

## 資料3

### 新潟市における公共交通を取り巻く現状と基幹公共交通軸<sup>(※1)</sup>の必要性

#### <概要>

新潟市における公共交通を取り巻く現状と課題、上位計画と関連計画などを整理することにより、  
基幹公共交通軸の位置付け・必要性を確認する。

※1 基幹公共交通軸：都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸のことをいう

<ポイント>

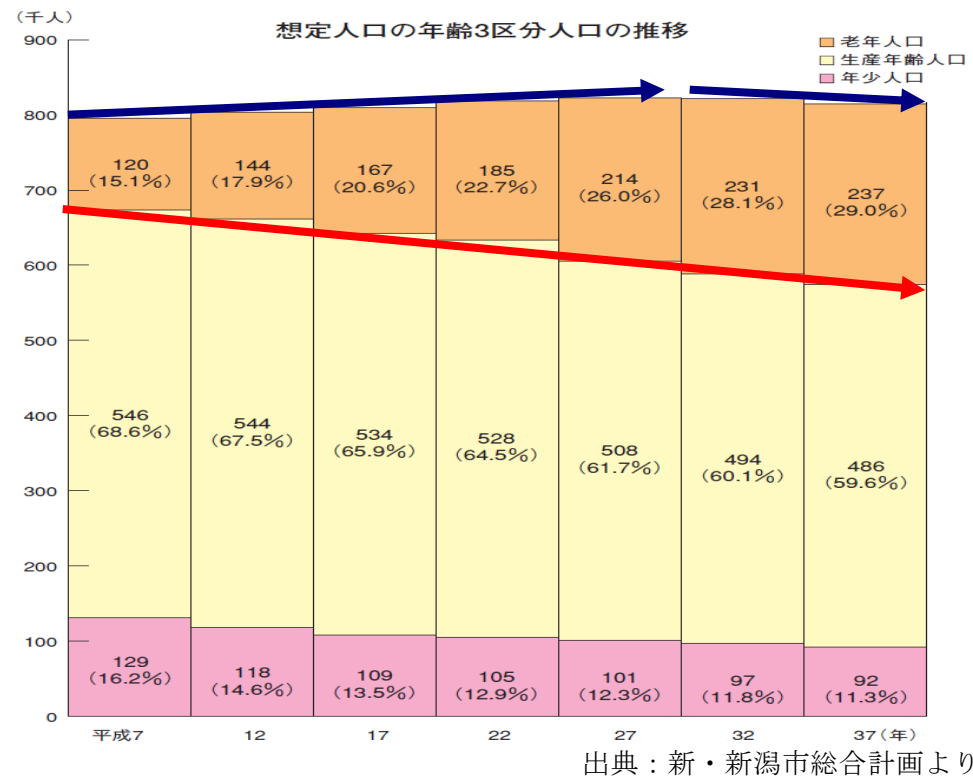
- 新潟市では、近年人口が微増傾向にあるものの、高齢化が進展しつつあり、自動車の利用が難しい高齢者をはじめ、誰もが使いやすい移動手段の確保が必要である。
- 自動車利用の増加により、渋滞発生、環境負荷の増大や、公共交通利用者の減少といった問題があり、公共交通サービス向上により、自動車利用の抑制と公共交通利用促進が望まれる。

① 高齢化の進展

▶ 高齢化が進む中で、高齢者の移動手段の確保が必要

少子高齢化が進めば、自分で自動車を運転することが出来ない高齢者や老年層が増えてくる。市民生活のための移動確保の観点や、高齢者の社会活動を促進するためにも移動手段の確保は必要である。

新潟市の想定人口推移

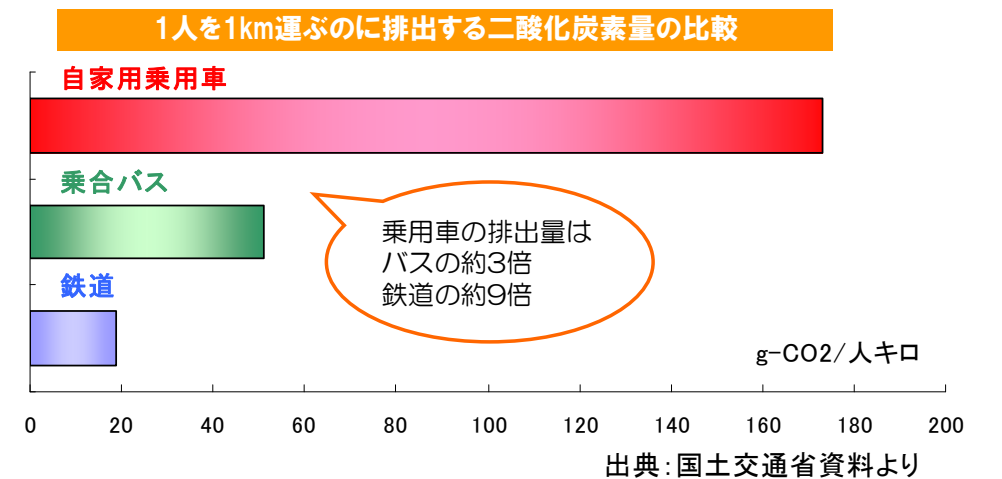


③ 環境負荷の増大

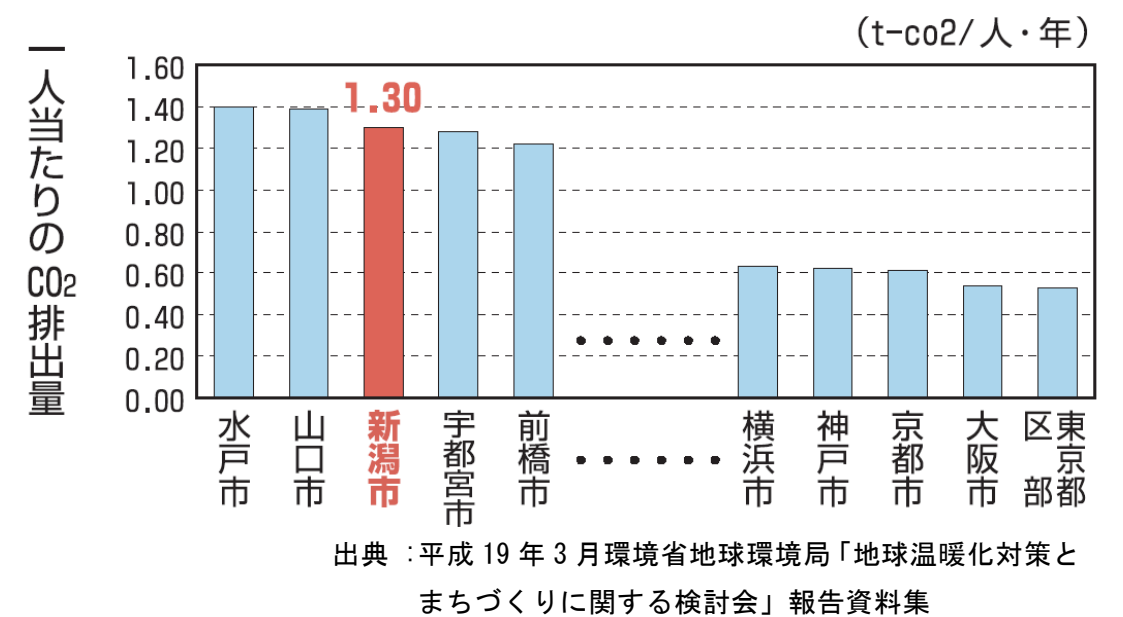
▶ 乗用車は、バスの3倍、鉄道の約9倍の二酸化炭素を排出

- ・乗用車は、1人を1km運ぶのにバスの約3倍、鉄道の約9倍の二酸化炭素を排出する。
- ・全国都道府県県庁所在地のなかで、旅客分野における1人当たりの二酸化炭素排出量をみると、新潟市は3番目に多く、二酸化炭素の排出が少ない交通の実現が課題となっている。

交通手段別 CO<sub>2</sub> 排出量変化



1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量

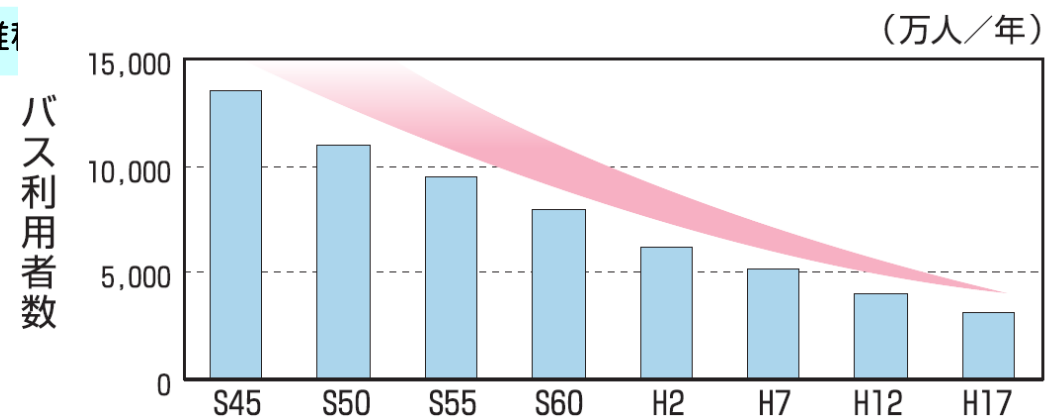


② 公共交通利用者の減少

▶ バスの利用者数は5年間で約2割減、ピーク時の1/4まで減少

公共交通の利用者のうちバスは減少傾向にあり、ここ5年間で約2割、平成17年でピーク時の1/4まで減少している。このまま公共交通利用者の減少が続くと、路線の廃止などによる更なるサービスの低下を招き、利用者が減少するといった“負のスパイラル”が発生する可能性がある。

バス利用者数推移



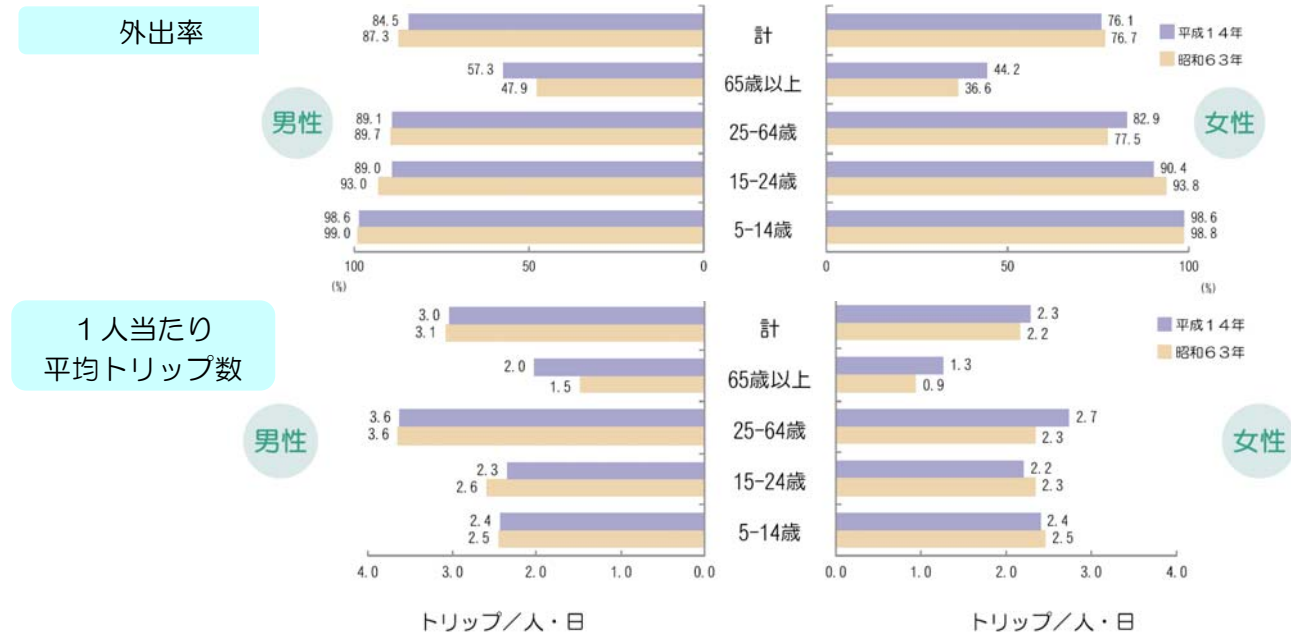
<ポイント>

- 新潟市の人々の動きの経年的な傾向としては、全体の外出率や平均トリップ数(※1)が減少しているものの、高齢者や女性については増加している。また、利用される交通手段は、自動車の割合が最も高い。
- 都市圏での地区別の移動状況を見ると、中央区内での発生集中量(※2)が最も多く、また西区、東区から中央区への移動も多い。また、中央区内での発生集中量が基幹公共交通軸上で多い。

① 1人当たり移動回数(トリップ数)

▶高齢者や女性の外出率上昇(全体では低下傾向)

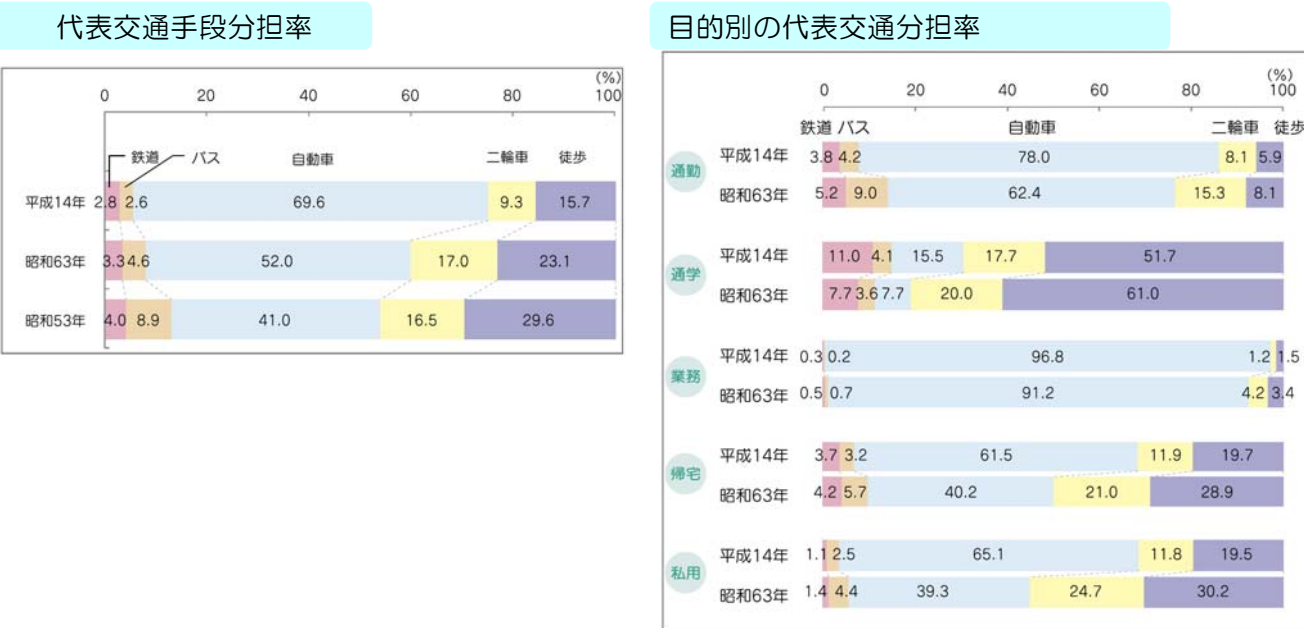
1人当たりの平均外出率は80.1%、平均トリップ数は2.65トリップ/人日であり、前回調査と比較すると、外出率・平均トリップ数は減少しているが、25歳以上女性及び高齢者は増加している。



② 代表交通手段別利用者の推移

▶自動車利用の増加と公共交通利用者の減少

交通手段分担率を前回PT調査と比較すると、各目的共に自動車の分担率が増加している。一方、鉄道・バスの利用者は近年減少傾向にあり、特にバスは減少の傾向が著しい。



※1 トリップ：人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位をいう。  
 ※2 発生集中量：ある地域の発生量(※3)と集中量(※4)を合算したものをいう。  
 ※3 発生量：ある地域から出発するトリップをいう。  
 ※4 集中量：ある地域に到着するトリップをいう。

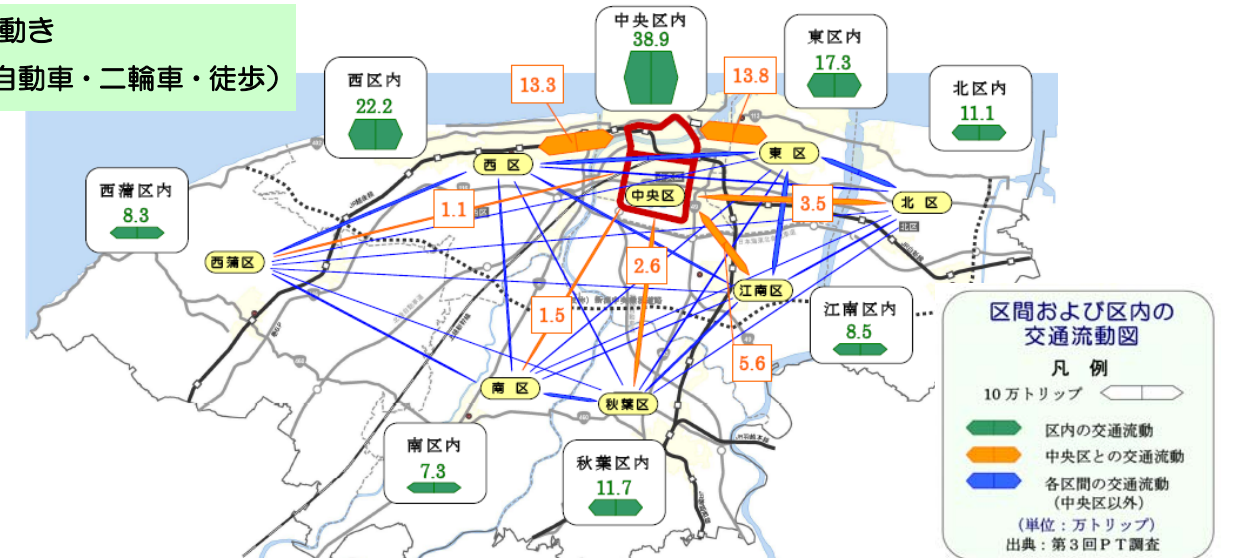
③ 地区別の人の動き

▶中央区内での発生集中量が最も多い

新潟市での地区別の発生集中量を見ると、中央区内の移動が最も多い。続いて、西区内、東区内や中央区と西区・東区との移動と続き、郊外部と中心部を結ぶ主要な公共交通軸上での移動が多いことがわかる。

●地区別の人の動き

(鉄道・バス・自動車・二輪車・徒歩)



●中央区と各区及び各区内の人の動き

(鉄道・バス・自動車)

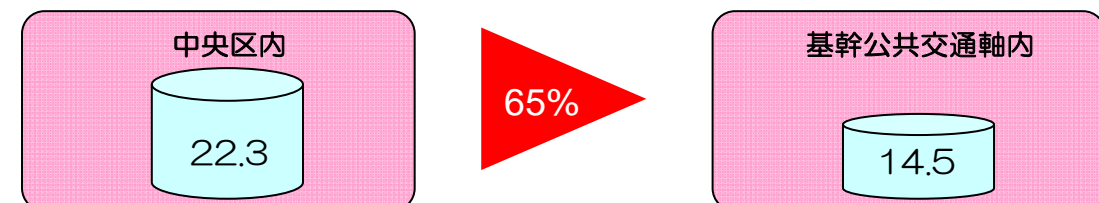


④ 基幹公共交通軸における人の動き

▶中央区内における人の移動のうち、基幹公共交通軸内々の人の移動が多い

基幹公共交通軸内の移動を見ると、中央区内の移動(自動車・バス・鉄道)の22.3万トリップに対して、14.5万トリップ(65%)と多い状況にある。

基幹公共交通軸内における人の動き(鉄道・バス・自動車) [単位：万トリップ]



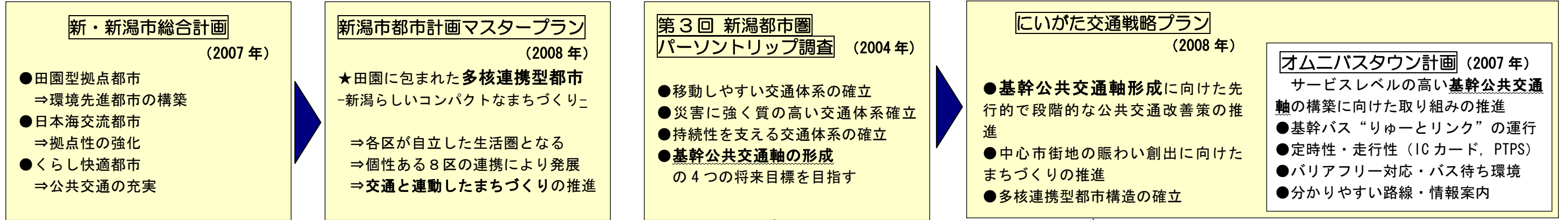


# 上位計画・関連計画（1）概要

## <ポイント>

- 新潟市では、新潟らしいコンパクトなまちづくりとして「多核連携型都市」を目指しているが、そのためには、交通と連動したまちづくりの推進を必要としている。
- 交通に関する計画では「基幹公共交通の形成」や「骨格幹線軸の整備」、「基幹公共交通軸における段階的な公共交通施策の推進」といった方向性に基づき、必要な交通施策を位置付けている。

## 新交通システムを検討する上での上位計画・関連計画



## 多核連携型都市のイメージ



新潟市がめざすまちづくり  
～多核型連携都市～  
〔新潟市都市計画マスタープランより〕

## 総合交通体系に基づく取り組み



## 関連する主な計画・開発動向

### 基幹的公共交通軸に関連する周辺地域における主な計画・開発動向の整理

- 万代島再開発事業
- 鳥屋野潟南部開発計画
- 新潟駅周辺整備・連続立体交差事業
- 古町地区道路空間再構築



<概要>

交通に関する上位計画のうち、概ね 10 年間に具体的に取組む基本的な行動計画として「にいがた交通戦略プラン」があり、公共交通の充実・活用を中心とした施策を位置付け、展開している。

<基本方針>

にいがた交通戦略プランでは、「移動の利便性が高く、常に活発な国内外との交流、地域間交流、地域内活動が行われている都市」を目指し、以下に示す4つの基本方針のもとに、平成 20 年から概ね 10 年間に具体的に取組む施策を視点別に提案している。

<基幹公共交通に関する基本計画>

基幹公共交通軸の形成に向けた「にいがた基幹バス(りゅーとリンク)」(平成 19 年 11 月運行開始)を中心とする都心および都心周辺部における公共交通の利便性向上に向けて、市中心部に集中する路線間の乗り継ぎ利便性の強化や利用者の視点に立ったきめ細やかな利用サービスの提供に向けた取り組みを推進する

交通戦略プランの基本方針

■基本方針1 『多核連携型の都市構造を支える交通戦略』

各地域の特色や歴史を活かしつつ、個々の地域では持ち得ない広域的な都市機能を共有する政令市“新潟”の多核連携型の都市構造を支える交通基盤整備を推進します。

視点A. 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

■基本方針2 『地域の快適な暮らしを支える交通戦略』

各地域のまちなかに賑わいを創出し、快適な暮らしを支える安全で快適な交通環境の整備を進めるとともに、生活に必要な公共交通の維持・確保を図ります。

視点B. 各地域の特性とコミュニティを大切に交通施策

■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』

都心や都心周辺部に集まる交通を適切に誘導し、多様な都市活動に柔軟に対応できる質の高い移動環境を実現するとともに、まちの賑わいや魅力の向上に資する道路環境整備や公共交通を活かした人に優しいまちづくりを推進します。

視点C. 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

視点D. 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

■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』

環境問題や高齢化社会への対応など、進むべき都市交通のあり方について、意識啓発と関係者の連携強化を図り、まちづくりと連動したハード・ソフトの交通施策を適正な役割分担のもとに、地域が一丸となって取り組む環境づくりを進めます。

視点E. 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

【公共交通に関連する主な方針】

○交通ネットワークの質の向上

- ・都心部と郊外間の結びつき強化(骨格幹線軸・結節点強化)
- ・都心部と周辺部における公共交通サービスの向上

○交通ネットワークの実現のために必要な方策

- ・視点E: 市民・事業者との協働や合意形成

交通戦略プランの基本方針イメージ



【公共交通によるネットワークの形成】

- 都心アクセス軸強化
- 都心部内拠点連携強化
- 地域内の生活交通確保
- 交通結節機能の強化

<新たな交通システム導入の考え方>

にいがた交通戦略プランでは、さらに公共交通利便性を向上させ都心の魅力を高めるために、既存公共交通の改善等により段階的なサービスレベルの強化を進めながら、LRTやBRT(次世代型バスシステム)などといった新たな交通システムの導入を見据えた検討も進める。



● 基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み

- ・にいがた基幹バス(りゅーとリンク)の運行サービスの向上  
⇒交通結節機能の強化、都心軸(榎谷小路等)へのバスレーンの導入検討 など
- ・公共交通軸沿線への適正な土地利用の誘導 など

● 新たな交通システム導入の検討にあたって

新たな交通システムの導入に先立って、まずは既存公共交通(鉄道・バス)のサービスレベルの強化と意識啓発(モビリティ・マネージメント)等により公共交通を利用する人の流れをしっかりと作り出すとともに、市民との合意形成を十分に図っていくことが必要である。段階的に、市民と一緒に考えながら、新潟市にふさわしい新たな交通システムの導入に向けて検討を進める。



<概要>

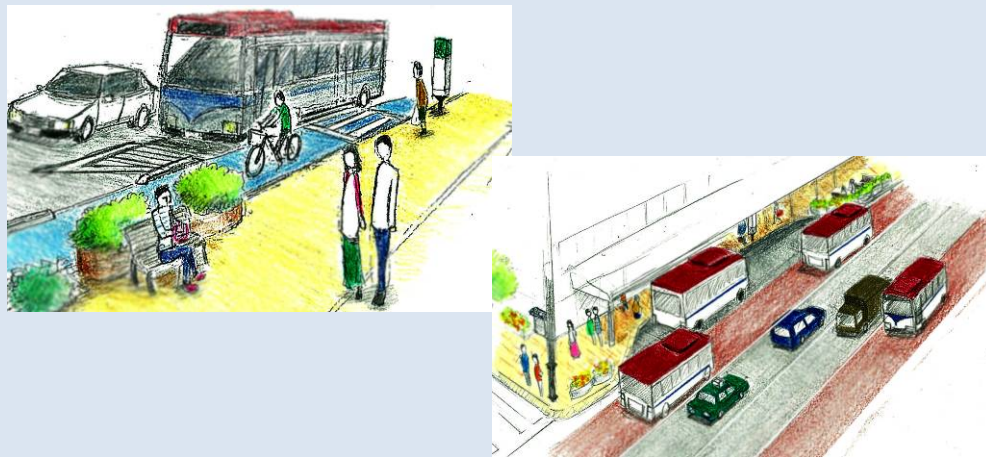
新たな交通システムの関連の主な計画・開発動向には、万代島や鳥屋野潟南部の開発（再開発）事業、新潟駅周辺の整備、古町地区道路空間再構築が進められている。

<古町地区道路空間再構築>

古町地区において、快適な歩行空間の創出による賑わい強化や魅力向上に資する道路空間の活用を第一義とし、現状の問題点の改善とともに、多様な活動に対応するため西堀通り、東堀通りおよび榎谷小路を有効に活用するため、社会実験の実施（H21年度）や基本計画の策定に向けて取り組みを推進している。

- 基幹公共交通軸としての榎谷小路の機能強化（バスレーンの拡充等）
- 自動車交通、自転車交通を集約的に処理する骨格機能の確保
- 各交通モードへの対応（自転車、荷捌き、タクシー、バス、マイカー等）

《道路空間の活用イメージ》



<万代島再開発事業>

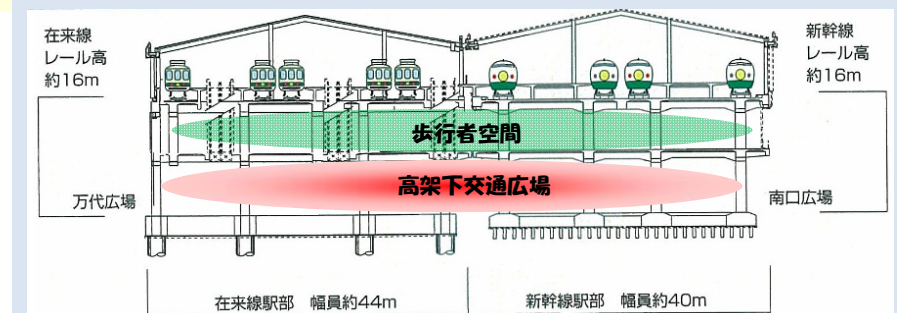
21世紀に新潟県が発展、飛躍をとげるための拠点作りを行うための事業である。総面積約34.3haのうち、15.6haは先導的再開発事業区域として、平成15年までに国際交流の拠点である朱鷺メッセが整備された。

現在、万代島にぎわい空間創造事業について進行中である。



<新潟駅周辺整備・連続立体交差事業>

新潟駅周辺整備は、鉄道を挟んだ南北市街地の一体的な整備を図り、環日本海の中核拠点都市にふさわしい都市機能の強化や、都心としての象徴的な地域づくりに向け、鉄道在来線の高架化や幹線道路・駅前広場、交通広場などの都市基盤をはじめ、駅周辺市街地の整備を図ることを目的としている。

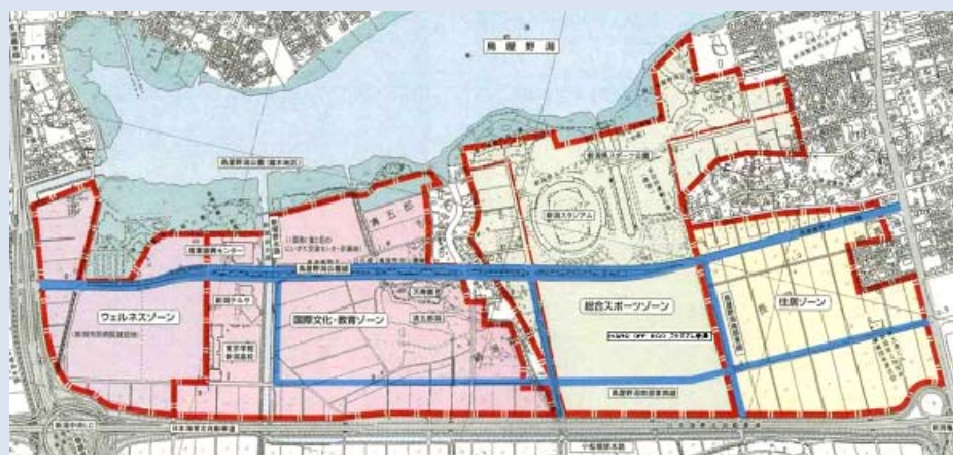


<鳥屋野潟南部開発事業>

平成元年に新潟県知事、新潟市長及び亀田郷土地改良区理事長の三者によって合意された南部開発構想に基づき、鳥屋野潟南部の約270haを4つのゾーンに分け、計画的なまちづくりを進めていくものである。

<ゾーン種類と主な施設>

- ウェルネスゾーン (市民病院など)
- 国際文化・教育ゾーン (〔仮〕食と花の交流センターなど)
- 総合スポーツゾーン (東北電力ビッグスワンススタジアム、ハードオフエコスタジアムなど)
- 住居ゾーン



凡例  
 ● : 公共施設・学校・病院等  
 ● : 主な商業施設