

令和元年度

都市間高速交通ネットワークの
あり方検討会報告書

令和2年3月

都市間高速交通ネットワークのあり方検討会

<目 次>

第1章 新潟県における都市間高速交通ネットワークの現状と課題 ·····	1
1.1 本県の都市間高速交通ネットワークの現状·····	1
(1) 県内高速バス路線·····	1
(2) 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線·····	2
(3) 最近の県内高速バス路線減便状況·····	2
(4) 県内高速バスと鉄道の比較·····	3
1.2 県内高速バスの利用状況·····	3
1.3 県内高速バスの利用環境·····	4
(1) パーク&ライド駐車場·····	4
(2) 待合環境（トイレ、上屋）·····	4
(3) フィーダー路線·····	5
1.4 運転手不足の状況·····	5
1.5 本県の都市間移動に係る県民等の認識·····	6
(1) 県内高速バスに関する要望·····	6
(2) 北陸新幹線開業に伴う新潟ー上越方面の移動への影響·····	6
1.6 県内高速バスに対する県の支援制度·····	7
1.7 県内高速バスの課題·····	8
第2章 検討会での意見概要 ·····	9
2.1 検討に当たっての視点·····	9
2.2 県内高速バスのあり方（検討会での意見）·····	10
(1) 全体·····	10
(2) 運行主体のあり方の検討·····	10
(3) 高速バスネットワークの充実に向けた取組·····	10
(4) 県内高速バスの認知向上に向けた取組·····	11
(5) その他の検討·····	11
2.3 県内高速バスのあり方に関する基本的考え方のまとめ·····	11
第3章 都市間高速交通ネットワークのあり方 ·····	12
3.1 取組の方向性·····	12
(1) 二次交通の確保・充実に向けた取組·····	12
(2) 分かりやすい・使いやすい移動の実現に向けた取組·····	12
(3) 利便性向上や情報発信等実施のための体制の構築·····	13
3.2 取組の具現化に向けた役割分担等·····	14
(1) 高速バス運行事業者の役割·····	14
(2) 県の役割·····	14
(3) 市町村の役割·····	14
(4) 観光部門等との連携強化·····	14
(5) その他·····	14
都市間高速交通ネットワークのあり方検討会委員名簿 ·····	15

はじめに

本県では、高速道路網の整備とともに、高速バス路線が発達し、出張等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利用されるなど、広く利用されてきた。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・廃止が相次いでいる。

県では、このような状況を踏まえ、平成 28 年度に「県内高速バスのあり方検討会」を設置、翌年の平成 29 年度に都道府県では全国初の高速バス路線に対する支援制度を創設し、廃止された路線の代替運行に係る取組や一定の利用が見込まれる路線への支援などを実施してきたところである。この間、バス事業者や市町村等が協力・連携して取組を進めてきたが、利用者の増加や収支の改善といった効果が十分に出ておらず、これに対して、高速バス利用の新規需要開拓のノウハウが不足しているという意見や、運転手不足の深刻化に加え、利益が少なく車両交換等の投資効果が見込めないという意見も出ており、今後も、各バス事業者の判断により、不採算路線の減便・廃止が進むことが懸念されている。

このような懸念から、県内高速バス路線については、事業者の採算性に委ねるのみでなく、今一度、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「都市間高速交通ネットワークのあり方検討会」を設置して議論を行ってきたところである。

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あり、その実現に向けた取組の方向性について、検討会での意見を踏まえ、とりまとめたものである。

第1章 新潟県における都市間高速交通ネットワークの現状と課題

ここでは、現在の新潟県における高速バスを中心とした都市間高速交通ネットワークの現状を、各種データや県内高速バスに関するアンケート調査結果等を活用して整理する。

1.1 本県の都市間高速交通ネットワークの現状

(1) 県内高速バス路線

- 運行便数は長岡線(25 往復)・上越線(12 往復)の順に多く、その他路線は 10 往復以下である。
- 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る。

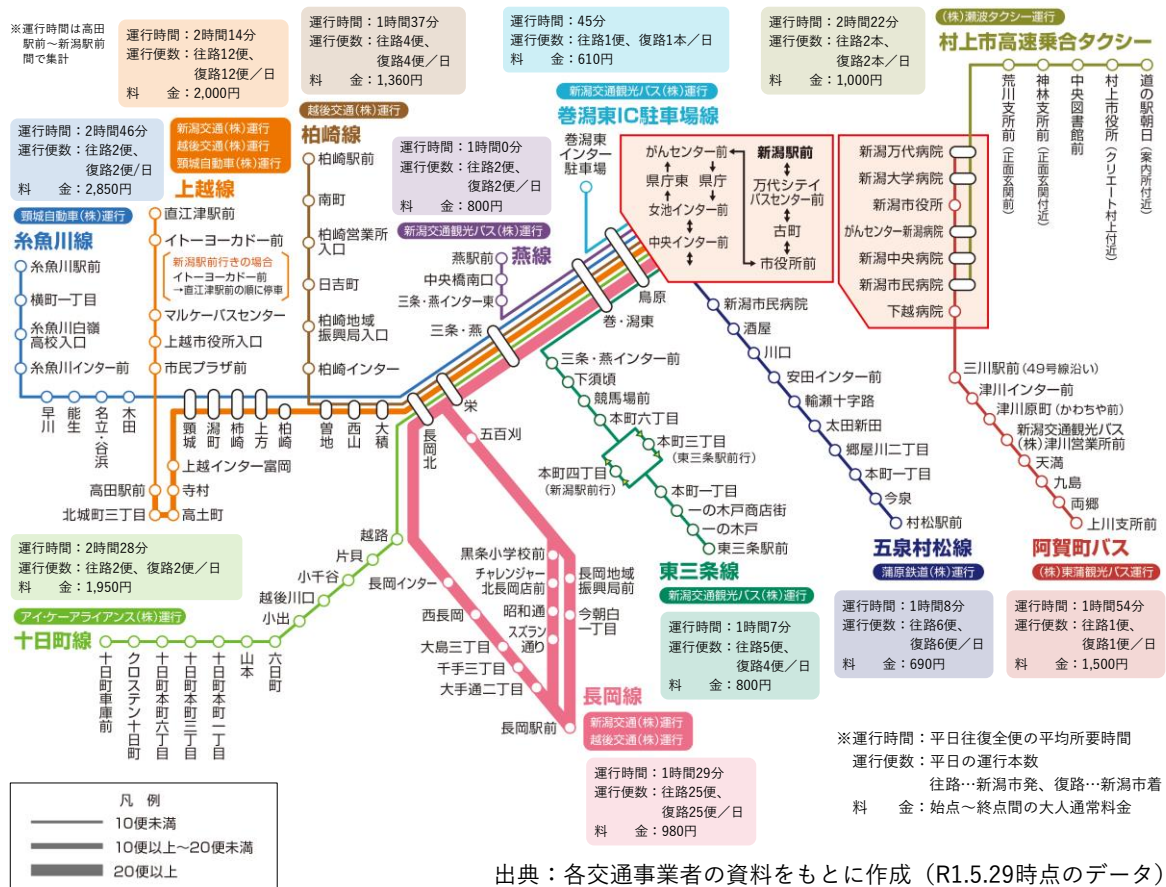


図 県内高速バス路線

(2) 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

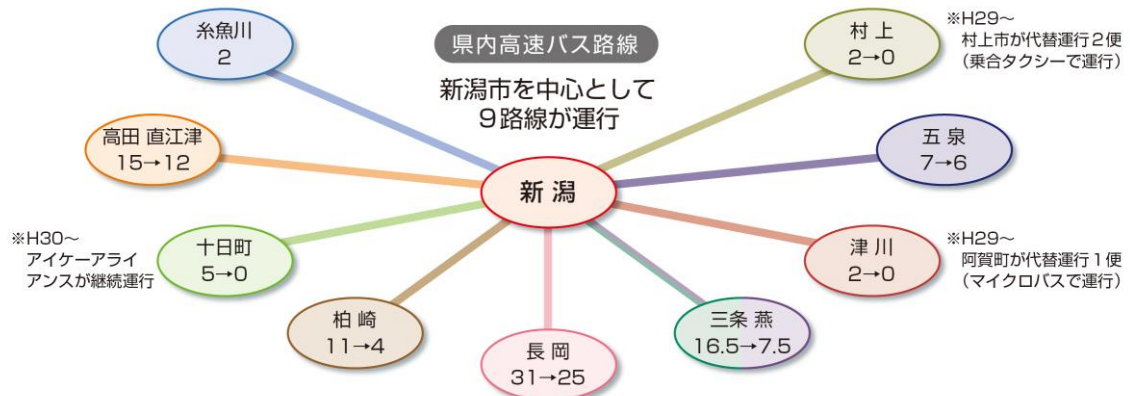
- 新潟市を中心に、各方面に県外高速バスが運行されている。
- 新潟空港アクセス改善プロジェクトとして、観光地等への二次交通が整備されている。



図 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

(3) 最近の県内高速バス路線減便状況

- H25 から H30 にかけて、各方面の県内高速バス路線で減便が行われている。
- 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る。



(参考)H30 県内高速バス運行事業者(4社)で新潟県内高速バス利用促進協議会を設立。
利用者サービスの維持・向上に向けた協力体制を構築。(ICカードの共同利用)

※ 地名下に記載の数値は、左が H25 の運行回数、右が H30 の運行回数

図 H25 から H30 にかけての県内高速バス路線減便状況

(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、新潟を結ぶ特急列車の運行本数が他地域に比べ少ない。

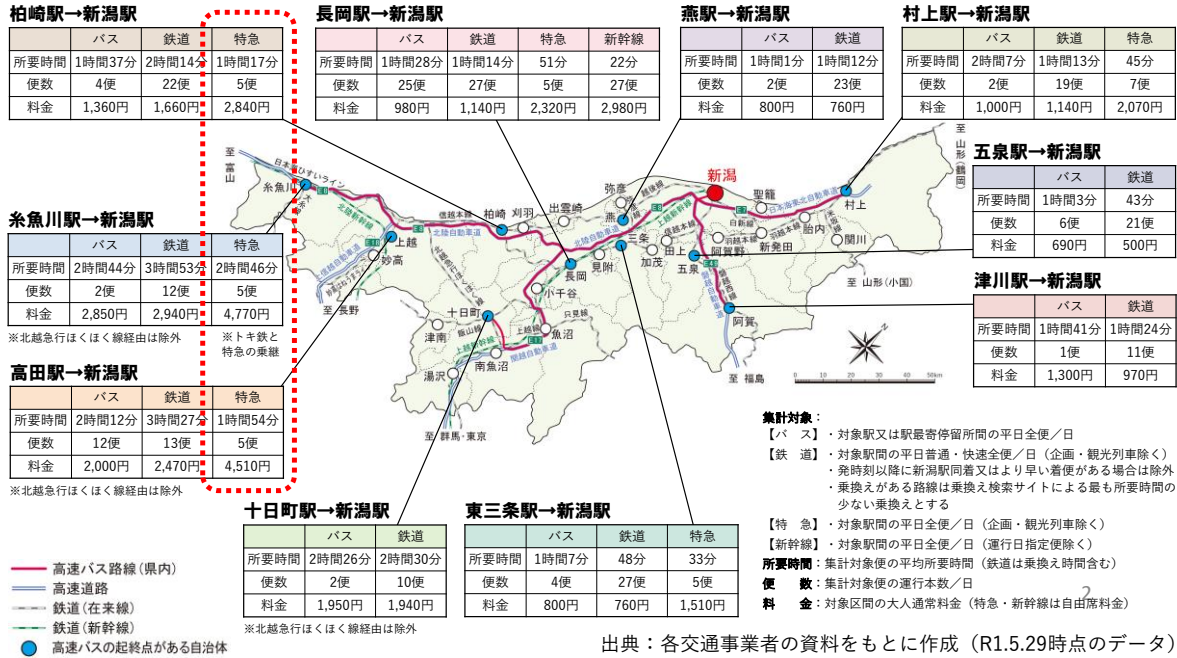


図 高速バスと鉄道の比較

1.2 県内高速バスの利用状況

○いずれの都市においても、発着地における乗降が多い。
 ○一方で、新潟・上越・五泉では「発着地の乗降者」とともに、市内周回にも一定の需要がある。

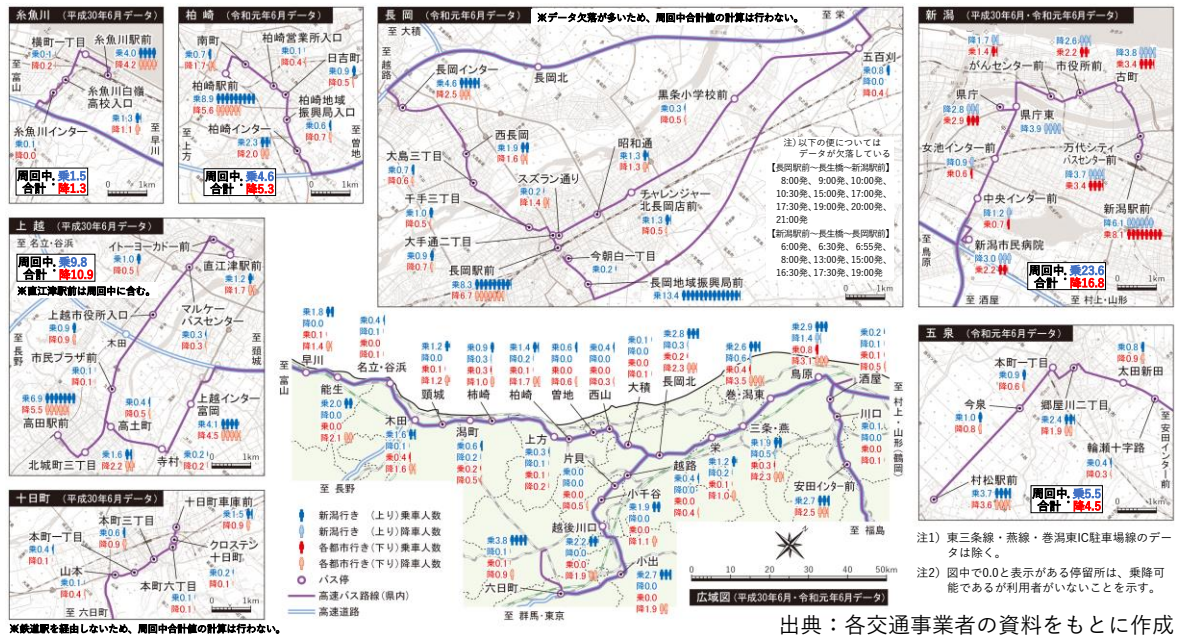


図 乗降客数（全日）

1.3 県内高速バスの利用環境

(1) パーク＆ライド駐車場

- パーク＆ライド駐車場は、34箇所中30箇所で開催されている（整備率88%）。
- 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る。

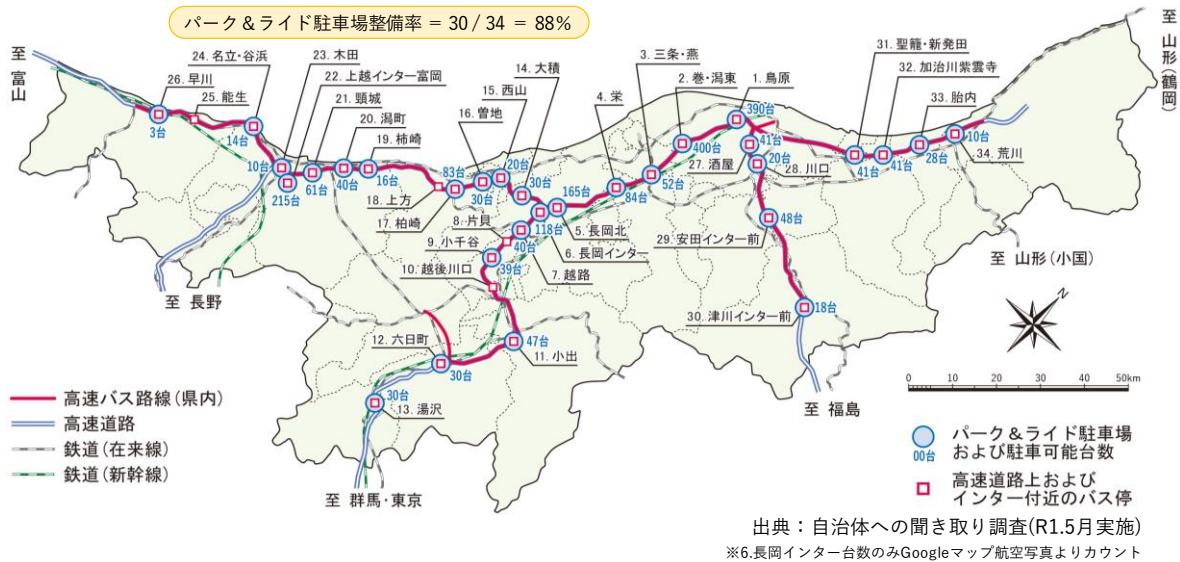


図 パーク＆ライド駐車場の状況

(2) 待合環境（トイレ、上屋）

- 上屋は、全箇所で開催されている（整備率100%）。トイレは、34箇所中15箇所で開催されている（整備率44%）。
- 長岡以西の北陸道では、トイレの整備率が低い（1 / 13 = 8%）。

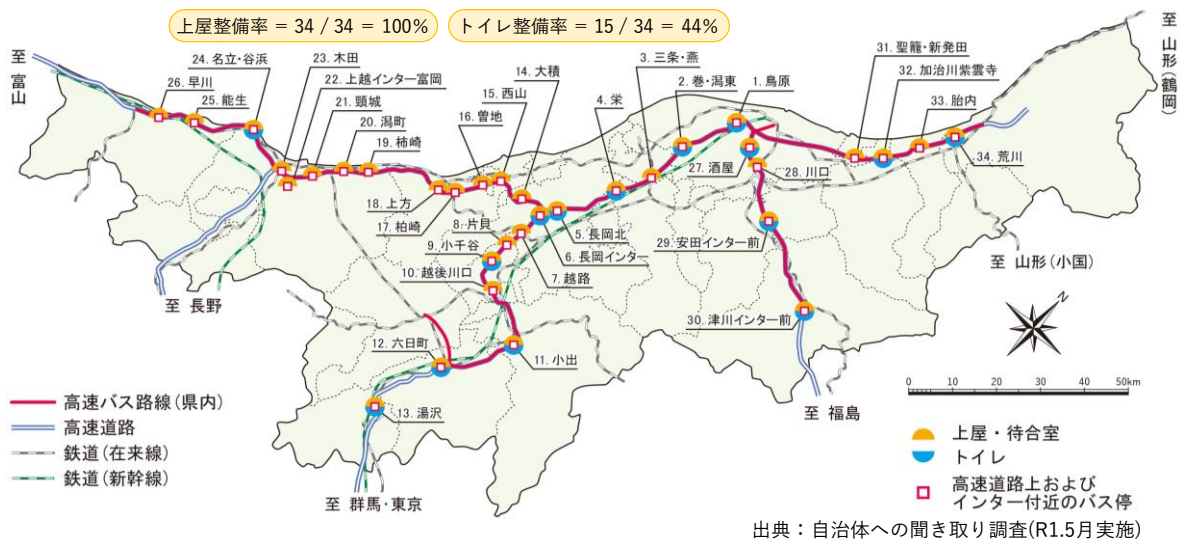


図 待合環境（トイレ、上屋）の状況

(3) フィーダー路線（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）

- フィーダー路線は、34箇所中16箇所で開催されている（整備率47%）。
- 「3. 三条・燕」や「22. 上越インター富岡」などの市街地部のバス停において未整備箇所が見受けられる。



図 フィーダー路線の状況

1.4 運転手不足の状況

- 運転手が不足していることや高齢化が進んでいること、募集をかけても応募者が集まらないことなどが問題点として挙げられている。
- 高卒を対象とした運転士候補生採用が行われている。また、若い人に運転士の魅力を発信することが必要との声もある。

表 運転手不足の状況 出典：バス事業者への聞き取り調査(R1.5月実施)

分類	問. 運転手不足の状況（運転手不足の状況や運転手確保に向けた取組状況等について可能な範囲でご記載願います）
運転手不足の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足の状況は、応募者が僅少であることと、その採用を超える退職者の発生により悪化傾向(B社)。 ・慢性的な運転士不足がここ数年続いております(C社)。 ・常時、運転手の募集を行っているが思うように集まらない(D社)。 ・弊社では運転手の高齢化が進み高速バスの運転手不足が深刻になると想定される。現在56才迄、延長して60才迄(D社)。 ・現状では事業規模縮小や路線縮小を検討しなければならないほどの不足ではないが、高齢化は否めない部分は多少あるので、若返りを図る必要はあると考えられる(E社)。 ・慢性的に不足(E社)。
運転手確保に向けた取組状況	<ul style="list-style-type: none"> ・2ヶ月毎の定期採用の実施(必要要員数の確保困難)(A社)。 ・高卒運転士候補生の採用(A社)。 ・人事制度見直しによる運転士のキャリアプラン導入(A社)。 ・賃金制度見直しによる運転士賃金の成果反映強化(A社)。 ・採用活動(2カ月毎)、企業説明会(2カ月毎)(B社)。 ・大型2種免許取得補助(B社)。 ・営業エリア(村上～三条・燕)運行のバス後面ガラスに運転士募集の広告掲出(B社)。 ・ドライバーズエージェントに求人を登録(B社)。 ・運転士候補生として高校新卒者を採用(B社)。 ・※高校新卒者の採用はあったものの、大型2種取得年齢になっていないため効果が出るまでに時間がかかっている(B社)。 ・普通免許所持者を対象にした大型2種免許取得費用の支援制度の導入、高校卒業生を対象にした運転士候補育成制度も設けております(C社)。 ・求人機関や県協会が推奨する「ドライバーズエージェント」への登録や各種求人広告掲載等にての募集を図っているが、なかなか応募が無いのが現状である(E社)。 ・随時募集している(E社)。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・若い方の募集が少ない業界であるので、業界全体としての取り組みが必要であると考え。行政や他の関係機関等とも連携し、「運転手という職種は魅力的である」ということが発信できる機会を定期的に設ける必要があるのではないか(E社)。

1.5 本県の都市間移動に係る県民等の認識

(1) 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」への要望割合が高い。

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
	巻潟東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)

要望割合が高い

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)

(2) 北陸新幹線開業に伴う新潟～上越方面の移動への影響

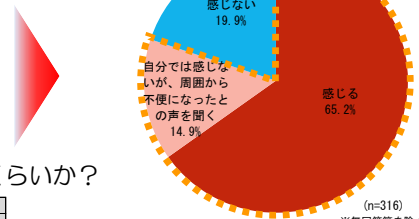
○上越地域の利用者の8割以上が、北陸新幹線開通後に新潟～上越方面の移動が不便になったと感じている。また、北陸新幹線開通後に鉄道の利用頻度が低下、高速バスの利用頻度が上昇しており、高速バスの重要性が増している。

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%

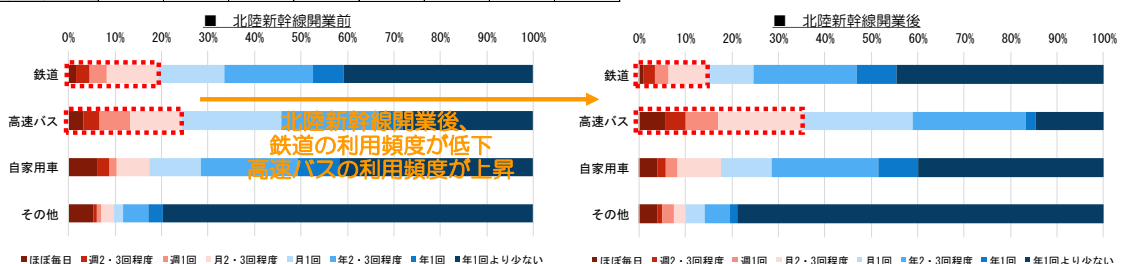


(感じる + 周囲から聞く) が8割以上を占める

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)

●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



1.6 県内高速バスに対する県の支援制度

- 県内高速バスについては、平成 28 年 7 月時点で 9 路線が運行されていたが、これらの路線は、利用者の減少等による減便の動きが続き、同年 9 月末に「新潟一村上線」「新潟一津川・上川線」の 2 路線が廃止されるなど、県内高速バスを取り巻く状況は非常に厳しいものであった。
- このような状況や市長会・町村会等からの路線の維持・確保に向けた要望を踏まえ、学識経験者、県、市町村、交通事業者による「県内高速バスのあり方検討会」の議論を経て、平成 29 年度に都道府県では全国初となる高速バスに対する支援制度を創設し、市町村やバス事業者等による高速バス路線の運行への支援を実施している。

【県の支援制度の内容】

①新規取組支援 … 路線廃止に伴う新たな取組を支援

項目	内容
事業（運行）主体	市町村
補助率等	補助率：県 1/2、市町村 1/2 県の補助上限額：7,500 千円/路線 補助対象期間：3 年間
補助対象経費	路線廃止に伴い代替交通を運行する場合の初期費用 (実証実験費用や運行開始 3 年目まで(実証期間含む)の運行欠損等)
補助要件	経営改善計画(路線確保維持計画)(市町村・事業者)の県の認定
(代替性)	市町村長が、他の交通機関による代替性が不十分であることを認めた路線であること
(採算性)	ニーズ調査等に基づき、廃止前の運行より、欠損額の縮減等が見込まれる取組であること

②運行費支援 … 持続可能となることが見込まれる路線を支援

項目	内容
事業（運行）主体	市町村
補助率等	補助率： ○収支率 90%未満の場合 県 2/5、市町村 2/5、事業者 1/5(市町村が負担することも可) ○収支率 90%以上の場合 県 1/2、市町村 1/2
補助対象経費	経常欠損(経常費用—経常収益) ・キロ当たり経常費用は標準単価(各事業者の平均単価)を上限 ・欠損額のうち、経常費用の 20%相当額を上限(収支率 80%以上を想定)

項目	内容
補助要件	経営改善計画（路線確保維持計画）（市町村・事業者）の県の認定
（代替性）	市町村長が、他の交通機関による代替性が不十分であることを認めた路線であること
（幹線性）	平均乗車密度 10人以上 ※小型バス車両（定員29人以下）の場合：8人以上 乗合タクシー車両（定員10人以下）の場合：5人以上 ※H29及びH30補助分は、8人以上 （改善計画策定前のため、緩和措置を設定）
（採算性）	3年連続で収支率が前年度を下回っている路線でないこと ただし、キロ当たり収益が1年でも前年度を上回っている場合は、この限りでない

【県の支援実績】

①新規取組支援 … 村上線、津川線、十日町線

②運行費支援 … 五泉線、糸魚川線

※補助要件を満たさない路線の増加により、補助対象路線は減少傾向。

1.7 県内高速バスの課題

課題①：県内高速バスネットワークの更なる縮小への対応

○県土の広い本県において、県内高速バスネットワークは、都市間を結ぶ重要な移動手段である。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るため、対応が必要である。

課題②：既存ネットワークの最適化に向けた検討

○バスは鉄道とは異なり、経路を柔軟に選択できる長所がある。この性質を生かし、既存路線の見直し・拡充や、新たな路線の検討など、ネットワークの最適化に向けた検討が必要である。

課題③：より効率的かつ効果的な運行体制の構築

○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かつ効果的に活用して運行体制を構築することが必要である。

第2章 検討会での意見概要

ここでは、第1章での都市間高速交通ネットワークの現状整理を踏まえ、あり方の検討にあたっての視点と、令和元年度（平成31年度）に計4回行われた検討会において各委員から出た意見の概要を整理する。

2.1 検討に当たっての視点

視点①：官民一体の取組による県内移動の利便性向上や交流人口の拡大

- 県内高速バスは、これまでバス事業者が主体となって運行されてきたが、路線の減便・廃止が進む中、今後も、各事業者の判断により、特に不採算路線について、減便・廃止が進むことが懸念される。
- 県内高速バスについては、事業者の採算性に委ねるのではなく、官民が一体となって、都市間高速交通ネットワークのあり方を検討し、その実現に向けて取り組むことで、県民の県内移動の利便性向上や交流人口の拡大を図ることが必要ではないか。

視点②：新潟と上越地域との高速交通軸強化および新規ルート開拓

- 都市間高速交通ネットワークのあり方の検討に当たっては、鉄道との役割分担も踏まえつつ、特に高速交通体系の整備が求められている新潟と上越地域との高速交通軸の強化や、観光需要等新たな需要を取り込むための新規ルートの開拓等の工夫により、都市間高速交通ネットワークを確保・充実させていく可能性があるのではないか。

視点③：共同運行又はSPC等による効率的かつ効果的な運行

- 高速バスの運行に当たり、最適な運行体制のあり方として、共同運行又はSPC等の形態での実施により、より効率的かつ効果的な運行となる可能性があるのではないか。

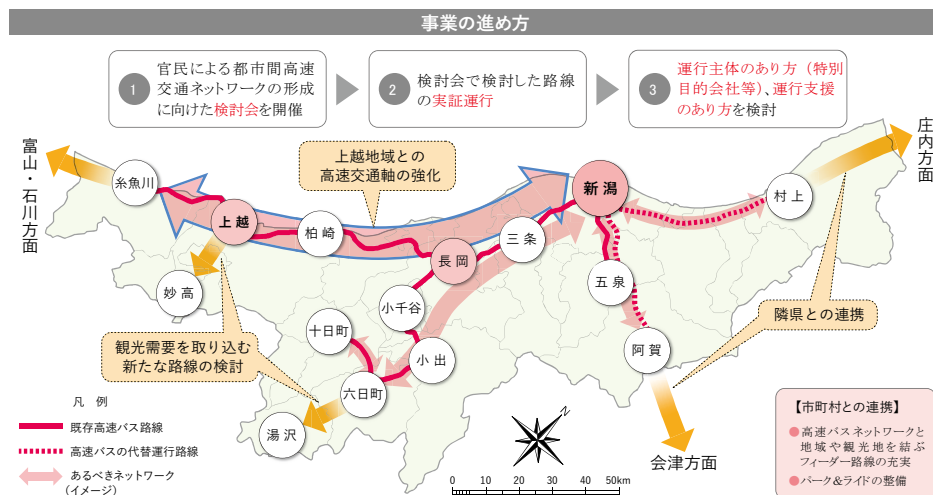


図 都市間高速交通ネットワークのあり方の検討に向けたイメージ図

2.2 県内高速バスのあり方（検討会での意見）

(1) 全体

- 一般に、高速バス網は、以前は収益性が高く、公的関与が及ばない事業であったが、近年では、特に郊外路線で収益が悪化し、路線の減便・廃止が見られる中において、これからは、行政も関与し、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考えるべきである。
- その上で、都市間移動については、鉄道と高速バスの役割分担のもと、高速バスの担うべき役割の検討が必要である。
- 県内高速バスを県民や来訪者等より多くの方に利用してもらうには、ユーザーの声を吸い上げ、ニーズを把握し、改善を図っていく視点が必要である。

(2) 運行主体のあり方の検討

- 現在の高速バスは、一部路線で複数事業者による共同運行が行われているものの、基本的な事業計画は、路線毎又は事業者毎に検討・企画されているが、今後は、高速バスネットワーク全体として、一体的に事業を検討・企画する体制が必要である。
- 運行主体に限らず、二次交通も含めた高速バスネットワーク全体の利便性向上や情報発信等を行う体制の構築が必要である。

(3) 高速バスネットワークの充実に向けた取組

- 運転手不足等の現状を踏まえ、既存路線の増便や路線の新設ありきではなく、ユーザー視点の取組を検討すべきである。
- 高速バスを降りて、そこから目的地に行くことができるよう、カーシェアリングやレンタサイクル、(デマンド) タクシーといった二次交通の整備などにより、潜在的な需要はあるが不便で利用できなかったところを解消することで、より幅広い利用が見込める可能性がある。
- MaaSの導入により、多様な交通モードによる最適な移動方法の検索・予約・配車・決済を可能にし、移動をより「分かりやすい、使いやすい」形に変えていく必要がある。
- 高速バス利用のためには、乗降するバス停までの移動手段（二次交通）の整備に加え、パーク&ライド駐車場や待合環境の充実も必要である。
- 運転手不足により、高速バス路線そのものの充実が難しいのであれば、県外路線の県内バス停での停車による路線の充実も考えられる。
- 県内高速バスは、市内周回に相当の時間を要しているため、市内周回はフィーダー路線等に任せることで、短縮された時間分を新たな運行に充てることも考えられる。

- 運行の効率化を図ることで、運転手の余剰を生み出し、路線の増便等を図ることも考えられる。(道路運送法第 35 条の管理の受委託により、サービスエリアでの事業者間での運転手交代といった事例あり)

(4) 県内高速バスの認知向上に向けた取組

- 運行事業者毎の発信になっている高速バスの情報や、市町村毎に情報発信されているパーク&ライド駐車場等の利用環境の情報を集約し、一体的に発信していく必要がある。
- 高速バスネットワーク全体をブランディングし、ネットワークの認知を広げていくのが効果的である。
- 具体的には、例えば、ネットワークにロゴやネーミングを設定し、それに紐付くものとして、一定のサービス水準を保証したり、サービス内容を統一化又はルール化することで、ユーザーがネットワークに対する共通認識を持てると認知が広がりやすくなると考えられる。
- ブランディングに当たっては、本事業でどのようなことを実現させるために何をするのかといったコンセプトの設定が必要である。(例：最終便の時間の統一化など)

(5) その他の検討

- 地元市町村が主体的に運行している「新潟－村上線」及び「新潟－阿賀線」については、主として地域住民を対象に、通院に特化した運行形態となっており、他の事業者運行路線と性格を異にしていることから、地元市町村が主体となって、地域の実情に応じた利便性向上に向けた取組や運行方法を検討すべきである。

2.3 県内高速バスのあり方に関する基本的考え方のまとめ

これらの検討会の意見を踏まえ、県内高速バスのあり方に関する基本的な考え方を次のとおりまとめる。

- 県内高速バスについて、これからは、行政も関与し、地域の価値を高め、QOLを確保するツールとして考えるべき。
- 県内高速バスネットワークの充実に向けては、鉄道と高速バスの役割分担も踏まえつつ、次の視点が重要。
 - ・利用者の目線に立って、高速バスの利便性向上の取組を行い、利用者の増加を図るとともに、需要に応じて、増便等路線の強化に向けた検討を実施することが重要。
 - ・取組の実施に当たっては、利便性向上の取組や情報発信を高速バスネットワーク全体で実施する体制の構築が必要。

第3章 都市間高速交通ネットワークのあり方

ここでは、県民の県内移動の利便性向上や交流人口の拡大を目的とし、持続可能で利便性の高い都市間高速交通ネットワークの構築に向けた取組および役割分担等の方向性を整理する。

3.1 取組の方向性

(1) 二次交通の確保・充実にに向けた取組

高速バスを降りてから目的地までの移動手段を確保するため、高速バス停からの二次交通の確保・充実にを図る。

【具体例】

- ・パーク&ライド駐車場を活用したシェアリング（カーシェア等）との連携。
- ・オンデマンド交通等利用者ニーズに応じた移動手段の確保。
- ・路線バス等の既存交通との接続改善。

【期待される効果】

- ・二次交通の充実ににより、高速バスを利用して、利用者がそれぞれの目的地まで行けるようになる。
- ・県内に点在する観光地等への移動が容易になり、高速バスの利用目的の幅がより広がる。

※二次交通の整備に合わせて、高速バス停における待合環境の充実も検討が必要。

(2) 分かりやすい・使いやすい移動の実現に向けた取組

利用者が公共交通を利用して出発地から目的地まで行く際には、複数の交通モードを乗り継ぐことが想定される。多様な交通モードをシームレスにつなぐため、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る。

【具体例】

- ・多様な交通モードを簡易に検索・予約・配車・決済できるシステムの構築に向けて、アプリケーションを導入する。
- ・併せて、観光施設等と連携し、入場券の購入等も同時に行えるようにする等、移動手段だけでなく、移動目的も含めて容易に検索等ができるシステムを目指す。

【期待される効果】

- ・アプリケーションの導入により、スマートフォン等を介して容易に情報を得ることができるようになり、公共交通をより身近に感じられるとともに、公共交通を利用した外出機会の創出につながる。

(3) 利便性向上や情報発信等実施のための体制の構築

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ては、事業者毎の取組ではなく、ネットワーク全体として事業を企画・検討する必要がある。それに向けて、県内高速バス運行事業者各社が一体となって取り組むための体制を構築する。

【具体例】

- ・ 高速バス運行事業者各社と県等が連携し、事業の検討・企画を実施するため、官民による「(仮称)新潟県内高速バスネットワーク協議会」を組織し、事業に取り組む。
- ・ 併せて、将来的な自律運営を目指し、事業実施体制のあり方について検討を行う。

【期待される効果】

- ・ マーケティングによる既存交通の改善等がより効果的・効率的に実施できる。また、高速バスネットワーク全体をブランディングすることにより、利用者への認知が広がり、利用喚起につながる。
- ・ 高速バスの運行やパーク&ライド駐車場等の利用環境等も含めて情報を一元的に発信し、利用者が情報を得やすくなる。

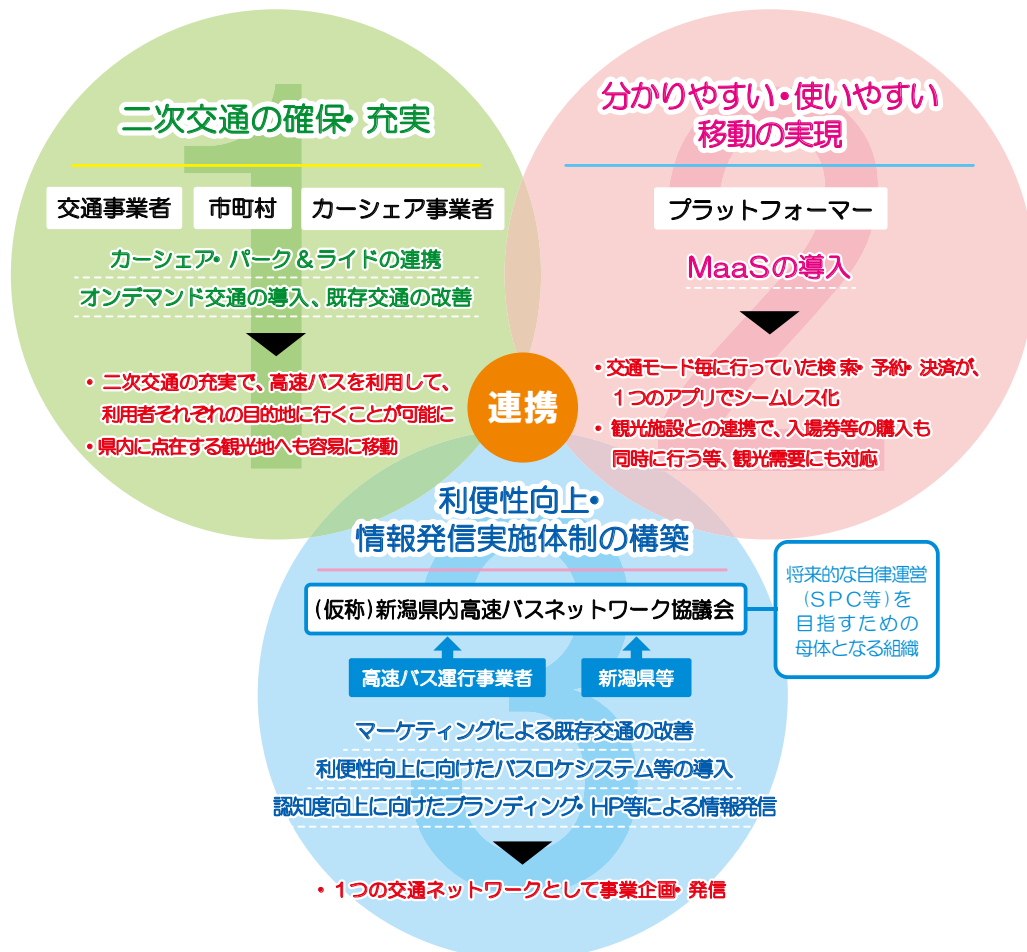


図 都市間高速交通ネットワークの構築に向けた取組の方向性

3.2 取組の具現化に向けた役割分担等

前節(3.1)に掲げた取組の具現化には、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る。

(1) 高速バス運行事業者の役割

高速バス運行事業者は、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、「(仮称)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む。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する。

(2) 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「(仮称)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、沿線市町村等と協力しながら、利便性向上や認知度向上に向けて取り組む。

(3) 市町村の役割

高速バスを降りてからの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、地域の総合行政を担う市町村が主体となって取り組む。

これに当たっては、官民組織である「(仮称)新潟県内高速バスネットワーク協議会」と連携しながら取り組むことが重要である。

(4) 観光部門等との連携強化

利用者の増加に向け、高速バスの利用をより促すためには、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との連携も重要である。

(5) 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、取組を検討していくことが必要である。

近年、公共交通をはじめとする移動を取り巻く環境は目まぐるしく変化しており、この変化を捉えながら、国の助言や支援を求めつつ、持続可能な都市間高速交通ネットワークへの取組を随時検討・実施していくことが重要である。

都市間高速交通ネットワークのあり方検討会委員名簿

(敬称略)

区分	所属	職名	氏名	備考
学識経験者	長岡技術科学大学	教授	佐野 可寸志	座長
学識経験者	名古屋大学	教授	加藤 博和	
国	北陸信越運輸局	交通政策部長	小椋 康裕	
県	新潟県	交通政策局長	田中 昌直	副座長
市町村	新潟市	都市政策部長	柳田 芳広	
	長岡市	都市整備部長	茂田井 裕子	
	上越市	企画政策部長	池田 浩	
	柏崎市	総合企画部長	箕輪 正仁	
	村上市	自治振興課長	山田 和浩	
	糸魚川市	産業部長	見邊 太	
	五泉市	企画政策課長	佐久間 謙一	
	十日町市	総務部長	渡辺 正範	
	阿賀町	まちづくり観光課長	眞田 政弘	
	妙高市	環境生活課長	岩澤 正明	
交通事業者	新潟交通株式会社	常務取締役	斎藤 敏之	
	蒲原鉄道株式会社	代表取締役	茂野 一弘	
	越後交通株式会社	常務取締役	丸山 高明	
	頸城自動車株式会社	乗合部長	田村 治	
	泉観光バス株式会社	代表取締役	関塚 政行	
	WILLER 株式会社	代表取締役	村瀬 茂高	
	柏崎タクシー株式会社	代表取締役社長	吉田 一彦	
	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社	総務部企画室長	三本 和彦	オブザーバー
	新潟県内高速バス利用促進協議会	事務局	渡辺 健	
地元有識者	一般社団法人新潟県商工会議所連合会	専務理事	早福 弘	

令和元年度 都市間高速交通ネットワークのあり方検討会報告書

令和2年3月

発行 都市間高速交通ネットワークのあり方検討会

住所：〒950-8570 新潟県新潟市中央区新光町4番地1

(事務局：新潟県交通政策局交通政策課)

電話：025-280-5110