



新潟市BRT第1期導入区間運行事業 修正提案書

(業務名) 新潟市BRT第1期導入区間運行事業

標記業務について修正提案書を提出します。

平成 24 年 11 月 27 日

新潟市長 篠田 昭 様

(提案者) 提出企業名

新潟交通株式会社

(役職) 執行役員 乗合バス担当 (氏名) 星野 佳人

代表者

佐藤 丈三



住所

新潟市中央区万代1丁目6番地1

電話番号



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(鳥屋野潟南部地域への延伸)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く考えています。	
	・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をお願い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で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りゅーと(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。	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。	提案書様式8
	・乗車時支払, 降車時支払のどちらを考えているか。	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専用駅ができるところは車外精算(改札方式)を希望します。	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け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6～8に回答しています。	提案書様式6 参考資料6～8

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9に回答しています。	参考資料9
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实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・長潟エリア路線 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10
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11

【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用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必要があるため、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り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】

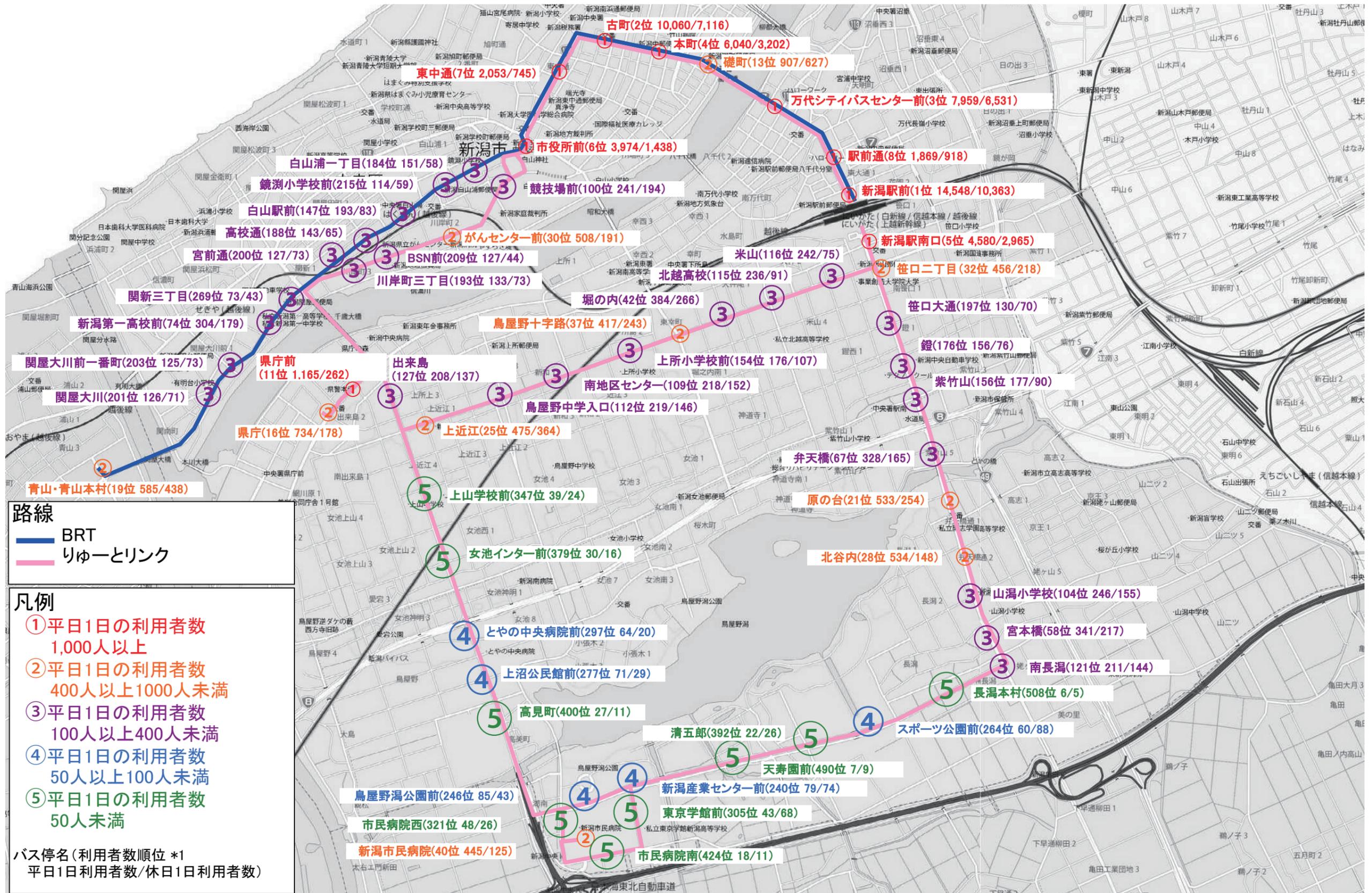
参考資料集目次

資料番号	関連項目	タイトル
1	1-1 No.1	オムニバスタウン計画における現状と推移
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.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
10	2-2 No.17	BRT導入時のバス路線再編 運行本数比較表
11	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

【オムニバスタウン計画における現状と推移】

・基幹公共軸における 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。

【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・東跨線橋経由長潟
 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。

【新潟駅南口を始終点とする路線エリア】

路線：リゅーとリンク(新潟駅南口)・女池(新潟駅南口)・長潟・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。

【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・長潟エリア】

路線：女池(新潟駅万代口)・長潟
 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：リゅーとリンク(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】

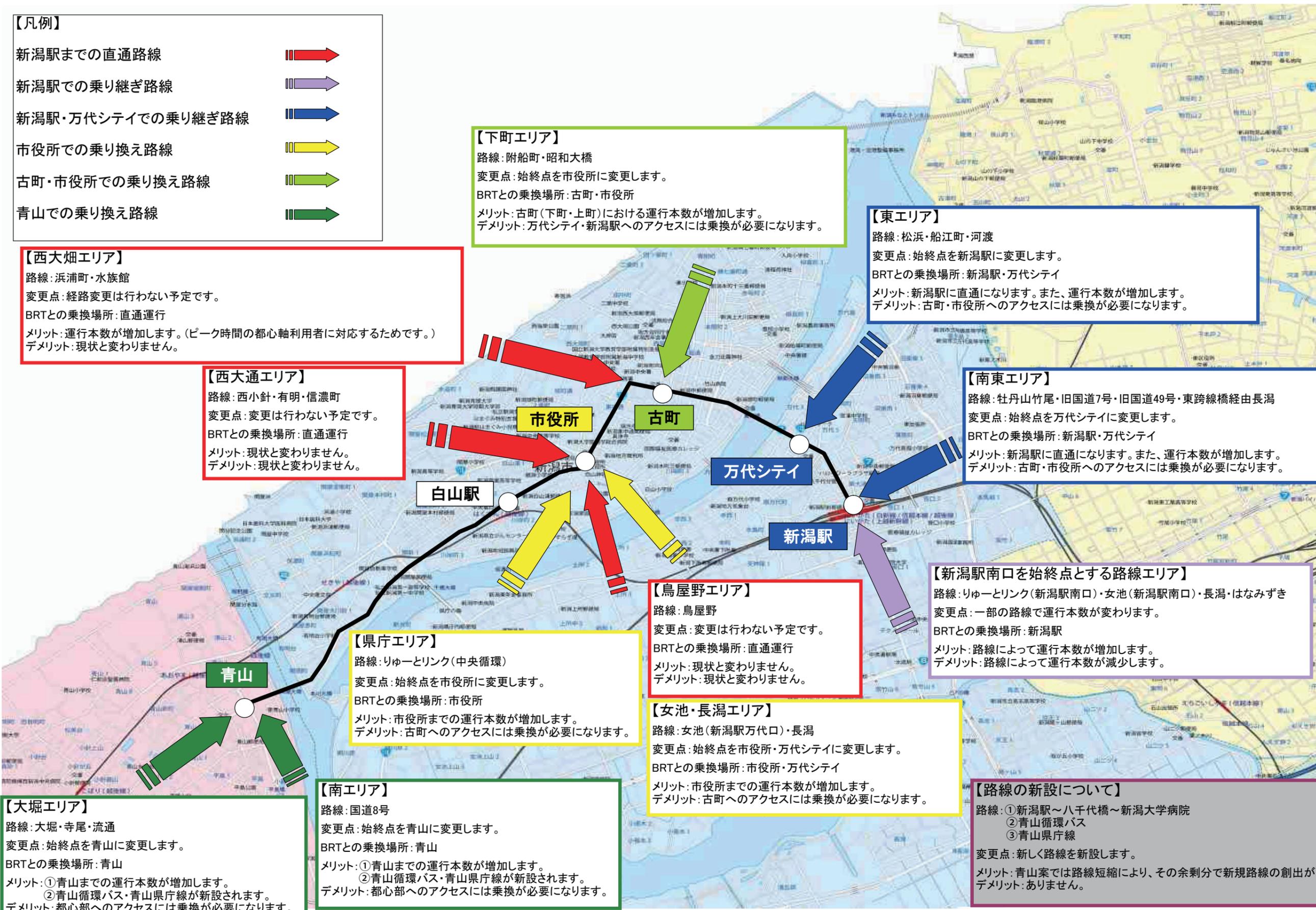
路線：国道8号
 変更点：始終点を青山に変更します。
 BRTとの乗換場所：青山
 メリット：①青山までの運行本数が増加します。
 ②青山循環バス・青山県庁線が新設されます。
 デメリット：都心部へのアクセスには乗換が必要になります。

【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：青山案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。

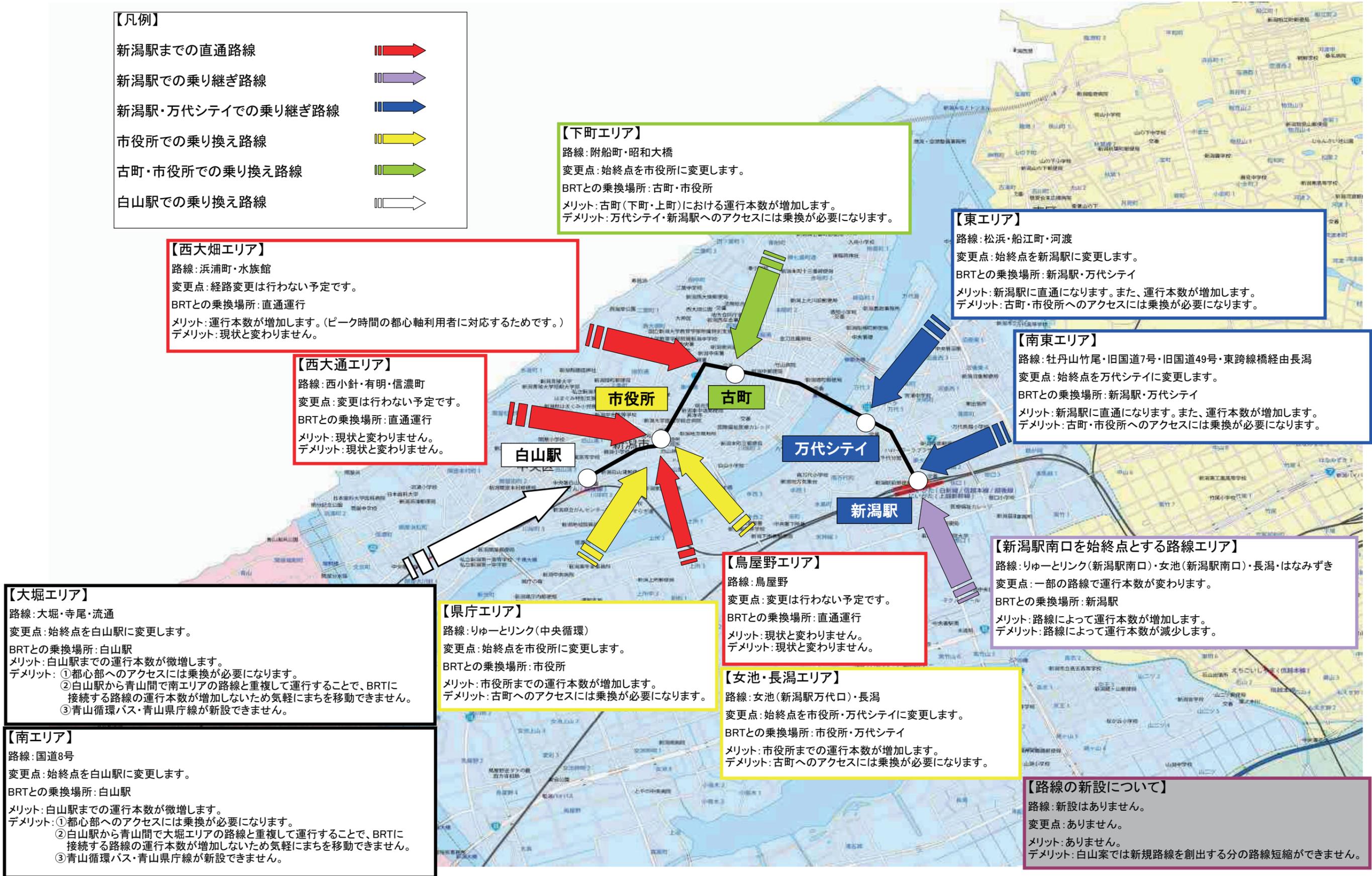


【白山駅案の場合のBRTに接続するバス路線の変化】

※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。

【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。

【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。

【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。

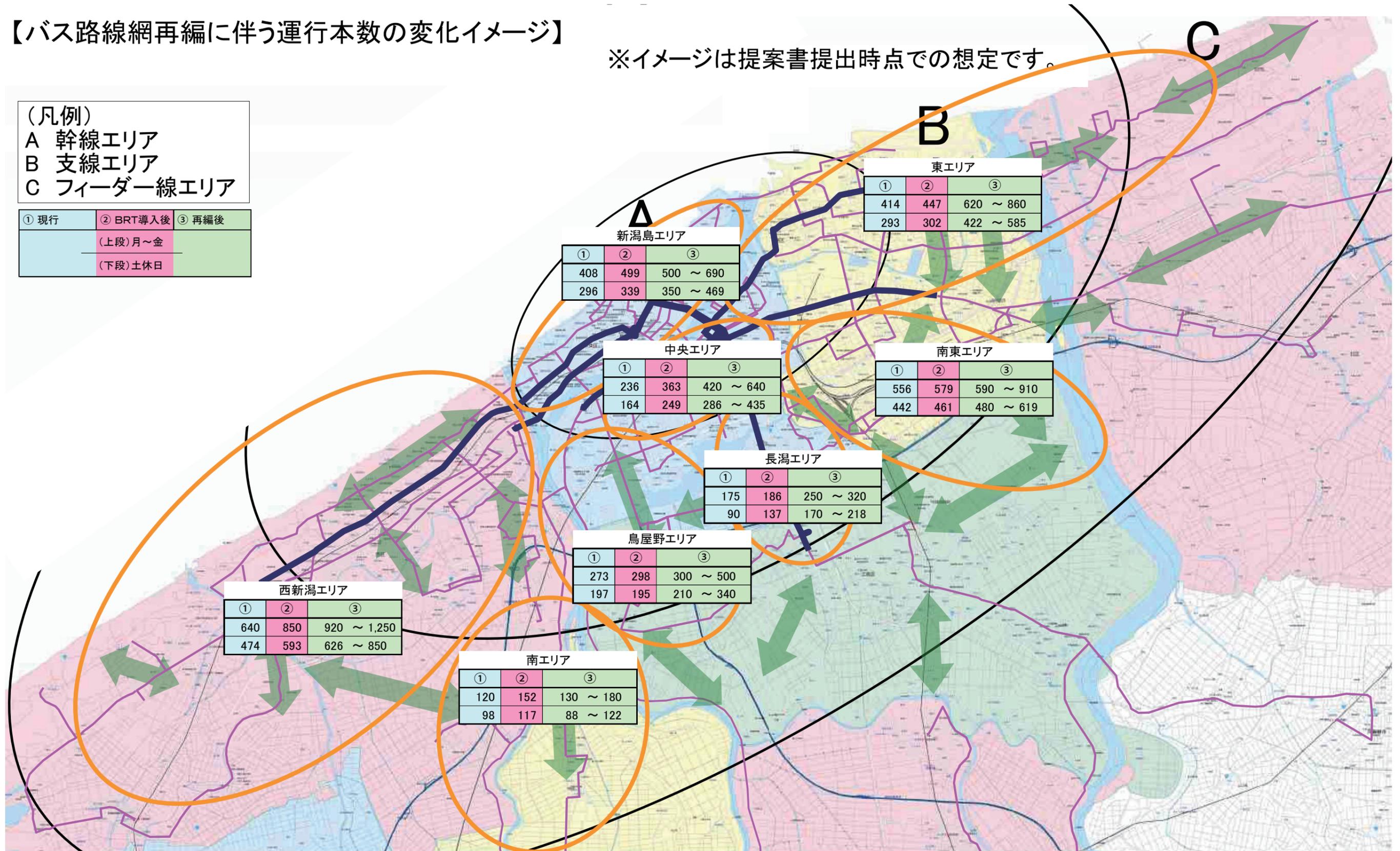
【路線の新設について】
 路線: 新設はありません。
 変更点: ありません。
 メリット: ありません。
 デメリット: 白山案では新規路線を創出する分の路線短縮ができません。

【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 (上段)月～金 (下段)土休日	③ 再編後



西新潟エリア

①	②	③
640	850	920 ~ 1,250
474	593	626 ~ 850

南エリア

①	②	③
120	152	130 ~ 180
98	117	88 ~ 122

鳥屋野エリア

①	②	③
273	298	300 ~ 500
197	195	210 ~ 340

長潟エリア

①	②	③
175	186	250 ~ 320
90	137	170 ~ 218

中央エリア

①	②	③
236	363	420 ~ 640
164	249	286 ~ 435

南東エリア

①	②	③
556	579	590 ~ 910
442	461	480 ~ 619

新潟島エリア

①	②	③
408	499	500 ~ 690
296	339	350 ~ 469

東エリア

①	②	③
414	447	620 ~ 860
293	302	422 ~ 585

【各断面地点の流入状況(①現行)】



(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)】



(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。

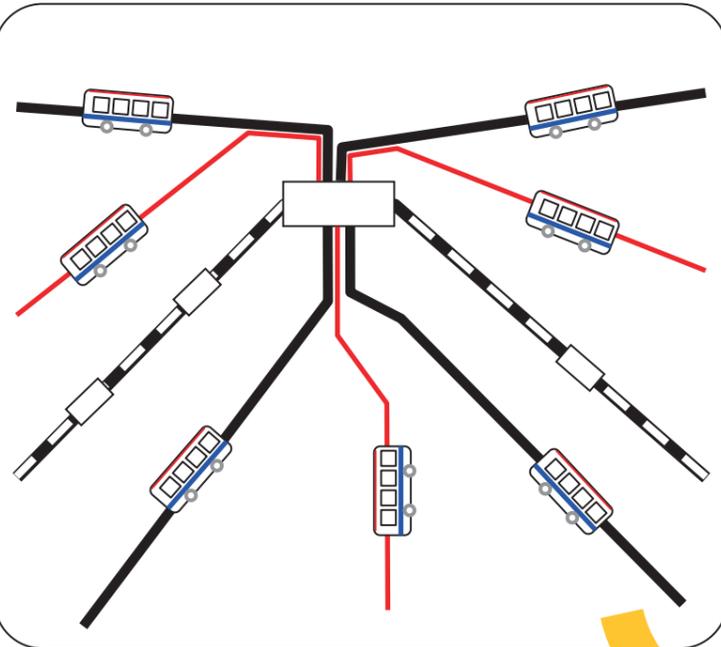
【各断面地点の流入状況(③BRT導入5年後)】



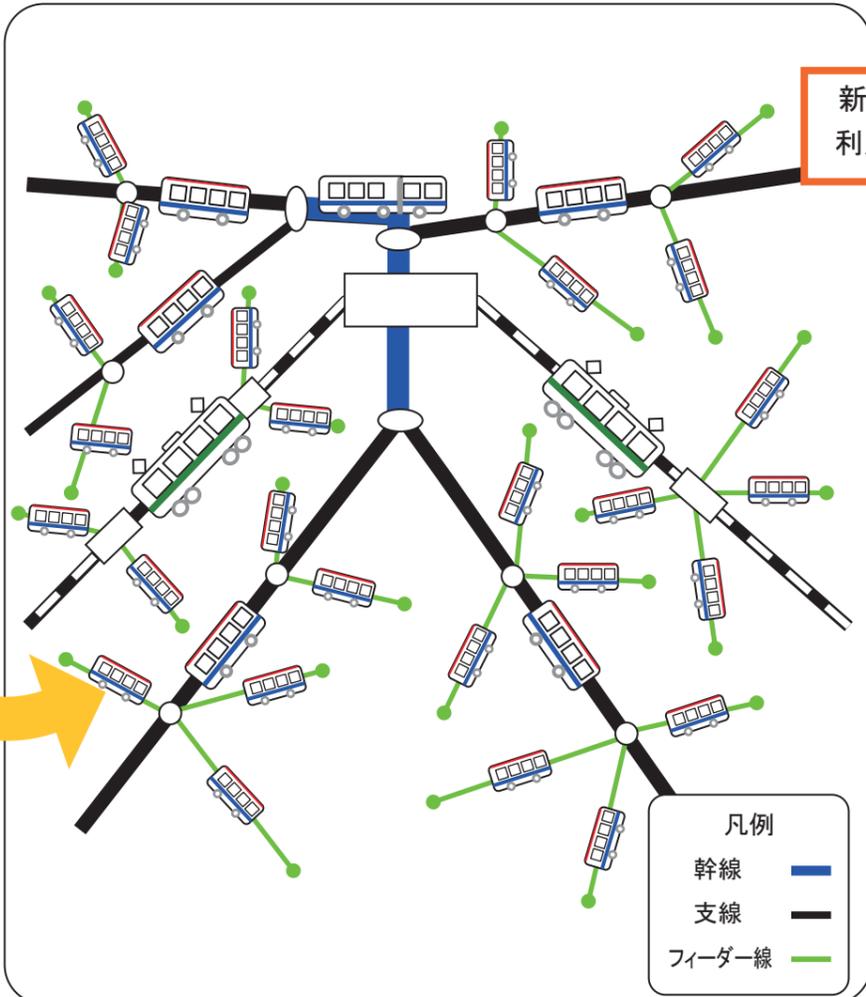
(注) 運行本数に高速バス(県外, 県内)の運行本数は含まれておりませんが、グループ会社(新潟交通観光バス[株])分は含んでいます。

【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



新しい路線網の利用者への効果

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

時間を気にせずバスに乗れます。

今まで

これから

時刻表で時間を確認してバスを待ちます。

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。

イライラ

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。

ガソリン・オイル 車検 etc...

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	
	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									
	名称	区分								
	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									
	名称(仮称)	区分								
	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(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】

