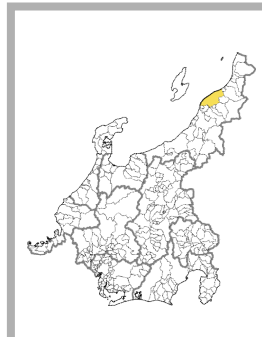


新潟市(新潟県): 1. 基幹バス「りゅーとリンク」/ 2. 区バス / 3. 住民バス 需要に応じたバス交通体系の構築

人口	813,847 人	モード	乗継改善・ 複数モード
面積	726.10 km ²	法令	1.2. 道路運送法 第4条 3. 道路運送法 第21条ほか
人口 密度	1,120.85 人/km ²	運営 主体	1.新潟交通 2.新潟市 3.住民



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【公共交通の利用者減少】【事業者から廃止の申し出】

- ・ 新潟市ではバス利用者は年々減少し、近年ではピーク時(昭和45年頃)の1/5程度まで落ち込んでいた。
- ・ このような状況の中、平成15年、市内の路線バスを運行する新潟交通より24路線の廃止申し出がなされた。このことを受け、廃止地域における生活交通確保策として、住民組織が運営主体となる「住民バス」制度を創設し、平成17年4月より運行。
- ・ また、平成19年4月には新潟市が政令市となり区制が導入されたことを受けて、まちづくりや区役所等への新たな移動ニーズに対応するため、新潟市が運営主体の「区バス」の運行に着手。
- ・ さらに、平成19年6月に国のオムニバスタウン指定を受け、同年11月より中心部を巡回する、にいがた基幹バス「りゅーとリンク」の運行を開始。

活用メニュー(制度・協議会等)

【オムニバスタウン整備総合対策事業】【市町村単独事業】

- ・ オムニバスタウン整備総合対策事業を活用し、基幹バスの専用車両化やバス停上屋等の関連施設整備を積極的に行っていく計画である。
- ・ 「区バス」の運営費及び「住民バス」への補助金は、市の単独事業として実施中。

■ 実現したサービス

取組み内容

【路線再編】

> 基幹バス

- ・ 市の中心部の主要な施設と交通結節点を接続する基幹路線で運行は新潟交通が行う。新潟駅、市役所、県庁、市民病院等を巡回する。
- ・ 運賃は中心部の路線が200円均一、その他は距離制で160～310円である。運行ヘッドは10～20分である。
- ・ バスの愛称名(「りゅーとリンク」=新潟が「柳都」と呼ばれることから)やバスのデザインは市民公募により決定。

> 区バス

- ・ 新潟市内の8つの区のうち中央区以外の7つの区で導入されている。
- ・ 区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定されている。
- ・ 運営主体は新潟市で、路線やダイヤは各区が中心となって設定し、運行は路線によって新潟交通、新潟交通観光バスに委託されている。

> 住民バス

- ・ バス路線の廃止問題を抱える地区などの公共交通空白・不便地区(全8地区)で住民組織が主体となり「住民バス」を運行している。
- ・ 住民組織が運営主体で、路線によって新潟交通及び地元タクシー会社のさくら交通に運行委託している。
- ・ 車両は路線バスタイプ、ジャンボタクシーまで様々。
- ・ 運賃収入や地元負担(自治会や商業施設等)で運行経費を賄えない場合、運行経費の7割を上限に市が補助。

■ 効果と負担

効果

【生活移動手段の確保】

> 基幹バス

- ・ 1 便あたり 26～28 人の利用があった(平成 19 年 11 月～平成 20 年 3 月実績)。

> 区バス

- ・ 区バスの 1 便当たり利用者数は以下のとおりであった。

表. 区バスの 1 便あたり利用者数 (江南区は後期試験運行分)

区	北区	東区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
利用者数 (人)	2.1	2.4	2.2	7.4	7.6	1.9	2.4

(運行開始～平成 20 年 3 月実績) 出典：新潟市ホームページ

> 住民バス

- ・ 一例として江南区の亀田茅野山・早通地区では 1 便あたり 3.7 人の利用があった(平成 19 年度実績)。

負担

【市町村負担】【住民負担】

> 基幹バス

- ・ 運行費補助なし。オムニバスタウン整備費総合事業で国、市が新潟交通に補助し、平成 19 年度はノンステップバス 22 両(うち専用カラーリングバス 10 台)を導入。

> 区バス

- ・ 市が交通事業者に運行委託している。収支率 3 割を目標としているが実績は以下のとおりである。

表. 区バスの収支率 (運賃収入÷運行費用) (江南区は後期試験運行分)

区	北区	東区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
収支率 (%)	8.2	11.3	10.4	27.5	14.3	5.8	12.9

(運行開始～平成 20 年 3 月実績) 出典：新潟市ホームページ

> 住民バス

- ・ 一例として江南区の亀田茅野山・早通地区では運行費用約 780 万円に対して、運賃収入・広告収入約 170 万円、住民負担約 70 万円でまかない、残りの約 540 万円を市が補助している(19 年度実績)。

■ プロセスと調整

地域公共交通会議における区バスの検討

【調整:対住民】【調整:対交通事業者】

- ・ 区バスは、各区に設置された道路運送法に規定する地域公共交通会議の分科会において、そのルート・ダイヤ・住民バスとの役割分担などが検討され、運行計画が策定されている。
- ・ 新潟市では、市民に役立つ区バスの要件として、収支率 3 割以上を目指しており、より住民ニーズに即した運行サービスが提供されるよう、適宜、運行計画の更新が行われている。

■ 創意工夫・知見・教訓

需要に応じたバス交通体系の構築

【創意工夫:需要に応じたサービス供給】

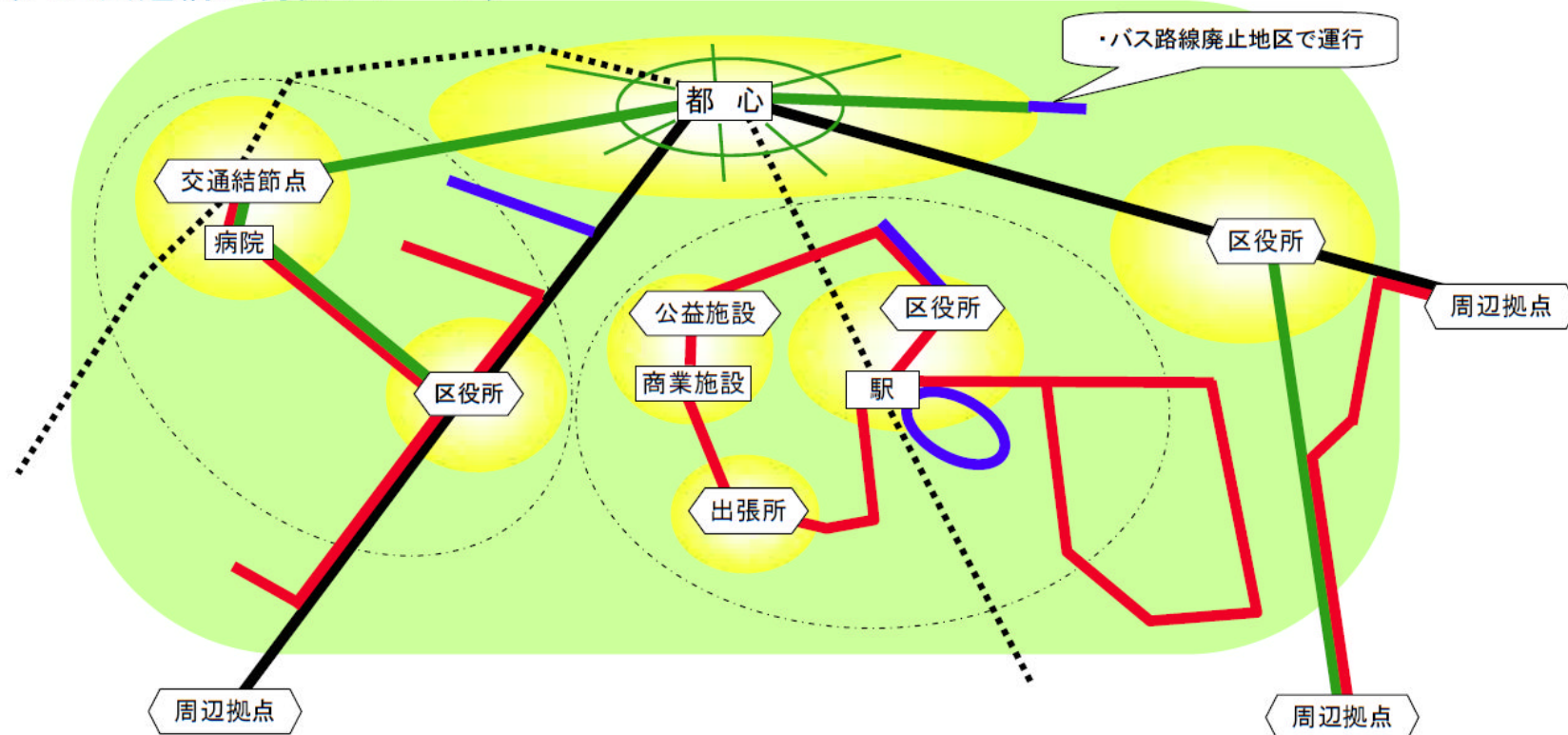
- ・ 利用ニーズに応じて「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」という各タイプのバス交通体系が構築されている。これは新潟市のように広範な自治体の場合、市内の各エリアにおいて交通に対するニーズは異なるため、車両のタイプやルート・ダイヤ等をそれぞれに応じたものに設定しているものである。また運営主体についても、交通事業者が運営主体となる基幹バスおよびその他幹線系バス路線、市が運営主体となる区バス、住民が運営主体となる住民バス、といった形で需要に応じてその形態が異なるものになっている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：新潟市都市政策部都市交通政策課 電話 025-228-1000

参考 URL：新潟市オムニバスタウン http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/omnibustown/omnibustown_top.html
 にいがた交通戦略プラン <http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/senryaku/senryaku.htm>

[バス交通網の現状イメージ]



(凡例)

交通事業者 が主体		幹線系バス路線(国補助含む)		鉄道
		準幹線系バス路線 (市補助含む)		
行政が主導		区バス		区域界
	地元が主体		住民バス	

図. バス交通網の現状イメージ

出典：にいがた交通戦略プラン（第5回）

