

# 新潟市が目指す“新バスシステム”の考え方

新潟市が目指すスキーム

## ■公設民営方式による実施

・BRT運行〔連節バス等〕＋バス路線再編

まちなかにおけるバスの運行状況の改善を図りながら、バス路線の集約によって生じた余力を郊外の増便に回し、市域全体で公共交通を改善する  
⇒将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を実現する

### 【メリット】

- ◎新潟交通(株)との協働体制の確立
- ◎バス交通への市の関与の強化
- サービスレベルを継続的に確保できる

### 【疑問点】

・連節バスに関する“雪への対応”, “スムーズな乗降方式”, メンテナンス ⇒対応可能

#### Step1. BRTの運行開始

- 連節バス4台での運行
- 交通結節点の整備
- 既存のバスレーンの活用
- 情報案内システムの整備 等



#### Step2. BRTの機能強化

- 連節バス8台での運行
- センターレーン, 島式ホームの整備 等

## ■これまでの事業スキームによる実施

・バス路線再編のみの実施

### 【懸念】

- ・バス交通への市の関与が限定的
- サービスレベルの継続性の担保がとれない

連節バスを導入しないと...

連節バス導入台数	1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分 <sup>※1</sup> への対応 ※想定利用者数 797 人に 3 分間隔 <sup>※2</sup> の運行で対応				
	連節バスの不足分を補う一般バス台数	2台	① 想定利用者数 <sup>※3</sup>	② ピーク時 30 分における最大輸送力 <sup>※4</sup>	③ 平均乗車率
8台 (当初想定)		797人	<	1,046人	約76%
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算によるもので、今後の検討協議により変わる。)					
◆ 郊外バス路線の増便分			◆ 新設路線数(本数)		
導入費用	539本		3路線(240本/日)		
9.4億円	りゅーとリンク(中央循環)	寺尾・大堀	8号	松浜	旧7号
	(現在 176 本/日)	(現在 200 本/日)	(現在 118 本/日)	(現在 220 本/日)	(現在 84 本/日)
	183本(4%増)	290本(45%増)	152本(29%増)	237本(8%増)	96本(14%増)

連節バス導入台数	1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分 <sup>※1</sup> への対応 ※想定利用者数 797 人に 3 分間隔 <sup>※2</sup> の運行(10台)で対応				
	連節バスの不足分を補う一般バス台数	6台	① 想定利用者数 <sup>※3</sup>	② ピーク時 30 分における最大輸送力 <sup>※4</sup>	③ 平均乗車率
4台		797人	<	838人	約95%
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算によるもので、今後の検討協議により変わる。)					
◆ 郊外バス路線の増便分			◆ 新設路線数(本数)		
導入費用	474本		3路線(220本/日)		
4.9億円	りゅーとリンク(中央循環)	寺尾・大堀	8号	松浜	旧7号
	(現在 176 本/日)	(現在 200 本/日)	(現在 118 本/日)	(現在 220 本/日)	(現在 84 本/日)
	183本(4%増)	255本(28%増)	142本(20%増)	237本(8%増)	96本(14%増)

連節バス導入台数	1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分への対応 ※想定利用者数 797 人に 3 分間隔の運行(10台)で対応				
	連節バスの不足分を補う一般バス台数	10台	① 想定利用者数 <sup>※3</sup>	② ピーク時 30 分における最大輸送力 <sup>※4</sup>	③ 平均乗車率
0台		797人	>	630人	—
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算)					
◆ 郊外バス路線の増便分			◆ 新設路線数(本数)		
導入費用	349本		2路線(128本/日)		
	りゅーとリンク(中央循環)	寺尾・大堀	8号	松浜	旧7号
	(現在 176 本/日)	(現在 200 本/日)	(現在 118 本/日)	(現在 220 本/日)	(現在 84 本/日)
	183本(4%増)	232本(16%増)	130本(10%増)	237本(8%増)	96本(14%増)

※1 朝ピークの7時40分から8時10分までの30分間。

※2 100人当たりの乗車時間が約2分であり、2分間隔の運行では回子運転になりやすいため。

※3 想定利用者数は、現在新潟駅で乗車している利用者を前提としたもの。

※4 30分間に3分間隔で運行した場合、連節バスの導入台数分と、残りを一般バスで対応することを想定した場合。また、連節バスの最大乗車人員を115人/台とし、一般バスの最大乗車人員を63人/台〔りゅーとリンク実績〕とする。