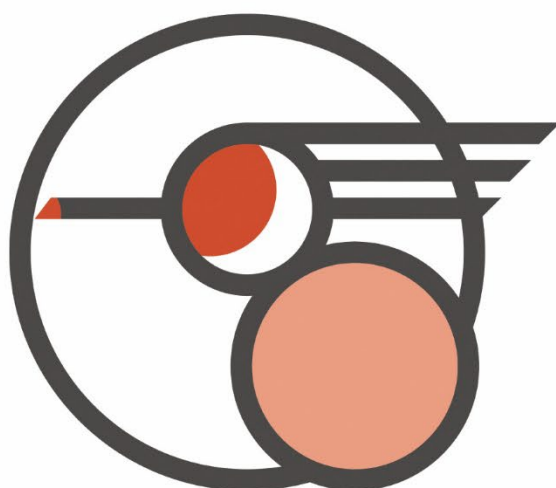


新潟県
県内高速バスネットワーク計画
(第2期)



NIIGATA HIGHWAY EXPRESS
TOKI LINER
とぎろいナー

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	11
2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査	12
第3章 新潟県県内高速バスネットワーク計画の評価	24
3.1 計画の概要	24
3.2 事業の取り組み状況	25
3.3 目標値の達成状況	28
第4章 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の総括・課題	29
4.1 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括	29
4.2 新潟県県内高速バスを取り巻く課題	30
第5章 計画の基本理念・目標・目標像	31
5.1 基本理念	31
5.2 計画の目標	32
5.3 目指す目標像	33
第6章 目標を達成するために実施する事業	34
6.1 課題・基本理念・目標・事業の対応関係	34
6.2 取り組みの具現化に向けた役割分担等	35
第7章 本計画で実施する事業の詳細	36
第8章 計画の推進方法	47
8.1 PDCA サイクルによる計画の推進	47
8.2 評価指標と目標値の設定	48

第1章 計画の目的と位置づけ

1.1 計画の目的

県土が広い新潟県において、県民の県内移動の利便性向上や交流人口の拡大は、「新潟県総合計画」の中で掲げる「住んでよし、訪れてよしの新潟県」の実現に向けて極めて重要な課題です。県内主要都市間を結ぶ広域的な移動手段の確保は、地域の活力や生活の質を支える基盤であり、県民の日常生活や地域経済の発展、さらには観光振興にとって不可欠な要素です。

本県の広域交通ネットワークは、新幹線などの鉄道網とともに、高速道路網の整備によって発展した高速バス網が大きな役割を果たしてきました。高速バスは、通勤・通学・通院などの日常生活に加え、ビジネスや観光など多様な目的で広く利用され、県内主要都市間を結ぶ移動手段として地域の交通を支えてきました。しかし近年、人口減少やマイカー利用の増加に加え、物価高騰や人件費の上昇による収支状況の悪化、さらには運転士・整備士不足といった課題が深刻化していることから、県内高速バスネットワークの縮小による地域間交流や観光振興への悪影響も懸念されます。

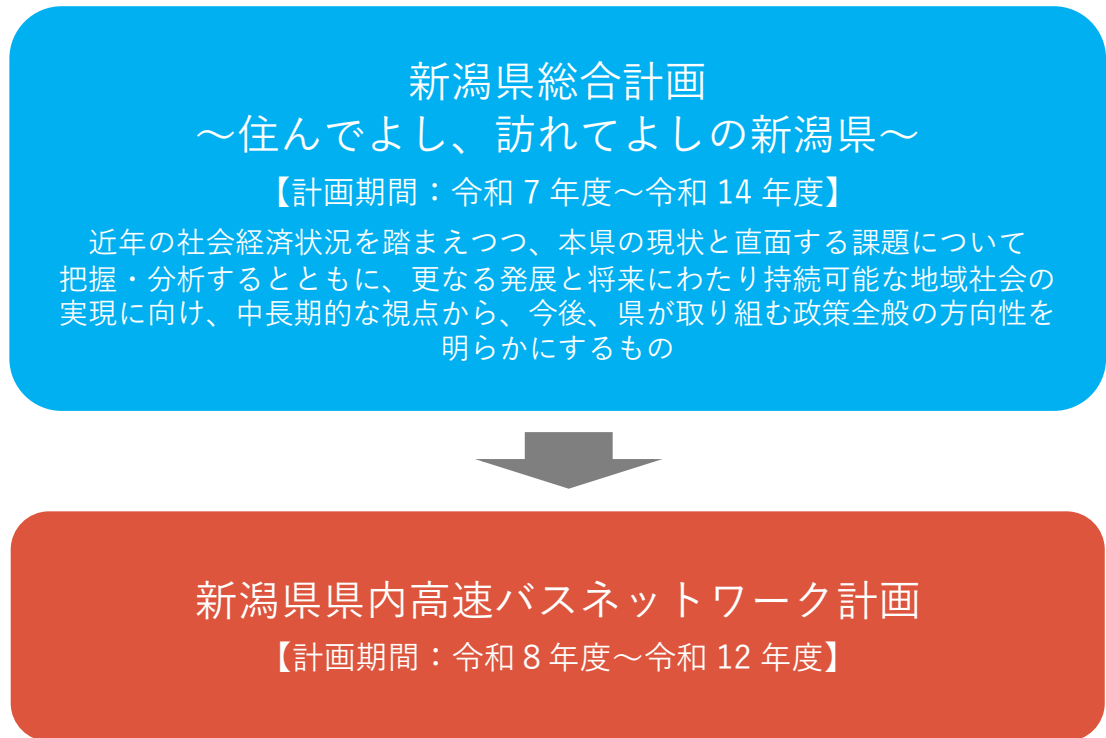
こうした状況に対応するためには、高速バスの利便性向上や情報発信等の取り組みを、事業者のみに任せるのではなく、官民が一体となって進めることが不可欠です。利用者には選ばれる移動手段とするためには、利便性の高いダイヤ編成や運賃の設定、わかりやすい情報提供体制の確立、観光や地域イベントとの連携など、総合的な取り組みが求められます。

このため、県では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」を設置し、利便性向上や情報発信等の取り組みを一体的に進めてきました。協議会では、利用者目線に立ったサービス改善や広報戦略の検討を行うとともに、事業者間の連携強化を図り、県全体で高速バスネットワークの価値を高めるための議論を重ねています。また、県内高速バスネットワークを運行するための既存資源（運転士や車両等）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となることから、持続可能な仕組みづくりに向けた検討を進めてきました。

こうした取り組みを踏まえ、県民が安心して暮らし、訪れる人にも選ばれる新潟県の実現に向けて、持続可能な広域交通ネットワークの構築を目的とした「新潟県県内高速バスネットワーク計画（第2期）」を策定するものです。本計画では、県内主要都市間を結ぶ高速バスを地域の価値を高め、生活の質（QOL）を確保するための重要なツールと位置づけ、利便性の高い交通サービスの提供や情報発信の強化を通じて、多くの方に選ばれる移動手段としていくことを目指します。

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。



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8年度から令和12年度の5年間

※計画期間については、関係ガイドライン（地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版、国土交通省）内で原則5年程度とする旨が記載されていることより、これに準じたものとしています。

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

○本県の人口は令和6年時点で約210万人となっており、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)
平成7年	2,488,364	12,584.0	197.7	—
平成12年	2,475,733		196.7	平成7年→平成12年 -12,631 (-0.5%)
平成17年	2,431,459		193.2	平成12年→平成17年 -44,274 (-1.8%)
平成22年	2,374,450		188.7	平成17年→平成22年 -57,009 (-2.3%)
平成27年	2,304,264		183.1	平成22年→平成27年 -70,186 (-3.0%)
令和2年	2,201,272		174.9	平成27年→令和2年 -102,992 (-4.3%)
令和6年	2,098,804		166.8	令和2年→令和6年 -102,468 (-4.4%)

近年減少幅が拡大

出典：国勢調査（H7～R2）、新潟県人口移動調査（R6）

(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。

○一方で、新潟市や長岡市、上越市をはじめとする人口が集中した都市が点在している状況にあります。



図 人口分布

出典：国勢調査（R2）

(3) 全市町村間の通勤通学流動

- 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

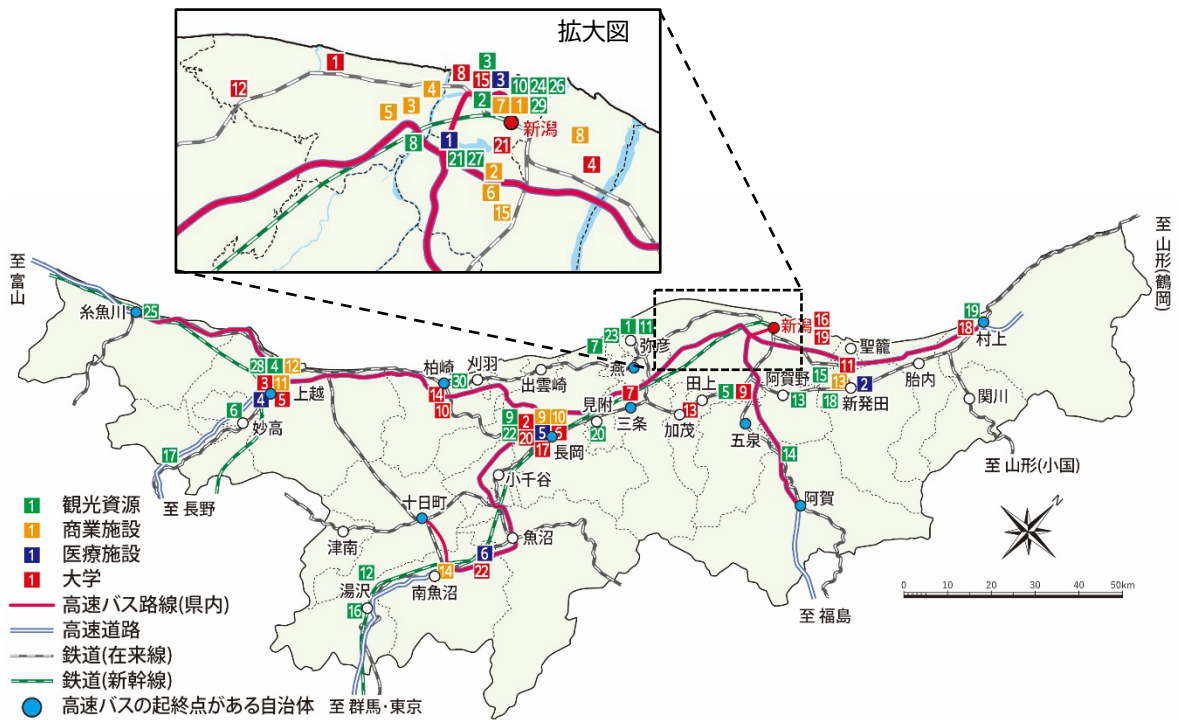
D:終点 O:起点	村上市	関川村	胎内市	新発田市	聖籠町	新潟市	阿賀野市	阿賀町	五泉市	田上町	加茂市	弥彦村	燕市	三条市	見附市	長岡市	出雲崎町	刈羽村	柏崎市	小千谷市	魚沼市	南魚沼市	十日町市	津南町	湯沢町	上越市	妙高市	糸魚川市	粟島浦村	佐渡市	
村上市	24545	427	2174	1167	328	1256	30	2	5	0	5	0	2	16	3	24	0	0	9	1	0	2	2	0	3	10	3	4	1	1	
関川村	752	1257	296	154	26	76	4	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
胎内市	1542	130	9464	2189	531	1182	27	0	6	2	4	0	3	3	6	9	0	0	5	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0	0	
新発田市	762	44	2087	34798	3109	9058	943	40	109	5	22	0	26	33	17	64	0	0	13	4	5	10	3	1	3	28	6	3	0	7	
聖籠町	69	0	220	1810	4134	2011	47	2	3	0	6	0	3	3	3	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	1	0	2	0	
新潟市	598	19	585	6166	4057	381620	3289	269	2865	513	1823	530	6095	4037	472	3128	15	13	354	74	71	210	72	11	50	381	42	53	4	106	
阿賀野市	24	3	58	1629	256	6409	1170	145	856	19	58	2	16	35	10	51	0	3	12	1	1	2	1	0	0	10	2	3	0	4	
阿賀町	2	0	4	60	7	426	266	3365	379	3	11	0	2	4	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
五泉市	9	0	10	199	64	6705	1265	212	15924	188	387	4	66	252	25	80	1	0	8	2	1	7	0	0	1	8	2	0	0	1	
田上町	0	0	4	14	5	1549	21	0	124	1892	934	11	207	991	34	124	1	0	8	3	1	3	1	0	0	1	1	1	0	1	
加茂市	1	0	3	19	11	2111	31	4	188	641	6283	10	608	3020	100	320	2	0	18	7	2	7	4	1	0	9	0	0	0	2	
弥彦村	1	0	1	1	2	794	2	0	2	0	20	1614	1533	265	19	171	10	1	12	2	1	1	1	0	0	2	0	0	1	0	
燕市	9	0	6	29	11	5786	8	2	38	41	402	1024	28400	5316	380	2048	69	12	157	14	11	17	6	1	1	18	3	2	1	4	
三条市	11	0	8	35	6	3562	18	4	65	195	1425	110	4125	3747	1558	2790	15	6	98	34	12	37	8	1	8	38	5	1	0	5	
見附市	0	0	3	7	1	677	3	0	9	12	110	17	475	2059	10867	7175	15	10	81	119	23	32	9	1	4	29	0	3	0	0	
長岡市	16	2	7	38	17	2923	12	1	23	5	186	108	2185	2018	3594	124349	298	171	2298	3782	568	449	279	16	32	265	14	15	0	5	
出雲崎町	1	0	0	0	0	46	0	0	1	0	2	4	78	15	18	607	857	42	337	8	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	
刈羽村	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	8	4	3	205	23	1022	1180	9	0	0	2	0	0	17	0	0	0	0	
柏崎市	3	0	4	9	3	245	2	0	0	1	9	14	55	30	36	2243	212	1163	38223	134	13	22	79	1	1	628	17	14	0	1	
小千谷市	1	0	1	2	0	153	2	0	1	0	6	1	13	25	63	4221	1	7	212	12351	333	132	374	18	10	20	3	5	0	0	
魚沼市	0	0	0	1	0	100	1	0	1	0	2	0	2	11	17	1097	0	3	24	700	13560	2233	188	5	53	17	2	0	0	0	
南魚沼市	2	0	1	5	0	148	1	0	0	0	3	0	2	9	11	570	2	0	19	128	1554	25839	618	56	1272	24	0	1	0	1	
十日町市	0	1	2	2	0	85	0	0	0	1	4	1	3	7	11	509	1	7	200	647	197	872	22289	996	135	191	6	3	0	0	
津南町	0	0	1	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	20	0	0	7	8	5	84	909	3223	25	11	1	0	0	0	
湯沢町	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	1	2	39	0	0	3	4	29	576	41	6	2834	4	0	0	0	0	
上越市	10	0	2	11	1	409	4	2	3	0	5	3	6	16	9	360	2	17	1120	11	11	70	230	3	8	94352	4491	876	0	6	
妙高市	3	0	3	0	0	36	0	0	0	0	3	0	1	3	0	35	0	0	31	0	1	0	5	0	1	5306	10052	37	0	1	
糸魚川市	0	0	1	1	0	42	0	0	0	0	0	0	0	2	0	26	0	0	16	0	1	3	2	1	1	1093	19	19858	0	0	
粟島浦村	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226	0	
佐渡市	4	0	2	3	0	104	1	0	1	0	1	1	0	3	1	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	4	0	24050

100人未満
100人以上
2000人以上

出典：国勢調査（R2）

(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。



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	新潟大学医学歯学総合病院
	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	アピタ新潟西店
	4	イオン新潟青山ショッピングセンター
	5	イオン新潟西ショッピングセンター
	6	イオンモール新潟亀田インター
	7	万代シティ 新潟伊勢丹ビル
	8	河渡ショッピングセンター
	9	新長岡ショッピングセンター
	10	リバーサイド千秋
	11	上越キングマーケットセンター
	12	上越ショッピングセンター
	13	イオンモール新発田
	14	六日町ショッピングセンター
	15	アピタ新潟亀田店

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	新潟県立大学
	5	新潟県立看護大学
	6	長岡造形大学
	7	三条市立大学
	8	日本歯科大学新潟生命歯学部
	9	新潟薬科大学
	10	新潟産業大学
	11	敬和学園大学
	12	新潟国際情報大学
	13	新潟経営大学
	14	新潟工科大学
	15	新潟青陵大学
	16	新潟医療福祉大学
	17	長岡大学
	18	新潟リハビリテーション大学
	19	新潟食料農業大学
	20	長岡崇徳大学
	21	開志専門職大学
	22	北里大学健康科学部

分類	目的分類	No.	名称	
観光資源	歴史・文化	1	彌彦神社	
		2	白山神社(初詣を除く)	
		3	新潟市水族館(マリビ7日本海)	
		4	上越市立水族博物館「うみがたり」	
		5	県立植物園	
	都市型観光	6	道の駅あらい	
		7	寺泊魚の市場通り	
		8	新潟ふるさと村	
	自然	9	道の駅ながおか花火館	
		10	ピアBandai	
		11	弥彦山ロープウェイ	
		12	清津峡渓谷歩道トンネル	
		13	瓢湖水きん公園	
		14	阿賀野川ライン	
		15	水の公園福島湯	
		温泉・健康	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	みつけ健康の湯 ほっとびあ
	スポーツ・レック	21	食と花の交流センター	
		22	国営越後丘陵公園	
		23	弥彦公園	
		24	Befcolばかうけ展望室	
		25	糸魚川「オスター・ショウジ」カール	
	イベント	26	コンベンション(朱鷺メッセ開催)	
		27	デンカビッグスワンスタジアム(スポーツ観戦)	
		28	高田城址公園観桜会(4月)	
		29	新潟まつり花火大会	
		30	えんま市	

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（R7.7）における20000㎡以上の施設
- 【大学】 短大・高専を除く県内の大学
- 【観光資源】 令和5年新潟県観光入込客統計における各目的分類の各上位5位

図 地域資源の分布

(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

(6) 県内における外国人延べ宿泊者数の推移

- 新潟県内における外国人延べ宿泊者数は、新型コロナウイルスの影響により令和2年は3.1万人まで減少したものの、その後は回復傾向が続き、令和5年には52.9万人に達しました。
- 令和元年（25.5万人）と比較すると、令和5年は約2倍となっており、新潟県内における外国人の宿泊需要は年々増加しています。

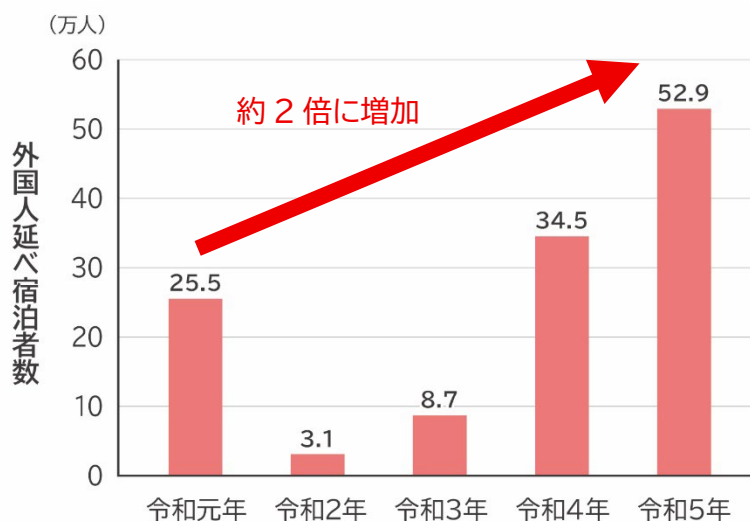


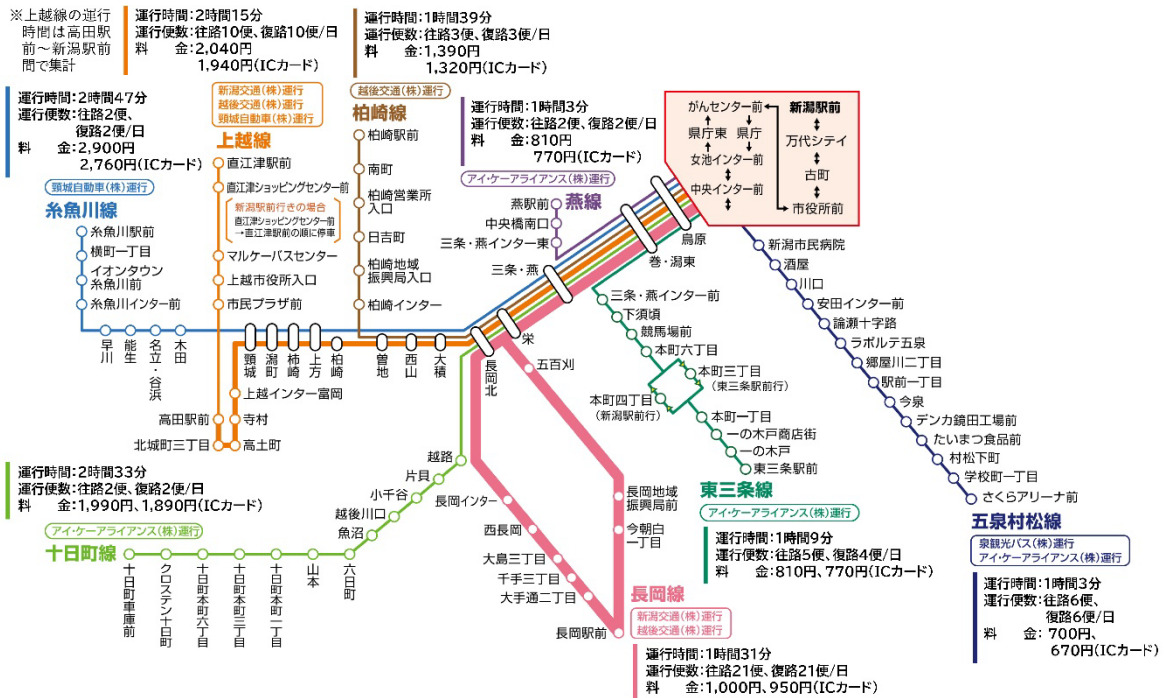
図 新潟県における外国人延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁宿泊旅行統計調査

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他、各ICから駅前までの一般道路上にも設けられています。



※運行時間: 平日往復全便の平均所要時間
運行便数: 平日の運行本数 往路…新潟市発、復路…新潟市着
料金: 始点～終点間の大人通常料金

※R7.10月時点

図 県内高速バス路線

(2) 県内高速バス路線の便数

- 県内高速バスは9路線が運行し、各路線の便数は概ね維持されています。
- 三条・燕線では令和4年に減便を実施したものの、利用需要に応じる形で令和6年には増便を実施しています。
- 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。

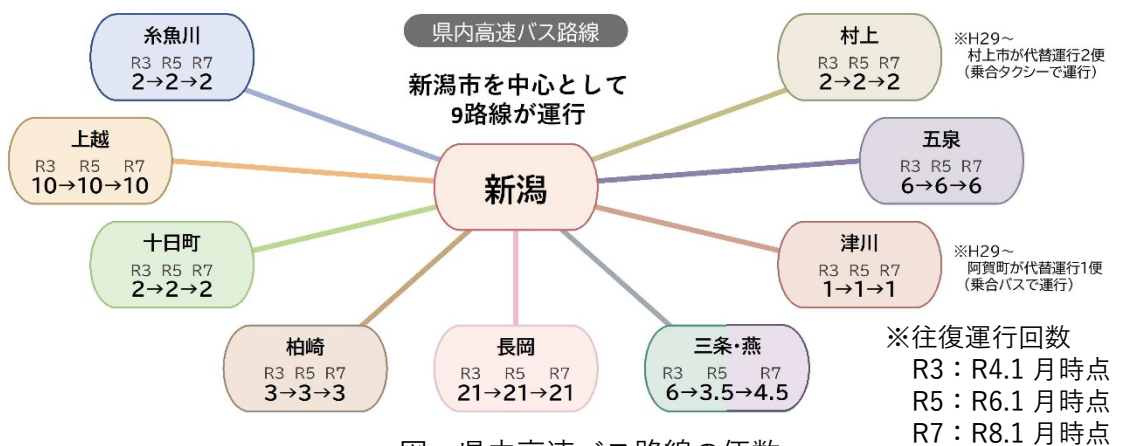


図 県内高速バス路線の便数

(3) 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

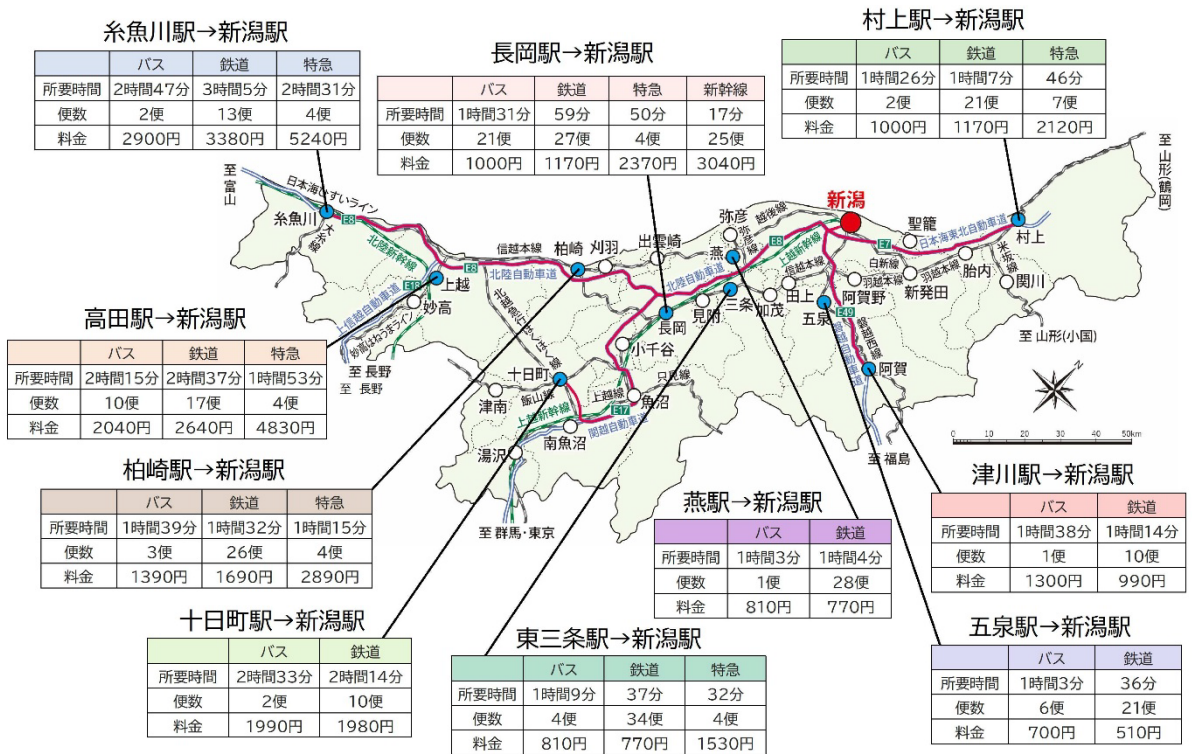
- 新潟市を中心に、各方面に県外高速バスが運行されています。
- 新潟空港のアクセス改善を目的として、観光地等への二次交通が整備されています。



図 県外高速バス路線・新潟空港アクセス路線

(4) 県内高速バスと鉄道の比較

- 村上駅（村上方面）は、高速バスの運賃は鉄道と比べて安価である一方で、運行本数においては、鉄道が特急を含めて1日28便と高頻度で運行されています。
- 長岡駅（長岡方面）は、高速バス・鉄道ともに高頻度で運行されています。また、鉄道と比較すると高速バスの運賃は安価に設定されています。
- 高田駅（上越方面）は、高速バスは1日10便と鉄道と比べて少ない運行頻度である一方で、長岡線を除く県内の他路線と比べると高頻度で運行されています。また、鉄道と比較すると高速バスの運賃が安価に設定されています。



- 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

※R7.10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）
- ・糸魚川駅→新潟駅は、糸魚川駅から直江津駅まで普通列車、直江津駅から新潟駅は特急列車を利用する場合を想定
- 【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）

図 県内高速バスと鉄道の比較

(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 = $28 / 34 = 82\%$



※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)

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(R7.10月実施)

(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。特に、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 = $15 / 34 = 44\%$

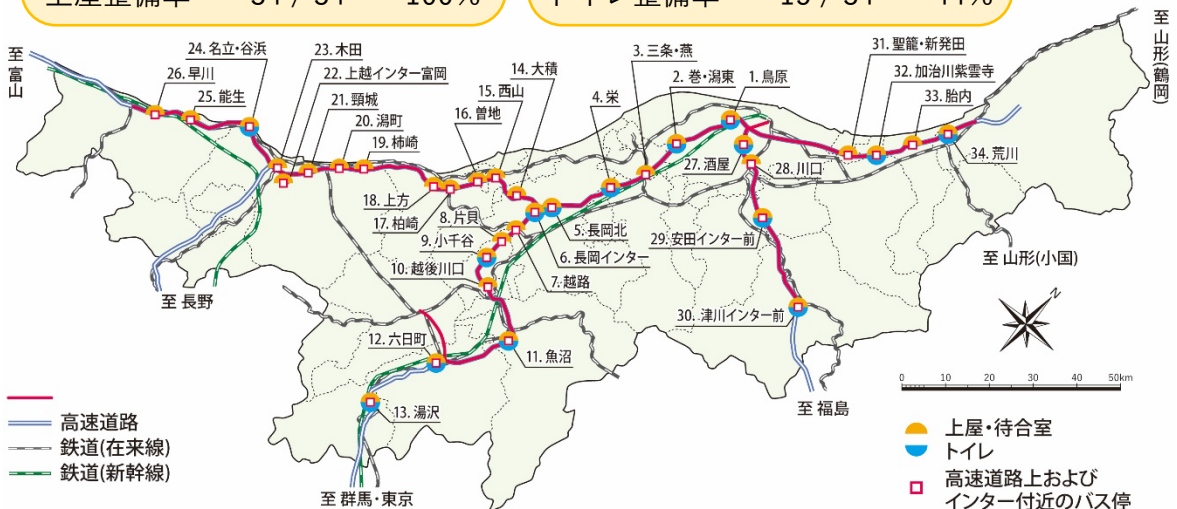


図 待合環境（トイレ、上屋）の整備状況

出典：自治体への聞き取り調査(R7.10月実施)

2.3 県内高速バスの利用状況

(1) 路線別利用者数・収支状況

- 利用者数は新型コロナウイルス以降で減少したものの、令和4年度以降は回復傾向となっています。
- 特に、糸魚川線や上越線など、長距離路線において利用者の増加幅が比較的大きくなっています。
- 一方で、利用者数の増加に関わらず、物価高騰や人件費の増加を理由に、東三条線や燕線を除き収支率は減少傾向となっています。

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[%]					
	令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和7年-令和元年 (増減割合)	令和7年-令和4年 (増減割合)	令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
糸魚川線 (2時間47分)	20,065	12,726	15,344	16,368	16,271	-3,794 (-19%)	+3,545 (+28%)	79%	43%	55%	55%	52%
柏崎線 (1時間39分)	60,152	34,484	38,037	38,559	38,361	-21,791 (-36%)	+3,877 (+11%)	111%	65%	74%	71%	70%
上越線 (2時間15分)	195,711	132,280	145,079	150,806	152,694	-43,017 (-22%)	+20,414 (+15%)	112%	71%	85%	81%	80%
長岡線 (1時間31分)	505,109	375,373	400,253	421,251	431,327	-73,782 (-15%)	+55,954 (+15%)	122%	104%	115%	99%	100%
十日町線 (2時間33分)	39,098	27,946	29,635	32,403	31,231	-7,867 (-20%)	+3,285 (+12%)	112%	91%	82%	75%	71%
東三条線 (1時間9分)	62,310	40,803	40,083	43,675	43,826	-18,484 (-30%)	+3,023 (+7%)	51%	75%	75%	96%	71%
燕線 (1時間3分)	24,807	16,714	13,642	15,254	16,021	-8,786 (-35%)	-693 (-4%)	59%	42%	58%	161%	162%
五泉・村松線 (1時間3分)	53,534	34,714	36,907	40,665	38,955	-14,579 (-27%)	+4,241 (+12%)	84%	49%	74%	65%	55%
合計	960,786	675,040	718,980	758,981	768,686	-192,100 (-20%)	+93,646 (+14%)	105%	80%	91%	85%	83%

※期間は、バス年度（10月～9月）で算出

※収支率について、収益は路線毎、支出は事業者毎の支出を実車走行キロで路線毎に按分して算出

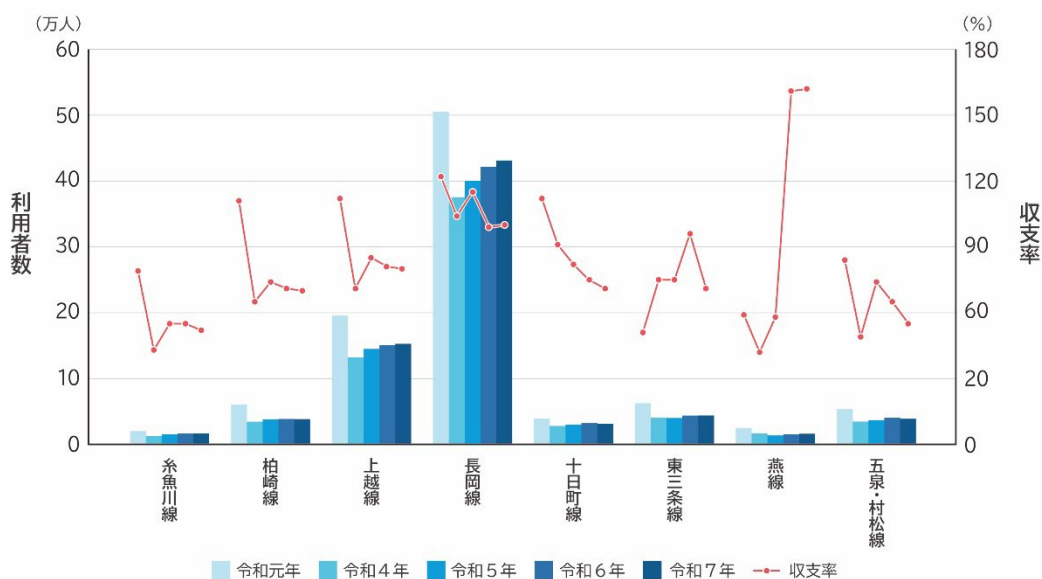


図 路線別利用者数・収支状況

2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査

(1) 調査の内容

- 本計画の策定に向けて、新潟県内における高速バスの利用実態や普段の移動状況を把握し、今後の県内高速バスネットワークの改善や利便性向上策の検討に資する基礎資料とするため、高速バス利用者・沿線県民を対象としたアンケート調査を実施しました。
- 調査は、下記に示す県内高速バス利用者を対象とした調査及び、沿線県民を対象とした調査の計2回にわたって実施しました。

表 計画策定に向けたアンケート（利用者・沿線県民）調査の概要

	利用者アンケート	沿線県民アンケート
調査対象者	以下県内高速バスの利用者 ・糸魚川線・上越線・柏崎線 ・十日町線・長岡線・東三条線 ・燕線・五泉村松線	以下県内高速バス（ときライナー）が運行している路線の起終点が存在する市町村 ・新潟市・五泉市・三条市・燕市 ・長岡市・柏崎市・十日町市 ・上越市・糸魚川市
調査日	令和7年 10月10日（月）～同24日（金）	令和7年 11月17日（月）～同21日（金）
配布方法	対象路線の各座席ポケットに回答用二次元コードを記載したアンケート依頼文を設置	対象市町村に居住する住民に対し、目標サンプル数（400サンプル）を設定した上で、モニターアンケートを実施
回収方法	Web回収	Web回収
回収数	510	400
設問構成	・個人属性について ・高速バスの利用状況について ・統一ブランド「ときライナー」の認知度について ・高速バスの改善点・要望について	・個人属性について ・普段の移動状況について ・統一ブランド「ときライナー」の認知度について ・高速バスの改善点・要望について

※各集計結果の数値について、四捨五入計算により合計値が100%にならない場合あり

(2) 回答者の属性

a) 性別（利用者・沿線県民アンケート結果より）

○回答者の性別は、利用者・沿線県民共に概ね男女半々となっています。

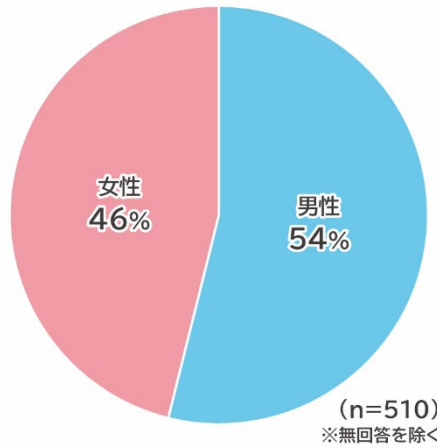


図 性別（利用者）

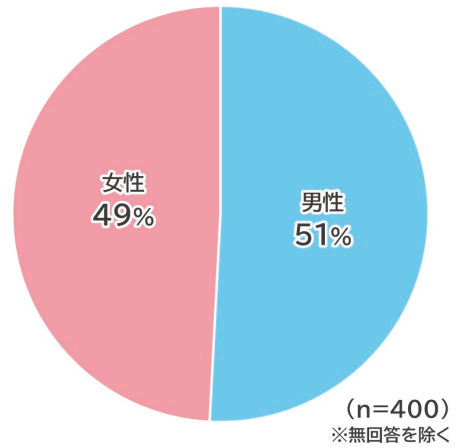


図 性別（沿線県民）

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

b) 年代（利用者・沿線県民アンケート結果より）

○回答者の年代は、利用者・沿線県民共に「50歳代」の回答が最も多く、また、40歳以上の回答が全体の7割以上を占めています。

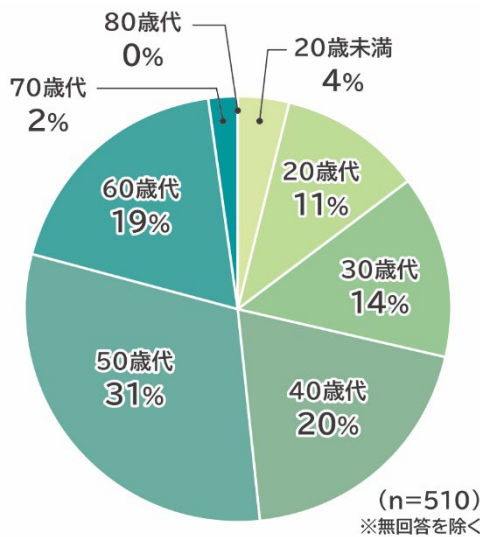


図 年代（利用者）

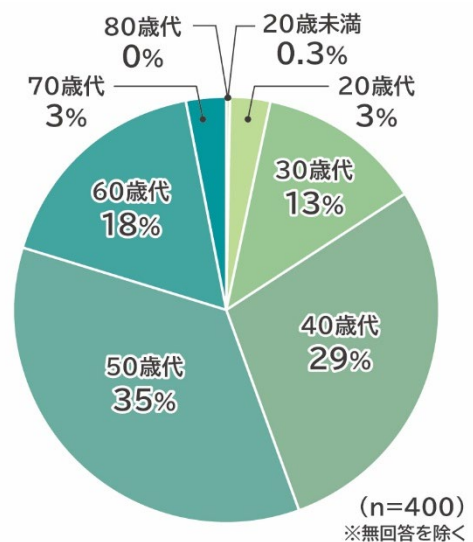


図 年代（沿線県民）

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

c) 職業（利用者・沿線県民アンケート結果より）

○回答者の職業は、利用者・沿線県民共に「会社員」からの回答が最も多く、次いで利用者では「公務員」、沿線県民では「アルバイト・パート等」からの回答が多くなっています。

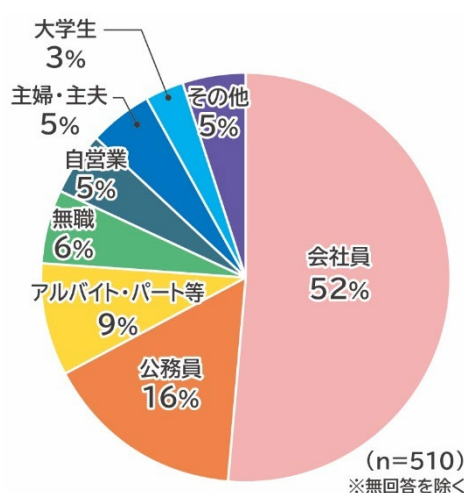


図 職業（利用者）

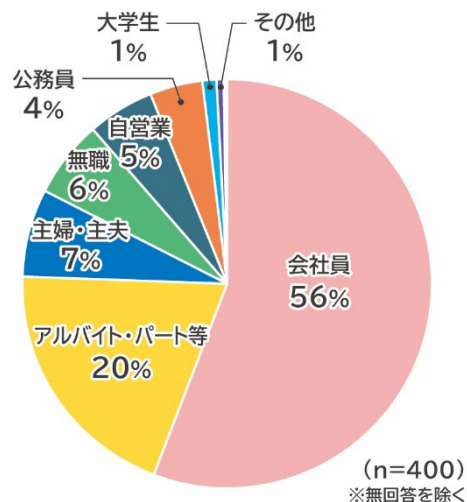


図 職業（沿線県民）

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

d) 居住地（利用者・沿線県民アンケート結果より）

○回答者の居住地について、利用者では新潟市、長岡市、上越市を中心に県内各地域より回答を得ています。

○沿線県民では、県内高速バス（ときライナー）が運行している路線の起終点が存在する市町村を対象として調査を実施したため、該当する各市町村より回答を得ています。

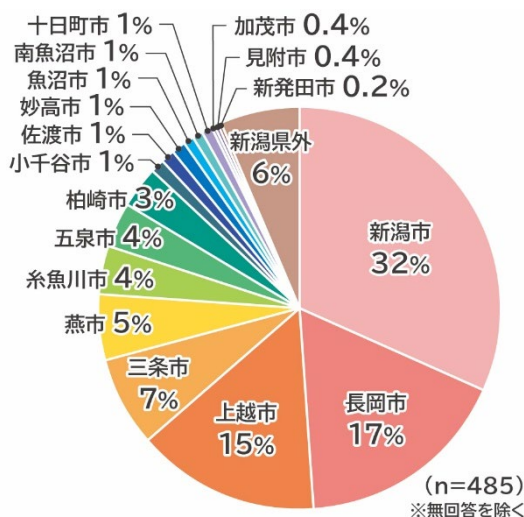


図 居住地（利用者）

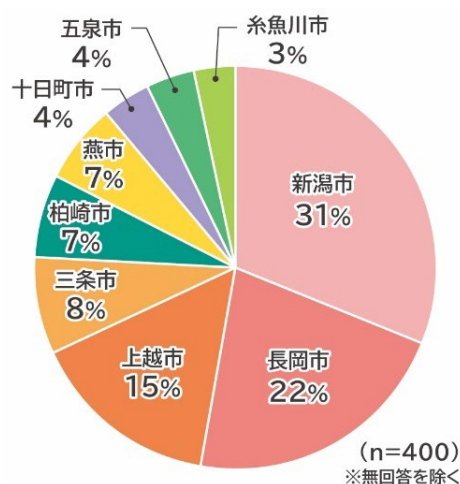


図 居住地（沿線県民）

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

e) 路線別回答者数（利用者アンケート結果より）

○利用者アンケートの結果より、回答のうち最も多かったのは「長岡線」利用者で39%を占め、次いで「上越線」利用者が32%となっています。さらに、ときライナー各路線の利用者からも回答を得ています。

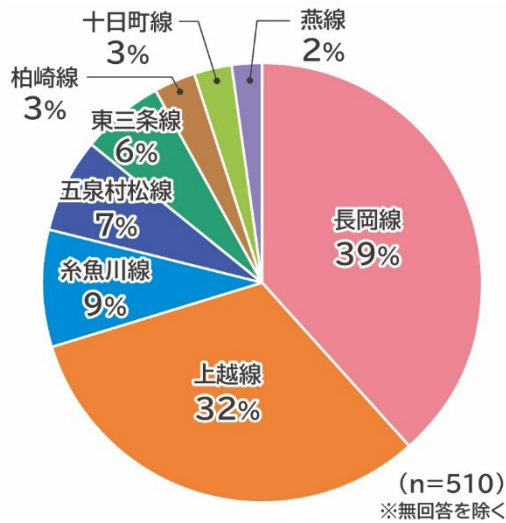


図 路線別回答者数

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)

f) 県内の市町村間移動における移動手段（沿線県民アンケート結果より）

○沿線県民アンケートの結果より、新潟県内の市町村をまたぐ移動で最もよく利用する移動手段としては「自家用車」の回答割合が93%を占め圧倒的に多い状況となっています。

○一方、公共交通機関に着目すると、鉄道（特急・新幹線）の利用は2%、高速バスおよび路線バスの回答割合はそれぞれ1%となっています。

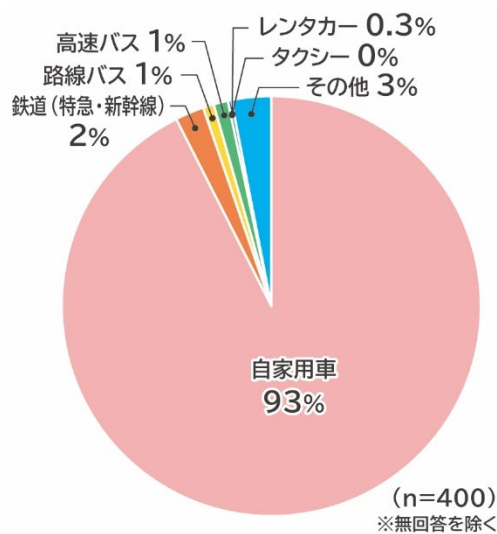


図 県内の市町村間移動における移動手段

※新潟県内の市町村をまたぐ移動において最もよく利用する移動手段を回答
出典：沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

(3) 調査結果

a) 県内高速バスに関する要望（利用者アンケート結果より）

- 令和7年度に調査した結果より、利用者は、「運行頻度の増加」「運行時間帯の拡大」「企画乗車券の発売」への要望割合が高くなっています。
- 沿線県民では、「運行頻度の増加」「運行時間帯の拡大」に加えて、「出発地から高速バス乗り場までのアクセス改善」への要望割合が高くなっています。
- 利用者の結果について、「高速バス利用に係る情報」への要望は、令和元年度が全路線平均で57.8%であったのに対し、令和7年度は43.5%と14.3ポイント減少しています。
- 上記要因として、GTFSデータのオープンデータ化や遅延情報を含むGoogleMapへの掲載、「ときライナー」公式HPの整備による時刻表や運賃情報の整理を図った効果として、利用者の利便性が向上したためと推察されます。

表 県内高速バスに関する要望（令和7年）

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」	「乗り場の待合環境」	「乗り継ぎのしやすさの改善」	「企画乗車券の発売」	サンプル数
利用者	糸魚川線	20.5%	61.4%	43.2%	15.9%	11.4%	31.8%	27.3%	36.4%	52.3%	44
	上越線	33.3%	60.5%	48.8%	21.6%	28.4%	37.7%	34.6%	30.2%	68.5%	162
	柏崎線	20.0%	60.0%	66.7%	26.7%	26.7%	33.3%	40.0%	53.3%	53.3%	15
	十日町線	13.3%	66.7%	60.0%	26.7%	20.0%	33.3%	33.3%	26.7%	60.0%	15
	長岡線	28.9%	56.3%	55.8%	31.5%	31.5%	53.3%	44.7%	32.0%	63.5%	197
	東三条線	25.8%	83.9%	83.9%	32.3%	22.6%	41.9%	38.7%	25.8%	45.2%	31
	燕線	0.0%	90.0%	80.0%	30.0%	10.0%	40.0%	50.0%	30.0%	30.0%	10
	五泉村松線	13.9%	77.8%	69.4%	11.1%	19.4%	41.7%	25.0%	22.2%	55.6%	36
	計	27.1%	62.4%	56.1%	25.3%	26.5%	43.5%	37.8%	31.2%	61.4%	510
沿線県民	15.8%	32.3%	26.8%	26.0%	21.5%	14.3%	17.8%	20.0%	11.5%	400	

表 県内高速バスに関する要望（令和元年） 14.3ポイント減少

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」	「乗り場の待合環境」	「乗り継ぎのしやすさの改善」	「企画乗車券の発売」	サンプル数
利用者	糸魚川線	20.5%	51.3%	61.5%	23.1%	17.9%	59.0%				39
	上越線	39.3%	66.4%	67.8%	31.3%	29.4%	51.7%				211
	柏崎線	25.8%	81.8%	66.7%	25.8%	22.7%	51.5%				66
	十日町線	32.0%	88.0%	72.0%	32.0%	32.0%	64.0%				25
	長岡線	32.7%	64.3%	64.7%	37.1%	37.9%	60.7%				272
	東三条線	45.5%	78.8%	66.7%	51.5%	30.3%	75.8%				33
	燕線	41.2%	76.5%	70.6%	70.6%	52.9%	76.5%				17
	巻潟東IC駐車場線	30.0%	70.0%	90.0%	10.0%	20.0%	40.0%				10
	五泉村松線	8.7%	87.0%	87.0%	21.7%	17.4%	52.2%				23
	わからない	23.3%	51.2%	53.5%	34.9%	30.2%	60.5%				43
計	32.7%	67.5%	66.4%	34.0%	31.5%	57.8%				739	

※無回答を除く

※令和元年の沿線県民者アンケートについては、上越地域の市町村に限定して実施したため未掲載

※回答時の複数選択可（あてはまるものすべて選択可）として設問を設定

※50%以上の箇所には赤色着色

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

b) 県内高速バスに求めたい機能（利用者・沿線県民アンケート結果より）

- 高速バスに今後求めたい機能として、利用者・沿線県民共に「安定した通信環境」への要望割合が高くなっています。
- 加えて、利用者では「電源環境の貸し出しや整備」、沿線県民では「仮眠のとりやすい座席」への要望割合も高い傾向にあります。

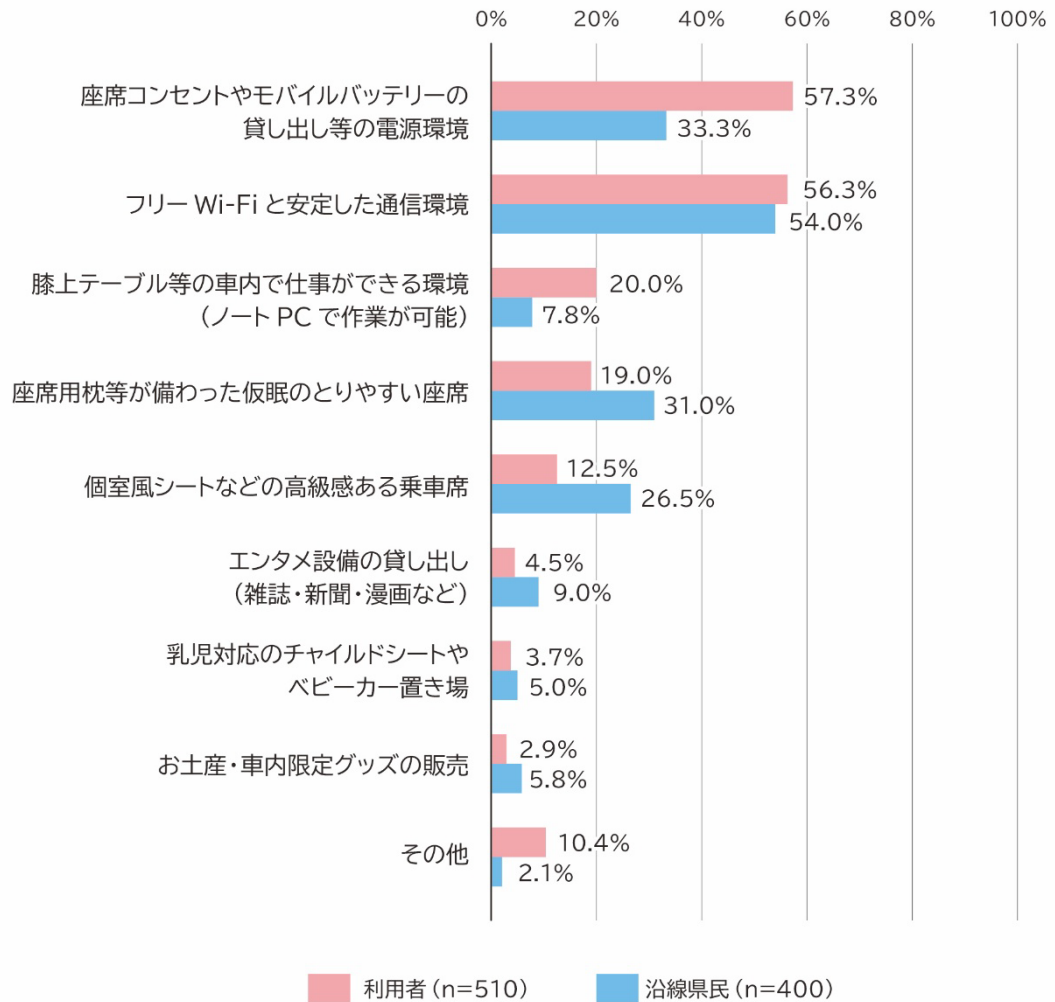


図 県内高速バスに求めたい機能

※無回答を除く

※回答時は複数選択可（最大3つまで選択可）として設問を設定

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

c) バス停までの移動手段（利用者アンケート結果より）

- 令和7年度に調査した結果より、高速バスの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。
- 高速バス乗降前後に「路線バス」「鉄道」「新幹線」の公共交通へ乗り継ぐ人は、乗車前で14.6%、降車後で12.8%となっています。
- 高速バス乗降前後に自家用車を利用し、バス停付近でパーク&ライドを行っていると考えられる利用者は、乗車側で26.3%、降車側で8.6%となっています。

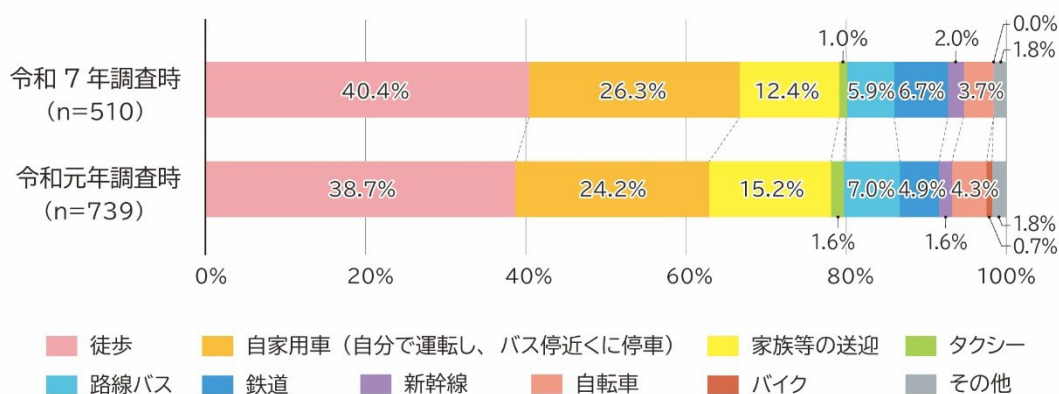


図 乗車したバス停までの移動手段

※無回答を除く

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)

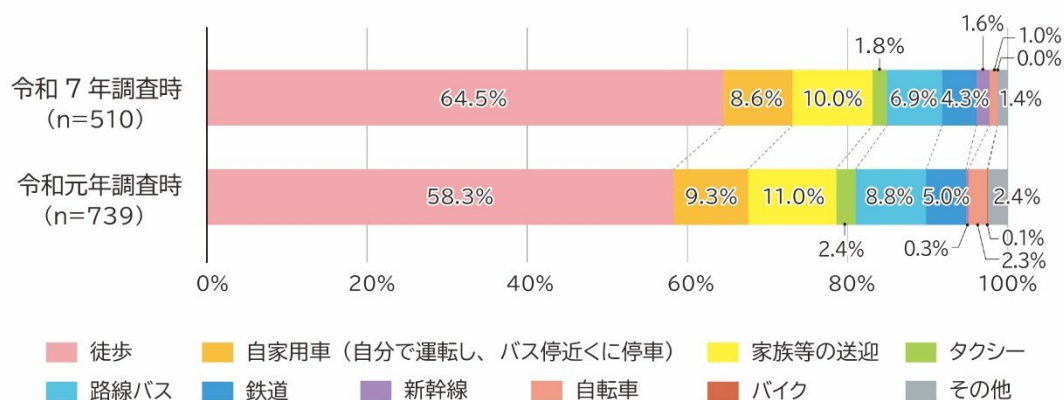


図 降車したバス停からの移動手段

※無回答を除く

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)

d) 県内高速バスの利用目的（利用者アンケート結果より）

- 令和7年度に調査した結果より、県内高速バスは通勤・通学・通院・出張など、地域の生活や産業を支える重要な移動手段として利用されています。
- 利用者数に対する利用目的を見た際、令和元年度と比較して「その他」を除くすべての利用目的で利用者数は減少している一方で、利用回数に対する利用目的の割合に着目した際は「通勤」と回答した割合が増加していることから、近年は通勤時の利用割合が高まっていることがわかります。

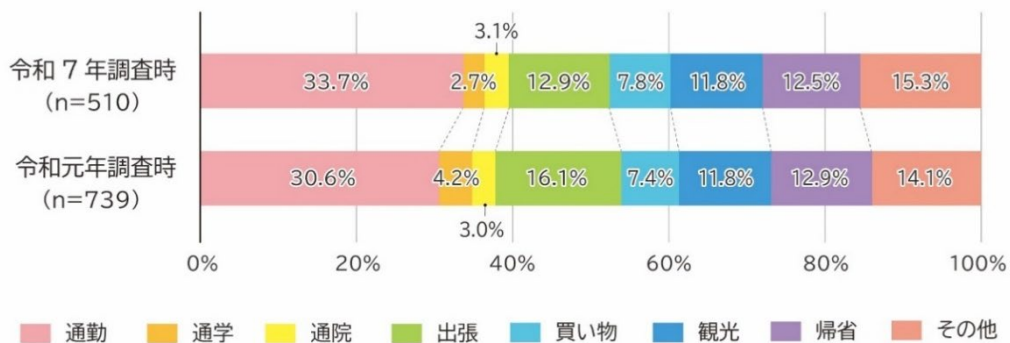


図 高速バスの利用目的

※無回答を除く

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)

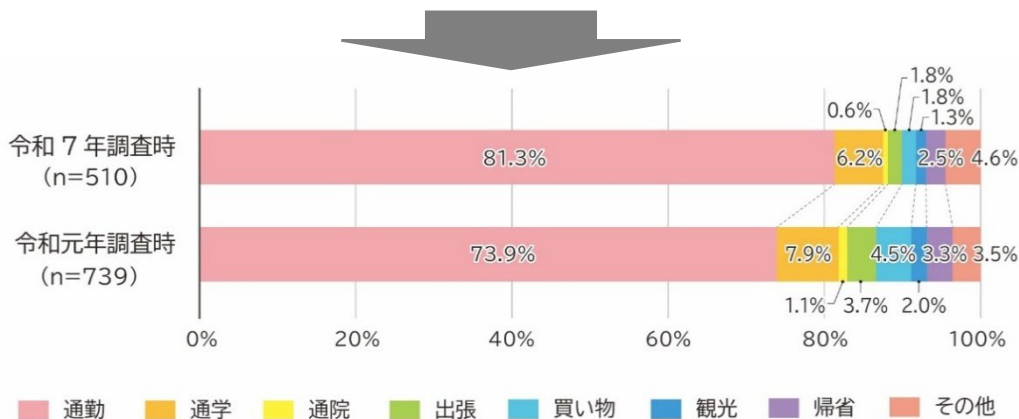


図 高速バスの利用目的（利用回数ベース）

※無回答を除く

※上図に回答者の高速バス利用頻度を乗じて再集計

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)

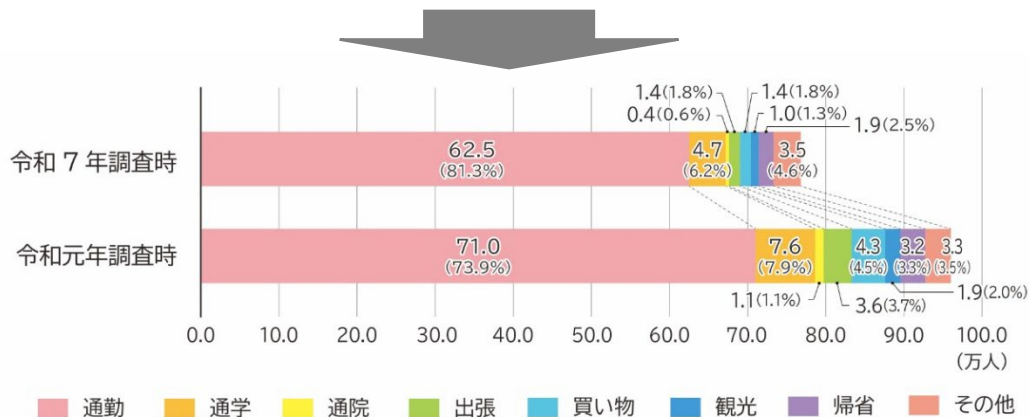


図 高速バスの利用目的別利用実績（推計）

※無回答を除く

※上図に高速バス利用者数(令和元年度：96.1万人、令和7年度：76.9万人)を乗じて再集計

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R1.7～8月、R7.10月実施)

e) 目的地分布（沿線県民アンケート結果より）

- 沿線県民アンケートの対象市町村から県内各市町村への移動状況を分析した結果、新潟市内への移動が全体の32%と最も多く、次いで長岡市への移動が18%となり、両市で全体の約半数を占めています。
- 新潟市内の目的地別では、弁天線沿線、スポーツ公園、イオンモール新潟亀田インターへの移動が全体の12%と最も多い傾向がみられます。
- 具体的な目的地としては、イオンモール新潟亀田インター、リバーサイド千秋、万代シテイの回答が多く、大型商業施設への移動が多い傾向がみられます。
- なお、回答に挙げられた具体的な目的施設のうち、現在ときライナーの停留所が設置されている施設は3施設（上位10施設中）にとどまっています。

表 市町村をまたぐ移動における目的地（市町村単位）

目的地 (移動先)	新潟市						長岡市	三条市	柏崎市	燕市	糸魚川市	五泉市	上越市	新発田市	小千谷市	加茂市	見附市	妙高市	阿賀野市	魚沼市	南魚沼市	聖籠町	弥彦村	サンプル数
	古町地区	万代地区	新潟駅前	弁天線沿線・スポーツ公園・イオンモール新潟亀田インター	新潟市内 その他	小計																		
新潟市						28%	14%	2%	10%	-	3%	3%	10%	2%	5%	-	-	3%	-	3%	5%	7%	58	
長岡市	3%	7%	8%	14%	13%	45%	5%	8%	7%	-	1%	1%	-	8%	-	14%	-	-	3%	3%	1%	-	76	
三条市	3%	3%	-	16%	13%	35%	23%	-	29%	-	-	-	-	3%	6%	-	-	-	-	-	-	3%	31	
柏崎市	-	4%	-	21%	8%	33%	50%	-	-	4%	-	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	
十日町市	13%	-	-	-	6%	19%	31%	-	-	-	-	-	-	25%	-	-	-	-	-	-	19%	-	16	
燕市	4%	8%	8%	12%	16%	48%	8%	40%	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	
糸魚川市	-	-	-	31%	-	31%	8%	-	-	-	-	54%	-	-	-	-	-	-	-	8%	-	-	13	
五泉市	-	-	14%	43%	14%	71%	7%	-	-	-	-	-	-	7%	-	-	14%	-	-	-	-	-	14	
上越市	-	13%	4%	9%	5%	30%	21%	-	14%	-	4%	-	-	-	2%	-	23%	-	-	-	-	2%	56	
合計	2%	5%	4%	12%	8%	32%	18%	7%	5%	6%	1%	1%	4%	2%	4%	2%	4%	4%	1%	1%	2%	1%	2%	313

※無回答を除く

※記載の割合は、出発地（居住地）ごとのサンプル数に占める回答割合

※合計の回答割合が1%未満の市町村は非掲載のため各行の合計が100%にならない場合あり

出典：沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

表 市町村をまたぐ移動における目的地（施設単位）

施設名称	サンプル数	ときライナー停留所の設置有無(停留所名)
イオンモール新潟亀田インター	33	無し
リバーサイド千秋	28	無し
万代シテイ	13	有り(万代シテイ)
デンカビッグスワンスタジアム	9	無し
新潟駅	7	有り(新潟駅)
彌彦神社	6	無し
T・ジョイ長岡	3	無し
アニメイト新潟	2	有り(新潟駅)
新潟県立自然科学館	2	無し
朱鷺メッセ	2	無し

※無回答を除く上位10施設を掲載

出典：沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

f) ときライナーの認知度（利用者・沿線県民アンケート結果より）

- 令和7年度に調査したアンケート結果より、利用者の中で、ときライナーを「よく知っている」、「知っている」と答えた人の割合は、84.7%となっています。
- 一方で、沿線県民アンケートの回答者のうち、ときライナーを「よく知っている」、「知っている」と答えた人の割合は、28.5%にとどまっており、「知らない」と回答した人の割合が全体の半数以上を占めています。
- ときライナー利用者では高い認知度となっている一方で、沿線県民からの認知度は低い結果となっています。

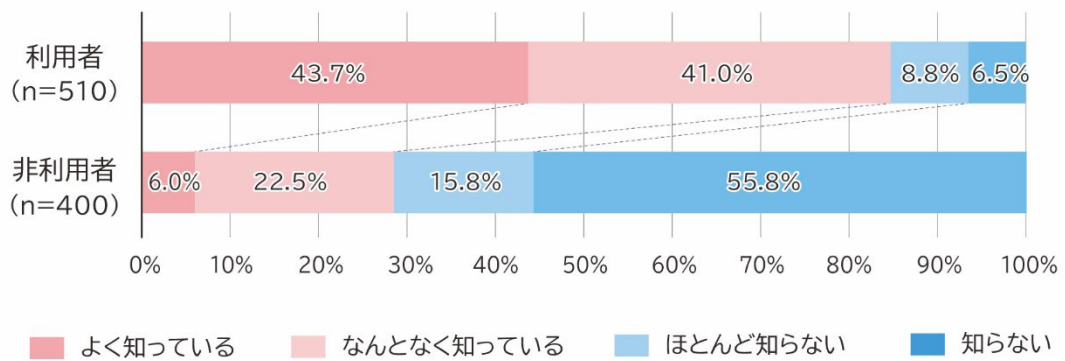


図 ときライナーの認知度

※無回答を除く

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)
沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

g) ときライナーの認知先（利用者・沿線県民アンケート結果より）

- ときライナーの認知先として、利用者は「車体ラッピング」及び「バス停」の回答割合が高くなっています。
- 一方、沿線県民では「車体ラッピング」や「ニュース」の回答割合が高く、車体やメディアなど、日常的に目にする機会の多い要素によって認知していることがうかがえます。（令和7年8月より、特急「しらゆき」および県内高速バスの利用促進を目的として「のってつながるキャンペーン」を実施し、「週刊県政ナビ」をはじめとするテレビ媒体等を通じて広く情報発信を行いました。）

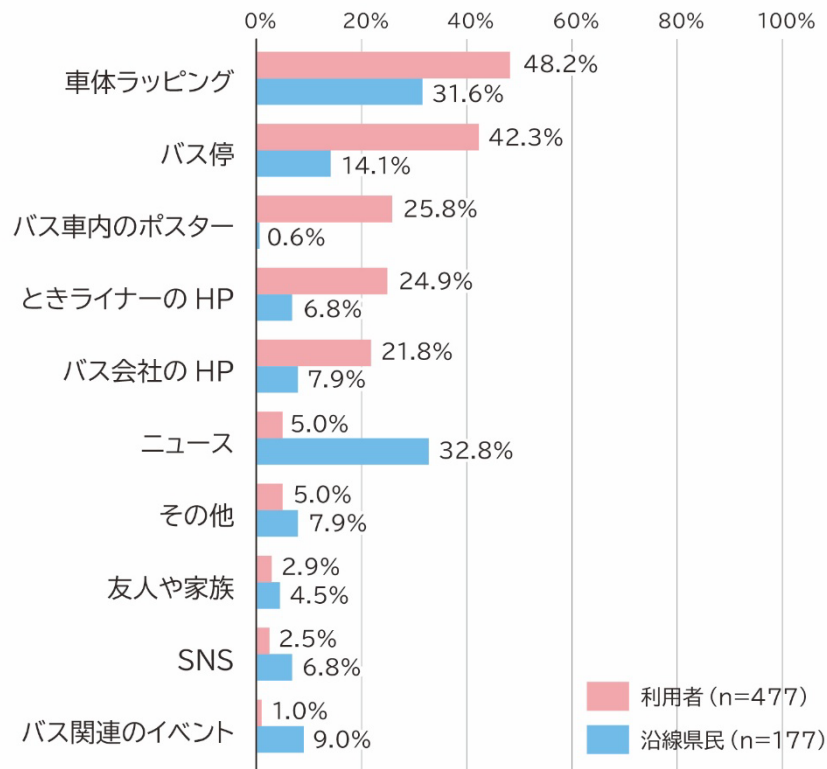


図 ときライナーの認知先

※無回答を除く

※回答時は複数選択可（あてはまるものすべて選択可）として設問を設定

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)

沿線県民アンケート調査(R7.11月実施)

h) ときライナーが提供するサービスの満足度（利用者アンケート結果より）

○ときライナーが提供するうち満足度が高いサービスとしては、「タッチ決済による乗車」「車内の無料 Wi-Fi」「予約不要で乗車が可能」の回答割合が高くなっています。

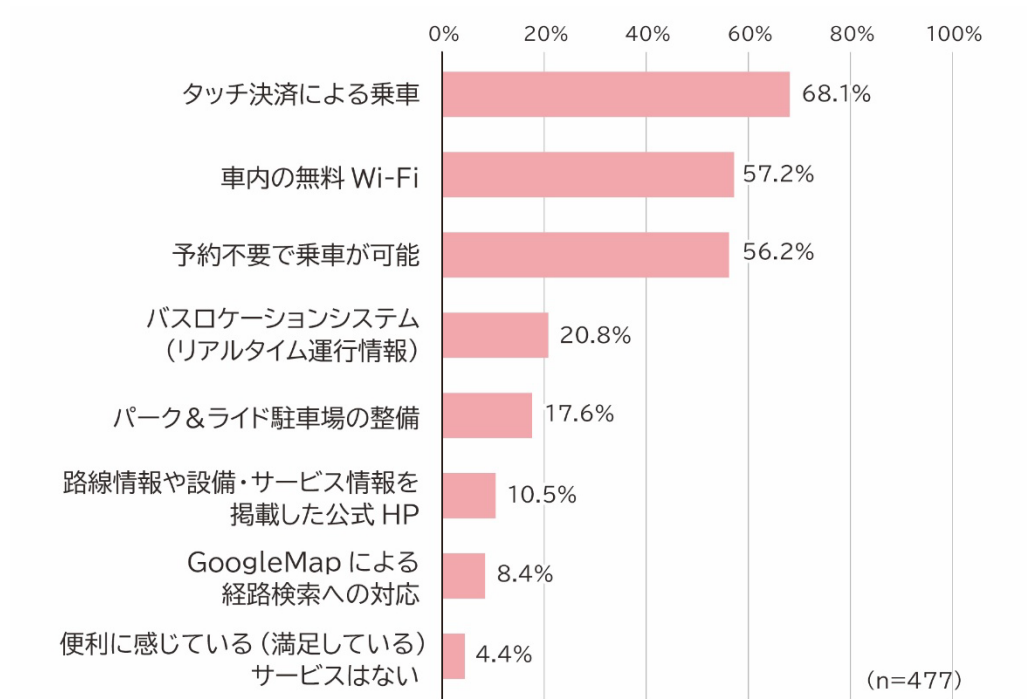


図 ときライナーが提供するサービスの満足度

※無回答を除く

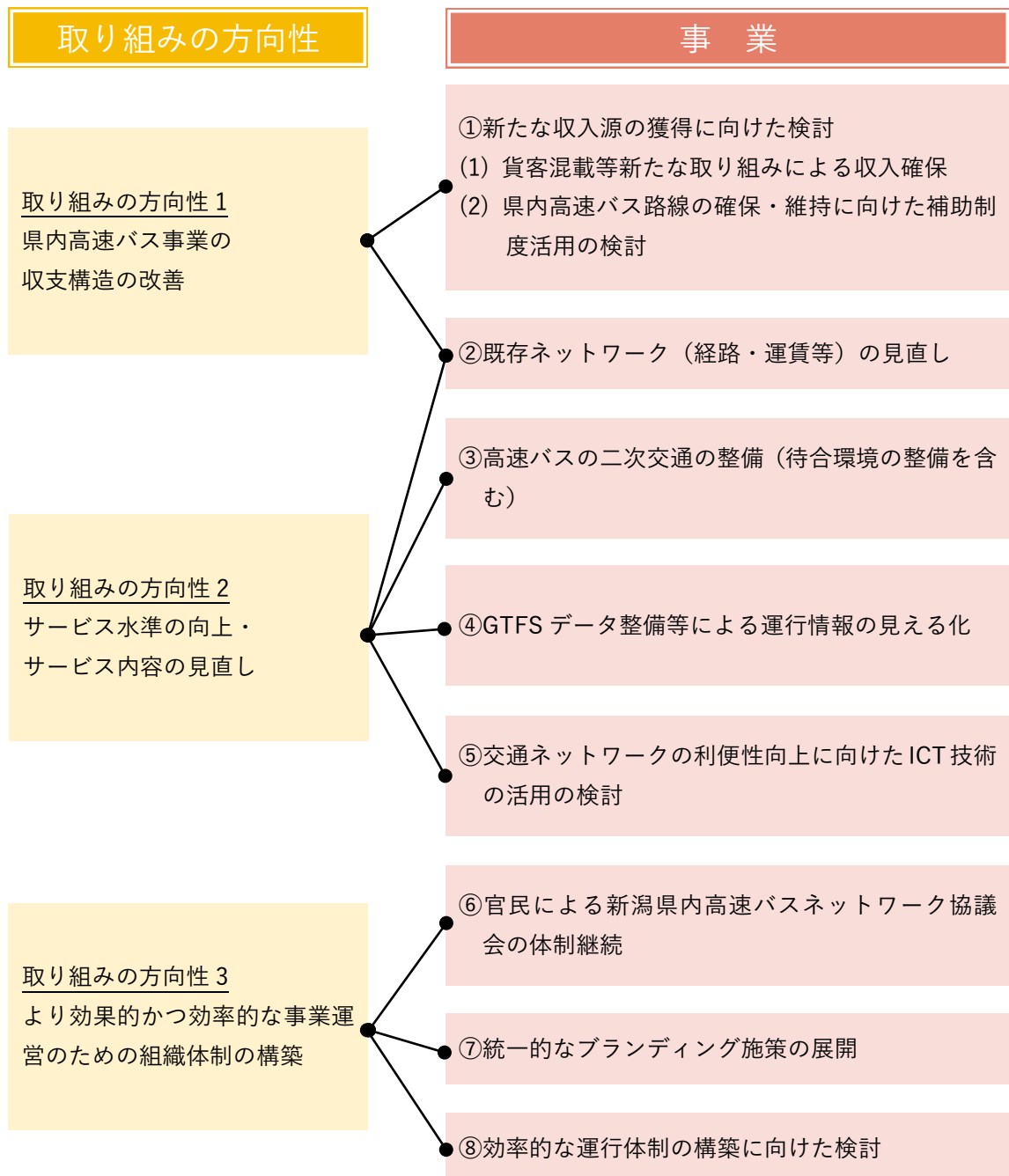
※回答時の複数選択可（あてはまるものすべて選択可）として設問を設定

出典：県内高速バスに関するアンケート調査(R7.10月実施)

第3章 新潟県県内高速バスネットワーク計画の評価

3.1 計画の概要

- 新潟県では、令和4年6月に「新潟県県内高速バスネットワーク計画」（計画期間：令和4年度～令和7年度）を策定し、この計画に基づいた取り組みを実施してきました。
- この計画では、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して、「住んでよし、訪れてよしの新潟県～県内高速バスネットワークで「新潟を1つ」につなぐ～」の基本理念の元、以下の3つの取り組みの方向性（基本方針）を掲げ、これを達成するための8つの事業を定めています。



3.2 事業の取り組み状況

- 次ページでは、新潟県県内高速バスネットワーク計画において定めた8つの事業の実施状況を整理します。
- なお、評価にあたっては、各事業の取り組み状況をより詳細に把握することを目的として、各事業の中で重要となる項目ごとに計18の詳細な事業項目に区分し、その区分ごとに評価を実施しました。
- 18の詳細な事業項目のうち、14事業（78%）について現時点で計画通りに取り組みが行われており、その他の4事業についても各種検討等を実施していることから、概ね計画に定める事業について着実に取り組みを進めることができたという評価ができます。

表 新潟県県内高速バスネットワーク計画の事業取り組み状況（基本方針別）

基本方針	評価			合計
	○	△	×	
1 県内高速バス事業の収支構造の改善	3 (60%)	2 (40%)	0 (0%)	5 (100%)
2 サービス水準の向上・サービス内容の見直し	4 (67%)	2 (33%)	0 (0%)	6 (100%)
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	7 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	7 (100%)
合計	14 (78%)	4 (22%)	0 (0%)	18 (100%)

評価の凡例 ○：計画通り実施 △：計画より縮小実施または検討のみ ×：廃止または未実施

表 新潟県県内高速バスネットワーク計画の事業取り組み状況（事業別）1/2

【取り組みの方向性①】 県内高速バス事業の収支構造の改善					
事業	実施主体	詳細な事業項目	評価	前計画（R3～R7）の事業評価	
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り組みによる収入確保	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）	民間事業者と連携した貨客混載	△	・令和2年3月に三越伊勢丹との連携により事業を開始したが、令和3年以降は利用実績がない状況が続いている ・事業実績が少ないことを踏まえ、本計画以降では他事業分野との連携等を含む事業のあり方・改善を検討し、恒常的な収益の確保に資する取り組みを検討する
			広告収入の獲得	△	・高速バスネットワーク全体での広告事業は未実施だが、各社ごとに車体広告等を実施している ・広告収入は地域や企業との関係性に応じて各社が個別に対応しており、地域ごとに広告掲載需要に差があることから、公式ホームページでの広告募集は行っていない ・上記理由により、引き続き各社が個別に取り組むことを原則とする一方で、「ときライナー」公式ホームページ上への広告募集バナーの設置や、車内音声アナウンスでの連携など、各社の収益向上に資する連携方法の検討を行う
	(2)県内高速バス路線の維持・確保に向けた補助制度活用	国土交通省 県 関係市町村 県内高速バス事業者	持続性の確保に向けた方策の検討 地域公共交通確保維持事業等の補助制度の活用による継続的な路線の維持	○	・地域間幹線系統補助金を令和5年度運行（R4.10月～）から活用している ・新たな収入源確保等の持続性の確保に向けて、利便性向上や消費喚起を図る取り組みを国補助金「地域における受入環境整備促進事業費補助金（観光二次交通高度化事業）※日本版 MaaS 推進・支援事業」を活用して実証を行っている
②既存ネットワーク（経路・運賃等）の見直し	県 県内高速バス事業者	新規需要の取り込みに向けた路線の見直し	収支状況に応じたネットワークの再編	○	・五泉村松線について、需要に応じる形で、市民病院に停車するようにした他、五泉村松エリア内での乗降も可能とするよう運行ルート・乗降ルールを変更している ・東三条線は需要に応じて増便を実施している ・低収益路線となっていた巻潟東インター線の廃止を実施している
		適切な運賃のあり方の検討			
【取り組みの方向性②】 サービス水準の向上・サービス内容の見直し					
事業	実施主体	詳細な事業項目	評価	前計画（R3～R7）の事業評価	
③高速バスの二次交通の整備（待合環境の整備を含む）	県 県内高速バス事業者	高速バスを降りてからの二次交通の整備	シェアモビリティの新たな導入	△	・具体的な二次交通整備は実施していないが、関連施策として令和4年度に企画乗車券にレンタサイクル割引券を組み合わせ販売し、4件の実績があった ・令和5年度にはレンタサイクル割引券やレンタカー割引券を組み合わせ企画乗車券を販売し、レンタサイクルは47件、レンタカーは6件の利用があった ・令和7年度には、上越線沿線を対象として、高速バス内からのタクシー予約サービスの実証事業を開始しているが、利用実績が12件（R7.11.30時点）と少ない状況となっている ・併せて、令和7年度には長岡線・上越線を利用した際に、新潟エリアの路線バスが1日乗り放題となる企画乗車券を販売し、89件(191人)（R7.11.30時点）の利用があった ・二次交通についてカーシェア等のシェアモビリティ事業者と導入に向けた協議も行ったが、利用ニーズが少ない可能性が高いことを理由に、事業化には至っていない
		既存交通との接続（主に情報連携を想定）			
		乗り継ぎ待合環境の整備の検討	△	・スマートバス停の設置についてバス停の事業者と意見交換を行ったが、必要性および費用対効果を踏まえて見送っている ・令和7年度に実施の県内高速バスに関するアンケート結果より、県内高速バスに関する要望として「乗り場の待合環境」を選択する割合が一定数存在することから、引き続き利用者の利便性向上に資する待合環境の整備について検討する	
④GTFS データ整備等による運行情報の見える化	県 関係市町村 交通事業者（バス・タクシー）	GTFS-JP、GTFS-RT形式によるデータ整備とオープンデータ化	○	・令和4年8月に全路線でGTFS-RT形式によるデータ提供を開始し、オープンデータ化も実施済みである ・運行事業者に対しては国および県の補助金申請時にGTFSデータの整備・更新を義務付けている	
⑤交通ネットワークの利便性向上に向けたICT技術の活用等の検討	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	遅延情報も含むGoogleMap掲載	○	・令和7年度にときライナー公式ホームページを改修し、ときライナー各停留所と接続する鉄道・路線バス・タクシー・最寄りレンタカー店の情報を整理して掲載予定	
		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等の取り組み検討	○	・令和5年度にクレジットカードのタッチ決済による決済機能を導入済みであり、企画乗車券についてはRYDEPASS やりゅーと Link を活用しつつ事業を実施している	

評価の凡例 ○：計画通り実施 △：計画より縮小実施または検討のみ ×：廃止または未実施

表 新潟県県内高速バスネットワーク計画の事業取り組み状況（事業別）2/2

【取り組みの方向性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				
事業	実施主体	詳細な事業項目	評価	前計画（R3～R7）の事業評価
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	新潟県内高速バスネットワーク協議会	新潟県内高速バスネットワーク協議会の体制の継続による各種取り組みの一体化	○	・継続的に協議会を開催し、企画乗車券など一体的な取り組みについて協議を行っている 【開催実績】令和4年度：3回、令和5年度：3回、令和6年度：5回、令和7年度：4回
⑦統一的なブランディング施策の展開	新潟県内高速バスネットワーク協議会	県内高速バスネットワークの統一ロゴ・ネーミングの設定およびホームページ制作の一体的な実施	○	・令和4年8月に全路線でGTFS-RT形式によるデータ提供を開始し、オープンデータ化も実施済みである ・運行事業者に対しては国および県の補助金申請時にGTFSデータの整備・更新を義務付けている
		県内高速バスネットワークの統一車両ラッピングの整備	○	・全車両でフルラッピングまたは一部シールラッピング車両を整備済みとなっている ・フルラッピング車両についても毎年増車している
		県内高速バスネットワークの統一案内サインの整備	○	・令和4年度に全てのバス停の統一ラッピング化を実施している
		各社共通のバスロケーションシステム導入	○	・各社・全便でバスロケーションシステムを導入している
		各社共通のWi-Fi環境整備	○	・全社・全便で整備済みの方で、令和7年度に実施の県内高速バスに関するアンケート結果より今後求めたい機能として「フリーWi-Fiと安定した通信環境」の回答割合が高いことから、通信速度等のサービス改善を図る必要があると考えられる
⑧効率的な運行体制の構築に向けた検討	新潟県内高速バスネットワーク協議会	持続性の確保に向けた運行体制のあり方に関する検討	○	・令和5年度に持続的な運行体制のあり方に関する勉強会を実施している

評価の凡例 ○：計画通り実施 △：計画より縮小実施または検討のみ ×：廃止または未実施

3.3 目標値の達成状況

- 以下に、新潟県県内高速バスネットワーク計画において定めた目標値の達成状況を示します。新型コロナウイルス感染症の収束以降、利用者数は回復し増加傾向にありましたが、指標1は目標値に達していない状況です。
- また、物価高騰や人件費の上昇により、利用者数の増加に伴わず収支率は一部路線を除き減少傾向となり、指標2の目標を達成することができていません。併せて、県内高速バスに対する公的資金投入額は運行費補助を計上しているため、収支率の減少に伴い、目標値を下回っています。
- 以上の状況を踏まえ、収支率向上を前提とした収支構造の改善や運行体制の効率化などを通じて、引き続き、持続可能な高速バスネットワークの維持を図っていく必要があります。

表 目標値の達成状況

指標番号	達成度評価指標	当初現況値 (令和3年度)	目標値 (令和7年度)	実績値	達成度
指標1	県内高速バスの年間利用者数	60万人	80万人	77万人	△
指標1に向けた取り組み	車両のWi-Fi整備率	0%	100% (令和6年度)	100% (令和6年度)	○
	統一バスロケーションシステム整備率	—	100% (令和6年度)	100% (令和6年度)	○
	Googleマップ路線掲載率※	0%	100% (令和6年度)	100% (令和6年度)	○
	統一車両ラッピング率	—	100% (令和6年度)	100% (令和6年度)	○
	統一デザインバス停整備率	—	100% (令和6年度)	100% (令和6年度)	○
	二次交通の整備箇所数	—	3ヶ所 (令和6年度)	0ヶ所 (令和6年度)	×
指標2	県内高速バスの収支率	65%	90%	83%	△
指標3	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	83百万円	△

※達成度については、目標を達成していれば○、目標値から10%以内（指標1・2では-10%、指標3では+10%）の範囲であれば△、10%を超えていれば×とする

※各指標は、令和3年度はR2.10～R3.9、令和7年度はR6.10～R7.9の数値を用いる

※ただし、「指標1に向けた取り組み」については、令和6年度目標値及び令和6年度実績値（R7.3.31時点）を用いる

※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3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）

第4章 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の総括・課題

4.1 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括

○県内高速バスを取り巻く現況や各種ヒアリング・アンケート調査結果及び新潟県県内高速バスネットワーク計画の評価を踏まえて、新潟県県内高速バスを取り巻く現況を下表に整理・総括します。

表 新潟県県内高速バスを取り巻く現状整理結果

	利用の現況	前計画の評価	高速バス事業者へのヒアリング結果	アンケート調査結果	総括
県内高速バスの収支構造の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○コロナ収束後、高速バス利用は回復し、利用者数は増加傾向 ○特に長距離路線（糸魚川線・上越線）で増加幅が大きい ○収支率は東三条線・燕線を除き減少傾向 ○需要に応じて東三条線の増便などネットワーク再編を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○貨客混載事業は実施したが利用は少ない状況が続いている ○広告収入は各社が個別対応しており、地域差があるため公式ホームページでの一体募集は未実施 ○地域間幹線系統補助金を令和5年度運行（R4.10月～）から活用 ○需要に応じて東三条線の増便等のネットワーク再編を実施 ○企画乗車券の販売等を通じて新規需要に対応する運賃設定の検討・見直しを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○物価高騰や人件費高騰により、収支状況は厳しくなりつつある ○各社で車体広告（車両背面等）を随時募集 ○一体的な募集は露出度向上の利点があるが広告入替や掲載面確保に課題 ○公式ホームページに統一広告募集ボタンを設置し各社ページにリンクする連携は可能 	—	<ul style="list-style-type: none"> ●収支改善を目標に、需要に応じた東三条線の増便やネットワーク再編を実施し、令和4年10月から地域間幹線系統補助金を活用して利便性向上と収支構造の改善に取り組んできた ●一方で、地域ごとに広告掲載需要に差があるため、貨客混載や広告収入など新たな収入源確保に向けた一体的な取り組みは進んでおらず、改善の余地を残している ●コロナ収束後は利用者が回復傾向にあり、各事業や補助金活用を通じて利便性向上とネットワーク維持を図っているが、人件費や燃料費の高騰により収支は悪化している
サービス水準の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○長岡線は21往復/日、上越線は10往復/日、その他路線は10往復以下 ○需要に応じて東三条線の増便などネットワーク再編を実施 ○停留所は高速道路上に加え各ICから駅前まで一般道路にも設置 ○待合環境とパーク＆ライド駐車場は高い整備率 	<ul style="list-style-type: none"> ○上越線の上越妙高駅への延伸など利便性向上に向けたネットワーク再編を検討 ○需要に応じて東三条線の増便等のネットワーク再編を実施（再掲） ○企画乗車券の販売等を通じて新規需要に対応する運賃設定の検討・見直しを実施（再掲） ○ときライナー公式HP改修、GTFSオープンデータ化、GoogleMapへの運行情報掲載など利便性向上のためのデータ整備・提供を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○物価高騰や人件費高騰により、収支状況は厳しくなりつつある（再掲） ○高速バスは長大路線であることから、運転士の拘束時間管理が難しい ○運転士の増員や車両の増車は難しく、さらなる供給量の向上は難しい状況 	<ul style="list-style-type: none"> ○「運行頻度の増加」、「運行時間帯の拡大」、「企画乗車券の発売」、「出発地から乗り場までのアクセス改善」への要望割合が高い ○求めたい機能として、「安定した通信環境」への要望割合が高い ○令和元年度から令和7年度にかけて、「高速バス利用に係る情報」への要望割合は低下しており、情報発信の強化によって利便性が向上したと考えられる ○移動の目的地として需要が高い施設のうち、現在ときライナーの停留所が設置されている施設は上位10施設中3施設にとどまっている 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の利便性向上を目的に、待合環境、パーク＆ライド駐車場の維持、ネットワーク延伸の検討を行い、サービス水準の維持や見直しを実施している ●一方で、運行頻度や時間帯拡大への要望が多い中、物価や人件費の高騰、運転士や車両不足により、サービス水準のさらなる向上や大幅な見直しは困難な状況にある ●そのような中、企画乗車券の発売要望が高く、目的地とバス停設置箇所に差異があることから、企画乗車券の販売や運行経路の検討など、利用者の細かなニーズへの対応には改善の余地がある
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	—	<ul style="list-style-type: none"> ○統一ロゴ・ネーミング設定とホームページ制作を一体的に実施 ○全車両でフルラッピングまたはシールラッピングを実施、全バス停で統一ラッピング整備 ○全便でバスロケーションシステムと車内Wi-Fiを導入 ○持続可能な運行体制のあり方に関する勉強会を開催し検討を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転士不足、整備士不足が慢性的な課題 ○車体・部品価格の高騰、納期の長期化、平均車齢の上昇により、予備車両の確保が必要 ○高速バス運転士を優先配置するため、路線や貸切事業に影響が及ぶ場合がある ○各社で人材確保施策を実施するものの、抜本的な解決には至らず、今後も運転士不足が継続見込み ○資源共有による共同運行は、法的制約や運用面の課題（運行遅延、整備対応など）が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○ときライナーの認知度は、利用者で86.3%と高い一方、沿線県民では28.5%にとどまる ○ときライナーの認知先は、利用者では「車体ラッピング」「バス停」、沿線県民では「ニュース」等の割合が高い ○サービス満足度は、「タッチ決済による乗車」「車内の無料Wi-Fi」「予約不要で乗車可能」が高い ○「車内の無料Wi-Fi」の満足度は高いが、求める機能として「安定した通信環境」への要望が多く、通信速度などの改善が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●前計画期間内に、統一ロゴやネーミング、車両・バス停ラッピングを共同整備し、ときライナーの認知度は利用者で高い状態にある ●一方で、沿線県民の認知度は約3割と低く、今後も認知度向上の取り組みが必要 ●全便でバスロケーションシステムや車内Wi-Fiを整備し、利便性向上に資する取り組みを実施 ●しかし、利用者からは安定した通信環境を求める要望が依然として高く、さらなるサービス改善の検討が必要 ●運転士・整備士の慢性的な不足や車体価格の高騰が続き、持続可能な運行体制の確保に向けた検討を進めてきたが改善には至らず、今後も継続的な検討が求められる

4.2 新潟県県内高速バスを取り巻く課題

○現状の整理・総括の結果より、新潟県県内高速バスを取り巻く課題を下表に整理します。

表 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の総括と課題

	総括	課題
県内高速バスの収支構造の改善	<ul style="list-style-type: none"> ●収支改善を目標に、需要に応じた東三条線の増便やネットワーク再編を実施し、令和4年10月から地域間幹線系統補助金を活用して利便性向上と収支構造の改善に取り組んできた ●一方で、地域ごとに広告掲載需要に差があるため、貨客混載や広告収入など新たな収入源確保に向けた一体的な取り組みは進んでおらず、改善の余地を残している ●コロナ収束後は利用者が回復傾向にあり、各事業や補助金活用を通じて利便性向上とネットワーク維持を図っているが、人件費や燃料費の高騰により収支は悪化している 	<p>1</p> <p>収支率向上を前提とした 県内高速バスネットワークの 持続可能な収支構造の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> →新型コロナウイルスの収束以降、利用者数は回復・増加傾向にある一方で、物価や人件費の高騰等の影響が大きく収支率は減少傾向 →貨客混載や広告収入など新たな収入源の確保に向けた事業の実施が必要
サービス水準の向上 サービス内容の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の利便性向上を目的に、待合環境、パーク&ライド駐車場の維持、ネットワーク延伸の検討を行い、サービス水準の維持や見直しを実施している ●一方で、運行頻度や時間帯拡大への要望が多い中、物価や人件費の高騰、運転士や車両不足により、サービス水準のさらなる向上や大幅な見直しは困難な状況にある ●そのような中、企画乗車券の発売要望が高く、目的地とバス停設置箇所に差異があることから、企画乗車券の販売や運行経路の検討など、利用者の細かなニーズへの対応には改善の余地がある 	<p>2</p> <p>利用者ニーズへの細かな対応と 親しみやすいサービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> →ターゲットを行った上で、企画乗車券や二次交通の連携等、細かなニーズに対応したサービスを提供していくことが必要 →統一ブランド「ときライナー」を設立し、車内Wi-Fi等の統一サービスを整備した一方で、沿線県民の認知度が低い他、運行頻度や運行時間の拡大、車内の通信環境の整備を求める利用者が多い状況
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	<ul style="list-style-type: none"> ●前計画期間内に、統一ロゴやネーミング、車両・バス停ラッピングを共同整備し、ときライナーの認知度は利用者で高い状態にある ●一方で、沿線県民の認知度は約3割と低く、今後も認知度向上の取り組みが必要 ●全便でバスロケーションシステムや車内Wi-Fiを整備し、利便性向上に資する取り組みを実施 ●しかし、利用者からは安定した通信環境を求める要望が依然として高く、さらなるサービス改善の検討が必要 ●運転士・整備士の慢性的な不足や車体価格の高騰が続き、持続可能な運行体制の確保に向けた検討を進めてきたが改善には至らず、今後も継続的な検討が求められる 	<p>3</p> <p>運転士不足等に対応した 運行体制の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> →運転士不足や整備士不足が高速バス事業者にて慢性的に発生 →車体や部品価格の高騰や修理に要する納期の長期化、コロナ禍に起因する平均車齢の上昇が発生 →資源の共有化による共同運行については、法的制約や運用上の課題が存在

第5章 計画の基本理念・目標・目標像

5.1 基本理念

- 本計画は、県民およびインバウンド利用者を含む県外からの来訪者の県内移動の利便性を高め、交流人口の拡大を図るため、県内主要都市間を結ぶ広域的な移動手段を確保し、本県が目指す『住んでよし、訪れてよしの新潟県』の実現に資するものです。
- 最上位計画である「新潟県総合計画」との整合を図りつつ、県内高速バスネットワークの将来像を示し、通勤・通学・通院など日常生活における移動の利便性向上に加え、観光やビジネスなどを中心とした交流人口の増加を促進します。
- さらに、地域の人や物をつなぐ役割を果たしながら、利用者の多様なニーズにきめ細かく対応し、誰もが安心して便利に利用できる県内高速バスネットワークの構築を目指します。
- 加えて、高速バス運行事業者や自治体が連携し、ネットワークの確保・充実に向けて一体的に取り組むことで、県全体の一体感を醸成し、持続可能なまちづくりに寄与する交通体系の形成を目指します。

基本理念

住んでよし、訪れてよしの新潟県

新潟の人と地域をつなぐ、便利な県内高速バスネットワーク

5.2 計画の目標

○5.1 で示した基本理念の実現のため、県内高速バスを取り巻く課題を踏まえたうえで、以下の3つの目標を定めます。

目標1

県内高速バスネットワークの持続可能な収支構造の改善及び付加価値の創造

- 利用者数が増加傾向にある中で、適切な運賃の検討を行い、さらなる新規需要の獲得と持続可能な運行に向けた収支構造の改善を図ります
- 高速バス事業本来の役割に加え、民間の小売事業者や宅配事業者との積極的な連携を進め、新たな収入源の確保や付加価値の創出を目指します

目標2

利用者が分かりやすく、使いやすく、親しみやすいサービスの実現に向けた見直し

- 分かりやすいサービスの実現に向けて、路線・停留所表示の見直しや情報発信の強化を検討・実施します
- 使いやすいサービスの実現に向けて、運行情報の見える化の継続や多様な交通モードとの連携による利便性の高い交通ネットワークの実現に取り組みます
- 親しみやすいサービスの実現に向けて、「ときライナー」の認知度向上や便利で必要な統一サービスの維持・改善を図ります

目標3

より効果的で効率的な事業運営に向けた連携体制・組織体制の構築

- 県内高速バスネットワークを維持するため、限られた資源（運転士や車両など）を効率的に活用しながら、ネットワークの充実化に向けた連携体制の検討を進めます
- 県内高速バス運行事業者と行政が一体となって事業に取り組む中で、サービス水準の維持や確保に向けた連携・組織体制の検討を進めます

5.3 目指す目標像

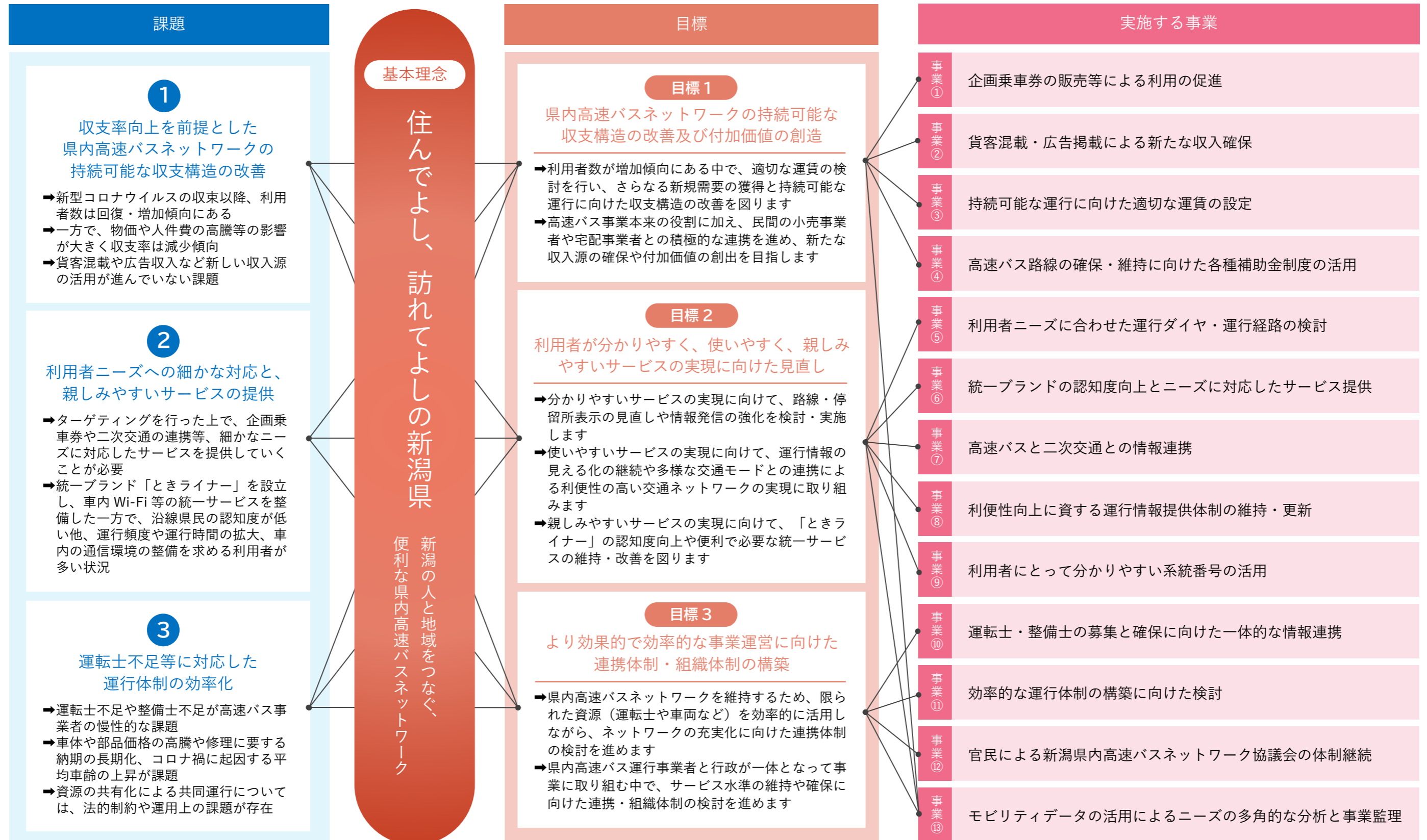
- 本計画は、県内主要都市間を結ぶ公共交通ネットワークの再構築を通じて、地域住民の安定的かつ利便性の高い移動手段を確保し、広域的な交流・連携を促進することを目的としています。
- 具体的には、新潟市を中心とした幹線系統を軸に、長岡市や上越市などの主要都市を結ぶ都市間移動を担保し、地域間の均衡ある発展に資する交通基盤を形成します。また、輸送需要に応じた効率的な運行体系を整備し、持続可能な公共交通サービスの維持・強化を図ります。



第6章 目標を達成するために実施する事業

6.1 課題・基本理念・目標・事業の対応関係

○5章で設定した3つの目標を達成するために、以下に示す13の事業に取り組みます。



6.2 取り組みの具現化に向けた役割分担等

○6.1 で示した実施する事業について、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、行政と連携しながら、高速バス路線の確保・維持に取り組むとともに、利用者ニーズを把握し、事業改善を進めます。また、「新潟県内高速バスネットワーク協議会」において、事業者間で連携しながら、利便性向上や認知度向上に向けた取り組みの検討・企画等を主体的に実施します。さらに、必要に応じて関係事業者や自治体と協力し、課題解決やサービス向上に向けた取り組みを推進します。

(2) 国の役割

○国は、鉄道との役割分担を踏まえ、生活交通としての機能を果たしている県内高速バス路線について、その機能や役割に応じた路線の確保・維持や交通ネットワークの利便性向上に資する県や事業者の取り組みに対し、必要な助言やその他の支援を行います。

(3) 県の役割

○県は、県内高速バスが広域的路線として県土の広い本県における各都市と県都を結ぶ重要な役割を担っていることを踏まえ、「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します。さらに、国や沿線市町村等と協力しながら、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みます。

(4) 市町村の役割

○市町村は、高速バスの利用促進が地域公共交通施策や観光施策と密接に関連していることを踏まえ、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」と連携・協力し、県民や観光客にとって利便性の高い移動環境の確保に資する取り組みやその他の支援を行います。

(5) その他

○利用者の増加を図るためには、移動手段の確保だけでなく、移動目的の創出と目的と手段の結びつきが重要です。このため、観光などを所管する部門においても、利用促進や情報発信に積極的に取り組みます。

○そのような中で、例えば利用促進については、各機関が連携して取り組むことでより高い効果が期待されることから、関係機関が随時連携を図りながら、「新潟県地域公共交通活性化協議会」などの場を活用し、取り組みの検討を進めていくものとします。

第7章 本計画で実施する事業の詳細

〇6.1 で示した事業について、各事業の詳細を示します。

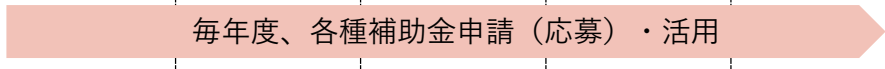
事業	① 企画乗車券の販売等による利用の促進
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの利用者は、「運行頻度の増加」「運行時間帯の拡大」「企画乗車券の発売」への要望割合が高くなっています（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・利用回数別の利用目的の割合を見ると、令和 7 年度は利用者の約 80%が通勤目的で高速バスを利用しており、通勤需要が大きな割合を占めています（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・沿線県民の移動状況より、大型商業施設への移動が多い傾向がみられます（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・一方で、目的地としての需要が多い施設（上位 10 施設）のうち、現在ときライナーの停留所が設置されている施設は 3 施設にとどまっています（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・今後は企画乗車券の販売等を通じて、通学・通院・買い物・観光など、多様な需要を掘り起こし、幅広い利用者層の獲得を図ることが重要な課題となっています。
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・企画乗車券の販売にあたっては、アンケート結果や過去の利用実績を踏まえて利用ニーズを整理しターゲット層を明確化した上で、既存の運賃収入を圧迫することがないように配慮しつつ、新規ユーザーの獲得や利用促進につながる設定・販売を戦略的に推進します。 ・具体的には、平日の通勤・通学需要に加え、通院・買い物・観光など多様な需要を掘り起こすことを目的として、平日日中時間帯や休日限定で割引価格にて利用可能な企画乗車券の販売に向けた検討を行います。 ・併せて、利用者の移動ニーズに対応した運行ダイヤや運行経路の見直しを検討するとともに、高速バス乗車券に加え、高速バス停留所から周辺の主要施設までの路線バス乗車券をセット購入できる企画乗車券の販売など、利便性向上策についても検討を進めます。 <div data-bbox="751 1659 1198 1995" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図 交通機関と商業施設が連携した企画乗車券販売</p> <p style="text-align: center;">参照：天神・博多乗レール買エールチケット公式 HP</p>

	<p>図 細かなターゲット設定のある企画乗車券（ヨーロッパ33ヶ国） 参照：Eurail 公式 HP</p>				
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内高速バスの利便性が向上し、利用者の増加が期待されます。 ・ 企画乗車券の活用によって沿線地域の回遊性が高まり、地域交通の活性化に寄与することが見込まれます。 				
<p>実施主体</p>	<p>県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者</p>				
<p>実施工程</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>	<p>R11 年度</p>	<p>R12 年度</p>

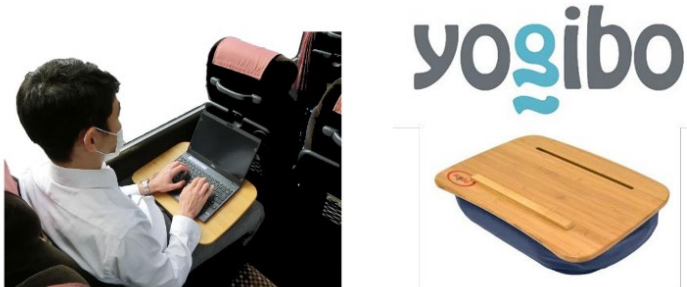
事業	② 貨客混載・広告掲載による新たな収入確保
<p>現状課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・物価や人件費の高騰の影響により、利用者数は増加している一方で、一部路線を除き収支率は減少傾向にあります（本書2.3(1) 路線別利用者数・収支状況より）。 ・貨客混載事業については、令和2年3月に三越伊勢丹との連携により事業を開始しましたが、周知不足等の要因により、令和3年以降は利用実績がない状況が続いています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・広告収入は地域や企業との関係性に応じて各社が個別に対応しており、地域ごとに広告掲載需要に差があることから、公式ホームページでの広告募集は行っていない状況です（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・物価や人件費の高騰に対し、利用者数の増加による運賃収入の伸びが追いついていない現状を踏まえ、民間事業者との連携による貨客混載事業の推進や広告掲載事業の拡大など、新たな収入源の確保を図り、収支率の改善に取り組む必要があります。
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスの定時性・速達性を活かし、民間事業者等と連携した貨客混載（旅客と貨物の同時輸送）事業を推進します。 ・具体的には、高速バス事業者の営業所および新潟市都心部の停留所を対象に、県産品等の出荷・販売を可能とする仕組みを整え、高速バスによる拠点間輸送の実施を目指して検討します。 ・高速バス事業者の営業所を対象とする理由は、既存施設を活用することで高速バス事業者負担の軽減が図れるためであり、併せて都心部の停留所を対象とすることで、県民や観光客が集まる環境での販売機会の創出が期待できることに加え、新潟市都心部の拠点性能を高める効果が期待できることによるものです。 <div data-bbox="555 1384 1417 1585" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図 貨客混載事業の実施イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・併せて、「ときライナー」公式ホームページ上での広告募集バナー設置や、車内音声アナウンスでの連携による収入獲得も進め、旅客事業以外の新たな収入源の創出を図ります。
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・貨客混載や広告掲載による新たな収入源の確保により、県内高速バスネットワークの持続性が高まり、路線確保・維持が促進されます。 ・県民の移動利便性向上や交流人口の拡大に寄与するとともに、民間事業者との連携強化や地域経済の活性化にもつながることが期待されます。

実施主体		県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者、民間事業者(小売店等)				
実施工程	事業	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	貨客混載	事業設計 関係機関 協議		実証実験	効果 検証	事業実施
	広告掲載	募集要項作成 バナー設置	事業実施			

事業	③ 持続可能な運行に向けた適切な運賃の設定				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡、上越、村上方面では、鉄道料金と比較した際に、高速バスが安価な料金となっています(本書2.2(4) 県内高速バスと鉄道の比較より)。 ・物価高騰や人件費高騰の影響により、一部路線を除き、全体として収支率は減少傾向にあります(本書2.3(1) 路線別利用者数・収支状況より)。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な県内高速バスネットワークの確立に向け、収支改善を図るべく、適正運賃の設定及び改定を実施します。 				
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可能性の確保並びに安定的なサービスの提供が可能となります。 				
実施主体	県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	適正運賃の設定・改定				

事業	④ 高速バス路線の確保・維持に向けた各種補助金制度の活用				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・物価高騰や人件費高騰の影響により、一部路線を除き、全体として収支率は減少傾向にあります（本書2.3(1) 路線別利用者数・収支状況より）。 ・地域間幹線系統補助金を例年活用している他、国の補助金の獲得を行う際に、高速バスの持続性の確保に関する検討を実施し、方策を立案した上で補助金の申請を実施しています。（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・国等の補助制度を積極的に活用しながら、引き続き路線の継続的な維持に努めます。 ・状況に応じて、県内高速バス路線を道路運送法第9条に基づく協議路線として位置付け、必要な支援・対策を行いながら路線の確保・維持に取り組みます。 ・地域間幹線系統補助金対象路線については、補助条件を下回ることが無いよう、利用者推移を継続的に注視することに加え、利用促進に向けた取り組みを実施し、持続可能な運行体制を確保します。 				
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に寄与し、幹線路線の安定的な維持を通じて長期的な交通サービスの継続が期待されます。 ・高速バスの安定運行を通じて、地域経済の発展や観光振興に寄与することが見込まれます。 				
実施主体	国土交通省、県、関係市町村、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
					

事業		⑤ 利用者ニーズに合わせた運行ダイヤ・運行経路の検討				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの利用者・沿線県民共に、「運行頻度の増加」「運行時間帯の拡大」への要望割合が高くなっています（本書2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・目的地としての需要が多い施設（上位10施設）のうち、現在ときライナーの停留所が設置されている施設は3施設にとどまっています（本書2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・五泉村松線における運行ルート・乗降ルールの変更、東三条線における需要に応じた減便・増便、巻潟東インター線の廃止等、適宜利用者ニーズに合わせて運行ダイヤ・運行経路の柔軟な変更を実施しています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・高速バスは長大路線であることから、運転士の拘束時間管理が難しい他、運転士の増員や車両の増車が難しく、さらなる供給量の向上は難しい状況にあります（本書4.1 新潟県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括※高速バス事業者へのヒアリング結果より）。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・供給量の大幅な増加は困難な状況にある一方で、既存の運行資源を最大限に活用し、利用者の多様なニーズに応じた運行ダイヤの見直しや運行経路の最適化を検討します。 ・具体的には、通勤需要を中心とした日常的な利用に対応するダイヤ調整に加え、県内の観光地や基幹病院、大型商業施設など、観光・通学・通院による利用需要が見込まれる施設へのアクセス向上を見据えた運行経路（停留所を含む）の検討を実施します。 <div style="text-align: center;"> <p>令和7年10月1日より TOKI LINER 村松下町バス停 新設! 「Suica」など交通系ICカードがご利用可！ 「Visa」と「JCB」もご利用可！ 五泉市内は200円で乗降可！ 運賃(大人1名) 700円 (新潟市内まで)</p> </div> <p>図 五泉村松線における停留所の新設 <small>参照：泉観光バス株式会社公表資料</small></p>					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バスの利便性が向上し、利用者の増加が期待されます。 ・さらに、既存資源の有効活用によって運行効率が改善され、持続可能な県内高速バスネットワークの確保に寄与します。 					
実施主体	県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者					
実施工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	
	適宜検討・実施					

事業		⑥ 統一ブランドの認知度向上とニーズに対応したサービス提供				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ときライナーを「よく知っている」、「知っている」と答えた人の割合は、利用者で 84.7%、沿線県民で 28.5%となっており、ときライナーの利用者では高い認知度となっている一方で、高速バスを普段利用しない人を含む沿線県民からの認知度は低い結果となっています（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・高速バスに今後求めたい機能としては、「電源環境の貸出や整備」「安定した通信環境」「車内で仕事ができる環境」への要望割合が高くなっています（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・全便でバスロケーションシステム並びに車内 Wi-Fi が整備済みである一方で、通信速度など、利便性向上に資するようにサービス改善を図っていく必要があります（本書 3.2 事業の取り組み状況より）。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ときライナーの認知度向上に向けて、フルラッピング車両の導入推進やイベント開催時の宣伝ポスター掲示、車内ポスターの掲示等による広報活動を通じて認知度向上を図ります。 ・併せて、公式ホームページ等を活用した情報発信の強化を検討し、官民一体となってブランドイメージの浸透と利用促進を図ります。 ・利用者ニーズに対応したサービス改善について、車内電源環境の整備や電源機器貸出の検討、Wi-Fi の高速化に向けた設備見直し、車内で仕事ができる環境等の検討・整備を進めます。 <div style="text-align: center;">  <p>図 車内で仕事ができる環境整備のイメージ</p> <p>参照：東急バス株式会社公表資料</p> </div>					
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・統一ブランドの認知度強化により、利用者の親近感や信頼性が高まり、地域交通の活性化に寄与します。 ・県内高速バスの利便性が向上し、利用者満足度の向上と利用促進が期待されます。 					
実施主体	県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者					
実施工程	事業	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	認知度向上	公式 HP 等を活用した情報発信、広報活動の強化				
	サービス提供	詳細検討実施に向けた調整	可能な内容から導入・実施			

事業	⑦ 高速バスと二次交通との情報連携				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス乗降前後に自家用車を利用しバス停付近でパーク＆ライドを行っていると考えられる利用者は、乗車側で26.3%、降車側で8.6%となっています（本書2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・利用者が県内高速バスに求める要望として「乗り場の待合環境」が一定数存在することから、引き続き利便性向上に資する待合環境の整備について検討する必要があります（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・目的地として需要が多い施設（上位10施設）のうち、ときライナーの停留所がある施設は3施設であり、差異があります（本書2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・県内各都市への移動利便性を向上させるため、高速バス停留所から周辺主要施設までの路線バス情報（二次交通情報）を掲載するなど、高速バス降車後の二次交通との情報連携に取り組みます。 ・スマートバス停など、高速バスの運行情報と二次交通（路線バス等）の時刻や運行状況を一元的に案内できる仕組みの導入を検討する他、リアルタイムでの情報提供や多言語対応についても、利用者のニーズに応じた段階的な整備を目指します。 				
期待される効果	・県内高速バスの利便性が向上し、利用者の増加が期待されます。				
実施主体	県、新潟県内高速バスネットワーク協議会				
実施工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	適宜検討・実施				

事業	⑧ 利便性向上に資する運行情報提供体制の維持・更新				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・全路線でGTFS-RT形式によるデータ提供を実施し、運行事業者に対して整備・更新を義務付けています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・Googleマップへの掲載とバスロケーションシステムを全便に導入し、遅延情報もGTFS-RT形式で提供しています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・全路線で実施しているGTFS-RT形式によるリアルタイムデータ提供を継続するとともに定期的な整備・更新を実施します。 ・Googleマップ掲載やバスロケーションシステムの運用を継続し、遅延情報の精度向上や利用者への情報発信手段の充実を図ります。 				
期待される効果	・県内高速バスの利便性が向上し、利用者の増加が期待されます。				
実施主体	県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	運行情報提供体制の維持並びに適宜更新				

事業	⑨ 利用者にとって分かりやすい系統番号の活用				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・「車体ラッピング」や「バス停」等の事業により、利用者を中心としてときライナーの認知が進んでいるものと考えられます（本書 2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より）。 ・県内の外国人延べ宿泊者数は令和元年から令和5年にかけて約2倍となっており、外国人の宿泊需要は年々増加しています（本書 2.1 地域の現状より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停や公式ホームページでの路線の視認性の向上を目的に、既存の系統番号について、より分かりやすい活用方法を検討します。 ・これにより、さらなる認知度向上を目指すとともに、インバウンド利用者も見据えた利便性向上に資する取り組みを推進します。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・県内高速バス（ときライナー）の視認性が向上し、利用者にとって案内が分かりやすく、利便性が高まることが期待されます。 ・系統番号を明確にすることで、初めて利用する方や外国人にも分かりやすい交通環境が整備され、利用促進につながります。 				
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	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	ダイヤ改正に合わせて適宜実施・更新				

事業	⑩ 運転士・整備士の募集と確保に向けた一体的な情報連携				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者においては、運転士・整備士不足が慢性的な課題となっており、各社で人材確保施策を実施しているものの抜本的な解決には至らない現状です（本書 4.1 新潟県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括※高速バス事業者へのヒアリング結果より）。 ・運転士・車両のリソースの不足により現状以上のサービス拡大が困難な状況です（本書 4.1 新潟県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括※高速バス事業者へのヒアリング結果より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な運転士・整備士不足という課題に対応するため、ときライナー公式ホームページ内に、県内高速バス事業者共通の募集ページを設置し、運転士・整備士の採用情報を一元的に表示します。 ・併せて、事業者間での情報共有や採用イベントの共同開催など、連携強化に向けた具体的な方法を検討します。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・採用情報の発信力が高まり、求職者にとって分かりやすい募集環境が整備される他、運転士・整備士の確保が促進され、安定的な運行体制の維持に寄与することが期待されます。 				
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	共通募集サイトの整備		サイトの更新・新たな連携方法の検討		

事業	⑪ 効率的な運行体制の構築に向けた検討				
現状課題	<ul style="list-style-type: none"> ・持続性の確保を目的として、令和5年度に持続的な運行体制のあり方に関する勉強会を実施しています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 ・一方で、資源の共有化による共同運行については、法的制約や運用面での課題（車両遅延や整備時の対応など）が存在し、実現に向けた課題が多く残されています（本書4.1 新潟県県内高速バスを取り巻く現状の整理・総括※高速バス事業者へのヒアリング結果より）。 				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行体制の構築に向け、現状の課題や障壁となっている要因（法的制約、運用面での課題、車両遅延時や整備対応など）を丁寧に整理・検討した上で、実現可能な範囲で資源の共有化や運行体制の効率化を図る方策について、関係事業者間で協議を進めます。 				
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確保・維持を図ることで、安定的な交通サービスの提供が可能となります。 				
実施主体	新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	関係者協議・検討				

事業	⑫ 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				
現状課題	<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は、事業者単独ではなく官民一体で進める必要があることから、新潟県内高速バスネットワーク協議会を定期的に開催し、企画乗車券の内容などを協議した上で、事業を推進しています（本書3.2 事業の取り組み状況より）。 				
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、利便性向上や情報発信等の取り組みを一体的に行います。 ・併せて、持続可能な県内高速バスネットワークの構築に向け、運転士の確保や資源の効率化などの面で連携できる方策について検討します。 				
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確保・維持を図ることで、安定的な交通サービスの提供が可能となります。 ・県内高速バスの利便性が向上し、利用者の増加が期待されます。 				
実施主体	県、県内高速バス運行事業者				
実施工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	新潟県内高速バスネットワーク協議会の継続的な運営				

事業	⑬ モビリティデータの活用によるニーズの多角的な分析と事業監理				
<p>現状課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度にクレジットカードのタッチ決済機能を導入済みであり、ICカードも利用可能である他、企画乗車券についてもRYDEPASS やりゅーと Link を活用して事業を展開しています(本書3.2 事業の取り組み状況より)。 ・さらに、令和7年度には利用者・沿線県民アンケートを実施しており、高速バス利用者や沿線県民の意見を収集できています(本書2.4 利用者・沿線県民を対象としたニーズ調査より)。 ・これらにより、各種データが電子的に収集・管理されており、今後も既存のシステムや基盤を活用して、効率的かつ効果的にニーズ把握や事業評価が可能な環境が整っている状況にあります。 				
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードやアプリ等のモビリティデータ及び路線別・停留所別・乗降者数データを活用して移動実態を定量的に把握する他、得られたデータやアンケート結果をもとに、利用パターンや混雑状況、ニーズを多角的に分析します。 ・分析結果を踏まえ、ダイヤや路線の最適化、二次交通との連携、サービス設計や運行形態の見直しを検討・実施します。 <div data-bbox="558 985 1404 1478" style="text-align: center;"> <p>データ活用による現状診断のフロー:</p> <ul style="list-style-type: none"> データ類型 (1-1 人口情報, 1-2 地域特性情報, 1-3 ワークネットワーク, 1-4 交通サービス, 1-5 滞在需要) データを活用した現状診断 (現状把握+課題の洗い出し) データに基づき「現状把握」を行います 現状把握の結果をもとに「課題の洗い出し」を行います(P9参照) </div>				
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズの的確な把握、県内高速バスネットワークの効率化及び最適化、持続可能な県内高速バスネットワークの構築が期待できます。 				
<p>実施主体</p>	<p>県、新潟県内高速バスネットワーク協議会、県内高速バス事業者</p>				
<p>実施工程</p>	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	<p>ニーズの多角的分析 (R8, R9, R10, R11, R12)</p> <p>データを基にした事業監理 (R8, R9, R10, R11, R12)</p>				

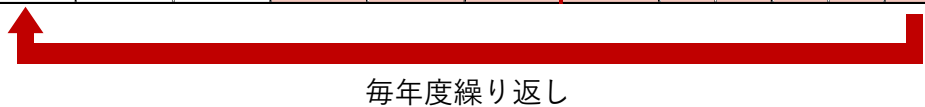
第8章 計画の推進方法

8.1 PDCA サイクルによる計画の推進

- 計画を進めるにあたり PDCA サイクルに従い、新潟県地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗確認、評価・見直しを行うものとします。
- 特に、次年度予算要求を計画的に実施するため、前年度の事業効果最終検証（Check）を元に、協議会での意見を踏まえ（Action）、当該年度及び次年度の事業計画に反映（Plan）します。
- また、当該年度事業の実施中（Do）は、事業管理をしながら適宜、事業効果の検証（Check）を行い、改善（Action）と事業計画（Plan）への反映を行います。
- 各施策の検討・実施状況は本計画の計画期間である令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）にかけて1年毎に確認を行います。

表 計画の推進スケジュール

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会				①							②		
本計画 の施策	マイル ストーン			施策の 進捗報告				来年度 予算要求					
	P		②今年度 計画	②	来年度施策計画								
	D				③今年度施策実行				④⑤の9月までの結果を踏まえ 来年度の計画に反映				
	C	①前年度施策の 評価			④今年度施策を事業監理								
	A				⑤施策の実施状況に応じて適宜改善								



8.2 評価指標と目標値の設定

○計画の推進にあたっては、本計画の目標に対応する評価指標を設定し、行政や県内高速バス運行事業者など多くの関係者が共通認識をもったうえで、事業の実施、計画の進捗確認、評価・見直しを行います。

(1) 各事業にまたがる基本的な評価指標

○本計画に定める基本理念並びに目標の達成に向けて、以下の通り各事業にまたがる基本的な評価指標を設定します。

○指標の設定にあたっては、シンプルかつ分かりやすく、計画の進捗状況や成果を客観的に把握できるものとします。

表 基本的な評価指標

指標 番号	指標	現況 (令和7年度)	目標					目標の設定理由
			令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
1-1	県内高速バスの年間利用者数	76.9万人	77.6万人	78.3万人	79.0万人	79.7万人	80.4万人	過去の利用者数の増加傾向を踏まえつつ、県内人口の減少も考慮し、今後も緩やかな利用者増を目指す
1-2	県内高速バスの収支率	83%	維持	維持	維持	維持	維持	物価や人件費の高騰による運行経費の増分を、利用者数の増加等による運賃収入の増収で賄い、収支率を維持する
1-3	県内高速バスに対する公的資金投入額	83百万円	維持	維持	維持	維持	維持	公的資金投入額についても現状を維持する

※集計は、バス年度（10月～9月）で算出

（R7年度：R6.10～R7.9、R8年度：R7.10～R8.9、R9年度：R8.10～R9.9、R10年度：R9.10～R10.9、R11年度：R10.10～R11.9、R12年度：R11.10～R12.9）

※指標1-1の目標値は、R7年度（R6.10～R7.9）の県内高速バス利用者数をもとに新潟県の人口減少率を加味して設定

（R8年度算出式：R7年度県内高速バス利用者数（76.9万人）×R5年度～R7年度にかけての県内高速バス利用者数の1年あたりの増加率（1.03）×国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年12月推計）」におけるR7年推計値～R12年推計値にかけての1年あたりの減少率（0.98））

（R9年度以降算出式：前年度の年間利用者数推定値×R5年度～R7年度にかけての県内高速バス利用者数の1年あたりの増加率（1.03）×国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年12月推計）」におけるR7年推計値～R12年推計値にかけての1年あたりの減少率（0.98））

実績は事業者の路線毎の利用者数データから毎年計測する

※指標1-2の実績は事業者の路線ごとの収支データから毎年計測する

※指標1-3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（R8年2月時点の見込み）

実績は事業報告書等の資料から毎年整理する

(2) 各事業に紐づく評価指標

○各事業にまたがる基本的な評価指標に加えて、各事業の目的や内容に応じて、個別の評価指標を設定します。

○指標の設定にあたっては、事業の成果を定量的に把握できるものを基本とし、必要に応じて定性的な評価も組み合わせる中で、事業の進捗状況や成果を客観的に把握できるものとします。

表 各事業に紐づく評価指標

指標 番号	対応事業	指標	現況 (令和7年度)	目標					目標の設定理由
				令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
2-1	①企画乗車券の販売	企画乗車券の販売	—	試行販売	試行販売	試行販売	試行販売	継続販売	令和12年度までに企画乗車券を継続販売化する
2-2	②新たな収入確保	貨客混載の実施	—	—	—	実証実験(1件)	実証実験(1件)	事業実施(1件)	令和12年度の事業実施に向けて実証実験等を推進する
		広告掲載募集の実施	—	—	事業実施	維持	維持	維持	令和9年度より広告掲載募集事業を実施し、以降維持する
2-3	③適切な運賃の設定	適切な運賃に関する協議回数	—	1回	1回	1回	1回	1回	毎年度協議を実施し、適切に事業を監理する
2-4	④各種補助金制度の活用	地域間幹線系統補助金対象路線数	4路線	維持	維持	維持	維持	維持	計画期間をとおり、現況を維持する
2-5	⑤ニーズに合わせた運行ダイヤ・運行経路の検討	運行ダイヤ・経路に関する協議回数	—	1回	1回	1回	1回	1回	毎年度協議を実施し、適切に事業を監理する
2-6-1	⑥統一ブランドの認知度向上・サービス提供	ときライナー認知度(沿線県民)	28.5%	30.5%	32.5%	34.5%	36.5%	38.5%	令和12年度までに10%アップを目指す
2-6-2		提供サービスの見直し回数	—	1回	1回	1回	1回	1回	1回
2-7	⑦二次交通との情報連携	二次交通との情報連携に関する協議回数	—	1回	1回	1回	1回	1回	毎年度協議を実施し、適切に事業を監理する
2-8	⑧運行情報提供体制の維持・更新	GTFS-RT、Googleマップ掲載、バスロケーションシステム整備率	100%	維持	維持	維持	維持	維持	計画期間をとおり、現況を維持する
2-9	⑨系統番号の活用	時刻表・ときライナー公式ホームページへの系統番号の掲載率	0%	ダイヤ改正に併せて掲載率100%とする					令和12年度までに掲載率100%とする
2-10	⑩運転士・整備士の募集と確保に向けた情報連携	県内高速バス事業者共通の採用募集ページの設置	—	—	設置	維持	維持	維持	採用募集ページを設置し、適切に維持する
2-11	⑪効率的な運行体制の構築に向けた検討	資源共有化や運行体制の効率化に関する協議回数	—	1回	1回	1回	1回	1回	毎年度協議を実施し、適切に事業を監理する
2-12	⑫新潟県内高速バスネットワーク協議会の継続	協議会開催回数(年度合計)	4回	維持	維持	維持	維持	維持	計画期間をとおり、現況を維持する
2-13	⑬モビリティデータの活用	モビリティデータを活用したニーズ分析	—	実施	—	実施	—	実施	事業実施工程に基づき、分析を実施する

**新潟県県内高速バスネットワーク計画
(第2期)**

令和8年3月

発行

新潟県地域公共交通活性化協議会
(事務局) 新潟県 交通政策局 交通政策課

〒950-8570

新潟県新潟市中央区新光町4番地1

TEL 025-280-5109

FAX 025-284-5042

URL <https://www.pref.niigata.lg.jp/>