

新潟市が目指す交通の将来像について

1. これまでの将来像

総合都市交通計画（第3回パーソントリップ調査より）

- 【目標1】：多様な都市活動や地域間の交流・連携に対応した
移動しやすい交通体系の確立
- 【目標2】：信頼性・安全性・快適性・選択性を向上した
災害に強く、質の高い交通体系の確立
- 【目標3】：都市の発展と環境との調和に向けた
持続性を支える交通体系の確立

にいがた交通戦略プラン

渋滞対策から都市の体質改善を図る交通戦略へ

まちづくりと連動した地域交通施策の推進

人に優しいきめ細かな交通施策

関係者の連携と役割分担による施策の展開

2. 上位関連計画における将来像・目標

計画	将来像・目標等
にいがた未来ビジョン (平成27年4月)	I 市民と地域が学び高め合う, 安心協働都市 II 田園と都市が織りなす, 環境健康都市 III 日本海拠点の活力を世界とつなぐ, 創造 交流都市
新潟市まち・ひと・しごと創生総合 戦略(平成28年11月改定)	・拠点性を活かした 交流人口の拡大 ・観光入込客数目標: 2,220万人(2014年約1,846万人) ・新たな産業集積による雇用創出 ・雇用創出目標: 社会動態470人以上(2014年▲115人)
新潟市都市計画基本方針 -都市計画マスタープラン- (平成20年7月)	・めざす都市のすがたは「田園に包まれた 多核連携型都 市 」 ・新潟らしいコンパクトなまちづくりを目指す
新潟市立地適正化計画 (平成29年3月)	・将来に渡り持続可能な都市づくりに向け、 適正な土地 利用を緩やかに誘導
移動しやすいまちづくり基本計画 (平成27年4月)	・公共交通・自転車・徒歩による移動しやすさ向上によ る 自動車からの転換促進

3. 新潟市の課題

【全体】

- ・ 少子高齢化と人口減少が進むと同時にまちなかの空洞化が進んでいる
- ・ 本市の健康寿命は全国平均より低い
- ・ 自動車への依存が**増加**
- ・ 自動車に頼らなくても**移動しやすいまちだと思わない**市民が約8割
- ・ 新潟空港利用者が低下するなど**拠点性が低下**している

【交通：都心アクセスの強化】

- ・ **公共交通の利便性向上**及び**自動車からの転換促進**
- ・ 公共交通の利便性向上・**利用促進**による都心部への来訪増加

【交通：生活交通の確保維持・強化】

- ・ **交通弱者等**の移動ニーズに応じた交通環境の充実

【交通：都心部での移動円滑化】

- ・ **多様な手段**で移動しやすい環境構築による**回遊性の向上**

4. 新たな将来像（取り入れるキーワード）

■ 県都にいがたの**拠点化**とずっと**安心して暮らせる**まちへ

- ・ **土地利用**と連携した公共交通の**利便性向上**と**利用促進**
- ・ **自動車から公共交通への転換促進**による**健康増進**、**環境負荷の軽減**
- ・ 自動車を持たない**高齢者**や**子育て世代**等が**安心して移動可能**
- ・ 自動車以外の**多様な手段**（公共交通・自転車・徒歩）による**回遊性向上**と
賑わい創出
- ・ 新潟駅の高架化を契機とした**拠点性の強化**