

## 4 . 重点プロジェクトの抽出

### ( 1 ) 重点プロジェクト抽出の基本的な考え方

目指す都市の実現に向けて、今後 10 年間に推進する取り組みの中から、重点プロジェクトを位置付け、重点的な推進を図ります。

抽出にあたっては、都市政策の長期展望を踏まえ、これまでの交通施策の流れに加え、高齢化・環境問題といった社会情勢の変化やまちづくりの観点から、今後ますます重要性を増していく「公共交通の役割」と「既存社会資本の有効活用」に着眼し、以下 3 つの基本的考え方から重点プロジェクトを抽出します。

#### [重点プロジェクト抽出の基本的な考え方]

##### ・多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支えるプロジェクト

現在、地域間格差の改善が緊急の課題となっている中で、新潟市においても、鉄道の運行本数が少ない地域、軌道系交通手段がない地域など交通サービスに地域差が生じています。

さらに、高齢化が進む中で、高齢者などの移動制約者に対して一定水準のモビリティを確保するためには公共交通の役割が重要と考えます。

このため、地域の個性や拠点性を活かしたまちづくりを推進し、一体的な都市構造の実現を図る公共交通への取り組みを重点プロジェクトとします。

##### ・都心地区のまちづくりを支援するプロジェクト

新潟市が政令市として発展していくためには、社会経済活動の中心的役割を担う都心地区において、まちの賑わいや活力といった観点から、まちづくりと連動した交通施策を推進する必要があります。

さらに、既に着手している新潟駅連続立体交差化事業や万代島ルート線の整備の効果を最大限発揮させるためには、基幹公共交通軸の形成や道路空間の再構築に向けて、今から先行的に取り組む必要があります。

このため、都心地区のまちづくりを支援する総合的な交通施策を重点プロジェクトとします。

##### ・市民の自発的な公共交通利用や交通施策への参加を促すプロジェクト

高齢化社会や環境問題への対応は国レベルでの最重要課題であり、これら課題解決に向けて、公共交通の果たす役割は大きいと考えます。

一方、公共交通については、その利用者である市民の理解と協力が無ければ、施策の実現性や有効性を高めることはできません。

このため、関係者が互いに連携し、市民の自発的な公共交通利用と交通施策への参加を促す取り組みを重点プロジェクトとします。

(2) 重点プロジェクトの抽出

以下の7項目を重点プロジェクトに位置づけます。

戦略プラン基本方針		取り組み	
基本方針1	基本方針2	基本方針3	基本方針4
多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支える重点プロジェクト	多核連携型の都市構造を支える交通戦略	都市地域の活力を創出する交通戦略	都市域や関係者が一丸となつて取り組む交通戦略
<p>視点A 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点B 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点C 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点D 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点E 都市域の活性化を促す交通戦略</p>	<p>視点A 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点B 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点C 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点D 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点E 都市域の活性化を促す交通戦略</p>	<p>視点A 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点B 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点C 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点D 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点E 都市域の活性化を促す交通戦略</p>	<p>視点A 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点B 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点C 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点D 都市域の活性化を促す交通戦略</p> <p>視点E 都市域の活性化を促す交通戦略</p>
<p>施策</p> <p>(1) 社会経済活動を支える放射状道路網の構築</p> <p>(2) 都市内交通の円滑化を促す交通戦略</p> <p>(3) 鉄道の利便性向上</p> <p>(4) 都市方向へのバスサービスの向上</p> <p>(5) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p> <p>(6) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p> <p>(7) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p> <p>(8) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p> <p>(9) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p> <p>(10) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p>	<p>具体的取り組み</p> <p>放射状道路ネットワークの強化 ・(仮称)新潟中央環状道路、国道400号の整備促進 ほか 環状道路ネットワークの強化 災害に強い道路ネットワーク強化</p> <p>スマートICの整備推進 ・(仮称)新津西スマートICの検討 ほか 高速バスのサービス向上 都市部や渡河部渋滞交差点の処理能力向上</p> <p>駅周辺の利便性向上 ・駅前広場や橋上花袋の整備 ・バスの乗降強化 ほか 各都市域と都市部を結ぶ鉄道運行サービスの改善 ・運行頻度アップ、新駅設置に向けた検討 ほか</p> <p>各都市域と都市部を結ぶ路線バスのサービス改善</p> <p>広域的な自転車ネットワークの整備 他の交通手段との連携 自転車の利用促進に向けた情報提供・PR</p> <p>バス路線の適正な運行と移動サービスの向上 ・バス路線の適正な運行と移動サービスの向上 ・バス路線の適正な運行と移動サービスの向上 ・バス路線の適正な運行と移動サービスの向上</p> <p>安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備 ・歩行者空間、駐輪場の整備 ・バリアフリー化 ほか</p> <p>施設設備を活用した多様な活用方策の検討 ほか ・情報発信やコミュニケーション形成などの活用方策の検討 ほか</p> <p>基幹公共交通の形成に向けた取り組み ・交通結節機能の強化 ・土地利用の誘導 ほか バスの定時性・走行性の向上に向けた取り組み ・ICカードの導入 ほか 利用者の視点に立ったきめ細やかなバスサービスの提供 ・ノンステップバスの導入 ・バス待ち環境の改善 ほか</p> <p>拠点への公共交通アクセス性改善 ・新潟駅と新潟空港を結ぶアクセス改善の段階的な取り組み ほか イハント開催時におけるシャトルバスの運行改善に向けた取り組み 円滑な交通を確保するための道路整備 まちづくりと連動した道路整備 ・新潟駅周辺の鉄道断面における道路整備 ほか</p> <p>都市域の活性化を促す交通戦略 ・方代島ルート ほか 将来を目標とした段階的な交通規制の見直し 道路機能の分担と再構築による多様な道路空間整備の推進 ・何れもスベスベの確保 ・駐輪施設の設置 ほか</p> <p>都市域の活性化を促す交通戦略 ・歩行者空間、駐輪場の整備 ・歩行者空間、駐輪場の整備 ・歩行者空間、駐輪場の整備</p> <p>関係機関との体制づくり 環境や公共交通利用に関する意識啓発</p>	<p>重点プロジェクト</p> <p>多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支える重点プロジェクト</p> <p>-1. JR 越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取り組み</p> <p>-2. 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</p> <p>-3. 地域の特性に応じた生活交通の確保</p> <p>都市域のまちづくりを支援する重点プロジェクト</p> <p>-1. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通の形成</p> <p>-2. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の活用</p> <p>-3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備</p> <p>市民の意識向上のための重点プロジェクト</p> <p>-1. モビリティマネジメントの推進</p> <p>モビリティマネジメント 一人一人の移動が、社会的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策</p>	

重点プロジェクト

多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支える重点プロジェクト

-1. JR 越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取り組み

-2. 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

-3. 地域の特性に応じた生活交通の確保

都市域のまちづくりを支援する重点プロジェクト

-1. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通の形成

-2. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の活用

-3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備

市民の意識向上のための重点プロジェクト

-1. モビリティマネジメントの推進

モビリティマネジメント  
一人一人の移動が、社会的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

### (3) 重点プロジェクト選定のポイント

#### ・多核連携型の都市構造と地域のまちづくりを支えるプロジェクト

##### -1. JR 越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取り組み

西蒲区の拠点駅である巻駅は、区の拠点駅となっている信越線の亀田駅・新津駅や白新線の豊栄駅に比べ、日中の運行本数が少なく、沿線地域の鉄道分担率も他地区に比べ低い値を示すなど十分に活用されていない状況が伺えます。(以下参考図参照)。

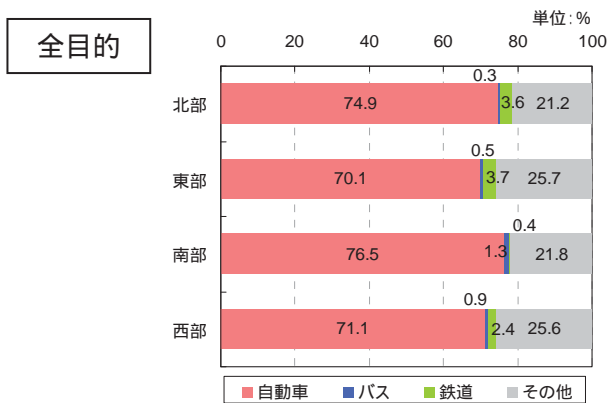
このため、鉄道が持つ利点を最大限に活かした沿線地域のまちづくりに向けて、JR 越後線の駅環境整備や運行サービスの向上に重点的に取り組む必要があります。

##### -2. 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

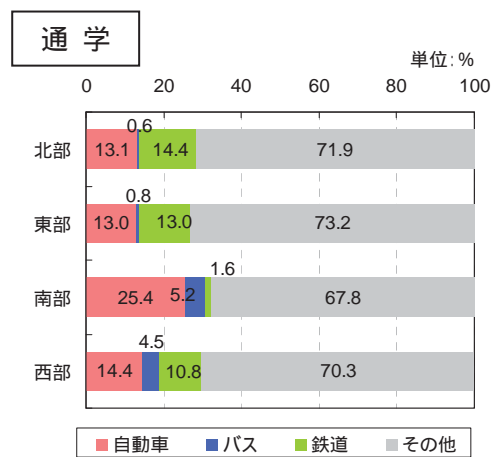
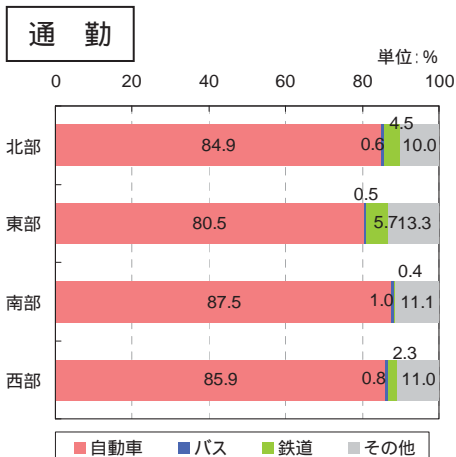
南区は唯一軌道系交通手段がなく、通勤や通学など日常活動における自動車の依存率が他地区に比べ高い地域となっています(以下参考図参照)。

このため、南区方面の公共交通によるアクセスを改善し、軌道系交通手段に代わる基幹軸として、バス路線の利便性を最大限高める取り組みを重点的に推進する必要があります。

〔地区別機関分担〕



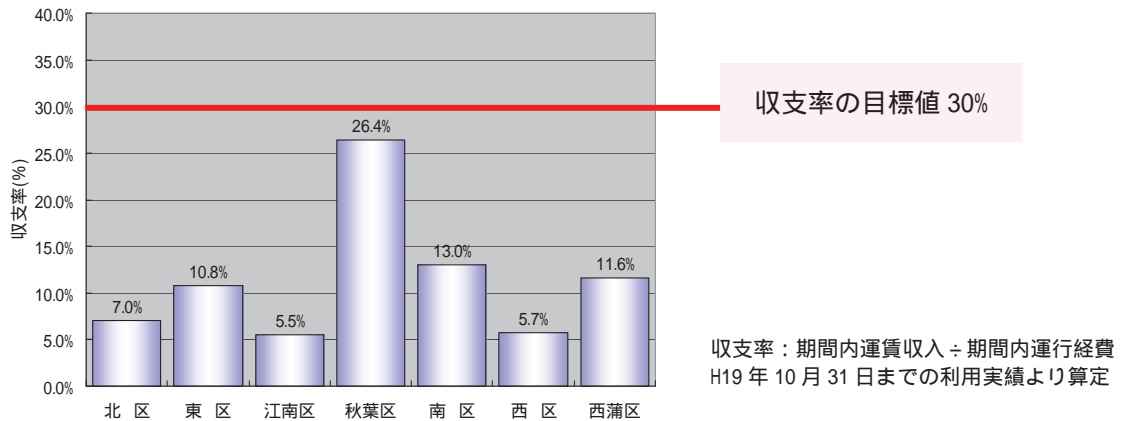
(資料)第3回パーソントリップ調査  
 北部：旧豊栄市  
 東部：旧亀田町、旧横越町、現秋葉区  
 南部：現南区  
 西部：現西蒲区(岩室地区は除く)



### -3. 地域の特性に応じた生活交通の確保

平成19年度より7つの区で運行を開始した区バスは、厳しい運営状況となっており、(以下参考図参照)、地域の特性に応じた運行サービスや新たな運行方式の導入など、市民の移動手手段として、さらに定着させるよう必要な改善措置を早急かつ重点的に講じる必要があります。

〔各区バスの収支率〕



## ・ 都心地区のまちづくりを支援するプロジェクト

### -1. 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成

新潟駅連続立体交差化事業の整備状況を勘案し、現在進行中のオムニバスタウン計画(平成19年度から5年間の計画)に引き続き、新潟駅直下を結ぶ基幹公共交通軸形成に向けた公共交通の利用環境改善を重点的に取り組む必要があります。

### -2. 古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用

都心環状機能を有する万代島ルート線(西掘～柳都大橋間)の整備状況によって、交通流動が大きく変化する古町地区の道路機能を見直し、賑わいや魅力の創出といった観点から、段階的な道路空間の再構築や適正な道路の利用について重点的に取り組む必要があります。

### -3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備

万代地区は、多くの郊外バス路線が集中する都心の重要な交通結節点であり、基幹公共交通軸の形成に合わせて交通結節機能を強化するとともに、新潟駅や古町地区などを結ぶ都市拠点として連続性のある都心空間整備を重点的に取り組む必要があります。

## ・市民の意識向上のためのプロジェクト

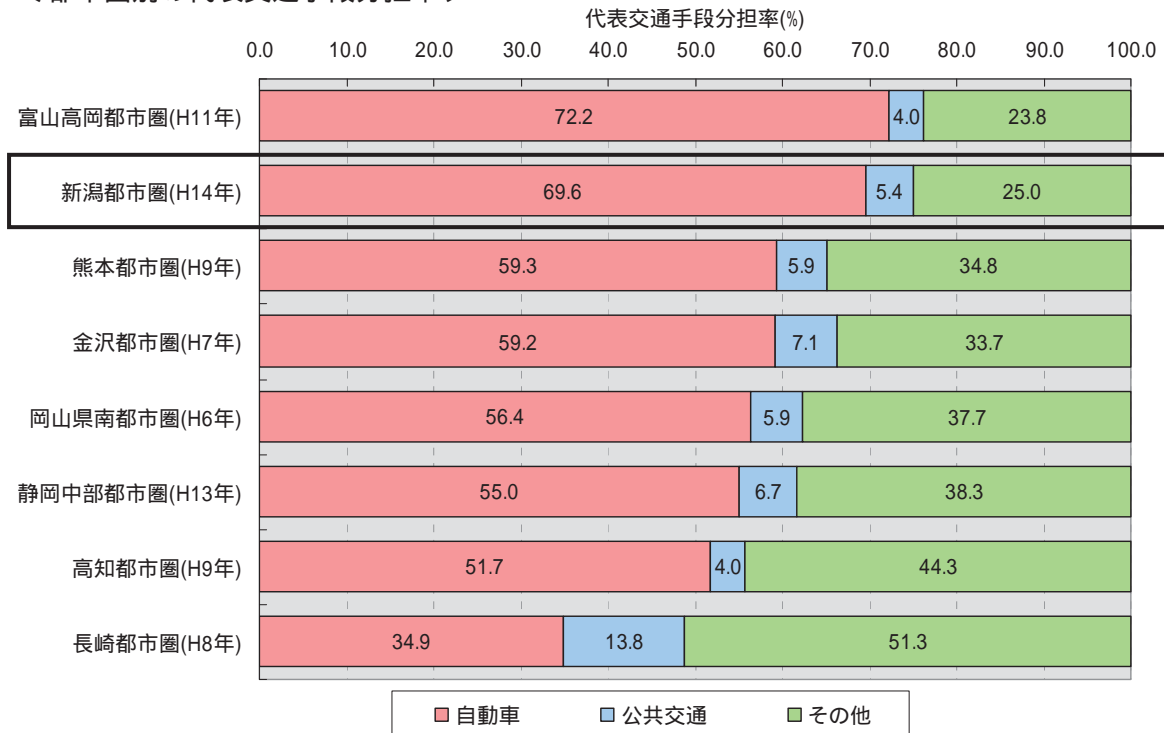
### -1. モビリティマネジメントの推進

高齢化や環境問題に対する社会的要請が高まっている中で、新潟都市圏の自動車分担率は約70%と全国と比較して高い状況にあり、過度な自動車依存から自動車と公共交通のバランスのとれた交通体系を整備することが早急に求められています。

ただし、こうした課題に対応して公共交通サービスを強化するだけでは、自動車の利便性における優位性から施策の効果を十分に発揮できないと考えられます。

そこで、利用者である市民の理解と協力を得るため、関係者が互いに連携し、市民の公共交通利用に対する意識向上を促進する取り組みを重点的に推進する必要があります。

〔都市圏別の代表交通手段分担率〕



(資料)第3回パーソントリップ調査

## 5 . 重点プロジェクト

### 5 - 1 . J R 越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取組み



J R 越後線巻駅(新潟市西蒲区)

#### プロジェクトの概要

- ◆ J R 越後線の運行状況は、新潟大学が利用圏域に含まれる内野駅までは概ね 20 分間隔の運行が確保されていますが、内野駅以西では日中 60 分間隔と白新線・信越本線に比べ、運行本数が少ない状況にあります。
- ◆ しかしながら、これからの区をメインステージとしたまちづくりを進めるためには、各区を結ぶ公共交通サービスの効果が重要であり、特に西蒲区の拠点駅となる巻駅までの運行頻度向上が望まれます。
- ◆ このことから、越後線の運行改善に向けて、まずは駅の利用環境の改善と交通結節機能の強化など市民が利用しやすい駅環境整備を推進します。
- ◆ さらに、運行頻度向上を目指した鉄道事業者・関係機関からなる実現化検討体制を構築し、技術的検証など実現化に向けた検討を進めます。
- ◆ また、駅舎におけるコミュニティ活動など多様な活用に向け、活用策や管理に関する関係者の連携・協力方策の検討を行います。



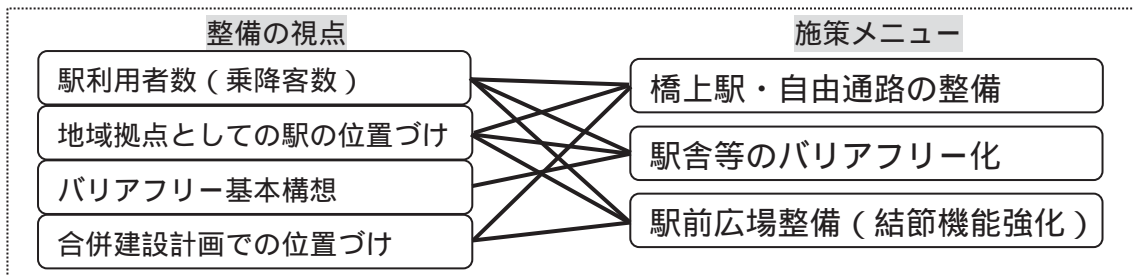
J R 越後線

## ( 1 ) 越後線駅環境整備の推進

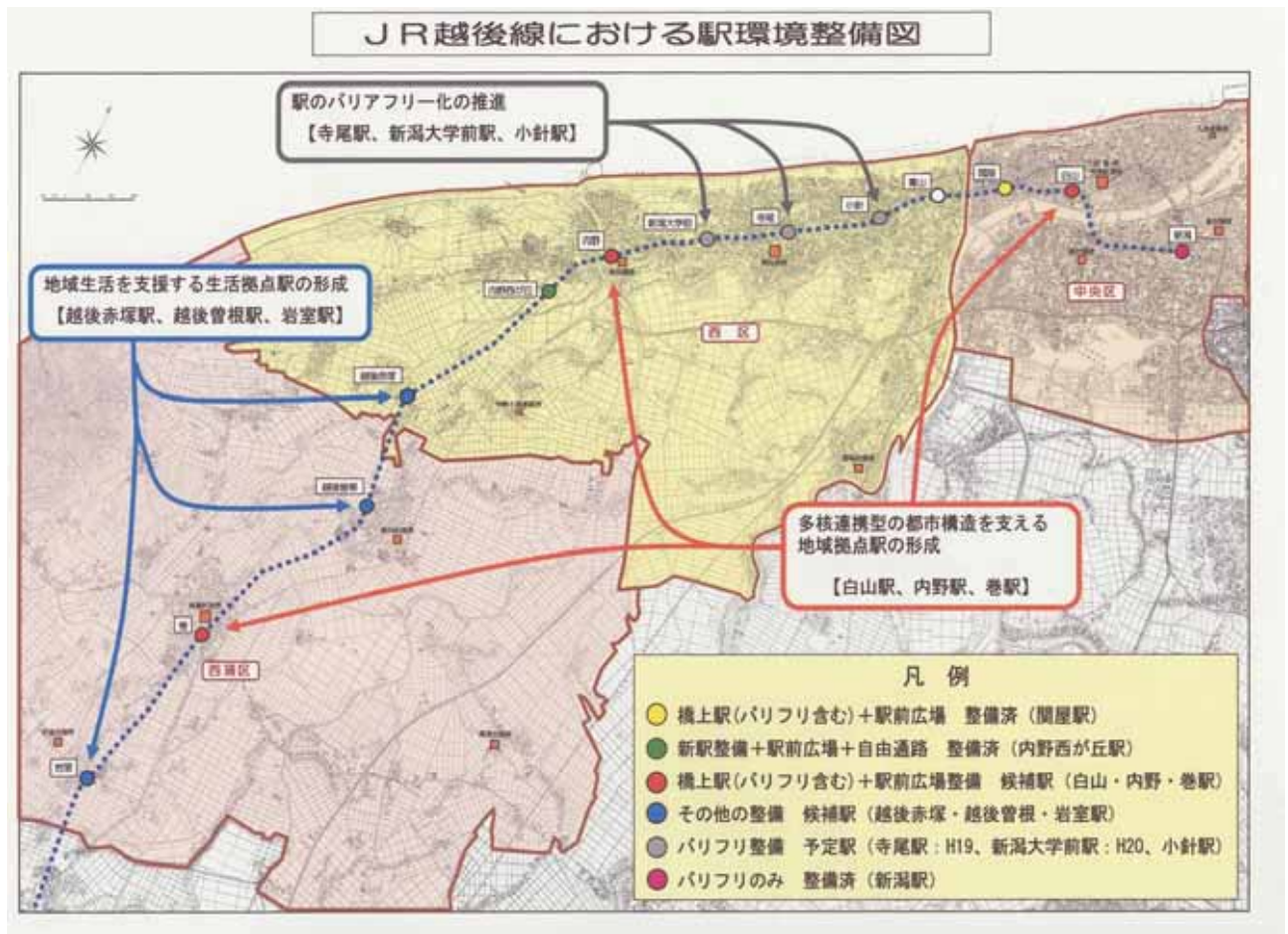
### 駅の担う役割や利用状況に応じた駅環境整備

#### > > 駅環境整備の基本的な考え方

誰もが便利で快適に利用できる利便性の高い駅環境を創出するため、以下の視点から想定される施策メニューに基づき、駅の担う役割や利用状況に応じた整備を推進する。



整備方針	整備内容	対象駅
多核連携型の都市構造を支える地域拠点駅の形成	地域拠点としての魅力向上と周辺地域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等の整備を推進するとともに、広域的な鉄道利用を促進するため、バスとの結節機能強化を図るバス乗り入れを考慮した駅前広場整備を推進する。	白山駅 内野駅 巻駅
駅のバリアフリー化（エレベーター設置）の推進	バリアフリー基本構想に基づく特定旅客施設ならびに乗降客が多い駅（概ね 5,000 人以上）において、バリアフリー化を推進する。	寺尾駅 新潟大学前駅 小針駅
地域生活を支援する生活拠点駅の形成	生活拠点としての鉄道利用圏域の拡大や利用促進を図るため、P & R・C & R、区バスとの結節などを考慮した駅前広場や駐車場整備に向けた取り組みを推進する。	越後赤塚駅 越後曽根駅 岩室駅



#### 地域拠点駅における橋上化・自由通路・駅前広場整備

賑わいと魅力あふれる地域づくりを支え、都心や地域間などの交流・連携を強化させる地域拠点駅の形成に向け、白山駅・内野駅・巻駅においてバリアフリー対応の駅舎及び自由通路、駅前広場整備について検討を進めます。

〔橋上駅舎&自由通路整備イメージ〕





#### 白山駅での取り組み

- ・半地下駅舎の整備
- ・自由通路の整備
- ・バス乗り入れを考慮した駅前広場整備

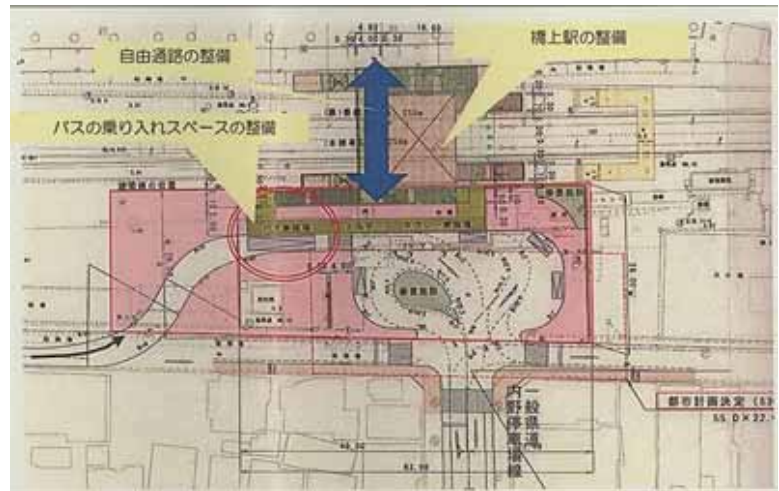
〔白山駅周辺整備イメージ図〕



#### 内野駅・巻駅での取り組み

- ・橋上駅の整備
- ・自由通路の整備
- ・バス乗り入れを考慮した駅前広場整備

〔内野駅周辺整備イメージ図〕



### バリアフリー基本構想に基づく重点駅のバリアフリー化

乗降客が概ね 5,000 人 / 日以上と利用が多い新潟大学前駅・寺尾駅・小針駅において、昇降施設の設置などによるバリアフリーを進め、利用しやすい駅環境整備を目指します。

〔エレベーター設置イメージ〕



〔エスカレーター設置イメージ〕



〔駅前広場段差解消イメージ〕



### 生活拠点駅におけるP & R駐車場整備の検討

鉄道利用圏域の拡大を図り、利用しやすい鉄道とするため、越後曽根駅・岩室駅などの生活拠点駅におけるP & R駐車場の整備に向けた検討を進めます。

〔P & R駐車場整備イメージ〕



JR 磐越西駅 新関駅 P & R 駐車場

### 駅舎の多様な活用方策の検討

駅を交通結節点としてだけでなく、地域のコミュニティ活動拠点や観光情報発信拠点、にぎわい空間などの多様な活用に向け、関係者の連携・協力により方策の検討を行います。

〔駅舎の複合利用イメージ〕



〔JR 浜小清水駅 & 道の駅はなやか小清水〕



〔亀田駅に直結する亀田駅前地域交流センター〕

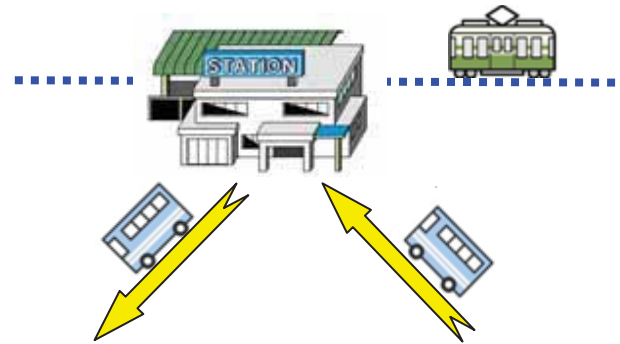
道の駅「はなやか(葉菜野花)小清水」は「道の駅」とJR浜小清水駅の駅舎機能が共有された全国的にもユニークな施設で、「クリーン農業＝小清水町」を全国に発信する施設です。

亀田駅前地域交流センターは、JR 亀田駅の自由通路と3階で接続され、1・2階は駐輪場、3階にはギャラリーや多目的ルームのほか、行政サービスコーナーなどを備えた市民が気軽に立ち寄り交流できる施設です。

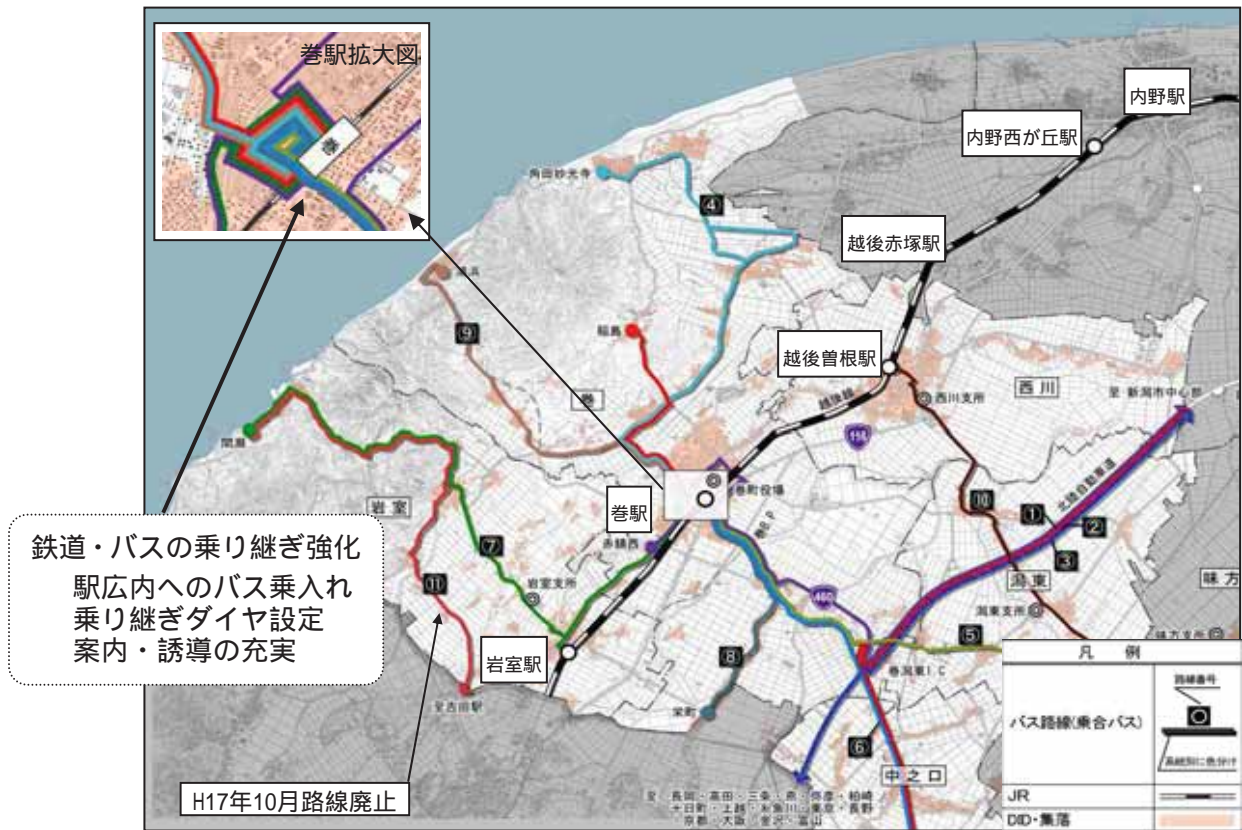
## (2) 地域拠点駅へのバス利便性向上

鉄道とバス相互の乗り継ぎ改善・  
ダイヤ連携などによる利用促進

内野駅・巻駅などの地域拠点駅において、駅前広場整備にあわせ、鉄道と区バスや路線バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤ設定などの連携強化を進め、利便性の向上を図ります。



〔西蒲区における公共交通の現状〕



〔巻駅前バス停位置図〕

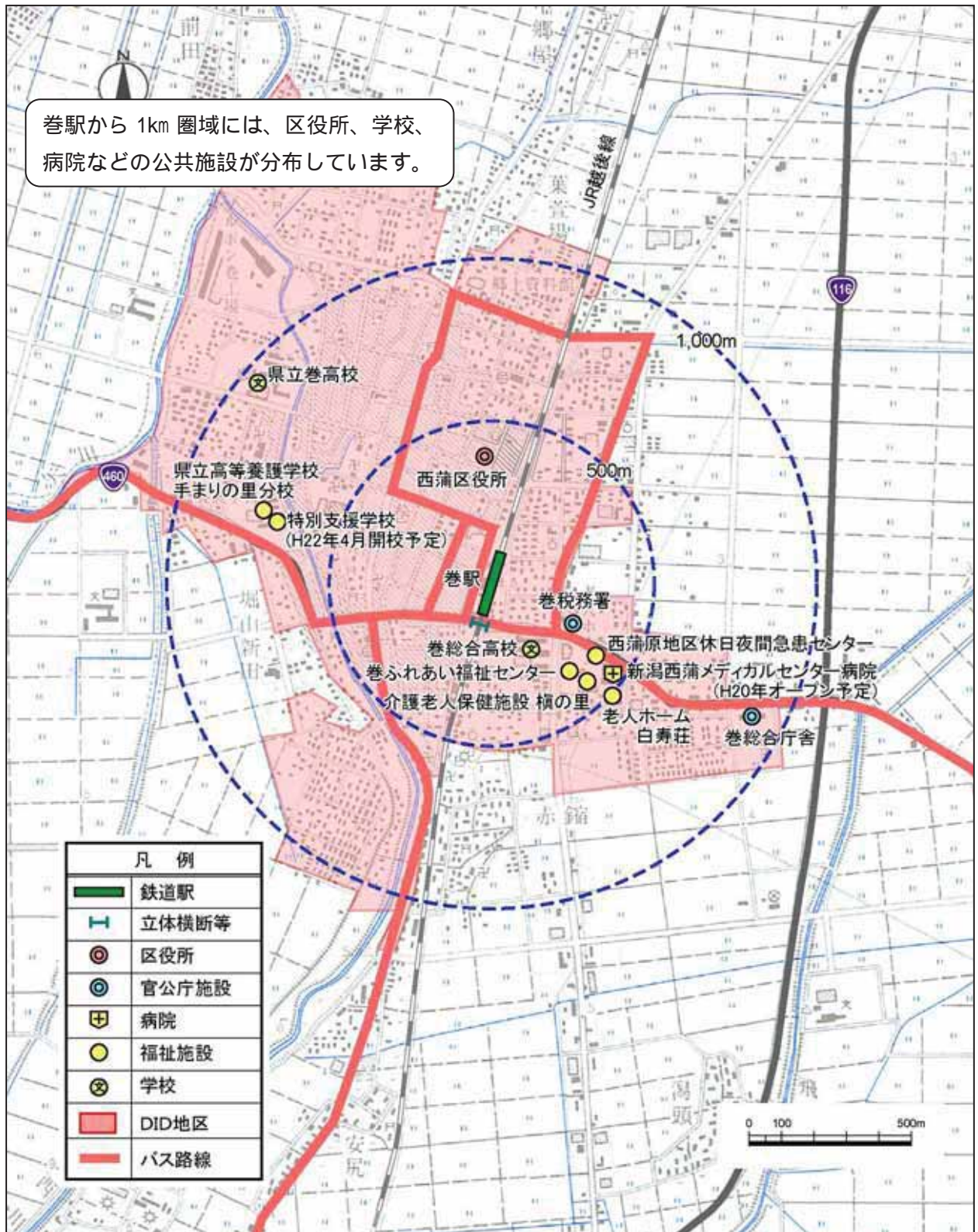


〔巻駅前バス停現況〕



巻駅とバス停間の距離；約60m

〔巻駅周辺の公共施設分布とバス路線網〕



### (3) 運行本数の増加に向けた取り組み

#### 鉄道事業者や関係機関からなる 実現化検討体制の構築

駅環境整備や交通結節機能の強化による鉄道利用圏域の拡大と利用促進に併せ、越後線の運行頻度アップに向けた実現化検討体制の構築を行い、実現化に向けた検討を進めます。

#### 想定される検討項目

- ・JR 越後線の今後の利用動向
  - ・沿線開発など新たな需要確保策
  - ・行き違い設備等の整備計画
  - ・ダイヤ設定および運行計画(車両・人員含む)
  - ・事業手法および事業主体
  - ・事業採算性
- など

#### 運行本数の増加(20分間隔) に向けた可能性評価

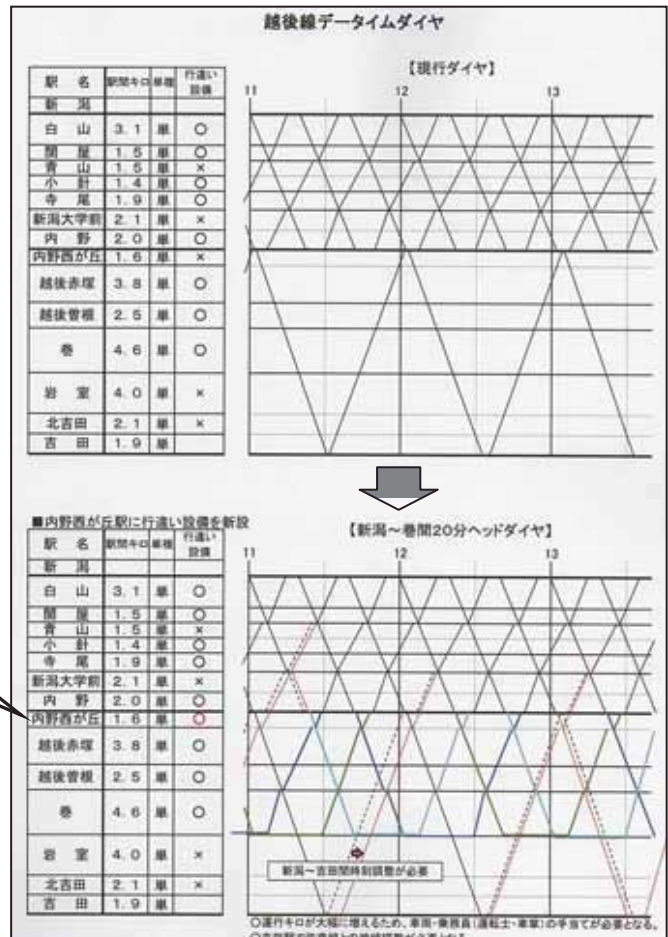
新潟～巻駅間での20ヘッド運行を実施した場合の施設・設備面での対応について、ダイヤグラムから検証を行うと、内野西が丘駅への行き違い設備の新設により可能性が認められることから、さらに技術的検討を進めます。

内野西が丘駅への  
行き違い設備の設置  
により可能

〔内野西が丘駅 ホーム現況〕



#### 【越後線ダイヤグラムの検証】



行き違い設備の設置  
に必要な用地あり。  
対面式ホーム設置等  
の駅舎改良が必要


〔運行本数の増加に向けた取り組み事例〕

**J R 高山本線活性化社会実験**

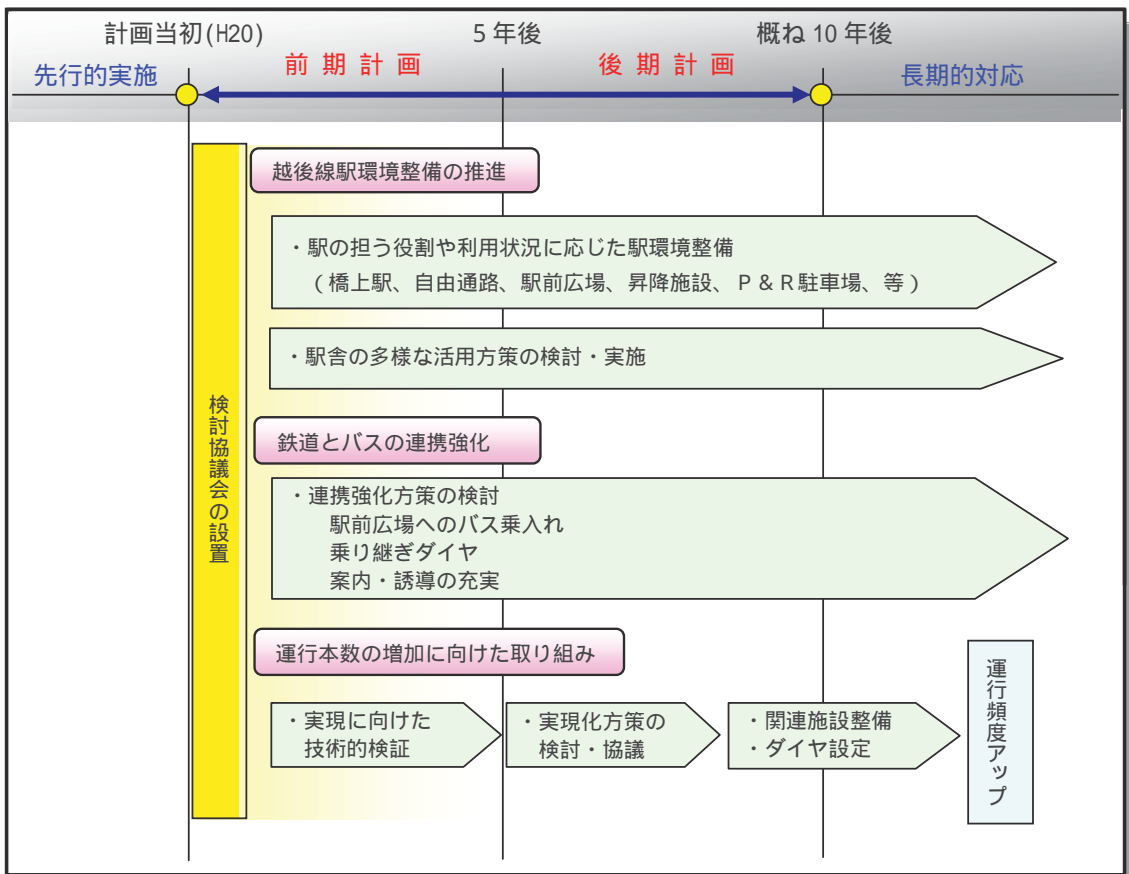
実験期間  
平成 18 年 10 月 21 日 ~ 平成 20 年 3 月

運行頻度の増加

区 間	実験中	実験前	増減
富山 ~ 速星間	50本	36本	+14本
富山 ~ 越中八尾間	50本	34本	+16本
富山 ~ 猪谷間	33本	21本	+12本



行動計画(案)



事業実施にあたっては、新たな補助制度の活用も視野に検討を行う。  
(例：地域公共交通活性化・再生法に基づく補助制度など)

## 5 - 2 . 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

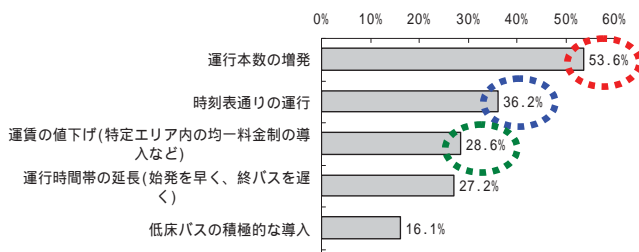


### プロジェクトの概要

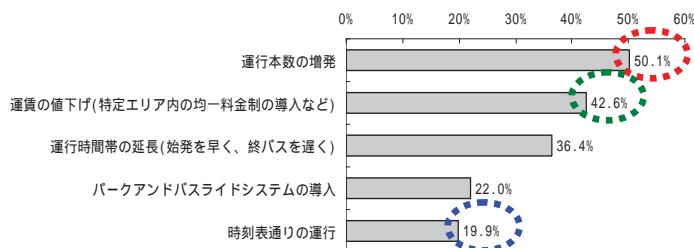
- ◆ 軌道系の公共交通がなく、バスが主要な公共交通となっている白根方面について、公共交通のサービス水準の向上に重点的に取り組むため、検討協議会を設け、関係者の連携のもとに取組みを推進します。
- ◆ 検討協議会では、利用者のアンケート結果を踏まえ、ボトルネック交差点の混雑緩和やバス待ち環境の改善、総合交通ターミナルの導入検討を行うとともに、区民を対象としたバス利用に関する啓発活動を展開します。
- ◆ さらに、運行本数の充実や運賃負担の軽減など事業者の自助努力だけでは改善できない事業運営上の課題や、通勤・通学時の定時性確保を目的に国道 8 号バス路線を補完する高速バス社会実験を実施します。

### 〔国道 8 号沿線のバスに関する要望（H 1 9 年）アンケート結果〕

#### ・バス利用者からの改善要望



#### ・マイカー利用者からの改善要望

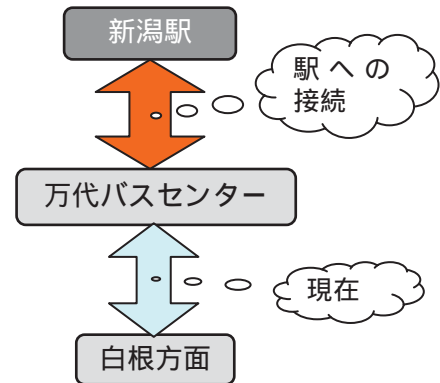


## (1) バス運行サービスの向上

### 鉄道駅などの結節機能の強化

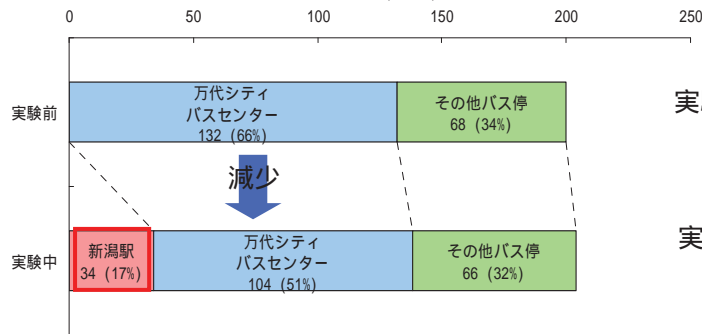
現在、バスセンター止まりで新潟駅との乗り継ぎが不便になっている白根線を新潟駅に接続するとともに、高速道路やバイパスから新潟駅南口に接続する速達性を重視した路線の検討を進めます。

〔新潟駅接続イメージ図〕



〔白根線急行バスを対象とした新潟駅接続社会実験の結果〕

・新潟駅 潟東営業所間の乗車数内訳



( )内はシェア -

実験前：H18年9月第3週平日平均  
(旧9便)

実験中：H18年10月、11月、12月、  
H19年1月第3週平日平均  
(9便)

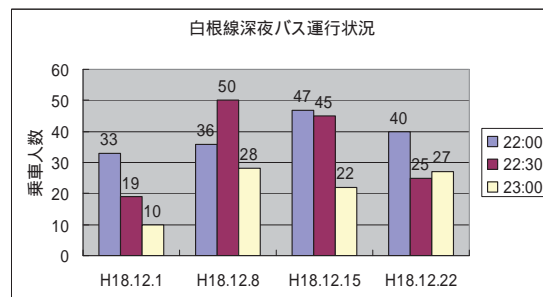
H19.4月以降本格運行

### 運行時間の拡大

平成18年に実施した忘年会シーズン中の深夜バス運行を19年以降も引き続き継続するとともに、通年的な運行実現に向けて、バス事業者や飲食店関係者などとの連携を図り、PR活動や運行計画の検討を進めていきます。

また、利用状況の推移を見ながら、今後さらなる運行時間の延長についても検討を進めます。

〔深夜バス利用状況 (H18.12.1~H18.12.22)〕



〔深夜バス運行広報ポスター (H18)〕





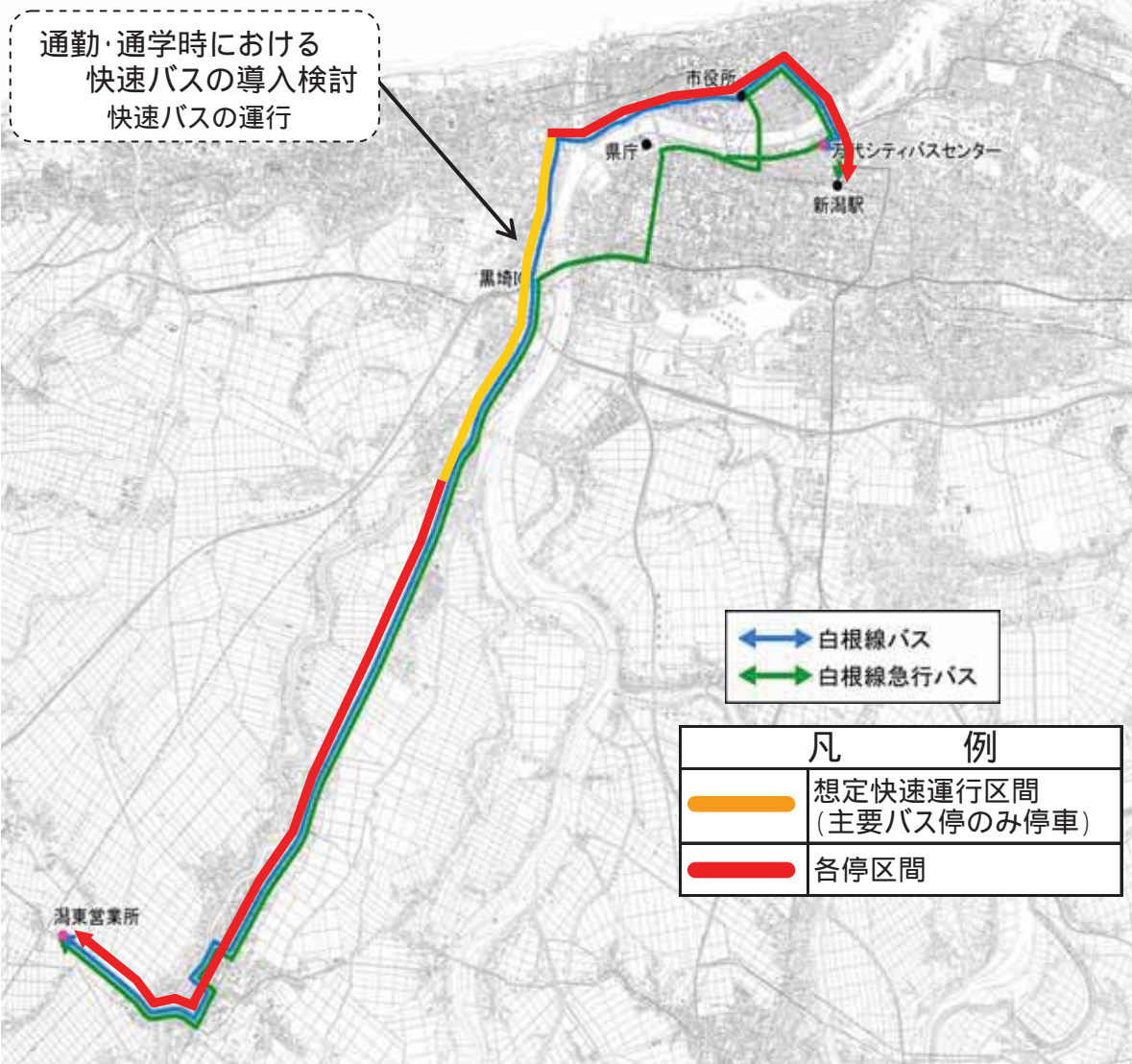
通勤・通学時における快速バスの導入検討

南区から都心部方面に向かう人々の利便性を向上させるため、朝のピーク時間を対象に、黒埼地区のバス停をノンストップで走行する快速バスの運行の導入検討に取り組みます。

〔市内を走行する快速バス〕



〔通勤・通学時における快速バス導入検討イメージ図〕



## (2) バス走行性及び利用環境の改善

### バス待ち環境の改善

都心方面に向かう特に利用者の多いバス停（大通ニュータウン，横町など）や冬の雨風を防げるバス停上屋のリニューアル，ベンチ，駐輪場の整備（上塩俵・北田中，保坂など）について検討をすすめ，利用者の待合環境の整備を推進します。さらに住宅団地・公共施設・商業施設など（能登，白根健生病院前など）を最短で結んだ利用しやすいバス停配置の再編を行います。

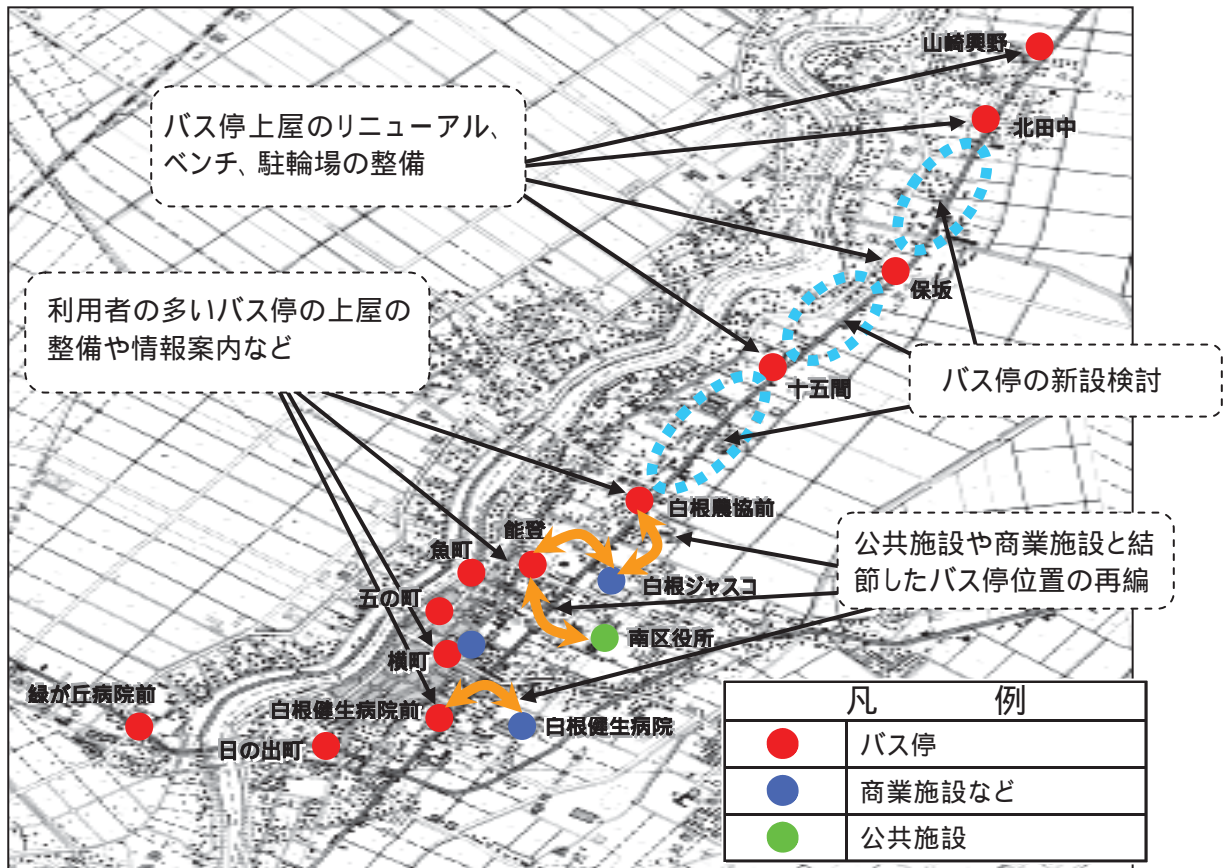
〔上屋の老朽化が進んでいるバス停〕



〔整備された下善久バス停〕



〔バス待ち環境の整備イメージ図〕



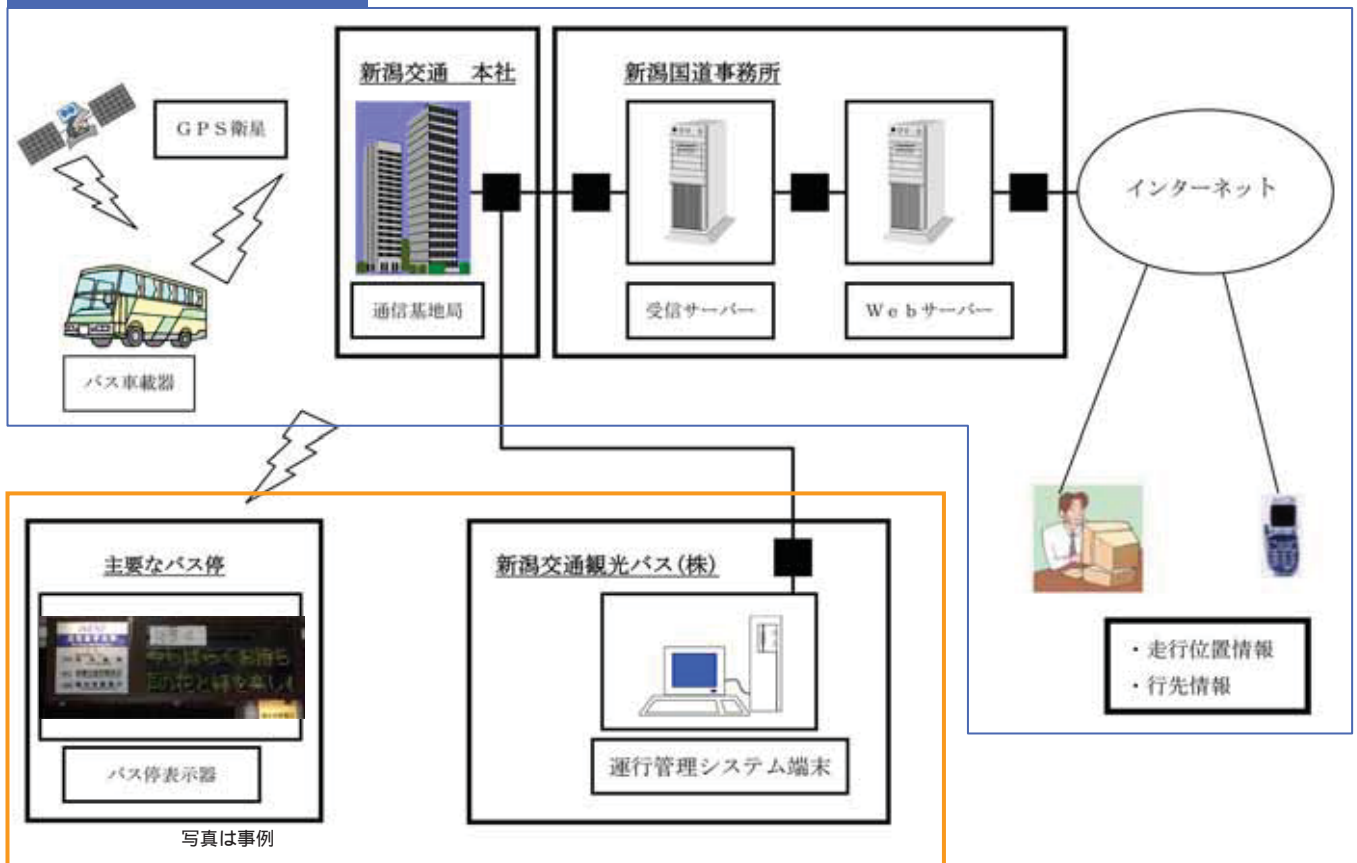
## 情報提供システムを活用したサービスの向上

バス待ちの不安感などを軽減させるため、現在、白根線急行バスのみで実施している「にいがたバスi」の路線バス車両への普及を図るとともに、主要なバス停におけるバスの接近表示システム導入し、利用者にバス位置情報を提供します。

バス接近表示システムの導入にあたっては、バスiシステムを活用したシステムを試験的に導入し、実用性と汎用性を検証することで、利用者が多い郊外部バス停への新たな導入・展開と運行管理におけるシステム活用方策を検討します。

〔バスiシステムを活用したシステムイメージ〕

### 今までのバスiシステム



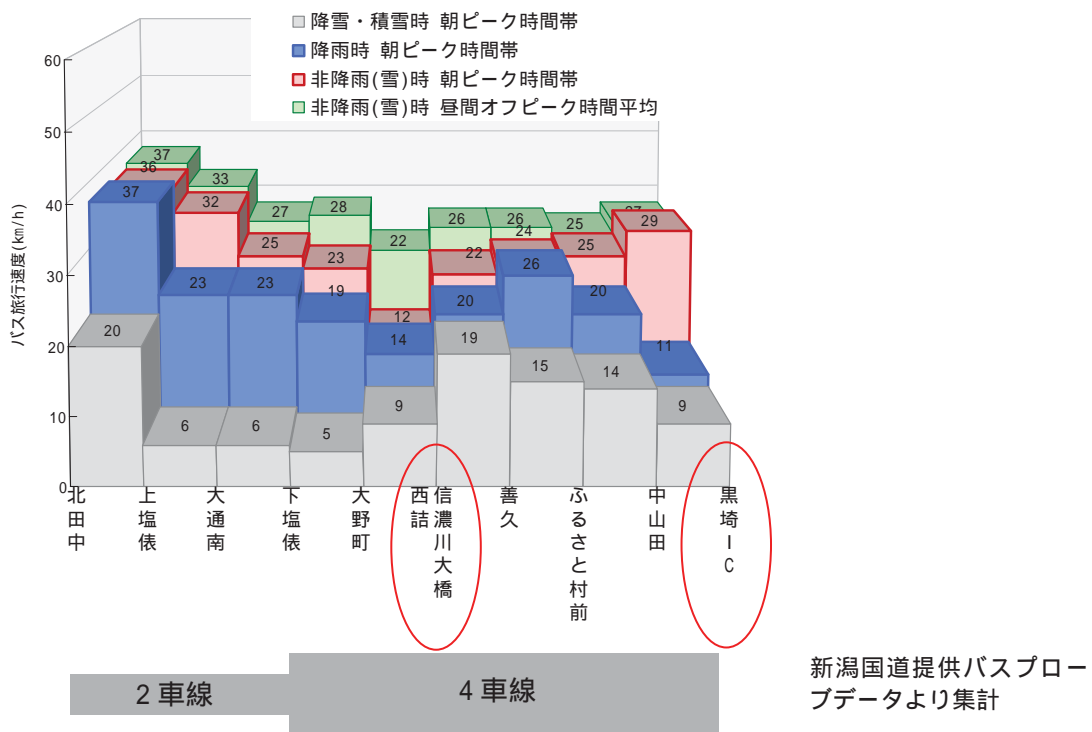
### バスiシステムを活用した新たな展開

## 渋滞区間の改良

バスの走行性や定時性を確保するため、旅行速度の低下が見られる信濃川大橋西詰交差点や大野大橋南詰交差点付近の渋滞緩和に向けて、引き続き関係者と対応策を検討していきます。

さらに現在、黒埼の脳外科病院付近まで整備されている公共車両優先システム（PTPS）の拡充や主要交差点の信号処理の改善について検討を行い、スムーズなバス運行確保を図ります。

〔上り(白根 新潟)方向朝ピーク時間帯(6~9時)における旅行速度〕



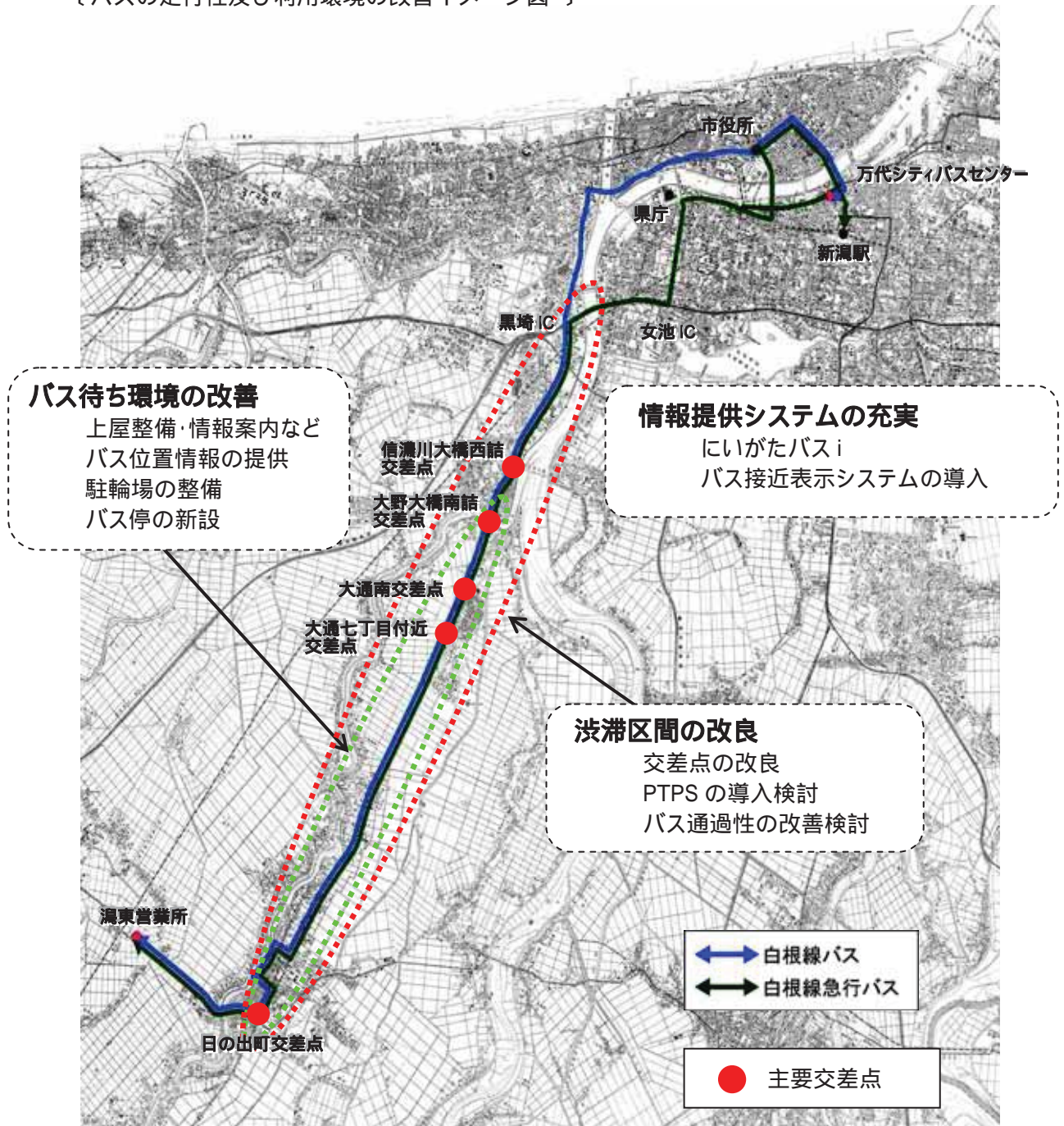
〔路線バスが国道8号の渋滞に巻き込まれている状況(大野大橋付近白根方面)〕



〔信濃川大橋西詰交差点の渋滞状況(朝)〕



〔バスの走行性及び利用環境の改善イメージ図〕



### ( 3 ) 南区方面におけるバス交通体系の強化・検討

#### 白根地区総合交通ターミナルの導入検討

白根中心部に集中する郊外バス路線と白根方面骨格幹線バスの乗り継ぎ拠点として、南区における分かりやすく利用しやすいバス交通網の構築と鉄道駅に相応する交流拠点として周辺地域のまちづくりを促進する白根地区総合交通ターミナルの導入について検討を行います。

また、P & R 駐車場やバス停の駐輪施設整備、商業施設との連携による待合環境の改善など、バス利用環境の改善に取り組みます。

[ 白根地区総合交通ターミナルの導入イメージ図 ]

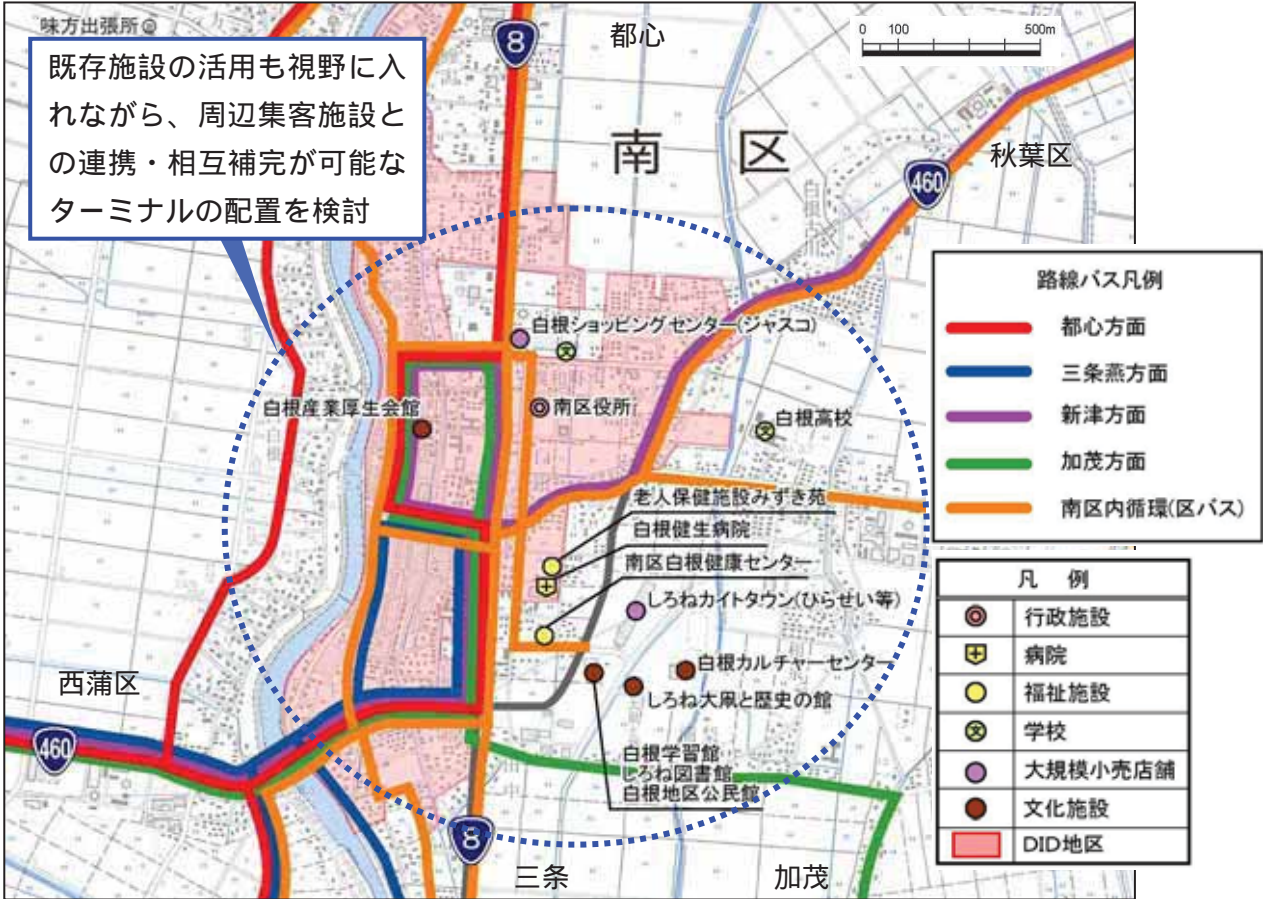


まちなかの賑わい創出に向けたターミナルの多様な活用方策の検討

白根地区総合交通ターミナルの導入検討にあたっては、路線バスや他交通手段との乗り換え利便性向上を図るだけでなく、周辺地域のまちづくりと一体となった検討が必要と考えます。具体的には、地域のコミュニティ活動の拠点としての活用や地域の情報発信、その他集客施設との連携・一体的整備など、多様な活用方策の検討が望まれます。

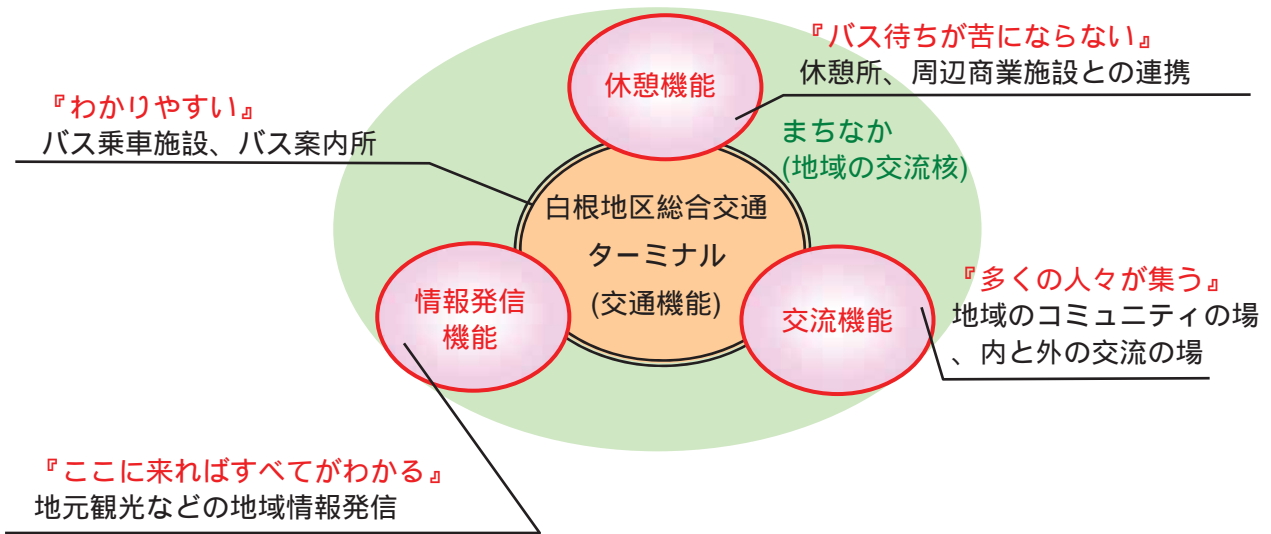
このような考えから、コミュニティ活動の拠点機能がある既存集客施設のターミナル化も視野に入れながら、まちづくりにふさわしいターミナルの配置を検討する必要があります。

〔白根地区中部のバス網と施設の現状〕



大規模小売店舗は5,000m<sup>2</sup>以上の施設、病院は第2次救命救急医療施設、学校は高等学校を表示

〔ターミナルに求められる“まちなか”の機能連携イメージ〕



〔旧役場庁舎を活用したバスターミナル事例(柏市：沼南庁舎バス乗継場)〕

・バスターミナル平面図

柏市沼南庁舎

・完成後写真

【柏市沼南庁舎整備】  
市民交流サロン、こども図書館、郷土資料展示コーナーの整備を予定しており、待合場としての活用が期待されます。

【柏市沼南庁舎バス乗り継ぎ場】

- ・目的  
沼南地域における公共交通網の整備促進を図り、市民の移動選択性の向上や運行の効率化を図ることを目的とする。
- ・運用開始：平成 19 年 11 月 23 日～
- ・乗り入れ車両  
路線バス(東部バス、阪東バス)、かしわコミュニティバス、かしわ乗合ジャンボタクシー、タクシー  
一般車両は乗り入れ原則禁止
- ・乗り入れ時間  
8:00～18:00



〔商業施設を活用したバスターミナル事例(八戸市 八戸ラピアバスターミナル)〕

・バスターミナルの位置



南部バス株式会社 HP より

・ショッピングセンター八戸ラピア

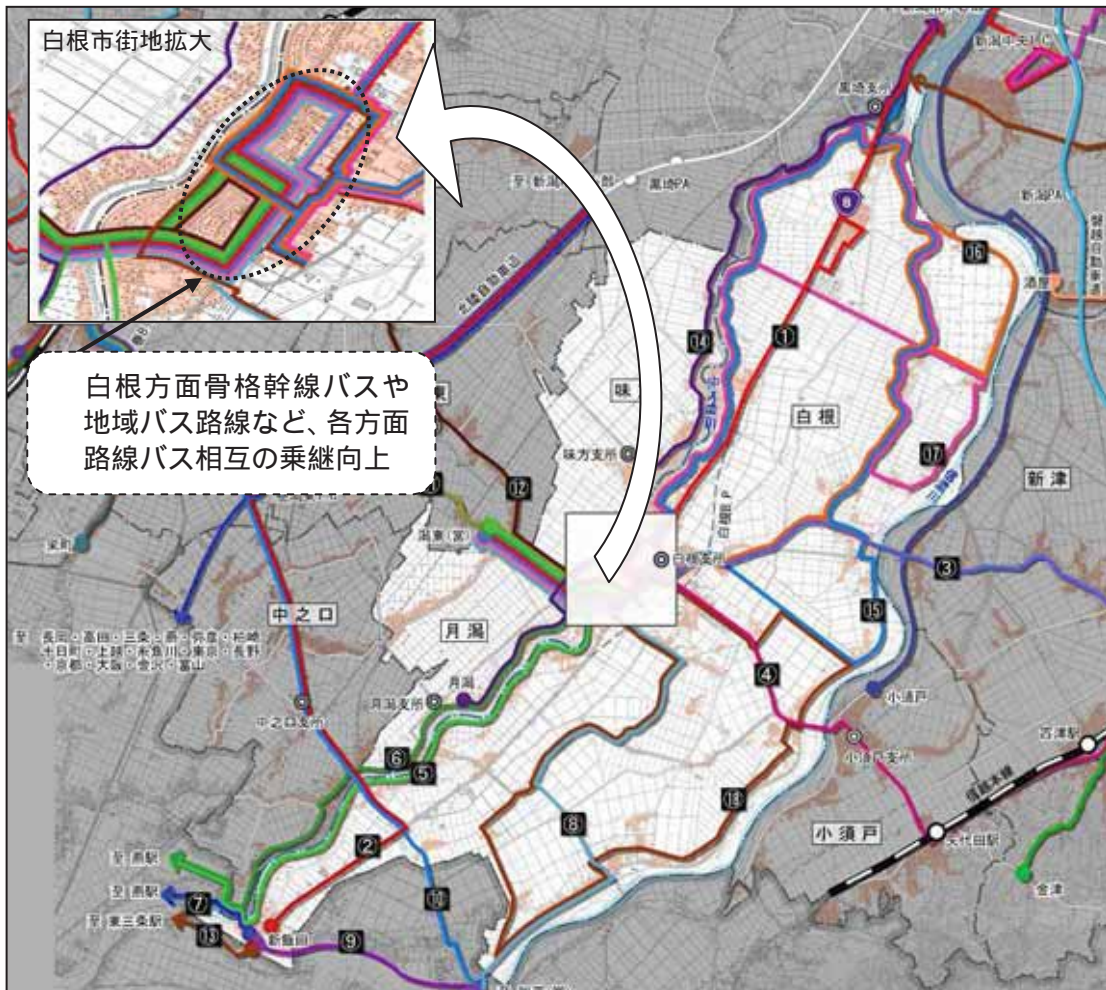


ラピアバスターミナルには市内各所へのバスと高速バスが乗り入れており、待合室と乗車券(定期券、回数券、一日乗車券など)の販売所を備えています。

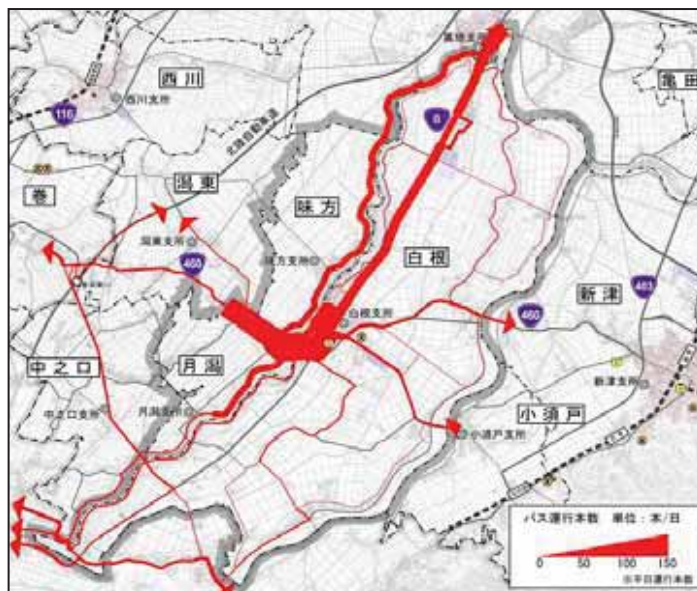
地域バス路線との乗継向上

南区内のバス路線や市が運行する区バス・鉄道駅など各モード間の乗継機能の強化（区バスによる田上駅乗り入れ）連携したダイヤ設定、利用しやすい運賃体系の導入検討により、移動しやすいまちづくりを推進します。

〔新潟市南区の公共交通網〕



〔運行本数〕



## (4)(仮称)白根基幹バスの導入検討

### 高速道路を活用した急行バスなどの運行

冬期の積雪時などにおける市の中心部へ速達性を高めるため、黒埼スマート IC を活用した高速バス社会実験を行い導入効果について検証を進めます。

また、高速バス停へのアクセス確保に向けた検討を進めます。

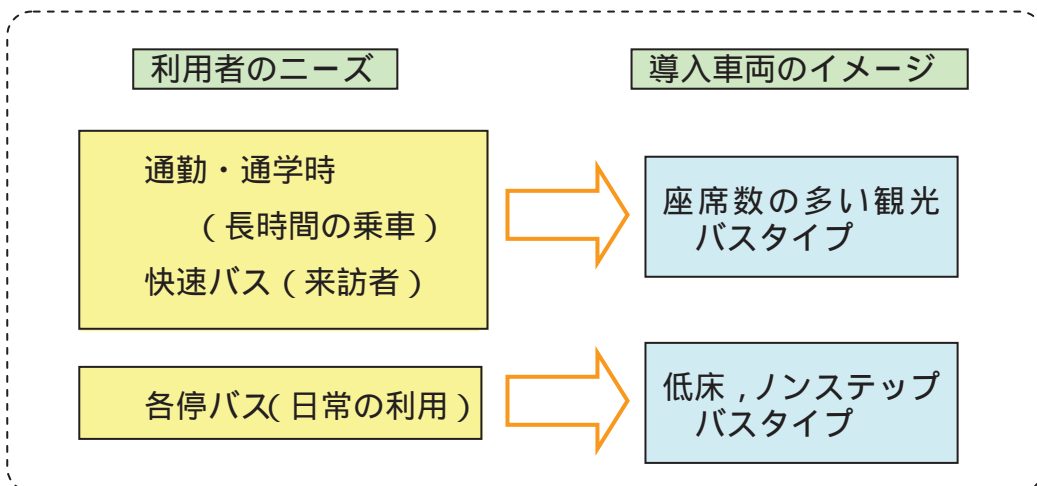
〔高速道路を活用した取り組み案〕



### バス車両の更新検討

通勤・通学時におけるバスで過ごす時間の快適性を高めるため、利用者のニーズに対応したバス車両の導入と運行について検討を行います。

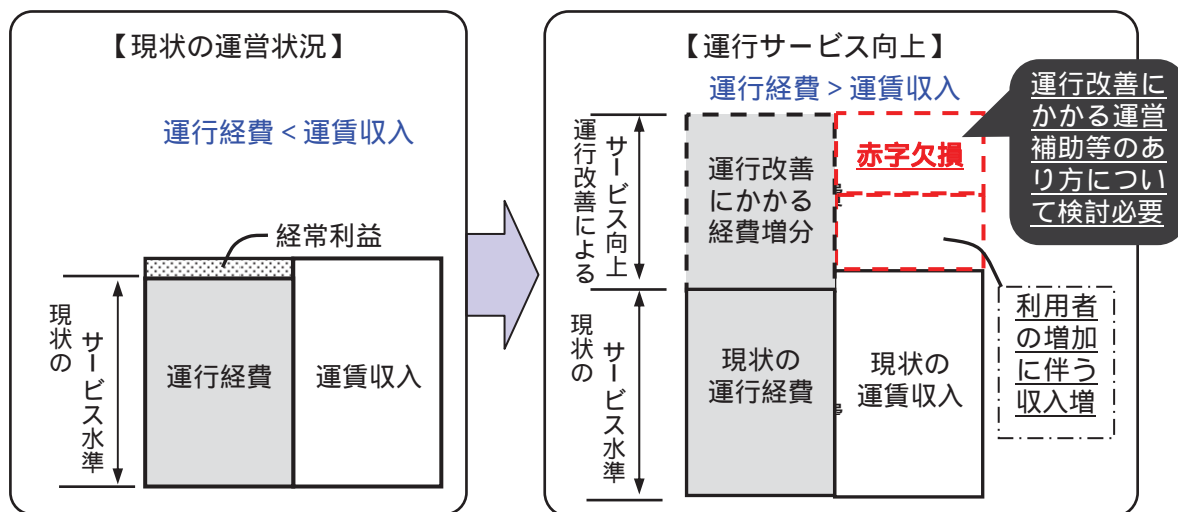
〔バス車両導入イメージ〕



## 運行本数の増発検討

地方都市における公共交通の維持・活性化に向けた取り組みの重要性を勘案し、運行本数の充実や運賃負担の軽減など、計画から運営・運行にかかわる一連の課題を関係者が一丸となって、利用促進に向けて検討を進めます。

〔運行サービス向上後の運営維持の課題〕



〔官民の役割分担についての検討イメージ〕

	運行計画	施設			運営	運行
		バス等	停留所等	車両		
現状	民間	公共	民間 (公共)	民間	民間	民間

〔参考〕

区バス (運行委託)	公共	公共	公共 (民間)	民間 (民間)	公共	民間 (委託)
住民バス (地元支援)	地元	公共	地元	民間	地元 (運営補助)	民間

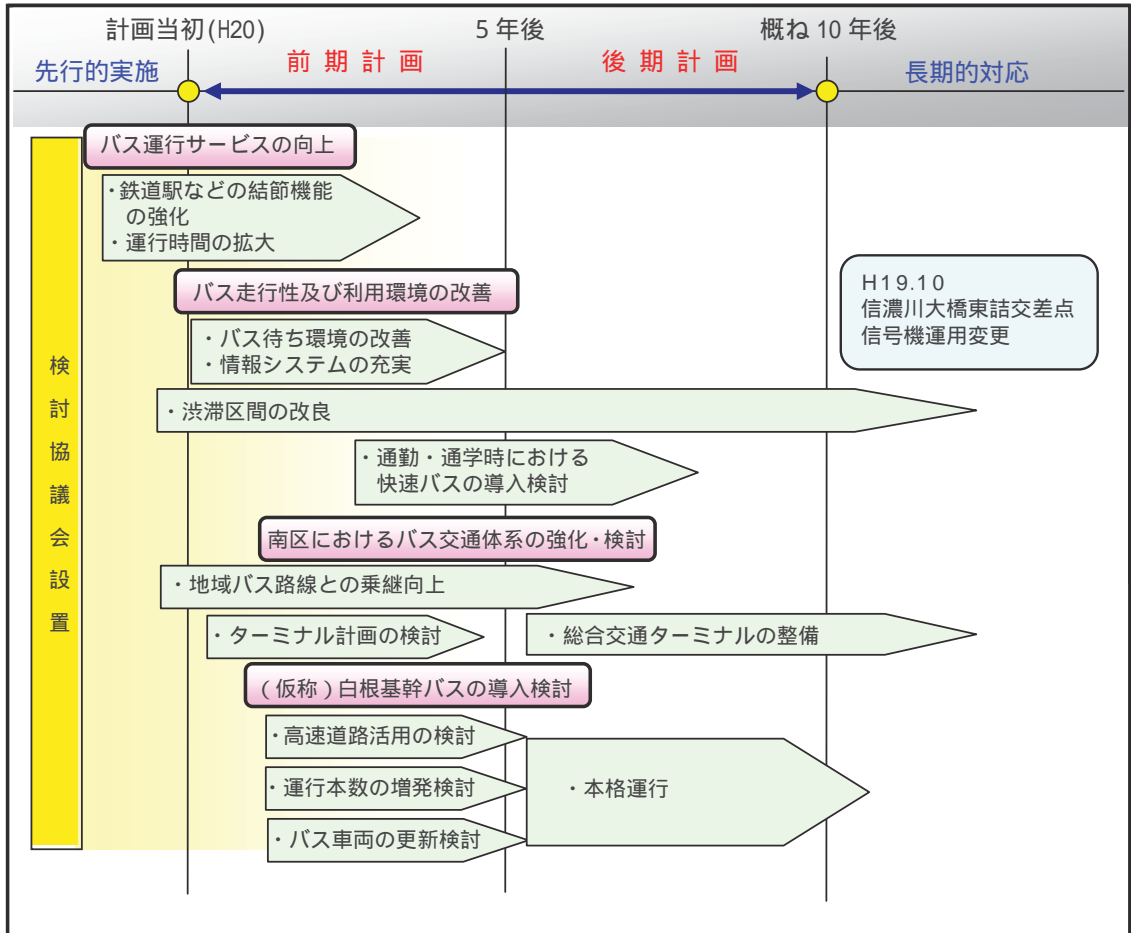
サービス購入型	公共	公共	公共	公共 (貸与)	公共	民間 (委託)
運行サービス強化型	公民協同	公共	公共	民間 (公共支援)	民間 (運営補助)	民間
環境整備型 (車両まで)	公民協同	公共	公共	民間 (公共支援)	民間	民間
環境整備型 (停留所まで)	公民協同	公共	民間 (公共支援)	民間	民間	民間

(公共): 民間が主体となっているが、公共で行っているものもある

(民間): 公共が主体となっているが、民間で行っているものもある

■ : 公共の関与があるもの

# 行動計画(案)



## 【参考】白根方面骨格幹線バスの機能強化に向けた推進体制

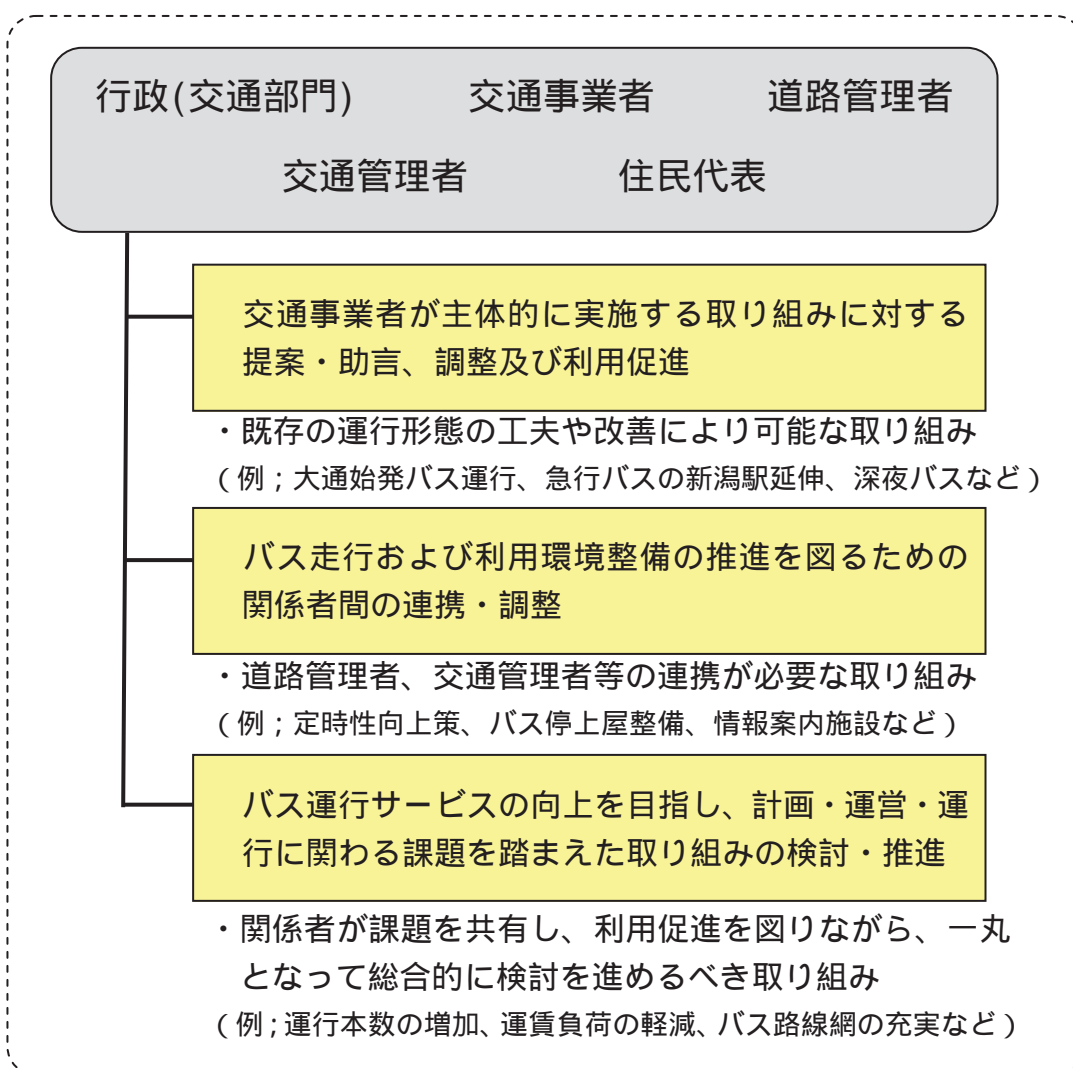
### 路線バスの機能強化に向けた取り組み方策

路線バスの機能強化に向けた取り組みを総合的かつ一体的に推進していくためには、バス利用者となる住民意向を踏まえながら、交通事業者・道路管理者・交通管理者などの関係者の連携強化が重要となる。

また、運行本数の充実などのバス運行サービスの向上を目指すためには、事業採算性を確保する観点から、利用者を増加させる仕組みや市民の意識啓発なども重要となる。

このため、下記のような検討組織を設置し、機能強化に向けたハード・ソフトの両面からなる施策の調整や、市民の意識啓発などによる利用促進を図りながら、運行サービス向上に向けた課題について、関係者が連携し検討を進める。

〔(仮称)南区方面バス利便性向上施策検討協議会〕



〔バス事業者による利用促進に向けた短期的・段階的施策〕

<u>鉄道駅との結節強化</u>
骨格幹線バス路線を運行する全便の新潟駅への接続（急行バスは実施中）
<u>運行時間帯の拡大</u>
深夜バスの継続と運行時間・本数の拡充（季節運行を実施中）
<u>乗継利便性の向上</u>
骨格幹線バスと他の路線バス、区バスの乗継向上を図るバス停配置の見直し

〔関係者が連携したバス走行および利用環境整備〕

<u>バスロケーションシステムの拡充</u>
にいがたバス i の導入拡大（急行バスは実施中）
<u>定時性向上策の推進</u>
公共車両優先システム[PTPS]の導入拡大 （寺地交差点～千歳大橋西詰交差点 導入済）
バスレーンの導入拡大 （青山道下交差点～新潟第一高校前交差点 導入済）
渋滞区間の改良（信濃川大橋西詰交差点改良など）
<u>バス待ち環境の改善（上屋、ベンチ、情報案内等）の推進</u>
バス停上屋、ベンチ等の整備
バス停配置、運行時刻等の情報案内の充実
<u>交通ターミナル導入を含めたバス結節・連携強化</u>
白根地区総合交通ターミナルの導入検討
P & B R、C & B Rを想定した駐車場・駐輪場整備の検討

〔計画・運営・運行を踏まえた運行サービス改善施策〕

<u>運行本数の充実（運行頻度アップ）</u>
自動車からの転換など利用促進を図りながら、段階的に拡充
<u>運賃負担の軽減</u>
バス相互の乗り継ぎに伴う乗継割引の検討
定期利用者に対する割引拡大
ICカードの導入、ポイント還元などの検討
<u>バス路線相互の乗継強化</u>
他のバス路線や区バス等との乗り継ぎ強化に向けたダイヤ設定
<u>バス路線網・バス停等の再編</u>
より利用しやすいバス環境の創出に向けた検討

### 5 - 3 . 地域の特性に応じた生活交通の確保



茅野山・早通乗合バス  
(新潟市江南区)

#### プロジェクトの概要

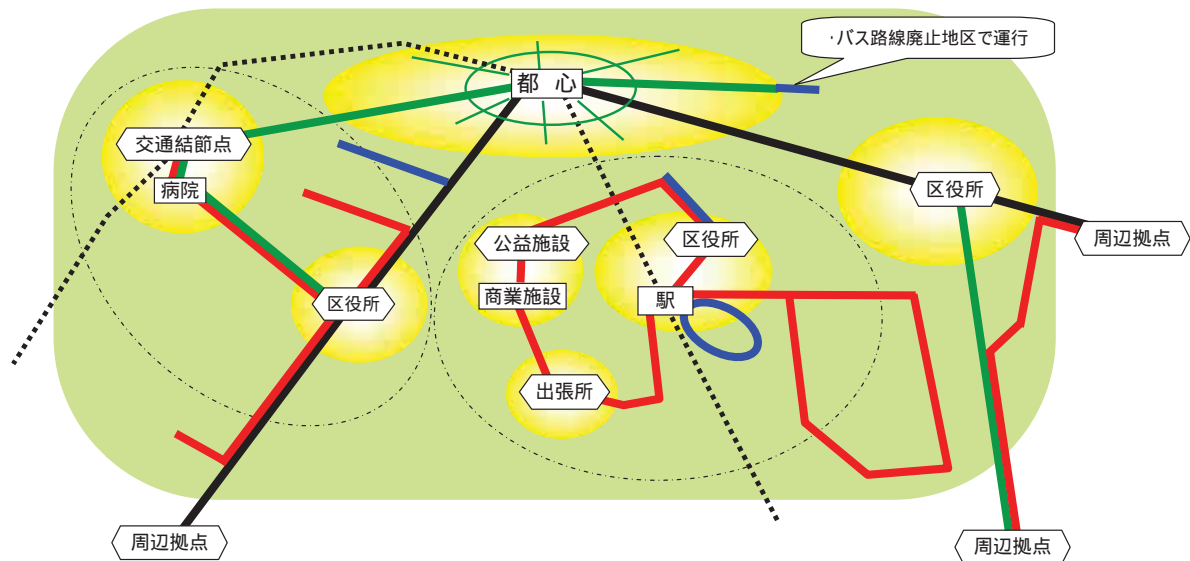
- ◆ これまでの生活交通の取り組みとして、路線バスへの運行費補助をはじめ、地域住民が主体となって運行する住民バスへの支援や政令市移行に伴う新たな移動ニーズや区のまちづくりに資する区バスを運行しています。
- ◆ しかし、一部の住民バスや区バスでは採算性が課題となり継続運行が難しい状況にあります。また、地域の高齢化等を背景に、よりドアーツードアに近い運行形態に向け、従来の路線バスとは異なる車両や運行形態で公共交通空白・不便地域の解消に取り組む地域も生じています。
- ◆ このため、より便利で、より効率的でさらに持続可能な生活交通の確保に向けて、従来の定時・定路線型の運行に加え、デマンド(需要対応)型のバスの運行や補助路線や区バスの再編も含め、より住民ニーズに即したバス運行に向けた取り組みを積極的に推進します。



〔バス路線維持・確保に向けた現在の取り組み〕

- 補助路線**：旧市町村界を跨るなど、国庫補助基準等に準じて、欠損額を市が負担することで、路線維持を図っているバス路線。
- 区バス**：区政導入によって生じる住民の新たな移動ニーズに対応することを目的として、市が主体となって運行委託するバス路線。  
収支率3割以上が運行継続の条件。
- 住民バス**：バス路線廃止地域や公共交通空白地域において、生活交通確保の観点から、住民組織が主体となって取り組むバス路線維持策に対し、運行経費の7割を上限として、市が助成するバス路線。

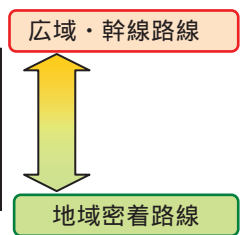
〔バス交通網の現状イメージ〕



(凡例)

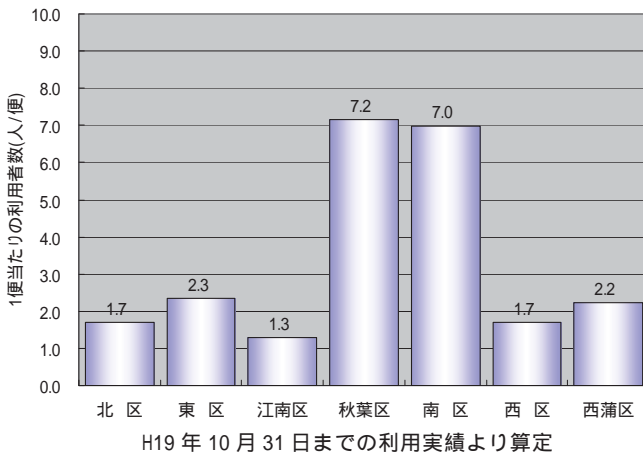
.....	鉄道
●	中心部
○	区域界
○	公共交通空白地域

交通事業者が主体	■	幹線系バス路線(国補助含む)
	■	準幹線系バス路線(市補助含む)
行政が主導	■	区バス
地元が主体	■	住民バス

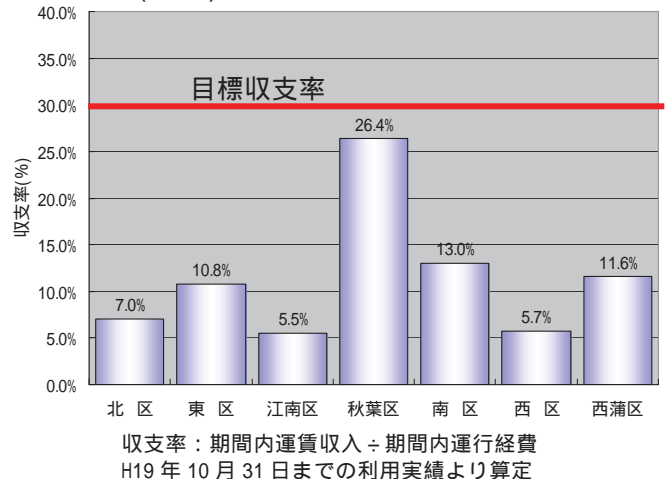


〔区バスの現状〕

・1便当たりの利用者数



・収支率(再掲)



## (1) 地域ニーズの把握と運行システムの検討

～ 検討・推進の考え方～

市民に持続的な生活交通を確保するためには、地域ニーズを的確に把握し、そのニーズに対応しながら、収支のバランスの取れた運営を行う必要があります。

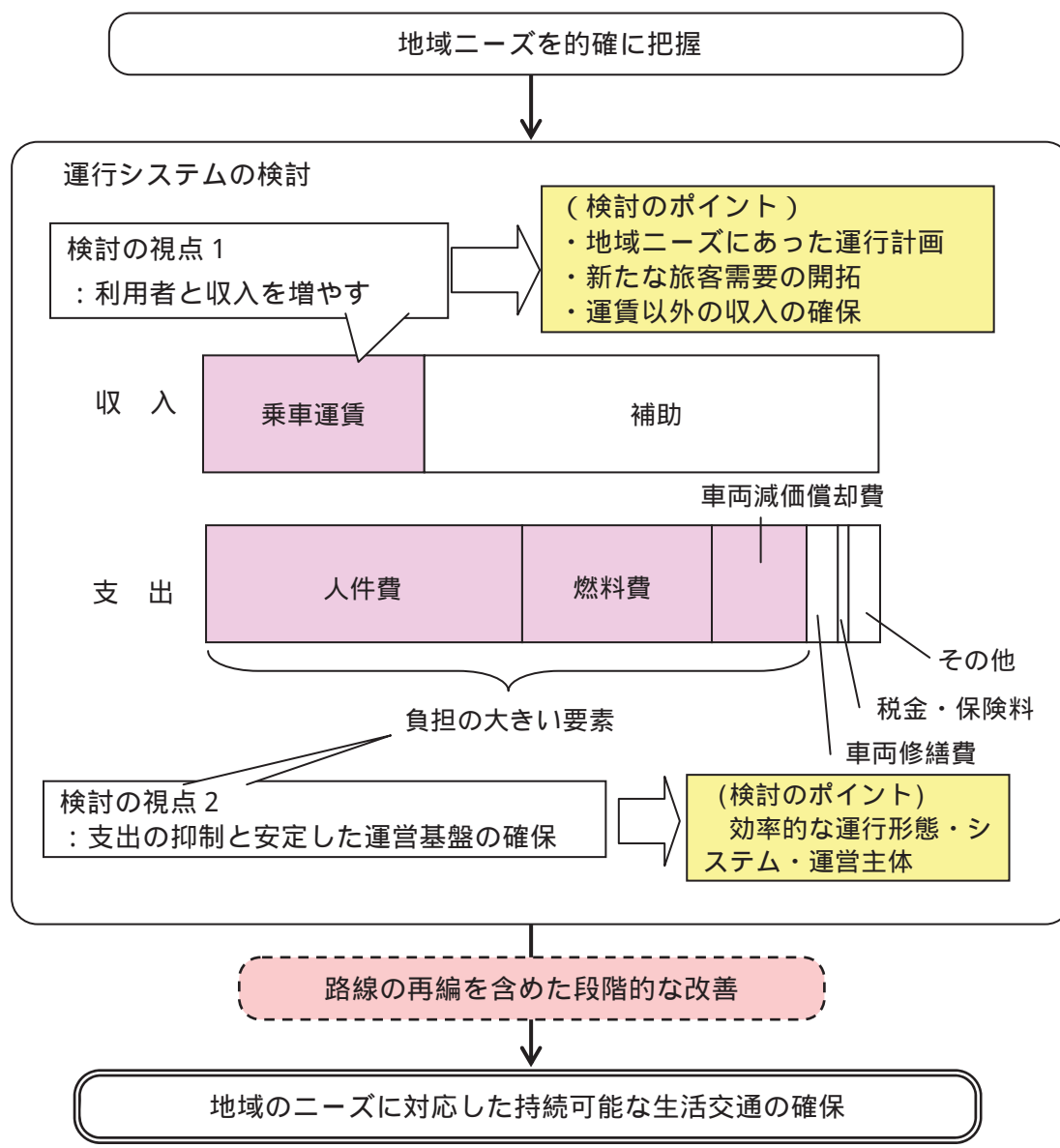
そこで、地域ニーズに関する調査を実施するとともに、以下の視点から路線バスの運行・運営について検討します。

### 【検討の視点】

「利用者と収入をどうやって増やすか？」

「どうやって支出を抑制し、安定した運営基盤を確保するか？」

〔検討の流れ〕



地域ニーズの把握

必要な調査を実施し、生活交通確保に対する地域のニーズを把握します。

〔調査の種類と内容〕

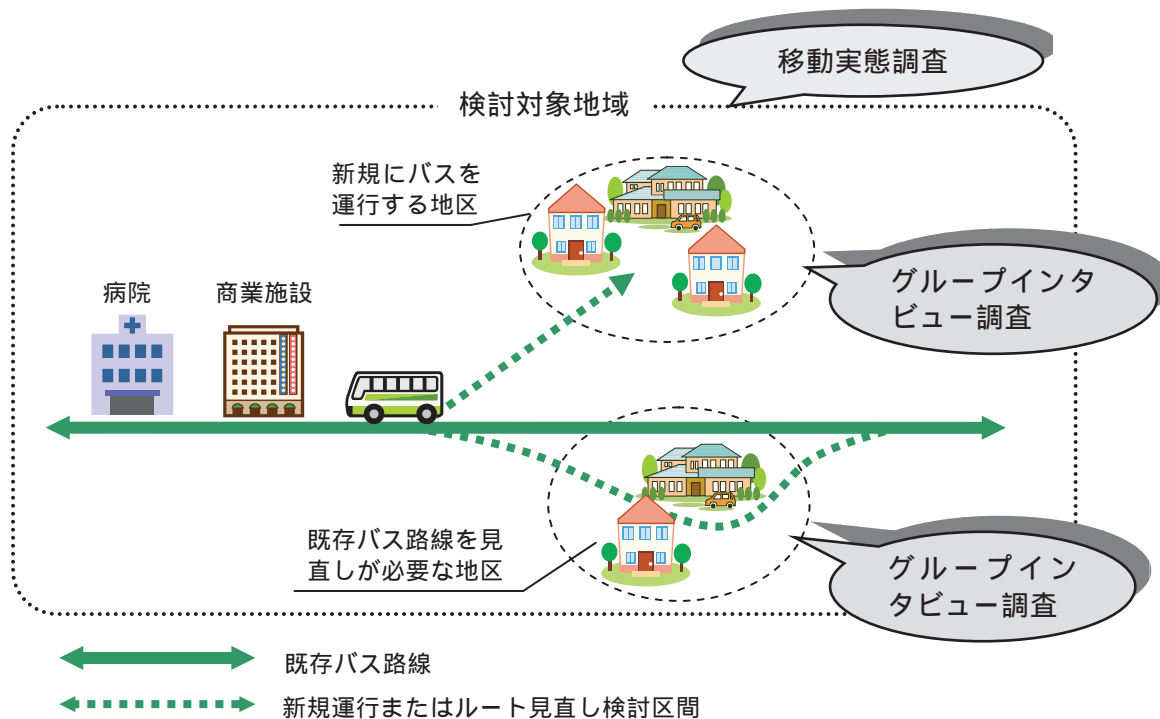
現地調査	利用状況、地域の状況(集落や各施設の立地状況、道路整備状況)などについて把握します。
既存のバスのサービス等の把握	廃線路線を含めた地域の路線バス・区バス・住民バス・その他(スクールバス・福祉バス等)の取り組み状況について把握します。
地域住民の移動ニーズの把握	現在の公共交通利用者や利用しない(できない)地域住民の普段の日常生活における移動実態を把握します。

〔地域住民の移動ニーズ調査例〕

**移動実態把握調査**  
市民の移動実態(目的、目的地、交通手段、交通手段など)や公共交通の現状に対する改善要望や代替案(新規サービスや路線再編案)の利用意向などをアンケートやヒアリングにより把握します。

**グループインタビュー調査**  
数名の住民に対してインタビューを実施し、現状の公共交通の改善点や代替案等に関する意見を把握します。アンケート調査に比べ、本音の意見を聞けることから、より正確な需要を把握できます。

上記以外の調査についても必要に応じて実施します。



事例：三重県鈴鹿市 「C - B U S 」グループインタビュー調査

『千枚のアンケート(建前)よりも、ひとりの切実な思い(本音)』

- ・鈴鹿市では、アンケートなどの定量的なデータを取得するとともに、「一人の本音」を重要と考え、グループインタビュー調査を実施
- ・地域の代表者ではなく、実際に移動に困っている人、例えば、運転免許のない高齢者、自分で移動できる手段が公共交通しかない学生の保護者などをグループインタビュー調査のメンバーに選定

〔三重県鈴鹿市グループインタビュー調査状況写真〕



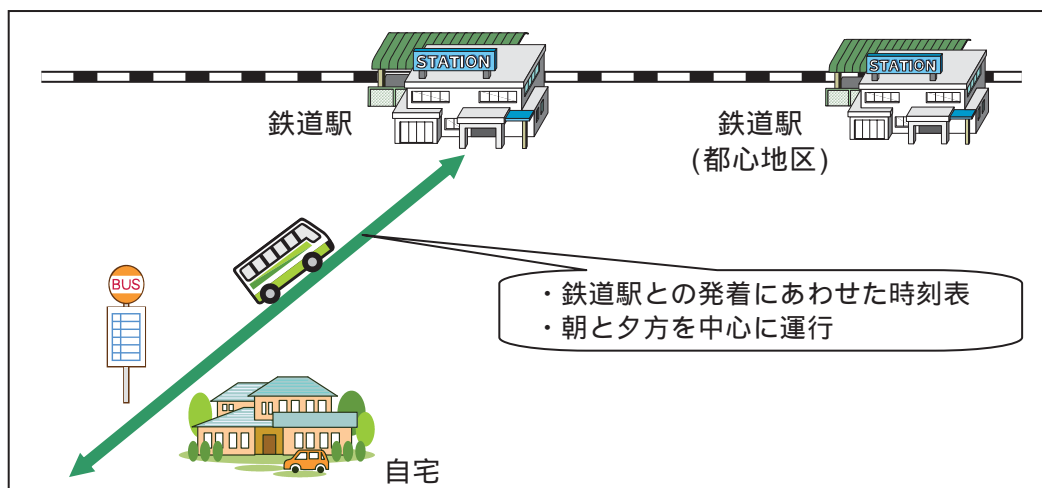
## 運行システムの検討

### 検討の視点 1：利用者と収入を増やす

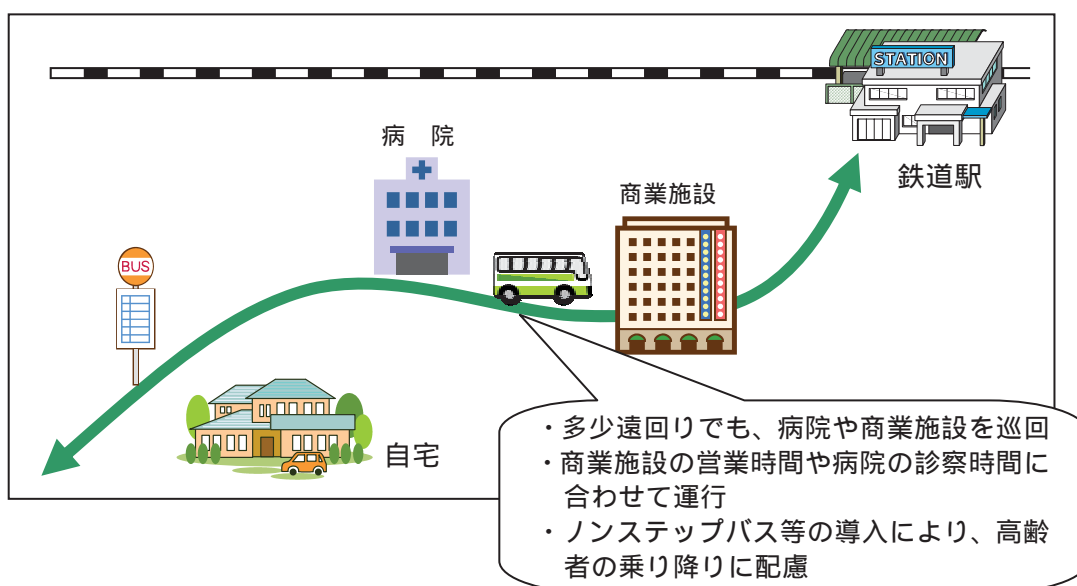
#### 1) 利用者の目的にあった運行計画

運行ルート毎、あるいはコミュニティ毎などに、公共交通がどのような利用者ターゲットするのかなど、運行のねらい・目的を明確にし、ターゲットに配慮した運行計画を検討します。

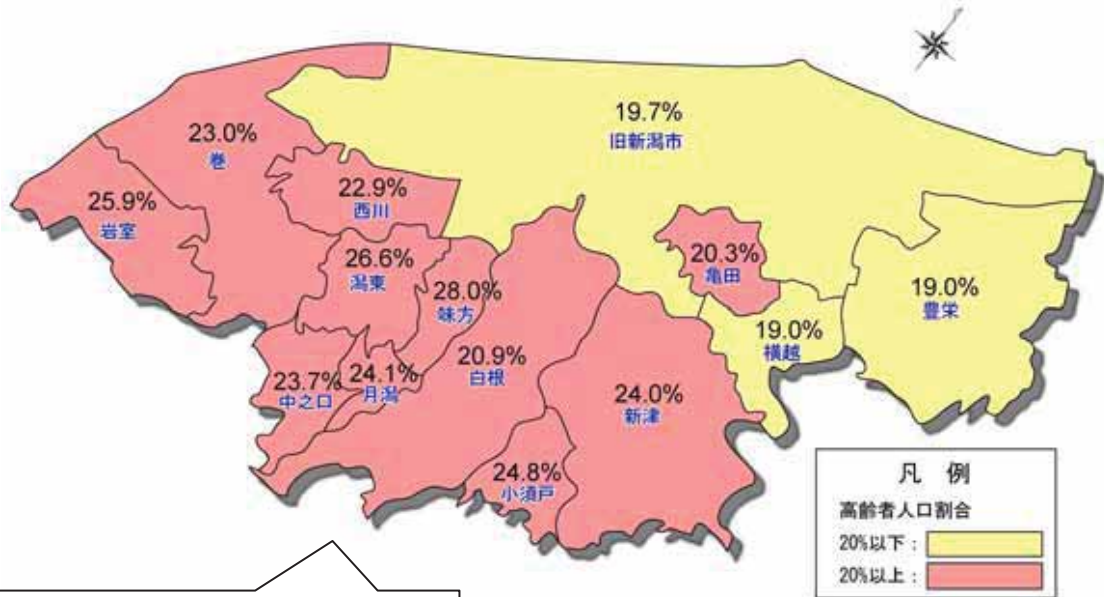
〔都心地区への通勤・通学者を主なターゲットにする場合の検討例〕



〔高齢者を主なターゲットにする場合の検討例〕



〔夜間人口の高齢者人口割合(H17年)〕



地域ニーズ把握にあたっては、地域ごとに詳細を調査します。

資料)国勢調査(H17年)

## 2) 利用者の安定確保に向けたサービスの導入

会員制による特典制度や商業施設と連携した割引制度など、様々なサービスを導入することで利用者の安定した確保を図ります。

公共交通と商店街の連携事例：香川県高松市「高松琴平電気鉄道株式会社」



共通乗り物券のPRポスター

高松市中央商店街振興組合連合会（8商店街）で一定金額以上のお買い物をされたお客様に電車・バスで100円券としてご利用できる「共通乗り物券」を配布し、公共交通機関の利用を促進

### 3) 地域住民だけでなく、訪れる人も使いやすいバス

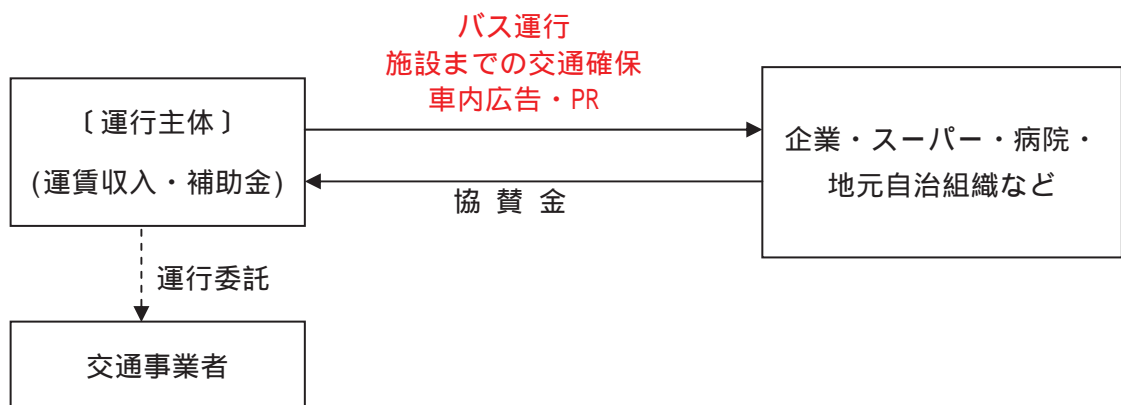
平日の通勤・買い物目的利用だけでなく、地域の特性に合わせて、鉄道駅と美術館や温泉施設等の観光施設を結び、その地域を訪れた人にとっても使いやすい運行形態を検討します。



#### 4) 広告収入等による収入源の確保

企業や地元住民組織からの運行協賛金など、運賃収入以外の収入源の確保に向けた取り組みを進めます。

〔企業・商業施設の協賛金によるバス運行の考え方〕



協賛企業の車内広告・PR事例：東京都「丸の内シャトル」

〔協賛企業と周辺施設のリーフレット〕

〔バス後部の協賛企業名〕



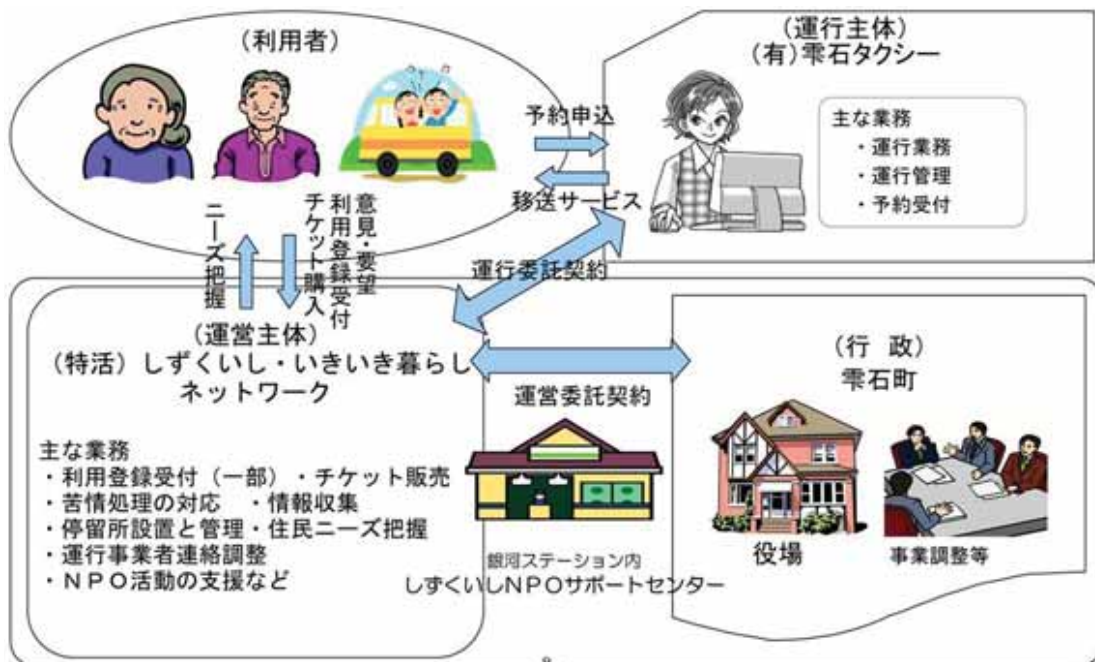
検討の視点2：支出の抑制と安定した運営基盤の確保

1) デマンド方式等、様々な運行システムの積極的な採用

定時定路線型だけでなく、デマンド方式の採用、既存目的バス(福祉バス、スクールバス)の活用、他路線との重複競合の見直し等も見据え、地域のニーズに対応しながら、無駄のない効率的な運行システムを検討します。

フルデマンド型の運行事例：岩手県岩手郡雫石町「あねっこバス」

〔運行体制〕



参考)あねっこバスの運行概要

- ・運行開始日 平成16年4月1日～
- ・運行システム：路線型デマンドバス
- ・実施主体：雫石町
- ・運營業務委託先：特定非営利活動法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク
- ・運行業務委託先：有限会社 雫石タクシー
- ・運行日：平日および土日祝祭日(通年運行：平日6往復、土日祝祭日3往復、なお、予約がない便は運行しない)
- ・運賃：一般(中高校生65歳以上含)200円、小学生100円(チケット制)
- ・使用車両の特徴：9人乗りジャンボ車両4台、小型車両2台 計6台

定時定路線型 + デマンド型運行の事例：滋賀県米原市山東地区「カモンバス」

〔予約専用バス停を利用する場合のしくみ〕



〔運行ルートとバス停〕



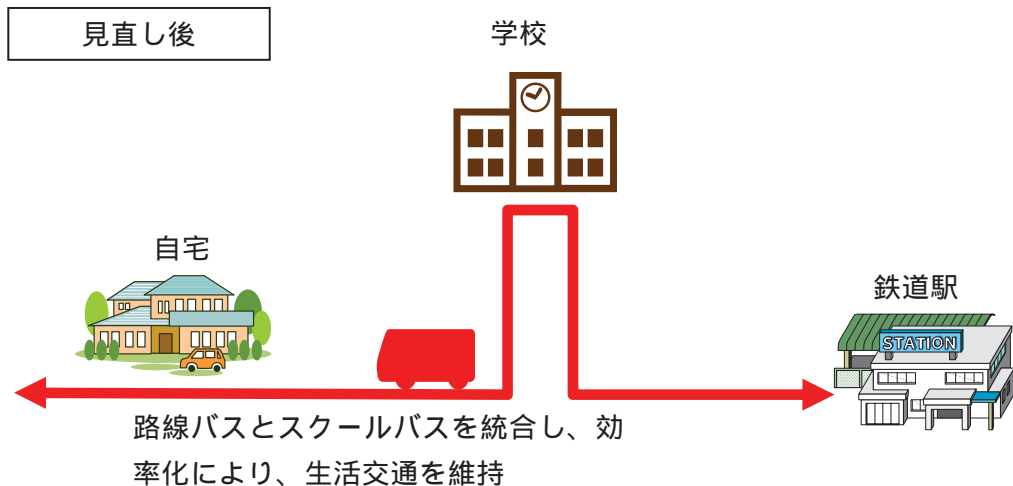
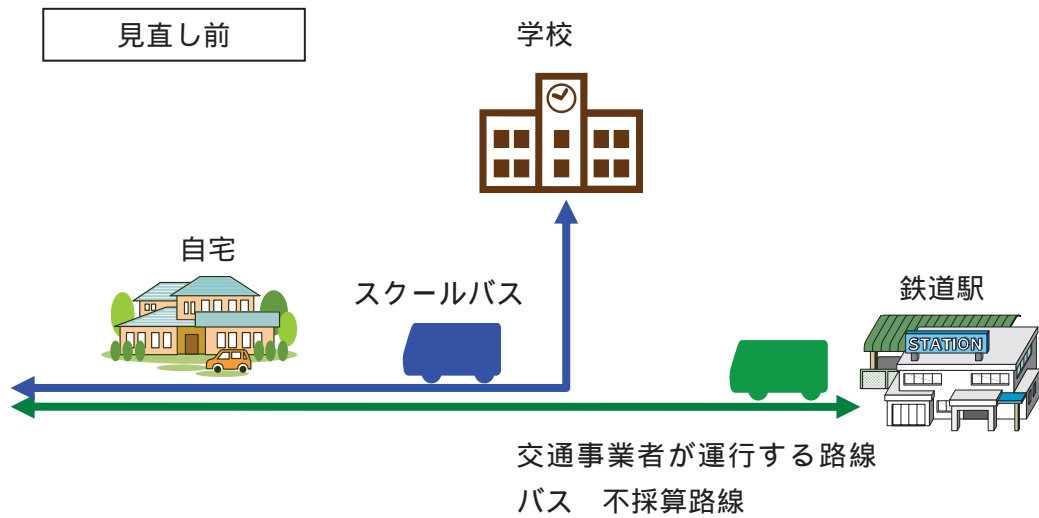
参考)カモンバスの運行概要

- ・ 運行開始日：平成13年3月1日～
- ・ 運行方式：定時定路線型 + デマンド型
- ・ 実施主体：米原市（旧山東町）
- ・ 運行業務委託先：湖国バス（株）
- ・ 運行日：年中運行
- ・ 運行時間：6:50～19:25
- ・ 運行本数：5本/日
- ・ 運賃：大人200円、小人100円
- ・ 使用車両の特徴：小型バス、17人乗り1台、11人乗り（リフト付き）1台

## スクールバスと路線バスの統合による効率化事例

：神奈川県相模原市(旧藤野町)「藤野町町営バス」

〔スクールバスと路線バスの統合イメージ〕



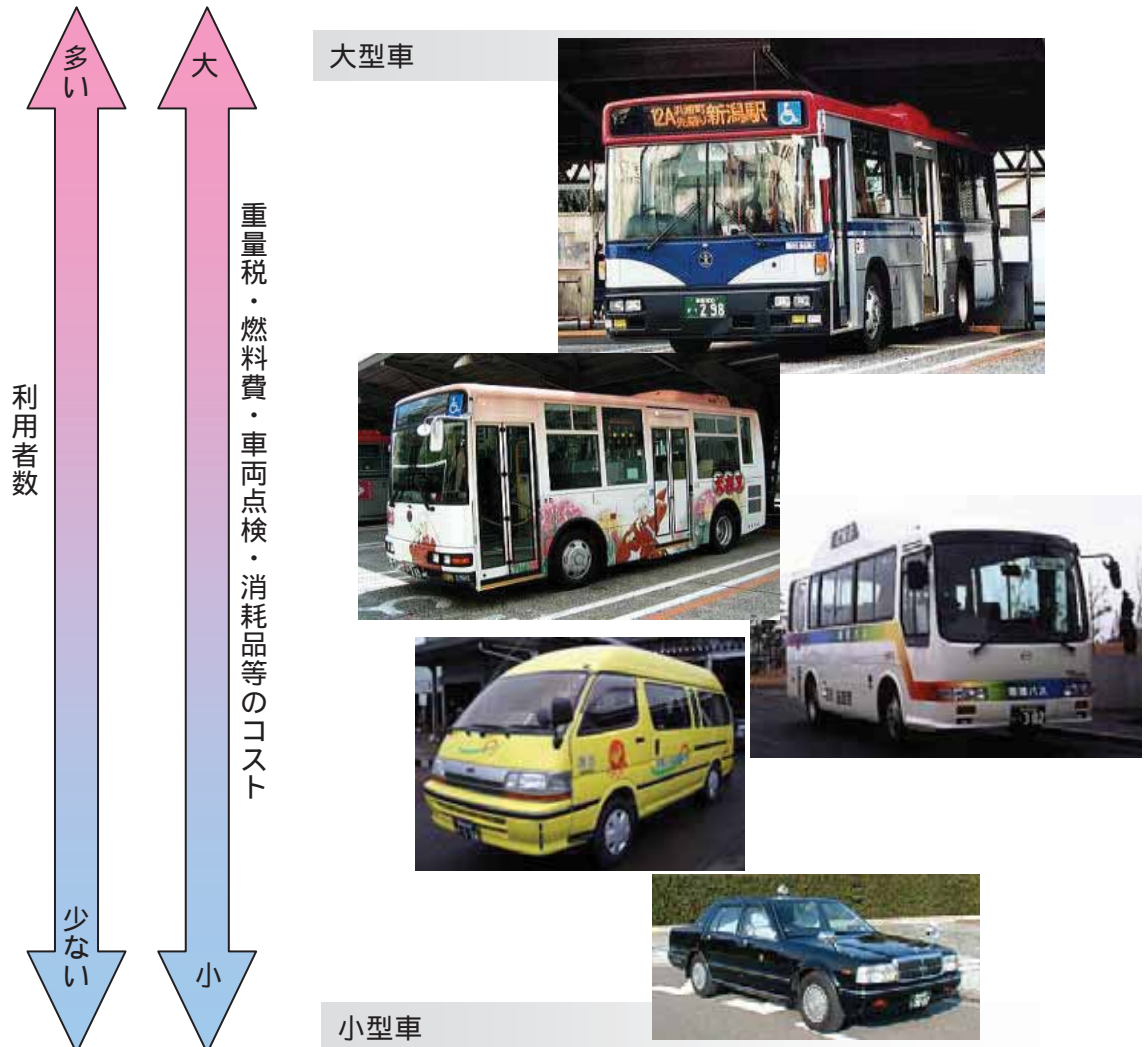
### 参考) スクールバスの活用に至った背景

- ・神奈川県旧藤野町では、中学校のスクールバス（計3台）を運行していたが、現行の乗合バスの運行区間と重複する部分が多く、提供する交通サービスが非効率な状態となっていた
- ・そこで、利用者が多く乗合バスの存続が可能となり得る区間はバス事業者が乗合バスを運行(維持)し、利用者が少なく乗合バスの撤退が予想される区間は、藤野町所有のスクールバス等を学生と一般利用者が一体的に利用する形態で運行

## 2) バスの小型化やハイブリッド車の導入検討

燃料費等の削減に対応するため、利用ニーズにあったバスの小型化やハイブリッドバスの導入を検討します。

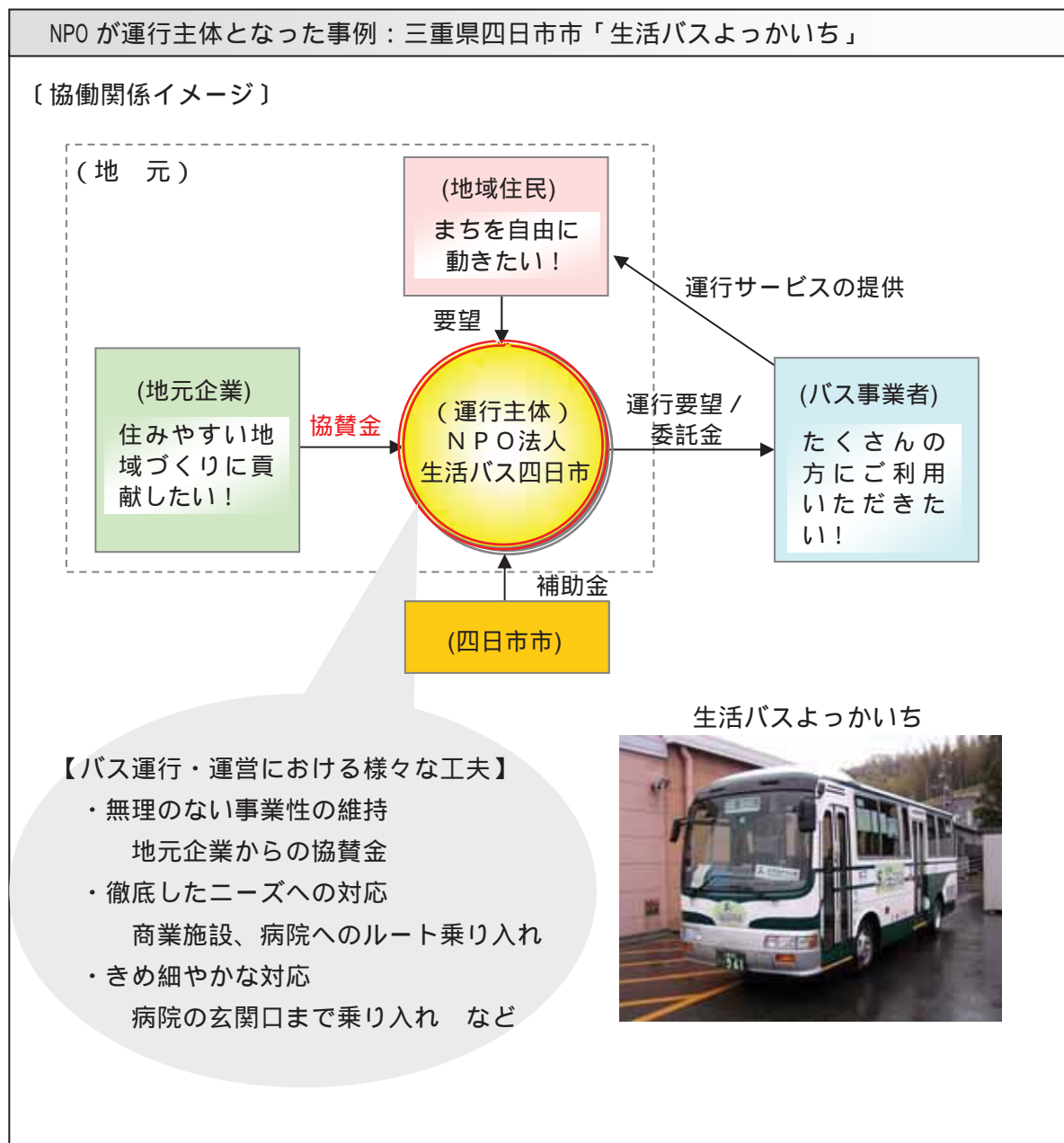
〔車両の大きさと費用の関係〕



### 3) より地域に密着した効率的な運営主体と行政の支援

それぞれの地域を熟知する地元団体やNPO等が、地元のバス運行・運営に参加できる体制を構築し、地元住民のアイデアを生かしながら運営の効率化を図ります。

また、減価償却費にかかるバスの購入費等を行政が負担し、健全な運営を支援する取り組みを検討します。

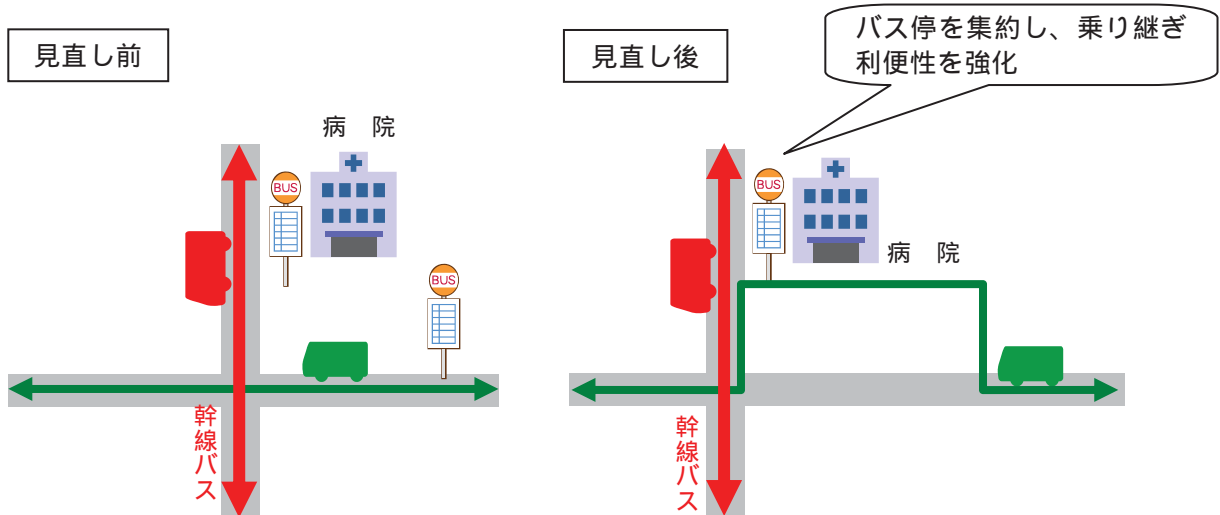


## (2) バス利用環境の整備

### 他路線との乗り継ぎ利便性の向上

バス停の集約化など、他のバス路線や鉄道駅との連携を強化し、乗り継ぎ利便性の強化を図ります。

〔他路線との乗り継ぎ改善イメージ例〕

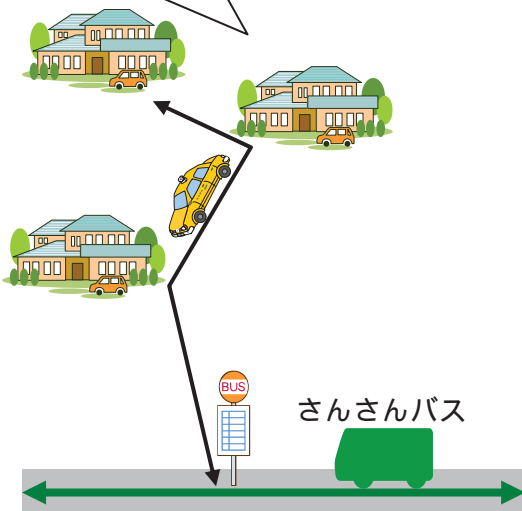


### バス乗合タクシーサービス事例

「さんさんバス&乗合タクシー」

愛知県三好町

- ・自宅からバス停までの移動に乗合タクシーサービスを提供
- ・バスとの乗り継ぎを含めて利用料金が100円



### 乗合タクシーサービス

次の10地区で、さんさんバスへの乗り継ぎサービスを実施

「黒笹地区」	→ 黒笹駅バス停
「根浦地区(1-2)」	→ 北部小学校バス停
「蒔生地区」	→ 福谷バス停
「高嶺地区」	→ しおみの丘バス停
「平池地区」	→ アイモール・ジャスコ三好店バス停
「三好西口地区」	→ 三好町役場バス停
「明知上地区(1-2)」	→ 三好町民病院バス停
「明知下地区」	→ 明知下公民館バス停
「塩田地区」	→ なかよし保育園バス停
「福田南地区」	→ 福田児童館バス停

### 乗合タクシーの利用のしかた

乗合タクシーからさんさんバスへの乗り継ぎ	さんさんバスから乗合タクシーへの乗り継ぎ
さんさんバス利用の20分前までにタクシー会社に電話で予約し、タクシー乗降場までお待ちください。	さんさんバスに100円を支払って乗車し、運転手に〇〇バス停で乗合タクシーに乗り継ぐことを告げ「乗り継ぎ券」をお受けとってください。(バス運転手がタクシー会社に連絡。)
タクシー乗降場からさんさんバスのバス停まで、乗合タクシーでお送りします。	さんさんバスのバス停からタクシー乗降場まで、乗合タクシーでお送りします。
タクシーから降りるときに100円を支払い、「乗り継ぎ券」を受けとって、さんさんバスに乗り「乗り継ぎ券」を渡してください。	タクシーから降りるときに「乗り継ぎ券」を渡してください。

さんさんバスに乗り継ぎがない場合

- さんさんバスには乗り継ぎが、タクシーの利用だけでも結構です。
- ただし、タクシーはバスの時刻表にあわせてしか、運行しません。
- バスからの乗り継ぎ無しでお乗りの際は、下記フリーダイヤルで直接タクシーを予約して下さい。

### 乗合タクシーの利用申込先

愛知つばめ交通株式会社  
電話(フリーダイヤル) 0120-344-502

### 乗合タクシー利用のルール

- さんさんバスへの乗り継ぎを含めて、1回の利用につき100円です。(ただし、未就学児と車いす等の介助者は無料)
- タクシーはそれぞれの地区の「タクシー乗降場」と「決められたバス停」の間を運行します。
- タクシーはバスの時刻表にあわせてしか、運行しません。

## バス待ち環境の改善・整備

ターミナル機能を有するバス停や複数の路線が交差するバス停において、ベンチや照明施設の整備、バス停上屋設置など、利便性向上やバス待ち環境改善に向けた取り組みを進めます。

このような取り組みでは、公共施設・商業施設・空き店舗など既存施設の積極的な有効活用を検討するとともに、市民が公共交通に愛着を持ち「自ら守り育てる意識」の醸成により市民の協力を得ながら円滑な推進を図ります。

〔バス待ち環境に求められる付加価値〕

- ・バス待ちが苦にならない工夫  
公共施設や商業施設(書店、コンビニなど)との連携
- ・地域のコミュニティの場
- ・地域の情報発信の場                      など

既存施設の有効活用によるバス利用環境の整備事例：岩手県岩手郡雫石町「あねっこバス」



空き店舗のスペースを活用した待合室



村役場や診療所等、町内 10 箇所に予約専用無料電話を設置

地域住民によるバス停環境改善活動の事例：北海道札幌市清田区



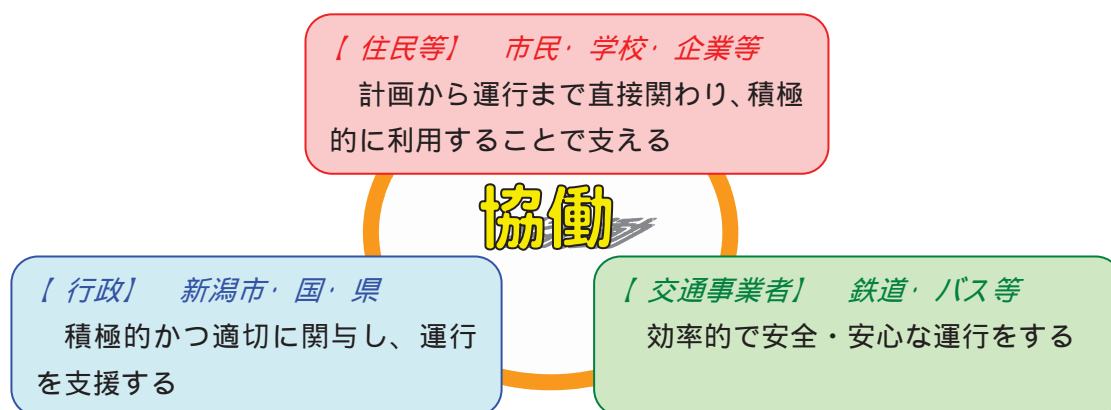
地域住民の自発的なバス停周辺の植花活動

### (3) 地域とともに取り組む持続可能な運行を目指して

利用者の利便性を向上させながら持続可能な運行を維持するには、交通事業者に頼るだけでなく、地域住民による積極的な利用や積極的なバス運営への関与が重要と考えます。

これからは、運行に関わる3者が以下に示す役割を担い、協働しながら持続可能な運行を支えていきます。

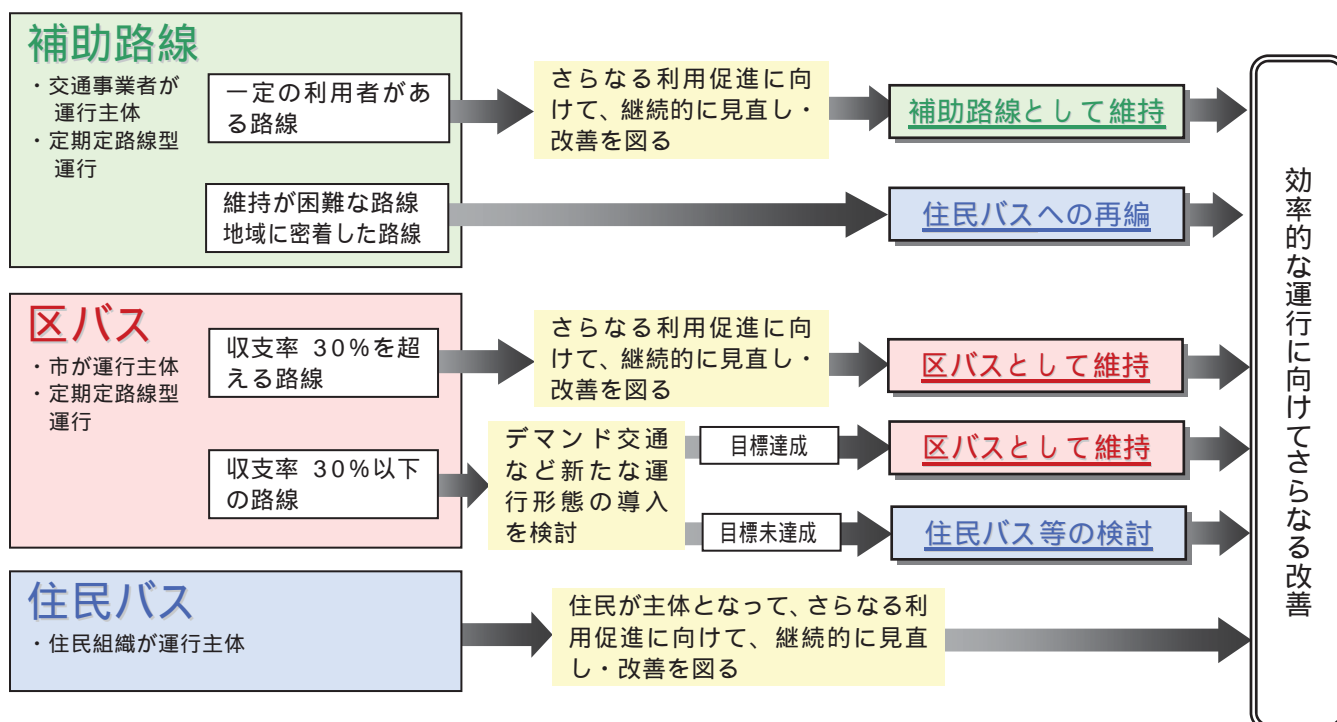
〔運行に関わる3者の役割〕



#### 路線の再編

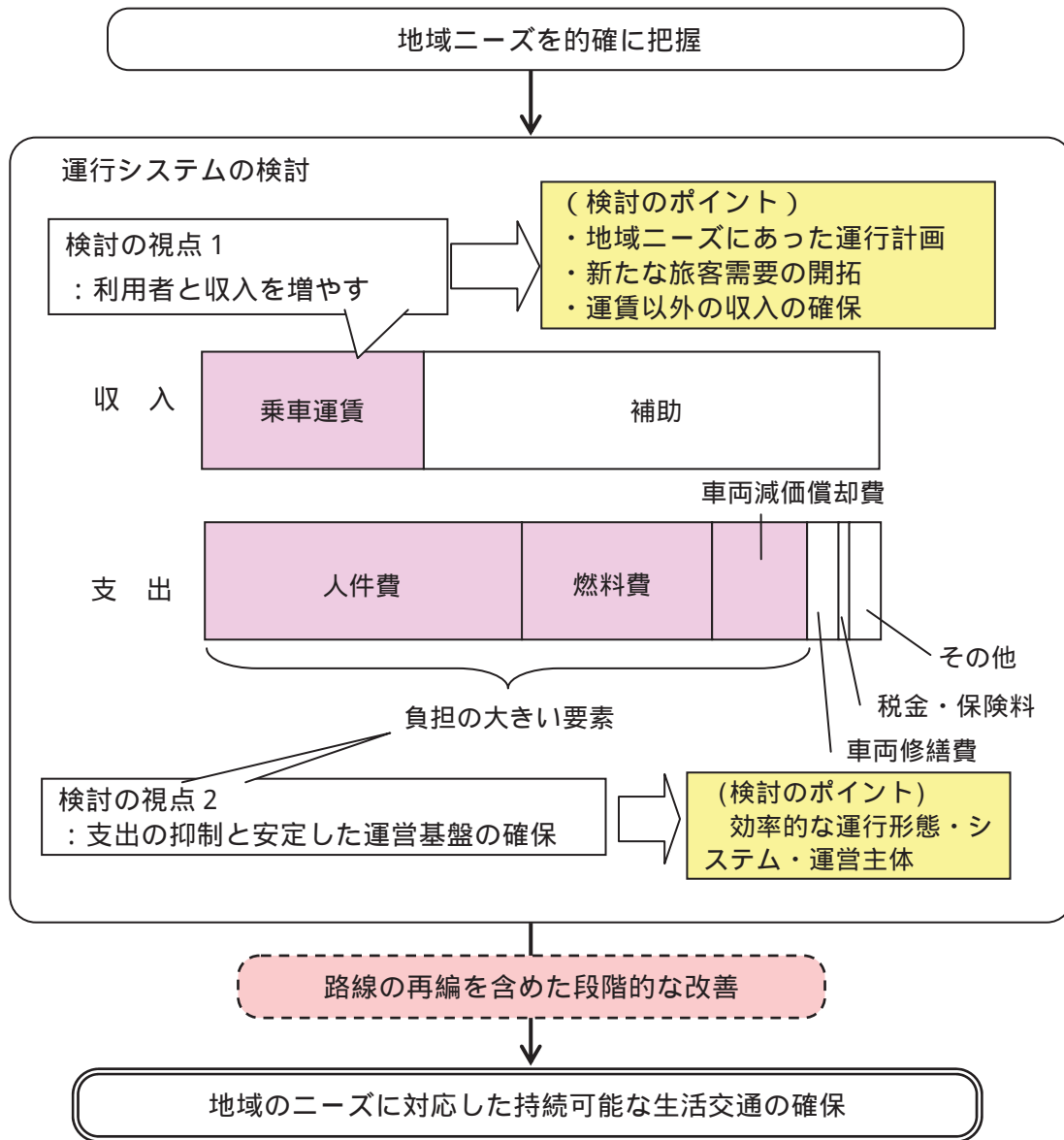
補助路線および区バスの利用者が少ない(または収支率が低い)路線については、路線の見直しを図るとともに、利用者数の状況に応じて住民が主体となったバス運行や既存目的バスを活用したバス運行について検討します。

〔路線見直しの考え方〕





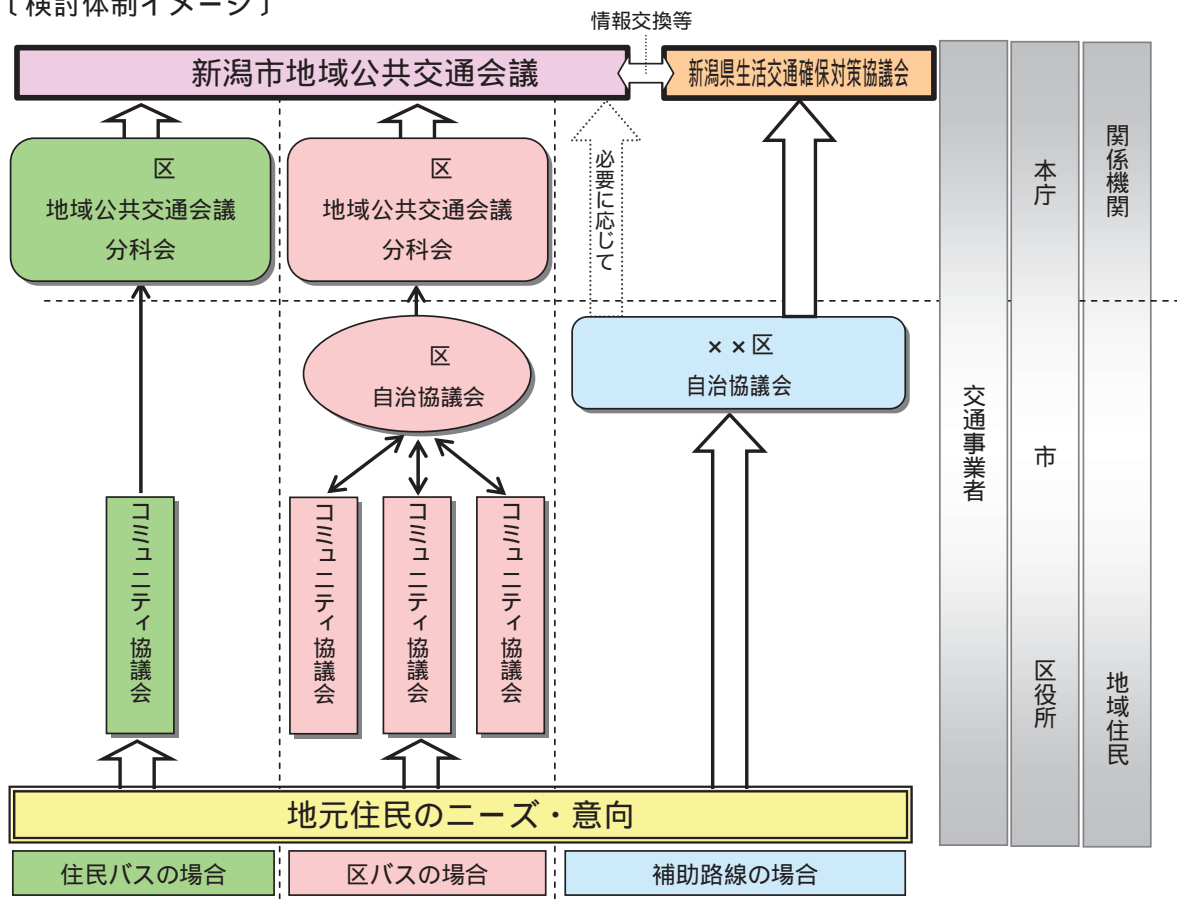
〔 検討の流れ（再掲） 〕



## 検討体制の構築

計画をより円滑に推進し効果を発揮させるため、各区において地域住民・交通事業者・行政から成る生活交通確保に向けた検討体制を構築し、P D C Aサイクルにより継続的な見直し・改善を図ります。

〔検討体制イメージ〕



(補足説明)

新潟市地域公共交通会議とは

平成 18 年 10 月 1 日の改正道路運送法の施行に伴い、地方自治体がこの会議を主宰し、会議で関係者の協議を調えることによって、地域の実情に応じた運賃体系や運行形態の適用が可能となったことを受けて、地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議するために平成 18 年 11 月 30 日に設置された組織です。構成員は北陸信越運輸局や交通事業者、利用者代表、道路管理者、新潟県警察など。

区自治協議会とは(再掲)

新潟市が目指す分権型政令市を実現し、市民と行政との協働によって、住民自治の推進を図るために、各行政区に設置する市長の附属機関です。

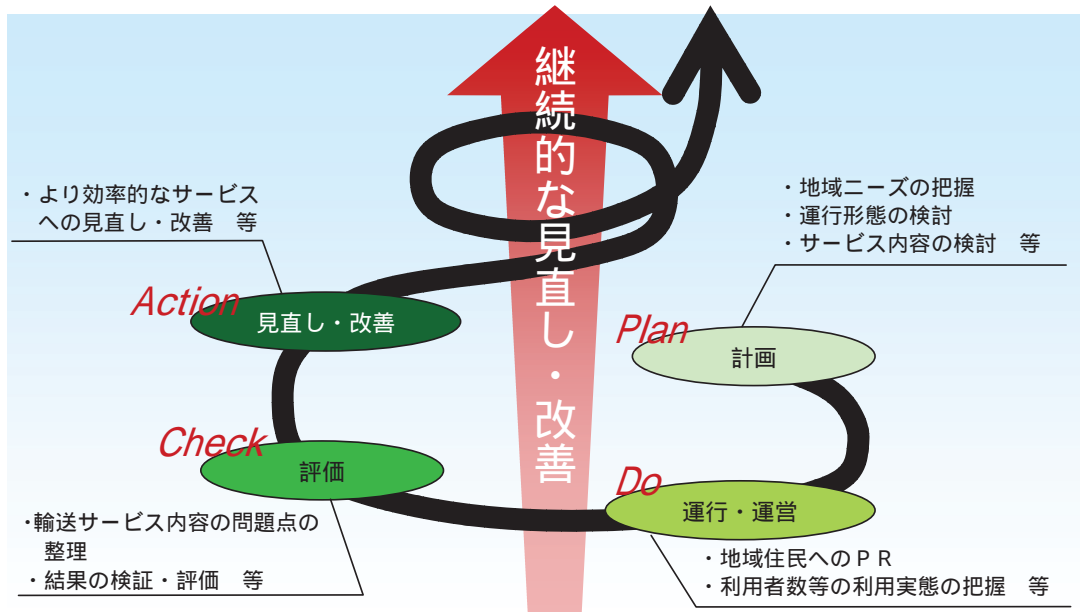
コミュニティ協議会とは

コミュニティのさまざまな地域課題を解決するために、地域が一体となり、自治会、町内会を中心にさまざまな団体等が参加する、小学校区または中学校区の組織であり、地域の課題を協議します。協議の結果、提案された内容については区自治協議会に提出します。

広域的な幹線バスの協議について

新潟県生活交通確保対策協議会などで協議します。

〔PDCA サイクルによる継続的な見直し・改善イメージ〕



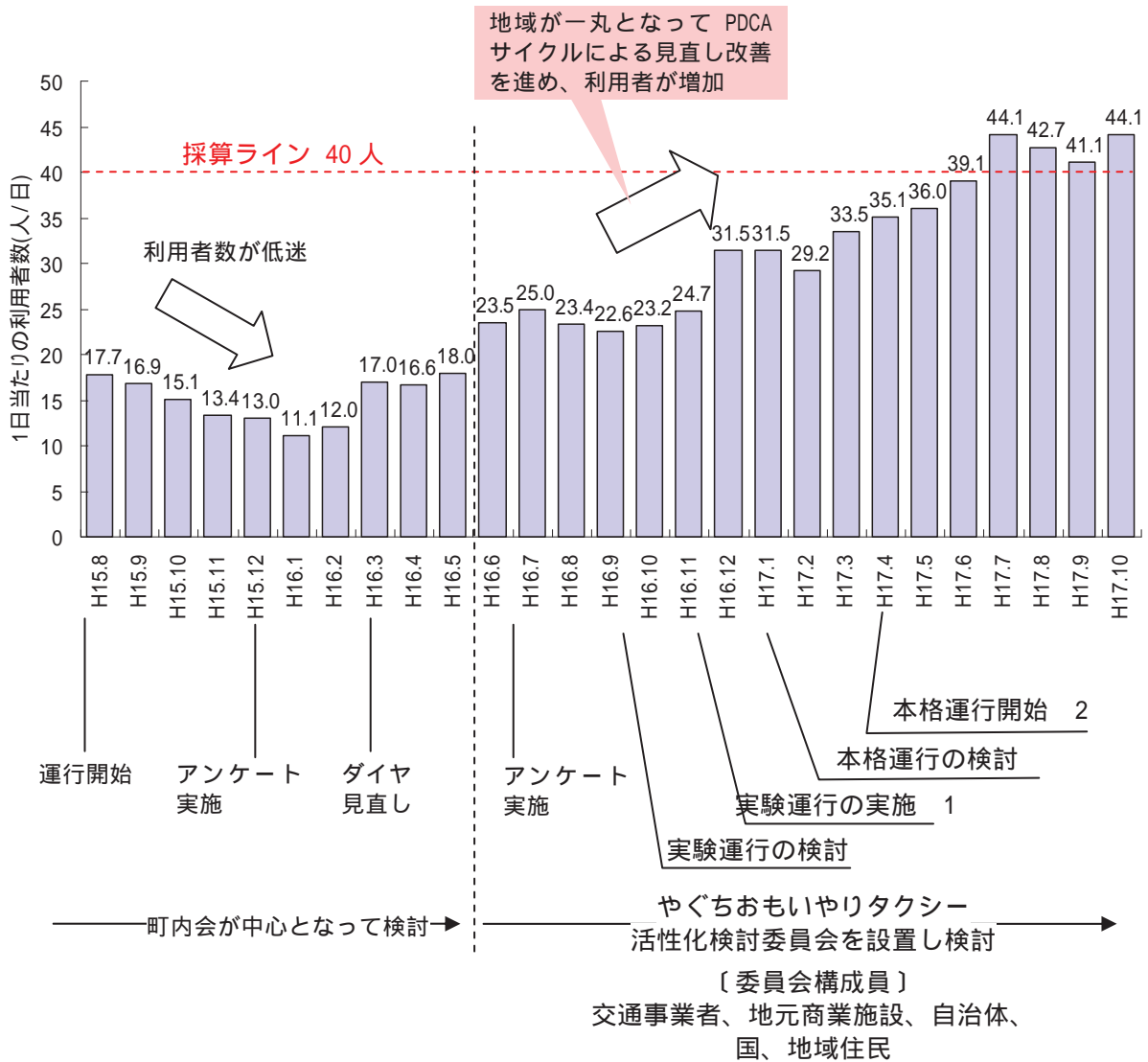
(参考) 現在のPDCA サイクルにおける住民と行政の主体的な関わり方イメージ

	Plan 計画	Do 運行・運営	Check 評価	Action 改善
補助路線	交通事業者		行政	
区バス	行政		住民	
住民バス	住民		行政	

見直し改善により利用者数が増加した事例(広島県広島市「やぐちおもいやりタクシー」)

- ・ 運行開始当初は、1日当たりの目標利用者数 40 人の半分も満たない利用者数で低迷が続き事業継続が困難な状況でした。
- ・ しかし、関係する専門家や地域の関係者で構成される「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」による実験運行の検討、実施、評価、見直し・改善によって、採算ラインまで利用者が増加。

〔やぐちおもいやりタクシーの利用者数の推移〕

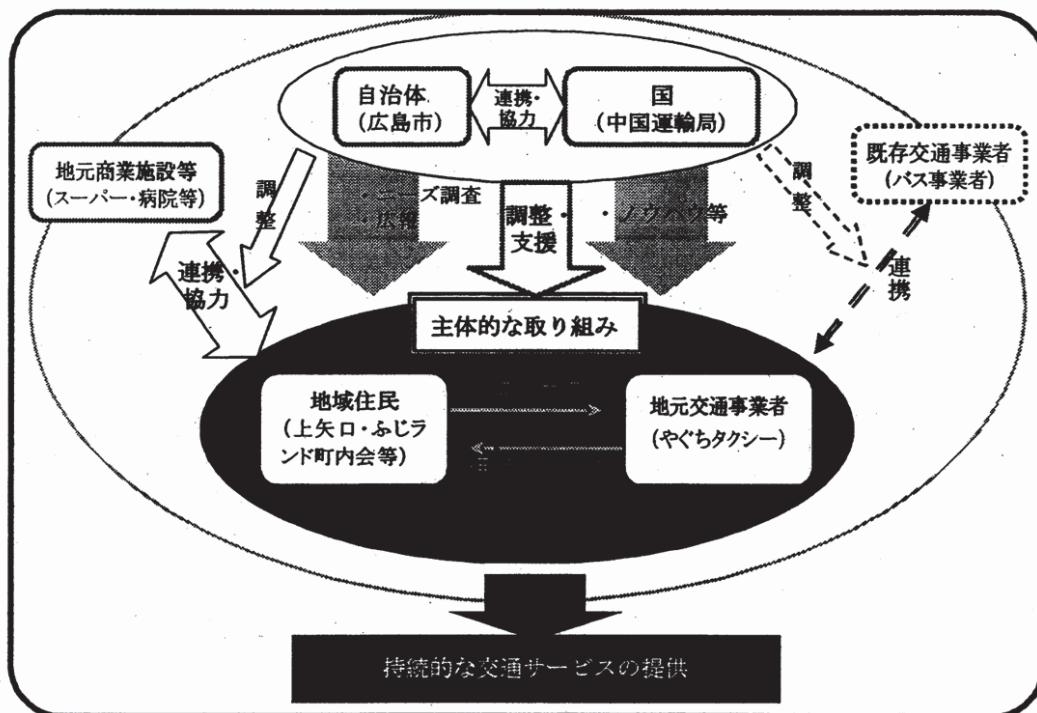


- |                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| 1) 実験運行における新たなサービス       | 2) 本格運行における変更点等               |
| ・ 1周 5km 8km に変更         | → 運行ルート変更なし(1周 8km)           |
| ・ 携帯電話を活用したデマンド型運行を一部で導入 | → 一部ルートにおいて、デマンド型運行の定路線型運行に変更 |
| ・ 最終便の繰り下げ、土曜日・日祝の運行     | → 土曜日・日祝の運休                   |
| ・ 往復割引券の発行               | → 往復割引券の継続                    |
| ・ 商業施設との連携による復路割引(復路が無料) | → 商業施設と連携した復路割引の継続            |

実験運行実施に向けた取り組みと役割分担を明確にした事例：

(広島県広島市「やぐちおもいやりタクシー」)

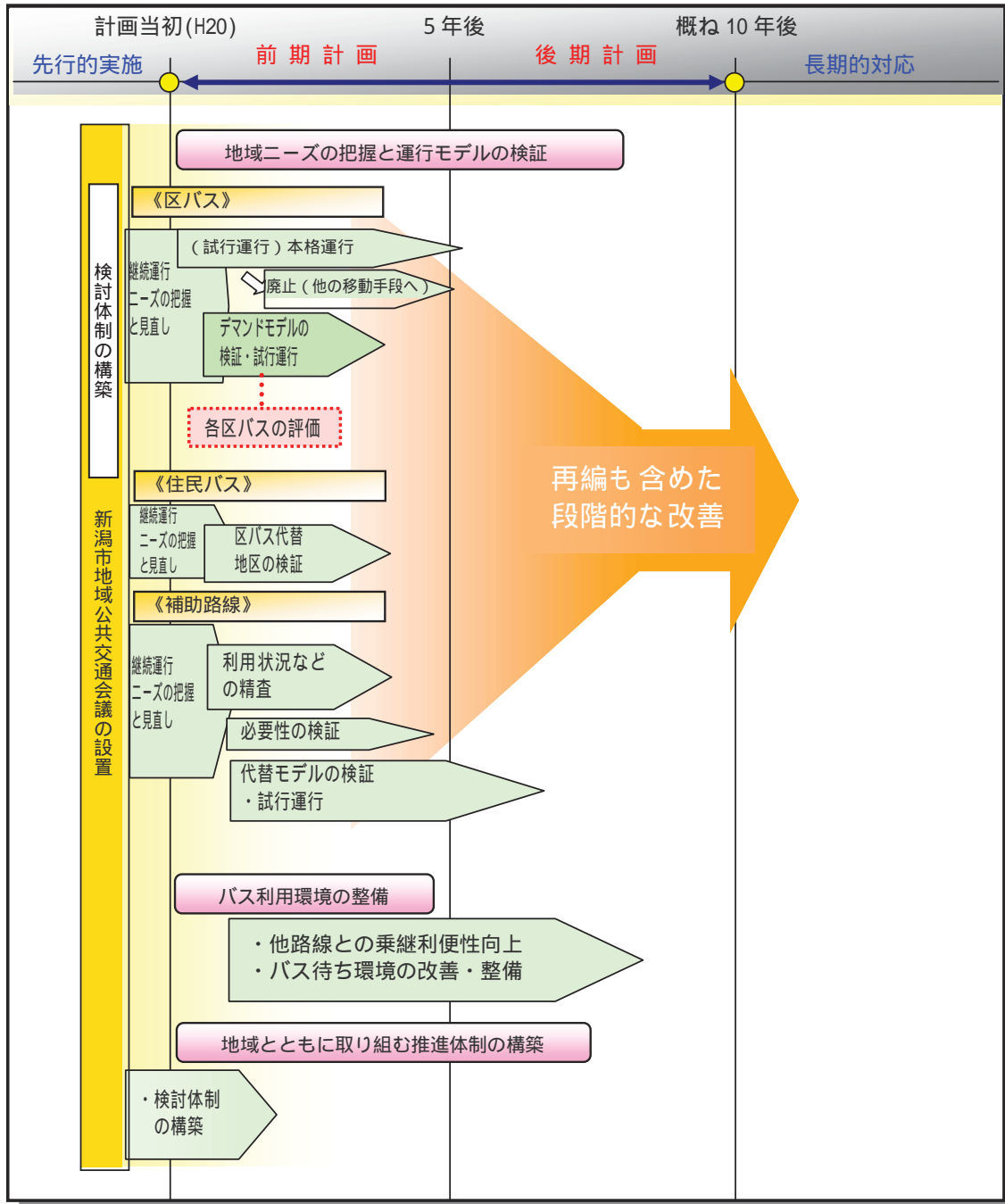
〔やぐちおもいやりタクシーの検討体制〕



〔取り組み毎の役割分担〕

改善項目	取り組み	役割分担
運行経路	経路変更の申請・許可 停留所の設置	交通事業者・運輸局
ダイヤ	実験ダイヤの設定と掲出	交通事業者
運行環境の改善	停留所の改善・増設	交通事業者・地元
	デマンド型運行システムの導入	交通事業者・運輸局
運賃	往復割引券の準備	交通事業者・運輸局
商業施設・医療機関との連携	各店との交渉	地元・市
広報・周知PR	実験運行の周知 運行車両に行灯つける チラシ配布など	地元・交通事業者・市・運輸局

# 行動計画(案)



## 5 - 4 . 新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成



にいがた基幹バス「りゅーとリンク」

### プロジェクトの概要

- ◆ 新潟駅を南北に貫くサービス度の高い基幹公共交通軸の形成に向けて、既存のバス交通を活かしながら、市民が魅力を感じ利用したくなるような公共交通の利用環境を先行的かつ段階的に整備します。
- ◆ 具体的には、オムニバスタウン整備総合対策事業を活用し、平成 19 年 11 月から運行開始した専用バス車両によるにいがた基幹バス「りゅーとリンク」の充実を図るため、バス待ち環境や路線間の乗り継ぎの改善、ICカードの導入などサービス向上に取組みます。
- ◆ さらに、現状では事業採算面の負担が大きいLRTや次世代型バスシステムの導入も見据え、将来の走行空間となるバスレーンの確保や新潟駅の連続立体交差化、基幹軸沿線における土地利用の計画的誘導・促進を図ります。

### ( 1 ) にいがた基幹バス「りゅーとリンク」の充実

#### 専用車両の導入

基幹公共交通軸に市民や来訪者が一目でわかる専用デザインを取り入れたノンステップバスを導入し、新潟駅から万代、古町、県庁、駅南、鳥屋野潟南部間を結ぶ快適でわかりやすい運行サービスを提供します。

#### オムニバスタウン計画 の整備目標（予定）

りゅーとリンク専用デザイン  
ノンステップバスの導入

りゅーとリンクを含め市全体で計  
画期間中にノンステップバスを 110  
台導入

バリアフリー対応車両導入率  
現況 28.5% 計画 51.6%

〔りゅーとリンクの車両の概要〕

「夕焼けの中を飛んでいる白鳥」をイメージした専用デザイン



市内でデザインを専攻している学生からデザインを募集して選考・決定しました。



【ICカードイメージ】  
資料：新潟交通機

スムーズな乗り降りと多様なサービスの可能性を広げる IC カードの導入を今後検討

ICカード、ノンステップバスは、「りゅーとリンク」に限らず市内のバス路線を対象に普及を図ります。



液晶表示による見やすい車内案内と多様な情報サービス



段差が無く、乗り降りが容易なノンステップバス



〔りゅーとリンクの運行ルート〕



（「中央循環線」グループ）

7A 8A ・駅前～県庁～駅南口  
10 ・駅前～県庁～市民病院

（「駅南口～弁天線～市民病院」グループ）

532 ・駅南口～弁天線～市民病院  
530 531 ・駅南口～弁天線～市民病院  
～曾野木ニュータウン・大野仲町

〔りゅーとリンクのさらなる改善に向けた取り組み〕

分かりやすく、さらに利用しやすい「りゅーとリンク」を実現するため、以下に示す取り組みについて、引き続き関係者と検討を進めます。

- |             |   |                                       |
|-------------|---|---------------------------------------|
| わかりやすい路線案内  | ➡ | 路線の単純化、表示の統一・簡素化<br>（市民病院止まり ・ 環状路線化） |
| 利用しやすい運賃体系  | ➡ | 均一料金・乗継割引の導入検討                        |
| 待たずに乗れるバス運行 | ➡ | 運行便数・運行時刻の見直し検討                       |

## 高機能バスの導入検討

ハイブリッドバスや連節バスといった高機能バスを試験的に導入し、環境に優しくより効率的な「リ्यूーとリンク」の運行や、サッカーの試合などイベント時のシャトルバス利用について効果を検証します。

〔様々な高機能バス〕



東京 丸の内シャトルに導入されたハイブリッド電気バス

### ハイブリッド電気バス (省エネルギー、低公害、低騒音)

マイクロタービンエンジンにより発電した電気をバッテリーに蓄電し、その電気でモーターを駆動

ディーゼルエンジンバスに比べ、NOx(窒素酸化物)排出量は1/5、HCは(炭化水素)1/3、CO(一酸化炭素)は1/10、PM(粒子状物質)は1/3

騒音も53dBと低く、エンジン音を気にせず車内で会話が可能。

ディーゼルエンジンにより発電した電気をバッテリーに蓄電し、モーターを駆動  
約4割の燃費向上と約6割のNOx低減で最新のクリーン性能を達成



国産ハイブリッド電気バスの事例



神奈川中央交通が導入したノンステップ連節バス〔ツインライナー〕

### 連節バス(大量輸送が可能)

長さは17.99m、定員129人と電車1両分の長さで定員

海外では、都市の主要なバス路線に数多くの車両が導入されています。

## バス走行空間の路面標示

道路利用者に基幹バス路線を視覚的にアピールするため、バスの走行空間をイメージしたカラー舗装やバス停の位置を示す路面標示を推進します。

〔バス停の路面標示事例(新潟駅前)〕



〔バス走行空間のカラー舗装事例(砦谷小路)〕



## PTPSの拡充、バスレーンの導入・検討

公共交通優先システム(PTPS)の活用促進を図り、バスのスムーズな走行を確保します。また、にいがた基幹バスの導入に伴い、運行本数の大幅な増加が見込まれる弁天線へのバスレーン設置について検討を進めます。

〔PTPS〕



PTPS路上に設置した光ビーコンがバスの信号を受信し、進行方向の信号機をバス優先にコントロールするシステム

〔都心および都心周辺部におけるバスレーンおよびPTPS設置状況〕

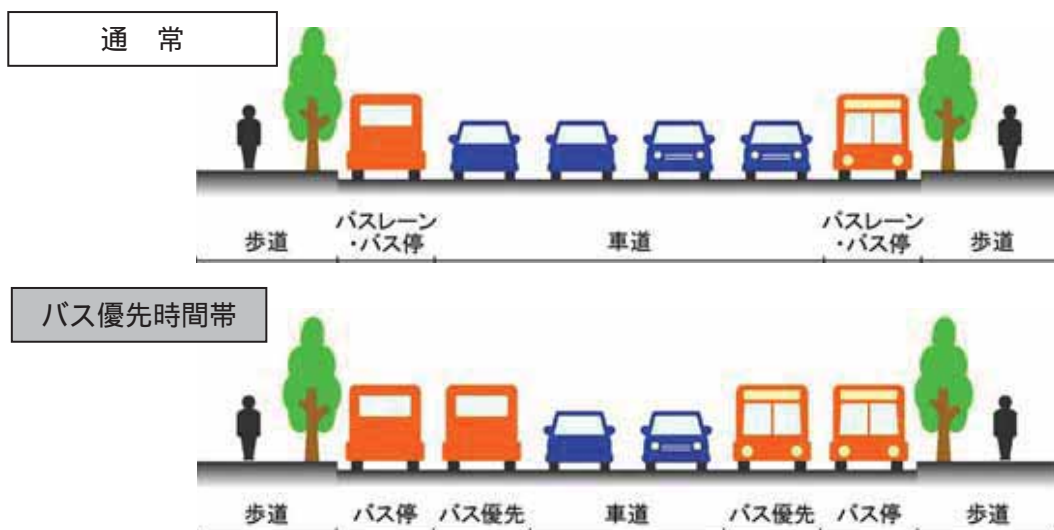


### 凡例

- 赤線 — バス専用レーン設置済
- 黄線 — バス優先レーン設置済
- ..... 赤点線 ..... バスレーン導入検討
- 青線 — PTPS導入済区間
- ..... 青点線 ..... PTPS導入予定区間

また、万代島ルート線など都心環状道路の整備の進捗状況に合わせ、古町地区における基幹公共交通軸を強化するため、道路網の適正な役割分担による円滑な交通処理と、公共交通軸としての柗谷小路の空間整備やバスレーンの時間運用などについて、関係機関と十分な調整を図りながら検討を進めます。

〔柗谷小路の車線運用イメージ(案)〕



バス停留所のハイグレード化

基幹公共交通軸をはじめ、一般国道 116 号などの幹線バス路線を対象にデザイン・快適性・情報案内に優れたバス停上屋の整備を進め、利用しやすいバス待ち環境を実現します。

〔H19 年 4 月に整備された東大通の広告付きバス停〕

オムニバスタウン計画(新潟市バス停環境整備検討部会)の整備目標(予定)

バス停上屋の整備

事業者実施	68 基
国実施	13 基
新潟市実施	20 基

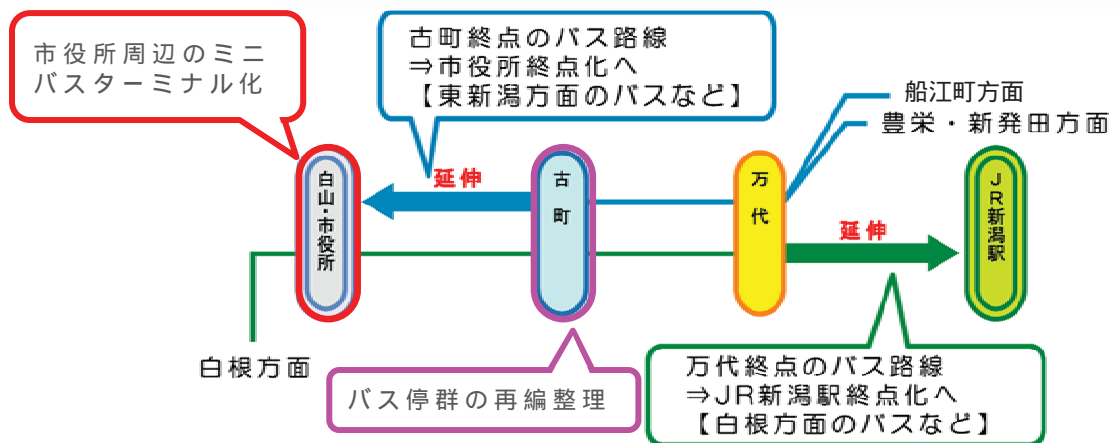


## (2) 便利で使いやすい基幹バスの利用環境整備

### 既存バス路線の再編整備

利用者にわかりやすい都心のバス環境を実現するため、郊外バス路線の発着場所を市役所周辺と新潟駅に集約するとともに、サービスの維持向上を図りながら、市役所周辺及び古町地区のバス停群を再編整理して簡素化を図ります。

〔バス路線再編イメージ〕

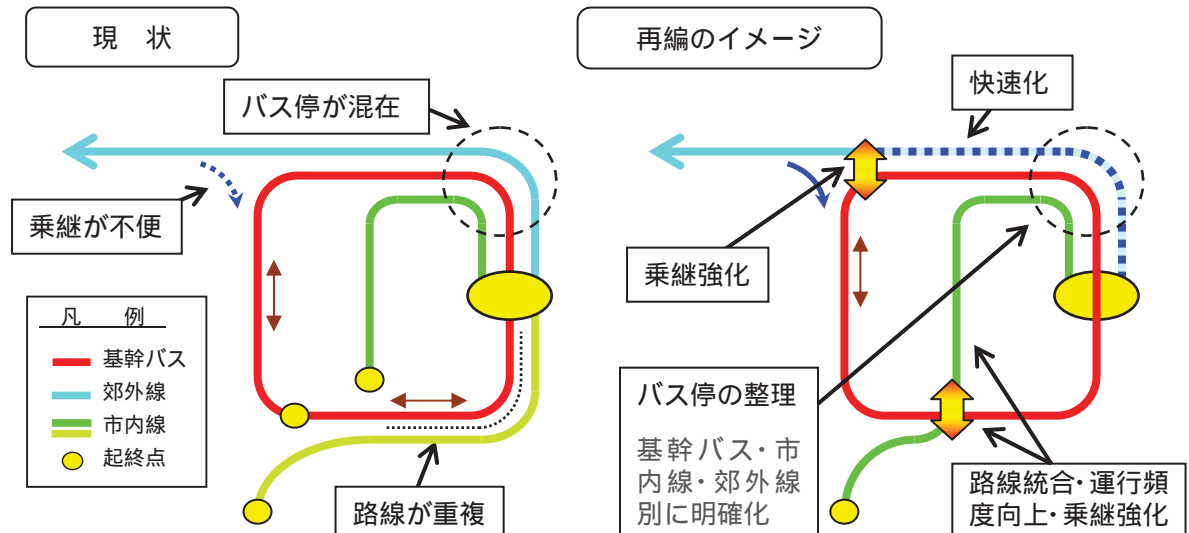


〔にいがた基幹バス「りゅーとリンク」と既存バス路線の役割分担〕

今後行う IC カードの導入とともに、次のような観点から、効率的なバス路線網の再編検討を進めます。

基幹バス	: 高頻度運行、路線・案内表示の明確化
既存バス（郊外線）	: 基幹バスとの連携、速達性の向上
既存バス（市内線）	: 路線重複区間の見直し、効率的な路線配置

〔にいがた基幹バス「りゅーとリンク」と既存バス路線の役割分担〕



## 都心部のバスを便利にする多様な仕掛け作り

歩くという基本行動を補完する移動手段として、集客・駐車場施設・レンタサイクルとバスの連携を図り、都心に訪れる人びとがバスを気軽に楽しく利用できる環境づくりを促進します。

〔バスを便利にする多様な仕掛けイメージ〕

### 都心部におけるバス利用サービスの向上

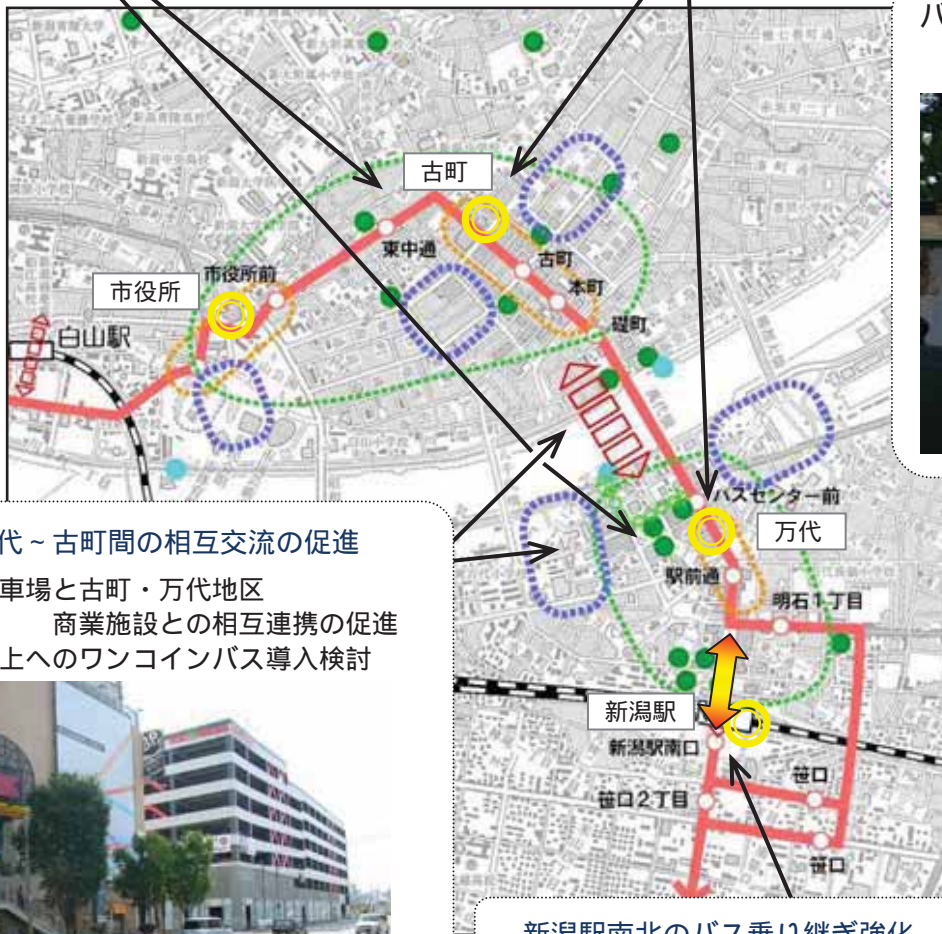
既存駐車場群のフリンジパーキング利用  
ワンコインバスの導入検討(古町地区)  
ICカードを活用した買い物客利用割引  
バス停付近へのレンタサイクル  
ステーションの設置促進

### 拠点施設における情報提供

情報が見やすい大型高精細パネル  
使いやすいタッチパネルインターフェイス  
運行・次便情報をリアルタイムで表示



### バス停への路線図表示



万代～古町間の相互交流の促進  
既存駐車場と古町・万代地区  
商業施設との相互連携の促進  
萬代橋上へのワンコインバス導入検討



万代地区に集積する大規模駐車場

新潟駅南北のバス乗り継ぎ強化  
ICカードによる乗継割引  
駅前広場間のバス案内板の充実

### 凡例

- 駐車場集積地
- ワンコインバス
- 情報案内拠点
- 水上バス乗り場
- レンタサイクルステーション
- 設置候補地
- 既存

## にいがた基幹バスに接続する交通結節機能の強化

郊外バス路線や鉄道駅と「にいがた基幹バス」の乗継利便性を向上させるため、乗継拠点となるバス停の運行案内や待合環境の整備を推進します。さらに、高速道路網の市内乗入れ口に位置する市民病院周辺や弁天線沿線、バスターミナルが整備されている県庁周辺を対象にP&Rによる基幹バスへの利用転換を促す取り組みを推進します。

〔交通結節機能の強化イメージ〕



### ( 3 ) 駅前広場と基幹公共交通軸の段階的機能強化

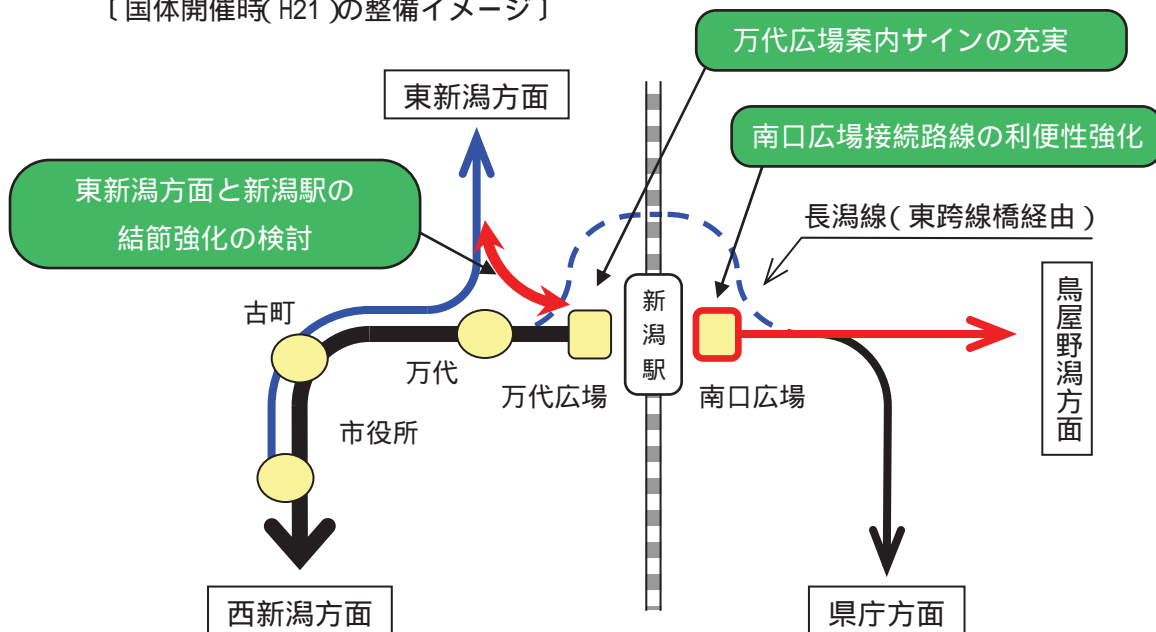
#### 駅南広場整備と鳥屋野潟南部方面のバス利便性向上

国体が開催される平成21年の供用開始に向けて、新潟駅南口広場の整備を進めるとともに、弁天線のバス停上屋整備やバスレーン導入検討など鳥屋野潟方面のバス利便性向上を図ります。さらに、万代広場における案内サインの充実や広場間の連絡施設の改善を図ります。

〔新潟駅南口広場の混雑状況〕



〔国体開催時(H21)の整備イメージ〕



#### 空港リムジンバスの南口広場発着検討

新潟駅から新潟空港のアクセスを改善する短期的施策として、駅ホームから雨に濡れることなくスムーズに乗れる南口の空港リムジンバス発着について県や交通事業者など関係者とともに検討を進めます。

さらに、中長期的な空港アクセスの改善策についても、引き続き取組みます。

〔空港リムジンバスの新潟駅万代広場への乗り入れ状況〕





## 新潟駅直下を結ぶ基幹公共交通軸の形成

新潟駅の連続立体交差化に併せ、駅南北を結ぶ基幹公共交通軸と鉄道を最短距離で移動できる交通広場を駅高架下に整備します。交通広場への進入は、バスまたは新しい公共交通システムのみを対象とし、タクシーや自動車と分離することによって、広場内の良好な都市空間を確保します。

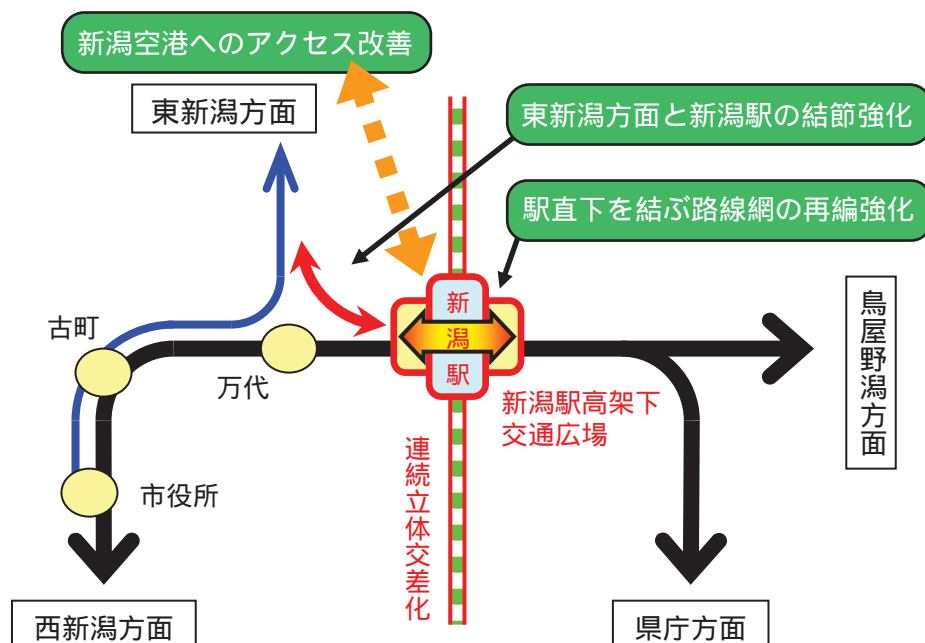
また、交通広場の整備に併せて、西新潟方面と鳥屋野潟南部方面のバス路線の接続や、東新潟方面と新潟駅間の結び付き強化など、路線網の再編強化に取り組めます。

さらに、空港を結ぶ軌道系アクセスの導入に向けて、関係者間の連携のもと、実現化方策を検討します。

〔駅前広場完成平面図(1F)〕



〔新潟駅連続立体交差化後の整備イメージ〕



## ( 4 ) 基幹公共交通軸沿線の土地利用の高度化

### 鳥屋野潟南部開発及び公共施設跡地利用の推進

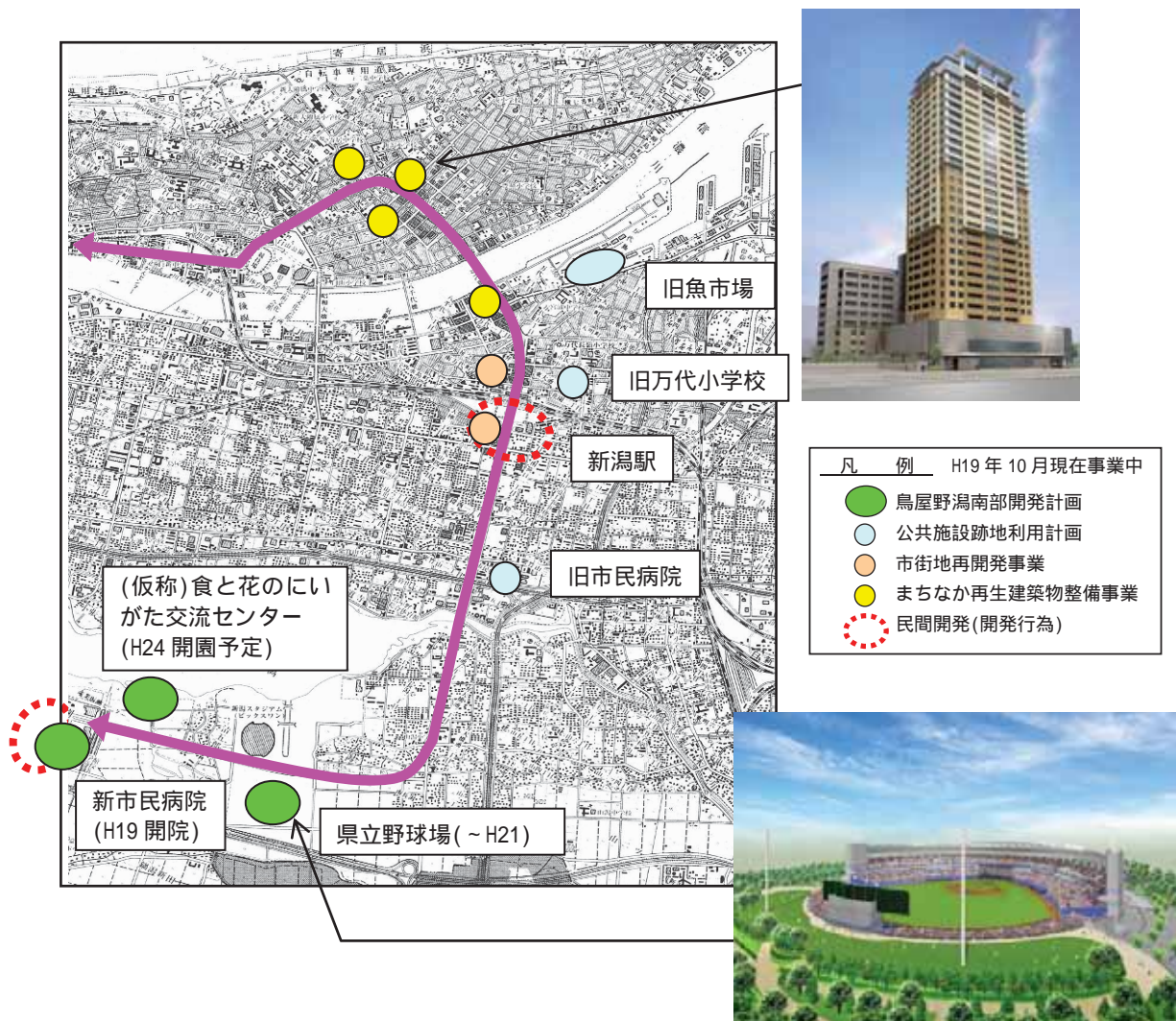
公共交通を基軸としたクオリティの高い都市環境の実現を目指す取組みとして、鳥屋野潟南部開発とにいがた基幹バス「りゅーとリンク」の密接な連携を図り、安定した需要創出と拠点施設への良好なアクセスを確保します。

さらに、基幹公共交通軸の沿線に点在する公共施設の大規模跡地について、一部公共機能の導入も視野に入れながら、提案コンペ等を行い民間による開発を推進します。

### 市街地再開発事業、まちなか再生建築物整備事業の促進

交通と連動した土地利用面での都市の成長を適正な方向に誘導し、魅力ある中心市街地形成を図るため、市街地再開発事業やまちなか再生建築物整備事業など民間のノウハウや資金を活かしたまちづくりを促進します。

〔基幹公共交通軸沿線の土地利用の高度化イメージ〕



## ( 5 ) さらなる公共交通利便性向上に向けて

### 新たな交通システムの導入を見据えた検討

さらに公共交通利便性を向上させ都心の魅力を高めるために、前述した既存公共交通の改善等により段階的なサービスレベルの強化を進めながら、LRTや次世代型バスシステムなどといった新たな交通システムの導入を見据えた検討も進めます。

#### 導入検討にあたって

新たな交通システム導入には多額な費用が要することから、まずは既存公共交通のサービスレベルの強化と意識啓発等により公共交通利用の人の流れをしっかりと作り出すことが重要であるとともに、市民との合意形成を十分に図っていくことが必要です。そこで、市民とともに考えながら、検討を進めます。



さらなる公共交通利便性の向上イメージ  
～ 快適性と機能性を兼ね備えた都市の実現に向けて～



ゴムタイアトラムTVR  
(ナンシー：フランス)



LRT (フライブルグ：ドイツ)



LRT (ナント：フランス)

**検討課題 1：必要とするシステムの選択**  
システムに求められる性能・機能の評価  
採算性・財源確保  
軌道系またはバスシステム

**検討課題 3：停留所・乗継施設の工夫**  
対面式乗継施設、段差の解消  
交通手段との連携強化 P & R, C & R  
運賃収受の簡素化



洗練されたデザインの内空間 (TVR)



広い乗降口、段差のない乗降施設  
(ボゴタ：コロンビア)

**検討課題 2：走行空間の確保**

既存バスレーンの区間拡大・延伸  
物理的分離、時間帯区分による空間確保  
専用信号による優先走行



専用走行路、チューブ式バス停留所  
(クリチバ：ブラジル)



対面式乗継施設、交通結節点  
(ナンシー：フランス)

**検討課題 5：土地利用との連携**

沿線土地利用の高度化、低未利用地の活用

印 写真資料提供  
横浜国立大学大学院工学研究院  
教授 中村文彦



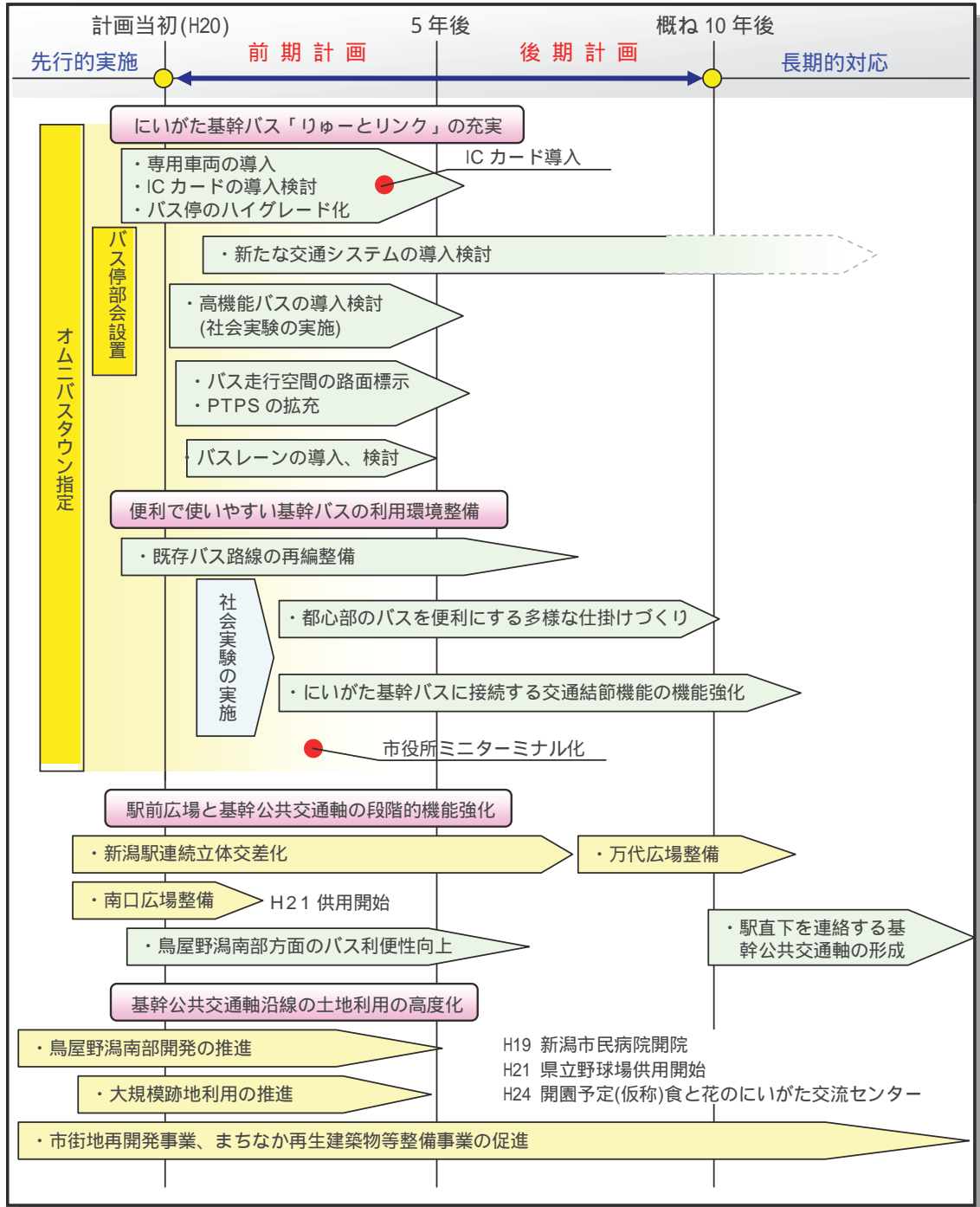
バスレーンとバス専用信号  
(クライストチャーチ HP より：NZ)



物理的に分離した専用走行路  
(ジャカルタ：インドネシア)

**検討課題 4：既存バス路線との関係整理**  
路線の再編・階層化  
運賃の体系化、乗継割引の工夫  
現行事業体制との調整・段階的推進

# 行動計画(案)



2007 (H19年) 連続立体交差事業着手  
 駅南広場整備着手

## 新潟駅周辺整備における都市施設の整備手順

2008 (H20年) サミット・プレ国体

事業着手から概ね5年間

### 第1期

2009 (H21年) 駅南広場完成  
 新潟国体開催

#### 検討課題

南口バスターミナルの運用  
 空港リムジンバスの南口発着  
 万代広場の暫定整備



2013 (H25年) 新幹線同一ホーム  
 乗換え (暫定供用)

鉄道連続立体交差化完了までの概ね5年間

### 第2期

2014 (H26年) 北陸新幹線供用開始

2015 (H27年) 連続立体交差化完了

#### 検討課題

新潟駅西線と新潟駅東線を通  
 するバス路線の再編・整備  
 通行を阻害する駐停車対策



2016 (H28年) ~概ね5年間  
 概ね5年間)

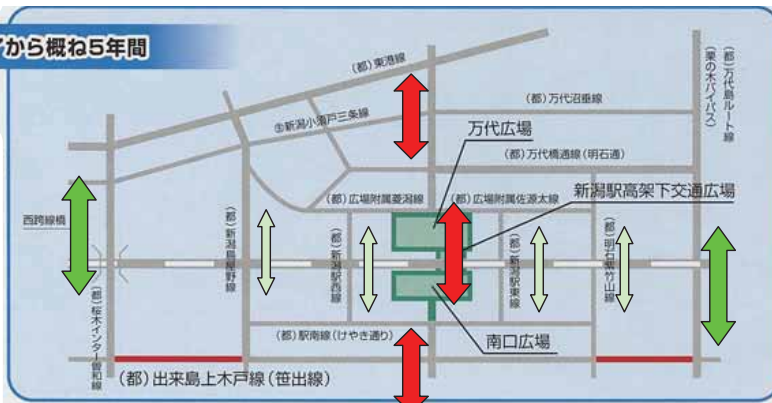
鉄道連続立体交差化完了から概ね5年間

### 第3期

交通広場完成  
 万代広場完成

#### 検討課題

新潟駅を南北に貫く基幹公共交  
 通軸の形成  
 道路機能の役割分担と道路空間  
 の再構築



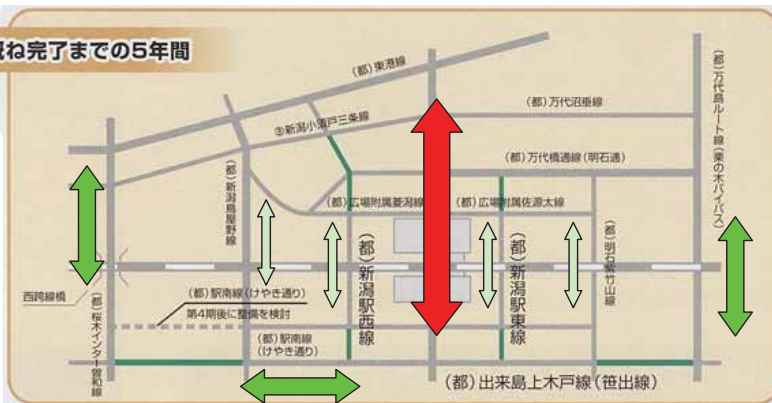
2020年代 (H32年) 都市施設の概ね完  
 了までの5年間  
 都心環状の完成

新潟駅周辺都市施設の概ね完了までの5年間

### 第4期

#### 検討課題

都心環状 (出来島上木戸線) の  
 整備効果を最大限に発揮させる新  
 たな交通施策の展開  
 基幹公共交通システムの強化



凡例 赤線 事業中 緑線 各期内の完了 灰色線 供用済

自動車の主動線 : 緑色二重矢印  
 " の地区内動線 : 緑色単重矢印  
 公共交通の主動線 : 赤色二重矢印

## 5 - 5 . 古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用



NEXT21 前交差点(新潟市中央区)

### プロジェクトの概要

- ◆ 道路が担う多様な機能に着目し、自動車交通の適正な分散誘導と基幹公共交通軸の形成を図ることにより、分かりやすく行きやすい古町地区の交通環境を実現します。
- ◆ 具体的には、万代島ルート線の整備にあわせ、地区内の交通に対応するアクセス道路や柳都大橋に誘導する道路、歩行者重視の道路など、メリハリのある道路空間整備を目指します。
- ◆ さらに、利便性の高い基幹公共交通軸の形成に向けて、現在、榎谷小路に集中している自動車交通を万代島ルート線へ適正に誘導することによって、バス交通の段階的な機能強化を図ります
- ◆ また、古町地区の歴史や文化を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、関係者と連携を強化しながら、安全で回遊性の高い歩行者空間・自転車の通行環境整備などを目指すとともに、放置自転車や違法駐車、荷捌きスペースの確保など様々な交通の課題に対応していきます。

## ( 1 ) 都心環状道路の整備と地区内道路の再構築

### ～ 検討・推進イメージ～

都心部においては安全・快適でゆとりと潤いのある空間づくりが求められ、そのために地区内の道路機能の役割分担が必要となります。

回遊性・賑わいを高めた面的な歩道や自転車通行環境整備を実現するには、限られた道路空間の活用を進めていきます。また、地区内への自動車交通量を軽減するため、通過交通を抑制するトラフィック機能重視型の都心環状道路整備や、環状道路を補完しつつ経済活動を支える沿道アクセス道路の機能の分担を図っていきます。そして、自動車に頼らないまちづくりを進めるため基幹軸における公共交通の機能の向上を進めていきます。

#### 〔面的な歩行者空間ゾーンの整備イメージ〕





(都) 万代島ルート整備・促進と道路機能の役割分担

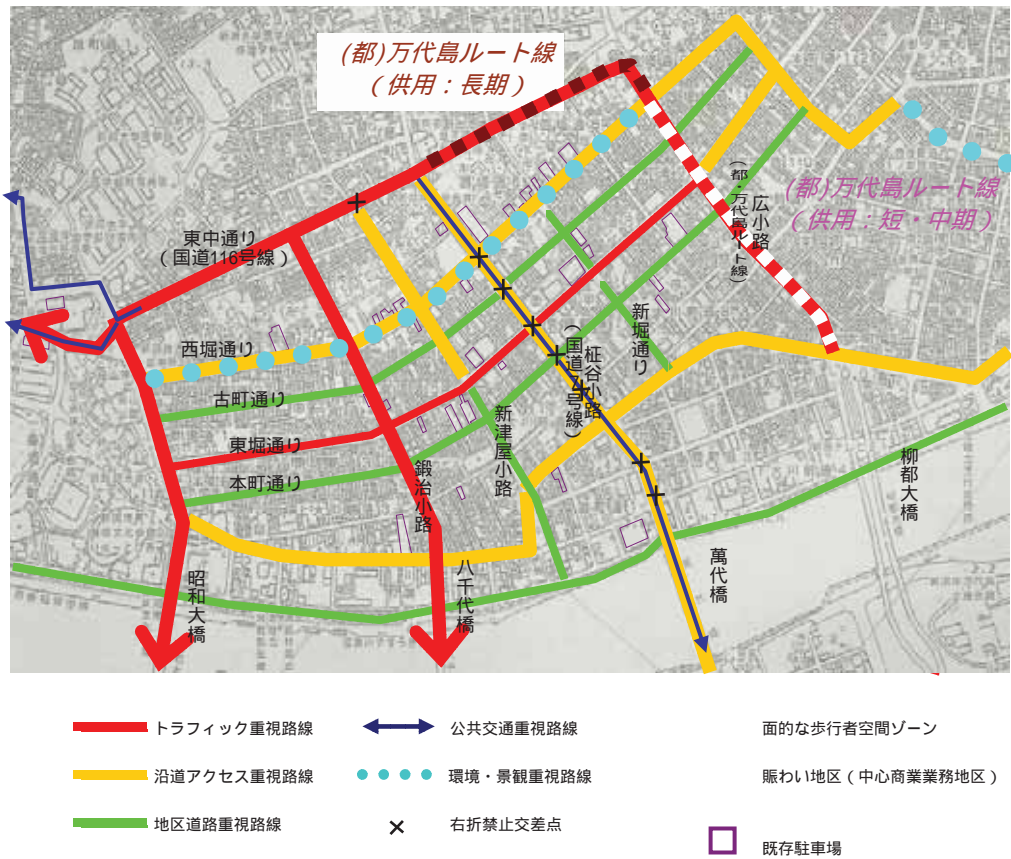
都心環状道路に位置づけられる万代島ルート線の整備を促進し、都心部に流入する通過交通を適正に誘導することによって、わかりやすい地域の円滑な交通処理と砦谷小路を主軸とするバス交通サービスの向上を目指します。

また、地区内への関連交通に対応する沿道アクセス路線や歩行者や安全性や快適性を重視した歩道や自転車通行環境整備など、役割分担による道路空間の再構築を推進し、訪れる人が楽しく回遊できる魅力ある街づくりを進めていきます。

〔古町地区の交通の現状と取り組みイメージ〕



〔道路機能の役割分担イメージ図（将来）〕

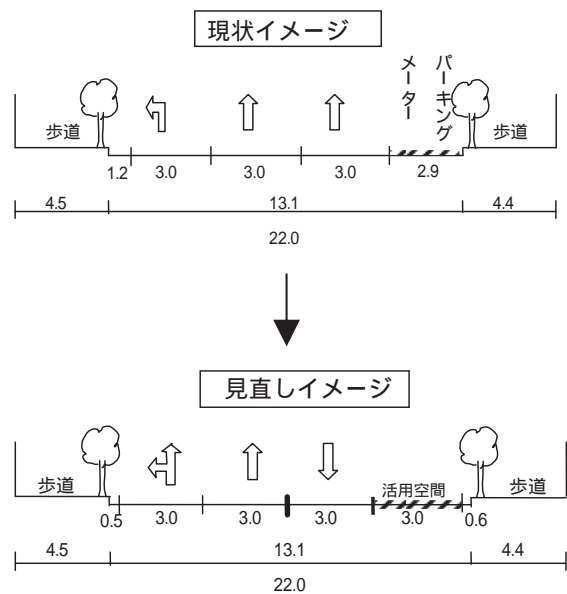


西堀通、東堀通などの一方通行規制の見直し

古町地区の交通規制は、昭和 41 年に、慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の防止を目的として実施されましたが、その後の橋梁や街路の整備により万代橋などの交通量が減少するなど、交通状況が大きく変化しています。

このような交通環境の変化や万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始にあわせ、分かりやすく円滑な交通処理と榎谷小路における基幹公共交通の機能強化を図るため、新潟県警など関係者と連携し、交通規制の見直しを含めた新潟島都心部の交通環境の改善に取り組みます。

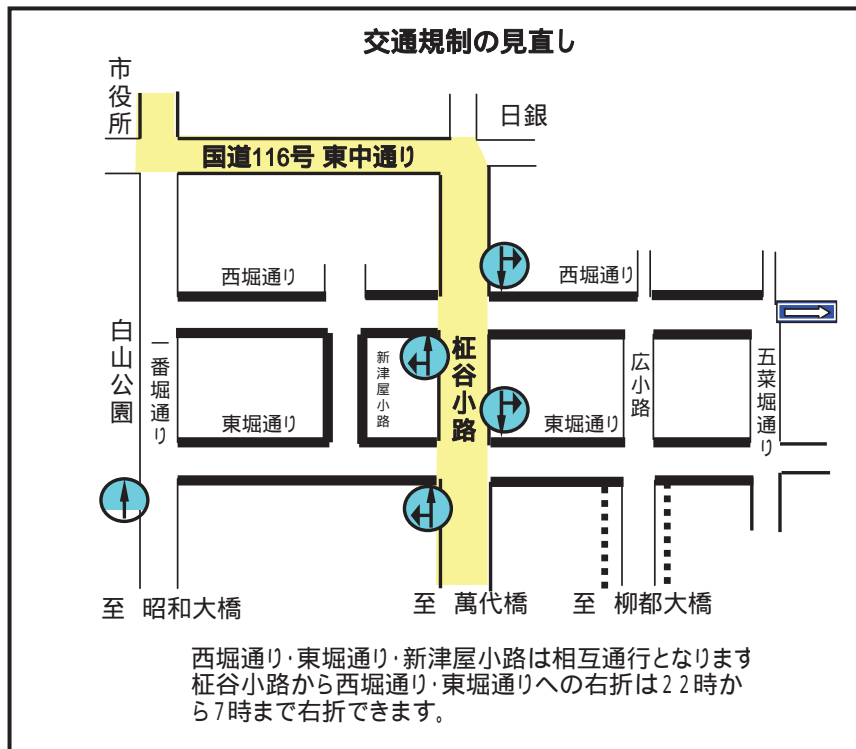
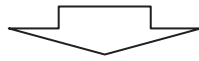
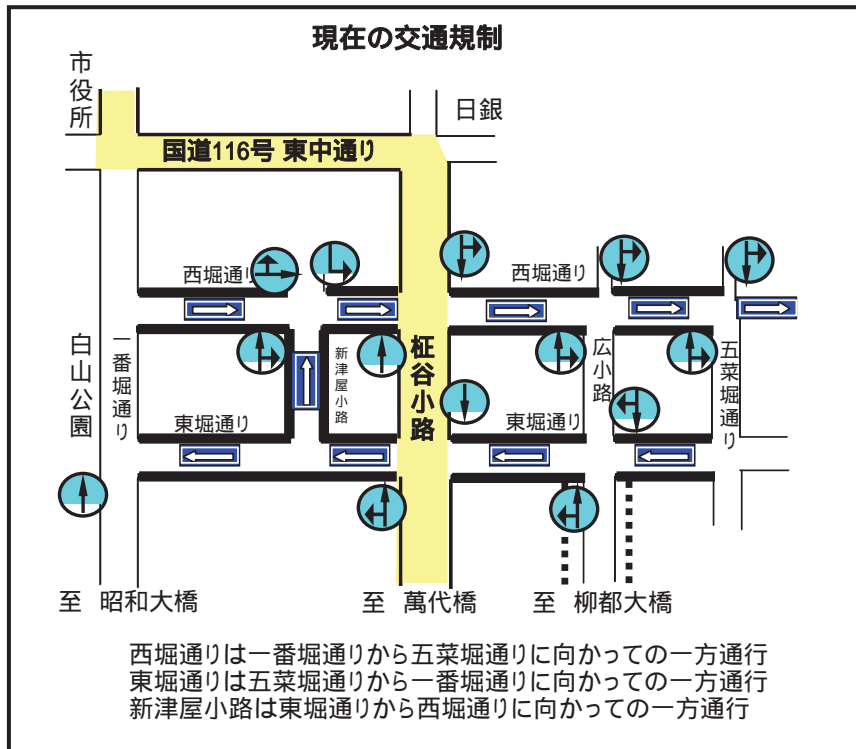
〔道路機能の役割分担イメージ図（将来）〕



〔交通規制見直しの背景〕

交通環境の変化と時代の要請に応じた施策の展開  
 柳都大橋延伸整備に伴う新たな交通の流れに対応

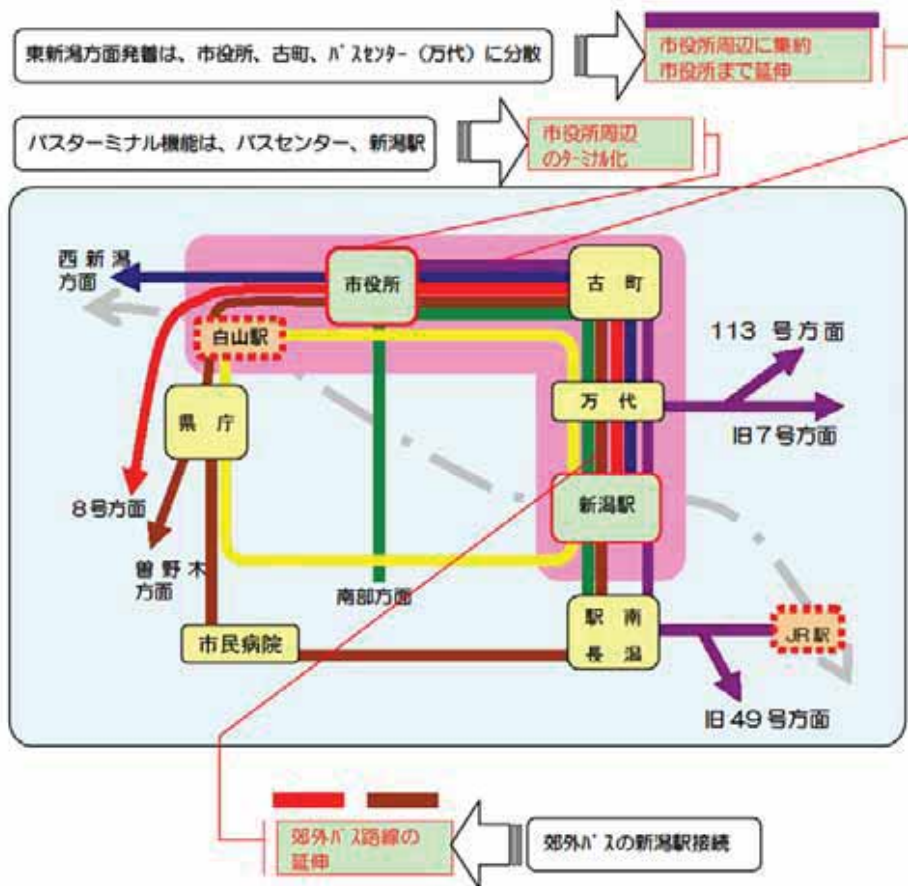
〔一方通行の現状と見直し案〕



## 砦谷小路における基幹公共交通軸の形成

様々な方面へのバス路線が集中している砦谷小路において、バス利用者が迷うことなく、快適に利用できるようにするため、にいがた基幹バス(りゅーとリンク)や市内線、郊外線ごとにバス停の集約・簡素化を図ります。

〔基幹公共交通軸として位置づけがある区間における今後の取り組み〕



〔様々な路線が発着するバス停の例〕



万代シティバスセンター前バス停(萬代橋東詰)

## (2) 歩行者・自転車の環境整備

### 快適な歩行環境の検討・整備

歩行者の動線として重要な役割を持つ、古町通りや本町通り及び榎谷小路、西堀、東堀通り、新津屋小路、新堀通りの良好な歩行環境を整備し、障がい者・子供・高齢者など、多様な利用者がまちなかを安全に快適に回遊できる歩行者ネットワークを形成します。

また、本市のシンボルである信濃川・やすらぎ堤と商店街を結ぶ歩行者動線や、堀や町屋など地域が持つ歴史や文化を感じることができるようなまちづくりを推進します。

### 〔取り組み案〕

#### 安心・安全な歩行環境の整備

- ・歩道の拡幅と段差・勾配の改善
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの整備
- ・自転車と歩行者の通行分離
- ・分かりやすい歩行者用サインの整備
- ・通り名による道案内の推進

#### 水辺・賑わい空間との回遊性

- ・回遊性の高い歩行者ネットワークの形成
- ・信濃川ウォーターシャトル乗り場とのアクセス強化

#### 堀と柳を活かした水辺空間の創造検討

- ・堀割の再生検討

#### 環境・景観の向上

- ・商店街と連携した沿道緑化の促進
- ・景観に配慮した歩行者空間の整備

### 〔整備イメージ(事例)〕



(新潟市やすらぎ堤)



(新潟市亀田)



堀と柳の歴史を活かした空間整備イメージ例

### 〔新潟市内の水辺空間〕



信濃川ウォーターシャトル 萬代橋西詰乗り場  
(資料)信濃川ウォーターシャトル株式会社HPより

## 安全で快適な自転車通行環境の整備

歩行者と自転車が安心・安全に通行できるようにするため、まちなかの自転車通行環境を整備します。放置自転車対策については、商店街への利便性と景観に配慮したルールづくりと必要な駐輪施設整備を行います。

また、より多くの人々が自転車を気軽に利用でき商店街の活性化や環境に優しい社会に資するため、レンタサイクルのステーション拡充やペロタクシーの普及に向けた取組みを促進します。

### 〔整備イメージ(事例)〕



国道7号(秣川岸通～東掘通、新潟市中央区)



地域交流センター(新潟市江南区)の駐輪場

### 〔取り組み案〕

#### 自転車交通の適正化

- ・自転車通行環境ネットワークの形成
- ・主軸となる自転車走行空間の整備
- ・自転車利用の安全指導
- ・バスへの自転車積み込み検討

#### 放置自転車対策

- ・駐輪禁止区域の設定
- ・適切に位置する駐輪施設の設置

#### 自転車利用の促進・PR

- ・自転車マップの作成
- ・レンタサイクルの普及促進

### 〔新潟市内を走行するペロタクシー〕



古町通りを走行するペロタクシー



H19年10月7日～営業開始

### (3) 道路空間の再構築とルール化

#### ～ 検討・推進イメージ～

都心部では、買い物や業務活動などに伴うマイカー・歩行者・自転車・公共交通といった様々な交通ニーズがあります。

これら交通に適切に対応し秩序と調和の取れた交通環境を実現させるためには、沿道の事業者や交通管理者と連携し、駐車場、荷捌き施設、駐輪施設の適切な配置と利用を促進する施策を進めていく必要があります。

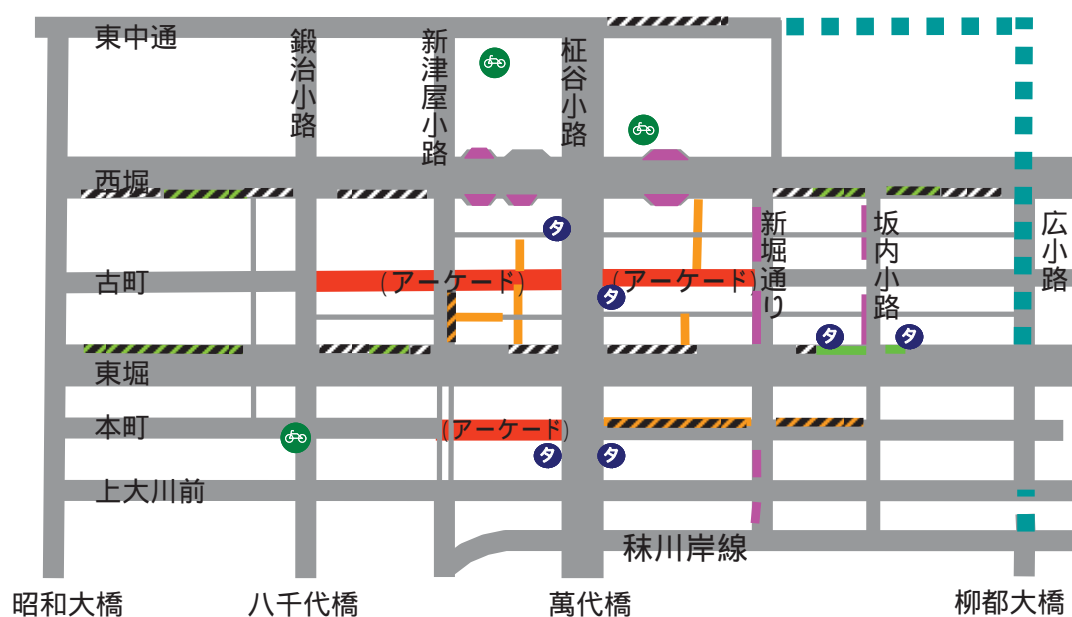


## 多様なニーズに対応した既存道路空間の利活用

西堀、東堀および本町通りの車道には、現在、パーキングメーターやタクシー乗場、バス停などが配置されています。

交通規制と連動した道路機能の見直しに合わせ、これら施設や荷捌き、歩道の拡幅など、余裕の生じる車道空間や裏通りを活用した道路空間の再構築について検討を進めます。

〔既存道路空間が活用可能な配置イメージ〕



【既存施設】	【活用可能な既存空間】
<ul style="list-style-type: none"> <li> パーキングメーター設置範囲</li> <li> タクシー乗場</li> <li> 自転車駐輪場</li> <li> アーケード</li> </ul>	<div style="border: 1px solid purple; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>既存空間の利活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設駐車帯の適切な活用</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>裏通りの利活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者優先道路やアクセス道路に隣接する裏通りの空間利用</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>創出空間の利活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクセス道路の空間を再構築することで創出可能な空間の利用</li> </ul> </div> <p>その他、運用時間に配慮したアーケード内での荷捌きの可能性</p>



### 適切な荷さばき・タクシー乗場の設置検討とルール化

地区内の業務活動や来街者の利便性向上には、荷捌き車両やタクシーの秩序ある駐停車環境の整備が必要であることから、地元商店街や事業所などの関係者と連携して、駐車場所の利用方法やルール化について検討します。

〔地元のルールにより運用される荷捌きベイ（坂内小路）〕



〔取り組み案〕

荷捌き車両対策

- ・タイムシェアリング
- ・荷捌きベイの設置
- ・対策運用時の検証システムの検討

タクシー乗場対策

- ・乗場位置の移設検討

### 商店街の歩行者環境と景観に配慮した駐輪施策

古町通りや本町通りのアーケード内における自転車駐輪について、表通りの歩行者自転車の通行環境と景観に配慮し、裏小路など既存空間を活用した自転車駐輪施設の設置、既存民間駐車場の活用の可能性について検討していきます。

〔取り組み案〕

放置自転車対策

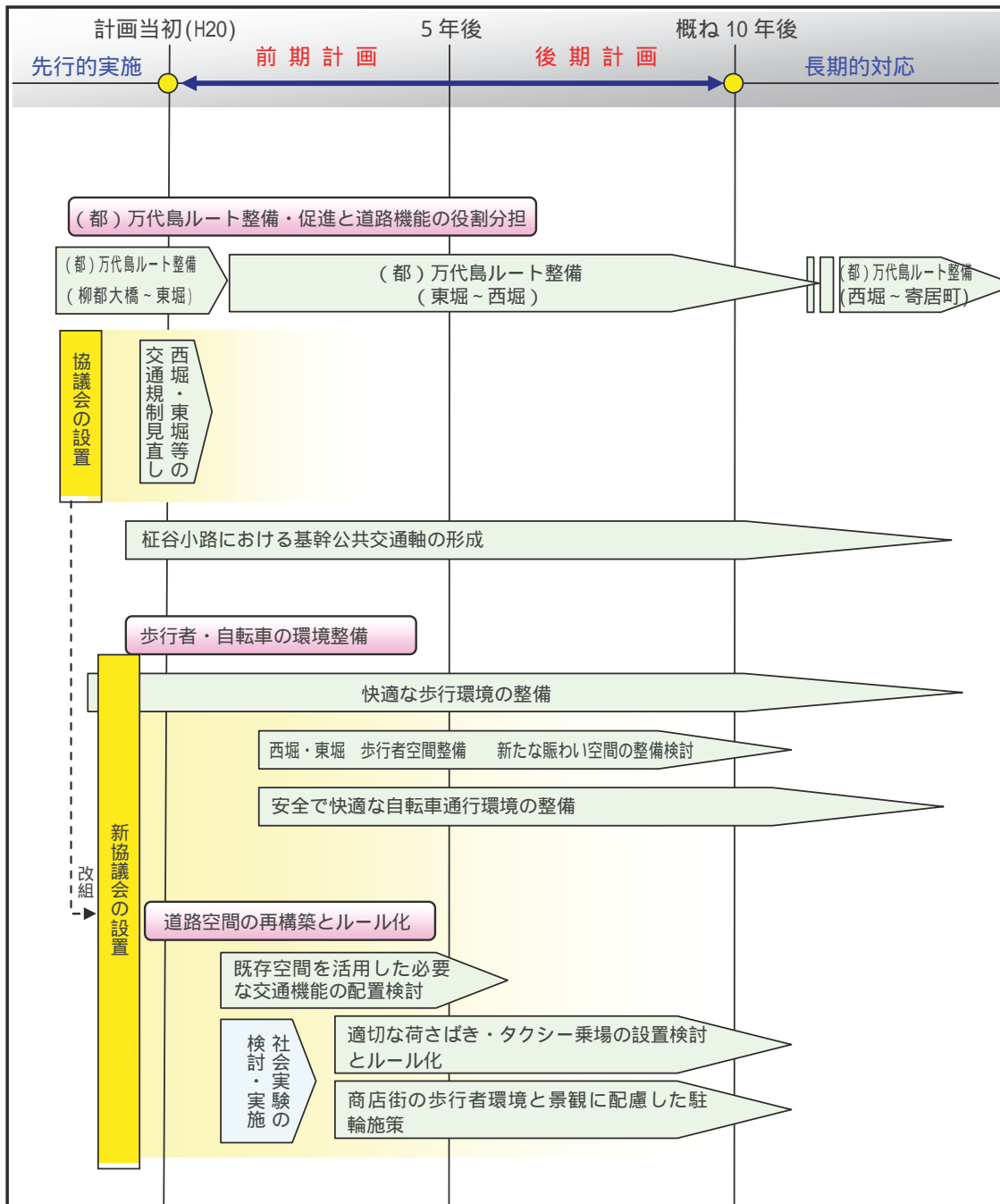
- ・裏小路など既存空間を活用した自転車駐輪施設の設置
- ・商店街と連携した放置自転車の移動または撤去の可能性検討

〔裏小路に設置された自転車ラックの例〕



（独・カールスルーエ）

## 行動計画(案)



## 5 - 6 . 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備



万代クロッシング(新潟市中央区)

### プロジェクトの概要

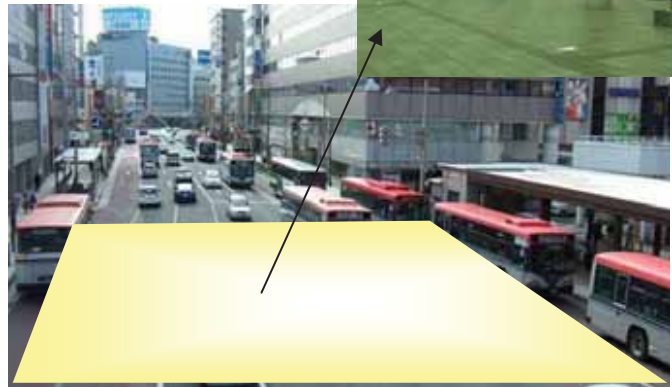
- ◆ 大型商業施設や大規模駐車場、万代バスセンター、水上バス乗り場といった拠点施設が集中する万代地区は、ショッピングなどで余暇を過ごす人々やバスを利用する人々で賑わう商業空間を形成しています。
- ◆ しかし、その一方で、基幹公共交通軸から奥まった位置にあるバスセンターが分かりにくく、ペDESTリアンデッキや万代クロッシングといった恵まれた歩行者施設が十分に活用されていないという課題も指摘されています。
- ◆ このため、訪れる人たちやバスを利用する人にわかりやすい都心部の重要な交通結節点として、天候の影響を受けない選択性の高い歩行者空間ネットワークを強化し、新潟の情報と魅力を発信する快適な都市環境整備を進めます。

### (1) 万代クロッシングの交流・情報拠点広場活用

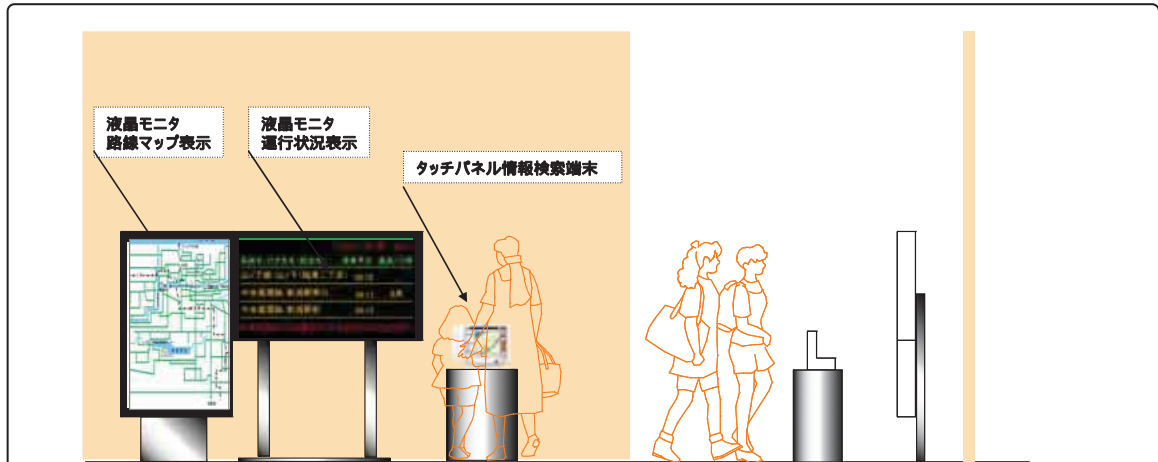
#### 都市・交通情報案内 システムの整備

にいがた基幹バスと郊外バス路線の結節点に位置する万代クロッシング内にバスの運行状況や地域情報を提供する案内システムを設け、訪れる人が気軽に安心して目的地へ行くことができる「まちなか情報ステーション」として活用を図ります。

〔バス路線が集中する  
万代クロッシング上部〕



〔液晶モニターで路線マップ、運行状況等を表示、また情報検索端末機を設置〕



概要 説明

- 1 路線図表示：バス停と路線別の色によるラインで表示
- 2 バス停検索：路線/目的地/行き先のバス停の検索によるバス路線/乗り場/時刻表表示
- 3 次便情報表示：周辺のバス停からこれから運行するバス情報表示
- 4 通過バス停表示：周辺のバス停に発着する路線の通過バス停表示
- 5 お知らせ：予告情報などお知らせ表示
- 6 災害等緊急表示：災害などの緊急情報を文字、画像などでの表示
- 7 音声ガイダンス

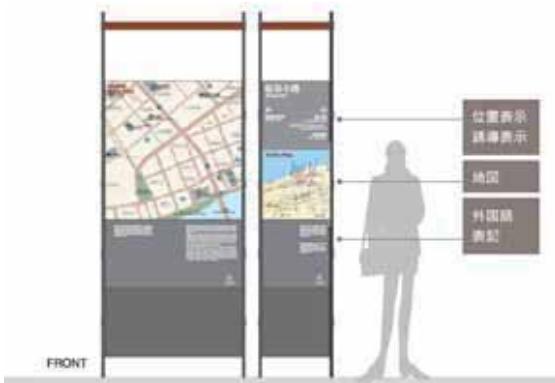
快適な待合環境整備

万代地区のバス停群の中央に位置する万代クロッシングをバス待ちの時間調整や悪天候時の退避場所、街に訪れる人の待ち合わせ場所として活用するとともに、バス停や目的地へのスムーズな誘導を図るサインシステムの導入を推進します。

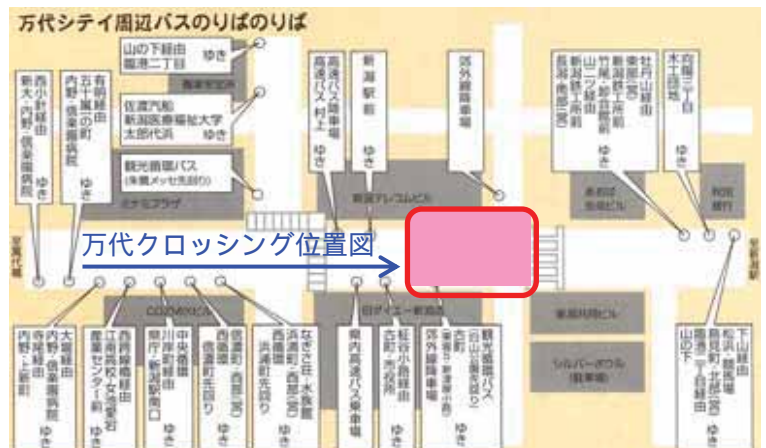
〔待合スペースのイメージ〕



〔わかりやすいサインイメージ〕



〔万代シティ周辺のバス乗り場〕

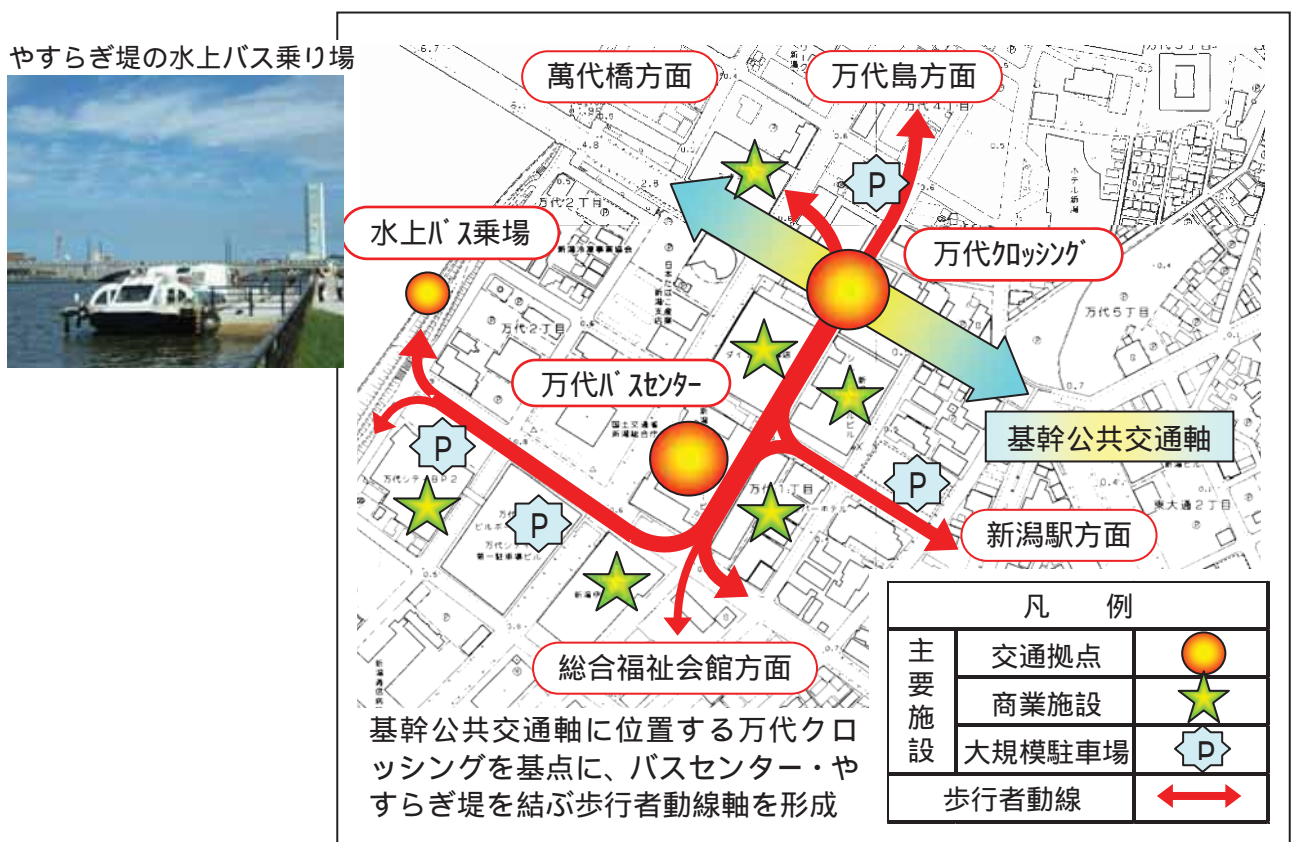


## (2) 選択性が高く快適に移動できる都市空間整備

拠点施設を一体的に結び  
歩行者ネットワークの検討

万代地区の交流拠点施設の結びつけを強め、一体的な都市集積としてまちの魅力を発信し、訪れる人々が快適に過ごせる都会的な空間整備を図るため、交通やまちづくり関係者の連携を図り、ペDESTリアンデッキ網の強化や緑豊かな歩行者自転車の通行環境ネットワークの実現に向けて検討を進めます

〔万代地区歩行者動線整備イメージ〕



〔万代シティのペDESTリアンデッキの現状〕



オープンスペースとなっているバスセンター（2F）



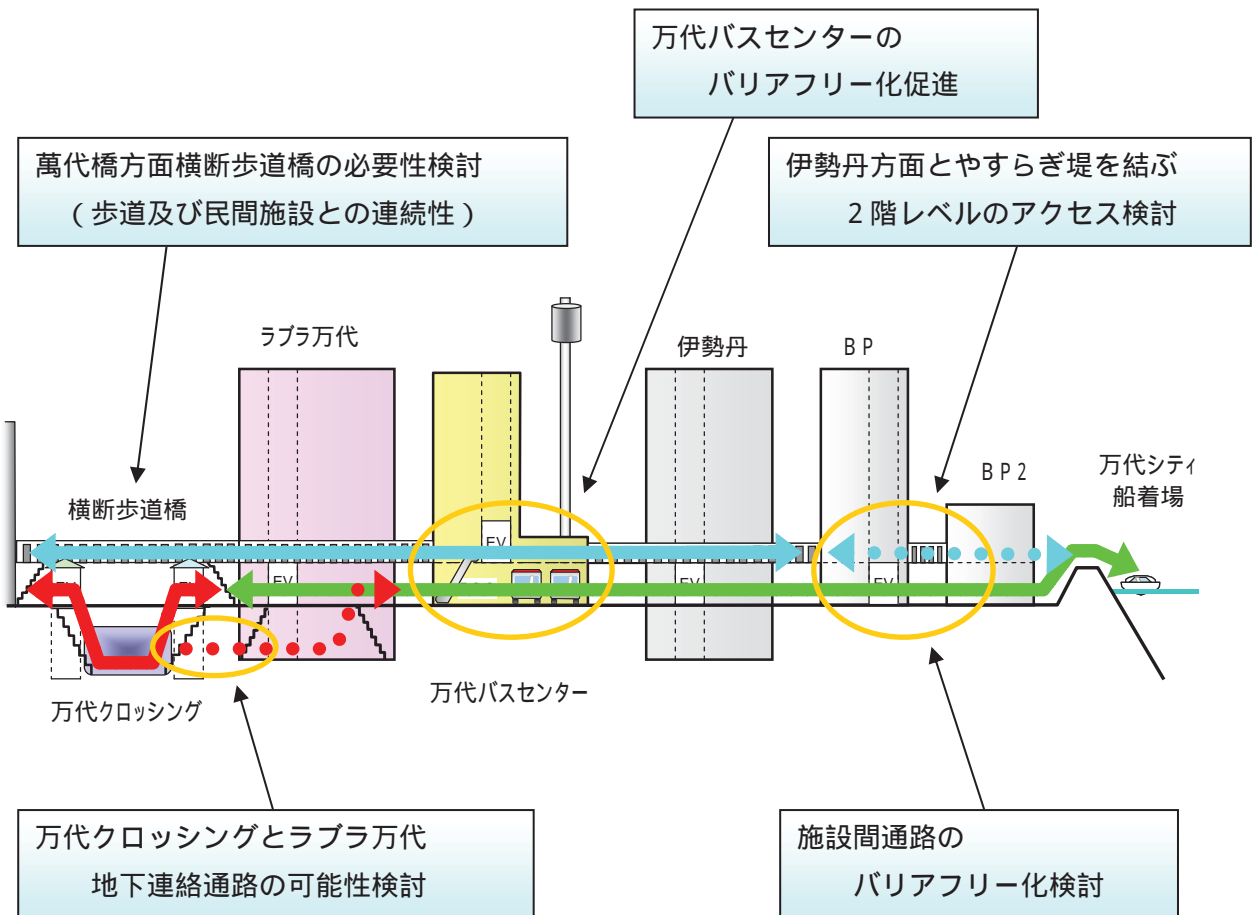
駐車場ビルや大型商業施設を結ぶ2階ペDESTリアンデッキ網

## 自由度の高い移動環境とバリアフリー化の推進

ペDESTリアンデッキや地下連絡通路など万代地区の恵まれた歩行者空間と、隣接する商業ビルなど建物内通路及び昇降施設の連絡性を高め、利用者が天候や気分・目的に応じて道路空間やビル内を3次元的に回遊できる自由度の高い移動環境整備を目指します。

さらに、移動環境のバリアフリー化に向けて関係者間と連携して検討を進めます。

〔縦断方向からみた自由度の高い移動環境の整備イメージ〕



### (3) 街の賑わいを創出する多様な交通施策の推進

〔施策イメージ〕

#### まちの賑わいを演出する 道路空間整備

万代地区の活性化を図る観点から、地区内の道路が担う多様な機能に着目した道路空間整備について検討を進めます。

さらに、関係者との連携を図り、地区内に流入する一般車両の抑制や道路空間の再構築による賑わい空間の創出といった地区レベルでの交通環境の改善に取り組みます。

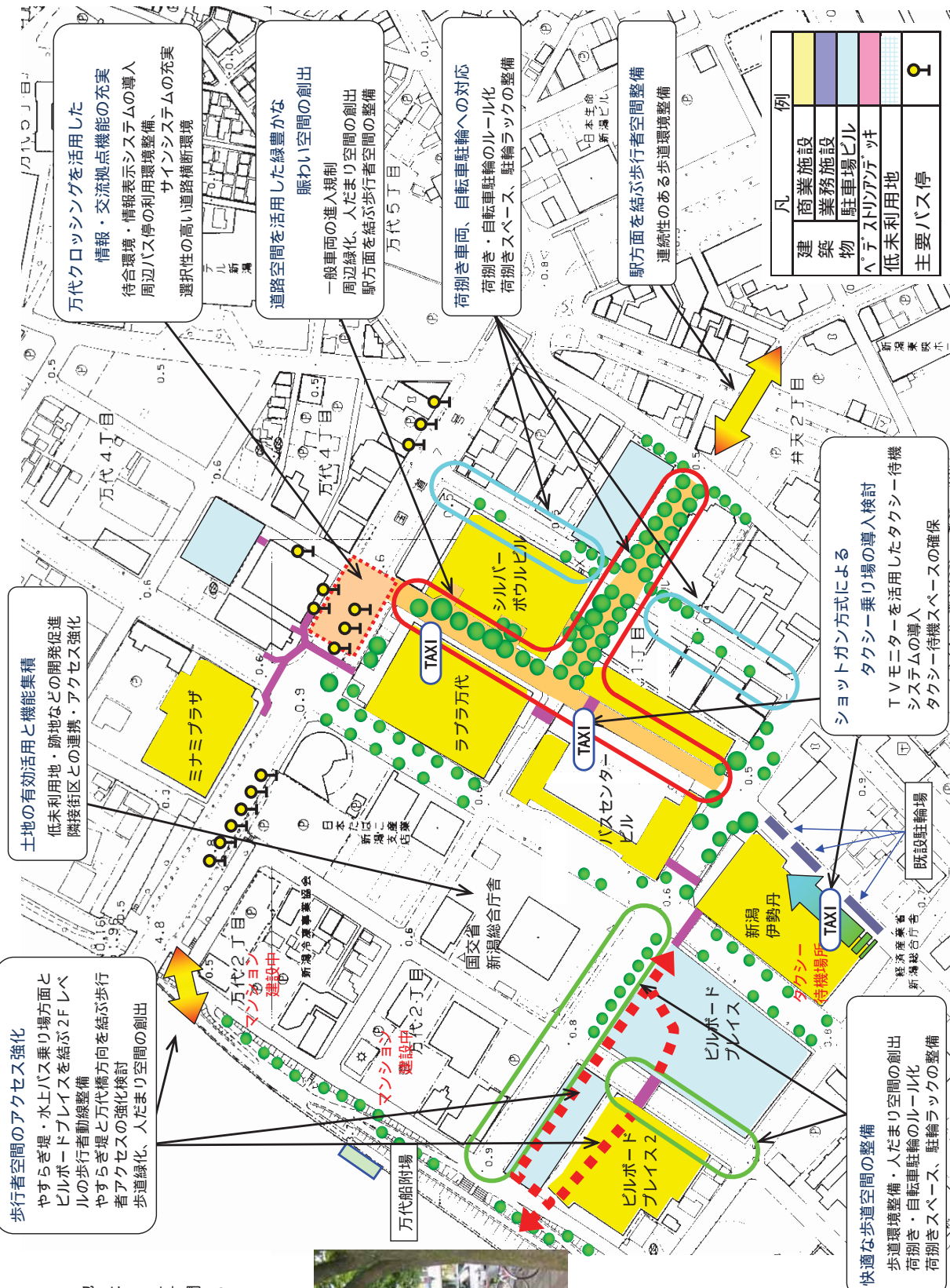


#### タクシー、荷捌き車両、 自転車駐輪への対応

道路空間の再構築・機能分担による安全で快適な交通環境を実現するため、タクシー車両の待機スペースや荷捌きのルール化、自転車駐輪施設の整備について、沿道施設や関係者との協調を図りながら検討を進め、実現に向けて取り組めます。

**歩行者空間のアクセス強化**  
やすらぎ堤・水上バス乗り場方面とビルボードプレイスを結ぶ2Fレベルの歩行者動線整備  
やすらぎ堤と万代橋方向を結ぶ歩行者アクセスの強化検討  
歩道緑化、人だまり空間の創出

**土地の有効活用と機能集積**  
低未利用地・跡地などの開発促進  
隣接街区との連携・アクセス強化



**快適な歩道空間の整備**  
歩道環境整備・人だまり空間の創出  
荷捌き・自転車駐輪のルール化  
荷捌きスペース、駐輪ラックの整備

**ショットガン方式による  
タクシー乗り場の導入検討**  
T Vモニターを活用したタクシー待機システムの導入  
タクシー待機スペースの確保

凡	例
商業施設	商業施設
建物	建物
駐車場ビル	駐車場ビル
パデストラゾアデッキ	パデストラゾアデッキ
低未利用地	低未利用地
主要バス停	主要バス停

〔万代地区の現状〕



通行が困難な歩道環境

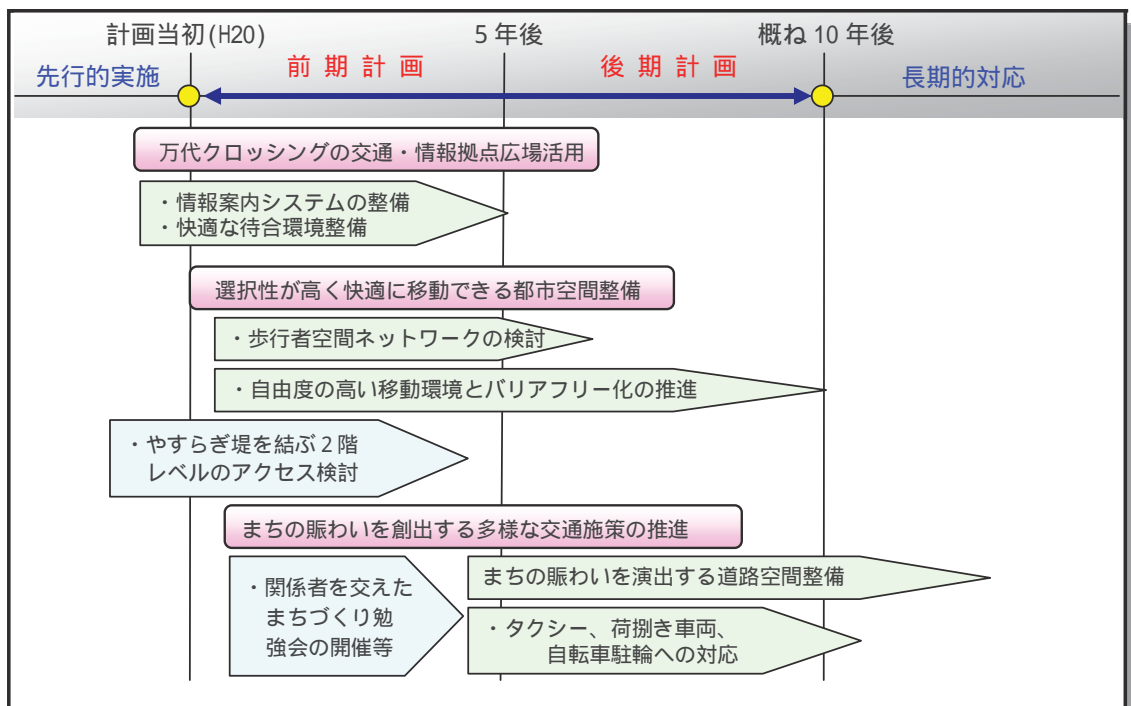


ラブラ万代前に並ぶタクシーの車列



歩道上に無秩序にとめられた自転車

行動計画(案)





## 5-7. モビリティマネジメントの推進



### プロジェクトの概要

- ◆ 戦略プランでは、環境や人に優しく、人々が日常生活に必要なサービスを楽しむことができる暮らしやすいまちづくりを進めるため、自動車と公共交通のバランスの取れた交通体系の実現を目指しています。
- ◆ しかし、環境問題や地域社会を支える移動手段として期待される公共交通も、利用者であるより多くの市民から、実際に利用していただかなければ、その効果を発揮し、一定のサービスレベルを維持することはできません。
- ◆ このため、公共交通の利便性を高める取り組みとともに、市民一人一人が過度に自動車に依存した行動を見つめなおし、無理のない範囲で自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメントを推進します。

### (参考) モビリティマネジメントとは？

定義・・・ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向<sup>(注)</sup>に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

【注】：例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

### モビリティ・マネジメントの3つの特徴

- 自発的な行動変化を期待する
- 意識や習慣等の社会的・心理的要素に配慮する
- 大規模かつ個別的なコミュニケーションを主体とした施策である

【モビリティ・マネジメントの手引き】 土木学会より

## ( 1 ) 市民意識やニーズを踏まえた活動展開

## ( 仮称 ) にいがたMMネットワークの設立

モビリティ・マネジメントをより実効性の高い活動とするため、環境問題やまちづくり・経済活動など様々な分野で活動する団体や市民などの意見を取り入れながら、施策や進め方について検討を行う(仮称)にいがたMMネットワークを設立します。

〔モビリティマネジメントの推進イメージ〕

## 【推進体制の狙い】

市民と行政が互いの得意分野を活かしつつ共に連携・協力し、市民参加のもとに交通の観点からまちづくりを考え、市民の自発的な行動の変化を促す「新潟版モビリティマネジメント」に取り組めます。

NPO 等市民団体



市民が参加して結果的に納得感を得ることができるプロセスデザイン  
交通だけでなく、環境・健康・経済・教育・生活といった多面的な考察

都市交通施策の検討・推進  
施策の効果検証・評価見直し

情報交換

市民意見を反映できる場作り

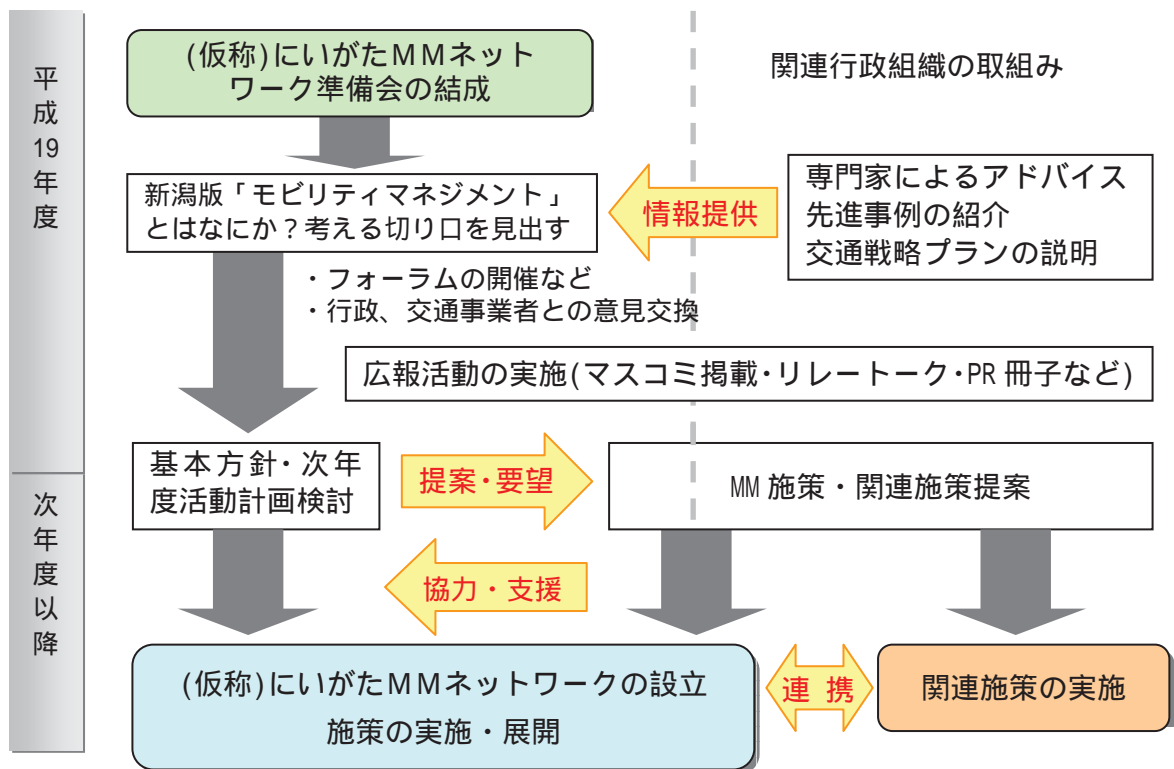
MM に関する企画と技術的検討  
公共交通などの利用啓発活動  
活動成果の評価

活動連携

市民参加の目的を明確にし共有  
市民の意向を反映した運営提案  
適切な参加方法の提案・実施  
市民への情報発信

より多くの市民が参加できる機会の創出と施策の展開

〔当面の作業スケジュール〕



モビリティマネジメントの施策内容の検討

モビリティ・マネジメントの推進に向けて、行政の視点だけでなく、参加メリットや共感を得られやすい目標設定など、市民の視点に立った活動計画を検討します。

〔施策の方向性〕

a . 共感を得るための仕掛けづくりと情報発信

・・・ 行政だけでなく、より多くの団体や個人から、いかに理解と協力を得られるか？

賛同していただける理念、相互理解と信頼感を醸成する機会の創出  
わかりやすく共感を得やすい目標設定。

より多くの市民に伝わるネットワークづくり（情報発信）

b . 参加意欲を駆り立てる環境づくりと場の提供

・・・ 自発的に参加してみたいくなる気運をいかにつくるか？

メリットや魅力を感じる活動・会合、課題・危機意識の扇動

c . 活動を広めるためのアイテムづくり

・・・ セグメント（属性）に応じた仕掛けづくりが必要！

話題作り、ニーズや目的に応じた小道具の作成

広く市民を対象にしたモビリティマネジメント

過度な自動車依存を見直し、公共交通などの環境負荷の少ない交通の利用を促進させるためには、環境問題などに対する意識の醸成を、特定の地域だけでなく市全体で継続的に実施していくことが重要と考えます。

そこで、キャンペーン、TFP、総合学習など様々な手法を用いて、広く市民を対象にしたモビリティマネジメントを展開します。

TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)とはアンケートなど複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策

〔広く市民を対象にしたモビリティマネジメント取り組み(案)〕

手法	内容(案)
キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノーマイカーデーの実施</li> <li>・健康と環境をテーマにしたライフスタイルに関するキャンペーンの実施</li> <li>・飲酒運転撲滅に向けた、深夜バスの乗り場を紹介するマップの作成</li> </ul>
TFP	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の利用を控え、公共交通を利用する運動に参加する市民の募集し、参加者にガソリン節約額やカロリー消費量などの診断書を発行</li> <li>・公共交通の利用実績や歩いた距離を記録し、行動変化に伴うCO2削減量や消費カロリーなどを換算するエコカレンダーの作成</li> </ul>
総合学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生向け、環境と交通読本の作成</li> <li>・(仮称)にいがたキッズエコロジーの開催 環境と交通に関するテキストの配布とバス乗車体験会の実施 など</li> </ul>
ホームページ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ貢献度、消費カロリー計算ホームページの開設</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通に関するシンポジウム・ワークショップの開催</li> <li>・自動車免許の自主返納の支援の検討</li> <li>・目的(学校への登下校、観光など)に応じた都市交通マップを作成</li> <li>・公共交通を利用しない人を含め、公共交通を楽しく面白い都市の要素として活かすアイデア募集などによる話題づくり</li> </ul>

〔ノーマイカーデー実施事例「ノーマイカーデーひろしま 2006」〕

・取り組みを広くPR



チラシ

・公共交通利用促進に向けたサービスの展開



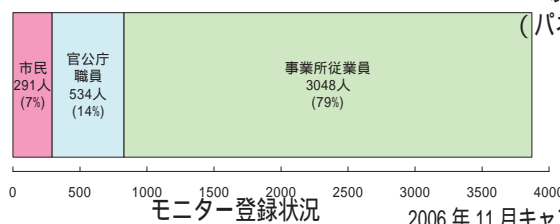
アストラライン割引1日乗車券

・イベント等による啓発活動



環境の日ひろしま大会  
(パネル展示、環境クイズ)

・一層の普及を目指した環境行動モニター募集



2006年11月キャンペーン実施後の状況

## ( 2 ) 交通施策と連動したモビリティマネジメントの推進

### りゅーとリンクの利用を促進するモビリティマネジメント

公共交通指向型の土地利用を促進する先導的なまちづくりの一環として、りゅーとリンク沿線の利用促進に関わるモビリティマネジメントを展開します。

具体的には、平成 19 年度においてりゅーとリンク沿線の中央区高美町・上沼町で実施したワンショットTFPの結果を踏まえ、沿線住民に対する有効な意識啓発活動の検証と、新たな沿線地域への活動拡大を進めます。

ワンショットTFP(ワンショット トラベル・フィードバック・プログラム)とは公共交通などの情報提供と組み合わせて、「コミュニケーションアンケート」のみ実施する最もシンプルなTFP

〔りゅーとリンク沿線のモビリティマネジメント実施エリア〕



〔事例：中央区上沼町・高美町で実施したワンショットTFPの配布物(一部)〕

りゅーとリンクお試しグッズ



ポケットサイズの上沼町・高美町版時刻表

アンケート調査票

調査票

問1. お住まいの市町村、およびお住まいの市町村、定住の交通手段、それぞれ何回使いましたか？また、その上乗りの交通手段は何ですか？

注1. 「市町村」欄には必ずお住まいの市町村を記入してください。

交通手段	市町村 (市)		市町村 (町)	
	回数	乗車回数	回数	乗車回数
マイカー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
バス (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
タクシー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
自転車 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
徒歩 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
その他 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
マイカー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
バス (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
タクシー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
自転車 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
徒歩 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
その他 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
マイカー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
バス (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
タクシー (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
自転車 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
徒歩 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上
その他 (乗車)	1回未満	1回以上	1回未満	1回以上

PR紙



出典：北陸信越運輸局

## 国道8号方面バス利用を促進するモビリティマネジメント

国道8号方面の白根線バスを強化していくためには、利用者ニーズと連動した施策展開とより多くの利用者からの愛着が大切なことから、計画段階からの利用者意見の把握と、行動変容を促しながら自動車利用からの転換を図る取り組みを進めます。

また、白根地区の商業・観光の活性化の観点から、まちなかに賑わいを創出するため、「白根地区市街地の情報発信と総合的な交通案内がセットになった交通マップ」や「沿線の情報マップ」の作成を検討します。

さらに、白根地域における「アダプト制度の導入検討」により、沿線地域住民が知恵を出し合い議論する場を設け、地域が生活交通を守り育てる取り組みや機運づくりを促進します。

アダプト(adopt)とは「養子縁組をする」という意味で、市民が公園、緑地などの公共施設を養子のようにいつくしみ、世話をすることから名づけられました。

〔商店街の情報発信と総合的な交通案内がセットになった交通マップ事例「ふるまちマップ」〕

モラル・マナーの啓発

放置自転車や歩行者と自転車のトラブルの増加といった問題に対応するため、自歩道や駐輪場などの利用環境の整備促進を図るとともに、利用にあたってのモラル・マナーの啓発に取り組みます。

〔自転車マナーアップデー パンフレット事例 高崎市〕

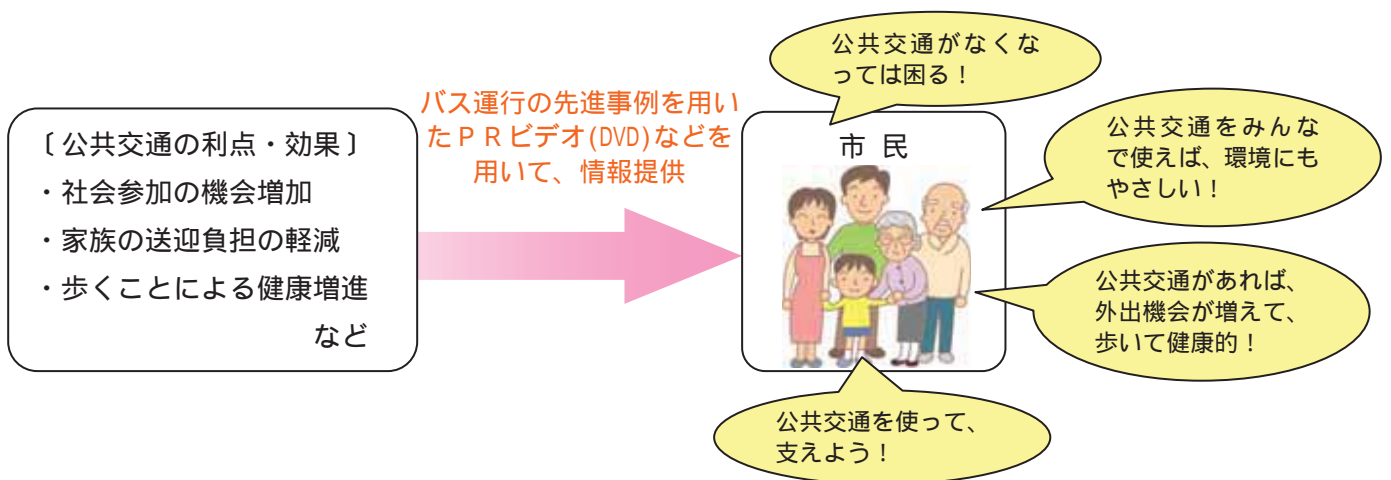


住民バスや区バスなど生活・地域交通に関するモビリティマネジメントの推進

中央区以外の7区では、市民が自らの区内で一定の生活を行なうとともに、個々の観光資源を活かすなど地域の活性化を図っていくためには、まず、住民バスや区バスなどの生活・地域交通の安定した利用者数の確保により、持続可能な運行を確立させることが重要と考えます。

そこで、送迎負担軽減や社会参加の機会増加など、地域交通としての公共交通の利点・効果を全国の先進的な事例を用いて理解してもらうなど、生活交通を支える意識の醸成に資する取り組みを進めます。

〔生活交通を支える意識の醸成に向けた施策イメージ〕



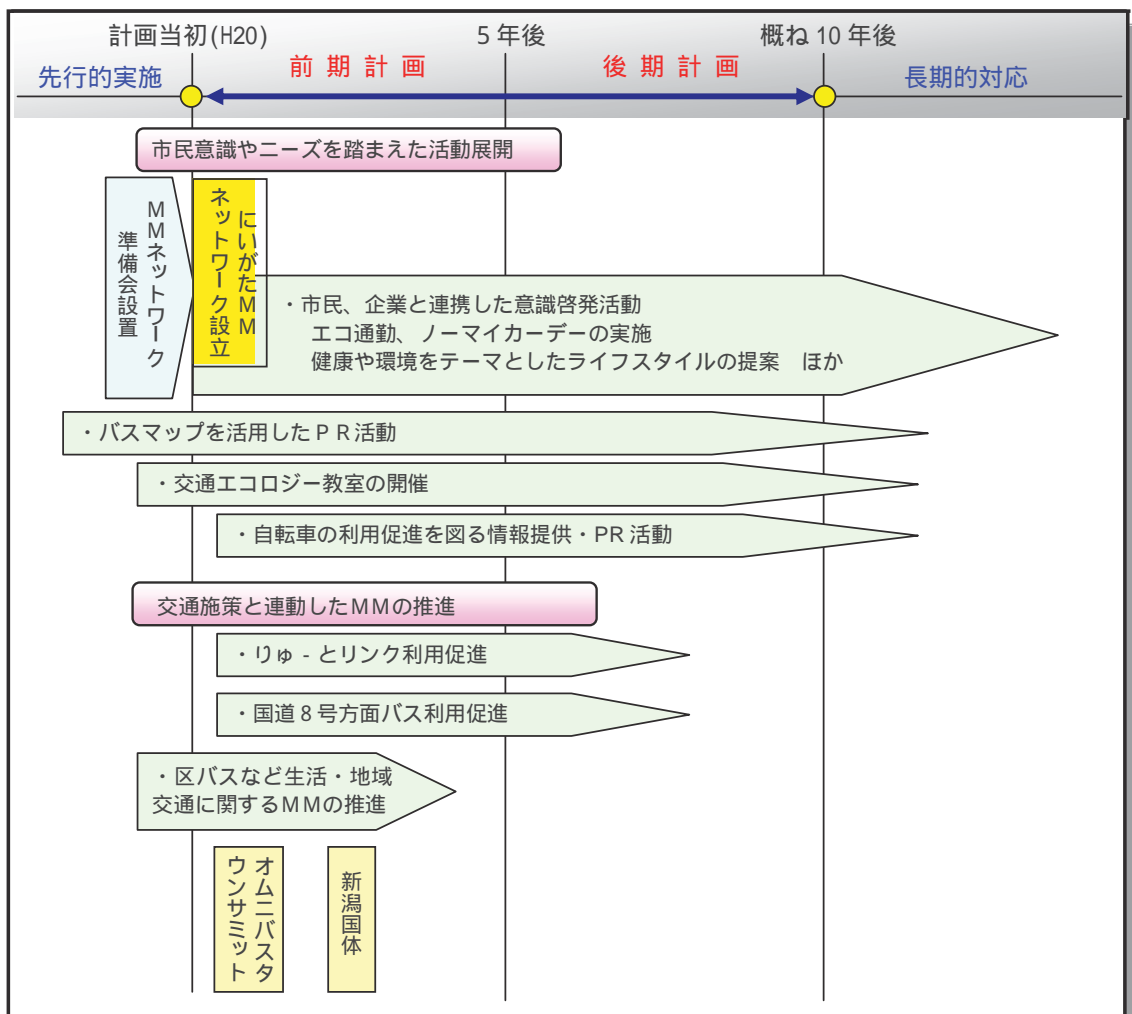


骨格幹線バス路線や鉄道を利用促進する  
モビリティマネジメント

他路線に比べ、高い運行頻度サービスがある国道 116 号・国道 113 号方面の路線バスのさらなる利用促進に向けて、沿線地域の特性(施設分布など)を把握し、大学・病院・企業などをターゲットにした新たな施策を検討するとともに、その施策に合わせて目的にあった公共交通マップの作成やTFPなどによりモビリティマネジメント施策を展開します。

鉄道については、駅でのパークアンドライドなどの施策を検討するとともに、骨格幹線バス路線と同様に、その施策に合わせてモビリティマネジメント施策を沿線地域で展開します

行動計画(案)



## 6 . 成果目標

### 6 - 1 . 成果目標の設定

#### ( 1 ) 成果目標とは

戦略プランで提案され今後実施されていく施策が、戦略プランで示した基本方針(目標)に向かって有効に効果を発揮しているか、その成果を確認するための数値目標です。

#### ( 2 ) 目標年次

平成 20 年度から概ね 10 年後の目標とします。

#### ( 3 ) 指標の選定

以下の条件により指標を選定しました。選定した指標は次ページの通りです。

##### 指標の選定条件

市民の視点に立った指標

戦略プランの基本方針(目標)を適切に評価できる指標

施策の実施による効果を測る客観的な指標を基本とする。ただし、整備量やサービス水準が市民にとって分かりやすい場合は、それら指標も用いる。

検証可能な指標

基本方針

<p>基本方針1 多核連携型の都市構造を 支える交通戦略</p>	<p>視点A 都心にいきやすく地域間の結び付きを強化する交通施策</p> <p>具体的施策案 (1) 社会経済活動を支える放射環状道路網の構築 (2) 都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良 (3) 鉄道の利便性向上 (4) 都心方向へのバスサービスの向上 (5) 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備</p>
<p>基本方針2 地域の快適な暮らしを支 える交通戦略</p>	<p>視点B 各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策</p> <p>具体的施策案 (1) ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上 (2) 徒歩や自転車による生活を支援する地域内の交通環境の整備 (3) 駅施設を利用した多様な活用方策の検討</p>
<p>基本方針3 市街地の賑わいと都市の 活力を創出する交通戦略</p>	<p>視点C 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策</p> <p>具体的施策案 (1) まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現 (2) 拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化 (3) 自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備</p>
<p>基本方針4 地域や関係者が一丸と なって取り組む交通戦略</p>	<p>視点D 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策</p> <p>具体的施策案 (1) 都心部道路の役割分担と道路空間の再構築 (2) 歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備 (3) まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策</p>
	<p>視点E 市民や事業者とともに進める全市民的な交通施策</p> <p>具体的施策案 (1) 行政・事業者・住民の役割分担・連携強化 (2) 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発</p>

市民の視点に立った成果指標

<p>地域拠点から都心へアクセスしやすくなる 指標：都心地区への交通手段別アクセス時間 その他指標 高速道路 IC の整備箇所数 パークアンドライド駐車場の整備箇所数</p>
<p>公共交通の便が良くなる 指標：公共交通沿線の居住人口割合 その他指標 公共交通に関する市民満足度 バリアフリー対応駅数 構上化駅数 ハイグレードバス停の箇所数 バス接近表示システムの設置バス停数 乗り継ぎ拠点の箇所数</p>
<p>都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる 指標：広域交通拠点から都心および都心周辺部の主要施設へのアクセス時間 その他指標 バス優先レーン設置路線数 PTPS 設置路線数 基幹公共交通軸におけるバス運行頻度 ノンストップバス導入台数</p>
<p>都心地区を快適に通行できる 指標：都心地区の歩行者交通量</p>
<p>渋滞が少なくなる 指標：渋滞損失時間</p>
<p>安全に通行できる 指標：交通事故件数</p>
<p>地球環境の保全に貢献できる 指標：自動車 CO<sub>2</sub> 排出量 指標：エネルギー消費量</p>

## 6 - 2 . 成果目標値

第3回新潟都市圏パーソントリップデータや時刻表データなどの活用により、10年以内に予定されている取り組みを想定した目標値を算定しました。

なお、モビリティマネジメントなど算定にあたって、想定が難しい取り組みについては今回の算定条件に含まれていません。したがって、ここで示す数値はすべての取り組みを反映したものではなく、それ以上の効果が期待できるものと考えます。今後、計画の推進に際して、効果算定の方法について検討し、目標値を見直していく必要があります。

### (1) 地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

#### 都心地区への交通手段別アクセス時間

##### 指標説明

- ・西蒲区、南区、秋葉区、江南区、北区の中心部から都心までの移動に要する時間
- ・公共交通利用の場合は、バス停・鉄道駅における待ち時間も考慮した移動時間

公共交通によるアクセス時間 = バス停・鉄道駅における待ち時間 + 各施設間の移動時間

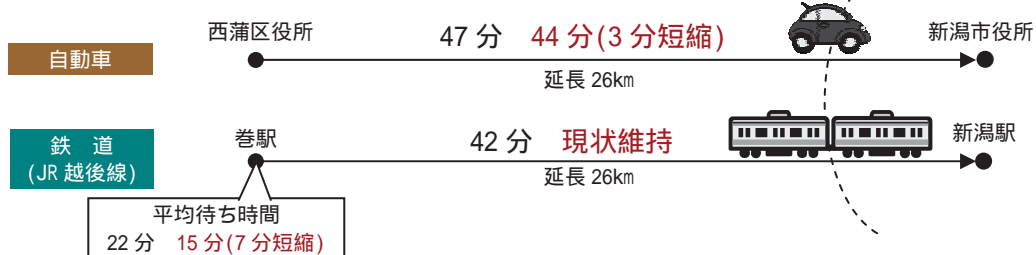
##### 将来目標

各地区から都心に向かう自動車のアクセス時間を2分～3分短縮することを目指します。また、公共交通については、巻～都心(鉄道利用)、白根～都心(バス利用)を待ち時間を含めて10分短縮し、その他は最低限、現状維持することを目指します。

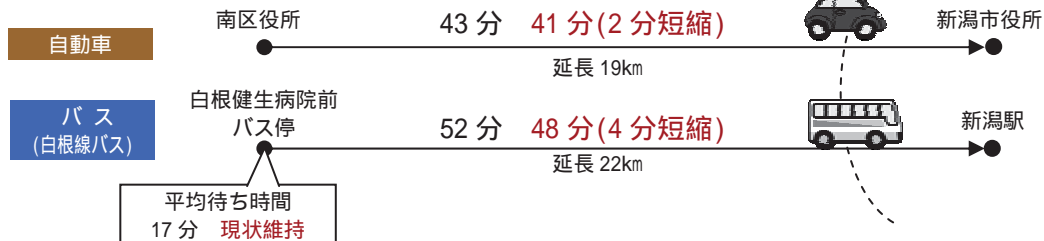
#### 〔都心へのアクセス時間〕

現況値 目標(概ね10年後)

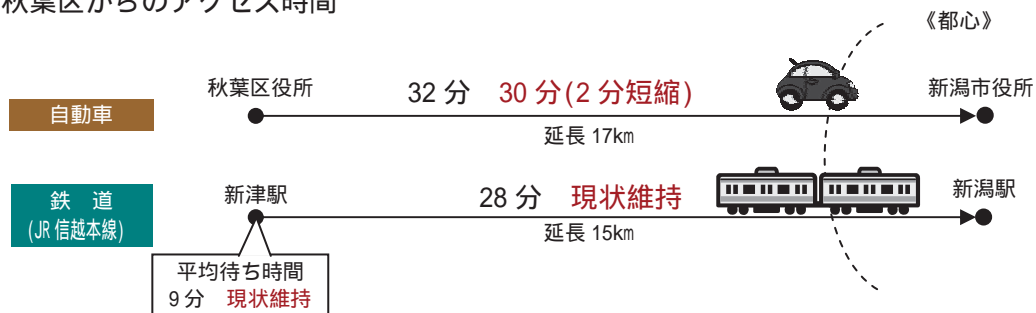
##### 西蒲区からのアクセス時間



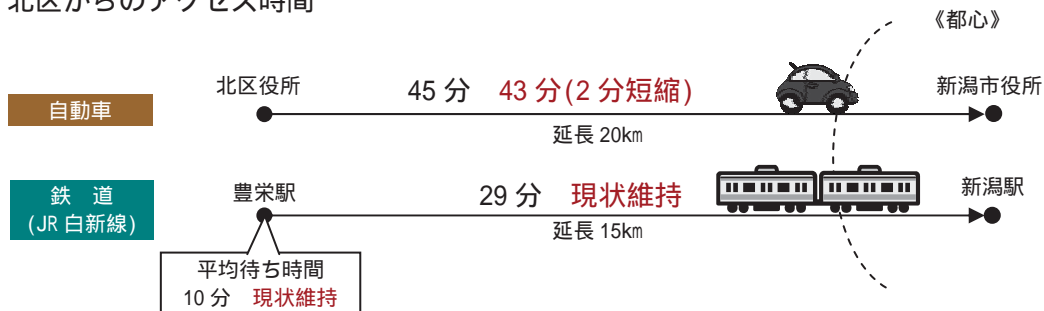
##### 南区からのアクセス時間



## 秋葉区からのアクセス時間



## 北区からのアクセス時間



自動車は国道 116 号、8 号、7 号、49 号の主要幹線道路を利用した場合の所要時間

白根線は急行バスを含む平均移動時間

現況値 H17 年道路交通センサスピーク時旅行速度より算出

10 年以内に整備が予定されている道路整備、バスレーンおよび P T P S の導入、鉄道運行本数の増強を条件として算出

今後の、新たな施策展開によって、数値が変更になる場合あり

## その他指標

	現況	将来
高速道路 IC の箇所数	9 箇所	10 箇所
パークアンドライド駐車場箇所数	16 箇所	22 箇所

## ( 2 ) 公共交通の便が良くなる

### 公共交通沿線の居住人口割合

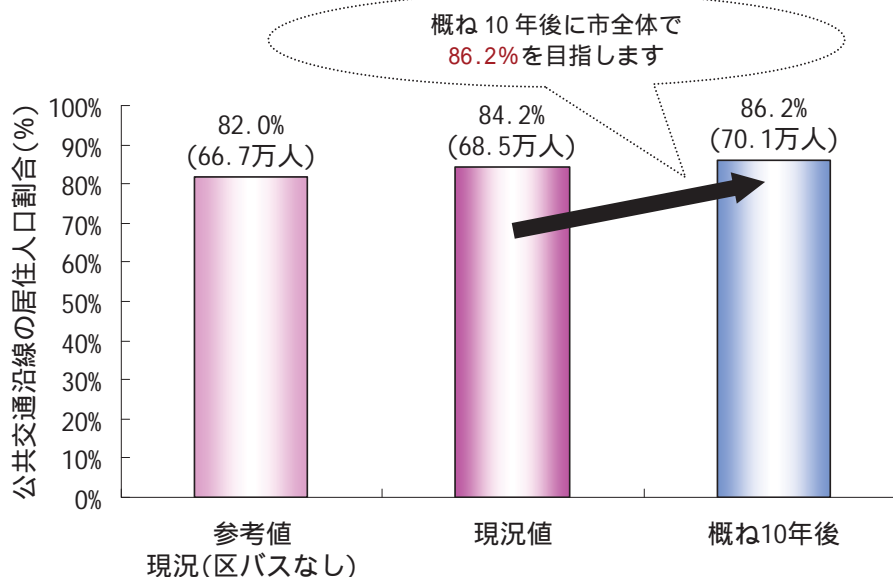
#### 指標説明

新潟市総人口に対するバス停から 300m 圏域、鉄道駅から 500m 圏域の居住人口割合

#### 将来目標

新潟市の全体公共交通沿線の居住人口割合現況値 84.2% に対して、将来は 86.2% より向上させることを目指します。

### [公共交通沿線の居住人口割合]



現況値は乗合旅客を運送する交通を対象に集計

現況値 平成 20 年 3 月現在の路線配置、H17 年国勢調査人口から算出

H17 年国勢調査人口 新潟市 814,000 人

公共交通サービス圏域の考え方

バス停から 300m：バス停の設置計画の検討において、一般的な人(歩行速度 80m/分)の 90%が抵抗を感じない距離が 300m(徒歩時間 3.5 分)であることを参考に、サービス圏域をバス停から半径 300m に設定

鉄道駅から 500m：旅客施設に関わるバリアフリーの重点整備地区の設定において、一般的に旅客施設から 500m～1km が徒歩圏内とすることを参考に、サービス圏域を駅から半径 500m に設定

## その他指標

	現況	将来
公共交通に関する市民満足度	2.806 点	2.933 点以上
バリアフリー化対応駅数	7 駅	8 駅
橋上化駅数	8 駅	11 駅
バス停上屋の整備済み箇所数	280 箇所	390 箇所
バス接近表示システム設置バス停数	35 箇所	45 箇所
乗継拠点の整備箇所数	-	7 箇所 今後整備する箇所

満足度スコアとは、不満・やや不満・普通・やや満足・満足の5段階評価を点数化し、回答者数で割り返した平均点数。点数が高ければ、満足度が高く、不満が少ないと言えます。

バリアフリー化対応駅とは、高齢者や障がい者の鉄道利用を円滑にするため、エレベーターを設置するなど、移動バリアを取り除いた駅施設

ハイグレードバス停については P102 参照

バス接近表示システム

### (補足説明)公共交通利便性に対する市民満足度

#### 指標説明

市総人口のうち、公共交通利便性に対して満足している人の割合

現況値は平成 18 年度新潟市市民満足度調査より設定

#### 新潟市市民満足度調査(H18年)の概要

対象地域：新潟市全域

調査対象：満 20 歳以上の男女個人

標本数：3,000 人

抽出方法：確率比例系統抽出法

調査方法：郵送法(調査の配布、回収とも)

調査時期：平成 18 年 7 月 24 日～平成 18 年 8 月 4 日

調査内容：福祉・環境・教育など、さまざまな分野における市の取り組み(95 項目)に対する市民の満足度と重要度を調査。設問は 5 段階による評価。

#### 満足度順位

満足度順位	(満足度スコア)
第 1 位 廃棄物の減量、リサイクルの推進	3.292 点
第 2 位 下水道の充実	3.288 点
第 3 位 消防体制の強化	3.273 点
第 4 位 水辺を活用した「にぎわい空間」	3.247 点
第 5 位 豊かな水と共生するまち	3.220 点
・	
第 77 位 安全で便利な公共交通の構築	2.806 点
・	
第 95 位 既存産業の振興	2.542 点
全体平均	2.933 点

#### 将来目標

現状の平均点 2.933 点以上を目指します。

(3) 都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる

広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間

<p><b>指標説明</b></p> <p>広域交通拠点(新潟駅、新潟空港)から、都心および都心周辺部の主要拠点(古町、万代、県庁、市民病院等)への公共交通によるアクセス時間</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">公共交通によるアクセス時間 = バス停における待ち時間 + 各施設間の移動時間</p> <p><b>将来目標</b></p> <p>広域交通拠点(新潟空港、新潟駅)から都心および都心周辺部の主要施設までのアクセス時間については、現状維持または現状より2分～9分以上の短縮を目指します。</p>
---

[広域交通拠点から主要拠点へのバスによるアクセス時間]

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	現況	目標 (概ね10年後)	現況	目標 (概ね10年後)
万代	8分	現状維持	48分	43分
古町	10分	現状維持	50分	45分
県庁	31分	29分	71分	64分
新潟市民病院	29分	25分	69分	60分
東北電力ビッグスワン	24分	20分	64分	55分
新潟大学	47分	現状維持	87分	82分

待ち時間を考慮したアクセス時間  
現況値 H19年現在の時刻表より算出

その他指標

	現況	将来(概ね10年後)
バスレーン設置延長	35.6km	40.5km
P T P S 導入延長	15.5km	23.2km
基幹バスリゅーとリンクにおけるバス運行頻度	10～20分間隔	10～15分間隔
バリアフリー対応車両の導入台数	18% (142台/780台)	概ね5年後 31% (240台/780台) 概ね10年後 さらに増強

バスレーン・P T P SについてはP101参照  
バリアフリー対応車両 ワンステップバス、ノンステップバス



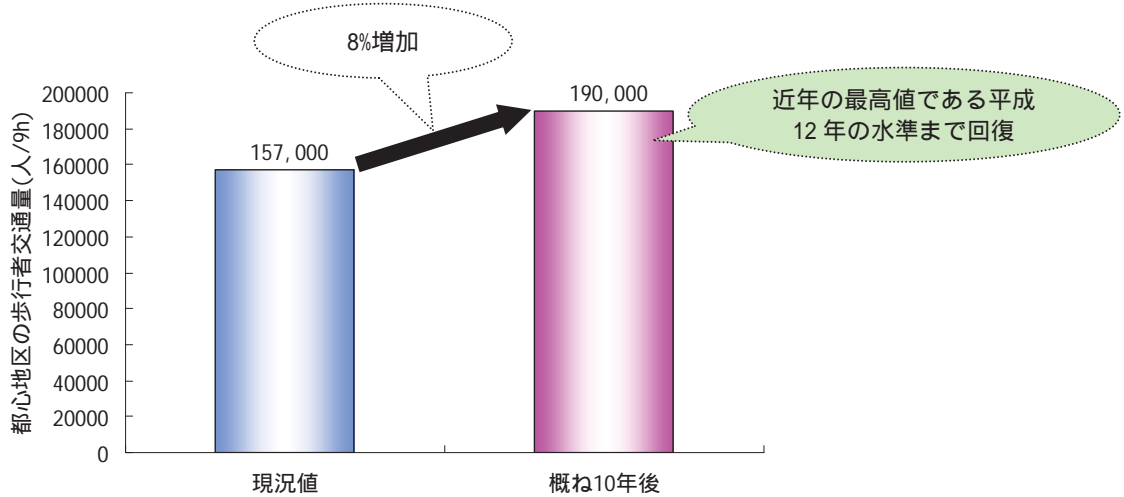
(4) 都心地区を快適に通行できる

都心地区の歩行者交通量

**指標説明**  
 古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区の主要地点断面(18箇所)の歩行者交通量の合計値

**将来目標**  
 都心地区の歩行者交通量は現況 15.7 万人/9h に対して、将来約 20%(3.3 万人/9h)以上の増加を目指します。

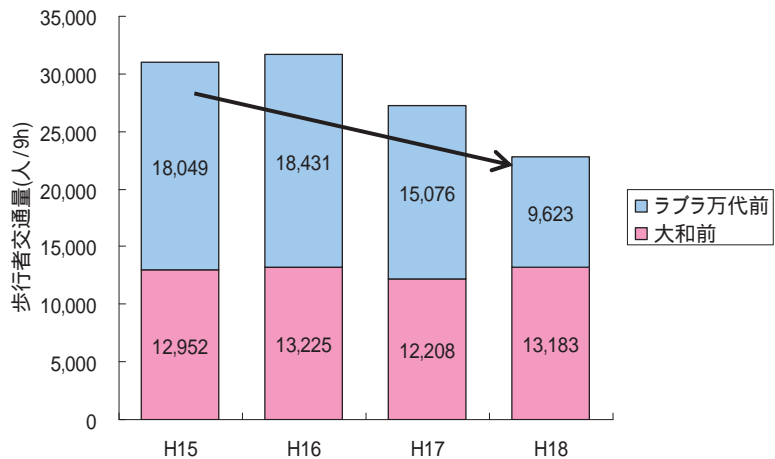
[都心地区の歩行者交通量]



現況値 資料 新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査(H18年10月21日(土)10:00~19:00)

(参考)旧ダイエー前および大和前道路断面における歩行者交通量

都心の主要地点の歩行者交通量を見ると、年々減少傾向にあり、H18年にはH15に対して約4分の1減少しています。



資料)新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査  
 調査日時：毎年10月下旬の土曜 10:00~19:00

## (5) 渋滞が少なくなる

### 年間渋滞損失時間

#### 指標説明

渋滞のない状態で、ある区間を自動車で走行する場合に要する基準的な旅行時間と、通常の旅行時間との差分の合計。対象は新潟市内の県道以上の道路。

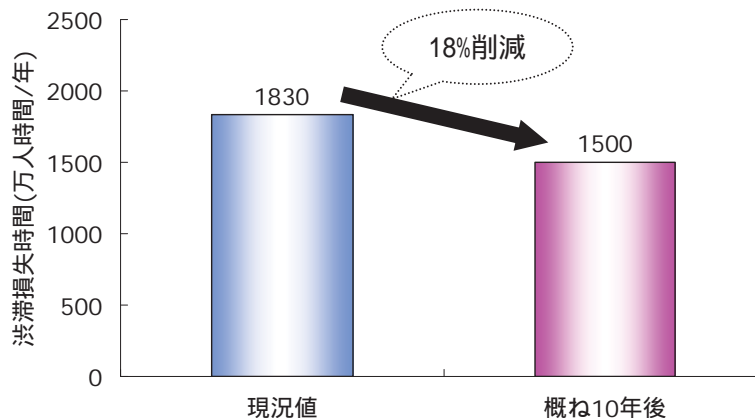
#### 年間渋滞損失時間

$$= \{ (\text{区間距離} \div \text{通常の旅行速度}) - (\text{区間距離} \div \text{基準旅行速度}) \} \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

#### 将来目標

新潟市内の道路混雑による渋滞損失時間を現況 1830 万人時間/年に対して、18%以上の削減を目指します。

### [年間渋滞損失時間]



対象道路は県道以上の道路

現況値 道路交通センサ調査をベースにした平成18年値

## (6) 安全に通行できる

### 交通事故件数

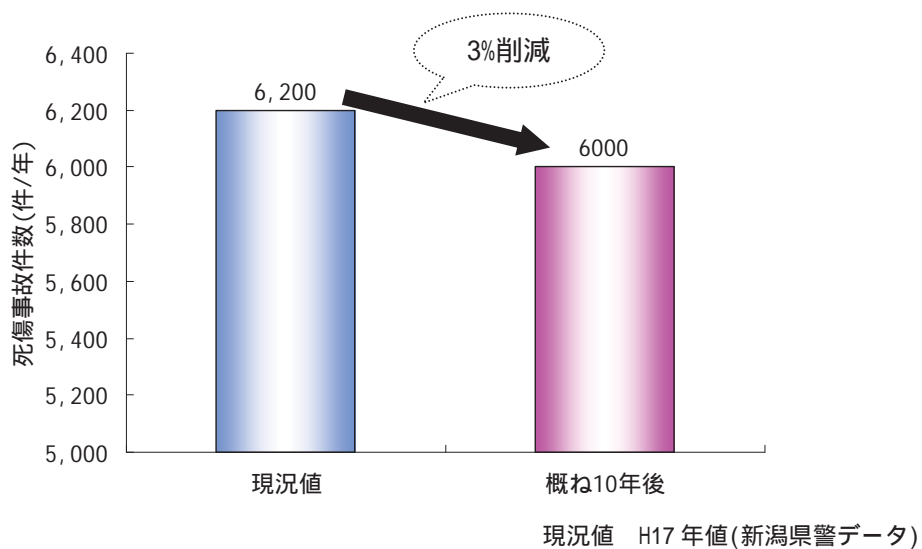
#### 指標説明

新潟市内の1年間に発生した交通事故件数

#### 将来目標

新潟市の交通事故件数を現況6,200件/年に対して、将来3%以上削減を目指します。

### [交通事故件数]



( 7 ) 地球環境の保全に貢献できる

自動車 CO<sub>2</sub> 排出量

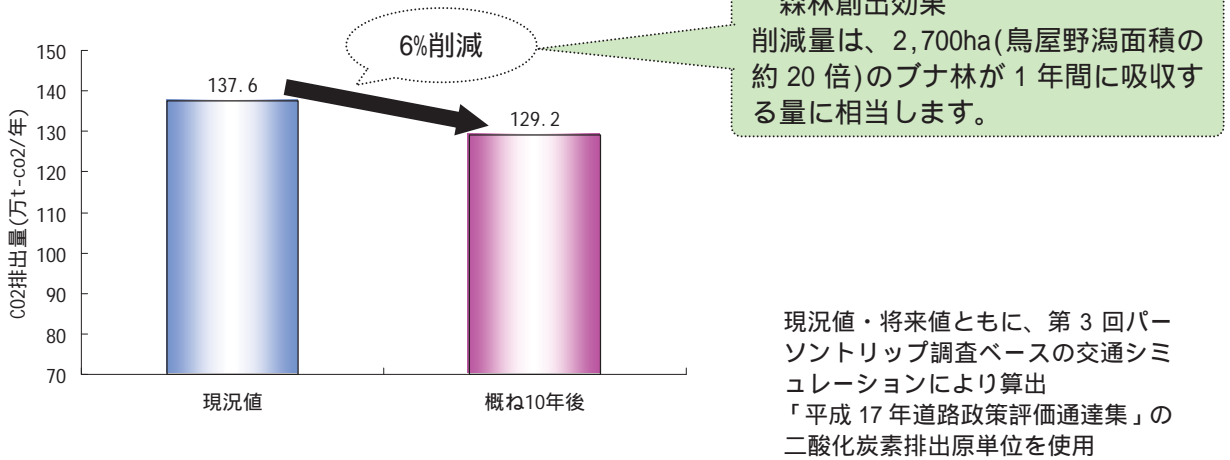
指標説明

新潟市内を走行する自動車の 1 年間における CO<sub>2</sub> 排出量

将来目標

自動車 CO<sub>2</sub> 排出量は現況 137 万 6 千 t-co<sub>2</sub>/年に対して、将来 6%の削減を目指します。

[自動車 CO<sub>2</sub> 排出量]



エネルギー消費量

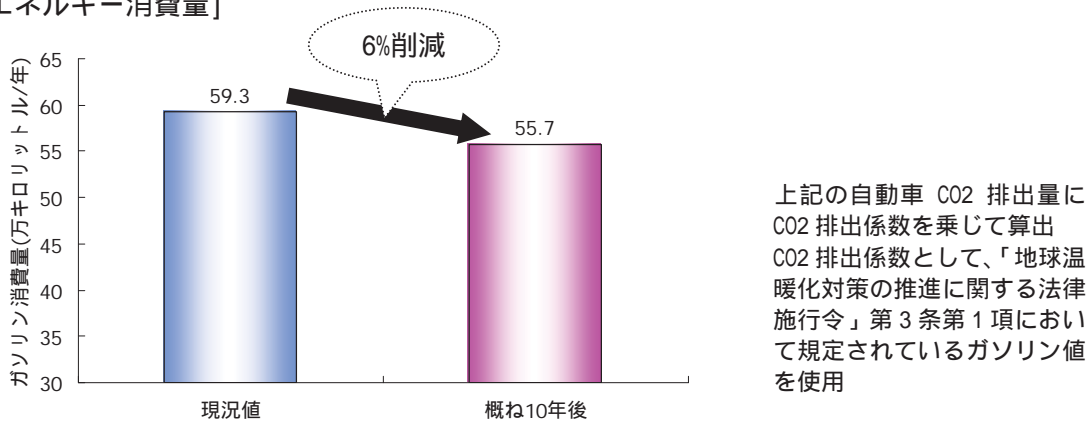
指標説明

エネルギー消費量は、自動車走行で利用されるガソリンの 1 年間の総量

将来目標

自動車走行によるガソリン消費量は、現況 59 万 3 千キロリットルに対して、将来 6%の削減を目指します。

[エネルギー消費量]



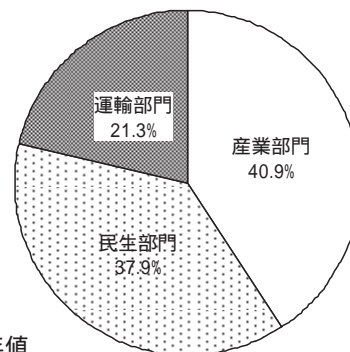
CO<sub>2</sub>排出量とエネルギー消費量については、MMの推進などにより上記以上の削減を目指します。

(参考)新潟市の二酸化炭素排出量

新潟市の二酸化炭素排出量の部門別割合を見ると、運輸部門(旅客および貨物)は新潟市全体の21.3%を占めています。

また、旅客における一人当たりのCO2排出量は都道府県庁所在地の中で3位と非常に高い状況にあります。

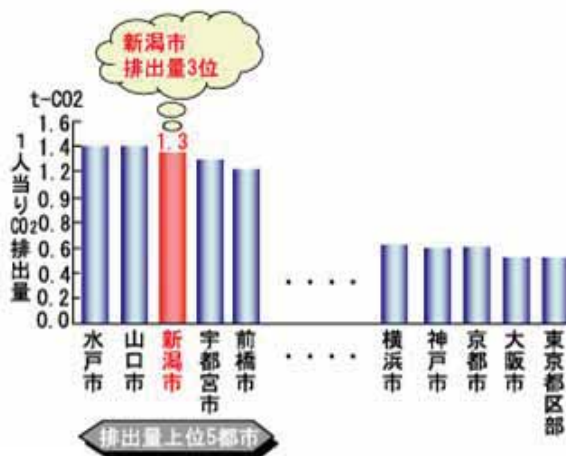
〔新潟市の二酸化炭素排出量の部門別構成〕



H15 年値

資料)新潟市地域新エネルギービジョン (H18.2)

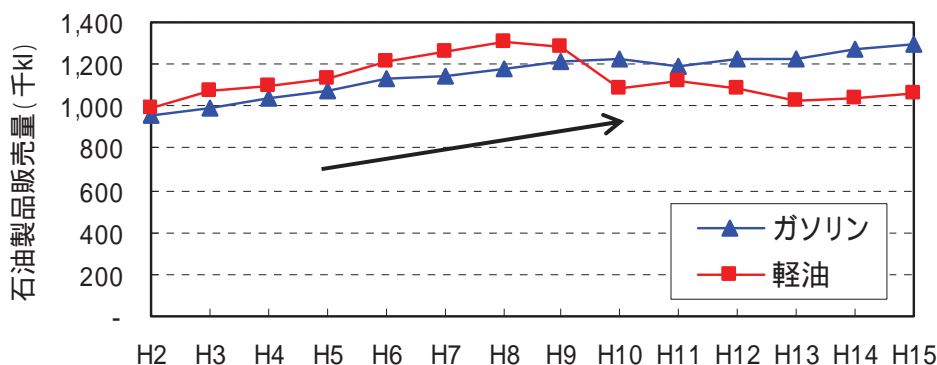
〔全国の都道府県庁所在地 47 都市の運輸部門における一人当たりのCO2(二酸化炭素)排出量〕



資料)2000 年国勢調査、国立環境研究所「市町村における運輸部門温室効果ガス排出推計手法の開発および要員分析」によるデータ

(参考)新潟県のガソリンおよび軽油の販売量の推移

新潟県におけるガソリン販売量の推移をみると、自動車の燃費向上等が図られているものの、ガソリン消費量は増加しています。



資料)新潟市地域新エネルギービジョン (H18.2)

## 7. 戦略プランの進行管理・推進体制

戦略プランでは着実な進行と効果発現に向けて、進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行います。さらに、戦略プランの短期および中期の最終年には、それまでに実施した施策について総括し、達成できなかった項目の検証とその後の対策について検討を行います。

また、戦略プランに対する理解や協力を得るため、このような情報を利用者である市民に提供していきます。

### 〔進行管理のポイント〕

#### 定期的な施策の進行状況確認およびモニタリング

計画の進行状況の定期的な確認や既存資料の収集、調査の実施により成果目標の達成状況を定期的にモニタリングし、必要に応じて計画・目標値の見直ししていくことによって、戦略プランの着実な推進を図っていきます。

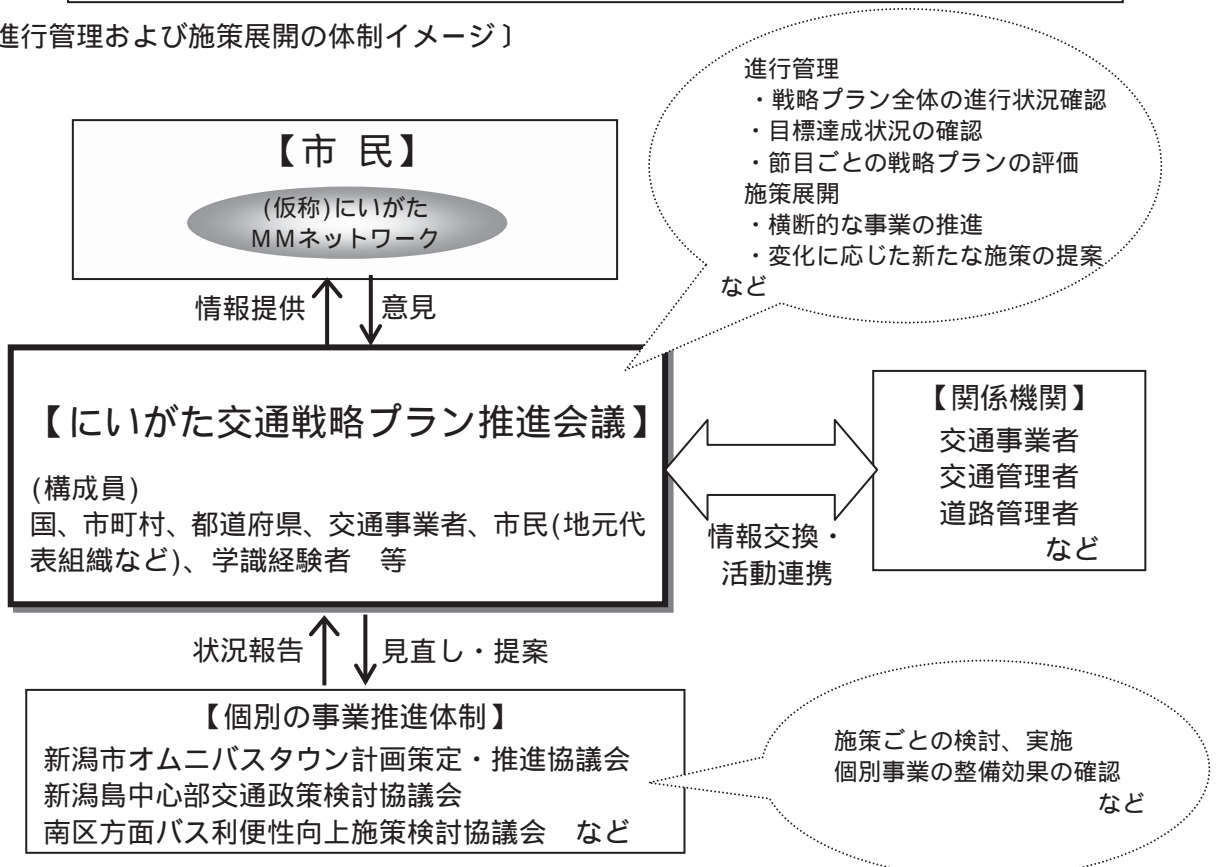
#### 短期および中期の最終年における総括

5年後、10年後の節目において目標達成状況を総括し、その後の方向性と施策展開の方針について検討します。

#### 市民への積極的な情報発信

施策の認知度アップや内容の理解や協力を得るため、利用者である市民に対して、進捗状況・目標達成状況・施策の整備効果等の情報発信を積極的に行います。

### 〔進行管理および施策展開の体制イメージ〕



〔進行管理スケジュール案〕

	短期						中期				長期	
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目～	
節目ごとの評価および見直し			→	→	→	→	→		↔	↔		
			・短期における施策の評価 ・見直しの検討		・短期に実施された施策の評価 ・中期における見直しの検討						・短中期の達成状況の確認 ・次期戦略プランの策定	
施策の進捗状況の確認	○	○	◎	○	○	◎	○	○	◎	◎		
目標達成状況・整備効果の確認												
	↳ 施策の実施に合わせて調査を実施し、目標達成状況・整備効果を確認 ・必要に応じた計画・目標値の見直し											
既存調査			○								○	
	道路交通センサス調査										○	
											○	
パーソントリップ調査											○	
市民に対する状況報告	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

### 目標達成状況の確認に向けた調査

- ・以下表に示す調査を実施し、施策後の指標値を算定します。
- ・達成状況の確認に向けた調査にあわせて、公共交通利用者数・土地利用の変化・利用者の意見などを把握することで、達成に至った要因や整備効果の分析も実施します。

#### 〔指標算定に必要な項目と把握方法〕

指標		算定に必要な項目	把握方法等
都心地区への交通手段別アクセス時間	自動車	・放射状幹線道路の旅行速度	・プローブ調査
	公共交通	・白根線バスとJR越後線の走行時間 ・ " の運行頻度	・バスプローブ調査 ・時刻表
公共交通沿線の居住人口割合		・公共交通の見直し後のバス停、駅の位置 ・地区別人口	・バス運行計画書 ・国勢調査または住民基本台帳
広域交通拠点から主要拠点間へのアクセス時間		・りゅーとリンク、新潟空港線バスの走行時間と運行頻度	・バスプローブ調査 ・時刻表
都心地区の歩行者交通量		・都心地区主要地点の歩行者交通量	・歩行者交通量調査
渋滞損失時間		・道路整備区間の交通量と旅行速度	・交通量調査 ・プローブ調査
交通事故件数		・交通事故件数	・新潟県警提供データ
自動車CO <sub>2</sub> 排出量 エネルギー消費量		・道路整備区間の交通量と旅行速度	・交通量調査 ・プローブ調査

プローブ調査とは、GPS(全地球測位システム)と連動した機器を搭載した車両を運行し、車両の位置と時間情報を収集する調査。所要時間(旅行速度)を把握等に用いられています。



# 事業の実施プログラム(案)

整備方針が明確な事業のみ掲載

凡 例	
	事業実施
	事業化に向けて検討

事業名	事業主体 (予定)	事業スケジュール(H20～H29)			事業メニュー (予定)
		前期(H20～H24)	後期(H25～H29)	H29以降	
<b>多核連携型の都市構造を支える交通戦略</b>					
社会経済活動を支える放射状道路網の構築					
R402号 新潟海岸バイパス整備	市	[整備]			交通円滑化
R403号 亀田新津道路整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
R403号 小須戸田上バイパス整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
R460号 巻南バイパス整備	市	[整備]			交通連携(踏切除却)
R460号 白井橋整備	市	[整備]			交通円滑化
R113号 横土屋バイパス整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
(仮称)新潟中央環状道路 前新田バイパス整備	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
(仮称)新潟中央環状道路 横越バイパス整備	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良					
(仮称)新潟スマートIC整備事業	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
巻・潟東IC周辺地区(パーク&ライド駐車場整備)	市	[整備]			まちづくり交付金
矢代田駅周辺地区(パーク&ライド駐車場整備)	市	[整備]			まちづくり交付金
鉄道の利便性向上					
JR越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取組み	市ほか	[社会実験 協議会設立]	[事業化に向けて検討]	[事業実施]	
白山駅周辺整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
内野駅周辺整備事業	市	[整備]			未定
矢代田駅周辺整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
交通バリアフリー推進事業	市	[整備]			
都心方向へのバスサービスの向上					
(仮称)白根基幹バス路線を主軸とするバス利用サービスの向上	市ほか	[社会実験]	[継続・本格化]		未定
バス運行円滑化事業	国, 県警, 市, 交通事業者	[整備]	[継続的に整備]		未定
白根地域総合交通ターミナル調査事業	市	[調査]	[事業化に向けて検討]		
安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備					
西5-270号自転車歩行者道整備(新潟交通電車線跡地)	市	[調査]	[事業実施]		地方道路整備臨時交付金
<b>地域の快適な暮らしを支える交通戦略</b>					
ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上					
新たな形態による生活交通確保策の創出検討	市	[調査, 実験]	[調査結果により実施]		地域公共交通活性化・再生総合事業
バス交通支援事業(住民バス, 区バス)	市		[継続的に事業実施]		
<b>市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略</b>					
まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現					
オムニバスタウン計画の推進	国, 県警, 市, 交通事業者	[事業実施]			オムニバスタウン整備総合対策事業等
[バス停上屋整備]	国, 市, 交通事業者	[事業実施]			都市交通システム整備事業
[市役所周辺ミニターミナル化]	市	[事業実施]			まちづくり交付金
[バスタップの導入]	交通事業者	[事業実施]			オムニバスタウン整備総合対策事業等
[ICカード導入]	市, 交通事業者, ほか	[事業実施]			オムニバスタウン整備総合対策事業等
公共交通の更なる利便性の向上	市ほか		[継続的に整備]		
拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化					
空港アクセス(短期・南口シャトルバス)	県, 市	[運行開始]	[見直しを行いながら継続]		
空港アクセス(中・長期)	県, 市	[方策検討・実施]			
自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備					
新潟駅連続立体交差事業	市	[事業実施]			地方道路整備臨時交付金等
新潟駅連続立体交差関連街路事業	市	[事業実施]			地方道路整備臨時交付金等
都心部道路の役割分担と道路空間の再構築					
古町地区における道路空間の再構築(道路改良)	市	[調査]	[事業実施]	[継続的に整備]	地方道路整備臨時交付金
歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備					
新潟都市圏自転車環境整備	国, 県警, 市	[社会実験]	[事業化に向けて検討]		未定
早川堀通り水と緑のみちづくり推進事業	市	[事業化に向けて検討]			まちづくり交付金
水辺空間自由通路整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
まちなかお宝解説板等整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
<b>地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略</b>					
過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発					
環境にやさしい交通施策の推進(ノーマイカーデー・MM・P&Rなど)	市ほか	[社会実験]	[継続的に実施]		未定

今後、プラン見直しの際に、追加修正していきます。

## 【附属資料】

### 【にいがた交通戦略プラン策定協議会 規約】

#### （名称）

第1条 本会は、「にいがた交通戦略プラン策定協議会」（以下「協議会」という）と称する。

#### （目的）

第2条 協議会は、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれるまちづくりに向けて、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査で提言された将来都市像・交通計画の目標実現を図るため、関係者が一丸となって、ハード・ソフト両面からなる都市・地域総合交通戦略を策定することを目的とする。

#### （組織）

第3条 協議会は、委員長及び委員、事務局で組織する。

2 委員長は、委員の互選によりこれを定める。

3 委員は、学識経験者・地元団体・交通事業者・関係行政機関の職員等をもって組織し、その構成は別表のとおりとする。

4 委員長は、協議会を代表し、会務を総括する。

5 委員長に事故あるときは、委員長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。

#### （会議）

第4条 委員長は、協議会の委員を招集し、会議の議長を務める。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 協議会は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、資料の提出、意見の開陳、説明その他の協力を求めることができる。

#### （事務局）

第5条 協議会の事務局は、新潟市都市政策部都市交通政策課に置く。

#### （その他）

第6条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項が生じた場合は、別途協議するものとする。

#### 附 則

##### 〔施行期日〕

1 この規約は、平成19年 1月 23日から施行する。

2 この規約は、平成19年 5月 17日から施行する。

【にいがた交通戦略プラン策定協議会委員名簿】

所属	役職	氏名
早稲田大学 理工学部	教授	浅野 光行
横浜国立大学 大学院工学研究院	教授	中村 文彦
新潟市消費者協会 新潟支部	支部長	小林 睦子
にいがた環境交通研究会	代表	藤堂 史明
新潟商工会議所 事業部 総合政策課	課長	井上 達也
東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 総務部 企画室	室長	内山 和之
新潟交通株式会社 乗合バス部	部長	古川 公一
国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課	課長	細萱 英也
国土交通省北陸地方整備局 道路部 道路計画課	課長	信太 啓貴
国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課	課長	木村 周二
国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課	課長	安井 辰弥
国土交通省北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	上手 研治
国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課	課長	佐久間 芳昭
国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課	課長	岡田 博
国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局	首席運輸企画専門官	浅間 雄三
新潟県土木部都市局 都市政策課	課長	山岸 守
新潟県警察本部 交通部 交通規制課	課長	平田 英司
新潟市土木部	部長	惣賀 宣幸
新潟市都市政策部	技監・部長	本田 武志

以上計 19 名（敬称略） : 委員長

期間中の異動

- ・国土交通省北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 渡辺 春彦 細萱 英也
- ・国土交通省北陸地方整備局 道路部 地域道路課 廣松 新 木村 周二
- ・国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課 木村 周二
- 国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 計画課 安井 辰弥
- ・国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課 小林 収 佐久間 芳昭
- ・国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部 旅客課 佐久間 芳昭 岡田 博
- ・国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 熊木 正芳 浅間 雄三
- ・新潟県土木部都市局 都市政策課 斎川 正幸 山岸 守
- ・新潟県警察本部 交通部 交通規制課 鈴木 甲 小岩 富夫 平田 英司
- ・新潟市都市政策部 斎藤 隆 本田 武志

# かしこい移動のしかたを考えてみませんか？

～使おう公共交通 始めようエコライフ～



～地球の環境+私の健康=スマートな移動スタイル～



～総合都市交通計画の実現に向けて～

# 人と環境にやさしい 交通をめざして



お問い合わせ

新潟市都市政策部都市交通政策課

〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1  
TEL: 025-228-1000(代表) FAX: 025-228-5150

人と環境にやさしい交通をめざして 2008年  
(にいがた交通戦略プランより)

Eメール [kotsu@city.niigata.lg.jp](mailto:kotsu@city.niigata.lg.jp)  
ホームページURL <http://www.city.niigata.jp/>

新潟市

# 1 新潟市の現状

## 自動車への依存拡大

自動車への依存が急激に進み、バスや徒歩などによる移動が減少傾向にあります。



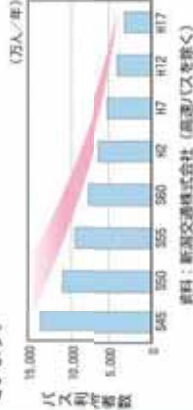
## 高齢化の進行

新潟市では、今後も高齢化が進展するものと見込まれ、約20年後には10人中3人が高齢者と予想されています。



## 公共交通利用者の減少

バスの利用者数は年々減少し、平成17年にはピーク時(昭和45年頃)の4分の1以下になっています。



## 二酸化炭素の排出量

新潟市は、全国都道府県庁所在地の中で、旅客分野における市民一人当たりの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量が3番目に多い都市です。



# 3 基本理念

公共交通や歩行者自転車車を重視したまちづくり



環境重視  
高齢社会の到来  
まちの活性化

多様な交通手段を選択できるまちづくり  
→公共交通や歩行者自転車車を重視したまちづくりへの方向転換  
公共交通輸と連動した土地利用の促進

# 4 4つの基本方針

4つの基本方針に基づいた施策の展開 (短・中期の概ね10年間)

【施策展開の基本方針】

【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】

- 放射環状幹線道路の整備
- 高速道路の利用促進
- 鉄道・バスのサービス向上
- 安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備

【各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策】

- 生活バス路線の持続可能な運行
- 徒歩や自転車による地域内の交通環境整備
- 鉄道駅施設の多様な活用方策の検討

【質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策】

- まちなかを快適に移動できる公共交通の実現
- 拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化
- 都市内道路網の整備

【都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策】

- 道路空間の再構築
- 回遊性の高い都市環境整備
- まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策

【市民や事業者とともに進める交通施策】

- 行政・事業者・住民の連携強化
- 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

I 多核連携型の都市構造を支える交通

II 地域の決着な暮らしを支える交通

III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通

# 2 めざす都市のすがた

## 将来の目指す都市像

- 田園型拠点都市 (田園型拠点都市の発展)
- 日本海交流都市 (国際性の強化)
- くらし快通都市 (公共交通の充実)

新・新潟市総合計画5つの都市像より関連項目を抜粋  
※交通関連テーマを抜粋

## 目指す都市のすがた

田園に包まれた多核連携型都市 ~新らしいコンパクトなまちづくり~



交通施策と連動したまちづくりの推進 (新潟市総合計画5つの都市像より抜粋)

## 5 施策の概要 (概ね5年間で取り組みを主なもの)

### I 多核連携型の都市構造を支える交通

～都心へ、そして地域間の移動を便利に～

#### (1) 高速道路の活用および幹線道路整備の推進

- (仮称)新湾西スマートIC
- (仮称)新潟中央環状道路
- 国道460号
- (仮称)松浜橋上流橋 など

※スマートICとは  
ETC専用のコンパクトな  
IC (インターチェンジ)



【東スマートIC】

#### (3) 越後線の利便性向上

- 駅周辺整備 (内野駅など)
- バスとの連携強化
- 運行本数増加の検討



【JR越後線】

#### (2) パークアンドライドの拡充

- 矢代田野
- 新潟東快速バス停
- 基幹公共交通輪周辺

※パークアンドライドとは  
郊外の駅やバス停付近に設  
けられた駐車場に車を停めて  
そこから都心部まで鉄道やバ  
スを利用して移動すること



【鳥屋高速バス停の  
パークアンドライド駐車場】

#### (4) 南区方面のバス交通の強化

- バス上屋・駐輪場
- バス接近表示
- 快速バスの充実
- 高速バスとの連携検討



【バス接近表示板】

【表示イメージ】

### II 地域の快適な暮らしを支える交通

～安心して快適な暮らしを支える生活交通の確保を～

#### (1) バリアフリーの推進

- 駅のバリアフリー化
- 超低床型バスの導入
- 道筋のバリアフリー化



【駅のバリアフリー化】

#### (2) 住民バスへの積極的な支援

- 住民バスとは  
運行経費の一部(最大7割)を市  
が助成し、住民が主体となって、  
交通事業者・市との三者協定に基  
づき運行するバス



【住民バス】

#### (3) 区バスの改善・見直しや新たな移動形態の構築

- 住民のニーズにあった効率的運行
- チームド交通の導入検討

※区バスとは  
新たな移動ニーズや区のまちづくりに対応  
するため、区が主体となって一定の利用を  
条件として運行するバス



【区バス】



それぞれのまちがけへの対応は様々

### III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通

～都心内や拠点への移動性を高め、賑わいあるまちづくりを～

#### ■ 基幹公共交通軸の形成とバスの利便性向上

※基幹公共交通軸とは 都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

##### (1) 連続立体交差事業等による 新潟駅周辺地区の整備推進



【基幹公共交通軸】

新潟駅直下へ歩行者  
公共交通専用空間の創出

【新潟駅周辺整備事業完成イメージ】

##### (2) 基幹公共交通軸の形成に向けた便利で乗りやすく分かりやすいバスの実現



ア) 基幹バス「リレーとリンク」の充実  
イ) バス上屋やバス接近表示などバス待ち環境の充実  
ウ) 市役所のモニターミナマル化など交通結節点の整備  
とバス路線の再編  
エ) バスレーン拡充などによる走行性の向上  
オ) ワンコインバス社会実現の実施



【バス上屋】 【バス優先レーン】

##### (3) 基幹公共交通軸沿線のまちづくりの推進

- まちなか再生建築物
- 新潟駅南口市街地再開発
- 鳥屋野潟南端開発  
(仮称) 県立野球場など



【新潟駅南口市街地  
再開発事業イメージ】



【新潟駅南口市街地  
再開発事業イメージ】

##### (4) バリアフリーに対応した乗りやすいバスの導入促進

- 超低床バスの導入  
(再掲)



【ノンステップバス】

(5) 乗降時間の短縮や、割引ポイントサービスが可能なICカードの導入



【ICカード導入イメージ】

(6) 公共交通のさらなる利便性向上に向けた交通システムの検討



● 高機能バス・LRT・次世代型バスシステムなどの検討

■ 都心部の道路空間の再構築

(1) 古町地区における一方通行解除後の交通の流れを置きえた道路空間の再構築



【古町地区における道路空間の再構築イメージ】

- 歩行者自転車空間
- タクシー乗り場
- 荷置き空間 など

(2) 万代地区における歩行者動線やバス待ち環境の向上



【万代クロッシング】

- 万代クロッシングの活用

(3) 歩いてまじい回遊性の高い都市環境整備や賑わいあるまちづくりの推進



【ベコクシー】（やすらぎ道の歩行者自転車空間）

■ 新潟空港へのアクセス

(1) 新潟駅南口発着の空港リムジンバスの運行（短期施策）や軌道系のアクセス（長期施策）の検討



【空港バス車両】

【新広域研究イメージ】

- 新幹線からの乗り継ぎに配慮した空港バス運行
- 公共車両優先システム（PTPS）の導入

IV 地域や関係者が一丸となって取り絡む交通

～公共交通を支えるには、みんなの力が必要です～

(1) モビリティ・マネジメント(MM)の推進

- (仮称) にいがたMMネットワークの設立
- ノーマイカーデーの実施
- 意識啓発活動や総合学習などによる過度な自動車利用からの転換

【ワーキングショップ】

※モビリティマネジメントとは、自発的な交通行動の変化を促す交通政策

(2) 行政・事業者・市民が連携・協働した交通施策の推進

- 推進体制の構築・運営
- 施策の評価・見直し



【連携イメージ】

【連携イメージ】



歩いて楽しいまちづくりに向けて!!



歴史と文化が薫る歩行者空間や魅力ある水辺空間の創出

賑わいあるまちづくりのイメージ

駅前通り

信濃川左岸緑地（みなと・さがん）

早川堰通り整備イメージ