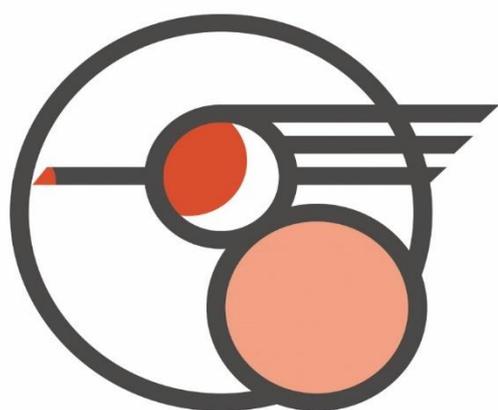


新潟県 県内高速バス ネットワーク計画

令和4年6月

新潟県地域公共交通活性化協議会

【令和6年6月修正】



NIIGATA HIGHWAY EXPRESS
TOKI LINER
ときライナー

目次

第1章 計画の目的と位置づけ	1
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の基本的な考え方	2
1.4 対象区域	2
1.5 計画期間	2
第2章 地域および県内高速バスの現状	3
2.1 地域の現状	3
2.2 県内高速バスの運行状況	7
2.3 県内高速バスの利用状況・利用者の意向	11
第3章 県内高速バスの課題および目標	14
3.1 課題	14
3.2 基本理念と本県の県内高速バスネットワークの目標像	15
3.3 取組の方向性（基本方針）	17
3.4 計画の目標	18
第4章 目標達成のための事業	20
4.1 目標と事業の対応関係	20
4.2 取組の具現化に向けた役割分担等	21
4.3 事業内容	22

第1章 計画の目的と位置づけ

1.1 計画の目的

県土が広い本県において、県民の県内移動の利便性向上や交流人口の拡大などの観点から、県内主要都市間を結ぶ広域的な移動手段の確保は、本県が目指す「住んでよし、訪れてよしの新潟県」の実現に向けて重要な課題となっています。

本県の広域交通ネットワークは、新幹線をはじめとする鉄道網とともに、高速道路網の整備により県内高速バス網が発達し、出張等のビジネス利用のほか、通勤や通学、通院等の生活交通としても広く利用されてきました。一方で、近年、県内高速バス路線は、人口減少やマイカー利用の増大などによる利用者の減少により収支が悪化し、運転手不足も相まって路線の減便・廃止が相次いでいます。

県では、このような状況を踏まえ、県内高速バスの運行について、事業者の採算性のみ委ねるのではなく、官民が一体となって、県内高速バスを中心とした都市間高速交通ネットワークのあり方を検討する必要があると考え、持続可能で利便性の高い交通ネットワークの実現に向けた取組の方向性を示すことを目的として、令和元年度に「都市間高速交通ネットワークのあり方検討会」を設置し、議論を行ってまいりました。

当検討会においては、県民の県内移動の利便性向上や交流人口の拡大に向けた都市間高速交通ネットワークのあり方について、県内高速バスは、地域の価値を高め、QOL（Quality Of Life:生活の質）を確保するためのツールとして捉えつつ、利用者の目線に立った取組を推進し、利便性の高い交通サービスを提供すること等により、多くの方に利用される移動手段としていくことが今後の取組において重要との見解が示されたところです。

このような中、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者が大幅に減少し、運行継続に向けて、厳しい状況におかれています。こうした背景を踏まえた上で、県内高速バスネットワークによる本県の広域交通体系の目指す将来像や取組の具体的な方向性を示す「新潟県県内高速バスネットワーク計画」を策定し、持続可能で利便性の高い交通ネットワークの実現を目指すものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、本県の最上位計画である「新潟県総合計画」と整合を図るとともに、本県の県内高速バスネットワークに関する将来像を示すものです。

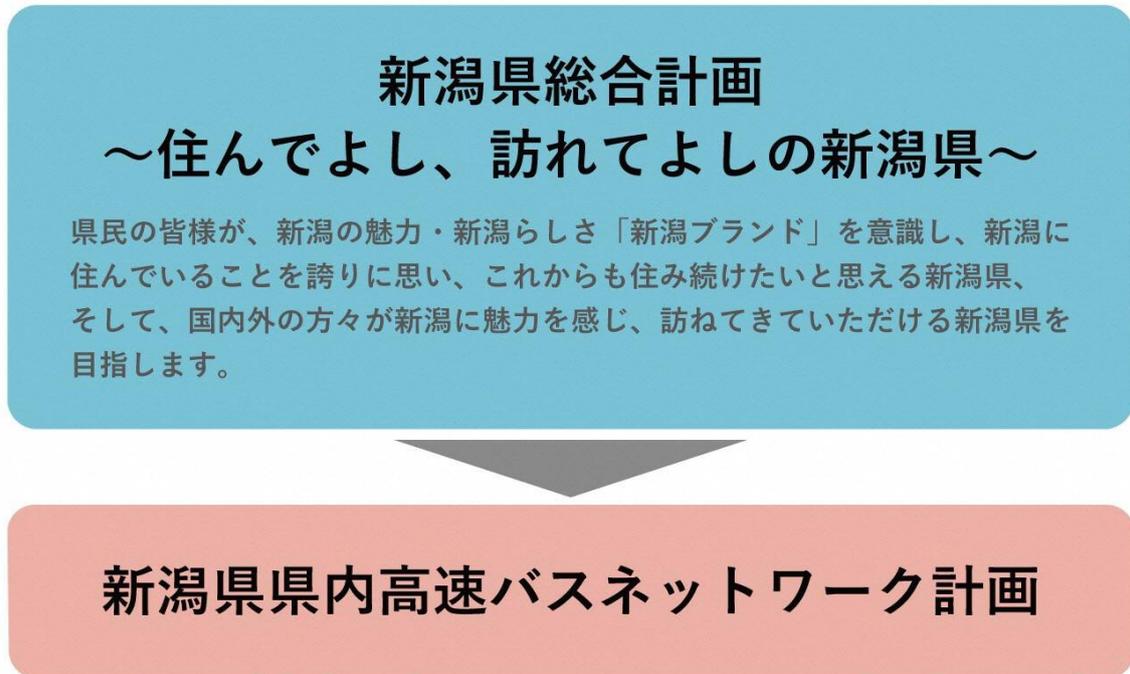


図 計画の位置づけ

1.3 計画の基本的な考え方

本計画は、鉄道と高速バスの役割分担を踏まえつつ、既存の鉄道網を前提として、県内高速バスネットワークの将来像を示すものとしします。

1.4 対象区域

新潟県全域（県内高速バス路線沿線 13 市内※）

※新潟市、燕市、三条市、長岡市、柏崎市、上越市、糸魚川市、小千谷市、魚沼市、南魚沼市、十日町市、阿賀野市、五泉市

1.5 計画期間

令和4年度から令和7年度の4年間

第2章 地域および県内高速バスの現状

2.1 地域の現状

(1) 人口推移・分布

○本県の人口は R2 時点で約 220 万人となっており、近年減少幅が拡大しています。

表 人口推移

年	人口 [人]	面積 [km ²]	人口密度 [人/km ²]	前回調査からの増減 [人] (カッコ内は割合)
H7	2,488,364	12,584.0	197.7	—
H12	2,475,733		196.7	H7→H12 -12,631 (-0.5%)
H17	2,431,459		193.2	H12→H17 -44,274 (-1.8%)
H22	2,374,450		188.7	H17→H22 -57,009 (-2.3%)
H27	2,304,264		183.1	H22→H27 -70,186 (-3.0%)
R2	2,202,358		175.0	H27→R2 -101,906 (-4.4%)

出典：国勢調査 (H7～R2)

近年減少幅が拡大

(2) 人口分布

○人口減少の進行により、本県全体にわたり薄く広く人口が分布しています。



図 人口分布

出典：H27 国勢調査

(3) 通勤通学流動

a) 全州市町村間の流動

- 下越地域は新潟市、中越地域は長岡市、上越地域は上越市を中心に通勤通学の流動がみられます。
- 県都新潟市と各都市間においても、通勤通学の流動が一定程度みられます。

表 市町村間の通勤通学流動

D:終点 O:起点	村上市	関川村	胎内市	新発田市	聖籠町	新潟市	阿賀野市	阿賀町	五泉市	田上町	加茂市	弥彦村	燕市	三条市	見附市	長岡市	出雲崎町	刈羽村	柏崎市	小千谷市	魚沼市	南魚沼市	十日町市	津南町	湯沢町	上越市	妙高市	糸魚川市	粟島浦村	佐渡市	
村上市	26965	432	2126	1187	311	1466	14	4	7	1	4	0	5	9	6	29	0	0	6	0	1	6	5	0	1	13	0	0	5	6	
関川村	804	1724	314	162	21	97	4	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
胎内市	1537	141	10073	2358	53	1306	37	3	7	0	2	1	6	3	4	18	0	0	5	1	0	1	2	0	0	8	0	1	1	2	
新発田市	740	41	1951	35703	3046	9328	906	51	113	3	23	3	20	28	10	92	1	5	20	2	5	17	8	0	2	18	4	4	0	20	
聖籠町	59	1	171	1871	375	1933	43	0	5	1	1	0	4	1	3	16	0	0	4	0	0	1	1	0	1	6	0	0	0	3	
新潟市	599	19	462	6319	3962	388419	3178	275	2844	583	1909	572	6297	3952	307	3194	12	14	337	78	78	182	79	5	52	383	25	46	7	194	
阿賀野市	34	2	37	1820	258	6882	13463	147	898	18	51	3	19	47	3	54	0	1	5	2	2	3	2	0	1	7	1	0	1	2	
阿賀町	3	0	3	56	9	456	253	4255	386	2	6	0	0	4	1	6	0	0	1	1	0	2	0	0	1	2	0	1	0	3	
五泉市	11	1	9	194	38	7007	1266	224	18132	209	418	2	66	254	26	93	1	0	4	5	3	11	3	0	2	9	0	0	0	6	
田上町	3	1	1	15	6	1674	24	3	117	2163	1025	7	232	1036	30	133	1	0	6	1	3	2	2	0	1	7	0	0	0	1	
加茂市	0	0	1	26	2	2287	19	3	171	642	7597	13	560	3139	108	367	1	0	10	1	2	7	5	1	1	9	2	0	0	0	
弥彦村	1	0	1	3	1	791	0	0	2	0	18	1747	1585	300	27	184	9	1	13	2	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	
燕市	9	1	3	28	7	5897	9	0	28	47	455	985	30568	5243	352	2058	65	7	115	17	9	17	4	0	1	22	4	1	2	6	
三条市	7	0	3	44	7	3667	18	7	47	182	1615	104	3994	40629	1473	2784	16	2	93	36	17	39	11	1	5	40	0	4	0	6	
見附市	4	0	0	4	2	693	3	0	13	11	127	18	410	1986	11099	7587	13	7	83	114	18	28	15	1	4	17	4	5	0	1	
長岡市	19	1	12	29	16	3136	18	2	24	11	212	108	2351	2142	3454	128396	319	171	2324	3901	531	464	297	18	46	266	12	17	0	15	
出雲崎町	0	0	0	0	0	46	0	0	1	0	3	8	75	19	11	622	1079	45	388	6	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	
刈羽村	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	1	0	3	3	2	185	23	902	1472	8	0	2	2	0	0	14	0	0	0	0	
柏崎市	1	0	2	10	2	290	3	0	1	0	10	10	47	38	33	2206	224	1132	39418	114	19	18	79	3	0	632	9	13	0	1	
小千谷市	2	0	0	1	0	149	2	0	0	0	9	1	9	23	53	4377	1	3	246	14245	338	143	466	19	10	20	1	1	0	1	
魚沼市	1	0	0	2	0	126	0	0	0	0	2	0	0	13	11	1222	0	4	26	728	15592	2395	171	0	57	12	2	2	0	1	
南魚沼市	0	0	0	3	2	175	0	0	2	0	4	1	3	7	7	581	2	1	25	142	1545	29035	547	55	1446	36	1	4	0	0	
十日町市	1	0	0	1	0	118	0	1	1	0	1	0	0	9	4	516	0	14	226	661	164	823	26415	962	152	195	1	4	0	0	
津南町	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	16	0	0	4	10	8	55	995	4366	23	8	1	2	0	0	
湯沢町	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	1	6	39	606	42	6	3673	6	0	0	0	1	
上越市	6	0	3	9	2	463	6	2	1	0	8	0	7	20	6	405	1	21	1210	8	15	67	284	6	5	95338	4353	869	0	7	
妙高市	1	0	1	2	0	62	0	1	0	0	0	1	1	2	1	31	0	0	33	1	1	4	1	0	0	5507	11438	30	0	2	
糸魚川市	0	0	0	1	0	47	0	0	1	0	1	0	1	4	0	28	0	0	7	0	1	2	2	0	3	1055	22	21196	0	0	
粟島浦村	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	265	0
佐渡市	3	0	1	2	0	91	1	0	2	0	2	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1	6	0	1	0	30798

出典：国勢調査 (H2)

100人未満
100人以上
2000人以上

(4) 地域資源

- 主要な医療・教育・商業施設などの地域資源は県都新潟市周辺に多くみられます。
- 観光資源については、弥彦・寺泊周辺など高速バス沿線以外にもいくつかみられます。

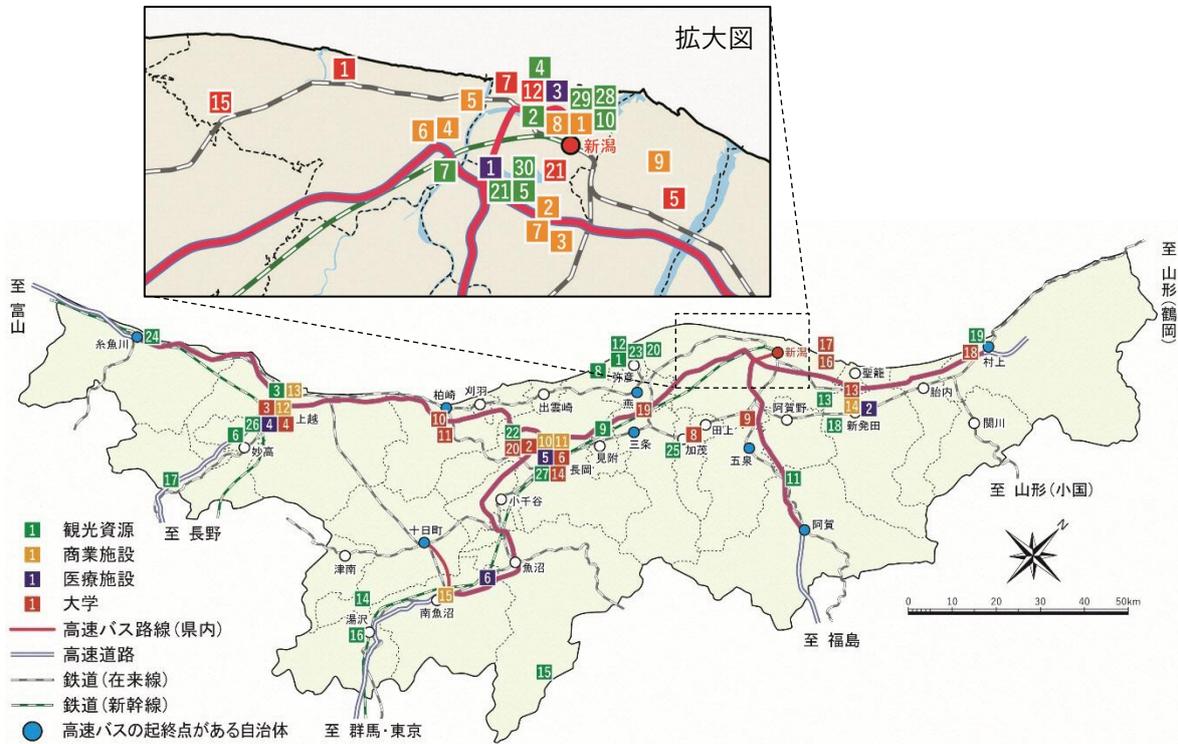


図 地域資源の分布

出典：

- 【医療施設】救急救命センター（三次医療施設）
- 【商業施設】大規模小売店舗一覧（R3.9）における20000m²以上
- 【大学】短大・高専を除く県内の大学
- 【観光資源】令和元年新潟県観光入込客統計における各目的分類の上位5位

分類	No.	名称
医療施設	1	新潟市民病院
	2	新潟県立新発田病院
	3	新潟大学医学総合病院
	4	新潟県立中央病院
	5	長岡赤十字病院
	6	魚沼基幹病院

分類	No.	名称
商業施設	1	LOVELA(ラブラ)万代
	2	アークプラザ新潟
	3	アビタ新潟亀田店
	4	アビタ新潟西店
	5	イオン新潟青山ショッピングセンター
	6	イオン新潟西ショッピングセンター
	7	イオンモール新潟南
	8	万代シティ 新潟伊勢丹ビル
	9	河津ショッピングセンター
	10	新長岡ショッピングセンター
	11	リバーサイド千秋
	12	上越ウイングマーケットセンター
	13	上越ショッピングセンター
	14	イオンモール新発田
	15	六日町ショッピングパーク

分類	No.	名称
大学	1	新潟大学
	2	長岡技術科学大学
	3	上越教育大学
	4	新潟県立看護大学
	5	新潟県立大学
	6	長岡造形大学
	7	日本歯科大学新潟生命歯学部
	8	新潟経営大学
	9	新潟薬科大学
	10	新潟工科大学
	11	新潟産業大学
	12	新潟青陵大学
	13	敬和学園大学
	14	長岡大学
	15	新潟国際情報大学
	16	新潟医療福祉大学
	17	新潟食料農業大学
	18	新潟リベリオン大学
	19	三条市立大学
	20	長岡崇徳大学
	21	関志専門職大学

分類	No.	名称
観光資源	1	彌彦神社
	2	白山神社(初詣を除く)
	3	上越市立水族博物館「うみがたり」
	4	新潟市水族館(マリビア日本海)
	5	動物ふれあいセンター
	6	道の駅あらい
	7	新潟ふるさと村
	8	寺泊魚の市場通り
	9	道の駅パティオにいがた
	10	ピアBandai
	11	阿賀野川ライン
	12	弥彦山ロープウェイ
	13	瓢湖水きん公園
	14	清津峡渓谷歩道トンネル
	15	奥只見・銀山平・尾瀬
	16	越後湯沢温泉
	17	妙高高原温泉郷
	18	月岡温泉
	19	瀬波温泉
	20	多宝温泉
	21	食と花の交流センター
	22	国富越後丘陵公園
	23	弥彦公園
	24	糸魚川「おてしやん」お風呂
	25	加茂山公園
	26	高田城百万人観桜会(4月)
	27	長岡まつり大花火大会
	28	コンベンション(朱鷺メッセ開催)
	29	新潟まつり花火大会
	30	デンカビッグスワンスタジアム(スポーツ観戦)

(5) 高速交通ネットワーク

- 本県は高速道路網が早くに整備され、県内バス事業者により、新潟市と県内各都市を結ぶ高速バスが運行され現在に至っています。
- 高速バス以外の高速交通としては上越新幹線や特急しらゆき、特急いなほ等があり、新潟市と村上市・長岡市・上越市間を結んでいます。



図 高速交通ネットワーク

2.2 県内高速バスの運行状況

(1) 県内高速バス路線

- 運行便数は長岡線(21 往復)、上越線(10 往復)の順に多く、その他路線は 10 往復以下となっています。
- 停留所は高速道路上のほか、各 IC から駅前までの一般道路上にも設けられています。

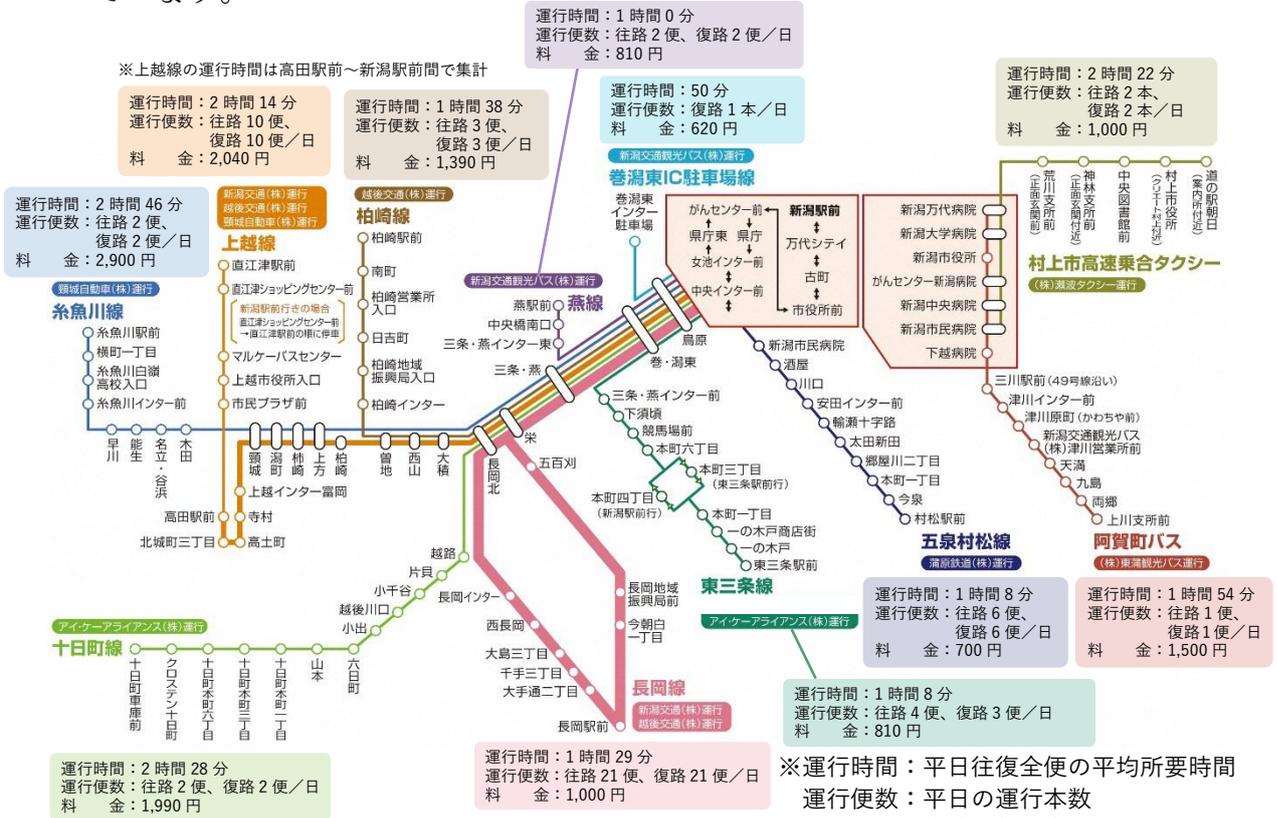


図 県内高速バス路線

出典：各交通事業者の資料をもとに作成

(2) 県内高速バス路線の減便状況

- 近年、各方面の県内高速バス路線で減便が行われています。
- 村上線および津川線に関しては、関係自治体（村上市および阿賀町）が代替運行を行うことで路線が維持されています。



図 県内高速バス路線の減便状況

※往復運行回数
※R3 は R4.1 月時点

(3) 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

- 新潟市を中心に、各方面に県外高速バスが運行されています。
- 新潟空港アクセス改善プロジェクトとして、観光地等への二次交通が整備されています。

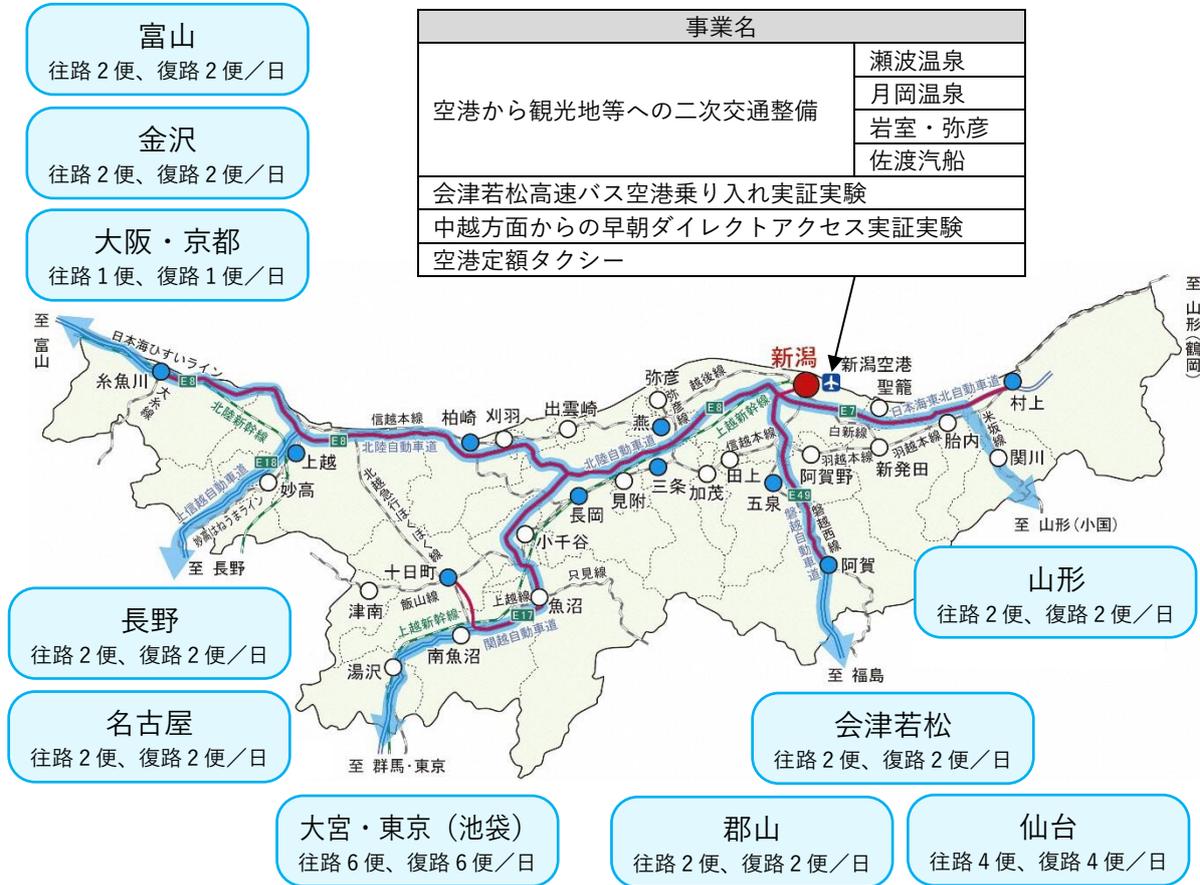


図 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

- ← 高速バス路線(県外)
- 高速バス路線(県内)
- 高速道路
- 鉄道(在来線)
- 鉄道(新幹線)
- 高速バスの起終点がある自治体

※往路…新潟県発、復路…新潟県着

※R3.11月時点(新型コロナウイルスの影響で休止等が生じている場合がある)

(4) 県内高速バスと鉄道の比較

○柏崎駅・高田駅・糸魚川駅（上越方面）では、特急列車の運行本数が他地域に比べ少なくなっています。

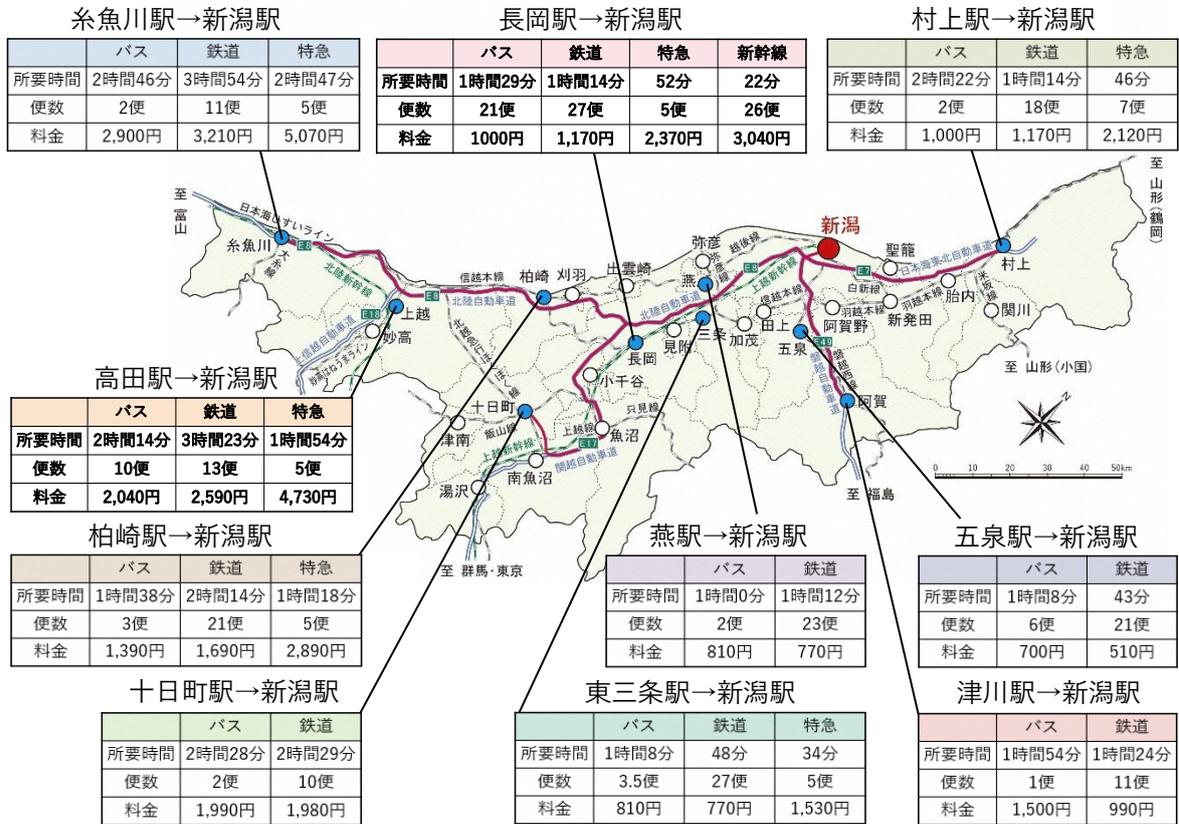


図 県内高速バスと鉄道の比較

- 高速バス路線(県内)
- 高速道路
- 鉄道(在来線)
- 鉄道(新幹線)
- 高速バスの起終点がある自治体

※R4.1月時点

集計対象：

【バス】・対象駅又は駅最寄停留所間の平日全便/日

【鉄道】・対象駅間の平日普通・快速全便/日（企画・観光列車除く）

・発時刻以降に新潟駅到着又はより早い着便がある場合は除外

・乗換えがある路線は乗換え検索サイトによる最も所要時間の少ない乗換えとする

【特急】・対象駅間の平日全便/日（企画・観光列車除く）

【新幹線】・対象駅間の平日全便/日（運行日指定便除く）

所要時間：集計対象便の平均所要時間（鉄道は乗換え時間含む）

便数：集計対象便の運行本数/日

料金：対象区間の大人通常料金（特急・新幹線は自由席料金）

(5) パーク＆ライド駐車場

- パーク＆ライド駐車場は、34箇所中28箇所を整備されており、整備率は82%です。
- 新潟市や長岡市、上越市で規模の大きい（駐車可能台数が多い）駐車場が整備されています。

パーク＆ライド駐車場整備率 = $28 / 34 = 82\%$



図 パーク＆ライド駐車場の整備状況

出典：自治体への聞き取り調査(R1.5月実施)

※三条・燕は、利用に当たり、定期利用者として登録が必要（協力金：月額500円/1台）

※長岡インター台数のみ Google マップ航空写真よりカウント

(6) 待合環境（トイレ、上屋）

- 上屋は、全箇所を整備されています。
- トイレは、34箇所中15箇所を整備されており、整備率は44%です。長岡以西の北陸道では、トイレの整備率が低くなっています。

上屋整備率 = $34 / 34 = 100\%$

トイレ整備率 = $15 / 34 = 44\%$



図 待合環境（トイレ、上屋）の整備状況

資料：自治体への聞き取り調査(R1.5月実施)

2.3 県内高速バスの利用状況・利用者の意向

(1) 路線別利用者数・収支状況

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、路線収支は悪化し、事業として成り立たない状況です。
- 糸魚川線など、長距離路線は利用者の減少幅が比較的大きくなっています。

表 路線別利用者数・収支状況

路線名 (平均所要時間)	利用者数[人]				収支率		
	R1	R2	R3	R1からR3の増減幅 (カッコ内は割合)	R1	R2	R3
糸魚川線 (2時間46分)	20,065	10,736	10,025	-10,040 (-50.0%)	79%	42%	36%
柏崎線 (1時間38分)	60,152	36,420	31,375	-28,777 (-47.8%)	111%	57%	58%
上越線 (2時間14分)	195,711	113,390	110,533	-85,178 (-43.5%)	112%	62%	62%
長岡線 (1時間29分)	505,109	328,725	328,731	-176,378 (-34.9%)	122%	74%	78%
十日町線 (2時間28分)	39,098	29,501	26,739	-12,359 (-31.6%)	112%	78%	57%
東三条線 (1時間8分)	62,310	51,955	44,193	-18,117 (-29.1%)	51%	45%	64%
燕線 (1時間0分)	24,807	21,910	21,250	-3,557 (-14.3%)	59%	58%	62%
五泉・村松線 (1時間8分)	53,534	41,237	36,499	-17,035 (-31.8%)	84%	60%	64%

※期間は、バス年度（10月～9月）で算出。R3は暫定数値。

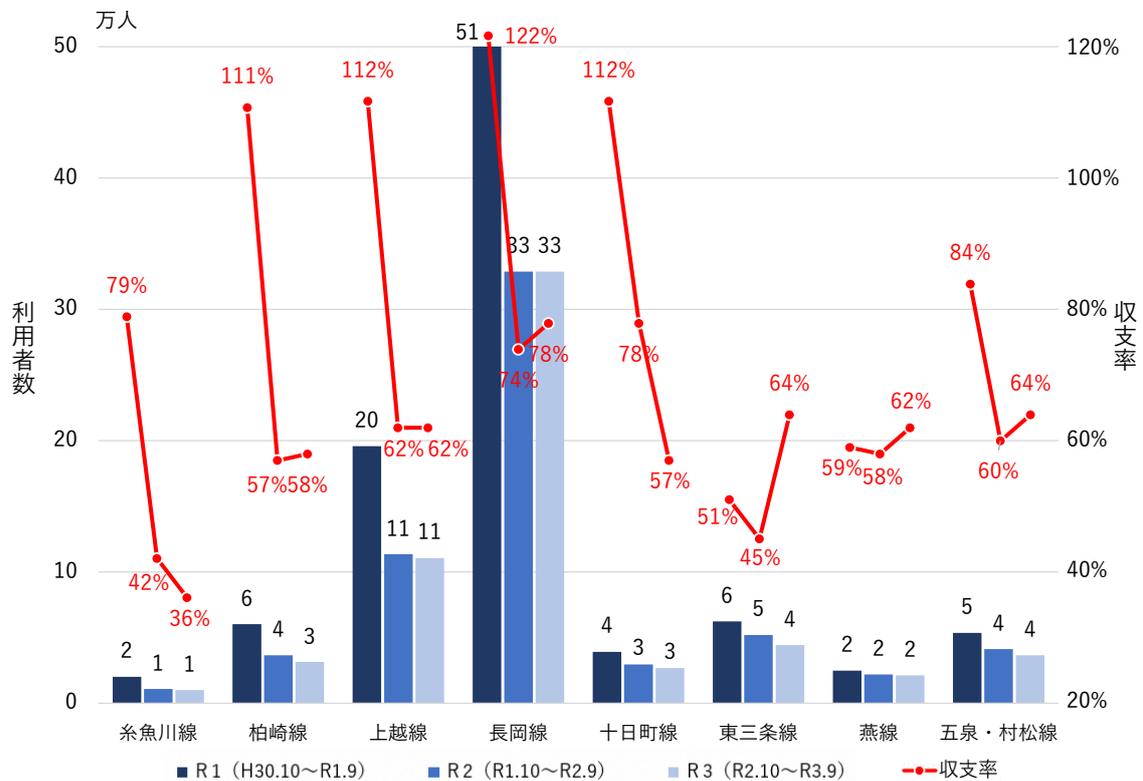


図 路線別利用者数・収支状況

(2) 県内高速バスに関する要望

○高速バスの利用者は、「運行頻度の増加」「運行時間帯の拡大」「高速バス利用に係る情報」への要望割合が高くなっています。

表 県内高速バスに関する要望

区分	路線名	「経路の変更」	「運行頻度の増加」	「運行時間帯の拡大」	「出発地(自宅・勤務先等)から高速バス乗り場までのアクセス改善」	「高速バスを降りてから目的地までのアクセス改善」	「高速バス利用に係る情報」	サンプル数
利用者	糸魚川線	21%	51%	62%	23%	18%	59%	39
	上越線	39%	66%	68%	31%	29%	52%	211
	柏崎線	26%	82%	67%	26%	23%	52%	66
	十日町線	32%	88%	72%	32%	32%	64%	25
	長岡線	33%	64%	65%	37%	38%	61%	272
	東三条線	45%	79%	67%	52%	30%	76%	33
	燕線	41%	76%	71%	71%	53%	76%	17
	巻湯東IC駐車場線	30%	70%	90%	10%	20%	40%	10
	五泉村松線	9%	87%	87%	22%	17%	52%	23
	わからない	23%	51%	53%	35%	30%	60%	43
	計	33%	68%	66%	34%	32%	58%	739
非利用者	上越地域	14%	35%	32%	24%	21%	30%	1109
	学生(通学)	21%	34%	26%	32%	32%	29%	38

※非利用者・学生(通学)の38件は、学生から回答があった121件のうち、大学所在市町村外から通学している方の回答数(自宅から大学までの通学を想定して回答)

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7~8月実施)

要望割合が高い

(3) 北陸新幹線開業に伴う新潟-上越方面の移動への影響

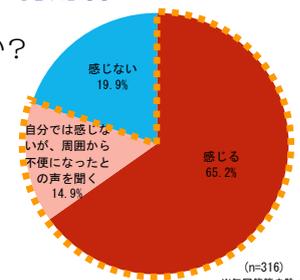
○上越地域の利用者の8割以上が、北陸新幹線開通後に新潟-上越方面の移動が不便になったと感じています。また、北陸新幹線開通後に鉄道の利用頻度が低下、高速バスの利用頻度が上昇し、高速バスの重要性が増しています。

上越地域との県内高速バスによる高速交通軸の強化～利用者アンケート～

※糸魚川線・上越線・柏崎線の利用者を対象

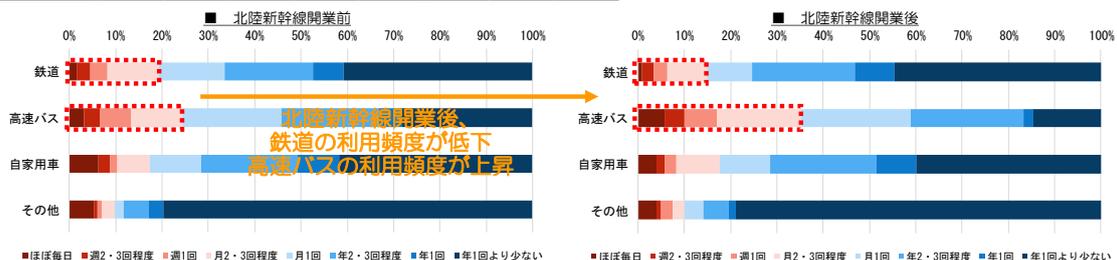
●北陸新幹線開業後、新潟-上越方面の移動が不便になったと感じるか？

項目	回答数	比率
感じる	206	65.2%
自分では感じないが、周囲から不便になったとの声を聞く	47	14.9%
感じない	63	19.9%
計	316	100%



●北陸新幹線開業前後の新潟-上越方面の移動頻度はどれくらいか？

頻度	北陸新幹線開業前(H27年以前)				北陸新幹線開業後(H27年以降)			
	鉄道	高速バス	自家用車	その他	鉄道	高速バス	自家用車	その他
ほぼ毎日	5	10	20	17	3	18	13	13
週2・3回程度	9	11	8	2	8	14	5	3
週1回	12	21	5	3	9	22	8	8
月2・3回程度	35	35	22	9	27	57	30	8
月1回	45	68	35	6	31	75	34	13
年2・3回程度	60	66	66	17	70	77	73	17
年1回	21	16	28	10	27	7	27	5
年1回より少ない	129	89	132	252	141	46	126	249



出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7~8月実施)

(4) バス停までの移動手段

- 高速バスに乗車前および降車後の移動手段としては、「徒歩」「自家用車（自分で運転し、バス停近くに駐車）」「家族等の送迎」が多くなっています。
- 「路線バス」「鉄道」などの公共交通へ乗り継ぐ人は、全体の13%程度となっています。

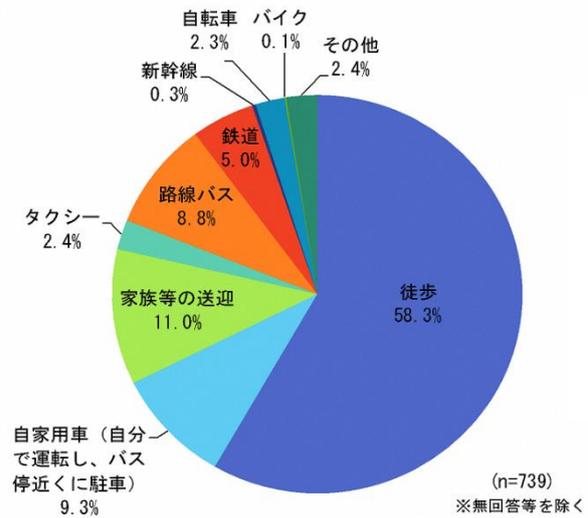
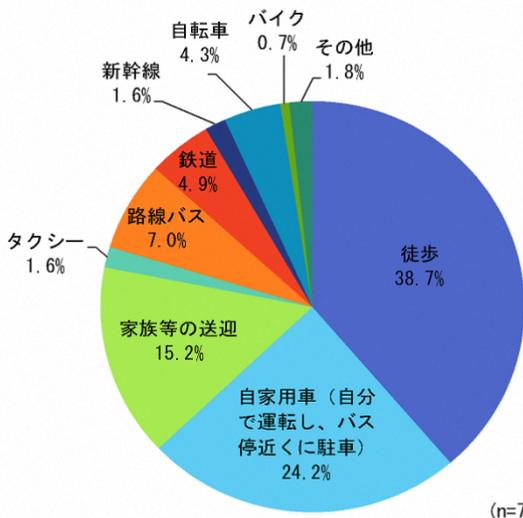


図 乗車したバス停までの移動手段

図 降車するバス停からの移動手段

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月実施)

(5) 県内高速バスの利用目的

- 県内高速バスは、通勤や通学、通院、出張など、地域の生活や産業を支える移動手段として利用されています。

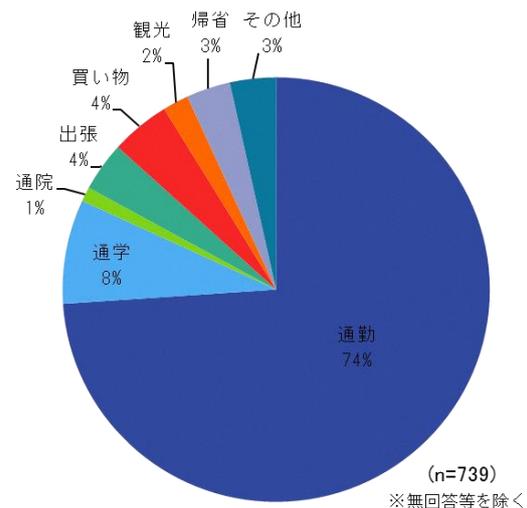
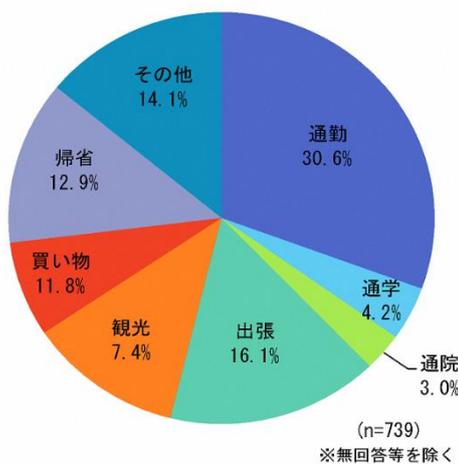


図 高速バスの利用目的

図 県内高速バスの利用回数に対する利用目的の割合

出典：県内高速バスに関するアンケート調査 (R1.7～8月実施)

出典：県内高速バスに関するアンケート調査 (R1.7～8月実施)を基に再集計
※左図について、回答者の高速バス利用頻度を乗じて再集計したもの

第3章 県内高速バスの課題および目標

3.1 課題

地域および県内高速バスの現状を踏まえ、課題を以下に整理します。

課題1. 県内高速バスネットワークの持続性の確保

- 県土の広い本県において、県内高速バスネットワークは、県内主要都市間を結ぶ重要な移動手段です。一方で、利用者の減少による採算性の低下や運転手不足による路線の減便・廃止が進み、高速バスの利便性が低下すれば、利用者がますます減少し、更なるネットワークの縮小につながる悪循環に陥ることが懸念されます。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者は大幅に減少しており、持続性の確保が喫緊の課題となっています。

課題2. 利用者ニーズへの対応

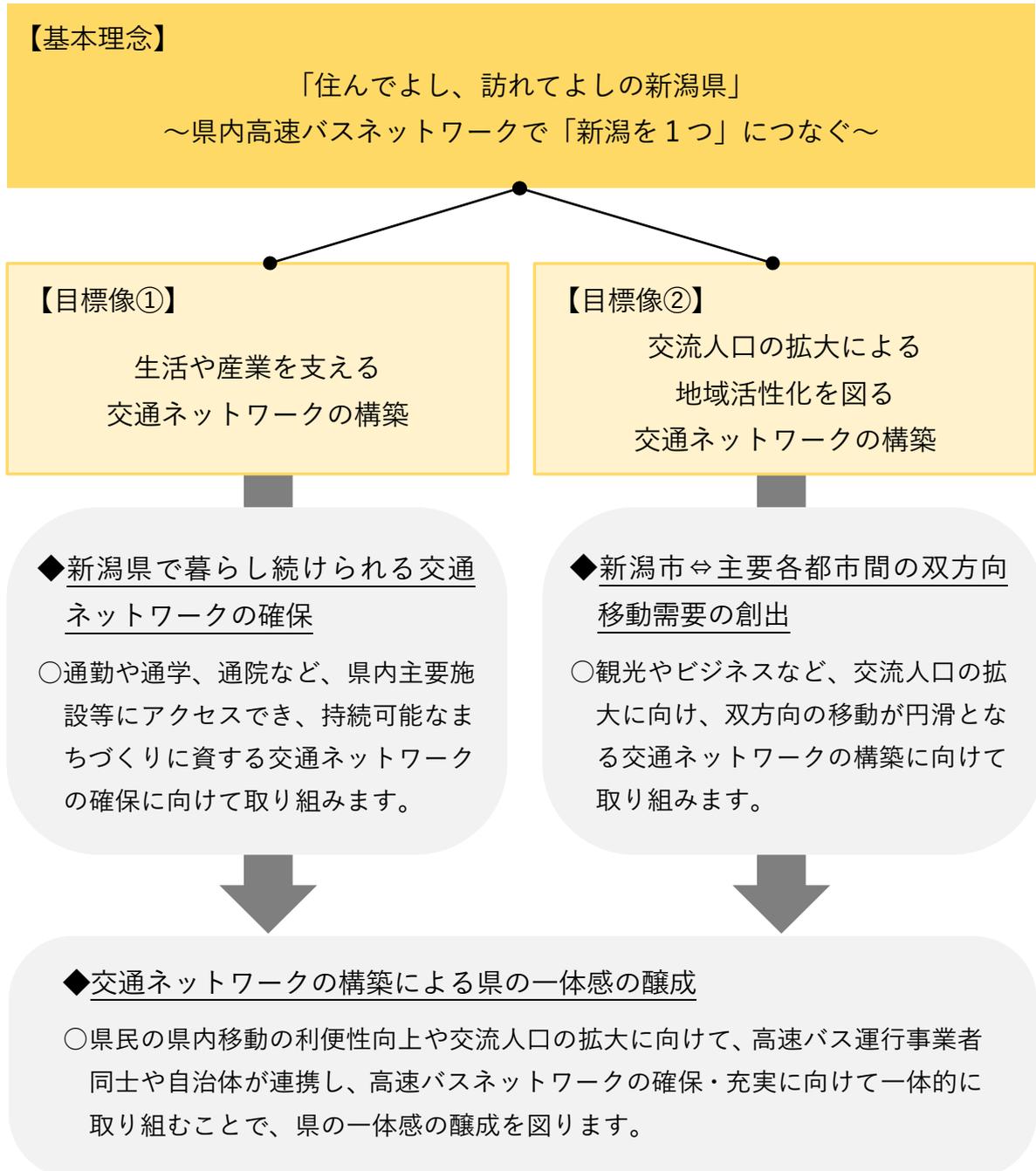
- 高速バスの運行情報はもとより、パーク&ライド駐車場など、高速バスの利用環境も含めた情報発信について、事業者又は市町村毎の発信となっており、利用者からは検索しづらい状況になっています。
- 高速バスの乗車地点までの移動手段及び降車地点から目的地までの移動手段が不足しており、高速バスの利用機会が限定されることが、利用拡大に向けた課題となっています。

課題3. 事業者毎の運行による情報等の分散と運行の更なる効率化

- 利便性向上に向けた取組や情報発信等を効果的に進めるためには、事業者毎の取組ではなく、一体的に取組を実施する必要があり、そのための体制づくりが必要です。
- 県内高速バスネットワークを運行するための既存資源（運転手や車両等）は限られており、ネットワークの充実には、事業者間において、これらの資源をより効率的に活用できる体制の検討が必要です。

3.2 基本理念と本県の県内高速バスネットワークの目標像

3.1 で整理した課題及び本県の最上位計画である「新潟県総合計画」の内容を踏まえ、本計画における基本理念と県内高速バスネットワークの目標像を設定します。



<県内高速バスネットワークの目標像>

凡例		
	県内高速バス路線 ※運行回数3回以上 輸送量15~150人	上越線 東三条線 柏崎線 五泉・村松線
	県内高速バス路線 ※輸送量150人超	長岡線
	県内高速バス路線 ※運行回数3回未満	燕線 十日町線 糸魚川線
	市町村運行路線	村上市高速乗合タクシー 阿賀町バス
	高速道路	
	鉄道(在来線)	
	鉄道(新幹線)	

※令和4年3月時点

地域公共交通確保維持改善事業
(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)
対象路線

本計画の対象



3.3 取組の方向性（基本方針）

取組の方向性 1. 県内高速バス事業の収支構造の改善

- 新型コロナウイルス感染症などで運行継続に影響を受けている県内高速バスネットワークについて、民間事業者だけでなく、行政も一体となって、持続性の確保に取り組みます。
- 運送収入だけでなく、民間の小売店等と連携し、新たな収入源の獲得を図ることや、国等の補助制度を活用していくことを検討・実施します。

取組の方向性 2. サービス水準の向上・サービス内容の見直し

- 県内高速バスネットワークの利便性をより高めるため、随時路線の見直しや運賃体系の見直しを検討・実施します。
- 利用者が公共交通などを利用して、出発地から目的地まで移動ができるよう、様々な交通モードと連携しながら、利便性の高い交通ネットワークの構築に取り組みます。
- 多様な交通モードをシームレスにつなぎ、利用者にとって分かりやすい・使いやすい交通ネットワークとなるよう、効果的な情報発信やMaaSの概念を具現化するICT技術を活用したサービスの提供により利便性向上を図ります。

取組の方向性 3. より効果的かつ効率的な事業運営のための組織体制の構築

- 県内高速バスネットワークの認知度や利便性の向上に向けた効果的な取組実施のため、県内高速バス運行事業者各社と行政などが一体となって取り組むための体制を構築します。
- 県内高速バスネットワークが1つのブランドとして認識されるよう、ネットワークのデザイン統一化や、サービス水準の統一化などに取り組みます。
- 県内高速バスネットワークを運行するための既存資源（運転手や車両等）は限られており、ネットワークの充実には、これらの資源をより効率的に活用する体制構築について検討します。

3.4 計画の目標

(1) 評価指標

コロナ危機を乗り越え、県内高速バスを中心とした都市間高速交通ネットワークの再構築を図ります。

そのためには、バス運行事業者や市町村など、多くの関係者が共通認識を持って、取組を進めていく必要があることから、シンプルかつ分かりやすい指標を目標として設定します。

指標①	R3年度 現在値	R7年度 目標値
県内高速バスの年間利用者数	60万人	80万人

【参考】R1：91万人

R4年度	R5年度	R6年度
66万人	71万人	77万人

指標①に向けた取組	現在値	R3～4年度	R5年度	R6年度
車両のWi-Fi整備率	0%	100%	100%	100%
統一バスロケーションシステム整備率	—	100%	100%	100%
Google マップ路線掲載率※	0%	100%	100%	100%
統一車両ラッピング率	—	100%	100%	100%
統一デザインバス停の整備率	—	50%	100%	100%
二次交通の整備箇所数	—	1箇所	2箇所	3箇所

※GTFS-RT（遅延情報等）を含む掲載

指標②	R3年度 現在値	R7年度 目標値
県内高速バスの収支率	65%	90%

【参考】R1：105%

R4年度	R5年度	R6年度
72%	77%	83%

指標③	R3年度 現在値	R7年度 目標値
県内高速バスに対する 公的資金投入額	148百万円	76百万円

※指標は、R3年度はR2.10～R3.9、R7年度はR6.10～R7.9の数値を用いる。

※指標①の目標値は、令和元年度の数値をもとに、新型コロナウイルス感染症による影響を加味して設定。実績は事業者の路線毎の収支データから毎年計測する。

※指標②の実績は事業者の路線毎の収支データから毎年計測する。

※指標③は、市町村補助、新潟県補助、国庫補助の運行継続に係る公的資金の合計。

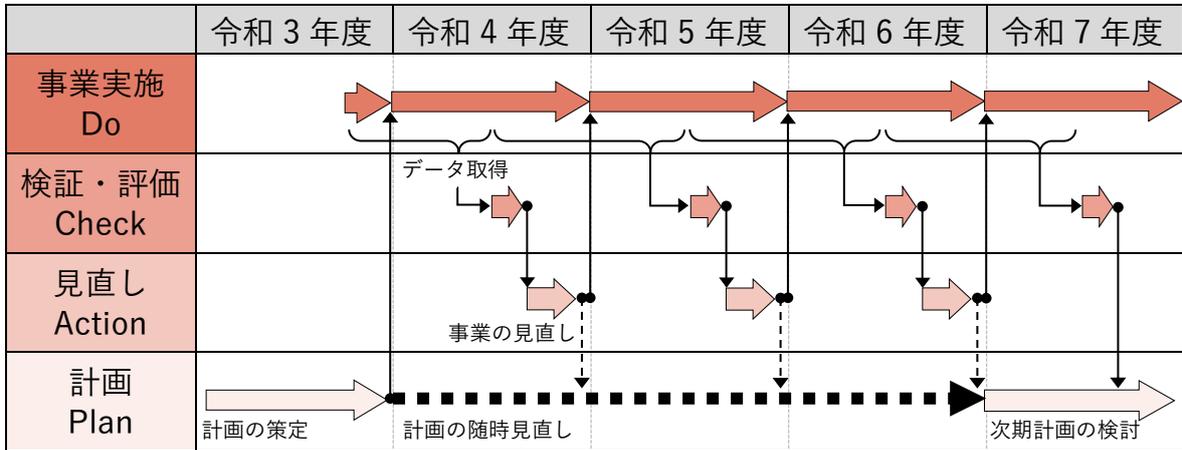
(令和4年3月時点見込み)

R3年度公的資金投入額は、令和3年度の県と県内高速バス路線沿線市による協調支援額。

実績は事業報告書等の資料から毎年整理する。

(2) 評価方法

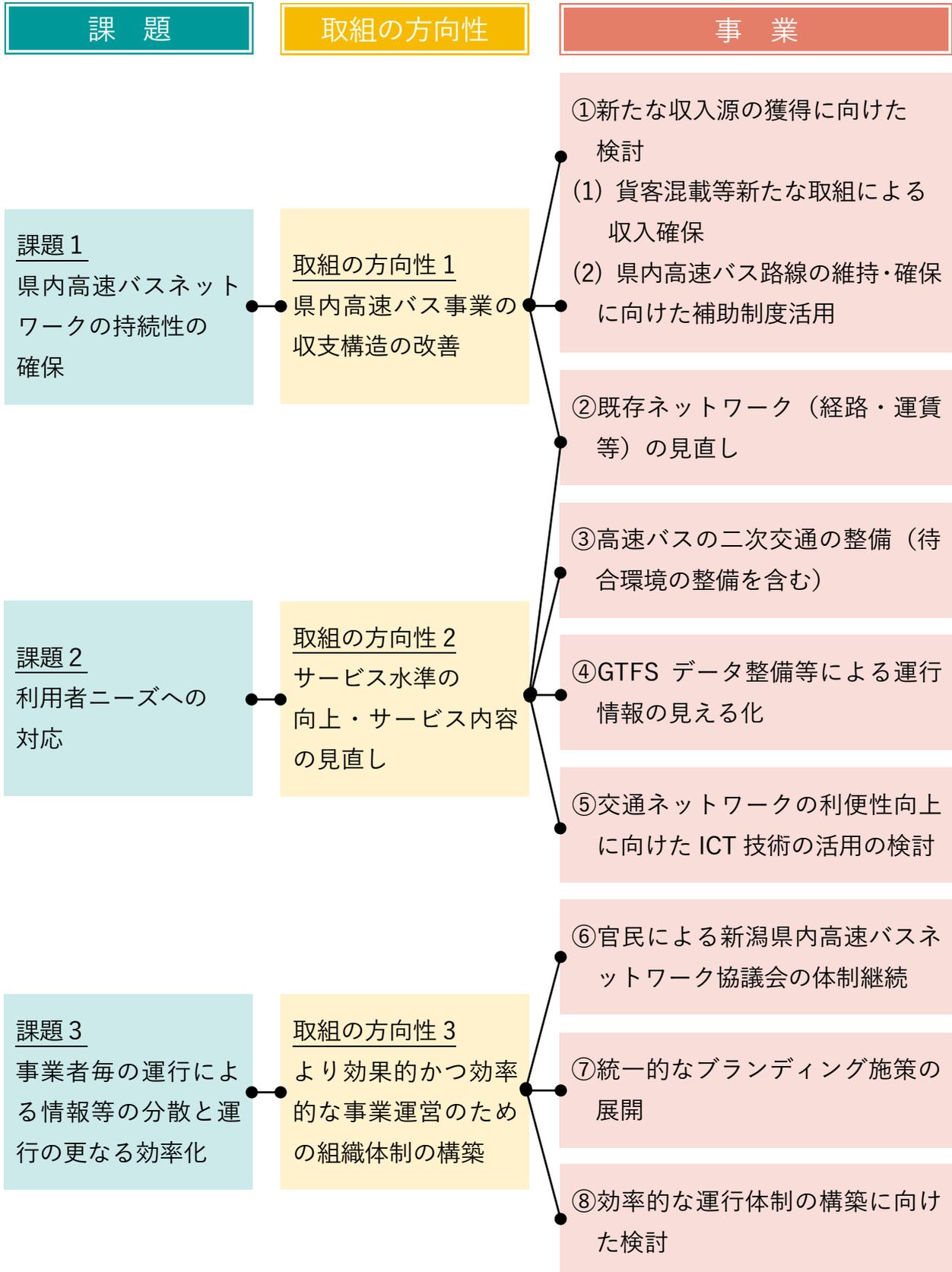
本計画は、PDCA サイクル(計画(Plan)、事業実施(Do)、検証・評価(Check)、見直し(Action)) の考え方に基づき、原則1年ごとに事業の実施状況や評価指標値を検証・評価し、計画期間内においても随時見直しを行います。



第4章 目標達成のための事業

4.1 目標と事業の対応関係

3.3 で整理した取組の方向性(基本方針)に基づき、以下の事業に取り組みます。



4.2 取組の具現化に向けた役割分担等

4.1 で示した事業の実施に当たっては、各機関がそれぞれの役割を果たしながら、連携して取り組んでいく必要があります。

(1) 高速バス運行事業者の役割

高速バス運行事業者は、行政と連携し、高速バス路線の維持確保や、マーケティングによる利用者ニーズの把握や事業の改善を図るとともに、「新潟県内高速バスネットワーク協議会」を組織し、事業者同士が連携して、利便性向上や認知度向上に向けた取組の検討・企画等に主体的に取り組めます。併せて、必要に応じて、関係事業者や自治体等と協力して、課題解決やサービス向上に向けた取組を推進します。

(2) 国の役割

鉄道との役割分担を踏まえつつ、生活交通としての機能を果たしていると考えられる県内高速バス路線に対し、その機能及び役割を踏まえて講じられる路線の確保維持や交通ネットワークの利便性向上等に資する県や事業者等が行う取組について、必要な助言その他の支援を行います。

(3) 県の役割

県内高速バスは、県土の広い本県における各都市と県都をつなぐ広域的路線である性質に鑑み、広域自治体である県は、「新潟県内高速バスネットワーク協議会」に参画し、高速バス運行事業者と連携を図りつつ、国や沿線市町村等と連携・協力しながら、路線の確保維持や交通ネットワークの充実に向けて取り組めます。

(4) 市町村の役割

高速バスを降りてからの公共交通による二次交通の整備等については、各市町村の地域公共交通施策や観光施策等と密接な関係があることから、市町村は、地域の交通事業者や「新潟県内高速バスネットワーク協議会」等と連携・協力しながら取り組めます。

(5) 観光部門等の役割

利用者の増加に向けた行動変容を促すには、移動手段の確保だけでなく、移動目的を創出し、かつ、その目的と手段が結びつくことが必要であることから、移動目的となる観光等を所管する部門においても、利用促進や情報発信等に取り組めます。

(6) その他

基本的には、上記内容を踏まえて取組を進めつつ、一方で、例えば利用促進は各機関が連携して取り組むことがより効果的と考えられるなど、随時関係機関が連携を図りながら、新潟県地域公共交通活性化協議会等の場において、取組を検討していくことが必要です。

4.3 事業内容

事業	① 新たな収入源の獲得に向けた検討 (1) 貨客混載等新たな取組による収入確保				
現状	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度は、全路線において収支率が100%を下回っており、県内高速バスネットワークの維持・確保に向けては、旅客収入だけでなく、新たな収入源を確保していくことも必要です。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスの定時性・速達性を生かし、民間事業者と連携した貨客混載に取り組みます。 ※令和3年3月より、地元百貨店の(株)新潟三越伊勢丹と連携し、県産品を県内各地から新潟市内店舗に輸送する貨客混載の取組を実施中。 広告収入の獲得（バス車両、ホームページ等）。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスネットワークの持続性の確保に向けた新たな収入源の獲得 				
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会、民間事業者(小売店等)				
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度

事業	① 新たな収入源の獲得に向けた検討 (2) 県内高速バス路線の維持・確保に向けた補助制度活用の検討				
現状	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスネットワークは、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少し、減便などが進んでいます。これにより、利便性が低下し、利用が更に減少していく負のスパイラルが懸念されます。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 幹線となる県内高速バスネットワークの持続性の確保に向けた方策などについて、検討を行います。 自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業の補助制度等の活用により、継続的な路線の維持を図ります。 ※状況に応じ、県内高速バス路線を協議路線（道路運送法第9条関係）として位置付け、路線の確保維持を図ります。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスネットワークの持続性の確保 県内高速バスネットワークの利便性確保 				
実施主体	国土交通省、県、関係市町村、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度

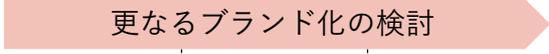
事業		② 既存ネットワーク（経路・運賃等）の見直し				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの経路や運賃などについて、バスの柔軟性を生かし、利用者の需要に応じたサービス内容に随時見直していくことも必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新規需要の取り込みに向けた路線の見直しや、収支状況に応じたネットワークの再編を検討します。 ・利用者にとっての分かりやすさや、路線の持続性向上などの観点を踏まえ、必要に応じて運賃のあり方を検討します。 <p>【参考】 地域公共交通利便増進事業において、「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」など、利用者利便に資する運賃設定が例示されています。</p>					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の見直しによる新たな利用者の獲得 ・利用しやすい運賃設定による利用者の増加 					
実施主体	県、県内高速バス運行事業者（協力：関係市町村）					
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	

事業		③ 高速バスの二次交通の整備（待合環境の整備を含む）				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークは、主に県内各都市から新潟市内への移動手段として利用されていますが、路線の維持・確保に向けては、新潟市と県内各都市間の双方向の移動需要喚起が必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市内から県内各都市に移動できるよう、高速バスを降りてからの二次交通の整備に取り組みます。 ・二次交通の整備に当たっては、パーク＆ライド駐車場などを活用したシェアモビリティの新たな導入や既存交通の接続（本計画では、主に情報連携を想定）などを行います。 ・乗り継ぎの待合環境の整備について、必要に応じて検討します。 					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスの利便性向上による利用者の増加 					
実施主体	県、関係市町村、交通事業者（バス、タクシー等）					
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">二次交通</div>					
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">待合環境</div>					

事業		④ GTFS データ整備等による運行情報の見える化				
現状	<ul style="list-style-type: none"> 現状では、県内高速バスの GTFS データ整備が行われていない状況です。また、公共交通の利用を促すためには、県内高速バスはもとより、路線バスやコミュニティバスなどを含めた運行情報の見える化が必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスについて、バスロケーションシステム導入に伴い、GTFS-JP、GTFS-RT 形式によるデータ整備及びオープンデータ化を行います。 <p>【参考】</p> <p>県において、令和3年度に、路線バスやコミュニティバスなどのデータ整備等に取り組む交通事業者や市町村に対して、作成方法の研修開催による支援を実施しました。データ整備等に向けて、今後も必要な支援等を検討していきます。</p>					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 県内高速バスの利便性向上による利用者の増加 					
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会、県、交通事業者、市町村					
実施工程	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	
	<p>・ 県内高速バス</p> <p>→ データ整備 (R3年度 - R4年度)</p> <p>→ 本格運用 (R4年度 - R7年度)</p> <p>・ 路線バス等</p> <p>→ 市町村・事業者においてデータ整備 (R3年度 - R4年度)</p> <p>→ 県→市町村・事業者へデータ作成方法を研修 (R4年度 - R7年度)</p>					

事業		⑤ 交通ネットワークの利便性向上に向けた ICT 技術の活用の検討				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの利用促進に向けては、ICT 技術を活用し、移動利便性向上を図ることも必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークの経路検索の利便性向上に向けて、県内高速バスの遅延情報等も含め、Google マップへの掲載を行います。 ・交通ネットワークの整備状況に応じて、必要なMaaS プラットフォームの導入や、既存アプリケーションの活用など、利用者利便に資する取組を検討します。 					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスの利便性向上による利用者の増加 					
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会、県、交通事業者、市町村					
実施工程	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	

事業		⑥ 官民による新潟県内高速バスネットワーク協議会の体制継続				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの利便性向上や情報発信等の取組は、事業者毎ではなく、官民が一体となって取り組むことが必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バス運行事業者、県バス協会、県で構成する官民組織「新潟県内高速バスネットワーク協議会」の体制を継続して、利便性向上や情報発信等の取組を一体的に行います。 					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な県内高速バスネットワークの維持・確保 ・県内高速バスネットワークの利便性向上 					
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会					
実施工程	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	

事業		⑦ 統一的なブランディング施策の展開				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの持続性の確保に向けては、利用促進や認知拡大を効率的・効果的に行っていくことが必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・複数事業者で運行されている県内高速バスネットワークを統一ブランド化し、提供するサービス内容などを利用者に分かりやすく訴求します。 ・具体的には、県内高速バスネットワークの統一ロゴ・ネーミングを設定し、それに紐付き、車両ラッピングや案内サイン（例：時刻表、バス停等）、ホームページ制作などを一体的に行います。 ・サービス水準の統一化・ルール化を図る観点で、各社共通のバスロケーションシステム導入、Wi-Fi環境整備を行います。 					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの利便性向上・認知拡大 					
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会					
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	 	統一バスロケーションシステム・Wi-Fi・HPの整備 車両ラッピング整備 				

事業		⑧ 効率的な運行体制の構築に向けた検討				
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークを運行するための既存資源（運転手や車両等）は限られており、ネットワークの充実には、これらの資源をより効率的に活用するための運行体制の検討が必要です。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの持続性の確保に向けた運行体制のあり方について、検討を行います。 					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスネットワークの持続性の確保 					
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会					
実施工程	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
						