

(仮称) にいがた都市交通戦略プランの概要

1. 本市の現状と市民ニーズ

【人口】

・ 少子超高齢化と人口減少
 (2015年: 79.8万人 → 2040年: 66.8万人 **-13万人**)
 (高齢化率 2015年: 約27% → 2040年: 約37% **+10%**)

【まちづくり】

・ 市街地は依然として拡大傾向
 (2010年: 103.44km² → 2015年: 104.16km² **+0.72km²**)

【健康】

・ 全国平均より健康寿命が短い
 (2010年: 男性 **-0.26歳** 女性 **-0.59歳**)

【交流人口】

・ 観光入込数は増加傾向にあるが、さらなる拡大が必要
 (2010年: 1,531万人 → 2016年: 1,861万人 **+330万人**)

【環境】

・ 運輸部門1人当たりのCO2排出量の増加 (政令市ワースト1位)
 (2010年: 1.17t/人 → 2014年: 1.89t/人 **+0.72t/人**)

【市民ニーズ】

・ 自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が増加
 (2013年: 72.3% → 2017年: 77.6% **+5.3%**)

2. 現行プランの事後評価

【主なプラス評価】

・ 2015年に新バスシステム導入後、バス利用者数が増加
 (2016年: **+0.8%**)
 ・ 鉄道、バスの交通手段分担率が増加
 (2011年: 5.4% → 2016年: 5.8% **+0.4%**)
 ・ 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%**)

【主なマイナス評価】

・ 自家用車への依存度が増加
 (2011年: 69.3% → 2016年: 71.0% **+1.7%**)
 ・ まちなかの歩行者数が減少
 (2006年: 15.7万人 → 2016年: 12.0万人 **-3.7万人**)

3. 今後10年間で取り組む必要のある課題

※バス交通の利用者の下げ止まりなど一定の成果は認められるものの、公共交通施策は未だ道半ばであることに加え、社会情勢の変化など新たな課題や本市の上位関連計画などを踏まえ、以下のとおり取り組む課題を整理

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

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】

「**県都新潟の
拠点化を支える交通**」
 (拠点化の視点)

新潟駅の連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させるため、新潟空港、新潟港などの広域交通と2次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながら、まちの賑わいを向上させていきます。

市民や来訪者が都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることで、まちの賑わいを創出します。

【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**」
 (市民生活の視点)

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を図り、地域に根差した持続可能な公共交通となる仕組みを構築させていきます。

すべてのライフステージにおける公共交通の利便性を高め、住み慣れた地域ですっきりと安心して暮らせる「まち」と、誰からも選ばれる「まち」となる公共交通環境を構築させていきます。

5. 基本計画

5つの基本方針

16の取り組みの方向性

【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)

【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)

【基本方針】
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)

【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)

【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)

- 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
- 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の道路の整備
- ④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携
- ⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- 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周遊強化
- ⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化
- ⑧ 都心部への通過交通排除に資する道路の整備
- 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
- ⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成
- ⑪ 多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用
- ⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援
- ⑬ 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
- ⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入
- ⑮ 【再掲】地域主導による計画づくりや運営支援
- ⑯ 民間活力による新技術等の導入

新技術を活用したICT交通戦略 (自動運転技術や運行システム等の導入促進)

資料2 差替資料

6. 実施計画 (具体的な取り組み)

※黒字以外は新技術・ICTを活用

- ◆ 新たな鉄道駅の設置調査、◆ 深夜バス、モーニングライナーの運行、◆ 多言語サイトの整備 など
- ◆ デマンド交通の導入、◆ パークアンド駐車場の整備、◆ 駅前広場の整備 など
- ◆ 幹線道路の整備、◆ 緊急輸送道路の機能確保、◆ 交通安全施設などの整備 など
- ◆ 公共交通の利便性の高いまちなかエリアへの緩やかな居住誘導 など
- ◆ 基幹公共交通軸の段階的整備、◆ 都心軸沿線における都市機能誘導 など
- ◆ 新潟駅連続立体交差事業、駅前広場の整備、◆ 空港リムジンバスの利便性向上 など
- ◆ 自転車走行空間ネットワーク整備、◆ まちづくりと連携した駐車場施策 など
- ◆ 万代島ルート線の整備、◆ 新潟駅周辺の幹線道路整備 など
- ◆ 歩いて楽しい賑わいのある空間整備調査、◆ 【再掲】自転車走行空間ネットワーク整備など
- ◆ 地域内道路環境の整備、◆ 区バスの利便性の向上と利用促進に向けた周知啓発の実施
- ◆ 住民バスの運行支援・社会実験の実施、◆ デマンド交通・乗合タクシーなどの社会実験 など
- ◆ 住民バス団体の立ち上げ支援、立ち上げ後の運営支援 など
- ◆ モビリティ・マネジメントを継続実施、情報提供や意識啓発を強化 など
- ◆ 鉄道駅等のバリアフリー整備、◆ ノンステップバス、UDタクシー、バリアレス縁石の導入 など
- 【再掲】◆ 住民バス団体の立ち上げ支援、立ち上げ後の運営支援 など
- ◆ 次世代自動車・自動運転などの新技術を活用した社会実験の実施、◆ 交通ビッグデータ活用など

7. 成果指標 (2022年度)

2019年度～2022年度に取り組む4つの成果指標

成果指標1 : 目標1【拠点化の視点】の成果指標
■ 路線バスにおける全国相互利用ICカードの利用者数の増加
 324万人/年(2017年度) → 386万人/年

成果指標3 : 目標2【市民生活の視点】の成果指標
■ 利便性の高い公共交通サービス圏域割合の増加
 ○%(2017年度) → ○%【精査中】

成果指標2 : 目標1【拠点化の視点】の成果指標
■ 都心軸のバス停(新潟駅、万代シティ、古町)利用者数の増加
 1,561万人/年(2017年度) → ○万人/年【精査中】

成果指標4 : 目標2【市民生活の視点】の成果指標
■ 区バス・住民バスの利用者の増加
 51.3万人/年(2017年度) → ○万人/年【精査中】