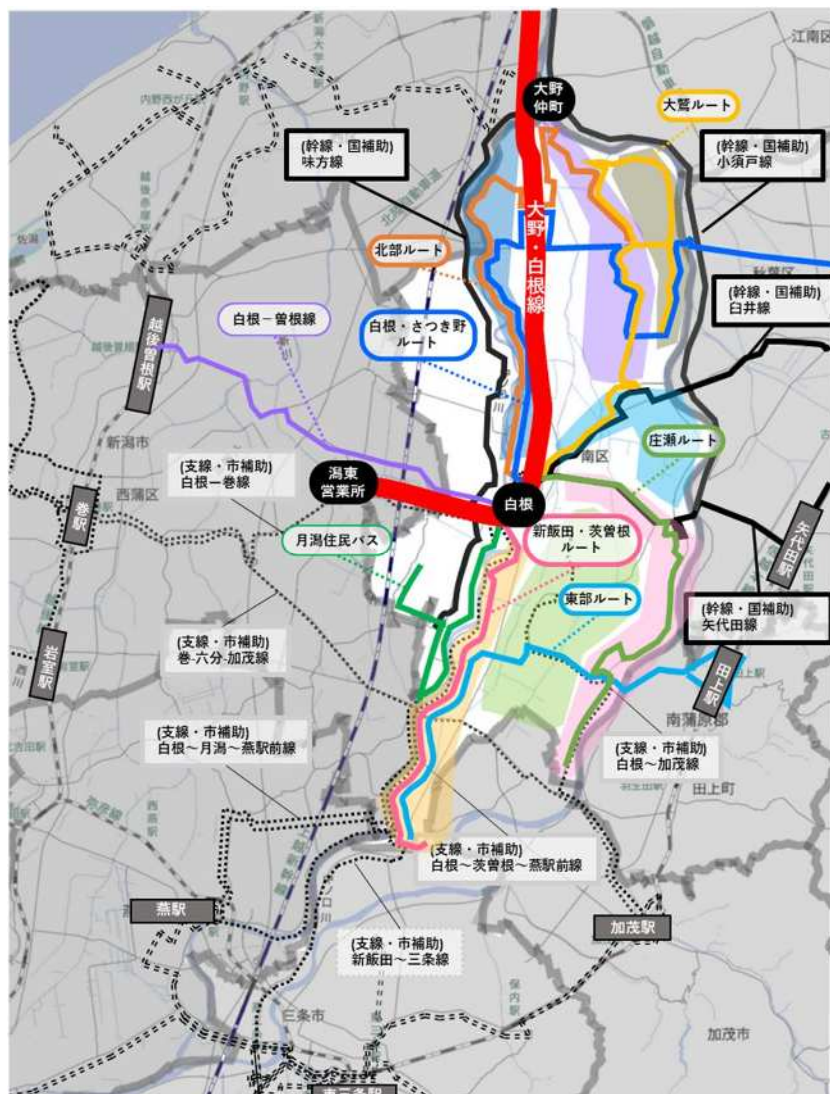


南区及び西蒲区の一部における生活交通効率化事業の概要

現状 ＜南区及び西蒲区の一部における現状のバス路線等＞



■路線バス【幹線】

- ・大野白根線（白根～青山/新潟駅方面行）【新潟交通G自主運行】
- ・味方線（月潟～味方～青山/新潟駅）【国庫補助バス】
- ・小須戸線（新潟～酒屋～小須戸）【国庫補助バス】
- ・矢代田線（潟東/白根～矢代田～新津）【国庫補助バス】
- ・白井線（潟東/白根～白井～新津）【国庫補助バス】

■路線バス【支線】【市単補助バス】

- ・白根-菅根線（白根～越後曾根駅）
- ・白根-巻線（白根～巻駅）
- ・白根-加茂線（白根～新潟経営大学） など

■南区バス（7ルート）

- ・北部ルート ・大鷲ルート ・庄瀬ルート ・東部ルート
- ・白根・さつき野ルート・新飯田・茨曾根ルート ・まちなか循環ルート

■南区予約型乗合タクシー（7エリア⇄白根地区等）

- ・大鷲エリア ・鷲巻エリア ・庄瀬エリア ・小林エリア
- ・白井エリア ・新飯田・茨曾根エリア ・根岸・白根エリア

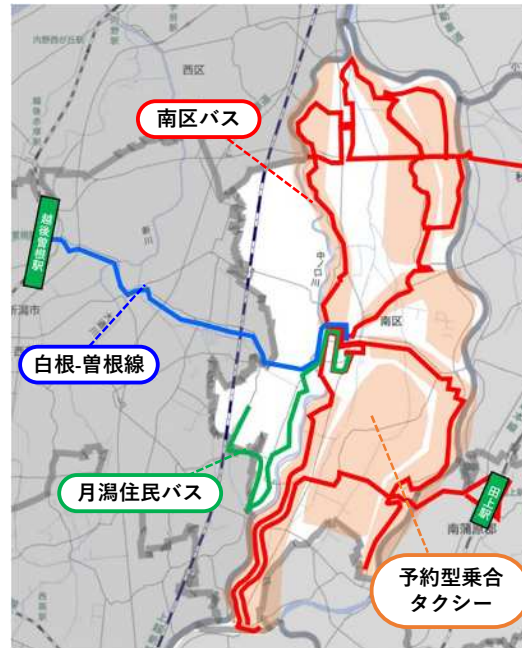
■住民バス

- ・月潟住民バス

□ …低利用・低収支等の課題がある今回の改善検討の対象路線

改善の方向性

改善検討対象路線



①南区バス
(7ルート)
※収支率：約17%
(全区7-スト1位)
※ほとんどが1~2往復便
まで減便済み



②白根-曾根線
(市単補助バス)
※収支率：約6%
(市内7-スト2位)
※利用者0の便が多い



同じ事業者・同
じ車両で運行

③月湯住民バス
※②のすき間運行
※1往復/日運行

④予約型乗合タクシー
※収支率：約18%
※乗合率が低く、同じ人が利用
(5人程度)
※先行先が制限されている
※予約に時間がかかる等不便



これまでの運行内容改善の経緯

- ・ 定時定路線については利用者減少に伴い減便・廃便等を重ねてきている
- ・ 区バスが運行していない時間帯を電話受付による予約型乗合タクシーで補完 など

現在のニーズと利用状況

朝・夕

【ニーズ】 (南区アンケート結果等)

- ・ 通勤・通学の便を確保してほしい

【現状】

- ・ 通学利用等で一定の利用がある

日中

【ニーズ】 (南区アンケート結果等)

- ・ 買物・通院等個々の需要に合わせて移動したい

【現状】

- ・ バスの運行便数、利用者が少ない
- ・ 予約型乗合タクシーは予約に時間がかかる等

今後の改善の方向性

このまま運行し続けると・・・

- ・ 定時定路線は減便・廃便などにより便数が少なく利便性が低下
- ・ 予約型乗合タクシーは予約に手間、時間がかかる
- ・ 燃料費や人件費などの上昇により運行経費が増加 など

結果

利便性が上がらず、利用者数は増えず、運賃収入の増加も見込めない

改善

◎全国でも多くの成功事例のある
「AIを活用した予約型乗合バス」を採用

朝・夕 通勤・通学利用のため定時定路線バスを確保し運行

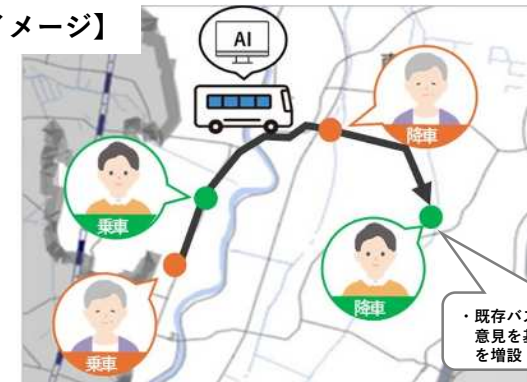
新

日中

AIを活用し効率化した予約型の乗合バスを運行

- 乗降場所・時間を選びアプリや電話で簡単に予約
- 予約内容からAIが効率的な運行ルート・配車を決定

【運行イメージ】



・ 既存バス停の他、地域住民
意見を基にした簡易バス停
を増設

【利用者メリット】

- ・ 便数、乗降場所の増加
- ・ 希望する時間帯、停留所で自由に利用可能
- ・ 予約が必要だが、簡単に予約可能

【市メリット】

- ・ 予約がある時間のみ運行し経費削減が可能
- ・ 市民の声を反映した運行が可能

○日中の公共交通の利便性を高め利用者を増やし運賃収入を増加

○役割分担や乗り換えにより地域公共交通の利用を促進

→持続可能な運行に

変更概要

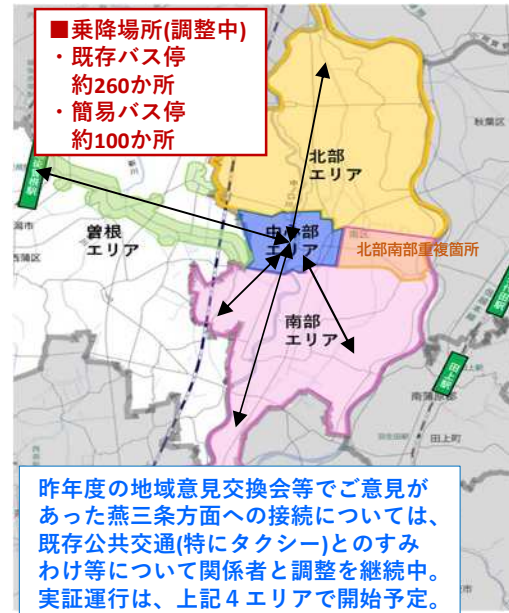
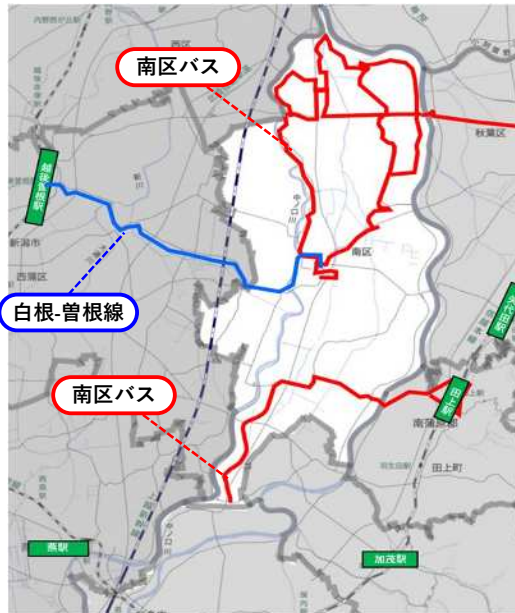
運行方法

平日の朝・夕(6時～9時、16時～20時)

通勤・通学の利用が多い路線を
定時定路線バスとして運行

平日・土休日の日中(9時～16時)

AIを活用し効率化した予約型乗合バスを運行
運行範囲を4つのエリアに分け以下の範囲で面的に移動可能
●9,10,11,13,14,15時台の6予約便が利用可能(曾根エリアを除く)
●運行開始の1時間前までに電話またはアプリで予約が必要



各エリア間の移動可否

移動先 移動元	中心部 エリア	北部 エリア	南部 エリア	曽根 エリア
中心部 エリア	○	○	○	○
北部 エリア	○	○	×	×
南部 エリア	○	×	○	×
曽根 エリア	○	×	×	○

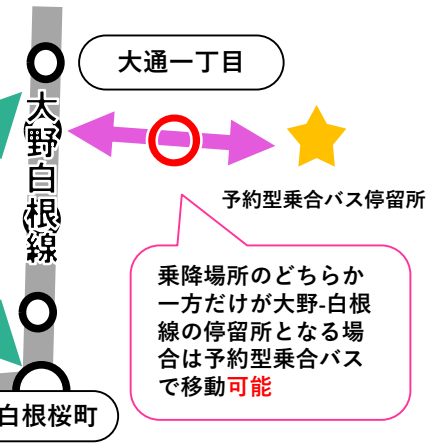
■各乗降場所間を予約に合わせ、これまでのルートに縛られず効率的に移動(各エリアから中心部エリアへは12km以内で移動可能)

■大野白根線を優先的に利用して頂く

大野白根線とのすみわけ

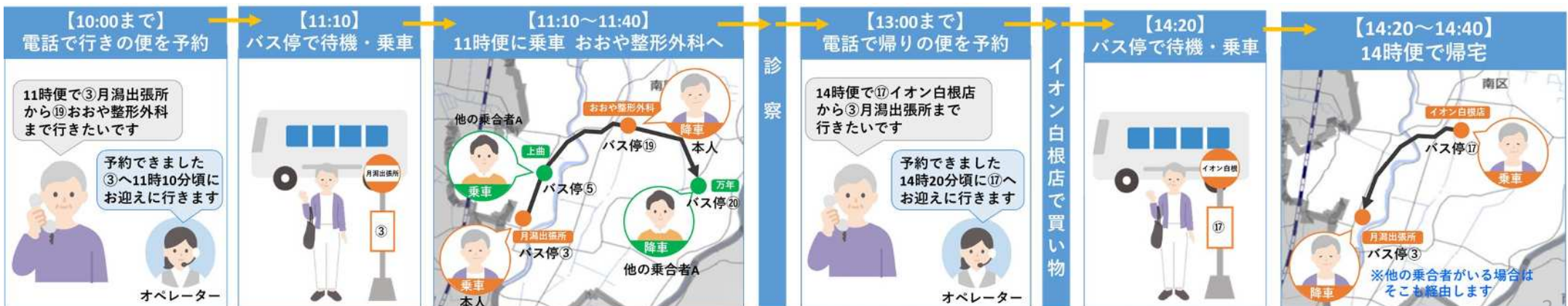
路線バスとの役割分担により、持続可能な地域交通を実現

大野-白根線の停留所間を予約型乗合バスで移動することは不可



※同路線との他重複バス停も同様(能登～日の出町など)

利用の流れ(電話予約の場合)



※電話でタクシーを呼ぶ場合とほぼ同じイメージです。

■基本運賃（実証運行期間）

「乗車場所」と「降車場所」を直線距離で結んだ距離に応じて運賃を決定します。

	0～2km 未満	2～6km 未満	6～10km 未満	10～12 km未満
大人	400円	500円	600円	700円
小学生	200円	250円	300円	350円

■距離別利用状況と既存バス(乗合タクシー)運賃との比較

直線距離	距離別 利用状況	既存バス			運賃案
		大野白根線	南区バス	乗合 タクシー	長距離 低減
0～2km	31%	¥210	¥210	¥600	¥400
2～4km	15%	¥250	¥210	¥700	¥500
4～6km	29%	¥390	¥210	¥800	¥500
6～8km	6%	¥460	¥210	¥900	¥600
8～10km	10%	¥550	¥210	¥1,000	¥600
10～12km	8%	¥620	¥210	¥1,000	¥700

詳 細 は 別 途 説 明

運行時間

見直し対象路線	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
南区バス	変更なし (路線バス運行)									変更なし (路線バス運行)				
白根－曽根線	変更なし (路線バス運行)													廃止
月潟住民バス														
南区乗合タクシー														廃止

【9時～16時】の時間帯は予約による1時間ごとの運行
(AIを活用し効率化した予約型の乗合バスに移行)
※車両は上記運行車両をそのまま活用



予約型 乗合バス	中心部エリア				9時便	10時便	11時便		13時便	14時便	15時便			
	北エリア				9時便	10時便	11時便		13時便	14時便	15時便			
	南エリア				9時便	10時便	11時便		13時便	14時便	15時便			
	曽根エリア				9時便	10時便	11時便		13時便	14時便	15時便	16時便	17時便	18時便

※土休日及び曽根エリアの16～18時便は臨時タクシー車両で運行

運行車両

朝夕の南区バス、白根・曽根線の路線バスを日中も活用。予約が多くなれば臨時タクシーを追加で配車。



- 小型バス2台
- ハイエース2台
- 臨時タクシー4台
(最大)



今後のスケジュール

9月頃～ 利用者説明会

それぞれの地域で電話やアプリでの予約方法など利用者向け説明会を開催します。



10月頃 ～実証運行開始(予定)～

実証運行期間

- 利用状況の検証
- ・運行形態の見直し
 - ・乗降場所の追加・変更等

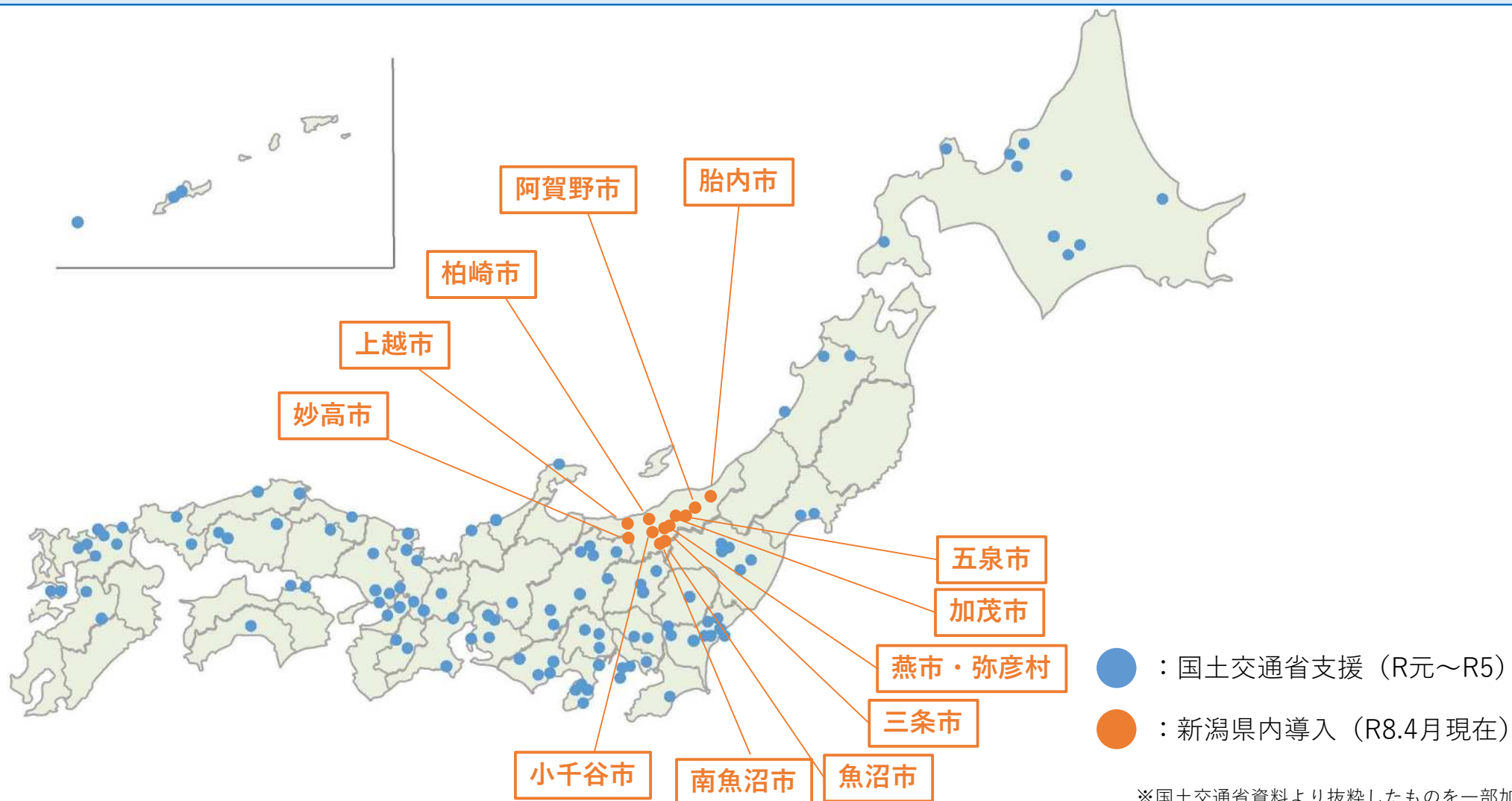
1年後 ～本格運行開始～

資 料 編

【参考】AIによる予約型交通 <全国・県内の状況>

■ AIによる予約型交通の全国導入状況

- ・国土交通省では令和元年～令和5年の5年間で、**129の導入**に対して支援を実施。
- ・令和6年度までで**259の自治体が採用**するなど、近年は**導入自治体が増加傾向**。
- ・新潟県内においても現時点で**13市町村**が採用しており、生活交通改善における主な手法となっている。



■AIオンデマンド交通導入事例



福島県 磐梯町

既存の電話受付乗合タクシーにシステム導入することで乗合効率向上、利用者数拡大。



+35%

アナログ運用時と比較し乗車
数増加/Ridership



茨城県 高萩市

時間帯別にピーク時の定時運行とオフピーク時のオンデマンド運行を共存させる。提示路線では約90箇所のバス停をオンデマンドでは約240箇所に。



+40%

オンデマンド時の乗客数上昇



茨城県 五霞町

フィーダー交通の時間帯別定時運行とオンデマンド運行



X3

定時運行時と比較し
たバス停数

【参考】現在の利用状況 <南区バス、白根－曽根線>

1. 南区バス

※R6年度 乗降データより

ルート (R6収支率)	便	ダイヤ	平均利用者数 (定員34～35人)	利用者ゼロの割合	継続 運行
北部	1便	平日7:41発	5.0人	21% (50/243便)	○
	2便	平日9:00発	5.5人	3% (7/243便)	×
	3便	平日12:00発	4.0人	3% (7/243便)	×
	4便	平日16:31発	3.5人	6% (15/243便)	○
大鷲	1便	平日7:31発	12.8人	2% (4/243便)	○
	2便	平日15:15発	3.8人	13% (31/243便)	○
さつき野	1便	平日6:23発	12.8人	3% (7/243便)	○
	2便	平日7:26発	5.1人	3% (8/243便)	○
	3便	平日17:31発	4.9人	7% (17/243便)	○
	4便	平日18:44発	4.1人	8% (20/243便)	○
新飯田	1便	平日8:47発	5.5人	2% (5/243便)	×
	2便	平日12:07発	3.9人	4% (10/243便)	×
庄瀬	1便	平日10:00発	2.1人	9% (23/243便)	×
	2便	平日13:00発	2.0人	18% (43/243便)	×
東部	1便	平日6:30発	5.3人	8% (19/243便)	○
	2便	平日17:15発	3.2人	10% (24/243便)	○
ぐるりん号	1便	平日9:00発	2.8人	7% (17/243便)	×
	2便	平日9:30発	3.9人	4% (10/243便)	×
	3便	平日10:00発	3.3人	3% (8/243便)	×
	4便	平日10:30発	3.7人	2% (6/243便)	×
	5便	平日11:00発	3.8人	2% (5/243便)	×
	6便	平日11:30発	3.3人	2% (6/243便)	×
	7便	平日12:00発	2.7人	6% (14/243便)	×

- ・継続利用「○」の便 ➡ 定時定路線バスのまま
- ・継続利用「×」の便 ➡ AI予約型乗合バスに移管

2. 白根－曽根線

※R6.6及びR7.1乗降データより

ダイヤ		平均乗車 人数	利用者ゼロの便数割合		継続 運行
			R6.6	R7.1	
往路	平日6:52発	1.1人	4/20（20％）	7/19（37％）	○
	平日13:20発	0.8人	11/2（55％）	10/1（53％）	×
	平日15:55発	1.4人	4/20（20％）	3/19（16％）	×
	平日18:22発	0.7人	11/2（55％）	8/19（42％）	×
	土休日9:20発	0.7人	4/10（40％）	7/11（64％）	×
	土休日15:55発	0.1人	9/10（90％）	10/1（91％）	×
復路	平日7:45発	3.7人	0/20（0％）	1/19（5％）	○
	平日14:20発	0.7人	15/2（75％）	9/19（47％）	×
	平日16:48発	0.9人	8/20（40％）	9/19（47％）	×
	平日19:05発	0.7人	10/2（50％）	6/19（32％）	×
	土休日10:10発	0.9人	5/10（50％）	4/11（36％）	×
	土休日16:48発	0.9人	6/10（60％）	4/11（36％）	×

【参考】現在の利用状況 ＜月潟住民バス、南区乗合タクシー＞

1. 月潟住民バス（白根－曽根線の合間運行）

※R6.11（7日間）及びR7.1（9日間）乗降データより

ダイヤ		平均乗車人数	利用者ゼロの便数割合
往路	平日8:54発	6.5人	0%
復路	平日11:49発	4.8人	0%

すべての運行を、AI予約型乗合バスに移管

2. 南区乗合タクシー

※R6年度 乗降データより

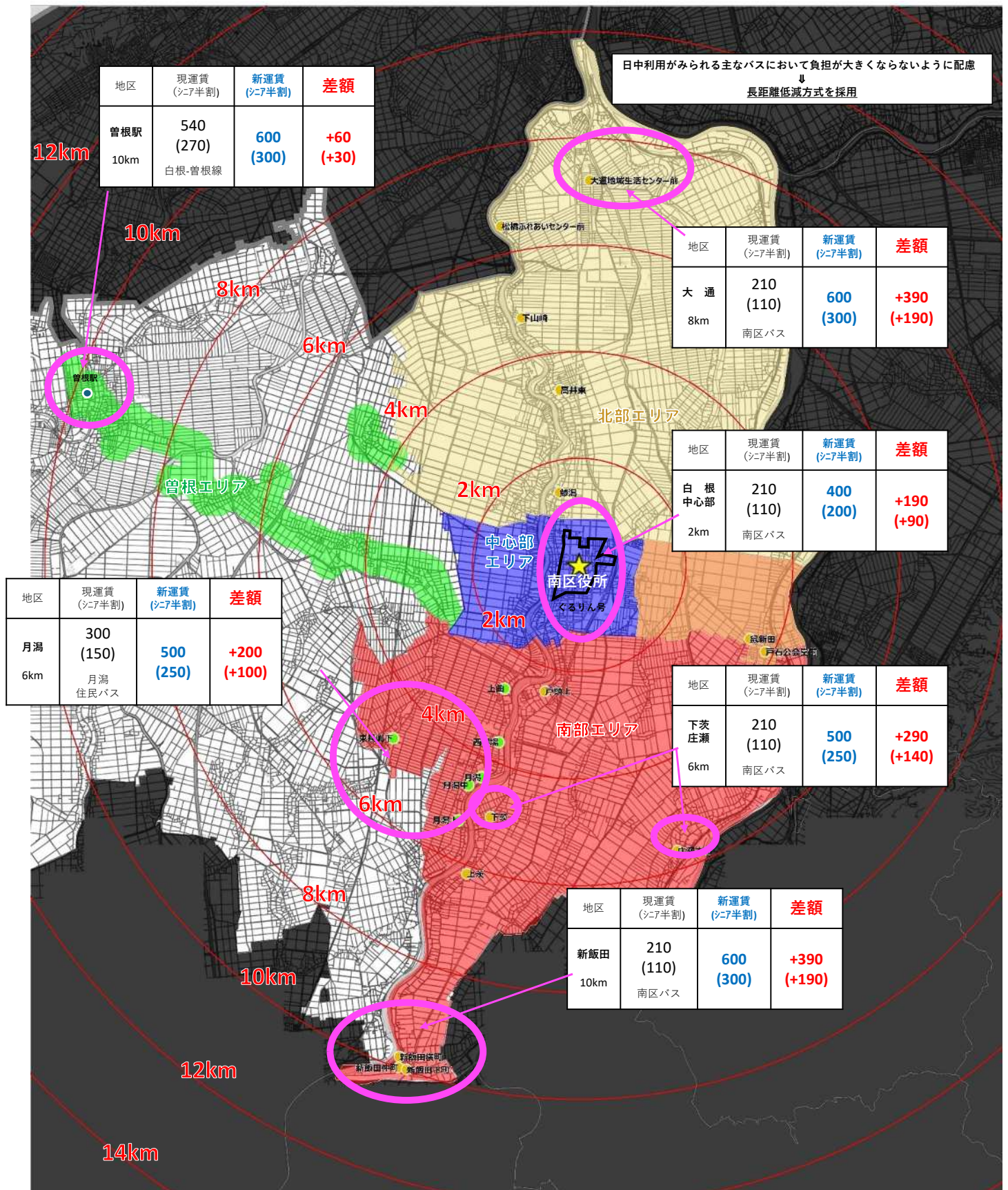
運行エリア	累計利用者数	予約に応じた運行便数	2人以上での利用率（乗合率）	西区方面の停留所の利用
臼井	53人	49便	8%	—
小林	165人	153便	7%	—
大郷	17人	17便	0%	—
新飯田・茨曽根	654人	458便	30%	—
庄瀬	106人	97便	8%	—
根岸・白根	154人	150便	3%	—
鷲巻	53人	43便	19%	—
合計	1,202人	967便	20%	15件 (約1人/月)

利用者別に
分析

利用頻度	利用者数
週に5回以上	1人
週に4回	0人
週に3回	0人
週に2回	1人
週に1回	3人
月に1回	17人
年に数回	68人
合計	90人

平日・土休日すべて、AI予約型乗合バスに移管

新旧運賃比較



※運賃は実証運行期間の金額です。本格運行時には変更がある場合があります。