



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~

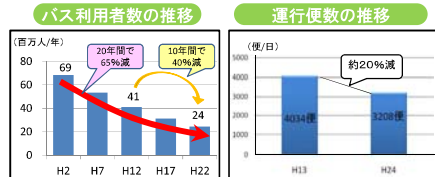
新潟市

目次

1. 新潟市の現状とこれまでの取り組み
2. 新しいバスシステムの導入
3. 新バスシステム《BRT導入》
4. 新バスシステム《バス路線再編》

新潟市の現状と
 これまでの取り組み

公共交通利用環境は年々悪化



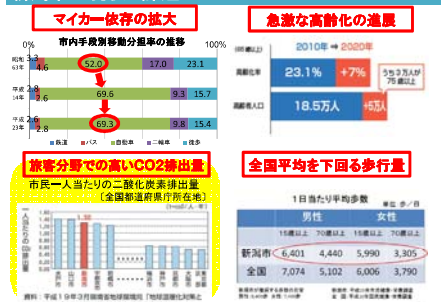
最近10年間の減便状況は・・・



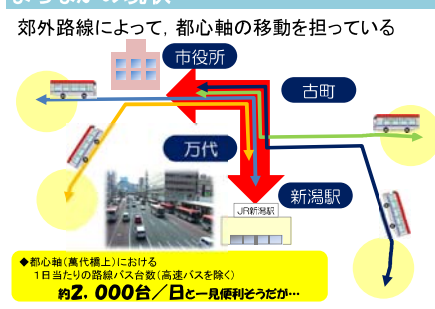
なかには、利用者の少ない路線については、廃止されている路線も少なくない。



新潟市の現状と課題



まちなかの現状



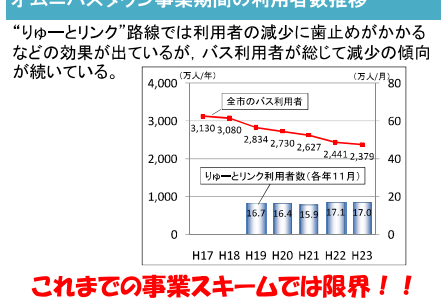
まちなかでの課題も多い

- 郊外路線が過剰に集中しているため・・・
- スムーズに走れない
→到着時間が読めない
雨の日などで
 - 非効率な運行になっている
例)西小針線の平均乗車率(高代橋上):約12人/便
※西小針線は、比較的乗車率が低い路線である。
 - 快適なバス待ちスペースがない
乗換を想定しておらず、初乗りがかかるなど
 - 乗り換えがしにくい
- 多くのバス停が並んでおり、雨の日などで
●バス停がわかりにくい
例)古町バス停(下り):9箇所もある
→路線が複雑
- 乗車率の低い路線が多く、
●非効率な運行になっている
- 歩行者・自転車が多い歩道上で待つため、

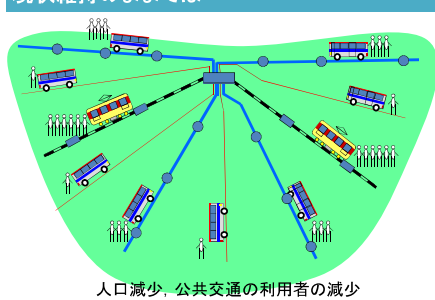
これまでの取り組み【オムニバスタウン事業】



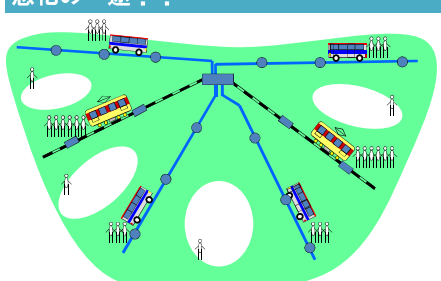
オムニバスタウン事業期間の利用者数推移



現状維持のままでは・・・



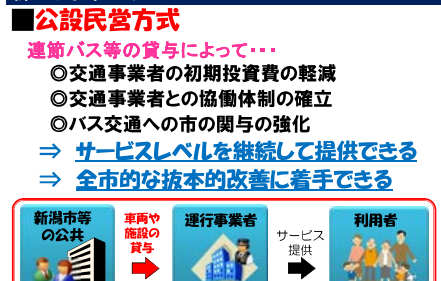
悪化の一途！！



これらの現状に対応するための

新しいバスシステム
 導入について

新たな事業スキーム



公設民営方式によって、抜本的に改善していく！



公共交通環境の整備 ～3つの柱～



17

新バスシステム
《BRT導入》

BRT導入に係る経過

○平成22年8月～平成23年4月
有識者、関係者からなる「新潟市新たな交通システム導入検討委員会」を設置。導入ルート、導入システムについて検討
○平成23年5月
「新潟市新たな交通システム導入検討委員会」提言
・優先整備区間：白山駅～古町～新潟駅～鳥屋野潟南部 ※最優先区間：新潟駅～市役所
・導入システム：BRT、LRTが望ましい
○平成24年2月
まちなか再生本部会議の議論を踏まえ、「新たな交通システム導入基本方針」を公表

18

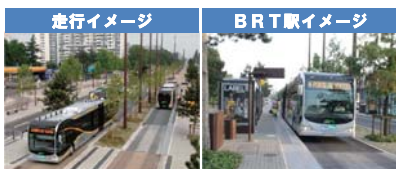
新たな交通システム導入基本方針(H24.2月)

- ・新潟駅～白山駅を第1期導入区間
- ・新潟駅～鳥屋野潟南部を第2期導入区間
- ・新潟駅～古町間は道路中央部に専用走行路の設置を目指す
- ・連節バスを導入
- ・事業方式は公設民営方式
- ・運行事業者は新潟交通へ第一提案権を付与し、第3者機関で審査を行う
- ・第1期導入区間は平成26年度の導入を目指し、新潟駅高架下交通広場の完成をめぐりLRT移行の判断

20

基本方針で、新潟市が目指すBRTは・・・

- 従来のバスのイメージを一新する
次世代型のバスシステム
- 連節バスが主に専用走行路を走り、より早く、より正確な時間に、より多くの人を運ぶ



21

まちなかではよりよいサービスの提供

- 1)バスが時間どおりにくる
- 2)目的地により早く着く
- 3)快適にゆったり乗れる
- 4)スムーズに乗降りできる
(ベビーカー利用者、お年寄り等)
- 5)バスがいつ、どこに来るかわかる
- 6)多方面に行きやすくなる
- 7)快適にバスを待つことができる 等



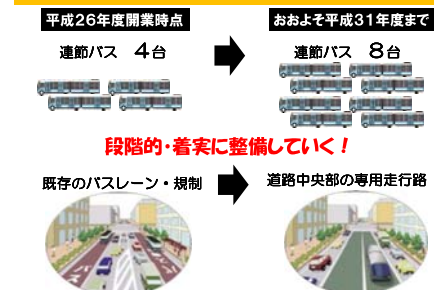
22

基本方針の公表後

・運行予定事業者としての適格性を
第3者機関で審査(H24.9月～12月)
・新潟交通からBRT運行計画と
バス路線再編計画の提案(H24.12月)
一方で・・・
道路中央部の島式ホーム、外国製の車両、雪道走行への懸念
↓
拙速には進めず、段階的かつ着実に進めることとした「新潟市BRT第1期導入計画」を公表(H25.2)
⇒連節バス4台、既存のバスレーン・規制
でスタート

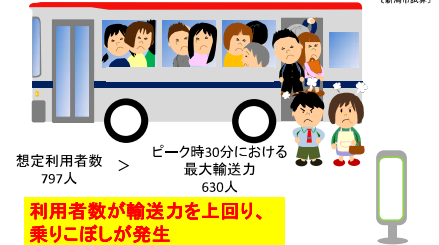
23

第1期導入区間の整備のすずめ方



24

既存のバスによる再編では・・・
新潟駅代り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〕



25

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



26

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



27

導入区間は・・・



28

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！

29

日本国内の連節バス導入・運行状況



岐阜市の様子

30

日本国内の連節バス導入・運行状況



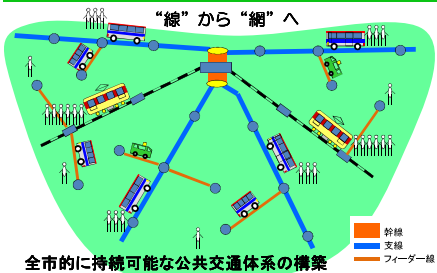
町田市の様子

31

新バスシステム
《バス路線再編》

32

バス路線再編を進めることで…



33

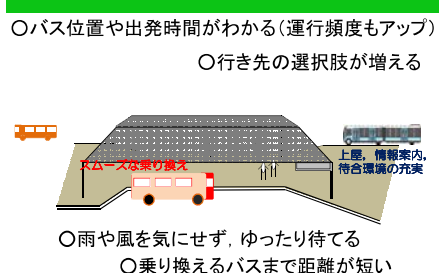
バス路線再編によるメリット、デメリット

- **メリット**
- 郊外線の増便 (終バス時刻が遅くなる)
 - 多方面に行きやすくなる
 - 将来に向けて全市的サービスが持続可能なものになる
- **デメリット**
- 乗換の手間が増える
 - ・バス位置や出発時間がわかる
 - ・雨や風を気にせず、ゆったり待てる
 - ・乗り換えるバスまで距離が短い など

これらに対応

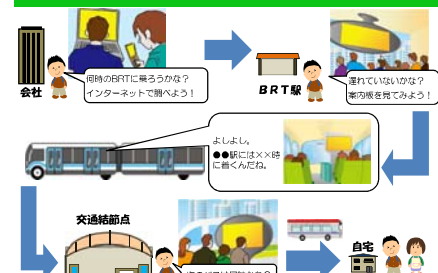
34

乗換が必要になる場合の移動イメージ

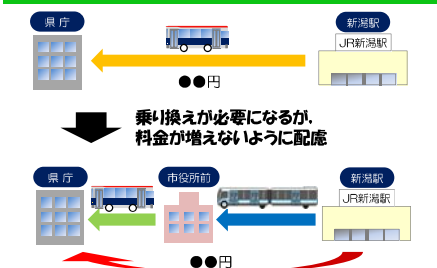


35

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…



新潟交通(株)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「りゅうと」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
- 38

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 (運部バス6台)	
りゅうとリンク (中央循環)	176	183 4%up↑	H26年度開業時 (運部バス4台)
西小針	256	256	乗換なし
有明	157	157	乗換なし
寺尾・大塚	200	290 45%up↑	青山
8号	118	152 29%up↑	青山
松浜	220	237 8%up↑	万代
旧7号	84	96 14%up↑	新潟駅
合計	539本	539本	合計 474本
	新設 3路線		新設 3路線

39

事業費

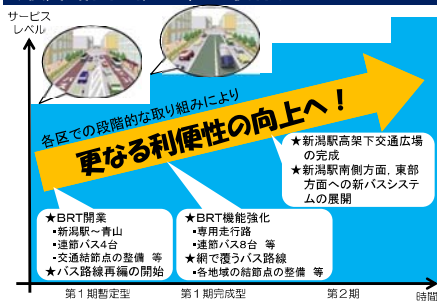
	第1期完成(平成31年度頃)までの事業費	うちH26年度の開業までの事業費
走行空間・駅	約 7.2 億円	約 1.5 億円
運部バス	約 9.4 億円	約 4.9 億円
情報案内システム	約 0.7 億円	約 0.7 億円
交通結節点	約 6.7 億円	約 3.9 億円
その他	約 5.5 億円	約 1.7 億円
合計	約 29.5 億円	約 12.7 億円
うち国費	約 15.5 億円	約 6.3 億円

※その他は車庫用地、施設設備、各種調査、各種開発、各種開発、市民の意向形成に要する費用を見込んでいます。
 ※国費については、新潟県公共交通協議会の活用を見込んでいます。

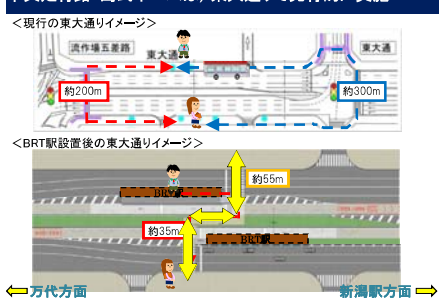
全体事業費 約 30 億円
 20年で取り返すと **年間 約 1.5 億円 (車両のみ 年間 約 5千万円)**

40

今後、段階的に推進し、より便利な公共交通へ!



中央走行路・島式ホームは、東大通りで先行的に実施



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
まちづくりトーク	★			◆運行事業協定
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(株)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、今後状況に応じて対応していく予定。

43