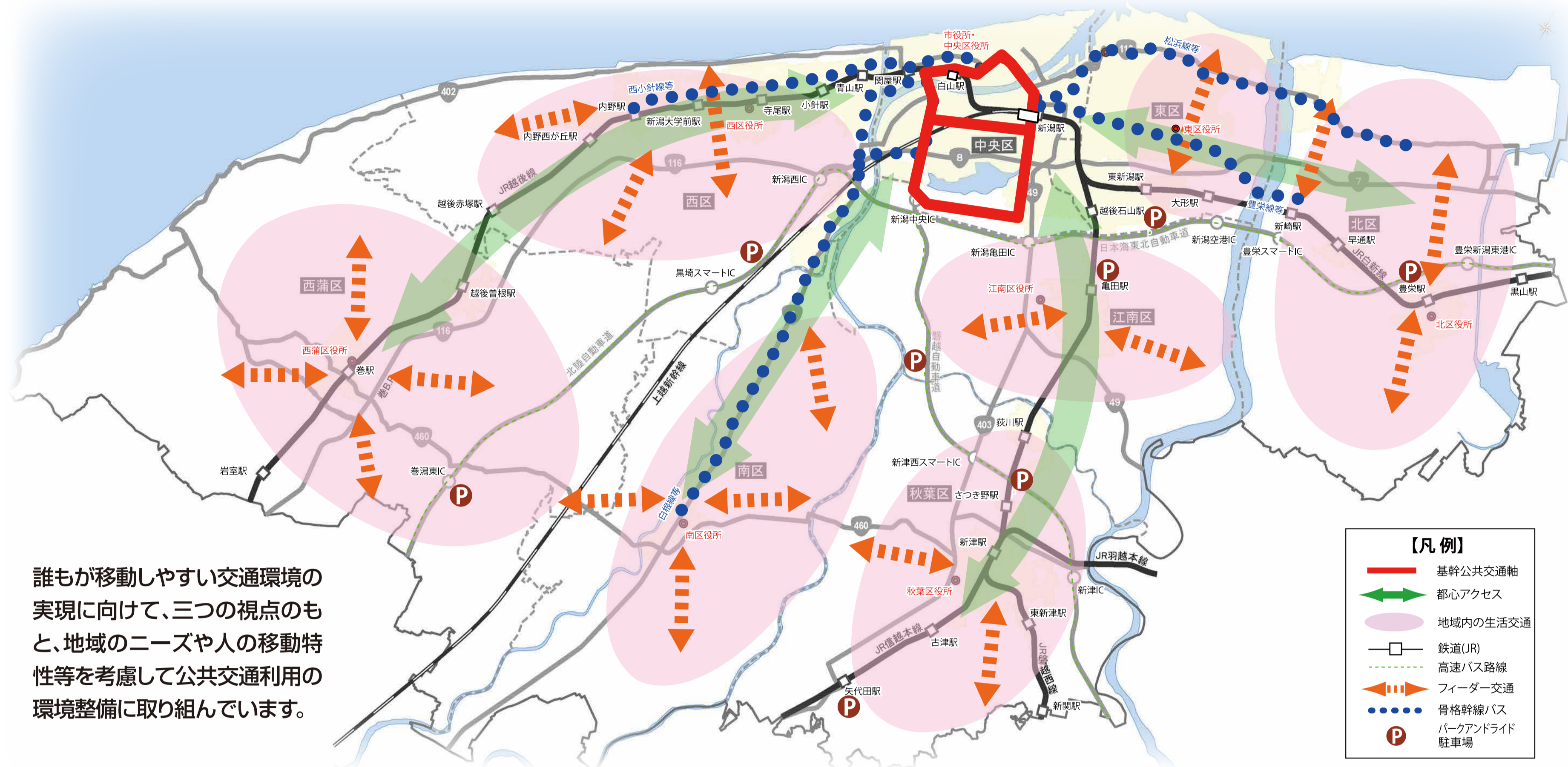


BRT・新バスシステムを契機とした 持続可能なバス交通体系の構築

【新潟交通株式会社 / 交通ジャーナリスト 鈴木 文彦 / 新潟市】

新潟市が目指す公共交通ネットワークと施策展開の3つの視点



公共交通施策展開の三つの視点

都心アクセスの強化

各地域から都心部方向へ向かう既存のバス路線や鉄道について、運行便数増加や待合空間の整備等の利便性向上を図ることで、より便利で快適な交通環境を目指します。

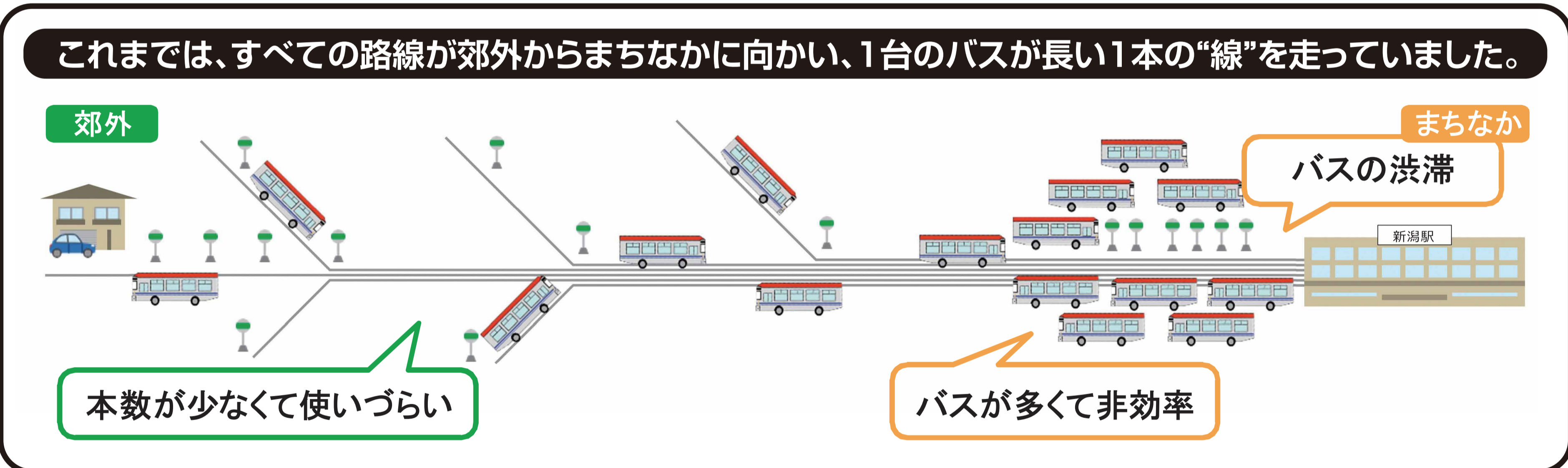
生活交通の確保維持・強化

各地域では主要バス停や拠点駅へと接続する公共交通を地域の需要に応じて運行することにより、日常生活の足を確保し、地域内の移動を便利にします。

都心部での移動円滑化

公設民営方式により、新潟駅～青山間に次世代型バスシステム(BRT)を導入します。乗換拠点(交通結節点)や鉄道への接続の充実を図り、多方面へ行きやすくします。

BRT・新バスシステムの取り組み



利用者が減り、バスが減り続ける悪循環に歯止めをかけるために…
 平成27年9月「BRT・新バスシステム」をスタート!

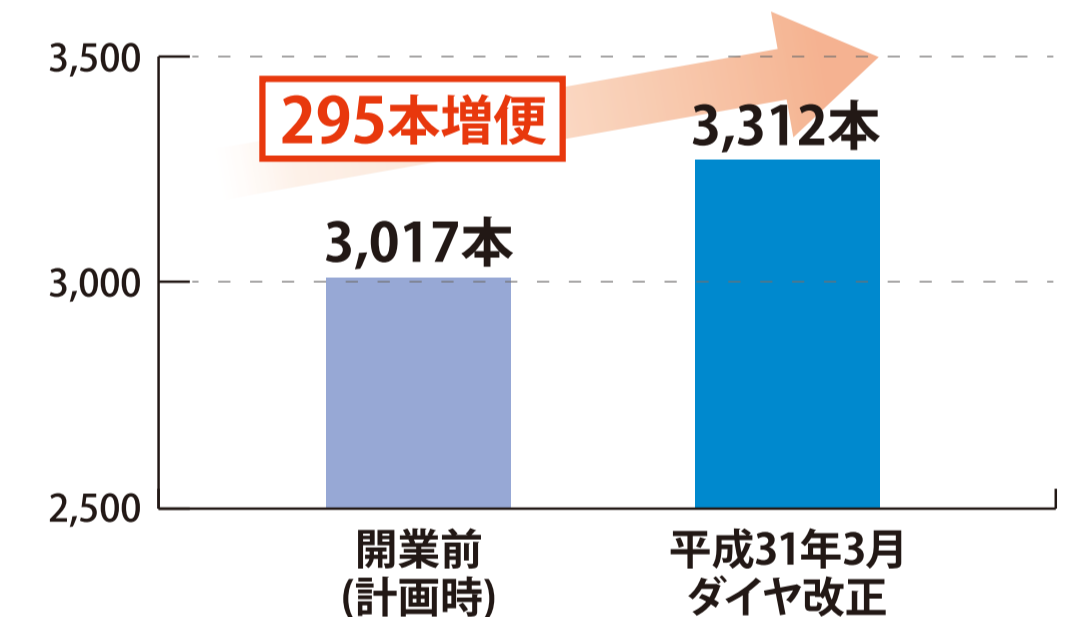
多くの路線がまちなかで重複していた区間を、BRTの導入により集約・効率化し、それにより生じた余力(車両や運転手)を郊外に投資し、郊外路線の増便や、路線の新設を含めたバス路線の再編を行いました。

バス便数の増加路線の新設
 雨風を防ぐ屋根や防風壁を整備
 乗り換えに関する情報を提供
 BRTは平日のピーク時間帯で3分間隔での運行!
 まちなか
 新潟駅
 バスがスムーズに運行!

屋根やベンチなどの設置で乗り換えとバス待ちに配慮した交通結節点
 BRTバス停では運行情報を表示
 車内モニターで乗り換えをサポート
 低床で座席も多く、輸送力が高い連節バス「ツインくる」

▶ 郊外路線を中心とした増便効果

BRT(萬代橋ライン)を除く運行本数の推移



▶ 7つの新設路線の設定

- 柳都大橋線
- 新大病院線
- 千歳大橋線
- 青山循環線
- 芋黒線
- みなと循環線
- 青陵ライナー

▶ 評価委員会(第三者委員会)とPDCAサイクル

BRT・新バスシステム改善目安箱

運行方針への反映

新バスシステム事業運営協議会

- ➔ 運行方針の協議・決定
- ➔ 運行計画改善案の作成
- ➔ 市民、利用者への説明

報告

意見

新バスシステム事業評価委員会

- ➔ 新バスシステム事業の運営確認
- ➔ 新バスシステム事業の評価・検証
- ➔ 事業の改善に向けた意見の提出

方向性の反映
 各区の生活交通改善プラン※

※移動しやすいまちづくりに関する施策の基本事項を定めた「新潟市公共交通及び自転車移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を土台とし、交通施策の基本理念や方針などを定めた「区別交通戦略プラン」に基づく各区の具体的な実施計画