

第2章：「にいがた交通戦略プラン」の事後評価

(1)これまでの基本方針

2008年度に策定した「にいがた交通戦略プラン」では、主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、環境負荷を軽減する都市環境を目指し、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化」の3つの視点から「多核連携型の都市構造を支える交通」、「地域の快適な暮らしを支える交通」、「市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通」、「地域や関係者が一丸となって取り組む交通」の4つの基本方針に基づき、これまで様々な施策展開を図ってきました。

主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、環境負荷を軽減する都市環境



(2)これまでの主な取り組み

■基本方針(1) 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

①新バスシステム・BRT[※]導入

- 2015年9月にBRTの導入と全市的なバス路線再編からなる新バスシステムをスタート



新バスシステム・BRT[※]の核として導入した連節バス

②JR越後線で利便性向上に資する社会実験の実施

- 2012年3月～2015年3月まで、日中時間帯の運行間隔を60分から40分とする社会実験を実施（実験の結果利用者増加とはならず、現在は60分運行となっている）

③新潟中央環状道路【事業中】やスマートインターチェンジ[※]の整備

- 新潟中央環状道路は2009年度事業着手
- スマートインターチェンジ[※]は黒埼PASIC（2006年10月）、豊栄SASIC（2007年4月）、新津西SIC（2011年12月）、新潟東SIC（2016年3月）が供用済み



新潟中央環状道路

④パークアンドライド[※]の実施

- 2016年度末までに、市内で22カ所のパークアンドライド[※]を実施（社会実験終了箇所含む）
- また、2008年度より大型商業施設と連携して4カ所のパークアンドライド[※]駐車場を設置（社会実験終了箇所含む）

■基本方針(2) 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

①区バス[※]の運行と住民バス[※]への支援

- 2007年から運行開始し、区バス[※]は中央区を除く7区14路線、住民バスは10地区14路線で運行
- 区バスの収支率は約4割（2018年）



②新バスシステム導入・BRT[※]【再掲】

■基本方針(3) 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

①オムニバスタウン計画※を実施(2007年度-2012年度)

- ・ ノンステップバス※を2007年から2011年にかけて110台導入
- ・ バスICカード「りゅーと」※を2014年4月に導入
- ・ バス停上屋を国・市・事業者が分担して70基整備

ノンステップバスの導入



②新バスシステム・BRT※導入【再掲】

③都心の通過交通の抑制に資する道路を整備

- ・ 万代島ルート線を整備中



出典：国道交通省北陸地方整備局新潟国道事務所

④歩いて楽しいまちなかづくり

- ・ 信濃川やすらぎ堤の活用
(ミズベリング※などの実施)



■基本方針(4) 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

- ・ モビリティ・マネジメント※推進協議会を発足させ、啓発物等を作成・配布
- ・ 各種イベントでの公共交通の利用促進運動等を実施



(3) 成果指標に基づく評価

■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自家用車）」

区	起終点	目標値	実績値	達成・未達成
北区	北区役所→新潟市役所	43分	49分	未達成
秋葉区	秋葉区役所→新潟市役所	30分	39分	未達成
南区	南区役所→新潟市役所	41分	48分	未達成
西蒲区	西蒲区役所→新潟市役所	44分	55分	未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

区	起終点	所要時間	目標値	実績値	達成・未達成
北区	JR豊栄駅→JR新潟駅	待ち時間	10分	10分	達成
		乗車時間	19分	19分	
秋葉区	JR新津駅→JR新潟駅	待ち時間	9分	9分	達成
		乗車時間	19分	19分	
南区	白根桜町（白根健生病院前）バス停→JR新潟駅	待ち時間	17分	10分	未達成
		乗車時間	48分	59分	
西蒲区	JR巻駅→JR新潟駅	待ち時間	15分	21分	未達成
		乗車時間	42分	43分	

■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合^{*}の増加」

→ 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

■基本方針(3)：市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

指標④「広域交通拠点^{*}から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持」

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビッグスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

→ 目標値 19万人 実績値 12万人 = 未達成

■基本方針(4)：地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

指標⑥「交通事故件数の削減」

→ 目標値 6,000 件 実績値 1,900 件 = 達成

指標⑦「自動車の二酸化炭素排出量の削減」

→ 目標値 129.2 万 t-co2/年 実績値 135.5 万 t-co2/年 = 未達成

指標⑧「エネルギー消費量の削減」

→ 目標値 55.7 万 k・/年 実績値 58.4 万 k・/年 = 未達成

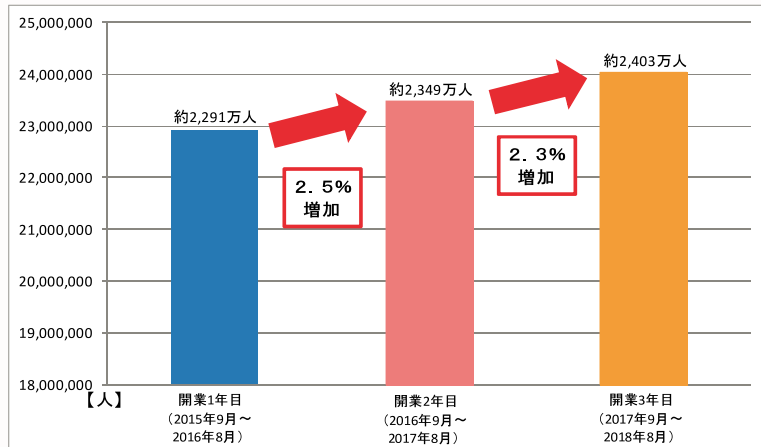
注)「渋滞損失時間の削減」は、評価に必要なデータが得られなかったため対象外

(4) 公共交通に関する成果

公共交通に関する成果では、バス交通の利用者数の下げ止まりなど一定の成果が得られました。

成果 1. バス利用者数が下げ止まり

バス利用者数は、1990年からの20年間で約65%減、2000年からの10年間で約40%減と大幅な減少が続いていましたが、新バスシステム・BRT[※]開業前後1年間の比較で0.8%、開業1年目と2年目の比較で2.5%、開業2年目と3年目の比較で2.3%と増加傾向を維持しています。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バス利用者数の推移

成果 2. 区バス[※]・住民バス[※]の利用者数が増加

2007年に区バス[※]の運行を開始して以降、区バス[※]の利用者数は2.5倍、住民バス[※]の利用者数は1.8倍と増加しています。

年度	区バス	住民バス
2005年	0千人	102千人(37千人)
2006年	0千人	131千人(24千人)
2007年	105千人(98千人)	123千人(33千人)
2008年	133千人(124千人)	135千人(57千人)
2009年	163千人(155千人)	126千人(57千人)
2010年	159千人(155千人)	143千人(88千人)
2011年	178千人(174千人)	161千人(102千人)
2012年	197千人(194千人)	177千人(118千人)
2013年	212千人(208千人)	186千人(131千人)
2014年	242千人(238千人)	191千人(136千人)
2015年	265千人(261千人)	201千人(144千人)
2016年	266千人(263千人)	216千人(160千人)

注) 括弧内：新設路線

既に存在した路線ではなく、地域のニーズにより新たに運行される路線

図 区バス[※]・住民バス[※]利用者数の推移