

Niiigata

Kitakyusyu

Tokyo





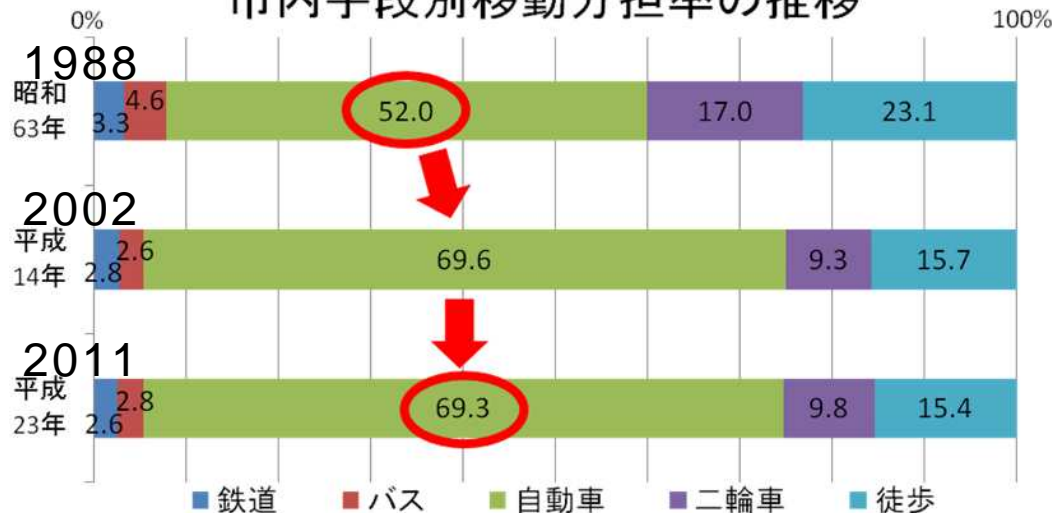
Government ordinance designated city
with a population of 810,000



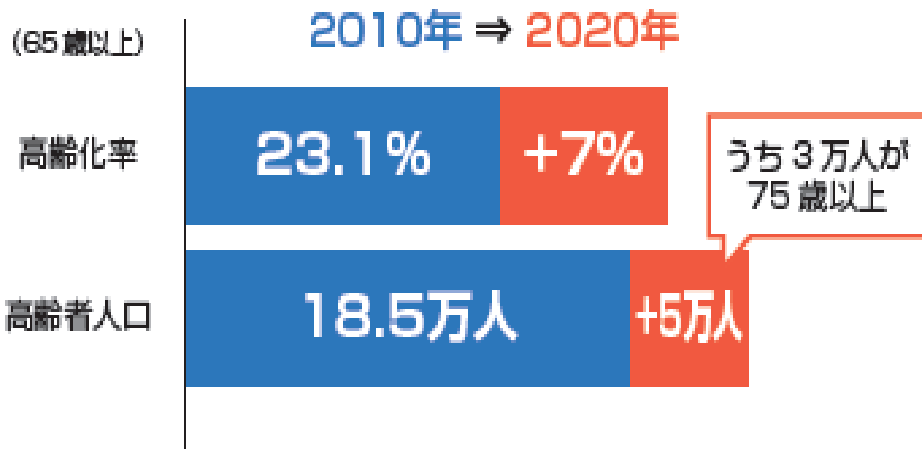
新潟市の現状と課題 The current trends and issues of Niigata city

Dependence on private cars

市内手段別移動分担率の推移

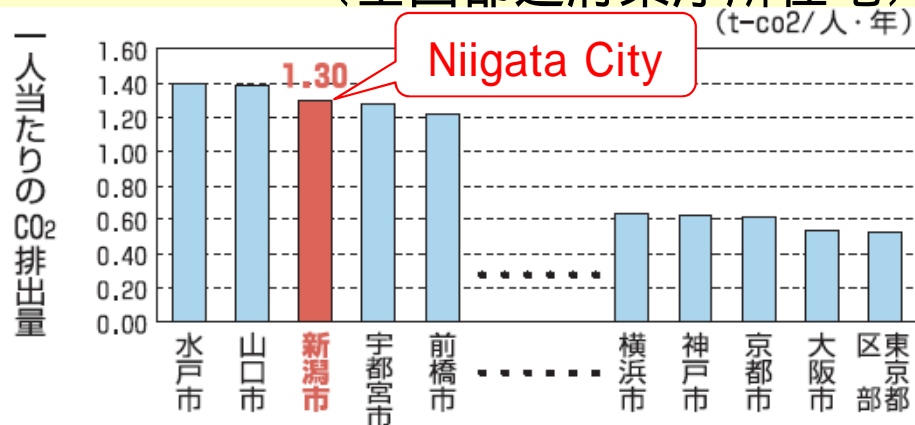


Super aging increase



CO2 emissions

市民一人当たりの二酸化炭素排出量
 (全国都道府県庁所在地)



資料：平成19年3月環境省地球環境局「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」報告書資料集

Daily walking average

1日当たり平均歩数 単位: 歩/日

	Male		Female	
	15歳以上	70歳以上	15歳以上	70歳以上
Niigata	6,401	4,440	5,990	3,305
Japan	7,074	5,102	6,006	3,790

新潟市が推奨する歩数の目安
 男性: 8,400歩 女性: 7,400歩

新潟市: 平成19年市民健康・栄養調査
 全 国: 平成20年国民健康・栄養調査



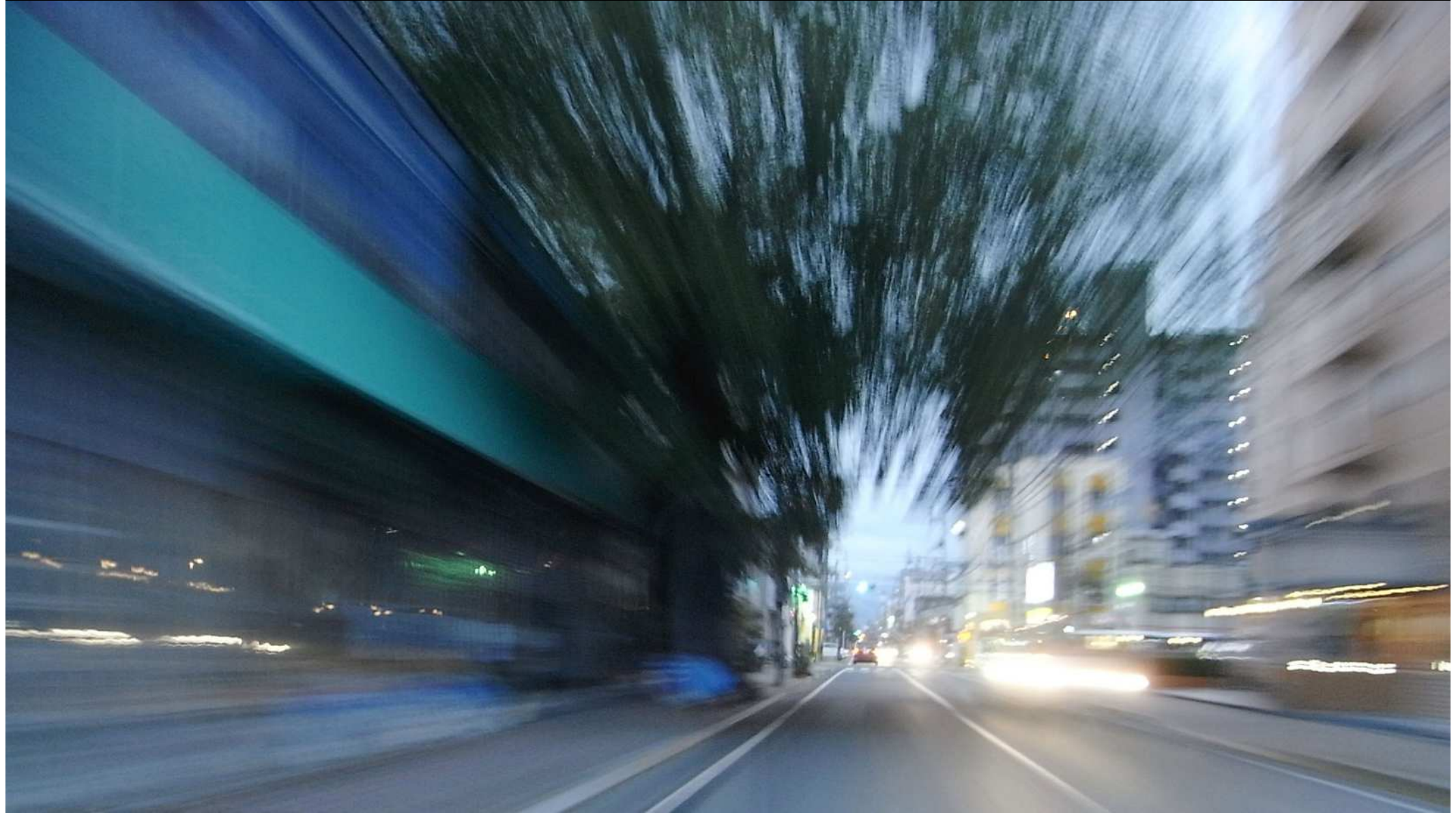


舵を切る
Veer

Respect for public
transport, bicycle, walk

交通の考え方を変える

Change our mind about traffic





足元にご注意ください

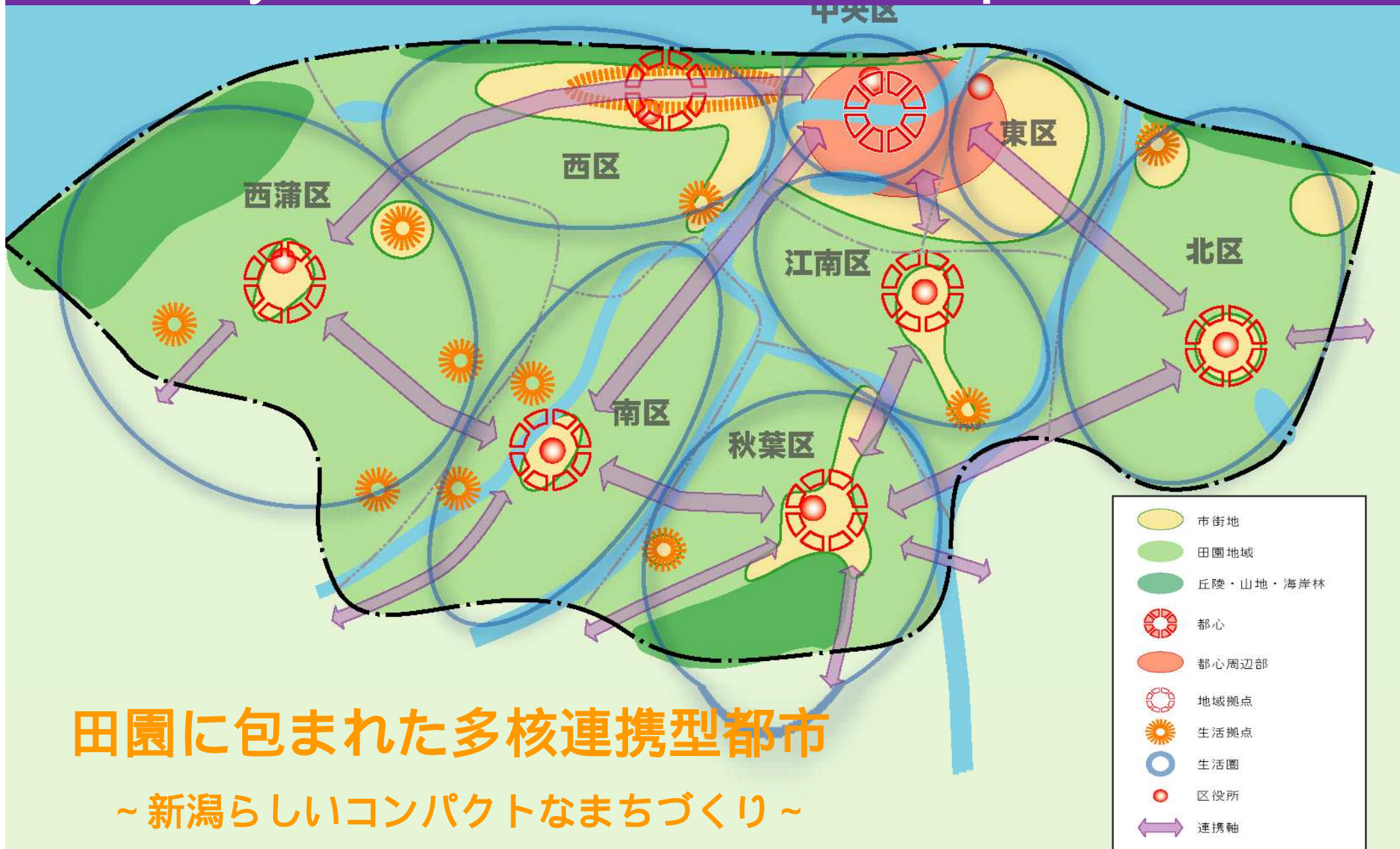
禁煙

15分以内の乗車
は利用できません

釣り公園
釣り大会
釣り大会
釣り大会

全日本釣り大会
2013
2day

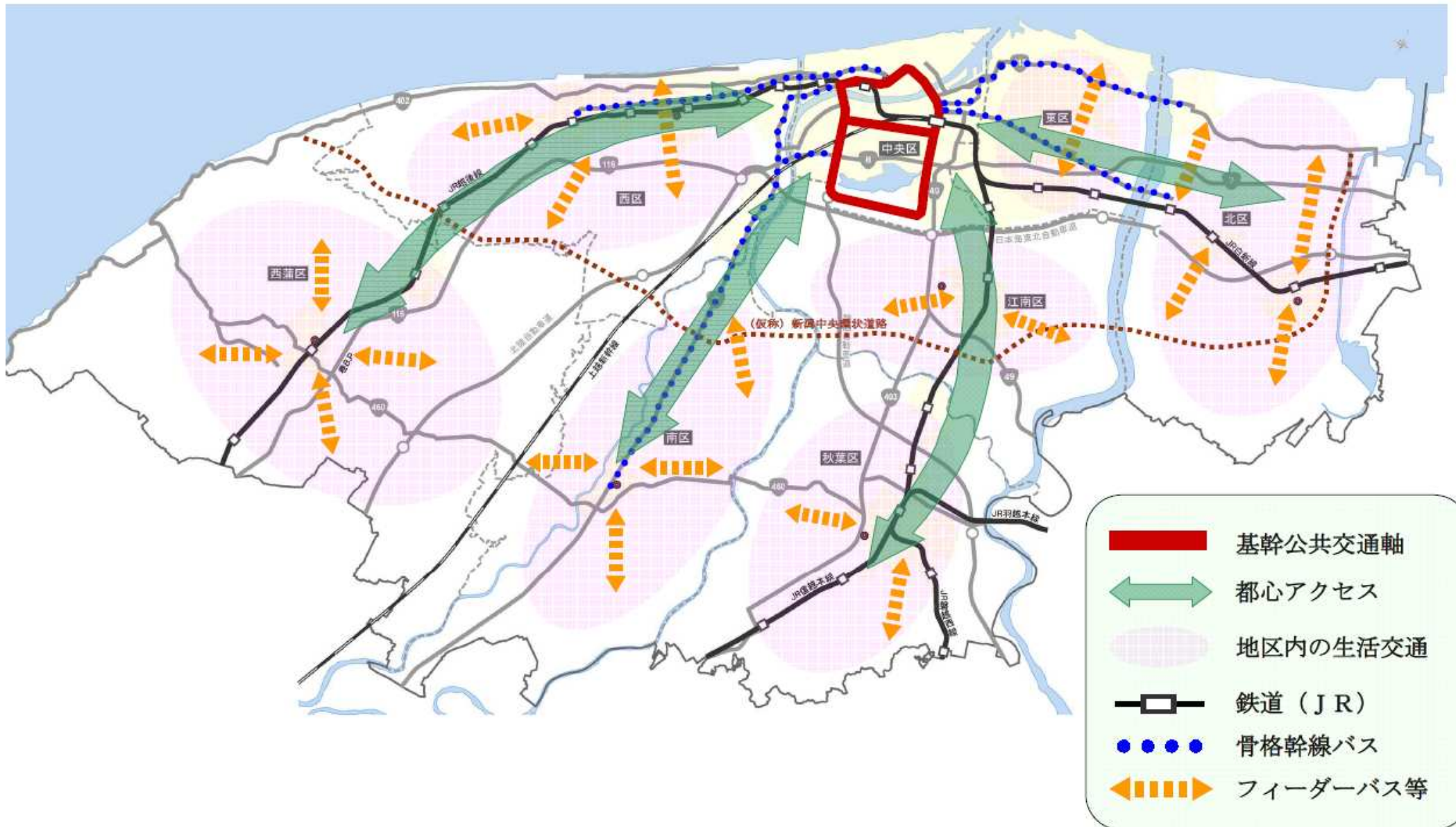
都市構造図 ~ 多核連携のまちづくり ~ City of multi district cooperation



公共交通の3つの視点

3 viewpoints of public transportation

【都市内交通体系の基本概念図】



地域内の生活交通 Life and transportation in the suburbs



区バス

7区・12路線

Bus service by ward offices

Bus service by inhabitants

住民バス

11地区・15路線



都心アクセス Access to central Niigata



H24. 3. 17から **越後線が便利に!!**

(10時~15時台)




新潟駅—吉田駅間の日中運行間隔 約60分間隔 → 約40分間隔

内野駅—吉田駅間の運行本数 上り・下り各3本, 合計6本の**増便**

越後線の増便社会実験

社会実験期間：**3**年

今後の取り組み (予定)

-  駅に接続するバスの運行改善社会実験
-  パーク & ライド社会実験
-  越後線利用促進キャンペーン

みなさんのご利用で今後の運行間隔が決まります

社会実験実施主体：新潟市・燕市・JR東日本新潟支社



基幹公共交通軸 The main public transportation axis



しかし

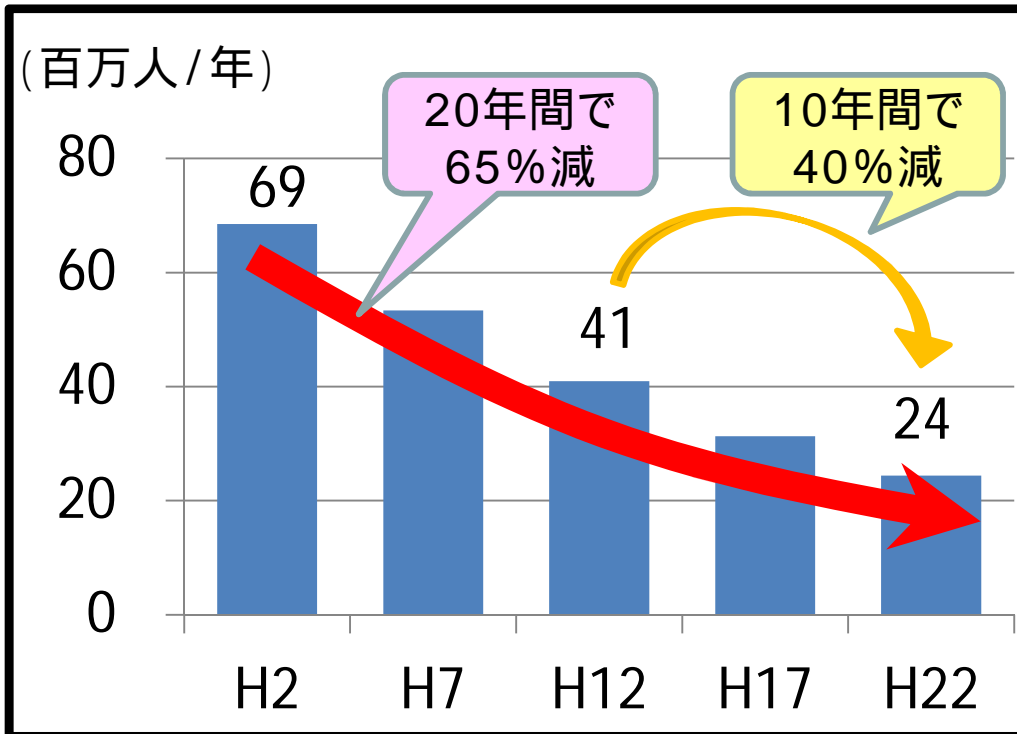
However

公共交通利用環境は年々悪化

Public bus transportation usage is deteriorating year after year

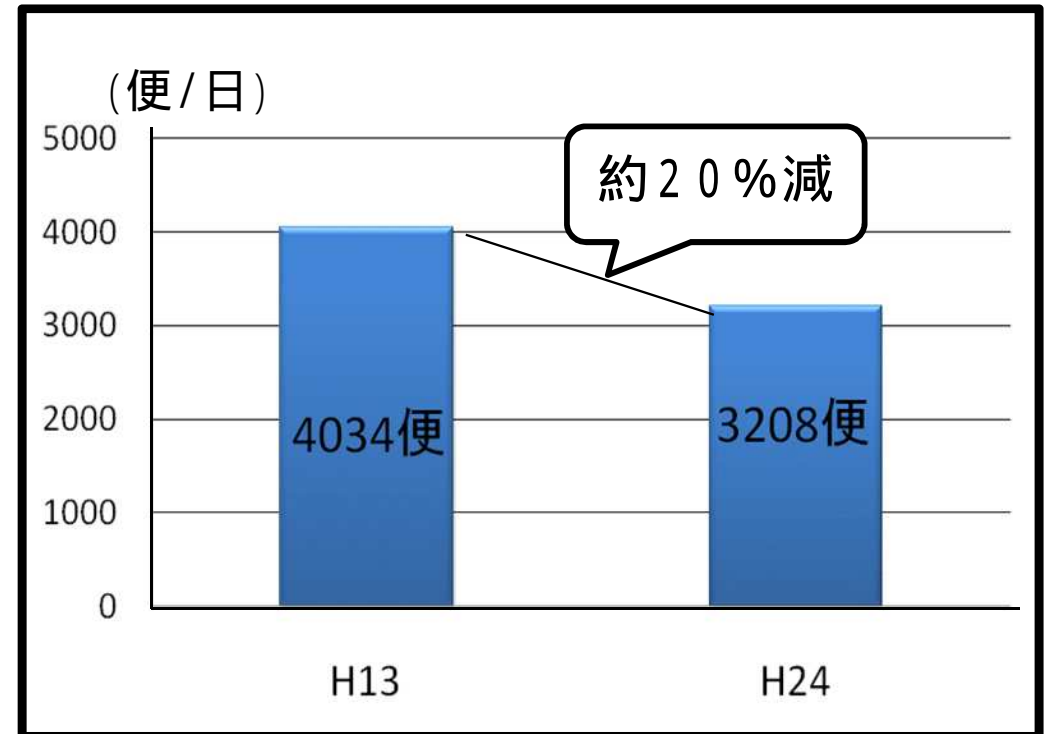
バス利用者数の推移

Bus ridership



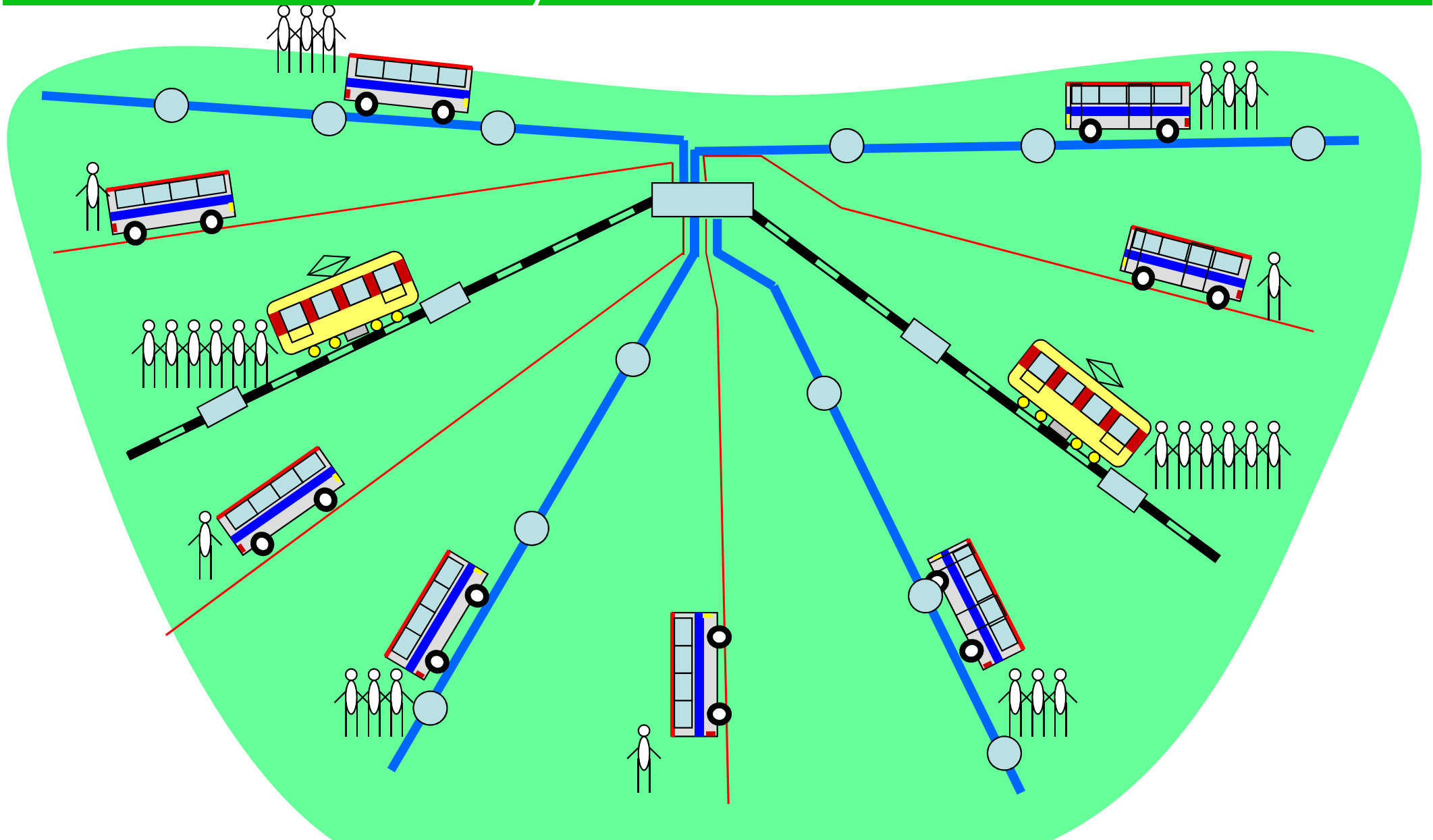
運行便数の推移

Frequency of service



現状維持のままでは・・・

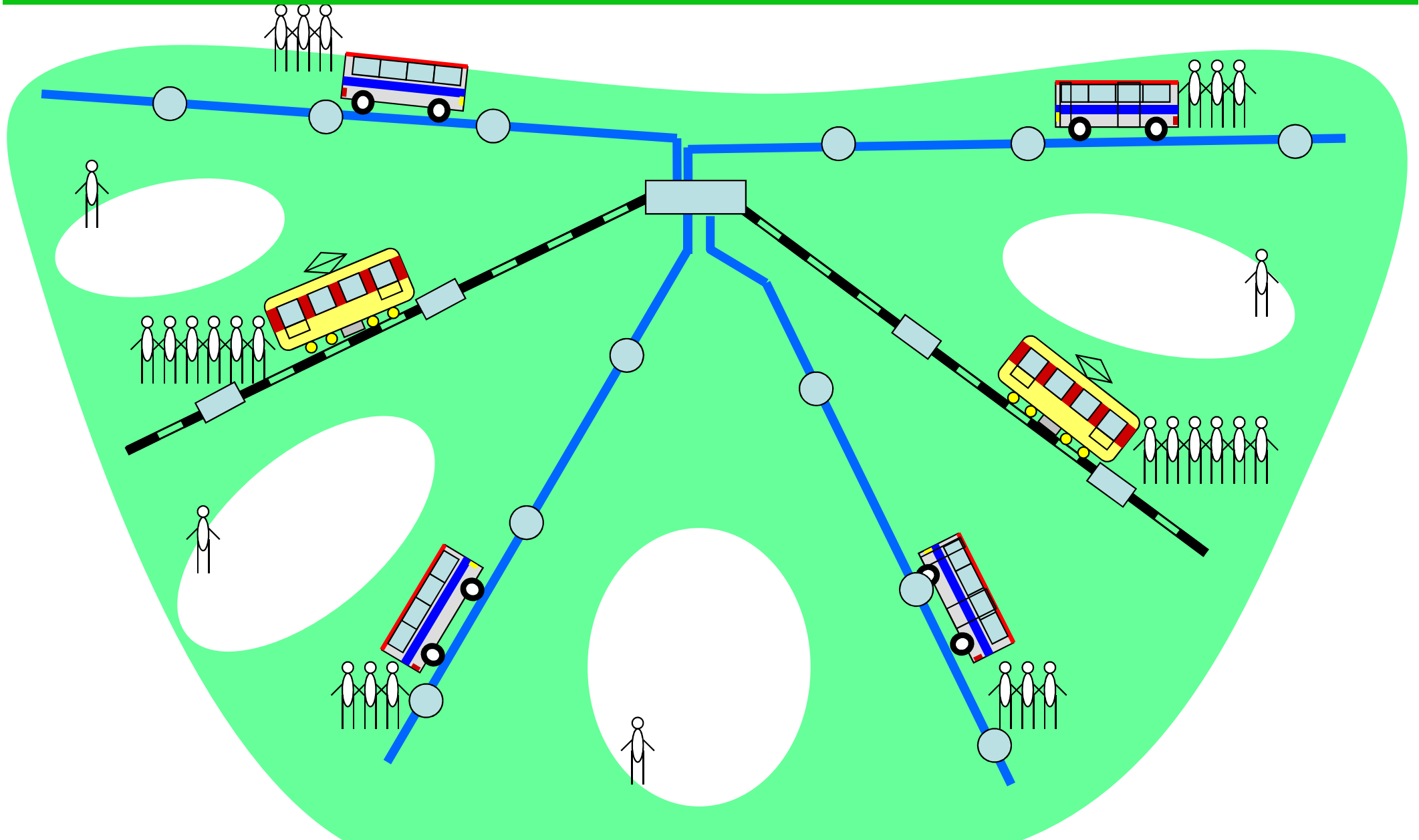
If the same system is maintained as it is



人口減少，公共交通の利用者の減少

悪化の一途!!

The situation will become worse and worse



公共交通空白域の発生・拡大が懸念される

新たな事業スキーム ~ 公設民営方式 ~



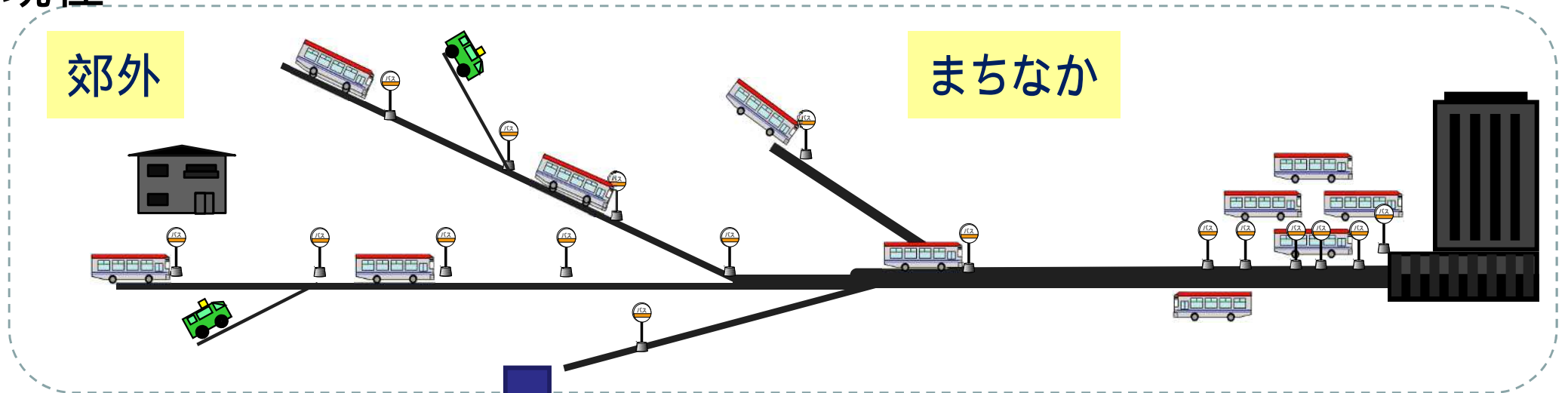
Public Investment, Private Management

初期投資の軽減
Reduction of initial costs

協働体制の確立
Building up a system of collaboration

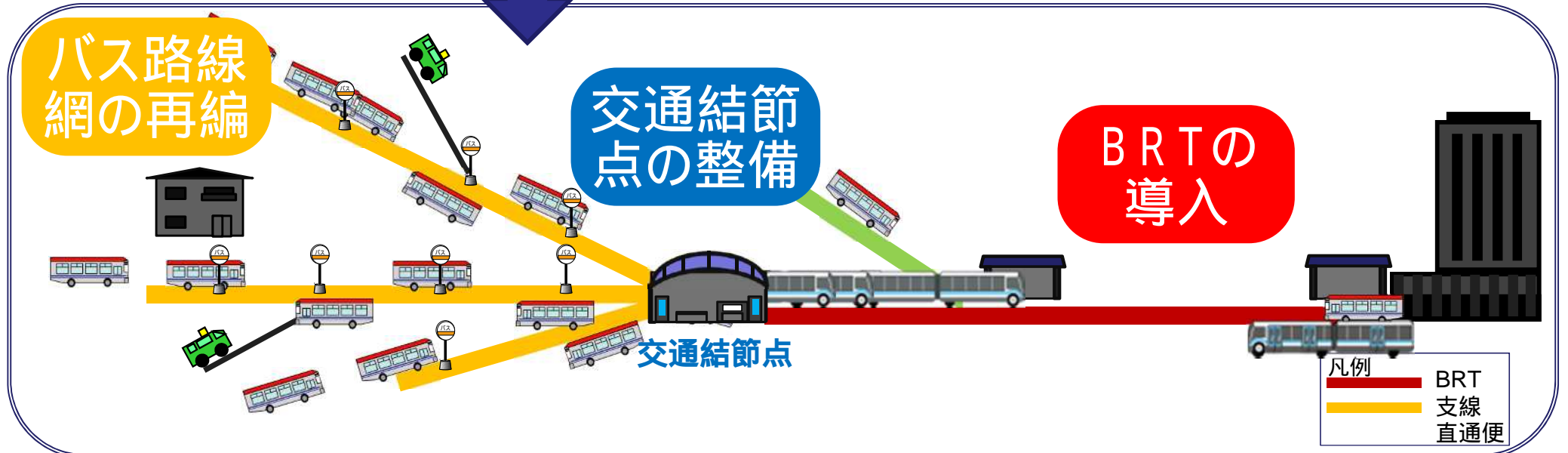
抜本的に改善していく！ A radical improvement plan

現在



BRT導入

まちなかのバスを集約し、生まれた余力を郊外へ



市全体の持続可能な公共交通体系の構築へ



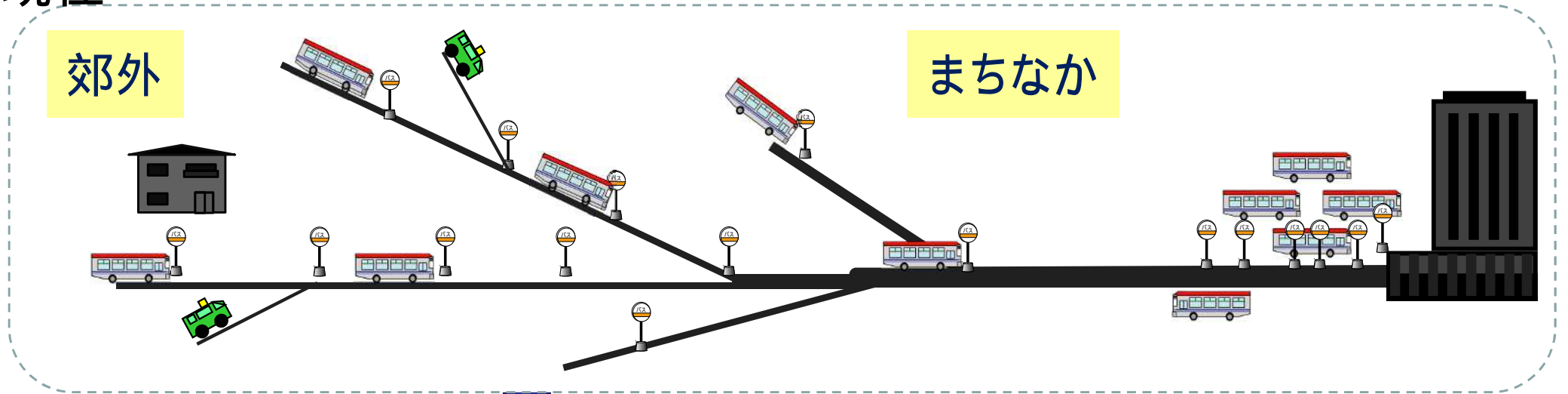
TCO: 30:27

2010. 3. 2
PM 1:3

NEXT 前の渋滞

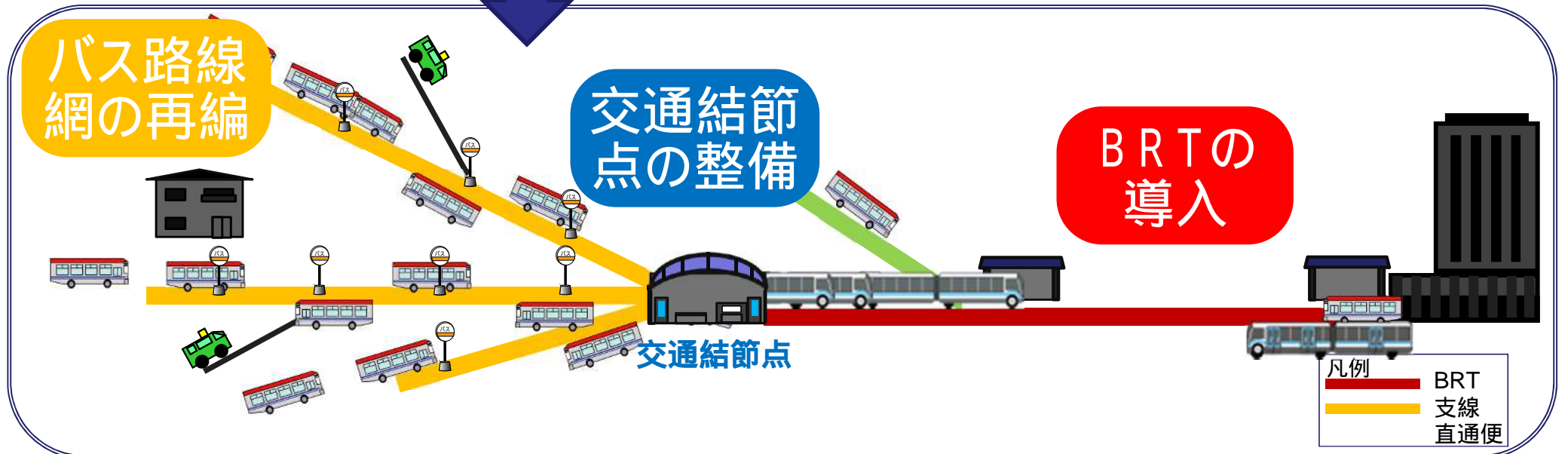
抜本的に改善していく！ A radical improvement plan

現在



BRT導入

まちなかのバスを集約し、生まれた余力を郊外へ



市全体の持続可能な公共交通体系の構築へ

A woman in a black coat and pants is walking on a city street. She is carrying a black bag. The background shows a blurred city street with buildings and a car. The text is overlaid on the image.

歩いて暮らせるまちづくり

A walkable city plan

人は歩く

People walking







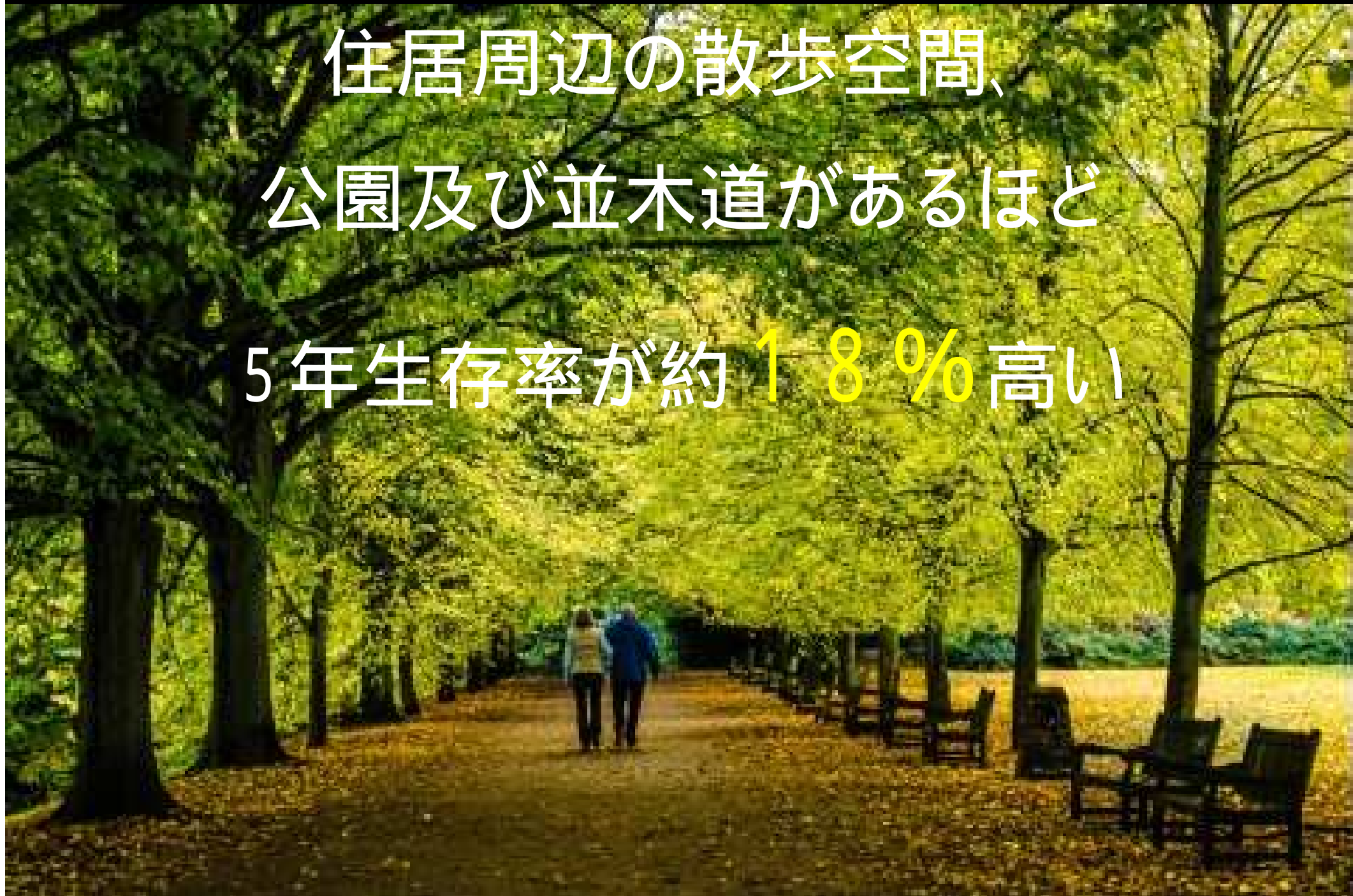
歩いて楽しい

Comfortable to walk

A wide, pedestrian-friendly street lined with historic buildings and trees. The street is filled with people walking, including a woman pushing a stroller and a child. The scene is bright and sunny, suggesting a pleasant environment for walking.

美的景観、
歩道の利便性、
商店街へのアクセスが良いほど
歩行量が増加

住居周辺の散歩空間、
公園及び並木道があるほど
5年生存率が約18%高い



堀の再生

Revival of canals

駐中場入口

↑ 停















ソフトライジングボラード整備 Soft impact rising bollard



衝突リスクの
低い素材

スマートウェルネスシティ特区

The special zone of smart wellnes city