

ワンコインバスの運行が信濃川で分断された2つの商圈を1つにした

新潟商工会議所

機関名	新潟商工会議所		
所在地	新潟県新潟市上大川前通7-1243		
電話番号	025-223-6272		
地域概要	(1)管内人口 52万9千人	(2)管内商店街数 30商店街	
事業の対象となる商店街の概要	(1)商店街数 19商店街 (内法人格9商店街)	(2)会員数 2,043商店 (平成14年度)	
	(3)空店舗率 2.0%	(4)大型店空き店舗数 0店	
商店街の類型	1.超広域型商店街 2.広域型商店街 3.地域型商店街 4.近隣型商店街		

【事業名と実施年度】

平成14年度 活性化対策事業 ・買物循環バス運行事業
 総事業費 20,800千円

【事業実施内容】

1. 背景

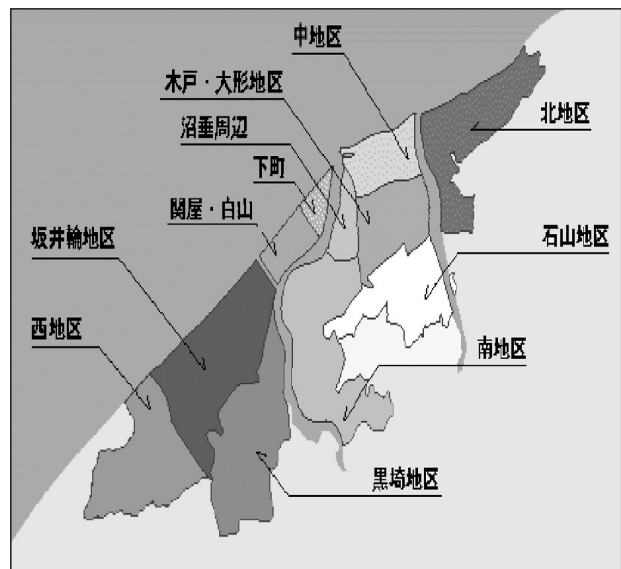
(1) にいがたTMO構想

新潟市は、中心市街地における商業集積の地盤沈下が大きな課題となっていた。特に、古町地区と万代地区の両地区は、信濃川を挟んで対岸に立地していることから、両地区を買物目的で回遊するといった購買行動がとりづらい状況にあった。

そこで「にいがたTMO構想（平成13年3月策定）」では、古町地区と万代地区等を中心とする商業コア地区の回遊性向上を図ることが、中心市街地活性化のための最重要課題の一つであると位置づけ、複合的に活性化事業を展開している。構想に基づいて、商業者や市民のニーズが高く、かつ、着手しやすいソフト事業を多様に展開することによる相乗効果も狙っている。

(2) 交通利便性の向上

TMO構想の策定の中で、商業者、市民等を対象とした各種アンケート調査やシンポジウ



新潟市内マップ

ムなどを通してあげられた要望の中で、大きなウェイトを占めていたのが「交通利便性を高める」ということであった。また、ワンコインバスという具体的要望もあげられていた。そこで、TMO（新潟商工会議所）の下部組織として、商店街関係者、バス運行事業者、行政等で組織した「バスシステム検討プロジェクト会議」および作業部会に位置付けているバス事業等ワーキング会議を設置し、当該事業の企画・運営にあたった。

平成13年度において「共通買物バスサービス券」の発行を実験的に実施した。そして、その結果を踏まえて、平成14年度事業として、にいがたTMOの事務局である新潟商工会議所が実施主体となり「買物循環バス運行事業」を3ヵ月間限定で実験実施することとなった。

（平成13年度の「共通買物バス券事業」概要）

ワンコインで乗れることと、サービス券を配布するという点について利用者の評価の調査を目的とした実験事業として実施した。既存の市内路線バスは初乗り運賃180円であることから、中心街で買物をしたお客様に対して1枚80円の共通バスサービス券を配布し、100円足せばバスに乗れるという仕組みとした。バスは市内路線バスを運行している新潟交通㈱から「専用バス」を借りあげ、専用バスのみサービス券を使用できることとした。

－実験結果－

利用者からは、ワンコインに関して非常に評判が高く、バスサービス券そのものについても好評であったが、同時に次のような問題点もあげられた。

①少ない便数に限定されてしまった。

当初は、利便性を高め市内路線バス全てに使用できるように考えていたが、限定された専用バスを使用せざるを得なくなった。これは、利用実績を把握するためには使用したサービス券を回収しなければならないが、既存の路線バスではサービス券を回収することが不可能であったためである。

②バスルートが複雑かつ時間がかかってしまった。

新潟駅を起点として市内中心部を循環するルートを考えたが、商店街サイドの要望等を聞き入れた結果、ルートが複雑化し、混雑時の運行に予想以上の時間がかかること、また運行の間隔が一定しないことに加えルートが分かりづらい等の問題が生じた。

2. 事業内容

（1）事業目的

平成14年度事業では、万代地区と古町地区の買い回り性の向上、パーク&バスライド（自家用車を駐車してバスに乗り換えて買物をする）の推進を図ることを目的とした。加えて、ワンコインバスの運行に対するニーズの高さは把握できたが、実際に「どれだけの利用者があるのか」、「事業化した場合、採算ベースに乗せることができるのか」といったことを3ヵ月間の実験的運行によって分析したいという狙いもあった。

（2）運賃：ワンコインバス方式

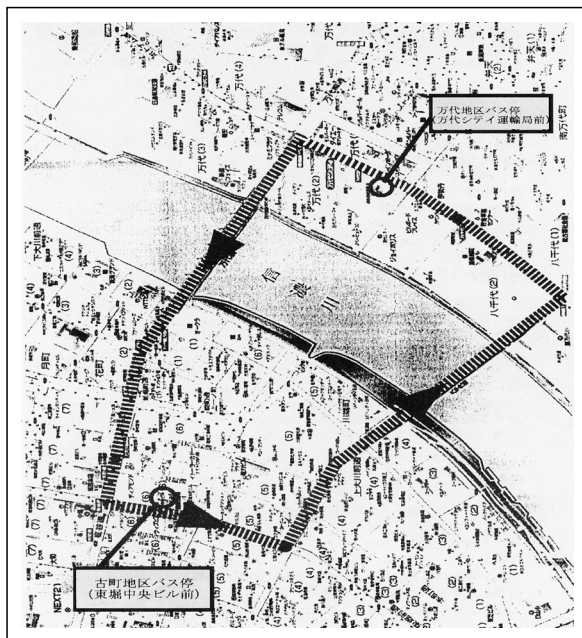
平成13年度実施の「サービス券配布方式」では、利用者へのサービス券の配布手続き（乗車証明の有無確認等）や、事業主体であるTMOと配布店舗間の精算手法をはじめ、運営手続き上の課題が多く残されていた。そこで今回は、手続きの単純化を図るため、サービス券の配布ではなく運賃100円の低料金バスを運行するという「ワンコイン方式」を採用した。

- ・運賃 大人一律100円、小学生以下無料（既存路線のバス定期券、回数券等の使用は不可）

(3) 運行ルート：2拠点の巡回型

平成13年度事業の反省から、「にいがたTMO構想」にて古町地区と万代地区の回遊性向上を最も重要な課題の一つにあげている点を再度重視し、加えて「パーク&バスライド」の可能性の観点からも両地区の「短時間での効率的な回遊」を図る必要があると考え、停留所は2ヶ所のみとした。

- ・運行ルート 停留所は古町地区・万代地区それぞれ1カ所であり、八代橋～万代橋を単純に循環する



巡回バスの運行ルート

(4) 運行期間

夏休み商戦や秋の行楽シーズンをターゲットに期間設定をした。

- ・運行期間 平成14年の8月全日、9月、10月の土、日、祝

(5) 運行時間・ダイヤ

買物バスとしての性格から、通勤・通学時間よりも昼間の利用に期待をして運行時間を設定した。

- ・運行時間 (始発) 午前10時 (最終) 午後7時 の1日9時間
- ・ダイヤ 約10分間隔の1日当たり54周回運行

(6) 運行方式

- ①バス会社から専用の小型バス（乗客定員が座席17人、立席22人、計39人のスニーカーバス）を一定期間借上げる方式をとった。
- ②運賃の徴収、精算の管理についてはバス会社に委託し、一定期間ごとに運行実績、乗車実績、運賃収入等の報告を受けるものとした。



古町・万代タウンシャトル

(7) 利用車両・停留所等のデザイン

- ①バスの装飾に関しては、新潟らしいイメージをデザインに取り込んだ塗装、ラッピング等により、既存路線バスと差別化するとともに、利用者の親密感、愛着度を向上させるよう配慮した。
- ②バス停留所は、既存の路線バス停留所とデザイン等を変えて、利用者に識別しやすいようにした。
- ③バス内では、ポスターの掲示やチラシ（アンケート用紙併用）の配布等による商店街、個店等のPRの実施と、利用者の利便性の向上を図った。

(8) バスの愛称

中心市街地を短時間で効率的に循環するというバスの特徴を明確にし、利用者に親しみやすいネーミングを採用し、「古町・万代タウンシャトル TOWN SHUTTLE」とした。

(9) 調査の実施

1) 利用実績調査

利用実績においては、運行期間における時間帯別・日別・バス停別・小大人別等の利用傾向を把握し、収支実績とあわせて、採算性の面において重要な数値を入手した。

2) 利用者アンケート調査

バスの利用者に対して、ワンコインバス方式への評価をはじめ、運行ルートやダイヤ、料金等への要望に関する調査を実施した。また、古町地区と万代地区両地区の買い回りの状況等についても、このアンケートで調査することとした。

【効 果】



(1) 利用実績

全体の利用総数は27,302人と、3ヵ月間という短期間であったがかなりの実績をあげた。特に8月の土日祝日は非常に多かった。しかし、パーク&バスライドとしての利用者はそれほど多くなかった。


(2) 利用者からの評価

利用者アンケートを実施したところ、利用した感想としては「低料金の運賃が魅力」が90.6%、次いで、「買物の移動に便利」が68.3%であった。主な利用目的は、「買物」が最も多く84.8%であった。(複数回答)

バス運行会社の最低料金180円に対して、100円という低料金の設定が魅力につながった。また、小学生以下を無料にしたことから、親子連れにとってより一層の低料金となり子供連れでの乗車も多かった。

		951-8790 126
料金受取人私 新潟中局承認 262 差出有効期間 平成14年10月 31日まで (切手不要)		新潟市上大川前通七番町 新潟商工会議所 TMO事務局 行
		
買物循環バス・アンケートご回答のお願い 今後のバス運行計画等の検討のための参考資料といたします。お手数ですが、裏面の回答欄にご記入の上、このまま郵送、もしくは参加店舗等に備え付けの回答ボックスにご投函下さい。 ご回答下さった方に抽選で素敵な賞品を送らせていただきますので、下欄にお名前・ご住所もご記入下さい。 TMO事務局 新潟商工会議所相談課 (担当 羽賀) TEL 025-223-6271 FAX 025-229-1788		
お名前	年齢()歳	性別 <input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女
ご住所		

古町と万代を直結
買物がとっても便利に
ワンコイン100円バスが走ります。



古町・万代タウンシャトル TOWN SHUTTLE

2002年8月～10月運行

100円
でOK!

利用者アンケートのハガキ

(3) 商業者からの評価

古町地区側のバス停設置場所となった東堀商店街からは、「運行期間中はバスの乗降客が多く来店したことで客数が増加した」という報告が多くあった。古町通商店街など通りを隔てた周辺商店街からはバス停を設けてほしいという要望もあがった。

万代地区側の万代シティ周辺は大型店が立ち並ぶ大きな商業集積であり、バス利用者の影響までは把握し切れなかった。

また、商店街はポスターの掲出やアンケートの配布などに協力的であった。郊外型大型店に対する中心市街地全体の活性化の観点から、今まで競合意識のあった万代地区と古町地区の商店街においての連携、補完が促進されたという効果があった。

【課題・反省点】

今回消費者に対するPR効果もあり、まずまずの利用実績を上げたと評価される。しかしながら、運行ルートの変更や運行便の増加等、今後の事業継続・拡大に対する要望も強かった。本格的な事業の実施には下記のような検討課題があがった。

(1) 事業の採算性

3ヶ月間の利用実績は予想以上に多かったが、利益が出るほどではなかった。事業化となるともっとコンスタントに利用者を確保する必要がある。利用者の多い土日祝日のみの運行も考えられるが、それではバス事業者としての営業許可が取得できない。また、時間帯別の実績を踏まえて、いくつかシミュレーションを行ったが、収益をあげて採算ベースに乗せるのは困難であると判断される。

(2) 事業主体の再検討

事業主体において十分な調整が必要であり、おおまかには次のような方式が考えられる。

- ①TMO単独、または商業団体との連携で運行
- ②既存バス会社（新潟交通）が営業バス路線として運行
- ③新潟市等の行政が運行

上記3つの視点で実施の可能性を検討したが、採算ベースに乗らないのであれば、①は現実的に難しい。②新潟交通に事業の実績データをすべて渡し、事業継承を打診してみたが、既にきめ細かい市内バス路線が存在し、巡回ルートを追加するとなると改めて詳しく分析する必要があるということで保留となっている。そして、③に関しては、一部の事業者のメリットとなるような事業ではなく、コミュニティ的な要素を加える等、公共の利益になることでなければ行政が実施することはできず再検討の必要がある。

(3) 事業の性格の再検討

今後は高齢者をはじめとする交通弱者の利用を重視した福祉施設の性格が強いコミュニティバス機能に対するニーズが予想され、行政等との連携を図っていくことが必要と考えられる。

(4) 運行ルート・運行計画等の再検討

万代島再開発地区等中心市街地の集積変化を加味した運行ルートの見直しをはじめ、利便性の高い運行ダイヤ、停留所の位置、運賃等の運行計画を十分検討する必要がある。

(5) 低コストの事業システムの構築

事業費に見合う運賃収入を上げることが容易でないことがわかった。バスの購入・所有の可能性、退職運転手の採用等、低コストの事業体制の構築が必要である。

(6) 商業者の負担方式の検討

商業者の負担については、今回のプロジェクト会議でもかなりの時間を要したように、完全なコンセンサス形成が図れているとはいいがたく、利用者の目的の多くが百貨店の利用であることから、負担割合を含めて今後の合意形成が重要な課題と考えられる。

【教 訓】

(1) 実験後の事業継続の見通しが立たない中でバス事業を行った場合、コストの面から期間限定の実験だけで終了してしまう可能性が高い。

(2) 今回、バス運行事業者から一定期間バスを借り上げる形で実施したが、バス運行利用者との交渉の中で、既存バス路線との競合の問題が取り上げられ、ルート設定や既存バス収入に対する損失補填等の折衝に時間を要する。

(3) 各商店街の負担額を一律とすると、協力していただける最低金額に均一化されてしまう。

【関 連 U R L】

新潟商工会議所 <http://www.niigata-cci.or.jp>