

将来像

■市全体の将来像  
「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

視点 拠点化

県都新潟の  
拠点化を支える交通

視点 市民生活

安心して暮らせることで  
選ばれるまちを支える交通

基本方針

基本方針

(都心アクセスの強化)  
多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

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、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

基本方針

(広域交通との連携強化)  
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成

⑥駅・港・空港など広域交通拠点<sup>※</sup>と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化

基本方針

(都心部での移動円滑化)  
まちなかの賑わいを創出する交通戦略

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抑制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・利活用

基本方針

(生活交通の確保維持・強化)  
暮らしを支えるモビリティ<sup>※</sup>を地域で育む交通戦略

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の支援

基本方針

(市民や関係者による協働)  
みんなで築き上げる交通戦略

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<sup>※</sup>の積極的な推進

⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

⑯民間活力による新技術等の導入

新技術を活用したICT<sup>※</sup>交通戦略  
(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

具体的な取り組み

	まちづくり					
	都市構造の構築			安全の確保		
	環境	活力の向上		防災	暮らしやすい生活圏	
拠点化		観光	福祉		教育	
■ 新たな鉄道駅の設置調査		○	○		○	○
■ 羽越本線・白新線の高速化・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		○	○			
■ Nigata City Wi-Fi <sup>※</sup> や多言語化サイト <sup>※</sup> の整備		○	○			○
■ バス停環境の改善		○	○			
■ 幹線道路の整備		○	○	○		
■ 交通手段間の役割分担		○	○		○	
■ 交通結節点の整備・利便性向上	○	○	○		○	○
■ 自転車走行空間ネットワークの整備		○	○		○	○
■ 路上や駐輪場内の放置自転車の削減	○		○	○		
■ 放置自転車の有効活用	○					
■ 【再掲】幹線道路の整備		○	○	○		
■ 緊急輸送道路 <sup>※</sup> の機能確保・整備促進		○	○	○		
■ 交通安全対策の推進		○	○	○	○	
■ 各区中心部への居住誘導	○	○		○	○	
■ 基幹公共交通軸 <sup>※</sup> 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		○	○	○		
■ 新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善	○	○	○	○		
■ 【再掲】羽越本線・白新線の高速化・要望	○	○	○	○		
■ 【再掲】Nigata City Wi-Fi <sup>※</sup> や多言語化サイト <sup>※</sup> の整備		○	○			○
■ 【再掲】基幹公共交通軸 <sup>※</sup> の形成		○	○			
■ 【再掲】新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備		○	○		○	○
■ 駐輪場の整備		○	○			
■ 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		○	○			
■ まちづくりと連携した駐車場施策		○	○			
■ 水運を活用した回遊性向上		○	○			
■ 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた調査		○	○			
■ 【再掲】幹線道路の整備		○	○	○		
■ 【再掲】新潟駅周辺整備事業		○	○		○	
■ 道路空間の再構築・利活用		○	○	○		
■ 区内公共交通網の形成			○		○	○
■ 区バス <sup>※</sup> の利便性向上に向けた取り組み	○				○	○
■ 地域内道路環境の整備				○	○	○
■ 路線バスの運行支援	○				○	
■ 住民バス <sup>※</sup> 運行支援や社会実験の実施	○				○	
■ 【再掲】交通手段間の役割分担		○			○	
■ デマンド交通 <sup>※</sup> 、乗合タクシー <sup>※</sup> 等の社会実験の実施	○				○	
■ 多様なニーズに応じたサービスの検討実施					○	
■ 住民バス <sup>※</sup> (デマンド型交通含)団体の立ち上げ・運営支援					○	
■ モビリティ・マネジメント <sup>※</sup> の実施	○					○
■ スマートウェルネスシティ <sup>※</sup> の推進	○					○
■ 道路施設のバリアフリー <sup>※</sup> 化					○	
■ 公共交通施設のバリアフリー <sup>※</sup> 化					○	
■ 【再掲】Nigata city Wi-Fi <sup>※</sup> や多言語化サイト <sup>※</sup> の整備		○	○			○
■ 【再掲】住民バス <sup>※</sup> (デマンド型交通含)団体の立ち上げ・運営支援					○	
■ 自動運転技術、次世代自動車の導入支援	○	○	○	○	○	○
■ ICT <sup>※</sup> 技術の活用	○		○	○	○	○

【凡例】 ○：関連性がある

## 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の強化に資する取り組みとして、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、自動車の交通手段分担率<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>が低下しているほか、運輸部門におけるCO<sub>2</sub>の排出量も政令市でワースト1位となっています。

一方で鉄道、バスの交通手段分担率<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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）上所島駅、（仮称）二本木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行い、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<sup>\*</sup>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停待合空間へのベンチや上屋の整備を進めるとともに、鉄道や高速バス、空港リムジンバスとの乗り換え導線についての検討、改善も図ります。

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行います。

10年前に比べ、都心部へのアクセス道路の混雑時旅行速度<sup>\*</sup>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みます。

### 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<sup>\*</sup>や多言語化サイト<sup>\*</sup>の整備
  - バス停環境の改善
  - 幹線道路の整備
- など

[都心方面を結ぶ公共交通サービス強化のイメージ]



[新たな鉄道駅の設置調査]



## 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 —

### 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

#### ① 取り組みの方向性

- 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ります。

#### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通\*、乗合タクシー\*への転換や、路線バス運行区間と重複している目的バス\*との統合を図るなど、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍に増加するなど、鉄道との乗り換えやすさが向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド\*駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」にもとづく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で74.6km、まちなかの自転車駐輪場の整備については2,497台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライド\*などの整備手法について検討を進めます。

#### ③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上や駐輪場内の放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

[交通手段間の役割分担と結節強化のイメージ]



[パークアンドライド※駐車場の整備]



JR 巻駅パークアンドライド※社会実験の様子



JR 新津駅パークアンドライド※社会実験の様子

## 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 —

### ③ 災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

#### ① 取り組みの方向性

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

#### ② 取り組みの考え方

これまで、本市が目指す多核連携型の都市構造を支える放射環状道路網の形成や都心及び都心周辺部のアクセス性を向上させる観点からスマートインターチェンジ<sup>\*</sup>などの整備に取り組んできましたが、2017年度に実施した「交通環境に対する市民意識調査」では、10年前と比べ、自家用車による「都心部への移動時間」、「道路の混雑状況」について半数以上が「変わらない」と回答していることから、引き続き放射状道路の機能強化や環状道路の整備促進に努めます。

さらに、災害時における円滑な交通の確保や迅速な復旧・復興を支えるため、引き続き、「新潟市国土強靱化地域計画」にもとづき、緊急輸送道路<sup>\*</sup>の機能確保、整備促進に取り組み、円滑で災害に強い道路ネットワークの構築に努めます。

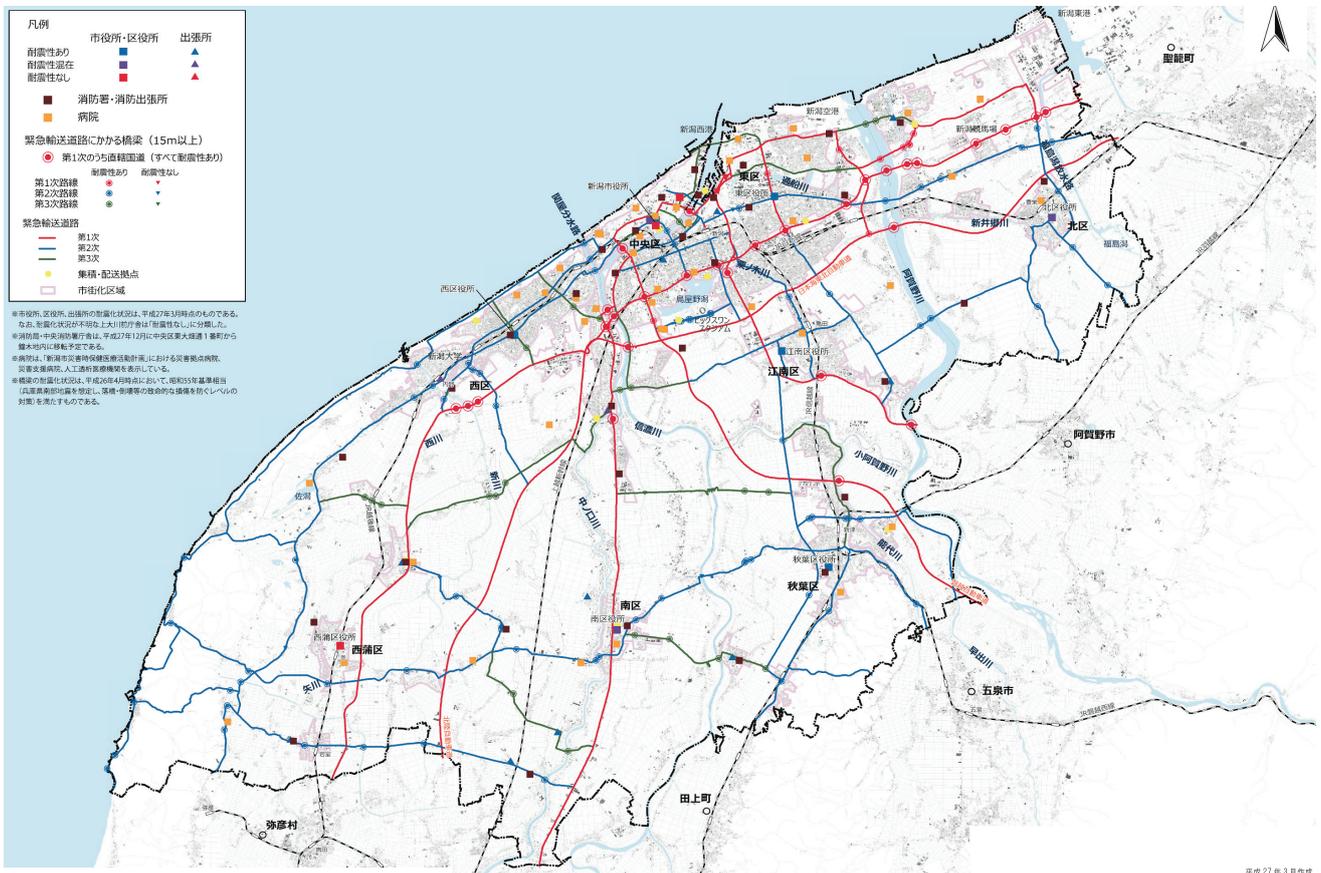
#### ③ 具体的な取り組み

- 幹線道路の整備（再掲）
- 緊急輸送道路<sup>\*</sup>の機能確保、整備促進
- 交通安全対策の推進             など

[幹線道路の整備促進イメージ]



[緊急輸送道路※の機能確保、整備促進]



出典：新潟市国土強靱化地域計画(2015年3月)

# 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提供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

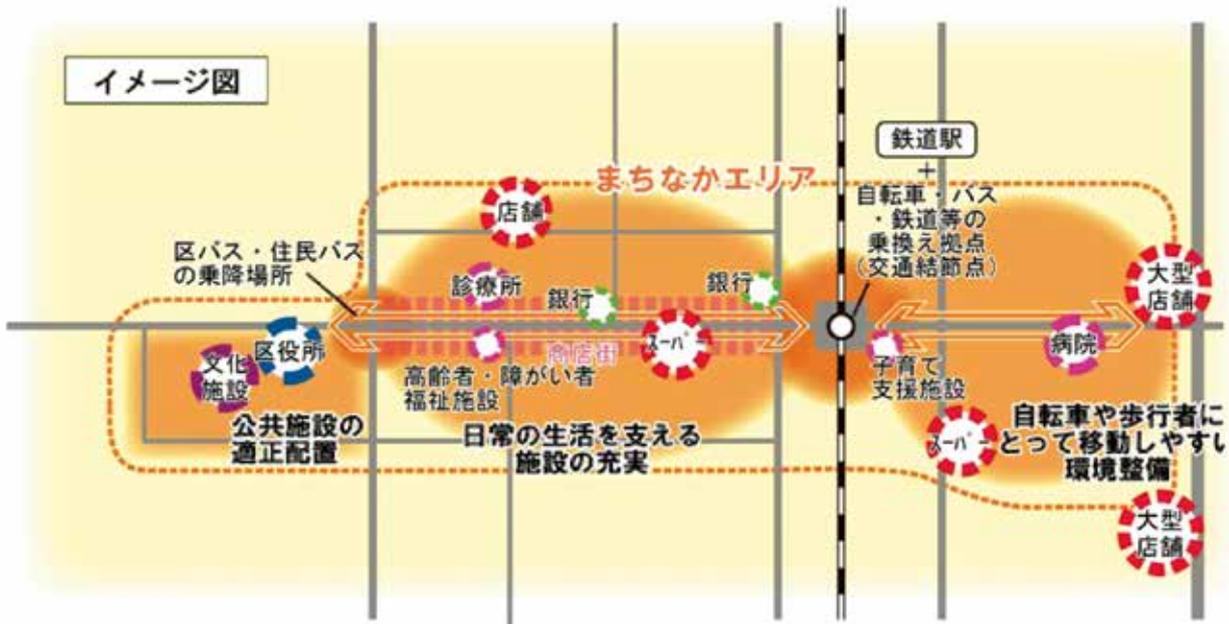
本市では、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、緩やかな土地利用の誘導を図っています。

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、引き続き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

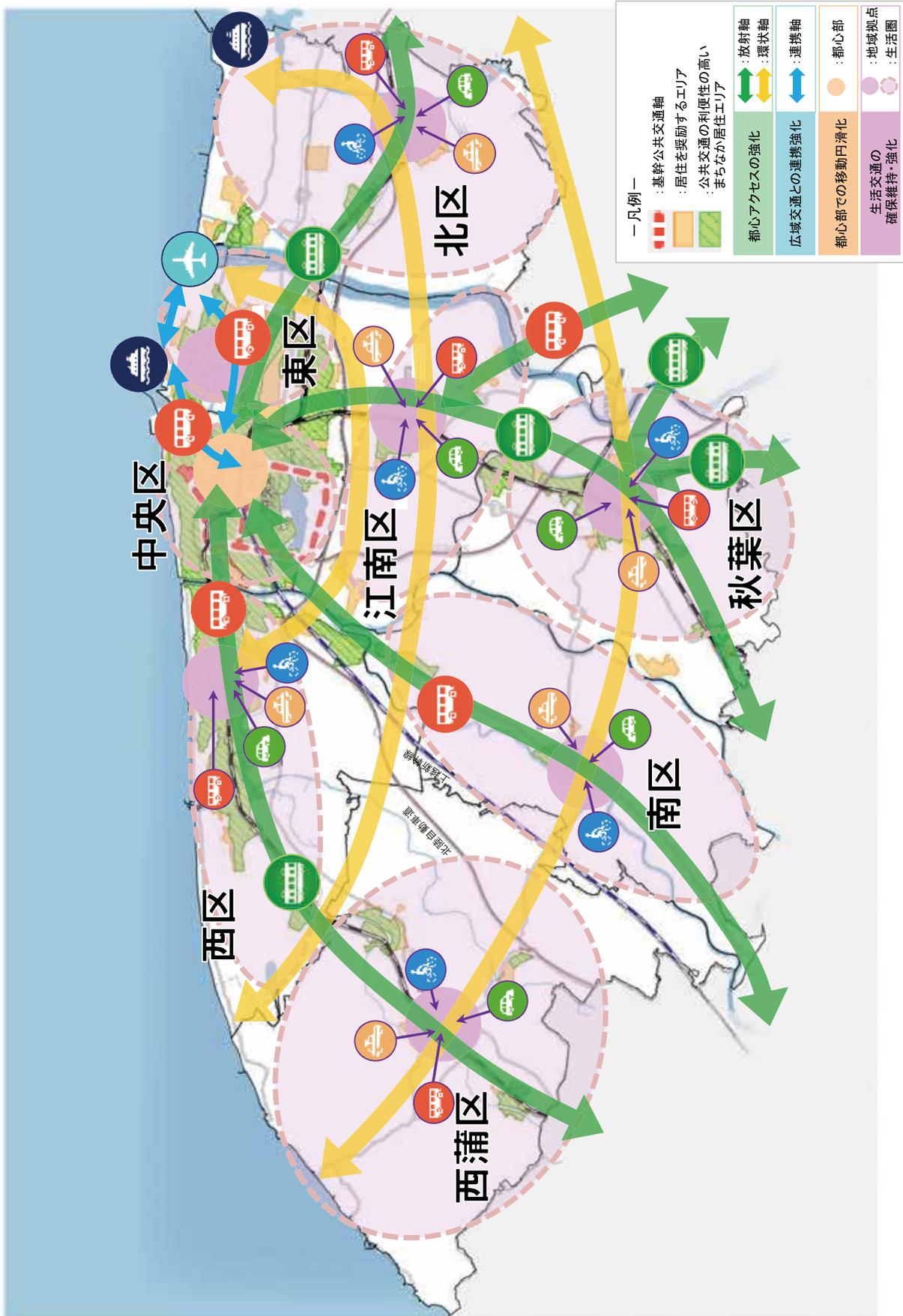
- 各区中心部への居住誘導 など

[各区の地域拠点が担う機能]



出典:新潟市立地適正化計画(2017年3月)

[まちなかへの居住・施設立地誘導との連携イメージ]



出典：新潟市立地適正化計画(2017年3月)の一部を加筆

## 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 —

### ⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸<sup>※</sup>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<sup>※</sup>を形成します。
- 基幹公共交通軸<sup>※</sup>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<sup>※</sup>の形成に向け、2015年9月に新バスシステム・BRT<sup>※</sup>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<sup>※</sup>は約69%から71%へ増加したことに對し、基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線では約51%から46%へと減少しています。

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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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

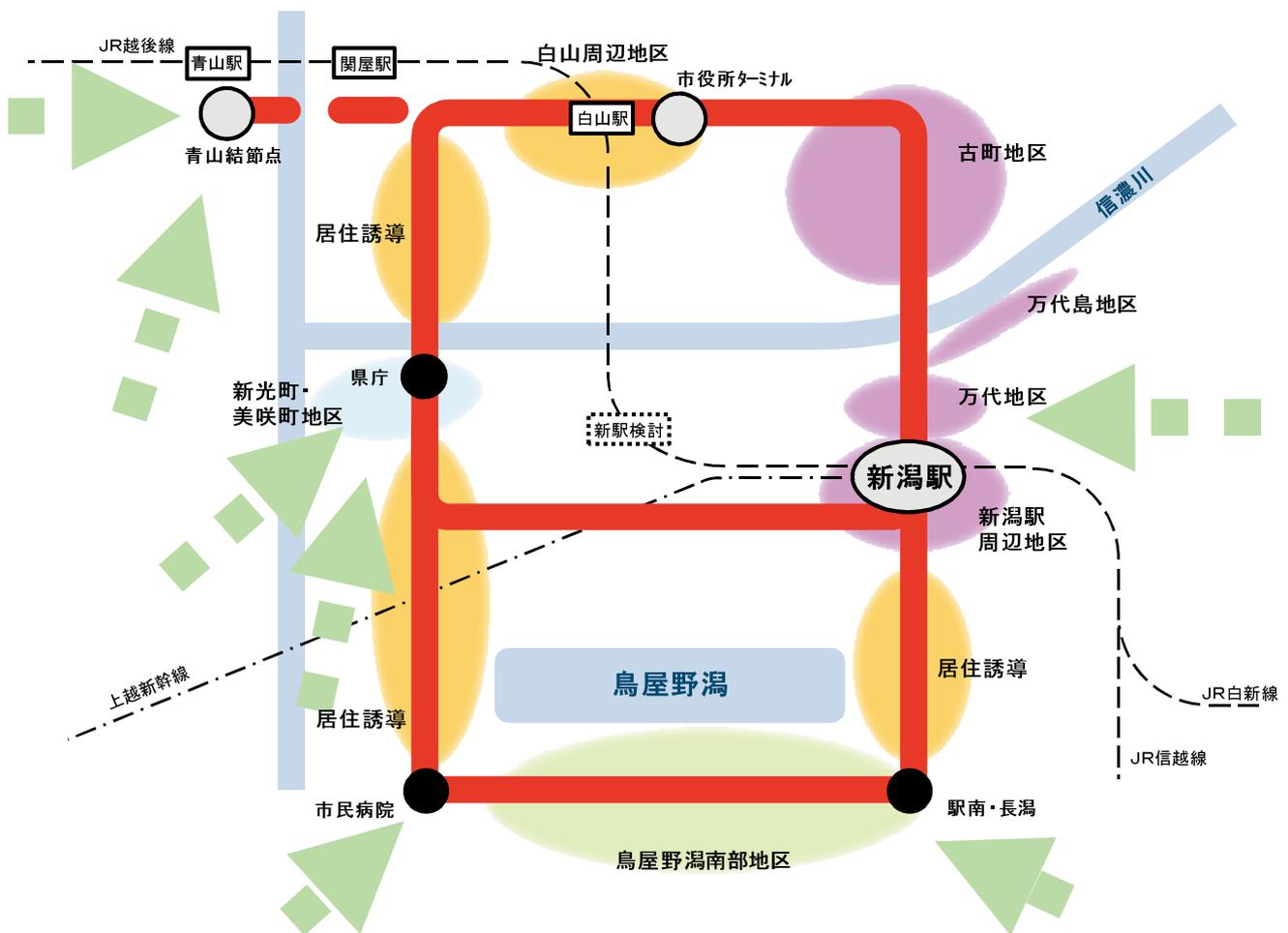
- 基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

[基幹公共交通軸<sup>※</sup>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)の一部を加筆

[基幹公共交通軸※のイメージ]



基幹公共交通軸 : 都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

## 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 —

### ⑥ 駅・港・空港など広域交通拠点\*と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化

#### ① 取り組みの方向性

- 駅・港・空港など広域交通拠点\*と、都心部及び基幹公共交通軸\*沿線主要エリア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ります。
- 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します。
- 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ります。

#### ② 取り組みの考え方

陸の玄関口である新潟駅は、2018年4月に高架化第1期開業を迎え、上越新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが可能となり、利便性向上による日本海国土軸の強化や踏切除却による安全性・利便性の確保が図られました。

引き続き、全面高架化に向け事業を推進しながら、新潟駅の南北市街地一体化、高架下空間の有効利用、区画道路の整備を図るとともに、新潟駅万代広場及び高架下交通広場の整備を促進し、各交通手段の結節を強化します。

また、にいがた交通戦略プランの事後評価より、駅・港・空港など広域交通拠点\*と都市内交通の連携が課題となっているため、交流人口の拡大を図る取り組みとして、引き続き新潟駅と港、空港へのアクセスの維持・改善に努め、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ります。

さらには全国幹線鉄道網の一翼として、日本海国土軸の形成に必要な羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備の要望活動を今後も継続して行い、新潟駅高架化の効果を最大限発揮する取り組みを進めます。

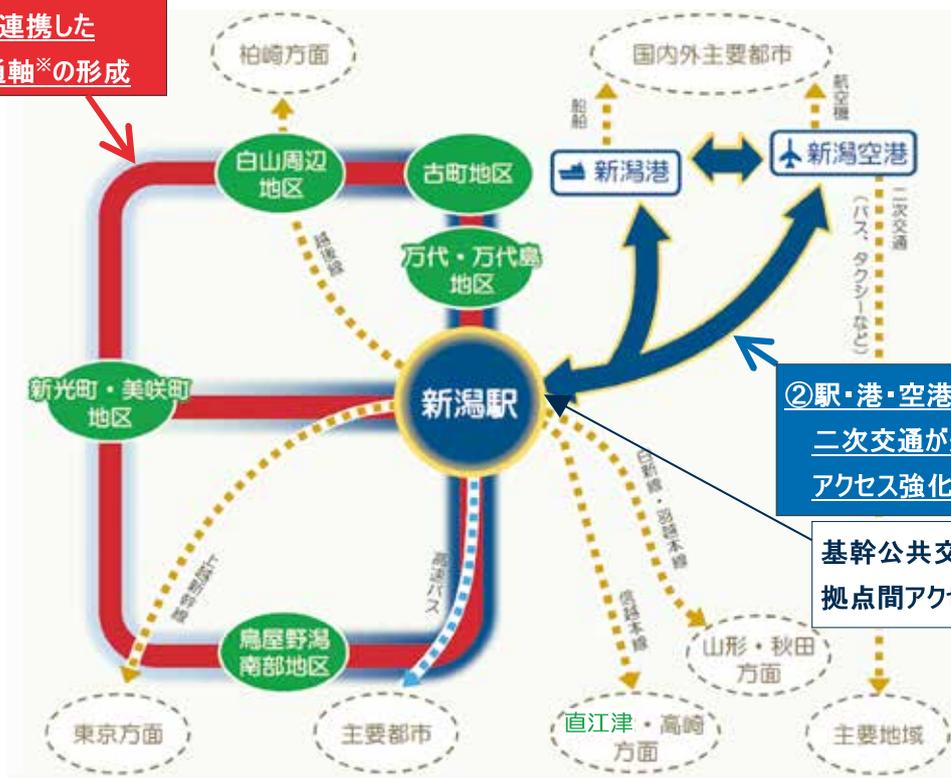
ソフト面での取り組みとして、一部の公共交通機関や拠点施設で設置されているNiigata City Wi-Fi\*の設置エリアの拡大を推進するとともに、多言語化サイト\*などの整備を促進し、分かりやすく、乗りやすい交通環境整備に取り組みます。

#### ③ 具体的な取り組み

- 新潟駅周辺整備事業
- 新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善
- 羽越本線・白新線の高速化促進・要望（再掲）
- Niigata City Wi-Fi\*や多言語化サイト\*の整備（再掲） など

[広域交通と二次交通の連携イメージ]

①土地利用と連携した  
基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成



[万代広場完成イメージ]



※ ペDESTリアンデッキ(2階レベルの通路)については、社会情勢の変化を見ながら検討していきます。  
※ 今後の検討・協議により変更の可能性があります。

出典:新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

## ⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化

### ① 取り組みの方向性

- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上します。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化します。

### ② 取り組みの考え方

新潟駅周辺整備事業を引き続き推進し、新潟駅南北間を結ぶ道路整備を図るとともに、バス路線を再編するなど、回遊性の向上を検討します。

自転車が安全に快適に走行できる空間整備を図るとともに、フィーダー交通<sup>\*</sup>としての自転車走行空間ネットワークの構築及びサイクルポートも含めた駐輪場整備について引き続き検討を進め、交通結節点との接続強化に取り組みます。

また、まちなかにある商業施設等と連携して、荷捌き駐車場等も含めた空間整備に取り組みます。

このほか、水運を活用した回遊性の向上を検討することにより、全ての利用者が多様な交通手段を選択できるまちづくりに取り組みます。

さらに、「交通環境に対する市民意識調査」では、「歩いて楽しい賑わいのある空間整備を進めてほしい」との回答が約9割と高いため、新たに新潟駅から万代シティ・萬代橋・古町・万代島までの既存道路空間を、歩行者優先に「歩いて楽しい」と思える賑わいのある空間へと創出するための検討を進めます。

### ③ 具体的な取り組み

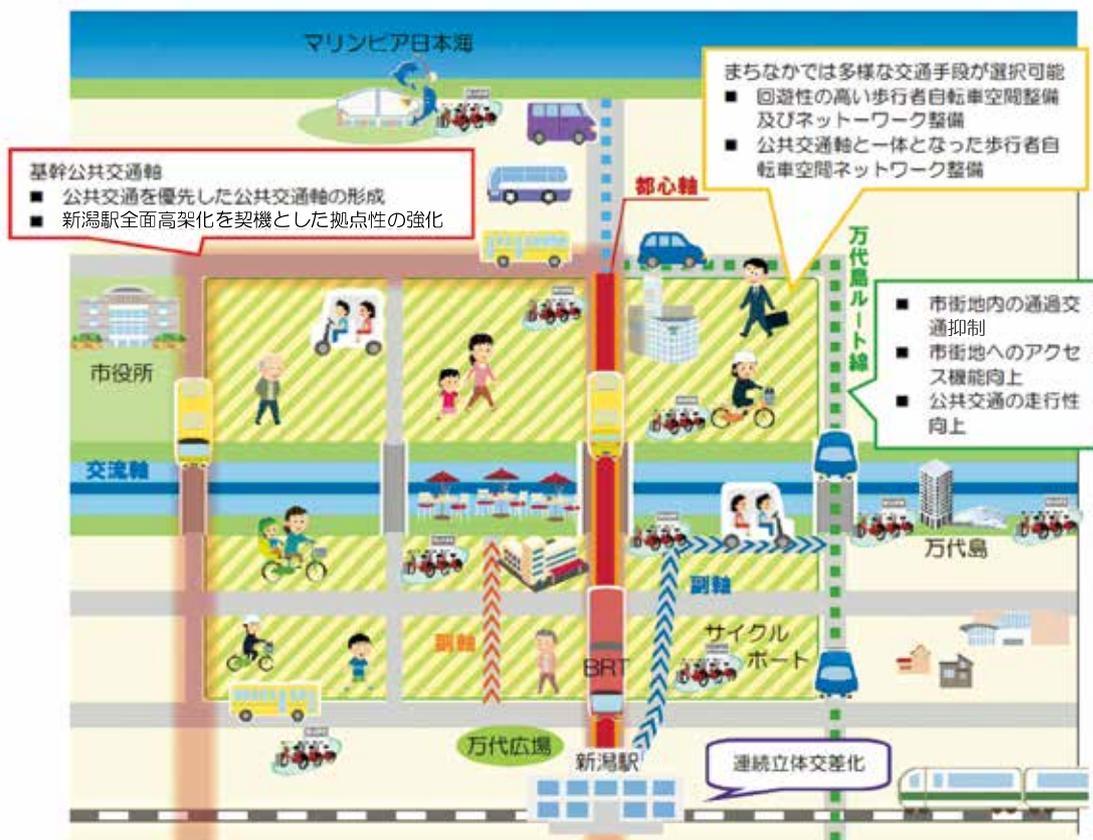
- 基幹公共交通軸<sup>\*</sup>の形成（再掲）
- 新潟駅周辺整備事業（再掲）
- 自転車走行空間ネットワークの整備（再掲）
- 駐輪場の整備
- 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化
- まちづくりと連携した駐車場施策
- 既存シェアサイクル<sup>\*</sup>の推進
- 水運を活用した回遊性向上
- 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策 など

[まちなかの回遊促進イメージ]



出典：新潟都心の都市デザインより作成

[多様な手段によるまちなかの回遊促進イメージ]



### ⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

#### ① 取り組みの方向性

- 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進します。

#### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じていることから、都心部への通過交通抑制に資する新潟駅周辺幹線道路の整備などを継続するとともに、一般国道7号における新潟都心地区の慢性的な交通渋滞の緩和及び、広域交通と都心地区の連携強化を図ることを目的とした、地域高規格道路「万代島ルート線」の整備を引き続き促進し、公共交通、自転車、歩行者を優先した都心づくりに資する道路整備を推進します。

#### ③ 具体的な取り組み

- 幹線道路の整備（再掲）
- 新潟駅周辺整備事業（再掲） など

[通過交通抑制に資する道路の整備]



- 基幹公共交通軸※
- ■ ■ ■ 都市計画道路  
万代島ルート線

[新潟駅周辺幹線道路整備 位置図]



出典:新潟駅周辺整備事業(2018年5月 Ver.11)

[栗ノ木道路・紫竹山道路整備 事業位置図]



出典:国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所

## 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・利活用

### ① 取り組みの方向性

- 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進します。

### ② 取り組みの考え方

交通手段分担率<sup>\*</sup>の推移を見ると、特に高齢者層において、二輪車・徒歩から自家用車への転換が進んでいることから、歩行者自転車通行空間を整備し、徒歩や自転車で移動しやすいまちを目指していく必要があります。加えて、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めながら、まちなかを人が集い、憩い、賑わう場としていくため、基幹公共交通軸<sup>\*</sup>を中心に公共交通、歩行者が優先となる道路空間の再構築を検討し、誰もが歩きやすい歩行空間の確保やユニバーサルデザイン<sup>\*</sup>化などを進めます。

自転車走行空間ネットワークの構築及び新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備については着実に整備が進捗していることから、今後も環境にやさしい交通手段として、自転車を使いやすいまちづくりを進め、まちなかの賑わいを創出します。

### ③ 具体的な取り組み

- 道路空間の再構築・利活用 など

[早川堀通りの道路空間整備(道路再構築の例)]



かつての堀割をイメージした「せせらぎ」



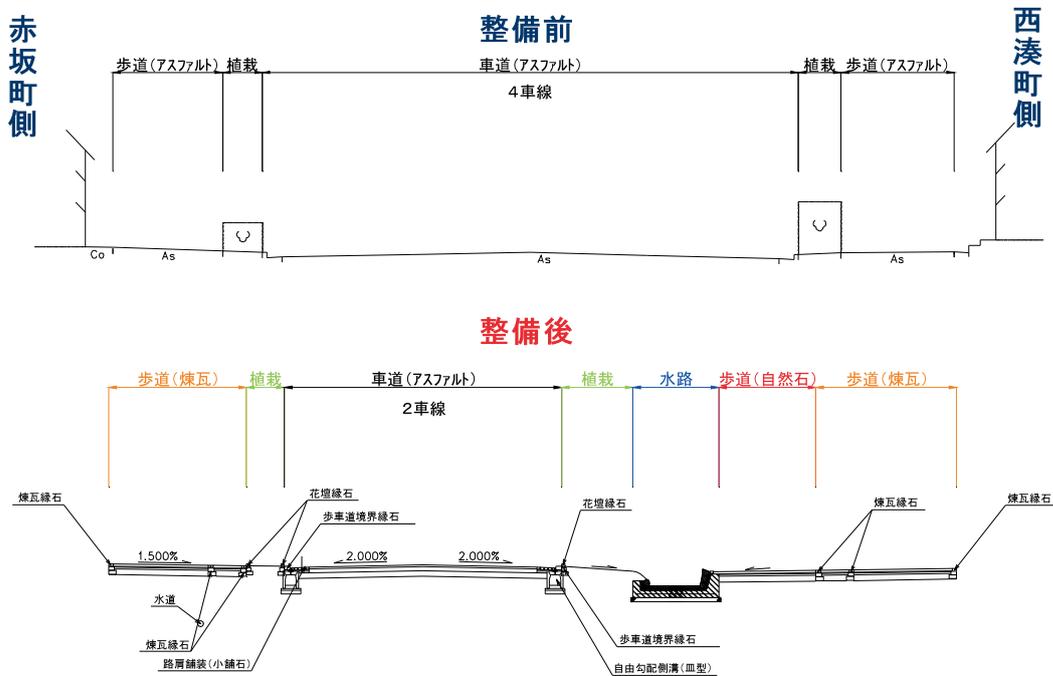
「せせらぎ」を活用した地元主催のイベント

[早川堀通りの道路空間整備(道路再構築の例)]

4車線あった車道を2車線に減らし歩道を広くするとともに、かつての堀割をイメージした「せせらぎ」などを整備し、ゆとりある空間を創出。



位置図



[自転車走行空間の整備]



自転車道



自転車専用通行帯



自転車歩行者道

## ⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

### ① 取り組みの方向性

- 生活交通は区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して確保維持・強化します。

### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「交通環境に対する市民意識調査」では、交通施策の利用有無について、区バス・住民バスを利用したことのある市民の割合は、区バスで※約19%、住民バス※で約5%と低い状況となっている。

一方、区バス※・住民バス※の利用者数は毎年増加しているため、引き続き、区バス※・住民バス※などの区内公共交通網の形成を図りながら、さらなる利用促進に向けた周知、啓発活動を積極的に進めます。

また、地域のまちづくりと連携したうえで、区内の道路環境整備や路線バス、コミュニティバス※の運行支援などに取り組みます。

### ③ 具体的な取り組み

- 区内公共交通網の形成
- 区バス※の利便性向上に向けた取り組み
- 地域内道路環境の整備
- 路線バスの運行支援 など

[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]



## 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

### ① 取り組みの方向性

- 地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシー<sup>※</sup>や自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。
- 超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ検討します。

### ② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているため、様々なライフステージに応じた生活交通を充実させる必要があります。

地域の移動ニーズ、需要に応じ、幹線的な交通としての鉄道・バスにアクセスするフィーダー交通<sup>※</sup>としてのバス・タクシー・自転車・自家用車の役割分担を図ります。

多様なライフステージのニーズや需要への対応として、高齢者に対しては、利用満足度が高い「おでかけ促進事業」を過度な財政負担とならない水準で引き続き継続するほか、これまでに取り組んできたデマンド交通<sup>※</sup>の社会実験などを検証しながら、地域のニーズ、需要に即した生活交通の確保に取り組みます。

また、高齢者以外の世代に対しては、路線バスで対応できない区間をコミュニティバス<sup>※</sup>やデマンド交通<sup>※</sup>などで補完することや、新たにシェアサイクル<sup>※</sup>の導入などを検討し、多様な交通手段を選択できるまちづくりを進めます。

### ③ 具体的な取り組み

- 住民バス<sup>※</sup>運行支援や社会実験の実施
- 交通手段間の役割分担（再掲）
- デマンド交通<sup>※</sup>、乗合タクシー<sup>※</sup>等の社会実験の実施（再掲）
- 多様なニーズに応じたサービスの検討実施 など

[需要・ニーズに応じたフィーダー交通※のイメージ]



コミュニティバス：  
行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバス。本市では、区バス、住民バスとして運行中。  
(写真：南区バス)



乗合タクシー（デマンド交通）：  
自宅や指定の場所から目的地まで、利用者の要望（時間、乗車場所等）に応じて運行するタクシー。需要に応じて車両のサイズを選択する地域が多い。本市では、北区と南区で社会実験を実施中。  
(写真：南区乗合タクシー社会実験)

フリーバス（フリー乗降）：  
フリー乗降区間を複数設定し、バス停以外での安全な場所での乗降を可能としている。本市では、秋葉区の住民バス、山の手ふれあい号においてフリー乗降を一部区間で実施中。



出典：山の手コミ通信(2018年12月3日)

[新たなシェアサイクル※の導入]



コンビニに設置した事例

駐車場に設置した事例

ショッピングセンターに設置した事例

出典：国土交通省ホームページ([https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_fr\\_000028.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000028.html))  
<https://www.mlit.go.jp/common/001181682.pdf>)

## ⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

### ① 取り組みの方向性

- 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、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進します。

### ② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス※（デマンド型交通含）団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

### ③ 具体的な取り組み

- 住民バス※（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス※(デマンド型交通含)団体の立ち上げ支援]

住民バス団体  
(デマンド型交通含)の  
立ち上げ支援

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



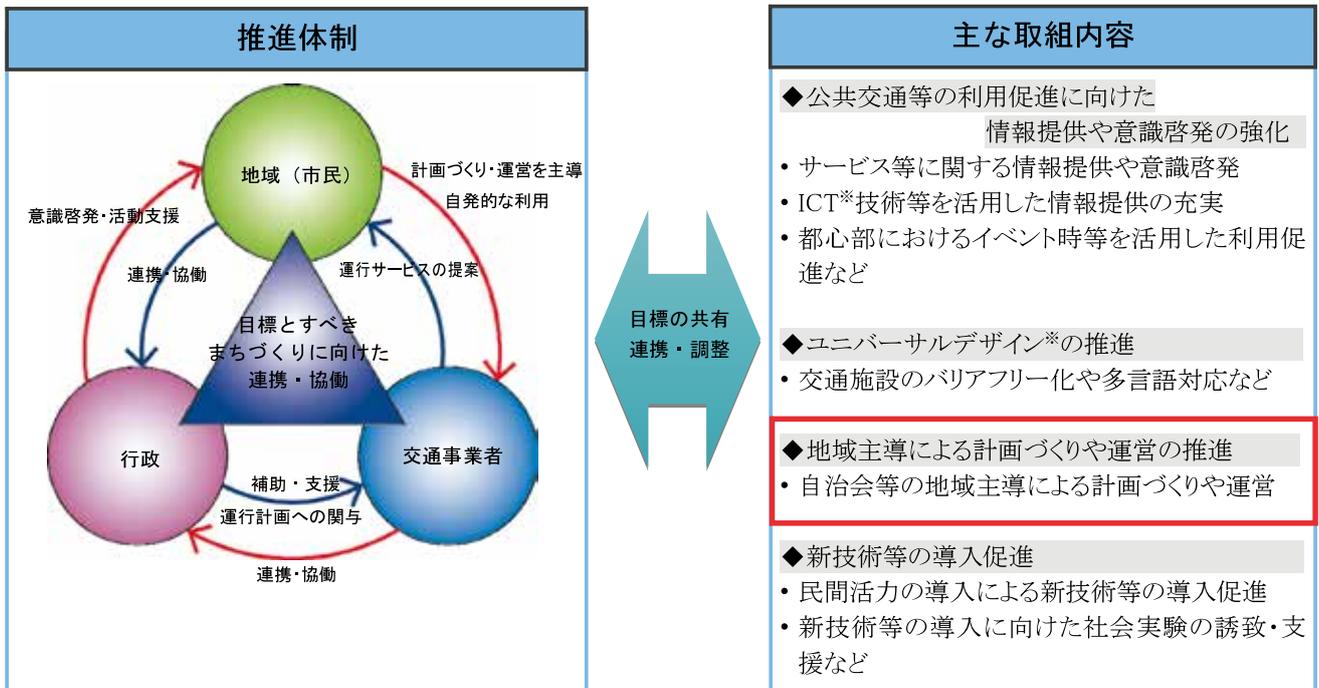
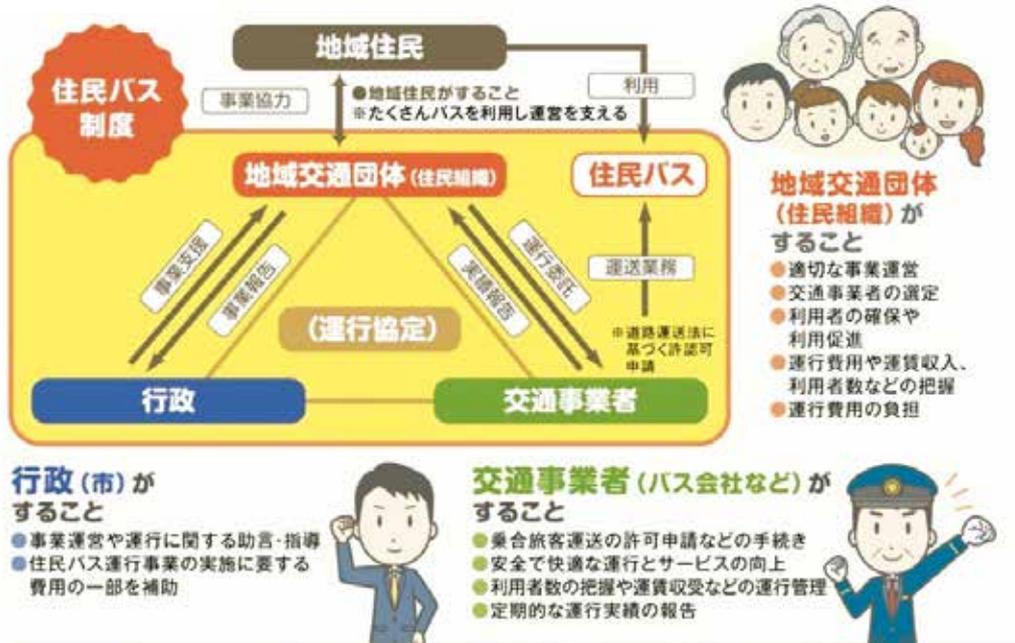
カナリア号～江南区～



横バス～江南区～



[地域主導による交通計画イメージ]



### 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

#### ① 取り組みの方向性

- 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します。
- ICT※技術等を活用した情報提供の充実を図ります。
- 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ります。

#### ② 取り組みの考え方

バスの利用者数は新バスシステム・BRT※導入後、下げ止まったものの、自家用車の分担率※は2011年から5年間で1.7%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、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を図ります。

これまで、公共交通利用に関する意識啓発として、各種イベントでの利用促進に関するPR活動などを実施してきたほか、今後もモビリティ・マネジメント※を推進しながら、公共交通の位置情報などを気軽にスマートフォンやwebページで確認できるICT※技術などの活用を促進し、サービス提供を強化します。

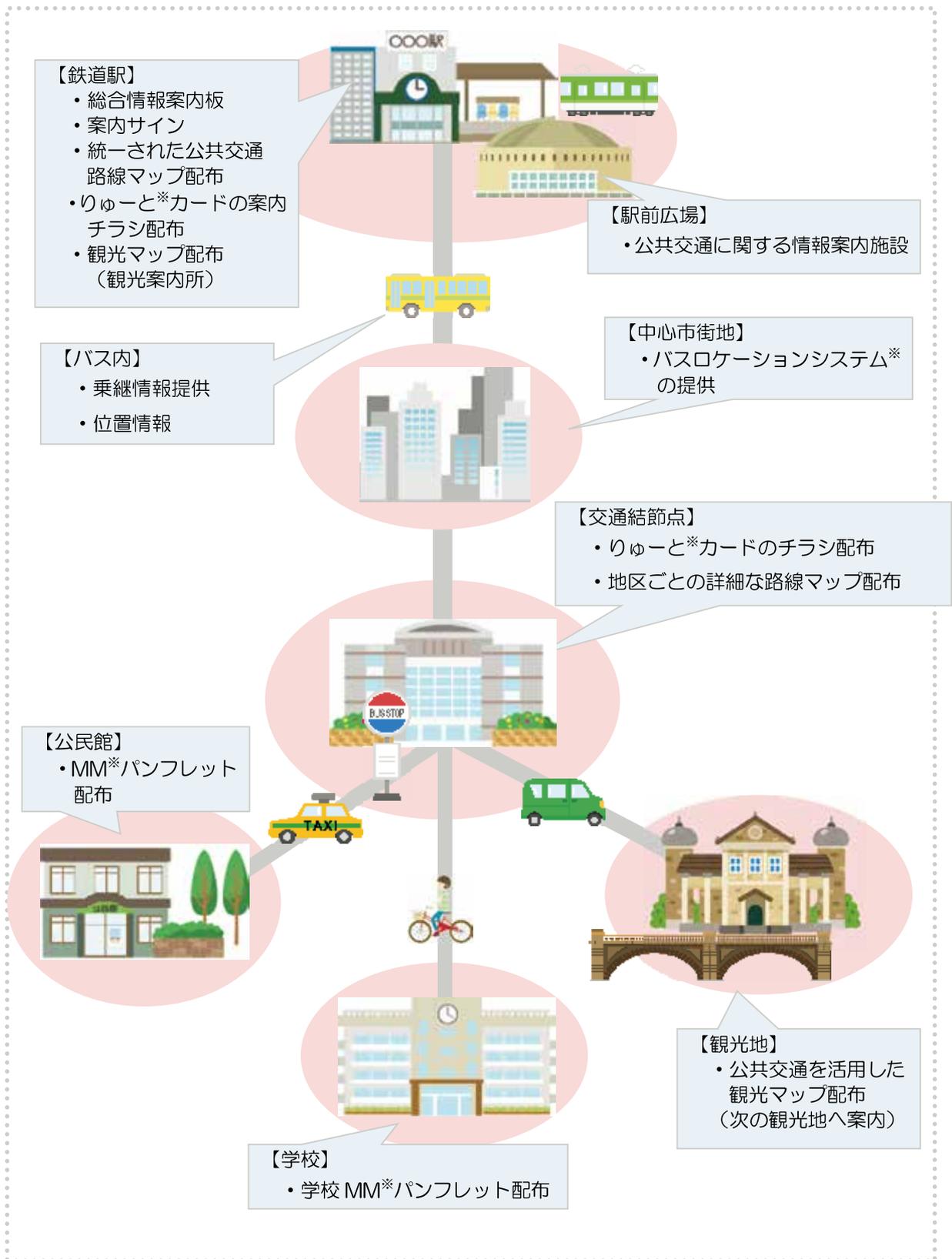
また、ICT※技術を活用し、移動するごとに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

さらに、官公庁が率先しながら企業と連携してエコ通勤※、ノーマイカーデー※の推進に取り組みます。加えて、特に高齢者層においては、生産年齢だった方たちが65歳以上になっても自家用車を継続して利用する傾向が続いていることから、モビリティ・マネジメント※を積極的に図るほか、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち「スマートウエルネスシティ※」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフ※の推進に取り組み、公共交通などの利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

#### ③ 具体的な取り組み

- モビリティ・マネジメント※の実施
- スマートウエルネスシティ※の推進 など

[各施設に適した情報提供イメージ]



## ⑭ ユニバーサルデザイン※の積極的な導入

### ① 取り組みの方向性

- バリアフリー※化や多言語案内などのユニバーサルデザイン※を推進します。

### ② 取り組みの考え方

これまで、「新潟市交通バリアフリー※基本構想」にもとづき、歩道、鉄道駅のバリアフリー※化を進めてきましたが、2017年度に実施した「市政世論調査」では、「移動しやすいまちを実感するために必要なこと」として、「バリアフリー※化された歩道が整備されていること」が回答結果の上位に位置付けられていることから、ユニバーサルデザイン※化に向けて、引き続き、誰もが歩きやすい歩道確保などのバリアフリー※化を進めます。

また、誰もが安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ベビーカーや車椅子の乗り入れなども考慮し、ノンステップバス※、ユニバーサルデザインタクシー※などの導入促進に努めるほか、先進的なバリアレス縁石※の導入について、引き続き検討を進めます。

さらに、新たにインバウンド※需要に応じた多言語化サイト※や、情報案内板の整備を促進します。

### ③ 具体的な取り組み

- 道路施設のバリアフリー※化
- 公共施設のバリアフリー※化
- Niigata City Wi-Fi※や多言語化サイト※の整備（再掲） など

[鉄道駅のバリアフリー※化]



JR 小針駅バリアフリー※化



エレベーター設置 (JR 東新潟駅)

[バリアレス縁石※の導入]

**実証実験の実施 (バス停への設置)**

- 2016 年度  
「秋葉区役所・総合体育館前」
- 2017 年度  
「程島ショッピングセンター前」



バリアレス縁石※の導入状況

⑮ 地域主導による計画づくりや運営支援【再掲】

① 取り組みの方向性

- 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します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス\*（デマンド型交通含）団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

③ 具体的な取り組み

- 住民バス\*（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援（再掲） など

[住民バス\*（デマンド型交通含）団体の立ち上げ支援]

住民バス団体  
（デマンド型交通含）の  
立ち上げ支援

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



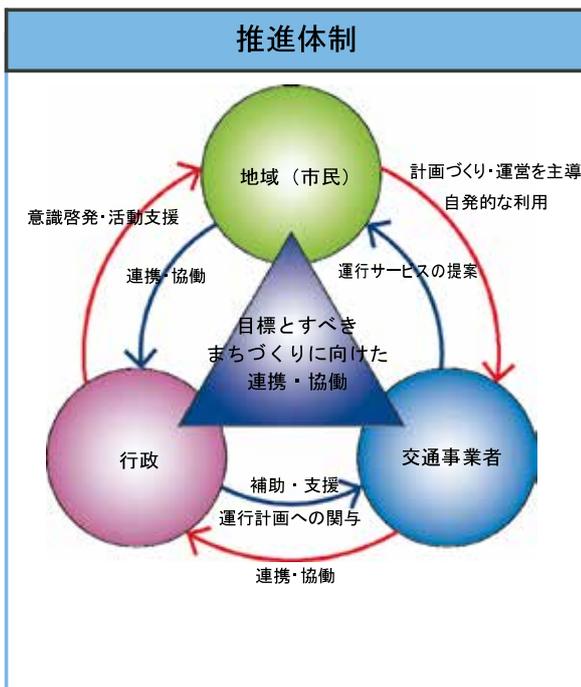
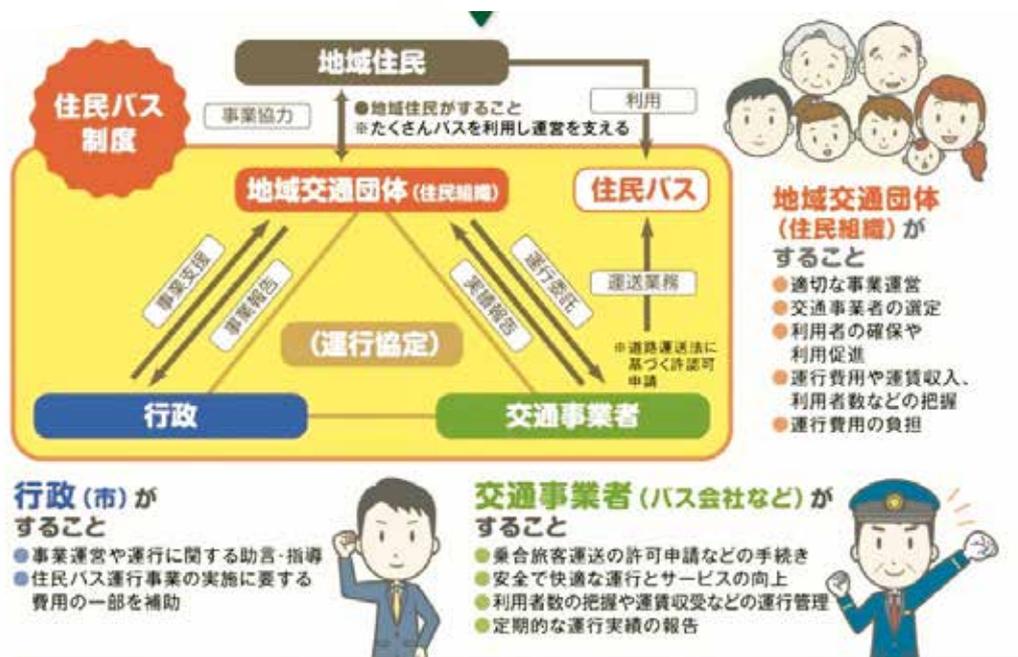
カナリア号～江南区～



横バス～江南区～



[地域主導による交通計画イメージ]



主な取組内容
◆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
・サービス等に関する情報提供や意識啓発
・ICT※技術等を活用した情報提供の充実
・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進など
◆ユニバーサルデザイン※の推進
・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など
◆地域主導による計画づくりや運営の推進
・自治会等の地域主導による計画づくりや運営
◆新技術等の導入促進
・民間活力の導入による新技術等の導入促進
・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援など

## ⑩ 民間活力による新技術等の導入

### ① 取り組みの方向性

- 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します。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援します。

### ② 取り組みの考え方

自動車の自動運転や公共交通の位置情報などに活用されるICT\*の新技術は、運転士不足や交通空白地域への対応など交通施策の諸課題の解決に効果が期待されています。

このため、ICT\*技術を活用したETC\*、バスロケーションシステム\*、デマンド交通\*予約システム、タクシー配車アプリなどの公共交通に関する技術や、信号制御の高度化技術など交通制御に関する技術の進歩にも注視し、その導入方法などを検討します。

さらに次世代自動車の導入については、環境に優しいバス、タクシーなどの導入を検討するほか、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル\*自動運転などの開発状況などを踏まえながら、社会実験の誘致や導入促進に向けた検討を進めます。

### ③ 具体的な取り組み

- 自動運転技術、次世代自動車の導入支援
- ICT\*技術の活用 など

[スマートフォンを活用した相乗りタクシー実証実験(東京都内)] [民間事業者の車両を用いた自動運転の実証実験事例]



出典：国土交通省ホームページ ([https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000273.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000273.html))

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/automatic-driving/doc06.html>

[民間事業者の車両を用いた社会実験等]



民間事業者との協働による小型電動車両  
を活用したカーシェアリング実験  
(横浜市) 出典:横浜市



量産型燃料電池バス  
(東京都) 出典:東京都



搭乗型移動支援ロボットを用いた  
観光ツアー実証実験(つくば市)  
出典:つくばモビリティロボット実証実験推進協議会



民間事業者の車両を用いた電気バス導入  
(豊島区) 出典:豊島区

[次世代自動運転車などの例]



FCV(燃料電池自動車)タクシー  
(宮城県) 出典:宮城県