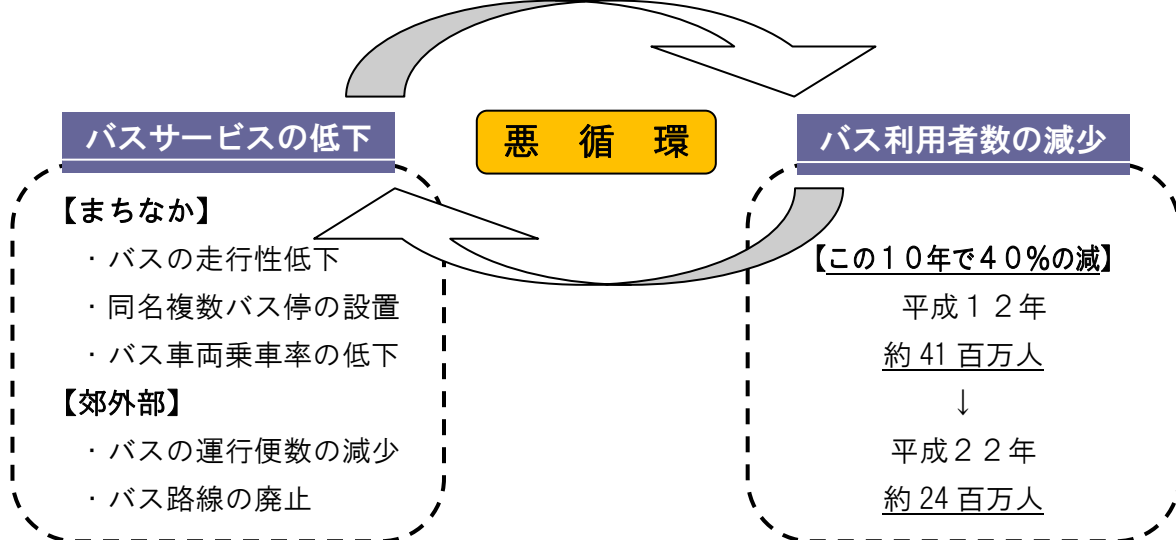


新潟市のバス交通の実態①

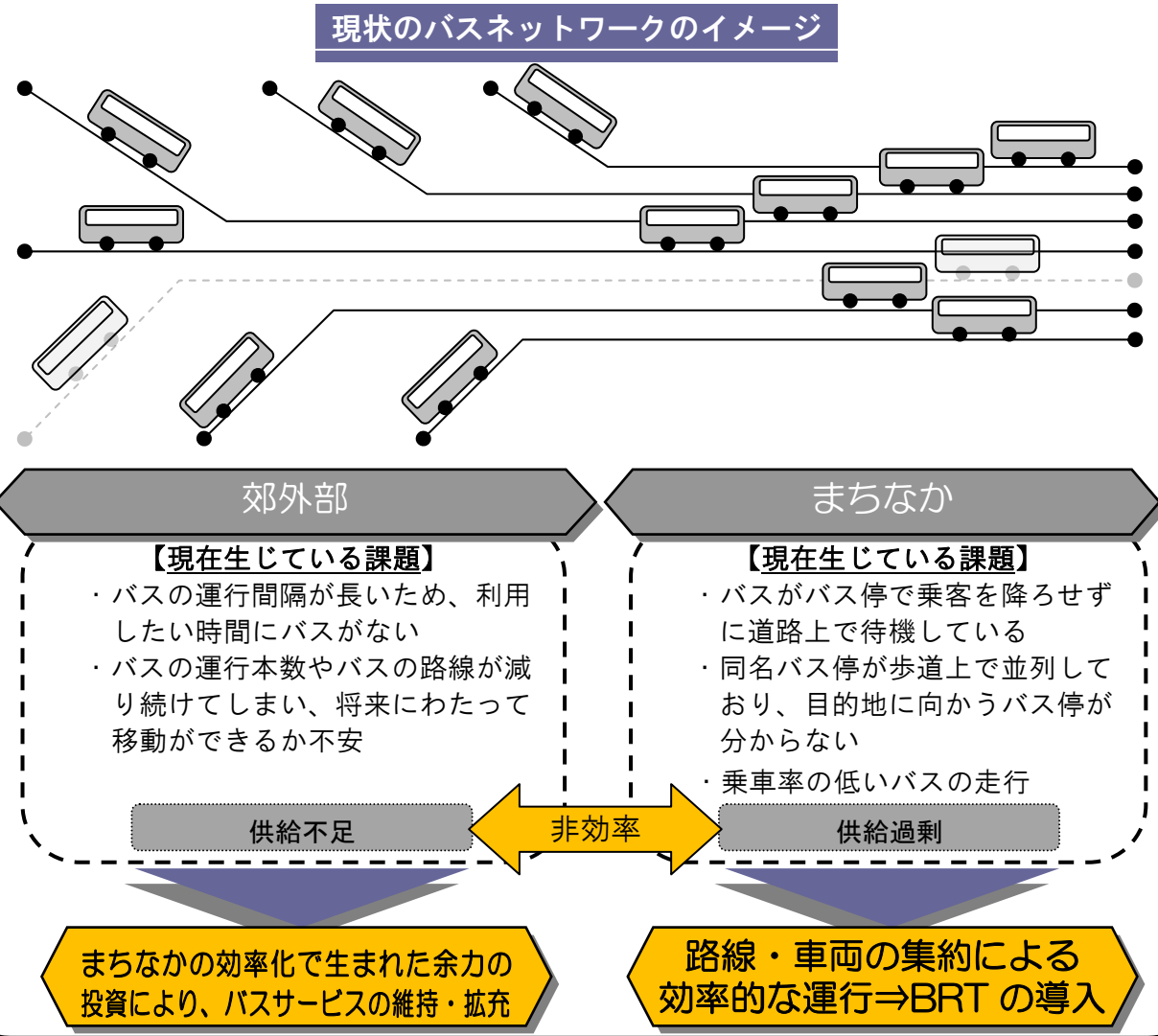
■新潟市のバス交通は、バスサービスの低下とバス利用者数の減少が相互に悪影響を及ぼし、市民の移動手段としての維持・拡充が難しい状況にあります。



新潟市のバス交通の実態②

■バスサービスの低下は、まちなかと郊外部の両方で起きていますが、それぞれで異なる問題が生じています。

■市全域で考えると、まちなかと郊外部でバスサービスの供給に格差が生じており、非効率な運行形態となっています。



新バスシステムの取り組みの方向性①

■新バスシステムの取り組みの方向性について、下記で紹介します。

	新たな交通システム導入基本方針	第1期BRT運行事業者審査委員会 事業者提案&審査結果	第1期BRT導入計画
公表時期	平成24年2月	平成24年12月	平成25年2月
事業性	<ul style="list-style-type: none"> ■新たな交通システムについて、官民の役割分担を明確にした公設民営方式の採用。 	<ul style="list-style-type: none"> ■提案者の、事業の透明性を確保する姿勢を確認。 ■公設民営により得た収益が、バスサービスを通して市民に還元されていることが分かるような手法を構築し、示すこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ■まちなかへのBRT導入と、バス路線の再編により、持続可能な新バスシステムの実現に向けて取り組む。
まちなか BRT 導入	<ul style="list-style-type: none"> ■新潟駅～白山駅区間のBRT導入を早期実現。 ■新潟駅～古町間の道路中央部への専用走行路の設置。 ■車両を連節バスとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ■BRT導入効果をより高く得られることなどから、事業者よりBRT導入区間を青山まで延伸する提案。 ■運行頻度、運行時間帯について利便性の高い提案。 ■運賃設定や現金利用者の乗り継ぎ運賃について更なるサービス向上を検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ■BRT導入区間を新潟駅～青山駅まで延伸することで検討。 ■運用開始時は現行のバスレーンを活用、運用開始後5年間で段階的に専用走行路を整備。 ■運用開始時は連節バスを4台導入、導入後に性能や導入効果を確認し、さらに4台を増車予定。 ■バス運行情報等を提供するシステムを導入。 ■乗り換えを円滑にする施設の整備。
郊外部 (バス路線の再編)	<ul style="list-style-type: none"> ■持続可能なまちづくりに寄与。 ■路線バス全体のサービスの在り方について見直す。 	<ul style="list-style-type: none"> ■幹線、支線、フィーダー線の組み合わせによる持続可能なものに再編、BRT導入の効果を適切に活用していることを確認。 ■方面別の増便割合等について課題あり。 	<ul style="list-style-type: none"> ■新潟交通株式会社より、抜本的かつ持続的なバス路線再編の提案あり。 ■交通結節点の整備や乗り換えの定着等を踏まえて段階的に進める。

新バスシステムの取り組みの役割分担

■新潟市と新潟交通株式会社は、新バスシステムの取り組みについて、平成26年4月15日付で「新バスシステムにかかる運行事業協定」によって双方の役割分担を定めました。

	区分	新潟市	新潟交通株式会社
役割分担	BRT運行に必要なインフラ	<ul style="list-style-type: none"> ■連節バス車両 ■BRT駅 ■交通結節点 ■情報案内等のBRTに係る設備の整備・所有 	<ul style="list-style-type: none"> ■借り受けてBRT区間を運営 ■借り受けた施設の維持管理 ■併せてバス路線再編の実施
	BRTを含めたバスサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ■平成26年度の年間計画実車走行キロ数である9,577,385km/年を協定満了まで確保 ■ダイヤ改正の制限 	<ul style="list-style-type: none"> ■BRTを運行 ■協定に定めた運行計画に基づくバスサービスの提供 ⇒ BRTを含めたバス事業の運営

バスを効率的に運用する機能（集約に必要な連節バス/BRTや交通結節点等）を行政が整備し、その運用を交通事業者が担います【公設民営】。