

重点説明資料

本資料は、第1回反復型意識調査で、わからないことや反対する理由について特に多かった下記2点について、重点的に説明する資料です。

- ①新バスシステム事業の優先順位が低いのではないか。
- ②新バスシステム事業、及び連節バス導入の目的や効果がわからない。

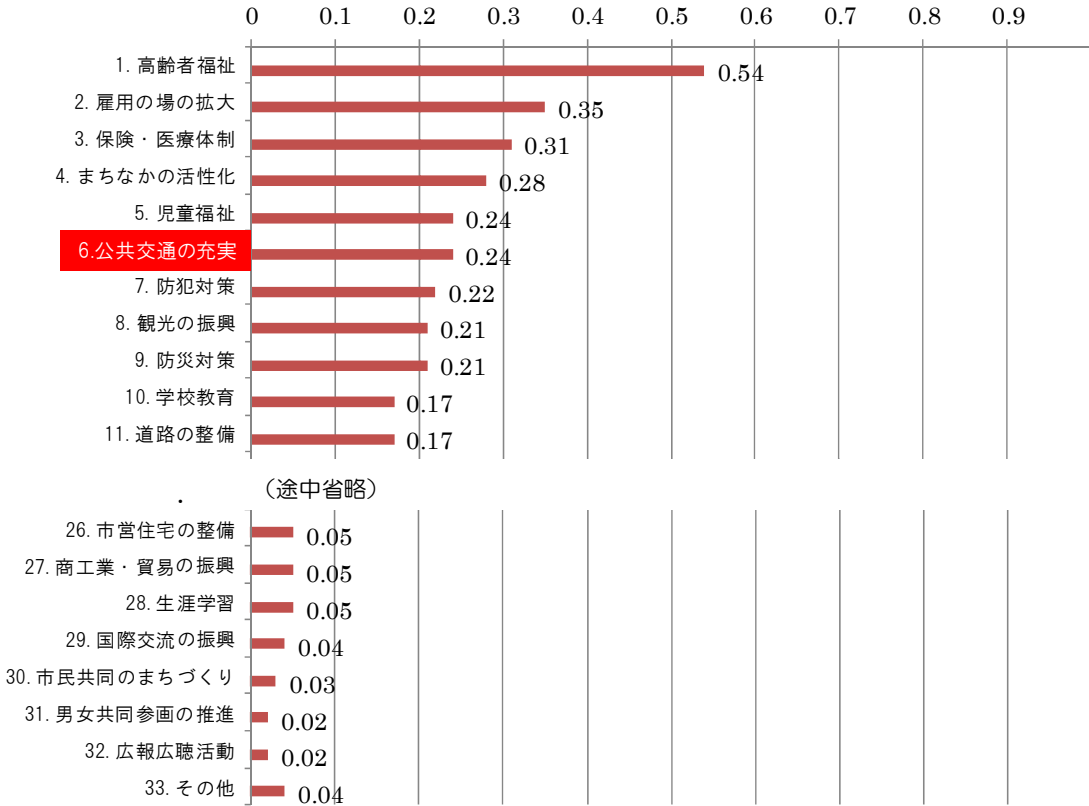
※これ以外のわからないことや反対する理由に対する説明は、「資料3」をご覧ください。

新バスシステム事業の優先順位について

■公共交通の充実、市民からの要望の高い事業です。

公共交通の充実、毎年行われる市政世論調査において、常に要望が高い事業です。平成26年度の調査結果では、33項目中の第6位となるなど、市民からの期待が非常に高いものとなっています（下グラフ参照）。

グラフ：新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの＜平均得点＞（全体）平成26年度調査



バス路線は、減便や廃止などにみられるように利便性が低下しています。子供や高齢者など、自動車を使えない皆さんは、公共交通がなければ移動が制約され、不便な生活を強いられます。公共交通も暮らしを支える社会基盤施設の一つとして捉え、充実を図る必要があります。

今まで民間の交通事業者が支えてきた公共交通ですが、これからは、地方自治体が国の支援や住民の皆さんの協力を受けながら公共交通を計画的に充実させていくことで、今、そして将来も安心して暮らせるまちづくりを進めていくことが求められます。

公共交通は活用の仕方によって、上のグラフに示す福祉やまちなかの活性化など、さまざまな施策の礎となる可能性を備えており、行政が優先的に取り組むべき課題と考えています。

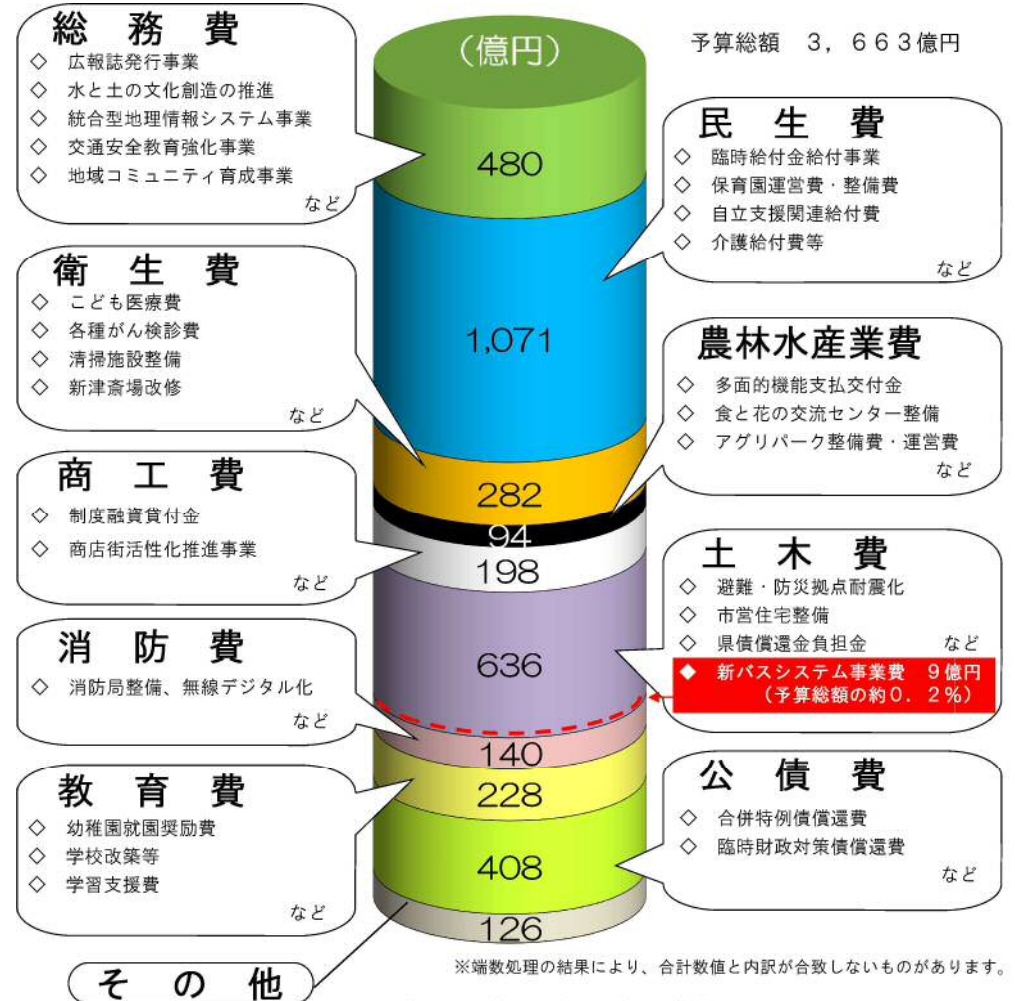
■投資効果の高い事業です。

新潟市では、新バスシステムの事業費として、平成27年夏頃の開業までに約13億円、その後5年間をかけて第1期完成までに約17億円、総額約30億円が必要と見込んでいます。

平成26年度には事業のピークとなり、開業までの13億円のうち約9億円を予算計上していますが、これは新潟市の「平成26年度一般会計当初予算総額」3,663億円の約0.2パーセントにあたります（下図参照）。

新バスシステムの事業費は、道路などの公共施設の新設・維持などを行う土木費に含まれます。土木費636億円のなかでは約1.4パーセントの費用となりますが、郊外路線の約450本の増便や都心部でのバス利用環境充実など、全市的な公共交通の利便性の向上につながる、投資効果の高い事業です。なお、その事業費についても、コスト削減に努めていきます。

事業効果については、資料2-2「新バスシステム事業の効果は？」をご覧ください。



図：平成26年度一般会計当初予算総額

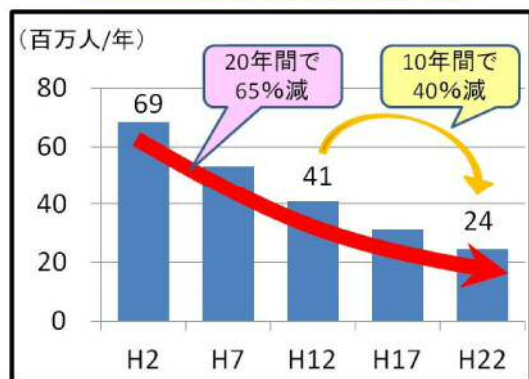
新バスシステム事業や連節バスの導入目的や効果は？

■現状のままでは・・・進むバス交通の衰退

*このままでは、バス交通は負の連鎖が続く

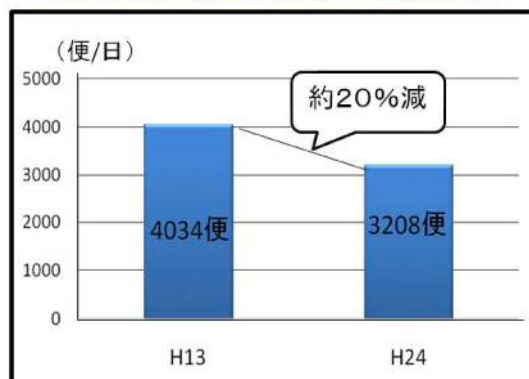
私たちを取り巻く社会環境として、移動の約7割が自動車となっている一方で、バス利用者数は20年で3分の1に減少し、バス事業者のサービス維持が困難となり、バスの便数も大きく減少するという「負の連鎖」が続いています。このままでは、利用者数・バス便数ともにさらに減少することが予想されます。

バス利用者数の推移

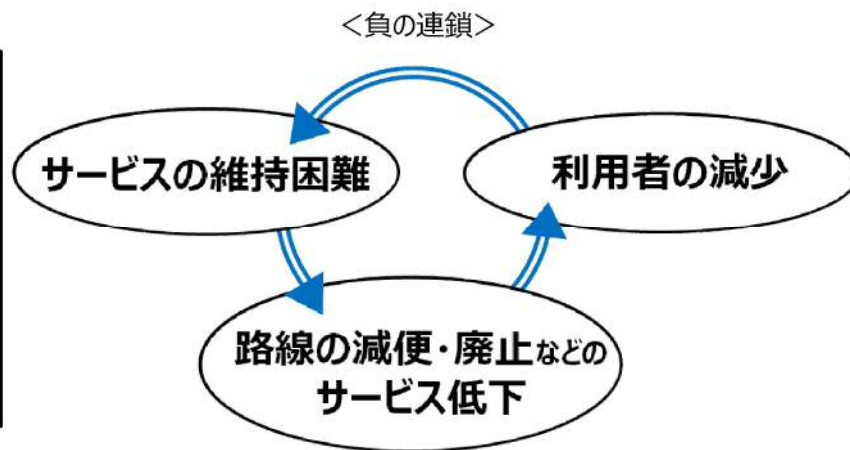


資料:新潟交通株式会社(高速バスを除く)

運行便数の推移



資料:新潟交通株式会社(高速バスを除く)

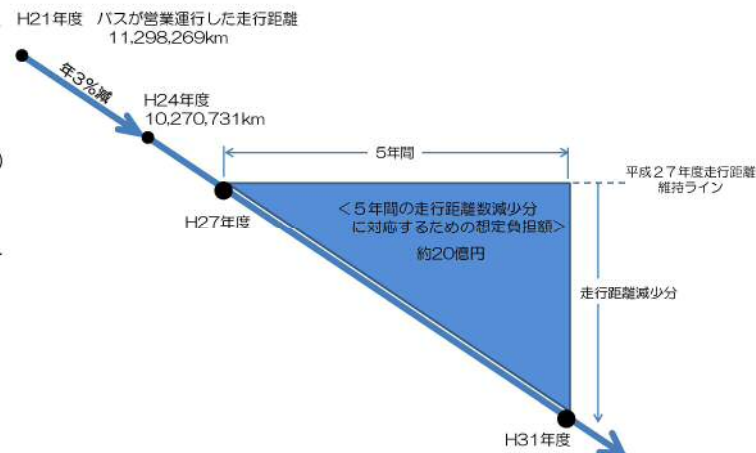


*このままでは、平成31年度までに最大で約20億円の負担

これまでバス路線の廃止などによって生じるバス空白地域において運行している住民バスや区バス、路線バス運行補助など、生活交通確保・維持費としてこれまで年間約2億円の費用を支出しています。

路線バスが営業運行した走行距離は、平成14年度から平成24年度までの平均で、毎年約2%ずつ減ってきており、特に平成21年度から平成24年度までの間は毎年約3%ずつ減少幅が大きくなっています。

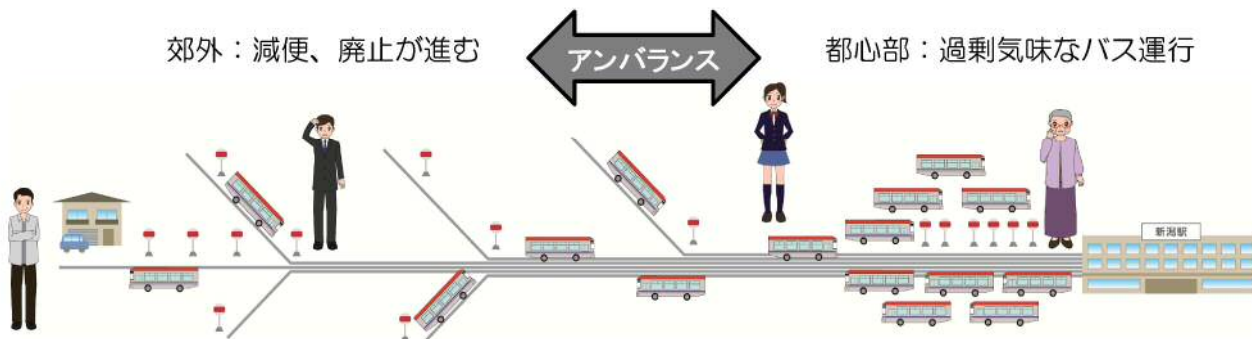
もしこのままの状態が続くと、さらに減便と廃止が進み、平成31年度までに最大で約20億円の負担を要する懸念があります。(右図参照)



* 郊外と都心部でアンバランスな状況

郊外では、路線バスの減便や、路線の廃止が進んでいるのに対して、都心部では、団子運転する程にバスがたくさん運行しており、昼間のオフピーク時には乗車率の低いバスも見られるなど、非効率な運行となっています。

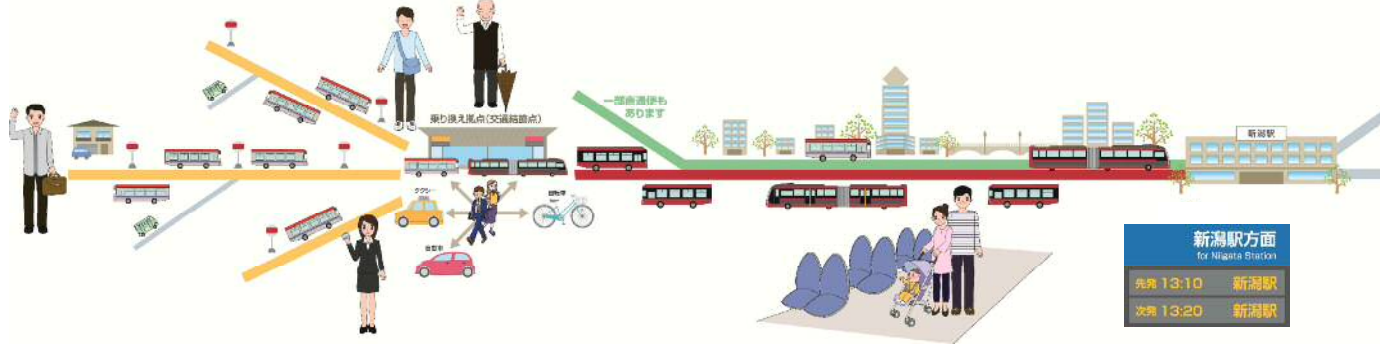
<現在のバス路線の状況>



<裏面へ続く>

■ 持続可能なまちづくりを目指して、新バスシステム事業の効果は？

新バスシステムによって、以下のような効果が期待されます。



◆ 郊外ではバス路線を再編

- 運行本数の増加
- 新規路線の運行
- 運行区間を短くして、定時性を確保
- 区バス・住民バスを充実

◆ 乗り換え拠点を整備

- 目的地の選択肢が増える
- 雨や風をしのげる
- 情報案内を充実

◆ まちなかではBRTを導入

- バス路線の再編・集約による、効率的な運行
- バス停の集約により、乗り場がわかりやすくなる
- デザイン性の高い公共交通で、都心部のシンボルになる
- 上屋の整備や情報案内により、快適にバスを待てる
- 鉄道とバスの乗継がしやすい

これらのサービスを運行事業協定でまずは5年間担保しながら…

公共交通を利用して快適に移動できるまちへ

- 公共交通の利用促進
- 都心部のにぎわい向上
- 歩いて健康増進 など



○ 子供たち・若者らへの効果

シンボル性の高い連節バスを導入することで、子どもや若者たちをはじめ、多くの方がバスに乗ることに対してワクワク感を感じてもらい、学生の皆さんは通学の利便性が向上します。

○ バスを使わない人への効果

バスへの支援が効率的になり、その分を市民が必要とする分野に配分できるようになります。

○ 市外から訪れる人への効果

視認性の高いBRTが新潟駅万代口の近くから運行されることで、初めて本市を訪れた人も安心して、都心部の移動をすることが可能となります。連節バスをはじめとしたBRTの存在によって、新潟の先進性を感じてもらい、本市のイメージ向上が期待できます。

1. BRTでまちなかのバスを集約し、余力（車両・運転手）を郊外へ。約450本の増便。

現在のバス路線は、多方面から都心部に集中しているため、新潟駅から青山までの区間で重複している路線をBRT路線に集約し、乗換地点でまとまって乗車いただくことで、今までより少ないバス台数と運転手でその区間を運行することができます。郊外路線バスはBRTと接続する乗換地点で折り返すこととなり、1回の走行距離が短くなります。距離が短くなれば、同じ時間で走ることができる本数が多くなり、今回のバス路線再編で新規の路線をはじめ、約450本の増便が可能となります。

2. 連節バスを導入して、さらに集約することで、5年間で6～9億円の効果

4台の連節バスを活用することで、現行の路線バスで再編する場合と比べて、約450本のうち125本の増便効果を生み出せます。それと同じ増便数(125本)を民間業者に委託して創出する場合、5年間で6億円から9億円の費用が見込まれます。連節バス4台の購入費(約3.2億円)の方が安価に同等の効果を得られ、また車両も5年以上使用できるため、投資効果は高いと言えます。

3. 減便に歯止めをかけ、生活交通も充実

平成26年4月に新潟交通株式会社と新バスシステム事業にかかる運行事業協定を締結し、平成27年夏頃から約5年間バスの営業走行キロ数が確保されました。これにより、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけ、これを契機に区バス・住民バスなどの生活交通の充実を図ります。

4. 都心部でのバス利用環境の充実と発展

- ・ JR新潟駅やJR白山駅の整備と連携することで、電車とバスとの乗継がしやすくなります。
- ・ 都心部でBRT停留所がわかりやすくなります。
- ・ 主なBRT停留所では、バスの接近情報などが確認できる、情報案内板を設置します。
- ・ 連節バスやBRT停留所の統一したデザインにより、都心部のシンボルとしてイメージアップにつながります。
- ・ 平成34年頃には、新潟駅高架化工事の進展をみながら、新潟駅の南口から鳥屋野潟南部地区方面までの第二期を整備し、新潟駅の南北を行き来しやすくします。さらに、その時期の社会環境を踏まえて、より時間通りの運行が可能で、一度に多くの人を運ぶことができるLRT(次世代型路面電車システム)への移行も検討していきます。



<新バスシステム運用後のバス路線の状況>



<正の連鎖>

