県内高速バス利用活性化実証事業｜新潟県内高速バスネットワーク協議会

2026/03/10

目的：県内高速バスの利用促進及び利便性向上

- 列車内から降車後のタクシーを事前予約できるサービス（タクジット）を導入し、県内高速バス利用者が高速バスとタクシーを円滑に乗り継ぎ、目的地へ移動できるようにする。
- 県内高速バスHPにおいて、県内高速バス各停留所の二次交通情報を整理し、利用者が円滑に二次交通が確認できるようにする。
- MaaSアプリ（りゅーとLink）を活用し、県内高速バス全線でキャッシュレスの企画乗車券を造成し、新規需要を掘り起こす。

事業内容：タクシー配車サービス・デジタルチケットアプリ活用

【交通サービスの高度化】

- 県内高速バスの車内からバスの降車時間や降車地を選択してタクシーの配車予約ができるサービスの実証を行った
- 県内高速バスの各停留所において利用可能なカーシェアやレンタカー、タクシー等の情報を整理し、県内高速バスHPで発信した

【モビリティデータの取得と活用】

- タクジット、企画乗車券で得られたデータの可視化、分析することで県内高速バスによる移動ニーズを明らかにした

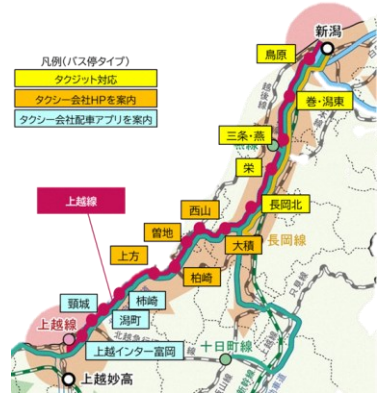
【エンドコンテンツとの連携】

- 新潟交通が提供する「りゅーとLink」を活用し、県内高速バスと新潟市内路線バスが一日乗り放題となる企画乗車券を造成した

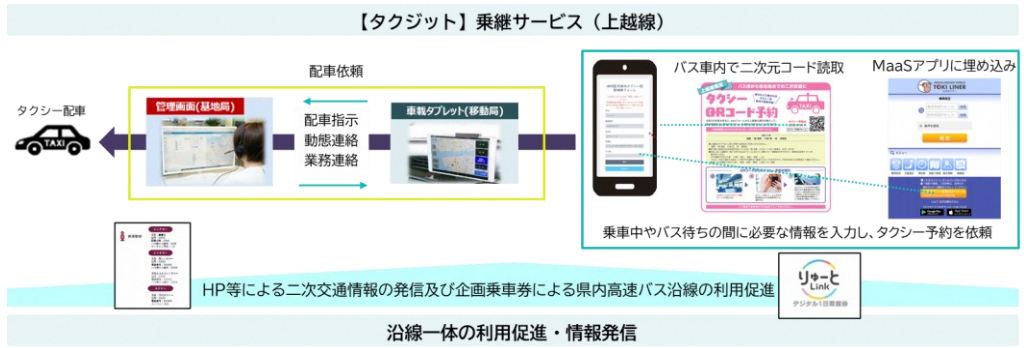
効果

- 課題：利用者からは出発地から目的地へのアクセス改善が要望されており、様々な交通モードと連携する等、アクセス改善が必要。
- 効果：本事業により乗継時間を約9割削減できたことに加え、二次交通情報がHPで一元的に確認できるようになった。
- 課題：県内高速バスの8割が生活利用であり、利用者増加や収支改善を図るため、観光客等の新規需要の掘り起こしが必要。
- 効果：本事業の企画乗車券購入者の約9割が新規でアプリ登録し、約6割が観光目的で利用する等、新規需要の掘り起こしが図られた。

【実施エリア】



【本事業の取組の全体像】



【タクジットの予約画面】



【タクシー配車の様子】



MLIT Copyright © 2025 by MLIT. All rights reserved.

プロジェクトの効果

課題に対する効果

#	課題	効果
1	利用者の出発地から目的地までのアクセス改善の要望に対し、様々な交通モード間でスムーズに移動できる環境や情報提供等により、利便性向上を図る必要がある。	タクシーを事前予約できるサービスの利用により、高速バスとタクシーの接続時間が短縮できた（接続時間約42分→約4分）。また、県内高速バスの各停留所において利用可能なカーシェアやレンタカー、タクシー等の情報を県内高速バスHPで発信し、高速バスと二次交通の利便性を向上できた。
2	利用者のニーズに合わせた県内高速バス停留所における二次交通の効果的な整備等が必要だが、バス停留所から目的地への二次交通の利用実績データが把握できておらず、適切な二次交通を検討できない	朱鷺メッセや新潟ふるさと村などの観光施設や自宅や教育機関など高速バス停留所から離れているエリアへの二次交通の利用実績を把握できた。今後、効果的な二次交通を検討する上では、継続的な利用実績の取得と分析により、利用傾向を把握することが必要。
3	県内高速バスの利用者増加や収支改善のため、新規需要を獲得していく必要がある。	8月1日に企画乗車券の販売を開始する中、企画乗車券利用者の95%がMaaSアプリの新規利用登録を実施しており、新規需要の獲得につながった。

KPI

【凡例】 赤字：目標達成　青字：目標未達成

#	測定項目	KPI	計測方法	計測頻度・回数	事業実施年度の目標値	最終結果	達成/未達成の原因
1	バスと連携したタクシー配車サービス利用者の増加	配車サービス利用者数	データベースを確認	毎月	135人	12人	県内高速バスの乗車時間（40分～1時間）に対し、タクシー乗車の30分前の配車予約〆切であったため、バス乗車後、配車予約〆切まで時間が短かいことや移動が困難な目的地への単発利用が多く、日常的な利用に繋がらなかったため。
2	県内高速バス利用者の利便性向上	利用者のサービス満足度（評価5,4の割合）	アンケート	年1回	60%	40%	企画乗車券が訪日観光客等の利用を想定した土日祝限定で2～3名利用が条件であった。アンケートでは6割が1名利用、3割が平日利用への改善をあげており、利用しにくい条件となっていたため。
3	県内高速バスと路線バスやタクシー等二次交通の接続時間の短縮	実証前と比較した接続時間の削減率	別途調査（Googleマップ等）	年1回	50%	90.5%	例えば上越富岡エリアは、路線バスは1本/時間であり、高速バス停留所からの二次交通の接続が考慮されておらず、接続時間が長かった。タクシーを高速バスの降車時間に合わせて配車予約できることで待ち時間を大幅に短縮することができた。
4	新規企画乗車券による利用者増加	企画乗車券の利用者数	データベースを確認	毎月	600人	249人	土日祝限定で2～3名利用が条件であり、利用しにくい企画乗車券となっていたため。
5	データ活用による県内高速バスの二次交通整備事業の立案	データ分析を活用した事業数	県内高速バスネットワーク計画案を確認	年1回	1	1	二次交通の利用実績の取得と分析により、二次交通の利用者のニーズや効果的な整備等に向けた課題を把握し、二次交通施策の検討に活用できた。

MLIT Copyright © 2025 by MLIT. All rights reserved.