

1. 本市の現状と市民ニーズ

【人口】 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)
 (高齢化率 2015年: 約27% → 2040年: 約37% +10%)
【まちづくり】 市街地は依然として拡大傾向
 (2010年: 103.44km² → 2015年: 104.16km² +0.72km²)
【健康】 全国平均より健康でない期間が短い
 (2010年: 男性 +0.26歳 女性 +0.59歳)
【交流人口】 観光入込数は増加傾向にあるが、さらなる拡大が必要
 (2010年: 1,531万人 → 2016年: 1,861万人 +330万人)
【環境】 運輸部門1人当たりのCO2排出量の増加(政令市7位)
 (2010年: 1.17t/人 → 2013年: 1.89t/人 +0.72t/人)
【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増加
 (2013年: 72.3% → 2017年: 77.6% +5.3%)

2. 現行プランの事後評価

【主なプラス評価】
 ・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%、2017年: +2.5%、2018年: +2.3%)
 ・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%)
 ・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%)
【主なマイナス評価】
 ・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
 (2006年: 15.7万人 → 2018年: 11.7万人 -4.0万人)

3. 今後10年間で取り組む必要のある課題

※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、まちなかの拠点性低下や、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、いまだ道半ばであったことから、以下のとおり取り組む課題を整理

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. 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
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

資料 3-1
 前期中実施計画の成果指標
 にいがた都市交通戦略プラン

4. 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】 (拠点化の視点)
 「県都新潟の拠点化を支える交通」
 新潟駅連続立体交差事業の効果を最大限発現させます

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、「全国とつながる」「世界とつながる」拠点都市新潟を形成していきます。

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】 (市民生活の視点)
 「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」
 すべてのライフステージに応じ安心して移動できます

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きます。

5. 基本計画

5つの基本方針

【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)

【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)

【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)

【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)

【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)

16の取り組みの方向性

- 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
- 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
- ④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携
- ⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- 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
- ⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化
- ⑧ 都心部への通過交通排除に資する道路の整備
- 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
- ⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成
- 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
- ⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援
- 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
- ⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入
- ⑮ 【再掲】地域主導による計画づくりや運営支援
- ⑯ 民間活力による新技術等の導入

新技術を活用したICT交通戦略(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

重点的に取り組む主な施策

※黒字以外は新技術・ICTを活用

- ◆ 新たな鉄道駅の設置調査、◆ 深夜バス、モーニングライナーの運行、◆ 多言語サイトの整備など
- ◆ 鉄道駅前広場との結節強化、◆ パークアンドライド駐車場の整備 など
- ◆ 幹線道路の整備、◆ 緊急輸送道路の機能確保、◆ 交通安全施設などの整備 など
- ◆ 公共交通の利便性の高いまちなかエリアへの緩やかな居住誘導 など
- ◆ 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 など
- ◆ 新潟駅連続立体交差事業、駅前広場の整備、◆ 空港リムジンバスの利便性向上 など
- ◆ 【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備、◆ 自転車走行空間ネットワーク整備 など
- ◆ 万代島ルート線の整備、◆ 新潟駅周辺の幹線道路整備 など
- ◆ 歩いて楽しい賑わいのある空間整備調査、◆ 【再掲】自転車走行空間ネットワーク整備など
- ◆ 区バスの利便性の向上と利用促進に向けた周知啓発の実施、◆ 路線バスの運行支援
- ◆ 住民バスの運行支援・社会実験の実施、◆ デマンド交通・乗合タクシーなどの社会実験 など
- ◆ 住民バス団体の立ち上げ支援、立ち上げ後の運営支援 など
- ◆ モビリティ・マネジメントの実施、◆ 高齢者お出かけ支援事業 など
- ◆ 鉄道駅等のバリアフリー整備、◆ ノンステップバス、UDタクシー、バリアレス縁石の導入 など
- 【再掲】◆ 住民バス団体の立ち上げ支援、立ち上げ後の運営支援 など
- ◆ 次世代自動車・自動運転などの新技術を活用した社会実験の実施、◆ 交通ビッグデータ活用など

6. 実施計画

成果指標(2022年度)

公共交通の利用率を増加させます
 交通手段間の役割分担・結節強化やサービス強化を図り、都心アクセス(各区の都心及び8区のアクセス)が強化されることで、公共交通が選ばれ、多核連携型まちづくりの一翼を担います。

【成果指標】鉄道・バス・タクシー分担率
 鉄道・バス・タクシー分担率増加
 6.2%(2016年度)→6.6%(2022年度)

来訪者のバス利用回数を増加させます
 基幹公共交通軸を段階的に整備し、広域交通(新潟駅・港・空港)と二次交通が連携することにより、来訪者の路線バス利用が増加し、交流人口の拡大の一翼を担います。

【成果指標】来訪者の路線バス利用者数(全国相互利用ICカード利用者数)
 来訪者の路線バス利用者数(全国相互利用ICカード利用者数)の増加
 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度)

まちなかへの来訪者を増加させます
 多様な手段による回遊性の向上、結節強化を図ることにより、まちなかへの来訪者数が増加し、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

【成果指標】まちなかへの総トリップ数
 まちなかへの総トリップ数増加
 153,755トリップ(2016年度)→153,755トリップ以上(2022年度)

区バス・住民バスの利用者を増加させます
 区バス・住民バスの利便性向上、利用促進に向けた取り組みにより、生活交通が強化され、安心して暮らせるまちの一翼を担います。

【成果指標】区バス・住民バスの利用者数
 区バス・住民バスの利用者数増加
 51.3万人/年(2017年度)→56.5万人/年(2022年度)

公共交通の市民満足度を向上させます
 モビリティマネジメントの実施などを市民、関係者と協働して取り組むことで市民の意識転換を促進し、誰もが移動しやすい環境を形成することで、選ばれるまちの一翼を担います。

【成果指標】「移動しにくい」と感じる市民の割合
 「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合減少
 78%(2017年度)→78%より減少(2022年度)

【確認指標】
 従前のにいがた交通戦略プランにおける8つの成果指標について、引き続き数値を確認

基本方針3 まちなかの賑わいを創出する交通戦略(都心部の移動円滑化)の成果指標について

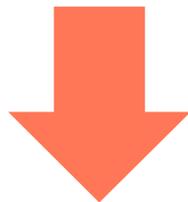
前回会議時

【成果指標】まちなかにおける路線バスの定時性
まちなかにおける路線バスの定時性向上
87.8%(2017年度)→87.8%より向上(2022年度)

委員の皆さま よりご指摘

路線バスの定時性が向上すればまちなかが賑わう、とはイメージできない

回遊性と言っているのです、「都心部を歩いて周れる・自転車で動ける・バスを乗り回せる」その結果がわかるような指標でないと、まちなかの賑わい創出に馴染まない。



【成果指標】まちなかへの総トリップ数
まちなかへの総トリップ数増加
153,755トリップ(2016年度)→153,755トリップ以上(2022年度)

- 都心部への通過交通排除に資する道路を整備したうえで、都心部の道路空間を再構築し、多様な手段による回遊性の向上を図ることで、より多くの市民がまちなかへ来訪する。
- その結果を図るものとして、まちなかへの総トリップ数を成果指標とする。

基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略

(都心部の移動円滑化)

～ まちなかへの来訪者を増加させます ～

成果指標3： まちなかへの総トリップ数の増加
15.3万トリップ（2016年度）→15.3万トリップ以上（2022年度）

【取り組み概要】

「都心アクセスの強化」、「広域交通と二次交通の連携強化」を図ることにより、来訪者に対し都心部への導線を確保するとともに、「都心部の移動円滑化」を図ることにより、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

都心部での移動円滑化としては、都心部への通過交通排除に資する道路整備、道路空間の再構築を実施し、多様な手段による回遊性の向上、交通手段間の結節強化を図ることにより、まちなかへの総トリップ数(*)を増加させます。

(*)新潟駅前（万代口）、万代、古町地区を「まちなか」とし、交通手段及び移動目的を問わず、「まちなか」へ移動する総数をいう。

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。

【目標値算定の考え方】

過去5年でまちなかへの総トリップ数は、155,762トリップから153,755トリップへと減少傾向にあることから、現状値より総トリップ数を増加させることを目標値とします。

表 目標値の設定について

	2011年度	2016年度 (現状値)	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド
総トリップ数	155,762トリップ	153,755トリップ	-2,007トリップ
			⇒ 2022年度 153,755トリップ以上

※ 新潟市内都市交通特性調査より総トリップ数算出（2011年、2016年）