

第3章：今後 10 年間で取り組む必要のある課題

赤字：(10 年前と比較し)プラス評価 青字：(10 年前と比較し)マイナス評価 黒字：(10 年前と)比較し変わらない、その他

①現状		②主な要因		
※【】は掲載ページ番号				
社会情勢	人口	○本市の人口は減少を続け、2030 年には約 77 万人となる見込み【P.6】 ○高齢者人口は増加を続け、2030 年には総人口の約 33%に達する見込み【P.6】	●就学、就労機会の低下、まちなかの魅力が低下など ●医療科学の進歩により、寿命が延びている	
	都市構造	○市街地区域面積は依然として拡大傾向(2011 年:12,894ha → 2016 年:12,904ha)【P.7 上】 ○郊外部のロードサイド店舗 [※] が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下【P.7 下】	●モータリゼーション [※] の進展などに伴い市街化区域の面積が増加し、都心部に来訪する必然性が低下したことなど	
	安心安全	○東日本大震災を契機に「防犯・防災などによる安全・安心」を重視する社会意識が向上【P.8 上】 ○全国平均より健康でない期間が長い(2010 年:男性 +0.26 歳 女性 +0.59 歳)【P.8 下】	●自転車、徒歩の交通手段別分担率 [※] 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いている	
	観光	○観光入込客 [※] 数は 2017 年に 18,623 千人と増加傾向にあり、交流人口の拡大が期待される【P.9 上】	●「デスティネーションキャンペーン」 [※] などの着実な誘客セールスの成果	
	環境	○本市の運輸部門 [※] における1人当たりCO ₂ 排出量は 1.9t-CO ₂ と政令指定都市ワースト1位【P.9 下】	●自動車の交通手段別分担率 [※] が増加したため。特に 65 歳以上の交通手段分担率が前回調査に比べ約 7%増加	
	交通の現状	鉄道	○鉄道ネットワークは新潟駅を中心に 6 路線から形成されている【P.10 上】 ○鉄道の運行間隔は西蒲区、秋葉区では、日中 60 分以上と運行本数が少ない【P.11】	○交通事業者の自助努力により、鉄道乗車人員数は横ばいで推移しており、安定的な運営ができています
		バス	○バスネットワークは、中央区を中心として放射状に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、補完するように区バス [※] ・住民バス [※] が運行されている【P.12 上】 ○新バスシステム・BRT [※] 導入後、バス利用者数が増加(2017 年 9 月～2018 年 8 月:前年比+2.3%)【P.12 下】 ○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 60%未満と低い【P.14 上】 ○バスの終発時刻は秋葉区や西蒲区などで 19 時台とサービスレベルが低い【P.14 下】	●新バスシステム・BRT [※] の導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を行った ●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 ●深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難
		タクシー	○タクシー利用者数は減少傾向にあり、2016 年度で約 8,472 千人となっている【P.15】	●64 歳以下の利用割合が減少傾向にある
		自転車歩行者	○自転車走行空間ネットワークの整備が進められ、2017 年度時点で 74.6km【P.16】 ○まちなかの歩行者通行量が減少(2007 年:14.0 万人 → 2018 年:11.7 万人 -2.3 万人)【P.17】	●比較的整備が容易な車道混在型(矢羽根型路面標示等)の推進による成果 ●都心部の魅力低下や、多様な手段による回遊性が低い
		自家用車	○10 年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、特に南区、江南区方面から都心へアクセスする道路の混雑時旅行速度 [※] 20km/h 未満の箇所が存在【P.18】 ○新潟市の都市計画道路整備率は 2018 年 8 月時点で 61.4%と、他都市に比べて低い水準にある【P.19】 ○自家用車への依存度が増加(2011 年:69.3% → 2016 年:71.0% +1.7%)【P.20 上】	●慢性的な道路渋滞に加え、自動車の交通手段分担率 [※] が増加 ●用地取得の問題などが要因のひとつとして考えられる ●高齢者が引き続き自家用車を利用している
その他		○鉄道、バスの交通手段分担率 [※] が増加(2011 年: 5.4% → 2016 年:5.8% +0.4%)【P.20 上】 ○高齢者の平均トリップ数 [※] が増加し、特に私用目的は 5 年前と比べ約 2 割増加【P.20 下】 ○新潟港、新潟空港、新潟駅など充実した広域交通拠点 [※] を有している【P.21】 ○高齢者が関わる事故の割合が増加(2011 年:27.5% → 2016 年:36.0%)【P.22 上】 ○道路や橋梁などの維持管理費はさらに増加する見込みで、50 年後には約 49 億円増加見込み【P.22 下】 ○基幹公共交通軸 [※] 沿線の交通手段分担率は、鉄道、バス、徒歩・自転車が全市と比較的高い【P.23】 ○公共交通沿線の居住人口割合 [※] が増加(2007 年:84.8% → 2017 年:90.5% +5.7%)【P.24】 ○パークアンドライド [※] 整備箇所は増加しており、2018 年 7 月時点で鉄道が 133 台、高速道路が 990 台【P.25】	●新バスシステム・BRT [※] 導入により、郊外からのバスの乗り換え拠点や、鉄道駅への乗り入れを増加させた ●定年退職の延長や平均余命が長いなど ●高齢者の自家用車利用が増加傾向にある ●高度経済成長期に整備したインフラ [※] 施設の多くが更新期を迎える ●基幹公共交通軸 [※] の着実な強化によるもの ●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 [※] の新規路線整備によるもの ●パークアンドライド [※] 駐車場の利用率は高いほか、新規整備要望も多く受けている	
市民ニーズ		○市民の公共交通の利用意向は高い一方、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【P.26 上】 ○公共交通の移動環境は、「良くなった」より「悪くなった」との意見が多い【P.27】 ○都心部への賑わい空間の整備意向は 9 割以上と高い【P.28】 ○公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスの利用は 5%と最も低い【P.29】	●総合的な交通施策を展開してきたが、モビリティ・マネジメント [※] 効果発現不足など、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 ●モビリティ・マネジメント [※] 効果発現不足や乗り換えの抵抗感など ●まちなかの衰退、拠点性の低迷 ●公共交通施策の広報不足	
にいがた交通戦略プランの事後評価	○達成指標は、指標③「公共交通沿線の居住人口割合 [※] の増加」、指標⑥「交通事故件数の増加」		●指標③「区バス [※] ・住民バス [※] の運行、増便によりカバー圏域を拡大させた」 ●指標⑥「罰則の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」	
	○一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」、指標④「広域交通拠点 [※] から主要拠点へのアクセス時間短縮」		●指標②「2008 年当初に目標としていた JR 巻～内野駅間の運行間隔短縮が実現しなかったことより、西蒲区などで未達成」 ●指標④「目標は概ね達成されたが、2008 年当初に想定していた弁天線のバスレーン導入が未実施であったことより、市民病院行などが未達成」	
○未達成指標は、指標①「都心地区へのアクセス時間短縮(自家用車)」、指標⑤「都心地区の歩行者交通量増加」、指標⑦「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」、指標⑧「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】		●指標①「2008 年当初に想定していた道路交通網が確保されていない」 ●指標⑤「都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い」 ●指標⑦⑧「慢性的な道路渋滞に加え、自家用車の分担率 [※] が増加」		

③まとめ

バス利用者数の下げ止まりなど一定の効果は認められたが、乗り換えに対する不満や、まちなかの衰退、拠点性の低迷など、過度に自家用車に依存しなくても、だれもが移動しやすい交通環境の実現までは至らず、いまだ道半ばである。

④今後 10 年間で取り組む必要のある課題

1.まちづくりと連携した交通環境の充実

— 対応するカテゴリ —

人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 自転車歩行者 自家用車 その他 事後評価

■人口減少、少子・超高齢化の進展とともに、市街地の面積拡大や都心部の求心力低下が生じており、今後増加が予想されるインフラ[※]の維持・更新費用抑制の観点からも、まちづくりと連携した交通環境の充実が求められます。

2.公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担

— 対応するカテゴリ —

都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価

■冬季や悪天候時などの乗り換え負担や、自家用車の分担率[※]増加が続き、環境負荷低減の観点からも、公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担が求められます。

3.様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の充実

— 対応するカテゴリ —

人口 都市構造 安心安全 バス タクシー 市民ニーズ 事後評価

■市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じており、高齢者が関わる事故を抑制する観点からも、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通の充実が求められます。

4.都心部における多様な手段による回遊性向上

— 対応するカテゴリ —

観光 バス 自転車歩行者 その他 事後評価

■まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、歩行者通行量が減少傾向にあるなど、人の動きが活発でない区間も見られることから、多様な手段における回遊性の向上が求められます。

5.区バス[※]・住民バス[※]の持続性の確保

— 対応するカテゴリ —

人口 バス 市民ニーズ 事後評価

■区バス[※]・住民バス[※]の運行拡大に伴い利用者数が増加する一方、財政負担額は年々増加しており、今後のさらなる高齢化も見据え、利用促進も含めた持続性の確保が求められます。

6.駅、港、空港など広域交通拠点[※]と都市内交通の連携

— 対応するカテゴリ —

観光 その他 事後評価

■新潟市は陸路、海路、空路といった広域交通が充実しており、急増している訪日外国人旅行者を含め、交流人口拡大に繋げるためにも広域交通拠点[※]と都市内交通の連携強化が求められます。