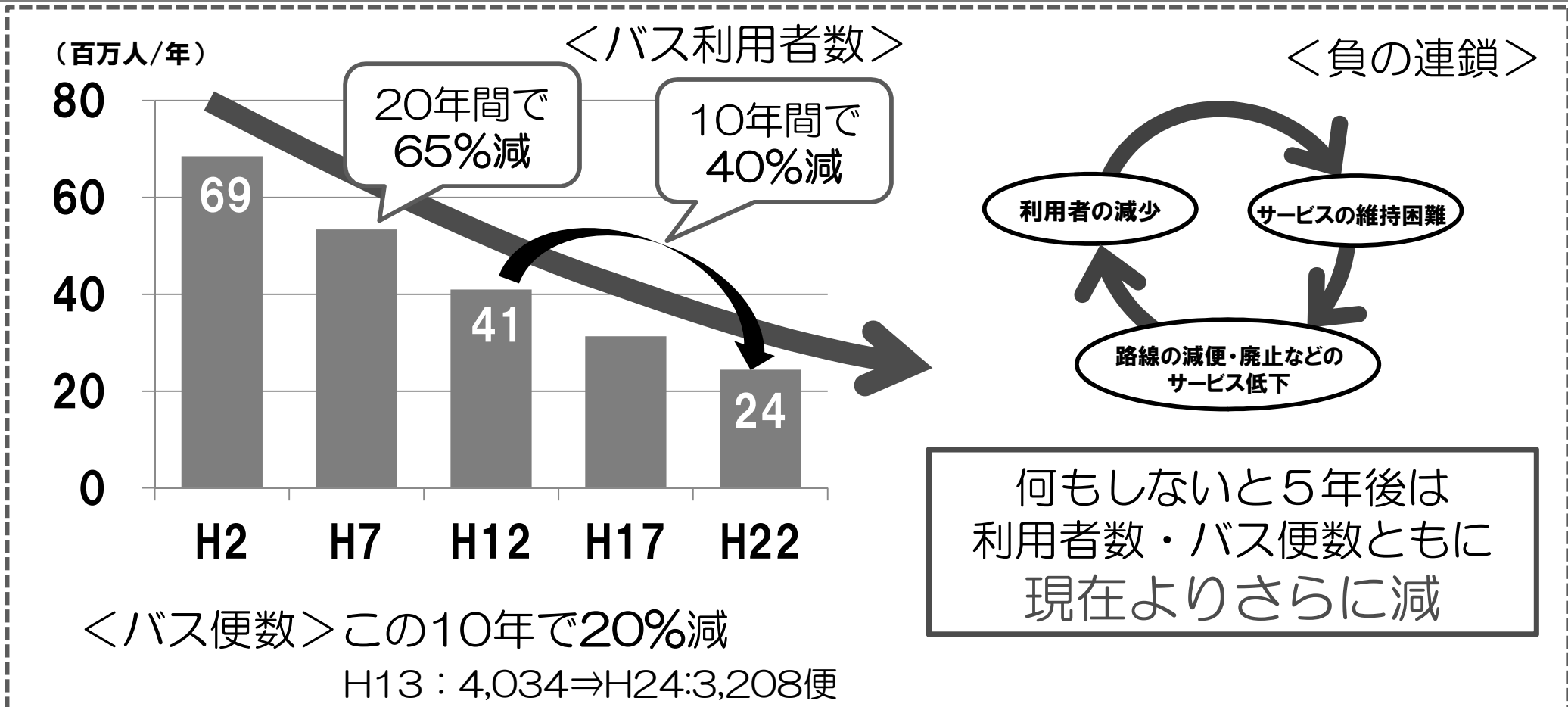


なぜ「新バスシステム」が必要なのか



※区バス・住民バス・路線バス補助
(生活交通確保・維持費)
H25年度：約2.2億円

※このままではH31年度までに
約20億円の経費が必要

路線廃止⇒バス空白域
住民バスなどで対応

※過去10年間で廃止された路線
○新潟駅南口～山ニツ～新潟鉄工所
○山ノ下～赤道～新潟鉄工所
○新潟～赤道～船江町二丁目
○新潟～東明～大江山連絡所前 など

際限なく増加する可能性

運行事業協定で
減便に歯止め

新バスシステム

BRTでまちなかのバスを集約
⇒余力(車両・運転手)を郊外へ

全市的な
バス路線再編

郊外路線の増便
(349本※)

運転手1人でバス2台分の
乗客を運べる連節バスを
導入してさらに集約

＜正の連鎖への転換＞

バスサービスの向上で
負の連鎖に歯止め

効率的なシステムにすることで
将来も使える
バス交通へ

サービス水準の向上

- ・ 定時性の向上
- ・ バス待ち環境の向上
- ・ わかりやすい料金体系 など

※概略検討 (H25年度末)
時点の本数です。
今後の調整の中で若干変更
になる場合があります。

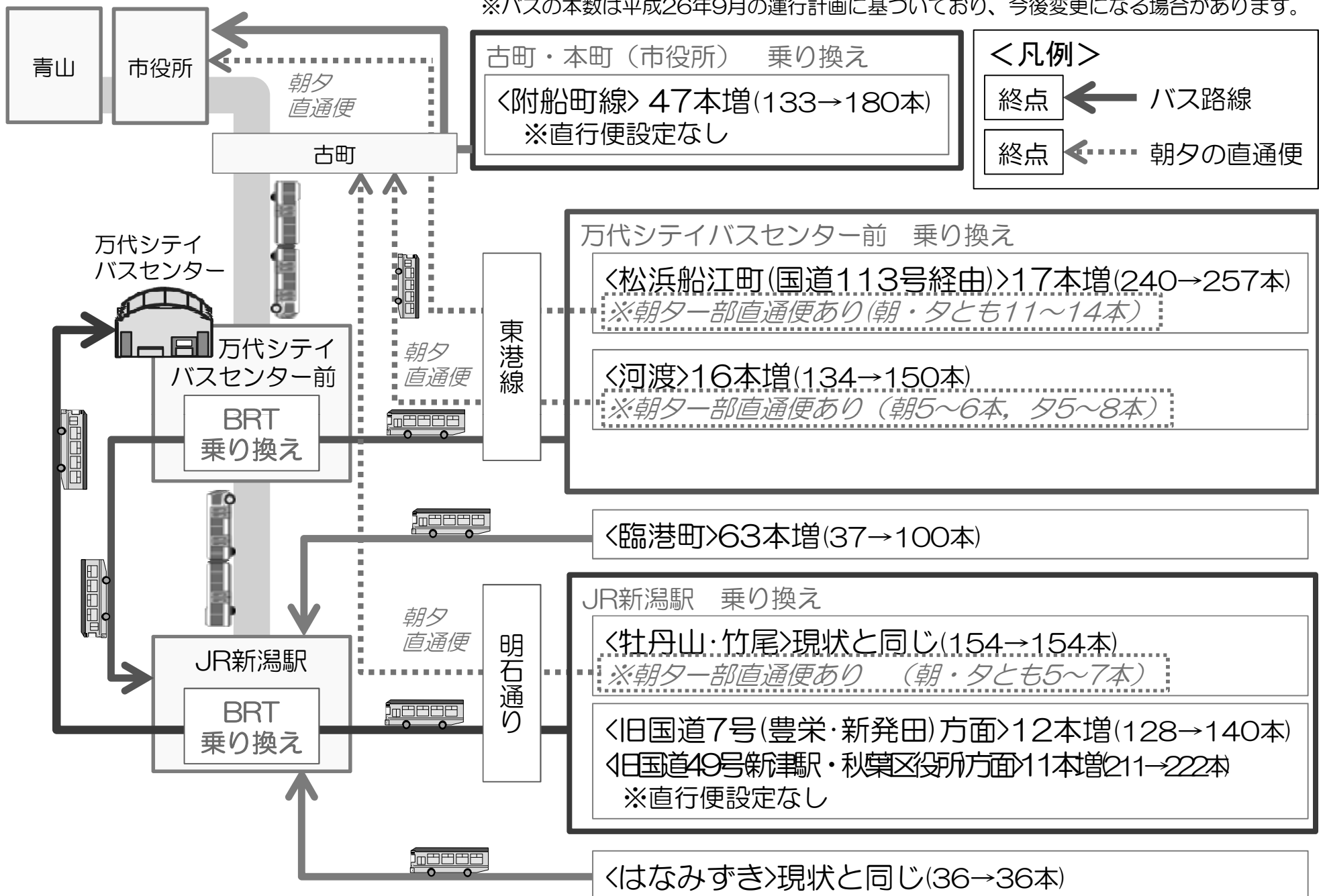
増便効果を費用で比較すると・・・
+125本増便分の運行を
委託した場合の費用
6～9億円/5年間

連節バス購入費
約3億円/4台で+125本増便
(購入費の約1/2は国からの補助)
⇒市負担は実質約1.5億円/4台

北・東方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

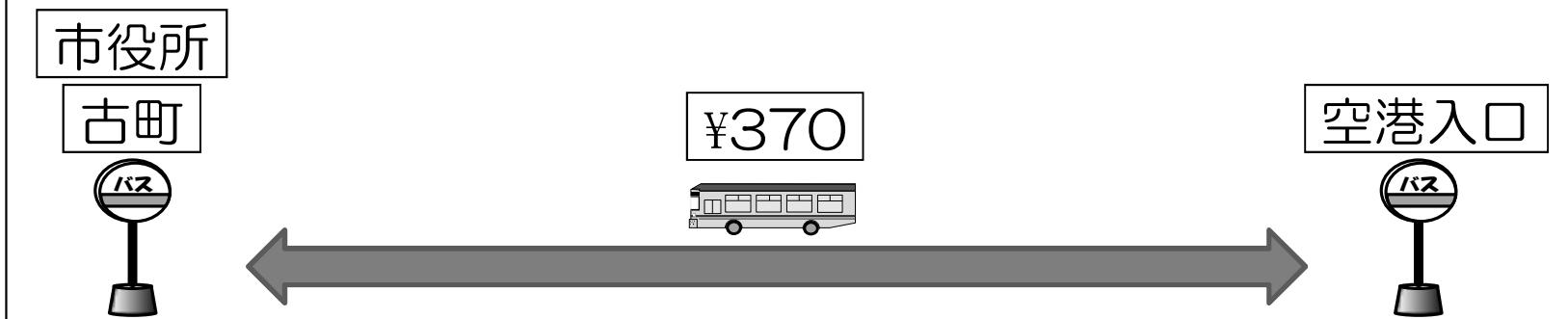
東区版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



乗り換えによって料金はどうなる？

●現在「古町・市役所」に行く場合

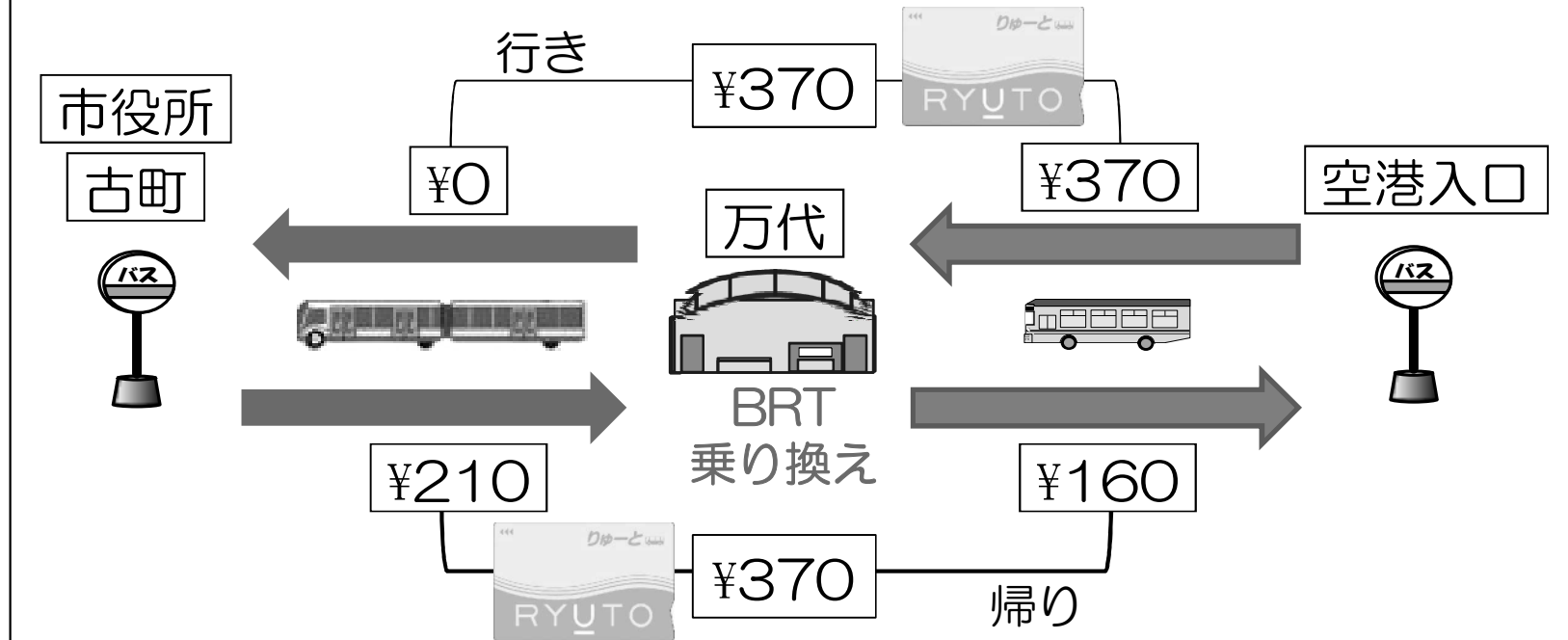


同じ料金！(注)

(注)ICカード「りゅうと」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に限る

※H27春以降配布予定

●同じ「古町・市役所」に乗り換えて行く場合

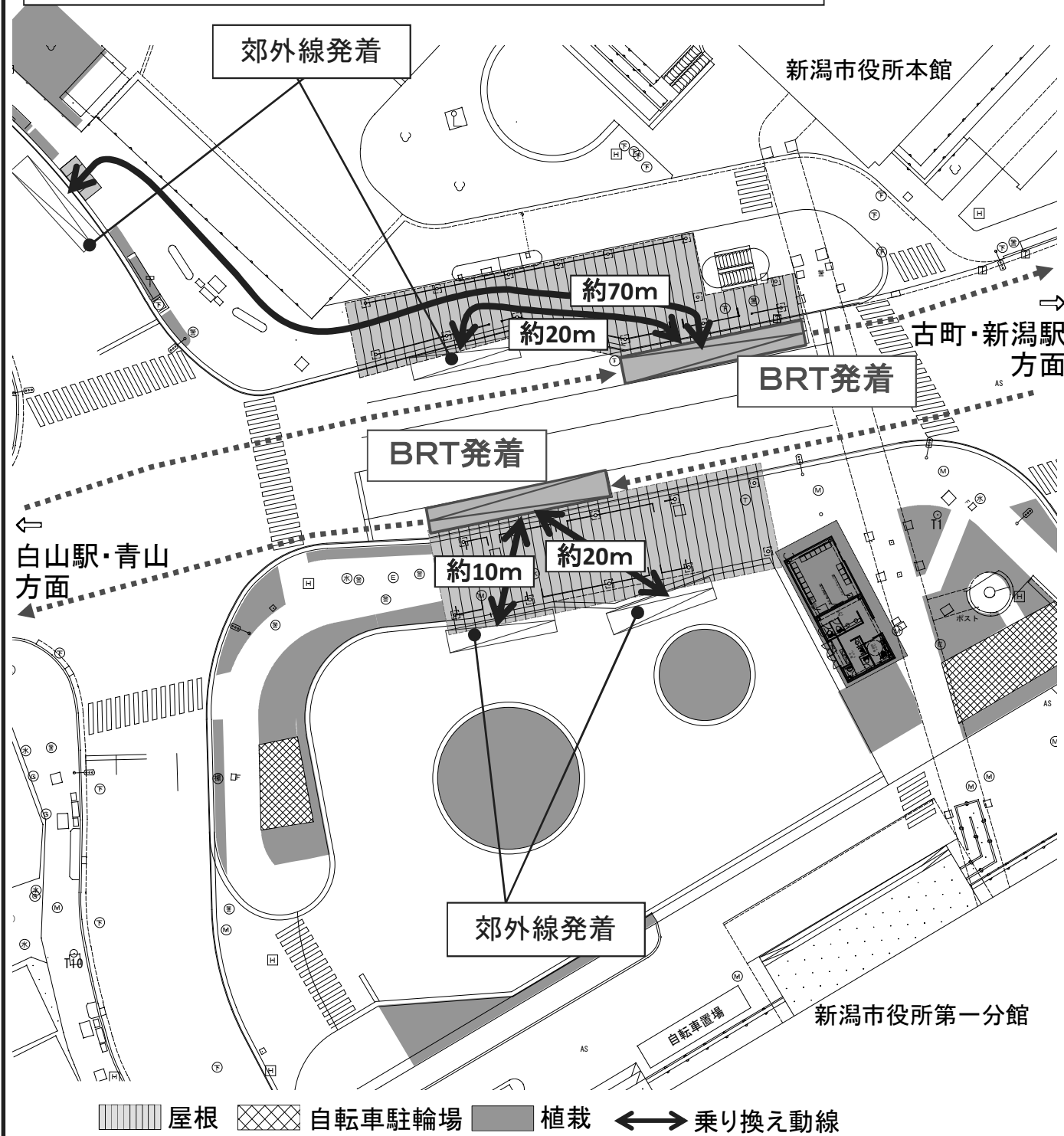


交通結節点（新潟市役所、青山地区）における乗り換えイメージ

新潟市役所

< BRTと接続する郊外線 >

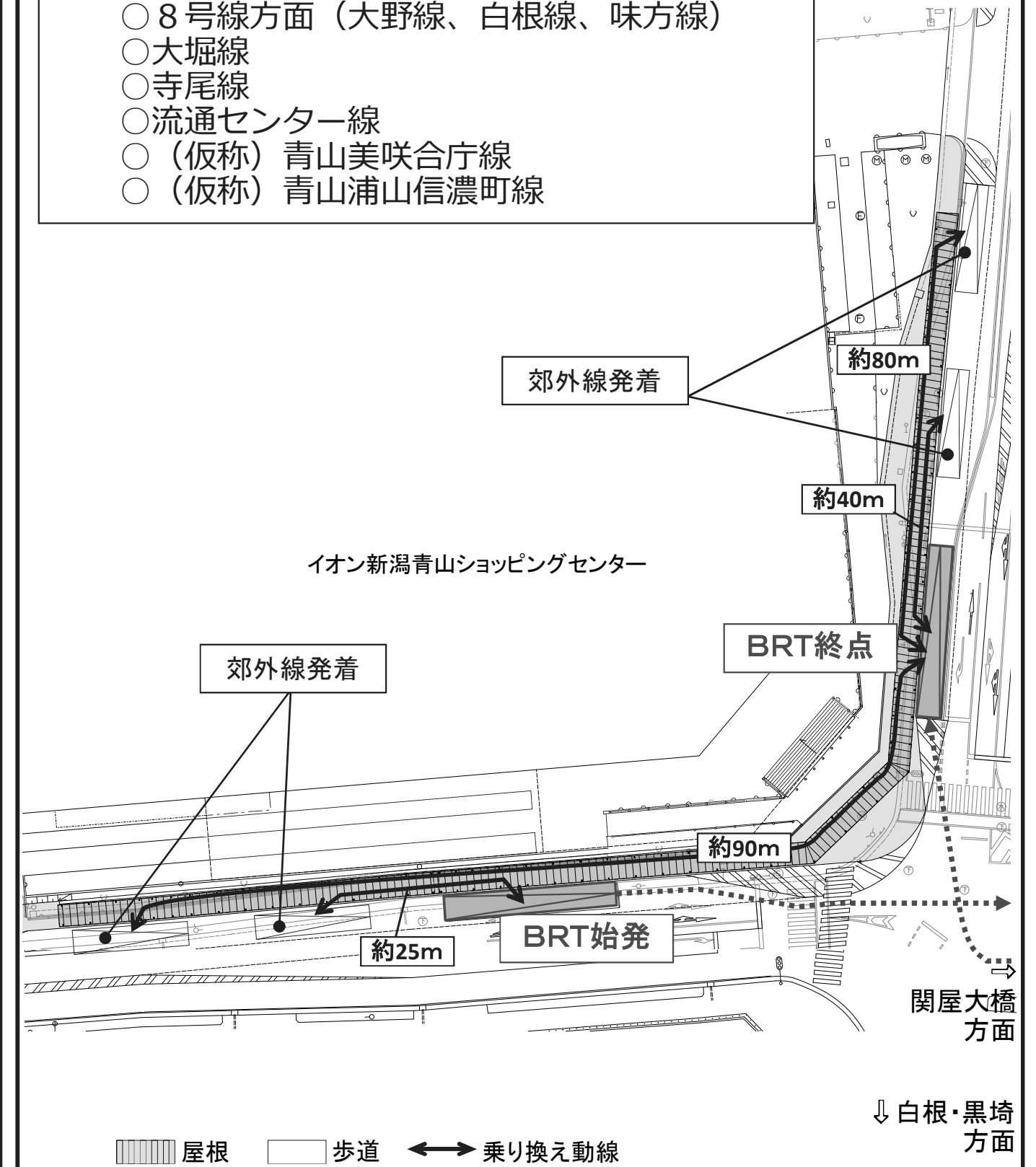
- りゅーとリンク
- 女池線
- 長潟線
- 附船町線
- 湊町通線



青山地区

< BRTと接続する郊外線 >

- 8号線方面（大野線、白根線、味方線）
- 大堀線
- 寺尾線
- 流通センター線
- （仮称）青山美咲合庁線
- （仮称）青山浦山信濃町線



※ 郊外線の発着位置については、現在調整中です。

新たな交通システムを導入したまちと 自動車中心のまちでは・・・

新たな交通システムを導入したまち



←
ドイツ・ブレーメン

フランス・ストラスブール →



← チェコ・プラハ

自動車中心のまち



アメリカ・ヒューストン (出典: 国土交通省ホームページより)