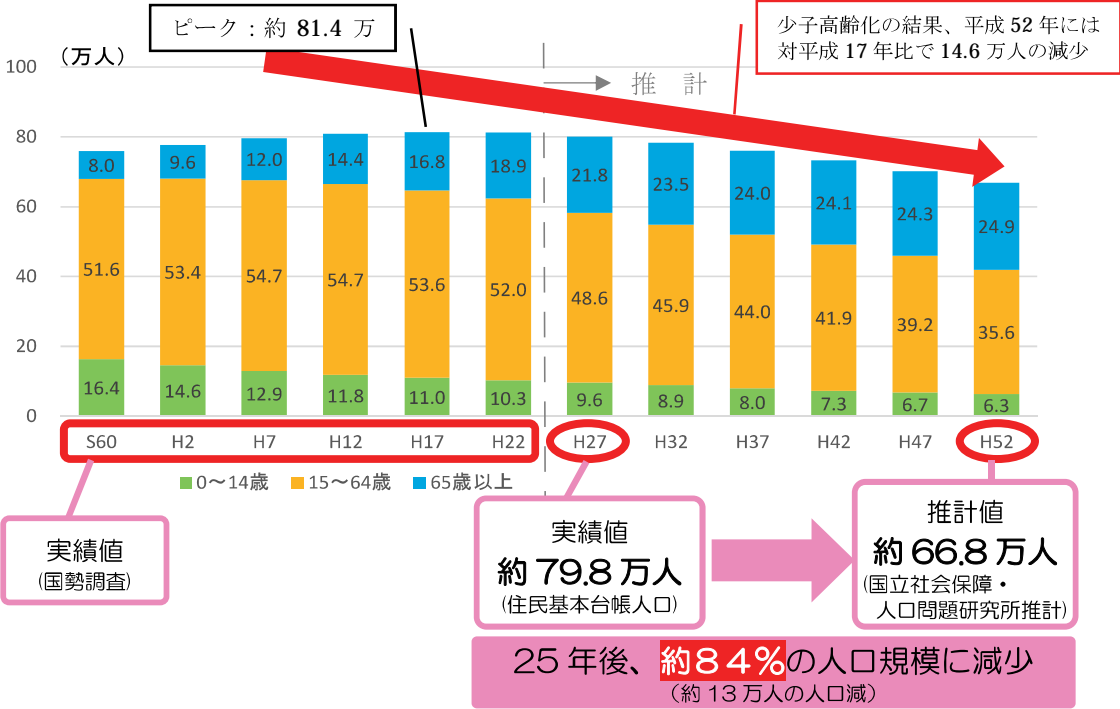


図 新潟市の人口と将来推計

資料：国勢調査（昭和60年～平成22年）、住民基本台帳（平成27年）

(3) 各区の人口

◇各区の将来人口は減少が見込まれており、一部の区では7割程度に減少することが予測されています。

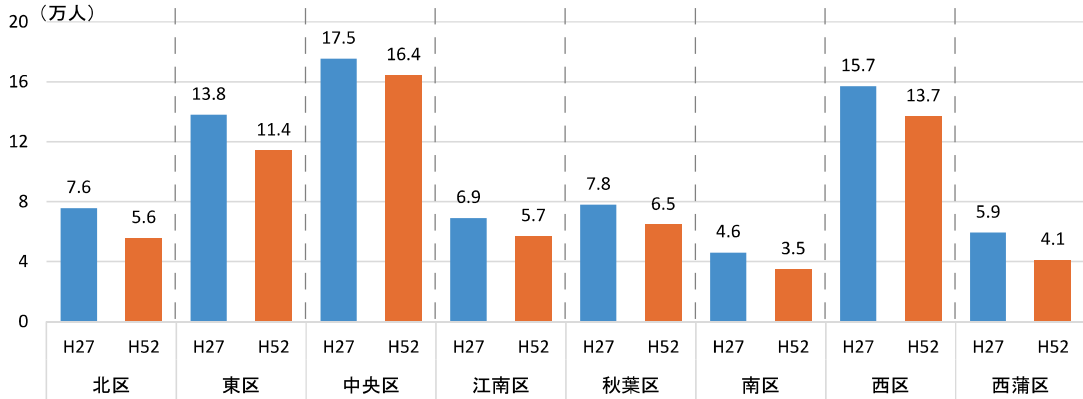


図 各区の人口

資料：住民基本台帳（平成27年）、推計値（平成52年）

(4) 社会増減

◇転入・転出数は、ほぼ同様に推移しています。

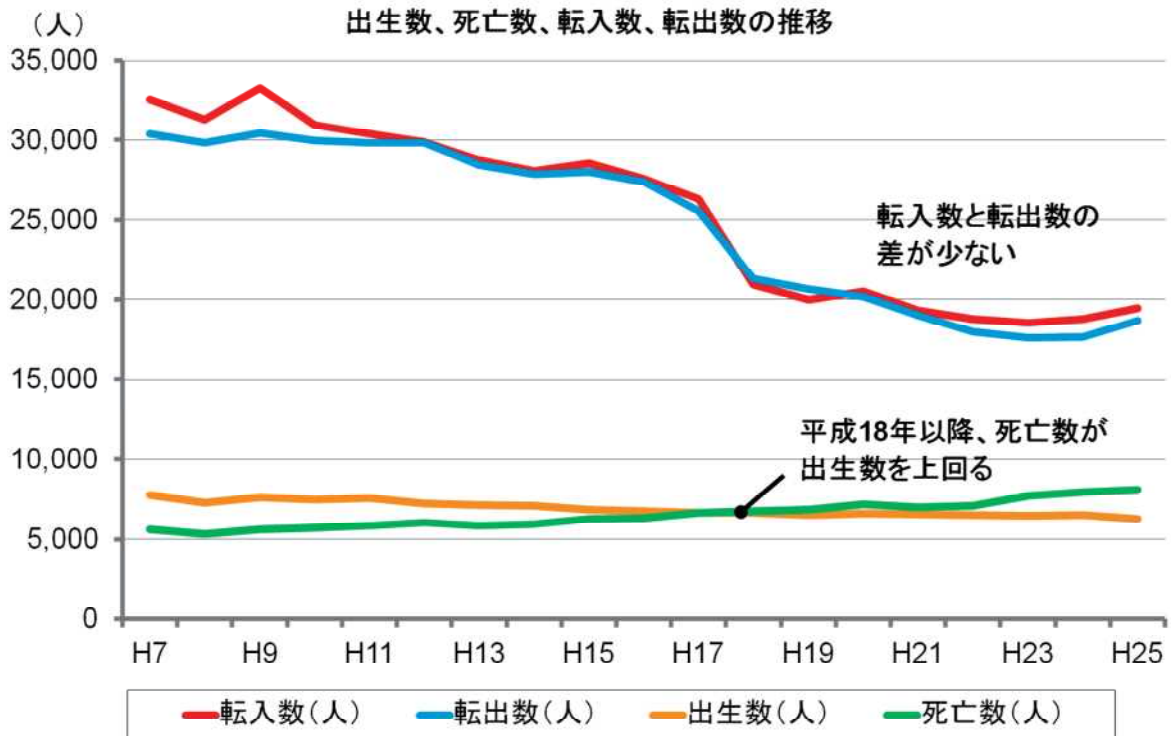


図 転入・転出数の推移

資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査（1995年～2013年、総務省）

◇移動者の状況は、20～24歳で県外（首都圏）への転出超過が見られるほか、25歳～44歳で県内からの転入超過が見られます。

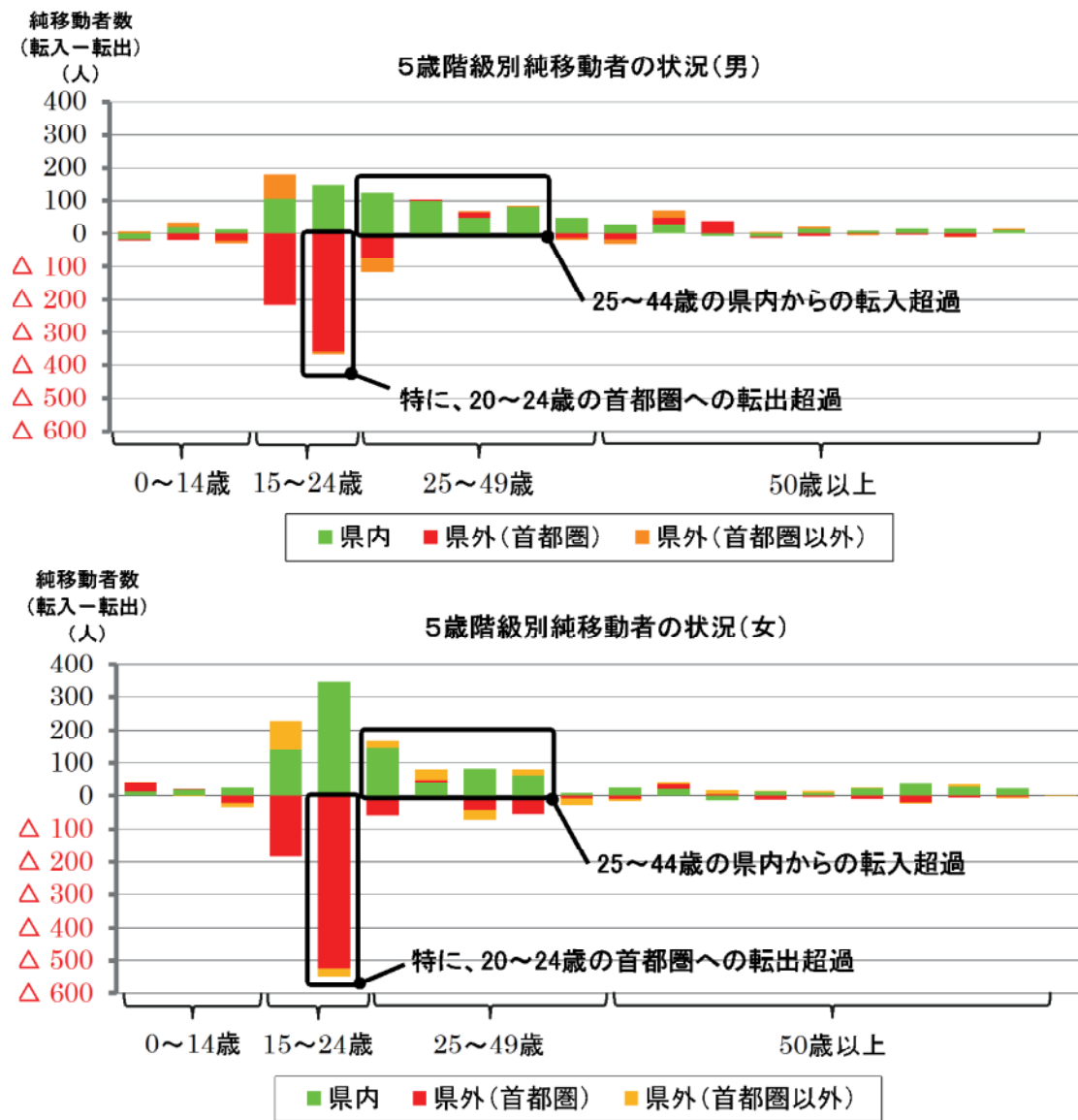


図 5歳階級別純移動者の状況

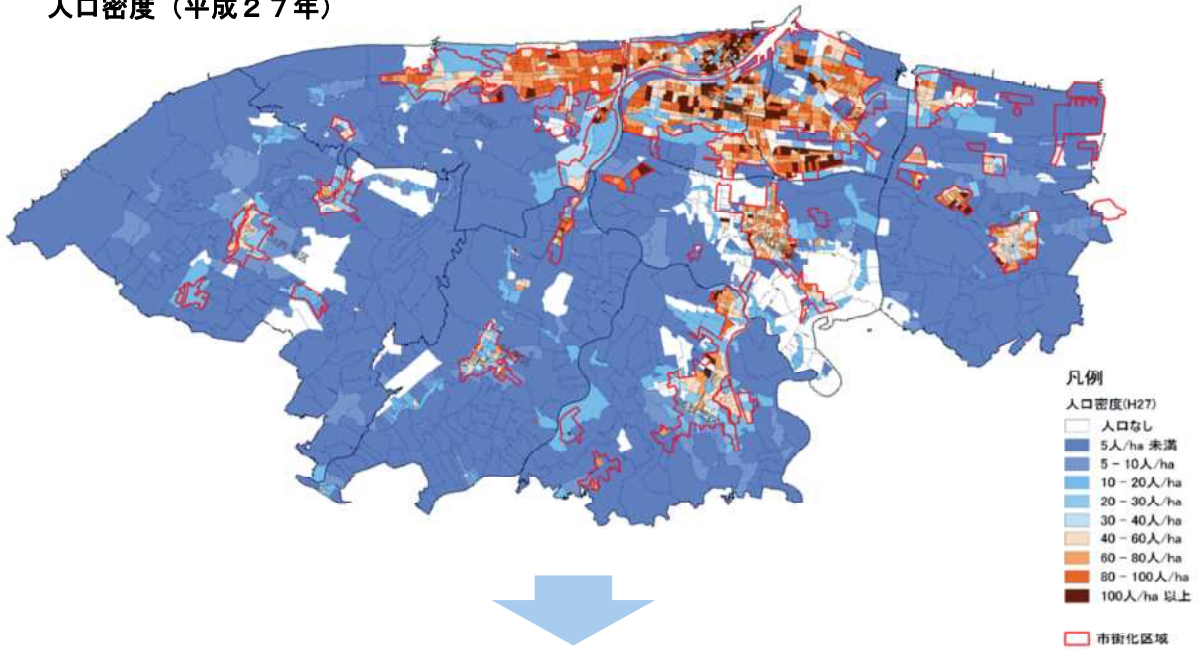
資料：住民基本台帳移動報告（平成25年）

(5) 人口密度の状況

- ◇今後、各区とも人口減少が見込まれています。
- ◇秋葉区、南区、西蒲区では、それぞれの区を中心となるまちなかにおいて、40人/ha^{*}の人口密度を下回る市街地の発生が見込まれます。
- ◇北区、江南区のまちなかにおいても、人口の低密度化が見込まれます。

※40人/ha・・・人口集中地区に要求される人口密度の基準（国勢調査より）。

人口密度（平成27年）



将来の人口密度（平成52年）

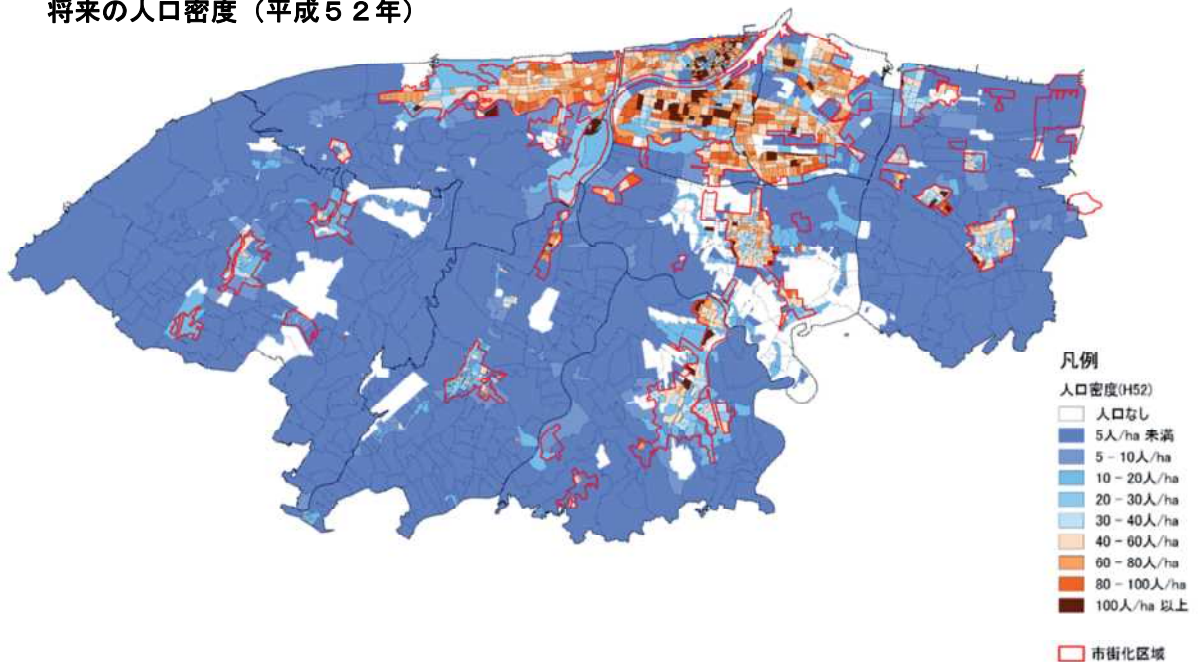
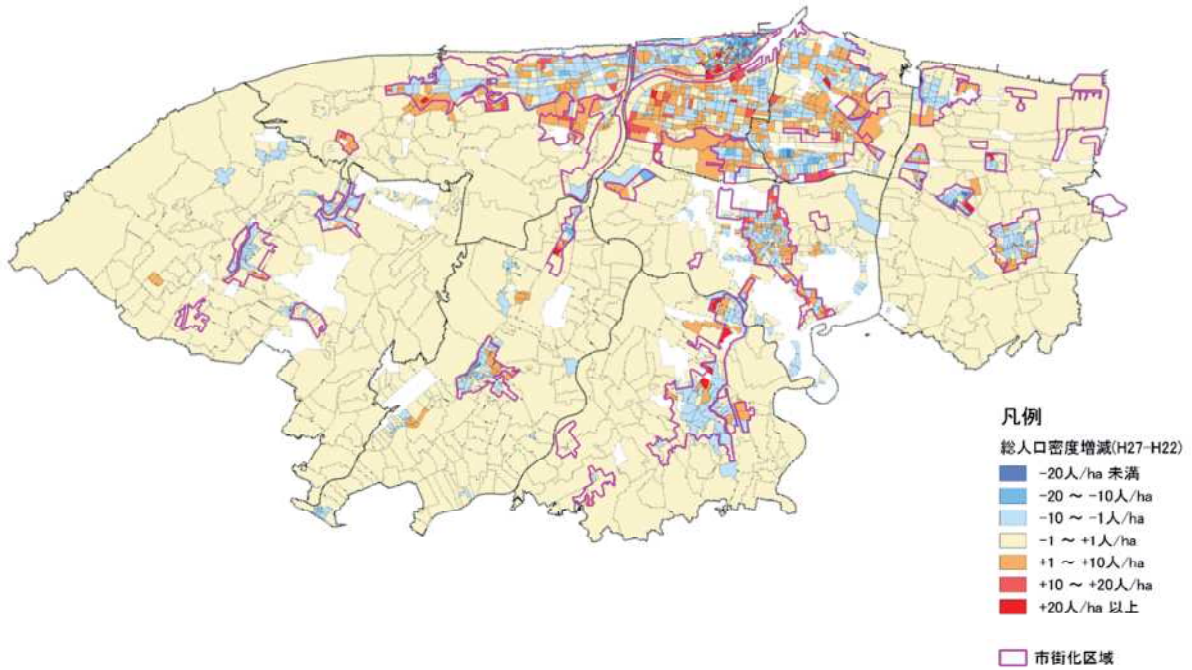


図 人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳（平成27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

人口密度増減（平成22～27年）



人口密度増減（平成27～52年）

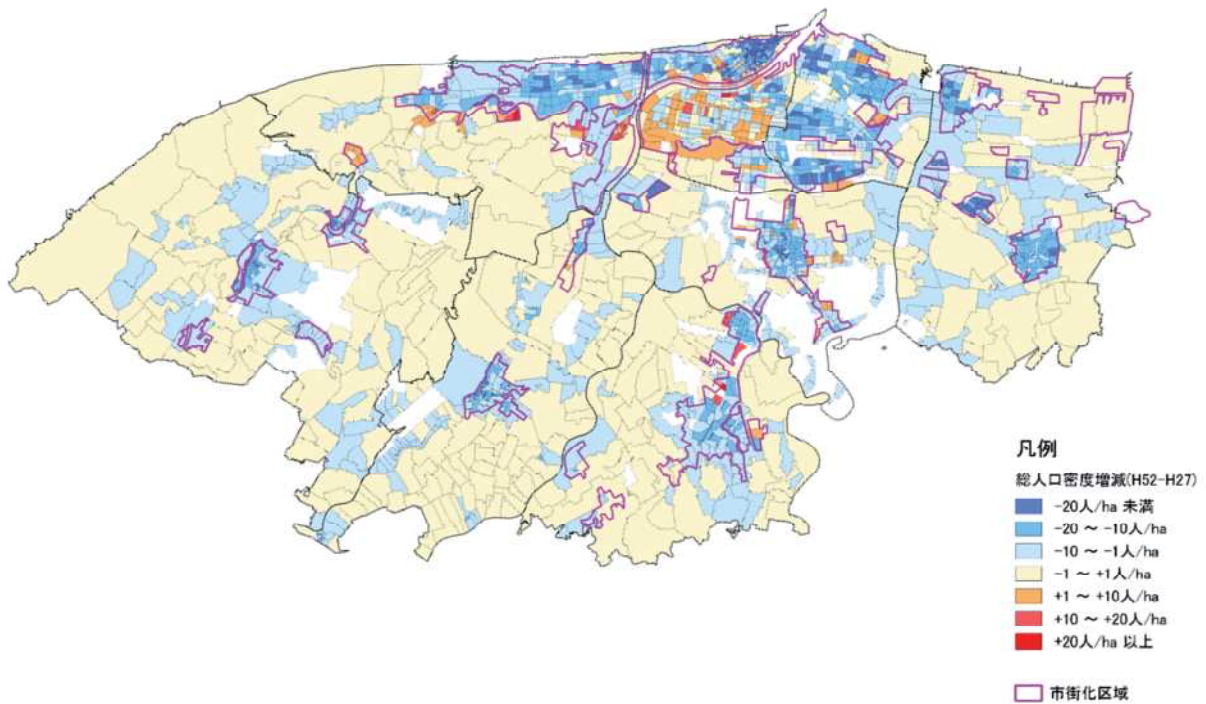


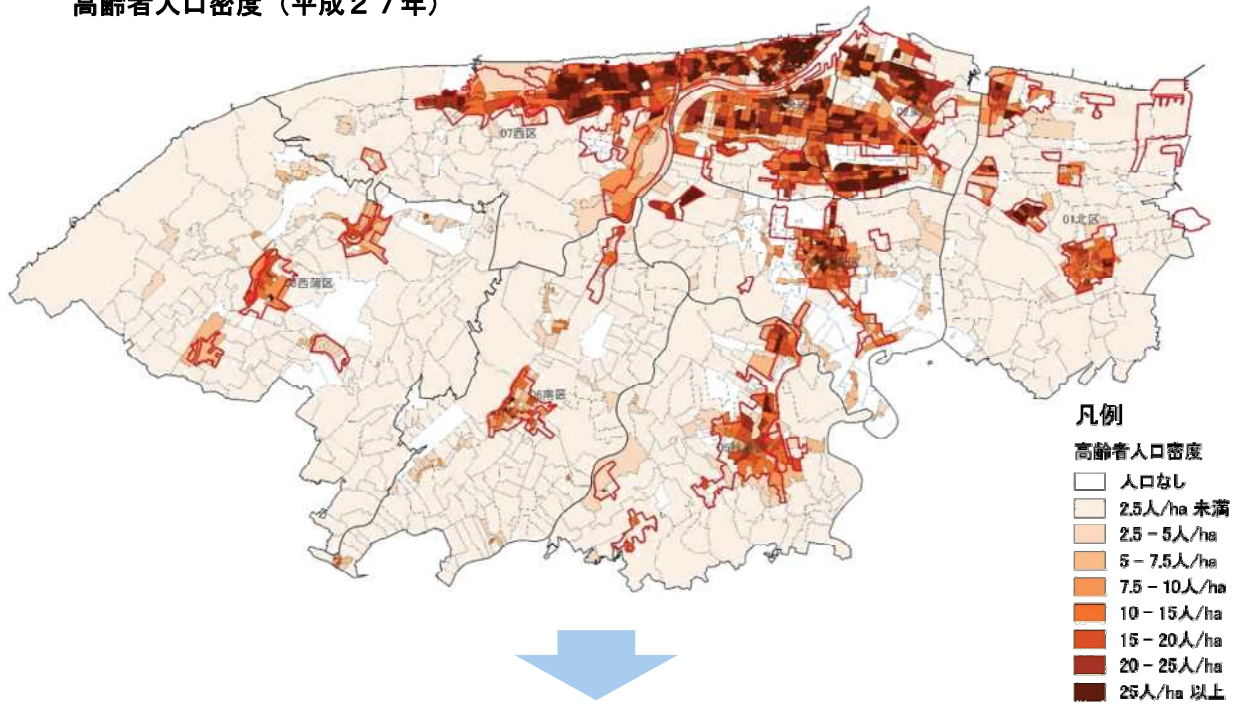
図 人口密度の増減

資料：住民基本台帳（平成22・27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

(6) 高齢者の人口密度の状況

- ◇全般的に高齢者の人口密度が高く、東区・中央区の都心及び都心周辺部や、西区の JR 越後線沿線の市街地などでは、広範囲に連坦しています。
- ◇将来も高い人口密度が維持されるエリアでは、同様に高齢化（高齢者人口密度の増加）も進むことが見込まれます。

高齢者人口密度（平成27年）



高齢者人口密度（平成52年）

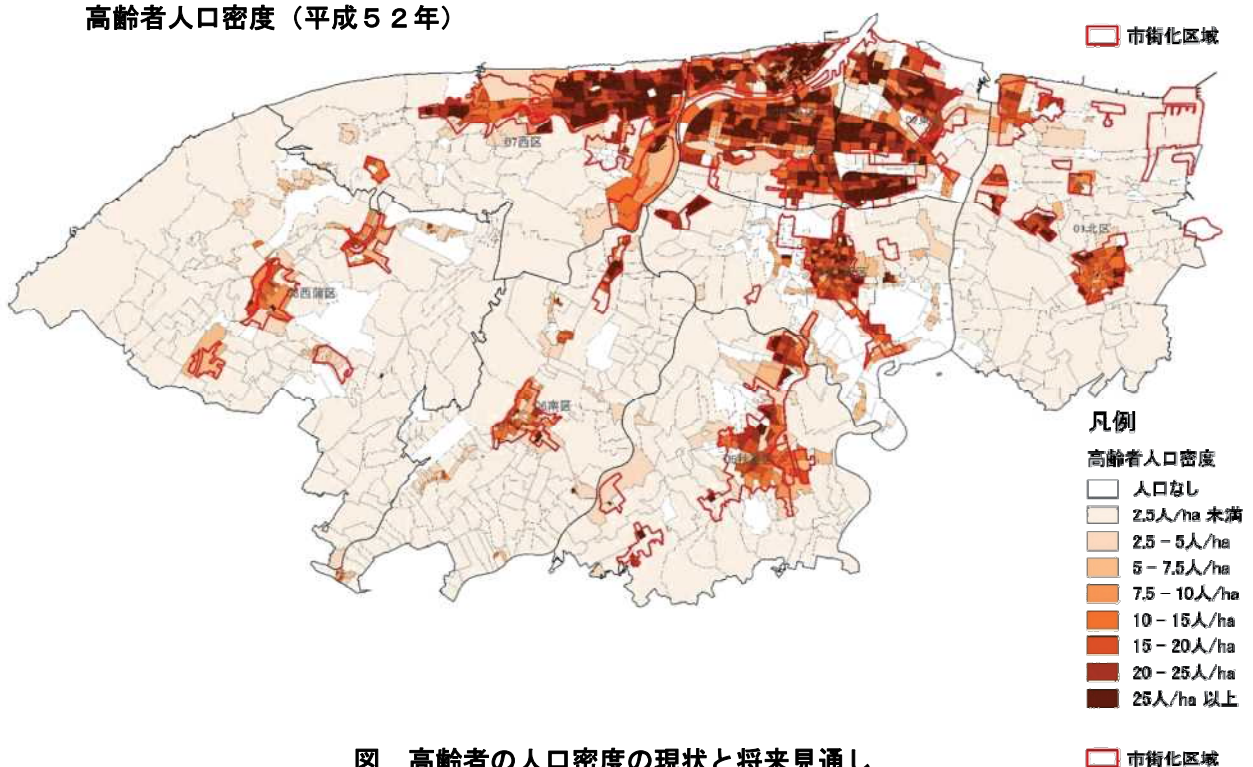
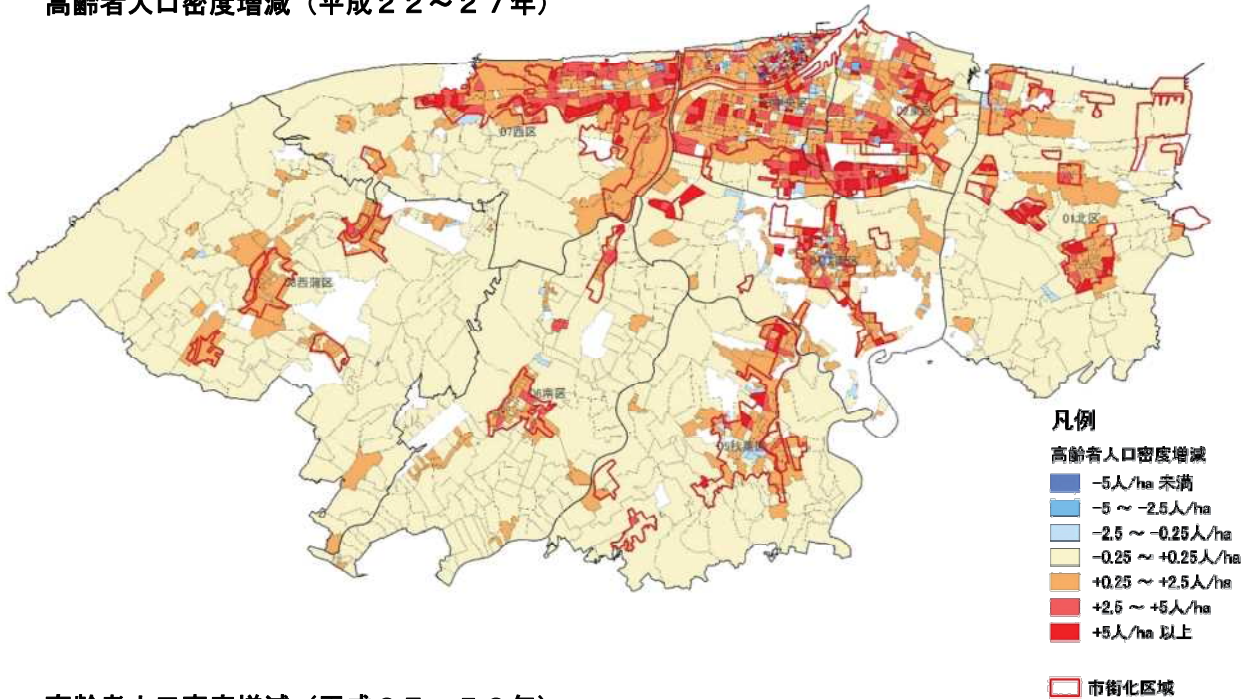


図 高齢者の人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳（平成27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

高齢者人口密度増減（平成22～27年）



高齢者人口密度増減（平成27～52年）

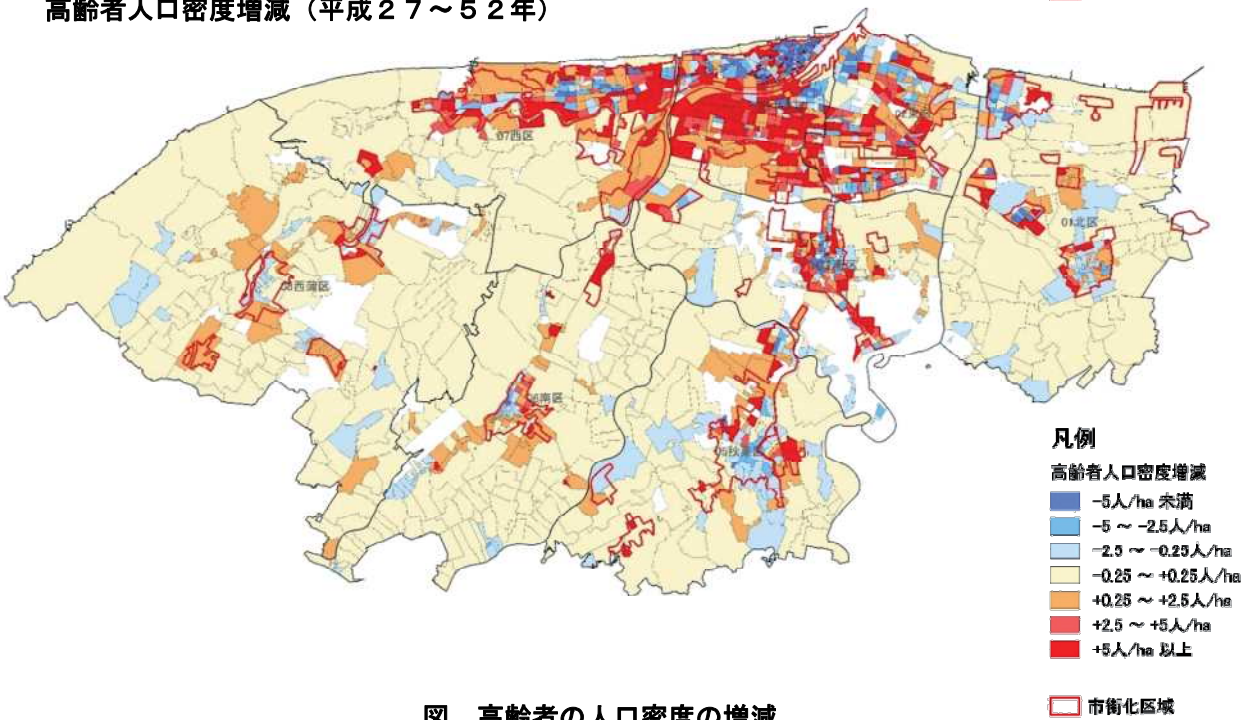


図 高齢者の人口密度の増減

資料：住民基本台帳（平成22・27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

(7) 人口の将来展望

◇にいがた未来ビジョンや新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略の着実な実行により、合計特殊出生率を向上させることや、魅力的な雇用・子育て・生活環境の充実により、若年層・子育て家庭など幅広い年代のU I Jターンを増加させるなど、社会増の維持・向上を図り、人口減少抑制の取組みを進めています。

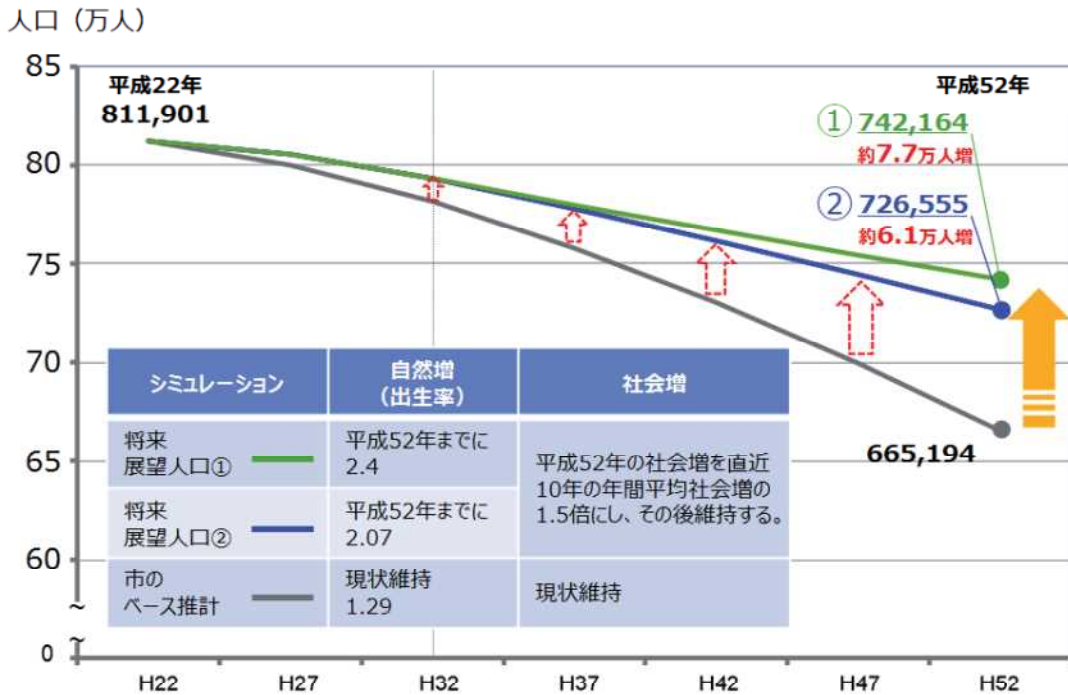


図 将来展望人口と市独自推計の比較

資料：新潟市人口ビジョン

現状からみる課題

3 人口の状況

- 高齢者や子どもが安心して暮らせ、若い世代が住み続けたいと思える都市を目指す必要がある
- 特に、まちなかにおいて人口減少が顕著となることが見込まれ、人口流出の抑制、交流人口の拡大を図り、都心の魅力やそれぞれのまちなかの特色を維持していく必要がある

◇平日昼間の都心は、人口密度が10,000人/km²を超える。

◇人口動態は日中、夜間にかけて約27,000～65,000人の間で規則的に変動し、多くの会社や学校が休みとなる日曜日14時には約48,000の人口が集積している。

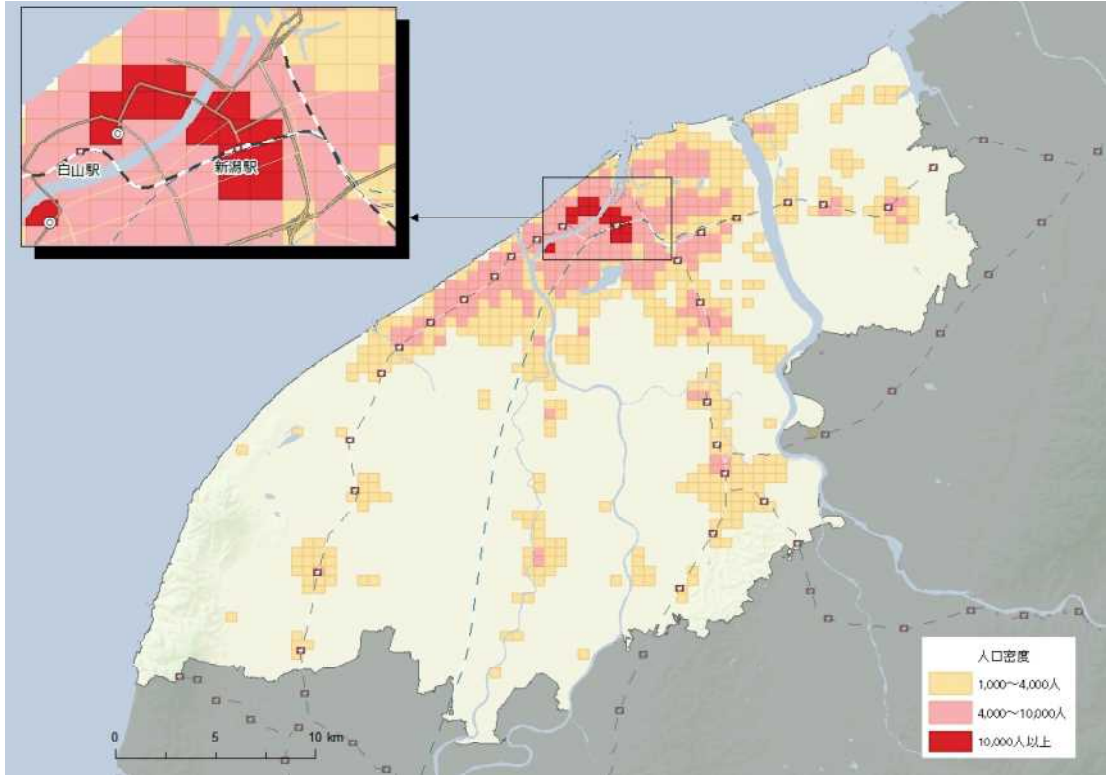


図 昼間人口密度（平成26年9月29日9時現在）

資料：モバイル空間統計（(株)ドコモ・インサイトマーケティング）、住民基本台帳

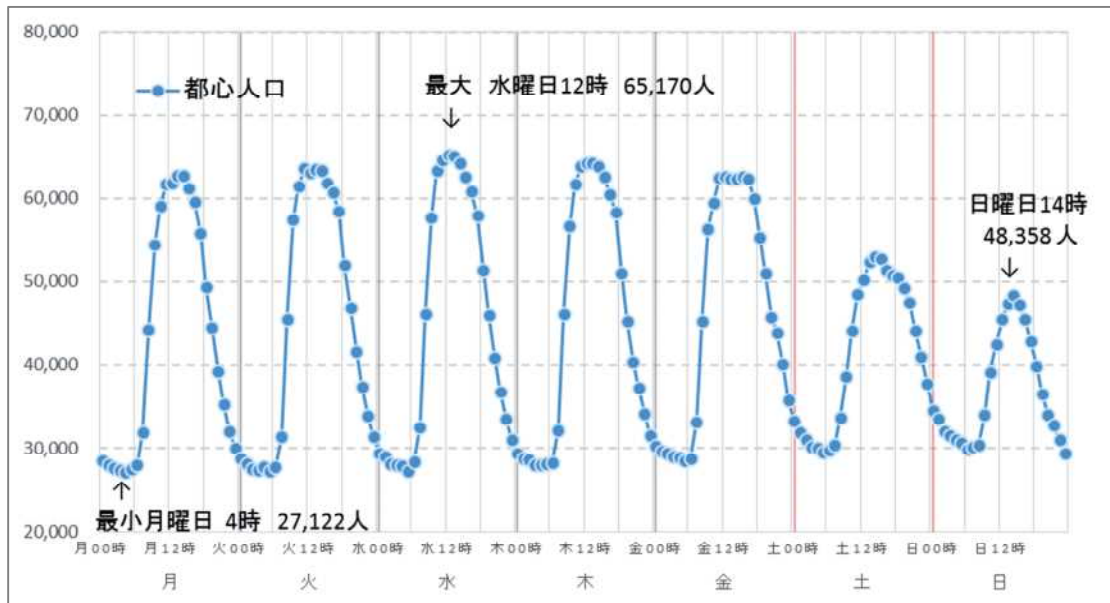


図 都心（15メッシュ）の昼間人口動態（平成26年9月29日～10月5日）

資料：モバイル空間統計（(株)ドコモ・インサイトマーケティング）

4 交通基盤

(1) 主要な交通網

- ◇1869年に開港しまもなく150周年を迎える国際拠点港湾新潟港、1930年に開港しロシアなどとの国際線を有する新潟空港が整備され、北東アジアの玄関口としての役割を担っています。
- ◇1982年に開業した上越新幹線や、北陸自動車道、磐越自動車道、日本海東北自動車道などの高速交通基盤が整備され、首都圏をはじめとする広域的な高速交通ネットワークが形成されました。
- ◇上越新幹線の起終点となる新潟駅と市内の各方面を在来線が結んでいます。また、在来線とともに重要な日常の足として、路線バスが走っています。

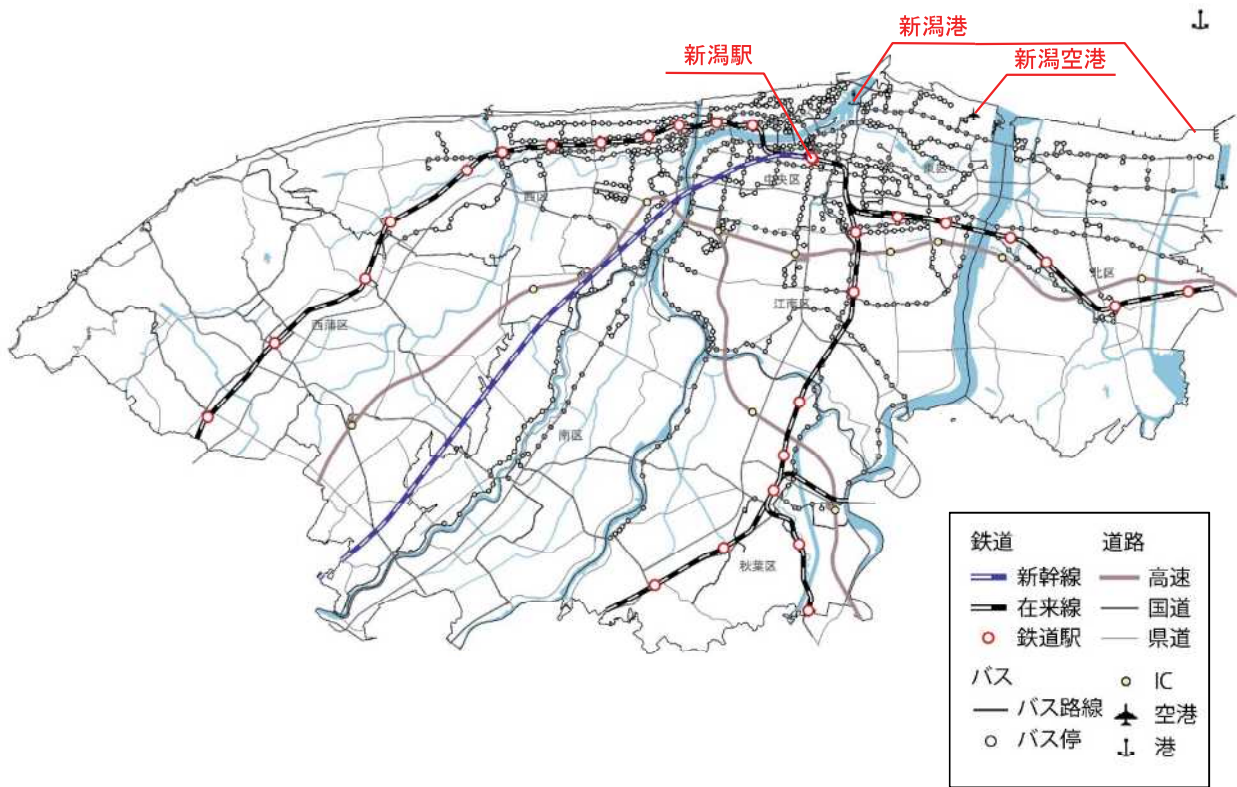


図 主要な交通網

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）

(2) 広域交流を支える空港・港湾の状況

- ◇新潟空港では、札幌をはじめ国内6都市を結ぶ国内線と、ソウル、上海、ハルビンを結ぶ国際線が就航しており、乗降客数は平成23年に80万人台まで落ち込みましたが、近年は100万人前後で推移しています。
- ◇新潟港では、平成7年からは国際コンテナ取扱量が大きく増加しており、最近10年間では17万TEU前後で推移しています。

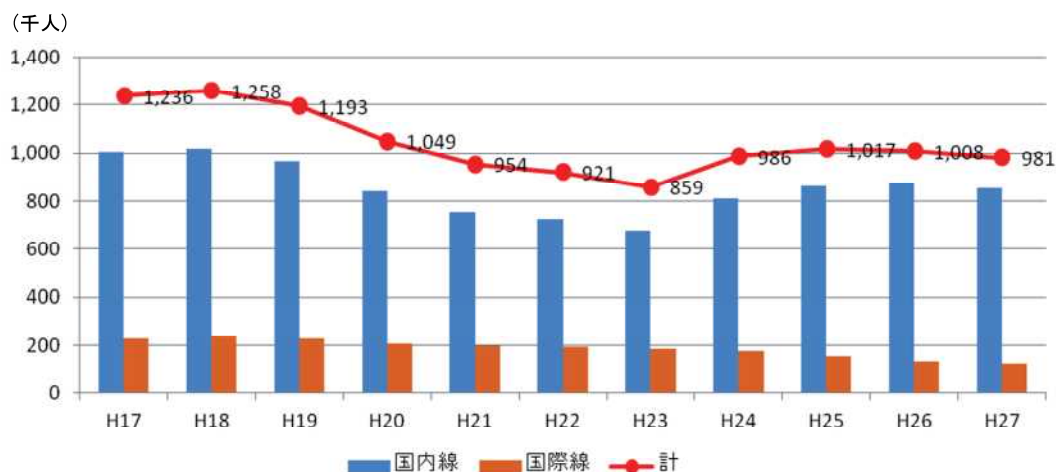


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成27年度新潟空港利用状況」より作成

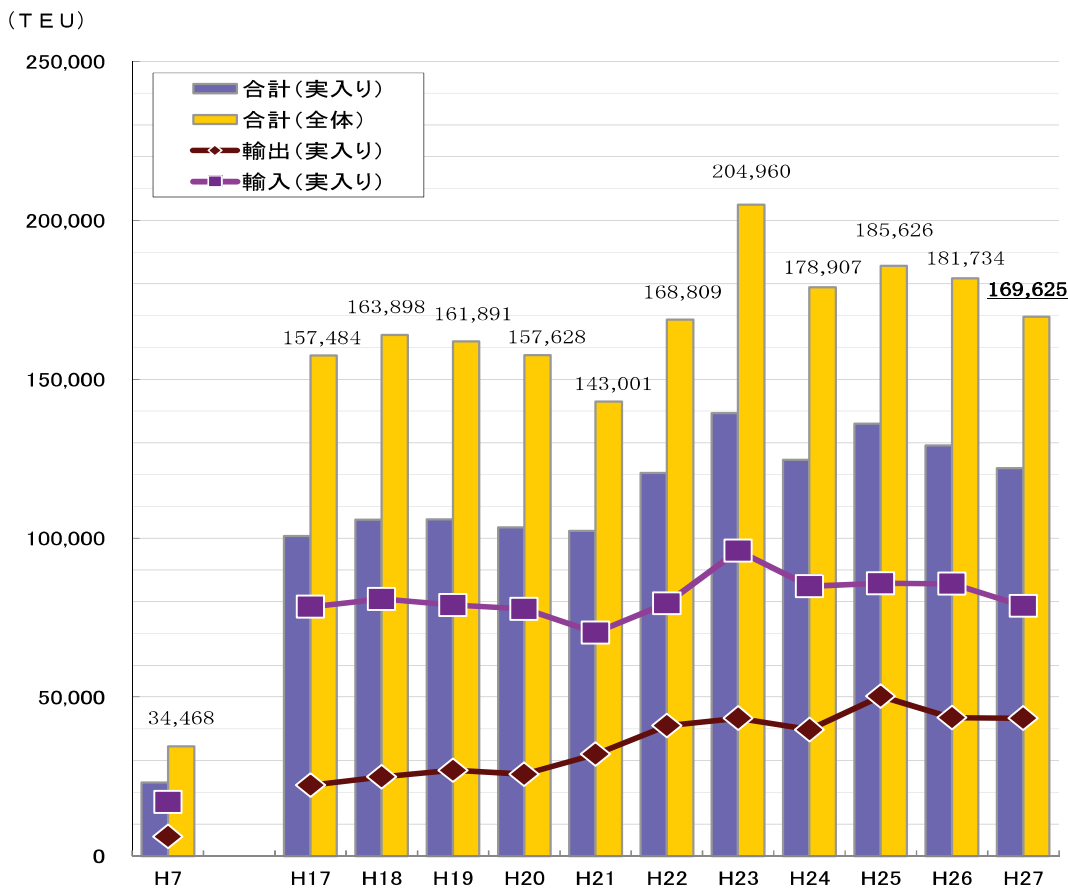


図 新潟港の外貿コンテナ取扱量 (速報値) の推移

資料：新潟県公表「新潟県内港の外貿コンテナ取扱量の年別推移」

(3) 都市内交通の状況

- ◇区間の人の動きを見ると、西区・東区・江南区は中央区と、北区は東区・中央区と、江南区は中央区と東区との結びつきが強くなっています。また、秋葉区は中央区と、南区は西区・中央区と、西蒲区は西区・中央区との結びつきがみられます。
- ◇交通手段別に見ると、自動車による結びつきが強く、鉄道は、都心（中央区）と地域拠点（各区）を結ぶ手段として利用されています。
- ◇バスは都心及び都心周辺部を中心に連坦する東区・西区の市街地内の移動や周辺区内の移動手段として利用されています。

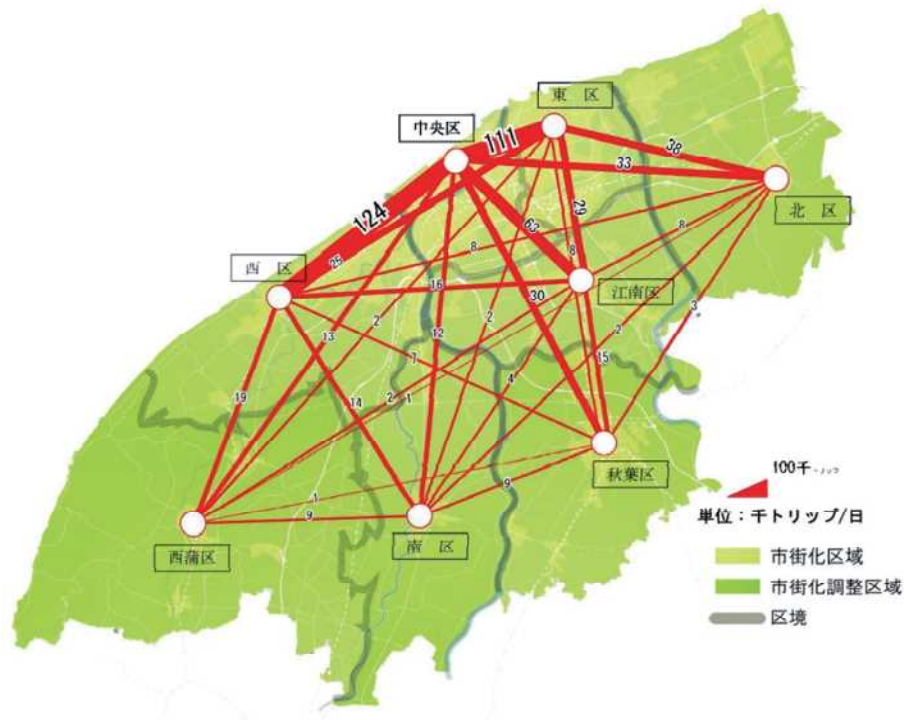


図 区間の人の動き

資料：平成23年度 新潟市内都市交通特性調査

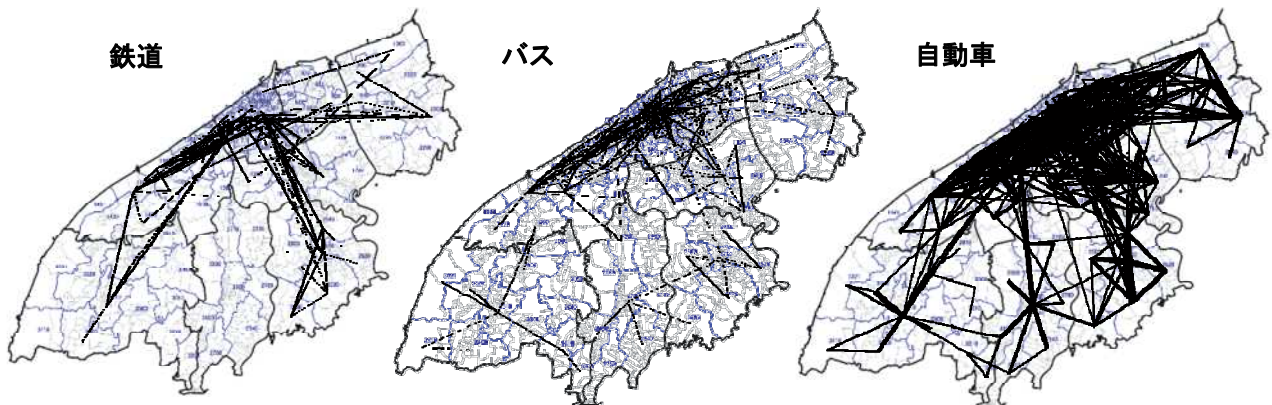


図 区間の人の動き（交通手段別のゾーン間移動）

資料：平成23年度 新潟市内都市交通特性調査

(4) 交通手段の構成

- ◇市民の移動手段は、平成 23 年時点で約 7 割が自動車となっており、昭和 63 年と比べて自動車の割合が高まっています。
- ◇平成 23 年の公共交通（鉄道＋バス）の利用割合は約 5.4%※であり、他の手段と比較しても最も低い割合となっています。
- ◇65 歳以上の自動車利用割合が大きく増加しており、自動車に依存したライフスタイルが高齢になっても継続していることがうかがえます。

※鉄道利用の割合（約 2.6%）とバス利用の割合（約 2.8%）の合計。

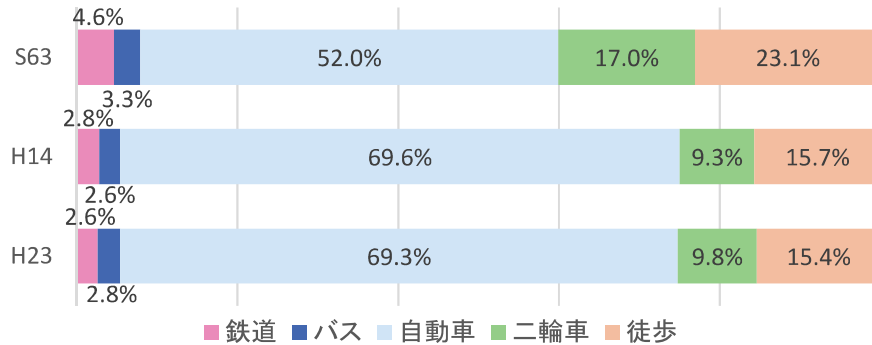


図 代表交通手段構成

資料：第 2・3 回 新潟都市圏パーソントリップ調査、平成 23 年度 新潟市内都市交通特性調査

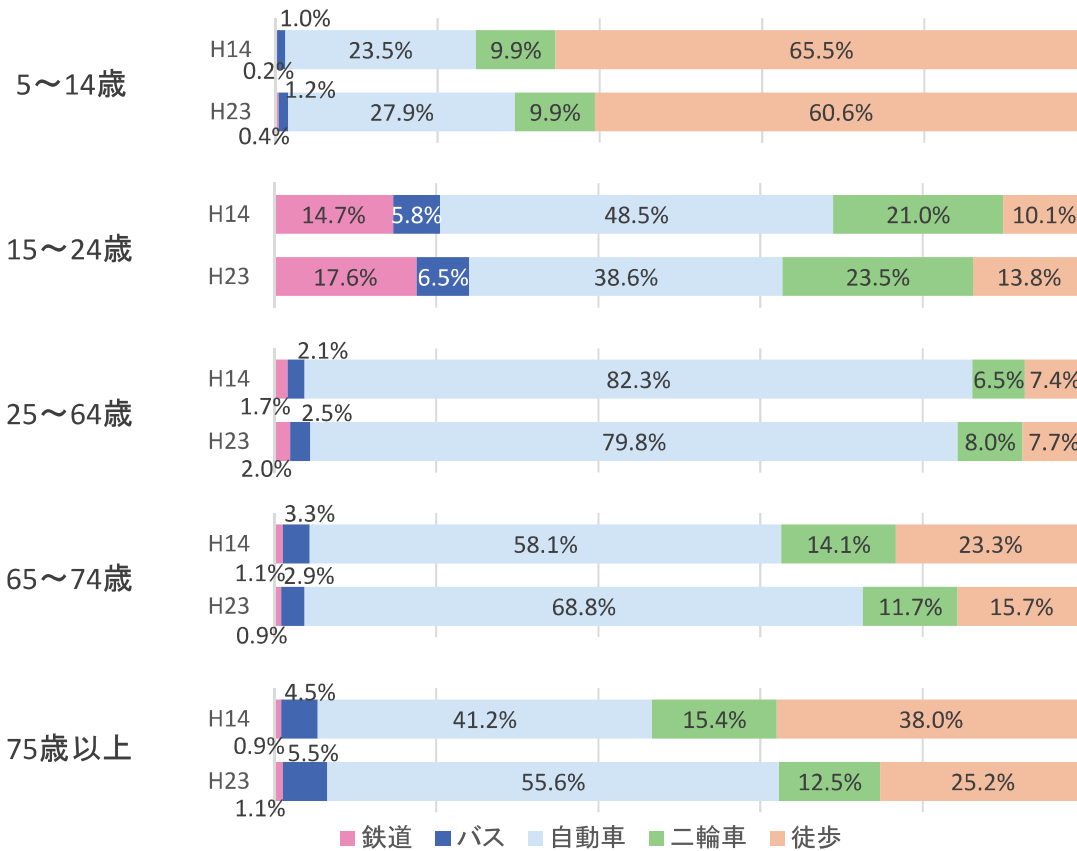


図 年齢階層別代表交通手段構成

資料：第 3 回 新潟都市圏パーソントリップ調査、平成 23 年度 新潟市内都市交通特性調査

(7) 公共交通ネットワークの将来計画

◇にいがた交通戦略プランでは、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けて、「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」の三つの視点のもと、地域のニーズや人の移動特性等を考慮して公共交通利用の環境整備に取り組んでいます。



図 都市内交通体系の基本概念図

資料：にいがた交通戦略プラン

現状からみる課題

4 交通基盤

- 国内外との広域交流をさらに進め本市の拠点性を強化するためにも、既存の交通基盤を維持・充実させる必要がある
- 都心と各地域、各地域間、地域内と、それぞれの交通手段の充実を図り、過度にマイカーに依存しなくても、誰もが移動しやすい環境を整備する必要がある