

交通政策について

I 新潟市の生活交通（バス）に関する取り組みについて

1. 新潟市の概況

新潟市は平成17年に14の市町村が合併してできた政令指定都市である。総面積は本市の約1.5倍であるが、新潟平野が広がっており、市域全体が平地であり、山林・湖沼を除く可住地面積は、本市の約2.3倍にもなる。市街地は主に新潟駅を中心とする旧新潟市域であり、市域面積の2割に満たないこのエリアに全人口の6割以上が居住している。

旧新潟市以外の地区は、各区の中心部以外は田園が広がり、集落が点在している状況である。

交通体系は、図1に示すように、新潟市中心部の都心と各区を放射状に結ぶ都心アクセスと、中央区以外の7つの区の中心部と各地を結ぶフィーダー交通により、構築されている。



「にいがた交通戦略プラン」より

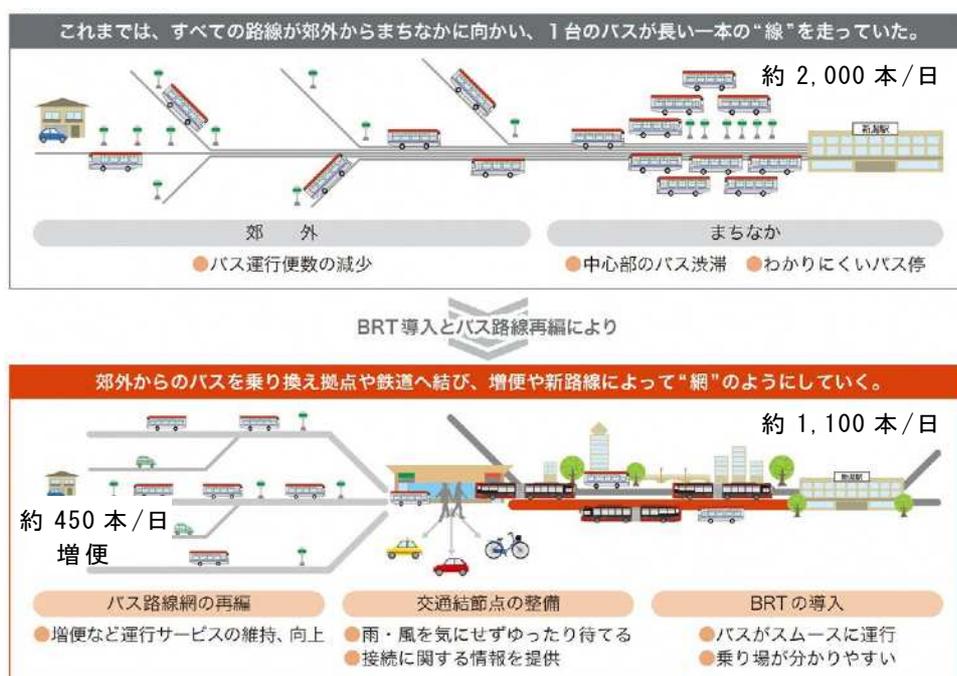
図-1

2. 新バスシステムについて

(1) 概要

新潟市では、持続可能な公共交通体系の構築を目指すため、都心アクセスの強化策として、平成27年度にBRT導入によるバス路線の再編を行った。

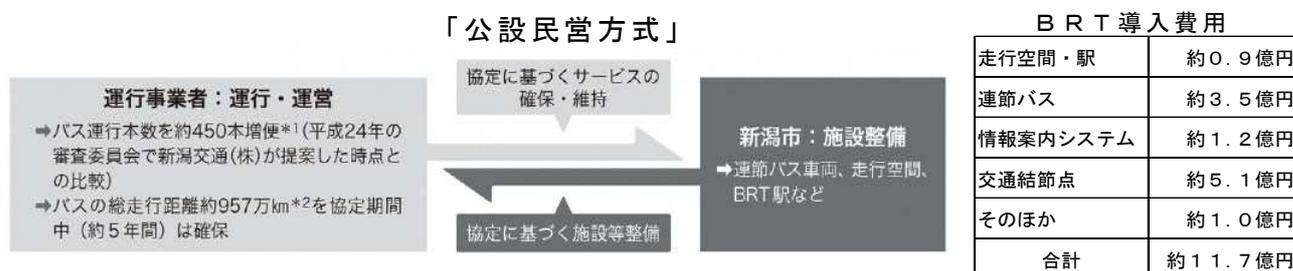
これまで、多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転手）により、郊外から乗り継ぎ拠点へ向かう路線の増便・新設を実施した。



「新潟市BRT第1期導入事業概要」より

図 - 2

(2) 事業方式



資料：新潟市

(3) 事業効果と課題

再編により郊外部の路線が充実したことや併せて高齢者割引を始めたことから、バス利用者が開業後1年目で前年比0.8%増、2年目は1年目比2.5%増、直近の3年目は2年目比2.3%増となっている。

一方で、乗り継ぎが不便との声もあり、再編時、直行便を100本残していたが、半年後さらに126本を増便した。

3. 郊外部のフィーダー交通について

郊外部の生活交通は、

- ①合併以前から走っている路線バス（33路線）
- ②合併に伴い新たに設定した区役所へのアクセスとなる区バス（13路線）
- ③住民からの要望により住民組織が運営主体となる住民バス（15路線）

により形成されている。

郊外部は人口密度も低いため、概ね全路線において収支は赤字であり、赤字額は概ね全額市が補填している。

区バス・住民バスは、土・日祝の運行や実施地区、便数も増やしてきたため、乗客総数は増えているが、収支率に大きな変化はない。

4. 高齢者割引制度について

公共交通の利用促進と健康寿命の延伸につなげるため、市内居住の65歳以上を対象として、バス運賃が半額になる「シニア半わり」制度を導入している。

○対象路線：路線バスでICカードが利用できる路線

区バス・住民バスの全路線

○利用者：約31,000人（平成29年度実績）

※H24年から社会実験を実施、H28年9月本格実施

○自治体負担：約2.5億円

5. まとめ

(1) 交通施策に関する本市との違い

本市の交通軸はπの字形に東西に1本、南北に2本を主軸とする線を基本とする形であるが、新潟市は中心市街地から放射状に広がり、それを横にも結び網目状となる面的に配置している。

郊外部は人口密度も低く、さらに公共交通分担率も7.5%（本市21.9%）と低いため、運行補助や高齢者割引制度などに約6億円／年近くの予算を投入することにより、公共交通を維持している。

(2) BRTの導入について

BRTを導入したバス再編に際しては、

- ・市街地部の路線の集約・効率化を図るためのBRT導入
- ・BRTなど幹線バス路線に接続するフィーダーバス路線の設置
- ・結節機能を強化する乗継拠点の整備

など、複数の事業を一体的に進めることが重要であることから、新潟市の取り組みを参考にしたいと考えている。

II 本市のBRT導入について

1. 目的

人口減少、超高齢社会、乗務員不足に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、小倉～黒崎間を中心に拠点間BRTの形成に段階的に取り組むこととしている。

2. 連節バス導入の概要

【事業主体】西鉄バス北九州株式会社

【総事業費】約10億円

【全体計画】

平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	平成33年度 (2021年度)	計
2台	4台	4台	10台

※参考：平成30年度は環境省補助事業（二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金）に採択された。

補助対象経費：339,010千円（連節バス2台、整備・検査場、バスロケ）
国費：169,505千円（補助率1/2）

【平成31年度の運行ルート】

運行区間	運行時間帯
小倉～戸畑間（砂津～戸畑駅）【25番】	朝ラッシュ時間帯：1台
小倉～黒崎間（砂津～黒崎バスセンター）【特快】	終日：1台 上記時間帯以外：1台

※小倉～門司港間は平成32年度以降を予定

3. 今後のスケジュール

平成31年1月 車体デザイン市民投票
平成31年3月まで 連節バスが正着するためのバス停整備
平成31年4月以降 昼間試験運行
平成31年夏頃 運行開始

拠点間BRT（連節バス）の運行ルート及び停留所

実施主体	北九州市、西鉄バス北九州（株）	
運行主体	西鉄バス北九州（株）	
運行区間	小倉(砂津)～黒崎(黒崎バスセンター)	小倉(砂津)～戸畑(戸畑駅)
運行距離	約 12.8 km	約 9.2 km
停留所数	15 停留所	11 停留所

運行車両：連節バス（メルセデス・ベンツ製「CITARO-G」）

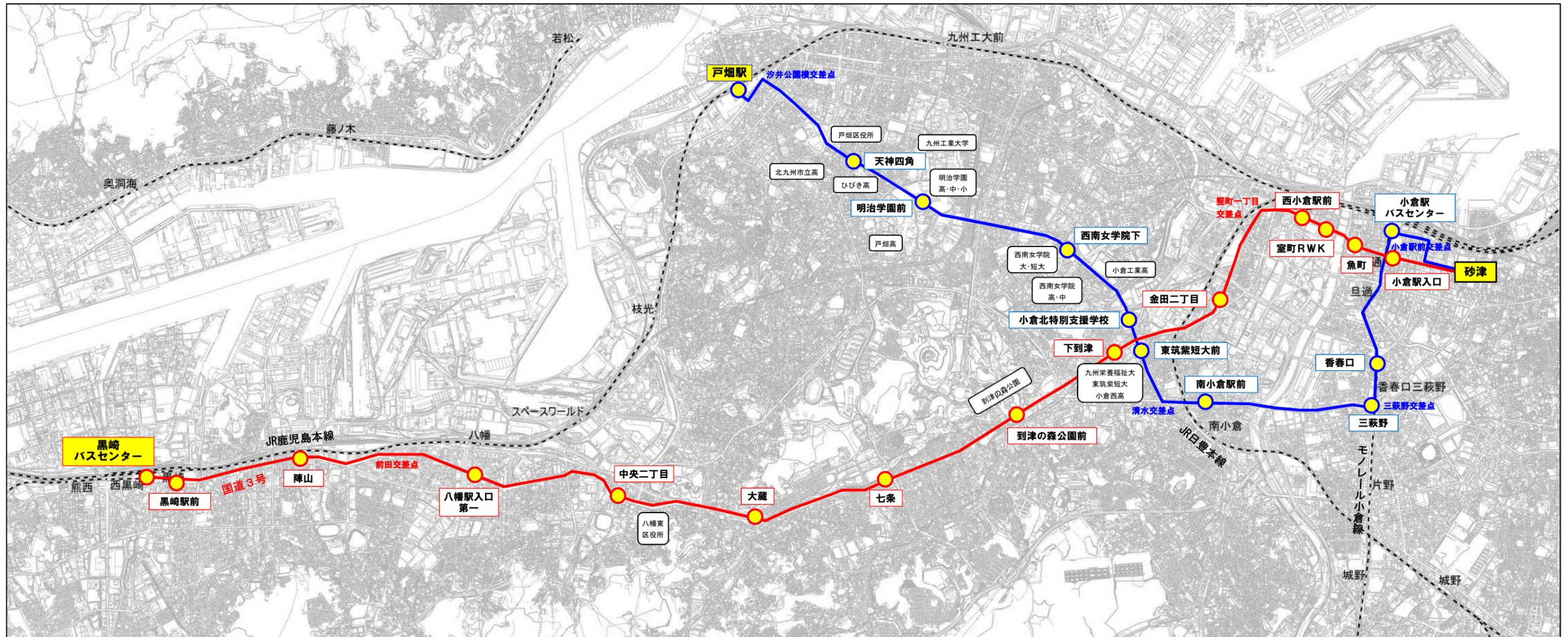


《使用車両：西日本鉄道(株)保有》

〈連節バス諸元〉

項目	連節バス	参考	
		高速バス	路線バス
全長	18.17m	11.99m	11.26m
全幅	2.55m	2.49m	2.49m
客定員	約130人	55人	78人
最小回転半径	9.6m	10.4m	9.2m

■運行ルート及び停留所



注) 運行ルートならびに停留所の位置は確定したものではありません。関係者協議や試走等によって変更の可能性があります。

■ : 小倉～黒崎ルート
■ : 小倉～戸畑ルート