

第1部

1. 新潟市のバス交通の取り組みと現状
2. 協議会の役割



1

新潟市のバス交通の取り組みと現状



【全国的な背景】

- ・地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤
- ・その維持・確保を図ることは、地域活性化に大きく寄与するだけでなく、脱炭素社会の実現という観点からも重要

- ・人口減少や自家用車の普及、コロナ禍による需要減少
- ・担い手不足の深刻化

➡ これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難

出典：国土交通省「地域公共交通のり・デザイン」

【新潟市】

- ・コロナ禍による利用者の減少や運転士不足は深刻
- ・これまで経験したことのない危機的な状況

公的支援を通じて事業者と連携

- ・運転士確保支援
- ・利用促進策

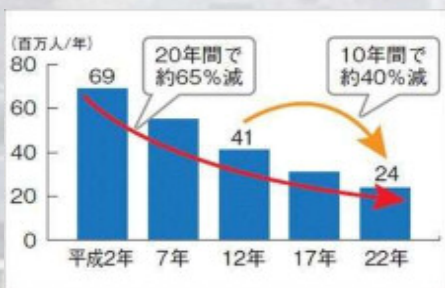


将来のより良い地域交通の実現に向け、市民、利用者と一緒に未来志向で取り組む

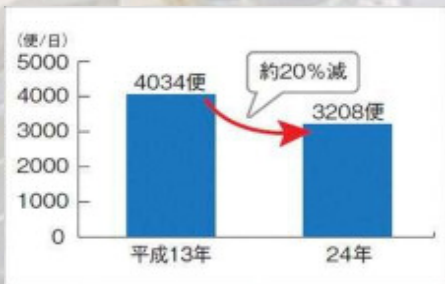
◆持続可能な公共交通・市民生活の移動手段の確保◆



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



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

「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~)

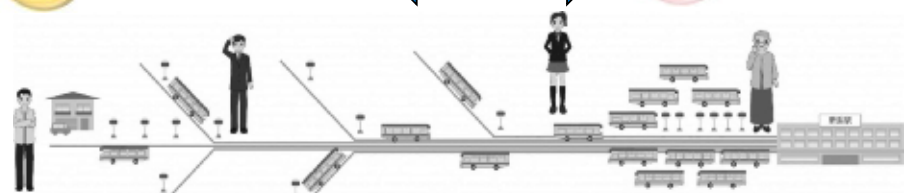


- ◆都心部での運行本数を集約し効率化
- ◆乗換拠点を設けることで多方面への移動が容易に
- ◆情報案内の充実で利便性が向上

新バスシステムの導入による改善(イメージ)

【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

まちなかでは、バスが過密運行しているが故の課題が複数



【同名バス停が複数存在】
⇒方面ごとのバス停が歩道に並び、乗り場が分かりにくい。

【バスの走行性の低下】
⇒バスが団子状態で運行するため、車道で乗客を降ろしたり、或いは降車待ちをするバスが多く存在。

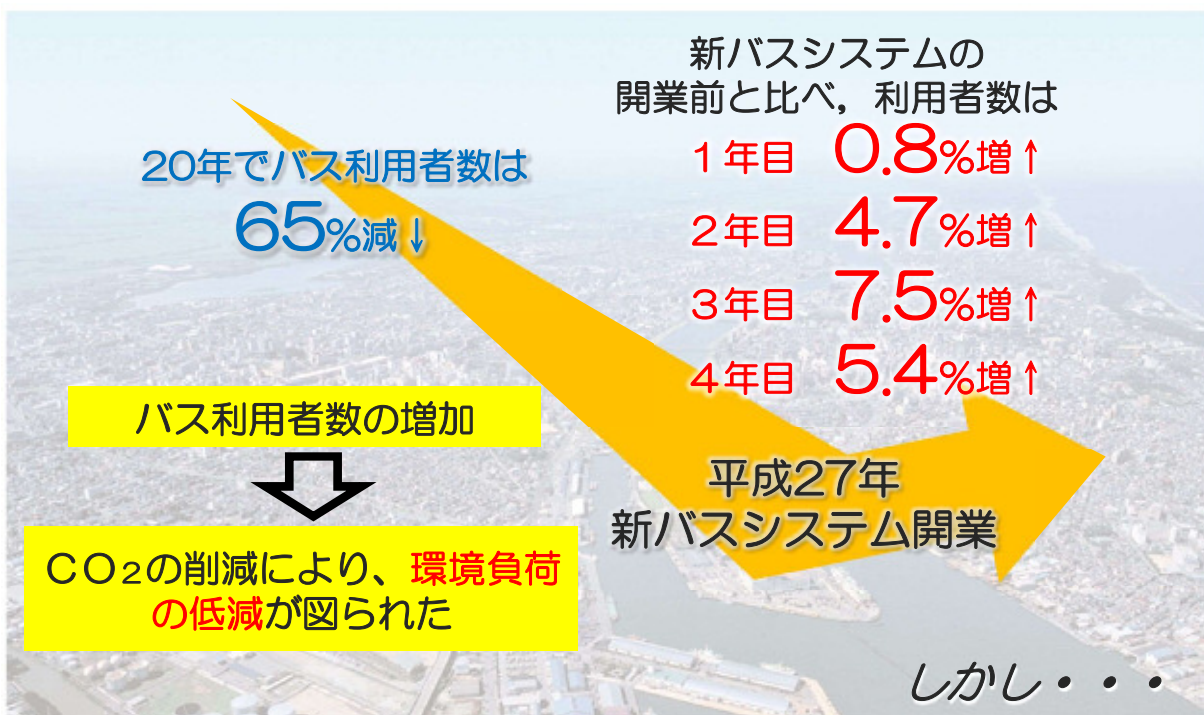
【乗車密度の低いバスが集中】
⇒萬代橋上では、2,000台/日のバスが走行している。
⇒西小針線の平均乗車率は1.2人/便。
※西小針線は最も利用者数の多い路線。

非効率な運行実態

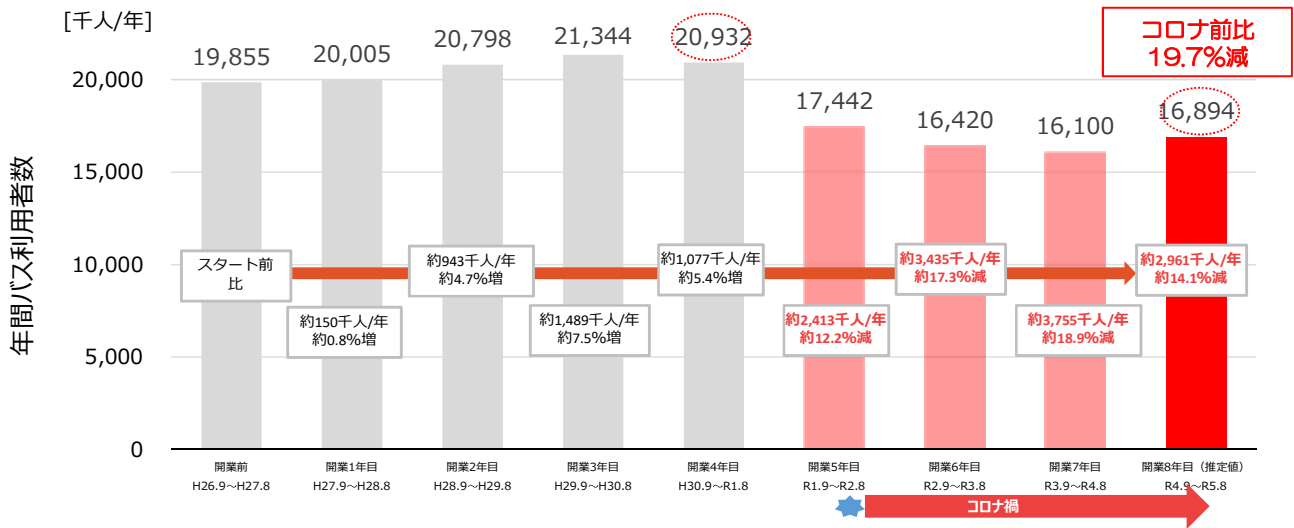


新バスシステム導入の効果

- 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



- 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

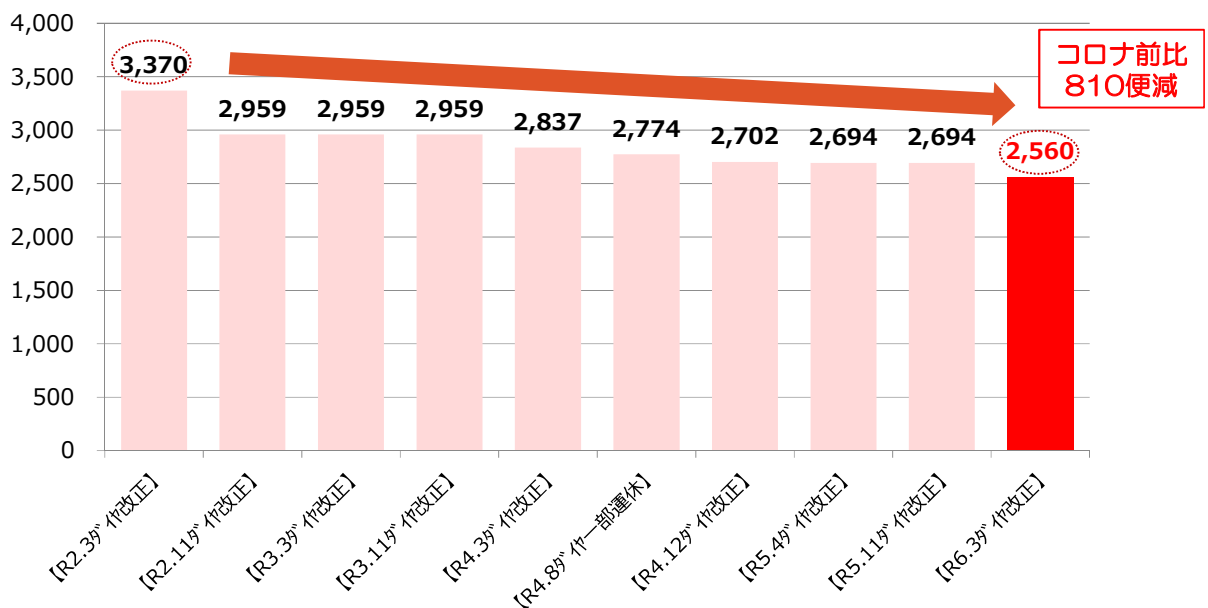


◆年間バス利用者数の変化

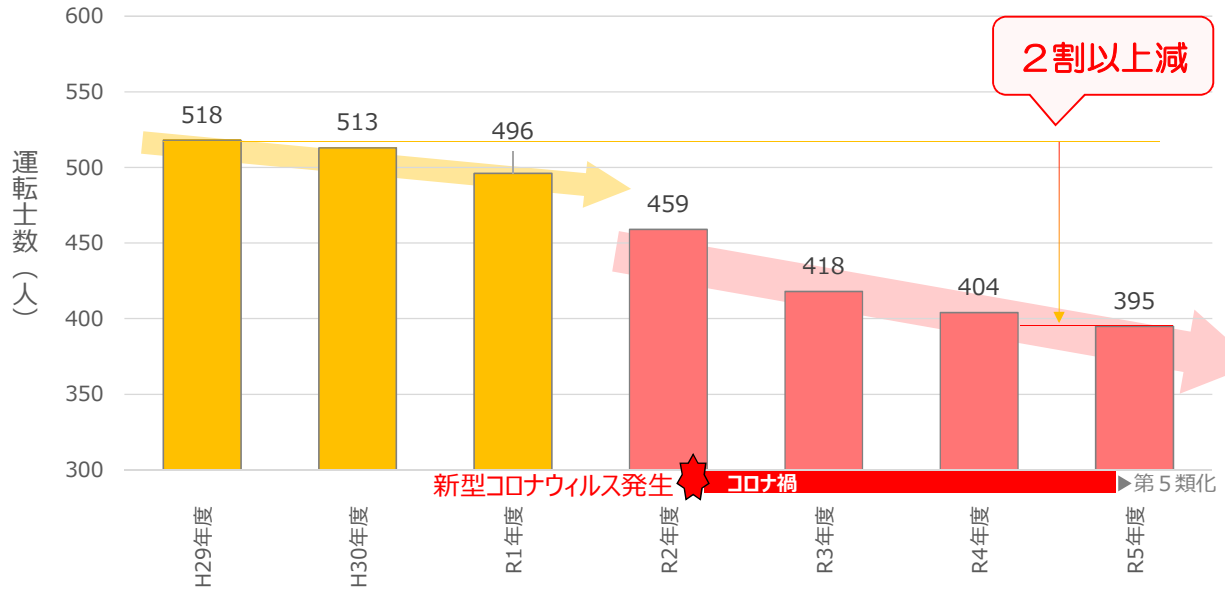
- コロナ禍を契機としてバス交通を取り巻く状況が一変
- バス利用者数の回復が見通せず、加えて、輸送コストの急激な上昇が今後も見込まれる

- 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

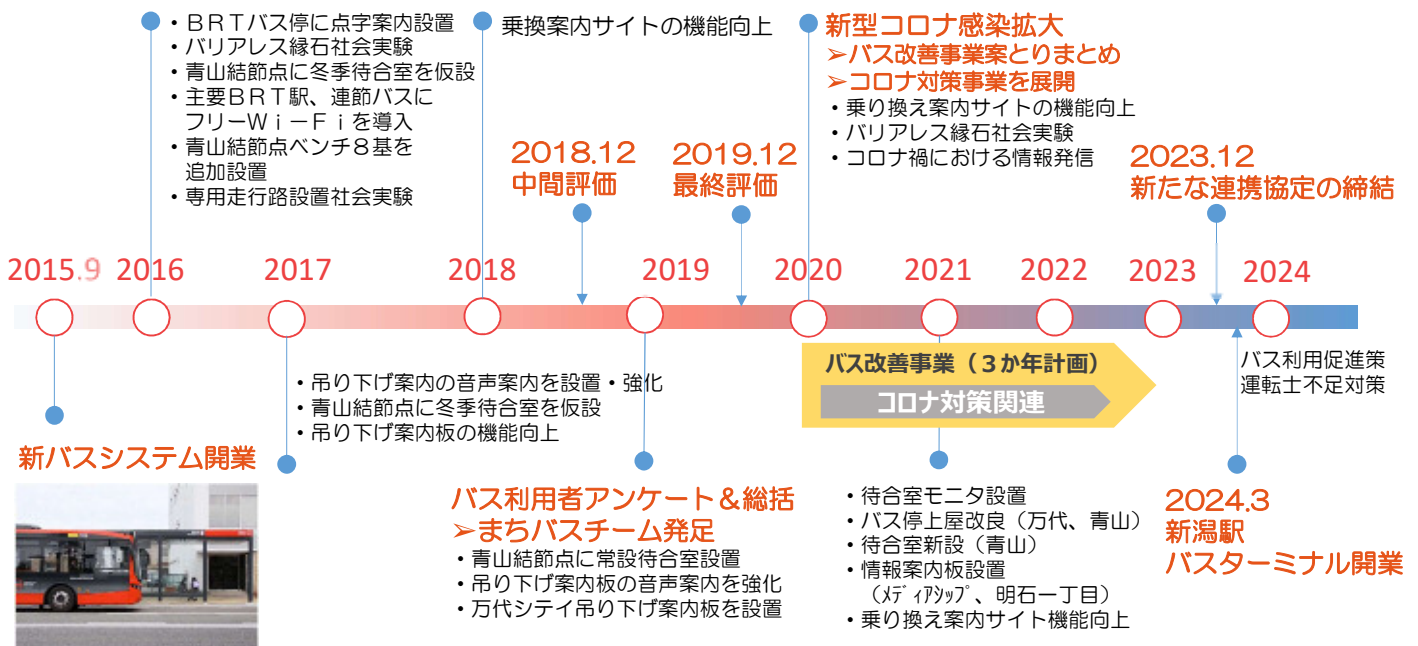
[運行本数 (平日)] ※アクセス (空港リムジン、佐渡汽船、免許センター)、観光循環、ローカル線は除く



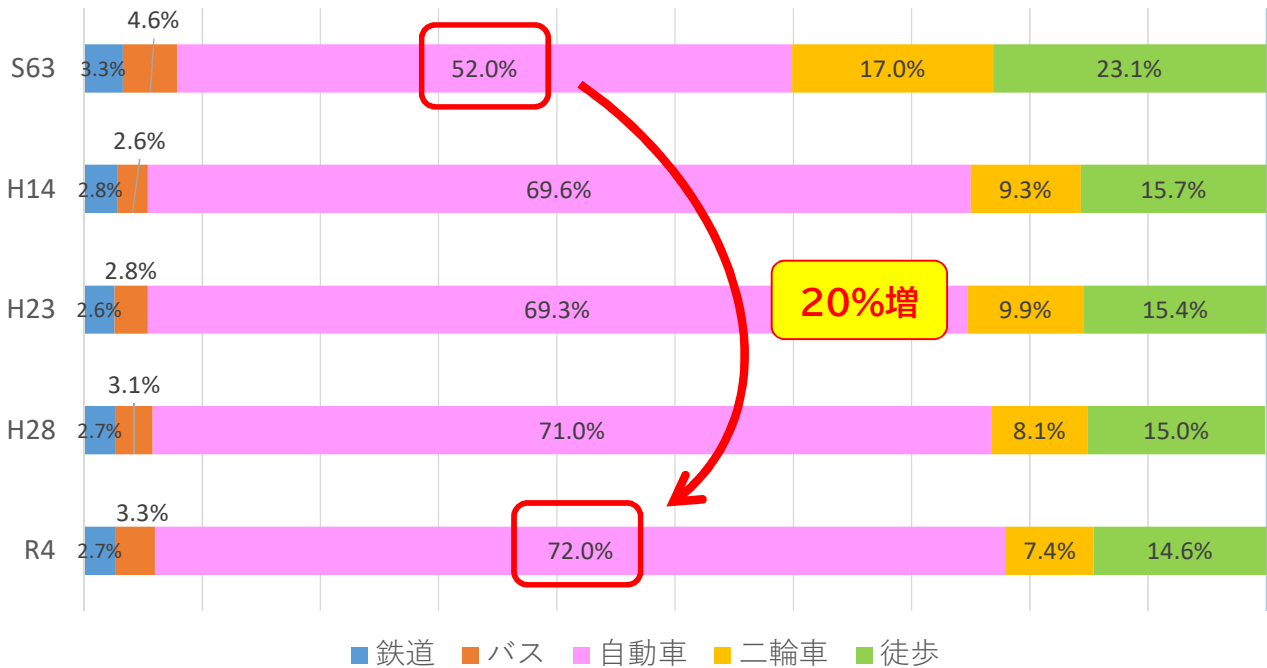
- バス運転士数は、平成29年度比で、2割以上減少
- 2024年問題も加わり、バスサービスの供給力不足が深刻化



- 開業後、バス待ち環境向上、利便性向上、バリアフリーなどの改善を順次実施
- 2019年に最終評価が行われた

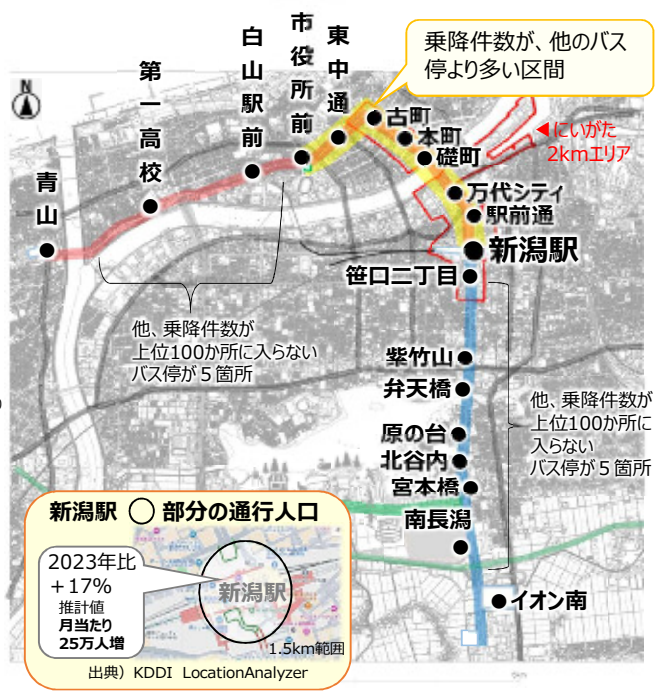
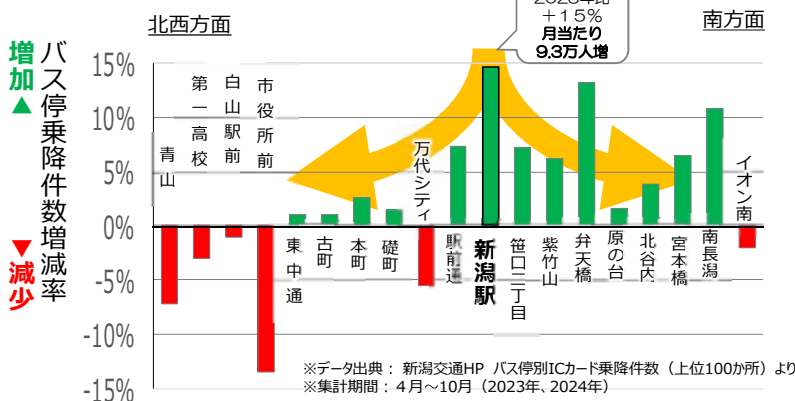


資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、新潟市内都市交通特性調査



- 新潟駅の利用者が^{エネルギー}増えるなど、新潟駅の求心力が高まっている
- 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】



▲2024年4～10月の1か月あたりの利用者：約173万人



- 駅BT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

協議会の役割

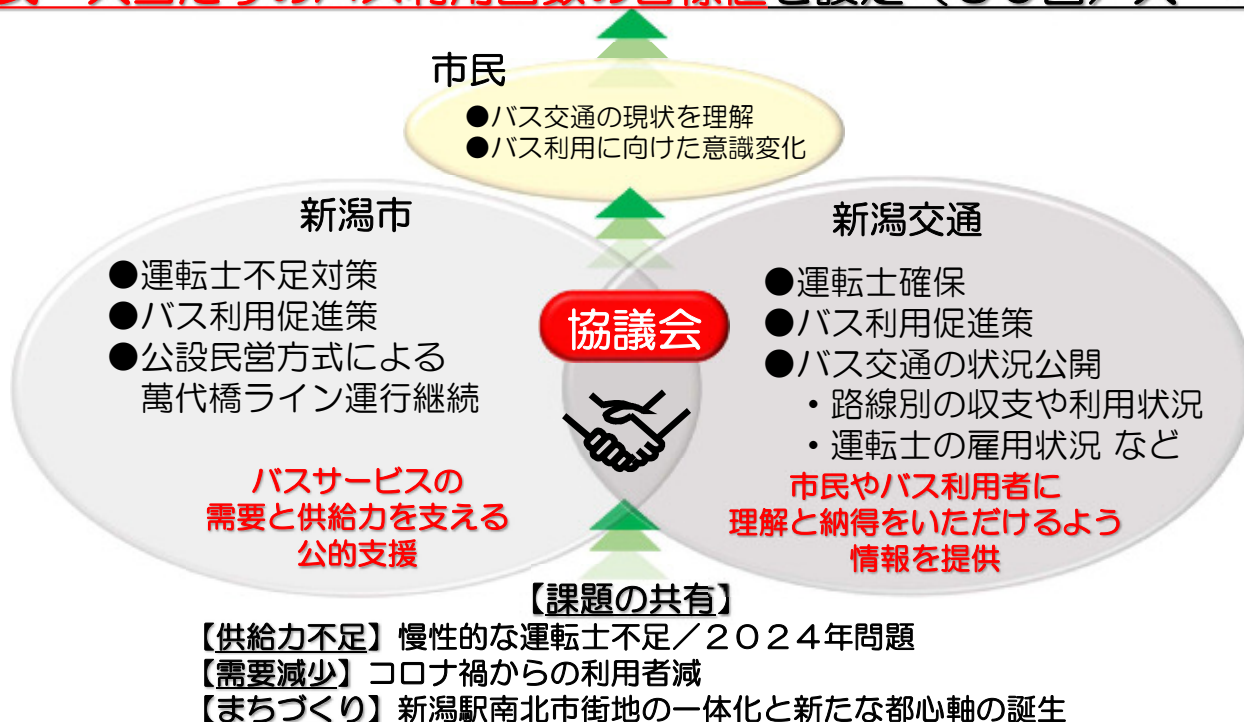


連携協定の概要

2: 協議会の役割 16

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）**



1. 交通政策基本法

基本理念(第二～七条)

- 交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識(将来にわたって交通機能を十分発揮させることで、国民等の交通の基本的な需要が適切に充足されること)
- 交通の機能の確保および向上 ○交通による環境への負荷の低減
- 交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携 ○連携等による施策の推進 ○交通の安全の確保

関係者の連携及び協力(第十三条)

国、地方公共団体、交通関連事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。

国の責務(第八条)

- 基本理念にのっとり、交通に関し、下記の取り組みを行う。
- 施策の総合的な策定と実施
- 国民の理解を深めること、協力を得られるよう努めること

地方公共団体の責務(第九条)

- 基本理念にのっとり、交通に関し、下記の取り組みを行う。
- 国との適切な役割分担
- 区域の諸条件に応じた施策の策定・実施
- 国民の理解を深めること、協力を得られるよう努めること

交通関連事業者、交通施設管理者の責務(第十条)

- 基本理念にのっとり、下記の取り組みを行う。
- 業務の適切に行うよう努めること
- 国や地方公共団体が実施する施策に協力するよう努めること

国民等の役割(第十一条)

- 基本理念の理解を深めること
- その実現について、取り組むことができる活動に主体的に取り組むこと
- 国や地方公共団体が実施する施策に協力するよう努めること

2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

目的(第一条)

- 交通政策基本法の基本理念にのっとり、サービスの持続可能な提供の確保に資するよう、地域公共交通の活性化および再生のための地域における主体的な取り組みおよび創意工夫並びに地域の関係者との連携と協働を推進する。

努力義務(第四条)

- 国：必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材養成及び資質の向上並びに相互間の連携と協働の促進に努める。
- 県：市の区域を超えた広域的な見地から、助言その他援助を行うとともに、市と密接な連携を図るなどを主体的に努める。
- 市：交通事業者等その他関係者と協力し、相互に密接な連携を図り、主体的に地域公共交通の活性化および再生に取り組む。
- 交通事業者： 自らが提供する旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供およびその充実に努める。

協議会の目的

新潟市のバス交通が抱える課題や現状を理解し、その課題解決に向けて専門家や利用者として下記テーマについて意見交換をする

協議会で意見交換するテーマ

- 路線バスネットワークの最大化
 - ・収支状況や利用状況を踏まえ、限られたリソースでネットワークを最大限機能させること
 - ・バス走行空間の改善(ハード・ソフト対策)など
- 供給力不足対策
 - ・運転士不足対策
- 需要減少対策(利用促進)
 - ・利用喚起策(潜在的な需要へのアプローチ)
 - ・無料デーによるバス利用の機会創出など



意見交換の内容を広く発信・周知していく

協議会での意見交換を通じて

- バス交通の「課題改善」や「利用促進」の方策展開に繋げる
- 市民が「厳しい現状を理解」し、公共交通利用への「行動変容」に繋げる

1. 利用者

- ・利用者の視点での課題や必要な対策に関する意見

2. 交通事業者・交通管理者

- ・事業実施を見据え、事業主体としての視点で利用実態や必要な対策に関する情報提供及び対応の検討

3. 関係行政機関

- ・事業者との連携及び、バス交通に関する情報提供や行政機関としての意見・助言

4. 有識者

- ・専門的知見より、バス交通の具体的な改善策や行動変容へ意見・助言

Step 1

準備会※-(状況整理)

- ・バス利用実態の確認
- ・データの見える化に向けた整理
- ・協議会運営方針の整理

その後、協議会へ移行

※有識者、交通事業者など
バス交通に特化した専門集団

準備会：バス利用実態の確認などを進めながら、協議会へ移行
協議会：利用者や有識者の意見交換を踏まえ、バス利用促進の情報発信

Step 2

路線バスネットワーク関係者協議会-(協議)

- ①分析結果の理解・意見・課題抽出
- ②バス交通ネットワークの現状と利用実態を市民の皆様を理解して頂けるように、わかりやすく取りまとめる。例) 路線バスの利用状況、採算性 など

事務局-(検討)

- ①協議会での意見整理、ブラッシュアップ
 - ②市民への発信事項整理
 - ・バス交通の現状と課題
 - ・バス利用促進施策
- 【協定に基づく連携体制】
新潟市 新潟交通

Step 3

協議会を通じた情報発信

市民の皆様へ発信・周知・「我が事」化
市民1人が2ヶ月に+1回 バスに乗ろう!

Step 4

連携協定の目的達成

- ・市民や来訪者がより一層分かりやすく移動しやすいまちづくり
- ・路線バスサービスのネットワークを最大限機能させる

目的を達成するための指標
バス利用回数 30回/人・年 (R11年度達成)

- ◆第1回準備会：令和6年 8月28日
- ◆第2回準備会：令和6年12月21日

項目	いただいた意見
協議会の進め方	① バス交通を取り巻く環境・課題について、議論を大きく捉えれば散漫になる。 議論は「ここまで考える」という枠組みが必要（施策体系と短・中長期など時間軸）。
運転士不足	② 新規雇用が一番理想であるが、フルタイムではないパート等の雇用形態や、貸切バス運転士とのやり取りなど、柔軟な働き方の観点もある。
	③ 連節バスは運転士不足に対応した輸送量増強のために導入している都市も増えており、運転士1人当たりの輸送量を上げていくためには重要。
	④ 連節バスの増車に検討の余地はあるが、現行の4台は導入から9年経過し故障も頻発しているため、まずはこの4台がしっかり走るよう更新が必要。
	⑤ 「新潟駅の南北直通便の増加」や、乗換時に初乗り運賃が発生しない「料金のシームレス化」が利用促進策になる。
利用促進・市民周知	⑥ BRT導入時のように「連節バス＝乗り換え手間の増」の意識を払拭するために、連節バスは「輸送効率化のために必要である」ことを重点的に市民に説明する必要がある。
	⑦ 連節バスの増車により「輸送量を増強させる代わりに乗り換えが増える」とこと「路線廃止の影響」を比較して、許容してもらえよう説明するのもよい。
	⑧ 無料デーの結果を見ると潜在需要はあると思う。これをどう掘り起こすかについては、にいがた2kmの中に魅力を創出することが必要。まちづくりの魅力を高めながら、その魅力をバス利用に絡めて発信することが重要と考える。
	⑨ エリア運賃の導入は、わかりやすさから喚起される需要も考えられるため、検討の余地はある。
	⑩ バスの廃止・撤退後のアプローチを考え、発信すると、市民理解もより深くなるのでは
	⑪ 市民が「路線バスは走って当たり前」と思っている状況に対して、「輸送人員に対して、リソースが不足している状況」（路線維持に必要な運転士数、年齢推計など）を示し、理解を図ると良い。
分析	⑫ バス停別毎に加え、時間帯別の利用者データを明確にし、利用者の行動の把握が必要。特に、学生と高齢者は公共交通の影響を大きく受けるため、上記分析、ダイヤ改正への配慮が必要。
	⑬ 重要なユーザーである高校生の定期券利用など、近い将来、大きな減少が予想される。将来推計にも着眼点したデータ整理をすべき。
ダイヤ改正	⑭ 運行距離の短縮は、回転場や休憩場所がないと成立しないのではないか。特に青山結節点は厳しい状況だと思う。新潟交通が自社で用地を取得・整備することは現実的ではないため、色々な場所にある市の用地や施設で検討して欲しい。

第2部

3. 運転士不足の現状
4. 課題に対する取り組み



3

運転士不足の現状

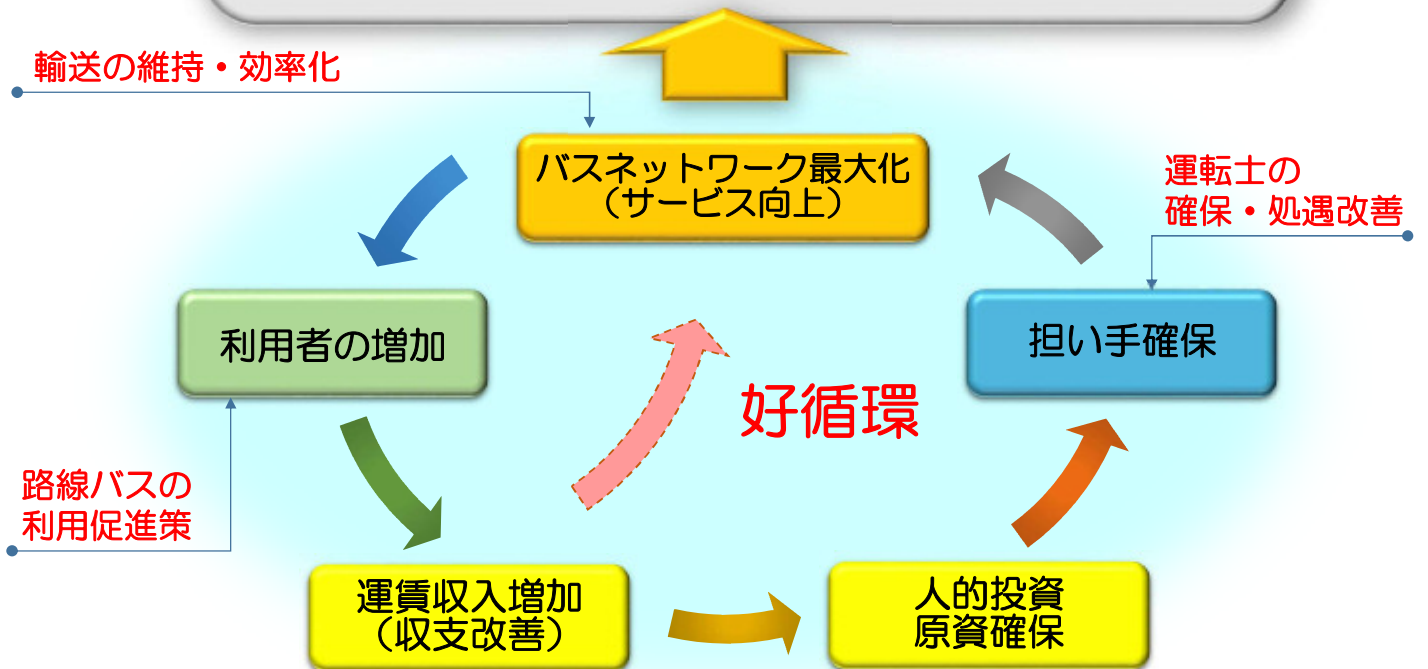


公共交通（バス交通）においては運転士不足が最大の課題



連携協定の目標

- ① バスネットワークの最大化
- ② 市民1人当たりのバス利用回数 30回/人・年



そもそも、公共交通における「公共」とは何なのか？

元来、「公共」という言葉は、「**社会的視点に立ち、無料もしくは十分に廉価な価格で、十分な量と質が提供されるべき財やサービス**」を意味することが少なくない。

その一方で、我が国では、**主として民間事業者により供給される「旅客運送契約の下で運賃を支払えば誰もが利用可能な運送サービス」**をもって「公共交通」と呼んでいる。地域公共交通を取り巻く状況が厳しさを増し、「公助」を求める社会的要請が強まる中においても、「公共」の持つこの二つの意味の違いを意識した上での対応が必要である。

「交通政策基本計画」より

ポイント!

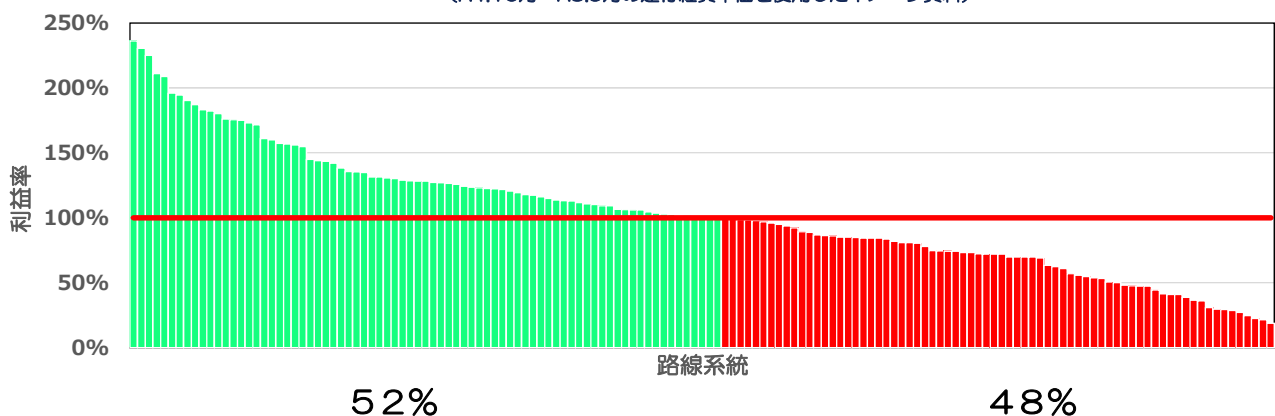
単に民間事業者による運送サービスと捉えれば**収益最大化が最優先されるが、現実には最大限社会的視点に立ちサービス提供されている。**

地域交通を取り巻く状況が厳しさを増すなか、**交通事業者だけではなく、あらゆる関係者の連携・協働が必要な状況となっている。**



社会的視点と収支状況について

【新潟交通 系統別収支状況 (R6.4)】
(R4.10月~R5.9月の運行経費単価を使用したイメージ資料)



黒字路線だけを運行すれば・・・

『運転士不足にはならない』 / 『収益最大化に繋がる』

**地域交通事業者として、
ネットワーク全体で収支管理を行っている**

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

運転士確保は喫緊の課題



若手運転士の割合

◆ 40歳以下
 > 全体のわずか
8.4%

高齢運転士の割合

◆ 51歳以上
 > 全体の**72.6%**
 ◆ うち61歳以上
 > 全体の**21.8%**

運転士確保が困難

▼ **そもそも成り手がいない**

運転士高齢化による定年退職、転職

▼ **近い将来、運転士不足に拍車**

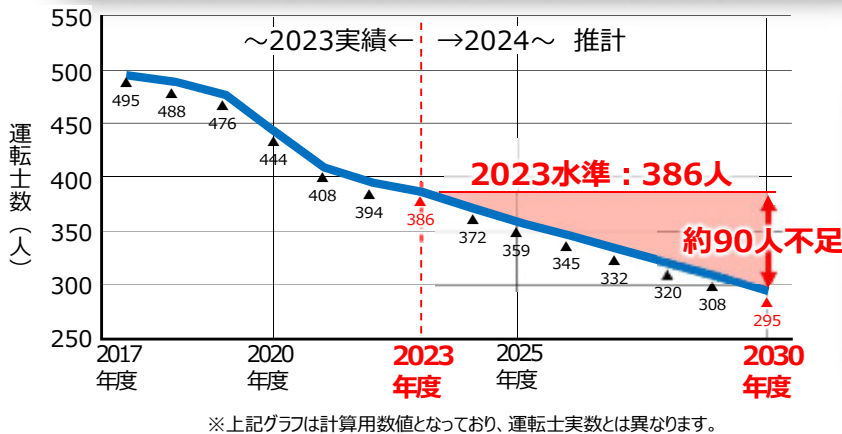
【運転士数と運行本数の推移】

運行本数の維持困難、運行路線の撤退

平日1日あたりの運行本数合計：2,495本
 > 平日1勤務あたりの平均運行本数：約8.2本

1 【例】運転士が5名減少した場合 → 約4勤務分に相当
 > 平日運行本数が 1時間あたり1本程度 の路線が廃線する計算

2 【例】運転士が10名減少した場合 → 約8勤務分に相当
 比較的便数が多い路線でも
 > 平日運行本数が 1時間あたり5本程度 ⇒ 3本程度 に減便（約36%減）する計算



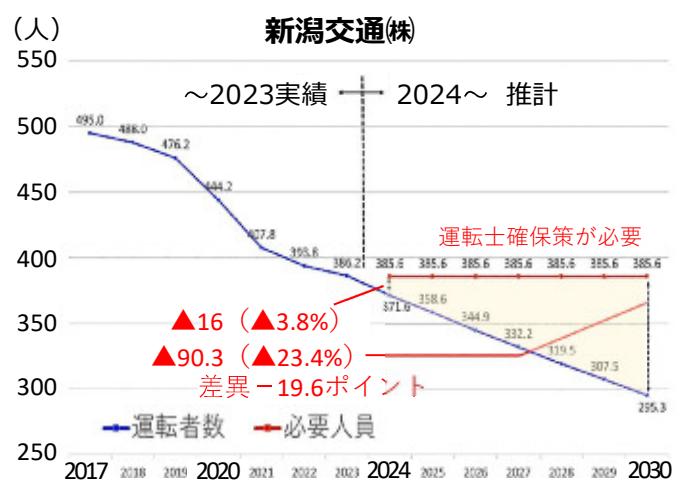
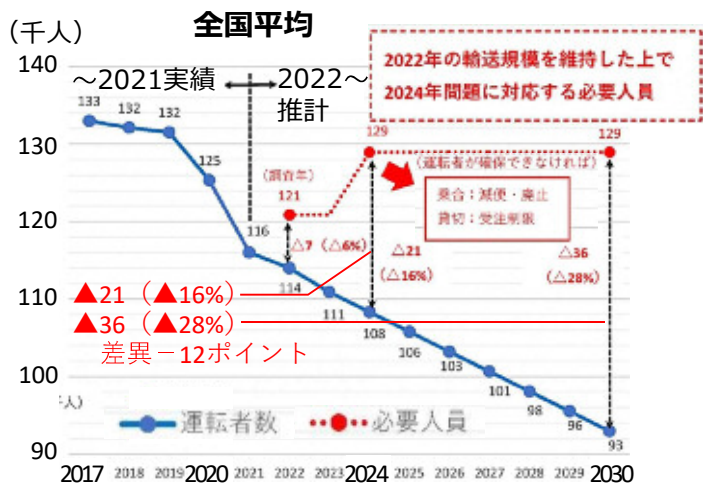
**運転士不足は
他人事ではない！！**

このままでは、2030年には約90人の
運転士が足りなくなる見込み

「バスは走って当たり前」
ではなくなります

運転士不足の見通し

- ◆ 運転士不足は、全国的に右肩下がりにあり、新潟交通も同様の傾向にある
- ◆ 2023年度末では本来必要な要員数に対して10名以上の欠員が生じている
- ◆ 不足分は超過労働で補完している状態が継続
- ◆ 今後は2024～2027年度で60歳定年退職者が20名規模
- ◆ 推計値では2030年度は2023年度に対し20%以上減少



作成：日本バス協会
 出典：国土交通省資料（2021年度迄）

※上記グラフは計算用数値となっており、運転士実数とは異なります。

◆自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正（2024年4月1日施工）

◆改正のポイント

	改正前	改正後
1年間の拘束時間	3,380時間	3,300時間
1日の休息時間	継続8時間以上	継続11時間以上 9時間下限
1日の拘束時間上限	16時間	15時間

◆新潟交通株の対応

	改正前	改正後	増減数	増減率	夜間時間帯の増減数	構成比
【月～金ダイヤ】[便/日]	2,694	2,560	-134	5.0%	-54	40.3%
【土曜ダイヤ】[便/日]	1,742	1,645	-97	5.6%	-24	24.7%
【日曜・祝日ダイヤ】[便/日]	1,605	1,508	-97	6.0%	-28	28.9%

※アクセス路線（空港リムジン線・佐渡汽船線・免許センター線）、観光循環バス、ローカル線の運行本数は除く

市民向け資料案

みんなで路線バスを支えよう！！
このままではあなたの地域を走る路線バスがなくなります

1 いま、路線バスは危機的状況なんです！



運転士不足は他人事ではありませんよ！

2 身近な都市の状況は？

- (1) 仙台市の状況
 RO.○月：▲100便
 RO.○月：▲100便
 RO.○月：▲100便
- (2) 横浜市の状況
 RO.○月：▲100便
 RO.○月：▲100便
 RO.○月：▲100便
- (3) 廃業・撤退した会社（全国）
 RO.○月：▲100社
 RO.○月：▲100社
 RO.○月：▲100社



3 そもそも、路線バスって必要なの？

交通事故の多発 車の維持費 都心部での渋滞発生

路線バスがなくなると、あなたの生活はどうなりますか？

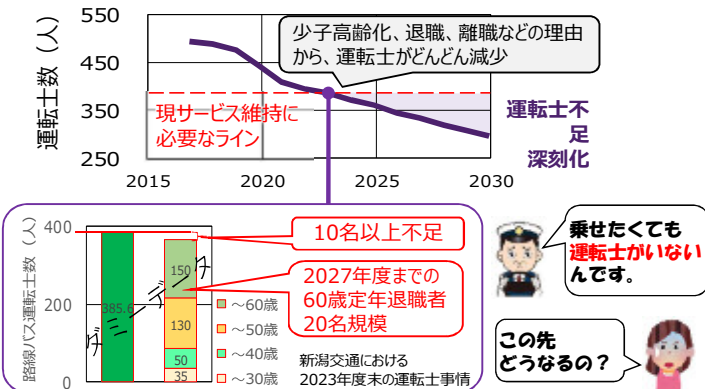
高齢者の買い物・通院 送迎人生 学生の通学

ガーン・・・これ、新潟市って大丈夫だよ・・・？

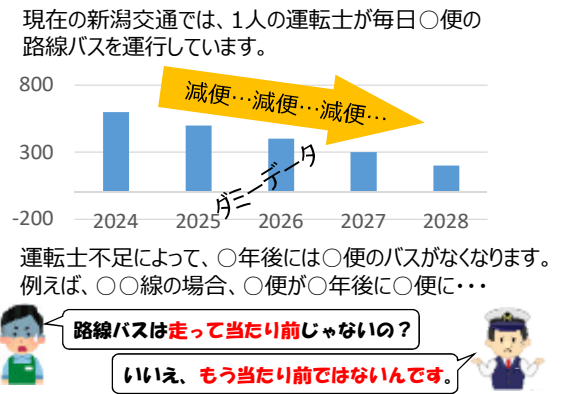
新潟市の状況は裏面へ

みんなで路線バスを支えよう！！ このままではあなたの地域を走る路線バスがなくなります

4 新潟市でも運転士不足が深刻化しています！



5 運転士が1人減ると、バスが〇便減ります！



6 みんなで路線バスを支えよう！

みなさんが路線バスを利用することで、将来にわたって持続可能となります。公共交通は「みんなで乗って支える」を意識し、少しずつ行動変容に繋がろう！



4

課題に対する取り組み



運転士不足解消に向けた取り組みの柱



運転士確保・処遇改善

施策例

- ・ 運転士確保支援
- ・
- ・

現時点での課題

- ・ 志望者を増やすには？



路線バスの利用促進

施策例

- ・ 新潟市内バス無料デー
- ・ 未来に向けたバス利用促進事業
- ・ シニア半わり
- ・ バス待ちオアシス

現時点での課題

- ・ 利用者の定着につなげるには？



輸送の維持・効率化

施策例

- ・ ボトルネック交差点解消
- ・ 連節バスの運行
- ・

現時点での課題

- ・ 解消方法は？

市の支援策(令和6年度)

◆運転士確保支援

12月末時点

施策	内容・対象	申請数 (見込み数※)
家賃補助金	新規就職者を対象とした賃貸住宅の家賃助成(個人) : 家賃の3/4、上限39,000円/月	1人(3人)
移住特別支援金	県外から移住を伴い運転士として就業する方への支援金 (個人): 単身30万円、2人以上世帯50万円	0人(1人)
第二種免許取得支援	新潟市内で路線バス等を運行する事業者への免許取得費用 の補助(事業者): 対象経費の1/2、上限30万円	0人(6人)

◆利用促進

12月末時点

施策	内容・対象
バスでおでかけ キャンペーン事業	【バス無料デー】 実施日 : R6.11.10(日) 終日 利用者数: 69,028人 [R6.10.27(日)と比較して約2倍] → 73%の方が、イベントを切っ掛けでバスを利用したと回答 [初めて乗る、久しぶりに乗る、何回も乗る、普段乗らない路線に乗る] → 50%の方が、今後は今まで以上、又は時々バスを利用すると回答 波及効果: 滞在人口や施設来店者など増加傾向(分析中)
未来に向けた バス利用促進事業	【中高生りゅーとポイント 3,000円分 プレゼント】 対象者: 39,835人 引換率: 33.9% りゅーとカード新規発行者: 約4,800人

◆運転士確保に向けた取り組み

採用募集	<ul style="list-style-type: none"> ✓ホームページでの募集 ✓ハローワークでの募集 ✓indeedを中心とした有料求人媒体の掲載 	➡	✓左記の他、バス広告や専門学生卒に向けた採用活動も行う
大型二種免許取得支援制度	<ul style="list-style-type: none"> ✓免許取得費用を会社が30万負担 ✓高校卒業生は特例教習代を会社負担(条件あり) 	➡	✓大型二種免許取得支援制度実績 2015年～2022年の7年間で86名使用、利用者割合55.1%
高校生の採用募集	<ul style="list-style-type: none"> ✓高卒採用に関する説明会 ✓合同企業説明会 ✓本社や営業所の職場見学会 ✓学校訪問や求人パンフ配布 	➡	✓採用実績 平成30年3名 平成31年1名 令和元年1名 令和5年3名
事務員乗務制度	<ul style="list-style-type: none"> ✓緊急時やイベント臨時バス等の運行 ✓免許取得費用の補助制度 	➡	✓対象者 2名
処遇の改善	<ul style="list-style-type: none"> ✓給与条件の改定 ✓カムバック制度 	➡	✓カムバック制度実績 2023年10月開始、3名が使用 制度新設直前入社した2名にも適用
その他	<ul style="list-style-type: none"> ✓従業員による運転士紹介制度 ✓バス運転体験会 ✓バス車内後部ポスターの刷新 ✓研修車の入替 	➡	<ul style="list-style-type: none"> ✓従業員による運転士紹介制度実績 これまでに13名採用 ✓ポスター改定の内容 写真とメッセージでキャッチーに

今後の課題に対する取り組み施策

大柱	中柱	小柱	アクションプラン		※現在	
			施策	主体	短期 (1～3年度 2023～25年度)	中長期 (4年度以降 26年度～)
1						
2	(1) 人的投資	1) 運転士の新規採用強化・支援 2) 処遇改善・離職抑制	バス運転士派遣補助金事業	新潟市		
			バス運転士移住特別支援金事業 バス運転士単二種免許取得支援事業補助金事業 バス運転士募集ポスター作成	〃 〃 新潟市・新潟交通・リシングプロジェクト		
	(2) 既存スタッフの 利活用・効率化	1) 定時制確保・渋滞対策	信号機時の調整・検討	新潟県警		
	(1) 利用誘惑の向上	1) 乗って支える 「路線バスサポーター」の確保 2) バス待ち環境の向上	バス無料子：市町村と全県対象 (R6.11)	新潟市・市六路バス等運行事業者		
			バス無料子：リポーター対象 (調整中) 乗車に自付したバス利用促進奨励 シェア半額	〃 〃 〃		
			バス路上屋整備補助事業 バス待ちオアシス	新潟市 新潟市・セブンイレブン・イオン系・丸山シア		
4						

※記載済み施策はR6年度実施項目

国や県で実施している取り組みの紹介をお願い致します

第3部

5. 春ダイヤ改正について



春ダイヤ改正について

5: 春ダイヤ改正について 41

2024年 春のダイヤ改正（振り返り）

アクセス路線（空港リムジン線・佐渡汽船線・免許センター線）、観光循環バス、ローカル線の運行本数は除く

	改正前	改正後	増減数(a)	増減率	夜間時間帯の増減数(b)	構成比※
【月～金ダイヤ】[便/日]	2,694	2,560	-134	5.0%	-54	40.3%
【土曜ダイヤ】[便/日]	1,742	1,645	-97	5.6%	-24	24.7%
【日曜・祝日ダイヤ】[便/日]	1,605	1,508	-97	6.0%	-28	28.9%

※構成比(%)：夜間時間帯の増減数(b)÷増減数(a)

- ・ 法令改正を控える中、運転士数に見合ったダイヤ編成を行い、法令改正に対応
- ・ 朝、夕のラッシュ時間帯を極力維持し、夜間・深夜帯を中心に運行本数を減便

2025年 春のダイヤ改正について

➤ 減便については未定

仮に、運行本数を維持できた場合であっても、下記の項目について、利用状況を踏まえて実施を検討

- ・ 運行距離の調整（運行距離の短縮）
- ・ 全体の運行本数は変えず、系統よっての増減調整

別冊

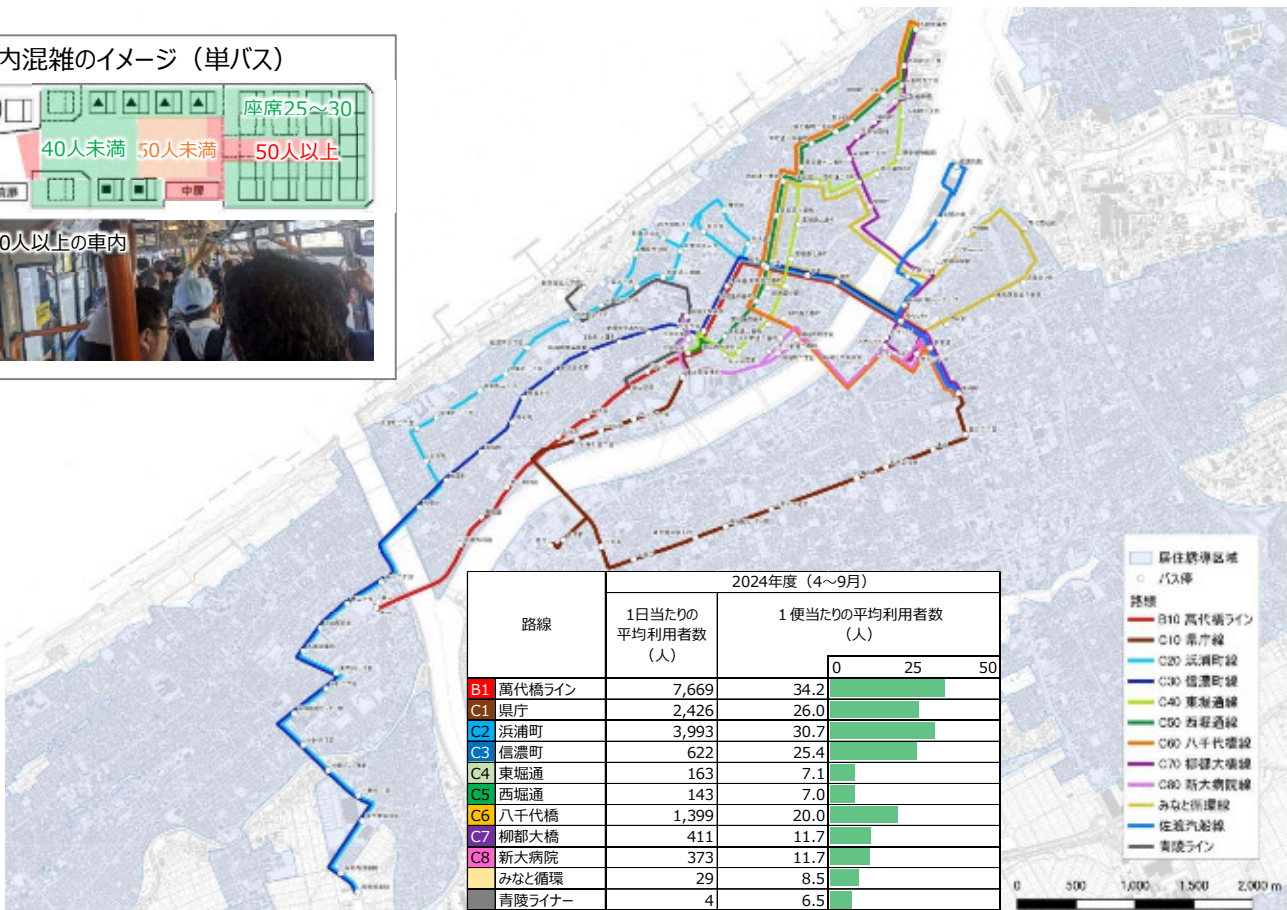
路線別利用状況図



車内混雑のイメージ（単バス）

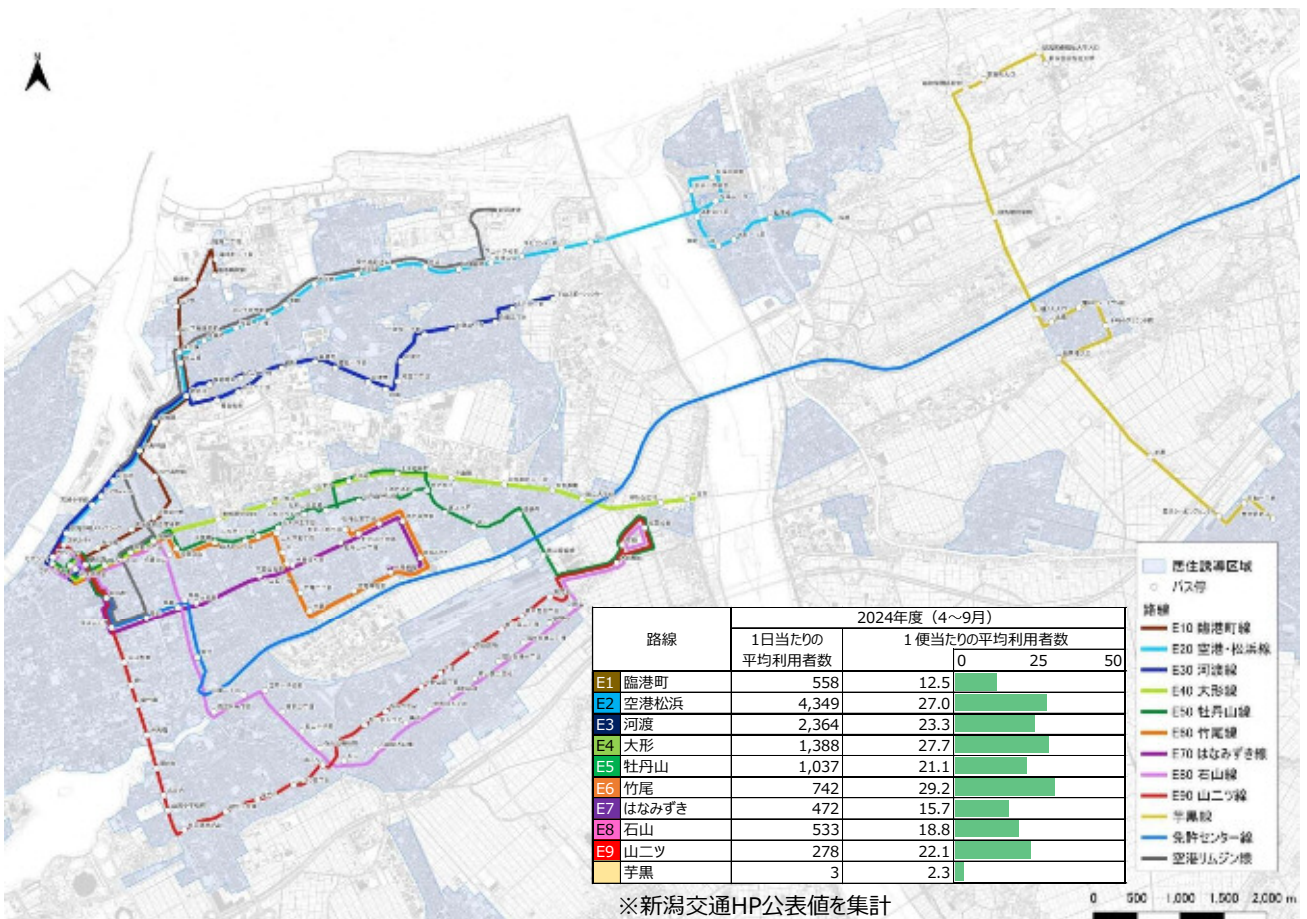
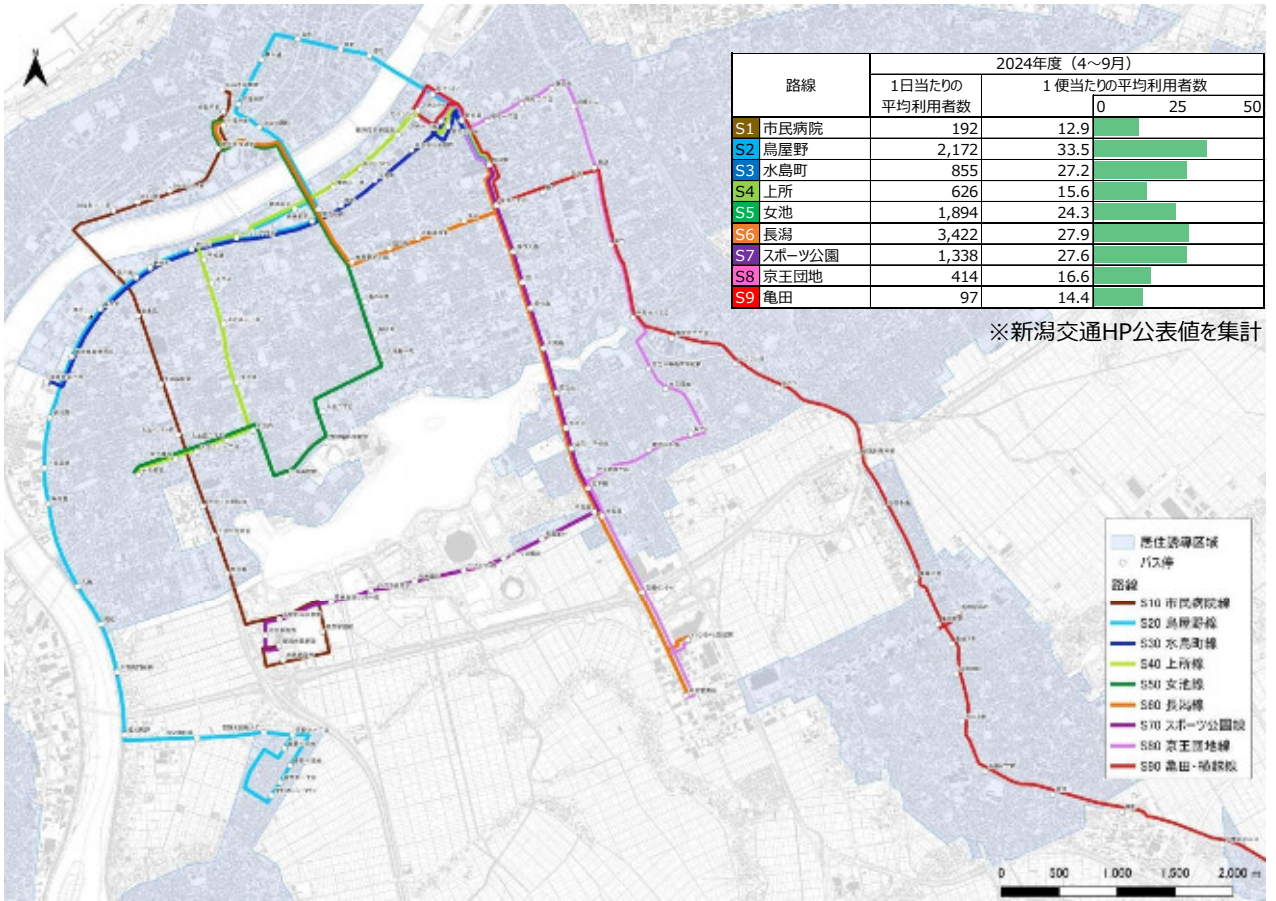


50人以上の車内



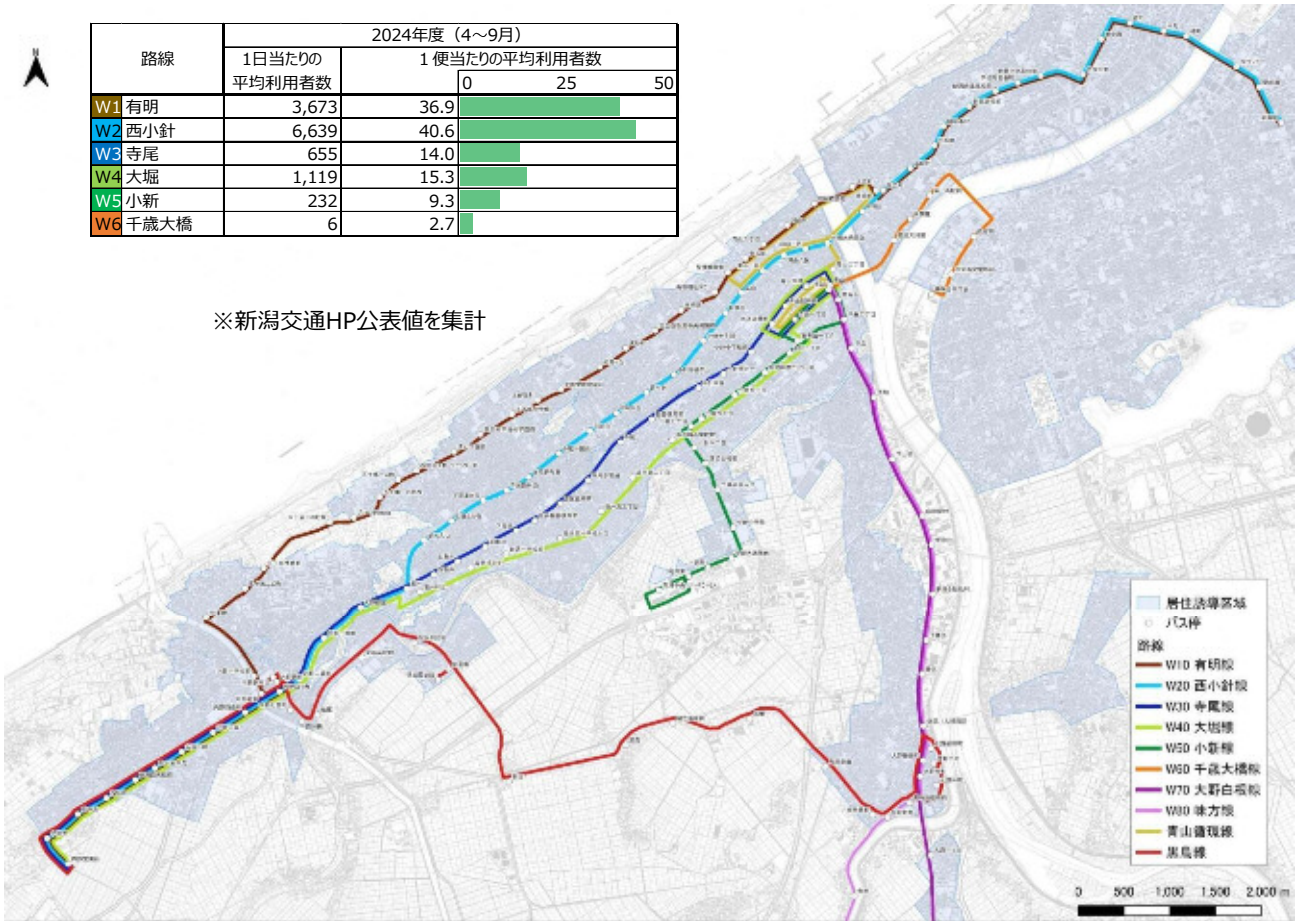
路線	1日当たりの平均利用者数 (人)	2024年度 (4~9月)		
		1便当たりの平均利用者数 (人)		
		0	25	50
B1 萬代橋ライン	7,669	34.2		
C1 県庁	2,426	26.0		
C2 浜浦町	3,993	30.7		
C3 信濃町	622	25.4		
C4 東堀通	163	7.1		
C5 西堀通	143	7.0		
C6 八千代橋	1,399	20.0		
C7 柳都大橋	411	11.7		
C8 新大病院	373	11.7		
みなど循環	29	8.5		
青陵ライナー	4	6.5		

※新潟交通HP公表値を集計



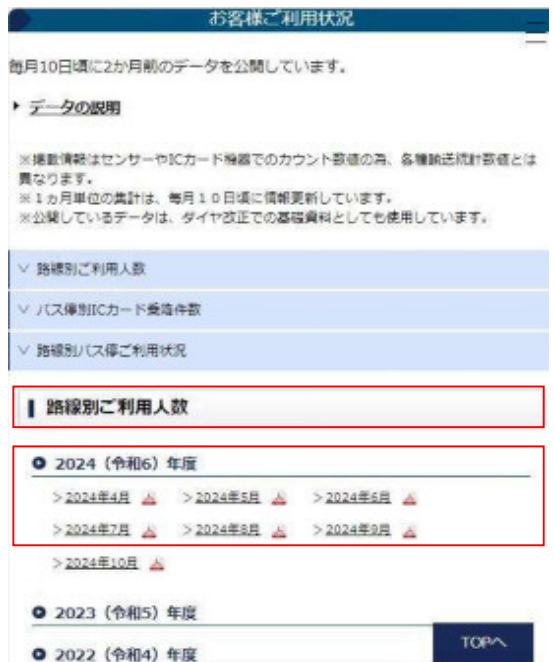
路線	2024年度（4～9月）			
	1日当たりの平均利用者数	1便当たりの平均利用者数		
		0	25	50
W1 有明	3,673	36.9	<div style="width: 73.8%;"></div>	
W2 西小針	6,639	40.6	<div style="width: 81.2%;"></div>	
W3 寺尾	655	14.0	<div style="width: 28.0%;"></div>	
W4 大堀	1,119	15.3	<div style="width: 30.6%;"></div>	
W5 小新	232	9.3	<div style="width: 18.6%;"></div>	
W6 千歳大橋	6	2.7	<div style="width: 5.4%;"></div>	

※新潟交通HP公表値を集計



路線	2024年度（4～9月）			
	1日当たりの平均利用者数（人）	1便当たりの平均利用者数（人）		
		0	25	50
B1 萬代橋ライン	7,669	34.2	<div style="width: 68.4%;"></div>	
C1 県庁	2,426	26.0	<div style="width: 52.0%;"></div>	
C2 浜浦町	3,993	30.7	<div style="width: 61.4%;"></div>	
C3 信濃町	622	25.4	<div style="width: 50.8%;"></div>	
C4 東堀通	163	7.1	<div style="width: 14.2%;"></div>	
C5 西堀通	143	7.0	<div style="width: 14.0%;"></div>	
C6 八千代橋	1,399	20.0	<div style="width: 40.0%;"></div>	
C7 柳都大橋	411	11.7	<div style="width: 23.4%;"></div>	
C8 新大病院	373	11.7	<div style="width: 23.4%;"></div>	
みなと循環	29	8.5	<div style="width: 17.0%;"></div>	
青陵ライナー	4	6.5	<div style="width: 13.0%;"></div>	
S1 市民病院	192	12.9	<div style="width: 25.8%;"></div>	
S2 鳥屋野	2,172	33.5	<div style="width: 67.0%;"></div>	
S3 水島町	855	27.2	<div style="width: 54.4%;"></div>	
S4 上所	626	15.6	<div style="width: 31.2%;"></div>	
S5 女池	1,894	24.3	<div style="width: 48.6%;"></div>	
S6 長湯	3,422	27.9	<div style="width: 55.8%;"></div>	
S7 スポーツ公園	1,338	27.6	<div style="width: 55.2%;"></div>	
S8 京王団地	414	16.6	<div style="width: 33.2%;"></div>	
S9 亀田	97	14.4	<div style="width: 28.8%;"></div>	
E1 臨港町	558	12.5	<div style="width: 25.0%;"></div>	
E2 空港松浜	4,349	27.0	<div style="width: 54.0%;"></div>	
E3 河渡	2,364	23.3	<div style="width: 46.6%;"></div>	
E4 大形	1,388	27.7	<div style="width: 55.4%;"></div>	
E5 牡丹山	1,037	21.1	<div style="width: 42.2%;"></div>	
E6 竹尾	742	29.2	<div style="width: 58.4%;"></div>	
E7 はなみずき	472	15.7	<div style="width: 31.4%;"></div>	
E8 石山	533	18.8	<div style="width: 37.6%;"></div>	
E9 山ニツ	278	22.1	<div style="width: 44.2%;"></div>	
芋黒	3	2.3	<div style="width: 4.6%;"></div>	
W1 有明	3,673	36.9	<div style="width: 73.8%;"></div>	
W2 西小針	6,639	40.6	<div style="width: 81.2%;"></div>	
W3 寺尾	655	14.0	<div style="width: 28.0%;"></div>	
W4 大堀	1,119	15.3	<div style="width: 30.6%;"></div>	
W5 小新	232	9.3	<div style="width: 18.6%;"></div>	
W6 千歳大橋	6	2.7	<div style="width: 5.4%;"></div>	
赤塚ほか	391			
合計	53,417	人/日		

参考) 使用データ：新潟交通HPより



新潟交通が提供する路線バスネットワークの
1日当たりの平均利用者数
53,417人/日

※アクセス路線（空港リムジン線、佐渡汽船線、免許センター線）、観光循環バス、イベント臨時は除く