

交通計画におけるにいがた交通戦略プランの位置づけ

- 「にいがた交通戦略プラン」は、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査に基づく総合都市交通計画を上位計画としている。
- 「にいがた交通戦略プラン」では、本市で短・中期(概ね10年間)に取り組む交通施策をとりまとめている。

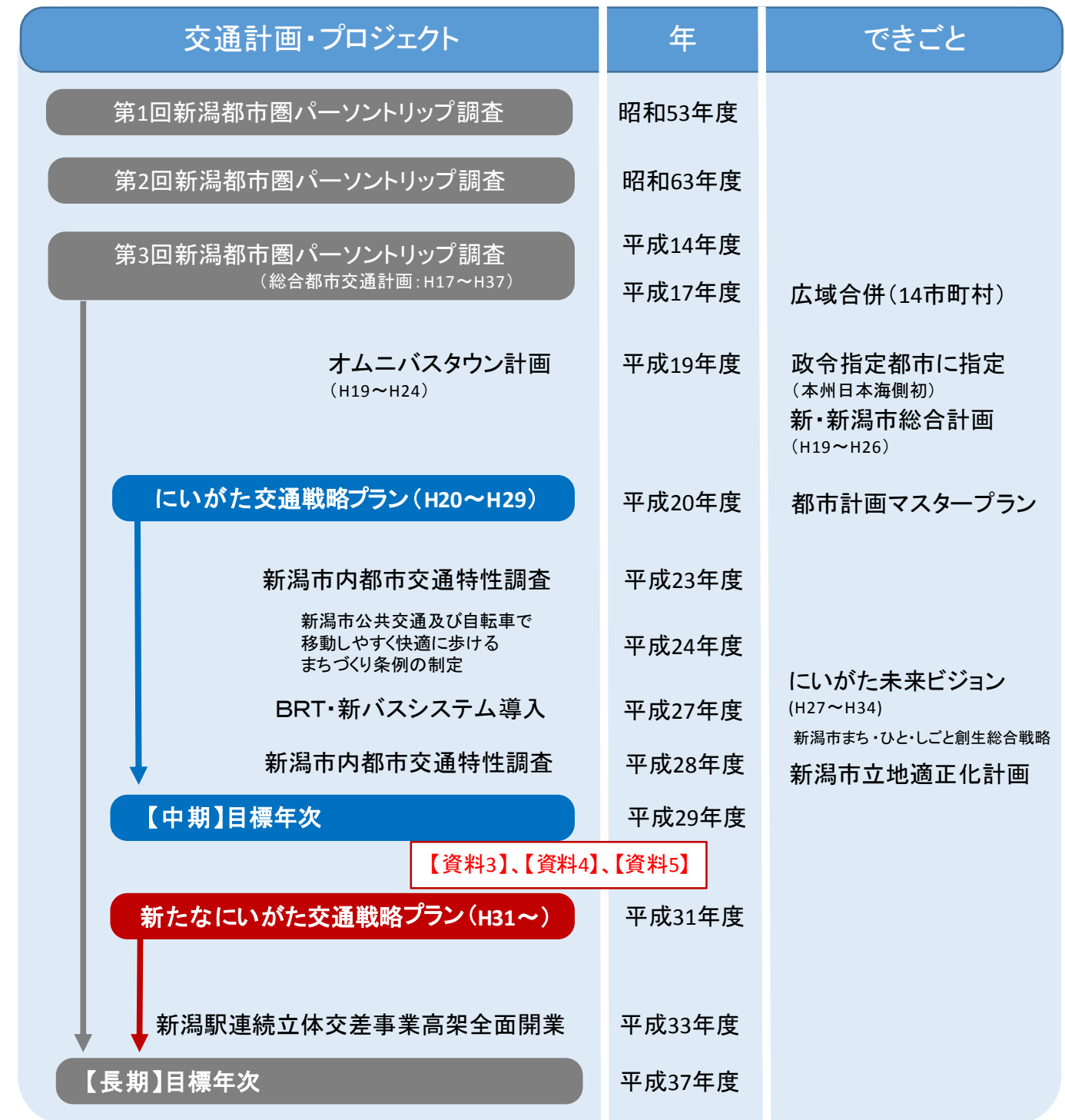
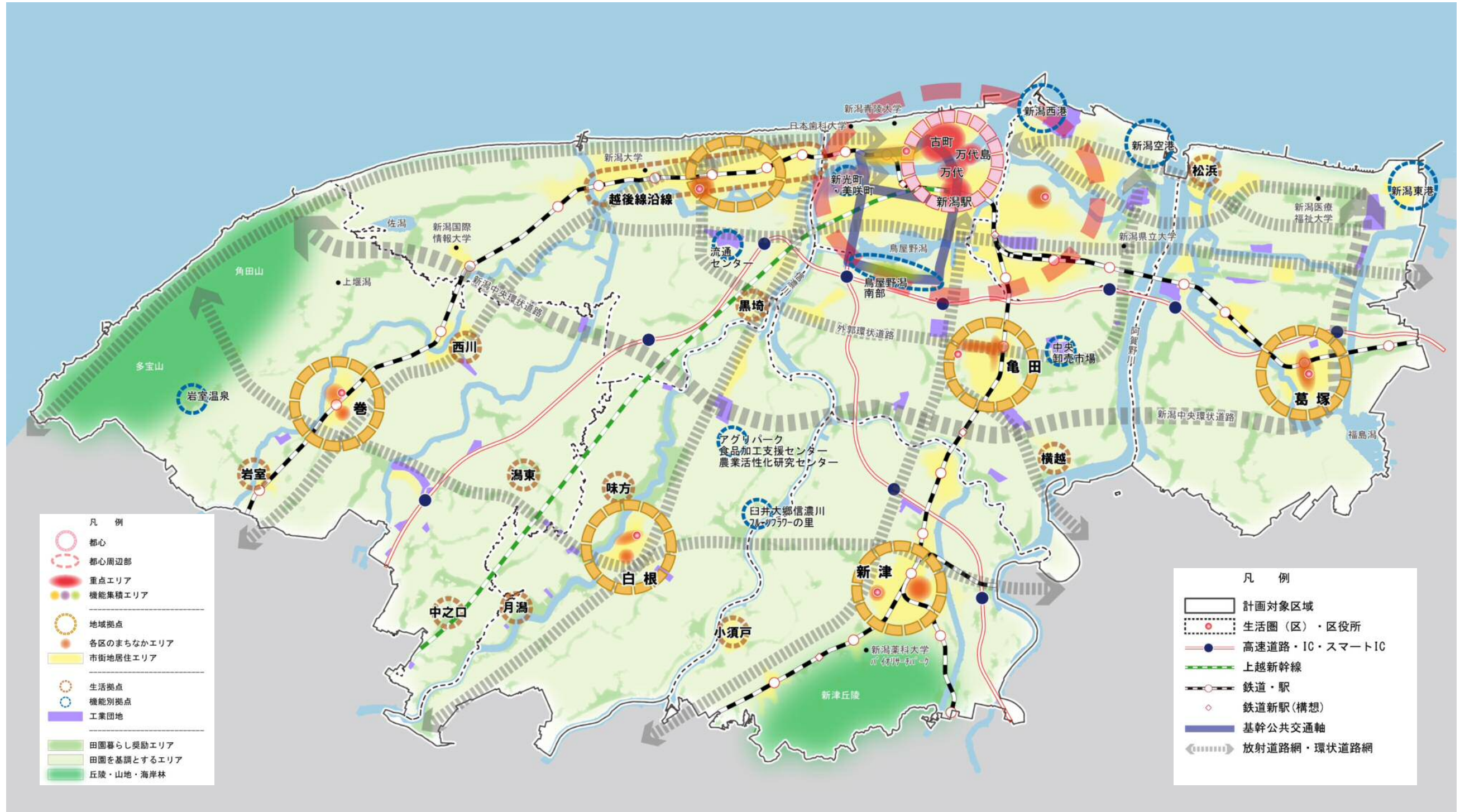


図 にいがた交通戦略プランの位置づけ

目指す都市の姿 田園に包まれた多核連携型都市

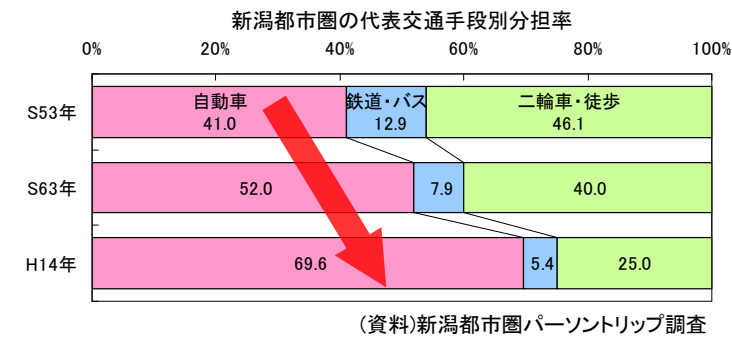
新潟らしいコンパクトなまちづくり



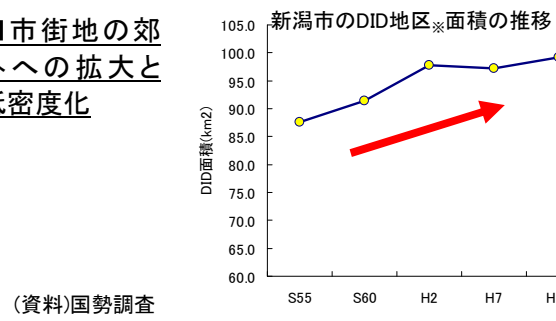
現行プランで想定されたまちづくりと都市交通のシナリオ

H20 現況

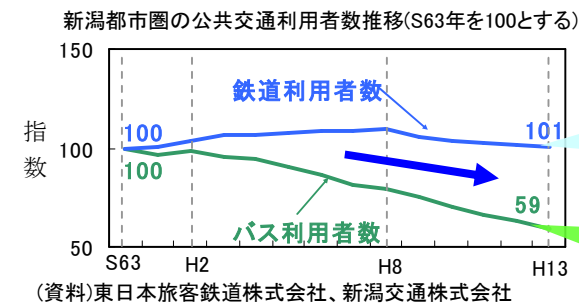
■高まる自家用車への依存度



■市街地の郊外への拡大と低密度化



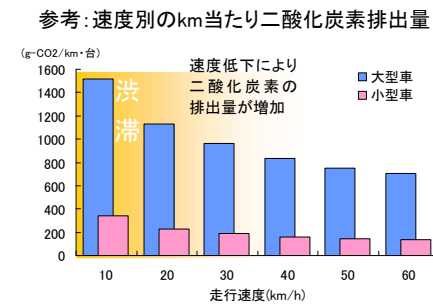
■鉄道・バスなどの公共交通が衰退



■都心および都心周辺部、各地域のまちなかの空洞化
医療・教育・商業などの都市機能が郊外へ移転

H20 顕在化する問題

■交通渋滞が発生
■二酸化炭素排出などの環境負荷が増大



■道路や下水道といった社会基盤の整備費用が増大

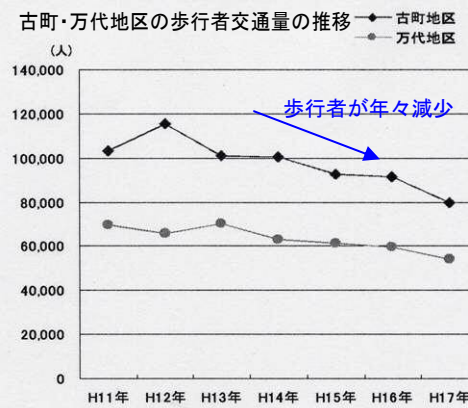


■自動車が自由に使えない市民にとって暮らしづらい街が拡大

学生・高齢者・障がい者にとって日常生活に公共交通は必要です。



■都市全体の活力や個性、魅力が低下



このまま自家用車依存が続くと、持続的な都市の発展が困難

現行の戦略プラン

主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても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を目指す

目標

出典: にいがた交通戦略プラン

本市が目指す姿

[施策および施策実施に関する基本的考え方]

渋滞対策から都市の体質改善を図る交通戦略へ

- 都市の交流を拡大し、多様な社会経済活動を支える交通施策
- 既成市街地の再構築や公共交通の機能強化に資する交通施策
- 施策の再評価と時代に即した実施計画の立案

まちづくりと連動した地域交通施策の推進

- 土地利用の誘導と持続的な成長を促す交通施策
- 公共交通軸と連動した土地利用の促進
- 拠点地域を結びつけ複合的な魅力を引き出すネットワーク強化
- まちの賑わい創出とまちづくりの可能性を広げる交通施設整備
- 行きやすく誰もが快適に歩いて回遊できるまちなかの移動環境

人に優しいきめ細かな交通施策

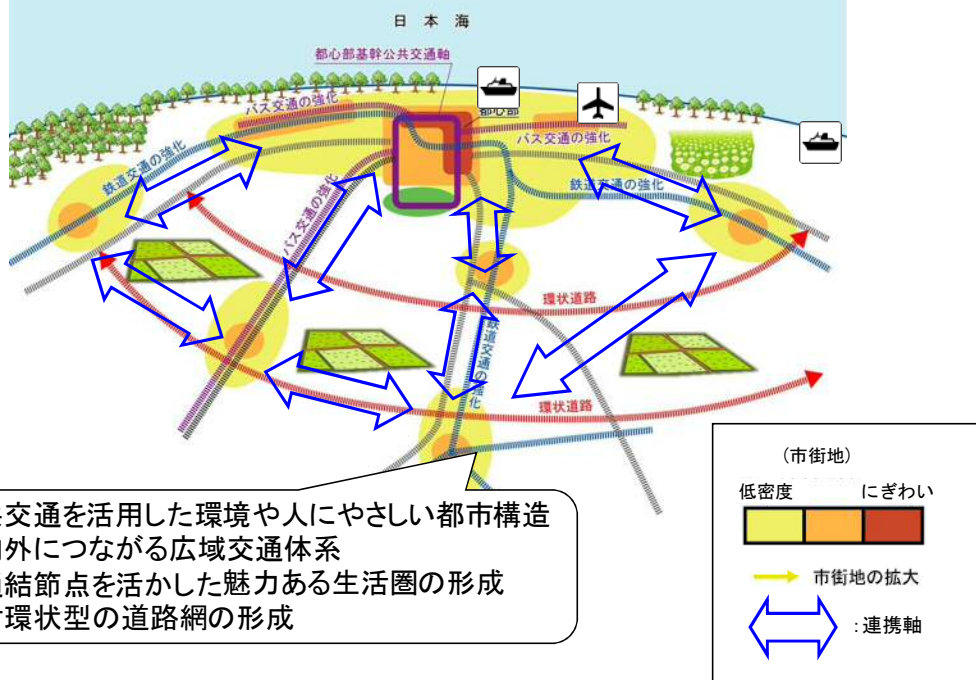
- 利用者のニーズを重視したハード・ソフト施策の展開
- 地域における日常生活行動を支援する交通サービスの提供

関係者の連携と役割分担による施策の展開

- 交通施策に関する市民・企業への参加型意識啓発
- 交通・まちづくり関係者の連携と役割分担による推進体制の構築
- 施策を展開する制度・運営検討、提案

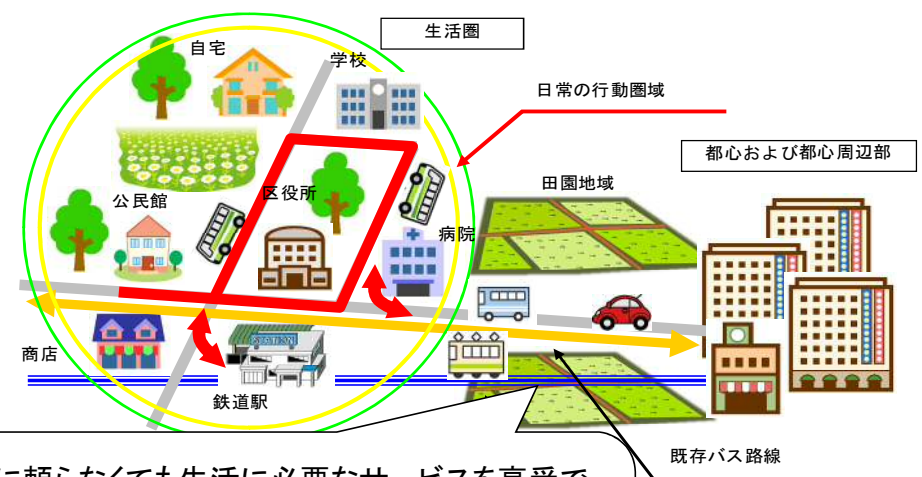
本市が目指す姿

多核連携型の都市構造



- ・公共交通を活用した環境や人にやさしい都市構造
- ・国内外につながる広域交通体系
- ・交通結節点を活かした魅力ある生活圏の形成
- ・放射環状型の道路網の形成

地域の快適な暮らし



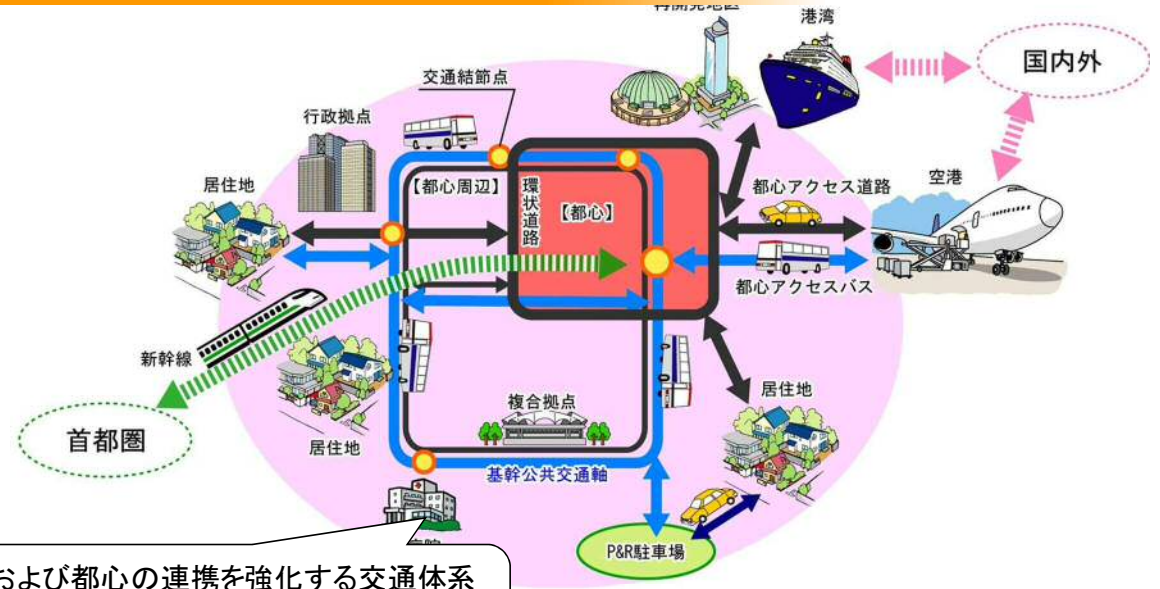
- ・車に頼らなくても生活に必要なサービスを受用できる日常生活圏
- ・車を運転できない人のための交通確保
- ・歩いて暮らせる出かけやすい【SWC】
- ・日常生活を支える主要なサービス機能を充実

市街地の賑わいと都市の力の創出



- ・都心環状機能の強化による交通分担
- ・都心部全体が一体となった賑わい空間
- ・歩いて楽しいまち

都心および都心周辺部

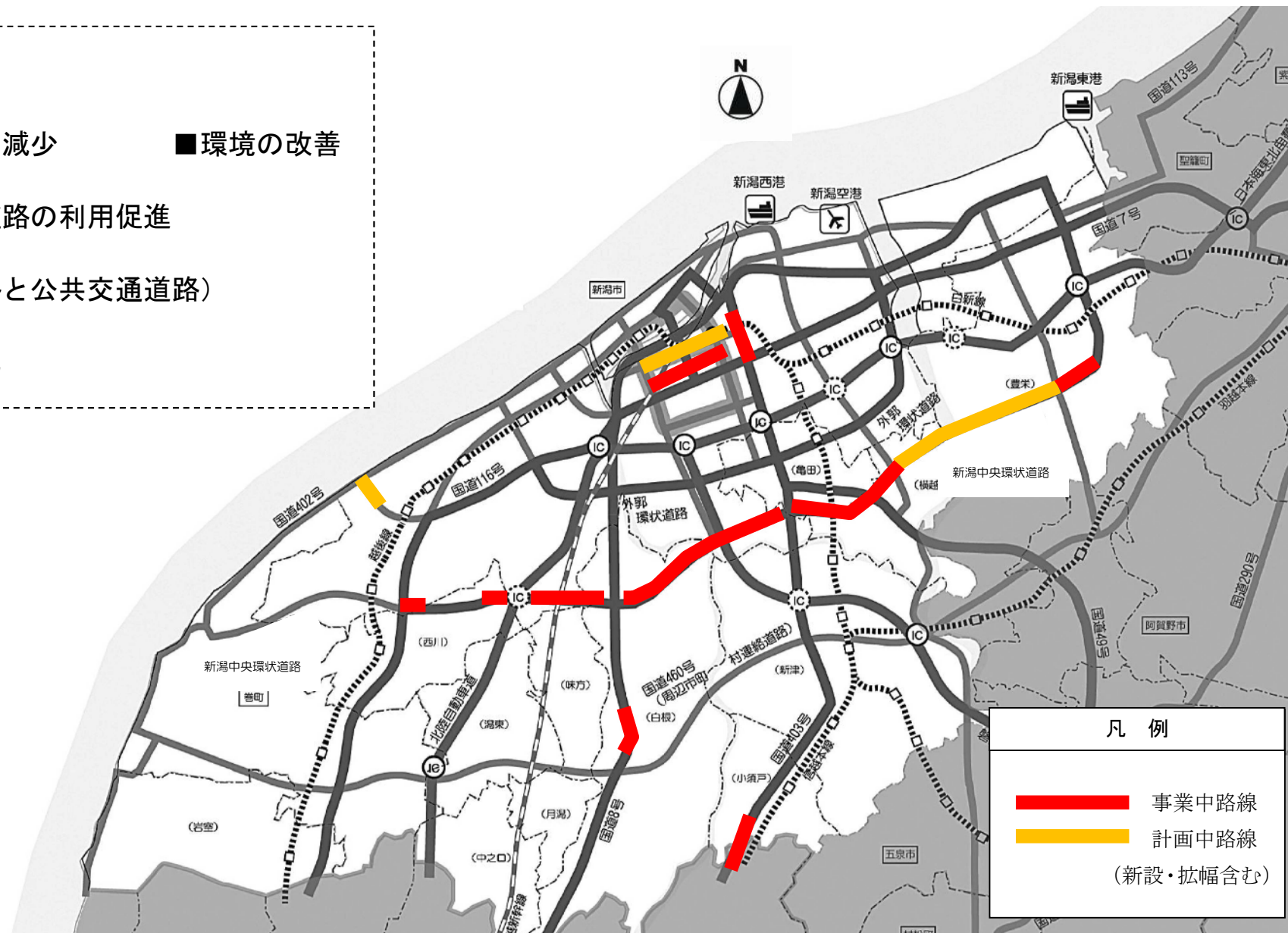


- ・拠点および都心の連携を強化する交通体系
- ・歩いて楽しい歩行空間の整備
- ・拠点の魅力さをさらに高める交通体系

現状（これまでに取り組んだ成果）：幹線道路網

～道路整備のねらい～

- 渋滞の緩和
- 事故の減少
- 環境の改善
- ストック効果
- 高速道路の利用促進
- 道路の役割分担（都心環状道路と公共交通道路）
- 多核連携型の交流・連携の強化



主な整備箇所

- 万代島ルート（栗ノ木道路・紫竹山道路）【事業中】
- 新潟中央環状道路【事業中】
- スマートインター整備（黒埼、豊栄、新津西、新潟東）
- 国道8号白根バイパス【事業中】
- 国道460号巻南バイパス
- 国道403号亀田新津道路
- 等

現状（これまでに取り組んだ成果）：公共交通

オムニバスタウン計画（H19～H24）

ノンステップバスの導入
(平成19年～)



平成19年から平成23年にかけてノンステップバスを110台導入

ICカードの導入
(平成23年～)



ICカード「りゅーと」



キャラクター



乗車時

ICカード流通枚数は 約170,000枚 (H29.3時点)

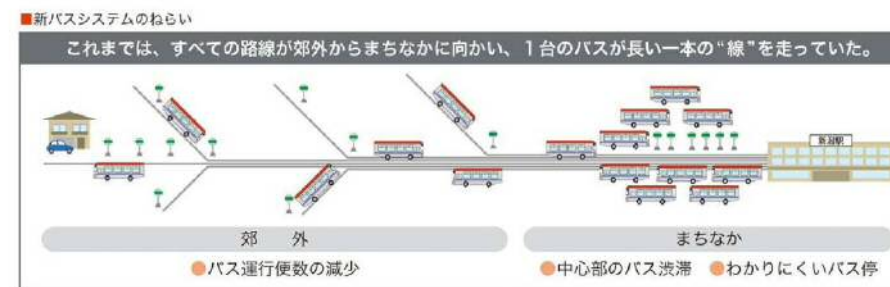
バス停上屋の整備

オムニバスタウン計画（H19～H24）
国・市・事業者が分担して70基（70/101基）整備

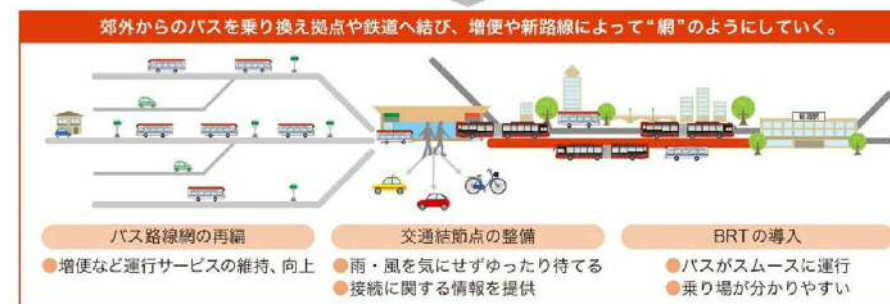


平成28年度整備箇所 「上山」バス停

新バスシステム（H27～）

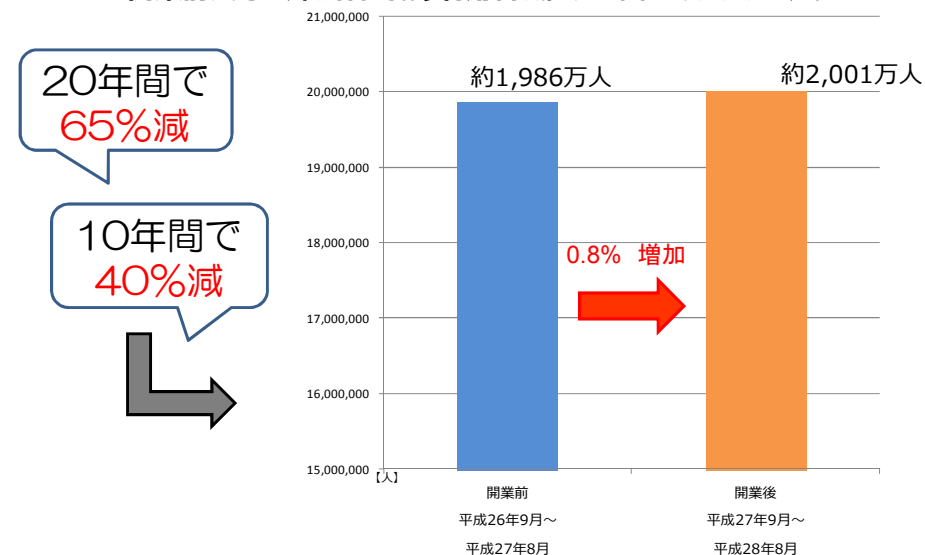


BRT導入とバス路線再編により



- 都心部での運行本数を集約し効率化
 - 乗換拠点を設けることで多方面への移動が容易に
 - 情報案内の充実で利便性が向上
- 利用者の微増（H27開業後 +0.8%）
路線の増便（H27開業後 +約450本）

新バスシステム開業前後のバス利用者数を比較すると、開業前に比べ、微増しており利用者減少には歯止めがかかった。



現状（これまでに取り組んだ成果）：公共交通

区バス・住民バスの導入（H19～）



⇒ 政令市移行による区制の導入に伴い、区役所までの新たな移動ニーズや区のまちづくりに対応するために運行

⇒ バス路線の廃止問題を抱える地区や公共交通空白・不便地域において、地域住民が主体となって運行。新潟市は運行を支援。

区バス・住民バスの利用者は年々増加！

年度	区バス	住民バス
H17	0千人	102千人
H18	0千人	131千人
H19	105千人	123千人
H20	133千人	135千人
H21	158千人	126千人
H22	155千人	143千人
H23	174千人	161千人
H24	194千人	177千人
H25	208千人	186千人
H26	242千人	191千人
H27	265千人	201千人
H28	266千人	216千人



空港リムジンバス（H21～）

新潟駅南口～新潟空港をノンストップで運行。ゆとりある座席で、5か国語（日・英・中・韓・露）対応の音声・モニター案内

年度	利用者数
H21	184,186人
H22	177,555人
H23	175,551人
H24	200,794人
H25	208,601人
H26	227,355人
H27	219,419人
H28	226,448人



JR 越後線増便社会実験（H23～H26）

<事業概要>

- ・事業区間 JR 越後線 内野駅～吉田駅間（20.5km 区間7駅）
- ・事業主体 新潟市、燕市

利用者数	
実験前1年 (H23.3～H24.2)	約8,460人/日
直近1年 (H25.10～H26.9)	約8,310人/日
増減	▲150

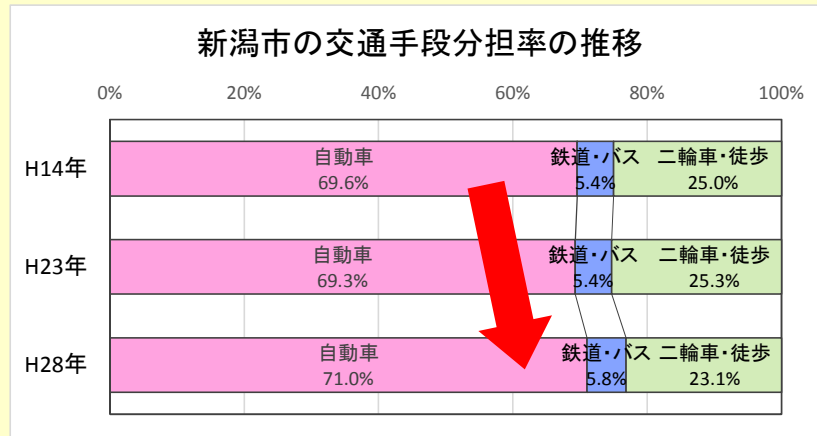


社会実験に併せ、パーク&ライドやフィーダーバス増便などの社会実験を実施し、利便性の向上に努めたが、沿線高校の学生数の減少などにより、目標としていた1日当たり350人の利用者増には至らなかった。

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価：現況と課題

自家用車への依存度が増加

・自動車分担率は平成 28 年に 7 割を超えた。

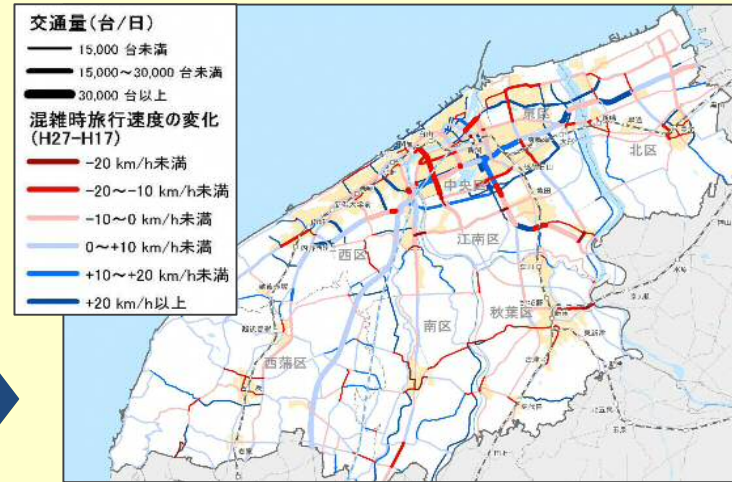


新潟市の交通手段分担率の推移

出典：新潟都市圏パーソントリップ調査、都市特性調査

混雑時旅行速度が低下

・10年前より旅行速度が低下し、混雑する箇所が複数ある。

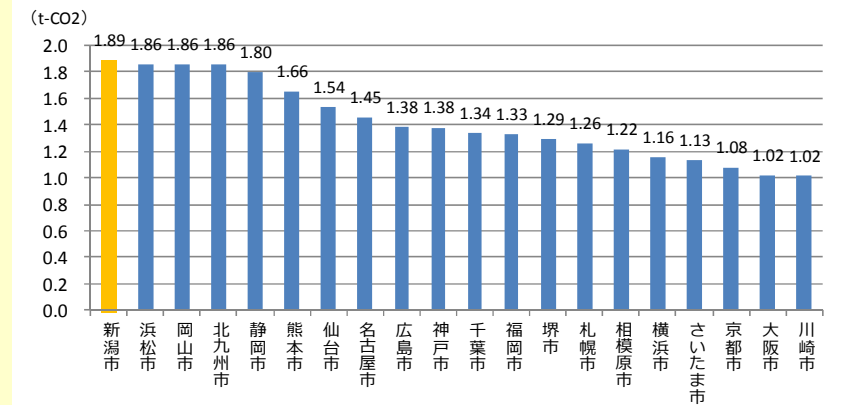


混雑時旅行速度の変化 (H27-H17)

出典：道路交通センサス

環境負荷は他都市より高い

・1人当たり運輸部門における CO2 排出量は政令指定都市では、1 番目に高い。

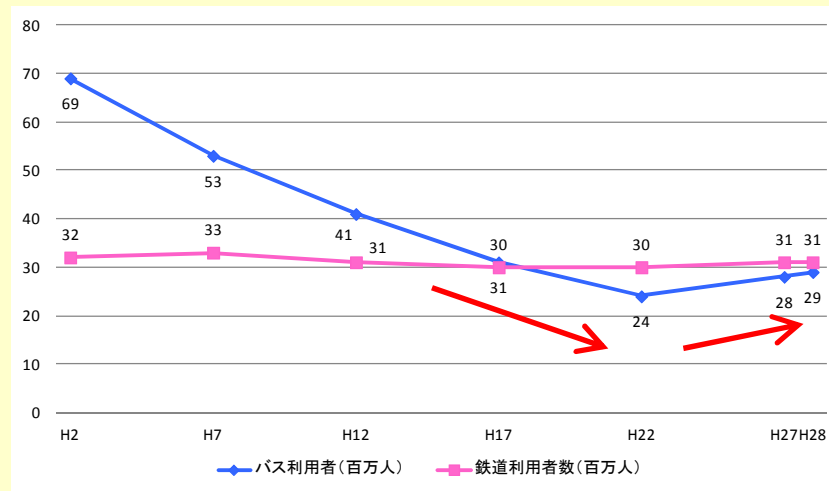


1人当たり運輸部門 CO2 排出量

出典：H26 年度 運輸部門 CO2 排出量推計データ/環境省

バス利用者数は下げ止まり

・バス利用者は減少傾向であったが、H22 以降微増している。鉄道は横ばい。

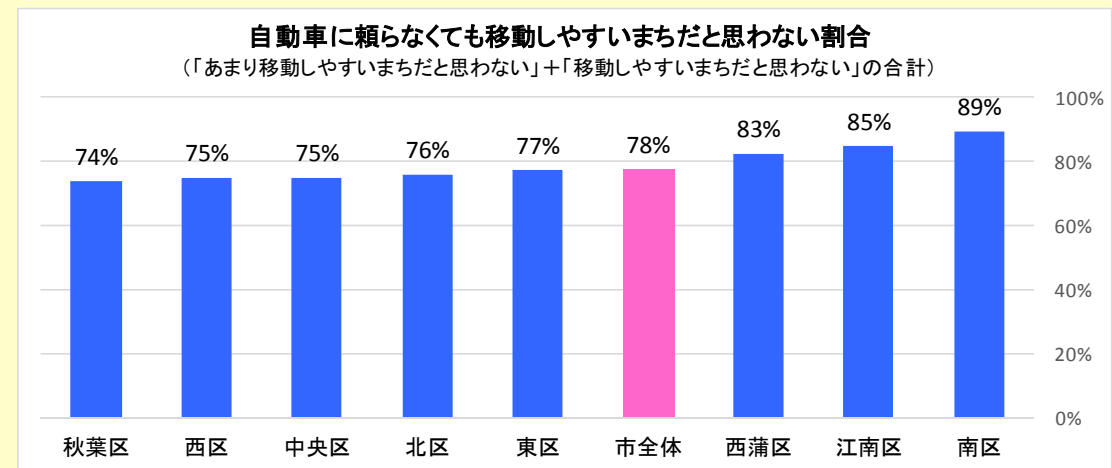


バス利用者数推移

出典：J R 東日本HP、新潟交通資料

自動車に頼らずに移動しにくいと感じる市民が多数

・市民の約 8 割は自動車に頼らず移動しやすいと思っていない。



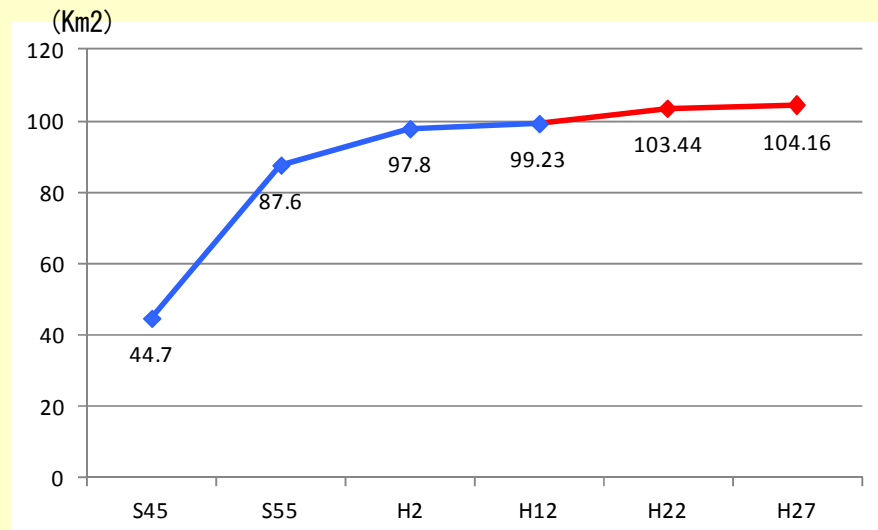
「自動車に頼らずに移動しやすいまちだと思わない」割合

出典：第 44 回市政世論調査 (平成 29 年)

現行「にいがた交通戦略プラン」の事後評価：現況と課題

D I D地区面積はさらに増加傾向

・D I D地区面積は H22 年に比べて増加している。



新潟市のDID地区面積

出典：国勢調査

インフラ資産の維持管理・更新費用の増大

・50年後の道路の維持管理費は年平均額で23億円増加する見込み

インフラ資産（左）と公共施設（右）の施設規模、維持管理・更新費用の現状と将来推計

種別	現況			将来推計 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
	単位	施設規模 H25年度末	H21～25 年平均額	
道路	延長	6,815km	44億円	67億円
橋りょう	本数	4,062橋	27億円	53億円
公園	面積	821ha	16億円	18億円
上水道	管路 延長	4,241km	72億円	85億円※1
	浄水場 施設	6施設※2		
下水道	管路 延長	3,438km	51億円	123億円
	処理場 施設	4施設		
	ポンプ場 施設	49施設		

シナリオ	今後50年間の必要額	年平均の必要額 ①	H17～24年平均額 ②	年平均不足額 ① - ②
標準更新周期 60年	1兆2,233億円	245億円	121億円	124億円
長寿命化代替周期 80年	8,988億円	180億円		59億円

※1 上水道は、新水道事業中長期経営計画の計画期間（H27～H36）における管路及び浄水場等の施設及び整備の計画的な更新に見込まれる年平均額。

※2 平成26年度末見込額

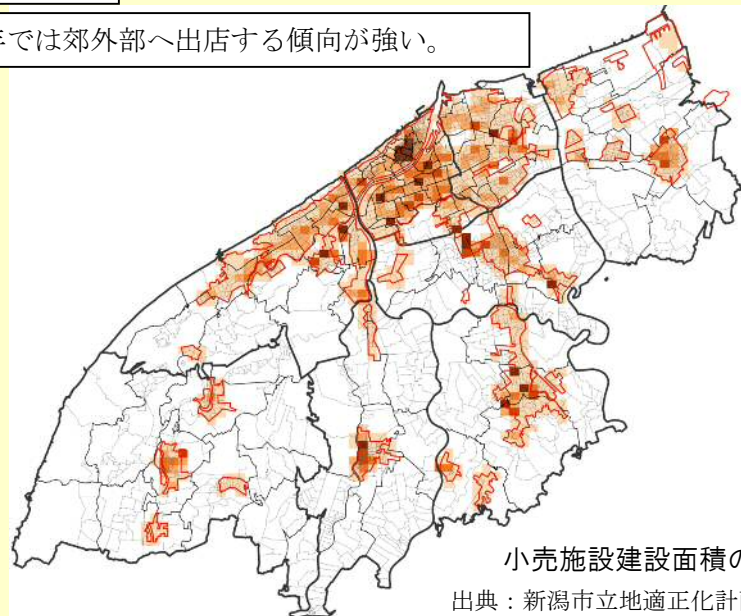
出典：新潟市財産経営推進計画

まちなかの空洞化が進展

・大規模小売店は近年では郊外部へ出店する傾向が強い。

凡例
小売施設建築面積

- 0.5ha 未満
- 0.5 - 1.0ha
- 1.0 - 1.5ha
- 1.5 - 2.0ha
- 2.0ha 以上

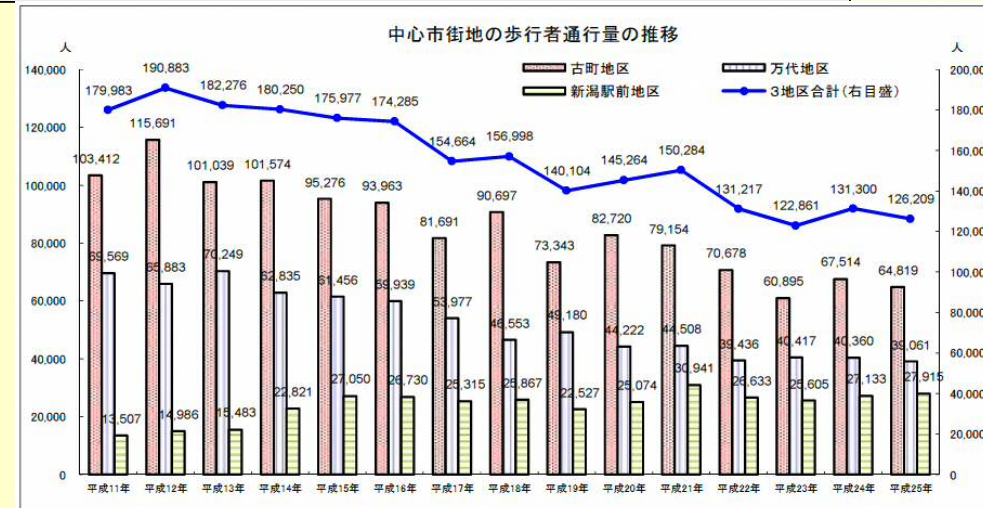


小売施設建設面積の分布

出典：新潟市立地適正化計画（H29.3）

まちなかの歩行者交通量はさらに減少

・中心市街地の歩行者交通量はH17年以降も減少している。



中心市街地の歩行者通行量の推移

出典：歩行者交通量調査 新潟市商店街連盟

事後評価まとめ

にいがた戦略プランの取り組み

～主な施策～

■バス

- ・オムニバスタウン計画を実施し、バスサービスの向上を図った。
- ・新バスシステム導入により、バス環境の負の連鎖に歯止めをかけた。
- ・区バス・住民バスを運行・支援し、利用者を増加させることで生活交通として役割を果たした。

■鉄道

- ・越後線社会実験で利便性向上を検討した。
- ・P&Rを実施し、都心アクセスを強化した。

■道路整備

- ・万代島ルート整備で道路の機能分担に寄与する見込み【事業中】。
- ・新潟中央環状道路【事業中】やスマートインター整備等で多核連携型の交流・連携を強化した。
- ・回遊性とにぎわいを高めるべく、やすらぎ堤の活用など歩いて楽しいまちなかを目指した。

■モビリティ・マネジメント

- ・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・配布し、公共交通利用促進を図った。

H29 現況と課題

■高まる自家用車への依存度

- 自家用車への依存度は増加
- 混雑時の旅行速度が低下
- 二酸化炭素排出などの環境負荷が増大
- ・自動車の分担率はH28には7割を超えており、低下にはいたっていない。
- ・自家用車からの転換促進が課題。
- ・公共交通の利便性の向上

■市街地の郊外への拡大と低密度化

- DID 地区面積はさらに増加傾向
- ・DID 地区面積はH22に比べて4.93km²増加している。
- 50年後、道路の管理費は年間23億円増加する見込み
- ・道路や下水道といった社会基盤の整備費用が増大。
- ・まちづくりと連携した交通戦略が必要。

■鉄道・バスなどの公共交通の衰退

- バス利用者は下げ止まり
- ・バス利用者は減少傾向であったが、新バスシステム導入後、0.8%微増に転じている。
- 鉄道利用者は横ばい
- 自動車に頼らずに移動しにくいと感じる市民が約8割
- ・交通弱者等の移動ニーズに応じた交通環境の充実が必要。

■都心及び都心周辺部、各地域のまちなかの空洞化

- まちなかの空洞化が進展
- ・大規模小売店は近年では郊外部へ出店する傾向が強い。
- まちなかの歩行者交通量はさらに減少
- ・都市全体の活力や個性、魅力が低下
- ・多様な手段で移動しやすい環境構築による回遊性の向上が必要。

+ 新たな課題

■新潟空港の利用者が減少傾向

- ・空港利用者数（国際線・国内線）を比較（H18とH28）すると約27万人減少している。

■新潟市の拠点性の低下

公共交通の利用者数の下げ止まりなど
一定の効果は認められるものの、
道路整備及び交通施策（基幹公共交通軸
の段階的整備等）は
いまだ道半ばである。

新しい戦略プラン

新潟駅の高架化を契機に
引き続き・・・

主要な公共交通軸と連動した
土地利用の誘導を図り、
車に過度に頼らなくても公共交通の
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
都市環境整備を目指す

目標