

# 新潟市中心市街地における巡回バス事業実施に向けて

平成13年5月

日本政策投資銀行

新潟支店

「新潟市中心市街地における巡回バス事業実施に向けて」

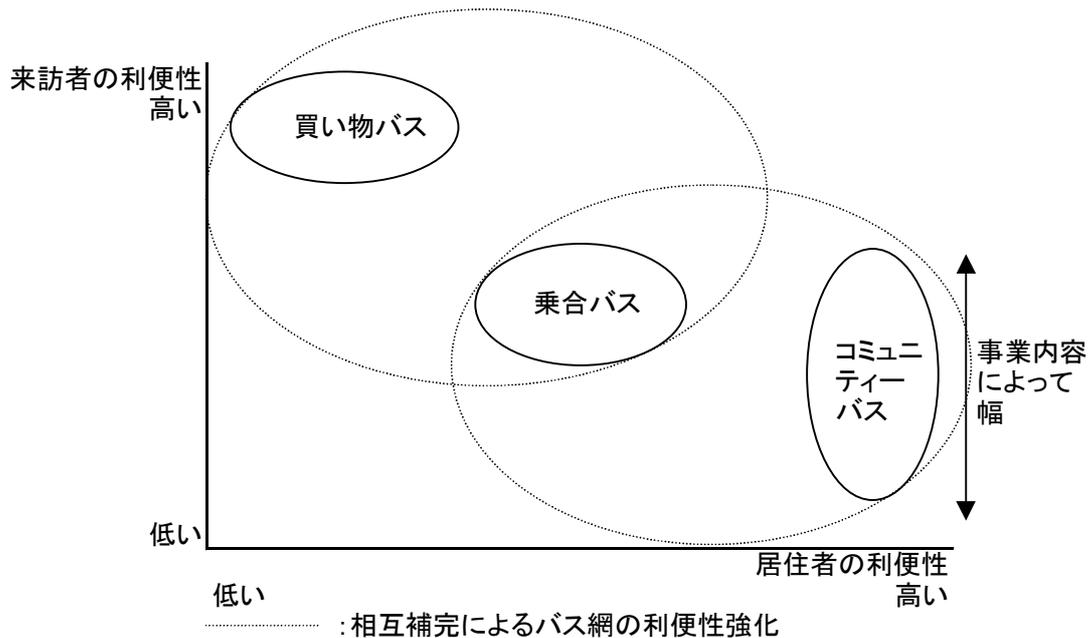
【要旨】

中心市街地は地域における幅広い活動及び文化の受け皿として重要な役割を果たしている。しかしながら当該地域は商業吸引力の低下及び居住性の劣化を併発させており、新潟市もその例外ではない。かかる状況の中「にいがたTMO」の具体的な事業計画の一つとして巡回バス事業が挙げられている。本レポートでは先行的事業が各地域にどのような効果を生みだしているかを中心に検討した。

中心市街地における巡回バス事業は大きく分けて地域商業者が主体となり、域内商業集積の核に的を絞り運行する「買い物バス型」、及び行政が主体となり交通不便地域の補完を目的とする「コミュニティーバス型」の二つに分類される。山形市中心街100円バス（買い物バス）、金沢市「ふらっとバス」（コミュニティーバス）といった先行事例を分析すると前者は1年程度の短期間にて商業振興のみを実現する「短期集中」の策と言え、後者は2～3年程度の準備期間を要するが、事業内容を精査すれば居住性の改善にも資する「急がば回れ」の策である。

事業方式	事業主体	事業目的	運行対象地域	準備期間	備考
買い物バス	地域商業者	商業振興	商業的「核」と交通ターミナルを有機的に結合	1～2年程度	・対象地域、関係当事者が絞り込まれるため比較的短期にて実現。 ・事業費の1/3は地域商業者により負担される必要がある。
コミュニティーバス	行政	交通不便地域への補完	交通不便地域、高齢化地域、交通ターミナル等幅広い	3年以上	・幅広い地域、数多くの当事者が関係するため、準備期間は長期を要する ・事業内容を精査すれば商業的振興のほか居住性の改善にも寄与する。

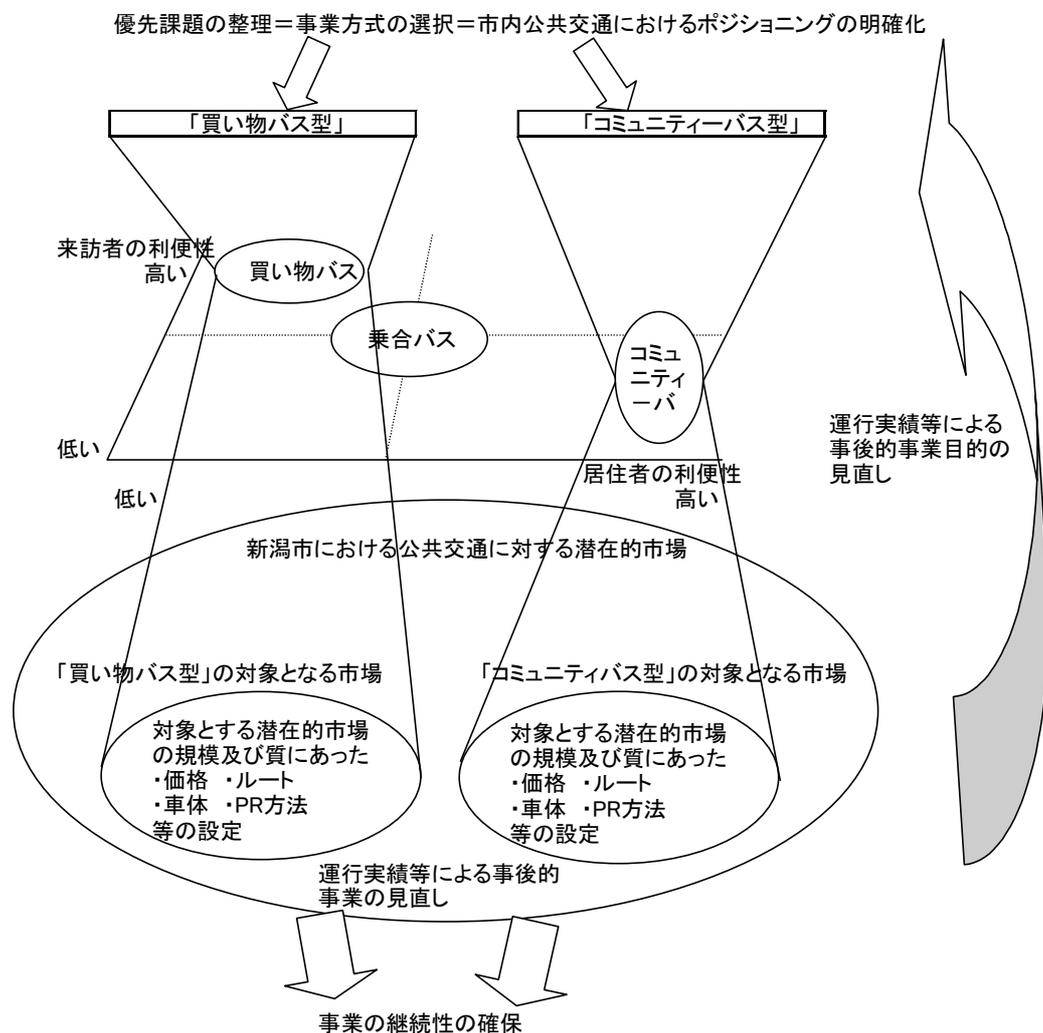
新潟市中心市街地におけるこれら巡回バス事業の適応性を検討すれば、買い物バスは来訪者、コミュニティーバスは居住者の移動利便性に資することにより、それぞれ既存のバス網を補完しうる有効な策であると思われる。



今後は域内当事者間にて下記課題を中心に整理を行い、事業が具現化に近づくことが期待される。

**優先課題の整理** : 事業方式の選択、ルート設定、事前調査等に不可欠  
**継続的実現性の確保** : 十分な準備期間を確保し、潜在的需要の測定、それに見合った事業計画の策定、地域商業者及び行政からの資金面も含めた中長期的支援の確保等がなされる必要がある。

**PFI方式の検討** : 幅広い事業段階における民間事業者の経営資源及びノウハウの活用、法的文書主義、VFM最大化、事業者選定プロセスの透明性確保等は上記課題克服に資する。



巡回バスは中心市街地内を移動するための「手段」でしかない。当該事業を「きっかけ」に域内各当事者が連携を深め、巡回バス利用者に「また来たい」もしくは「ここに住みたい」と思わせるような努力が継続されることを期待する。

- 目次 -

要旨	1
目次	3
第1章 本レポートのねらい	4
第2章 中心市街地の状況及び巡回バス事業への機運	7
中心市街地概説	7
商業機能は「構造的衰退」	10
交通不便地域の発生	15
新潟市中心市街地における課題整理	21
中心市街地における巡回バス事業実施に向けた動き	22
第3章 新潟の現況にあった巡回バス事業とは	24
中心市街地における巡回バス事業の類型	24
買い物バス型	25
買い物バス型の具体例	
- 山形市中心街100円巡回バス -	26
コミュニティーバス型	33
コミュニティーバスの具体例	
- 金沢市「ふらっとバス」 -	35
各事業方式の特性のまとめ	51
各事業方式の新潟市中心市街地に対する適応性	51
事業実施に向けた直近の課題	52
優先課題の整理	52
継続的実現性の確保	53
PFI（Private Finance Initiative）方式の検討	55
補論 高まる自動車依存度に伴う問題点	61

## 第1章 本レポートのねらい

---

### 第1章のポイント

- ・ 中心市街地は無条件に必要な公的インフラではないが、人々の創造的活動及び文化の受け皿として重要な役割を果たしている。本レポートでは近時「にいがたTMO」の具体的事業として浮上している巡回バス事業の効果について地域における事業者の自助努力、コンセンサスの形成等の重要性も踏まえて検討している。

中心市街地の意義とは何であろうか。それにはまず各種の経済的需要を満たすことが考えられる。下記にてその幾つかを簡単に例示してみる。

### 経済活用における「場」としてのメリット

仮に人々がばらばらに住み、何処にも集まらないとしたら、極端な話をすれば自給自足の生活をしなければならない。それよりは一人一人がある程度専門化し、お互いに生活に必要なものを交換する場があった方が効率的であろう。



\* 中心市街地活性化推進室 HP より

### 共有するメリット

皆が集まって活動すれば様々なものが共有出来るため安くつく。例として挙げれば市場の様なハードインフラ、協同組合の様なソフトインフラである。また都市に多くの人々が集まることにより個人が自らの技術を専門化し、都市の参加者は皆その技術を共有することが出来る。



## 一次情報に対する普遍的ニーズ

インターネットショッピング等が華々しく扱われる今日であるが、全ての物をインターネットで買いたいと思う人はいないと思われる。服を買うにしても自分に似合うか試着してみたいだろうし、靴を買うにしても自分の足に合うかどうか試してみたくなるものである。

これは一次情報には実際にその人若しくは物に接することにより手に入れられる特別な部分があるからでは無かろうか。このことから人々が「まち」という場所に集まり活動するメリットがある。



しかし残念ながらこれら経済的需要を満たすのは中心市街地のみではない。例えば郊外型商業施設等も十分にこれら需要を充足する。では中心市街地特有の機能とは何であろうか。それは人々の下記の様な需要を満たすことであると思われる。

## 色々な人々と交流する場が欲しい

自分と考えが違う人や自分が知らないことを知っている人と交流することで人は活性化し、そこから新しいものが生まれてくるものと思われる。そして都市という形で数多くの多様な人々が接し合えば合うほどその効果は大きいものと思われる。また一次情報に二次情報にはない特別な部分が存在する以上、実際に会って接することにより活性化の度合いは増すものと思われる。

アメリカのシリコンバレーでも、渋谷のビットバレーでも異業種交流会等が頻繁に実施されている。その様な場所で人々が自分のビジネスプランをぶつけ合うことにより新しい



\* 中心市街地活性化推進室 HP より

価値を持ったものが生まれてきているものと思われる。

### 地域における交流の受け皿が欲しい

上述の様な活性化の成果が地域のストックとして残る機能が都市にはあるものと思われる。それが繰り返し行われ相応の厚みを持った時点でそれは「文化」となるのではないか。博物館、老舗料亭、ライブハウス等はそれを物理的に表象するものと言える。一度地域における交流が文化となれば、それは余程のことが無い限り存続し、時を超えて後生の人々を刺激し続けるものと思われる。



\* 中心市街地活性化推進室 HP より

先程例に挙げた商業施設の多くは土地が安い郊外に立地しているため、大型の無料駐車場の完備等もなされ、利用者により便利で安価な買い物空間を提供している。その意味で郊外型商業施設は意義深いサービスを提供しており、地域にとり非常に有益な施設であると言えよう。

しかしながら、郊外型商業施設は人々が自らをさらけ出し、他と交流する場所足り得ないのではないか。また郊外型商業施設が特定の投資回収期間を設定し、永續することを前提としていないことを勘案すれば、人々の交流がストックとして残り、文化が形成される場所とも成り得ない可能性が高い。

このように非経済的動機も含めた様々な活動と文化の受け皿に中心市街地はなっているものと思われる。その意味で中心市街地とは無条件に必要な公的インフラでは無いものの、創造的活動や文化に価値を見いだす人々にとっては重要な公的インフラの一つと言えるのではないか。

このことは、昨今叫ばれている「中心市街地活性化」問題を考えるうえで重要な視点である。中心市街地は地域にとってあくまで選択肢としてのインフラであるという観点に立てば、まず中心市街地自身による自助努力が先にあり、その上で更に何かしら働きかけたいというコンセンサスが地域にある時に限り行政等による関与が認めうるということである。

本レポートでは近時「にいがた TMO」の具体的な事業計画の一つに中心市街地巡回バス事業が挙げられていることを踏まえ、先行的事业が各地域にどのような効果を生みだしているかを中心に検討しているが、同時に地域における商業者の自助努力及びコンセンサス形成の重要性も踏まえて行きたい。

## 第 2 章 中心市街地の状況及び循環バス事業への機運

### 第 2 章のポイント

- ・都市交通の観点から新潟市中心市街地における課題の整理  
「中央地区」と「沼垂地区」間の回遊性を高め、「新潟」の新旧双方の魅力を一体化。 中心市街地の商業的振興  
交通不便地域に対する補完 中心市街地の居住性改善
- ・かかる状況のなか「にいがた TMO」により中心市街地巡回バス事業が具体案として挙がってきている。  
巡回バス事業は中心市街地の課題にどのように資するのであろうか。

### 新潟市中心市街地概説

新潟市中心市街地は古くからの都市集積である古町を中心とした「中央地区」と昭和 48 年のダイエー新潟店の開業以降都市集積形成が進んだ万代シティ - を中心とする「沼垂地区」に大きく分かれる。

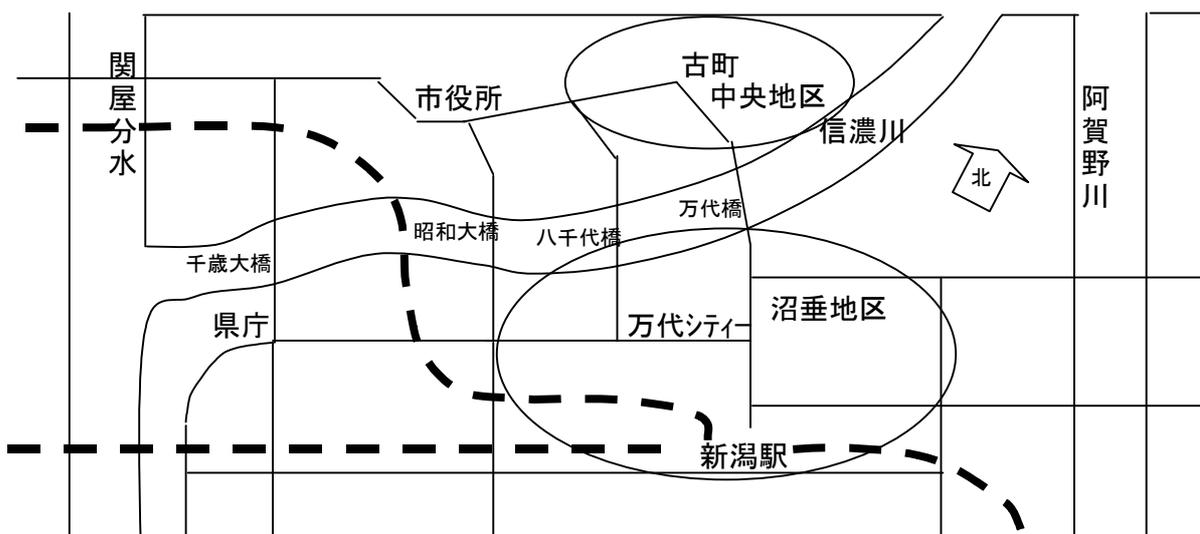
「中央地区」は古くからの割烹等の集積があり、昔ながらの新潟を垣間見ることが出来る地域である。「中央地区」及びそれに隣接する「入船地区」及び「関屋地区」は北を日本海、南と東は信濃川に囲まれており、昭和 50 年に同地区西側にある関屋分水が竣工した後は完全に水辺に取り囲まれた。その為今日では通称「新潟島」とも呼ばれており、当該地域の特徴となっている。

「沼垂地区」内における万代シティ - には平成 9 年にオープンしたショッピングセンター「ビルボードプレイス」等比較的新しい都市集積がある。また万代シティ - から更に約 1 km 程内陸に入った場所に昭和 33 年に開業した JR 新潟駅があり、昭和 30 年～ 40 年代の土地区画整理事業や昭和 57 年の上越新幹線開業等を経て商業集積形成が加速した。「沼垂地区」は平成 8 年の事業所・企業統計調査ベースでは古町周辺を凌ぐ従業員数を有する中心市街地最大の都市集積となっている。

新潟市のアンケートによれば古町周辺は歴史や文化を垣間見られる「シンボリック的存在」で飲食にも適しているというイメージを市民により持たれている。また古町周辺は 50 代以上の来訪頻度が高く、全世代を通じて一度の来訪時間が長い地域であるとも言える。万代シティ - を中心とした地区は若者向けのフ

アッシュヨナブルな地域としての印象が持たれている。万代シティー周辺は来訪頻度に関しても40代以下が多くなっている。

また中心市街地内に現在電車等は走っておらず、バスが市内における主たる公共交通手段となっている。



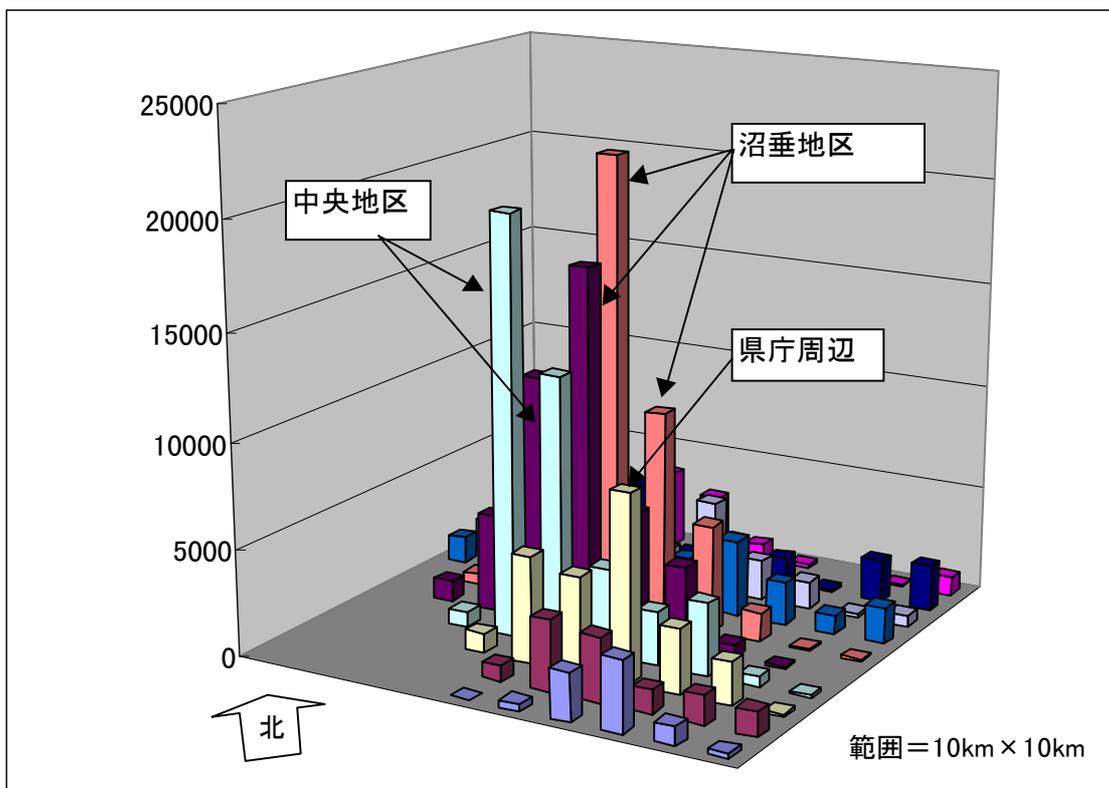
通常「沼垂」というと新潟駅北東部の地域を指すが、ここでは後述する住民基本台帳のデータ分類に従い上記のような地域割を行っている。

### ・新潟市中心市街地における主な出来事

年次	出来事	場所
昭和48年	ダイエー新潟店開業	万代シティー
昭和50年	関屋分水竣工	
昭和51年	西堀ローサ(地下街)開業	古町
昭和53年	カミーノ古町(テナントビル)開業	古町
昭和54年	青山ショッピングセンター開業	新潟市郊外
昭和57年	上越新幹線大宮開業	
昭和59年	新潟伊勢丹開業	万代シティー
昭和60年	県庁新庁舎竣工	
〃	プラーカ1・2開業	駅南口
平成元年	市役所新庁舎竣工	
平成5年	NEXT21開業	古町
平成7年	ヨーカ堂木戸店、ジャスコ東新潟店開業	新潟市郊外
平成12年	新潟サティ、アピタ新潟開業	新潟市郊外

・平成8年新潟市内における従業員数の分布

(単位：人)



平成8年事業所・企業地域メッシュデータ(総務庁統計局)

・新潟市中心市街地活性化基本計画におけるアンケート調査

地区の印象	支持率	地区の印象	支持率
①新潟市の顔である	古町地区 69.2% 新潟駅周辺地区 50.1%	⑨セール品等安いものを買うのに適している	万代地区 39.1% 古町地区 26.6%
②新潟市のビジネスの中心地である	新潟駅周辺地区 58.5% 万代地区 41.3%	⑩食事をしたり、お酒を飲んだりするのに適している	古町地区 71.5% 新潟駅周辺地区 53.6%
③街並みが整備されており、自然環境と調和している	万代地区 25.5% 新潟駅周辺地区 24.2%	⑪レジャー・娯楽等を楽しむのに適している	万代地区 36.4% 古町地区 24.9%
④ファッション・文化等様々な新しい情報が手に入る	万代地区 66.3% 古町地区 54.2%	⑫家族や友人等と楽しむのに適している	古町地区 58.8% 万代地区 47.9%
⑤市外の友人等が訪ねてきた時連れて行きたい	古町地区 52.7% 万代地区 41.8%	⑬若者や流行に敏感な人たちが楽しめるところがある	万代地区 68.6% 古町地区 51.0%
⑥観光・文化施設等買い物以外に楽しめる所が多い	古町地区 20.9% 万代地区 15.8%	⑭高齢者が安心して買い物等を楽しめる	古町地区 33.4% 万代地区 15.0%
⑦贈答品、ブランド品等を買うのに適している	万代地区 65.4% 古町地区 62.2%	⑮小さな子が一緒でも安心して買い物等を楽しめる	万代地区 29.0% 古町地区 28.4%
⑧品質・センスの良い服や雑貨を買うのに適している	万代地区 64.1% 古町地区 58.2%	⑯住環境に優れており、住むのに適している	新潟駅周辺地区 10.6% 古町地区 9.3%

新潟市中心市街地活性化基本計画(新潟市)

・半月に一度の来訪

	古町地区	万代地区	駅周辺地区
10代	48.0%	58.3%	56.3%
20代	41.0%	60.6%	46.1%
30代	35.2%	44.6%	27.6%
40代	36.1%	42.4%	24.3%
50代	44.9%	36.2%	21.5%
60代	56.2%	42.1%	30.6%
70代以上	57.9%	44.1%	26.3%

・2時間以上の長期滞在

	古町地区	万代地区	駅周辺地区
10代	60.4%	52.1%	34.0%
20代	40.4%	42.3%	18.6%
30代	37.2%	37.8%	15.2%
40代	42.4%	38.2%	19.8%
50代	37.4%	31.1%	17.1%
60代	27.0%	26.0%	17.7%
70代以上	31.7%	26.6%	14.8%

新潟市中心市街地活性化計画（新潟市）

商業機能は「構造的衰退」

### 人口のスプロール化

平成12年の国勢調査速報値（平成12年10月1日現在）によれば新潟市の人口は501,378人（+1.3%）となり、日本海側で唯一の50万都市となっている。その他新発田市（80,735人、+0.3%）、白根市（40,011人、+3.5%）、旧黒埼町（23,605人、+9.7%、平成13年1月1日に新潟市と合併）、聖籠町（13,303人、+3.6%）、西川町（12,090人、+2.3%）等の周辺市町村も軒並み人口を伸ばしている。その反面新潟県内その他地域の市町村人口は軒並み減少しており、県内において新潟市圏域への人口の集中が進んでいる

□2000年国勢調査速報値

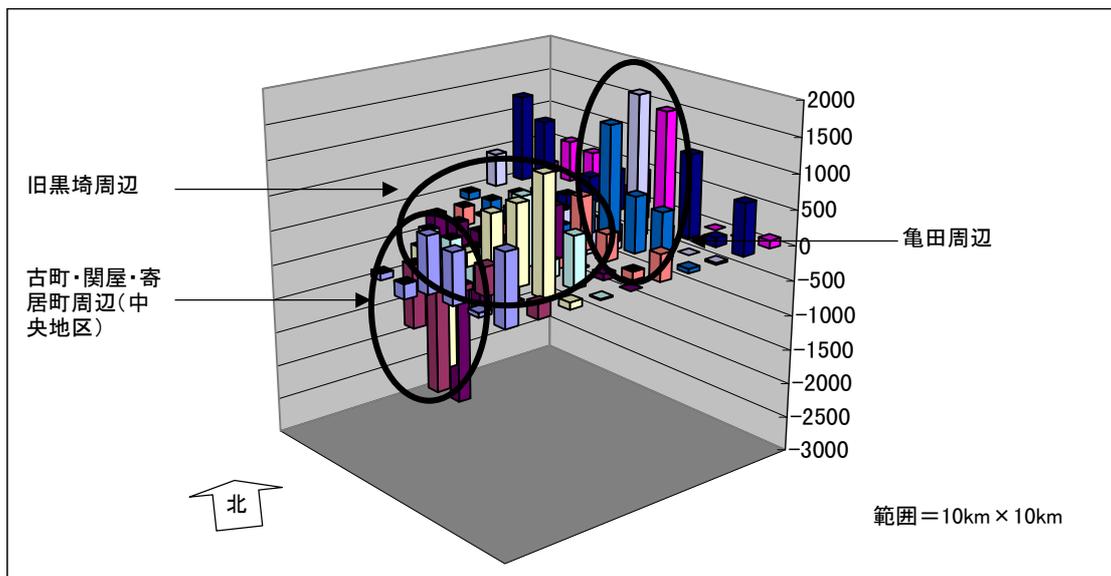


単位: 上段=人口  
下段=対前回(95年)比

	新潟市	豊栄市	新発田市
	501,378	49,000	80,735
	1.3%	1.9%	0.3%
旧黒埼町	亀田町		
25,893	32,062		
9.7%	2.6%		
西川町	白根市	新津市	
29,487	40,011	65,865	
2.3%	3.5%	0.3%	

その一方で、昭和60年～平成7年の人口に関する地域メッシュデータの差分を見ると新潟市圏における人口分布のスプロール化進展が窺える。このメッシュデータは新潟市内を中心に10km×10kmをその範囲としたが、範囲内の人口はともに各調査年度毎に増加傾向にあった。この一方で各1km×1km毎の標準偏差(ばらつき)は低下傾向にあった。これらは都市圏として人口は増加傾向にあるが、スプロール化が進展し人口分布は中心部の抜けた「ドーナツ型」構造への転換が進んでいることを表している様に思われる。

・国勢調査メッシュデータにおける昭和60年～平成7年の間の人口差分値



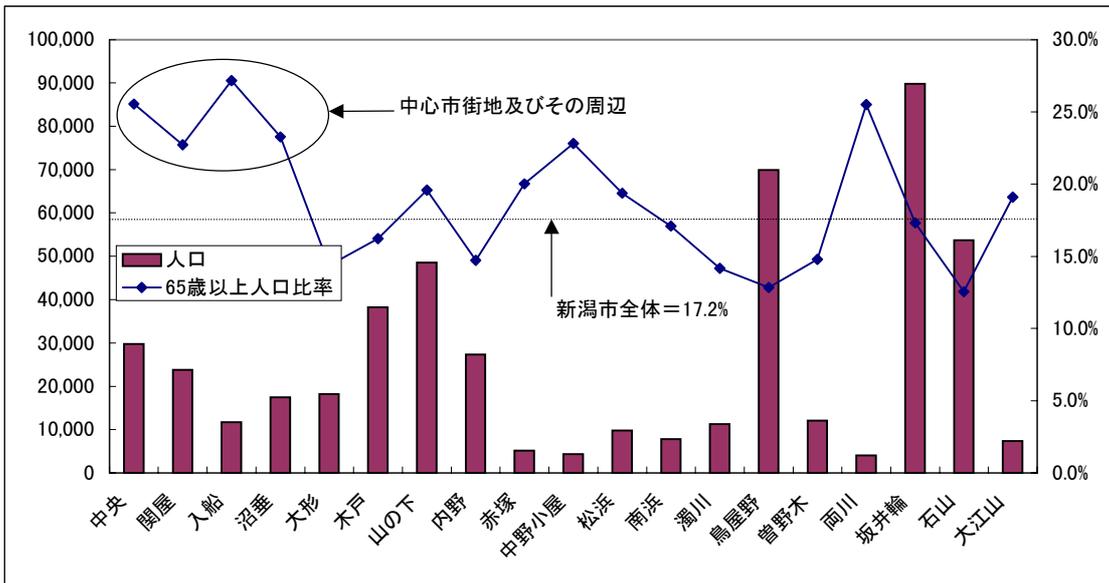
国勢調査地域メッシュデータ（総務庁統計局）

・国勢調査地域メッシュデータ結果の推移

	昭和60年	平成2年	平成7年
1km×1km毎平均	3,367	3,412	3,452
1km×1km毎標準偏差	3,138	3,010	2,934
10km×10km合計	336,719	341,186	345,172

そしてドーナツの輪の中、つまり中心市街地は市内でも最も高齢化が進んだ地域でもある。スプロール化が発生した要因を考えると、その一つの自動車社会の進展が考えられる。自動車の購入が比較的容易になりはじめ、また自動車道も整備されてきたため人々の移動コストは低下してきている。そのため都市に住んでいるメリットを享受する為に以前ほど都市の近くに住んでいる必要が無くなったものと思われる。この前提に立てば自動車を運転しない今日の高齢者が中心市街地に残されて行くのは必然となる。また現在郊外部に移り住んでいる「これからの高齢者」は自動車を運転する世代である。よって交通コストのみの観点から検討すれば、現状のままでは今後幅広い世代にとり中心市街地へ回帰する誘因は少ない。

・ 中心市街地内各地域における人口分布及び高齢化の進展



平成13年1月16日時点の住民基本台帳より

・ 住民基本台帳における地域区分



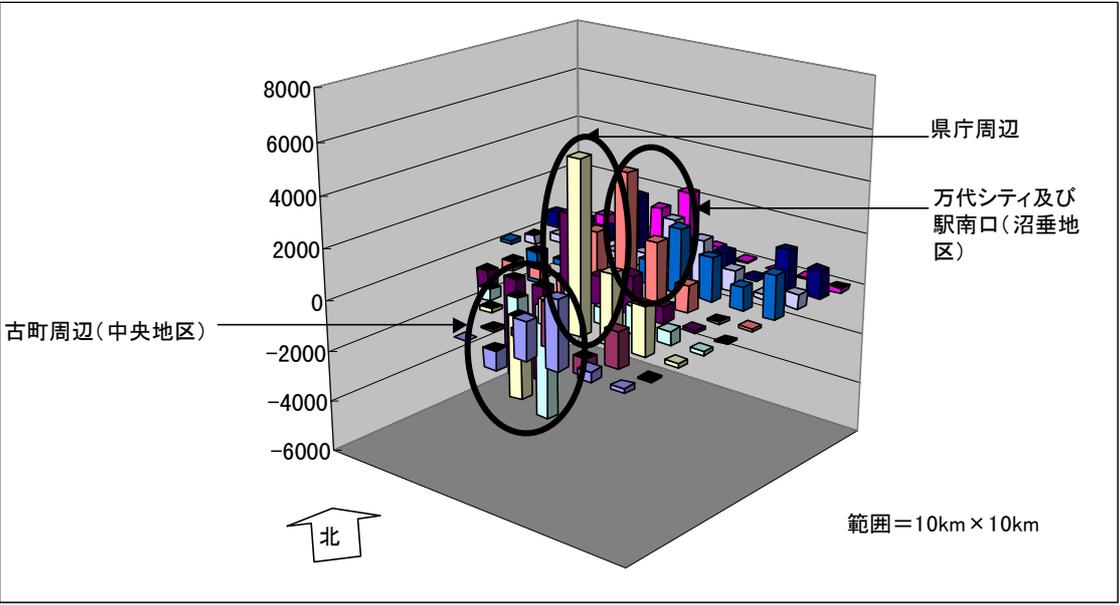
統計グラフ (新潟市)

人口分布の変化に伴う中心市街地の商業機能低下

また事業所・企業統計の地域メッシュデータにおける従業員数の昭和50年から平成7年までの差分をみると新潟市における商業機能もスプロール化している様子が窺える。また分析対象地域としている10km×10km範囲内の合計及び標準偏差に関しても人口とほぼ同じ傾向が見られた。当該分析では平成7年までの事業所統計を使用した。その後新潟市郊外部には多くの大型商業施設が建設されているため、今日におけるスプロール化はより進展しているものと思われる。これは新潟市圏郊外部の人口が増加しており、当該地域の商業吸引力が高まっているからであると思われる。その裏返しとして新潟市中心市街地の商業吸引力は低下しているものと思われる。また商業機能が信濃川を挟み「中央地区」と「沼垂地区」に分断されていることも中心市街地の商業吸引力も分散化させている。

平成6年から平成9年にかけての商業統計の推移を見ても「中央地区」を中心とした中心市街地の商業機能低下が見てとれる。

- ・事業所・企業統計地域メッシュデータにおける昭和50年から平成7年の間の従業員数の差分値 (単位：人)



事業所・企業統計地域メッシュデータ (総務庁統計局)

・事業所・企業統計地域メッシュデータ調査の推移

	昭和50年	昭和53年	昭和61年	平成3年	平成8年
1km×1km毎平均	2,017	2,096	2,164	2,348	2,437
1km×1km毎標準偏差	4,267	4,284	4,001	3,981	4,007
10km×10km合計	201,684	209,605	216,433	234,826	243,724

・平成6年から平成9年までの商業統計の推移

地区名	商店数 単位:店		寄与率 単位:%	従業員数 単位:人		寄与率 単位:%	年間商品販売額 単位:百万円		寄与率 単位:%
	H6	H9		H6	H9		H6	H9	
中央	1,344	1,241	-24.1%	6,475	5,781	-53.7%	142,242	131,220	-49.4%
関屋	305	264	-9.7%	1,136	1,000	-10.5%	16,370	15,680	-3.1%
入船	155	135	-4.8%	467	418	-3.8%	5,145	5,029	-0.5%
沼垂	1,115	942	-40.6%	6,740	6,537	-15.7%	182,709	177,044	-25.4%
大形	189	166	-5.4%	1,388	1,219	-13.1%	29,912	31,126	5.4%
山の下	452	435	-4.1%	2,187	2,185	-0.2%	34,412	35,043	2.8%
内野	235	196	-9.2%	1,301	1,027	-21.2%	19,844	15,850	-17.9%
赤塚	42	37	-1.2%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
中野小屋	34	31	-0.6%	141	127	-1.1%	3,202	3,186	-0.1%
松浜	114	97	-3.9%	454	365	-6.9%	2,746	1,570	-5.3%
南浜	46	39	-1.7%	131	109	-1.7%	2,170	1,884	-1.3%
濁川	50	59	2.2%	305	399	7.3%	4,293	6,858	11.5%
鳥屋野	727	847	28.2%	5,320	6,059	57.2%	116,692	154,559	169.8%
曾野木	79	69	-2.4%	292	273	-1.4%	3,865	3,964	0.4%
両川	96	83	-3.0%	282	285	0.2%	3,230	2,763	-2.1%
坂井輪	762	717	-10.6%	3,952	3,940	-0.9%	79,351	83,792	19.9%
石山	362	327	-8.2%	1,647	1,564	-6.4%	30,443	29,357	-4.9%
大江山	38	34	-0.8%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
新潟市全体	6,146	5,719	-100.0%	32,811	31,519	-100.0%	676,627	698,925	100.0%

※赤塚、大江山地区に関しては数値を得られなかった。

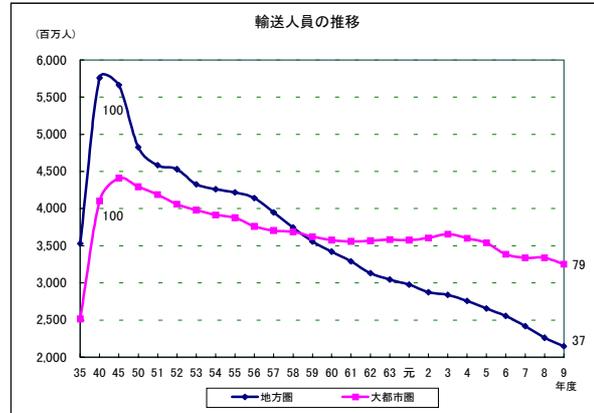
H9時点で従業員数100人、販売額3,500百万円程度であると推測される。

※寄与率とは 当該地域における数値増減／新潟市全体としての数値増減 にて算出された数値である。

交通不便地域の発生

「中央地区」の東に位置する「入船地区」、「沼垂地区」内でも大型商業集積からは一步外れた同地域東部等の中心市街地に隣接した旧来からの住宅地は人口及び商業機能の希薄化により収益性に乏しいことに加え、古くからの細い道が多いため、地元バス会社により最善の努力が尽くされているものの、当該地域からの公共交通による移動利便性は必ずしも良いとは言えない。またバス業界が中心市街地と同様長期に渡り輸送人員が減少し続ける構造的苦境に立たされていることに加え、今後同業界では規制緩和も進展するため、将来的にバス会社は中心市街地住宅地域における収益性の低い路線から撤退せざる得ない状況も予想される。これらは中心市街地の居住空間としての質に関わる問題でありスプロール化の構造を後押ししかねない。

## ・日本のバス業界における輸送人員

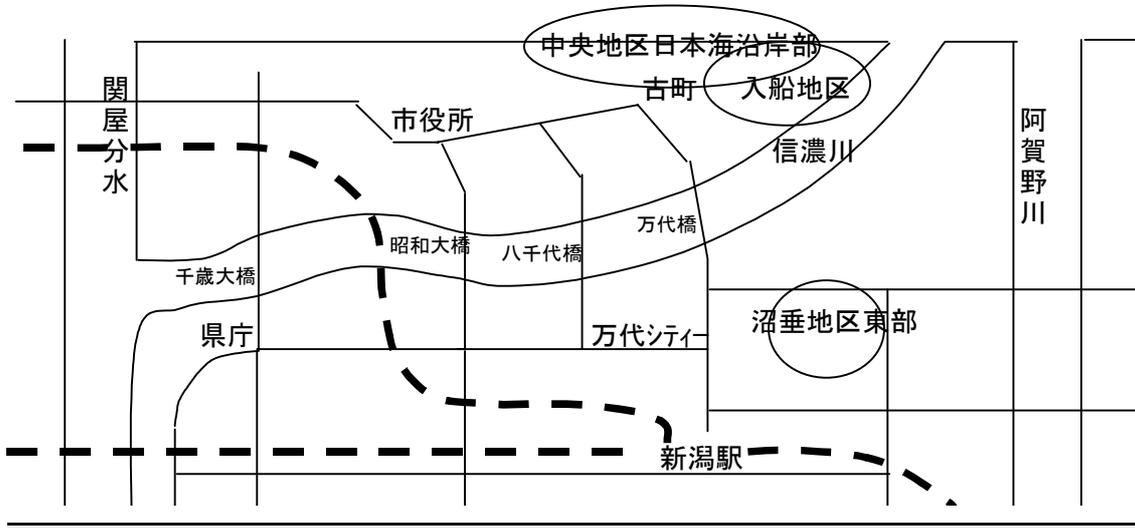


日本のバス事業 (日本バス協会)

## ・日本のバス業界における規制緩和の見通し

変更項目	基本方針	備考
●需給調整規制の撤廃	(参入) 許可制に	(参入時) 安全性を確保する為の自治体による一定の事前審査が必要 (審査基準) 事業基盤・人的欠格等 特定時間帯のみの参入には制限 共通カードシステム・ターミナル乗入禁止等の新規参入者にとって弊害となる施策は排除
	(退出) 届出制に (事業者の判断により撤退可能に)	(退出時) 利用者への十分な事前周知 事前届出制とし、生活路線における退出後の措置を検討
●運賃制度	・自由な価格設定	地域独占事業者による独占価格設定の排除(ギャップ制の導入)
●補助金制度の見直し	・欠損補助を廃止し、運行委託的な補助等 新たな制度の導入 ・補助金額決定は入札制度等、適切な方法に依る	乗合タクシー・福祉バス・スクールバス等を含めた効率的な輸送形態の選択可能性を模索 事業者の経営効率化・創意工夫を促進するような制度の導入 公営・民営の違いに因り補助に差異が発生することを防ぐ
●地域協議会の設置	・地方交通のあり方について協議 ・自治体によるサービスの提供	主たるメンバーは 都道府県、市町村、事業者、運輸省等 過疎路線におけるサービスの確保
●安全性の確保	・研修制度の拡充(新制度の導入)	(運行管理面) 運行管理者への資格試験導入 (運転者面) 適正検査・安全教育の実施 事故実態把握の為の特別講習の実施
	・点数制による違反事業者へのペナルティ 負担	事故報告制度導入による事業者責任の明確化・透明性の確保 事業停止処分後の一時的な路線確保の為の代替措置を検討
●その他のバス利用支援	・バス利用促進の為の環境整備	オムニバスタウン・バス専用レーン導入等、バス走行環境改善に資する施策は積極的に支援する。

## ・中心市街地周辺住宅地域例示



## 具体事例

### 入船地区

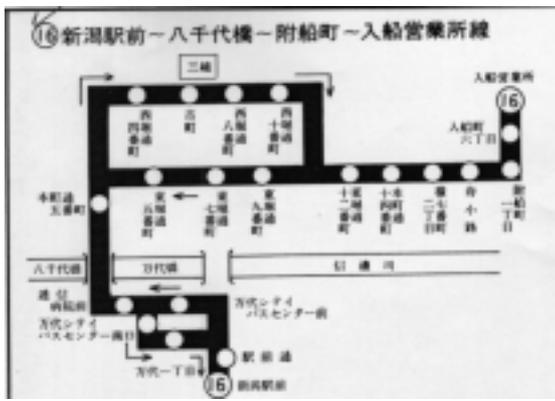
#### 地域の概要

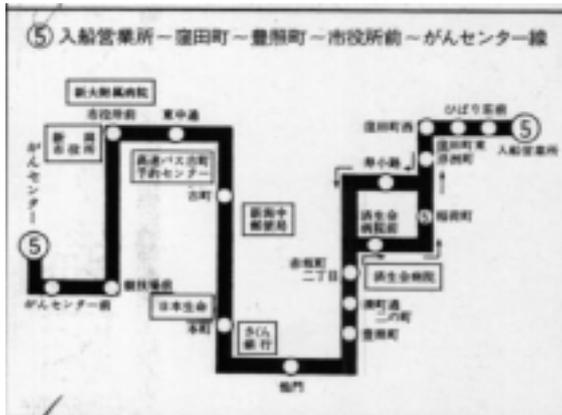
古町に隣接した古くからの住宅地域である。スプロール化の影響により新潟市の中では比較的人口の少ない地域となっており、また最も65歳以上人口比率(27.2%)の高い地域でもある。新潟の古くからの街並みを残しているため、細く入り組んだ道が多い地域である。

#### 公共交通による移動利便性

当該地域に関しては地元バス会社によって最大限の努力がなされている。高齢者が多い地域であることを勘案し、路線のアクセスポイントは同世代に人気のある古町、各種医療機関、市役所、新潟駅等となっている。入船・稲荷町線ではノンステップバスが運行しており、同地区における施設面での配慮が窺える。また料金も一律180円(初乗り料金と同じ)とされており配慮がなされている。その他がんセンター線は収益面では苦しいものと思われるが、小型スニーカーバスにて運行し、経費を削減しながら社会福祉的観点も含めて運行しているものと推測される。

#### ・入船地区と関連したバス路線





以下バス路線図は全て新潟交通㈱の資料より

□入船地区

路線	主要なアクセスポイント	備考	平均運行間隔(分)	運行数/h
附船線	古町、万代シティ、通信病院、新潟駅	・八千代橋まで迂回し駅周辺地区へ	12	5
入船・稲荷町線	古町、市役所、新潟駅	・昭和大橋まで迂回し駅周辺地区へ ・ノンステップバスにて運行	20	3
がんセンター線	古町、市役所、県立がんセンター病院	・平日のみ運行 ・小型スニーカーバスにて運行	30	2

※運賃は一律180円(初乗り料金)

当該地域の公共交通が抱える課題

スプロール化の影響により人口の希薄化及び高齢化が進展している為、社会福祉的側面が多く見られる公共交通体系となっている。しかしながら将来的に幅広い世代を受け入れられる居住空間となるには中心市街地内の幅広い地域へのアクセスも改善してゆかなければならない。具体的には万代シティ、新潟駅といった沼垂地区との移動利便性ということになる。現在のバス路線でも上述の地域に辿り着くことは出来るが、新潟市中心市街地を大きく迂回して辿り着く為、利用者は入船営業所の「始発」から新潟駅という「終点」までバスに乗らなければならない時間がかかる。また当該地域は新潟市内でも奥まった位置にある為、例え若年層でも歩行等にて新潟駅まで辿り着くのは容易ではなく、悪天候ともなればなおさら大変である。

沼垂地区東部

地域の概要

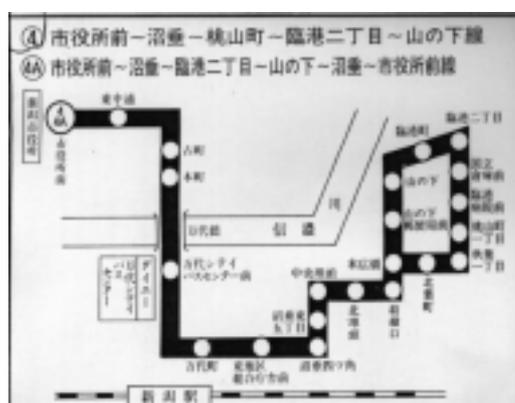
先述の統計上は万代シティーや駅周辺と同じ「沼垂地区」に含まれているが、当該地区東部にある天明町、三和町、沼垂西といった地域においては雰囲気は一転し新潟市における古くからの住宅街となっている。当該地域も入船地区と

同様に高齢化が進展し、人口密度も希薄でまた道も細く入り組んだ地域となっている。

### 公共交通による移動利便性

沼垂地区の東部に位置する山の下地区には日本石油、北越製紙、日東紡績等の工場地帯がある。その為山の下地区と新潟駅、市役所双方を結ぶ2路線が当該地域近隣を通っている。

#### ・沼垂地区東部と関係するバス路線



#### □沼垂

路線名	主要なアクセスポイント	平均運行間隔(分)	運行数/h
市役所線	古町、市役所、山の下地区、東港	30	2
新潟駅・東港線	新潟駅、山の下地区、東港	30	2

### 当該地域の公共交通が抱える課題

あくまで上述の地域をピンポイントで結ぶことを目的としてゐる為、確かに新潟駅、古町、市役所といった地域へのアクセスは確保されているが、その他の地域へ移動利便性は必ずしもない。市内でも高齢化率の高い当該地域において各種医療機関とのアクセスが確保されていないのは早急に改善されるべき問題である。またバス停は当該地域を取り囲む国道沿いにあるが、地域内に一歩足を踏み入ると皆無である。当該地域における平均的な運行頻度は中心市街地内住宅地においても低い水準となっている。

## 中央地区日本海沿岸部

### 地域の概要

古町の中心街から数百メートル日本海側に向かい、日本銀行新潟支店を超えた辺りから県知事邸宅も含めた閑静な住宅街が広がっている。先述の統計上は古町と同じ中央地区に含まれてしまっているが、今日では他地域と同様人口密度の希薄化及び高齢化が進展した地域であると推測される。また当該地域には新潟大学付属病院、猫山宮尾病院といった中心市街地における主要医療施設の集積もある。全般的に平坦な新潟市としては珍しく山坂の多い丘陵地帯となっており、道も細く入り組んでいる。

### 公共交通による移動利便性

当該地域からは西循環線（信濃町先回り）と西循環線（浜浦町先回り）という2路線を使うことが出来る。この2路線は閑屋分水を超えた新潟島西部に位置する青山、その他古町、万代シティー、新潟駅といった市内の主要地域をカバーしている。また平均的運行頻度は中心市街地内住宅地域としては高い水準となっている。

- ・中央地区日本海沿岸部と関連するバス路線



#### □日本海沿岸

路線名	主要なアクセスポイント	平均運行間隔(分)	運行数/h
西循環線(信濃町先回り)	古町、市役所、万代シティー、新潟駅、青山	8	7.5
西循環線(浜浦町先回り)	古町、市役所、万代シティー、新潟駅、青山	8	7.5

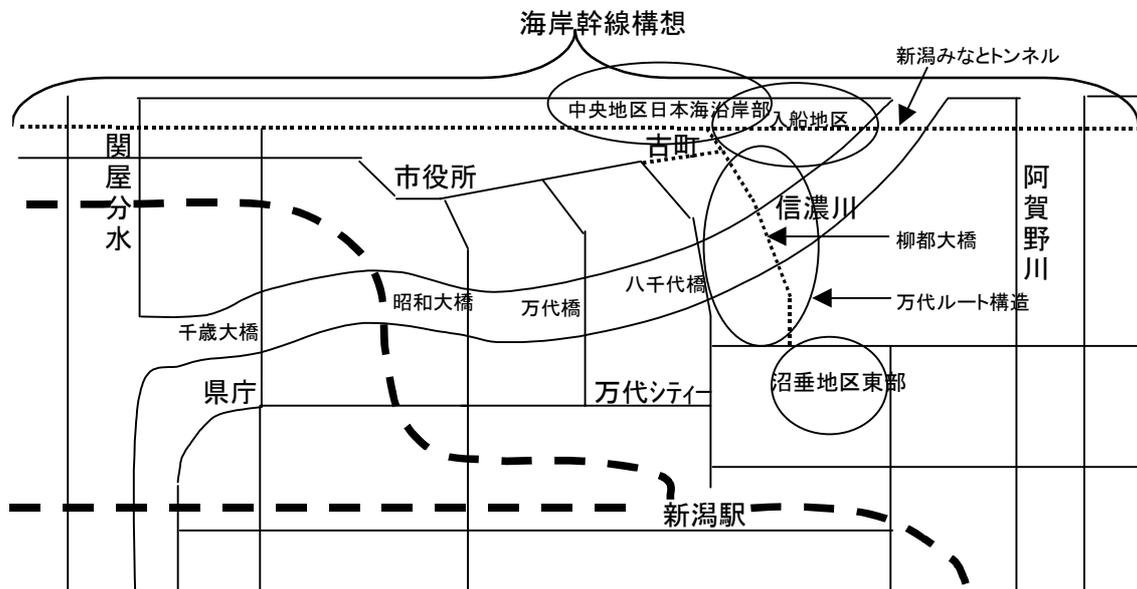
## 当該地域の公共交通が抱える課題

上述2路線が往路と復路にて違う道路を走っていることから分かる通り、当該地域には道が細く入り組んでいる地域が多く、通常の大サイズのバスが通れる道は非常に限られている。よってバス停まで距離がある地域が多くなっている。距離は数百メートルであると推測されるが、先述の様にこの地域が市内では数少ない丘陵地帯であるため、高齢者にとって身体的負担は大きいものと思われる。

上述地域は今後自動車を通り抜けるだけの地域となる恐れもある

また上述した中心市街地内住宅地域は「万代島ルート」「海岸幹線」といった新潟市内自動車道整備に関する大型事業に何かしらの形で関わる地域である。よって今後居住地域というよりは自動車を通り抜けるだけの地域となる可能性も高い。これらの地域は現状のままでは居住空間としての質は今後劣化してゆく可能性がある。

- ・ 中心市街地内住宅地域周辺において予定されている自動車道整備



## 新潟市中心市街地における課題整理

これまで説明した中心市街地の現況をふまえ、当該地域が抱えた都市交通から見た課題を整理すれば下記の通りとなるものと思われる。

- ・「中央地区」と「沼垂地区」間の回遊性を高め、「新潟」の新旧双方の魅力を一体化。 中心市街地の商業的振興
- ・中心市街地における公共交通体系を幅広い世代に取り使い勝手の良いものと変えて行かなければならない 中心市街地の居住性改善

#### 中心市街地における巡回バス事業実施に向けた動き

新潟市は平成12年3月に「新潟市中心市街地活性化基本計画」をまとめられ、その中で「地域ぐるみ」の活性化を実現する為にTMOが重要な役割を担うことも記され、「商業インキュベート事業」や「循環バス運行を含む新たな公共交通機関の導入」等が具体的に考え得る事業として挙げられた。

その後平成12年10月15日から11月12日までの週末計10日間において伊勢丹、三越、大和といった市内デパートが連携して20分間隔にて無料シャトルバスを運行した。各デパートの収益への寄与が明確に計測出来なかった為無期限の実施とはなっていないが、期間内で約10,000人以上の乗客により利用された。

巡回バス事業が概ね好評であったこともあり、平成13年3月に取りまとめられた「にいがたTMO構想」でも「バス運行支援」が引き続き掲げられており、3月23日には「人と街をつなぐふれあい循環バスを考える」と題したシンポジウムにおいて具体的実施に向け意見交換等もなされ、近い将来にはバスの試験運行も検討されている。

しかしながら計画は依然立ち上がったばかりで、バス事業の具体的姿についてはまだ見えていない。一般的に中心市街地における巡回バス事業とはどのような効果を有しており、またそれは新潟市中心市街地が抱えた課題にどの様に資するのであろうか。

