

1 調査名称：新潟市 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：新潟市

3 調査圏域：新潟市全域

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

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、策定より概ね 10 年が経過し、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、JR 新潟駅の高架化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が求められている。

そこで、今後概ね 10 年間で目指す交通の将来像の実現に向けた取り組みを市民と共有し、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」を策定する。

I 調査概要

1 調査名称：新潟市 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1 業務概要

1.1 業務概要

1.2 業務の実施方針

1.3 関連する業務、貸与資料

1.4 業務実施体制および連絡体制

1.5 成果品

2 「にいがた都市交通戦略プラン」の基本計画策定

2.1 基本方針を実現するための施策検討

2.1.1 施策検討のフロー

2.1.2 個別計画等における施策の整理 [発注者（新潟市）実施]

2.1.3 前回プランにおける施策の事後評価

2.1.4 新たな取り組みの検討

2.1.5 個別計画の目標・評価指標等

2.1.6 施策のとりまとめ [発注者（新潟市）実施]

【参考】にいがた交通戦略プラン実施計画

3 「持続可能な公共交通網の実現に資する計画」の策定

3.1 公共交通網ネットワークの整理

3.2 施策の整理

3.2.1 施策展開イメージ図の作成

3.2.2 施策の整理

【参考】新潟市地域公共交通網形成計画における施策

3.3 評価指標・数値目標の設定

3.3.1 評価指標・目標値検討のフロー

3.3.2 立地適正化計画との連携した指標の検討

3.3.3 重点施策に基づく成果指標の検討

3.3.4 目標値の設定

【参考】基本方針ごとに設定された成果指標

【参考】設定された目標値 [発注者（新潟市）実施]

3.3.5 目標実現に向けた進め方

3.4 目的バスのルート整理

4 概要版の作成

4.1 にいがた都市交通戦略プラン

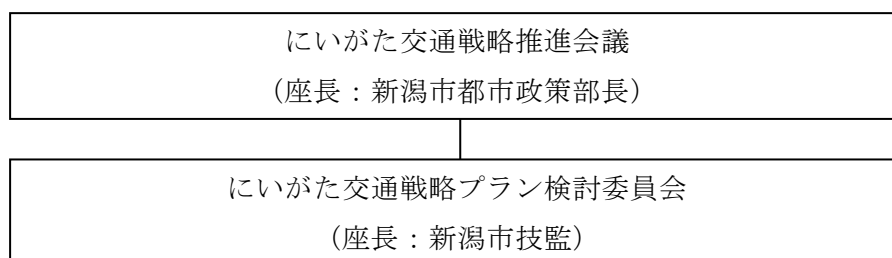
4.2 新潟市地域公共交通網形成計画

【参考資料1】関係団体・関係部署への意見照会結果

【参考資料2】目的バスの現況整理バックデータ

【参考資料3】計画本編

3 調査体制



4 委員会名簿等：

- ・にいがた交通戦略推進会議

所属・役職	2017年度	2018年度	2019年度
	氏名		
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室 室長	前川 幸子	三本 和彦	
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 新潟駅周辺整備計画室 室長	三本 和彦	—	
公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事	高橋 清吉		
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹	
新潟交通観光バス株式会社	常務取締役 和田 徹	取締役営業部長 大橋 信宏	
一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	鈴木 久夫		
新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事	佐々木 紀彦		
国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 課長	窪田 悦郎		
国土交通省北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長	御器谷 昭央		神田 真太郎
国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長	堀 尚紀	山岸 隆宏	安達 志郎
国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課 課長	渡邊 博幸	吉澤 寛	
国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	高橋 智彦	井藤 太亮	
国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課 課長	平山 一良		織田 幸浩
国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課 課長	高山 和良	橋本 俊二	竹村 康仁
国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	小松 美保子	関谷 浩	渡邊 毅士
新潟県土木部都市局 都市政策課 課長	坂井 徹	吉田 芳郎	高橋 忠栄
新潟県交通政策局 交通政策課 課長	齋藤 光雄		酒井 良尚
新潟県警察本部 交通部 交通規制課 課長	真島 豊		佐野 春裕
新潟市観光・国際交流部 部長	—	佐久間なおみ	上村 洋
新潟市観光・国際交流部 国際・広域観光担当部長	—	笠原 秀紀	
新潟市土木部 部長	本多 均	柳田 芳広	吉田 和弘
新潟市	都市政策部長 大勝 孝雄	技監 兼 都市政策部長 新階 寛恭	都市政策部長 柳田 芳広

・にいがた交通戦略プラン検討委員会

所 属 ・ 役 職	2017 年度	2018 年度	2019 年度
	氏 名		
委員			
学識経験者・有識者			
横浜国立大学 副学長	中村 文彦		
長岡技術科学大学大学院 教授	佐野 可寸志		
新潟県立大学 名誉教授	島崎 敬子		
市民団体 経済・産業団体			
志民委員会 世話人代表	木山 光		
新潟商工会議所 事業部長	井上 達也	小澤 謙一	
新潟市消費者協会 会長	山崎 和美		
NPO 法人 まちづくり学校 理事	中村 美香		
一般社団法人 日本旅行業協会 関東支部 新潟県地区委員会 委員長	—	山田 周	
行政機関			
新潟市	副市長(CSO) 古木 岳美	技監 新階 寛恭	
オブザーバー			
交通事業者			
東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社	企画部長 石塚 毅	企画室長 三本 和彦	
新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	村山 優樹	和田 徹	
行政機関			
国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 所長	大江 真弘	田中 創	
国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 部長	清水 巖	小椋 康裕	
新潟県 土木部都市局 局長	永田 雅一	大坂 剛	
新潟県 交通政策局 局長	水口 幸司		

II 調査成果

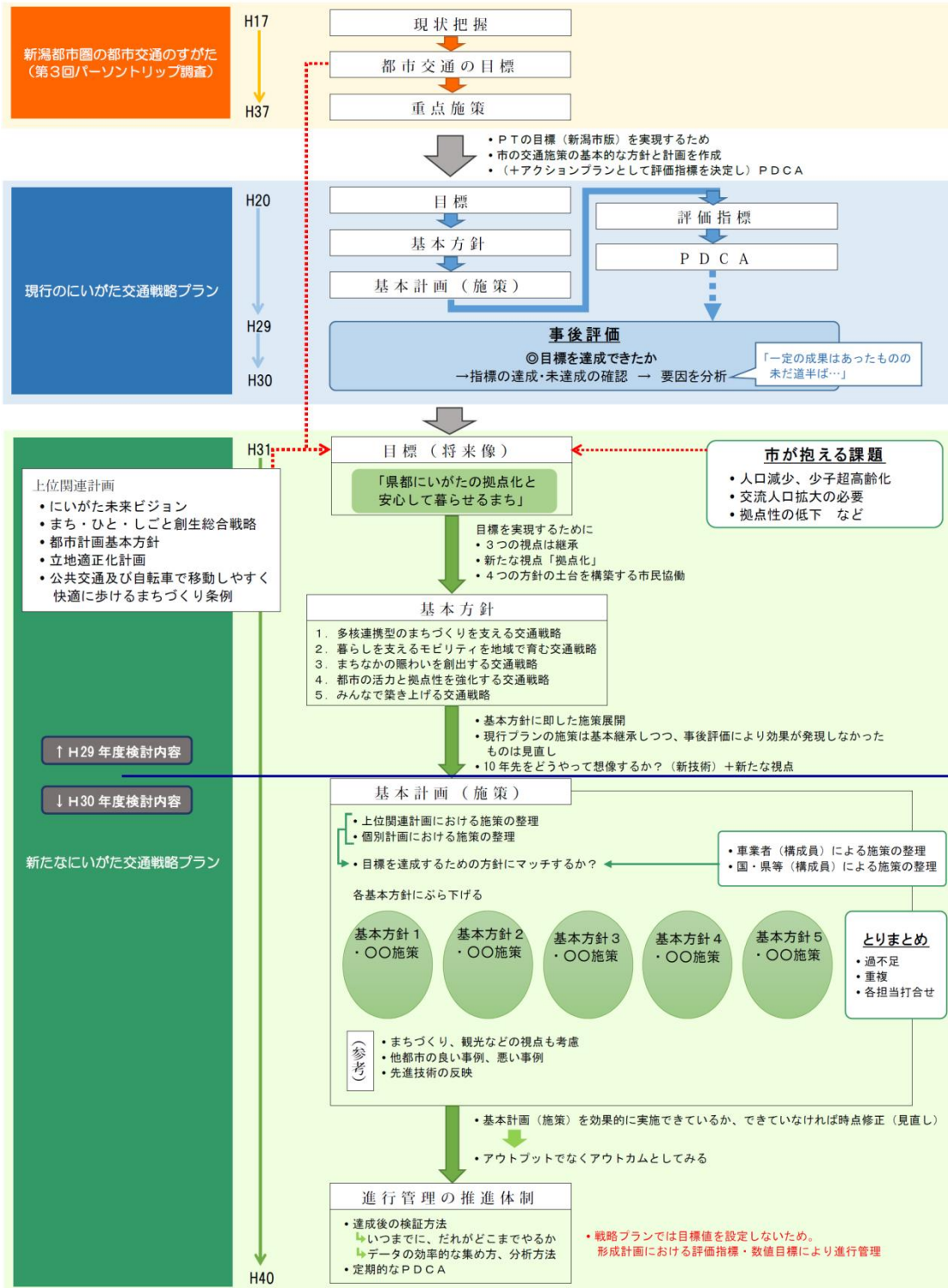
1 調査目的

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」の策定より概ね10年が経過し、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、JR新潟駅の高架化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が求められることから、今後概ね10年の基本方針となる「にいがた都市交通戦略プラン」を策定する。

策定には、現行の戦略プランの事後評価を実施し、達成することができなかった成果指標については、施策の見直しや新たな取り組みなどを検討する。

また、鉄道やバスに加え、スクールバスや福祉バスなどの目的バスを整理しGISにより可視化することで、重複する路線の統廃合なども検討し、運転士不足などの諸課題にも対応する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 にいがた交通戦略プランの見直しの経緯

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を策定し、2008年に新潟市における交通施策の基本方針と10カ年で取り組む行動計画「**にいがた交通戦略プラン**」を策定しました。

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**」を策定します。

交通計画・プロジェクト	年	できごと
第1回新潟都市圏パーソントリップ調査	1978年度	
第2回新潟都市圏パーソントリップ調査	1988年度	
第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	2002年度	
オムニバスタウン計画 (2007～2012年)	2005年度	広域合併(14市町村)
	2007年度	政令指定都市に指定 (本州日本海側初)
にいがた交通戦略プラン(2008～2017)	2008年度	新・新潟市総合計画
新潟市内都市交通特性調査 新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく 快適に歩けるまちづくり条例の制定	2011年度	
BRT・新バスシステム導入	2012年度	都市計画マスタープラン
新潟市内都市交通特性調査	2015年度	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
	2016年度	新潟市立地適正化計画
【中期】目標年次	2017年度	
新たなにいがた交通戦略プラン(2019～)	2019年度	
新潟駅連続立体交差事業高架全面開業(予定)	2021年度	

2 これまでの取り組み

これまでBRT・新バスシステムや区バス・住民バスの導入など、様々な取り組みを行ってきました。



BRT・新バスシステムの核として導入した連節バス

上: 区バス(南区)
下: 乗合タクシー(南区社会実験)

にいがたレンタサイクル

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)

3 本市の社会情勢と交通に関する現状

◆本市の社会情勢

本市では人口が減少傾向にあり、高齢化率も増加傾向にあり、健康でない期間も全国平均より高くなっています。また中心市街地の歩行者通行量が減少傾向にあるなど、拠点性の低迷が続いています。運輸機関における一人当たり CO₂ 排出量は政令指定都市中ワースト1位となっています。



図 人口の推移

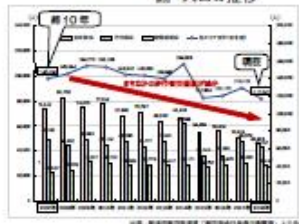


図 中心市街地の歩行者通行量の推移

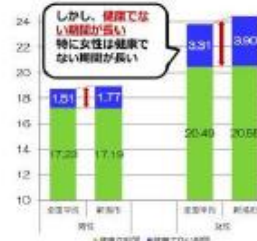


図 健康寿命



図 運輸機関における一人当たり CO₂ 排出量

◆交通の現状

バス利用者数は長く減少傾向にありましたが、BRT・新バスシステム導入後、増加傾向を維持しており、区バス・住民バス利用者数も増加傾向にあります。一方で、自動車の分担率は増加傾向にあり、「自家用車に頼らなくても移動しやすいまち」と思わない市民の割合は約8割となっています。

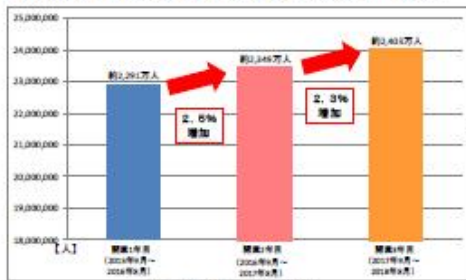


図 バス利用者数の推移

表 区バス※・住民バス※利用者数の推移

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	199千人(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)



出典：第8回パートナーシップ調査(2002年)

新潟市内都市交通特性調査(2011年、2016年)

図 交通手段分担率の推移

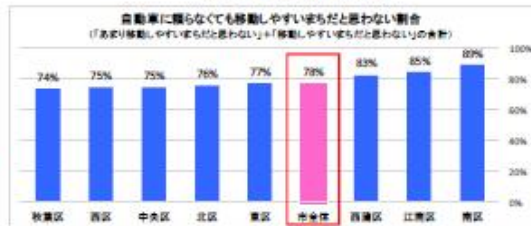


図 「自家用車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合
(「あまり移動しやすいまちだと思わない」+「移動しやすいまちだと思わない」の合計)

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ましたが、拠点性の低迷やまちなかの衰退、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、いまだ道半ばの状態です。

基本方針 1. ～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]

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。



駅前広場整備による鉄道とバスの
結節強化（白山駅）



幹線道路の整備(新潟中央環状道路)



新たな鉄道駅の設置調査



JR 巻駅パークアンドライド
社会実験の様子



地域のまちなかへの居住・
施設立地誘導イメージ

