

## 2 . 戦略プランの方向性と基本方針

### 2 - 1 . 交通施策の立案の考え方

歴史や文化、産業集積など各地域の特色や優位性を最大限に活用し、魅力と活力ある地域社会づくりを進めるためには、将来への明確な展望を持ちながら、限られた財源の中で実効性のある行政運営に努める必要があります。

また、本格的な少子高齢化社会を迎え、これからの都市政策は人口増加や市街地の拡大という「都市化社会」から、暮らしやすさやまちの魅力といった都市の質的向上を重視する「成熟型社会」に大きく転換しつつあります。

交通の分野でも、増え続ける自動車への対応といった従来の対処療法的な交通施策だけでなく、既存の社会資本を活用し、「歩く」といった人の日常生活行動を基本に、暮らしやすい地域社会づくりや持続的な都市の発展を促す取り組みが重要となっています。

このような考え方のもと、本計画では、交通環境整備に戦略性を持って取り組む考え方として、次のような視点から検討を進めます。

[施策および施策実施に関する基本的考え方]

#### 渋滞対策から都市の体質改善を図る交通戦略へ

都市の交流を拡大し、多様な社会経済活動を支える交通施策

- 既存市街地の再構築や公共交通の機能強化に資する交通施策  
施策の再評価と時代に即した実施計画の立案

都市の体質改善：都市交通体系に関わる問題の原因を根本から改善すること  
渋滞等の問題発生の際に施策を実施し問題を解決するという対処療法的な手法から、問題を起さないために、問題の原因を根本から取り除いていくことをいいます。

体に例えると・・・  
病気の度に治療(薬)に頼る体から・・・



健康に気をつけて、丈夫な体に！

#### まちづくりと連動した地域交通施策の推進

土地利用の誘導と持続的な成長を促す交通施策

公共交通軸と連動した土地利用の促進

拠点地域を結びつけ複合的な魅力を引き出すネットワーク強化

まちの賑わい創出とまちづくりの可能性を広げる交通施設整備

行きやすく誰もが快適に歩いて回遊できるまちなかの移動環境

#### 人に優しいきめ細かな交通施策

利用者のニーズを重視したハード・ソフト施策の展開

地域における日常生活行動を支援する交通サービスの提供

#### 関係者の連携と役割分担による施策の展開

交通施策に関する市民・企業への参加型意識啓発

交通・まちづくり関係者の連携と役割分担による推進体制の構築

施策を展開する制度・運営検討、提案

## 2 - 2 . 交通戦略プランの基本方針

国内外との交流を深め、魅力と活力のある地域社会づくりを進めるためには、本市の地理的な優位性を活かし、広域交通体系によってもたらされる社会経済活動の恩恵や発展の可能性を市域全体に広く展開する基盤整備が重要となります。

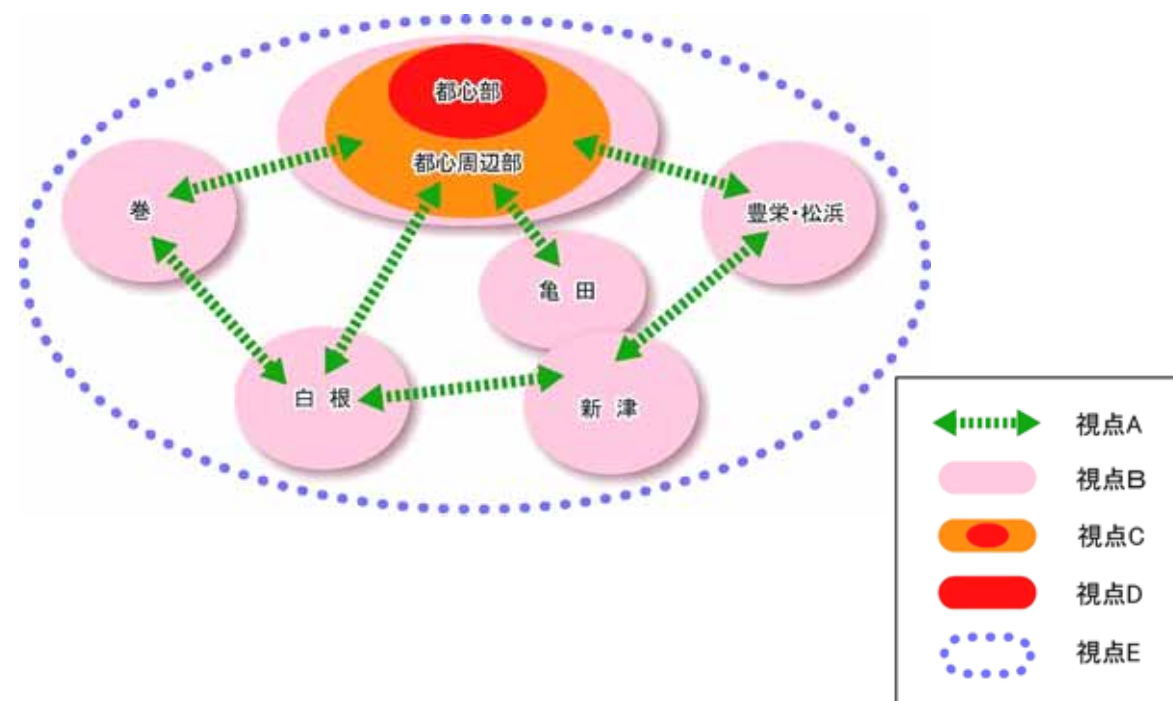
また、地球環境問題や本格的な超高齢社会を迎え、公共交通の役割が全国的に見直される中、市民生活の観点からは、人々が目的に応じて快適に移動でき、車を利用しなくても日常の生活に必要なサービスを受用できる暮らしやすいまちづくりを進める必要があります。

さらに、まちなかの賑わいや魅力といった観点からは、道路が持つ多様な機能に着目し、堀の復元や基幹公共交通軸と連動した街なかの回遊空間など、歩行者や自転車の側から発想した柔軟な道路空間利用への要望が高まりを見せています。

このようなハード・ソフト両面の施策を多角的に展開するためには、行政や交通事業者など関係者が互いに連携協力するとともに、市民や企業の意識啓発を図り、めざすべき都市交通の実現に地域ぐるみで取り組む必要があります。

本市では移動の利便性が高く、常に活発な国内外との交流、地域間交流、地域内活動が行われている都市を目指し、以下に示す4つの基本方針のもとに、具体的に取り組む施策を視点別に提案します。

〔基本方針の視点イメージ〕



### [交通戦略プランの基本方針]

#### 基本方針 1

#### 多核連携型の都市構造を支える交通戦略 8 ページ参照

各地域の特色や歴史を活かしつつ、個々の地域では持ち得ない広域的な都市機能を共有する政令市“新潟”の多核連携型の都市構造を支える交通基盤整備を推進します。

視点A . 都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

#### 基本方針 2

#### 地域の快適な暮らしを支える交通戦略 9 ページ参照

各地域のまちなかに賑わいを創出し、快適な暮らしを支える安全で快適な交通環境の整備を進めるとともに、生活に必要な公共交通の維持・確保を図ります。

視点B . 各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策

#### 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 10 ページ参照

都心や都心周辺部に集まる交通を適切に誘導し、多様な都市活動に柔軟に対応できる質の高い移動環境を実現するとともに、まちなかの賑わいや魅力の向上に資する道路環境整備や公共交通を活かした人に優しいまちづくりを推進します。

視点C . 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策

視点D . 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

#### 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 12 ページ参照

環境問題や高齢化社会への対応など、進むべき都市交通のあり方について、意識啓発と関係者の連携強化を図り、まちづくりと連動したハード・ソフトの交通施策を適正な役割分担のもとに、地域が一丸となって取り組む環境づくりを進めます。

視点E . 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

**(基本方針1)  
多核連携型の都市構造  
を支える交通戦略**

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、自動車への過度な依存を見直し、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。

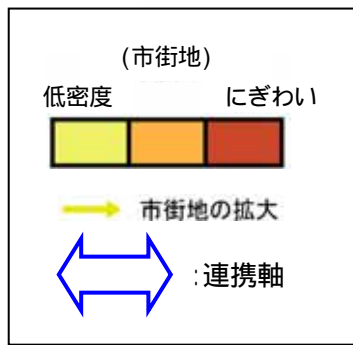
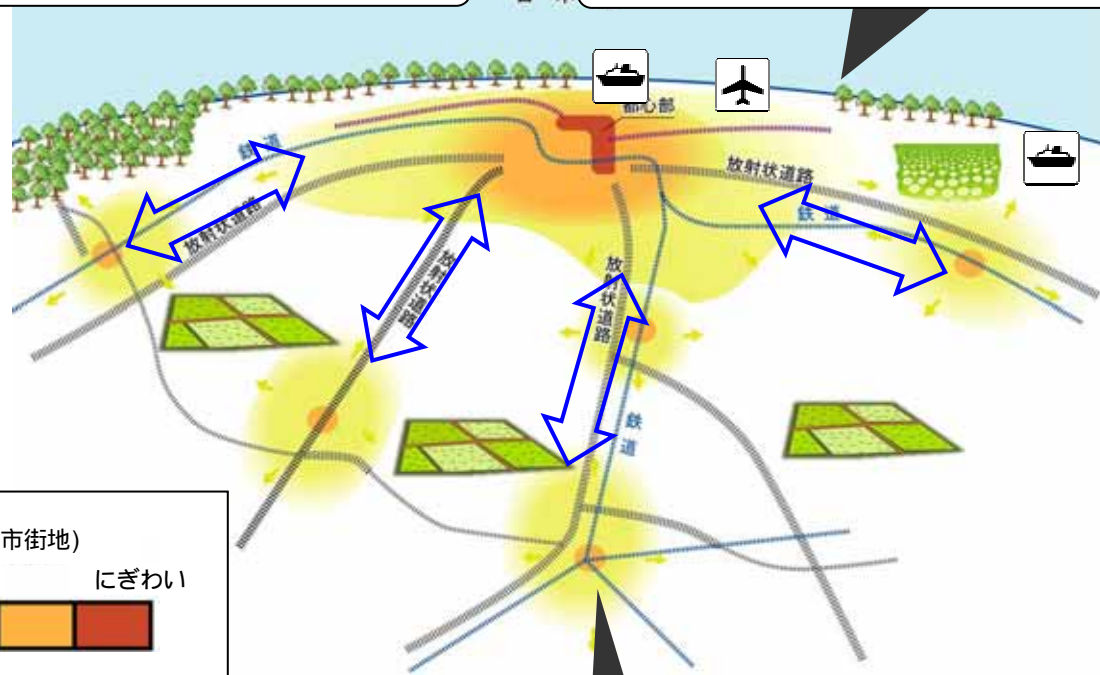
本市では、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築するとともに、都心方向を結ぶ既存公共交通機関の利便性向上を図ります。

さらに、各地域(区)における交通結節点の接続機能を強化することにより、「都心にいきやすく、各地域が互いに連携しあう都市構造」の実現を目指します。

**現状**

車に過度に依存した交通体系  
 ・増え続ける自動車交通と道路混雑  
 ・環境負荷や交通事故が増加  
 ・利用者減と公共交通サービスの低下

放射状を基本とする道路網  
 ・都心および都心周辺部に車が集中し、新潟バイパス(国道7号、国道8号)などで交通混雑が発生  
 ・周辺部における各地域間の連携が弱い

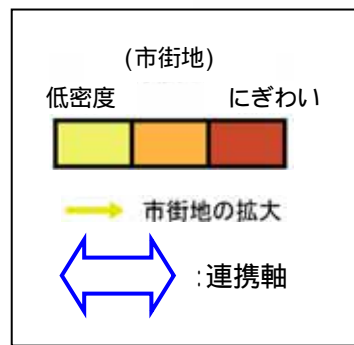
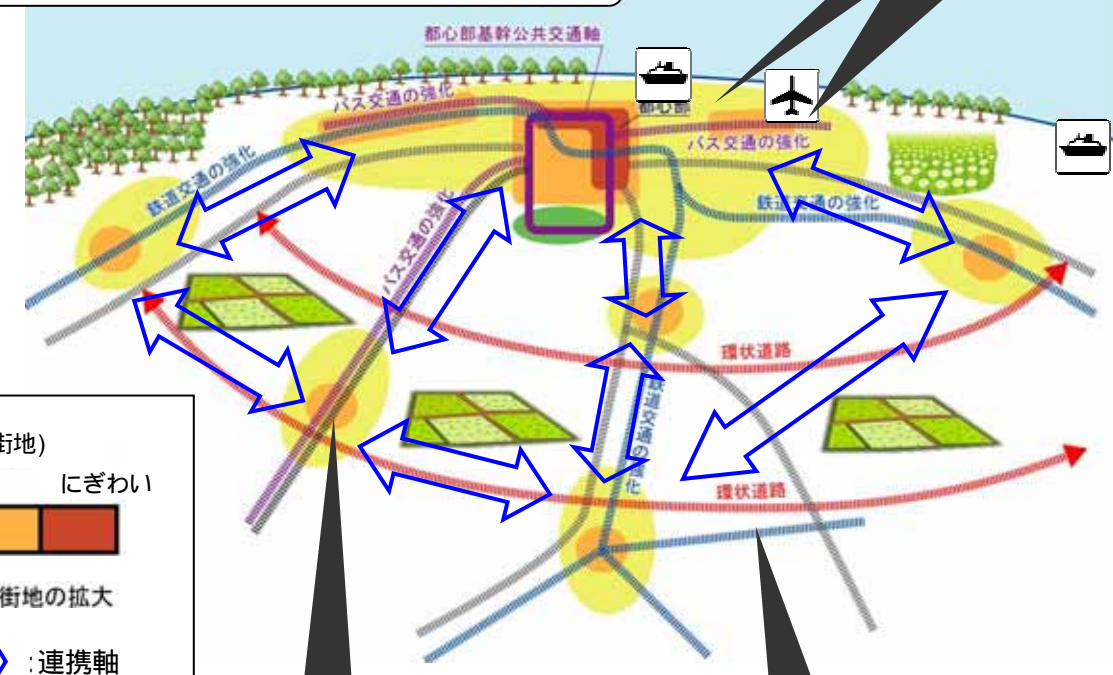


郊外への都市機能の拡散と低密度市街地の拡大  
 ・まちなかの活力低下、商店街の空洞化  
 ・道路や下水道など社会基盤の整備費用や維持費が増大  
 ・低未利用地の発生

**目指すべき方向性**

公共交通を活用した環境や人に優しい都市構造  
 ・都心方面を結ぶ公共交通のサービス強化と利用促進  
 ・都心部への拠点都市機能の集積  
 ・公共交通体系との関係を重視した土地利用の誘導

国内外につながる広域交通体系  
 ・交通拠点施設を結ぶ都市内の交通ネットワークの強化



交通結節点を活かした魅力ある生活圏の形成  
 ・交通結節点のアクセス機能の強化  
 ・地域のまちなかへの都市機能の集積

放射環状型の道路網の形成  
 ・市街への導入拡散路として交通を適正に誘導  
 ・災害に強く、健全な社会経済活動の発展を支える道路体系  
 ・高速道路など既存社会資本の活用

(基本方針2)  
地域の快適な暮らし  
を支える交通戦略

古くから生活の拠点として重要な役割を担ってきた新津や白根、豊栄、巻などの地域では、郊外化の進展や自動車の普及などを背景に、既存商店街の衰退といったまちなかの活力の低下が指摘されるようになりました。

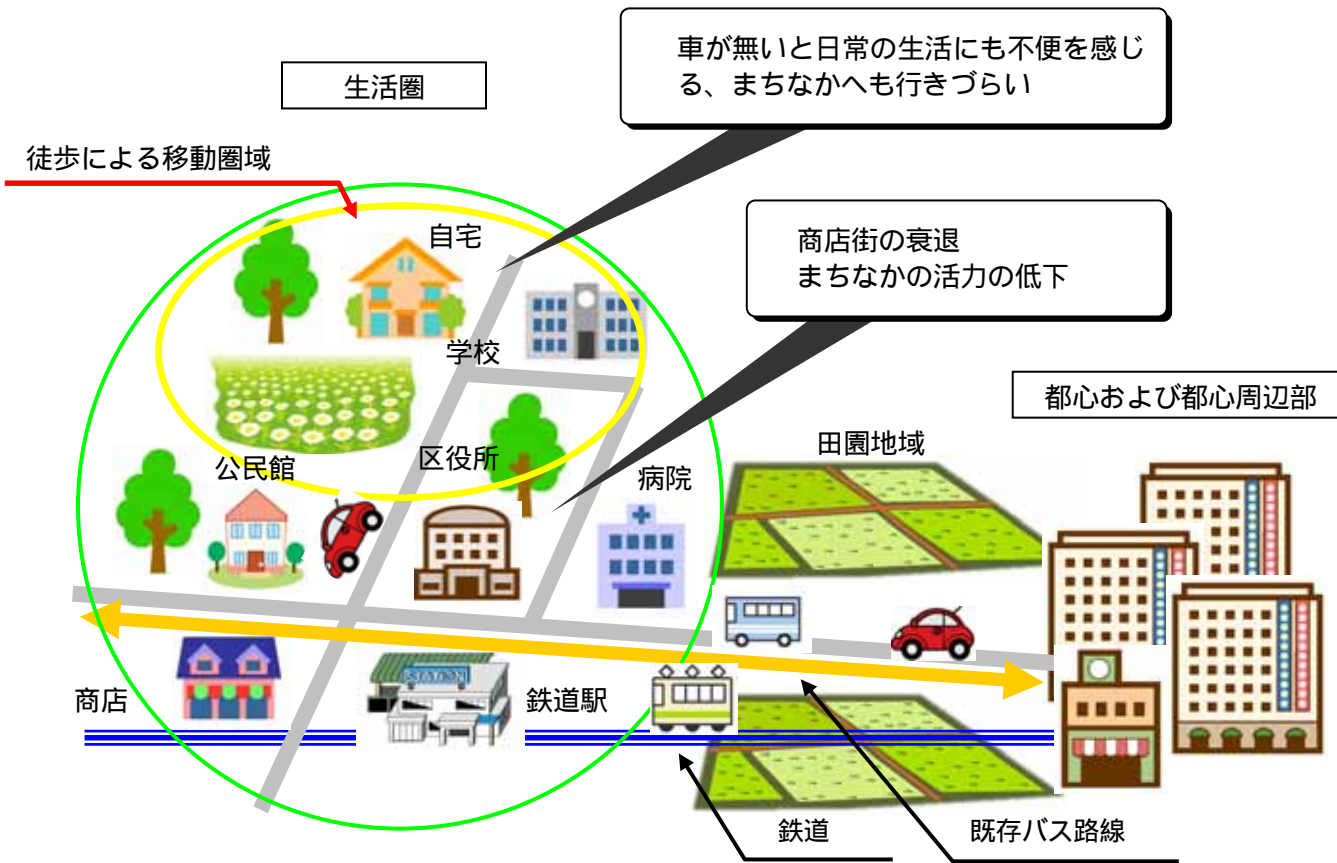
しかし、高齢化社会を迎え、日常における暮らしやすい生活環境を確保するためには、文化や産業など地域独自の個性を活かしながら、地域のまちなかという身近な場所に生活を支える主要なサービス機能を充実させていくことが重要です。

さらに、地域全体の交通アクセスを改善し、車を利用しない人々も生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通環境を整備していく必要があります。

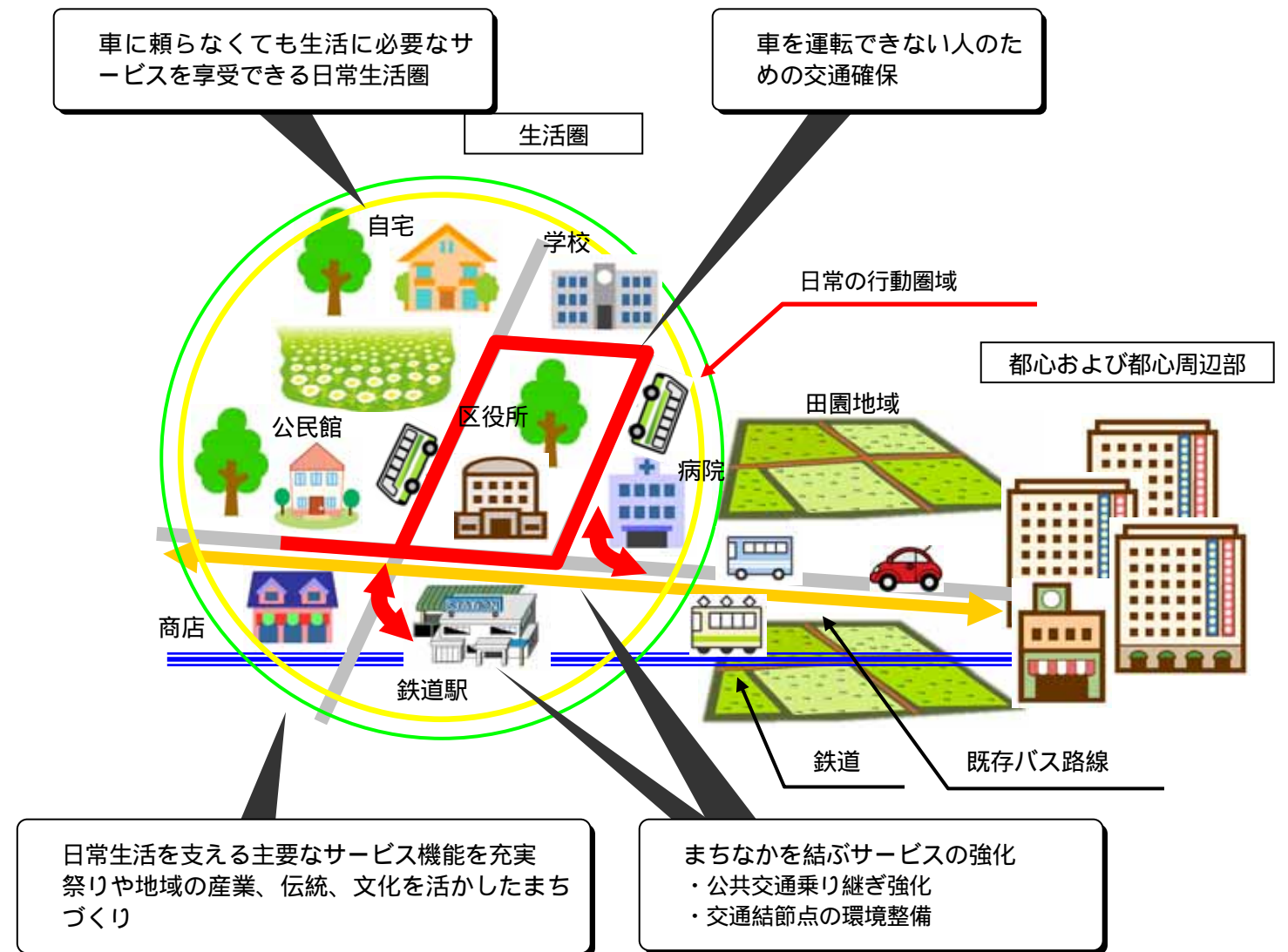
このような考えのもと、地域のまちなかでは、主要な施設に市民が徒歩や自転車で安全・快適に移動できる空間を整備するとともに、既存公共交通の活用や改善に取り組み、各地域のまちなかを結ぶ交通結節機能を強化します。

また、住民バスや区バスといった地域のニーズに応じた適正な公共交通サービスの向上を図り、生活圏の中心であるまちなかの活性化と地域間の移動手段に多様性を持たせることにより、「便利で快適に暮らすことができる地域生活圏」の実現を目指します。

現状



目指すべき方向性



(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) 都心部のまちづくりと交通施策

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の形成を図ることで、常に活気と賑わいのある都市空間づくりを推進します。

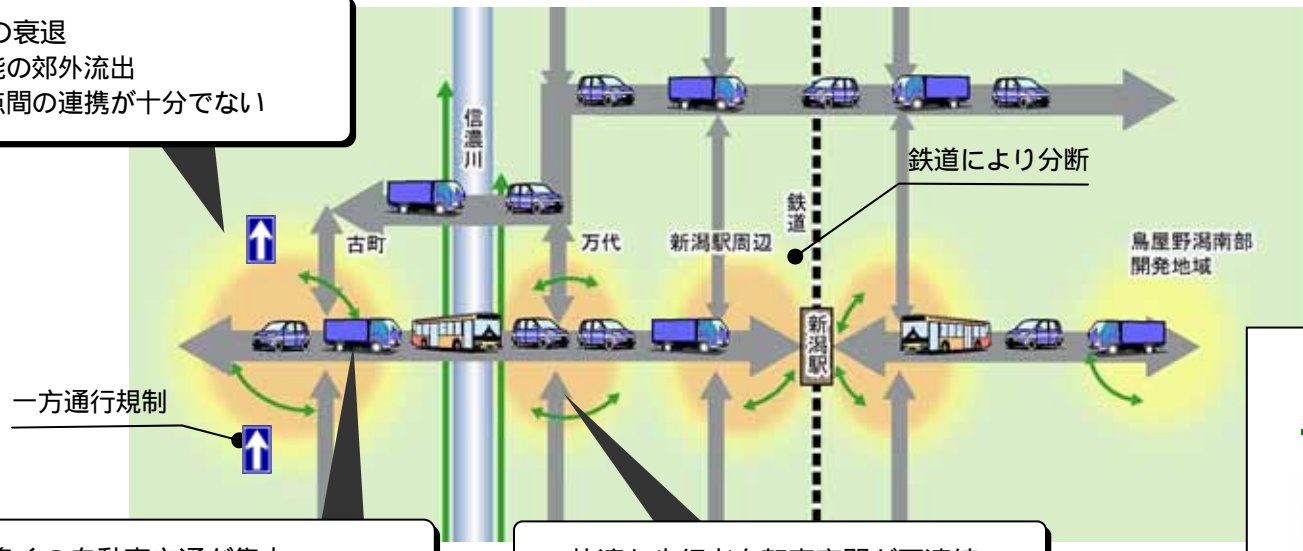
また、陸の玄関口である新潟駅周辺地区や大型商業施設が立地する万代地区では、市民や訪れる人にとって快適でわかりやすい交通の利用環境を実現するとともに、古町周辺地区では旧小澤家住宅などの歴史的な建物の保全活用や掘割の検討など、湊町「にいがた」の街並みの再現や創出などにより、歩いて楽しいまちづくりを進めます。

さらに、多様な世代が住める都市型住宅の供給や誘導など、都心の交通政策と連動した市街地の再整備により、居住人口の増加を図ります。

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、歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性向上に取り組みます。さらに都心の移動空間の連続性や快適性を高め、人々の多様な移動ニーズ、移動形態に対応する交通体系を構築することにより、新潟駅周辺、万代、古町地区の拠点性を連携強化し、都心の賑わいの向上を目指します。

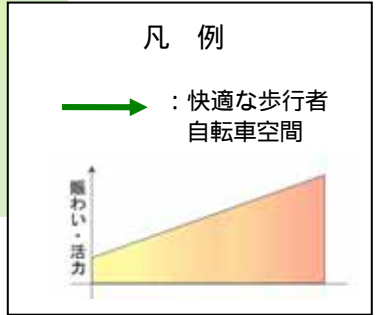
現状

都心部の衰退  
 ・都市機能の郊外流出  
 ・都市拠点間の連携が十分でない



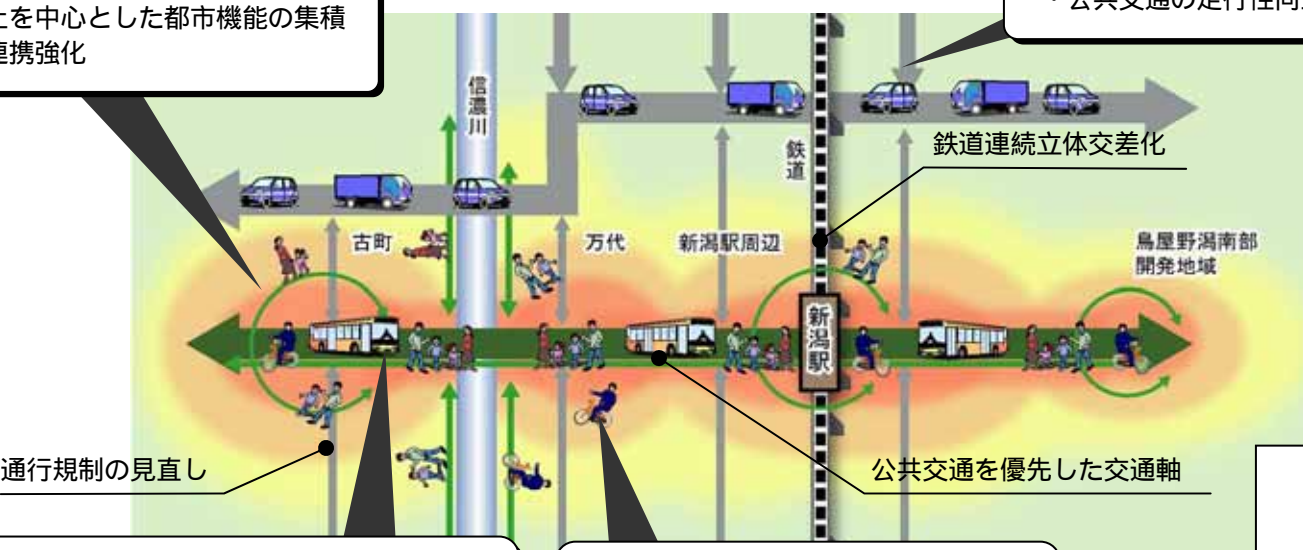
多くの自動車交通が集中  
 ・道路や駐車場で渋滞が発生  
 ・一方通行により迂回が発生

快適な歩行者自転車空間が不連続  
 ・自動車を主とした道路断面



目指すべき方向性

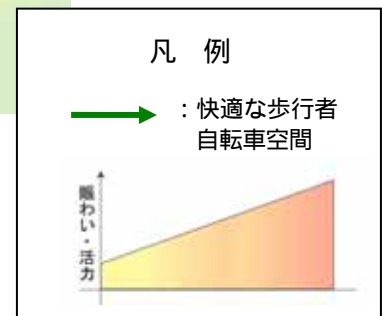
都心全体が一体となった賑わい空間  
 ・公共交通軸上を中心とした都市機能の集積  
 ・各拠点間の連携強化



都心環状機能の強化による交通分担  
 ・市街地内の通過交通排除  
 ・市街地へのアクセス機能向上  
 ・公共交通の走行性向上

移動しやすい都市環境  
 ・公共交通を優先した公共交通軸の形成  
 ・通行規制の見直し  
 ・公共交通軸と一体となった歩行者自転車空間の連続性の確保  
 ・様々な駐車問題への対応

歩いて楽しいまち  
 ・歴史、文化などをつなぐ、回遊性の高い歩行者自転車空間整備およびネットワーク整備  
 ・公共交通軸と一体となった歩行者自転車空間ネットワーク整備



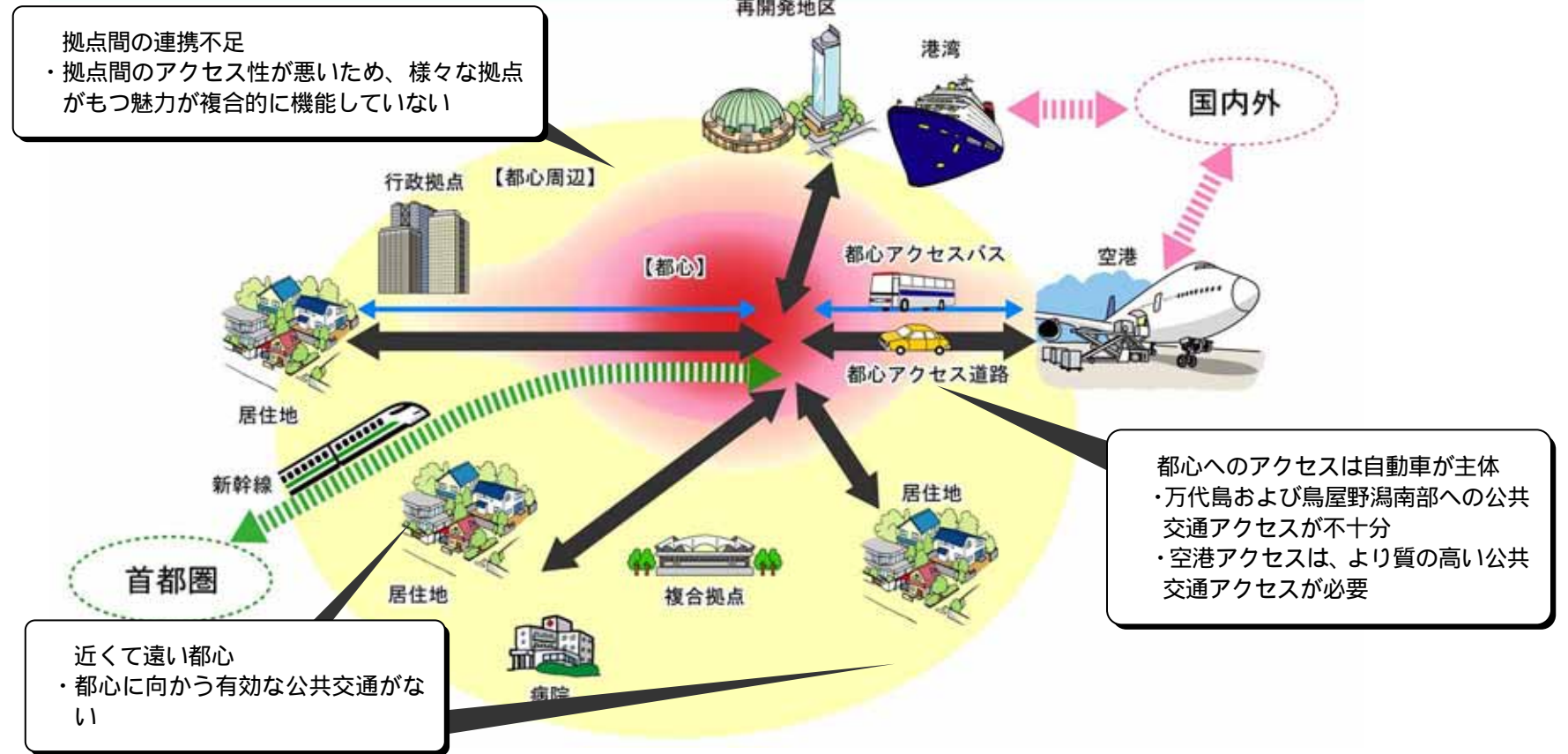
## (2) 都心および都心周辺部のまちづくりと交通施策

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います。

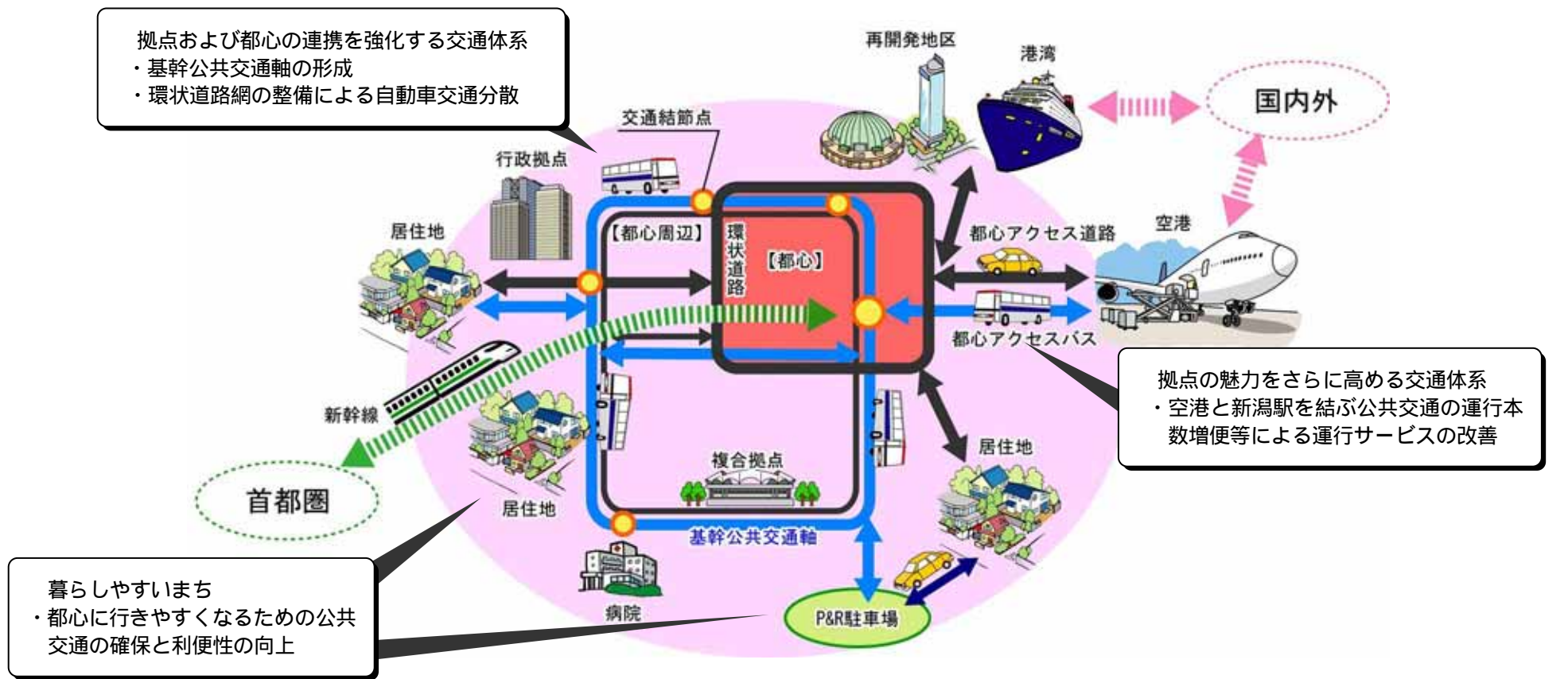
本市では都心の強化と同時に、これら都心と性格の異なる拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化・接続することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出します。

さらに、住宅地においては、良好な生活環境の形成と保全を図るとともに、利用者のニーズに着目した公共交通のサービス向上など公共交通と自動車のバランスに配慮した交通への取組みを推進します。

### 現状



### 目指すべき方向性



(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

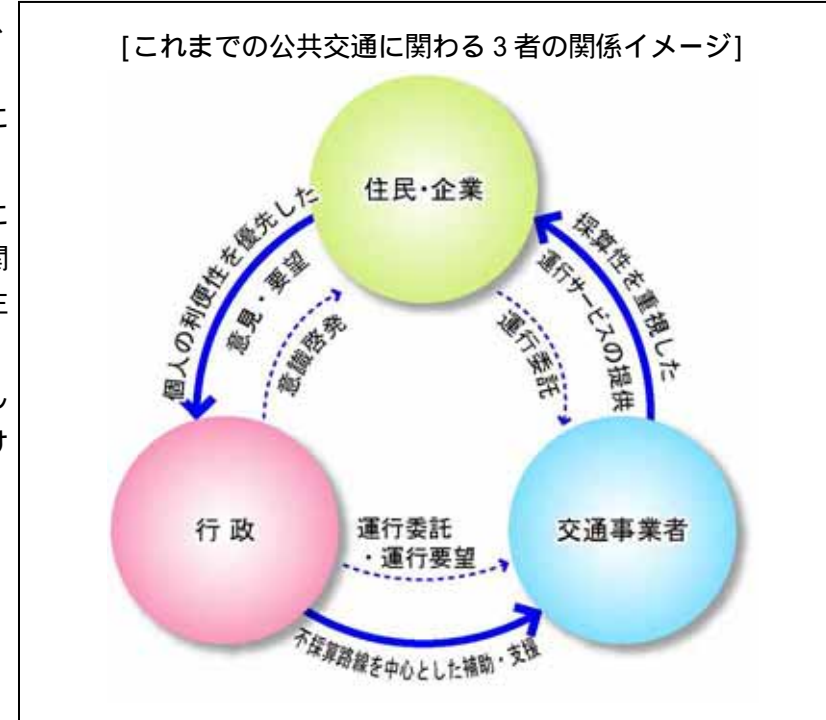
これからの交通施策は、渋滞緩和・事故削減を目的とした道路整備だけでなく、歩行者・自転車、公共交通をはじめ、景観・環境やにぎわい、防災など多様な道路機能に着目した取り組みが重要です。また、中心市街地活性化・地区レベルの交通環境改善に、地域の特性や市民ニーズを踏まえて、まちづくりの観点から取り組むためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。

特に、公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとっても重要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するためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識をもつことが不可欠であり、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ます。

これまで

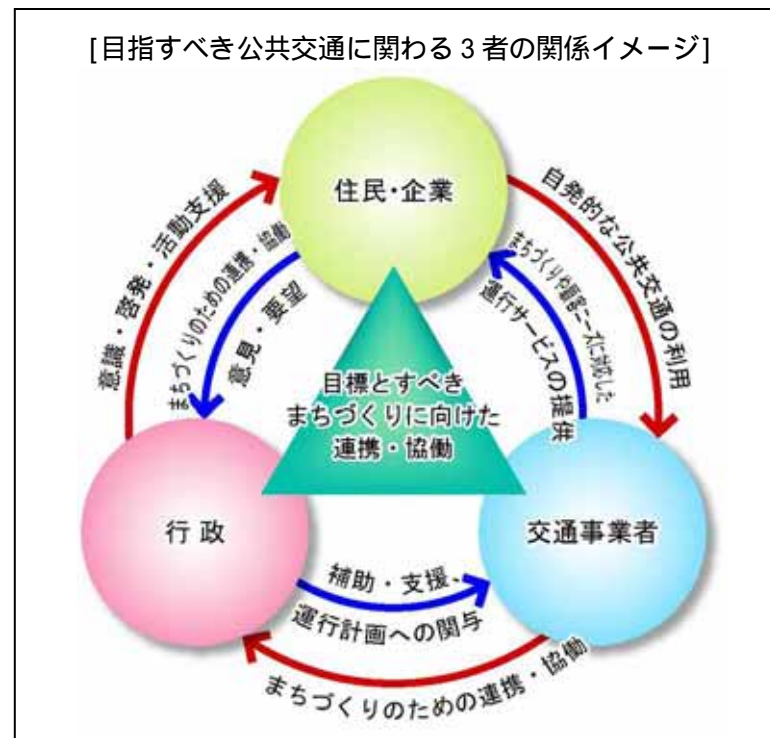
- ・ 採算を重視した公共交通運行サービスの提供の中で、輸送人員の減少により廃止路線が増加。
- ・ 利用者減に伴う不採算路線の存続に向けた財政面における公的支援が拡大。
- ・ 地方自治体が施策をハード・ソフト両面から多角的に展開するためには、交通管理者・事業者など多くの関係機関との調整が必要であり、現状の関係だけでは主導的な実施は困難。
- ・ このような問題を踏まえ、新潟市では公共交通に関して、住民が主体となったバス路線の検討・確保に向けて取り組みを実施。



目指すべき方向性

- ・ 行政・住民・交通事業者が互いに協力連携し、地域のニーズや特性に対応するなど、顧客サービスに配慮した交通施策を展開。
- ・ 住民・企業に対して、環境問題や公共交通利用に関する意識啓発を行い、関係者が目標を共有しながら、自発的な公共交通利用を促す取り組みを推進。
- ・ 地域における公共交通サービスを日常生活に必要な移動手段として定着させるためには、地域住民が利用し、守り育てる意識が重要。

地域・関係者が一丸となって取り組み体制イメージ - 公民協働による施策の展開 -



- ・ 目標の共有
- ・ 連携、調整

まちづくり多様な道路空間整備  
 ・ 道路の再構築などによる沿道のまちづくりと一体となったにぎわいや魅力の創出 など

ハード・ソフト両面からの公共交通施策の推進  
 ・ 公共交通利用に向けた市民への意識啓発  
 ・ 社会実験など交通施策への積極的な住民参加 など

住民参加によるまちづくりの推進  
 ・ 地域コミュニティ形成に資する交通施策の展開  
 ・ 市民参加による公共交通の維持確保  
 ・ 住民や利用者による施設管理 など