

第3章 公共交通に関する現状把握

1. 都市交通の現状

(1) 公共交通網

- 本市の公共交通は、本市と周辺自治体を結ぶ鉄道と路線バス等をはじめ区バスや住民バスなどが運行されています。
- また、新幹線が停車する新潟駅や新潟港、新潟空港があり県内外への広域交通拠点があります。
- 都市機能誘導区域とその周辺の居住誘導区域が結ばれ、立地適正化計画など、まちづくりと統合が図られた公共交通網を形成しています。

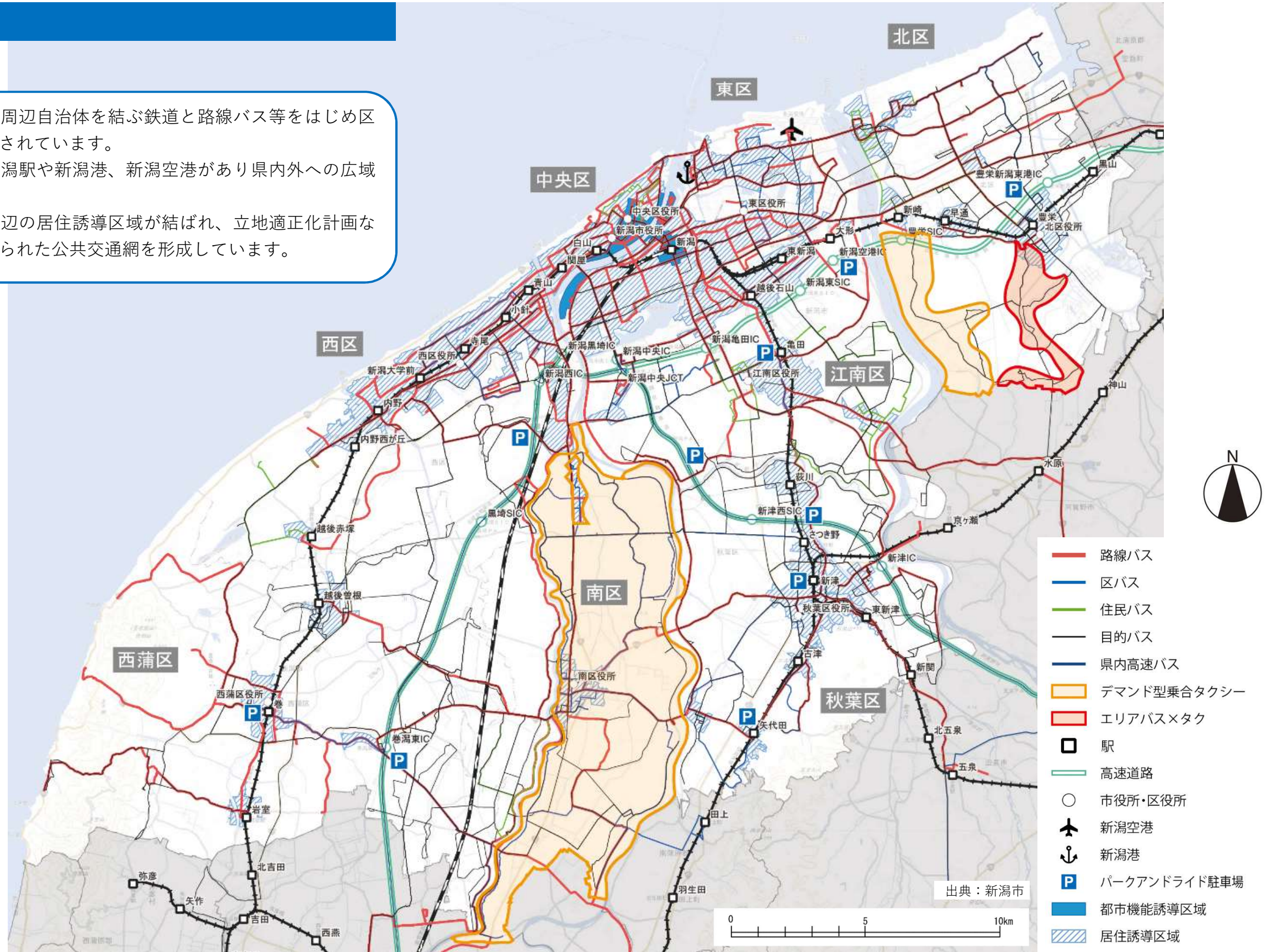


図 新潟市の公共交通網 (2022年4月)

(2) 公共交通網と人口分布

- ▶ 人口密度が低く定時定路線型のバス路線が成り立たない地域（北区長浦地区）において、新たな移動手段としてエリアバス×タク*の運行を開始しました。
- ▶ また、路線バスが運行していない地域（北区）や昼間の時間帯の需要が少ない地域（南区）では、デマンド型乗合タクシーの効果や課題を検証するため社会実験を実施しています。

※エリアバス×タク

- ・バス路線の確保・維持が困難な地域において導入した公共交通システムです。バス軸とエリアタクシーを組み合わせることで、運行の効率化、多様なニーズへの対応、高齢者等の負担軽減などの要望を踏まえ、持続可能な公共交通を目指して運行しています。
- ・運行エリア内のバス軸を、予約に応じて中型車両が運行しています。バス停留所が遠い地域の方は、自宅の近くのエリアタクシー乗り場から、乗継地点のバス停留所まで、予約した小型車両に乗り移動できます。

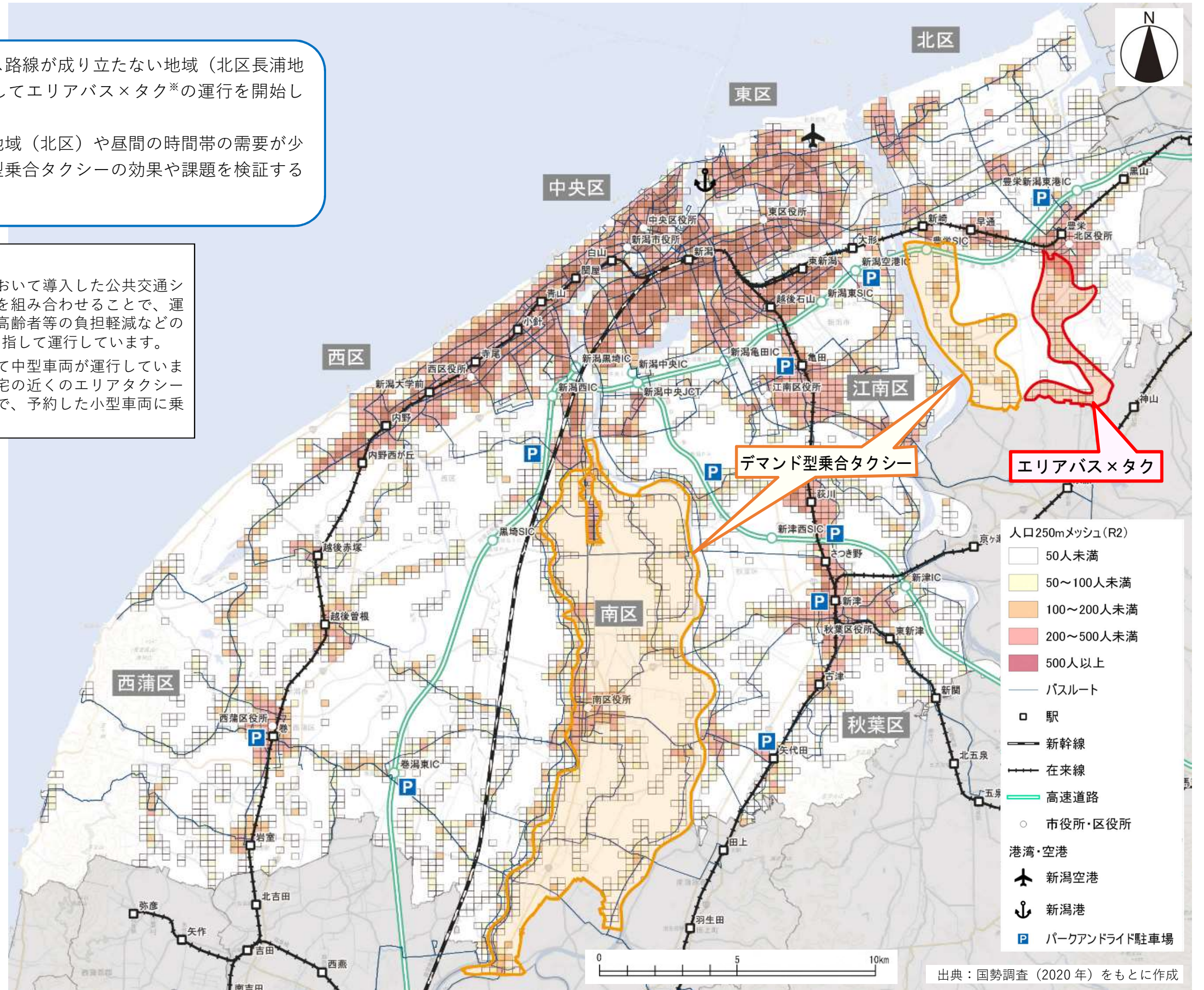


図 新潟市の公共交通網と人口分布

■公共交通沿線の居住人口割合

- 公共交通機関のある地域*に住んでいる居住人口割合は、2022年度で95.5%となっています。

※公共交通機関のある地域（小地域単位）

- ・バス停から半径300mの範囲にかかっている地域
- または鉄道駅から半径500mの範囲にかかっている地域

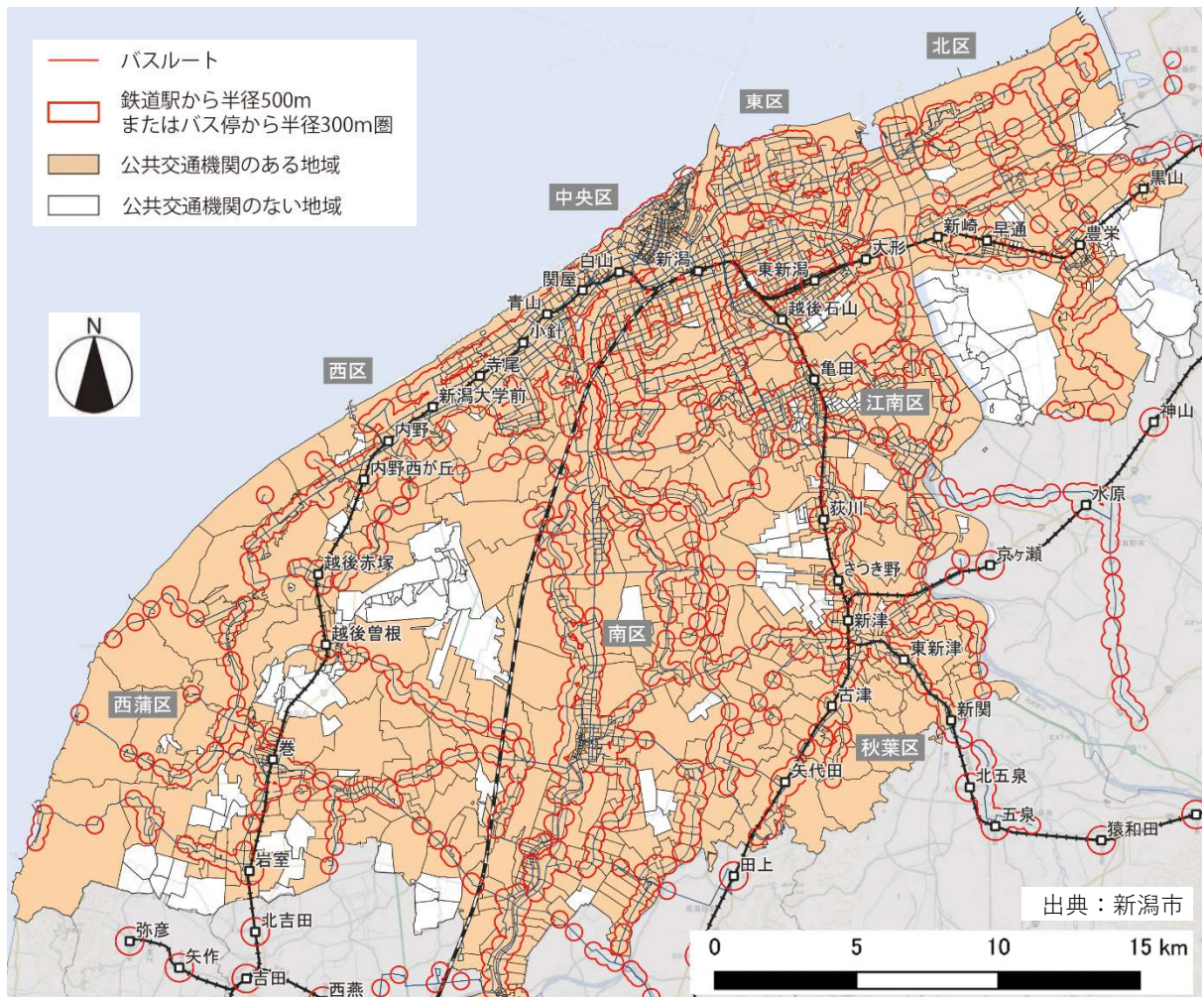
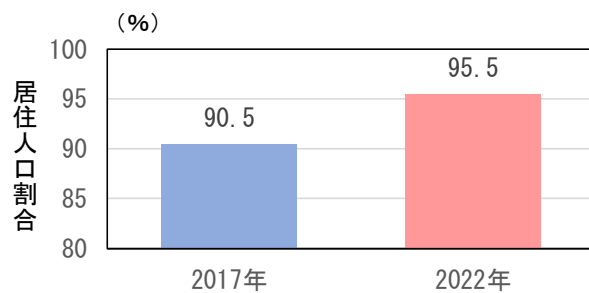


図 公共交通機関のある地域（2022年4月）



出典：国勢調査をもとに作成

図 公共交通沿線の居住人口割合

(3) 公共交通の運行本数

1) 路線バス

- ▶ 路線バスは、東区、中央区、西区において 200 本/日以上の高頻度で運行されています。一方で、秋葉区、南区、西蒲区では 8 本/日未満の運行となっている区間があり、路線バスを利用できる環境に大きな差があります。

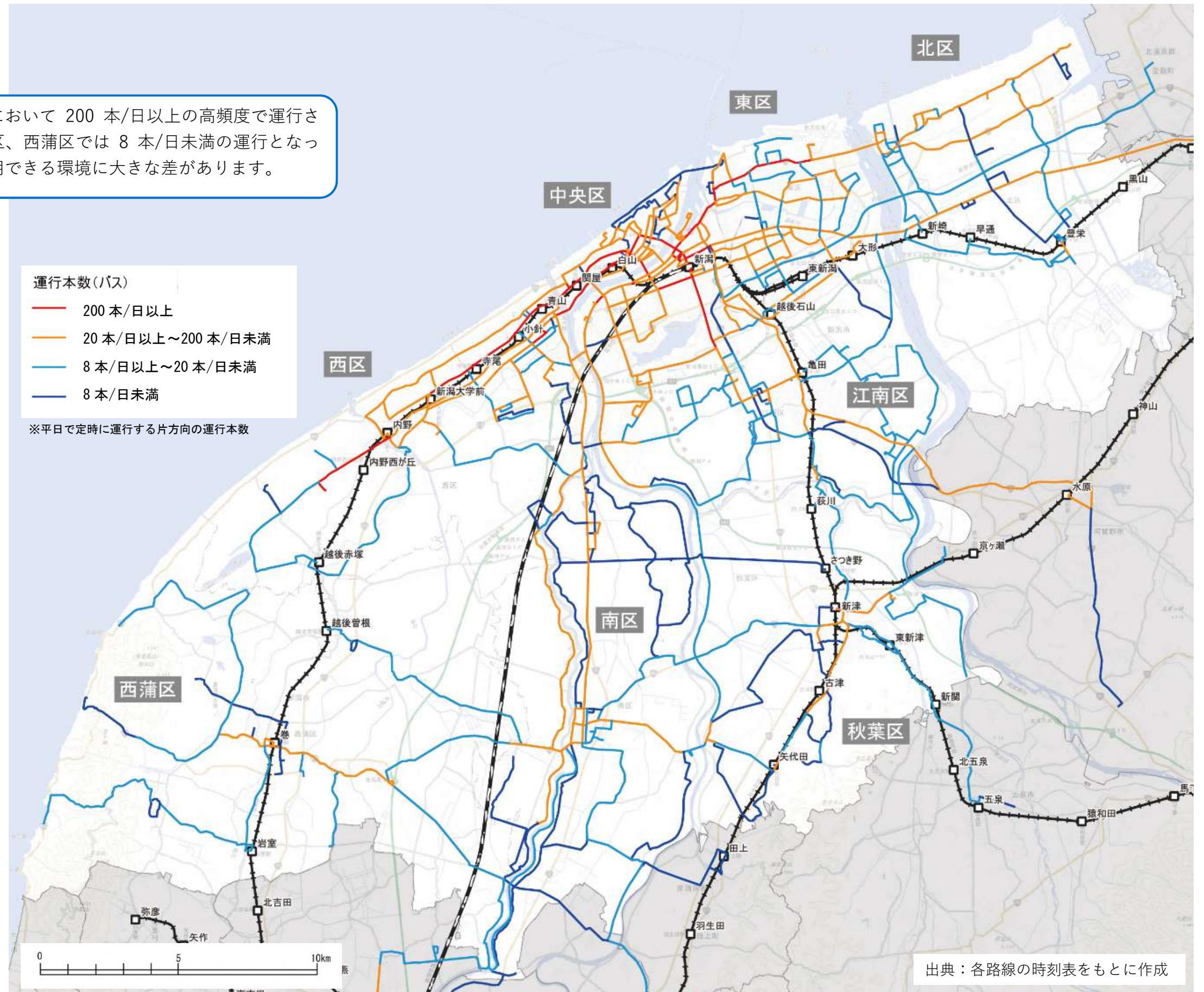


図 路線バス等の運行頻度 (2022 年 4 月)

2) 鉄道

- 鉄道は、新潟駅から豊栄駅、新津駅、内野駅の間で80本/日以上の高頻度で運行されています。

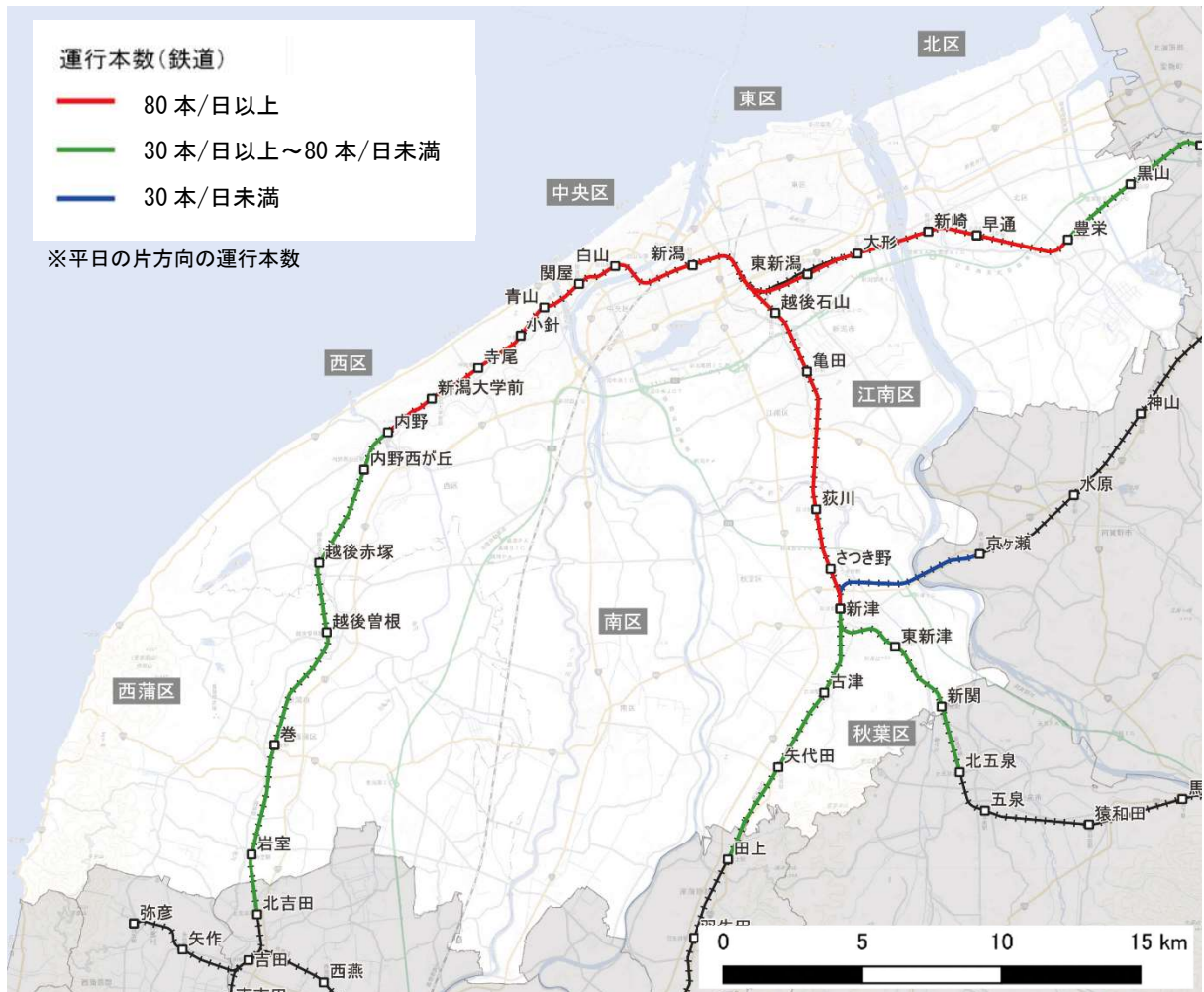
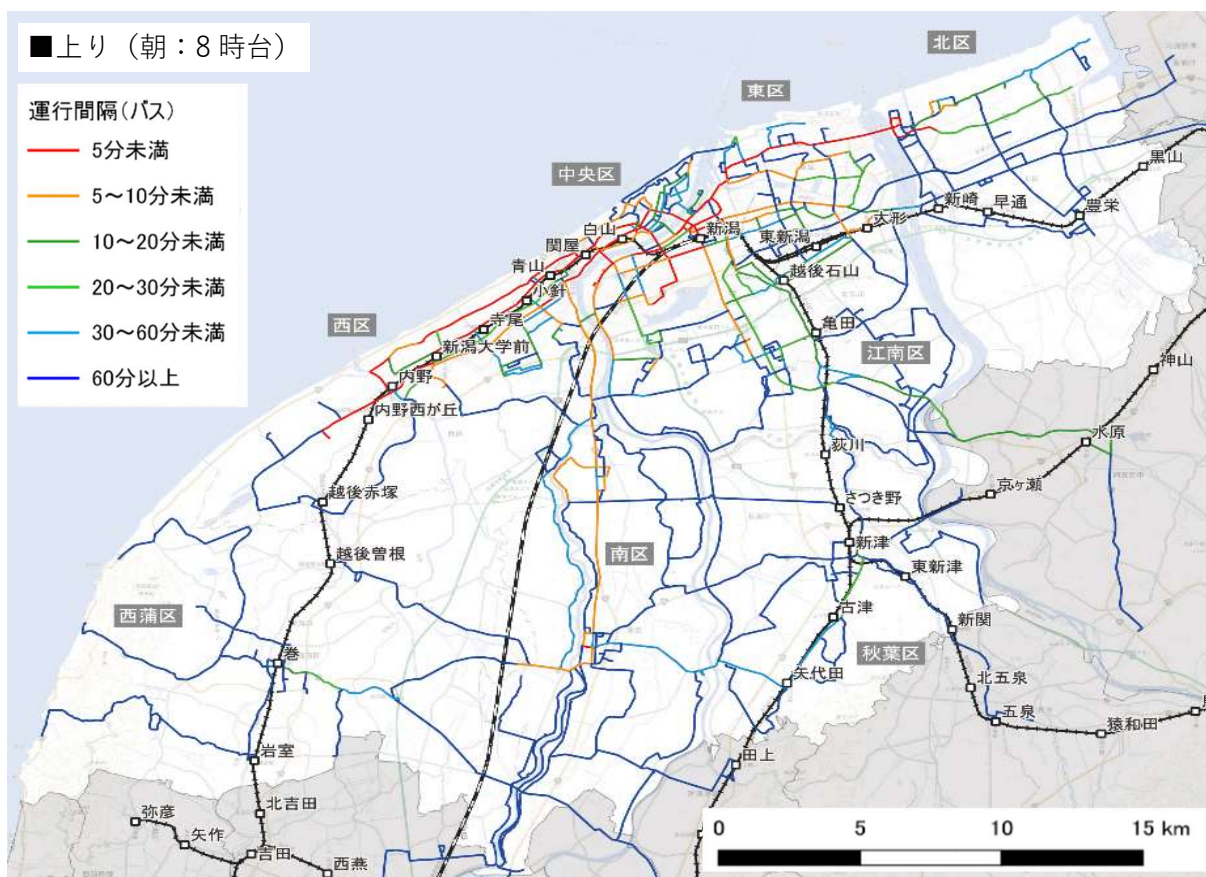


図 鉄道の運行頻度 (2022年4月)

(4) 公共交通（鉄道・バス）の時間帯別の運行間隔

1) 路線バスの上り方向の運行間隔

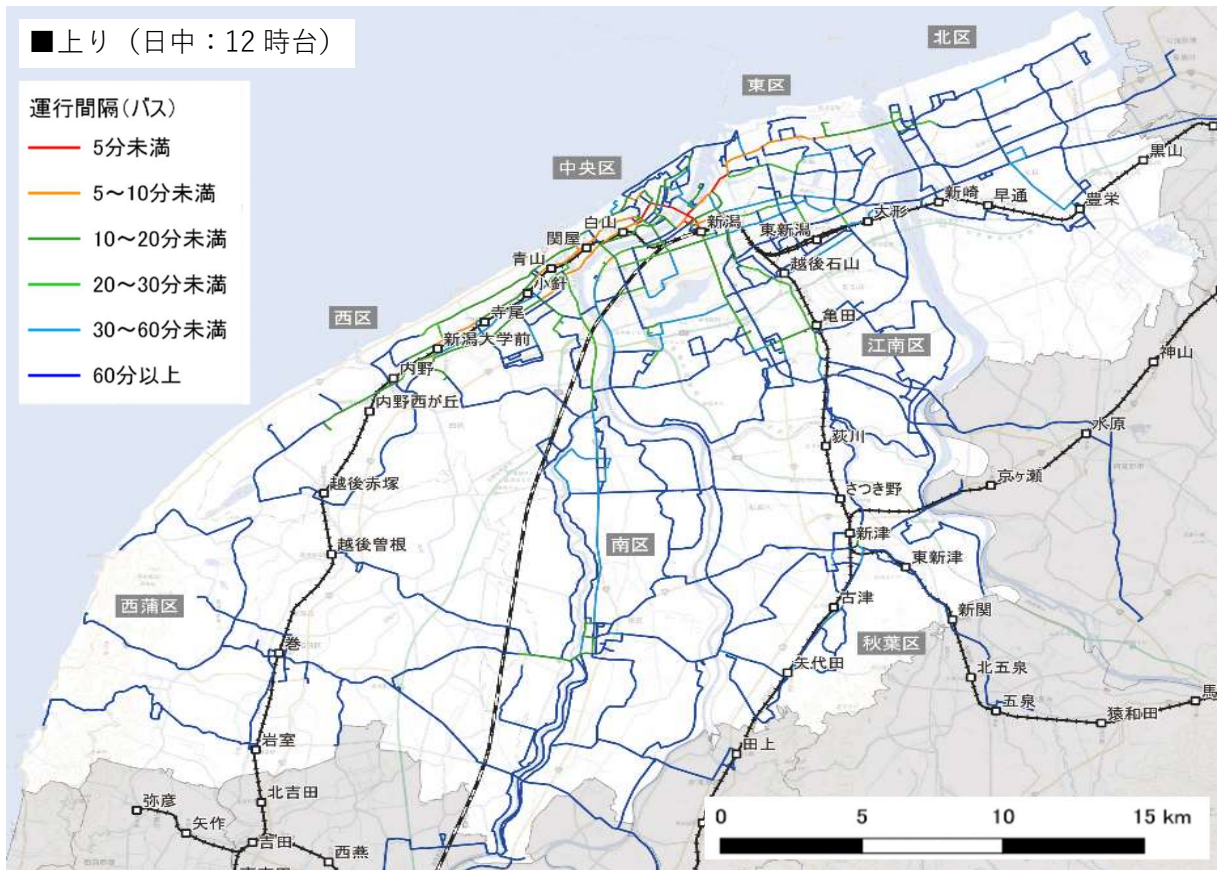
- 朝（8時台）は東区、中央区、西区で5分未満の間隔で運行されている路線がありますが、日中（12時台）では中央区の一部区間です。



※各路線とも上り方向の目的地の到着時刻が8時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 朝（8時台）の運行間隔（路線バス：上り）（2022年4月）



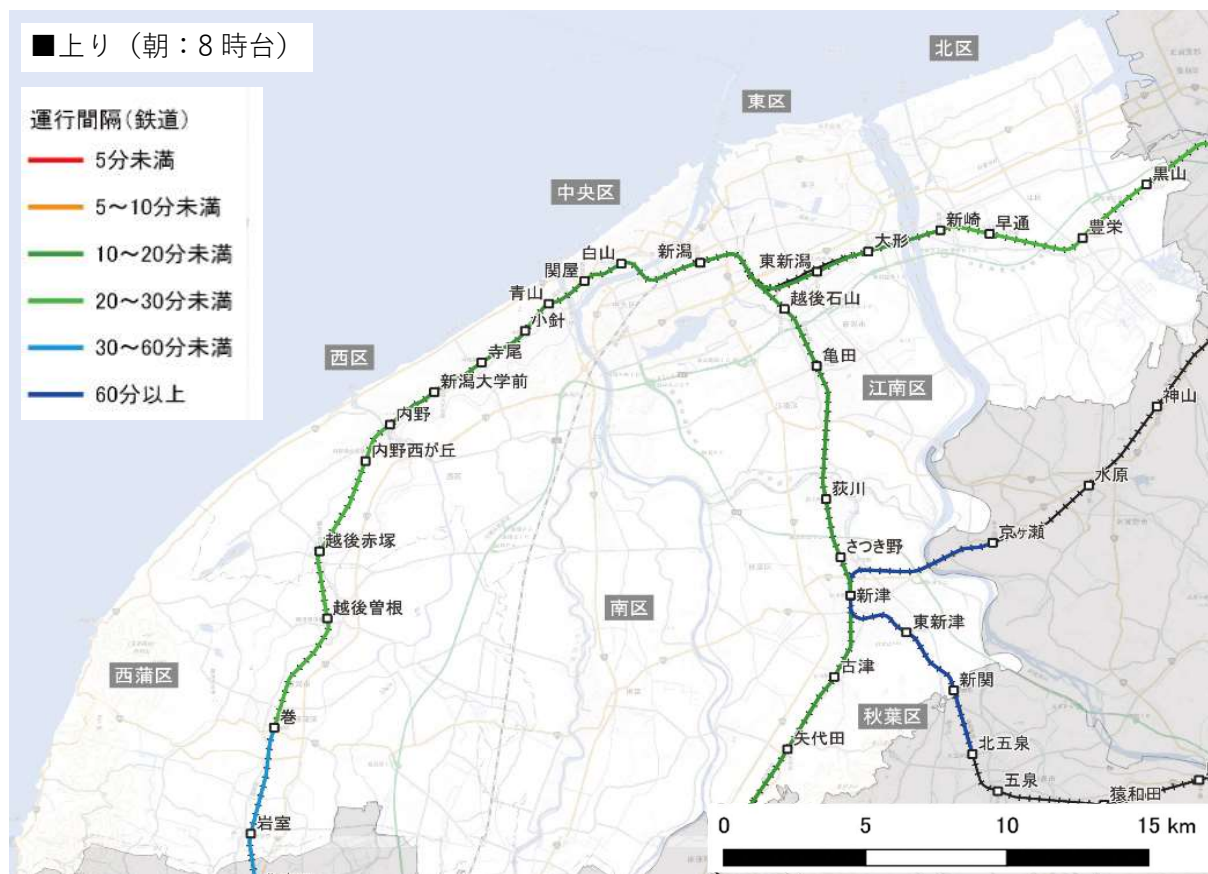
※各路線とも上り方向の目的地の到着時刻が12時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 日中（12時台）の運行間隔（路線バス：上り）（2022年4月）

2) 鉄道の上り方向の運行間隔

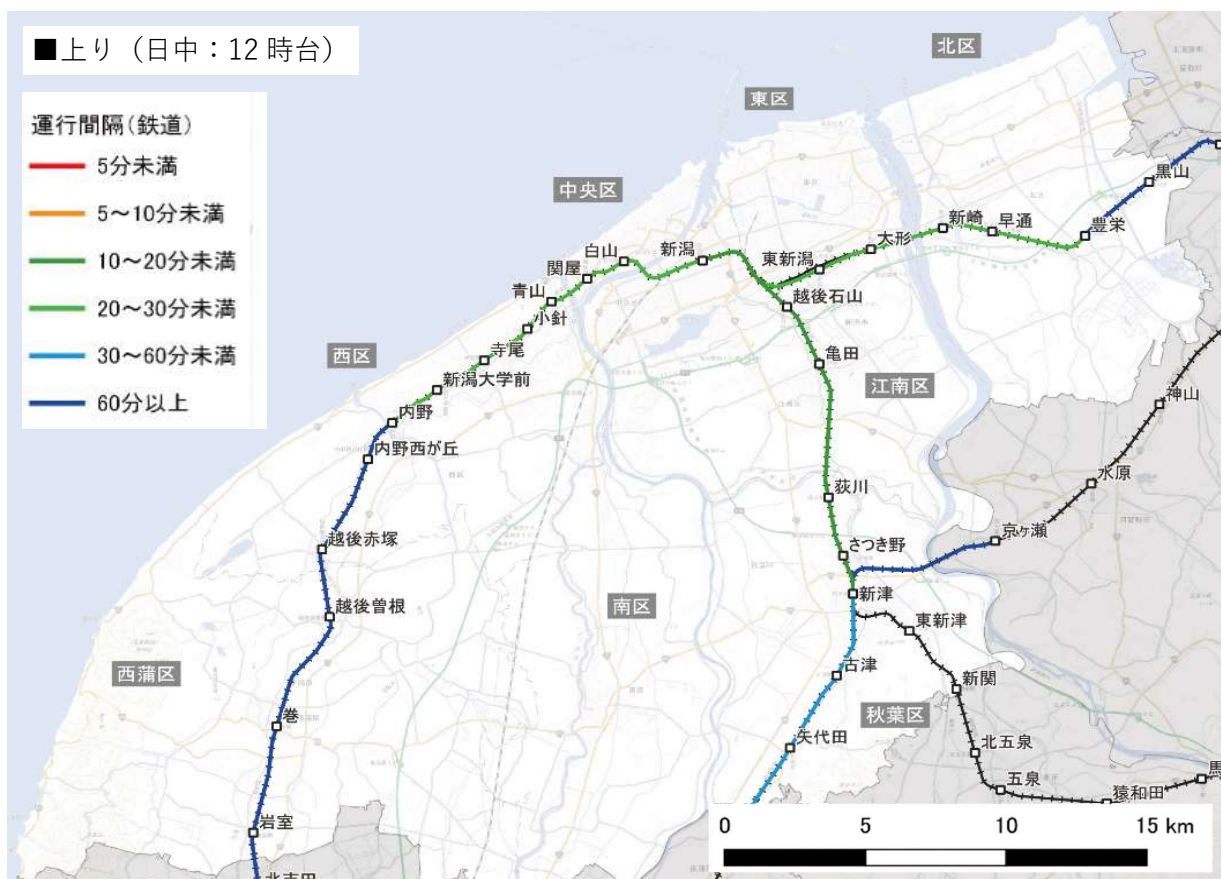
- 朝（8 時台）は新潟駅から黒山駅、矢代田駅、巻駅の間で 20 分未満の間隔で運行されていますが、日中（12 時台）で 20 分未満の間隔で運行される区間は豊栄駅、新津駅、内野駅の間に短縮されます。



※各路線とも新潟駅の到着時刻が 8 時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 朝（8 時台）の運行間隔（鉄道：上り）（2022 年 4 月）



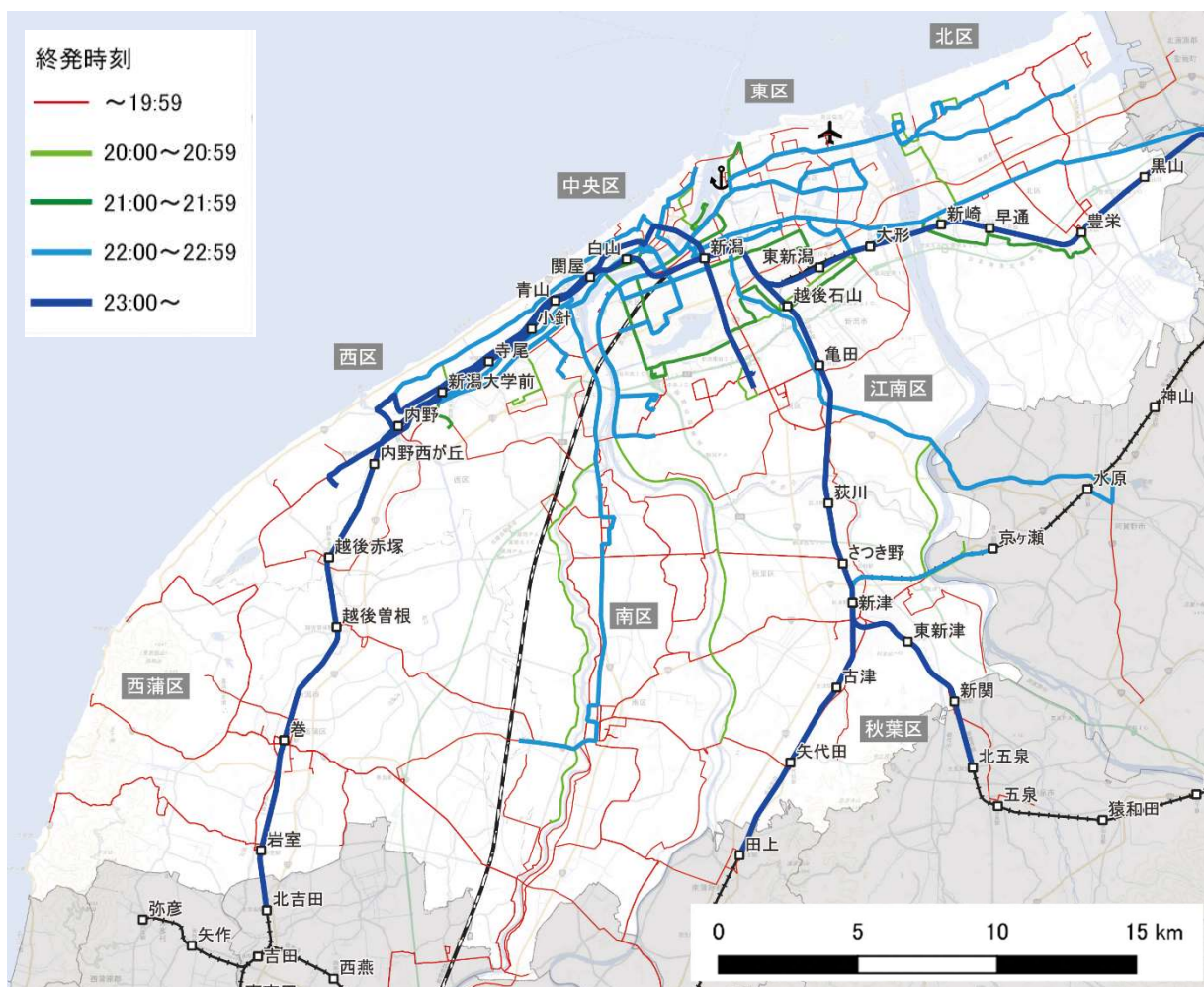
※各路線とも新潟駅の到着時刻が12時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 日中（12時台）の運行間隔（鉄道：上り）（2022年4月）

(5) 終発時刻

- 鉄道の終発時刻は概ね 23 時台ですが、路線バスの時刻は北区、江南区、西蒲区などの一部の路線では 19 時台以前となっています。



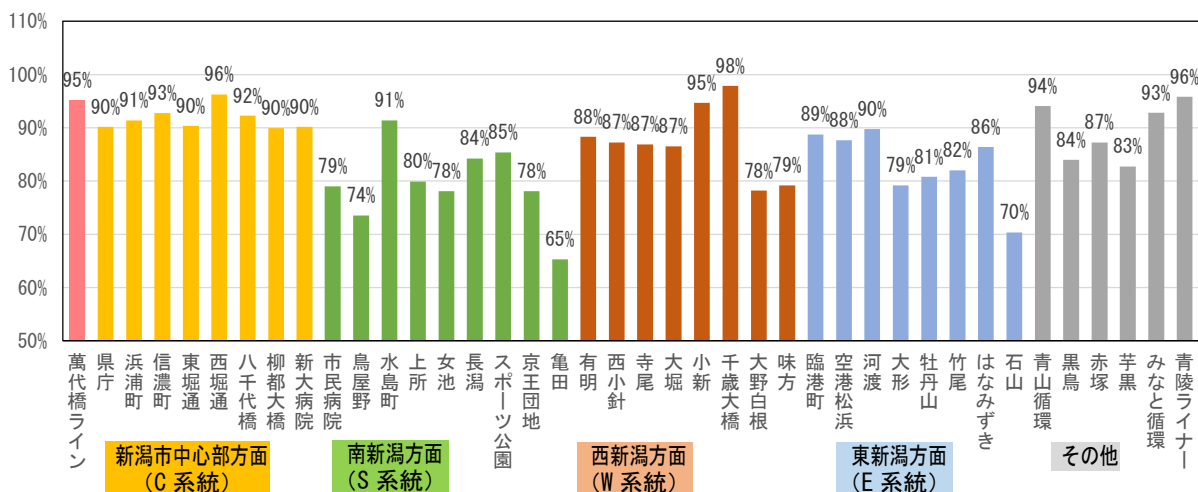
※路線バスは下り方向の終発時刻を示し、鉄道は新潟駅から乗継を含め乗車できる最終時刻を示す。

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 鉄道と路線バスの終発時刻（2022年4月）

(6) 路線バスの定時性率

- 萬代橋ラインや新潟市中心部方面（C 系統）では路線バスの定時性率が90%を超えており、南新潟方面や西新潟方面、東新潟方面でも運行距離が短い路線では、90%を超えている路線もあります。



※新潟交通(株)ホームページの月別の目標達成率について、年度の平均値を定時性率として示している
 ※目標達成率は、時差3分未満で運行できているバス停数の割合

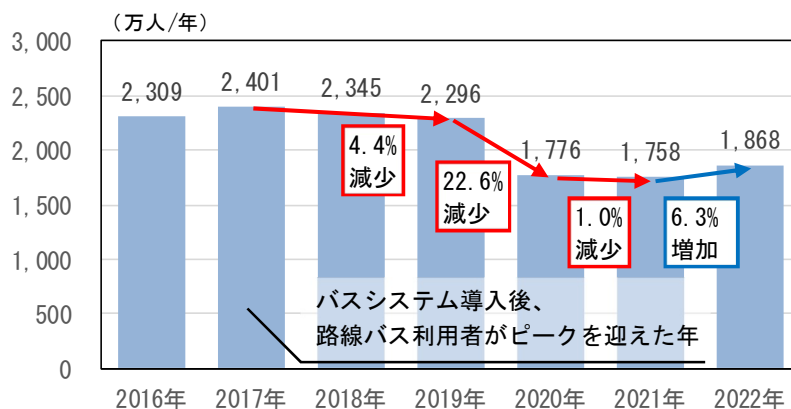
出典：新潟交通(株)ホームページ

図 路線バスの定時性率（2021 年度）

(7) 公共交通の利用者数

1) 路線バス利用者数

- 路線バスの利用者数は、2015年のバス運行の集約化・効率化を図るバスシステム導入後やや増加していましたが、2017年度以降は毎年減少し、特に2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2022年度は若干回復し、約1,870万人の利用者となっています。



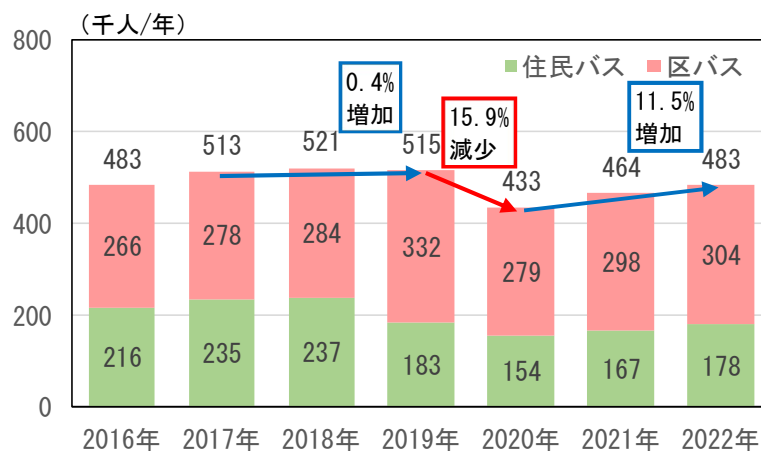
※2016年度はバスシステム導入後、他の統計データと比較できる初年度

出典：新潟交通(株)ホームページ

図 バス利用者数の推移

2) 区バス・住民バス利用者数

- 2017年度以降、利用者は横ばいで、2020年度は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少しました。2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約48万人となっています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合

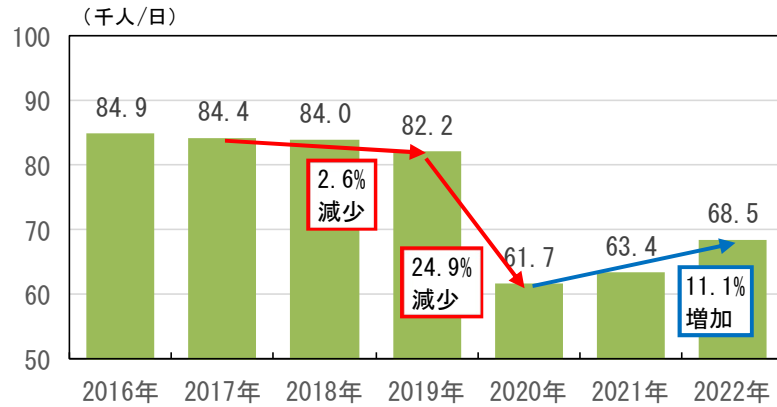
※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた2017年度との比較

出典：新潟市

図 区バス・住民バス利用者数の推移

3) 鉄道利用者数

- 2017年度以降も毎年利用者は減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約6.9万人/日となっています。



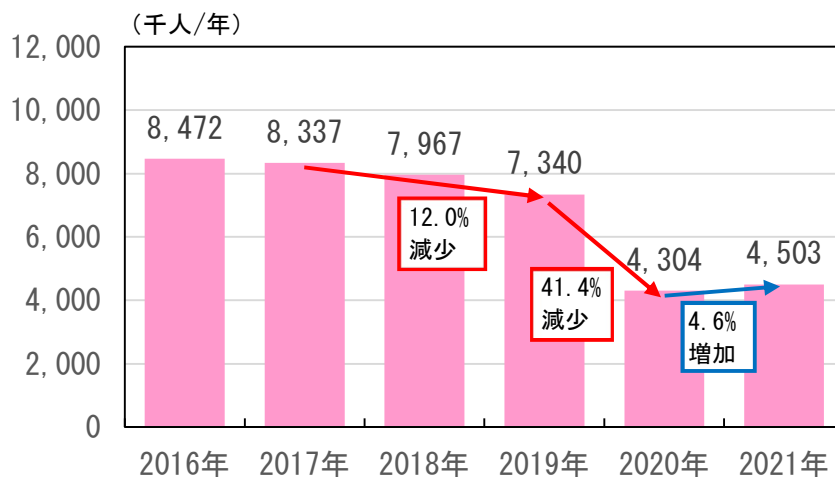
※路線バスと比較年次の初年度を整合
 ※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた2017年度との比較
 ※乗車人員のみとし降車人員は含まれない（上越新幹線含む）。また、無人駅も含まれない。

出典：JR 東日本ホームページ

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移

4) タクシー利用者数

- 2017年度以降も毎年利用者は減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2021年度は若干回復し、約450万人/年の利用者となっています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合
 ※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた2017年度との比較

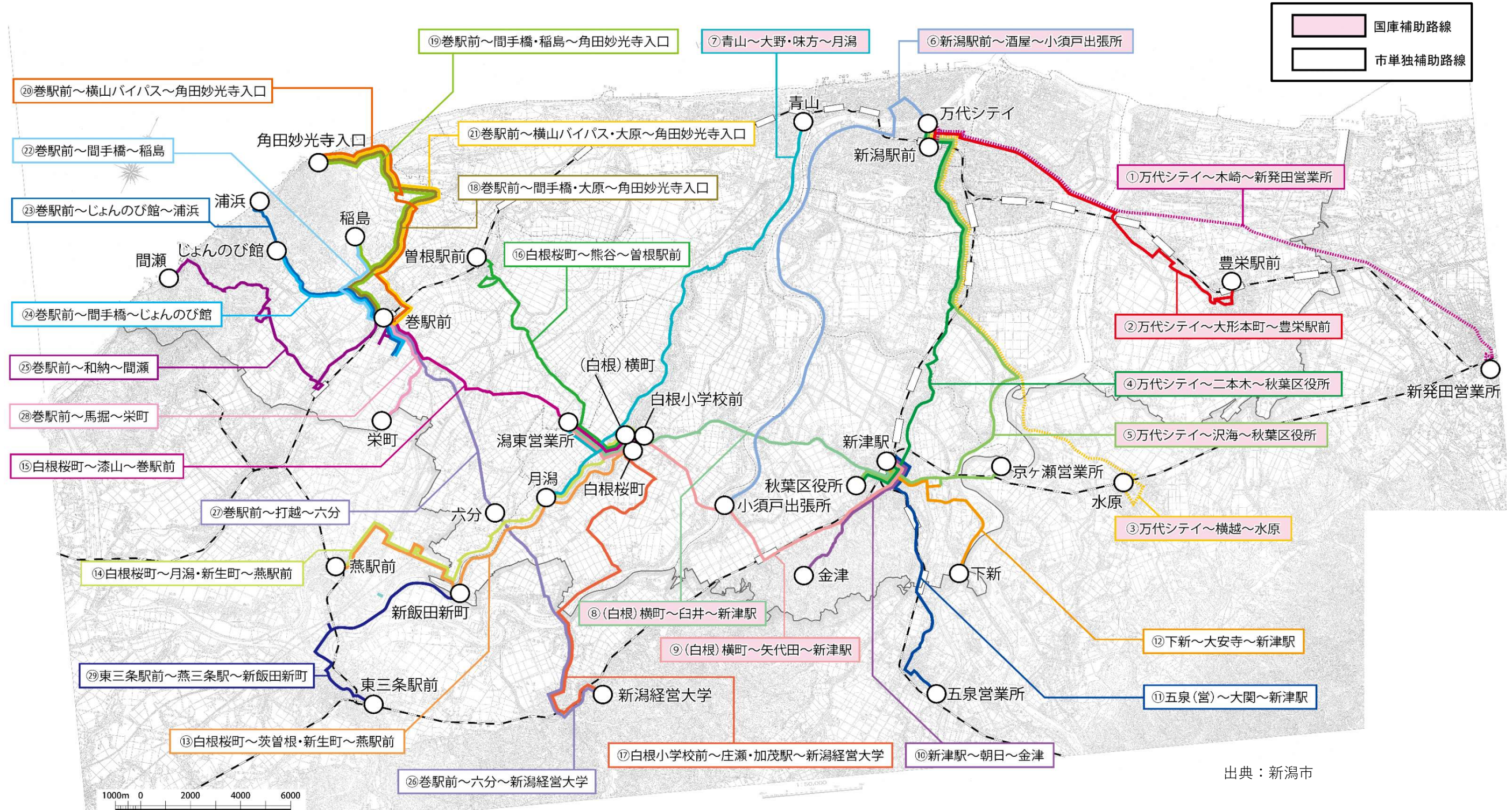
出典：新潟市統計書

図 タクシー利用者数の推移

(8) 公共交通の運行の維持

1) -1 路線バスにおける運行経費の補助対象路線

- ▶ 本市では、学生や高齢者など、自動車を運転できない方の移動手段を確保するため、複数の旧市町村にまたがる路線等のうち、バス事業者だけでは運行が困難な不採算路線に対し、国や県の支援も受けながら運行経費の補助を行っています。
- ▶ 2023年度は補助対象30路線のうち28路線に対し補助を行いました。



出典：新潟市

図 補助対象路線バス (2023年度)

1) -2 区バス・住民バス等の路線

- ▶ 本市では、政令指定都市移行による区制導入に伴って開始した区バスの運行や、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営する住民バスへの運行経費の補助などを行っています。
- ▶ 2023年度は区バスの運行を7区15路線で実施し、住民バスへの補助を10地区14路線で実施するほか、デマンド型交通社会実験を2箇所、エリアバス×タクの運行を1箇所で行っています。

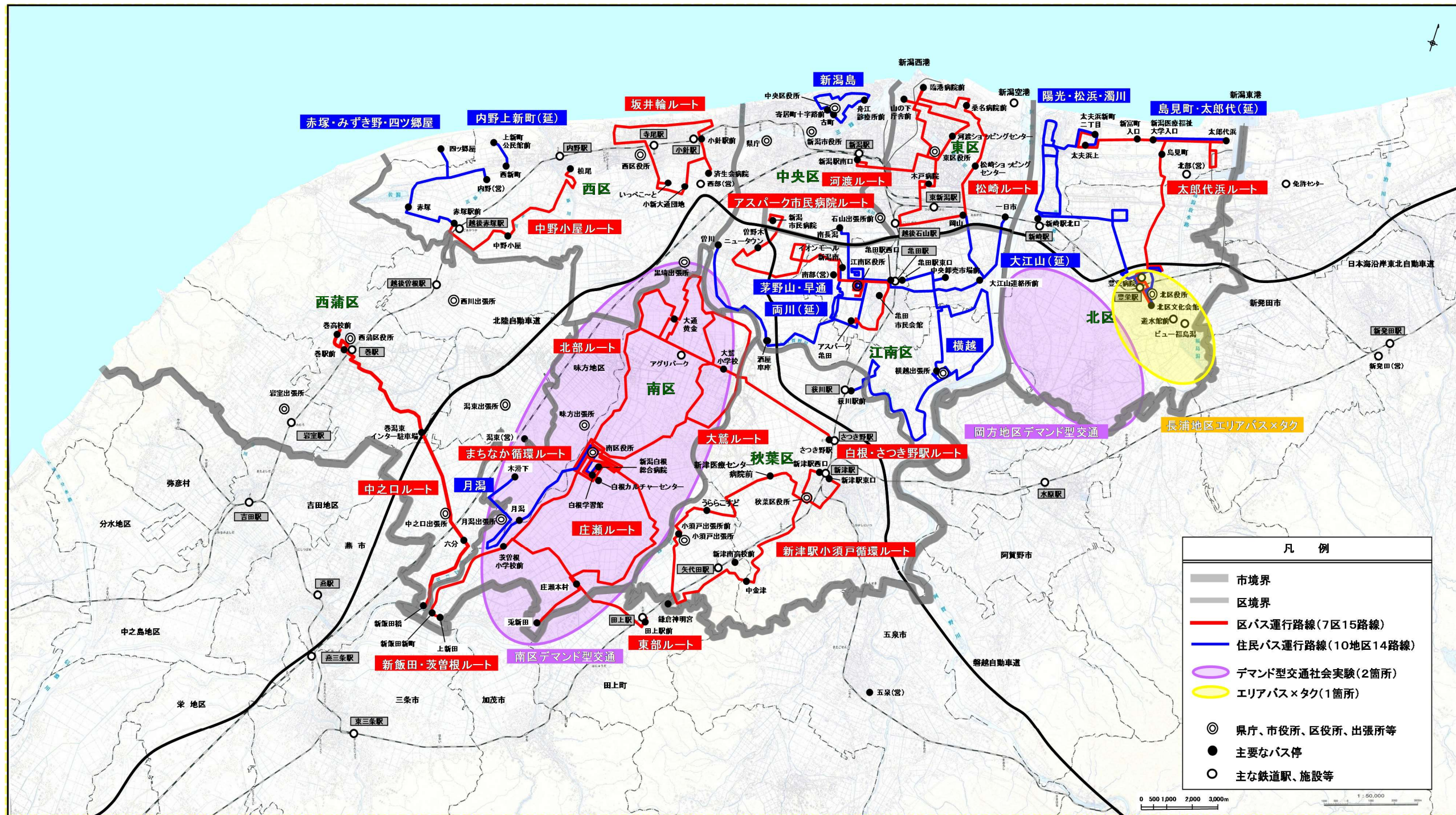


図 区バス・住民バス等の路線 (2023年度)

2) -1 運行経費の路線バスにおける補助額の推移

- 2017年度以降、運行経費の補助額は増加傾向でしたが、2021年度に大きく減少した後、2022年度は再び増加し、31路線*で約1.2億円/年となっています。

※廃止されたバス路線 2020年：新津～秋葉区役所・総合庁舎～薬科大学
2023年：燕駅前～新飯田新町

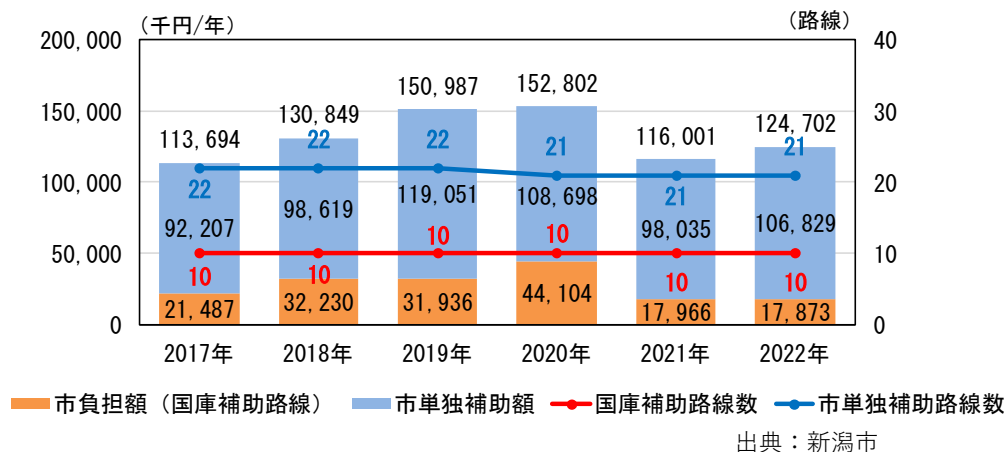
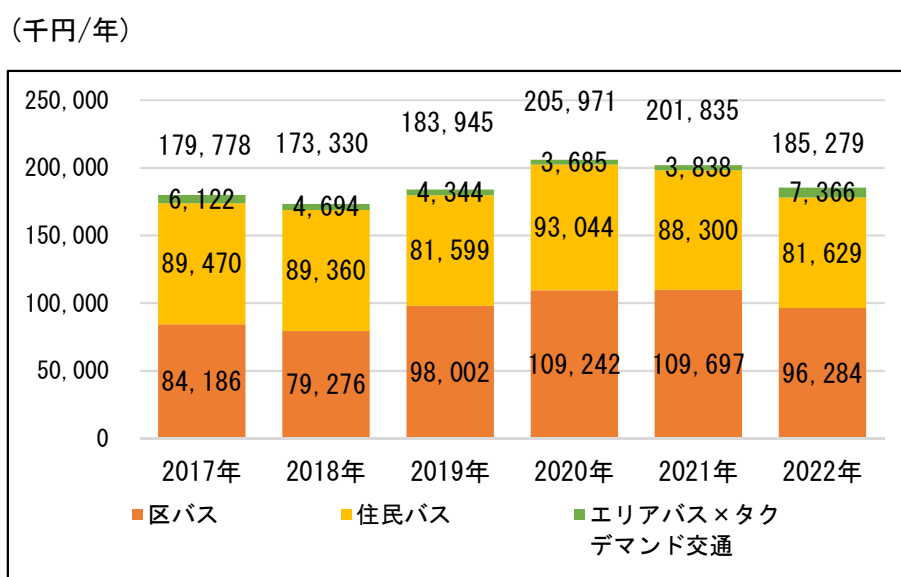


図 路線バス補助額の推移

2) -2 区バス運行費および住民バス等の補助額の推移

- 2017年度以降の区バス運行費および住民バス等の補助額は、ほぼ横ばいで推移しており、2022年度の合計額は約1.9億円/年となっています。



※エリアバス×タクは2022年から運行を開始

出典：新潟市

図 区バス運行費および住民バス等補助額の推移

3) 運行事業者

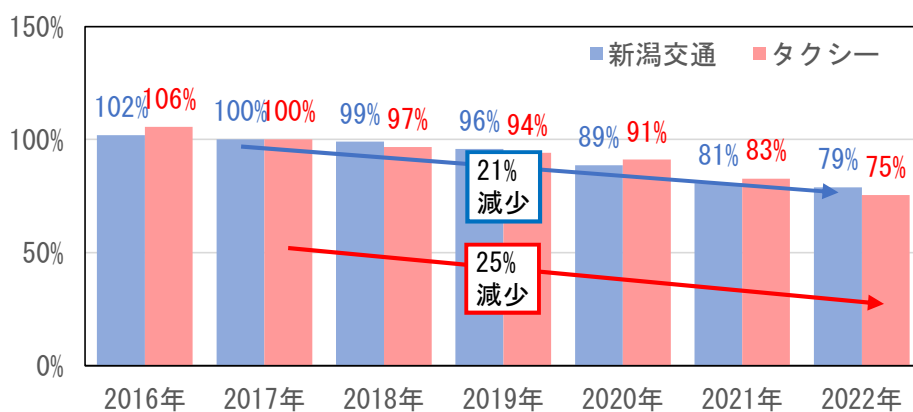
- 路線バス、区バス・住民バスの運行事業者数は、2017年4月には7社でしたが、既存バス事業者（新潟交通等）による運行が困難となり、順次他の事業者へ移管されたことから、2023年10月時点では9社に増加し、公共交通網が維持されています。

表 路線バス等運行事業者

	網形成計画策定時（2017年4月） の運行事業者	2023年10月時点の運行事業者
各区共通 路線バス	・新潟交通株式会社 ・新潟交通観光バス株式会社	・新潟交通株式会社 ・新潟交通観光バス株式会社
北区	・東港タクシー株式会社（区バス） ・アイ・ケー・アライアンス株式会社（おらってのバス）	・東港タクシー株式会社（区バス） ・アイ・ケー・アライアンス株式会社（おらってのバス）
東区	（その他事業者なし）	（その他事業者なし）
中央区	（その他事業者なし）	（その他事業者なし）
江南区	・さくら交通株式会社（カナリア号） ・フィールド観光株式会社（横バス）	・さくら交通株式会社（カナリア号） ・フィールド観光株式会社（横バス）
秋葉区	・泉観光バス株式会社（区バス）	・泉観光バス株式会社（区バス、金津線） ・さくら交通株式会社（下新線）
南区	・アイ・ケー・アライアンス（区バス）	・アイ・ケー・アライアンス（区バス）
西区	（その他事業者なし）	（その他事業者なし）
西蒲区	（その他事業者なし）	・ウエスト観光バス株式会社（間瀬線、栄町線、浦浜線） ・太陽交通新潟有限公司・泉観光バス株式会社（曾根線）

4) 運転士の数

- 新潟交通のバス運転士の数は、2017年度から2022年度までの5年間で約20%減少しています。タクシー運転士も同様に5年間で約25%減少しており、公共交通を維持するため、運転士の確保が求められています。



※タクシー：秋葉・南・西蒲区を除く新潟市と聖籠町の22社で、運転者証を交付された人数で運行管理者等を含む

出典：新潟交通(株)、新潟市ハイヤータクシー協会

図 運転士数の推移 (2017年度を100%とした場合)

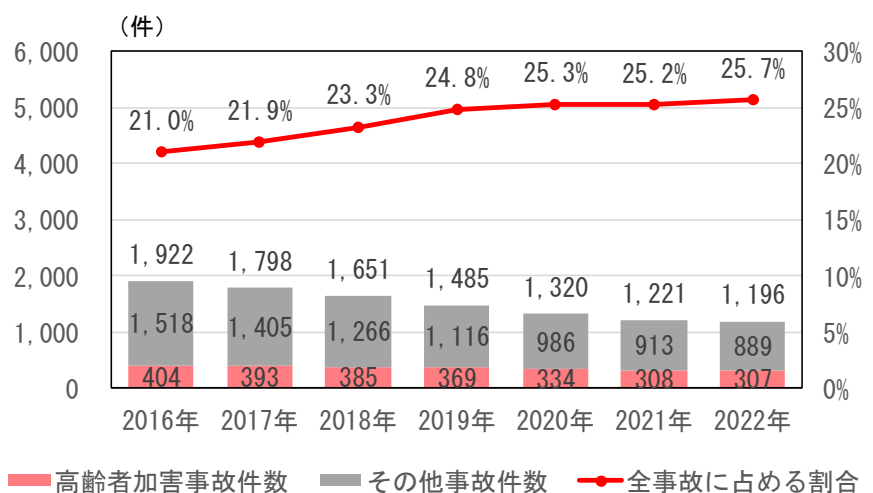
2. 社会状況の現状

(1) 地域公共交通に関する国の動向

- 2020（令和2）年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、地域交通法という）の改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」による国から交通事業者等への乗合バス運行費の補助等について、地域公共交通計画への補助系統等の位置づけが補助要件となりました（2024（令和6）年10月から適用）。
- 2023（令和5）年4月の地域交通法の改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」の中に「エリア一括協定運行事業」が新設され、自治体と交通事業者が一定のエリア・期間について、必要な交通サービス水準（運行系統、運行回数等）、費用負担に関して協定を締結した場合に、国から当該運行について複数年（最長5年）定額の支援が受けられるようになりました。
あわせて、「交通DX・GXによる経営改善支援事業」が新設され、AIオンデマンド交通、運行管理システムや配車アプリの導入、EVバス・タクシーの導入など、地域の交通事業者による地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーン・トランスフォーメーション）等を通じた経営効率化や経営力強化の取り組みに対して支援が受けられるようになりました。
また、ローカル鉄道の赤字路線の存続・廃止について協議する「再構築協議会」の設置が可能となりました。
- 2023（令和5）年度から社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が拡充され、地域づくりの一環として地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体は、国から支援が受けられるようになりました。
- 2024（令和6）年4月からバス運転士など自動車運転業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準が改正されます。
- 2024（令和6）年4月から、都市部や観光地などのタクシー不足解消を図るため、タクシー会社の管理の下で、タクシーが不足する地域や時間帯等に限り、タクシー事業の補完として一般のドライバーが自家用車を使って有料で乗客を運ぶことができるよう、国により検討が進められています。

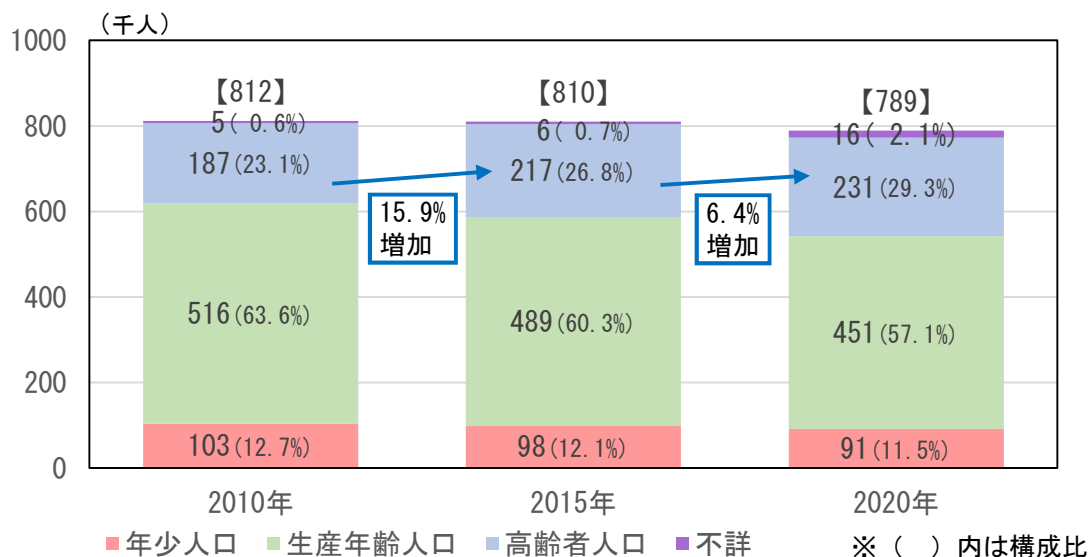
(2) 高齢者による加害事故

- 交通事故全体の件数は減少傾向にある中、65歳以上の高齢者が加害者となる事故割合は増加傾向にあり、2022年度では25.7%となっています。
- 高齢化が進行している中で、自動車に代わる交通手段の確保が求められています。



出典：新潟市

図 高齢者の加害事故件数の推移



※ () 内は構成比

出典：国勢調査

図 新潟市の高齢者の推移

(3) 隣接市町村との流動

➤ 15 歳以上の就業者、通学者ともに多くの市町村と流動があり、特に近隣自治体から流入する来訪者が多くなっています。そのため、市内外を結ぶ移動手段の確保が重要です。

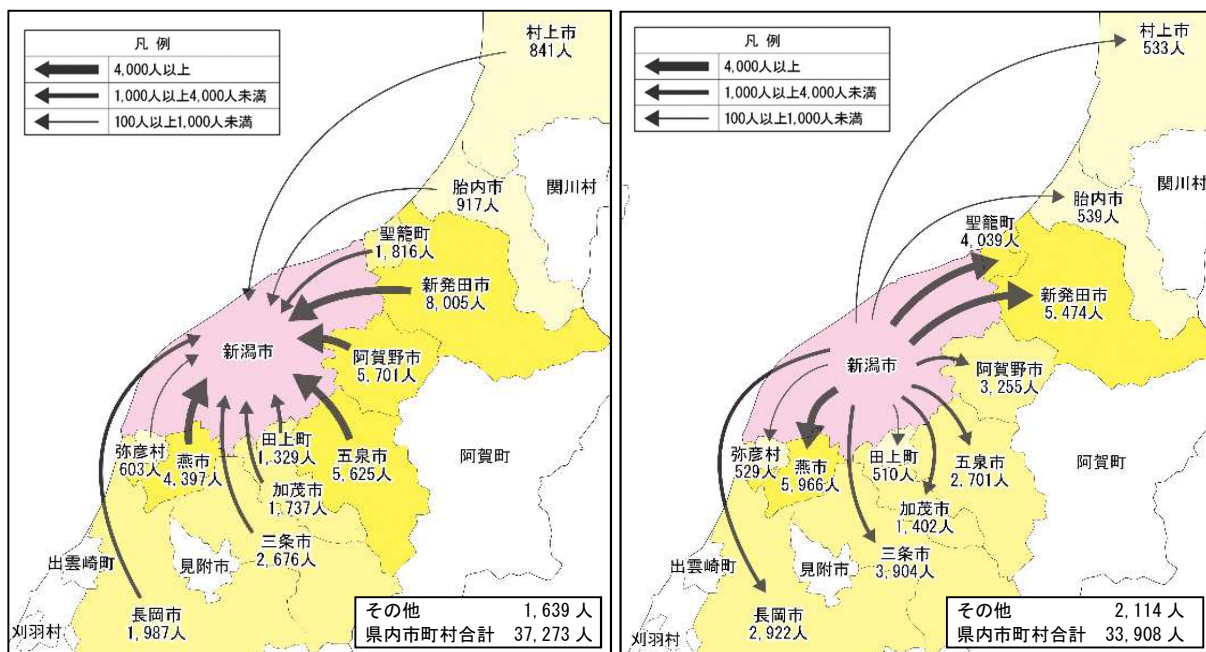


図 15 歳以上の就業者の流動 (R2 国勢調査)

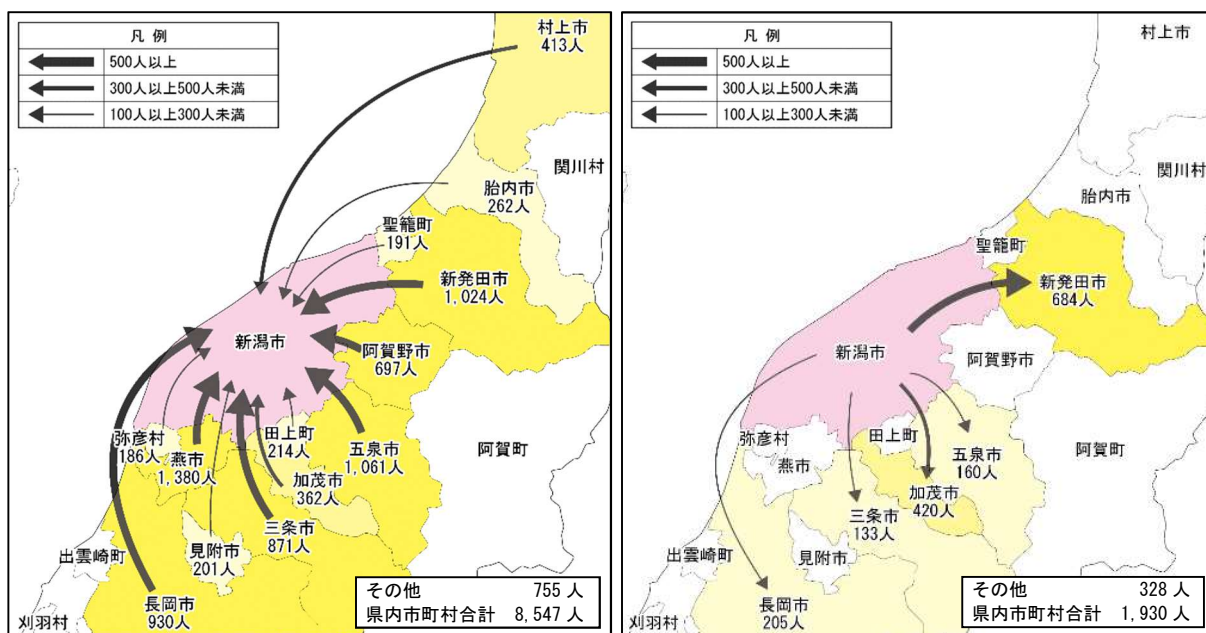
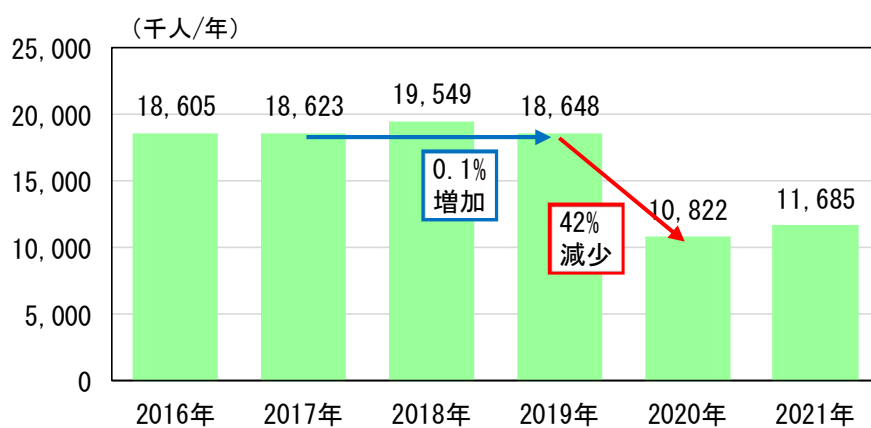


図 15 歳以上の通学者の流動 (R2 国勢調査)

(4) 来訪者数の推移

- ▶ 観光入込客数は 2019 年度まで横ばいでしたが、2020 年度は新型コロナウイルスの影響があり大きく減少しました。2021 年度は少し回復しましたが、交流人口の拡大に向けて、観光入込客数も増加するよう市内及び市内外を結ぶ移動手段の利便性向上が求められています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合

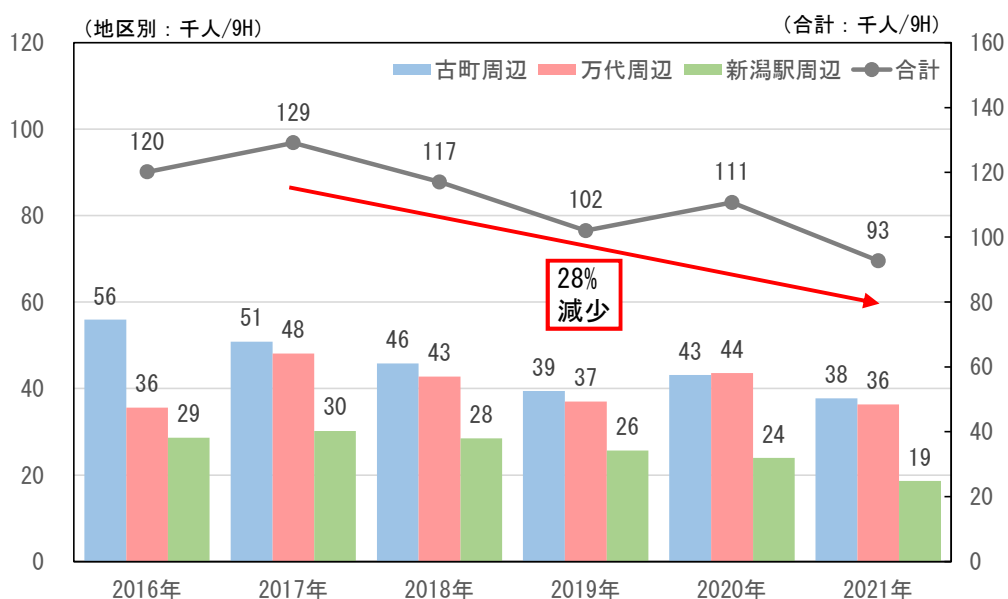
※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた 2017 年度との比較

出典：新潟市

図 観光入込客数の推移

(5) まちなかの歩行者通行量

- 中心市街地（新潟駅周辺、万代周辺、古町周辺）の歩行者通行量は減少傾向にあり、さらに 2020 年以降は新型コロナウイルス等の影響もあり、2021 年には約 9.3 万人となっています。
- 新潟都心のまちづくりに取り組んでいる「にいがた 2 k m」エリアでは、まちなかの活性化に向けて来訪機会の増加が期待されます。



出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査（各年 10 月第 3 土曜日）」

※2017 年、2018 年、2020 年、2021 年は調査日の天候が概ね曇りであったが、2019 年は雨であったため、歩行者通行量が通常時より少なかったと考えられる。

※路線バスと比較年次の初年度を整合

※グラフ上の歩行者通行量については以下の地点の単純合計であり、3 地区の比較を表すものではない。

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」、「第四北越銀行（古町支店前）」、「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばき証券前）」、「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）（旧ウイズビル前）」、「パンナイ前」

万代周辺：「ラプラ万代前」、「伊勢丹前（※2017 年からは「ガルベストーン通（ラプラ 2 前）」を代替地点として計上）」、「万代シテイ第 2 駐車場 2F 連絡路」

新潟駅周辺：「ホテルグローバルビュー新潟（旧東急イン前）」、「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」

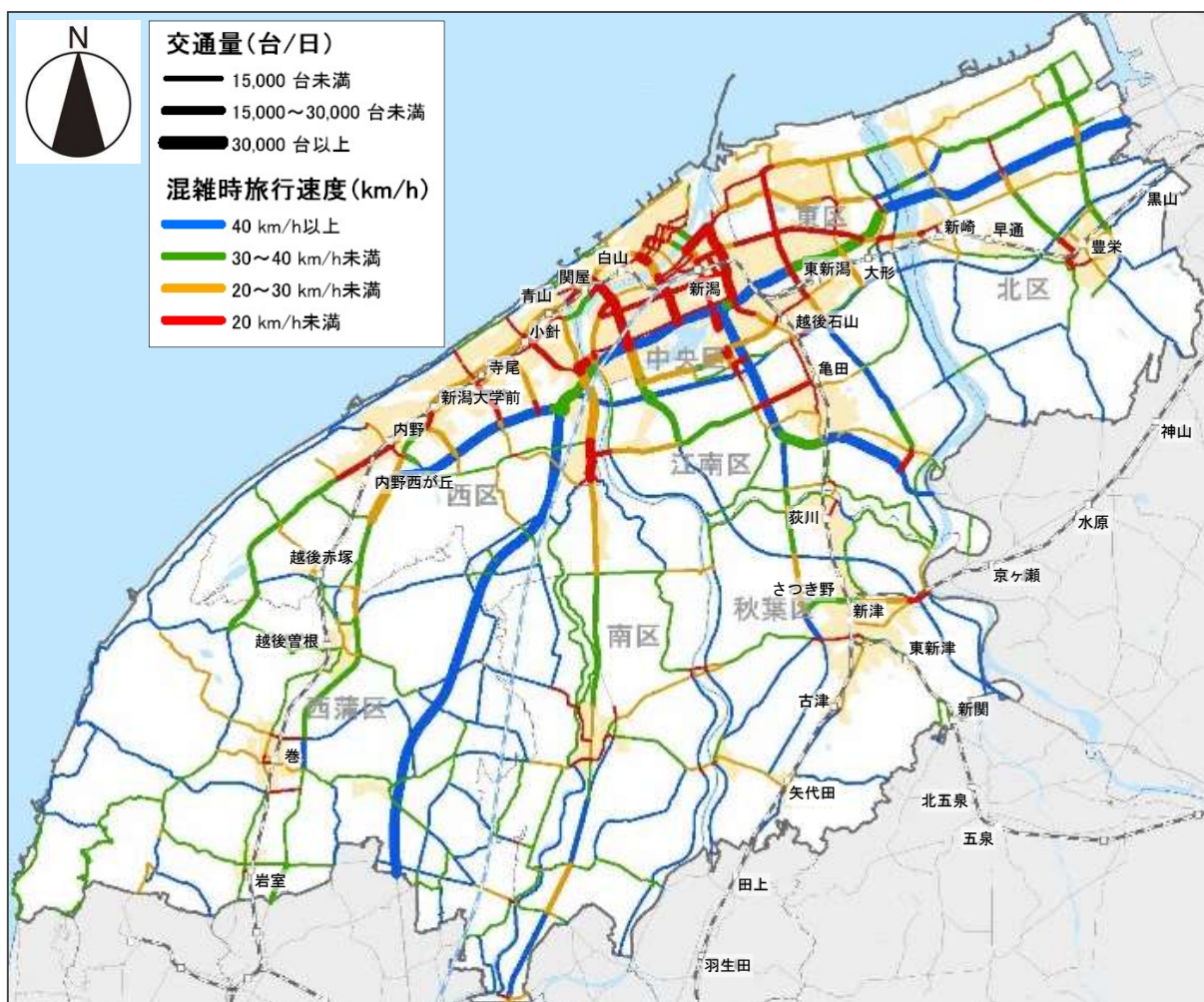
図 中心市街地の歩行者通行量の推移

(6) 道路の混雑状況

- 都心部では交通量が集中しており、混雑時旅行速度*が 20km/h 未満の道路が多くあります。
- 道路整備による通過交通の抑制や、自動車利用から公共交通への転換促進など、まちなかの自動車交通量の削減により、混雑時旅行速度の改善が期待されます。

※混雑時旅行速度

- ・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）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度

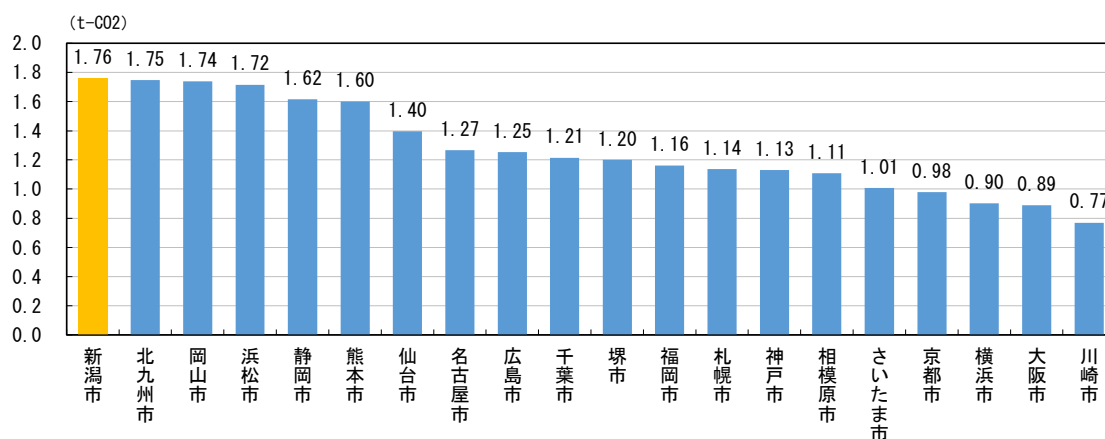


出典：道路交通センサス（2015 年度）

図 混雑時旅行速度

(7) 環境への影響

- 運輸部門における1人当たりのCO₂排出量は、政令指定都市の中で最も高くなっています。自動車の交通手段分担率が高いことが要因の1つと考えられます。
- 公共交通の利便性の向上が自動車交通からの転換、自動車交通量の抑制につながることを期待されます。

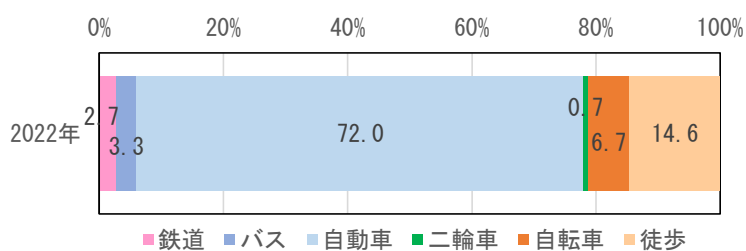


出典：簡易マニュアルによる推計 2019（環境省）

※運輸部門とは旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶を示す

図 運輸部門における1人当たりのCO₂排出量

参考：新潟市の代表交通手段分担率



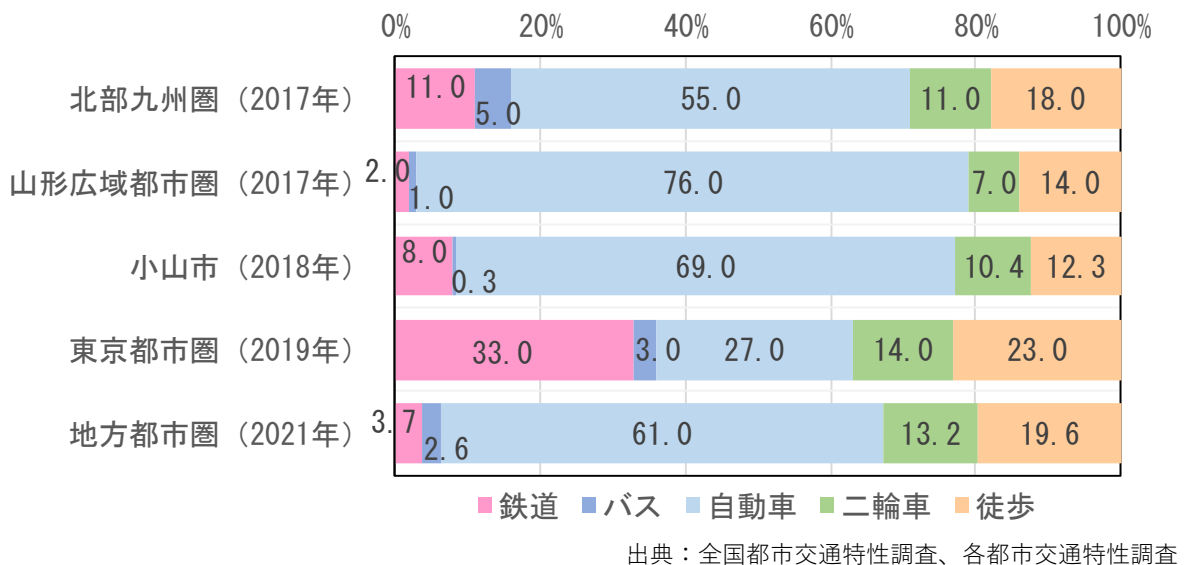
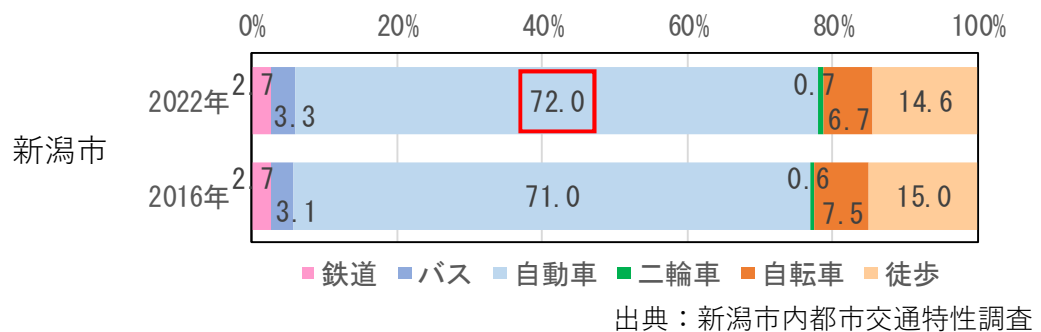
出典：新潟市内都市交通特性調査（2022年度）

図 代表交通手段分担率

(8) 人の動き

1) 交通手段から見る人の動き

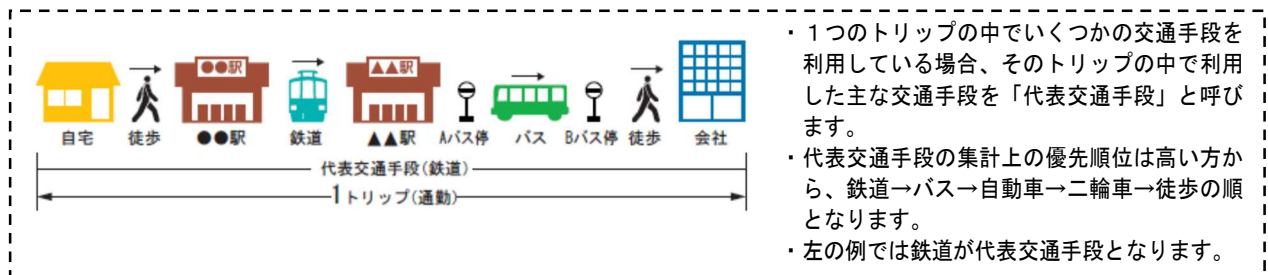
- ▶ 代表交通手段*の構成は、自動車を利用した移動が約7割と最も多くなっています。また、2016年と比較すると2022年はバス、自動車の割合が微増し、自転車、徒歩の割合が微減しています。
- ▶ 他都市と比較しても自動車の割合が高く、二輪車や自転車の割合が低い状況です。



※比較対象は2016年以降に都市交通特性調査を実施した都市から選定
 ※他都市の代表交通手段構成における二輪車は自転車と二輪車の合計値

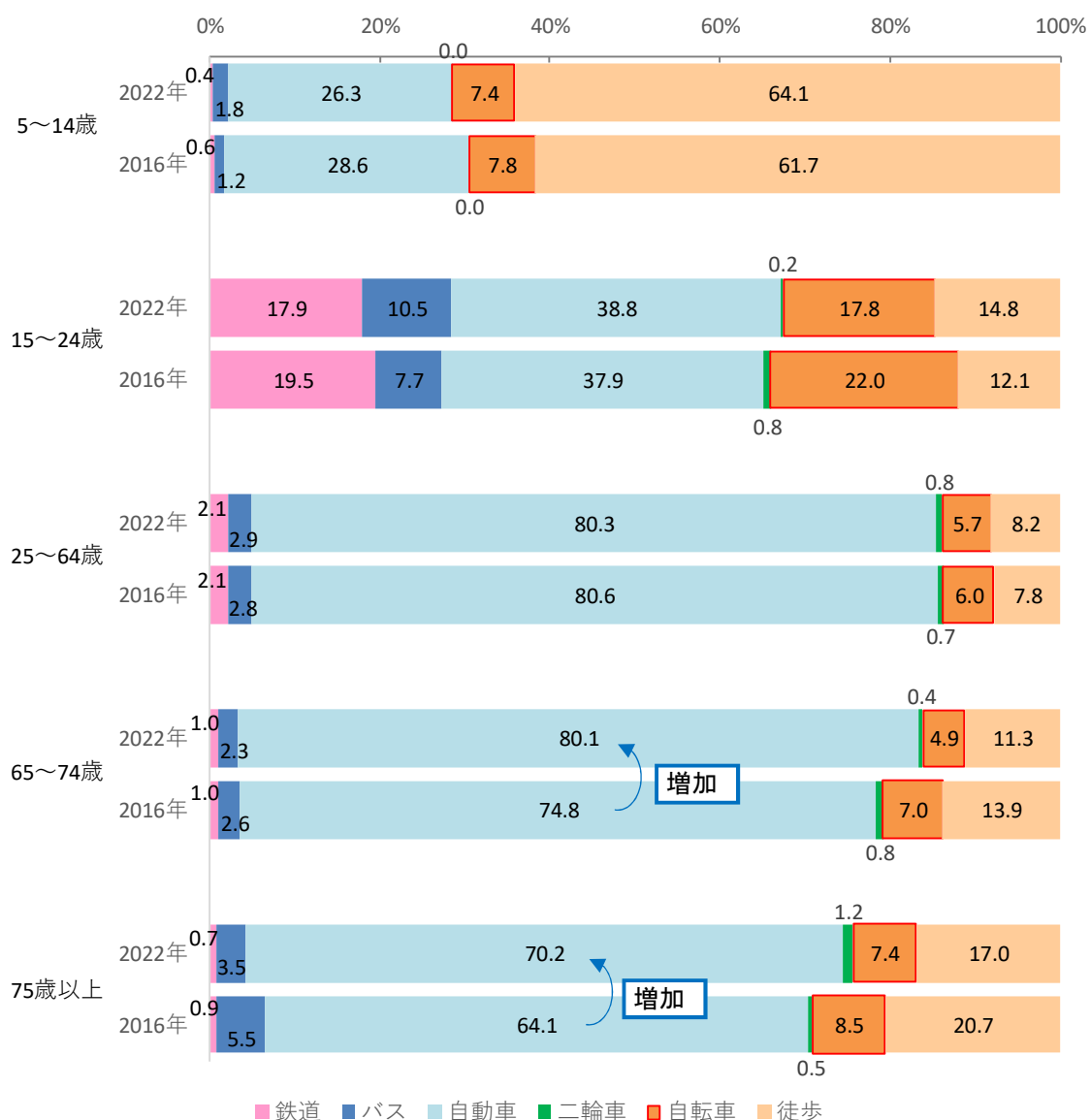
図 代表交通手段構成と他都市との比較

※代表交通手段とは



■代表交通手段構成の年齢別の比較

- 年齢階層別の代表交通手段構成は、65歳以上の自動車の利用割合の増加が目立っており、自動車に代わる交通手段の確保が求められています。
- 一方、64歳以下の年齢階層で自動車の利用割合が減少しています。特に、15～24歳の分担率が大きく変化しており、鉄道、自転車の利用割合が減少し、バス、自動車の割合が増加しています。

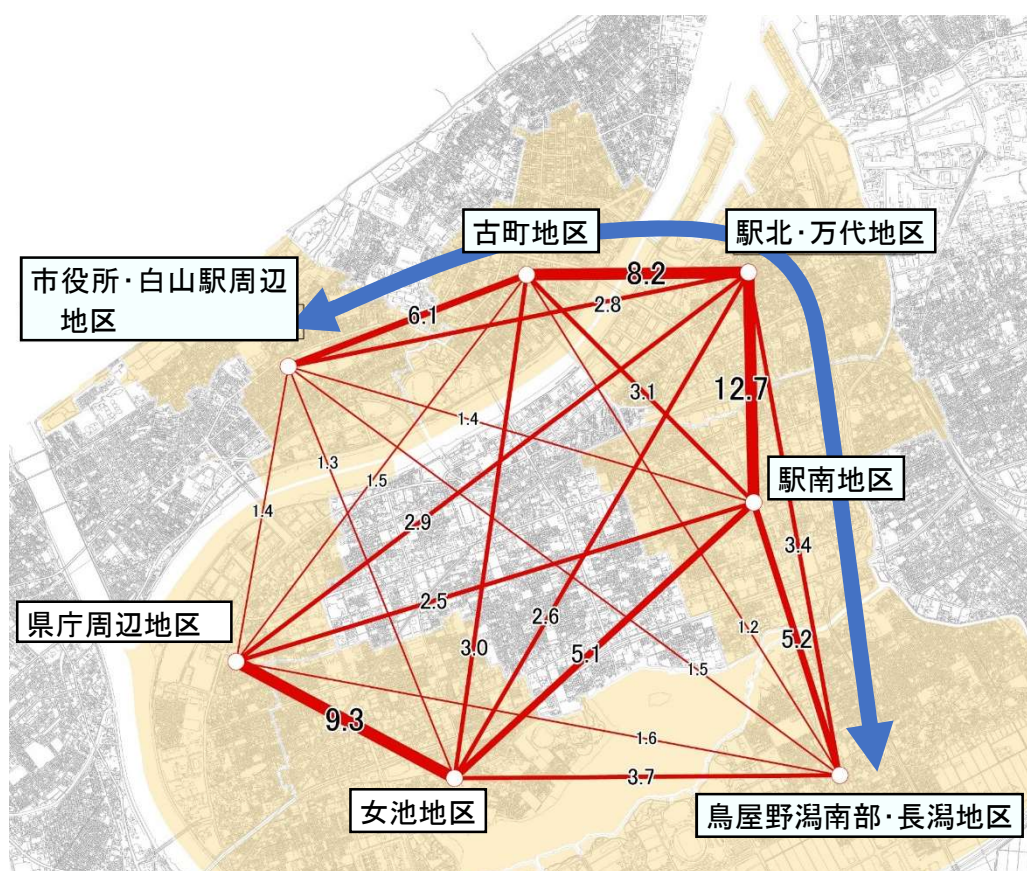


出典：新潟市内都市交通特性調査

図 年齢階層別の代表交通手段構成

2) 都心部における人の動き

- 基幹公共交通軸沿線における人の動きは、「駅北・万代地区と駅南地区」の往来が最も多く、次いで「女池地区と県庁周辺地区」、「古町地区と駅北・万代地区」が多くなっています。
- 「駅北・万代地区と駅南地区」の人の動きが最も多いことから、新潟駅の南北をつなぐ移動手段の確保が必要です。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2022年度）

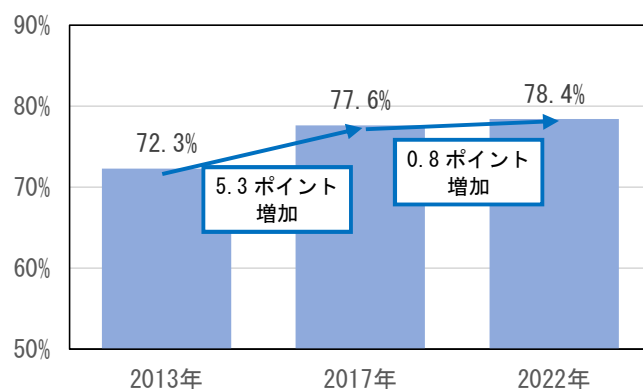
図 都心部における人の動き（全手段・全目的）

(9) 市民ニーズ

ここでは、市政世論調査より、交通に関する市民ニーズについて整理します。

1) 自動車に頼らない移動のしやすさ

- 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合は増加傾向で、2022年では約78%となっています。
- 公共交通の利便性や、自動車でなくても移動できることを知ってもらう工夫が必要です。



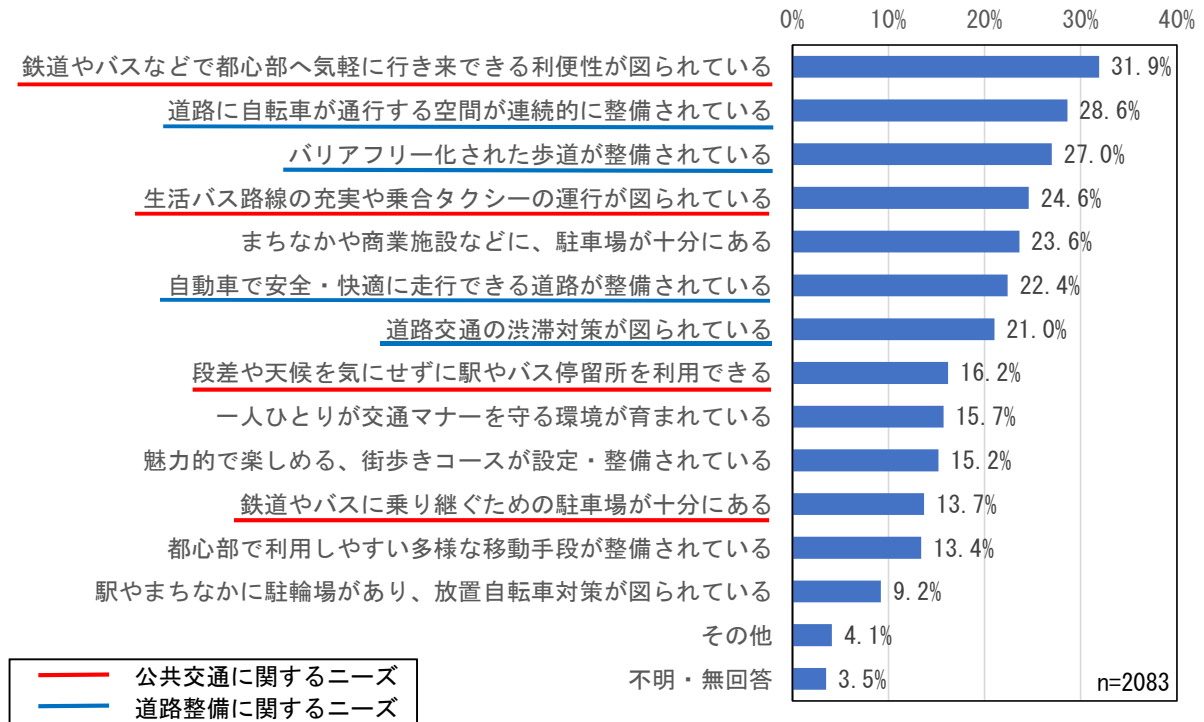
※「あまり移動しやすいまちだと思わない」「移動しやすいまちだと思わない」の合計

出典：市政世論調査

図 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだ」と思わない割合

2) 移動しやすいまちの利便性

- 「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこととして、道路整備に関することのほか、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」や「生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行」など、公共交通に関するニーズも多くなっています。



出典：市政世論調査（2022年度）

図 「移動しやすいまち」であると実感できること、また、「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこと