

## 5 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]

#### (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]

#### (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



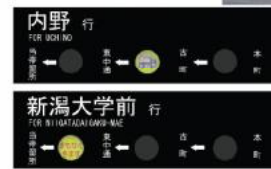
[鳥原高速バス停の  
パークアンドライド駐車場]

#### (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み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]



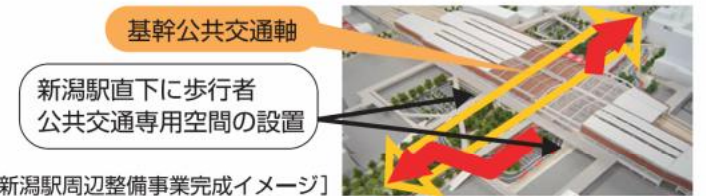
### III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

～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



#### (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) 市役所のミ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
- 鳥屋野湯南部開発 (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]