

にいがた都市交通戦略プラン 概要

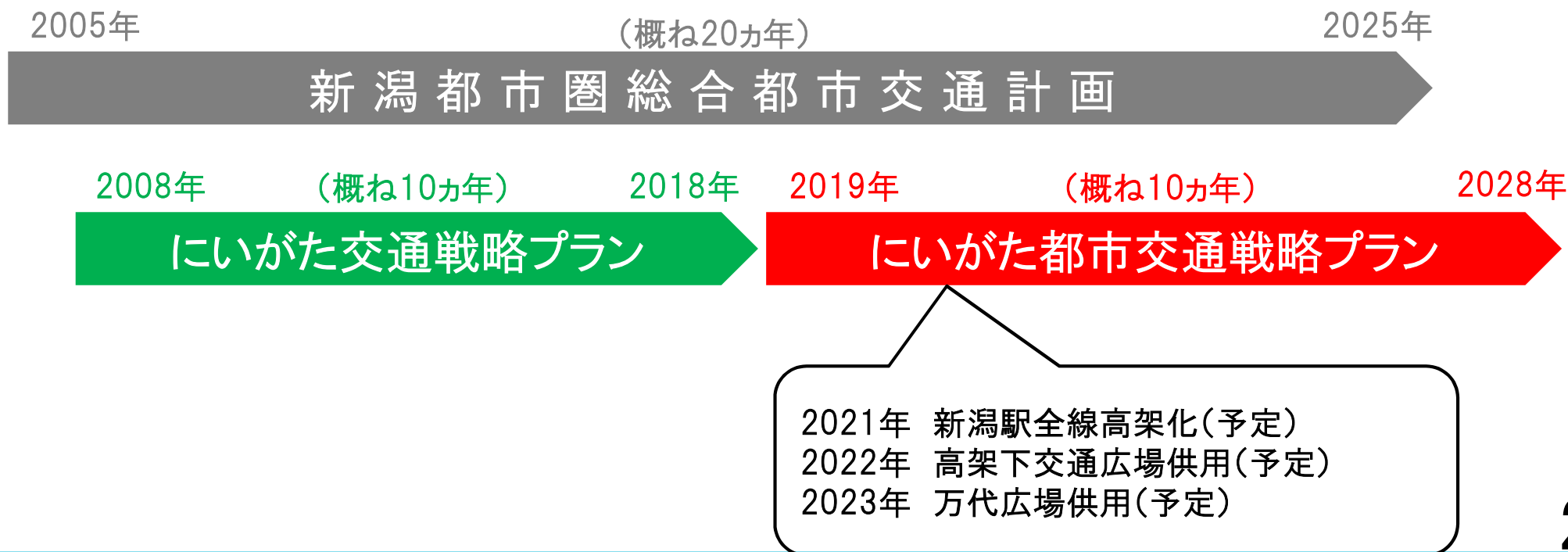
新潟市



背景と目的



- ・2005年に「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が策定される
- ・2008年に新潟市における交通政策の基本方針と10ヵ年で取り組む行動計画「**にいがた交通戦略プラン**」を策定
- ・「**にいがた交通戦略プラン**」の策定から概ね10年が経過し、これまでの取り組みの評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機に、本市の拠点性の強化と急激に進む人口減少、少子・超高齢化などの課題に対応するため、2019年7月31日に「**にいがた都市交通戦略プラン**」を策定

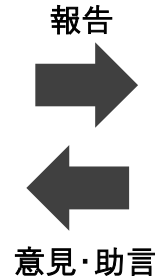


策定体制・経過



策定体制

にいがた交通戦略推進会議
国・県・市・交通事業者などの
実務者レベルで構成



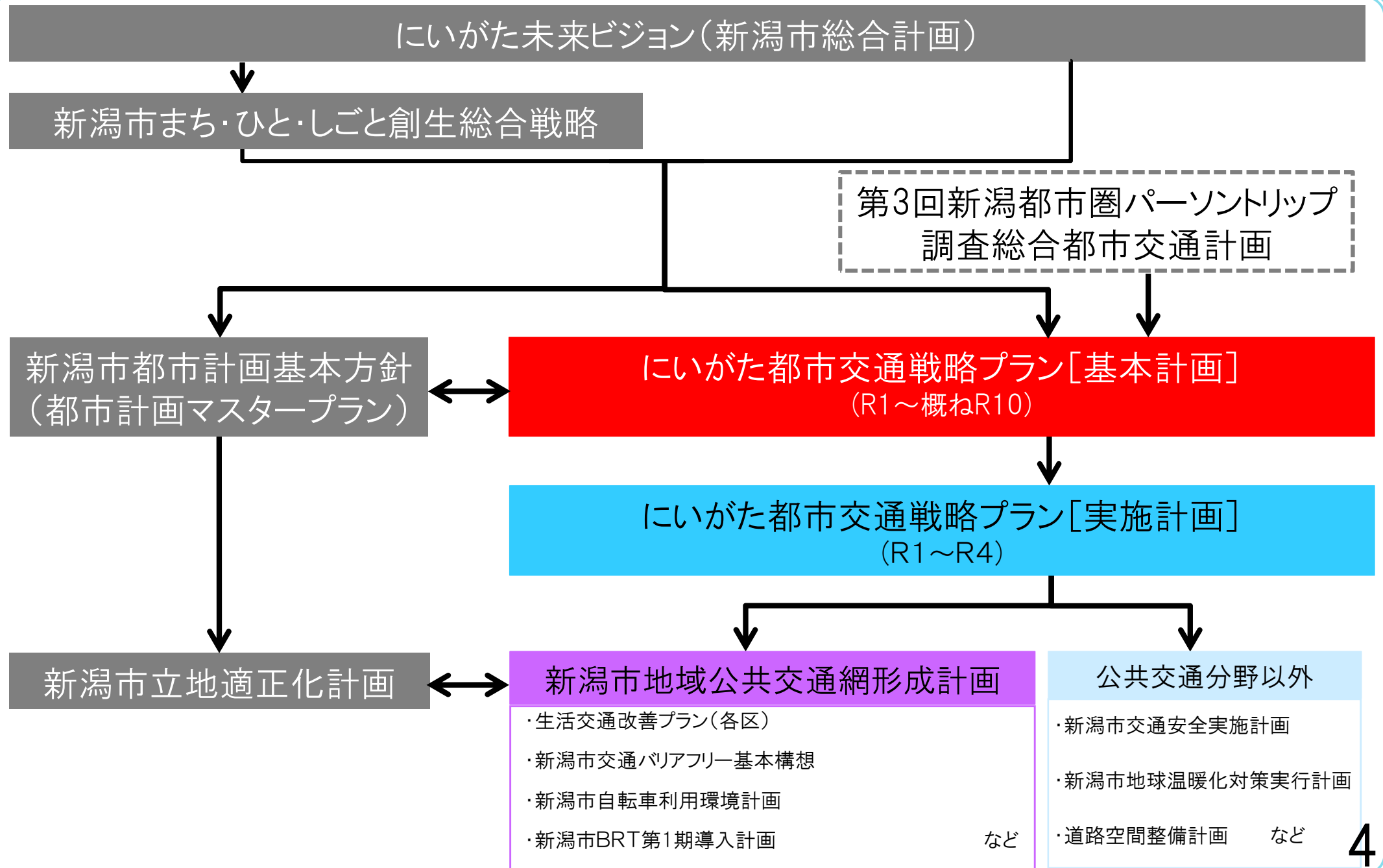
にいがた交通戦略プラン検討委員会
学識者・市民・経済・産業団体などで構成

策定経過

	2017年度 (7月～3月)	2018年度 (4月～3月)	2019年度 (4月～7月)
にいがた交通戦略 推進会議	11回開催		
にいがた交通戦略 プラン検討委員会	6回開催		
市民意見の聴取など	市民意見 調査	自治協 説明	パブリック コメント

7月31日
策定
・
公表

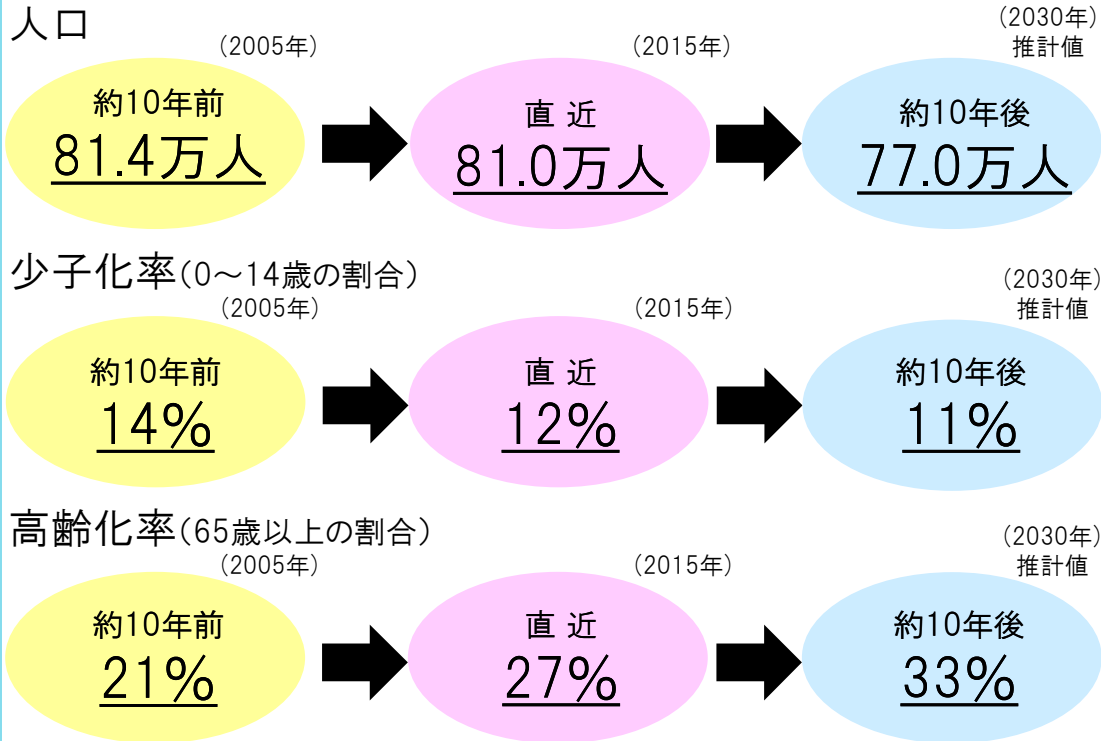
にいがた都市交通戦略プランの位置づけ



本市の現状

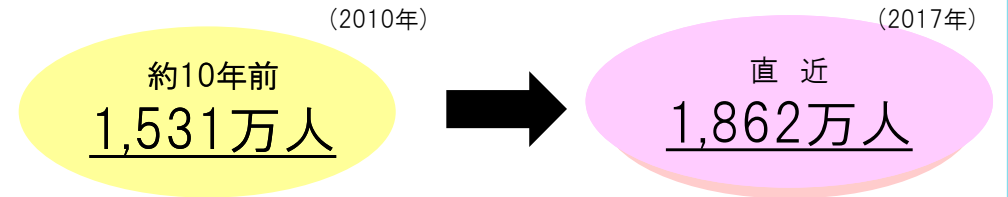


人口減少、少子・超高齢化の進展



出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

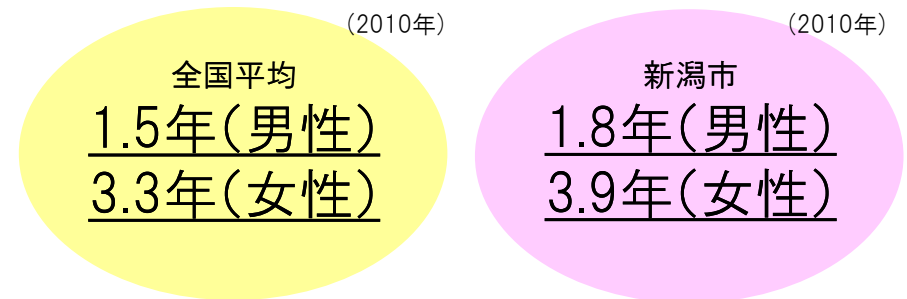
観光入込客数※の増加



※都道府県の観光地点を訪れた「日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者」をカウントした値

出典: 新潟県観光入込客統計調査より作成

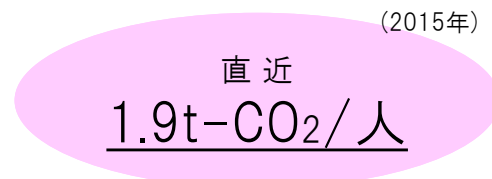
健康寿命(健康でない期間が長い※)



※ 65歳時点の平均余命年数のうち、日常生活が自立していない年数を「健康でない期間」とする

出典: 新潟市健康づくり推進基本計画(第2次)

運輸部門におけるCO2排出量

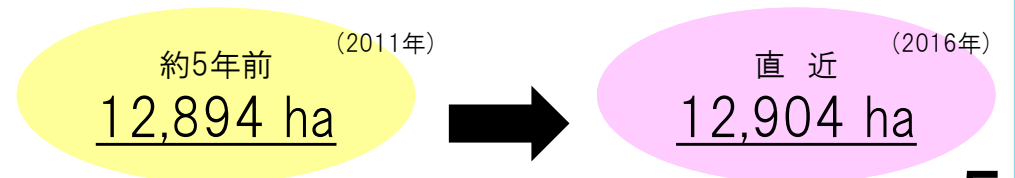


(2015年度)

政令市ワースト1位: 新潟市、2位: 岡山市、北九州市、浜松市

出典: (環境省)「簡易マニュアルによる推2015」より作成

市街地(市街化区域)面積の拡大



出典: 新潟市資料

にいがた交通戦略プランの事後評価



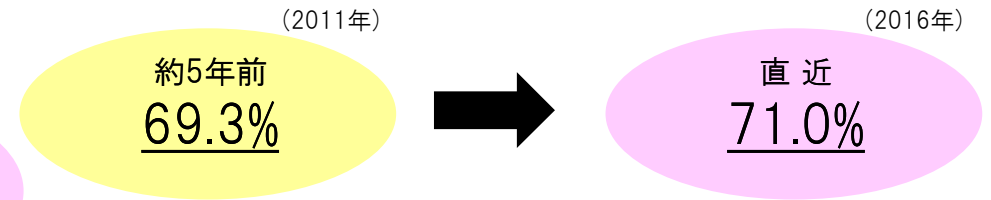
バス利用者数の増加 新バスシステム・BRT開業後(前年比較)



※ 開業1年目は、乗り換え利用等補正後の数値で前年比較を行っている

出典:新潟交通株式会社ホームページより作成

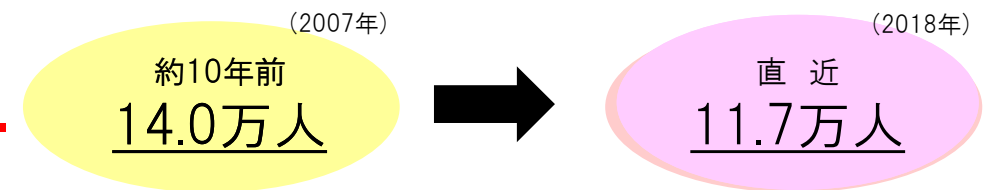
自家用車への依存度が増加



※ 約10年前に調査を実施していないため約5年前のデータを表記

出典:新潟市内都市交通特性調査(2011年、2016年)

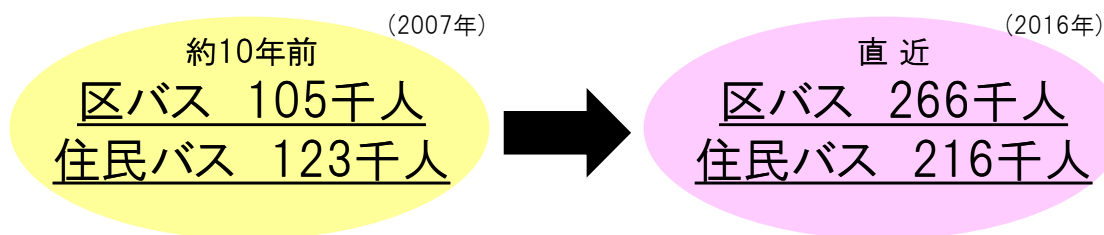
まちなか※の歩行者量が減少



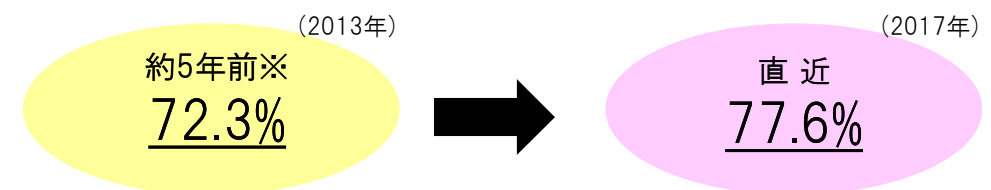
※ 新潟駅、万代、古町周辺地区

出典:新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」より作成

区バス・住民バス利用者数の増加



「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が増加



出典:第40回市政世論調査(2013年)
第44回市政世論調査(2017年)

新たな交通の将来像



本市の現状・事後評価のまとめ

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、乗り換えに対する不満や、まちなかの衰退、拠点性の低迷など、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、いまだ道半ばである。

今後10年間で取り組む必要のある課題

都心アクセスの強化

- ・まちづくりと連携した交通環境の充実
- ・公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担

都心部での移動円滑化

- ・都心部における多様な手段による回遊性向上

生活交通の確保維持・強化

- ・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
- ・区バス・住民バスの持続性の確保

広域交通との連携強化

- ・駅、港、空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

都市の将来像

- ・にいがた未来ビジョン
- ・新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

これまでの交通の将来像

- ・新潟都市圏総合都市交通計画(第3回パーソトリップ調査)
- ・にいがた交通戦略プラン

会議などの意見

- ・にいがた交通戦略プラン検討委員会
- ・にいがた交通戦略推進会議

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】

県都新潟の**拠点化**を支える交通

【目標2】

安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通 **7**



にいがた都市交通戦略プラン

5つの視点

5つの視点を踏まえた 新たな基本方針

継承

1. 都心アクセスの強化

多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

新規

2. 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

駅・港・空港など広域交通拠点と
基幹公共交通軸の効果的な連携

継承

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

まちなか活性化に向けた回遊性向上

継承

4. 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

暮らしやすい移動環境の確保

新規

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

市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善

1.【都心アクセスの強化】多核連携型のまちづくりを支える交通戦略



【取り組みの方向性】

望ましい土地の利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、
鉄道・バス・タクシー・自転車の役割分担を図り、連携を強化します

10年後には…

コンパクト・プラス・ネットワークを
基本とした公共交通



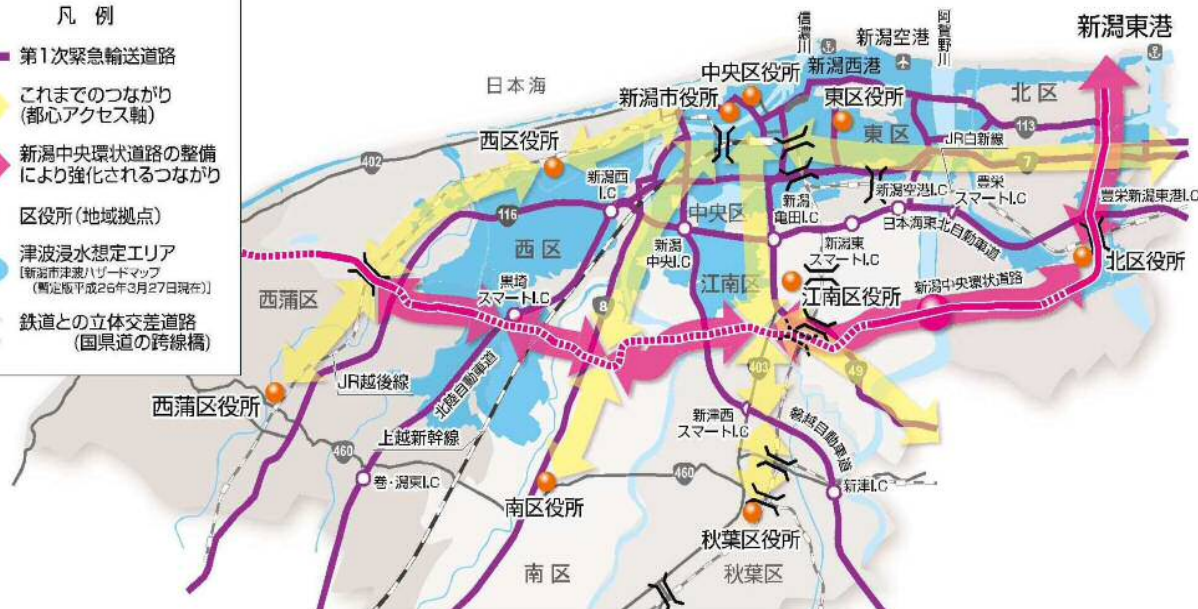
スムーズにまちなかや隣の区に
アクセスしやすくなったね！

【主な取り組み】

新たな鉄道駅の設置調査



幹線道路の整備(新潟中央環状道路)



2.【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



【取り組みの方向性】

駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーにより円滑に連携させるとともに、
基幹公共交通軸との結節強化を図ることで、交流人口拡大の一翼を担います

10年後には…

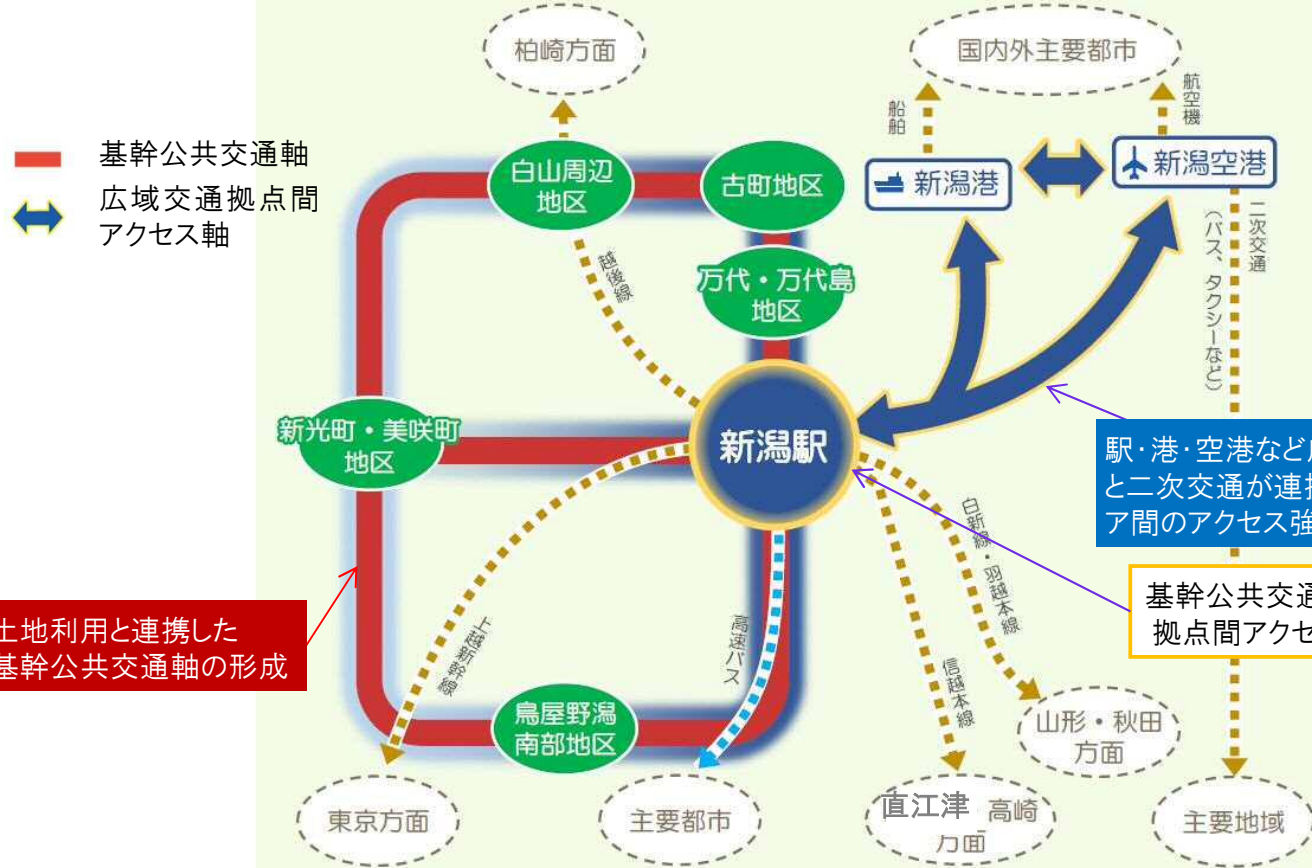
広域交通拠点(駅、港、空港)と
基幹公共交通軸の効果的な連携



駅・港・空港間の交通ネットワークが
使いやすくなったよ！

【主な取り組み】

広域交通と二次交通の連携イメージ



新潟駅万代広場 イメージ図



新潟駅直下バスターミナル イメージ図

駅・港・空港など広域交通拠点
と二次交通が連携した主要エリ
ア間のアクセス強化と周遊強化

基幹公共交通軸と広域交通
拠点間アクセス軸の一体化

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



【取り組みの方向性】

都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築・利活用を図り、
多様な手段により回遊性が向上されることで、まちなかの賑わい創出の一翼を担います

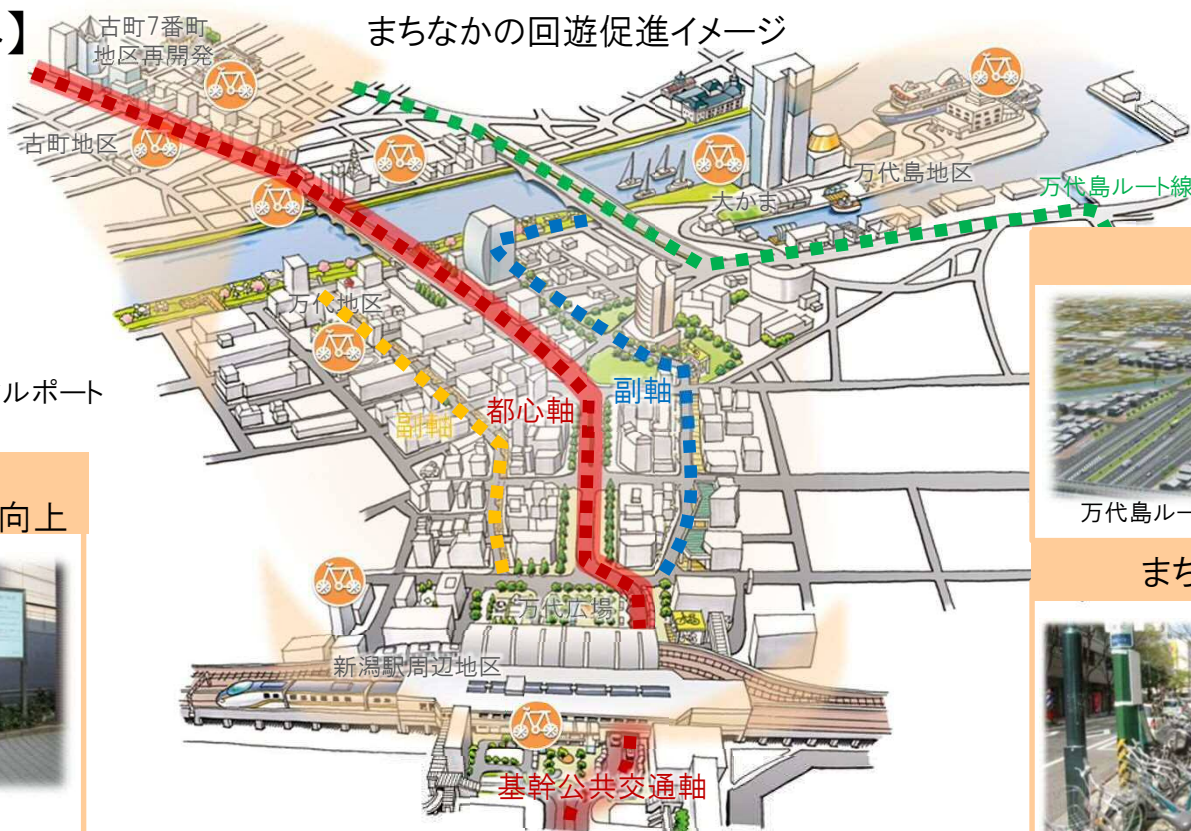
10年後には…


まちなか活性化に向けた回遊性向上



多様な交通手段から選んで
回遊できるようになった！

【主な取り組み】



 : にいがたレンタサイクルポート

多様な手段による
回遊性向上



にいがたレンタサイクル

まちなかへの通過交通抑制



万代島ルート線の整備イメージ



ライジングボラード

まちなかの道路空間再構築・利活用



ガルベストーン通り



4. 【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



【取り組みの方向性】

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などにより、生活交通が強化されることで、安心して暮らせるまちの一翼を担います

暮らしやすい移動環境の確保

10年後には…

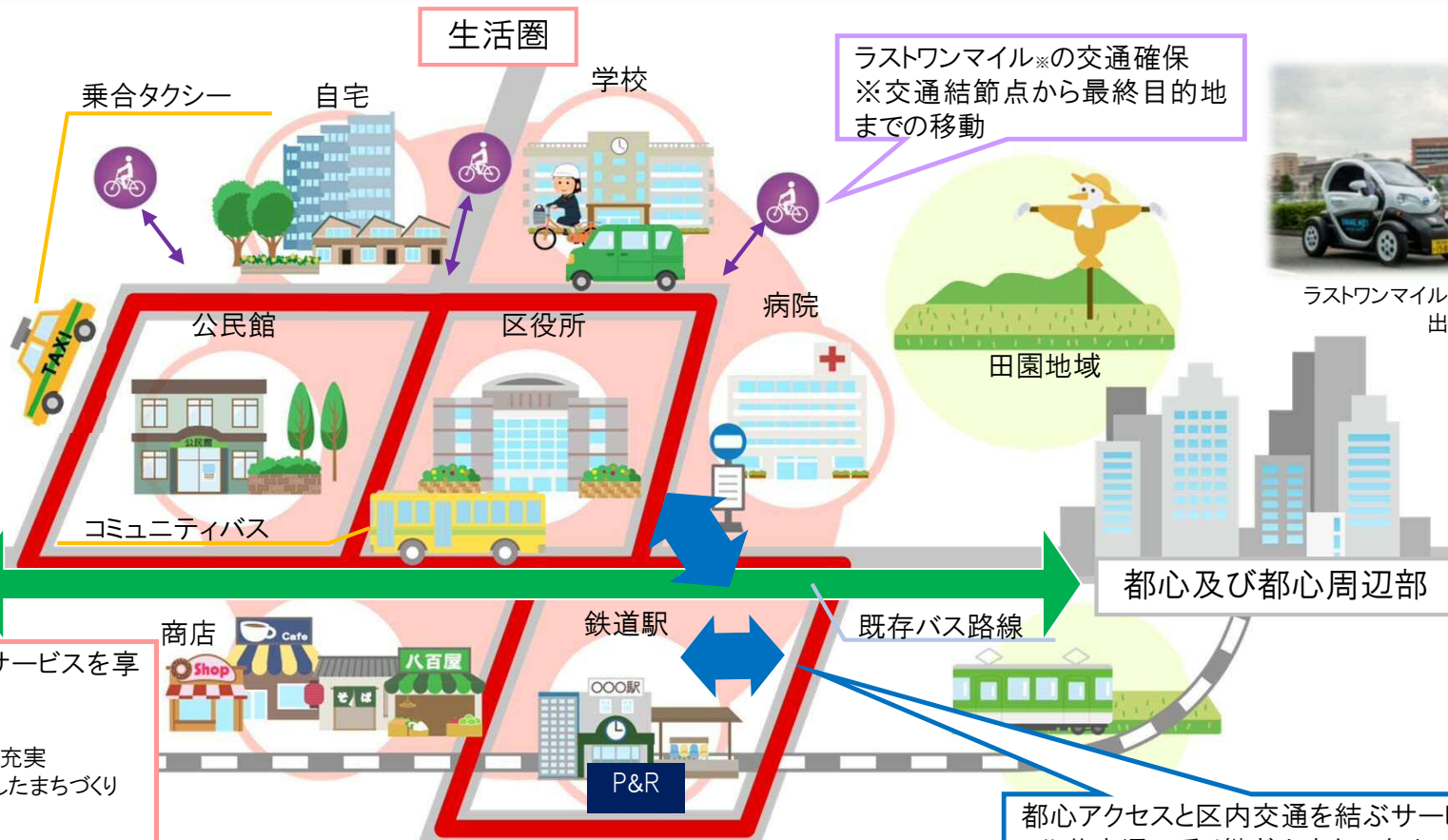


車がなくても安心して暮らせるようになったわ！

【主な取り組み】



乗合タクシー



ラストワンマイルのイメージ 出典：横浜市

- 凡例-
- : 車を運転しない人のための交通確保
 - : 都心アクセス

◆車に頼らなくても生活に必要なサービスを受できる日常生活圏

- ・日常生活を支える主要なサービス機能を充実
- ・お祭りや地域の産業、伝統、文化を活かしたまちづくり

車を運転しない人のための交通確保と連携形成

地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ

都心アクセスと区内交通を結ぶサービスの強化

- ・公共交通の乗り継ぎやすさの向上
- ・交通結節点での環境整備

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



【取り組みの方向性】

モビリティ・マネジメントなどを市民、関係者と協働して取り組み、市民の意識転換が促進されることで、誰もが移動しやすい、選ばれるまちの一翼を担います

市民にとって使いやすく
喜ばれる公共交通に改善

10年後には…



みんなで育てられる
公共交通になった！

【主な取り組み】



小学生を対象とした公共交通利用促進に関する出前講座
(学校モビリティ・マネジメント)



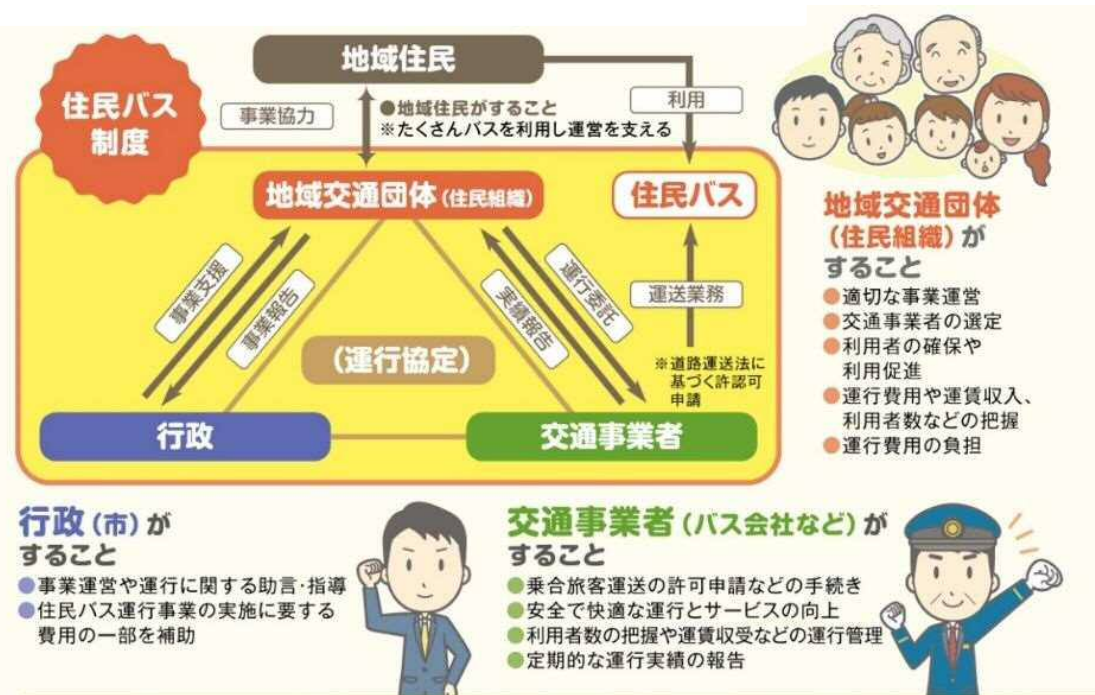
ユニバーサルデザインタクシー
出典:トヨタ自動車株式会社



エレベーター設置(JR東新潟駅)



バリアレス縁石の導入



地域主導による交通計画イメージ

にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針 ～10年後の目指す姿～



— 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 —
 県都新潟の拠点化を支える交通
 「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

— 目標2 —
 安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通
 住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟

1. 都心アクセスの強化
 ～多核連携型のまちづくりを支える交通戦略～
 コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

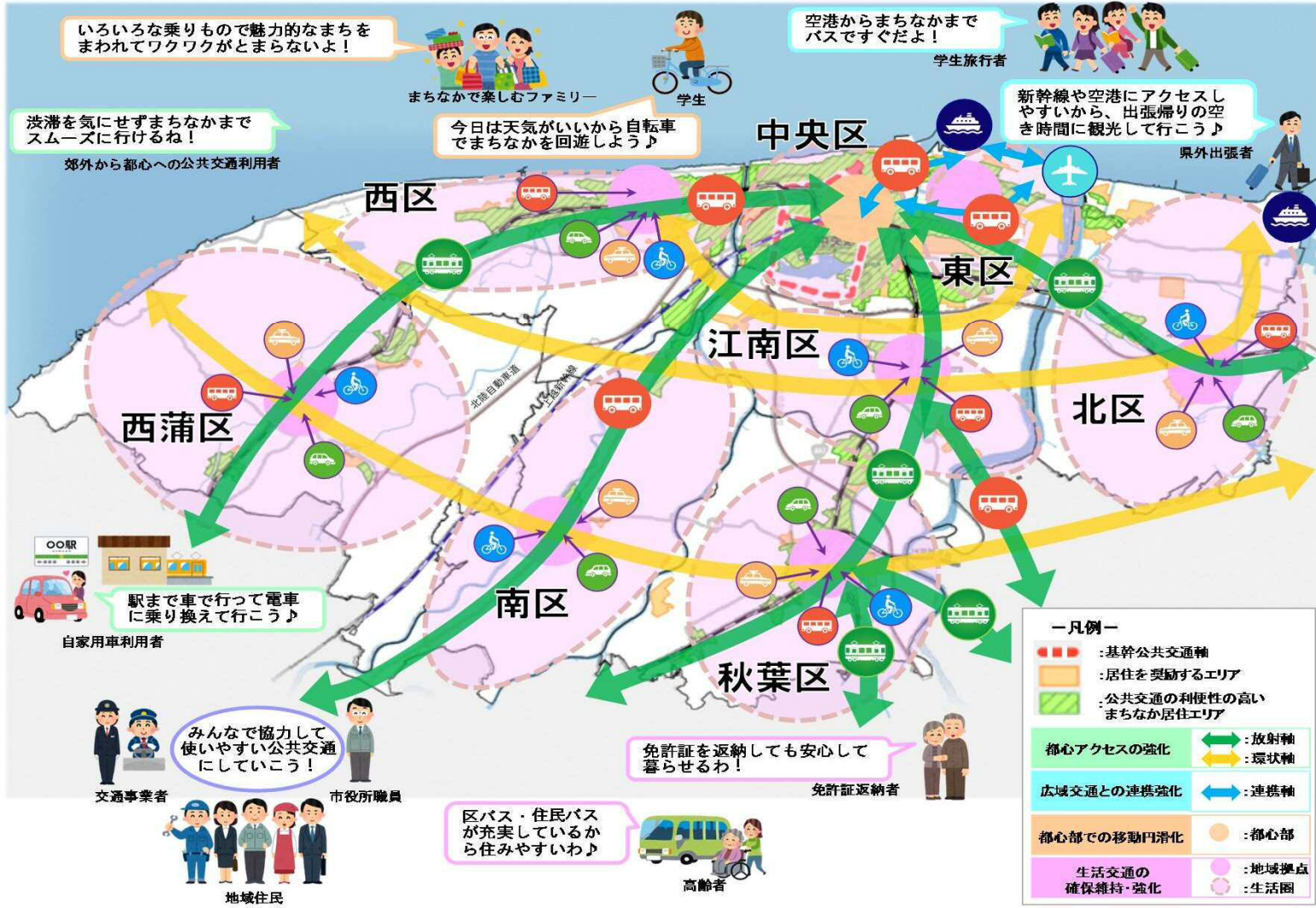
10年後には…
**スムーズにまちなかや隣の区に
 アクセスしやすくなった!**

【取り組みの方向性】
 望ましい土地利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

2. 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～
 駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通軸の効果的な連携

10年後には…
**駅・港・空港間の交通ネットワーク
 が使いやすくなった!**

【取り組みの方向性】
 駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



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～
 まちなか活性化に向けた回遊性向上

10年後には…
**多様な交通手段から選んで
 回遊できるようになった!**

【取り組みの方向性】
 新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通過交通を抑制し、道路空間を再構築・利活用することで、多様な交通手段による回遊性を向上させ、まちなかの賑わいを創出します。

4. 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～
 暮らしやすい移動環境の確保

10年後には…
**車がなくても安心して
 暮らせるようになった!**

【取り組みの方向性】
 地域のまちなかでは、徒歩や自転車で安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを強化します。

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～
 市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善

10年後には…
**みんなで育てられる
 公共交通になった!**

【取り組みの方向性】
 引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー化や新技術の導入などをみんなで行い、誰もが使いやすい公共交通へ改善を進めます。

- 凡例 —
- 基幹公共交通軸
 - 居住を奨励するエリア
 - 公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア
 - 放射軸
 - 環状軸
 - 連携軸
 - 都心部
 - 地域拠点
 - 生活圏

にいがた都市交通戦略プラン【基本計画・実施計画】の概要

