

新潟市の交通施策の概要

- 新潟市は「田園に包まれた多核連携型都市」を目指すべく、3つの視点からなる公共交通施策に取り組んでいる。
- 基幹公共交通軸の強化を図り、現状の公共交通に関する課題を解消し、さらに質の高いサービスの提供。
- 都心の魅力向上、快適な都市環境、持続可能なまちづくりに寄与することを目的に、新たな交通システムの導入を目指す。

新潟市の交通施策の経緯

- 平成14～16年度：第3回パーソントリップ調査により基幹公共交通軸の形成方針が提案（一般のバスよりも高いサービスレベルを確保）
- 平成21年度：新たな交通システム導入検討調査の実施
 - ・検討区間：基幹公共交通軸を基本に万代島アクセスを追加
 - ・検討システム：BRT、LRT、小型モノレール
- 平成22年度：国、県警、関係者等からなる「新潟市新たな交通システム導入検討委員会」の設置
 - ・導入ルート及び導入システムについて検討
 - ・国、県警、新潟交通、市からなる「バスレーン拡充検討ワーキング」を設置し走行空間を検討
- 平成23年度：「新潟市新たな交通システム導入検討委員会」より導入方向性について提言（H23.5）

【提言骨子】

- 優先整備区間：白山駅～古町～新潟駅～鳥屋野潟南部（L=約10km）
 - ※最優先区間：都心軸（市役所～古町～新潟駅）
- 導入システム：BRT、LRTが望ましい（導入効果、事業規模、事業環境の視点より）
 - ※小型モノレールについては、万代島のアクセスを含めた広域拠点（港湾・空港）を結ぶルートにおいて検討の可能性を残す。

新たな交通システム導入基本方針の公表（H24.2）

- 新潟駅～白山駅間（L=約4km）を第1期導入区間とし、平成26年度の導入を目指す。第2期区間を新潟駅～鳥屋野潟南部間（L=約6km）とする。
- 新潟駅～古町間（L=約2km）は道路中央部に専用走行路の設置を目指す。（わかりやすさ、走行性、将来的なLRTを考慮）
- 連節バスを導入（シンボル性・バスの集約化による移動需要に対応）
- 事業方式は公設民営方式を採用。（運行事業者の負担軽減・郊外路線等のサービス向上に期待）
- 運行事業者は新潟交通に第一提案権を付与し、第三者機関により審査。選定基準を満たさない場合は改めて公募。
- 第2期導入区間は弁天線における導入空間の確保を段階的に図り、新潟駅連続立体交差事業の進捗状況を見据えながら出来るだけ早い時期の導入を目指す。

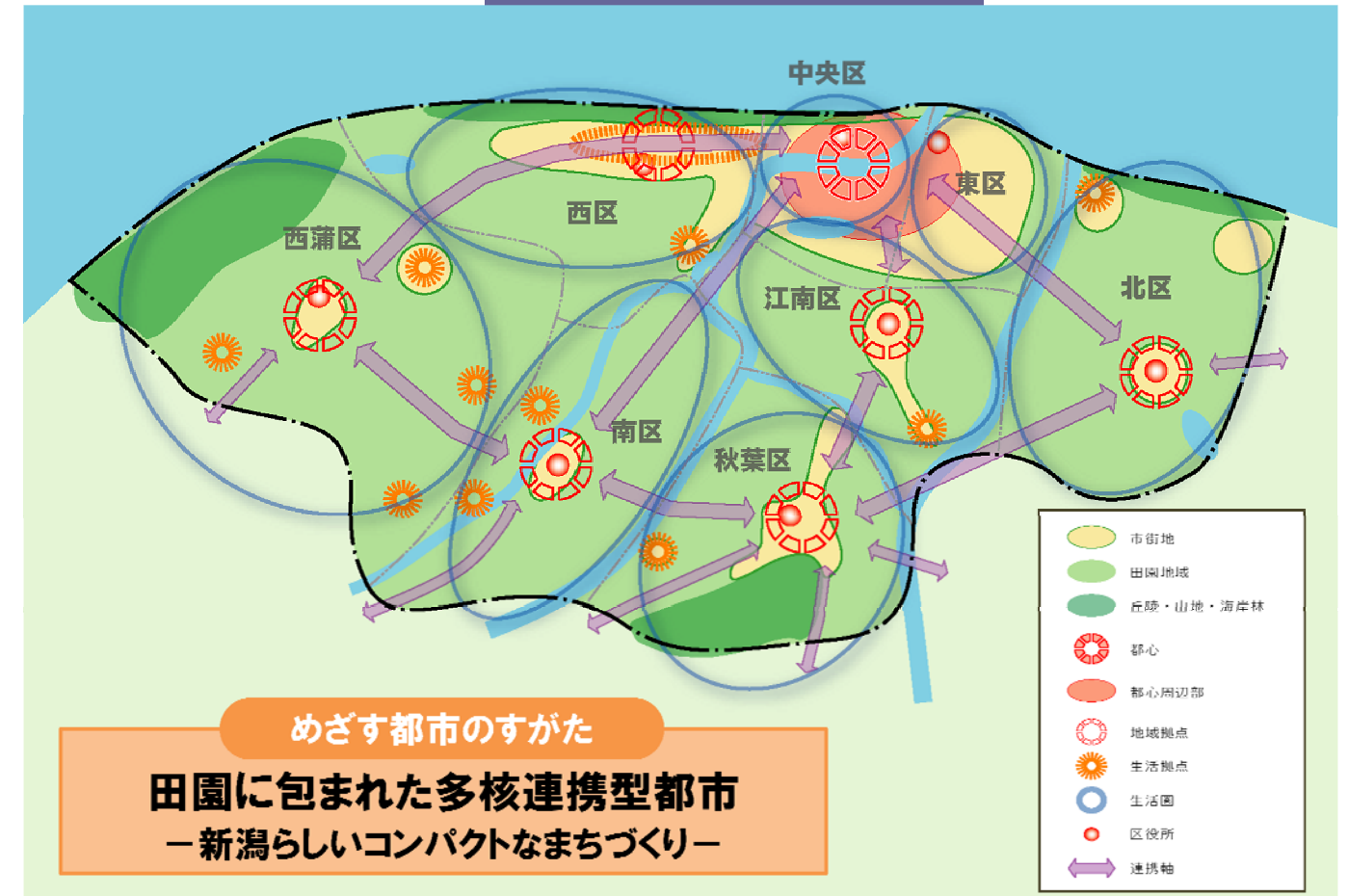
- 平成24年度：運行予定事業者の選定
 - ・新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会を設置し、新潟交通株の提案について審査
 - ・新潟交通株が運行予定事業者としての適格性を有する審査結果を市長へ報告（H25.1）

新潟市BRT第1期導入計画の公表（H25.2）

- BRTの開業とバス路線再編を平成27年度から段階的かつ着実に進める。
- 運行区間を新潟駅～白山駅から青山まで延伸する方向で検討。
- 開業時は現在のバスレーンを走行し、その後道路中央部の専用走行路設置を目指す。
- 連節バスは開業時4台導入し、その後残る台数を速やかに導入する。
- 乗り換えしやすい環境とするため、情報案内システムや交通結節点を整備する。

- 平成25年度：新潟交通株と基本協定締結（H25.4）
 - 12月議会において連節バス4台製造契約議案が可決され、製造に着手（H25.12）
 - 交通結節点などの実施設計に着手、運行計画（バス路線再編）の検討
- 平成26年度：新潟交通株と運行事業協定締結（H26.4）
 - 交通結節点等の工事に着手
 - 新潟交通株と細目協定締結（H26.9）
- 平成27年度：BRT開業、バス路線再編開始（H27.9.5開業予定）

新潟市が目指す都市のすがた



公共交通施策の3つの視点

