

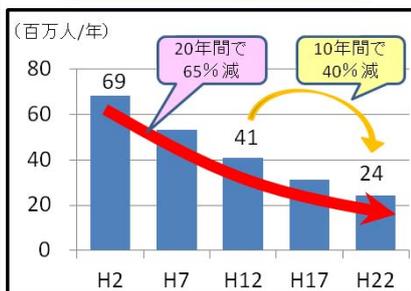


「持続可能な公共交通体系に向けた新バスシステムの運用開始へ」ということについてお話をさせていただきます。

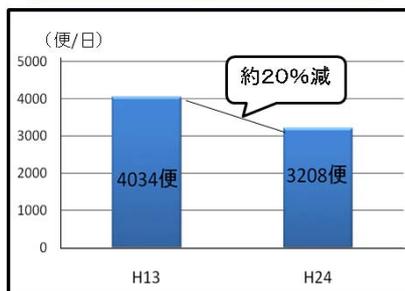
では、まず、なぜ今新バスシステムなのかということ、その理由・背景からご説明いたします。

公共交通利用環境は年々悪化

バス利用者数の推移



運行便数の推移

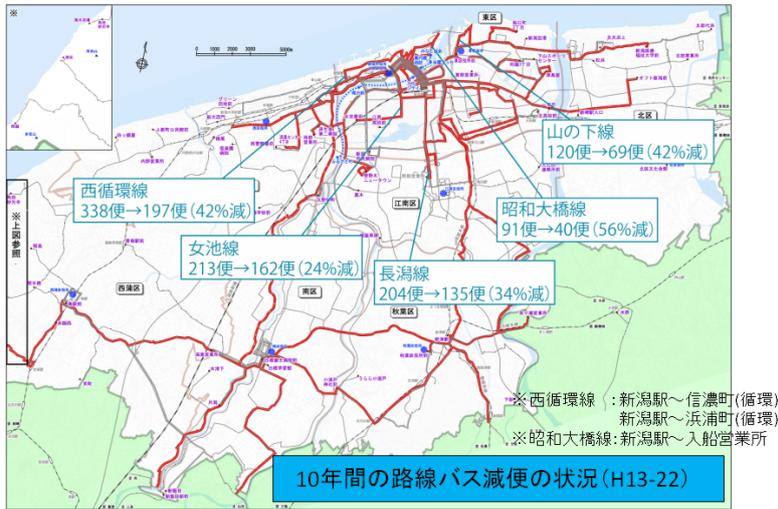


まずバス交通の実態です。

画面の左側が、本市のバス利用者数の推移です。20年間で65%減少、つまり3分の1になってしまいました。ここ10年間で見ても、4割減ったという状況です。

右側ですが、乗客の減少にあわせて運行便数も、平成13年と平成24年の比較、10年ちょっとで20%減ったという状況になっています。

最近10年間の減便状況は・・・



これを地図上に落してみますと、まず、この図で赤く示した路線が10年間で減便になった路線です。

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。

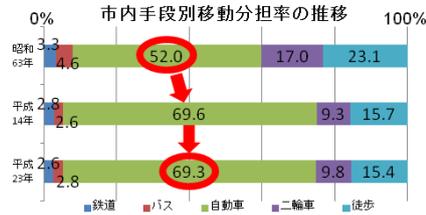


そして、減便で止まらず、廃止された路線も広がっているということで、青色で示した路線が10年のなかで廃止になった路線で、そのうち青とオレンジ色の点線は廃止後に住民バスとして運行を担っている路線です。

この状況を放置していると、どんどん廃止路線が増え、その足を確保するためには市が補助をしながら運行していかざるを得ないこととなります。

新潟市の現状と課題

マイカー依存の拡大

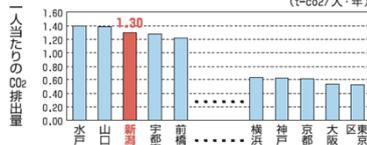


急激な高齢化の進展



旅客分野での高いCO2排出量

市民一人当たりの二酸化炭素排出量
(全国都道府県庁所在地)



全国平均を下回る歩行量

1日当たり平均歩数 単位: 歩/日

	男性		女性	
	15歳以上	70歳以上	15歳以上	70歳以上
新潟市	6,401	4,440	5,990	3,305
全国	7,074	5,102	6,006	3,790

新潟市が推奨する歩数の目安
男性: 8,400歩 女性: 7,400歩

新潟市: 平成19年市民健康・栄養調査
全 国: 平成20年国民健康・栄養調査

も急速に進んでいます。自動車の運転が出来ているときは良いのですが、高齢になり、運転できなくなった途端に、どこへ行くにも動きづらくなっていったという状況は避けなければならないと考えており、

さらには右下の表は、歩くことと健康の関係が注目されているところですが、マイカーへの依存度が高い状況のなか、残念ながら現段階では新潟市民の一日の歩行量は全国平均を下回っている、健康にも良くない状況になっています。

これらの状況を踏まえたなかで、持続可能な公共交通を作り上げていくことは、今まさに待たなしで考えざるを得ないという現状です。

次に、本市の抱える現状と課題ということですが、

画面の左上の表ですが、マイカー依存度は非常に高くなっていて、7割の人が移動するときは主に自動車を使うということで、非常にマイカー偏重の度合いが高いと言えます。

また、左下の表ですが、過度なマイカー依存によって、移動するときの一人当たりの二酸化炭素の排出量も、全国都道府県所在地の中でワースト3となっています。

右上の表ですが、高齢化の進展

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

基幹バス「リューとリンク」運行

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～

ノンステップバスの導入促進

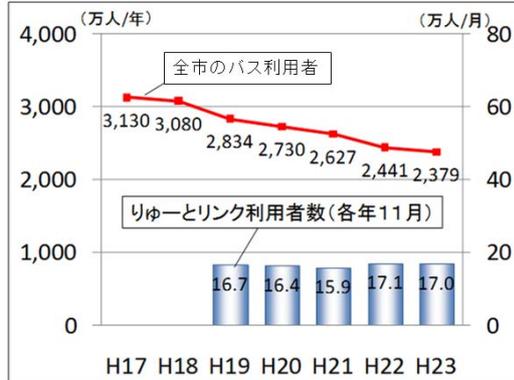
ICカードの導入

これらの課題に対して、このままの状況ではいけないということから、平成19年からオムニバスタウン事業に取り組みました。

これは、国、市、交通事業者の三者が3分の1ずつ事業費を負担し、現在あるバスシステムの質を向上させるということで、「リューとリンク」という超低床バスをはじめとしたノンステップバスの導入、バス停の改善、ICカードの導入などを進めてまいりました。

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！！

「りゅーとリンク」を導入した路線については、利用者が横ばいとなっており、何とか歯止めがかかっているという状況まで改善することができましたが、バス利用者全体をみると、残念ながらまだ減少し続けており、歯止めがかかっていない状況です。

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



それでは、これからどうしていくかということですが、オムニバスタウン事業で整備したシステムや施設といった土台と、また、交通事業者（新潟交通）と連携してきたなかで築いた信頼関係という、2つの土台を活用し、公設民営という方式を導入しようと考えております。

この公設民営方式とは、連節バスや乗り換え環境を市が整備し、それを交通事業者に貸与することで、交通事業者の初期投資が軽減され、その分、事業者はよりサー

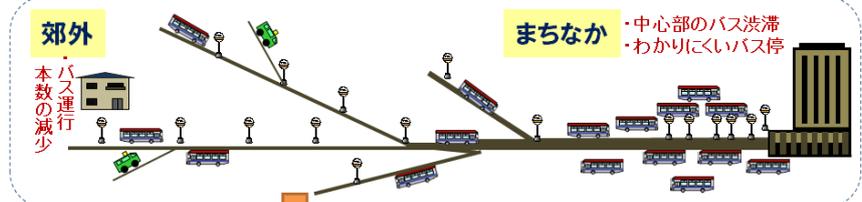
ビスレベルを強化し利用者に還元出来るというメリットがあります。

また、交通事業者と完全な協働体制を確立することができ、事業者が提供するサービス内容などについて、市がより関与できます。

郊外路線も含め、公共交通の全市的、抜本的改善を行い、より良いものとなったサービスレベルを継続して提供していくためには、この公設民営方式は非常に有効であると考えています。

公設民営方式によって、抜本的に改善していく！

現在のバス路線は...



BRT導入とバス路線再編により まちなかのバスを集約し、生まれた余力を郊外へ



市全体の持続可能な公共交通体系の構築へ

では、公設民営方式によって、どのように改善していくのかをご説明します。

上段の方が現在のバス路線ですが、遠い郊外から、都心軸に向けて1台のバスがずっと走ってきており、長大の路線を1台のバスで完結させているのが今の姿です。

これに対し、下段が新しい考え方です。

郊外路線との乗り換え拠点（交通結節点と呼んでいます）からまちなか、新潟駅をしっかりと結び、この区間に連節バス

スなどを導入します。

この連節バスなどで都心軸上を効率的に運行するなかで、都心軸上で走っている1日2,000本近いバスの集約を図り、そこで出たバスの余力を郊外路線の強化、運行本数の増加や新規路線に充当します。

これにより、郊外路線のバスが、例えば今まで1時間に2本だったところを、3本、4本に増便することが可能になり、乗り換えは発生しますが、増便により利便性が増すということを実現できると思います。

また、交通結節点で乗り換えることで、多方面に行ける、また鉄道ともさらにしっかりと結び付くことで、公共交通環境を「長い1本の線から網で覆うかたち」に変えていきます。

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 など

➡ 利用者の増加 ➡ 郊外線の減便・廃止を抑制

➡ 地域内交通の充実に向けた必要な支援が手厚くできる

➡ 地域内交通の日常的な移動が便利に！

将来に向けて
全市的サービスが
持続可能なものへ！



■デメリット

○乗換の手間が増える

これらに
より対応 ➡
・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

そのメリット・デメリットについて整理しますと、

メリットについては、郊外線の増便や、路線によっては終バスの時刻も遅い設定が可能となります。

そして、各地に乗り換え拠点を設けることで、乗り換えは発生しますが、多方面へ行きやすくなります。

そのようなサービス向上で、利用者の増加につなげ、郊外線の減便・廃止を抑制します。そうしますと、これまではどこまで廃止路線が出るか、住民バス

などの対応がどれだけ必要になるか分からなかった際限のない状況から脱却し、それによって地域内交

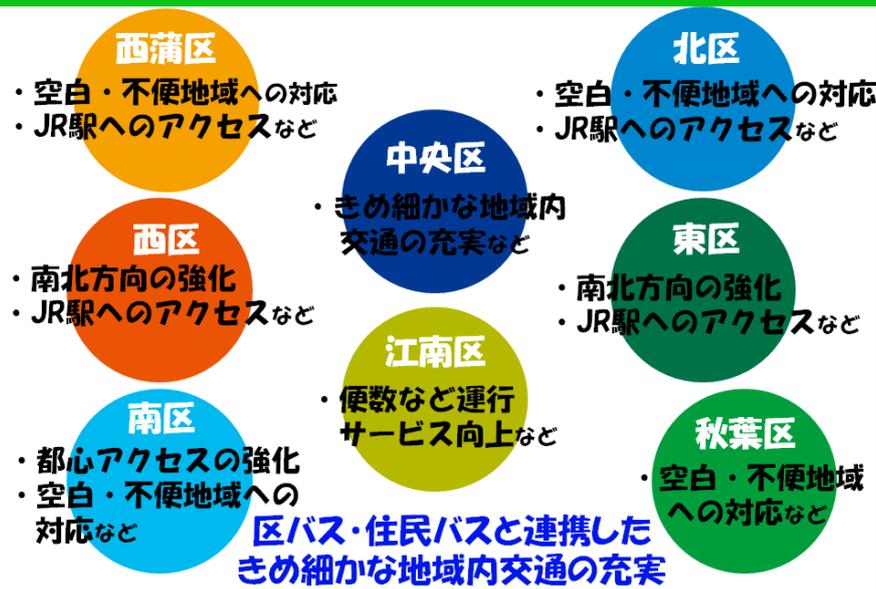
通の充実に向けた必要な支援を手厚くすることができ、買い物や通院といった日常の移動を便利にすることが出来ると考えています。

そして何よりも、それぞれのニーズに対応したサービスを、続けて提供していけるもの出来るというのが最大のポイントです。

次にデメリットですが、路線によっては乗り換えが生じることがあり、それに対する不安の声等も多くいただいております。しかし、このような路線の抜本的改造をしなければ、先ほどお話ししたように路線がどんどん減便、廃止され、使いづらいものになっていくことが予想されます。

乗り換えの手間は増えますが、バス位置、出発時間などの情報を伝えるシステムを作り、また、移動する距離など、乗り換えの煩わしさを極力抑えていきたいと思っております。

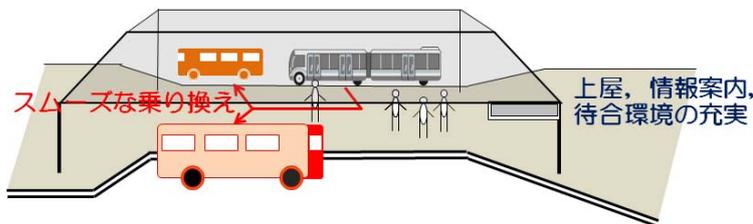
各区でも地域内交通のサービス向上！



このようなかたちで新バスシステムをスタートさせ、その柔軟性、拡張性を活かし、BRTの導入効果を段階的に、さらに広範囲に波及させていくこととあわせて、各区の区バス・住民バスと連携したきめ細かな地域内交通の充実を図ることで、ご覧のような区毎の課題についても対応し、全体としてサービスを向上させることが可能になります。

乗換が必要になる場合の移動イメージ

- 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



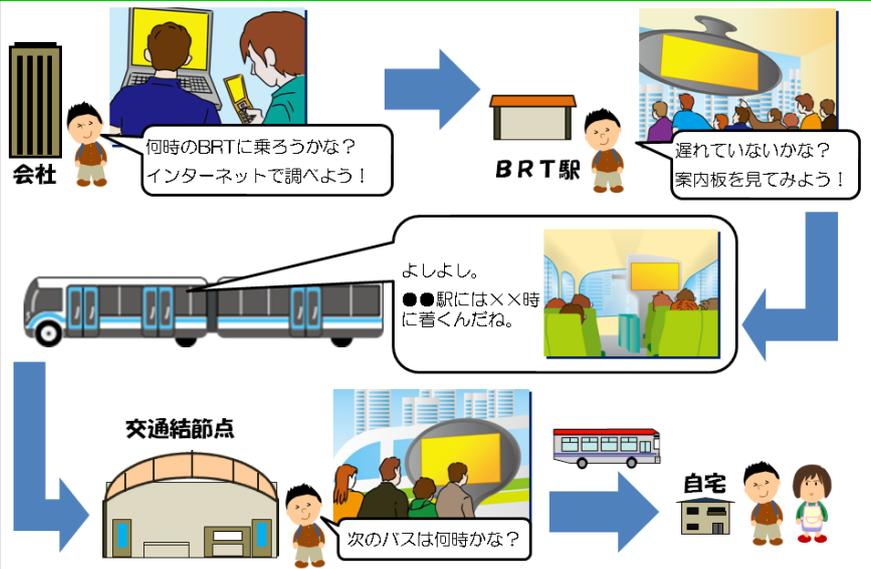
- バス位置や出発時間がわかる(運行頻度もアップ)
- 行き先の選択肢が増える

これは、主要な乗り換え拠点、交通結節点での乗り換えイメージです。

そこでは、雨・風を気にせずにゆったり待てるような快適な空間を市が中心となって整備していきます。

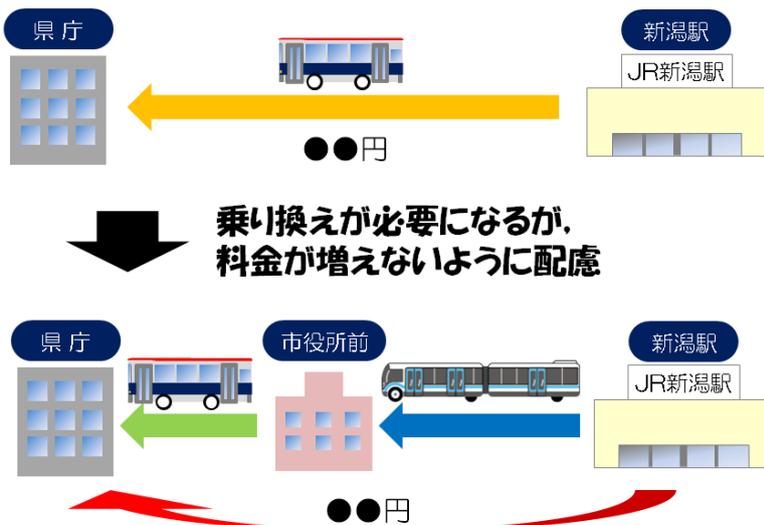
そして、乗り換えるバスまでの距離を短くし、さらに、バスが今どこを走っているのか、何時に出発、到着するのか、といった情報をしっかりと把握できるようにし、運行頻度もアップしていきます。

情報案内を活用して乗り換え負担を軽減



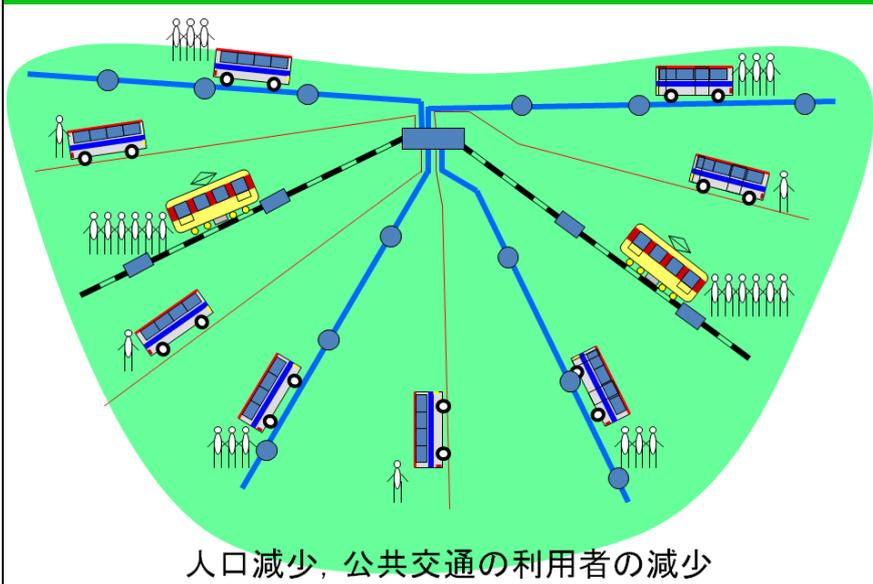
さらに、運行に関する様々な情報を案内するシステムを整備し活用することで、自宅や乗り換え場所、車内などのどの場所からでも、「何時に乗れば良いか」「どのくらい時間がかかるか」ということを、調べたり確認ができるようにしたいと考えています。

乗換が必要となった時の料金は…



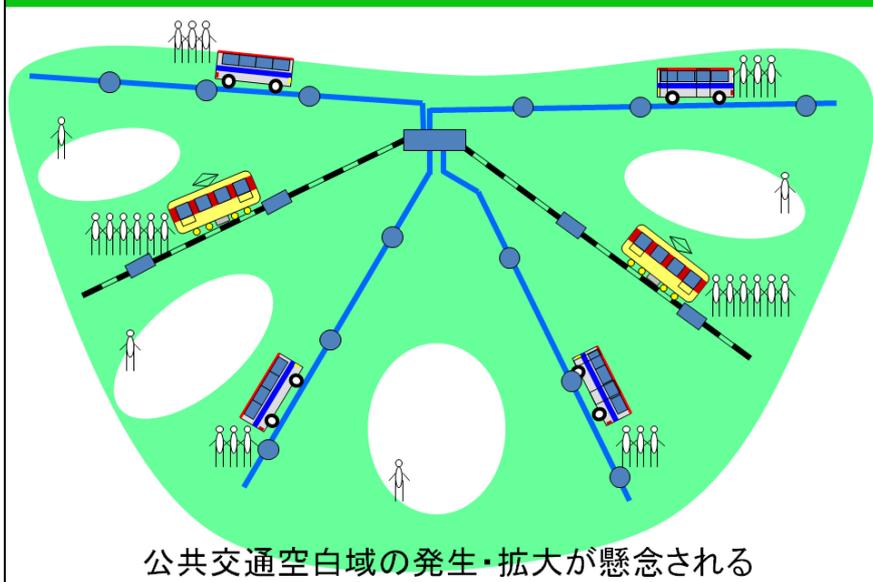
また、料金については、現在直通で行けるバス路線が、再編により乗換が必要となる場合においても、現在の料金と比べて増えないように配慮していきたいと考えています。

現状維持のままでは・・・



あらためてとなりますが、現状はこのような、放射状に長大な路線が配置されていますが、

悪化の一途！！



このままだと需要の少ない路線から、減便もしくは廃止となり、次々と空白エリアが発生し、その空白エリアを市が区バス・住民バスで対応していくという、際限のない状況に繋がるものとなっており、これを今こそ防ぐ必要があるという風に考えております。

では、その路線再編を進めるなかで、都心軸への連節バス導入がなぜ必要なのかについてです。

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〕



想定利用者数 797人 > ピーク時30分における最大輸送力 630人

利用者数が輸送力を上回り、
乗りこぼしが発生



今のバスを多く走らせれば良いというご意見もありますが、しかし、新潟駅からの朝ピーク時30分の現況の利用者数約800人に対し、既存のバスだけで3分に1台走らせた場合、最大輸送力が30分で630人となり、想定利用者に足りず、乗りこぼしが発生してしまいます。

それなら3分に1台ではなく、2分に1台もしくは1分に1台など、高頻度で今のバスを走らせれば良いのではないかと考え方が出てきますが、高頻度で走らせるとバスが団子状態で走ること

となり、バスがバスの走行を邪魔する状況になることで、走行性の向上が難しくなるとともに、また、たくさんバスを走らせることで、郊外に回せるバスの余力がその分、減ることになります。

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



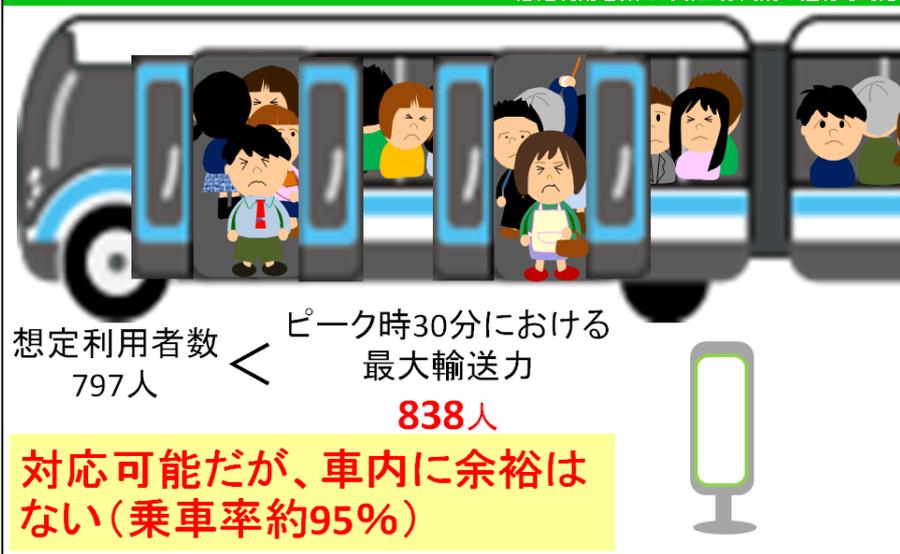
想定利用者数 797人 < ピーク時30分における最大輸送力 1,046人

車内に多少の余裕あり
(乗車率約76%)



それに対して、当初提案をしていました連節バス8台、一般バス2台により運行した場合だと、利用者数800人の想定に対して、1,000人を超える輸送力があり、乗車率約76%となります。ピーク時でも、比較的ゆったりと乗車出来る状況となります。本来はこのかたちにしたいところですが、

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



連節バスにまだ不安があるというご意見も多数いただきましたので、まずは機能として役割を果たす最低限の4台を導入したいと考えています。

この場合、想定利用者数約800人に対して、およそ840人程度の輸送力が確保でき、乗車率約95%となります。需要への対応は出来ませんが、満杯近くになるバスが出てくることとなります。

しかしながらより良いサービスレベルを確保するため

に、性能を確認した上で、出来るだけ早期に8台にしていきたいと考えています。

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

以上のような内容を市の基本的考え方として整理してきたなかで、運行事業者審査委員会において第一提案者の新潟交通から提案をいただきました。

その提案の考え方についてはご覧のとおりです。

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	183 4%up↑	183 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	290 45%up↑	255 28%up↑	青山	
8号	118	152 29%up↑	142 20%up↑	青山	
松浜	220	237 8%up↑	237 8%up↑	万代	
旧7号	84	96 14%up↑	96 14%up↑	新潟駅	

合計 **539** 本
新設 **3** 路線

合計 **474** 本
新設 **3** 路線

また、新バスシステムの導入により生まれた余力を、郊外路線の増便や、新設路線に充てていくことについて、新潟交通の試算では、連節バスを8台導入した場合、合計539本の増便に、新設が3路線、連節バス4台でスタートした場合でも474本の増便、さらに3路線新設出来るということです。

導入区間は...

まずは、第1期導入区間

新潟駅～古町～白山駅～青山



また、導入区間については、本市の基本方針としていた、新潟駅から白山駅の区間に加え、新潟交通から青山地区まで延伸した方が、利用者にとってメリットが高いということで提案があり、新潟駅から青山地区までを第1期区間として検討を進めることとしております。

その後、第2期導入区間として、新潟駅の高架化の完成を見据えながら鳥屋野潟南部方面に延伸していきたいと考えています。

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る。
 ・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)

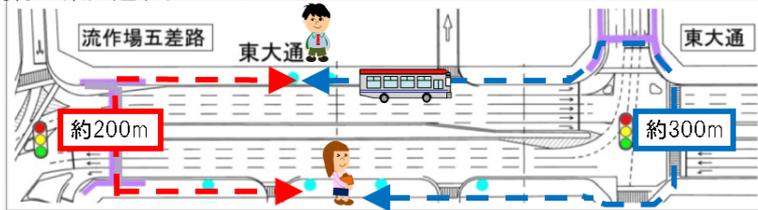
次に、これらの取り組みに係る費用です。

走行空間や駅の整備、連節バスの購入、情報案内システム、乗り継ぎ拠点となる交通結節点の整備などを含めて、平成31年度頃までの第1期完成までで約30億円となっており、そのうち平成26年度(※)開業時点までは、約13億円となります。

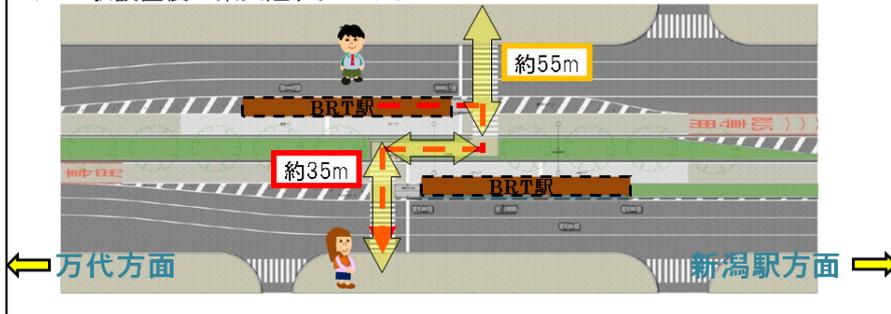
なお、このうち約半分は国からの交付金を見込んでいます。

中央走行路・島式ホームは、東大通りで先行的に実施

<現行の東大通りイメージ>



<BRT駅設置後の東大通りイメージ>



上段が現在の東大通りバス停付近の様子です。

来たときに降りたバス停から、帰りに反対側のバス停へ渡るには、横断歩道橋を歩いて短くても200mかかります。

それが、センターレーン・島式ホームですと、ホームから歩道(女性側)までが長くて35m、歩道から対岸の歩道までだと55mとなり、かなり移動距離が短くなります。

このように、現在のバス停の使い勝手を良くするというだけでもありますが、これを使っていただくことにより、島式ホームに対するご懸念を払しょくするとともに、様々な方面のご意見をいただいてより良いものにしながら、古町や万代への展開を目指したいと考えています。

また、当初想定していた、都心軸、新潟駅から榎谷小路における道路中央での専用走行路・島式ホームはどうかということですが、まず平成26年度中(※)のBRT運行開始段階では、既存の交通規制やバスレーンを活用しますが、運行開始後の交通の流れの変化などを踏まえ、できるだけ早期に、東大通り、バス停前で駅前通りのバス停で、センターレーン・島式ホームというものを先行的に整備したいと考えています。

(※)本資料を作成した平成25年9月時点では、BRT当初導入の時期を平成27年度夏前としています。

公共交通環境の整備 ～ 3つの柱 ～

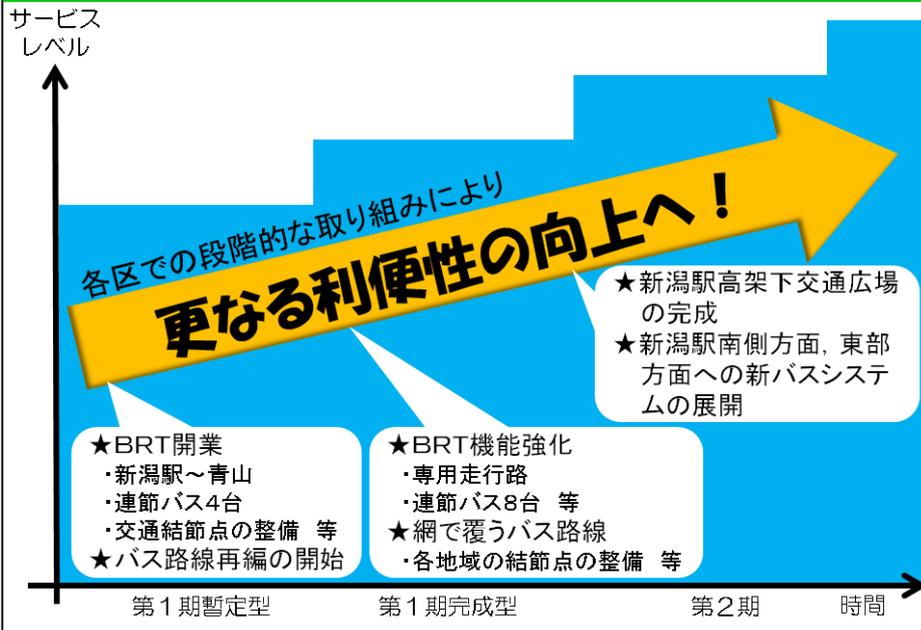


これまで説明させていただいた、BRT導入とバス路線再編からなる新バスシステムの導入により「③都心部内での移動円滑化」とともに、「①地域内の生活交通強化」「②都心アクセスの強化」という3つの柱を一体となって良くしていこうというものです。

乗り換えは不便だというご意見も出てくると思いますが、新バスシステムが市民の皆さまへ継続的なサービスを提供できる、公共交通システムとなるものであることをご

理解いただければと考えています。

今後、段階的に推進し、より便利な公共交通へ！



以上、ご説明させていただいたように、新バスシステムの取り組みは、段階的により良いものにしていくということでございます。

まずは、完全なものではありませんが、とにかく早期に新バスシステムをスタートさせ、減り続ける利用者数と運行本数という、今の負の連鎖を断ち切り、正の連鎖へと転換させなければならぬと考えています。

その最短のシナリオとして、平成26年度中(※)に着

実に一步を踏み出し、皆さまに使っていただきながら、連節バスを増やしてサービスを向上させるとともに、段階的に各区のバス路線再編、乗り換えの拠点となる交通結節点の整備を進めていきます。

また、開始5年後を目標に、新潟駅～古町間については一般車と分離をすることで走行性、安全性がより向上する、専用走行路の設置を目指していきます。

さらに、平成34年度予定の新潟駅の高架下交通広場の完成を見据えながら、ビッグスワンや市民病院、食育・花育センターなどが立地する鳥屋野潟南部地区方面などへ伸ばしていき、全市的に更なる利便性向上を図っていきたいと考えています。

(※)本資料を作成した平成25年9月時点では、BRT当初導入の時期を平成27年度夏前としています。

1 巡目の説明会における新潟市の説明内容

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、今後状況等に応じて対応していく予定。

最後に、今後の市民の皆さまへの説明スケジュールです。

まず、5月18日から開催した各区のまちづくりトークのなかで、市長から新バスシステムについて説明させていただきました。

また、市全域の説明会については、全8区で1巡目の説明会を開催しております。

この1巡目でいただいたご意見等を踏まえ、BRT運行とバス路線再編の具体的な

計画案を2巡目以降で説明させていただくようなスケジュールを考えていますのでよろしくお願いいたします。

以上で、説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。