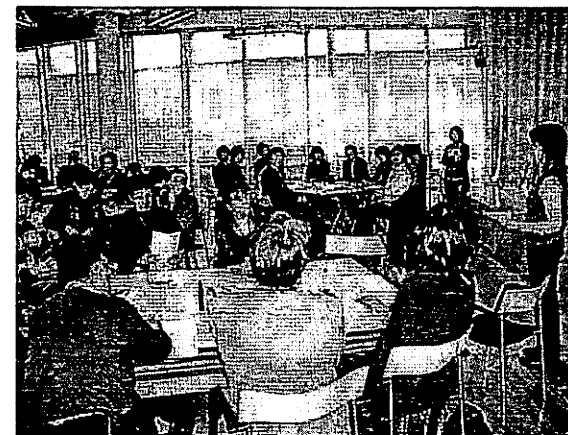


# 都市交通政策課

▼にいがた基幹バス「リゅーとリンク」



▲モビリティ・マネジメント  
市民フォーラム



# Ⅰ 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査（総合都市交通計画）

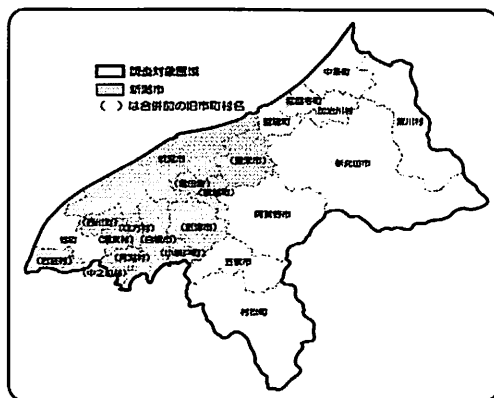
## 1. 背景

新潟都市圏では、自動車依存の高まりなどにより朝・夕のピーク時を中心とした道路混雑が緩和されないなど、様々な交通問題が生じています。また、都市をめぐる社会経済状況の変化とともに、交通を取り巻く環境も大きく変化してきています。

このような背景のもと、平成14年度から16年度の3ヵ年にかけて、国・県・市により「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査」を実施し、将来のあるべき都市像を見据えた新たな総合都市交通計画を策定しました。

## 2. パーソントリップ調査（総合都市交通計画）の概要

### (1) 計画対象圏域



計画策定の対象とする新潟都市圏は、新潟市を中心とする4市5町2村からなる圏域です。（平成17年3月現在）

この後、新潟市・巻町の合併、新発田市・紫雲寺町・加治川村の合併、五泉市・村松町の合併、中条町・黒川村の合併による胎内市の誕生により、5市1町となりました。

### (2) 新潟都市圏の将来目標

魅力ある都市圏となる、4つの目標を設定します。

- 活力ある都市圏
- 良質な生活環境が創出された都市圏
- 拠点性と地域個性を活かした魅力ある都市圏
- 持続的に成長する都市圏

### (3) 都市圏交通の目標

交通の目標を設定し、将来目標の達成に努めます。

- 移動しやすい交通体系の確立
- 災害に強く、質の高い交通体系の確立
- 持続性を支える交通体系の確立

### (4) 基本方針

都市圏構造の構成要素ごとに、施策の基本方針を示します。

- 広域交通との連携  
都市間競争に負けない魅力確保に向けて広域交通を活用します。
- 都心部の交通  
歩行者・公共交通を中心とした交通環境の形成を目指します。
- 放射方向の交通  
公共交通と自動車との組み合わせによる軸の形成を目指します。
- 環状方向の交通  
道路によるネットワークを強化します。
- 周辺地区の交通  
通過交通の排除や走行環境の改善に努め、賑わいの創出を目指します。

### (5) 7つの重点施策

基本方針に沿った施策のうち、特に積極的な取り組みが必要なものを、重点施策として位置づけます。

- 新潟駅の広域交通結節機能の強化
- 空港アクセス機能の強化
- 公共交通の利用促進
- 都心部にふさわしい交通環境の創出
- 幹線道路網の整備促進
- 高速道路の有効活用
- 住民意識の向上促進

## II 新たな交通システムの検討

### 1 新たな交通システムとは

新たな交通システムは、鉄道とバスの中間的な輸送力を持つ基幹的輸送機関の役割を担います。バスを高度化したシステムやモノレール、LRT（低床型の路面電車）など様々なシステムを総称します。

	路面系システム			高架系システム	
	基幹バス	LRT (低床型の路面電車)	ガイドウェイバス	モノレール	新交通システム (AGT)
事例	 名古屋[ミッキー]	 高岡[アイトラム]	 名古屋[ゆとり〜とライン]	 東京[東京モノレール]	 東京[ゆりかもめ]
輸送力	約2,000人/h	約5,000人/h	約2,000人/h	約18,000人/h 約12,000人/h	約10,000人/h
概算建設費	約3億円/km	約20億円/km	約60億円/km	約100億円/km 小型約50億円/km	約100億円/km

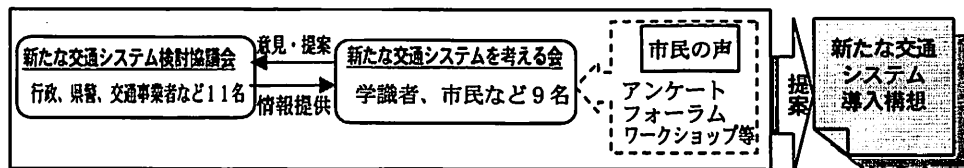
### 2 新たな交通システムに期待される役割

新たな交通システムは、鉄道やバスとの連携により主に次のようなことが期待されます。

- 〈まちづくり〉 主要施設へのアクセス、にぎわいのある市街地の形成
- 〈福祉〉 高齢者・障害者などのモビリティの確保、安全な移動
- 〈生活・環境〉 定時制の確保、エネルギー消費・CO<sub>2</sub>の削減 など

### 3 取り組み

#### ■検討体制（平成15、16年度）



#### ■方向性について（新たな交通システム導入構想から）

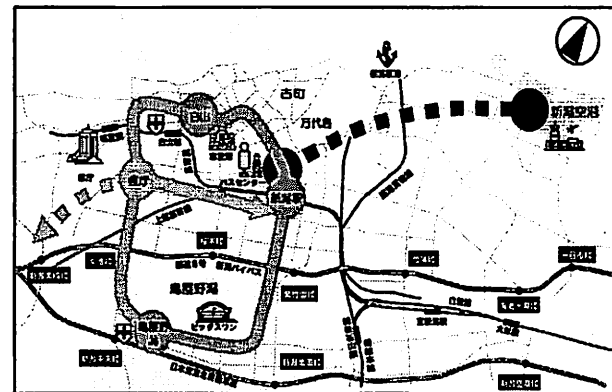
##### 【システム】

- ・気候面、需要・経済性、まちづくりなどの観点より「路面系システム」がふさわしい。
- ・その中でも各都市の事例、将来性より「LRT」を基本とする。

##### 【ルート】

以下の点を考慮。

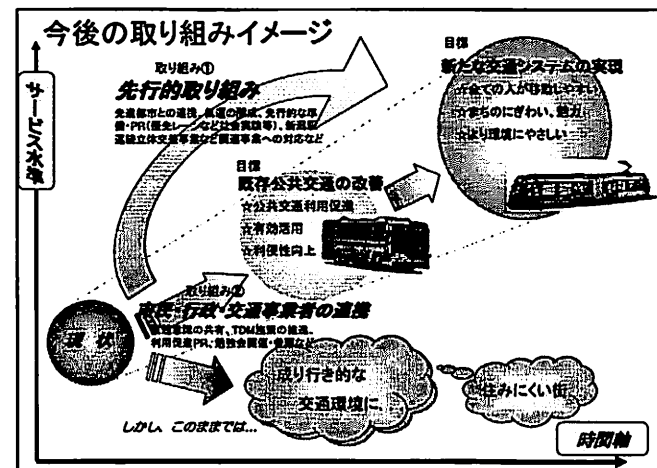
- ・導入空間・自動車交通流
- ・交通や都市拠点の位置
- ・交通結節点との連携



（右図）提案ルート

##### 【今後の取り組み】

実現化に向けては、多くの課題はありますが下図のように2通りの取り組みを行なっていきます。



### Ⅲ いがた交通戦略プランの推進

#### 1. 事業の目的

高齢者や来訪者など誰もが移動しやすい都市内の交通環境を実現するため、短・中期（概ね10年）を想定した区制後の新市の都市交通施策について具体的な行動計画となる「いがた交通戦略プラン」に基づき、ハード・ソフトの両面からなる各種施策を実施するとともに、社会実験など段階的な取り組みを推進します。

#### 2. 経緯

- ・第3回PT調査を踏まえた新潟都市圏総合都市交通計画の提言(H14~16)
- ・合併した各地域の拠点間及び各地域内の交通手段の確保などの重要な課題について検討を実施(H17~H18)
- ・「いがた交通戦略プラン」策定協議会（5回開催）を設置し、パブリックコメントによる市民意見の反映を行いながら、プランを策定(H19)

#### 3. 戦略プランの内容

##### ■基本方針

- ・多核連携型の都市構造を支える交通戦略  
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
- ・地域の快適な暮らしを支える交通戦略  
各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策
- ・市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略  
質の高いサービスと移動性を確保する都心及び都心周辺部の交通施策  
都心部にける賑わい空間や魅力に資する交通戦略
- ・地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略  
市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

##### ■重点プロジェクト

- ・JR越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取組み
- ・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
- ・地域の特性に応じた生活交通の確保
- ・新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成
- ・古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用
- ・万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備
- ・モビリティ・マネジメントの推進

#### 4. 平成20年度の主な事業内容

##### ■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

- ・バス接近情報システムの導入検討
- ・快速バス運行の社会実験

##### ■古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用

- ・交通規制の見直し
- ・道路空間の再構築に向けた検討

##### ■モビリティ・マネジメントの推進

- ・ノーマイカーデーの実施
- ・市民と連携した公共交通利用意識の啓発活動の促進

## IV 交通バリアフリーの推進

### 1 バリアフリー新法

(高齢者・障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)

高齢者、身体障がい者や妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、平成12年11月に施行された法律ですが、5年が経過し、ユニバーサルな社会の実現を目指してバリアフリー新法が平成18年12月に施行されました。

現在、市内6地区において重点整備地区を設定し、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進しています。

整備の目標は平成22年とし、交通事業者や道路・交通管理者などが事業を実施します。

### 2 交通バリアフリー基本構想

#### ■重点整備地区

①新潟万代地区（JR新潟駅、万代シティバスセンター）

②万代島地区（佐渡航路ターミナル）

③白山地区（JR白山駅）

④寺尾地区（JR寺尾駅）

⑤内野地区（JR内野駅）

合併により、以下を追加。

・亀田地区（JR亀田駅）

※（ ）内は重点整備地区内における特定旅客施設

#### ■主な事業内容

##### ①公共交通特定事業

- ・案内施設の整備
- ・上下移動設備（エレベーター等）の整備
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの整備

##### ②道路特定事業

- ・歩道有効幅員の確保
- ・周辺案内施設の整備
- ・積雪・凍結対策

##### ③交通安全特定事業

- ・音響式信号機の整備
- ・横断時間の配慮

### 3 今後の進め方

各事業者・管理者間の調整を図りながら、各特定事業計画を作成し、各事業者・管理者と協力しながらバリアフリー化を推進します。

## V. バス交通支援事業

### 1. 背景

- (1) バス利用者の減少
- (2) 運輸政策審議会自動車交通部会答申（平成11年4月）  
「乗合バス事業に関して地方公共団体がより主体的に関与することが適当」
- (3) 道路運送法の改正（平成14年2月）  
不採算路線からの撤退が許可制から届出制へ変更
- (4) バス交通に対する国・県補助制度の改正  
（平成14年10月以降の運行）  
国は広域的・幹線的路線
- (5) 道路運送法の改正（平成18年10月）  
バス事業に係る規制の緩和

### 2. 事業の概要

#### (1) バス交通等補助金

##### ■路線バス運行費補助

路線バスのうち国庫補助路線で、経常収益が経常費用の11/20に満たない路線について、その差額を沿線市町村で協調補助し、路線確保を行う。

また、バス事業者が自主運行できなくなった不採算路線において、地元住民と調整をしながら減便などを行い、沿線市町村とともに運行費の補助を行い、路線確保を行う。

##### ■住民バス運行費補助

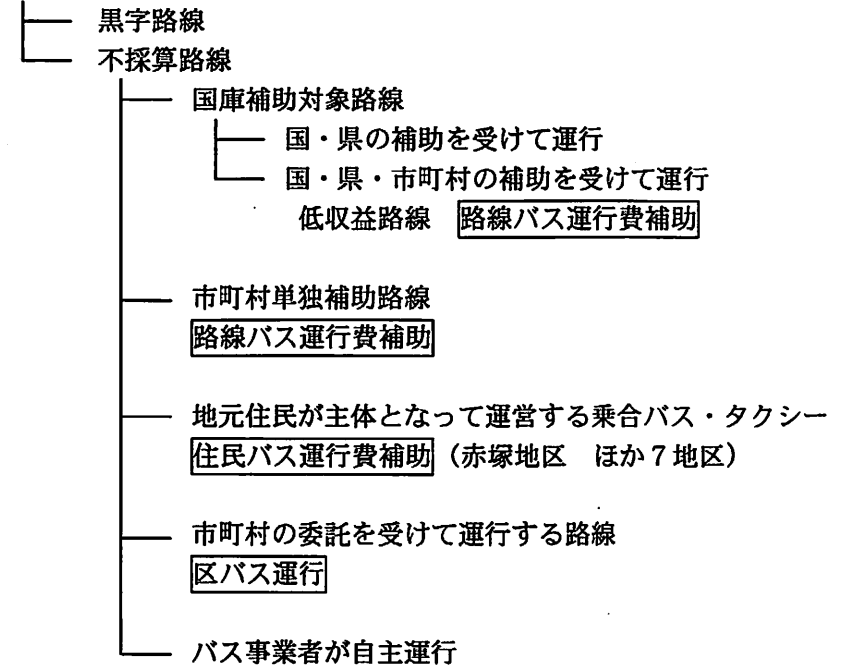
次頁参照

#### (2) 区バス運行事業

次頁参照

### 3. バス路線補助の現状

#### ■路線バス（道路運送法第4条）

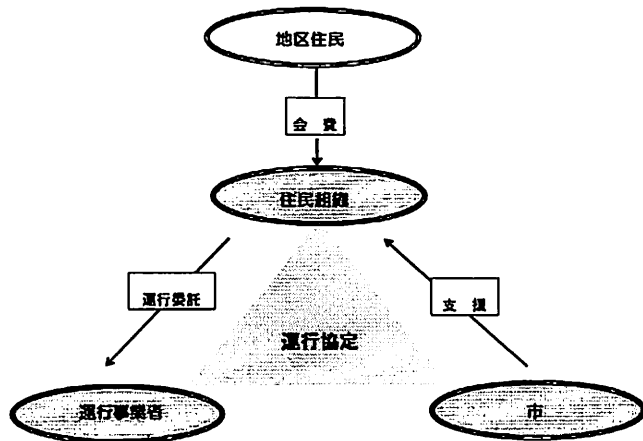


#### 4. 住民バスについて

##### (1) 事業概要

バス路線の廃止問題を抱える地区や公共交通空白・不便地域において、地元組織が主体となり運行する乗合バスに対して運行費の一部補助を行い、必要最低限の生活交通確保に努めます。

住民組織が主体となったバス運行のイメージ図(例)



##### (2) 補助基準

運行回数：10便/日

運行日数：年間約250日(平日運行分)

上記条件で算出した運行経費の70%を上限

##### (3) 住民バス実施地区(市内8地区で運行中)

平成17年4月～ 赤塚・みずき野・四ツ郷屋地区

10月～ 島見町・太郎代地区

大江山地区

両川地区

内野上新町地区

11月～ 亀田茅野山・早通地区

平成19年7月～ 新潟島下町地区

平成20年4月～ 坂井輪地区

#### 5. 区バス運行事業について

##### (1) 事業概要

政令指定都市移行後の区制導入に伴い新たに発生する住民ニーズに対応した区バスを区単位で検討・実施しています。

##### (2) 各地区の運行内容

区	北 区				東 区		江南区	秋葉区
系統	太郎代浜 ～豊栄駅北口	新富町入口～ 太郎代浜～ 豊栄駅北口	大夫浜新町～ 新崎駅北口	新崎駅北口～ 豊栄駅北口	区役所 ～じんさい池 ～新崎駅南口	区役所 ～大形本町1 ～石山出張所	亀田駅～区役所 ～青野木 ～市民病院	うららこすど～ 鎌倉～ 新津駅東口
距離(km)	11.7～12.6km	18.0～18.9km	10.5～10.8km	7.1km	9.8km	14.6km	16.3km	18.5km
運行便数 (便/日)	4便	4便	8便	2便	4便	4便	12便	8便

区	南 区 (標準ルートあり)							
系統	北部第1 コース	北部第2 コース	北部第3 コース	南部 コース	西部 コース	三ヶ字 コース	東部 コース	
距離(km)	5.0km～48.0km							
運行便数 (便/日)	3便	2便	2便	3便	3便	1便	3便	

区	西 区	西蒲区	
系統	黒埼～ 区役所 (循環)	赤塚駅～ 中野小屋 ～榎尾	中之口 ～区役所
距離(km)	17.6km	9.4km	14.8km
運行便数 (便/日)	5便	10便	10便

※ 江南区は、上記ルートのほか、榎尾ルート、両川ルート、大江山ルートを検討中  
 ※ 西蒲区は、上記ルートのほか、沼環ルート、岩倉ルートを検討中

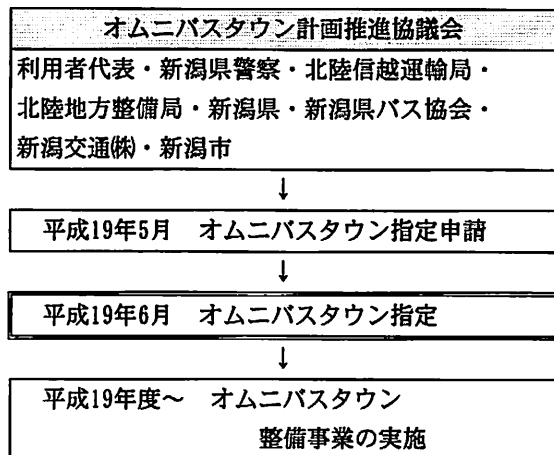


## ■オムニバスタウン事業について

### (1) 事業概要

国の補助制度であるオムニバスタウン整備総合対策事業を活用し、誰もが安全で豊かな暮らしやすいまちづくりの実現に向けて取り組めます。

### (2) 経緯・検討体制



### (3) 目標

「便利で、乗りやすく、分かりやすい」バス交通の実現を目標に、バスの利便性・快適性の向上に積極的に取り組み、人・まち・環境にやさしいバスへの利用転換を促すとともに、合わせて新潟市の都心部の賑わいを創出する基幹公共交通軸の形成を促進します。

### (4) 施策の展開

新潟市全域において、既存のバス交通支援策等を活用しながら、バスの乗り降りがスムーズなICカードやノンステップバスの導入などの施策を展開していきます。

さらに、より多くの市民や来訪者が集まる都心部においては、サービスレベルが高い基幹公共交通軸の構築に向けた取り組みを展開していきます。

### (5) 実施施策

- ・にいがた基幹バス「りゅーとリンク」の運行
- ・バス停上屋の整備
- ・ICカードの導入
- ・PTPSの拡充
- ・道路整備の促進
- ・快速バスの拡充検討
- ・市役所周辺モニターミナル化
- ・バス路線の再編
- ・乗継割引の導入
- ・モーニングライナー&ワンコインバスの拡充検討
- ・ノンステップバス等の導入促進
- ・案内表示の設置
- ・にいがたバスーiの機能強化
- ・バスロケーションシステムの拡充
- ・1Dayチケットの創設検討
- ・実証実験
- ・バス利用の啓発 他

## VI. 羽越本線高速化促進新潟地区同盟会

### 1. 概要

#### (1) 設立目的

羽越本線沿線地域の恵まれた資源を有効活用するとともに均衡ある国土形成のため羽越本線新幹線直通運転の早期実現を図ることを目的として平成12年9月に設立されました。

(設立当時 羽越本線新幹線直通促進新潟地区期成同盟会)

#### (2) 構成員(平成20年度現在)

会長：新潟市長

副会長：新発田市市長、村上市市長、阿賀野市長、胎内市長、阿賀町長

監事：聖籠町長、関川村長

理事：上記以外の県北の町村首長、農業・商工・観光等関係団体の代表

### 2. 主な活動

庄内地区(会長：鶴岡市長)・秋田地区(会長：由利本荘市長)の同盟会とともに、促進大会やシンポジウムの開催により、羽越本線高速化に向けた機運の醸成を図っています。

#### ■羽越本線高速化促進大会

羽越本線の高速化・新幹線直通化の早期実現を目指し、平成13年度から毎年、東京において促進大会を開催しています。

大会終了後は、国及びJR東日本本社への要望活動を行っています。

#### ■羽越本線高速化シンポジウム

羽越本線高速化の実現に向けて、沿線地域住民、団体等への理解や周知、機運の醸成を図るため、平成12年度からシンポジウムを開催しています。

H16年度 新潟市(新潟地区)で開催

H17年度 鶴岡市(庄内地区)で開催

H18年度 由利本荘市(秋田地区)で開催

H19年度 新発田市(新潟地区)で開催



H20年度 鶴岡市(庄内地区)で開催予定

### 3. 新幹線直通化の手法

現在考えられる新幹線直通化の手法は、以下の2種類があります。

#### ■ミニ新幹線方式

#### ■フリーゲージトレイン方式

ミニ新幹線方式	フリーゲージトレイン方式
<ul style="list-style-type: none"> <li>在来線のレールを新幹線と同じ幅に広げ、在来線車両と同じ大きさの車両で新幹線と在来線を直通化する方式です。</li> <li>山形新幹線、秋田新幹線で実用化されています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輪間隔を自動的に変換する電車を使用することで、レール幅の異なる在来線と新幹線を直通化する方式です。</li> <li>現在、実用化に向けて開発中の技術です。</li> </ul>
 <p>山形新幹線「つばさ」</p>	 <p>フリーゲージトレイン</p>

### 4. 在来線の高速化

当面の間、在来線の高速化について重点的に促進していきます。

#### ■上越新幹線と羽越本線の乗り継ぎ利便性の向上

(新潟駅での同一ホーム乗換)

#### ■駅構内の改良(高速分岐器化、分岐器の高番数化)

線形改良(曲線半径の拡大)

線路の強化(カント量の調整)

#### ■新型車両の導入(高速対応車両120→130 km/h)

### 5. 羽越本線の高速化と地域活性化に関する検討委員会

平成19年度は、新潟県・山形県による検討委員会(委員長：東京大学 家田仁教授)において、在来線高速化・同一ホーム乗換えの効果と必要性、事業費の削減案及び地域の活性化方策などについては、北陸新幹線延伸に関連して、2013年までに完成することが望ましいと報告しました。