

平成 30 年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

開業 3 年間(H27.9～H30.8)
事業評価書 (中間評価)

本資料は新潟市と新潟交通㈱による運行事業協定に基づいた事業が対象の内容です。
新潟市が取り組む区バス・住民バスや、それ以外の乗合バス事業を営む会社の事業は
対象となっていません。

ステージごとの評価(開業3年間)

事業性

詳細は「事業性(P.2)」資料に掲載

- 事業が適正に運営されていることを確認した。
 運行の効率化による増便効果と利用者数の増加傾向が維持されており、引き続きこの方向性を継続していくこと。
- 計画値^(注1)として定めた年間走行キロ数を毎年度確保。(⇒サービス低下に歯止め)
- 市内のバス利用者数は7.5%増加し、堅調に増加傾向を維持。(⇒利用者減に歯止め)
- 市内のバス事業の収支は評価委員会で確認。(⇒サービスの維持が困難となる収益悪化に歯止め)
- 利用者の意見を聞きながら、さらなるPR活動や啓発活動に努め、市民に良くなったと理解してもらえる取り組みや改善を行っていくこと。

(注1) 計画値：市と新潟交通様が締結した協定において、バスサービスの低下に歯止めをかけるため、年間走行キロ数の下限値を定めたもの。

BRT

詳細は「BRT(P.3)」資料に掲載

- BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能は開業以降も向上している。引き続き機能向上を図ること。
- BRT区間の事業収支は評価委員会で確認。
- BRT区間のバス利用者数は開業以降、増加傾向を維持。
- BRT快速便の速達性が向上。さらなる速達性の向上に向け、走行環境の検討・改善に取り組むこと。
- BRTは基幹バスに相応しい高い定時性を確保。
- 情報案内システムは、改善の積み重ねにより利便性が向上。

バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

- 乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加傾向であることを確認した。
 引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。
- 白山駅では鉄道との乗り換え利便性が向上し利用者数も増加。
- 開業以降、青山結節点におけるバス同士の接続性が向上。
- 多くの利用者が個々の行動目的に応じ、ダイレクト便と乗り換え便を使い分けている。一部利用者の少ないダイレクト便については、存続について検討が必要。
- 一部区間を除き、多くの郊外路線で利用者数が堅調に増加傾向を維持。
- 新設路線の利用者数は堅調に増加傾向を維持。

新バスシステムのねらい

これまで続いてきた悪循環
 バス離れによる利用者減少や運転手の不足などが、バスの利用環境の悪化や路線廃止などにつながり、バスを一層使いづらくし、さらに利用者が減少するといった悪循環へ。



将来も走り続けるバス交通へ



新バスシステムの導入

全体評価(開業3年間)

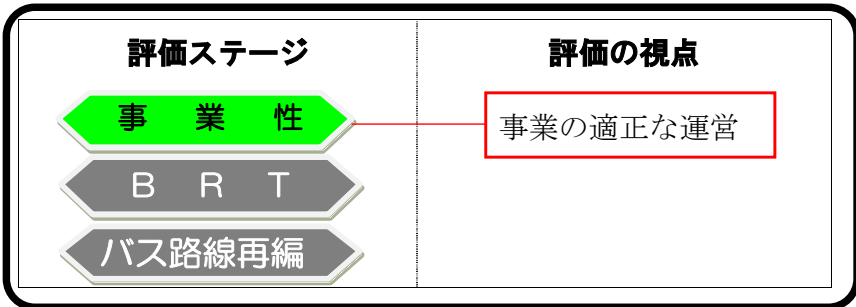
- 開業3年間は、当初の混乱はあったものの、バスサービスの維持・拡充が、バス利用者数の増加につながる“好循環”を実現している。
- 今後も、バス運行の効率化による走行キロ数の確保や、バス利用環境の向上といった方向性を継続しながら改善に努め、“好循環”を維持していくこと。



利便性向上を図った情報案内システム
 (新潟駅前の総合案内板)



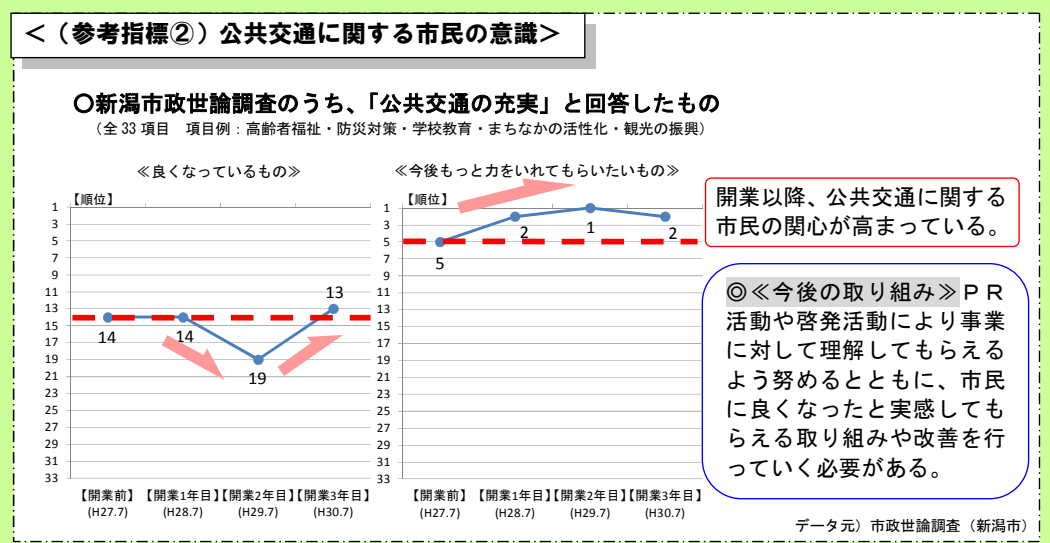
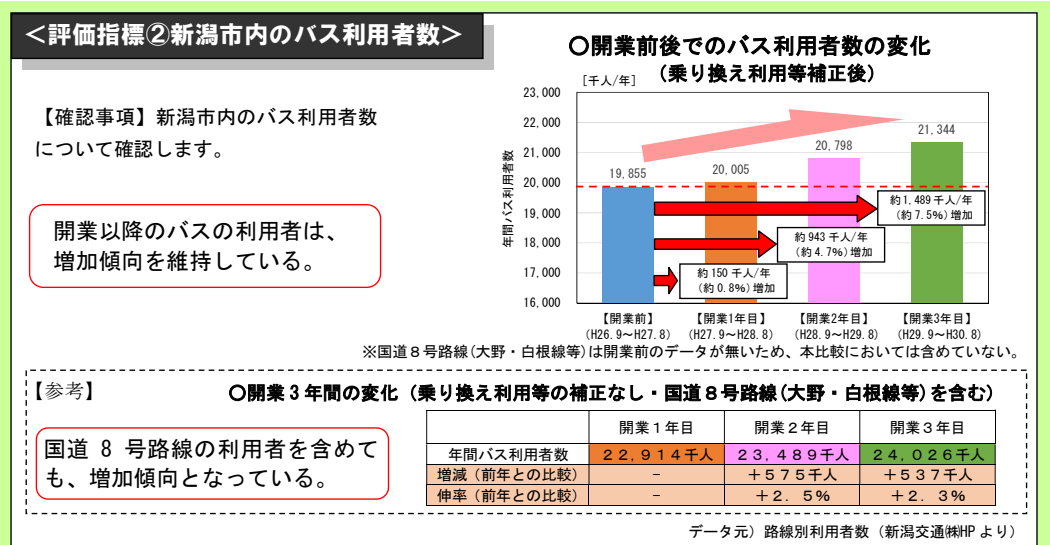
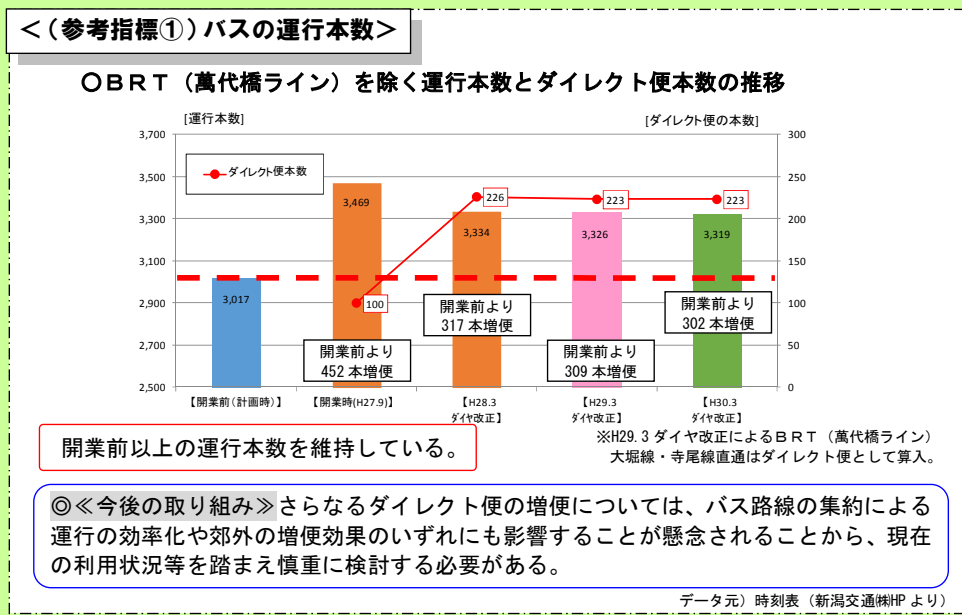
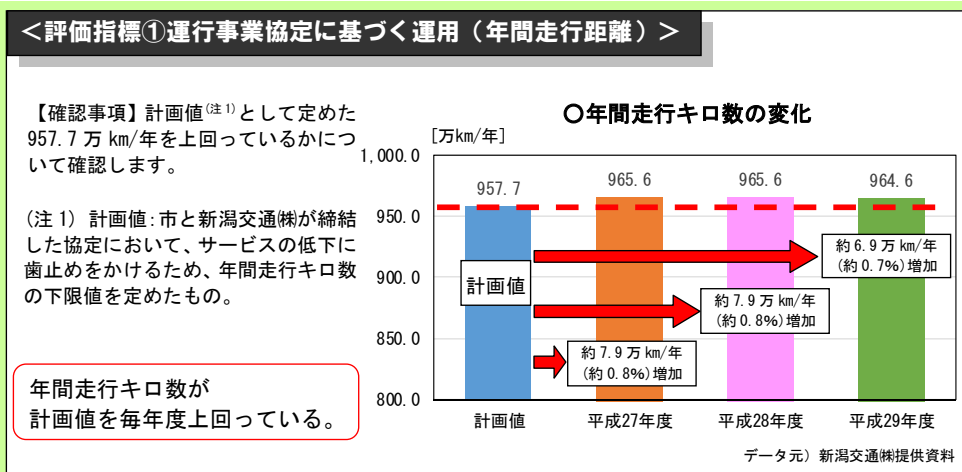
バス同士の乗り換えを考慮した交通結節点
 (市役所ターミナル)

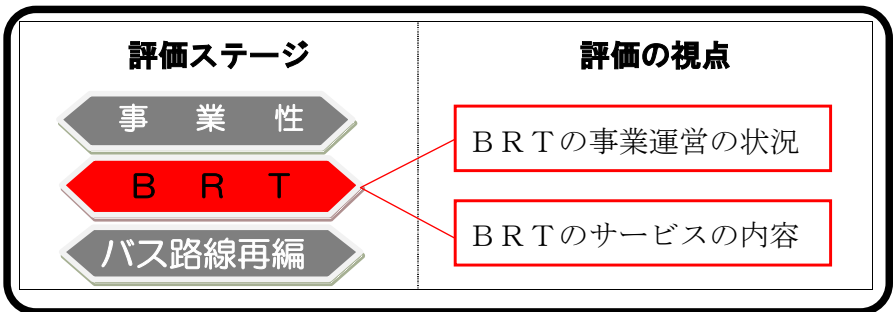


事業性に対する評価

■事業が適正に運営されていることを確認した。
運行の効率化による増便効果と利用者数の増加傾向が維持されており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

- 運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数を開業後は毎年度確保している。（評価指標①より）
- 市内のバス利用者数は7.5%増加しており、開業後は堅調に増加傾向を維持している。（評価指標②より）
- 市内の乗合バス事業全体の収支は評価委員会で確認した。
- 開業前以上の運行本数は確保されている。（参考指標①より）
- 公共交通に関する市民の関心が高まっている。利用者の意見を聞きながら、さらなるPR活動や啓発活動に努め、市民に良かったと理解してもらえる取り組みや改善を行っていくこと。（参考指標②より）





BRTに対する評価

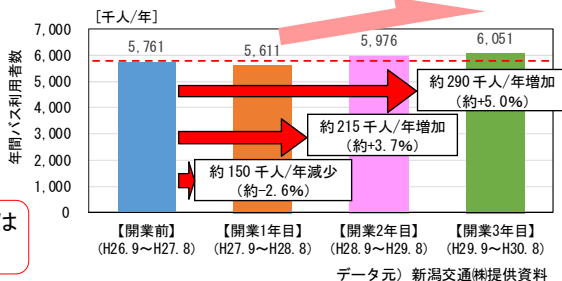
■BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能は開業以降も向上している。引き続き機能向上を図ること。

- BRT 区間の事業収支は評価委員会で確認した。
- BRT 区間のバス利用者数は、開業以降、増加傾向を維持している。（評価指標③より）
- BRT 快速便の速達性は向上した。さらなる速達性の向上に向け、走行環境について引き続き検討・改善に取り組むこと。（評価指標④より）
- BRT は、基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。（評価指標⑤より）
- 情報案内システムは、改善の積み重ねにより利便性が向上している。（参考指標③より）

<評価指標③ BRT 区間におけるバス利用者数>

【確認事項】BRT 区間におけるバス利用者数の動向について確認します。
 （バス乗り換え地点である新潟駅前、万代シティ、市役所前、青山を除く）

OBRT 区間のバス利用者数



開業当初は減少したものの、その後は増加傾向を維持している。

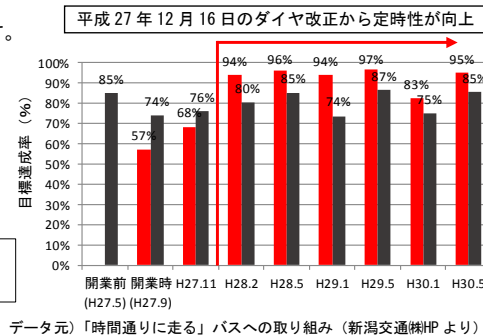
<評価指標⑤ BRT の定時性>

【確認事項】BRTの定時運行の状況について確認します。

BRT（萬代橋ライン）は基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。

※比較は開業月及びダイヤ改正2ヶ月後
 ※目標達成率：新潟交通㈱で定時運行の目標値に設定している「時差が3分未満」のバス停割合

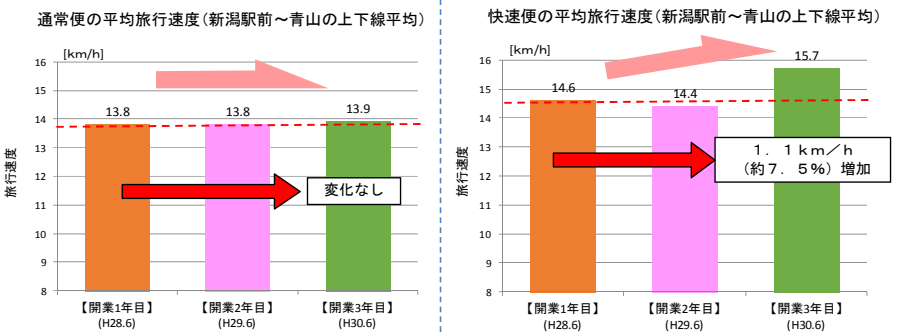
○定時運行にむけた目標達成率の比較



<評価指標④ BRT の速達性>

【確認事項】BRTの速達性について、バス停区間別の旅行速度を確認します。

OBRT（萬代橋ライン）の平均旅行速度の推移



開業3年間で、快速便の平均旅行速度は1.1km/h（約7.5%）向上した。

◎《今後の取り組み》BRTの走行環境については、引き続き検討・改善を進めることで、さらなる速達性の向上に取り組むこと。

<（参考指標③）情報案内システムの利便性>

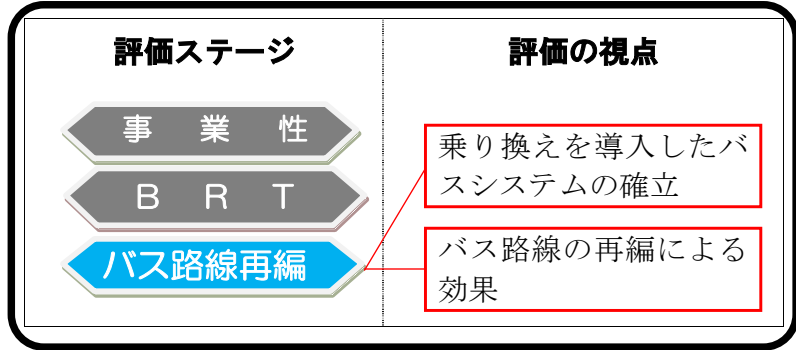
○開業3年間で利便性の向上を図った取り組み事例



↑快速便の精度向上 / 吊り下げ案内板のバスロケーションシステムに複数台のバスを表示できるように改善

←時刻・運賃検索システムのTOPページに「バス接近情報」と「発着時刻表」のタブを新たに追加

バスロケーションシステムを備えた情報案内や、時刻・運賃検索システム（スマートデバイス向け経路検索システム）の改善を積み重ね利便性が向上した。



バス路線再編 に対する評価

■乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加傾向であることを確認した。引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。

- 白山駅では鉄道との乗り換え利便性が向上しており、利用者数も増加している。（評価指標⑥より）
- 開業以降、青山結節点におけるバス同士の接続性が向上している。（評価指標⑦より）
- ダイレクト便運行路線においては、利用者が個々の行動目的に応じ、使い分けをしていると思われるが、現在運行している一部利用者の少ないダイレクト便については、存続について検討が必要。（評価指標⑧より）
- 郊外路線は開業3年目に一部区間で減少したものの、多くの路線で堅調に増加傾向を維持している。新設路線は、開業以降、堅調に増加傾向を維持している。（評価指標⑨⑩より）

<評価指標⑥ 鉄道との接続性>

【確認事項】鉄道と路線バスとの接続状況を確認します。

○白山駅での JR 越後線とBRT（萬代橋ライン）の接続時間

JR 越後線（内野駅方面）→BRT（古町方面）

接続時間 10分以内の割合	平日	休日
1年目（H28.8）	86.8%	75.9%
2年目（H29.8）	86.8%	65.4%
3年目（H30.8）	84.9%	67.3%

BRT（古町方面）→JR 越後線（内野駅方面）

接続時間 10分以内の割合	平日	休日
1年目（H28.8）	80.4%	73.6%
2年目（H29.8）	80.4%	86.0%
3年目（H30.8）	80.4%	78.0%

平日は80%以上、休日は65%以上を確保

白山駅前バス停では鉄道との乗り換え時間が考慮され、利用者数も増加している。

（参考）白山駅前バス停 年間利用者数
 開業前 開業1年目 開業2年目 開業3年目
 4.6万人 → 21.5万人 → 24.3万人 → 27.7万人

データ元）新潟交通提供資料・時刻表（新潟交通・JR 東日本HPより）

<評価指標⑦ 乗り換え地点におけるバス同士の接続性>

【確認事項】青山結節点でのBRTと郊外路線の接続状況を確認します。

○BRT（萬代橋ライン）と郊外路線の乗り換え時間【青山結節点・平日】

「BRT→郊外路線」の乗り換え時間

乗り換え時間の割合	乗り換え時間				最大乗り換え時間
	1~3分	4~5分	6~10分	11分~	
1年目（H28.8）	12%	22%	65%	1%	16分
2年目（H29.8）	13%	20%	66%	1%	11分
3年目（H30.8）	8%	20%	69%	3%	12分

「郊外路線→BRT」の乗り換え時間

乗り換え時間の割合	乗り換え時間				最大乗り換え時間
	1~3分	4~5分	6~10分	11分~	
1年目（H28.8）	15%	18%	64%	3%	24分
2年目（H29.8）	18%	19%	61%	2%	13分
3年目（H30.8）	18%	19%	61%	2%	13分

-4分

-11分

青山結節点においてバス同士の接続性が開業3年間で改善されている。

データ元）時刻表（新潟交通HPより）

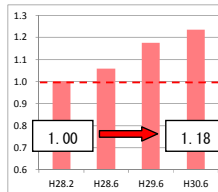
<評価指標⑧ ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数>

○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率

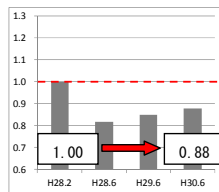
【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

※H28.2を1.00としたとき

【乗り換え便（便あたり）】



【ダイレクト便（便あたり）】



利用者が、個々の行動目的に応じ、使い分けをしていると思われる。

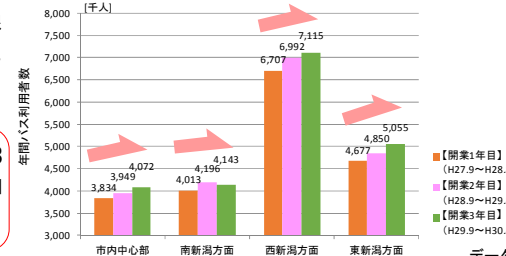
データ元）新潟交通提供資料

<評価指標⑨ 郊外路線のバス利用者数>

【確認事項】郊外路線での利用者数の変化について確認します。

多くの路線で開業3年間は堅調に増加傾向にある。

○郊外路線の年間バス利用者数の推移



市内中心部：C系統（県庁線、浜浦町線、八千代橋線等）
 南新潟方面：S系統（長潟線、鳥屋野線、女池線等）
 西新潟方面：W系統（西小針線、有明線、大野・白根線等）
 東新潟方面：E系統（空港・松浜線、河渡線、大形線等）

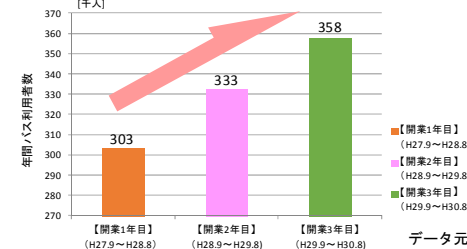
※H27年9月は5日から30日の集計
 データ元）路線別利用者数（新潟交通HPより）

<評価指標⑩ 新設路線のバス利用者数>

【確認事項】路線の新設に伴う利用者数の変化について確認します。

開業3年間で堅調に増加傾向にある。

○開業時に新設した路線のバス利用者数の推移

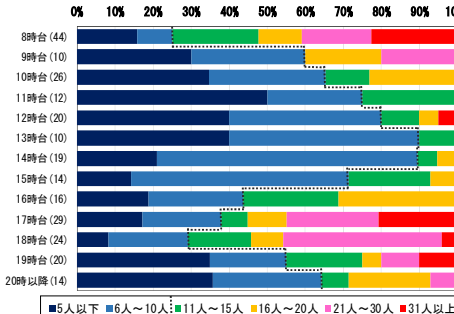


開業時に新設した路線：5路線（柳都大橋線、新大病院線、千歳大橋線、青山循環線、芋黒線）

※H27年9月は5日から30日の集計
 データ元）路線別利用者数（新潟交通HPより）

OH28.3ダイヤ改正により増便したダイレクト便の利用状況

【時間帯別の車内乗車人数】



半数以上の便の乗車人数が10人以下

◎「今後の取り組み」現在運行している一部利用者の少ないダイレクト便については、存続について検討を進めていく必要がある。

※BRT区間（新潟駅～青山）への乗り入れ地点における車内乗車人数
 <調査対象>空港・松浜線、河渡線、牡丹山線、女池線、長潟線、大野・白根線
 ※カッコ内は調査した便数

データ元）新潟市調査