

1 調査名称：にいがた交通戦略プラン策定調査

2 調査主体：新潟市

3 調査圏域：新潟市域

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

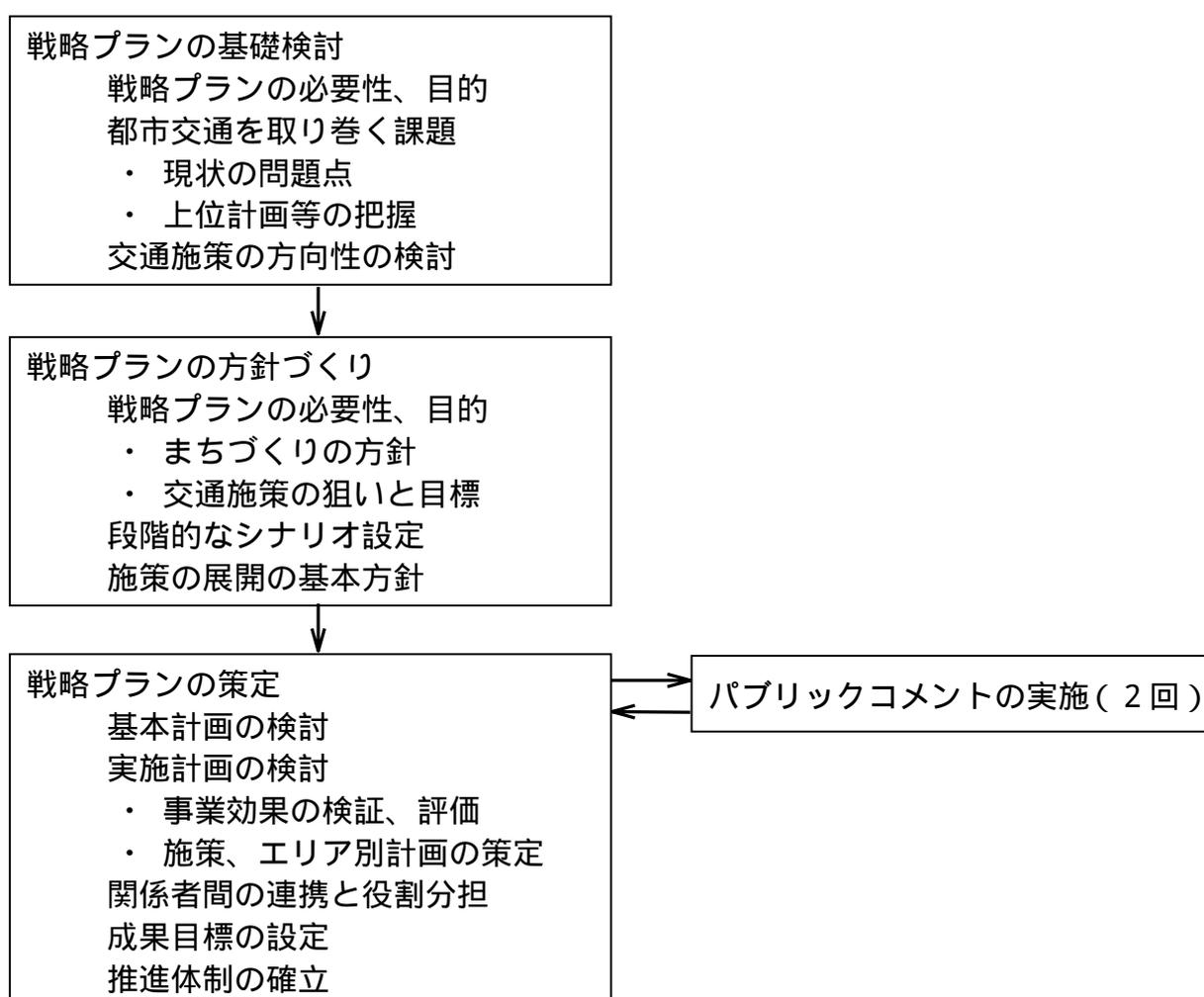
本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、高齢化の進展や深刻化する環境問題など社会情勢の変化を見据えながら、今後望まれる交通政策の基本的な考え方や、まちづくりの方針と連動した交通施策の具体的な取り組みについて検討を行った。さらに、成果目標の設定や事業効果の検証方法の確立について検討を行うとともに、計画内容についてパブリックコメントによる市民意見の反映を図りながらプランの策定を行った。

## < 調査成果 >

### 1 調査目的

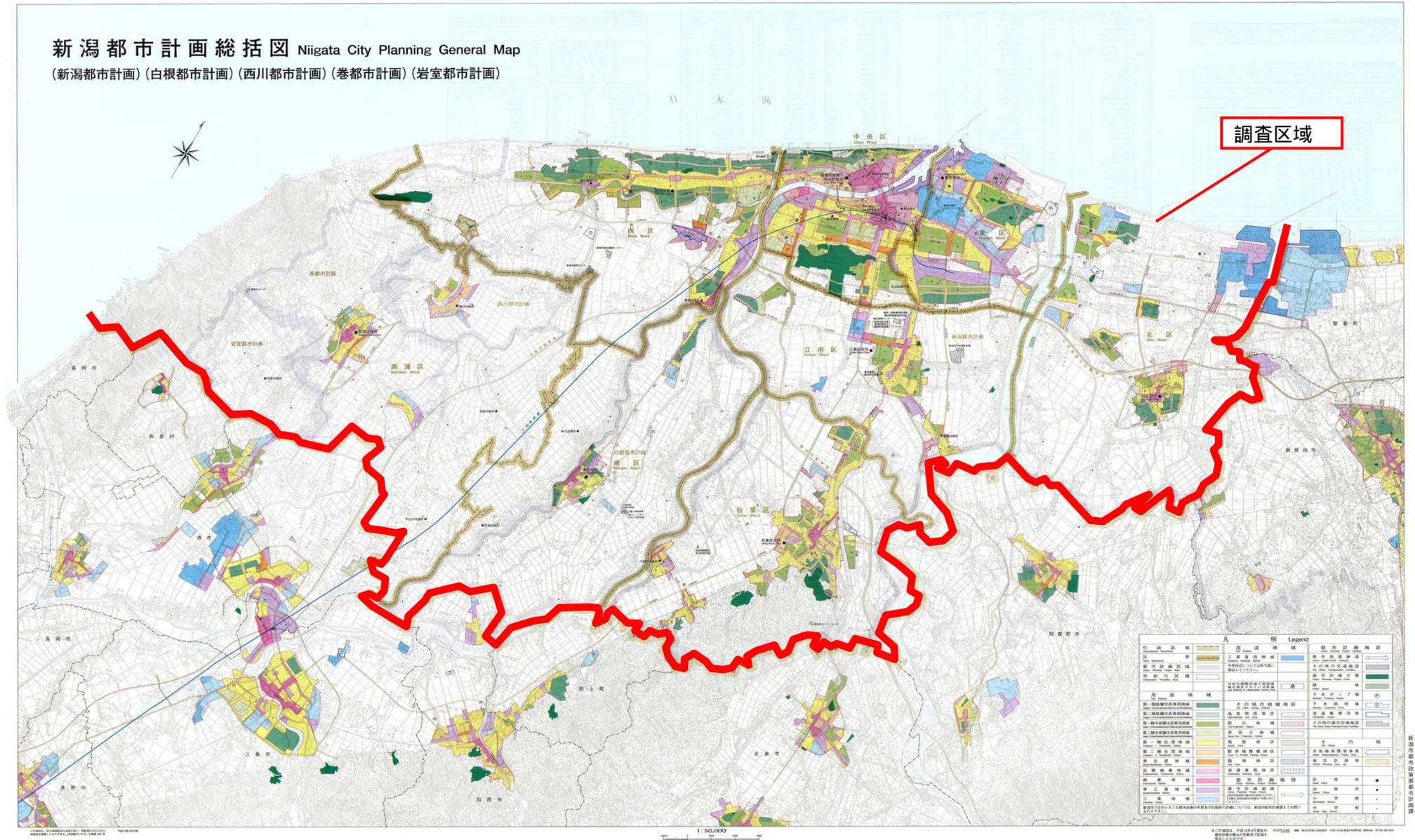
にいがた交通戦略プランは、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査で提案された将来交通計画の目標を実現するため、行政や交通事業者など関係者が互いに連携し、まちづくりと連動した交通施策をハード・ソフトの両面から展開を図る短・中期（概ね10年）に取り組む基本的な行動計画を策定します。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

新潟都市計画総括図 Niigata City Planning General Map  
 (新潟都市計画) (白根都市計画) (西川都市計画) (巻都市計画) (岩室都市計画)



3

調査区域

凡例 Legend		
行政区域	用途地域	都市計画施設
市界	工業専用地域	指定用途施設
区界	商業専用地域	その他の交通施設
都市計画区域	第一種中高層住居専用地域	その他の交通施設
市界	第二種中高層住居専用地域	都市計画道路
区界	第一種中層住居専用地域	支路
用途地域	第二種中層住居専用地域	支路
第一種低層住居専用地域	第三種中層住居専用地域	支路
第二種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域	支路
第三種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	支路
第四種低層住居専用地域	第三種低層住居専用地域	支路
第五種低層住居専用地域	第四種低層住居専用地域	支路
第六種低層住居専用地域	第五種低層住居専用地域	支路
第七種低層住居専用地域	第六種低層住居専用地域	支路
第八種低層住居専用地域	第七種低層住居専用地域	支路
第九種低層住居専用地域	第八種低層住居専用地域	支路
第十種低層住居専用地域	第九種低層住居専用地域	支路
第一種商業地域	第二種商業地域	支路
第三種商業地域	第四種商業地域	支路
第五種商業地域	第六種商業地域	支路
第七種商業地域	第八種商業地域	支路
第九種商業地域	第十種商業地域	支路
第一種公共施設地域	第二種公共施設地域	支路
第三種公共施設地域	第四種公共施設地域	支路
第五種公共施設地域	第六種公共施設地域	支路
第七種公共施設地域	第八種公共施設地域	支路
第九種公共施設地域	第十種公共施設地域	支路
第一種公園地域	第二種公園地域	支路
第三種公園地域	第四種公園地域	支路
第五種公園地域	第六種公園地域	支路
第七種公園地域	第八種公園地域	支路
第九種公園地域	第十種公園地域	支路
第一種緑地	第二種緑地	支路
第三種緑地	第四種緑地	支路
第五種緑地	第六種緑地	支路
第七種緑地	第八種緑地	支路
第九種緑地	第十種緑地	支路
第一種遊園	第二種遊園	支路
第三種遊園	第四種遊園	支路
第五種遊園	第六種遊園	支路
第七種遊園	第八種遊園	支路
第九種遊園	第十種遊園	支路
第一種遊歩道	第二種遊歩道	支路
第三種遊歩道	第四種遊歩道	支路
第五種遊歩道	第六種遊歩道	支路
第七種遊歩道	第八種遊歩道	支路
第九種遊歩道	第十種遊歩道	支路
第一種遊歩道	第二種遊歩道	支路
第三種遊歩道	第四種遊歩道	支路
第五種遊歩道	第六種遊歩道	支路
第七種遊歩道	第八種遊歩道	支路
第九種遊歩道	第十種遊歩道	支路

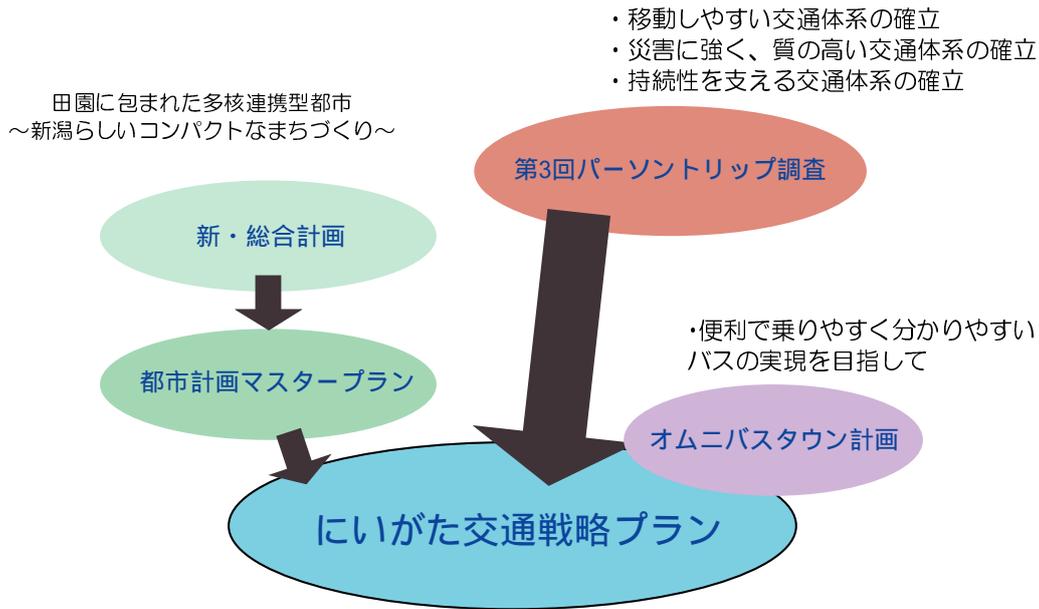
1:50,000

新潟市都市計画部

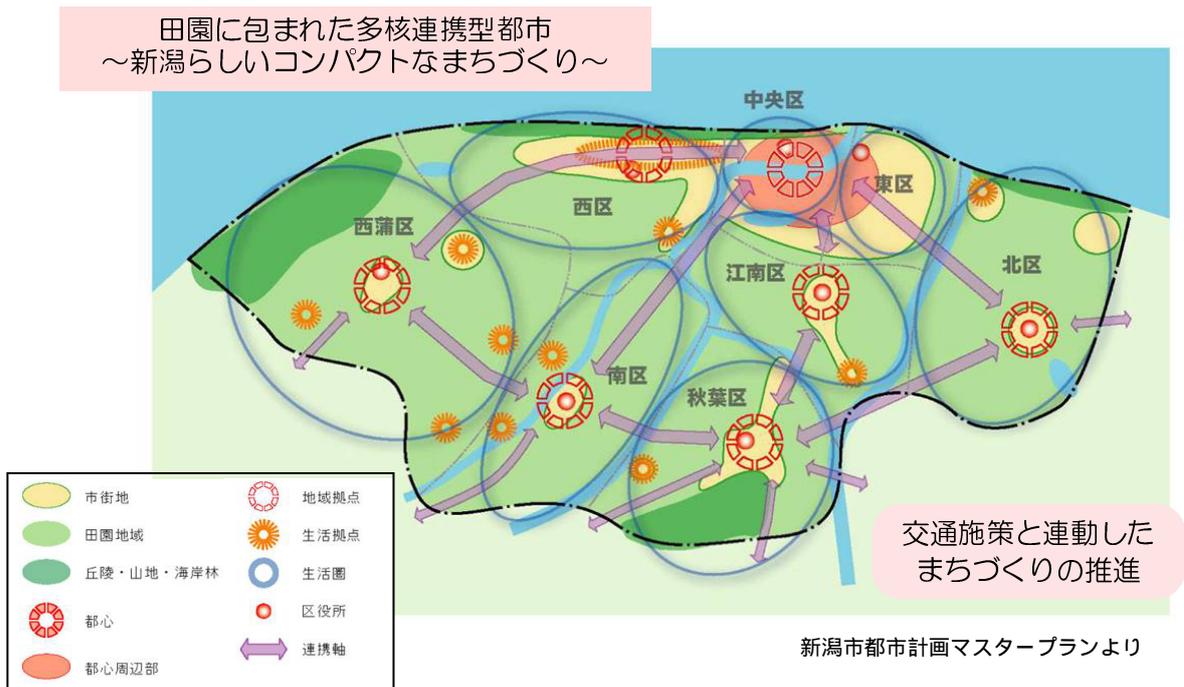
#### 4 調査成果

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の方向性を定めるものです。

〔にいがた交通戦略プランの位置づけ〕



〔目指す都市のすがた〕



# 基本理念

## 公共交通や歩行者自転車を重視したまちづくり

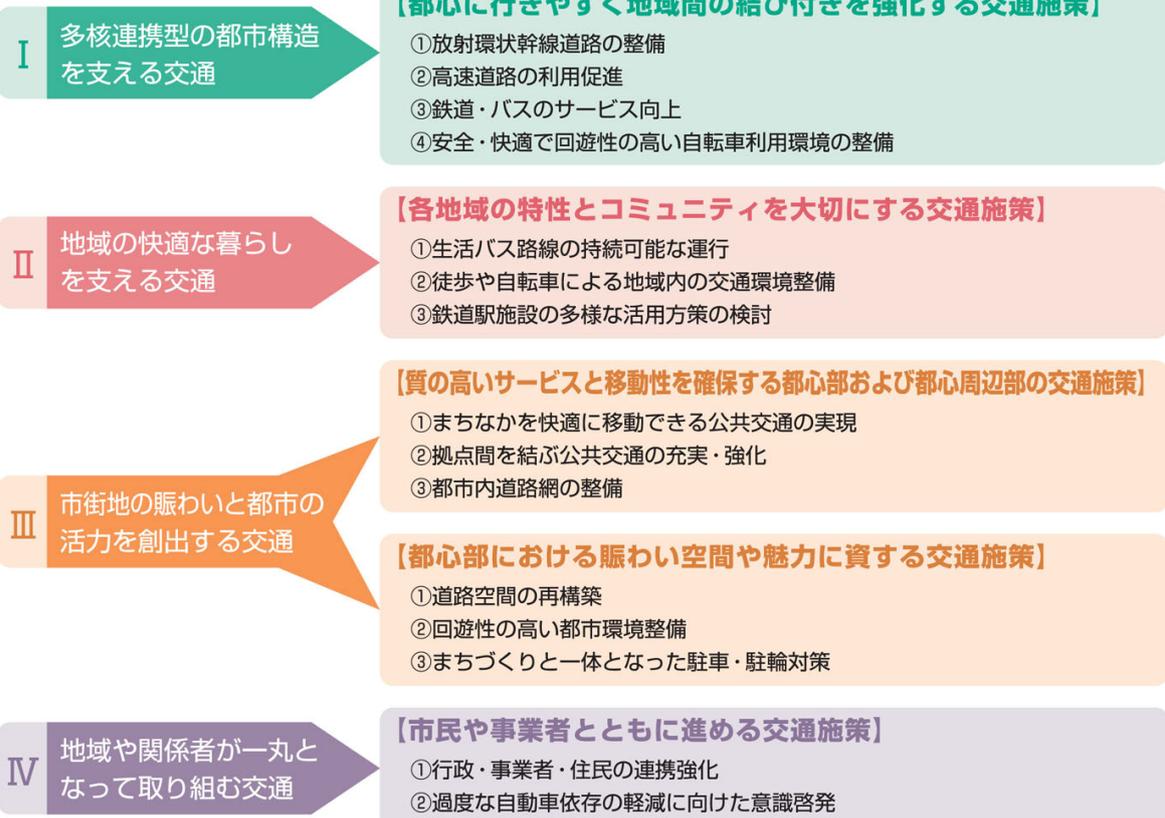


# 4つの基本方針

## 4つの基本方針に基づいた施策の展開（短・中期の概ね10年間）

### 【施策展開の基本方針】

### 【5つの視点と基本施策】



〔重点プロジェクト〕

・多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支えるプロジェクト

-1. JR越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取り組み

-2. 白根方面骨格幹線バス(国道8号)を主軸とするバス利用サービスの向上

-3. 地域の特性に応じた生活交通の確保

・都心地区のまちづくりを支援するプロジェクト

-1. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成

-2. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用

-3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備

・市民の意識向上のためのプロジェクト

-1. モビリティマネジメントの推進

モビリティマネジメント

一人一人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

## 施策の概要 (概ね5年間で取り組む主な施策)

### I 多核連携型の都市構造を支える交通

～都心へ、そして地域間の移動を便利に～

#### (1) 高速道路の活用および幹線道路整備の推進

- (仮称)新津西スマートIC
- (仮称)新潟中央環状道路
- 国道460号
- (仮称)松浜橋上流橋 など

※スマートICとは  
ETC専用のコンパクトな  
IC(インターチェンジ)



[豊栄スマートIC]

#### (2) パークアンドライドの拡充

- 矢代田駅
- 巻潟東高速バス停
- 基幹公共交通軸周辺

※パークアンドライドとは  
郊外の駅やバス停付近に設  
けられた駐車場に車を停めて  
そこから都心部まで鉄道やバ  
スを利用して移動すること



[鳥原高速バス停の  
パークアンドライド駐車場]

#### (3) 越後線の利便性向上

- 駅周辺整備(内野駅など)
- バスとの連携強化
- 運行本数増加の検討



[JR越後線]

#### (4) 南区方面のバス交通の強化

- バス停上屋・駐輪場  
バス接近表示
- 快速バスの充実
- 高速バスとの連携検討



[バス接近表示板]



[表示イメージ]

### II 地域の快適な暮らしを支える交通

～安心で快適な暮らしを支える生活交通の確保を～

#### (1) バリアフリーの推進

- 駅のバリアフリー化
- 超低床型バスの導入
- 道路のバリアフリー化



[駅のバリアフリー化]

#### (2) 住民バスへの積極的な支援

※住民バスとは  
運行経費の一部(最大7割)を市  
が助成し、住民が主体となって、  
交通事業者・市との三者協定に基  
づき運行するバス



[住民バス]

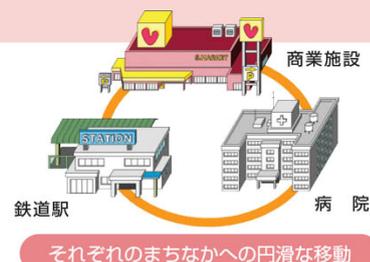
#### (3) 区バスの改善・見直しや新たな移動形態の構築

- 住民のニーズにあった効率的運行
- デマンド交通の導入検討

※区バスとは  
新たな移動ニーズや区のまちづくりに対  
応するため、区が主導となって一定の利用を  
条件として運行するバス



[区バス]



### Ⅲ 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

～都心内や拠点への移動性を高め、賑わいあるまちづくりを～

#### ■ 基幹公共交通軸の形成とバスの利便性向上 .....

※基幹公共交通軸とは 都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

##### (1) 連続立体交差事業等による 新潟駅周辺地区の整備推進

基幹公共交通軸

新潟駅直下に歩行者  
公共交通専用空間の設置

[新潟駅周辺整備事業完成イメージ]



##### (2) 基幹公共交通軸の形成に向けた便利で乗りやすく分かりやすいバスの実現



- ア) 基幹バス「りゅーとリンク」の充実
- イ) バス停上屋やバス接近表示などバス待ち環境の充実
- ウ) 市役所のモニターミナル化など交通結節点の整備とバス路線の再編
- エ) バスレーン拡充などによる走行性の向上
- オ) ワンコインバス社会実験の実施



##### (3) 基幹公共交通軸沿線のまちづくりの推進

- まちなか再生建築物
- 新潟駅南口市街地再開発
- 鳥屋野潟南部開発  
(仮称) 県立野球場など



[新潟駅南口市街地再開発事業イメージ]

##### (4) バリアフリーに対応した乗りやすいバスの導入促進

- 超低床バスの導入(再掲)



[ノンステップバス]

(5) 乗降時間の短縮や、割引ポイントサービスが可能なICカードの導入



〔ICカード端末機イメージ〕

(6) 公共交通のさらなる利便性向上に向けた交通システムの検討

- 高性能バス・LRT・次世代型バスシステムなどの検討



■ 都心部の道路空間の再構築

(1) 古町地区における一方通行解除後の交通の流れを踏まえた道路空間の再構築

- 歩行者自転車空間
- タクシー乗り場
- 荷捌き空間 など

〔古町地区における道路空間の再構築イメージ〕



(2) 万代地区における歩行者動線やバス待ち環境の向上

- 万代クロッシングの活用



〔万代クロッシング〕

(3) 歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備や賑わいあるまちづくりの推進



〔ペロタクシー〕 〔やすらぎ堤の歩行者自転車空間〕

■ 新潟空港へのアクセス

(1) 新潟駅南口発着の空港リムジンバスの運行(短期施策)や軌道系のアクセス(長期施策)の検討

- 新幹線からの乗り継ぎに配慮した空港バス運行
- 公共車両優先システム(PTPS)の導入



〔南口広場完成イメージ〕



〔乗り場イメージ〕

Ⅳ 地域や関係者が一丸となって取り組む交通

～公共交通を支えるには、みんなの力が必要です～

(1) モビリティ・マネジメント(MM)の推進

- (仮称)にいがたMMネットワークの設立
- ノーマイカーデーの実施
- 意識啓発活動や総合学習などによる過度な自動車利用からの転換



〔ワークショップ〕

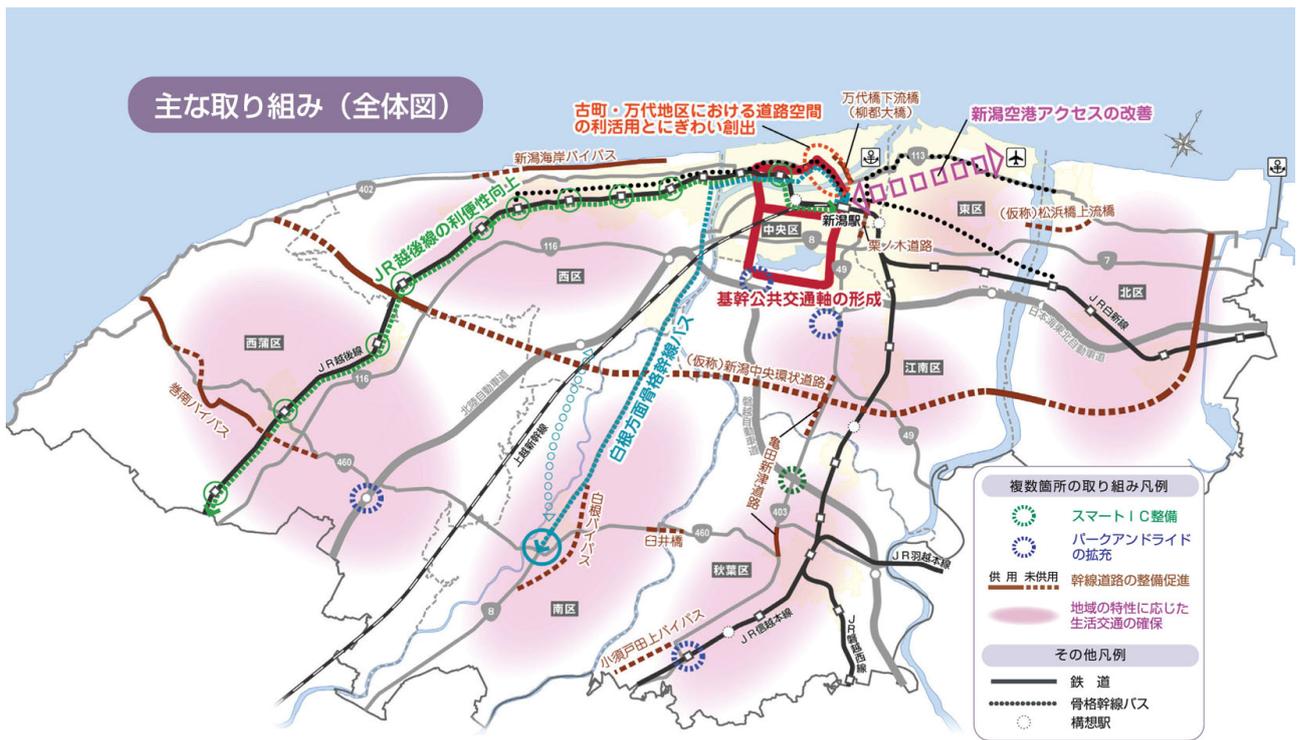
※モビリティマネジメントとは  
自発的な交通行動の変化を促す交通政策

(2) 行政・事業者・市民が連携・協働した交通施策の推進

- 推進体制の構築・運営
- 施策の評価・見直し



〔連携協働イメージ〕



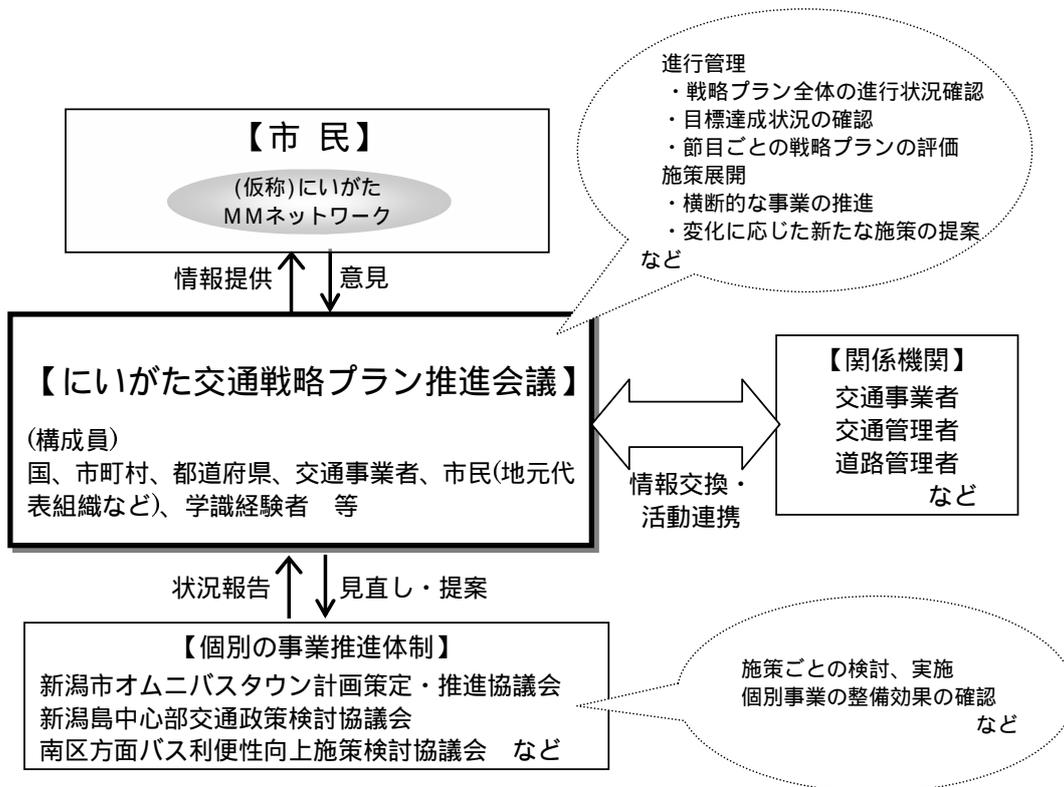
〔進行管理のポイント〕

■定期的な施策の進行状況確認およびモニタリング  
 計画の進行状況の定期的な確認や既存資料の収集、調査の実施により成果目標の達成状況を定期的にモニタリングし、必要に応じて計画・目標値の見直していくことによって、戦略プランの着実な推進を図っていきます。

■短期および中期の最終年における総括  
 5年後、10年後の節目において目標達成状況を総括し、その後の方向性と施策展開の方針について検討します。

■市民への積極的な情報発信  
 施策の認知度アップや内容の理解や協力を得るため、利用者である市民に対して、進捗状況・目標達成状況・施策の整備効果等の情報発信を積極的に行います。

〔進行管理および施策展開の体制イメージ〕



〔目標達成状況を確認するための成果指標〕

地域拠点から都心へアクセスしやすくなる	
指標	： 都心地区への交通手段別アクセス時間
指標説明	： 西蒲区、南区、秋葉区、江南区、北区の中心部から都心までの移動に要する時間。公共交通利用の場合は、バス停・鉄道駅における待ち時間も考慮した移動時間。
公共交通の便が良くなる	
指標	： 公共交通沿線の居住人口割合
指標説明	： 新潟市総人口に対するバス停から 300m 圏域、鉄道駅から 500m 圏域の居住人口割合
都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる	
指標	： 広域交通拠点から都心および都心周辺部の主要施設へのアクセス時間
指標説明	： 広域交通拠点(新潟駅、新潟空港)から、都心および都心周辺部の主要拠点(古町、万代、県庁、市民病院等)への公共交通によるアクセス時間
都心地区を快適に通行できる	
指標	： 都心地区の歩行者交通量
指標説明	： 古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区の主要地点断面(18 箇所)の歩行者交通量の合計値
渋滞が少なくなる	
指標	： 渋滞損失時間
指標説明	： 渋滞のない状態で、ある区間を自動車で行く場合に要する基準的な旅行時間と、通常の旅行時間との差分の合計。対象は新潟市内の県道以上の道路。
安全に通行できる	
指標	： 交通事故件数
指標説明	： 新潟市内の 1 年間に発生した交通事故件数
地球環境の保全に貢献できる	
指標	： 自動車CO <sub>2</sub> 排出量
指標説明	： 新潟市内を走行する自動車の 1 年間における CO2 排出量
指標	： エネルギー消費量
指標説明	： 自動車走行で利用されるガソリンの 1 年間の総量