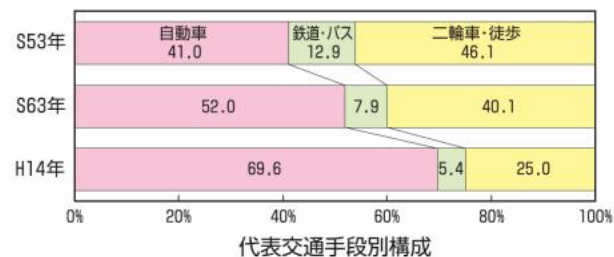


# 1 新潟市の現状

## 自動車への依存拡大

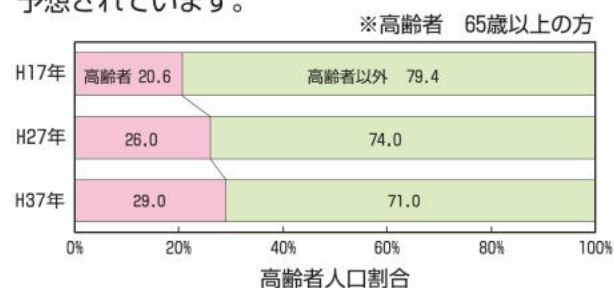
自動車への依存が急激に進み、バスや徒歩などによる移動が減少傾向にあります。



資料：第3回新潟都市圏パーソントリップ調査

## 高齢化の進行

新潟市では、今後も高齢化が進展するものと見込まれ、約20年後には10人中3人が高齢者と予想されています。



資料：新・新潟市総合計画

## 公共交通利用者の減少

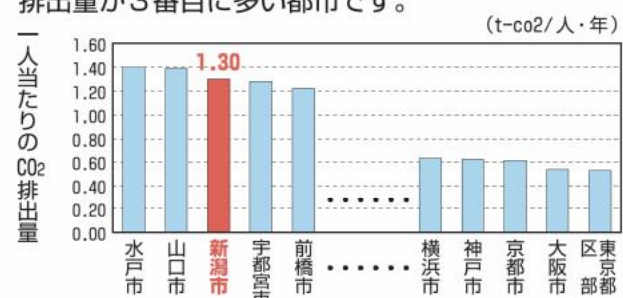
バスの利用者数は年々減少し、平成17年にはピーク時(昭和45年頃)の4分の1以下になっています。



資料：新潟交通株式会社(高速バスを除く)

## 二酸化炭素の排出量

新潟市は、全国都道府県庁所在地の中で、旅客分野における市民一人当たりの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量が3番目に多い都市です。



資料：平成19年3月環境省地球環境局「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」報告書資料集

# 2 めざす都市のすがた

## 将来の目指す都市像

### 田園型拠点都市

※環境先進都市の構築

### 日本海交流都市

※拠点性の強化

### くらし快適都市

※公共交通の充実

新・新潟市総合計画5つの都市像より関連項目を抜粋

※交通関連テーマを抜粋

## 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~



交通施策と連動したまちづくりの推進 ※新潟市都市計画マスタープラン基本方針より

# 3 基本理念

## 公共交通や歩行者自転車を重視したまちづくり

### 過度な自動車依存



環境重視

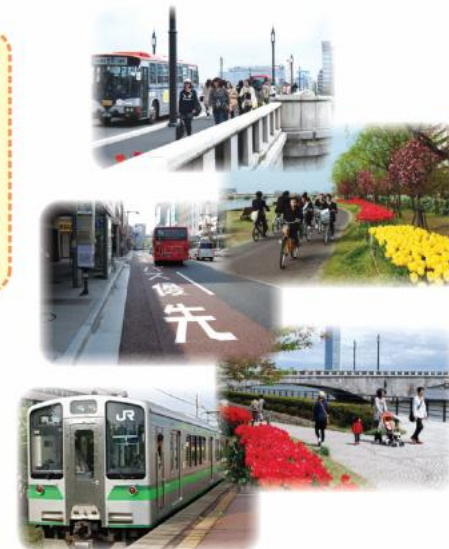
高齢社会の到来

まちの活性化

### 多様な交通手段を選択できるまちづくり

→公共交通や歩行者自転車を重視したまちづくりへの方向転換

公共交通軸と連動した土地利用の促進



# 4 4つの基本方針

## 4つの基本方針に基づいた施策の展開 (短・中期の概ね10年間)

### 【施策展開の基本方針】

### 【5つの視点と基本施策】

#### I 多核連携型の都市構造を支える交通

#### 【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】

- ①放射環状幹線道路の整備
- ②高速道路の利用促進
- ③鉄道・バスのサービス向上
- ④安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備

#### II 地域の快適な暮らしを支える交通

#### 【各地域の特性とコミュニティを大切にする交通施策】

- ①生活バス路線の持続可能な運行
- ②徒歩や自転車による地域内の交通環境整備
- ③鉄道駅施設の多様な活用方策の検討

#### III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

#### 【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】

- ①まちなかを快適に移動できる公共交通の実現
- ②拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化
- ③都市内道路網の整備

#### 【都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策】

- ①道路空間の再構築
- ②回遊性の高い都市環境整備
- ③まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策

#### IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通

#### 【市民や事業者とともに進める交通施策】

- ①行政・事業者・住民の連携強化
- ②過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発