

## 4 . 重点プロジェクトの抽出

### ( 1 ) 重点プロジェクト抽出の基本的な考え方

目指す都市の実現に向けて、今後 10 年間に推進する取り組みの中から、重点プロジェクトを位置付け、重点的な推進を図ります。

抽出にあたっては、都市政策の長期展望を踏まえ、これまでの交通施策の流れに加え、高齢化・環境問題といった社会情勢の変化やまちづくりの観点から、今後ますます重要性を増していく「公共交通の役割」と「既存社会資本の有効活用」に着眼し、以下 3 つの基本的考え方から重点プロジェクトを抽出します。

#### [重点プロジェクト抽出の基本的な考え方]

##### ・多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支えるプロジェクト

現在、地域間格差の改善が緊急の課題となっている中で、新潟市においても、鉄道の運行本数が少ない地域、軌道系交通手段がない地域など交通サービスに地域差が生じています。

さらに、高齢化が進む中で、高齢者などの移動制約者に対して一定水準のモビリティを確保するためには公共交通の役割が重要と考えます。

このため、地域の個性や拠点性を活かしたまちづくりを推進し、一体的な都市構造の実現を図る公共交通への取り組みを重点プロジェクトとします。

##### ・都心地区のまちづくりを支援するプロジェクト

新潟市が政令市として発展していくためには、社会経済活動の中心的役割を担う都心地区において、まちの賑わいや活力といった観点から、まちづくりと連動した交通施策を推進する必要があります。

さらに、既に着手している新潟駅連続立体交差化事業や万代島ルート線の整備の効果を最大限発揮させるためには、基幹公共交通軸の形成や道路空間の再構築に向けて、今から先行的に取り組む必要があります。

このため、都心地区のまちづくりを支援する総合的な交通施策を重点プロジェクトとします。

##### ・市民の自発的な公共交通利用や交通施策への参加を促すプロジェクト

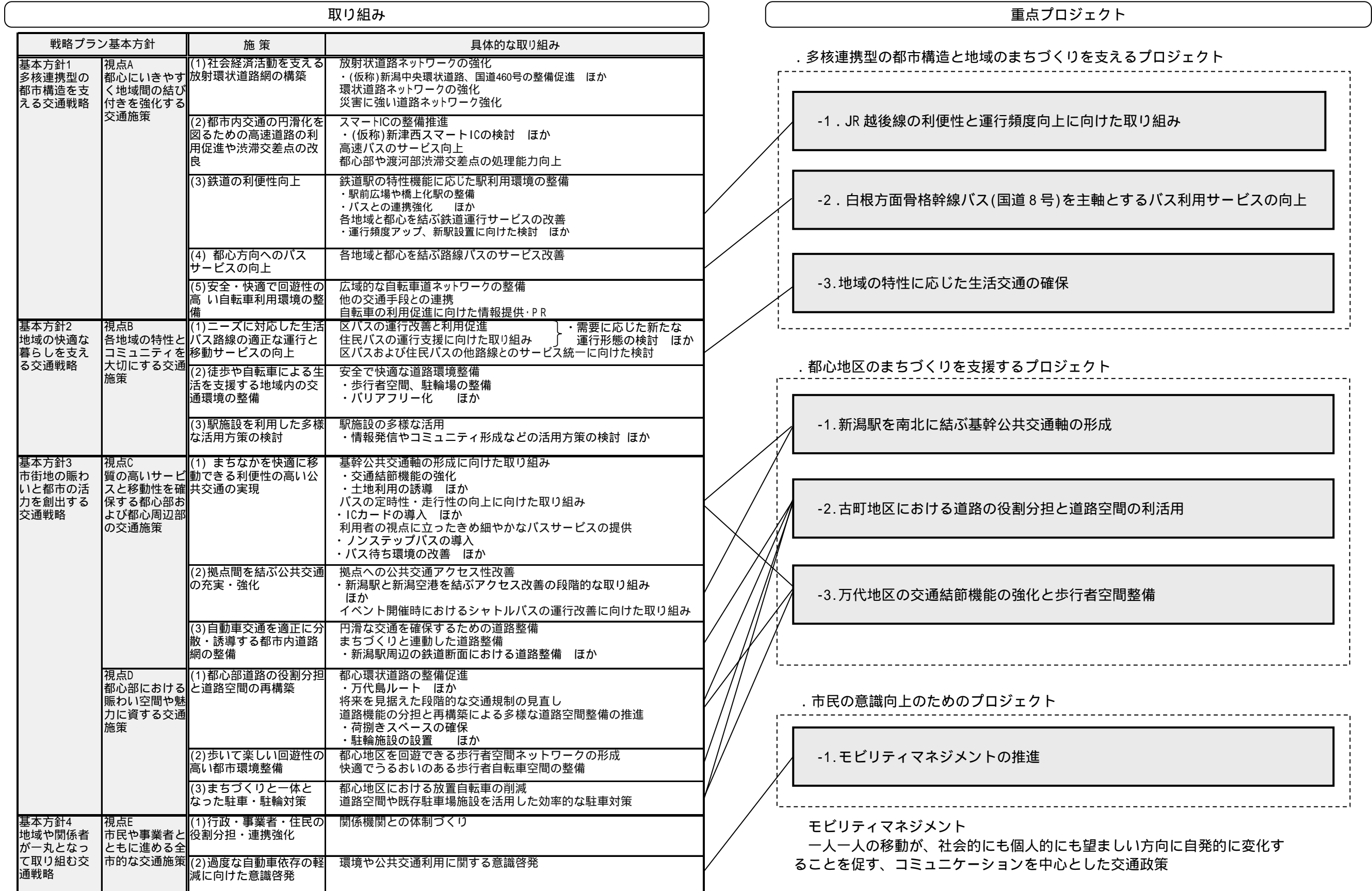
高齢化社会や環境問題への対応は国レベルでの最重要課題であり、これら課題解決に向けて、公共交通の果たす役割は大きいと考えます。

一方、公共交通については、その利用者である市民の理解と協力が無ければ、施策の実現性や有効性を高めることはできません。

このため、関係者が互いに連携し、市民の自発的な公共交通利用と交通施策への参加を促す取り組みを重点プロジェクトとします。

(2) 重点プロジェクトの抽出

以下の7項目を重点プロジェクトに位置づけます。



### (3) 重点プロジェクト選定のポイント

#### ・多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支えるプロジェクト

##### -1. JR 越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取り組み

西蒲区の拠点駅である巻駅は、区の拠点駅となっている信越線の亀田駅・新津駅や白新線の豊栄駅に比べ、日中の運行本数が少なく、沿線地域の鉄道分担率も他地区に比べ低い値を示すなど十分に活用されていない状況が伺えます。(以下参考図参照)。

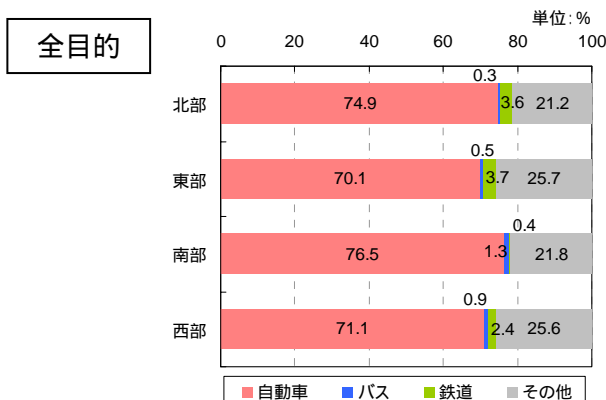
このため、鉄道が持つ利点を最大限に活かした沿線地域のまちづくりに向けて、JR 越後線の駅環境整備や運行サービスの向上に重点的に取り組む必要があります。

##### -2. 白根方面骨格幹線バス(国道8号)を主軸とするバス利用サービスの向上

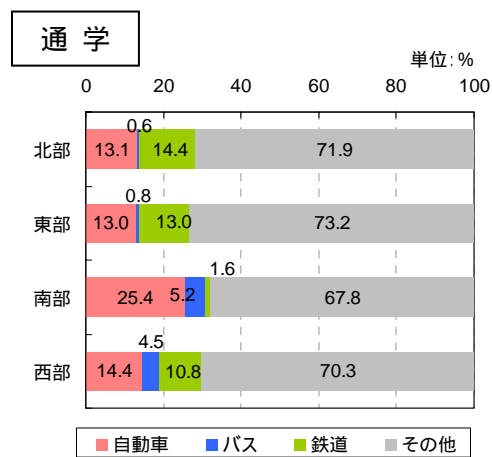
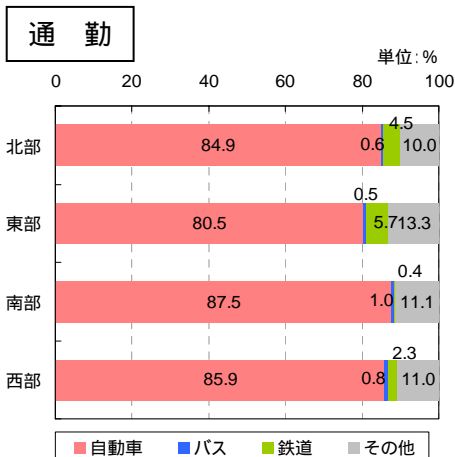
南区は唯一軌道系交通手段がなく、通勤や通学など日常活動における自動車の依存率が他地区に比べ高い地域となっています(以下参考図参照)。

このため、南区方面の公共交通によるアクセスを改善し、軌道系交通手段に代わる基幹軸として、バス路線の利便性を最大限高める取り組みを重点的に推進する必要があります。

〔地区別機関分担〕



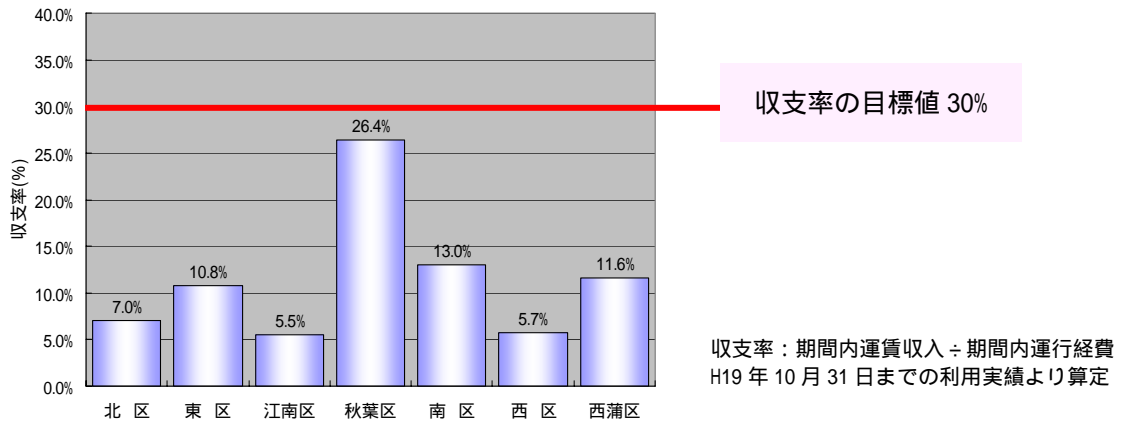
(資料)第3回パーソントリップ調査  
 北部：旧豊栄市  
 東部：旧亀田町、旧横越町、現秋葉区  
 南部：現南区  
 西部：現西蒲区(岩室地区は除く)



### -3. 地域の特性に応じた生活交通の確保

平成19年度より7つの区で運行を開始した区バスは、厳しい運営状況となっており、(以下参考図参照)、地域の特性に応じた運行サービスや新たな運行方式の導入など、市民の移動手手段として、さらに定着させるよう必要な改善措置を早急かつ重点的に講じる必要があります。

〔各区バスの収支率〕



## ・ 都心地区のまちづくりを支援するプロジェクト

### -1. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成

新潟駅連続立体交差化事業の整備状況を勘案し、現在進行中のオムニバスタウン計画(平成19年度から5年間の計画)に引き続き、新潟駅直下を結ぶ基幹公共交通軸形成に向けた公共交通の利用環境改善を重点的に取り組む必要があります。

### -2. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用

都心環状機能を有する万代島ルート線(西掘～柳都大橋間)の整備状況によって、交通流動が大きく変化する古町地区の道路機能を見直し、賑わいや魅力の創出といった観点から、段階的な道路空間の再構築や適正な道路の利用について重点的に取り組む必要があります。

### -3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備

万代地区は、多くの郊外バス路線が集中する都心の重要な交通結節点であり、基幹公共交通軸の形成に合わせて交通結節機能を強化するとともに、新潟駅や古町地区などを結ぶ都市拠点として連続性のある都心空間整備を重点的に取り組む必要があります。

## ・市民の意識向上のためのプロジェクト

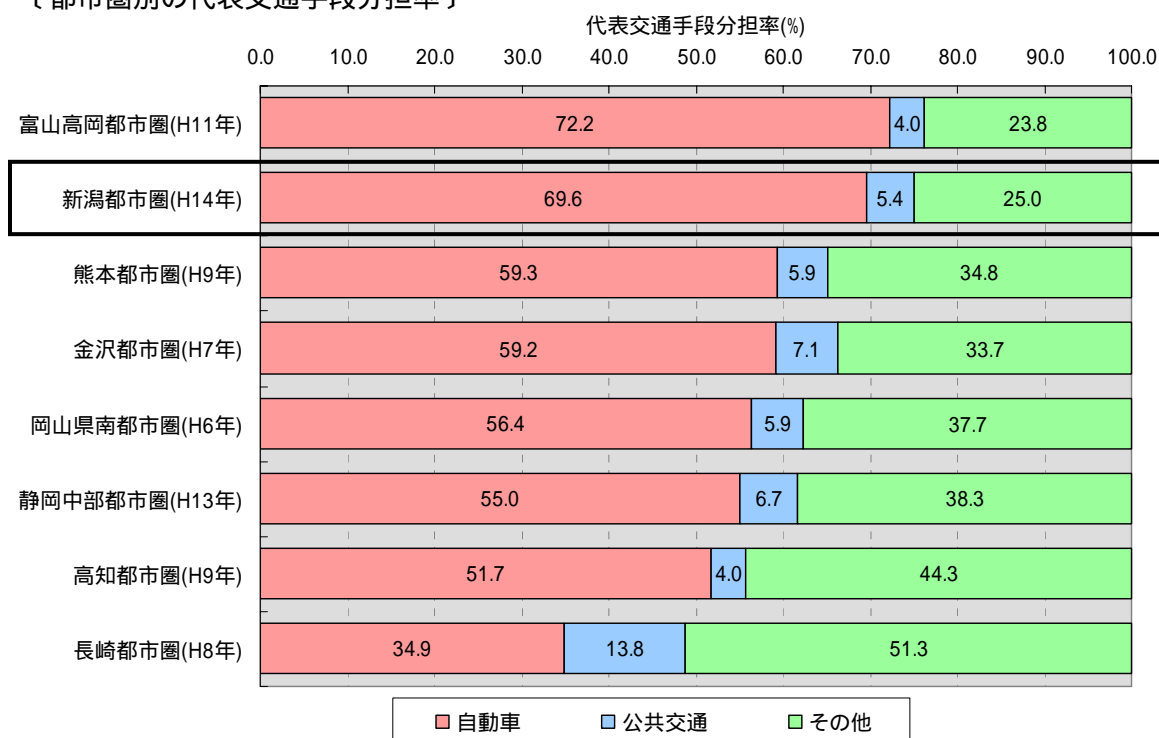
### -1. モビリティマネジメントの推進

高齢化や環境問題に対する社会的要請が高まっている中で、新潟都市圏の自動車分担率は約70%と全国と比較して高い状況にあり、過度な自動車依存から自動車と公共交通のバランスのとれた交通体系を整備することが早急に求められています。

ただし、こうした課題に対応して公共交通サービスを強化するだけでは、自動車の利便性における優位性から施策の効果を十分に発揮できないと考えられます。

そこで、利用者である市民の理解と協力を得るため、関係者が互いに連携し、市民の公共交通利用に対する意識向上を促進する取り組みを重点的に推進する必要があります。

〔都市圏別の代表交通手段分担率〕



(資料)第3回パーソントリップ調査