

平成29年度

国の施策・予算に対する
拠点性の向上に向けた
提案・要望

平成28年6月

新 潟 市

日ごろから新潟市政の推進につきまして、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

本市は、政令市移行から10年目を迎え、これまで「拠点化」と「個性化」を軸につくりあげてきた政令市の土台に磨きをかけ、81万市民と共に新潟の総力を結集し、日本一安心して暮らせるまち「安心政令市にいがた」を確立していく年になります。

本市では、東日本大震災に際して「日本海側最大級の救援センター」として機能した実績や、度重なる豪雨災害での経験を踏まえ、今後想定せざるを得ない首都直下地震等の際に、救援の拠点となる「防災・救援首都」として機能すべく、日本海国土軸の形成への取り組みや、災害に強いまちづくりを強力に推し進めています。

こうした安心・安全な暮らしの実現はもとより、本州日本海側のセンターに位置し、北東アジアに向かい合う地理的優位性と国際拠点港湾・総合的拠点港としての新潟港や国際空港、新幹線・在来線、高速交通網などの都市基盤を活かしたまちづくりにより拠点性を高め、創造的に発展を続ける新潟市の実現を目指し、地方創生を新潟から先導していきます。

つきましては、今後の政策運営並びに平成29年度の施策・予算編成に際し、ここに取りまとめた要望項目について特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

平成28年6月

新潟市長 篠田 昭

新潟市議会議長 高橋 三 義

目 次

拠点性の向上に向けた提案・要望

1	地方の拠点化を図る大型プロジェクトに必要な財源の確保	1
2	新潟駅周辺整備事業の着実な促進	2
3	新たな交通システム（BRT）のさらなる機能強化への支援と 公共交通施策の総合的推進	4
4	新潟中央環状道路をはじめとする多核連携型の都市構造を支える 道路整備の促進	6
5	直轄河川の治水対策の推進	8
6	広域新潟海岸の侵食対策の推進・促進	10

1 地方の拠点化を図る大型プロジェクトに必要な財源の確保

地方の責務として進めている大型プロジェクトが計画的に進捗するよう、社会資本整備にかかる交付金の確保及び財政支援措置を要望します。

- ① 地方の責務として進めている社会資本整備に、必要な予算が措置されるよう、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金を確保すること
- ② 地方が進める大型プロジェクトの整備段階に応じて発生する事業費のピークに対し、適切な財政支援措置を講じること

【提案・要望理由】

東日本大震災に際して救援センターとして機能した実績や、今後想定せざるを得ない太平洋側の大規模災害に備え、平時からの拠点性強化や、日本海国土軸形成への取り組みを推し進めています。

この中で、新潟駅付近連続立体交差事業は、本市の都市構造を改善するだけでなく、羽越本線の利便性の向上に資する新幹線・在来線同一ホーム乗り換え事業により、新潟から山形・秋田へとつながる日本海国土軸を強化するとともに、多極分散型の国土形成を目的とする国家的なプロジェクトとして、沿線の関係自治体からも大きな期待を寄せられていることから、地方の責務として計画的に整備していくことが必要です。

さらに、人口減少社会に対応した持続性のある地方創生においても、日本海側の拠点都市である本市は、文化や個性を活かした取り組みを加速させていく必要があります。

このため、地方の社会資本整備が計画的かつ着実に実施できるよう、交付金の予算を十分に確保するとともに、大型プロジェクトの進捗状況に応じて適切な財政支援措置を講じることがを要望します。

【本市の現状】

日本海国土軸を強化するための社会資本整備を進めていますが、依然として厳しい財政環境が続いている中、安定した財源の確保に苦慮しています。

【提案・要望の効果】

地方の責務として行う大型プロジェクトの継続的・計画的な整備により、強靱な対流促進型国土の形成による民間投資の誘発が図られ、地方の拠点性がさらに高まります。

2 新潟駅周辺整備事業の着実な促進

新潟駅周辺整備について、所要額の確保、並びに事業費を安定的に確保するための予算制度の創設を要望します。

- ① 新潟駅付近連続立体交差事業
- ② 高架下交通広場及び駅前広場整備事業
- ③ 幹線道路整備事業

【提案・要望理由】

新潟駅周辺整備事業は、鉄道在来線の高架化をはじめとした、駅周辺市街地の総合的な整備を進めることにより、「日本海拠点都市にいがた」の陸の玄関口として、ふさわしい都市機能の強化を図るものです。

喫緊の課題として、平成30年度に迫った越後線高架化完成、高架駅第一期開業、新幹線・在来線同一ホーム供用を確実なものとするため、継続的に所要額を確保するよう要望します。

さらに、平成33年度の高架駅全面開業、平成34年度の基幹公共交通軸の形成、平成35年度の万代広場の整備完了に向け、事業費を安定的に確保するための予算制度の創設を要望します。

【本市の現状】

基幹事業である鉄道在来線の連続立体交差事業は、平成24年度より工事が本格化し、全線において高架化工事を進めています。本年度中に、越後線側高架橋の土木工事が終了するとともに、新幹線・在来線同一ホーム事業の工事が本格化します。

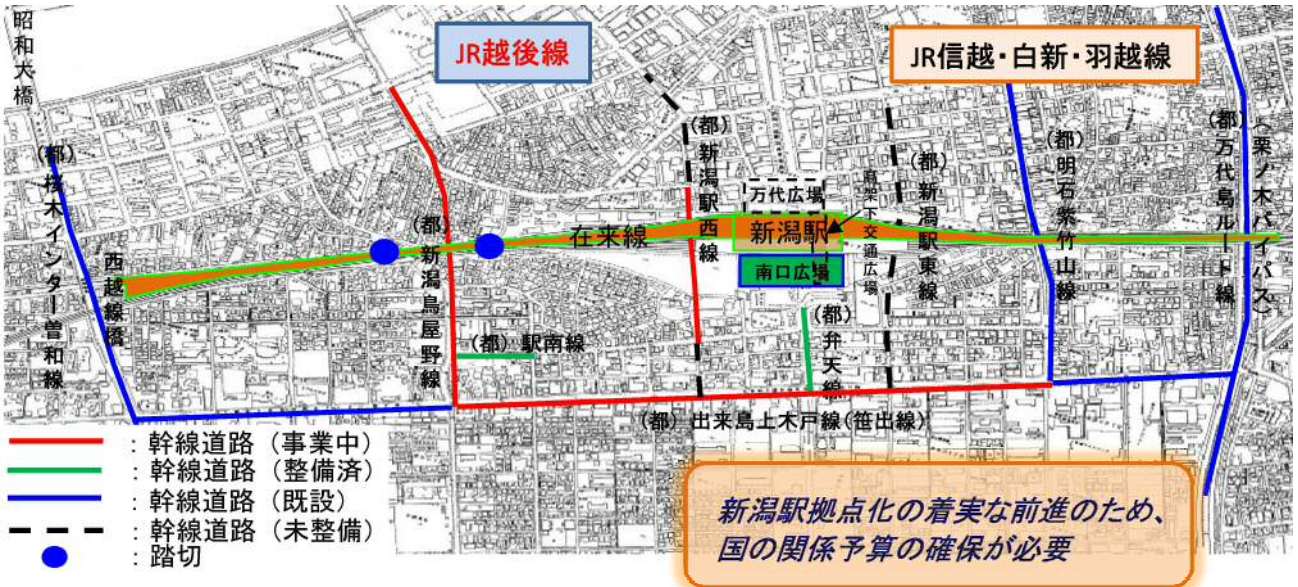
【提案・要望の効果】

鉄道在来線の高架化と新たな幹線道路の整備により、交通混雑の緩和と安全で快適な交通環境が提供されるとともに、駅周辺への民間投資の誘発など、まちづくりの側面からも地域活性化の核となる事業として、将来にわたる多面的で高いストック効果が期待できます。

また、超高齢社会を迎え、車を中心とした交通体系のみならず、誰もが移動しやすい公共交通体系の構築に向け、駅の公共交通結節機能を強化し、利用者の利便性を飛躍的に向上させます。

さらに、羽越本線の利便性向上に資する新幹線・在来線同一ホーム供用により、国土強靱化と日本海国土軸の強化を確かなものにします。

新潟駅周辺整備事業の整備効果と課題



○日本海国土軸の強化

新幹線・在来線同一ホーム乗換え

30年度

乗換時間6分短縮
上下移動の解消
秋田・山形方面との連携強化

同一ホーム乗り換えイメージ

○新潟駅拠点化による民間投資誘発

35年度

万代広場イメージ

駅デッキより都心軸を望む

連立事業と連携した駅前広場整備により、鉄道・バス・自動車の交通結節機能強化とにぎわい空間を創設し、事業全体のストック効果を高度化・多様化

○踏切の除却・南北市街地の一体化

踏切の現状

東跨線橋の現状

幹線道路：5本（新設3）+自転車走行空間の確保
踏切2箇所を除去し、区画道路9本を新設

○公共交通結節点機能の強化及び基幹公共交通軸の形成

34年度

新潟駅を起点とする新交通システム導入により、基幹公共交通軸環状線を形成

高架下交通広場イメージ(万代広場側)

高架下交通広場内部イメージ

南北を結ぶ基幹公共交通軸の形成

3 新たな交通システム(BRT)のさらなる機能強化への支援と公共交通施策の総合的推進

将来にわたり持続する公共交通体系の実現を目指し運用を開始したBRTのさらなる機能強化に向けた支援の継続と、公共交通施策を持続的かつ総合的に推進するための支援制度の拡充を要望します。

【提案・要望理由】

本市は、民間が運営する路線バスに加え、JR東日本が幹線的な公共交通を担い、地域団体や市が地域内の交通を補っています。

将来にわたって持続可能な公共交通体系を実現するため、バス交通については、BRT導入とバス路線の段階的再編を行うこととし、BRTについては公設民営方式を採用する中で、連節バス購入や施設整備等に国の交付金を活用し、昨年9月5日に運用を開始しました。今後は、BRTのさらなる機能強化に向け、概ね平成31年度までの専用走行路の設置を目指し、今年度は、車線の運用制限に係る社会実験を実施する予定です。

つきましては、本実験へのご協力と、来年度以降の本格整備への技術的・財政的支援に特段のご配慮をお願いします。

また、都市内における基幹交通と地域の生活交通の確保、公共交通の利用環境向上など、地方が多様な手法を用いて公共交通の維持・活性化を持続的かつ総合的に推進できる支援制度のさらなる拡充を要望します。

【本市の現状】

人口減少や超高齢化が進む中、市民が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、公共交通とまちづくりが一体となった本市にふさわしいコンパクトなまちづくりに対応した持続的な都市内交通の確保が課題であるとともに、本市を核とした圏域全体の拠点性の向上に向け、県内高速バス網や空港アクセスなどの広域交通の強化が欠かせません。

【提案・要望の効果】

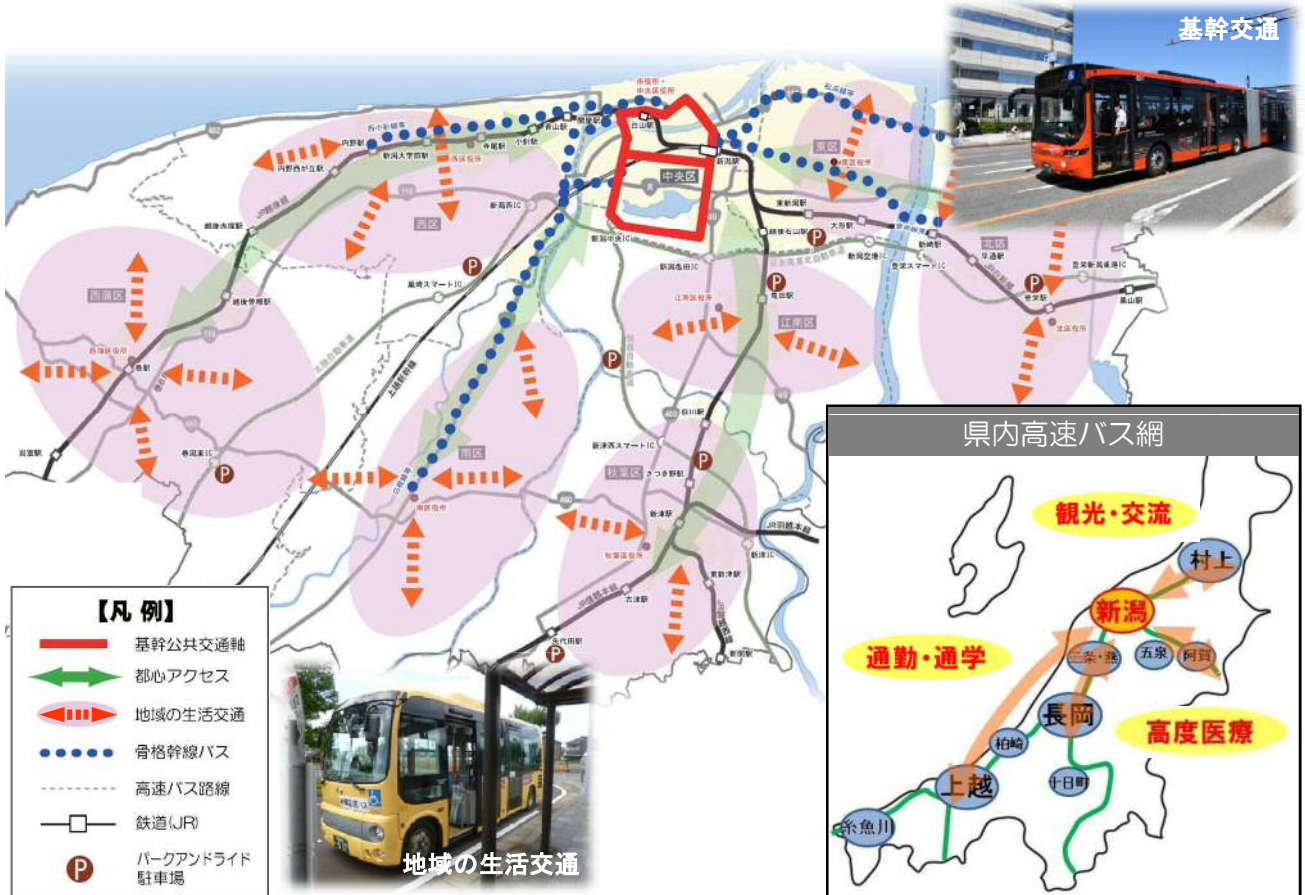
専用走行路の整備により、BRTの定時性・速達性が確保され、サービスレベルが向上するとともに、都市内での人の移動がより活発となり、まちなかの賑わい創出につながります。また、BRT導入を契機としたバス路線の段階的再編、地域と行政の協働によるバス運行、車両のバリアフリー化など利用環境の向上を、多様な手法で継続的かつ一体的に推進することで、安心・安全に移動できるまちづくりに寄与することができます。

こうした持続可能な都市内交通と強化された広域交通が相互に結び付き、総合的な公共交通体系を形成することで、本市を核とした圏域全体の経済成長や生活関連機能サービスの向上につながります。

新たな交通システム(BRT)のさらなる機能強化



公共交通施策の総合的推進



4 新潟中央環状道路をはじめとする多核連携型の都市構造を支える道路整備の促進

新潟中央環状道路をはじめとする本市の多核連携型の都市構造を支える道路整備や、安心・安全で持続可能なまちづくりに資する道路環境整備の促進を要望します。

- ① 地方の道路整備に必要な安定した財源の確保
- ② 新潟中央環状道路の整備支援
- ③ 自転車及び徒歩で移動しやすく安全・快適な道路環境整備の促進

【提案・要望理由】

新潟中央環状道路は、本市が目指す多核連携型の都市構造を支える重要な幹線道路であり、国道 113 号から国道 402 号に至る約45kmの区間のうち約19kmにおいて、現在、事業を進めていますが、信濃川の渡河など高度な技術力と多額の事業費が必要となることから、積極的な支援を要望します。

また、道路は市民の暮らしや社会・経済活動を支える最も基礎的な社会資本であるとともに、渋滞の緩和や災害時の緊急輸送、救急医療などの面においても道路整備の必要性は依然高い状況となっています。

さらに、社会環境の変化に対応し、歩行者や自転車も含めた多様な利用者が共存できる道路環境の整備も求められていることから、所要額の確保を要望します。

【本市の現状】

多核連携型の都市構造を有する本市においては、各地域拠点間の交流・連携のために必要な道路ネットワークの整備が引き続き求められている状況です。

また、過度な自動車依存からの転換に向け、「公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を制定し、道路環境の整備に重点的に取り組んでいます。

これらの事業については、社会資本整備総合交付金を活用し実施しています。

【提案・要望の効果】

本市の中心部や各地域拠点間の交流・連携の強化が図られるとともに、着実に道路環境の改善が図られ、持続可能な都市の発展や安心・安全なまちづくりに寄与します。

新潟中央環状道路の整備



ストック効果

新潟中央環状道路

■救急・救命・救助活動の30分圏域を拡大

30分圏域のカバー率

人口	現状 86%	整備後 93%
面積	現状 63%	整備後 78%

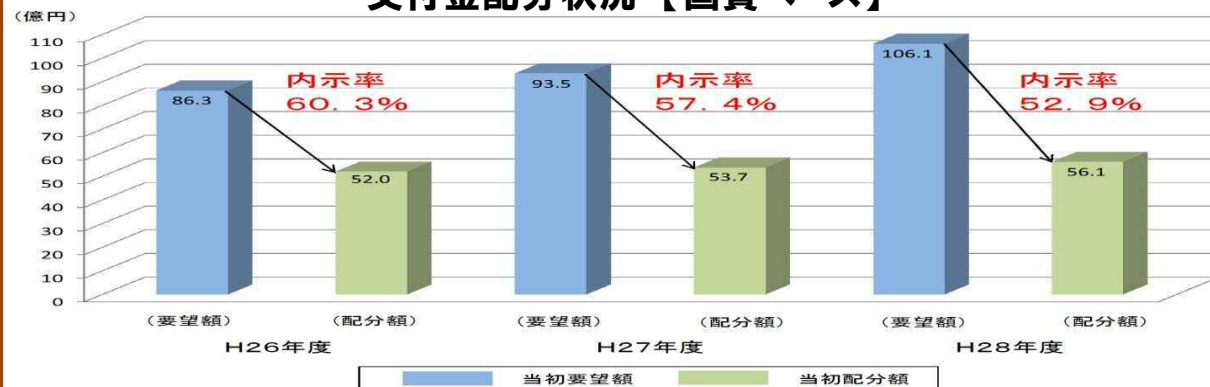


新潟市民病院 (第三次救急医療機関)
新潟市消防局・中央消防署



道路整備に必要な事業費の確保

交付金配分状況【国費ベース】



5 直轄河川の治水対策の推進

新潟市国土強靱化地域計画や、平成23年7月新潟・福島豪雨などの自然災害を踏まえ、さらなる市民の安心・安全の土台を強固にするため、次の事項を要望します。

- ① 治水対策事業の推進・促進(やすらぎ堤など)
- ② 信濃川の流下能力向上の推進(河道掘削、もぐり橋解消)
- ③ 堤防浸透・侵食対策の推進(阿賀野川)
- ④ 河川防災ステーション整備の推進(天野地区)

【提案・要望理由】

本市では、昨年3月に、「新潟市国土強靱化地域計画～防災・救援首都を目指して～」を策定し、この中で、「河川洪水や異常気象等による広域かつ長期的な市街地等の浸水及び海岸侵食」など16項目の脆弱性評価を行い、施策の推進方針を位置付けました。

平成23年7月の新潟・福島豪雨において、信濃川・阿賀野川では既往最高水位・最大流量を記録するなど、「河川改修等の治水対策等」の脆弱性評価としては、非常に危険な状態となっていることから、やすらぎ堤整備など治水対策の推進・促進、流下能力向上の推進(信濃川河道掘削、もぐり橋解消)について、特段のご配慮をお願いします。

また、平成27年9月関東・東北豪雨を受け策定した「水防災意識社会再構築ビジョン」の取り組みにおける「洪水を安全に流すためのハード対策」の一環として、阿賀野川堤防の浸透や侵食対策の推進についても、特段のご配慮をお願いします。

さらに、洪水等における円滑な水防活動や緊急復旧活動等の拠点となる天野地区河川防災ステーションの整備を推進するようお願いします。

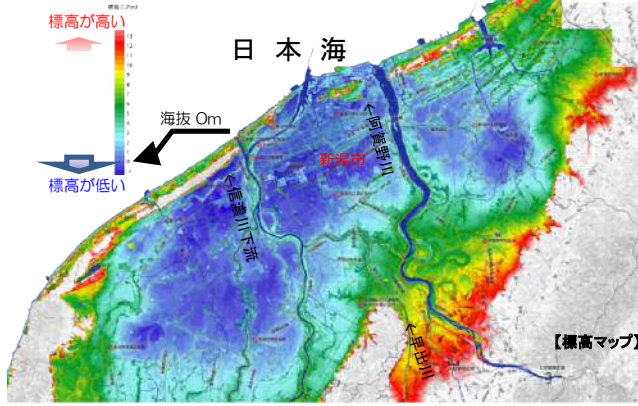
【本市の現状】

阿賀野川、信濃川の下流域はゼロメートル地帯を含む低平地が広がっており、常時ポンプ排水を要する地域もあることから、一度浸水が発生すると長期化し、その被害は甚大なものとなるため、流域の上・中・下流の連携、役割分担を図り、雨水貯留管や田んぼダムにより流出抑制を行っています。

【提案・要望の効果】

新潟市国土強靱化地域計画の2本柱のひとつ、「足元の安心安全の確保」に向け、大規模自然災害のリスクから、市民の生命や財産を守り、社会経済活動を維持し、迅速な復旧・復興が可能となります。

阿賀野川、信濃川下流域の標高図

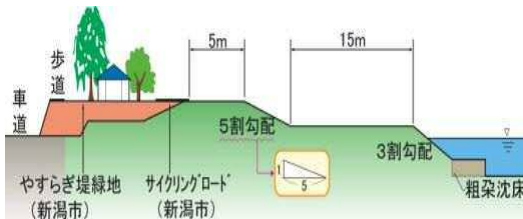


②信濃川の流下能力向上の推進 (河道掘削、もぐり橋解消)

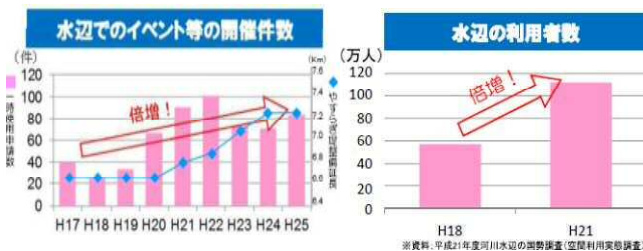
小須戸橋付近の出水状況(平成23年7月30日撮影)



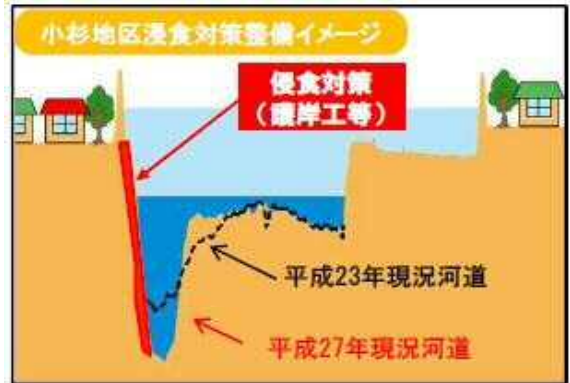
①治水対策事業の推進・促進 (やすらぎ堤)



やすらぎ堤を年間100万人以上が利用!



③堤防浸透・侵食対策の推進 (阿賀野川)



平成23年7月洪水時の漏水発生状況
(江南区蔵岡地区)

④河川防災ステーション整備の推進 (天野地区)



6 広域新潟海岸の侵食対策の推進・促進

新潟市国土強靱化地域計画に沿って、本市の中心市街地を背後に控えた、特に侵食が著しい広域新潟海岸の保全対策として、次の事項を要望します。

- ① 海岸保全施設整備による海浜の安定化、直轄海岸である金衛町工区や西海岸地区の重点的整備の推進
- ② 新潟県管理海岸の整備の促進

【提案・要望理由】

本市では、昨年3月に、「新潟市国土強靱化地域計画～防災・救援首都を目指して～」を策定し、この中で、「河川洪水や異常気象等による広域かつ長期的な市街地等の浸水及び海岸侵食」など16項目の脆弱性評価を行い、施策の推進方針を位置付けました。

海岸保全施設等の整備の脆弱性評価としては、日本海特有の冬季風浪などの厳しい気象、海象条件や沿岸漂砂の遮断、河川からの土砂供給の減少などにより、砂浜が年々減少し、海岸侵食も著しく、海岸背後地への被害が懸念されています。海岸の早期安定化を図るため、重点的に海岸保全施設を整備する必要があることから、本市海岸の海岸侵食対策の推進・促進について、特段のご配慮をお願いします。

【本市の現状】

本市における産業・経済活動の拠点や重要な交通網が海岸に隣接していることから、海岸侵食が与える被害は甚大となる恐れがあるため、侵食対策は喫緊の課題となっています。また、海岸背後の公園エリアと一体となった海浜の創出は政令指定都市・新潟の魅力を高めることになると期待されています。

【提案・要望の効果】

新潟市国土強靱化地域計画の2本柱のひとつ、「足元の安心安全の確保」に向け、市民の生命や財産を守るとともに、海水浴等の海浜利用の促進に寄与します。

新潟市内の広域新潟海岸侵食対策

直轄海岸保全施設整備事業（金衛町工区）【事業主体：北陸地方整備局 信濃川下流河川事務所】



市街地を背後に控え、侵食が著しい新潟海岸



関屋浜海水浴場の侵食状況（平成18年9月）

凡例
■ 施工済
■ H28施工箇所
■ H29以降

（平成17年11月） （平成27年12月） 完成イメージ図

新潟港海岸（西海岸地区）侵食対策事業【事業主体：北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所】

新潟西海岸は、信濃川上流の河川改修工事等の影響で、明治後半から現在に至るまで**最大350mもの汀線が後退**。そのため昭和61年度より**面的防護方式**による侵食対策による新潟西海岸の保全を実施。



提供：北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所



後退する海岸線



市道への越波状況

補助海岸侵食対策【新潟県管理】

昭和48年の内野浜

（平成18年11月）

（平成27年10月）

海水浴で賑わう四ツ郷屋浜（平成16年）

（平成26年7月）

（平成27年10月）