

# 「新バスシステム・BRT」総括

---

## 報告書

1. 【本編】

2. 【参考資料】

3. 【データ集】

令和元年 10 月

新潟市

# 「新バスシステム・BRT」総括

---

## 1. 【本編】

- 1. 総括の位置付け . . . . . P.1
- 2. 基本的事項 . . . . . P.1
- 3. 総括 . . . . . P.3

## 1. 総括の位置付け

「新バスシステム・BRT」は、公設民営方式で平成27年9月にスタートした。その際、新潟市は運行事業者の新潟交通（株）との間で運行事業協定を交わし、有識者による「新バスシステム事業評価委員会」の手で、事業内容に関して外部評価を受けることが義務付けられた。

そして事業開始から約3年を経て、平成31年2月、事業評価委員会が中間評価を公表したが、その中で、①運行バスの年間走行キロ数が協定値どおりに維持された、②バス利用者数が増えた一など良好な結果がでたことで、概ね高い評価が示された。（【データ集】中間評価（新潟市新バスシステム事業評価委員会）参照）

一方、事業実施の前後から新バスシステム・BRTに対する市民の批判やバス利用者の不満の声が挙がっていたことから、その実情を把握するため本年6月、バス利用者に対してアンケート調査を実施して分析を行った。（【データ集】バスを利用されている皆さまへのアンケート調査参照）

令和2年3月に運行事業協定の更新時期を迎えるにあたって、事業評価委員会の中間評価と、利用者アンケート調査の結果などを踏まえながら、「新バスシステム・BRT」についてこれまでの4年間を検証するとともに、今後の方向性を検討するため、ここに「総括」をするものである。

## 2. 基本的事項

### （1）新バスシステム・BRTの導入目的

新潟市のバス利用者数は、近年の減少傾向が続き、平成2年度から22年度までの20年間に約65%減少した。（グラフ1参照）また運行便数も、道路運送法改正（平成14年）※で不採算路線の廃止が容易になったため、平成13年度からの10年間で約20%減少したのである。（グラフ2参照）このように新潟市のバス交通は、不採算路線の廃止や減便が繰り返され、それがさらに利用者数の減少に拍車をかけるという負のスパイラルに陥っていた。

また、新潟駅から榎谷小路の都心部を走る路線では、乗客が少ないバスが団子状態になって走行するという非効率な運行になっていたことに加え、同じ名称のバス停が隣り合って多数並ぶなど、利用者に混乱をきたす分かりにくい状態にもあった。

こうした状況を打開するため、多くのバス路線が重複していたまちなかの幹線区間に、大量輸送、高定時性のBRTを導入して集約化・効率化を図り、それによって生じた余力（車両や運転士）を郊外線を増便や新規路線の開設に振り向けることにしたのである。

このような「市域全体のバス路線」の再編が新バスシステム・BRT導入の目的であり、ひいては将来にわたって持続可能なバス交通体系を構築していくことであった。

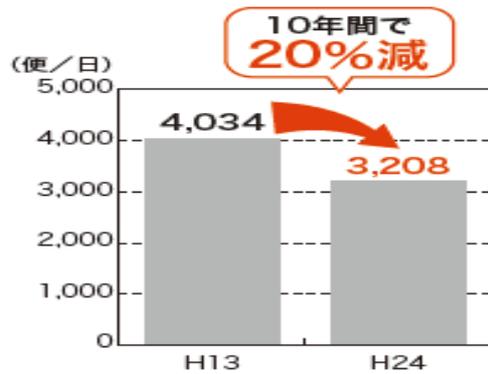
（※道路運送法改正の主な内容：需給調整規制の廃止を中心とした規制緩和が実施され、事業の廃止や新規参入が容易となった。）

■(グラフ1) バス利用者数の推移(新バスシステム導入以前)



■(グラフ2) バス運行便数の推移

【新潟交通(株)および新潟交通観光バス(株)が運行している路線バス数】



資料: 新潟交通グループ

## (2) 運行事業協定による新潟交通(株)との役割分担

新バスシステム・BRTにかかる運行事業協定においては、新潟市が乗り換え拠点やBRTの停留所等を整備するとともに、BRT効果を高められるよう連節バスを購入。その貸与を受けた運行事業者の新潟交通(株)が新潟駅から青山までの幹線区間を運行する「公設民営方式」である。あわせて市域全体のバス路線を維持するため、新潟交通(株)が新バスシステム・BRT導入前の年間走行キロ数(957.7万キロ=平成26年3月のダイヤ改正における計画値)を協定期限の令和2年3月まで維持するという役割分担のもとで事業推進することとした。

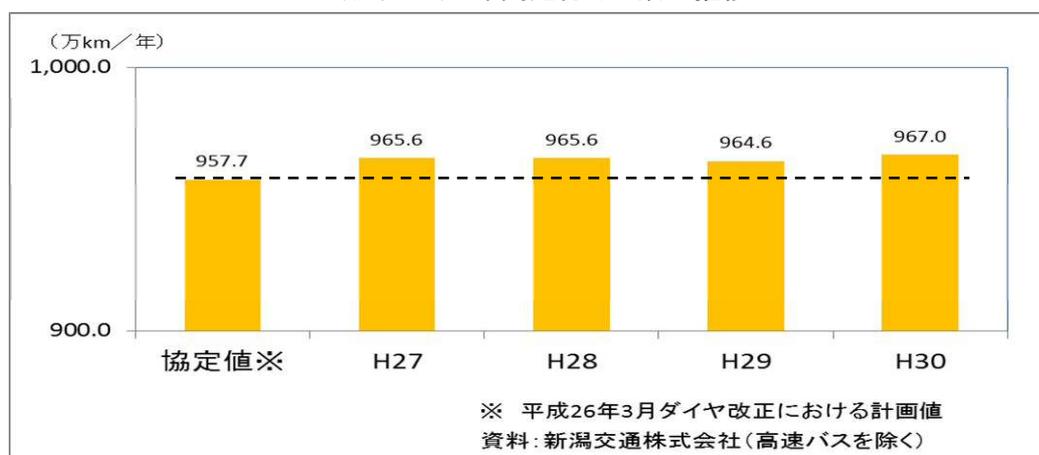
### 3. 総 括

#### (1)新バスシステム・BRT 導入後 4 年間の運行実績

運行事業協定で定められた年間走行キロ数については、開業 4 年間の実績で、協定値を上回る走行キロ数が維持された。(グラフ3参照)

路線数は郊外線を中心に導入前より 295 便(平成 31 年 3 月ダイヤ改正時)増加し、新規路線も 7 本開設された。また利用者数がそれまでの減少傾向から一変して増加に転じたのである。シニア半わり制度が寄与したこともあるが、バス利用者数が増加したことは画期的といえる。(グラフ4参照)

■(グラフ3) 年間走行キロ数の推移



■(グラフ4) バス利用者数の推移(新バスシステム導入以降)



## (2)利用者アンケートの結果

新バスシステム・BRT が目指す持続可能なバス交通は、路線数や運行便数を維持することだが、そのためにはバスの利用者の利便性と満足度がとても重要な要素である。

今回の総括にあたって、普段利用しているバスについて、利用者がどのように感じているのか、その実情を把握することが不可欠であるとの考えから、利用者アンケートを実施することとした。

質問の設定にあたっては、バスへの満足度を聞くことにより、利用者がどう感じているかを調べるとともに、新バスシステム・BRTの目的や効果への認知度を聞くことで、周知ができていのかどうかを確認することとした。さらに、新バスシステム・BRTに同意できるかどうか、今後の方向性の参考とするためにお聞きすることとした。

アンケートは本年6月27日(木)、30日(日)、7月2日(火)の3日間、新潟駅前や万代シティ、本町、古町など計13か所のバス停で降車した利用者にアンケート用紙を配布し、回答を依頼した。

アンケートの回収率は約40%で、3,175人の利用者からご回答を得た。その結果を見ると、新バスシステム・BRTの導入目的については、68%の方々から「知っている」との回答があった(グラフ5参照)半面、市域全体で路線が295便増加し、7つの路線が新規に開設されたなどの具体的な導入効果については、「知らない」との回答が60%を超えるものが多かった。(グラフ6参照)

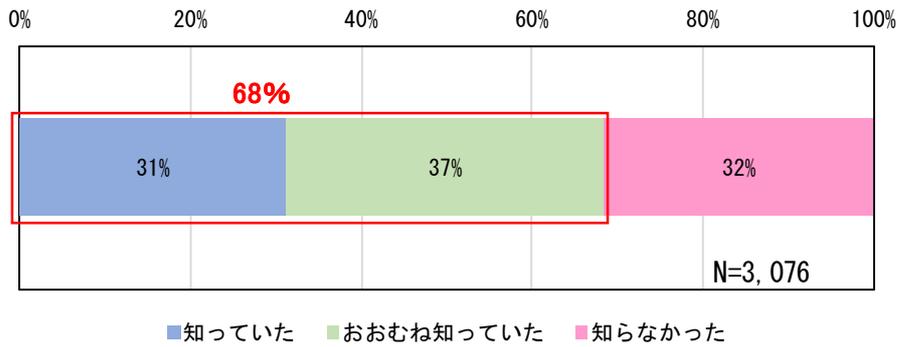
また、まちなかの重複区間の集約・効率化のため導入したBRTへの「乗り換え」という手法に対しては、「路線網の維持は必要だが、乗り換えへの協力は難しい」との回答が42%と最も多かった。(グラフ7参照)

特に高齢者や通院目的のバス利用者にとって「乗り換え」への負担感が顕著に示された。(グラフ8参照)

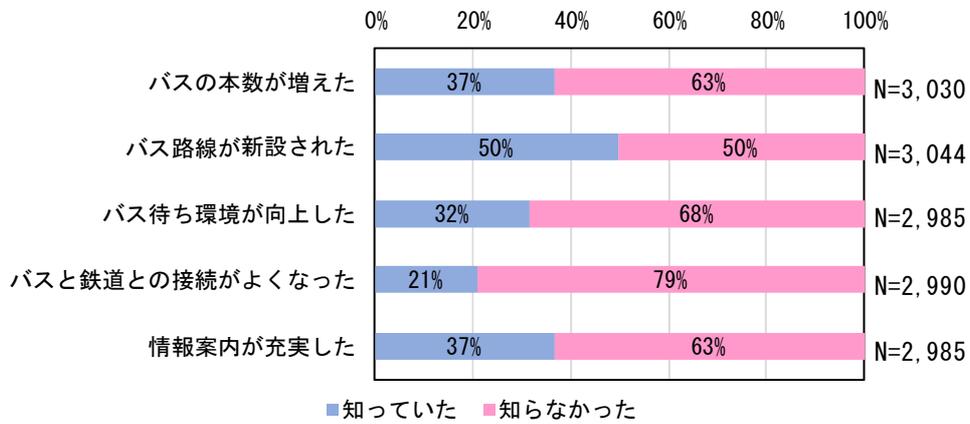
さらには、「バス待ち環境」や「乗り換えの待ち時間」、「乗り換えの移動距離」について、とりわけ満足度が低いという結果になっている。(グラフ9参照)

結果としては、新バスシステム・BRTの導入目的は一定の周知は図られているものの、その効果は知られておらず、利用者の「よくなった」という印象につながっていない。このことと実際に乗り換えの負担が生じていることが、バスの満足度に影響しており、さらには新バスシステム・BRTへの同意が進まない原因となっていると考えられる。

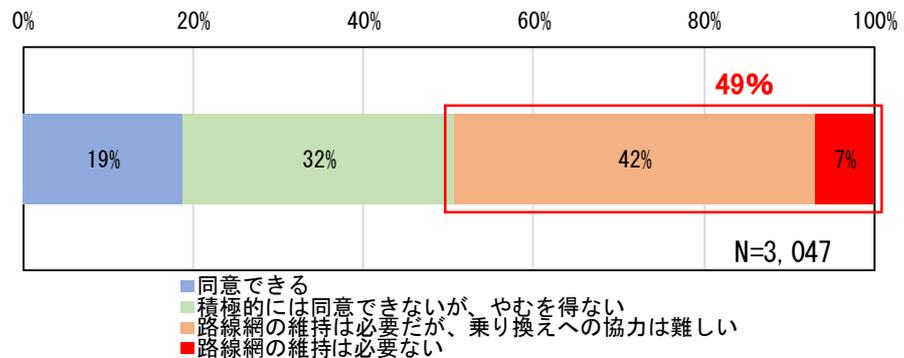
■(グラフ 5) 【問】新バスシステム・BRT は、市域全体のバス路線網を将来にわたって持続させるために導入したことをご存知でしたか？



■(グラフ 6) 【問】新バスシステム・BRT の導入により行われた以下の項目をご存知でしたか？

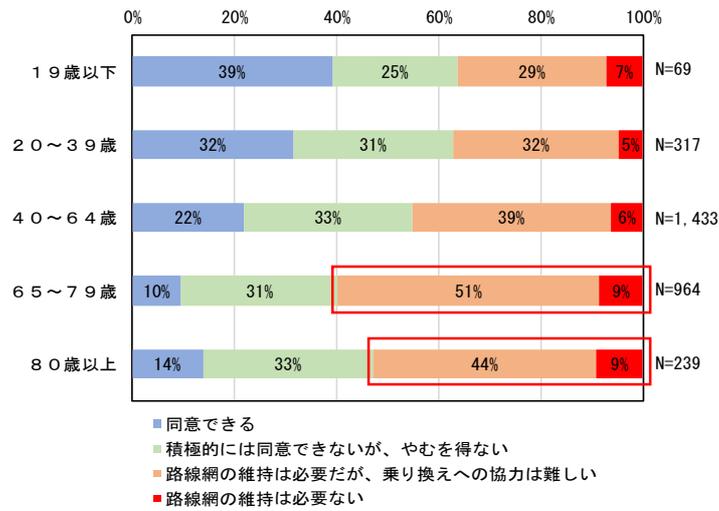


■(グラフ 7) 【問】新バスシステム・BRTは、利用者のみなさんから乗り換えにご協力をいただくことで、バス路線網を維持していくものですが、この手法についてどう思われますか？

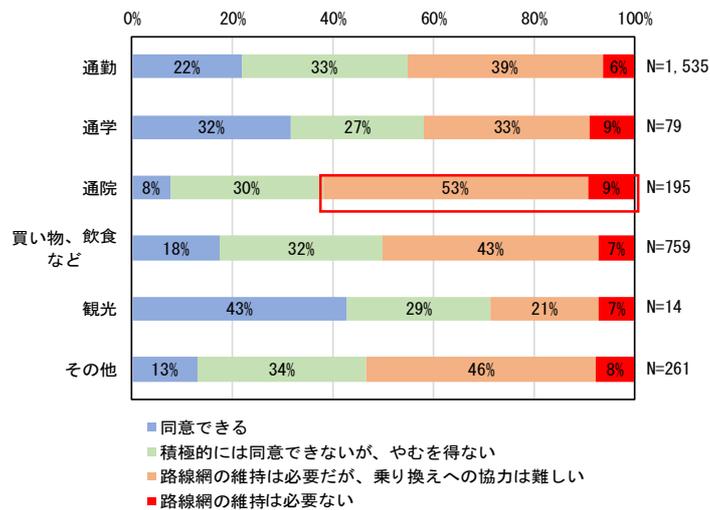


■(グラフ 8) 【問】新バスシステム・B R T は、利用者みなさんから乗り換えにご協力をいただくことで、バス路線網を維持していくものですが、この手法についてどう思われますか？

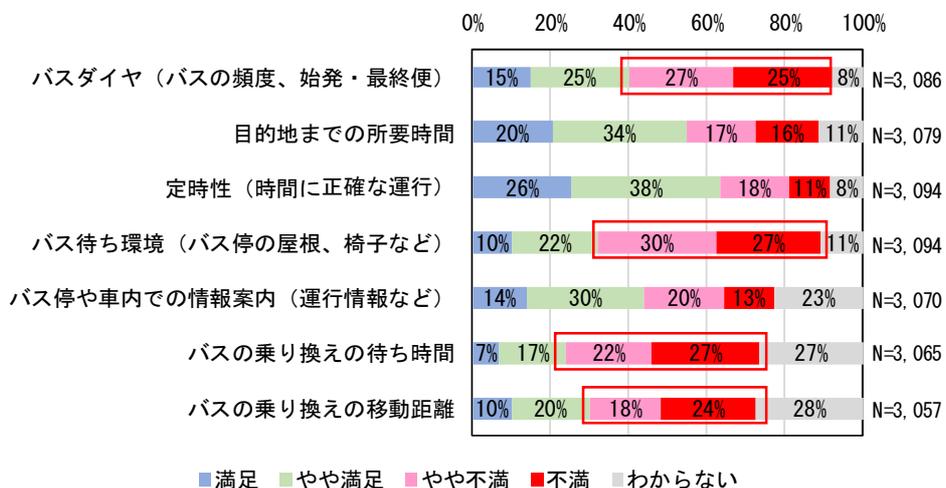
(年齢別に集計)



(もっとも多い利用目的別に集計)



■(グラフ 9) 【問】以下の項目について、あなたはどのように感じますか？



### (3)導入効果と利用者満足度との乖離の要因

新バスシステム・BRT という手法については、路線や運行便数とあわせ利用者数も増加に転じるなど、市域全体のバス路線網の維持という観点からは、「有効な手法」として全国的にも高い評価を得ている。このことは、有識者による新バスシステム事業評価委員会からの評価のみならず、本年7月に日本モビリティ・マネジメント会議のマネジメント賞を受賞したことからいえる。

その一方でバス利用者のアンケート調査では、新バスシステム・BRT の導入効果に対する認知度は低く、また、郊外路線との乗り換えなどへの利用者からの不満感は、大変強いものであった。

事業評価委員会による定量的な評価結果と利用者の満足度との間に、こうした「乖離」がなぜ生じているのかについて、これまで新潟市に寄せられた様々なご意見や新バスシステム・BRT の導入経過を振り返り、反省点も含め以下のとおり整理した。

#### (ア)市民理解を置き去り

バス交通の衰退に一刻も早く歯止めをかけ、市民の足を確保すべきとの考えから新バスシステム・BRTの導入を急ぐあまり、結果的に「乗り換え」手法に対する利用者、市民の十分な理解を置き去りにして事業化が進んでしまった。この「乗り換え」手法が同システムの根幹部分であり、かつ利用者の利便性との衝突をもたらすデリケートな問題だけに、利用者の負担感を極小化するためのよりきめ細かな改善提案が必要であった。あわせて、新潟駅連続立体交差事業に伴う高架下バスターミナルを含めたバス交通の将来像を具体的に示せなかったことも影響し、都心部において目指しているバス交通網の発展的なイメージを広く市民に伝えきれなかった。

#### (イ)開業時の混乱

開業当日に運賃精算システムの不具合が発生し、大きな混乱が生じたことで「BRT」への嫌悪感を抱かせるスタートとなってしまった。また、こうした市民感情は、今なお払拭されていない。

#### (ウ)乗り換えによる利便性低下

乗り換え時のバス待ち環境や降車後の移動距離、待ち時間といった利用者の心身両面での負担感が生じたことで、乗り換えすることになった利用者にとっては、利便性が低下した。また、りゅうとカード利用者には「まちわり60」を導入、現金払いの利用者には乗車履歴専用のICカードを提供し、これまで乗り換えが不要だった路線において、結節点での60分以内の乗り換えでは、乗り継いでも導入前と乗車料金が変わらないよう、割引する仕組みを取り入れた。しかしながら、その手続きの煩雑さや周知徹底の不足から、導入前に比べて乗車料金が高くなったという利用者の不満が尾を引いている。

### **(エ)高齢者のバス利用控え**

乗り換えという負担が発生したことによって、高齢者の一部にバス利用を躊躇するような気運を生じさせてしまった。開業から半年後の平成 28 年 3 月のダイヤ改正で、古町や本町まで乗り換えなしで行くことができるバスを増加させた経緯があるものの、高齢者層の客足が遠退いたという商業者の声を真摯に受け止める必要がある。

### **(オ)連節バス導入への疑問等**

連節バスの購入を巡っては、様々な反響を巻き起こした。連節バスは、一般バスの約 2 倍の輸送力があり、路線再編とあわせて運転士の配置など一層の効率化を図れることから購入を決定した経緯がある。しかしながら、大量輸送の必要性への疑問、雪道走行や外国製車両の整備への不安などが高額な車両価格と相俟って、連節バス購入に対する否定的な意見も多数寄せられた。

### **(カ)BRTの要素欠落**

BRT (Bus Rapid Transit) という次世代システムは、専用走行路を走り、より早く、より時間に正確に、より多くの人を運べるシステムを意味する。しかしながら、一般車両との共存のための社会的合意や、専用走行路を設けることが可能な幅員など道路インフラの諸課題により、専用走行路の設置に至らなかったことで、「より早く」という利便性の向上を利用者に提供できないまま導入へと進んでしまった。

なお、専用走行路については、平成 28 年に行われた島式ホームと合わせた社会実験においても、利用者の安全性や一般車両との交錯、ホームの長さ不足など、多くの課題が見つかっている。

以上述べたとおり、新バスシステム・BRTの導入によって持続可能なバス交通を実現させるという高い目標へと邁進する過程で、利用者の利便性も一体的に実現させるという基本線が揺らいだ結果、導入に対する利用者の不満感を完全には解きほぐせないまま進んだと言わざるを得ない。

こうしたことが、導入による事業効果と利用者の満足度との間に「乖離」を生じさせたものと推察される。新潟市はこれまでの市民周知の手順や説明方法をはじめ、利用者目線での取り組みが、不十分であったと真摯に反省しなければならない。

## (4)まちづくりの将来展望

### (ア)公共交通の基本的な位置づけ

政令指定都市・新潟の第2ステージでの基本となる都市戦略は、核となる都心軸を充実した公共交通体系で強化する一方、新潟駅や空港・港とのアクセス性を向上させ、北東アジア圏の国際拠点都市として発展することにある。

また、安心安全で快適な市民生活の基盤形成も、新潟市のまちづくりの基本となる。

拍車がかかった感がある高齢社会の進展の中で、子どもたちや高齢者など自ら運転できない市民にとって、公共交通体系の充実が生命線に等しい重要な都市基盤である。その中で、市民が多様な選択肢のある交通手段をもてる必要がある。

また、急速に進む人口減少社会においては、交流人口拡大への取り組みが重要となる。そのためにも、新潟市に暮らす市民のみならず、国内外から新潟市への来訪者にとっても、わかりやすく利用しやすい、満足度の高い公共交通体系が不可欠となる。

### (イ)変貌する新潟駅南部

現在、新潟市の公共交通体系の起点は新潟駅である。開港5港の「港町」として近代の発展を遂げるなかで、新潟市の都心軸は、新潟駅一万代地区―古町・本町地区の間で形成されてきた。

一方、新潟駅を挟んで南部に広がる市街地は、昭和の経済成長とともに弁天線の延伸・拡幅整備や宅地開発が進み、平成に入ると鳥屋野潟南部開発計画に沿ってビッグスワン、県立野球場、いくとびあ食花といった集客力のある施設のほか、新潟市民病院、消防局庁舎などが順次計画的に整備されてきた。また、北陸自動車道と日本海東北自動車道が結ばれ、亀田インターチェンジ周辺には大規模商業施設も立地した。令和の時代を迎え、新潟駅南部に広がる地域のさらなる発展が、政令市新潟の将来に大きく関わると言える。

### (ウ)新潟駅連続立体交差事業を契機とするまちづくり

新潟駅連続立体交差事業は、令和3年度に在来線全線高架化が完了し、いよいよ令和4年度には、高架下交通広場に新たなバスターミナルが整備され南北がつながる。

これにより、鉄道や高速バスなども含む本市最大の交通結節拠点が、これまで以上に利便性の高い機能を備えたかたちでリニューアルすることになる。

何よりも鳥屋野潟南部方面と万代地区・古町周辺地区方面とを直接結ぶ基幹公共交通軸が形成される意義は大きい。

## (5)新潟市としてのバス交通の方向性

### (ア)バス事業の現状と地方都市の取り組み

全国的に地方都市におけるバス事業を取り巻く状況は、利用者数の減少により路線の廃止や運行便数が減少傾向にあるとともに、労働人口の減少に伴い運転士確保が喫緊の課題となっており、バス運行事業者の経営環境は大変厳しい状況にある。バス交通の維持・確保への対応は、全国の地方都市に等しく深刻な問題となっている。（【参考資料】2. バス事業を取り巻く全国の状況参照）

### (イ)バス交通に対する基本的な考え方

この問題を打開するために全国に先駆けて導入した「新バスシステム・BRT」を根底から覆し、直行便を中心とした運行形態に戻すことは、郊外路線を中心に市内バス交通網の維持さえ難しい状況へと再度戻ることになる。

新潟市のまちづくりを展望すれば、市民や来訪者の移動手段であるバス交通の存在は不可欠であり、市内バス交通網の衰退をこれ以上引き起こすことは許されず、新バスシステム・BRTについては今後とも改善を丁寧に積み重ねていく。

### (ウ)今後の進め方

まずは、新潟駅の南北が直接結ばれるというまちづくりの大きな転換期に臨んで、BRT路線をはじめとする現行路線の改善策に取り組む。具体的には、これまで不十分であった利用者目線の姿勢を徹底し、課題として浮き彫りとなったバス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減といった各種改善策を運行事業者との役割分担のもと、実現可能性を慎重に見極めながら、ひとつひとつ積み重ねていく。

つぎに、新潟駅の南北が直接結ばれて登場する基幹公共交通軸において、その効果が最大限発揮されるよう本市としても十分検討していく。そのうえで、どのような格好でバスが運行されるべきかを運行事業者と協議を行っていく。その際には、都市のランド・デザインを背景に、市民、経済界とともに、南北を貫く都心軸の具現化を進めていく。

また、これまで不十分であった市民理解の醸成に向け、新潟市が目指すバス交通や全国の地方都市におけるバス事業を取り巻く状況などについて、到達点や問題点を市民、利用者に向けて丁寧に伝え、理解を得てゆく取り組みに力を注いでいく。

# 「新バスシステム・BRT」総括

---

## 2. 【参考資料】

1. 中間評価とアンケート調査結果からの考察 . . . P. 1
2. バス事業を取り巻く全国の様況 . . . P. 13

# 1. 中間評価とアンケート調査結果からの考察

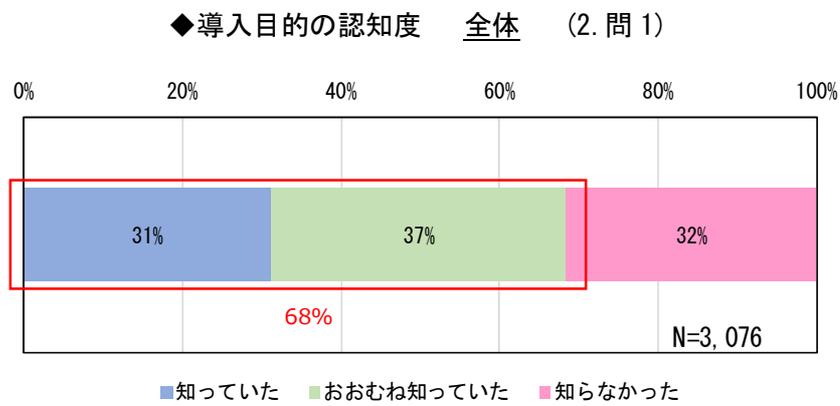
## (1) 新バスシステム・BRTの導入目的について

### ア. 評価委員会の中間評価

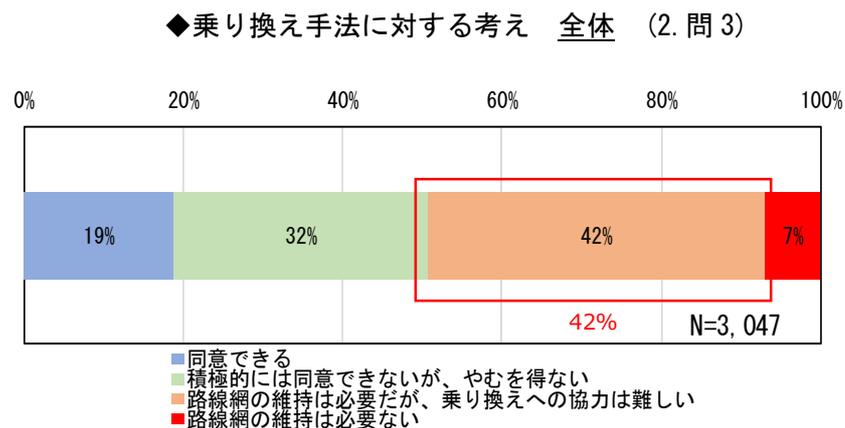
- 開業からの3年間では、当初の混乱はあったものの、バスサービスの維持・拡充が、バス利用者数の増加につながる「好循環」を実現している。
- 今後も、バス運行の効率化による走行キロ数の確保やバス利用環境の向上といった方向性を継続しながら改善に努め、「好循環」を維持していくこと。

### イ. バス利用者アンケート分析

- 新バスシステム導入目的の認知度は、「知っていた」と「おおむね知っていた」とを合わせ、68%という結果となった。

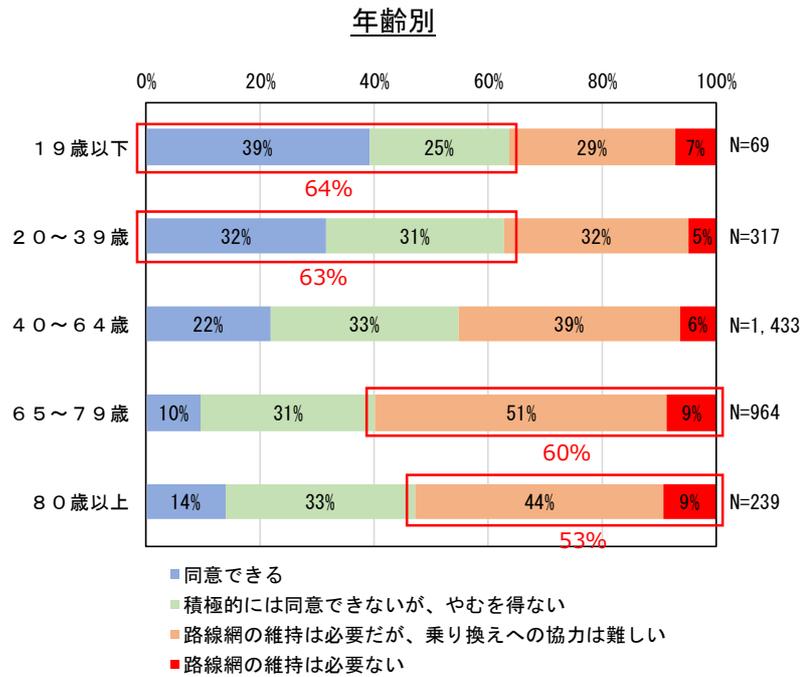


- 乗り換えという手法に対する考えを問う設問に対しては、「路線網の維持は必要だが乗り換えへの協力は難しい」が42%と最も多い結果となった。



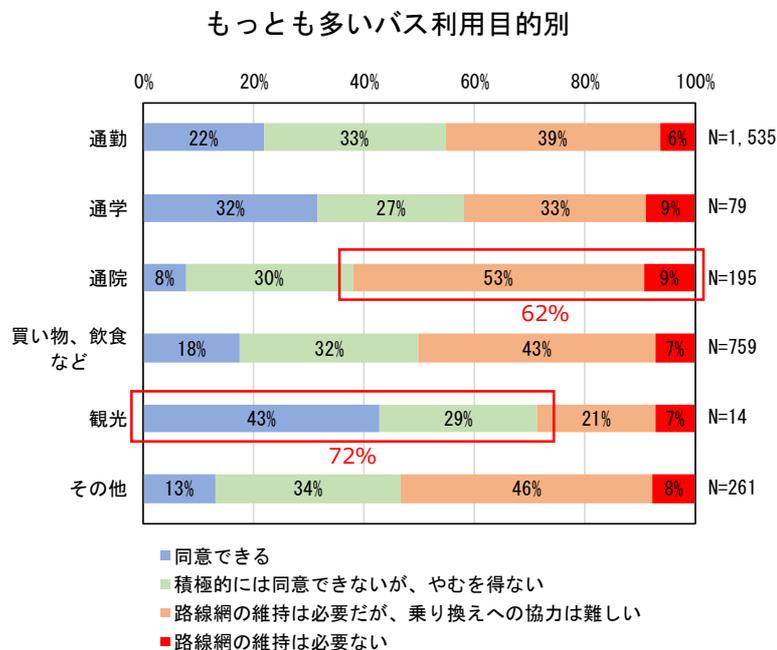
- 乗り換えという手法に対する考えを問う設問に対して、年齢別でみると、64歳までの利用者の半数以上がこの手法に「同意できる」または「やむを得ない」と回答している一方で、65歳以上の高齢者は「同意できない」または「協力が難しい」が半数以上となった。

◆乗り換え手法に対する考え (2. 問 3)



○ 利用目的別でみると、通勤・通学でのバス利用者の半数以上が「同意できる」または「やむを得ない」と回答している一方で、買い物等でのバス利用者の賛否は半々、通院でのバス利用者は「同意できない」または「協力が難しい」が62%という結果となった。

◆乗り換え手法に対する考え (2. 問 3)



**【この項目のまとめ】**

高齢者や通院目的でバスを利用される人にとっても、安心して使えるバス交通となるような改善策を講じる必要がある。

## (2)新バスシステム・BRTの導入後の実績について

### ア. 評価委員会の中間評価

- 事業が適正に運営されている。

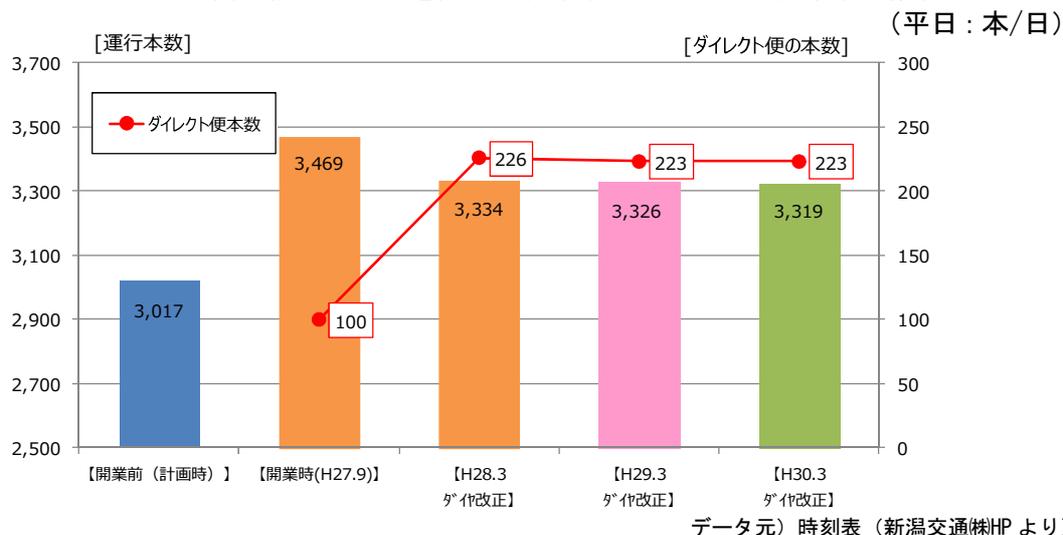
#### ◆年間走行キロ数の変化

計画値 ※	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
957.5 万 km	965.6 万 km	965.6 万 km	964.6 万 km

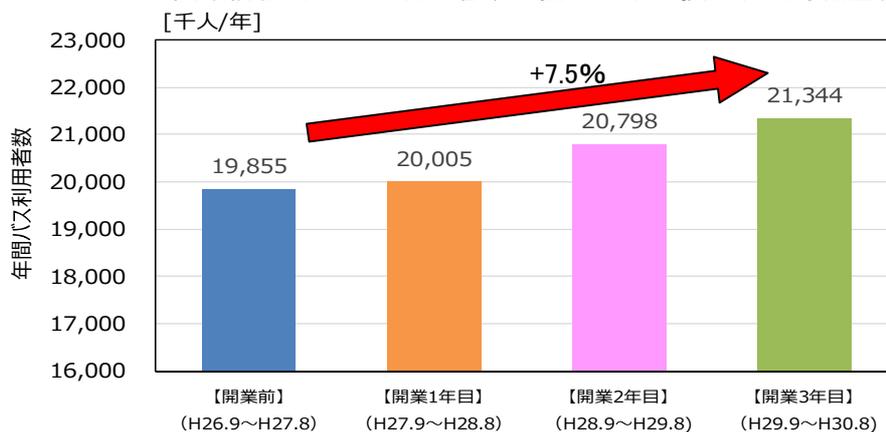
※ 計画値：市と新潟交通㈱が締結した新バスシステム事業にかかる運行事業協定書で定めた、年間走行キロ数の下限値。

- 運行の効率化による増便効果と利用者数の増加傾向が維持されており、引き続きこの方向性を継続すること。

#### ◆BRT（萬代橋ライン）を除く運行本数とダイレクト便本数の推移



#### ◆開業前後でのバス利用者数の変化 (乗り換え利用等補正後)



データ元) 路線別利用者数 (新潟交通㈱HP より)

- 利用者の意見を聞きながら、さらなるPR活動や啓発活動に努め、市民に良くなったと理解してもらえる取組や改善を行っていくこと。

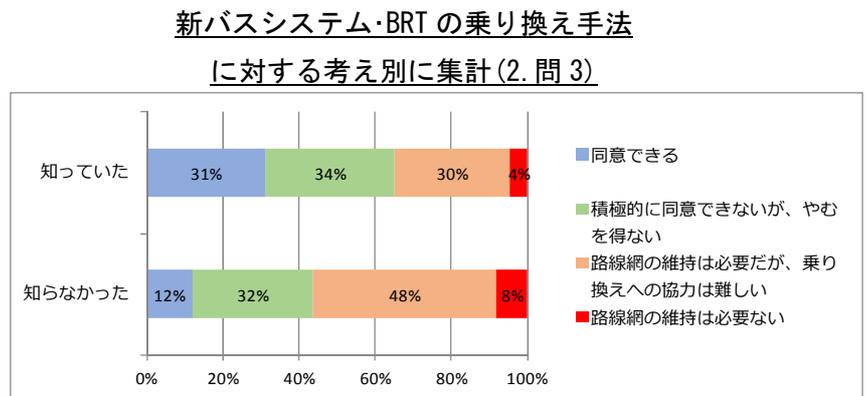
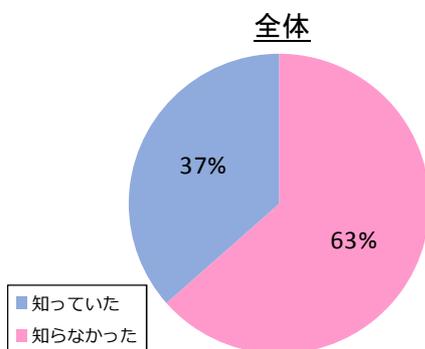
## イ. バス利用者アンケート分析

- 新バスシステムの導入により実現したことの認知度のうち、バス路線の新設については50%、それ以外は40%以下という結果となった。
- 認知度に対して、乗り換えという手法に対する考えを問う設問をみると、認知している利用者の半数以上がこの手法に「同意できる」または「やむを得ない」と回答している一方で、認知していない利用者は「同意できない」または「協力が難しい」が半数以上となった。

### ◆新バスシステムの導入により実現したことの認知度(2.問2)

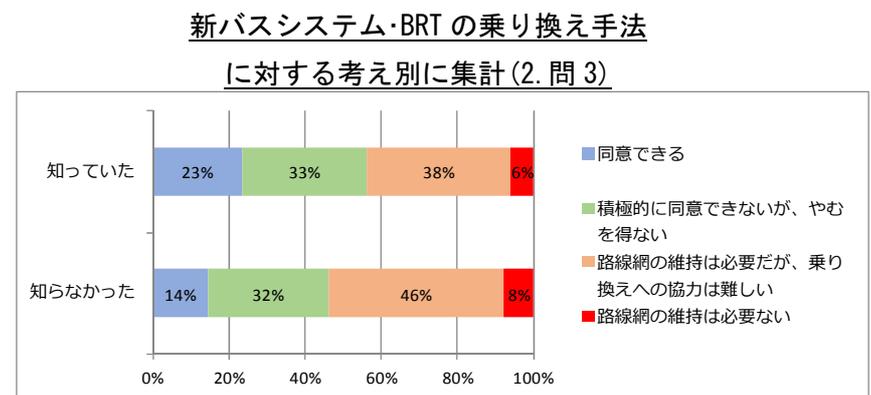
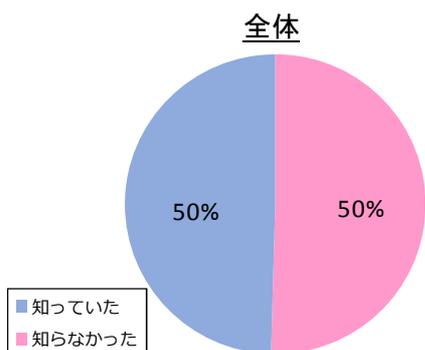
【バスの本数が増えた】

《 開業前(計画時)⇒H31.3ダイヤ改正時 》	
全体(BRT 除く)	3,017 ⇒ 3,312(本/日)
長湊線	139 ⇒ 152( " )
大野・白根線	90 ⇒ 114( " ) など



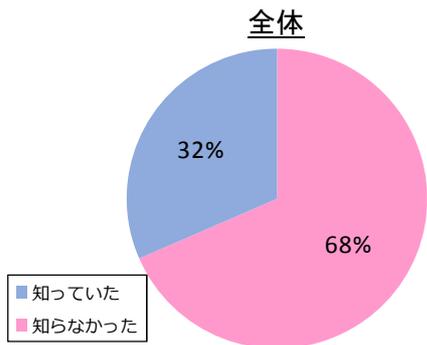
【バス路線が新設された】

柳都大橋線、新大病院線、千歳大橋線、青山循環線、芋黒線、みなと循環線、青陵ライナー (計7路線)

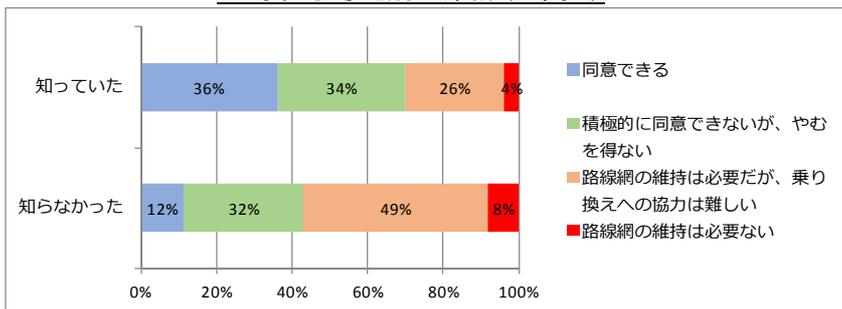


【バス待ち環境が向上した】

新潟駅万代広場、市役所ターミナルの整備、青山結節点などの整備

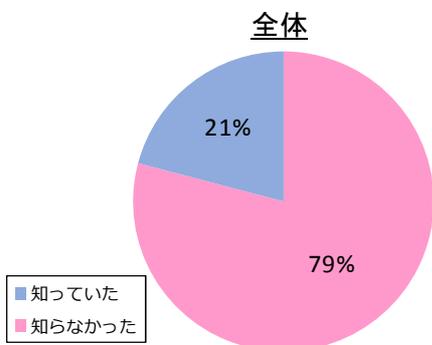


新バスシステム・BRT の乗り換え手法  
に対する考え別に集計(2.問3)

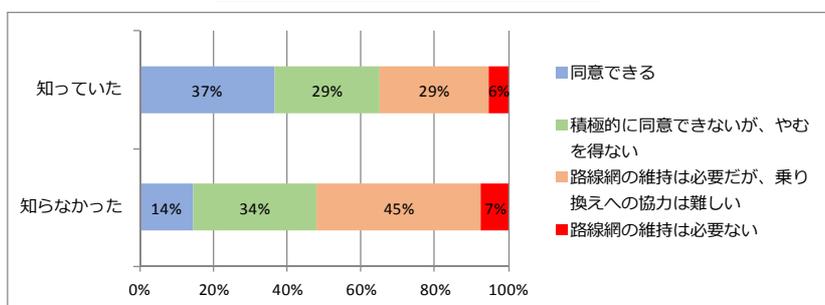


【バスと鉄道との接続がよくなった】

白山駅、内野駅、亀田駅の駅前広場にバスを乗り入れ

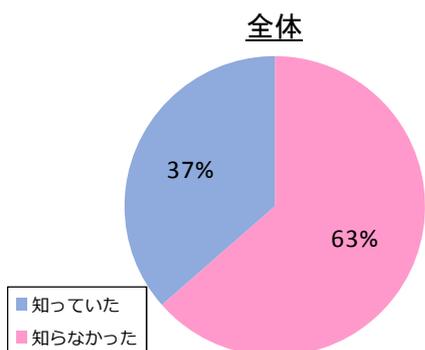


新バスシステム・BRT の乗り換え手法  
に対する考え別に集計(2.問3)

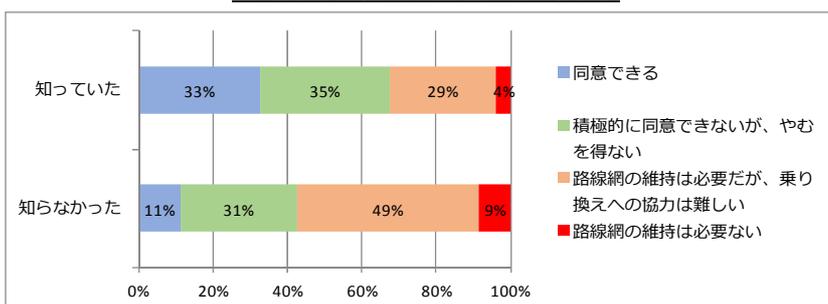


【情報案内が充実した】

総合案内板、吊下げ情報案内、車内モニターの整備 など



新バスシステム・BRT の乗り換え手法  
に対する考え別に集計(2.問3)



【この項目のまとめ】

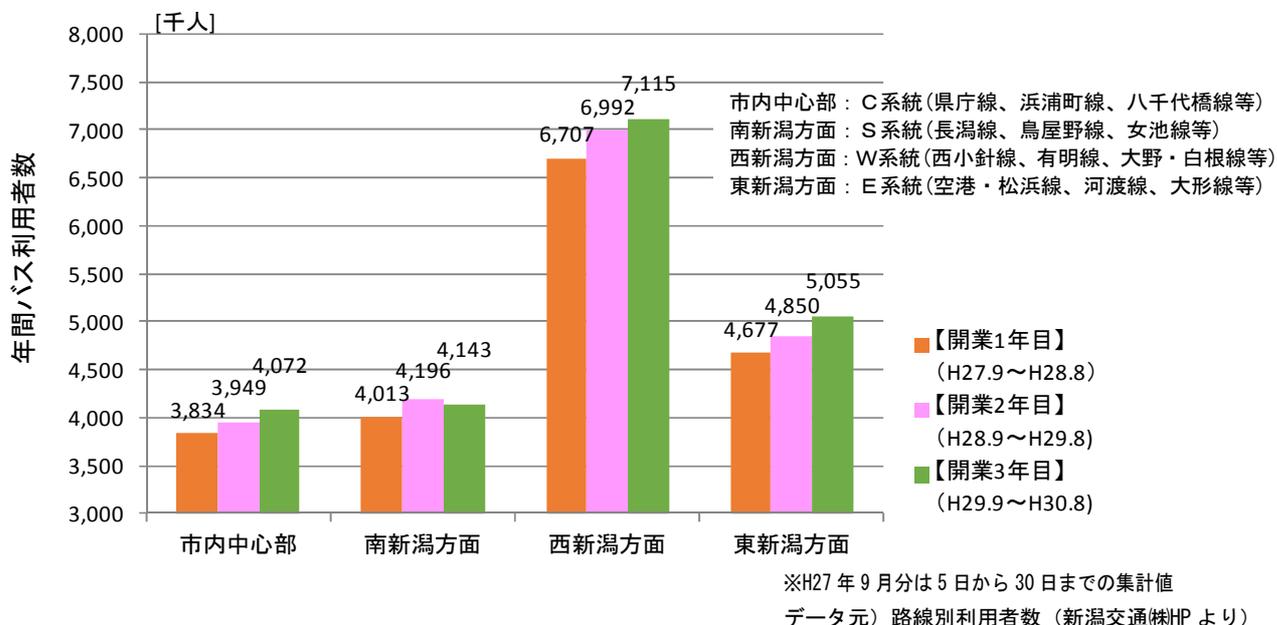
新バスシステムの導入以降、運行の効率化による増便や利用者数の増加傾向が維持されるなどの一定の成果を発揮しているものの、その成果はバス利用者でも知らない。バス交通の改善と合わせて、効果的な広報により、ご理解をいただくことが必要である。

### (3) バス路線の再編について

#### ア. 評価委員会の中間評価

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

#### ◆ 郊外路線の年間バス利用者数の推移



#### ◆ 白山駅での鉄道とバスとの接続性

JR 越後線 (内野駅方面) → BRT (古町方面)

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

BRT (古町方面) → JR 越後線 (内野駅方面)

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

平日は80%以上、休日は65%以上を確保

※乗換えに要する時間を5分と設定

データ元) 新潟交通㈱・JR 東日本㈱時刻表

#### ◆ 青山結節点でのバス同士の接続性

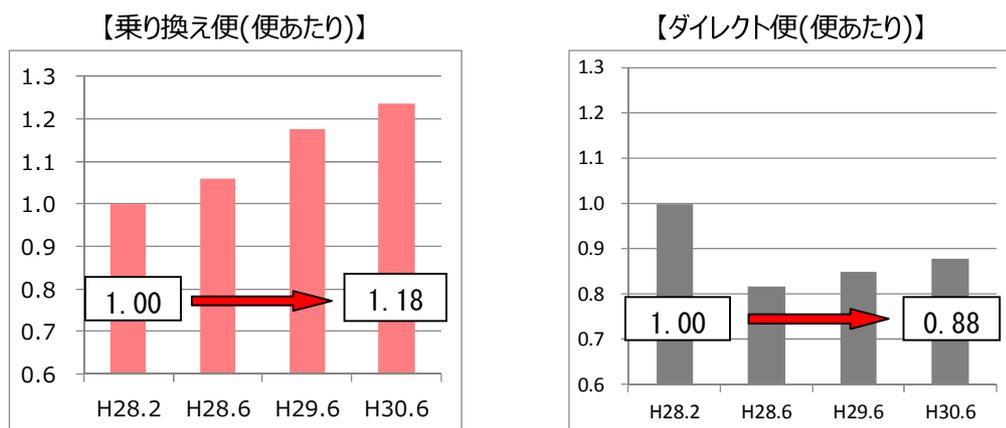
「BRT → 郊外路線」の乗り換え時間【青山結節点・平日】

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

-4分

データ元) 新潟交通㈱時刻表

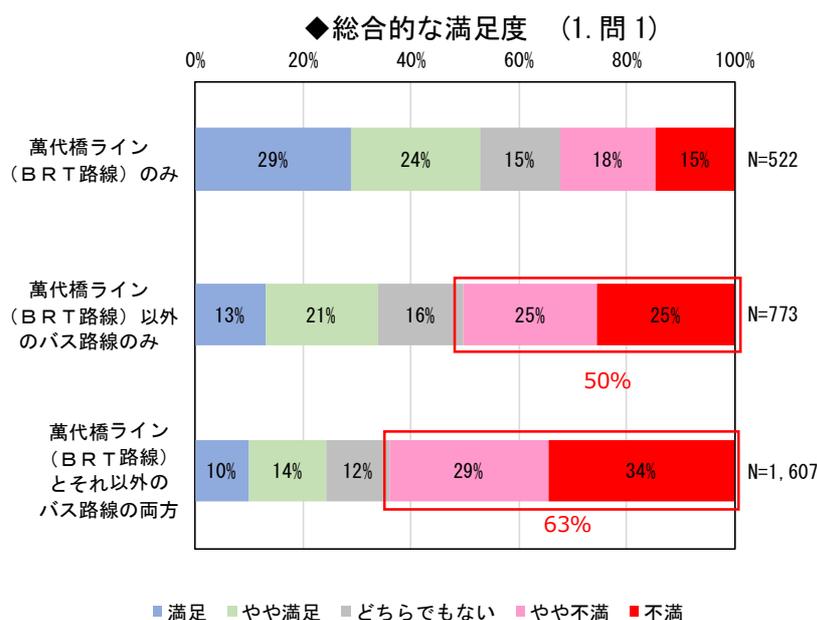
◆乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率



※H28.2を1.00としたとき  
データ元)新潟交通(株)提供資料

イ. バス利用者アンケート分析

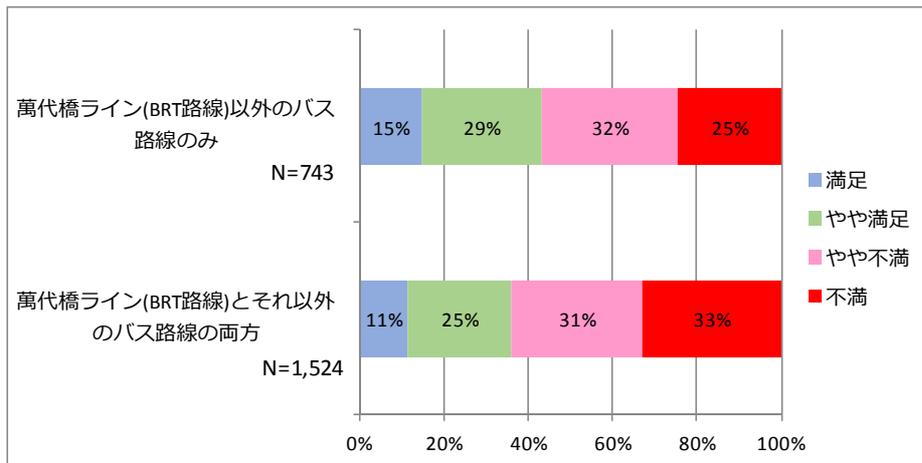
○ もっとも多く利用されるバス路線を「萬代橋ライン以外のバス路線のみ」と回答された方については、総合的な満足度は、「不満」または「やや不満」との回答が50%。  
「萬代橋ラインとそれ以外のバス路線の両方」と回答された方については、「不満」または「やや不満」との回答が63%という結果となった。



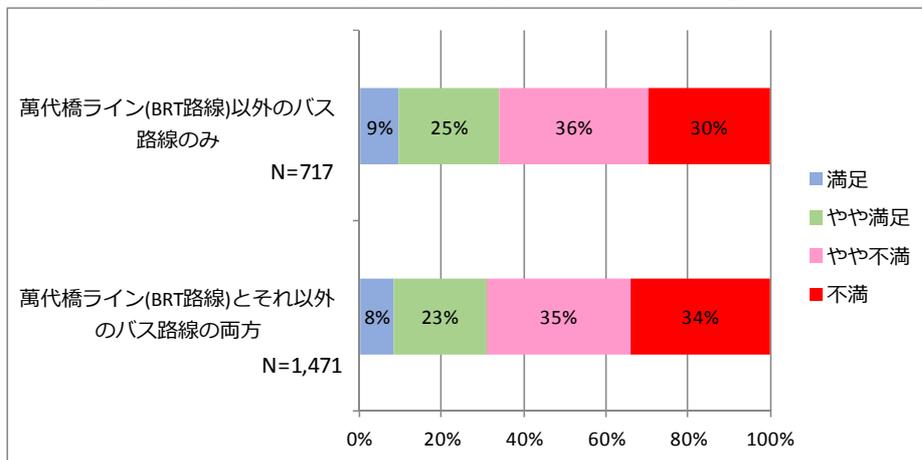
- 「萬代橋ライン以外のバス路線のみ」の利用者、または「萬代橋ラインとそれ以外のバス路線の両方」の利用者は、「バスダイヤ」、「バス待ち環境」、「バスの乗り換え待ち時間」、「バスの乗り換え移動距離」の項目の満足度について、「不満」または「やや不満」との回答が全項目50%以上という結果となった。
- 「萬代橋ライン以外のバス路線のみ」の利用者、または「萬代橋ラインとそれ以外のバス路線の両方」の利用者は、年齢別でみると、40歳以上で乗り換え移動距離に対して「不満」または「やや不満」との回答が50%以上という結果となった。

◆ 普段利用している路線バスの項目別の満足度(1. 問 2)

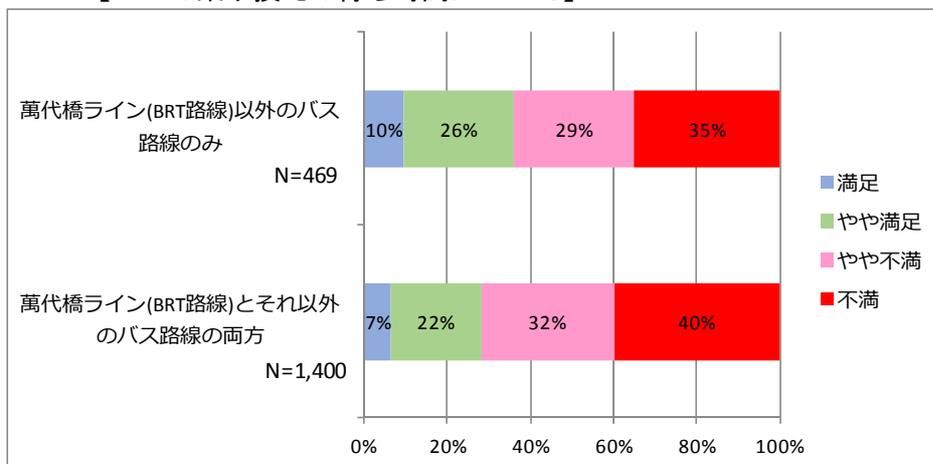
【バスダイヤ (バスの頻度、始発・最終便) について】



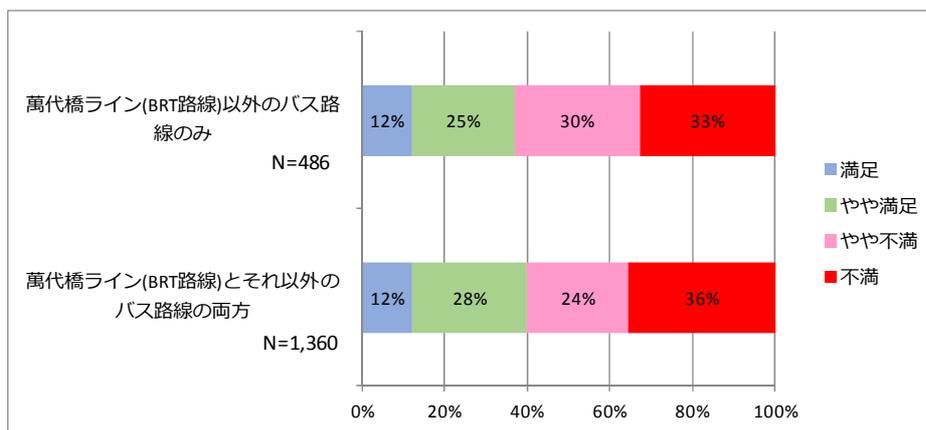
【バス待ち環境 (バス停の屋根、椅子など) について】



【バスの乗り換えの待ち時間について】



【バスの乗り換えの移動距離について】



【この項目のまとめ】

利用者の意見を踏まえながらダイヤ改正を重ねてきたことや、シニア半わりの導入によって、利用者数が増加傾向に転じている。

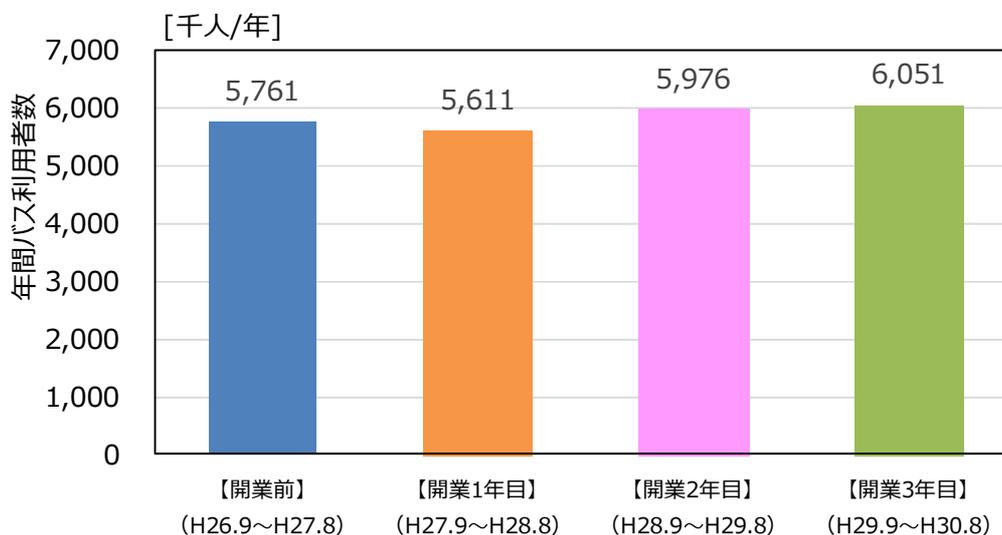
一方、さらに進む超高齢社会を見据えながら、乗り換えへの負担感の軽減をはじめ、バス利用環境の改善に向けた取り組みを推進していく必要がある。

#### (4)BRT(萬代橋ライン)について

##### ア. 評価委員会の中間評価

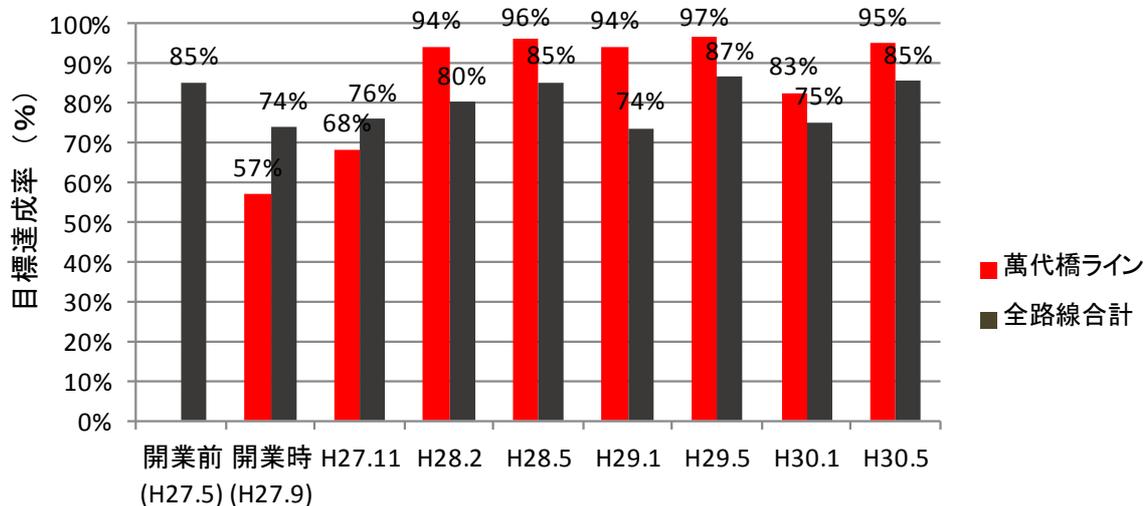
- BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能は開業以降も向上している。引き続き機能向上を図ること。

◆BRT区間のバス停利用者数



データ元)新潟交通(株)提供資料

◆定時運行にむけた目標達成率の比較

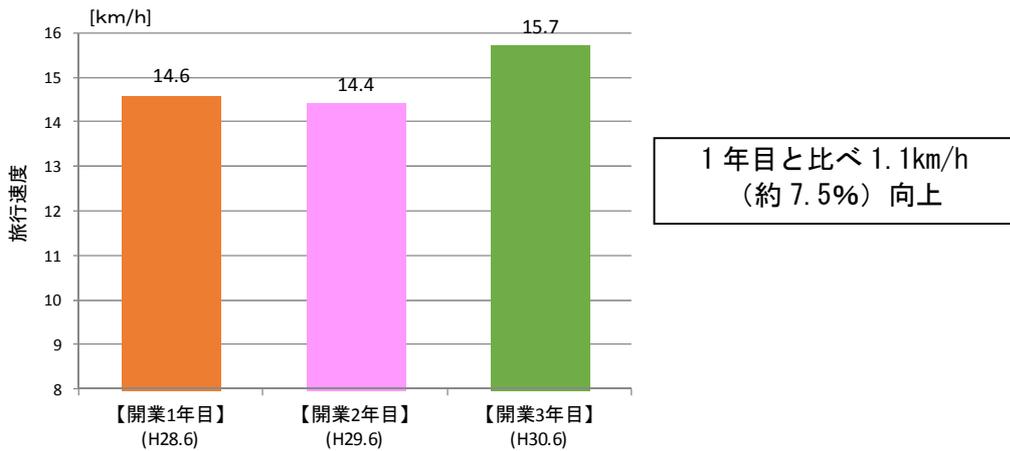


※比較は開業月及びダイヤ改正2ヶ月後

※目標達成率：新潟交通(株)で定時運行の目標値に設定している「時差が3分未満」のバス停割合  
データ元)「時間通りに走る」バスへの取り組み(新潟交通(株)HPより)

◆BRT（萬代橋ライン）の平均旅行速度の推移

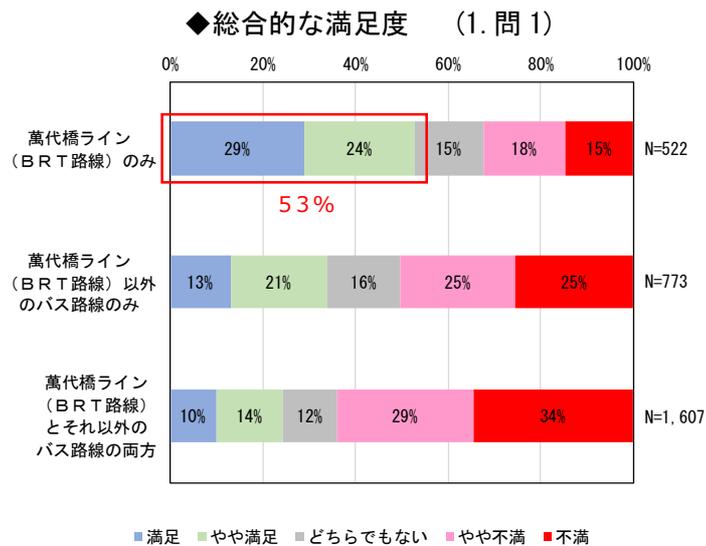
快速便の平均旅行速度（新潟駅前～青山の上下線平均）



データ元) 新潟交通㈱提供資料

イ. バス利用者アンケート分析

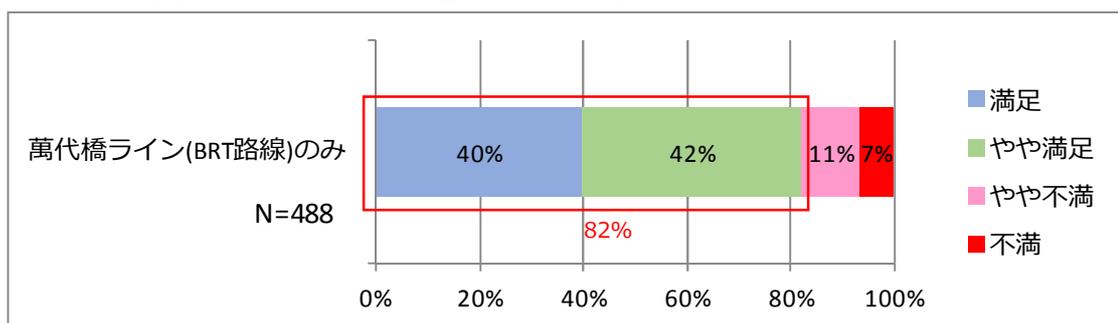
○ もっとも多く利用されるバス路線を「萬代橋ラインのみ」と回答された方については、総合的な満足度は53%という結果となった。



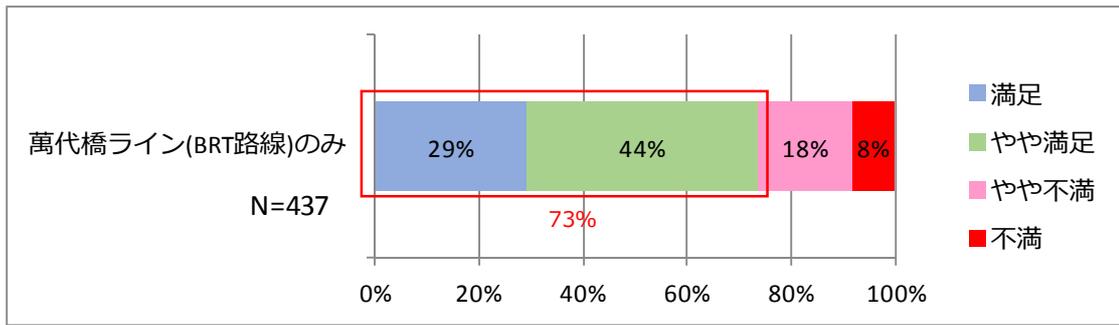
○ 同じく定時性への満足度は82%、バス停や車内の情報案内への満足感73%と郊外線と比して高い結果となっている。

◆普段利用している路線バスの項目別の満足度(1. 問 2)

【定時性(時間に正確な運行)について】



【バス停や車内での情報案内(運行情報など)について】



【この項目のまとめ】

萬代橋ライン（BRT路線）は、高い定時性を確保しており、萬代橋ラインのみの利用者の満足度は高い。引き続き幹線路線にふさわしい機能を維持・充実していく必要がある。

## 2. バス事業を取り巻く全国の状況

### (1) 社会環境の変化に伴う公共交通の役割とこれから

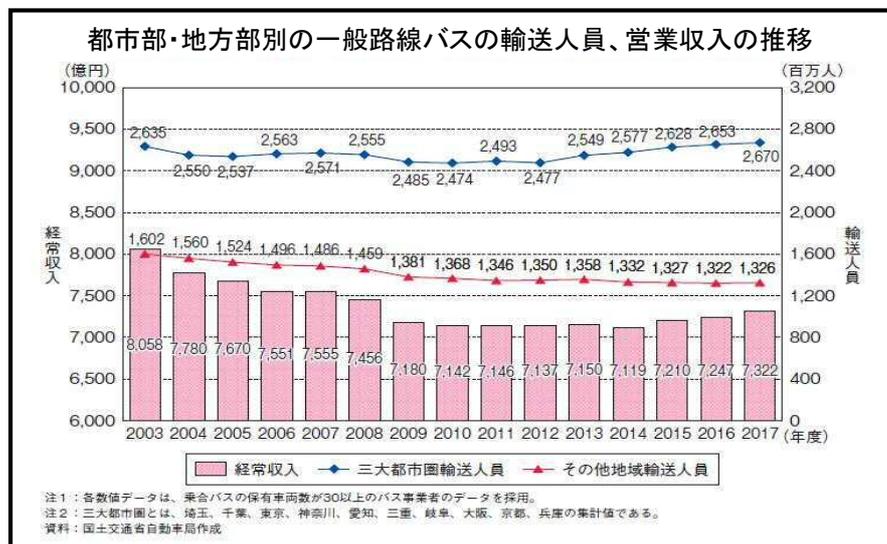
- ・ 道路や上下水道などの社会基盤施設は、公共が主体となり計画的な整備を進め、その利便性は年々向上している。
- ・ しかし、路線バスの減便や撤退などに見られるように、多くの地域で地域公共交通の利便性は低下している。
- ・ 地域公共交通も暮らしを支える社会基盤施設の一つとして捉え、地域公共交通の充実を図る必要があるのではないか。
- ・ 行政、地域住民、交通事業者が協力して地域に最適な地域公共交通の全体像を描き、計画的に充実していくことで、さらに暮らしやすいまちへと改善していくことが求められている。
- ・ 地域公共交通の充実は、まちづくりに対する効果も期待できる。
- ・ 活用の仕方によっては、地域公共交通は人とまちを幸せにできる可能性を備えており、行政が優先的に取り組むべき課題と言える。

H21.3 国土交通省：「地域公共交通づくりハンドブック」より抜粋

- ・ バスを含む地域公共交通は利用者減少、赤字路線からの撤退、利用者減少という悪循環に陥っており、非常に厳しい状況にある。以下、バス事業を取り巻く全国の状況について具体的に数字や事例を見ていく。

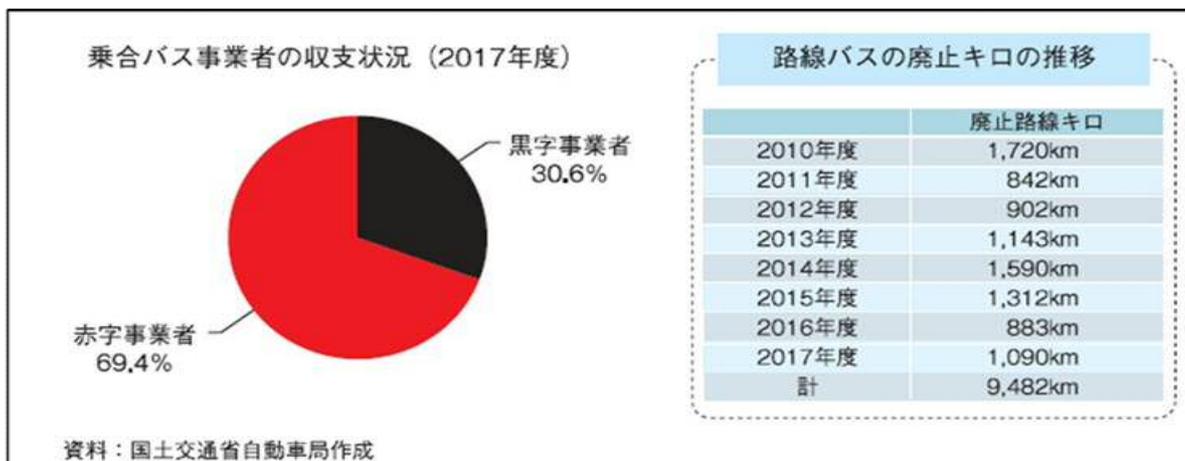
### (2) 輸送人員の推移

- ・ 都市部では、人口や就業者数の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加等により、輸送人員は緩やかな増加傾向にある。
- ・ 地方部では人口減少等により、緩やかではあるものの依然として輸送人員が減少している。



### (3)事業者の経営状況

- ・ 不採算路線からの撤退や運行回数の削減などにより、サービス水準の低下が進んでいる。
- ・ バス事業者の経営状況は厳しく、約7割の事業者が赤字。バス事業者の経営破たんも発生している。



出典：令和元年版 交通政策白書

### (4)運転士の現状

バスの運転士が全国的に不足しており、その傾向は年々高まっている。それにより、赤字路線のみならず、都市部の黒字路線まで減便・廃止せざるをえない事態が生じている。これは、バス運転士が他産業に比べ労働時間が長く、年間所得が低いことが不足の要因と考えられる。

#### ○ 運転士の減少

- ・ 公益社団法人日本バス協会によると、乗合バスの運転士は昭和51年をピークに減少傾向が続き、平成28年度には8.4万人でありピーク時比でマイナス22%
- ・ バス運転士に必要な大型2種免許の保有者数は、平成20年から平成30年までの10年でマイナス19.0%

#### 【大型2種免許保有者数の推移】

単位：人

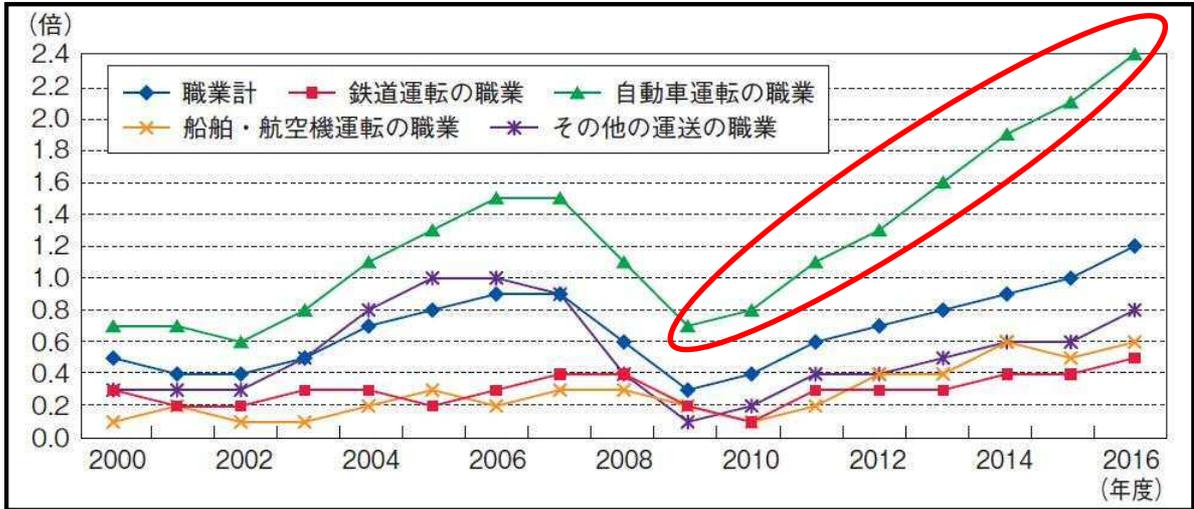
年	新潟県	全国
H20	18,754	1,106,704
H25	17,025	1,007,743
H30	14,950	896,127
H20 ⇒ H30	△3,804 (△20.3%)	△210,577 (△19.0%)

警察庁交通局 運転免許統計より集計

○ 有効求人倍率の上昇

- ・ 自動車運転者の有効求人倍率を見ると、他の職業に比べ特に高くなっており、ここ数年急速に上昇している。(0.7倍(2007年度)→2.4倍(2016年度))

【職業別の有効求人倍率の推移】



出典：令和元年版 交通政策白書

○ 運転手不足の背景

- ・ 労働時間および年間所得額は全産業平均比でプラス 33 時間、マイナス 38 万円であり、他産業に比べ労働時間が長く、年間所得が低いことが不足の要因と考えられる。
- ・ こうしたことから、若年層の就業が進まず、他産業に比べ高齢化(平均年齢 51.2 歳)も進んでいる。

【自動車運送事業等の就業構造】

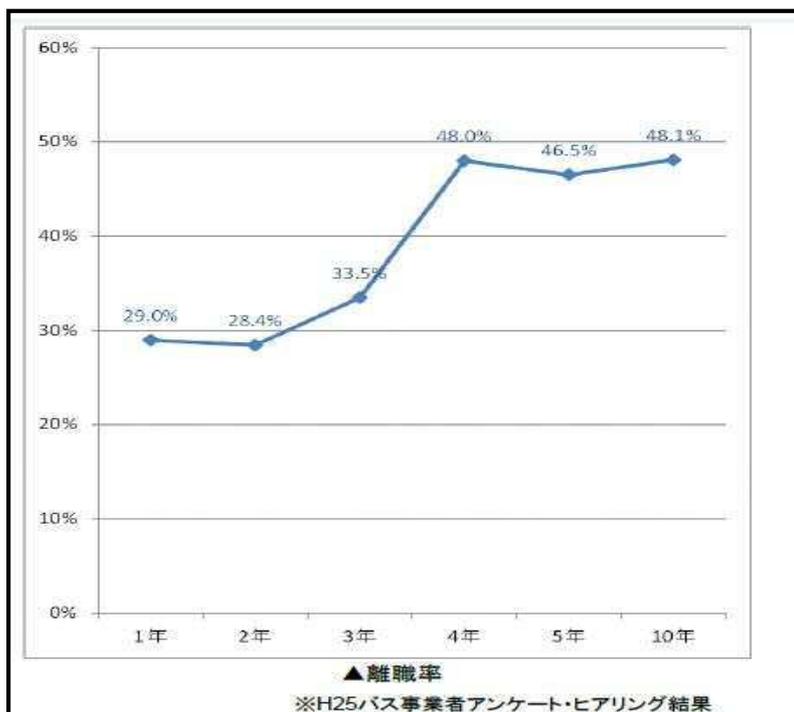
	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2016年度)	32万人 (2018年度)	86万人 (2018年)	40万人 (2018年)	—
女性比率	1.8% (2017年度)	3.3% (2018年度)	2.3% (2018年)	1.4% (2018年)	44.2% (2018年)
平均年齢	51.2歳 (2018年)	60.1歳 (2018年)	48.6歳 (2018年)	45.3歳 (2018年)	42.9歳 (2018年)
労働時間	210時間 (2018年)	194時間 (2018年)	215時間 (2018年)	187時間 (2018年)	177時間 (2018年)
年間所得額	459万円 (2018年)	348万円 (2018年)	457万円 (2018年)	427万円 (2018年)	497万円 (2018年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ  
 注2：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率  
 注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数  
 注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きままって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値  
 きままって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む  
 年間賞与その他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額  
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

出典：令和元年版 交通政策白書

- ・ 離職率は1年で29%、4年で48%に達する

#### 【バス運転士の離職状況】



出典：H26 国土交通省自動車局 バス運転者を巡る現状について

#### (5)他都市のバス交通維持確保への対応

全国で運転士不足による路線廃止や減便が生じており、これは人口減少等が進む地方都市のみならず、大都市圏においても深刻な問題となっている。一例として、京都市バスでは、運転士不足等による受託事業者の撤退・縮小に伴い、運行委託を直営に変えることで、今後巨額の赤字が生じる見込みとなっている。

また、持続可能なバス交通を考えた、路線再編も各地で実践・検討されている。

#### ○ 人手不足による減便等事例(新潟市調べ)

##### 【京都市】

- ・ 京都市交通局が運営する京都市営バスは、経営改革の推進等を行った結果、平成15年以降黒字運営となっている。
- ・ 一部路線について複数の事業者に運行を委託しているが、運転士・整備士の担い手不足の影響により、委託料の大幅な増加のみならず、受託事業者の撤退や受託規模の縮小などの影響が出ている。
- ・ 例えば、九条営業所はこれまで一部を京阪バスに委託（全営業所818両（うち九条営業所181両）中、45両分を委託）していたが、契約更新に際して応募事業者がなかったことから、事実上委託事業者が撤退。令和2年3月以降は、全て直営で運行される見込み。

- ・ 「市バス・地下鉄経営ビジョン」においては運転士不足等の影響もあり、令和元年度からの10年間では、合計53億円の経常赤字となる見通しが示されている。

#### 【福岡市】

- ・ 西日本鉄道グループ（西鉄バス）は、乗務員（運転士）確保のため高校新卒者の採用開始や雇用・給与体系の見直し等を行っているものの、状況は改善の方向に向かっていないことから、福岡都心部で他の路線と重複して運行している100円循環バスについて、平成30年3月より、一部ルートの実行を取りやめる路線再編を実施。
- ・ 併せて、乗務員の待遇改善のため、福岡都市圏を運行する最終バスの運行時間も一部繰り上げを実施。

#### 【浜松市】

- ・ 遠州鉄道（遠鉄バス）が、利用者の減少に加えて運転士の確保が困難となっていること等を理由に、令和元年9月末で北遠本線など浜松市北部の一部路線から撤退。
- ・ 撤退された路線については、浜松市が経費を負担し自主運行バスとして別の交通事業者へ運行を委託（一部路線についてはデマンド交通に転換）。

#### 【熊本市】

- ・ 熊本都市バスは、平成31年4月のダイヤ改正において、運転士不足に対応するための減便を実施。
- ・ また、産交バス（九州産交グループ）は、震災の影響もあり乗務員（運転士）の確保が困難な状況であり、熊本営業所では乗務員定員25名に対して、9名の乗務員が不足している状況であると説明している（平成31年1月時点）。
- ・ そのため、熊本市の西南部方面で運行している路線バス6系統について、令和元年10月に約20kmの路線廃止を含む再編を実施。

#### 【新潟県】

- ・ 新潟交通観光バス（新潟交通グループ）は、一部営業所において人材確保が困難な状況にあり、例えば津川営業所では、運転士の退職による減員をカバーしきれず、京ヶ瀬営業所からの応援によりこれを補い、バスを運行している状態。
- ・ 既に運転士不足等を理由に、令和元年9月末で新発田市と阿賀町とを結ぶ路線を廃止しているほか、阿賀町地域公共交通活性化協議会において、同社より他路線の廃止・減便の協議を行いたい旨、表明されているところ。
- ・ 新潟交通も女性の積極的な募集を含む運転士確保に努めているものの、困難な状況であることは新潟交通観光バスと同様である。

## ○ 路線再編などの動き

### 【岐阜市】

岐阜駅を拠点として放射状に伸びる幹線バス路線について、バスレーンやバス優先信号システムの整備など段階的に強化。大学附属病院に乗り継ぎ拠点を設け、病院ロビーにバス接近情報を表示するなどの環境整備を実施。現在 3 路線で連節バス導入済み。支線は主にコミュニティバスで対応しており、ICカードを利用した場合にはコミュニティバスとの乗り継ぎ時に運賃割引を設定。

### 【福山市】

オムニバスタウン計画に基づき、郊外部に運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイント（中国中央病院ほか 3 箇所）を設定し、乗継ポイントを起点に市中心部までの路線を「幹線」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線」に役割分担する「ゾーンバスシステム」を導入。

### 【熊本市】

熊本市公共交通グランドデザイン及び熊本市地域公共交通網形成計画に基づき、市内 8 エリアでゾーンシステムの導入を計画し、令和元年 10 月 1 日より先行 2 エリアでゾーン化。他の 6 エリアについても継続検討中。乗換拠点にはバス接近情報の表示及び風雨対策がされた上屋を整備。

乗換時の運賃は乗継割引＋ポイント還元により直通運賃と同額にするとともに、等間隔なダイヤ設定により分かりやすいダイヤ、混雑度の平準化を図ることで利便性と効率性を確保。

### 【盛岡市】

オムニバスタウン計画に基づき、バスのサービス水準の向上と運行の効率化を目指したバス路線の再編を実施。郊外の松園ニュータウン地域内を「支線バス」により運行し、市中心部へ向かう「基幹バス」と地域内にあるミニバスターミナルで乗り継ぐ運行体系とする「ゾーンバスシステム」を導入。

### 【連節バスの導入事例】

大量輸送による効率的なバス運行を行うため、千葉市（京成バス）、藤沢市（神奈川中央交通）、岐阜市（岐阜バス）、北九州市（西鉄バス北九州）などの各地域において連節バスが導入されている。

※「2. バス事業を取り巻く全国状況」については、国土交通省北陸信越運輸局の協力を得つつ作成したものである。

# 「新バスシステム・BRT」総括

---

## 3. 【データ集】

1. バスを利用されている皆さまへのアンケート調査
  - ① 単純集計
  - ② 自由記述
  - ③ 属性別クロス集計
  - ④ 路線別クロス集計
  
2. 中間評価（新バスシステム事業評価委員会）
  - ①事業評価書
  - ②附帯意見

# 「バスを利用されている皆さまへのアンケート調査」

## 《 単純集計結果 》

### 【調査概要】

#### ■ 調査目的

今年度、新バスシステム・B R Tの導入から4年が経過することから、取り組みに対する総括を行い、具体的な改善に結びつけるため、バス利用者に対してアンケート調査を実施しました。

#### ■ 調査日時（アンケート配布）

6月27日（木）、30日（日）、7月2日（火） 各日7時～15時

#### ■ 対象者

新潟交通(株)が運行する市内主要路線バス利用者のうち、約12,000人

#### ■ 調査方法

バス利用者へバス降車時にアンケート用紙を配布

返信用封筒による郵送回答またはWEB回答により回収

#### ■ 調査バス停

新潟駅前・駅前通・万代シティ・本町・古町・東中通・市役所前・白山駅前・第一高校前・青山・新潟駅南口・内野駅南口・亀田駅西口

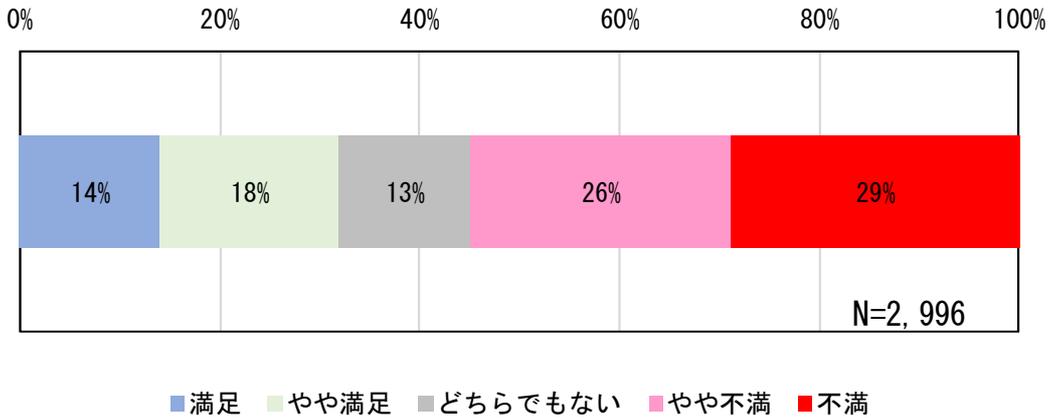
### 【配布・回収数】

■ アンケート配布数        7,900枚

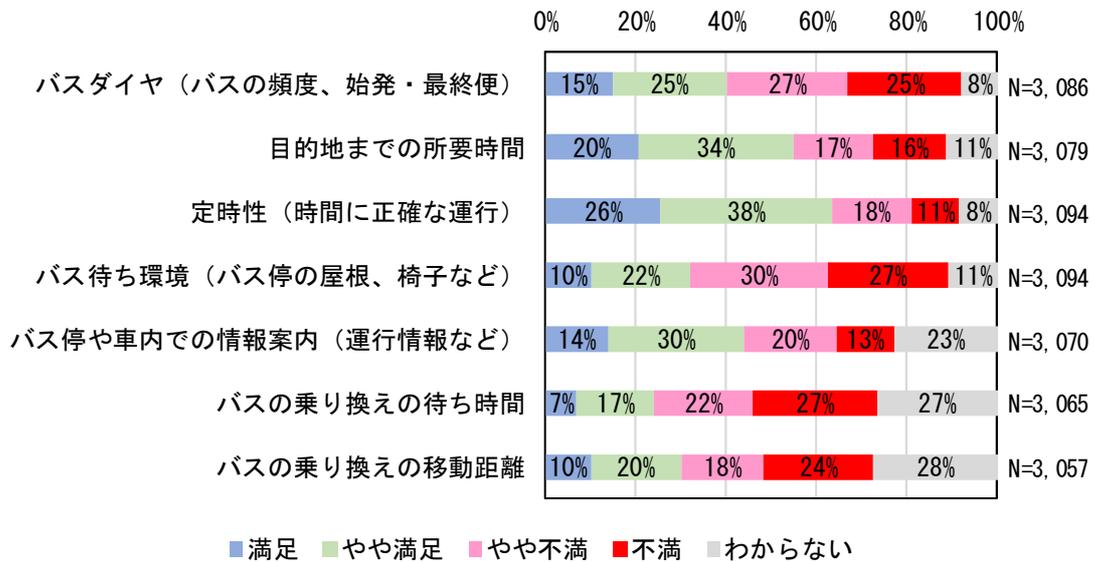
■ アンケート回収数        3,175件（回収率40%）  
（回収数内訳：郵送回答2,831件、WEB回答344件）

# 1.あなたが普段利用している路線バスについてお伺いします

【問 1】普段利用している路線バスについて、総合的にどのように感じますか？

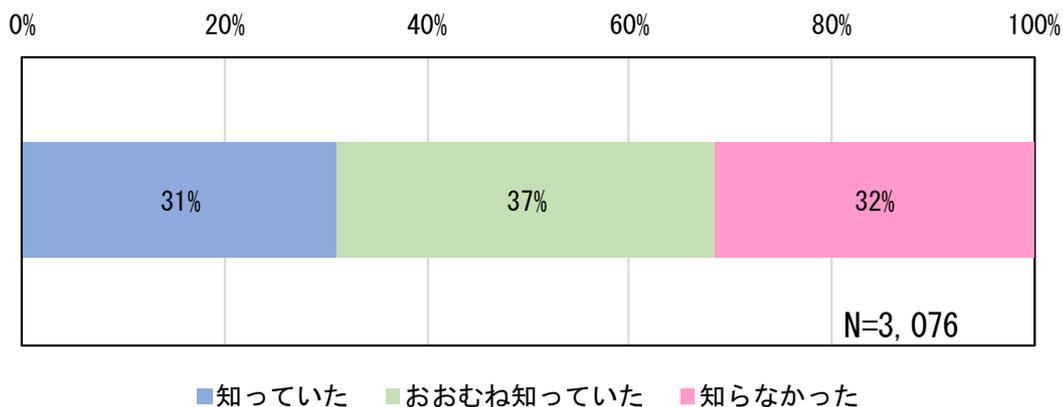


【問 2】以下の項目について、あなたはどのように感じますか？

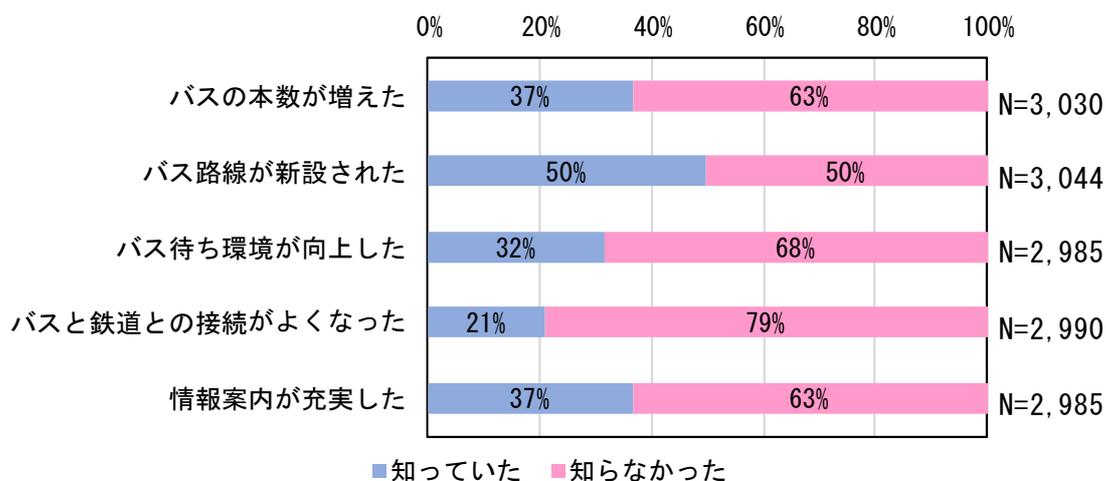


## 2.新バスシステム・BRTについてお伺いします

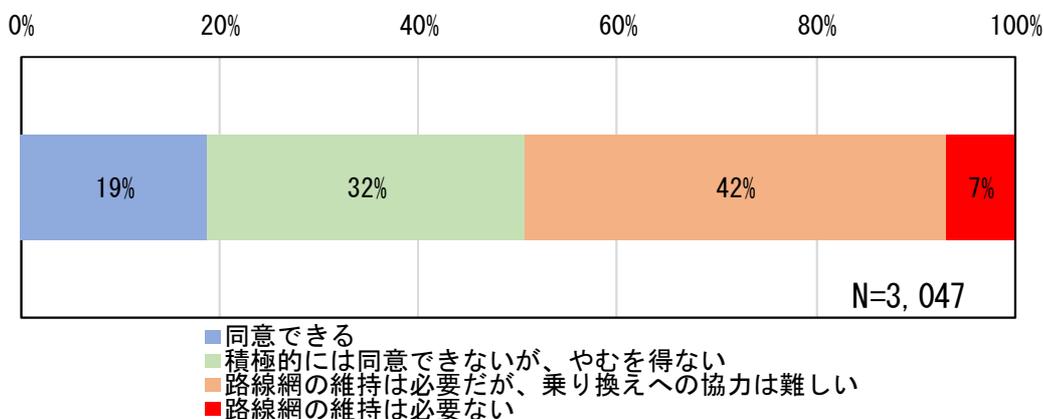
【問 1】新バスシステム・BRT は、市域全体のバス路線網を将来にわたって持続させるために導入したことをご存知でしたか？



【問 2】新バスシステム・BRT の導入により行われた以下の項目をご存知でしたか？

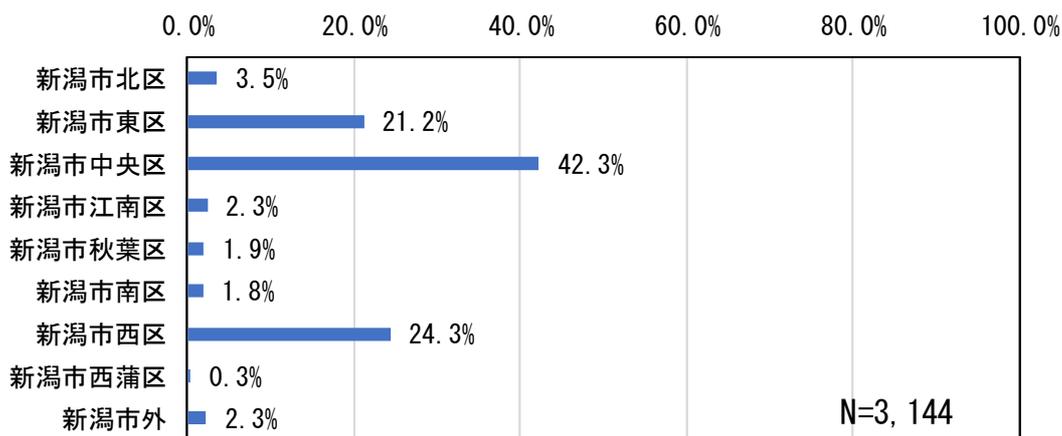


【問 3】新バスシステム・B R Tは、利用者のみなさんから乗り換えにご協力をいただくことで、バス路線網を維持していくものですが、この手法についてどう思われますか？

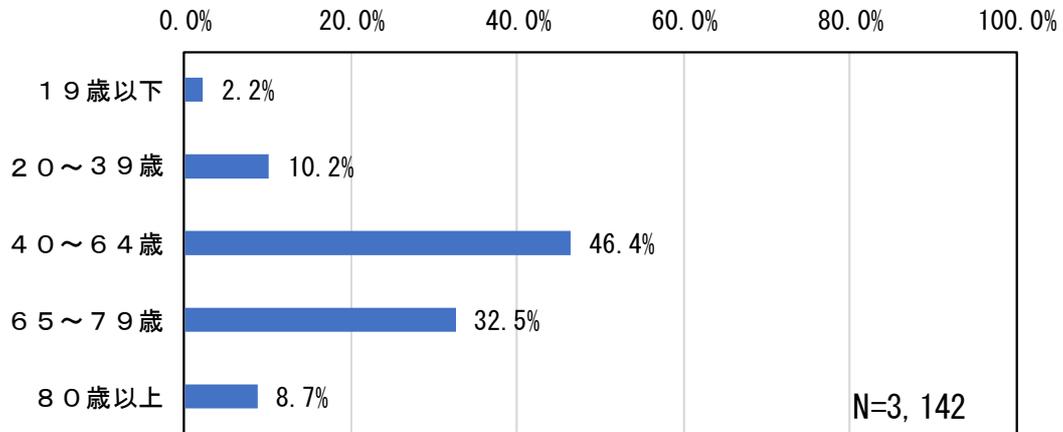


### 3.あなたのことについてお伺いします

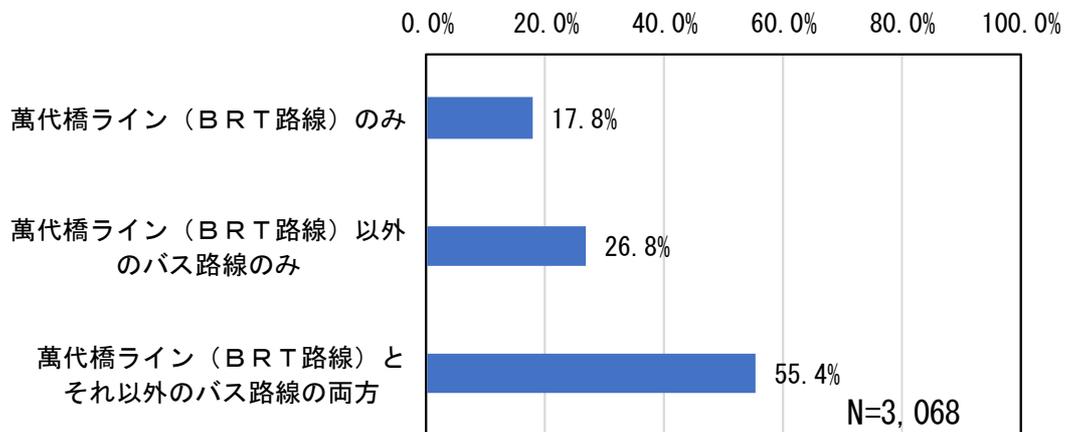
【問 1】お住まい



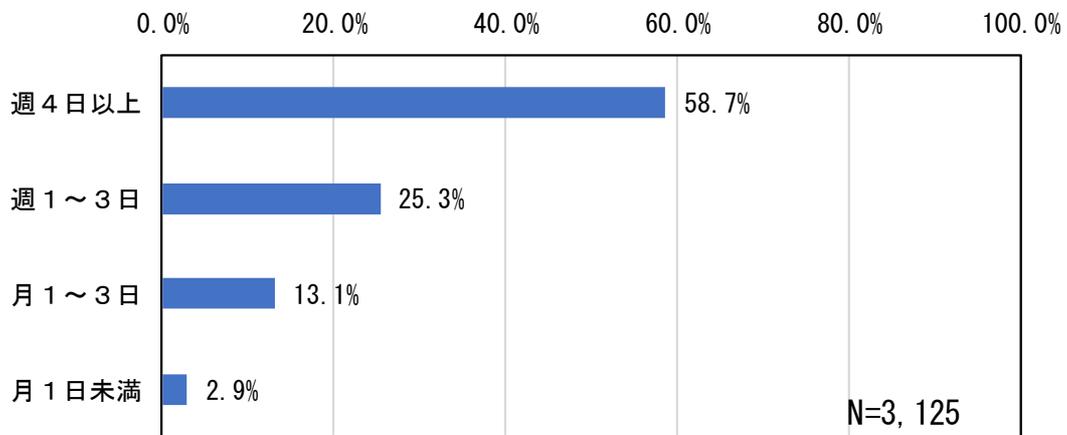
【問 2】年齢



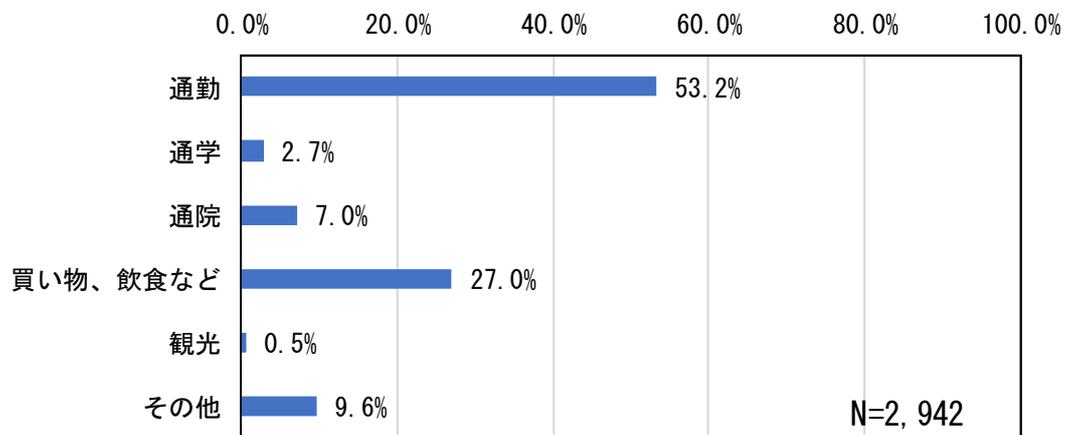
【問 3】普段最も多くご利用しているバス路線はどれですか？



#### 【問 4】バスの利用頻度



#### 【問 5】もっとも多いバス利用目的



※未回答を除いたため、総回答数が設問ごとによって変わっています。

※令和元年8月8日に公表したアンケートの集計資料（単純集計）について、精査の結果、修正しました。

# 「バスを利用されている皆さまへのアンケート調査」

## 《 自由記述 》

### 【調査概要】

#### ■ 調査目的

今年度、新バスシステム・B R T の導入から4年が経過することから、取り組みに対する総括を行い、具体的な改善に結びつけるため、バス利用者に対してアンケート調査を実施しました。

#### ■ 調査日時（アンケート配布）

6月27日（木）、30日（日）、7月2日（火） 各日7時～15時

#### ■ 対象者

新潟交通(株)が運行する市内主要路線バス利用者のうち、約12,000人

#### ■ 調査方法

バス利用者へバス降車時にアンケート用紙を配布

返信用封筒による郵送回答またはWEB回答により回収

#### ■ 調査バス停

新潟駅前・駅前通・万代シティ・本町・古町・東中通・市役所前・白山駅前・第一高校前・青山・新潟駅南口・内野駅南口・亀田駅西口

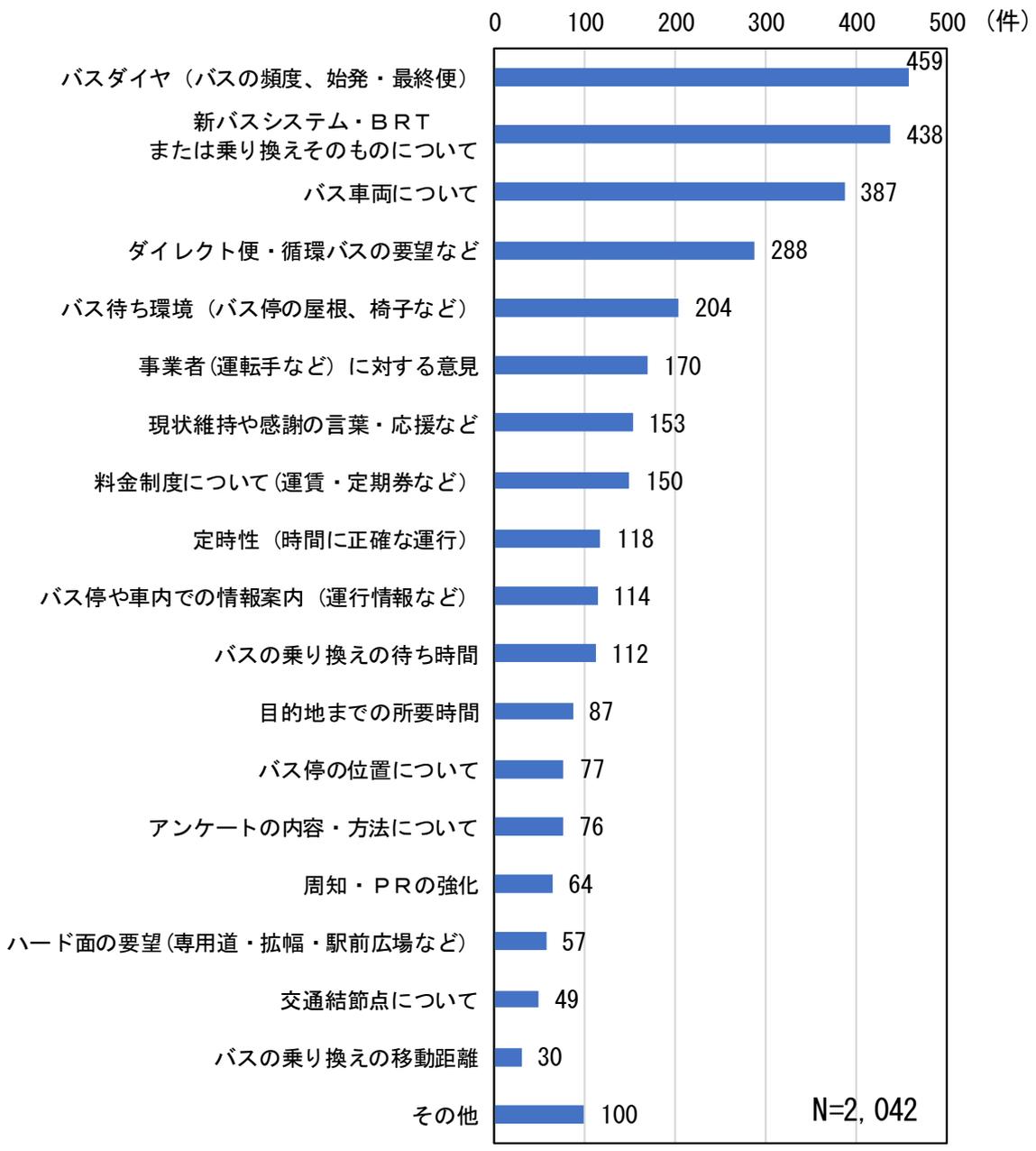
### 【配布・回収数】

■ アンケート配布数 7,900枚

■ アンケート回収数 3,175件（回収率40%）

（回収数内訳：郵送回答2,831件、WEB回答344件）

## 自由記述の分類



※複数回答  
 ※Nは無回答を除いた回答者数

## 自由記述の内容（抜粋）

※明らかな誤字などは修正して記載

### ■バスダイヤ(バスの頻度、始発・最終便)・・・459件

内容
○BRTは便利だと思うがそれ以外の路線の本数が少ないのと最終便が早すぎて不便。
○全体的にバスの本数を増やしてほしいです。土日も平日並みとは言いませんが、もう少し増やしていただくと助かります。
○朝の7:00～9:00のBRTをもう少し多くしてもらいたい
○西区方面へのバスが多いので、東方面のバスをもっと充実してほしい。ダイヤが合わなくて、JRの方が便利。
○西小針線の新潟駅～大学までの本数が多いけれど内野営業所までの本数が少なく大変不満です。

### ■新バスシステム・BRTまたは乗り換えそのものについて・・・438件

内容
○BRT路線廃止してほしいです。乗り換えが不便です。
○BRTの恩恵を受けているのは中央区、西区民のみであり、必要性が感じられない。
○BRTについてはもっと積極的に設備投資をするべき。特に接続バスは公共交通の弱い新潟にとって唯一アピールできるポイントとなり、新潟のイメージ向上の為にも増車するべきだと思う。
○バスを利用して(乗り換えて)通勤しています。せっかく新しいシステムへ変えたのに、「前の方が良かった」と戻ってしまうのでは、新しい事は何も出来ないと思います。都市部では乗り換えは当たり前。戻ってしまうは、都市部ととどんどん差が開いていくばかりだと思います。
○BRTの主旨は理解できるが、できれば乗り換えのない直通バスの運行もあれば嬉しい。

### ■バス車両について・・・387件

内容
○乗客がいつばいのBRTを見たことがない。本当にBRT車両が必要なのか検証してほしい。維持費の観点から、通常車両で済むのならBRT売却も検討すべき。
○連節バスの座席が高く、座りにくい。キチンと検討されたのか、是非聞きたい。BRT(連節バス)の導入効果の検証結果を公表して下さい。
○高齢なのでバス乗降りの段差はきつい。東区は古いバスが多いのでは？夏のクーラー利きすぎもつらい。
○すべてのバスをノンステップバスにしてほしい。従来のバスは段差が高くて昇降時、不安。(個人的に足が悪いので)高齢者にも不安です。すべてのバス停のところに屋根付きベンチを付けてほしい。

■ダイレクト便・循環バスの要望など・・・288 件

内容
○乗り換え無しで古町方面へ行ける様に要望します。現システムは反対です！
○青山で乗り換えをなくしてほしい。手荷物があるのに大変。冬の寒いとき、雨の日や雪の時、どうにかしてほしい
○新潟市は雪降らないので鉄道とバス、バスとバス、バスと自転車などをうまく活用して渋滞と公共交通の両方の課題を解決できると思います。市中心部の循環線をもう少し増やして欲しい。
○りゅーとリンクは便利だった。今は駅南←→市役所という中途半端な状況。循環バスであったことに意味があったのに市役所で乗り換えとは？？郊外からの乗り換えは理解できる。が、循環バスの路線をぶった切って乗り換えを強要することは改悪としか言いようがない。

■バス待ち環境・・・204 件

内容
○青山の乗り換え環境に不満があります。接続の悪さを我慢できるようなハード面での十分な手当が必要だと思います。BRT導入の意義は理解していますが、現状ではハード面が中途半端なため、利用者が忍耐を強いられていると思います。
○夏、冬、そして天気の悪い日の青山での乗り換えは、考えてほしいです。夏はともかく、ふぶきや雨降りの日は大変です。年寄は無理だと思います。
○古町地区のバス待ち環境が劣悪ですので、まちの活性化のためにも「待ち合い、案内所」が必要です。
○郊外路線のバス停に上屋の設置・情報案内の充実を希望。

■事業者(運転手)に対する意見・・・204 件

内容
○バス停の時間より早く出発してしまい見送る事がある。駅前通→駅1区間のせいか、見落しなのか、止まってもらえない事が何度もある。
○感じが悪く怖い運転士さんが多いのは不満。混雑しているのに空席があっても座らないのは周りの迷惑。乗務員からしっかり案内してほしい。
○親切な運転手さんと不親切な運転手さんの差がありすぎる。運転技術等以外にも接遇やコミュニケーションといった教育を行うべきだと強く思う。
○ホームページが凄く見づらくて使えない。もっと見やすく、情報も充実させてほしい。

■現状維持や感謝の言葉、応援など・・・153 件

内容
○中央区の中心部に住んでいるので、大変便利です。現状を維持していただきたいです。
○BRTに反対の方も多いようですが、BRTができたことで利便性が増したと私は感じています。以前は白根線を利用していましたが、私の最寄りのバス停に来る頃には満員でバスに乗せてもらえないことが多く、それが原因で遅刻することもありました。BRTが導入されてからはそのようなことはありません。BRTを無くすことに反対です。
○BRTができてから、マイカー通勤をバス通勤にかえました。このまま継続してもらいたいです。
○未来を担う子ども達にバス交通をちゃんと残してあげることが我々世代の役割と考えます。バスの維持確保をしっかりと願います。

■料金制度について・・・150 件

内容
○現在、新潟駅から万代エリアまで100円均一区間となっているが、これを延長して古町本町エリアまで拡大してほしい。
○バス乗り換えの時、りゅーとで支払ったときと現金で支払った時の金額が違うのはおかしいと思う。
○運転免許を返納した高齢者にとってシニア半割はありがたいことです。バス路線をこのまま維持してもらうためにも、なるべく協力したいと考えています。
○シニア半割については、税金から新潟交通に支払われていると聞いてます。そこまでして料金を安くする必要はないです。

■定時性(時間に正確な運行)・・・118 件

内容
○定時運行の為・・・と称してダイヤ改正が行なわれるが、毎日の様に5～10分遅れてバスが運行されるのはいかなるものでしょうか？その為、BRT線への乗り換えが遅れます。郊外線の運行時間を、もっと正確なものにして頂きたい。
○バスに定時性があればもっといいと思います。先日も10分に一本ある時間帯で、バス停で20分以上待たされました。
○萬代橋ラインが青山へ向かう時、渋滞により遅くなると、接続のバスに間に合わなくなる。結果的に所要時間が(待ち時間)かなり長くなってしまふのが不便だ。
○以前に比べ時間に正確な運行が行われてよかったですと思います。車を持っていないのでバスは大事な交通手段です。これからもよろしく願いいたします。

■バス停や車内の情報案内・・・114 件

内容
○バス停の情報案内が見にくい。①前のバスがまだ来ていないのに情報案内は次のバスの案内を表示する②万代シテイバス停では案内表示は2行。それに対しバス停は3カ所。にもかかわらず案内表示の下の行はバス車内での注意事項などを流す。必要なバスの到着時間の情報が見づらい。車内マナーなどの呼びかけを毎度流す必要があるのでしょうか？
○新潟駅前の電光掲示板について。・画面が切り替わるのが早すぎる。・時系列で発車する番線、行き先を掲示してほしい。雨の日など古町方面に向かうBRTなど行列になっているとき、どれに乗ったらよいか迷う！・郊外線から新潟駅前通で、古町方面へ乗り換える時、来たバスがどの乗場に停まるのか目を凝らしてバスの表示に目を凝らし、ハラハラ、右往左往、困ってます。
○車内の運行情報の画面表示が早すぎるため、確認する時間を長くしてほしい。
○県外のバスに比べて、新潟交通のバスは親切で時間に正確で、バス内のアナウンスもすばらしい。

■バスの乗り換えの所要時間・・・112 件

内容
○乗り換えの待ち時間が短ければ(乗り換え先のバスダイヤの頻度が高ければ)、負担感はほとんどないと思う。
○青山からの乗り換え、土日夜19時台～、時間待ちすごく多い。15分～20分以上ありつらい。
○バスの乗り継ぎは待ってくれない！！それでは意味がない。乗り継ぎがない以前の方が時間が読める。時間よりも前に出発しないでほしい。バス停で人々が取り残されていた。

■目的地までの所要時間・・・87 件

内容
○BRTは時刻表を気にせずに利用できるのがありがたいが、定時性を確保するために速達性が損なわれているのは残念。快速便が普通便よりも遅いのはあまりにも本末転倒。
○直通便で通勤しても一時間以上かかるが、乗り換えの時は更に数十分多くかかるようになって、とても不便になった。毎日長時間乗る者にとっての数十分は非常に大きなストレスになる。
○新バスシステム導入後からバスの運行時間が長くなりました(以前に比べて5分は長い)。時間通りに運行はわかるのですが、時間調整で止まることがとても多い(毎朝、朝六時台の西小針を利用)。それであれば2つの停留所を同じ時刻に設定してもよいと思います。(東京はそうしているところもあるそうです)

■バス停の位置について・・・77件

内容
○第一高校前から、宮前通の区間が長過ぎます。中間地点に住んでるので、以前のバス停が廃止され、とても不便になりました。何故、中央区なのに廃止のバス停があるのでしょうか？近隣の方も同様の不満を言っています。
○市長が新しくなって快速の停留所で「東中通」を追加されましたが乗客の乗り降りはほとんどありません。市役所から本町まで各停で停まり、快速の意味がありません。「東中通」の停車を快速ではやめて欲しいです。
○新潟駅の前まで最終目的地にしてほしい。帝石ビル辺りで降ろされても不便です。

■アンケートの内容・方法について・・・76件

内容
○アンケートではもっと市民の意見を聞く項目を作り、意見・要望を把握し、今後の改善に努めるべきだと思います。アンケートの内容が悪い。新バスシステムを実行するのではなく、街づくりや今後新潟市の交通システムを考え、新潟市のビジョンを作ってから進めてほしい！！
○今回の市民による大規模なアンケート方式による意見徴収の結果は忠実に公表して欲しい。正直な結果と市民が感じれば、本事業は成功に向かうだろう。
○BRTは青山と新潟駅のシステムと思っていたが、全体であることが今回のアンケートで理解した。

■周知・PRの強化・・・64件

内容
○BRTという、お金をかけてムダという人の意見を多く聞くが、もっとBRTにすることによって郊外バスが便利になることなど、利点をPRした方が良いと思う。
○土・日・祝にBRTの新潟駅～古町間バスの車内がすごく混んでいるので、他の路線でも古町へ行ける事ももっとPRしたら良いと思う。
○とにかく近視眼、自己中心的な意見が多いが、総体的に交通体系を維持向上させるために必要なシステムだということを伝えていってほしい。

■ハード面の要望(専用道・拡幅・駅前広場など)・・・57件

内容
○バス専用道や車外改札などBRTとしての整備を早く進めて欲しい。
○BRTを走らせる路線の再考を。青山、市役所間を走らせるには道路が狭すぎ、渋滞を起こしているように見受けられる。
○駅前広場が広くなればツインクルは有効とおもいます。今は駅前に着いても広場に入れなくて、手前の信号で一回待つことがよくあります。駅前のスムーズさがマイナスです。

■交通結節点について・・・49 件

内容
○古町発東区の路線がなくなり、古町本町まで来る老人が減少、今まで来ていた方々が来なくなりました。市役所の一部が古町に来る事ですし、古町に(も)結節点を作っていただきたい。町中活性化のためにも。
○結節点として、市役所前などのような簡易バスセンターのようなスタイルをすべての結節点に導入してほしい。日報メディアシップ前など、なんとかならないものでしょうか？市役所前は従来のバス路線の乗り換え場所としてはよいが、高速バスなど、他路線のバス停とは距離がありすぎる。BRTには結節点の充実が必要。今は中途半端だと思います。

■バスの乗り換えの移動距離・・・30 件

内容
○市役所で乗り換えるが、乗り換えの距離が遠くて不満。BRTは大賛成だが、ソフト面がまだまだ追いついていないように思う。
○バスはほぼ毎日利用しています。BRTになった駅前から乗り換えてまで古町方面へは行かなくなりました。膝が悪く、バス乗降やバス停までの移動が苦痛です。旧東新潟の人達は皆、不満で怒っています。

■その他・・・100 件

内容
○区バスの充実にも、尽力下さい。
○LRTが必要。LRTとバスの連携が良い。

# 「バスを利用されている皆さまへのアンケート調査」

## 《 属性別クロス集計結果 》

### 【調査概要】

#### ■ 調査目的

今年度、新バスシステム・B R T の導入から4年が経過することから、取り組みに対する総括を行い、具体的な改善に結びつけるため、バス利用者に対してアンケート調査を実施しました。

#### ■ 調査日時（アンケート配布）

6月27日（木）、30日（日）、7月2日（火） 各日7時～15時

#### ■ 対象者

新潟交通(株)が運行する市内主要路線バス利用者のうち、約12,000人

#### ■ 調査方法

バス利用者へバス降車時にアンケート用紙を配布

返信用封筒による郵送回答またはWEB回答により回収

#### ■ 調査バス停

新潟駅前・駅前通・万代シティ・本町・古町・東中通・市役所前・白山駅前・第一高校前・青山・新潟駅南口・内野駅南口・亀田駅西口

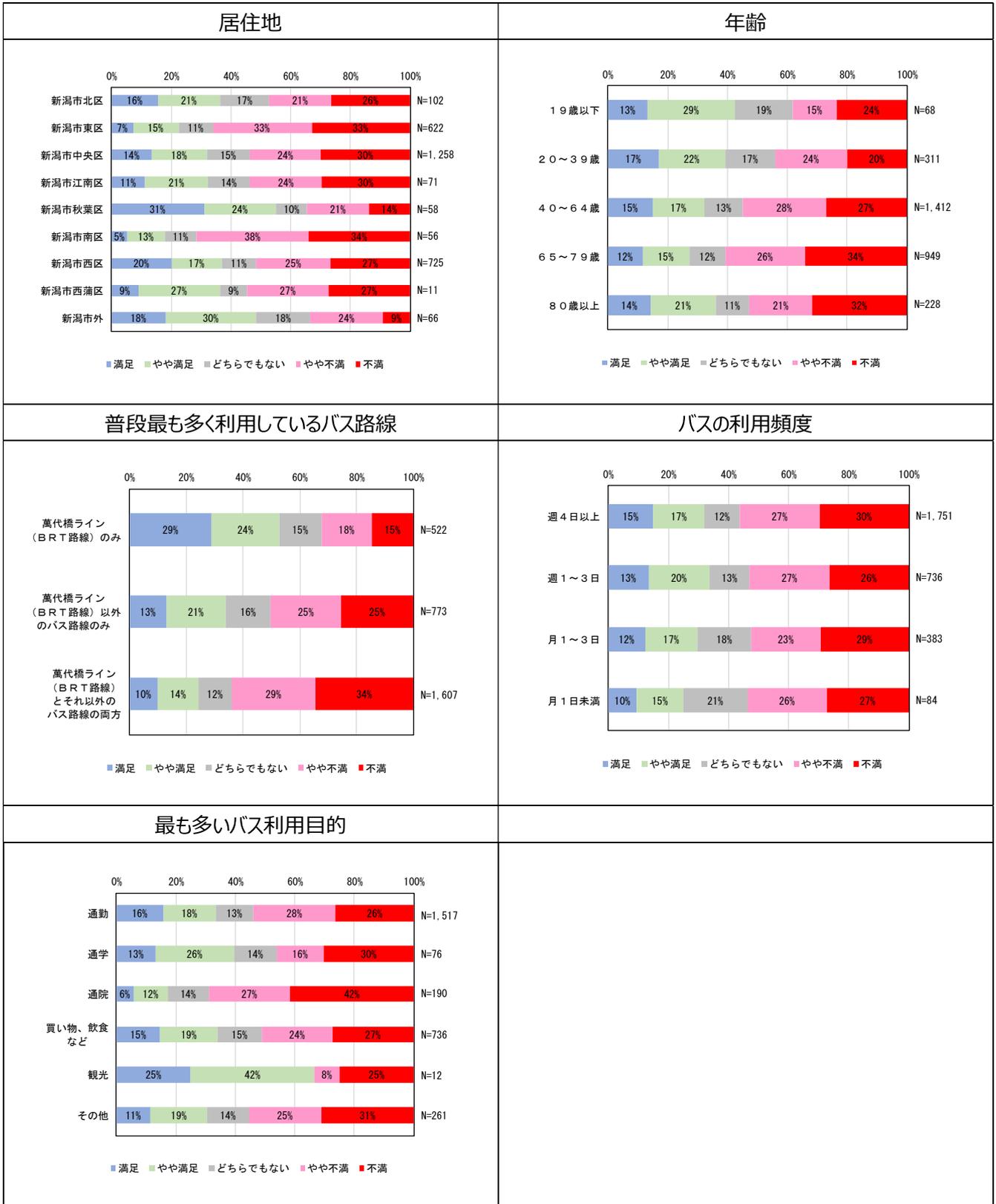
### 【配布・回収数】

■ アンケート配布数 7,900枚

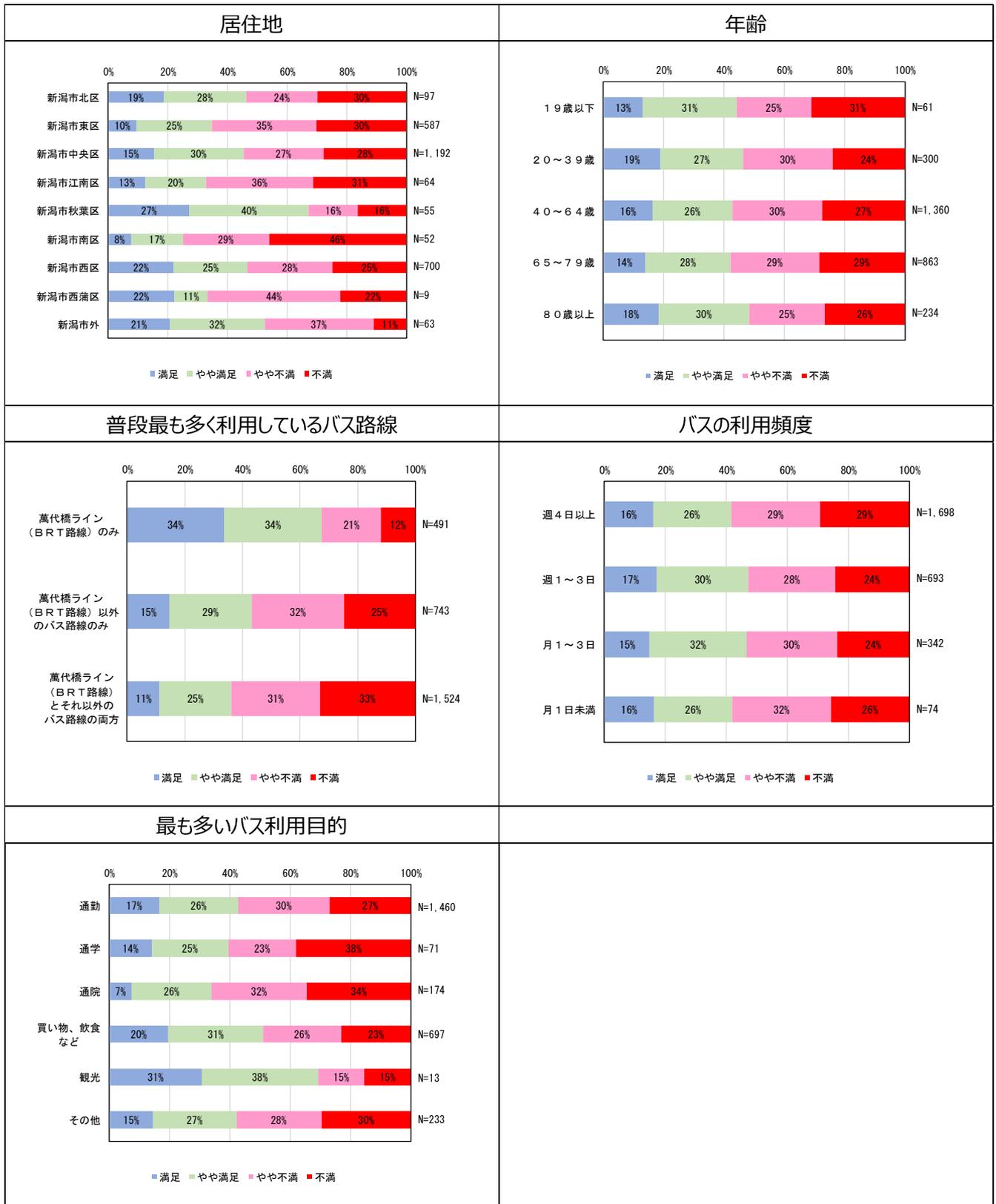
■ アンケート回収数 3,175件（回収率40%）  
（回収数内訳：郵送回答2,831件、WEB回答344件）

# 1.あなたが普段利用している路線バスについてお伺いします

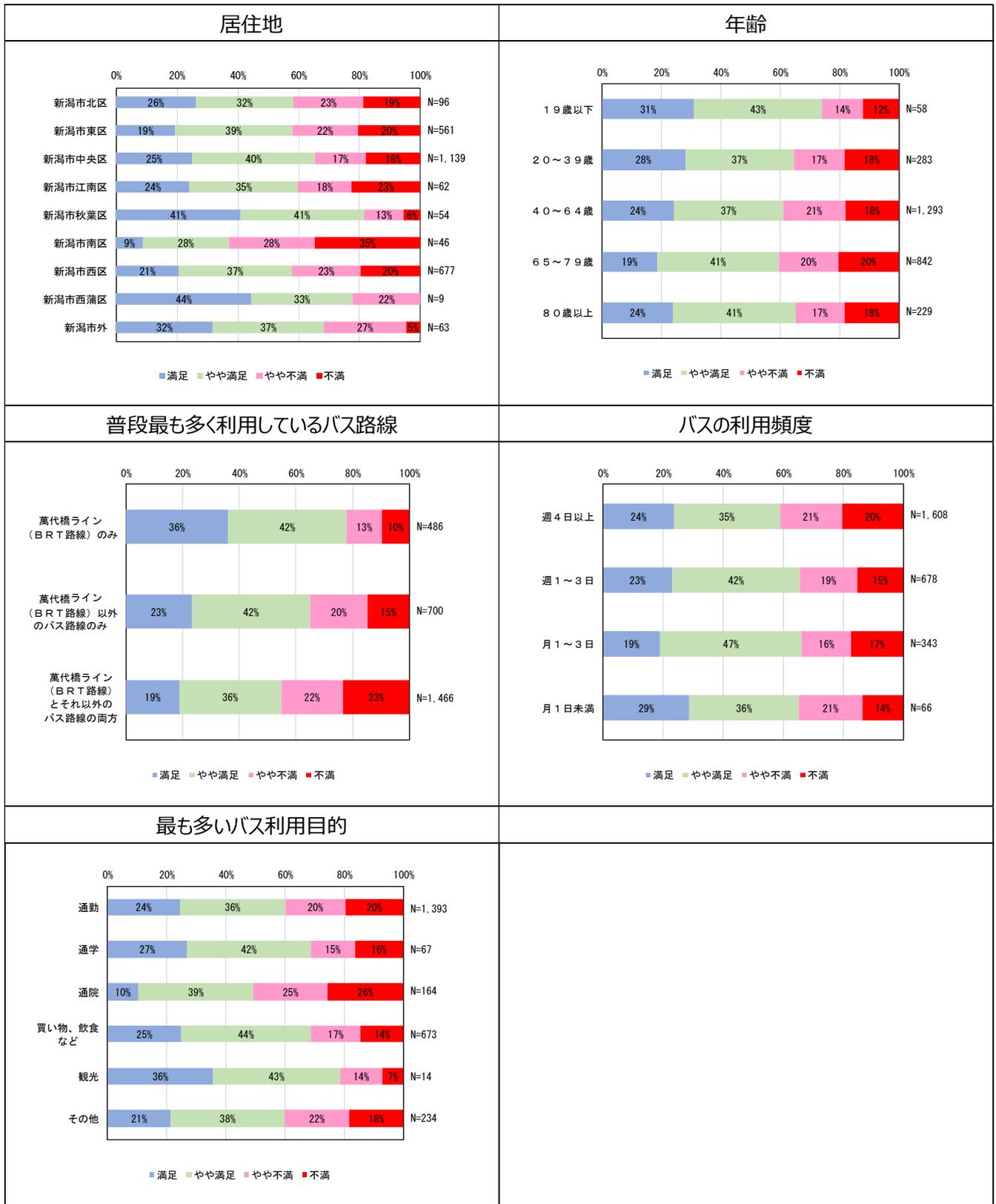
【問 1】普段利用している路線バスについて、総合的にどのように感じますか？



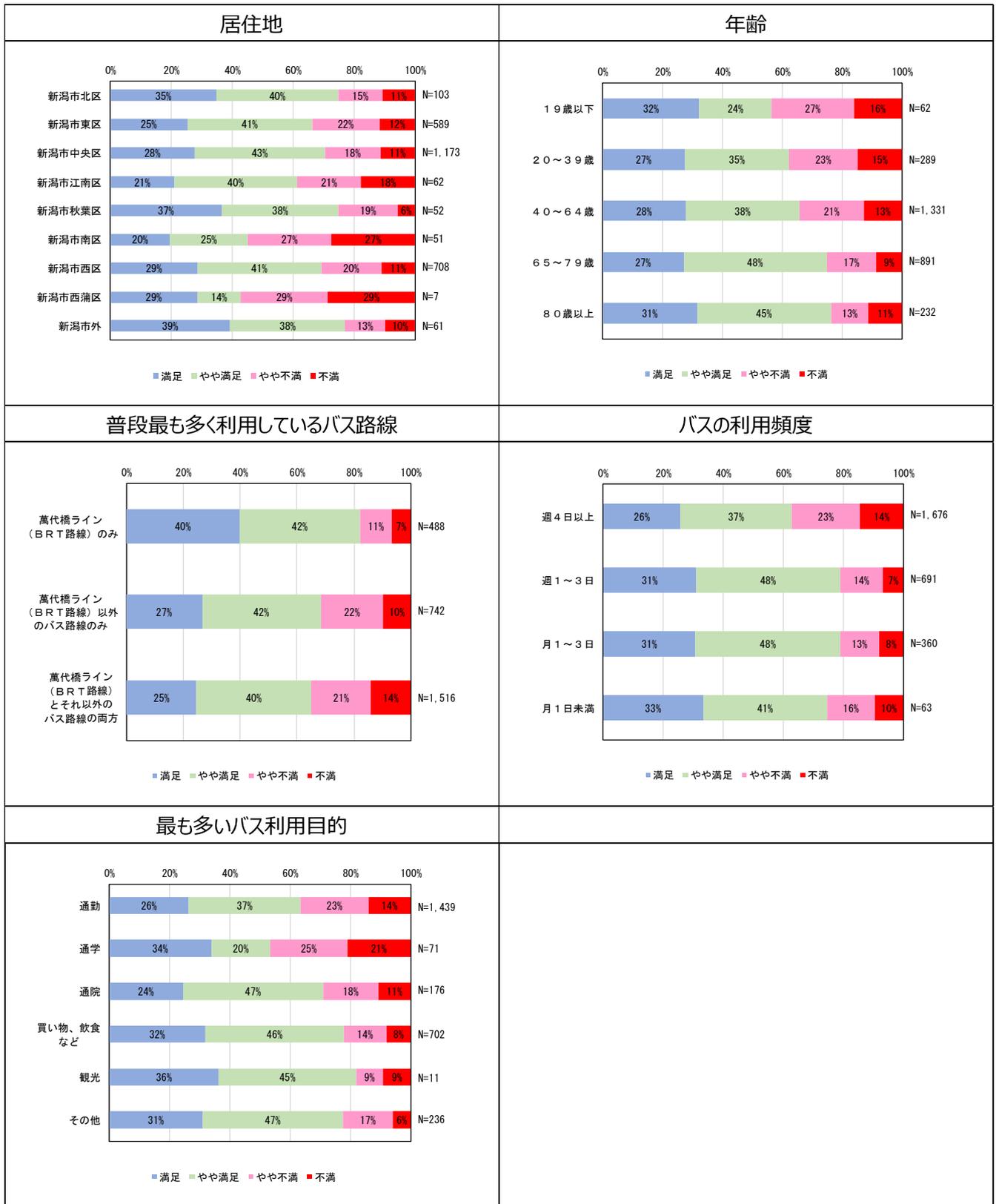
【問2】(1) バスダイヤ（バスの頻度、始発・最終便）について、あなたはどのように感じますか？



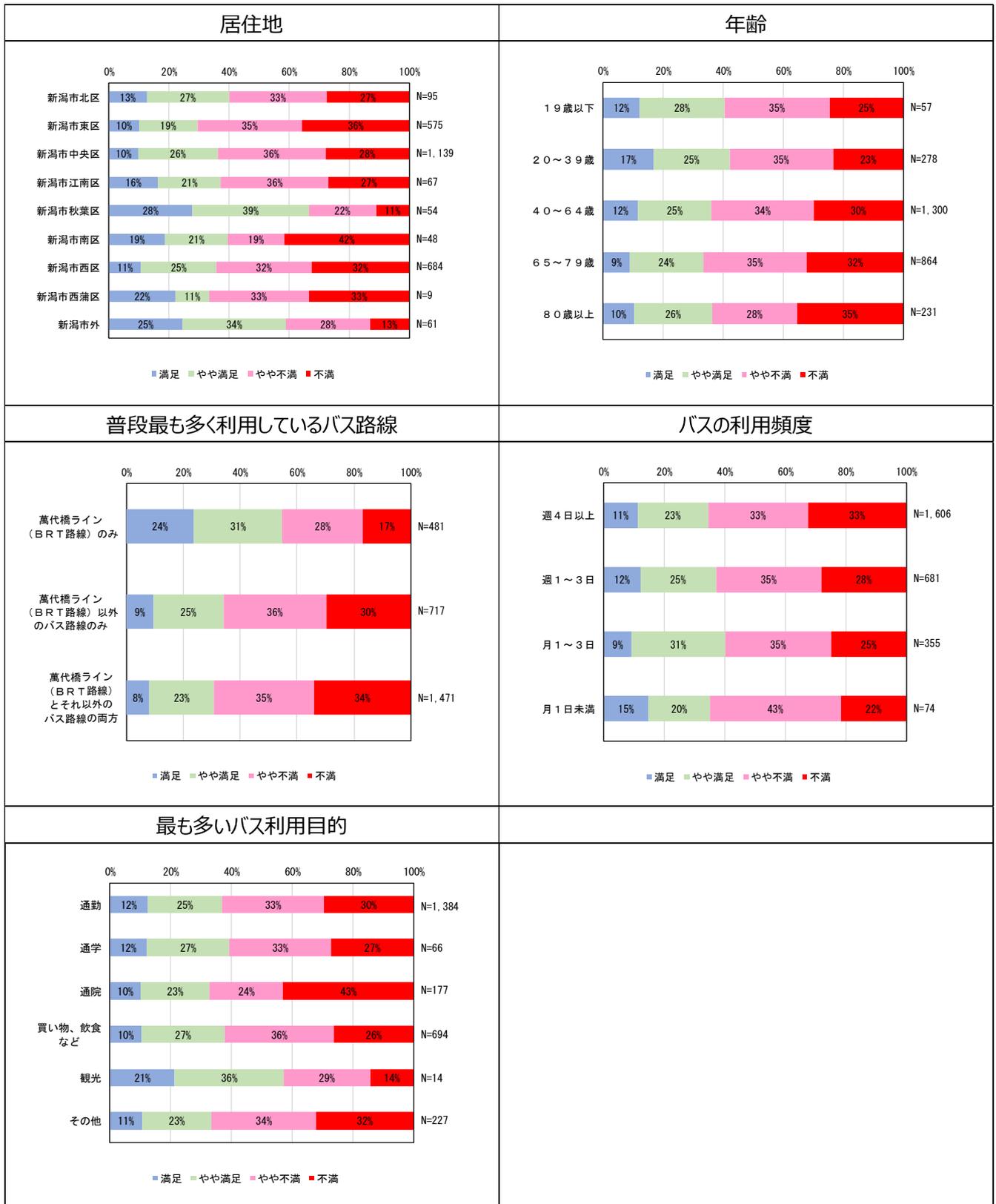
【問2】(2) 目的地までの所要時間について、あなたはどのように感じますか？



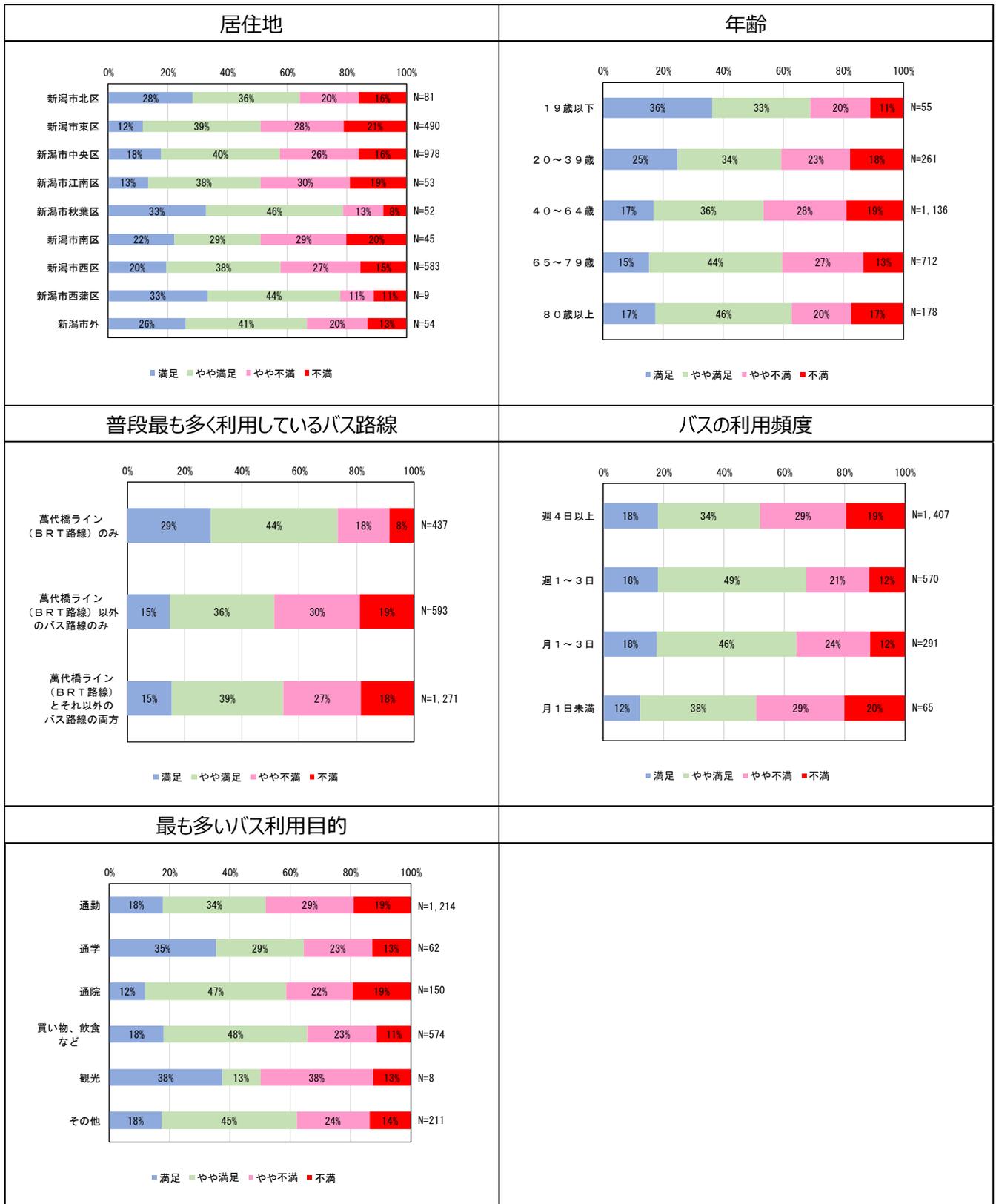
【問2】(3) 定時性(時間に正確な運行)について、あなたはどのように感じますか？



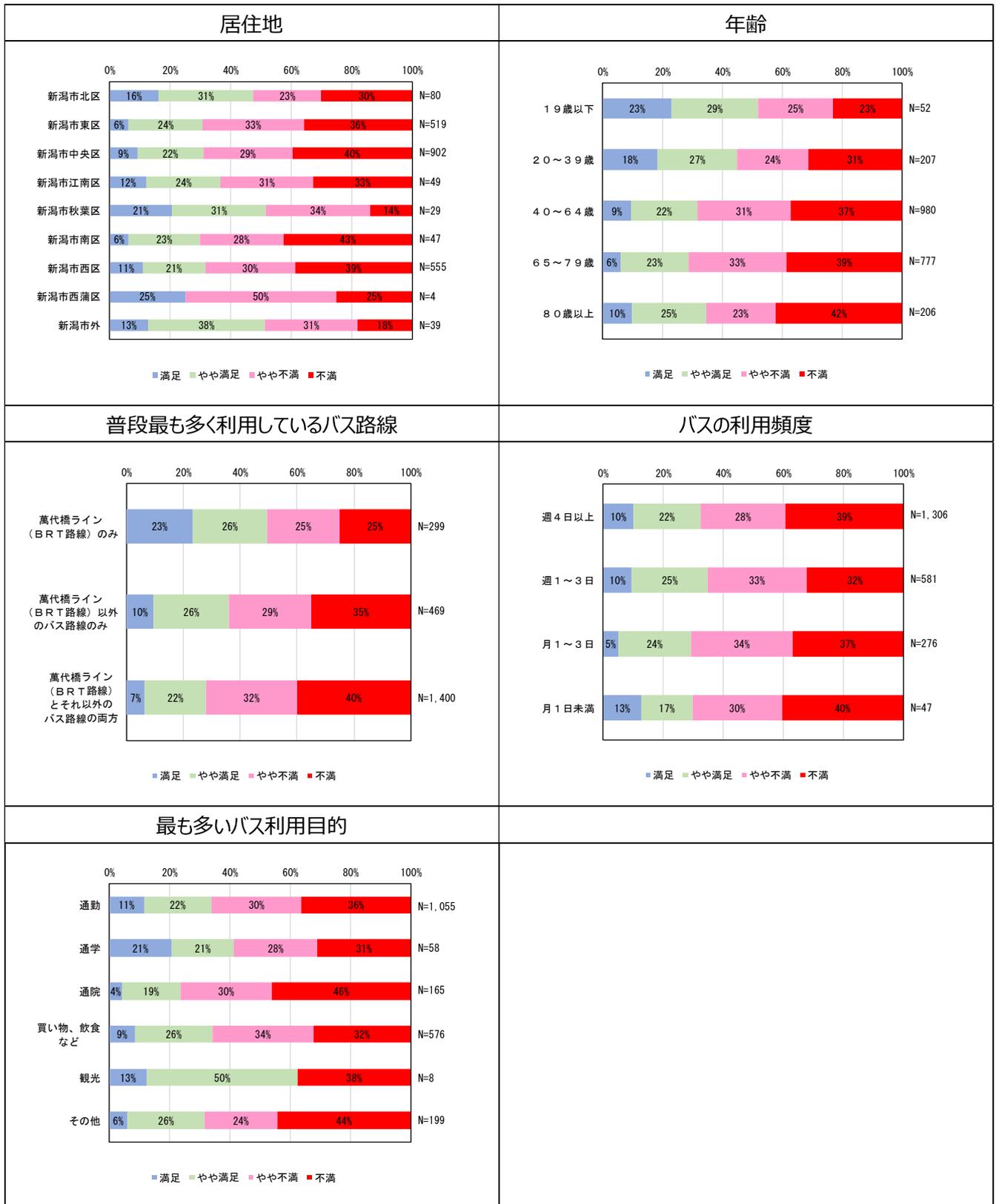
【問 2】（４）バス待ち環境（バス停の屋根、椅子など）について、あなたはどのように感じますか？



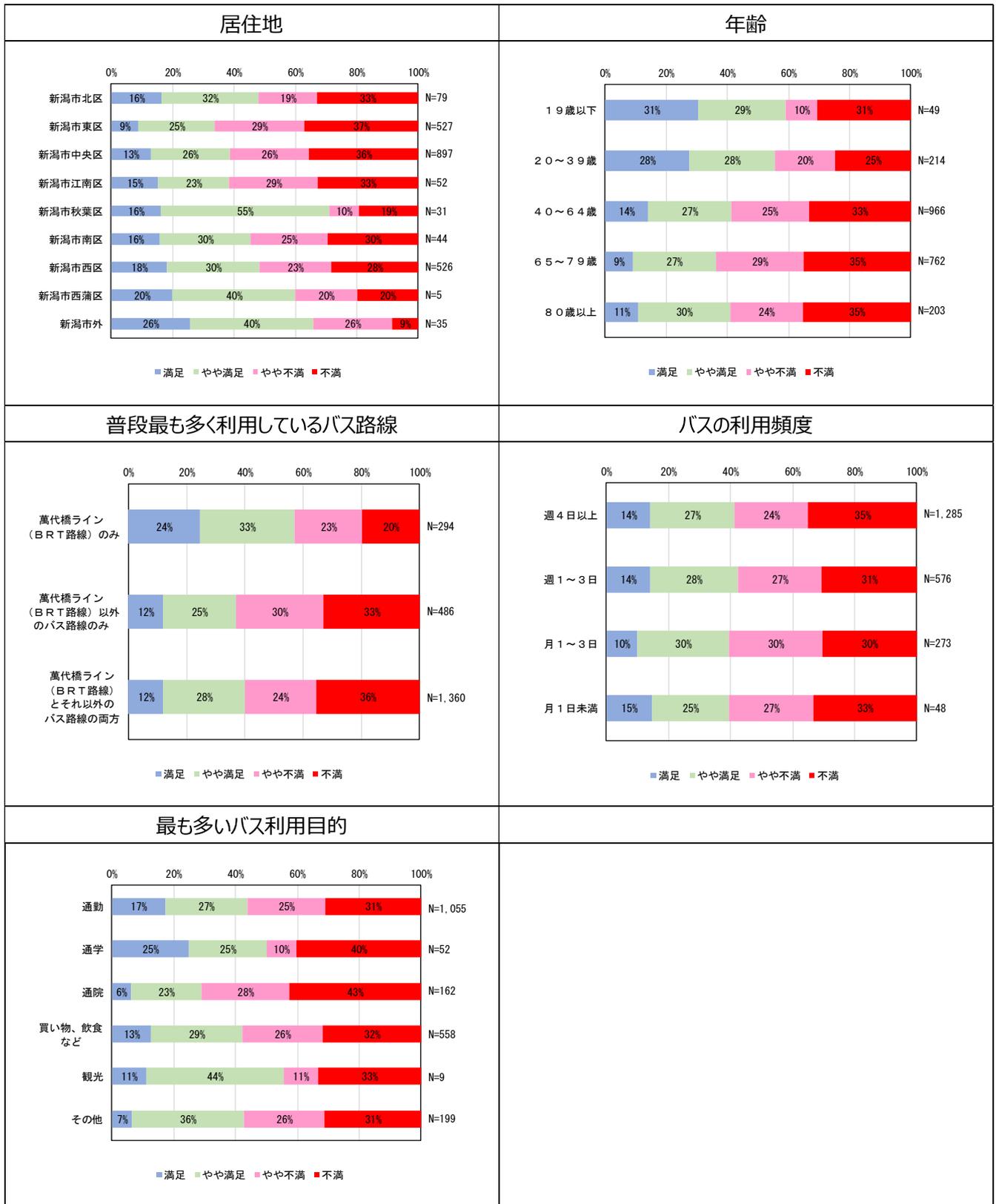
【問 2】（5）バス停や車内での情報案内（運行情報など）について、あなたはどのように感じますか？



【問 2】（ 6 ）バスの乗り換えの待ち時間について、あなたはどのように感じますか？



【問 2】（ 7 ） バスの乗り換えの移動距離について、あなたはどのように感じますか？

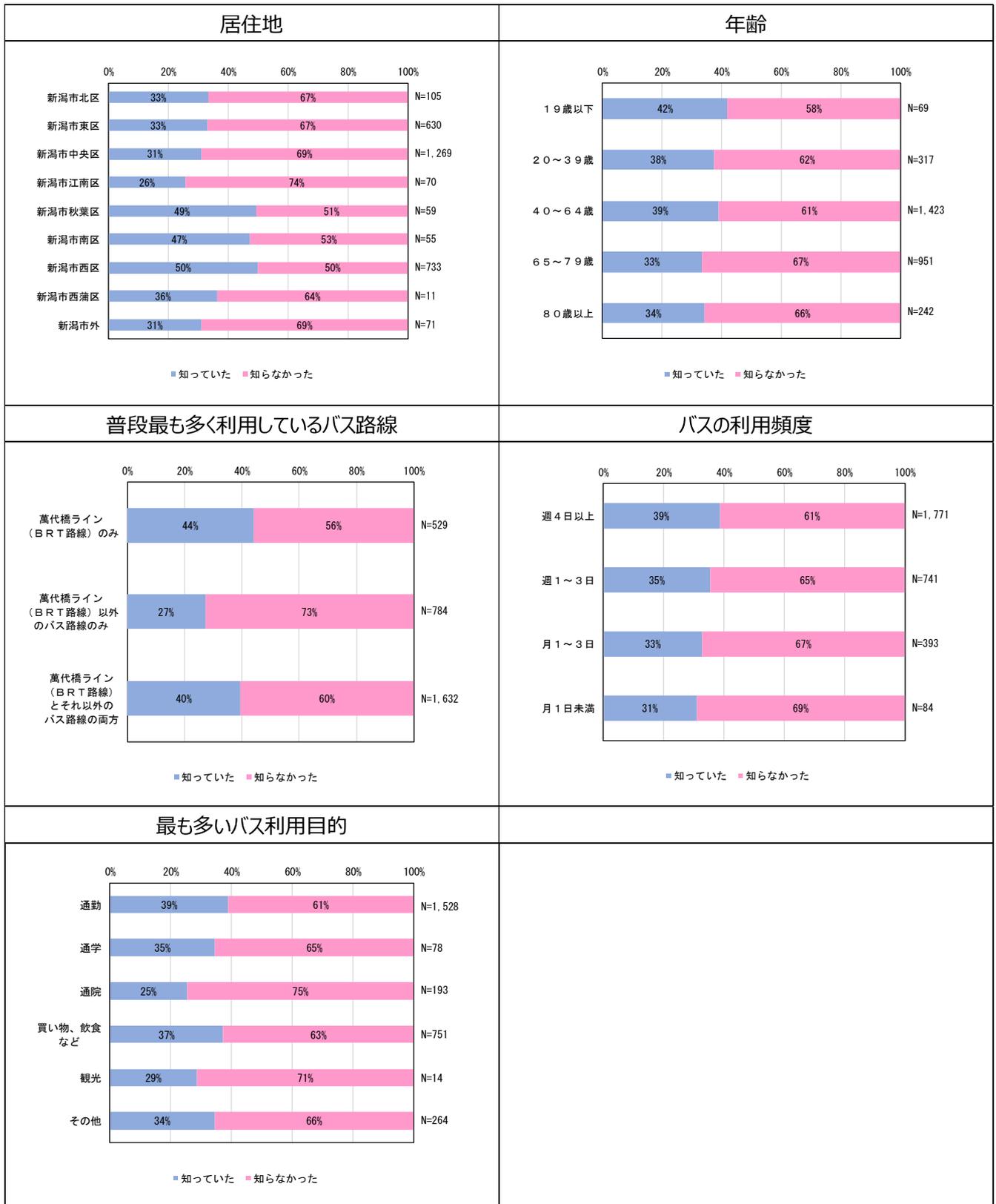


## 2.新バスシステム・BRTについてお伺いします

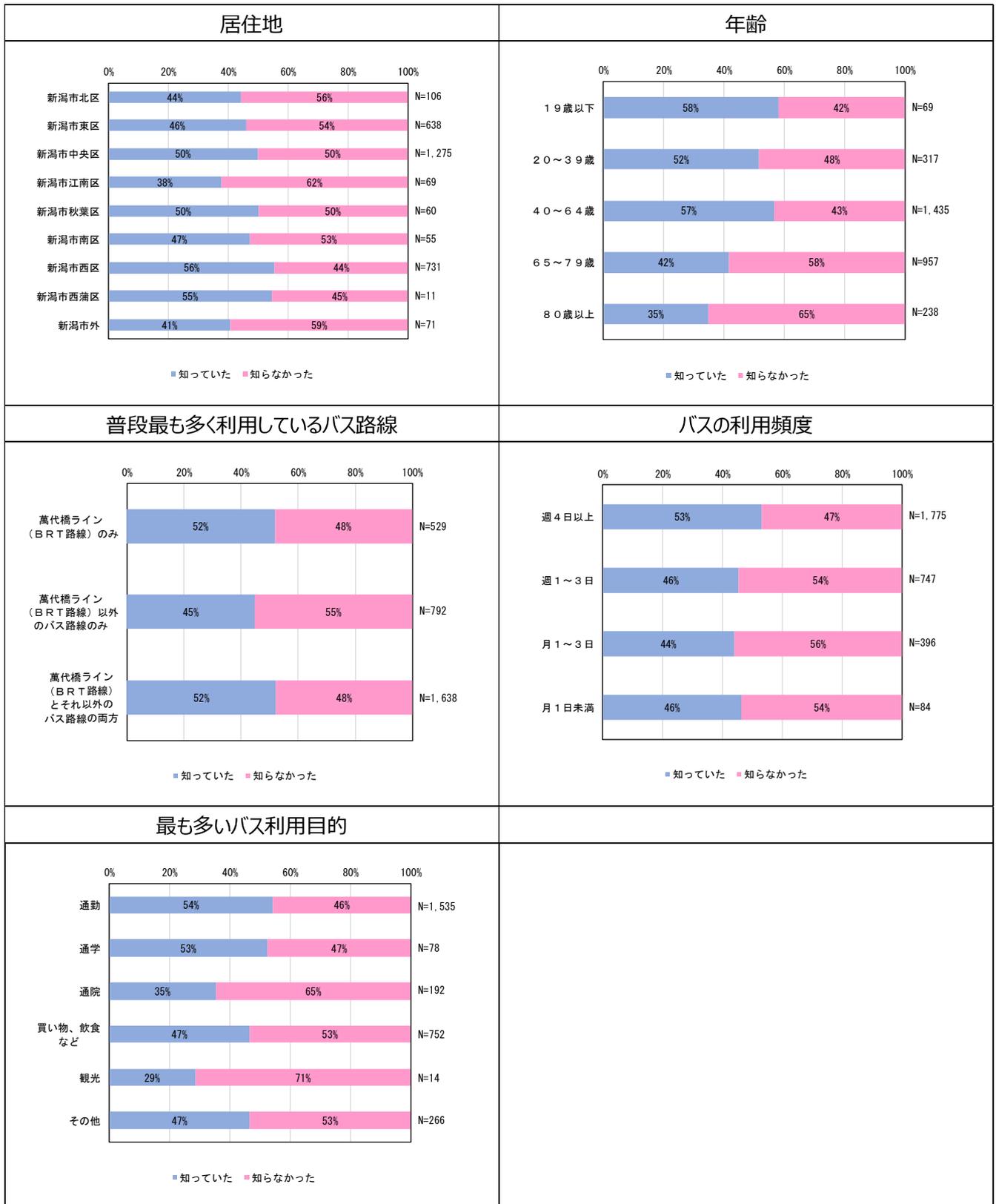
【問 1】新バスシステム・BRT は、市域全体のバス路線網を将来にわたって持続させるために導入したことをご存知でしたか？



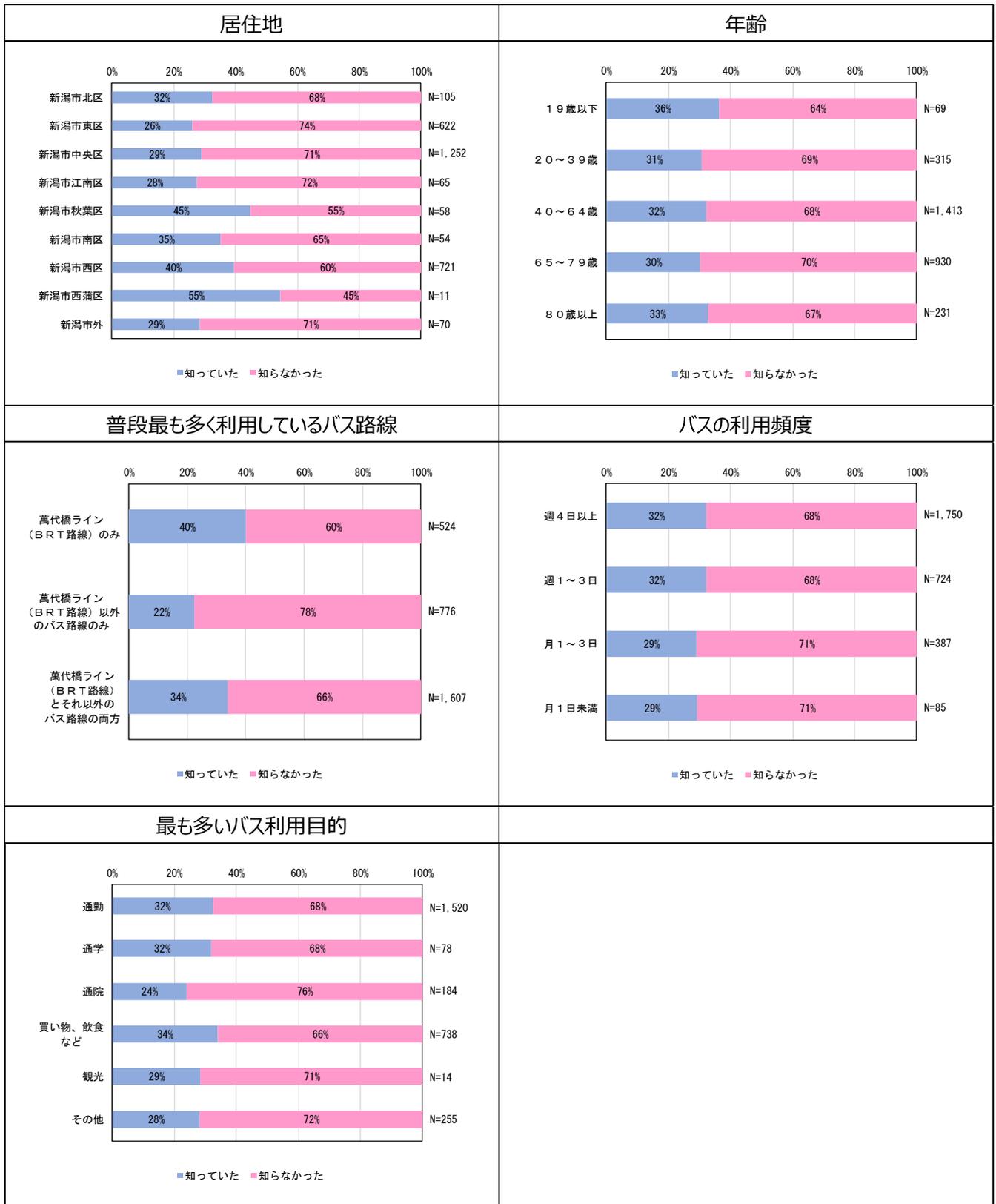
【問 2】（1）新バスシステム・BRT の導入によりバスの本数が増えたことをご存知でしたか？



【問 2】（ 2 ）新バスシステム・BRT の導入によりバス路線が新設されたことをご存知でしたか？



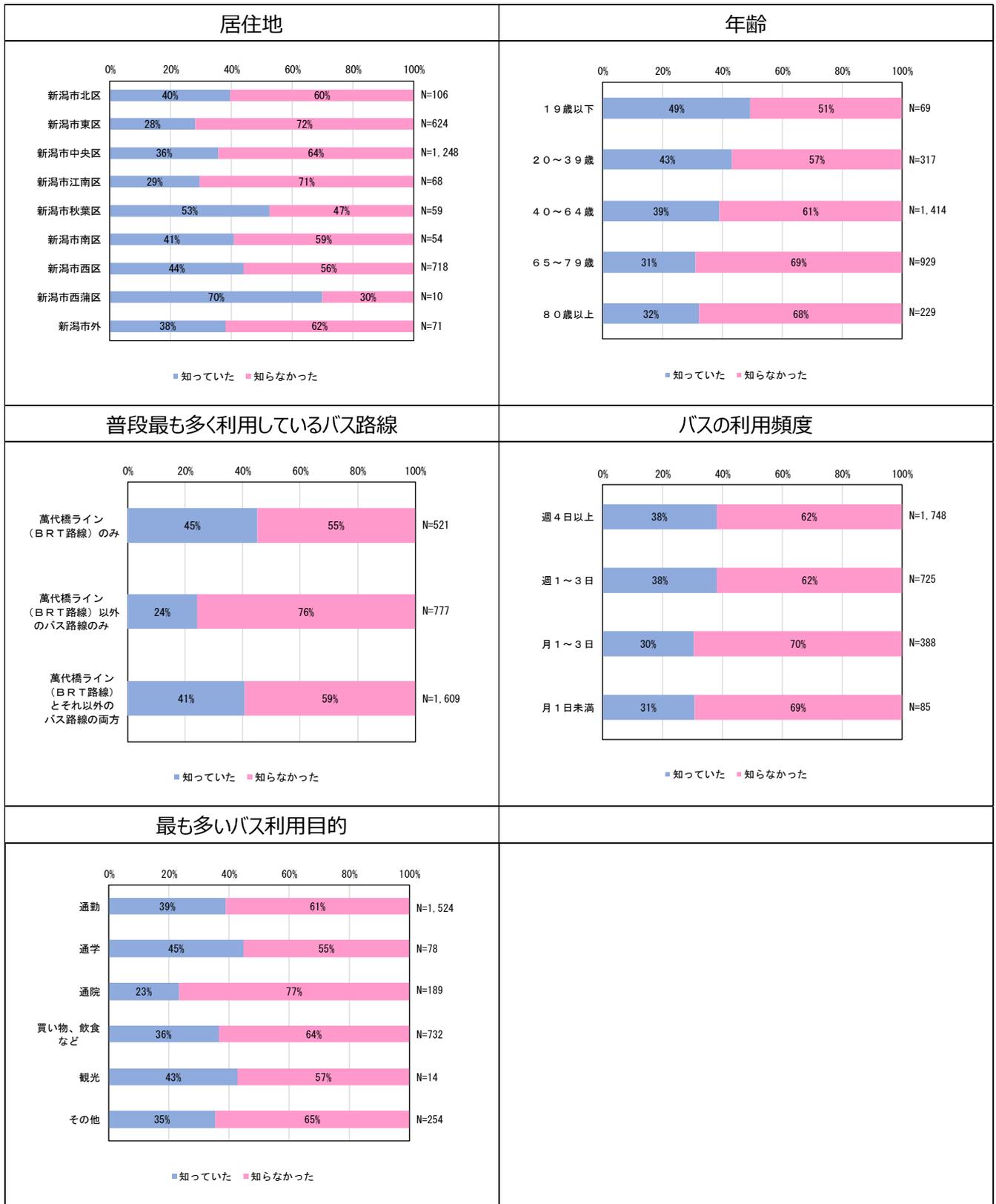
【問2】(3) 新バスシステム・BRTの導入によりバス待ち環境が向上したことをご存知でしたか？



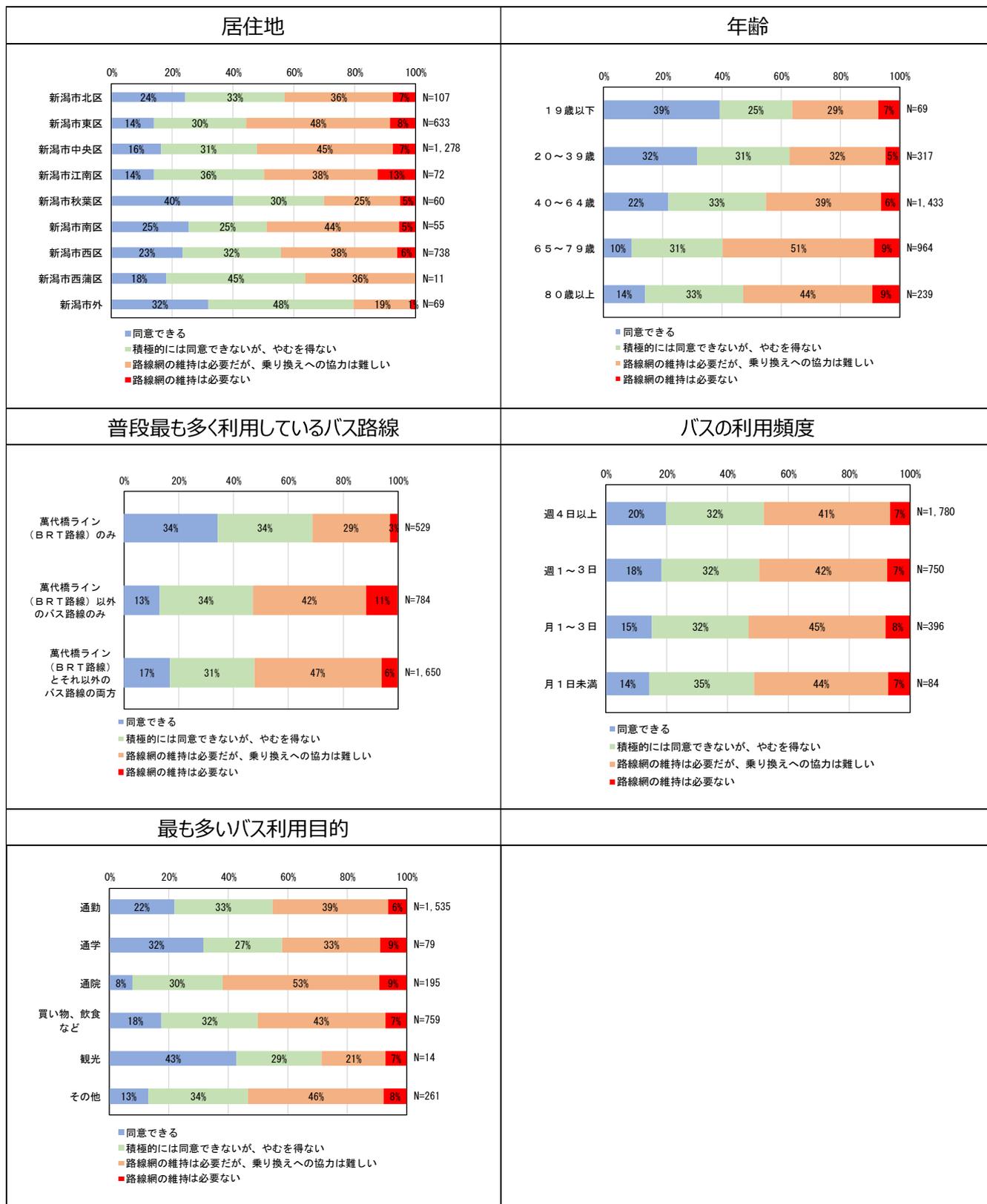
【問2】(4) 新バスシステム・BRTの導入によりバスと鉄道との接続が良くなったことをご存知でしたか？



【問 2】（ 5 ）新バスシステム・BRT の導入により情報案内が充実したことをご存知でしたか？



【問3】新バスシステム・BRTは、利用者のみなさんから乗り換えにご協力をいただくことで、バス路線網を維持していくものですが、この手法についてどう思われますか？



# 「バスを利用されている皆さまへのアンケート調査」

## 《 路線別クロス集計結果 》

### 【調査概要】

#### ■ 調査目的

今年度、新バスシステム・B R T の導入から4年が経過することから、取り組みに対する総括を行い、具体的な改善に結びつけるため、バス利用者に対してアンケート調査を実施しました。

#### ■ 調査日時（アンケート配布）

6月27日（木）、30日（日）、7月2日（火） 各日7時～15時

#### ■ 対象者

新潟交通(株)が運行する市内主要路線バス利用者のうち、約12,000人

#### ■ 調査方法

バス利用者へバス降車時にアンケート用紙を配布

返信用封筒による郵送回答またはW E B 回答により回収

#### ■ 調査バス停

新潟駅前・駅前通・万代シティ・本町・古町・東中通・市役所前・白山駅前・第一高校前・青山・新潟駅南口・内野駅南口・亀田駅西口

### 【配布・回収数】

■ アンケート配布数 7,900枚

■ アンケート回収数 3,175件（回収率40%）  
（回収数内訳：郵送回答2,831件、W E B 回答344件）

## 対象路線と配布バス停

萬代橋ライン	新潟駅前・駅前通・万代シティ・本町・古町・東中通・市役所前・白山駅前・第一高校前・青山
浜浦町線	新潟駅前・万代シティ・本町・古町
信濃町線	新潟駅前・万代シティ・本町・古町
八千代橋線	新潟駅前
柳都大橋線	新潟駅前
新大病院線	新潟駅前
臨港線	新潟駅前
空港・松浜線	新潟駅前・万代シティ・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・市役所前(D便)
河渡線	新潟駅前・万代シティ・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・市役所前(D便)
大形線	新潟駅前・万代シティ
牡丹山線	新潟駅前・万代シティ・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・市役所前(D便)
竹尾線	新潟駅前・万代シティ
はなみずき線	新潟駅南口
石山線	新潟駅前・新潟駅南口(一部D便)
鳥屋野線	新潟駅前
水島町線	新潟駅前
上所線	新潟駅前
女池線	新潟駅前(D便)・万代シティ(D便)・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・新潟駅南口
長潟線	新潟駅前(D便)・万代シティ(D便)・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・新潟駅南口(一部D便)
スポーツ公園線	新潟駅南口
京王団地線	新潟駅前・万代シティ
亀田・横越線	新潟駅前・万代シティ
有明線	万代シティ・本町・古町
西小針線	万代シティ・本町・古町・
大野・白根線	新潟駅前(D便)・万代シティ(D便)・本町(D便)・古町(D便)・東中通(D便)・市役所前(D便)・白山駅前(D便)・第一高校前(D便)

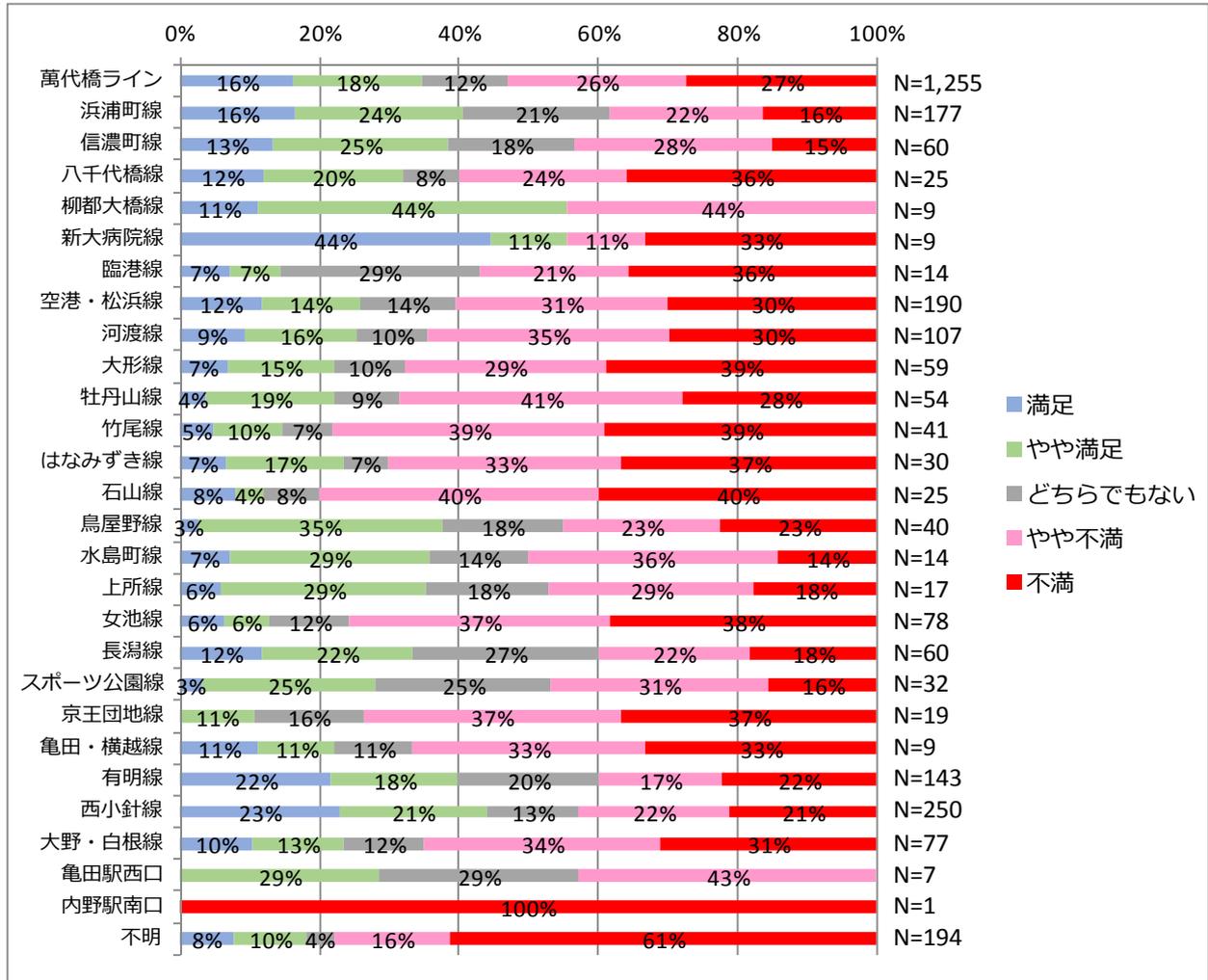
※D便：ダイレクト便

利用路線と居住地別の回答者数 (人)

利用路線 × 居住地	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区	市外	総計
萬代橋ライン	38	116	535	28	41	21	483	6	40	1,308
浜浦町線	4	16	139	6	1		17	1	7	191
信濃町線	1	9	38	1			10		4	63
八千代橋線	2		23	1						26
柳都大橋線			8						1	9
新大病院線	2		7		1					10
臨港線		8	7							15
空港・松浜線	33	143	23				2			201
河渡線		95	16				3		1	115
大形線	7	38	15						3	63
牡丹山線	1	47	12	1						61
竹尾線		33	9						1	43
はなみずき線		28	2				2			32
石山線	1	20	6							27
鳥屋野線		6	23	7	2		2			40
水島町線		2	7				4			13
上所線		2	13				2			17
女池線		4	66	3			3		2	78
長潟線		5	45	6			2	3		61
スポーツ公園線	1	2	23	6			2			34
京王団地線		4	17				1			22
亀田・横越線		3	2	2					2	9
有明線	4	16	69	3	2	1	60		2	157
西小針線	9	23	94	4	7	1	111		6	255
大野・白根線	1	4	19		1	33	20	1	1	80
亀田駅西口	1	1		3	2					7
内野駅南口							1			1
不明	6	40	111	2	4	2	40		1	206
総計	111	665	1,329	73	61	58	765	11	71	3,144

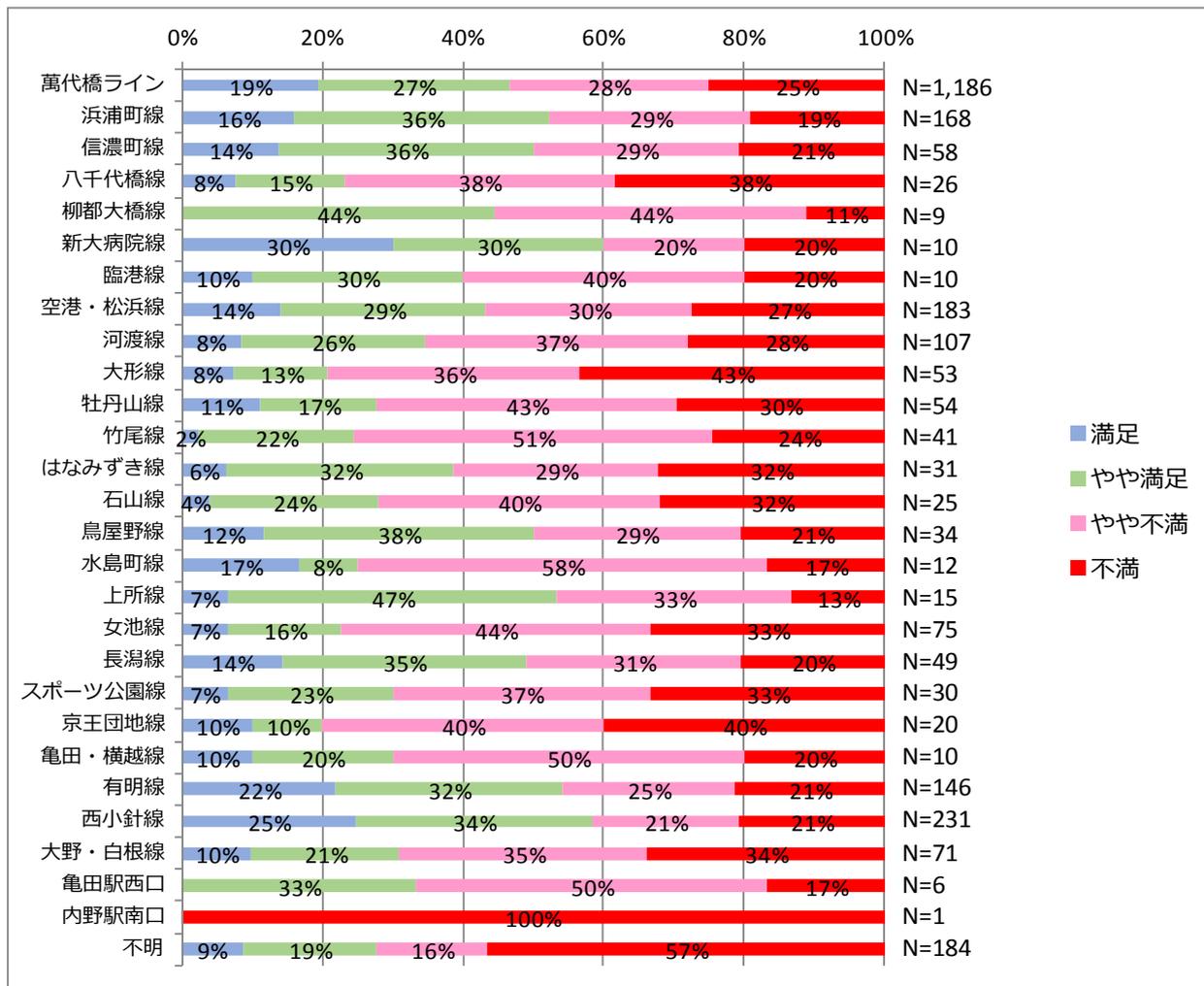
# 1.あなたが普段利用している路線バスについてお伺いします

【問 1】普段利用している路線バスについて、総合的にどのように感じますか？

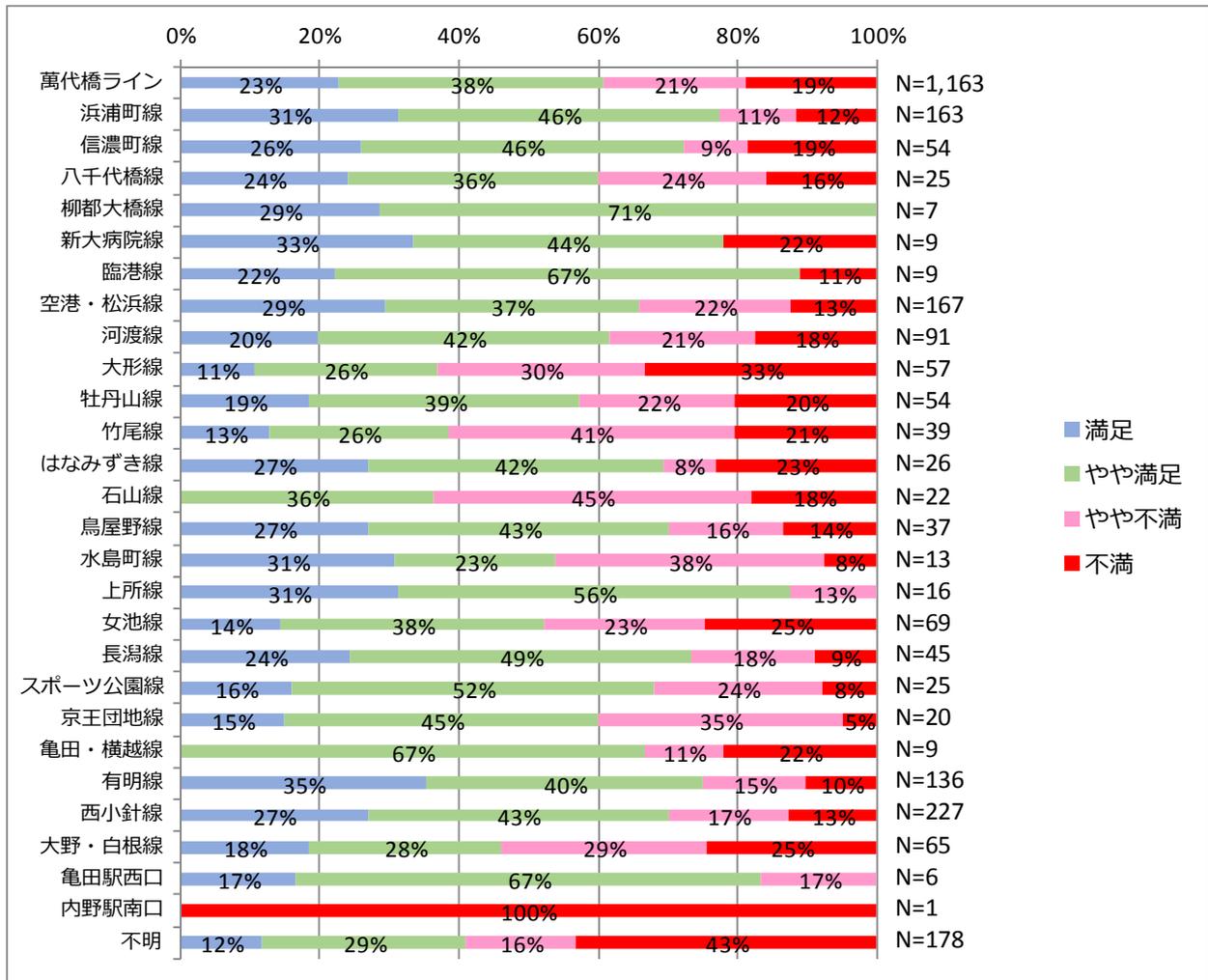


【問 2】以下の項目について、あなたはどのように感じますか？

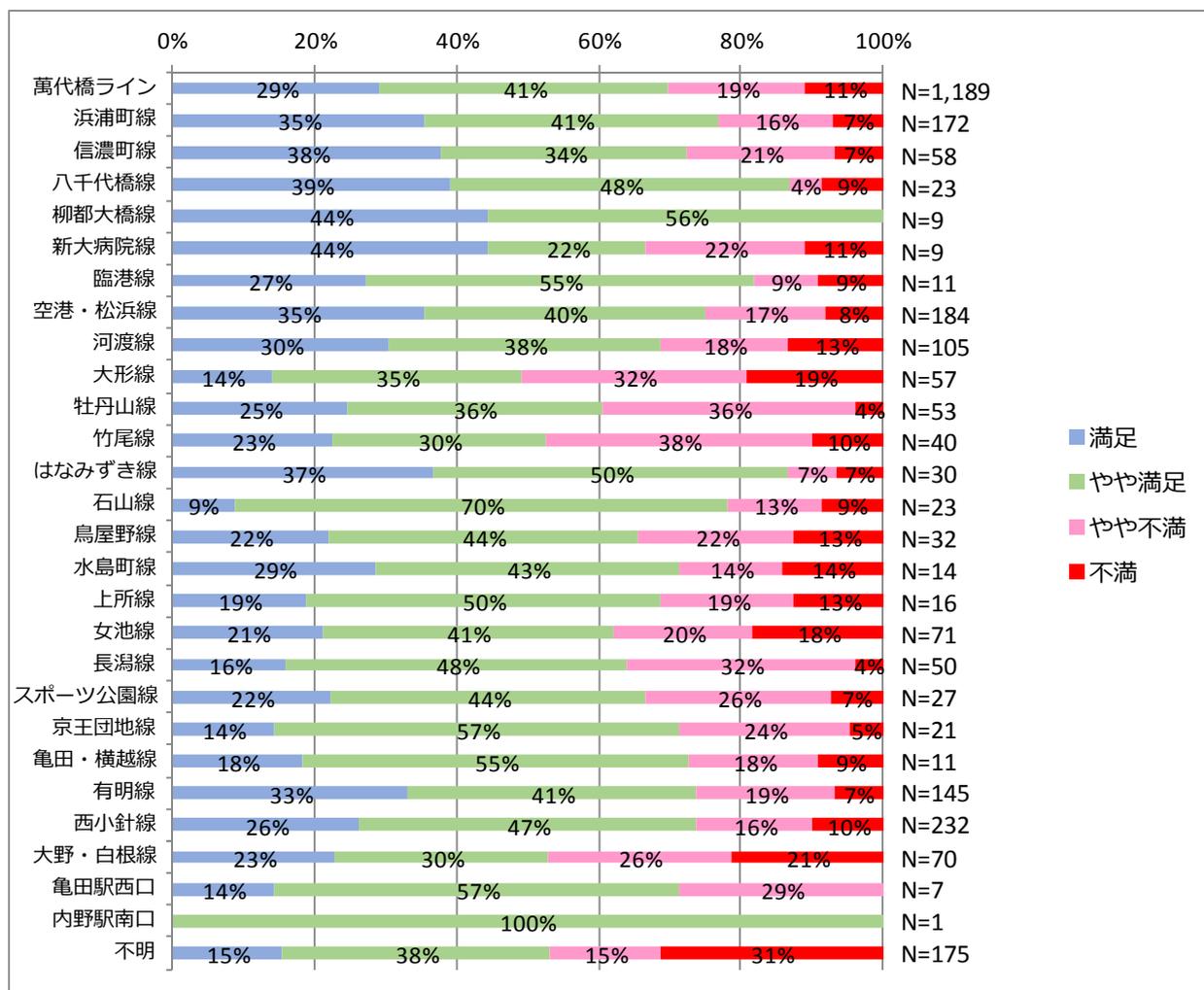
(1) バスダイヤ（バスの頻度、始発・最終便）



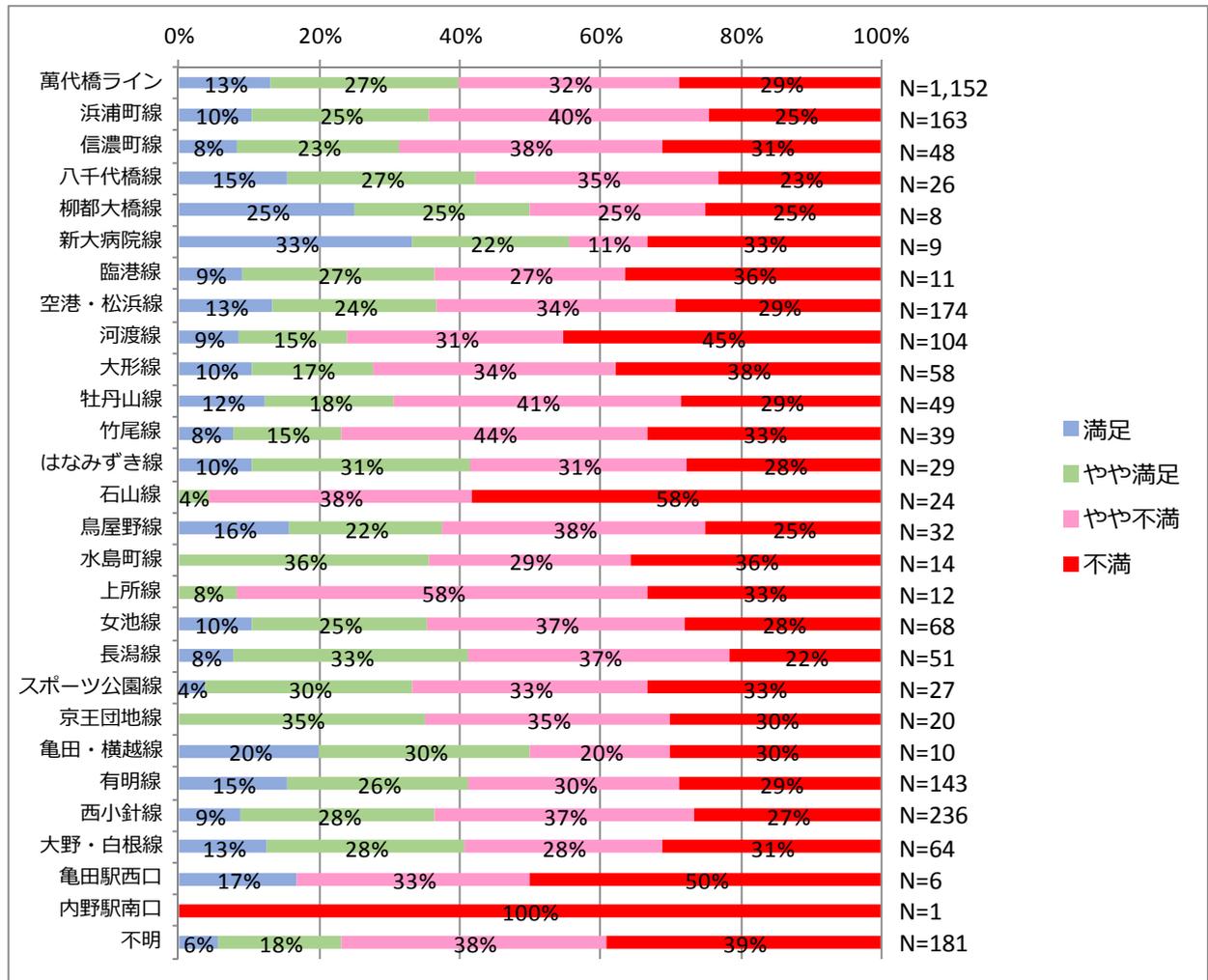
## (2) 目的地までの所要時間



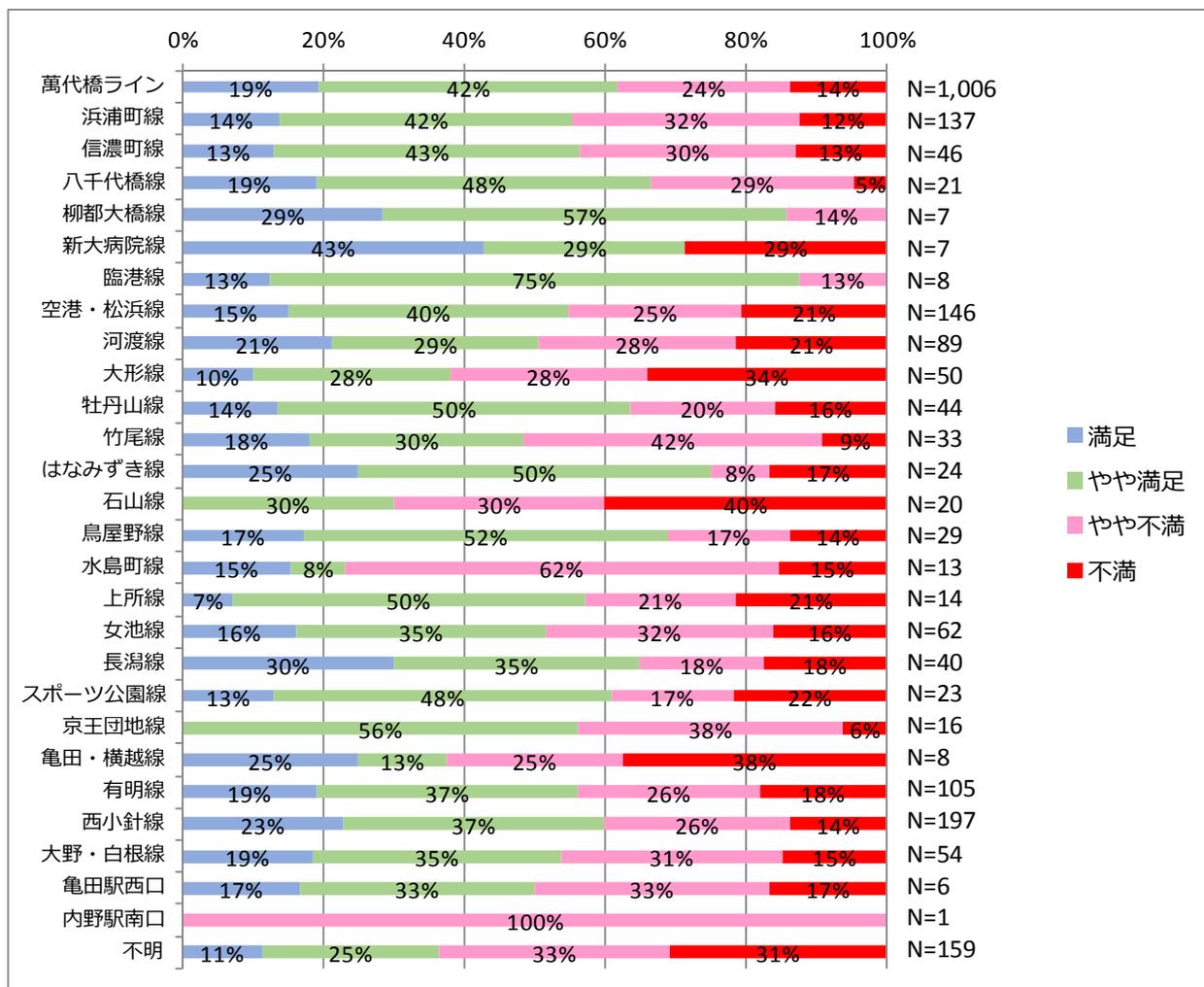
### (3) 定時性 (時間に正確な運行)



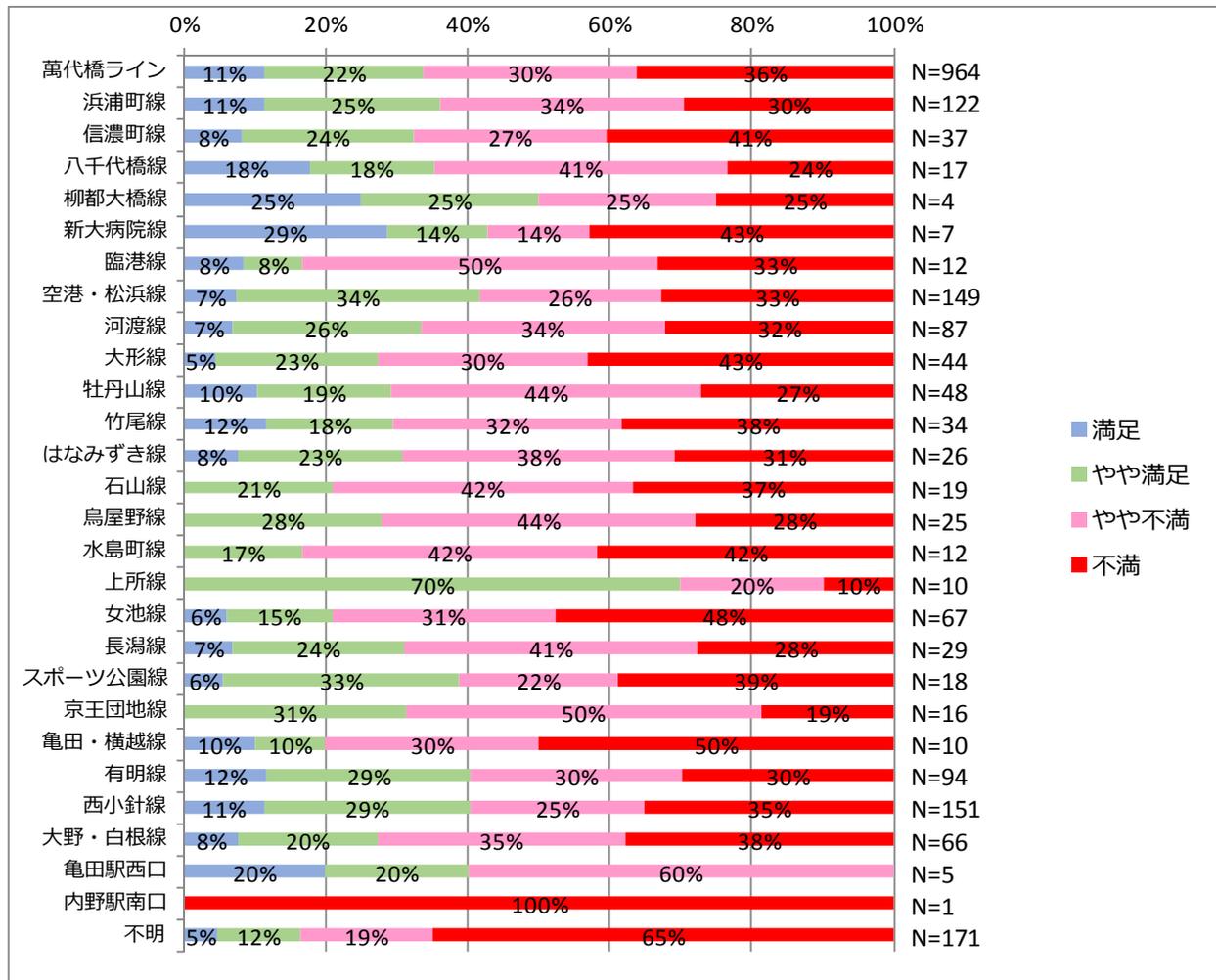
(4) バス待ち環境 (バス停の屋根、椅子など)



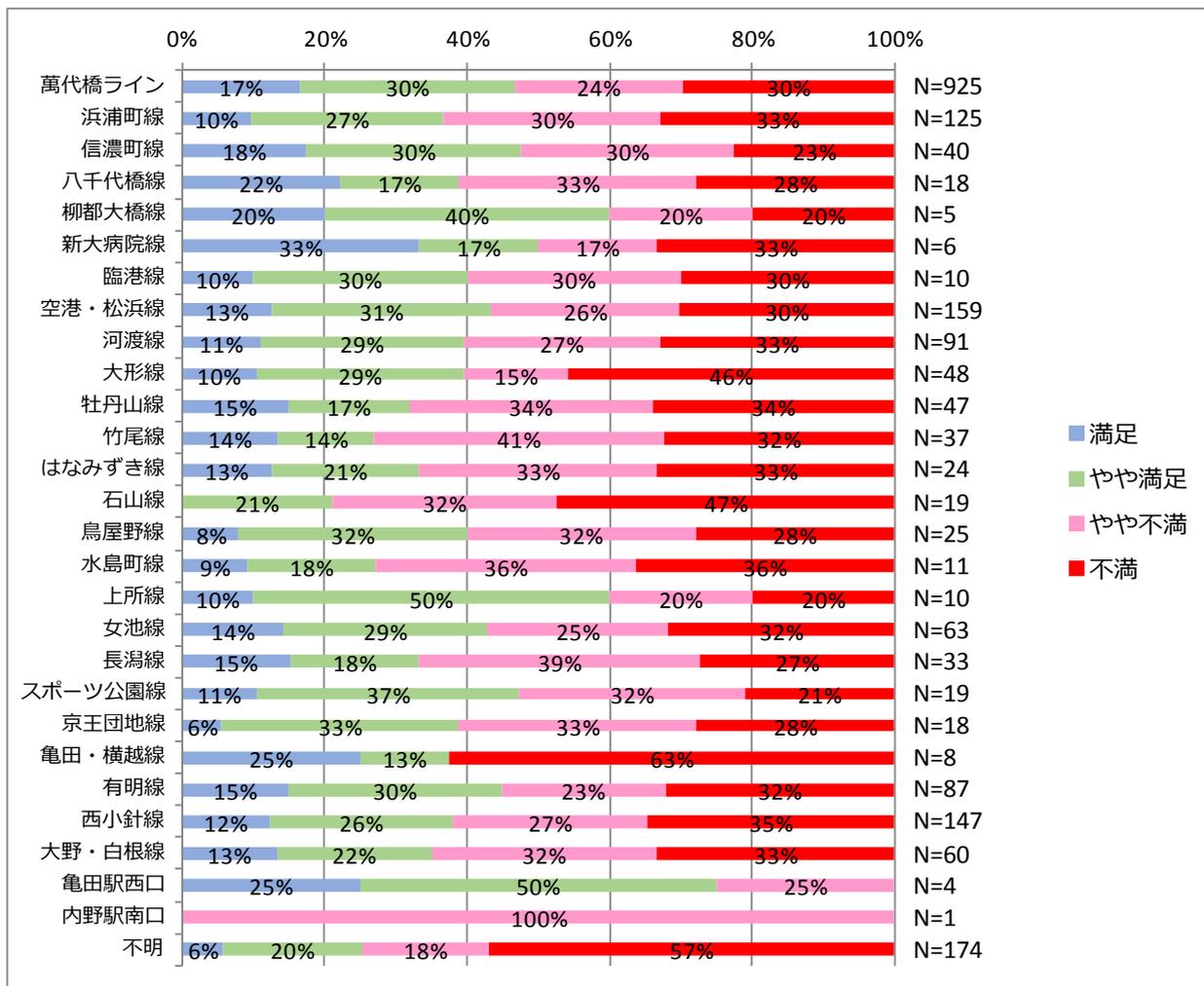
(5) バス停や車内での情報案内（運行情報など）



## (6) バスの乗り換えの待ち時間

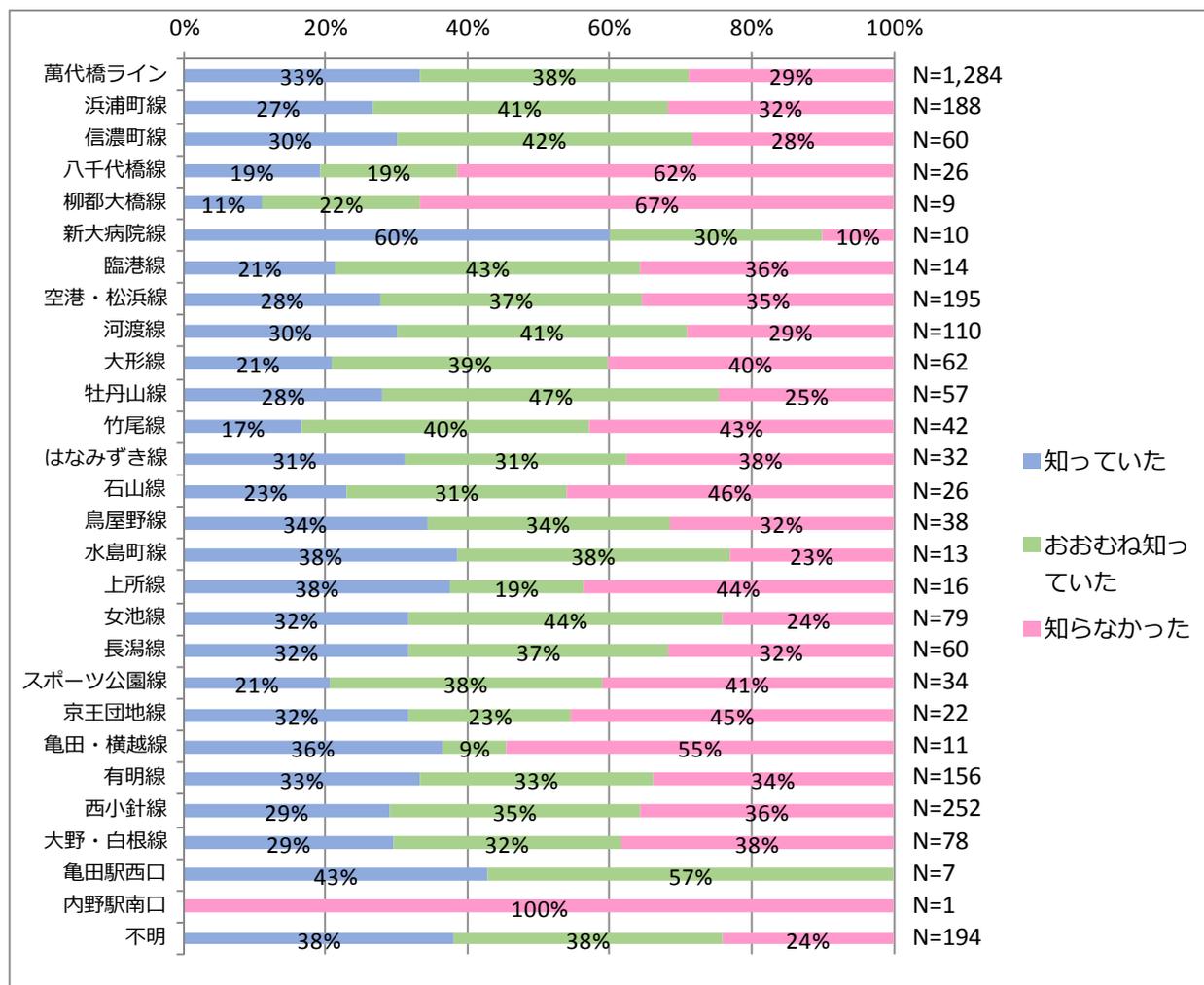


(7) バスの乗り換えの移動距離



## 2.新バスシステム・BRTについてお伺いします

【問 1】新バスシステム・BRT は、市域全体のバス路線網を将来にわたって持続させるために導入したことをご存知でしたか？

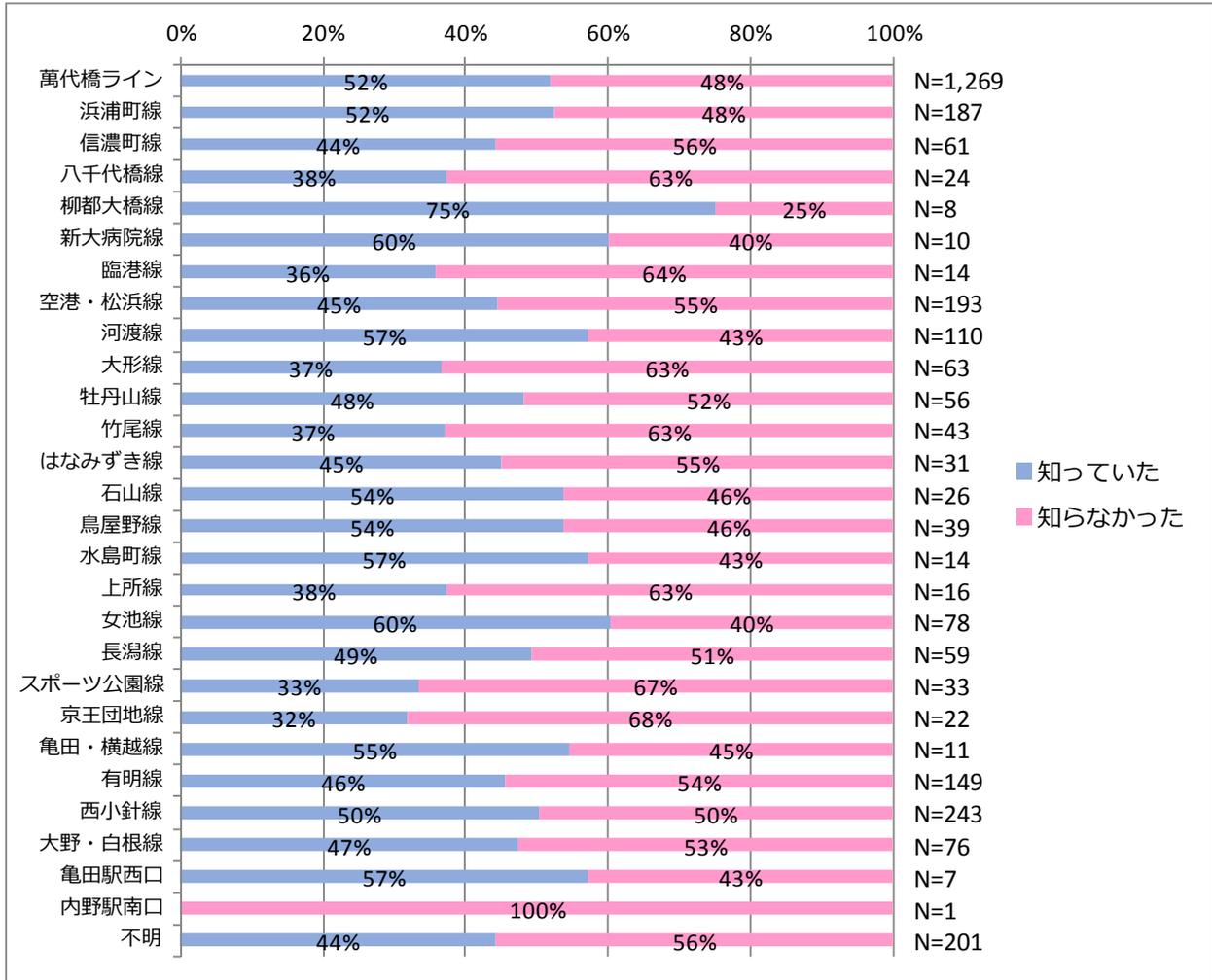


【問 2】新バスシステム・BRT の導入により行われた以下の項目をご存知でしたか？

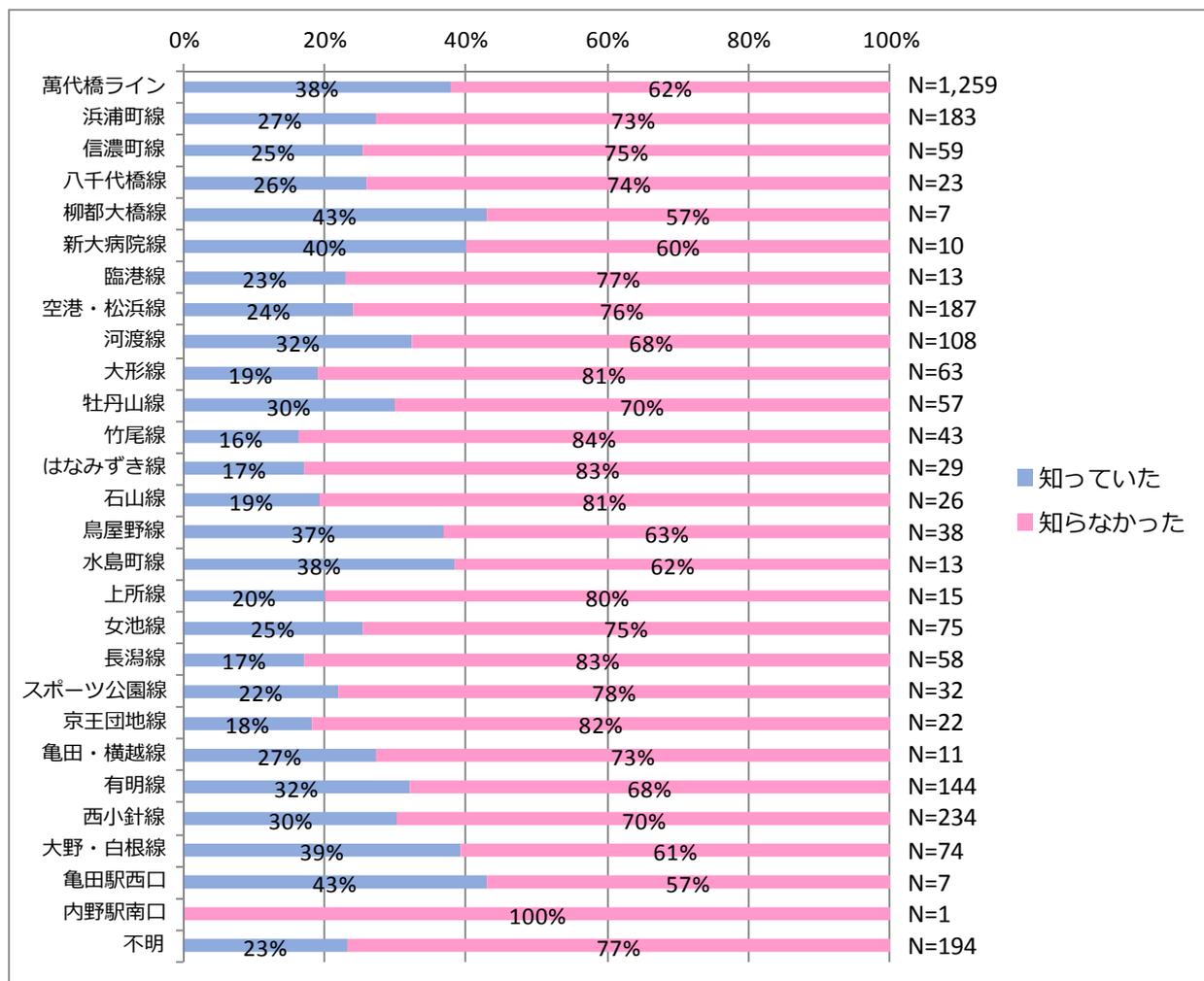
(1) バスの本数が増えた



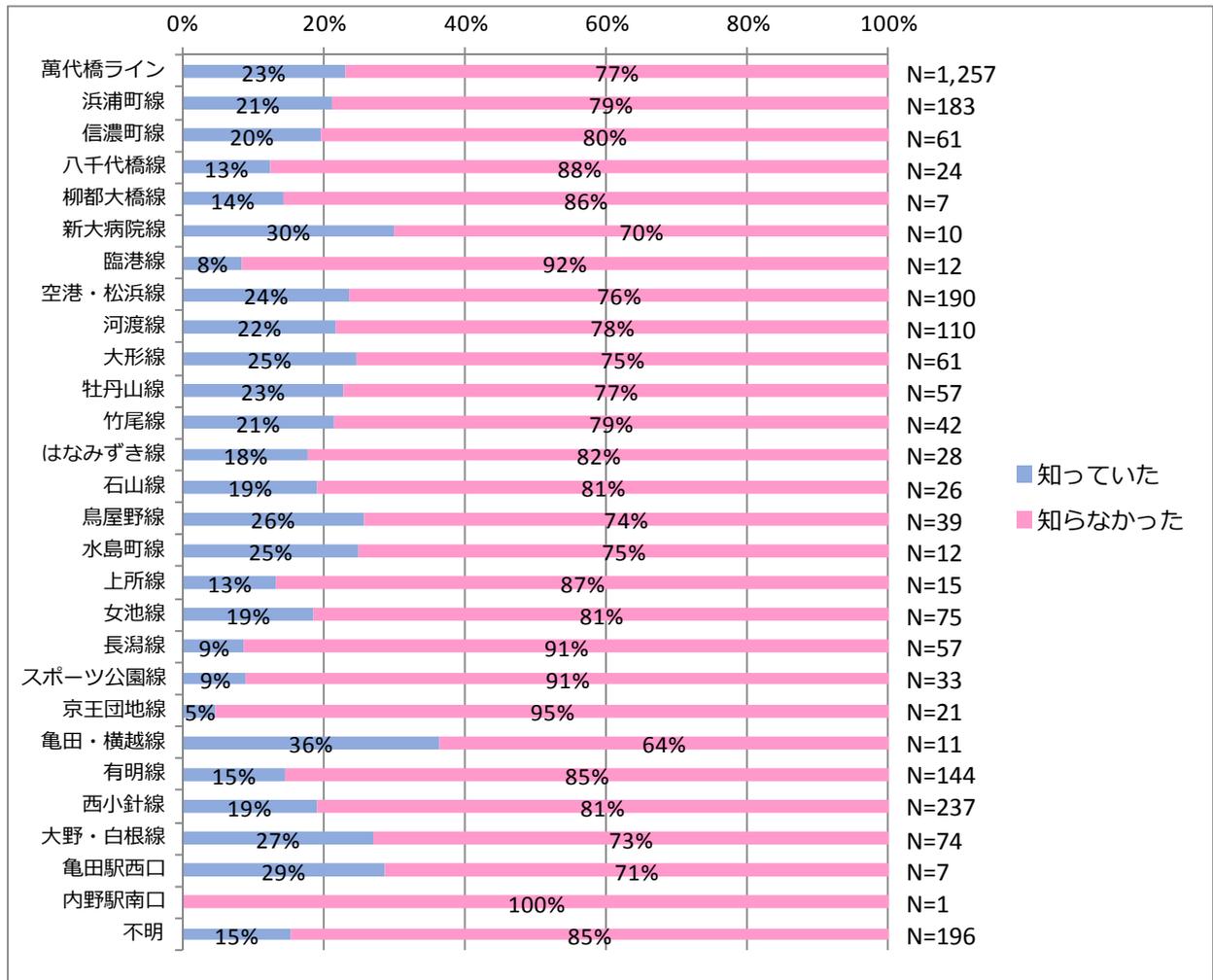
(2) バス路線が新設された



### (3) バス待ち環境が向上した



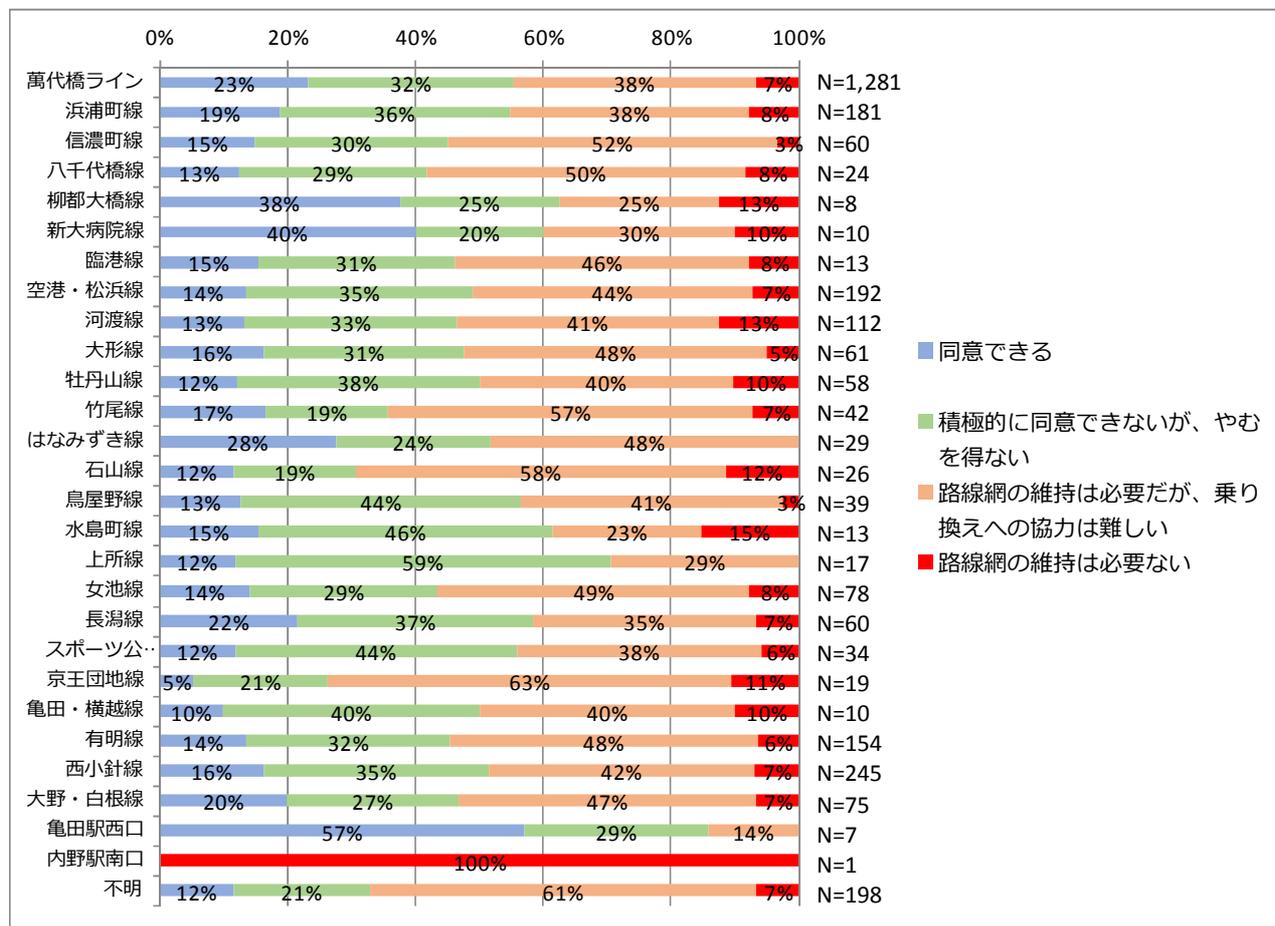
(4) バスと鉄道との接続がよかった



(5) 情報案内が充実した



【問 3】新バスシステム・B R Tは、利用者のみなさんから乗り換えにご協力をいただくことで、バス路線網を維持していくものですが、この手法についてどう思われますか？



平成 30 年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

開業 3 年間(H27.9～H30.8)  
事業評価書 (中間評価)

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

## ステージごとの評価(開業3年間)

### 事業性

詳細は「事業性(P.2)」資料に掲載

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

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

### BRT

詳細は「BRT(P.3)」資料に掲載

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

### バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

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

### 新バスシステムのねらい

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



### 将来も走り続けるバス交通へ



新バスシステムの導入

## 全体評価(開業3年間)

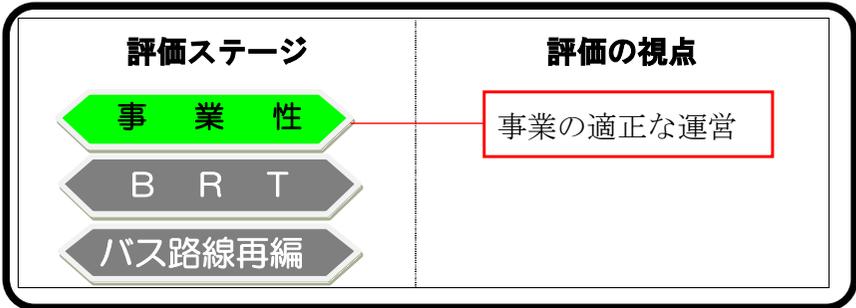
- 開業3年間は、当初の混乱はあったものの、バスサービスの維持・拡充が、バス利用者数の増加につながる“好循環”を実現している。
- 今後も、バス運行の効率化による走行キロ数の確保や、バス利用環境の向上といった方向性を継続しながら改善に努め、“好循環”を維持していくこと。



利便性向上を図った情報案内システム  
 (新潟駅前の総合案内板)



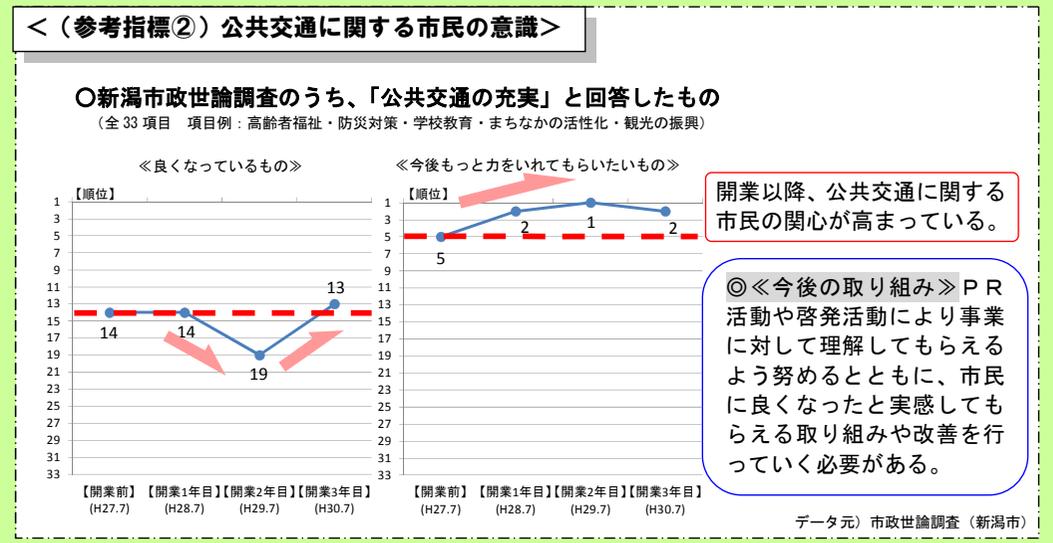
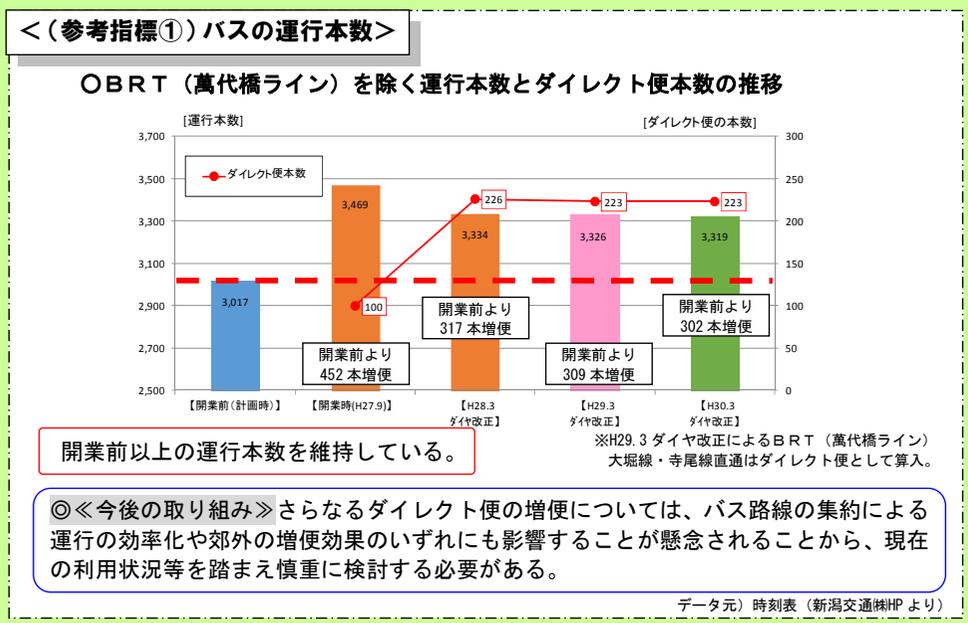
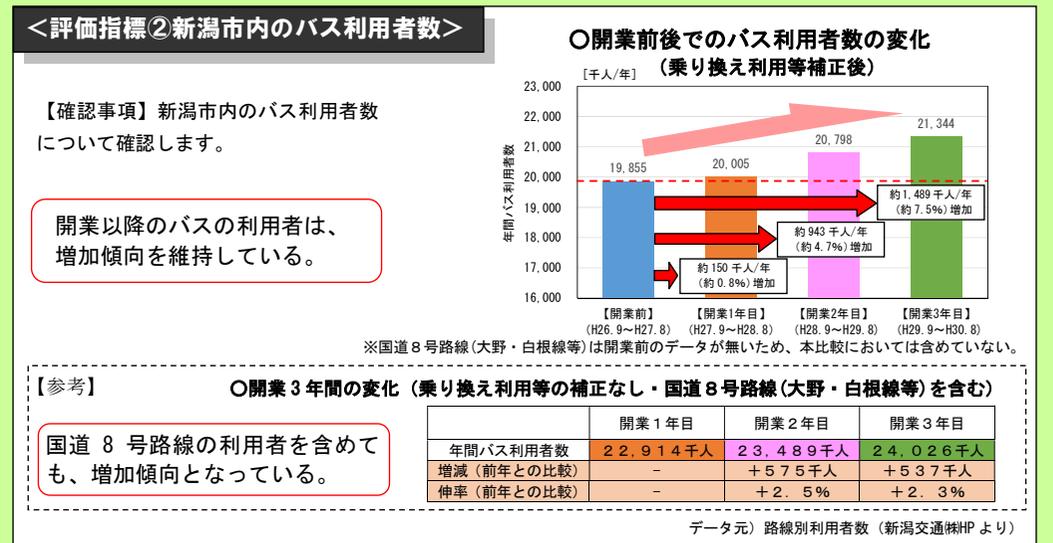
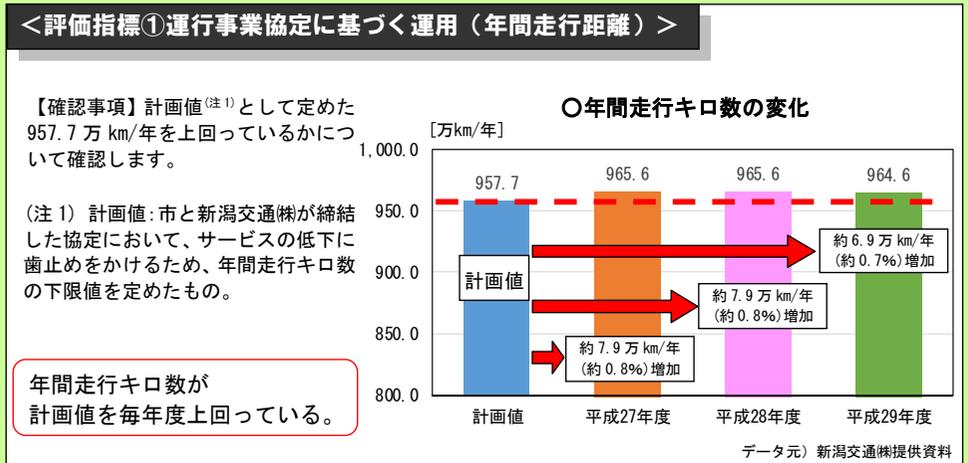
バス同士の乗り換えを考慮した交通結節点  
 (市役所ターミナル)

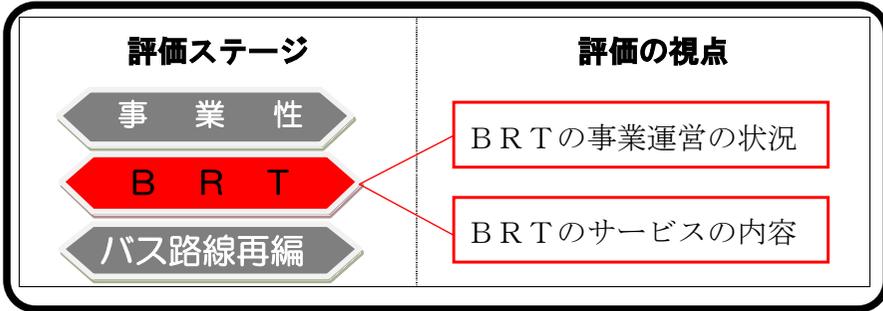


### 事業性に対する評価

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

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





**BRTに対する評価**

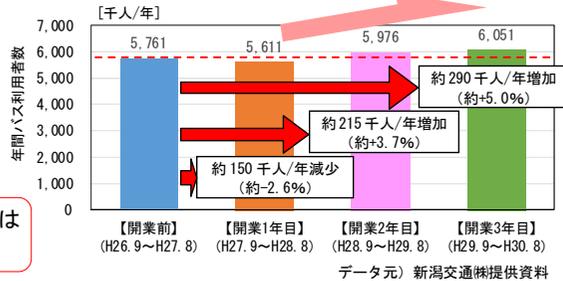
■BRTの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能は開業以降も向上している。引き続き機能向上を図ること。

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

**<評価指標③ BRT 区間におけるバス利用者数>**

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

**OBRT 区間のバス利用者数**



開業当初は減少したものの、その後は増加傾向を維持している。

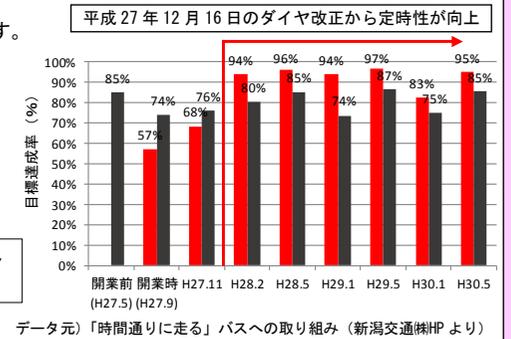
**<評価指標⑤ BRT の定時性>**

【確認事項】BRTの定時運行の状況について確認します。

BRT（萬代橋ライン）は基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。

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

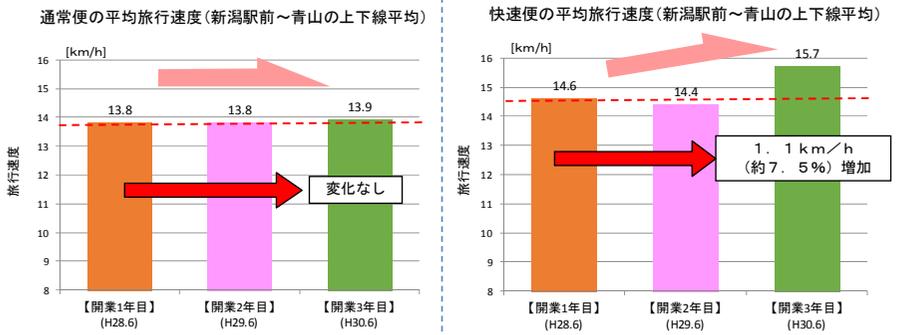
**○定時運行にむけた目標達成率の比較**



**<評価指標④ BRT の速達性>**

【確認事項】BRTの速達性について、バス停区間別の旅行速度を確認します。

**OBRT（萬代橋ライン）の平均旅行速度の推移**



開業3年間で、快速便の平均旅行速度は1.1km/h（約7.5%）向上した。

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

**<（参考指標③）情報案内システムの利便性>**

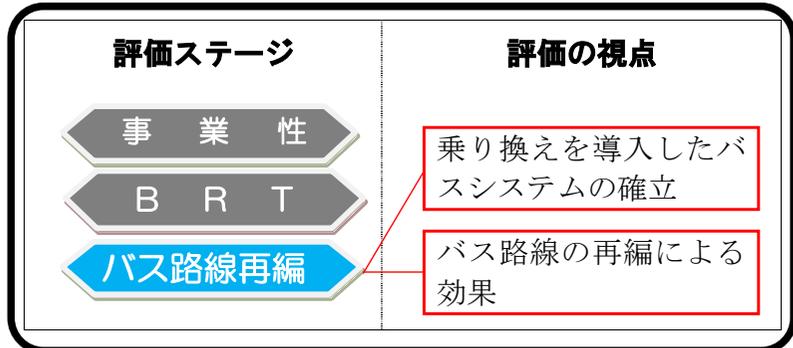
**○開業3年間で利便性の向上を図った取り組み事例**



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

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

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



## バス路線再編 に対する評価

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

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

### <評価指標⑥ 鉄道との接続性>

【確認事項】鉄道と路線バスとの接続状況を確認します。

#### ○白山駅での JR 越後線とBRT（萬代橋ライン）の接続時間

JR 越後線（内野駅方面）→BRT（古町方面）

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

BRT（古町方面）→JR 越後線（内野駅方面）

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

平日は80%以上、休日は65%以上を確保

白山駅前バス停では鉄道との乗り換え時間が考慮され、利用者数も増加している。

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

データ元）新潟交通提供資料・時刻表（新潟交通・JR 東日本HPより）

### <評価指標⑦ 乗り換え地点におけるバス同士の接続性>

【確認事項】青山結節点でのBRTと郊外路線の接続状況を確認します。

#### ○BRT（萬代橋ライン）と郊外路線の乗り換え時間【青山結節点・平日】

「BRT→郊外路線」の乗り換え時間

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

-4分

「郊外路線→BRT」の乗り換え時間

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

-11分

青山結節点においてバス同士の接続性が開業3年間で改善されている。

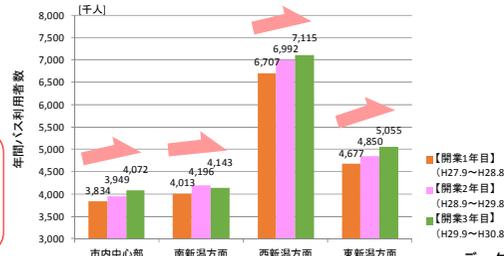
データ元）時刻表（新潟交通HPより）

### <評価指標⑨ 郊外路線のバス利用者数>

【確認事項】郊外路線での利用者数の変化について確認します。

多くの路線で開業3年間は堅調に増加傾向にある。

#### ○郊外路線の年間バス利用者数の推移



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

※H27年9月は5日から30日の集計

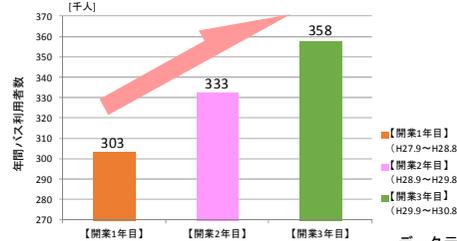
データ元）路線別利用者数（新潟交通HPより）

### <評価指標⑩ 新設路線のバス利用者数>

【確認事項】路線の新設に伴う利用者数の変化について確認します。

開業3年間で堅調に増加傾向にある。

#### ○開業時に新設した路線のバス利用者数の推移



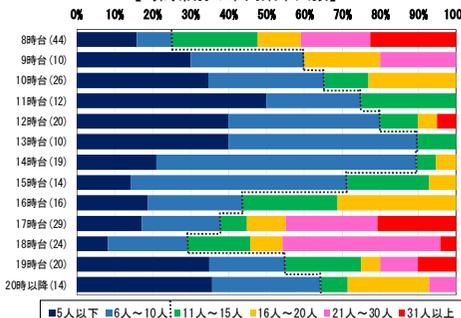
開業時に新設した路線：5路線（柳都大橋線、新大病院線、千歳大橋線、青山循環線、芋黒線）

※H27年9月は5日から30日の集計

データ元）路線別利用者数（新潟交通HPより）

### OH28.3ダイヤ改正により増便したダイレクト便の利用状況

【時間帯別の車内乗車人数】



半数以上の便の乗車人数が10人以下

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

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

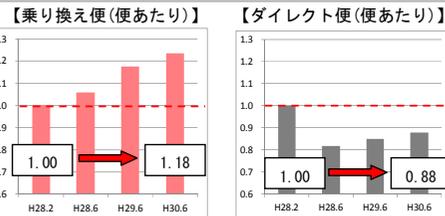
データ元）新潟市調査

### <評価指標⑧ ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数>

#### ○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率

【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

※H28.2を1.00としたとき



利用者が、個々の行動目的に応じ、使い分けをしていると思われる。

データ元）新潟交通提供資料

## 中間評価（開業3年間）の附帯意見

中間評価（開業3年間）を踏まえて、運営協議会が新バスシステム事業の改善に向けた取り組みを進めることに際し、以下の意見を附す。

### 《システムについて》

- 乗り換え抵抗の低減に向けた取り組みや改善を進めること。
- さらなる改善に向け、利用者の意見を聞くことができる目安箱等を有効に活用しながら取り組むこと。
- BRT車両のシンボル性向上など、BRT路線が利用者にとって分かりやすく、基幹バス路線として認知されるよう取り組むこと。(※)

### 《市民理解・利用促進について》

- 市民から理解してもらえるよう、事業の必要性や効果等のPR活動や啓発活動に取り組むこと。(※)
- 路線や便数の設定には、利用状況が大きく関与していることを市民に示していくこと。
- ダイレクト便を含めた路線や便数の設定・存続については、利用状況が大きく関与することから、あらかじめ具体的な基準や目安を示し、市民理解や利用促進につなげていくこと。

### 《運行について》

- 乗務員不足という全国的な課題など、絶えず現状を把握し、これらを踏まえ、さらなるサービスの維持・拡充に向けた改善に取り組むこと。(※)
- 効率的な運行に向け、細かな利用者の行動分析が可能となるビッグデータを活用しながら取り組むこと。(※)

### 《交通施策について》

- 駅前広場への路線バスの乗り入れによる鉄道との接続性向上など、他の交通手段との連携をさらに強化していくこと。
- 地域の生活交通施策や公共交通不便地域の意見にも配慮すること。

●：速やかな改善を要する事項（概ね今後2年間）

(※)：2年目評価から継続している意見・指摘事項