

にいがた交通戦略プラン

人と環境にやさしい 交通をめざして

本編

にいがた交通戦略プラン策定協議会

目次

はじめに

1. まちづくりとめざす都市のすがた	1
1 - 1. 都市づくりの考え方と目指す都市のすがた	1
1 - 2. まちづくりと都市交通のシナリオ	3
2. 戦略プランの方向性と基本方針	6
2 - 1. 交通施策の立案考え方	6
2 - 2. 交通戦略プランの基本方針	7
3. 基本計画	13
3 - 1. 施策の方向性と施策一覧	13
3 - 2. 多核連携型の都市構造を支える交通戦略	15
3 - 3. 地域の快適な暮らしを支える交通戦略	28
3 - 4. 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略	32
3 - 5. 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略	45
4. 重点プロジェクトの抽出	48
5. 重点プロジェクト	53
5 - 1. JR越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取組み	53
5 - 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	62
5 - 3. 地域の特性に応じた生活交通の確保	79
5 - 4. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成	102
5 - 5. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用	118
5 - 6. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備	130
5 - 7. モビリティマネジメントの推進	136
6. 成果目標	145
6 - 1. 成果目標の設定	145
6 - 2. 成果目標値	147
7. 戦略プランの進行管理・推進体制	157
事業の実施プログラム(案)	160

【附属資料】

はじめに

戦略プランの目的・位置づけ

にいがた交通戦略プランは、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、第3回パーソントリップ調査で提言された将来交通計画の目標を実現するため、交通政策の基本理念と短・中期(概ね10年間)に取り組む基本的な行動計画を策定することを目的とします。

新潟市都市圏交通の目標(第3回パーソントリップ調査より)

1. 多様な都市活動や地域間の交流・連携に対応した
移動しやすい交通体系
2. 信頼性・安全性・快適性・選択性を向上した
災害に強く、質の高い交通体系
3. 都市の発展と環境との調和に向けた
持続性を支える交通体系

戦略プラン策定の必要性

社会情勢の変化を見据え、新潟市が中枢拠点都市として一段と飛躍していくためには時代の要請を的確に把握し、将来への明確な展望のもとに関係者が互いに知恵を出し合い、協力・連携することが求められています。

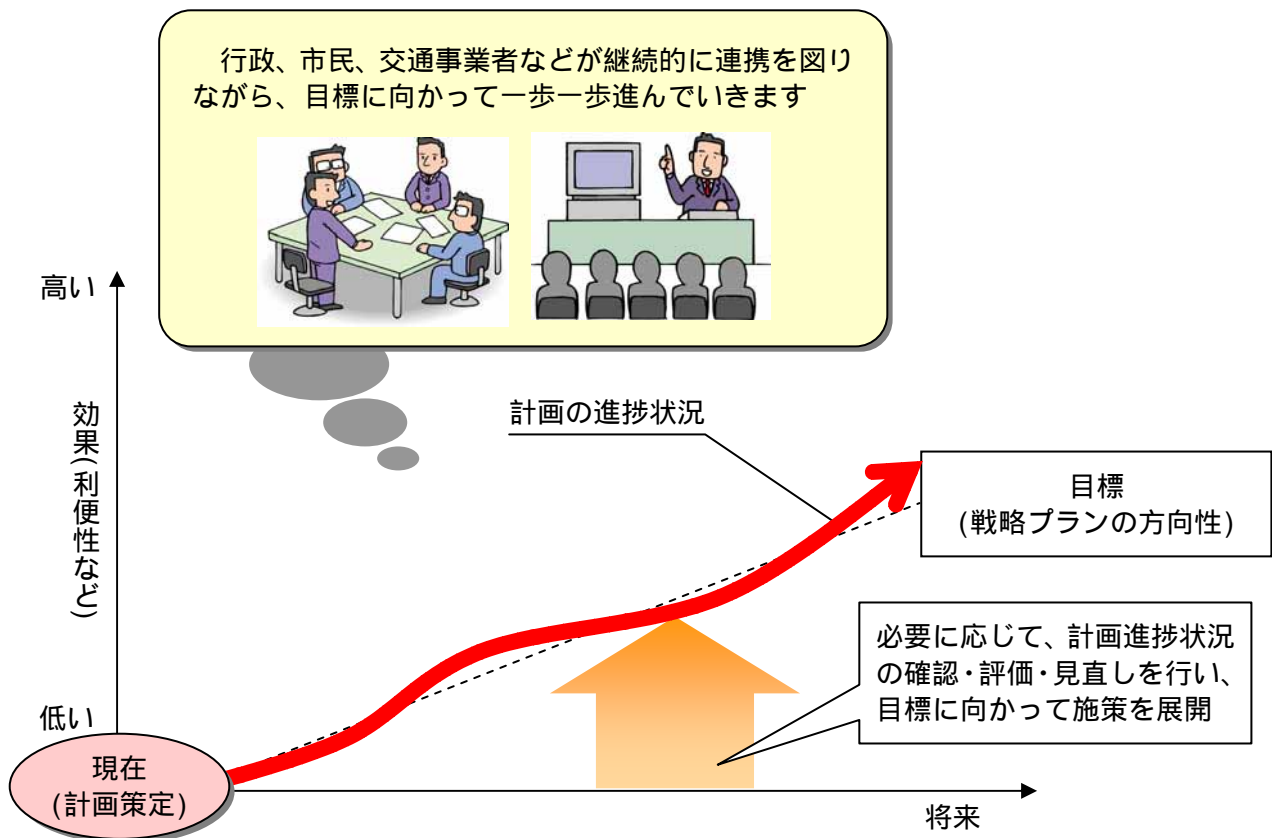
社会情勢の変化

1. 高齢化の進展
2. 深刻化する環境問題
3. 厳しさを増す都市間競争
4. 政令指定都市への移行
5. 都市化社会(市街地の拡大)から都市型社会(成熟型社会)へ
6. 厳しさを増す行財政環境

戦略プラン策定後の進め方

この戦略プランを今後着実に進め目標を達成するには、この計画で提示した内容だけでなく、施策毎に関係者が連携し、社会情勢やニーズの変化に対応する柔軟な姿勢が必要と考えます。

そこで、行政・市民・交通事業者などが継続的にコミュニケーションを図り、それぞれの役割に立った意見を踏まえ、計画進捗状況の確認・評価・見直しを行いながら、目標に向かって施策を推進していきます。

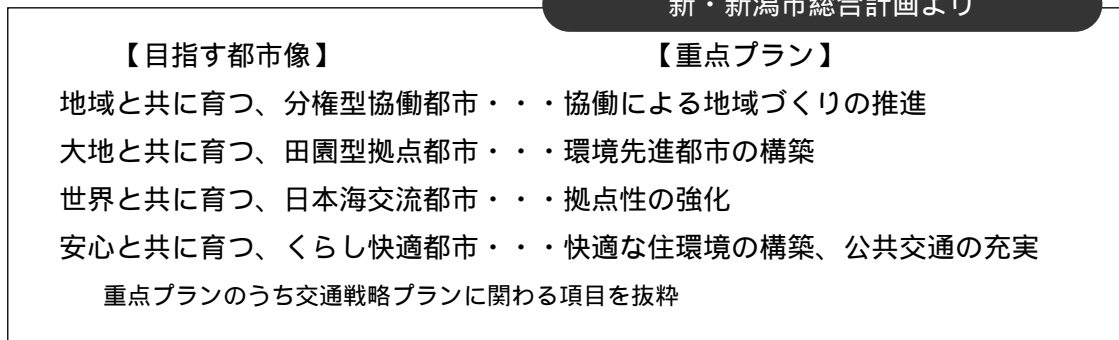


1. まちづくりとめざす都市のすがた

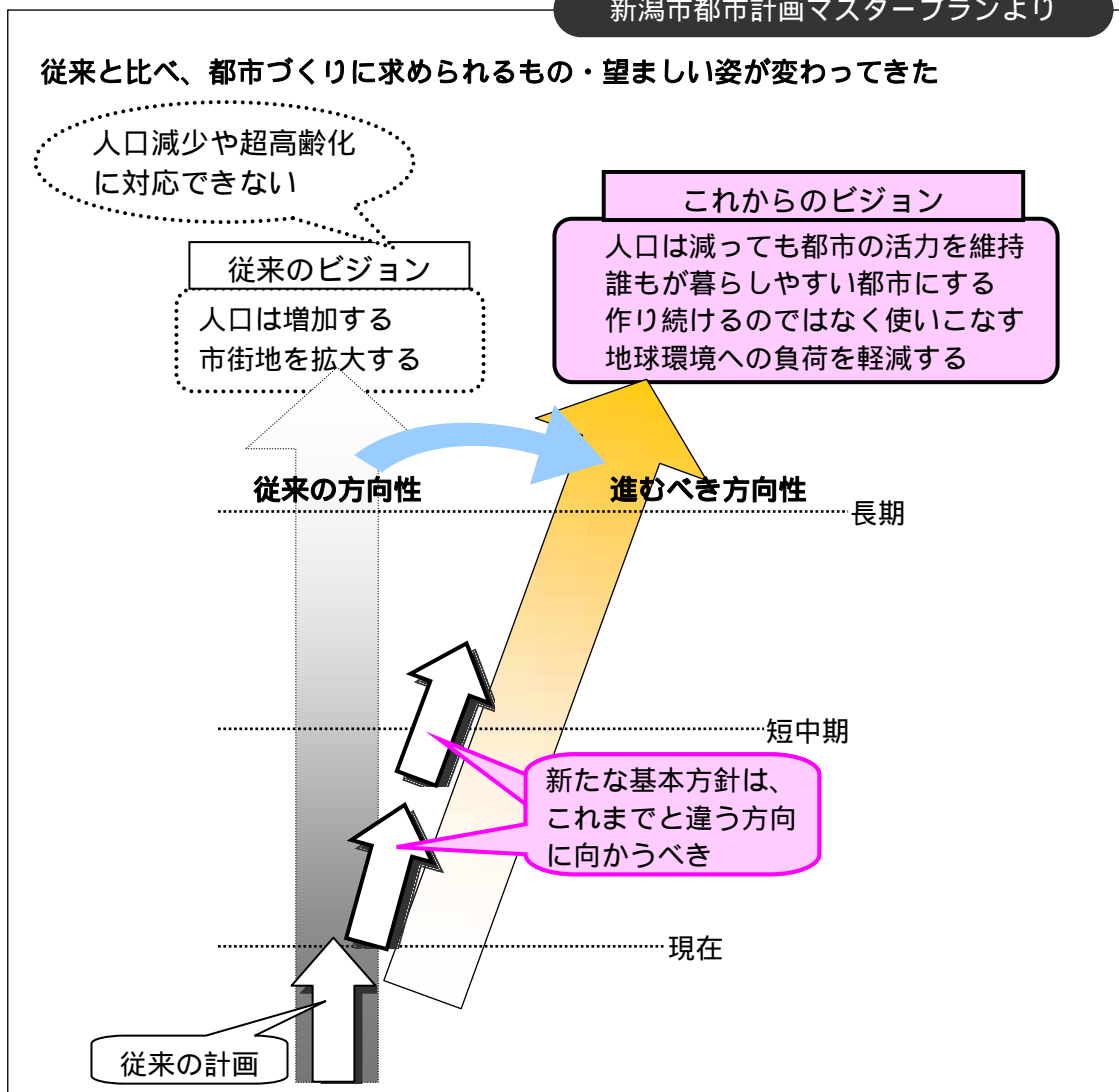
1 - 1. 都市づくりの考え方と目指す都市のすがた

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]

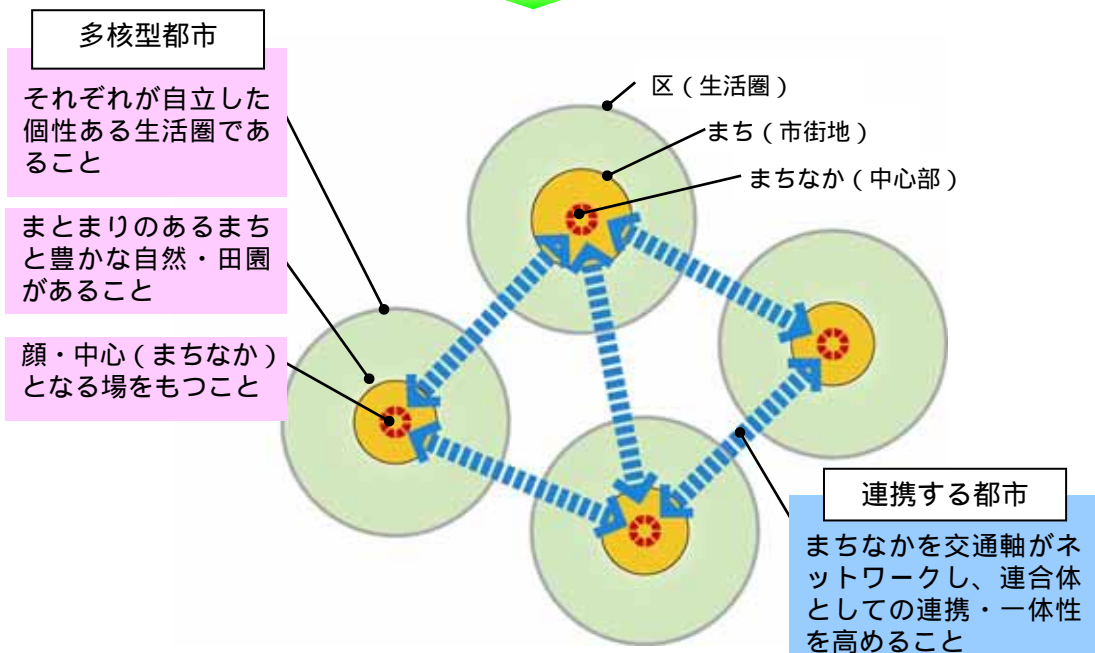
新潟市都市計画マスタープランより

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

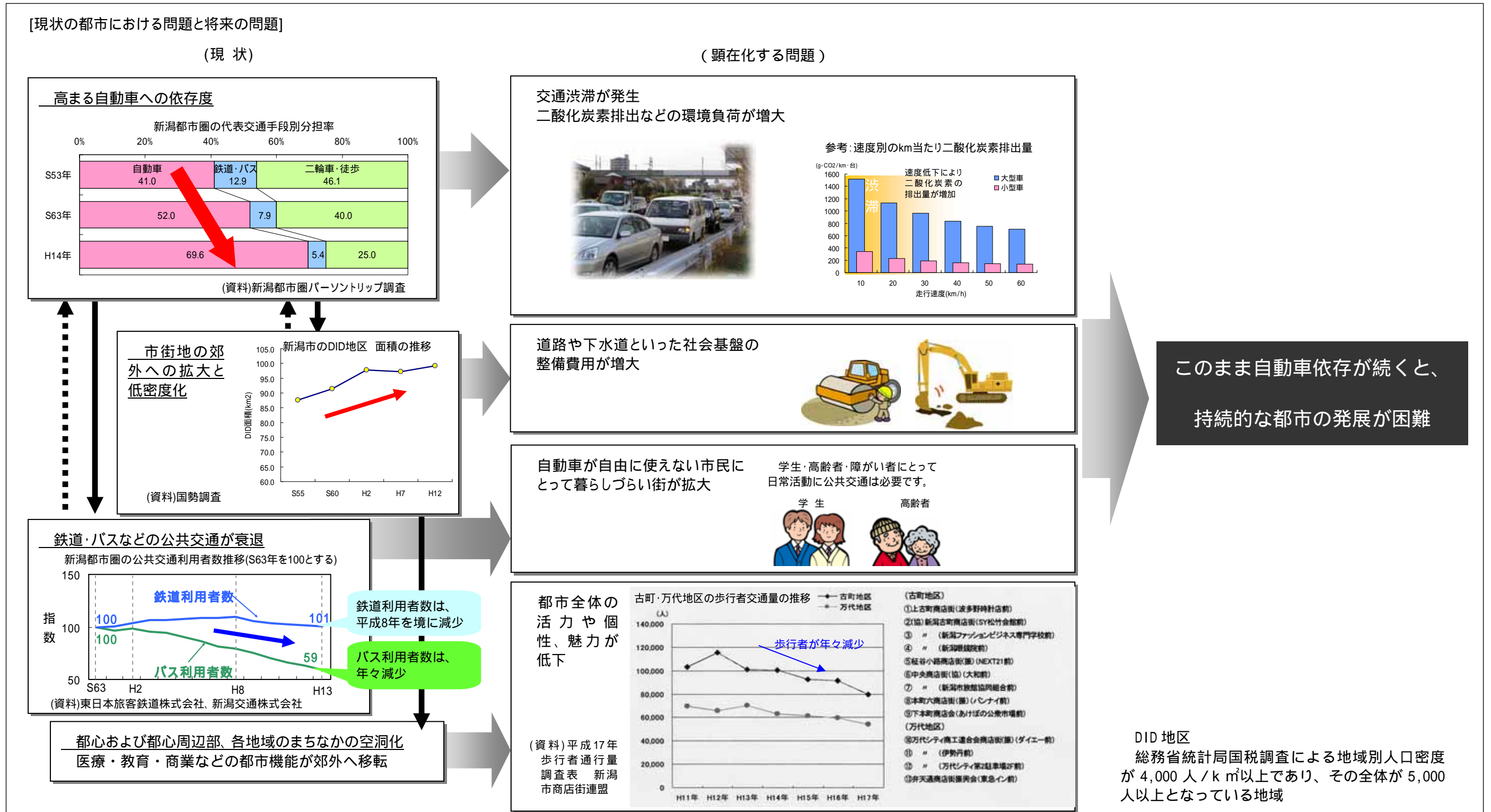


1 - 2 . まちづくりと都市交通のシナリオ

(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

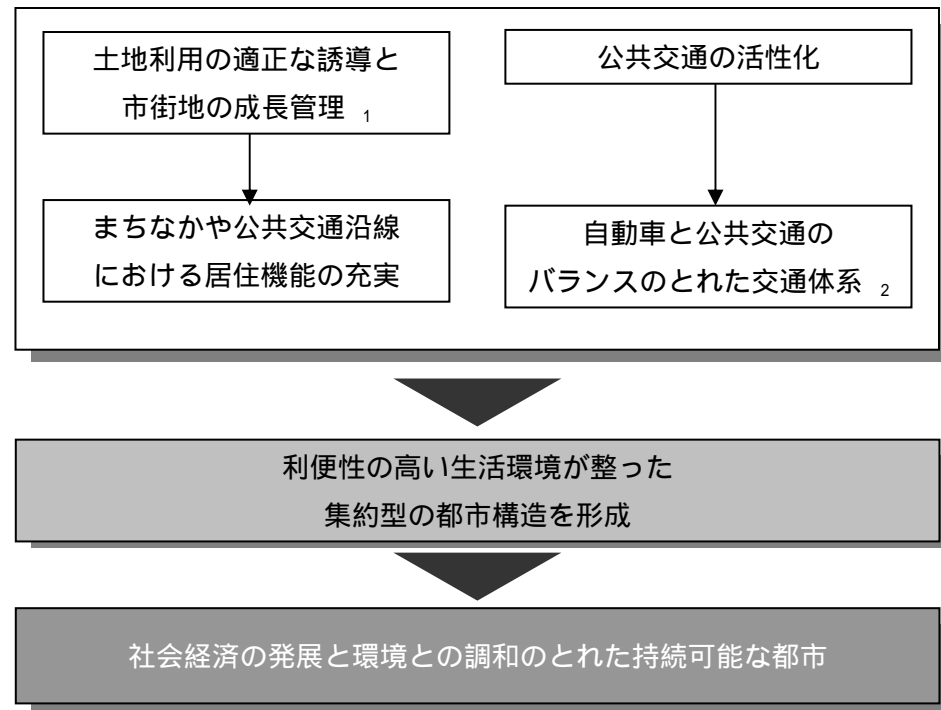
新潟市では、歴史や文化、産業など個性ある複数の地域が育まれてきました。このような各地域の特色を活かしつつ、利便性の高い生活環境を実現するため、各地域の自主性と連携を強化することにより、都市全体として活力ある地域社会の発展を目指していく必要があります。

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

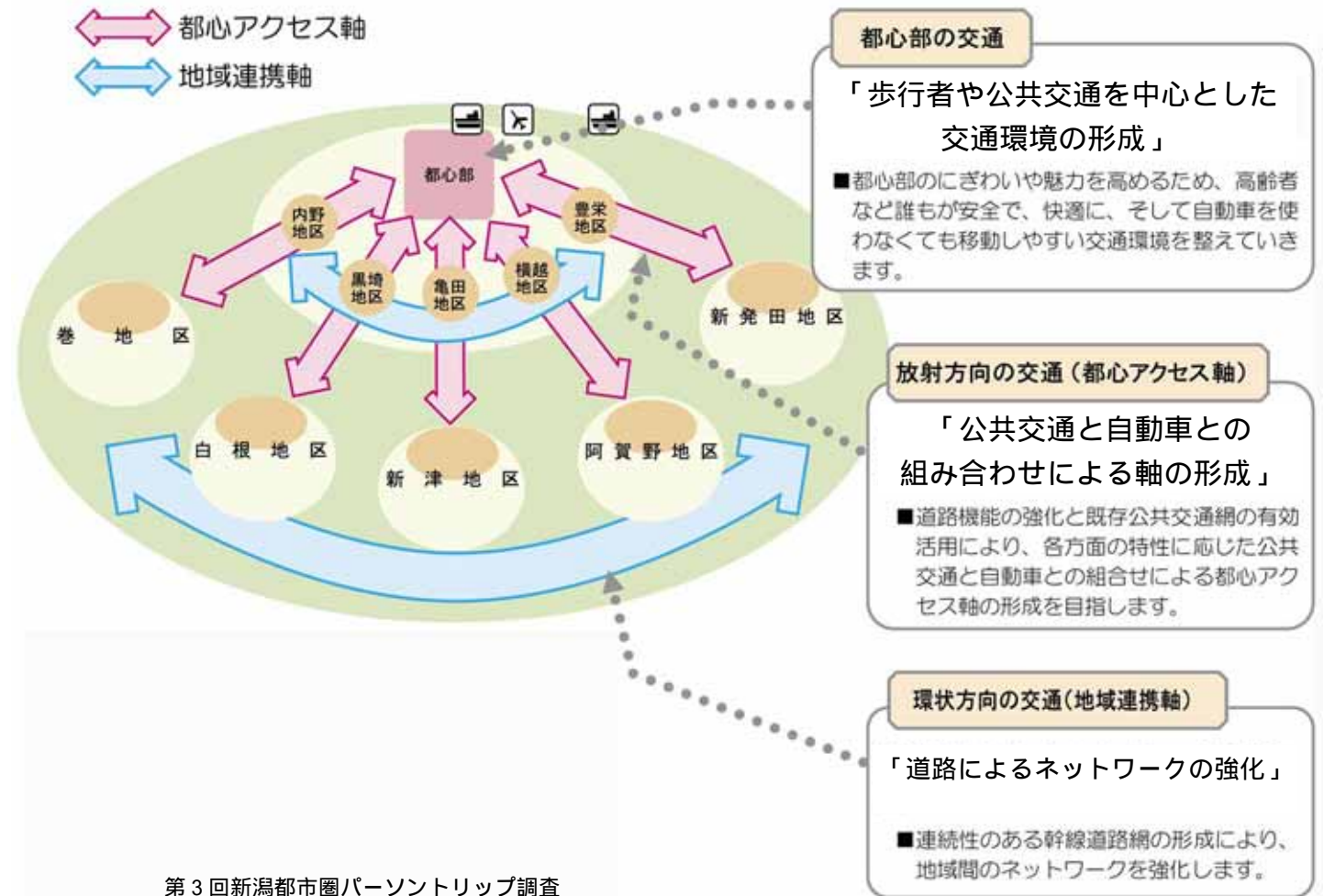
本格的な少子高齢化社会を迎え、都市の人口増加が落ち着きを見せる中、効率的な社会経済活動により環境負荷を軽減し、住む人や訪れる人にとって便利で快適な都市環境の実現が求められています。

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

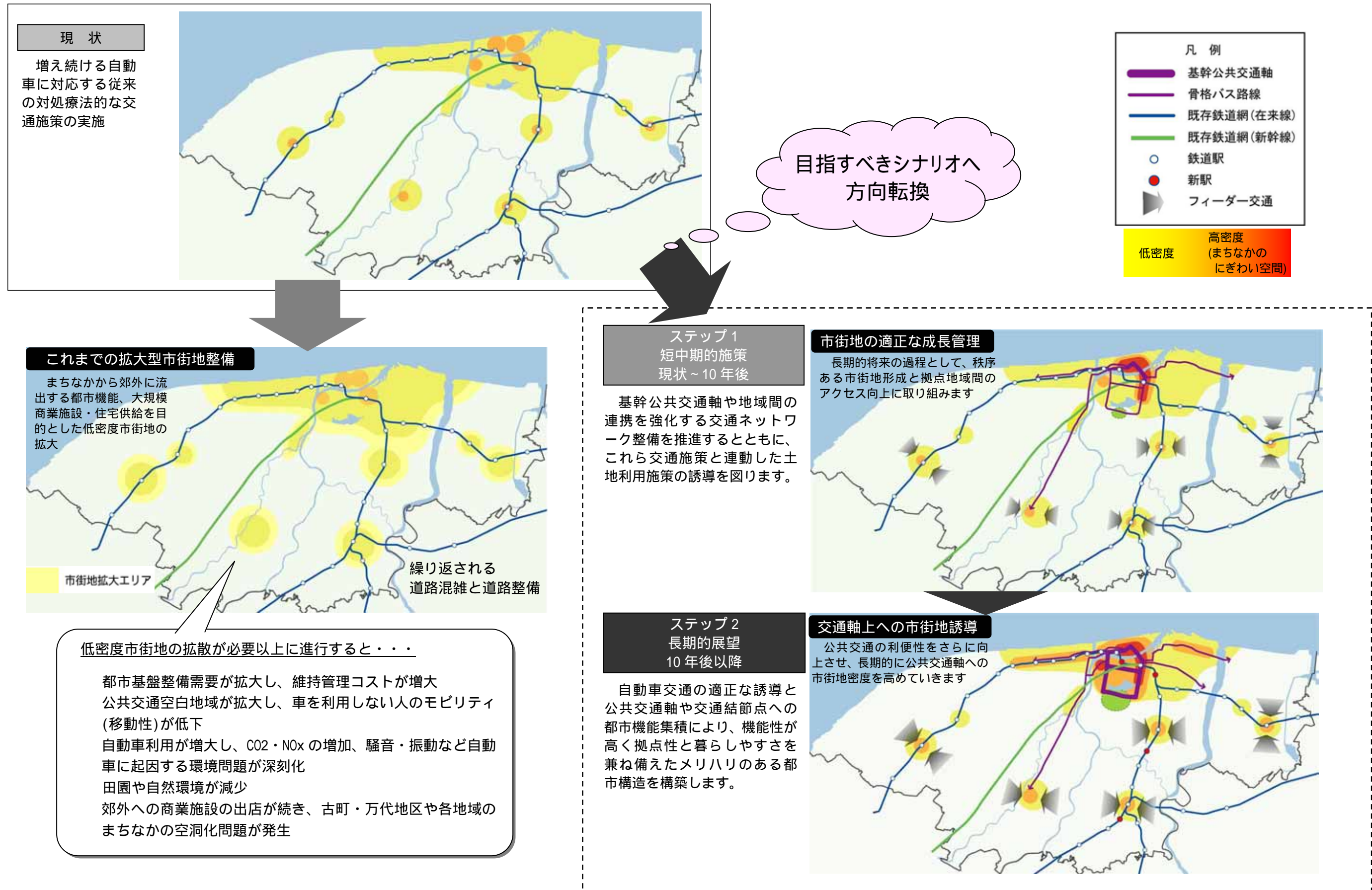
車への過度な依存を見直し、様々な交通手段の選択(使い分け)を可能にするため、都市構造の現状・地域の特性・市民のニーズに応じて必要な交通手段が確保されている交通体系を言います。

具体的な交通の考え方は以下のとおりです。



第3回新潟都市圏パーソントリップ調査

[新潟市が選択するまちづくりのシナリオ]



2 . 戦略プランの方向性と基本方針

2 - 1 . 交通施策の立案の考え方

歴史や文化、産業集積など各地域の特色や優位性を最大限に活用し、魅力と活力ある地域社会づくりを進めるためには、将来への明確な展望を持ちながら、限られた財源の中で実効性のある行政運営に努める必要があります。

また、本格的な少子高齢化社会を迎え、これからの都市政策は人口増加や市街地の拡大という「都市化社会」から、暮らしやすさやまちの魅力といった都市の質的向上を重視する「成熟型社会」に大きく転換しつつあります。

交通の分野でも、増え続ける自動車への対応といった従来の対処療法的な交通施策だけでなく、既存の社会資本を活用し、「歩く」といった人の日常生活行動を基本に、暮らしやすい地域社会づくりや持続的な都市の発展を促す取り組みが重要となっています。

このような考え方のもと、本計画では、交通環境整備に戦略性を持って取り組む考え方として、次のような視点から検討を進めます。

[施策および施策実施に関する基本的考え方]

渋滞対策から都市の体質改善を図る交通戦略へ

- 都市の交流を拡大し、多様な社会経済活動を支える交通施策
- 既存市街地の再構築や公共交通の機能強化に資する交通施策
施策の再評価と時代に即した実施計画の立案

都市の体質改善：都市交通体系に関わる問題の原因を根本から改善すること
渋滞等の問題発生の際に施策を実施し問題を解決するという対処療法的な手法から、問題を起さないために、問題の原因を根本から取り除いていくことをいいます。

体に例えると・・・
病気の度に治療(薬)に頼る体から・・・



健康に気をつけて、丈夫な体に！

まちづくりと連動した地域交通施策の推進

土地利用の誘導と持続的な成長を促す交通施策
公共交通軸と連動した土地利用の促進
拠点地域を結びつけ複合的な魅力を引き出すネットワーク強化
まちの賑わい創出とまちづくりの可能性を広げる交通施設整備
行きやすく誰もが快適に歩いて回遊できるまちなかの移動環境

人に優しいきめ細かな交通施策

利用者のニーズを重視したハード・ソフト施策の展開
地域における日常生活行動を支援する交通サービスの提供

関係者の連携と役割分担による施策の展開

交通施策に関する市民・企業への参加型意識啓発
交通・まちづくり関係者の連携と役割分担による推進体制の構築
施策を展開する制度・運営検討、提案

2 - 2 . 交通戦略プランの基本方針

国内外との交流を深め、魅力と活力のある地域社会づくりを進めるためには、本市の地理的な優位性を活かし、広域交通体系によってもたらされる社会経済活動の恩恵や発展の可能性を市域全体に広く展開する基盤整備が重要となります。

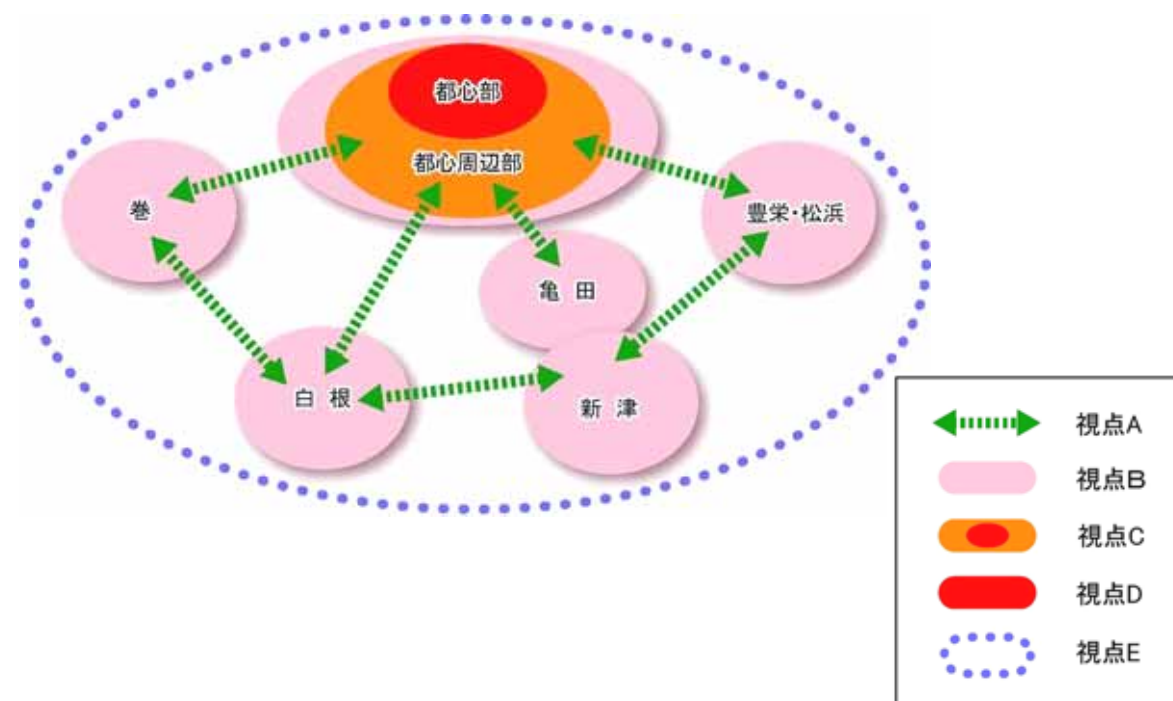
また、地球環境問題や本格的な超高齢社会を迎え、公共交通の役割が全国的に見直される中、市民生活の観点からは、人々が目的に応じて快適に移動でき、車を利用しなくても日常の生活に必要なサービスを受用できる暮らしやすいまちづくりを進める必要があります。

さらに、まちなかの賑わいや魅力といった観点からは、道路が持つ多様な機能に着目し、堀の復元や基幹公共交通軸と連動した街なかの回遊空間など、歩行者や自転車の側から発想した柔軟な道路空間利用への要望が高まりを見せています。

このようなハード・ソフト両面の施策を多角的に展開するためには、行政や交通事業者など関係者が互いに連携協力するとともに、市民や企業の意識啓発を図り、めざすべき都市交通の実現に地域ぐるみで取り組む必要があります。

本市では移動の利便性が高く、常に活発な国内外との交流、地域間交流、地域内活動が行われている都市を目指し、以下に示す4つの基本方針のもとに、具体的に取り組む施策を視点別に提案します。

〔基本方針の視点イメージ〕



[交通戦略プランの基本方針]

基本方針 1

多核連携型の都市構造を支える交通戦略 8 ページ参照

各地域の特色や歴史を活かしつつ、個々の地域では持ち得ない広域的な都市機能を共有する政令市“新潟”の多核連携型の都市構造を支える交通基盤整備を推進します。

視点A . 都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

基本方針 2

地域の快適な暮らしを支える交通戦略 9 ページ参照

各地域のまちなかに賑わいを創出し、快適な暮らしを支える安全で快適な交通環境の整備を進めるとともに、生活に必要な公共交通の維持・確保を図ります。

視点B . 各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策

基本方針 3

市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略 10 ページ参照

都心や都心周辺部に集まる交通を適切に誘導し、多様な都市活動に柔軟に対応できる質の高い移動環境を実現するとともに、まちなかの賑わいや魅力の向上に資する道路環境整備や公共交通を活かした人に優しいまちづくりを推進します。

視点C . 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策

視点D . 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

基本方針 4

地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略 12 ページ参照

環境問題や高齢化社会への対応など、進むべき都市交通のあり方について、意識啓発と関係者の連携強化を図り、まちづくりと連動したハード・ソフトの交通施策を適正な役割分担のもとに、地域が一丸となって取り組む環境づくりを進めます。

視点E . 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

**(基本方針1)
多核連携型の都市構造
を支える交通戦略**

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、自動車への過度な依存を見直し、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。

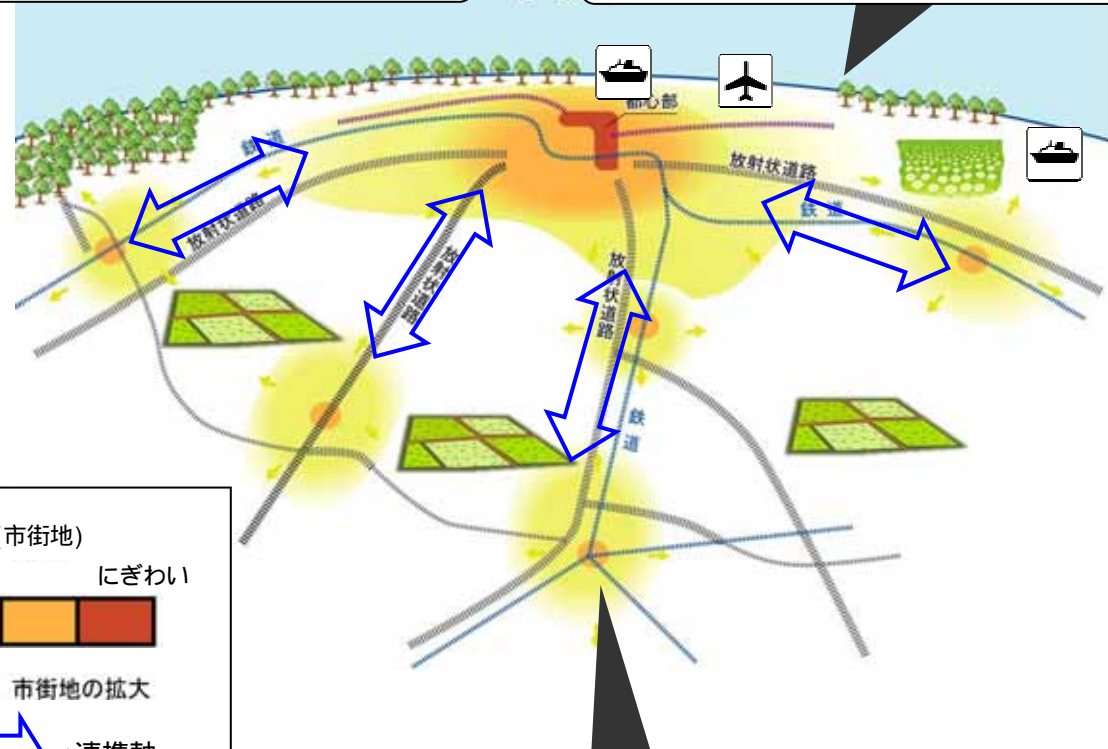
本市では、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築するとともに、都心方向を結ぶ既存公共交通機関の利便性向上を図ります。

さらに、各地域(区)における交通結節点の接続機能を強化することにより、「都心にいきやすく、各地域が互いに連携しあう都市構造」の実現を目指します。

現状

車に過度に依存した交通体系
 ・増え続ける自動車交通と道路混雑
 ・環境負荷や交通事故が増加
 ・利用者減と公共交通サービスの低下

放射状を基本とする道路網
 ・都心および都心周辺部に車が集中し、新潟バイパス(国道7号、国道8号)などで交通混雑が発生
 ・周辺部における各地域間の連携が弱い

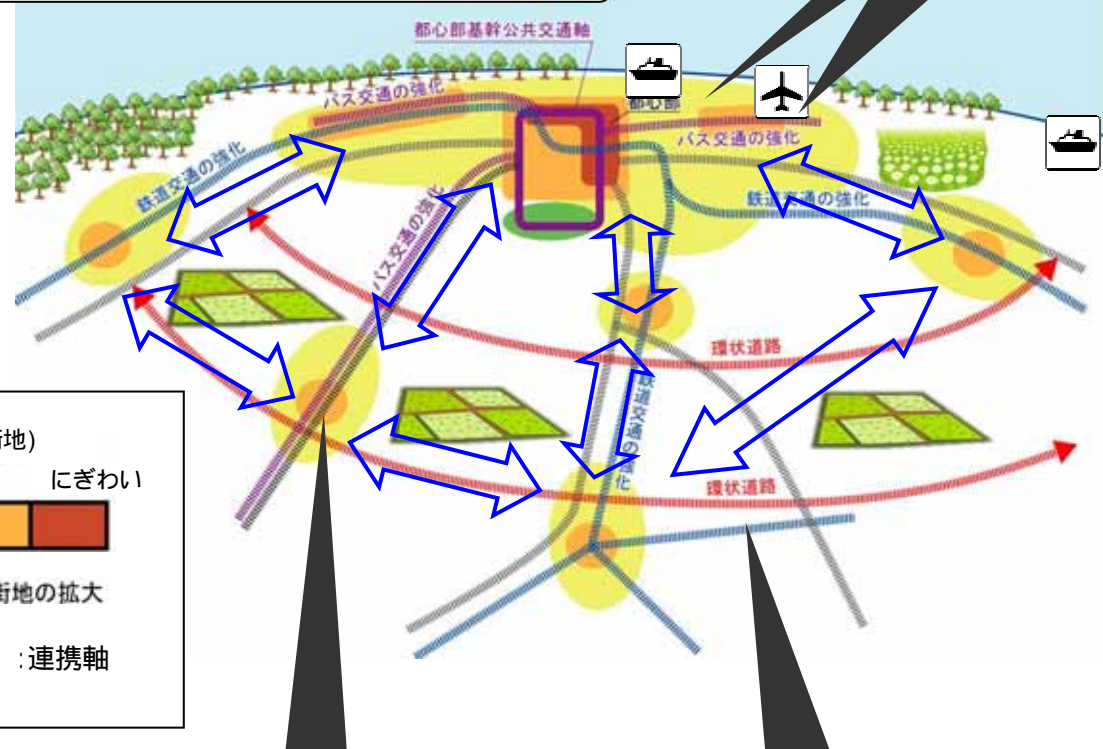


郊外への都市機能の拡散と低密度市街地の拡大
 ・まちなかの活力低下、商店街の空洞化
 ・道路や下水道など社会基盤の整備費用や維持費が増大
 ・低未利用地の発生

目指すべき方向性

公共交通を活用した環境や人に優しい都市構造
 ・都心方面を結ぶ公共交通のサービス強化と利用促進
 ・都心部への拠点都市機能の集積
 ・公共交通体系との関係を重視した土地利用の誘導

国内外につながる広域交通体系
 ・交通拠点施設を結ぶ都市内の交通ネットワークの強化



交通結節点を活かした魅力ある生活圏の形成
 ・交通結節点のアクセス機能の強化
 ・地域のまちなかへの都市機能の集積

放射環状型の道路網の形成
 ・市街への導入拡散路として交通を適正に誘導
 ・災害に強く、健全な社会経済活動の発展を支える道路体系
 ・高速道路など既存社会資本の活用

(基本方針2)
地域の快適な暮らし
を支える交通戦略

古くから生活の拠点として重要な役割を担ってきた新津や白根、豊栄、巻などの地域では、郊外化の進展や自動車の普及などを背景に、既存商店街の衰退といったまちなかの活力の低下が指摘されるようになりました。

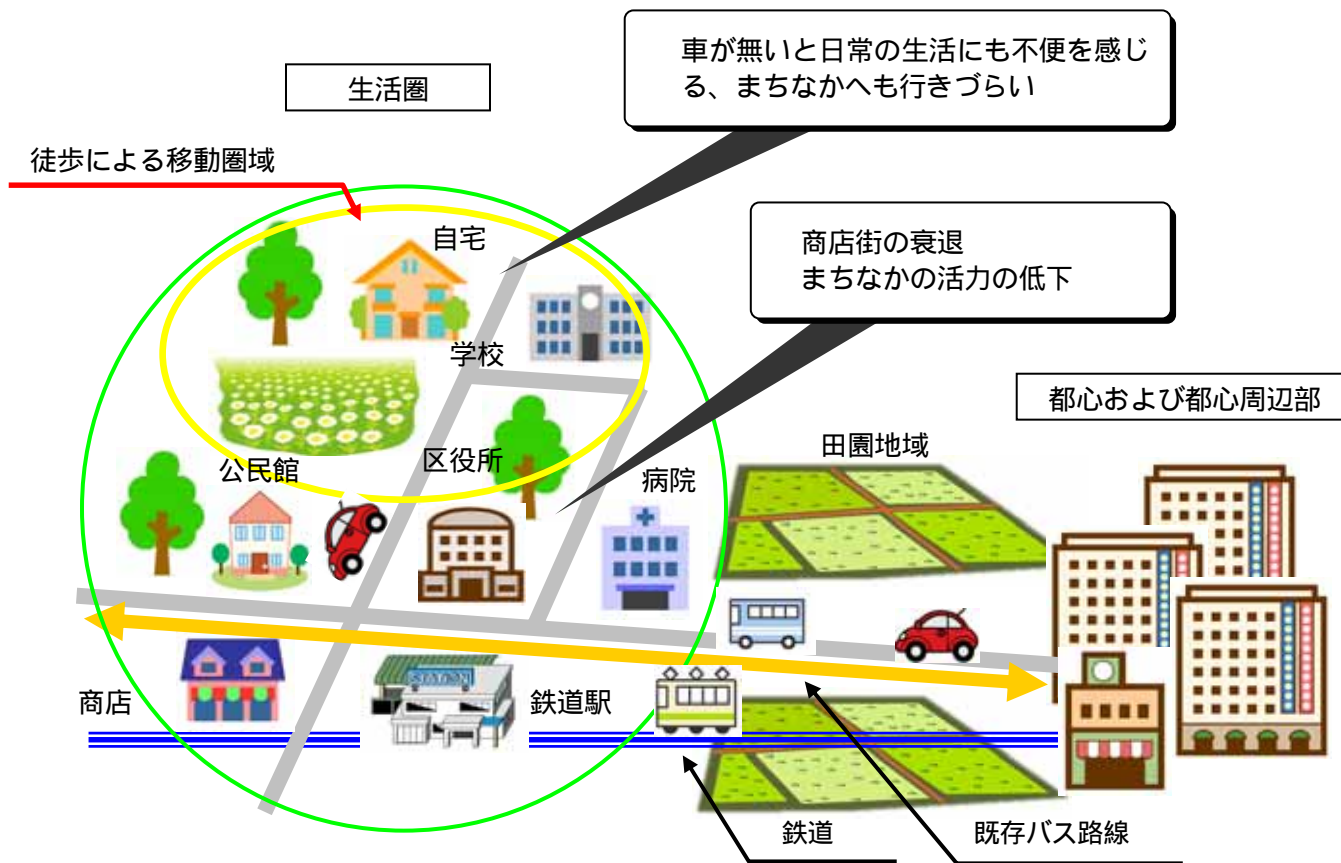
しかし、高齢化社会を迎え、日常における暮らしやすい生活環境を確保するためには、文化や産業など地域独自の個性を活かしながら、地域のまちなかという身近な場所に生活を支える主要なサービス機能を充実させていくことが重要です。

さらに、地域全体の交通アクセスを改善し、車を利用しない人々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していく必要があります。

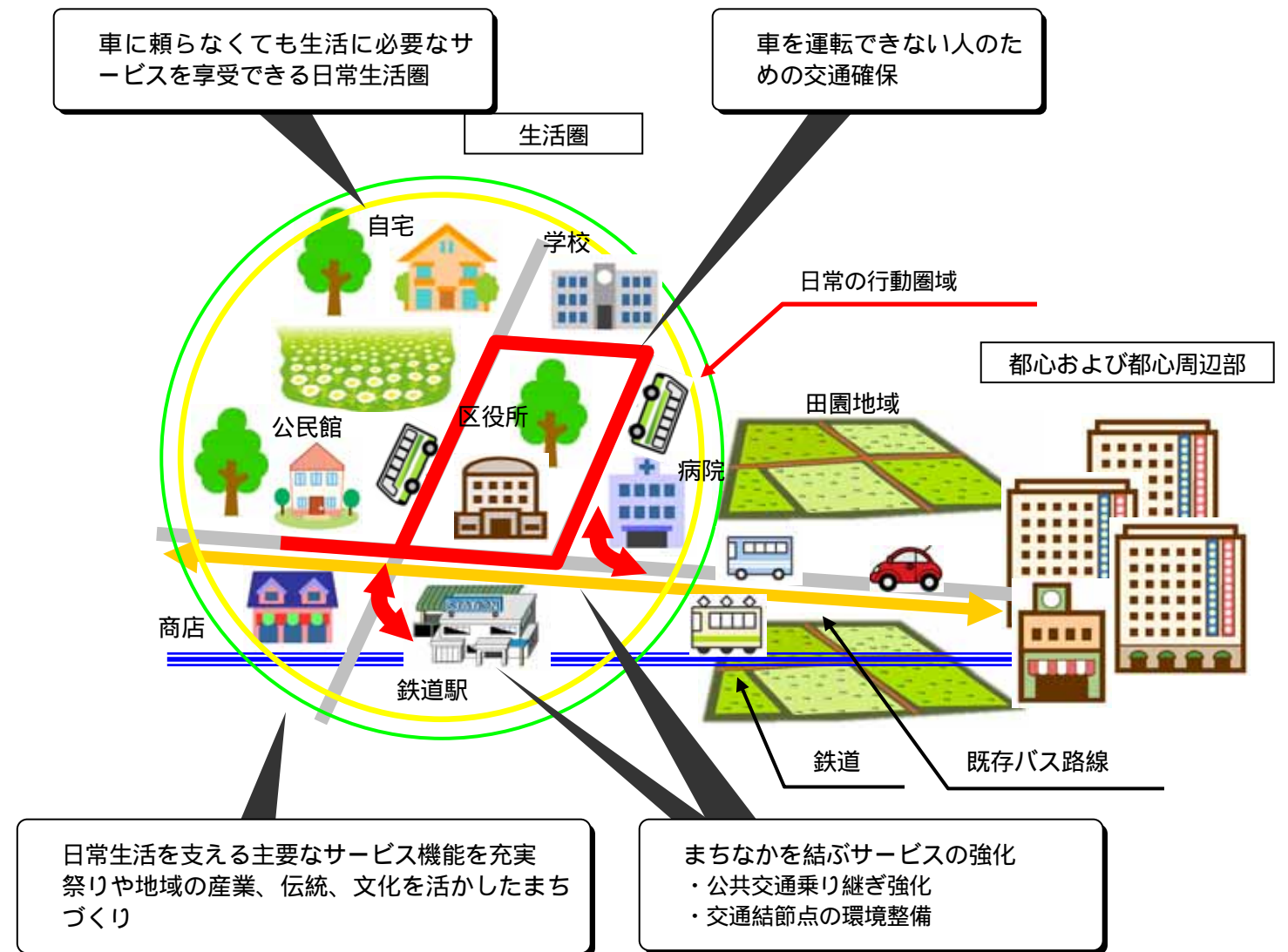
このような考えのもと、地域のまちなかでは、主要な施設に市民が徒歩や自転車で安全・快適に移動できる空間を整備するとともに、既存公共交通の活用や改善に取り組み、各地域のまちなかを結ぶ交通結節機能を強化します。

また、住民バスや区バスといった地域のニーズに応じた適正な公共交通サービスの向上を図り、生活圏の中心であるまちなかの活性化と地域間の移動手段に多様性を持たせることにより、「便利で快適に暮らすことができる地域生活圏」の実現を目指します。

現状



目指すべき方向性



(基本方針3)

市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

(1) 都心部のまちづくりと交通施策

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、常に活気と賑わいのある都市空間づくりを推進します。

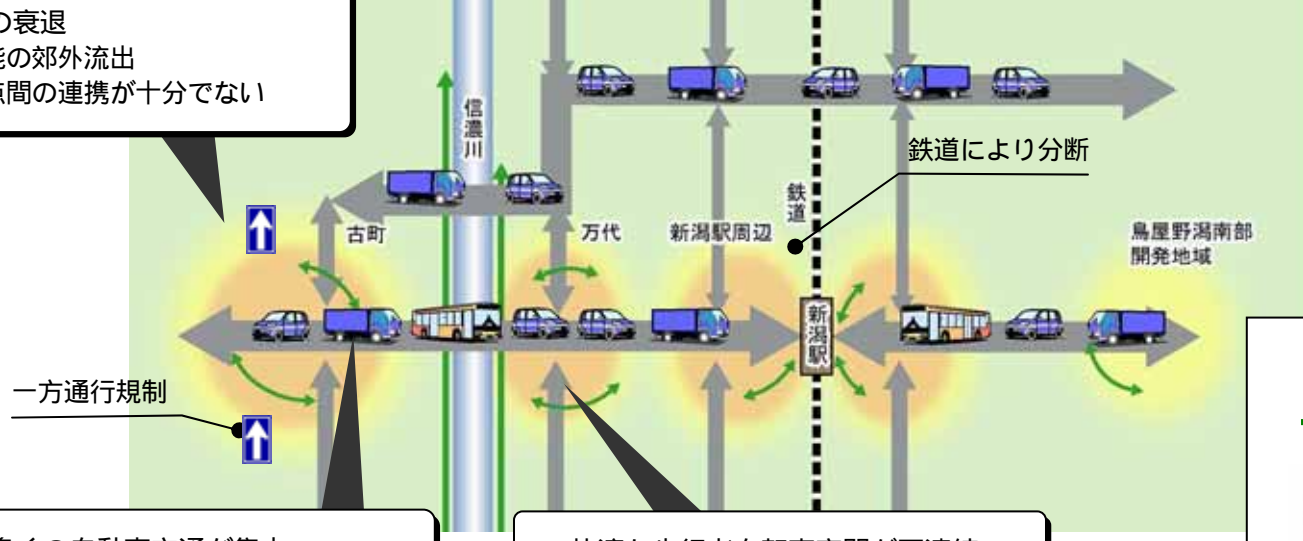
また、陸の玄関口である新潟駅周辺地区や大型商業施設が立地する万代地区では、市民や訪れる人にとって快適でわかりやすい交通の利用環境を実現するとともに、古町周辺地区では旧小澤家住宅などの歴史的な建物の保全活用や掘割の検討など、湊町「にいがた」の街並みの再現や創出などにより、歩いて楽しいまちづくりを進めます。

さらに、多様な世代が住める都市型住宅の供給や誘導など、都心の交通政策と連動した市街地の再整備により、居住人口の増加を図ります。

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、歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性向上に取り組みます。さらに都心の移動空間の連続性や快適性を高め、人々の多様な移動ニーズ、移動形態に対応する交通体系を構築することにより、新潟駅周辺、万代、古町地区の拠点性を連携強化し、都心の賑わいの向上を目指します。

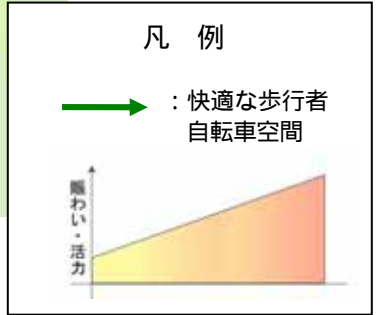
現状

都心部の衰退
 ・都市機能の郊外流出
 ・都市拠点間の連携が十分でない



多くの自動車交通が集中
 ・道路や駐車場で渋滞が発生
 ・一方通行により迂回が発生

快適な歩行者自転車空間が不連続
 ・自動車を主とした道路断面



目指すべき方向性

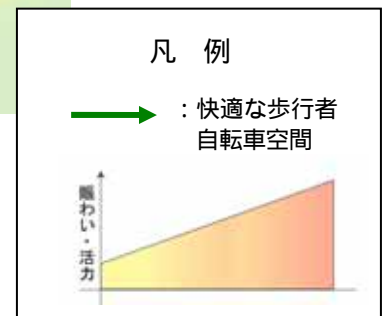
都心全体が一体となった賑わい空間
 ・公共交通軸上を中心とした都市機能の集積
 ・各拠点間の連携強化



都心環状機能の強化による交通分担
 ・市街地内の通過交通排除
 ・市街地へのアクセス機能向上
 ・公共交通の走行性向上

移動しやすい都市環境
 ・公共交通を優先した公共交通軸の形成
 ・通行規制の見直し
 ・公共交通軸と一体となった歩行者自転車空間の連続性の確保
 ・様々な駐車問題への対応

歩いて楽しいまち
 ・歴史、文化などをつなぐ、回遊性の高い歩行者自転車空間整備およびネットワーク整備
 ・公共交通軸と一体となった歩行者自転車空間ネットワーク整備



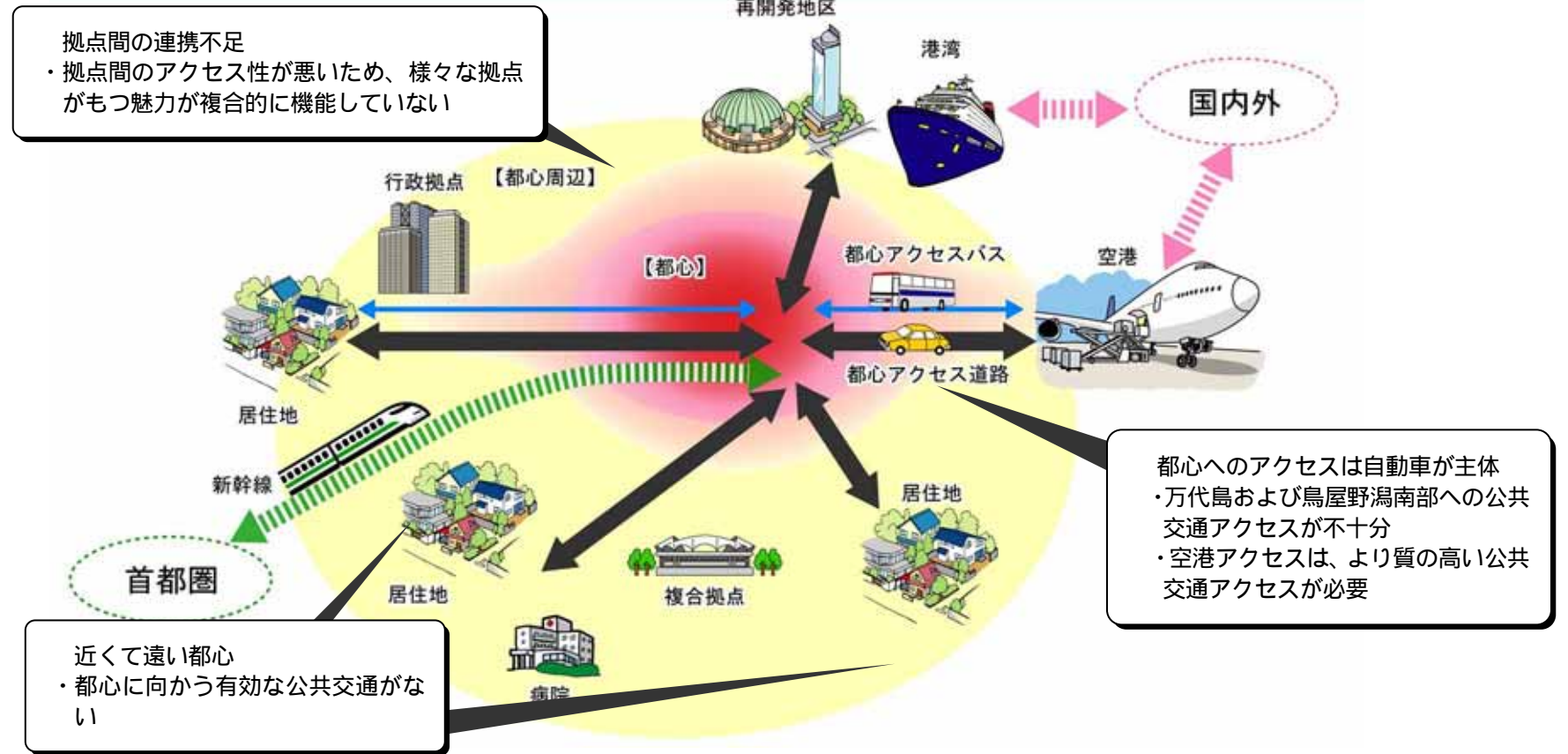
(2) 都心および都心周辺部のまちづくりと交通施策

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います。

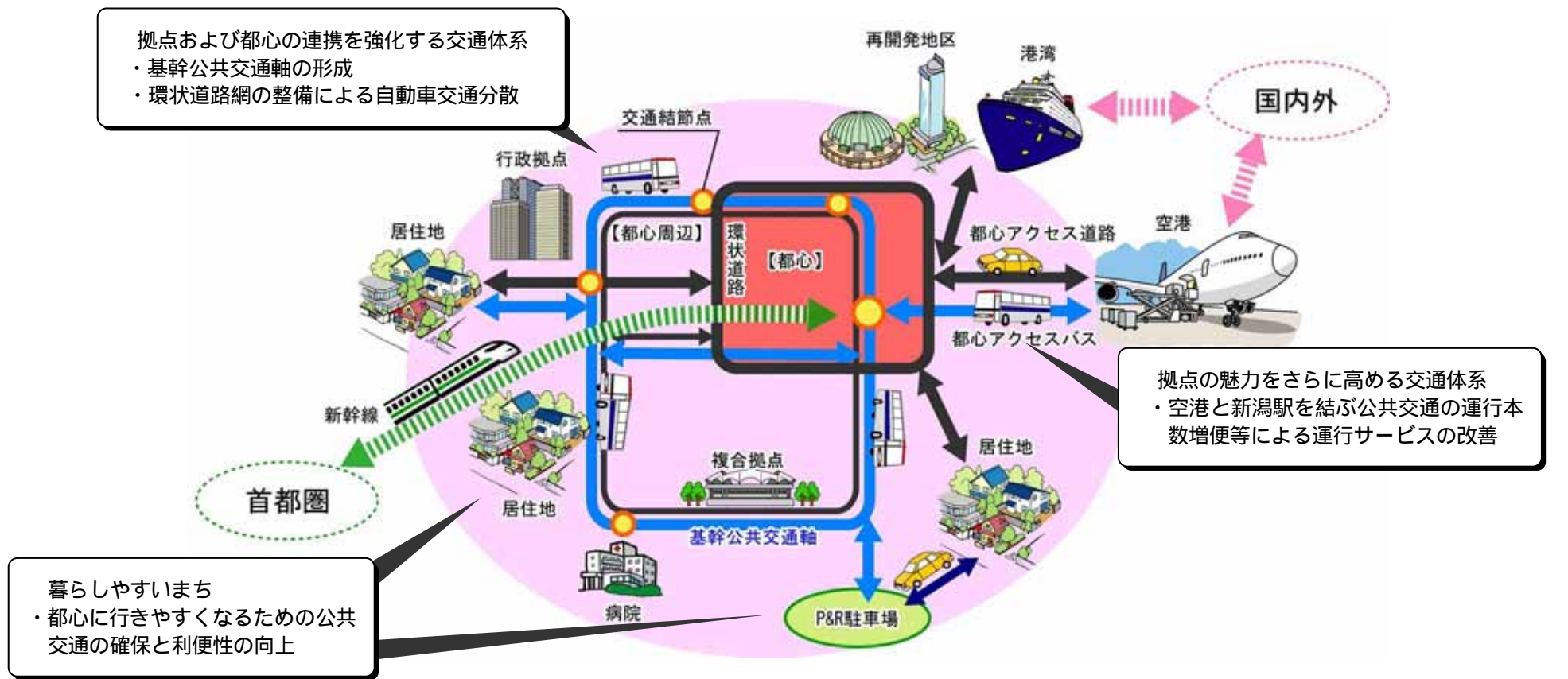
本市では都心の強化と同時に、これら都心と性格の異なる拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化・接続することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出します。

さらに、住宅地においては、良好な生活環境の形成と保全を図るとともに、利用者のニーズに着目した公共交通のサービス向上など公共交通と自動車のバランスに配慮した交通への取組みを推進します。

現状



目指すべき方向性



(基本方針4)

地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

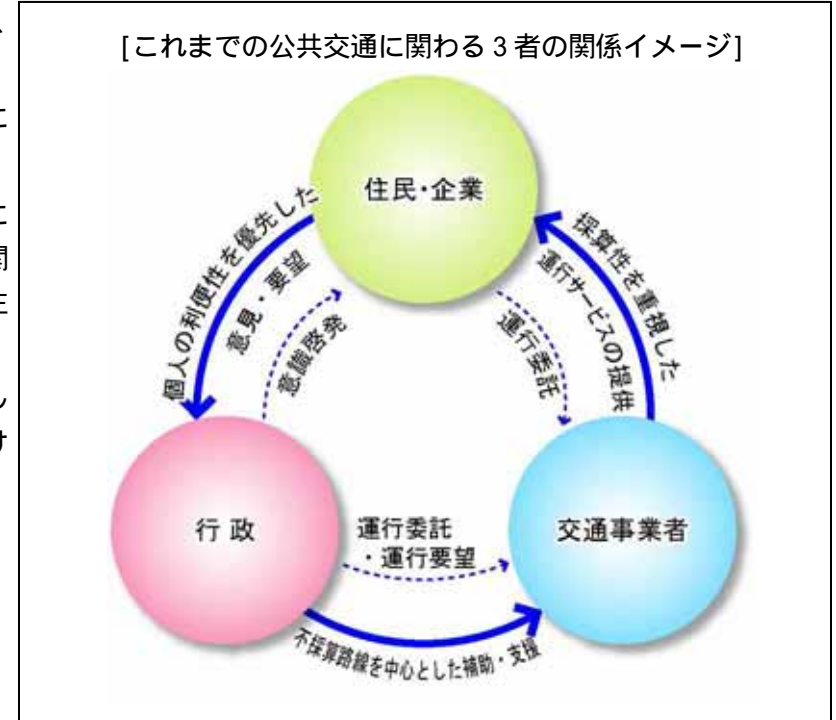
これからの交通施策は、渋滞緩和・事故削減を目的とした道路整備だけでなく、歩行者・自転車、公共交通をはじめ、景観・環境やにぎわい、防災など多様な道路機能に着目した取り組みが重要です。また、中心市街地活性化・地区レベルの交通環境改善に、地域の特性や市民ニーズを踏まえて、まちづくりの観点から取り組むためには、管理者・事業者・住民が共に考え協働していく必要があります。

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するためには、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もつことが不可欠であり、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。

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ます。

これまで

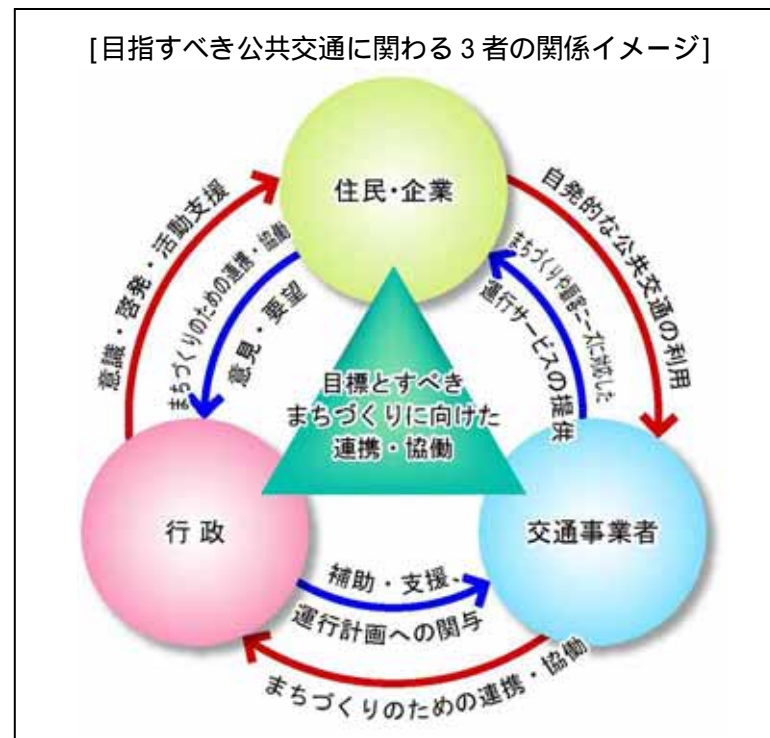
- ・ 採算を重視した公共交通運行サービスの提供の中で、輸送人員の減少により廃止路線が増加。
- ・ 利用者減に伴う不採算路線の存続に向けた財政面における公的支援が拡大。
- ・ 地方自治体が施策をハード・ソフト両面から多角的に展開するためには、交通管理者・事業者など多くの関係機関との調整が必要であり、現状の関係だけでは主導的な実施は困難。
- ・ このような問題を踏まえ、新潟市では公共交通に関して、住民が主体となったバス路線の検討・確保に向けて取り組みを実施。



目指すべき方向性

- ・ 行政・住民・交通事業者が互いに協力連携し、地域のニーズや特性に対応するなど、顧客サービスに配慮した交通施策を展開。
- ・ 住民・企業に対して、環境問題や公共交通利用に関する意識啓発を行い、関係者が目標を共有しながら、自発的な公共交通利用を促す取り組みを推進。
- ・ 地域における公共交通サービスを日常生活に必要な移動手段として定着させるためには、地域住民が利用し、守り育てる意識が重要。

地域・関係者が一丸となって取り組み体制イメージ - 公民協働による施策の展開 -



- ・ 目標の共有
- ・ 連携、調整

まちづくり多様な道路空間整備
 ・ 道路の再構築などによる沿道のまちづくりと一体となったにぎわいや魅力の創出 など

ハード・ソフト両面からの公共交通施策の推進
 ・ 公共交通利用に向けた市民への意識啓発
 ・ 社会実験など交通施策への積極的な住民参加 など

住民参加によるまちづくりの推進
 ・ 地域コミュニティ形成に資する交通施策の展開
 ・ 市民参加による公共交通の維持確保
 ・ 住民や利用者による施設管理 など

3. 基本計画

3-1. 戦略別施策の方向性と施策一覧

多核連携型の都市構造を支える交通戦略・・・P15 参照

視点A . 都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

放射環状道路網の整備や本市の特徴である放射状に伸びた高速道路網の都市内活用により、都市全体の恩恵や交流拡大を広く享受できる都市環境を整備し、地域の特色を活かしたまちづくりを推進します。

また、環状方向の道路機能を強化し、都心および都心周辺部方向に集中する自動車交通の導入分散と各地域の連携強化を図るとともに、迂回ルートの確保など災害に強い社会基盤整備を目指します。

各地域と都心部および都心周辺部のアクセスは、道路だけでなく公共交通のサービス水準の向上など多種・多様な交通手段について取り組むものとし、特に通勤・通学時において快適かつスムーズに移動できる環境整備を推進します。

地域の快適な暮らしを支える交通戦略・・・P28 参照

視点B . 各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策

各地域では、旧市町村の行政区など自立的な生活圏を基本に、商業・医療・教育・生涯学習など、地域内の生活関連施設を車に頼らなくても利用できる生活交通サービスの向上を図ります。

各地域の拠点施設としての役割を担う鉄道駅については、交通の結節機能を強化するとともに、地域の拠点施設として利用を促進する取り組みを進めます。

また、地域内における通過交通の流入を抑制し、自転車や歩行者に配慮した安全かつ快適な交通環境の整備を推進します。

市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略・・・P32 参照

視点C . 質の高いサービスと移動性を確保する

都心部および都心周辺部の交通施策

拠点地域や空港・港などの交通結節点がある都心周辺地区は、多様化・活発化する社会経済活動に対応するため、これら拠点間を結ぶ交通機能の充実強化を進め、円滑な移動の確保を図ります。

都心への行きやすさに重きをおいた幹線バス路線の運行サービス向上・交通結節機能の強化や走行環境の改善などメリハリのあるバス路線網の形成により、まちなか居住の優位性を最大限に活かした都市構造への転換を誘導します。

特に、基幹公共交通軸となるバス路線は、わかりやすく気軽に使える移動手段として、質の高いバスの運行サービスと利用環境を提供します。

また、交通渋滞や駐車場不足などアンバランスな需給関係に起因する問題を解消し、効率的な都市内の移動環境を実現するため、バス停環境の整備やP & Rなど公共交通への転換を促す取り組みを推進します。

さらに、通勤通学や買物といった利用者のニーズに応えたきめ細かなバスサービスの提供を促進します。

視点D . 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

都心は、基本的に自動車交通の整流化を図り、人の移動を補完する公共交通サービスを基軸に回遊性の高い「歩いて楽しいまちなか」を創造します。

さらに、現在の自動車の円滑な交通流動に重点を置いた道路機能を見直し、自転車や歩行者が安全で快適に移動できる道路環境やまちなかの賑わい・憩いの空間を演出する道路の多様な活用を図ります。

また、都心と都心周辺に立地する歴史・文化施設や海岸・信濃川・港といった水辺空間を巡る移動手段として、レンタサイクルのサービス拡大やペロタクシー・水上バスの活用を促進します。

地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略・・・P45 参照

視点E . 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

まちづくりや交通関係者の協力と連携を図り、まちづくりと連動した交通施策や公共交通の利用活性化など、地域の特性や住民のニーズに対応した多様な交通施策を適切な役割分担のもとに推進します。

都市交通に関する理解を深め、市民の自発的な公共交通の利用や事業者の施策への参加を促進するため、市民との交流機会やメディアなどを活用し、意識啓発活動に積極的に取り組んでいきます。



施策一覧

戦略プラン基本方針		施策	具体的な取り組み	関連する施策種類				
				鉄道利便性向上策	バス利便性向上策	歩行者空間整備	自転車利用環境整備	道路整備
基本方針 1 核連携型の都市構造を支える交通戦略	視点 A 都心にいきやすく地域間の結び付きを強化する交通施策	(1)社会経済活動を支える放射環状道路網の構築	放射状道路ネットワークの強化 環状道路ネットワークの強化 災害に強い道路ネットワーク強化					
		(2)都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良	スマート IC の整備推進 高速バスのサービス向上 都心部や渡河部渋滞交差点の処理能力向上					
		(3)鉄道の利便性向上	鉄道駅の特長機能に応じた駅利用環境の整備 各地域と都心を結ぶ鉄道運行サービスの改善					
		(4)都心方向へのバスサービスの向上	各地域と都心を結ぶ路線バスのサービス改善					
		(5)安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備	広域的な自転車道ネットワークの整備 他の交通手段との連携 自転車の利用促進に向けた情報提供・PR					
基本方針 2 地域の快適な暮らしを支える交通戦略	視点 B 各地域の特性とコミュニティを大切にしている交通施策	(1)ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上	区バスの運行改善と利用促進 住民バスの運行支援に向けた取り組み 区バスおよび住民バスの他路線とのサービス統一に向けた検討					
		(2)徒歩や自転車による生活を支援する地域内の交通環境の整備	安全で快適な道路環境整備					
		(3)駅施設を利用した多様な活用方策の検討	駅施設の多様な活用					
基本方針 3 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略	視点 C 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策	(1)まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現	基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み バスの定時性・走行性の向上に向けた取り組み 利用者の視点に立ったきめ細やかなバスサービスの提供					
		(2)拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化	拠点への公共交通アクセス性改善 イベント開催時におけるシャトルバスの運行改善に向けた取り組み					
		(3)自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備	円滑な交通を確保するための道路整備 まちづくりと連動した道路整備					
	視点 D 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策	(1)都心部道路の役割分担と道路空間の再構築	都心環状道路の整備促進 将来を見据えた段階的な交通規制の見直し 道路機能の分担と再構築による多様な道路空間整備の推進					
		(2)歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備	都心地区を回遊できる歩行者空間ネットワークの形成 快適でうるおいのある歩行者自転車空間の整備					
		(3)まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策	都心地区における放置自転車の削減 道路空間や既存駐車場施設を活用した効率的な駐車対策					
基本方針 4 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略	視点 E 市民や事業者とともに進める全市的な交通施策	(1)行政・事業者・住民の役割分担・連携強化	関係機関との体制づくり					
		(2)過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発	環境や公共交通利用に関する意識啓発					

3 - 2 . 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

(1) 社会経済活動を支える放射環状道路網の構築

課題

都心および都心周辺部と他地域とを結ぶ放射状道路は、集中する自動車交通によって渋滞が発生し、所要時間が増大するなどアクセス性が低下しています。

また、各地域間を結ぶ幹線道路は、集中豪雨時の河川増水によって通行できなくなる区間（潜り橋）があるなど、ネットワークとしての信頼性が十分に確保されていません。このため、放射状道路の機能強化や環状道路の整備促進など、円滑で災害に強い道路ネットワークを構築する必要があります。

基本的な考え方

放射環状方向の国道バイパス等の整備を促進するとともに、(仮称)新潟中央環状道路の未計画区間の早期事業着手や国道 460 号の潜り橋区間の改善に取り組みます。

〔 幹線道路の道路混雑度 〕



(資料)H17年道路交通センサス

具体的な取り組み案

放射状道路ネットワークの強化

- ・ 松浜橋上流橋の整備促進
- ・ 国道 8 号白根バイパスの整備促進
- ・ 国道 403 号バイパスの整備促進

環状道路ネットワークの強化

- ・ (仮称)新潟中央環状道路の国道 8 号～国道 49 号間の事業化に向けた検討
- ・ 国道 460 号バイパスの整備促進

災害に強い道路ネットワーク強化

- ・ 国道 460 号白井橋の架け替えの整備促進

〔放射環状幹線道路の事業位置〕



	路線名等	名称等	計画概要
放射方向	国道 7 号	万代橋下流橋	暫定 4 車線供用に向け事業中
		栗ノ木道路	笹越橋立体化に向け事業中
	国道 8 号	白根バイパス	暫定 2 車線供用に向け事業中
	国道 49 号	亀田バイパス	4 車線供用に向け事業中
	国道 113 号	松浜橋上流橋	暫定 2 車線供用に向け事業中
	国道 402 号	402 号バイパス	暫定 2 車線供用に向け事業中
	国道 403 号	亀田新津道路 小須戸田上バイパス	暫定 3 車線供用に向け事業中 暫定 2 車線供用に向け事業中
環状方向	国道 460 号	巻南バイパス	暫定 2 車線供用に向け事業中
		白井橋	白井橋架け替えに向け事業中
	(主)新潟大外環状線	(仮称)新潟中央環状道路 国道 116 号～国道 8 号間	合併建設計画区間(暫定 2 車線)
		(仮称)新潟中央環状道路 国道 8 号～国道 49 号間	早期事業化に向けた検討
		(仮称)新潟中央環状道路 横越工区	暫定 2 車線供用に向け事業中
	(仮称)新潟中央環状道路 豊栄工区	4 車線(橋梁部暫定 2 車線)供用に向け事業中	

(2) 都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良

課題

国道バイパスなどの放射状道路では、朝夕のピーク時に交通渋滞が発生していますが、それに並行して整備されている高速道路では容量に余裕があり、ピーク時でも渋滞なく走行することが可能です。

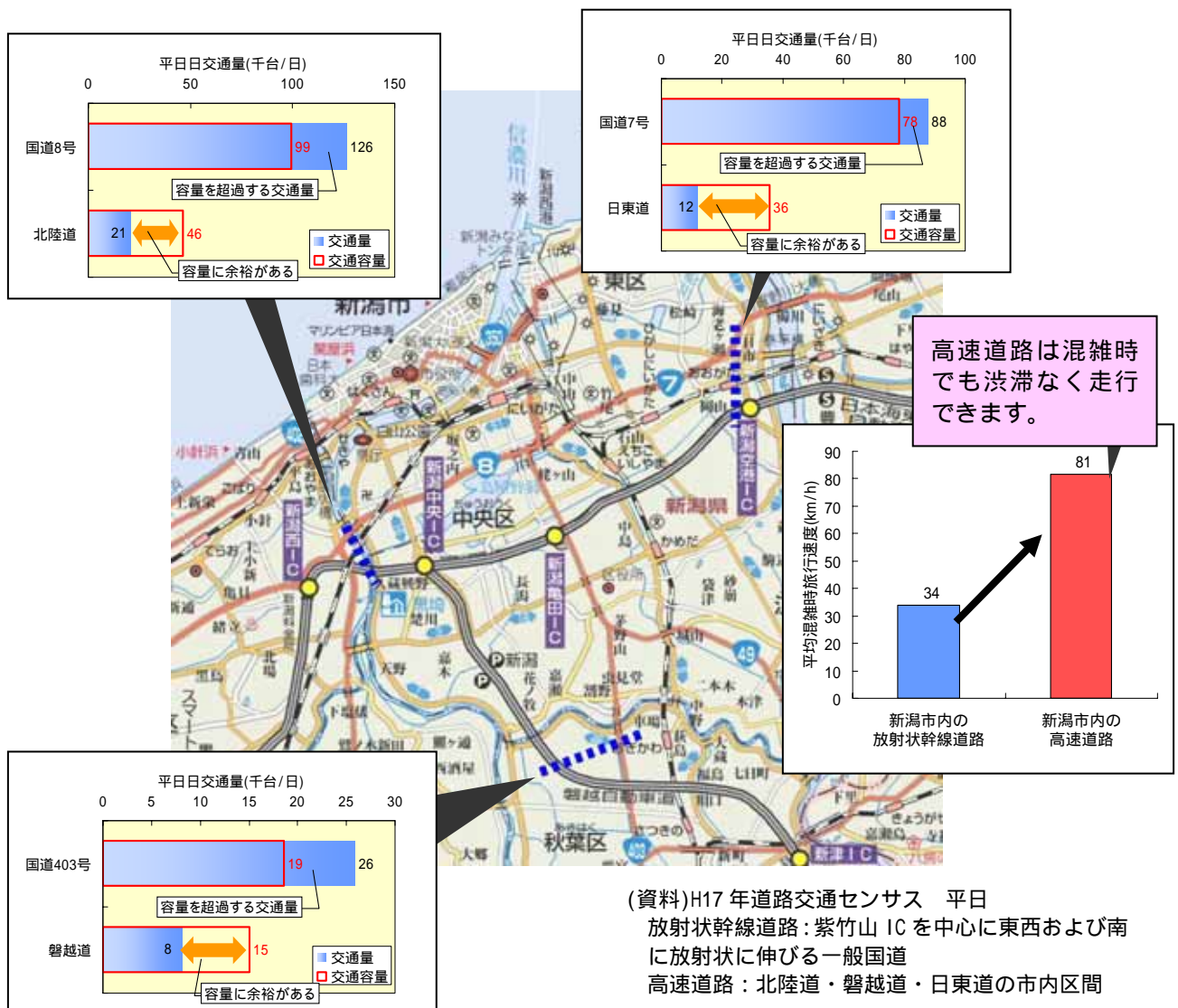
このような現状を踏まえ、既存の社会基盤を活かし、都心および都心周辺部へのアクセス性を向上させる観点から、走行性が高い高速道路の有効活用が望まれます。

基本的な考え方

路線バスの導入社会実験を含めたスマート IC の整備活用を推進するとともに、料金の割引制度の導入や自動車と高速バスの組み合わせ利用を可能にするパークアンドライドなどの TDM 施策を推進します。

また、都市内の自動車交通の円滑な処理を図るため、ボトルネックとなっている渋滞交差点の交通処理能力を高める道路改良を推進します。

(一般道と高速道路の需給バランス)



具体的な取り組み案

スマートICの整備推進

- ・(仮称)新津西スマートICの整備に関する検討
 - ・スマートICアクセス道路の整備検討
 - ・スマートICの大型車対応ETCゲートの整備促進
 - ・料金施策(短距離割引など)の導入検討
- など

高速バスのサービス向上

- ・日東道を利用した都市間高速バス路線網の拡大
 - ・パークアンドライド駐車場の新規整備促進・検討
 - ・高速バス運行本数の増強
 - ・スマートICを利用した白根方面急行バスの導入検討
- など

都心部や渡河部渋滞交差点の処理能力向上

- ・栗ノ木道路(笹越交差点立体化、万代島ルート線)の整備促進
- など

〔スマートIC設置候補位置〕



(3) 鉄道の利便性向上

課題

鉄道網は新潟駅を中心に放射状に整備されていますが、地域によって運行頻度や乗り換え利便性などに差が生じています。地域間の均衡のとれた連携強化を図るためには、鉄道駅周辺部のまちづくりを促進するとともに、運行サービスや交通結節点機能の強化によって鉄道の利便性を向上させる取り組みが必要です。

基本的な考え方

鉄道施設の現状や、地域にとって駅が担うべき役割を踏まえ、運行サービス改善や他交通手段との乗り換え利便性の強化など、それぞれに必要な取り組みを順次推進します。特に、新津駅・亀田駅・豊栄駅に比べ、都心方向の運行本数が少ない西蒲区巻駅方面の運行頻度アップについて重点的に取り組みます。

〔鉄道サービスの現状〕

西蒲区から都心に向かう運行本数が他地区に比べ少ない。



南区には軌道系の交通手段がない。

⊙ : 事業中(H19年9月現在)

新潟駅：新潟駅連続立体交差化
南口広場整備 など
矢代田駅：駅橋上化、駅前広場整備

具体的な取り組み案

鉄道駅の特長機能に応じた駅利用環境の整備

- ・事業計画の立案および事業の推進
主要交通結節点における駅前広場・交通広場の整備促進、駅橋上化または鉄道横断連絡自由通路の整備促進
 - ・バスとの乗り継ぎ利便性の強化
駅を中心とした路線バスの再編、駅前バス停環境の整備促進
 - ・マイカー・自転車からの乗り換え利便性強化
パークアンドライド駐車場の整備促進、駐輪場の整備促進
 - ・鉄道駅のバリアフリー化の推進
- 各地域と都心を結ぶ鉄道運行サービスの改善
- ・新駅設置に向けた検討
 - ・JR 越後線(内野駅～巻駅間)の運行本数増加に向けた検討

など

など

〔新潟市における鉄道駅の種類〕

1. 中枢拠点駅(新潟駅)

新潟都市圏のターミナル機能を担うだけでなく、首都圏などからの広域的な交通を受ける結節点であり、新潟市の玄関口として広域交流・情報発信機能も担う鉄道駅。

2. 地域(区)拠点駅

周辺に区役所や病院などの都市機能が集中し、地域内で最も利用者数が多い地域の中心的な鉄道駅。

- ・・・巻駅、新津駅、豊栄駅、亀田駅、白山駅、内野駅

3. 生活拠点駅

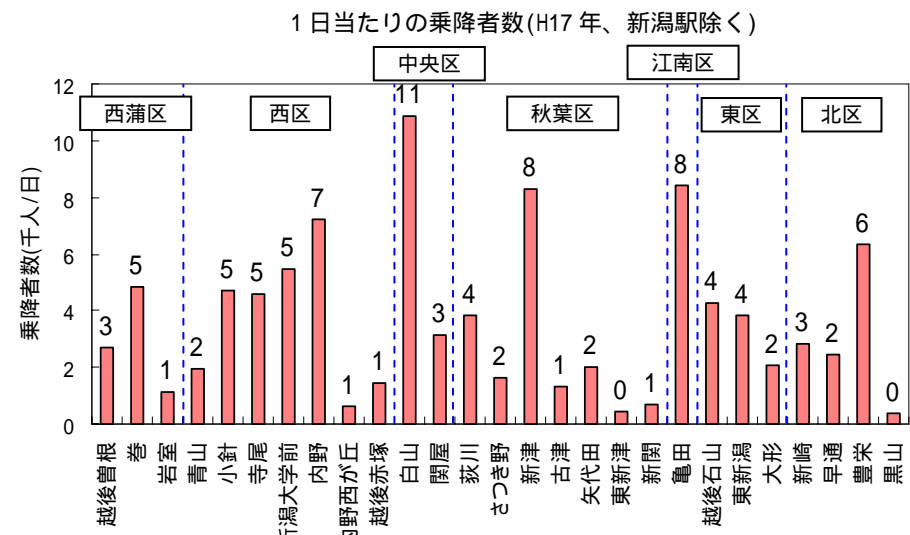
利用者数が多い駅 乗降者数が概ね 4000～5000 人/日程度の駅

周辺には比較的多くの人口を抱える住宅街が広がり、主に都心や区中心方面への通勤通学利用者が多い駅。

- ・・・小針駅、寺尾駅、新潟大学前駅、荻川駅、越後石山駅、東新潟駅

その他

上記以外の生活拠点駅



参考値)
新潟駅乗降者数
74 千人/日

JR 東日本データ

〔新駅設置案〕

第3回新潟都市圏パーソントリップ調査における長期案



〔駅分類別施策の重点化〕

鉄道駅の利用環境については、駅の特長・機能・利用者数に応じて、それぞれにふさわしい整備を順次進めていきます。

駅の機能強化に望まれる施策ポイント	中枢拠点駅	地域(区)拠点駅	生活拠点駅	
			乗降客が多い駅	その他
業務・商業・交流などの高次都市機能の集積				
駅舎の整備(橋上化・自由通路)	新潟駅周辺整備(鉄道連続立体交差化)			
交通結節点機能の強化(バス乗降場の整備、駅前広場の整備など)	新潟駅周辺整備(交通広場整備)			
鉄道駅のバリアフリー化				
パークアンドライドに向けた駐車場整備等				
駐輪場の整備				
コミュニティ・生活拠点としての活用				

：特に重要 ：重要

・駅前広場および駅橋上化整備事例



駅橋上化された豊栄駅の駅前広場



豊栄駅内の自由連絡通路

豊栄駅橋上化および駅前広場 H18年完成

(4) 都心方向へのバスサービスの向上

課題

新潟市内のバス路線網は、大きく分けて都心部および都心周辺部方向にアクセスする路線と他地域間を結ぶ路線によって構成されています。

しかし、都心部および都心周辺部方向に結ぶバス路線では、朝夕の道路渋滞による走行性低下が生じており、また、各地域ではバス路線間の乗り継ぎが不便でわかりにくいといった問題があります。

このため、これらバス路線について利用者のニーズを的確に把握し、路線間の円滑な乗り継ぎや各路線に求められるサービスの向上を図る必要があります。

基本的な考え方

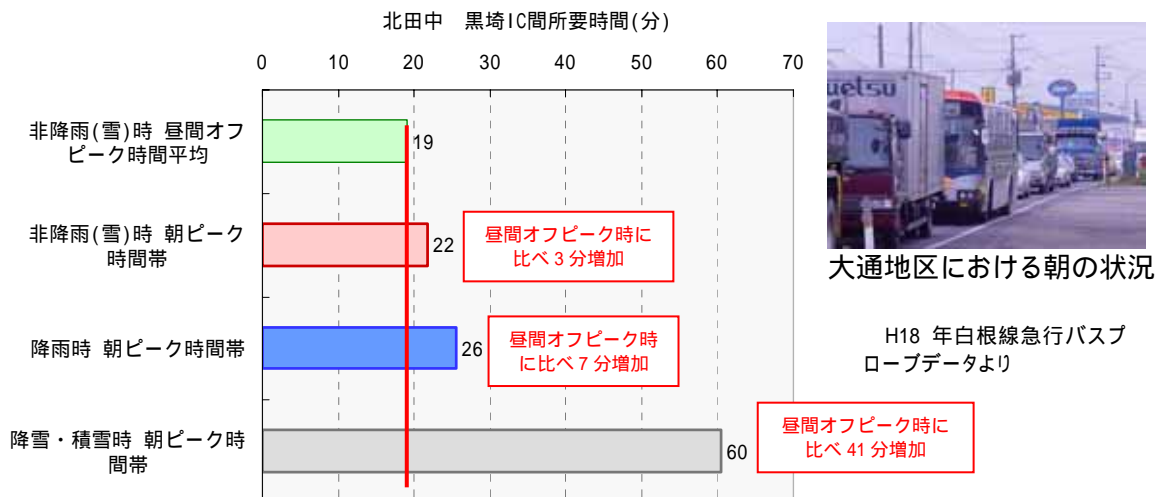
新潟市内のバス路線を体系的に分類し、それぞれの機能・役割を踏まえた必要な環境整備を行うとともに、鉄道を含む公共交通を一体的なネットワークとして機能させることによってバス利用の利便性を高めます。

〔バス路線網と公共交通空白地域〕



路線バスの考え方については次ページ右上参考「新潟市のバス交通の分類」参照
公共交通空白地域：バス停から半径 300m 以上かつ鉄道駅から半径 500m 以上の集落

〔白根線急行バス(潟東営業所～新潟駅)の国道 8 号白根(北田中)～黒崎 IC 間における走行性)〕



具体的な取り組み案

- 各地域と都心を結ぶ路線バスのサービス改善
- ・国道 113 号、国道 116 号、(主)新潟新発田村上線の利用環境整備 PTPS、バス接近表示システム、バス停環境改善など
 - ・国道 8 号白根方面バスの走行性改善に向けた実証実験の実施
 - ・幹線バスと区バス・住民バスの結節強化 など

〔新潟市におけるバスの分類(高速バスは除く)〕

1. 幹線バス(基幹・骨格幹線・その他幹線バス)

都市内の社会経済活動を支える路線、または地域の交流・連携を図る広域的な路線

基本的には交通事業者が主体となって運行するが、重要路線との位置づけから行政も支援

《幹線バスの分類》

基幹バス
都心および都心周辺部を循環し、主要な拠点をつなぐ路線バス

骨格幹線バス
以下の役割を担う路線バス

- ・各方面からの都心アクセス交通に対して、主要都市拠点への交通の円滑な誘導を担う路線バス
- ・鉄道利用不便地区において都心部へのアクセス交通を担う路線

その他バス路線
基幹バスと骨格幹線バスを補完する路線バス

2. 区バス

区の一体感の醸成など区のまちづくりに資するとともに、生活交通の充実に寄与する準幹線の路線

区民の合意のもと、行政が主体となって運行

3. 住民バス

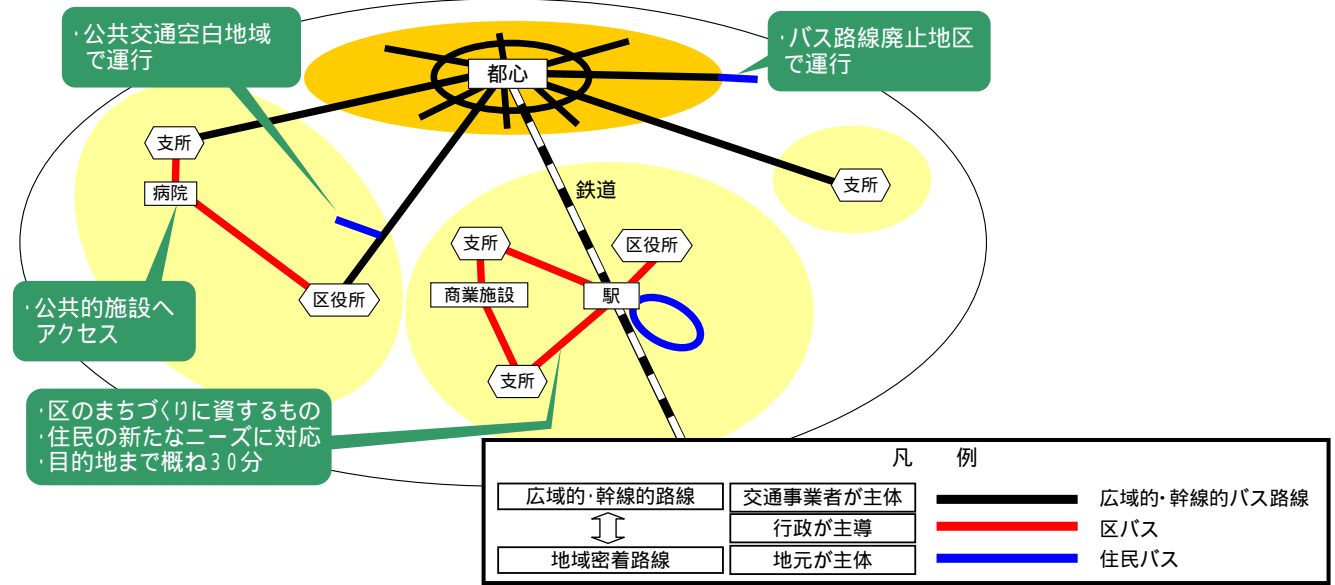
廃止バス路線や公共交通空白地域を対象に、日常生活に必要なバスを地域が主体的に運行する路線

地区住民が主体となって運営を行い、行政が一定の補助上限枠を設け支援

広域・幹線路線

地域密着路線

〔住民バスと区バスが担う役割イメージ〕



〔将来の幹線バス網計画〕



〔幹線バスの分類別施策〕

バス利用環境整備については、路線毎の機能や利用者数に応じて、それぞれにふさわしい整備を順次進めていきます。

取り組み	基幹バス	骨格幹線バス	その他幹線バス
専用カラーリングの導入	■		
広告付きバス停上屋の整備	■		
バス停環境整備	■	■	■
ノンステップバスの導入	■	■	■
快速バスの導入		■	
にいがたバスの導入	■	■	■
バス接近表示システムの導入	■	■	■
バスレーン・PTPSの導入	■	■	■
運行本数の増加	■	■	■

(5) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備

課題

自転車は買物・通勤・通学、レジャー・レクリエーションなど様々な目的で多くの人々に利用されており、全国の自転車の保有台数は自動車を上回るペースで年々増加しています。

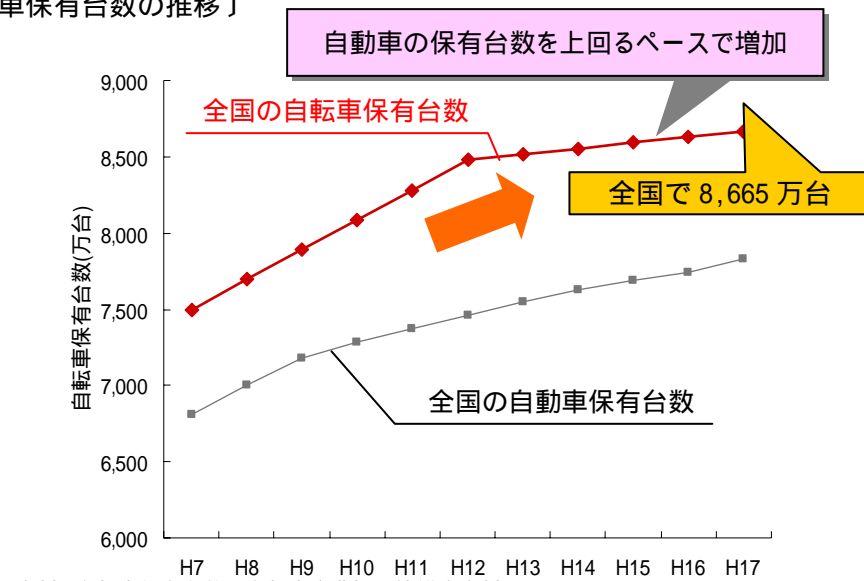
近年では、排気ガスや騒音などの環境負荷が小さく、経済的な交通手段として見直され、またガソリン価格の高騰や健康志向の高まりなどから、全国的にその利用ニーズが高まっています。

このような中、新潟市においては、地域間連携や交流を支える多核連携型の都市構造の構築に向けて、主要な拠点を結ぶ自転車の広域ネットワークの整備などにより、自動車や公共交通だけでなく自転車利用ニーズにも対応します。また、自転車の環境面におけるメリットをより活かし、まちなかの中距離移動手段として自転車を活用するための通行環境整備により、自転車の利用を促進していくことが必要と考えます。

基本的な考え方

水辺空間などの活用により各地域拠点・他交通手段との交通結節点・種々のレジャー・レクリエーション施設を結ぶ回遊性の高い広域ネットワークやまちなかの拠点を結ぶ快適な通行環境の整備を推進します。また、レンタサイクルの拡充・サイクルトレイン(自転車と一緒に乗車できる鉄道)・水上バスへの自転車乗船といった他交通手段との連携など、二次交通における自転車利用を促進するための取り組みを推進します。

〔全国の自転車保有台数の推移〕



(資料) 自転車保有台数 自転車産業振興協議会資料
自動車保有台数 新潟運輸局新潟陸運支局「新潟県陸運概況」各年3月31日の状況

参考)平成 19 年度現在実施中の自転車と他交通手段と連携した取り組み(サービス)

	サービス内容
にいがたレンタサイクル(H14年4月～)	都心部を中心とした自転車レンタルサービス
エコ自転車通勤システム(H12年10月～)	通勤時に新津駅・新潟駅で自転車をレンタルする鉄道の乗り継ぎ利便性を高めるサービス
信濃川ウォーターシャトルの自転車乗船における割引サービス	自転車乗船サービス。通常200円であるが、レンタサイクルの場合100円割引

具体的な取り組み案

- 広域的な自転車道ネットワークの整備
 - ・ 電鉄跡地を活用した自転車道の整備 など
- 他の交通手段との連携
 - ・ サイクルトレインの導入検討
 - ・ レンタサイクルステーションの増設
 - ・ 創意工夫によるレンタサイクルの普及促進 など
- 自転車の利用促進に向けた情報提供・PR
 - ・ 案内板・道路標示の設置、サイクリングマップ作成 など

〔自転車道整備事例(新潟市内)〕

- ・ 新潟安田自転車道 (信濃川やすらぎ堤)



- ・ 萬代橋



〔他交通手段との連携事例〕

- ・ エコ自転車通勤システム(新潟市秋葉区) H12年10月1日～12月31日現在は本格実施中



新津駅前駐輪場



モニター募集によるPR活動



- ・ JR 白新線におけるサイクルトレイン 「チャリっ子」 H18年6月24、25日実施

実施状況



PR チラシ

〔広告設置権利を活用したレンタサイクル事例〕

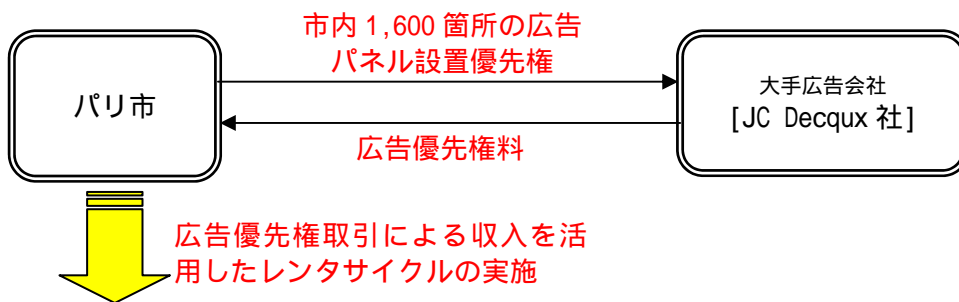
- ・オスロ市(ノルウェー)におけるレンタサイクル施設と広告看板



自転車導入台数：1,200 台
設置ラック数：100 基

資料)クリアチャンネル・ジャパン株式会社

- ・パリ市(フランス)「Velib」運営の仕組みと概要



レンタサイクル「Velib」の概要

2007年7月15日より実施
約2万台のレンタサイクル
300mおきのステーション
料金
(登録料) 1日：1ユーロ
1週間：5ユーロ
1年：29ユーロ
(使用料) ~30分：無料
31~60分：1ユーロ
61~90分：2ユーロ
91分~：30分ごとに4ユーロ
ずつ課金

広告優先権料と使用料により、新たな納税者負担を強いることなく、大規模で安価なレンタサイクルを運営

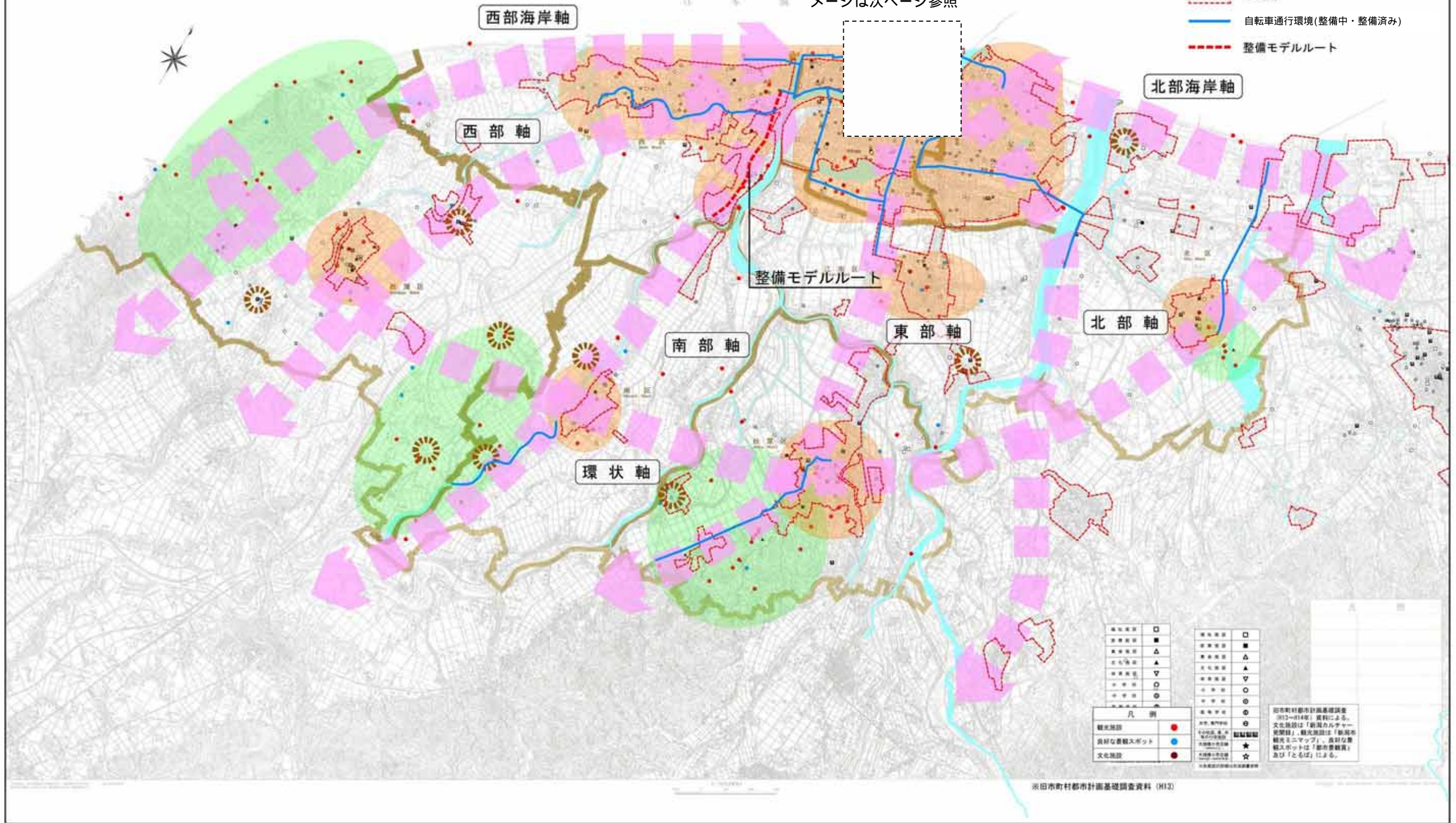


新潟市自転車道主要幹線ネットワーク構想

(案)

- 都心 (自転車利用圏域)
- 観光 (観光集積ゾーン)
- 主要ネットワーク (幹線軸)
- 生活拠点
- 市街地
- 自転車通行環境 (整備中・整備済み)
- 整備モデルルート

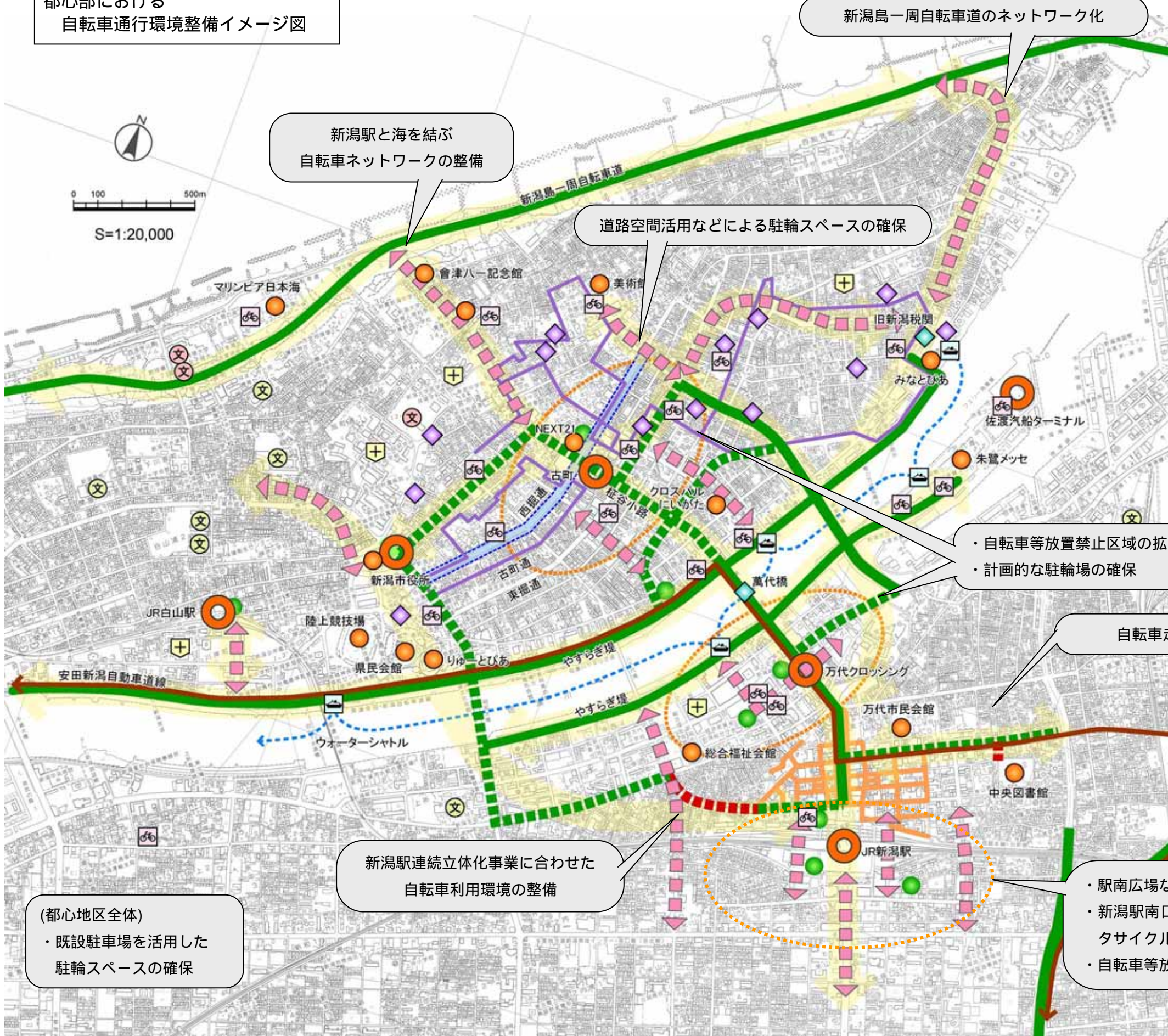
都心部の自転車通行環境整備イメージは次ページ参照



凡例	
観光施設	●
良好な景観スポット	●
文化施設	●
生活拠点	●
市街地	●
主要ネットワーク (幹線軸)	●
観光 (観光集積ゾーン)	●
都心 (自転車利用圏域)	●

※旧市町村都市計画基礎調査資料 (H13)

都心部における
自転車通行環境整備イメージ図



新潟島一周自転車道のネットワーク化

新潟駅と海を結ぶ
自転車ネットワークの整備

道路空間活用などによる駐輪スペースの確保

・自転車等放置禁止区域の拡大検討エリア
・計画的な駐輪場の確保

自転車走行空間の確保

新潟駅連続立体化事業に合わせた
自転車利用環境の整備

(都心地区全体)
・既設駐車場を活用した
駐輪スペースの確保

・駅南広場などの整備に伴う駐輪場の確保
・新潟駅南口～鳥屋野潟南部地域方面へのレン
タサイクルステーションの導入検討
・自転車等放置禁止区域の拡大検討エリア

凡 例			
自転車利用環境	望まれる自転車導線		
	対策済み区間		
	自転車通行環境 モデル事業区間	H21年度末までに整備	
		H22年度以降整備	
その他提案・検討区間			
広域自転車道			
駐輪場			
ペロタクシー	導入済みルート		
自転車等放置 禁止区域	指定区域		
	指定拡大検討エリア		
道路空間活用検討区間			
水上バス乗り場			
交通結節点			
行政・文化・交流施設			
国指定・登録文化財			
高校・大学			
レンタサイクルステーション			
病院			

3 - 3 . 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

(1) ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上

課題

自動車を利用しなくても日常生活に必要な一定のサービスを楽しむことができるようにするため、公共交通による「まちなか内」・「周辺からまちなかへ」・「地域間」の移動手段を確保し、路線バスをはじめ区バスや、住民バスを地域の生活交通として定着させていく必要があります。

基本的な考え方

日常生活における市民ニーズを的確に把握し、各地域の実情に応じて、より効率的なバスの運行実現と利用環境整備に取り組みます。区バスについては、利用者が見込めない場合廃止し、新たな運行形態を検討します。

また、地域が主体となって、自らの生活交通確保に取り組む住民バスを積極的に支援していきます。

具体的な取り組み案

路線バスの維持・確保

- ・利用促進と運行補助

区バスの運行改善と利用促進

- ・試行運行に関する事業評価と情報開示、区民の利用啓発の推進
- ・需要に応じた新たな運行形態の検討（デマンドバスまたはタクシースystemなど）
- ・福祉有償運送サービスや通学バスなどの目的バスとの機能連携検討 など

住民バスの運行支援に向けた取り組み

- ・需要に応じた新たな運行形態の検討
- ・新規運行、計画の企画・立案の協力
- ・大型商業施設・協賛企業等の協力による新たな運行スキームの検討 など

区バスおよび住民バスの他路線とのサービス統一に向けた検討

- バス停の相互利用、乗継割引、乗り継ぎダイヤ、路線表示の統一、ICカード利用 など
- 路線の再編に向けた取り組み

〔区バス・住民バスの改善方針〕

調査	地域住民のニーズと評価	以下の項目について利用しない人も含めた地域住民の期待度・満足度を把握し、地域住民の満足度が低く期待度・重要度が高い項目について対応策を検討します。
	運営と運行の評価	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>運営・運行に関する改善ポイントは以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収入と支出のバランス ・運行の適切性(他バス路線と競合していないか？ など) </div> <div style="flex: 1; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p>環境負荷軽減、まちづくりへの寄与、移動制約者の移動確保など</p> </div> <div style="flex: 1; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p>収入(運賃収入、補助金、寄付、会費など)</p> </div> <div style="flex: 1; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p>支出(バス停費用、人件費、車両の維持費、など)</p> </div> </div>
改善方法の検討	<p>検討のポイント</p> <p>利用者の意見を反映させる検討体制</p> <p>地域の利用者ニーズに対応したサービスの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両、ルート、運賃、運行本数などの変更 運営・運行に関する改善 ・他路線との重複の見直し ・デマンド形式などのさまざまな運行方法の検討 ・区自治協議会・地元団体・NPO など地域主導による運行確保 ・企業支援による運行・運営(例.大規模商業施設からの巡回バスなど) ・多様な収入源の確保(例.広告収入など) 	<p>区自治協議会とは 新潟市が目指す分権型政令市を実現し、市民と行政との協働によって、住民自治の推進を図るために、各行政区に設置する市長の附属機関です。</p>

(2) 徒歩や自転車による生活を支援する地域内の交通環境の整備

課題

歩行者・自転車が関わる交通事故は、交通事故全体の増加率を上回るペースで増加しています。このような事故の危険性の多くは、歩道や自転車の通行環境ネットワークが不連続で道路が狭く、通過交通が多い生活道路で発生していることから、通過交通の適切な誘導や歩道および交通安全施設の整備を進め、市民が安全・安心に暮らせる居住環境の整備を推進する必要があります。

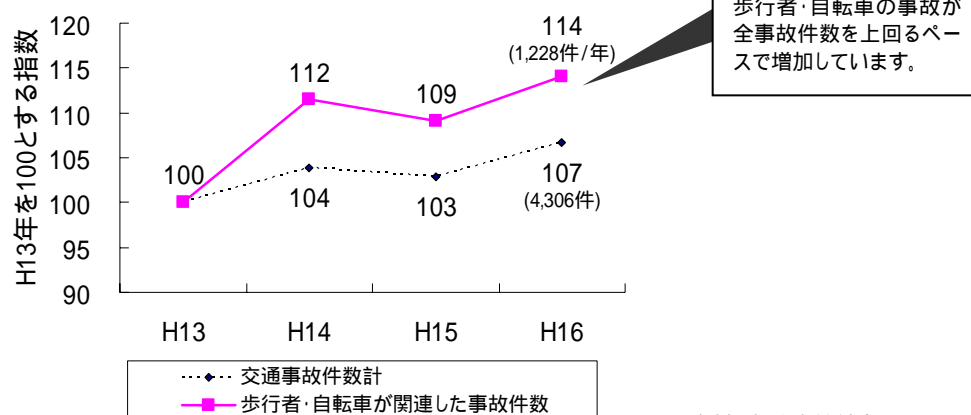
基本的な考え方

多くの人々が利用する商店街や公共施設周辺では、徒歩や自転車が安全で快適に通行できるバリアフリーに配慮した道路環境を整備するとともに、主要施設の駐輪施設整備を促進します。

また、地区内の生活道路では、見通しの悪い交差点の改善や自動車の速度を低下させる工夫について検討を進めます。

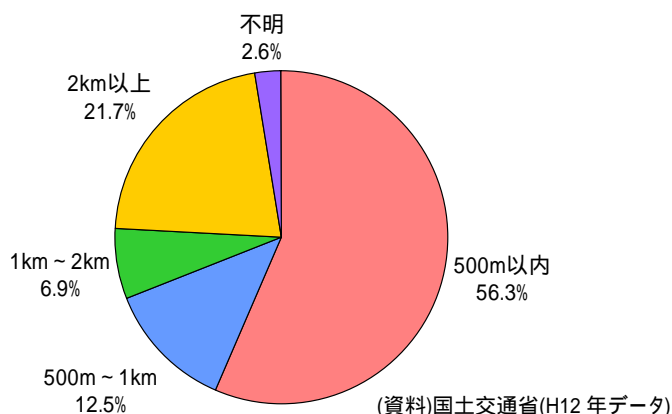
さらに、バリアフリー新法の施行(平成 18 年 12 月 20 日)に伴う移動円滑化に係る対象事業が拡大されたことから、旅客施設からの徒歩圏外も対象とした歩行空間および施設のバリアフリー化に向けた検討を進めます。

〔旧新潟市における歩行者・自転車事故件数の推移〕



(資料) 新潟市統計書

〔自宅からの距離帯別の歩行中死亡事故件数割合(全国)〕

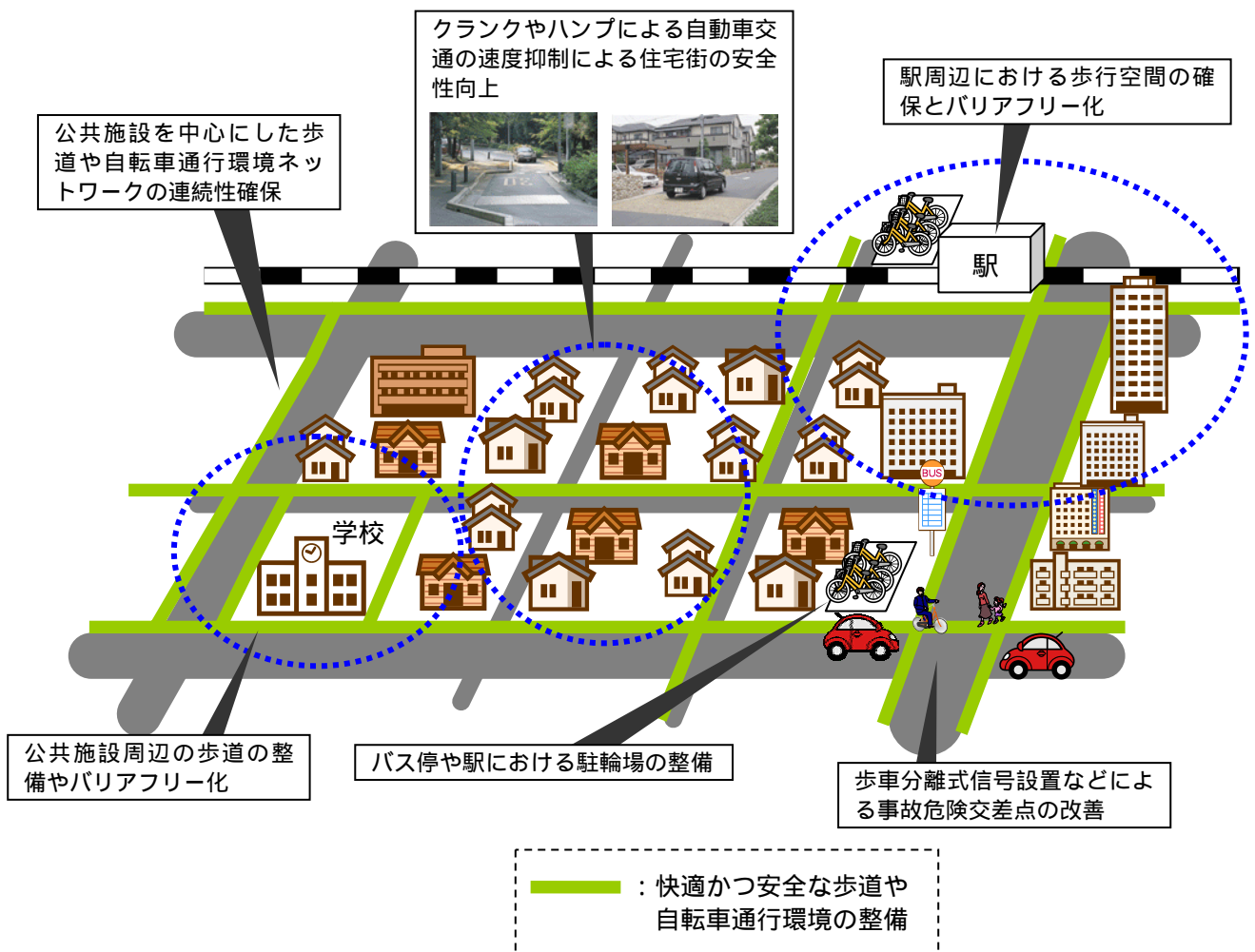


具体的な取り組み案

安全で快適な道路環境整備

- ・ 公共・医療福祉・教育施設周辺の歩道及び交通安全施設の整備促進
 - ・ 公共施設・鉄道駅・主要バス停への駐輪施設の整備促進
 - ・ 事故危険交差点の改善策の実施
 - ・ 駅周辺のバリアフリー化
 - ・ 自転車通行環境の整備
- など

〔地域内の歩行者空間および自転車の通行環境の安全性・快適性向上イメージ〕



(3) 駅施設を利用した多様な活用方策の検討

課題

多くの人々が利用する鉄道駅は、来訪者が最初に訪れる場所であり、個性あるまちづくりに欠かせない拠点施設として、その活用が期待されます。

基本的な考え方

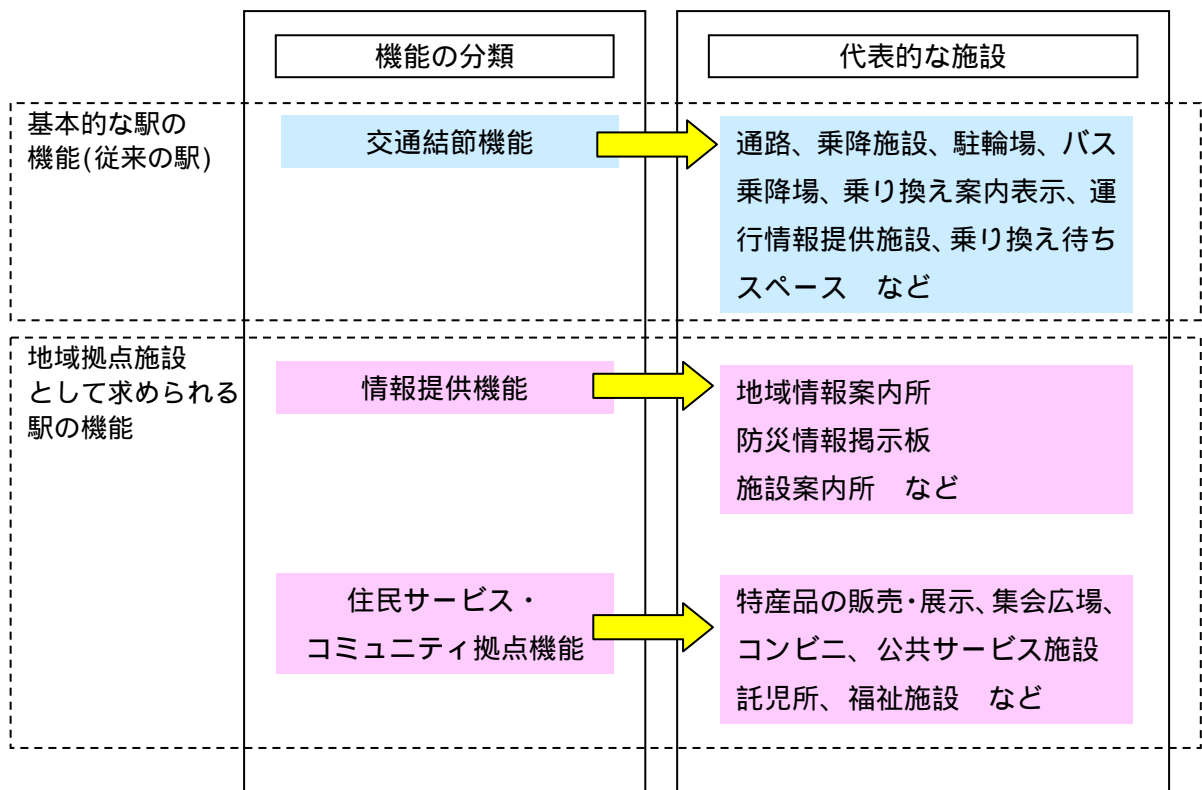
鉄道駅の交通結節機能の強化に加え、鉄道利用者だけでなく多くの人々が集うまちなかの拠点施設としての特性に着目し、地域の情報発信やコミュニティ形成といった多様な活用方策について関係者ととも検討を進めます。

具体的な取り組み案

駅施設の多様な活用

- ・ 情報案内機能の強化
- ・ 観光・地域・防災などまちの情報拠点としての連絡通路等の駅舎空間活用方策検討
- ・ 多くの市民が利用するサービス・コミュニティ拠点としての活用方策検討
- ・ 駅関連施設整備と管理に係る関係者の連携協力体制のあり方検討 など

〔地域拠点施設として望まれる駅の機能〕



3 - 4 . 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

視点C：質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策

(1) まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現

課題

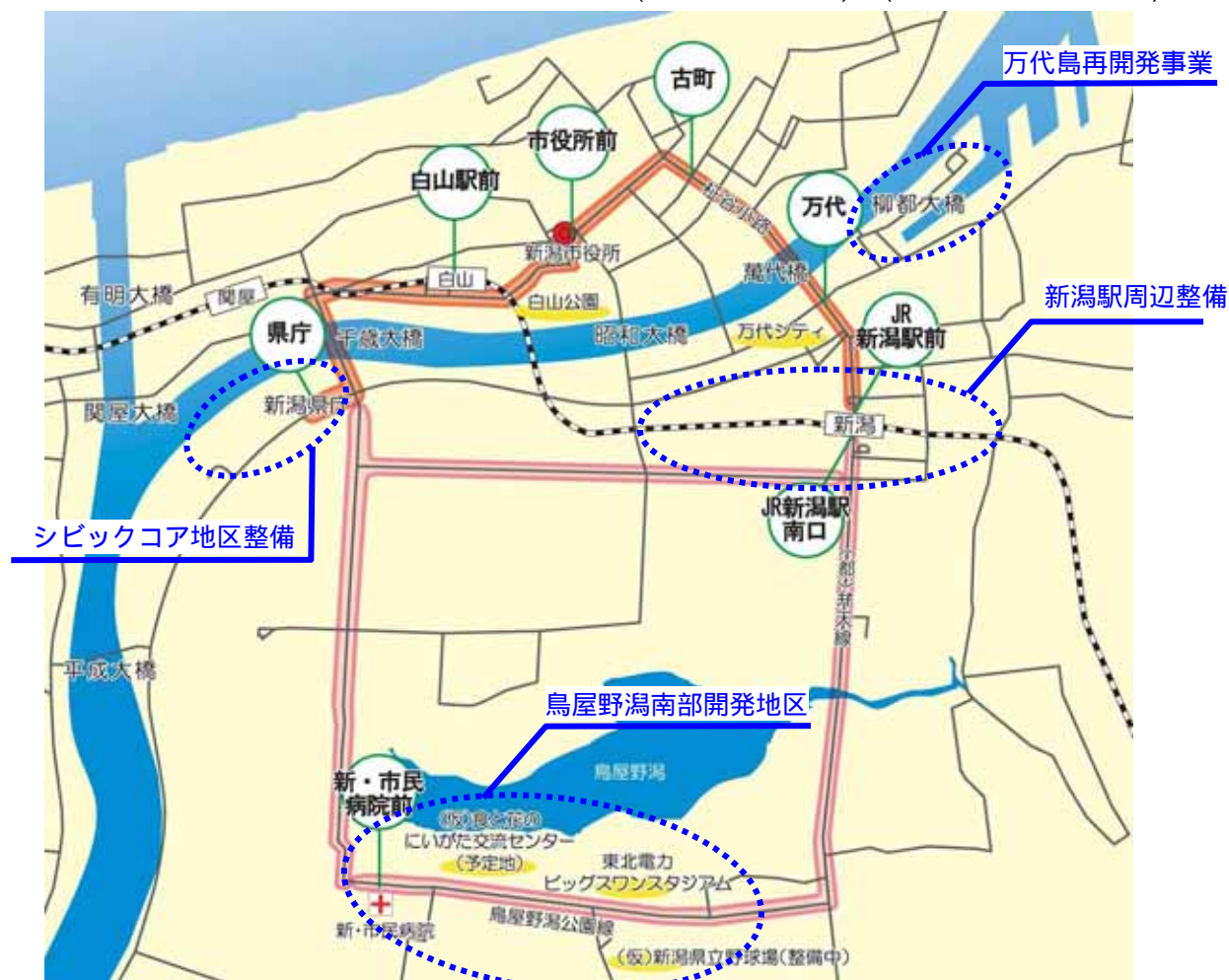
都心や都心周辺部の公共交通の利便性を高め、まちの賑わいや活力を創出するまちづくりを推進していくため、新潟駅直下を結ぶ基幹公共交通軸の形成に向けて、運行サービスの向上や交通結節点の強化に先行的かつ段階的に取り組む必要があります。

また、野球場など拠点施設の整備が進められている鳥屋野潟南部開発地区において、開発計画との連携を図りながら、アクセス軸となる公共交通サービスを充実させる必要があります。

基本的な考え方

基幹公共交通軸の形成に向けた「にいがた基幹バス(りゅーとリンク)」(平成19年11月運行開始)を中心とする都心および都心周辺部における公共交通の利便性向上に向けて、市中心部に集中する路線間の乗り継ぎ利便性の強化や利用者の視点に立ったきめ細やかな利用サービスの提供に向けた取り組みを推進します。

〔基幹公共交通軸形成に向けた「にいがた基幹バス(りゅーとリンク)」(H19年11月運行開始)〕



具体的な取り組み案

基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み

- ・ いがた基幹バス(りゅーとリンク)の運行サービスの向上
交通結節機能の強化、弁天線へのバスレーンの導入検討
- ・ 公共交通軸沿線への適正な土地利用の誘導

など
など

バスの定時性・走行性の向上に向けた取り組み

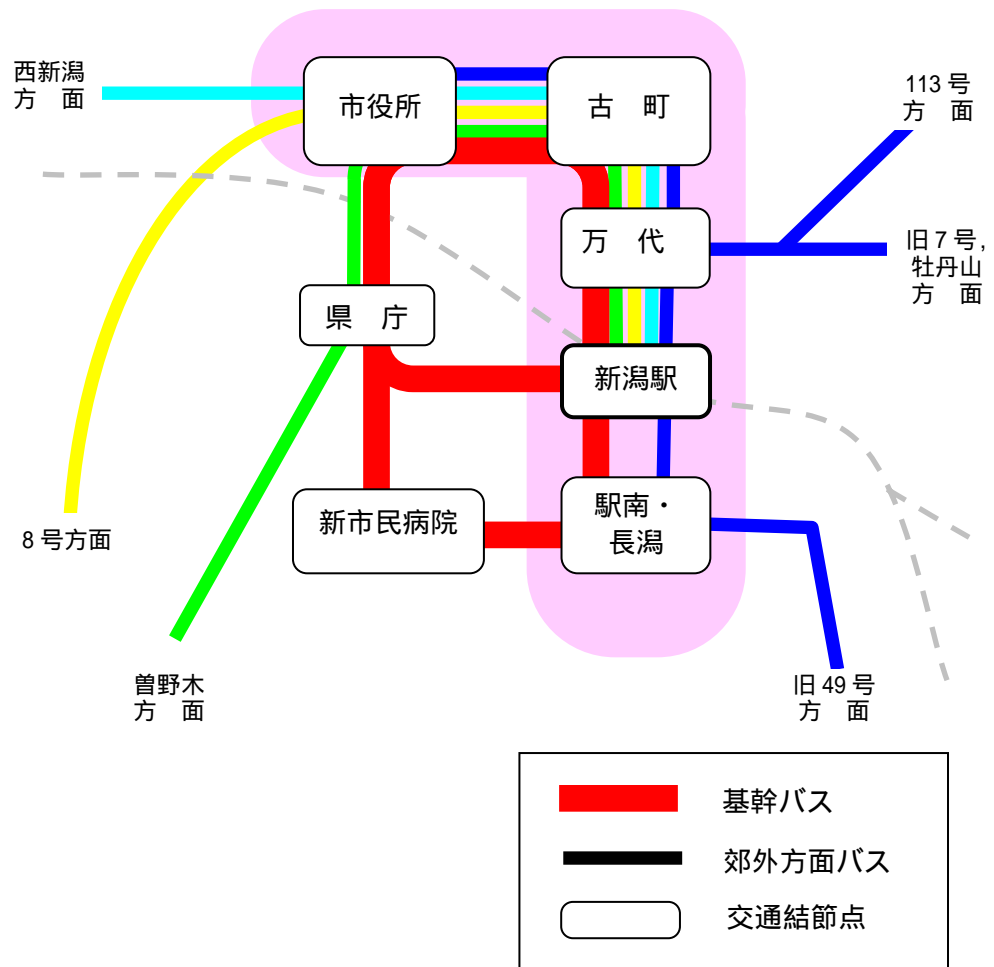
- ・ ICカードの導入
- ・ 公共車両優先システム(PTPS)の拡充

利用者の視点に立ったきめ細やかなバスサービスの提供

- ・ ノンステップバスの導入
- ・ ICカードを活用した乗り継ぎ運賃サービスの向上
- ・ バス待環境の改善(バス停上屋整備・隣接する商業施設(コンビニ、病院など)との連携など)

など

〔基幹公共交通軸形成後の基幹バスと郊外路線との接続イメージ〕



〔利用者の視点に立ったきめ細やかな対応策例〕

利用者の属性	利用者が求めるサービス	対応策例
買い物客	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表を気にせず、待たずに乗れる ・屋根があるので雨にぬれない ・荷物を置いてゆっくり休める ・乗り換え料金を気にせず利用できる ・料金体系が分かりやすい ・バス IC カードで買い物の支払いができる ・買い物すればするほど、運賃が安くなる ・バス内で荷物をおける ・郊外ショッピングセンターと市内のデパートの両方で買い物できる 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数の増強、バス i 導入 バス待ち環境の整備 バス待合室やベンチの整備 1日フリーバス、乗り継ぎ割引 ワンコインバスの導入 買い物と運賃支払いができる共通 IC カードの導入 商業施設と連携した IC カード割引 利用しやすい車両の導入 郊外の商業施設からの P&R 導入
通勤・通学者	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの到着時間を把握でき、待たずに乗れる ・他路線との乗り換えがしやすい ・渋滞に遭わず、始業時間に間に合う ・遅い時間でも利用できる ・快適に目的地まで行ける 	<ul style="list-style-type: none"> バス i やバスロケーションシステムの拡充) 交通結節点機能の強化 PTPS の導入など 深夜バスの導入 急行・快速バスの導入
広域からの来訪者 (観光・イベント来訪者など)	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線、在来線からの乗り継ぎがしやすい ・乗りたいバスに、迷わず乗れる ・一目で乗りたいバスが分かる ・待たずに乗れるバス運行(数分おきの運行) ・行きたいところへ、すぐ行ける 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅での乗り継ぎ利便性の強化 案内表示の設置 バスのカラーリング 運行本数の増強 直通バスの導入
高齢者、障がい者	<ul style="list-style-type: none"> ・段差がなく乗りやすい ・バス停と公共施設までが近い 	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスの導入(バリアフリー化) バス停配置の改善

・バスのカラーリング



H19年11月から運行の(仮称)にいがた基幹バスのデザイン

・ノンステップバス



(2) 拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化

課題

万代島(朱鷺メッセ、佐渡汽船)・鳥屋野潟南部開発地区・新潟空港・県庁地区などの拠点と新潟駅を結ぶ路線バスの運行サービスを強化・充実するとともに、各拠点間を結ぶ公共交通の利便性を高める必要があります。

基本的な考え方

基幹公共交通軸沿線の拠点については、「にいがた基幹バス(りゅーとリンク)」の運行サービス向上と交通結節機能の強化により拠点アクセスの利便性を向上します。また、新潟空港へのアクセスについては、早期に実現可能な改善策に取り組み、空港利用者の動向を把握しながら、本格的なアクセス改善を段階的に推進します。

具体的な取り組み案

拠点への公共交通アクセス性改善

- ・新潟駅と新潟空港を結ぶアクセス改善への段階的取組み(新潟駅南口広場を前提に発着するリムジンバス運行)の推進
- ・新潟駅から万代島地区、西港の旅客ターミナルへの公共交通サービスの向上
- ・県庁方面と新潟駅を結ぶバス路線へのバスレーンの導入検討 など

イベント開催時におけるシャトルバスの運行改善に向けた取組み

- ・新たなシャトルバス運行の検討(Ｊ１サッカー試合、トキめきにいがた国体開催時など) など

〔空港アクセス改善に向けた段階的な取組み方策〕

超短期的取組み	新潟駅空港バス降車場の変更(H19年3月～実施) 空港バス運行頻度アップ社会実験(H19年7月～H20年2月) 乗り換え案内の充実
短期的取組み	新潟駅南口からの空港リムジンバス新設
中・長期的取組み	段階的なアクセス改善を進め着実に利用者を増加させつつ、将来の社会情勢の変化等を踏まえながら、定時性・速達性に優れた鉄軌道を中心としたアクセス改善策の検討を行う。

段階的な取組みの推進

新潟空港アクセス改善検討委員会の提案(平成18年12月)より



〔短期的取り組みイメージ〕



新潟駅南口広場整備イメージ

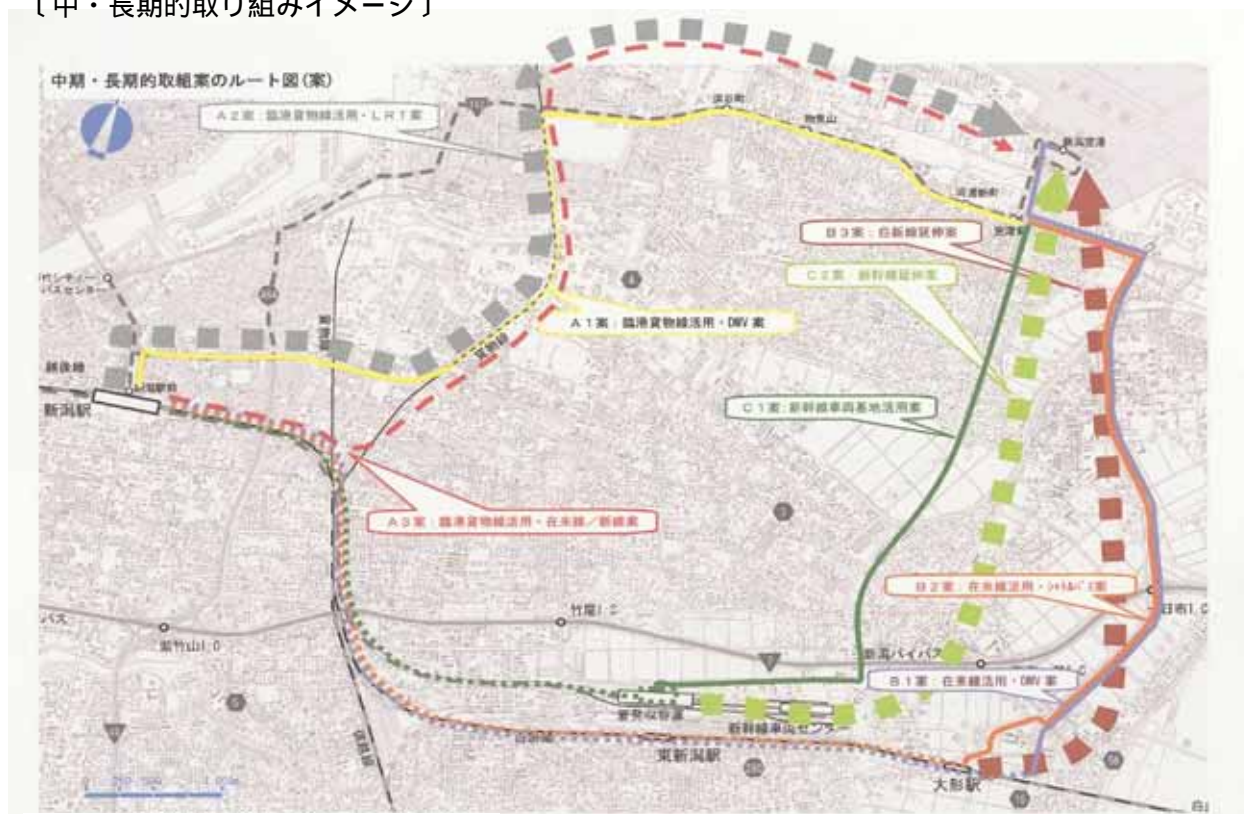


専用リムジン車両導入イメージ
(仙台空港アクセスバス)



自動券売機設置イメージ

〔中・長期的取り組みイメージ〕



空港アクセス鉄道整備イメージ
〔事例；仙台空港アクセス鉄道〕

仙台空港駅



車内状況

(3) 自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備

課題

都心部や都心周辺部では、交通渋滞の緩和や住宅地への通過交通の流入を抑制するため、河川断面の交通容量確保や新潟バイパスなど広域幹線からのアクセス道路の整備を進めてきました。

今後は都市環境をさらに良好なものとするため、交通の円滑な処理を引き続き図るとともに、土地利用やまちづくりと連動した道路網整備を推進する必要があります。

基本的な考え方

新潟駅の南北を結び、駅周辺の一体的な都市構造を構築する道路網整備や都心および都心周辺部の関連交通を適正に誘導分散し、円滑な交通処理を図る都心環状道路など、幹線道路網の整備を推進します。

具体的な取り組み案

円滑な交通を確保するための道路整備

・寄居浜女池線や網川原線の整備促進 など

まちづくりと連動した道路整備

・都心環状関連道路の整備促進

・新潟駅周辺を一体的に結ぶ鉄道断面における道路整備 など

〔新潟駅周辺整備における幹線道路網計画〕



(資料)新潟駅周辺整備の計画概要

〔都心環状道路の位置〕

都心部に集中する自動車交通の誘導分散を図る都心環状道路の整備促進により、まちなかに流入する通過交通を抑制し、人や環境にやさしい都心環境の実現を目指します。

(都心環状道路の構成ルート)

- (都)万代島ルート線(笹越橋交差点～柳都大橋～広小路～寄居町交差点)
- 一般国道116号〔東中通〕(寄居町交差点～市役所前交差点)
- 一般県道白山停車場女池線(市役所前交差点～昭和大橋～堀之内交差点)
- 主要地方道新潟黒埼インター笹口線〔笹出線〕(堀之内交差点～笹越橋交差点)
- (都)東港線(上所島幸西3丁目交差点～柳都大橋東詰交差点)



視点D：都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

(1) 都心部道路の役割分担と道路空間の再構築

課題

都心地区では万代島ルート線の整備や新潟駅連続立体交差化に伴い、交通流動が大きく変化するものと予測されます。

このため、これらの整備状況に合わせて、自動車交通の円滑な処理や歩行者にやさしく利便性の高い道路空間整備に段階的に取り組み、都心地区を賑わいや魅力あるものとする必要があります。

基本的な考え方

都心環状道路の整備や新潟駅連続立体交差化を促進するとともに、基幹公共交通軸や快適で賑わいのある歩行者空間など、道路の機能分担に応じた多様な道路空間整備を推進します。

〔 榎谷小路での交通状況 〕



様々な交通が集中し、走行性が低下

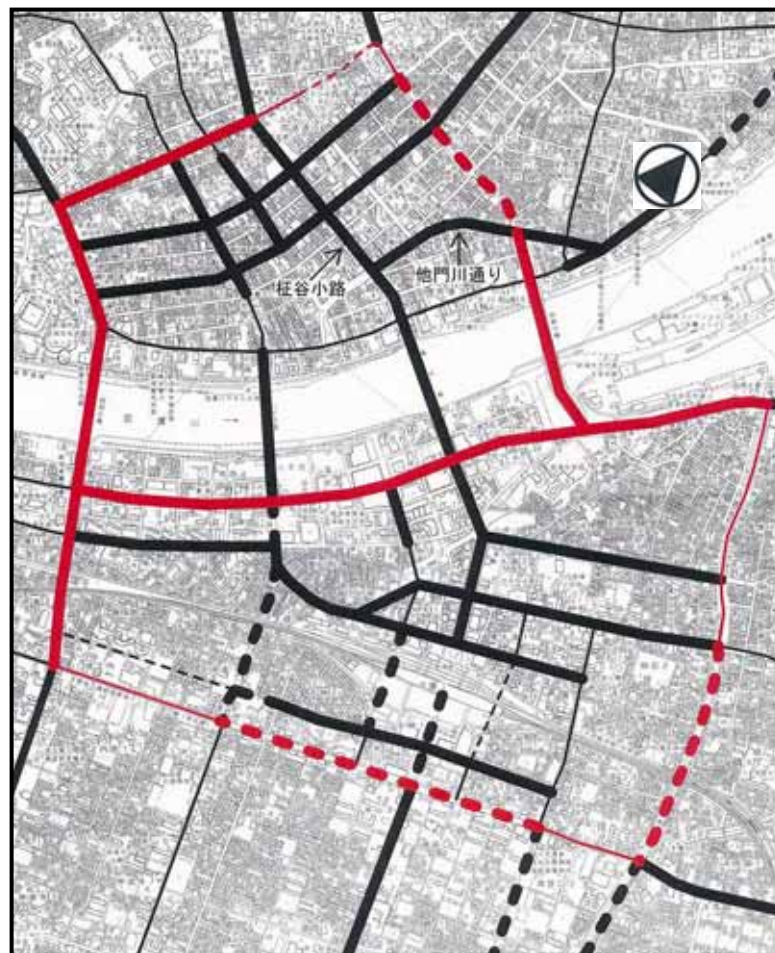
具体的な取り組み案

都心環状道路の整備促進

- ・万代島ルート線 西堀～秣川岸通間 ほか
- ・将来を見据えた段階的な交通規制の見直し
- ・道路機能の分担と再構築による多様な道路空間整備の推進
- ・自転車通行環境の整備、駐輪施設の設置
- ・違法駐車対策、荷捌きスペースの確保 など

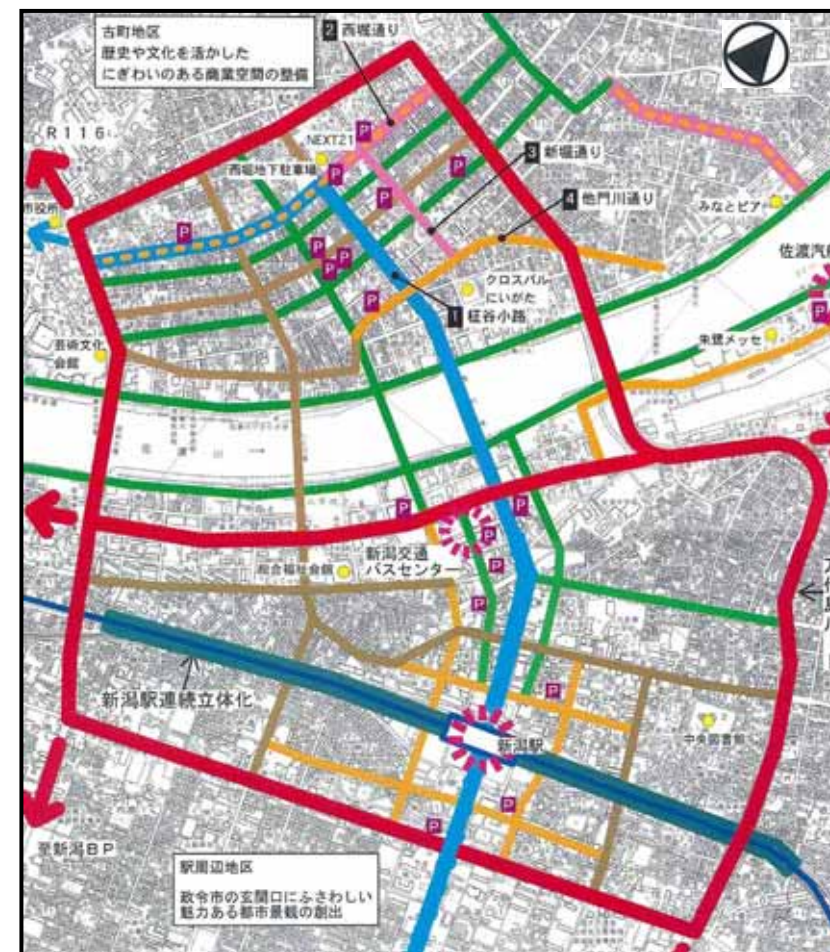
〔 都心部の道路網の現状と将来の再構築後道路ネットワークと役割分担イメージ 〕

現状

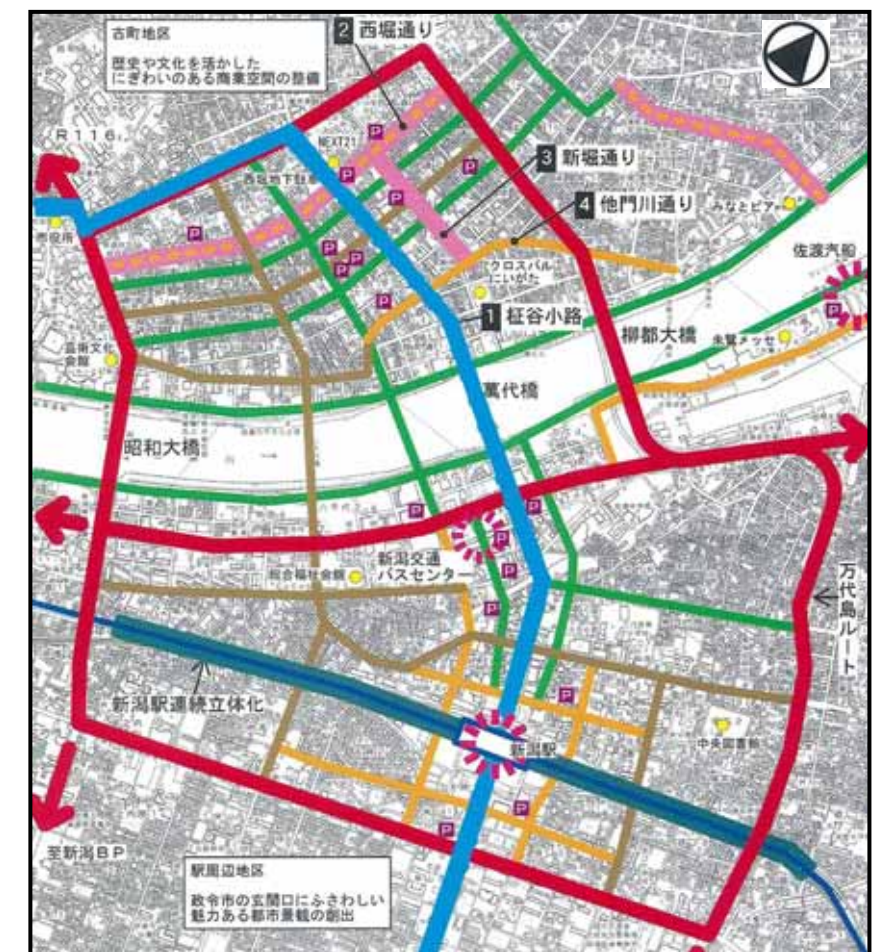


将来イメージ

公共交通軸分離型



歴史や文化を生かした賑わい空間活用型



(2) 歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備

課題

賑わい創出や魅力あふれるまちづくりを進めていくためには、水辺空間、歴史的建造物、拠点などを結ぶ歩行者自転車空間を改善または整備し、街に来る人、住む人の目的に合った回遊性の高い都市環境整備を推進する必要があります。

基本的な考え方

基幹公共交通軸を中心に回遊性の高い歩行者自転車空間ネットワークを構築するとともに、既存レンタサイクルの充実強化に向けた検討を進めます。

特に大規模商業施設、大規模駐車場、市内および郊外への路線バスが集中する万代地区と古町地区では、地区内の歩いて楽しい快適な歩行者自転車空間の整備を重点的に推進します。

具体的な取り組み案

都心地区を回遊できる歩行者空間ネットワークの形成

- ・ 万代地区における拠点施設を結ぶ歩行者空間の整備
- ・ 古町地区の歴史、文化、商業を結ぶ歩行者空間の整備
- ・ 堀と柳の歴史を活かしたみちづくりと市民参加
- ・ 水上バスを活用した回遊ルートの検討

など

快適でうるおいのある歩行者自転車空間の整備

緑化、景観整備、公共スペースのイベント活用

など

〔まちづくりイメージ〕



・ 町屋を活かした湊町の息吹を感じるイメージ



・ 快適で楽しく回遊できるまちのイメージ

(資料)古町周辺地区まちづくり基本計画

都心部における
歩行者空間整備イメージ図

学校町通方面と白山地区を結ぶ
動線軸の強化
旧国道 116 号(県庁裏線)の車線運
用を見直し歩行者空間に活用

快適で回遊性の高い賑わい空間
歩行者が安全に通行できる連続性
を持った道路空間整備
オープンカフェや緑陰スペースな
ど、道路空間の多様な活用方策の検討
路地・小路が持つ個性や魅力を活か
した環境整備、情報案内板の充実

古町地区と信濃川・港を結ぶ
動線軸の強化
新堀通り・新津屋小路と水辺を
接続する歩行者空間の整備検討

新潟島を一周できる歩行者ネ
ットワークの形成
旧新潟税関と海岸の遊歩道を
結ぶ歩行者空間の整備

白山駅と周辺施設を結ぶ
歩行環境の改善
がんセンター方面を接続
する快適な歩行者空間整備
駅前広場の整備と連動し
た周辺道路環境の整備検討

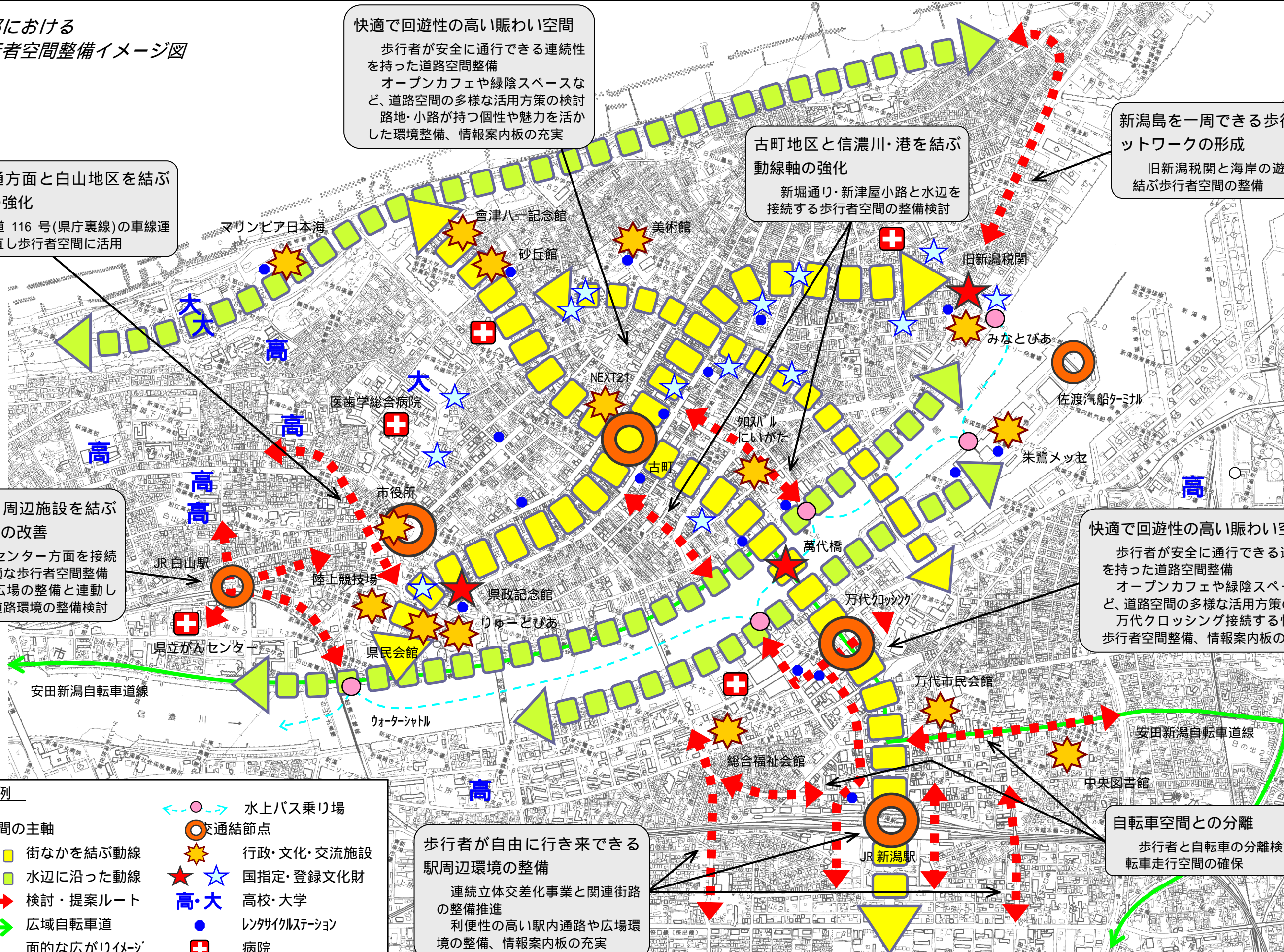
快適で回遊性の高い賑わい空間
歩行者が安全に通行できる連続性
を持った道路空間整備
オープンカフェや緑陰スペースな
ど、道路空間の多様な活用方策の検討
万代クロッシング接続する快適な
歩行者空間整備、情報案内板の充実

歩行者が自由に行き来できる
駅周辺環境の整備
連続立体交差化事業と関連街路
の整備推進
利便性の高い駅内通路や広場環
境の整備、情報案内板の充実

自転車空間との分離
歩行者と自転車の分離検討、自
転車走行空間の確保

凡 例

歩行者空間の主軸	水上バス乗り場
街なかを結ぶ動線	交通結節点
水辺に沿った動線	行政・文化・交流施設
検討・提案ルート	国指定・登録文化財
広域自転車道	高校・大学
面的な広がりイメージ	レンタルサイクルステーション
	病院



(3) まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策

課題

歩行者自転車の通行の妨げとなっている歩道駐輪やタクシー・荷捌きの駐停車スペースの不足など都心部内の様々な駐停車問題を解決し、魅力ある都心のまちづくりを推進するため、都心部内の自動車交通の削減や駐停車の適正化に向けた新たな工夫を取り入れながら、多様な駐車ニーズへの取り組みを総合的に進めていく必要があります。

基本的な考え方

基幹バスやレンタサイクルと連携した郊外部駐車場におけるP&Rや都心環状道路沿いの駐車場の整備など、都心部内のマイカー交通の削減に向けた取り組みを推進します。

また、都心部内では安全で快適な自転車の通行環境や駐輪施設の設置等による秩序ある自転車利用を促進するとともに、駐停車問題に対し、違法駐車対策・荷捌きスペースの確保など、関係者との連携を図りながら適切なルールづくりや施設整備・既存施設の効率的な活用を促進します。

〔顕在化する問題〕

- ・違法駐停車やタクシーの客待ち待機列などによる交通環境の阻害
- ・道路の路肩で行われる積み卸し
- ・無秩序な自転車の駐輪・オートバイの駐車や違法駐車による歩行者自転車の通行阻害と景観悪化

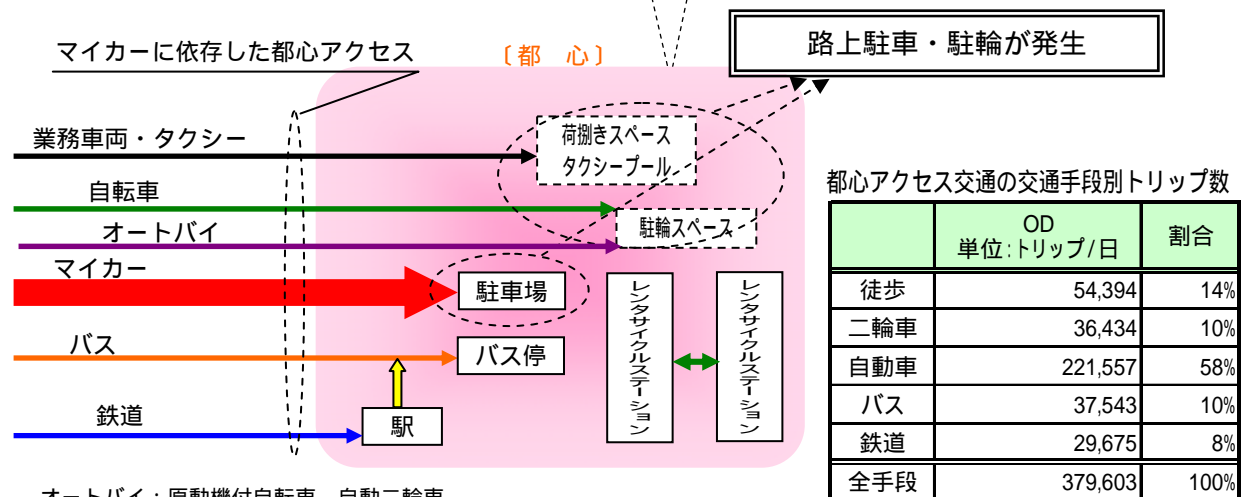


商業施設周辺の無秩序な自転車の駐輪と自動二輪車の駐車



隙間なく駐車するタクシー 荷捌きスペースがないため、やむを得ず路上駐車

〔都心部アクセスと駐停車の現状〕



オートバイ：原動機付自転車、自動二輪車
平成18年11月の改正駐車場法の施行により、自動車二輪車は自動車に追加され、駐車面積など条件によっては、技術的な基準が設けられました。

新潟都市圏パーソントリップ調査(H14年)
集計エリア：古町・万代・新潟周辺地区

〔都心地区内の駐停車および駐輪対策の考え方〕

自動車・オートバイの駐停車対策

(自動車)

- ・自動車交通の増加に伴う供給を主とした駐車場施策を見直し、必要に応じた駐車施設の整備を図りながら、まちづくりや既存駐車場の効率的活用の観点から施策を展開するとともに、マナーアップ活動を強化。

(オートバイ)

- ・自転車等の対策と併せて、既存駐車場および駐輪場の効率的活用等により施策を展開するとともに、マナーアップ活動を強化

自転車の駐輪対策

- ・放置自転車の削減に向けて、駐輪施設の充実・既存施設の活用または連携により、適正に駐輪スペースを確保し、自転車等放置禁止区域の拡大などによりマナーアップ活動を強化。

駐停車対策

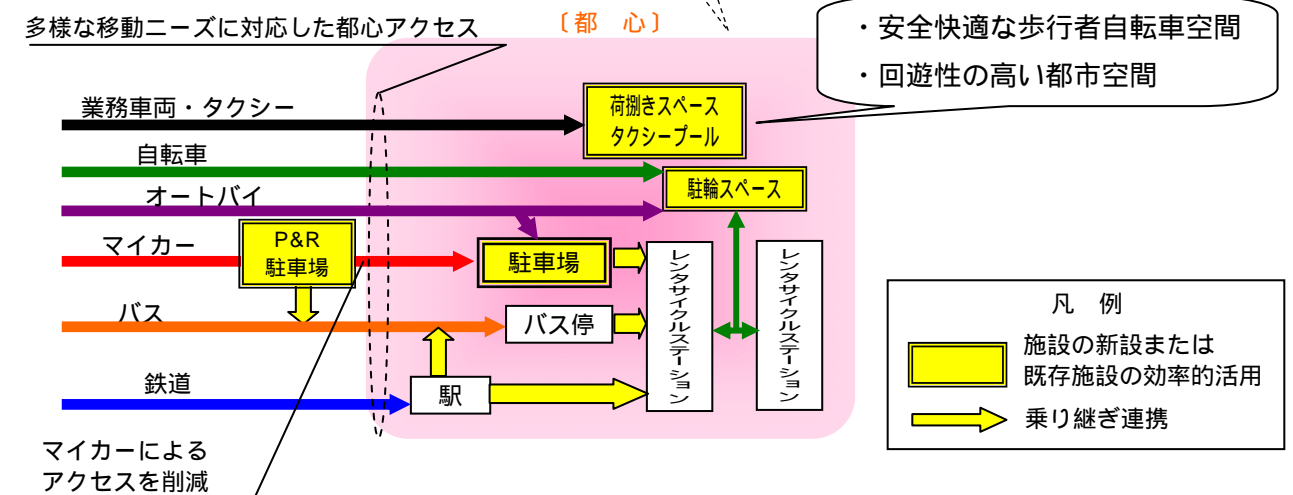
分かりやすい情報提供などのソフト面の対応による駐車場の有効活用と運営管理
歩道への乗り入れ口削減に向けた駐車場の集約化・共同化
郊外P&Rなど、他交通施策との連携
既存駐輪場と連携したオートバイの駐車スペースの確保
荷捌きスペースの確保

駐輪対策

駐輪スペースの確保
・駐輪施設整備
・既存の民間施設との連携など

利用ルールづくり、モラル向上に向けた啓発活動

〔多様な交通手段に対応した都心アクセスのイメージ(施策効果の方向性)〕



具体的な取り組み案その1：自動車・オートバイの駐停車に関わる施策

道路空間や既存駐車場施設を活用した効率的な駐車対策

- ・商店街と連携した荷捌きスペースの確保、利用ルール(荷捌き可能時間帯など)の検討
- ・タクシー乗り場など交通利用施設のサービス向上と適正配置
- ・にいがた基幹バス「りゅーとリンク」と連携したP&Rの実施
- ・レンタサイクルステーションとの連携および既存駐車場、駐輪場の活用
- ・カーナビ等を活用した分かりやすい情報提供
- ・付置義務駐車場のあり方や駐車場の集約化・共同化に向けた検討

〔タクシー待機所確保事例(郡山市タクシー対策社会実験 H16.10～)〕



〔共同荷捌き場の確保事例
(金沢市片町暫定荷捌き駐車場)〕



市の用地を暫定的に荷捌き駐車場として利用

〔荷捌きスペース整備事例(東京都千代田区)〕



路上の荷捌き停車区画

〔カーナビを活用した情報提供事例(東京都渋谷)平成 13 年度社会実験〕



【システム導入効果】

- ・ 利用者の 76.2%が情報を参考に駐車場を利用
- ・ " の 65.5%が実用化時に「利用する」と回答
- ・ 路上駐車削減効果：導入前約 1000 台 導入後約 470 台

〔既存駐輪場・駐車場を活用したオートバイ駐車スペースの確保〕

- ・ 東京都品川区大崎駅東口
区営自転車等駐輪場



駐車状況



駐車場入口



駐車状況

具体的な取り組み案その2：自転車駐輪に関する施策

都心地区における放置自転車の削減

- ・ 近くて利用しやすい駐輪場の整備（駐輪場付置義務条例の制定）
- ・ 裏通りや既存駐車場施設を活用した自転車駐輪施設整備
- ・ 自転車等放置禁止区域の拡大
- ・ 既存民間施設（駐車場等）と連携した駐輪スペースの確保

〔駐輪場整備事例(ドイツ カールスルーエ)〕



自転車駐輪施設(表通りに接続する道路の歩道上に駐輪ラックを設置)

〔商業施設と連携した駐輪スペース確保事例(寝屋川市ライフ香里園店)〕



資料)自転車環境創造ネットワーク

3 - 5 . 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

(1) 行政・事業者・住民の役割分担・連携強化

課題

交通施策をハード・ソフトの両面から多角的に展開するためには、様々な分野の関係者が互いに連携し、合意に基づいて、着実に施策を推進する必要があります。

基本的な考え方

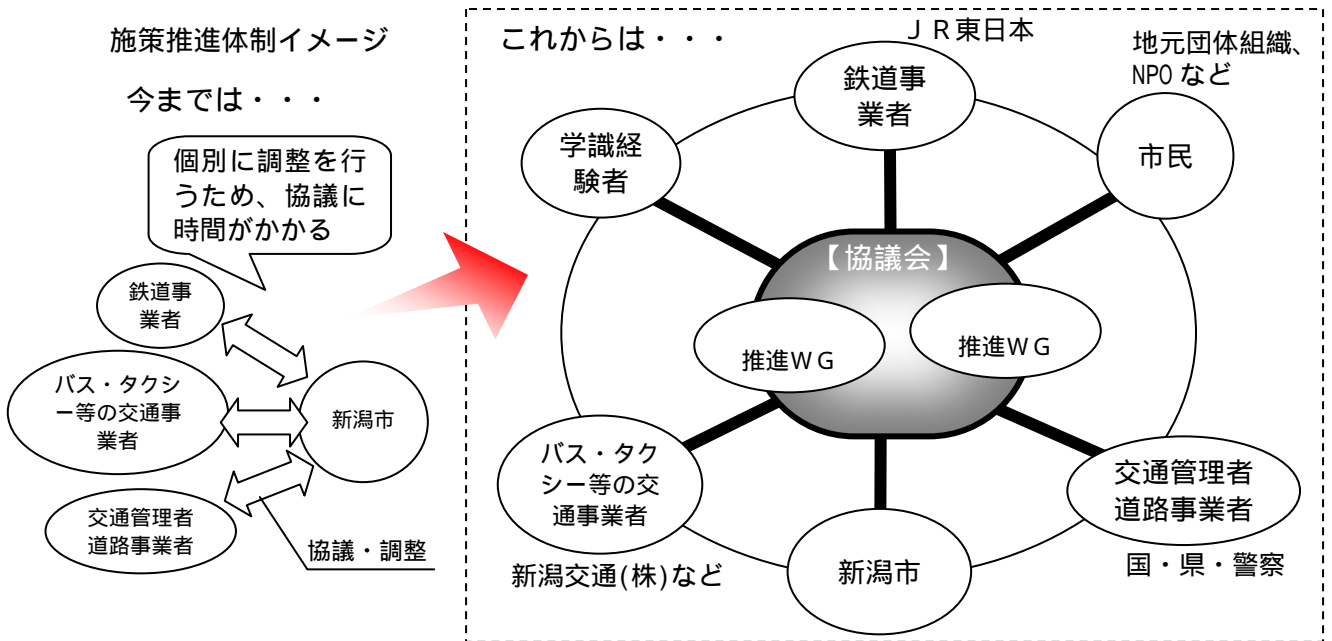
計画の進捗・達成状況を定期的に確認し、評価・見直しを行う推進体制を構築するとともに、地方自治体が国、交通事業者、住民(利用者)との適正な役割分担のもと、都市交通施策を推進する体制を構築します。

具体的な取り組み案

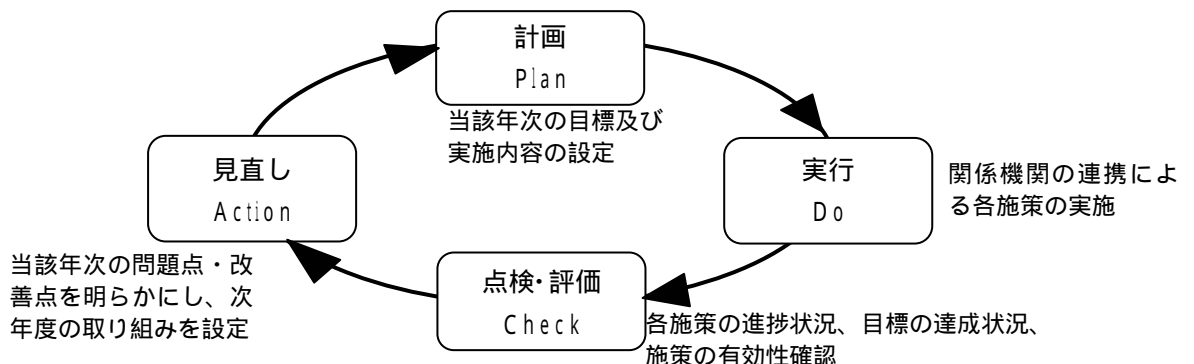
- 関係機関者からなる推進体制づくり
- ・まちづくり、交通関係者からなる都市交通施策推進組織の設置 など

〔まちづくり、交通関係者からなる施策推進組織の設置イメージとPDCA サイクルマネジメント〕

学識経験者・JR・市民・交通事業者などの関係者で組織される協議会を設置し、専門家や利用者の意見反映・実施に向けた役割分担の明確化・PDCA サイクルによるマネジメントの実施により、地域が一丸となって効率的に施策を推進します。



PDCAサイクルによる施策実施マネジメント



(2) 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

課題

自動車への依存を軽減するためには、利用者である市民が公共交通を利用しようとする意識を持つことが何よりも大切です。

基本的な考え方

「ひとり一人のモビリティが、社会的、個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す」というモビリティ・マネジメントの思想を受け、行政・交通事業者が市民と継続的にコミュニケーションを図り、市民自らが便利な自動車の利用を減らそうとする目的意識の醸成により、公共交通の利用促進と市民が支える都市交通の実現を目指します。

具体的な取り組み案

環境や公共交通利用に関する意識啓発

- ・「環境や健康（美容）」をテーマとした公共交通利用促進キャンペーンの実施
- ・免許証自主返納者への助成
- ・市民活動・住民組織との協働（にいがた都市交通マップの活用ほか）
- ・子どもや女性をターゲットにした親しみのあるバスデザインの導入
- ・小学校を対象にした交通エコロジー教室の開催（H19年度実施 次ページ参照）
- ・市民や事業者が参加しやすいイベント型啓発事業の実施（バスの日ほか）
- ・新世代バス（ハイブリッド車など）の導入検討

など

〔意識啓発事例〕



「にいがた都市交通マップ」
にいがた環境交通研究会作成
今年、マップを活用したエコロジー教室を開催予定



「新たな交通システムを考えるワークショップ」
H16.9 新潟市役所の1階ロビー



バスの日のイベント会場



子どもたちに人気のあるラッピングバス

〔交通エコロジー教室の実施状況(平成 19 年 10 月 31 日(水))〕

- ・ 地球温暖化問題、大気汚染等の環境と交通の問題に関心や理解を深めて貰うことを目的として、新潟大学教育人間科学部附属新潟小学校 3 年 2 組で、総合学習授業を活用した「交通エコロジー教室」を開催
- ・ 交通エコロジー教室では、市民団体「にいがた環境交通研究会」や新潟交通株式会社等と連携し、にいがた都市交通マップを使って児童らが目的地までのバス路線を調べ、実際にバスに乗って行く体験学習を実施

交通エコロジー教室の教材



交通エコロジー教室の開催状況写真

