

1. 背景と目的

○本市は、政令市移行から10年を迎え、これまで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を目指してきた。今後、時代の潮流と本市が直面する課題を踏まえ、新たな10年に向けたまちづくりに踏み出していく重要な年に位置付けている。

○平成20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年間の短・中期的な施策を掲げ、人と環境にやさしい交通をめざして、「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）」の三本柱からなる交通施策を展開している。

○計画の策定から概ね10年が経過するなか、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」の推進をしつつ、新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機に、県都新潟市における拠点性の強化など、新たな総合交通戦略が不可欠である。

○そこで、新潟市におけるこれからのまちづくりの進展や交通環境の変化に対応する新たな交通施策の基本的な方針を定める「にいがた交通戦略プラン」を市民並びに関係機関と協働で策定する。

2. 現行の「にいがた交通戦略プラン」

- 「にいがた交通戦略プラン」は、「多核連携型の都市構造を支える交通戦略」、「市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略」、「地域の快適な暮らしを支える交通戦略」、「地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略」の四つの基本方針を基に、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をテーマとしている。

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～

■ 基本方針

■基本方針1

多核連携型の都市構造を支える交通戦略

各地域の特色や歴史を活かしつつ、個々の地域では持ち得ない広域的な都市機能を共有する政令市“新潟”の多核連携型の都市構造を支える交通基盤整備を推進します。

視点A. 都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

■基本方針2

地域の快適な暮らしを支える交通戦略

各地域のまちなかに賑わいを創出し、快適な暮らしを支える安全で快適な交通環境の整備を進めるとともに、生活に必要な公共交通の維持・確保を図ります。

視点B. 各地域の特性とコミュニティを大切にする交通施策

■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

都心や都心周辺部に集まる交通を適切に誘導し、多様な都市活動に柔軟に対応できる質の高い移動環境を実現するとともに、まちの賑わいや魅力の向上に資する道路環境整備や公共交通を活かした人に優しいまちづくりを推進します。

視点C. 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策

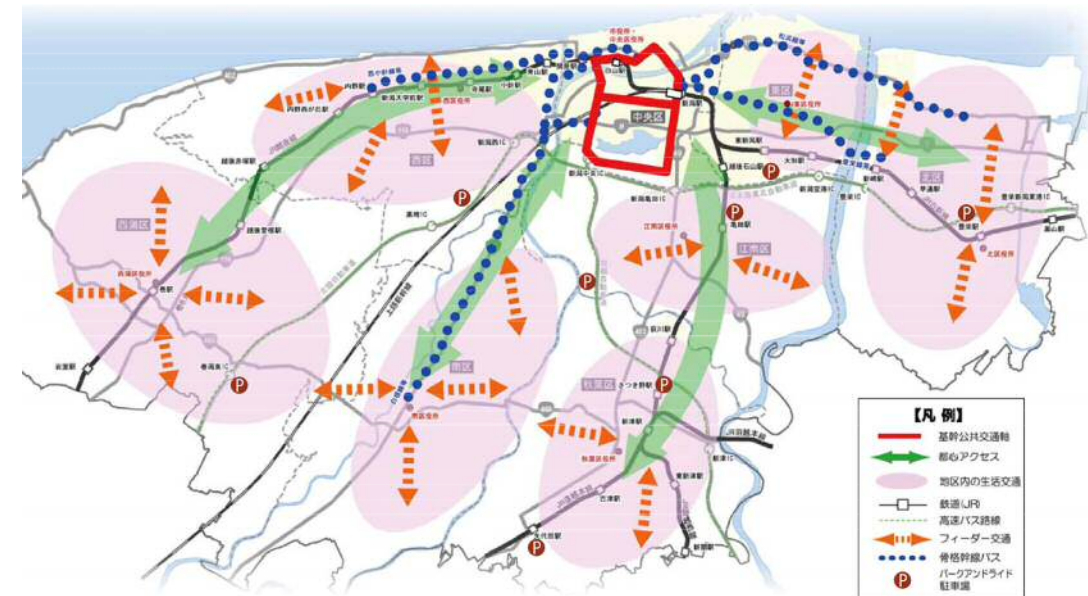
視点D. 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

■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

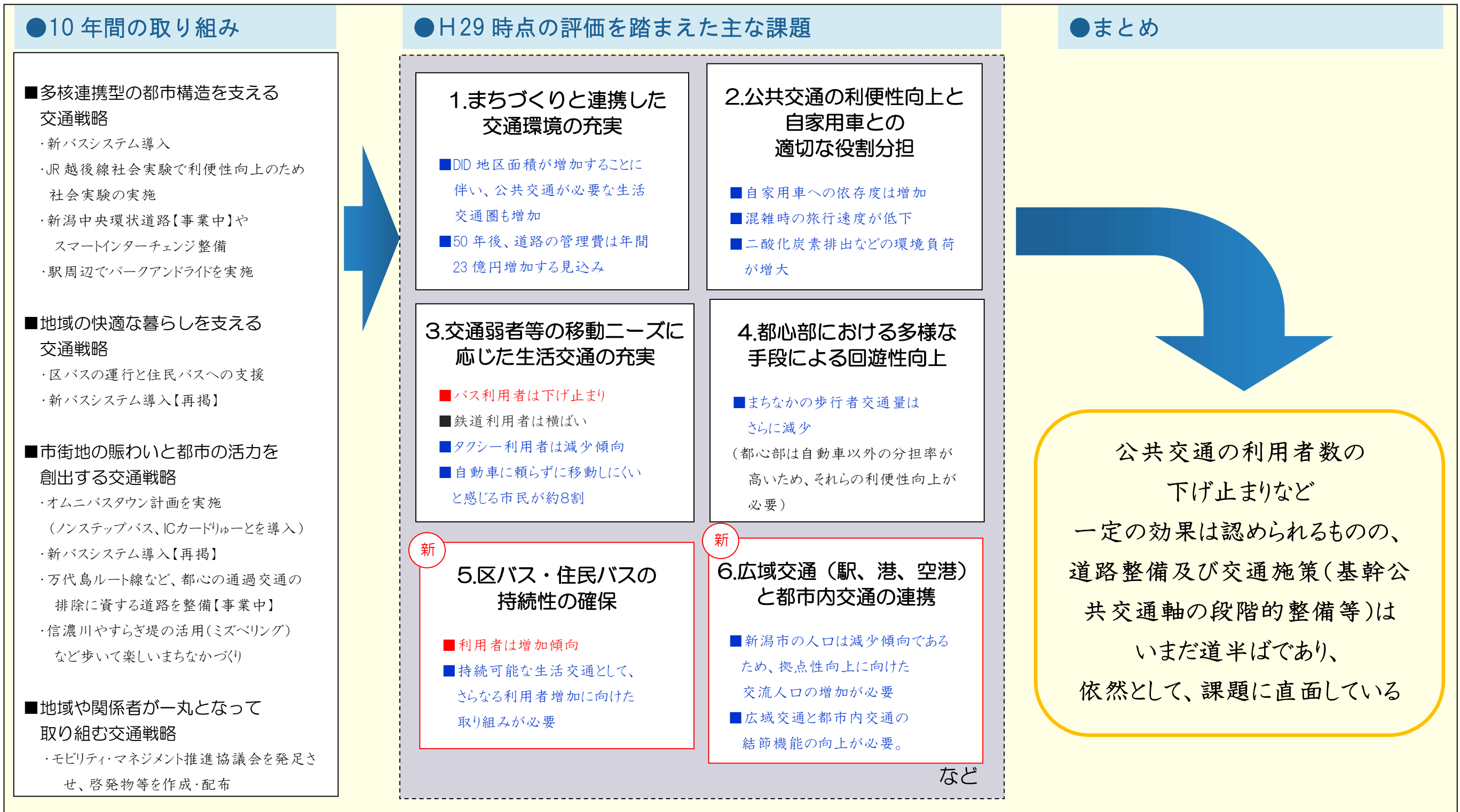
環境問題や高齢化社会への対応など、進むべき都市交通のあり方について、意識啓発と関係者の連携強化を図り、まちづくりと連動したハード・ソフトの交通施策を適正な役割分担のもとに、地域が一丸となって取り組む環境づくりを進めます。

視点E. 市民や事業者とともに進める全庁的な交通施策



新潟市がめざす公共交通ネットワーク

3. 事後評価と本市の課題を踏まえた、新たなにいがた交通戦略プランの目標



4. 新たな交通の将来像とその考え方

戦略プランの事後評価を踏まえた課題とまとめ

平成 29 年時点の課題

- 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との適切な役割分担
- 3.交通弱者等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

主要な公共交通軸と連動した
土地利用の誘導を図り、
自家用車と共存しつつ公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、
環境負荷を軽減する
都市環境整備に向けて、
都市交通を強化・改善していく必要がある

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

●市民生活の視点 「住み慣れた地域で**安心**して暮らせるまちを支える交通」

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、今後、さらに質を高め、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く。



●拠点化の視点 「県都新潟の**拠点化**を支える交通」

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二次交通をうま
く結び付け、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く。



両方の視点

市民や関係者が
両方の視点を共
有し、協働して取
り組みを推進し
ていく。

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」

5. 新たなにいがた交通戦略プランの基本方針（案）

主な課題

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
自家用車との適切な役割分担

3.交通弱者等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

新たな「にいがた交通戦略プラン」

基本方針1 (都心アクセスの強化)

多核連携のまちづくりを支える交通戦略

基本方針2 (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3 (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4 (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5 (市民や関係者による協働)

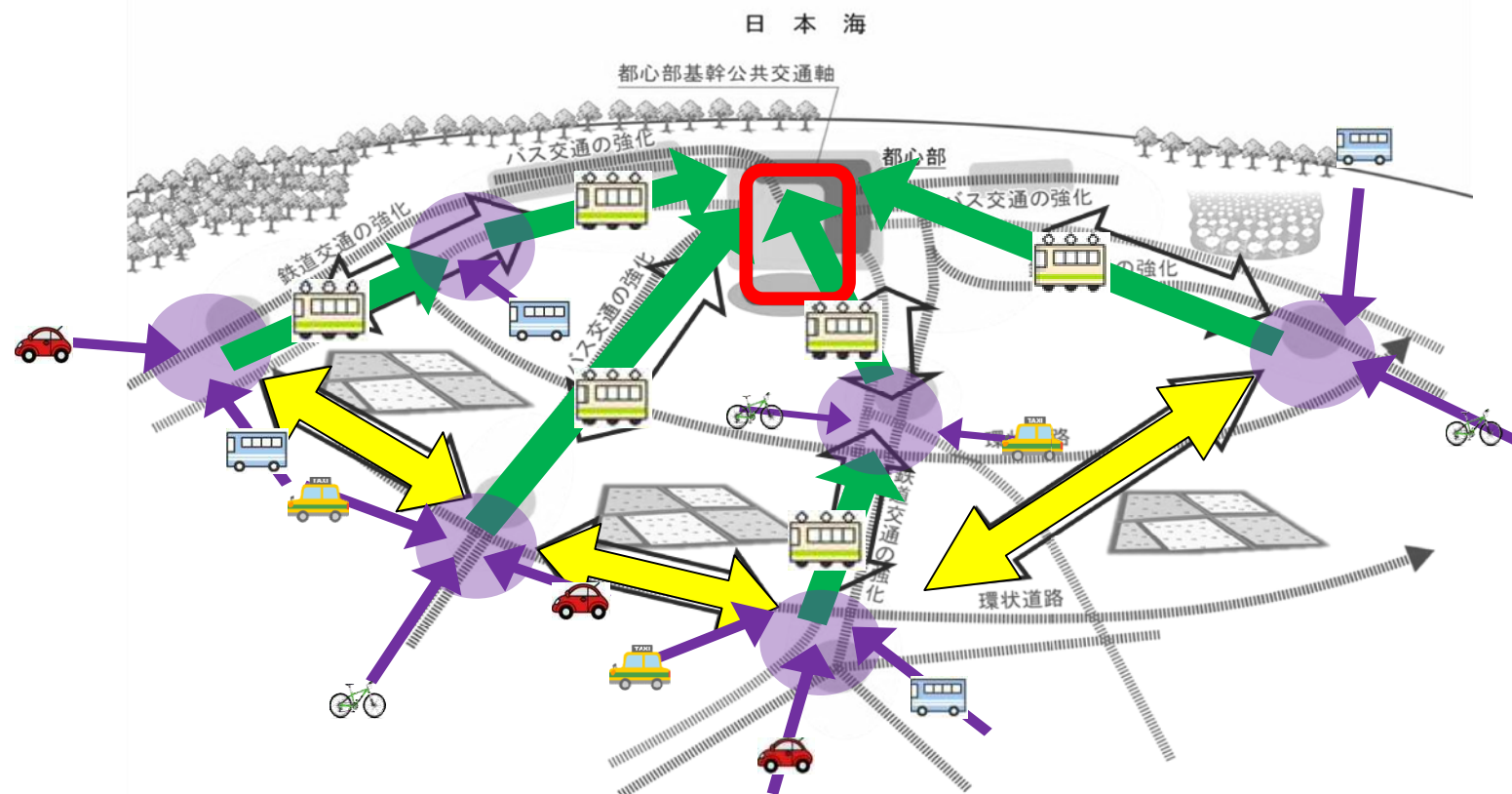
みんなで築き上げる交通戦略

多核連携のまちづくりを支える交通戦略

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

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



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利便性向上を図るため、**鉄道・バス・タクシー等の公共交通及び自転車・自家用車を含めた交通手段間の役割分担と結節強化を図ります。**

また、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、適正な土地利用を穏やかに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サービス強化と利用促進

○都心方面を結ぶ公共交通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。

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

○鉄道・バス・タクシー等の役割分担を図ることにより、運行頻度の増加や効率性向上を検討するとともに、端末交通として自転車・自家用車を含めた結節強化を図る。

③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

○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、適正な土地利用を穏やかに誘導することでまちづくりと連携を図る。

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



駅前広場整備による鉄道とバスの結節強化（白山駅）

イオンモール筑紫野に車を止めて 快適に通勤通学

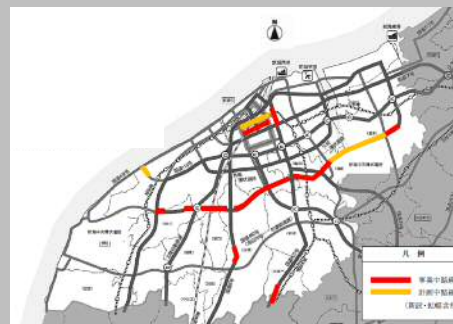
マイカーをイオンモール筑紫野駐車場に駐車し、公共交通(西鉄・JR)に乗り換えて福岡市心部(天神・博多)に向かう仕組みです。福岡市心部の交通渋滞緩和やCO₂の削減を図ることを目的としています。

早い 遅い 安い 高い

お得 天神・博多へ

商業施設と連携した実質無料のパーク&ライド（福岡市）

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



幹線道路網の主な整備箇所（事業中・計画中路線）

考えられる施策（例）

- ・環状道路ネットワークの強化
- ・都心部や渋滞交差点の処理能力向上
- ・鉄道駅の特長機能に応じた駅利用環境の整備
- ・各地域と都心を結ぶ路線バスのサービス改善

など

超高齢化社会の進展に伴い、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で安全・快適に移動できる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、**交通弱者等のニーズや需要に応じ、乗合タクシー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効率的に提供するとともに、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地域のまちづくり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ぶなど、地域のまちづくりと連携して形成する。

②交通弱者等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、乗合タクシー等を含めた適切な交通手段を活用する。



商業施設と連携したシェアサイクル（札幌市）

出典：内閣府ホームページ



将来の自動運転も見据えた電動カートの活用（輪島市）

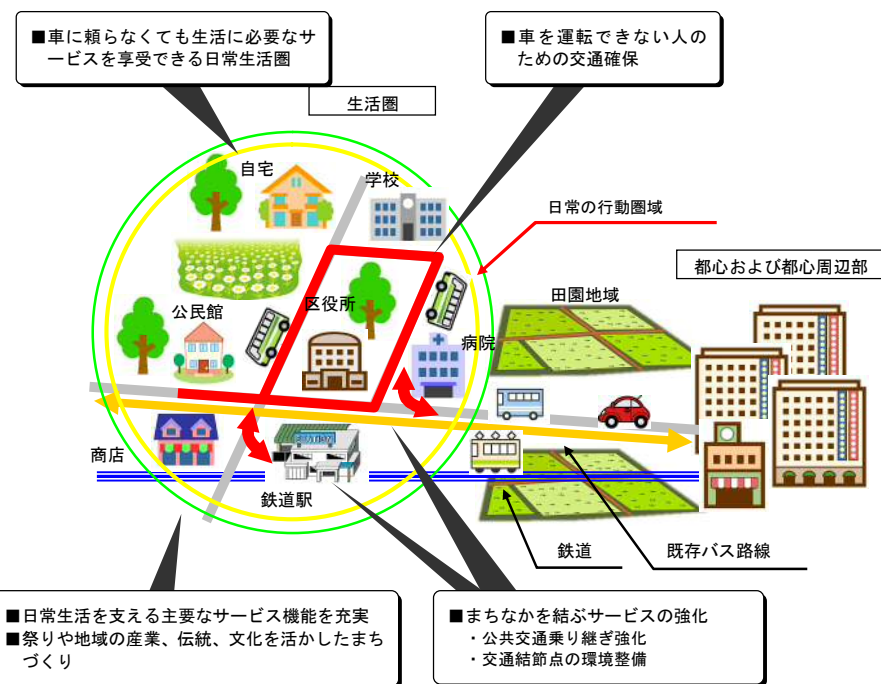
出典：国土交通省ホームページ



乗合タクシー（新潟市 南区）

イメージ図

①地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成



■車に頼らなくても生活に必要なサービスを受けられる日常生活圏

■車を運転できない人のための交通確保

■日常生活を支える主要なサービス機能を充実
■祭りや地域の産業、伝統、文化を活かしたまちづくり

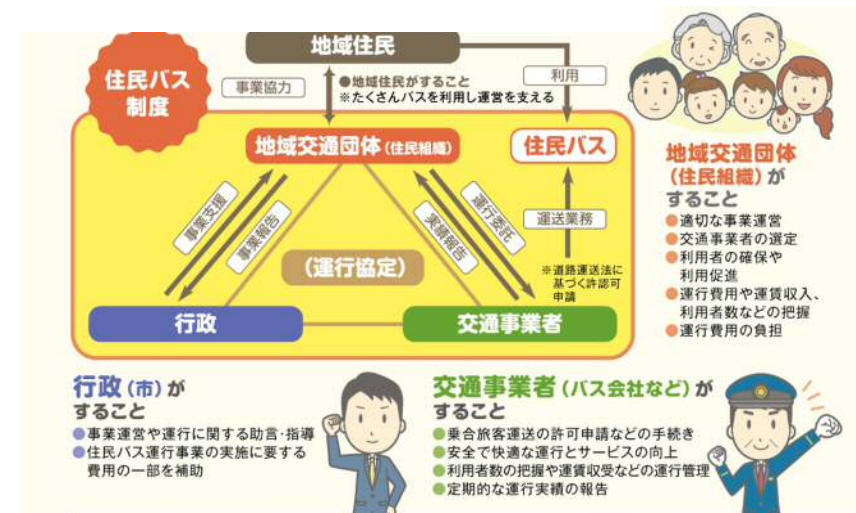
■まちなかを結ぶサービスの強化
・公共交通乗り継ぎ強化
・交通結節点の環境整備

②交通弱者等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や運営の推進

③地域主導による計画や運営の推進

○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や運営を推進する。



住民バス事業の運営概要

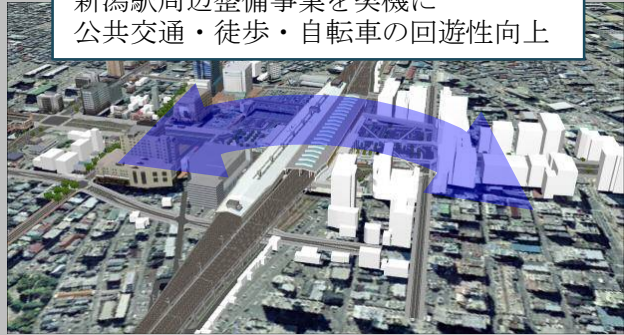
考えられる施策（例）

- ・路線バスの維持・確保
- ・区バスの運行改善と利用促進
- ・住民バスの運行支援に向けた取り組み
- ・安全で快適な道路環境の整備

など

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を契機に
公共交通・徒歩・自転車の回遊性向上



連続立体交差後の新潟駅付近イメージ

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

兵庫県神戸市(オープンカフェ社会実験)



兵庫県神戸市(オープンカフェ社会実験)

古町・白山・万代・新潟駅周辺からなる都心においては、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、**市民や観光客等が訪れたいまちなかを回復し**、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、湊町「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、古町、万代地区と鳥屋野湯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排除に資する道路の整備

- 都心部に流入する通過交通の排除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

- 道路空間を活用し、公共交通や歩行者自転車通行空間を充実する。



②: 都心部への通過交通排除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)

考えられる施策(例)

- ・基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み
 - ・都心地区を回遊できる歩行者空間ネットワークの形成
 - ・都心環状道路の整備促進
 - ・道路機能の分担と再構築による多様な道路空間整備の推進
- など

イメージ図



① 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

② 広域交通と2次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化



新潟駅の駅前広場整備により広域交通と2次交通の連携を強化



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

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、これら都心と性格の異なる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・接続することによって、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ます。

さらに、新潟駅周辺整備事業により広域交通と2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を強化することを目指し、「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

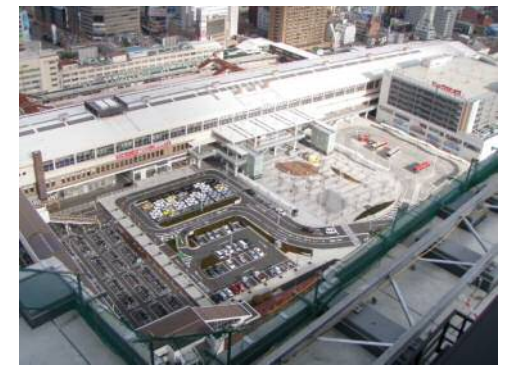
○都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。

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

- 広域交通拠点である新潟空港、新潟駅、新潟港と、二次交通となるバス等の連携を進め、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。
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、各交通手段の結節を強化する。
- 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)

考えられる施策(例)

- ・拠点への公共交通アクセス性改善
- ・広域交通の強化
- ・バスの定時性・走行性の向上に向けた取り組み
- ・基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み【再掲】
- ・都心環状道路の整備促進【再掲】

など

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むためには、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も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ゆくためには、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もち、**計画や運営を主導することが求められます。**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、近年は自動運転などの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。

②ユニバーサルデザインの推進

○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)

③地域主導による計画や運営の推進【再掲】

○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、地域主導による計画や運営を推進する。

④民間活力による新技術等の導入促進

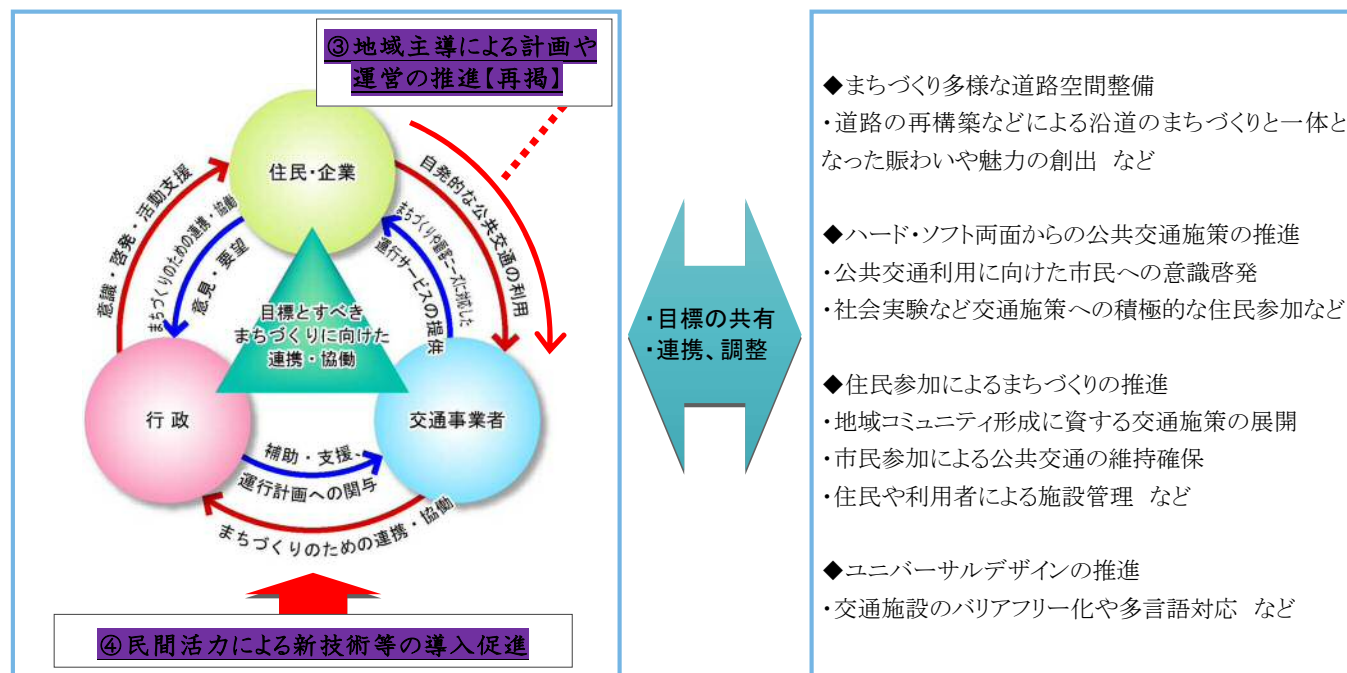
○効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)

出典：国土交通省ホームページ

イメージ図



考えられる施策(例)

- ・関係機関者からなる推進体制づくり
- ・環境や公共交通に関する意識啓発
- ・モビリティ・マネジメントの推進

など