

新潟大都市圏の交通基盤の充実について

平成28年2月

新潟商工会議所

新津商工会議所

亀田商工会議所

はじめに

新潟市は、平成17年の広域合併を経て、平成19年4月より本州日本海側初の政令指定都市として発展してきた。これまでに、北陸自動車道を始めとし磐越自動車道の全線開通や日本海東北自動車道の整備、上越新幹線など周辺の経済圏との結びつきも密実なものになってきた。

また、国際拠点港湾である新潟港と国際空路を持つ新潟空港の2つの玄関口を有し、観光や都市間交流に欠かせない北東アジアとのネットワークは、今後ますます重要性を増すであろう。

人口減少、少子・超高齢社会の進行は、いまや「ほぼ確実に訪れる将来」として認識されているが、こうした波の中でこそ、大都市圏の中心都市として、ならびに国際拠点都市として、新潟市が果たすべき役割は従前にも増して大きく、地方創生の流れに沿った政策が的確に展開されることを望んでいる。

特に、都市の重要な基盤である交通分野においては、これまで整備されてきた交通ネットワークがこれまでの新潟都市圏の発展を支えてきたものであり、これからも都心部や近郊部を含め広域圏の交通ネットワークを強化していくことが、今後の大都市圏の発展に大きく寄与するものと確信している。こうした中、昨年9月には、新たな交通システム(BRT)の開業という、人口減少時代への対応としての新たなスタートラインに立った。この取り組みは、全国の地方都市におけるバス公共交通のあり方として、公共と言えども、行政と民間事業者という関係の中で、今後のあり方に方向性を示す革新的事例として、注目を集める取り組みであると思われる。

新潟市の都市交通に関して、新潟・新津・亀田の3商工会議所では、既に昨年9月に行った「28年度新潟市の政策に対する要望」の中で「都心機能を高める新交通システム整備計画の早期実現」と「都市交通問題への対応強化」として述べているが、今回はさらに、都市中心部から、江南区と秋葉区方面における地域の視点から、現在進められている交通施策の重要性を再認識するとともに、新潟大都市圏を支える交通基盤整備の、より一層着実な推進を願い提案するものである。

1. 新潟大都市圏の中心都市として

新潟市・新潟大都市圏の位置付け、現状認識

21世紀初頭、新潟都市圏は、本州日本海側最大の都市である新潟市を中心に構成され、人口規模は107万人の都市圏であった。平成19年度に新潟市が政令指定都市に移行し、新潟大都市圏もその範囲を広げ、人口規模140万人以上の新潟大都市圏が誕生した。

さらに、鉄道や高速道路の強化により、新潟大都市圏は、村上市や長岡市、上越市を含むエリアまで広がる。県内の中核市を含む新潟大都市圏は、年間約100万人の利用がある新潟空港や乗降人員約480万人、入港船舶1万3千隻以上の新潟港(西港、東港)を有し、日本海側の拠点都市として、さらには環日本海経済圏の玄関としての重要な役割を担っている。

2. 新潟大都市圏の連携促進のための交通ネットワークの展望

新潟大都市圏の更なる発展に向けて、広域化した圏域の内外を含め、地域連携の強化を促す交通ネットワークの構築が最重要課題であると認識し、新潟県を代表する新潟市の交通ネットワークのあり方について、次のように展望する。

(1) 都市中心部での移動円滑化

中心市街地の賑わいと活力を創出するまちづくり(都心再生)と協調した都市中心部・周辺部の公共交通の利便性向上を図る。

(2) 都心近郊部のアクセス強化

(鉄道在来線と環状道路を基軸とした放射幹線道路の早期確立)

通勤・通学を中心とした日常的な都心アクセスの利便性の向上とともに、都心の機能補完や、市内の各地域拠点間の交流・連携の促進に向けた公共サービス・インフラの共用などにも寄与する都市機能の利便性の向上と、それに伴う交通基盤の充実による総合的展開を図る。

(3) 都市圏周辺部との連携強化・交流促進(交流人口・災害救援)

圏域内外の産業誘致・交流連携強化、および首都圏域災害時の救援・代替機能の誘致促進を目指す。そのためには、国際拠点港湾、国際空港の機能強化ならびに圏域からのアクセス向上により、国際拠点のポテンシャルを高める。

交流促進や災害ネットワークの強化としては、鉄道・高速道路(上越新幹線活性化、羽越線高速化、日本海東北自動車道延伸、磐越自動車道4車線化)など、都市間連携ネットワークの強化を図る。

3. 新潟大都市圏の交通システムへの提案

新潟大都市圏の発展に向けて、その中核を担う新潟市の交通政策は、中心拠点性強化ならびに圏域全体、県内外とのネットワーク強化を含めたビジョンにより、着実・的確に進められるべきである。

BRT導入に関しては、開業前後から様々な反応があるが、都心部と都心周辺部の交通システム改善のスタートは、中心拠点の強化として重要な取り組みであり、ここで留まることなく環状型基幹軸の完成に向けて今後も強力に推進されるべきである。

都市中心部を囲む概ね 5～10km 圏の都市近郊部においては、放射方向の交通流動を環状型基幹軸へ効率的に結節させるエリアとして、交通基盤の整備ならびに交通と結び付いた周辺土地利用の増進を進めることが必要である。

地域拠点においては、都市中心部へのアクセス向上として、速達性の高い鉄道軸の利用圏域の拡大や放射方向幹線道路軸の機能強化とともに、地域拠点間の連携向上として環状軸の形成・強化を進めることが必要であり、都市圏周辺部における広域連携性強化へ向けた取り組みと併せ、圏域内外の交流・連携・災害対応の強化をもたらす。

以上を踏まえ、3 会議所では、県央地域・関東方面へのネットワークまでを展望し、都市中心部のあり方、及び、江南区・秋葉区方面における交通施策の展開について、次のとおり提案する。

(1) 都市中心部（都心、都心周辺）

・BRT専用走行レーン整備（新潟駅～古町間）による定時制・速達性の確保と特別料金システムの導入へ

利用者にわかりやすい都心のバス環境を実現するため、平成 27 年 9 月に新バスシステムによる BRT が導入され、まちなかのバス路線が効率的に再編集・集約された。これにより、郊外路線の拡充が進み持続可能な公共交通に向けてスタートした。

しかし、まちなかの賑わいの創出には、BRT 走行空間の安全性や定時性の確保が望まれている。第 1 期完成型に向けては、専用走行レーン（新潟駅～古町間）の早期整備を進めるとともに、都心部・都心周辺部の都市サービス機能や公共インフラを市域・都市圏の広い範囲から享受できる交通環境として、都市周辺部と都心部の賑わい創出に寄与する富山方式にみられる特別料金方式の導入などを検討すべきである。

・新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸（BRT）の早期整備、環状完成形へ

新潟駅の高架化に伴い、高架下交通広場が整備されることで、万代口広場と南口広場が結ばれ、南北の結びつきが強化される。公共交通の利用促進には、基幹公共交通軸の形成が不可欠であり、BRT 第 2 期完成型である鳥屋野潟南部地域への早期延伸や県庁、関屋地区を運行する環状化に向けた整備を確実に実現させる。

(2) 都市近郊部

・各地域拠点（交通結節点）を軸にした広域的な基幹公共交通軸への拡充

新潟都市圏は、政令指定都市への移行とともに新潟大都市圏へと進化した。新潟市中心部は、都心から 10km 圏内と基幹公共交通軸の周辺地域を含み広域的な姿へと変化している。この周辺の拠点地域を核として、交通結節点を形成することで、都市近郊部とのアクセスを強化させる。

鳥屋野潟南部を含め、環状に整備された基幹公共軸沿線エリアが中心性を持つとともに、亀田エリアのポテンシャルを生かした人口増加や商工業発展、産業誘致に向けても、各方面からのアクセス軸と環状線とがスムーズに結節されることが重要である。

・基幹公共交通軸沿線の土地利用（鳥屋野潟南部開発）

公共交通を基軸とした高質な都市環境の実現のため、鳥屋野潟南部開発と基幹公共交通軸（BRT）の連携を図り、安定した需要の創出と拠点施設への良好なアクセスを確保させることが必要である。

また、沿線スポーツ施設でのイベント時には、基幹公共交通が参加者の大量輸送に有効であり、県内外の来訪者（＝交流人口）の都市内回遊にも重要な役割を果たすことが期待される。

このため、環状化により交通と連動した土地利用面で魅力ある中心市街地形成を図り、活力あるまちづくりを促進する。

(3) 地域拠点の強化と連携

・鉄道駅での結節における強化（駅の橋上化、バリアフリー化、広場整備）

多核連携型の都市構造を支える地域拠点駅の活性化を図るため、バリアフリー化を踏まえた駅舎及び自由通路の整備を進めるとともに、路線バスや区バス・住民バスとの結節機能を強化させるため駅前広場整備を進める。

また、生活拠点としての鉄道駅利用圏域の拡大や利用促進、都市圏周辺部との連携を図るため、民間駐車場を含めたパークアンドライドの取り組みを促進する。

・国道 403 号を軸とした都心アクセスの向上（4 車線化）

公共交通を利用した都心アクセスと併せて、幹線道路も都心アクセスのための重要な役割を果たしている。特に、都市中心部と秋葉区方面やその先の五泉市、田上町からの地域間の交通量は多く、このアクセスを支える国道 403 号は延伸などの整備が進められている。

国道 403 号は、長岡都市圏やその先の関東方面に繋がる幹線として重要な役割を持っている。

今後、政令指定都市の将来の発展を考慮した、都心中心部と秋葉区方面との交通の利便性を向上させ、関東方面との連携強化に向け、国道403号の4車線化及び新潟駅南口～弁天線～国道403号を結ぶ幹線道路建設に向けた早期検討を図り具体化する。

また、将来的には、新潟駅南口から秋葉区役所までの区間で、整備された国道403号を活用した新交通システム（BRT）の導入など都心アクセス方向の公共交通軸を強化する。

・新潟中央環状道路整備による地域間移動の向上

都市中心部と地域拠点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る。渋滞の緩和や地域拠点間の連携を強化し多核連携型都市の実現に向け、放射線道路を結ぶ新潟中央環状道路の整備を促進する。

(4) 都市圏周辺部

・広域交通拠点へのアクセス性の向上を図る。

国際拠点港湾である新潟港と国際空路を持つ新潟空港を有している新潟市は、北東アジアとのネットワークを強めている。

また、近年はクルーズ船の誘致や、空港と新幹線と結節させることで首都圏等への旅客誘導の一翼を担うことが期待されているとともに、ビジネス・観光拠点として重要なゲートウェイである。

こうした機能を圏域全体が享受・活用するためにも、空港への新幹線の乗り入れや基幹公共交通軸の接続、アクセス道路などを具体化させ整備を進めるなど、広域交通拠点へのアクセス強化・向上に取り組む。

・災害時の救援・代替機能の強化

近年の大規模災害が多発する傾向にある中、強靱な国土づくりに資する日本海国土軸を形成するためにも、新潟港、新潟空港、鉄道や広域道路ネットワークの機能強化により災害時連携基盤を向上させることが求められる。

また新潟市の防災機能を強化するためにも、津波などの災害に対応する避難施設整備や、被災者の視点に立った支援の連携が必要とされる。

このため、周辺市町村との災害時の相互連携など強化するために、放射状に整備された国道を始めとする緊急輸送道路の確実な確保に向け、関係自治体と連携しながら維持・強化のための整備を進める。

おわりに

新潟市は、新潟大都市圏域が今後限らない発展を続けていく中で、周辺市町村との連携強化や交流が進められ、環日本海の拠点として重要な役割を果たしていくと思われる。その中で公共交通は最も重要であると同時に、広域的な視点に立ち、将来を見据える必要がある。

この度導入されたBRTの運行が、速やかに軌道に乗り、更なる進化を遂げ、新潟大都市圏域をカバーする利便性の高い新交通システムに発展することで、地域経済の発展に大きく寄与することを期待するものである。