

# 新潟市は、いまなぜ BRT・新バスシステムを スタートさせるのか

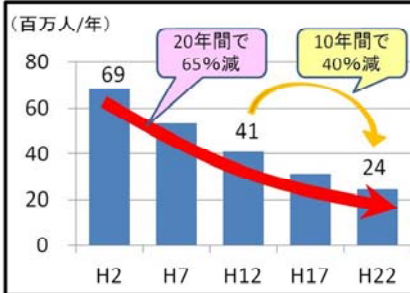
---

---

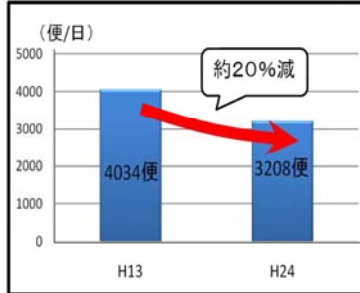
皆さまから寄せられた  
4つの大きな疑問にお答えします

## バス交通の実態について

### バス利用者数の推移



### 運行便数の推移



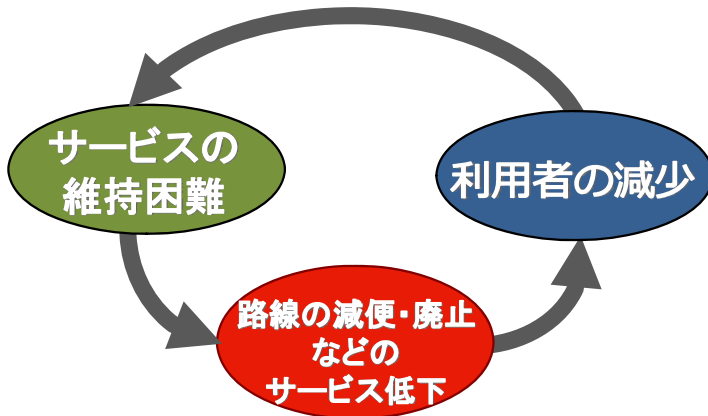
**バス利用者数が大きく減少 運行便数も大きく減少**

○最初に、新潟市のバス交通の実態について改めて紹介します。

○バス利用者数は、この20年間で3分の1にまで減少し、それに合わせてバスの運行便数もこの10年で約20パーセントと大きく減少してきています。

## バス交通は衰退が止まらない状態

### 悪循環

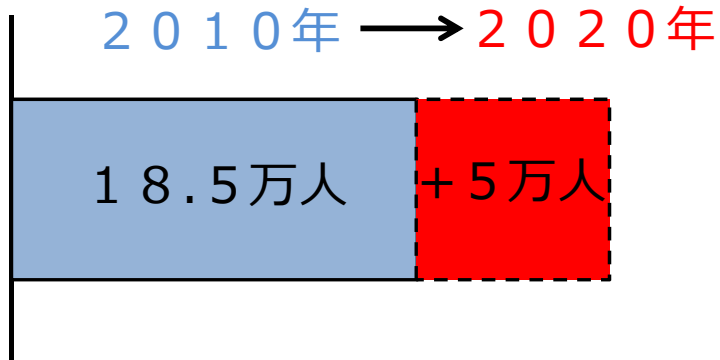


○この実態は、利用者の減少がサービスの維持を困難にさせ、路線の減便や廃止が起こることで、ますます利用しづらいサービスとなってしまう、利用者が一層利用しなくなってしまう、「悪循環」が止まらない状況が新潟市で生じていることを示しています

○この悪循環を断たなければ、バス交通はさらに衰退していきます。

## 65歳以上のお年寄りの数

お年寄りの方はこれからも増えていきます

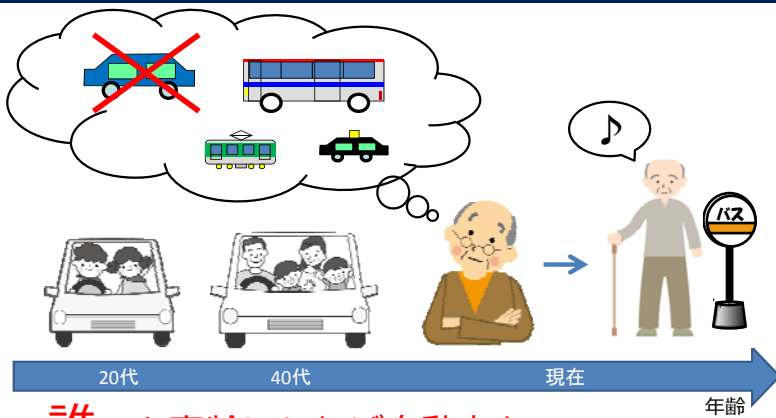


新潟市の65歳以上のお年寄りの数

○これは新潟市における65歳以上の方の人数で、2010年の人数と2020年に推計される増加人数を示しています。

○2010年で18.5万人だった人数が、2020年にはさらに5万人増加すると推計されており、これからも、ますますお年寄りの方は増えていきます。

いずれ自分に起こることを考えてみると



誰でも高齢になれば自動車を  
運転できなくなります

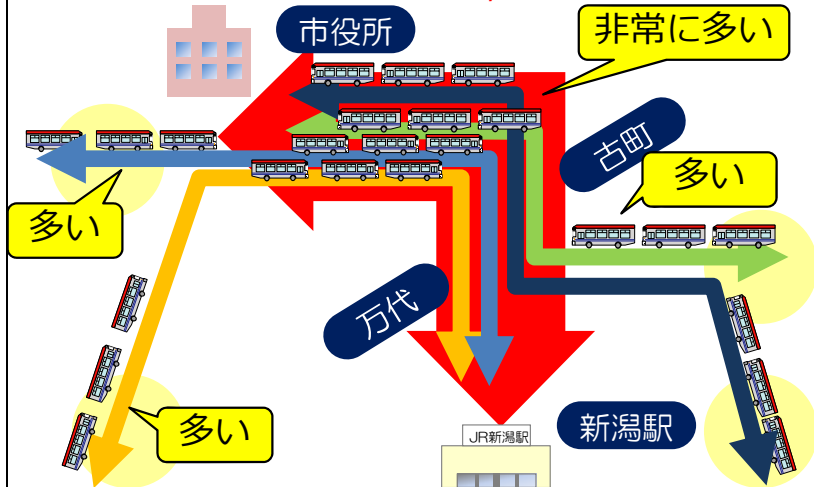
○皆さんの移動のこれまでと、これからを想像してみてください。

○まだまだ若い20代のころ、家族みんなで移動する40代のころ、このころはまだ自動車を運転して移動しても問題はなかったかもしれません。

○でも、いよいよ高齢になり、自動車の運転に不安を感じるようになったとき、病院や買い物へ行くためにどんな手段が考えられますか。その時、「悪循環」が続くバス交通には頼ることが出来なくなっているかもしれません。

## バス交通の変遷（10年前）

郊外から新潟駅・古町を結ぶ、1本の路線形態

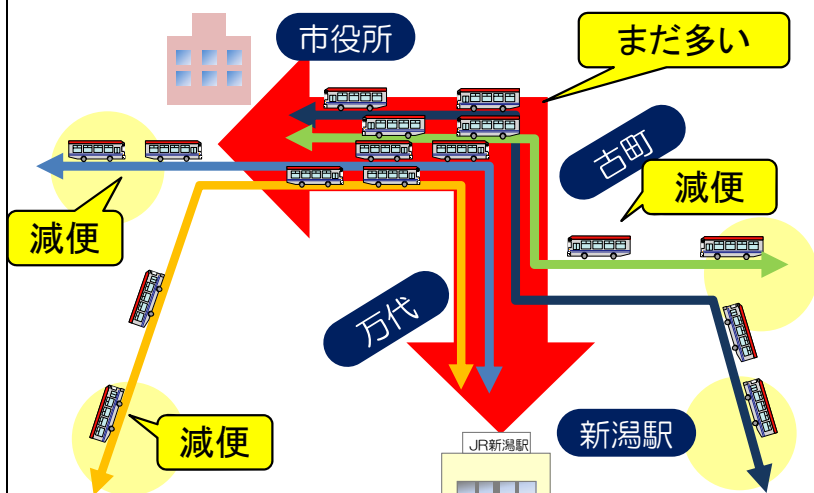


○そのような「悪循環」を止めるために講じる手立てとして、新潟市ではどのような手法が良いのかを考えます。

○例えば10年前では、今よりも郊外の路線バスの本数も多く、また、郊外からまちなかを結ぶ1本の路線であったことから、まちなかではさらに多いバスの本数が提供されていました。

## バス交通の変遷（現在）

郊外線はそれぞれ減少したが、都心軸はまだ多い



○それが今、郊外からの便数は減便に次ぐ減便、あるいは路線廃止が相次いでいますが、一方都心軸では、榎谷小路あるいは萬代橋など、1日に約2,000台という、まだ多くのバスが運行している状況です。

**郊外路線を増便しようにも、運転手不足**

平成26年6月30日 日本経済新聞(許諾番号30040255)

**運転手不足にバス会社悲鳴**

説明会や費用負担、採用に知恵

TEL.044-280-3422

連続勤務 安全に影響も

58% 魅力感じない

58% 魅力感じない

事故リスク・低賃金懸念

説明会や費用負担、採用に知恵

平成26年8月25日 日本経済新聞(許諾番号30040255)

**バス運転手が足りない**

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

バス運転手が足りない

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

バス運転手が足りない

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

○では、郊外路線のほうを増便しようと思っても、バスの運転手さんが不足しているというのが全国の状況です。

**郊外路線を増便しようにも、運転手不足**

平成26年6月30日 日本経済新聞(許諾番号30040255)

**運転手不足にバス会社悲鳴**

説明会や費用負担、採用に知恵

TEL.044-280-3422

連続勤務 安全に影響も

58% 魅力感じない

58% 魅力感じない

事故リスク・低賃金懸念

説明会や費用負担、採用に知恵

平成26年8月25日 日本経済新聞(許諾番号30040255)

**バス運転手が足りない**

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

バス運転手が足りない

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

バス運転手が足りない

新卒採用、免許取得も支援

増便断念や休日減少、減少

**増便するためには、効率的なバスの運用が必要**

○この実態を踏まえますと、増便するためには、まちなかと郊外で起きているバス本数の格差を是正して、効率的にバスと運転手さんを運用する必要があります。

○そのために、まずは2,000台のバスがひしめき合っている都心軸のバスをどう効率的に運用するかというのが大きなポイントになります。

○これこそが、新バスシステムで行う取り組みなのです。

# 皆さまから寄せられた 4つの大きな疑問にお答えします

- 【疑問①】 **バス交通を市が支援する理由が分からない。**
- 【疑問②】 **何のためにBRT・新バスシステムを運用するのか分からない。**
- 【疑問③】 **BRT・新バスシステムの有効性が分からない。**
- 【疑問④】 **市の中心部だけがよくなり、地域の生活交通が置き去りにされるのでは？**

○このことをご認識いただいたうえで、これまで市民の皆様から寄せられた4つの大きな疑問に順次お答えします。

○1つ目の「バス交通を市が支援する理由が分からない」についてです。

## バス交通を市が支援する理由が分からない。

### 全国的にバス事業は立ち行かない状態



平成26年11月17日 日本経済新聞(許諾番号30040255)

平成26年6月10日 新潟日報

○バス交通は新潟市だけではなく、ご覧のように民間だけでは全国的に立ち行かない状態に陥っています。

○右側は新潟県の例ですが、バス利用者が減少したことで、県議会でも、国に財政支援を求める声が強くなってきています。

○また左側は高知県の例ですが、バス事業者の経営状況は大変厳しい状況にあり、バス路線維持のために、民間事業者3社を統合し、行政が出資して第3セクターを立ち上げました。

バス交通を市が支援する理由が分からない。

公共交通支援へ日本は大きく舵を切っています。  
～新潟市はその最先端都市として国の大きな  
支援もいただいています～

◆今、全国でも始まっています。

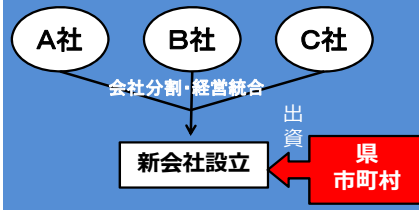
#### 富山市

■市が整備、民間事業者が  
運行し、まちなか環状線化



#### 高知市

■県/市町村によるバス会社の再編  
(第三セクター方式)



○こういった状況を打開すべく、国は公共交通支援へ大きく舵を切り始めました。

○先行的に動き出している自治体もあります。

○富山市では、路面電車（LRT）について市が車両やレールなどのインフラを整備し、民間事業者が運行する取り組みを行いました。

○画面右の高知市においては、行政がさらに踏み込んで、県と関係市町村が10億円を出資して第3セクターを設立し、地域を上げてバス路線を維持するよう努めています。

○新潟市の取り組みは、バス交通で初めて公設民営方式という方法を導入するもので、全国の先進的な事例として国からも大きく支援をいただき、進めています。

## 皆さまから寄せられた 4つの大きな疑問にお答えします

【疑問①】 バス交通を市が支援する理由が  
分からない。

【疑問②】 何のためにBRT・新バスシステムを  
運用するのか分からない。

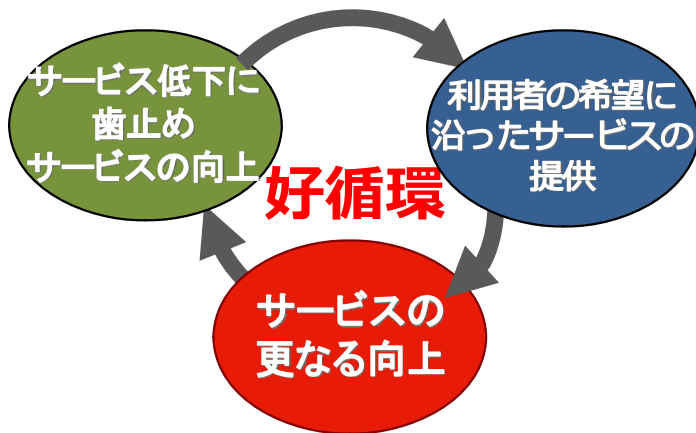
【疑問③】 BRT・新バスシステムの有効性が  
分からない。

【疑問④】 市の中心部だけがよくなり、地域の生活  
交通が置き去りにされるのでは？

○次に2つ目の「何のためにBRT・新バスシステムを運用するのか分からない」についてです。

何のためにBRT・新バスシステムを  
運用するのか分からない。

### 将来も走り続けるバス交通へ



○新潟市では、将来も走り続けられるバス交通に変えていきたいと考えています。

○そのためには、先ほどご説明した悪循環を断ち切る必要があります。

○この新バスシステムの取り組みを始めることで、まずは運行本数の減少などサービスの低下に歯止めをかけて、サービス向上を図ります。

○市と交通事業者が協働で取り組むという新バスシステムの仕組みのなかで、利用者の皆さまのご意見を伺いながらサービスをより良くしていきます。

○すると、更なるサービスの向上がなされることにより、バスサービスに「好循環」が生まれてきます。

○このように新潟市は、新バスシステムの取り組みにより、これまで続けてきたバスの「悪循環」を、このような「好循環」に切り替えていきたいと考えています。

※資料 3-1 参照



何のためにBRT・新バスシステムを  
運用するのか分からない。



〇ここまでBRT・新バスシステムをお伝えしてきましたが、新潟の目指すまちの姿は、この新バスシステムの取り組みを通じて、今も将来もだれもが使えるバス交通にしていくことで、まちなかにお年寄りが憩い、語りあう姿が見られる、また子どもたちの歓声が響くまちづくりを目指しています。

## 皆さまから寄せられた 4つの大きな疑問にお答えします

- 【疑問①】 バス交通を市が支援する理由が分からない。
- 【疑問②】 何のためにBRT・新バスシステムを運用するのか分からない。
- 【疑問③】 **BRT・新バスシステムの有効性が分からない。**
- 【疑問④】 市の中心部だけがよくなり、地域の生活交通が置き去りにされるのでは？

〇次に3点目の「BRT・新バスシステムの有効性が分からない」についてです。

## BRT・新バスシステムの有効性が分からない。

まちなかに基幹バスの環状線を早期に作ることで、すべての皆さまが都心周辺の様々な施設を使いやすくなります。



○新バスシステムの取り組みの中で、まず第1期は新潟駅～青山に導入していきますが、その後、第2期として新潟駅から鳥屋野・潟南部方面への延伸、さらには県庁方面とを結ぶことで、大きな環状線を早期に図ります。

○また笹出線もネットワークに入れ、市街地中心部をまわる小さな環状線も作ります。

○併せて、地域内交通と都心へのアクセス交通を充実させ、この環状線につないでいくことで、すべての地域の方たちが、新潟市のさまざまな都市機能、さまざまな施設を使いやすくなるということが、本市の大きな方向性です。

○最後に4つ目の「市の中心部だけがよくなり、地域の生活交通が置き去りにされるのでは」についてです。

## 皆さまから寄せられた 4つの大きな疑問にお答えします

- 【疑問①】 バス交通を市が支援する理由が分からない。
- 【疑問②】 何のためにBRT・新バスシステムを運用するのか分からない。
- 【疑問③】 BRT・新バスシステムの有効性が分からない。
- 【疑問④】 **市の中心部だけがよくなり、地域の生活交通が置き去りにされるのでは？**

## 市の中心部だけがよくなり、 地域の生活交通が置き去りにされるのでは？

新バスシステムの導入によって悪循環が止まることで・・・

各地域の生活交通も充実されます。

### 区バス・住民バスが充実

直近では

○増便、ルート延伸など  
路線の充実

社会実験を実施して検証

さらに・・・

○区バス車両のノンステップバス  
への更新

○区バス・住民バスと路線バス  
のネットワーク化を強化



皆さんの日常生活に必要な生活交通も充実させていきます。

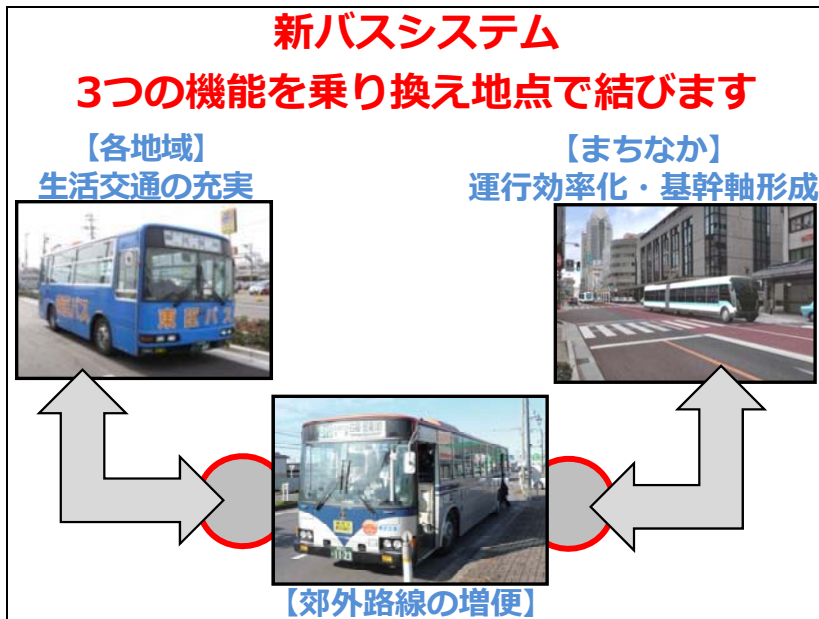
○本市は新バスシステムを導入するということで、新潟交通が新年度から5年間、バスの営業走行キロを確保するという協定に調印しました。

○これによって、減便、廃止の「悪循環」に歯止めがかけられますので、各地域の生活交通の質の面での充実も図っていきける環境が整ったと考えます。

○住民バスについては、新年度から地域の小さいところ、また、まちなかから遠いところをより手厚くするというので、支援を充実させます。

○できるだけ早く次の段階、例えば区バス車両をノンステップバスに変えていく、区バス住民バスと路線バスのネットワークを強化するという取り組みで、網の目型のバス交通ネットを作っていきたいと思えます。

○このように、これまで、新バスシステムは「まちなかの充実」か、「生活交通の充実」か、という対立軸として語られることが多かったわけですが、そうではなく、新バスシステムの取り組みによって、「まちなか」も「生活交通」も共に充実させていくということが市の目指すかたちです。



○以上のことを具体的にイメージしてみます。

○この新バスシステムの取り組みの中で、地域の生活交通を充実させます。

○生活交通を利用して、各地域と都心を結ぶ都心アクセス交通の乗り換え地点まで来ていただければ、そこにはバス運行本数が増便され、サービスが向上したバス交通が用意されています。

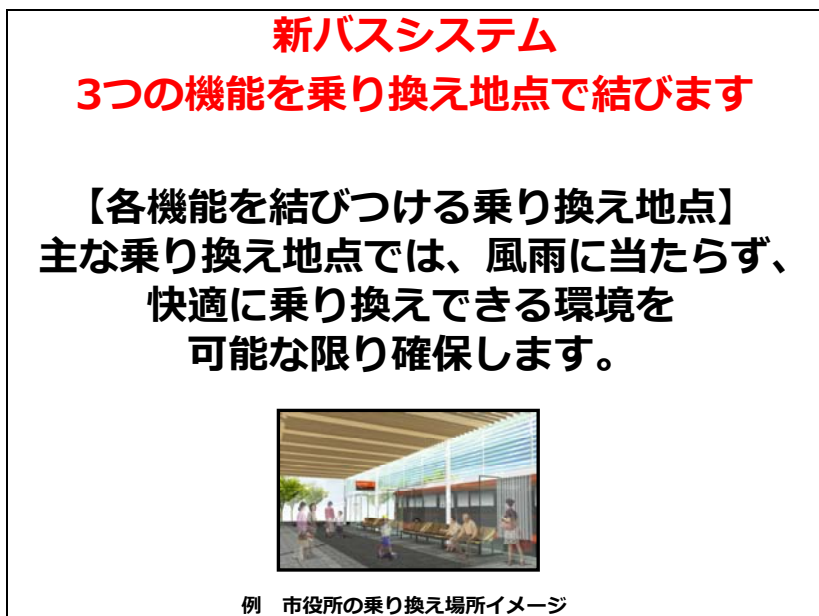
○都心アクセス交通でまちなかに来ていただければ、そこには運行が効率化され、サービス水準が高い公共交通が用意され、誰もがまちなかの機能を利用することができます。

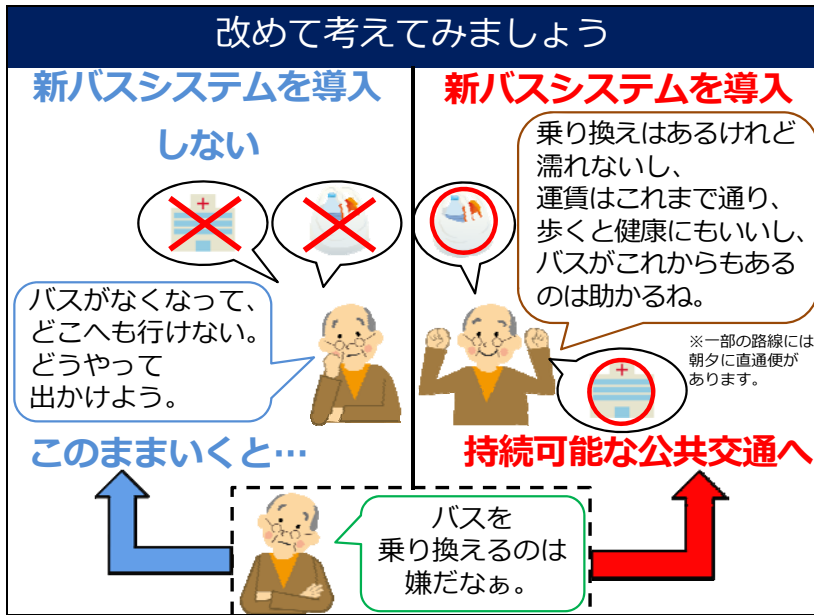
**※資料 3-2・資料 3-3 参照**

○これを結ぶのが乗り換え地点ということになります。

○主な乗り換え地点では、風雨に当たらず、快適に乗り換えできる環境を可能な限り確保します。

○これらを実現する第一歩が本年夏の新バスシステム開業です。





○バスを乗り換えるのはいやだというお気持ちは当然と思いますが、この10年間で31路線が廃止されてしまいました。

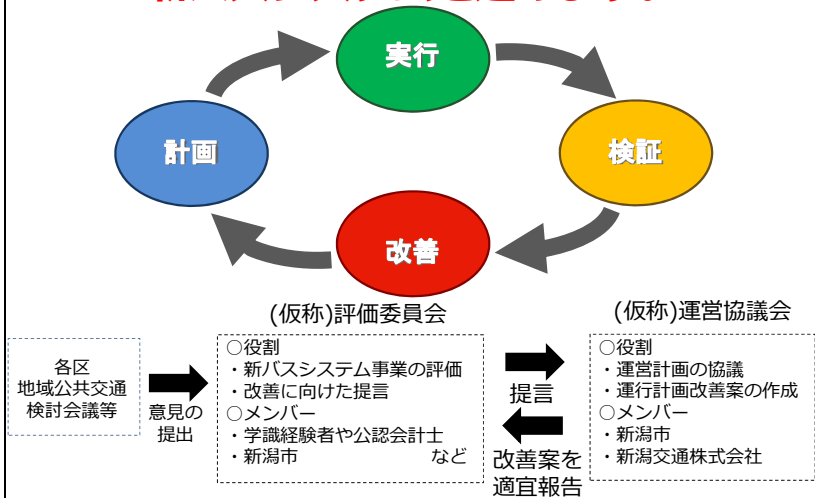
○しかし、このまま何もしなければ、バスの乗り換えだけに限らず、バスサービスそのものがなくなってしまい、病院や買い物などに行くにもどうやって行けばいいのか困ってしまう、そんなまちになってしまいます。

○今ここで、新バスシステムを運用開始することで、乗り換えのご不便をおかけしますが、雨に濡れない場所で、これまで通りの運賃で乗り換えをいただくことができます。

○また、歩くことで健康的な生活を送ることができます。

○乗り換えのご不便には、出来る限り対応させていただくことで、将来も走り続けるバス交通体系を作っていきます。

**これからも皆さまの気持ちを確認しながら  
新バスシステムを進めます。**



○新バスシステムは、今まさに計画の段階から実行の段階に移行するところでありますが、運用開始した後も、各区の地域公共交通検討会議等からのご意見を踏まえ、評価委員会の中でもしっかりとご議論いただき、よりよいサービスに向けた提案をいただくこととしています。

○それを、新潟市と新潟交通で組織する運営協議会でしっかりと受け止め、改善できることは逐一改善をすることによって、開業後も皆さまの気持ちをしっかりと確認しながら新バスシステムを進めていきます。