

新バスシステム事業の段階的利便性向上等に関する覚書

新潟市(以下「甲」という。)と新潟交通株式会社(以下「乙」という。)は、都心軸における BRT 導入とともに、全市的なバス路線の見直しを図り、持続可能なものとするため実施する、新バスシステム事業(以下「本事業」という。)の段階的な利便性向上等を協働で行うことに関し、次のとおり覚書(以下「本覚書」という。)を締結する。

(目的)

第 1 条 本覚書は本事業の段階的实施に伴う利便性向上等について、円滑に進めるため必要な事項を定めることを目的とする。

(用語の定義)

第 2 条 本覚書において用いる用語の定義は別紙 1 に定めるところによる。

(有効期間)

第 3 条 本覚書の有効期間は、締結日から平成 32 年 3 月 31 日までとする。

2 本覚書の有効期間の最終年度において、運行事業者の実績等に関する評価結果を踏まえ、特に問題がない場合は、次期覚書の締結について、甲及び乙で協議を行う。

(詳細事項)

第 4 条 本覚書は第 1 条に基づき本事業の段階的实施に伴う利便性向上等に係る事項を規定するものである。本覚書第 5 条から第 11 条の規定は、甲乙の役割分担及び費用負担の基本方針を示したものであり、詳細の運用は別紙 2 に定める「利便性向上等に関する役割分担一覧表」に基づき運用するものとする。

(ダイヤ設定)

第 5 条 甲及び乙は、バス路線の段階的再編に伴い必要なダイヤ設定を行う場合は、鉄道とのスムーズな乗り換え等利用者の利便性を配慮するとともに、まちなかの円滑な走行環境の確保を図り、定時性、速達性の向上に努めるものとする。

(運賃及び乗降方式)

第 6 条 甲及び乙は分かりやすく、利用しやすい運賃の実現に向け、ゾーン運賃や 1 日乗車券等、利用者が使いやすい運賃の設定について検討するものとする。

2 甲が実施する IC カード「りゅーと」以外の利用者に対する運賃負担の軽減策について、対象となる利用者の推移や社会情勢等を踏まえ、既存の運賃システム及び乙が有する既存の機器で対応しうる期間を超えて継続する必要があると甲が判断した場合、その方策等について甲乙協

議し定めるものとする。

(BRT 車両の運用)

第 7 条 BRT 車両については、効率的な運用や輸送力等に配慮したうえで乙が決定する。なお、決定にあたっては事前に甲に確認を得ることとする。

(冬期の運行確保)

第 8 条 冬期における本事業の円滑な運行を可能な限り確保するよう、甲乙連携して、関係機関とともに除雪体制の構築や運行経路の調整などを行うものとする。

(連節バスの代車費用)

第 9 条 甲が乙に貸与する連節バスの修繕において、甲の責により、一般バスと比べて修理期間を要し、かつ、2 台の代車が必要となった場合は、その 1 台分の代車費用を甲が負担する。

(利用者を増やす取り組み)

第 10 条 甲及び乙は協働で路線バス利用者を増やす取り組みに努めるものとする。

(事業の検証)

第 11 条 乙は毎年甲に対し以下の必要な事項を報告する。

- (1) 別紙事業報告書に記載された項目
- (2) その他甲が求める事項

(その他)

第 12 条 本覚書の内容について、疑義が生じた場合は、甲乙協議のうえ、別に定めるものとする。

本覚書を証するため、本書を2通作成し、甲、乙がそれぞれ記名押印の上、各1通を保有する。

平成 26 年 9 月 3 日

甲:

新潟市中央区学校町通一番町 602 番地 1
新潟市
新潟市長 篠田 昭

乙:

新潟市中央区万代 1 丁目 6 番地 1
新潟交通株式会社
代表取締役社長 佐藤 丈二

【別紙 1】新バスシステム事業に関する覚書の用語定義

- (1) BRT 車両: 第 1 期 BRT に使用する以下のバス車両をいう。
 - ア 連節バス: 通常のバス約 2 台分の輸送力があり、車長約 18m、車幅約 2.5m の前車室と後車室が繋がった 2 連節のバスをいう。
 - イ 一般バス: 新潟交通株式会社が路線バスで使用している、車長約 12m、車幅約 2.5m のバリアフリー対応のバスをいう。
- (2) BRT 駅: 第 1 期 BRT のうち交通結節点を除く BRT 車両が停車する駅(バス停)のことをいう。
- (3) 車両基地: BRT 車両の整備、点検等を行う施設をいう。
- (4) 情報案内システム: 車載モニターや運行情報案内表示機、及び総合情報案内板等の新たに調達する機器を活用し、新バスシステム事業の運行に関する情報を提供するためのシステムをいう。
- (5) 総合情報案内板: 交通結節点に設置する、路線バスや鉄道等の時刻表、行き先での乗り換え情報を表示する機器をいう。
- (6) トータルデザイン: BRT が市民等に分かりやすく、利用しやすいものとするために展開させる、統一感のあるデザインのことをいう。
- (7) 直通便: 郊外から交通結節点で乗り換えることなく、新潟駅や古町など、まちなかまで運行されるダイヤをいう。
- (8) 車載器: バスロケーションシステム、ドライブレコーダー等のことをいう。
- (9) 車載モニター: 主に乗り継ぎ情報や乗車運賃等を車内で表示する機器をいう。
- (10) 運行情報案内表示機: BRT 駅や交通結節点に設け、車両の位置情報などを表示する機器をいう。
- (11) (仮称) 運営協議会: (仮称) 新バスシステム評価委員会からの意見等を踏まえ、新バスシステムの改善等の検討を行うために設置する、甲と乙からなる機関をいう。
- (12) (仮称) 新バスシステム評価委員会: 新バスシステム事業の達成に向け、甲が設置する第三者委員会をいう。

(13) 年間走行キロ:乙が自主運行する路線の内、回送やアクセス線を除いた生活路線の年間実車走行キロ数をいう。

(14) アクセス線:乙が自主運行する路線の内、下記路線をいう。

- 1.佐渡汽船線(駅・県庁)
- 2.観光循環線
- 3.空港リムジン線
- 4.免許センター線

【別紙2】段階的利便性向上に関する役割分担一覧表

●主体
○副主体

番号	分類					役割分担		費用負担(記入のないものは役割分担と同じ)		備考		
	通番	大項目	中項目	小項目	細項目1	細項目2	甲	乙	甲		乙	
1	段階的利便性向上等	ダイヤ設定	路線バス再編	ダイヤ変更			●				BRT区間は甲に確認する	
2				定時性・速達性の向上に向けた検討		●	●					
3				その他		●	●					
4		運賃	運賃設定	分かりやすい運賃制設定の検討	ゾーン運賃		○	●				
5					1日乗車券		○	●				
6					その他		●	●				
7			ICカード「リ्यूと」利用者への対応	運賃負担軽減策	費用負担				●			
8					費用負担				●			
9			ICカード「リ्यूと」利用者以外への対応	運賃負担軽減策の検討	費用負担		●	○				
10					費用負担		●					
11			運賃精算方式	乗降方式の検討		●	●		●			
12			利用者を増やす取組	利用者を増やす取組みの検討				●	●			
13		事業の検証	データ	必要なデータの検討			●	●				
14				事業報告書様式の作成			●	●				
15				上記データの提出				●				