

(案)
中央区生活交通改善プラン

平成27年3月
新潟市中央区

目 次

1. 中央区の持続可能な生活交通体系の構築に向けて	1
(1) 中央区生活交通改善プランの策定について	1
(2) 中央区生活交通改善プランの位置付け	1
<参考資料>交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン	2
2. 中央区における現状と課題	3
(1) 中央区の概要	3
(2) 中央区の公共交通における取り組み	4
(3) 公共交通に係る課題	5
<参考資料>中央区の公共交通現状図	6
3. 中央区が目指す公共交通の目標と基本方針	7
(1) 目標	7
(2) 基本方針	7
4. 計画期間における取り組み	8
(1) 計画期間における取り組み	8
(2) 将来のイメージ	9
【参考資料】	
(1) 中央区内の公共交通	10
(2) 中央区地域公共交通検討会議	11

1 中央区の持続可能な生活交通体系の構築に向けて

(1) 中央区生活交通改善プランの策定について

本市では、超高齢社会、環境問題、まちなか再生などに対応するため、過度にマイカーに依存せず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ます。都市機能が集中している都心部においては、新たな交通システムとして、BRT導入に併せたバス路線の再編を平成27年度夏前を目指し準備を進めているところです。

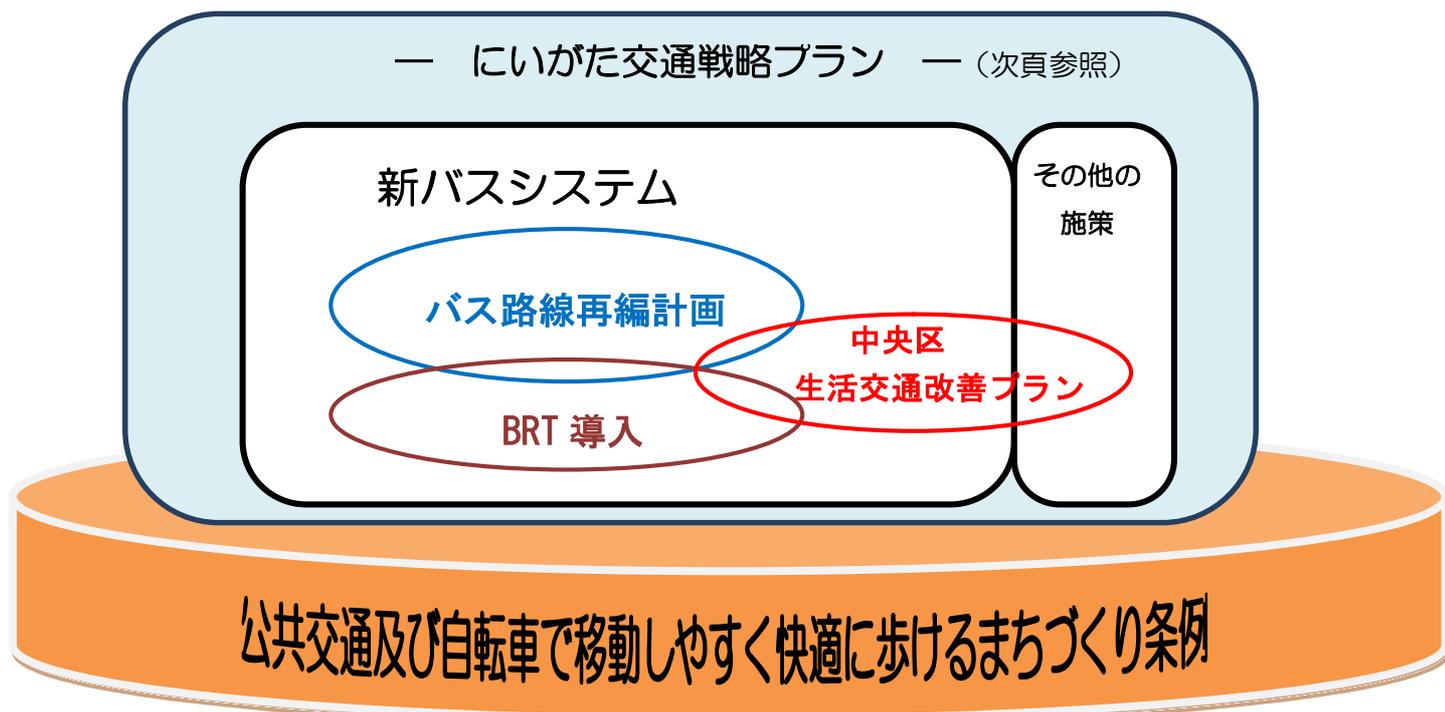
また、中央区には、高齢化率の高い地域があり、超高齢・人口減少社会に対応するため、今後、高齢者をはじめとした「交通弱者」が安心して暮らせる持続可能な生活交通の再構築を行う必要があります。こうしたことから、誰もが移動しやすい交通環境を実現し、中央区の実情に即した地域交通を目指すこととし、「中央区生活交通改善プラン」を策定します。

(2) 中央区生活交通改善プランの位置付けについて

中央区生活交通改善プランは、移動しやすいまちづくりに関する施策の基本事項を定めた「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を土台とし、交通施策の理念や方針などを定めた「にいがた交通戦略プラン」に基づき、中央区の実情に即した生活交通の実現に向けての取り組みを定めるものです。

また、BRT導入やそれに伴うバス路線再編計画、区バス・住民バス等の再設計など、利便性の高い公共交通を構築するうえでの柱となるものです。

計画期間は、平成27年度から平成31年度までの概ね5年間です。内容については、中央区地域公共交通検討会議における意見交換を経て策定しました。



【参考資料】交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

本市は、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、本市の交通対策の基本となる理念や方針などをまとめた「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」や「にいがた交通戦略プラン」に基づき、誰もが移動しやすく、都市の持続性を支えていくことが可能な交通環境の実現に取り組んでいます。

○新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例（抜粋）（平成24年7月制定）

（目的）

第1条 この条例は、公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり（以下「移動しやすいまちづくり」という。）に関し、基本理念を定め、並びに市、市民、事業者及び公共交通事業者の協働により総合的、計画的かつ効果的に推進し、もって自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会の実現に寄与することを目的とする。

○にいがた交通戦略プラン（平成20年3月策定）

I 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

- ・高速道の活用、幹線道整備の推進
- ・鉄道、バスのサービス向上 など

【主な施策】

パーク&ライド拡充 越後線利便性向上 など

II 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

- ・生活バス路線の持続可能な運行
- ・鉄道駅施設の多様な活用方策の検討 など

【主な施策】

住民バス支援 新たな移動形態構築 など

III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

- ・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
- ・まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策
- ・回遊性の高い都市環境整備 など

【主な施策】

基幹交通軸形成(BRT 導入) バスの利便性向上
ICカード導入 など

IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

- ・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

【主な施策】

推進体制の構築・運営 ノーマイカーデー など

2 中央区における現状と課題

(1) 中央区の現状（概要）

中央区は、本市の放射状に伸びる交通軸の要に位置し、北は日本海に開け、中央に信濃川、東に栗ノ木川、西に関屋分水路、南に鳥屋野潟、更に海岸線の白砂青松という水と緑に囲まれた地域です。

区の面積は、37.42k m²で新潟市の全面積の約5%を占めており、8区の中で一番小さくなっています。宅地が占める割合が非常に高く、人口が集中しています。



人口（175,909人）及び世帯数（83,653世帯）はいずれも8区の中で最大です。（H26.3現在）人口密度についても、4,824.6(人/km²)で8区の中で最大となっています。

高齢化率は、21.88%（市全体の割合 23.08%・H22年国勢調査）ですが、区内の一部には、市全体の中で非常に高い割合を示している地域があります。

将来推計人口によると、今後はさらに人口が減少し、より一層高齢化が進むことが推測されます。

地勢は概ね平坦ですが、鳥屋野潟周辺をはじめ、海拔ゼロメートル以下の地域があり、また、海岸部に連なる砂丘がわずかに高台をなし、坂道が多い地域もあります。

交通環境についてみると、高速道路は、北陸道、磐越道、日本海東北道の3路線の結節点を擁し、一般道では国道7号、同8号、同116号などのほか、県道や市道が中心市街地に向けて整備されています。

公共交通については、JR3駅が設置されており、新潟駅には、上越新幹線のほか、在来線では信越本線、白新線、越後線が乗り入れています。路線バスは、市内中心部に向けて、また郊外に向けて多くの路線が運行されています。

その他、中央区の下町（しもまち）においては住民バスが運行され、また、各交通拠点においてはタクシー待機場所が整備されるなど、地域住民の重要な生活移動手段となっています。中央区の南部は、近年、病院、イベント施設が集積するとともに、宅地開発などにより、交流人口や居住人口が増加しています。

自動車を利用する人の割合が交通手段の60%を占めており、マイカーへの依存が高い傾向にあります。（平成24年3月新潟市都市交通政策課 新潟市内都市交通特性調査の結果【特性調査編】より）

(2) 中央区の公共交通に係る取り組み

○住民バスの運行

①運行事業実施費用の補助

- ・地域内の公共交通の利便性向上，地域住民の生活交通の確保を図るため，下町（しもまち）において地元運営組織が主体となり運行する「しもまち循環バス『にこにこ号』」に対する支援として，住民バス運行事業の実施に要する費用の一部を補助しています。

②社会実験の実施（平成 25 年度，26 年度実施）

- ・住民バスの運行形態，必要性を検証するため，土休日運行及び始発便・終発便の増便の社会実験を実施しています。

③アンケート調査の実施（平成 25 年度実施）

- ・より利用者の視点に立ったバスの運行により，多くの利用者を獲得し，収支率の向上を目指し，住民バスに対する利用者及び地域のアンケート調査を行い，調査結果を分析しています。

【参考】新潟市の取り組み

○新潟駅周辺整備及び連続立体交差事業の推進

新潟駅周辺において，鉄道在来線の高架化や駅南北をつなぐ幹線道路，駅前広場の整備等一体的な都市基盤整備を進めています。

○新バスシステム

快適で利便性に富んだ公共交通のあり方を実現するため，生活交通の確保維持を行うとともに，新バスシステムによるバス路線の再編に向けた取り組みを行っています。

(3) 公共交通に係る課題

○公共交通機関相互の結節機能が十分ではありません

中央区の中心部や他区への乗り継ぎのアクセスなど、交通結節点における公共交通の利便性が十分ではありません。

○駅やバスターミナルにおいてバス停や路線等の案内情報が少なく、わかりにくくなっています

中央区の駅周辺やバスターミナルには、多くのバス路線とそれに伴うバス停が混在しています。特に古町には多くのバス路線が乗り入れており、どのバスに乗ればいいのか、来街者や高齢者などにとってわかりにくくなっています。中央区には、病院、学校、行政施設、商業施設が集積していますが、これらについての案内情報も十分ではありません。

○タクシーの乗り場が有効に活用されていません。

新潟駅周辺地区、万代地区、古町地区は、市内最大の商業地であるため、買い物や食事などの来街者が多く、タクシーが利便性の高い交通手段の一つとなっています。

乗り場の整備はされていますが、設置場所の周知が不足しており、有効に活用されていません。

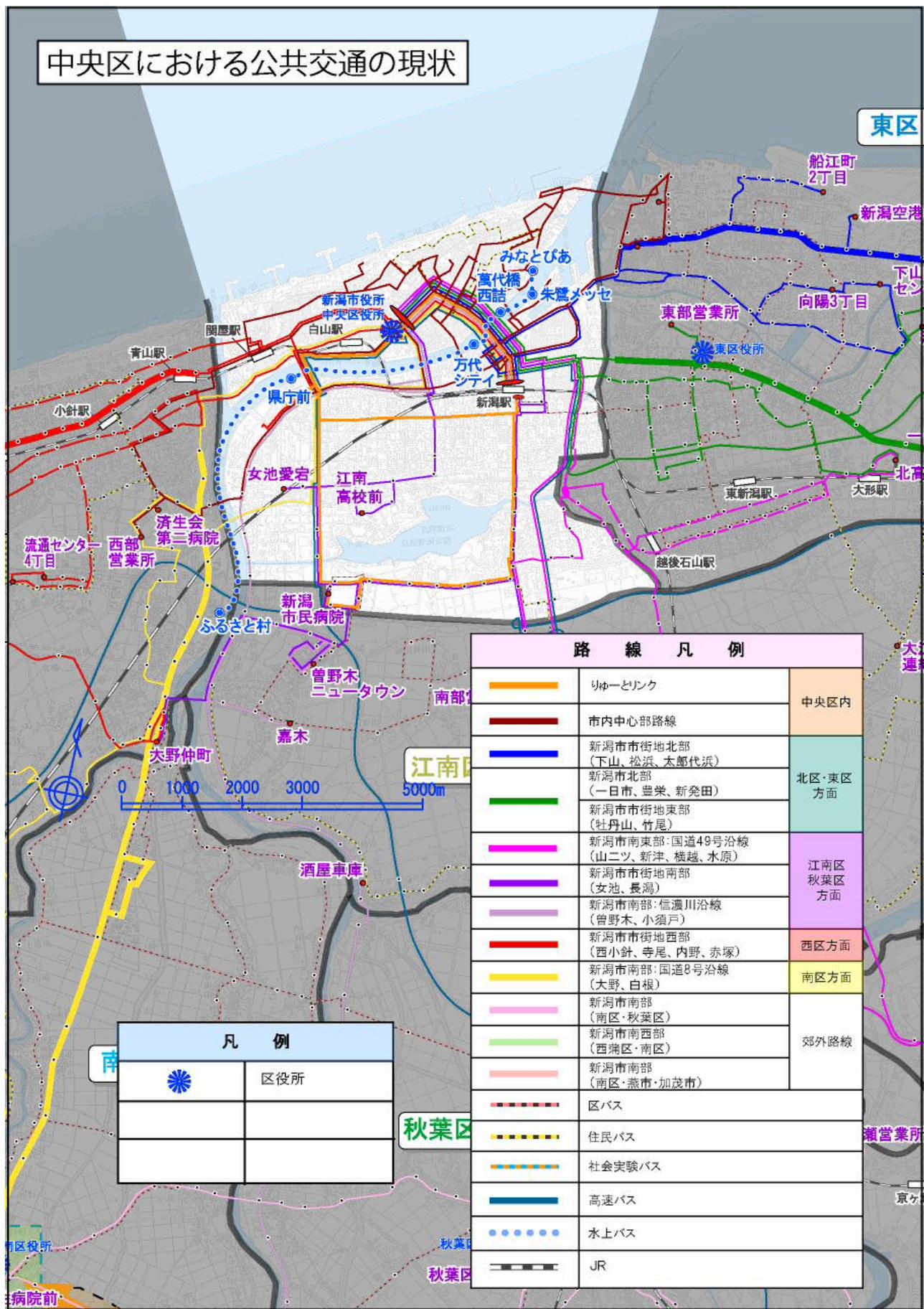
○移動手段の選択肢が少なく、利便性の向上が必要な地域があります

中央区の公共交通網は、概ね充足していますが、高齢者の割合が高い地域や、新潟駅に直接乗り入れできない地域など、一部利便性の悪い地域があり、地域の実情に応じた生活交通のあり方を検討する必要があります。

○マイカーへの依存度が高い傾向にあります。

公共交通に対する利用意識が低くなっており、マイカーに依存する傾向があります。また、公共交通を利用する場合のメリットなどの周知が十分ではありません。

【参考資料】中央区の公共交通現状図



3 中央区が目指す公共交通の目標と方針

(1) 目標

中央区は、賑わいにあふれ、多くの人々が交流するまちとして、誰もが移動しやすい交通環境の構築に向け、公共交通の活性化と利便性の向上を図り、持続可能な公共交通を目指します。

(2) 基本方針

○基本方針1

公共交通環境を整備し、利便性を向上させます

公共交通機関の乗り継ぎをわかりやすくするとともに、バス停位置を分かりやすく表示する案内板等の設置や、道路環境の整備に取り組み、区民が利用しやすい環境整備に努めることにより、利便性の向上を図っていきます。

○基本方針2

地域の実情に応じた公共交通を検討します

区内には、高齢者が多く、移動手段として公共交通が必須である地域や、主要結節点へのアクセスがしにくく必然的にマイカーに依存している地域があります。このような地域においても日常生活に必要な移動が容易にできるよう、地域とともに住民バス制度の活用などを含めて検討していきます。

○基本方針3

公共交通に対する区民の意識醸成と利用促進を図ります

利用者のニーズに即した公共交通を検討し、公共交通利用のメリットの周知や目的地に応じた公共交通の利用など、区民への意識の醸成を図ることにより、過度にマイカーに依存することがないよう区民の公共交通の利用を促していきます。

4 計画期間における取り組み

(1) 計画期間における取り組み

①公共交通環境の整備と利便性の向上

- BRT導入に伴う段階的なバス路線再編のなかで、交通結節点を中心に、バス、鉄道、タクシーなどの公共交通機関との結節機能の向上について、交通事業者と協議します。
- 利用者にとってわかりやすい情報を提供するため案内板などの環境整備をするとともに、バス、タクシーの待合環境の向上のための必要な整備について検討します。
- バス路線と鉄道、タクシーなど他の交通機関との連携について検討します。

②地域の実情に応じた公共交通の検討

- 住民バス、タクシーやデマンド交通など多様な選択肢の中から、地域の実情に応じた移動方法を地域と共に考えていきます。
- 地元住民組織が主体となって運営する住民バスの運行を支援します。

③公共交通に対する市民の意識醸成と利用促進

- 公共交通に対する地域ニーズの把握や意見調整などを積極的に行い交通施策に反映させていきます。
- 過度なマイカー依存度を低減するため、マイカーから公共交通へのシフトやマイカーと公共交通を組み合わせた移動等について啓発していきます。
- モビリティマネジメントの推進に向け、運行情報の充実や、公共交通の重要性の周知、環境への配慮など利用意識の啓発を図ることにより、地域全体における公共交通の積極的な利用を促していきます。

※モビリティマネジメント・・・一人一人の移動が、社会的にも個人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

(2) 将来のイメージ

既存のタクシー乗り場の有効活用による利用促進

地域の実情に応じた公共交通

地域の実情に応じた住民バスやその他の公共交通の導入により、地域の生活交通の利便性が向上

【しも町循環バス「にこここ号」】



公共交通環境の整備

各交通結節点において、鉄道、バス、タクシーなど乗り継ぎや、時刻、路線などを分かりやすく表示

【ローサ内の交通案内ビジョン】



南部から中心部へのアクセス向上

凡例

○ 交通結節点

参考資料

(1) 中央区内の公共交通

①鉄道

(平成 25 年度 東日本旅客鉄道株式会社データ抜粋)

駅名	路線名	1日あたりの乗客数
新潟駅	上越新幹線, 信越本線, 白新線, 越後線	38,427 人
白山駅	越後線	5,371 人
関屋駅	越後線	2,033 人

②バス

○新潟交通バス路線（区内主な路線）

昭和大橋	美術館	がんセンター
中央循環	水島町	西循環
臨港町	附船町	佐渡汽船
水族館	烏屋野	女池
長潟		

○その他

新潟市観光循環バス（ドカベン号, 犬夜叉号）

○住民バス

しも町循環バス（にこにこ号）

③タクシー 【中央区内タクシー事業者（H25.5 末現在）】

(新潟運輸支局提供データ抜粋)

	事業所名	一般 車両 (台)	福祉タクシー保有台数 (台)			
			寝台 専用	車椅子 専用	兼用	軽
中央区	日の出交通(株)	62	0	0	2	1
	都タクシー(株)	26	0	0	1	0
	万代タクシー(株)	94	0	0	0	0
	第一タクシー(株)	50	0	0	0	0
	はとタクシー(株)	50	0	0	0	0
	県都タクシー(株)	36	0	0	0	0
	新潟あさひタクシー(株)	30	0	0	0	0
	侑コバト交通	15	0	0	0	0
	患者限定事業者(9 事業者)	1	1	3	3	9
	個人タクシー 計	68	0	0	0	0
	中央区計	432	2	6	9	19
(参考) 市全体 合計	1,503	4	21	26	32	

(2) 中央区公共交通検討会議

①中央区地域公共交通検討会議開催要綱

(開催)

第1条 BRT第1期導入区間運行事業（以下「本事業」という。）を基軸とした段階的なバス路線再編による全市的に持続可能な公共交通体系の構築に向けて、中央区の地域公共交通のあり方について検討するため、関係者が意見交換を行う場として、中央区地域公共交通検討会議（以下「検討会議」という。）を開催する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次の各号に掲げる事項について、意見交換を行う。

- (1) 中央区の地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) 本事業を基軸とした段階的なバス路線再編に関する事項
- (3) その他検討会議が必要と認める事項

(構成)

第3条 検討会議は、別表に掲げる者（以下「構成員」という。）で構成する。

2 検討会議には、必要に応じて前項に規定する構成員以外の者の出席を求め、意見を求めることができる。

(会議の公開)

第4条 検討会議は、原則として公開とする。

(事務局)

第5条 検討会議に事務局を置く。

2 検討会議の事務局は、新潟市都市交通政策課、新交通推進課、中央区役所地域課の3課で構成し、検討会議の運営にあたる。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成25年6月12日から施行する。

別表（第3条関係）

中央区地域公共交通検討会議構成員

中央区自治協議会委員 新潟島に循環バスを走らせる会 バス運営委員会 国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局(輸送・監査担当) 関係交通管理者（所轄警察署） 新潟市ハイヤータクシー協会 新潟交通株式会社乗合バス部 新潟交通観光バス株式会社 新潟市都市政策部都市交通政策課長 新潟市都市政策部新交通推進課長 新潟市中央区役所地域課長 新潟市中央区役所建設課長
--

②開催経過

ア 平成25年度

	開催日	内容
第1回	平成25年8月8日	○会議の位置付けや進め方など ○区内の公共交通の現状と課題について ○BRT 当初導入時点の BRT 運行計画について ○BRT 当初導入時点のバス路線再編計画について
第2回	平成26年1月21日	○生活交通改善プランの位置づけについて ○中央区生活交通改善プラン案について ○BRT 当初導入時点のバス路線再編計画について

イ 平成26年度

	開催日	内容
第1回	平成26年11月27日	○生活交通改善プラン案について
第2回	平成27年3月27日	

中央区生活交通改善プラン

平成27年 月

新潟市中央区役所

協力 中央区地域公共交通検討会議

発行：新潟市中央区役所地域課

〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1

TEL：025-223-7023（直通）FAX：025-223-3660

Email：chiiki.c@city.niigata.lg.jp