

基本方針 1 : 多核連携のまちづくりを支える交通戦略 - 都心アクセスの強化

第3回推進会議 資料5 基本方針(案)

本市の都市構造を支え、便利で利用される交通の充実

- ①: 地域のニーズや需要に応じた公共交通サービス確保と利用促進
・各区のニーズに応じた公共交通サービスを確保し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- ② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化
・鉄道・バス・タクシー等の役割分担を図ることにより、運行頻度の増加や効率性向上を検討するとともに、端末交通として自転車・自家用車を含めた結節強化を図る。
- ③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備
・自動車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。
- ④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携
・利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携を図る。

基本方針(修正後)

多核連携のまちづくりを支える交通戦略

本市の都市構造を具体的に記述

- ① 都心方面を結ぶ公共交通のサービス強化と利用促進
○都心方面を結ぶ公共交通のサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- ② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化
○鉄道・バス・タクシー等の役割分担を図ることにより、運行頻度の増加や効率性向上を検討するとともに、端末交通として自転車・自家用車を含めた結節強化を図る。
- ③ 災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備
○多核連携型の都市を支え、自動車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。
- ④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携
○利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を穏やかに誘導することでまちづくりと連携を図る。

【追記】
多核連携として都心アクセスの視点を追記。

基本方針 考え方

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し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、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、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、都心方向を結ぶ既存公共交通機関の利便性向上を図るため、鉄道・バス・タクシー等の公共交通及び自転車・自家用車を含めた交通手段間の役割分担と結節強化を図ります。また、多核連携型の都市を支え、自動車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、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します。さらに、適正な土地利用を穏やかに誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

第3回推進会議 資料5 基本方針（案）

地域で創り、支える地域のための交通を確保維持・強化

①：地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

・公共交通は区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して形成する。

②：交通弱者等のニーズや需要に応じた交通手段の役割分担

・交通弱者等の移動ニーズや需要に応じて、自転車や乗合タクシー等を含めた適切な交通手段を活用する。

③：地域主導による計画や運営の推進

・地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画や運営を推進する。

基本方針（修正後）

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段 地域主導

①地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

○公共交通は区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して形成する。

②多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

○地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用する。
○超高齢化社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ検討する。

③地域主導による計画づくりや運営の推進

○地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進する。

【意見1】

「交通弱者」は「多様なライフステージ」に「役割分担」は「活用」と表現した方がよい。

↓

「多様なライフステージ」と「活用」に修正。

【意見2】

自転車と乗合タクシーのバランスに違和感がある。

↓

「自転車」を削除した。

【意見3】

自家用車についても記載すべき。

↓

「乗合タクシーや自家用車等」と表現を修正した。

【意見4】

高齢者の区内移動が増加している。

↓

文章を追記した。

【意見5】

決まったものを進めていくような印象を受けるため表現を工夫すべき。

↓

「計画づくり」と表現を修正した。

基本方針 考え方

超高齢化社会の進展に伴い、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、運転に不安のある高齢者等が自家用車を利用しなくて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することが、安全・安心な地域づくりに必要となります。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、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に取り組みます。

また、各区のまちなかエリア以外では、多様なライフステージ等のニーズや需要に応じ、乗合タクシーや自転車、自家用車等を含めた適切な交通手段を活用します。

その際、地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するとともに、意識啓発及び利用促進を図るために地域主導による計画づくりや運営を推進し、「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」の実現を目指します。

第3回推進会議 資料5 基本方針（案）

多様な手段（公共交通・自転車・徒歩）による回遊性向上と賑わいを創出する交通の構築

①：多様な手段による回遊性向上と結節強化

- ・新潟駅付近連続立体交差化及び関連道路整備により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。
- ・新潟駅高架に伴う交通結節点整備により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。

②：都心部への通過交通排除に資する道路の整備

- ・都心部に流入する通過交通の排除に資する道路整備を推進する

③：公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築

- ・都心に流入する自動車交通量抑制により余裕が生じた道路空間を活用し、公共交通や歩行者自転車通行空間を充実する。

基本方針（修正後）

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

多様な手段や道路整備を統合

① 多様な手段による回遊性向上と結節強化

- ○新潟駅周辺整備事業により、**駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行**により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。

② 都心部への通過交通排除に資する道路の整備

- 都心部に流入する通過交通の排除に資する道路整備を推進する。

③ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築

- ○公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、**賑わいの創出につながる**道路空間の利活用を推進する。

【意見1】

新潟駅の高架化によってまちなかがどのように変化するのか、もう少し具体的な記載がほしい。

↓

「駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行」との表現を追記した。

【意見2】

地域の活性化につなげる視点がほしい。

↓

賑わいの創出を追記。

基本方針 考え方

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、市民や来訪者等が訪れたいまちなかを目指し、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。

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、新潟駅周辺整備事業を契機に歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と結節強化に取り組めます。また、都心部への通過交通排除に資する道路整備を進めるとともに、都心部の道路空間を公共交通や歩行者自転車空間創出に再構築することで、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の実現を目指します。

第3回推進会議 資料5 基本方針（案）

基幹公共交通軸の形成と広域交通が連携した交通の推進

① 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

・都市機能誘導政策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。

② 広域交通と2次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化

・広域交通拠点である新潟空港、新潟駅、新潟港と、2次交通となるバス等の連携により、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化する。

基本方針（修正後）

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

市民や来訪者、観光客における拠点間の移動

① 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

○都市機能誘導施策と連携し、基幹公共交通軸を形成する。

② 広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊促進

- 広域交通拠点（新潟空港、新潟駅、新潟港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。

【意見1】

「広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化」の文章をわかりやすく修正した方がよい。

↓
文言を修正。

【意見2】

地域の活性化につなげる視点がほしい。

↓
交流人口の拡大を追記。

【追記】

新潟駅周辺事業の効果を追記。

【追記】

立地適正化計画との整合のため追記。

基本方針 考え方

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おり、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも有機的な連携が必要です。

本市では都心の強化と同時に、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、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二次交通の乗換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にする「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

第3回推進会議 資料5 基本方針（案）

みんなで創り上げるだれもが利用しやすい交通の実現

① 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

・公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。

② ユニバーサルデザインの推進

・高齢化対応や交流人口の拡大に向け、バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進する。

③：地域主導による計画や運営の推進【再掲】

・地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画や運営を推進する。

④ 民間活力による新技術等の導入促進

・厳しい財政状況下において効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する

基本方針（修正後）

みんなで築き上げる交通戦略

地域（市民）、行政、交通事業者が連携

① 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

○公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。

○ICT技術等を活用した情報提供の充実を図る。

➤ ○都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る。

② ユニバーサルデザインの推進

○バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進する。

③ 地域主導による計画づくりや運営の推進【再掲】

○地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、地域主導による計画づくりや運営を推進する。

④ 民間活力による新技術等の導入促進

○効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。

➤ ○新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。

【意見1】

ICTを活用した情報提供の充実が重要と考える。

↓

「ICT技術等を活用した情報提供の充実を図る」を追記した。

【意見2】

都心部でのイベントがある際には、公共交通であるバスを利用してもらえるような環境づくりが必要

↓

「都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図る」を追記。

【意見3】

社会実験の実施等を含めてもう少し具体的に示すべきではないか。

↓

「新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する」を追記した。

基本方針 考え方

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、バリアフリーや多言語案内などユニバーサルデザインの考え方が重要です。

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していくためには、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醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋げる。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。

さらに、近年は自動運転やICTを活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

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、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。