

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の概要

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た。
- 2008年に新潟市における交通施策の基本方針「**にいがた交通戦略プラン**」を策定した。
- 県都新潟市の拠点性強化の必要性、急激に進む人口減少・少子超高齢化を新たな課題とし、「**にいがた交通戦略プラン**」を見直し、「**にいがた都市交通戦略プラン**」を策定する。

2005年

(概ね20ヵ年)

2025年

新潟都市圏総合都市交通計画

2008年

(概ね10ヵ年)

2018年 2019年

(概ね10ヵ年)

2028年

にいがた交通戦略プラン

にいがた都市交通戦略プラン

NOW

2021年 新潟駅高架化全面開業
2022年 高架下交通広場供用
2023年 万代広場供用 (予定)

3つの視点

都心アクセスの強化

都心部での移動円滑化

生活交通の確保維持・強化

5つの視点

継承

都心アクセスの強化

新たな視点

広域交通の連携強化

継承

都心部での移動円滑化

継承

生活交通の確保維持・強化

新たな視点

市民や関係者による協働

策定体制・スケジュール



策定体制

にいがた交通戦略推進会議
 国、県、市や交通事業者などの実務者
 レベルで構成

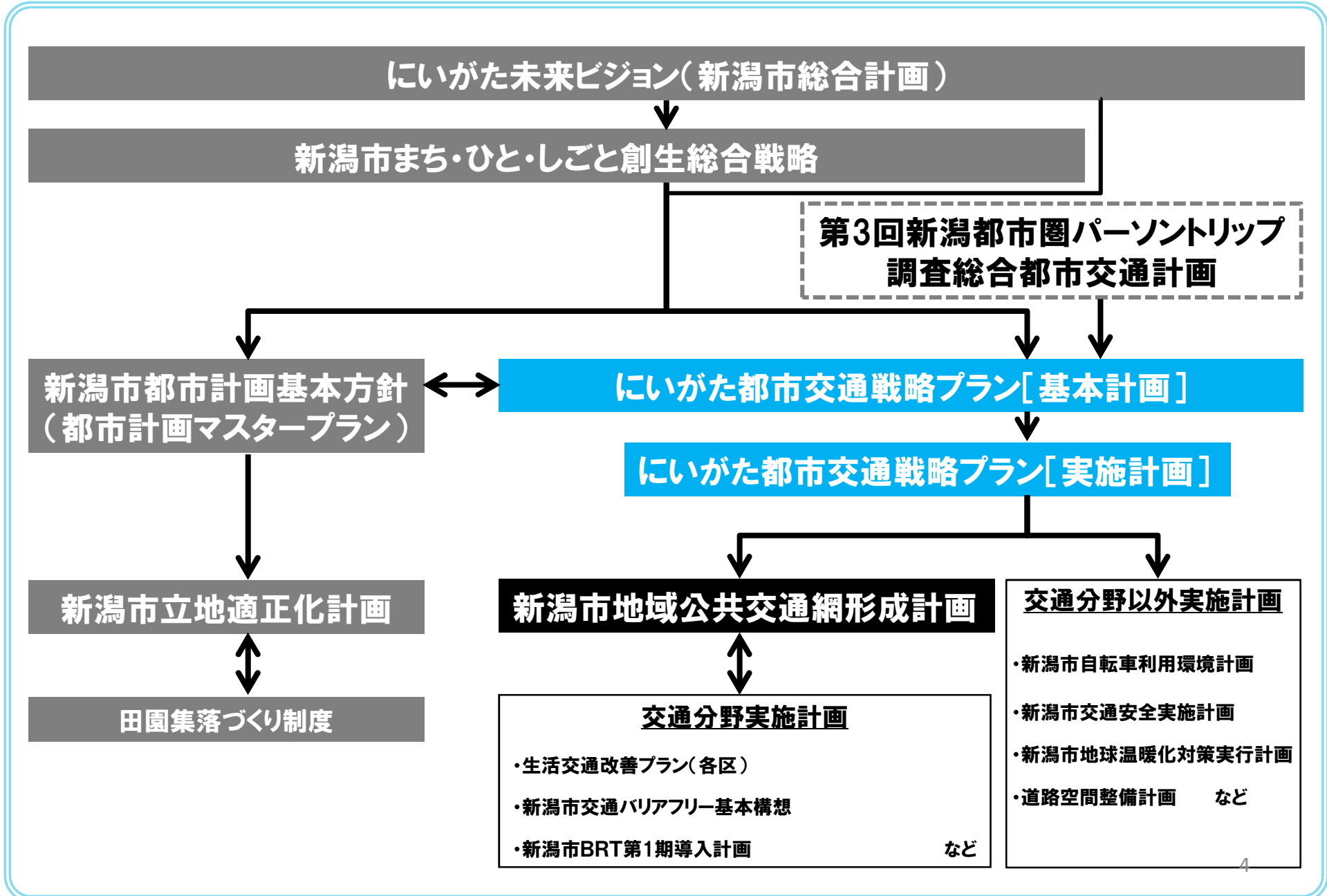


にいがた交通戦略プラン検討委員会
 学識経験者や市民団体、経済・産業団体
 などで構成

策定スケジュール

	2017年度	2018年度			2019年度				
	4～3月	4～12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
推進会議	計8回開催		開催				開催		公表
検討委員会	計4回開催		開催				開催		
市民意見聴取など						パブリック コメント			

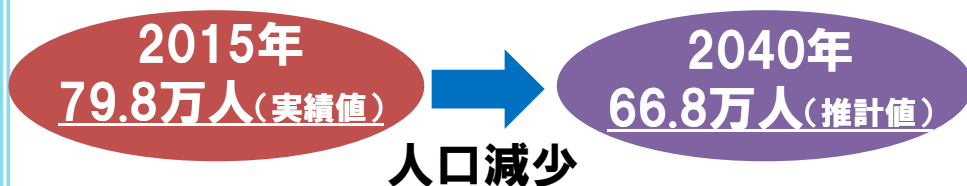
にいがた都市交通戦略プランの位置づけ



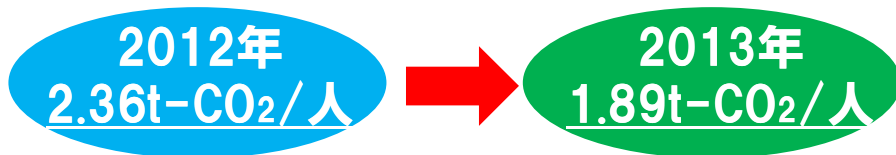
本市の現状と市民ニーズ



人口減少と少子・超高齢化

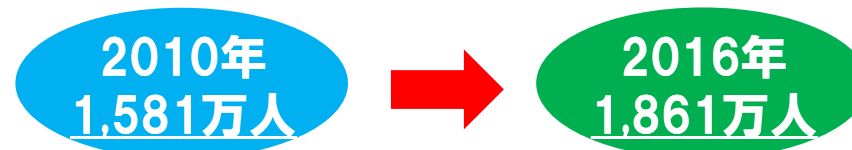


運輸部門におけるCO₂排出量



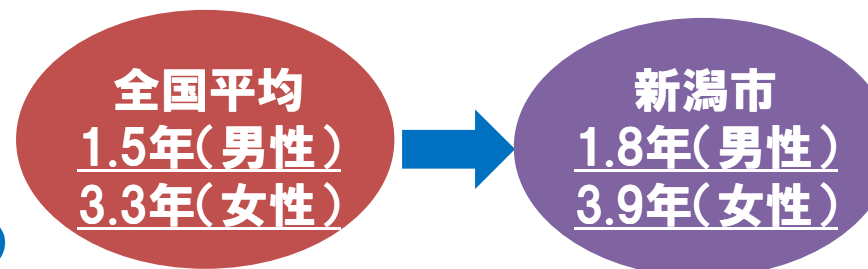
運輸部門におけるCO₂排出量 政令市ワースト1位
(2013年度)

観光入込客数の増加



観光入込客数の増加

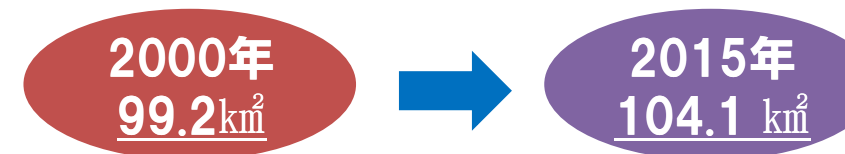
健康寿命(健康でない期間が長い)



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

市街地面積の拡大



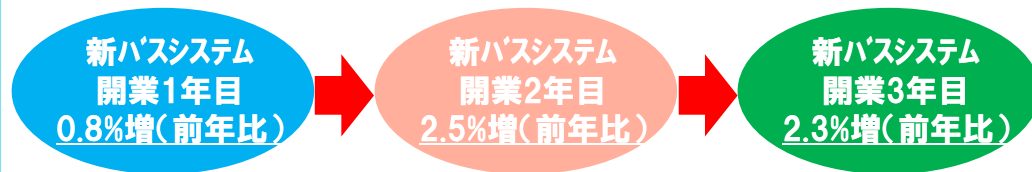
DID※面積の増加

※ 人口集中地区

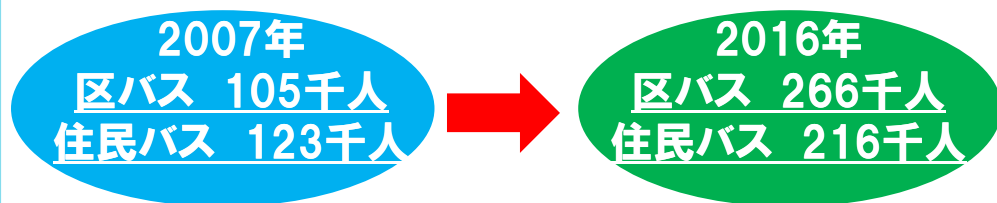
にいがた交通戦略プランの事後評価



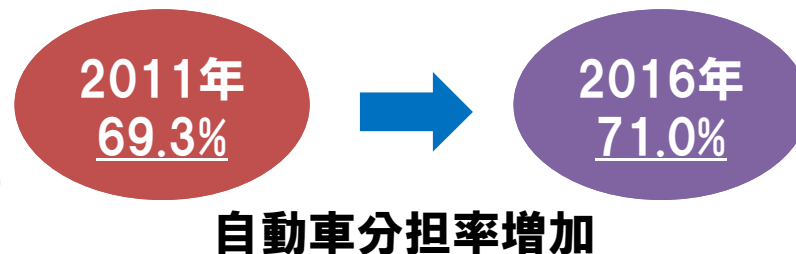
バス利用者数の下げ止まり



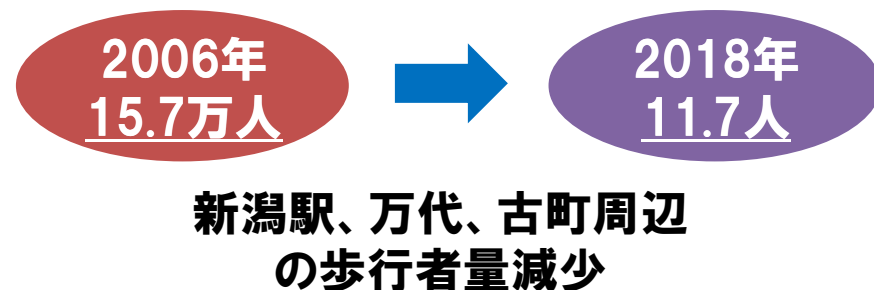
区バス・住民バスの利用者数増加



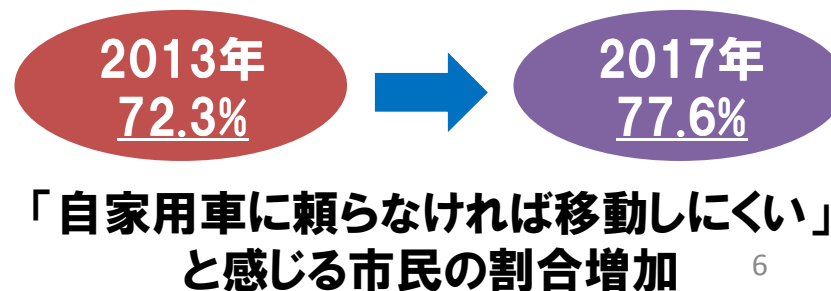
自家用車への依存度増加



まちなかの歩行者量減少



市民満足度の低下





現状と市民ニーズのまとめ

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、まちなかの拠点性向上や、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。

今後10年間で取り組み必要のある課題

1. まちづくりと連携した交通環境の充実

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

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

4. 都心部における多様な手段
による回遊性向上

5. 区バス・住民バスの持続性の確保

6. 広域交通(駅、港、空港)と
都市内交通の連携

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

新たな交通の将来像



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





にいがた都市交通戦略プラン

5つの視点

継承

都心アクセスの強化

新規

広域交通の連携強化

継承

都心部での移動円滑化

継承

生活交通の確保維持・強化

新規

市民や関係者による協働

5つの視点を踏まえた新たな基本方針

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

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

駅・港・空港を効果的につなげる仕組みづくり

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

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

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

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】



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。

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！

【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)



広域交通(新潟駅・港・空港)と二次交通の連携を図ることにより、交流人口拡大の一翼を担います。

駅・港・空港を効果的に
つなげる仕組みづくり

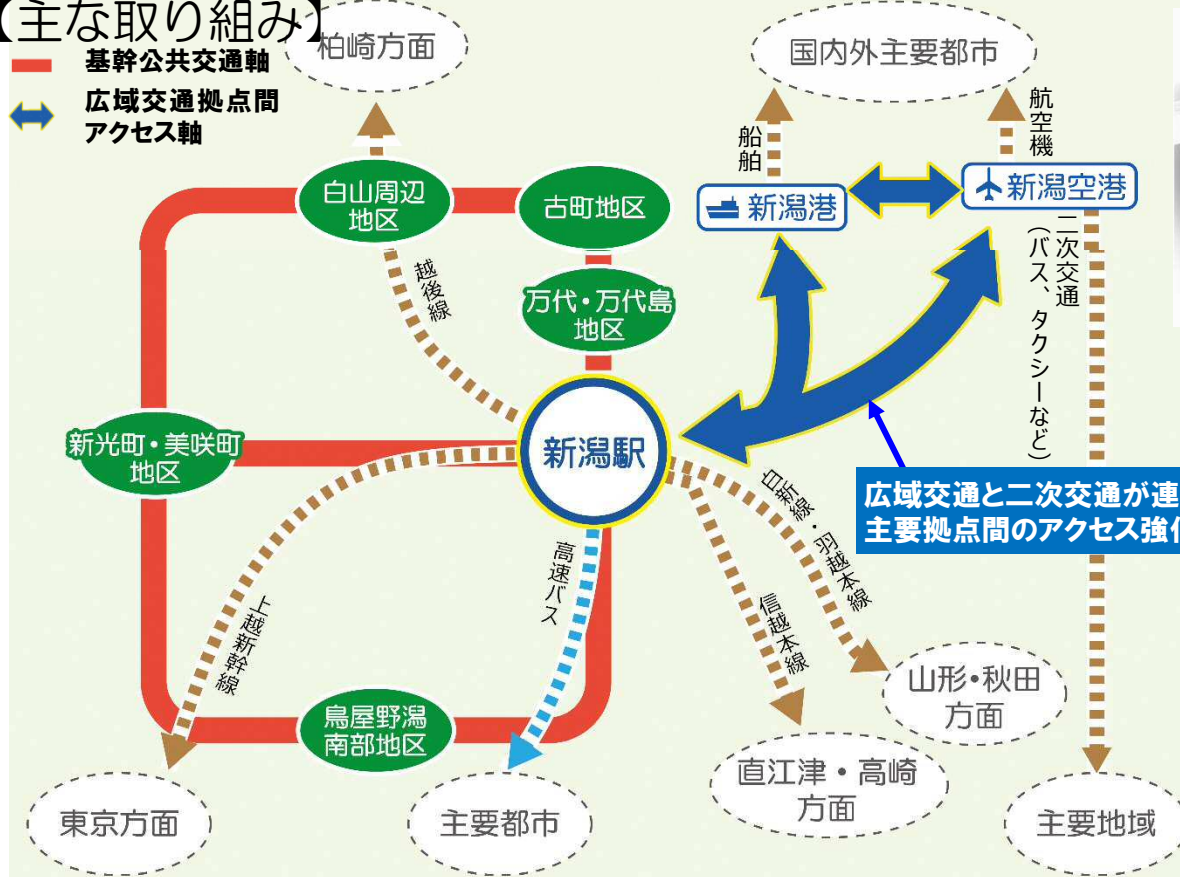
10年後には…



駅・港・空港間の交通ネットワーク
が使いやすくなった!

【主な取り組み】

- 基幹公共交通軸
- ⇄ 広域交通拠点間アクセス軸



広域交通と二次交通の連携イメージ



万代広場イメージ図



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】



都心部への通過交通排除に資する道路整備、道路空間の再構築を図り、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。

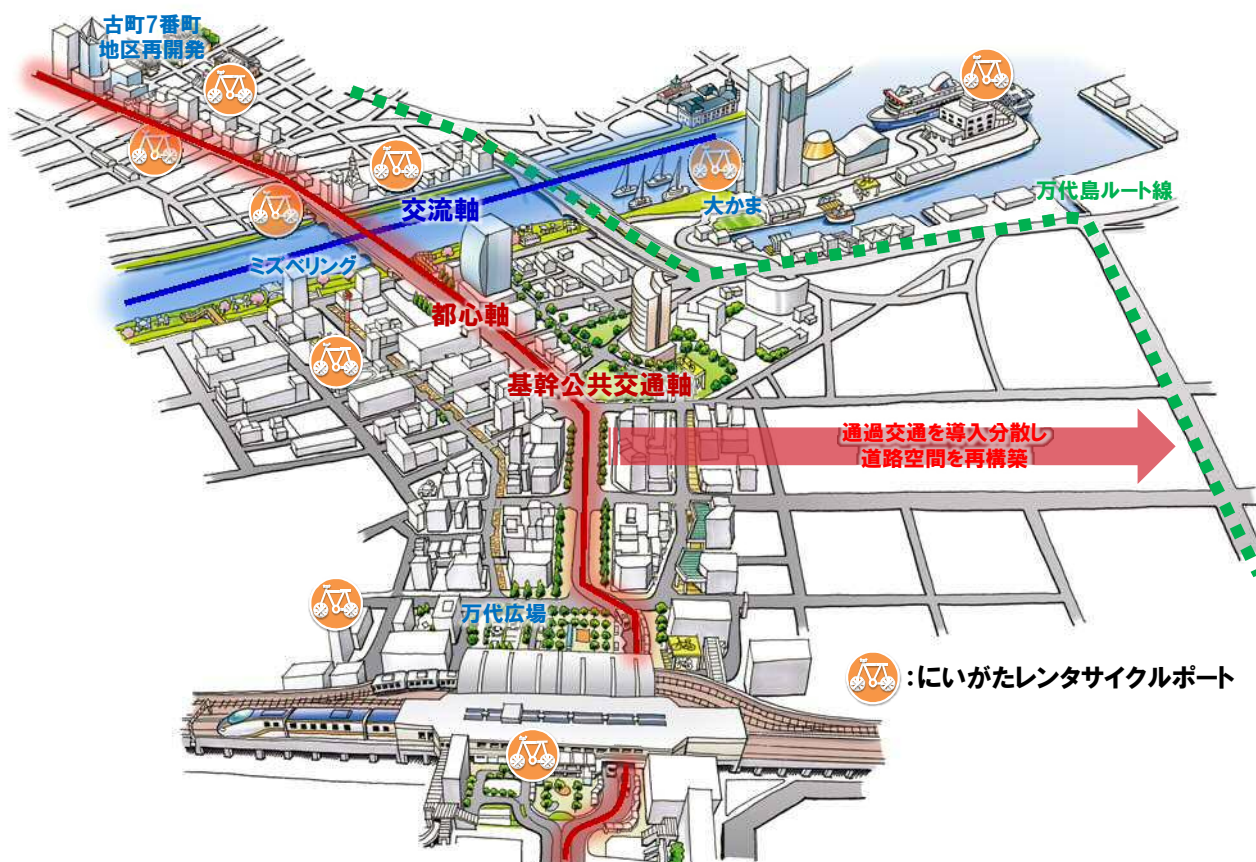
10年後には…

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】



新潟都心の都市デザイン(まちなかの回遊促進イメージ)



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。

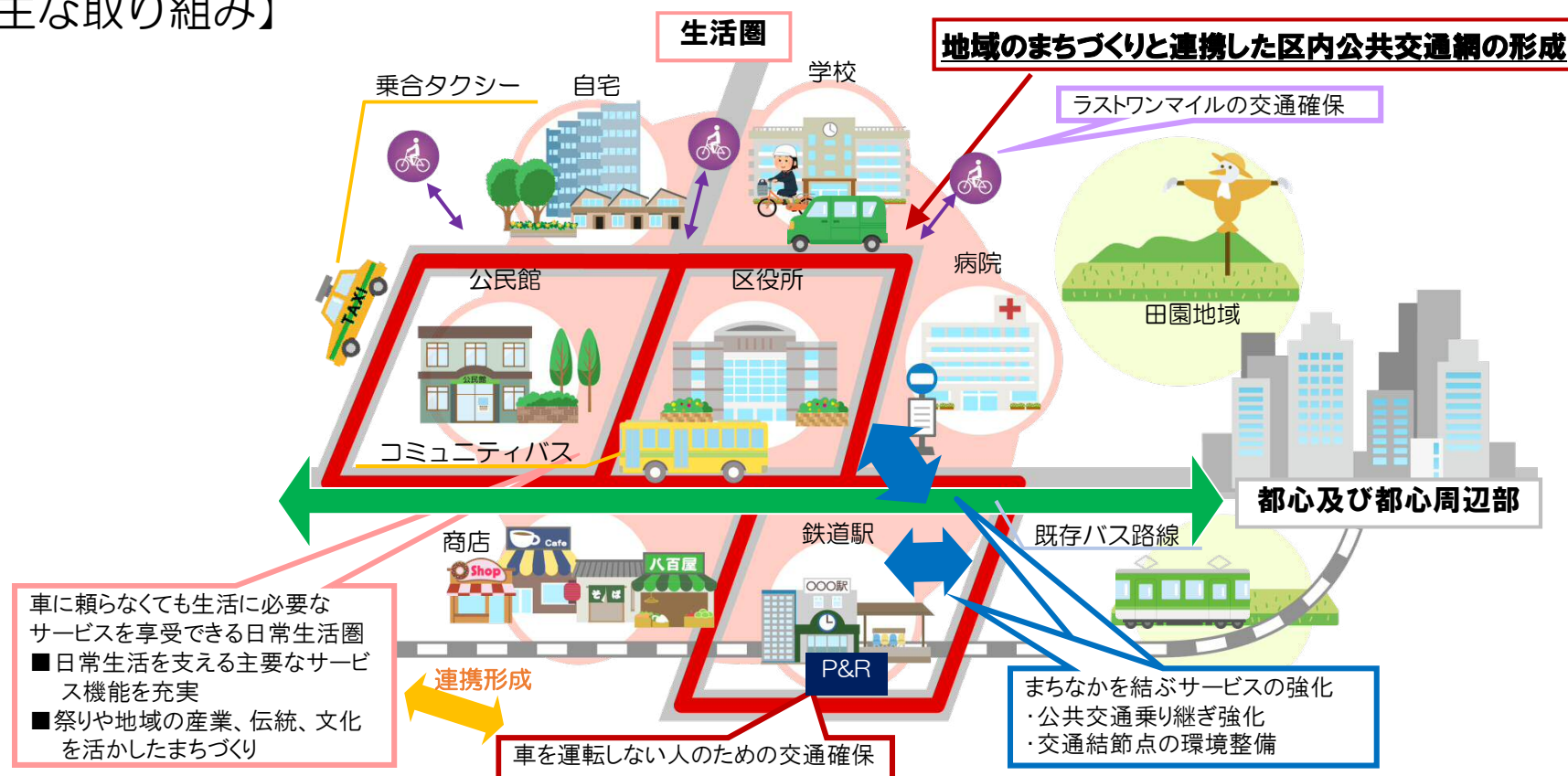
10年後には…

暮らしやすい移動環境の確保



車がなくても安心して暮らせるようになった！

【主な取り組み】



地域のみちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ



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



小型電動車両を活用した
カーシェアリング実験
(横浜市)



量産型燃料電池バス(東京都)



エレベーター設置(JR東新澁駅)



バリアレス縁石の導入



搭乗型移動支援ロボットを用いた
観光ツアー実証実験(つくば市)



民間事業者の車両を用いた
電気バス導入(豊島区)