

## 背景と目的

- 政令市移行に伴い、新潟市の交通施策の基本となる「にいがた交通戦略プラン」を2008年に策定
- 策定から概ね10年が経過するなか、これまでの取り組みの評価を行うとともに、拠点性の強化、急激に進む人口減少・少子超高齢化などの課題に対応するため、「にいがた交通戦略プラン」を見直し、新たな「にいがた都市交通戦略プラン」を策定する

2008年（概ね10ヵ年） 2018年 2019年（概ね10ヵ年） 2028年

にいがた交通戦略プラン

にいがた都市交通戦略プラン

2007年 政令市移行

2021年 新潟駅高架化全面開業(予定)  
2022年 高架下交通広場供用(予定)  
2023年 万代広場供用(予定)

## 本市の現状 及び これまでの取り組み評価

### <本市の現状>

- 人口減少、少子・超高齢化 □ 健康寿命(65歳以上の健康でない期間が長い)
- 市街地面積の拡大 □ 運輸部門における二酸化炭素排出量 政令市ワースト1位 など

### <これまでの取り組み>

- 幹線道路整備 □ パークアンドライドの実施 □ BRT・新バスシステム導入
- 区バス・住民バスへの支援 □ モビリティ・マネジメントの促進 など

### <これまでの取り組み評価>

- ↗ バス利用者数の増加
- ↗ 区バス・住民バスの利用者数増加
- ↘ 自家用車への依存度増加
- ↘ まちなかの歩行者量減少
- ↘ 「自動車に頼らなくては移動しにくい」と感じる市民が約8割

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

## 新たな交通の将来像

県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

【目標1】  
「県都新潟の拠点化を  
支える交通」

【目標2】  
「安心して暮らせることで  
選ばれるまちを支える交通」

## 基本計画(案) (5つの視点・基本方針)

