

第5章 公共交通の課題の整理

ここでは、「第2章 公共交通に関する現状把握」、「第3章 上位関連計画の整理」、「第4章 市民ニーズの整理」を踏まえ、公共交通の課題を5つに整理しました。

		現状	関連する課題
都市交通の現状	公共 交通網	○鉄道と路線バス、区バスや住民バス、目的バスが運行 ○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存在 ○都市機能誘導区域とその周辺の居住誘導区域を結ばれた公共交通網を形成 ○既存バス事業者から他のバス事業者やタクシー事業者への運行移管を行うことでバス路線を維持	課題1、2、3、4
	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においてはエリアバス×タクを運行 ○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社会実験を実施中 ○公共交通機関のある地域に住んでいる居住人口割合は増加傾向にあり、2022年は95.5%	課題1、4
	運行本数	○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る一方で、秋葉区、南区、西蒲区では8本/日未満の区間があり、利用環境に大きな差がある ○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	課題1、3、4
	運行間隔	○路線バスは、朝は東区、中央区、西区で5分未満の間隔で運行する路線があるが、日中は中央区の一部区間のみ ○鉄道は、朝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し、日中で20分未満の間隔で運行される区間は豊栄駅、新津駅、内野駅間に短縮	課題1、3、4
	終発時刻	○鉄道は、概ね23時台 ○路線バスは、北区、江南区、西蒲区などの一部の路線では19時台以前	課題1、3、4
	定時性率	○萬代橋ラインや新潟市中心部方面（C系統）では90%を超え、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%超	課題1、3
	利用者数	○路線バスは、2015年度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。その後、2022年度に若干回復し約1,870万人 ○区バス・住民バスは、2017年度以降横ばいで、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たが、2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約48万人 ○鉄道は、2017年度以降も毎年利用者が減少し、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たが、2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約6万9千人/日 ○タクシーは、2017年度以降も毎年利用者が減少し、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たが、2021年度は若干回復し約450万人/年	課題2、4、5
	運行維持	○新潟市では、バスの不採算路線に対し、国や県の支援も受けながら運行経費の補助を行っており、2023年度は補助対象30路線のうち28路線に対し補助を実施 ○2022年度の補助額は31路線で1.2億円/年 ○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社だったが、2023年10月時点では9社に増加 ○バス運転士の数は、約20%減少（2017年から2022年の5年間） ○タクシー運転士の数は、約25%減少（2017年から2022年の5年間）	課題1、2、3、4、5
	国の動向	○地域公共交通計画と国補助制度の連動化およびエリア一括協定運行事業の新設 ○ローカル鉄道の再構築に関する協議の促進 ○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 ○バス運転士などの自動車運転業務に時間外労働の上限基準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 ○一定の条件下で、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可能となる	課題1、2、3、4、5
	事故	○交通事故件数は減少傾向だが、高齢者が加害者となる事故割合は増加傾向にあり、2022年は25.7%	課題3、4
社会状況	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の流入が多い	課題1、2
	来訪者数	○2019年まで横ばいだったが、2020年は新型コロナウイルスの影響があり減少し、2021年度は少し回復	課題1、2、3
	歩行者数	○中心市街地の歩行者通行量は減少傾向にあり、2021年は約9.3万人	課題1、2、3
	道路混雑	○中央区に交通量が集中し、その中には混雑時旅行速度が20km/h未満の道路が多い	課題1、2、3、5
	環境	○運輸部門における1人当たりCO ₂ 排出量は政令指定都市の中で最も高い	課題3、4、5
	人の動き	○自動車を利用した移動が約7割と最も多く、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 ○65歳以上の自動車の利用割合の増加が大きい ○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」が多い	課題4、5
	市民 ニーズ	○「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合は増加傾向にあり、2022年は約78% ○「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、道路整備に関するもののほか「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い	課題1、2、3、4、5
にいがた交通戦略プラン 前期実施計画及び新潟市 地域公共交通網形成計画 の事後評価	○達成指標は、 指標② 「来訪者の路線バス利用者数増加」 指標③-2 「まちなかにおける路線バスの定時性率増加」 指標④ 「区バス・住民バスの利用者数増加」 ○未達成指標は、 指標① 「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」 指標③-1 「まちなかへの総トリップ数増加」 指標⑤ 「『自家用車に頼らなければ移動しにくい』と感じる市民の割合減少」	課題1、2、3、4、5	

取り組むべき主な課題

課題1
交通手段間の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持

- 土地利用と連動した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- デマンド交通や目的バス等の輸送資源を活用した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- 公共交通ネットワークを確保維持するため、事業者間連携の強化や運転士の確保が求められる。

課題2
アフターコロナを見据えた広域交通拠点と二次交通間の連携強化

- 来訪者の増加に向けた広域交通拠点と二次交通間の連携による来訪者への利便性強化が求められる。
- 市外の移動ニーズに対応した移動手段の確保が求められる。

課題3
多様な移動手段を選択できるウォークアブルなまちなか空間の創出

- 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」と感じている市民や「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」が必要と感じている市民が多いことから、市民ニーズに対応した移動手段が求められる。
- まちなかの歩行者通行量の減少から、まちなかの賑わい創出に資する移動手段の充実が求められる。

課題4
だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築

- 公共交通空白地や運行頻度の少ない地域において、公共交通が利用しやすい環境整備が求められる。
- 高齢者等だれもが利用しやすい交通手段の確保が求められる。
- 区バスや住民バスを維持するため、利用者数の増加が求められる。

課題5
カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成

- 運輸部門におけるCO₂排出量が政令指定都市のなかで最も高く、環境負荷への軽減措置が求められる。
- 自動車の分担率が高いことから、自家用車から公共交通への転換が求められる。