

3) バス路線再編計画の詳細について (A4 縦 4 頁以内 ※参考資料については枚数制限を設けない)

本事業におけるバス路線再編計画について、様式6-1、様式6-2の記載事項に関する補足説明(バス路線再編計画を立案する上での根拠、留意点、その具体的な内容等)をA4縦4頁以内で記述してください。

なお、各路線の再編案について、現状と再編後における下記項目について比較できるような路線網図や一覧表を参考資料としてA3横で別途添付してください。

【区間(起終点)、位置付け(幹線、フィーダー等)、運行距離、運行時間帯、バス停数、ピークとオフピークの便数(〇日)、利用者数(〇日、〇年)、運賃収入(〇日、〇年)、運行経費(〇日、〇年)等】

弊社は、バス路線網再編において「線」で結ぶ路線から「網(ネットワーク)」でおおうバス路線網に再編します。これは従来の各地点から新潟市中心部へ長大に結んでいた路線を、幹線・支線・フィーダー線に役割分けし運行距離が長大な路線を短くすることで定時性を向上させ、更に運行頻度を高めて域内サービス向上に努めるものです。

国土交通省の調査によると人口密度が70人/ha以上の都市は公共交通利用率が10%以上という結果がでています。弊社は町名別人口密度70人/ha以上のエリアを核となる商圈として位置づけ幹線を設定します。さらに支線とフィーダー線を効果的に組み合わせBRT導入時から順次路線再編を行い数年で新しい路線網の再編を完了します。各線の考え方は下記のとおりです。

★(各線の考え方)(参照:参考資料9,10)

- 幹線……都心部につながる軸になる路線です。人口密度の高い(主に町名別人口密度で70人/ha以上)地域と支線から乗り換えてくる利用者を大量輸送するために運行頻度を極めて高く設定します。短区間(始発から終点までの区間時間約20~30分)で運行するために定時性が保たれます。

*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯2~5分、昼間時間帯5~10分、早朝深夜帯10~20分

- 支線……交通結節点より郊外にあるが人口密度が高い(主に町名別人口密度で70人/ha以上)地域や人口吸引力のあるランドマーク(学校や病院、ショッピングセンターなど)と交通結節点を結び幹線に利用者を輸送する路線です。幹線に準じた高い運行頻度と定時性を備えます。

*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯5~10分、昼間時間帯10~15分、早朝深夜帯10~20分

- フィーダー線……支線や交通結節点、JR駅などに利用者を輸送する路線です。支線や幹線と接続したり鉄道などの別交通手段と接続したりする路線でもあります。

*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯10~30分、昼間時間帯20~60分、早朝深夜帯60分以上

現行の路線における系統の多くは各地点から新潟市都心部まで運行していますが、バス路線網再編後は幹線・支線・フィーダー線に区分するために現行都心部で重複しているバス路線の系統が整理され分かりやすい路線体系となります。また交通結節点では今までにはない豊富な行先が設定されるため「気軽に移動できる街」になっていきます。運行頻度も大幅に増加する地域が増えるため、域内サービスが格段に向上します。

★(BRT 導入時のバス路線網再編について)

BRT 導入時には、下記の点が大きな変更点となります。ただし現時点では予定です。

- ① 寺尾線・大堀線・流通センター線・8 号線の各バス路線は青山が交通結節点になります。青山以西または以南のエリアから都心部へ移動する場合または都心部から各路線の方向に移動する場合は青山で乗換えになります。ただし、ラッシュ時間帯に一部の便は乗換えなしの直通運転を行います。
- ② 松浜線(船江町線含む)、河渡線、旧 7 号線、牡丹山・竹尾線、旧 49 号線の各バス路線は新潟駅または万代が交通結節点になります。万代橋から古町や市役所方向へ移動する場合または古町や市役所から各路線の方向へ移動する場合は、万代または新潟駅で乗換えになります。また、ラッシュ時間帯に各路線から古町方向またはその逆方向へ一部直通便を検討します。
- ③ 附船線、昭和大橋線の各バス路線は始終点を新潟駅から市役所に変更し運行経路も変更します。附船線は両方向西堀通、昭和大橋線は両方向東堀通をそれぞれ運行します。万代や新潟駅から下町方向へ移動する場合または下町から万代や新潟駅へ移動する場合は古町で乗換えになります。また、美術館線やがんセンター線は附船線や昭和大橋線に統合されます。
- ④ りゅーとリンクは市役所が交通結節点になります。都心部から県庁や出来島へ移動する場合または出来島や県庁から都心部へ移動する場合は市役所で乗換えになります。
- ⑤ 女池愛宕線、長潟線は新潟駅や古町の始終点を市役所や万代シティバスセンターに変更する予定です。

各路線とも乗換えが発生しますが、各路線の運行頻度をできる限り高め営業時間も拡大します。また、運賃も乗換えによる追加負担が発生しないようにりゅーと(IC カード)の普及に努めていきます。

★(鉄道とのつながり)

JR との連携については、電車や新幹線の時間にはすべて接続できるよう乗換え時間を設定します。乗換え時間は、電車とバスで約 3～10 分、新幹線とバスで約 10～15 分で接続できるようにするとともに、新幹線の営業時間にはできるだけ多くの路線が接続するようにダイヤ編成を行い鉄道とのつながりをさらに強めていきます。

新潟駅や白山駅以外の JR 駅においても今後駅前広場整備がされる場合には、積極的に JR 駅へ乗り入れる路線を新設していきます。

★(利用者促進について)

BRT 導入時から新潟市の協力を得ながら順次路線網の再編を行い数年で新しい路線網を整備します。定時性と運行頻度が高く、豊富でわかりやすい行先の設定や営業時間の拡大で域内サービスの拡充を図り、利用者の利便性を向上させます。

各交通手段と競争する考えではなく、交通結節点やバス停において「バスとバス」「徒歩とバス」「自転車とバス」「JR とバス」「自動車とバス」などの交通手段の組合せを利用した手法で「気軽に移動でき、お財布にも環境にもやさしい」交通体系の構築をすすめることで利用促進していきます。

今後バス路線網再編が完成したのちには、わかりやすい運賃体系への見直しを検討しゾーン運賃制などを導入することで利用しやすい運賃体系を目指していきます。

★(経営について)

バス路線網全体で経営していくため、BRT と路線バスとの大きな棲み分けは考えていません。今後路線網(面)全体で収支管理をしていきます。当然のことながら路線網全体の収支や利用状況のチェックはもちろんのこと、網をなす各路線・各便の収支状況・利用状況・運行状況を常に細かくチェックし、リスク回避を図ります。