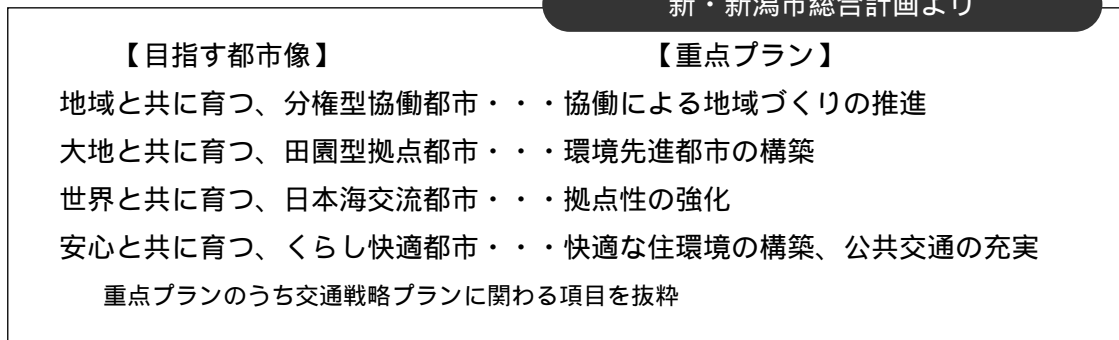


# 1. まちづくりとめざす都市のすがた

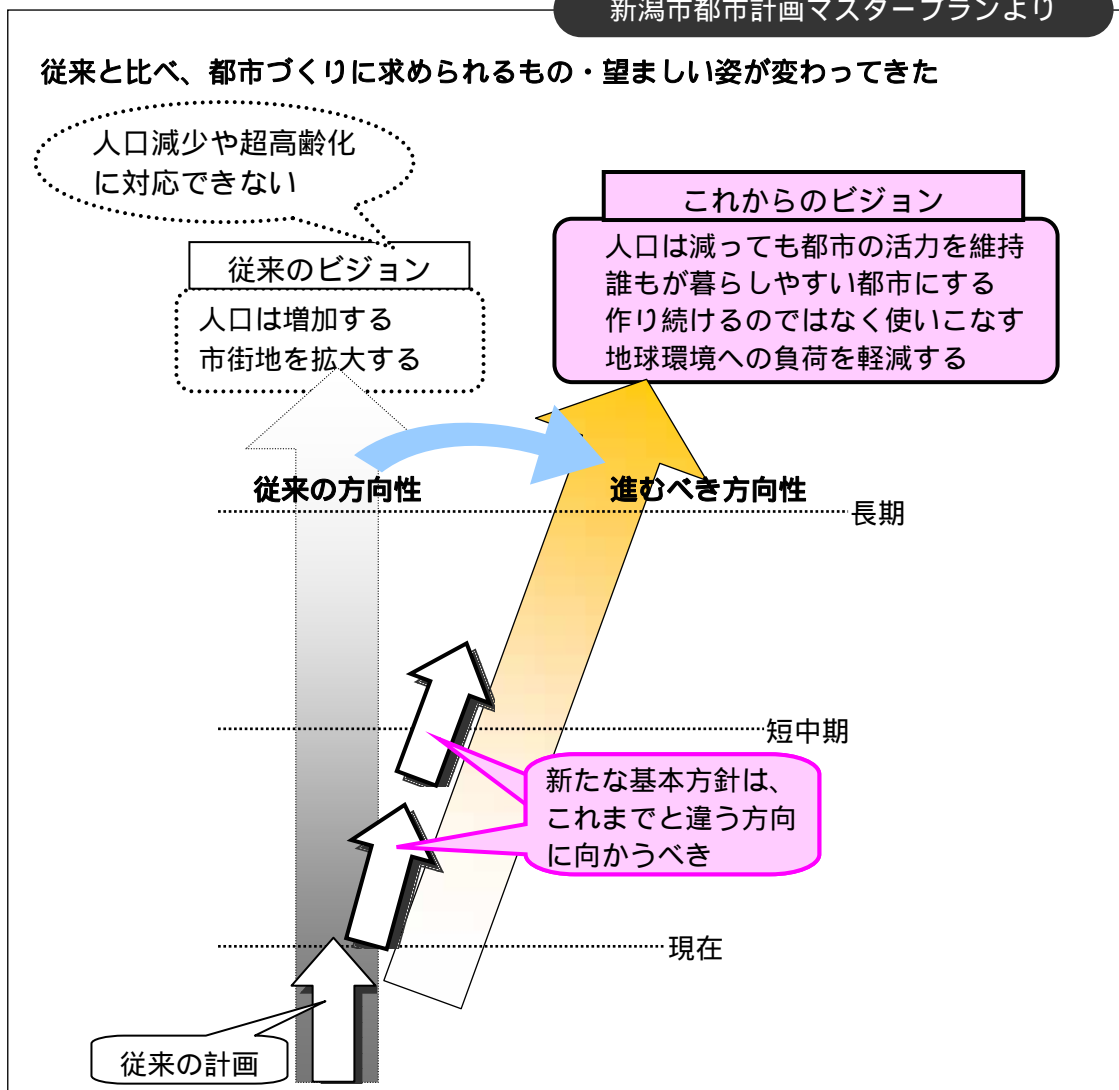
## 1 - 1. 都市づくりの考え方と目指す都市のすがた

交通戦略プランでは、上位計画である新・新潟市総合計画および新潟市都市計画マスタープランで示された都市像、都市づくりの方向性、理念、目指す都市のすがたの考え方に基づき、必要な交通施策を展開していきます。

[将来の目指す都市像]



[都市づくりの方向転換]



[都市づくりの理念]

新潟市都市計画マスタープランより

『持続的に発展する政令市』 - 都市全体の観点 全市レベルの理念 -

新潟らしさを形づくる歴史や文化、恵まれた自然、築いてきた田園や都市基盤など、これらの「都市の財産」を守り育て、他都市との違いや優位性を活かし、必要なことを見極めて施策を展開していくことにより、持続的に発展する都市づくりを進めます。

『誰もが暮らしやすい個性ある地域』 - 地域の観点 生活圏レベルの理念 -

地域の個性を活かしながら、各地域の市街地中心部（まちなか）の充実や、日常生活拠点の機能の向上、地域内の連携・交流の促進を図り、各地域の自立性を高め、生活圏としてそこで暮らし続ける市民の満足度を高める地域づくりを進めます。

[めざす都市のすがた]

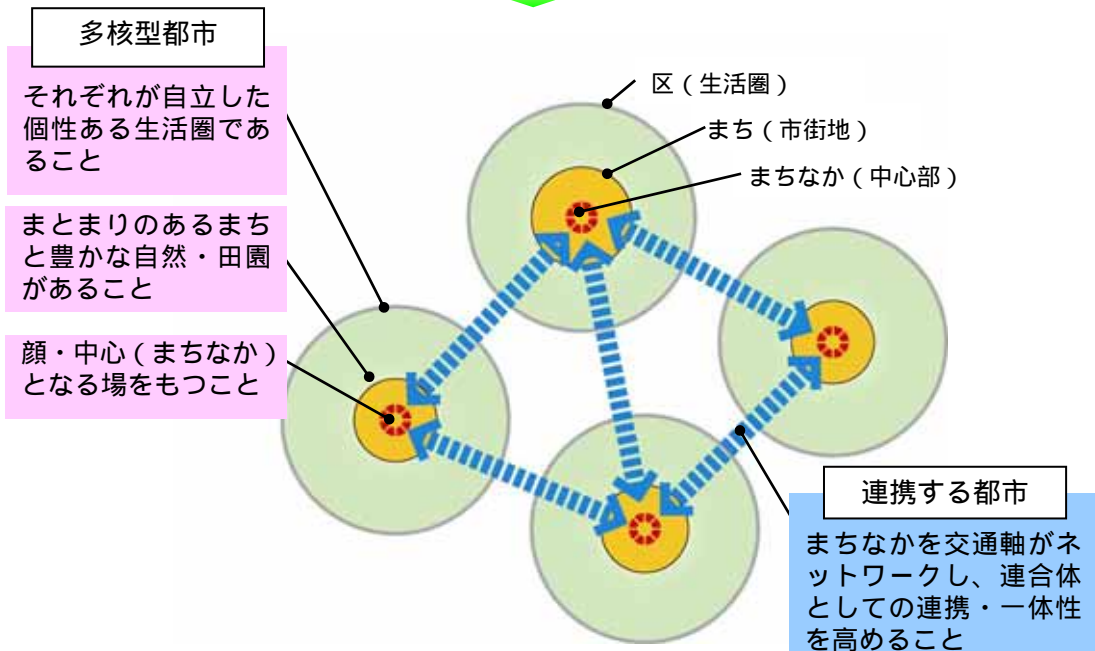
新潟市都市計画マスタープランより

田園に包まれた多核連携型都市

- 新潟らしいコンパクトなまちづくり -

多核連携型都市とは？

多核：各区それぞれが、自立した個性ある生活圏となること  
各区にはまとまりのある市街地と豊かな自然・田園がある  
各市街地には地域性を活かしたそれぞれの「顔」「中心」となる場を持つ  
連携：新潟市は個性ある8つの区の連携により発展する都市であること  
利便性のある交通のネットワークにより、各区の連携を高める  
各区が持つさまざまな機能を連携させ、市全体で活用する

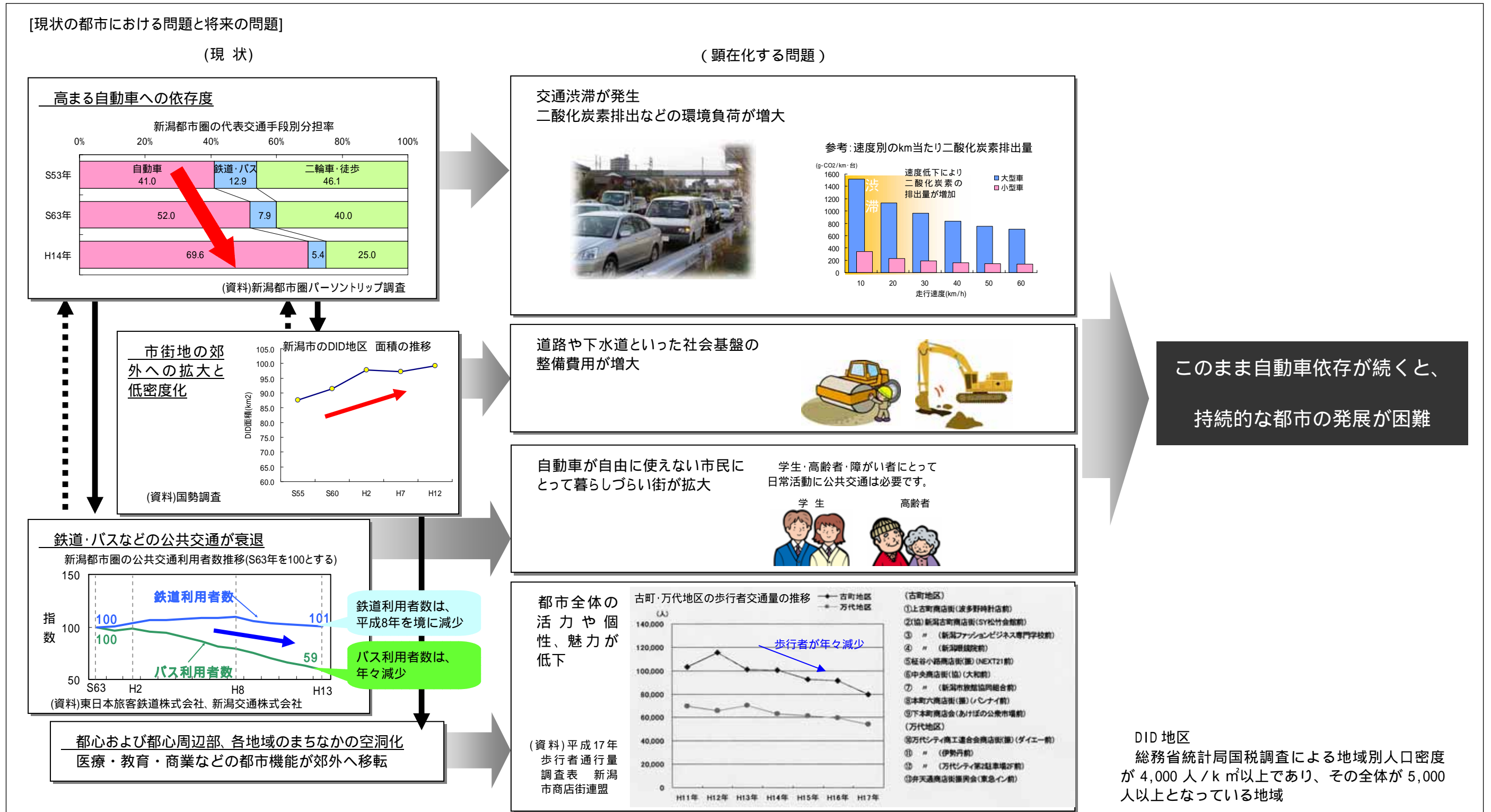


## 1 - 2 . まちづくりと都市交通のシナリオ

### (1) 都市の現状と顕在化する問題

自動車の普及は、市民の生活に多くの恩恵を与えてきましたが、その一方で過度の自動車依存により環境負荷の増大・整備費用の増加・都市機能の郊外流出による都心部の活力魅力の低下といった様々な問題を引き起こす一因となっています。

人口減少・少子高齢化が進む中で、このまま自動車に依存した都市構造が続いた場合、さらに問題は深刻になり、新潟市の健全な経済活動および市民生活に影響を与えるものと考えられます。



(2) 選択すべきまちづくりのシナリオ

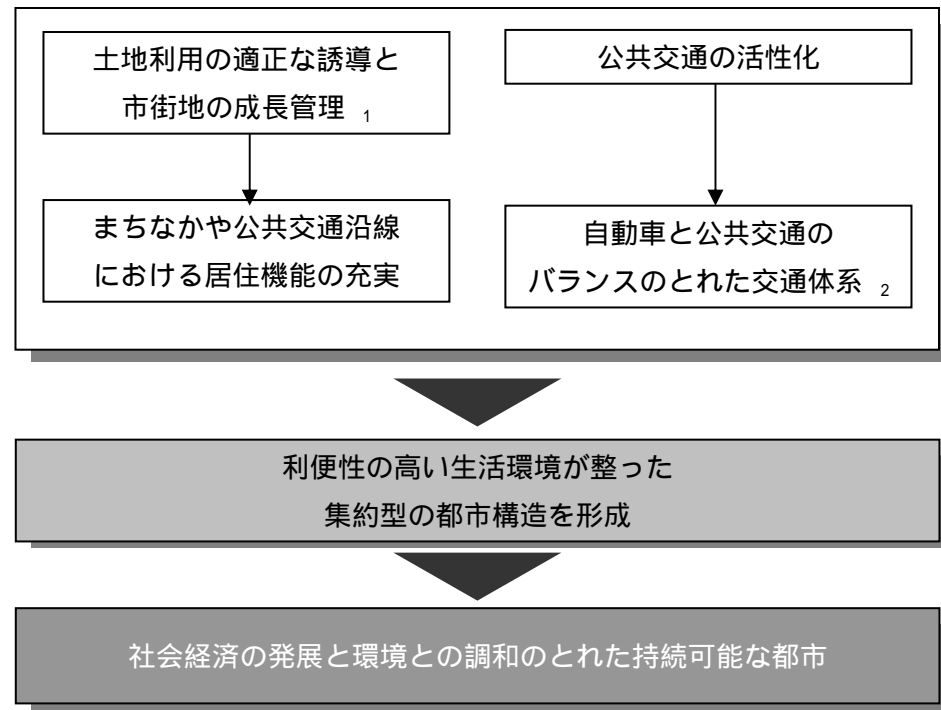
新潟市では、歴史や文化、産業など個性ある複数の地域が育まれてきました。このような各地域の特色を活かしつつ、利便性の高い生活環境を実現するため、各地域の自主性と連携を強化することにより、都市全体として活力ある地域社会の発展を目指していく必要があります。

さらに、自然環境や田園の保全を図り、既存の都市基盤や施設を有効に活用する観点からは、土地利用のあり方を公共交通と連動して考え、集約型の便利で効率のよい市街地整備を進める必要もあります。

本市では、主要な公共交通軸と連動した土地利用の誘導を図り、車に過度に頼らなくても公共交通の利便性の高い地域で快適に生活でき、環境負荷を軽減する都市環境整備(次ページ参照)を目指します。

交通戦略プランでは、このシナリオの実現に向けて都市交通を強化・改善していく役割を担います。

[まちづくりの進むべき方向性]



1 市街地の成長管理

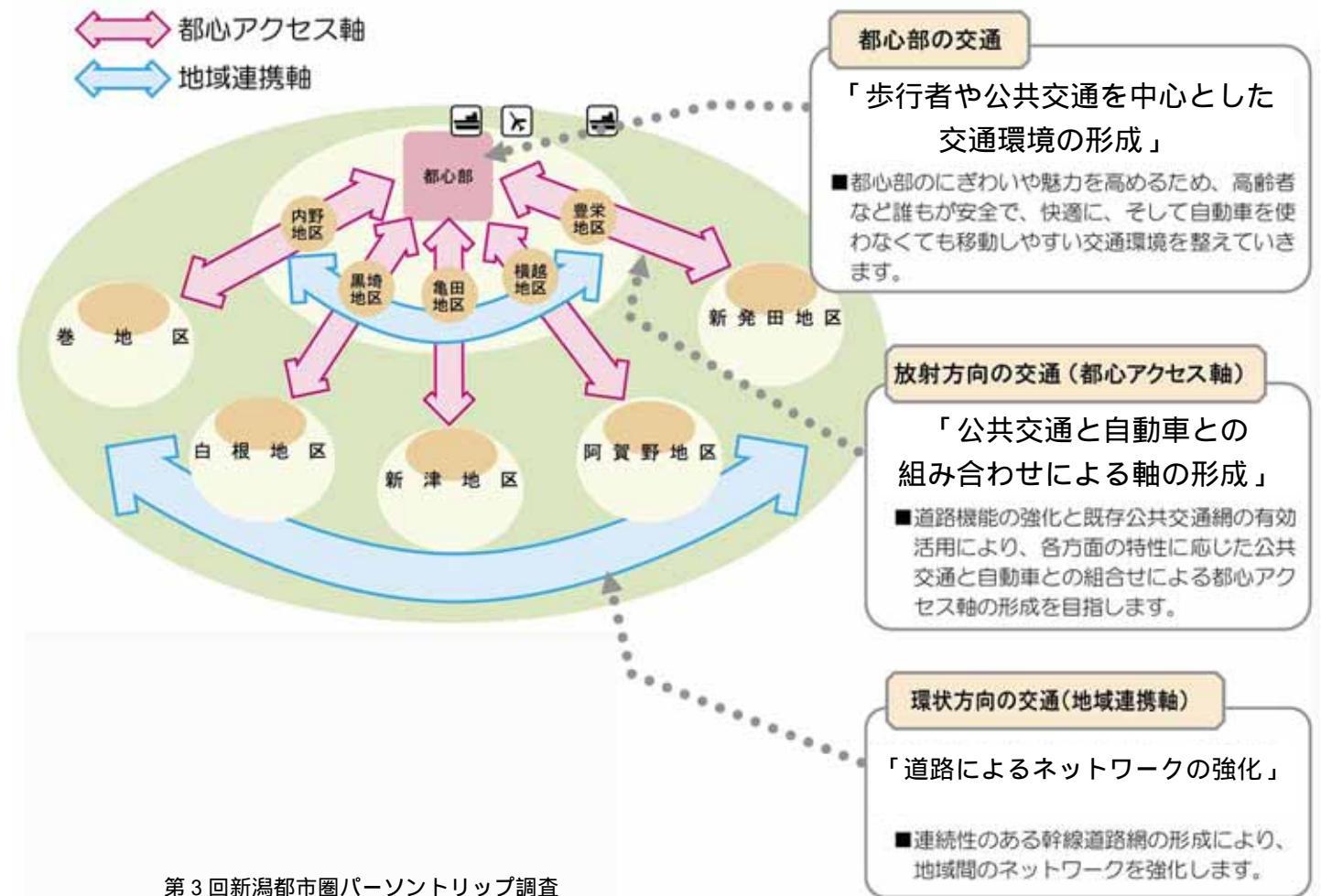
本格的な少子高齢化社会を迎え、都市の人口増加が落ち着きを見せる中、効率的な社会経済活動により環境負荷を軽減し、住む人や訪れる人にとって便利で快適な都市環境の実現が求められています。

市街地の成長管理とは、郊外部の環境整備に努めつつ、既存市街地内の低未利用地の活用や土地利用の高度化を図り、市街地全体の質を高めていくことを言います。

2 自動車と公共交通のバランスのとれた交通体系

車への過度な依存を見直し、様々な交通手段の選択(使い分け)を可能にするため、都市構造の現状・地域の特性・市民のニーズに応じて必要な交通手段が確保されている交通体系を言います。

具体的な交通の考え方は以下のとおりです。



[新潟市が選択するまちづくりのシナリオ]

