

## 基本方針（案）の考え方

### 現行プランの事後評価【前回資料】

- ・ 自家用車への依存度は増加（1.7%増加：H23→H28）
- ・ 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。
- ・ 自動車に頼らずに移動しにくいと感じる市民が約8割
- ・ まちなかの歩行者数は減少（約3,000人減少：H23→H28） など

### 新潟市の課題【前回資料】

- ・ 少子高齢化と人口減少が進むと同時にまちなかの空洞化が進んでいる
- ・ 本市の健康寿命は全国平均より低い（男性：0.26年低い、女性：0.59年低い）
- ・ 新潟空港利用者数が減少するなど拠点性が低下している（約27万人減少：H18→H28） など

これまでの将来像【前回資料】

新たな将来像（キーワード）【資料3】

上位関連計画【前回資料】

### 交通の将来像

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へ」

#### 住み慣れた地域でずっと安心して暮らせるまちを支える交通

- ・【交通サービス面】自家用車を持たない高齢者や子育て世代等が、都心部や区内に、公共交通や自転車、歩きで負担なく（ユニバーサルデザイン）安心して移動できる。
- ・公共交通の利便性向上と再構築によって、過度な財政負担を伴うことなく、新技術等の活用も視野に含めた公共交通が維持されている。
- ・【健康・渋滞・環境面】自家用車からの転換により、健康寿命が延伸するとともに、道路交通渋滞が緩和し、環境負荷が軽減している。
- ・【道路面】安全で渋滞の少ない道路。（メリハリを付けた道路整備と維持管理。）

#### 県都新潟の拠点化を支える交通

- ・【交通サービス面】市民や観光客等が、目的や年齢等に応じた多様な手段で、都心部内を円滑かつ楽しみながら快適に（ユニバーサルデザイン）回遊できる。
- ・高架化する新潟駅や新潟空港、新潟港等の広域交通拠点と都心部や基幹公共交通軸沿線の交通サービスが連携することで、市民や観光客等が便利に移動できる。
- ・【まちの賑わい面】都心部などの拠点施設間を便利に移動でき、土地利用と連携した基幹公共交通軸を形成することで交流人口が拡大し、まちの賑わいが向上している。
- ・【道路面】基幹公共交通軸、自転車歩行者空間創出に資する道路空間の再構築。

### 将来像を実現するための基本方針（案）

視点1：都心アクセスの強化

本市の都市構造を支え、便利で利用される交通の充実

視点2：生活交通の確保維持・強化

地域で創り、支える地域のための交通を確保維持・強化

視点3：都心部での移動円滑化

多様な手段（公共交通・自転車・徒歩）による回遊性向上と賑わいを創出する交通の構築

視点4：都市の活力

基幹公共交通軸の形成と広域交通が連携した交通の推進

交通の将来像を実現するために・・・

視点5：総合的な取り組み・推進体制

みんなで創り上げるだれもが利用しやすい交通の実現