

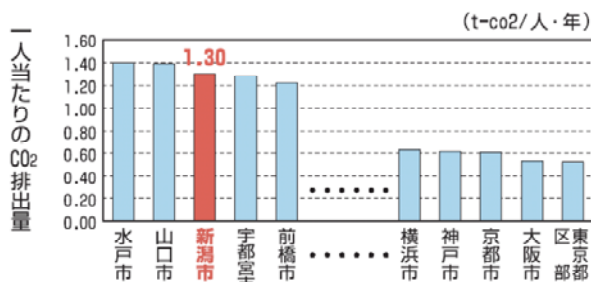
新潟市が目指す公共交通体系とBRT導入に向けた取り組み

新潟市 都市政策部 新交通推進課

1. はじめに

新潟市は、本州日本海側、唯一の政令指定都市となって5年が経ち、人口 81 万人を有する拠点都市です。しかしながら、低炭素都市という観点からみると、図1のように、県庁所在地で全国ワースト3となり課題が多いです。これは、代表交通手段分担率で約 70%が自動車という高い自動車依存に原因があります。

このため、新潟市では、公共交通を中心とした都市交通戦略を策定し、環境負荷が少なく超高齢社会に対応できる持続可能な都市を目指すこととし、都心部においてBRT (Bus Rapid Transit、次世代型バスシステム) を導入することとしました。



資料：平成19年3月環境省地球環境局「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」報告書資料集

図1 一人あたりCO2 排出量 (旅客部門)

2. 公共交通の3本柱

新潟市では、自動車依存が進んだため、公共交通の利用者が減少し続け、利用者の減少が公共交通のサービス水準の低下につながり、さらに利用者が減少するという負のスパイラルに陥る事態となっています。このため、前述の交通戦略では、負のスパイラルから脱して、公共交通が使いやすく、過度に自動車に依存しない超高齢社会に対応した持続可能な都市を実現することを目的として、図2に示すような、3つの視点から公共交通の利用環境を整備し、全市的な公共交通ネットワークの強化を目指しています。

一つ目は、『地域内の公共交通の確保』で、郊外の各地域の特性に応じて生活交通を確保していくこと。二つ目は、『都心アクセスの強化』で、都心と各地域の交通拠点を結ぶ鉄道とバスを強化し、都心に行きやすい交通環境を整備していくこと。そして、三つ目は、『基幹公共交通軸の強化』で、高次都市機能が集積している都心の主要拠点を結び、市民をはじめ都心を訪れる方々がその機能を享受しやすい環境づくりに向けて、過度に自動車に依存しなくても移動しやすいサービスレベルの高い交通環境を整備していくことです。

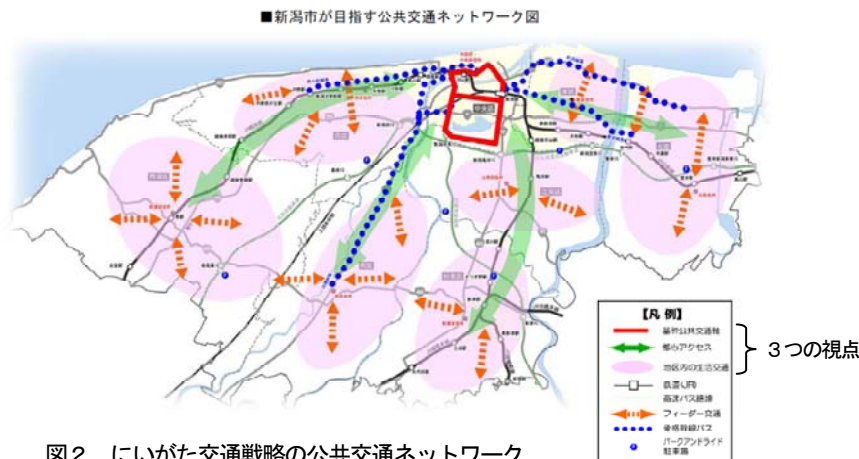


図2 にいがた交通戦略の公共交通ネットワーク

3. 都心の公共交通の課題

図2で示した「基幹公共交通軸」(凡例参照)の右上半分である、新潟駅から万代・古町を経て市役所に至る部分が新潟市の都心軸となっていますが、この都心軸でバスを利用している人は、1日あたりおよそ5万人にもおよびます。もちろんバスもたくさん走っていますが、郊外からのバス路線もほとんどすべてこの都心軸に入ってくるので、むしろバスが集中しすぎて、萬代橋を走るバスは、1日あたり約2,500台にも達し、複数のバスが重なって運行する団子運転により、走行性が低下していることや、多くのバス停が横に並び、どのバス停で乗ったらいいのか複雑でわかりにくくなっているといった課題があります。

さらに、利用者も多いですが、それ以上にバスが集中しているので、乗車率が低くなり、1台あたり10人乗っていないバスも多く、効率が悪くなっています。あわせて快適にバスを待つスペースも少なく、乗り換えのニーズに対する対応が不十分となっています。



図3 団子運転の様子



図4 同じ古町というバス停が9個も横に並び

4. BRT の導入

これらの課題に対応して、どのような公共交通が必要か方向性を明確にするため、横浜国立大学の中村文彦教授を委員長とする検討委員会を設置し、LRT や小型モノレールとの比較検討を経て、BRT の早期導入の提言が出されました(平成23年5月)。提言では、BRT 導入とあわせて既存のバス路線再編により、わかりやすさや定時性を確保するとともに、現行より利用しやすい料金にしたり、目的地により早く着き、快適にゆったり乗れるようにし、ベビーカー利用者、お年寄りの方でもスムーズに乗降りできるようにする等、現状より質の高いサービスを提供することがまとめられました。

さらに、誰もが使いたくなるような公共交通を導入し、新潟市の顔である都心の魅力向上にも寄与することとされています。



図5 BRT(※)イメージ図

※ BRT とは、Bus Rapid Transit の略で、「専用走行空間を有し、一般自動車と共存して運行する、通常の路線バスよりも高速に運行し、都市あるいは都市圏内の幹線的な交通システムの役割を担うバスシステム」

5. BRT 導入基本方針

新潟市では、この提言を踏まえ、道路管理者や警察等との協議を重ね、道路空間を活用して BRT を平成 26 年度を目標に整備することとし、この 2 月に以下に記述する基本方針としてとりまとめ、公表したところです。

(1) 導入区間・走行空間

BRT 等の新たな交通システムは、サッカースタジアムや野球スタジアム等の集客施設がある鳥屋野潟南部から、新潟駅、(中心市街地である) 万代・古町を通り、白山駅までの区間で導入することとし、このうち新潟駅から白山駅までを第一期区間として BRT を早期に整備します。うち新潟駅から古町までの走行空間は、走行性やわかりやすさ、将来的な LRT 移行の可能性等を考慮し、道路中央部における専用走行路の配置を目指しています。

新潟駅から～鳥屋野潟南部の区間については、現在実施中の連続立体交差事業において整備することとしている新潟駅高架下交通広場の供用の目処がつく平成 34 年頃に、LRT への移行について判断した上で、2 期導入区間として整備していきます。なお、本格的整備までの間、BRT 車両を実験的に走らせる等の走行空間の確保に向けた取り組みを段階的に進めることとしています。



図6 BRT 導入ルート図

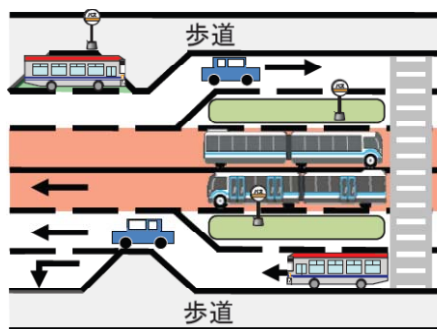


図7 中央走行のイメージ

(2) 車両・BRT 駅について

車両については、一目で新しい公共交通とわかり、かつ、まちのシンボルとなるような連節バスを導入します。また、停留所については、これまでのバス停とは異なり、わかりやすくシンボリックにすることで、BRT 駅として認識されるような施設とし、道路や沿道の空間、車両とともに統一感のある洗練されたデザイン(トータルデザイン)となるよう市民とともに取り組みます。



図8 ナント(フランス)のBRT(連節車両と専用走行路)

(3) 事業方式等

この BRT は、道路等と同様に、都市にはなくてはならない「都市の装置」として必要な社会資本と位置づけ、新潟市等の公共が車両・走行空間・BRT 駅等を整備・所有し、運行事業者は運行・維持管理・車両基地の空間確保などを行う、官民の役割分担を明確にした公設民営方式とします。運行事業者については、新潟市全体のバス路線の再編、集約、郊外バスからの乗継等の連携が重要であるため、既存交通事業者である新潟交通株式会社に第一提案権を付与し、その提案内容について情報公開をしながら第三者機関により審査し決定します。提案内容が選定基準を満たさない場合は、改めて公募することとしています。



図9 クリチバ（ブラジル）のBRT（連節車両とBRT 駅）

(4) 都市計画決定等

BRT の「都市の装置」としての位置づけを明確にするため、BRT 専用走行路を都市施設として、平成 24 年度に都市計画決定を目指すこととしています。公共交通の専用空間とするためには、市民合意が大変重要と考えるので、都市施設とすることにより都市計画のプロセスを活用して合意形成することができます。

また、BRT の専用走行路設置にあたっては、都市計画のプロセスと並行し、その整備主体、管理主体、管理・運用方法などについて、関係機関と協議しながら、設置を目指していきます。

この他、BRT 導入について、以下のようなことに取り組むこととしています。

- 郊外からの幹線路線バスについて、専用走行路への一部乗り入れ。
- 時刻表を気にしなくてすむ運行頻度や現行より利用しやすい料金制度の設定。
- 乗り換えの定着を図るため、乗り換え利用者に対するインセンティブの導入。
- 円滑な乗り継ぎが可能となるような交通結節点の整備。
- BRT 導入を契機として、路線バス全体のサービスのあり方について既存交通事業者とともに見直す。

6. 今後の取り組み

現在、BRT 導入に向けては、専用走行路の都市計画決定やBRT 導入実施計画策定に向けた取り組みをはじめ、運行事業者の選定やトータルデザインの導入に向けた作業を進めております。先月は、新たな交通システム導入に向けた技術、関連施設等に関する企画提案を募集し、多くの企業の皆様から提案を頂きました。

今後も幅広い主体と連携をしながら、BRT の実現に向けた取り組みを進めてまいります。

取り組み内容の詳細については、ホームページにて公開しておりますので、ぜひご覧ください (<http://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/newsystem/index.html>)。