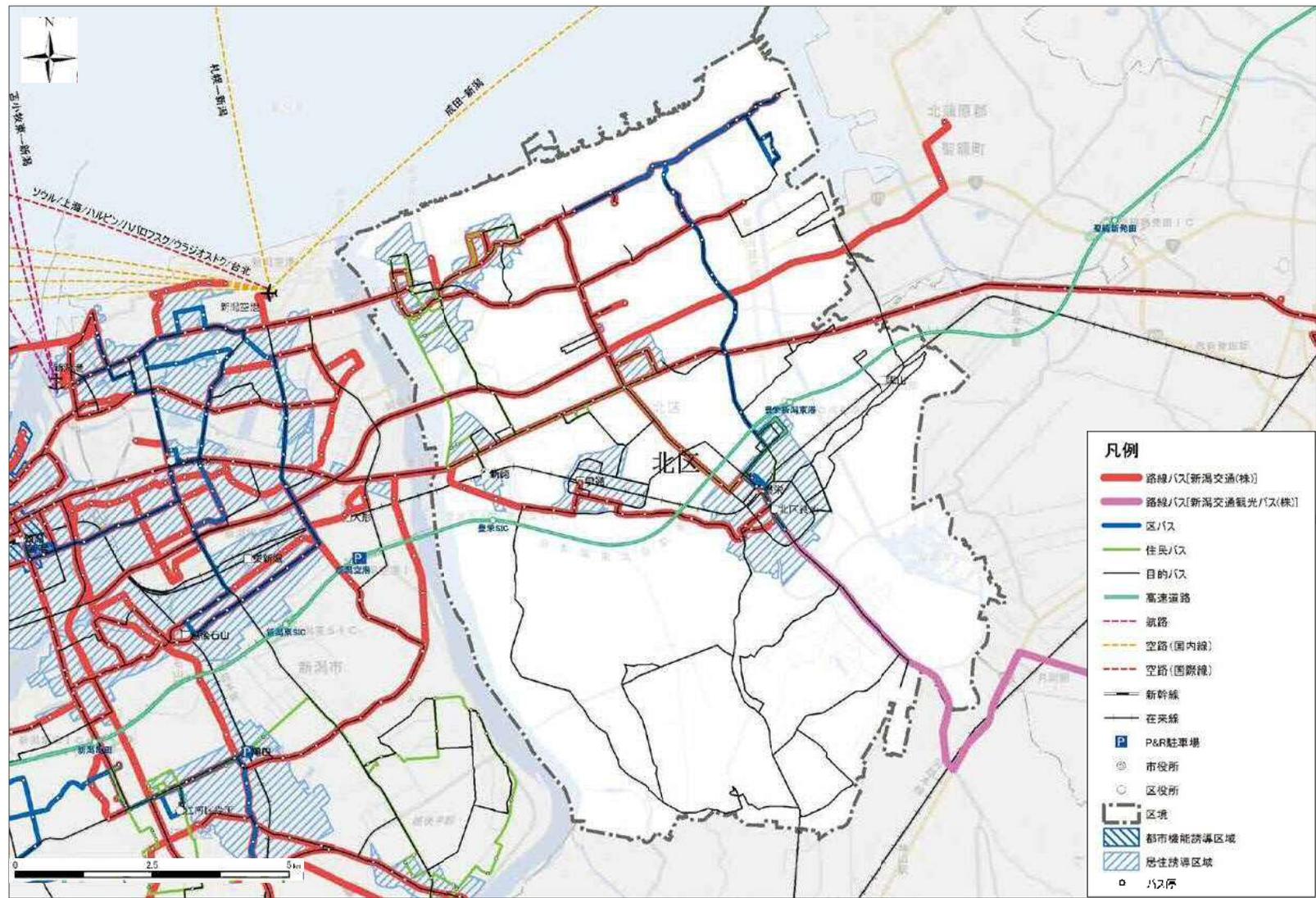
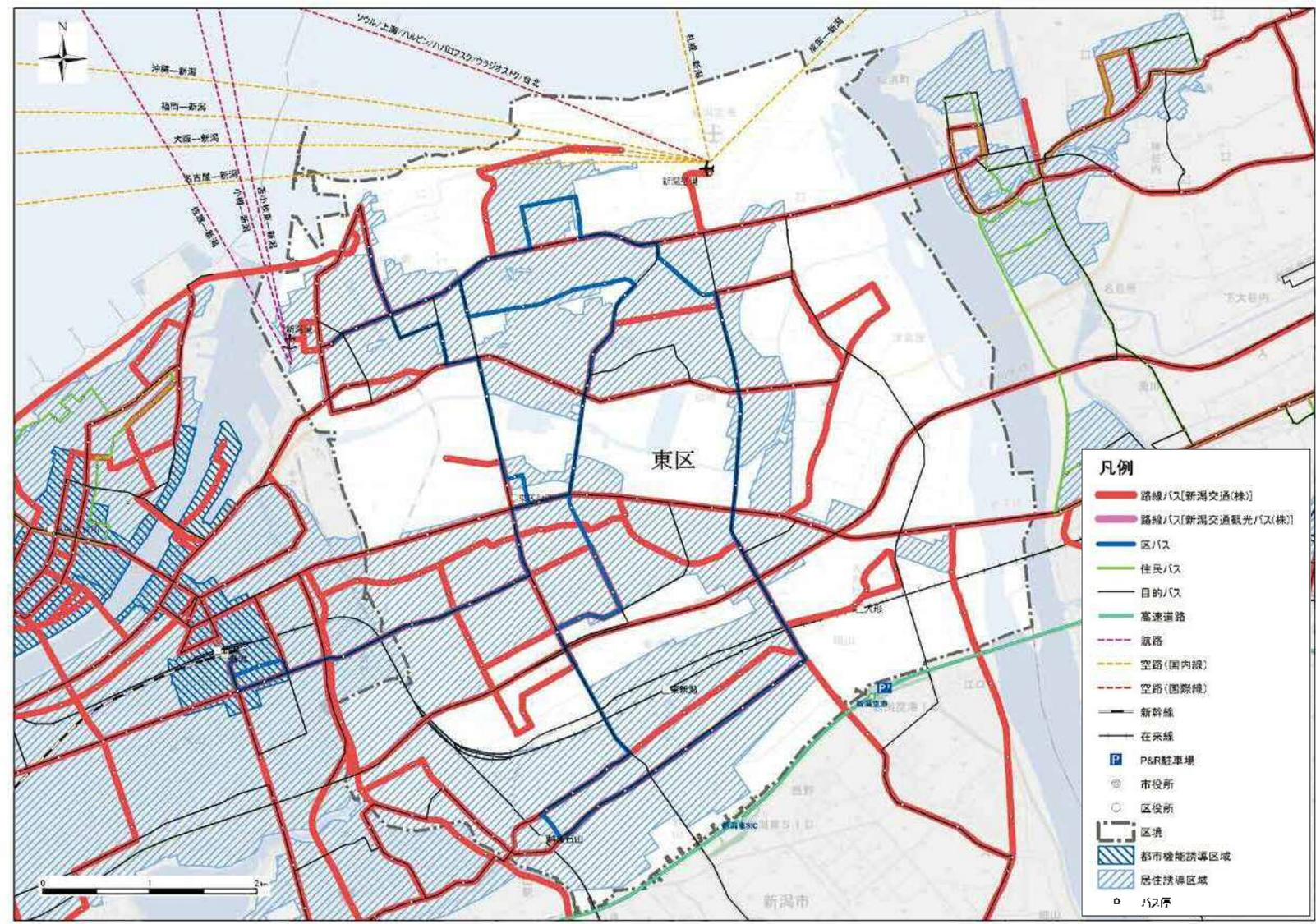


①公共交通ネットワークの現況
(ii)北区



※ 2017年時点

①公共交通ネットワークの現況
(iii)東区



※ 2017年時点

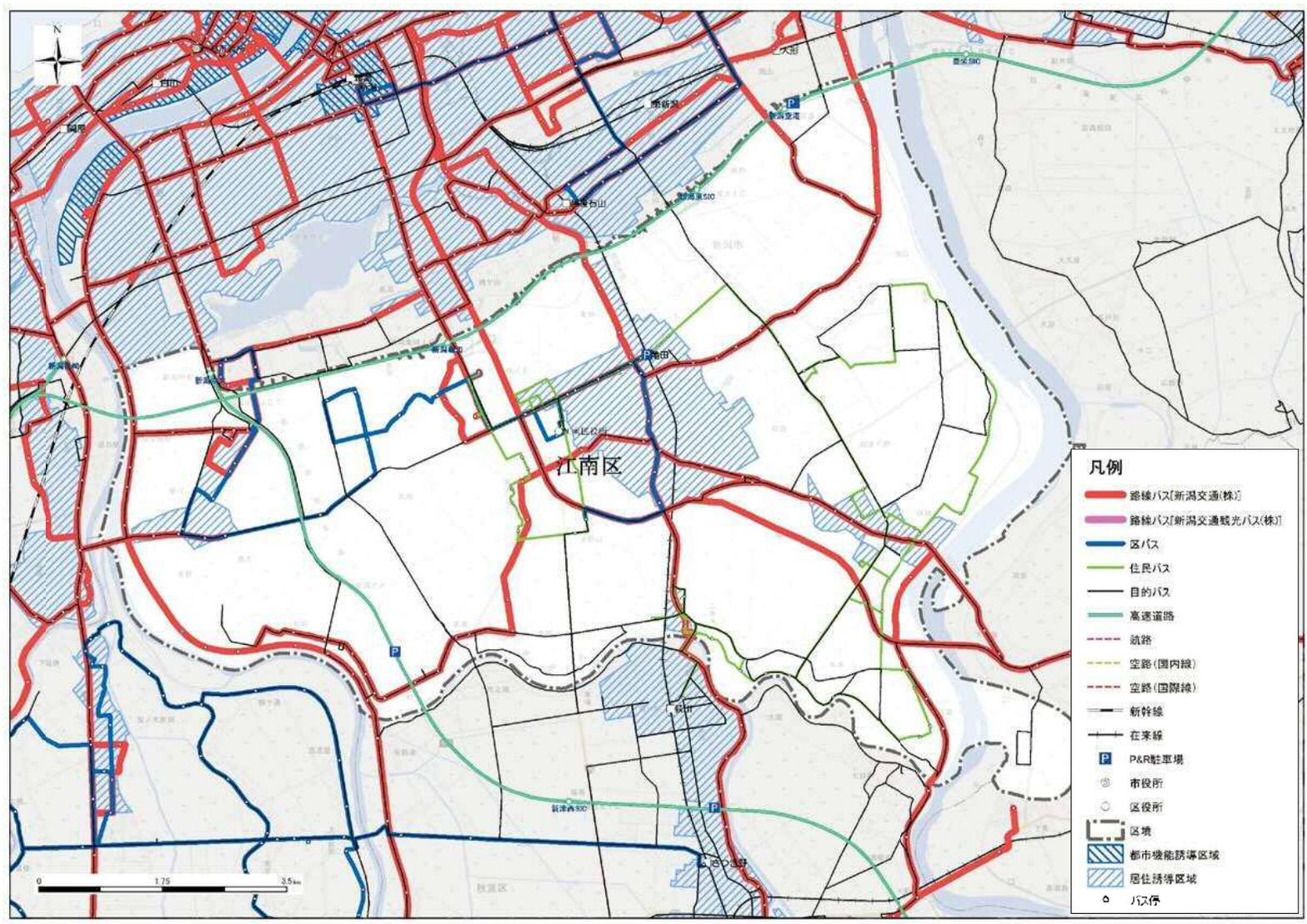
① 公共交通ネットワークの現況

(iv) 中央区



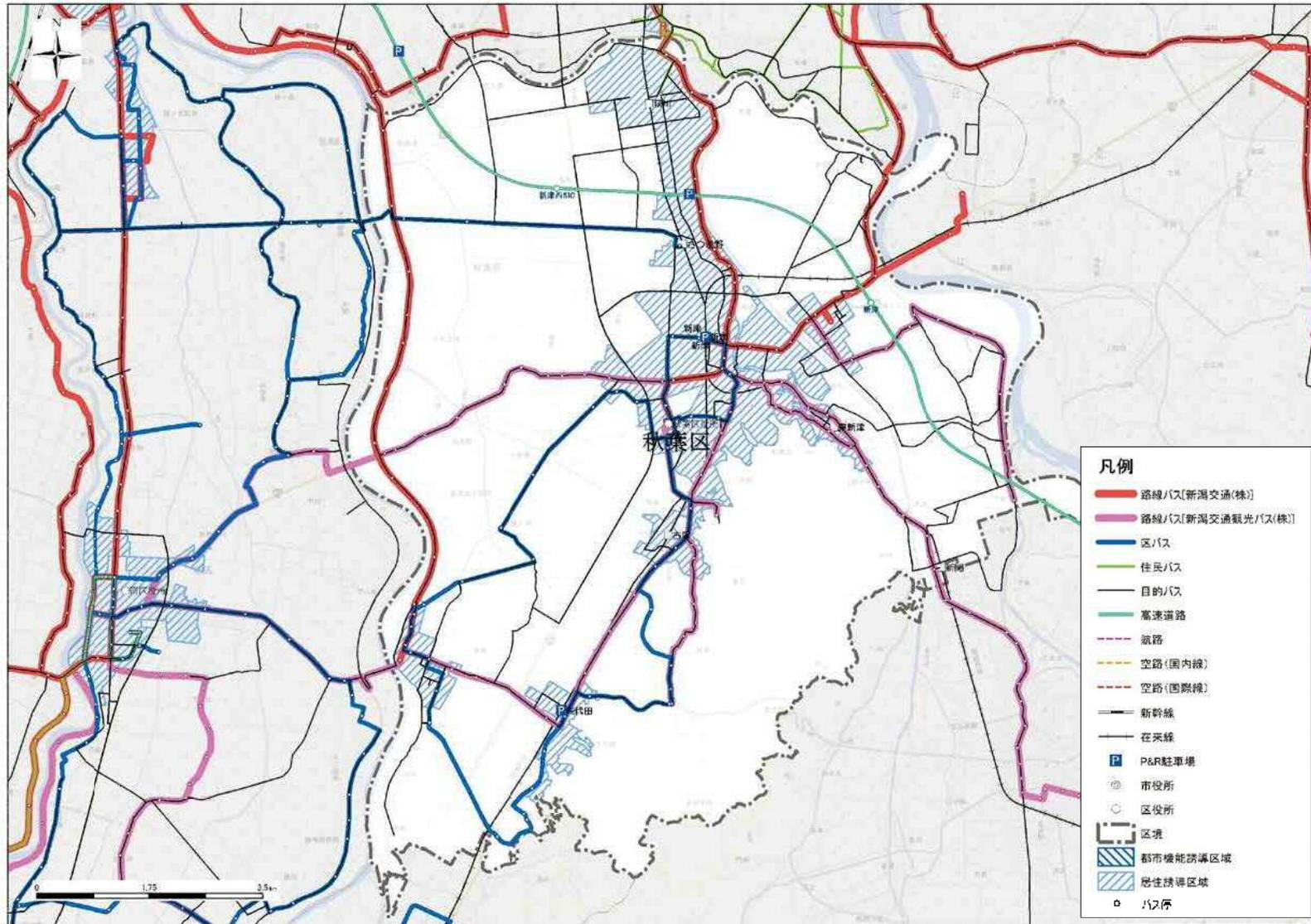
※ 2017年時点

① 公共交通ネットワークの現況
(v) 江南区



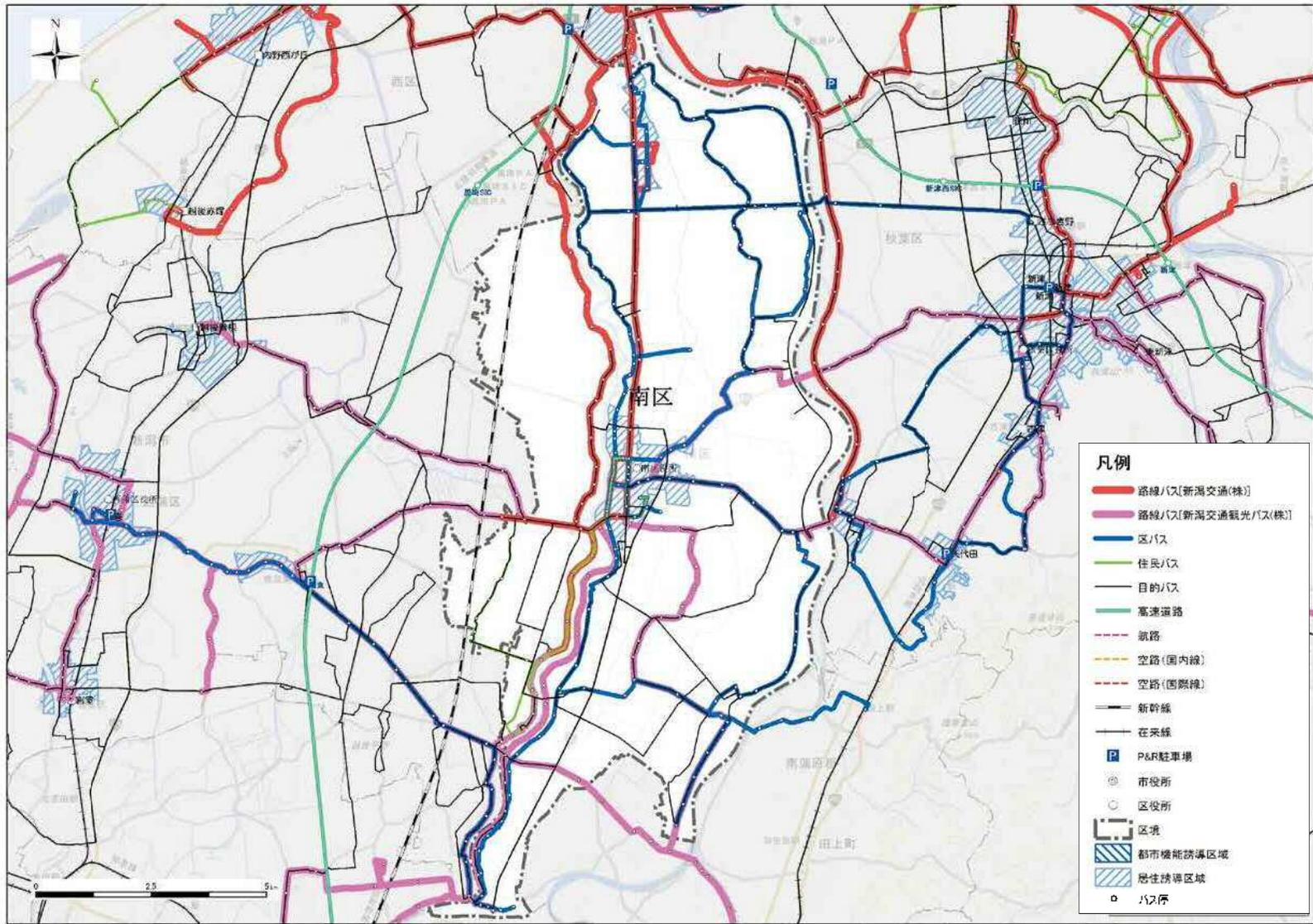
※ 2017年時点

①公共交通ネットワークの現況
(vi)秋葉区



※ 2017年時点

① 公共交通ネットワークの現況
(vii) 南区



※ 2017年時点

① 公共交通ネットワークの現況
(Ⅷ) 西区



※ 2017年時点

① 公共交通ネットワークの現況

(ix) 西蒲区

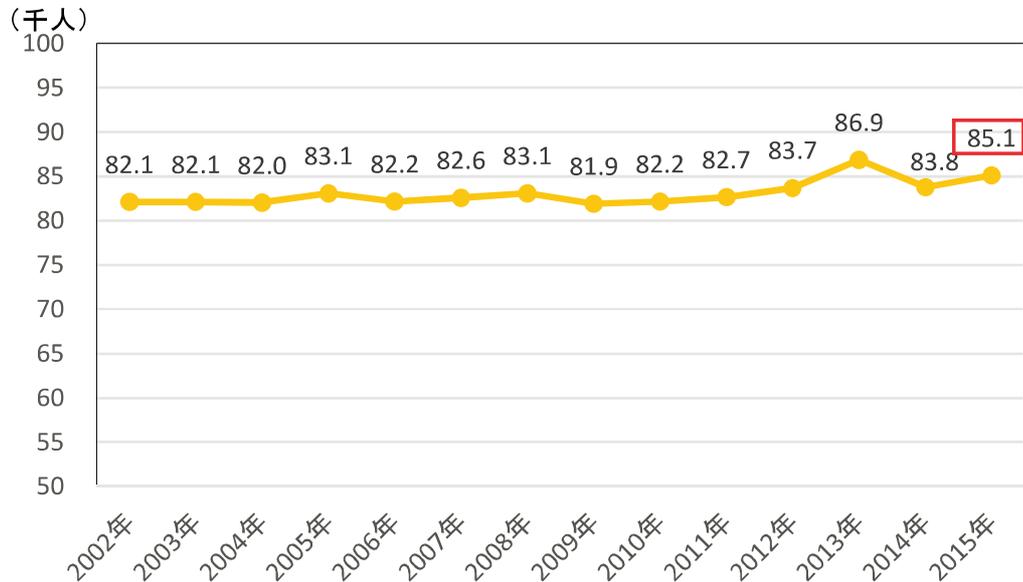


※ 2017年時点

②利用者推移

(i) 鉄道

- 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ます。



※ 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）
 ※ 無人駅は計上しない

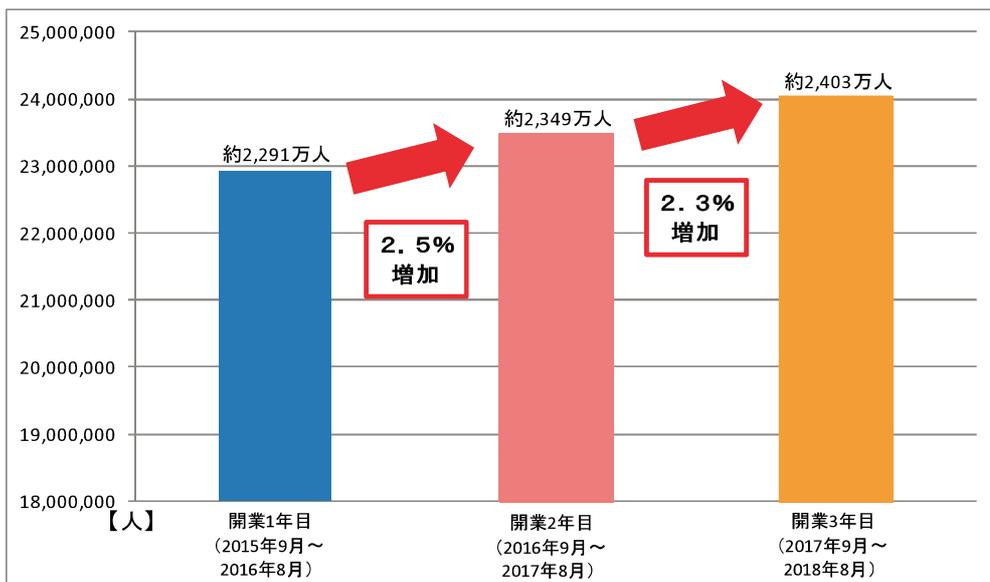
出典：JR 東日本ホームページより作成

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移（1日当たり）

②利用者推移

(ii) 路線バス

- バス利用者数は減少傾向であったものの、新バスシステム・BRT開業後は下げ止まり、開業1年目と2年目の比較で2.5%、開業2年目と3年目の比較で2.3%の増加となっています。

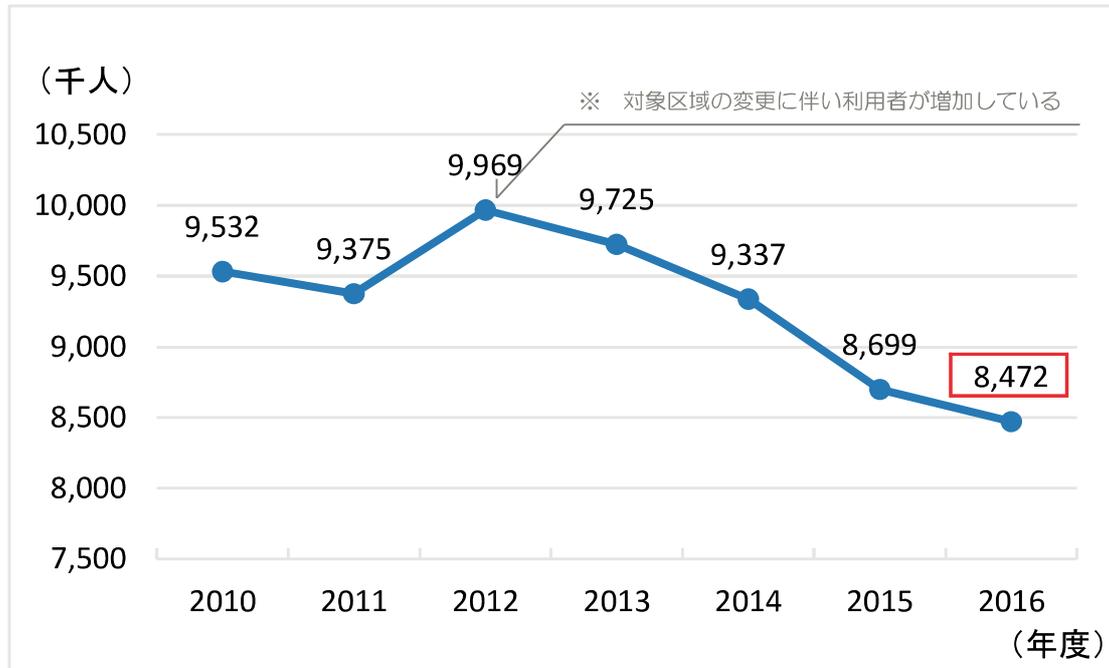


出典：新潟交通ホームページより作成

図 バス利用者数の推移

②利用者推移 (iii) タクシー

➤ タクシー利用者数は減少傾向にあり、2016年度では約850万人となっています。



(※) 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

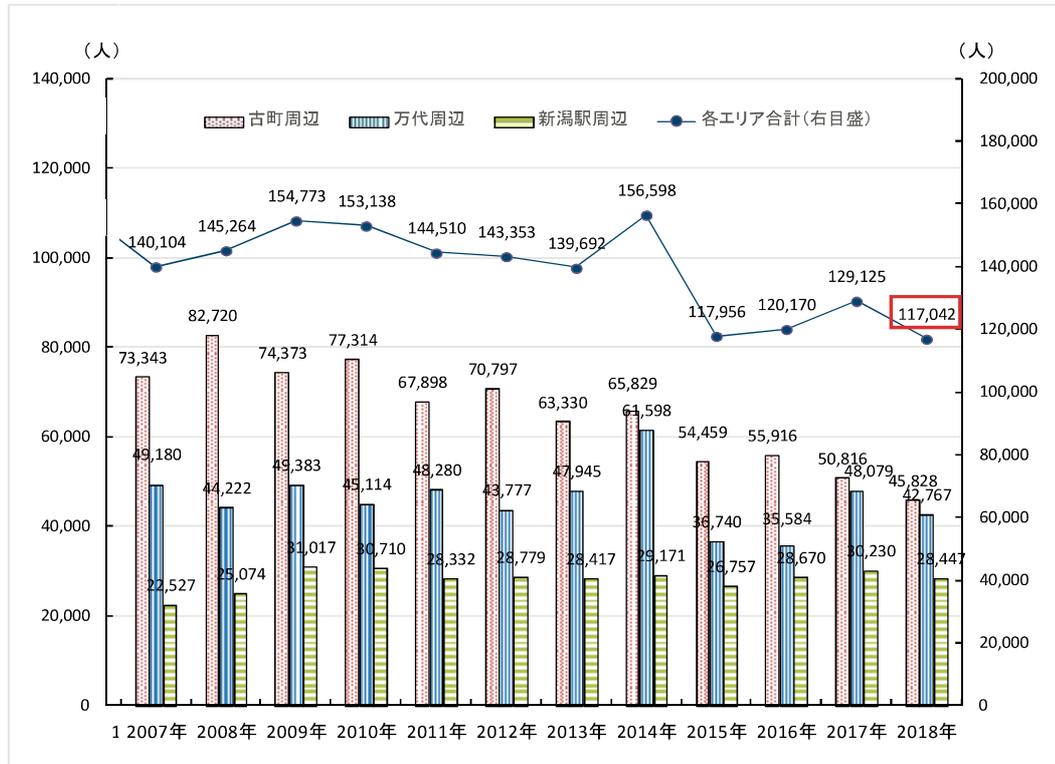
出典：新潟市統計書(2017年)

図 タクシー利用者数の推移

②利用者推移

(iv) 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、2018年度では約12万人となっています。



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

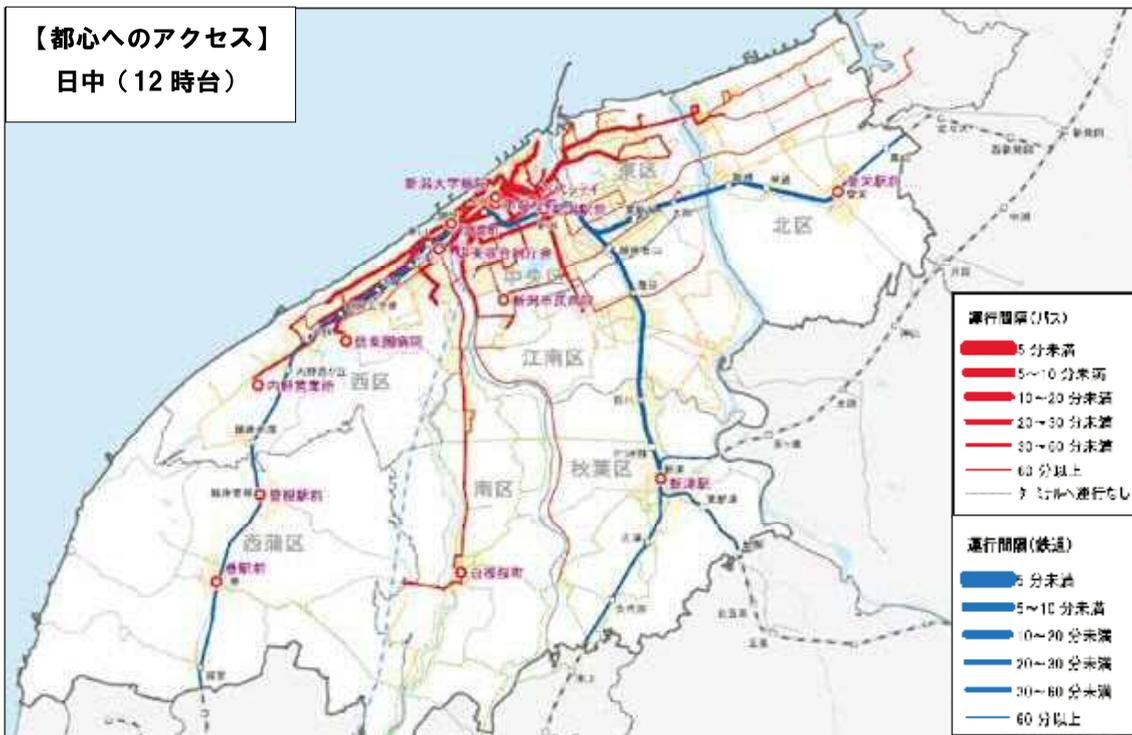
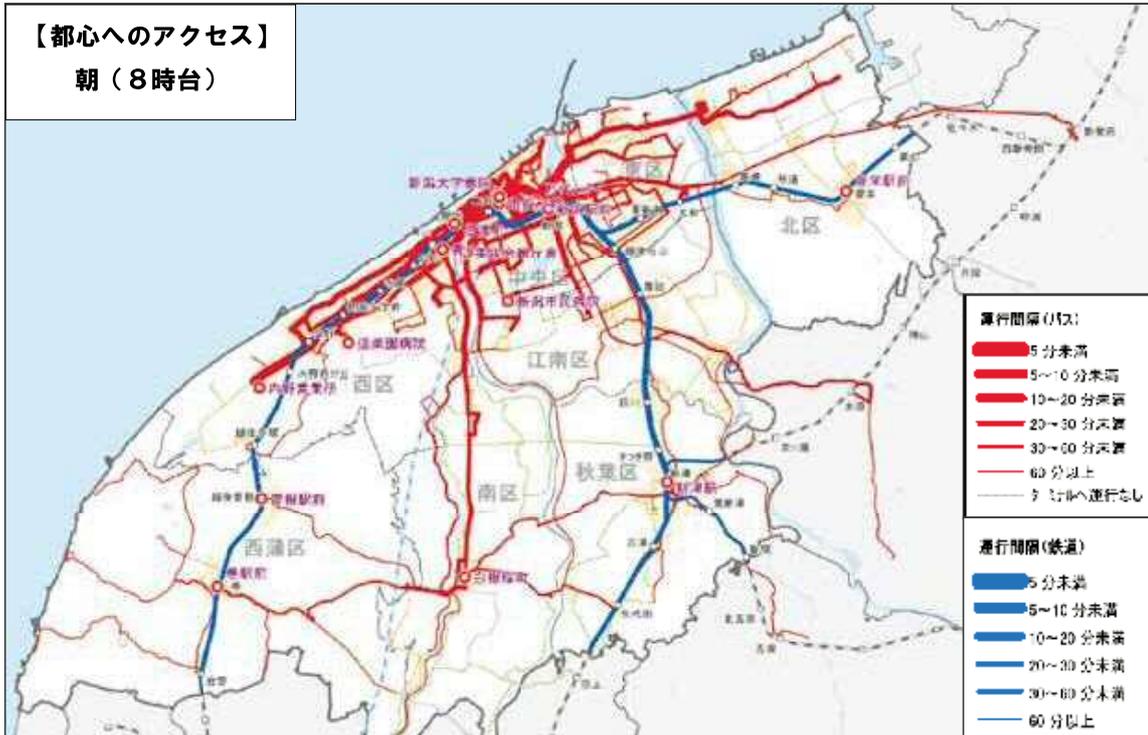
※ 各地区については、以下の地点の累計値とする。

- 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）」、「パンナイ前」
- 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「カルベストーン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、「万代シティー第二駐車場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」、「ブラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、「大原簿記学校前」

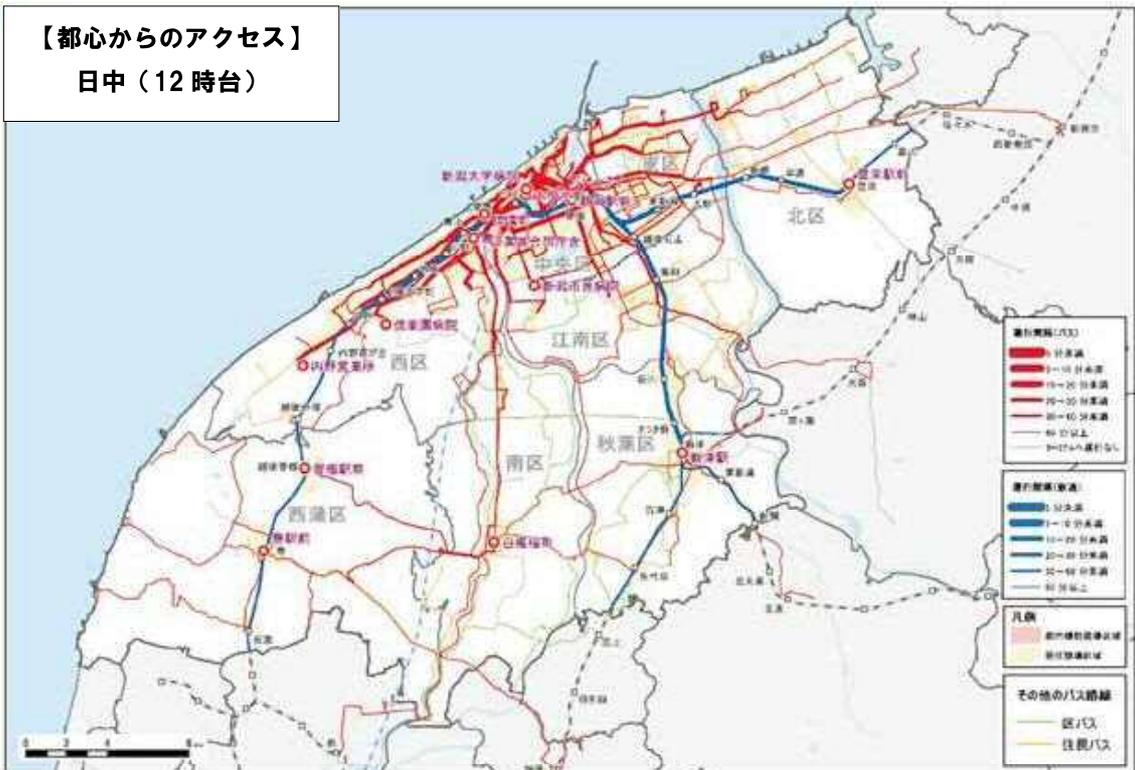
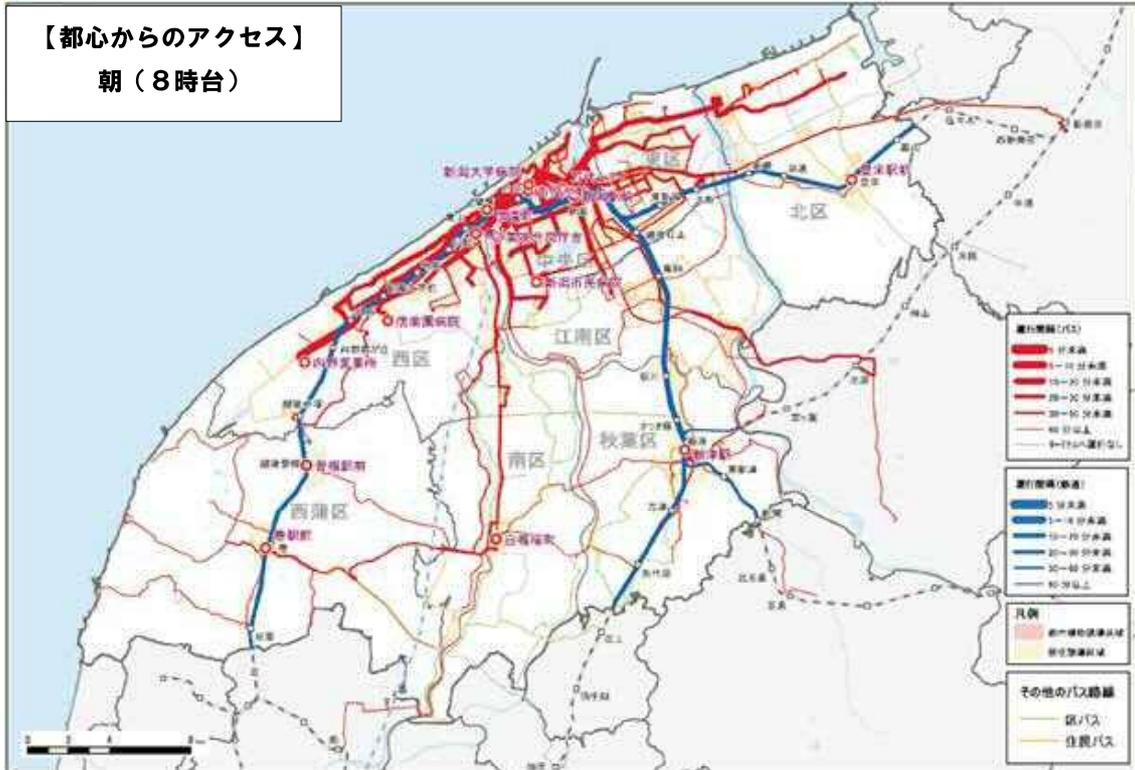
図 中心市街地の歩行者通行量の推移

③ 運行間隔（鉄道・バス）

- 東区、中央区、西区において、都心へのアクセス、都心からのアクセスともに高い頻度で鉄道及びバスが運行されています。
- 朝と日中の運行本数の差が大きいのは都心へのアクセス、都心からのアクセスともに、鉄道は西蒲区、バスは北区、西区となっております。



出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成（2017年時点）
 図 朝と日中の路線バス運行間隔（都心へのアクセス）



出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成（2017年時点）
 図 朝と日中の路線バス運行間隔（都心からのアクセス）

④ 定時性（路線バス）と終発時刻（鉄道と路線バス）

(i) 定時性（路線バス）

➤ 江南区、秋葉区、南区方面の一部では、朝におけるバスの定時性が低い状況です。



※2016年度の月別平均値、朝は7:00～8:29

出典：新潟交通ホームページより作成

図 朝におけるバスの定時性

④ 定時性（路線バス）と終発時刻（鉄道と路線バス）

(ii) 終発時刻（鉄道と路線バス）

➤ 鉄道の終発時刻は概ね 23 時台と通勤通学に対応できている一方、路線バスの終発時刻は江南区、秋葉区、西蒲区などの一部の路線では 19 時台と通勤通学に対応できていない可能性があります。

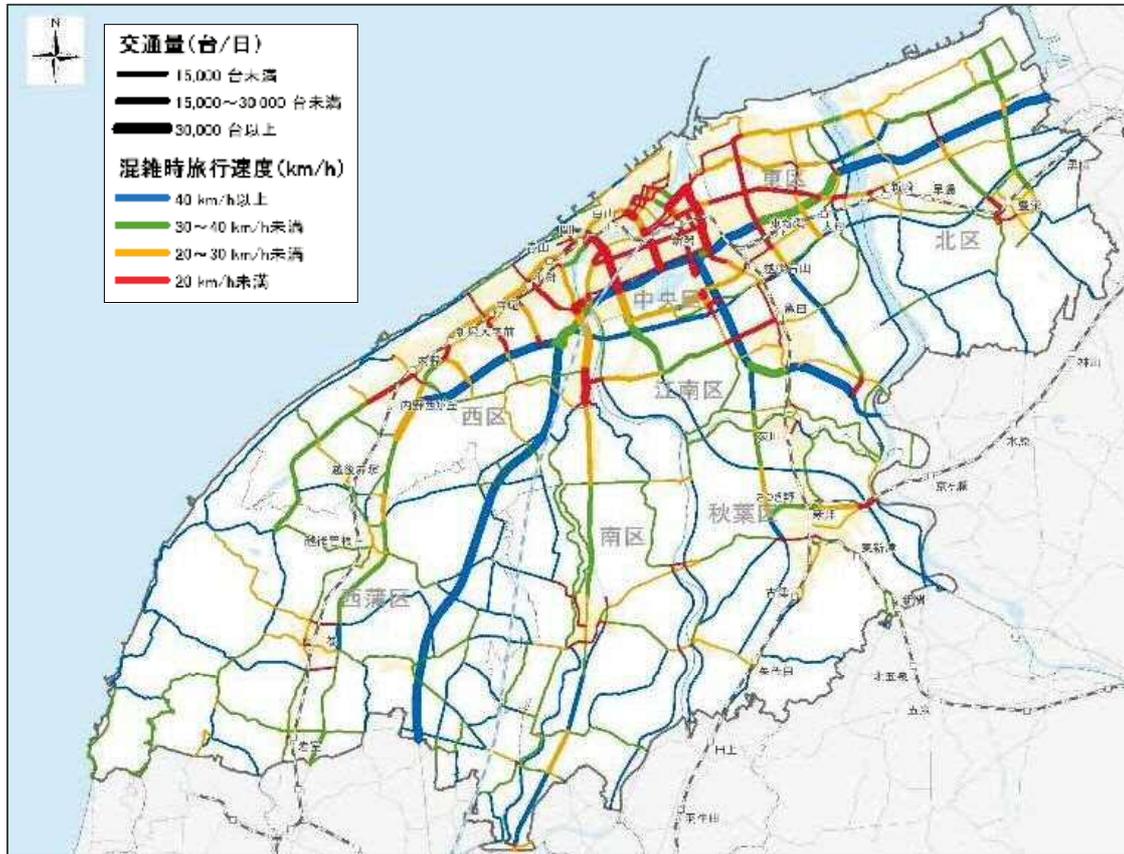


出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成（2016 年時点）

図 鉄道と路線バスの終発時刻

⑤道路混雑状況

- 中央区には交通量の多い道路が集中しており、そのなかには混雑時旅行速度 20km/h 未満の道路が多くあります。



出典：道路交通センサス（2015年）より作成

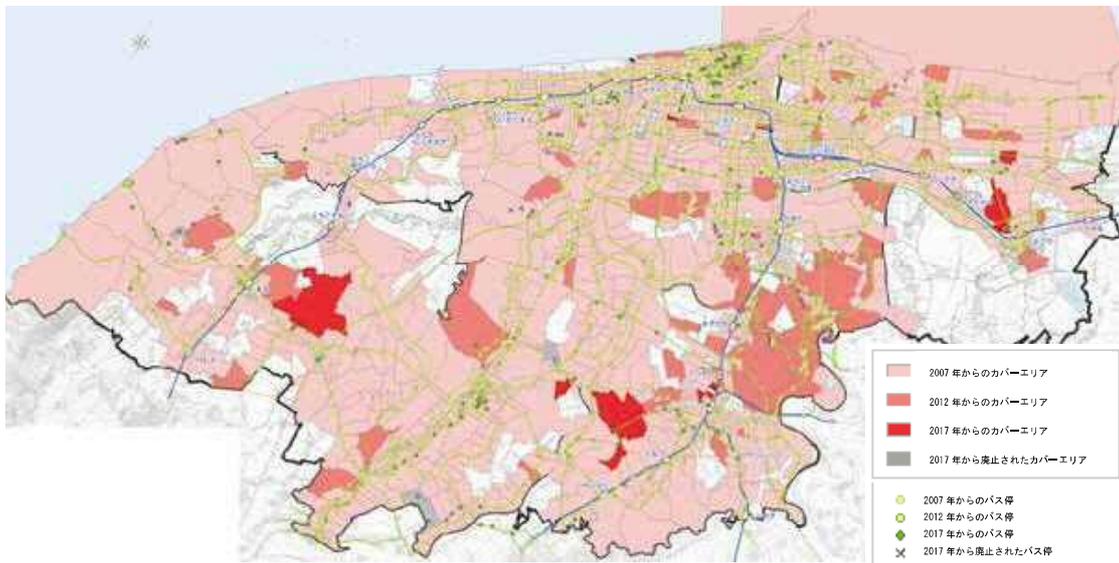
図 混雑時旅行速度（2015年）

⑥その他

(i) 公共交通沿線の居住人口割合

▶ 公共交通沿線の居住人口の割合(※)は、2017年度では90.5%となっています。

(※) 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

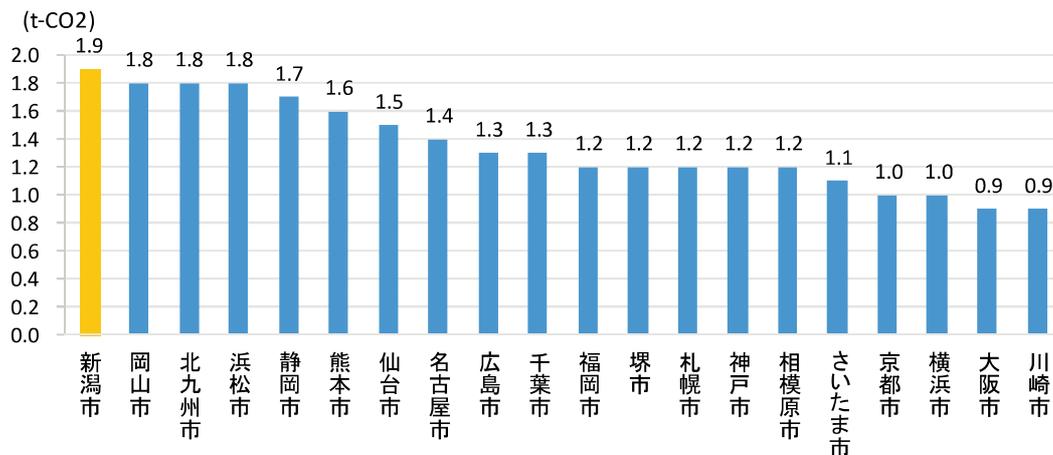


出典：2017年度 いがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書(2017年8月)
 図 公共交通カバーエリア増減

⑥その他

(ii) 1人当たりCO₂排出量(運輸部門)

▶ 本市の運輸部門における1人当たりCO₂排出量は政令指定都市中1番目に高くなっています。

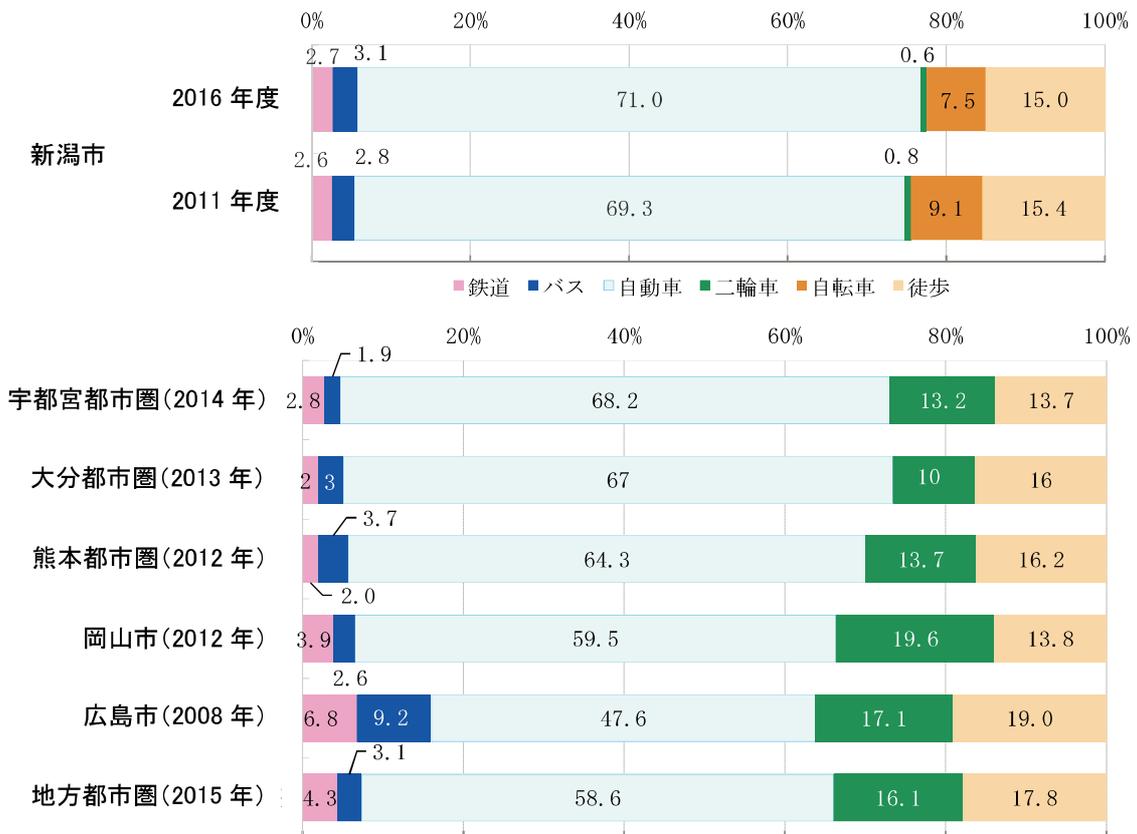


出典：(環境省)「簡易マニュアルによる推計2015」よりデータを抜粋し新潟市で作成
 図 運輸部門における1人当たりCO₂排出量

⑦人の動き(2016年度 新潟市内都市交通特性調査)

(i)交通手段からみる人の動き

- 代表交通手段構成(※)は、自動車を利用した移動が最も多く、約7割となっています。また、2011年と比べると、鉄道、バス、自動車の分担率が微増し、自転車の分担率が減少しています。
- 他都市と比較しても、自動車の分担率が高く、二輪車や自転車の分担率が低い状況です。



- 全国都市交通特性調査より参照
- 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

(※) 代表交通手段構成とは



- 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- 代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。
- 左の例では鉄道が代表交通手段となります。

- 年齢階層別の代表交通手段構成は、ほとんどの年齢階層で自動車の利用割合が増加しています。特に、65歳以上の自動車の利用割合の増加傾向が目立っています。
- 15～24歳の公共交通（鉄道、バス）を利用する割合が若干増加しています。

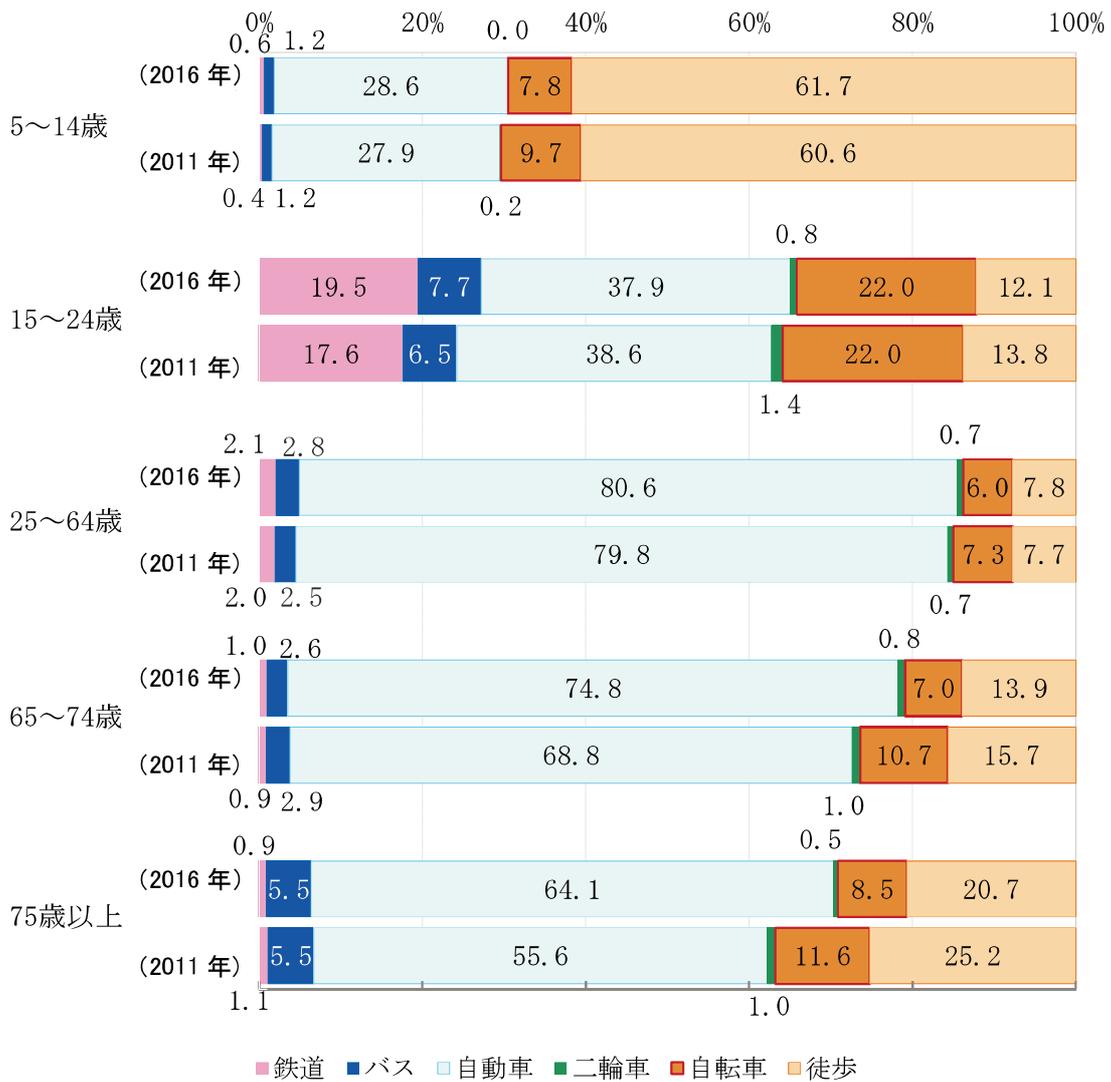


図 年齢階層別の代表交通手段構成

⑦人の動き(2016年度 新潟市内都市交通特性調査)
 (ii)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—駅南地区の往来が最も多く、次いで女池地区—新潟県庁周辺地区、古町地区—駅北・万代地区が多くなっています。
- 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率を全市と比較すると、鉄道、バス、徒歩・自転車ともに高くなっています。

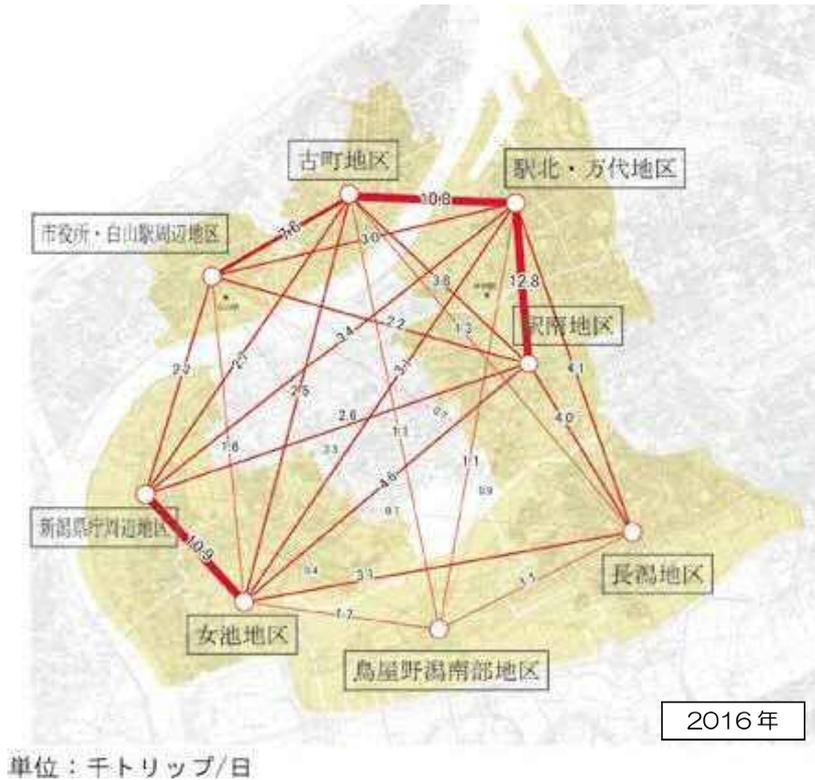


図 都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き（全手段・全目的）

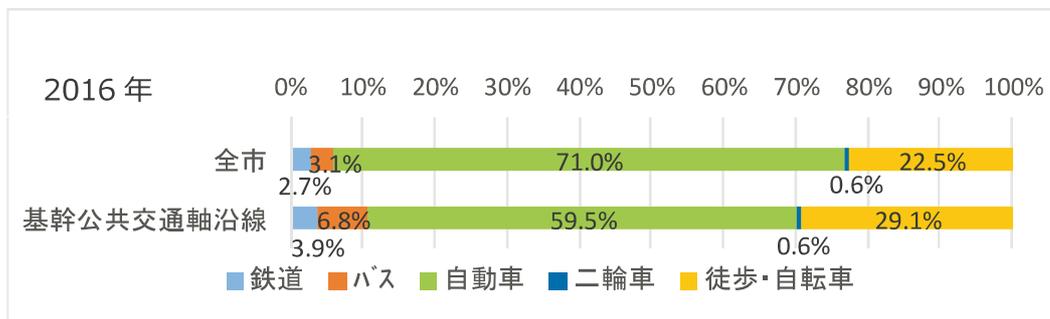


図 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率

公共交通に関する現状把握のまとめ

①ネットワークの現況

鉄道及び路線バスのネットワークは、中央区を中心に、放射状に張り巡らされており、民間事業者による公共交通が運行していない地域では、路線バスを補完するように区バス、住民バスが運行されています。

さらには、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、上越新幹線や北陸道・磐越道・日東道などの充実した交通ネットワークを有しています。

また、学校施設への送迎を目的としたスクールバスや介護施設等が運行する福祉バスなどの目的バスは、市内各地で運行されています。

目的バスについては、路線バスや区バス・住民バスと重複した路線との統合など、効率化に向けた検討が求められますが、目的バスの多くは定期定路線でないことから、利用形態を十分に調査したうえでの検討が必要です。

②利用者推移

鉄道は横ばい、路線バスは下げ止まり、タクシーは減少傾向にあります。

③運行間隔

東区、中央区、西区において、高い頻度で鉄道及び路線バスが運行されています。

④定時性と終発時刻

江南区、秋葉区、南区方面の一部では、朝におけるバスの定時性が低いほか、鉄道の終発時刻は概ね 23 時台と通勤通学に対応できている一方、路線バスの終発時刻は江南区、秋葉区、西蒲区などの一部の路線では 19 時台となっています。

⑤道路混雑状況

中央区には交通量の多い道路が集中しており、そのなかには混雑時旅行速度 20km/h 未満の道路が多くあります。

⑥その他

公共交通沿線の居住人口割合は 90.5%と高い数値を示しています。運輸部門における 1 人当たり CO₂ 排出量は政令指定都市中ワースト 1 位 (2015 年) となっています。