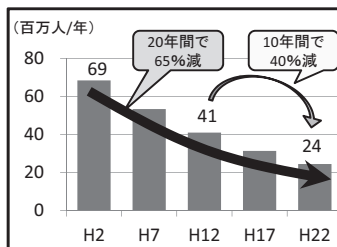




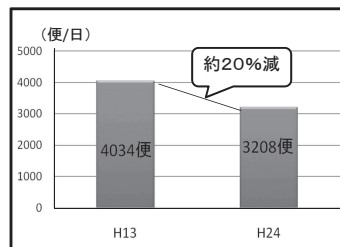
持続可能な公共交通体系に向けた  
“新バスシステム”の運用開始へ  
～BRTによる都市内交通の再構築～

新潟市

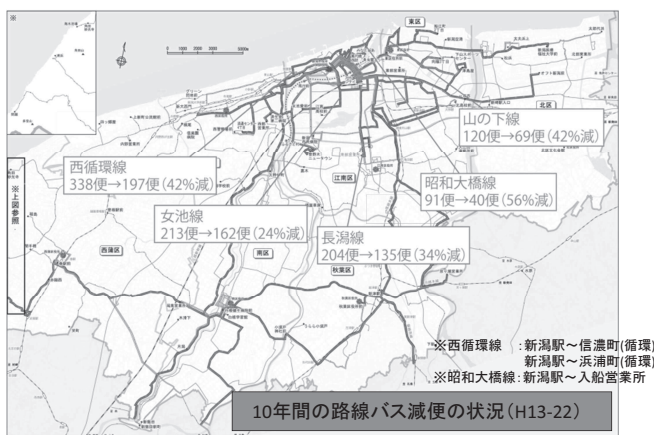
バス利用者数の推移



運行便数の推移

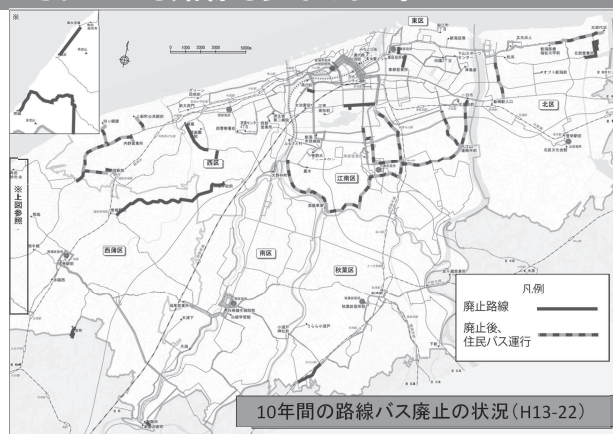


最近10年間の減便状況は・・・



2

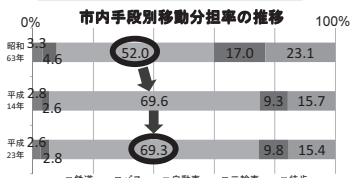
なかには、利用者の少ない路線については、廃止されている路線も少なくない。



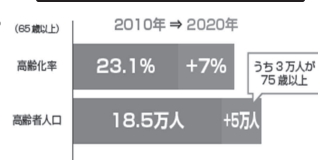
3

新潟市の現状と課題

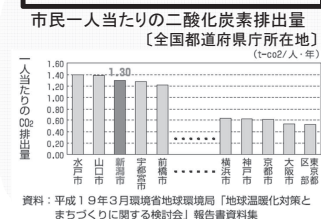
マイカー依存の拡大



急激な高齢化の進展



旅客分野での高いCO2排出量



全国平均を下回る歩行量

項目	1日当たり平均歩数 (単位: 歩/日)	
	男性	女性
新潟市	6,401	5,990
全国	7,074	6,006

4

これまでの取り組み【オムニバスタウン事業】

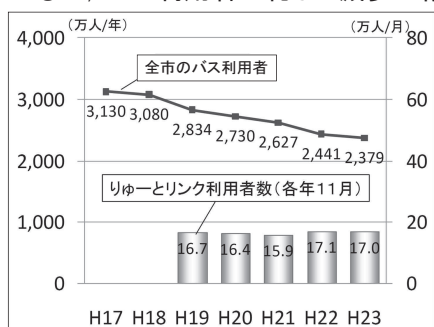
バス待ち環境の向上  
産学バス「ローとリンク」運行  
ICカードの導入

オムニバスタウンにいがた  
～人と環境にやさしいバスを使ったまちづくり～

5

オムニバスタウン事業期間の利用者数推移

“りゅーとリンク”路線では利用者の減少に歯止めがかかるなどの効果が出ているが、バス利用者が総じて減少の傾向が続いている。



これまでの事業スキームでは限界！！

6

新たな事業スキーム

■公設民営方式

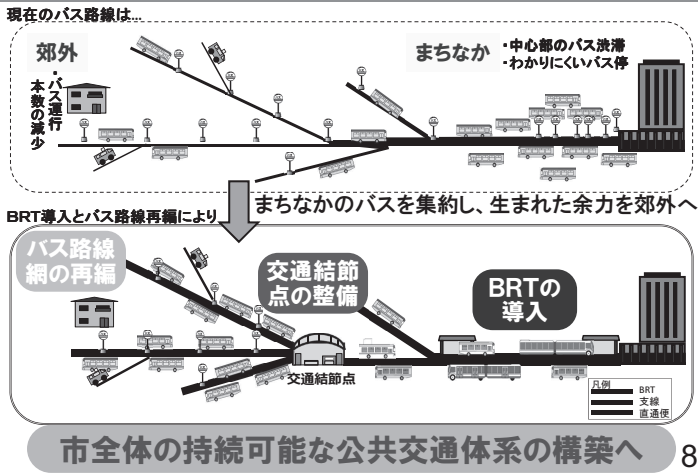
連節バス等の貸与によって・・・

- ◎交通事業者の初期投資費の軽減
- ◎交通事業者との協働体制の確立
- ◎バス交通への市の関与の強化

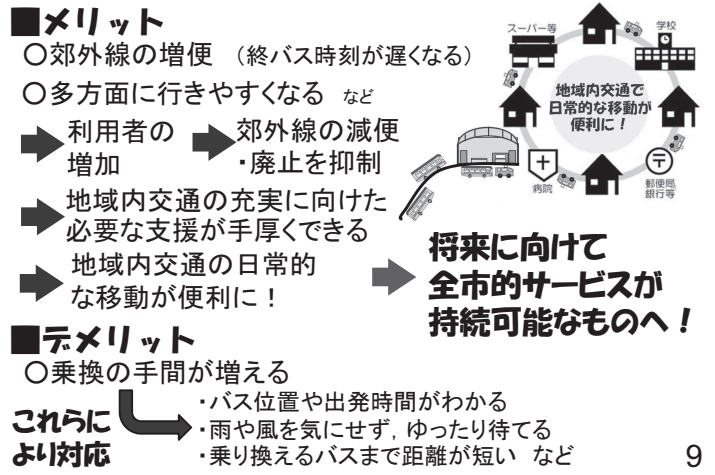
⇒ サービスレベルを継続して提供できる  
⇒ 全市的な抜本的改善に着手できる



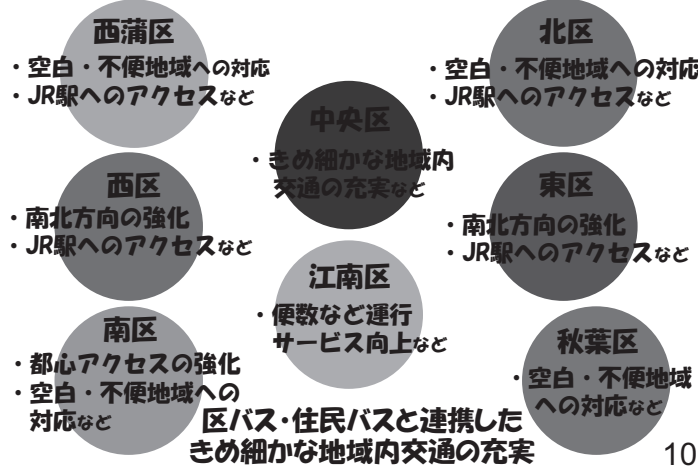
# 公設民営方式によって、抜本的に改善していく！



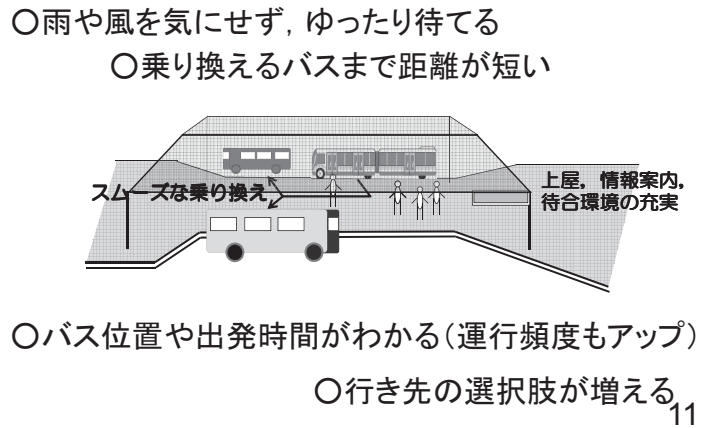
# バス路線再編によるメリット、デメリット



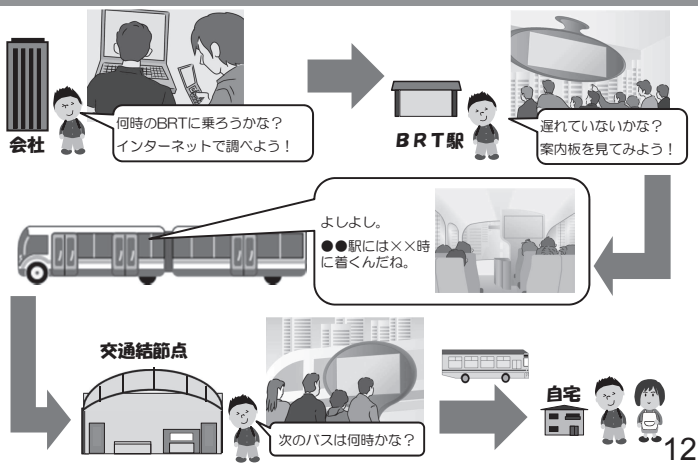
# 各区でも地域内交通のサービス向上！



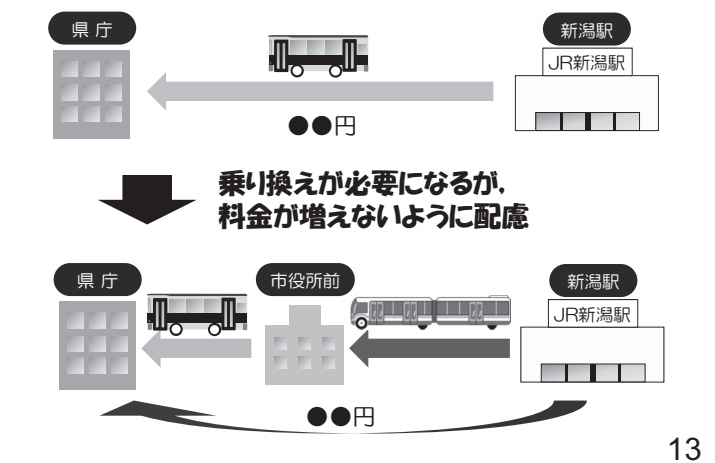
# 乗換が必要になる場合の移動イメージ



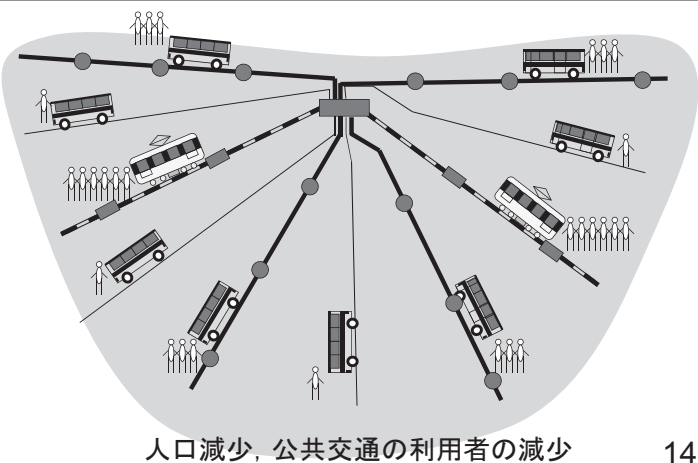
# 情報案内を活用して乗り換え負担を軽減



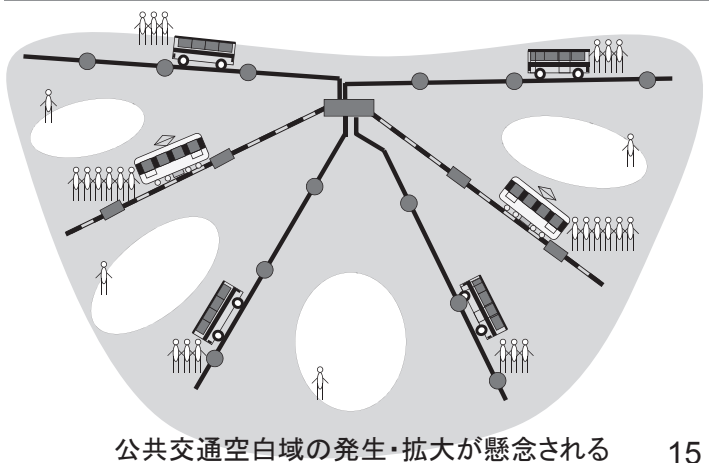
# 乗換が必要となった時の料金は...



# 現状維持のままでは...



# 悪化の一途！！

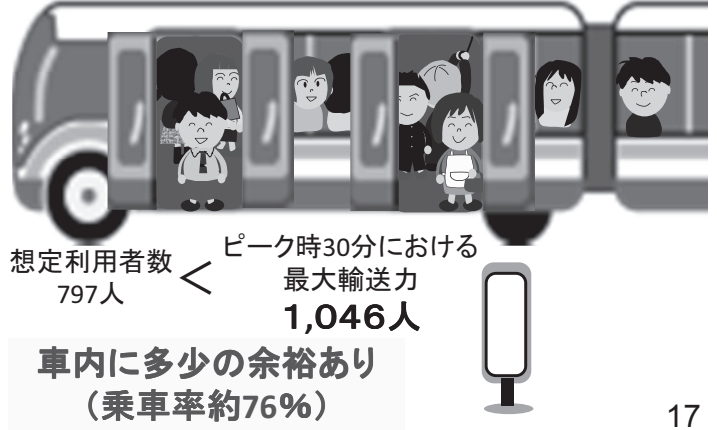




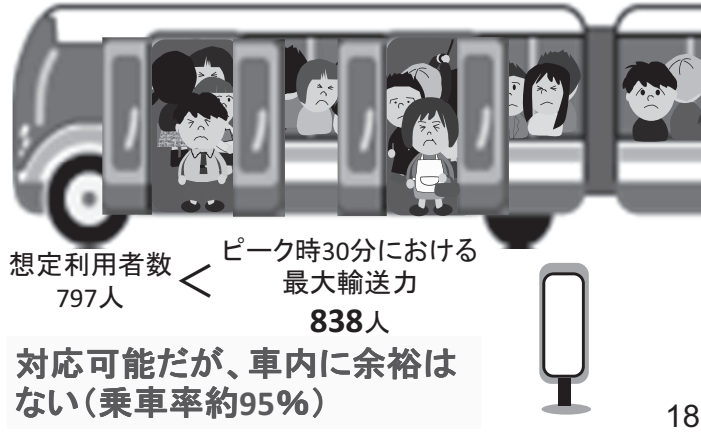
既存のバスによる再編では・・・  
新潟駅万代口でのピーク時間帯30分への対応不可  
※想定利用者数797人に3分間隔の運行で対応  
【新潟市試算】



ピーク時に対応するために  
連節バス8台、一般バス2台の場合  
【新潟市試算】  
※想定利用者数797人に3分間隔の運行で対応



ピーク時に対応するために  
連節バス4台、一般バス6台の場合  
【新潟市試算】  
※想定利用者数797人に3分間隔の運行で対応



新潟交通が提案したバス路線再編案

- ・ **バスの網**を作る (幹線・支線・フィーダー線)
- ・ 都心部内のバスの便数をBRTで集約して、**人員・車両を郊外路線に充当する**
- ・ **長大路線を短区間に分け**、幹線、支線、フィーダー線の**運行頻度を高める**
- ・ **定時性確保、速達性を向上する**
- ・ ICカード「りゅーと」利用者: 現行直通で乗車できている区間では、**乗り継ぎによる追加料金の発生なし**  
※現金利用者: わかりやすく、利用しやすい料金体系となるよう、対応策を今後検討する
- ・ 市と**協働**して公共交通利用促進のための取り組みを推進する

運行本数の増強  
【新潟交通(株)試算】

路線	運行本数【平日】(本)				乗換場所	
	現在	第1期完成まで (連節バス8台)		H26年度開業時 (連節バス4台)		
りゅーとリンク (中央循環)	176	<b>183</b>	4%up↑	<b>183</b>	4%up↑	市役所
西小針	256	256	—	256	—	乗換なし
有明	157	157	—	157	—	乗換なし
寺尾・大堀	200	<b>290</b>	45%up↑	<b>255</b>	28%up↑	青山
8号	118	<b>152</b>	29%up↑	<b>142</b>	20%up↑	青山
松浜	220	<b>237</b>	8%up↑	<b>237</b>	8%up↑	万代
旧7号	84	<b>96</b>	14%up↑	<b>96</b>	14%up↑	新潟駅
		<b>合計 539本</b>		<b>合計 474本</b>		
		<b>新設 3路線</b>		<b>新設 3路線</b>		

事業費

	第1期完成(平成31年度頃)までの事業費	うちH26年度の開業までの事業費
走行空間・駅	約 7.2 億円	約 1.5 億円
連節バス	約 9.4 億円	約 4.9 億円
情報案内システム	約 0.7 億円	約 0.7 億円
交通結節点	約 6.7 億円	約 3.9 億円
その他	約 5.5 億円	約 1.7 億円
合計	約 29.5 億円	約 12.7 億円
うち国費	約 15.5 億円	約 6.3 億円

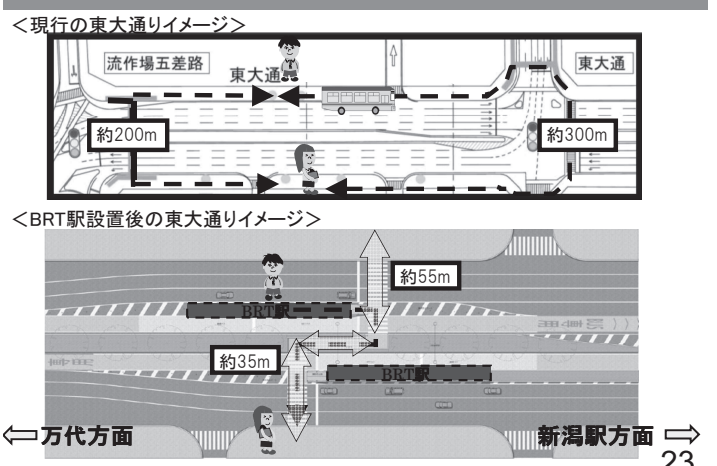
・その他とは車両基地、融雪設備、各種調査、市民合意形成等に要する費用を見込んでいます。  
・国費については、社会資本整備総合交付金の活用を見込む。

全体事業費 約30億円  
20年で割り返すと  
**年間約1.5億円 (車両のみ 年間約5千万円)** 22

導入区間は・・・



中央走行路・島式ホームは、東大通りで先行的に実施





岐阜市の様子



町田市の様子

連節バスに乗降しやすいイメージ

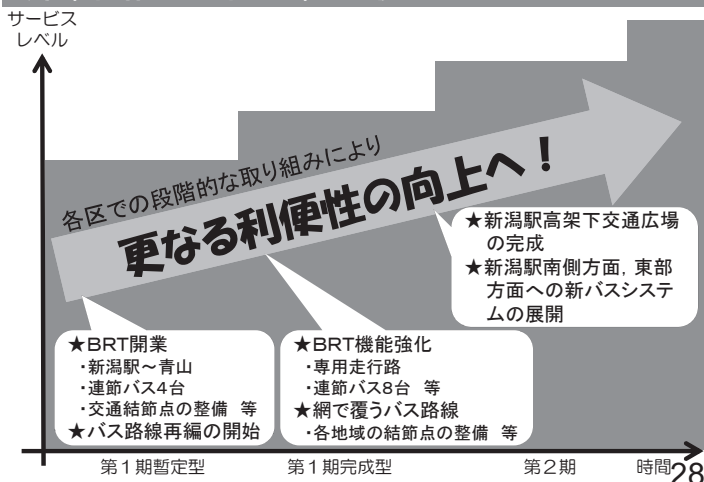


ホームと隙間なく停車する！自動ステップによって、乗りやすい！

公共交通環境の整備 ～ 3つの柱 ～



今後、段階的に推進し、より便利な公共交通へ！



今後の市民説明スケジュール

	4・5・6	7・8・9	10・11・12	1・2・3
トピック	◆基本協定 ◆シンポジウム(6/9)			◆パブリックコメント ◆運行事業協定
まちづくりトーク	★			
区説明会	①	②	③	
BRT沿線(コミ協等)	①	②	③	
主な説明内容	○新バスシステムの総論 ○新潟交通榊提案	○BRT運行とバス路線再編の具体的な計画案	○市民意見を踏まえた修正案の内容	
(その他) 区公共交通検討会議	★	★	★	★

※記載のスケジュールについては、現時点で予定しているもので、今後状況等に応じて対応していく予定。 29