



提 言

Niigata Transport Project

新潟県の公共交通が
もっと活用されるために

2024年3月
新潟経済同友会 インフラ推進委員会

目 次

I.	はじめに	1
II.	新潟の公共交通の課題	2
	1. 各公共交通機関における情報の断片化と連携不足	
	2. 地域住民、観光客等の利用者視点の不足	
	3. 新潟の魅力的な観光視点に立った移動および周辺遊観点の不足	
	4. 新潟市-上越市間の軌道系公共交通ネットワークが脆弱	
III.	新潟の公共交通連携への提言	3

〔提言1.〕

新潟県内の交通事業者において、各社の交通情報を共有するプラットフォームを創設し、乗換情報の基礎データとしてすることで、スムーズな乗換を目指す。

〔提言2.〕

来訪観光客の新潟県内もしくは隣接地域を回遊する利便性を図り、満足度を高める。あわせて各交通機関間における定時性の確保、並びに円滑な相互乗換を実現するために、時刻表の最適化を図る。

〔提言3.〕

これらの施策を地域住民の目線で継続的に実施する戦略的な組織と現場調整的なワーキング組織を設置する。あわせてDMO等も巻き込み、運営コストも含め、乗換インフラや定時性を確保する為のインフラ整備なども提案できる実行組織とする。

IV.	新潟の交通政策への提言	4
-----	-------------	---

〔提言4.〕

変動需要への対応として、タクシー事業者等の管理下での「ライドシェア」の運営を実施するなど、国際戦略特区等の規制緩和の仕組みを活用し、新潟市内や佐渡市内での社会実験を実施する。

〔提言5.〕

人口減少の課題は、公共交通事業者の経営・存続に大きく作用し、現状は特定路線への補助金や廃線などの協議対応が行われているが、エリアに対しての協議対応への補助金やエリアライドシェア施策などにより、民間公共事業者にインセンティブが釀成されるような協議検討組織を設置する。

〔提言6.〕

各行政機関は、日頃より中心市街地を意識した賑わい施策を実施しており、行政エリア外からの移住政策なども行っているが、今後は、エリア内においても周辺住民が移り住むインセンティブが働き、交通弱者が中心市街地に集約されるような政策を実施する。

〔提言7.〕

新潟市-上越市間の軌道系公共交通ネットワークは脆弱であり、新潟県内における経済的活動や観光における移動は、自家用車両に大きく依存している。北陸新幹線の大阪延伸は、新潟にとって大きな課題と捉えると共に、新潟県内の軌道系公共交通ネットワークの高速化等、利便性を高める改善の機会であるとも捉え、政策を決定する。

新潟経済同友会インフラ推進委員会 名簿	5
---------------------	---

I. はじめに

日本における人口減少のフェーズは、人口の少ない地域、広大な面積を有する地域のモータリゼーション化をより浸透させると共に、地域公共交通の利便性を低下させる現象を増大している。

新潟県は公共交通網が充実し比較的公共交通の利便性があると思われがちであるが、広大な面積に対して新幹線や高速バスの発着駅は限定的であり、二次交通を含む公共交通事業者間と行政の連携不足が散見され、地域住民や観光客にとって交通手段の選択肢とそのための情報が限られているという現実がある。

新潟のキラーコンテンツである佐渡金山の世界遺産登録の可能性が高まり、新潟駅舎の更新も間近なこの時期に、あらためて新潟における公共交通機関の課題を列举し、新潟県の公共交通がもっと活用されるための提言を行うものである。

新潟経済同友会 インフラ推進委員会

II. 新潟の公共交通の課題

1. 各公共交通機関における情報の断片化と連携不足

(現状)

- ① 各交通機関(鉄道、飛行機、船、高速バス、バス)の発着案内などが一元化されていないため、乗換がわかりづらく、新幹線・在来線・路線バス間の十分円滑で快適な乗換ができていない。各交通機関間や地域行政などとの連携も乏しく、最終便などでは無駄のない乗換タイミングなどの調整が図られていない。
- ② 目的地の呼び名・呼称の統一感に乏しく、案内表記においても戸惑いを生じる場所が散見される。また重要な交通結節点において、各交通機関の情報を網羅したデジタルサイネージ等の表示も現状ない。

2. 地域住民、観光客等の利用者視点の不足

(現状)

- ① 公共交通は、観光客の移動手段および地域住民の日常の足という二面性を持つにもかかわらず、両者のニーズに総合的に対応する体制になっていない。
- ② 大規模イベント・祝日・天候不順などの変動需要に対し、公共交通機関の対応・連携が脆弱である。イベント会場からの移動においては、大混雑の状況が発生し、また、悪天候時には二次交通の対応が脆弱である。
- ③ 人口減少が進む中、従来型のコスト構造を抱えた公共交通サービスは採算性の問題からサービス水準の維持が困難となっている。

3. 新潟の魅力的な観光視点に立った移動および周辺回遊視点の不足

(現状)

- ① 新潟県内の観光回遊プランにおいて、キラー的なモデルコースが見受けられず、コスパの良い移動手段が提供されていないため、結果として新潟県が観光地として選ばれにくい状況となっている。
- ② 観光振興策は、各地域・各観光地、それぞれのPR活動に留まっており、県全体を包括して相乗効果を生み出そうとする視点を欠いている。新潟県内におけるDMOを含む観光振興団体においても、地域の魅力づくりやそれらの情報発信による誘客のみに注力しており、来ていただいた観光客が、どこから、どこに向かうのか、どのような移動手段をもって、新潟県内もしくは隣接地域を回遊するか、という観光客の動線に関する思考が脆弱である。
- ③ 観光客のカテゴリー(年齢・性別・国籍など)別の情報発信が求められていることは、既知の事実であるが、誰がどのように「にいがた」というコンテンツとして発信することが出来るのかについて、関係団体において、戦略策定・役割分担・連携などが進んでいない。
- ④ 地域の特色を網羅した「地域アプリ」や各地域の人物や物語・成り立ちに関する史跡ストーリー等が観光コンテンツとして利用者に十分浸透しておらず、移動に伴う周遊観光の需要が十分掘り起こされていない。結果として、公共交通が単なる移動手段となっており、また、地域の魅力を知つもらう機会も失われている。

4. 新潟市-上越市間の軌道系公共交通ネットワークが脆弱

(現状)

- ① 上越新幹線(高速鉄道)へのアクセスがスムーズでない地域は、観光移動や経済圏域間移動の手段が自家用車に大きく依存し、その活動が制約される状況にある。
- ② このままでは、北陸新幹線の大坂延伸の際、関西経済圏からの観光需要等を取りこぼすと共に、上越新幹線の支線化が進む可能性がある。

III. 新潟の公共交通連携への提言

- 提言 1 新潟県内の交通事業者において、各社の交通情報を共有するプラットフォームを創設し、乗換情報の基礎データとしてすることで、スムーズな乗換を目指す。

各社交通機関と各地行政が、共有するプラットフォームを創設して、各交通機関の発着時間の一元化が図られ、次の交通手段への乗り換えも容易となる。また、目的地の呼び名・呼称の統一を図り、一元化した情報表示を可能にする。重要な交通結節点においては、各交通機関の情報を網羅したデジタルサイネージ等により、スムーズな乗換環境を提供する。

- 提言 2 来訪観光客の新潟県内もしくは隣接地域を回遊する利便性を図り、満足度を高める。
あわせて各交通機関間における定時性の確保、並びに円滑な相互乗換を実現するために、時刻表の最適化を図る。

各運行事業者において、目的地の施設・地域の「表記」と「呼称」の統一化を図り、駅構内やバス乗り場等の「案内の画一化」を行う。更に、東京から佐渡に向かう際の統合切符の発行や、観光エリア内の一日券などの共通切符、その際の割引施策などを行い、最終的には切符フリー化を目指して利用者の満足度を高める。あわせて、県内外からの移動需要に対応できるよう、新幹線・在来線・路線バスの運営事業者および自治体が主体となり、限られた運転手、運行本数であっても、利用者にとってそれぞれの交通機関への円滑な乗換が可能となる時刻表を作成する。

- 提言 3 これらの施策を地域住民の目線で継続的に実施する戦略的な組織と現場調整的なワーキング組織を設置する。あわせてDMO等も巻き込み、運営コストも含め、乗換インフラや定時性を確保する為のインフラ整備なども提案できる実行組織とする。

県内における観光行政団体が実際に県内を訪問する観光客視点から見た観光プランや提言2において指摘した移動の課題を共有し、広く県内を回遊できるプランを提供する。

新潟の観光コンテンツは、時代的背景やそれをなした人物などの物語性や景観紹介におけるストーリー性などが乏しく感じることから、これらの情報の見直しや「地域アプリ」等を利用した各公共交通機関のアプリやHPとの情報連携をすることで、広くSNS等で活用されるように観光コンテンツのブラッシュアップを図る。最終的には、観光における県内各地への相乗効果が表れるような組織とする。

また、地域住民も含め利用者の円滑な乗換可能な時刻表の作成は必須と捉え、各交通機関の運行時刻改訂の都度、運行事業者が連携して時刻表改訂を行う調整組織を設置する。

今後の人口減少に伴うバス路線の最適化では、乗換や減便も想定される中、より運行の定時性の確保や乗換の快適性・利便性は向上させる必要性がある。そのための乗換拠点における各交通機関の一元化した情報の提供や、バスの基幹路線における停車帯の整備や交差点改良による定時性向上、自動運転バス導入を見据えたインフラ整備なども有効と考えられ、各交通事業者のみならず、関係自治体の強いリーダーシップに期待したい。

IV. 新潟の交通政策への提言

提言
4

変動需要への対応として、タクシー事業者等の管理下での「ライドシェア」の運営を実施するなど、国際戦略特区等の規制緩和の仕組みを活用し、新潟市内や佐渡市内での社会実験を実施する。

現在、佐渡市内では慢性的なタクシー不足状況であること、新潟市内も大規模イベントの開催により大混雑が発生する状況にある。例えば、タクシー事業者等の管理下での運転の質と安全性を担保しつつ、登録ドライバーの育成とドライバー所有の自家用車を活用したライドシェアを導入し、試験的にタクシーの不足するエリアや時間帯をターゲットに、同等コストを目指して導入を図る。安全性の確保と規制のバランスを図りながら、県内を訪れる観光客をはじめ「地域の足」として柔軟な移動が可能になるなど、多様な要望にある程度応えられることが期待される。

提言
5

人口減少の課題は、公共交通事業者の経営・存続に大きく作用し、現状は特定路線への補助金や廃線などの協議対応が行われているが、エリアに対しての協議対応への補助金やエリアライドシェア施策などにより、民間公共事業者にインセンティブが醸成されるような協議検討組織を設置する。

国土交通省「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」の提言内容である「エリア一括長期運行委託事業（PPP）（※）」を参考にする。具体的には、自治体と交通事業者のあいだで、複数年かつエリア単位で一括運行する協定を締結。協定期間中の経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属させるなどの内容を盛り込み、交通事業者にインセンティブが醸成されるよう協議検討組織を設置する。

※エリア一括長期運行委託…交通事業者が、自治体と複数年かつエリア単位で黒字・赤字路線について一括運行業務を締結すること。国からは複数年定額支援があり、協定期間に経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属する。

提言
6

各行政機関は、日頃より中心市街地を意識した賑わい施策を実施しており、行政エリア外からの移住政策なども行っているが、今後は、エリア内においても周辺住民が移り住むインセンティブが働き、交通弱者が中心市街地に集約されるような政策を実施する。

上記提言「エリア一括長期運行委託」の活用等により、政策と交通事業者の連携によるまちづくりを図り、中心市街地の交通インフラを充実させる。将来確実に増加する高齢者などの交通弱者に、各地域内の中心市街地に移り住むことを促す明確なインセンティブを与え、コンパクトシティを目指すことで、限られた自治体財源の有効活用に繋げる。また、交通弱者に配慮したバス路線の改編、快適で利便性が高く賑わい空間を生み出すような乗換拠点整備を進める。

提言
7

新潟市-上越市間の軌道系公共交通ネットワークは脆弱であり、新潟県内における経済的活動や観光における移動は、自家用車両に大きく依存している。北陸新幹線の大坂延伸は、新潟にとって大きな課題と捉えると共に、新潟県内の軌道系公共交通ネットワークの高速化等、利便性を高める改善の機会であるとも捉え、政策を決定する。

上越新幹線へのアクセスがスムーズでない地域は、観光移動や経済圏域間の移動手段を自家用車に大きく依存し、その活動が制約される状況であり、北陸新幹線の大坂延伸の事業化が進行していることから、軌道系公共交通ネットワークの高速化等の利便性の改善は、喫緊の課題と考える。また、この事業は、国の基本計画であり東北地域と結ばれる羽越新幹線にも繋がる観点であり、整備計画への格上げに向けた運動にも期待したい。

新潟経済同友会インフラ推進委員会 名簿

委 員 長	長谷川 克 弥	ハセガワ化成工業(株) 代表取締役社長
副委員長	石 田 章	新日工業(株) 代表取締役
	今 井 幹 太	藤田金屬(株) 代表取締役社長
	小田嶋 壽 信	ナミックス(株) 代表取締役社長
	木 山 光	木山産業(株) 代表取締役社長
	渡 邊 明 紀	新発田建設(株) 代表取締役社長
委 員	芥 川 雅 仁	アズビル(株) ビルシステムカンパニー新潟営業所 所長
	新 井 洋 史	新潟県立大学 北東アジア研究所 教授
	荒 川 義 克	グリーン産業(株) 代表取締役
	飯 野 道 恵	三井住友ファイナンス&リース(株) 新潟営業部長
	池 田 洋 子	(株)池田看板 代表取締役会長
	石 塚 武 文	新潟トランシス(株) 特別顧問
	植 木 義 明	(株)植木組 代表取締役社長
	梅 津 雅 之	(株)BSNアイネット 代表取締役会長
	梅 原 洋 二	富士通Japan(株) 関東甲信越支社長
	片 倉 慎 一	パナソニック オペレーションエクセレンス(株) 関越支店長
	河 端 信 雄	新潟プレハブ工業(株) 代表取締役
	小 出 薫	越後天然ガス(株) 代表取締役社長
	齋 藤 和 登	一般財団法人日本不動産研究所 新潟支所 支所長
	島 田 治 彦	新潟トランシス(株) 代表取締役社長
	清 水 心 一	オリックス(株) 新潟支店長
	杉 谷 哲 哉	イオンディライト(株) 北陸信越支社 支社長
	大 洞 勝 義	北越メタル(株) 代表取締役社長
	高 堂 景 寿	相互技術(株) 代表取締役社長

委 員	高 橋 哲	(株)東芝 新潟支店 支店長
	田 中 義 博	(株)IHI 新潟オフィス所長
	田 村 修	青山ホーム(株) 代表取締役
	徳 山 隆太郎	東日本電信電話(株) 新潟支店 支店長
	中 川 宏 紀	(株)沼垂不動産 専務取締役
	中 野 進	(株)シルバーホテル 取締役相談役
	中 山 真	(株)新潟グランドホテル 代表取締役社長
	中 山 正 子	(株)キタック 代表取締役社長
	西 田 博 信	ヤマト運輸(株) 新潟主管支店 主管支店長
	馬 場 康	(株)加賀田組 常務執行役員 営業本部長
	番 場 太 吉	(株)日本旅行 新潟支店 支店長
	樋 熊 隆 治	(株)ゼルコバ 取締役会長
	舟 崎 義 朗	(株)リビングギャラリー 代表取締役社長
	船 山 大 介	北辰通商(株) 代表取締役
	細 川 知 巳	東京海上日動火災保険(株) 新潟支店長
	米 谷 信 亮	三菱電機(株) 新潟支店 支店長
	丸 山 憲 一	(株)丸山車体製作所 取締役会長
	山 崎 亨	日本ペアリング(株) 代表取締役社長
	横 山 昇	横山建設(株) 代表取締役社長
	吉 野 清 文	開発技建(株) 代表取締役社長
	和 田 雅 彦	(株)日本政策投資銀行 新潟支店 支店長
	渡 辺 敏 彦	NSGグループ 特別顧問

(敬称略・2024年3月現在)

計46名



NIIGATA KEIZAI DOYUKAI

新潟経済同友会

〒950-0078 新潟市中央区万代島 5 番 1 号 万代島ビル 14 階

TEL : 025-241-1151 FAX : 025-241-7100

HP : <https://www.niigata-doyukai.jp/>