

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画(案)]の概要



背景と目的



【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.2】

- 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政策の基本方針と10ヵ年で取り組む行動計画「**にいがた交通戦略プラン**」を策定。
- 現在、策定から概ね10年が経過するなか、これまでの取り組みの事後評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機に、拠点性の強化と、急激に進む人口減少、少子・超高齢化などの課題に対応するため、「**にいがた交通戦略プラン**」を見直し、新たな「**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(予定)
2022年 高架下交通広場供用(予定)
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

広域交通との連携強化

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

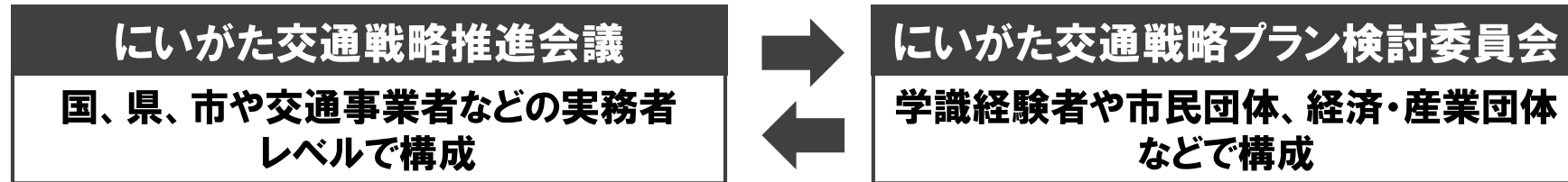
市民や関係者による協働

策定体制・スケジュール



【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.78-80】

策定体制



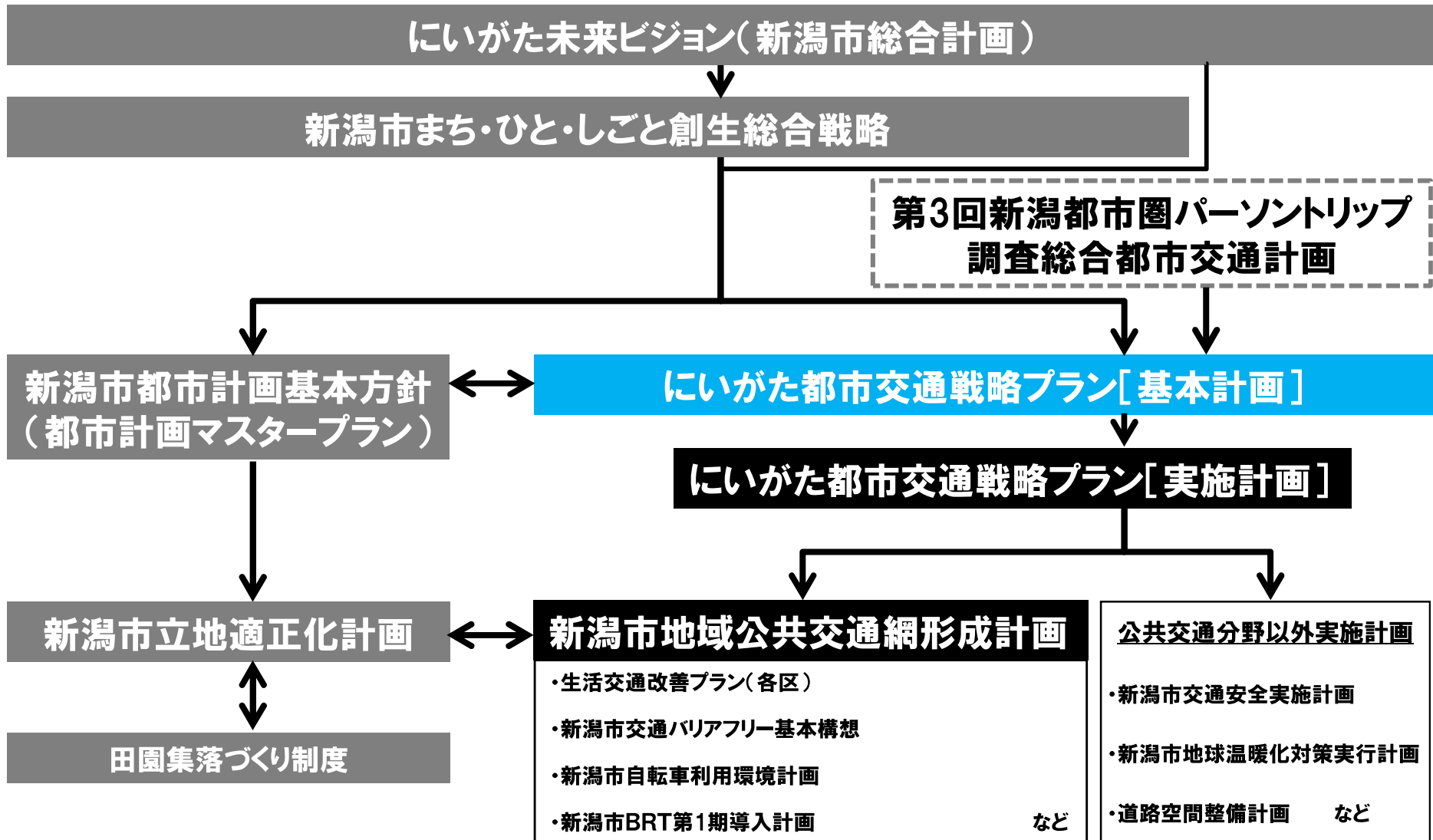
策定スケジュール

	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[基本計画]の位置づけ



【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.3】

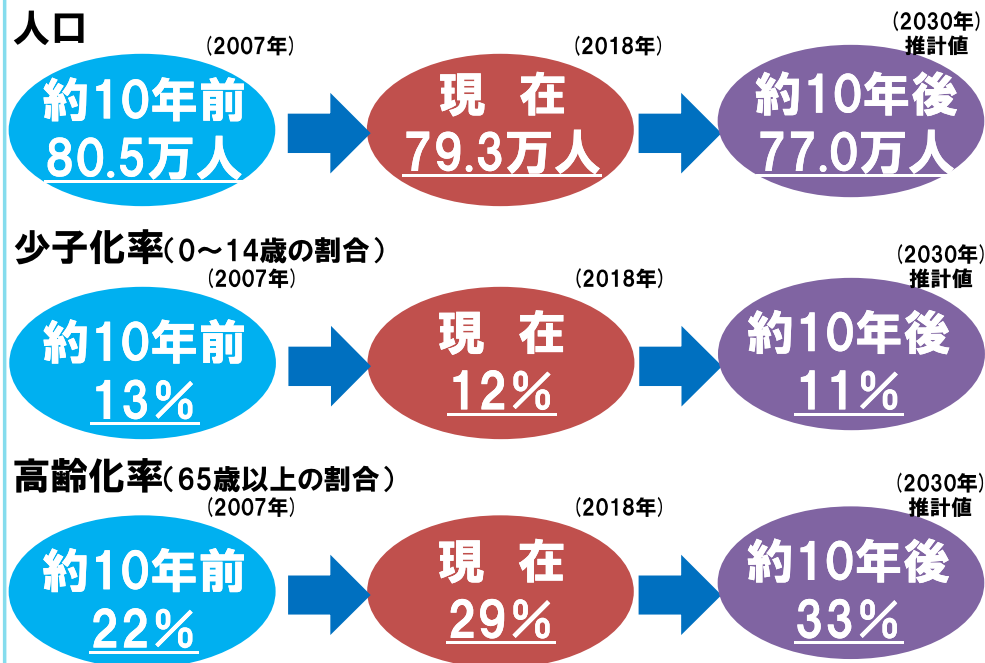


本市の現状



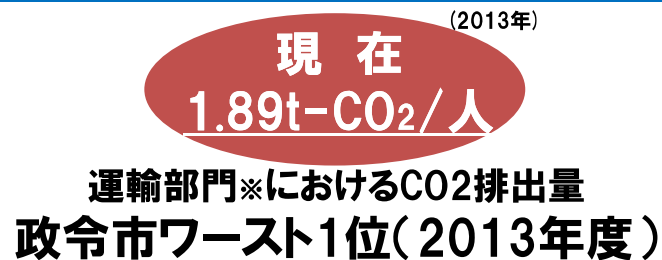
【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.6-29】

人口減少、少子・超高齢化の進展



出典:国勢調査(1985年~2010年)、住民基本台帳(2015年)

運輸部門におけるCO₂排出量



2位:浜松市、岡山市、4位:北九州市
※人・物の輸送・運搬に消費したエネルギーを表現する部門

出典:環境省「部門別CO₂排出量の現況推計」より作成

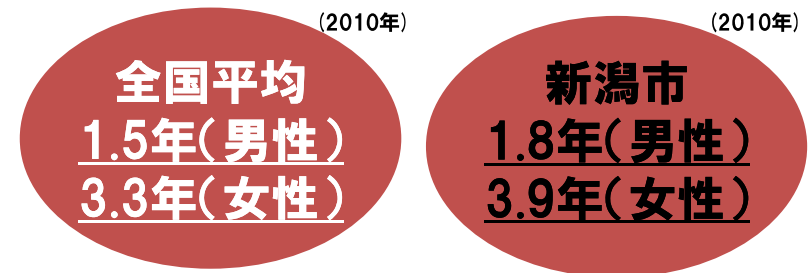
観光入込客数※の増加



※都道府県の観光地点を訪れた「日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者」をカウントした値

出典:新潟県観光入込客統計調査より作成

健康寿命(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

出典:新潟市健康づくり推進基本計画(第2次)

市街地(DID※)面積の拡大



※ 人口集中地区。国勢調査において設定される人口密度40人/ha以上、人口5,000人以上の地域をいう

出典:国政調査

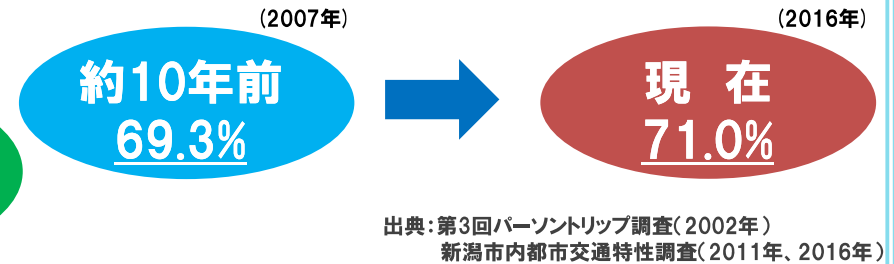


バスの利用者数増加

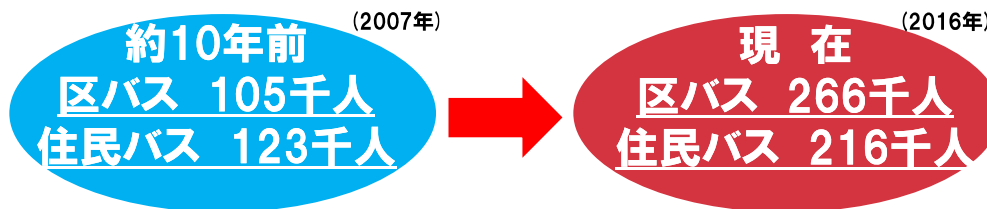


出典:新潟交通株式会社ホームページより作成

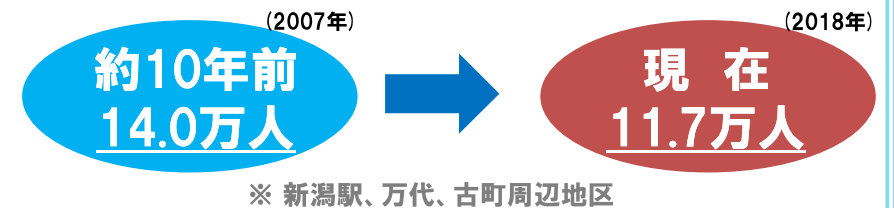
自家用車への依存度増加



区バス・住民バスの利用者数増加

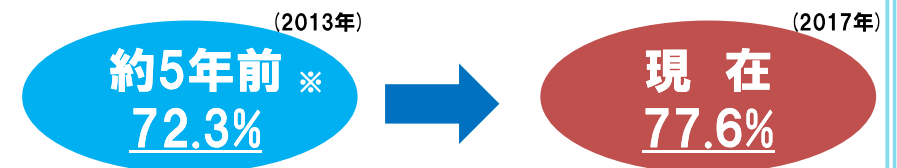


まちなか※の歩行者量減少



出典:新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」より作成

「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合増加



※ 約10年前に調査を実施していないため約5年前のデータを表記

出典:第44回市政世論調査(2017年10月)



新たな交通の将来像

本市の現状・事後評価のまとめ

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、乗り換えに対する不満や、まちなかの衰退、拠点性の低迷など、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

都市の将来像

- にいがた未来ビジョン
- 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

これまでの交通の将来像

- 新潟都市圏総合都市交通計画(第3回パーソントリップ調査)
- にいがた交通戦略プラン

これまでの会議意見

- にいがた交通戦略プラン検討委員会
- にいがた交通戦略推進会議

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

都心アクセスの強化

4.都心部における多様な手段による回遊性向上

都心部での移動円滑化

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

都心アクセスの強化

5.区バス・住民バスの持続性の確保

生活交通の確保維持・強化

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

生活交通の確保維持・強化

6. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

広域交通との連携強化

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

広域交通との連携強化

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・空港など広域交通拠点
と基幹公共交通軸の効果的な連携

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



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)



駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーにより円滑に連携させるとともに、
基幹公共交通軸との結節強化を図ることで、交流人口拡大の一翼を担います。

10年後には…

駅・港・空港など広域交通拠点と
基幹公共交通軸の効果的な連携

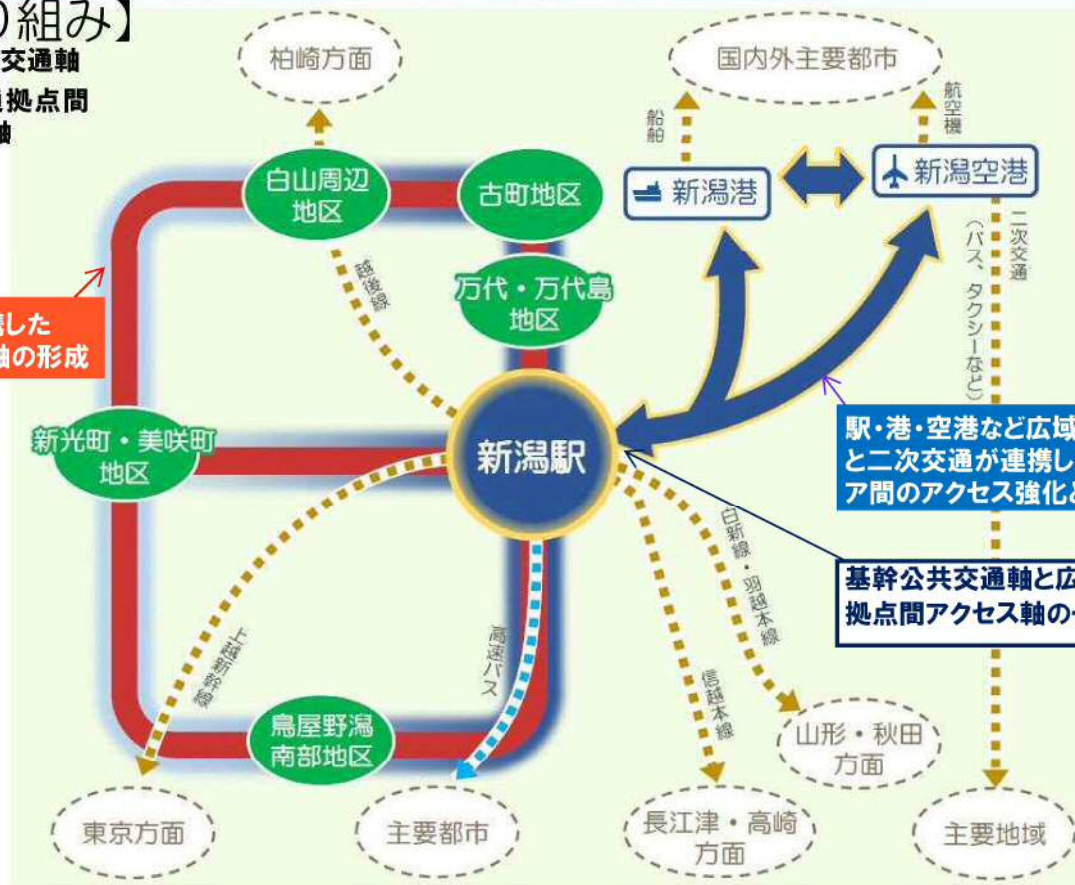


駅・港・空港間の交通ネットワーク
が使いやすくなった！

【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

土地利用と連携した
基幹公共交通軸の形成



広域交通と二次交通の連携イメージ



高架下交通広場
イメージ図

駅前広場計画平面図





都心部への通過交通抑制に資する道路整備、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】



多様な手段による回遊性向上



にいがたレンタサイクル

まちなかへの通過交通抑制



万代島ルート線の整備イメージ



ライジングホラード

まちなかの道路空間再構築・利活用



ガルベストーン通り

新潟都心の都市デザイン
(まちなかの回遊促進イメージ)

 :にいがたレンタサイクルポート

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。

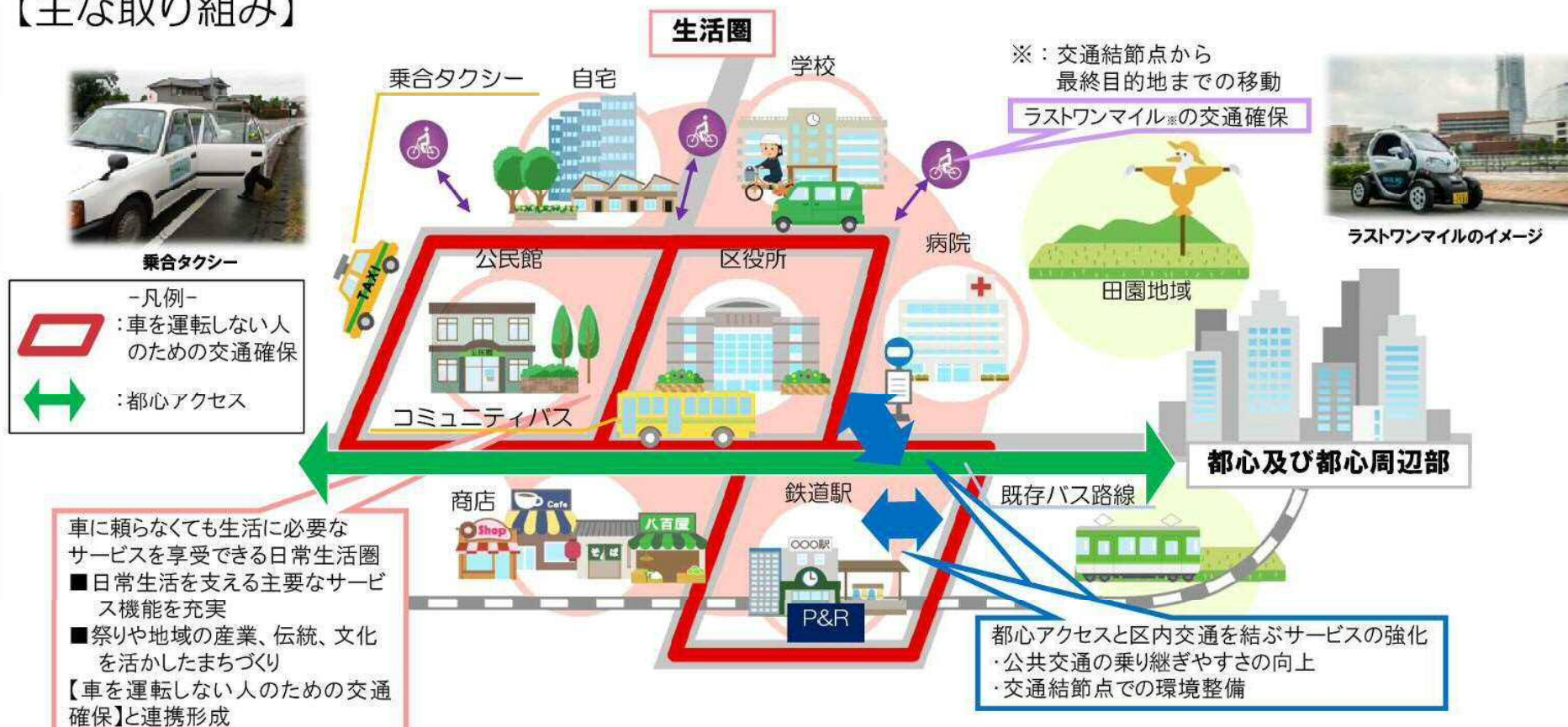
10年後には…

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】



地域のま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)



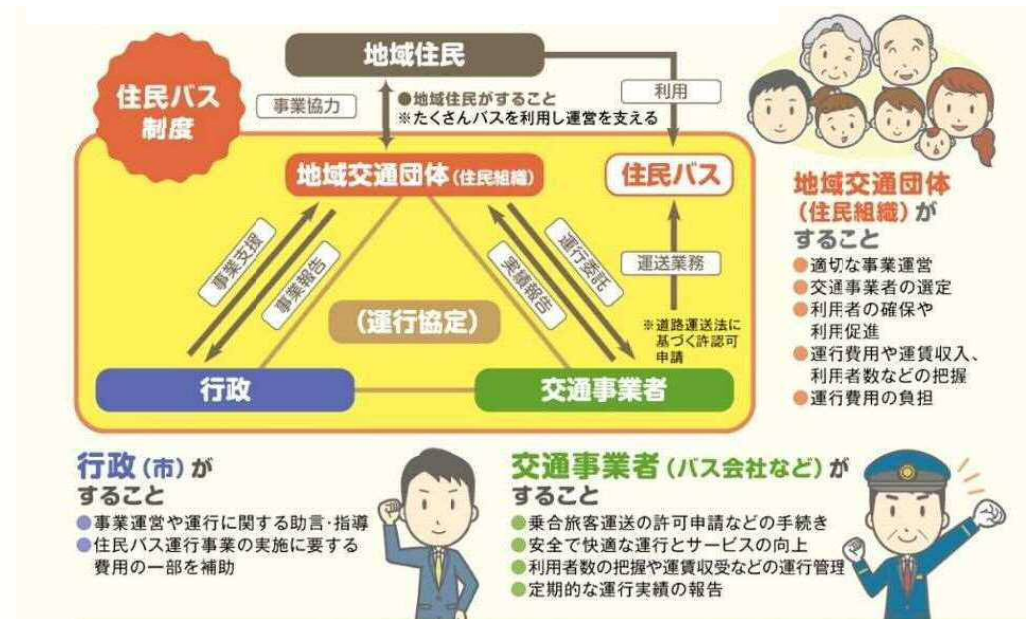
ユニバーサルデザインタクシー



エレベーター設置(JR東新潟駅)



バリアレス縁石の導入



地域主導による交通計画イメージ

にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針～10年後の目指す姿～



—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**

本冊p.37

—目標1—
県都新潟の拠点化を支える交通
 「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

本冊p.37

—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
住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟

本冊p.37

1.都心アクセスの強化

本冊
p.39,45~52

～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

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!

【取り組みの方向性】

望ましい土地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・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

2.広域交通との連携強化

本冊
p.40,53~56

～都市の活力と拠点性を強化する交通戦略～

駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通軸の効果的な連携

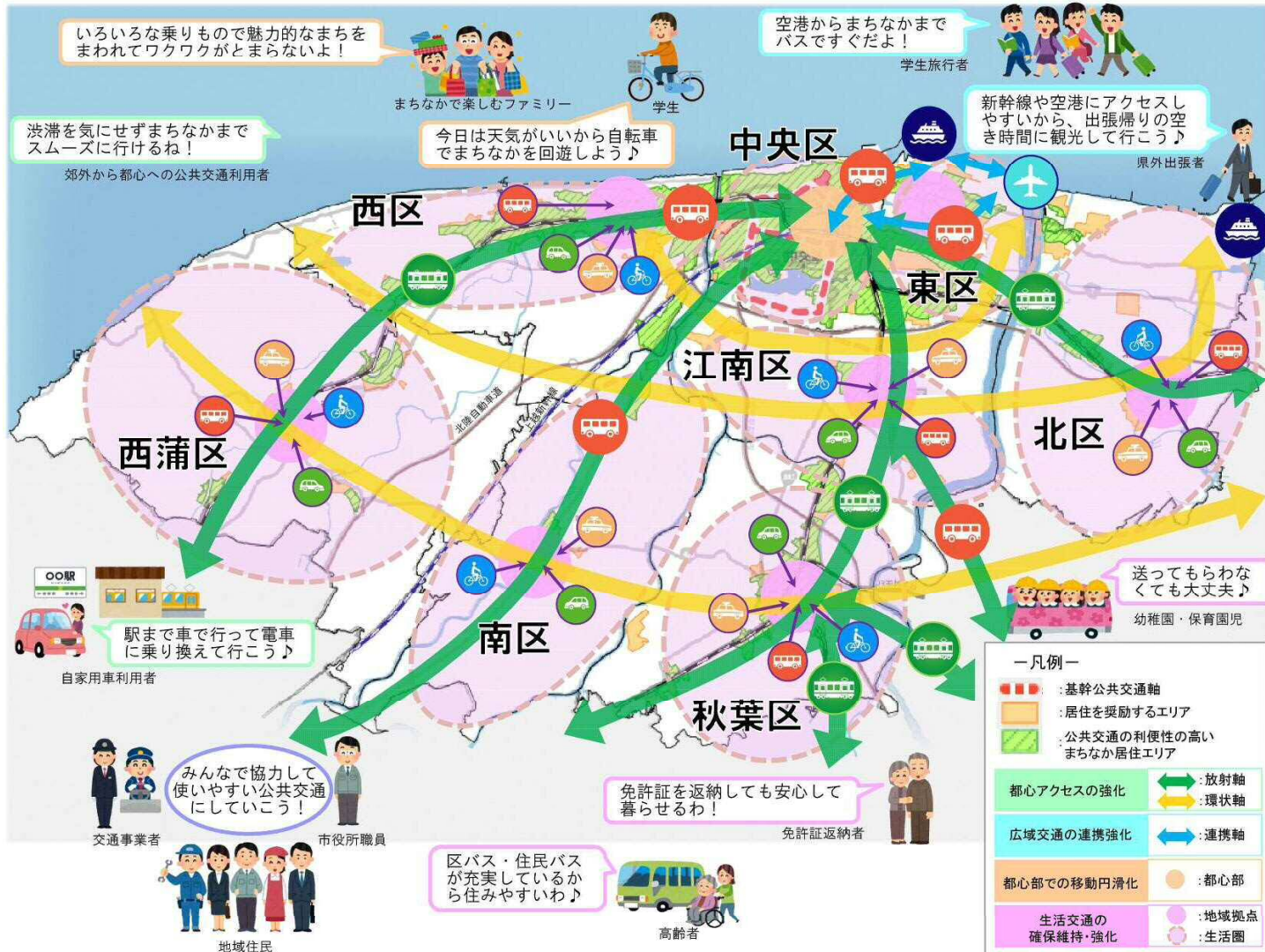
10年後には…



**駅・港・空港間の交通ネットワーク
 が使いやすくなった!**

【取り組みの方向性】

駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



3.都心部での移動円滑化

本冊
p.41,57~62

～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

10年後には…



**多様な交通手段から選んで
 回遊できるようになった!**

【取り組みの方向性】

新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通過交通を抑制し、道路空間を再構築・利活用することで、多様な交通手段による回遊性を向上させ、まちなかの賑わいを創出します。

4.生活交通の確保維持・強化

本冊
p.42,63~68

～暮らしを支えるモビリティを地域で育て交通戦略～
暮らしやすい移動環境の確保

10年後には…



**車がなくても安心して
 暮らせるようになった!**

【取り組みの方向性】

地域のまちなかでは、徒歩や自転車で安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを強化します。

5.市民や関係者による協働

本冊
p.43,69~76

～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

10年後には…



**みんなで育てられる
 公共交通になった!**

【取り組みの方向性】

引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー化や新技術の導入などをみんなで取り組み、誰もが使いやすく喜ばれる公共交通へ改善を進めます。