

全区バス・住民バスなどの「生活交通の確保維持、強化」路線バス・鉄道などの「都心コアエリアの強化」BRT導入による「都心部の移動円滑化」の3つの視点からなる施策を一体で進めています。

**3つの視点からなる交通戦略を進めています。**

全体像を示すのが先だし、将来像もわからない。

まちづくりと公共交通に関すること

新バスシステムだけでは、まちづくりとしてまちの魅力向上につながらないんじゃない？

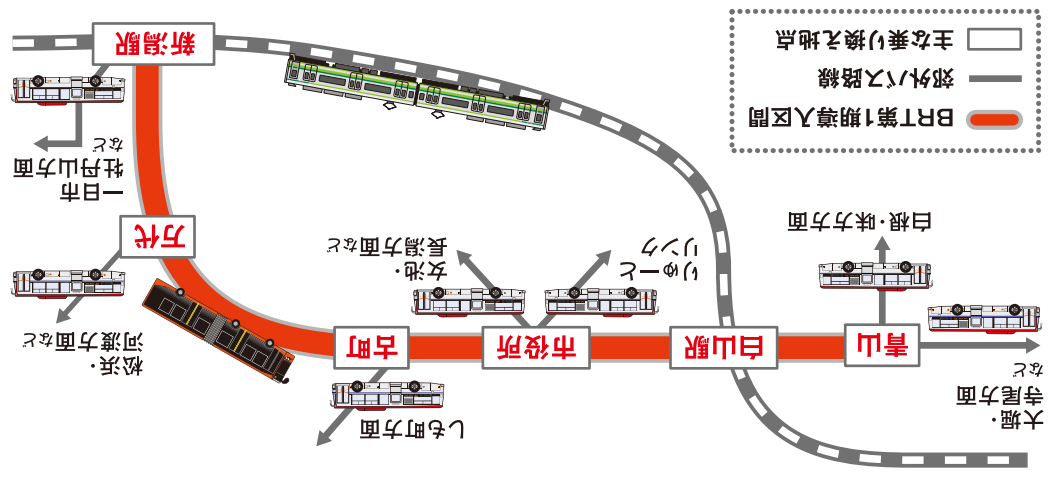
まちづくりと公共交通に関すること

区バス・住民バスに関すること

まちなかへのBRT導入より生活交通を良くする方が先ではないの？

郊外もまちなかも一体的に進めます。

誰もが移動しやすい新潟市をつくるために、各地域で引き続き区バス・住民バスの充実を進めるとともに、まちなかにもBRTを導入し、全市的なバス路線再編を一体的に進めます。



**BRT第1期導入区間の乗り換えイメージ**

※一部路線では朝夕の時間帯にこれまで通り直通運行する便(直通便)を設定します。

乗り換え地点からいろいろな方面に行けます！

新バスシステムは無駄じゃないの？

新バスシステムで便数が増えるのは本当？

新バスシステムの乗り継ぎ、乗り換えで負担が大きくなるんじゃない？

お問い合わせはこちら！

新潟市都市政策部新交通推進課  
〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1  
市役所第1分館4階  
電話: 025-226-2755 FAX: 025-229-5150  
E-mail: shinkotsu@city.niigata.jp  
URL: <http://www.city.niigata.jp/kurashi/doro/kotsu/newsystem/index.html>

乗り換えに関すること

乗り換えで初乗り料金を二度払ったり、料金が高くなったりしないの？

ICカード「リ्यूーと」などをご利用頂ければ、直通運賃と変わりません。

ICカード「リ्यूーと」を利用する場合、または乗車履歴確認専用カード※を用いて現金などで支払う場合、これまでと同じ運賃でご利用いただけます。  
※平成27年春以降に配布予定です。

乗り換えで負担が大きくなるんじゃないの？

**バス交通を維持するために必要です。**

一部路線で乗り換えの手間は生じますが、バス交通を維持していくためには効率化が必要です。乗り換えの手間を軽減するよう、交通結節点の環境整備や乗り換えがスムーズとなるダイヤ編成を行うことで、快適な乗り換え環境を実現します。また、朝夕には、直通便の運行を行います。

便数・利用者の増に関すること

新バスシステムによって運行本数が増えるというのは本当なの？

**市内増便や路線の新設が実現します。**

市内中心部を走る路線を整理することにより生じた輸送力で、新設路線を含め、平日1日あたり約450本の増便が実現します。また、現在運行本数調整中の路線について、本数が確定すれば、さらに増便する見込みです。

ずっと便数が減ってきているけど、それってどうやって止まるの？

**市内を走るバスの距離を維持します。**

約5年間は年間約957万km分のバス走行距離を維持しますが、皆さまにご利用いただくことが最も大切なことです。

ご存知ですか？  
平成27年夏前開業予定

**新バスシステムのこと**

新バスシステム事業に対しての皆さまのギモンにお答えします！

新潟市  
新潟交通株式会社

**運行・評価に関すること**

民間の交通事業者を行政が支援するのはなぜか？



**皆さまの公共交通を支えるのが目的です。**

他都市では、行政が営む交通局があるように、公共交通は極めて公益性が高いものです。「新バスシステム事業」では、公設民営方式に基づく役割分担を運行事業協定により明確にして、進めています。

時刻表はいつ出るの？



**平成27年春のJRダイヤの改正を踏まえて公表します。**

JRとのスムーズな乗り換えが出来るよう計画するため、平成27年春のJRダイヤ改正後に時刻表を公表します。

「公設民営」だと、市民の税金の行方が分からなくなるんじゃないの？



**(仮称)新バスシステム評価委員会でしっかり確認します。**

第三者による(仮称)新バスシステム評価委員会を設置し、運営状況等を確認していただきながら進めます。また、情報公開に努めることを運行事業協定で定めています。

今後、バス路線の再編はどのように進めていくの？



**利用者や地域の声を聞きながら進めていきます。**

より使いやすいバス路線網となるよう、利用者やそれぞれの地域の声を聞きながら、交通結節点の整備とあわせて段階的に取り組みます。

行政が新バスシステムに30億円も出すのは無駄遣いじゃないの？



**公共交通は大事な社会インフラです。**

新潟駅～青山間の事業費は、平成27年夏の開業までに13億円、その後5年間をかけて段階的に取り組む費用を含めると約30億円を見込んでいます。この30億円は、持続可能なまちづくりに寄与する社会インフラへの投資であり、市全体の公共交通の利便性向上につながる、公益性の高い経費であると考えています。

新潟交通が運行するとのことだが、事業にかかる費用や役割分担はどのように定めているの？



**協定で明確にしました。**

公設民営の考え方にに基づき、本市が車両や交通結節点などを整備・所有し、新潟交通はそれらを活用して運営します。

**連節バス・走行空間に関すること**

連節バスは購入費が高いらしいし、必要ないんじゃないの？



**費用を上回る効果があります。**

4台の連節バスを活用すれば、現行の路線バスで再編する場合と比べて平日1日あたり125本の増便を生み出せます。同じ数の増便を、5年間委託運行するよりも、約1/2～1/3の費用で済みます。

連節バスは、新潟市には不向きと聞いたけど、問題なく走れるの？



**走行実験で問題なく走りました。**

連節バスは新潟市でも実際に走行し、大きなトラブルもなく現行の路線バスとほぼ同様に走行しました。

BRT路線の除雪は大丈夫？



**除雪体制を整えます。**

BRT路線については、現在積雪10cm以上で除雪出動している道路でも、積雪5cm以上で出動するなど、円滑な道路交通を確保できるように関係機関と連携しながら除雪体制を整えます。

専用レーンがあっってはじめてBRTは効果が出るんじゃないの？



**段階的に取り組みます。**

BRT開業当初は、現行のバスレーンをはじめとした交通規制のなかで走行しますが、専用走行路や島式ホームの設置については、交通状況等の検証を行いながら段階的に進めます。

**乗り換えに関すること**

ICカードは使い方が分からないし、面倒じゃないの？



**バス利用が小銭いらずで簡単・便利です。**

スムーズな乗降が可能で、ご利用に応じてポイントも付与されるため、現金での精算に比べてたいへんお得です。また、使い方については、ICカード「リゅーと」の講習会等を行います。

市外から来た方にはどう案内するの？



**分かりやすい案内板を設けます。**

主な乗り換え地点である新潟駅や市役所などに、乗り場や行き先などを分かりやすく伝える案内板を設けます。



**新潟市モデル連節バス**

現行のノンステップバス

**比べてみよう！**  
**連節バスと現行の路線バス**

	全長	全幅	全高
新潟市モデル連節バス	18m	2.5m	3.2m
現行のノンステップバス	11m	2.5m	3.1m



※連節バスの幅や高さ、走行性能は、現行の路線バスとほとんど同じです。