

第4章：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。

本市の現状と市民ニーズ

- ・少子・超高齢化と人口減少（2015年：81.0万人 → 2030年：77.0万人 -4.0万人）
- ・市街化区域面積は依然として拡大傾向（2011年：12,894ha → 2016年：12,904ha +10ha）
- ・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%）など

にいがた交通戦略プランの事後評価

- ・新バスシステム・BRT[※]導入後、バス利用者数が増加（2017年9月～2018年8月：前年比+2.3%）
- ・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%）
- ・自動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（2007年：14.0万人 → 2018年：11.7万人 -2.3万人） など

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

- ・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
- ・にいがた交通戦略プラン

2017年に実施した検討委員会・推進会議における意見

- 多様なライフステージに応じて安心して移動できるようにすべき
- まちなかのさらなる賑わいが必要
- 自家用車と公共交通との適切な役割分担が求められる
- ユニバーサルデザイン[※]の推進（バリアフリー[※]化や多言語化）
- 新技術等の活用も視野に入れる
- メリハリをつけた道路整備と維持管理が今後は求められる
- 厳しい財政状況を踏まえ、地域等に応じた施策展開が必要

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
2. 公共交通の利便性向上と自家用車の適切な役割分担
3. 多様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. 駅、港、空港など広域交通拠点[※]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

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、新潟港、新潟空港などの広域交通拠点[※]と二次交通を結び付け、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、「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市新潟を形成していきます。
- ・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築き、住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟を構築していきます。
- ・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、住み慣れた地域でずっ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していきます。