

新たな交通システム導入を契機に変わるまちの声

お父さん
万代で買い物してから、古町で最近オープンしたお店でディナーしてきました。最近、週末は家族でまちなかで過ごす機会が増えました。料金も使いやすくなったし、自動車を使わなくても楽しめますよ!

お母さん
BRTに乗る時、段差がないからベビーカーで乗り降りしやすい。週に1回は、まちなかのカフェでババママ会を楽しんでいます。

会社員
マイカー通勤の回数を減らして、公共交通での通勤回数が増えました。仕事帰りのお酒を楽しめるのもうれしいね。

子ども
来週もみんなでかっこいいBRTに乗りに行くんだ! いつものお店でごはんも。今からワクワク!

高校生
車内が広くて座席が多いから、座れる機会が増えた気がします。混雑していた雨の日でも快適になりました。

お年寄り
歩行者や自転車の通行を気にせず待てるようになったよ。BRTが来る時間がわかるからベンチでゆったり快適に待つことが多くなったよ。

店主
BRTにあわせて店をおしゃれに改装しようと考えています。

旅行者
これまで新潟に来た時、どのバスに乗ったらいいかわからなかったけど、まちなかの移動はBRTに乗ればいいんだね。



みなとまち。
みらいまち。
新潟市

新潟市の公共交通が新たなステージへ。

NIIGATA NEW TRANSIT SYSTEM

? よくある質問

Q まちなかのバス、今で充分では?

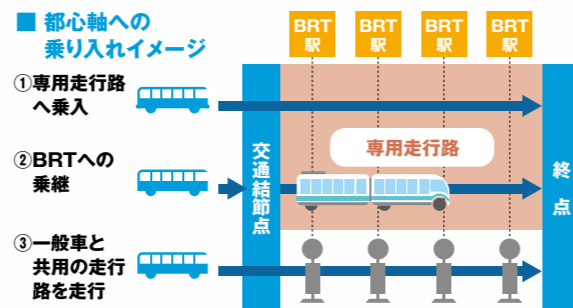
A. 現在のバスは、郊外からのバスのほとんどが都心軸に入ってきており、萬代橋上で約2,500本/日の路線バスが走っています。このことから、走行性の低下や乗車率が低く非効率的な運行といった課題があります。BRTの導入を契機にバス路線をわかりやすく、効率的に再編してまとめることにより、都心部でやや過剰気味に走っているバスを、郊外部に回すことで、廃止・減便に歯止めをかけるなど、現在・将来の課題に対応することができます。

Q 一般車線が減ると渋滞しないの?

A. 柳都大橋やみなとトンネルができたことで、かつて約6万台あった萬代橋の交通量が今では半分の3万台に減少してきていますが、今後マイカー利用者に向けて、公共交通への転換や、萬代橋に並行する柳都大橋など周辺道路への利用を促す取り組みを進めることで、円滑な交通処理に努めていきます。

Q 郊外からは乗換が必要になるの?

A. 持続可能な公共交通体系とするためには、路線の効率化を図る必要があり、一部で乗換が必要な便の設定も想定されます。具体的には、路線や時間帯によって、以下のとおり大きく3つのパターンが考えられますが、詳細は今後実施計画のなかで検討していきます。



Q 乗換によって、料金が高くなるのでは?

A. BRTへの乗換にあたっては、むしろ現状より料金が安くなることを目指します。そのほか、乗り継ぎしやすい施設を整え、多方面への乗換もわかりやすくし、運行情報を表示して快適に乗換できる環境づくりなど工夫していきます。

お問い合わせ

新潟市 都市政策部 新交通推進課 〒951-8550 新潟市中央区学校町通一番町602番地1
TEL 025-228-1000(代表) FAX 025-229-5150 E-mail shinkotsu@city.niigata.lg.jp

平成24年3月制作

表紙写真/新潟市の姉妹都市ナント(フランス)のBRT



過度に自動車に頼らなくても、快適に暮らせるまちへ

新潟市では、超高齢社会、環境問題、まちなか再生などに対応し、過度に自動車に頼らなくても、誰もが移動しやすい交通環境を整えるため、公共交通の強化に取り組んでいます。市民はもちろん、新潟を訪れるすべての人々の、通勤や通学、買い物、観光が快適になるように。新潟市の魅力的なシンボルをつくるために。そして、全市的に環境にやさしく持続可能なまちづくりのために、交通事業者と連携しながら、一歩ずつ計画を進めていきたいと考えています。



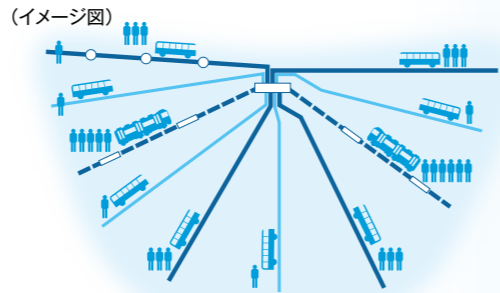
新潟市のバスの現状は…

新潟市では、約7割の方が主な移動手段に自動車を使っており、公共交通利用者の減少傾向が続いています。その結果、郊外路線のなかには減便や廃止される路線も出てきています。この傾向がそのまま続くと、バスを利用できない公共交通“空白地域”の増加が懸念されます。

まちなかにも課題がたくさん!

バスが過剰に集中するまちなかでは、

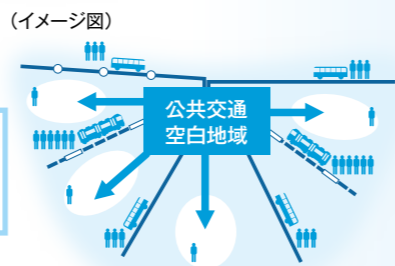
- 多くのバス停が並び、複雑でわかりにくい。
- 乗客が少ないバスが団子運転し、効率が悪い。
- 乗換が不便。時間通り来ない。…



公共交通体系を再構築して…

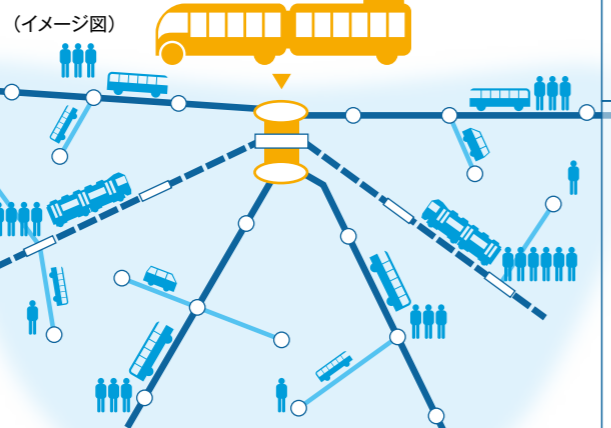
このまま何もしないと…

利用者が少ない路線は減便、廃止
↓
サービスの低下
↓
さらに利用者減少…
この悪循環が繰返される



新潟の交通をこう変える!

公共交通における、さまざまな課題を解決するほか、さらに質の高いサービスを提供し、将来にわたって持続していく公共交通を目指すため、新潟市も積極的に取り組みます。



凡例 都心アクセス： 地域内の生活交通：

都心アクセスとBRTとの連携では…

快適な乗継空間を整備!

スムーズに乗り継ぎできる施設や、快適な待合スペースなどを整備します。



まちなかでは…

便利で魅力的なシステムを整備!

走行性の確保や運行頻度、利便性を向上するだけでなく、洗練されたデザインにもこだわったBRTを導入します。



BRTとは? (Bus Rapid Transit)

従来のバスのイメージを一新する「次世代のバスシステム」。連節バスが主に専用空間を走り、より早く、より正確な時間に、より多くの人を運びます。

海外では、新潟市の姉妹都市ナント(フランス)をはじめ、クリチバ(ブラジル)、スウォンジ(イギリス)、ボゴタ(コロンビア)などで導入されていますが、国内におけるまちなかでの本格的なBRT導入の事例はありません。

システムが、新しい。



主に専用空間をスイスイ走り時間に正確。



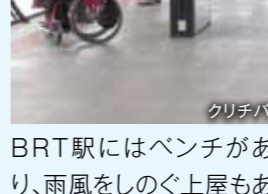
BRT駅にはベンチがあり、雨風をしのぐ上屋もあるので、待ち時間をゆったり快適に。



到着を知らせる案内情報を充実。イライラして待つこともありません。



案内情報を充実。イライラして待つこともありません。



案内情報を充実。イライラして待つこともありません。



案内情報を充実。イライラして待つこともありません。



2両連結の連節バスで一度に大量輸送できるため効率的な運行ができます。

車両機能が、新しい。



停留所との隙間がなくて乗降しやすい。車いすやベビーカーもラクラクです。



車内は電車のように広々。窓も大きくて開放感があります。

デザインが、新しい。



洗練された車両や駅のデザインで、まちなかにも新たな魅力が加わります。人々の意識や関心も高まります。

全市的に…

料金システムを見直す!

全市的に利用しやすい料金体系を目指します。



郊外路線について…

バス路線をわかりやすく便利に!

バスの走行環境や、利用環境を改善するほか、増便などサービス向上を目指します。



名古屋市・基幹バス



基幹公共交通軸：都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

2014年度のBRT導入を目指します!

(第1期導入区間)

第1期導入区間

新潟駅～万代～古町～市役所～白山駅

まちなかにおける道路の役割を明確にします。



第2期導入区間

新潟駅～鳥屋野瀨南部

導入空間の確保を段階的に図り、できるだけ早い時期の導入を目指します。

LRTへ移行するかどうかは、新潟駅高架下交通広場の供用の目処がつく頃に判断します。

※LRT(Light Rail Transit):次世代型路面電車システム