

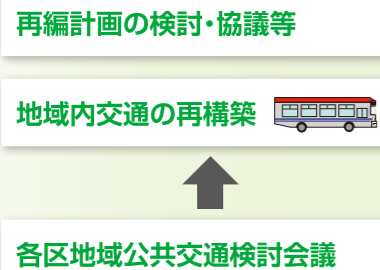
新バスシステム 段階的な整備スケジュール

公共交通体系の成長

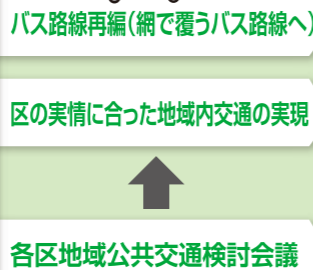


バス路線再編

バス路線再編

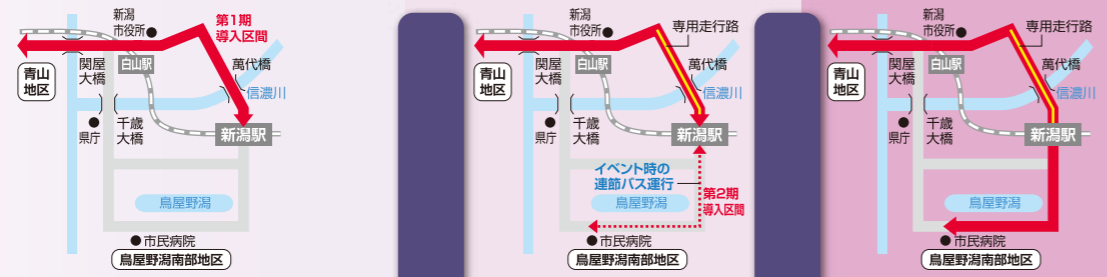


第1期路線再編

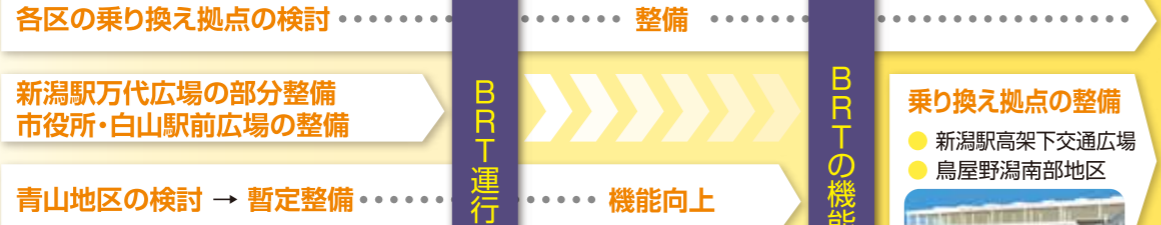


BRT導入

ルート



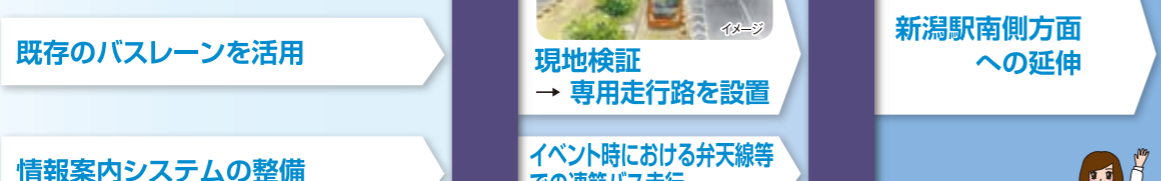
乗り換え拠点 (交通結節点)



車両



走行空間等



事業費



段階的に良くなるのね!

新バスシステムによる新しい公共交通

NIIGATA NEW TRANSIT SYSTEM

私たちを取りまく社会環境は、超高齢社会、環境、健康など、さまざまな課題を抱えています。新潟市が取り組もうとしている新バスシステムは、それらの課題に対応するため、将来にわたって市内を公共交通で移動しやすくするものです。



新潟市のバス交通の現状

1 この20年で、バスの利用者が **3分の1**に。

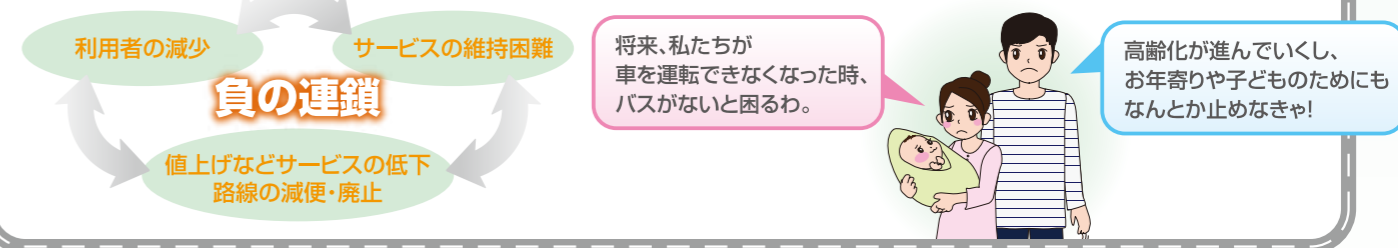
健康を考えると、マイカーに頼りすぎず歩いたり公共交通を使ったりすることも大切だね。

2 この10年ほどで、バス運行便数が **20%減少**。

そんなに減ってるの？この先もどんどん減るのかな？

廃止されたり、行政が運行支援したりしている路線もあるニャ。

このままでは「負の連鎖」が止まりません。



新潟市役所 〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1
 【担当課】 都市政策部 新交通推進課 電話:025-226-2753(直通)/FAX:025-229-5150/E-mail:shinkotsu@city.niigata.lg.jp
 都市政策部 都市交通政策課 電話:025-226-2723(直通)/FAX:025-229-5150/E-mail:kotsu@city.niigata.lg.jp

平成25年8月修正

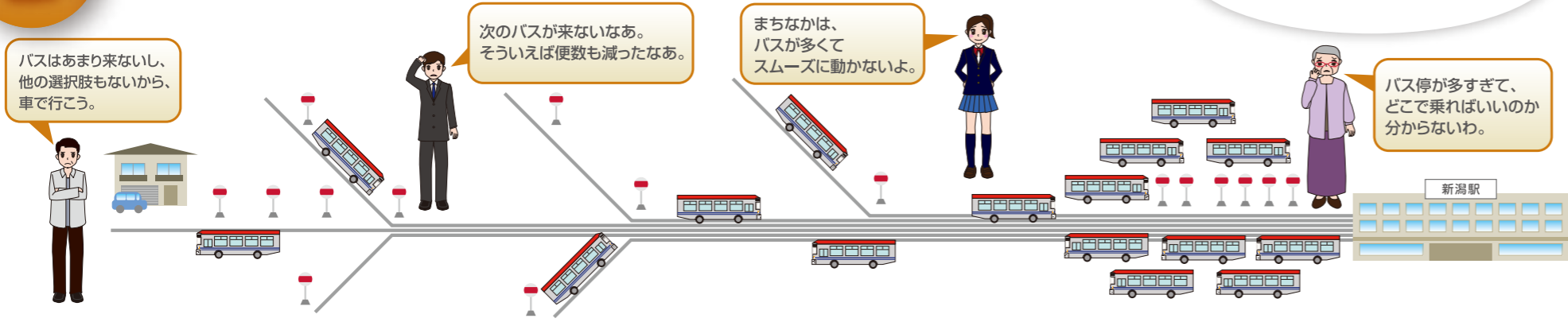
新バスシステムについて、詳しくは中面で!

新バスシステムで、持続可能な公共交通へ

いままでは、**線。**

すべての路線が郊外からまちなかに向かい、1台のバスが長い一本の“線”を走っています。

このような運行では「負の連鎖」が止まりません。



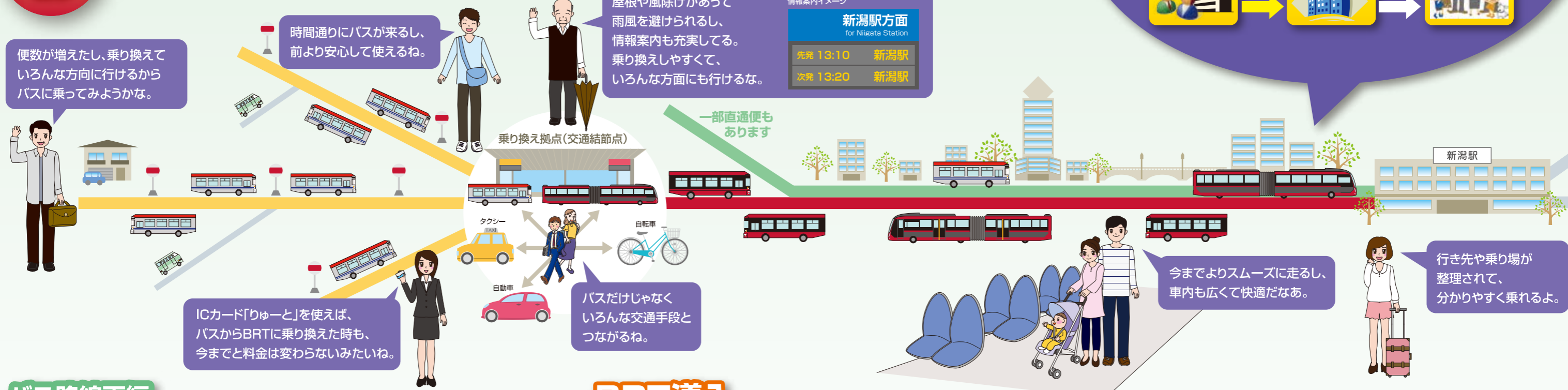
新たな事業スキーム「公設民営方式」とは？

連節バスや乗り換え環境を市が整備し、交通事業者に貸与することで、交通事業者の初期投資を軽減できます。また新潟市が交通事業者と協働体制を確立して、バス交通に関わり、より良いサービスを継続的に提供できるようになります。



これからは、**網。**

公設民営方式によりBRTを導入し、郊外からのバスを乗り換え 拠点や鉄道へ結び、増便や新路線によって“網”のようにします。



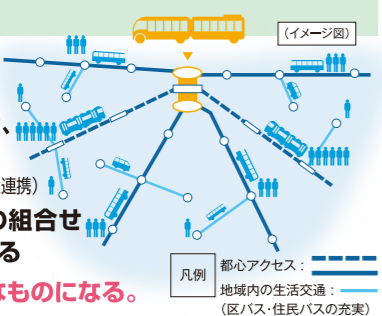
情報案内イメージ

新潟駅方面 for Niigata Station	
先発 13:10	新潟駅
次発 13:20	新潟駅

バス路線再編

再編のメリット

- ◎ 郊外線の増便 (終バスの時刻が遅くなる)
 - ◎ 乗り換え拠点を各地に設け、多方面へ行きやすくなる (乗り換え拠点は様々な交通手段と連携)
 - ◎ バス路線を短い区間の組合せにして定時性を確保する
- ➡ サービスが持続可能なものになる。



再編のデメリット

- × 路線によっては乗り換えが生じる
- デメリットへの対応
- ★ 風雨に当たらずに乗り換えが可能
 - ★ バス位置や出発時間が分かってストレス軽減
 - ★ 増便により乗り換え時の待ち時間を減少できる
 - ★ ICカード「りゅうと」を活用して運賃をアップさせない
- ※ 現在直通で行ける路線で再編後に乗り換えが生じる場合

BRT導入

車両

ベビーカー・車いす利用者も乗り降りしやすくなります。連節バスの台数をさらに増やすことで、より多くの方がゆったりと乗れます。

一度に多くの人を運べる連節バスで効率的に運行します。

情報案内の充実

BRT駅、車両内、携帯端末で運行情報を確認でき、出発時刻やバスが今どこを走っているかを把握できます。

乗り換え拠点(交通結節点)

雨・風・雪を気にせずゆったり待てます。乗り換えるバスまでの距離も短くスムーズです。

専用走行路

BRT当初導入時点においては、BRTは現在のバスレーンを通りますが、平成31年度までに、さらに走行性を向上させるため、新潟駅～古町間で道路中央部へ専用走行路の設置を目指します。

さらに運用開始後は…