

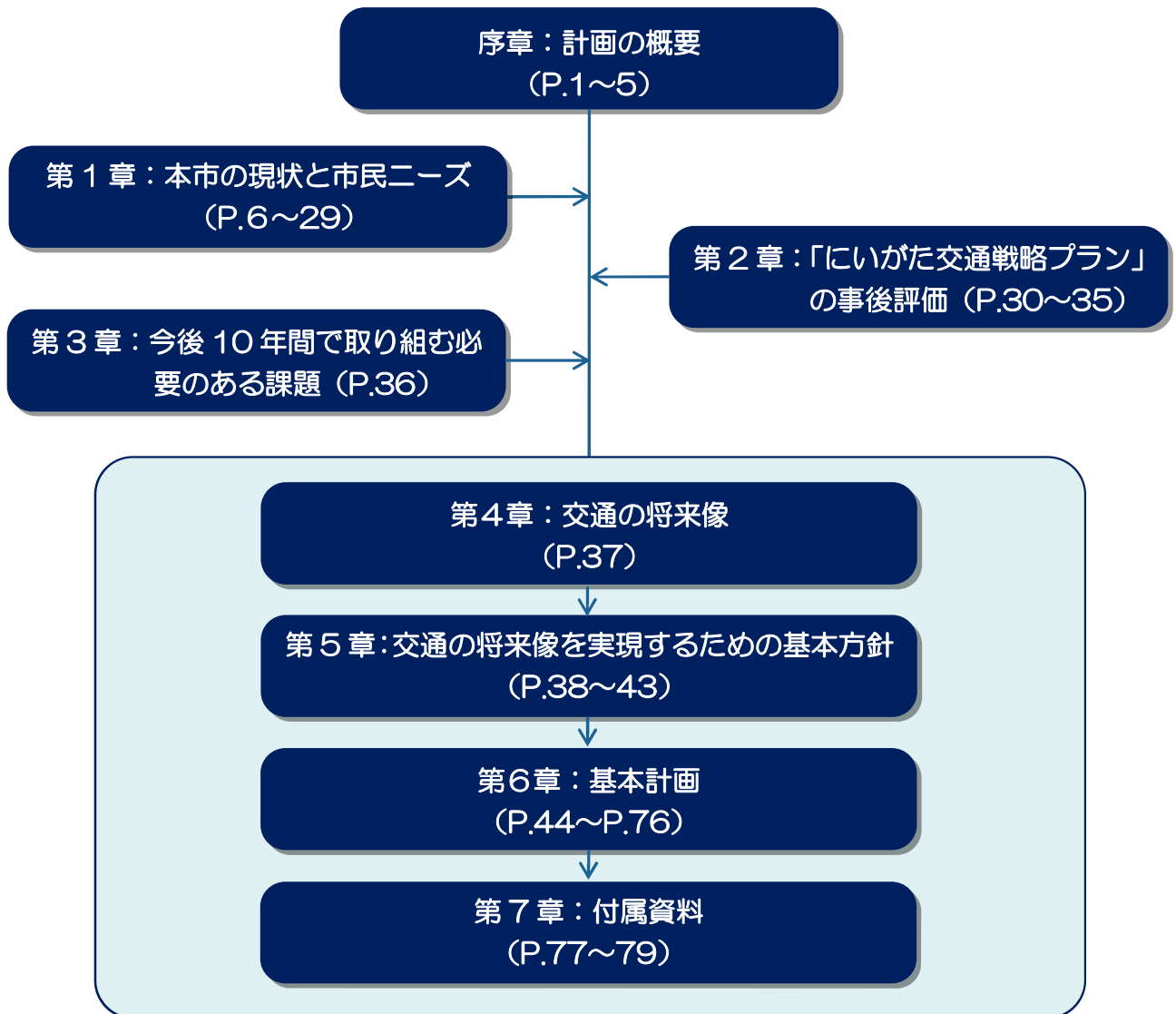
にいがた都市交通戦略プラン  
[基本計画（案）]

## 目 次

序章：計画の概要	P.1
(1) にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕の構成	P.1
(2) 背景と目的	P.2
(3) にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕の位置づけ	P.3
(4) にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕の計画期間	P.5
第1章：本市の現状と市民ニーズ	P.6
(1) 社会情勢	P.6
(2) 交通の現状	P.10
(3) 移動に関する市民ニーズ	P.26
第2章：「にいがた交通戦略プラン」の事後評価	P.30
(1) これまでの基本方針	P.30
(2) これまでの主な取り組み	P.31
(3) 成果指標に基づく評価	P.33
(4) 公共交通に関する成果	P.35
第3章：今後10年間で取り組む必要のある課題	P.36
第4章：交通の将来像	P.37
第5章：交通の将来像を実現するための基本方針	P.38
第6章：基本計画	P.44
第7章：付属資料	P.77

# 序章：計画の概要

## (1)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の構成



○本計画は、以下のとおり構成します。

序章では、本計画の背景と目的、位置づけ、計画期間などについて示します。

第1章では、本市の社会情勢、交通の現状、移動に関する市民ニーズを整理します。

第2章では、これまでの主な取り組みや、前戦略プランの事後評価・成果などを示します。

第3章では、第1章・第2章を踏まえた課題をまとめます。

第4章では、第3章を踏まえたあるべき交通の将来像を示します。

第5章では、交通の将来像を実現するための基本方針を示します。

第6章では、基本方針の取り組みの方向性・考え方などを示します。

第7章では、本計画の策定に関する付属資料を添付します。

文章内に ※ がある単語は、第7章：付属資料の用語集に用語の解説があります。

## (2) 背景と目的

2008年に策定した本市の交通政策の基本方針である「にいがた交通戦略プラン」は、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、第3回パーソントリップ調査<sup>\*</sup>で提言された将来交通計画の目標を実現するため、交通政策の基本理念と短・中期（概ね10年間）に取り組む基本的な行動計画を策定し、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け、「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（基幹公共交通軸の強化）」の三つの視点からなる様々な交通施策をこれまで展開してきました。

この計画の策定から概ね10年間が経過するなか、これまでの取組みの事後評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とした県都新潟市のさらなる拠点性の強化と公共交通の充実など、快適な暮らしづくりに向けた取組みを加速させていく必要があります。

このほか、今後急激に進む人口減少、少子・超高齢化の進行による様々な影響への対応が求められてきます。これまで以上に拠点性や個性を高め、市民生活を向上させるうえで、国・県との関係における本市の役割を果たすため、新たな交通計画の策定が不可欠です。

市民の皆さまが、明るく健やかに、住み慣れた地域で暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを進めることが、本市の最重要課題です。

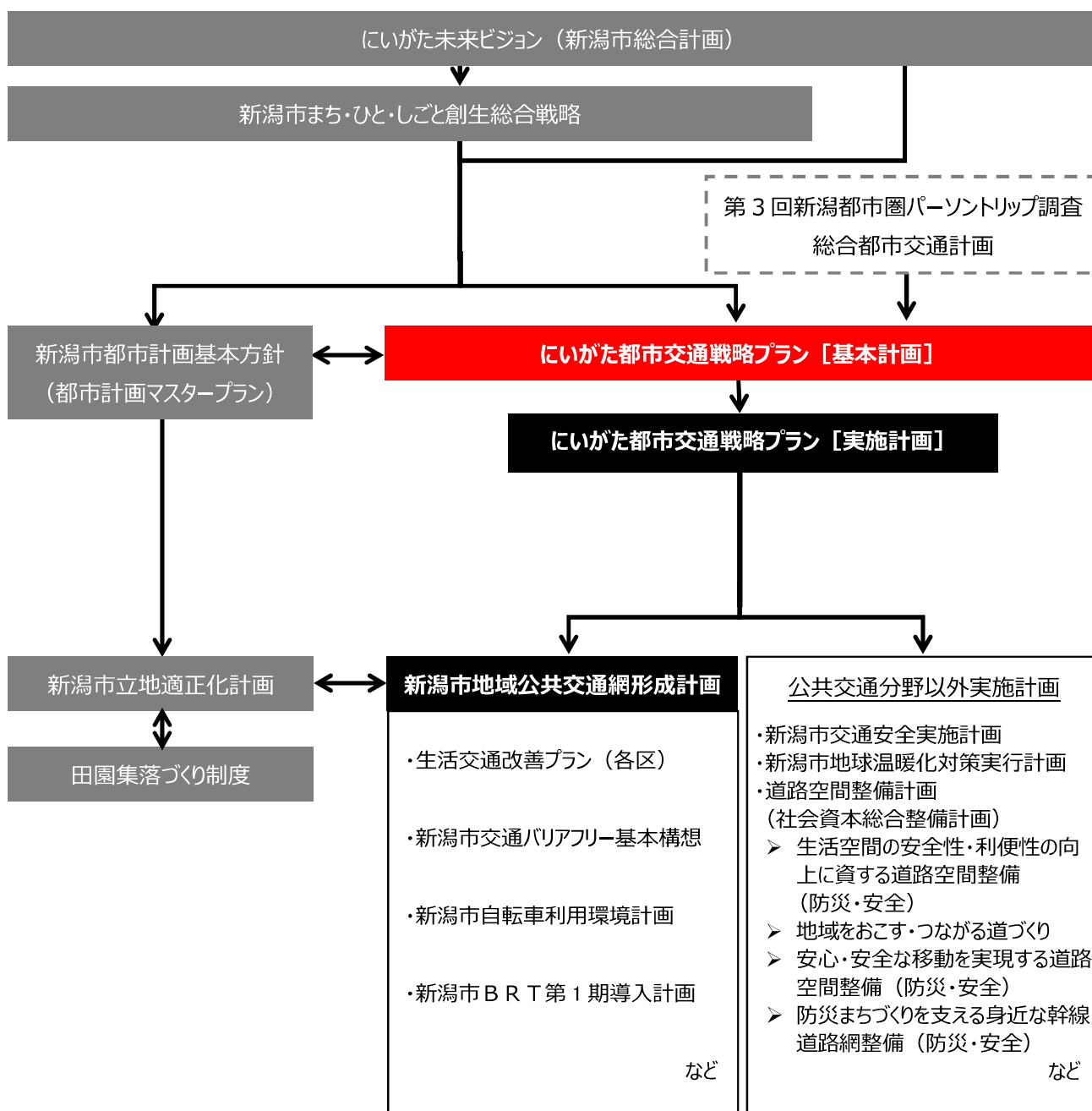
このため、概ね10年間で目指す交通の将来像の実現に向けた取組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通政策の基本的な方針を定める「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を策定します。



### (3)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]」は、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」及び「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に即した計画として位置づけます。

また、交通計画とまちづくり計画は関連性が強く、一体となって検討すべきものであるため、「新潟市都市計画基本方針」と連携を図るとともに、新潟都市圏の総合交通体系の方向性を示した「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査※」に基づく総合交通計画の目標を実現するため、2019年度から概ね10年間で取り組む基本方針と基本方針に基づく取り組みの方向性をとりまとめることを目的としています。



## 【参考】「にいがた未来ビジョン」(総合計画)における都市の将来像

### にいがた未来ビジョン(新潟市総合計画)(2015年度～2022年度)

- 本市の最上位計画であり、未来に向けた都市づくりを市民と協働で進めるための将来像として「安心協働都市」、「環境健康都市」、「創造交流都市」の3つを掲げています。

#### 目指す都市像

I 市民と地域が学び高め合う、安心協働都市

II 田園と都市が織りなす、環境健康都市

III 日本海拠点の活力を世界とつなぐ、創造交流都市

### 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2017年12月改訂)

- 「にいがた未来ビジョン」に示す3つの都市像を実現するための取組みを拡充強化するため、「創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大」などの基本目標及び数値目標を掲げています。

#### ○しごとの創生

##### 基本目標(1)新たな産業集積による雇用創出

##### 基本目標(2)創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大

新たなひとの流れをつくるため、関連産業の裾野が広い航空機産業や、農業特区を活用したニューフードバレー、そして農業の可能性を最大限に活かした12次産業化といった成長産業の育成及びICT、医療などを含めた内発型産業の振興により、雇用の受け皿をつくるとともに、新潟暮らしの素晴らしさを広く発信して、人口流出を抑制し人口流入を促進していきます。また、本市の魅力の情報発信を行い、観光誘客やMICE誘致などを促進し、多様な来訪者の獲得を図ることで、交流人口の増加とあわせて更なる雇用を創出します。

#### ○ひとの創生

##### 基本目標(3)ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服

若い世代が希望どおりに結婚し、希望する人数の子どもを産み育てられるように、まずは「しごとの創生」により経済的な安定をもたらす良質な雇用の場を提供するとともに、出会いの場づくりから結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援を行います。また、仕事と家庭生活や地域活動など両立できる仕事と生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)の実現に向けた取組みを進めるとともに、未来の新潟を担う若者の流出を抑制し流入を増やすため、地域への愛着と誇り(シビックプライド)の醸成や市内大学等の魅力向上を図ります。

#### ○まちの創生

##### 基本目標(4)地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち

「しごと」と「ひと」の創生をしっかりと支えるため、国土強靱化や日本海国土軸の形成等に向けた社会インフラの整備を基盤として、多世代交流の場の確保や健康都市づくり(スマートウエルネスシティ)の推進、公共交通の強化などにより定住・移住を促進し、誰もが安心して暮らせる「まち」をつくり出します。魅力的な「まち」で「しごと」が栄え「ひと」が集うことにより、「まち」がさらに活力を発揮し好循環が持続するまちづくりを進めます。

## (4)にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の計画期間

計画期間は、2019年度から2028年度の概ね10年間とします。

計画名	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
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	概ね2025年度を目標年次									
にいがた未来ビジョン	2022年度を目標年次									
新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2019年度を目標年次									
新潟市都市計画基本方針 (都市計画マスタープラン)	概ね2028年度を目標年次とする									
新潟市立地適正化計画	概ね2028年度を目標年次とする									
にいがた都市交通戦略プラン 【基本計画】	基本方針 概ね2028年度を目標年次とする									
	具体的な 取り組み 概ね2028年度までの10年間を計画期間とする ただし、大きな社会・経済状況の変化などにより、必要に応じ見直す									
にいがた都市交通戦略プラン 【実施計画】	2019～2022年度（4か年）を 計画期間とする				2023～概ね2028年度（6か年）を 計画期間とする					
	計画の着実な推進のため、社会・経済状況の変化を踏まえ、前期・後期計画での実施計画を策定し、具体的な取り組みを示す									
新潟市地域公共交通網形成計画	2019～2022年度（4か年）を 計画期間とする									

注) 基本計画に基づく、実施計画については別途作成

# 第1章：本市の現状と市民ニーズ

ここでは、本市の社会情勢と交通の現状、移動に関する市民ニーズについて整理します。

## (1) 社会情勢

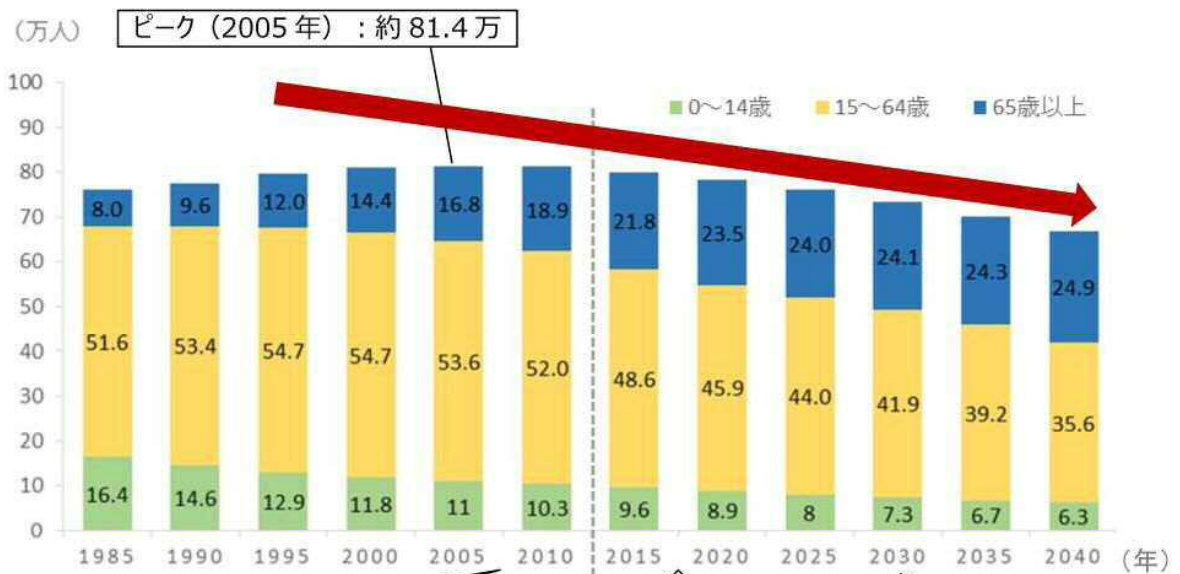
### ■人口推移

#### 新潟市の人口は、2030年には約2万人減少し、その後もさらに人口減少が進む見込み

本市の人口は、就学、就労機会や、まちなかの魅力低下などを要因に、2005年の81.4万人をピークとして減少に転じ、2018年の約79.3万人から約10年後の2030年には約77.0万人に減少し、その後もさらに人口減少が進むと推計されています。

#### 高齢者人口は増加を続け、2030年には約33%に達する見込み

医療科学の進歩などにより平均寿命が延びており、高齢者人口は増加を続け、高齢化率は2018年の約29%から約10年後の2030年には約33%に達すると見込まれています。



約10年前(2007年)  
人口：約80.5万人  
少子化率(0~14歳の割合)：13%  
高齢化率(65歳以上の割合)：約22%

現在(2018年)  
人口：約79.3万人  
少子化率(0~14歳の割合)：12%  
高齢化率(65歳以上の割合)：約29%

約10年後(2030年)  
人口：約77.0万人  
少子化率(0~14歳の割合)：11%  
高齢化率(65歳以上の割合)：約33%

出典：国勢調査(1985年~2010年)、住民基本台帳(2015年)

図 新潟市の人口と将来推計

■市街地面積の推移

**市街地は依然として拡大傾向**

モータリゼーション<sup>\*</sup>の進展に伴い市街地が拡散し、市街地（DID 地区<sup>\*</sup>）の面積は拡大が継続しています。

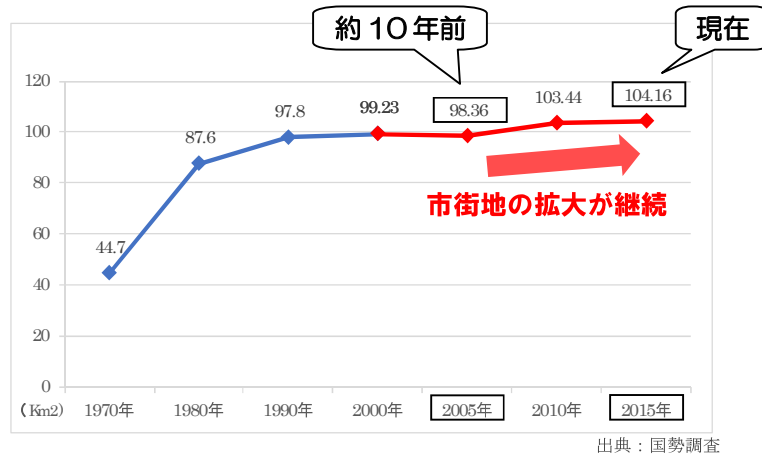


図 DID 地区の面積の推移

■大規模小売店舗の立地状況

**郊外部のロードサイド型店舗<sup>\*</sup>が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下**

大規模小売店舗の出店状況を見ると、近年は郊外部へのロードサイド型店舗<sup>\*</sup>が多い傾向にあり、都心部に来訪する必然性が低下したことなどから、商業地としての都心部の魅力が相対的に低下している可能性が考えられます。

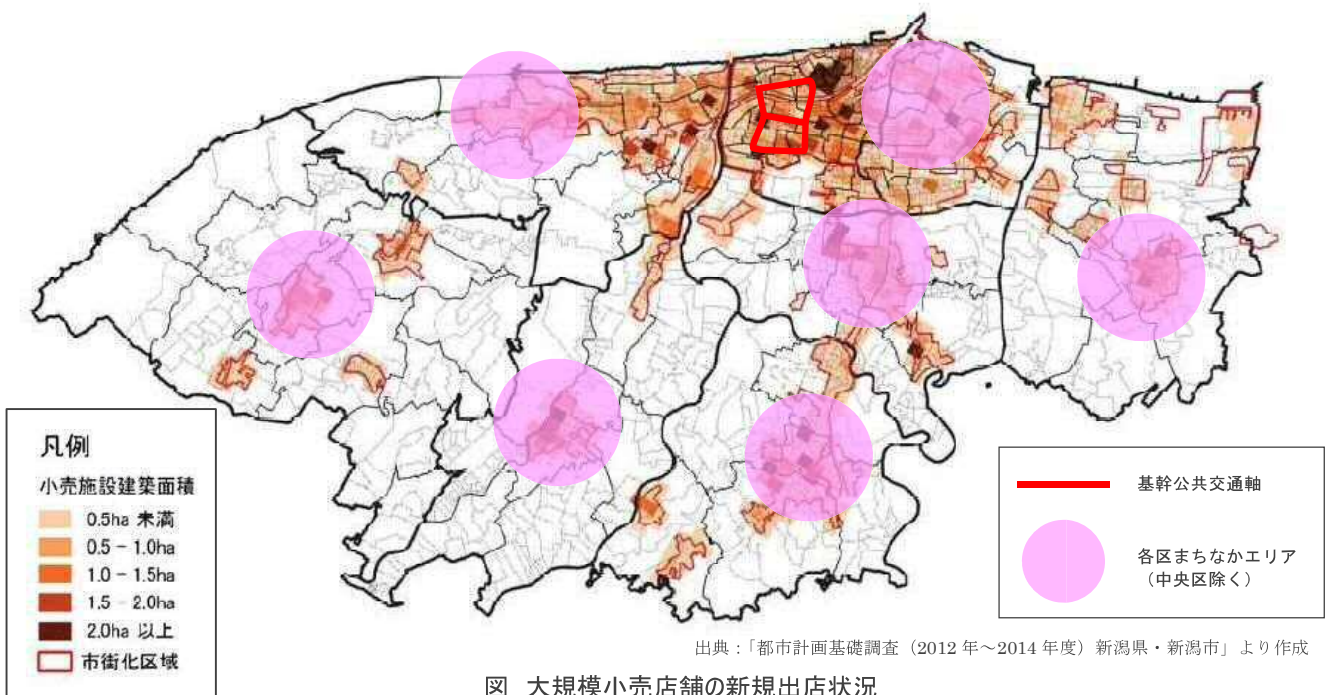


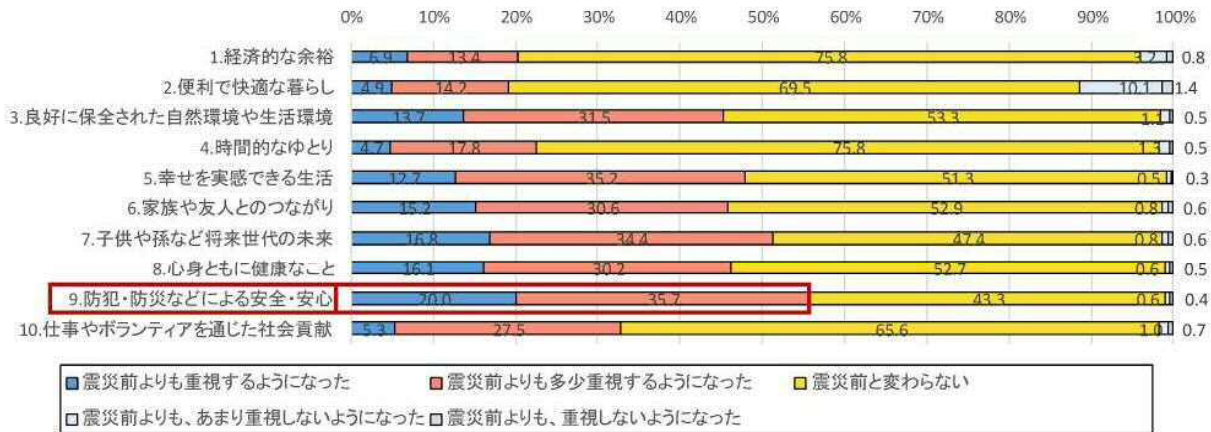
図 大規模小売店舗の新規出店状況



■社会意識

「防犯・防災などによる安全・安心」を重視する社会意識

東日本大震災を契機として、「防犯・防災などによる安全・安心」を重視するとした社会意識の割合が多くなっています。



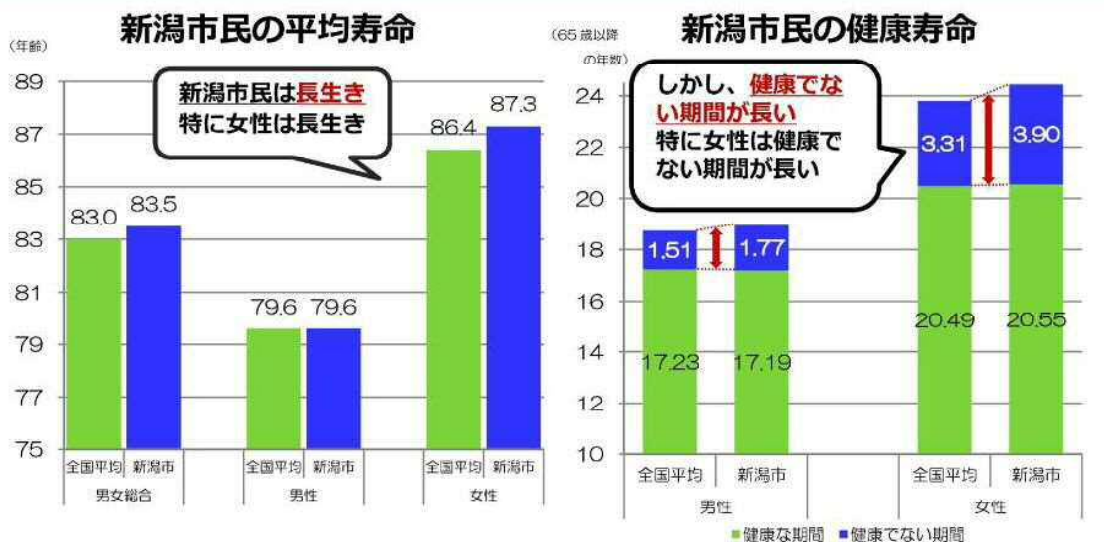
出典：環境省「図で見る環境白書（2013年）」

図 東日本大震災を境に重視するようになったこと

■健康

新潟市は全国平均より健康でない期間が長い

自転車、徒歩の交通手段別分担率※の低下、自家用車の分担率向上に伴う運動不足などから、生活習慣病を招く可能性が高まるなか、本市は全国平均より健康でない期間が長くなっています。



注：男女総合は男性と女性の平均値  
出典：厚生労働省 平成 22 年市区町村別生命表

注：65 歳時点の平均余命年数のうち、日常生活が自立している期間 (年数) と自立していない期間 (年数) を表す  
出典：新潟市健康づくり推進基本計画 (第 2 次) H26.4.1~H31.3.31 (平成 22 年確定数値による)

本市は全国平均と比べ、健康寿命は同等、もしくは長いですが、65 歳以上において健康でない期間が長くなっています。

出典：新潟市健康づくり推進基本計画 (第 2 次)

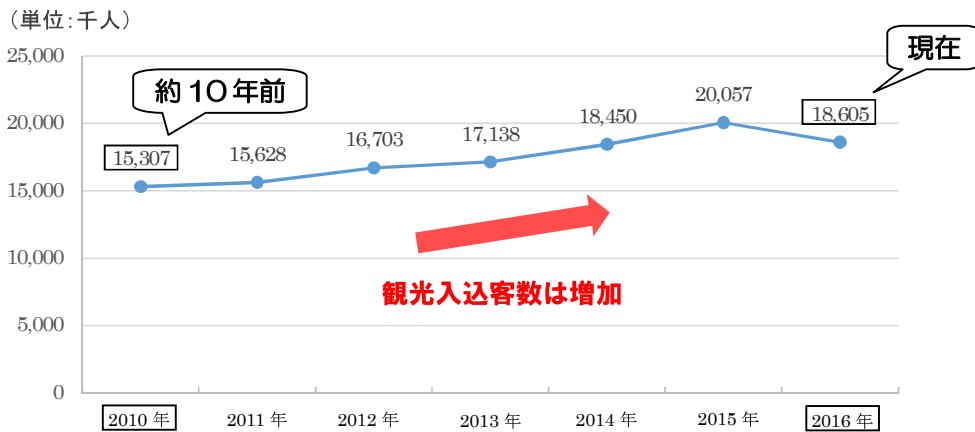
図 新潟市と全国平均の平均寿命、健康寿命の比較

■観光

**新潟市の観光入込客<sup>※</sup>数は増加しているが、さらなる交流人口の拡大が期待される**

わが国では観光立国に向けた取り組みが進められており、訪日外国人旅行者数は近年急増しています。

本市においても、デスティネーションキャンペーン<sup>※</sup>などの着実な誘客セールスにより、観光入込客<sup>※</sup>数が増加していますが、さらなる交流人口の拡大が期待されます。



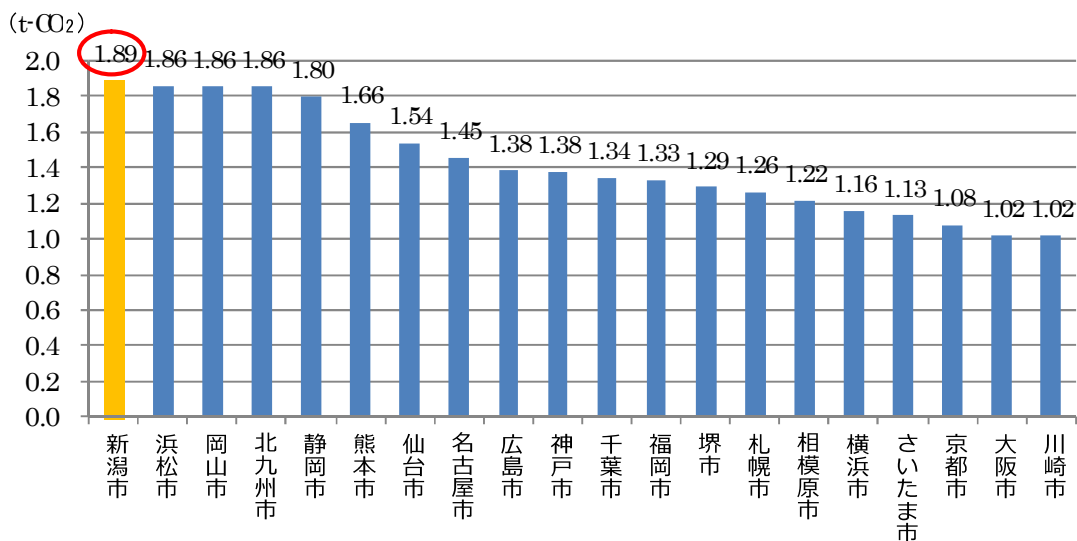
出典：新潟県観光入込客統計調査より作成

図 新潟市観光入込客数推移

■環境

**新潟市の運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は政令指定都市ワースト1位**

東日本大震災等を契機として環境意識が高まる中、本市の運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は、特に65歳以上の自動車分担率<sup>※</sup>が前回調査に比べ約7%増加したことなどから、政令指定都市中最も高くなっています。



出典：環境省「部門別CO<sub>2</sub>排出量の現況推計」より作成

図 運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量(2013年)

## (2) 交通の現状

### ■鉄道のネットワーク

#### 鉄道ネットワークは新潟駅を中心に放射方向に形成

市内の鉄道ネットワークは、上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線から形成されており、10年前と比較して路線数に変化はありません。

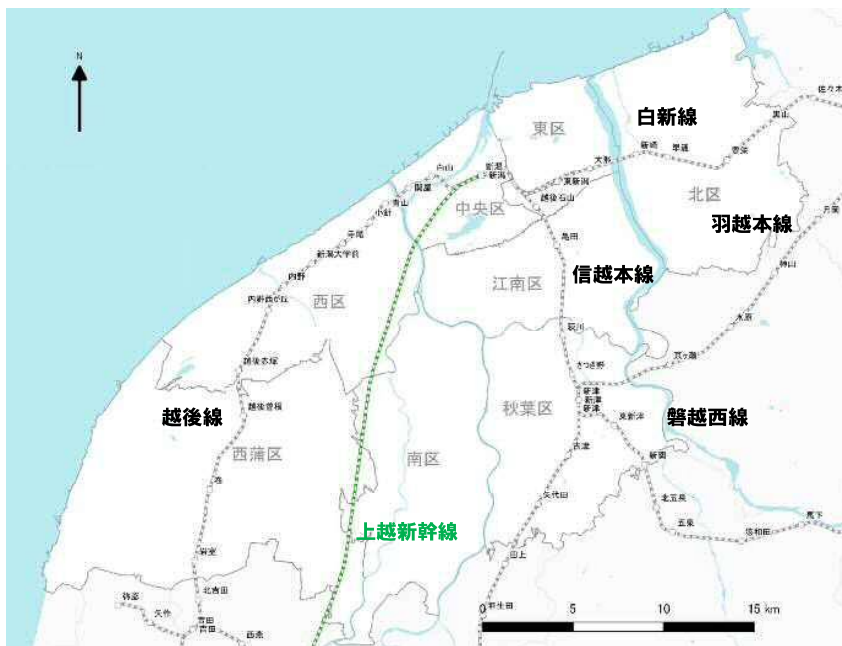


図 鉄道ネットワーク

### ■鉄道の利用者数

#### 鉄道の乗車人員数は横ばいで推移し、2015年度は1日当たり約8万5千人

鉄道の乗車人員数の推移は、交通事業者の自助努力により概ね横ばいで推移しており、安定的な運営ができています。2015年度には1日当たり約8万5千人と、10年前と比較して路線数に変化はないが、乗車人員数は横ばいで推移していますが近年は増加しています。

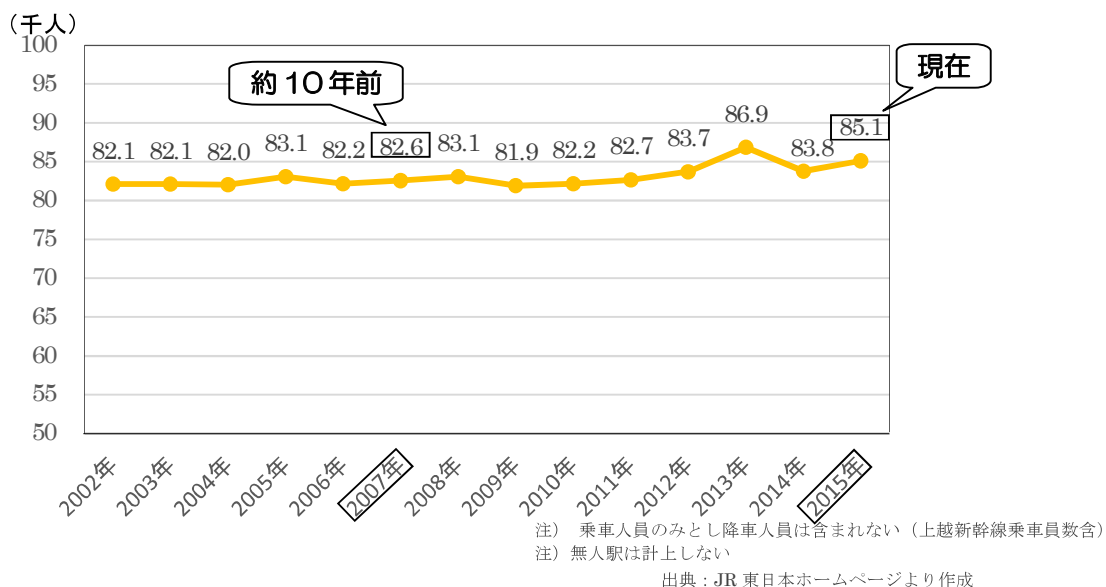


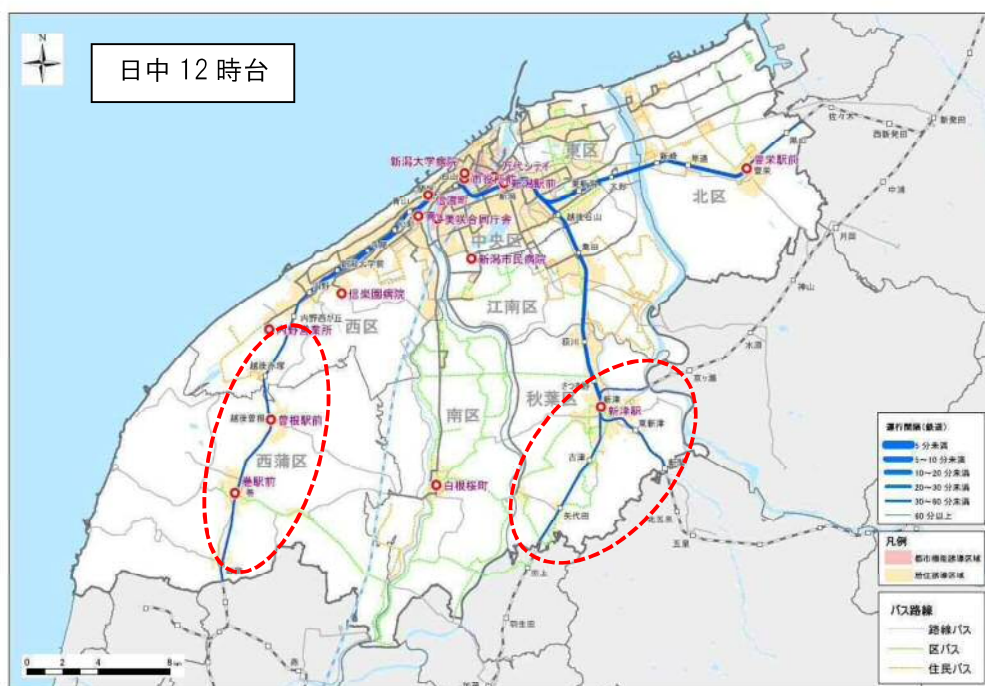
図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移(1日当たり)



■ 鉄道の運行本数（運行間隔）

日中の鉄道の運行本数は、特に秋葉区、西蒲区で少ない

鉄道の運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に秋葉区、西蒲区で日中の運行本数が少なくなっています。



出典：JR 東日本ホームページより作成

図 朝と日中における鉄道の運行本数の比較  
(上:朝 8 時台、下:日中 12 時台)

■バスのネットワーク

路線バスを中心に区バス\*・住民バス\*でバスネットワークを補完

中央区を中心として、放射状にバス路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、区バス\*及び住民バス\*で補完されています。



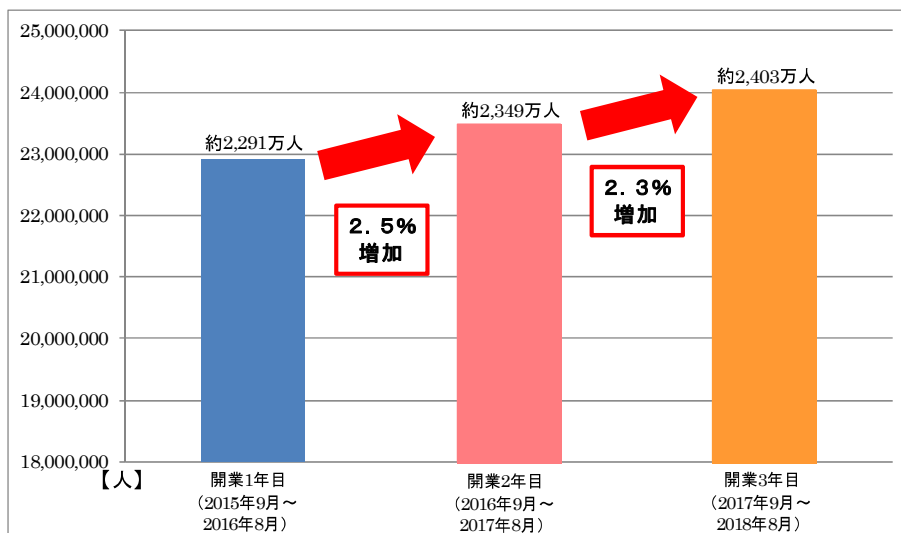
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バスのネットワーク

■バスの利用者数

バス利用者数は増加傾向に転換

バス利用者数はこれまで減少傾向が長く続いていましたが、BRT・新バスシステム\*の開業により、都心部での効率化を図り、郊外路線の増便や路線の新設によって増加傾向に転じています。



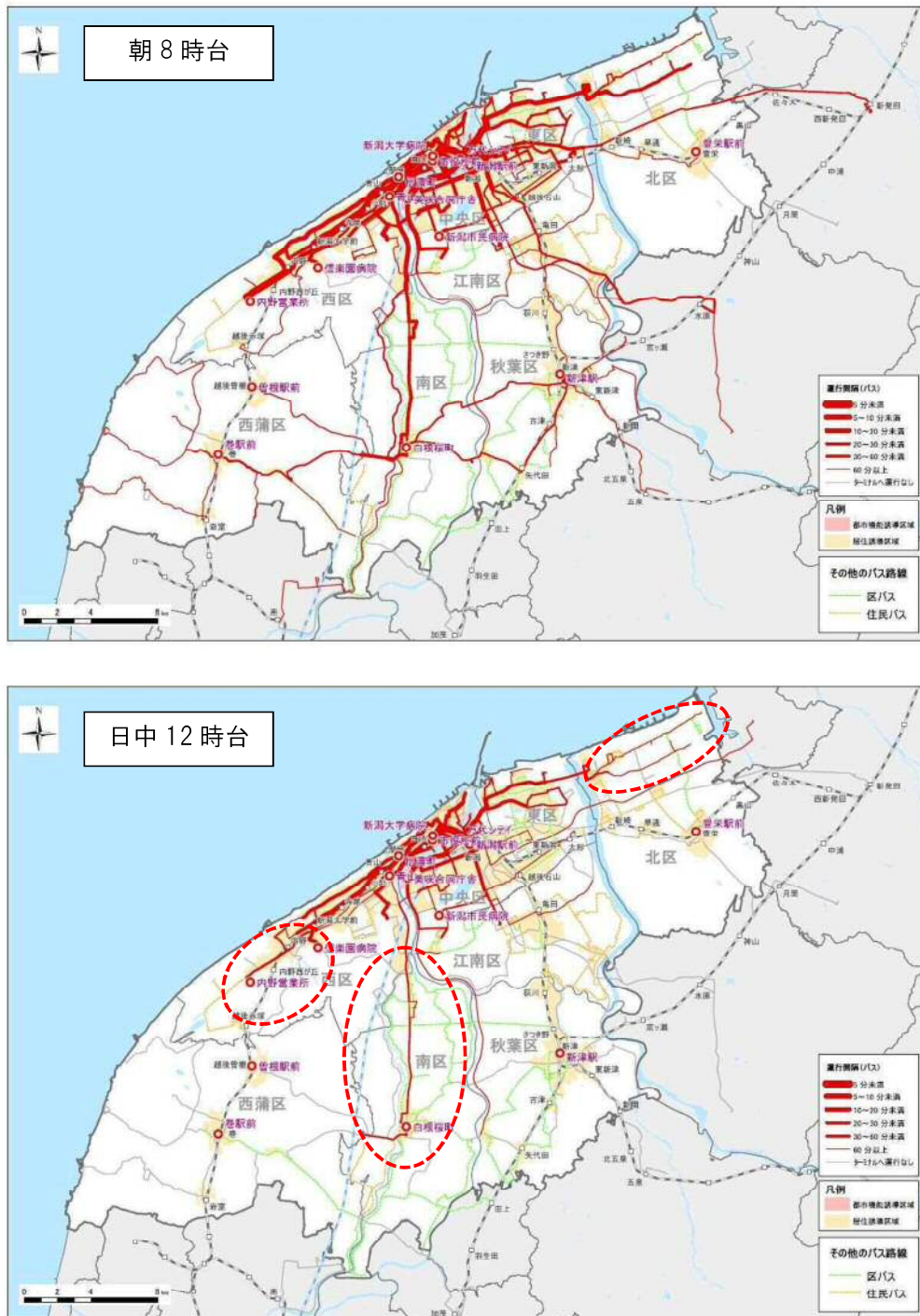
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バス利用者数の推移

■バスの運行本数

**日中のバスの運行本数は、特に北区、南区、西区で少ない**

バスの運行本数は使用頻度に応じて朝と日中で差があり、特に北区、南区、西区の一部で日中の運行本数が少なくなっています。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

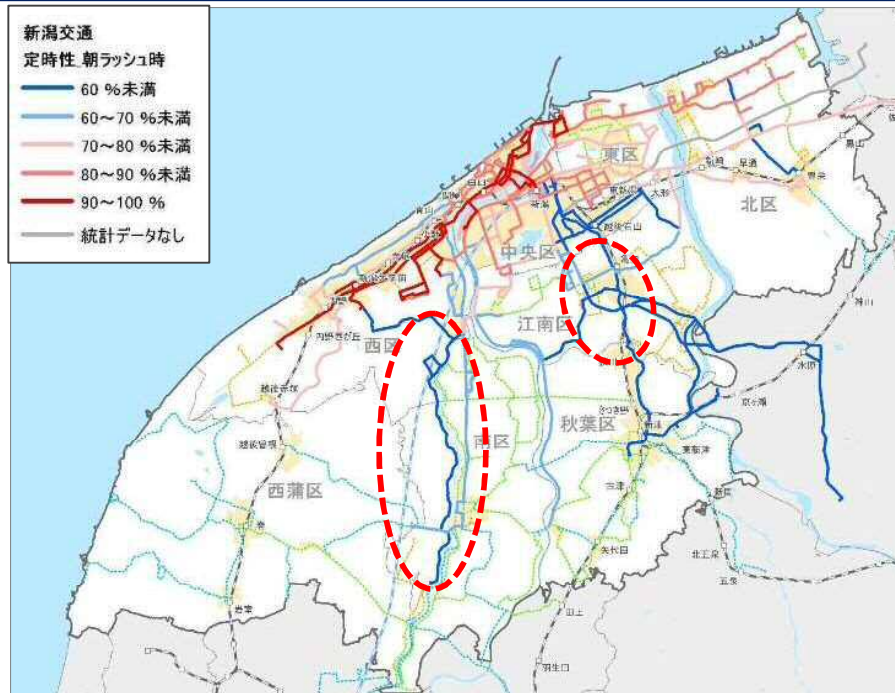
図 朝と日中におけるバスの運行本数の比較  
(上:朝 8 時台、下:日中 12 時台)



■バスの定時性

**南区や江南区の一部では朝のバスの定時性が低い**

南区や江南区の一部では、長大路線が多いことや慢性的に生じている幹線道路の渋滞などにより、朝時間帯におけるバスの定時性が低い状況です。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 朝ラッシュ時におけるバスの定時性 注)2016年度の月別平均値、朝ラッシュ時は7:00～8:29

■バスの終発時刻

**バスの終発時刻は19時台とサービスレベルが低い**

バスの終発時刻は、深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難となり、西蒲区や秋葉区などの駅を発着する路線や江南区や東区などの一部路線で、19時台とサービスレベルが低い状況にあります。



出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

図 バスの終発時刻

■タクシー

**タクシー利用者数は減少傾向であり高齢者の利用割合が高い**

タクシー利用者数は、減少傾向にあり、2016年度では850万人程度です。

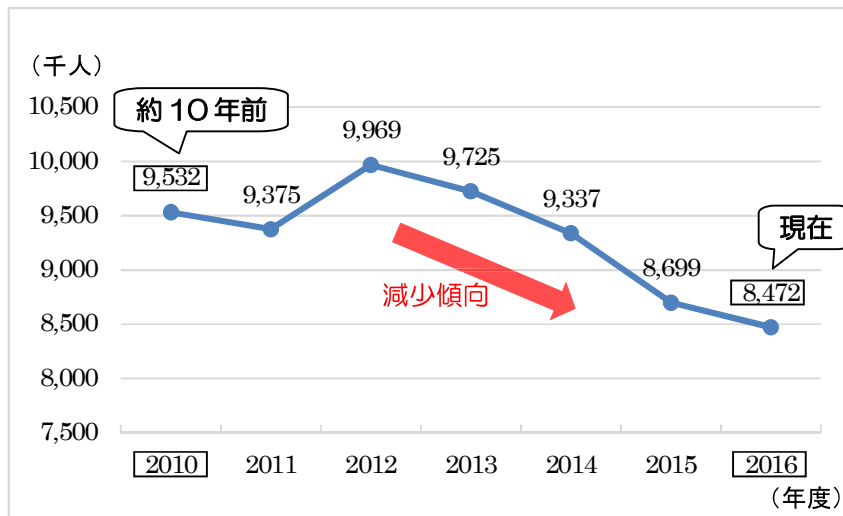
また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上の高齢者と、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることがうかがえます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。

一方、64歳以下の利用割合は減少傾向にあり、利用者数減少の要因のひとつに64歳以下の利用が低下していることが考えられます。

注) タクシーの統計の対象地域は2011年度以前と2012年度以降で以下の通り異なっている。

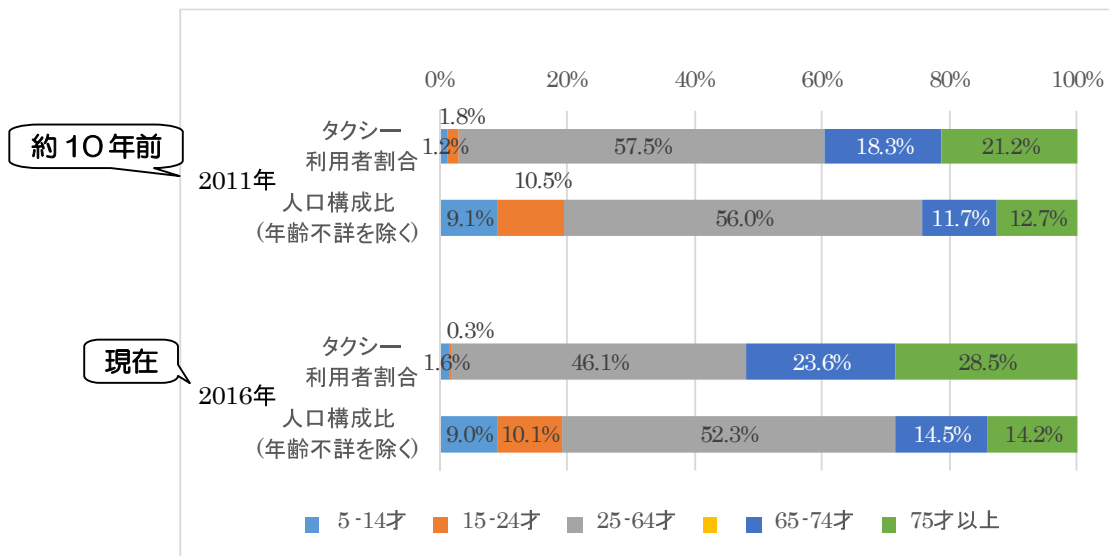
2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域

2012年度以降の対象区域…現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部(旧吉田町、旧分水町)を含む



出典：新潟市統計書（2017年）

図 タクシー利用者数の推移



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び国勢調査（2015年度）

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

## ■自転車交通

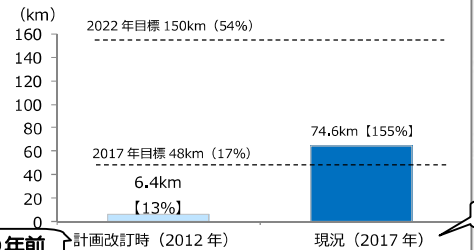
### 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場は着実に整備が進行

自転車走行空間は、比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）を推進したことで、ネットワークの形成が着実に進んでいます。また、万代・古町地区では、市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、駐輪場の収容台数が増加しています。

注）最終目標は 279km  
【 】は 2017 年目標に対する達成率

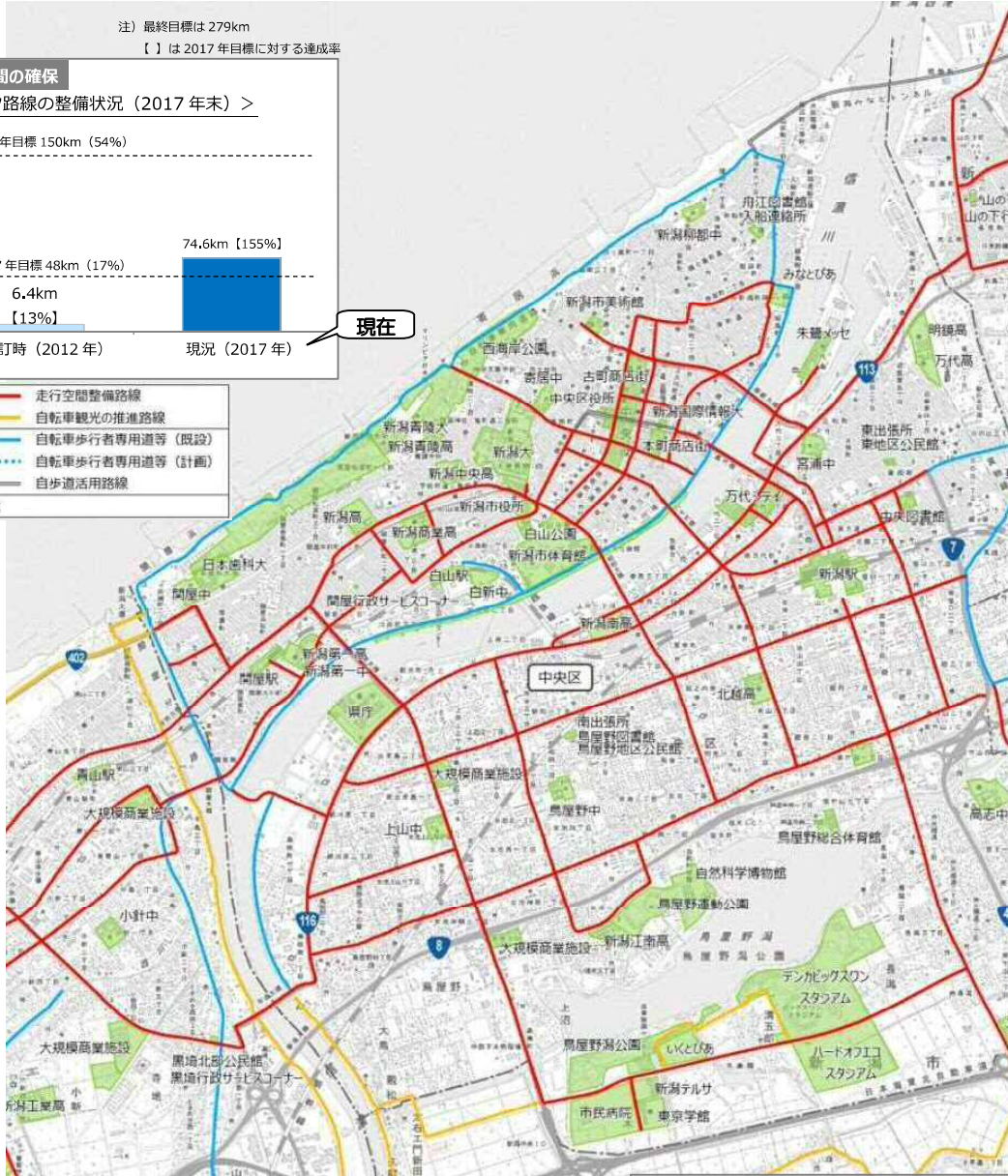
#### 自転車走行空間の確保

##### <ネットワーク路線の整備状況（2017 年末）>



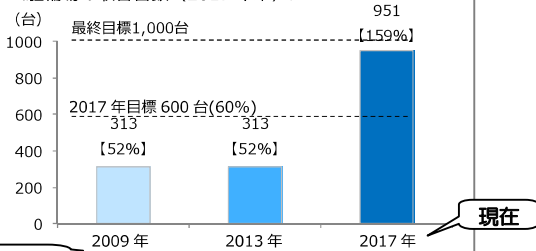
約 10 年前

現在



#### まちなかの駐輪場整備 (万代地区)

##### <駐輪場の収容台数（2017 年末）>

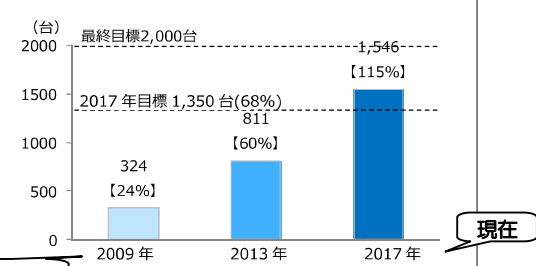


約 10 年前

現在

#### まちなかの駐輪場整備 (古町地区)

##### <駐輪場の収容台数（2017 年末）>



約 10 年前

現在

出典：第 3 回新潟市自転車利用環境推進委員会

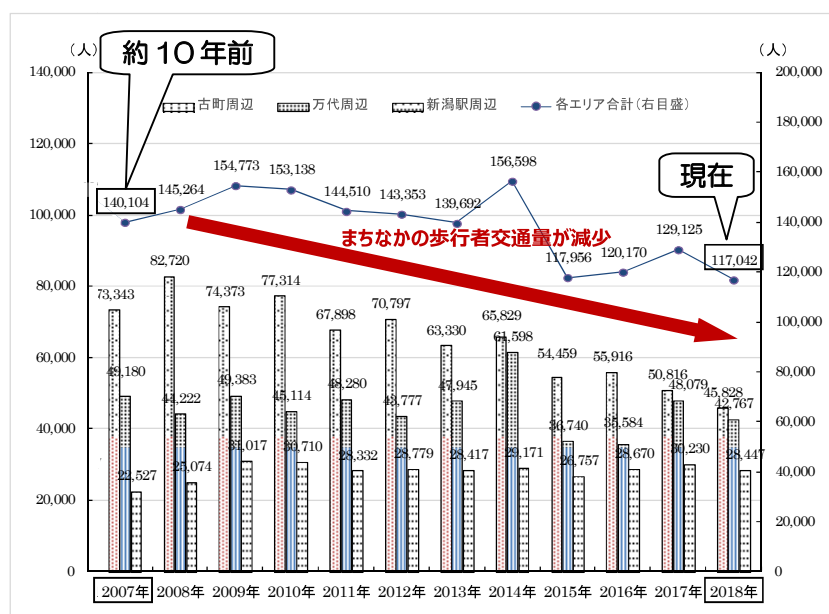
図 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場整備状況



## ■都心部の歩行者交通量

### まちなかの歩行者交通量は全体としては減少傾向

中心市街地の歩行者通行量をみると、にいがた交通戦略プラン策定時の概ね10年前から、新潟駅、万代周辺は横ばい、またはやや増加傾向にある一方、古町周辺は減少傾向で推移しており、各エリアの合計値でみると、都心部の魅力低下や、多様な手段による回遊性が低いことから、約2.3万人減少しています。



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

注) 各地区については、以下の地点の累計値とする。

古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「北越銀行（古町支店前）」、「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばさ証券前）」、「NEXT21 前」、「ヤマシタ新潟古町店前（旧大和前）」、「堤葉店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）（旧ウィズビル前）」、「パンナイ前」

万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017年からは「ガルベストーン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、「万代シティー第二駐車場2F連絡路」

新潟駅周辺：「東急イン前（ラマダホテル前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、「大原簿記学校前」

図 中心市街地の歩行者通行量の推移

■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率<sup>※</sup>が増加したことなどにより、10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度<sup>※</sup>が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。

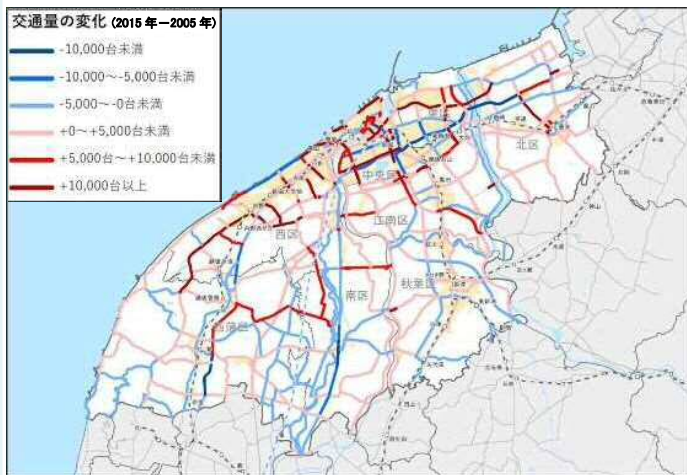


図 道路交通量の変化(2015-2005年)

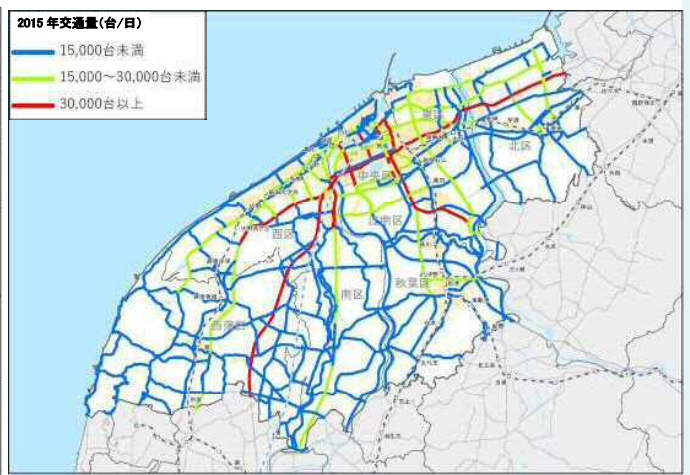


図 道路交通量(2015年)



図 混雑時旅行速度<sup>※</sup>の変化(2015-2005年)

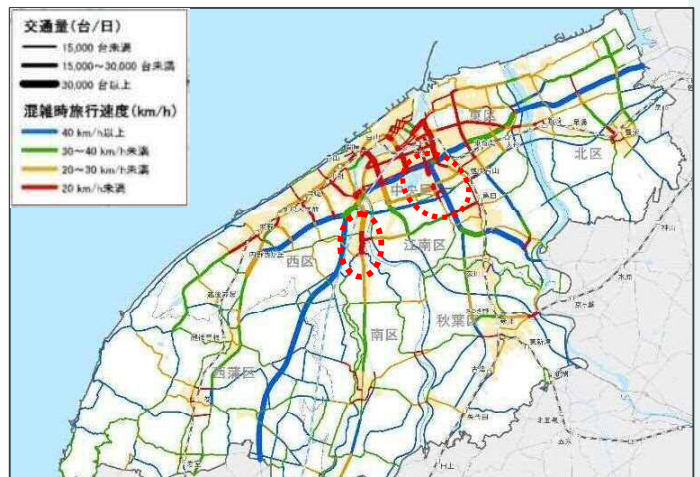


図 混雑時旅行速度<sup>※</sup>(2015年)

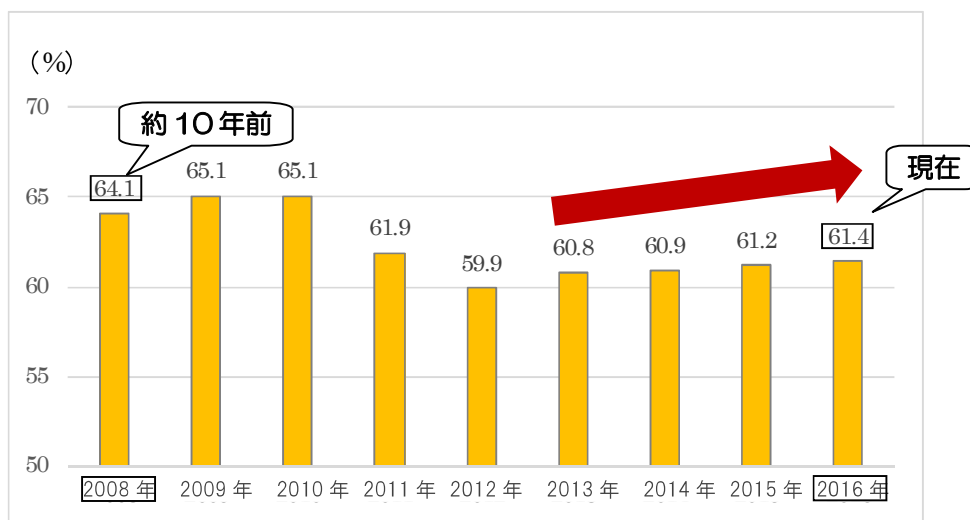
出典：道路交通センサス（2005年、2015年）より作成



■都市計画道路の整備状況

**都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準**

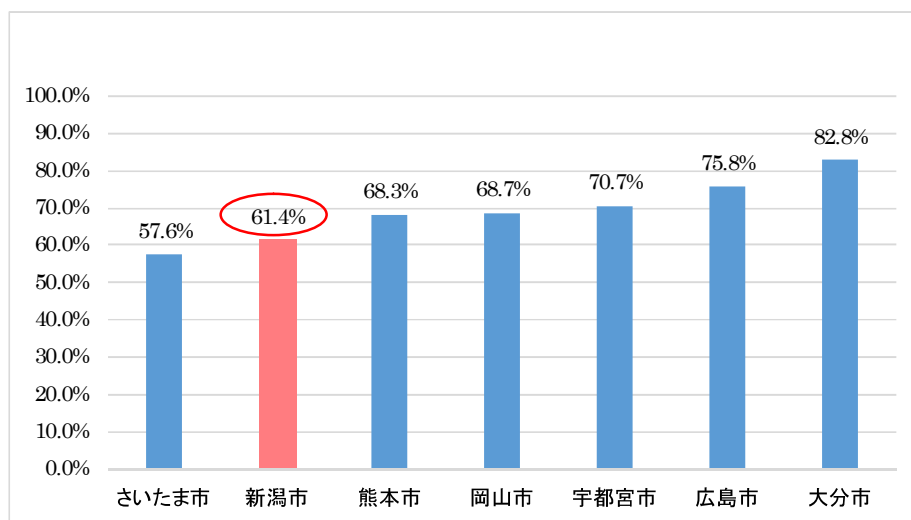
本市の都市計画道路は整備を進めていますが、同規模の他都市と比較して低く、約62%に留まっており、用地取得の問題などが要因のひとつとして考えられます。



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率の推移

注)2011年、2012年は計画道路延長が増加したため、都市計画道路整備率が下がっている



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率(他都市との比較(2016年))

■ 交通手段分担率

**自動車の分担率<sup>※</sup>は7割以上で依然として増加傾向**

高齢者が引き続き自家用車を利用していることなどから、自動車の分担率<sup>※</sup>は7割以上と高い値で推移しています。一方で、調査以来初めて鉄道・バスの分担率<sup>※</sup>が増加しました。

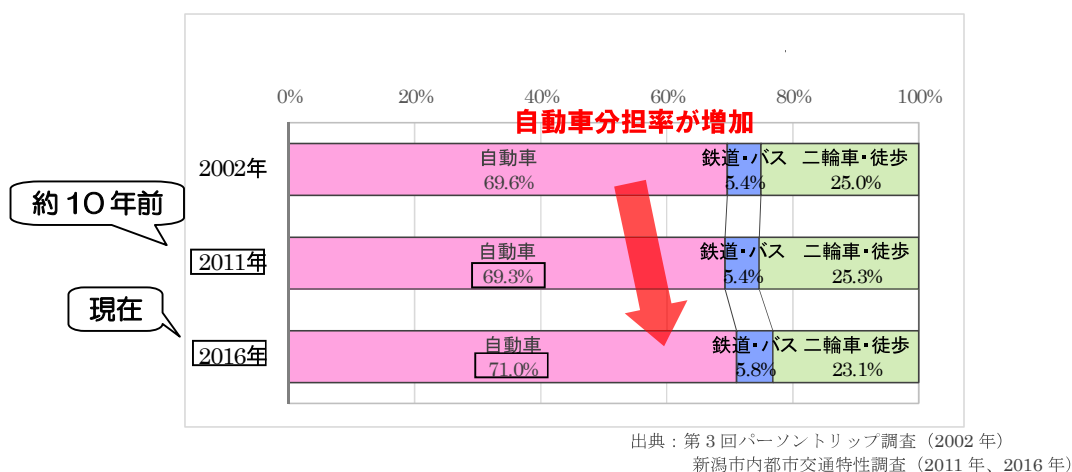


図 新潟市の交通手段分担率<sup>※</sup>の推移

■ 年齢階層別の平均トリップ数<sup>※</sup>の変化

**高齢者の私用目的におけるトリップ数<sup>※</sup>が大きく増加**

通勤、私用目的ともに高齢者の1人当たりトリップ数<sup>※</sup>の増加が目立っています。

特に私用目的では、非高齢者が減少する一方で、定年退職の延長や平均寿命が長くなってきていることなどから、75歳以上は全年齢と比較して、5年前から大きく増加しています。

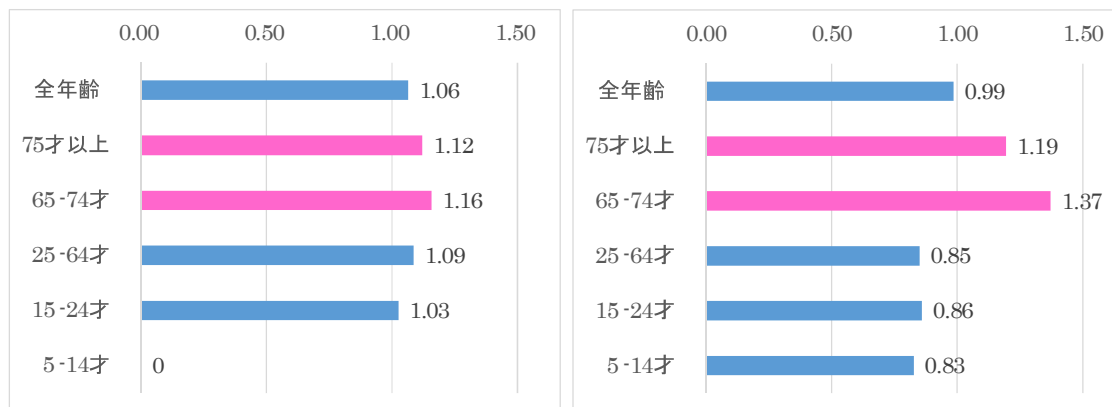


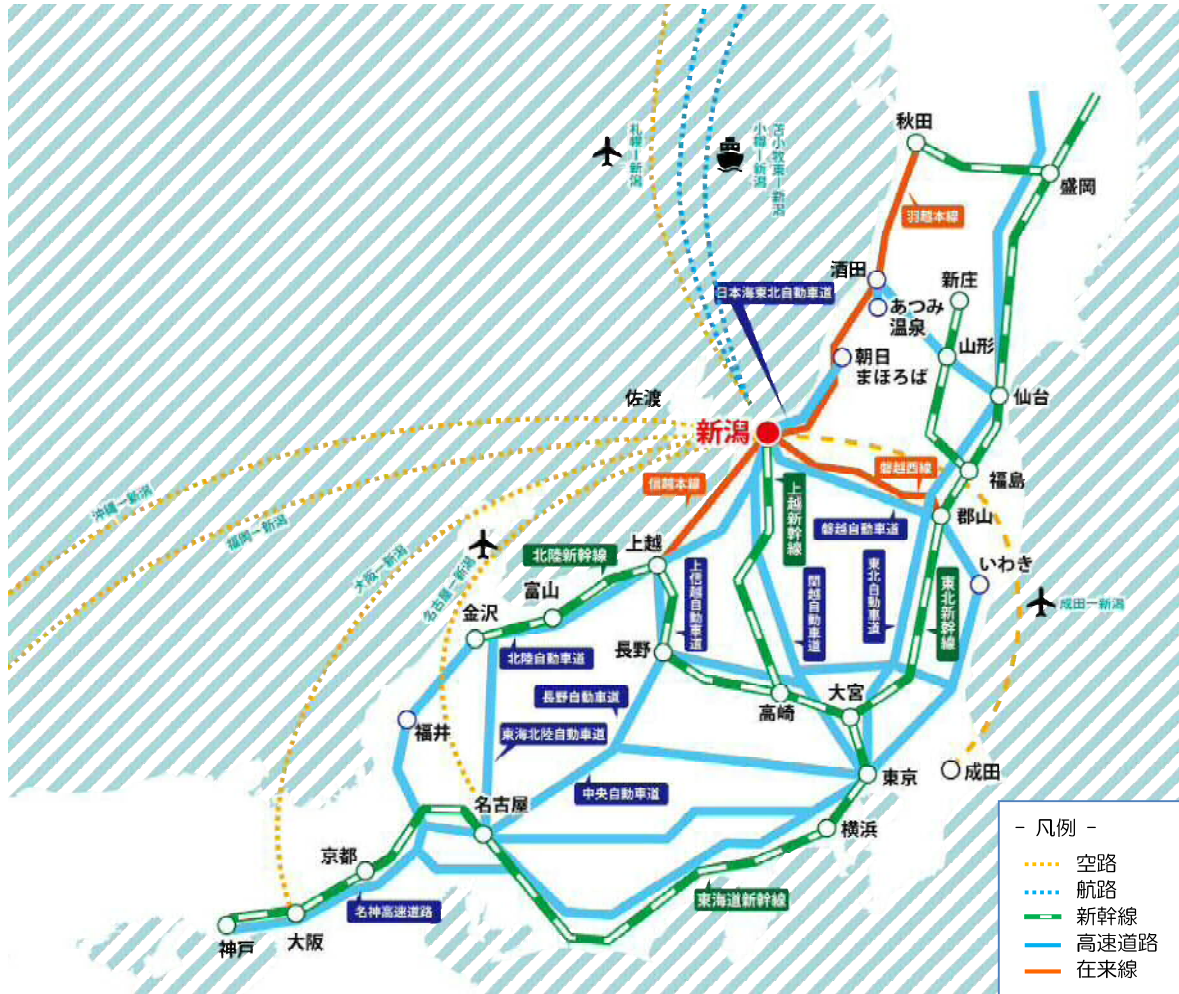
図 年齢階層別の平均トリップ数<sup>※</sup>増減率(2016年/2011年)

(左:通勤目的、右:私用目的)

■ 広域交通

広域交通ネットワークが充実しており、二次交通との連携強化が求められる

本市は、国際拠点港湾\*である新潟港と国際空路をもつ新潟空港のほか、上越新幹線や北陸道・磐越道・日沿道などの充実した交通ネットワークを有していますが、今後は二次交通とのさらなる連携強化が求められます。



出典：HAPPY ターン mag

図 新潟市周辺の広域交通ネットワーク

■交通事故

**高齢者が関わる事故の割合が増加傾向**

本市における事故の発生件数は減少している一方、高齢者の自家用車利用が増加傾向にあることから、高齢者が関わる事故の割合は増加しています。

約10年前

表 全事故件数と高齢者事故の経年変化

現在

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
全事故件数(件)	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故(件)	1,016	997	966	821	783	691
全事故に占める割合	27.5%	28.8%	30.1%	31.9%	35.9%	36.0%
高齢加害事故(件)	547	546	513	451	459	404
全事故に占める割合	14.8%	15.8%	16.0%	17.5%	21.0%	21.0%

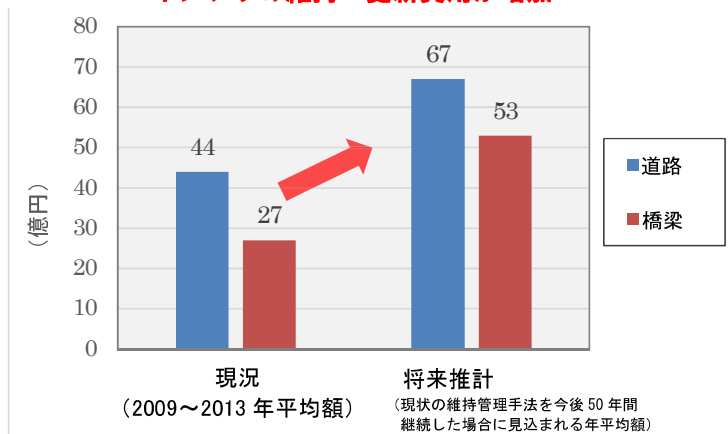
出典：新潟市交通事故概況（2016年）

■インフラ<sup>\*</sup>の維持管理・更新費用

**道路や橋梁等の維持管理費は今後さらに増加する見込み**

高度経済成長期に整備したインフラ<sup>\*</sup>施設の多くが更新時期を迎えることから、2015年から50年後の道路の維持管理費は年平均額で23億円、橋梁は26億円増加する見込みとなっています。

**インフラの維持・更新費用が増加**



出典：新潟市財産経営推進計画（2015年）

図 インフラ<sup>\*</sup>資産の維持管理・更新費用の現状と将来推計

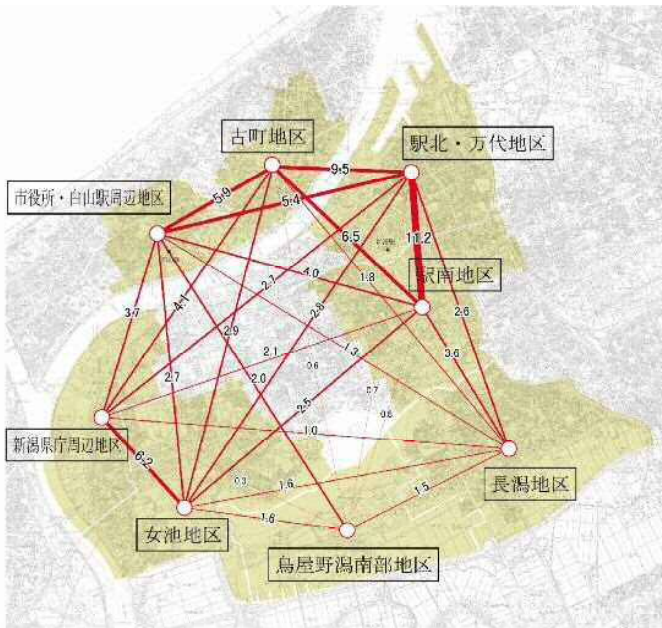
■ 基幹公共交通軸<sup>※</sup>における人の動き

**基幹公共交通軸<sup>※</sup>内での移動は微増傾向にあり、交通手段は多様**

基幹公共交通軸<sup>※</sup>内の人の動きをみると、2011年度と比べ微増傾向にあります。

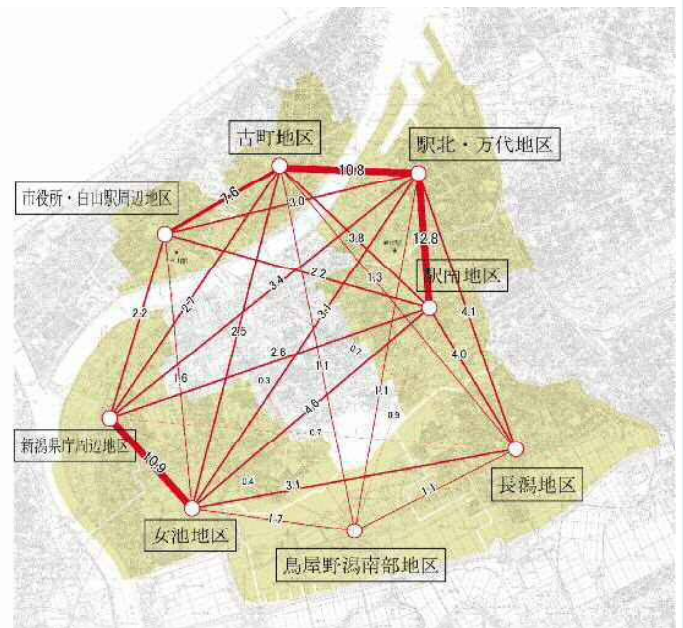
駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は減少しています。

基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における交通手段分担率<sup>※</sup>を全市と比較すると、徒歩・自転車、バス、タクシーともに高く、また、2011年度より増加していることから、基幹公共交通軸<sup>※</sup>が着実に強化されていることがうかがえます。



単位：千トリップ/日

2011年

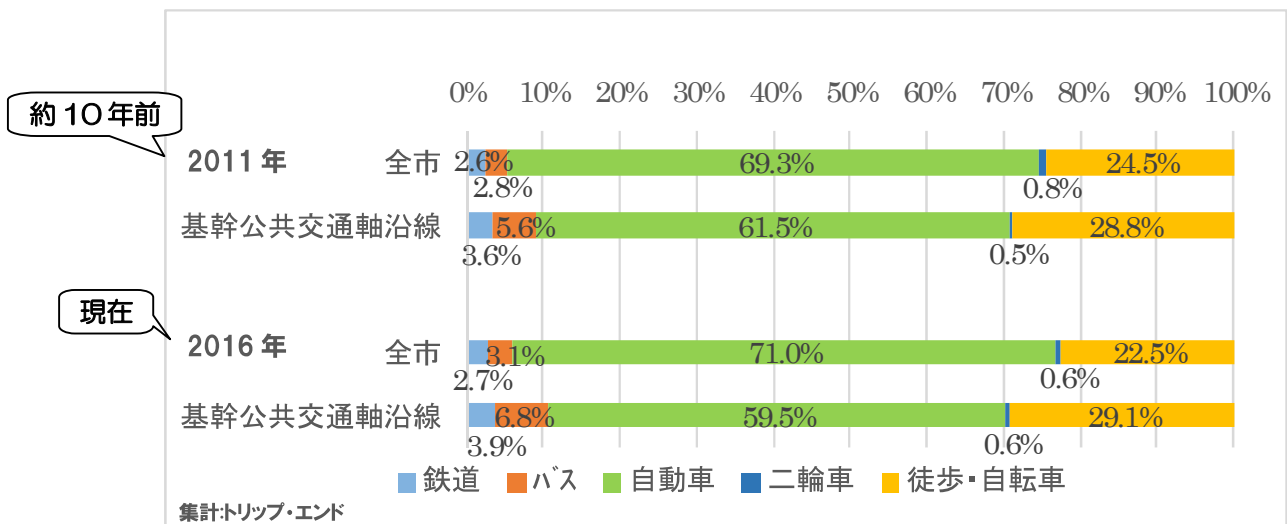


単位：千トリップ/日

2016年

出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年、2016年）

図 基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における人の動き(全手段・全目的)



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年・2011年）

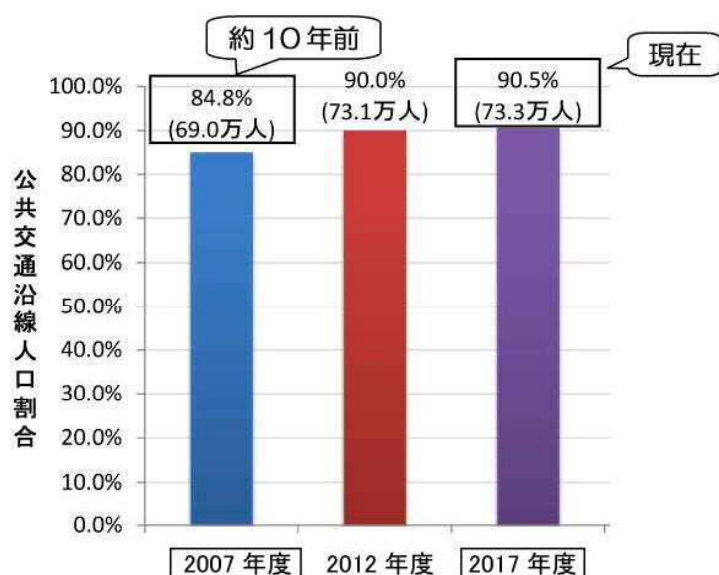
図 基幹公共交通軸<sup>※</sup>沿線における交通手段分担率



■公共交通沿線の居住人口割合\*

公共交通沿線の居住人口割合\*は約90%と高い割合

2007年度と比べ、BRT・新バスシステム\*の導入に係る路線再編や区バス\*・住民バス\*の新規路線整備などにより、公共交通沿線人口が約4.3万人増加、割合が5.7ポイント増加しており、90.5%と高くなっています。



出典：2017年度 にいがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書 (2017年)

図 公共交通沿線の居住人口割合\*

■パークアンドライド※整備状況

**パークアンドライド※は着実に整備が進んでいる**

2018年7月時点で、鉄道におけるパークアンドライド※の運用箇所では計133台が駐車可能、高速道路におけるパークアンドライド※の運用箇所では計990台が駐車可能となっています。

にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度は、鉄道におけるパークアンドライド※の運用箇所計106台、高速道路におけるパークアンドライド※の運用箇所計741台であり、パークアンドライド※駐車場の利用率が高いことや、新規整備要望も多く受けていることなどから、着実に整備が進んでおります。

パークアンドライドが可能な駐車場



図 パークアンドライド※整備状況(2018年7月)

約10年前 表 パークアンドライド※整備状況比較 現在

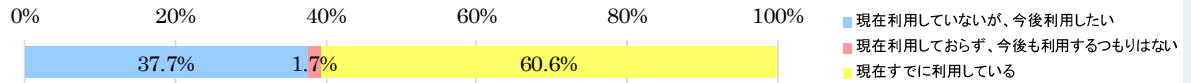
	2007 (H19)	2018 (H30)
鉄道	106台	133台
高速道路	741台	990台
計	847台	1,123台

### (3) 移動に関する市民ニーズ

#### ■公共交通の利用意向

##### 公共交通の利用意向は非常に高い

2018年に実施した市民意識調査では、公共交通を利用していない方達の公共交通利用意向は約40%と高く、現在利用している人も合わせると利用意向は非常に高い状況になっています。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 公共交通利用意向

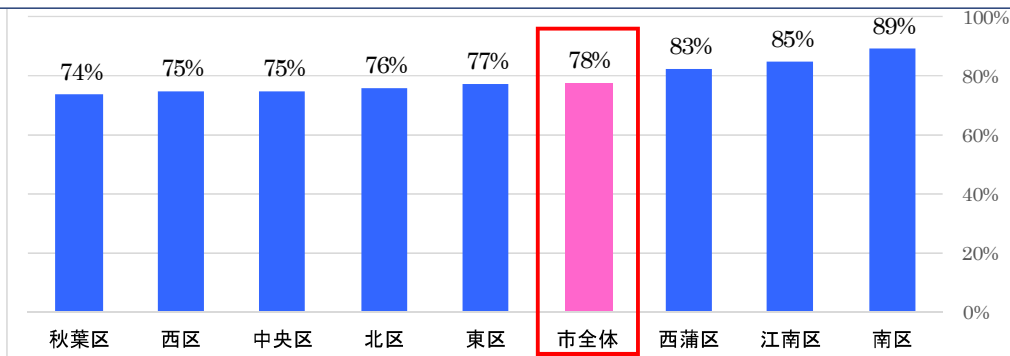
#### ■自家用車に頼らなくても移動しやすいか

##### 自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が約8割

2017年に実施した市政世論調査では、自家用車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」と回答する市民の割合が約8割を占めています（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。

区別に見ると、最大の南区では約9割、江南区、西蒲区で8割以上と高くなっています。

総合的な交通施策を展開してきましたが、モビリティ・マネジメント<sup>\*</sup>効果の発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていないことがうかがえます。



出典：第44回市政世論調査（2017年）

図 「自家用車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合  
（「あまり移動しやすいまちだと思わない」+「移動しやすいまちだと思わない」の合計）

#### ■移動しやすいまちを実感するために必要なこと

##### 移動しやすいまちを実感するために必要なのは「連続的な自転車通行空間」「公共交通による都心アクセス」

移動しやすいまちを実感するために必要なことは、市全体では『②連続的な自転車通行空間』と『④公共交通による都心アクセス』が拮抗しています。

東区や中央区では『②連続的な自転車通行空間』が重視される一方、南区や江南区、西区など鉄道やバスの満足度の低い区では、『④公共交通による都心アクセス』が重視される傾向が見られます。

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

1番目に高い項目  
2番目に高い項目

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
① バリアフリー化された歩道が整備されている	29%	33%	31%	31%	26%	27%	31%	27%	24%
② 道路に自転車が通行する空間が連続的に整備されている	33%	32%	40%	38%	30%	30%	15%	32%	28%
③ 生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行が図られている	26%	25%	31%	32%	25%	22%	21%	24%	18%
④ 鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている	32%	32%	28%	22%	40%	32%	42%	38%	37%

注)いずれかの区において1位・2位となっている項目のみを抜粋

出典：第44回市政世論調査（2017年）

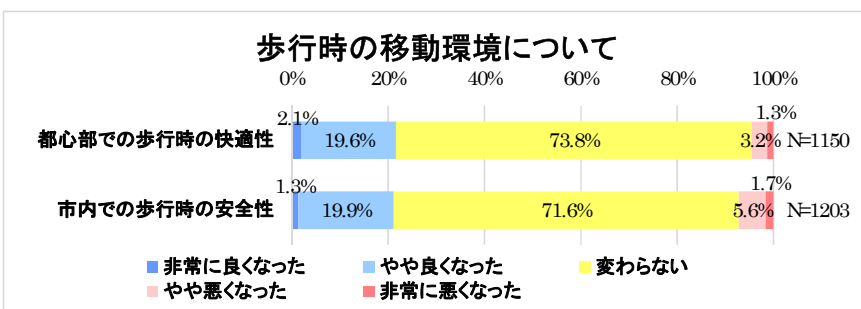
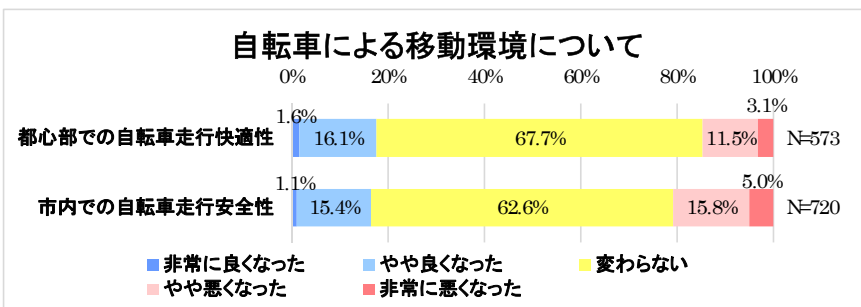
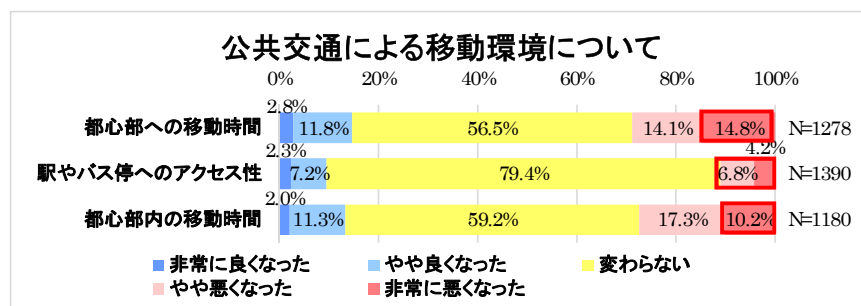
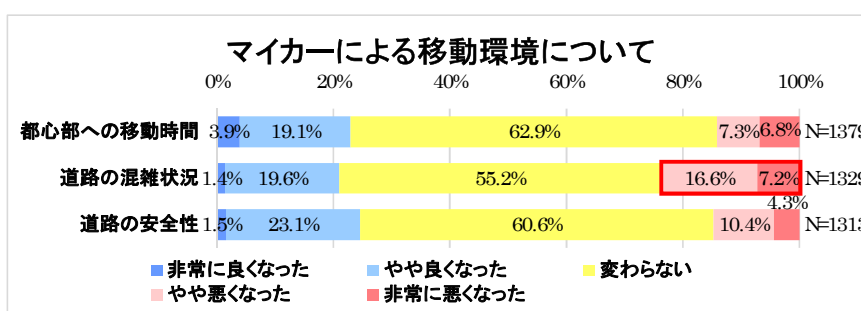


■10年前と比較した移動環境の変化

公共交通の移動環境は「10年前と変わらない」、「10年前より悪くなった」との意見が多い

マイカーでは、「道路の混雑状況」については、『悪くなった』が約2割と『良くなった』より高くなっています。

公共交通では、モビリティ・マネジメント<sup>\*</sup>効果の発現不足や乗り換えの抵抗感などから、全ての項目で『悪くなった』が『良くなった』より高く、特に「都心部への移動時間」「都心部内の移動時間」については約10%高くなっています。



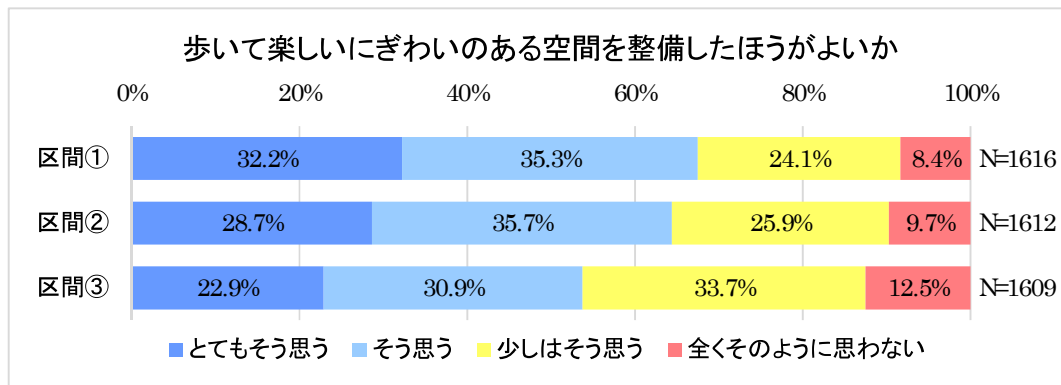
出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 10年前と比較した移動環境の変化

■都心部に賑わい空間を整備したほうがよいか

**都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度**

まちなかの大型商業施設撤退や歩行者交通量の減少など、まちなかの衰退、拠点性の低迷が嘆かれていることから、都心部への賑わい空間の整備意向は9割程度と高く、区間①、区間②、区間③の順番で高い。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 都心部の賑わい空間整備意向



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

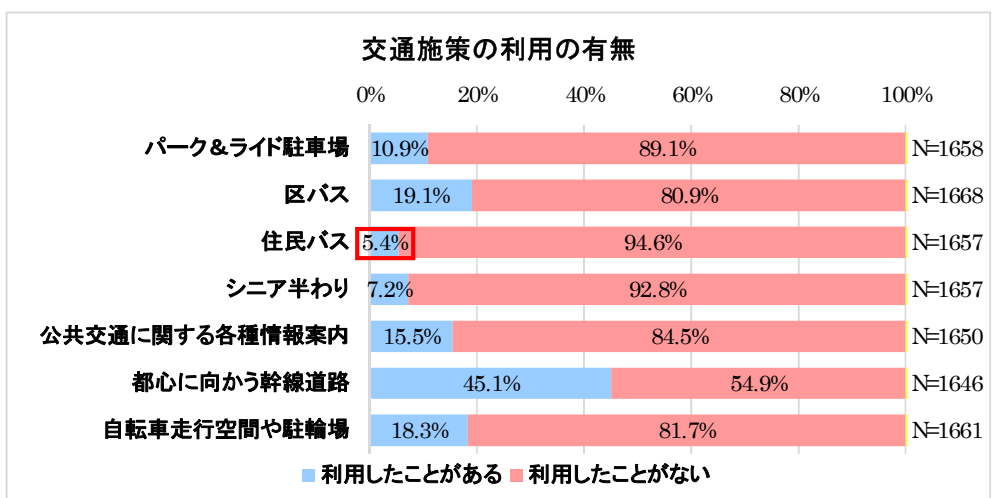
図 賑わい空間検討箇所

■公共交通関連施策の利用経験

公共交通関連施策の利用割合はいずれも低く、特に住民バスが低い

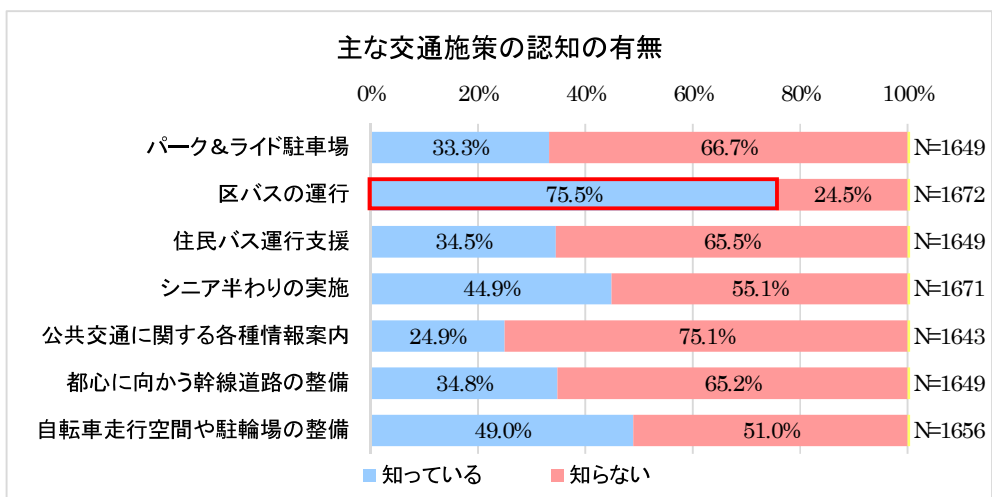
公共交通関連の施策はいずれも利用割合が低い傾向にあり、特に住民バス<sup>※</sup>の利用経験があるのは5%と最も低くなっています。

また、認知の有無をみると、区バス<sup>※</sup>の運行に関する認知割合は75%と高い一方、その他の施策は50%以下となっており、公共交通関連施策の広報を強化する必要があります。



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 主な交通施策の利用経験



出典：交通環境に対する市民意識調査（2018年）

図 主な交通施策の認知の有無

## 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

#### ①BRT・新バスシステム<sup>※</sup>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



BRT・新バスシステム<sup>※</sup>  
の核として導入した連節バス

#### ②JR 越後線社会実験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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>の実施

- 2016年度末までに、市内で11カ所のパークアンドライド<sup>※</sup>駐車場を整備（社会実験含む）
- また、2008年度より大型商業施設と連携して2ヶ所のパークアンドライド<sup>※</sup>駐車場を設置

### ■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<sup>※</sup>の運行と住民バス<sup>※</sup>への支援

- 2007年から運行開始し、区バス<sup>※</sup>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



#### ②BRT・新バスシステム<sup>※</sup>導入<sup>※</sup>【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



#### ②BRT・新バスシステム※導入【再掲】

#### ③都心の通過交通の排除に資する道路を整備 万代島ルート線を整備中



#### 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）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）とも未達成

北区	目標値	43分	実績値	49分	=	未達成
秋葉区	目標値	30分	実績値	39分	=	未達成
南区	目標値	41分	実績値	48分	=	未達成
西蒲区	目標値	44分	実績値	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）」

→ 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）中2区（北区、秋葉区）で達成

北区	目標値	待ち 10分 乗車 19分	実績値	待ち 10分 乗車 19分	=	達成
秋葉区	目標値	待ち 9分 乗車 19分	実績値	待ち 9分 乗車 19分	=	達成
南区	目標値	待ち 17分 乗車 48分	実績値	待ち 10分 乗車 59分	=	未達成
西蒲区	目標値	待ち 15分 乗車 42分	実績値	待ち 21分 乗車 43分	=	未達成

#### ■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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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
デンカビックスワン	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「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」

→ 目標値 129.2 万 t-co<sub>2</sub>/年 実績値 135.5 万 t-co<sub>2</sub>/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 ℓ/年 実績値 58.4 万 k ℓ/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

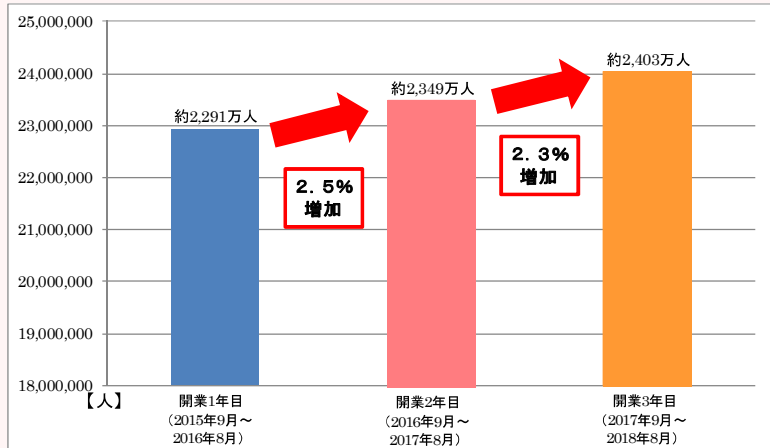


## (4) 公共交通に関する成果

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、BRT・新バスシステム<sup>※</sup>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：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<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の利用者数が増加

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

年度	区バス(新規路線)	住民バス(新規路線)
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) 新設路線：既存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<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>利用者数の推移

# 第3章：今後10年間で取り組む必要のある課題

赤字：10年前と比較しプラス評価 黒字：10年前と比較しマイナス評価

## ①現状

人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本市の人口は、2030年には約2万人減少し約77万人となる見込み【P.6】</li> <li>○高齢化人口は増加を続け、2030年には総人口の約33%に達する見込み【P.6】</li> </ul>
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地は依然として拡大傾向(2005年：98,36K㎡ → 2015年：104,16K㎡)【P.7上】</li> <li>○郊外部のロードサイド型店舗<sup>※</sup>が増加傾向にあり、都心部の魅力が相対的に低下【P.7下】</li> </ul>
安全安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東日本大震災を契機に「防災・防災などによる安全・安心を重視する社会意識が向上【P.8上】</li> <li>○全国平均より健康でない期間が長い(2010年：男性 +0.26歳 女性 +0.59歳)【P.8下】</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光入込客<sup>※</sup>数は2016年に18,605千人と増加傾向にあり、交流人口の拡大が期待される【P.9上】</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本市の運輸部門<sup>※</sup>における1人当たりCO<sub>2</sub>排出量は1,89t-CO<sub>2</sub>と政令指定都市ワースト1位【P.9下】</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道ネットワークは新潟駅を中心に6路線から形成されている【P.10上】</li> <li>○鉄道の運行間隔は西蒲区、秋葉区では、日中60分以上と少ない【P.11】</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスネットワークは、中央区を中心として放射状に路線網が張り巡らされており、路線バスが運行していない地域では、補充するよう区バス<sup>※</sup>、住民バス<sup>※</sup>が運行されている【P.12上】</li> <li>○BRT・新バスシステム<sup>※</sup>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%)【P.12下】</li> <li>○南区や江南区の一部では朝のバスの定時性が60%未満と低い【P.14上】</li> <li>○バスの終発時刻は秋葉区や西蒲区などで19時台とサービスレベルが低い【P.14下】</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシー利用者数は減少傾向にあり、2016年度で約8,472千人となっている【P.15】</li> </ul>
自転車歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車走行空間ネットワークの整備が進められ、2017年度時点で74.6km【P.16】</li> <li>○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)【P.17】</li> </ul>
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> <li>○10年前より距離が悪化している幹線道路が多く、特に南区、江南区の一部から都心へアクセスする道路の混雑旅行速度<sup>※</sup>20km/hr未満の箇所が存在【P.18】</li> <li>○新潟市の都市計画道路整備率は2018年8月時点で61.4%と、他都市に比べて低い水準にある【P.19】</li> <li>○自家用車への依存度が増加(2011年：69.3% → 2016年：71.0% +1.7%)【P.20上】</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者の1人当たりの利用<sup>※</sup>が増加し、特に私用目的は5年前と比べ約2～4割増加【P.20下】</li> <li>○新潟港、新潟空港、新潟駅など充実した広域交通拠点<sup>※</sup>を有している【P.21】</li> <li>○高齢者が関わる事故の割合が増加(2011年：27.5% → 2016年：36.0%)【P.22上】</li> <li>○高齢者や障害などの維持管理費はさらに増加する見込みで、50年後には約49億円増加見込み【P.22下】</li> <li>○単軌公共交通<sup>※</sup>沿線の交通手段分担率は、徒歩・自転車・バス、タクシーが全市と比較し25%高い【p.23】</li> <li>○公共交通沿線の居住人口割合<sup>※</sup>が増加(2007年：84.8% → 2017年90.5% +5.7%)【p.24】</li> <li>○パークアンドライド<sup>※</sup>整備箇所が増加しており、2018年7月時点で133台、高差道路が990台【p.25】</li> <li>○鉄道、バスの交通手段分担率<sup>※</sup>が増加(2011年：5.4% → 2016年：5.8% +0.4%)</li> </ul>
移動に関する市民ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民の公共交通の利用意向は高い一方、自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が約8割【P.26】</li> <li>○公共交通の移動環境は、「良くなった」より「悪くなった」との意見が多い【P.27】</li> <li>○都心部への賑わい空間の整備意向は9割以上と高い【P.28】</li> <li>○公共交通関連施策の利用割合は低いも、特に住民バスの利用は5%と最も低い【P.29】</li> </ul>

○達成指標は、指標③「公共交通の居住人口割合<sup>※</sup>の増加」、指標⑥「交通事故件数の増加」  
 ○一部達成指標は、指標②「都心地区へのアクセス時間短縮(公共交通)」、指標④「広域交通拠点<sup>※</sup>から主要拠点を結ぶ(自家用車)時間短縮」  
 ○未達成指標は、指標①「都心地区へのアクセス時間短縮(自家用車)時間短縮」、指標⑤「都心地区への歩行者交通増加」、指標⑦「自家用車の二酸化炭素排出量の削減」、指標⑧「エネルギー消費量の削減」【P.34,35】

## ②主な要因

<ul style="list-style-type: none"> <li>●就学、就労機会の低下、まちなかの魅力が低下など</li> <li>●医療科学の進歩により、寿命が延びている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●モータリゼーション<sup>※</sup>の進展に伴い市街地が拡散し、都心部に集約する必然性が低下したことなど</li> <li>●自転車、徒歩の交通手段別分担率<sup>※</sup>の低下、自動車の分担率<sup>※</sup>の向上に伴う運動不足などから生活習慣病を招いている</li> <li>●「ステイションキャンペーン<sup>※</sup>」などの需要喚起策の成果</li> <li>●自動車の交通手段別分担率<sup>※</sup>が増加したため。特に65歳以上の分担率が前回調査に比べ約7%増加</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者の自助努力により、鉄道乗車人員数は横ばいで推移しており、安定な運営ができています</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BRT・新バスシステム<sup>※</sup>の導入により、都心部での路線集約がなされ、効率化が図られることにより、余力を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設が可能となった</li> <li>●長大路線が多いことや悪性の生じている幹線道路の渋滞</li> <li>●深刻な運転士不足などにより走行距離の確保が困難</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●64歳以下の利用割合が減少傾向にある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●比較的整備が容易な車道混在型(矢羽根型路面標示等)の推進による成果</li> <li>●都心部の魅力低下、多様な手段による回遊性が低い</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●悪性のな道路渋滞に加え、自動車の分担率<sup>※</sup>が増加</li> <li>●用地取得の問題などが要因のひとつとして考えられる</li> <li>●高齢者が引き続き自家用車を利用している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●定年退職の延長や平均余命が長いなど</li> <li>●高齢者の自家用車利用が増加傾向にある</li> <li>●高度経済成長期に整備したインフラ<sup>※</sup>施設の多くが更新期を迎える</li> <li>●基幹公共交通<sup>※</sup>の需要喚起によるもの</li> <li>●BRT・新バスシステム<sup>※</sup>の導入に係る路線再編や区バス<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の新規路線整備によるもの</li> <li>●パークアンドライド<sup>※</sup>駐車場の利用率は高いほか、新規整備要望も多いため</li> <li>●BRT・新バスシステム<sup>※</sup>導入により、郊外からのバスを乗り換え拠点や鉄道駅への乗り入れを増加させた</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●総合的な交通施策を展開してきたが、モビリティマネジメント<sup>※</sup>効果発現不足など、自家用車から公共交通利用への意識転換まで至っていない</li> <li>●モビリティマネジメント<sup>※</sup>効果発現不足や乗り換えの抵抗感など</li> <li>●まちなかの衰退、拠点性の低下</li> <li>●公共交通施策の広範不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●指標③「区バス<sup>※</sup>、住民バス<sup>※</sup>の運行、増便によりカーブ圏域を拡大させた」</li> <li>●指標⑥「幹線道路の事故対策、車両の性能強化など」</li> <li>●指標②「2008年当初に目標としていた、R<sup>※</sup>券～内野駅間の運行間隔短縮が実現したことより、西蒲区などで未達成」</li> <li>●指標④「目標は概ね達成されたが、2008年当初に設定していた弁天線のバス1～1号入が未実施であったことより、市民路線などが未達成」</li> <li>●指標⑤「2008年当初に想定していた道路交通網が確保されていない」</li> <li>●指標⑦「都心部の魅力低下、自転車走行空間の不連続性など、多様な手段による回遊性が低い」</li> <li>●指標⑧「悪性のな道路渋滞に加え、自家用車の分担率<sup>※</sup>が増加」</li> </ul>

## ③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には至らず、いまだ道半ばである。

## ④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

対称するカテゴリー  
 人口 都市構造 鉄道 バス タクシー 自転車歩行者 自家用車 その他 事後評価  
 ■人口減少、少子・超高齢化の進展とともに、市街地の面積拡大や都心部の求心力低下が生じており、今後増加が予想されるインフラ<sup>※</sup>の維持・更新費用抑制の観点からも、まちづくりと連携した交通環境の充実が求められます。

### 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

対称するカテゴリー  
 都市構造 鉄道 バス タクシー 事後評価  
 ■冬季や悪天候時などの乗り換え負担や、自家用車の分担率<sup>※</sup>増加が続き、環境負荷低減の観点からも、公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担が求められます。

### 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

対称するカテゴリー  
 人口 都市構造 安心安全 バス タクシー 市民ニーズ 事後評価  
 ■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」と感じており、高齢者が関わる事故を抑制する観点からも、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通の充実が求められます。

### 4.都心部における多様な手段による回遊性向上

対称するカテゴリー  
 観光 バス 自転車歩行者 その他 事後評価  
 ■まちなかでは多様な交通手段が利用されている一方、歩行者交通量が減少傾向にあるなど、人の動きが活発でない区間も見られることから、多様な手段における回遊性の向上が求められます。

### 5.区バス<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の特長性の確保

対称するカテゴリー  
 人口 バス 市民ニーズ 事後評価  
 ■区バス<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の運行拡大に伴い利用者数が増加する一方、財政負担額は年々増加しており、今後のさらなる高齢化も見据え、利用促進も含めた持続性の確保が求められます。

### 6.駅、港、空港など広域交通拠点<sup>※</sup>と都市内交通の連携

対称するカテゴリー  
 観光 その他 事後評価  
 ■新潟市は陸路、海路、空路といった広域交通が充実しており、高層ビルは訪日外国人旅行者を含め、交流人口拡大に繋げるためにも広域交通拠点<sup>※</sup>と都市内交通の連携強化が求められます。

## 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、「京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（2018年：79.3万人 → 2030年：77.0万人 -2.3万人）
- ・市街地は依然として拡大傾向（2005年：98.36K㎡ → 2015年：104.16K㎡ +5.80K㎡）
- ・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

- ・BRT・新バスシステム<sup>※</sup>導入後、バス利用者が増加（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<sup>※</sup>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回新潟都市圏バージョンアップ調査総合都市交通計画
- ・にいがた交通戦略プラン

### 今後10年間で取り組む必要がある課題

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<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の持続性の確保
6. 駅、港、空港など広域交通拠点<sup>※</sup>と都市内交通の連携

### 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なるべき
- ▶ 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<sup>※</sup>の推進（バリアフリー<sup>※</sup>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、地域等に依じた施策展開が必要

### 新たな交通の将来像

## 京都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

#### 目標1

### 「京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<sup>※</sup>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させていただきます。
- ・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させていただきます。

## 第5章：交通の将来像を実現するための基本方針

これまで取り組んできた「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」、「生活交通の確保維持・強化」の3つの視点は継承しつつ、新たな将来像に対応する「広域交通との連携強化」、「市民や関係者による協働」を加え、5つの視点と新たな将来像を踏まえ、新たな基本方針を定めました。

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」



### 将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針 (視点：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**

基本方針 (視点：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**

基本方針 (視点：都心部の移動円滑化)

**まちなかの賑わいを創出する交通戦略**

基本方針 (視点：生活交通の確保維持・強化)

**暮らしを支えるモビリティ※を地域で育む交通戦略**

基本方針 (視点：市民や関係者による協働)

**みんなで築き上げる交通戦略**



## 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

各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、都市全体として健全な社会経済活動を推進し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、国内外の交流や地域間の連携を支える交通基盤整備をさらに充実させる必要があります。

また、市民の多様な移動ニーズに応え、環境負荷の少ない豊かな地域社会を構築するためには、公共交通の利用促進や交通施策と連動した土地利用を誘導する取組みが重要です。

本市では、都心方向を結ぶ公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。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のバス・タクシー・自転車・自家用車等の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。

多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築します。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワーク<sup>\*</sup>を基本とした公共交通の基、適正な土地利用を誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

### 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

- 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る。
- 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る。

### 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

- 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る。

### ③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備

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

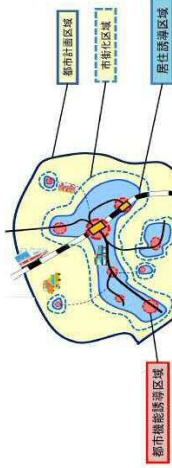
### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

- 利便性の高い公共交通サービスの享受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。

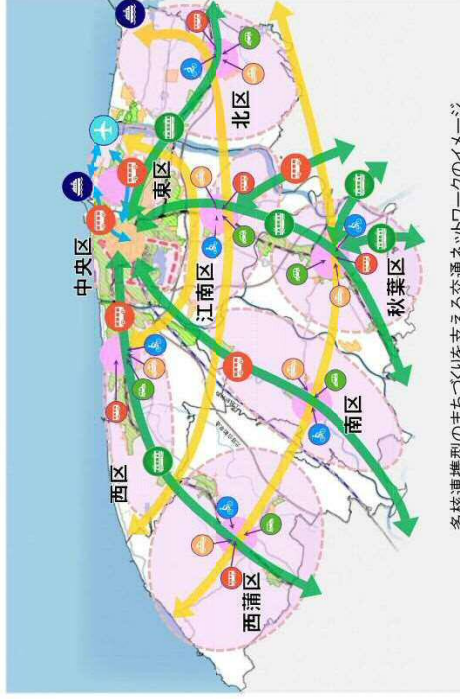
### ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化



### ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



地域のまちなかへの居住・施設立地誘導イメージ



多核連携型のまちづくりを支える交通ネットワークのイメージ

### 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道路の整備



## 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

都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野潟南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟空港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも拠点間の効果的な連携が必要です。

本市では都心の強化と同時に、拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出し、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、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、広域交通相互及び二次交通の乗り換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にするなど、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を図り、「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

### ①土地利用と連携した基幹公共交通軸\*の形成

○都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸\*を形成する。

○基幹公共交通軸\*の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

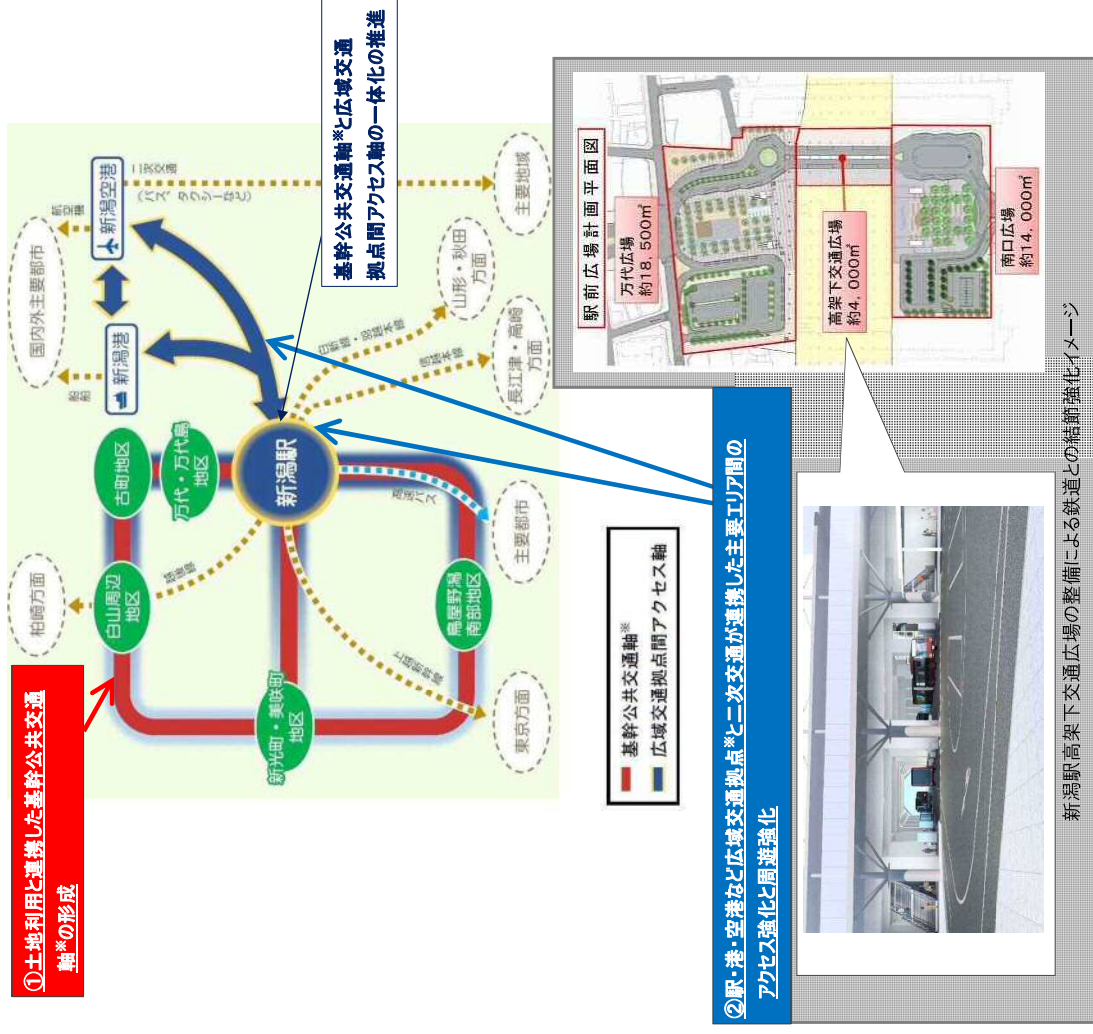
### ②駅・港・空港など広域交通拠点\*と二次交通が連携した主要エリア間の

#### のアクセス強化と周遊強化

○新潟駅・新潟港・新潟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拠点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る

○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する。

○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る。



### ②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

基幹公共交通軸\*  
広域交通拠点間アクセス軸



新潟駅高架下交通広場の整備による鉄道の結節強化イメージ



新潟駅南口広場  
(平成21年度第1期工事終了)



新潟駅万代広場イメージ図



## 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

古町・白山・万代・新潟駅周辺からなる都心においては、新潟市を代表する「顔」として、政令市に相応しい都市機能集積と各拠点間を結ぶ基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成を図ることで、市民や来訪者等が訪れたいまちなかを創出し、常に活気と賑わいのある都市空間づくりを推進します。

また、陸の玄関口である新潟駅周辺地区や、大型商業施設が立地する万代地区では、市民や訪れる人にとって快適でわかりやすい交通の利用環境を実現するとともに、古町周辺地区では旧小澤家住宅や旧齋藤家別邸などの歴史的な建物の保全活用や掘削の検討など、漆町「にいがた」の街並みの再現や創出などにより、歩いて楽しいまちなかを進めます。

このように、若者から高齢者まで、多くの人々が集まり住む都心では、誰もが快適に移動できる交通環境として、新潟駅周辺整備事業を契機に、歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と結節強化に取り組みます。また、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めるとともに、都心の道路空間を公共交通や歩行者自転車空間創出に再構築することで、まちなか活性化に向けた回遊性向上を図り、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の実現を目指します。

### ① 多様な手段による回遊性向上と結節強化

- 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する。
- 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する。

### ② 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

- 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する。
- 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
- 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する。

### ① 多様な手段による回遊性向上と結節強化

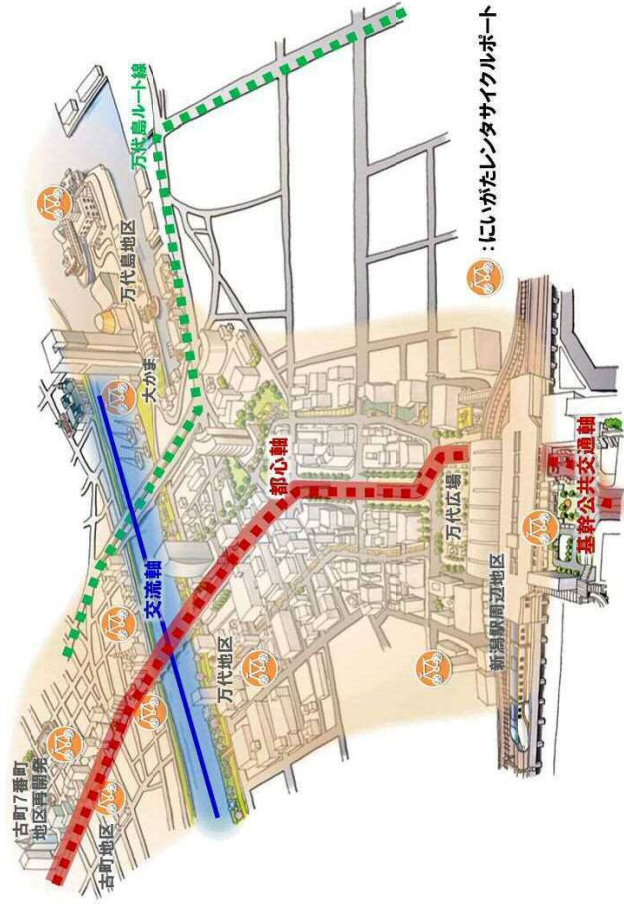


新潟駅万代広場の整備イメージ

### ③ 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



ガルベストン通り



にいがたレンタサイクルポート

### ② 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備



万代島ルートの整備イメージ

ライジングポロード<sup>※</sup>(中央区日和山)

新潟都心の都市デザイン<sup>※</sup>(まちなかの回遊促進イメージ)



## 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

超高齢社会の進展に伴い、日常における暮らしやすい生活環境を確保するためには、文化や産業など地域独自の個性を活かしなが、地域のまちなかという身近な場所に生活を支える主要なサービス機能を充実させていくことが重要です。さらに、地域全体の交通アクセスを改善し、運転に不安のある高齢者等が自家用車を利用しなくても生活に必要なサービスを受けられるなど、暮らしやすい交通環境を充実させることが、安全・安心な地域づくりに必要となります。このような考えのもと、地域のまちなかでは、主要な施設に市民が徒歩や自転車、快適に移動できる空間を整備するとともに、既存公共交通の活用や改善に取り組み、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に取り組めます。

また、各区のまちなかエリア以外でも、多様なライフスタイル等のニーズや需要に応じ、乗合タクシー※や自転車、自家用車等を含め、適切な交通手段を活用します。その際、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とともに、意識啓発及び利用促進を図るために地域主導による計画づくりや運営を推進し、「暮らしを支えるモビリティ※」を地域で育む交通戦略の実現を目指します。



### ①地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

○公共交通は区内の生活拠点内や拠点間を結び、地域のまちづくりと連携して形成する。

### ②多様なライフスタイルのニーズや需要に応じた交通手段の活用

○地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシー※や自家用車等を含めた適切な交通手段を活用する。

○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する。



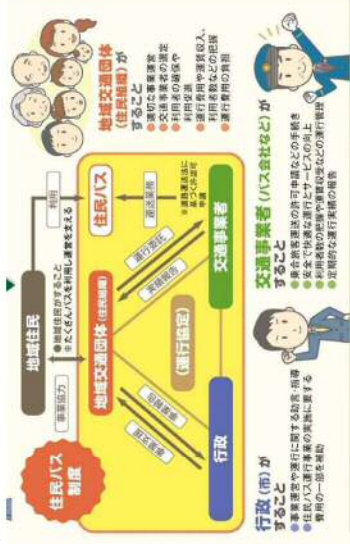
将来の自動運転も見据えた電動カートの活用(輪島市)



乗合タクシー※(新潟市南区)

### ③地域主導による計画づくりや運営の支援

○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する。





## 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

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するなどとともに、ユニバーサルデザイン※の考え方が重要であり、まずはバリアフリー※や多言語案内などから取り組みが必要があります。市民にとって使いやすいやすく富まれる公共交通に改善していくためには、管理者・事業者・住民が共に考え、協働していく必要があります。

公共交通は、まちなかの賑わい創出などさまざまな役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が対知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供で、自発して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営の推進が重要です。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えられます。さらに、近年は自動運転やICT※を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、積極的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、今後は目指すべきまちづくりに向けて、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。

### ①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

- 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する。
- ICT※技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 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る

### ②ユニバーサルデザイン※の積極的な導入

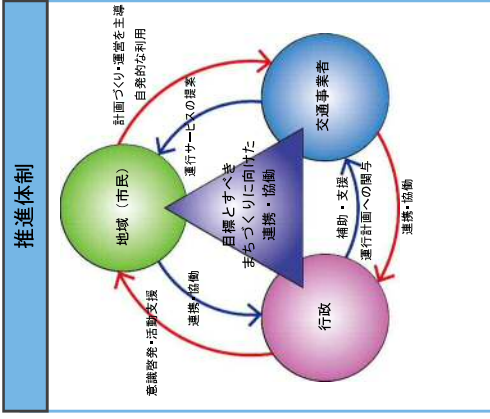
- ユニバーサルデザイン※の考えに基づき、まずはバリアフリー※や多言語案内などを推進する。



スマートウェルネスシティ※

ユニバーサルデザインタクシー

ノンステップバス※車両とバリアレス縁石※



主な取組内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス等に関する情報提供や意識啓発</li> <li>・ICT※技術等を活用した情報提供の充実</li> <li>・都心部におけるイベント時等を活用した利用促進 など</li> </ul> </li> <li>◆ユニバーサルデザイン※の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設のバリアフリー化や多言語対応など</li> </ul> </li> <li>◆地域主導による計画づくりや運営の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会等の地域主導による計画づくりや運営</li> </ul> </li> <li>◆新技術等の導入促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間活力の導入による新技術等の導入促進</li> <li>・新技術等の導入に向けた社会実験の誘致・支援など</li> </ul> </li> </ul>

### ③地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

- 地域のニーズに応じた交通サービスを効果的に提供するため、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

### ④民間活力による新技術等の導入

- 効果的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



民間企業による自動運転バスの実証実験(栃木県)



## 基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 ー都心アクセスの強化ー

### 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、自動車分担率※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※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、バスの分担率※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※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※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、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度※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めます。

#### 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※や多言語化サイト※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<sup>\*</sup>、乗合タクシー<sup>\*</sup>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倍増加するなど、鉄道との乗り換えやすさは向上しています。

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<sup>\*</sup>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」に基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<sup>\*</sup>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、自動車交通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」に基づき、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

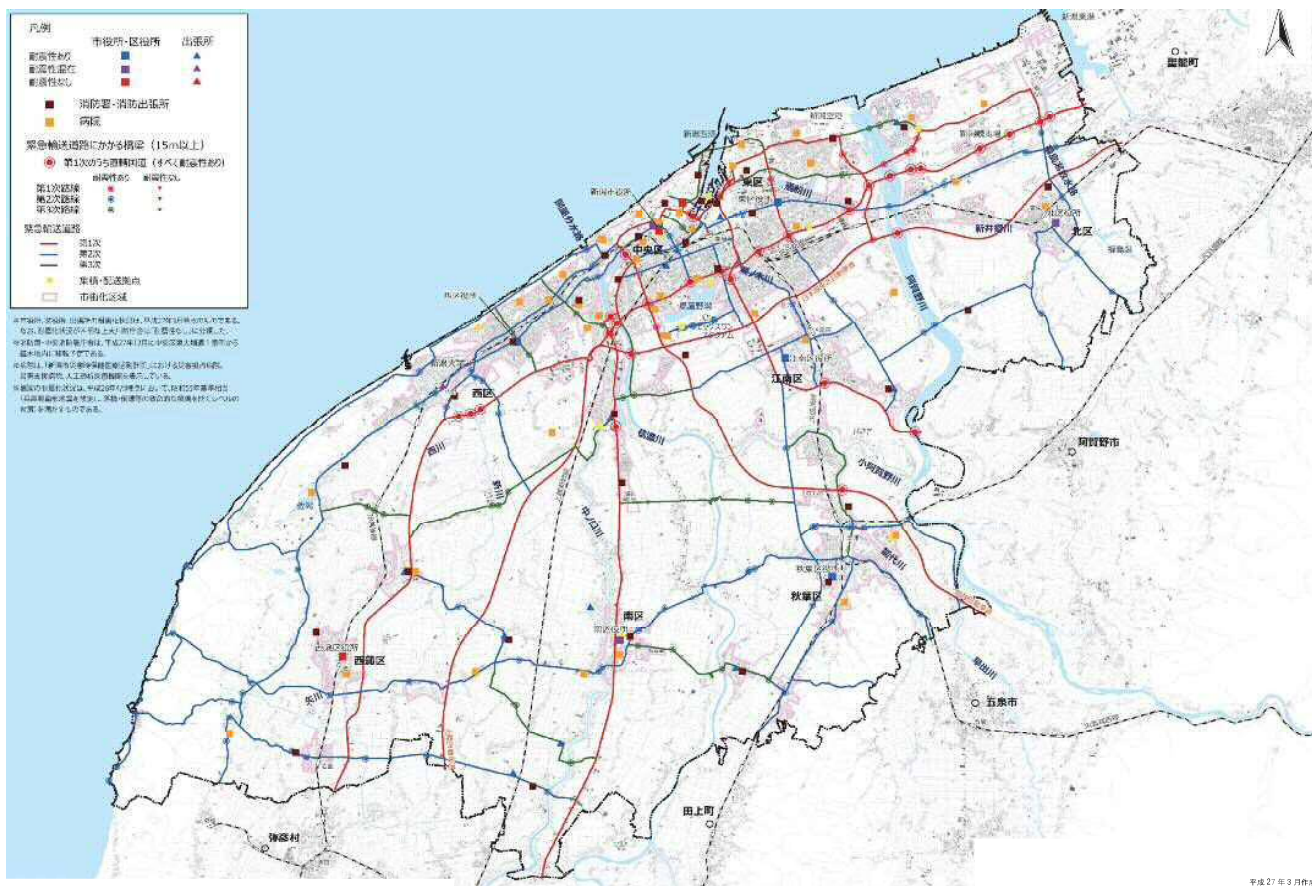
- 幹線道路の整備（再掲）
- 緊急輸送道路<sup>\*</sup>の機能確保、整備促進
- 交通安全対策の推進            など



[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享受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

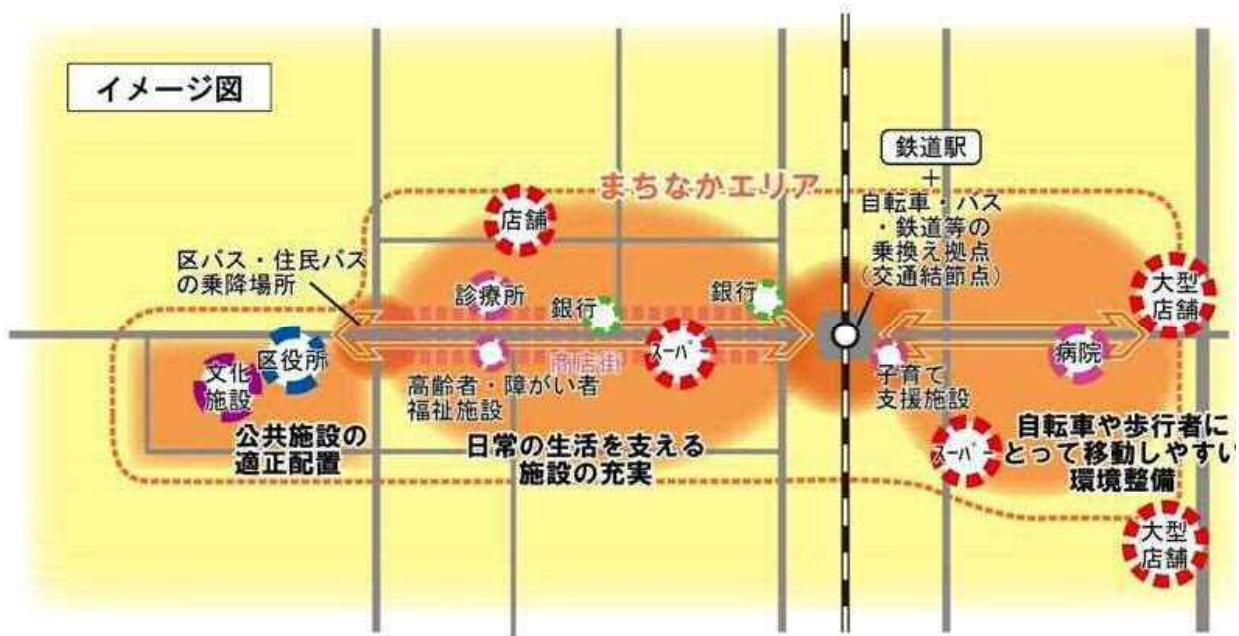
本市では、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、緩やかな土地利用の誘導を図っています。

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

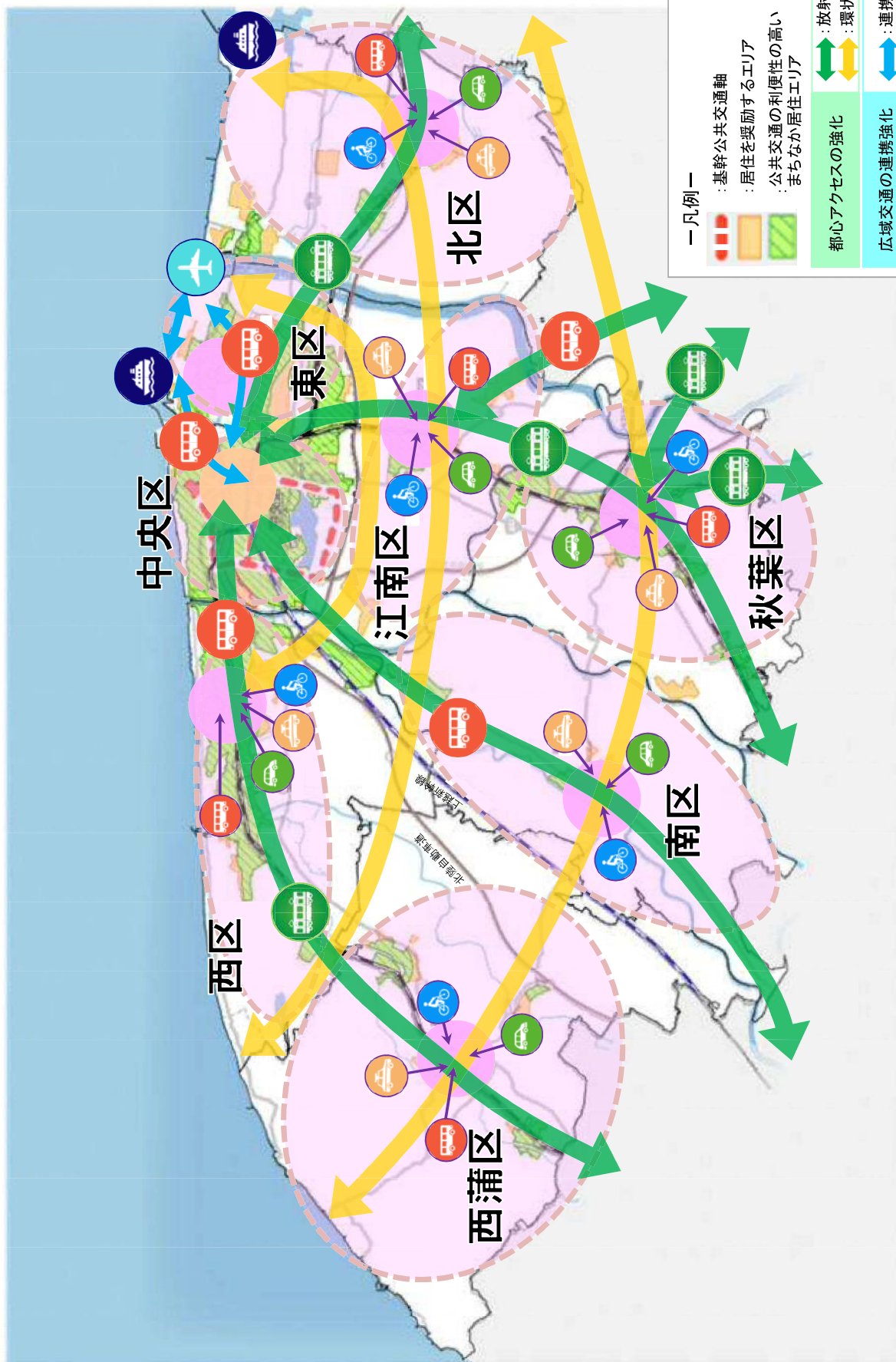
- 各区中心部への居住誘導 など

[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]



一 凡例一

- : 基幹公共交通軸
- : 居住を奨励するエリア
- : 公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア
- : 放射軸
- : 環状軸
- : 連携軸
- : 都心部
- : 地域拠点
- : 生活圏

都心部での移動円滑化

生活交通の確保維持・強化

出典:新潟市立地適正化計画(2017年3月)を基に加筆

## 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※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※を形成します。
- 基幹公共交通軸※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※の形成に向け、2015年9月にBRT・新バスシステム※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※は約69%から71%へ増加したことに対し、基幹公共交通軸※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※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※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

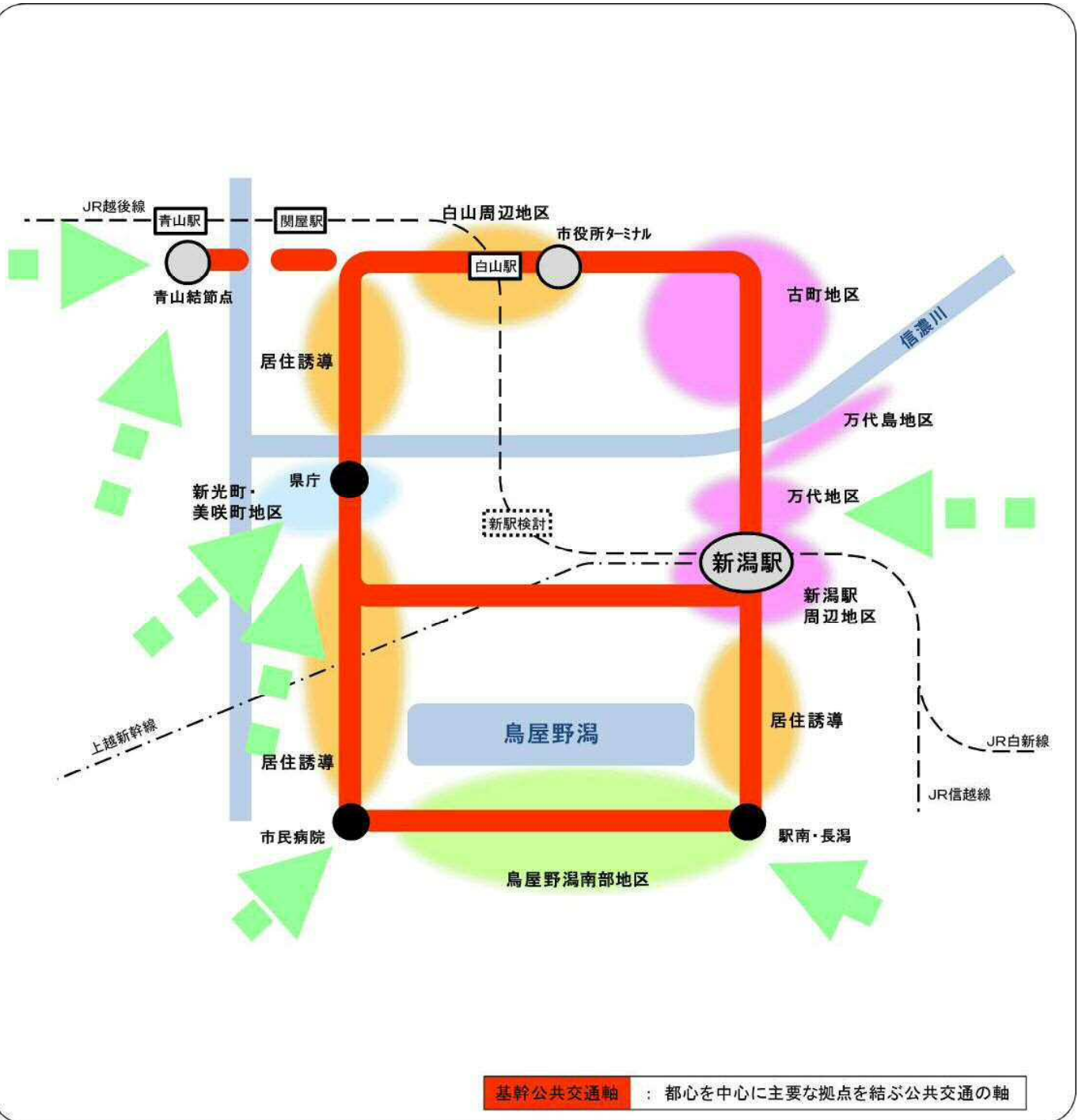
- 基幹公共交通軸※の形成
- 都心軸沿線における都市機能誘導
- 鳥屋野潟南部開発計画の推進 など

[基幹公共交通軸※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)を基に加筆

[基幹公共交通軸\*のイメージ]





## 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。

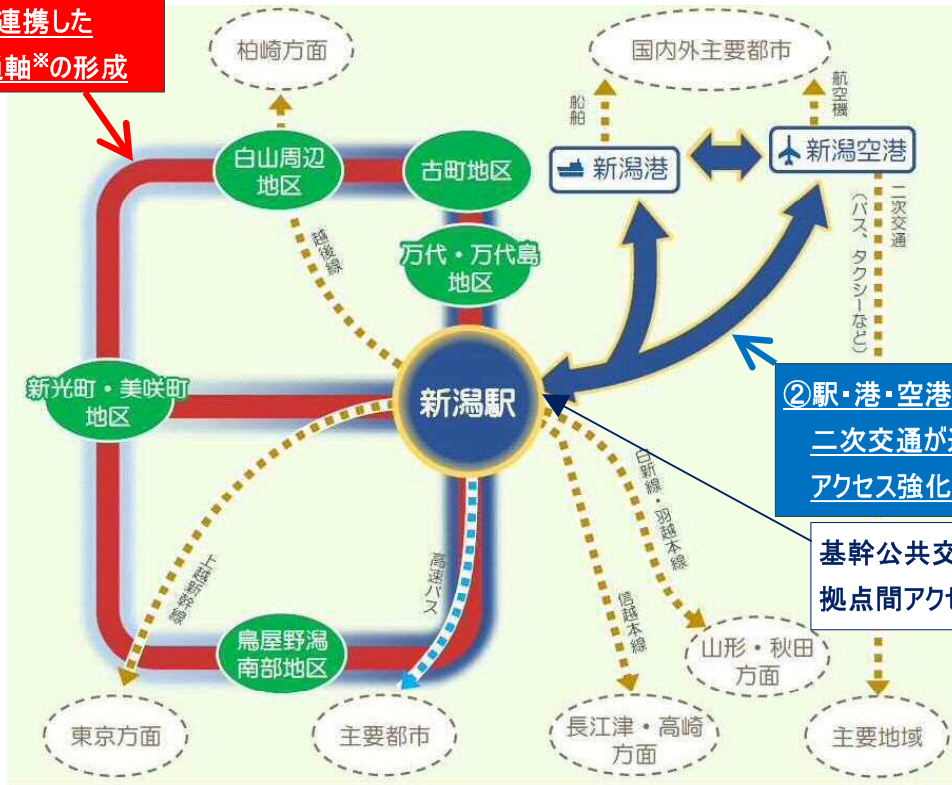
ソフト面での取り組みとして、一部の公共交通機関や拠点施設で設置されているNiigata City Wi-Fi\*の設置エリアの拡大を推進するとともに、多言語化サイト\*などの整備を促進し、分かりやすく、乗りやすい交通環境整備に取り組みます。

#### 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**



**②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**

**基幹公共交通軸<sup>※</sup>と広域交通  
拠点間アクセス軸の一体化の推進**

— 基幹公共交通軸<sup>※</sup>  
— 広域交通拠点間アクセス軸

[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







## 基本方針 まちなかの賑わいを創出する交通戦略 ー都心部の移動円滑化ー

### 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）
- 新潟駅周辺整備場（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

通過交通抑制  
に資する道路整備

[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:新潟国道事務所



## 基本方針 まちなかの賑わいを創出する交通戦略 ー都心部の移動円滑化ー

### 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

交通分担率\*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\*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\*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、自転車が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」



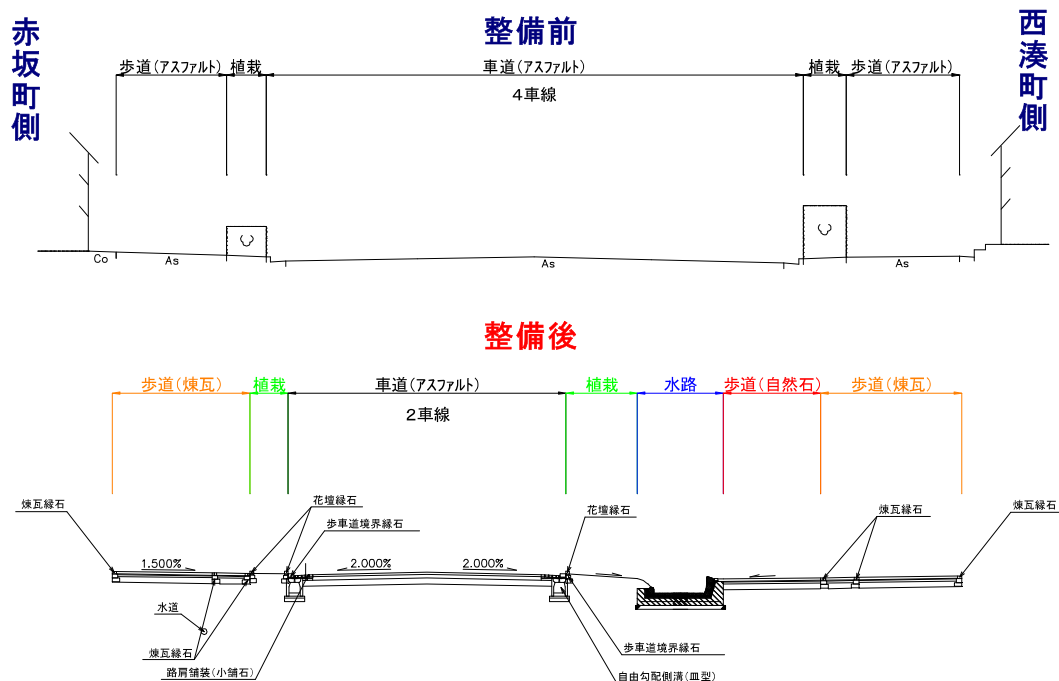
「せせらぎ」を活用した地元主催のイベント

[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



自転車歩行者道活用



## 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

- 公共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形成します。

### 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<sup>※</sup>約19%、住民バス<sup>※</sup>で約5%と低い状況となっている。

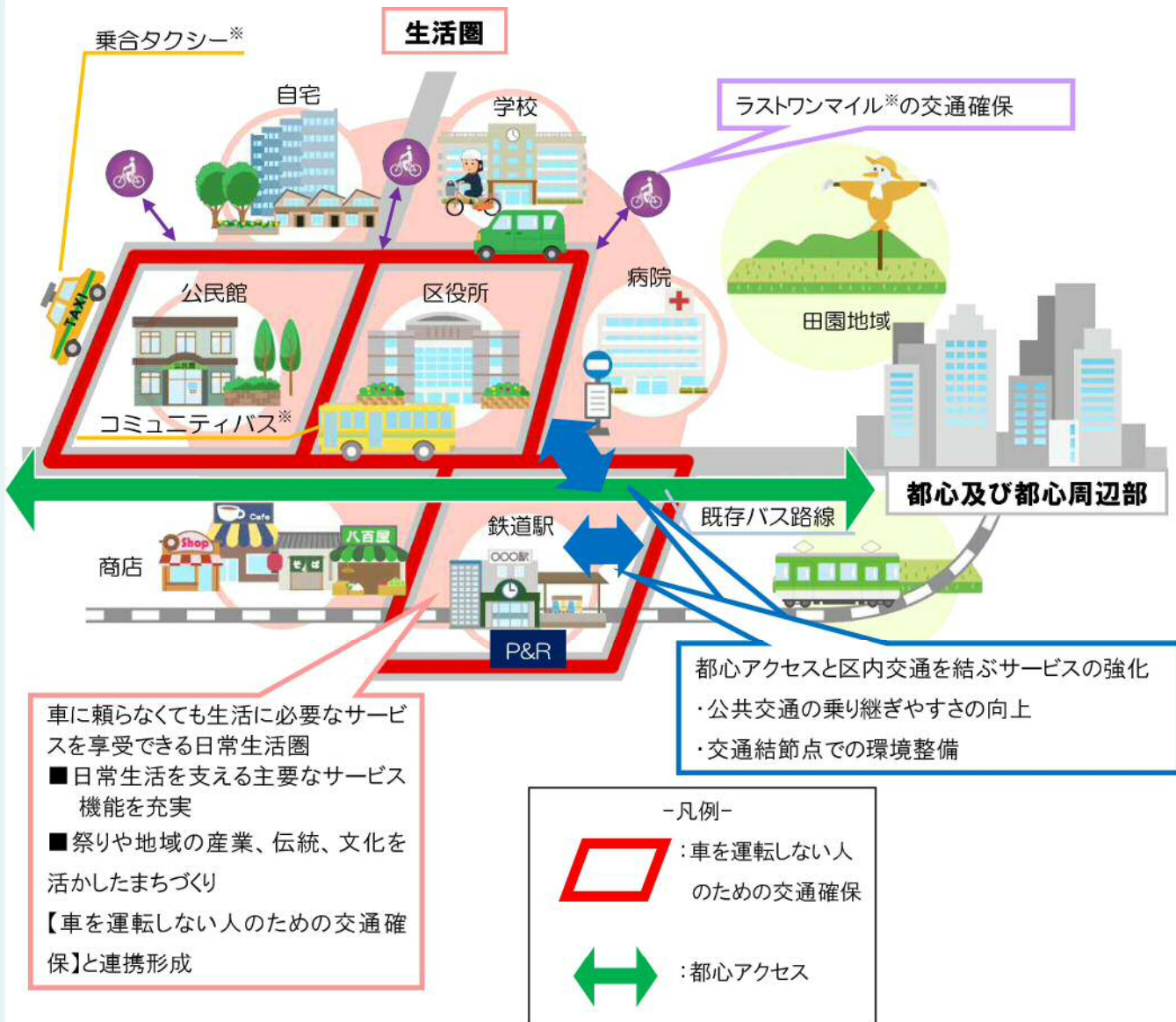
一方、区バス<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>の利用者数は毎年増加しているため、引き続き、区バス<sup>※</sup>・住民バス<sup>※</sup>などの区内公共交通網の形成を図りながら、さらなる利用促進に向けた周知、啓発活動を積極的に進めます。

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<sup>※</sup>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<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 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



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※（デマンド型交通含む）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※（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス※(デマンド型交通含む)団体の立ち上げ支援]

住民バス団体  
(デマンド型交通含む)  
の立ち上げ支援

おらってのバス～北区～



にこここ号～中央区～



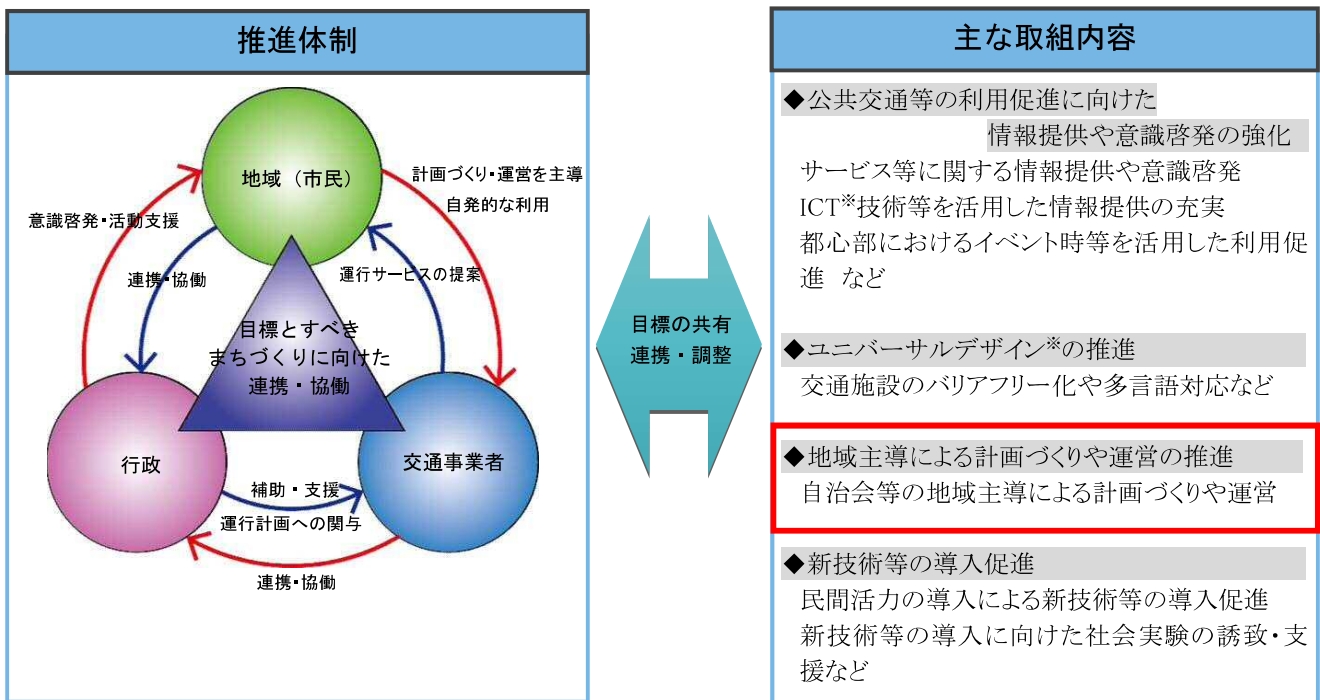
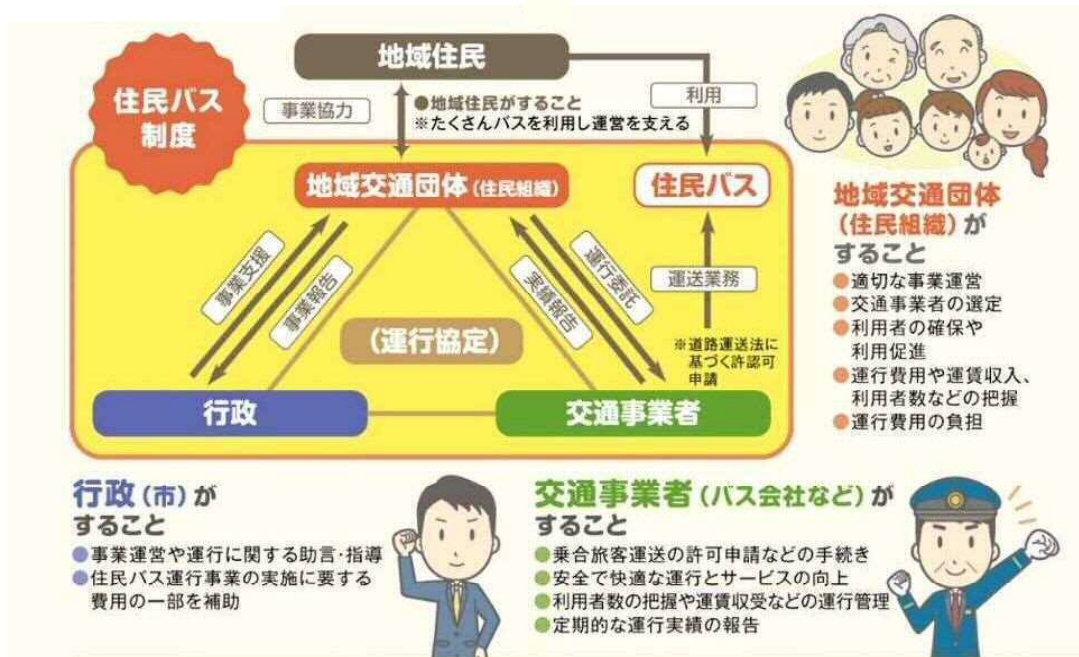
カナリア号～江南区～



横バス～江南区～



[地域主導による交通計画イメージ]



## 基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 ー市民や関係者による協働ー

### 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BRT・新バスシステム\*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。

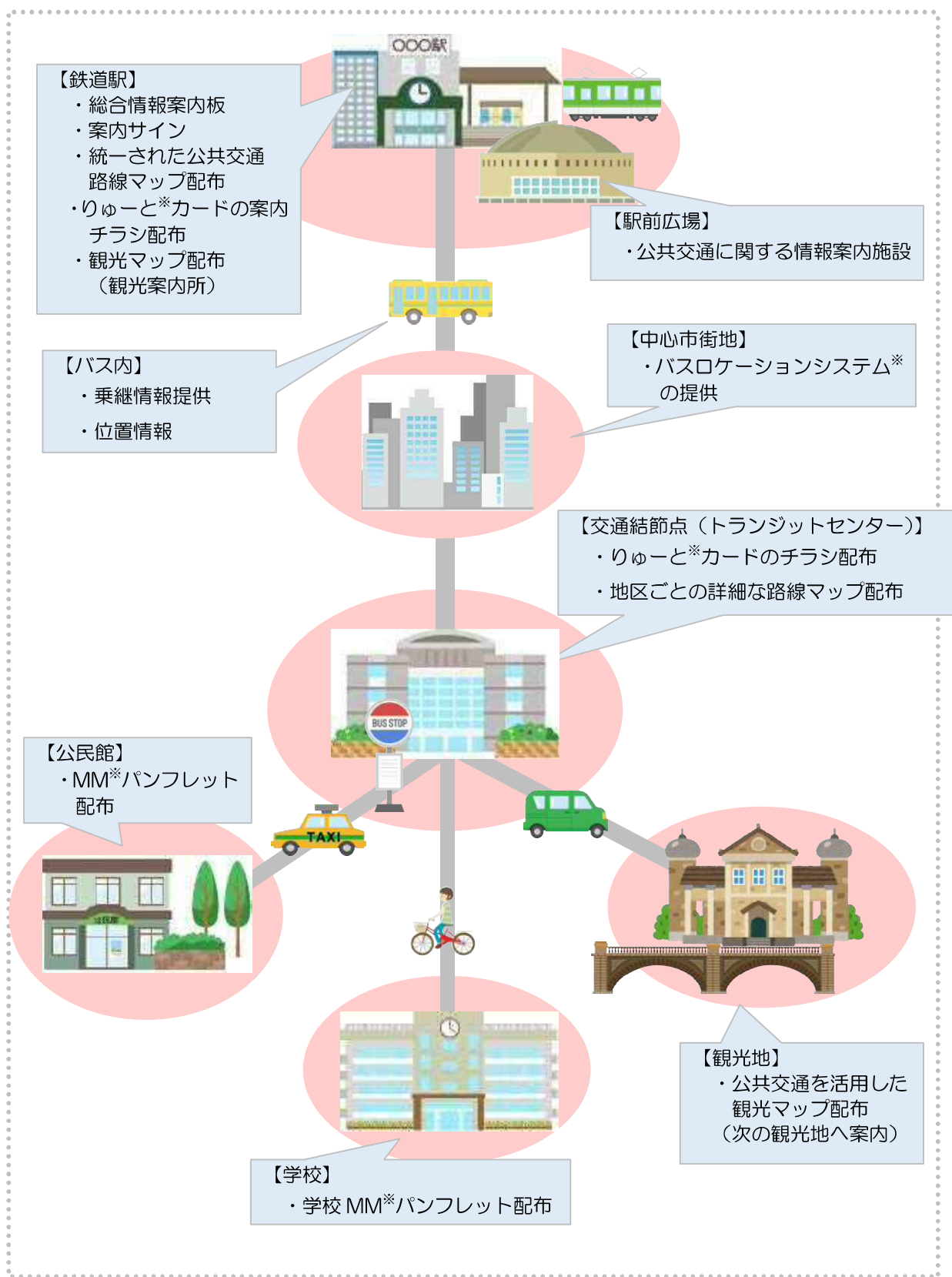
また、ICT\*技術を活用し、移動するごとに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

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\*の推進に取り組めます。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「スマートウェルネスシティ\*」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフ\*の推進に取り組む、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
- スマートウェルネスシティ\*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<sup>\*</sup>の積極的な導入

### ① 取り組みの方向性

- バリアフリー<sup>\*</sup>化や多言語案内などのユニバーサルデザイン<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅のバリアフリー<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>、ユニバーサルデザインタクシー<sup>\*</sup>などの導入促進に努めるほか、先進的なバリアレス縁石<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>需要に応じた多言語化サイト<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>化
- 公共施設のバリアフリー<sup>\*</sup>化
- Niigata City Wi-Fi<sup>\*</sup>や多言語化サイト<sup>\*</sup>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（整備中）



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

## 基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 ー市民や関係者による協働ー

### 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※（デマンド型交通含む）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※（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ・運営支援（再掲） など

[住民バス※(デマンド型交通含む)団体の立ち上げ支援]

住民バス団体  
(デマンド型交通含む)  
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～

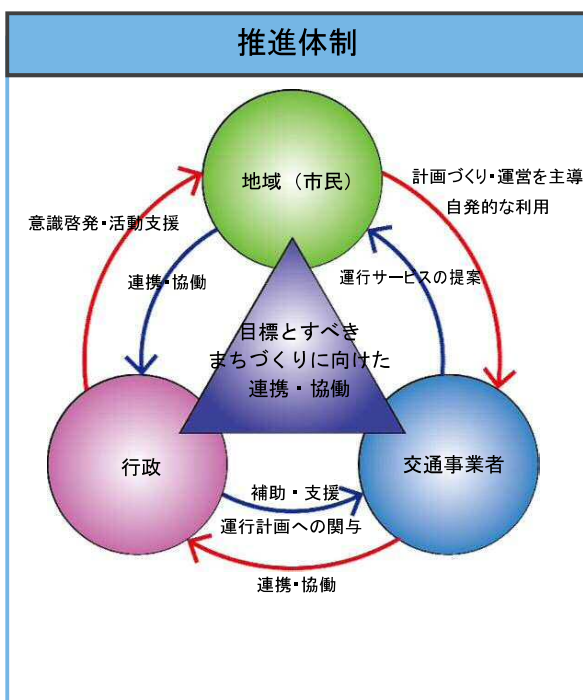
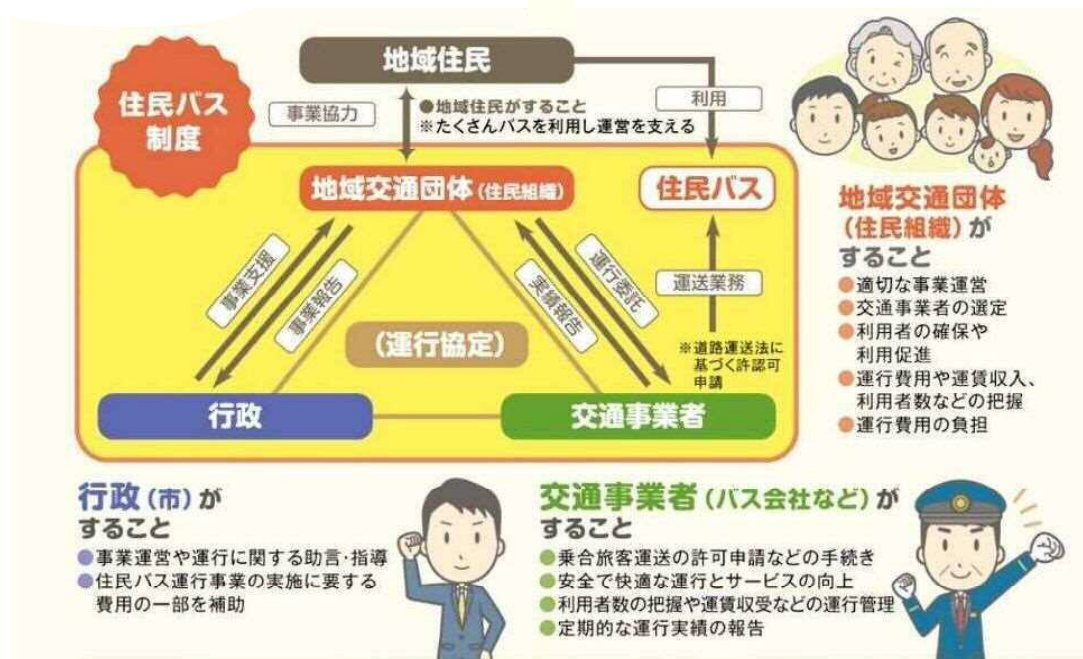


横バス～江南区～





[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

## 基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 ー市民や関係者による協働ー

### 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

[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）



量産型燃料電池バス（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）



民間事業者の車両を用いた電気バス導入（豊島区）