

1. はじめに

新潟市は本州日本海側唯一の政令市であるが、安政5年に開港5港に指定されるなど古くから「交流都市」として発展してきた。本市の拠点性をさらに高めるとともに、安心快適に暮らせるまちづくりを進めるため、「超高齢社会」「健幸都市」「環境問題」「まちなか再生」などに対応した公共交通の強化に取り組んでいる。

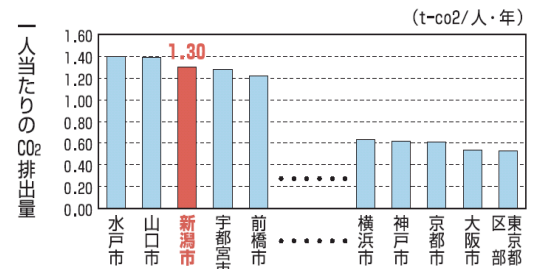


2. 持続可能な都市を目指して

本市は、市街地がやさしく田園に包まれ、それぞれのまちなかを中心にまとまりのあるコンパクトなまちを形成し、各地域間の連携を高め、全体として魅力と活力あるまち（多核連携型都市）の創出を目指している。その実現に向け、都心をはじめとするまちなかの活性化や公共交通を軸としたまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりなどを進め、持続可能な都市づくりを推進する。

3. 都市交通の課題

本市の現状を見ると、移動の7割は自動車に依存している一方、公共交通の分担率は年々低下しており、バス利用者数はピーク時の4分の1以下になっている。また、1人当たりの旅客部門の二酸化炭素の排出量は県庁所在地においてワースト3になっている。（図1）



資料：平成19年3月環境省地球環境局「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」報告書資料集

図1 二酸化炭素排出量(旅客)

4. 「過度に自動車に依存しなくても移動しやすいまち」を目指して

移動しやすいまちを目指し、オムニバスタウン計画やいがた交通戦略に基づき、3つの視点から公共交通ネットワークの強化に取り組んでいる。また使いやすい公共交通に向けて、バリアフリーの推進やバスICカードによる各種サービス、交通情報の提供等を進めている。

(1) 公共交通ネットワーク3つの視点

① 地域の生活交通確保

区バス・住民バス等の充実、鉄道駅等へのアクセス改善

② 都心アクセスの強化

JR越後線頻度アップ等鉄道の利便性強化

鉄道のない南区方面バス利便性向上

パーク&ライドの拡充（現在約900台分の駐車場）

③ 都心部の移動円滑化（都心及び拠点地区を結ぶ基幹公共交通軸の強化等）

基幹バス「りゅーとリンク」運行 ワンコインバス社会実験 バス停上屋整備

BRTの導入の取組み（後述）

■新潟市が目指す公共交通ネットワーク図



図2 公共交通ネットワーク3つの要素

(2) 新潟駅周辺連続立体交差事業

在来線の高架化に併せ高架下交通広場等を整備し、駅直下における公共交通のスルー化を図ることにより、基幹公共交通軸が南北直結する。



図3 新潟駅直下で公共交通が南北スルーに

(3) ITSによる利便性向上

バスICカードシステムの導入

(乗り継ぎ割引 高齢者おでかけ割引 H25年にはsuicaと連携)

PTPS・バス接近表示・交通情報総合案内板

(4) バリアフリーの推進

ノンステップバスの大量導入 駅のバリアフリー化

(5) モビリティ・マネジメント (MM)

ノーマイカーデー、商店街と連携したまちなかの公共交通利用促進、各種マップ制作 エコ通勤支援など過度な自動車依存からの脱却

5. 基幹公共交通軸と新たな交通システム導入に向けた検討

基幹公共交通軸は新潟駅を起点に、比較的新しい商業地「万代」、古くからの商業業務地「古町」、「市役所」、「県庁」、スタジアム等大規模公共施設が集積している「鳥屋野潟南部」等の拠点を結ぶ日の字型のルートで、沿線には多くの高次都市機能が集積している。(図4参照)

パーソントリップ調査によると、この基幹軸周辺の発生集中量(徒歩二輪除く)は全市の約44%を占めており、基幹軸を中心とした交通の発生集中が目立ち、公共交通のサービスレベル向上が必要とされている。

一方まちなかにおいては、交流人口の増加、賑わいの創出などが戦略的に求められている中、古町地区では老舗デパートが閉店するなどまちの疲弊が大きな課題となっており、まちなか再生の観点からも、移動しやすい交通環境の整備が求められている。

このような中、既存のバスではサービスレベル・効率性に限界があることから、基幹軸において、定時性速達性に優れ、誰もが安全に快適に移動でき、分かりやすくシンボルとなる新たな交通システムの導入が望ましいことから、小型モノレール、LRT、BRTの3つのシステムを対象として、学識経験者や市民、関係者から構成される検討委員会を設置し議論した。



図4 基幹公共交通軸

(1) 導入区間

図4のAで示す、新潟駅から古町、白山駅間の都心軸と公共施設の立地がさらに進む鳥屋野潟南部地区迄の約10kmを優先することとし、とりわけ都心軸約4kmを最優先に整備すべき区間として提言された。

(2) システムの検討

導入システムについては、“まちづくり”“システムの性能”“事業規模”“事業環境”の観点から検討し、本市に相応しいものとして、小型モノレールに比べ事業費が安価で、利用者の上下移動がなく、高架構造物を必要とせず、需要面からも対応できるBRTまたはLRTが望ましいと方向づけられた。また、BRTとLRTの機能や効果については総事業費ほどの差がないことや、専用走行路以外でも走行でき、早期導入が可能であるBRTの導入をまず目指すという提言に至った。なお将来的にはLRTへの移行も検討することとした。

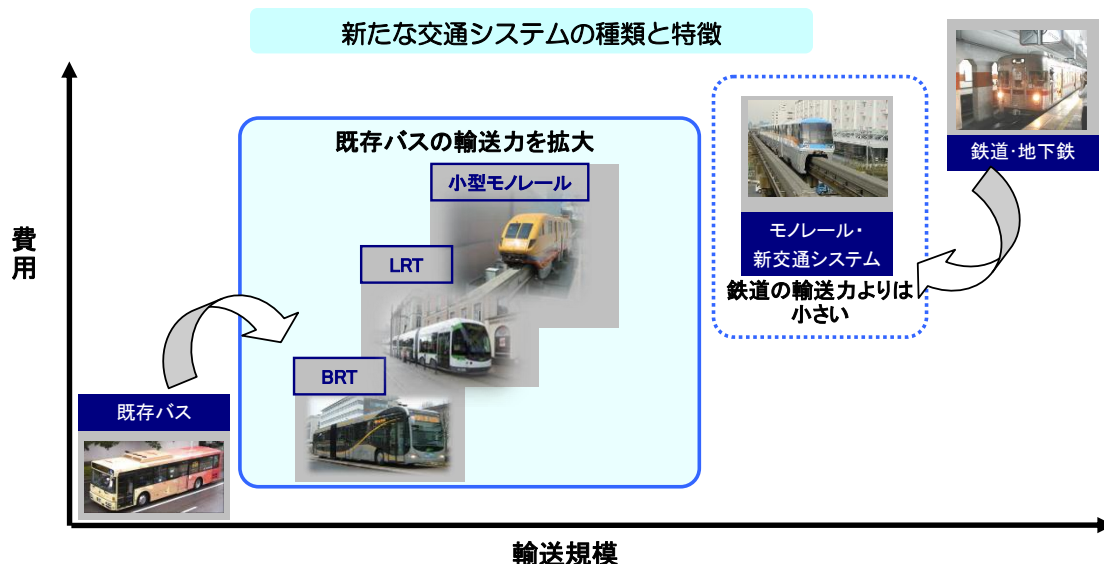


図5 新たな交通システムの輸送規模と費用

## 6. BRT（次世代型バスシステム）の導入基本方針

検討委員会の提言を受け、平成26年度の運行開始を目標にした基本方針をまとめた。

### (1) 導入目標

BRT導入については、以下の4つの目標を掲げ取り組みを進めいく。

- ① まちなかを訪れるすべての人が、気軽にかつ快適に移動できる利用環境の創出  
分かりやすさ、定時性、乗換環境、バス待ち環境、車内の快適性、速達性、料金、バリアフリー、案内表示等質の高いサービスの提供
- ②新潟市の顔である都心の魅力向上  
まちのシンボル、乗りたくなるデザイン等
- ③快適な都市環境形成  
環境負荷の軽減、人と公共交通優先の空間等
- ④持続可能なまちづくりへの寄与  
公共交通軸周辺のまちづくり・利用促進等

### (2) 導入区間と現状

導入区間については、第1期として新潟駅から萬代橋を渡り、古町、市役所を経て白山駅までの約4km区間を、また新潟駅から鳥屋野潟南部までの約6kmを第2期とする。

導入区間の現状を見ると、第1期区間のうち、新潟駅から古町を経て市役所までの区間（都心軸）においては、郊外からの路線も集中し、萬代橋上で1日約2,500台ものバスが走行している。

しかし、あまりにもバスが多いことから、バスの走行性の低下や、バス停の分散による分かりにくさが問題となっている。

この都心軸を形成するメインストリートについては、公共交通と歩行者中心の道路として整備する。



図6 導入区間



図7 バスが連なる都心軸

### (3) 導入空間

第1期区間の道路の状況を見ると、新潟駅前には8車線幅員50m、古町地区は6車線幅員27m、市役所までは4車線22m、白山駅までは2車線となっており、BRT専用走行路の設置は一定の幅員を有する新潟駅から古町地区までとし、将来LRTへの移行にも対応できるように道路中央部での専用空間を目指して関係者と協議を進めている。なお、BRTを明確に位置付けるため専用走行路部分を都市施設として都市計画決定を行うこととしている。

その他の区間については、一般のバス専用レーン等での対応を考えている。

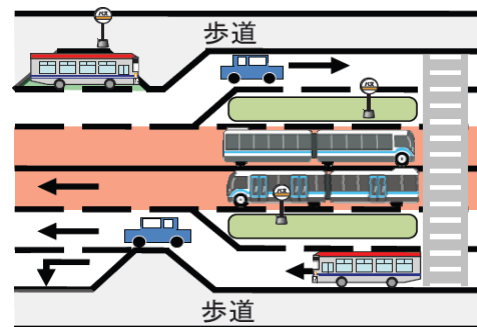


図8 BRT中央走行のイメージ

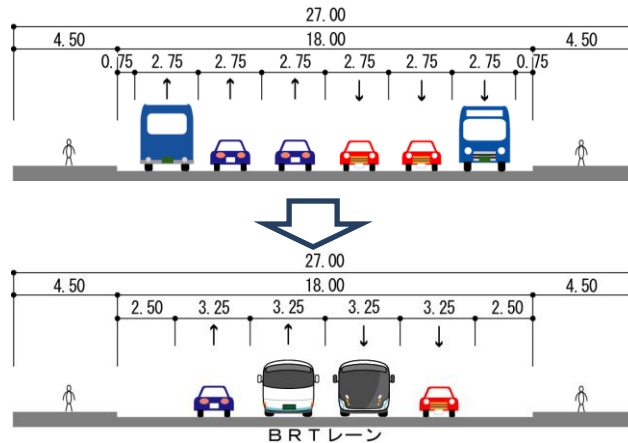


図9 BRT導入時における単路部の横断面図

第2期の新潟駅から鳥屋野潟南部の区間については、現在事業中の連続立体交差事業により駅直下における公共交通の南北スルー運行を可能とする高架下交通広場の供用の目処がたつ平成34年頃に、LRTへの移行について判断した上で、整備していく。なお、本格的整備までの間、BRT車両を実験的に走らせる等の走行空間の確保に向けた取り組みを段階的に進める。

(4) BRT車両

車両については、一定の輸送力の確保とゆとりある車内空間とするため連節バスとし、誰もが乗りやすく、本市のシンボルとなるスタイリッシュなデザインとなるよう市民の意見を聞きながら取り組む。



図10 姉妹都市フランスナント市のBRT



図11 都心軸の古町地区におけるイメージ

(5) BRT駅（停留所）及び交通結節点

停留所については、レベルの高い安心安全で快適なバス待ち環境を目指すとともに、分かりやすくシンボリックにすることで、BRT駅として認識されるような施設とし、道路や沿道の空間、車両とともに統一感のある洗練されたデザイン（トータルデザイン）となるよう市民の意見を聞きながら取り組む。

なお、駅の位置については現在の停留所の位置も踏まえ、BRTの効率的な運行が可能となるよう配置を検討しているが、第1期区間においては図12のような配置が考えられる。

また、主要な交通結節点においては乗り換え抵抗を少なくしスムーズに乗り換えられる構造と優れた待合環境を創出する。



図 12 第 1 期区間 BRT 駅配置イメージ

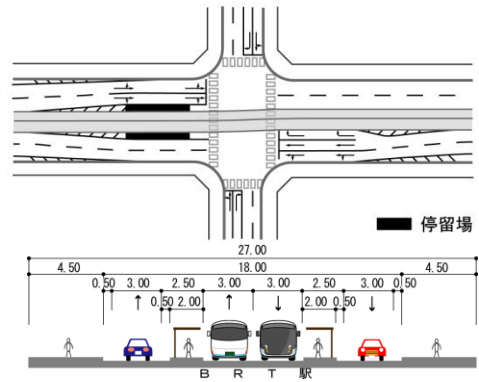


図 13 BRT 駅の設置イメージ（対面式の場合）

(6) サービス内容と既存バス路線の再編

運行頻度については時刻表を気にしなくてもすむダイヤを設定するとともに、BRT 導入に併せた既存バス路線の再編においては、郊外線との乗り換えや郊外からのスルー運転等に配慮し、全体のバス網として効率化かつサービス水準の向上を図る。また、料金についても BRT のみならず乗り継ぎや既存のバス路線も含め利用しやすい制度を検討する。

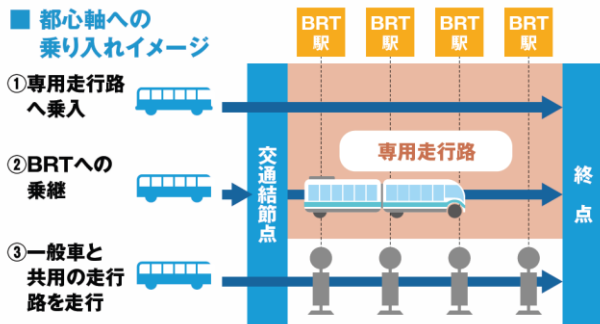


図 14 BRT 導入時の郊外バスの再編イメージ



図 15 ナント市の交通結節点

(7) 事業方式

BRT は、本市のまちづくりに必要な「都市の装置」であり社会資本と位置づけ、市等の公共が車両、走行路、BRT 駅等を整備・所有し、運行事業者は運行・維持管理などを中心に行う公設民営方式とする。運行事業者については、市全体のバス路線の再編、郊外からの乗継等の連携が重要であるため、既存バス事業者である新潟交通(株)に第一提案権を付与し、その提案について情報公開をしながら第三者機関により審査し決定する。

(8) 今後のスケジュール

今後、市民の合意形成を図りながら関係者と協議を進め、実施計画の策定、運行事業者の選定、専用走行路の都市計画決定等を経て平成 26 年度の BRT 運行開始、バス路線全体の再編を目指す。



図 16 重要文化財萬代橋上の BRT イメージ

7. おわりに

新潟市は、この 7 月に過度な自動車依存からの転換を図る方向を明確にする条例を制定し、まちづくりの舵を大きく切った。この理念に則り、わが国初とも言える都市部での本格的 BRT の導入をはじめとする公共交通を活かしたまちづくりを、市民・交通事業者・行政の 3 者が連携し推進していく。