

にいがた都市交通戦略プラン修正内容 (新旧対比表)

！前回会議からの修正箇所を赤下線で表記！

④ 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
社会情勢	人口	● 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	● モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、都心部に訪訪する必然性が低下したことなど
	安全安心	● 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から生活習慣病を招いている
	観光	● デスティネーションイベントなどの豊富な誘客セールの成果
	環境	● 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回調査に比べて約 7%増加
交通の現状	鉄道	○ 交通事業者の自努力により、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	● BRT・新バスシステムの導入により、都心部での路線集約がなされ、効率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新設が可能となった ● 長大路線が多いことや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距離の確保が困難
	タクシー	● 利用割合の高い高齢層の自動車利用が増加傾向にある
	自転車歩行	● 都道連在型(実効型)による整備を中心に進めてきたことによる成果 ● 都心の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い
	自動車	● 慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が向上 ● 用地取得の問題から規制市街地の整備率が向上していない ● 高齢者が引き続き自動車を利用している
移動に関する	その他	● 近年通勤の延長や平均余剰が長いなど ● 高齢者の自動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が更新期を迎える ● 多様な公共交通の需要強化によるもの ● 新バスシステムの導入に係る路線再編や区バス・住民バスの新規路線整備によるもの ● バイクシェアリングの利用率は高いほか、新規整備要望も多くなっている ● 新バスシステム導入により、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
	市民ニーズ	● 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効果発現不足など、自動車から公共交通利用への意識転換まで至っていない ● セレブリティマネジメント効果発現不足や乗換えの拒否感など ● まちなかの魅力、拠点性低下 ● 公共交通施策の広範不足
	達成指標	● 指標③「区バス・住民バスの運行、増便によりカバー圏を拡大させた」 ● 指標⑥「割拠の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」 ● 指標⑦「2008 年当初に目標としていた、区外～内野駅間の運行間隔短縮が実現しなかったことより、西蒲区などで未達成」 ● 指標⑧「自慢の自慢を達成できなかったが、2008 年当初に想定していた弁天地区のバス専用導入口が未実施であったことより、市民病院などが未達成」 ● 指標⑨「2008 年当初に想定していた道路交通網が確保されていない」 ● 指標⑩「都心の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い」 ● 指標⑪「慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加」
	達成指標	● 指標③「公共交通の居住人口割合の増加、特に公共交通の乗客数の増加」 ● 一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」 ● 指標④「広域交通拠点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「都心地区へのアクセス時間短縮(自動車)」 ● 指標⑤「都心地区の歩行者交通増進」 ● 指標⑥「自家用車の二酸化炭素排出量の削減、特に住民バスの利用は 5%と最も低い」 ● 指標⑦「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】
	達成指標	● 達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合の増加、特に公共交通の乗客数の増加」 ● 一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」 ● 指標④「広域交通拠点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「都心地区へのアクセス時間短縮(自動車)」 ● 指標⑤「都心地区の歩行者交通増進」 ● 指標⑥「自家用車の二酸化炭素排出量の削減、特に住民バスの利用は 5%と最も低い」 ● 指標⑦「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】

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、まちなかの拠点性低下や、過度に自動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 自動車 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動車との適切な役割分担

都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価

● 自動車と公共交通の両者が、道路渋滞によりバスの定時性も低下しており、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動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 安全安心 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遊性向上

観光 バス 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、自転車走行空間が確保できておらず、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遊性向上が求められます。

5. 区バス・住民バスの持続性の確保

人口 バス 市民ニーズ 事後評価

● 区バス・住民バス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. 広域交通(駅、港、空港)と都市内交通の連携

観光 その他 事後評価

● 新蒲区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て交流人口拡大に繋げるためにも広域交通と都市内交通の連携強化が求められます。

④ 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
社会情勢	人口	● 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	● モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡散し、都心部に訪訪する必然性が低下したことなど
	安全安心	● 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から生活習慣病を招いている
	観光	● デスティネーションイベントなどの豊富な誘客セールの成果
	環境	● 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回調査に比べて約 7%増加
交通の現状	鉄道	○ 交通事業者の自努力により、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	● BRT・新バスシステムの導入により、都心部での路線集約がなされ、効率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新設が可能となった ● 長大路線が多いことや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距離の確保が困難
	タクシー	● 利用割合の高い高齢層の自動車利用が増加傾向にある
	自転車歩行	● 都道連在型(実効型)による整備を中心に進めてきたことによる成果 ● 都心の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い
	自動車	● 慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が向上 ● 用地取得の問題から規制市街地の整備率が向上していない ● 高齢者が引き続き自動車を利用している
移動に関する	その他	● 近年通勤の延長や平均余剰が長いなど ● 高齢者の自動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が更新期を迎える ● 多様な公共交通の需要強化によるもの ● 新バスシステムの導入に係る路線再編や区バス・住民バスの新規路線整備によるもの ● バイクシェアリングの利用率は高いほか、新規整備要望も多くなっている ● 新バスシステム導入により、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
	市民ニーズ	● 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効果発現不足など、自動車から公共交通利用への意識転換まで至っていない ● セレブリティマネジメント効果発現不足や乗換えの拒否感など ● まちなかの魅力、拠点性低下 ● 公共交通施策の広範不足
	達成指標	● 指標③「区バス・住民バスの運行、増便によりカバー圏を拡大させた」 ● 指標⑥「割拠の強化、幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」 ● 指標⑦「2008 年当初に目標としていた、区外～内野駅間の運行間隔短縮が実現しなかったことより、西蒲区などで未達成」 ● 指標⑧「自慢の自慢を達成できなかったが、2008 年当初に想定していた弁天地区のバス専用導入口が未実施であったことより、市民病院などが未達成」 ● 指標⑨「2008 年当初に想定していた道路交通網が確保されていない」 ● 指標⑩「都心の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い」 ● 指標⑪「慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加」
	達成指標	● 達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合の増加、特に公共交通の乗客数の増加」 ● 一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」 ● 指標④「広域交通拠点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「都心地区へのアクセス時間短縮(自動車)」 ● 指標⑤「都心地区の歩行者交通増進」 ● 指標⑥「自家用車の二酸化炭素排出量の削減、特に住民バスの利用は 5%と最も低い」 ● 指標⑦「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】
	達成指標	● 達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合の増加、特に公共交通の乗客数の増加」 ● 一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」 ● 指標④「広域交通拠点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「都心地区へのアクセス時間短縮(自動車)」 ● 指標⑤「都心地区の歩行者交通増進」 ● 指標⑥「自家用車の二酸化炭素排出量の削減、特に住民バスの利用は 5%と最も低い」 ● 指標⑦「エネルギー消費量の削減」【P.34.35】

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、まちなかの拠点性低下や、過度に自動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 自動車 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動車との適切な役割分担

都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価

● 自動車と公共交通の両者が、道路渋滞によりバスの定時性も低下しており、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動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 安全安心 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遊性向上

観光 バス 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、自転車走行空間が確保できておらず、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遊性向上が求められます。

5. 区バス・住民バスの持続性の確保

人口 バス 市民ニーズ 事後評価

● 区バス・住民バス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。

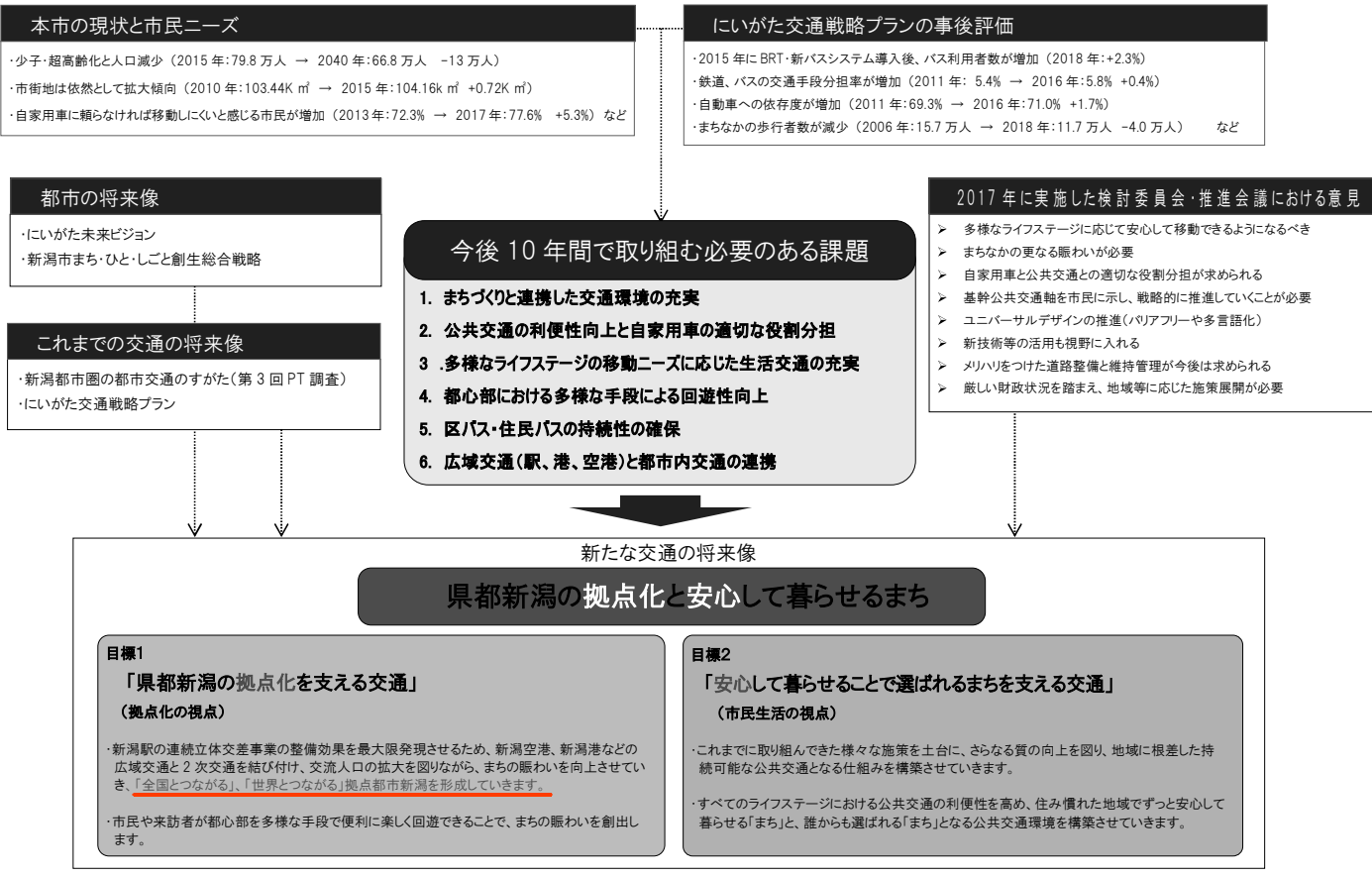
6. 広域交通(駅、港、空港)と都市内交通の連携

観光 その他 事後評価

● 新蒲区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て交流人口拡大に繋げるためにも広域交通と都市内交通の連携強化が求められます。

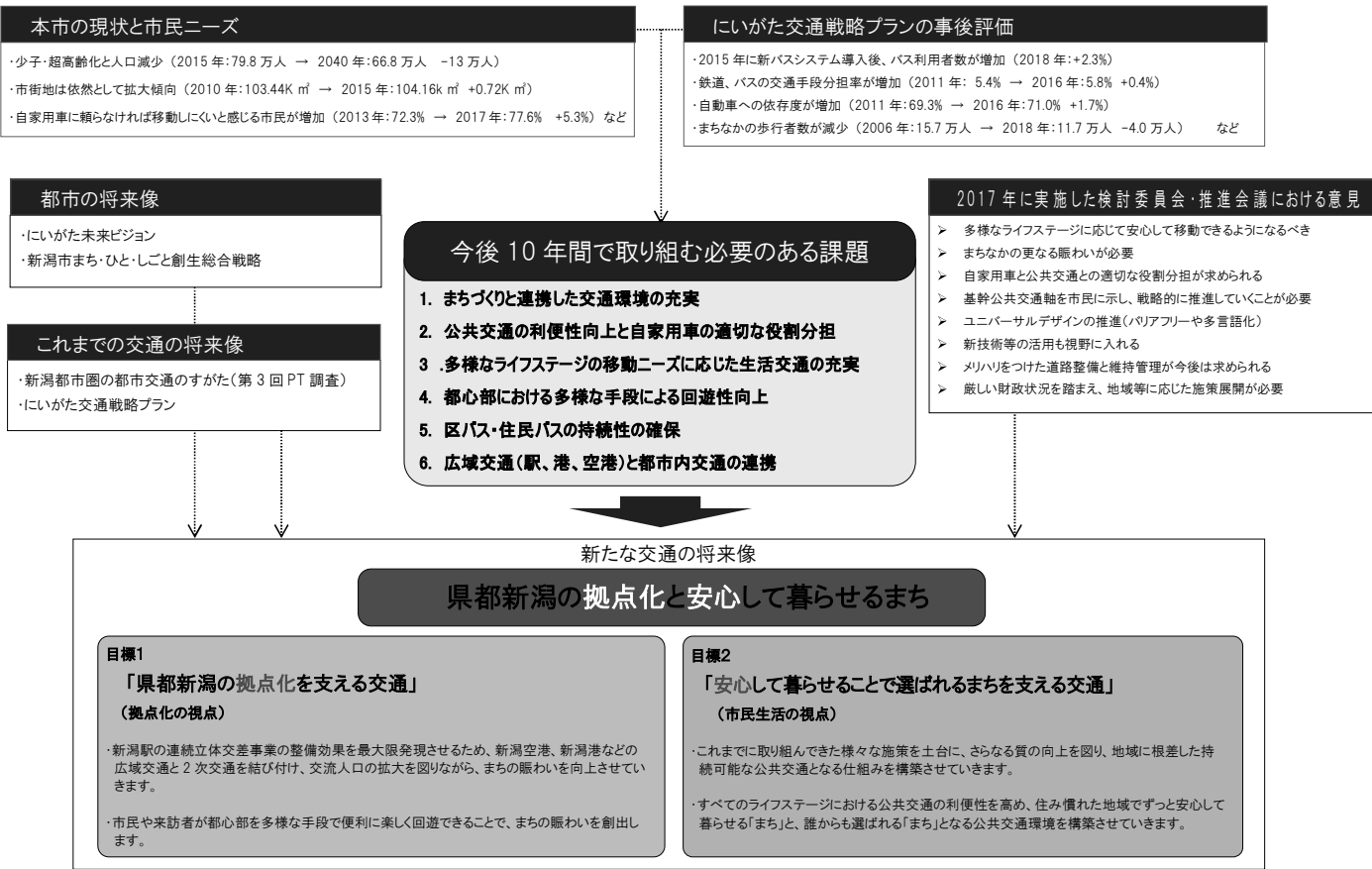
新 交通の将来像

これまでの取り組みの評価、本市の交通に関する課題、上位計画における都市像を踏まえ、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を新たな将来像とします。



旧 交通の将来像

これまでの取り組みの評価、本市の交通に関する課題、上位計画における都市像を踏まえ、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を新たな将来像とします。



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その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。

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

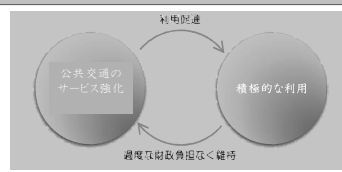
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

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。

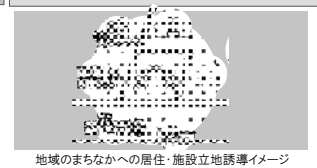
イメージ図

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

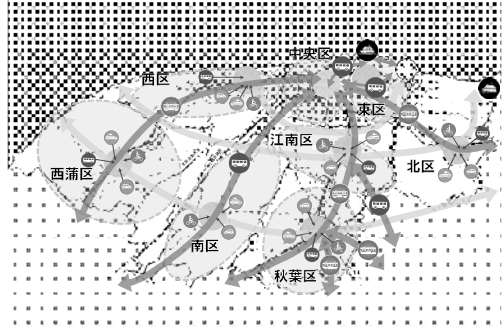


公共交通の利用促進に向けたサービス強化

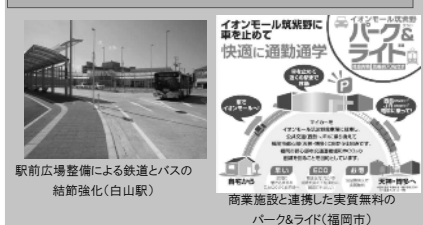
④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ



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



駅前広場整備による鉄道とバスの結節強化(白山駅)

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



幹線道路網の主な整備箇所(事業中・計画中路線)

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、終発時刻などの利便性向上及び、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。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、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。

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

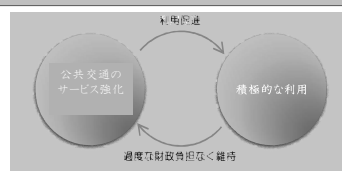
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

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。

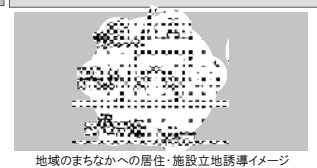
イメージ図

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

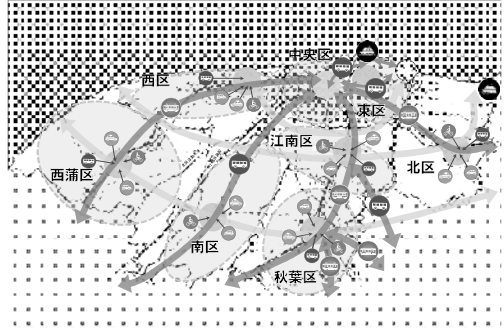


公共交通の利用促進に向けたサービス強化

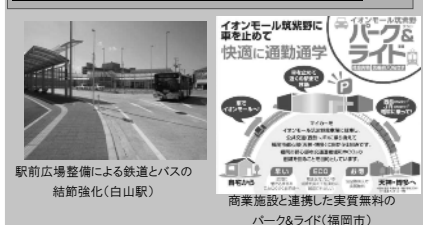
④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ



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



駅前広場整備による鉄道とバスの結節強化(白山駅)

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



幹線道路網の主な整備箇所(事業中・計画中路線)

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

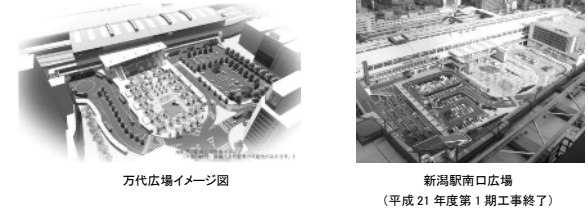
都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野潟南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも有機的な連携、効果的につなげていく仕組みづくりが必要です。

①土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

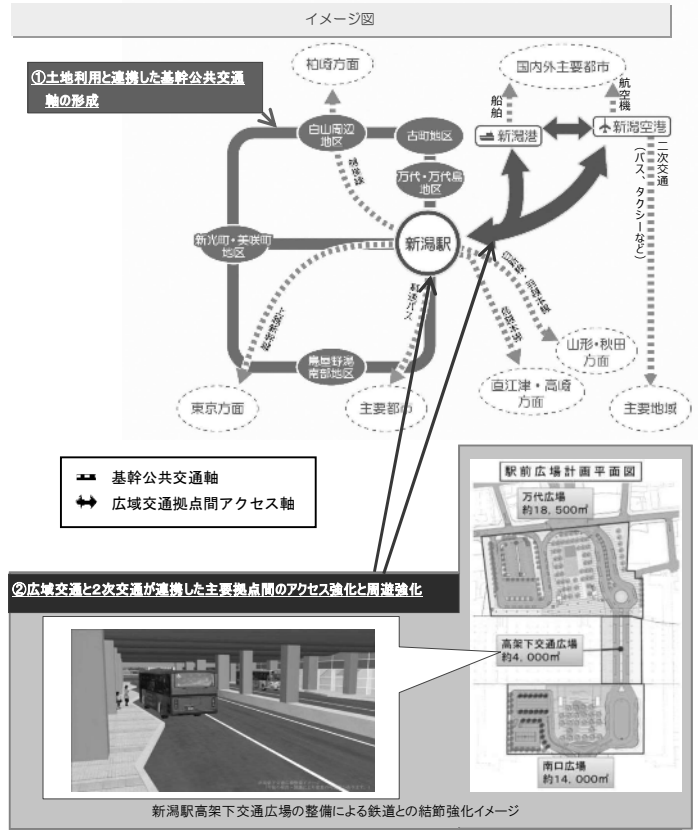
- 都市機能誘導策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。
○基幹公共交通軸の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

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周遊強化

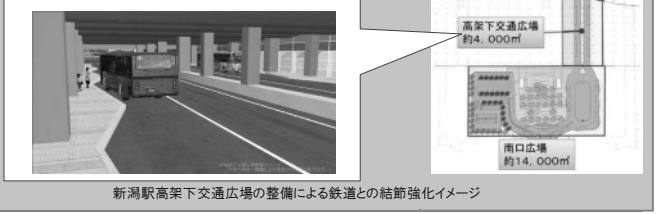
- 広域交通拠点（新潟駅、新潟港、新潟空港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
○新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
○低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。



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)



②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周遊強化



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

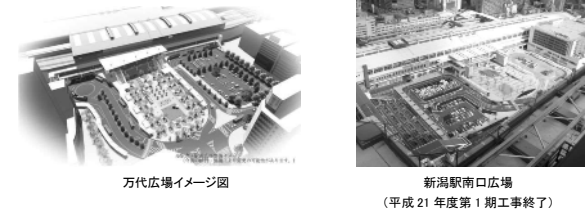
都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野潟南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも有機的な連携が必要です。

①土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

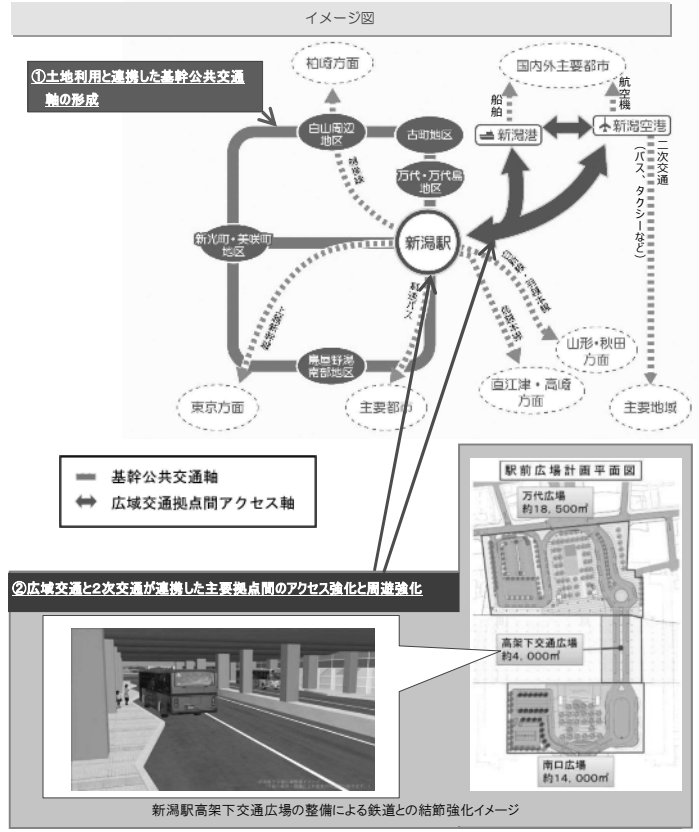
- 都市機能誘導策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。
○基幹公共交通軸の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

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周遊強化

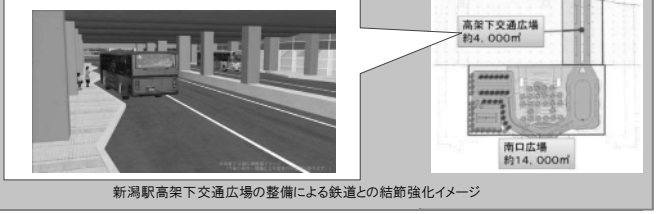
- 広域交通拠点（新潟駅、新潟港、新潟空港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
○新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
○低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。



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)



②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周遊強化



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：みんなで築き上げる交通戦略－市民や関係者による協働

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、ユニバーサルデザインの考え方が重要であり、まずはバリアフリー化や多言語案内などから取り組む必要があります。

また、市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善していくためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとって重要な役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋がります。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えます。

さらに、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、今後は目指すべきまちづくりに向けて、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。

①公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る

②ユニバーサルデザインの積極的な導入

- ユニバーサルデザインの考えに基づき、まずはバリアフリー化や多言語案内などを推進する。



スマートウェルネスシティ



ユニバーサルデザインタクシー



ノンステップバス車両とバリアレス緑石

③地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

- 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、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

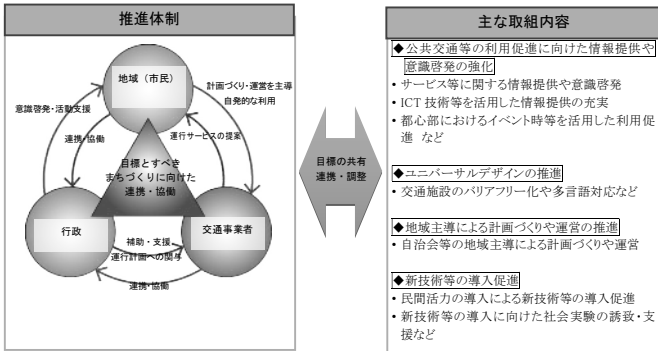
④民間活力による新技術等の導入

- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)

イメージ図



基本方針：みんなで築き上げる交通戦略－市民や関係者による協働

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、ユニバーサルデザインの考え方が重要であり、まずはバリアフリー化や多言語案内などから取り組む必要があります。

また、中心市街地活性化・地区レベルの交通環境改善に、地域の特性や市民ニーズを踏まえて、まちづくりの観点から取り組むためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。特に、公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとって重要な役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋がります。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えます。

さらに、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、今後は目指すべきまちづくりに向けて、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。

①公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る

②ユニバーサルデザインの積極的な導入

- ユニバーサルデザインの考えに基づき、まずはバリアフリー化や多言語案内などを推進する。



スマートウェルネスシティ



ユニバーサルデザインタクシー



ノンステップバス車両とバリアレス緑石

③地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

- 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、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

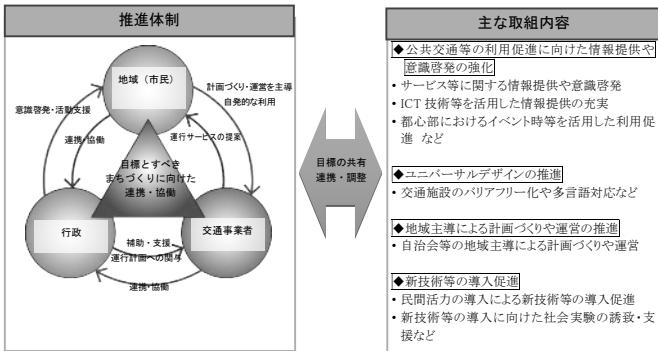
④民間活力による新技術等の導入

- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)

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

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が低下しているほか、運輸部門における CO₂ 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）上所駅、（仮称）江南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 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るように、関係者と連携しながらバス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。

特に、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連携して行います。

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めます。

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 や多言語化サイトの整備
 - バス停環境の改善
 - 幹線道路の整備
- など

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が低下しているほか、運輸部門における CO₂ 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）上所駅、（仮称）江南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 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。

特に、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連携して行います。

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めます。

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 や多言語化サイトの整備
 - 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—

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

① 取り組みの方向性

- 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ります。

② 取り組みの考え方

本市では、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、緩やかな土地利用の誘導を図っています。

今後、急速に進む人口減少、少子・超高齢化社会に対応するため、公共交通で都心部やそれぞれの地域拠点間を円滑にアクセスすることができる各区中心部への居住を引き続き、緩やかに誘導しながら、持続可能なコンパクト・プラス・ネットワークの実現を図ります。

③ 具体的な取り組み

- 各区中心部への居住誘導 など

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ
～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



出典:国土交通省

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—

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

① 取り組みの方向性

- 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ります。

② 取り組みの考え方

本市では、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、緩やかな土地利用の誘導を図っています。

今後、急速に進む人口減少、少子・超高齢化社会に対応するため、公共交通で都心部やそれぞれの地域拠点間を円滑にアクセスすることができる各区中心部への居住を引き続き、緩やかに誘導しながら、コンパクト・プラス・ネットワークを基本としたまちづくりを進めます。

③ 具体的な取り組み

- 各区中心部への居住誘導 など

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ
～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



出典:国土交通省

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

① 取り組みの方向性

- 都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成します。

② 取り組みの考え方

基幹公共交通軸の形成に向け、2015年9月にBRT・新バスシステムを導入し、この結果、萬代橋ラインの定時性目標達成率は95.9%（2017年9月）と高いほか、平成28年度に実施した新潟市内都市交通特性調査では、本市全体の自動車分担率は約71%であったのに対し、基幹公共交通軸沿線では約45%と低く、公共交通・自転車・徒歩の利便性及び高いサービスレベルが確保されつつあります。

この高いサービスレベルをさらに充実させるBRT・新バスシステムを今後も継続しながら、基幹公共交通軸の段階的な整備を推進します。

土地利用については、基幹公共交通軸沿線の多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す都市機能誘導区域に都市機能施設を誘導するとともに、鳥屋野潟南部開発計画の推進などに取り組みます。

③ 具体的な取り組み

- 基幹公共交通軸の形成
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

[基幹公共交通軸沿線への機能集積のイメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(2017年3月)を基に加筆

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

① 取り組みの方向性

- 都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成します。
- 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、望ましいあり方を検討します。

② 取り組みの考え方

基幹公共交通軸の形成に向け、2015年9月にBRT・新バスシステムを導入し、この結果、萬代橋ラインの定時性目標達成率は95.9%（2017年9月）と高いほか、平成28年度に実施した新潟市内都市交通特性調査では、本市全体の自動車分担率は約69%から71%へ増加したことに対し、基幹公共交通軸沿線では約51%から46%へと減少しており、過度な自家用車からの転換が進んでいます。

一方で、全市的なバス路線再編に伴い、乗り換えという新たな負担が生じています。

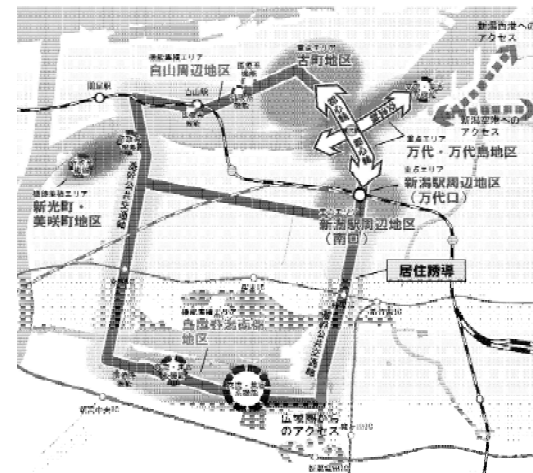
特に冬季や悪天候時などは利用者にとって大きな負担となっていることから、乗り換え環境の改善を進めるとともに、市民理解を得ながら、交通事業者と連携し、基幹公共交通軸の望ましい姿を検討していきます。

土地利用については、基幹公共交通軸沿線の多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す都市機能誘導区域に都市機能施設を誘導するとともに、鳥屋野潟南部開発計画の推進などに取り組みます。

③ 具体的な取り組み

- 基幹公共交通軸の形成
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

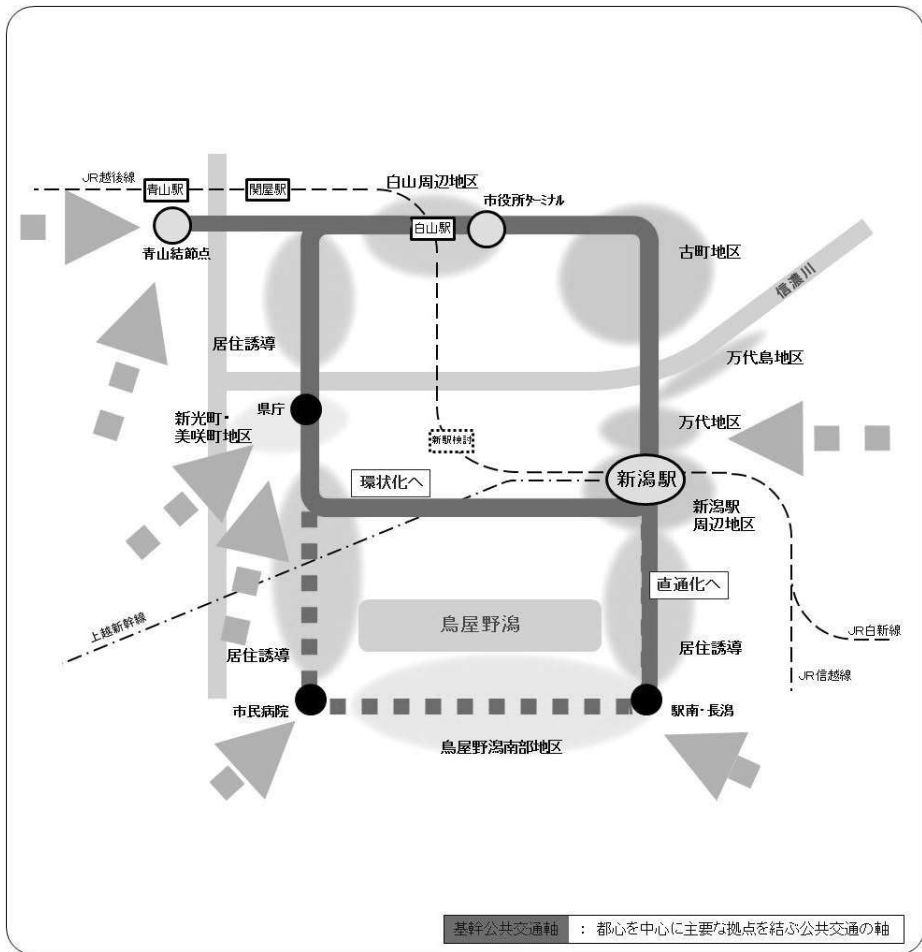
[基幹公共交通軸沿線への機能集積のイメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(2017年3月)を基に加筆

旧

【基幹公共交通軸の段階的整備のイメージ】



新

【基幹公共交通軸のイメージ】

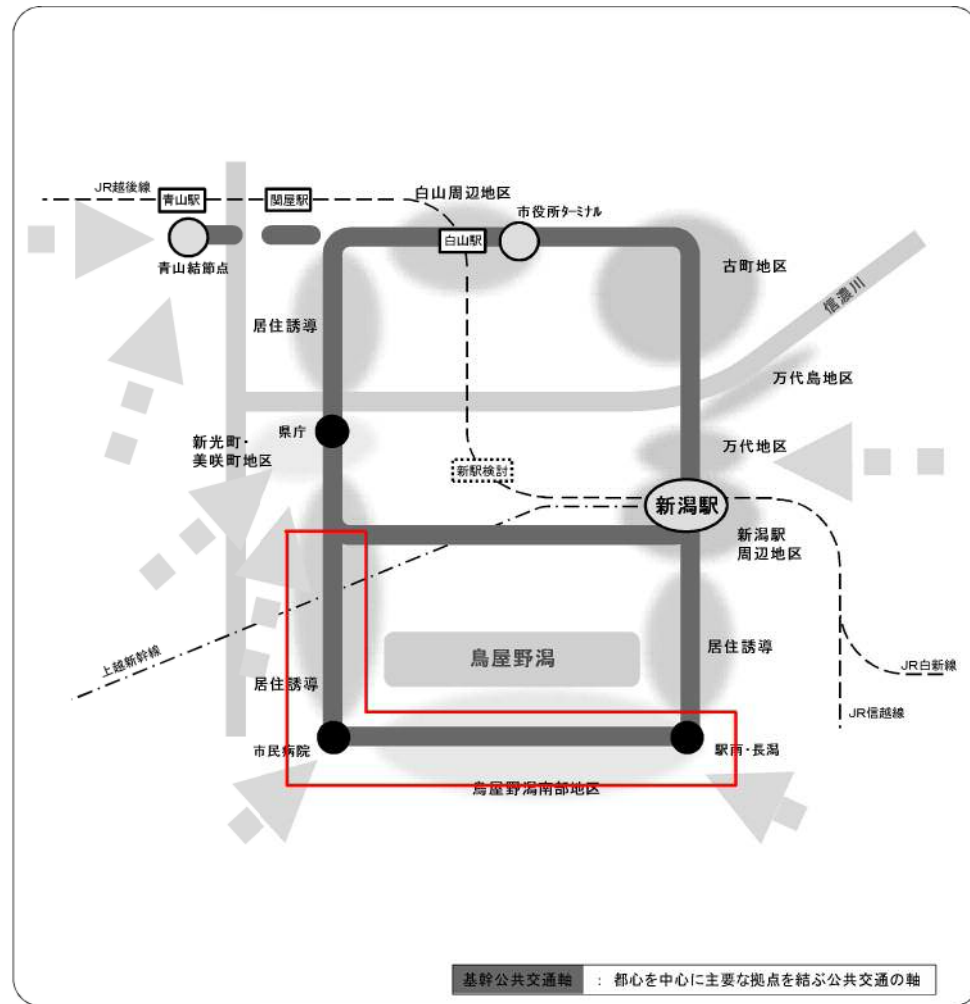


Table with 3 columns: 1. 本市の現状と市民ニーズ, 2. 現行プランの事後評価, 3. 今後10年間で取り組む必要のある課題. Includes sub-sections like 【人口】 and 【健康】.

3にいがた都市交通 戦略プランの概要 前期実施計画

4. 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】(拠点化の視点) 【目標2】(市民生活の視点) 【目標3】(市民生活の視点) 安心して暮らせることで 選ばれるまちを支える交通

5. 基本計画 5つの基本方針 16の取り組みの方向性. Includes sub-sections like 【基本方針】多核連携型のまちづくりを 支える交通戦略.

6. 実施計画 重点的に取り組む主な施策 成果指標(2022年度). Includes sub-sections like 【新たな鉄道路線の設置調査】.

Table with 3 columns: 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動車と適切な役割分担, 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.

Table with 3 columns: 1. 本市の現状と市民ニーズ, 2. 現行プランの事後評価, 3. 今後10年間で取り組む必要のある課題. Includes sub-sections like 【人口】 and 【健康】.

3にいがた都市交通 戦略プランの概要 前期実施計画

4. 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】(拠点化の視点) 【目標2】(市民生活の視点) 【目標3】(市民生活の視点) 安心して暮らせることで 選ばれるまちを支える交通

5. 基本計画 5つの基本方針 16の取り組みの方向性. Includes sub-sections like 【基本方針】多核連携型のまちづくりを 支える交通戦略.

6. 実施計画 重点的に取り組む主な施策 成果指標(2022年度). Includes sub-sections like 【新たな鉄道路線の設置調査】.

Table with 3 columns: 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動車と適切な役割分担, 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.