

# 令和4年度 新潟市新バスシステム事業評価委員会

令和5年3月23日（木）午後2時  
現地及びオンライン開催

1. 開会

2. 委員紹介

3. 議事

(1) 前年度の振り返りと本日の開催趣旨

(2) コロナ禍における新バスシステム事業の現状

(3) コロナ禍における路線バス利用状況の分析結果報告

(4) 今年度の新バスシステム等に関する取組状況について

(5) 今後の新バスシステム事業の進め方について

## **(1) 前年度の振り返りと本日の開催趣旨**

---

## 新バスシステム事業評価委員会（～令和5年度）の位置づけ

- ・ 協定満了を迎える運行事業協定のあり方について、ご意見をいただく
- ・ 令和5年度以降の新バスシステムのあり方について、ご意見をいただく

### 第1回 事業評価委員会（前々回）

#### ● 開催目的

議論を進める上で、これまでの事業評価委員会についてお伝えする

#### ● 内容

- ① 新バスシステムのこれまで
  - ・ 新バスシステムとは
  - ・ 事業評価委員会とは
- ② コロナ禍の対応
- ③ 評価委員会の今後の進め方

#### ● 意見交換

バス交通に関して、普段から感じていることなど

### 第2回 事業評価委員会（前回）

#### ● 開催目的

運行事業協定の現状をお伝えし、意見をいただく

#### ● 内容

- ① 現運行事業協定の評価指標
- ② コロナ禍における市民意見について
- ③ 令和元年以降の新バスシステムの取組状況

#### ● 意見交換

コロナ禍における新潟交通との連携のあり方について

## 委員のみなさまからの意見

### 第1回 事業評価委員会（前々回）

- ・ 市民からの意見を本委員会でも共有させてもらい、**活発な意見交換**が行えれば（兼平委員）
- ・ BRT=連節バスというイメージであったが、この取り組みは**全市的なバス再編にかかる取り組み**であることが分かった（後藤委員）
- ・ 感染症対策は各社万全であるため、行政が利用者に対し、**コロナの感染の心配がない旨の周知**を図ることが大切（鈴木委員）

など

### 第2回 事業評価委員会（前回）

- ・ 利用者が減れば運賃の値上げなども止むなしであるかもしれないが、**悪循環に陥らない方法**を探っていければ（樋口委員長）
- ・ 最新のコロナに関する知見を織り交ぜて**広報していくことは重要**である。（大串委員）
- ・ **バスの持続可能な運営が必要**であるため、今後も存続に向けた議論ができればと考えている。（能登谷委員）
- ・ **どの属性の利用者がコロナによって利用しなくなったのかを把握することは重要**である。（清水委員）

など

### 新バスシステム事業評価委員会（～令和5年度）の位置づけ

- ・ 協定満了を迎える運行事業協定のあり方について、ご意見をいただく
- ・ 令和5年度以降の新バスシステムのあり方について、ご意見をいただく

### 第3回 事業評価委員会（今回）

#### ● 開催目的

令和4年度の新バスシステムの現状をお伝えし、意見をいただく

#### ● 内容

- ✓ コロナ禍における新バスシステムの現状
- ✓ コロナ禍におけるバス利用状況の分析結果紹介
- ✓ 新バスシステムの改善の取組状況
- ✓ 今後の方針について

#### ● 意見交換

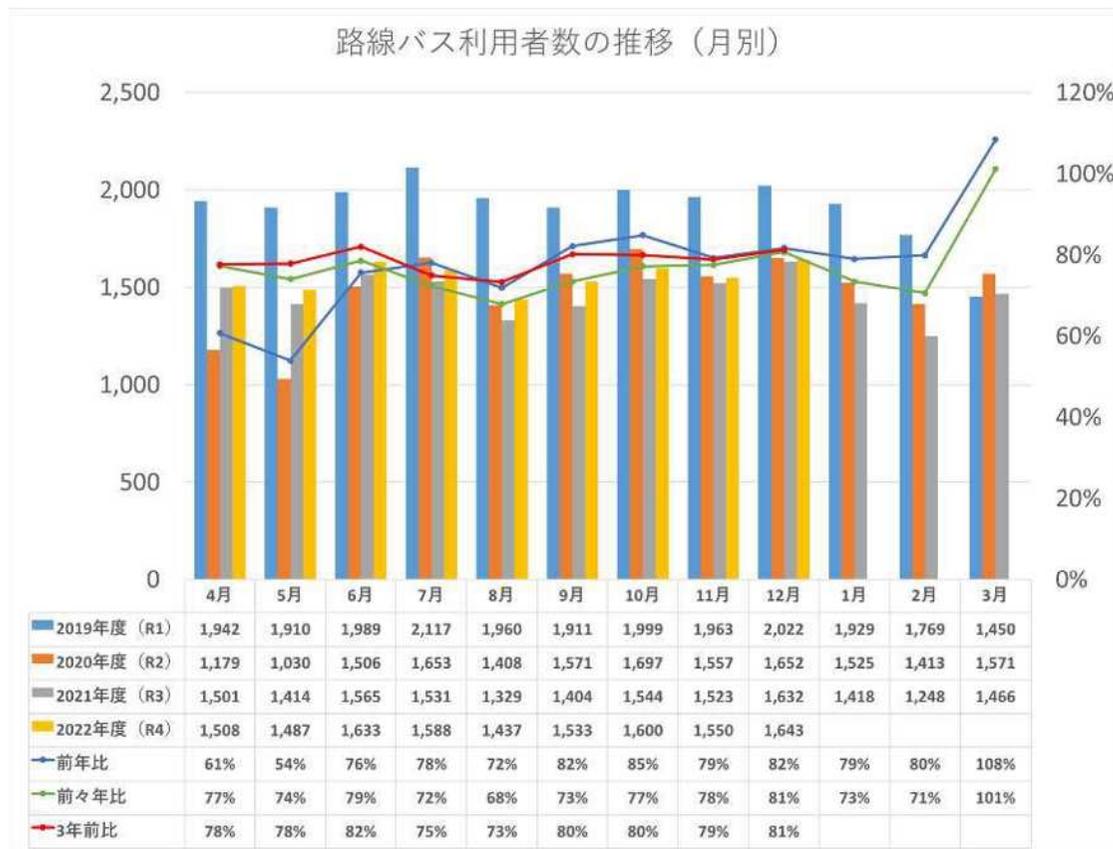
今後の新潟交通との連携のあり方について

## **(2) コロナ禍における 新バスシステム事業の現状**

---

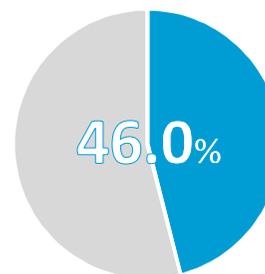
# コロナ禍における状況（概況）

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、バス利用者が前年度比で約5割～8割に減少し、未だ回復せず。
- コロナ禍における募集の停止や、早期退職などで、**運転士不足が加速**（コロナ禍前から2割弱の90名減）
- 新潟交通の運輸事業における売上高はコロナ前から約27%減（約25億円の減少）

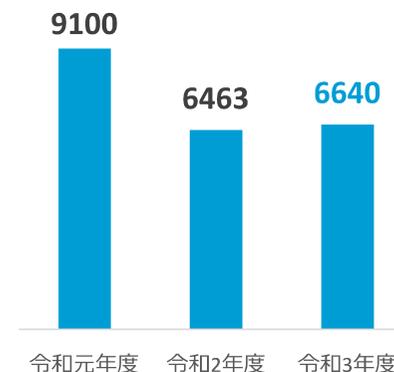


## 新潟交通運輸事業売上高

### 売上高構成比



### 売上高（単位：百万円）



※ 路線バスは新潟交通（株）が運行する路線バスの利用者数（新潟交通㈱HPより）  
 ※ 路線バスの利用者数には、佐渡汽船線、空港リムジンバス線、免許センター線、観光循環線、イベント臨時バスは含まない

# コロナ禍における新潟交通の運行状況

## R2.11 コロナ影響による利用者減への対応

### ① 運送収入

金額単位: 百万円

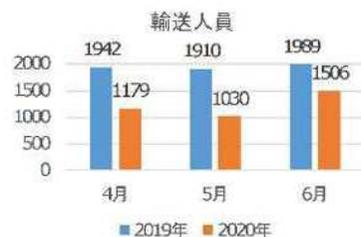
|       | 4月    | 5月    | 6月    | 1Q    |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2019年 | 406   | 399   | 398   | 1,203 |
| 2020年 | 247   | 215   | 287   | 749   |
| 増減    | △159  | △184  | △111  | △454  |
| 対前年比  | 60.7% | 53.9% | 72.2% | 62.3% |



### ② 輸送人員

人員単位: 千人

|       | 4月    | 5月    | 6月    | 1Q     |
|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2019年 | 1,942 | 1,910 | 1,989 | 5,841  |
| 2020年 | 1,179 | 1,030 | 1,506 | 3,714  |
| 増減    | △763  | △880  | △484  | △2,127 |
| 対前年比  | 60.7% | 53.9% | 75.7% | 63.6%  |



運送収入、輸送人員とも4月は約40%、5月は約50%、6月は約30%減



緊急事態宣言下でも通常のダイヤを維持してきたが、第1四半期の欠損が今後の事業継続に影響する危機的状況

### ○ 減便本数

(平日)

3,370本⇒改正後2,959本 **▲411本**(R2.3比▲12.2%)

(土休日)

2,267本⇒改正後1,934本 **▲333本**(R2.3比▲14.7%)

### ○ 走行キロ数

964.1万km⇒改正後849.8万km **▲114.2万km**(R2.3比▲11.9%)

## R3.3 土休日ダイヤの分割

コロナ禍により利用回復が低調ななか、「土曜日」と「日曜日・祝日」の利用数の乖離が大きいことから「土休日ダイヤ」を分割し、需給調整を実施

### ○ 減便本数

(平日) R2.11現在2,959本⇒改正後2,959本 ±0本

(土休日) R2.11現在1,934本⇒改正後(土曜) 1,934本 ±0本  
⇒改正後(日曜・祝日) 1,731本  
**▲203本** (R2.11比▲10.5%)

### ○ 走行キロ数

R2.11現在849.8万km⇒改正後837.1万km

**▲12.7万km** (R2.11比▲1.5%)

## R3.11 りゅーとカードの基本ポイント終了

引き続き利用回復が低調ななか、「りゅーと」のボーナスポイントは維持し、基本ポイントは廃止するもの

### ○ 基本ポイント (乗車運賃に応じて翌月付与)

(平日) 以前 乗車運賃の10% ⇒ 改正後 **終了**

(土日祝日) 以前 乗車運賃の20% ⇒ 改正後 **終了**

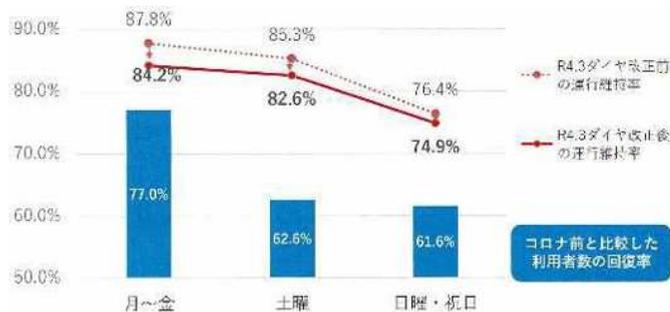
### ○ ボーナスポイント (毎月の利用金額に応じて翌月付与)

以前 2,000円～10,000円 10P～300P ⇒ 改正後 **継続**  
～40,000円 ～2,800P

# コロナ禍における新潟交通の運行状況

## R4.3 コロナ影響による利用者減への対応

### ① 需給バランス



### ② 輸送人員

人員単位：千人

|                   | 上期     | 10月   | 11月   | 12月   |
|-------------------|--------|-------|-------|-------|
| 令和元年度             | 11,830 | 2,000 | 1,963 | 2,022 |
| 令和2年度             | 8,346  | 1,697 | 1,557 | 1,652 |
| 令和3年度             | 8,744  | 1,544 | 1,523 | 1,632 |
| 前年度比              | 104.8% | 91.0% | 97.8% | 98.8% |
| コロナ前比<br>(令和元年度比) | 73.9%  | 77.2% | 77.6% | 80.7% |

R3.10～R3.12の利用者の安定状況から限定的な需給調整を実施

### ○ 減便本数

(平日) 2,959本⇒改正後2,837本 ▲122本(R3.11比▲4.1%)  
 (土曜) 1,934本⇒改正後1,873本 ▲61本(R3.11比▲3.2%)  
 (日祝日) 1,731本⇒改正後1,698本 ▲33本(R3.11比▲1.9%)

### ○ 走行キロ数

837.1万km⇒改正後804.7万km ▲32.4万km(R3.11比▲3.9%)

## R4.8 運転士不足による減便対応

慢性的な運転士不足に加え、新規採用による補充も予定通り進まず、さらに感染症対応が重なった結果、今後も安定的な運行を維持することが困難になるための緊急的な減便を実施

### ○ 減便本数

(平日) 2,837本⇒改正後2,774本 ▲63本(R4.3比▲2.2%)  
 (土曜) 1,873本⇒改正後1,835本 ▲38本(R4.3比▲2.0%)  
 (日祝日) 1,698本⇒改正後1,676本 ▲22本(R4.3比▲1.3%)

### ○ 走行キロ数

804.7万km⇒改正後785.8万km ▲18.9万km(R4.3比▲2.3%)

## R4.12 運転士不足による減便対応

これまでの運転士不足に加え、早期退職を含めた離職者が相次ぎ、運転士不足が深刻化していることから、さらなる減便措置を実施

### ○ 減便本数

(平日) 2,774本⇒改正後2,702本 ▲72本(R4.8比▲2.6%)  
 (土曜) 1,835本⇒改正後1,788本 ▲47本(R4.8比▲2.6%)  
 (日祝日) 1,698本⇒改正後1,639本 ▲37本(R4.8比▲3.5%)

### ○ 走行キロ数

785.8万km⇒改正後763.5万km ▲22.3万km(R4.8比▲2.8%)

### ○ 今後について

- ・令和5年3月に運転士不足を理由とした追加減便を発表済
- ・運転士確保に向けた対応

# 運行事業協定に基づく運用（年間走行キロ数）

○ 新型コロナウイルス感染症の影響による需給調整で、**計画値※を下回っている**状況。

※計画値は、市と新潟交通(株)が締結した運行事業協定において、バスサービスの低下に歯止めをかけるため、年間走行キロ数の下限値を定めたもの。

○ **令和3年度は、昨年度からさらに実績値を下回った。**

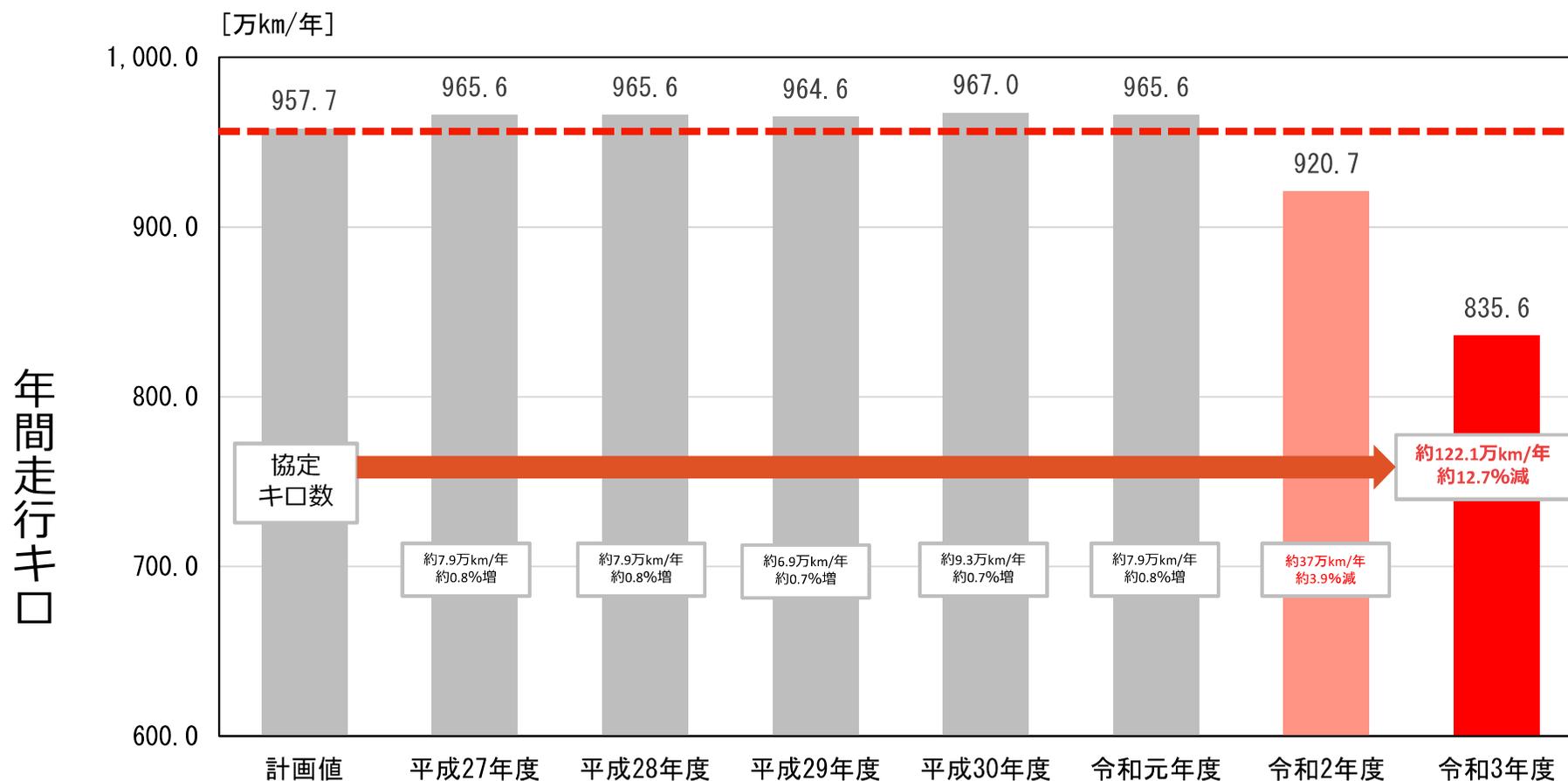


図 年間走行キロ数の変化

★ コロナ禍

出典：新潟交通(株)提供資料

# 新潟市内のバス利用者数

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、開業前と比べ、大幅に利用者数は減少している。
- 開業7年目は、昨年度比で約1.9%の減少となっており、回復までは至っていない。

※開業月の9月を基準としているため、9月～翌年8月のデータを年別に算出しています。

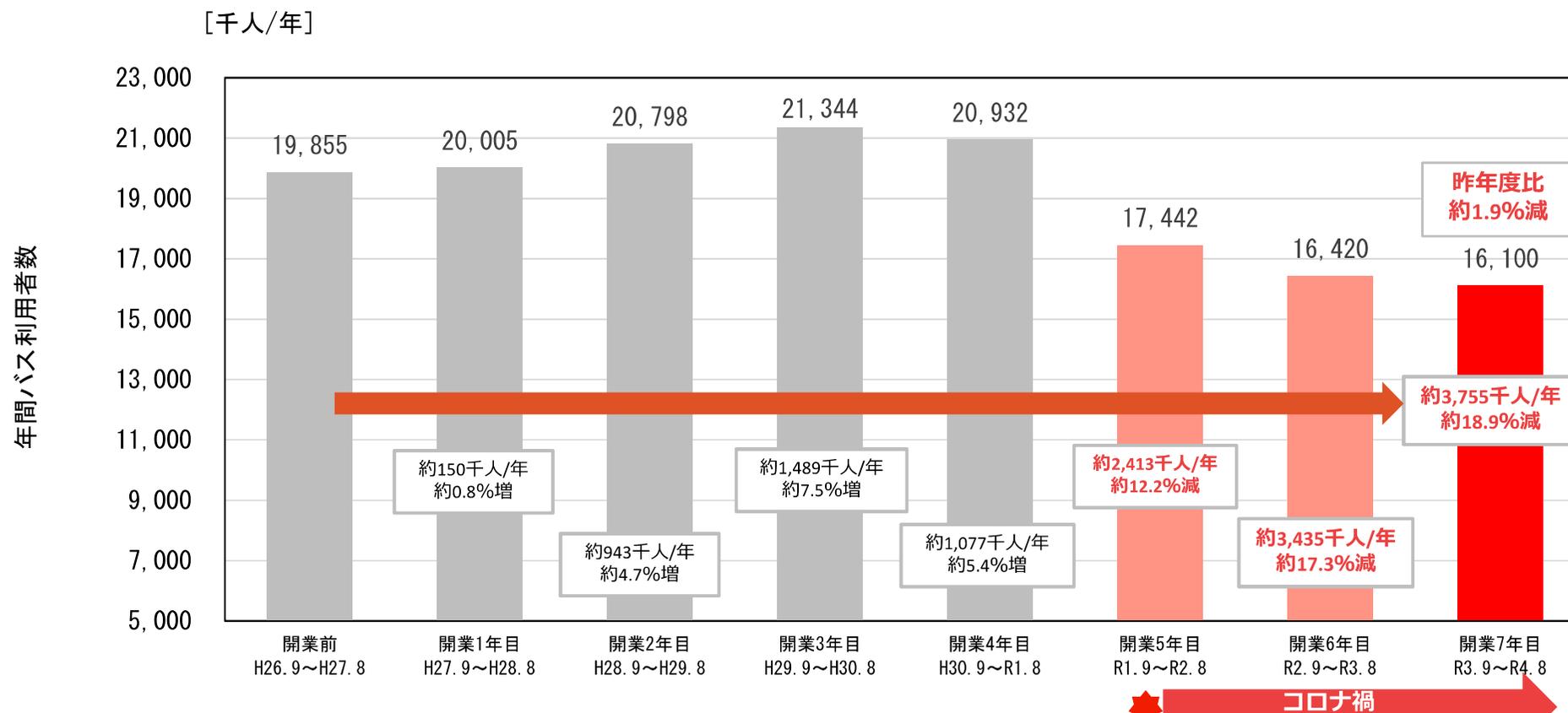


図 年間バス利用者数の変化（乗換利用等補正後）

# BRT（萬代橋ライン）を除く運行本数とダイレクト便本数の推移

- コロナ禍以前は、開業前以上の運行本数を確保していた。
- コロナ禍における減便により、開業前に比べて、**424便の減少**となった。
- ダイレクト便は、全体の減便に比べ、減便数は抑えられている。

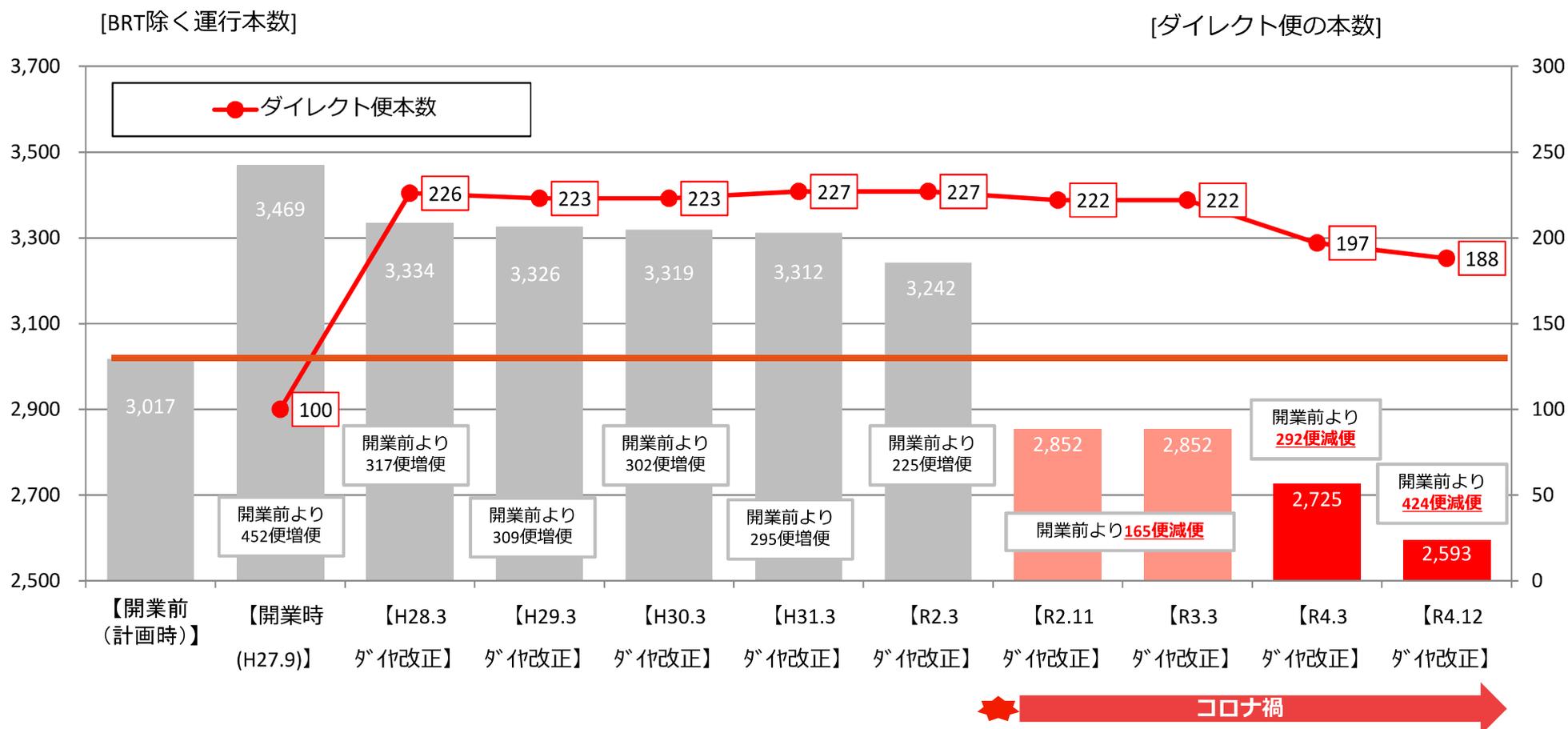


図 BRTを除く運行本数とダイレクト便本数の推移

# BRT区間におけるバス利用者数

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、開業前と比べ、利用者数が減少している。
- 開業7年目は、昨年度比で約1.5%の減少となっており、回復までは至っていない。

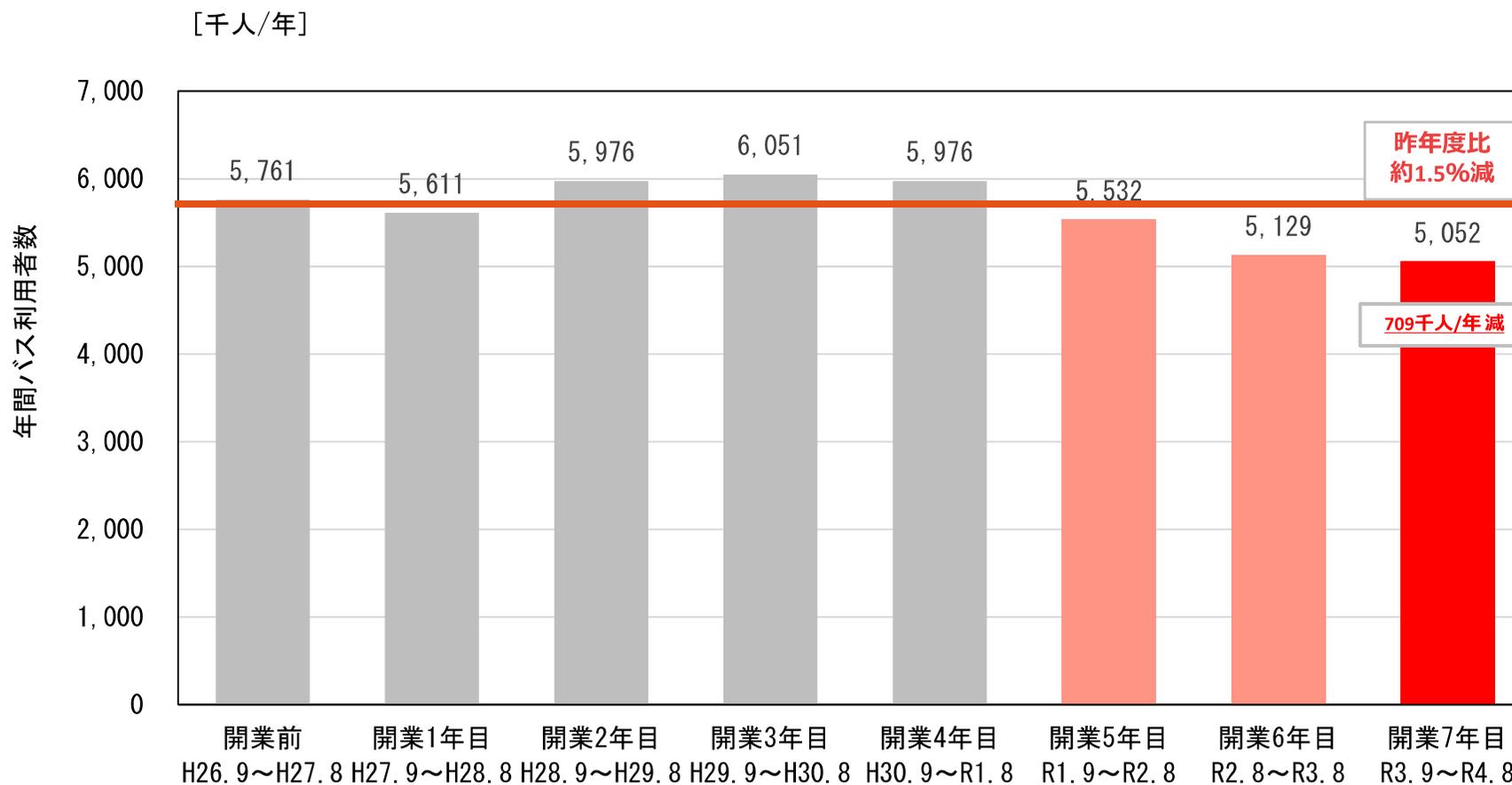


図 BRT区間のバス利用者数

# BRTの定時性

- BRT（萬代橋ライン）は基幹バスとして高い定時性を確保している。
- コロナ禍においても、特に**定時性に変化は見られなかった**。

目標達成率：時差が3分未満のバス停割合

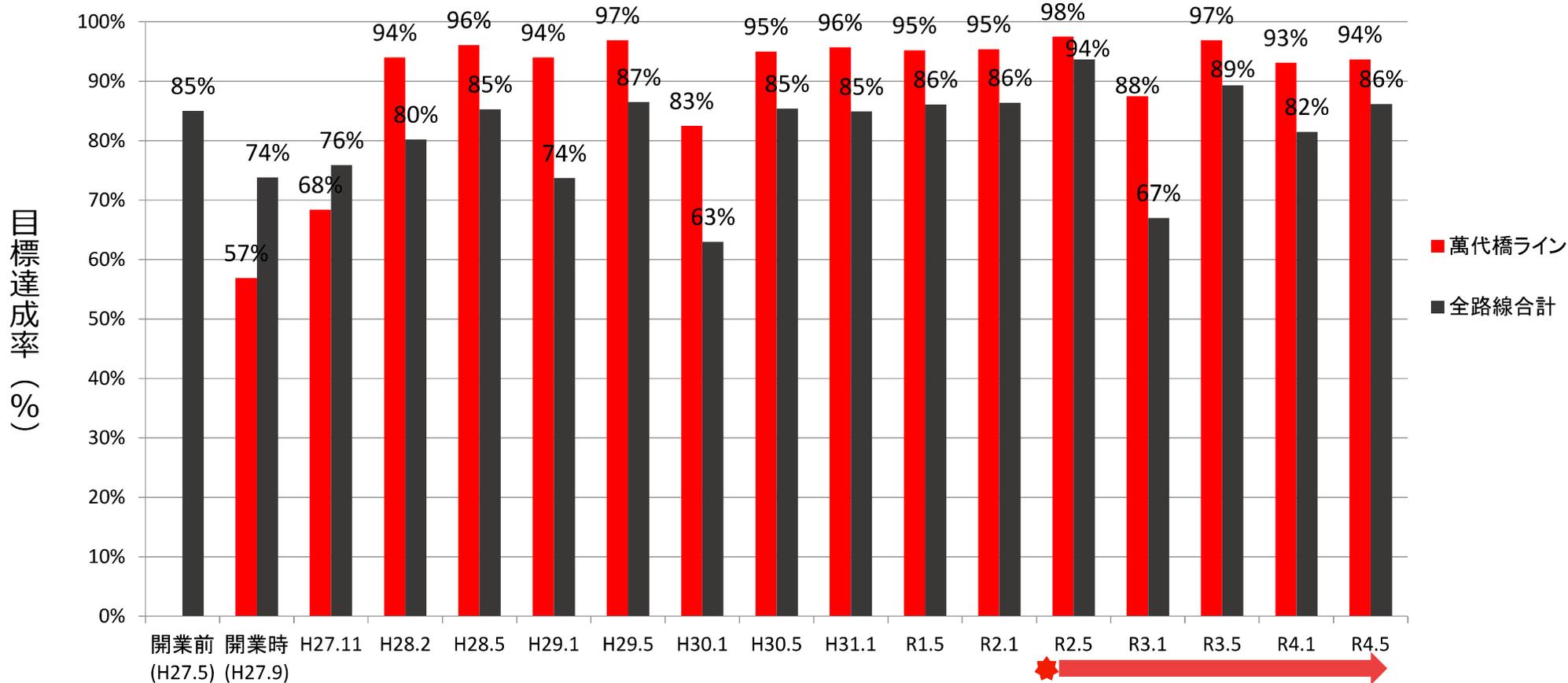


図 定時運行にむけた目標達成率の比較

コロナ禍

# BRTの速達性

- 開業5年間で、区間時分の見直しにより快速便の※平均旅行速度は微増したものの、大きな変化はなかった。
- コロナ禍においても、特に**速達性に大きな変化は見られなかった。**

※ 区間の延長の総和を区間の旅行速度の総和で割ったもの。

通常便の平均旅行速度(新潟駅前～青山の上下線平均)

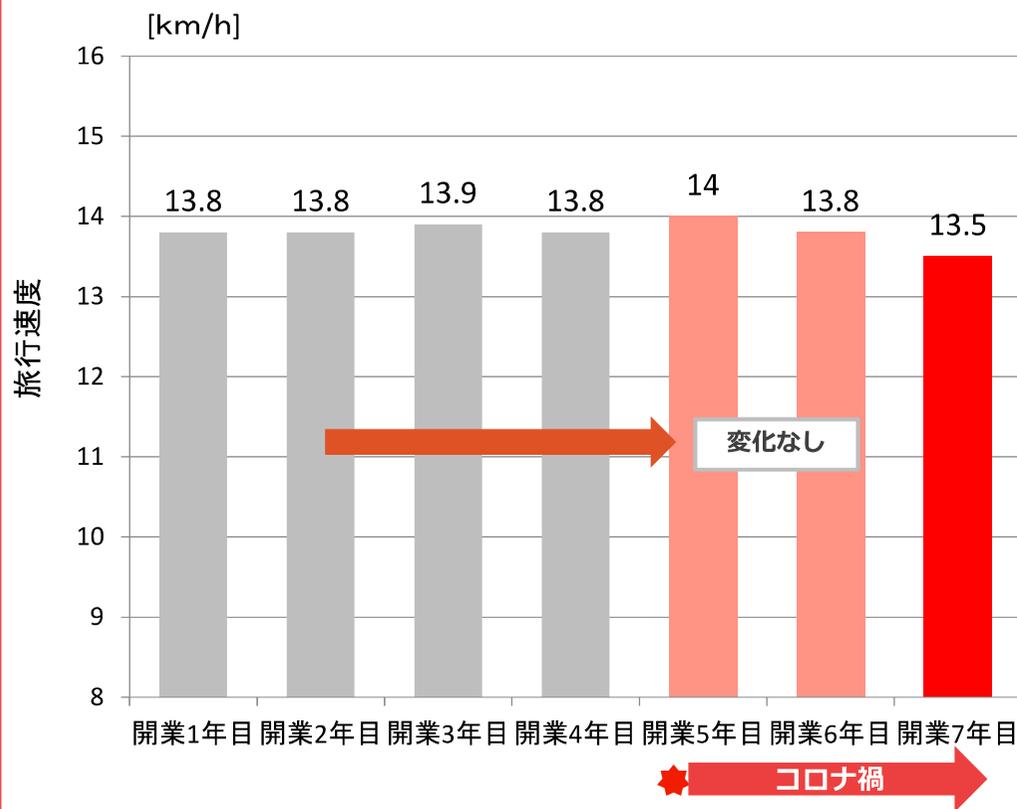


図1 BRT通常便の平均旅行速度

快速便の平均旅行速度(新潟駅前～青山の上下線平均)

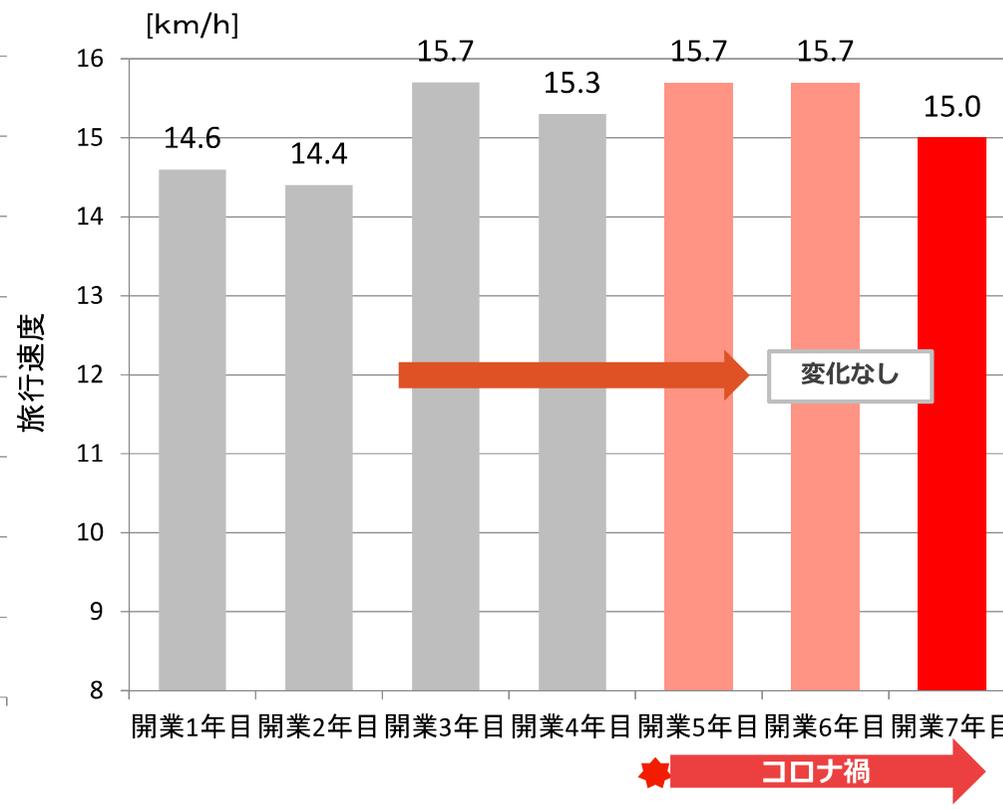


図2 BRT快速便の平均旅行速度

# 鉄道との接続性

- 白山駅において、電車とバスの接続時間が10分以内の割合は、平日80%以上、休日65%以上であった。
- コロナ禍においても、**特に接続性に变化は見られなかった。**

JR越後線(内野駅方面) → BRT(古町方面)

| 接続時間10分以内の割合 | 平日           | 休日           |
|--------------|--------------|--------------|
| 1年目 (H28.8)  | 86.8%        | 75.9%        |
| 2年目 (H29.8)  | 86.8%        | 65.4%        |
| 3年目 (H30.8)  | 84.9%        | 67.3%        |
| 4年目 (R1.8)   | 84.9%        | 71.2%        |
| 5年目 (R2.8)   | <b>86.8%</b> | <b>71.2%</b> |
| 6年目 (R3.8)   | <b>84.3%</b> | <b>68.0%</b> |
| 7年目 (R4.8)   | <b>84.3%</b> | <b>68.6%</b> |



BRT(古町方面) → JR越後線(内野駅方面)

| 接続時間10分以内の割合 | 平日           | 休日           |
|--------------|--------------|--------------|
| 1年目 (H28.8)  | 80.4%        | 73.6%        |
| 2年目 (H29.8)  | 80.4%        | 86.0%        |
| 3年目 (H30.8)  | 80.4%        | 78.0%        |
| 4年目 (R1.8)   | 80.4%        | 78.0%        |
| 5年目 (R2.8)   | <b>80.4%</b> | <b>76.0%</b> |
| 6年目 (R3.8)   | <b>82.4%</b> | <b>80.0%</b> |
| 7年目 (R4.8)   | <b>82.4%</b> | <b>80.4%</b> |



図 白山駅のJR越後線とBRT(萬代橋ライン)の乗り換え接続時間

# 乗換地点におけるバス同士の接続性

- 青山結節点での平日のBRTと郊外線のダイヤ設定は、乗り換え待ち時間が10分以内の便は両方向とも98%以上を確保していた。
- コロナ禍による**バスの減便による影響は見られなかった**。

「BRT→郊外線」の乗り換え時間

| 乗り換え時間の割合  | 1～3分 | 4～5分 | 6～10分 | 11分～ | 最大乗り換え時間 |
|------------|------|------|-------|------|----------|
| 1年目(H28.8) | 12%  | 22%  | 65%   | 1%   | 16分      |
| 2年目(H29.8) | 13%  | 20%  | 66%   | 1%   | 11分      |
| 3年目(H30.8) | 8%   | 20%  | 69%   | 3%   | 12分      |
| 4年目(R1.8)  | 3%   | 28%  | 67%   | 2%   | 12分      |
| 5年目(R2.8)  | 3%   | 29%  | 66%   | 2%   | 12分      |
| 6年目(R3.8)  | 3%   | 38%  | 56%   | 2%   | 12分      |
| 7年目(R4.8)  | 3%   | 28%  | 67%   | 2%   | 12分      |



「郊外線→BRT」の乗り換え時間

| 乗り換え時間の割合  | 1～3分 | 4～5分 | 6～10分 | 11分～ | 最大乗り換え時間 |
|------------|------|------|-------|------|----------|
| 1年目(H28.8) | 12%  | 22%  | 65%   | 1%   | 16分      |
| 2年目(H29.8) | 13%  | 20%  | 66%   | 1%   | 11分      |
| 3年目(H30.8) | 8%   | 20%  | 69%   | 3%   | 12分      |
| 4年目(R1.8)  | 3%   | 28%  | 67%   | 2%   | 12分      |
| 5年目(R2.8)  | 18%  | 19%  | 61%   | 2%   | 13分      |
| 6年目(R3.8)  | 18%  | 19%  | 61%   | 2%   | 19分      |
| 7年目(R4.8)  | 18%  | 19%  | 61%   | 2%   | 19分      |



図 BRT（萬代橋ライン）と郊外線の乗り換え時間【青山・平日】

# 郊外路線におけるバス利用者数

- コロナ禍前は西新潟方面、東新潟方面が増加、南新潟方面は減少した。
- コロナ禍では、利用者全体が減少したことにより、**全方面で大幅に減少している**。
- 開業7年目は、昨年度比で市内中心部で約1.5%、南新潟方面で2.0%、西新潟方面で4.0%、東新潟方面で1.6%の減少となっており、**全方面減少傾向となっている**。

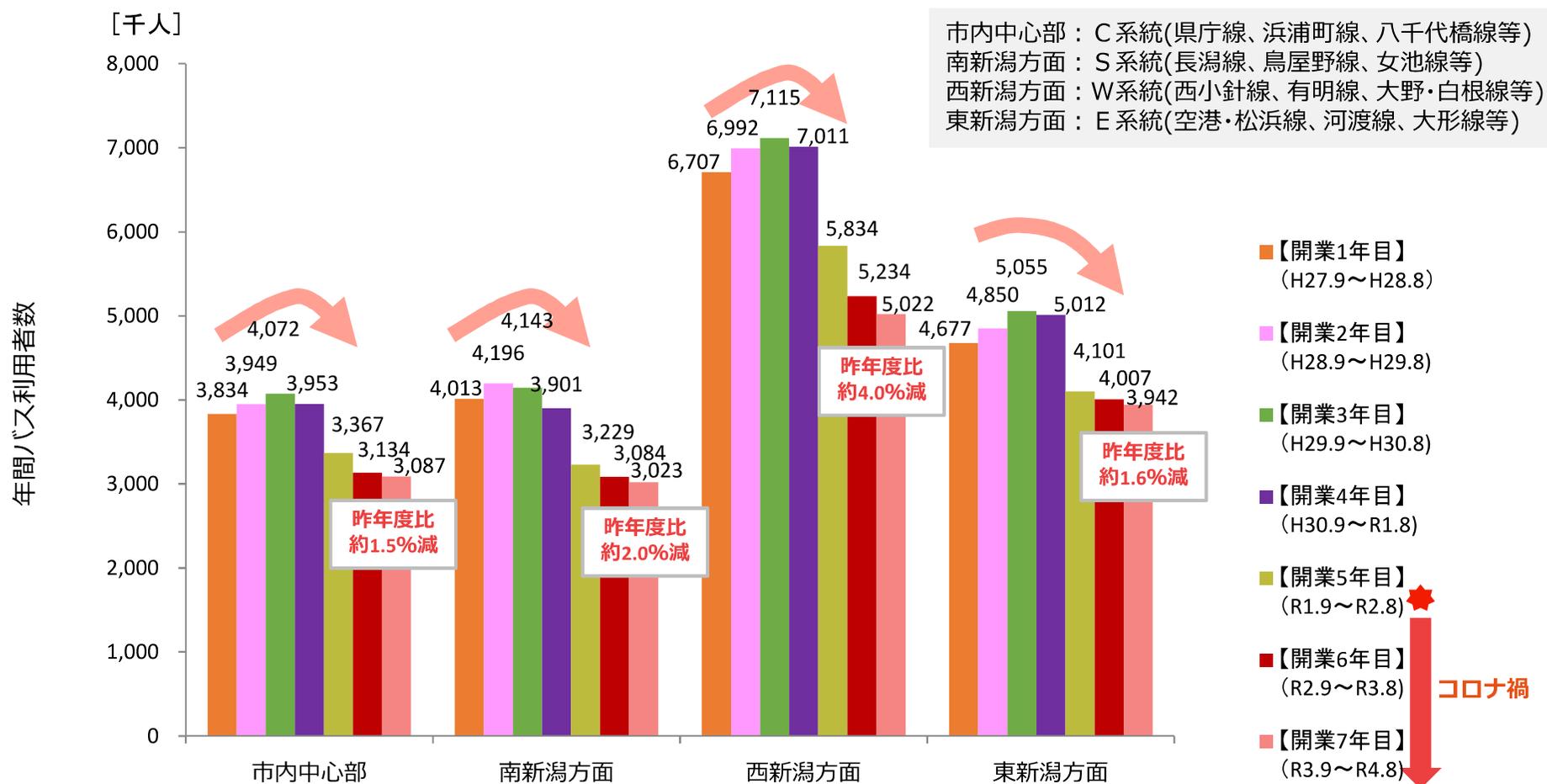


図 方面別年間バス利用者数の推移

# 新設路線におけるバス利用者数

- 開業時に新設した路線は、開業3年で利用者の定着が図られた。
- コロナ禍では、利用者全体が減少したことにより、**大幅に減少している**。
- 開業7年目はほぼ横ばいであった。

開業時に新設した路線：5路線  
柳都大橋線、新大病院線、千歳大橋線、青山循環線、芋黒線

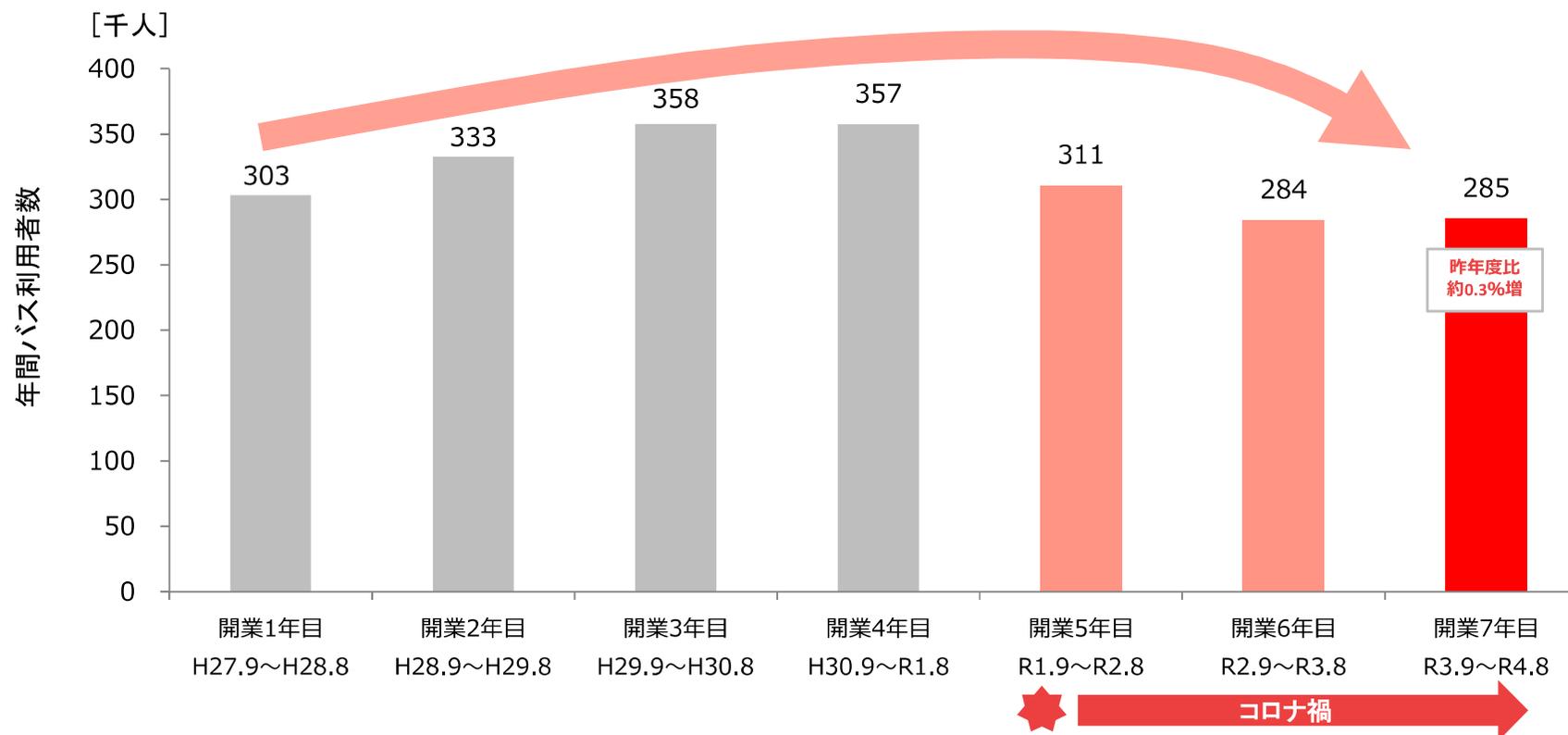


図 開業時に新設した路線のバス利用者数推移

# ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数

- **ダイレクト便と乗換便で利用者数の傾向に大きな差異はなかった。**
- 乗換便の平均乗車人数が開業直後から増加傾向にあるので、乗換について利用者に定着してきたと思われる
- 令和4年の平均乗車人数については前年度に比べると増加（R3.6は特別警報発令中）

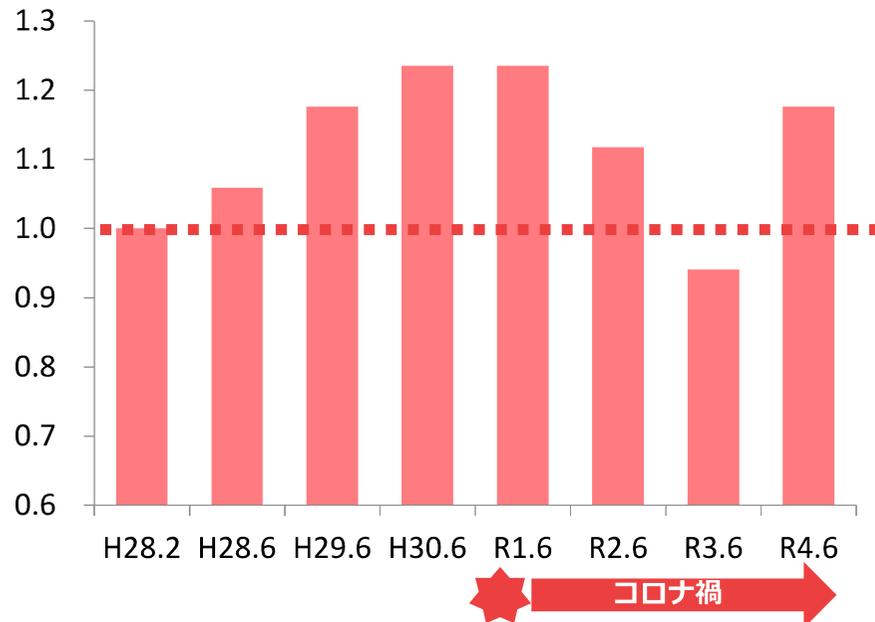


図1 乗換便（便あたり）の平均乗車人数の比

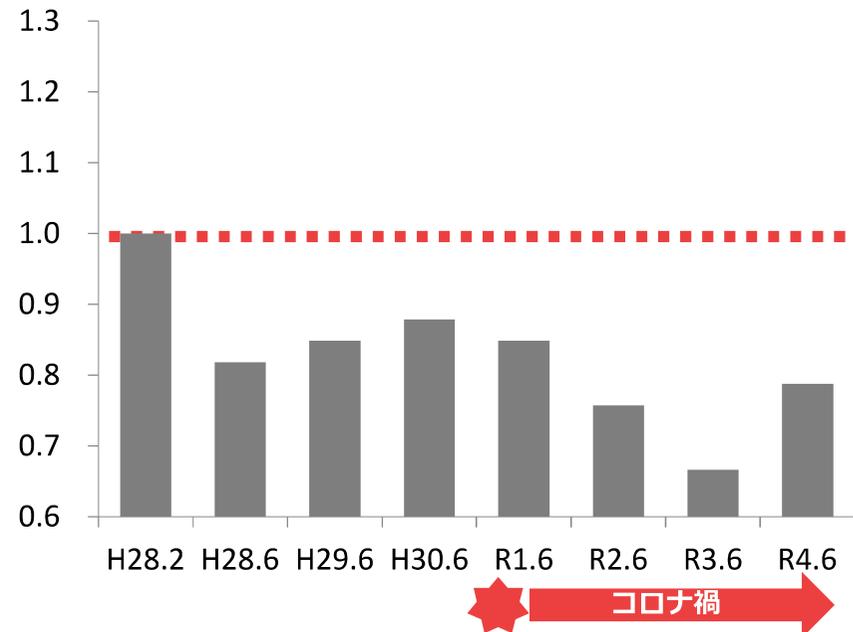


図2 ダイレクト便（便あたり）の平均乗車人数の比

※ H28.2を1.0とした場合の比率

# 新バスシステム改善目安箱の市民意見

- 開業1年目に意見が集中しているが、開業4年目に向けて意見数は増加傾向であった。
- コロナ禍（開業5～7年目）においては、**意見数が減少した。**

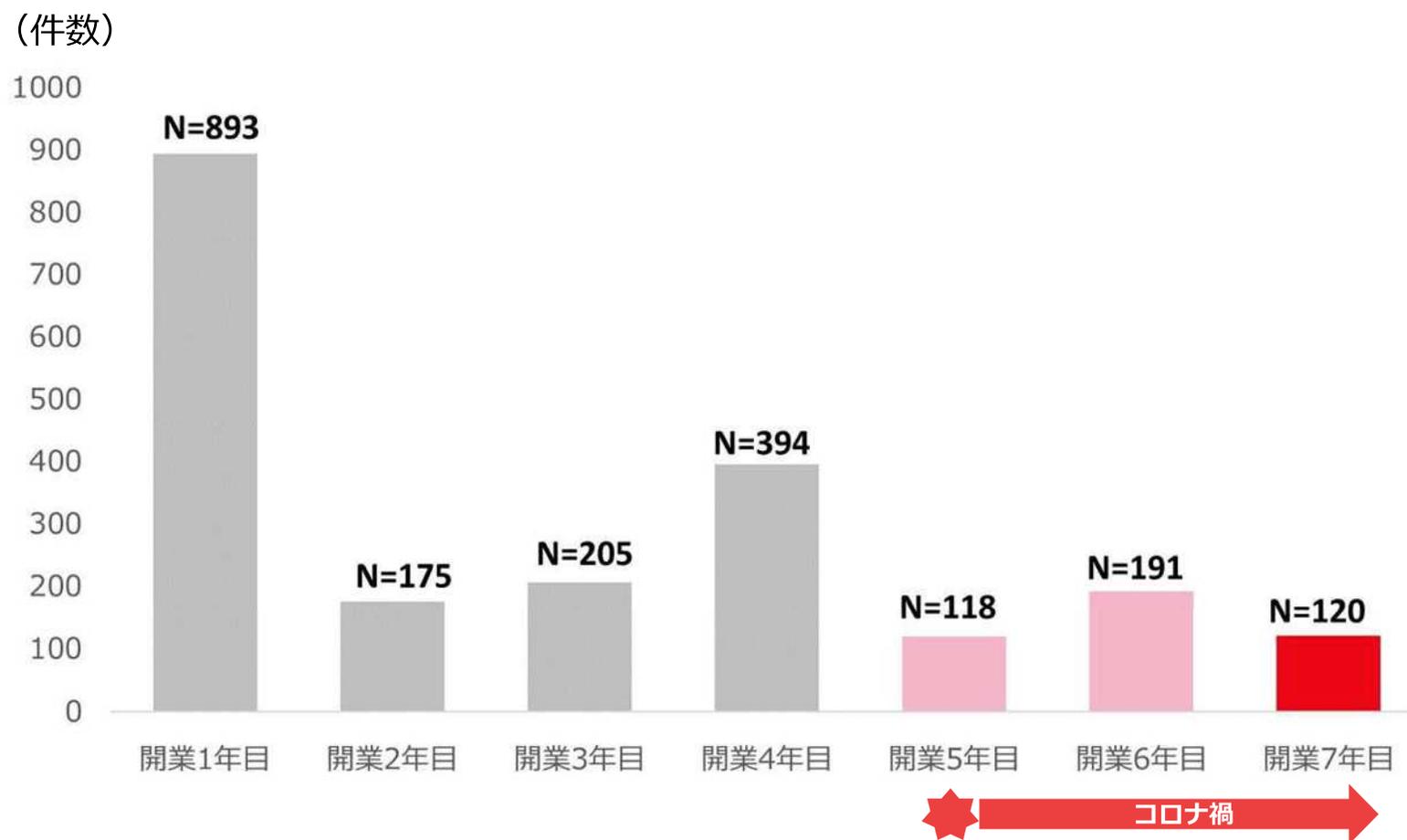


図 新バス改善目安箱集計結果

# 新バスシステム改善目安箱の市民意見

- 意見の内訳として、**開業1年目**は「**系統・ダイヤ**」や「**施設・整備**」についての意見割合が大きかった。
- **開業4年目**には、「**系統・ダイヤ**」は変わらず割合が大きいですが、「**路線**」の意見割合が大きくなった。
- **コロナ禍の7年目**は減便に関する意見として「**系統・ダイヤ**」の割合が大きくなることが想定されたが、むしろ小さくなり、代わりに「**運転手**」への不満や、「**その他**」に分類される**バス事業全体への意見割合**が増えた。
- 「**乗り換え**」に関する意見は年々減少している

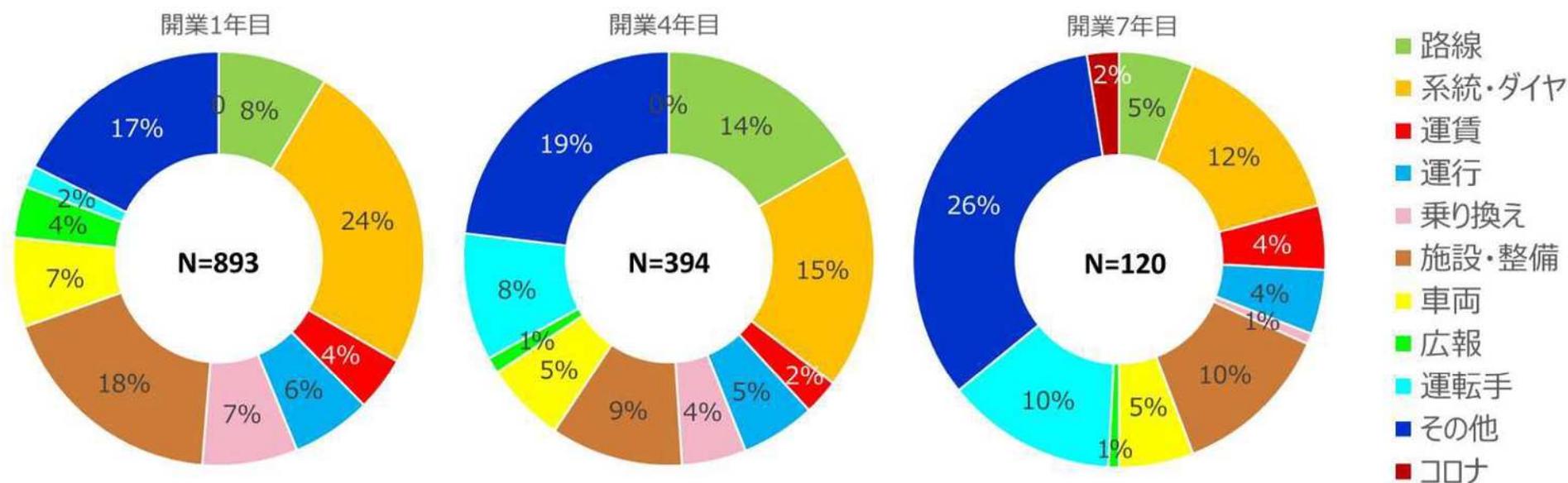


図 新バス改善目安箱集計結果（内訳）

## **(3) コロナ禍における路線バス 利用状況の分析結果報告**

---

# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

## ●概要

コロナ前後のバス利用状況を分析し、利用者回復に向けた施策の基礎情報とする。  
利用者の属性をバスICカードから参照し、属性ごとの利用状況を分析する。

## ●使用データ

バスICカード りゅーとデータ 利用者数 (n=177,383)  
※新潟交通より委託業者に提供

## ●集計期間

コロナ前：平成31年3月～令和2年2月  
コロナ後：令和2年3月～令和4年2月

## ●分析方法

### ○基礎分析

毎月利用者を「月、年齢、性別、カード種類、時間帯、路線、バス停」別に集計し、考察  
(P 25～P 26 参照)

### ○個人属性分析

2019年3月～2022年2月でのりゅーと利用者のうち、毎月利用があり、コロナ禍前後で比較し、1月当たり±5～±100回の利用状況が変化した個人属性を考察 (P 27～P 28 参照)

# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

| 集計項目                      | 集計結果の概要（特徴的な内容を抜粋）   |
|---------------------------|--|
| <b>月別</b><br>利用者の推移       | 感染者数が少ない時期や、緊急事態宣言等が発令されていない時期においても利用者数は減少していた（-15%）<br>⇒普段の利用をやめた利用者があり、<br>今後、 <b>コロナ前の利用者数まで回復しない可能性も</b>   |
| <b>年齢別</b><br>利用者割合の推移    | 緊急事態宣言が発令時、 <b>休校期間</b> の令和2年4月～5月では <b>18歳以下の割合が減少</b> （15% ⇒ 9%）   |
| <b>性別</b><br>利用者割合の推移     | コロナ禍前後で大きい変化なし   |
| <b>カード種別別</b><br>利用者割合の推移 | <ul style="list-style-type: none"><li>・緊急事態宣言等発令時は<b>その他交通系IC（Suica等）の割合が減少</b><br/>⇒市外の利用者や都度払いの利用者が減少したと考えられる<br/>緊急事態宣言時（20%→14%）</li><li>・緊急事態宣言等発令時は特に通学定期の割合が減少している<br/>緊急事態宣言時（8%→4%）</li></ul> |

# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

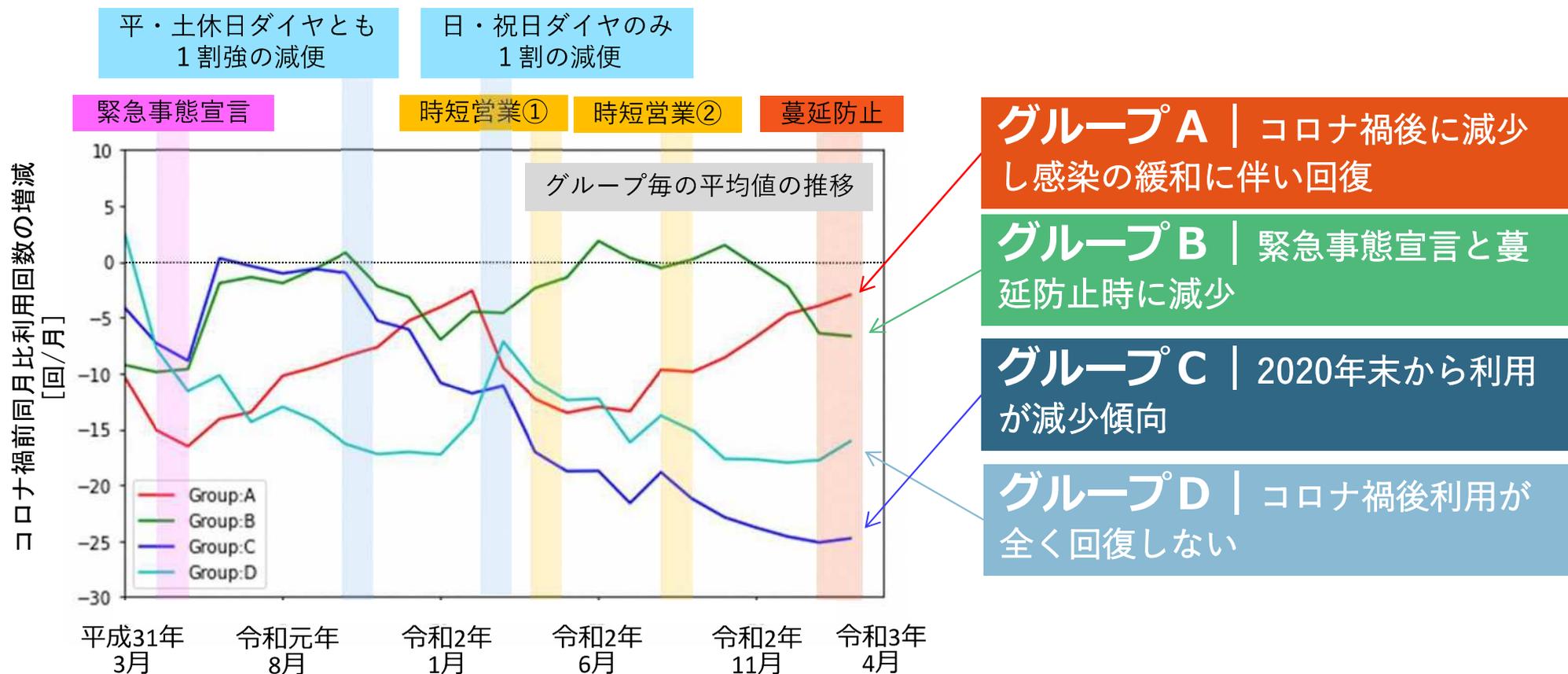
| 集計項目                      | 集計結果のまとめ  |
|---------------------------|---|
| <b>時間帯別</b><br>利用者数の推移    | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 緊急事態宣言等発令時、平日は夜間（21時以降）の利用が特に減少</li><li>・ 緊急事態宣言等発令時、休日は全時間帯の利用が減少</li></ul>                                    |
| <b>路線別</b><br>利用者割合の推移    | 路線別の割合はコロナ禍前後で大きな変化はない  |
| <b>停留所別</b><br>利用者数の減少数・率 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 緊急事態宣言時はイベント施設周辺、大学周辺、空港・佐渡汽船、新潟駅の停留所で、減少数や減少率が大きい</li><li>・ 他の期間（時短営業やまん延防止）では緊急事態宣言時に比べ、減少率や減少数が小さい</li></ul> |

# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

## 個人属性別分析

コロナ禍において利用実態が変化したのは「どんな方でどんな時にどれくらいなのか」を把握するため、コロナ禍の利用状況から特徴的な5つのグループ※に分類した

※グループEは後述。



# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

## 個人属性別分析

- 4つのグループの個人属性から、分析・考察した。
- 属性やライフスタイルにより、利用回復の状況が異なる。

### 個人属性

### 分析・考察

| グループA<br>コロナ禍後に減少し<br>感染の緩和に伴い回復   | グループB<br>緊急事態宣言と<br>蔓延防止時に減少   | グループC<br>2020年末から<br>利用が減少傾向  | グループD<br>コロナ禍後<br>利用が全く回復しない   |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>●女性の割合が最大</li><li>●定期ではなく「一般」の割合が最大</li></ul>                      | <ul style="list-style-type: none"><li>●70代以上の割合が最大</li><li>●おでかけ65/70やシニア半割の割合が最大</li><li>●平日、休日ともに日中利用が多い</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>●高校生以下や19歳～29歳の割合が最大</li><li>●通学定期やスクールワイドの割合が最大</li></ul>          | <ul style="list-style-type: none"><li>●通勤定期の割合が最大</li><li>●BRTの利用割合が最大</li></ul>                 |
| <ul style="list-style-type: none"><li>✓時短営業の影響を受けた飲食店等で働く人</li><li>✓飲み会などで都度払いの一時利用でバスを利用していた人</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>✓時短営業よりも行動制限の影響大</li><li>✓日中のおでかけ利用していた高齢者多</li></ul>                          | <ul style="list-style-type: none"><li>✓緊急事態宣言後の減少が少なく、バス利用が必要な人が多い</li><li>✓学生などが、他モードに転換した可能性有</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>✓バス通勤の方がコロナ禍のリモートワークの普及により、移動需要の減少や他モードへの転換の可能性有</li></ul> |

# コロナ禍における路線バス利用状況の整理・分析

## 個人属性別分析

コロナ禍において利用実態が変化したのは「どんな方でどんな時にどれくらいなのか」を把握するため、特徴的な4つのグループに分類し、その要因を分析した

<補足>

### グループE

コロナ前後で利用の増減が小さい（±5回以内）

- 70代以上の割合が最大
- カード種別はおでかけ65/70シニア半割の割合が最大
- 平日朝～日中の利用多

✓一部の高齢者は、代替の交通手段が無く、コロナ禍においても通院等の利用を続けた可能性

### これらの分析を踏まえた、今後の取り組み

- 新潟交通へ共有し、連携して利用回復を図る
- 広報や施策を考える際の根拠とする
- 今年度の利用状況や新たな要因分析について引き続き調査を実施

## **(4) 今年度の新バスシステム等 に関する取組状況について**

---

# 令和3年度 改善の取り組み一覧

改善事業案をベースに、様々な改善を実施。

## 乗換負担の軽減



待合室モニタ設置  
令和3年4月



新潟日報メディアシップ  
バス停上屋増設  
令和3年11月



青山結節点上屋改良  
令和3年12月

快適に待てるようになった



青山結節点バス待合室  
令和4年1月

## 情報案内機器整備



新潟日報メディアシップ内  
情報案内機器整備  
令和3年4月



明石一丁目バス停  
情報案内機器整備  
令和3年12月

非常に使いやすくなった



バス乗換案内サイト機能拡充  
令和3年10月、令和4年3月

## 交通バリアフリー



白山駅のバリアレス縁石  
令和4年1月

# 令和4年度 改善の取り組み一覧

改善事業案をベースに、様々な改善を実施。

## 乗換負担の軽減



バス停上屋等整備事業補助制度設立  
令和4年12月



民間による情報案内機器整備  
令和5年3月（予定）



市役所ターミナル乗換案内標示設置  
令和5年3月（予定）

## 新潟駅南口整備



新潟駅南口広場  
バス停留所上屋整備  
令和4年12月



新潟駅南口広場バス停  
バリアレス縁石設置  
令和5年3月（予定）

## 交通バリアフリー



白山駅広場バス停  
バリアレス縁石設置  
令和4年8月



小新四丁目バス停  
バリアレス縁石設置  
令和4年8月

# 令和4年度 改善の取り組み一覧

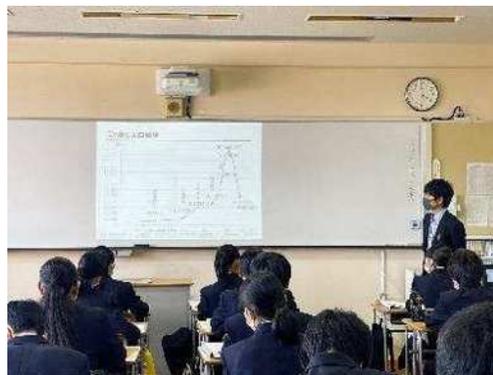
## ターゲットごとに利用促進につながる情報発信を実施

### 学生

#### 学校での総合学習（モビリティ・マネジメント）

##### □実施校

- ・白新中学校
- ・高志中等学校
- ・万代高校
- ・国際外語観光  
エアライン専門学校



### 高齢者

#### スマホ教室をソフトバンク、新潟交通と共催

##### □実施内容

- ・スマホの基本的な使い方と「にいがたバス乗換案内サイト」の使い方を教える

##### □実績

- ・R4.1.27 開催
- ・13名が参加

##### □今後の予定

- ・2ヶ月ごとに、開催予定



### 現役世代

#### Twitterでの投稿

##### □実施内容

- ・発信の強化として、平日毎日投稿を実施。
- ・毎月の広報会議により、投稿内容を改善

##### □実績

- ・平日毎日投稿を達成
- ・フォロワー数が増加
- ・表示回数2万回を超える投稿も



デキはじ | 新潟市の移動に関するお役立ち情報を発信  
@dekihaji

新潟市での「移動」をテーマにしたWebマガジン「デキるヒトから、はじめよう」 dekihaji.com  
新潟で働く人のインタビュー記事や公共交通を利用した通勤スタイルの発信など、さまざまな記事を公開。  
そのほかにもお得な交通ネタや市の取り組みなどを紹介していきます。  
新潟市都市交通政策課が運用しています。

#### にいがたバス乗換案内サイトの使い方（動画等）

##### □実施内容

- ・オウンドメディア「デキハジ」内で隠れ機能の記事を投稿
- ・基本的な使い方動画を作成

##### □実績

- ・声優志望の専門学生と連携し使い方動画を作成
- ・動画は、SNSなどを中心に3,000回以上再生



YOUTUBE.COM  
にいがたバス乗換案内サイトの使い方〜基本編〜 #新潟市 #mm  
「にいがたバス乗換案内サイト」の基本的な使い方をご紹介します。この...



# 令和4年度 改善の取り組み一覧

## まちなか部の交通を補完する事業の実施（参考）

### にいがた2kmシェアサイクル



#### □事業内容



#### 事業体制



※1 (一社)にいがたレンタサイクル、NTTコミュニケーションズ(株)、エヌシーイー(株)の共同企業体

※2 事業開始から3カ年度までの期間、予算の範囲内において市が運営主体の欠損額を負担

#### ●今後について

概ね300m間隔でのポート配置方針を維持しながら、得られる利用実績データを分析し、潜在需要が高いゾーンから**今後エリア拡大**を検討中

### 近距離移動モビリティWHILL



#### □事業内容

令和3年度の社会実験アンケートを踏まえ、古町と万代に貸出場所を設置し、双方での「乗り捨て」が可能なシェアリングの社会実験(R4.10/6~10/31)を実施

#### ●今後について

**民間での本格導入を目指し、有料での貸出やポートを増設した社会実験を実施予定**



## **(5) 今後の新バスシステム事業の進め方について**

---

# 現行の運行事業協定に記載されている主な事項

## 新バスシステム事業にかかる運行事業協定

- 協定の期間……………協定の有効期限は、本協定を締結した日から**令和2年3月31日まで**とする。
- 市と新潟交通の役割分担……………市の役割は、連節バス車両、走行空間、B R T 駅などを整備、所有する。  
新潟交通の役割は、新潟交通は新バスシステム対象路線に関する**年間走行キロ数を維持**するものとする。
- 外部評価委員会と運営協議会の設置……………**新バスシステム事業評価委員会を設置**する。また、市及び新潟交通からなる運営協議会を設置する。

### 整備に関する細目協定

- B R T 車両……………第1期B R T に用いるB R T 車両は、連節バス4台、一般バス20台とし、連節バスは市が、一般バスは新潟交通がそれぞれ用意する。
- B R T 駅……………市は第1期B R T に用いるB R T 駅を設置する。
- 交通結節点……………交通結節点のうち、新潟駅万代広場、新潟市役所、白山駅前広場、青山地区に交通結節点を整備する。

### 運営に関する細目協定

- 年間走行キロ数の維持……………新潟交通の平成26年3月16日のダイヤ改正における年間走行キロ数の計画値である**9,577,385.5キロを、維持**する。
- 新潟交通が自主運行していない路線  
新潟交通は自主運行していない路線について、地域公共交通検討会議や運行会社と連携し、地域の実情に合わせた運行形態を検討しながら、その確保に努めるものとする。
- B R T 区間の通常運賃……………第1期B R T 運行期間におけるB R T 区間の通常運賃は210円とする。

### 覚書「新バスシステム事業の段階的整備、利便性向上」

- B R T 車両の追加導入……………連節バスの追加導入を行うにあたっては、その時期等について市が決定し、その費用を負担する。
- 青山交通結節点の段階的整備……………青山交通結節点の本格整備にあたっては、用地の確保及び整備費については、市が負担する。
- 利用しやすい運賃の検討……………分かりやすく、利用しやすい運賃の実現に向け、市及び新潟交通は検討するものとする。

# 新潟駅バスターミナル供用に向けた連携確認書

## 連携確認書の概要

### ○目的

令和5年度に迎える新潟駅バスターミナルの供用に向け、新潟駅南北市街地が直結する効果を最大限発揮できるよう、一層連携を図るとともに、コロナの影響により新潟交通の厳しい事業環境がつづいていることを踏まえ、連携していく事項を確認するもの

### ○連携事項

- ①バスターミナルにおける効果的なバス停配置、円滑な案内誘導、既存バスターミナルからのスムーズな切り替え、新しいバス路線ネットワーク等について、双方が情報共有を密に行い役割分担のもと連携し取り組む
- ②再延長協定の期限を控え、①の取り組みや新潟交通の事業環境等を踏まえ、協定書等に代わる新たな協定に向けた協議を進めること

### ○協定の効力停止

新潟交通がバス路線のネットワークを維持した上で乗合バス事業を継続できるよう、協定書等にかかる下記事項の効力を停止するもの

- ・年間走行キロ数の維持
- ・第1期BRT区間の通常運賃の変更にかかる手続き

### ○締結日及び期間

締結日：令和4年3月2日  
期 間：令和5年3月31日まで

# 新潟駅バスターミナル供用に向けた対応について

○ 令和5年度末の新潟駅バスターミナル供用に向けて、連携会議を軸に様々な取組を進行中。

## バスターミナルのイメージ



## 南北縦貫路線の検討



## 連携会議の実施

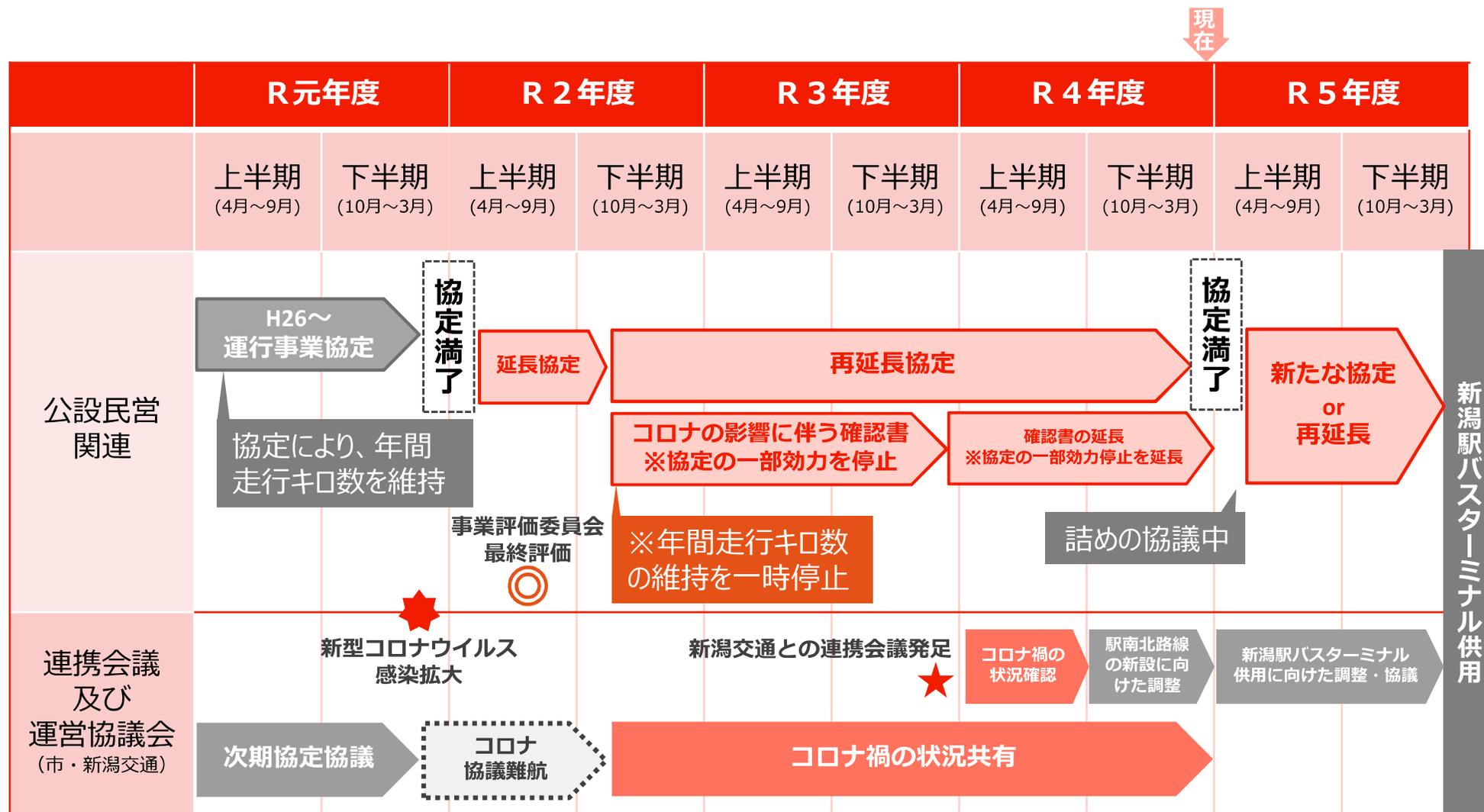
### □主な協議事項

- ・南北縦貫路線の検討
- ・バスターミナル供用に向けたスケジュール共有
- ・ダイヤ改正情報共有



# 運行事業協定の今後の対応について

- 確認書の期限が令和5年3月末となっており、協定と共に満了予定。
- 次期協定のあり方について、市の主張を伝えながら、新潟交通と詰めの協議を進めている。



# 今後の新潟交通との 連携のあり方について

協  
定

- キロ数の条文は協定の根幹であり、何らかの形で残すべき(市)
- キロ数の担保は難しい(新潟交通)

利  
用  
促  
進

- 市民や利用者の意見をもとに、着実に改善を重ね、連携して利用促進を図る

駅  
B  
T  
供  
用

- 新潟駅バスターミナルの供用に向け新潟交通と連携し、駅南北が直結する効果の最大化を目指す