

# にいがた交通戦略プラン

(新潟市地域公共交通網形成計画)

【平成 29 年度 検討概要】

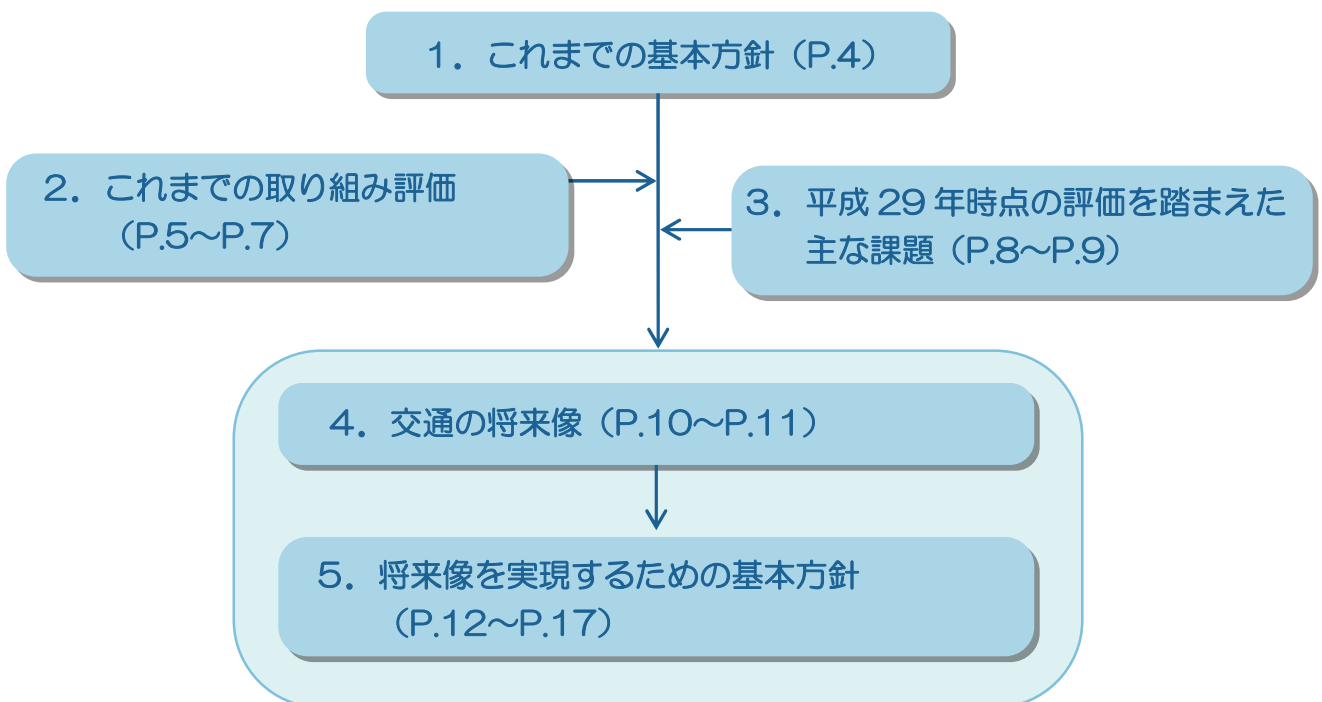
⊗ 新 潟 市

平成 30 年 3 月

## ■ にいがた交通戦略プランの構成

本計画は、以下のように構成しています

- 「1. これまでの基本方針」では、平成 20 年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」の基本方針を示しています。
- 「2. 前回プランの事後評価」では、平成 20 年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」の事後評価についてまとめています。
- 「3. 交通に関する現状と課題」では、本市の交通に関する現状と課題を整理しています。
- 「4. 交通の将来像」では、「1. これまでの将来像・基本方針」をベースに、「2. 前回プランの事後評価」及び「3. 交通に関する現状と課題」を踏まえ、将来のあるべき交通像を示しています。
- 「5. 将来像を実現するための基本方針」では、「4. 交通の将来像」を実現するための施策展開の考え方等を示しています。



## (1) 背景と目的

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、移動しやすい交通環境の実現を目指し、「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）」の三本柱からなる様々な交通施策をこれまで展開してきました。

計画の策定から概ね 10 年間が経過するなか、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」を推進しつつ、新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とした県都新潟市の拠点性強化など、新たな総合交通戦略の策定が不可欠です。

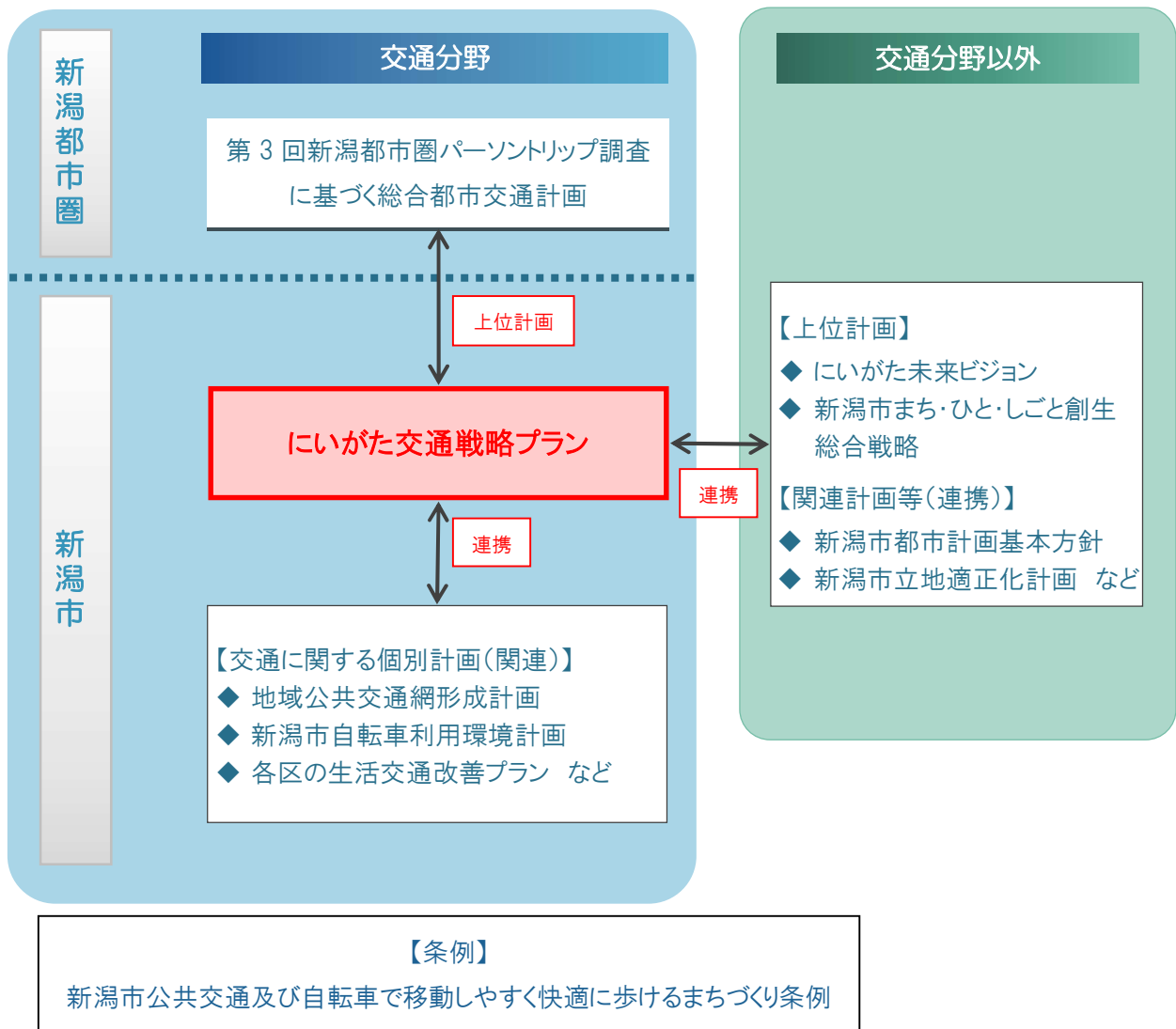
今後、急激に進む人口減少、少子・超高齢化に向けて、持続可能なまちづくりを進めることが最重要課題であり、概ね 10 年間で本市が目指す姿の実現に向けた取り組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通施策の基本的な方針を定める「にいがた交通戦略プラン」を策定するものです。

## (2) 計画の位置づけと計画期間

### 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、新潟都市圏の総合交通体系の方向性を示した「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」の目標を実現するため、交通政策の基本方針と短・中期（概ね10年間）に取り組む基本的な行動計画を策定することを目的とします。

本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」及び「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位関連計画とし、新潟市の交通施策の基本方針や短・中期に取り組む施策等を定めます。また、他の交通計画や道路整備計画、自転車環境等の個別計画と連携を図ります。



## にいがた交通戦略プランの計画期間

計画期間は、2019年度（平成31年度）から概ね10年間とします。

交通計画・プロジェクト	年	できごと
第1回新潟都市圏パーソントリップ調査	昭和53年度	
第2回新潟都市圏パーソントリップ調査	昭和63年度	
第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 (総合都市交通計画：H17～H37)	平成14年度 平成17年度	広域合併(14市町村)
オムニバスタウン計画 (H19～H24)	平成19年度	政令指定都市に指定 (本州日本海側初) 新・新潟市総合計画 (H19～H26)
<b>にいがた交通戦略プラン(H20～)</b>	平成20年度	都市計画マスタープラン
新潟市内都市交通特性調査 新潟市公共交通及び自転車で 移動しやすく快適に歩ける まちづくり条例の制定	平成23年度	
BRT・新バスシステム導入	平成24年度	
にいがた未来ビジョン (H27～H34) 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成27年度	
新潟市内都市交通特性調査	平成28年度	新潟市立地適正化計画
<b>【中期】目標年次</b>	平成29年度	
<b>新たなにいがた交通戦略プラン(H31～)</b>	2019年度 (平成31年度)	
新潟駅連続立体交差事業高架全面開業	2021年度 (平成33年度)	
<b>【長期】目標年次</b>	2025年度 (平成37年度)	

## にいがた交通戦略プランの対象区域

対象区域は、新潟市全域とします。

# 1. これまでの基本方針

平成20年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」では、人と環境にやさしい交通を目指し、「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」の3つの視点から「多核連携型の都市構造を支える交通」、「地域の快適な暮らしを支える交通」、「市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通」、「地域や関係者が一丸となって取り組む交通」の4つの基本方針に基づき、これまで様々な施策展開を図ってきました。

## 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～

### 三つの視点

#### 都心アクセスの強化

#### 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・バスサービスの向上
- ④安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備

#### 生活交通の確保維持・強化

#### 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徒歩や自転車に対応した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

#### 都心部での移動円滑化

#### 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

## 2. これまでの取り組み評価

### これまでの取り組み

#### ■基本方針(1) 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

- ・新バスシステム導入
- ・JR 越後線社会実験で利便性向上のため 社会実験の実施
- ・新潟中央環状道路【事業中】やスマートインターチェンジ整備
- ・駅周辺でパークアンドライドを実施



#### ■基本方針(2) 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

- ・区バスの運行と住民バスへの支援
- ・新バスシステム導入【再掲】



#### ■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

- ・オムニバスタウン計画を実施（ノンステップバス、ICカードリ्यूーとを導入）
- ・新バスシステム導入【再掲】
- ・万代島ルート線など、都心の通過交通の排除に資する道路を整備【事業中】
- ・信濃川やすらぎ堤の活用(ミズベリング)など歩いて楽しいまちなかづくり

ノンステップバスの導入  
(平成19年~)



#### ■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

- ・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

■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自動車）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）とも未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）中2区（北区、秋葉区）で達成

■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合の増加」

→ 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

■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

指標④「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビックスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

→ 目標値 1万9千人 実績値 1万2千人 = 未達成

■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

指標⑥「交通事故件数の削減」

→ 目標値 6,000件 実績値 1,900人 = 達成

指標⑦「自動車の二酸化炭素排出量の削減」

→ 目標値 129.2万 t-co2/年 実績値 135.5万 t-co2/年 = 未達成

指標⑧「エネルギー消費量の削減」

→ 目標値 55.7万 kℓ/年 実績値 58.4万 kℓ/年 = 未達成

※「渋滞損失時間の削減」は、評価に必要なデータが得られなかったため対象外



## 公共交通に関する成果

公共交通に関する成果では、バス交通の利用者数の下げ止まりなど一定の成果が得られました。

### 成果 1.バス利用者数が下げ止まり

これまで 20 年間で約 65%減、10 年間で約 40%減と大幅に減少してきたバス利用者数の減少に歯止めがかかりました。

バス利用者数は、開業前後 1 年間の比較で 0.8%、開業 1 年目と 2 年目の比較で 2.5%と増加傾向を維持しており、持続可能なバス交通の土台が出来上がりつつあります。

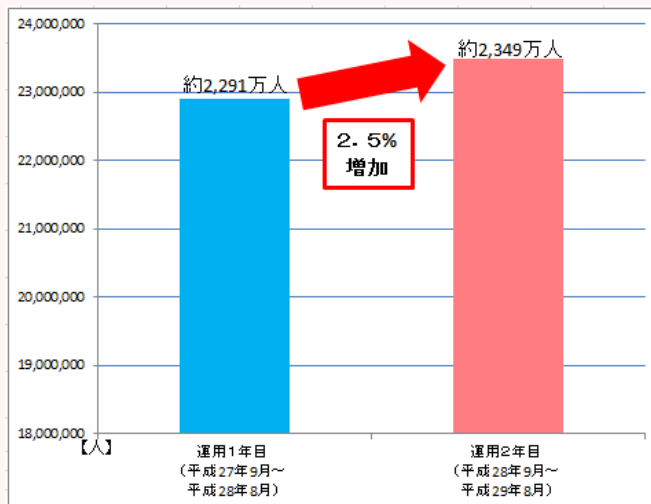


図 バス利用者数の推移

### 成果 2.区バス・住民バスの利用者数が増加

平成 19 年に区バスの運行を開始して以降、区バスの利用者数は 2.5 倍、住民バスの利用者数は 1.8 倍と大幅に増加しています。

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

図 区バス・住民バス利用者数の推移

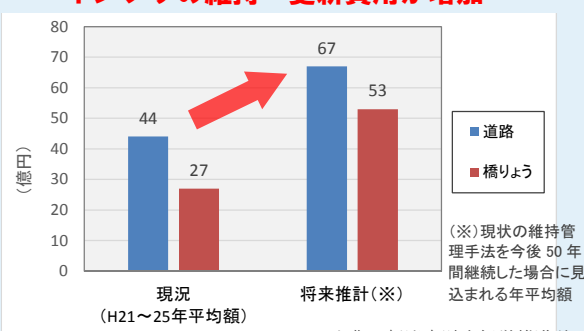
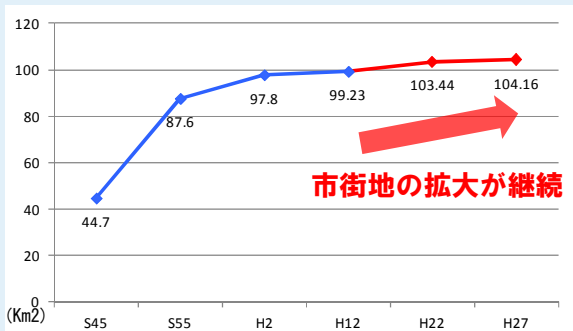
### 3. 平成 29 年度時点の評価を踏まえた主な課題

バス交通の利用者数の下げ止まりなど一定の成果は認められるものの、道路整備及び交通施策は、未だ道半ばであることに加え、社会情勢の変化などにより、以下のような新たな課題が生じています。

#### 課題 1. まちづくりと連携した交通環境の充実

市街地（DID 地区）の面積は拡大が続いており、今後増加が予想されるインフラの維持・更新費用抑制の観点からも、まちづくりと連携した交通環境の充実が求められます。

##### インフラの維持・更新費用が増加

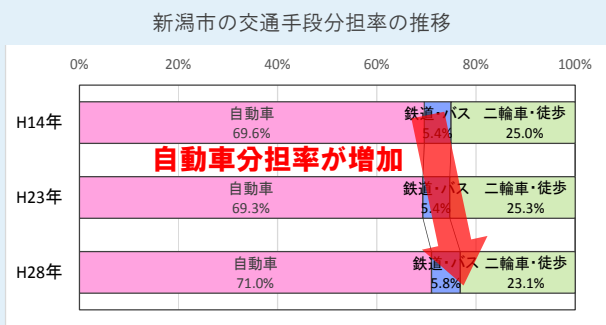


DID 地区の面積の推移

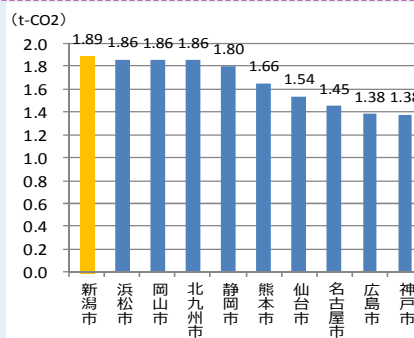
インフラ資産の維持管理・更新費用の現状と将来推計

#### 課題 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

自家用車の分担率は増加傾向が依然として続いています。  
 運輸部門の 1 人当たり CO<sub>2</sub> 排出量は政令指定都市ワースト 1 位であり、公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担が求められます。



出典：新潟都市圏パーソントリップ調査、都市特性調査

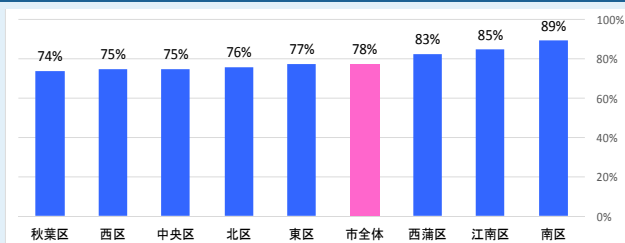


政令市の 1 人当たり運輸部門 CO<sub>2</sub> 排出量 (上位 10 位)

出典：H26 年度 運輸部門 CO<sub>2</sub> 排出量推計データ / 環境省

#### 課題 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

市民の約 8 割が自動車に頼らなくても移動しにくいまちと感じており、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が求められます。

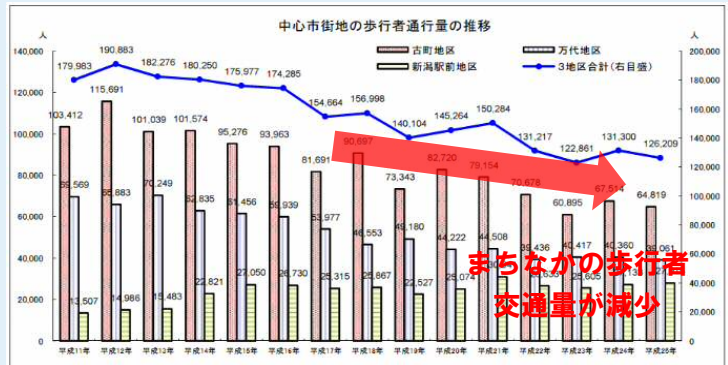


「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合

出典：第 44 回市政世論調査 (H.29)

## 課題 4. 都心部における多様な手段による回遊性向上

▶まちなかの歩行者交通量は減少が続いており、都心部における多様な手段における回遊性向上が求められます。



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 新潟市商店街連盟出典：国勢調査

## 課題 5. 区バス・住民バスの持続性の確保

▶平成 19 年度から運行を開始した区バスは現在 13 路線、住民バスは現在 15 路線が運行しています。

▶区バスの収支率は約 4 割と財政負担額は年々増加しており、今後のさらなる高齢化も見据え持続性の確保が求められます。



【中央区を除く7区13路線】

現在運行されている区バス

## 課題 6. 広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携

▶新潟市は新幹線や高速道路等の陸路、空路、海路といった広域交通が充実しています。

▶これを交流人口拡大に繋げるためにも広域交通と都市内交通の連携強化が求められます。



新潟市周辺の広域交通網

出典：にいがた未来ビジョン（H27.4）

## 事後評価と本市の課題を踏まえたまとめ

主要な公共交通軸と連動した土地誘導を図り、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、都市交通を強化・改善していく必要があります。

## 4. 新たな将来像

これまでの取り組みの評価を踏まえた課題と新たに「拠点化」と「安心」の観点を加え、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を新たな将来像とします。

### 「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

#### 目標1 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」

・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。



家族に送迎してもらわなくても、市内のどの学校にも公共交通や自転車で安心して通えるね。



近所への買い物や子どもの送迎に自転車が安心して使え、環境にもやさしく気持ちがいい

運転免許を返納しても公共交通で区内や都心部に負担なく出かけられ、健康で長生きできそう



#### 目標2 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。



まち歩きは快適で楽しいし、疲れたら便利で快適な公共交通も使えるし、次はどこに行こうか

新幹線や空港にアクセスしやすいので、出張帰りの空き時間に観光して行こう。



## 5. 将来像を実現するための基本方針

これまで取り組んできた「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部の移動円滑化」の3つの視点は継承しつつ、新たな将来像に対応する「広域交通との連携強化」、「市民や関係者による協働」を加え、5つの視点と新たな将来像を踏まえ、新たな基本方針を定めました。

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」

### 将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針1 (視点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 (視点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 (視点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 (視点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 (視点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

# 基本方針 1：多核連携のまちづくりを支える交通戦略 — 都心アクセスの強化

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。

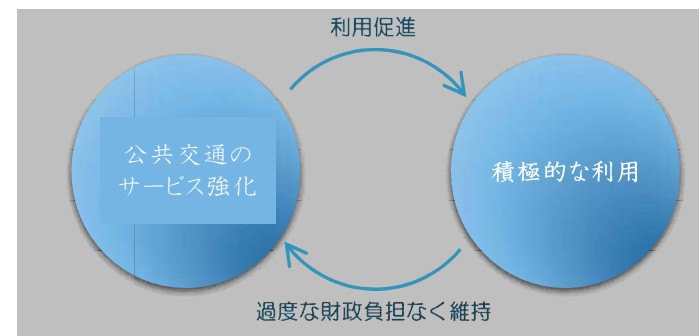
### 考えられる施策（例）

- ・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
- ・鉄道駅の特性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

### 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

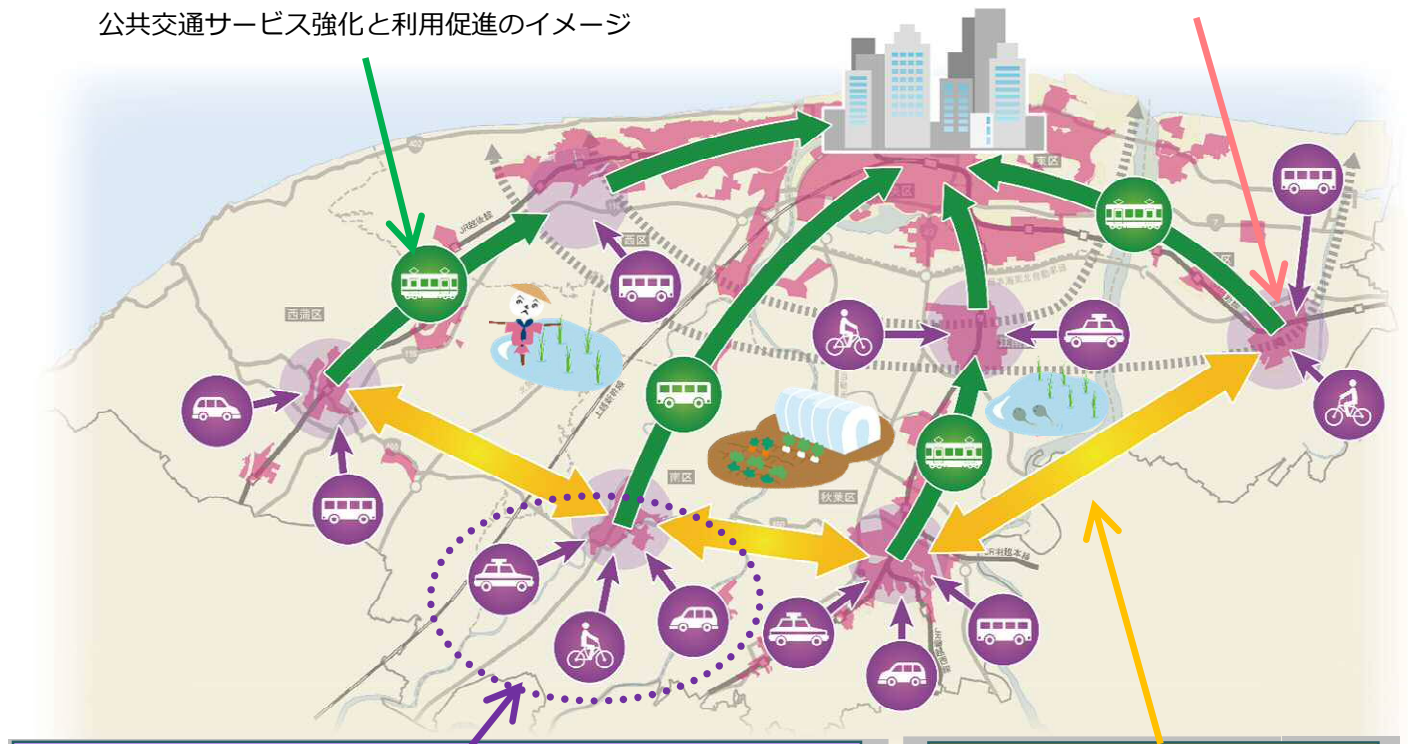


公共交通サービス強化と利用促進のイメージ

#### ④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ



#### 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

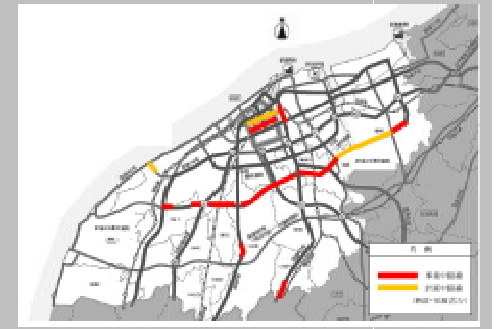


駅前広場整備による鉄道とバスの結節強化（白山駅）



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）

## 基本方針 2：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

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、多様なライフステージ等のニーズや需要に応じ、乗合タクシーや自転車、自家用車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づくりや運営を推進し、「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 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

○地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用する。

○今後、移動の増加が見込まれる高齢者のニーズを満たすための対応について、最新事例等を踏まえつつ検討する。



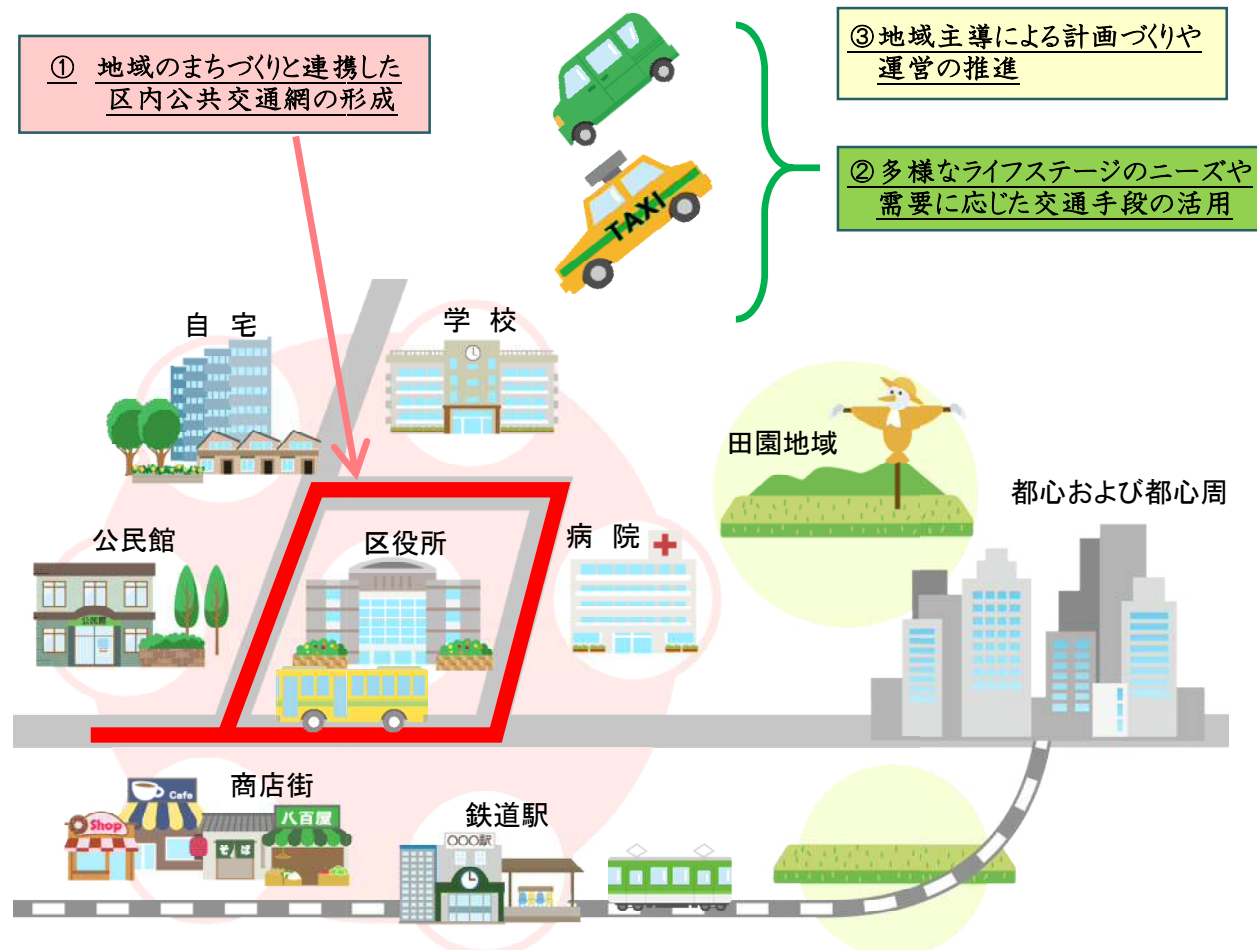
シェアサイクル  
出典：内閣府ホームページ



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

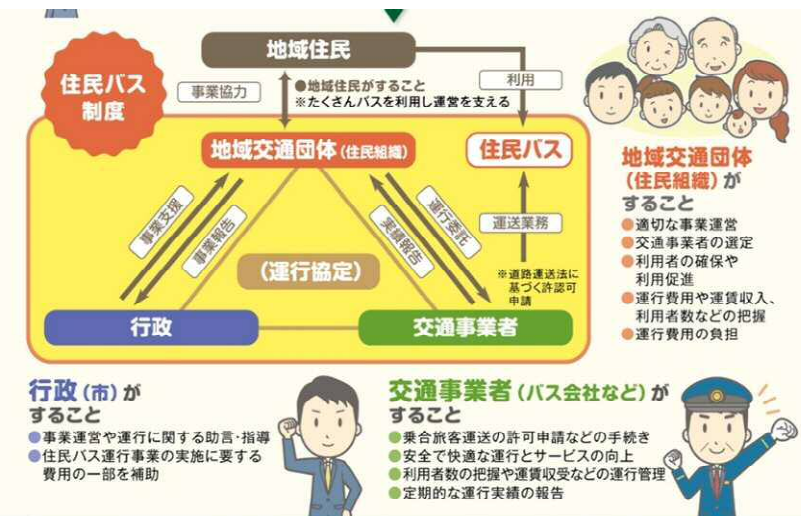


乗合タクシー（新潟市南区）



### ③ 地域主導による計画づくりや運営の推進

○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づくりや運営を推進する。



#### 考えられる施策（例）

- ・ 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
- ・ 乗合タクシーの活用
- ・ 安全で快適な道路環境の整備

など

# 基本方針3：まちなかの賑わいを創出する交通戦略 — 都心部での移動円滑化

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、市民や来訪者等が訪れたいまちなかを目指し、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、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。

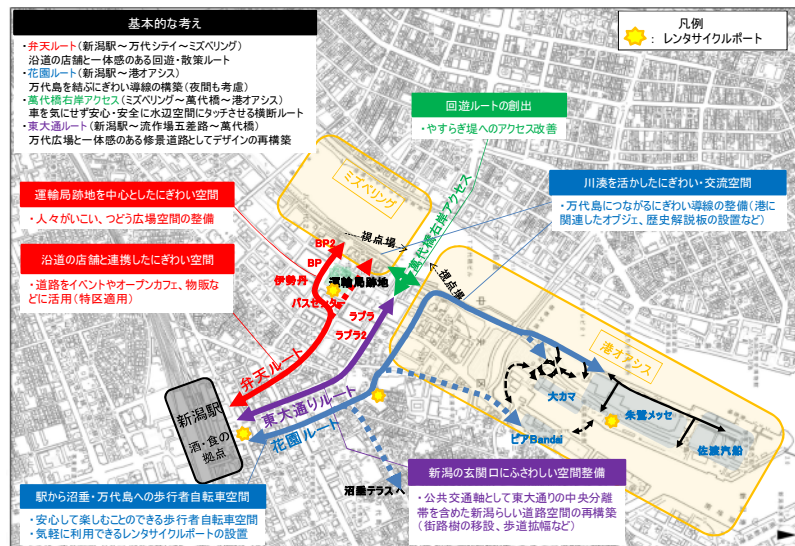
○新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。

## 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とともに、賑わいの創出を図る。



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

## ① 多様な手段による回遊性向上と結節強化



新潟駅前広場の整備イメージ

## 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



オープンカフェ社会実験(兵庫県神戸市)



## 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



# 基本方針4：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

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、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、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二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強化や市外を含めた周遊を円滑にする「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と周遊促進

○広域交通拠点である新潟空港、新潟駅、新潟港と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点及び、広域交通拠点相互の連携を強化するため、バス等の2次交通を充実する。

○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



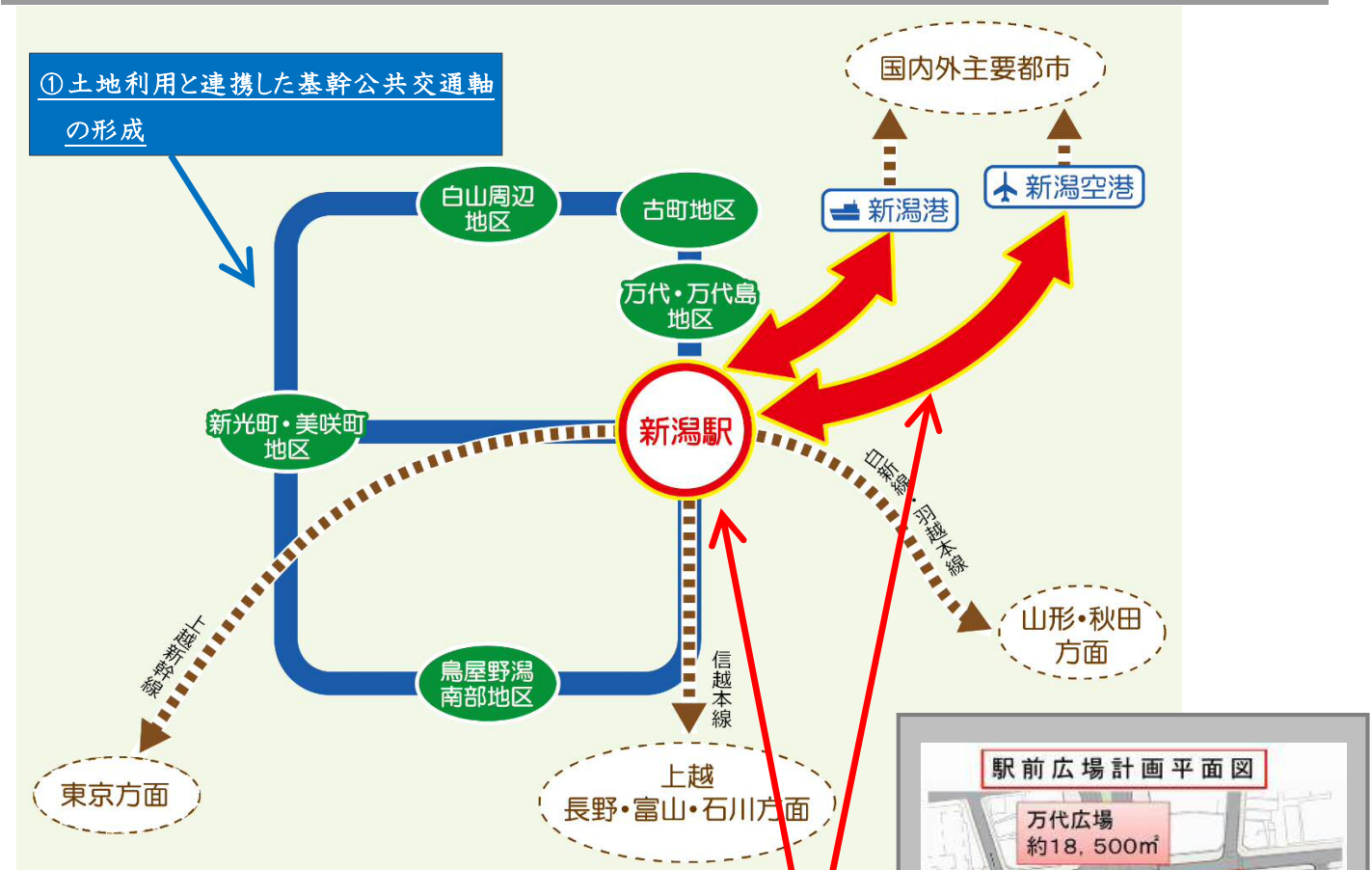
新潟駅南口広場  
(平成21年度第一期工事終了)

### 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

イメージ図



## 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と周遊の促進



新潟駅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



## 基本方針5：みんなで築き上げる交通戦略 — 市民や関係者による協働

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いくためには、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醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋げる。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、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった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。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 各種イベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る

### 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づくりや運営の推進【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づくりや運営を推進する。

### 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。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を積極的に実施する。



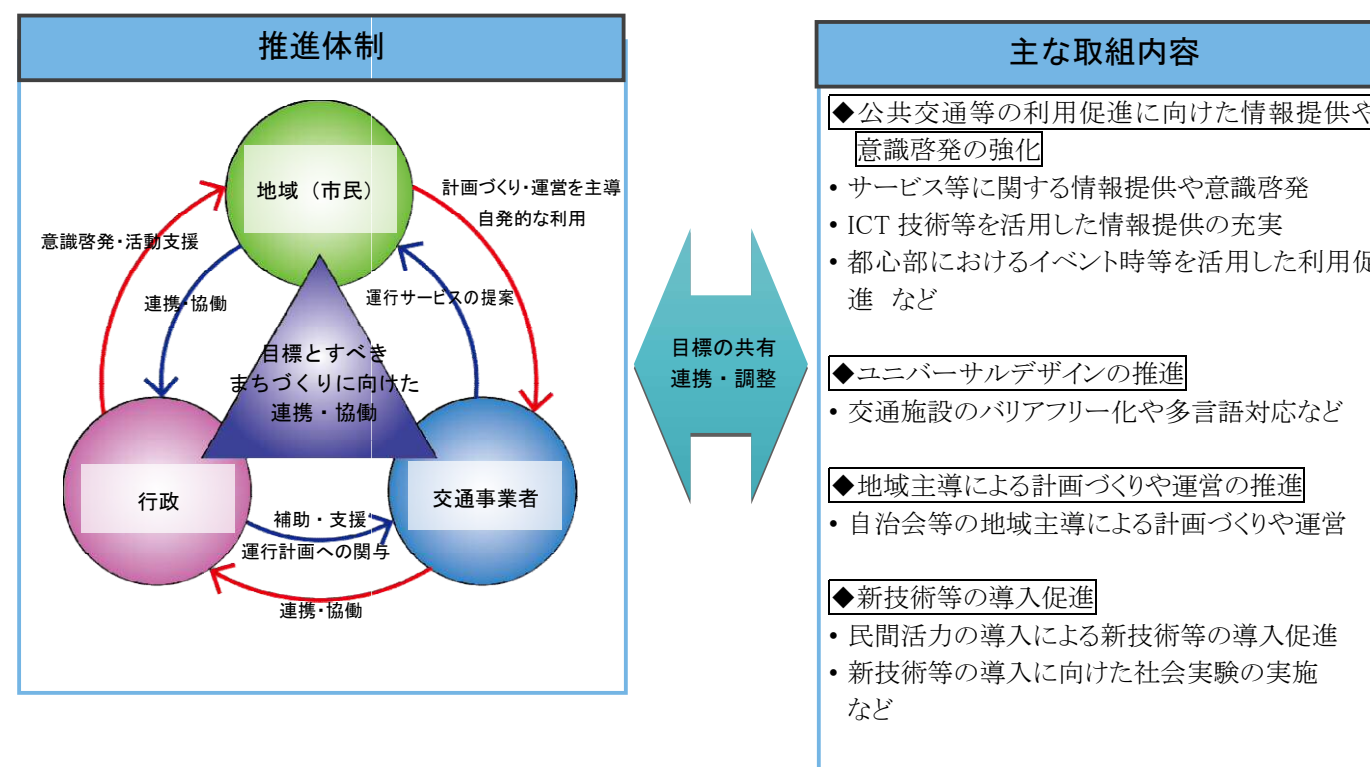
民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)

#### 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

#### イメージ図



# にいがた交通戦略プランの骨子

## 将来像

■市全体の将来像  
「県都新潟の拠点化とずっと安心して暮らせるまち」

### 視点 市民生活

安心して暮らせることで  
選ばれるまちを支える交通

### 視点 拠点化

県都新潟の  
拠点化を支える交通

## 基本方針

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

- ①都心方面を結ぶ公共交通のサービス強化と利用促進
- 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な道路の整備
- ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

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

- ①地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成
- ②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
- ③地域主導による計画づくりや運営の推進

基本方針3：(都心部での移動円滑化)  
まちなかの賑わいを創出する  
交通戦略

- ①多様な手段による回遊性向上と結節強化
- ②都心部への通過交通排除に資する道路の整備
- 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

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

- ①土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- ②広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊促進

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

- 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
- ②ユニバーサルデザインの推進
- ③地域主導による計画づくりや運営の推進
- ④民間活力による新技術等の導入促進

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)

## 施策(例)

- 各地域と都心を結ぶ路線バスのサービス改善
- 鉄道駅の特性に応じた駅利用環境の整備
- 都心部や渋滞交差点の処理能力向上
- 環状道路ネットワークの強化
- 各区中心部への居住誘導

- 区バスの運行改善と利用促進
- 乗合タクシーの活用
- 安全で快適な道路環境の整備
- 住民バスの運行支援に向けた取り組み

- 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
- 基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み
- 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

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

- モビリティ・マネジメントの推進
- 環境や公共交通に関する意識啓発
- 鉄道駅のバリアフリー化推進
- わかりやすい案内(多言語化)
- 住民バスの運行支援に向けた取り組み
- 社会実験の実施

新潟市地域公共交通網形成計画(概ね5年間の施策)