

### 第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

赤字:10年前と比較しプラス評価 青字:10年前と比較しマイナス評価 黒字:10年前と比較し変わらない、その他

①現状 ※[]は掲載ページ番号		②主な要因
カテゴリ		
人口	○本市の人口は、2030年には約2万人減少し約77万人となる見込み【P.6】 ○高齢化人口は増加を続け、2030年には総人口の約33%に達する見込み【P.6】	● 就学、就労機会の低下、まちなかの魅力が低下など ● 医療科学の進歩により、寿命が延びている
都市構造	○市街地は依然として拡大傾向(2005年:98.36km <sup>2</sup> → 2015年:104.16km <sup>2</sup> )【P.7上】 ○郊外部のロードサイド型店舗が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下【P.7下】	● モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、都心部に集約する必然性が低下した点など
社会安全	○東日本大震災を契機に「防犯・防災などによる安全・安心を重視する社会意識が向上【P.8上】 ○全国平均より健康でない期間が長い(2010年:男性+0.26歳 女性+0.59歳)【P.8下】	● 自転車、徒歩の交通手段別分担率の低下、自動車の分担率向上に伴う運動不足などから生活習慣病を招いている
観光	○観光入込客数は2016年に18,605千人と増加傾向にあり、交流人口の拡大が期待される【P.9上】	● 「フシテション・キャンペーン」などの着実な誘客セールの成果
環境	○本市の運輸部門における1人当たりCO <sub>2</sub> 排出量は1,891-CO <sub>2</sub> と政令指定都市ワースト1位【P.9下】	● 自動車の交通手段別分担率が増加したため。特に65歳以上の分担率が前調査に比べ約7%増加
鉄道	○鉄道ネットワークは新潟駅を中心に6路線から形成されている【P.10上】 ○鉄道の運行間隔は西蒲区、秋葉区では、日中60分以上と少ない【P.11】	○ 交通事業者の自効努力により、鉄道乗車人員数は横ばいで推移しており、安定的な運営ができています
バス	○バスネットワークは、中央区を中心として放射状に路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、補完するように区バス <sup>※</sup> 、住民バス <sup>※</sup> が運行されている【P.12上】	● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> の導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の拡充が可能となった
意見	● 自転車走行空間 2017年度時点で64.3km <sup>2</sup> → 74.6km <sup>2</sup> に修正 ● 自転車の2大主要因の記載を「比較的整備が容易な車道混在型(矢羽根型路面標示等)」の推進による成果」に修正 ● まちなかの歩行者数が減少した主な理由として「自転車走行空間の不連続性」を挙げているが、直接的な理由にはならないため記述から削除	
タクシー		
自転車歩行者	○自転車走行空間ネットワークの整備が進められ、2017年度時点で64.3km <sup>2</sup> が整備済み【P.16】 ○まちなかの歩行者数が減少(2007年:14.0万人 → 2018年:11.7万人 -4.0万人)【P.17】	● 車道混在型(矢羽根型)による整備を中心に進めてきたことによる成果 ● 歩道の拡充が、自転車走行空間の不連続性を、多様な手段による回避性が低い
自動車	○10年前より遅延が顕著化する幹線道路が多く、特に南区、江南区の一部から都心へアクセスする道路の混雑時旅行速度 <sup>※</sup> 20km/hr未満の部分が増加【P.18】 ○新潟市の都市計画道路整備率は2018年8月時点で61.4%と、他都市に比べて低い水準にある【P.19】 ○自家用車への依存度が増加(2011年:69.3% → 2016年:71.0% +1.7%)【P.20上】	● 慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加 ● 用地取得の問題から規制市街地での整備率が向上していない ● 高齢者が引き続き自家用車を利用している
その他	○高齢者の1人当たりトリップ数 <sup>※</sup> が増加し、特に私用目的は5年前と比べ約2-4割増加【P.20下】 ○新潟港、新潟空港、新潟駅など充実した広域交通拠点 <sup>※</sup> を有している【P.21】 ○高齢者が関与する事故が増加(2011年:27.5% → 2016年:36.0%)【P.22上】 ○道路や構造物の維持管理費はさらに増加する見込みで、50年後には約49億円増加見込み【P.22下】 ○基幹公共交通輸送 <sup>※</sup> 沿線の交通手段分担率は、徒歩・自転車・バス、タクシーが全市と比較し25%高い【P.23】 ○公共交通沿線の居住人口割合が増加(2007年:84.8% → 2017年:90.5% +5.7%)【P.24】 ○パークアンドライド <sup>※</sup> 整備箇所は増加しており、2018年7月時点で鉄道が133ヵ所、高速道路が990ヵ所【P.25】 ○鉄道、バスの交通手段別分担率 <sup>※</sup> が増加(2011年:5.4% → 2016年:5.8% +0.4%)	● 定年退職の延長や平均寿命が長いなど ● 高齢者の自家用車利用が増加傾向にある ● 高度経済成長期に整備したインフラ施設が多くが更新を迎える ● 基幹公共交通輸送の需要強化によるもの ● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> の導入に係る路線再編や区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の新路線整備によるもの ● 「パークアンドライド」駐車場の利用率は高いほか、新規整備要望も多くなっている ● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> 導入により、郊外からのバスを乗り換え拠点や鉄道駅への乗り入れを増加させた
移動に関する	○市民の公共交通の利用意向は高い一方、自家用車に頼らないで移動しにくいと感じる市民が約8割【P.26】 ○公共交通の移動環境は、「良くなったより悪くなった」の意見が多い【P.27】 ○都心部への賑わい空間の整備意向は9割以上と高い【P.28】 ○公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスの利用は5%と最も低い【P.29】	● 総合的な交通施策を展開してきたが、モビリティマネジメント <sup>※</sup> 効果発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていない ● モビリティマネジメント <sup>※</sup> 効果発現不足や乗換えの抵抗感など ● まちなかの衰退、拠点性の低下 ● 公共交通施策の広げ不足
達成指標	○達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合 <sup>※</sup> の増加」、 指標④「交通事故件数の増加」 ○一部達成指標は、指標②「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標④「広域交通拠点 <sup>※</sup> から主要拠点へのアクセス時間短縮」 ○未達成指標は、指標①「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑤「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑥「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑦「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑧「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑨「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑩「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」	● 指標③「区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の運行、増便によりカバー圏を拡大させた」 ● 指標④「原則の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」 ● 指標⑤「2008年当初に目標としていた、JR 車内野駅間の運行間隔短縮が実現したことであり、西蒲区など未達成」 ● 指標⑥「目標は概ね達成されたが、2008年当初に想定していた井ノ川のバス導入が未実施であったことにより、市民病院などが未達成」 ● 指標⑦「2008年当初に想定していた道路交差点が確保されていない」 ● 指標⑧「都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回避性が低い」 ● 指標⑨「慢性的な道路渋滞に加え、自家用車の分担率が増加」

### ③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、まちなかの衰退、拠点性の低下や、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。

### ④今後10年間で取り組む必要のある課題

1.まちづくりと連携した交通環境の充実	人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 自転車歩行者 自家用車 その他 事後評価 ● 人口減少、超高齢社会の到来が見込まれるとともに市街地の面積拡大や都心部の求心力低下が生じており、今後増加が予想されるインフラ <sup>※</sup> 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。
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	人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価 ● 冬季や悪天候時などの乗り換え負担や、自家用車の分担率 <sup>※</sup> 増加が続き政令指定都市ワースト1位となっている環境負荷低減の観点からも、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。
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	人口 都市構造 安心安全 バス タクシー 市民ニーズ 事後評価 ● 市民の約8割が自動車に頼らなくては移動しにくいと感じており、高齢加害事故抑制の観点からも、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通の充実が求められます。
4.都心部における多様な手段による回避性向上	観光 自転車歩行者 その他 事後評価 ● まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、自転車走行空間が連続しておらず、歩行者交通量の減少傾向や人の動きが活発でない区間等も見られることから、多様な手段における回避性向上が求められます。
5.区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の持続性の確保	人口 バス 市民ニーズ 事後評価 ● 区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の運行拡大に伴い利用者数が増加する一方、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、利用促進も含めた持続性の確保が求められます。
6.駅、港、空港など広域交通拠点 <sup>※</sup> と都市内交通の連携	観光 その他 事後評価 ● 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おり、急増している訪日外国人旅行者を含め交流人口拡大に繋げるためにも広域交通拠点 <sup>※</sup> と都市内交通の連携強化が求められます。

### 第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

赤字:10年前と比較しプラス評価 青字:10年前と比較しマイナス評価 黒字:10年前と比較し変わらない、その他

①現状 ※[]は掲載ページ番号		②主な要因
カテゴリ		
人口	○本市の人口は、2030年には約2万人減少し約77万人となる見込み【P.6】 ○高齢化人口は増加を続け、2030年には総人口の約33%に達する見込み【P.6】	● 就学、就労機会の低下、まちなかの魅力が低下など ● 医療科学の進歩により、寿命が延びている
都市構造	○市街地は依然として拡大傾向(2005年:98.36km <sup>2</sup> → 2015年:104.16km <sup>2</sup> )【P.7上】 ○郊外部のロードサイド型店舗が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下【P.7下】	● モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、都心部に集約する必然性が低下した点など
社会安全	○東日本大震災を契機に「防犯・防災などによる安全・安心を重視する社会意識が向上【P.8上】 ○全国平均より健康でない期間が長い(2010年:男性+0.26歳 女性+0.59歳)【P.8下】	● 自転車、徒歩の交通手段別分担率の低下、自動車の分担率向上に伴う運動不足などから生活習慣病を招いている
観光	○観光入込客数は2016年に18,605千人と増加傾向にあり、交流人口の拡大が期待される【P.9上】	● 「フシテション・キャンペーン」などの着実な誘客セールの成果
環境	○本市の運輸部門における1人当たりCO <sub>2</sub> 排出量は1,891-CO <sub>2</sub> と政令指定都市ワースト1位【P.9下】	● 自動車の交通手段別分担率が増加したため。特に65歳以上の分担率が前調査に比べ約7%増加
鉄道	○鉄道ネットワークは新潟駅を中心に6路線から形成されている【P.10上】 ○鉄道の運行間隔は西蒲区、秋葉区では、日中60分以上と少ない【P.11】	○ 交通事業者の自効努力により、鉄道乗車人員数は横ばいで推移しており、安定的な運営ができています
バス	○バスネットワークは、中央区を中心として放射状に路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、補完するように区バス <sup>※</sup> 、住民バス <sup>※</sup> が運行されている【P.12上】 ○BRT・新バスシステム <sup>※</sup> 導入後、バス利用者数が増加(2017年9月~2018年8月:前年比+2.3%)【P.12下】 ○南区や江南区の一部では朝のバスの定時性が60%未満と低い【P.14上】 ○バスの最終時刻は秋葉区や西蒲区などで19時台とサービスレベルが低い【P.14下】	● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> の導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の拡充が可能となった ● 長大路線が多いことにより慢性的に生じている幹線道路の渋滞 ● 深刻な運転士不足などにより走行路線の確保が困難
意見	● 比較的整備が容易な車道混在型(矢羽根型路面標示等)の推進による成果 ● 都心部の魅力低下や、多様な手段による回避性が低い	
タクシー	修正 以下利用割合が減少傾向にある	
自転車歩行者	○自転車走行空間ネットワークの整備が進められ、2017年度時点で74.6km <sup>2</sup> 【P.16】 ○まちなかの歩行者数が減少(2007年:14.0万人 → 2018年:11.7万人 -4.0万人)【P.17】	● 比較的整備が容易な車道混在型(矢羽根型路面標示等)の推進による成果 ● 歩道の拡充が、自転車走行空間の不連続性を、多様な手段による回避性が低い
自動車	○10年前より遅延が顕著化する幹線道路が多く、特に南区、江南区の一部から都心へアクセスする道路の混雑時旅行速度 <sup>※</sup> 20km/hr未満の部分が増加【P.18】 ○新潟市の都市計画道路整備率は2018年8月時点で61.4%と、他都市に比べて低い水準にある【P.19】 ○自家用車への依存度が増加(2011年:69.3% → 2016年:71.0% +1.7%)【P.20上】	● 慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加 ● 用地取得の問題などが要因のひとつとして考えられる ● 高齢者が引き続き自家用車を利用している
その他	○高齢者の1人当たりトリップ数 <sup>※</sup> が増加し、特に私用目的は5年前と比べ約2-4割増加【P.20下】 ○新潟港、新潟空港、新潟駅など充実した広域交通拠点 <sup>※</sup> を有している【P.21】 ○高齢者が関与する事故が増加(2011年:27.5% → 2016年:36.0%)【P.22上】 ○道路や構造物の維持管理費はさらに増加する見込みで、50年後には約49億円増加見込み【P.22下】 ○基幹公共交通輸送 <sup>※</sup> 沿線の交通手段分担率は、徒歩・自転車・バス、タクシーが全市と比較し25%高い【P.23】 ○公共交通沿線の居住人口割合が増加(2007年:84.8% → 2017年:90.5% +5.7%)【P.24】 ○パークアンドライド <sup>※</sup> 整備箇所は増加しており、2018年7月時点で鉄道が133ヵ所、高速道路が990ヵ所【P.25】 ○鉄道、バスの交通手段別分担率 <sup>※</sup> が増加(2011年:5.4% → 2016年:5.8% +0.4%)	● 定年退職の延長や平均寿命が長いなど ● 高齢者の自家用車利用が増加傾向にある ● 高度経済成長期に整備したインフラ施設が多くが更新を迎える ● 基幹公共交通輸送の需要強化によるもの ● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> の導入に係る路線再編や区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の新路線整備によるもの ● 「パークアンドライド」駐車場の利用率は高いほか、新規整備要望も多くなっている ● BRT・新バスシステム <sup>※</sup> 導入により、郊外からのバスを乗り換え拠点や鉄道駅への乗り入れを増加させた
移動に関する	○市民の公共交通の利用意向は高い一方、自家用車に頼らないで移動しにくいと感じる市民が約8割【P.26】 ○公共交通の移動環境は、「良くなったより悪くなった」の意見が多い【P.27】 ○都心部への賑わい空間の整備意向は9割以上と高い【P.28】 ○公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスの利用は5%と最も低い【P.29】	● 総合的な交通施策を展開してきたが、モビリティマネジメント <sup>※</sup> 効果発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていない ● モビリティマネジメント <sup>※</sup> 効果発現不足や乗換えの抵抗感など ● まちなかの衰退、拠点性の低下 ● 公共交通施策の広げ不足
達成指標	○達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合 <sup>※</sup> の増加」、 指標④「交通事故件数の増加」 ○一部達成指標は、指標②「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標④「広域交通拠点 <sup>※</sup> から主要拠点へのアクセス時間短縮」 ○未達成指標は、指標①「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑤「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑥「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑦「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑧「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」、 指標⑨「都心部へのアクセス時間短縮(公共交通)」、 指標⑩「都心部へのアクセス時間短縮(自家用車)」	● 指標③「区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の運行、増便によりカバー圏を拡大させた」 ● 指標④「原則の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」 ● 指標⑤「2008年当初に目標としていた、JR 車内野駅間の運行間隔短縮が実現したことであり、西蒲区など未達成」 ● 指標⑥「目標は概ね達成されたが、2008年当初に想定していた井ノ川のバス導入が未実施であったことにより、市民病院などが未達成」 ● 指標⑦「2008年当初に想定していた道路交差点が確保されていない」 ● 指標⑧「都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回避性が低い」 ● 指標⑨「慢性的な道路渋滞に加え、自家用車の分担率が増加」

### ③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、まちなかの衰退、拠点性の低下や、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。

### ④今後10年間で取り組む必要のある課題

1.まちづくりと連携した交通環境の充実	人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 自転車歩行者 自家用車 その他 事後評価 ● 人口減少、超高齢社会の到来が見込まれるとともに市街地の面積拡大や都心部の求心力低下が生じており、今後増加が予想されるインフラ <sup>※</sup> 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。
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	人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価 ● 冬季や悪天候時などの乗り換え負担や、自家用車の分担率 <sup>※</sup> 増加が続き政令指定都市ワースト1位となっている環境負荷低減の観点からも、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。
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	人口 都市構造 安心安全 バス タクシー 市民ニーズ 事後評価 ● 市民の約8割が自動車に頼らなくては移動しにくいと感じており、高齢加害事故抑制の観点からも、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通の充実が求められます。
4.都心部における多様な手段による回避性向上	観光 自転車歩行者 その他 事後評価 ● まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、自転車走行空間が連続しておらず、歩行者交通量の減少傾向や人の動きが活発でない区間等も見られることから、多様な手段における回避性向上が求められます。
5.区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の持続性の確保	人口 バス 市民ニーズ 事後評価 ● 区バス <sup>※</sup> ・住民バス <sup>※</sup> の運行拡大に伴い利用者数が増加する一方、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、利用促進も含めた持続性の確保が求められます。
6.駅、港、空港など広域交通拠点 <sup>※</sup> と都市内交通の連携	観光 その他 事後評価 ● 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おり、急増している訪日外国人旅行者を含め交流人口拡大に繋げるためにも広域交通拠点 <sup>※</sup> と都市内交通の連携強化が求められます。

## 基本方針：多核連携型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、都心方向を結ぶ公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上及び、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。また、幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用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、コンパクト・プラス・ネットワーク<sup>※</sup>を基本とした公共交通の基、適正な土地利用を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利用促進に向けたサービス強化

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減など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。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

### 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

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

意見  
「健全な社会経済活動」に修正

### ③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要道路の整備

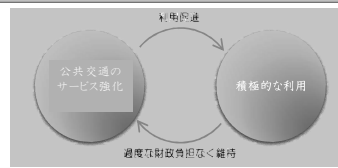
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

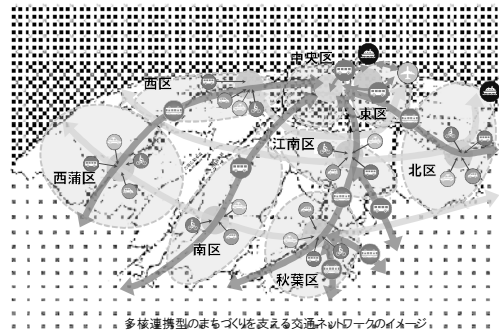
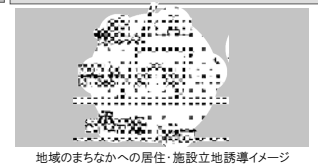
- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

イメージ図

#### ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化



#### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



#### 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道路の整備



## 基本方針：多核連携型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、都心方向を結ぶ公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上及び、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。また、幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用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、コンパクト・プラス・ネットワーク<sup>※</sup>を基本とした公共交通の基、適正な土地利用を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利用促進に向けたサービス強化

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減など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。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

### 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

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図る。

修正

### ③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備

- 多核連携型の都市を支え、自家用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、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

イメージ図

#### ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化



#### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



#### 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、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備





**基本方針：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拠点間の効果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り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。
- 基幹公共交通軸\*の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

**②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**

**のアクセス強化と周遊強化**

- 新潟駅・新潟港・新潟空港など広域交通拠点\*と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
- 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、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。



新潟駅万代広場イメージ図



新潟駅南口広場  
(平成21年度第1期工事終了)

イメージ図

**①土地利用と連携した基幹公共交通軸\*の形成**

意見  
駅・空港・港へ到着した来訪者の観点から、広域交通拠点間アクセス軸と基幹公共交通軸が「ひとつに繋がる」ものを想起できるように修正

修正

基幹公共交通軸\*  
広域交通拠点間アクセス軸

**②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**

駅前広場計画平面図  
万代広場 約18,500㎡  
高架下交通広場 約4,000㎡  
南口広場 約14,000㎡

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：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拠点間の効果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り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。
- 基幹公共交通軸\*の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

**②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**

**のアクセス強化と周遊強化**

- 新潟駅・新潟港・新潟空港など広域交通拠点\*と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
- 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、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。



新潟駅万代広場イメージ図



新潟駅南口広場  
(平成21年度第1期工事終了)

イメージ図

**①土地利用と連携した基幹公共交通軸\*の形成**

修正

基幹公共交通軸\*と広域交通拠点間アクセス軸の一体化の推進

**②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**

駅前広場計画平面図  
万代広場 約18,500㎡  
高架下交通広場 約4,000㎡  
南口広場 約14,000㎡

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 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 — 都心アクセスの強化 —

### ① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

#### ① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や、冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減など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ります。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験など様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率<sup>\*</sup>は 2016 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度<sup>\*</sup>が低下しているほか、運輸部門における CO<sub>2</sub> の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率<sup>\*</sup>は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査<sup>\*</sup>総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進し、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi<sup>\*</sup>などの質の向上に努め、利用促進を図ります。加えて、誰もが快適にバスを利用でき、特に冬季や悪天候時などの乗り換え負担を軽減できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備などの環境改善を図ります。

県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度<sup>\*</sup>は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組みます。

**意見**  
乗り換え負担軽減について、待合空間の整備だけでなく、路線バスと鉄道、高速バス、空港リムジンバスなどの乗り換え導線のあり方について追記

#### ③ 具体的な取り組み

- 新たな鉄道駅の設置調査
  - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
  - 路線バスの都心アクセス強化
  - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
  - Niigata City Wi-Fi<sup>\*</sup>や多言語化サイト<sup>\*</sup>の整備
  - バス停環境の改善
  - 幹線道路の整備
- など

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

### ① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

#### ① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や、冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減など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ります。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験など様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率<sup>\*</sup>は 2016 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度<sup>\*</sup>が低下しているほか、運輸部門における CO<sub>2</sub> の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率<sup>\*</sup>は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査<sup>\*</sup>総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進し、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi<sup>\*</sup>などの質の向上に努め、利用促進を図ります。加えて、誰もが快適にバスを利用でき、特に冬季や悪天候時などの乗り換え負担を軽減できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備を進めるとともに、鉄道や高速バス、空港リムジンバスとの乗り換え導線についての検討、改善も図ります。

修正

県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度<sup>\*</sup>は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組みます。

#### ③ 具体的な取り組み

- 新たな鉄道駅の設置調査
  - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
  - 路線バスの都心アクセス強化
  - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
  - Niigata City Wi-Fi<sup>\*</sup>や多言語化サイト<sup>\*</sup>の整備
  - バス停環境の改善
  - 幹線道路の整備
- など

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

### 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

#### ① 取り組みの方向性

- 都心方面を結び幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通\*、乗合タクシー\*への転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド\*駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で64.3km、まちなかの自転車駐輪場の整備については951台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライド\*などの整備手法について検討を進めます。

#### 意見

- ・「路上や駐輪場内の放置自転車の削減」に修正
- ・ネットワーク整備路線を64.3km→74.6kmに修正
- ・まちなかの自転車駐輪場の整備台数を951台→2,497台(古町地区と万代地区を合計した値)に修正

#### ③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

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

### 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

#### ① 取り組みの方向性

- 都心方面を結び幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

#### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通\*、乗合タクシー\*への転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド\*駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で74.6km、まちなかの自転車駐輪場の整備については2,497台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライド\*などの整備手法について検討を進めます。

修正

#### ③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上や駐輪場内の放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

修正



## 基本方針 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—

### ⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

#### ① 取り組みの方向性

- 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します。

#### ② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

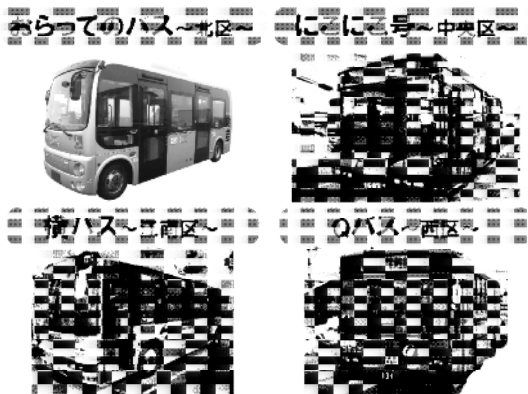
意見  
デマンド型交通の表現を追記

#### ③ 具体的な取り組み

- 住民バス団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス]

住民組織が主体運営する  
住民バス



## 基本方針 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—

### ⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

#### ① 取り組みの方向性

- 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します。

#### ② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス\*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

修正

#### ③ 具体的な取り組み

※ 取り組みの方向性⑮【再掲】も合わせて修正しております

修正

- 住民バス\*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス\*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ支援]

住民バス団体  
（デマンド型交通含む）  
の立ち上げ支援

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



カナリア号～江南区～



横バス～江南区～





基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体		
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度				
<b>都市の活力と拠点性を強化する交通戦略</b>												
<b>⑤土地利用と連携した基幹公共交通の形成</b>												
	基幹公共交通の形成	38	基幹公共交通の段階的整備	現状の基幹公共交通の形成によるまちの活性化向上及び、JR新潟の高架化による長岡方面から万代・古町地区へのアクセス向上を促進し、段階的な整備を進める。					駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	3次新潟南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	39	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	多様な交通・賑わいを創出し、本市全体の原動力となる高い拠点性を発揮させるため、基幹公共交通の強化とともに、都市再生の促進や民間投資の呼び込みを図りながら、医療・福祉・商業・業務等の高次都市機能を都市機能誘導区域に集約する。					都市機能誘導（必要に応じて見直し）	駅心軸主要ポイント合計歩行者交通量：47,100人/年（2017年度：39,42人/年）	新潟市都市政策部都市計画課	
	都市機能誘導における都市機能誘導	40	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として古町・万代・新潟駅周辺地区を定め、商業、業務、交通機能の強化、高次都市機能の集約など総合的な整備、都市型住宅の誘導、良好な住環境、街並みの誘導を図るとともに、建物が快適に利用できる交通環境として、自動車の利便性よりも歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性を優先し、その向上に取り組みなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。					再開発促進	古町通り古町地区第一種市街地再開発事業の完了	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
	鳥屋野村南部開発計画の推進	41	鳥屋野村南部開発計画の推進	基幹公共交通路線である鳥屋野村南部地区について、民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田町土地改良区の三者で整備を推進する。					開発促進	開発促進のための協議・調整	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
<b>⑥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円滑化</b>												
	連続立体交差事業	42	連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤去し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。					整備	100%	JR新潟駅高架化全開業（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟駅周辺整備事業	43	駅前広場整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線隠蔽化による都市景観や都市防災の向上に努める。					整備 <新潟鳥屋野線> <出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線>	100% 100% 100% 100%	新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所
	駅前広場整備事業	44	駅前広場整備事業	万代広場、高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通の形成、人を惹きつけ、賑わいの絶えない空間の創出に努める。					整備	100% 100% 100% 100%	3次新新潟高架下交通広場供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	47	新潟駅西へのアクセス改善	新潟駅西利用のニーズや動向を踏まえつつ、現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について関係者とともに検討する。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	新潟空港アクセス改善連絡調整会議：2回/年	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	48	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、新潟駅と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果を踏まえ、ニーズを確かめながら検討を進める。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化	49	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化	羽越本線、白新線の高速化、羽越新幹線の建設に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を提出し、10年以内で、JR新潟を構成した北陸地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と促進に係る要望					要望書提出 早期実現に向けた要望、協議等の取り組み	要望書提出 要望書提出 要望書提出 要望書提出	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】 Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備	50	【再掲】 Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、J/バスや徒歩やJ/バス利用に資するNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、J/バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を積極的に実施し、サービスレベルを向上させる。					運用【調整中】		新J/バスシステム情報サイト運用、多言語化：3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課

**意見**  
 ・No. 48と違いを明確にするため、「新潟空港へのアクセス向上に向けて」と目的を追記  
 ・「新潟駅西へのアクセス改善」について社会実験の結果を踏まえ、（中略）検討を進める。」とあるが、新潟空港と新潟空港間のミニライナーについては社会実験の段階は終わっているため、当該部分を削除  
 ・当該取組については関係者との調整が未了の段階であることから、「事業概要」の記述について、「現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、」を「～の利用環境の向上について検討する。」と修正

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体		
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度				
<b>都市の活力と拠点性を強化する交通戦略</b>												
<b>⑤土地利用と連携した基幹公共交通の形成</b>												
	基幹公共交通の形成	38	基幹公共交通の段階的整備	現状の基幹公共交通の形成によるまちの活性化向上及び、JR新潟の高架化による長岡方面から万代・古町地区へのアクセス向上を促進し、段階的な整備を進める。					駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	3次新潟南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	39	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	多様な交通・賑わいを創出し、本市全体の原動力となる高い拠点性を発揮させるため、基幹公共交通の強化とともに、都市再生の促進や民間投資の呼び込みを図りながら、医療・福祉・商業・業務等の高次都市機能を都市機能誘導区域に集約する。					都市機能誘導（必要に応じて見直し）	駅心軸主要ポイント合計歩行者交通量：47,100人/年（2017年度：39,42人/年）	新潟市都市政策部都市計画課	
	都市機能誘導における都市機能誘導	40	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として古町・万代・新潟駅周辺地区を定め、商業、業務、交通機能の強化、高次都市機能の集約など総合的な整備、都市型住宅の誘導、良好な住環境、街並みの誘導を図るとともに、建物が快適に利用できる交通環境として、自動車の利便性よりも歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性を優先し、その向上に取り組みなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。					再開発促進	古町通り古町地区第一種市街地再開発事業の完了	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
	鳥屋野村南部開発計画の推進	41	鳥屋野村南部開発計画の推進	基幹公共交通路線である鳥屋野村南部地区について、民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田町土地改良区の三者で整備を推進する。					開発促進	開発促進のための協議・調整	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
<b>⑥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円滑化</b>												
	連続立体交差事業	42	連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤去し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。					整備	100%	JR新潟駅高架化全開業（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟駅周辺整備事業	43	駅前広場整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線隠蔽化による都市景観や都市防災の向上に努める。					整備 <新潟鳥屋野線> <出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線>	100% 100% 100% 100%	新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所
	駅前広場整備事業	44	駅前広場整備事業	万代広場、高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通の形成、人を惹きつけ、賑わいの絶えない空間の創出に努める。					整備	100% 100% 100% 100%	3次新新潟高架下交通広場供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	45	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	新潟空港アクセス改善の基本方針に基づき、中期的なアクセス改善案を着実に実施していくため、関係機関における情報共有及び連絡調整、改善実施後のフォローアップなどを行う。					協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	新潟空港アクセス改善連絡調整会議：2回/年	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	新潟空港リムジンシブスの運行	46	新潟空港リムジンシブスの運行	新潟空港へのアクセス向上に向けて、利用者のニーズや動向を踏まえつつ、現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について検討する。					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	新潟駅西へのアクセス改善	47	新潟駅西へのアクセス改善	新潟駅西利用のニーズや動向を踏まえつつ、現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について検討する。					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	48	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、新潟駅と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果を踏まえ、ニーズを確かめながら検討を進める。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空港課
	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化促進・要望	49	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化促進・要望	羽越本線、白新線の高速化、羽越新幹線の建設に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を提出し、10年以内で、JR新潟を構成した北陸地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と促進に係る要望					要望書提出 早期実現に向けた要望、協議等の取り組み	要望書提出 要望書提出 要望書提出 要望書提出	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】 Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備	50	【再掲】 Niigata City Wi-Fiや多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、J/バスや徒歩やJ/バス利用に資するNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、J/バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を積極的に実施し、サービスレベルを向上させる。					運用【調整中】		新J/バスシステム情報サイト運用、多言語化：3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課

**修正**  
 ・新潟駅西へのアクセス改善について、関係者との調整が未了の段階であることから、「事業概要」の記述について、「現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、」を「～の利用環境の向上について検討する。」と修正



基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体	
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度			
⑨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・利活用	道路空間の再構築・利活用	68	西5-270号線(旧電鉄跡地)の整備	当該地区内における道路は交通弱者へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者確保の確保が課題となっていることから、高規格となった旧電鉄跡地を活用し、安全で快適な歩行者自転車空間を創出する。	整備	100%	意見 1年先送りに修正	全区間供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課		
		69	無電柱化の推進	調整中	推進	無電柱化率●%	調整中	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所			
		70	万代クロッシングの利活用の検討	調整中	事業実施	事業実施	事業実施	万代クロッシングを活用した事業実施:1回/年	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所		
		71	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	光のページェントなど民間事業者の活力により歩行者空間の賑わい創出に資する事業を推進する。	開催	開催	開催	開催	開催	光のページェント開催:1回/年	NIGATA光のページェント実行委員会 新潟市観光・国際交流部観光政策課*
		72	くるりん新潟(新潟第一周自転車道)の利便性の向上	サイクリングやジョギングのコースとして市民や観光客に親しまれる歩行者自転車空間「くるりん新潟」のさらなる利便性向上として、距離標の改善等に取り組む。	距離標完了	距離標整備完了	距離標整備	距離標整備	道路距離・距離標整備(進捗率100%)	新潟市中央区建設課	
		73	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいと感じることができる賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。					調査実施	調査実施	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市都市政策部都市計画課

\*:関係課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体	
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度			
⑨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・利活用	道路空間の再構築・利活用	68	西5-270号線(旧電鉄跡地)の整備	当該地区内における道路は交通弱者へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者確保の確保が課題となっていることから、高規格となった旧電鉄跡地を活用し、安全で快適な歩行者自転車空間を創出する。	整備	100%	修正	全区間供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課		
		69	無電柱化の推進	調整中	推進	無電柱化率●%	調整中	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所			
		70	万代クロッシングの利活用の検討	調整中	事業実施	事業実施	事業実施	万代クロッシングを活用した事業実施:1回/年	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所		
		71	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	光のページェントなど民間事業者の活力により歩行者空間の賑わい創出に資する事業を推進する。	開催	開催	開催	開催	開催	光のページェント開催:1回/年	NIGATA光のページェント実行委員会 新潟市観光・国際交流部観光政策課*
		72	くるりん新潟(新潟第一周自転車道)の利便性の向上	サイクリングやジョギングのコースとして市民や観光客に親しまれる歩行者自転車空間「くるりん新潟」のさらなる利便性向上として、距離標の改善等に取り組む。	距離標完了	距離標整備完了	距離標整備	距離標整備	道路距離・距離標整備(進捗率100%)	新潟市中央区建設課	
		73	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいと感じることができる賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。					調査実施	調査実施	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市都市政策部都市計画課

\*:関係課