



新たな交通システム導入に関する提言書

平成23年5月

新潟市新たな交通システム導入検討委員会

はじめに

新潟市は、超高齢社会や環境問題への対応とあわせ、拠点性の強化が求められているなか、新潟らしいコンパクトなまちづくりとして「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進しており、市民の快適な暮らしを支え過度に自動車に依存しなくても誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けた取り組みを進めている。

本委員会は、新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指し、とりわけ都心部におけるサービスレベルの高い基幹公共交通軸の実現に向けた新たな交通システムの導入方向性を明確にすることを目的に設置された。

今回の提言は、平成22年8月から5回にわたり、新潟市における新たな交通システムの導入方向性について議論した内容をとりまとめたものである。

本提言を踏まえて、引き続き全市的視点で誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けて取り組みを着実に進め、新たな交通システムの早期実現を目指していただきたい。

新潟市新たな交通システム導入検討委員会

新潟市新たな交通システム導入検討委員会

委員長	中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授
委員	大串 葉子	新潟大学経済学部准教授
委員	佐野 可寸志	長岡技術科学大学環境・建設系准教授
委員	長谷川 美香	NPO 法人まちづくり学校 代表理事
委員	遠藤 麻理	フリーアナウンサー
委員	村尾 建治	中央区自治協議会 委員 ※1
委員	古舘 邦彦	新潟の新公共交通をつくる市民の会 会長
委員	櫻井 喜美子	新潟市消費者協会 会長
委員	井上 達也	新潟商工会議所事業部次長 ※2
委員	大矢 純一	新潟市商店街連盟 理事長
委員	西田 聡	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社総務部企画室長
委員	古川 公一	新潟交通株式会社乗合バス部長
委員	井澤 慎治	国土交通省北陸地方整備局企画部広域計画課長
委員	田中 倫英	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所長
委員	鈴木 延明	国土交通省北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長
委員	田村 定文	新潟県交通政策局交通政策課長
委員	本間 敏雄	新潟県警察本部交通部交通規制課長
委員	吉田 信博	新潟市技監

※1 中央区自治協議会委員の任期満了まで（平成23年3月末まで）

※2 新潟商工会議所 理事・事務局長 小池 秀明（平成22年度）

→ 新潟商工会議所事業部次長 井上 達也（平成23年度）

新たな交通システム導入に関する提言

新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指し、都心を中心とした地域における新たな交通システムの将来的な導入方向性を次のとおり提言する。

1) ルートについて

検討対象ルートとして、基幹公共交通軸と万代島へのアクセスを対象として検討を行った。

- **区間 A (白山駅～古町～新潟駅～鳥屋野潟南部)** を 優先整備区間 とすべきである。
- 特に **都心軸 (市役所～古町～新潟駅)** を 最優先 とすべきである。

2) システムについて

検討対象システムとして、BRT、LRT、小型モノレールを対象として検討を行った。

- 導入効果や事業規模、事業環境の視点から、
基幹公共交通軸に導入するシステムとしては **BRT、LRT が望ましい**。

ただし、**小型モノレール**については、万代島へのアクセスを含めた 広域的な拠点を結ぶルートに適する可能性がある

3) 区間 A における導入シナリオについて

① 当面 BRT の早期導入を目指す。

〔理由〕 都心軸における基幹公共交通軸の明確化や自動車からの転換促進、公共交通への乗り換えの定着など、一定の効果が早期に期待できる。

② 今後の環境の変化を踏まえ、次のステップ (LRT への移行等) について判断する。

〔条件〕 現時点では、バス路線の再編・集約、乗り換えの定着、架線レス LRV の技術的確立、軌道へのバスの乗り入れ、電気バスの普及状況などが想定される。

りゅーとリンクやバスレーンの拡充など既存公共交通の改善を図りながら、まずは **BRT の早期導入** を目指し、その後、公共交通の利用促進による需要の拡大、技術革新などの社会環境の変化 を十分考慮しながら、再度、次のステップ (LRT への移行) について判断していく必要がある。そのために、引き続き LRT への移行の可能性について検討を進めていく必要がある。

判断時期としては、新潟駅高架下交通広場の供用の目処がつく頃とする。

4) その他

- ① ユニバーサルデザインの視点で高齢者をはじめとするすべての利用者にとって安全で安心な利用環境の整備を目指す必要がある。
- ② 誰も（市民や来訪者）が利用したくなるように、“わかりやすく”“使いやすい”“魅力的”なシステムを目指す必要がある。
- ③ 全市的な公共交通ネットワーク形成の観点から、郊外からの利用者の利便性向上も考慮し、既存交通事業者とともに、バス路線再編や乗換施設、運行計画（頻度、運賃制度等）などの具体的な検討・協議をしていく必要がある。
- ④ 走行空間の確保について、沿道土地利用や沿道利用実態、道路交通運用のあり方を踏まえ、関係者と意見調整しながら、バスレーンの設定段階から検討していく必要がある。
- ⑤ 事業費や事業採算性について、導入時期による効果の差異を考慮しながら詳細に検討する必要がある。
- ⑥ 新たな交通システムの持続的・安定的な運行が可能となる仕組みづくりにあたっては、事業方式や運営方式について、市の関与のあり方を含め、財政状況等を踏まえながら明確にしていく必要がある。
- ⑦ まちなかにおける自動車交通のあり方を明確に示し、新たな交通システム導入に伴う車線減少による自動車交通への影響を検証していく必要がある。
- ⑧ 各区の交通も含め現状の課題を整理し、既存公共交通の強化について着実に取り組んでいくべきである。
- ⑨ 市民が新潟市のまちづくりや公共交通に関するビジョンを共有し、新たな交通システムを自ら使いやすいように育てていくことができるよう、広報・広聴活動、意向把握などについて持続的に努めていく必要がある。