

第5章 重点整備地区における整備方針と主な事業

1. 重点整備地区の設定

(1) 特定旅客施設の選定

本市の旅客施設の中から、旅客施設に対する以下の要件や周辺施設の立地状況等を考慮し、交通バリアフリー法に基づく整備を行う「重点整備地区」の特定旅客施設として、6つの旅客施設を選定しました。

【特定旅客施設の要件】

- 1) 1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。
- 2) 当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用数が1)の旅客施設と同程度と認められる施設。
- 3) その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が特に高いとみとめられる施設。

表5.1 選定された特定旅客施設とその理由

| 特定旅客施設 | 選 定 理 由 |
|-----------------|---|
| 新潟駅 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約74,000人と本市最大の旅客施設。 ・ 駅前、駅南口にはバスターミナルもあり、他の交通機関との結節点となる。 ・ 周辺には、商業施設をはじめ多くの施設が集積する。 |
| 白山駅 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約12,000人。 ・ 周辺には、市役所などの官公庁施設をはじめ、多くの施設が集積する。 |
| 寺尾駅 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約5,200人。 ・ 高齢者や障害者に広く利用されている。 |
| 内野駅 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約7,600人。 ・ 周辺には、官公庁施設がある。 |
| 万代シティ バスセンター | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約4,700人。 ・ 周辺には、商業施設をはじめ、多くの施設が集積するため、特に休日には多くの人を訪れる。 |
| 佐渡航路 ターミナル | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの利用者数は、約5,500人。 ・ 佐渡観光の玄関口として、多くの観光客が利用。 ・ 周辺には、国際交流拠点となる施設が整備されている。 |

(2) 重点整備地区の設定

先に選定した特定旅客施設を中心とする「重点整備地区」は、以下に示す要件や周辺施設の立地状況、関連する整備計画などを考慮して設定しました。

なお、各重点整備地区の範囲については、本章の「2. 各重点整備地区の整備方針と主な事業」の中に示してあります。

表5.2 重点整備地区一覧

| 番号 | 地区名 | 特定旅客施設 | 地区設定上、考慮した整備計画 |
|----|--------|--------------------|------------------------------|
| 1 | 新潟万代地区 | 新潟駅 万代シティバスセンター | 新潟市福祉のまちづくり総合計画 新潟駅周辺整備計画 |
| 2 | 万代島地区 | 佐渡航路ターミナル | 万代島再開発事業 |
| 3 | 白山地区 | 白山駅 | |
| 4 | 寺尾地区 | 寺尾駅 | |
| 5 | 内野地区 | 内野駅 | |

新潟駅には、駅前・駅南口バスターミナルを含みます。

1) 重点整備地区の要件

特定旅客施設から徒歩圏内にあって、高齢者、身体に障害のある人等が社会生活において利用する官公庁施設、福祉施設、その他の施設を含む地区。

2) 重点整備地区の数

特定旅客施設が複数ある場合、旅客施設間の距離、移動の状況等、地域の実情から適当と判断される場合には、1つの重点整備地区として設定することも可能。

3) 重点整備地区の範囲

特定旅客施設から徒歩圏（概ね500m～1km）内の範囲であると想定されるが、施設の分布状況など地域の実情に応じて市町村が判断する。

4) 重点整備地区の境界

できる限り市町村の区域内的の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に定めることが必要である。

【特に留意した周辺施設】

- 1) 法律に明記されている施設 : 官公庁施設、福祉施設
- 2) アンケート結果を反映した施設 : 商業施設（デパート等）、医療施設（病院）、集会施設

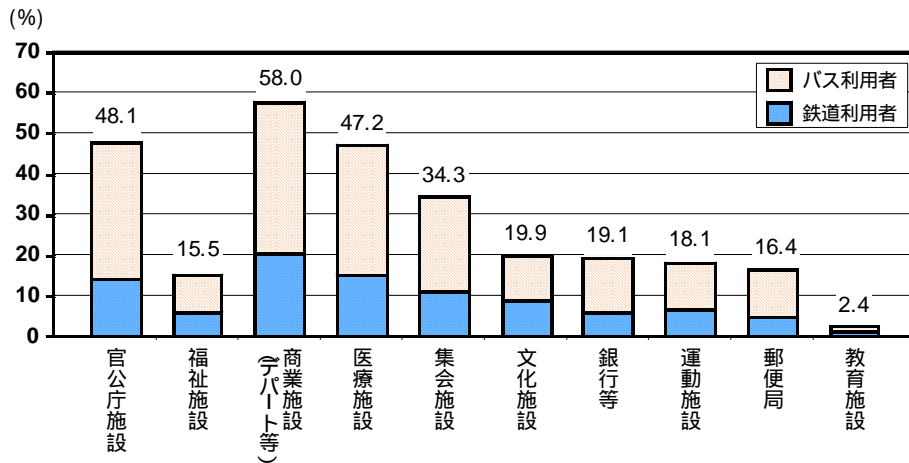


図5.1 利用する周辺施設についてのアンケート結果

(3) 経路の選定

重点整備地区内の特定旅客施設と目的施設を結ぶ経路として以下に示す2種類の経路を選定しました。

表5.3 選定した経路の区分

| 区 分 | 内 容 |
|--------|--|
| 主な経路 | <ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区内の移動の主軸として位置づける経路。 交通バリアフリー法に基づく整備基準を適用して整備を行う。 |
| その他の経路 | <ul style="list-style-type: none"> 現況の道路状況では交通バリアフリー法に基づく歩道整備が困難であるなど、「主な経路」として位置づける経路とはできないものの、生活者の利便性向上の視点から、地区の移動に必要と思われる経路。 整備に当たっては道路管理者の努力義務となるが、経路の状況に応じたできる限りの整備を行うことを目標とする。 |

法律に基づく道路整備基準では、「特定経路を構成する道路には、歩道を設けるものとする」と、歩道必置規定があります（歩道有効幅員は2m以上）。