交通

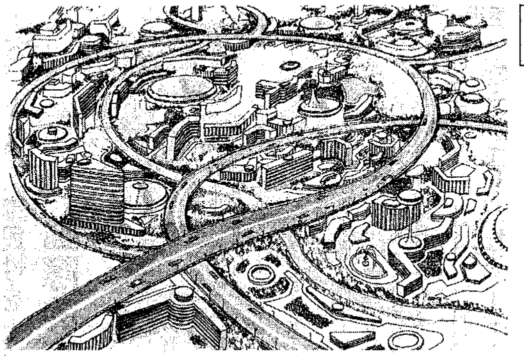
人間本位の新しい体系づくり

総合的環境整備の一環としての新交通体系づくりにあっては、自動車優先の考えを排して、人間本位の道路を取り戻すことが必要であるとしている。

そのためには、各道路の使用目的を明確にし、歩行者用道路、自動車用道路、自転車専用道路、散策・子供の遊び場等広場的機能をもつ道路など、それぞれに適した機能を果しうるような道路を数多くもつとともに、自動車の市街地乗り入れを排除するための環状線、複合ターミナル、大駐車場の設置が望まれている。

道路

使用目的を明確化　様々な機能もたせる



車の市街地乗り入れを極力排除するための環状線

環状線の設置

これは、市街地の周囲をとりまく自動車専用の道路で、外部からきた自動車は一旦この環状線に乗り入れた後、目的地に近いところで市街地に入るものである。

図のように二つの卵円形の環状線がなかば重なるように市街地をとりまくもので、この構想によれば、万代橋下流において二カ所で信濃川を渡ることになる。その一つは橋、他の一つは河口に近くトンネルをつくることにし、これによって市街地における自動車の乗り入れを大幅に少なくすることができる。

一一六号線バイパス

現在市街地を貫通している国道一一六号線にバイパスを設け、目下建設中の流通団地を経て信濃川を渡り、鳥屋野潟西部を経て阿賀野川まで延長し、ここで分岐して一本は新潟空港へ、他の一本は阿賀野川を渡って東港周辺で新々バイパスと接続させる。これにより、通過交通を目的とする自動車を市街地に乗り入れさせることなく通過させる。

住居地区内の道路

住居地区内で、自動車の通行が必要な道路では、十分な幅をもった歩道を設けることを原則として、自動車の一方通行、車線数の制限等を行う必要がある。特に第一種および第二種住居専用地域では、できる限り、自動車の通行を少なくし、広場的機能やコミユニティー形成に役立つ道路を主に、それに適した道路形態を工夫しなければならない。

また、路地においては行き止り形式の道路をつくることも考える必要がある。その際には災害時の配慮をすること。

楽しく歩ける道

都市生活を豊かにするため、市内のところどころに人々が散策を楽しみ憩いを満たす道路やショッピングを楽しむ道路を設置する。

例えば、市役所を含めた周辺部に樹木に富む公園をつくり、その中に市民の集いの場となる文化的施設を設け、これらの施設を中心として西堀通りを緑の多い広場的機能をもつ遊歩道にする。また、駅北口から万代シティーまで遊歩道を設ける。駅南口から鳥屋野潟公園に通ずる大通りを修景道路として堀と柳を配し、歩きながら楽しめる道路にする。西海岸と白山公園を緑道で結び、さらに信濃川河川敷公園、鳥屋野潟へと連結させ、市街地が一大グリーンベルトによって取り囲まれる絶好の散歩道となることを望む。また、万代橋と八千代橋の中間に歩行者と自転車およびバス専用の橋を設置し、古町、本町商店街と万代シティー、駅前商店街を結び、併せて市の、夜景を楽しむ憩いの橋としたい。

自転車道の整備

レジャーのためだけでなく通勤、通学、買物等の日常生活に最も手軽な交通機関として今後も自転車利用が増えるものと思われる。これに対処するため、従来のように特定の場所に自転車道を設けるのではなく、市街地に自転車専用道または専用路線を設定する必要がある。

三カ所に大駐車場設置　鉄道・空港の整備も

複合ターミナルと大駐車場

国鉄線、バスターミナル、高速道インターチェンジ等各種の交通機関が互いに接合する附近に大規模の駐車場を設置し、電車や自家用車で来た人が、これらの地点でバスや新交通システムに乗りかえることにするならば、自家用車の市内乗り入れが著しく減少し、市内の交通は一層円滑となる。

設置場所としては次の三カ所が考えられている。

①松浜橋付近
県道新潟・村上線の沿線からくる自家用車をここでコントロールする。

②鳥屋野潟周辺
北陸自動車道、国道7・8・49号線などで市内に乗り入れる車をここで制御する。

③国鉄関屋駅付近
越後線、新潟電鉄、国道116号線などから市内に入る乗客や自家用車をこのターミナルでコントロールする。

大量輸送機関

環状線内にある市街地の自動車の運行を少なくするためには、市民の足としてバスを使用することが最も望ましい。

そのためには、バスの利便性を高めることが必要で、バス路線の増設と多数の専用・優先レーンの設定、運行回数の増加を図らなければならない。

なお、バスの市内運行を容易にするため、バスにとって有利な交通規制を行うことも場合によっては必要とされる。

また、将来、バスに代る新らしい大量輸送機関（新交通システム）が開発されると考えられるので、東西新潟を結び（空港―新大）市内の主要施設や都心部を結ぶ交通体系をあらかじめ検討しておく必要もある。

鉄道・空港

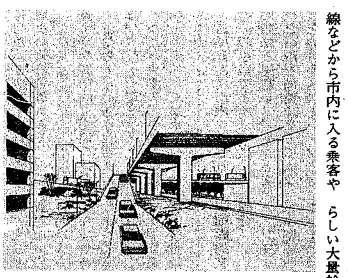
国鉄越後線や白新線の複線化を図り、新潟駅とそれらの最寄りの駅との間に新しく中間駅を新設し、運行回数をふやして郊外からの通勤通学の便を図り、一般利用者も気軽にこれを利用できるよう工夫する必要がある。

また、新潟駅と新潟空港との間に鉄道を新設し、状況が熟せば、新幹線が直接新潟空港に乗り入れられるよう企画することが望ましい。

なお、新潟駅付近の在来線を新幹線と同様に高架式に変更すれば、新潟駅によって分断されている北口と南口が一体となり、副都心づくりに極めて有利となるであろう。

一方、空港の整備については、新潟市が国際都市として発展していくための条件として、国際空港として使用できるようにすることが何よりも必要である。

それには、まず滑走路を二千五百㍍に延長するとともにターミナルの整備が急がれる。できるならば、三千㍍まで延長することが望ましいが、現在の空港の位置では拡張は困難で、将来滑走距離の短かい機種が開発されない限り、空港の移転が必要となる時期がくるかも知れない。



複合ターミナルへの乗り入れ口

将来構想をまとめるにあたって

北村四郎（都市問題懇談会・会長）

一昨年十一月、私達は川上市長から新潟市の将来構想について諮問を受けた。川上市長の話によると、これを討議する都市問題懇談会の人々は、それぞれの分野で活躍している専門家ばかりで、私はただこの人達の意見をまとめればよいとの事であった。従って会議の進め方も、全く白紙の状態からこれを検討することとし、まず討議すべき課題を五項目（人口の規模と土地利用、環境問題、産業、交通、教育と文化）にしぼることとし、各委員が得意とする項目に参加して、担当課題にとり組むことになった。

次いで各担当部門から提出されたレポートについて検討したが、さすがにベテランの人々だけに議論が百出し、時にはストップをかけないと、おさまらない名演説もあった。

会議は当初、月に一回ぐらいを予定していたが、到底それではおさまらず、遂に月二回、それも午前十時から午後五時まで、がっちりと討議してもらった。大体この種の会議は、しゃべるだけしゃべって、くたびれないと、なかなかうまくまとまらないものである。

やっと大筋の合意ができて、各担当部門ごとに執筆してもらったが、文章の長短、文体、筆致がまちまちで、一旦これを事務局でまとめてみたが、またまた議論百出、結局、会長がこれをまとめる重責を負わされた。

この提言は、一応三十年後を目途にしているが、なかにはさらに数十年の歳月を経て実現可能となるものもあるであろう。またよほどの覚悟をきめないと、実現困難なものもある。私達はこの提案が、そんなにすんなりと受け入れられるものとは考えていない。むしろこれが一つのたたき台となって、市民の中からすばらしい案が出されることを期待している。行政は市民のものである。次の世代のために、私達は理想の新潟市をきずき上げてゆこう。

坂井正義（前新潟日報社論説委員長）

新潟は商人の町である。外部からの人材や資本を、地域が快く受け入れ定着させ、それによって地域の発展がもたらされてきた。しかし、従来の思考や習慣を根本から改めてゆかなければならない。つまり、新潟商人の自主性を見直す時機にきている。

斉藤昇（新潟大学工学部長）

工業を地元に振興する場合、分野は電子技術を活用した諸工業である。それは集積回路（IC、超LSI等）の高い性能を活用する分野で、例えば情報機器類、制御機器―などである。この場合、地理的条件、設置場所、企業への援助―などを考慮すべきである。

定方俊子（県立新潟女子短期大学講師）

地域の大人たちが、それぞれ何らかの特技を子どもたちに提供することで、子どもたち（大人たち）の私の生活の場が豊かになり、子ども同士の、子どもと大人の人的つながりが養われる。大人がミニ児童館を開くつもりで、自宅を開放することが望ましい。

富山富一（新潟商工会議所地域開発委員長）

よみがえった新潟の砂浜―。約百二十年前の砂浜は、約四百㍍も海の沖合まで続いていた。今、この砂浜を復元して、海水浴場、大ヨットハーバー、水族館、海浜公園―などがある。遊歩道には野鳥がさえずり、散策する人々が見える。―そんな姿を夢見ている。

鈴木辰治（新潟大学経済学部教授）

新潟市の商業の発展は、中小小売業の健全な発展こそが最も望まれる。そのためには、専門店、中小小売業者は、大店舗との機能分担に基づき、大店舗の模倣ではなく、独自の役割を考え、不断に革新的努力をしていくことである。それが自らの生命を決定する。

中川一広（新潟青年会議所副理事長）

もう一度水を有機的に街と関連させるべきである。阿賀野川、信濃川、佐潟、鳥屋野潟をすべて運河で結び、運河をはさむ両岸五十㍍をすべて散歩道と公園にする。新潟まつりは新潟市中の交通を二日間完全に遮断し、市民全員が熱中できる祭に変るべきだ。

中島博（建築家）

島部が新潟市の将来の都市機能の中心（核）として、魅力ある街に改造するためには、①土地利用計画を見直すこと②交通（道路）と商店街を見直すこと③若者に魅力ある街にすること④島部の回帰策は五十年～百年計画で行うこと―の四つを提案したい。

原敏明（新潟経済社会リサーチセンター事務局次長）

これからの地域経済の発展のためには、自助努力によって自主成長意欲を持つ地元の中堅企業の発展が大きな役割を果たす。新潟市における中堅企業の発展を促進するため、その推進団体となる新潟中堅企業懇談会の設置を提言する。