



新潟市BRT第1期導入区間運行事業 最終提案書

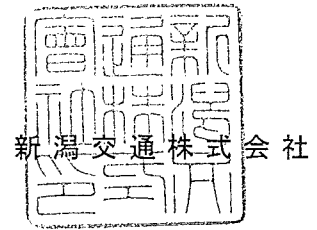
(業務名) 新潟市BRT第1期導入区間運行事業

標記業務について最終提案書を提出します。

平成 24 年 12 月 20 日

新潟市長 篠田 昭 様

(提案者) 提出企業名



(役職) 執行役員 乗合バス担当 (氏名) 星野 佳人

代表者

佐藤 丈二



住所

新潟市中央区万代1丁目6番地1

電話番号





## ■ 提案企業の概要

## (1) 提案企業の概要

提案企業名	新潟交通株式会社	
代表者名	佐藤 丈二	
所在地	新潟市中央区万代1丁目6番地1	
電話番号	[REDACTED]	
FAX番号	[REDACTED]	
開設・創設年月日	昭和18年12月31日	
資本金	4,220,800,000	円
前年度売上高	8,427,273,000	円
従業員(社員)数等	823人(臨時社員含む)	

## 【記入場の注意事項】

※1 記載しきれない場合は、適宜行を追加するか、本様式を複数枚使用してもかまわない。

## 【その他添付を要する資料】(提出部数は1部)

※2 最新の事業報告書を添付してください。(様式は任意)

(2) 一般旅客自動車運送事業の概要

一般旅客自動車運送事業の下記事項について、過去10年間の実績を記載してください。

また、参考資料として旅客自動車運送事業等報告規則に基づく事業報告書及び輸送実績報告書(過去10年間)の写しを1部提出してください。

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
事業用 自動車数 (台)	148,863	140,274	140,423	140,077	138,331	137,978	138,449	138,072	133,549	132,680
従業員数(人)	128,255	123,073	122,026	121,484	120,697	121,959	123,845	124,130	117,828	118,274
うち運転者数(人)	147	102	101	98	94	71	60	60	42	27
路線(キロメートル)	673	665	643	626	574	572	591	579	564	570
うち休止路線(キロメートル)	519	521	502	491	479	471	484	472	456	464
運行系統数(系統)	410.8	422.2	415.2	413.9	431.4	439.2	386.0	417.1	411.7	413.0
走行キロ(キロメートル)	0.0	0.0	0.0	6.3	6.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
運行回数(回)	189	176	157	157	172	198	180	189	161	166
輸送人員(人)	15,007,539	14,452,318	14,301,519	13,888,195	14,102,860	14,441,400	14,531,776	14,453,915	13,682,341	13,792,491
經常収入(千円)	12,414,204	11,890,202	11,606,629	11,117,969	11,119,186	11,292,041	11,293,351	11,298,269	10,643,861	10,633,812
営業収入(千円)	1,109,959	1,079,006	1,051,853	1,033,250	1,034,278	1,039,603	1,017,397	1,010,087	931,323	933,400
うち旅客運賃収入(千円)	35,124,494	35,219,743	32,407,767	31,299,303	30,791,839	28,342,735	27,298,548	26,272,104	24,408,279	23,790,859
運行経費(千円)										
うち人件費(千円)										
キロ単価(円/km)										
自動車庫数(箇所)	10	9	9	9	9	9	9	9	9	9
総面積(m <sup>2</sup> )	106,682.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9	104,650.9
交通事故件数(件)	40	65	44	45	47	45	51	42	34	35
重大事故件数(件)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	18	16	25	21	23	24	29	26	12	17
補助金(円)	39,374,500	5,381,000	6,201,000	4,402,000	2,079,000	1,857,000	1,697,000	1,732,000	959,000	1,072,000
国	39,374,500	5,381,000	6,201,000	4,402,000	2,079,000	1,857,000	1,697,000	1,732,000	959,000	1,072,000
県	1,029,177	9,690,803	30,882,771	20,474,183	22,739,446	28,937,362	46,684,760	21,253,053	20,749,329	22,034,398
市	-	3,603,929	24,235,708	21,970,396	19,610,012	18,877,676	19,236,784	14,107,492	12,594,821	13,605,881

※旅客自動車運送事業等報告規則に基づく事業報告書及び輸送実績報告書は、第2条2項によるもの。 ※従業員数は、兼営事業がある場合は主として一般乗合旅客自動車運送事業に従事している人数及び共通部門に従事している従業員について一般乗合旅客自動車運送事業分として適正な基準により配分した人数とする。 ※路線とは、許可(認可)を受けたすべての路線の長さのこと。 ※交通事故とは、道路交通法(昭和23年法律第105号)第72号第1項の交通事故をいう。 ※重大事故とは、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)第2条の事故をいう。

## 1. 本事業における取り組み方針

### (1) 本事業における基本的な取り組み方針

本事業の実現に向けて、貴社の基本的な取り組み方針を簡潔にA4縦1頁以内で記述してください。

交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別のシステムの寄せ集めでは機能しません。たとえ、個々のシステムがよくできていたとしても、それは地域交通の機能の一部を改善したに過ぎません。全体の体系あつての個別地域の交通の役割であるということを念頭におき、地域全体の交通をどのように構築するかという視点を持ちつつ、民間事業者としての役割を見据えることとしました。

これまでの新潟市における地域公共交通は、概ねすべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきました。すなわち、便数や距離の違いこそありますが、すべての路線が同じように地域拠点を結び、どの路線ももてる役割は共通に設定されてきました。しかし、利用者が少なくなってきた現状では、より実態に即して効率的に運行しつつ、地域サービスを確保する必要があります。言い換えれば、バスという輸送形態はあくまで“乗合”によって成立するものです。ある程度まとまった需要をカバーしてこそ、その機能を発揮しますが、現実には、その限界を超えた小規模需要しかない地域の輸送まで乗合バス輸送が担っていて、しかも規制緩和による自由な市場競争の中で民間事業者にできることには自ずと限界があります。そこで求められるのが、路線ごとに果たすべき交通機能を絞り込み、最も適した輸送にある程度特化した運行に転換し、それらを組み合わせることによって全体を体系づけていく方法です。

その代表的な手法が「ゾーンバスシステム」と呼ばれる、幹線と支線を組み合わせて双方のサービスアップを図りつつ効率化するシステムです。従来は、個別の小規模需要地域からすべて市内の中心部まで同じように直通していたため、個々のサービスレベルを上げられなかったものを、幹線区間と支線区間に区分し、幹線区間はその名にふさわしく運行頻度を高め、道路事情によっては優先策をとってスピードアップを図るなど、交通機関として“使える”状況を整え、支線区間は幹線にスムーズに結節させることにより、地域により適合した輸送に切り替えるという手法です。利用者にとっては乗継が生じる不便さはありますが(朝夕の一部など直通利用が多いときは直通便を存続します)、従来の直通形態では実現できなかった域内のサービス向上と系統距離短縮による定時性向上を実現することが可能になります。

しかしながら、既に移動手段としての役割を「乗合バス」が、延いては民間事業者である弊社が単独で担うことは限界に近い地域もあり、この場合、バス以外の輸送手段に転換するという考え方も必要と考えています。

一方、バスに適した輸送分野も厳然として存在し、また従来の「バス」のイメージ・発想を若干変えれば、バスにできることは前述の幹線のようにまだまだたくさんあるとも考えています。

いずれにしても、バスの可能性と限界を見極め、より適切な配分をすることが重要であり、今回の「新たな交通システムの導入」を新潟市における地域交通体系の絶好の転換期としなければならないと考えています。

言い換えれば、弊社はバス事業者として十分できる輸送分野と限界を超えている部分を明らかにしていくことが、事業存続の意味でも、新潟市の交通体系再構築の意味でも必要と考えており、今後、弊社では新潟市全体の路線のあり方について新潟市と協議を進め、責任を持ってコーディネートしていきます。

弊社では今後のバス路線網再編において幹線区間を6路線設定する予定です。そのうち、新潟市発表のBRT基本方針に一番近い幹線が新潟駅～白山駅～青山であるため、今回弊社は「新潟駅～市役所～白山駅～青山」の区間でBRTの提案をします。理由詳細につきましては様式8に詳述しています。

徒歩・自転車・鉄道・自動車などの交通手段と連携し、快適かつ短い移動時間で移動できるように幹線や支線の運行本数を増加させ営業時間を拡大し生活圏内、生活圏と都心部、都心部内のそれぞれの移動を容易にすることで利用者は一日の行動をバス時刻にあわせる必要がなくなり「気軽に移動できる街づくり」が可能になります。また、これによりバス利用者が少しでも増えることで自家用車利用が減少し都心部の道路渋滞の緩和や排出ガスの軽減につながり環境にやさしい街づくりにもつながります。

本事業の導入区間は、弊社の極めて重要な営業区間であるため長年にわたり営業してきたノウハウを最大限に活かして事業推進していく所存です。

新潟市が進めているまちづくり、とりわけ基幹公共交通軸については、様々な都市機能が集積し、多くの人が移動する地域であると認識しており、これまでオムニバスタウン事業等でバス交通の利便性向上に努めてきました。しかし、基

幹公共交通軸の一部では、平常時の利用者が多くない箇所があるのも事実です。

持続可能なバス路線網構築には需給バランスの調整が不可欠と考えていますが、一方で潜在的な需要が見込まれる地域をいち早く見極め、バス交通を投入し、公共交通至便の地域として開発して行くことも必要と認識しています。弊社としましては、モビリティ・マネジメントなどにより戦略的に土地利用と連動した利用促進については新潟市と協力しながら取り組み、持続可能な公共交通体系の構築を目指していく所存です

## (2) “4つの施策”に関する取り組み方針 (A4 縦2 頁以内で記入)

新たな交通システム導入基本方針の目標を実現するために、本事業における以下の“4つの施策”に関する取り組み方針について簡潔にA4 縦2 頁以内で記述してください。

<p>1. BRTの運行</p>	<p>バスを日常のご利用されるお客様だけに便利なバス路線環境から、誰もが気軽に快適にかつすぐ移動できる環境の街づくりを目指します。徒歩・自転車・バス・JRを効果的に組み合わせたスムーズな移動ができる体系(乗換えシステム)とバスによる大量・高速輸送システムメリット(BRT)とを効果的に組合せ実現を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 分かりやすさ・・・行先を集約し誰でも不安を感じることなく乗れるバス路線整理を行い、運行車両や運行情報案内などにトータルデザインを施し視覚的統一感の構築を目指します。</li> <li>○ スムーズな移動・・・高い運行頻度(ピーク時間帯 3～5 分)と営業時間の拡大を目指します。</li> <li>○ 快適性と定時性の追求・・・専用道路を利用した快適で遅れない運行を目指します。</li> <li>○ 環境にやさしく・・・自動車に過度に寄らない交通体系により排出ガスの削減を目指します。</li> <li>○ まちなか活性化・・・「エキナカ」や「ネクステーション」という BRT 駅の中や隣接した商業施設との連携で駅に付加価値を持たせ、「バスに乗ってまちなかに行く」スタイルから「バスに乗ることが、お買い物に行くこと・お食事に行くこと」というスタイルを目指します。</li> </ul> <p>また、バス路線の再編を行います。「路線」から「ネットワーク(網)」へ再編します。路線をいくつかの区間に分け、幹線(BRT)・支線・フィーダー線と区分けしそれぞれがネットワークを構築し、各移動手段と競争するのではなく連携することで全市的に移動しやすい街づくりを目指します。</p> <p>これらを実現するために、ハードの整備(交通結節点や専用道路やパーク&amp;ライドやサイクル&amp;ライドなどの整備)を自治体が行い、ソフト(運用)に関しては弊社が民間の知恵で効率的な運用(日々のサービスレベル向上や運賃体系の見直しなど)を目指していきます。BRT 導入時より順次路線バス再編を行い、BRT システムや交通結節点の整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。</p>
<p>2. バス路線再編</p>	<p>○現行の路線に修正を加えるバス路線再編の手法ではなく、一から路線網を構築します。</p> <p>新しく「幹線」・「支線」・「フィーダー」という区分に分けた「バスの線をつなぐ」から「バスの網をおおう」考え方のバス路線網を整備していきます。現在のバス路線は各地点から新潟市中心部への距離が長い路線であるため、定時性が悪く移動時間も多くなっています。現在のバスの運行距離を短くし運行回数を増加させることで定時性と利便性の向上実現を目指します。これには乗換えというデメリットが発生しますが、乗換え場所(交通結節点)における行先の多さと各路線で高頻度運行を行い、移動しやすい路線網に再編していきます。</p> <p>また、各交通手段と競争する考えではなく、交通結節点やバス停において「バスとバス」「徒歩とバス」「自転車とバス」「JRとバス」「自動車とバス」などの交通手段の組合せを利用した手法で「気軽に移動でき、お財布にも環境にもやさしい」交通体系の構築を進め線につながっていた街を網でおおいます。BRT 導入時から新潟市の協力を得ながら順次路線網の再編を行い数年で新しい路線網を整備します。これにより利用者は一日の行動をバス時刻に合わせる必要がなくなります。</p>

<p>3. 乗換施設の設置</p>	<p>BRT 導入時から順次各方面からのバス路線網を各交通結節点でスムーズに接続させます。幹線(BRT)と支線との乗換え時間はピーク時、約5分以内を目標としています。バス停とBRT 駅との移動距離は約3分(約300m)以内でBRT(バス)の待ち時間を約2分以内になるようにBRT 駅の位置と連動したバス停の再配置とダイヤ編成を行います。</p> <p>加えて各交通手段との結節もできるように、乗換施設における歩道・駐輪場・駐車場・JR 駅とのつながり方や施設の設置について新潟市と協働で取り組んでいきます。</p> <p>バス路線再編ではお客様に乗換というご不便をおかけすることから、乗換のストレスをどれだけ軽減できるかが非常に重要であると考えています。</p> <p>交通結節点の施設整備においては、新潟の気候を十分に配慮した上屋や防風壁の設置が必要であり、乗継のお客様ができるだけシームレスかつ安全に乗換をできるよう道路横断せずに乗換できるレイアウトが理想であると考えています。また、交通結節点でバス待ちが必要な場合でも、ゆったりと快適に待つことができる待合所や売店、トイレなどが設置されることが望ましいと考えています。</p> <p>これらの施設整備とりわけ幹線の始終点は複数の交通手段の結節点として整備する必要があり、新潟市をはじめ関係機関にもご協力をいただきながら、お客様が快適に移動できる施設整備に向けて、交通事業者の役割を踏まえ努めていきます。</p>
<p>4. 料金システムの見直し</p>	<p>バス路線網を整備完了後に、現行の距離に応じた運賃体系から新潟市中心部を中心とした同心円状のゾーン運賃制など、利用しやすい運賃体系に見直していきます。路線網が整備完了するまでは現行の運賃体系を基本にしたうえで、乗換え時の運賃負担が発生しない様にりゅうと(ICカード)の普及を目指していきます。</p> <p>さらに航空会社などのマイレージ制度を見習い、沿線商業施設利用時にりゅうと(ICカード)を使用することなどでポイント獲得の機会を広げ、バス運賃へ還元できるように検討していきます。</p>



## (2) 本事業に係る企画提案概要

## 1) 本事業における運行計画概要 (A4 縦 1 頁で記入)

a) 車両基地 (車庫)		①所在地 : 新潟市西区寺地 123 番 3 ②面積 : 11,017.38 m <sup>2</sup> ③所有者 : 新潟交通株式会社が所有。一部借地。
b) 運行時間, 運行本数	平日	①運行時間帯 : 05 時 10 分～24 時 10 分 ②ピーク時間 : 07 時～09 時 / 17 時～19 時: 15～20 本 / 時間 ③その他時間 : 09 時～17 時: 6～12 本 / 時間・深夜早朝: 5～6 本 / 時間
	休日	①運行時間帯 : 05 時 10 分～24 時 10 分 ②ピーク時間 : 07 時 30 分～09 時 30 分: 15～20 本 / 時間 ③その他時間 : 09 時～19 時: 6～12 本 / 時間・深夜早朝: 5～6 本 / 時間
c) 料金体系 ※定額料金を想定		①正規運賃 : 200 円 (※消費税増税分は現時点で含んでいません。) ②割引制度 : 小人 100 円、障害者割引、環境定期券、子供ワンコイン
d) 乗り継ぎ料金の收受方式 ※路線バスとの乗り継ぎにおける対応方法		りゅーと(ICカード)による車内自動精算。 ※券売機や精算機による車外精算やデジタル整理券機などの設置が可能になると、現金利用者も乗継負担がなくなります。
e) 想定利用者数 ※幅を持たせた表記でもよい		BRTのみ : 4,500～5,500 / 2,700～3,300 人 / 日 (平日・休日別) 路線バスのみ : 57,000～69,000 / 29,000～35,000 人 / 日 (平日・休日別) BRTと路線バス : 61,500～74,500 / 31,700～38,300 人 / 日 (平日・休日別)
f) 目標利用者数		開業から3年後 : 61,500～74,500 / 31,700～38,300 人 / 日 (平日・休日別) 開業から5年後 : 61,500～74,500 / 31,700～38,300 人 / 日 (平日・休日別) ※新潟市将来推計人口は平成27年、32年は対平成22年比で1.5%、3.6%それぞれ減少する予測のため利用対象者数が減少するが、目標利用者数は実質3年後1.5%増、5年後3.8%増を目指す。
g) BRTの組織体制と 人員(増員)配置計画		①運行 : 組織は担当予定営業所の管轄下におき、運転士は選抜します。 ②維持管理 : 運行の組織体制に準じますが、整備は一部社外発注です。
h) サービス水準を維持するための チェック事項とその体制		高い定時運行率を実現するために、AGS やドライブレコーダーによるダイヤ編成、駅の運用、運転士の技術などを常時チェックしフィードバックしていきます。
i) 収支 ※路線バスについては再編後の状況を記入すること	BRT	① 走行距離 : 638,154km / 年 ② 収入 : █████ 千円 / 年 █████ ③ 運行経費 : █████ 千円 / 年 ( █████ 円 / キロ) ※ 運行経費の内訳を別添すること
	路線バス	① 走行距離 : 9,960,560km / 年 ② 収入 : █████ 千円 / 年 █████ ③ 運行経費 : █████ 千円 / 年 ( █████ 円 / キロ) ※ 運行経費の内訳を別添すること
j) 安全対策 ※安全管理に係る組織体制や運行時の安全対策		「親切と安全それが仕事」を安全方針として運輸安全マネジメント制度を導入し、安全管理体制の構築を図っています。また既に導入しているデジタルタコグラフ・ドライブレコーダーを安全運転教育に活用し安全対策に万全を期します。
k) 定時性確保の工夫 ※バス運行状況のモニタリングや乗降(精算)の効率化等		AGS やドライブレコーダーを利用し、遅れの要因をモニタリングし運行にフィードバックしていきます。またりゅーと(ICカード)の普及促進に努めて定時性確保につなげます。※更なる定時性確保のために様式11で詳述しています。
l) 利用促進に向けた創意工夫		鉄道各社が使用しているカラーライン化(色による路線の識別化)の導入や営業時間の拡大、定時性確保により利用を促進していきます。
m) わかりやすさの確保の工夫		バス路線網再編により路線内における系統数を整理し、行先のわかりやすさを演出します。また、営業時間の統一化や駅やバス停の案内アイコンを統一することでわかりやすさを確保します。
n) 環境対策		移動するための各交通手段を組合せることで、気軽に移動しやすい交通体系を構築し、バス路線網の利用を促進し街全体の排出ガスの削減を目指します。

※数値の根拠については、「(様式8) 本事業における運行計画の詳細について」で記述すること

## 2) バス路線再編計画概要

(A4 縦4頁で記入, 路線網図はA3で別途作成 ※路線網図は枚数制限を設けない)

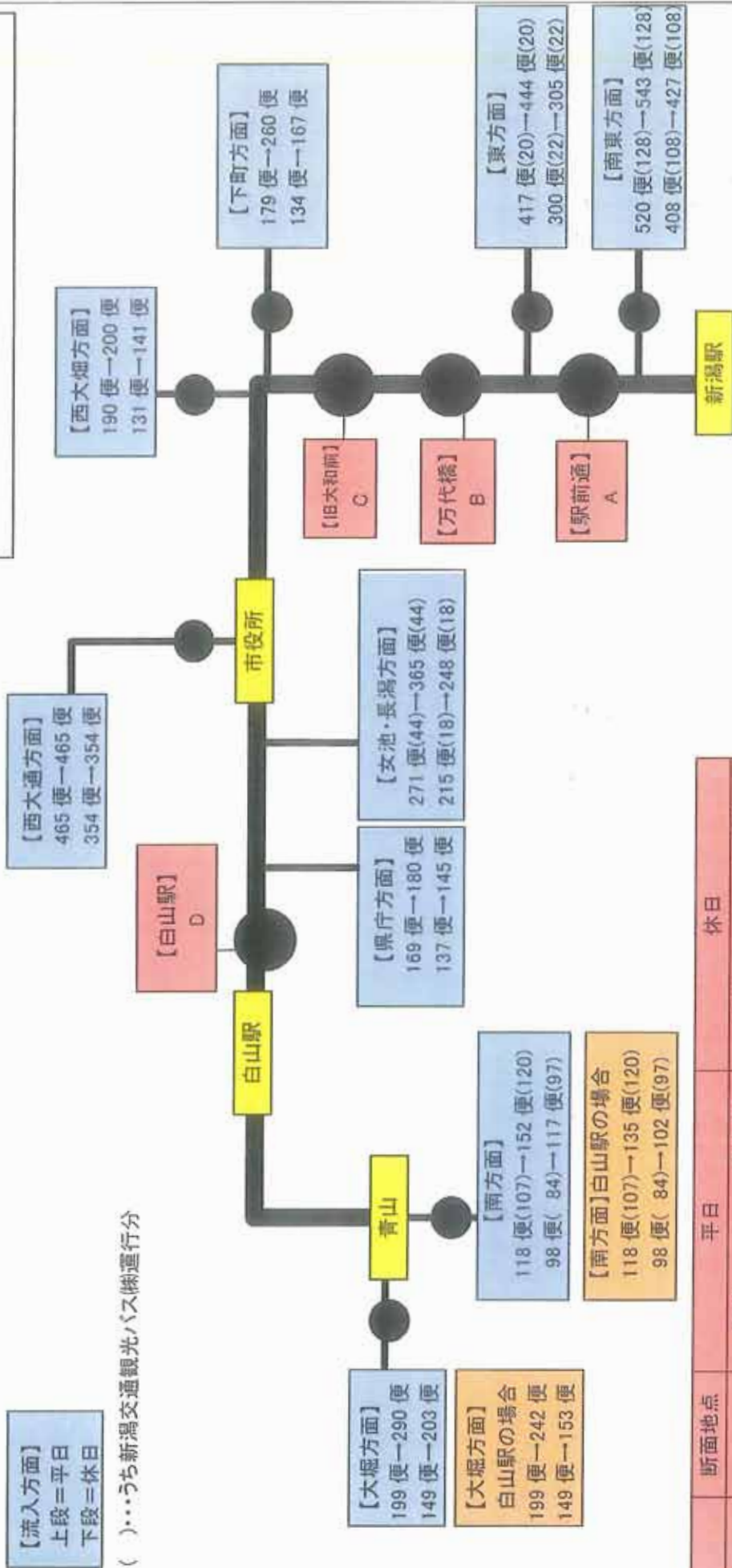
□再編後にBRTと直接接続または重複(平行)して運行するバス路線および廃止する路線について

	現在	再編後
a) 再編①: BRTと重複(平行)して運行する路線	—	—
路線数(本)	15	4
便数(本/日)	2,088	723
	1,553	549
総走行距離(km/年)	6,514,795.0	2,472,148.0
	2,395,001.4	924,204.0
利用者数(人/日)	57,266	22,321
	28,103	11,251
b) 再編②: BRTと接続する路線	—	—
路線数(本)	2	13
便数(本/日)	170	1,887
	134	1,323
総走行距離(km/年)	242,182.5	4,036,399.5
	95,626.3	1,355,472.0
利用者数(人/日)	3,274	31,181
	1,888	15,717
c) 廃止: 現状でa) およびb) に該当する路線で廃止する路線	—	—
路線数(本)	2	
便数(本/日)	16	
	7	
総走行距離(km/年)	31,507.0	
	2,758.8	
利用者数(人/日)	556	
	329	
d) 追加: 新規追加する路線	—	—
路線数(本)		3
便数(本/日)		240
		157
総走行距離(km/年)		217,560
		69,660
利用者数(人/日)		1,216
		496
合計総走行距離(km/年)	6,788,484.5	6,726,107.5
	2,493,386.5	2,349,336.0

上段: 平日、下段: 休日

e) 路線概要図 (方面別に●印の断面の現状と再編後の便数を記載すること)

☆都心軸



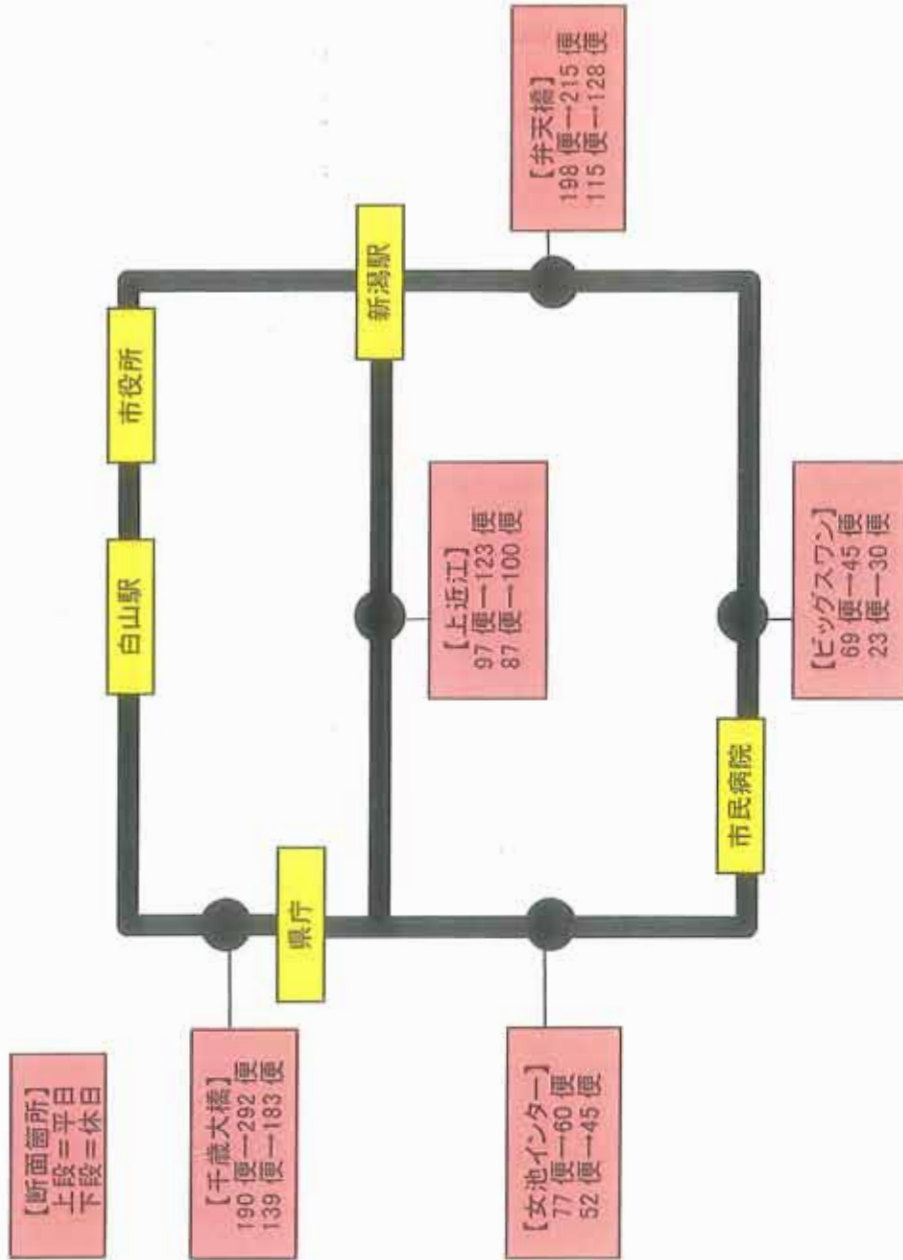
【流入方面】  
上段=平日  
下段=休日

( )・・・うち新潟交通観光バス線運行分

都心軸における路線の流入図を別途、参考資料1.2.3と添付しています。

断面地点	平日		休日	
	現状	再編後	現状	再編後
A 駅前通	1,958(299)	1,807(192)	1,513(232)	1,336(148)
B 万代橋	1,974(211)	820(44)	1,512(154)	604(18)
C 旧大和前	1,844(189)	820(44)	1,408(135)	604(18)
D 白山駅	317(107)	54(0)	247(84)	28(0)

☆基幹公共交通軸



※ BRTを緑色実線で示し、左記指示により別紙で路線網図を作成しています。

f) 路線網図

バス路線の現状と再編後についてそれぞれA3横で作成すること  
 a) 再編1：現状路線（赤破線）→ 再編後（赤実線）  
 b) 再編2：現状路線（青破線）→ 再編後（青実線）  
 c) 廃止：現状路線（黒破線）→ 再編後（黒実線）  
 d) 追加：現状なし → 再編後（桃色実線）

※ 数値の根拠については、「様式10）バス路線再編計画の詳細について」で記述すること

【様式6-1 f) バス路線網図】 (平成24年10月時点での予定です。)

路線名称	モーニング ライナー	路線	ページ番号
昭和大橋		入船(昭和大橋)	1
附船町		附船町	2
美術館		美術館	3
りゅーとリンク		中央循環	4
		笹出線	
		県庁～市民病院	
西循環		西循環	5
		水族館	
		信濃町・浜浦町・西部(営)	
がんセンター		がんセンター～入船～臨港病院	6
臨港町		新潟駅～臨港町	7
松浜		松浜	8
		太郎代浜	
		新潟空港(東港線)	
		船江町	
	ML	松浜～学校町～美咲合同庁舎	9
	ML	松浜～みなとトンネル～美咲合同庁舎	
	ML	松浜～江南高校	
河渡		河渡	10
	ML	向陽三丁目～学校町	11
旧国道7号線方面		一日市・大江山	12
		津島屋	
		豊栄	
		新崎・競馬場	
		新発田	13
	ML	一日市～学校町	
牡丹山竹尾		一日市～江南高校	14
		牡丹山	
	ML	竹尾	
		北高校～牡丹山～学校町	15

ML・・・モーニングライナー

路線名称	モーニング ライナー	路線	ページ番号
旧国道49号線方面		石山	16
		東明	
		京王団地	
		早通	
		水原	
		沢海	
		二本木	
	ML	北高校～東明～学校町	17
長潟		長潟	18
女池愛宕(新潟駅万代口線系統)		女池	19
鳥屋野		鳥屋野	20
	ML	曾野木～学校町	21
国道8号線方面		大野	22
		木場	
		白根	
		味方	
	ML	潟東営業所～白根～学校町	
大堀 寺尾		流通センター	24
		大堀	
		美咲合同庁舎～大堀	
		寺尾	
	ML	内野営業所～大堀～新潟駅南口	
西小針		西小針	26
		美咲合同庁舎～西小針	
	ML	内野営業所～西小針～新潟駅南口	27
	ML	内野営業所～西小針～浜浦町	
有明		有明	28
		美咲合庁～有明	
	ML	内野営業所～有明～新潟駅南口	29
	ML	内野営業所～有明～浜浦町	
新潟駅新大病院(仮称)		新潟駅～新大病院	30
青山美咲合庁(仮称)		美咲合同庁舎～青山	31
青山浦山信濃町(仮称)		青山浦山信濃町	32

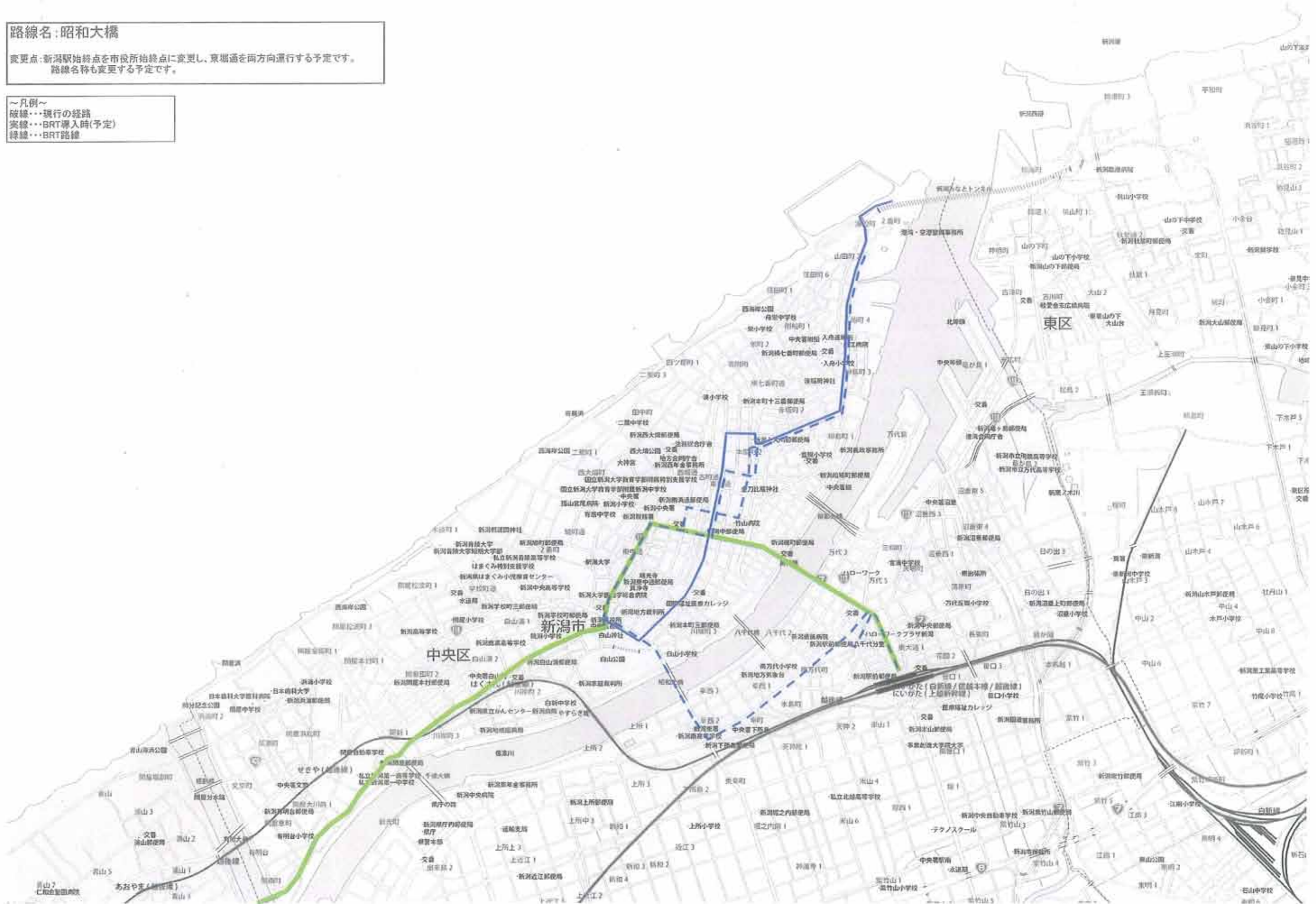
ML・・・モーニングライナー



路線名:昭和大橋

変更点:新潟駅始終点を市役所始終点に変更し、東区通を両方向運行する予定です。  
路線名称も変更する予定です。

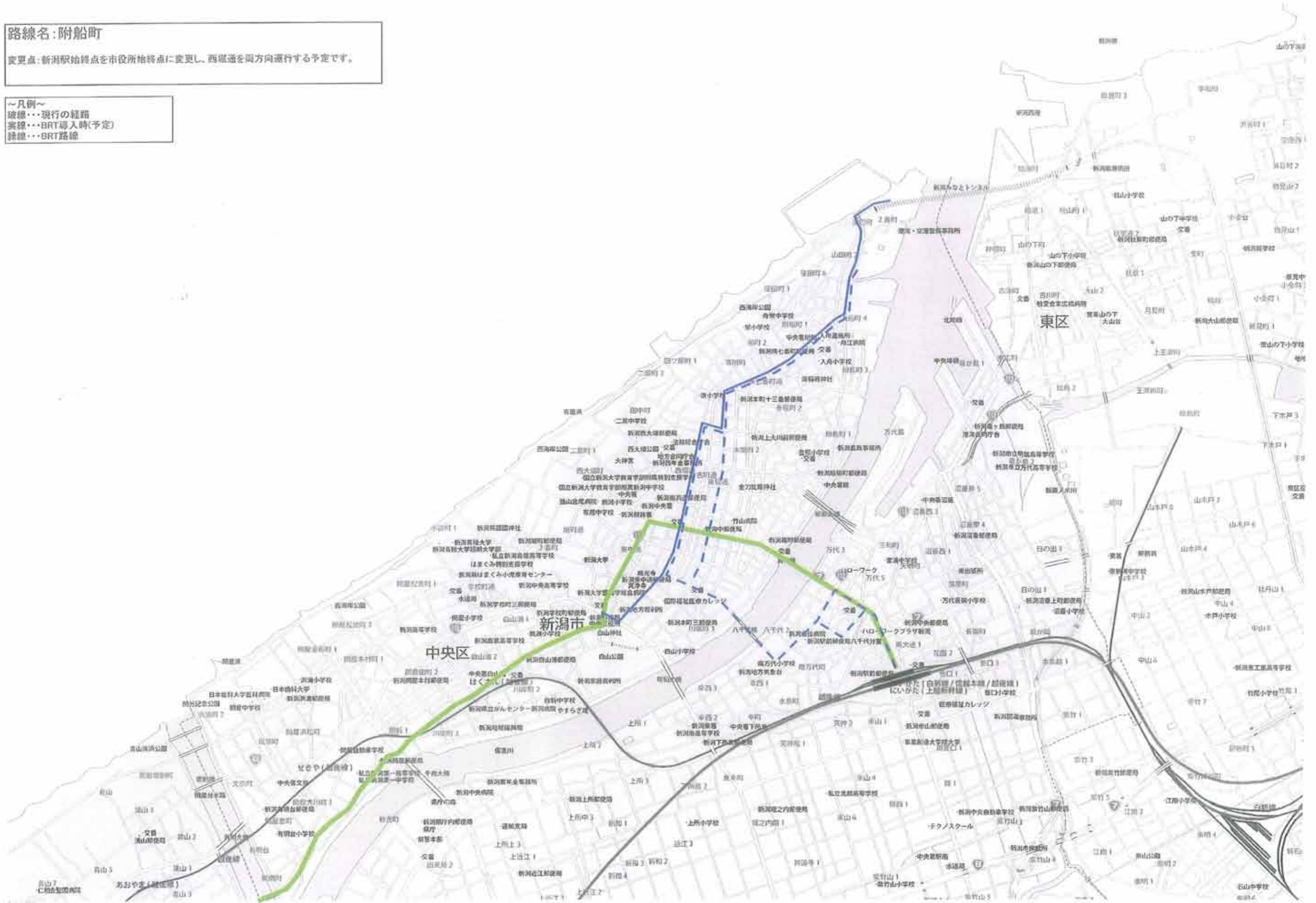
～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線



路線名: 附船町

変更点: 新潟駅始終点を市役所始終点に変更し、西縦道を同方向運行する予定です。

- ~凡例~  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線

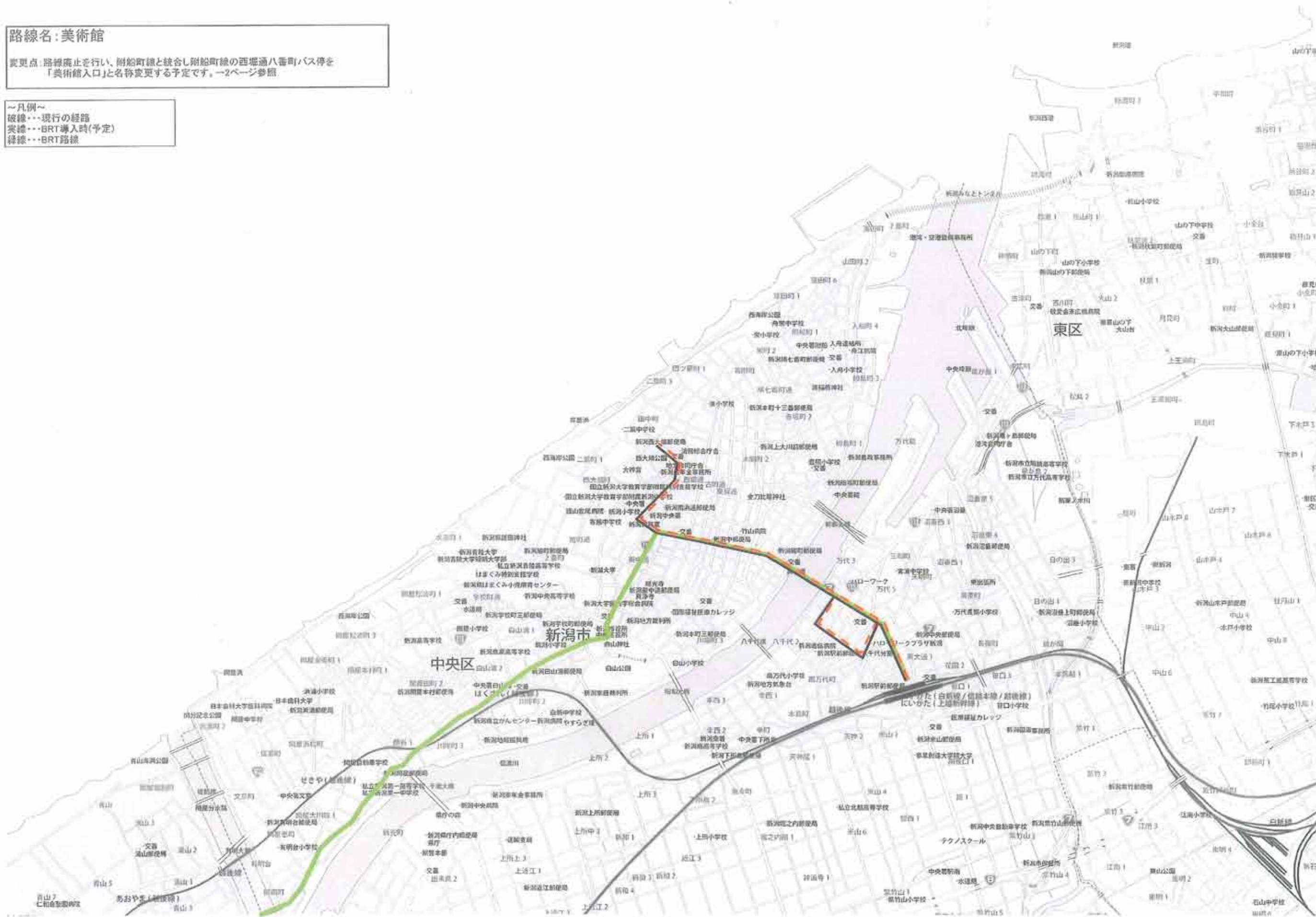




路線名:美術館

変更点: 路線廃止を行い、附船町線と統合し附船町線の西堀通八番町バス停を「美術館入口」と名称変更する予定です。→2ページ参照

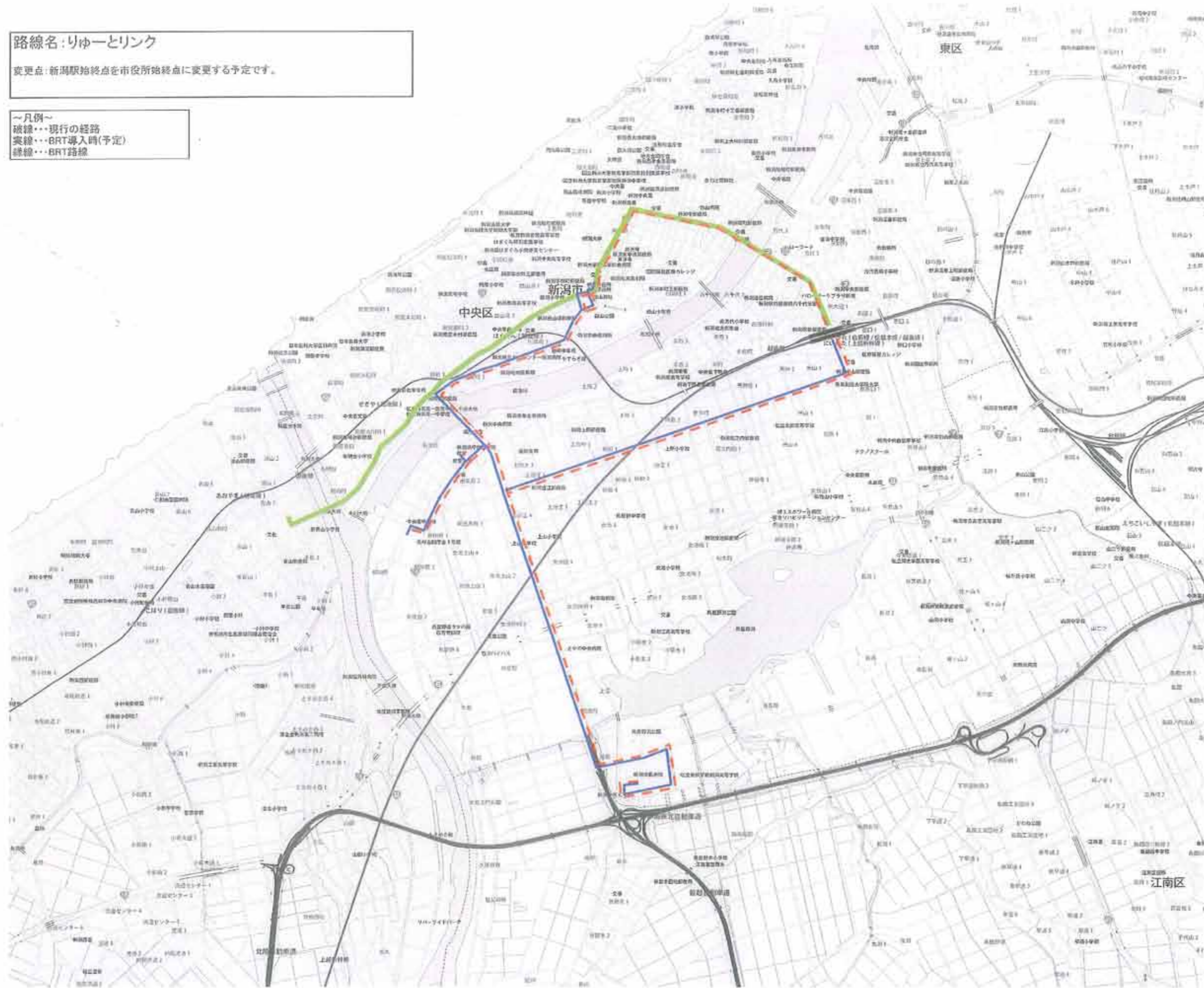
- ～凡例～  
 破線...現行の経路  
 実線...BRT導入時(予定)  
 緑線...BRT路線



路線名:リゅーとリンク

変更点:新潟駅始終点を市役所始終点に変更する予定です。

- ～凡例～
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線

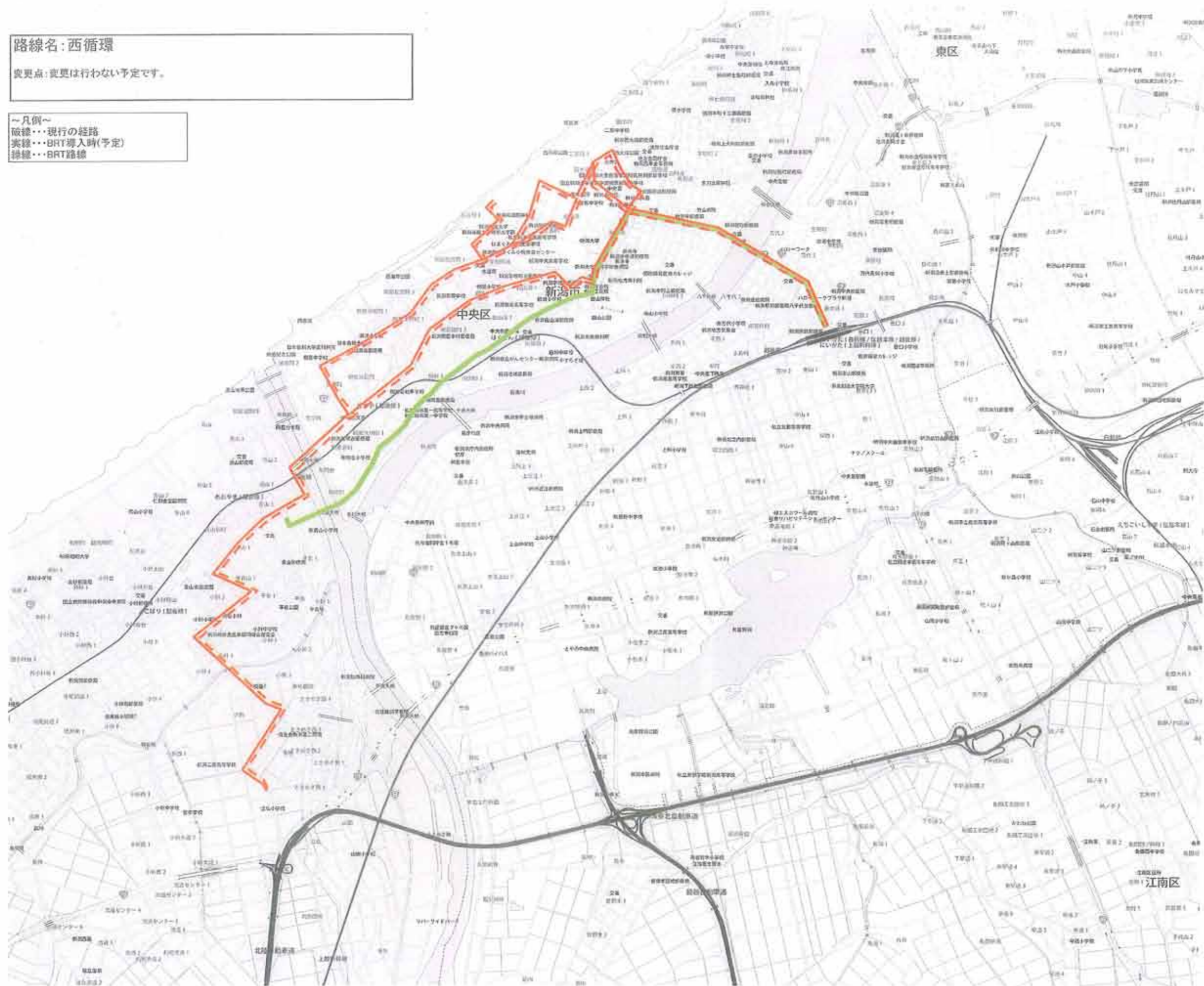


様式6-1 路線網図

路線名:西循環

変更点:変更は行わない予定です。

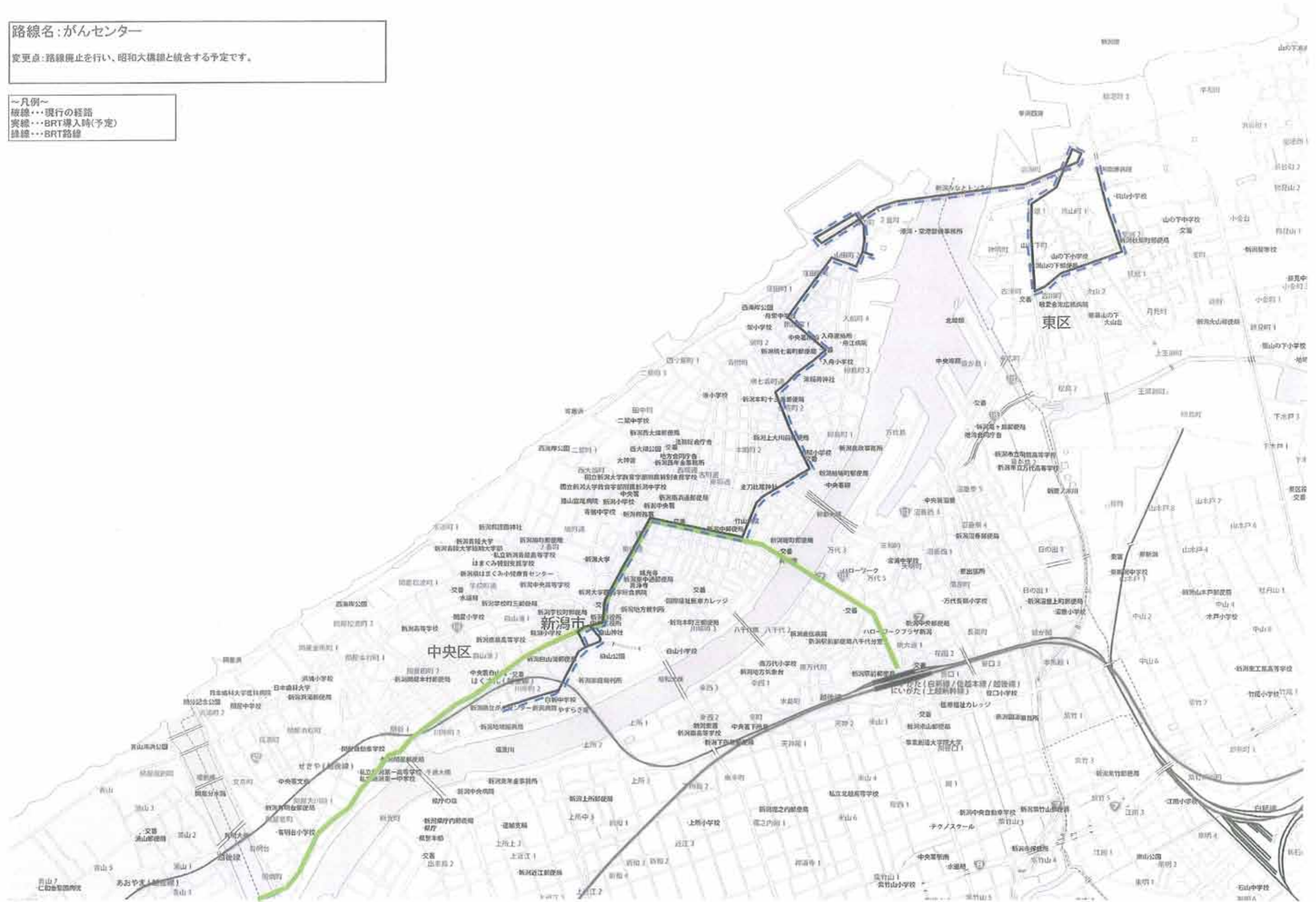
- ～凡例～
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名: がんセンター

変更点: 路線廃止を行い、昭和大構線と統合する予定です。

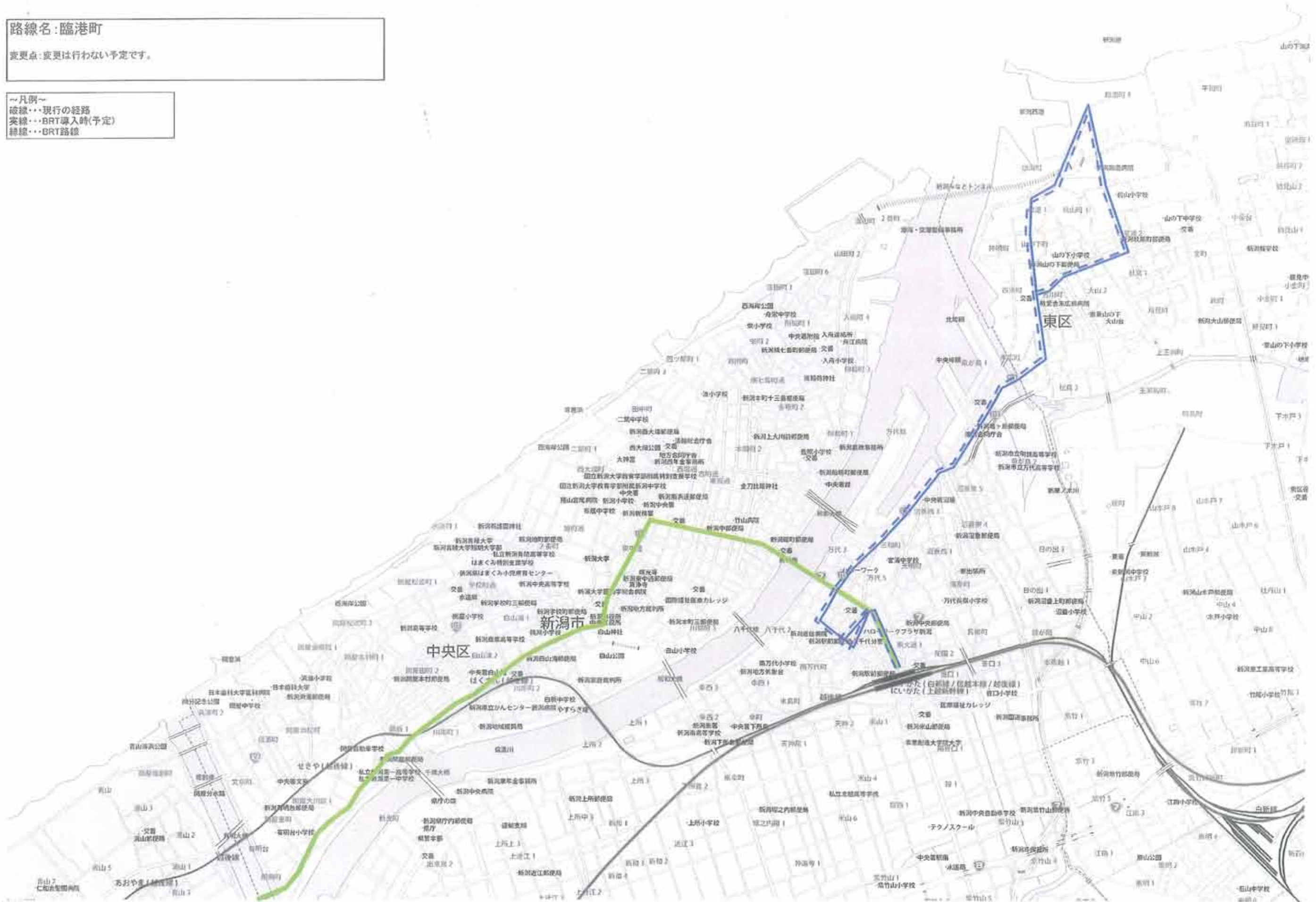
～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線



路線名:臨港町

変更点:変更は行わない予定です。

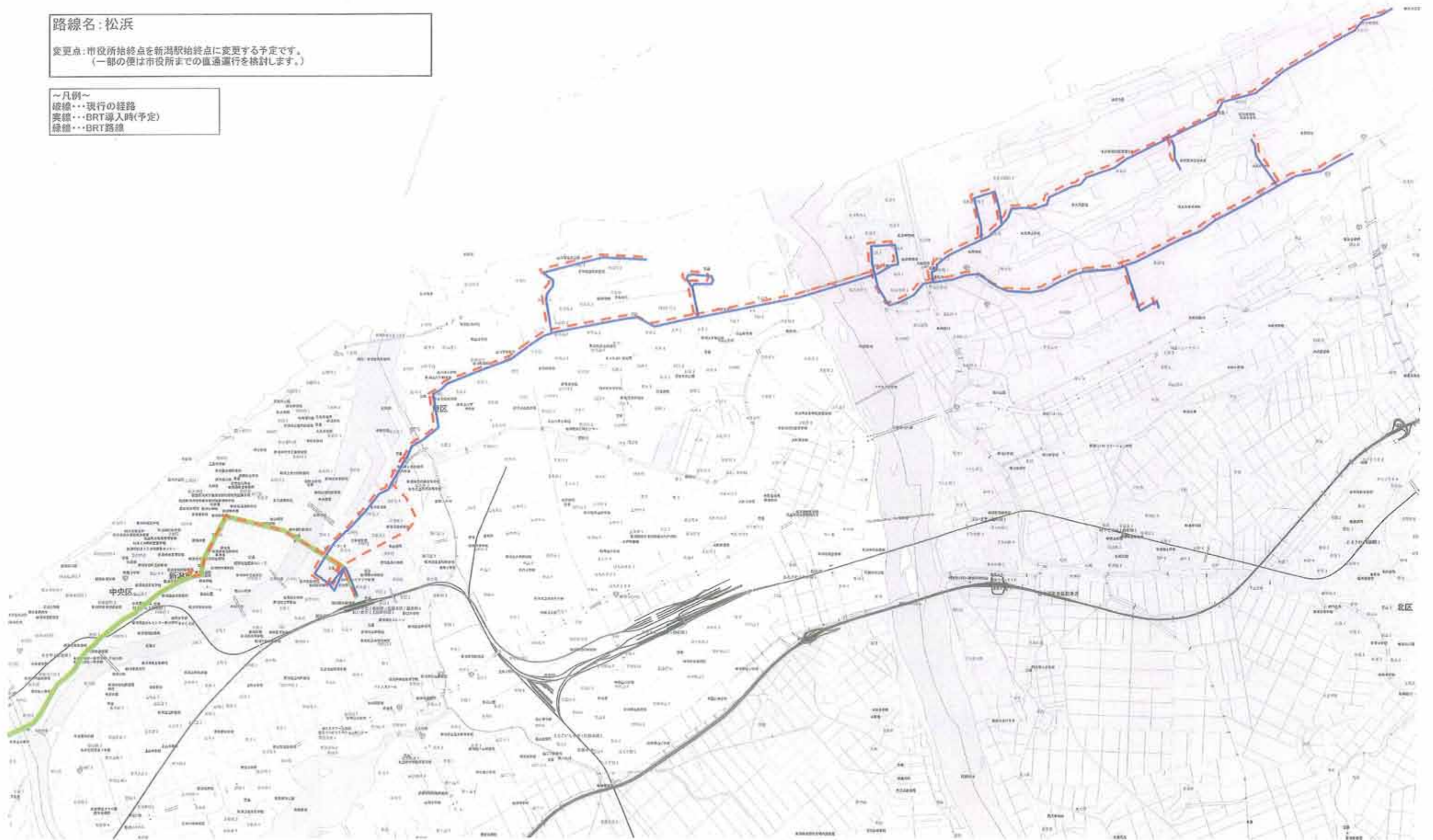
- ～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線



路線名:松浜

変更点:市役所始終点を新潟駅始終点に変更する予定です。  
(一部の便は市役所までの直通運行を検討します。)

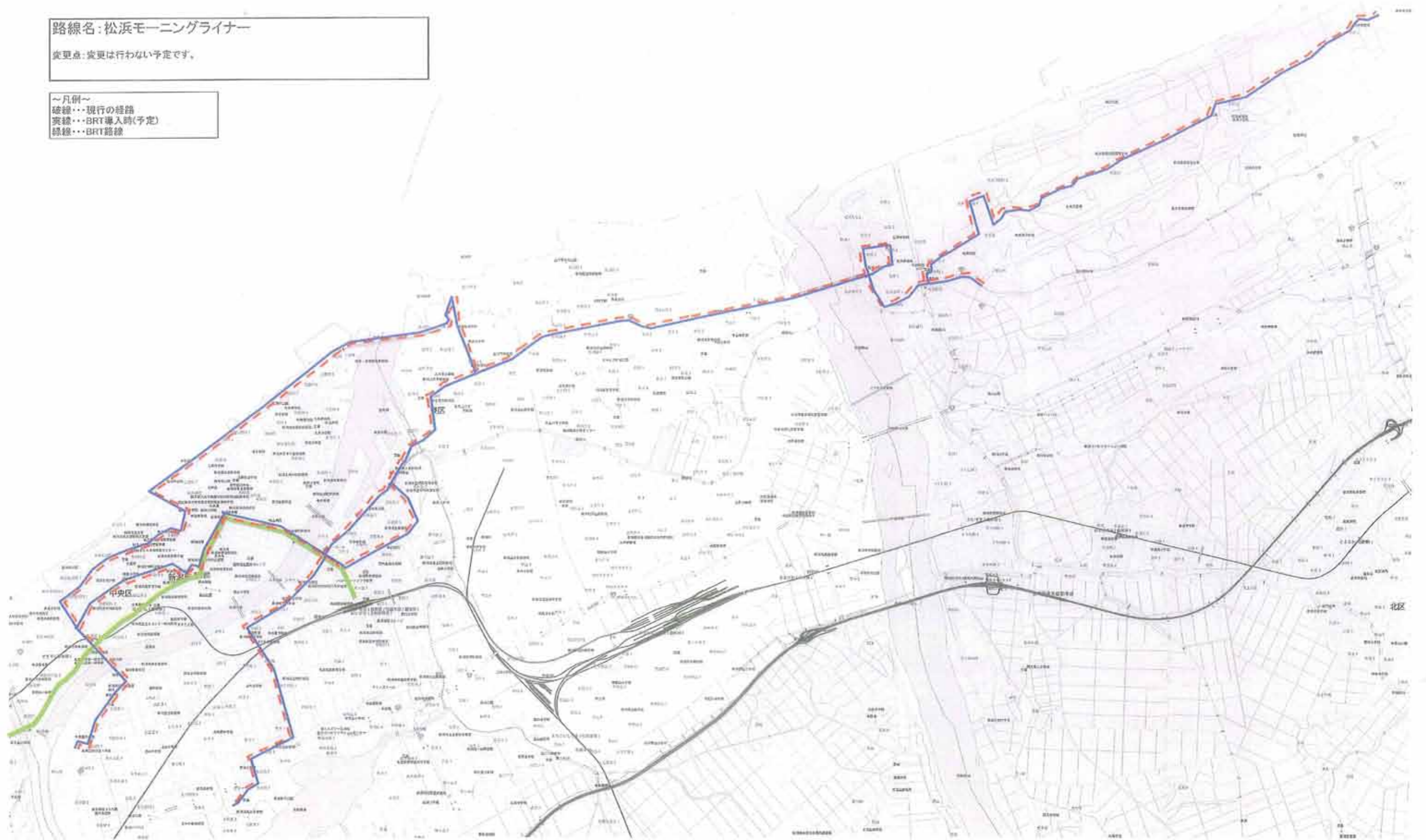
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名: 松浜モーニングライナー

変更点: 変更は行わない予定です。

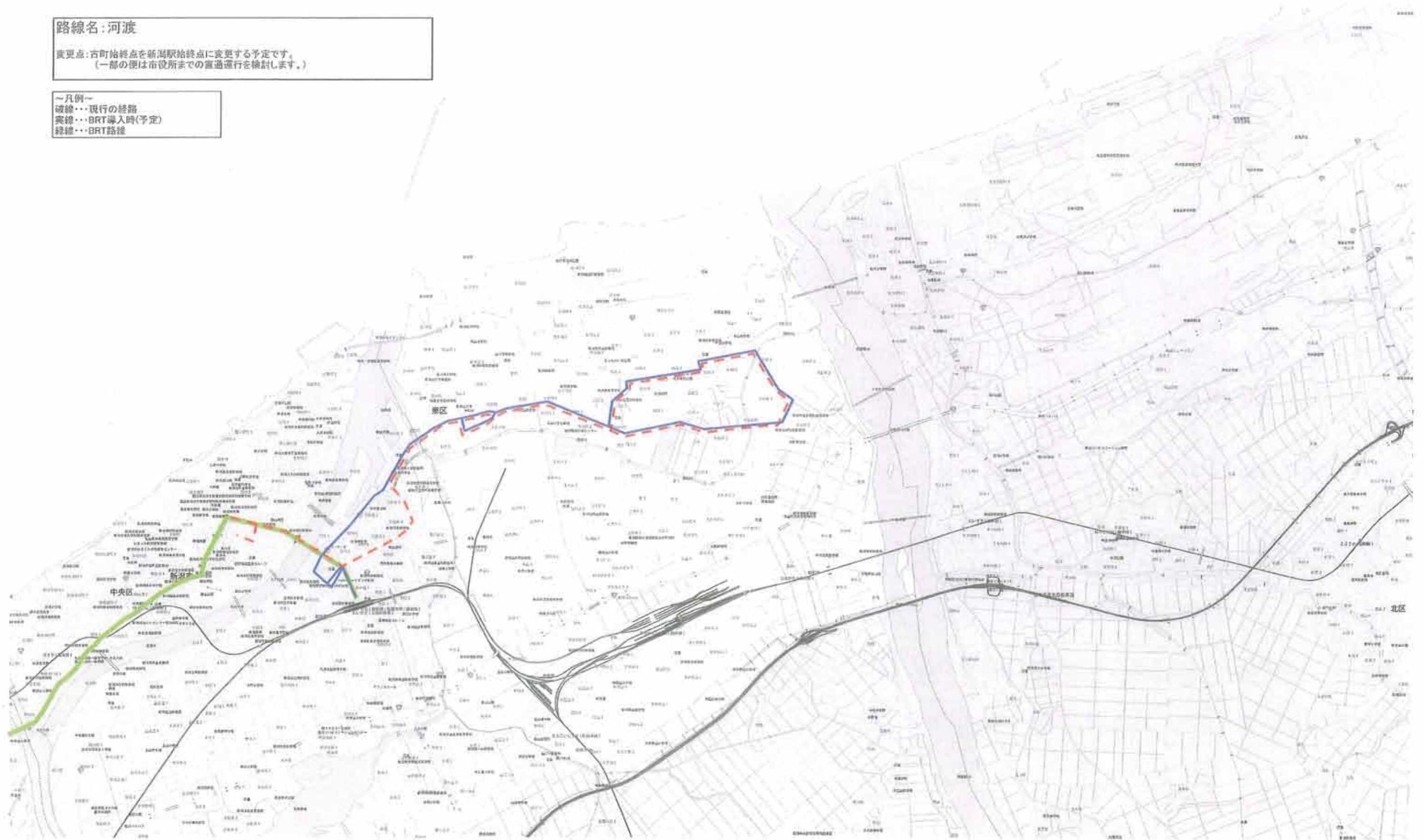
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:河渡

変更点:古町始終点を新潟駅始終点に変更する予定です。  
(一部の便は市役所までの直通運行を検討します。)

- ～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線

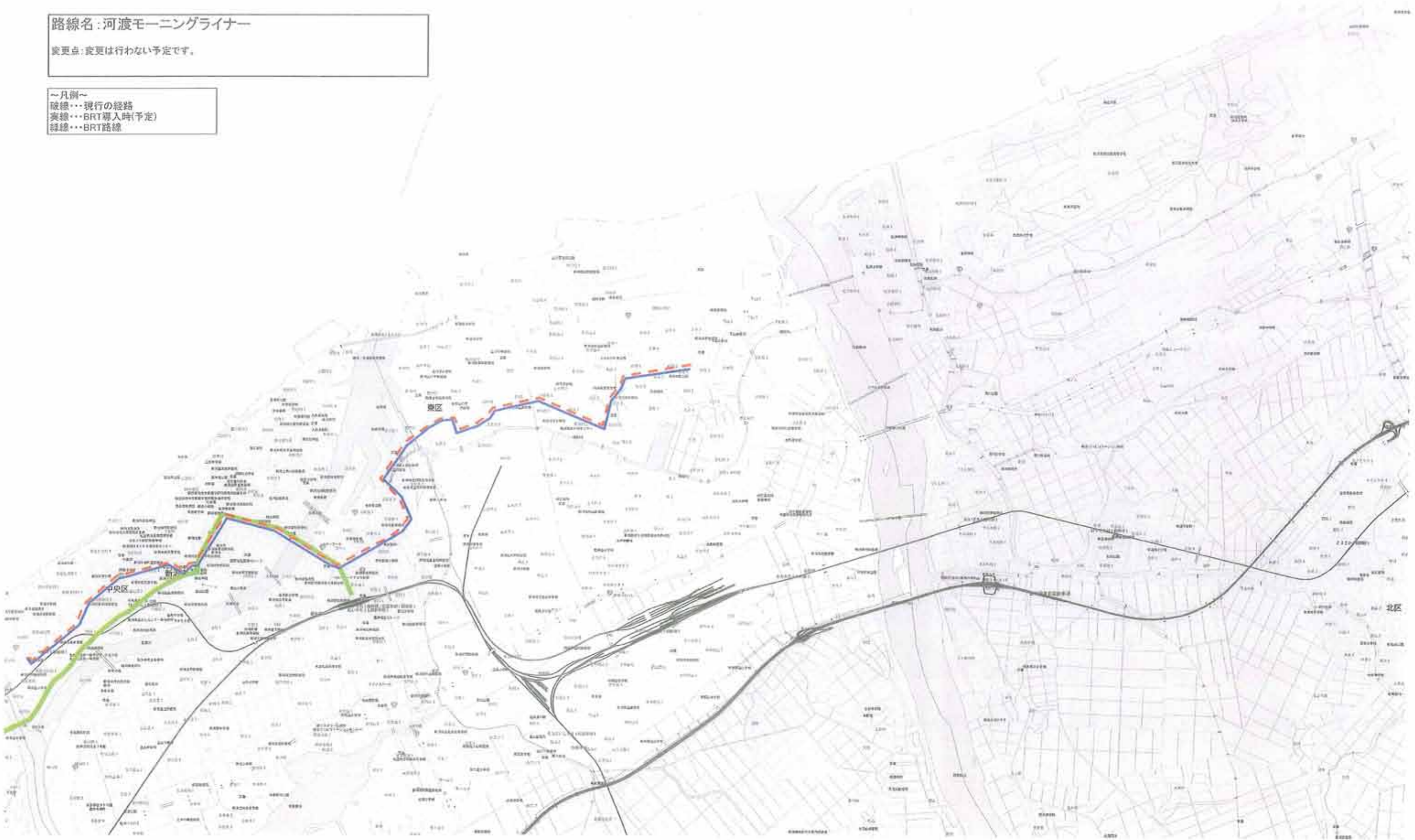




路線名:河渡モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線

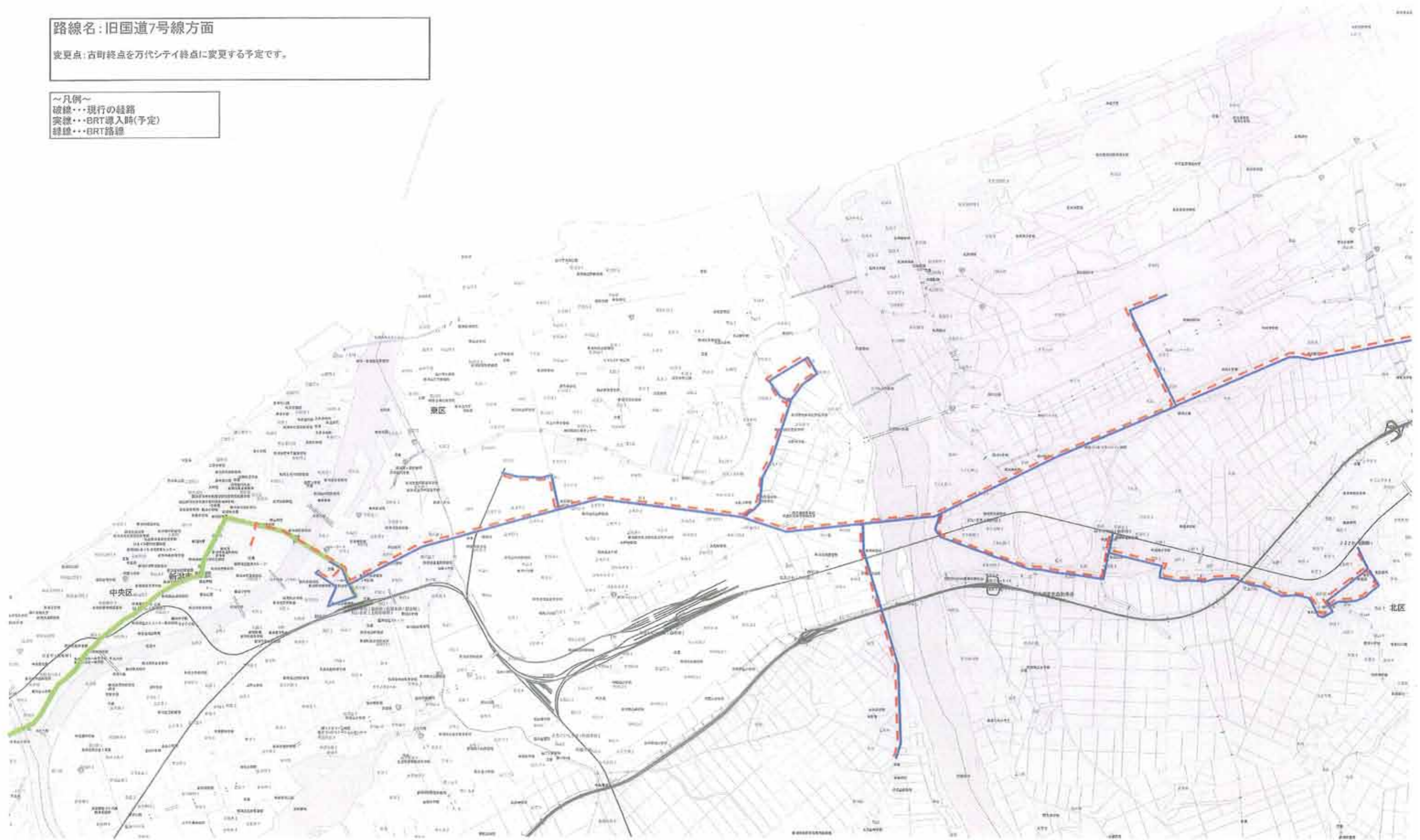


路線名:旧国道7号線方面

変更点:古町終点を万代シティ終点に変更する予定です。

～凡例～

- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名：一日市モーニングライナー

変更点：変更は行わない予定です。

～凡例～

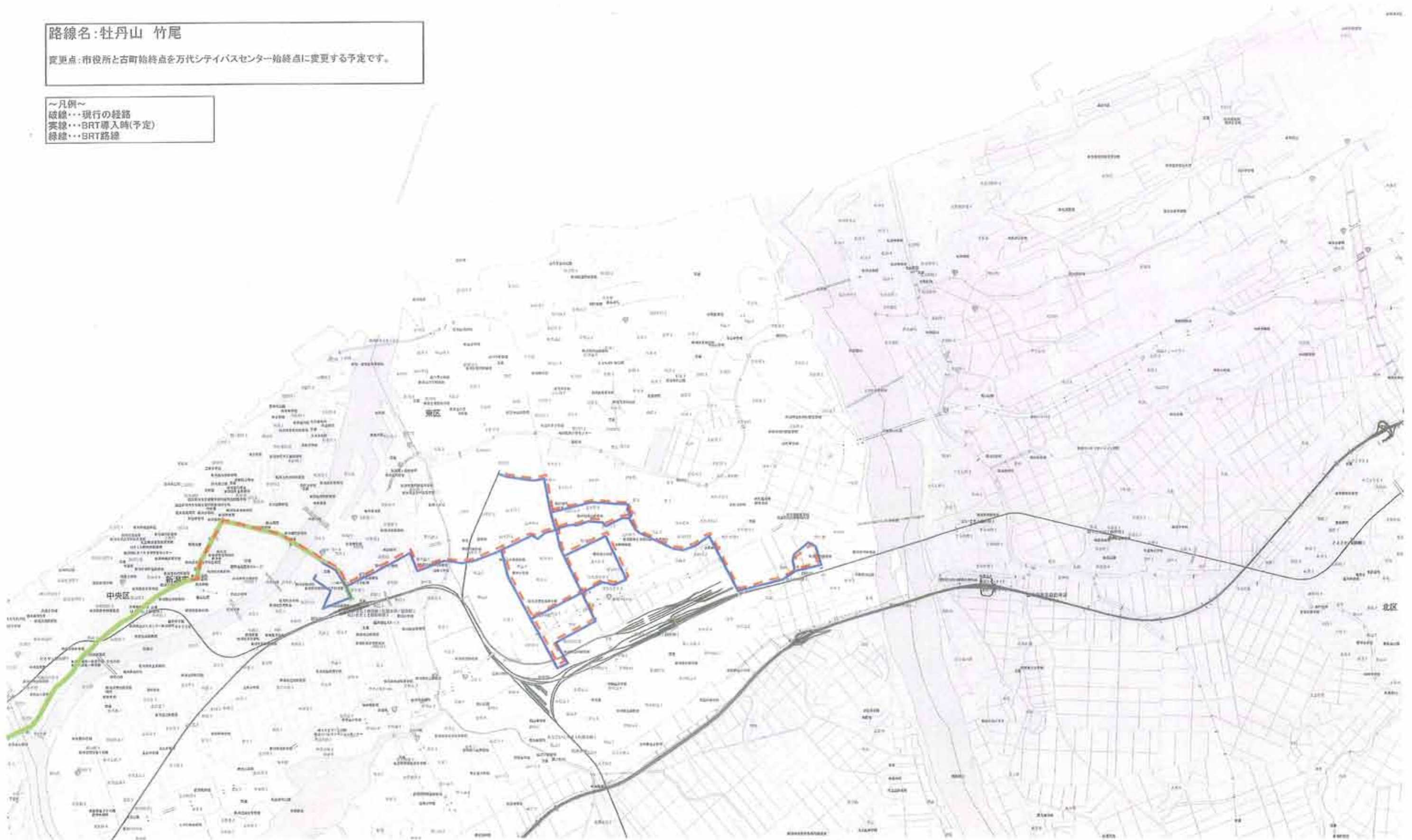
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:牡丹山 竹尾

変更点:市役所と古町始終点を万代シティバスセンター始終点に変更する予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線

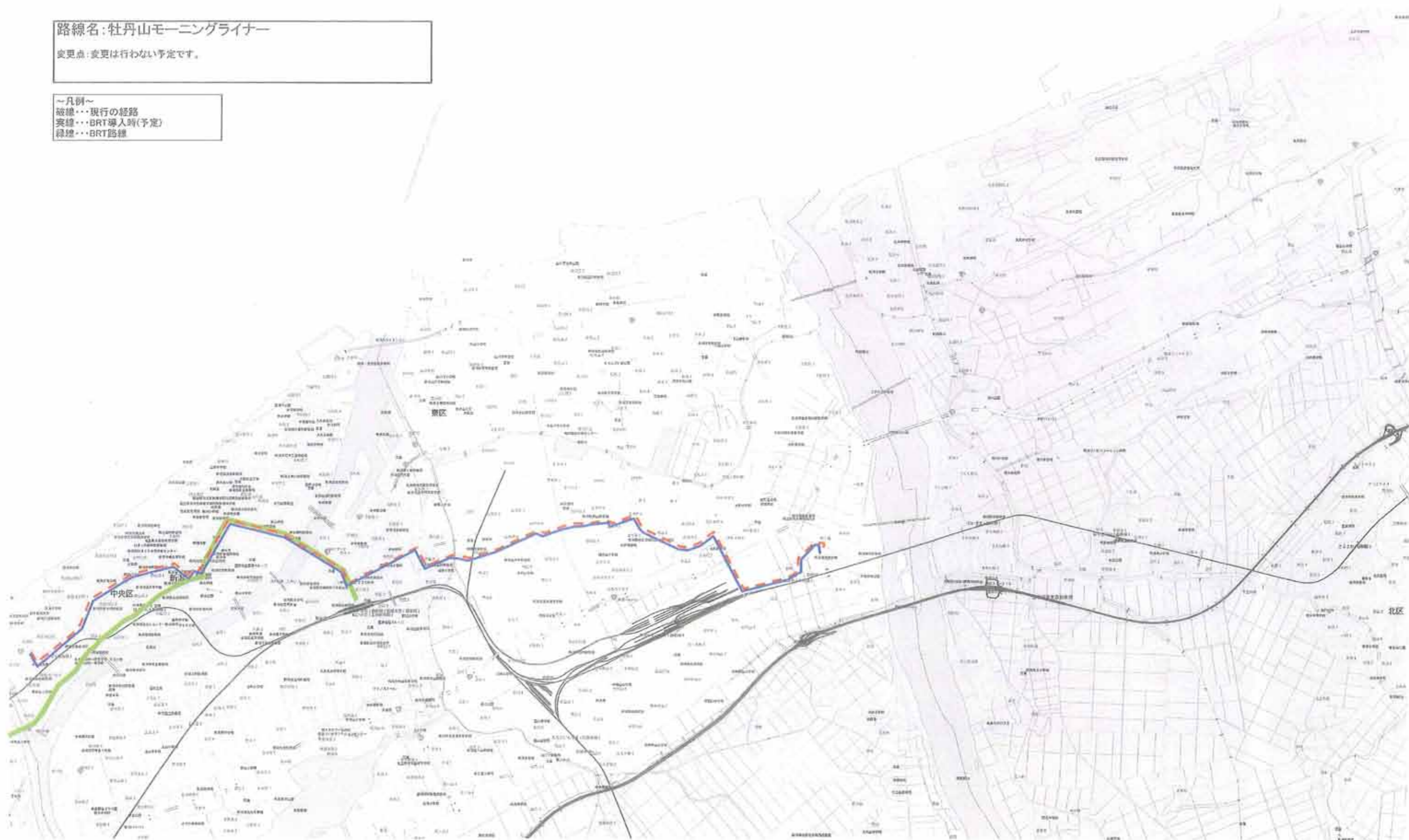


路線名:牡丹山モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～

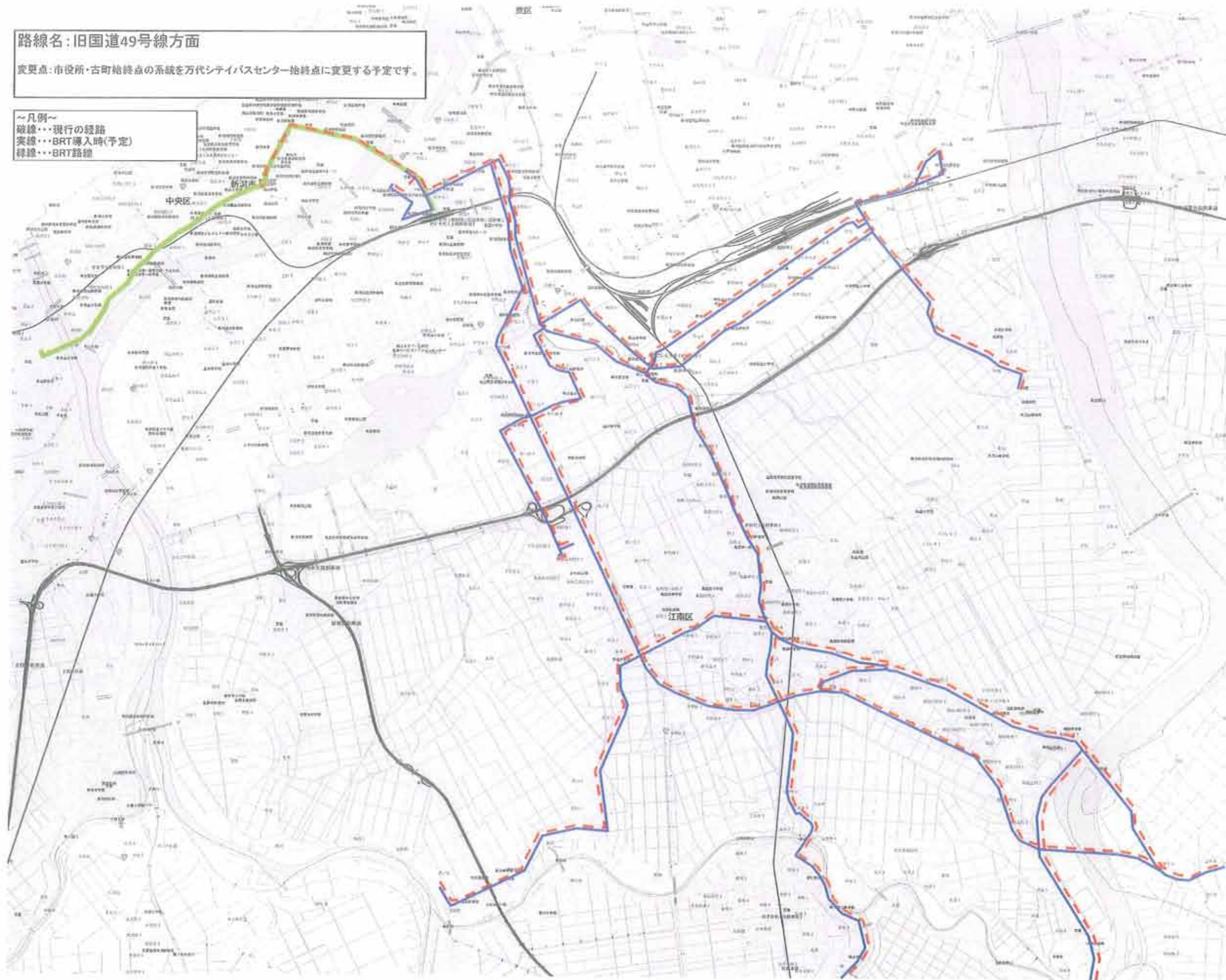
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:旧国道49号線方面

変更点:市役所・古町始終点の系統を万代シティバスセンター始終点に変更する予定です。

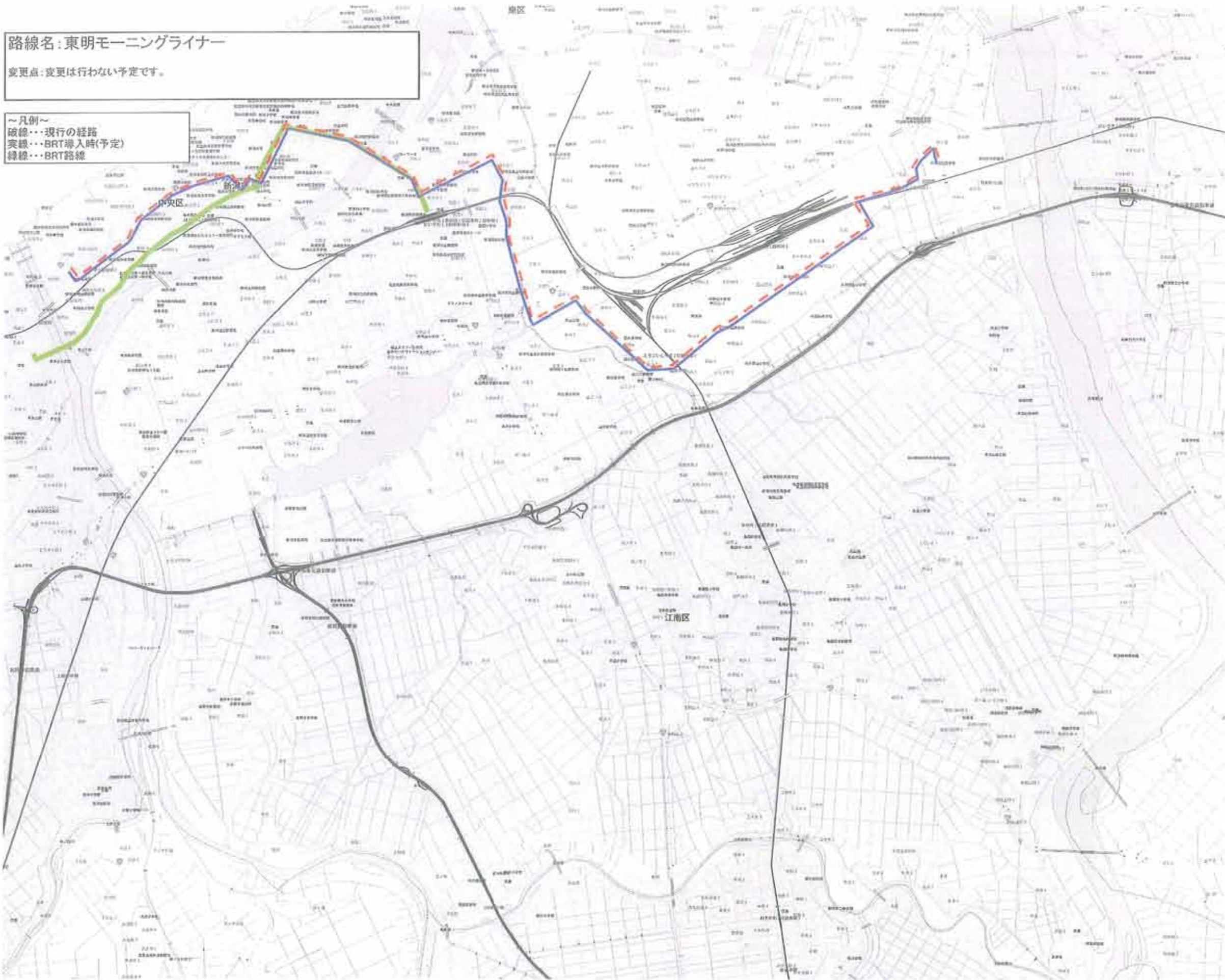
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名: 東明モーニングライナー

変更点: 変更は行わない予定です。

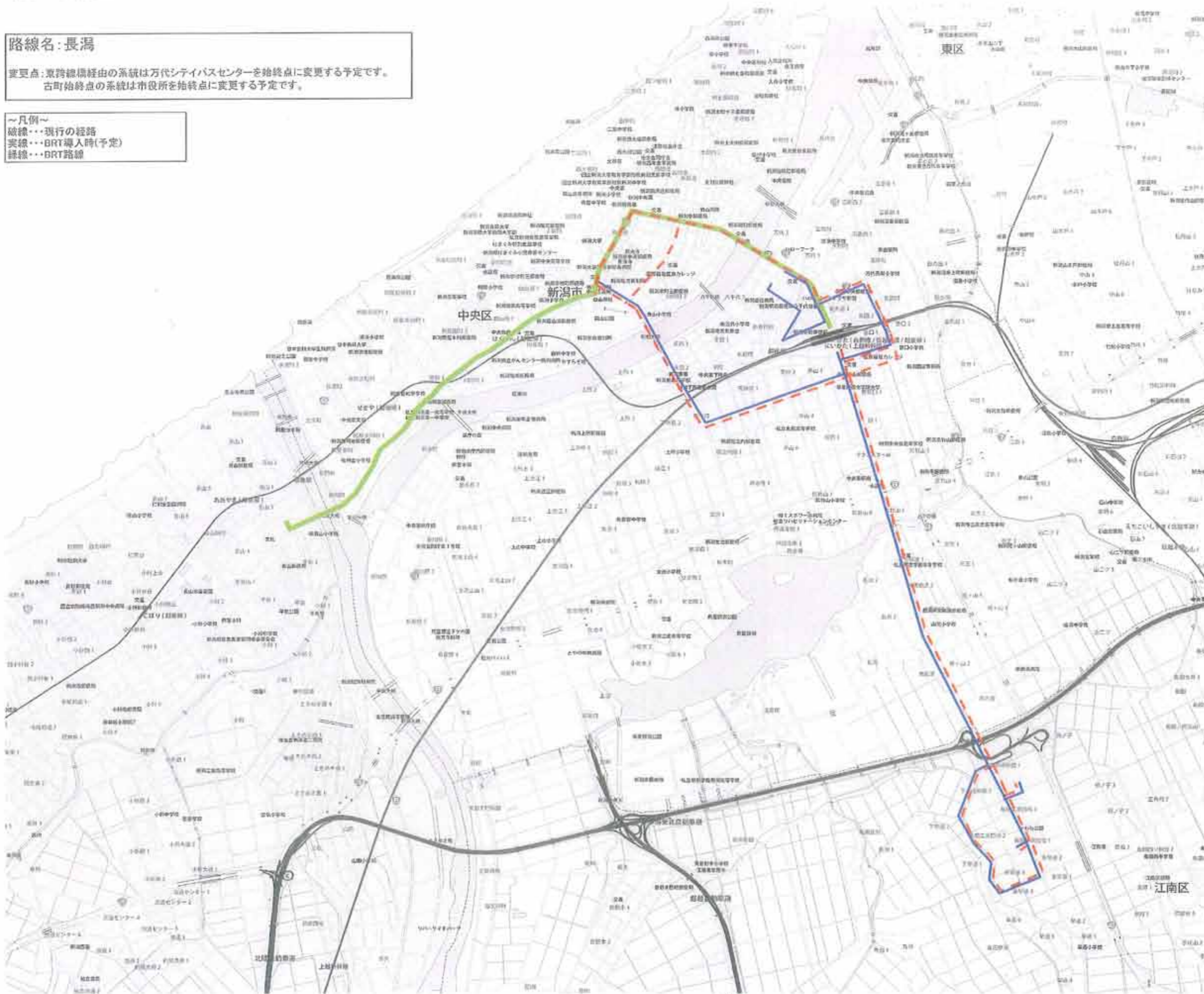
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:長潟

変更点:東新潟線経由の系統は万代シティバスセンターを始終点に変更する予定です。  
古町始終点の系統は市役所を始終点に変更する予定です。

- ～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線

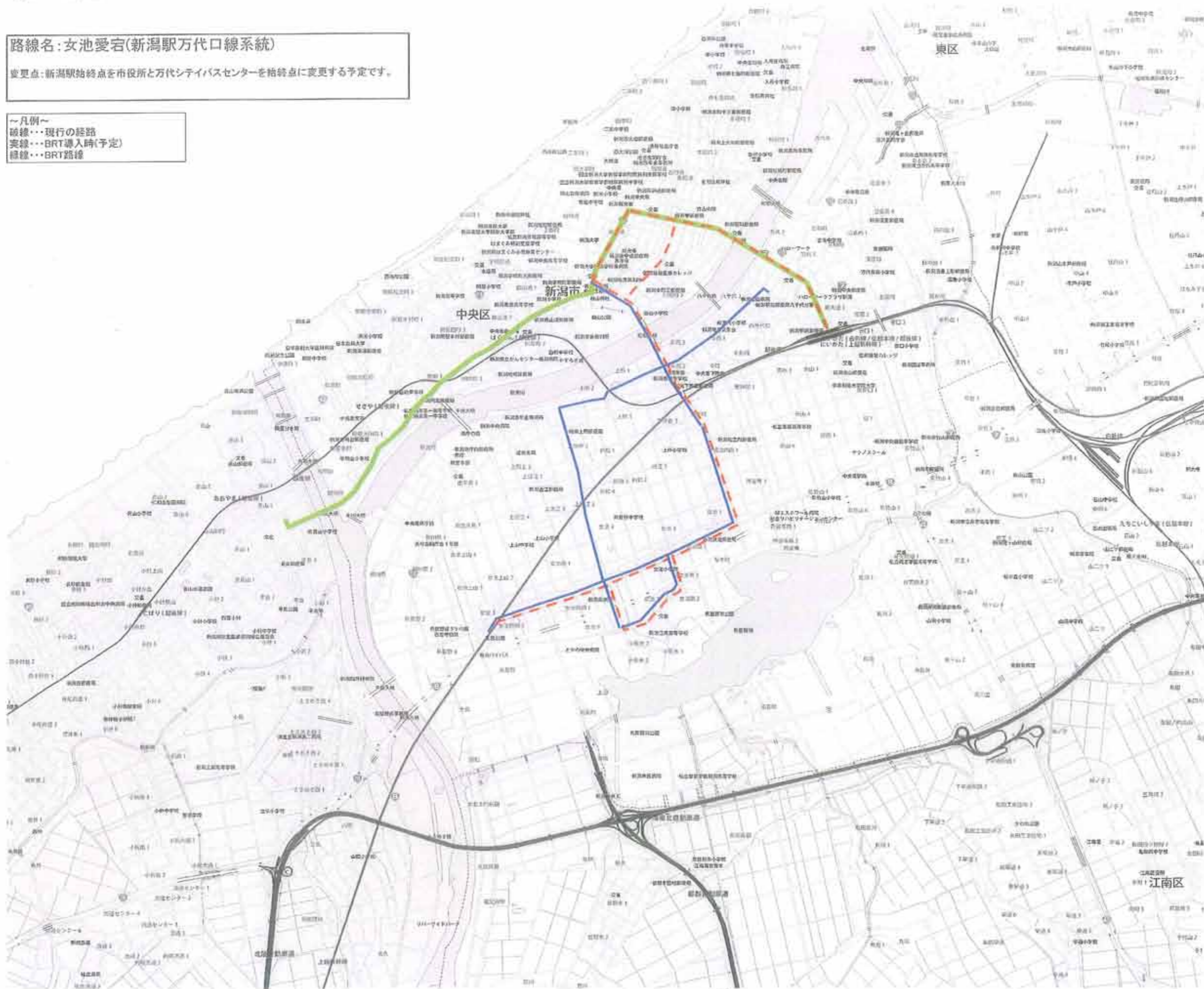




路線名:女池愛宕(新潟駅万代口線系統)

変更点:新潟駅始終点を市役所と万代シティバスセンターを始終点に変更する予定です。

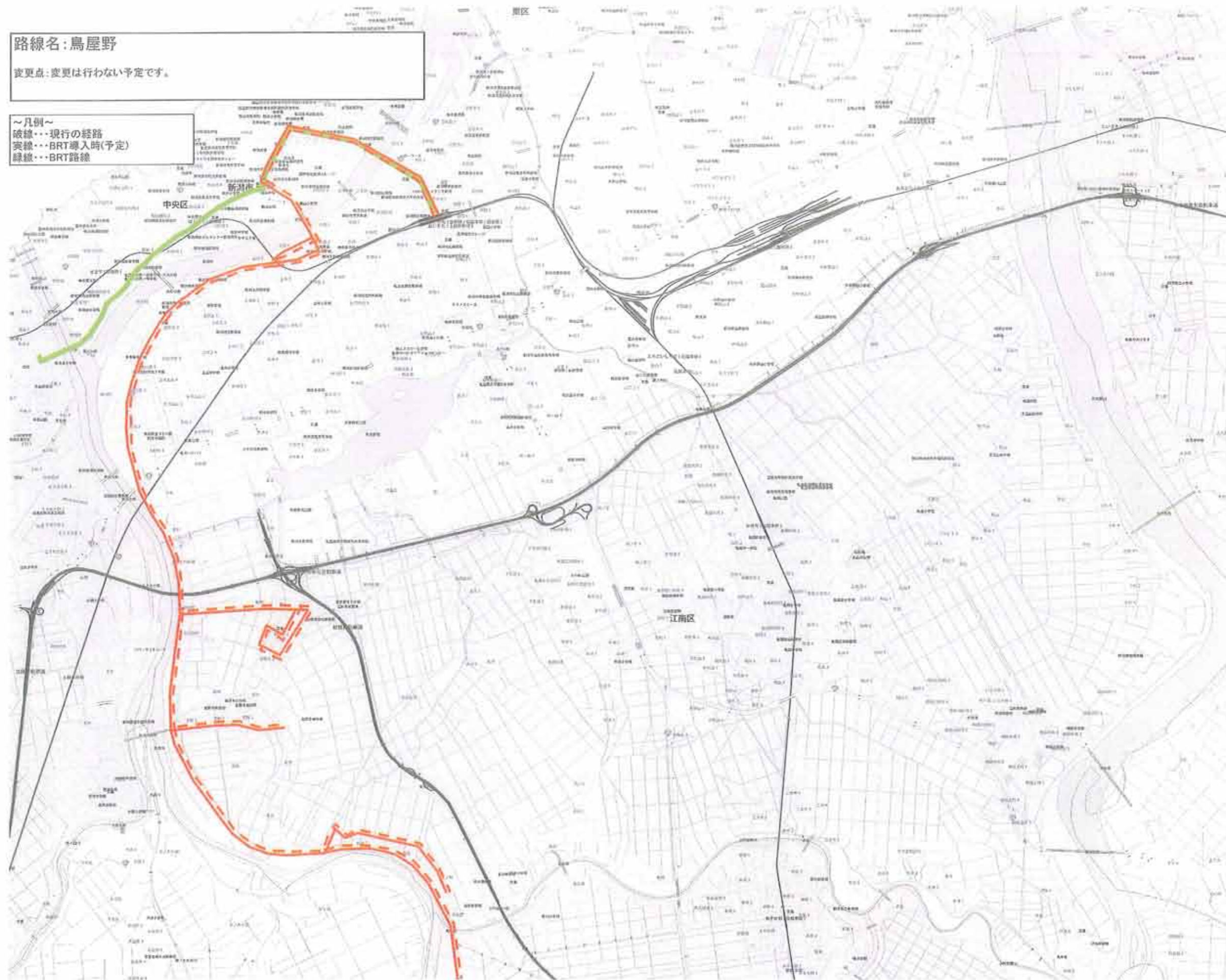
- ～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線



路線名:鳥屋野

変更点:変更は行わない予定です。

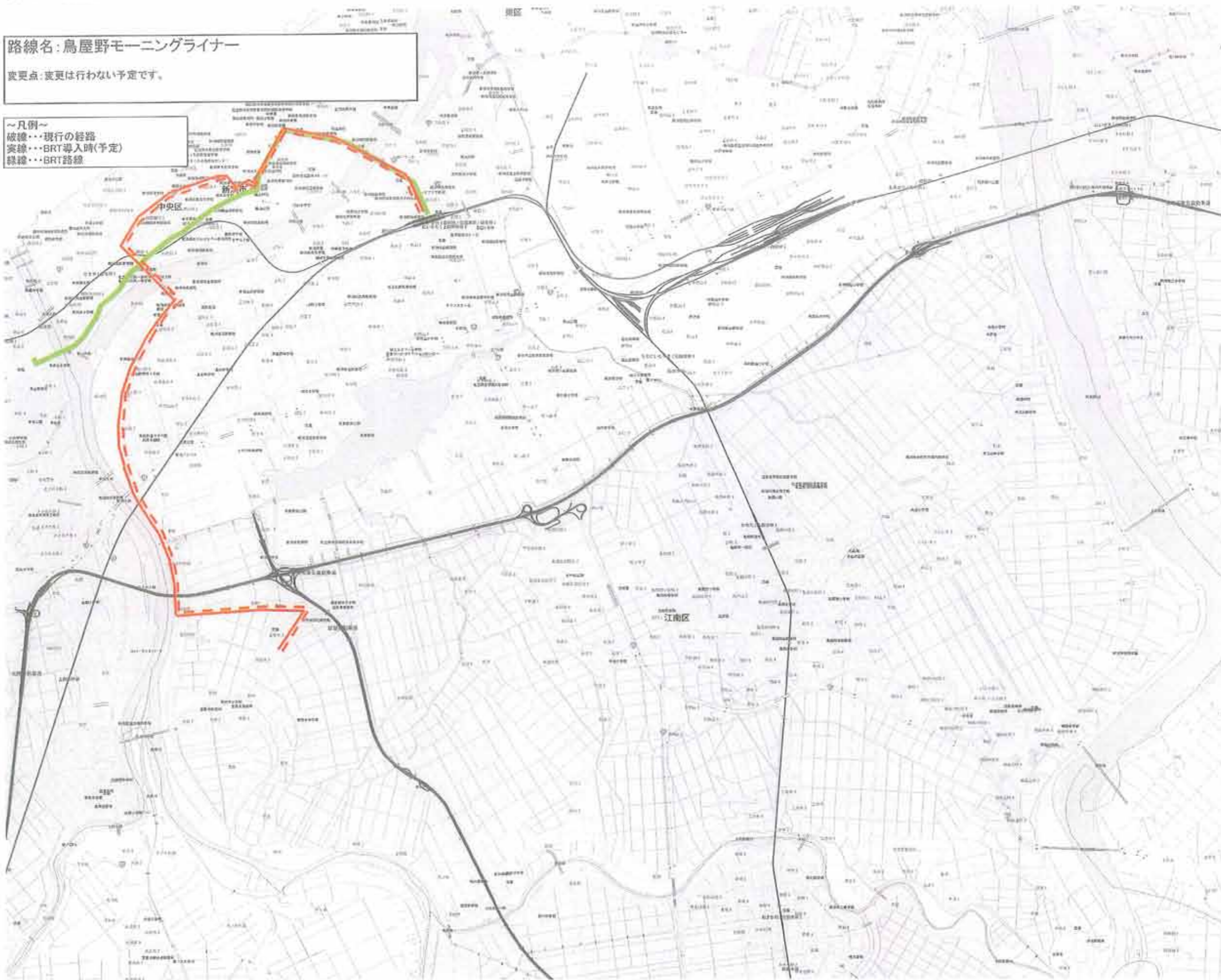
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:鳥屋野モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

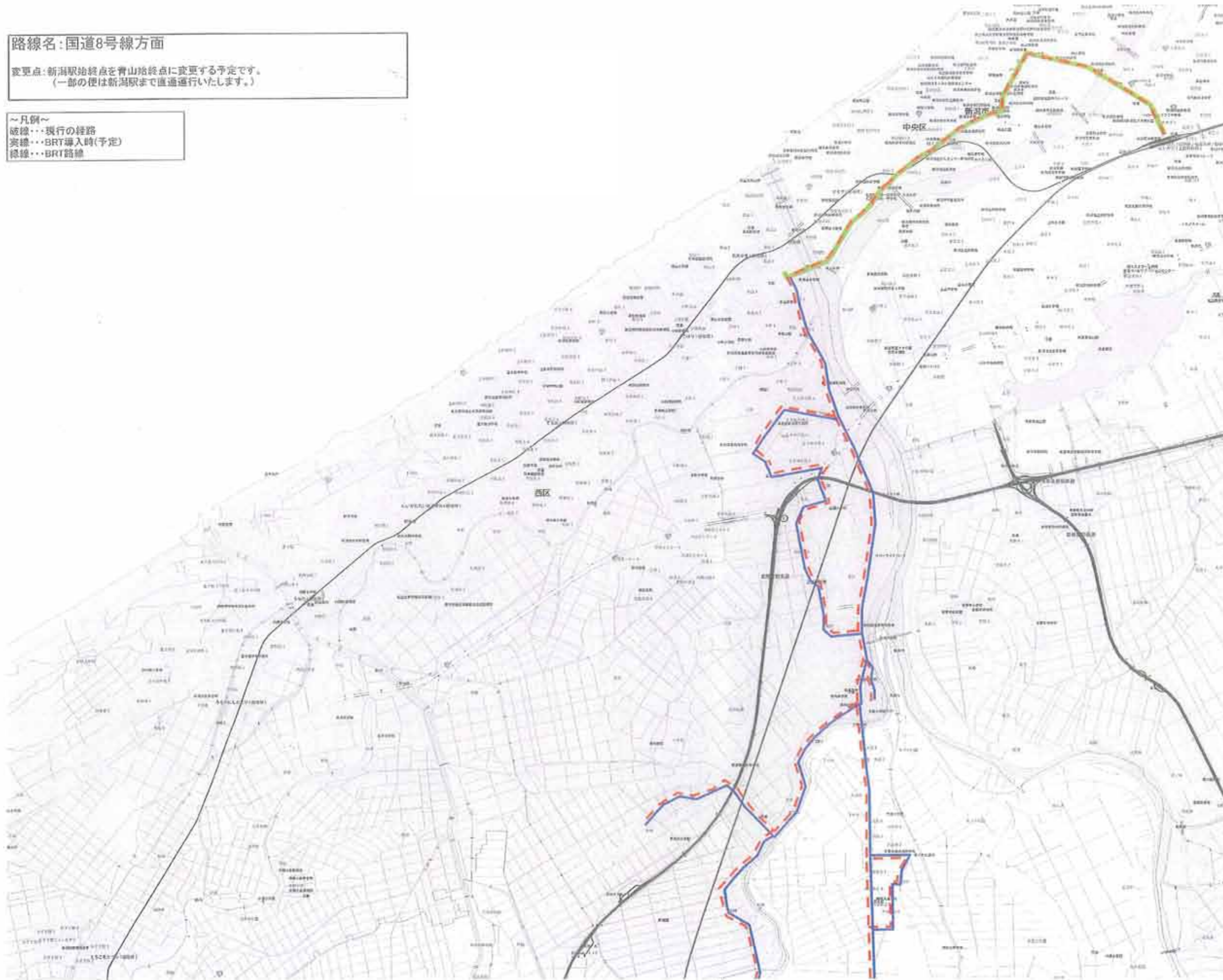
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名: 国道8号線方面

変更点: 新潟駅始終点を青山始終点に変更する予定です。  
(一部の便は新潟駅まで直通運行いたします。)

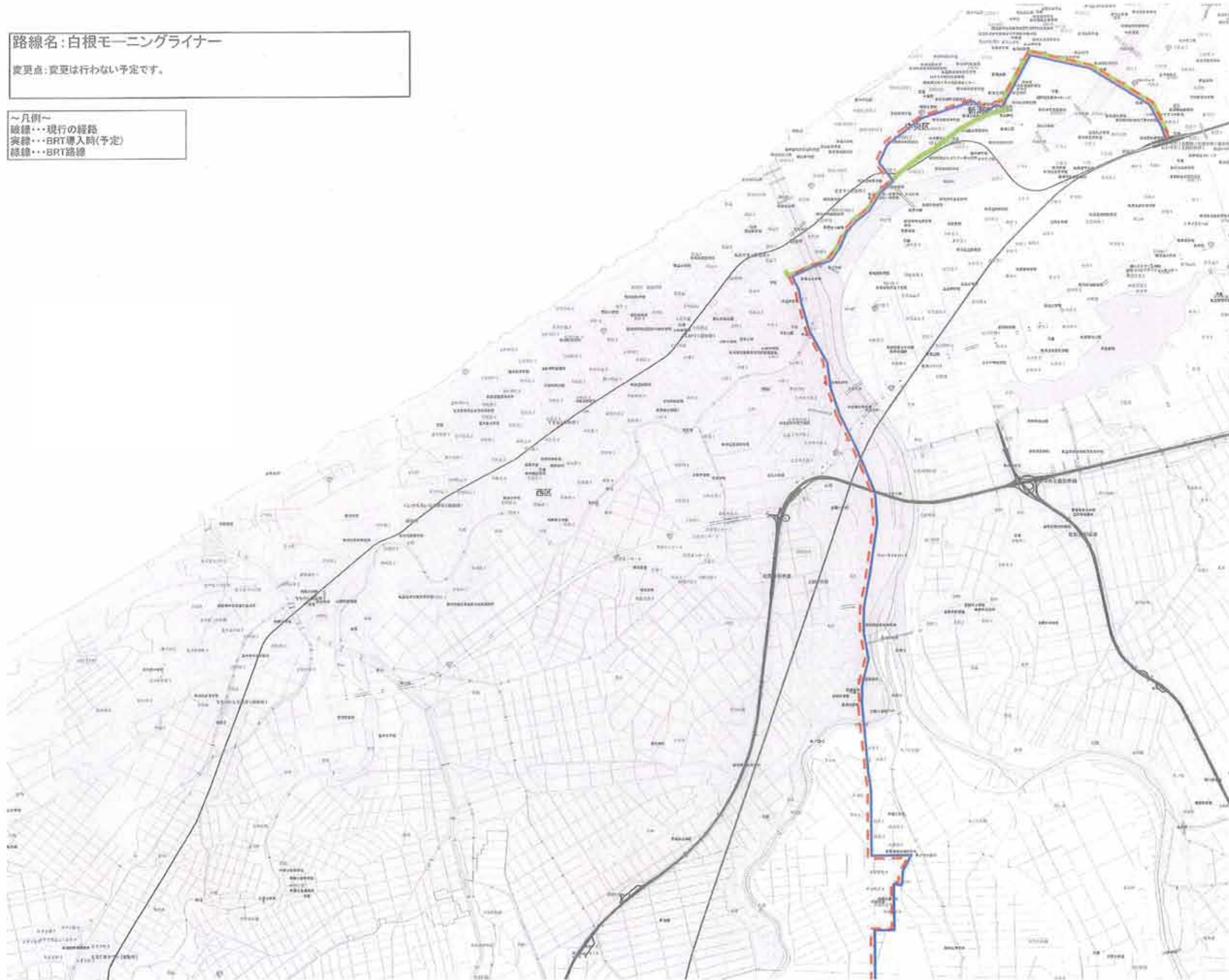
- ～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:白根モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

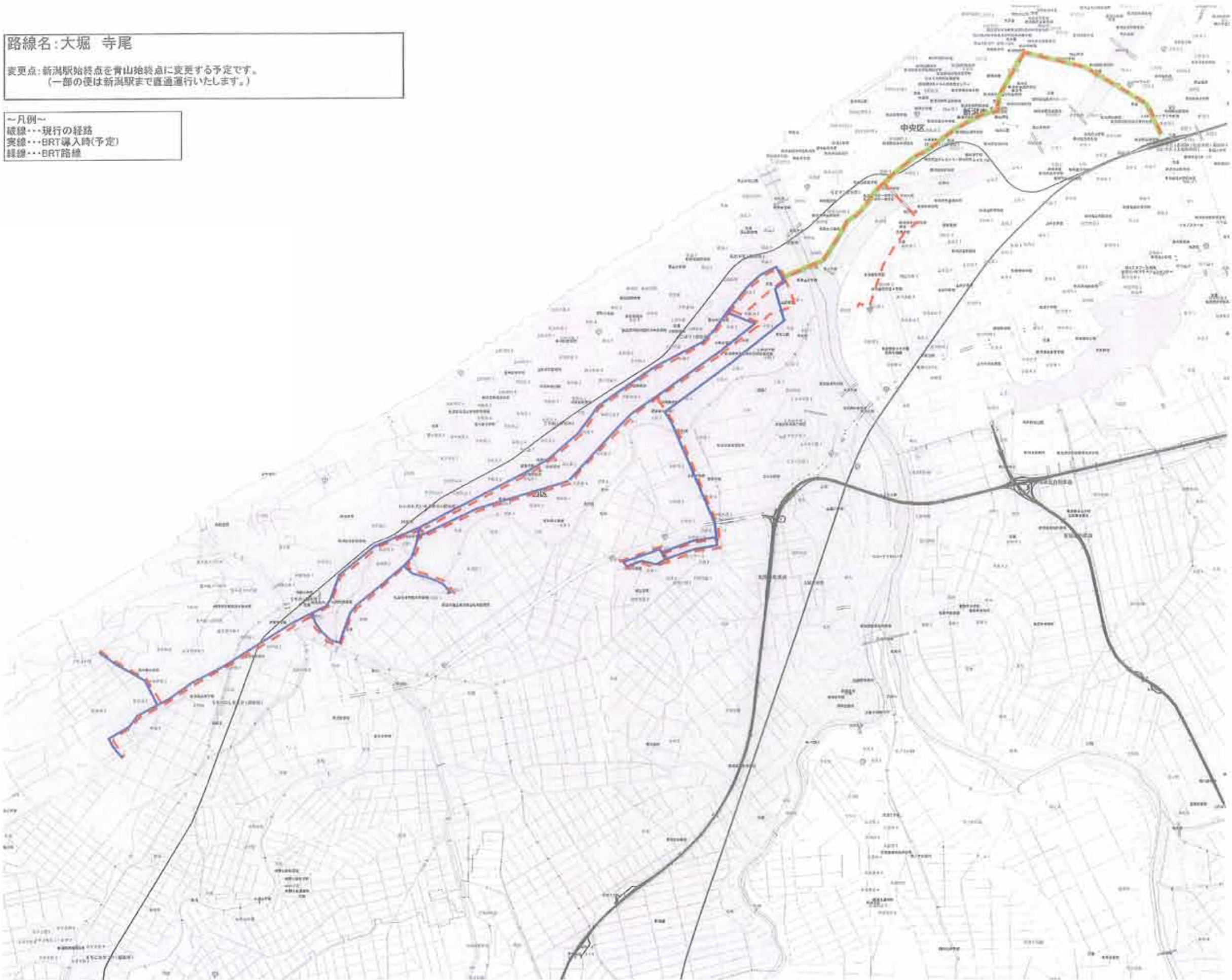
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:大堀 寺尾

変更点:新潟駅始終点を青山始終点に変更する予定です。  
(一部の便は新潟駅まで直通運行いたします。)

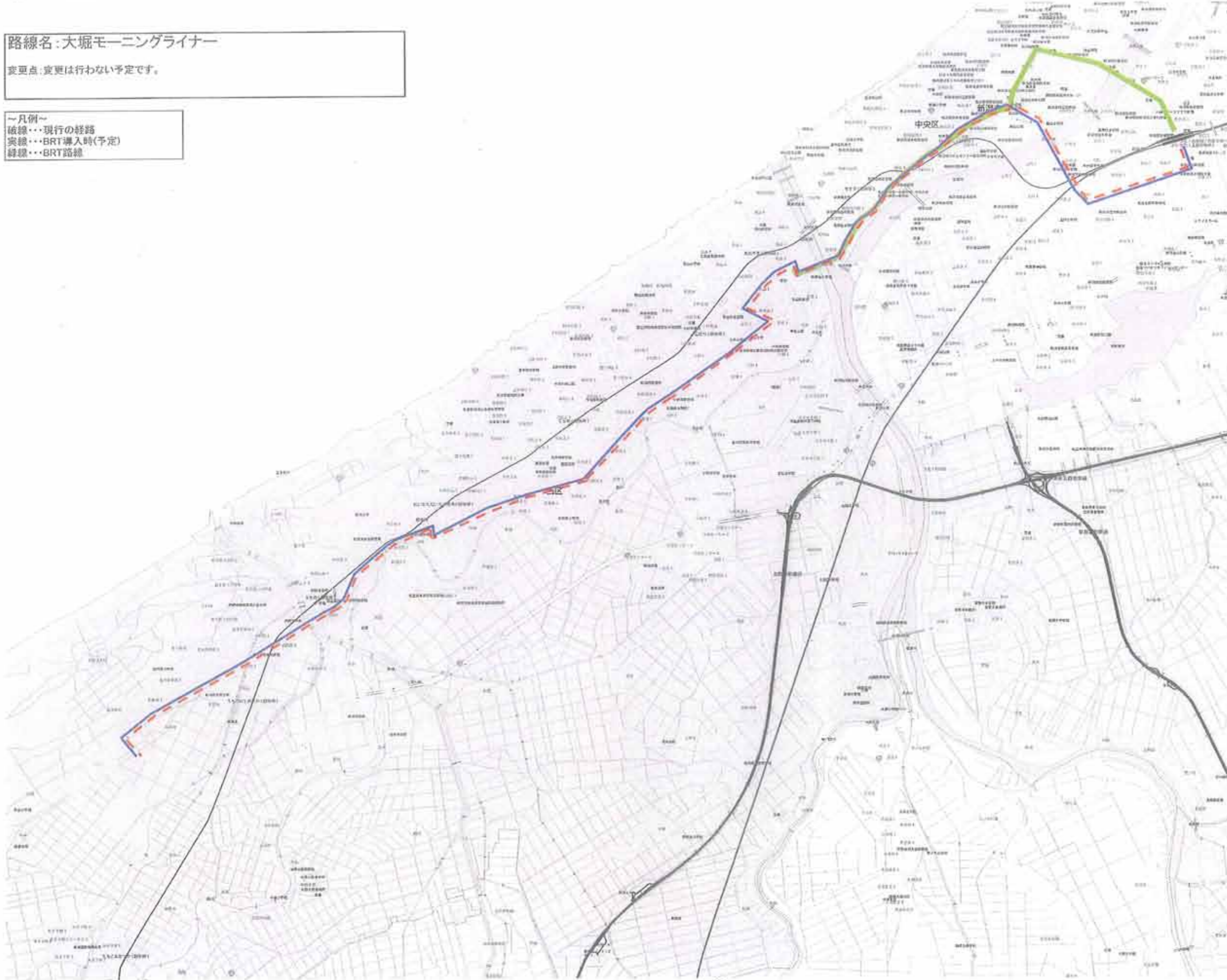
- ～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:大堀モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

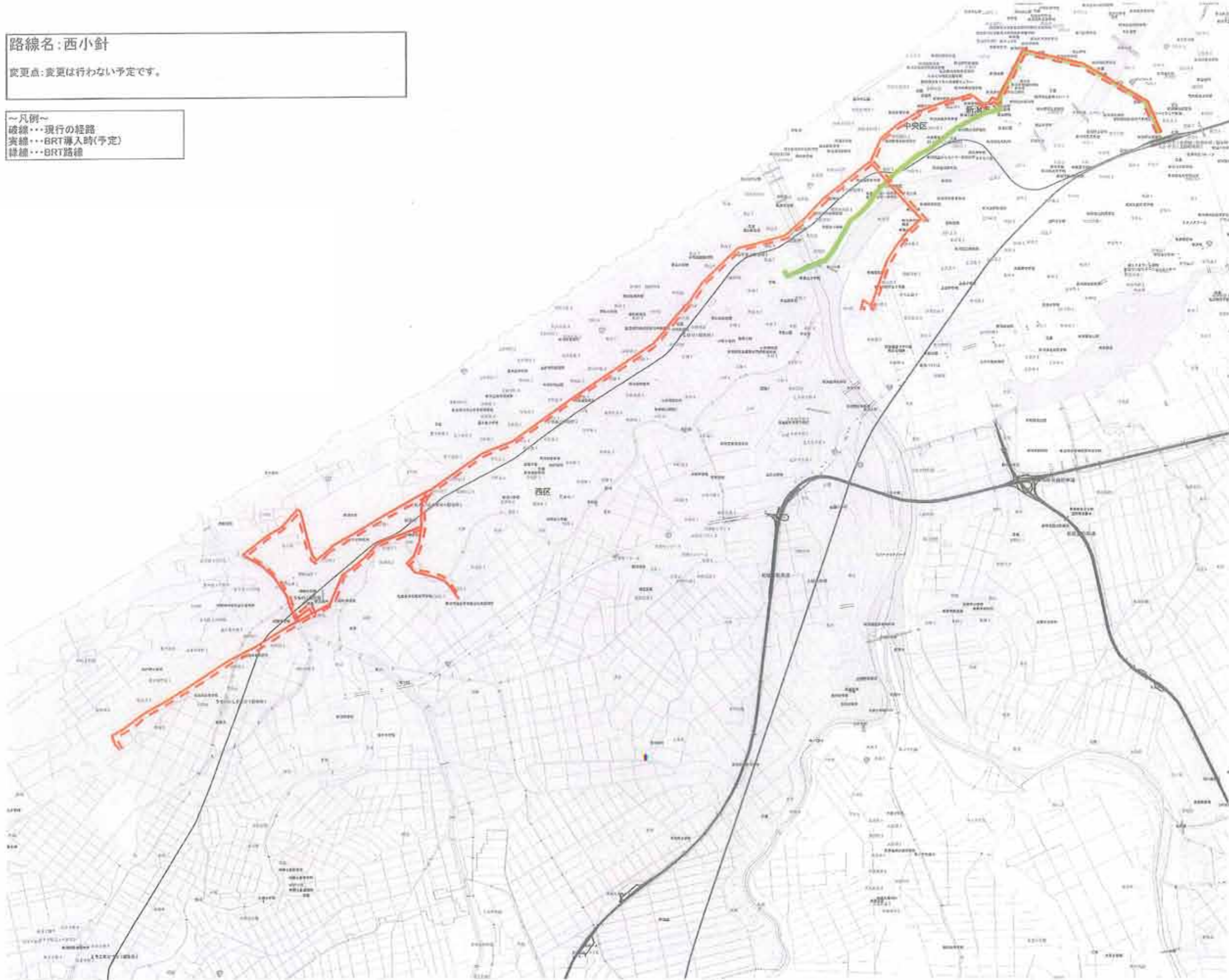
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:西小針

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線

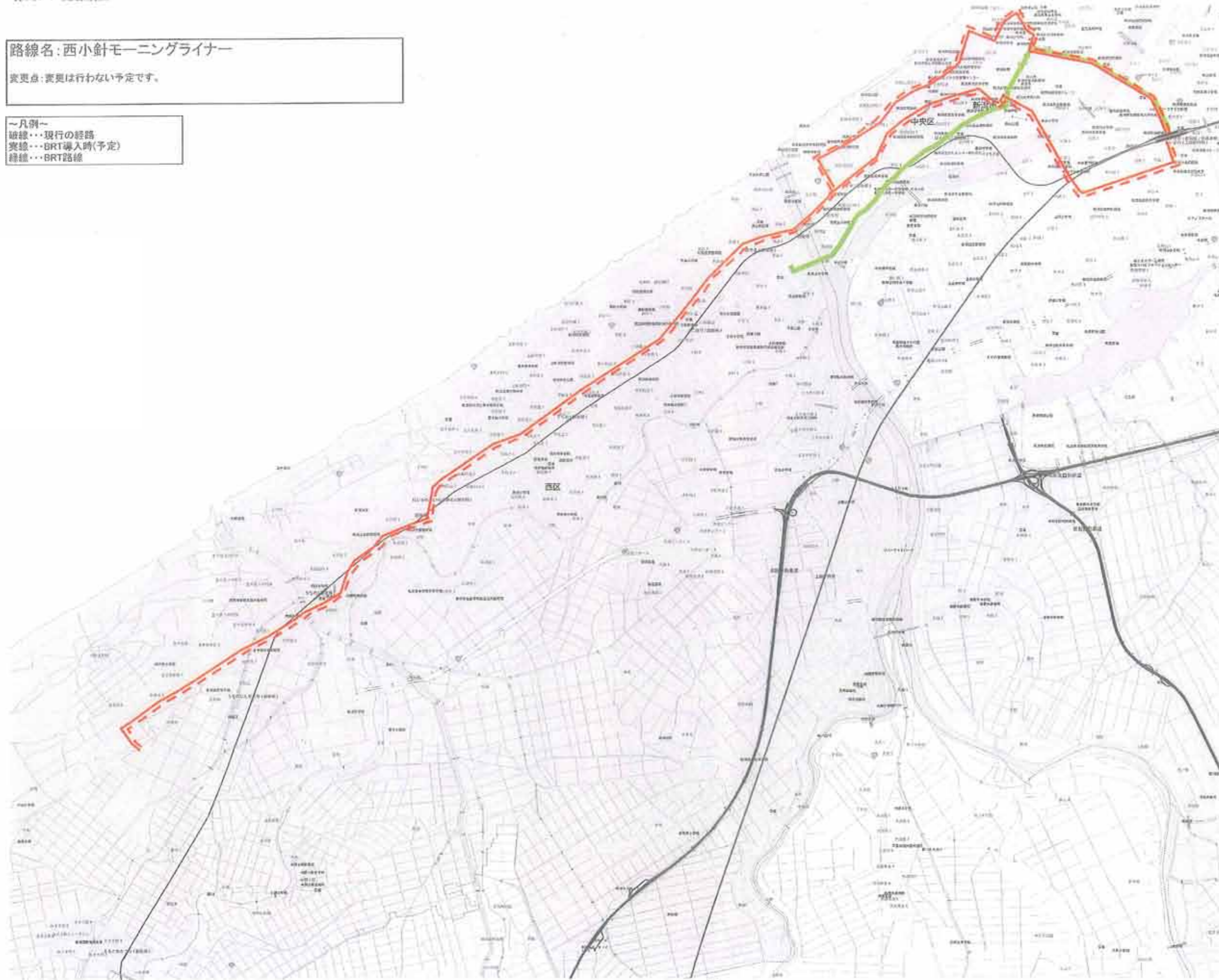




路線名:西小針モーニングライナー

変更点:変更は行わない予定です。

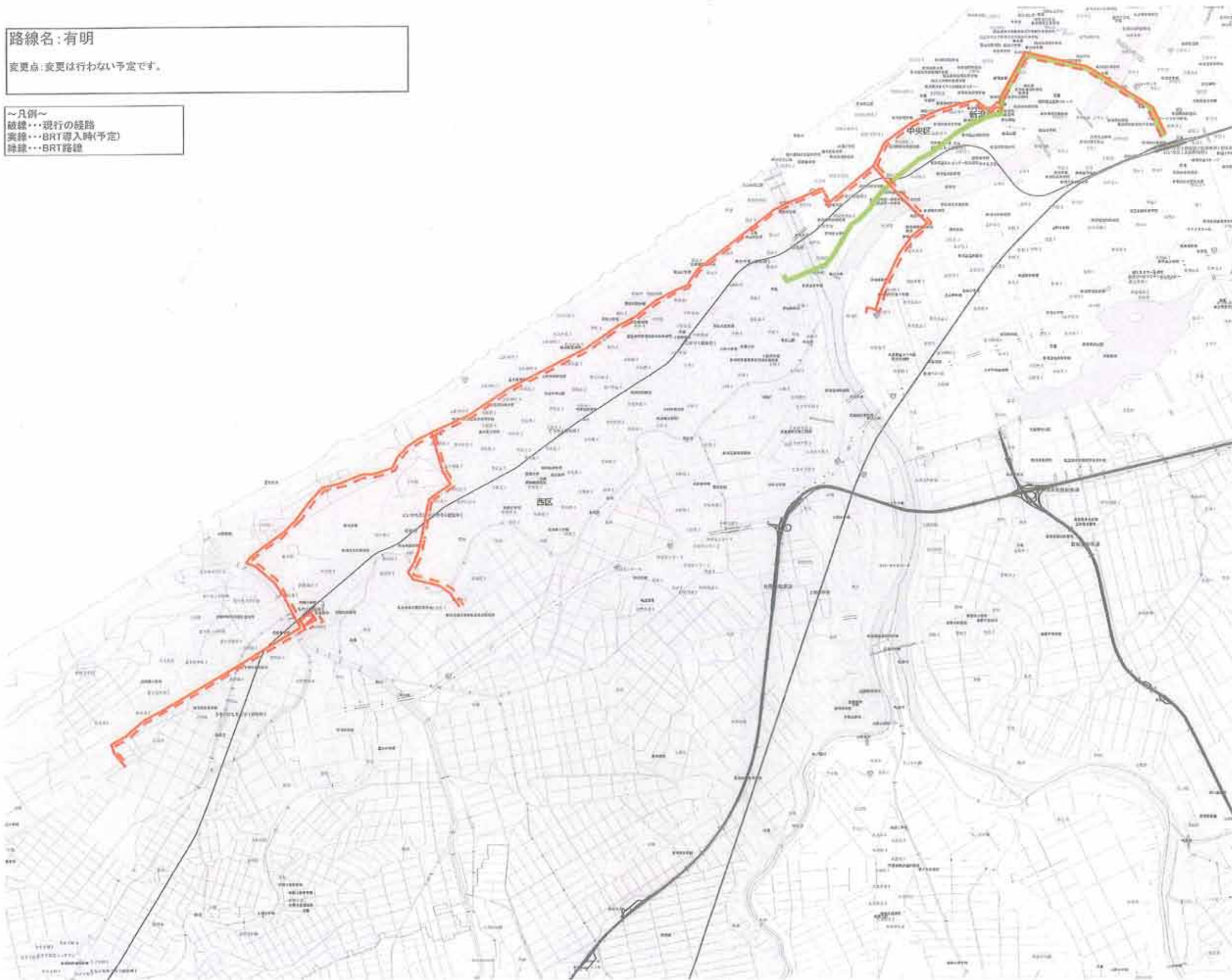
- ～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:有明

変更点:変更は行わない予定です。

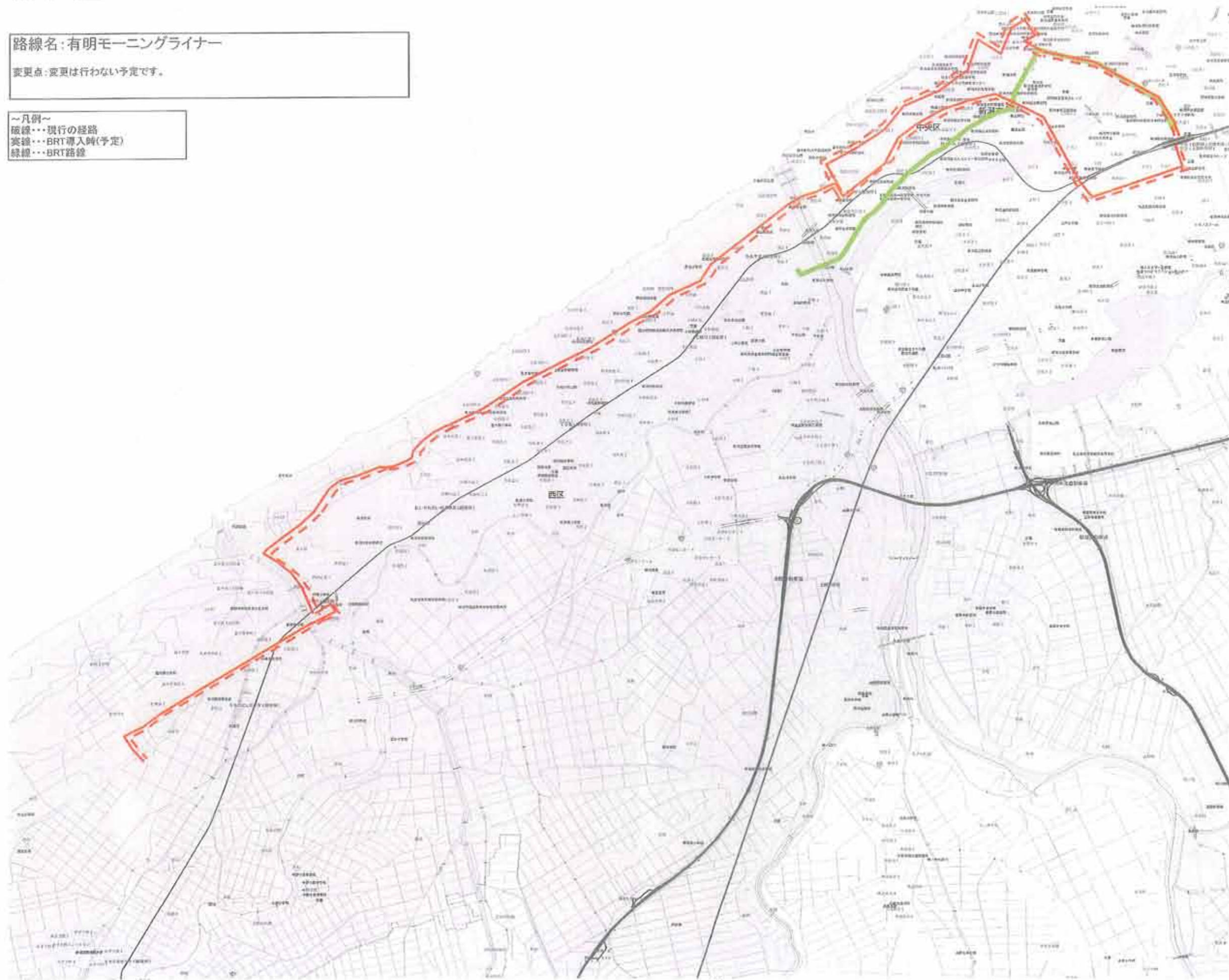
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:有明モーニングライナー

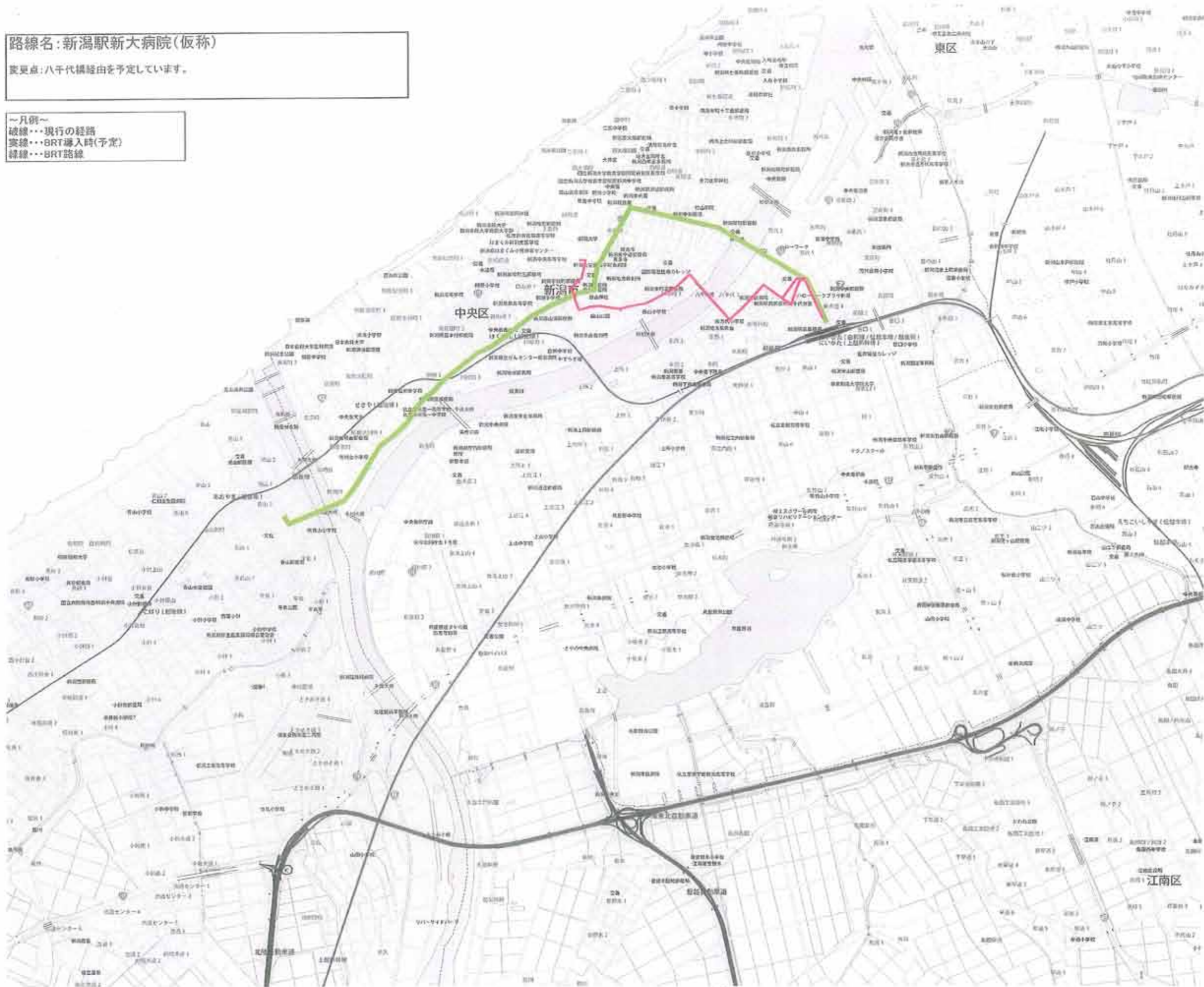
変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:新潟駅新大病院(仮称)  
変更点:八千代橋経由を予定しています。

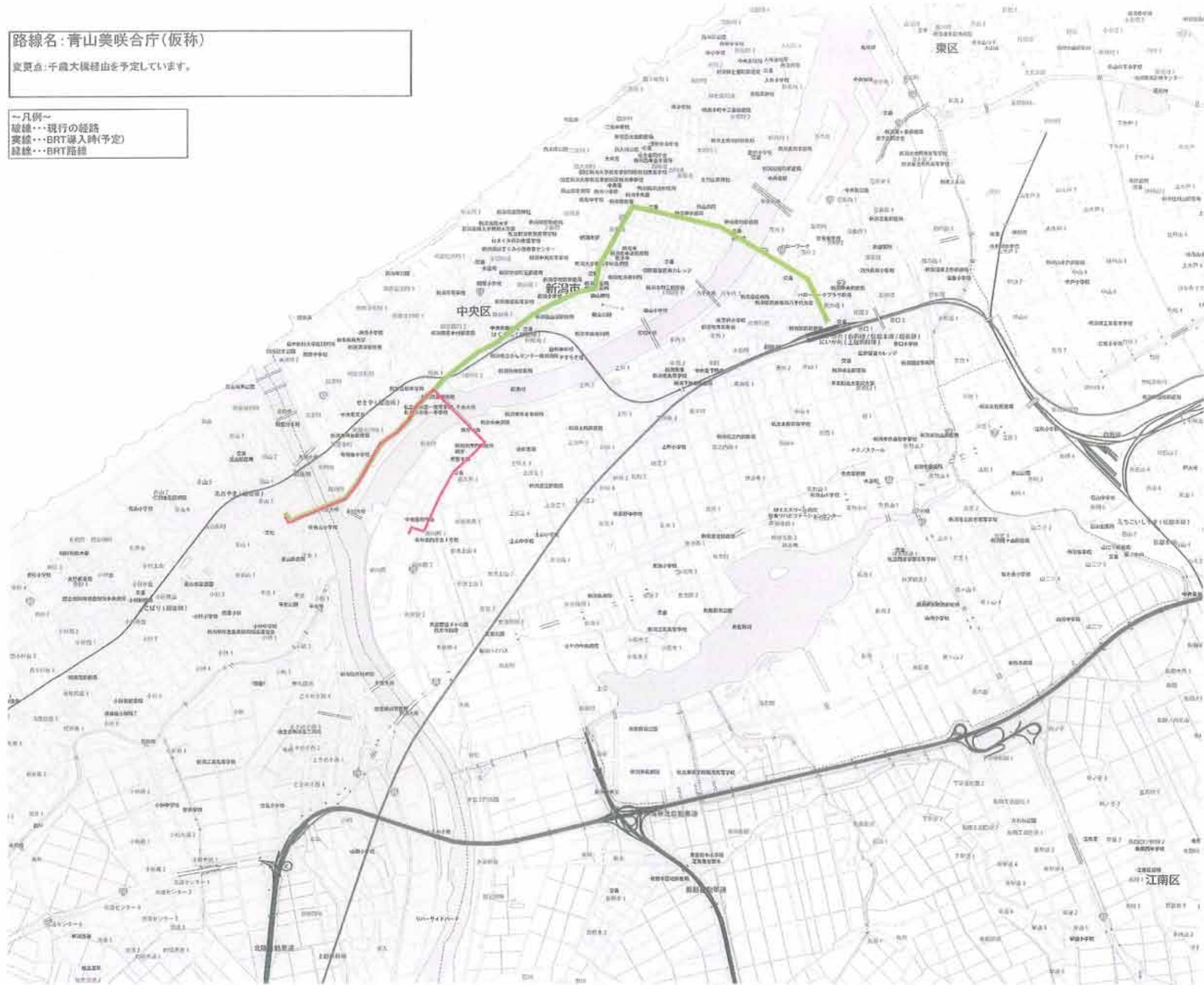
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:青山美咲合庁(仮称)

変更点:千歳大橋経由を予定しています。

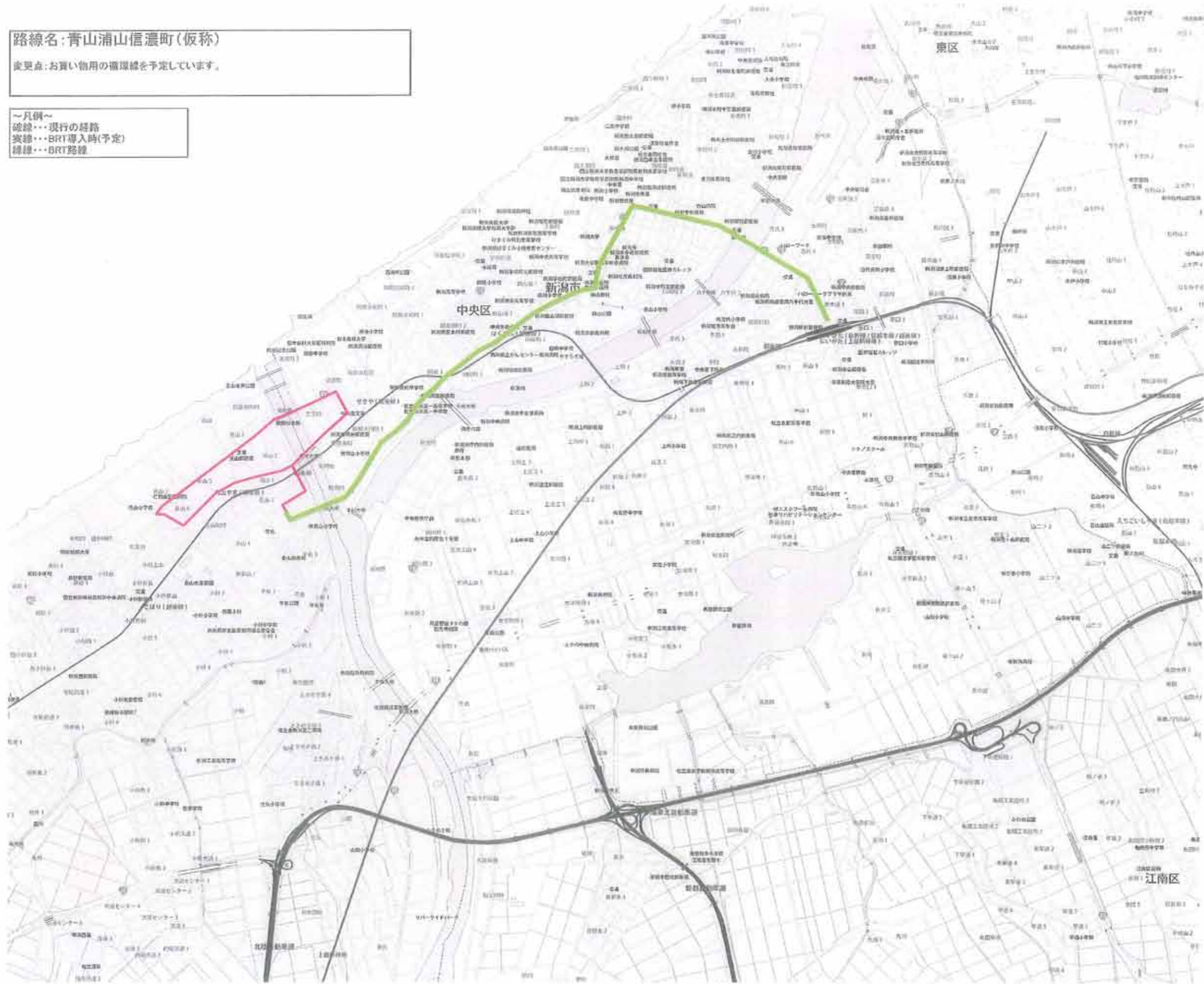
～凡例～  
破線…現行の経路  
実線…BRT導入時(予定)  
緑線…BRT路線



路線名:青山浦山信濃町(仮称)

変更点:お買い物用の循環線を予定しています。

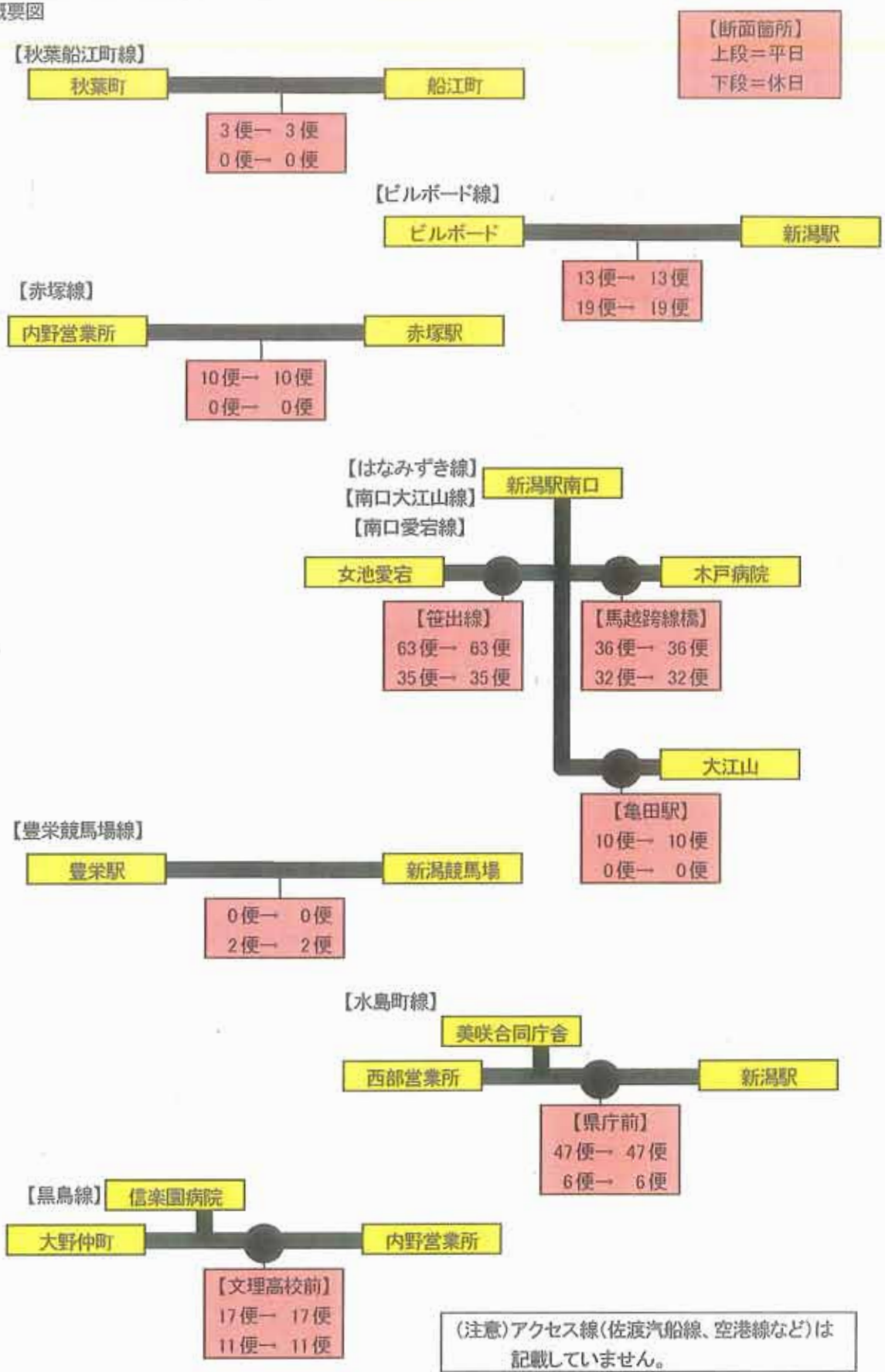
～凡例～  
 破線・・・現行の経路  
 実線・・・BRT導入時(予定)  
 緑線・・・BRT路線



□再編後にBRTと直接接続または重複(平行)せず運行するバス路線		
	現状	再編後
a) 西方面の路線	—	—
路線数(本)	2	同左
便数(本/日)	27	同左
総走行距離(km/年)	11 63,602.0	同左
利用者数(人/日)	8,448.0 253	183
	32	92
b) 南西方面の路線	—	—
路線数(本)	1	同左
便数(本/日)	47	同左
総走行距離(km/年)	6 71,001.0	同左
利用者数(人/日)	6,372.0 674	824
	46	415
c) 東方面の路線	—	—
路線数(本)	2	同左
便数(本/日)	3	同左
総走行距離(km/年)	2 2,352.0	同左
利用者数(人/日)	1,524.0 152	117
	14	59
d) 南東方面の路線	—	—
路線数(本)	3	同左
便数(本/日)	168	同左
総走行距離(km/年)	90 273,763.0	同左
利用者数(人/日)	67,956.0 2,386	2,484
	869	1,252
e) 万代地内の路線	—	—
路線数(本)	1	同左
便数(本/日)	13	同左
総走行距離(km/年)	19 3,185	同左
利用者数(人/日)	2,280 22	24
	25	12

(注意) アクセス線(佐渡汽船線、空港線など)は、記載していません。

f) 路線概要図



g) 路線網図

バス路線の現状と再編後についてそれぞれ A3 横で作成すること  
 区間を変更する路線: 現状路線(赤破線) → 再編後(赤実線)  
 廃止する路線 : 現状路線(黒破線) → 再編後(黒実線)  
 新規に追加する路線: 現状なし → 再編後(桃色実線)

※変更ありませんが  
 現路線図添付しています。

※ 数値の根拠については、「(4) 1) バス路線再編計画の詳細について」で記述すること



【様式6-2 g) バス路線網図】 (平成24年10月時点での予定です。)

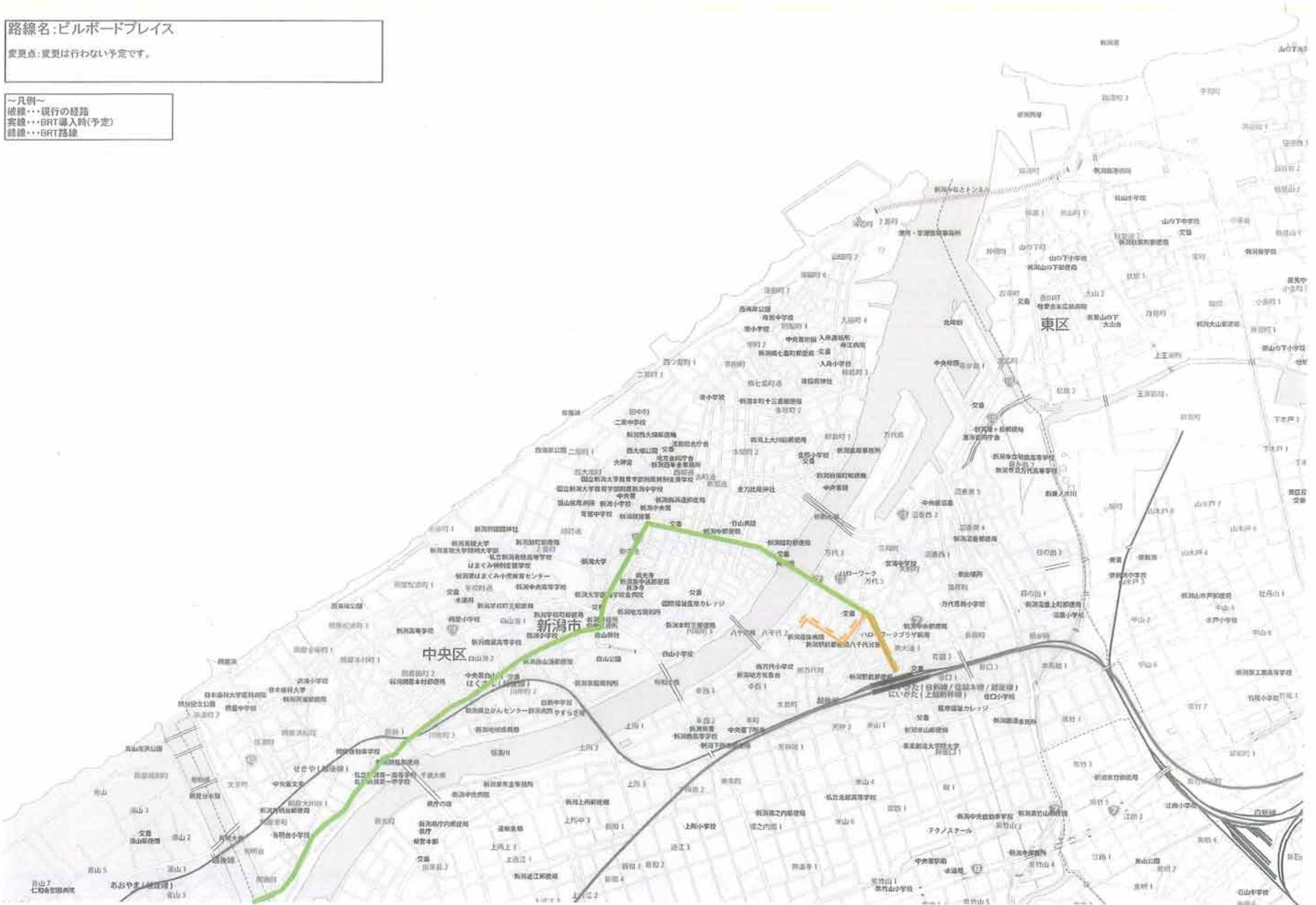
路線名称	路線	ページ番号
ビルボードプレイス	ビルボードプレイス	1
水島町	水島町・西部(営)	2
秋葉船江町(桃山小学校スクールバス)	船江町(秋葉一)	3
豊栄競馬場	豊栄～競馬場	4
はなみずき	はなみずき	5
新潟駅南口大江山	南口～大江山	6
りゅーとリンク(新潟駅南口曾野木ニュータウン線系統)	南口～ニュータウン	7
女池愛宕(新潟駅南口線系統)	南口～女池愛宕	8
黒鳥	黒鳥	9
赤塚(住民バス)	赤塚	10



路線名:ビルボードプレイス

変更点:変更は行わない予定です。

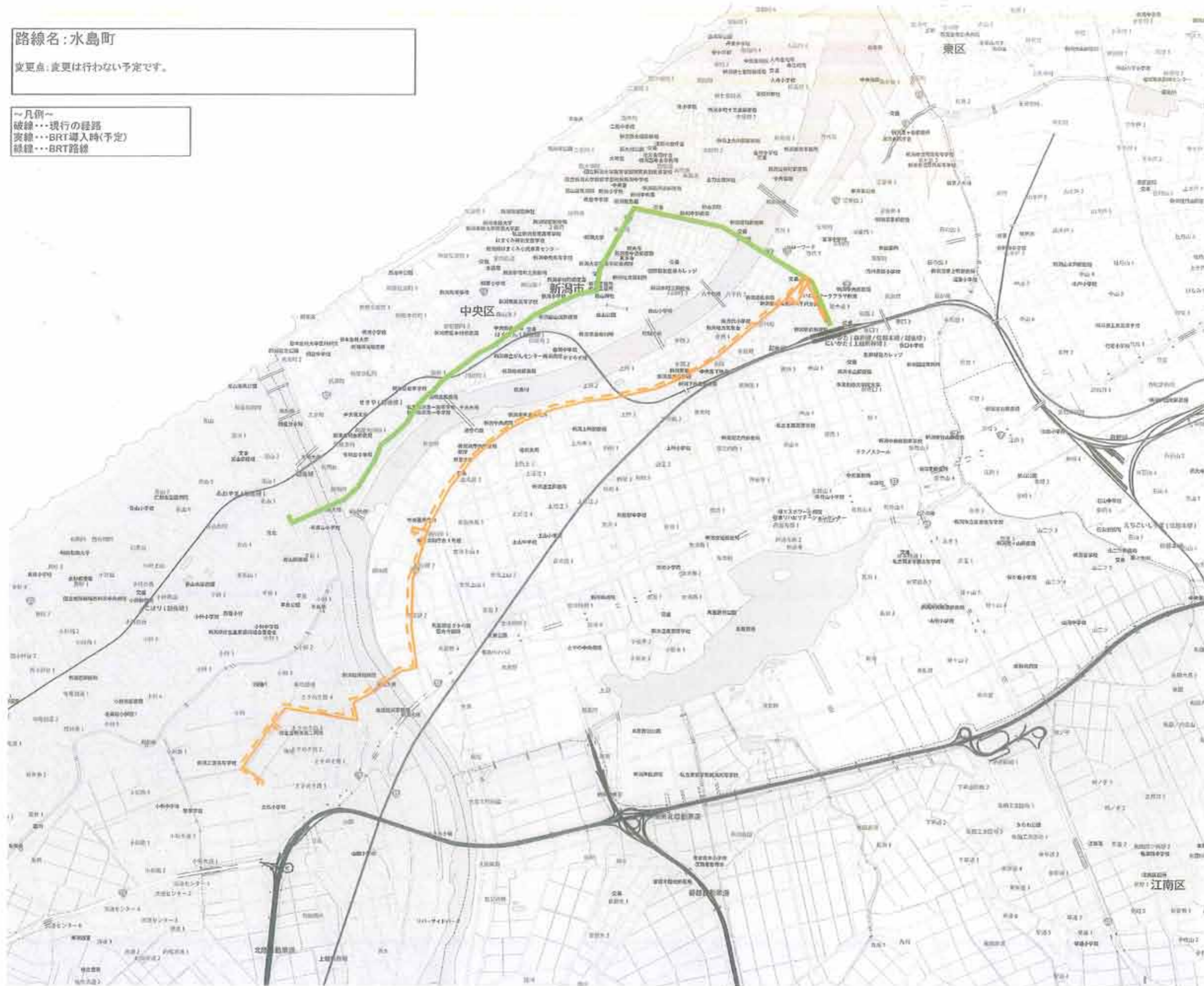
- ～凡例～
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:水島町

変更点:変更は行わない予定です。

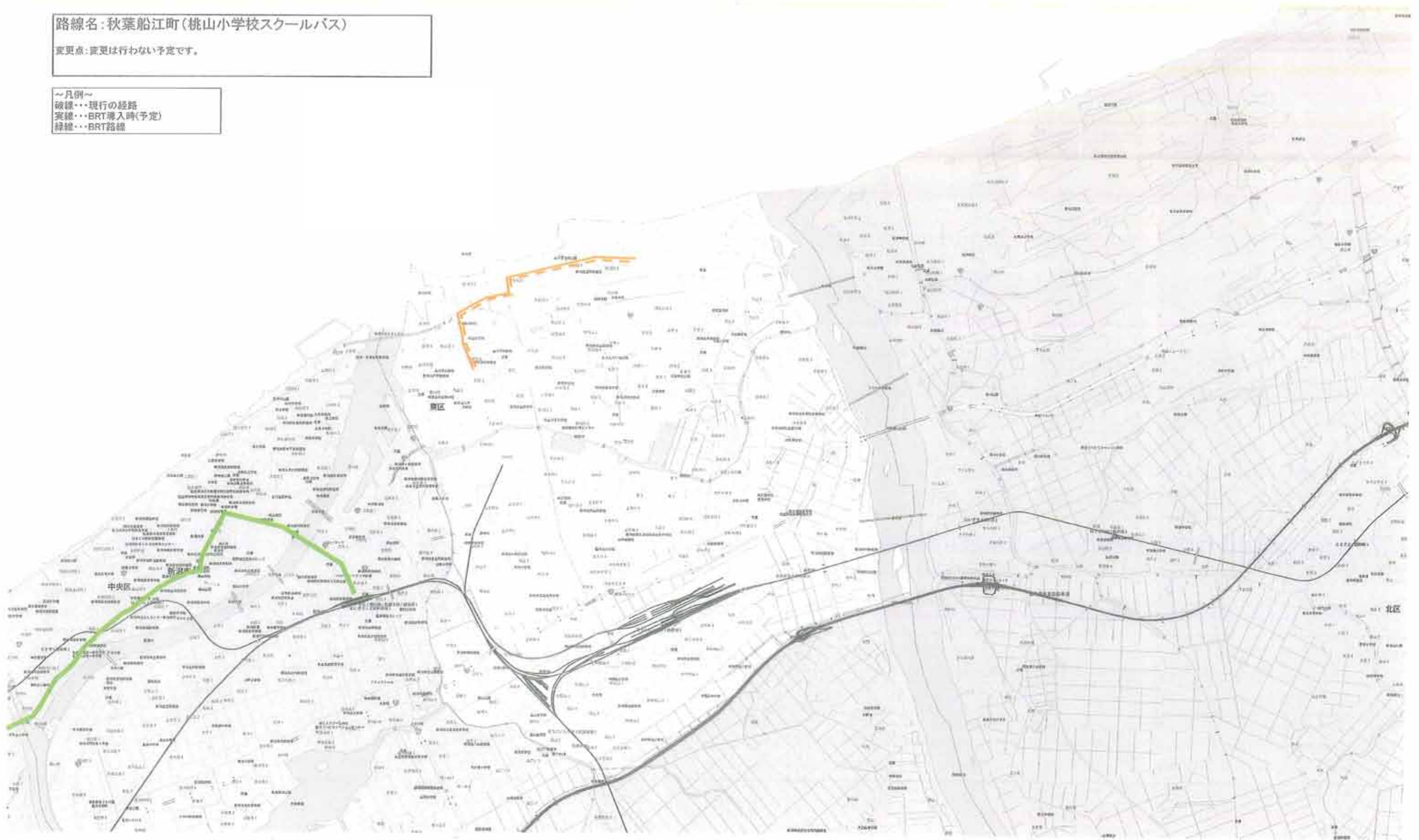
- ～凡例～
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:秋葉船江町(桃山小学校スクールバス)

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線

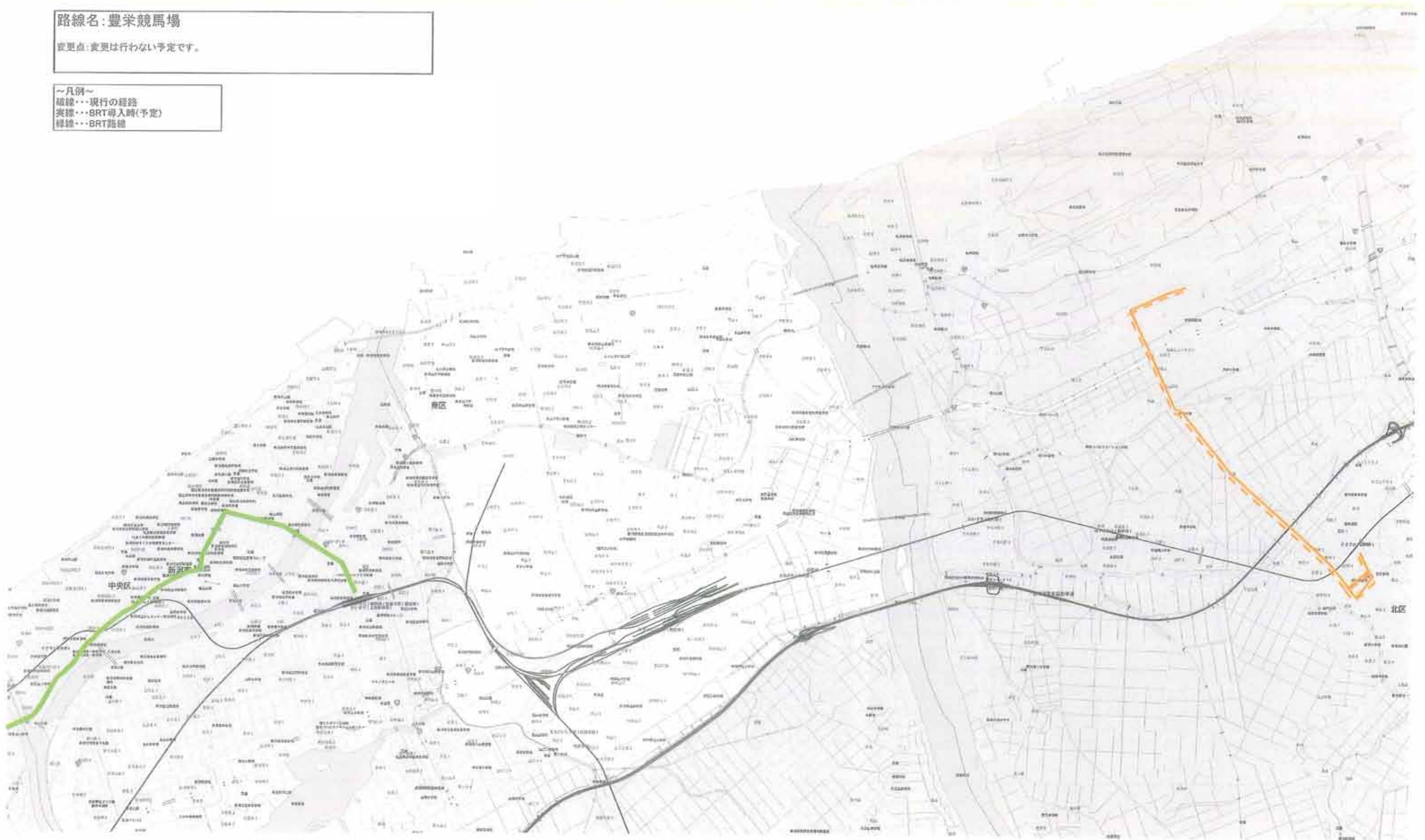


路線名:豊栄競馬場

変更点:変更は行わない予定です。

~凡例~

- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線

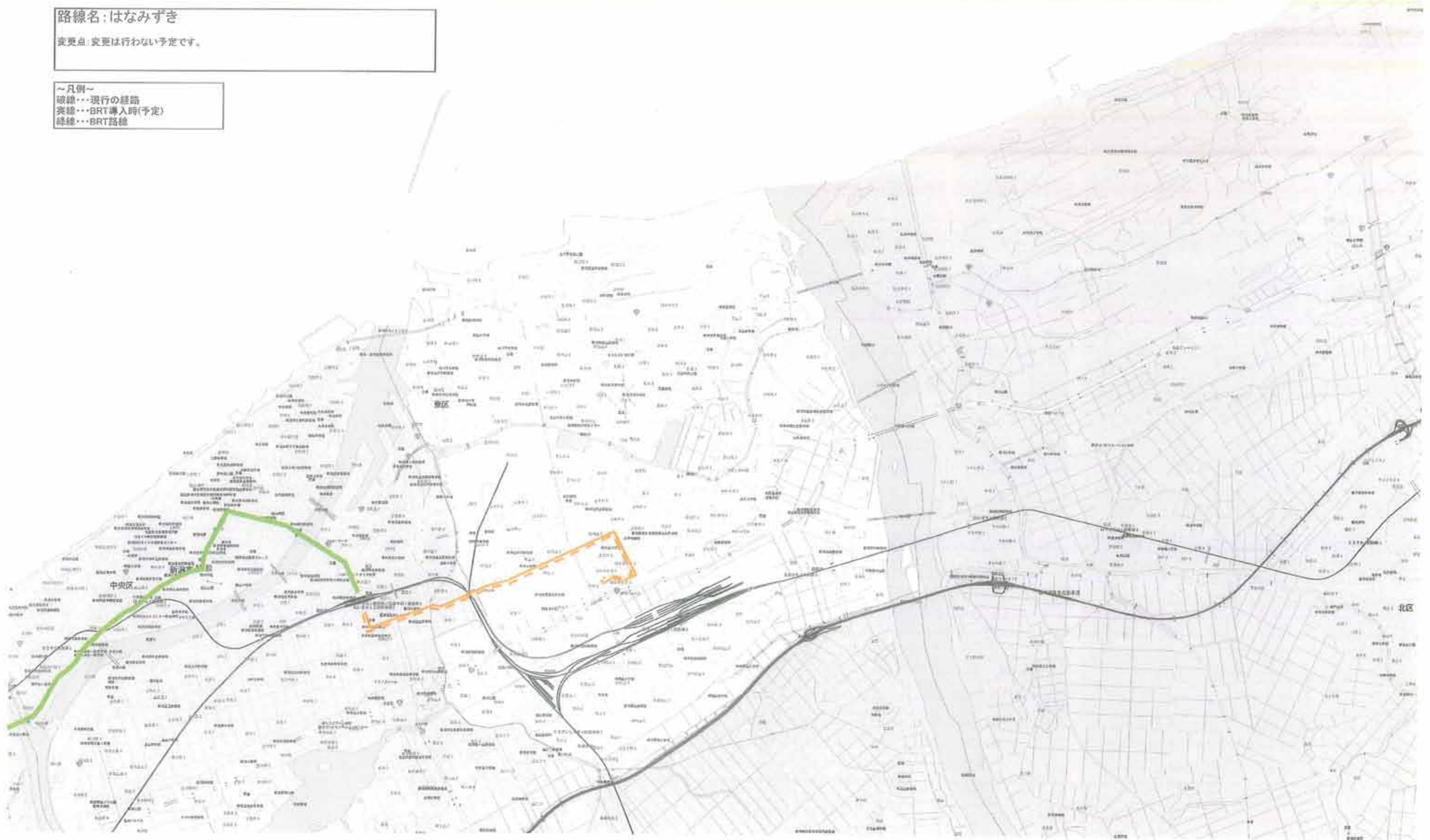


路線名: はなみずき

変更点: 変更は行わない予定です。

~凡例~

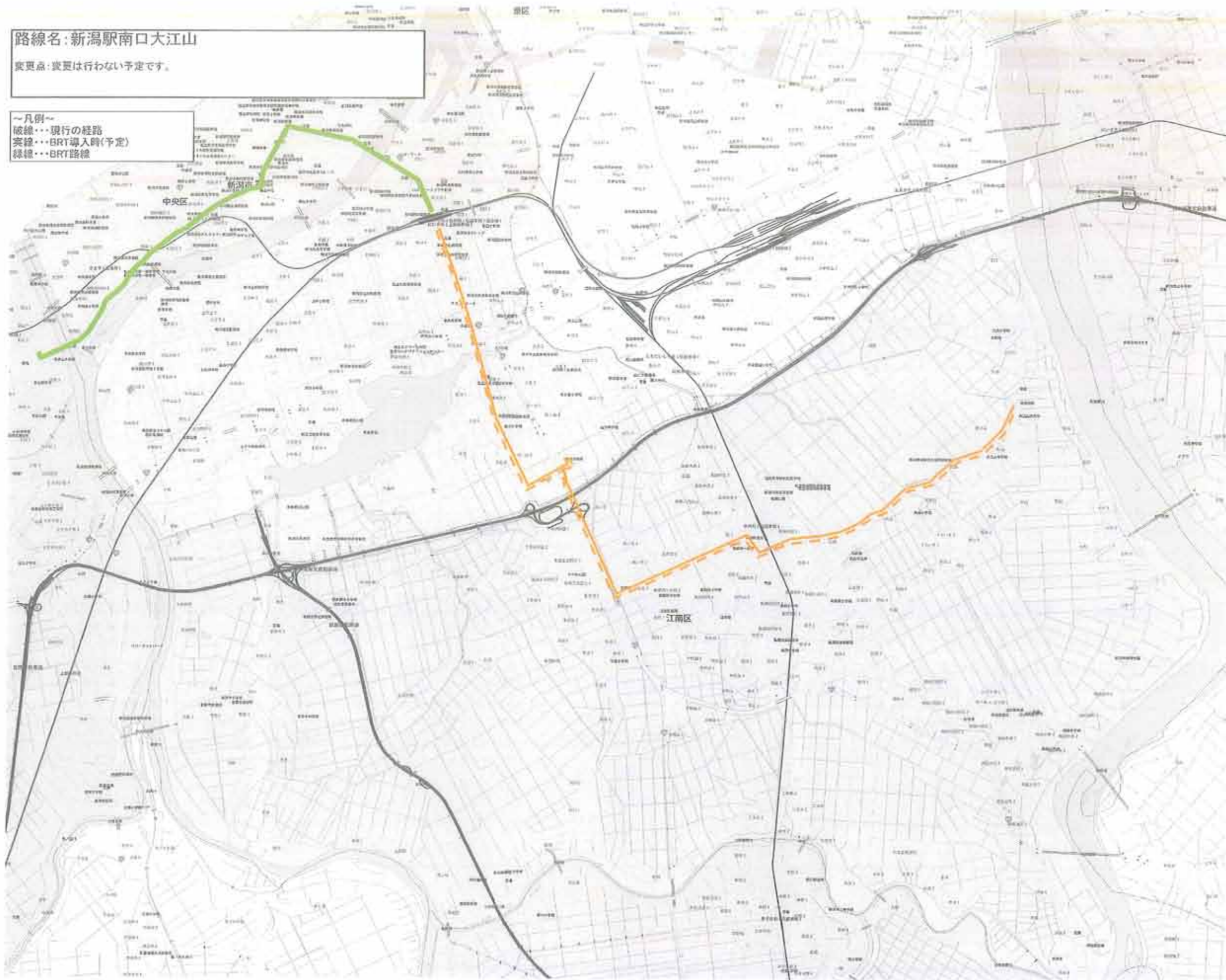
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:新潟駅南口大江山

変更点:変更は行わない予定です。

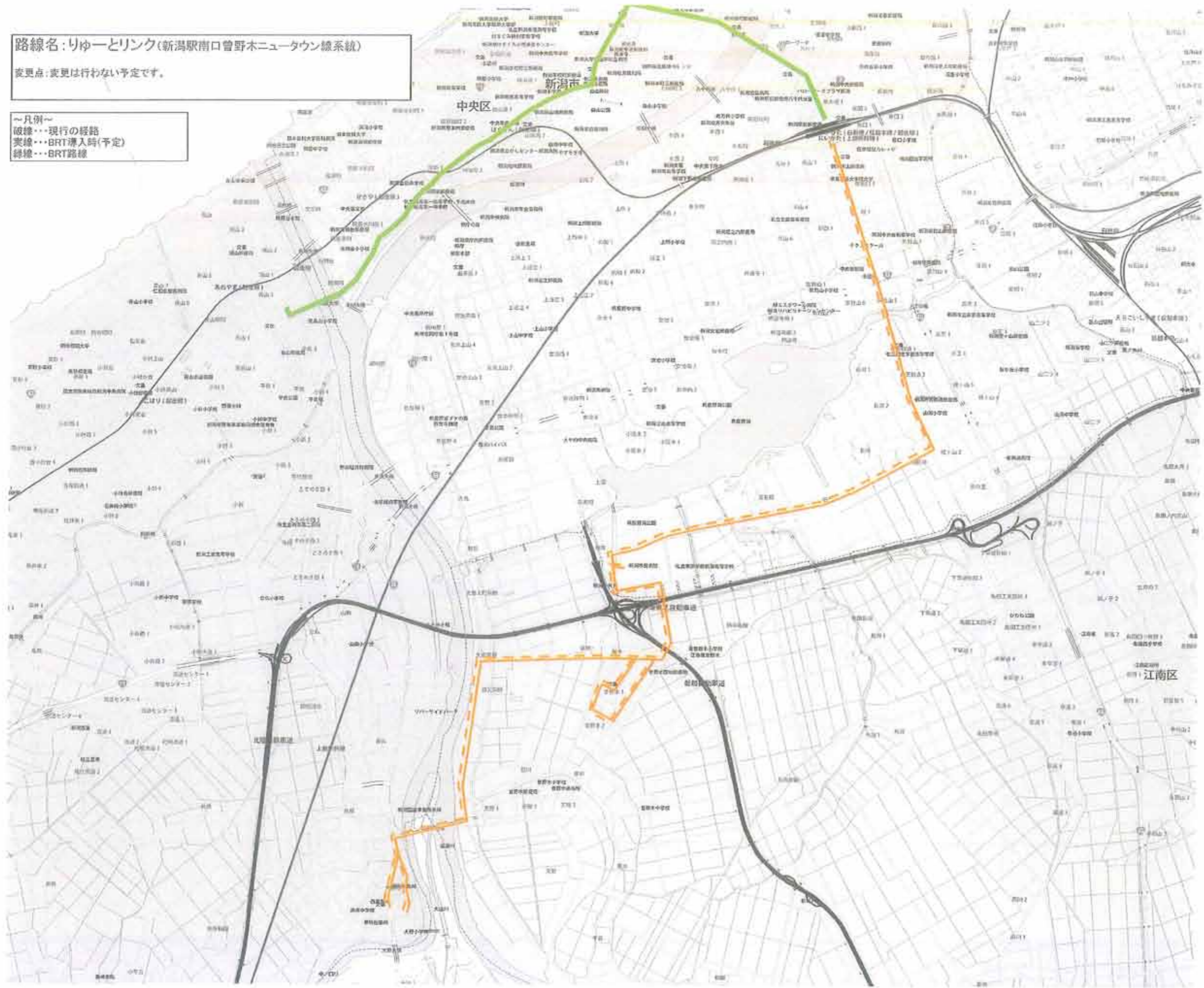
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線





路線名:リyahーとリンク(新潟駅南口曾野木ニュータウン線系統)  
変更点:変更は行わない予定です。

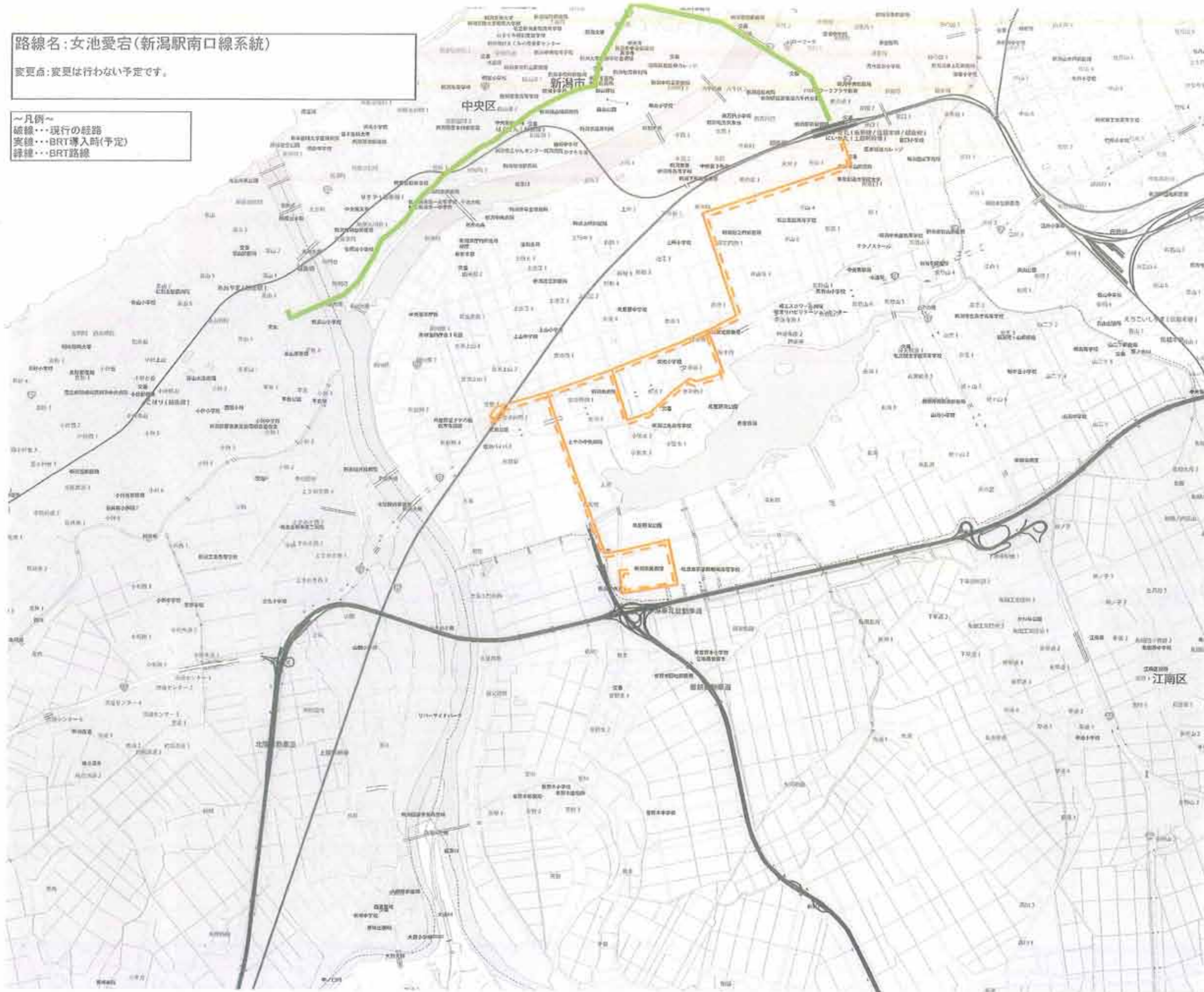
～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:女池愛宕(新潟駅南口線系統)

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



路線名:黒鳥

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～

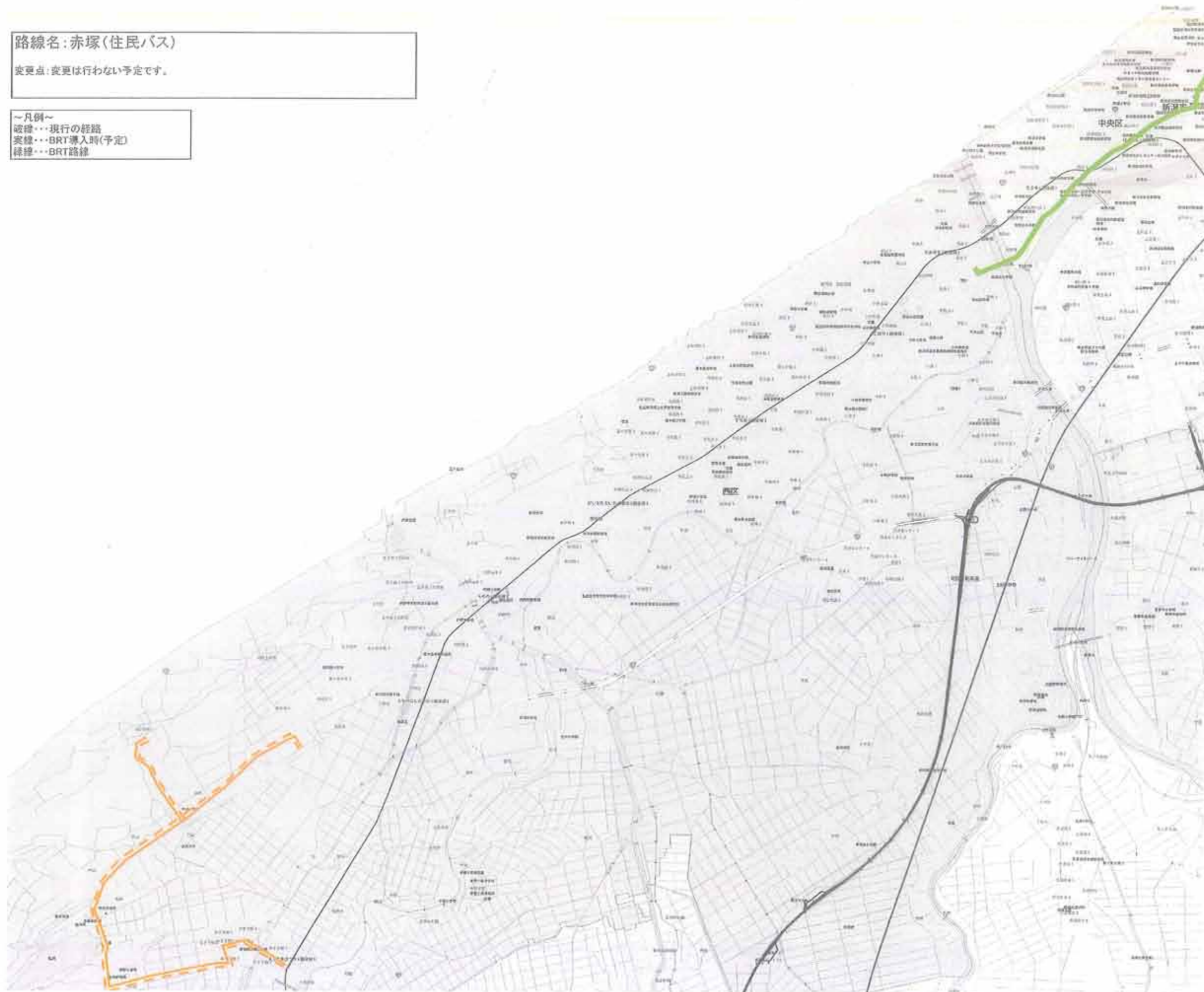
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名: 赤塚(住民バス)

変更点: 変更は行わない予定です。

- ～凡例～  
破線・・・現行の経路  
実線・・・BRT導入時(予定)  
緑線・・・BRT路線



### 3) 各種移動主体に対する取り組みと期待する効果 (A4 縦1頁で記入)

本事業およびバス路線再編によって、各種移動者（バス利用者、自家用車利用者など）に対してどのようなサービスを行い、どのような効果を期待するのか。4縦1頁以内で記述してください。

■現在のバス利用者のメリット・デメリット		
	メリット (どこがどのように良くなるか?)	デメリット
①【平日・朝】まちなか(都心軸上)を移動する人(通勤等)	*路線を選択する必要が少なくなります。(方面別の乗り場が一元的にある場合) *定時性が向上します。	*(方面別の乗り場が一元的でない場合)平行(重複)路線の乗り場がBRT駅から離れるため分かりにくくなります。 *道路中央に駅ができる箇所では駅と歩道を往来する必要があります。
②【平日・昼】まちなかを移動する人(買物等)	*路線を選択する必要が少なくなります。(方面別の乗り場が一元的にある場合) *定時性が向上します。	*(方面別の乗り場が一元的でない場合)平行(重複)路線の乗り場がBRT駅から離れるため分かりにくくなります。 *道路中央に駅ができる箇所では駅と歩道を往来する必要があります。
③【土休日】まちなかを移動する人(買い物等)	*路線を選択する必要が少なくなります。(方面別の乗り場が一元的にある場合) *定時性が向上します。	*(方面別の乗り場が一元的でない場合)平行(重複)路線の乗り場がBRT駅から離れるため分かりにくくなります。 *道路中央に駅ができる箇所では駅と歩道を往来する必要があります。
④【平日・朝】郊外からまちなかの施設に移動する人(通勤等)	*都心軸へ流入してくる各路線(各地～交通結節点)の運行本数が増加します。 *交通結節点における行先の選択肢が増加します。 *パーク&ライドやバス&レールが利用しやすくなります。(移動時間が短縮)	*交通結節点で乗換えが必要になります。(都心軸へ向かう場合)
⑤【平日・昼】郊外からまちなかの施設に移動する人(買物等)	*都心軸へ流入してくる各路線(各地～交通結節点)の運行本数が増加します。 *交通結節点で行先の選択肢が増加します。 *郊外における運行本数が増加します。	*交通結節点で乗換えが必要になります。(都心軸へ向かう場合)
⑥観光客など市外からの来訪者	*行先や乗り場が分かりやすくなります。交通結節点にレンタサイクルなどを設置することで行動範囲が広がり、街の散策がしやすくなります。	*行動範囲が広がると交通結節点で乗換えが必要になります。
⑦その他	交通結節点に駐車場・駐輪場ができるとパーク&ライドやサイクル&ライドが可能になり環境にやさしくなります。	都心軸周辺の一般道路で道路渋滞が起きます。
<b>■自動車利用者に公共交通(BRTおよびバス)を利用してもらうための取り組み</b>  <p>現行バス路線の長大路線を減らし、短い距離の運行本数を大幅に増やすことで利用者は一日の行動をバス時刻にあわせる必要がなくなります。これにより利用者が少しでも増えることで自家用車利用が減少し、新潟市中心部の道路渋滞緩和や排出ガス軽減につながり、環境にやさしい街づくりが可能になります。また無理なく公共交通を利用いただくために交通結節点やバス停周辺の駐車場や駐輪場の整備を新潟市にお願いしていきます。</p> <p>また、平成23年度に実施した「古町ワンコインバス」では約17%の自家用車利用者がバスを利用していました。路線沿線商業地域と連携して運賃の割引やりゅうと(ICカード)のポイント還元率を高めることでバスの利用者が優遇される様に取り組みます。</p>		

### (3) 本事業に係る企画提案の詳細について

#### 1) 本事業における運行計画の詳細について (A4 縦4 頁以内)

第1期導入区間におけるBRTの運行計画について、様式4の記載事項に関する補足説明(運行計画を立案する上での根拠、および、数値についての根拠等)をA4縦4頁以内で記述してください。

本事業において弊社は「気軽に移動できる街づくり」を目指しバス路線網再編において幹線・支線・フィーダーの区分を設けます(参照:様式10)。

幹線は路線網の軸になる路線で、人口密度の高い地域の利用者や支線から乗り換えてくる利用者を大量輸送するための路線です。大量輸送を可能にするために運行頻度も極めて高くします。支線は交通結節点より遠方にあっても人口密度の高いエリアや人口吸引力のあるランドマークなどと交通結節点を結ぶ路線で、幹線へ利用者を輸送する役割があり運行頻度も幹線に準じて高くなります。フィーダー線は、支線やJR駅などに輸送する路線です。

現行の長大路線を役割ごとに単区間に区分することで定時性が向上し、それぞれの路線で運行頻度を高めることができます。この際、乗換えというデメリットが生じるため、スムーズな乗換えができる交通結節点の整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいくとともに、交通結節点(乗換え場所)では豊富な行先と高い運行頻度の設定、また乗換えによる料金の追加負担が発生しないようリゅうと(ICカード)の普及に努めます。

バス路線網再編において設定した幹線(6路線予定)のうち、新潟市発表のBRT基本方針に一番近い幹線が新潟駅～白山駅～青山です。そのため今回弊社は「新潟駅～市役所～白山駅～青山」の区間でBRTの提案を行っています。提案理由や提案概要の詳細は下記項目の通りです。

##### ★(新潟駅～市役所～白山駅～青山にBRTを導入提案する理由)

- 理由1(参照:参考資料4)・・・白山駅を交通結節点とした場合、平成23年度この区間を運行するバス路線の利用者は新潟駅～白山駅の内外移動(新潟駅～白山駅で乗車降車が完了する利用者)は往路28.9%、復路36.5%です。内外移動(新潟駅～白山駅乗車して白山駅以西に移動する利用者の移動または白山駅以西から白山駅～新潟駅に流入してくる利用者の移動)は、往路71.1%、復路63.5%です。

青山を交通結節点に設定した場合、内外移動(新潟駅～青山)は往路45.6%、復路42.9%です。内外移動は往路54.4%、復路57.1%です。これは白山駅を交通結節点にすると多くの利用者に乗継ぎが発生し不便さを感じることで理解が得られにくいですが、青山まで延伸することで約半数の利用者は直通で移動でき、接続バスを利用できることで理解を得やすくなります。

- 理由2(参照:参考資料5.6)・・・理由1に関係しますが、白山駅から郊外方向に放射線状に路線が分かれています。白山駅が交通結節点になりますが、現在白山駅から先青山までは大堀・寺尾・流通・白根・味方の各線が並走し、青山から先で各方面へ放射線状に運行しています。並走している途中で路線を切断しても利用者の行先の選択肢が少ないうえに運行の効率化が大きく図れません。

そのため労働時間(運転士の運転時間)が捻出できず持続可能なバス路線網の構築が難しくなります。新潟駅～白山駅で生み出される労働時間は1往復当たり約30分ですが、新潟駅～青山で生み出される労働時間は1往復当たり約1時間10分を見込んでいます。弊社はこの余った労働時間を域内サービスの拡充にあてたいと考えています。

- 理由3(参照:参考資料7)・・・新潟駅から青山の間を移動目的によって次のように区分できます。
  - ① 都心部(新潟駅～古町)・・・通勤・買物(買回り品の買物)・社交・食事のエリア。
  - ② 学校圏(市役所～白山駅～関屋)・・・市役所、学校、公園のエリア。
  - ③ 生活圏(関屋～青山)・・・住居・買物(最寄品の買物)のエリア。  
\*青山と古町の小売における商品構成は異なっているため、買物を目的とした双方向の移動が発生します。

この3つのエリアをBRTで結ぶことで、気軽に快適に移動できます。また、平成23年度に実施されたパーソナルトリップ調査による移動目的構成の約80%以上をBRTで達成できます。

- 理由4・・・青山には大型商業施設があり、周辺にも多くの住居や大型マンションも多数存在します。よって徒歩や自転車で多くの利用者がBRT駅(青山)へ気軽にアクセスすることができます。他のBRT駅同様に整備の検討をしていただき、さらに周辺施設にご協力をお願いしていくことで、パーク&ライドやサイクル&ライドが可能になると、パーク&ライドの用地確保が難しい白山駅より理想的な交通結節点になると思われます。白山駅では自家用車利用者からBRTへの利用促進が難しくなります。  
また青山でのパーク&ライドが可能になると、都心部への自家用車の流入が削減されるとともに排出ガスも削減され環境に優しい街づくりが可能になります。

★(定時性の確保)

「遅れない」ダイヤ編成と「遅れてもすぐに回復できる」ダイヤ編成の組合せで定時性を失う要因に対応します。

※ 「遅れない」ダイヤ編成・・・運行便毎の定時性をAGSやドライブレコーダーなどのデータを常に解析しダイヤ改正時にフィードバックしていきます。

※ 「遅れてもすぐに回復できる」ダイヤ編成・・・空間的余裕と時間的余裕を設定し対応します。

- ① 空間的余裕→システムなどのハードの設置が必要です。(参照:様式11)
- ② 時間的余裕→ダイヤの折り返し時分に余裕を持たせることなどで、運行の遅れを吸収したり、緊急時の車両入替できたりするダイヤ編成にします。また、遅れが発生した場合にダイヤが通常に戻るまで復旧ダイヤを利用するなどの仕組みを構築します。このようなフェイルセーフ設計することで高い定時性を保つことが可能になります。

更なる定時性確保に向けたシステムの提案を様式11にて記述しています。

★(速達性の向上)

営業開始時は昼間時間帯で新潟駅→青山を24分、青山→新潟駅を26分で結びます。その後、徐々に高速化を図り新潟駅→青山を20分、青山→新潟駅22分で運行することを目指します。また運行管理と運行技術が向上すると更に高速化が図れるため、そのためのITSの一元化とシステム向上を行政にお願いしていきます。システムの導入について様式11に記述しています。

★(利用促進やわかりやすさ)

バスとの乗り継ぎでは乗換え時間を、ピーク時約 5 分以内を目標とします。バス停と BRT 駅との移動距離は約 3 分(約 300m)以内で BRT またはバスの待ち時間を約 2 分になるようにバス停の再配置とダイヤ編成を行います。

また、新潟駅や白山駅では JR のダイヤ編成に対応し電車との乗換え時間を通勤時間帯で約 3~5 分、通常時約 5~10 分とし新幹線との乗換え時間を約 10~15 分で設定します。

さらに、新幹線の新潟発東京行き始発便から東京発新潟着の最終便まで接続できるように営業時間を拡大します。営業時間は年間毎日同じに設定します(ピーク時間帯などにおける運行本数は平日と土休日で異なる予定です)。

ほかにも IT を最大活用した情報案内の発信をしていきます。それにより生活に密着した利便性の高い路線を目指します。IT システム構築の導入について様式 11 で記述しています。

★(安全対策)

安全に関しては絶対に妥協の出来ない事項です。運行中の利用者の安全確保はもちろんのこと走行中において歩行者、自転車、自家用車などほかの交通にやさしい気配りの利いた運行に努めます。更なる安全確保について様式 11 に記述しています。

弊社の安全体制において「輸送の安全」は旅客運送事業の最重要事項であるため、平成 18 年度より運輸安全マネジメント制度を導入し、継続的に輸送の安全性向上に努めています。「安全管理規程」ほか諸規定に則り運行管理体制の強化を図ると共に、緊急時においても「安全体制組織図」により連絡体制も構築されています。

運転士の指導監督については、旅客自動車運送事業運輸規則やその指針である国土交通省告示(第 1676 号)に準拠し実施しています。特に接客マナーにおいては、定期的な教育に加え恒常的な接客状況のモニタリングにより、適宜、指導・教育を行いお客様の満足度向上に努めています。これらの施策を本事業においても継続していきます。

★(現時点における運行の課題)

現時点で BRT の与条件では、下記の点などのいくつかの課題があります。

- ① 平日朝のピーク時間帯で新潟駅における利用者の需要を BRT だけで満たすためには(利用者が BRT に乗りきれずあふれてしまわないようにするためには)新潟駅万代口から古町方向に約 2 分間隔で出発する必要があります。しかし現与条件では出発ホームが 1 本です。朝のピーク時、100 人の乗車時間は 1 分 50 秒であるため、すぐに次発が追いついてしまい数秒のズレで約 2 分間隔運行が不可能になります。それは供給輸送力の減少となり利用者に次発の便をお待ちいただくことで不便さを感じさせてしまいます。

解決方法のひとつとして「交互出発」(参考資料 8)があります。出発ホームを 2 本用意し交互に出発させる手法で、例えば接続バス A は 7 時 53 分に 1 番線に入線到着し、2 分間停車して乗車を完了させ 7 時 55 分に出発します。2 番線には接続バス B が 7 時 54 分 30 秒に進入してきて 7 時 55 分に停止し 7 時 57 分に出発します。そのときは 1 番線に次の接続バスがいる手法です。しかし、現在の与条件では出発ホームが 1 本しかないため仮にも接続バス A が 7 時 55 分に出発できないと後続の接続バスにも遅れが出てしまいます。与条件では乗車降車兼用のホームとありますが、この条件では上記計算は成立しません。よって乗車降車は別に考えています。

この「交互出発」の手法について、安全という観点からホームの 1 番線、2 番線の往來に車道を渡らなければならない危険性が伴います。この手法を採用する場合は、安全が確保されるようなホームの往來方法を別途検討する必要があります。(接続バスの進入と利用者の往來を分けるための信号や JR 駅から BRT ホームへの地下道の設置など。)

「交互出発」の手法を選択できない場合は利用者が BRT 駅ホームにあふれてしまいます。そのため利用者は新潟駅から出発する他の路線バスもあわせて利用し都心軸を移動する必要があります。この場合は路線バスの乗り場が BRT 駅と隣り合っていないため都心軸の移動に乗り場が分かれてしまう不便さを生み出してしまいます。



他の解決法に車外精算(改札)方式があります。この場合は朝ピーク時 100 人の乗車時間を 1 分 12 秒へ短縮できるため 2 分間隔運行も対応可能ですが、現時点の与条件では改札設置の可否が不明です。

そのため現時点で最善の解決方法は運行間隔を広げなければ対応できず、同じ行先でも乗り場が異なるという不便が生じる点は課題と思われます。

- ② 定時性の確保や速達性を高めるために、BRT 駅における追い越し車線の設置や定刻になったら発車するためのホームドア、車外精算のための券売機、精算機、改札の設置が必要です。現時点の与条件からは難しいため定時性や速達性という本来の BRT の意義を達成できない点が課題と思われます。
- ③ 与条件には円滑な走行環境が確保されるとあります、降雪時は除雪の如何で運行自体を見合わせなければならない可能性があります。よって BRT を運行している他都市にはない冬の気候条件を十分に考慮する必要があります。

#### ★(公共交通の利用促進)

利用者が「気軽に移動できる」交通体系を構築していく中で、自転車や自動車などからバスに 100% 転換する手法ではなく、バスと各交通手段を組合せる手法がより理解を得られやすいと考えています。その際、どれだけ街を移動する時間を短縮できるのか、家計の負担(ガソリン代、駐車場代など)をどれだけ軽減できるのか、環境にどれだけ優しいのか、様々なメリットを情報発信し利用者増加を目指します。また、利用回数の多い利用者にはりゅうと(IC カード)のポイント付与率を高めるなど優遇できるようにします。

交通結節点ではパーク&ライドやサイクル&ライドが可能な駐車場・駐輪場の整備と既存の施設(JR 駅、空港、県庁、市役所、大型ショッピングセンターなど)を活かした交通結節点整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。これにより来航者・来庁者・来店者を増やすことが可能になり「まちの活性化」が図られます。

#### ★(運営上のリスク回避)

今回の提案路線は弊社が設定するバス路線網における幹線の位置づけです。国土交通省の調査によると人口密度が 70 人/ha 以上の都市は公共交通利用率が約 10%以上になっています。現在、新潟市のバスによる移動手段率は 2.8%ですが、今回の提案路線沿線は公共交通利用率が 10%以上になる可能性を潜在的に秘めているため収支状況の大きな悪化は予想していません。

今後路線網(面)全体で収支管理をしていきます。当然のことながら路線網全体の収支や利用状況のチェックはもちろんのこと、網をなす各路線・各便の収支状況・利用状況・運行状況を常に細かくチェックし、リスク回避できるような体制としていきます。

#### ★(深夜割増運賃について)

今回の提案では営業時間を拡大するため、深夜時間帯に運行する便には深夜割増運賃の設定を今後検討する予定です。

#### ★(営業開始にあたり)

「新潟駅～万代～古町～市役所」の区間は弊社において最大のマーケットです。運行に関するノウハウはもちろんのこと利用者特性も十分に把握しています。BRT 導入時には乗換えというデメリットを補う利便性・定時性・快適性などを追求していきます。

ハード(車両、駅、案内表示、管理システムなど)の設置については新潟市をはじめ関係機関にもご協力いただきながら、運用では「気軽に動ける街づくり」に向けたサービス体系(高頻度、高速、快適、分かりやすさなど)の拡充に長年の経験と知恵を活かしていきます。

## 2) BRT車両基地(車庫)について(A4縦1頁)

第1期導入区間にBRTを導入する場合、その車両を保管、点検整備するための車両基地(車庫)用地について、地図も含めてA4縦1頁で具体的に記述して下さい。なお、所在地(住所)、面積、所有者の他、地図等を用いて周辺道路の状況、新潟駅までのアクセス道路と距離、所要時間について、また、アクセス道路において通行上の課題があれば詳細に記述して下さい。

### BRT 車両予定基地

(名称).....新潟西部営業所

(面積).....11,017.38 m<sup>2</sup>

(所有).....新潟交通株式会社、一部借用地。

(構成).....下記の部門からなります。

- ① 運行を管理する部門→新潟西部営業所
- ② 車両整備の統括部門→車両課
- ③ 整備委託会社→ヤマトオートワークス(株)の他、導入車両にかかる必要整備を行う整備会社を予定しています。

(回送路)・・・西部営業所～青山

- ① 西部営業所～小針4丁目～青山、距離3.8km、所要時間約10分(参照下記図:経路A)
- ② 西部営業所～下山田～青山、距離3.8km、所要時間約10分(参照下記図:経路B)

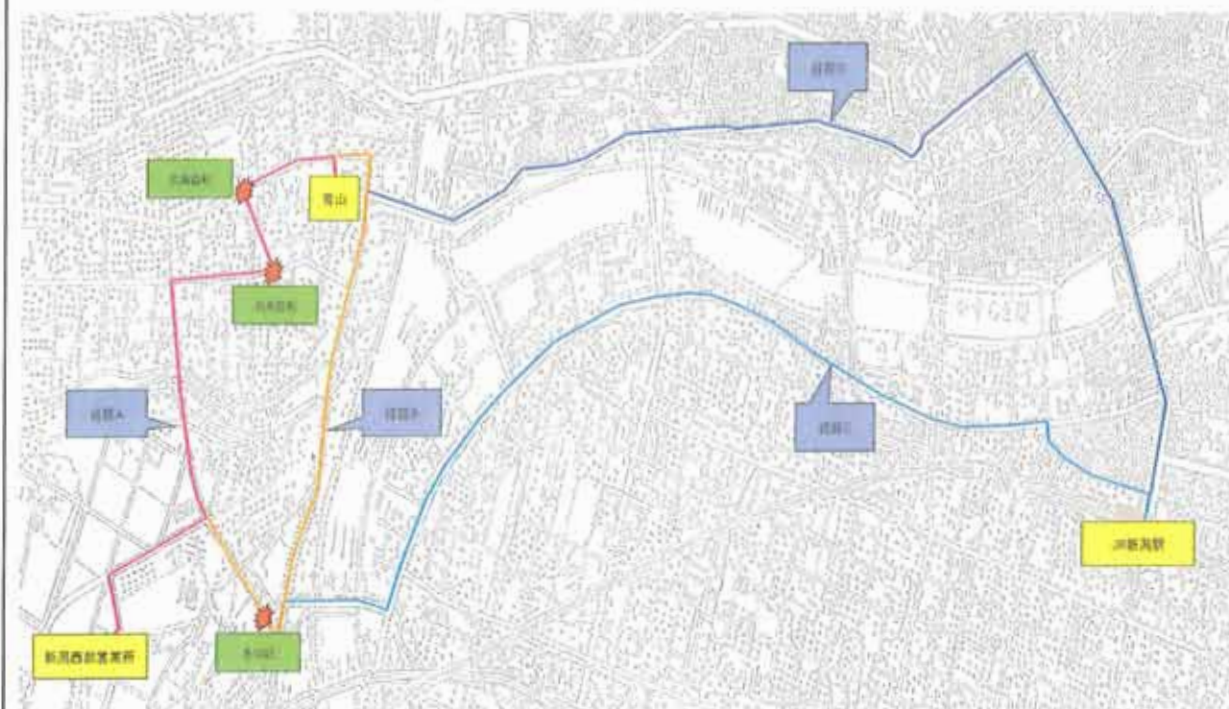
西部営業所～新潟駅

- ① 西部営業所～平成大橋～県道1号線～新潟駅、距離8.2km、所要時間約28分(参照下記図:経路C)
- ② 西部営業所～関屋大橋～県道16号線～新潟駅、距離10.2km、所要時間約30分(参照下記図:経路D)

(課題).....※回送路上に鋭角に回転しなければならない箇所や勾配のきつい橋がある点が課題です。

※新潟市からの貸与車両については海外車両であるため法定点検を社外発注する必要があります。西部営業所から法定点検を行う社外の工場までの回送路についても今後検証が必要です。

### 位置図(※第1期導入区間との位置関係がわかる図面)



### 3) バス路線再編計画の詳細について (A4 縦 4 頁以内 ※参考資料については枚数制限を設けない)

本事業におけるバス路線再編計画について、様式6-1、様式6-2の記載事項に関する補足説明(バス路線再編計画を立案する上での根拠、留意点、その具体的な内容等)をA4縦4頁以内で記述してください。

なお、各路線の再編案について、現状と再編後における下記項目について比較できるような路線網図や一覧表を参考資料としてA3横で別途添付してください。

【区間(起終点)、位置付け(幹線、フィーダー等)、運行距離、運行時間帯、バス停数、ピークとオフピークの便数(〇日)、利用者数(〇日、〇年)、運賃収入(〇日、〇年)、運行経費(〇日、〇年)等】

弊社は、バス路線網再編において「線」で結ぶ路線から「網(ネットワーク)」でおおうバス路線網に再編します。これは従来の各地点から新潟市中心部へ長大に結んでいた路線を、幹線・支線・フィーダー線に役割分けし運行距離が長大な路線を短くすることで定時性を向上させ、更に運行頻度を高めて域内サービス向上に努めるものです。

国土交通省の調査によると人口密度が70人/ha以上の都市は公共交通利用率が10%以上という結果がでています。弊社は町名別人口密度70人/ha以上のエリアを核となる商圈として位置づけ幹線を設定します。さらに支線とフィーダー線を効果的に組み合わせBRT導入時から順次路線再編を行い数年で新しい路線網の再編を完了します。各線の考え方は下記のとおりです。

#### ★(各線の考え方)(参照:参考資料9,10)

- 幹線……都心部につながる軸になる路線です。人口密度の高い(主に町名別人口密度で70人/ha以上)地域と支線から乗り換えてくる利用者を大量輸送するために運行頻度を極めて高く設定します。短区間(始発から終点までの区間時間約20~30分)で運行するために定時性が保たれます。

\*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯2~5分、昼間時間帯5~10分、早朝深夜帯10~20分

- 支線……交通結節点より郊外にあるが人口密度が高い(主に町名別人口密度で70人/ha以上)地域や人口吸引力のあるランドマーク(学校や病院、ショッピングセンターなど)と交通結節点を結び幹線に利用者を輸送する路線です。幹線に準じた高い運行頻度と定時性を備えます。

\*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯5~10分、昼間時間帯10~15分、早朝深夜帯10~20分

- フィーダー線……支線や交通結節点、JR駅などに利用者を輸送する路線です。支線や幹線と接続したり鉄道などの別交通手段と接続したりする路線でもあります。

\*運行間隔の目安…ラッシュ時間帯10~30分、昼間時間帯20~60分、早朝深夜帯60分以上

現行の路線における系統の多くは各地点から新潟市都心部まで運行していますが、バス路線網再編後は幹線・支線・フィーダー線に区分するために現行都心部で重複しているバス路線の系統が整理され分かりやすい路線体系となります。また交通結節点では今までにはない豊富な先行が設定されるため「気軽に移動できる街」になっていきます。運行頻度も大幅に増加する地域が増えるため、域内サービスが格段に向上します。

#### ★(BRT 導入時のバス路線網再編について)

BRT 導入時には、下記の点が大きな変更点となります。ただし現時点では予定です。

- ① 寺尾線・大堀線・流通センター線・8 号線の各バス路線は青山が交通結節点になります。青山以西または以南のエリアから都心部へ移動する場合または都心部から各路線の方向に移動する場合は青山で乗換えになります。ただし、ラッシュ時間帯に一部の便は乗換えなしの直通運転を行います。
- ② 松浜線(船江町線含む)、河渡線、旧 7 号線、牡丹山・竹尾線、旧 49 号線の各バス路線は新潟駅または万代が交通結節点になります。万代橋から古町や市役所方向へ移動する場合または古町や市役所から各路線の方向へ移動する場合は、万代または新潟駅で乗換えになります。また、ラッシュ時間帯に各路線から古町方向またはその逆方向へ一部直通便を検討します。
- ③ 附船線、昭和大橋線の各バス路線は始終点を新潟駅から市役所に変更し運行経路も変更します。附船線は両方向西堀通、昭和大橋線は両方向東堀通をそれぞれ運行します。万代や新潟駅から下町方向へ移動する場合または下町から万代や新潟駅へ移動する場合は古町で乗換えになります。また、美術館線やがんセンター線は附船線や昭和大橋線に統合されます。
- ④ りゅーとリンクは市役所が交通結節点になります。都心部から県庁や出来島へ移動する場合または出来島や県庁から都心部へ移動する場合は市役所で乗換えになります。
- ⑤ 女池愛宕線、長潟線は新潟駅や古町の始終点を市役所や万代シティバスセンターに変更する予定です。

各路線とも乗換えが発生しますが、各路線の運行頻度をできる限り高め営業時間も拡大します。また、運賃も乗換えによる追加負担が発生しないようにりゅーと(IC カード)の普及に努めていきます。

#### ★(鉄道とのつながり)

JR との連携については、電車や新幹線の時間にはすべて接続できるよう乗換え時間を設定します。乗換え時間は、電車とバスで約 3~10 分、新幹線とバスで約 10~15 分で接続できるようにするとともに、新幹線の営業時間にはできるだけ多くの路線が接続するようにダイヤ編成を行い鉄道とのつながりをさらに強めていきます。

新潟駅や白山駅以外の JR 駅においても今後駅前広場整備がされる場合には、積極的に JR 駅へ乗り入れる路線を新設していきます。

#### ★(利用者促進について)

BRT 導入時から新潟市の協力を得ながら順次路線網の再編を行い数年で新しい路線網を整備します。定時性と運行頻度が高く、豊富でわかりやすい行先の設定や営業時間の拡大で域内サービスの拡充を図り、利用者の利便性を向上させます。

各交通手段と競争する考えではなく、交通結節点やバス停において「バスとバス」「徒歩とバス」「自転車とバス」「JR とバス」「自動車とバス」などの交通手段の組合せを利用した手法で「気軽に移動でき、お財布にも環境にもやさしい」交通体系の構築をすすめることで利用促進していきます。

今後バス路線網再編が完成したのちには、わかりやすい運賃体系への見直しを検討しゾーン運賃制などを導入することで利用しやすい運賃体系を目指していきます。

#### ★(経営について)

バス路線網全体で経営していくため、BRT と路線バスとの大きな棲み分けは考えていません。今後路線網(面)全体で収支管理をしていきます。当然のことながら路線網全体の収支や利用状況のチェックはもちろんのこと、網をなす各路線・各便の収支状況・利用状況・運行状況を常に細かくチェックし、リスク回避を図ります。

★(事業の透明性について)

本事業は公設民営方式で実施されることから、運行事業者として事業収支の透明性や事業効果について、市民や新潟市に対して説明責任を果たしていかなければならないと考えています。BRT とそれに接続するバス路線はお互いが需要の発生源であり、補完関係にあるため収入の捉え方が難しいと考えておりますが、利用者数の報告などをしっかり行っていきます。

説明方法については、今後基本協定を締結させていただければ、運行事業協定に向けて新潟市とともに具体的な方法を検討していきたいと考えていますが、弊社としてはご提案いただいた手法も一つの選択肢として捉え、事業の透明性確保についてはしっかり責任持って取り組みます。

#### 4) 本事業に関連するその他提案について (A4 縦 1 頁)

実現性が高く効果的な追加提案がある場合、A4 縦 1 頁で記述してください。

##### ★(定時性確保について)

「遅れてもすぐに回復できる」ダイヤ編成における空間的余裕において、車外精算するための券売機・精算機・改札などの機器や定時出発と安全性を確保するためのホームドアなどを駅に設置したり専用道路に追い越し車線や路線上に迂回路を設置したりすることで空間的余裕が生まれ定時性が向上します。

現行でも ITS が稼働していますが、それぞれの構成要素が独立した形で運用されています。各情報が一元化され鉄道会社で使用されている ATOS などのような輸送管理システムが用意されると効率的に高い定時性確保が可能になります。

単なるダイヤ・運行状況を制御する集中制御システムではなく、運行に支障が生じた場合でも運行システム全体には影響しないフェイルセーフ設計されたシステムに、ITS の各要素である PTPS・信号制御・光ビーコン・優先レーンの運用・バスロケなどの各機能の情報をリンクさせ、運行管理システムと制御システム(信号制御他)などを一元化させることで運行の遅れ要因解消と利用者に対する情報案内などがリアルタイムに行うことができます。このようなシステムが導入されると鉄道のようなより利用しやすい高い定時性が確保された乗り物になります。(参照: 参考資料 11)

##### ★(IT を最大限に活用したシステムの構築)

大きなシステム構築が必要になりますが、駅に限らず車内、歩道上、商業施設内で運行に関する情報を発信することやメディア、アプリを利用した個人携帯端末などへ多様な情報提供をすることで利用しやすい環境が生まれます。また、WiFi などの環境を整えることで利用者の利便性がさらに向上します。

情報については運行状況(運行時間や到着時間、遅延状況、乗換え案内など)の配信だけでなく、路線バスサービス案内や地域情報、広告などの配信も可能にすることで快適な利用環境で利用促進につながります。

##### ★(安全性の確保について)

運行上の安全性確保は何にも代えることが出来ません。そのためにも BRT 駅のホームにおいてホームドアの設置や BRT 駅と車道や横断歩道が接するところにはガードレール設置などの危険を防ぐ対応を強く要望します。

##### ★(接続バスについて)

輸送供給力の点では与条件の接続バス 8 台と一般路線バス車両の組合せで対応できると考えていますが、新潟駅～青山までの BRT 区間における運行の全便を接続バスで運用するためには接続バスが 12 台必要と試算しています。

##### ★(気軽に街を移動できるように)

交通結節点やバス停の脇に駐輪場とレンタサイクルのシステムを設置することで、環境にやさしく、「気軽に街を移動」できるようになります。特にレンタサイクルに関しては利用代金をりゅうと(IC カード)で支払えるようにしボーナスポイントを付与してバス運賃に還元するように検討していくことで、BRT の利用促進はもちろんのこと環境にも優しい街づくりが可能になります。

またレンタサイクルのデザインもトータルデザインに組み込むと街に一体感が生まれます。各交通手段をうまく組み合わせ移動しやすい街が構築されることで多くの市民と新潟への来訪者の行動範囲が広がり、街全体の活性化につながります。そのためにも交通結節点の整備においては各交通手段のつながりを重視した整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。

# 【参考資料集】

※ BRT運行計画やバス路線網再編計画等は当該審査にあたって作成されたものです。

実施に向けた具体的な細部内容については、今後基本協定の締結後、市民意見を募集しながら新潟市他関係機関と協議し作成していきます。

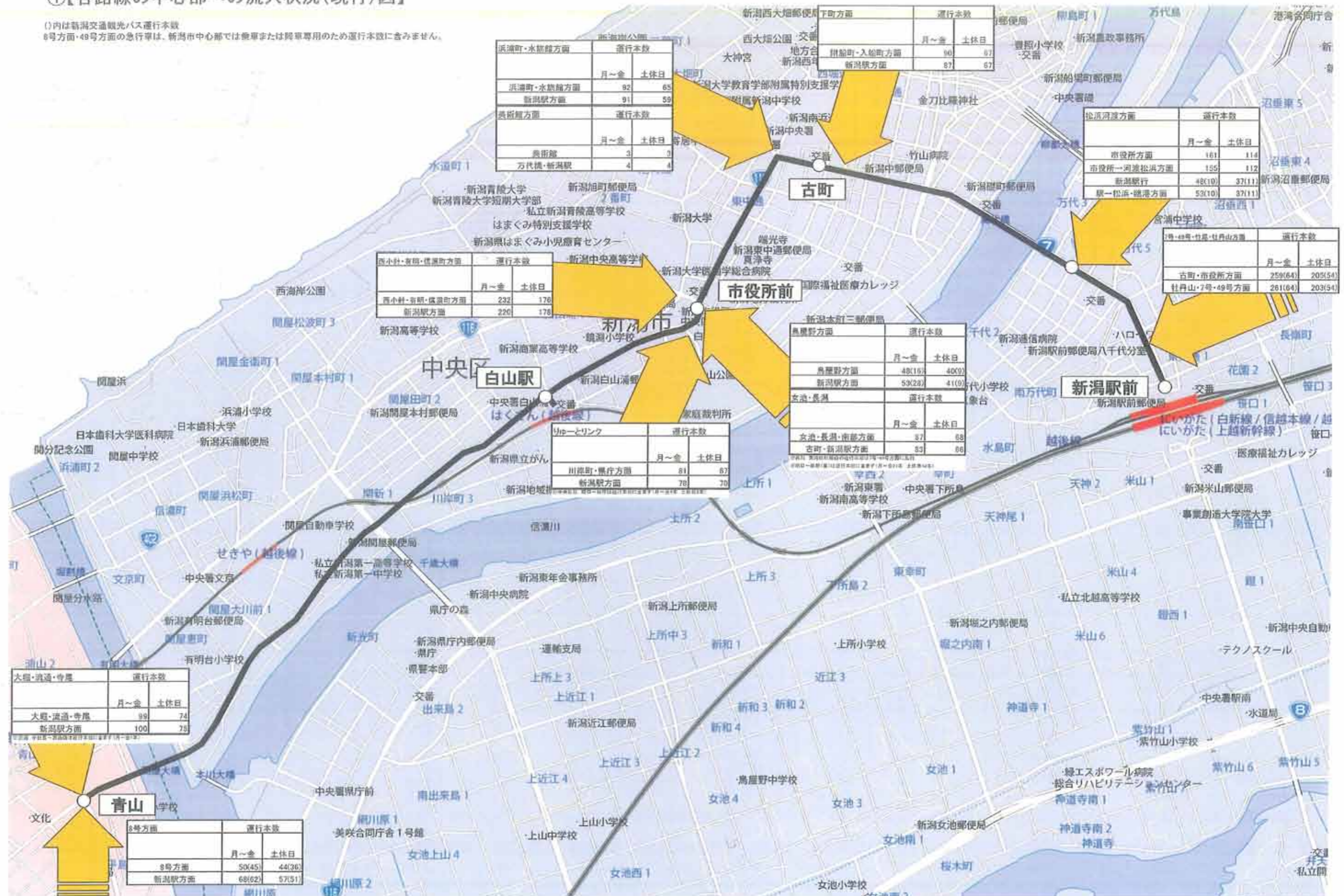
## 参考資料集目次

資料番号	関連する様式	タイトル
1	様式6-1	各路線の中心部への流入状況(現行)図
2	様式6-1	各路線の中心部への流入状況(BRT導入時)のイメージ図
3	様式6-1	各路線の中心部への流入状況(バス路線網再編完了後)のイメージ図
4	様式8	新潟駅～白山駅～青山の現行バス利用者の移動分布について
5	様式8	交通結節点での行き先選択性のイメージについて
6	様式8	運行の効率化による労働時間の分配について
7	様式8	新潟駅～白山駅～青山のまちの区分図
8	様式8	「交互出発」の考え方について
9	様式10	バス路線再編におけるゾーン区分のイメージ図
10	様式10	BRT導入時のバス路線再編 運行本数比較表
11	様式11	定時性確保に関するシステム構築のイメージ図
補12	様式2	様式2の補助資料 一般旅客自動車運送事業の概要 補助金について
補13	様式10	参考資料10の補助資料 2015年路線別計画運行回数と計画料数表
補14	様式10	参考資料10の補助資料 2015年路線別利用予測



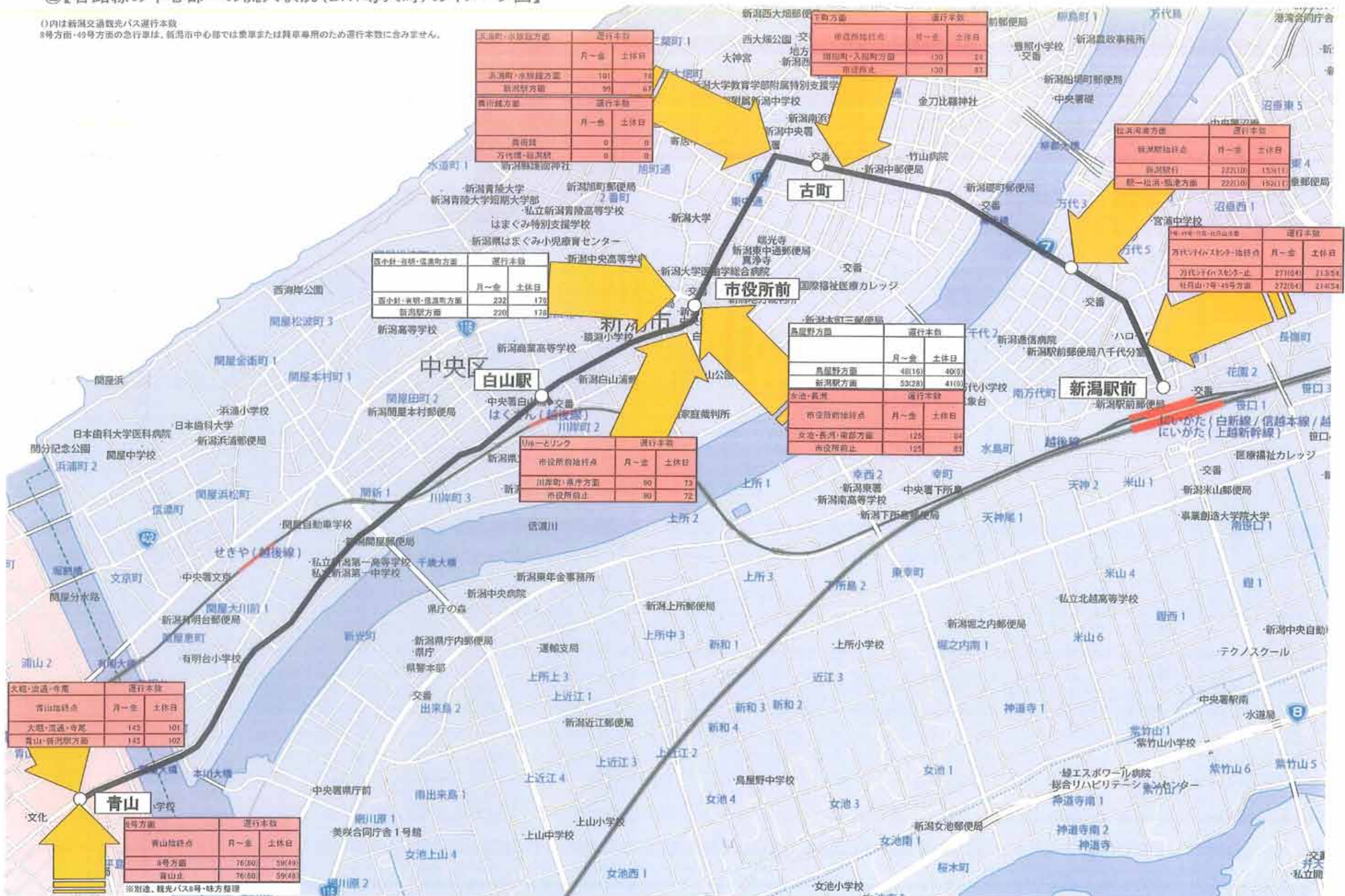
①【各路線の中心部への流入状況(現行)図】

( )内は新潟交通観光バス運行本数  
8号方面・49号方面の急行車は、新潟市中心部では乗車または降車専用のため運行本数に含まれません。



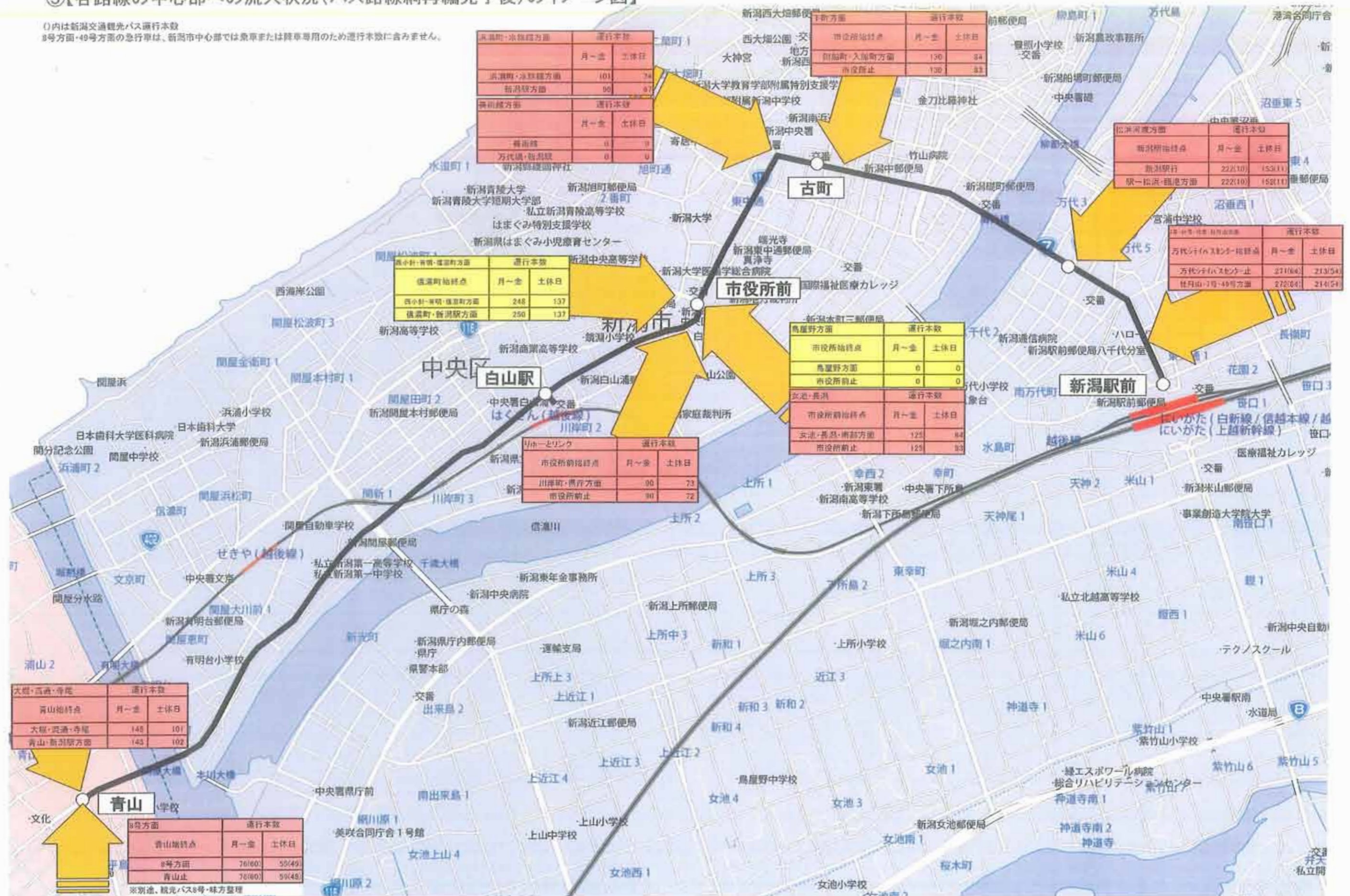
②【各路線の中心部への流入状況(BRT導入時)のイメージ図】

( )内は新潟交通観光バス運行本数  
 8号方面・49号方面の急行車は、新潟市中心部では乗車または降車専用のため運行本数に含まれません。



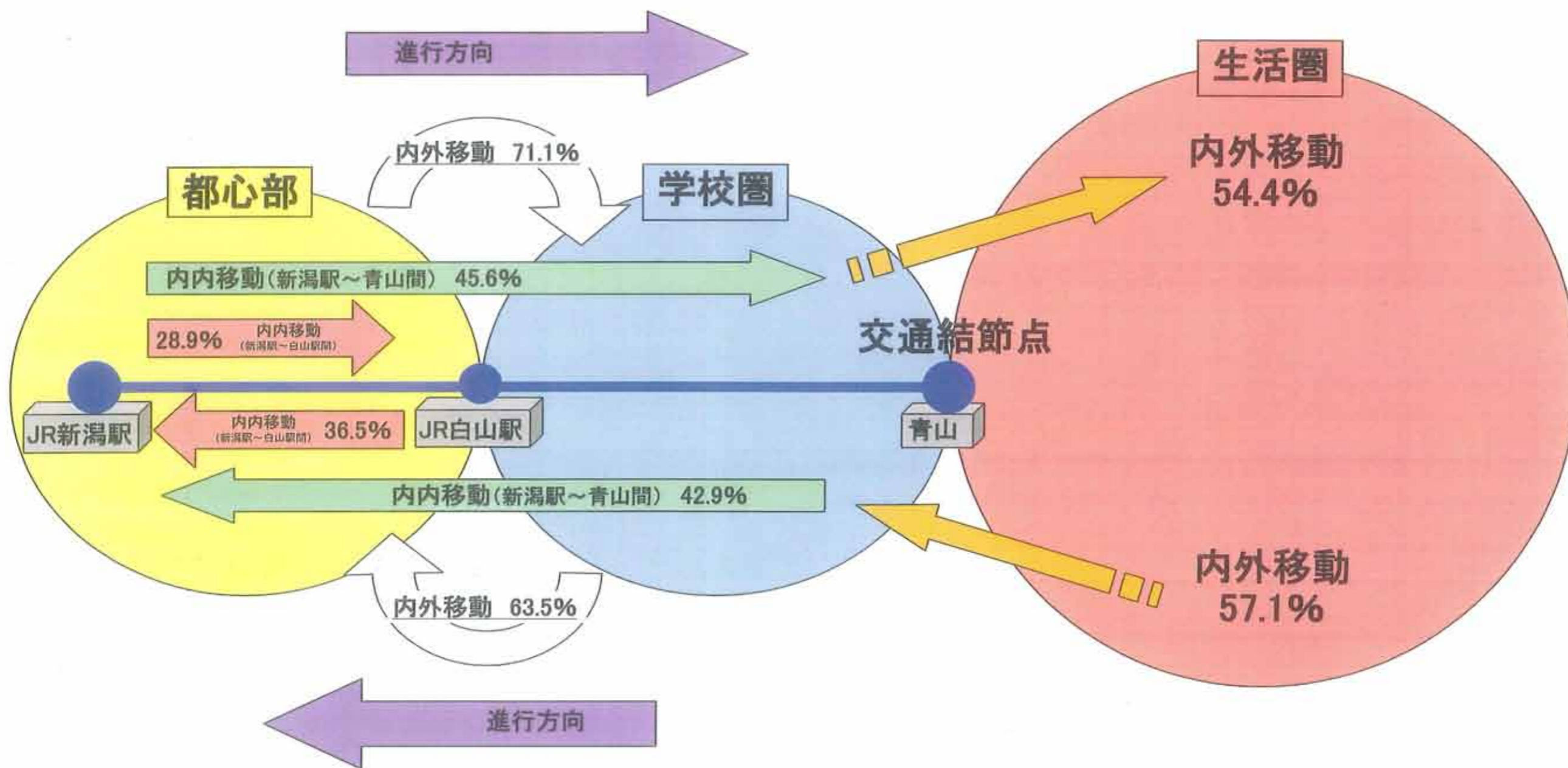
③【各路線の中心部への流入状況(バス路線網再編完了後)のイメージ図】

①内は新潟交通観光バス運行本数  
 8号方面・49号方面の急行車は、新潟市中心部では乗車または降車専用のため運行本数に含みません。



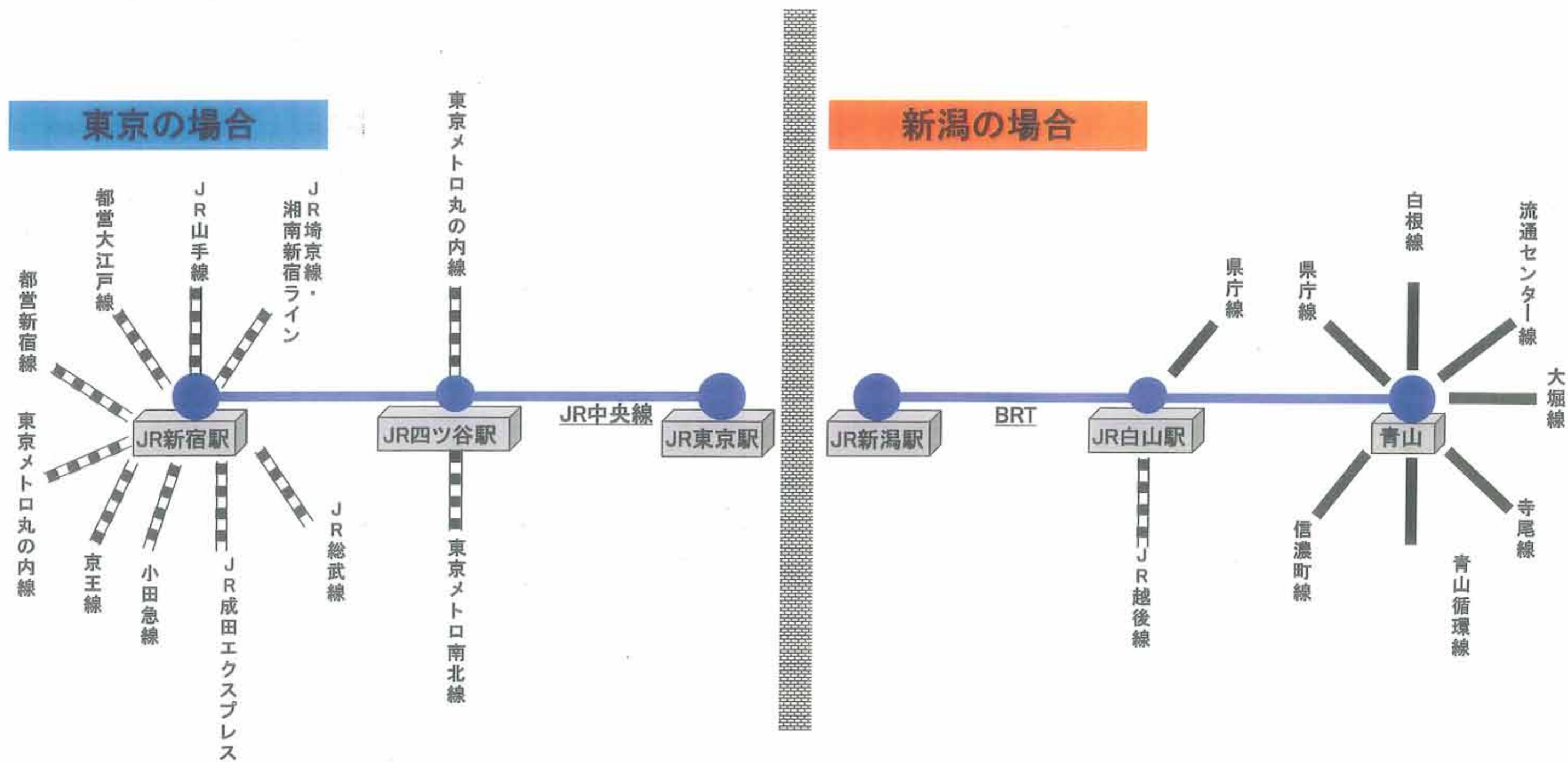
【新潟駅～白山駅～青山の現行バス利用者の移動分布について】

※平成23年度実績

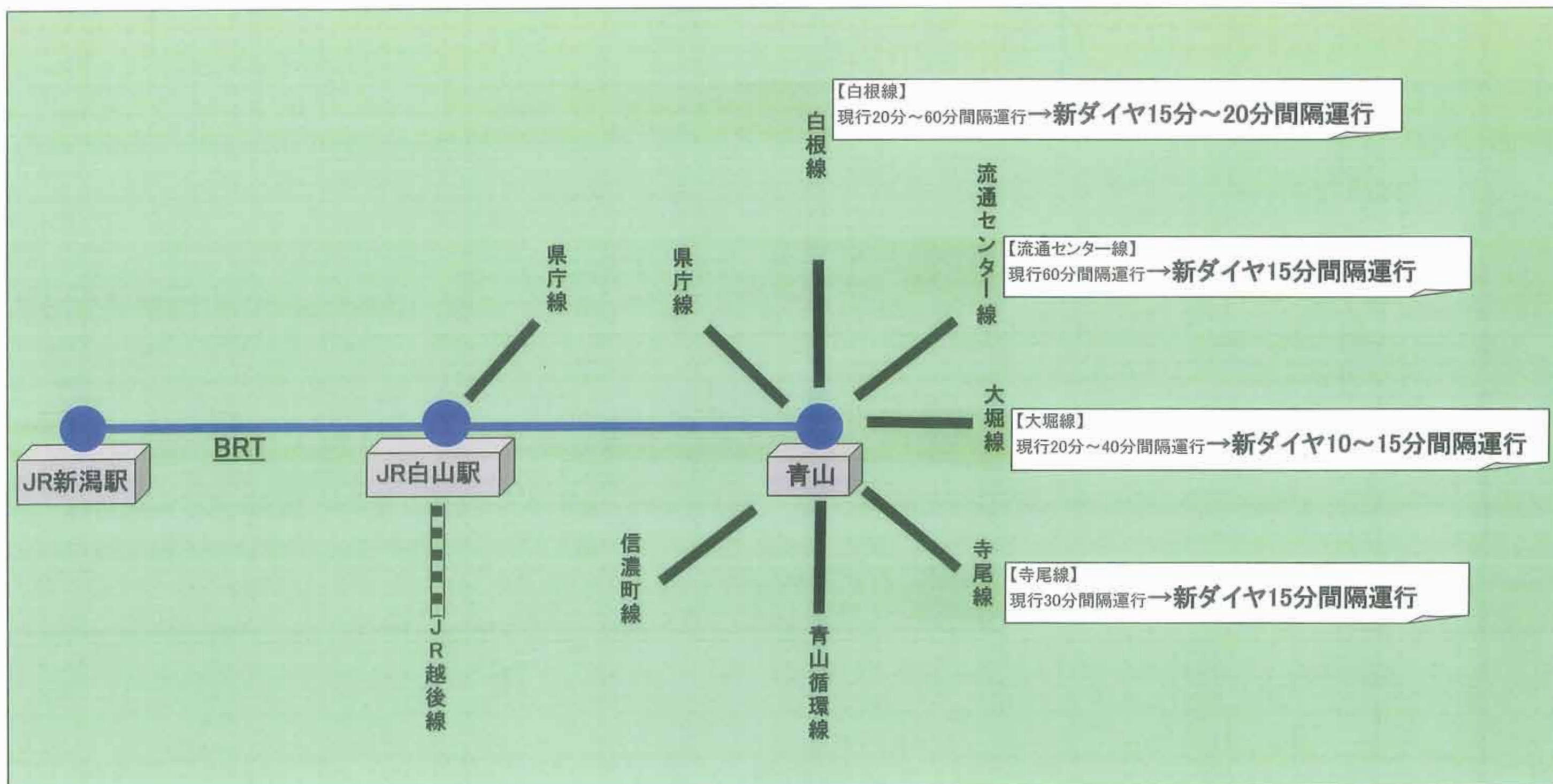


【交通結節点での行き先選択性のイメージについて】

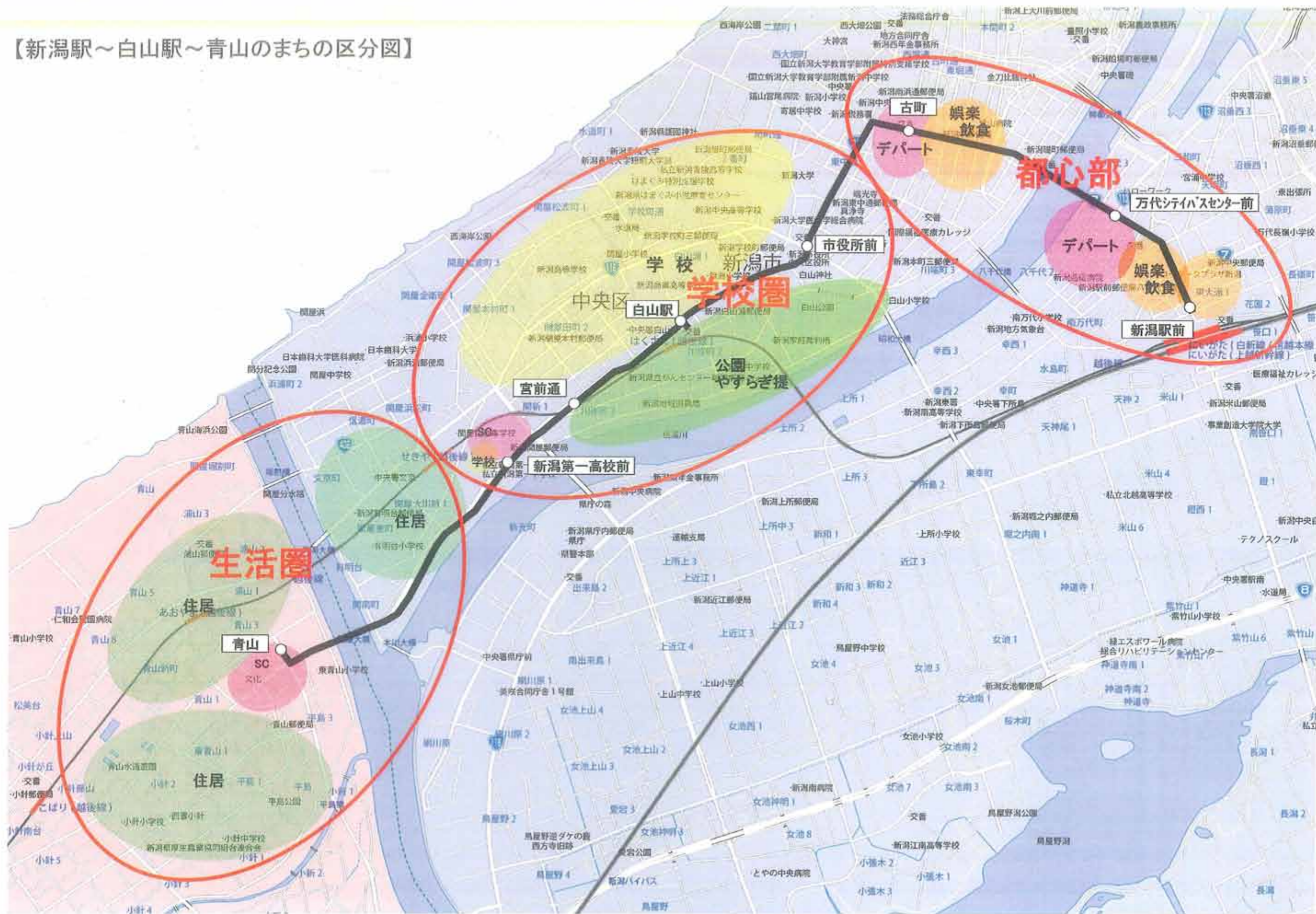
東京のJR中央線で東京駅を新潟駅にたとえると白山駅は四ツ谷駅と同じイメージです。四ツ谷駅では乗り換えの選択肢が少ないですが、新宿駅(弊社提案の青山)まで移動すると、行き先の選択肢が増えています。



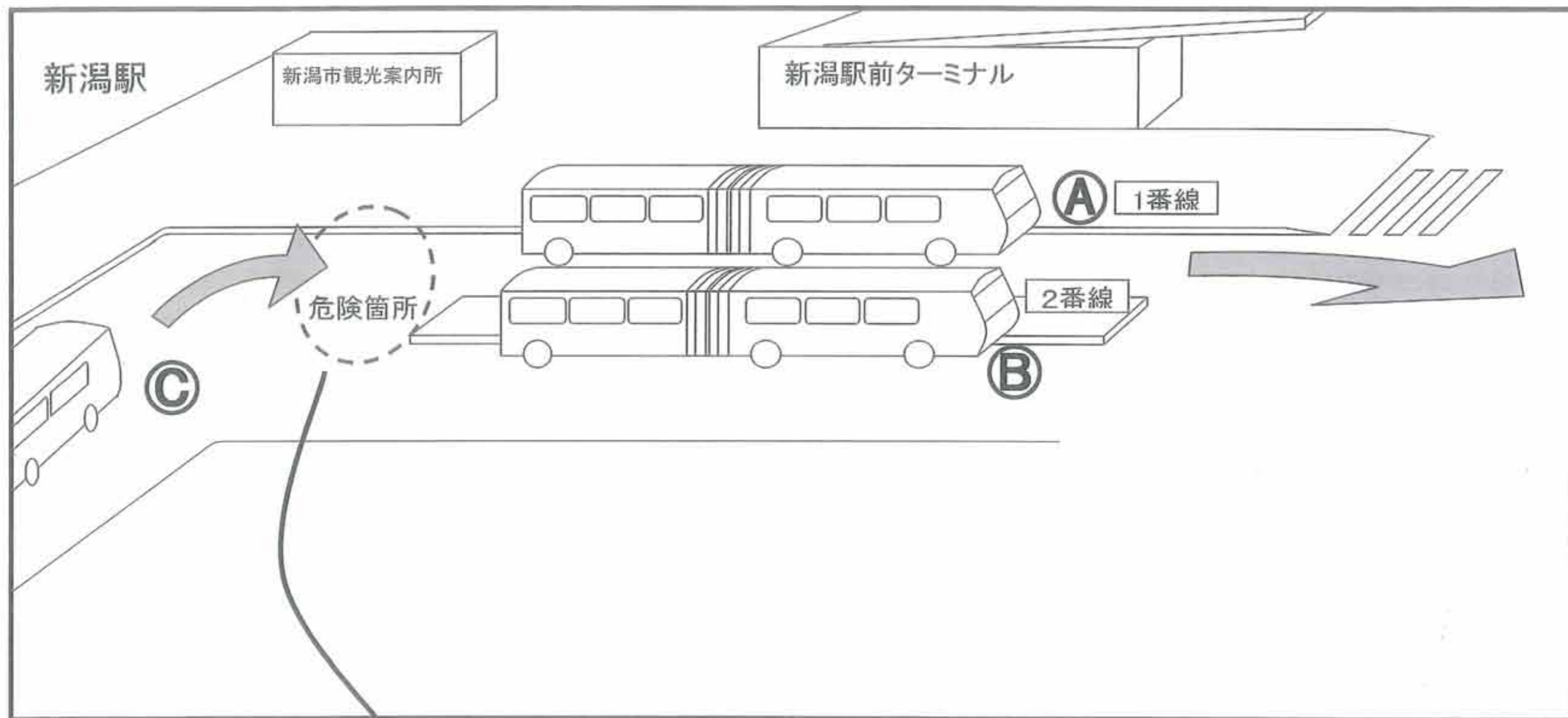
【運行の効率化による労働時間の分配について】



### 【新潟駅～白山駅～青山のまちの区分図】



【「交互出発」の考え方について】



利用者の安全性が確保される必要がある。



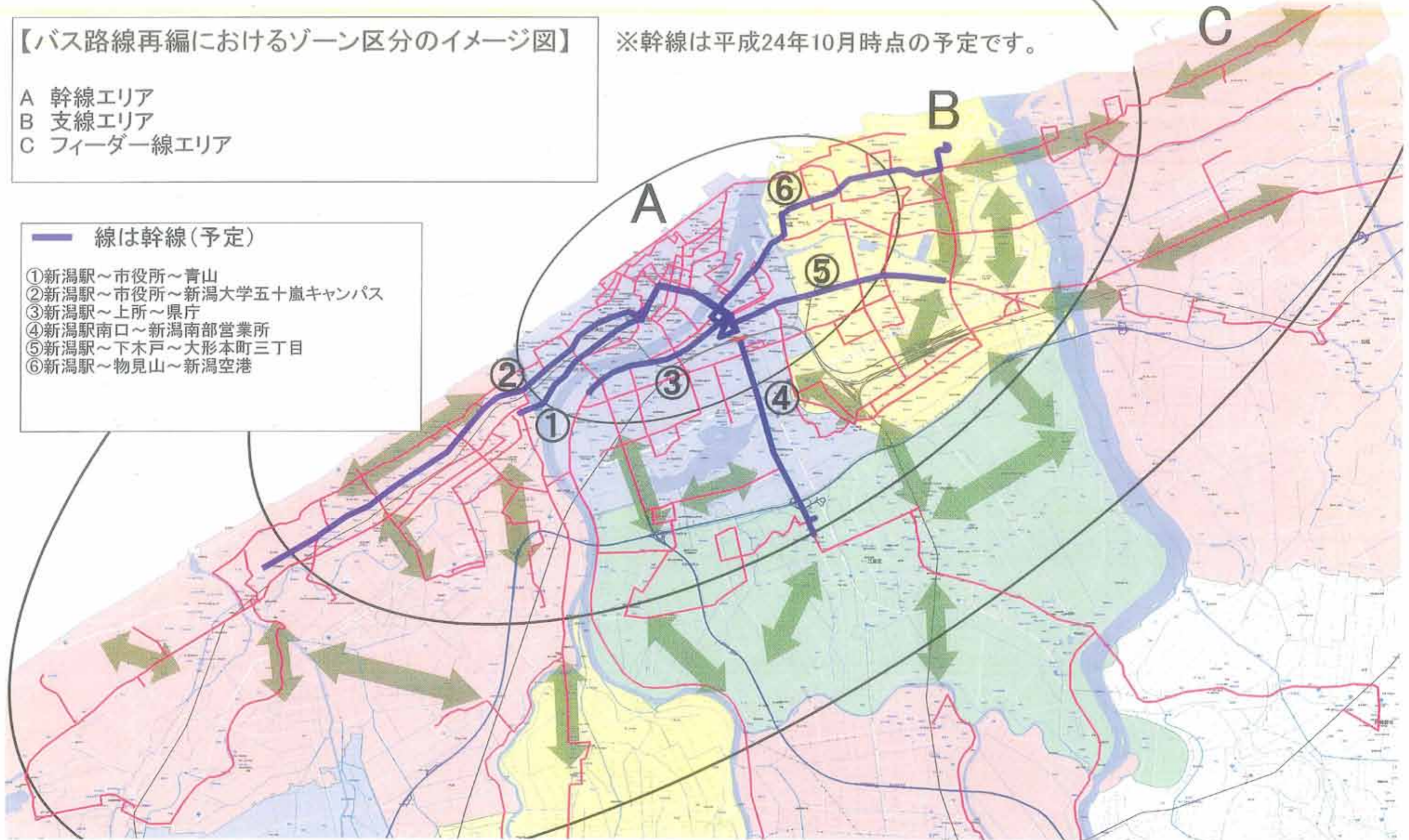
【バス路線再編におけるゾーン区分のイメージ図】

※幹線は平成24年10月時点の予定です。

- A 幹線エリア
- B 支線エリア
- C フィーダー線エリア

— 線は幹線(予定)

- ①新潟駅～市役所～青山
- ②新潟駅～市役所～新潟大学五十嵐キャンパス
- ③新潟駅～上所～県庁
- ④新潟駅南口～新潟南部営業所
- ⑤新潟駅～下木戸～大形本町三丁目
- ⑥新潟駅～物見山～新潟空港



【BRT導入時のバス路線再編 運行本数比較表】（運行本数や始終点などは平成24年10月時点での予定です。）

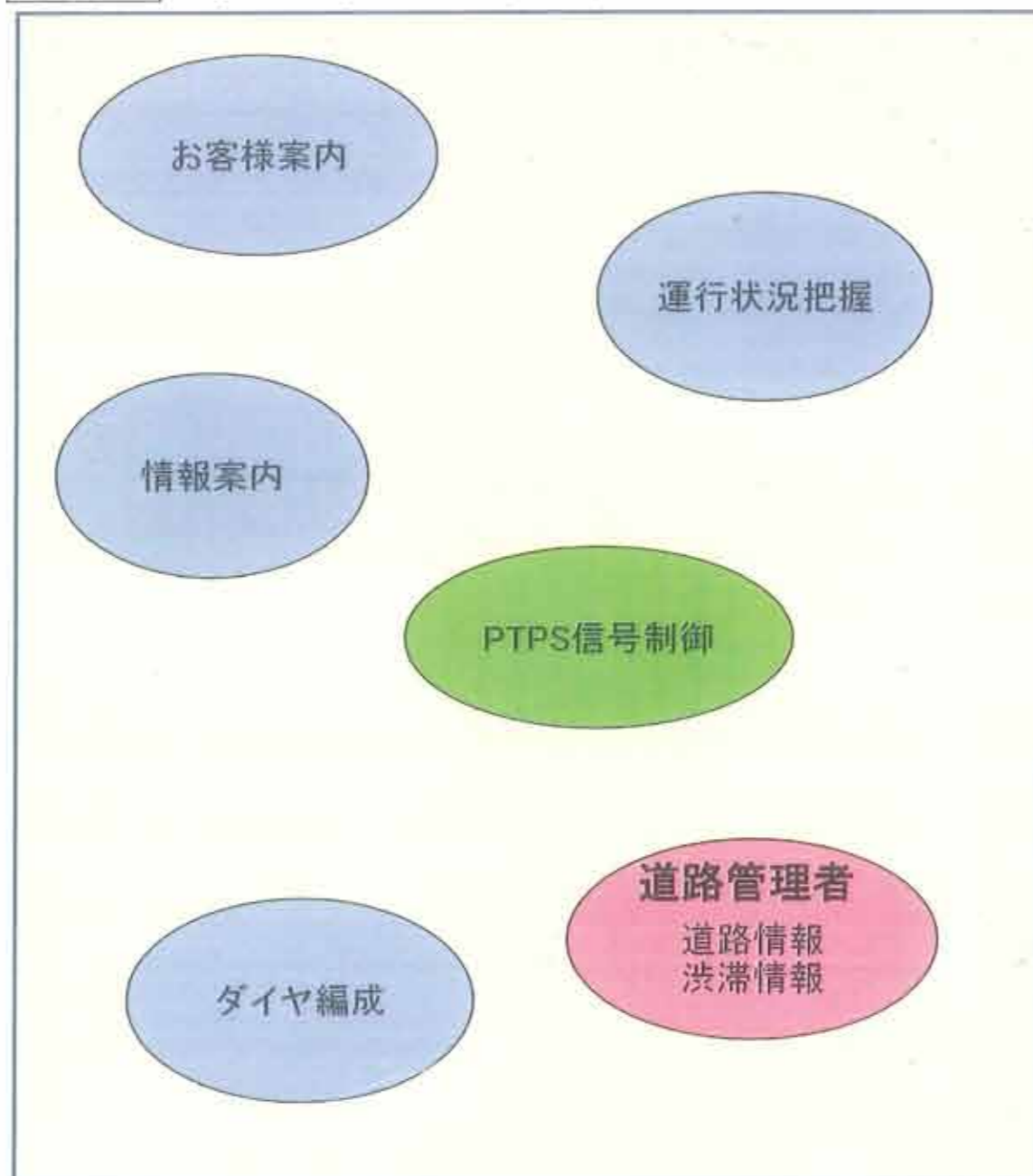
■は変更なし（本、Km）

	路線		現路線状況		BRT導入時				変更内容		
	名称	区分	1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計				
			月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日			
生活路線	ビルボード	市内	■	13	19	13	19	13.0	19.0	—	
	昭和大橋	市内		37	35	80	52	256.0	166.4	市役所～下町へ運行経路変更します。	
	附船	市内		133	99	180	115	558.0	356.5	市役所～下町へ運行経路変更します。	
	美術館	市内		7	7	0	0	0.0	0.0	附船線に統合します。	
	りゅーと(中央循環)	市内		176	139	183	145	1,509.9	1,199.5	市役所始終点に変更します。	
	西循環	市内		222	155	239	172	2,240.6	1,621.0	運行本数を変更します。	
	水島町	市内	■	47	6	47	6	289.8	53.1	—	
	がんセンター	市内		9	0	0	0	0.0	0.0	昭和大橋線に統合します。	
	臨港(駅)	市内	■	37	28	37	28	298.2	223.4	—	
	松浜船江町	近郊※1		220	151	237	154	3,796.5	2,535.1	新潟駅始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)	
	秋葉船江町	スクール	■	3	0	3	0	9.6	0.0	—	
	河渡	近郊		134	92	150	98	1,293.8	849.1	新潟駅始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)	
	旧7号	近郊※1		84	70	96	83	505.1	444.1	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)	
	豊栄競馬場	近郊	■	0	2	0	2	0.0	12.7	—	
	牡丹山竹尾	近郊		154	114	154	101	661.9	433.8	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)	
	はなみずき	近郊	■	36	32	36	32	187.2	166.4	—	
	旧49号	近郊※1		121	91	132	110	313.3	306.4	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)	
	長潟	近郊		139	92	174	132	1,576.2	930.5	一部市役所始終点に変更します。	
	りゅーと(南口NT)	近郊		69	23	45	30	363.6	251.0	運行本数を変更します。	
	女池(駅万代口)	近郊		95	81	120	79	693.7	450.2	万代シティバスセンター・市役所始終点に変更します。	
	女池(駅南口)	近郊	■	63	35	63	35	390.7	204.8	—	
	鳥屋野	近郊	■	71	63	71	63	949.0	823.8	—	
	8号	近郊※1		13	14	32	20	296.6	192.0	青山始終点に変更します。(直通運転します。)	
寺尾大堀	近郊		200	149	290	190	2,599.1	1,714.2	青山始終点に変更します。(直通運転します。)		
西小針	近郊	■	256	191	256	191	4,307.6	3,234.6	—		
有明	近郊	■	157	123	157	123	2,593.2	2,022.3	—		
黒鳥	近郊	■	17	11	17	11	179.6	70.4	—		
赤塚	住民バス	■	10	0	10	0	80.0	0.0	—		
	合計		2,523	1,822	2,822	1,991	28,079.0	19,774.7			
アクセス線	路線		1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計		変更内容		
	名称	区分	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日			
	佐渡汽船(駅)	フィーダー	■	53	52	53	52	150.4		147.2	—
	佐渡汽船(県庁)	フィーダー	■	1	0	1	0	7.3		0.0	—
	観光循環	フィーダー	■	16	16	16	16	236.8		236.8	—
	南口空港	フィーダー	■	65	65	65	65	591.5		591.5	—
	免許センター	フィーダー	■	8	5	8	5	195.0		121.8	—
	合計		143	138	143	138	1,181.0	1,097.3			
新規路線	路線		1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計		変更内容		
	名称(仮称)	区分	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日			
	新潟駅新大病院	支線			120	79	396.0	260.7		八千代橋経由を予定しています。	
	青山美咲合庁	支線			80	52	320.0	208.0		千歳大橋経由を予定しています。	
	青山浦山信濃町	フィーダー			40	26	172.0	111.8		お買い物用の循環線を予定しています。	
	BRT(新潟駅～青山)	幹線			282	230	1,861.2	1,518.0	—		
	合計				522	387	2,749.2	2,098.5			
	総合計		2,666	1,960	3,487	2,516	32,009.2	22,970.5			

※1 グループ会社[観光バス(株)]の運行分は除いています。

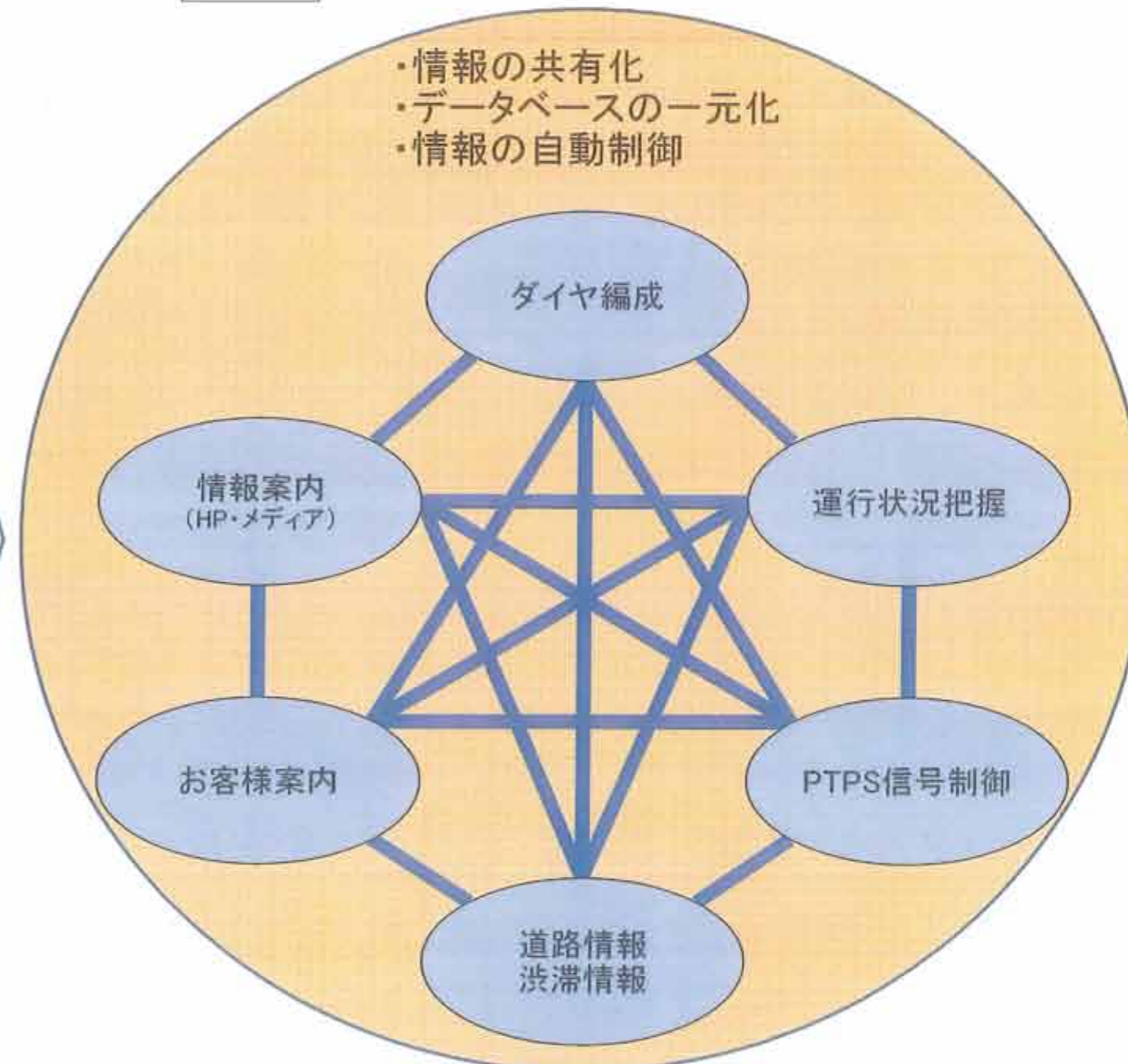
# 【定時性確保に関するシステム構築のイメージ図】

**現在** それぞれの要素がバラバラ



↓  
サービスにムラが出るため  
顧客満足度が低くなっています。

**将来** ひとつのシステム



↓  
サービスが均一化され  
情報も速く伝わるため  
顧客満足度が高くなります。

【一般旅客自動車運送事業の概要 補助金について】

- ・提案書に記載した補助金額は生活交通路線として平成14年度より継続的に補助していただいている路線を対象にしています。
- ・その他の補助金(アクセス便や社会実験路線、オムニバスタウン事業)は下記の通りです。

●その他(アクセス便、社会実験等)

		H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
県	南口リムジンバス運行補助金								37,541,024	38,871,024	26,095,132
市業務委託	新潟駅前古町ワコインバス社会実験									11,119,506	5,025,961
市業務委託	東区社会実験(区役所移転に伴う)										3,576,360
市業務委託	西区バス(黒埼ルート)						8,366,375	9,751,339			
市業務委託	北区バス						22,831,782	21,436,361			
市業務委託	東区バス						7,537,440	8,887,364			

●オムニバスタウン整備事業(車両、ICカード等のハード整備事業)

		H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
国							89,566,914	89,834,732	94,424,328	287,466,480	221,011,164
市							89,566,914	89,834,732	94,424,328	339,146,765	243,228,753

【2015年路線別計画運行回数と計画料数表】

(注意)平成24年(2012年)10月時点で想定しているBRT導入時の予定運行本数です。

各路線の予定運行本数は前後する可能性があります、想定している総運行本数は維持する予定です。

(本, Km)

路線名称	現路線状況				BRT導入時						変更有無
	1日当り運行回数		1日当り運行距離計		1日当り運行回数		1日当り運行回数比		1日当り運行距離計		
	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	
ビルボード	13	19	13.0	19.0	13	19	0.0%	0.0%	13.0	19.0	—
昭和大橋	37	35	270.1	255.5	80	52	116.2%	48.6%	256.0	166.4	市役所前～下町
附船	133	99	718.4	534.8	180	115	35.3%	16.2%	558.0	356.5	市役所前～下町
美術館	7	7	22.8	22.8	0	0	-100.0%	-100.0%	0.0	0.0	附船に吸収
りゅーと(中央循環)	176	139	1,908.9	1,523.8	183	145	4.0%	4.3%	1,509.9	1,199.5	市役所始終点
西循環	222	155	2,153.3	1,533.7	239	172	7.7%	11.0%	2,240.6	1,621.0	—
水島町	47	6	289.8	53.1	47	6	0.0%	0.0%	289.8	53.1	—
がんセンター	9	0	105.8	0.0	0	0	-100.0%	0.0%	0.0	0.0	昭和大橋に吸収
臨港(市役所)	0	0	0.0	0.0	0	0	0.0%	0.0%	0.0	0.0	—
臨港(駅)	37	28	298.2	223.4	37	28	0.0%	0.0%	298.2	223.4	—
松浜船江町	220	151	3,812.1	2,659.3	237	154	7.7%	2.0%	3,796.5	2,535.1	新潟駅始終点
秋葉船江町(スクール)	3	0	9.6	0.0	3	0	0.0%	0.0%	9.6	0.0	—
河渡	134	92	1,269.3	875.6	150	98	11.9%	6.5%	1,293.8	849.1	新潟駅始終点
旧7号	84	70	938.7	786.6	96	83	14.3%	18.6%	1,038.2	797.3	万代始終点
豊栄競馬場	0	2	0.0	12.7	0	2	0.0%	0.0%	0.0	12.7	—
牡丹山竹尾	154	114	1,274.9	934.2	154	101	0.0%	-11.4%	1,122.3	747.0	万代始終点
はなみずき	36	32	187.2	166.4	36	32	0.0%	0.0%	187.2	166.4	—
旧49号	121	91	1,379.4	978.0	132	110	9.1%	20.9%	1,436.6	1,134.4	万代始終点
長湯	139	92	1,346.0	870.6	174	132	25.2%	43.5%	1,576.2	930.5	—
りゅーと(南口NT)	69	23	539.5	195.1	45	30	-34.8%	30.4%	363.6	251.0	—
女池(駅万代口)	95	81	797.0	672.8	120	79	26.3%	-2.5%	693.7	450.2	BC・市役所始終点
女池(駅南口)	63	35	390.7	204.8	63	35	0.0%	0.0%	390.7	204.8	—
鳥屋野	71	63	949.0	823.8	71	63	0.0%	0.0%	949.0	823.8	—
8号	13	14	173.6	192.0	32	20	146.2%	42.9%	296.6	192.0	別途、観光バス8号・味方整理
寺尾大堀	200	149	3,389.8	2,462.7	290	190	45.0%	27.5%	2,599.1	1,714.2	青山止め(一部ダイレクト)
西小針	256	191	4,307.6	3,234.6	256	191	0.0%	0.0%	4,307.6	3,234.6	—
有明	157	123	2,593.2	2,022.3	157	123	0.0%	0.0%	2,593.2	2,022.3	—
黒鳥	17	11	179.6	70.4	17	11	0.0%	0.0%	179.6	70.4	—
赤塚(住民バス)	10	0	80.0	0.0	10	0	0.0%	0.0%	80.0	0.0	—
合計	2,523	1,822	29,397.5	21,328.0	2,822	1,991	11.9%	9.3%	28,079.0	19,774.7	
路線名称	運行回数		料数計		運行回数		料数計		料数計		
	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	
佐渡汽船(駅)	53	52	150.4	147.2	53	52	0.0%	0.0%	150.4	147.2	—
佐渡汽船(県庁)	1	0	7.3	0.0	1	0	0.0%	0.0%	7.3	0.0	—
観光循環	16	16	236.8	236.8	16	16	0.0%	0.0%	236.8	236.8	—
Limo	65	65	591.5	591.5	65	65	0.0%	0.0%	591.5	591.5	—
免許	8	5	195.0	121.8	8	5	0.0%	0.0%	195.0	121.8	—
合計	143	138	1,181	1,097	143	138	0.0%	0.0%	1,181	1,097	
路線名称	運行回数		料数計		運行回数		料数計		料数計		
	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日	
新潟駅新大病院					120	79			396.0	260.7	—
青山美咲合庁					80	52			320.0	208.0	—
青山浦山信濃町					40	26			172.0	111.8	—
BRT					282	230			1,861.2	1,518.0	—
合計					522	387			2,749	2,099	
総合計	2,666	1,960	30,578.5	22,425.3	3,487	2,516	30.8%	28.4%	32,009.2	22,970.5	

104.7% 102.4%

【2015年路線別利用予測】

(注意)平成24年(2012年)10月時点でのBRT導入時の利用者数予測値です。2011年の実績はバスに搭載されている乗降センサーによる集計数値です。(人)

路線名称	2011年			㊤ 2015年 予測値(利用トレンドに変化がない場合)			㊥ 2015年 予測値(BRT導入による増容効果が得られた場合)		
	利用者数			利用者数			利用者数		
	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)
ビルボード	8,348	22	25	7,268	24	12	7,268	24	12
昭和大橋	194,595	618	357	102,581	336	169	112,839	369	186
附船	836,055	2,656	1,531	621,863	2,036	1,026	684,049	2,239	1,129
美術館	126,894	377	286	0	0	0	0	0	0
りゅーと(中央循環)	1,793,825	5,964	2,748	1,298,326	4,250	2,142	1,428,158	4,675	2,356
西循環	1,880,756	6,169	3,053	1,804,450	5,907	2,977	1,804,450	5,907	2,977
水島町	170,624	674	46	251,591	824	415	251,591	824	415
がんセンター	49,056	179	43	0	0	0	0	0	0
臨港(市役所)	11,265	40	12	0	0	0	0	0	0
臨港(駅)	215,425	715	333	157,916	517	261	157,916	517	261
松浜船江町	1,808,755	5,983	2,833	1,680,338	5,501	2,773	1,848,372	6,051	3,050
秋葉船江町(スクール)	37,510	152	2	34,876	114	58	34,876	114	58
河渡	926,734	3,083	1,417	842,270	2,757	1,390	926,497	3,033	1,529
旧7号	493,603	1,581	879	461,658	1,511	762	507,824	1,662	838
豊栄競馬場	1,567	0	12	984	3	2	984	3	2
牡丹山竹尾	696,348	2,317	1,064	657,237	2,151	1,084	722,961	2,367	1,193
はなみずき	85,853	275	152	146,094	478	241	146,094	478	241
旧49号	681,654	2,230	1,119	536,645	1,757	885	590,310	1,932	974
長湯	1,032,443	3,295	1,860	1,001,289	3,278	1,652	1,101,418	3,605	1,817
りゅーと(南口NT)	320,668	1,122	378	337,966	1,106	558	341,380	1,117	563
女池(駅万代口)	741,436	2,404	1,260	586,556	1,920	968	645,212	2,112	1,065
女池(駅南口)	283,135	988	340	271,220	888	448	271,220	888	448
鳥屋野	583,363	1,852	1,072	582,475	1,907	961	582,475	1,907	961
8号	160,235	550	210	68,742	225	113	75,616	248	125
寺尾大堀	1,865,595	6,163	2,939	1,416,135	4,636	2,337	1,557,749	5,099	2,570
西小針	2,862,836	9,382	4,663	2,853,203	9,340	4,708	2,853,203	9,340	4,708
有明	1,678,243	5,538	2,641	1,578,692	5,168	2,605	1,578,692	5,168	2,605
黒鳥	40,706	150	32	31,271	102	52	31,271	102	52
赤塚(住民バス)	25,200	103	0	24,698	81	41	24,698	81	41
合計	19,610,727	64,582	31,307	17,356,343	56,815	28,638	18,287,121	59,862	30,174
路線名称	利用者数			利用者数			利用者数		
	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)
佐渡汽船(駅)	402,052	994	1,310	380,755	1,246	628	380,755	1,246	628
佐渡汽船(県庁)	7,979	32	0	3,518	12	6	3,518	12	6
観光循環	80,118	200	257	89,806	294	148	89,806	294	148
Limo	175,200	480	480	164,980	452	452	164,980	452	452
免許	18,080	64	40	16,555	59	35	16,555	59	35
合計	683,429	1,770	2,087	655,614	2,063	1,269	655,614	2,063	1,269
路線名称	利用者数			利用者数			利用者数		
	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)	年間	月～金(1日)	土休日(1日)
新潟駅新大病院				160,980	564	190	160,980	564	190
青山美咲合庁				142,560	480	208	142,560	480	208
青山浦山信濃町				53,900	172	98	53,900	172	98
BRT				1,587,675	5,007	3,008	1,587,675	5,007	3,008
合計				1,945,115	6,223	3,504	1,945,115	6,223	3,504
総合計	20,294,156	66,352	33,395	19,957,072	65,101	33,411	20,887,850	68,148	34,947

# 用語解説集

用語	説明
AGS	オートガイドシステムの略です。 バスの車内(車外)放送やデジタル運賃表、行先方向幕を自動的にコントロールするシステムです。弊社では、このシステムに運転席で各停留所の出発時刻がひと目で分かるようにしています。運転士は遅れが何分発生しているのか目視でき、運行状況を把握できます。また、このシステムにはバスの乗降者数をカウントする機能も備えています。
ATOS	通称アトス。JR 東日本株式会社様が使用している「ダイヤの管理」、「駅や電車の制御機能」、「駅の旅客案内機能」、「保守作業機能」を一元化したシステムです。利用者には電光掲示板などによる運行状況の案内表示や自動案内放送がすぐにできることで利用者の快適性を向上させています。
ITS	高度道路交通システムの略です。人と道路と自動車間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステムです。
PTPS	公共車両優先システムです。信号を制御することによりバスを優先的に通行させることができるシステムです。
運輸安全マネジメント	鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組みを行う事業者が構築した安全管理体制を国が評価することにより、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図るというものです。
エキナカ	JR 東日本グループ様が駅の付加価値を高める一環の事業から生まれた戦略です。改札より内側に飲食やショッピングのスペースを設置し新しい利用者を生み出しています。
買回り品	その商品を買うために複数の店を見て回り、価格、性能、デザインなどを比較して決める商品です。
系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位です。
サイクル&ライド パーク&ライド	自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車や自家用車で行き、駐輪場や駐車場に停めて公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう方法です。
ゾーン運賃制	路線網を矩形、または同心円状に分けたゾーンで区切ってゾーンをまたぐごとに運賃が加算される制度です



ゾーンバスシステム	主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう幹線バスとから成り、途中の乗り換え場所で乗り換えるシステムです。郊外住宅地はきめ細かくバスを運行し、幹線道路には十分なバス本数を確保するという、バスの運行形態を地域の実情に合わせるシステムです。乗換えが必要なため乗換え場所の整備が必要です。
ドライブレコーダー	車両事故や車内事故等が発生した場合に備え、バス車内外の様子を映像と音声で常時録画している機器です。
ネクステーション	エキナカとは違い改札の外に商業施設を設置する手法ですが、駅の付加価値を高める点ではエキナカと戦略は同じといえます。
バスロケ	バスロケーションシステムの略です。無線通信やGPSを利用しバスの位置を収集し利用者へ情報提供するシステムです。利用者はシステムに対応しているバス停やケータイなどでその情報を確認できます。
パーソントリップ調査	一定の調査対象地域内において「人の動き」(パーソントリップ)を調べる調査です。
光ビーコン	一般道路に設置されている自動車との情報通信機器です。光ビーコンは、自動車との双方向通信と車両感知をする装置で、自動車のカーナビゲーションに付属する VICS(リアルタイムな交通情報を提供するシステム)などを通じて交通情報を提供するとともに、自動車が通過した情報を交通管制センターに送信することで高精度の交通情報をリアルタイムに把握できます。
フェイルセーフ設計	色々な要因による障害が発生した場合、常に安全側に制御し、障害箇所を切り離すなど被害を最小限に抑え、機能低下を許してもシステムを完全には停止させずに機能を維持した状態で処理を続行する設計です。
ホームドア	駅のホームから専用道路に入れないように仕切りを設け、バスのドアと同じ位置に設けたドアをバスのドアと連動して開閉する仕組みです。接触事故防止などの安全対策に有効です。
マイルージ制度	航空会社が利用者に対して行っているポイントサービスです。ポイントをためて無料航空券などに引き換えることができます。
最寄り品	日常的に高頻度で購入される商品です。一般的に 野菜・魚・肉などがそれに該当します。



第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

■ 事前に確認すべき質問事項および指摘事項 (青山延伸に係る事項)

1-1 全体について

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
1	○青山延伸を含めたBRT導入における全体的な考えの中で、以下の点についての考えを示すこと。		
	・青山までの延伸と、これまでオムニバスタウン事業等で整備に取り組んできた基幹公共交通軸の強化との整合性をどのように考えているか	都心部アクセスを強化することで利用者が増加し、都心部に利用者が多く流入してくることで基幹公共交通軸の強化につながります。それにより利用者が気軽に移動することが可能になり、これまでの新潟市の施策を勘案しています。よって、都心部アクセスを強化するためには青山まで延伸することが必要と考えています。 また、オムニバスタウン事業で取り組んできた基幹公共交通軸の利用実態は参考資料1のとおりです。基幹公共交通軸全てで利用者が動いているわけではありません。交通機関は利用してもらって初めて価値があります。よって全体のネットワークの再構築を行う必要があり一部の路線の改善だけではなく全体のバス路線網再編が必須と判断し計画に反映しています。	提案書様式3 参考資料1
	・青山まで延伸しても、平成26年度BRT導入は可能と考えているか。	接続バスの走行では一部交差点などで車線幅が不足している可能性があり、関係各所との調整が必要と認識しています。物理的には接続バスの走行は可能と考えていますが、調整が長引くようであればBRTシステム導入初期は12Mバスでの運用や交通結節点の整備、青山～関新町のITSが厳格に運用されれば可能と考えています。	提案書様式8
	・第二期(鳥屋野湯南部地域への延伸)およびそれ以降の基幹公共交通軸の形成に向けた取り組みを積極的に進めていく考えはあるか。	弊社が考える幹線を整備し地域交通を強化することが基幹公共交通を強化すると考えています。幹線・支線の区分けするバス路線網再編の中で交通結節点などが整備され環境が整えばBRTのシステム導入を進めていきます。	提案書様式3、10

1-2 計画の詳細について

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
2	○本事業の実施要領に求めているデータを含め、新潟駅～白山駅にBRTを導入した場合と、貴社提案の青山延伸案との比較(メリット、デメリット)を以下の視点で整理し、総合的にみて青山延伸案が優れているかどうかを示すこと。 【視点】利用者へのサービス水準(所要時間、定時性など)、得られる効果(郊外路線の強化、まちなかへの影響等)、事業費、採算性、実現性、費用等	交通はネットワークを形成して成り立つため、全体の体系あつての個別地域の交通をどう構築するかを考える必要があります。ご指摘の視点で青山延伸案と白山駅案とを比較すると参考資料2のとおりです。弊社は持続可能な路線網(ネットワーク)を構築し「気軽に移動できる街づくり」のためには郊外路線の強化などが可能な青山延伸案が優れていると判断しました。	提案書様式3,8 参考資料2
3	○青山延伸案、白山駅案の両案について、バス路線再編による路線網の変化(どの方面の路線がどの結節点で乗り継ぎを行うか等)がわかるような地図ベースの全体図面を提出すること。	青山延伸案のバス路線の変化を参考資料3で、白山駅案のバス路線の変化を参考資料4で示しています。各参考資料ともBRTの接続の場所で各エリアの路線を色分けしています。エリア毎に路線名、変更点、BRTとの乗継地点、現行路線と比較したメリットとデメリットを表記しています。	参考資料3～4
4	○青山の結節点における乗継環境を具体的にどう確保する考えかを示すこと。(場所、仕様、利用環境(動線、待合場所等)、用地の調整、整備費用、役割分担、実現可能性、想定される課題(交通処理等)など)		
5	○その他、青山延伸を含めたBRTの運行計画の中で、以下の点についての貴社の考えを示すこと。		
	・白山駅前広場への乗り入れを行うか。	全便乗り入れすると速達性が低下し、乗り入れしないと速達性は向上しますが白山駅のシームレスな乗継の利便性が低下します。路線網(ネットワーク)の観点より乗り入れを行った方が良いと考えています。	
	・BRTの表定速度はどのくらいの設定が可能と考えているか。	BRT導入当初は15.8～16.5Km/hを見込んでいます。徐々に表定速度を高速化し18.5～20.5Km/hを想定しています。さらにITSの向上により更なる高速化が可能になると考えています。	提案書様式8
	・白山駅から青山地区までの走行環境について、どのような前提で提案をしているか。	専用レーンの設置は難しいと考えているため、一般車道を走行することになりますが、青山～関新町の現行運用されているバス専用レーンの厳格な運用を関係各所にお願ひしたいと考えています。	
・ピーク時間におけるBRTの運行頻度を確保するために、与条件での8台に加え、どのように車両を確保、運用する考えか。 (連節車両を追加し運行もしくは既存バスを含めた車両で運行、など)	与条件の8台の接続バスに加え、運行頻度確保のために現行の路線バス(12Mの銀バス)を使用する考えです。12Mの銀バスの運用に関しては専用のカラーラインを施すことで視認性の上で他の路線バスと差別化を図ります。参考までに、BRT区間を全便接続バスで運行する際の必要台数は12台と試算しています。	提案書様式5、11	
6	○BRTの想定利用者数とBRTに乗換する想定利用者数を示すこと。その際に、現在提案されている輸送力によって対応できるのか。出来る場合はその根拠を示すこと。(特にピーク時対応)	(平日) 内内移動を4,500～5,500人/日、内外移動を含めると16,400～20,000人/日 (土休日) 内内移動を2,700～3,300人/日、内外移動を含めると5,900～7,200人/日 ※上記の数値は、現行の大堀・寺尾・流通・国道8号などの青山を経由する路線の予測数値を反映しています。 西小針・有明な どの各線はBRT導入時も路線変更がないため、その内内・内外移動はBRTに反映していません。 上記のように想定しています。ピーク時は上記利用者数に対応するためには2分間隔運行が必要と試算していますが、与条件では最短でも3～5分の間隔運行になるため路線によっては直通便の運行が必要になります。	提案書様式8

第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

■ 審査に関する質問事項および指摘事項 (青山延伸に係らない事項)

2-1 全体について

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
1	○今回のBRT導入が、持続可能なまちづくりに向け、果たす役割をどう捉えているか、交通事業者の視点で具体的に示すこと。	BRTに接続する路線の運行本数を大幅に増加させることで利用者は移動しやすい・アクセスしやすい・自家用車に過度に依存しない環境が整います。この環境が持続可能なまちづくりにつながると考えています。	提案書様式4
2	○本事業を成立させるために交通事業者としてどのように取り組んでいく考えか、様式3に記述を追加すること。	弊社は本事業を成立させるだけでなく、成功させるために弊社の商品であるバス全路線において再編を行いたいと考えています。BRT導入時から数年程度で幹線・支線・フィーダー線に区分し地域の実情に合わせた運行サービスを提供していきます。	提案書様式3
3	○これまで新潟市とともに取り組んできた社会実験(ワンコインバス、週末深夜バスなど)など、これまでの成果をどのように捉え、計画に反映させているか示すこと。	利用者の増加につながった施策などを勘案し営業時間の拡大やパークアンドライドなどを提案しています。 ワンコインの施策は残念ながらバス運賃の割引率(50%割引)に利用者の増加率(7.2%増加)が伴っていません。今後、新潟市と利用者増加のための協議をしていながら現在実施中の結果も見極めて判断していきますが、リ्यूーと(ICカード)のポイント獲得の機会を広げることでバス運賃に還元できるようなサービスも検討していきます。	提案書様式3
4	○BRTを公設民営方式で導入することで利用者(市民等)や行政にとってのメリットがどの部分に出てくる計画となっているか、具体的に示すこと。	バス路線網(ネットワーク)の強化が可能になるために、現行の30分間隔運行である路線が10分間隔運行になるなど利用者にメリットが生まれます。	提案書様式10
5	○サービス内容の継続性についてどのように担保する考えか。説明を加えること。	長年の営業経験を活かし、運行に関するサービス(安全の確保、定時性の向上、運行頻度の強化、バス停やホームページを利用した情報発信など)の向上と継続に努めます。	

2-2 運行計画について

【BRT運行計画について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
6	○BRTの収支に関する数値の具体的根拠を示すこと。特に、運行経費が収入より大きい点に関して、事業の実施、継続についてどのように取り組んでいく考えか、具体的に示すこと。		
7	○BRTに関する運行経費キロ単価が通常のバス路線とほとんど変わっていないが、運行経費の内訳を提示するとともに、算出根拠を示すこと。		
8	○現況の都心軸内々利用者数を提示し、それと想定利用者数の比較を示すとともに、需要予測の根拠を示すこと。	現況の都心軸内内移動利用者は平日約9,300人/日、休日約4,600人/日です。BRT導入時もほぼ横ばいであると想定しています。そのうち西小針線、有明線、鳥屋野線などはBRT導入時も運行形態は変わらないためそれらの予測内内移動利用者はBRTの予測内内利用者には加算せず、それぞれの路線の予測利用者に加算しています。	
9	○平日に対する休日のサービス水準設定の考え方を示すこと。	サービス水準設定の考え方は、需要(利用者数)と供給(運行本数)のバランスに基づいています。1日当りの利用者数で比較したとき、休日の利用者数は平日の約半分です。これは平日と休日とは通勤や通学目的の利用者数に大きな差があるためピーク時の運行頻度に差をつける必要があります。しかし日中の運行頻度や営業時間は平日と休日において差をつけません。休日は平日の約66%程度の本数で運行します。また、運賃においても現行の子供ワンコインや環境定期券制度は継続していく予定です。	提案書様式5

第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

2-2 運行計画について

【BRT運行計画について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
10	○乗継制度について具体的な考え方(対象者, 具体の割引内容等)を示すこと。(ICカード利用者, 現金利用者, BRTと他路線との乗継, BRT以外の路線同士の乗継など) ○ICカードを利用しない乗客への乗り継ぎをどのように行うのか示すこと。	ICカード利用者→現行直通で乗車できていた区間を乗車した場合、乗継による追加料金の発生はありません。 現金利用者→現行直通で乗車できていた区間を乗車した場合、乗継による追加料金が発生します。 BRTと他路線(現行直通でない場合の路線)、BRT以外の他路線同士の乗継など→現行の乗継制度を継続する予定です。  現金利用者に追加料金を発生させないためには、定時性確保のためにデジタル整理券機などのハード設備が必要と考えています。また、現金利用者に対応するために1日乗車券やゾーン運賃制などのサービスも検討していきます。	提案書様式5
11	○まちなかにおいて、運賃設定が現行と変わっていないが、割引制度(土日ワンコインなど)の拡充によるサービス向上の取り組みの可能性の有無と、有る場合はその内容を示すこと。	現時点では検討段階のため、割引制度の内容の記述ができません。過去の古町ワンコインバス社会実験は割引率を50%にしたものの利用者数の増加率は7.2%でした。割引イコール利用者数増加とはならない結果になっています。	

【バス路線再編について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
12	○BRT導入による路線バスの料金体系の変更方針を示すこと。	バス路線網を整備完了後に、現行の距離に応じた運賃体系から新潟市中心部を中心とした同心円状のゾーン運賃制など、利用しやすい運賃体系に見直していきます。路線網が整備完了するまでは現行の運賃体系を基本にしたうえで、乗換え時の運賃負担が発生しない様にゆーと(ICカード)の普及を目指していきます。	提案書様式4
	○深夜割増, 支払方法についての考え方を可能な範囲で示すこと。		
	・深夜割増運賃について、深夜料金の時間帯と割増率をどのように考えているか。  ・乗車時支払, 降車時支払のどちらを考えているか。	一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する方針に基き設定します。詳細はつきましては検討中です。  現時点では、降車時支払を考えていますが、利用者の多いBRT専用駅ができる場所は車外精算(改札方式)を希望します。	提案書様式8  提案書様式11
13	○①現況, ②平成26年度, ③導入から5年後(契約終了段階), ④バス路線再編の完了時点のそれぞれで、下記の内容について示すこと。		
	・バス路線再編の方針(幹線・支線・フィーダーの位置付け, フィーダー路線の確保に向けた具体的な取り組み内容)	①現況………幹線・支線・フィーダー線の区分けなく都心部と各地域拠点を同じ役割で設定し運行しています。 ②平成26年度……新潟駅～青山に幹線を設定し、幹線に接続する路線を支線化する予定です。 ③導入から5年後……導入から数回にわたりエリアごとにバス路線網再編し、この時点では幹線・支線・フィーダー線に区分しバス路線網再編を完了する予定です。但し、幹線における交通結節点が整備されることが条件です。  フィーダー路線確保に向けた取り組みについては、地域の実情に合わせた運行形態を検討していきます。例えば下記のような運行形態が考えられます。 ●大型バスだけでなく小型バスや大型ジャンボタクシーなどで運行する形態 ●自転車や自動車の移動距離が都心部より長い郊外型サイクルアンドライドやパークアンドライドを利用した形態(例:北陸道鳥原バス停) ●ガスなどのインフラと同様にバス路線にも住民が負担する基本料金が必要との考えに基づき、世帯あたり定額の回数券を地区全体世帯が購入し路線バスを運行する形態。(例:青森県鯉ヶ沢町や新潟市西区赤塚地区) 上記の例などを複合的に組み合わせることでコーディネートしていき、住民・行政・事業者が一体になって形成していく取り組みが必要と考えています。	提案書様式10 参考資料5
	・それぞれの段階での運賃制度等のイメージ	①現況………都心部は均一運賃制、均一運賃区間外は走行距離に応じた対キロ制運賃制です。 ②平成26年度……①現況と原則同じです。 ③導入から5年後……バス路線網再編が完了後速やかにゾーン運賃制への移行を検討しています。	提案書様式4
	・様式5の図をベースにまとめたもの。具体的にはそれぞれの段階について、個別路線の表と対応した都心軸や各方面別の運行本数, 都心軸の断面における本数(一般道と専用走行路を分けて)を把握できる図を作成し、比較ができるもの。	参考資料6～11に回答しています。	提案書様式6 参考資料6～11

第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

【バス路線再編について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
14	○バス路線再編の効果について、市民目線でもわかりやすくイメージが持てるような資料を様々な視点から具体的に示すこと。(移動環境の変化によるライフスタイルの改善イメージ等)	参考資料12に回答しています。	参考資料12
15	○事業者が行うべきハードの整備までを自治体に委ねているように見える。自治体と事業者の整備負担の考え方を明確に示すこと。	バス路線網が全体のシステムとして機能するためにも交通結節点(バスとバスとの結節点だけでなく、バスと自家用車・自転車・徒歩などの交通手段との結節点も行う場所)などの必要整備はお願いしていきたいと考えています。	提案書様式4、11
16	○得られる効果(余剰の創出など)なども含め、BRTに伴い必要となるバス路線再編と、それに関わらず新潟交通独自事業として取り組むバス路線再編に分けて示すこと。	バス路線網再編にあたり、弊社が考える幹線にBRTを取り込んだためBRTに伴うバス路線網の再編とは考えていません。また、線でつなぐ考え方から網でおおう考え方のため、指摘事項のような区別はできないと考えています。人口密度の高いエリアには高密度な路線網を設定し、フィーダーエリアにおいては色々な交通手段を組み合わせ合わせた地域の実情に合った路線網の再編を行うことで気軽に移動できる街となりえると考えています。	提案書様式3
17	○BRT導入によって得られる余剰分の分配(路線別の分配先等)について、どのような考えに基づき設定したか、効率化した余剰の発生量と、分配量と分配先について具体的に示すこと。	BRT導入に伴う余剰の分配先は、人口密度が高いエリアや現行バス利用者が多い乗合バス輸送の適したエリアなどに多く配分します。  例)BRTに接続する路線の1日当りの運行本数比較(予定) 青山以西エリア路線 平日 現行210本→導入後442本 休日現行163本→導入後301本 女池・出来島・長湯エリア路線 平日 現行396本→導入後501本 休日現行334本→導入後375本 下町エリア路線 平日 現行179本→導入後260本 休日現行134本→導入後167本 東新潟エリア(松浜線他)路線 平日 現行397本→導入後424本 休日現行278本→導入後283本 南東エリア(国道旧49線他)路線 平日 現行392本→導入後415本 休日現行300本→導入後319本 新規路線 平日 現行なし→導入後120本 休日現行なし→導入後79本 ※青山エリアの新規路線は、青山以西エリア路線に含んでいます。	提案書様式10 参考資料13
18	○減便(りゅーとリンクの一部)や廃止(美術館線、がんセンター線)、経路変更(松浜線等)する路線について、どのような基準で判断しているか(現行路線・系統自体の適否について検討した結果なのか)、示すこと。また、これによる現在の利用者への影響と対応方針について示すこと。	減便や廃止は需要と供給のバランスや並走路線の輸送力のバランスを総合的に判断しています。  りゅーとリンクの一部は今後対象エリアが開発され大きな需要が見込める場合は運行本数の見直しを行います。  美術館線は本来万代地域と古町地域のお買物を目的としていた利用者の利便性を促進するための路線です。今回BRTがその役目を果たすため廃止します。美術館への利用者は現行の観光循環バスや附船線の西堀通八番町バス停を美術館入口と名称変更し対応します。  がんセンター線(現行9本/日)は昭和大橋線の運行本数を大幅に増強し(現行37本→予定80本)また運行経路の見直しを行うことで利用者の利便性を向上させます。  また経路変更した路線は、東新潟エリアと新潟市の交通の巨大ターミナルである新潟駅を結ぶことで強固な路線網になると考えています。今後の路線網再編の中で幹線の位置づけにある路線もあるため、経路変更により得られた余剰分の分配を東新潟エリアの利用率の高い路線に分配します。	提案書様式10
19	○西小針線等直通運行する路線について、将来的にどのように取り扱う計画なのか、示すこと。(乗換の有無等)	将来的には弊社が幹線と位置づける路線は都心部まで運行しますが、支線は原則幹線に各交通結節点で乗換えが必要になります。しかし、朝夕の一部など直通利用が多い時間帯は直通便を存続します。また、モーニングライナーやアクセス線は直通運転を基本とします。	
20	○都心部において専用走行路を走行する路線と一般道を走行する路線をそれぞれ示すこと。	榎谷小路上の運行は、下記のように予定しています。 ●BRT導入時 専用走行路・・・幹線(新潟駅～青山)、大堀・寺尾・8号各線の一部直通便 一般車線・・・西小針線、有明線、西循環線、鳥屋野線、モーニングライナー それ以外の路線は新潟駅、万代シティ、市役所、青山の各結節点で接続予定です。 ●路線網再編完了時 専用走行路・・・幹線(新潟駅～青山)、大堀・寺尾・8号各線の一部直通便 一般車線・・・西小針線、有明・西循環線の一部直通便、モーニングライナー それ以外の路線は新潟駅、万代シティ、市役所、青山、信濃町の各結節点で接続予定です。  専用走行路に西小針線も走行できる条件となる場合は、弊社として専用走行路を運行したいと考えています。	提案書様式6

第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

【乗換施設について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
21	○青山延伸の場合において、与条件で交通結節点として設定している新潟駅、市役所、白山駅に求められる結節機能は具体的にどのようなもの(モード、路線等)と捉えているか、示すこと。	<p>各交通結節点は乗り換える上で重要な地点です。それぞれ次のように考えています。</p> <p>新潟駅→現行の1日のバス利用者数が一番多い場所であり、JRの利用者数も極めて多いためJRとバス、バスとバス、バスと自転車などバスと各交通手段が結節するための機能(バスターミナル、駐輪場、案内所など)が必要です。また、将来バス路線網の幹線の起点となるためわかりやすい乗り場機能も必要です。</p> <p>市役所→西新潟エリアと長潟・女池・堀之内エリアまたは古町(上町・下町)エリアをバスとバスで結節したり周辺に学校や公園などが存在するためバスと徒歩・自転車を結節したりするための機能(バスターミナル、駐輪場、レンタサイクルなど)が必要です。学生から家族連れ、観光客と幅広い利用が見込まれるため運行に関する情報だけでなく周辺地域情報も発信できる機能があると効果的と考えています。</p> <p>白山駅→今までにない白山駅から県庁などの路線を設定します。現在、JR利用者が県庁エリアに行くときに新潟駅からバスに乗り換えるか関屋駅から徒歩や自転車で向かっていましたが、白山駅からバスに乗り換えるという新しい選択肢ができます。これにより、ピーク時における新潟駅に集中していた利用者が分散し混雑が緩和される期待があります。よってそのための乗換え機能が必要です。また、白山駅は学生の利用が極めて高いため駐輪場の機能なども必要と考えています。</p>	参考資料14

【車両基地について】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
22	○車両基地を西部営業所にした理由は何か、また都心軸により近い基地を事業者として設定する可能性はないか。見解を述べること。	弊社が提案した青山のBRT駅が西部営業所に一番近く、都心軸に近い営業所に十分なスペースが確保できないためです。今後のバス路線網再編の中で都心軸に近い営業所設定の可能性もあります。	提案書様式9
23	○西部営業所については、一部借地となっているが、恒久的な利用は可能か、可能な場合はその根拠を示すこと。	営業所及び車両点検整備場を使用目的とした借地権のある自動更新契約(定期借地契約ではありません。)のため、営業所として利用している間は契約の継続が可能です。	提案書様式9
24	○連節バスの必要台数分(新潟市想定8台であるが新潟交通提案の12台分の場合も含めて)のスペース確保は可能か。可能な場合はその根拠を具体的に示すこと。	バスの届出収容可能台数は63台で現在43台収容していますが、敷地面積は約11,000㎡あるため十分に余裕があります。	提案書様式9
25	○メンテナンスに必要な設備とその調達方法(設置主体)を示すこと。	県外他社の導入事例を参考にすると、車長に合わせた整備棟や車両整備に必要な三軸リフトなどの設備が必要ですが、現時点では使用車両が不明のため詳細は回答できません。	提案書様式9

【その他】

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
26	○降積雪時の対応など安全管理について、交通事業者として取り組むことが出来る対策があれば可能な範囲で示すこと。(特にBRT区間の島式バス停周辺の安全管理など)	与条件では降積雪時の安全は確保されているものとなっていますが、雪国での初めての事例であり降積雪時の連節バスの運行については、なおも安全確保のための詳細な確認が必要と考えています。弊社は走行路において運行前パトロール等による道路状況の把握により安全運行に取り組んで参ります。また弊社の安全基準に基づき運行の可否を判断します。	提案書様式8
27	○接客、サービスなどに係る品質確保の効果的な仕組みを考えているか。あれば具体的に示すこと。	既に実施していますが高い定時運行率を実現するために、AGSやドライブレコーダーによるダイヤ編成、BRT駅の運用、運転士の技術などを常時チェックしフィードバックしていきます。接客においても社外モニター制度を活用し定期的にモニタリングしていき従業員に指導・教育を行い顧客満足度の向上に努めていきます。	提案書様式8
28	○ドライブレコーダーによる定時性確保など、これまでのサービス向上の取り組みによる実績を示すこと。(これまで、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーによる安全運転教育等、安全管理体制の向上に向けた具体的な取り組み内容と、それによる効果の有無)	<p>定時性に関しては、平成24年3月から運行データを秒単位で管理しバス停毎の発表ダイヤを細かくチェックし定時性達成率を評価しています。さらに定時性が不安定になる要素をひとつずつ検証し、運転士の教育やダイヤ改正時の時刻発表に反映しています。また、BRTを榎谷小路上に導入することで周辺の一般道路混雑も予測されるため道路交通上の問題は関係機関に改善のお願いをしていきます。</p> <p>安全教育についてはデジタルタコグラフのデータを解析し日々の運転記録を検証し運転士の指導に活用しています。さらに、講習会や集合教育などにおいてドライブレコーダーの画像を接客教育や事故防止教育に活用しています。</p>	提案書様式8

第一提案審査に係る指摘事項等への対応

(様式)

2-3 経営等について

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
29	○事業者として新たな投資があれば、必要な事柄及び予想される金額を示すこと。	導入に伴う新たな運転士採用は予定していませんが、バス路線網の再編に伴いデジタル運賃表の更新、方向幕新規作成、自動音声案内システムなどの機器やバス停統合などによるバス停の新設、撤去、バスのカラーライン化などが必要です。しかし現時点では詳細な金額は不明です。	提案書様式5
30	○公設民営で行うBRT事業に関する収支の独立性を確保するため、行政がBRT事業の収支を確認できるスキームを示すこと。(BRT事業部創設など)	バス路線網再編はネットワークの構築です。ネットワーク内でBRTとそれに接続する路線はお互いが需要を生み出し補完関係にあるため区別しません。よって現時点で別部署の設置は考えていませんが、BRT事業における収支の独立性は利用者人員の定期的な報告により明確にしていきます。これは車両に標準装備される乗降センサーや高機能料金箱により路線毎の収支状況が把握できるため十分に対応可能と考えています。既に、新潟駅南口リムジンバスやリゅーとリンクや観光循環バスなどではその手法で関係各所に報告しています。	提案書様式3、8
31	○BRTと路線バスの補完・培養関係がどの程度需要見込みに反映されているのか、明確に示すこと。		
32	○本事業による乗務員の増減、新規採用の必要性とそのボリューム、BRTの配置にともなう営業所間の担当替えなどによる効率化の可能性、それらによるコストの増減などが出てくるのか、具体的に示すこと。	乗務員の増減や新規採用は現時点では予定していません。今後BRT配置に伴う営業所間の担当替えは多少発生する可能性があります。現時点でのコスト増減は担当替えのボリュームにもよるため今後の検討となります。	
33	○BRTおよび路線バスそれぞれの想定利用者数において、自動車からの転換をどのくらい見込んでいるか示すこと。	人口密度と公共交通分担率から想定利用者数を算出しているため、自動車からの転換数は不明です。	



# 【参考資料集】

※ BRT運行計画やバス路線網再編計画等は当該審査にあたって作成されたものです。

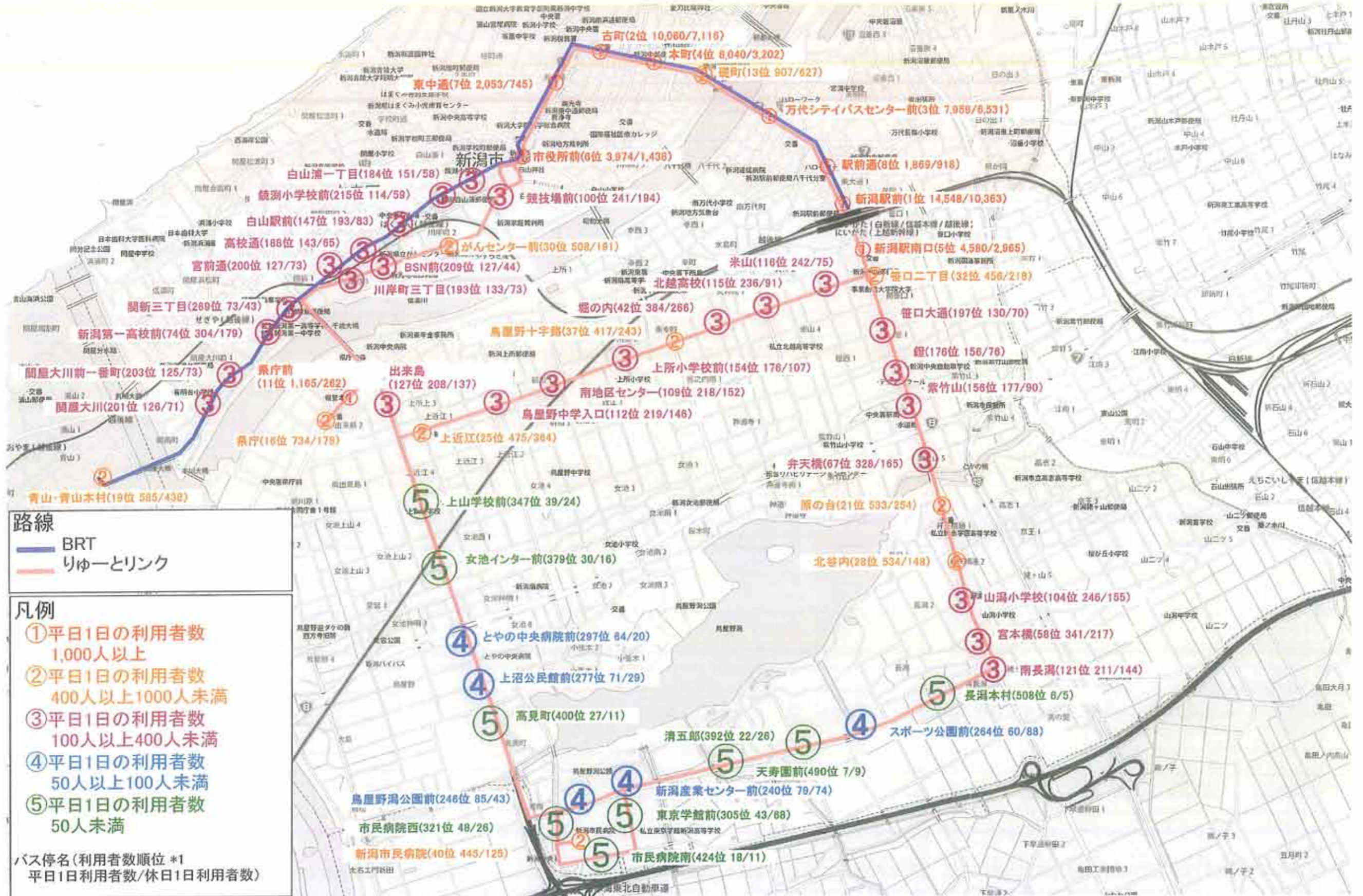
実施に向けた具体的な細部内容については、今後基本協定の締結後、市民意見を募集しながら新潟市他関係機関と協議し作成していきます。

## 参考資料集目次

資料番号	関連項目	タイトル
1	1-1 No.1	基幹公共交通軸における各バス停の1日利用者数
2	1-2 No.2	青山延伸案と白山駅案との比較
3	1-2 No.3	青山延伸案の場合のBRTに接続するバス路線の変化
4	1-2 No.3	白山駅案の場合のBRTに接続するバス路線の変化
5	2-2 No.13	バス路線網再編に伴う運行本数の変化イメージ
6	2-2 No.13	各断面地点の流入状況(①現行)
7	2-2 No.13	各断面地点の流入状況(②平成26年度末)
8	2-2 No.13	各断面地点の流入状況(③BRT導入5年後)
9	2-2 No.13	万代橋断面地点位置図
10	2-2 No.13	各路線時間帯別運行本数(月～金)
11	2-2 No.13	各路線時間帯別運行本数(土休日)
12	2-2 No.14	バス路線再編のライフスタイルに対する効果イメージ図
13	2-2 No.17	BRT導入時のバス路線再編 運行本数比較表
14	2-3 No.21	各交通結節点における各交通手段との結節機能

# 【基幹公共交通軸における各バス停の1日利用者数】

参考にBRT(新潟駅前～青山)上の各バス停の1日利用者数を併記





【青山延伸案と白山駅案との比較】

視点		各案の内容		
		青山延伸案	白山駅案	
利用者へのサービス水準	●所要時間	約25分(新潟駅～青山)	約14分(新潟駅～白山駅)	
	●まちなかへ向かう場合の乗継回数	新潟駅～白山駅で移動が完了する場合	0回	0回
		新潟駅～白山駅と白山駅以西(白山駅除く)～青山との間を移動する場合	0回	白山駅または市役所で1回
		新潟駅～白山駅と青山以西(青山除く)との間を移動する場合	青山で1回	白山駅または市役所で1回
●定時性	専用走行路区間:高い 一般車道区間:路線バスと同じ	専用走行路区間:高い 一般車道区間:路線バスと同じ		
得られる効果	郊外路線の強化	現行より約19%増加 新規路線の新設→3路線	現行より約8%増加 新規路線の新設→0路線	
	まちなかへの影響	新潟駅～白山駅～青山の区間を走行するバスの利用者のうち約50%が乗り換え不要でまちなかにアクセス可能	新潟駅～白山駅～青山の区間を走行するバスの利用者のうち約30%が乗り換え不要でまちなかにアクセス可能	
事業費		青山の交通結節点の整備費が必要	当初予定と変わらない	
採算性		BRT区間に接続する郊外路線が強化され利便性が向上することで乗継の不便性を払拭し採算性は良化する	BRT区間に接続する郊外路線があまり強化されないため現行と変わらないかまたは乗継の不便が目立ち採算性が悪化する恐れがある。	
実現性		ある	ある	
費用		BRT区間:白山駅～青山分だけ運行費用が増加 接続路線バス区間:BRT区間が延伸されるため運行費用が白山駅案より低い(※1)	BRT区間:青山延伸案より低い 接続路線バス区間:BRT区間が短いため青山案より運行費用が高い(※1)	

※1:BRTとバス路線網はお互いに需要を発生する補完関係にあるため、路線網全体で見ると必要があります。その際、バス路線網全体の総走行距離は大きく変わらないため青山延伸案でも白山駅案でも費用はほぼ同じといえます。

【青山延伸案の場合のBRTに接続するバス路線の変化】 ※変更内容は平成24年10月時点の予定です。

- 【凡例】
- 新潟駅までの直通路線 
  - 新潟駅での乗り継ぎ路線 
  - 新潟駅・万代シティでの乗り継ぎ路線 
  - 市役所での乗り換え路線 
  - 古町・市役所での乗り換え路線 
  - 青山での乗り換え路線 

【西大畑エリア】  
 路線：浜浦町・水族館  
 変更点：経路変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所：直通運行  
 メリット：運行本数が増加します。(ピーク時間の都心軸利用者に対応するためです。)  
 デメリット：現状と変わりません。

【西大通エリア】  
 路線：西小針・有明・信濃町  
 変更点：変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所：直通運行  
 メリット：現状と変わりません。  
 デメリット：現状と変わりません。

【下町エリア】  
 路線：附船町・昭和大橋  
 変更点：始終点を市役所に変更します。  
 BRTとの乗換場所：古町・市役所  
 メリット：古町(下町・上町)における運行本数が増加します。  
 デメリット：万代シティ・新潟駅へのアクセスには乗換が必要になります。

【東エリア】  
 路線：松浜・船江町・河渡  
 変更点：始終点を新潟駅に変更します。  
 BRTとの乗換場所：新潟駅・万代シティ  
 メリット：新潟駅に直通になります。また、運行本数が増加します。  
 デメリット：古町・市役所へのアクセスには乗換が必要になります。

【南東エリア】  
 路線：牡丹山竹尾・旧国道7号・旧国道49号・東路線橋経由長湯  
 変更点：始終点を万代シティに変更します。  
 BRTとの乗換場所：新潟駅・万代シティ  
 メリット：新潟駅に直通になります。また、運行本数が増加します。  
 デメリット：古町・市役所へのアクセスには乗換が必要になります。

【鳥屋野エリア】  
 路線：鳥屋野  
 変更点：変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所：直通運行  
 メリット：現状と変わりません。  
 デメリット：現状と変わりません。

【新潟駅南口を始終点とする路線エリア】  
 路線：りゅーとリンク(新潟駅南口)・女池(新潟駅南口)・長湯・はなみずき  
 変更点：一部の路線で運行本数が変わります。  
 BRTとの乗換場所：新潟駅  
 メリット：路線によって運行本数が増加します。  
 デメリット：路線によって運行本数が減少します。

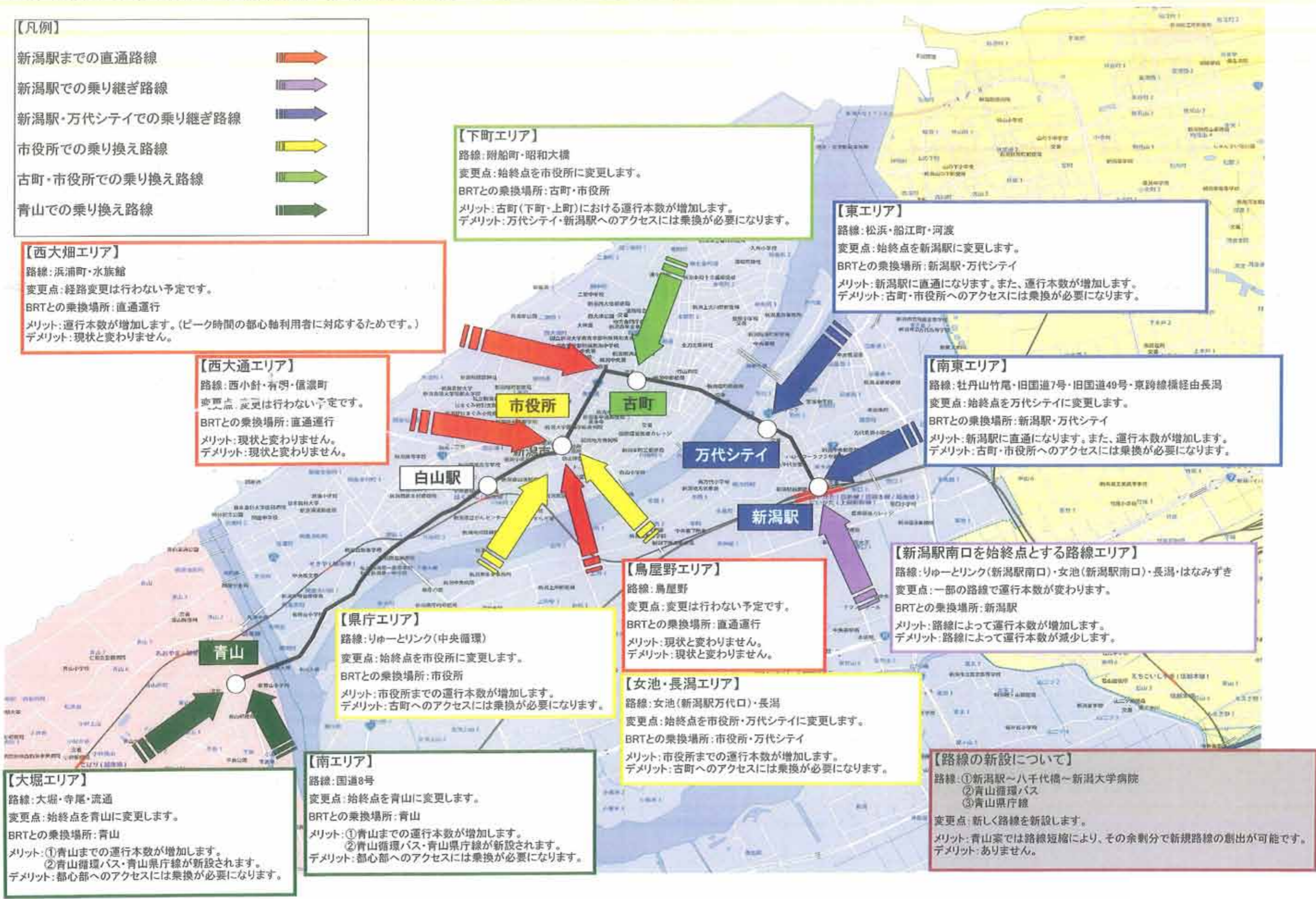
【女池・長湯エリア】  
 路線：女池(新潟駅万代口)・長湯  
 変更点：始終点を市役所・万代シティに変更します。  
 BRTとの乗換場所：市役所・万代シティ  
 メリット：市役所までの運行本数が増加します。  
 デメリット：古町へのアクセスには乗換が必要になります。

【県庁エリア】  
 路線：りゅーとリンク(中央循環)  
 変更点：始終点を市役所に変更します。  
 BRTとの乗換場所：市役所  
 メリット：市役所までの運行本数が増加します。  
 デメリット：古町へのアクセスには乗換が必要になります。

【南エリア】  
 路線：国道8号  
 変更点：始終点を青山に変更します。  
 BRTとの乗換場所：青山  
 メリット：①青山までの運行本数が増加します。  
 ②青山循環バス・青山県庁線が新設されます。  
 デメリット：都心部へのアクセスには乗換が必要になります。

【大堀エリア】  
 路線：大堀・寺尾・流通  
 変更点：始終点を青山に変更します。  
 BRTとの乗換場所：青山  
 メリット：①青山までの運行本数が増加します。  
 ②青山循環バス・青山県庁線が新設されます。  
 デメリット：都心部へのアクセスには乗換が必要になります。

【路線の新設について】  
 路線：①新潟駅～八千代橋～新潟大学病院  
 ②青山循環バス  
 ③青山県庁線  
 変更点：新しく路線を新設します。  
 メリット：青山家では路線短縮により、その余剰分で新規路線の創出が可能です。  
 デメリット：ありません。



【白山駅案の場合のBRTに接続するバス路線の変化】

※変更内容は平成24年10月時点の予定です。

【凡例】

- 新潟駅までの直通路線 
- 新潟駅での乗り継ぎ路線 
- 新潟駅・万代シティでの乗り継ぎ路線 
- 市役所での乗り換え路線 
- 古町・市役所での乗り換え路線 
- 白山駅での乗り換え路線 

【西大畑エリア】

路線: 浜浦町・水族館  
 変更点: 経路変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所: 直通運行  
 メリット: 運行本数が増加します。(ピーク時間の部心軸利用者に対応するためです。)  
 デメリット: 現状と変わりません。

【西大通エリア】

路線: 西小針・有明・信濃町  
 変更点: 変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所: 直通運行  
 メリット: 現状と変わりません。  
 デメリット: 現状と変わりません。

【下町エリア】

路線: 附船町・昭和大橋  
 変更点: 始終点を市役所に変更します。  
 BRTとの乗換場所: 古町・市役所  
 メリット: 古町(下町・上町)における運行本数が増加します。  
 デメリット: 万代シティ・新潟駅へのアクセスには乗換が必要になります。

【東エリア】

路線: 松浜・船江町・河渡  
 変更点: 始終点を新潟駅に変更します。  
 BRTとの乗換場所: 新潟駅・万代シティ  
 メリット: 新潟駅に直通になります。また、運行本数が増加します。  
 デメリット: 古町・市役所へのアクセスには乗換が必要になります。

【南東エリア】

路線: 牡丹山竹尾・旧国道7号・旧国道49号・東跨線橋経由長湯  
 変更点: 始終点を万代シティに変更します。  
 BRTとの乗換場所: 新潟駅・万代シティ  
 メリット: 新潟駅に直通になります。また、運行本数が増加します。  
 デメリット: 古町・市役所へのアクセスには乗換が必要になります。

【大堀エリア】

路線: 大堀・寺尾・流通  
 変更点: 始終点を白山駅に変更します。  
 BRTとの乗換場所: 白山駅  
 メリット: 白山駅までの運行本数が微増します。  
 デメリット: ①都心部へのアクセスには乗換が必要になります。  
 ②白山駅から青山間で南エリアの路線と重複して運行することで、BRTに接続する路線の運行本数が増加しないため気軽にまちを移動できません。  
 ③青山循環バス・青山県庁線が新設できません。

【南エリア】

路線: 国道8号  
 変更点: 始終点を白山駅に変更します。  
 BRTとの乗換場所: 白山駅  
 メリット: 白山駅までの運行本数が微増します。  
 デメリット: ①都心部へのアクセスには乗換が必要になります。  
 ②白山駅から青山間で大堀エリアの路線と重複して運行することで、BRTに接続する路線の運行本数が増加しないため気軽にまちを移動できません。  
 ③青山循環バス・青山県庁線が新設できません。

【県庁エリア】

路線: りゅーとリンク(中央循環)  
 変更点: 始終点を市役所に変更します。  
 BRTとの乗換場所: 市役所  
 メリット: 市役所までの運行本数が増加します。  
 デメリット: 古町へのアクセスには乗換が必要になります。

【鳥屋野エリア】

路線: 鳥屋野  
 変更点: 変更は行わない予定です。  
 BRTとの乗換場所: 直通運行  
 メリット: 現状と変わりません。  
 デメリット: 現状と変わりません。

【女池・長湯エリア】

路線: 女池(新潟駅万代口)・長湯  
 変更点: 始終点を市役所・万代シティに変更します。  
 BRTとの乗換場所: 市役所・万代シティ  
 メリット: 市役所までの運行本数が増加します。  
 デメリット: 古町へのアクセスには乗換が必要になります。

【新潟駅南口を始終点とする路線エリア】

路線: りゅーとリンク(新潟駅南口)・女池(新潟駅南口)・長湯・はなみずき  
 変更点: 一部の路線で運行本数が変わります。  
 BRTとの乗換場所: 新潟駅  
 メリット: 路線によって運行本数が増加します。  
 デメリット: 路線によって運行本数が減少します。

【路線の新設について】

路線: 新設はありません。  
 変更点: ありません。  
 メリット: ありません。  
 デメリット: 白山案では新規路線を創出する分の路線短縮ができません。

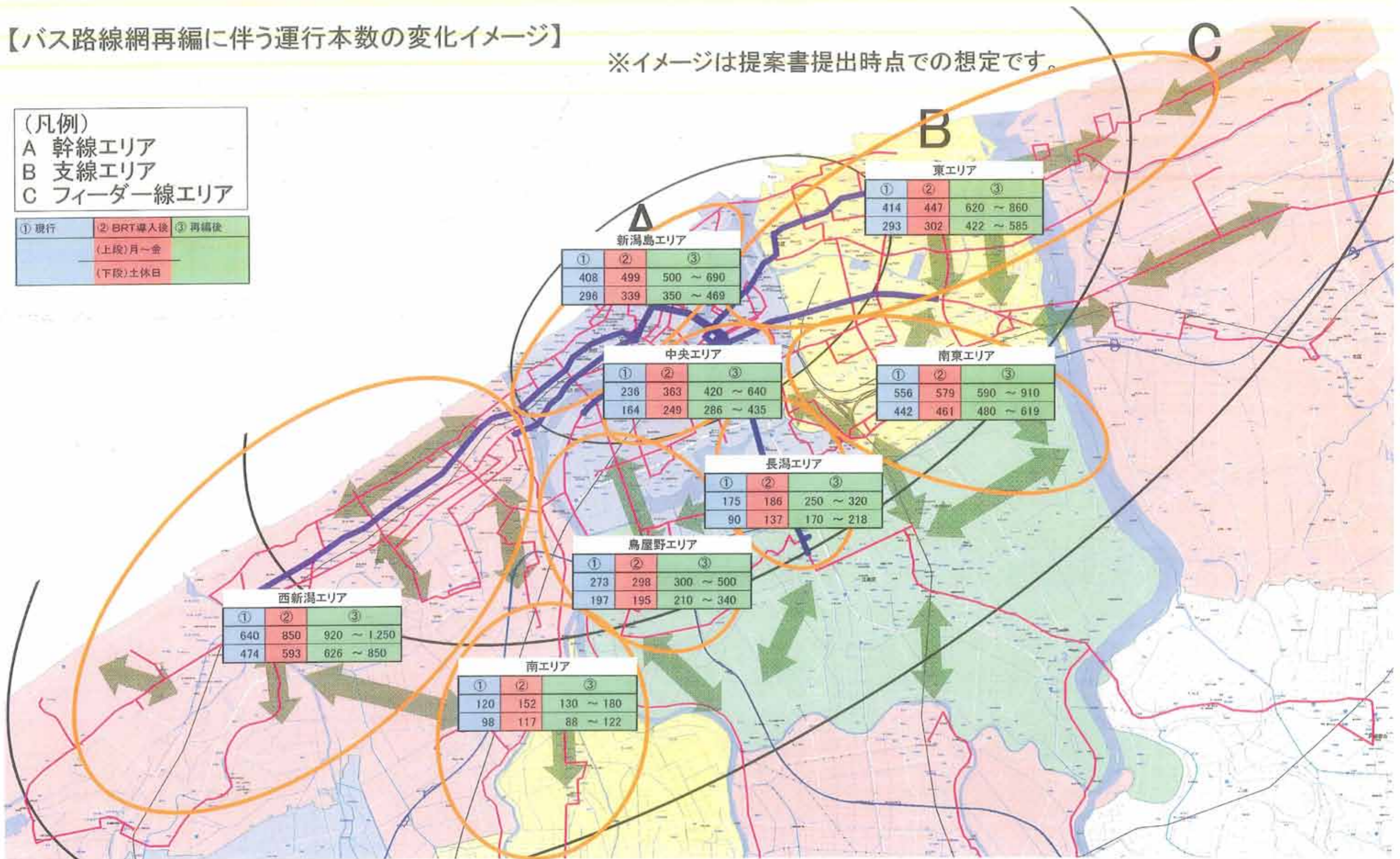
【バス路線網再編に伴う運行本数の変化イメージ】

※イメージは提案書提出時点での想定です。

(凡例)

A 幹線エリア  
B 支線エリア  
C フィーダー線エリア

① 現行	② BRT導入後	③ 再編後
	(上段)月～金	
	(下段)土休日	



【各断面地点の流入状況(①現行)】



地点D 白山駅	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	199	149	一般車線
南エリア	118	98	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	—	—	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	317	247	

地点C 大和前	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	664	503	一般車線
南エリア	118	98	
鳥屋野エリア	135	106	
新潟島エリア	190	131	
中央エリア	169	137	
長潟エリア	—	—	
東エリア	316	226	
南東エリア	252	207	
路線バス合計	1,844	1,408	

地点B 万代橋	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	664	503	一般車線
南エリア	118	98	
鳥屋野エリア	196	162	
新潟島エリア	190	131	
中央エリア	169	137	
長潟エリア	—	—	
東エリア	316	226	
南東エリア	321	255	
路線バス合計	1,974	1,512	

地点A 駅前通	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	664	503	一般車線
南エリア	118	98	
鳥屋野エリア	196	162	
新潟島エリア	190	131	
中央エリア	169	137	
長潟エリア	—	—	
東エリア	101	74	
南東エリア	520	408	
路線バス合計	1,958	1,513	

(注) 運行本数に高速バス(県外, 県内)の運行本数は含まれておりませんが、グループ会社(新潟交通観光バス[株])分は含んでいます。



【各断面地点の流入状況(②平成26年度末)】



地点D 白山駅	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	54	28	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	—	—	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	54	28	
BRT	282	230	専用路

地点C 大和前	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	519	382	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	101	81	
新潟島エリア	200	141	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	820	604	
BRT	282	230	専用路

地点B 万代橋	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	519	382	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	101	81	
新潟島エリア	200	141	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	820	604	
BRT	282	230	専用路

地点A 駅前通	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	519	382	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	101	81	
新潟島エリア	200	141	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	444	305	
南東エリア	543	427	
路線バス合計	1,807	1,336	
BRT	282	230	専用路

(注) 運行本数に高速バス(県外, 県内)の運行本数は含まれておりませんが、グループ会社(新潟交通観光バス[株])分は含んでいます。

【各断面地点の流入状況(③BRT導入5年後)】



地点D 白山駅	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	54	28	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	—	—	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	54	28	
BRT	282	230	

地点C 大和前	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	372	196	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	200	141	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	572	337	
BRT	282	230	

地点B 万代橋	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	372	196	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	40	29	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	—	—	
南東エリア	—	—	
路線バス合計	412	225	
BRT	282	230	

地点A 駅前通	月～金	土休日	道路
西新潟エリア	372	196	一般車線
南エリア	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	
新潟島エリア	40	29	
中央エリア	—	—	
長潟エリア	—	—	
東エリア	444	305	
南東エリア	543	427	
路線バス合計	1,399	957	
BRT	282	230	

(注) 運行本数に高速バス(県外, 県内)の運行本数は含まれておりませんが、グループ会社(新潟交通観光バス[株])分は含んでいます。

# 【万代橋断面地点位置図】



### 【各路線時間帯別運行本数(月～金)】

※ 榎谷小路の主な各断面(NEXT21前、旧大和前、東堀交差点、鏡橋交差点)での運行本数は、各系統の経路によって異なるため、榎谷小路に流出入している運行本数を万代橋断面で集計しています。  
 ※ BRT導入時、路線網再編時の運行本数は本資料提出時の予定です。

(本)

現行	万代橋	月～金	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア	664	1	18	47	84	49	42	35	35	34	32	38	42	53	45	37	25	23	19	5	0	
南エリア	118	0	2	9	14	7	8	7	8	7	6	7	7	10	8	9	3	4	2	0	0	
鳥屋野エリア	196	0	3	20	22	15	11	9	9	9	11	11	14	15	16	11	8	6	6	0	0	
新潟島エリア	190	0	7	16	22	15	10	10	11	11	13	15	14	14	12	7	6	4	2	1	0	
中央エリア	169	0	2	12	14	11	12	12	12	12	12	12	12	11	11	9	8	6	1	0	0	
長潟エリア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
東エリア	316	0	9	32	38	21	18	17	16	16	17	18	21	25	21	18	13	10	6	0	0	
南東エリア	321	0	4	23	39	25	21	18	18	18	18	21	26	28	28	13	13	6	2	0	0	
路線バス合計	1,974	1	45	159	233	143	122	108	109	107	109	122	136	156	141	104	76	59	38	6	0	

BRT導入	万代橋	月～金	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア	519	1	14	37	66	38	33	27	27	27	25	30	33	41	35	29	19	18	15	4	0	
南エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鳥屋野エリア	101	0	2	10	12	8	6	4	4	4	6	6	7	8	8	6	4	3	3	0	0	
新潟島エリア	200	0	7	17	23	16	10	10	12	12	14	16	15	15	13	7	6	4	2	1	0	
中央エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
長潟エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
東エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
南東エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
路線バス合計	820	1	23	64	101	62	49	41	43	43	45	52	55	64	56	42	29	25	20	5	0	
BRT	282	0	13	24	30	21	20	15	12	12	12	15	17	19	19	14	12	11	11	4	1	
全合計	1,102	1	36	88	131	83	69	56	55	55	57	67	72	83	75	56	41	36	31	9	1	
現行との差	-872	0	-9	-71	-102	-60	-53	-52	-54	-52	-52	-55	-64	-73	-66	-48	-35	-23	-7	3	1	

路線網再編	万代橋	月～金	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア	372	1	10	26	47	27	23	20	20	19	18	21	23	30	25	21	14	13	11	3	0	
南エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鳥屋野エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
新潟島エリア	40	0	1	3	5	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	0	
中央エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
長潟エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
東エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
南東エリア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
路線バス合計	412	1	11	29	52	30	25	22	22	21	21	24	26	33	28	22	15	14	12	4	0	
BRT	282	0	13	24	30	21	20	15	12	12	12	15	17	19	19	14	12	11	11	4	1	
全合計	694	1	24	53	82	51	45	37	34	33	33	39	43	52	47	36	27	25	23	8	1	
現行との差	-1,280	0	-21	-106	-151	-92	-77	-71	-75	-74	-76	-83	-93	-104	-94	-68	-49	-34	-15	2	1	

## 【各路線時間帯別運行本数(土休日)】

※ 砦谷小路の主な各断面(NEXT21前、旧大和前、東堀交差点、鏡橋交差点)での運行本数は、各系統の経路によって異なるため、砦谷小路に流出入している運行本数を万代橋断面で集計しています。  
 ※ BRT導入時、路線網再編時の運行本数は本資料提出時の予定です。

(本)

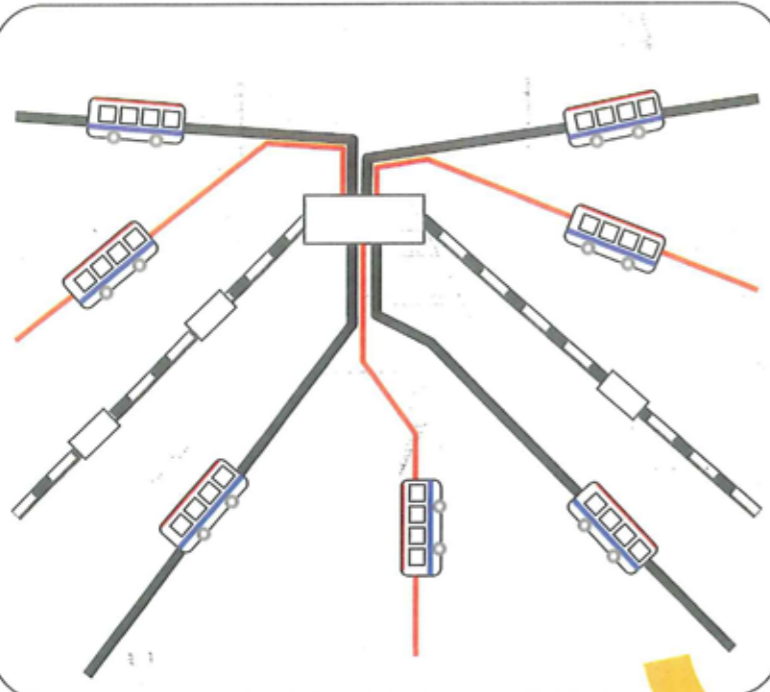
現行	万代橋	土休日	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア		503	0	12	27	37	34	37	35	31	31	33	36	39	37	34	26	22	14	15	3	0
南エリア		98	0	2	5	10	8	6	8	5	6	4	7	7	8	8	4	4	4	2	0	0
鳥屋野エリア		162	0	3	10	11	13	12	11	9	9	10	12	11	12	12	9	8	5	5	0	0
新潟島エリア		131	1	3	6	10	8	9	10	10	12	12	11	9	9	8	6	2	2	2	1	0
中央エリア		137	0	0	7	8	9	12	11	12	12	12	12	12	10	8	5	4	3	0	0	0
長潟エリア		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東エリア		226	0	8	13	15	15	16	17	14	14	14	15	20	15	13	12	9	9	7	0	0
南東エリア		255	0	2	15	23	20	21	17	17	17	20	16	24	19	17	10	9	6	2	0	0
路線バス合計		1,512	1	30	83	114	107	113	109	98	101	105	109	122	110	100	72	58	43	33	4	0

BRT導入	万代橋	土休日	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア		382	0	9	21	28	26	28	27	24	24	25	27	30	28	26	20	17	11	11	2	0
南エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鳥屋野エリア		81	0	1	5	6	6	6	6	5	5	5	6	5	6	6	5	4	2	2	0	0
新潟島エリア		141	1	3	6	11	9	10	11	11	13	13	12	10	10	8	6	2	2	2	1	0
中央エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
長潟エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
東エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
南東エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
路線バス合計		604	1	13	32	45	41	44	44	40	42	43	45	45	44	40	31	23	15	15	3	0
BRT		230	0	11	18	23	17	16	12	12	12	12	12	14	14	14	11	10	9	9	3	1
全合計		834	1	24	50	68	58	60	56	52	54	55	57	59	58	54	42	33	24	24	6	1
現行との差		-678	0	-6	-33	-46	-49	-53	-53	-46	-47	-50	-52	-63	-52	-46	-30	-25	-19	-9	2	1

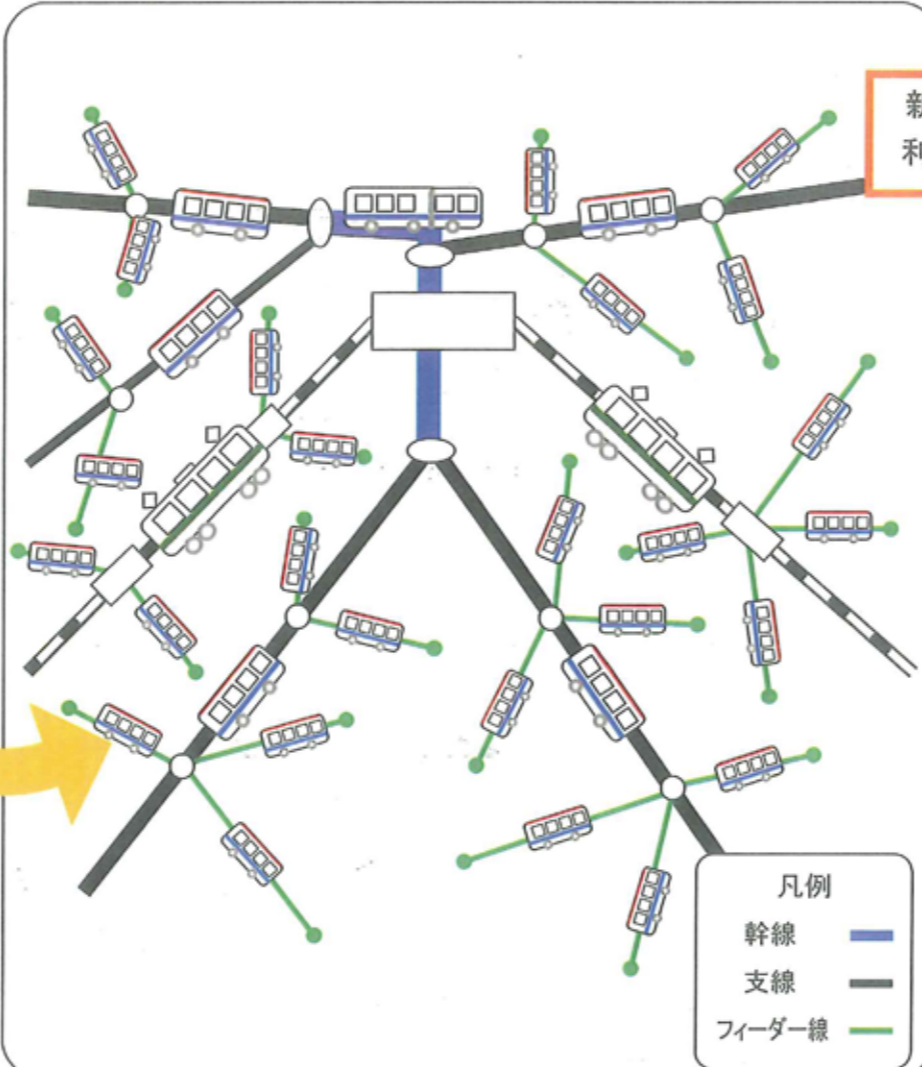
路線網再編	万代橋	土休日	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
西新潟エリア		196	0	5	11	14	13	14	14	12	12	13	14	15	14	13	10	9	6	6	1	0
南エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鳥屋野エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
新潟島エリア		29	0	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	1	1	0	0	0	0
中央エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
長潟エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
東エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
南東エリア		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
路線バス合計		225	0	6	12	16	15	16	16	14	15	16	17	17	16	15	11	10	6	6	1	0
BRT		230	0	11	18	23	17	16	12	12	12	12	12	14	14	14	11	10	9	9	3	1
全合計		455	0	17	30	39	32	32	28	26	27	28	29	31	30	29	22	20	15	15	4	1
現行との差		-1,057	-1	-13	-53	-75	-75	-81	-81	-72	-74	-77	-80	-91	-80	-71	-50	-38	-28	-18	0	1

【バス路線網再編のライフスタイルに対する効果イメージ図】

現行のバス路線のイメージ



再編後のバス路線網イメージ

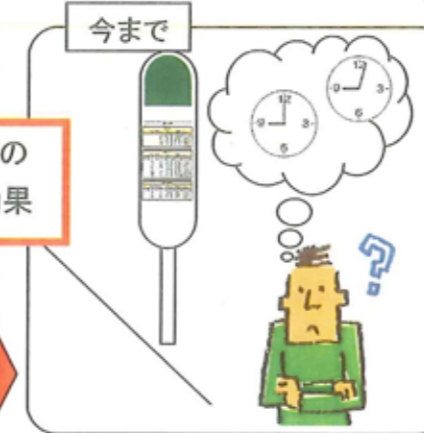


新しいバス路線網の考え方

- ・長大路線を短区間に分け、運行頻度を高めます  
↓ (幹線・支線・フィーダー線)
- ・運行効率が上がります  
↓
- ・持続可能な路線網ができあがります

新しい路線網の利用者への効果

時間を気にせずバスに乗れます。



今まで  
時刻表で時間を確認してバスを待ちます。



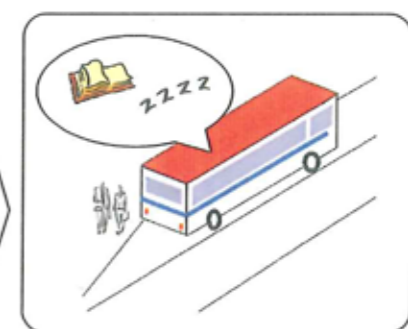
これから  
時刻表を見なくても時間を気にせずバスに乗れます。

それは、ライフスタイルの見直しにつながります。

通勤のイライラが解消されます。



道路渋滞により時間がかかりイライラします。

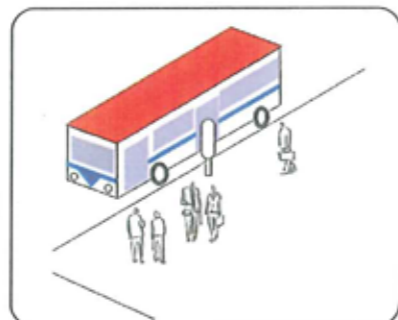


バスの移動時間を活用し、読書や睡眠など自分の好きなことをしながら通勤できます。

健康に生活できます。



クルマばかりで移動していれば運動不足になるかもしれません。



BRT 駅やバス停まで歩くことや自転車で行くことで運動不足解消されます。

生活に余裕が生まれます。

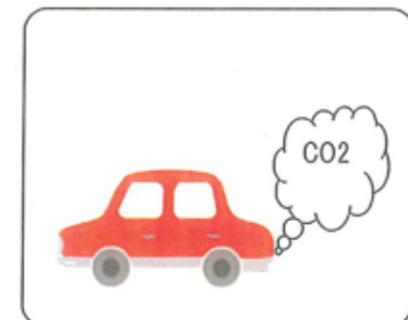


一家に複数の自家用車をもっていると維持費がかかります。

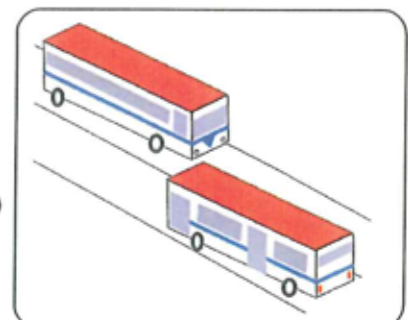


公共交通を利用して、自家用車の維持費を減らせばお買い物ができます。

環境に優しくなります。



クルマから出る CO2 は地球温暖化の原因になります。



CO2 の排出が少ない公共交通を利用することでエコ実現し環境に優しい生活ができます。

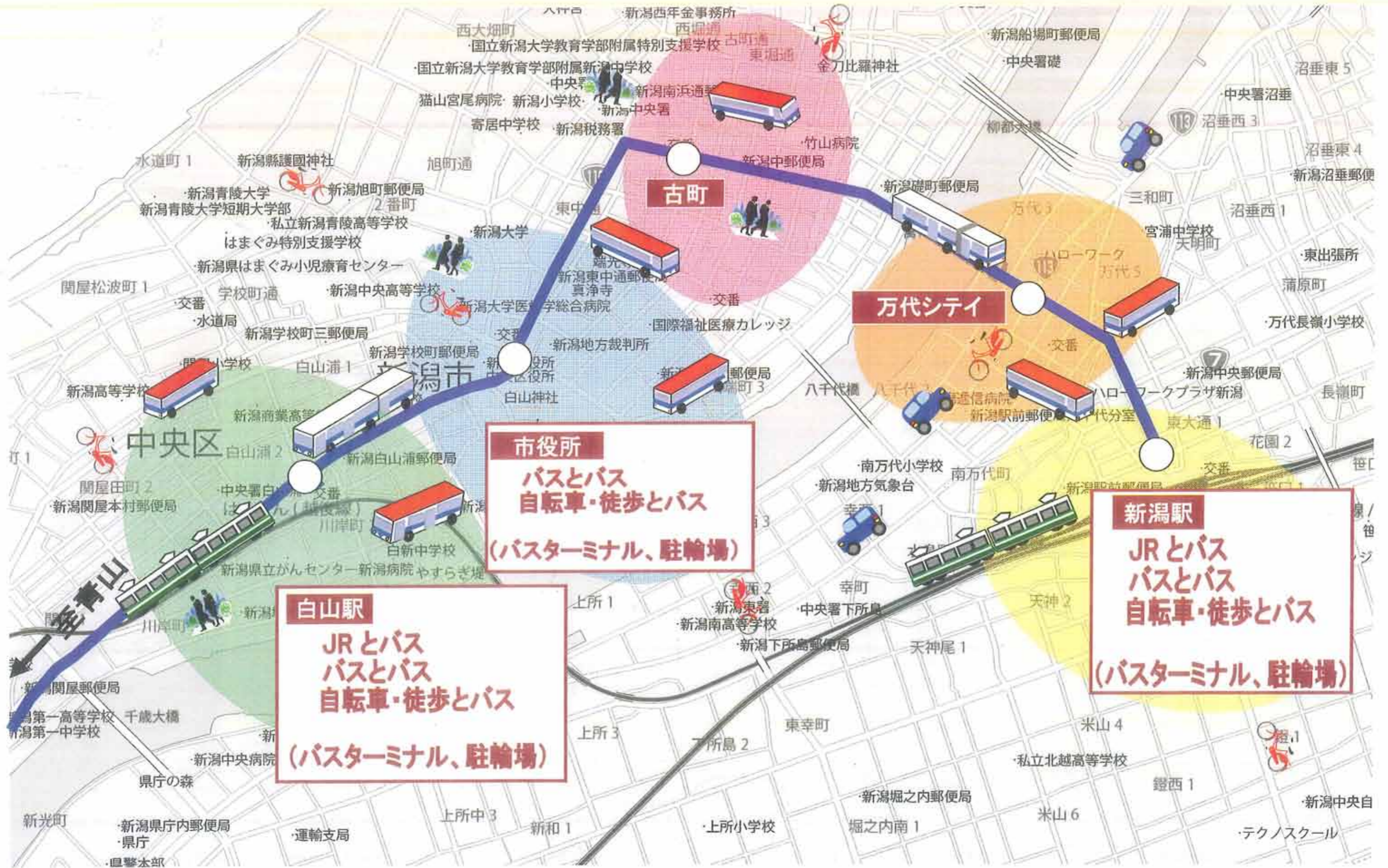
【BRT導入時のバス路線再編 運行本数比較表】（運行本数や始終点などは平成24年10月時点での予定です。）

■は変更なし（本、Km）

	路線		現路線状況		BRT導入時				変更内容	
			1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計			
			月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日		
生活路線	名称	区分								
	ビルボード	市内	■	13	19	13	19	13.0	19.0	—
	昭和大橋	市内		37	35	80	52	256.0	166.4	市役所～下町へ運行経路変更します。
	附船	市内		133	99	180	115	558.0	356.5	市役所～下町へ運行経路変更します。
	美術館	市内		7	7	0	0	0.0	0.0	附船線に統合します。
	りゅーと(中央循環)	市内		176	139	183	145	1,509.9	1,199.5	市役所始終点に変更します。
	西循環	市内		222	155	239	172	2,240.6	1,621.0	運行本数を変更します。
	水島町	市内	■	47	6	47	6	289.8	53.1	—
	がんセンター	市内		9	0	0	0	0.0	0.0	昭和大橋線に統合します。
	臨港(駅)	市内	■	37	28	37	28	298.2	223.4	—
	松浜船江町	近郊※1		220	151	237	154	3,796.5	2,535.1	新潟駅始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)
	秋葉船江町	スクール	■	3	0	3	0	9.6	0.0	—
	河渡	近郊		134	92	150	98	1,293.8	849.1	新潟駅始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)
	旧7号	近郊※1		84	70	96	83	505.1	444.1	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)
	豊栄競馬場	近郊	■	0	2	0	2	0.0	12.7	—
	牡丹山竹尾	近郊		154	114	154	101	661.9	433.8	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)
	はなみずき	近郊	■	36	32	36	32	187.2	166.4	—
	旧49号	近郊※1		121	91	132	110	313.3	306.4	万代シティバスセンター始終点に変更します。(モーニングライナーは経路変更ありません。)
	長潟	近郊		139	92	174	132	1,576.2	930.5	一部市役所始終点に変更します。
	りゅーと(南口NT)	近郊		69	23	45	30	363.6	251.0	運行本数を変更します。
	女池(駅万代口)	近郊		95	81	120	79	693.7	450.2	万代シティバスセンター・市役所始終点に変更します。
	女池(駅南口)	近郊	■	63	35	63	35	390.7	204.8	—
	鳥屋野	近郊	■	71	63	71	63	949.0	823.8	—
	8号	近郊※1		13	14	32	20	296.6	192.0	青山始終点に変更します。(直通運転します。)
寺尾大堀	近郊		200	149	290	190	2,599.1	1,714.2	青山始終点に変更します。(直通運転します。)	
西小針	近郊	■	256	191	256	191	4,307.6	3,234.6	—	
有明	近郊	■	157	123	157	123	2,593.2	2,022.3	—	
黒鳥	近郊	■	17	11	17	11	179.6	70.4	—	
赤塚	住民バス	■	10	0	10	0	80.0	0.0	—	
	合計		2,523	1,822	2,822	1,991	28,079.0	19,774.7		
アクセス線	路線		1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計		変更内容	
	名称	区分	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日		
	佐渡汽船(駅)	フィーダー	■	53	52	53	52	150.4	147.2	—
	佐渡汽船(県庁)	フィーダー	■	1	0	1	0	7.3	0.0	—
	観光循環	フィーダー	■	16	16	16	16	236.8	236.8	—
	南口空港	フィーダー	■	65	65	65	65	591.5	591.5	—
	免許センター	フィーダー	■	8	5	8	5	195.0	121.8	—
	合計		143	138	143	138	1,181.0	1,097.3		
新規路線	路線		1日当り運行回数		1日当り運行回数		1日当り軒数計		変更内容	
	名称(仮称)	区分	月～金	土休日	月～金	土休日	月～金	土休日		
	新潟駅新大病院	支線			120	79	396.0	260.7	八千代橋経由を予定してます。	
	青山美咲合庁	支線			80	52	320.0	208.0	千歳大橋経由を予定しています。	
	青山浦山信濃町	フィーダー			40	26	172.0	111.8	お買い物用の循環線を予定しています。	
	BRT(新潟駅～青山)	幹線			282	230	1,861.2	1,518.0	—	
	合計			522	387	2,749.2	2,098.5			
	総合計		2,666	1,960	3,487	2,516	32,009.2	22,970.5		

※1 グループ会社(新潟交通観光バス[株])の運行分は除いています。

# 【各交通結節点における各交通手段との結節機能】





第3回審査委員会における第一提案審査に係る指摘事項等に対する回答

(様式1)

■青山延伸に係る優位性および実現性に関する事項

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
1	○白山駅から青山地区まで延伸する優位性については既に示されているが、白山駅から青山地区までの区間における重複するバス路線の効率化・高度化のほか、多角的な評価も必要であり、利用者にとってのメリットも含め優位性について具体的に示すこと。	青山まで延伸することで、同一区間(青山～白山駅間)を重複して運行する路線が整理され利用者にとってわかりやすくなると共に、バス同士の輻輳が解消され走行空間の改善に繋がります。また、関屋分水の西側に設けた交通結節点でバスや自家用車などから乗り換えることで、橋を渡って市内中心部へ移動する車が減少し中心部の交通量が削減できると考えています。現存するバス専用レーンやPTPSを効果的に活用することで定時性も確保され、気軽に移動できる環境が整うことが利用者へのメリットであると考えています。	
2	○交通結節点における乗継抵抗を低減する必要があると思うが、青山の交通結節点における施設整備の面で利用者の安全性や快適性などにどのように配慮するのか、具体的な項目ごとに取り組み方針を示すこと。	乗継はシームレスであることが非常に重要であると考えています。とりわけ交通結節点における乗継は降車したバスのすぐ近くに、乗り継ぐバスが停車しているイメージです。この形態を基本にタクシー・自家用車・自転車など他の交通手段とも近接する形で施設整備することが必要であると考えています。また車道を渡って乗継を行わないよう施設設計を行うことが、利用者の安全性において重要であると考えています。乗降場においては新潟の気候に配慮した屋根や防風壁の設置、過ごしやすい待合所や売店・トイレの設置などが乗継抵抗を最小化し、快適なバス待ち環境の提供につながると考えています。	
	○それらを踏まえ、青山の交通結節点に関して、貴社として望ましいと考える整備イメージと、その用地確保が不可能な場合の代替案イメージを示し、課題を整理すること。	弊社は、全天候型の降車場と乗車場が別々に設けられ、待合室や動線などの利用者スペースが大きく確保された機能に、あらゆる交通手段が結節できるタクシーベイ・駐車場・駐輪場などが整備された交通結節点で理想であると考えています。ロータリー式や島式など様々な形状も考慮に入れ検討していますが、利用者の安全性と利便性確保を最優先に整備を行うべきと考えています。 その用地確保が不可能な場合は、歩道と交差点の一角を利用しバスの運行経路とバス停の位置を工夫することで横断歩道を渡らなくても乗継ができる整備が必要と考えています。この場合、天候の影響を受けないように歩道に屋根や防風雪壁の設置が必要であり、バスベイの整備も最低限必要です。バスターミナルの施設が無い場合は、バスの折り返しなどに無理が生じるため一般道路上でバスの存在が一般車両の通行の妨げになる可能性があることやパークアンドライドやサイクルアンドライドの用地確保(バス停近隣の場所)が課題と考えています。	

■本事業の目的達成に関する事項

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
3	○当初提案の“様式10Iに関する参考資料9”において、貴社が最終的に目指すネットワークのイメージが示されているが、より市民が具体的にイメージできるように交通結節点のポイントと、幹線・支線・フィーダーなどを示すこと。	弊社が考える、幹線は下記の通りです。 ①新潟駅～市役所～青山 ②新潟駅～市役所～信濃町～新潟大学五十嵐キャンパス ③新潟駅～上所～県庁 ④新潟駅南口～新潟南部営業所 ⑤新潟駅～下木戸～大形本町三丁目 ⑥新潟駅～物見山～新潟空港 各幹線の始終点はもちろんのこと、場合によっては中間地点にも指摘事項No.2で回答したような形の交通結節点の整備が必要と考えています。  支線・フィーダー線については今後、関係各所と調整を図りながら決まり次第発表していきます。バス路線網の再編は交通結節点整備されることを条件に、BRT導入後約5年を目安に完了させていく予定です。	
4	○BRTの運行とバス路線再編による都心軸の運行本数については既に示されているが、専用走行路と一般車線を走行する台数について示すこと。	都心軸における専用走行路と一般車線を走行する台数は下記の通りです。都心軸の主な各断面での運行本数は、各系統の経路によって異なるため榎谷小路に流出入している運行本数を万代橋断面で集計しています。  (月～金ダイヤ) 一般車線・・・現行1,974本→BRT導入時820本→バス路線網再編後412本 専用走行路・・・現行 0本→BRT導入時282本→バス路線網再編後282本  (土休日ダイヤ) 一般車線・・・現行1,512本→BRT導入時604本→バス路線網再編後225本 専用走行路・・・現行 0本→BRT導入時230本→バス路線網再編後230本  専用走行路に追越レーンの設置や利用者数に対応したキャパシティをもつホームをBRT駅に確保できれば一般車線をバスが走行する必要がなくなります。	

第3回審査委員会における第一提案審査に係る指摘事項等に対する回答

(様式1)

■本事業の目的達成に関する事項

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
	○榎谷小路の代表断面における運行本数の変化については既に示されているが、併せて輸送力がどのように変わるかを示すこと。	<p>榎谷小路の代表断面の輸送力は下記の通りです。都心軸の主な各断面での運行本数は、各系統の経路によって異なるため榎谷小路に流入している運行本数を万代橋断面で集計し代表断面の数値としています。接続バスと12Mバスの実質乗車数をそれぞれ110人と60人で計算しています。</p> <p>(月～金ダイヤ) 1日当りの代表断面の輸送力です。                      現行118,440人→BRT導入時77,320人→バス路線網再編後52,840人</p> <p>(土休日ダイヤ) 1日当りの代表断面の輸送力です。                      現行90,720人→BRT導入時61,540人→バス路線網再編後38,800人</p> <p>輸送力が大きく減少しているように見えますが、現行の輸送力供給は供給過多となっているためBRT導入時の輸送力に対する利用者数は半分程度で十分に余裕がある設定になっています。但し、ピーク時には供給輸送力にほぼ近い利用が見込まれます。詳細は後述の通りです。</p>	
5	○都心軸のバス路線がどの程度効率化が図られ、その結果郊外路線のサービスの維持・拡充にどの程度寄与しているかについて、運行本数の変化とともに、輸送力の変化についても方向別で示すこと。	<p>都心軸における1日当りの運行本数は、現行の運行本数対比でBRT導入時は55.6%、バス路線再編後は33.8%です。その効率化により捻出された運行本数は各エリアに分配する予定です。</p> <p>各エリアにおける1日当り運行本数の現行運行本数に対する増加率は下記の通りです。輸送力は運行本数の変化と同じ率で変化します。</p> <p>西新潟エリア・・・BRT導入時130.8%、バス路線網再編後165.8%                      南エリア・・・・・・・BRT導入時124.6%、バス路線網再編後123.0%                      鳥屋野エリア・・・BRT導入時106.5%、バス路線網再編後144.7%                      中央エリア・・・・・・・BRT導入時153.3%、バス路線網再編後223.4%                      新潟島エリア・・・BRT導入時120.3%、バス路線網再編後143.9%                      長潟エリア・・・・・・・BRT導入時115.5%、バス路線網再編後173.4%                      南東エリア・・・・・・・BRT導入時104.2%、バス路線網再編後131.9%                      東エリア・・・・・・・BRT導入時106.7%、バス路線網再編後176.9%</p>	
	○上記内容のうち、都心軸におけるバス路線の効率化によってバスの運行本数は少なくなるが、需要と供給のバランスを考慮した場合、サービスレベルを確保しながらも想定需要に対して十分に対応可能であり、かつ効率的な運行になるかどうかを具体的な数値を用いて示すこと。	<p>都心軸における、現行の輸送力に対する利用者数割合とBRT導入時の輸送力に対する利用者数割合は下記の通りです。</p> <p>(月～金ダイヤ) 現行37.5%→BRT導入時57.4%                      (土休日ダイヤ) 現行24.5%→BRT導入時37.0%</p> <p>これは月～金ダイヤの数値で見ると輸送力に対して現行では37.5%の利用しかありません。BRT導入時は57.4%まで高くなりますが、まだ輸送力に42.6%の余裕があることを示しています。但し、ピーク時には供給輸送力にほぼ近い利用が見込まれます。</p>	
6	○現在新潟市が貴社とともに、“公共交通と土地利用を連動させたまちづくり”や“マイカーから公共交通へシフトしてもらうための利用促進の取り組み”を進めているが、本事業を推進するなかでこれらの取り組みをさらに前進させるための貴社の役割と基本的な姿勢を示すこと。	<p>新潟市が進めているまちづくり、とりわけ基幹公共交通軸については、様々な都市機能が集積し、多くの人移動する地域であると認識しており、これまでオムニバスタウン事業等でバス交通の利便性向上に努めてきました。しかし、基幹公共交通軸の一部では、平常時の利用者が多くない箇所があるのも事実です。持続可能なバス路線網構築には需給バランスの調整が不可欠と考えていますが、一方で潜在的な需要が見込まれる地域をいち早く見極め、バス交通を投入し、公共交通至便の地域として開発して行くことも必要と認識しています。弊社としましては、モビリティ・マネジメントなどにより戦略的に土地利用と連動した利用促進については新潟市と協力しながら取り組み、持続可能な公共交通体系の構築を目指していく所存です。</p>	
7	○BRT運行とバス路線再編(特に乗換)については、利用者に定着するまでに一定程度時間がかかると考えられるが、定着するまでの間のサービスレベルの維持に関する基本的考え方を示すこと。	<p>BRT導入時には、接続する各路線の運行本数を増加させる予定です。その後、バス路線網の再編が完了するまではその運行本数を維持する方針ですが、導入前に比べて大幅に旅客数の減少が発生した路線については、新潟市と協議させていただきます。</p>	

## 第3回審査委員会における第一提案審査に係る指摘事項等に対する回答

(様式1)

### ■ 事業の透明性確保に関する事項

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
8	○事業収支の透明性を確保するため、車両等を有償にした場合に本来であれば必要経費となる車両のリース料等がどの程度になるかを試算し、その経費分がまちなかや郊外部のサービス向上にどの程度寄与しているかについて明らかにする方法も考えられるが、説明責任を果たすうえでの貴社の姿勢と具体的な説明方法を示すこと。	本事業は公設民営方式で実施されることから、運行事業者として事業収支の透明性や事業効果について、市民や新潟市に対して説明責任を果たしていかなければならないと考えています。BRTとそれに接続するバス路線はお互いが需要の発生源であり、補完関係にあるため収入の捉え方が難しいと考えていますが、利用者数の報告などをしっかり行っていきます。説明方法については、今後基本協定を締結させていただければ、運行事業協定に向けて新潟市とともに具体的な方法を検討していきたいと考えていますが、弊社としてはご提案いただいた手法も一つの選択肢として捉え、事業の透明性確保についてはしっかり責任持って取り組みます。	
9	○今回の提案では、一部のバス路線において減便やルート変更が示されているが、その判断に至った基本的な考え方を市民にわかりやすく示すこと。	<p>BRT導入に伴い、がんセンター線や美術館線などの路線で減便などの再編案を提示しています。減便される路線は何本かの路線が並走しているため集約されますが、エリア内全体での運行本数は大幅に増加しています。</p> <p>バス路線網の再編は①需要と供給のバランス②並走路線の輸送力のバランスを総合的に判断して行います。具体的には下記の通りです。</p> <p>町丁別人口密度70人/ha以上のエリアを弊社の商圈エリアとして位置づけます。 ↓ そのエリア内で約300Mの半径で乗降できるところにバス路線網を設定します。 ↓ 約300Mの円内に、何本かの路線が並走する場合はそれぞれの路線の輸送力が減少するため路線を集約し、その運行本数を増加させることで利便性を向上させます。</p> <p>基本的な考え方は、上記チャートによりますが道路環境や地域特性に合わせて柔軟に判断した結果です。ただし、現時点では予定であるため今後、関係各所との調整により変更する場合があります。</p>	
	○サービスレベルの低下に繋がる運行本数の変更や区間の変更がされる場合は、その決定に至るプロセスにおける透明性の確保をどのように考えているか示すこと。	サービスレベルの低下につながる変更が生じる場合は、その利用実態と必要性を新潟市と連携し説明していきます。	

### ■ 市民等との合意形成に関する事項

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
10	○バス路線再編を含め、本事業を実現するために、今後市民に対してしっかりと説明し、理解を得て合意形成をしていかなければならないと思うが、貴社の責務と取り組み姿勢を示すこと。	今後基本協定を締結させていただければ、新潟市と共にバス路線網再編の説明を新潟市民や関係各所に対して説明していきます。乗継という不便さは生じますがその不便さを解消する施策や設備整備を新潟市と共同で検討、実施し、「気軽に移動できる街づくり」に寄与していきたいと考えています。	

第3回審査委員会における第一提案審査に係る指摘事項等に対する回答

(様式1)

■その他

No	質問および指摘事項	回答	備考(対応資料)
11	○バス路線再編に伴う乗継利用者に対して、乗継抵抗を軽減する取り組みが重要であると思うが、以下の点について貴社の考え方を示すこと。		
	1)料金体系 ・ICカードを利用する場合は通し運賃を想定されており、今後ICカードの普及が重要と考えられるが、どのような取り組みを考えているか ・現金利用者への対応についてはどのように考えているか ・利便性が高い料金制度についてはどのように考えているか(一日乗車券、乗継割引等)	りゅーと(ICカード)を単なる交通カードとして普及に努めても、現行の公共交通利用率から考えると普及が爆発的に進むとは考えにくい。コンビニやファストフードなどでの支払いや美術館やみなとピアなどの観光施設での入場料支払のほか、レンタサイクルの使用料などの支払などに利用できる生活カードとして普及させ、貯まったポイントバス運賃に還元できるような取り組みが必要であると考えています。  現金利用者に対しては、デジタル整理券機の導入や券売機・精算機などの設置による車外精算で対応することやバス路線網再編時にはゾーン運賃制度などを導入することを検討していきます。また一日乗車券や乗継割引の制度も同様に検討していきます。	
	2)案内情報 ・高齢者をはじめ、広く利用者に対してわかりやすい情報提供が必要と考えられるが、どのように取り組む考えか	運行情報表示液晶板などを交通結節点やバス車内に設置したり、利用者の携帯端末とアプリを利用したりして、運行状況や乗継案内をリアルタイムに発信していくことが可能になれば利用者の利便性が大きく向上するため、ITSのひとつの構成要素として整備できるよう関係各所と検討していきます。	
3)“施設整備” ・交通結節点においては、風・雨・雪に対応した上屋と防風壁の設置や、道路を横断せずに乗換できるようなレイアウトの工夫が必要であると思うが、貴社の基本的な考えとそれを実現するための役割をどのように考えているか	バス路線再編ではお客様に乗継というご不便をおかけすることから、乗継のストレスをどれだけ軽減できるかが非常に重要であると考えています。交通結節点の施設整備においては、新潟の気候を十分に配慮した上屋や防風壁の設置が必要であり、乗継のお客様ができるだけシームレスかつ安全に乗継をできるよう道路横断せずに乗継できるレイアウトが理想であると考えています。また、交通結節点でバス待ちが必要な場合でも、ゆったりと快適に待つことができる待合所や売店、トイレなどが設置されることが望ましいと考えています。これらの施設整備とリわけ幹線の始終点は複数の交通手段の結節点として整備する必要があり、新潟市をはじめ関係機関にもご協力をいただきながら、お客様が快適に移動できる施設整備に向けて、交通事業者の役割を踏まえ努めていきます。		
12	○修正提案書の参考資料1「基幹公共交通軸における各バス停の1日利用者数」において、利用者数の実態が示されているが、数値の算出方法を示すこと。	バスに搭載しているAGSを利用して各バス停の利用者数が把握できるため、その数値から1日の平均利用者数を集計しています。	
	○基幹公共交通軸の鳥屋野湯南部地域における利用実態を把握するためには、イベント時におけるシャトルバスの輸送人員の実績も考慮する必要があるため、追加で示すこと。	平成24年1月～12月の間、ビッグスワン、エコスタジアム、新潟テルサ、新潟市産業振興センターでイベントが開催された際に運行した臨時バスの運行本数は4,420本で輸送人員は155,958人でした。イベント開催時においては特定日の短時間に直行での大量輸送が必要となるため、特殊な運行形態で運営しています。よって、基幹公共交通軸の一部を臨時便として運行していますが、定期便の利用実績として考慮するべきではないと考えています。	

【最終提案書における修正・追加箇所の新旧対照表】

関係書類	項目番号	提出時の表記	最終提案書における表記																																																																			
新潟市BRT第1期導入区間運行事業提案書	様式2	平成22年度、本市の委託業務(円) <u>12,599,178</u>	12,594,821																																																																			
	様式2	平成21年度、補助金 市(円) <u>21,231,010</u>	21,253,053																																																																			
	様式3	なし	(追加表現) 新潟市が進めているまちづくり、とりわけ基幹公共交通軸については、様々な都市機能が集積し、多くの人が移動する地域であると認識しており、これまでオムニバスタウン事業等でバス交通の利便性向上に努めてきました。しかし、基幹公共交通軸の一部では、平常時の利用者が多くない箇所があるのも事実です。持続可能なバス路線網構築には需給バランスの調整が不可欠と考えていますが、一方で潜在的な需要が見込まれる地域をいち早く見極め、バス交通を投入し、公共交通至便の地域として開発して行くことも必要と認識しています。弊社としましては、モビリティ・マネジメントなどにより戦略的に土地利用と連動した利用促進については新潟市と協力しながら取り組み、持続可能な公共交通体系の構築を目指していく所存です。																																																																			
	様式4の1 BRTの運行 下から2行目	BRT導入時より順次路線バス再編を行い、BRTシステムや交通結節点の整備が必要な路線を新潟市へ提言していき「公設民営」のメリットを最大限に活かしていきます。	BRT導入時より順次路線バス再編を行い、BRTシステムや交通結節点の整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。																																																																			
	様式4の3. 乗換施設の設置 上から5行目	加えて各交通手段との結節もできるように、乗換施設における歩道・駐輪場・駐車場・JR駅とのつながり方や施設の設置を新潟市にお願いしていきます。	加えて各交通手段との結節もできるように、乗換施設における歩道・駐輪場・駐車場・JR駅とのつながり方や施設の設置について新潟市と協働で取り組んでいきます。																																																																			
	様式4の3.	なし	(追加表現) バス路線再編ではお客様に乗換というご不便をおかけすることから、乗換のストレスをどれだけ軽減できるかが非常に重要であるとと考えています。交通結節点の施設整備においては、新潟の気候を十分に配慮した上屋や防風壁の設置が必要であり、乗継のお客様ができるだけシームレスかつ安全に乗換をできるよう道路横断せずに乗換できるレイアウトが理想であると考えています。また、交通結節点でバス待ちが必要な場合でも、ゆったりと快適に待つことができる待合所や売店、トイレなどが設置されることが望ましいと考えています。これらの施設整備とりわけ幹線の始終点は複数の交通手段の結節点として整備する必要があり、新潟市をはじめ関係機関にもご協力をいただきながら、お客様が快適に移動できる施設整備に向けて、交通事業者の役割を踏まえ努めていきます。																																																																			
	様式6-1	路線概要図 西大通方面流入数 平日 <u>452便→452便</u>	465便→465便																																																																			
	様式6-1	路線概要図 下町方面流入数 平日 <u>177便→260便</u>	179便→260便																																																																			
	様式6-1	路線概要図 南方面流入数 休日 <u>101便(87)→117便(97)</u>	98便(84)→117便(97)																																																																			
	様式6-1	路線概要図 断面地点便数 <table border="1" data-bbox="596 1606 1445 1810"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">断面地点</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">休日</th> </tr> <tr> <th>現状</th> <th>→ 再編後</th> <th>現状</th> <th>→ 再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>駅前通</td> <td>1,854(299)</td> <td>→ 1,794(192)</td> <td>1,516(235)</td> <td>→ 1,336(148)</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>万代橋</td> <td>1,961(211)</td> <td>→ 807(44)</td> <td>1,515(157)</td> <td>→ 604(18)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>大和前</td> <td>1,831(189)</td> <td>→ 807(44)</td> <td>1,411(138)</td> <td>→ 604(18)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>白山駅</td> <td>317(107)</td> <td>→ 54(0)</td> <td>250(87)</td> <td>→ 28(0)</td> </tr> </tbody> </table>		断面地点	平日		休日		現状	→ 再編後	現状	→ 再編後	A	駅前通	1,854(299)	→ 1,794(192)	1,516(235)	→ 1,336(148)	B	万代橋	1,961(211)	→ 807(44)	1,515(157)	→ 604(18)	C	大和前	1,831(189)	→ 807(44)	1,411(138)	→ 604(18)	D	白山駅	317(107)	→ 54(0)	250(87)	→ 28(0)	路線概要図 断面地点便数 <table border="1" data-bbox="1576 1606 2424 1810"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">断面地点</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">休日</th> </tr> <tr> <th>現状</th> <th>→ 再編後</th> <th>現状</th> <th>→ 再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>駅前通</td> <td>1,958(299)</td> <td>→ 1,807(192)</td> <td>1,513(232)</td> <td>→ 1,336(148)</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>万代橋</td> <td>1,974(211)</td> <td>→ 820(44)</td> <td>1,512(154)</td> <td>→ 604(18)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>大和前</td> <td>1,844(189)</td> <td>→ 820(44)</td> <td>1,408(135)</td> <td>→ 604(18)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>白山駅</td> <td>317(107)</td> <td>→ 54(0)</td> <td>247(84)</td> <td>→ 28(0)</td> </tr> </tbody> </table>		断面地点	平日		休日		現状	→ 再編後	現状	→ 再編後	A	駅前通	1,958(299)	→ 1,807(192)	1,513(232)	→ 1,336(148)	B	万代橋	1,974(211)	→ 820(44)	1,512(154)	→ 604(18)	C	大和前	1,844(189)	→ 820(44)	1,408(135)	→ 604(18)	D	白山駅	317(107)	→ 54(0)	247(84)
	断面地点	平日			休日																																																																	
		現状	→ 再編後	現状	→ 再編後																																																																	
A	駅前通	1,854(299)	→ 1,794(192)	1,516(235)	→ 1,336(148)																																																																	
B	万代橋	1,961(211)	→ 807(44)	1,515(157)	→ 604(18)																																																																	
C	大和前	1,831(189)	→ 807(44)	1,411(138)	→ 604(18)																																																																	
D	白山駅	317(107)	→ 54(0)	250(87)	→ 28(0)																																																																	
	断面地点	平日		休日																																																																		
		現状	→ 再編後	現状	→ 再編後																																																																	
A	駅前通	1,958(299)	→ 1,807(192)	1,513(232)	→ 1,336(148)																																																																	
B	万代橋	1,974(211)	→ 820(44)	1,512(154)	→ 604(18)																																																																	
C	大和前	1,844(189)	→ 820(44)	1,408(135)	→ 604(18)																																																																	
D	白山駅	317(107)	→ 54(0)	247(84)	→ 28(0)																																																																	
様式8(1ページ目) 上から8行目	現行の長大路線を役割ごとに単区間に区分することで定時性が向上し、それぞれの路線で運行頻度を高めることができます。この際、乗換えというデメリットが生じるため、スムーズな乗換えができる交通結節点の整備を行政にお願いしていくとともに、交通結節点(乗換え場所)では豊富な行先と高い運行頻度の設定、また乗換えによる料金の追加負担が発生しないようにりゅーと(ICカード)の普及に努めます。	現行の長大路線を役割ごとに単区間に区分することで定時性が向上し、それぞれの路線で運行頻度を高めることができます。この際、乗換えというデメリットが生じるため、スムーズな乗換えができる交通結節点の整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいくとともに、交通結節点(乗換え場所)では豊富な行先と高い運行頻度の設定、また乗換えによる料金の追加負担が発生しないようにりゅーと(ICカード)の普及に努めます。																																																																				

【最終提案書における修正・追加箇所の新旧対照表】

関係書類	項目番号	提出時の表記	最終提案書における表記
新潟市BRT第1期導入区間運行事業提案書	様式8(4ページ目) 上から16行目	交通結節点ではパーク&ライドやサイクル&ライドが可能な駐車場・駐輪場の整備と既存の施設(JR駅、空港、県庁、市役所、大型ショッピングセンターなど)を活かした交通結節点整備を行政にお願いしていきます。これにより来航者・来庁者・来店者を増やすことが可能になり「まちの活性化」が図られます。	交通結節点ではパーク&ライドやサイクル&ライドが可能な駐車場・駐輪場の整備と既存の施設(JR駅、空港、県庁、市役所、大型ショッピングセンターなど)を活かした交通結節点整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。これにより来航者・来庁者・来店者を増やすことが可能になり「まちの活性化」が図られます。
	様式8(4ページ目) 下から3行目	ハード(車両、駅、案内表示、管理システムなど)の積極的な設置をお願いするとともに、運用では「気軽に動ける街づくり」に向けたサービス体系(高頻度、高速、快適、分かりやすさなど)の拡充に長年の経験と知恵を活かしていきます。	ハード(車両、駅、案内表示、管理システムなど)の設置については新潟市をはじめ関係機関にもご協力いただきながら、運用では「気軽に動ける街づくり」に向けたサービス体系(高頻度、高速、快適、分かりやすさなど)の拡充に長年の経験と知恵を活かしていきます。
	様式10	なし	(追加表現) ★(事業の透明性について) 本事業は公設民営方式で実施されることから、運行事業者として事業収支の透明性や事業効果について、市民や新潟市に対して説明責任を果たしていかなければならないと考えています。BRTとそれに接続するバス路線はお互いが需要の発生源であり、補完関係にあるため収入の捉え方が難しいと考えておりますが、利用者数の報告などをしっかり行っていきます。説明方法については、今後基本協定を締結させていただければ、運行事業協定に向けて新潟市とともに具体的な方法を検討していきたいと考えていますが、弊社としてはご提案いただいた手法も一つの選択肢として捉え、事業の透明性確保についてはしっかり責任持って取り組みます。
	様式11 下から3行目	またレンタサイクルのデザインもトータルデザインに組み込むと街に一体感が生まれます。各交通手段をうまく組み合わせることで多くの市民と新潟への来訪者の行動範囲が広がり、街全体の活性化につながります。そのためにも交通結節点の整備においては各交通手段のつながりを重視した整備を希望します。	またレンタサイクルのデザインもトータルデザインに組み込むと街に一体感が生まれます。各交通手段をうまく組み合わせることで多くの市民と新潟への来訪者の行動範囲が広がり、街全体の活性化につながります。そのためにも交通結節点の整備においては各交通手段のつながりを重視した整備に向けて新潟市と協働で取り組んでいきます。
	参考資料2	下町方面 古町始終点 古町止	市役所始終点 市役所止
	参考資料3	下町方面 古町始終点 古町止	市役所始終点 市役所止
	様式6-1		e)路線概要図において、白山駅を交通結節点にした場合の大堀方面、南方面路線の運行本数比較表を追加しています。
関係書類	項目番号	提出時の表記	最終提案書における表記
第一提案審査に係る指摘事項等への対応	1-2 No.6	上記の数値は、 <u>現行の大堀・寺尾・流通・国道8号などの青山を經由する路線</u>	<u>現行の大堀・寺尾・流通・国道8号・リゆーとリンク・東新潟地区(松浜・河渡・旧国道7号・旧国道49号他)などBRTに接続する路線</u>
	参考資料集 目次	<u>オムニバスタウン計画における現状と推移</u>	<u>基幹公共交通軸における各バス停の1日利用者数</u>
	参考資料1	<b>【オムニバスタウン計画における現状と推移】</b>	<b>【基幹公共交通軸における各バス停の1日利用者数】</b>