

1. 本事業における取り組み方針

(1) 本事業における基本的な取り組み方針

本事業の実現に向けて、貴社の基本的な取り組み方針を簡潔にA4縦1頁以内で記述してください。

交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別のシステムの寄せ集めでは機能しません。たとえ、個々のシステムがよくできていたとしても、それは地域交通の機能の一部を改善したに過ぎません。全体の体系あつての個別地域の交通の役割であるということを念頭におき、地域全体の交通をどのように構築するかという視点を持ちつつ、民間事業者としての役割を見据えることとしました。

これまでの新潟市における地域公共交通は、概ねすべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきました。すなわち、便数や距離の違いこそありますが、すべての路線が同じように地域拠点を結び、どの路線ももてる役割は共通に設定されてきました。しかし、利用者が少なくなってきた現状では、より実態に即して効率的に運行しつつ、地域サービスを確保する必要があります。言い換えれば、バスという輸送形態はあくまで“乗合”によって成立するものです。ある程度まとまった需要をカバーしてこそ、その機能を発揮しますが、現実には、その限界を超えた小規模需要しかない地域の輸送まで乗合バス輸送が担っていて、しかも規制緩和による自由な市場競争の中で民間事業者にはできることには自ずと限界があります。そこで求められるのが、路線ごとに果たすべき交通機能を絞り込み、最も適した輸送にある程度特化した運行に転換し、それらを組み合わせることによって全体を体系づけていく方法です。

その代表的な手法が「ゾーンバスシステム」と呼ばれる、幹線と支線を組み合わせて双方のサービスアップを図りつつ効率化するシステムです。従来は、個別の小規模需要地域からすべて市内の中心部まで同じように直通していたため、個々のサービスレベルを上げられなかったものを、幹線区間と支線区間に区分し、幹線区間はその名にふさわしく運行頻度を高め、道路事情によっては優先策をとってスピードアップを図るなど、交通機関として“使える”状況を整え、支線区間は幹線にスムーズに結節させることにより、地域により適した輸送に切り替えるという手法です。利用者にとっては乗継が生じる不便さはありますが(朝夕の一部など直通利用が多いときは直通便を存続します)、従来の直通形態では実現できなかった域内のサービス向上と系統距離短縮による定時性向上を実現することが可能になります。

しかしながら、既に移動手段としての役割を「乗合バス」が、延いては民間事業者である弊社が単独で担うことは限界に近い地域もあり、この場合、バス以外の輸送手段に転換するという考え方も必要と考えています。

一方、バスに適した輸送分野も厳然として存在し、また従来の「バス」のイメージ・発想を若干変えれば、バスにできることは前述の幹線のようにまだまだたくさんあるとも考えています。

いずれにしても、バスの可能性と限界を見極め、より適切な配分をすることが重要であり、今回の「新たな交通システムの導入」を新潟市における地域交通体系の絶好の転換期としなければならないと考えています。

言い換えれば、弊社はバス事業者として十分できる輸送分野と限界を超えている部分を明らかにしていくことが、事業存続の意味でも、新潟市の交通体系再構築の意味でも必要と考えており、今後、弊社では新潟市全体の路線のあり方について新潟市と協議を進め、責任を持ってコーディネートしていきます。

弊社では今後のバス路線網再編において幹線区間を6路線設定する予定です。そのうち、新潟市発表のBRT基本方針に一番近い幹線が新潟駅～白山駅～青山であるため、今回弊社は「新潟駅～市役所～白山駅～青山」の区間でBRTの提案をします。理由詳細につきましては様式8に詳述しています。

徒歩・自転車・鉄道・自動車などの交通手段と連携し、快適かつ短い移動時間で移動できるように幹線や支線の運行本数を増加させ営業時間を拡大し生活圏内、生活圏と都心部、都心部内のそれぞれの移動を容易にすることで利用者は一日の行動をバス時刻にあわせる必要がなくなり「気軽に移動できる街づくり」が可能になります。また、これによりバス利用者が少しでも増えることで自家用車利用が減少し都心部の道路渋滞の緩和や排出ガスの軽減につながり環境にやさしい街づくりにもつながります。

本事業の導入区間は、弊社の極めて重要な営業区間であるため長年にわたり営業してきたノウハウを最大限に活かし事業推進していく所存です。