

第29回

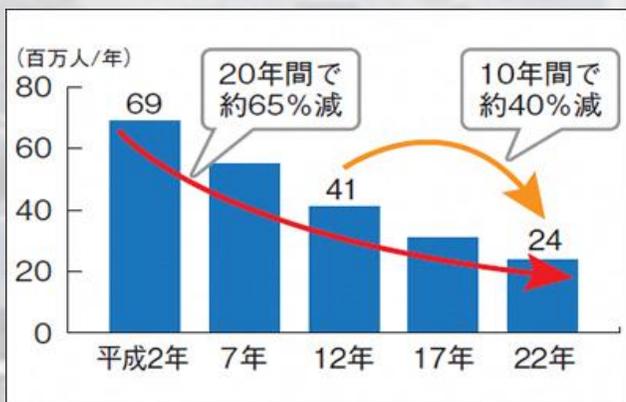
地域バス交通活性化セミナー



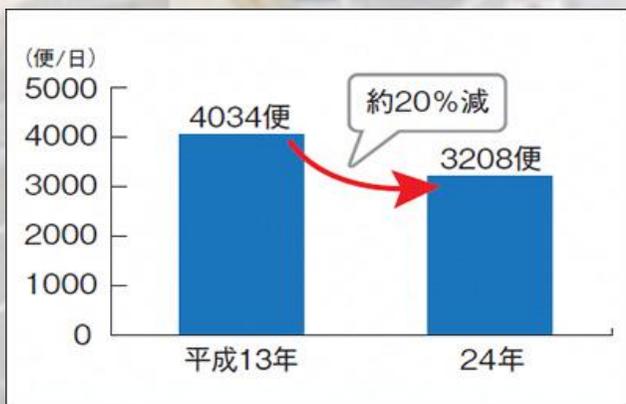
新潟市における
バスネットワーク維持に関する取り組み

新潟交通株式会社

マイカー依存度が高い新潟市におけるバス利用者数は、平成12年から22年までの10年間で約40%の減少、バスの運行便数は平成13年から24年までに約20%の減少となっていました。



図：バス利用者数



図：バス運行便数

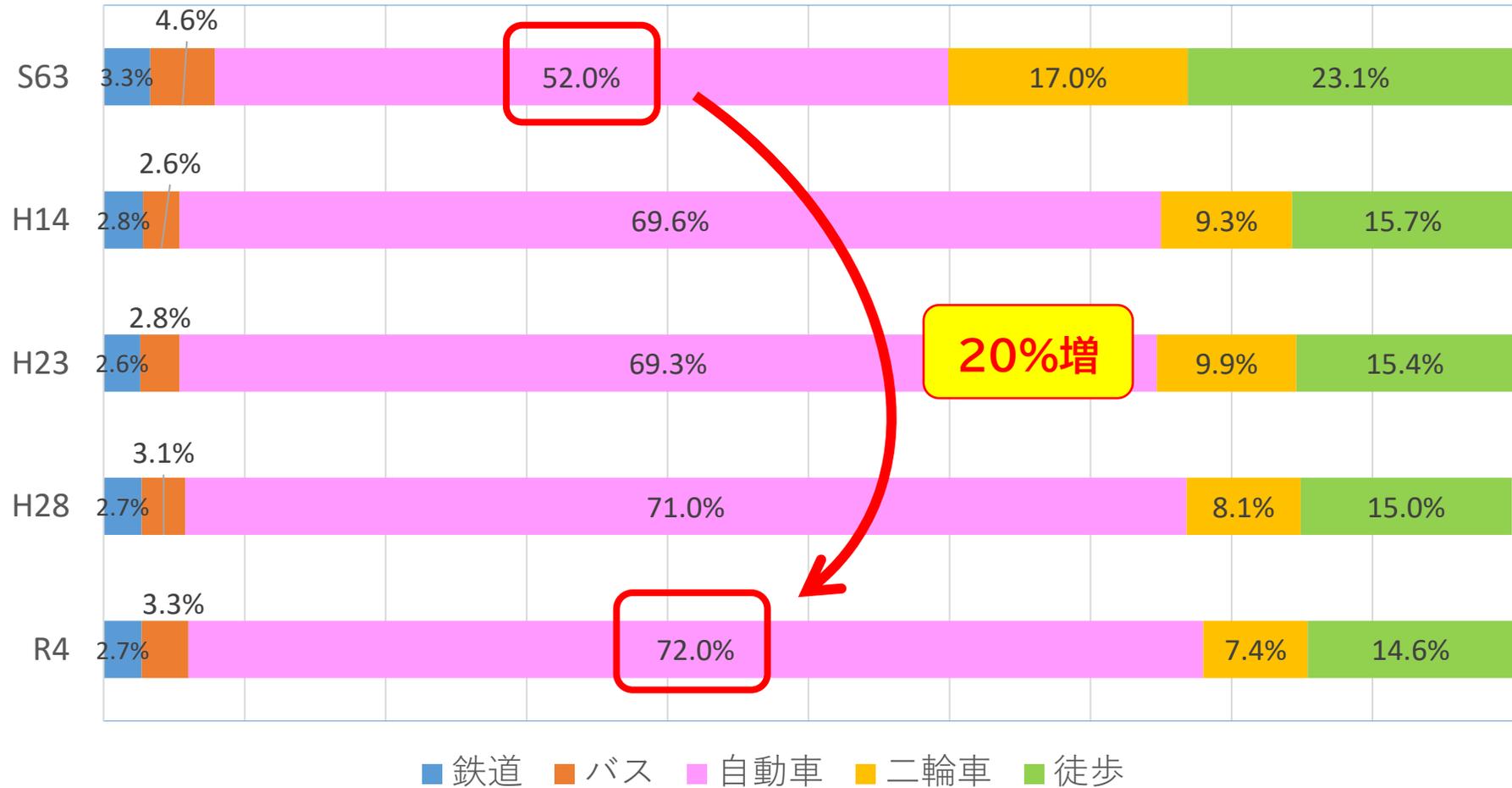
利用者減

売上減

減便・廃止

利用者減少 → 売上減 → 減便・廃止 → …
という、「負の連鎖」が生じていた。

資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、新潟市内都市交通特性調査



「負の連鎖」を断ち切り、将来に向かって持続可能な「新バスシステム」を導入

都心部での萬代橋ラインの導入
(平成27年～)



- ◆ 都心部での運行本数を集約し効率化
- ◆ 乗換拠点を設けることで多方面への移動が容易に
- ◆ 情報案内の充実で利便性が向上

【これまでのバス交通】

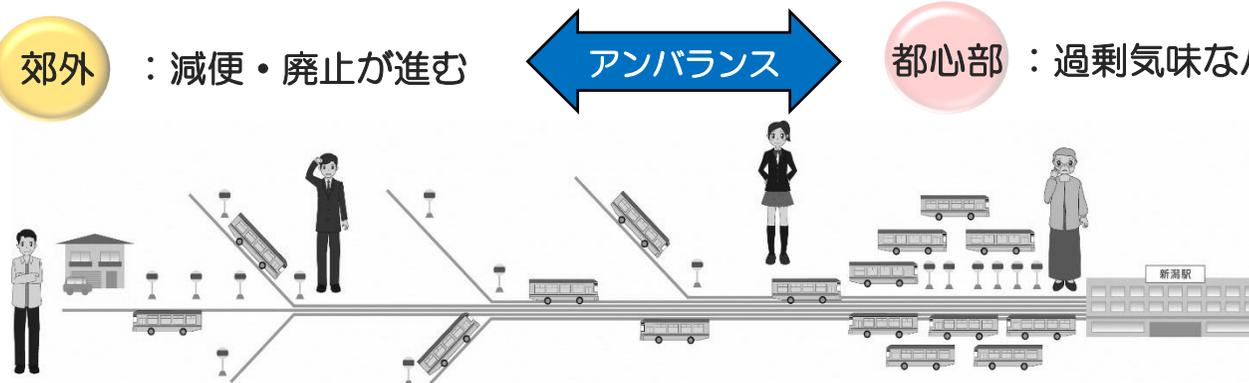
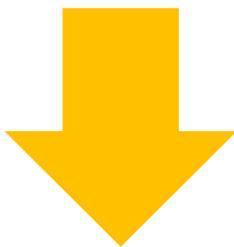
まちなかで過密運行が発生し、非効率な運行

便数・利用者数とも減少

郊外：減便・廃止が進む

アンバランス

都心部：過剰気味なバス運行



【新バスシステム】

まちなかのバスを集約 ⇒ 郊外へ再配置

交通結節点で乗り換えることにより、
効率的な運行が可能

便数・利用者数とも増加



◆ 郊外ではバス路線を再編

◆ 乗り換え拠点を整備

◆ まちなかでは連節バスを導入

- 新バスシステム、BRT開業までに減り続けた利用者が増加
- 環境負荷の低減

20年でバス利用者数は
65%減↓

バス利用者数の増加



CO₂の削減により、**環境負荷の低減**が図られた

新バスシステムの
開業前と比べ、利用者数は

1年目 **0.8%増↑**

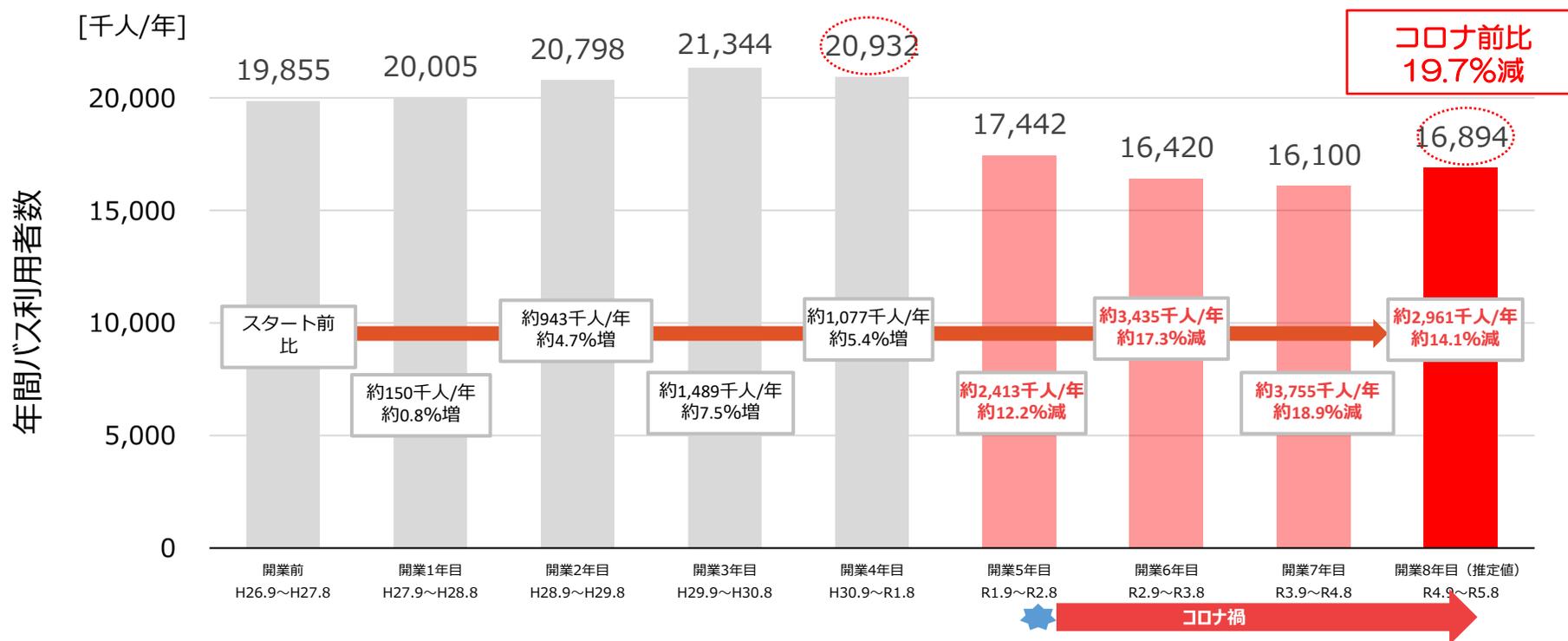
2年目 **4.7%増↑**

3年目 **7.5%増↑**

4年目 **5.4%増↑**

平成27年
新バスシステム開業

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、2019（R元年度）以降、利用者数減少
- バス事業者の経営が厳しい状況

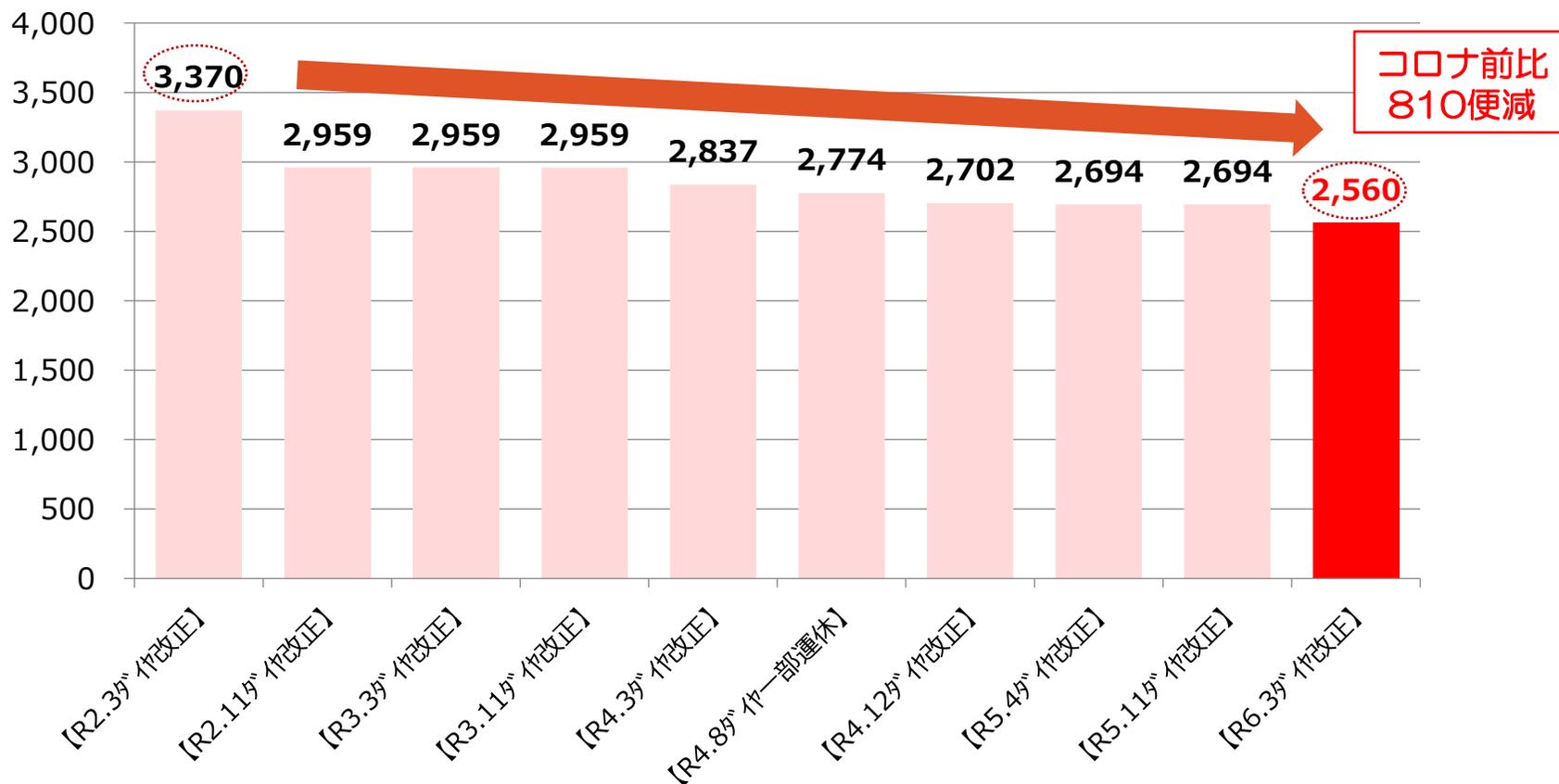


◆年間バス利用者数の変化

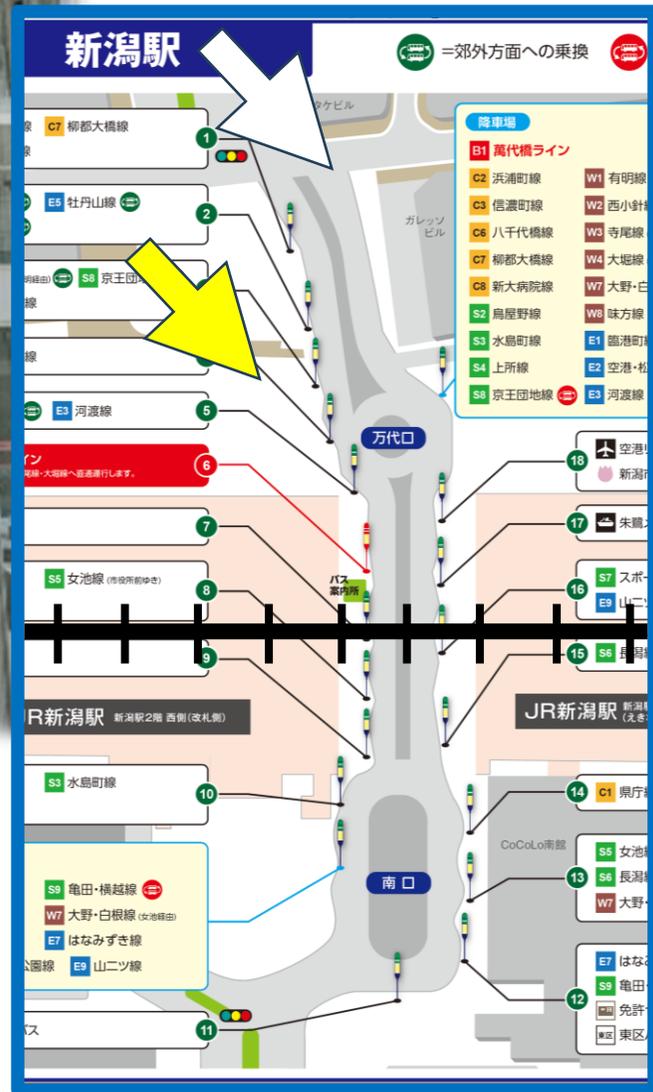
- コロナ禍を契機としてバス交通を取り巻く状況が一変
- バス利用者数の回復が見通せず、加えて、輸送コストの急激な上昇が今後も見込まれる

- 運行本数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少
- 2024年問題も控えており、より効果的・効率的な運行が必要

[運行本数（平日）] ※アクセス（空港リムジン、佐渡汽船、免許センター）、観光循環、ローカル線は除く



新潟駅バスターミナル開業後の南北路線について



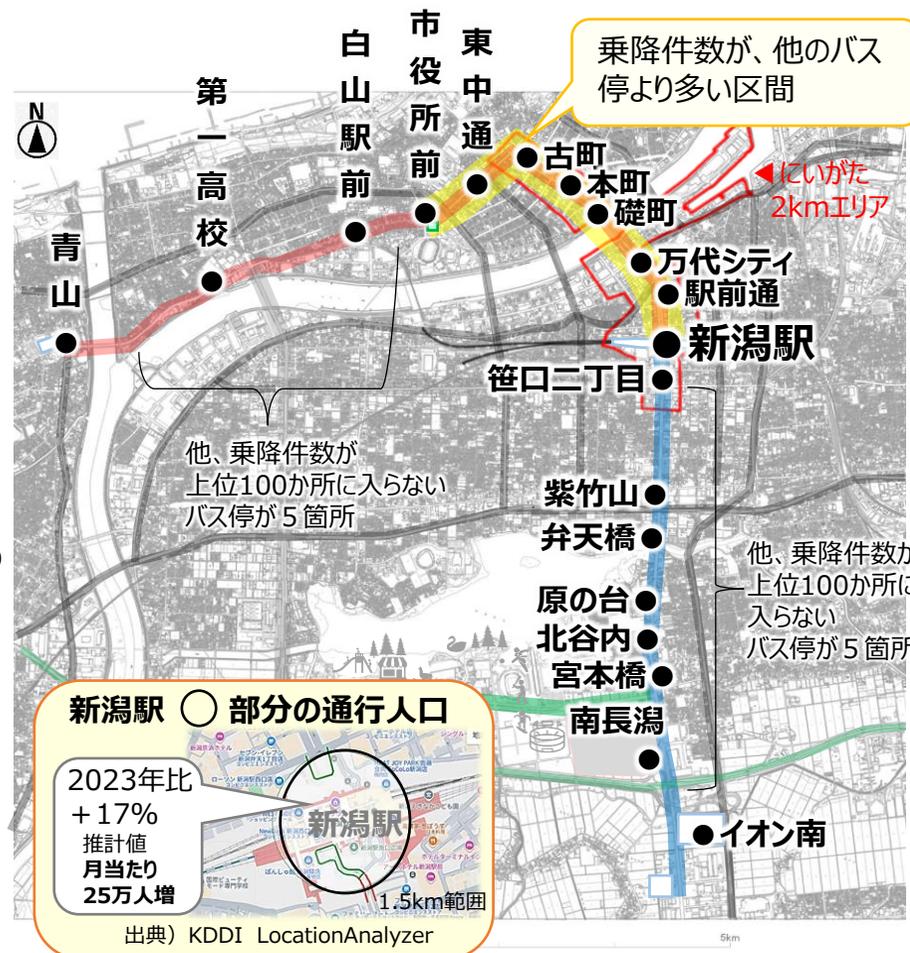
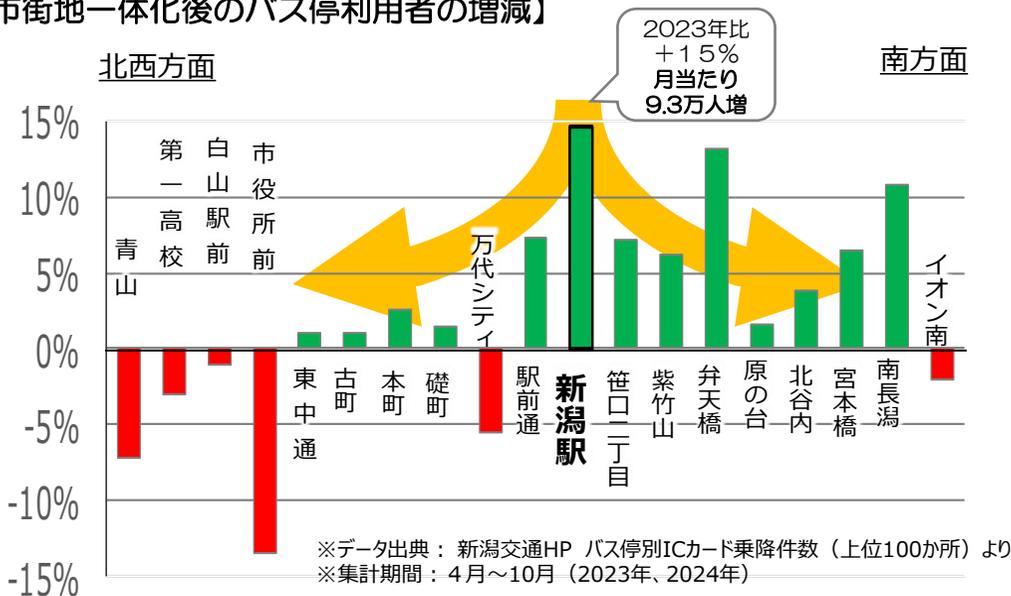
○新潟駅の利用者が増えるなど、**新潟駅の求心力が高まっている**

エネルギー

○**駅に集まる人流を回遊させることにより、まちに波及させていくことが重要**

【南北市街地一体化後のバス停利用者の増減】

増加 ▲
バス停乗降件数増減率
▼ 減少



駅B.T.の開業

・乗換の利便性向上
(バスとバス、バスと鉄道)

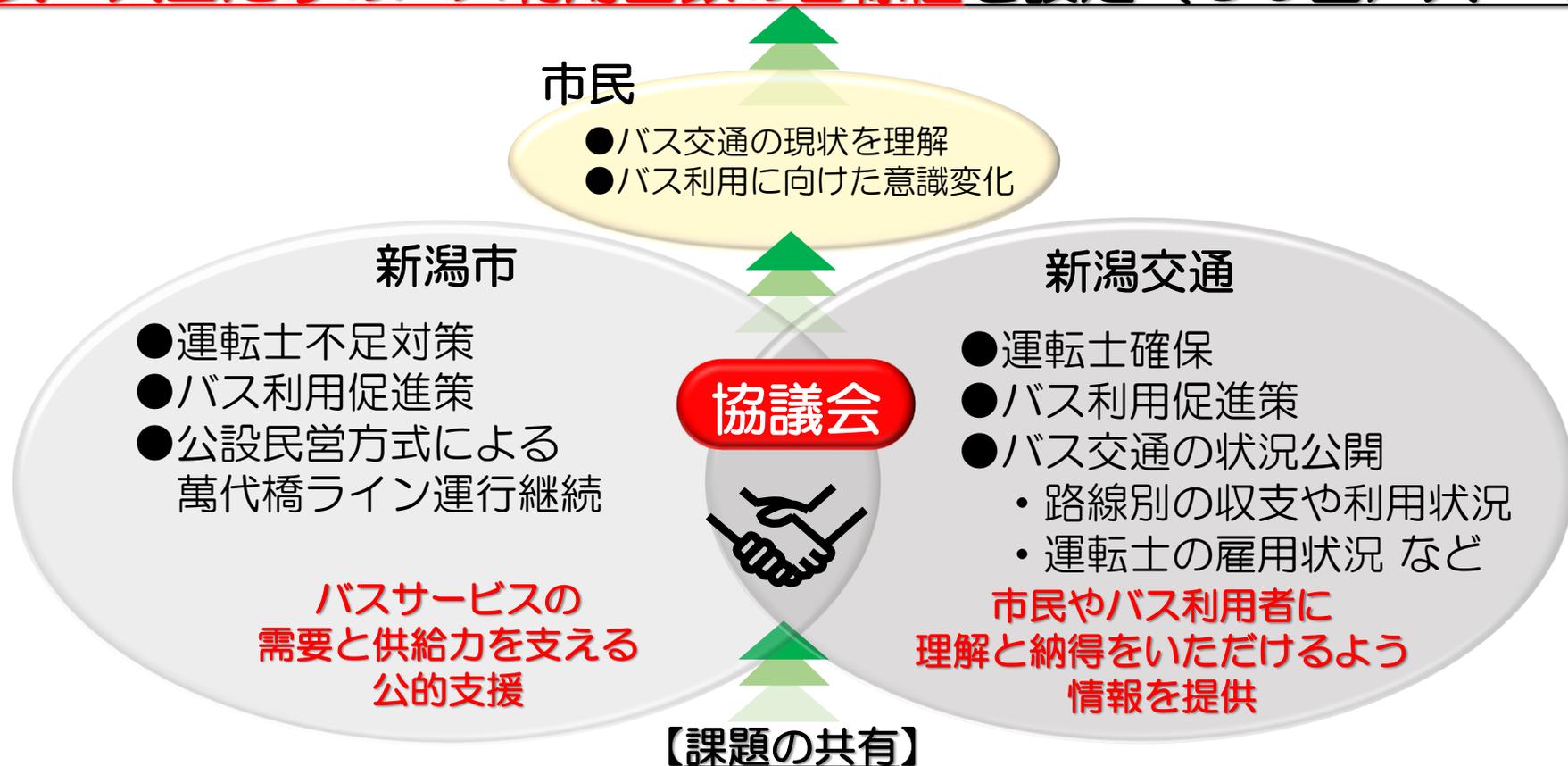
・南北縦貫路線の新設

・新しい商業施設のオープン

▲2024年4～10月の1か月あたりの利用者：約173万人

新潟駅南北市街地一体化に資するバス交通の実現および路線バスネットワークの維持に向けた連携協定
令和5年12月締結

新潟交通の提供する路線バスネットワークを最大限機能させる 市民一人当たりのバス利用回数の目標値を設定（30回/人・年）



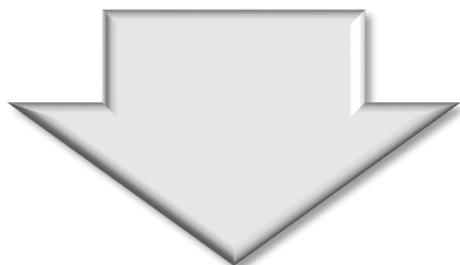
【供給力不足】慢性的な運転士不足/2024年問題

【需要減少】コロナ禍からの利用者減

【まちづくり】新潟駅南北市街地の一体化と新たな都心軸の誕生

これまでのバス交通

事業計画に基づき要員や車両などの経営資源を調達できたため、事業計画策定に大きな制約はなかった。



しかし・・・

- ・恒常的なバス需要の減少
- ・慢性的なバス運転士不足
- ・2024年問題など

現在のバス交通

運転士不足などバス事業を取り巻く環境の変化により、経営資源に基づき事業計画を策定せざるを得ない状況に変化。

更に先行きの不透明感から、交通事業者のみでは事業を維持することが困難な状況となった。

輸送力を維持していくためには、
「労働力確保」「バス運行の効率化」が必須

ご清聴ありがとうございました

