

【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、路線網全体で見する必要があります。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。