

(仮称) にいがた都市交通戦略プラン  
[基本計画 (案)]

新 潟 市

●●年●月

## 目 次

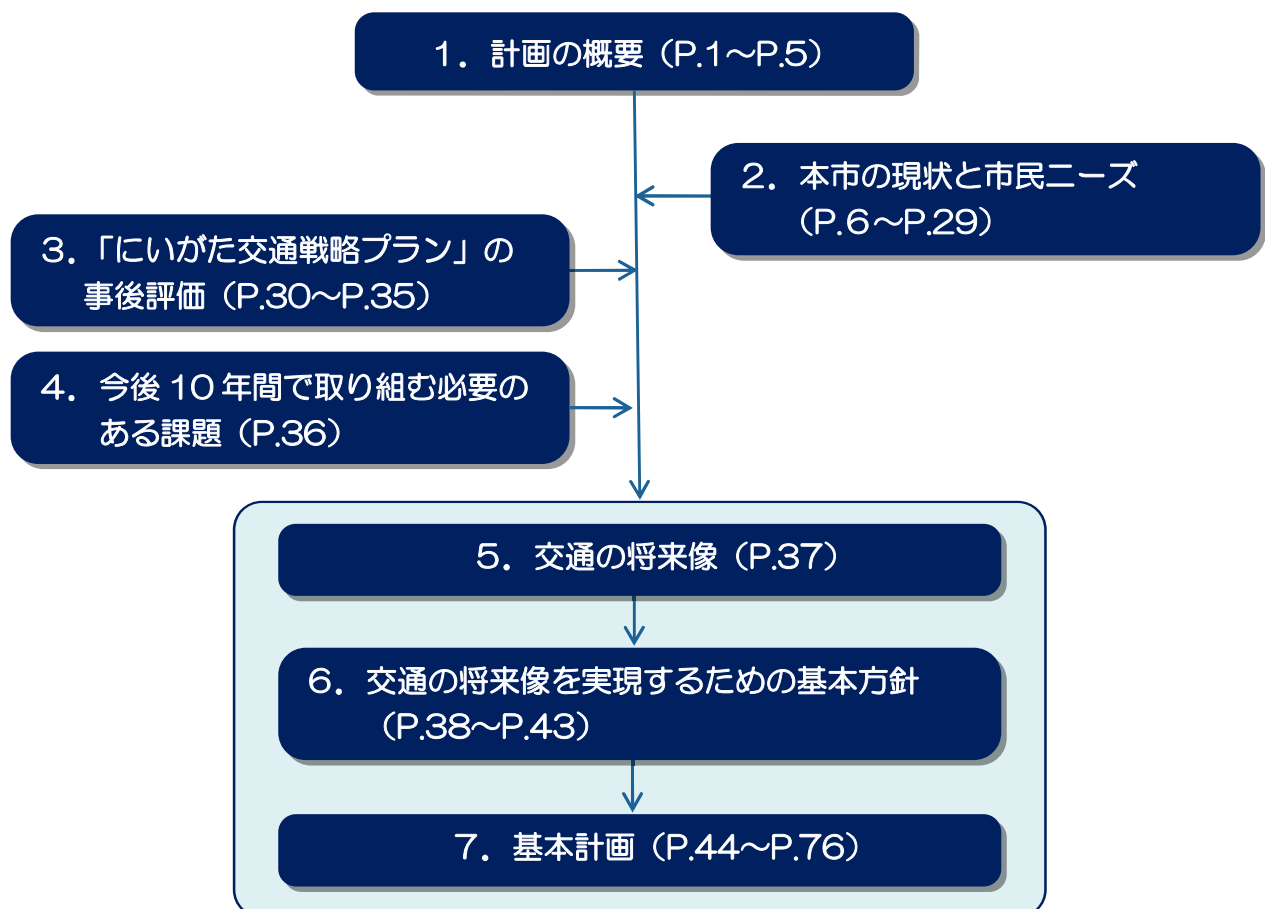
<b>1. 計画の概要</b>	<b>P.1</b>
(1) (仮称) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の構成	P.1
(2) 背景と目的	P.2
(3) (仮称) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の位置づけ	P.3
(4) (仮称) にいがた都市交通戦略プラン [基本計画] の計画期間	P.5
<b>2. 本市の現状と市民ニーズ</b>	<b>P.6</b>
(1) 社会情勢	P.6
(2) 交通の現状	P.10
(3) 移動に関する市民ニーズ	P.26
<b>3. 「にいがた交通戦略プラン」の事後評価</b>	<b>P.30</b>
(1) これまでの基本方針	P.30
(2) これまでの主な取り組み	P.31
(3) 成果指標に基づく評価	P.33
(4) 公共交通に関する成果	P.35
<b>4. 今後 10 年間で取り組む必要のある課題</b>	<b>P.36</b>
<b>5. 交通の将来像</b>	<b>P.37</b>
<b>6. 交通の将来像を実現するための基本方針</b>	<b>P.38</b>
<b>7. 基本計画</b>	<b>P.44</b>
<b>8. 付属資料</b>	<b>P.77</b>
・ 検討体制	P.77

# 1. 計画の概要

## (1) (仮称)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の構成

本計画は、以下のように構成しています

- 「1. 計画の概要」では、本計画の背景と目的、上位関連計画の中での位置づけ、計画期間等について示しています。
- 「2. 本市の現状と市民ニーズ」では、本市の社会情勢と交通の現状、移動に関する市民ニーズを整理しています。
- 「3. 「にいがた交通戦略プラン」の事後評価」では、「にいがた交通戦略プラン」の基本方針、これまでの主な取り組み、成果指標に基づく評価、公共交通に関する成果を示しています。
- 「4. 今後 10 年間で取り組む必要のある課題」では、「2. 本市の現状と市民ニーズ」「3. 「にいがた交通戦略プラン」の事後評価」により整理された課題を示しています。
- 「5. 交通の将来像」では、「3. 「にいがた交通戦略プラン」の事後評価」「4. 今後 10 年間で取り組む必要のある課題」を踏まえ、概ね 10 年後のあるべき交通像を示しています。
- 「6. 交通将来像を実現するための基本方針」では、「5. 交通の将来像」を実現するための施策展開の考え方を示しています。



## (2) 背景と目的

2008年に策定した本市の交通施策の基本方針「にいがた交通戦略プラン」では、概ね10年間の施策を掲げ、移動しやすい交通環境の実現を目指し、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化（基幹公共交通軸の強化）」の三本柱からなる様々な交通施策をこれまで展開してきました。

計画の策定から概ね10年間の経過するなか、これまでの取組みの評価を行うとともに「BRT・新バスシステム」を推進しつつ、新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とした県都新潟市の拠点性強化など、新たな交通施策の策定が不可欠です。

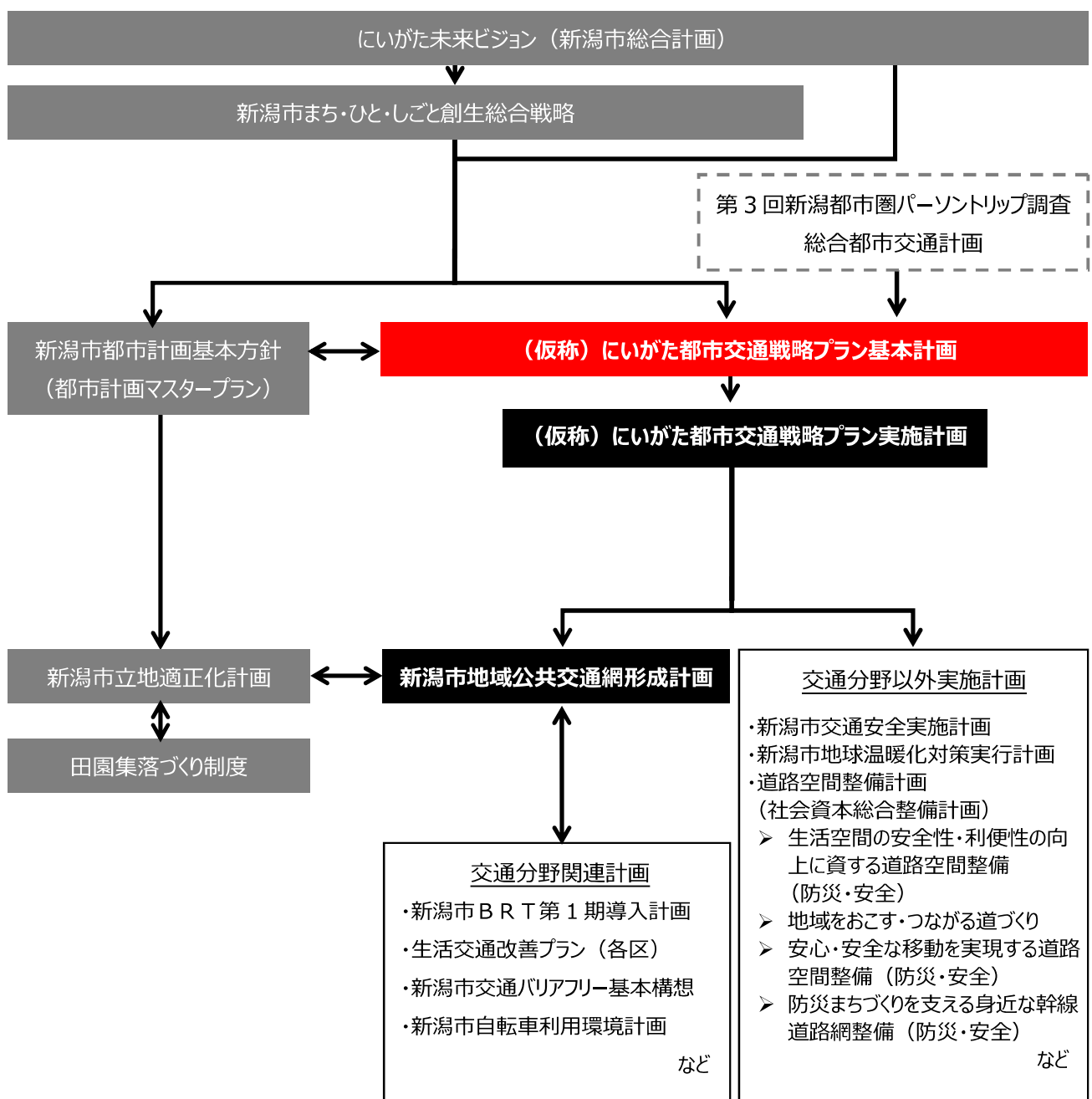
今後、急激に進む人口減少、少子・超高齢化に向けて、持続可能なまちづくりを進めることが最重要課題であり、概ね10年間で本市が目指す姿の実現に向けた取り組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通施策の基本的な方針を定める「（仮称）にいがた都市交通戦略プラン基本計画」を策定します。



### (3) (仮称)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の位置づけ

(仮称)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]は、新潟都市圏の総合交通体系の方向性を示した「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査に基づく総合交通計画」の目標を実現するため、交通政策の基本方針と概ね10年間で取り組む基本的な行動計画を策定することを目的とします。

また、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」及び「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画とし、新潟市の交通施策の基本的な方針や概ね10年間に取り組む施策等を定めます。また、他の交通計画や道路整備計画、自転車環境等の個別計画と連携を図ります。



## 【参考】都市の将来像

上位計画における都市の将来像では、「安心協働都市」「環境健康都市」「創造交流都市」などが挙げられています。

### にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）（2015年4月）

- 本市の最上位計画であり、未来に向けた都市づくりを市民と協働で進めるための将来像として「安心協働都市」「環境健康都市」「創造交流都市」の3つを掲げています。

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

目指す都市像

### 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2017年12月改訂）

- にいがた未来ビジョンに示す3つの都市像を実現するための取組みを拡充強化するため、「創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大」などの基本目標及び数値目標を掲げています。

#### ○しごとの創生

##### 基本目標(1)新たな産業集積による雇用創出

##### 基本目標(2)創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大

新たなひとの流れをつくるため、関連産業の裾野が広い航空機産業や、農業特区を活用したニューフードバレー、そして農業の可能性を最大限に活かした12次産業化といった成長産業の育成及びICT、医療などを含めた内発型産業の振興により、雇用の受け皿をつくるとともに、新潟暮らしの素晴らしさを広く発信して、人口流出を抑制し人口流入を促進していきます。また、本市の魅力の情報発信を行い、観光誘客やMICE誘致などを促進し、多様な来訪者の獲得を図ることで、交流人口の増加とあわせて更なる雇用を創出します。

#### ○ひとの創生

##### 基本目標(3)ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服

若い世代が希望どおりに結婚し、希望する人数の子どもを産み育てられるように、まずは「しごとの創生」により経済的な安定をもたらす良質な雇用の場を提供するとともに、出会いの場づくりから結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援を行います。また、仕事と家庭生活や地域活動など両立できる仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現に向けた取組みを進めるとともに、未来の新潟を担う若者の流出を抑制し流入を増やすため、地域への愛着と誇り（シビックプライド）の醸成や市内大学等の魅力向上を図ります。

#### ○まちの創生

##### 基本目標(4)地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち

「しごと」と「ひと」の創生をしっかりと支えるため、国土強靱化や日本海国土軸の形成等に向けた社会インフラの整備を基盤として、多世代交流の場の確保や健康都市づくり（スマートウエルネスシティ）の推進、公共交通の強化などにより定住・移住を促進し、誰もが安心して暮らせる「まち」をつくり出します。魅力的な「まち」で「しごと」が栄え「ひと」が集うことにより、「まち」がさらに活力を発揮し好循環が持続するまちづくりを進めます。

#### (4) (仮称)にいがた都市交通戦略プラン基本計画の計画期間

計画期間は、2019年度から2028年度の概ね10年間とします。

計画名	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 総合都市交通計画	概ね2025年度を目標年次									
にいがた未来ビジョン	2022年度を目標年次									
新潟市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	2019年度を目標年次									
新潟市都市計画基本方針 (都市計画マスタープラン)	概ね2028年度を目標年次とする									
新潟市立地適正化計画	概ね2028年度を目標年次とする									
(仮称)にいがた都市交通戦略プラン 【基本計画】	基本方針 概ね2028年度を目標年次とする									
	具体的な 取り組み 概ね2028年度までの10年間を計画期間とする ただし、大きな社会・経済状況の変化などにより、必要に応じ見直す									
(仮称)にいがた都市交通戦略プラン 【実施計画】※	2019~2022年度(4か年)を 計画期間とする				2023~2028年度(6か年)を 計画期間とする					
	計画の着実な推進のため、社会・経済状況の変化を踏まえ、前期・後期計画での実施計画を策定し、具体的な取り組みを示す									
新潟市地域公共交通網形成計画	2019~2022年度(4か年)を 計画期間とする									

※ 実施計画は別途作成

## 2. 本市の現状と市民ニーズ

ここでは、本市の社会情勢と交通の現状、移動に関する市民ニーズについて整理します。

### (1) 社会情勢

#### ■人口推移

##### 新潟市の人口は、2040年には2015年の約8割に減少する見込み

本市の人口は、2005年の81.4万人をピークとして減少に転じ、2040年には66.8万人と2015年の約8割に減少すると推計されています。

##### 高齢化人口は増加を続け、2040年には約37%に達する見込み

また、高齢者人口は増加を続け、高齢化率は2015年の約27%から2040年には約37%に達すると見込まれています。

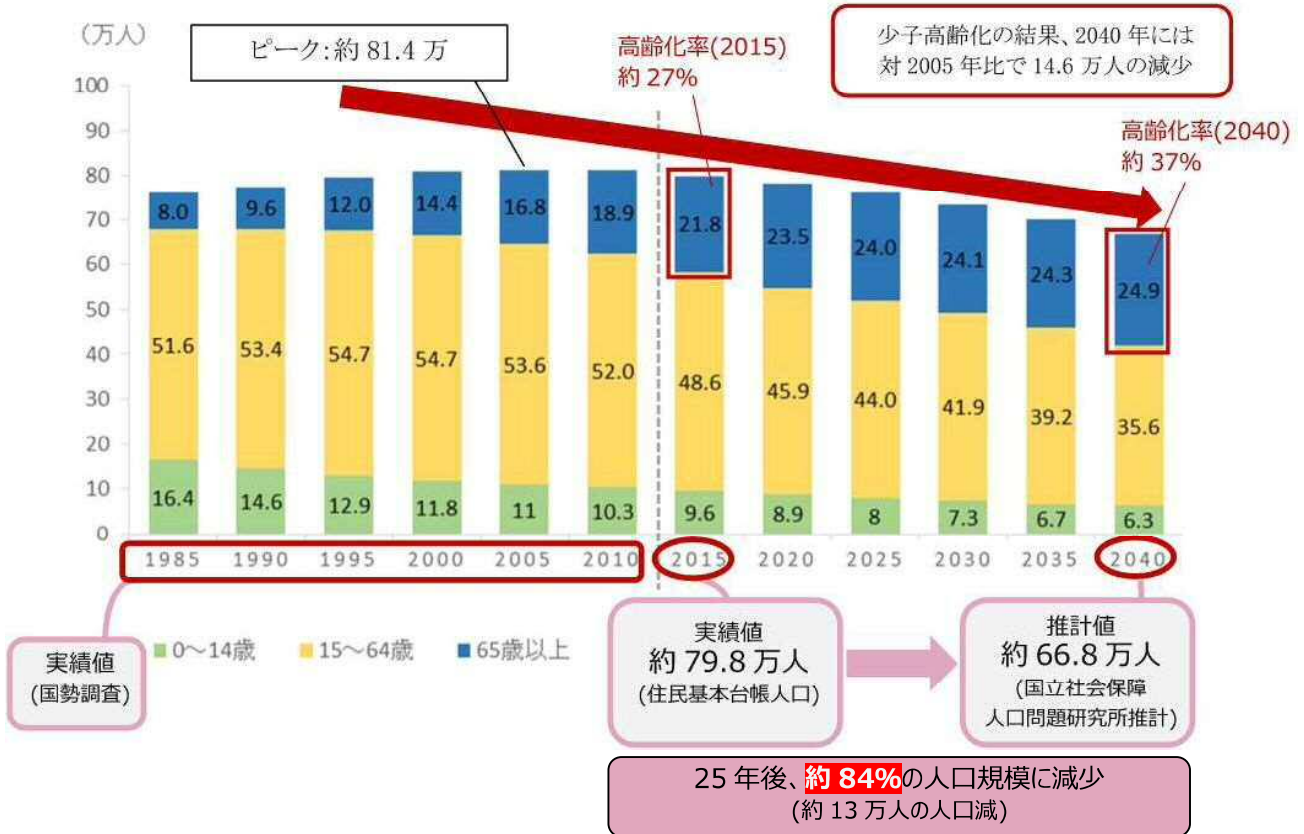
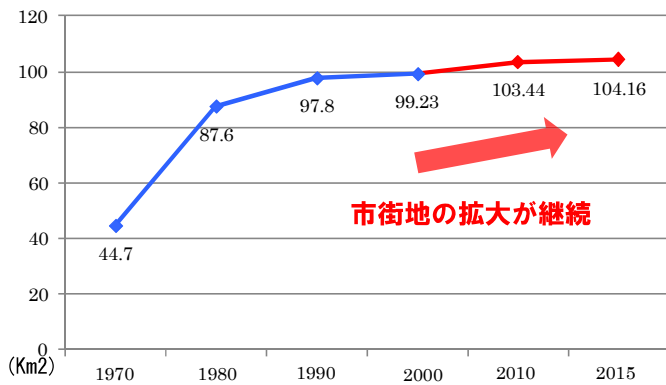


図 新潟市の人口と将来推計

■市街地面積の推移

**市街地は依然として拡大傾向**

市街地（DID 地区<sup>(※1)</sup>）の面積は拡大が継続しています。



(※1)DID 地区(人口集中地区)とは、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、1)「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接」して、2)「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」と設定されている。

出典：国勢調査

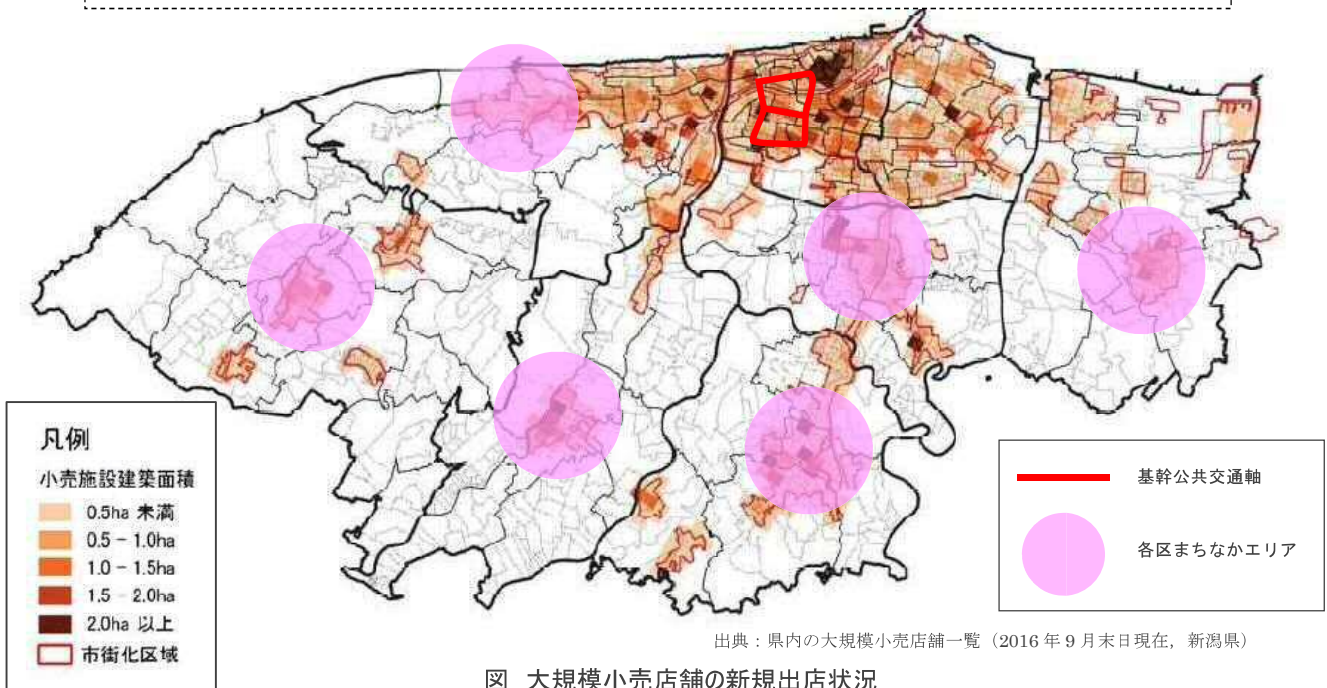
図 DID 地区の面積の推移

■大規模小売店舗の立地状況

**郊外部のロードサイド型店舗<sup>(※2)</sup>が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下**

大規模小売店舗の出店状況を見ると、近年は郊外部へのロードサイド型店舗<sup>(※2)</sup>が多い傾向にあり、商業地としての都心部の魅力が相対的に低下している可能性が考えられます。

(※2)ロードサイド型店舗とは、幹線道路など通行量の多い道路の沿線において、自家用車・オートバイ(原動機付自転車)・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗のこと。特に都市郊外の主要幹線道路沿いに立地するものを指す場合が多い。「ロードサイド」とは沿道のこと。



出典：県内の大規模小売店舗一覧（2016年9月末日現在，新潟県）

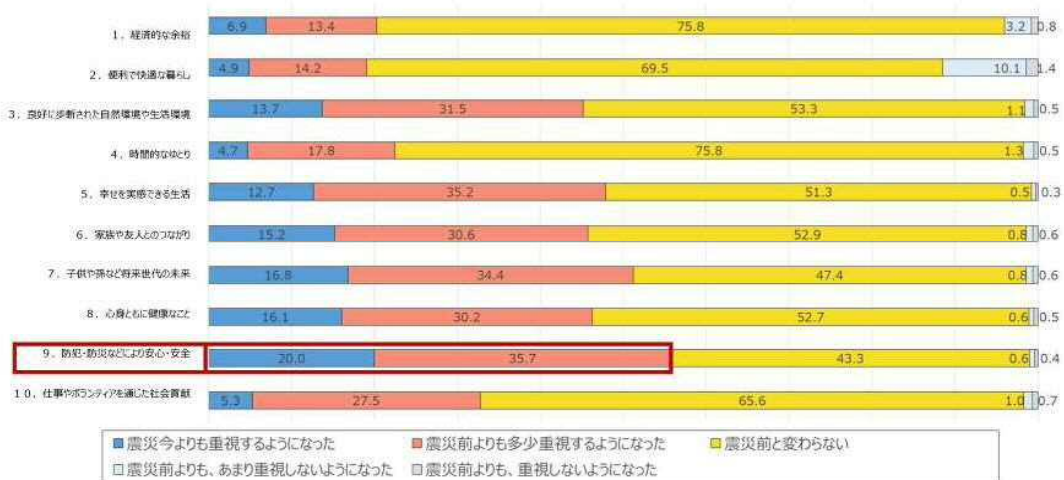
図 大規模小売店舗の新規出店状況



■社会意識

「防犯・防災などによる安全・安心」を重視する社会意識

東日本大震災を契機として、「防犯・防災などによる安全・安心」を重視するとした社会意識の割合が多くなっています。



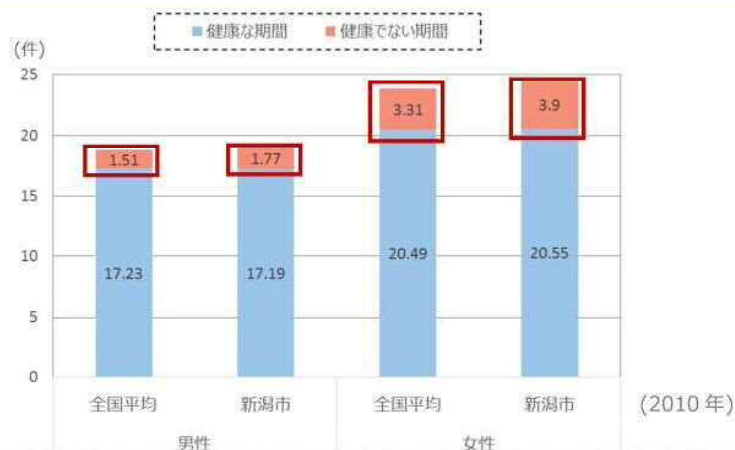
出典：環境省「図で見る環境白書（2013年）」

図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

■健康

新潟市は全国平均より健康でない期間が長い

近年、食習慣や運動不足等に起因する生活習慣病が増加しており、そのような社会問題を背景に人々の健康志向も高まる中、本市は全国平均より健康でない期間が長くなっています。



本市は全国平均より健康でない期間が長くなっています。

※65歳時点の平均余命年数のうち、日常生活が自立している期間(年数)を「健康な期間」、自立していない期間(年数)を「健康でない期間」として表している。  
 ※平均余命年数は、市区町村別生命表(2010年:厚生労働省)による

出典：新潟市健康づくり推進基本計画（第2次）

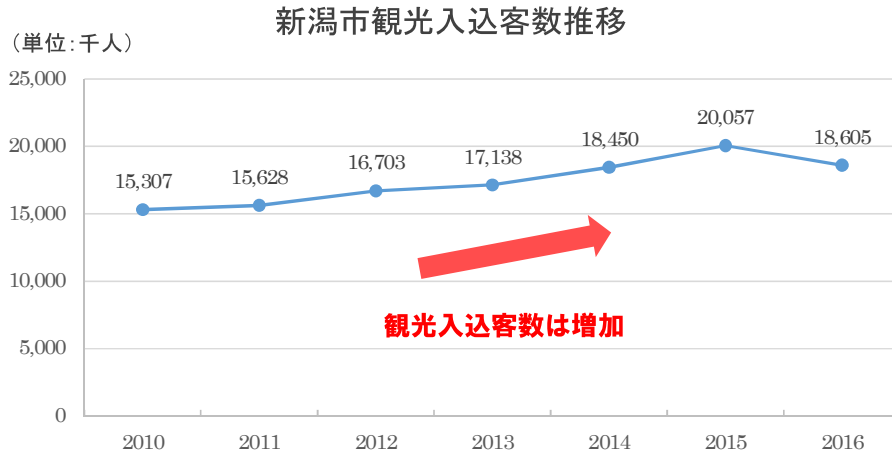
図 新潟市と全国の健康寿命の比較

■観光

**新潟市の観光入込客数は増加しているが、さらなる交流人口の拡大が期待される**

わが国では観光立国に向けた取り組みが進められており、訪日外国人旅行者数は近年急増しています。

本市においても、観光入込客数が増加していますが、さらなる交流人口の拡大が期待されます。



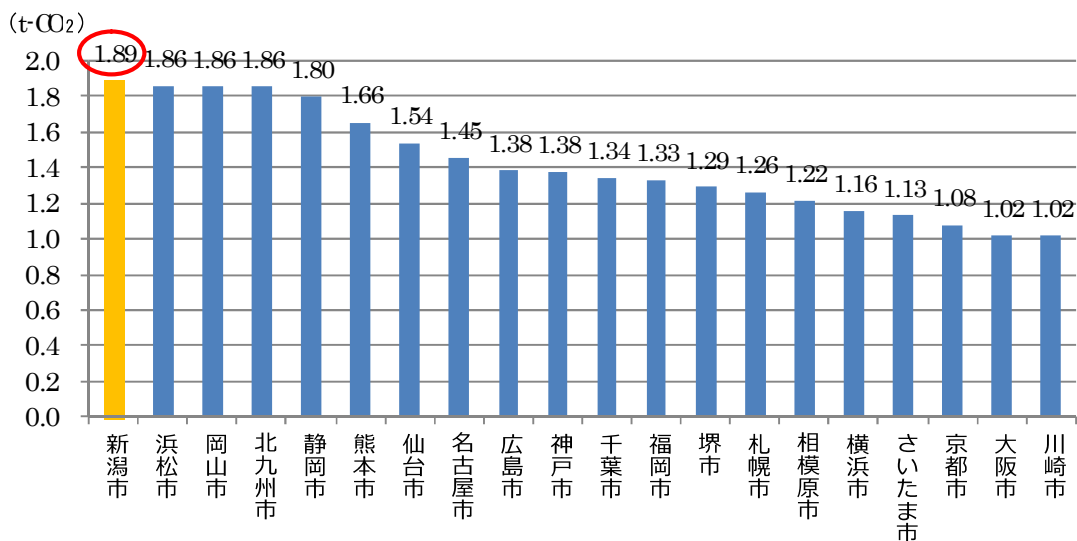
出典：新潟市ホームページより作成

図 新潟市観光入込客数推移

■環境

**新潟市の運輸部門における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は政令指定都市ワースト1位**

東日本大震災等を契機として環境意識が高まる中、本市の運輸部門における1人当たりCO<sub>2</sub>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：2014年度運輸部門（自動車）CO<sub>2</sub>排出量推計データ

図 運輸部門における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量

## (2) 交通の現状

### ■鉄道のネットワーク

#### 鉄道ネットワークは新潟駅を中心に放射方向に形成

市内の鉄道ネットワークは、上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線から形成されており、10年前と比較して路線数に変化はありません。

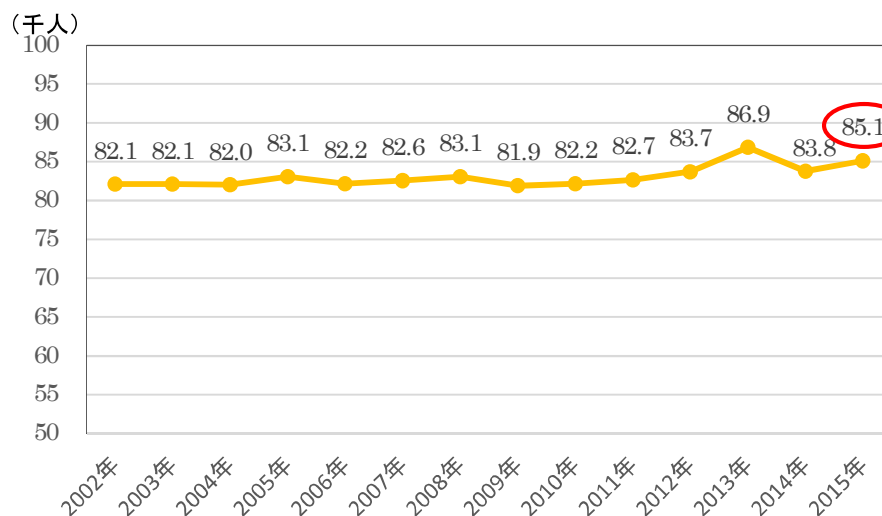


図 鉄道ネットワーク

### ■鉄道の利用者数

#### 鉄道の乗車人員数は横ばいで推移し、2015年度は1日当たり約8万5千人

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、10年前と比較して路線数に変化はないが、乗車人員数は増加しています。



※ 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)



■ 鉄道の運行本数（運行間隔）

日中の鉄道の運行本数は、特に秋葉区、西蒲区で少ない

鉄道の運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に西蒲区、秋葉区で日中の運行本数が少なくなっています。

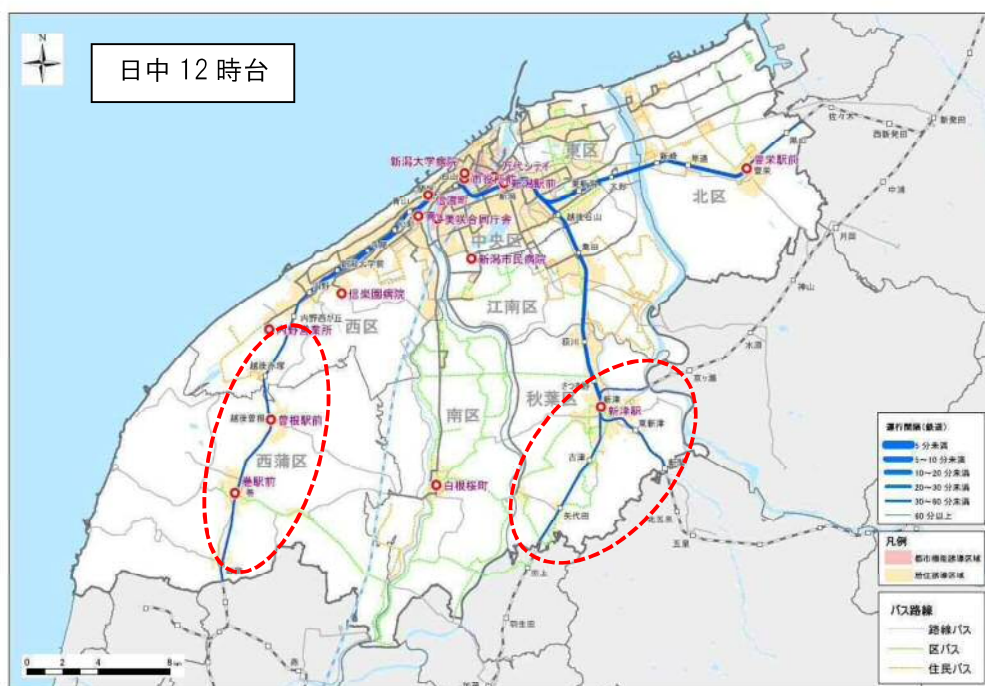


図 朝と日中における鉄道の運行本数の比較  
(上:朝 8 時台、下:日中 12 時台)

■バスのネットワーク

路線バスを中心に区バス・住民バスでバスネットワークを補完

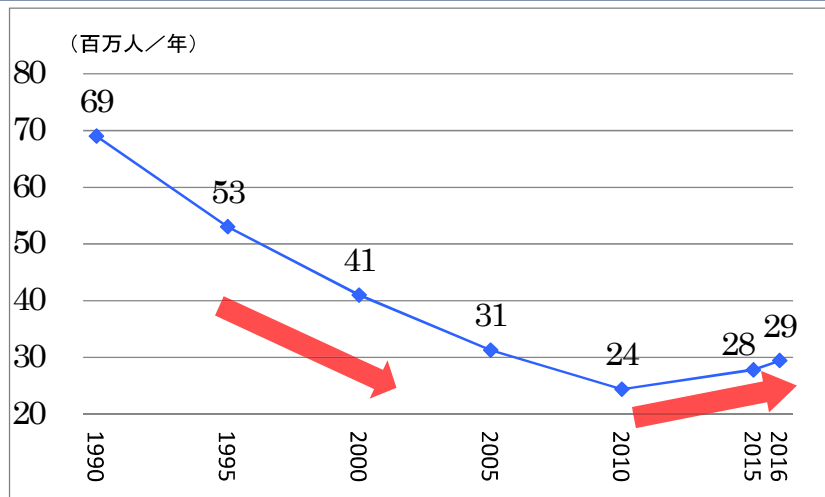
中央区を中心として、放射状にバス路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、区バス及び住民バスで補完されています。



■バスの利用者数

バス利用者数は減少傾向だったが、近年は下げ止まり

バス利用者数は減少傾向であったものの、近年では下げ止まりとなっています。



出典：運行系統別輸送実績報告書【新潟交通】

図 バス利用者数の推移

■バスの運行本数

**日中のバスの運行本数は、特に北区、南区、西区で少ない**

バスの運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に北区、南区、西区の一部で日中の運行本数が少なくなっています。

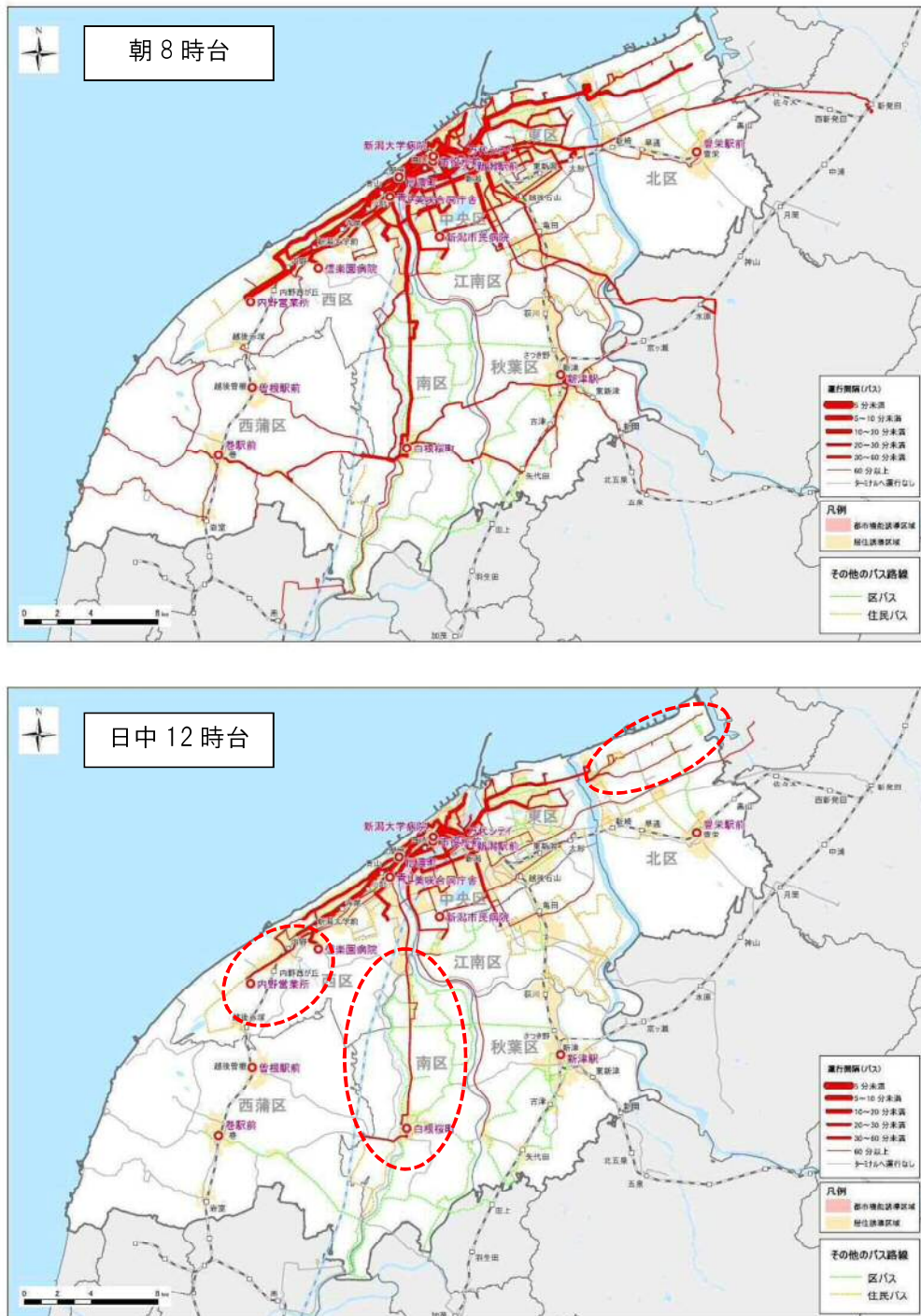


図 朝と日中におけるバスの運行本数の比較  
(上:朝 8 時台、下:日中 12 時台)



■バスの定時性

南区や江南区の一部では朝のバスの定時性が低い

南区や江南区の一部では、朝時間帯におけるバスの定時性が低い状況です。



出典：新潟交通ホームページより作成

図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性

※2016年度の月別平均値、朝ラッシュ時は7:00～8:29

■バスの終発時刻

バスの終発時刻は19時台とサービスレベルが低い

バスの終発時刻は西蒲区や秋葉区などの駅を発着する路線や江南区や東区などの一部路線では19時台とサービスレベルが低い状況にあります。



図 バスの終発時刻

■タクシー

タクシー利用者は減少傾向、高齢者の利用割合が高い

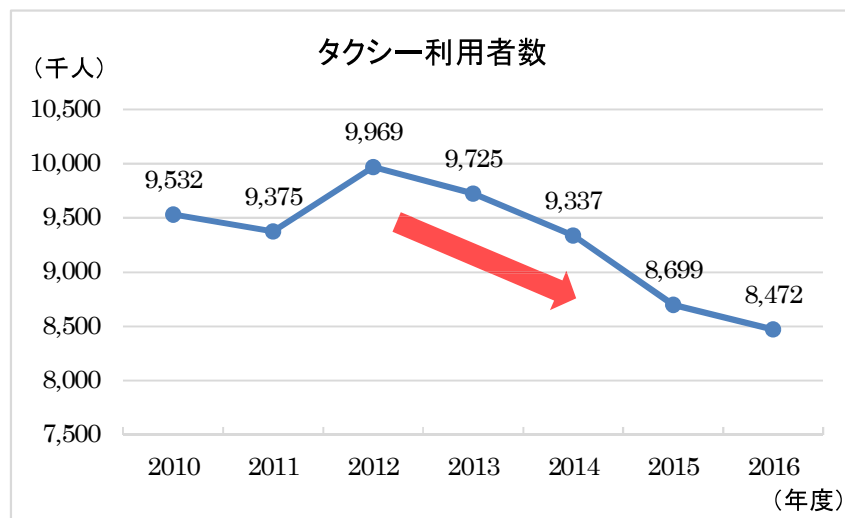
タクシー利用者数は2012年度から減少傾向にあり、2016年度では850万人程度です<sup>(※1)</sup>。

また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上の高齢者と、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることが伺えます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。ただし、24歳以下はタクシーの利用は少なくなっています。

(※1) ただし、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。

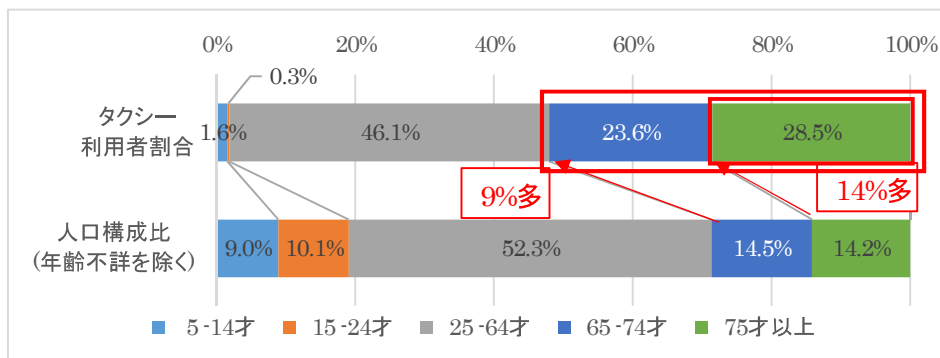
2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域

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）

図 タクシー利用者数の推移



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び2015年度国勢調査

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

■自転車交通

自転車走行空間及び駐輪場は着実に整備

中央区を中心に、走行空間及び駐輪場の整備が計画通りに進められています。

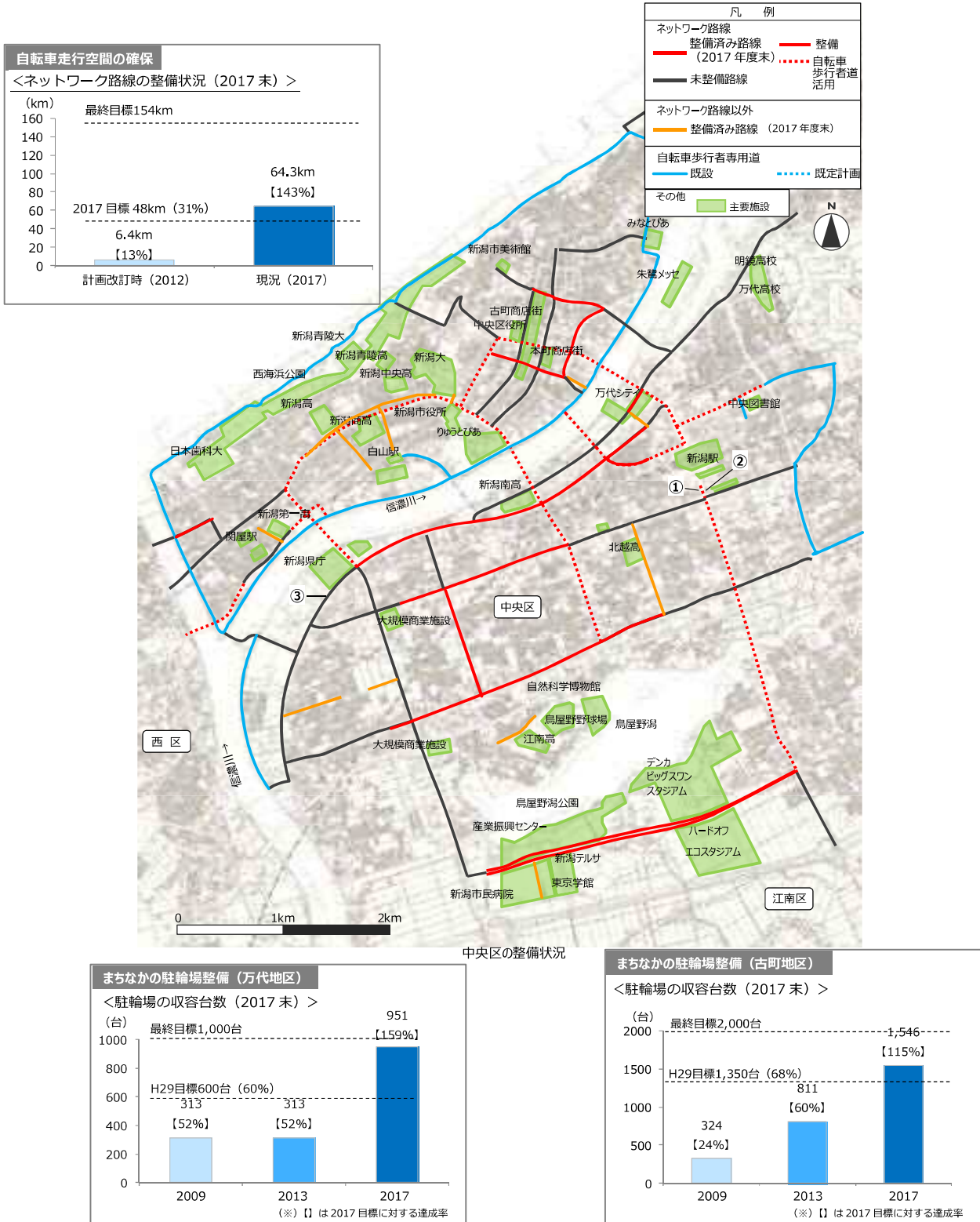


図 自転車走行空間及び駐輪場整備状況(2017年度時点)

出典：第2回新潟市自転車利用環境推進委員会

■都心部の歩行者交通量

**まちなかの歩行者交通量は全体としては減少傾向**

中心市街地の歩行者通行量をみると、いがた交通戦略プラン策定時の概ね10年前から新潟駅周辺は横ばい、万代周辺はやや増加傾向、古町周辺は減少傾向で推移しています。また、各エリアの合計値でみると2000年のピーク時の約7割まで減少しています。



資料：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」

図 中心市街地の歩行者通行量の推移



■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。



図 混雑時旅行速度の変化(2015-2005年)



図 混雑時旅行速度(2015年)

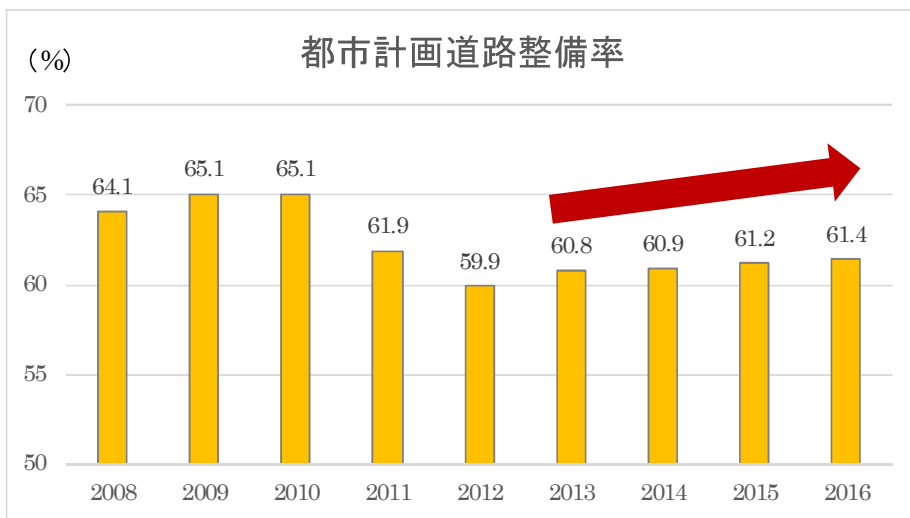
出典：道路交通センサス



■都市計画道路の整備状況

**新潟市の都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準**

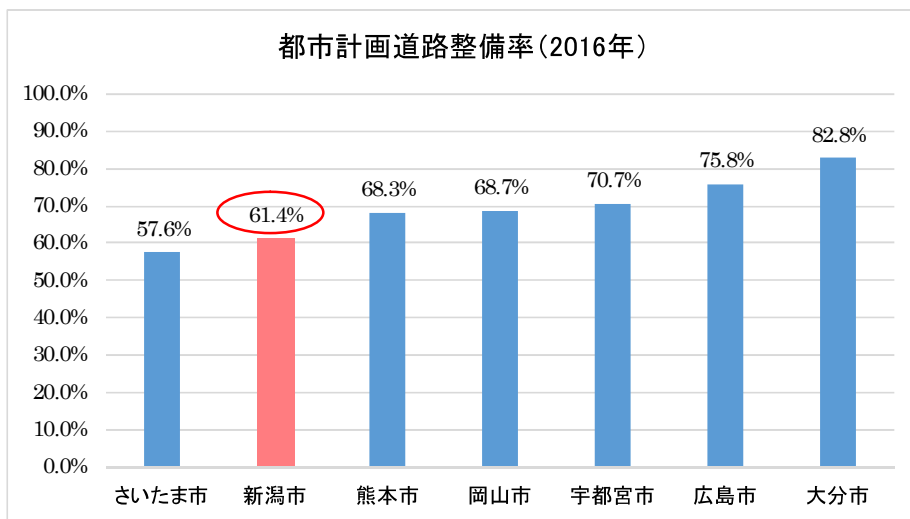
にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度と比べ、本市の都市計画道路整備率<sup>※</sup>は増加傾向にあるものの、同規模の他都市と比較して低く、約62%に留まっています。



出典：国土交通省ホームページをもとに作成

図 都市計画道路整備率

※2011年に計画道路延長が増加したため、2011年に都市計画道路整備率が下がっている。



出典：国土交通省ホームページをもとに作成

図 都市計画道路整備率

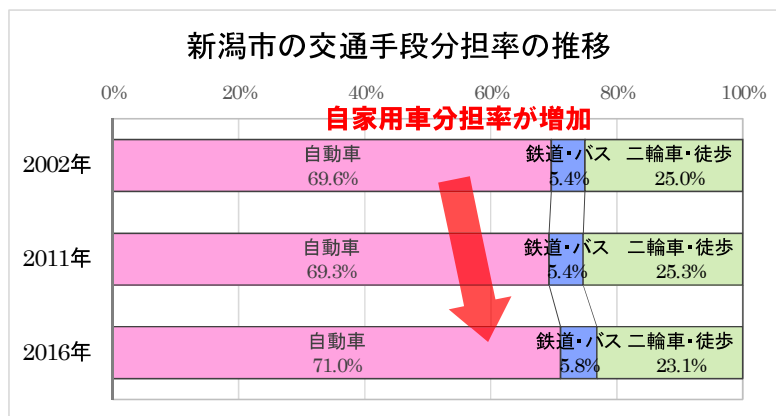
※都市計画道路整備率：都市計画決定された道路延長のうち、整備された区間の延長割合

■交通手段分担率

**自家用車の分担率<sup>(※3)</sup>は7割以上で依然増加傾向**

本市では自家用車の分担率が7割以上と高く、増加傾向が依然として続いています。また、調査以来始めて、2016年に鉄道・バスの分担率が増加しました。

(※3)分担率とは、代表交通手段(トリップで利用した主な交通手段)のトリップが全交通手段のトリップに占める割合



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016・2011）

図 新潟市の交通手段分担率の推移

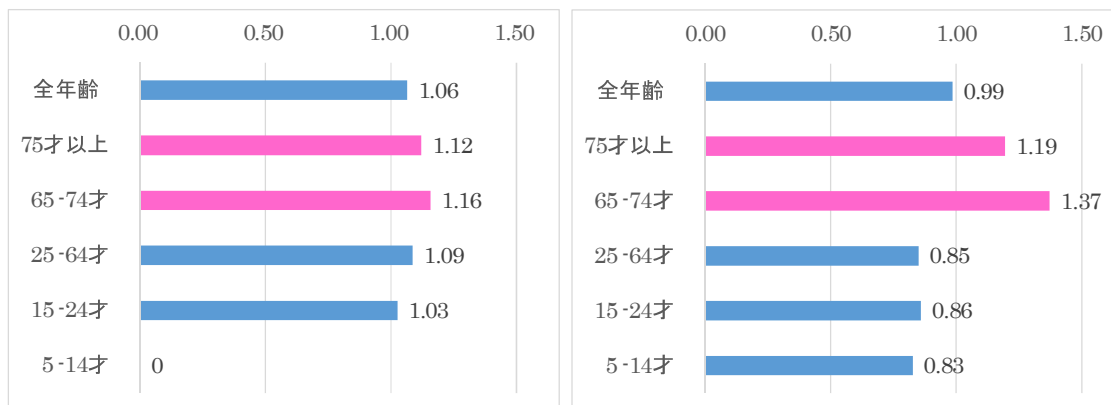
■年齢階層別の平均トリップ数の変化

**高齢者の1人当たりトリップ数<sup>(※4)</sup>が増加し、特に私用目的は約2~4割増加**

通勤、私用目的ともに高齢者の1人当たりトリップ数の増加が目立っています。

特に私用目的では、非高齢者が減少する一方で、75歳以上は全年齢と比較して、5年前と比較して大きく増加しています。

(※4)トリップとは、人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位を表す。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。また、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合は1つのトリップと数える。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016・2011）

図 年齢階層別の平均トリップ数増減率(2016/2011)

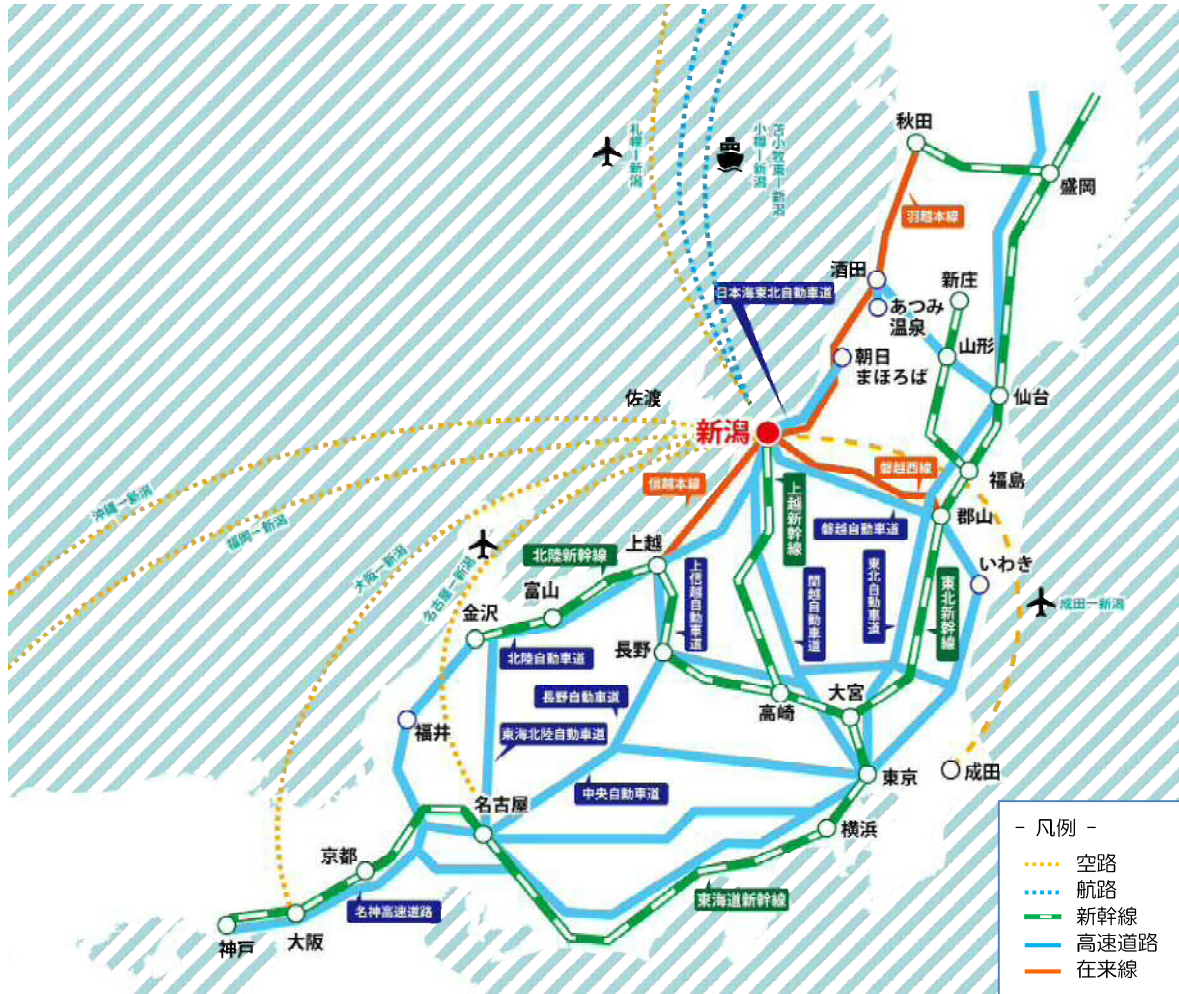
(左: 通勤目的、右: 私用目的)

■ 広域交通

新潟市周辺は広域交通ネットワークが充実しており、二次交通との連携が求められる

本市は、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が、今後は二次交通とのさらなる連携が求められます。

※国際拠点港湾：国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定める港湾（港湾法第2条第2項）



出典：新潟市資料（HAPPY ターン mag）

図 新潟市周辺の広域交通網

■交通事故

**高齢者が関わる事故の割合が増加傾向**

本市における事故の発生件数は減少している一方、高齢者事故が全事故に占める割合は増加しています。また、高齢者が加害者となる事故についても全事故に占める割合は増加傾向にあります。

表 全事故件数と高齢者事故の経年変化

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
全事故件数	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故	1,016	997	966	821	783	691
全事故に占める割合	27.5%	28.8%	30.1%	31.9%	35.9%	36.0%
高齢加害事故	547	546	513	451	459	404
全事故に占める割合	14.8%	15.8%	16.0%	17.5%	21.0%	21.0%

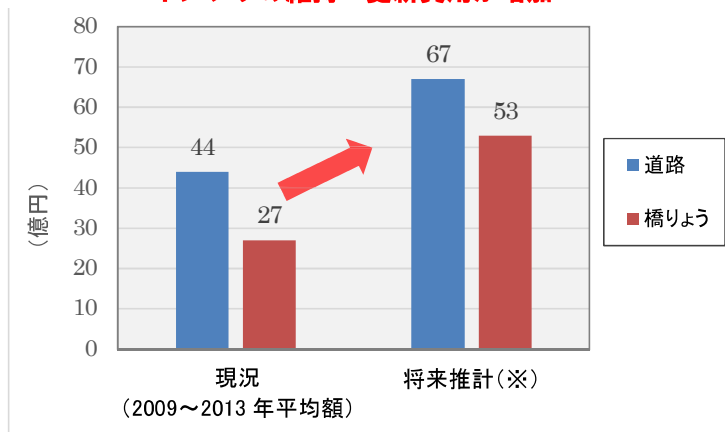
出典：新潟市交通事故概況（2016年）

■インフラの維持管理・更新費用

**今後、道路や橋梁等の管理費はさらに増加する見込み**

2015年から50年後の道路の維持管理費は年平均額で23億円、橋梁は26億円増加する見込みになっています。

**インフラの維持・更新費用が増加**



(※) 現状の維持管理手法を今後50年間継続した場合に見込まれる年平均額

出典：新潟市財産経営推進計画

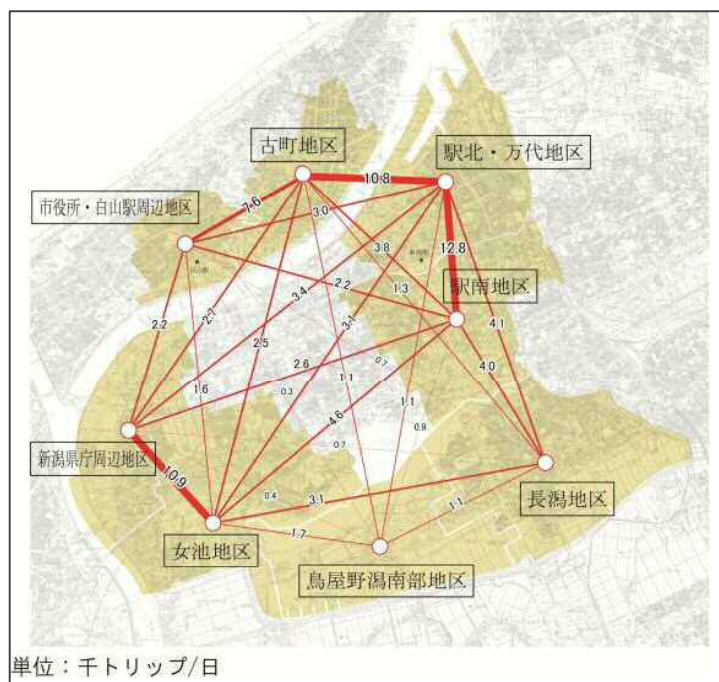
図 インフラ資産の維持管理・更新費用の現状と将来推計

■ 基幹公共交通軸における人の動き

**基幹公共交通軸内では、区間により人の動きは不活発な一方、交通手段は多様**

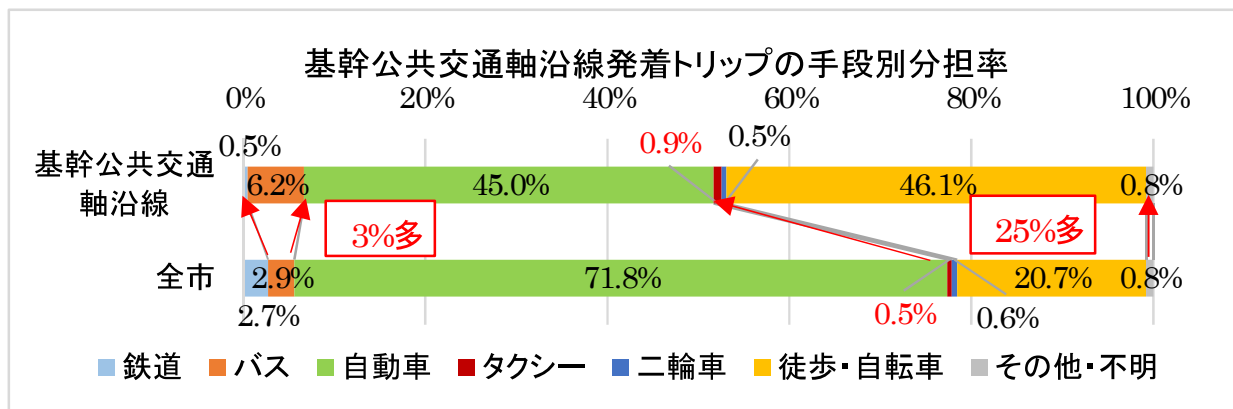
基幹公共交通軸内の移動における人の動きをみると、駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は一定数存在する一方、鳥屋野潟南部地区や長潟地区など一部の移動は少なく、人の動きが活発でない区間があることが見受けられます。

また、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、徒歩・自転車、バス、タクシーともに高く、自家用車以外の多様な手段が利用されていることが窺えます。



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016）

図 基幹公共交通軸沿線における流動



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016）

図 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率

■公共交通沿線の居住人口割合※

公共交通沿線の居住人口割合は約90%と高い割合

にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度と比べ、区バス・住民バスの路線見直しを実施したことより、公共交通沿線人口が約4.3万人増加し、割合が5.7ポイント増加しており、90.5%と公共交通沿線の居住人口割合は高くなっています。

※…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 に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 公共交通沿線の居住人口割合



■パークアンドライド整備状況

**パークアンドライド整備状況は鉄道が 133 台、高速道路が 990 台**

2018年7月時点で、鉄道におけるパークアンドライドの運用箇所では計133台が駐車可能、高速道路におけるパークアンドライドの運用箇所では計990台が駐車可能となっています。

にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度は、鉄道におけるパークアンドライドの運用箇所では計106台、高速道路におけるパークアンドライドの運用箇所では計741台であり、着実に整備が進んでおります。

パークアンドライドが可能な駐車場

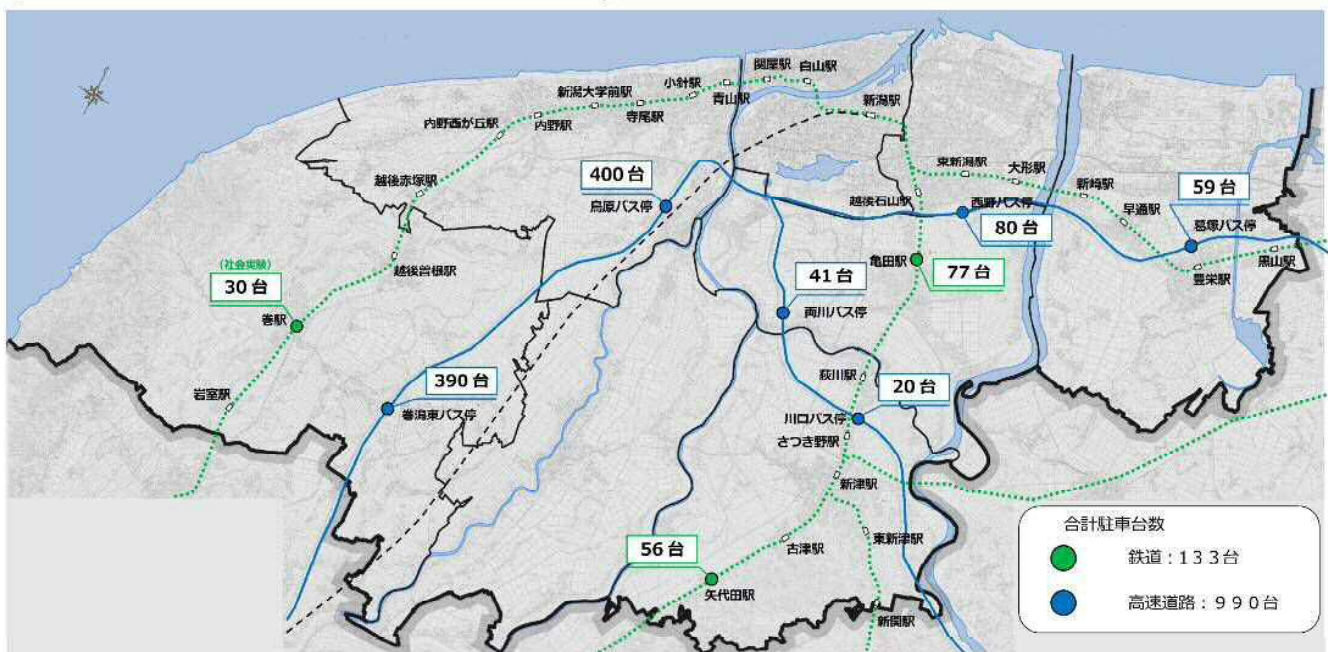


図 パークアンドライド整備状況(2018年7月)

出典：新潟市資料

表 パークアンドライド整備状況比較

	2007 (H19)	2018 (H30)
鉄道	106 台	133 台
高速道路	741 台	990 台
計	847 台	1,123 台

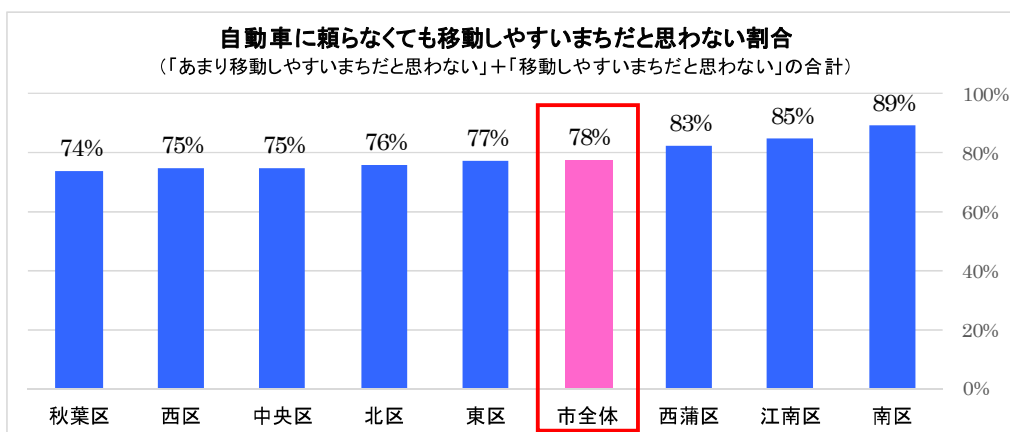
### (3) 移動に関する市民ニーズ

#### ■ 自家用車に頼らなくても移動しやすいか

##### 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

2017年に実施した市政世論調査では、自家用車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」と回答する市民の割合が約8割を占めています。（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。

区別に見ると、最大の南区では約9割、江南区、西蒲区で8割以上と市全体より高くなっています。



出典：第44回市政世論調査（2017年10月）

図 「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

#### ■ 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

##### 移動しやすいまちを実感するために必要なのは「連続的な自転車通行空間」「公共交通による都心アクセス」

移動しやすいまちを実感するために必要なことは、市全体では『②連続的な自転車通行空間』と『④公共交通による都心アクセス』が拮抗しています。

東区や中央区では『②連続的な自転車通行空間』が重視される一方、南区や江南区、西区など鉄道やバスの満足度の低い区では、『④公共交通による都心アクセス』が重視される傾向が見られます。

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
① バリアフリー化された歩道が整備されている	29%	33%	31%	31%	26%	27%	31%	27%	24%
② 道路に自転車が通行する空間が連続的に整備されている	33%	32%	40%	38%	30%	30%	15%	32%	28%
③ 生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行が図られている	26%	25%	31%	32%	25%	22%	21%	24%	18%
④ 鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている	32%	32%	28%	22%	40%	32%	42%	38%	37%

■ 1番目に高い項目  
■ 2番目に高い項目

※いずれかの区において1位・2位となっている項目のみを抜粋

出典：第44回市政世論調査（2017年10月）



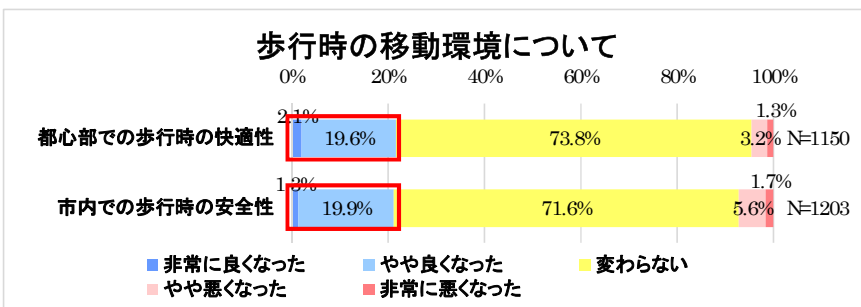
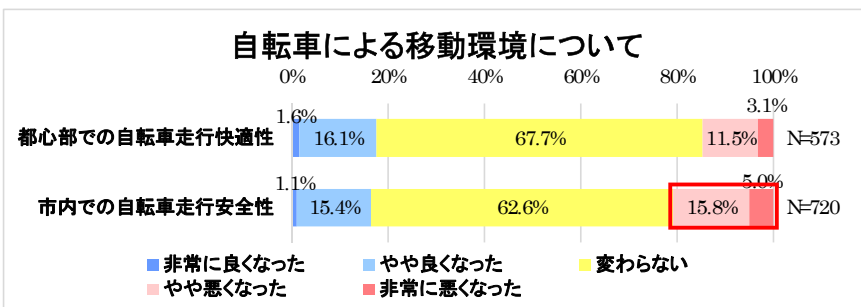
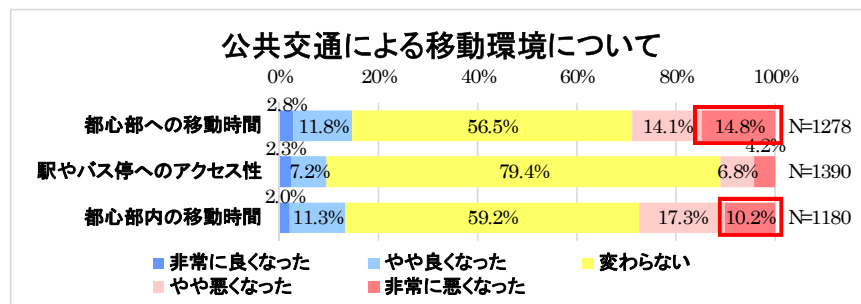
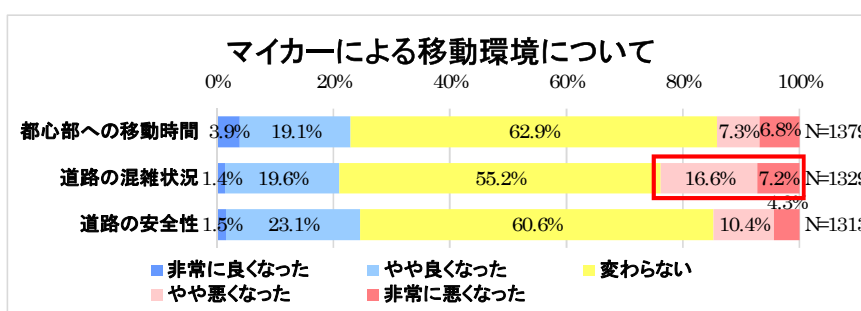
■ 10年前と比較した移動環境の変化

公共交通の移動環境は「10年前と変わらない」、「10年前より悪くなった」との意見が多い

マイカーでは、「道路の混雑状況」については、『悪くなった』が約2割と『良くなった』より高くなっています。

公共交通では、全ての項目で『悪くなった』が『良くなった』より高く、特に「都心部への移動時間」「都心部内の移動時間」については約10%高くなっています。

自転車では、「市内での自転車走行安全性」は『悪くなった』が『良くなった』より若干高くなっています。



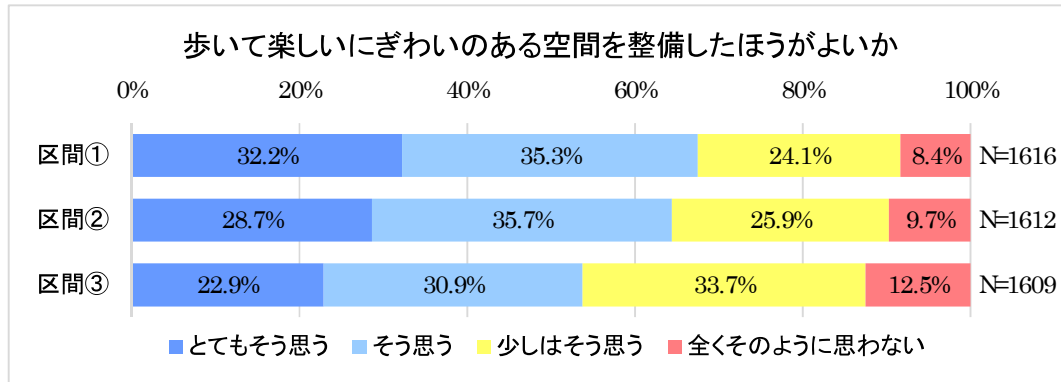
出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 10年前と比較した移動環境の変化

■ 都心部に賑わい空間を整備したほうがよいか

**都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度**

都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度と高く、区間①、区間②、区間③の順番で高い。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 都心部に賑わい空間を整備したほうがよいか



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

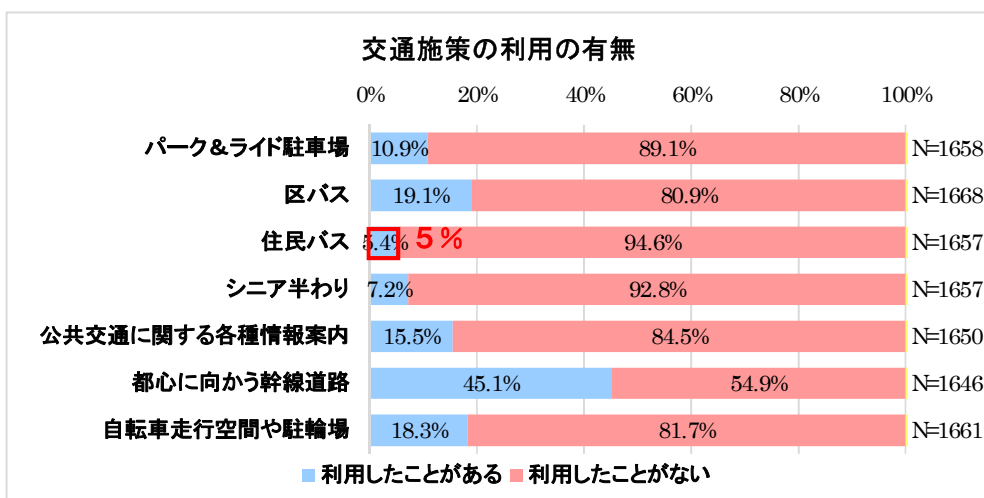
図 歩行者空間検討箇所

■ 交通施策の利用経験

公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスで低い

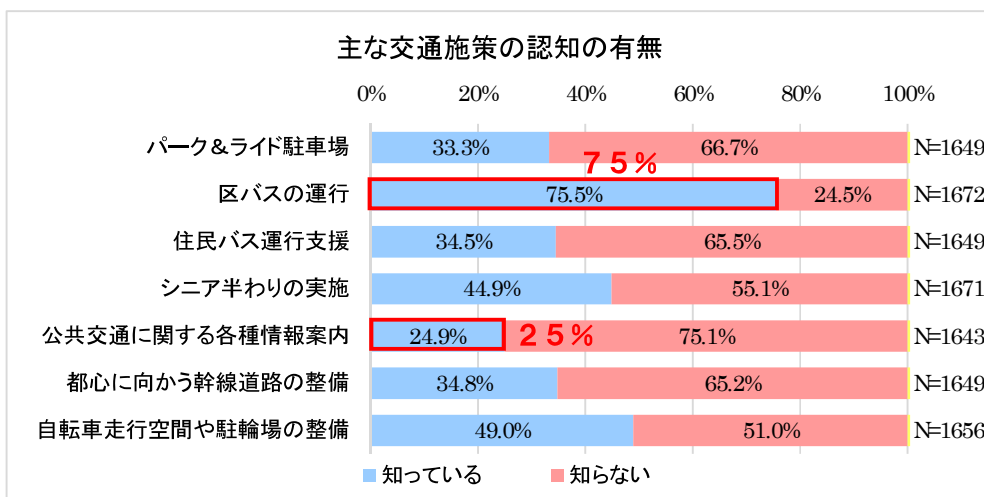
公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にあり、特に住民バスの利用経験があるのは5%と最も低くなっています。

また、認知の有無をみると、区バスの運行に対しての認知割合は75%と高い一方、公共交通に関する各種情報案内は25%と低くなっています。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 主な交通施策の利用経験



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年3月）

図 主な交通施策の認知の有無

### 3. 「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

#### (1)これまでの基本方針

2008年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」では、人と環境にやさしい交通を目指し、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化」の3つの視点から「多核連携型の都市構造を支える交通」、「地域の快適な暮らしを支える交通」、「市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通」、「地域や関係者が一丸となって取り組む交通」の4つの基本方針に基づき、これまで様々な施策展開を図ってきました。

#### 人と環境にやさしい交通をめざして

～合併後の一体的な発展と多様な交流を支える交通体系の確立～





## (2)これまでの主な取り組み

### ■基本方針(1) 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

#### ①BRT・新バスシステム導入

2015年9月にBRT運行と併せた  
バス路線再編を実施



新バスシステムとして導入した  
連節バス

#### ②JR 越後線社会実験で利便性向上のため社会実験の実施

2014年3月～2015年3月まで、日中時間帯の運行間隔を60分から40分とする社会実験を実施（利用者増加とならず、現在は60分運行となっている）

#### ③新潟中央環状道路【事業中】やスマートインターチェンジ整備

新潟中央環状道路は2014年度事業着手

スマートインターチェンジは黒埼PASIC(2006年10月)、豊栄SASIC(2007年4月)、新津西SIC(2011年12月)、新潟東SIC(2016年3月)が供用済み



#### ④駅周辺でパークアンドライドを実施

2016年度末までに、市内で11カ所のパークアンドライド駐車場を整備（社会実験含む）  
また、2008年度より大型商業施設と連携して2ヶ所のパークアンドライド駐車場を設置

### ■基本方針(2) 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

#### ①区バスの運行と住民バスへの支援

2007年から運行開始し、区バスは中央区を除く7区13路線、住民バスは11地区15路線で運行  
区バスの収支率は約4割



#### ②BRT・新バスシステム導入【再掲】

### ■基本方針(3) 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

#### ①オムニバスタウン計画を実施（2007年度-2012年度）

ノンステップバスを2007年から2011年にかけて110台導入  
 バスICカード「りゅーと」を2013年7月に導入  
 バス停上屋を国・市・事業者が分担して70基整備

ノンステップバスの導入  
 (平成19年～)



#### ②BRT・新バスシステム導入【再掲】

#### ③都心の通過交通の排除に資する道路を整備 万代島ルート線を整備中



#### ④歩いて楽しいまちなかづくり 信濃川やすらぎ堤の活用 (ミズベリングなどの実施)



### ■基本方針(4) 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

モビリティ・マネジメント推進協議会を発足させ、啓発物等を作成・配布  
 各種イベントでの公共交通の利用促進運動等を実施



### (3) 成果指標に基づく評価

#### ■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自家用車）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）とも未達成

北区	目標値	43分	実績値	49分	=	未達成
秋葉区	目標値	30分	実績値	39分	=	未達成
南区	目標値	41分	実績値	48分	=	未達成
西蒲区	目標値	44分	実績値	55分	=	未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）中2区（北区、秋葉区）で達成

北区	目標値	待ち10分乗車19分	実績値	待ち10分乗車19分	=	達成
秋葉区	目標値	待ち9分乗車19分	実績値	待ち9分乗車19分	=	達成
南区	目標値	待ち17分乗車48分	実績値	待ち10分乗車59分	=	未達成
西蒲区	目標値	待ち15分乗車42分	実績値	待ち21分乗車43分	=	未達成

#### ■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合の増加」

→ 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

#### ■基本方針(3)：市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

指標④「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持」

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビックスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

→ 目標値 19万人 実績値 12万人 = 未達成

#### ■基本方針(4)：地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

指標⑥「交通事故件数の削減」

→ 目標値 6,000 件 実績値 1,900 件 = 達成

指標⑦「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」

→ 目標値 129.2 万 t-co<sub>2</sub>/年 実績値 135.5 万 t-co<sub>2</sub>/年 = 未達成

指標⑧「エネルギー消費量の削減」

→ 目標値 55.7 万 k ℓ/年 実績値 58.4 万 k ℓ/年 = 未達成

※「渋滞損失時間の削減」は、評価に必要なデータが得られなかったため対象外



## (4) 公共交通に関する成果

公共交通に関する成果では、バス交通の利用者数の下げ止まりなど一定の成果が得られました。

### 成果 1. バス利用者数が下げ止まり

これまで 20 年間で約 65% 減、10 年間で約 40% 減と大幅に減少してきたバス利用者数の減少に歯止めがかかりました。

バス利用者数は、新バスシステム開業前後 1 年間の比較で 0.8%、開業 1 年目と 2 年目の比較で 2.5% と増加傾向を維持しており、持続可能なバス交通の土台が出来上がりつつあります。

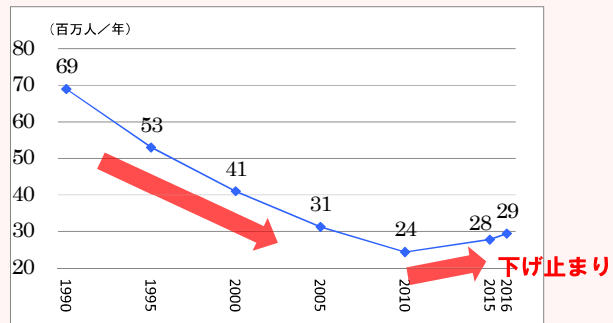


図 バス利用者数の推移

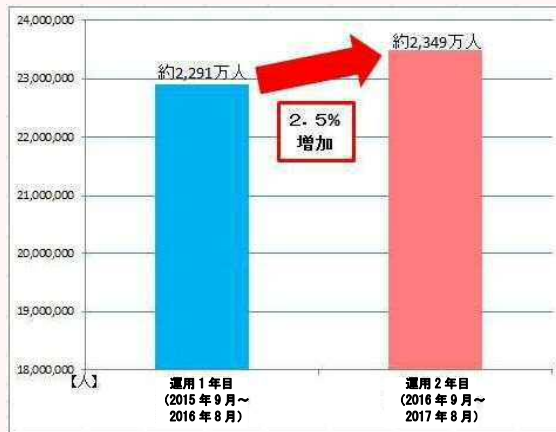


図 バス利用者数の推移

### 成果 2. 区バス・住民バスの利用者数が増加

2007 年に区バスの運行を開始して以降、区バスの利用者数は 2.5 倍、住民バスの利用者数は 1.8 倍と大幅に増加しています。

年度	区バス	住民バス
2005年	0千人	102千人
2006年	0千人	131千人
2007年	105千人	123千人
2008年	133千人	135千人
2009年	158千人	126千人
2010年	155千人	143千人
2011年	174千人	161千人
2012年	194千人	177千人
2013年	208千人	186千人
2014年	242千人	191千人
2015年	265千人	201千人
2016年	266千人	216千人

図 区バス・住民バス利用者数の推移

# 4. 今後10年間で取り組む必要がある課題

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

## 現状

※[]は種別ページ番号

社会情勢	人口 ○本市の人口は、2040年には2015年の約8割の約66.8万人に減少する見込み【P.6】 ○高齢化人口は増加を続け、2040年には総人口の約37%に達する見込み【P.6】
	都市構造 ○市街地は依然として拡大傾向（2010年：103.44k㎡ → 2015年：104.16k㎡）【P.7上】 ○郊外部のロードサイド型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】
	安全安心 ○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高い【P.8上】 ○全国平均より健康寿命が短い（2010年：男性 -0.26歳 女性 -0.59歳）【P.8下】
	観光 ○観光入込客数は2016年に18,605千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】
	環境 ○本市の運輸部門における1人当たりCO2排出量は1.89t-CO2tと政令指定都市ワースト1位【P.9下】
	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】 ○鉄道の乗車人員数は横ばいで推移し、2015年度は1日当たり約8万5千人【P.10下】 ○鉄道の運行間隔は西蒲区、秋葉区で、日中60分以上と少ない【P.11】
	バス ○バスネットワークは、路線バスを中心に、区バス・住民バスが運行されている【P.12上】 ○2015年に新バスシステム導入後、バス利用者数が増加（2016年：+0.8%）【P.12下】 ○バスの運行区間は北区、南区、西区の一部で、日中60分以上と少ない【P.13】 ○南区や江南区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】
	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】
交通の現状	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64.3kmが整備済み【P.16】 ○まちなかの歩行者数が減少（2007年：15.7万人 → 2016年：12.0万人 -3.7万人）【P.17】
	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、江南区の一部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62.1%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】
	その他 ○高齢者の1人当たりトリップ数が増加し、特に私用目的は5年前と比べ約2~4割増加【P.20下】 ○新潟港、新潟空港、上越新幹線など充実した広域交通ネットワークを有している【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、徒歩・自転車・バス、タクシーが全市と比較し25%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】
移動手段とする市民ニーズ	○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】 ○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】
いきたの交通動向(う)の事後評価	○【再掲】2015年に新バスシステム導入後、バス利用者数が増加（2016年：+0.8%） ○【再掲】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%） ○【再掲】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%） ○【再掲】自家用車への依存度が増加（2011年：69.3% → 2016年：71.0% +1.7%） ○【再掲】まちなかの歩行者数が減少（2007年：15.7万人 → 2016年：12.0万人 -3.7万人） ○達成した指標は指標③、指標⑥、一部達成は指標②、指標④、未達成は指標①、指標⑤、指標⑦、指標⑧【P.34.35】

## 今後10年間で取り組む必要がある課題

- 1. まちづくりと連携した交通環境の充実**
  - 人口減少、超高齢社会の到来が見込まれるとともに、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**
  - 自家用車の分担率増加が続き、道路渋滞によりバスの定時性も低下しており、政令指定都市ワースト1位となっている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**
  - 市民の約8割が自動車に頼らなくては移動しにくく感じられており、高齢加害事故抑制の観点からも、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**
  - まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、自転車通行空間が連続しておらず、歩行者交通量の減少傾向や人の動きが活発でない区間等も見られることから、多様な手段における回遊性向上が求められます。
- 5. 区バス・住民バスの持続性の確保**
  - 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. 広域交通(駅、港、空港)と都市内交通の連携**
  - 新潟市は新幹線や高速道路等の陸路、空路、海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て交流人口拡大に繋げるためにも広域交通と都市内交通の連携強化が求められます。

## 5. 交通の将来像

これまでの取り組みの評価、本市の交通に関する課題、上位計画における都市像を踏まえ、「京都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を新たな将来像とします。

### 本市の現状と市民ニーズ

- ・少子超高齢化と人口減少 (2015年:79.8万人 → 2040年:66.8万人 -13万人)
- ・市街地は依然として拡大傾向 (2010年:103.44K㎡ → 2015年:104.16K㎡ +0.72K㎡)
- ・全国平均より健康寿命が短い (2010年:男性 -0.26歳 女性 -0.59歳) など

### にいがた交通戦略プランの事後評価

- ・2015年に新バスシステム導入後、バス利用者数が増加 (2016年:+0.8%)
- ・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%)
- ・自家用車への依存度が増加 (2011年:69.3% → 2016年:71.0% +1.7%)
- ・まちなかの歩行者数が減少 (2007年:15.7万人 → 2016年:12.0万人 -3.7万人) など

### 都市の将来像

- ・にいがた未来ビジョン
- ・新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

### これまでの交通の将来像

- ・新潟都市圏の都市交通のすかた(第3回PT調査)
- ・にいがた交通戦略プラン

## 今後10年間で取り組む必要がある課題

1. まちづくりと連携した交通環境の充実
2. 公共交通の利便性向上と自家用車の適切な役割分担
3. 多様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
4. 都心部における多様な手段による回遊性向上
5. 区バス・住民バスの持続性の確保
6. 広域交通(駅、港、空港)と都市内交通の連携

### 2017年に実施した検討委員会・推進会議における意見

- ▶ 多様なライフステージに応じて安心して移動できるようになるべき
- ▶ まちなかの更なる賑わいが必要
- ▶ 自家用車と公共交通との適切な役割分担が求められる
- ▶ 基幹公共交通軸を市民に示し、戦略的に推進していくことが必要
- ▶ ユニバーサルデザインの推進(バリアフリーや多言語化)
- ▶ 新技術等の活用も視野に入れる
- ▶ メリハリをつけた道路整備と維持管理が今後は求められる
- ▶ 厳しい財政状況を踏まえ、地域等に依じた施策展開が必要

新たな交通の将来像

## 京都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

### 目標1

「京都新潟の拠点化を支える交通」  
(拠点化の視点)

- ・新潟駅の連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させるため、新潟空港、新潟港などの広域交通と2次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながら、まちの賑わいを向上させていただきます。
- ・市民や来訪者が都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることで、まちの賑わいを創出します。

### 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」  
(市民生活の視点)

- ・これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を図り、地域に根差した持続可能な公共交通となる仕組みを構築させていただきます。
- ・すべてのライフステージにおける公共交通の利便性を高め、住み慣れた地域ですっと安心して暮らせる「まち」と、誰からも選ばれる「まち」となる公共交通環境を構築させていただきます。

## 6. 交通の将来像を実現するための基本方針

これまで取り組んできた「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」、「生活交通の確保維持・強化」の3つの視点は継承しつつ、新たな将来像に対応する「広域交通との連携強化」、「市民や関係者による協働」を加え、5つの視点と新たな将来像を踏まえ、新たな基本方針を定めました。

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」



### 将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針 (視点：都心アクセスの強化)

**多核連携型のまちづくりを支える交通戦略**

基本方針 (視点：広域交通との連携強化)

**都市の活力と拠点性を強化する交通戦略**

基本方針 (視点：都心部の移動円滑化)

**まちなかの賑わいを創出する交通戦略**

基本方針 (視点：生活交通の確保維持・強化)

**暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略**

基本方針 (視点：市民や関係者による協働)

**みんなで築き上げる交通戦略**



## 基本方針：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略－都心アクセスの強化

各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、都市全体として健全な社会経済活動を推進し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、国内外の交流や地域間の連携を支える交通基盤整備をさらに充実させる必要があります。

また、市民の多様な移動ニーズに応え、環境負荷の少ない豊かな地域社会を構築するためには、公共交通の利用促進や交通施策と連動した土地利用を誘導する取組みが重要です。

本市では、都心方向を結ぶ既存公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻などの利便性向上及び、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。また、幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築します。

さらに、適正な土地利用を誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

### ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

### ②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図る。

### ③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要道路の整備

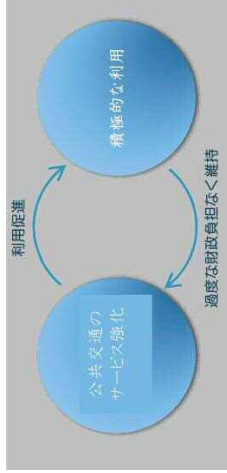
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

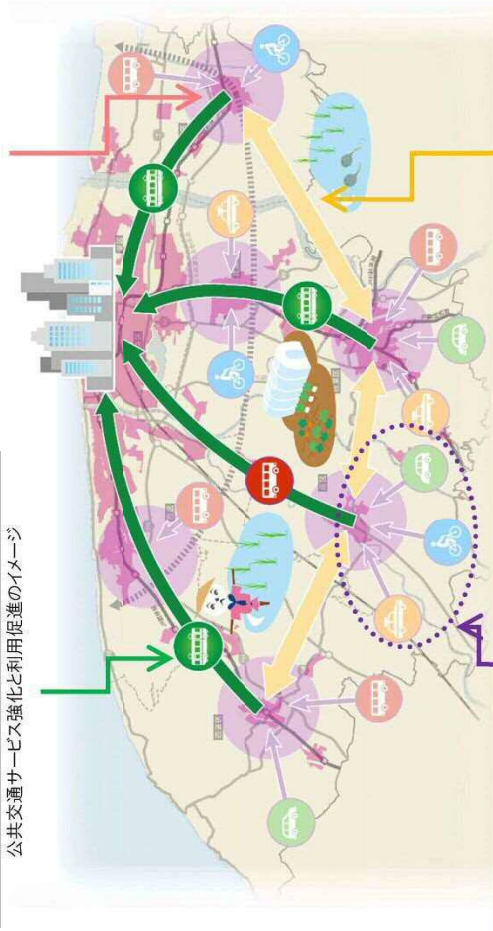
## イメージ図

### ①都心方面を結ぶ公共交通のサービス強化と利用促進



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ

### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



### ②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化



### ③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要道路の整備



幹線道路網の主な整備箇所 (事業中・計画中路線)



## 基本方針：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 - 広域交通との連携強化

都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野潟南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも有機的な連携が必要です。

本市では都心の強化と同時に、拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出し、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二次交通の乗換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にする「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

### ① 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

○都市機能誘導施設と連携し、基幹公共交通軸を形成する。

### ② 広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化

- 広域交通拠点（新潟空港、新潟駅、新潟港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る。
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
- 従未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。

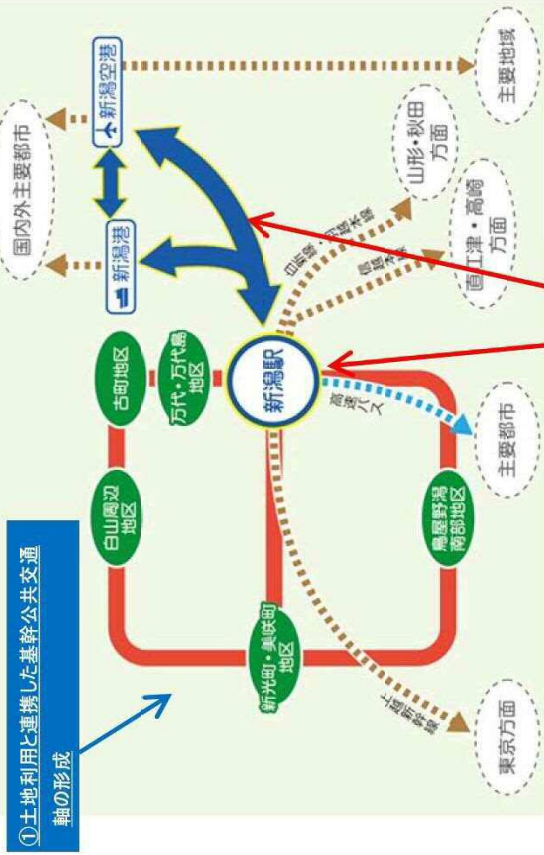


万代広場イメージ図



新潟駅南口広場  
(平成 21 年度第一期工事終了)

イメージ図



— 基幹公共交通軸  
⇄ 広域交通拠点間アクセス軸

### ② 広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊の促進



新潟駅高架下交通広場の整備による鉄道との結節強化イメージ



## 基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略－都心部での移動円滑化

古町・白山・万代・新潟駅周辺からなる都心において、新潟市を代表する「顔」として、政令市に相応しい都市機能集積と各拠点間を結ぶ基幹公共交通軸の形成を図ることで、市民や来訪者等が訪れたくなるまちなかを目指し、常に活気と賑わいのある都市空間づくりを推進します。

また、陸の玄関口である新潟駅周辺地区や大型商業施設が立地する万代地区では、市民や訪れる人にとって快適でわかりやすい交通の利用環境を実現するとともに、古町周辺地区では旧小澤家住宅などの歴史的な建物の保全活用や掘割の検討など、漆町「にいがた」の街並みの再現や創出などにより、歩いて楽しいまちづくりを進めます。

このように、若者から高齢者まで、多くの人々が集まり住む都心では、誰もが快適に移動できる交通環境として、新潟駅周辺整備事業を契機に歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と結節強化に取り組みます。また、都心部への通過交通排除に資する道路整備を進めるとともに、都心部の道路空間を公共交通や歩行者自転車空間創出に再構築することで、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の実現を目指します。

### ①多様な手段による回遊性向上と結節強化

- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。

### ②都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

- 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進する。

### ③公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築

- 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進する。



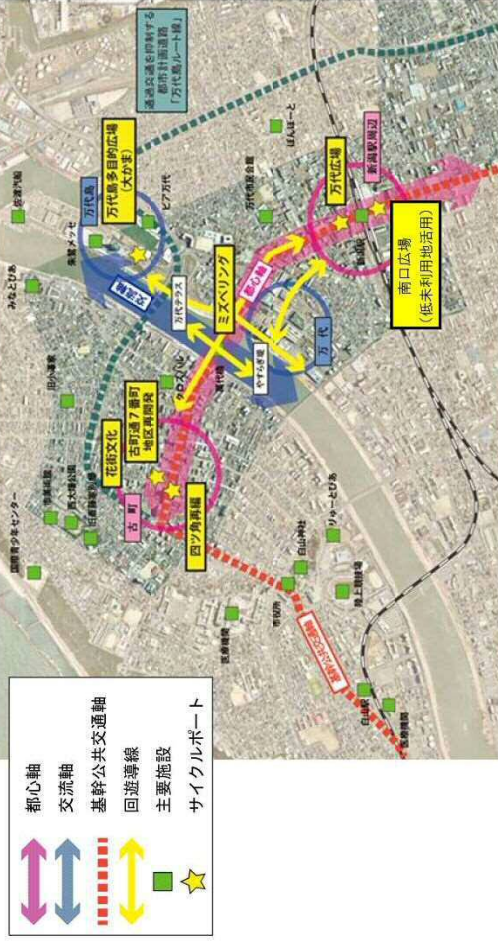
①多様な手段による回遊性向上と結節強化

新潟駅前広場の整備イメージ



③公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築

オーブンカフェ社会実験(兵庫県神戸市)



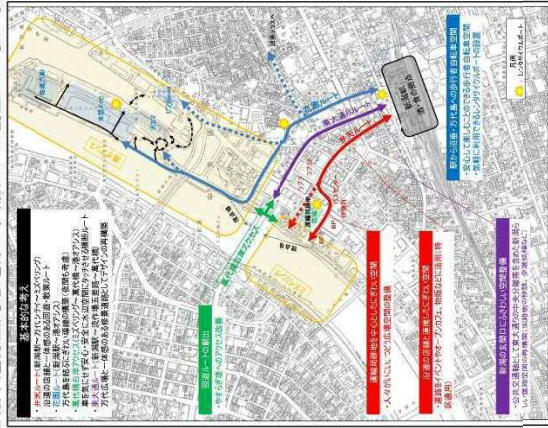
②都心部への通過交通抑制に資する道路の整備



万代島ルートの整備イメージ



新潟駅周辺整備事業イメージ



にぎわいを創出する歩行者空間(イメージ案)

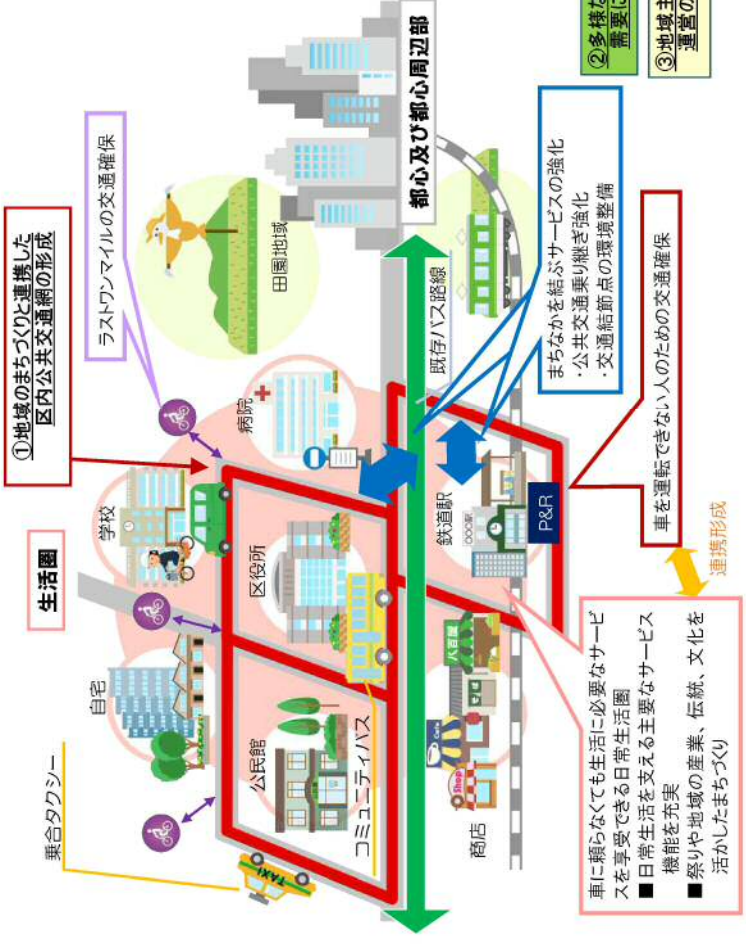


# 基本方針：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略－生活交通の確保維持・強化

超高齢社会の進展に伴い、日常における暮らしやすい生活環境を確保するためには、文化や産業など地域独自の個性を活かしながら、地域のまちなかという身近な場所に生活を支える主要なサービス機能を充実させていくことが重要です。さらに、地域全体の交通アクセスを改善し、運転に不安のある高齢者等が自家用車を利用しなくても生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通環境を整備することが、安全・安心な地域づくりに必要なこととなります。このような考えのもと、地域のまちなかでは、主要な施設に市民が徒歩や自転車や自家用車での移動に必要な安全・快適な移動空間を整備するとともに、既存公共交通の活用や改善に取り組み、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に取り組みます。

また、各区のまちなかエリア以外では、多様なライフステージ等のニーズや需要に応じ、乗合タクシーや自転車、自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。

その際、地域のニーズに応じた交通サービスを提供するとともに、意識啓発及び利用促進を図るために地域主導による計画づくりや運営を推進し、「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」の実現を目指します。



## ①地域のまちなかと連携した区内公共交通網の形成

○公共交通は区内の生活拠点内や拠点間を結び、地域のまちなかと連携して形成する。

## ②多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

○地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車を含めた適切な交通手段を活用する。  
 ○超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ検討する。



出典：内閣府ホームページ  
シェアサイクル



将来の自動運転も見据えた電動カーの活用(輪島市)

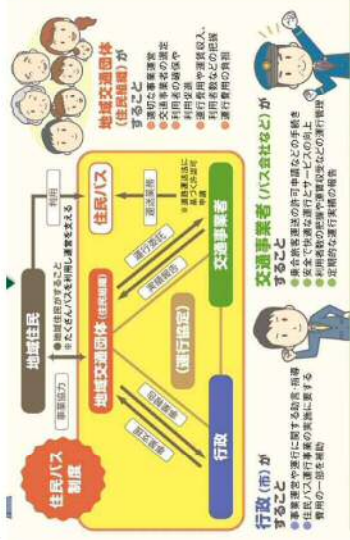


乗合タクシー(新潟市南区)

出典：国土交通省ホームページ

## ③地域主導による計画づくりや運営の支援

○地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進する。



②多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

③地域主導による計画づくりや運営の推進

## 基本方針：みんなで築き上げる交通戦略－市民や関係者による協働

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、バリアフリーや多言語案内などユニバーサルデザインの考え方が重要です。

また、中心市街地活性化・地区レベルの交通環境改善に、地域の特性や市民ニーズを踏まえて、まちづくりの観点から取り組みためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。特に、公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとって重要な役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋がります。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えます。

さらに、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、今後は目指すべきまちづくりに向けて、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなので築き上げる交通戦略」を目指します。

### ①公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る

### ②ユニバーサルデザインの積極的な導入

- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進する。



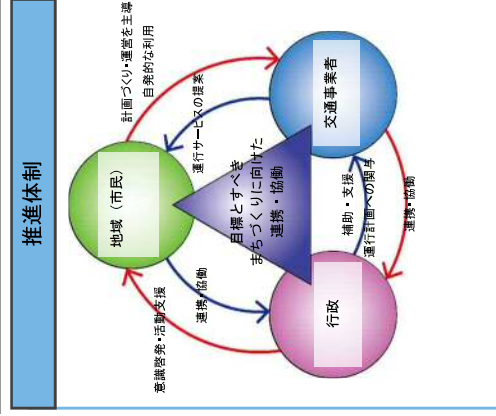
スマートウェルネスシティ

ユニバーサルデザインタクシー

ノンステップバス車両とバリアレス縁石

出典：「新潟市立地適正化計画」(H29 年 3 月)

## イメージ図



主な取組内容	
◆公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス等に関する情報提供や意識啓発</li> <li>・ICT 技術等を活用した情報提供の充実</li> <li>・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進 など</li> </ul>
◆ユニバーサルデザインの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など</li> </ul>
◆地域主導による計画づくりや運営の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会等の地域主導による計画づくりや運営</li> </ul>
◆新技術等の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間活力の導入による新技術等の導入促進</li> <li>・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援 など</li> </ul>

### ③地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

- 地域のニーズに合った交通サービスを効率的に提供するため、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

### ④民間活力による新技術等の導入

- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)





## 基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 ー都心アクセスの強化ー

### ① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

#### ①取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 自動車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

#### ②取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験やなど様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率は平成 28 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度が低下しているほか、CO<sub>2</sub> の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進します。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi などの質の向上に努め、利用促進を図ります。

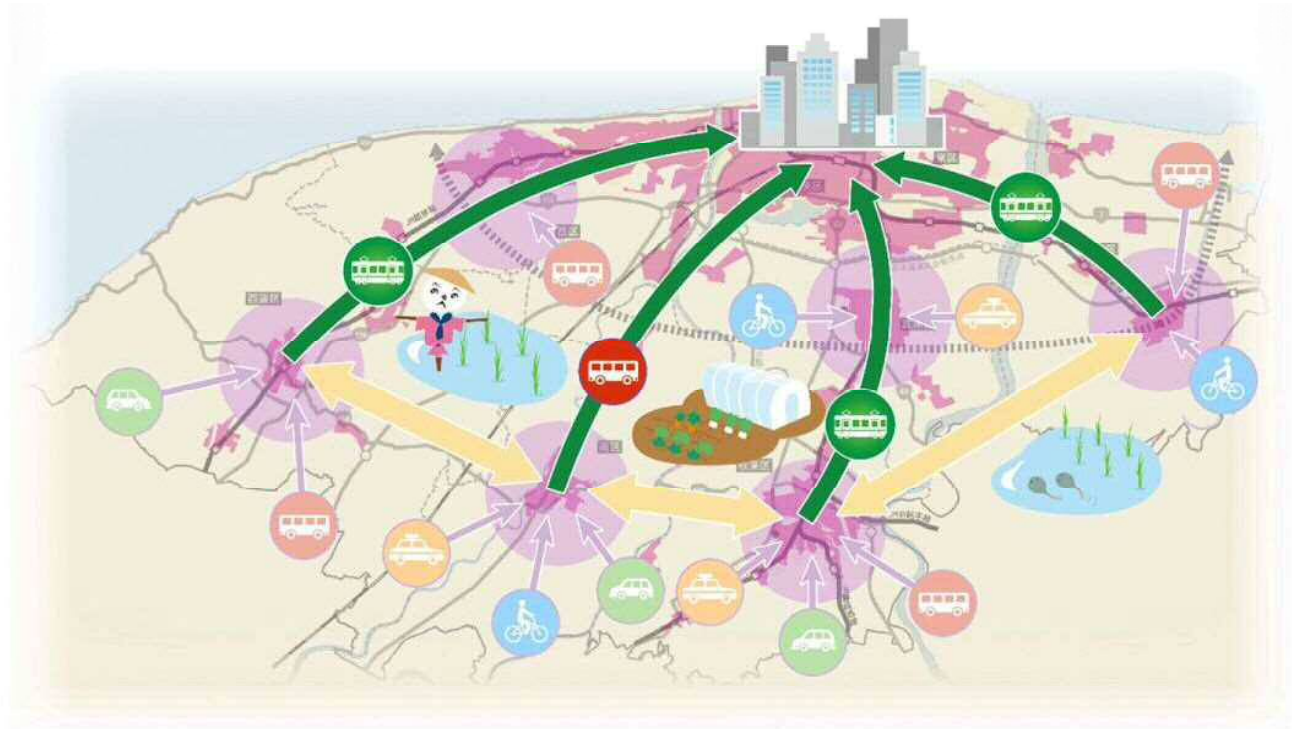
特に、県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

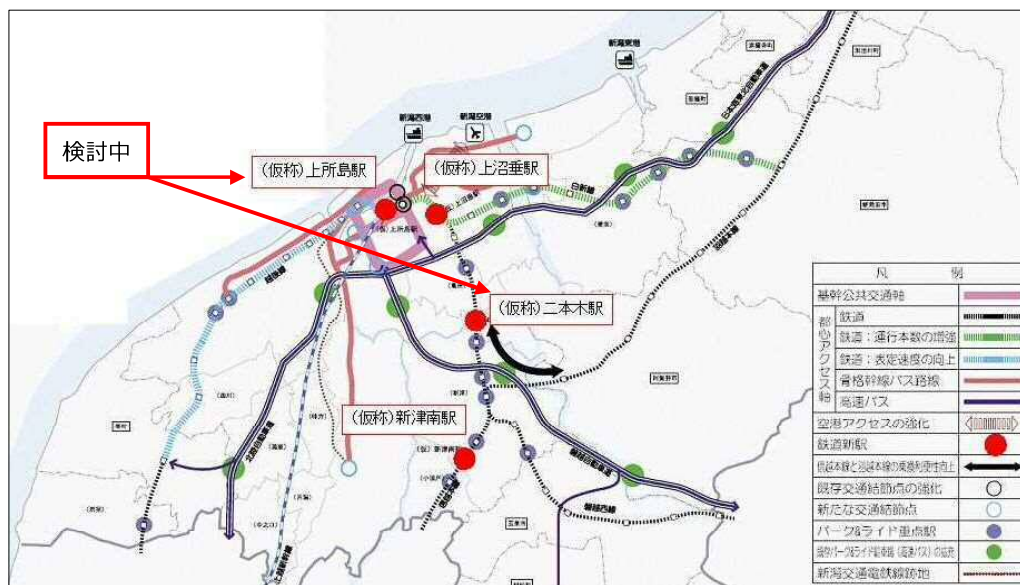
#### ③ 具体的な取り組み案

- 新たな鉄道駅の設置調査
  - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
  - 路線バスの都心アクセス強化
  - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
  - Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備
  - 幹線道路の整備
- など

[都心方面を結ぶ公共交通サービス強化のイメージ]



[新駅設置候補箇所]



出典：第3回新潟都市圏パーソントリップ調査報告書(平成17年3月)を基に加筆

## 基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 —都心アクセスの強化—

### ② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

#### ① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

平成 29 年度に実施した「市政世論調査」では、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」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通、乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約 5 倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、平成 29 年度末時点で 64.3km、まちなかの自転車駐輪場の整備については 951 台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライドなどの整備手法について検討を進めます。

#### ③ 具体的な取り組み案

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- パークアンドライド駐車場の整備
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- まちづくりと連携した駐車場施策 など



[交通手段間の役割分担と結節強化のイメージ]



[パークアンドライド駐車場の整備]



JR 巻駅パークアンドライド社会実験の様子



JR 新津駅パークアンドライド社会実験の様子

## 基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 —都心アクセスの強化—

### ③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

#### ① 取り組みの方向性

- 多核連携型の都市を支え、自動車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進します。

#### ② 取り組みの考え方

これまで、本市が目指す多核連携型の都市構造を支える放射環状道路網の形成や都心及び都心周辺部のアクセス性を向上させる観点からスマートインターチェンジなどの整備に取り組んできましたが、平成 29 年度に実施した「交通環境に対する市民意識調査」では、10 年前と比べ、自家用車による「都心部への移動時間」、「道路の混雑状況」について半数以上が「変わらない」と回答していることから、引き続き放射状道路の機能強化や環状道路の整備促進に努めます。

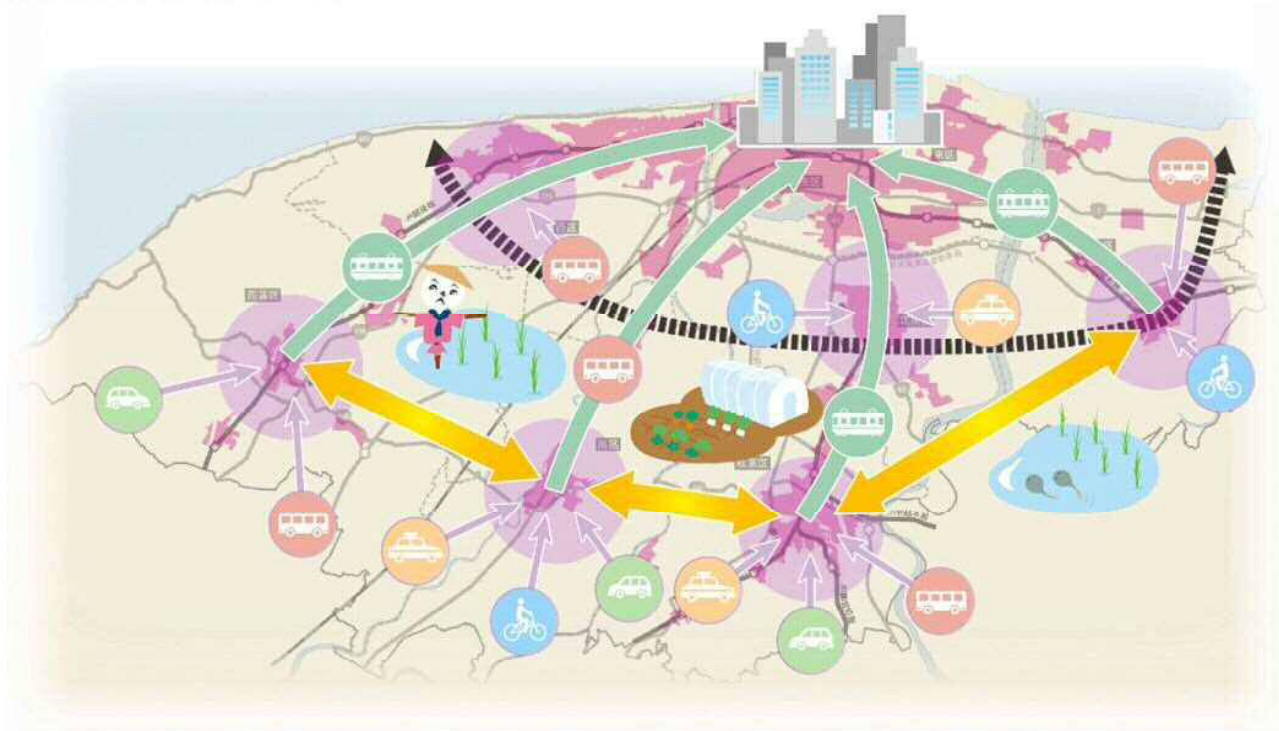
さらに、災害時における円滑な交通の確保や迅速な復旧・復興を支えるため、引き続き、「新潟市国土強靱化地域計画」に基づき、緊急輸送道路の機能確保、整備促進に取り組み、円滑で災害に強い道路ネットワークの構築に努めます。

#### ③ 具体的な取り組み案

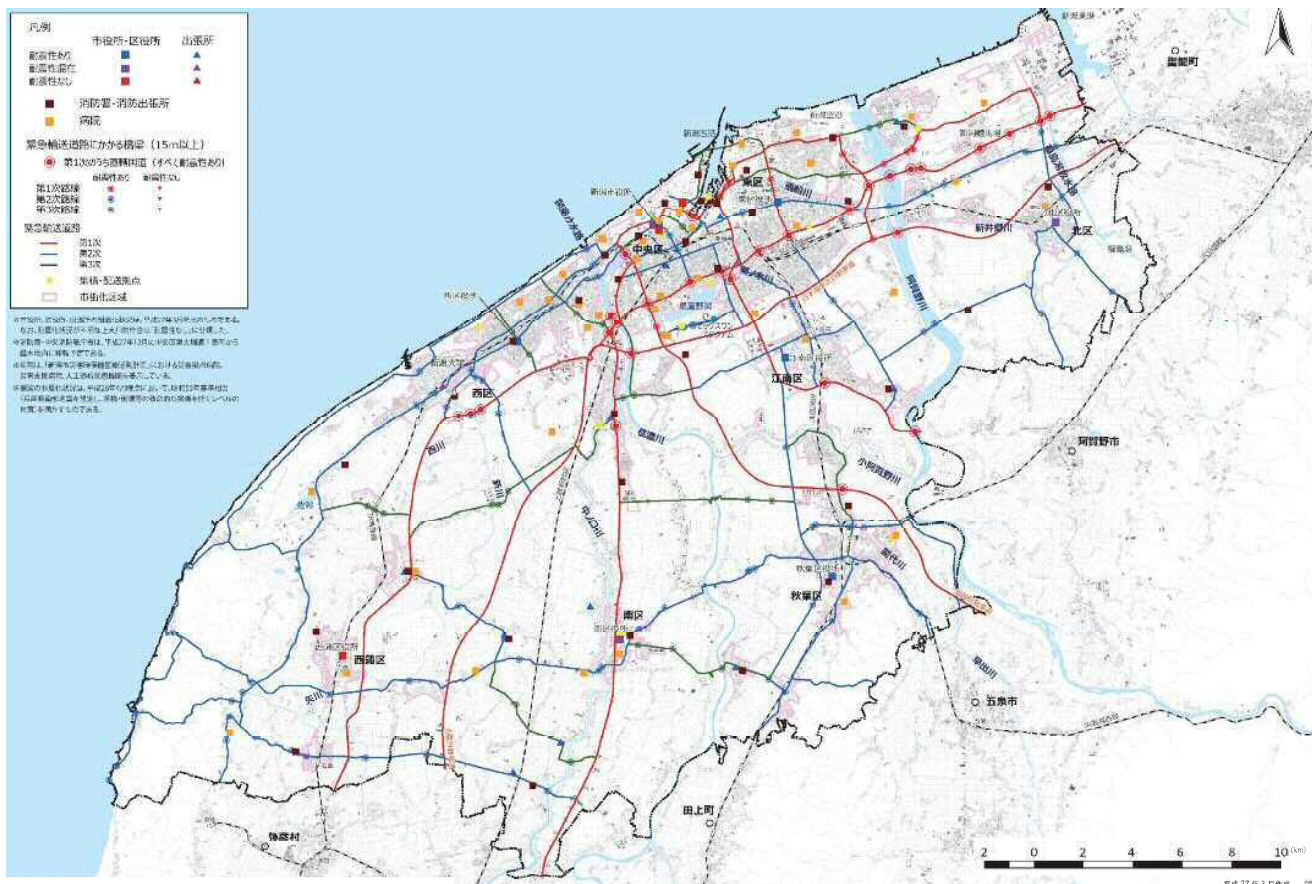
- 幹線道路の整備（再掲）
- 緊急輸送道路の機能確保
- 交通安全対策の推進                      など



[幹線道路の整備促進イメージ]



[緊急輸送道路の機能確保、整備促進]

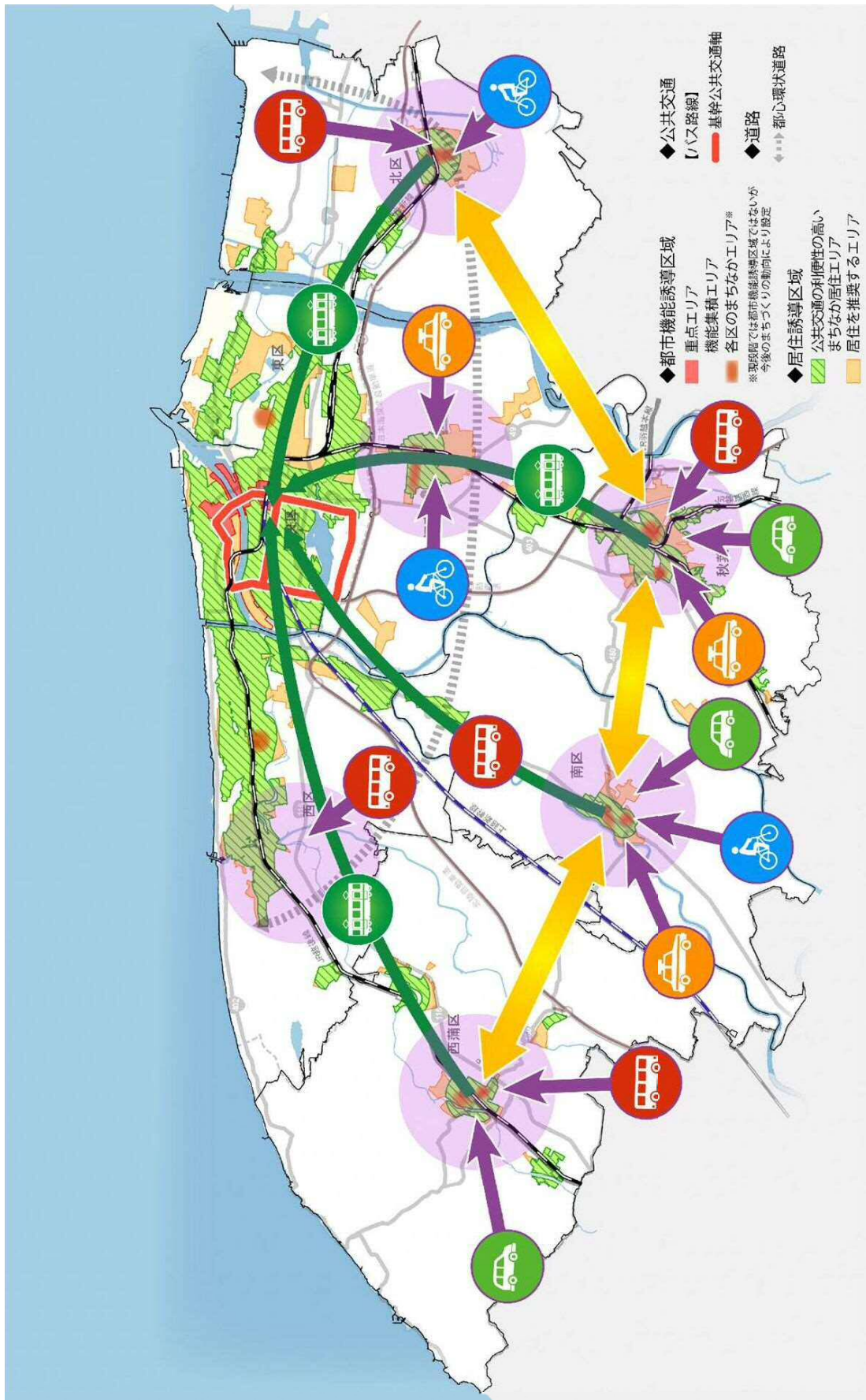


出典：新潟市国土強靱化計画(平成27年3月)





[まちなかへの居住・施設立地誘導との連携イメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(平成 29 年 3 月)を基に加筆

## 基本方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 ー広域交通との連携強化ー

### ⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

#### ①取り組みの方向性

- 都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成します。

#### ②取り組みの考え方

基幹公共交通軸の形成に向け、平成 27 年 9 月に BRT・新バスシステムを導入し、この結果、萬代橋ラインの定時性目標達成率は 95.9%（平成 29 年 9 月）と高いほか、平成 28 年度に実施した新潟市内都市交通特性調査では、本市全体の自動車分担率は約 71%であったのに対し、基幹公共交通軸沿線では約 45%と低く、公共交通・自転車・徒歩の利便性及び高いサービスレベルが確保されつつあります。

この高いサービスレベルをさらに充実させる BRT・新バスシステムを今後も継続しながら、基幹公共交通軸の段階的な整備を推進します。

土地利用については、基幹公共交通軸沿線の多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す都市機能誘導区域に都市機能施設を誘導するとともに、鳥屋野潟南部開発計画の推進などに取り組みます。

#### ③ 具体的な取り組み案

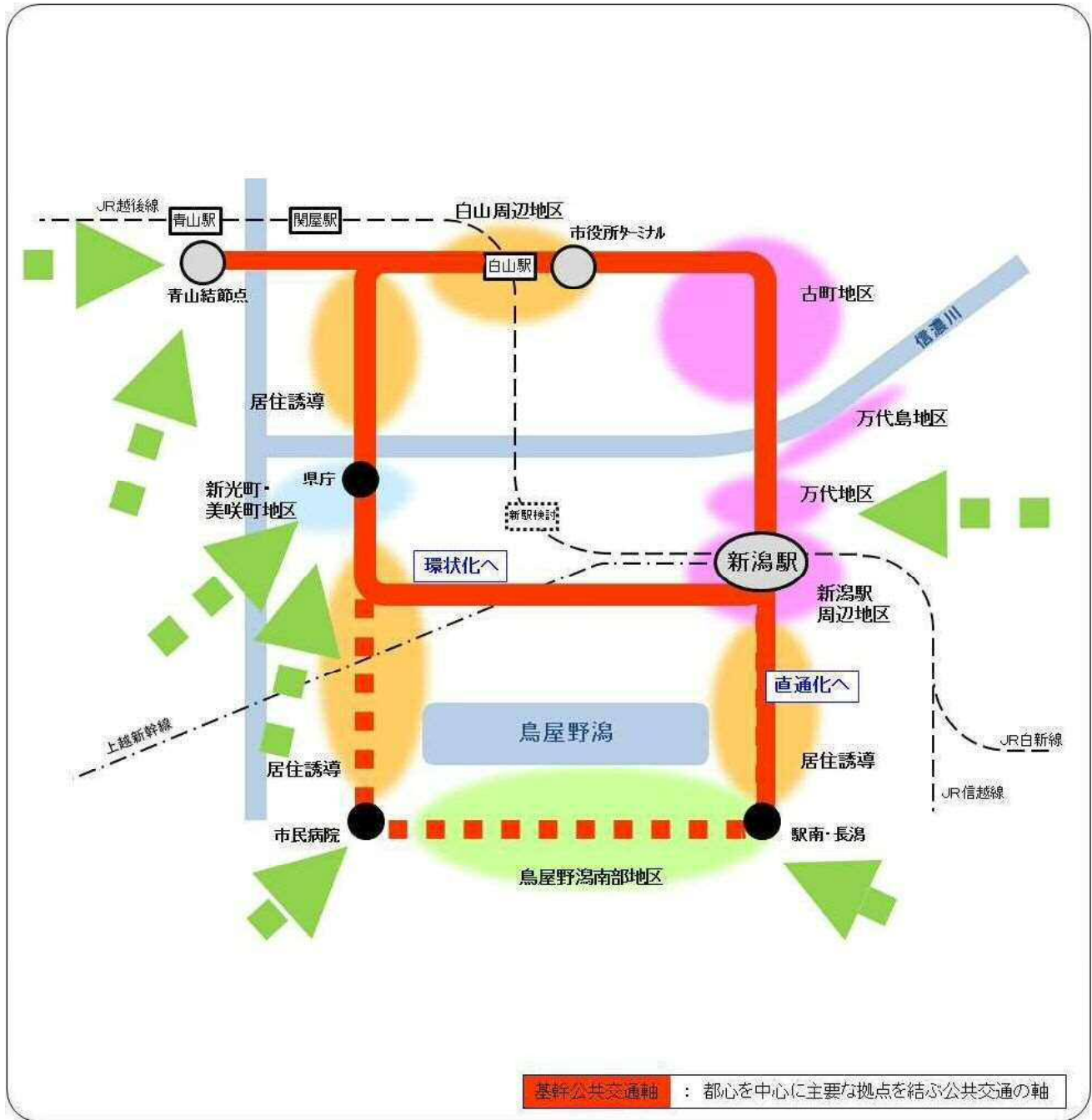
- 基幹公共交通軸の段階的整備
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

[基幹公共交通軸沿線への機能集積のイメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(平成 29 年 3 月)を基に加筆

[基幹公共交通軸の段階的整備のイメージ]





## 基本方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 — 広域交通との連携強化 —

### ⑥ 広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊強化

#### ① 取り組みの方向性

- 広域交通拠点（新潟空港、新潟駅、新潟港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化します。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

陸の玄関口である新潟駅は、平成 30 年 4 月に高架化第 1 期開業を迎え、上越新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが可能となり、利便性向上による日本海国土軸の強化や踏切除却による安全性・利便性の確保が図られました。

引き続き、全面高架化に向け、事業を推進しながら、南北市街地の一体化、高架下空間の有効利用、区画道路の整備を図るとともに、万代広場及び高架下交通広場の整備を促進し、各交通手段の結節を強化します。

また、現行の戦略プランの事後評価より、広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携が課題となっているため、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る取り組みとして、引き続き新潟駅と空港、港へのアクセスの維持・改善に努め、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図ります。

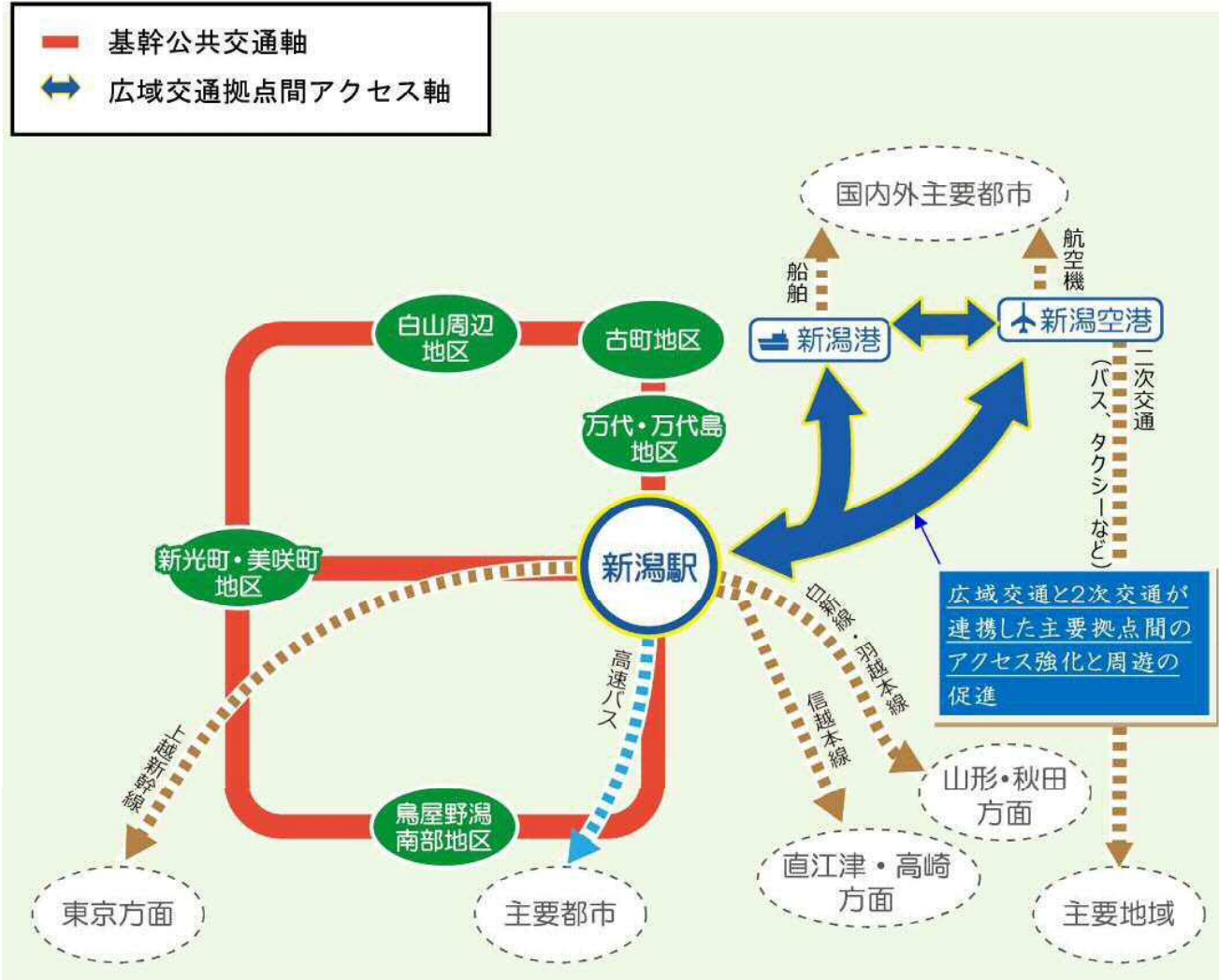
さらには全国幹線鉄道網の一翼として、日本海国土軸の形成に必要な羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備の要望活動を今後も継続して行い、新潟駅高架化の効果を最大限発揮する取り組みを進めます。

ソフト面での取り組みとして、一部の公共交通機関や拠点施設で設置されている Niigata City Wi-Fi の設置エリアの拡大を推進するとともに、多言語化サインなどの整備を促進し、分かりやすく、行きやすい交通環境整備に取り組めます。

#### ③ 具体的な取り組み案

- 新潟駅高架化全面開業に向けた整備
- 新潟駅周辺整備事業による万代広場及び高架下交通広場の整備
- 空港アクセスの改善
- 羽越本線・白新線の高速化促進・要望（再掲）
- Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備（再掲） など

[広域交通と2次交通の連携イメージ]



[万代広場完成イメージ]



出典:新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

## ⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化

### ① 取り組みの方向性

- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上します。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化します。

### ② 取り組みの考え方

新潟駅周辺整備事業を引き続き推進し、新潟駅南北間を結ぶ道路整備を図るとともに、バス路線を再編するなど、回遊性の向上を検討します。

自転車が安全に快適に走行できる空間整備を図るとともに、フィーダー交通としての自転車走行空間ネットワークの構築及びサイクルポートも含めた駐輪場整備について引き続き検討を進め、交通結節点との接続強化に取り組みます。

このほか、水運を活用した回遊性の向上を検討することにより、全ての利用者が多様な交通手段を選択できるまちづくりに取り組みます。

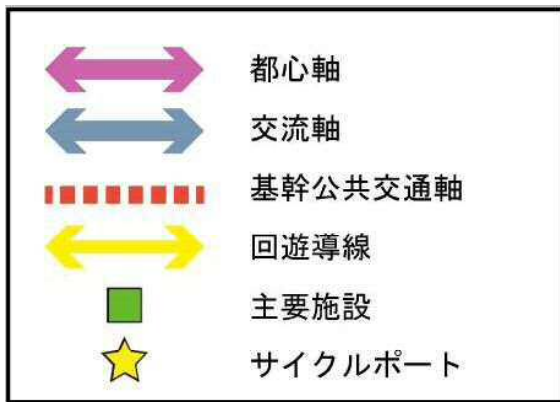
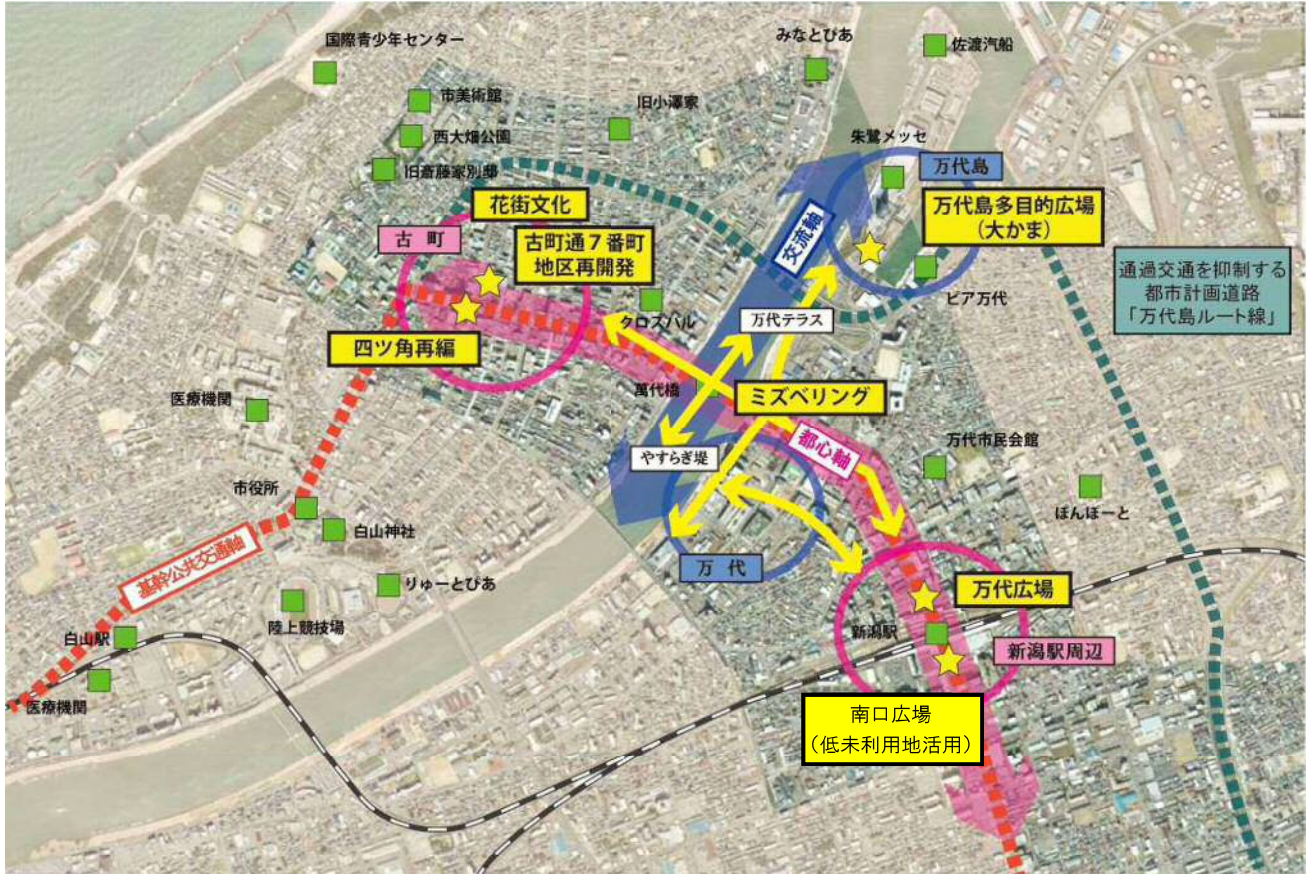
さらに、「交通環境に対する市民意識調査」では、「歩いて楽しい賑わいのある空間整備を進めてほしい」との回答が約9割と高いため、新たに新潟駅から万代シティ・萬代橋・古町・万代島までの既存道路空間を歩行者優先に「歩いて楽しい」と思える賑わいのある空間へと創出するための検討を進めます。

### ③ 具体的な取り組み案

- 新潟駅周辺整備事業による万代広場及び高架下交通広場の整備（再掲）
- 自転車走行空間ネットワークの整備（再掲）
- 新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備（再掲）
- まちづくりと連携した駐車場施策（再掲）
- シェアサイクルの推進
- 水運を活用した回遊性向上
- 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた調査 など



[まちなかの回遊促進イメージ]





## ⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

### ①取り組みの方向性

- 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進します。

### ②取り組みの考え方

平成29年度に実施した「市政世論調査」では、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」と感じていることから、都心部への通過交通抑制に資する新潟駅周辺幹線道路の整備などを継続するとともに、一般国道7号の新潟都心地区の慢性的な交通渋滞の緩和及び、広域交通と都心地区の連携強化を図ることを目的とした、地域高規格道路「万代島ルート線」の整備を引き続き促進し、公共交通、自転車、歩行者を優先した都心づくりに資する道路整備を推進します。

### ③具体的な取り組み案

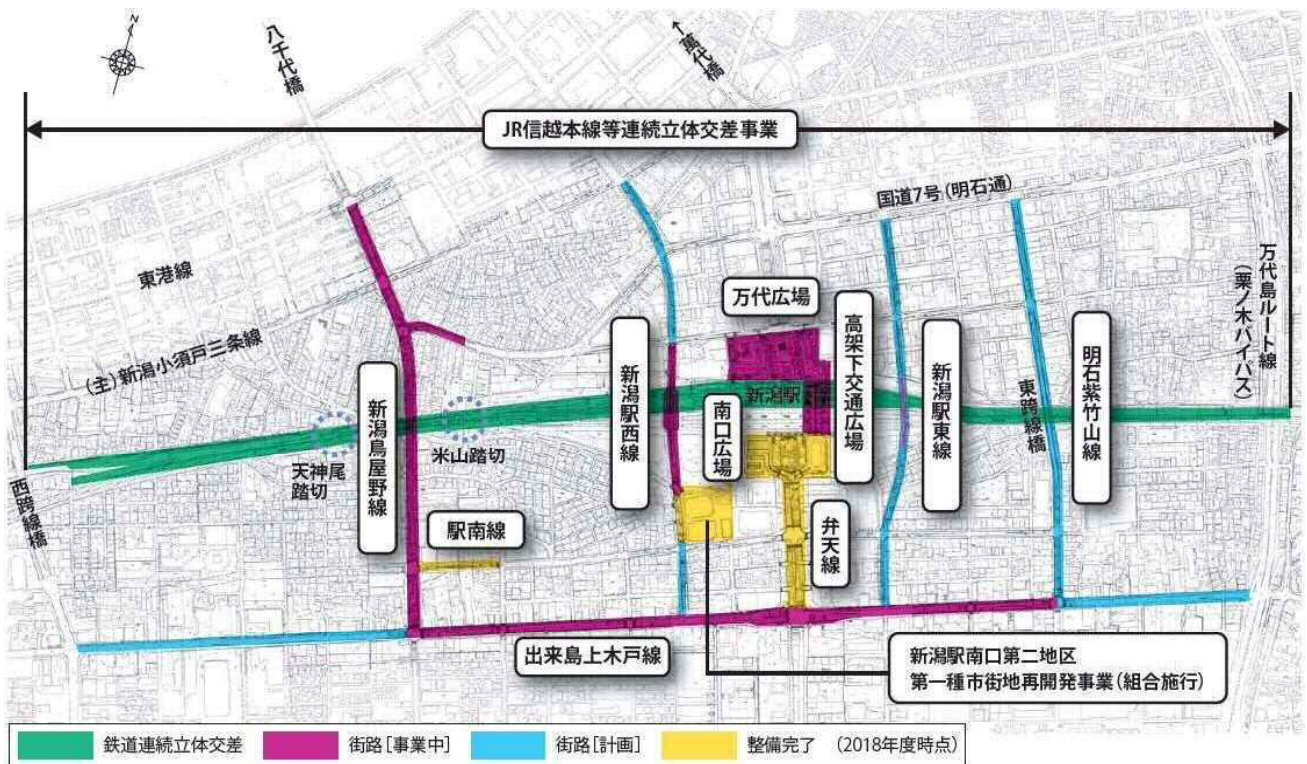
- 万代島ルート線の整備（再掲）
- 新潟駅周辺整備地区の幹線道路の整備 など

[通過交通抑制に資する道路の整備]



- 基幹公共交通軸
- ■ ■ ■ 都市計画道路
- 万代島ルート線

[新潟駅周辺幹線道路整備 位置図]



出典:新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

[栗ノ木道路・紫竹山道路整備 事業位置図]



出典:新潟国道事務所



## ⑨ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築

### ① 取り組みの方向性

- 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進します。

### ② 取り組みの考え方

都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めながら、まちなかを人が集い、憩い、賑わう場としていくため、基幹公共交通軸を中心に公共交通、歩行者が優先となる道路空間の再構築を検討し、誰もが歩きやすい歩道確保やユニバーサルデザイン化などを進めます。

自転車走行空間ネットワークの構築及び新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備については着実に整備が進捗していることから、今後も環境にやさしい交通手段として自転車が使いやすいまちづくりを進め、まちなかの賑わいを創出します。

### ③ 具体的な取り組み案

- 道路機能の分担と再構築による多様な道路空間整備
- 自転車走行空間ネットワークの整備（再掲）
- 新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備（再掲）
- ぐるりん新潟島の利便性向上
- 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた調査 など

#### [自転車走行空間の整備]



自転車道



自転車専用通行帯



自転車歩行者道活用



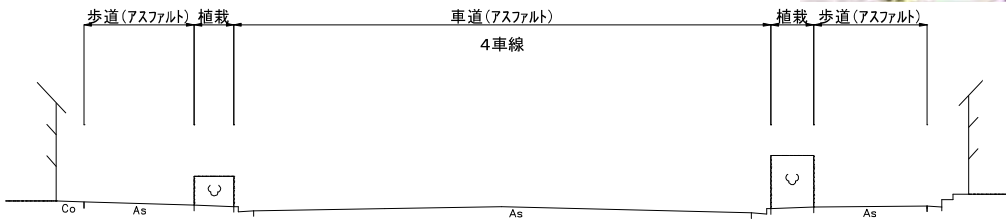
車道混在(幅広路肩・矢羽根)

[早川堀通りの道路空間整備(道路再構築の例)]

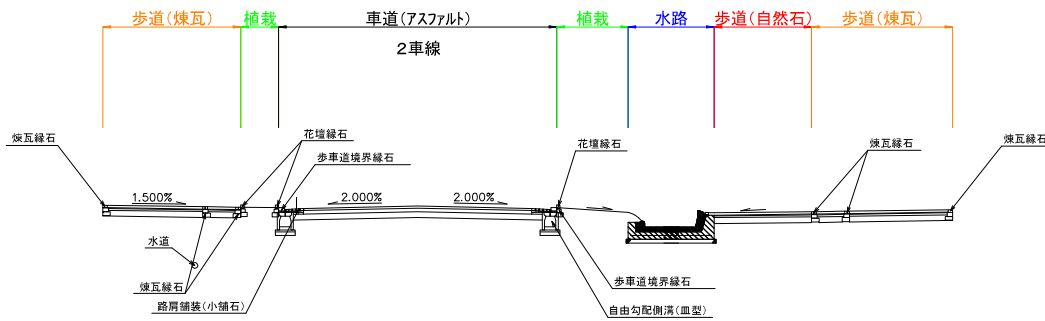
4車線あった車道を2車線に減らし歩道を広くするとともに、かつての堀割をイメージした「せせらぎ」などを整備し、ゆとりある空間を創出。



整備前



整備後



かつての堀割をイメージした「せせらぎ」

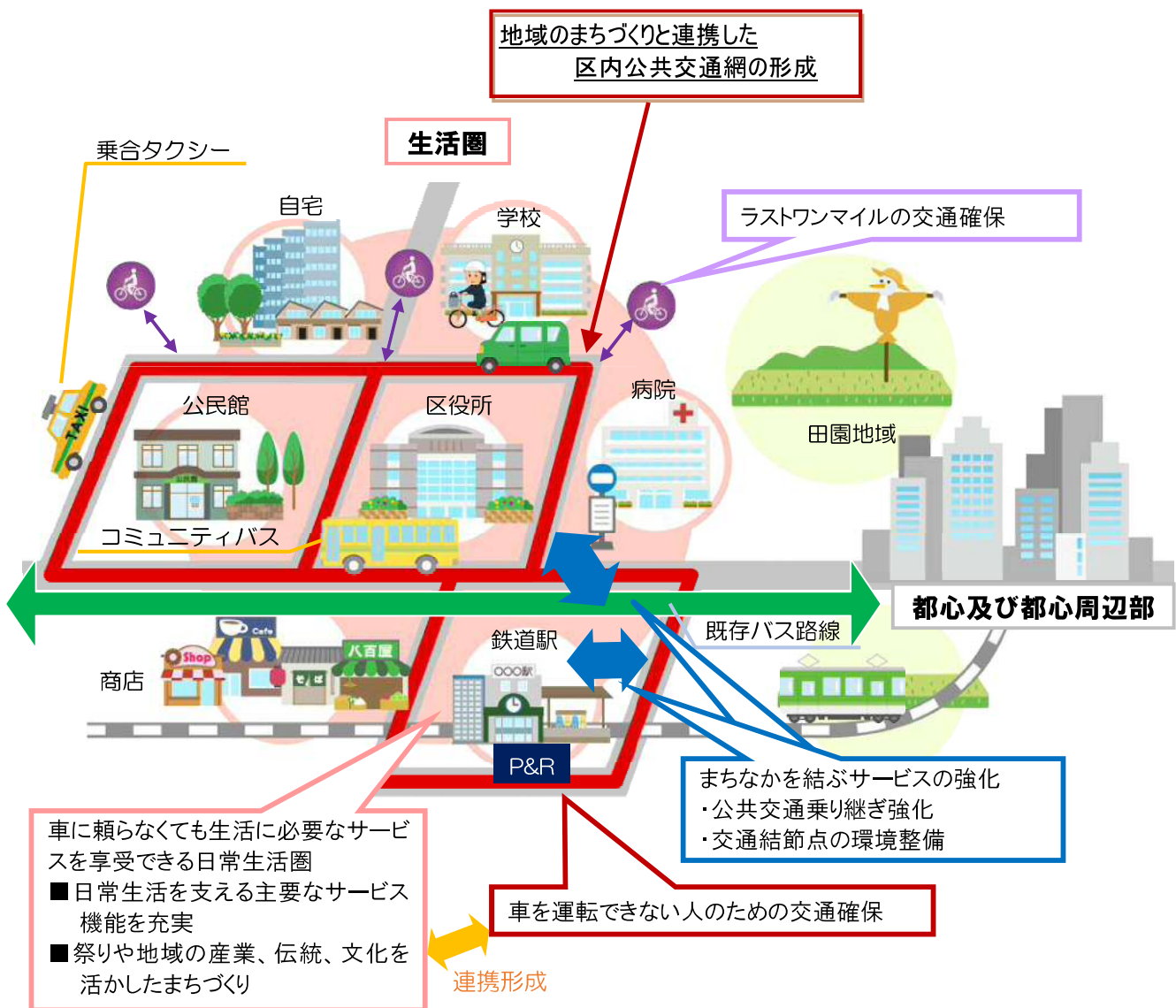


地元主催のイベント





[地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ]



⑪ 多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

① 取り組みの方向性

- 地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。
- 超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ検討します。

② 取り組みの考え方

平成 29 年度に実施した「市政世論調査」では、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」と感じているため、様々なライフステージに応じた生活交通を充実させる必要があります。

地域の移動ニーズ、需要に応じ、幹線的な交通としての鉄道・バスにアクセスするフィーダー交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車の役割分担を図ります。

多様なライフステージのニーズや需要への対応として、高齢者に対しては、利用満足度が高い「おでかけ促進事業」を過度な財政負担とならない水準で引き続き継続するほか、これまでに取り組んできたデマンド交通の社会実験などを検証しながら、地域のニーズ、需要に即した生活交通の確保に取り組みます。

また、高齢者以外の世代に対しては、路線バスで対応できない区間をコミュニティバスやデマンド交通などで補完することや、新たにシェアサイクルの導入などを検討し、多様な交通手段を選択できるまちづくりを進めます。

③ 具体的な取り組み案

- 住民バス運行支援や社会実験の実施
- デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施（再掲）
- 多様なニーズに応じたサービスの実施
- 新たなシェアサイクルの導入支援 など

[需要・ニーズに応じたフィーダー交通のイメージ]

<p>コミュニティバス： 行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバス。</p>	<p>乗合タクシー（左：ジャンボタクシー、右：一般タクシー）： 自宅や指定の場所から目的地まで、利用者の要望（時間、乗車場所等）に応じて運行するタクシー。 需要に応じて車両のサイズを選択する地域が多い。</p>	

	<p>フリーバス (北陸鉄道株式会社)： 北陸鉄道株式会社では、フリー乗降区間を複数設定し、バス停以外での安全な場所での乗降を可能としている。</p>
--	---

出典：北陸鉄道株式会社

[新たなシェアサイクルの導入]

<p>コンビニに設置した事例</p>	<p>駐車場に設置した事例</p>	<p>ショッピングセンターに設置した事例</p>

	<p>1 choice! / Web / まちのりクーポン</p>	<p>2 WELCOME! 端末機の画面より「調べる」</p>
	<p>3 coupon 希望のエリアのボタンをタッチしてクーポンを発券する</p>	<p>4 対象のお店でクーポンを提示して、特典を受ける</p>
<p>商店街との連携事例（金沢市）</p>		

出典：国土交通省



⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

① 取り組みの方向性

- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

③ 具体的な取り組み案

- 住民バス団体の立ち上げ・運営支援
- 行政と交通事業者、地域住民の連携 など

[住民バス]

住民組織が主体運営する  
住民バス

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



カナリア号～江南区～



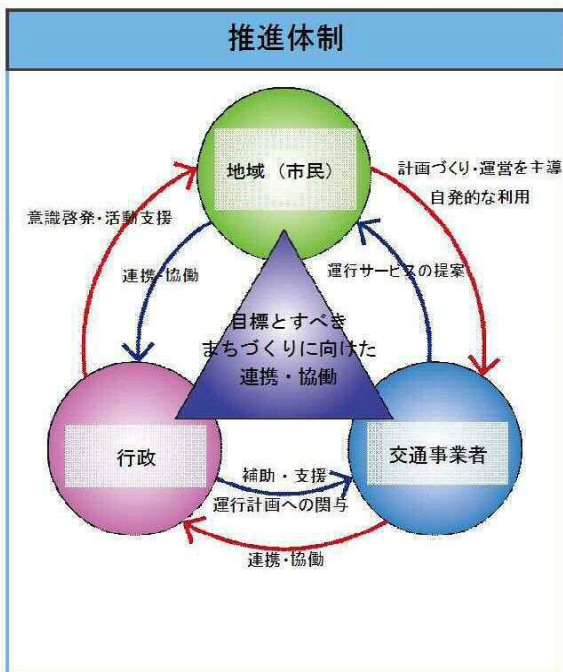
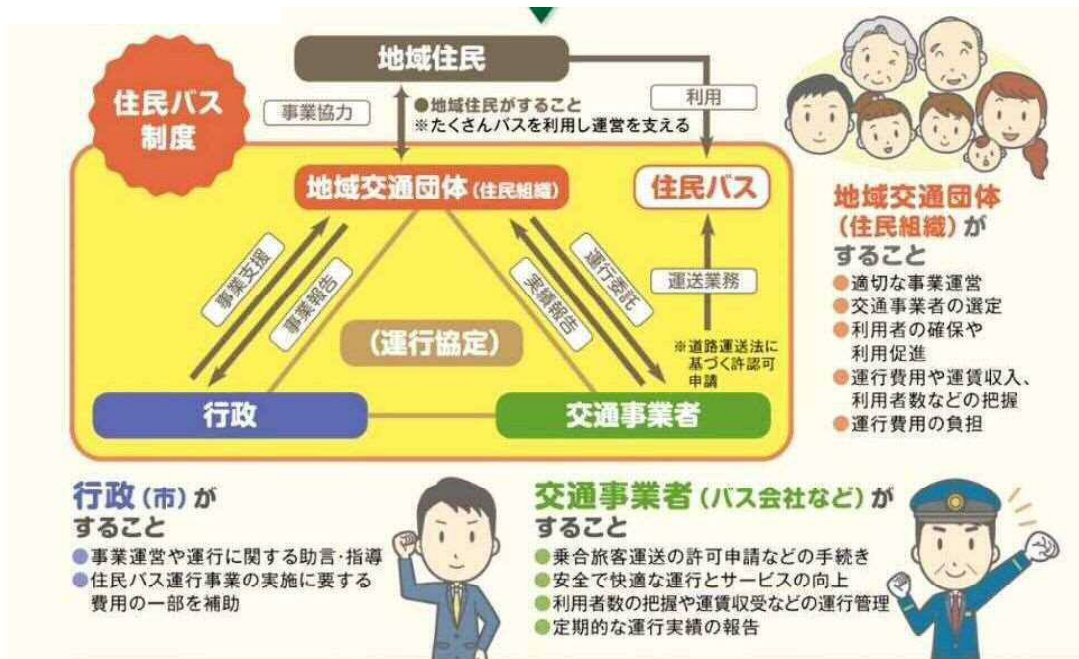
横バス～江南区～



Qバス～西区～



[地域主導による交通計画イメージ]



主な取組内容
<p>◆公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス等に関する情報提供や意識啓発</li> <li>・ICT技術等を活用した情報提供の充実</li> <li>・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進 など</li> </ul>
<p>◆ユニバーサルデザインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など</li> </ul>
<p>◆地域主導による計画づくりや運営の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会等の地域主導による計画づくりや運営</li> </ul>
<p>◆新技術等の導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間活力の導入による新技術等の導入促進</li> <li>・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援など</li> </ul>

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

① 取り組みの方向性

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化します。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図ります。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図ります。

② 取り組みの考え方

バスの利用者数は新バスシステム導入後、下げ止まったものの、自家用車の分担率は平成23年から5年間で1.7%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化を図ります。

これまで、公共交通利用に関する意識啓発として、各種イベントでの利用促進に関するPR活動などを実施してきたほか、今後もモビリティ・マネジメント推進しながら、公共交通の位置情報などを気軽にスマートフォンやwebページで確認できるICT技術などの活用を促進し、サービス提供を強化します。

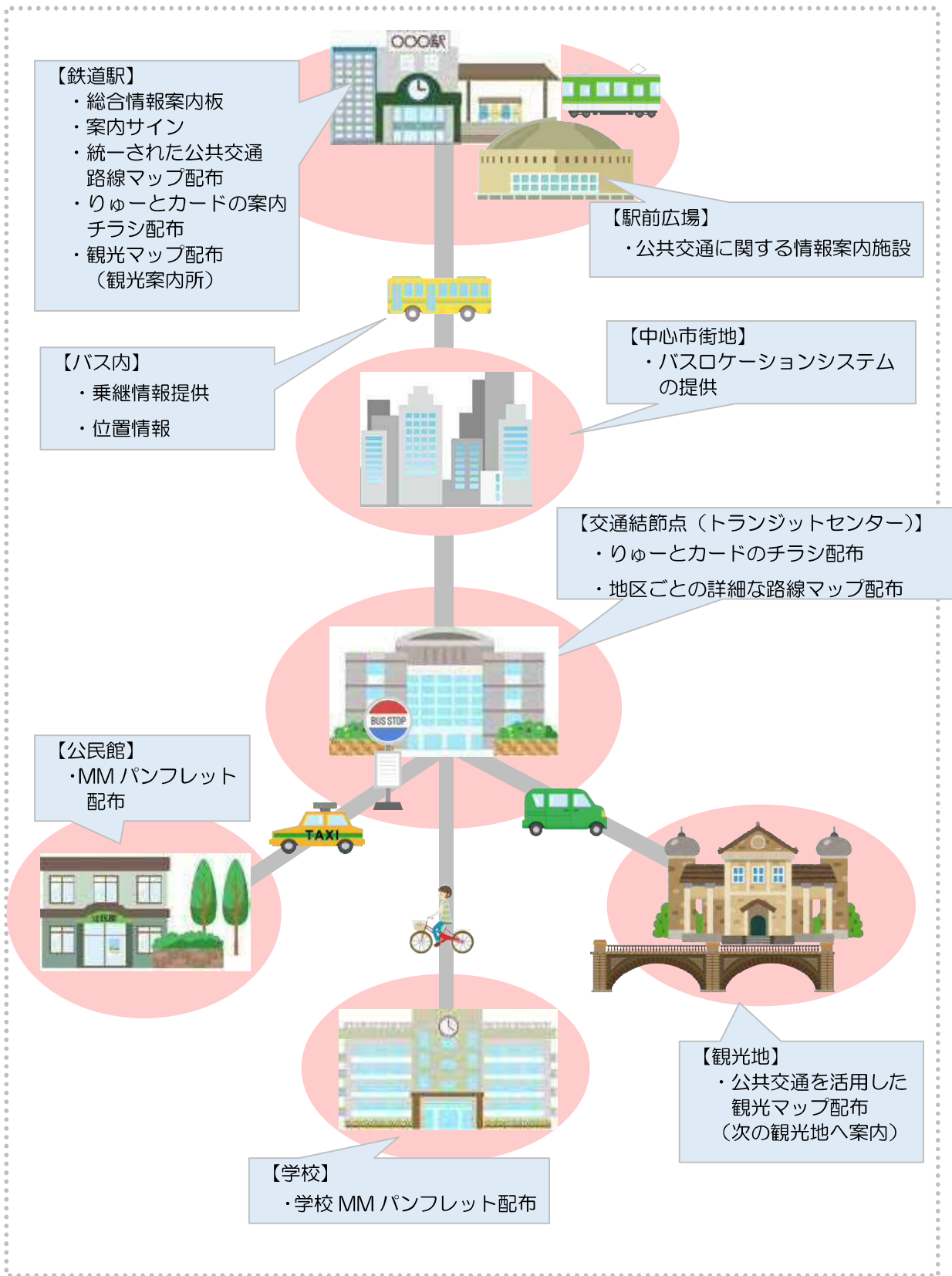
また、ICT技術を活用し、移動するごとに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

さらに、官公庁が率先してエコ通勤、ノーマイカーデーの推進に取り組むほか、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち「スマートウエルネスシティ」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフの推進に取り組み、公共交通などの利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

③ 具体的な取り組み案

- モビリティ・マネジメントの実施
- エコモビリティライフの推進
- スマートウエルネスシティの推進
- ICT技術を活用した情報提供・意識啓発 など

[各施設に適した情報提供イメージ]





## ⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

### ① 取り組みの方向性

- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進します。

### ② 取り組みの考え方

これまで、「新潟市交通バリアフリー基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅のバリアフリー化を進めてきましたが、平成 29 年度に実施した「市政世論調査」では、「移動しやすいまちを実感するために必要なこと」として、「バリアフリー化された歩道が整備されていること」が回答結果の上位に位置付けられていることから、引き続き、誰もが歩きやすい歩道確保やユニバーサルデザイン化を進めます。

また、可能な限りすべての人が安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ユニバーサルデザインタクシー・ノンステップバスなどの導入促進に努めるほか、先進的なバリアレス縁石の導入について、引き続き検討を進めます。

さらに、新たにインバウンド需要に応じた多言語化案内サインや、情報案内板の整備を促進します。

### ③ 具体的な取り組み案

- スマートウエルネスシティの推進（再掲）
- 鉄道駅のバリアフリー化
- ノンステップバス、バリアレス縁石、ユニバーサルデザインタクシーの導入
- Niigata City Wi-Fi や多言語化サイトの整備（再掲） など

[鉄道駅のバリアフリー化]



JR 小針駅バリアフリー化（整備中）



エレベーター設置（JR東新澁駅）

[バリアレス縁石の導入]

**実証実験の実施（バス停への設置）**

- H28 年度  
「秋葉区役所・総合体育館前」
- H29 年度  
「程島ショッピングセンター前」

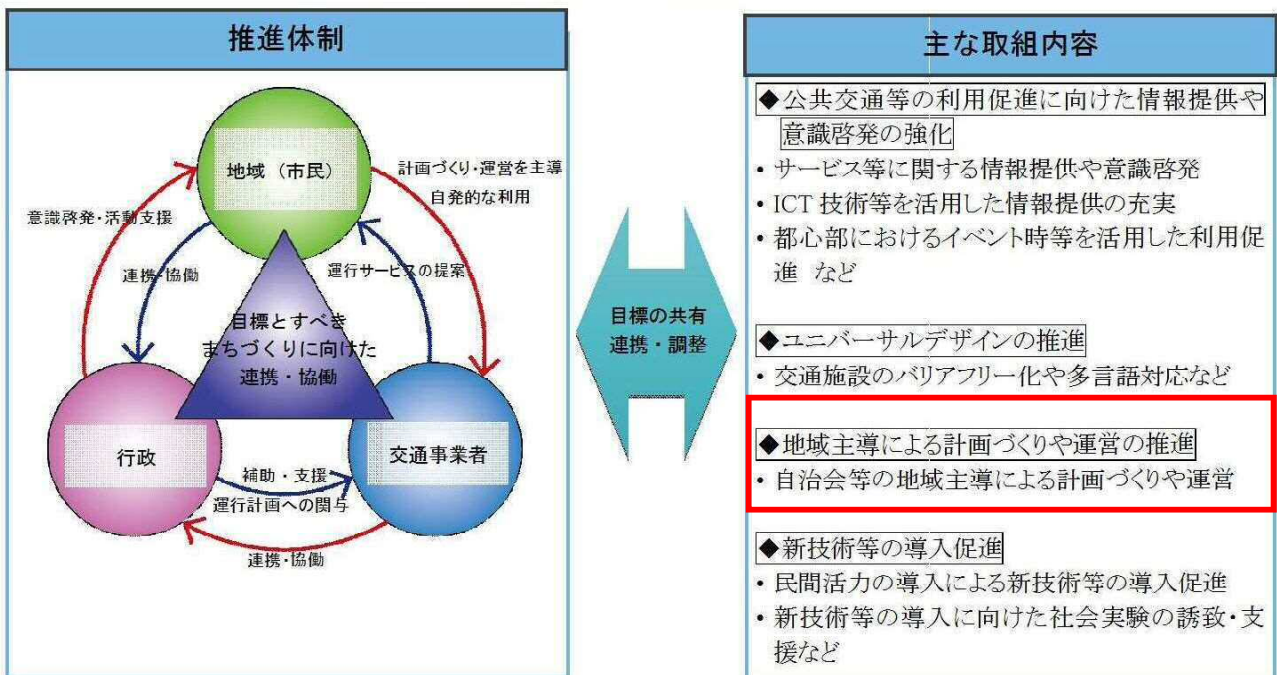
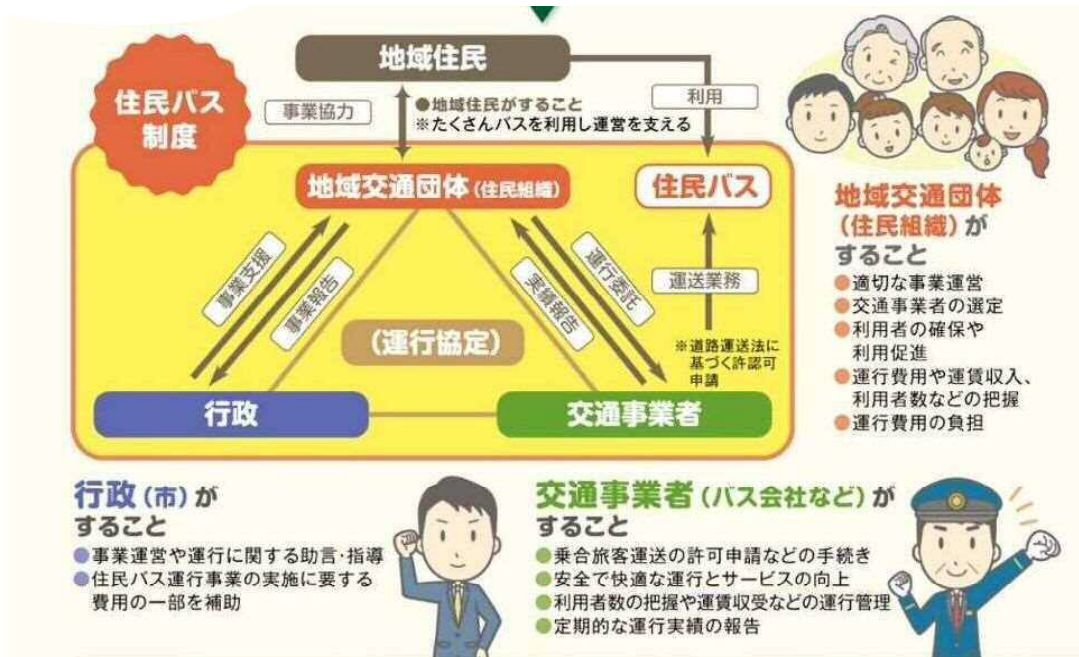


バリアレス縁石の導入状況





[地域主導による交通計画イメージ]





## 基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 ー市民や関係者による協働ー

### ⑩ 民間活力による新技術等の導入

#### ① 取り組みの方向性

- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進します。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援します。

#### ② 取り組みの考え方

自動車の自動運転や公共交通の位置情報などに活用されるICTの新技術は、運転士不足や交通空白地域への対応など交通施策の諸課題の解決に効果が期待されています。

このため、ICT技術を活用したETC、バスロケーションシステム、デマンド交通予約システム、タクシー配車アプリなどの公共交通に関する技術や、信号制御の高度化技術など交通制御に関する技術の進歩にも注視し、その導入方法などを検討します。

さらに次世代自動車の導入については、環境に優しい水素バス、EVバスなどの導入を検討するほか、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル自動運転などの開発状況を踏まえながら、社会実験の誘致や導入促進に向けた検討を進めます。

#### ③ 具体的な取り組み案

- 自動運転技術、次世代自動車の導入支援
- ICT技術の活用 など

【スマートフォンを活用した相乗りタクシー実証実験 (東京都内)】 [民間事業者の車両を用いた自動運転の実証実験事例]



出典：国土交通省

【民間事業者の車両を用いた社会実験等】



民間事業者との協働による小型電動車両を活用したカーシェアリング実験（横浜市）



量産型燃料電池バス（東京都）



搭乗型移動支援ロボットを用いた観光ツアー実証実験（つくば市）



民間事業者の車両を用いた電気バス導入（豊島区）

## 8. 付属資料

### 策定体制

#### ○ にいがた交通戦略プラン検討委員会

##### (1) 開催経緯

開催日	概要
2017年度	
8月3日	平成29年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2月14日	平成29年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
2018年度	
9月10日	平成30年度第1回にいがた交通戦略プラン検討委員会
	平成30年度第2回にいがた交通戦略プラン検討委員会
	平成30年度第3回にいがた交通戦略プラン検討委員会

##### (2) 委員名簿

2019年3月時点

所属・役職	2017年度	2018年度
	氏名	
委員		
学識経験者・有識者		
横浜国立大学 理事・副学長	中村 文彦	
長岡技術科学大学大学院 教授	佐野 可寸志	
新潟県立大学 人間生活学部子ども学科 教授	島崎 敬子	
市民団体 経済・産業団体		
志民委員会 世話人代表	木山 光	
新潟商工会議所 事業部長	井上 達也	
新潟市消費者協会 会長	山崎 和美	
有限会社 ミカユニバーサルデザインオフィス 代表	中村 美香	
一般社団法人 日本旅行業協会 関東支部 新潟県地区委員会 委員長	—	山田 周
行政機関		
新潟市	副市長(CSO) 古木 岳美	技監 新階 寛恭
オブザーバー		
交通事業者		
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社	企画部長 石塚 毅	企画室長 三本 和彦
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹
行政機関		
国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 所長	大江 真弘	田中 創
国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 部長	清水 巖	小椋 康裕
新潟県 土木部都市局 局長	永田 雅一	
新潟県 交通政策局 局長	水口 幸司	

## ○ にいがた交通戦略推進会議

(1) 開催経緯（策定に向けた会議開催のみ記載）

開催日	概要
2017年度	
7月26日	平成29年度第1回にいがた交通戦略推進会議
11月30日	平成29年度第2回にいがた交通戦略推進会議
1月31日	平成29年度第3回にいがた交通戦略推進会議
3月23日	平成29年度第4回にいがた交通戦略推進会議
2018年度	
6月29日	平成30年度第1回にいがた交通戦略推進会議
7月26日	平成30年度第2回にいがた交通戦略推進会議
9月3日	平成30年度第3回にいがた交通戦略推進会議
	平成30年度第4回にいがた交通戦略推進会議
	平成30年度第5回にいがた交通戦略推進会議
	平成30年度第6回にいがた交通戦略推進会議



## (2) 委員名簿

2019年3月時点

所属・役職	2017年度	2018年度
	氏名	
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室 室長	前川 幸子	三本 和彦
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 新潟駅周辺整備計画室 室長	三本 和彦	—
公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事	高橋 清吉	
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹
新潟交通観光バス株式会社	常務取締役 和田 徹	取締役営業部長 大橋 信宏
一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	鈴木 久夫	
新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事	佐々木 紀彦	
国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 課長	窪田 悦郎	
国土交通省北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長	御器谷 昭央	
国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長	堀 尚紀	山岸 隆宏
国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課 課長	渡邊 博幸	吉澤 覚
国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	高橋 智彦	井藤 太亮
国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課 課長	平山 一良	
国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課 課長	高山 和良	橋本 俊二
国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	小松 美保子	関谷 浩
新潟県土木部都市局 都市政策課 課長	坂井 徹	吉田 芳郎
新潟県交通政策局 交通政策課 課長	齋藤 光雄	
新潟県警察本部 交通部 交通規制課 課長	真島 豊	
新潟市観光・国際交流部 国際・広域観光担当部長	—	笠原 秀紀
新潟市土木部 部長	本多 均	柳田 芳広
新潟市	都市政策部長 大勝 孝雄	技監 新階 寛恭

○パブリックコメント