

新潟市の交通まちづくり

目指す都市のすがた

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～

各地域の拠点間を道路及び公共交通体系で連携していく。

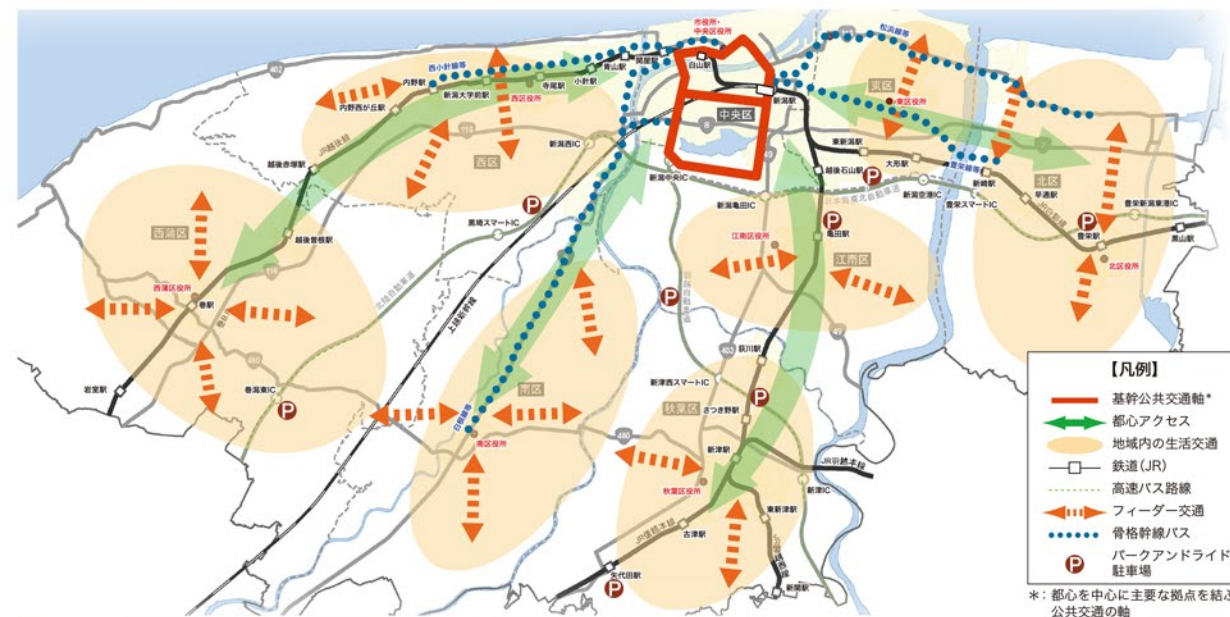
都心を中心とした放射状の連携軸を強化するとともに、環状の連携軸も強化していくことにより、地域と地域の連携を高め、多核連携型の都市を実現していく。



■新潟市都市計画マスタープラン 都市構造概念図

まちづくりと連動した交通施策の推進 ～にいがた交通戦略プラン～

公共交通体系の充実による地域間連携の強化



■にいがた交通戦略プラン 都市内交通体系の基本概念図

誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けて、以下の三つの視点のもと、地域のニーズや人の移動特性等を考慮して公共交通利用の環境整備に取り組んでいる。

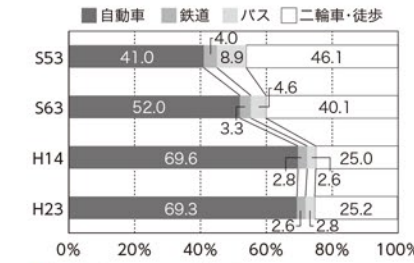
- ①都心アクセスの強化 各地域から都心部方向へ向かう既存のバス路線や鉄道について、運行便数増加や待合空間の整備等の利便性向上を図る。
- ②生活交通の確保維持・強化 各地域では主要なバス停や拠点駅へと接続する公共交通を地域の需要に応じて運行する。
- ③都心部での移動円滑化 乗換拠点（交通結節点）や鉄道への接続を充実させることにより、まちなかを快適に移動できる公共交通体系を構築する。

新潟市の交通環境の背景

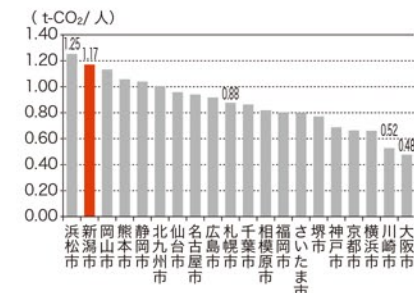
本市の代表交通手段別構成をみると、7割の人が移動するときは主に自動車を使っており、マイカー依存度が非常に高くなっている。

超高齢社会の急速な進展を見据えたなかでは、高齢者に代表されるマイカーを運転しない人たちにとって、過度に自動車に依存しなくても暮らしやすい交通環境が必要である。

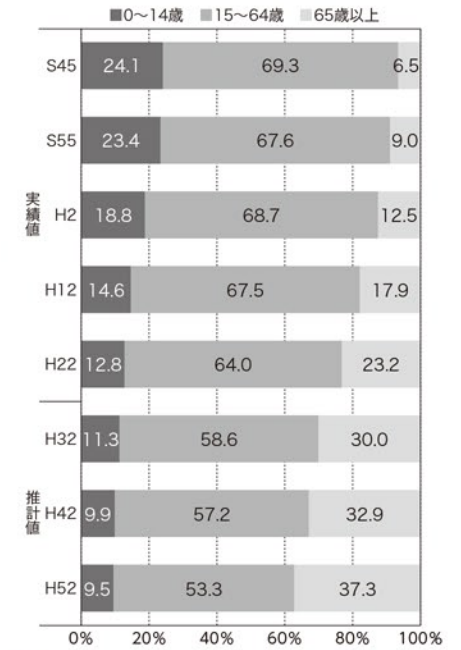
また、マイカーによるCO₂排出量が全政令指定都市の中でワースト2となっており、環境負荷低減の面からも、過度にマイカーに依存しないことが必要である。



■代表交通手段別構成
資料：新潟都市圏パーソントリップ調査 ※H23のみ新潟市を対象とした調査結果



■政令市別 1人当たり乗用自動車CO₂排出量
資料：新潟市(環境省簡易マニュアルによる市町村別CO₂排出量推計(H22))



■将来推計人口における年齢構造の変化
資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

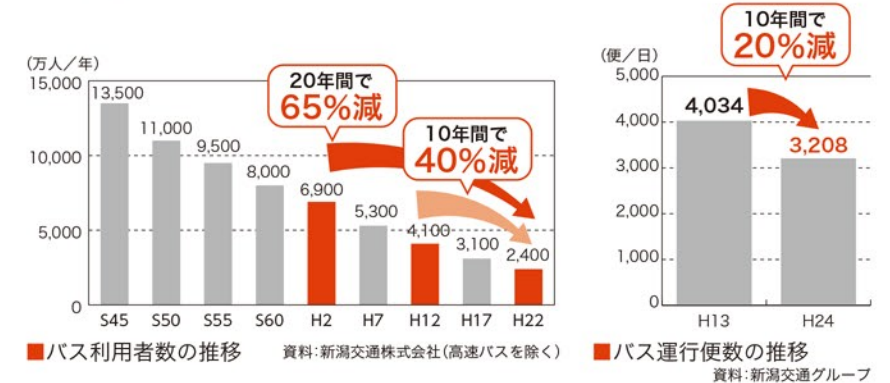
新潟市のバス交通のこれまで

バス利用者数は、この20年間で65%減少しており、この10年間でも40%減少している。バス運行便数は、平成13年と平成24年の比較で20%減少している。

このように、これまでバス利用者の減少により維持が困難になった路線の減便や廃止が行われ、結果としてバスが不便となって利用者がさらに減少する、歯止めのきかない悪循環が続いていた。

まちなかでは、運行本数はある程度確保されているものの、以下のような課題があった。

- ▶乗車密度の低いバスが集中し、非効率な運行となっている。
- ▶同名バス停が多数並び、乗り場が分かりにくい。
- ▶バスが団子状態で運行するため、車道で乗客を降ろしたり、降車待ちをしているバスが多い。



■バス利用者数の推移 資料：新潟交通株式会社(高速バスを除く) ■バス運行便数の推移 資料：新潟交通グループ



■「古町」バス停が複数並び(平成24年撮影)



■まちなかにおけるバスの団子状態(平成25年撮影)