

写

(表紙)

新潟市BRT第1期導入区間運行事業 提案書

(業務名) 新潟市BRT第1期導入区間運行事業

標記業務について提案書を提出します。

平成 24 年 10 月 22 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 丈二



住所 新潟市中央区万代1丁目6番地1

電話番号



(様式2)

(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)	延実在車両数(日車)	148,863	140,274	140,423	140,077	138,331	137,978	138,449	138,072	133,549	132,680
	延実働車両数(日車)	128,255	123,073	122,026	121,484	120,697	121,959	123,845	124,130	117,828	118,274
	リース車両数	147	102	101	98	94	71	60	60	42	27
従業員数(人)		673	665	643	626	574	572	591	579	564	570
うち運転者数(人)		519	521	502	491	479	471	484	472	456	464
路線(キロメートル)		410.8	422.2	415.2	413.9	431.4	439.2	386.0	417.1	411.7	413.0
うち休止路線(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
運行系統数(系統)		189	176	157	157	172	198	180	189	161	166
走行キロ(キロメートル)		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
うち実車キロ(キロメートル)		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
運行回数(回)		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
輸送人員(人)		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
経常収入(千円)											
営業収入(千円)											
うち旅客運賃収入(千円)											
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 ²)		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)											
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		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
市		1,029,177	9,690,803	30,882,771	20,474,183	22,739,446	28,937,362	46,684,760	21,231,010	20,749,329	22,034,398
本市の委託業務(円)		-	3,603,929	24,235,708	21,970,396	19,610,012	18,877,676	19,236,784	14,107,492	12,599,178	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は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は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る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がありますが(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基本方針が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事業推進していく所存です。

(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>バスを日常的に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"> ○ 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。 ○ 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。 ○ 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。 ○ 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。 ○ 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、「バスに乗ってまちに行く」スタイルから「バスに乗ることが、お買い物にいくこと・お食事に行くこと」というスタイルを目指します。 <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&ライドやサイクル&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。</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「バスの網でおおう」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をつなぐ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を新潟市にお願いしていきます。</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 ² 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)

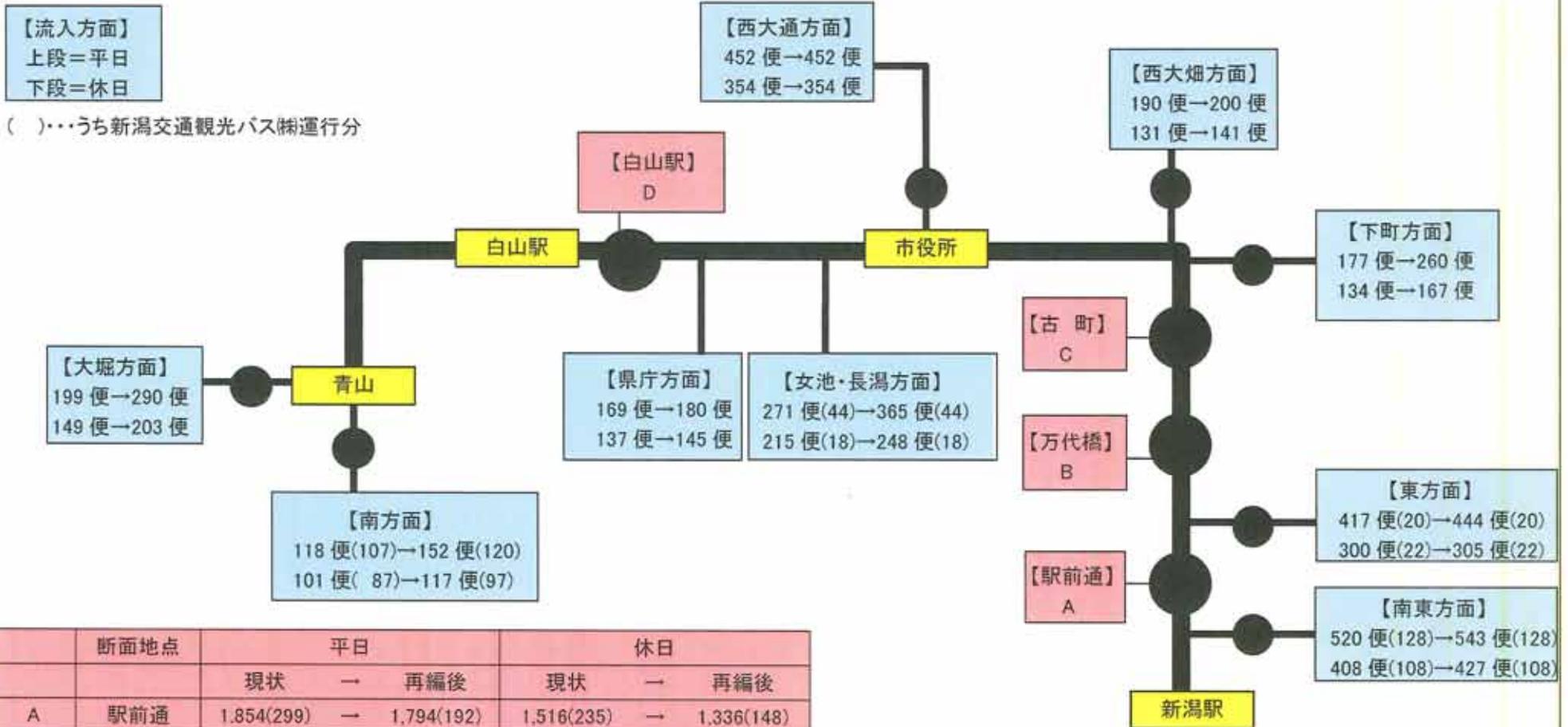
□再編後にBRTと直接接続または重複(平行)して運行するバス路線および廃止する路線について

	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

【西大通方面】
452 便→452 便
354 便→354 便

【西大畑方面】
190 便→200 便
131 便→141 便

【下町方面】
177 便→260 便
134 便→167 便

【白山駅】
D

【古町】
C

【県庁方面】
169 便→180 便
137 便→145 便

【女池・長湯方面】
271 便(44)→365 便(44)
215 便(18)→248 便(18)

【万代橋】
B

【東方面】
417 便(20)→444 便(20)
300 便(22)→305 便(22)

【大堀方面】
199 便→290 便
149 便→203 便

【南方】
118 便(107)→152 便(120)
101 便(87)→117 便(97)

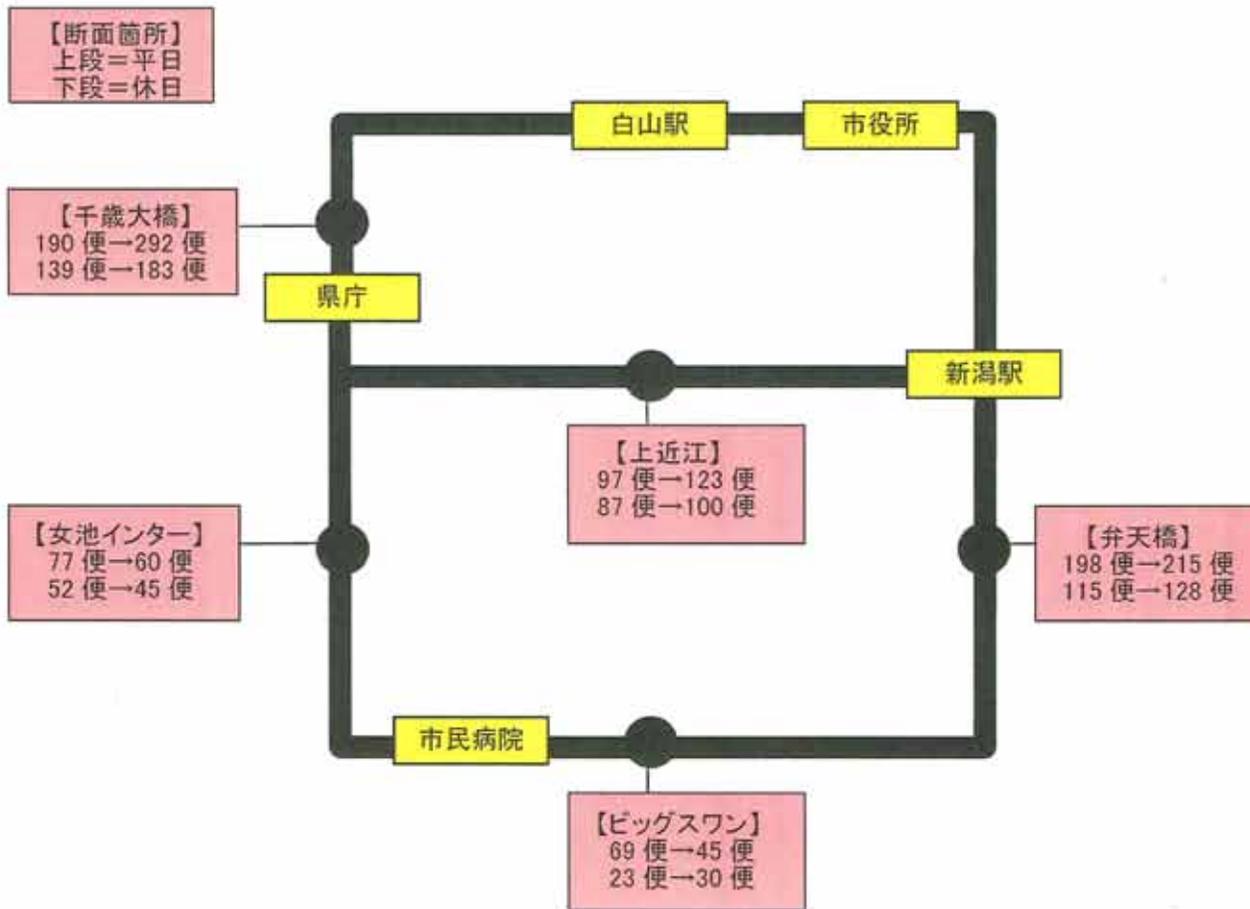
【駅前通】
A

【南東方面】
520 便(128)→543 便(128)
408 便(108)→427 便(108)

	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)

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。

☆基幹公共交通軸



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)

※ 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。

※ 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	9
		松浜～学校町～美咲合同庁舎	
		松浜～みなとトンネル～美咲合同庁舎	
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	13
		新発田	
	ML	一日市～学校町	
牡丹山竹尾		牡丹山	14
		竹尾	15
	ML	北高校～牡丹山～学校町	

ML・・・モーニングライナー

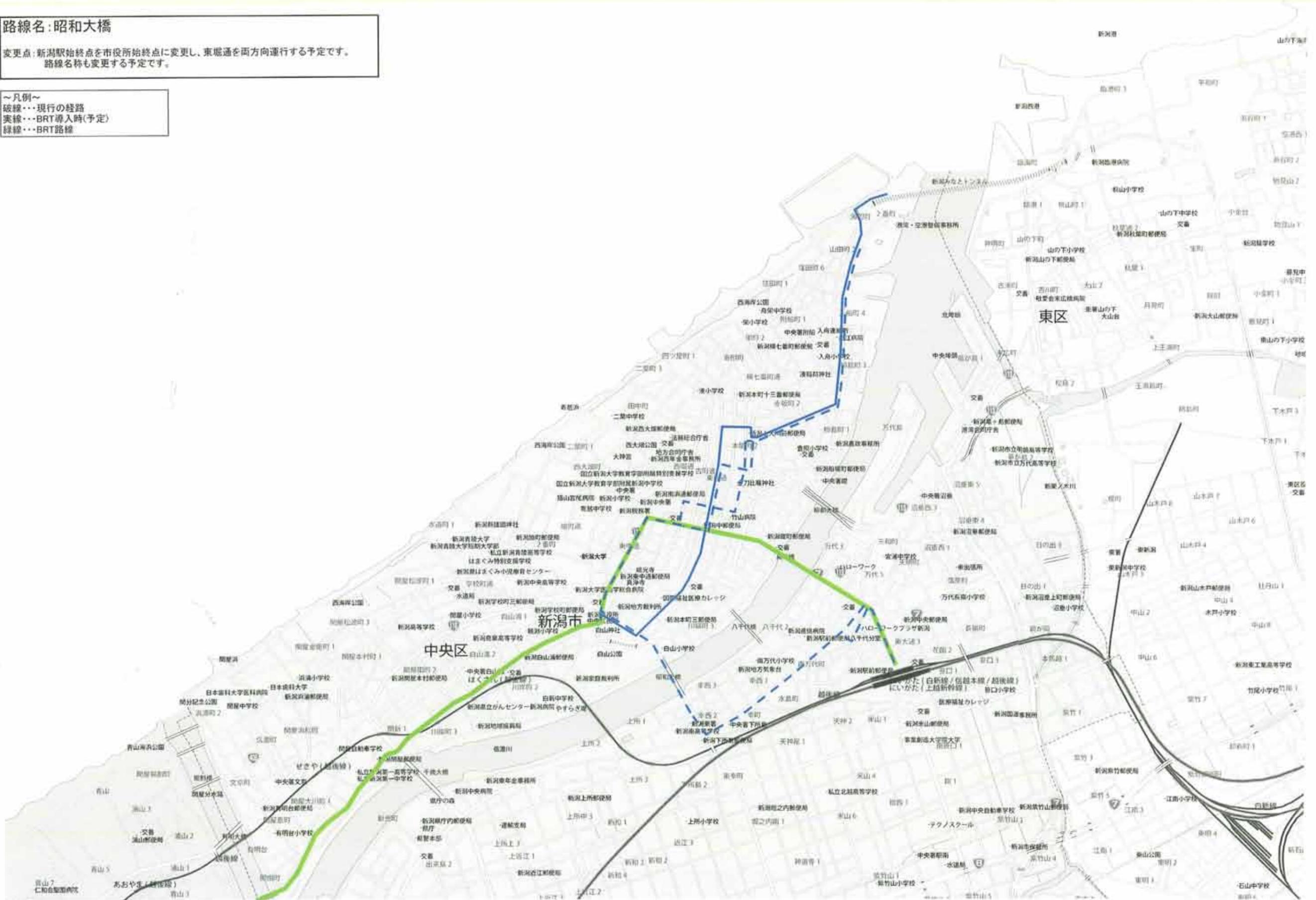
路線名称	モーニングライナー	路線	ページ番号
旧国道49号線方面		石山	16
		東明	
		京王団地	
		早通	
		水原	
		沢海	
		二本木	
長潟	ML	北高校～東明～学校町	17
		長潟	18
女池愛宕(新潟駅万代口線系統)		女池	19
鳥屋野		鳥屋野	20
	ML	曾野木～学校町	21
国道8号線方面		大野	22
		木場	
		白根	
		味方	
	ML	潟東営業所～白根～学校町	
寺尾大堀		流通センター	24
		大堀	
		美咲合同庁舎～大堀	
		寺尾	
	ML	内野営業所～大堀～新潟駅南口	
西小針		西小針	26
		美咲合同庁舎～西小針	27
	ML	内野営業所～西小針～新潟駅南口	
	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)			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、東横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

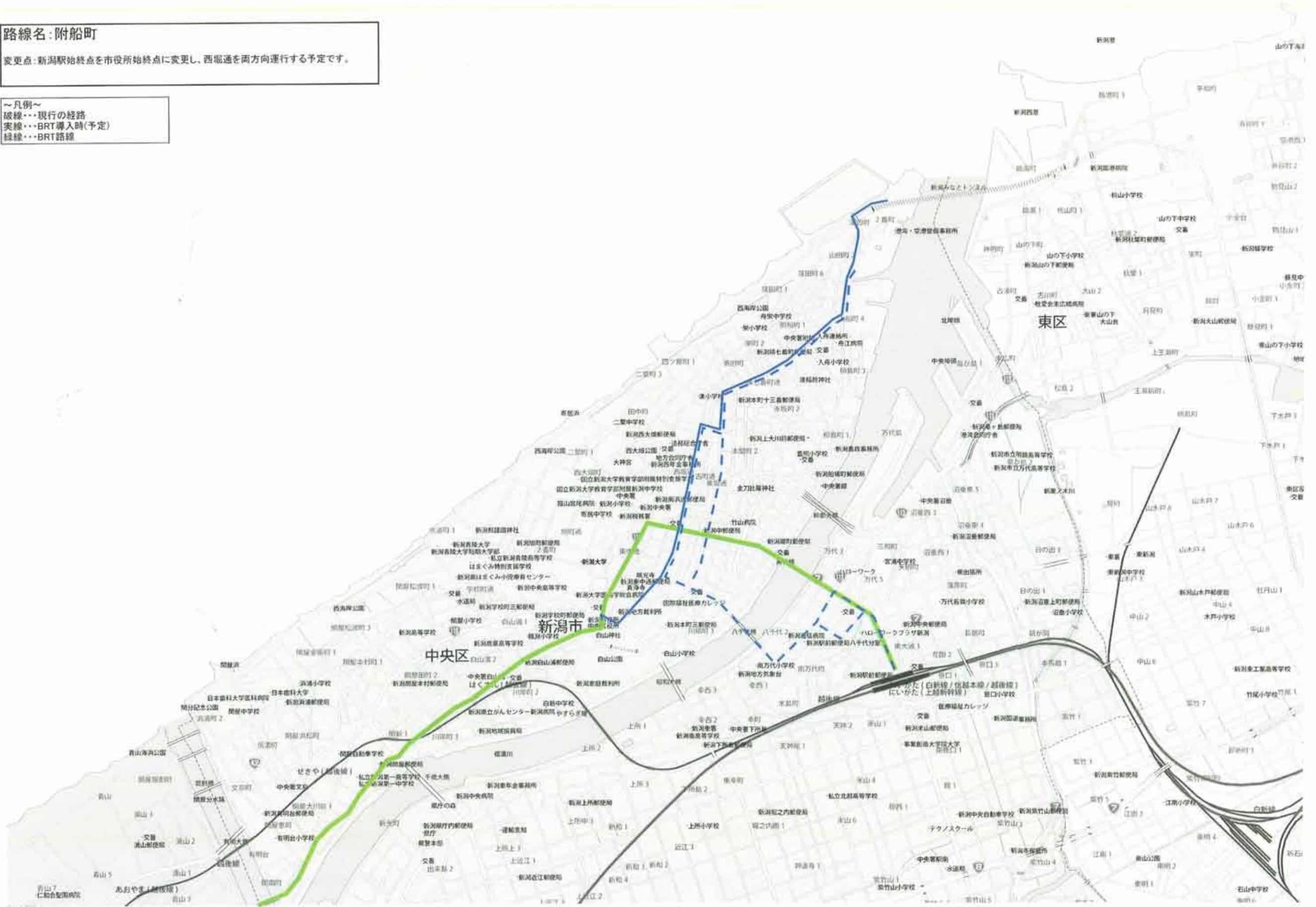


路線名: 附船町

変更点: 新潟駅始終点を市役所始終点に変更し、西堀通を両方向運行する予定です。

～凡例～

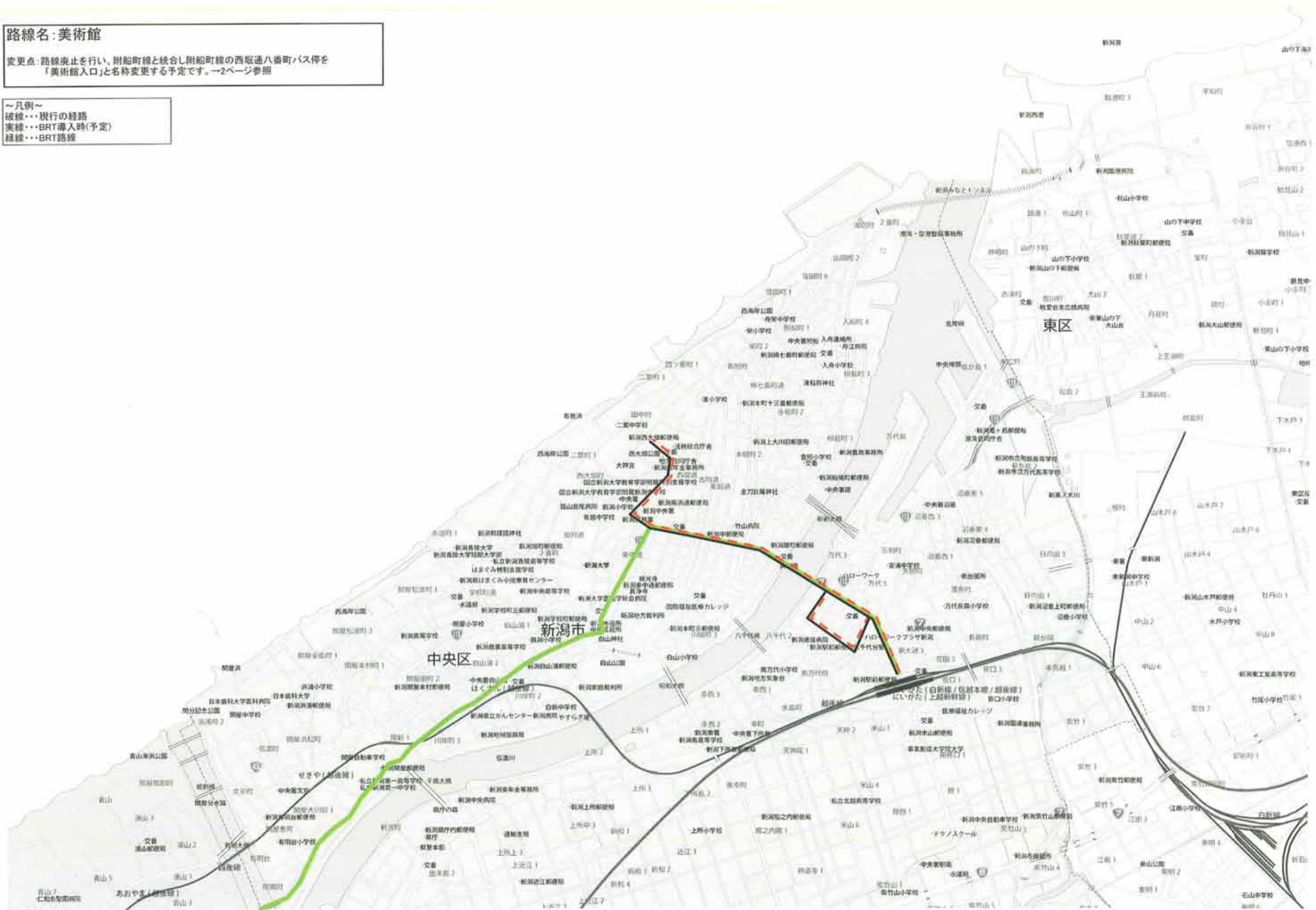
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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

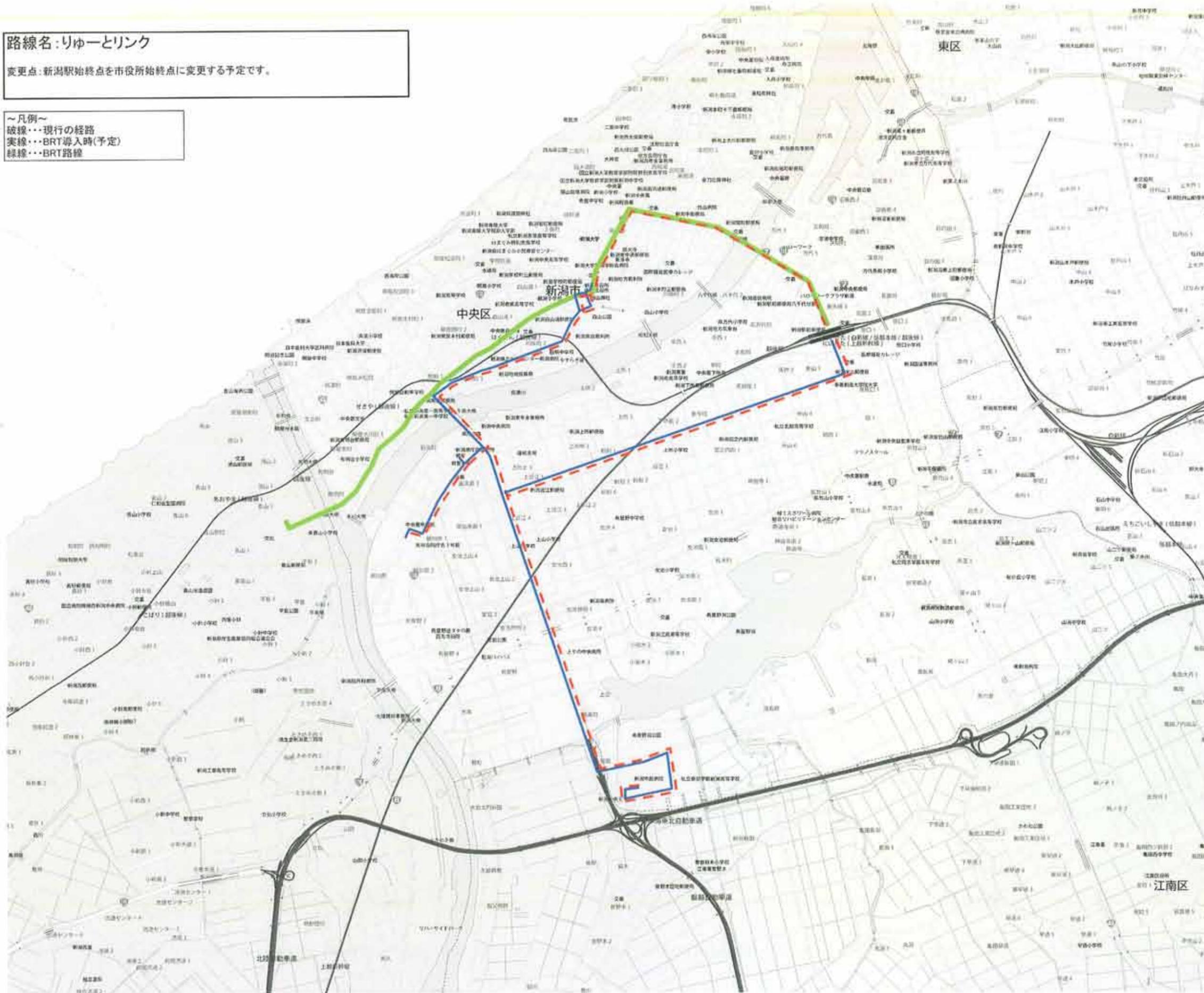
～凡例～
 破線・・・現行の経路
 実線・・・BRT導入時(予定)
 緑線・・・BRT路線



路線名:リ्यू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。

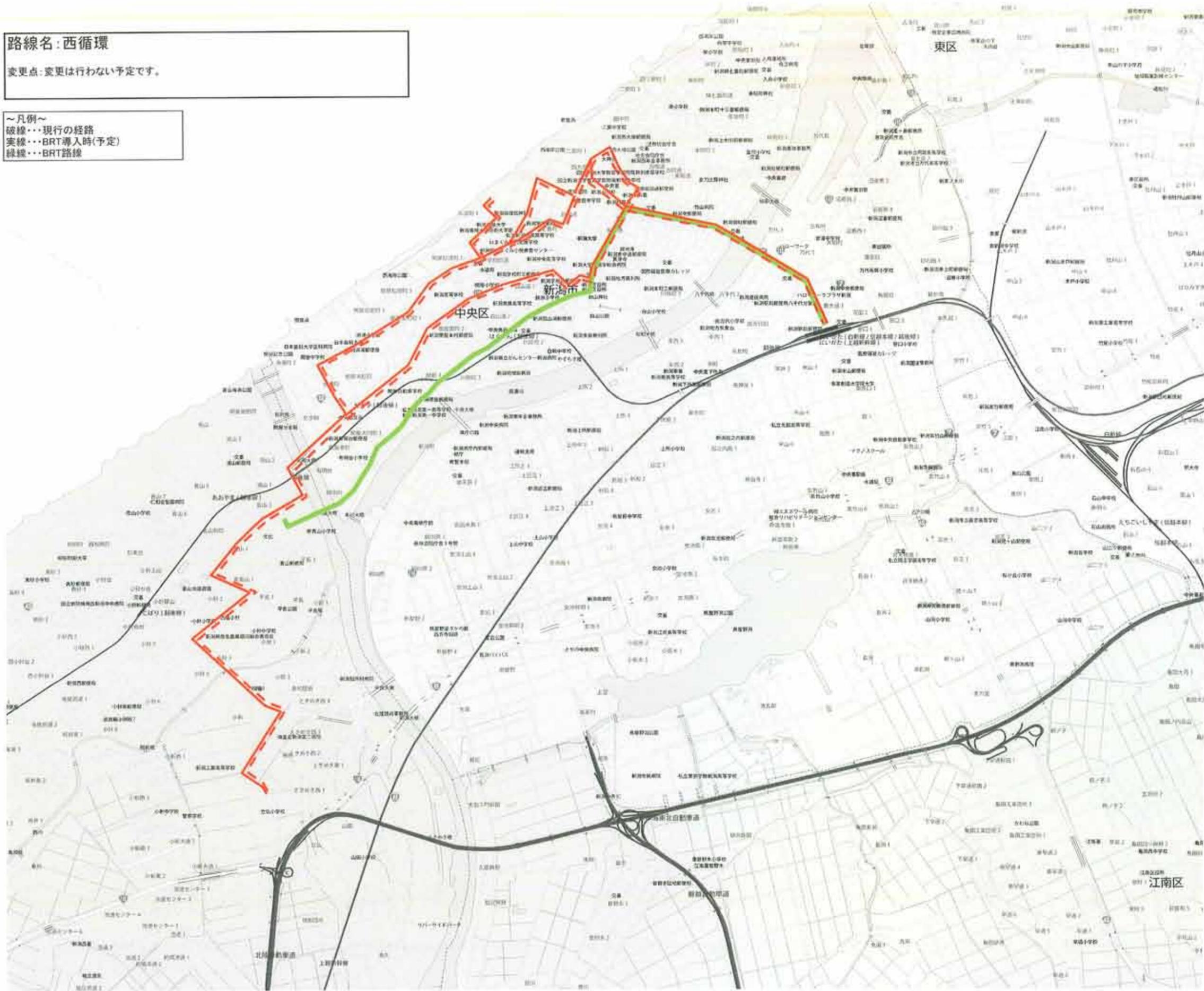
- ～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



路線名:西循環

変更点:変更は行わない予定です。

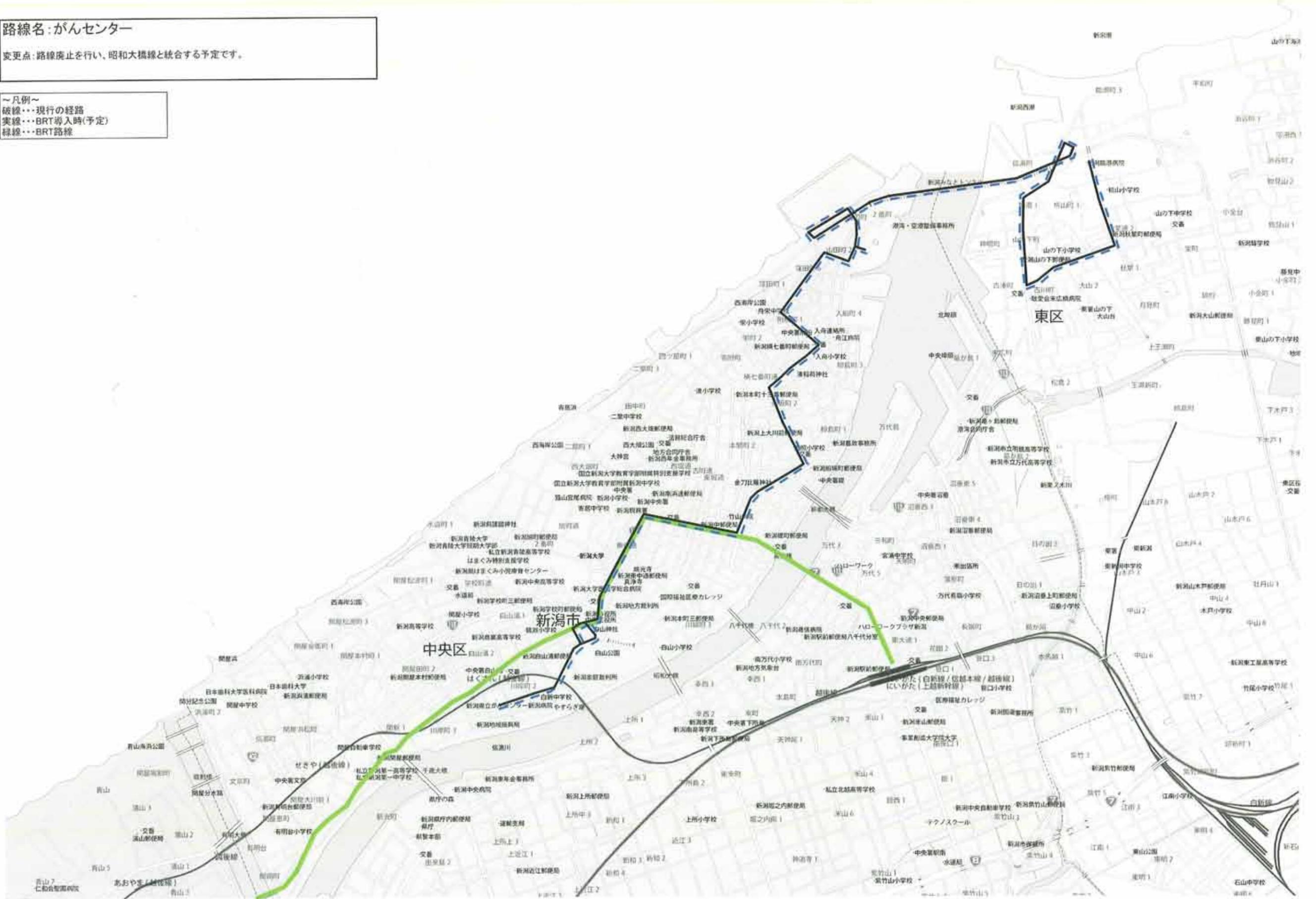
- ~凡例~
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



路線名:がんセンター

変更点:路線廃止を行い、昭和大橋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

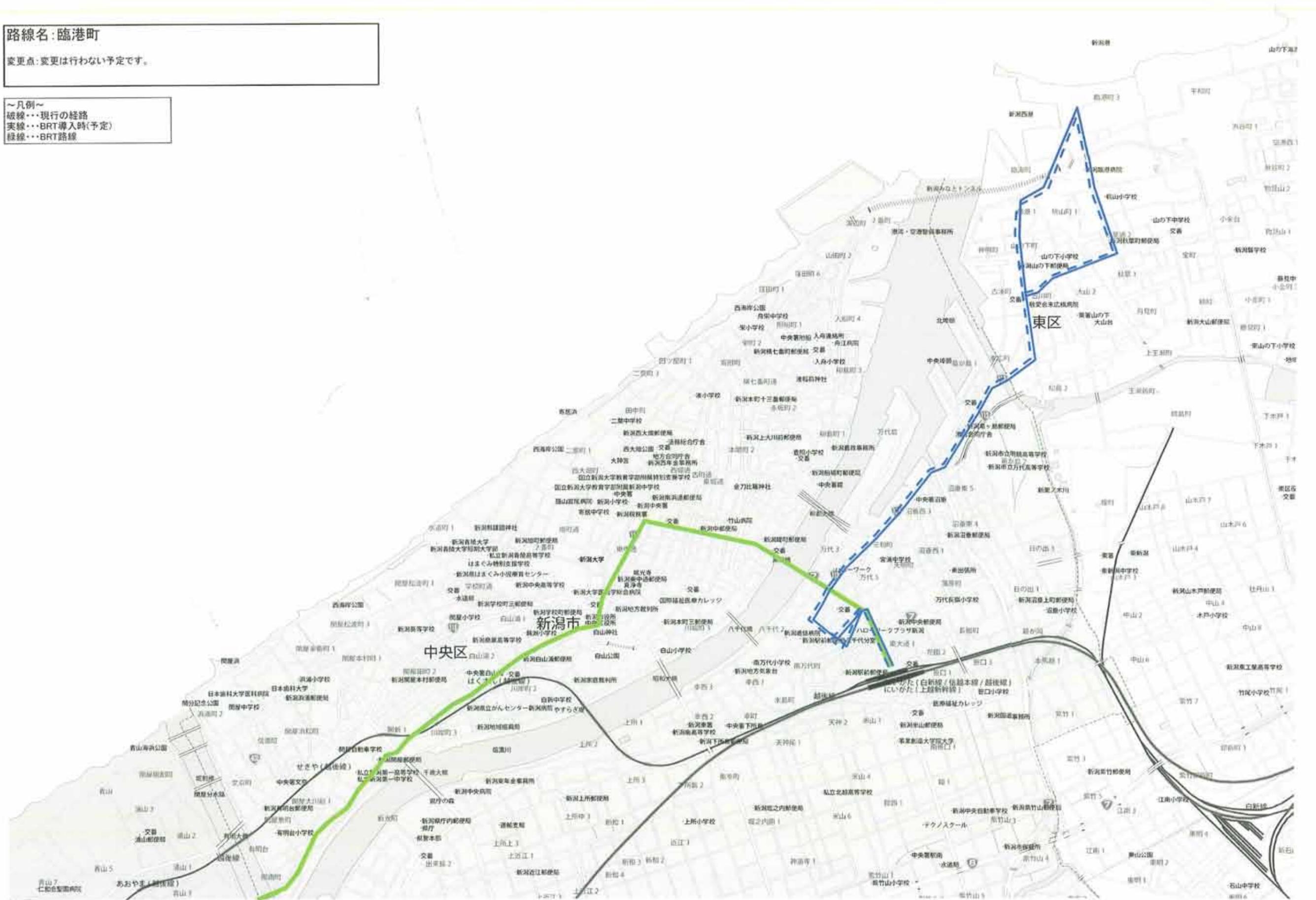


路線名: 臨港町

変更点: 変更は行わない予定です。

～凡例～

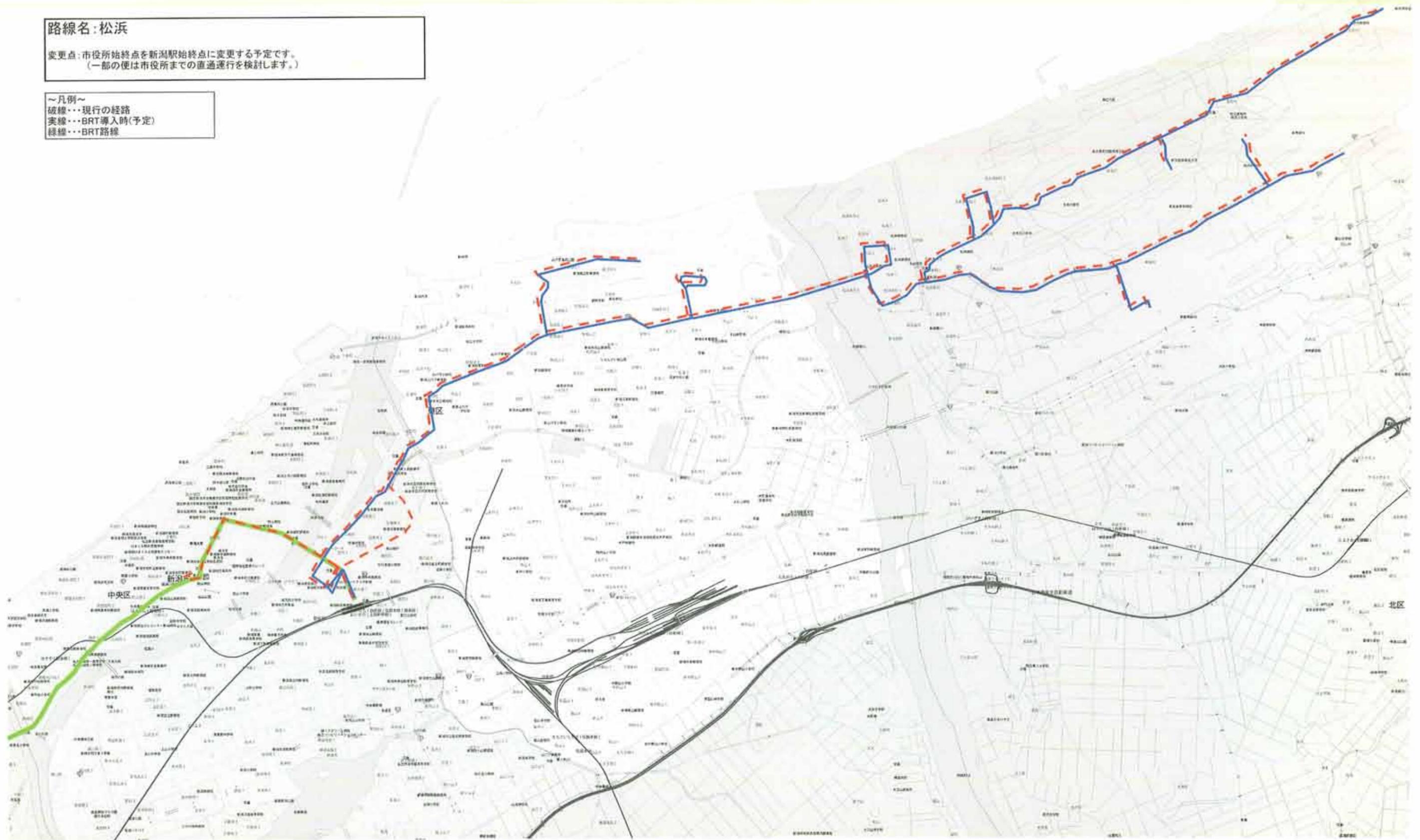
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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。)

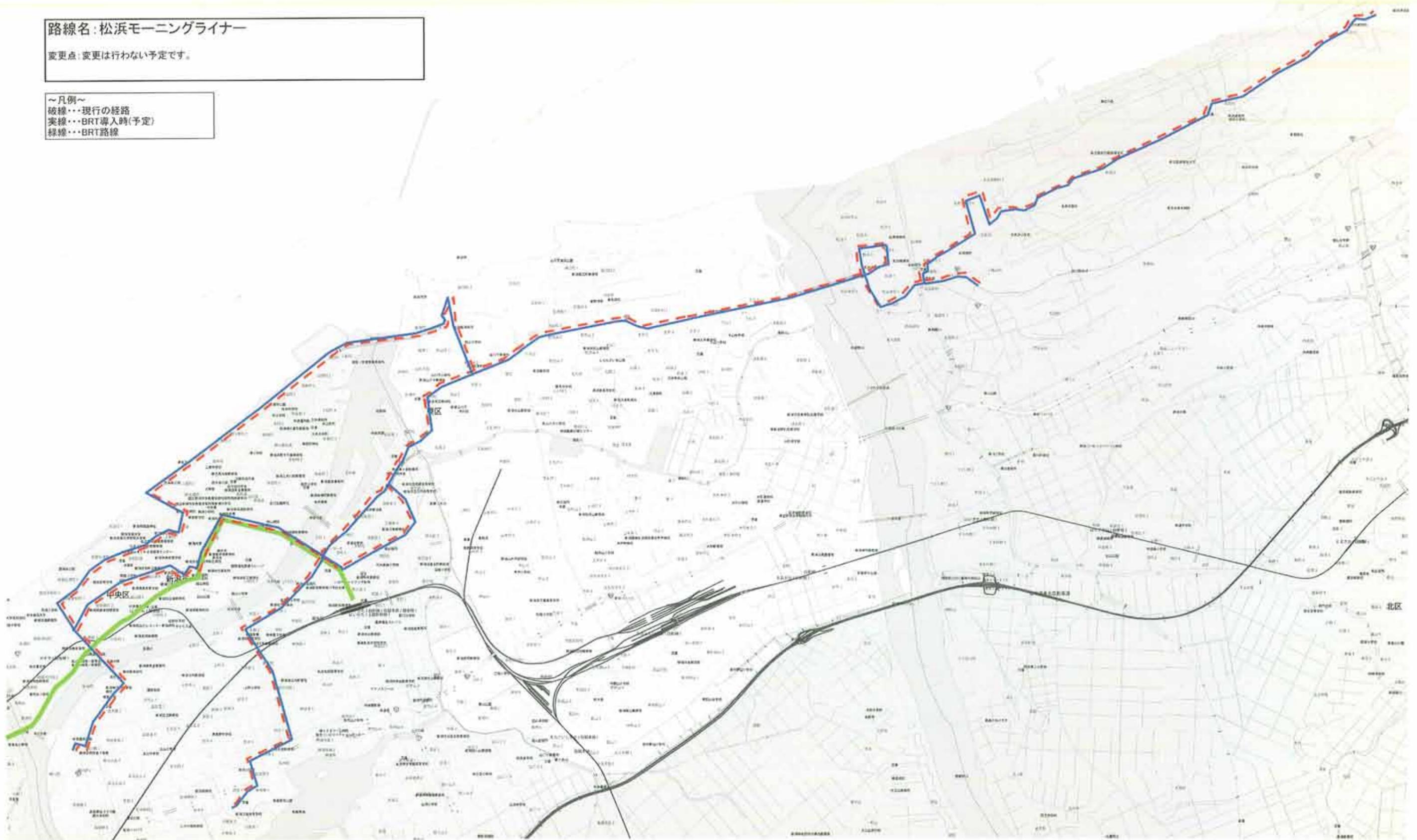
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

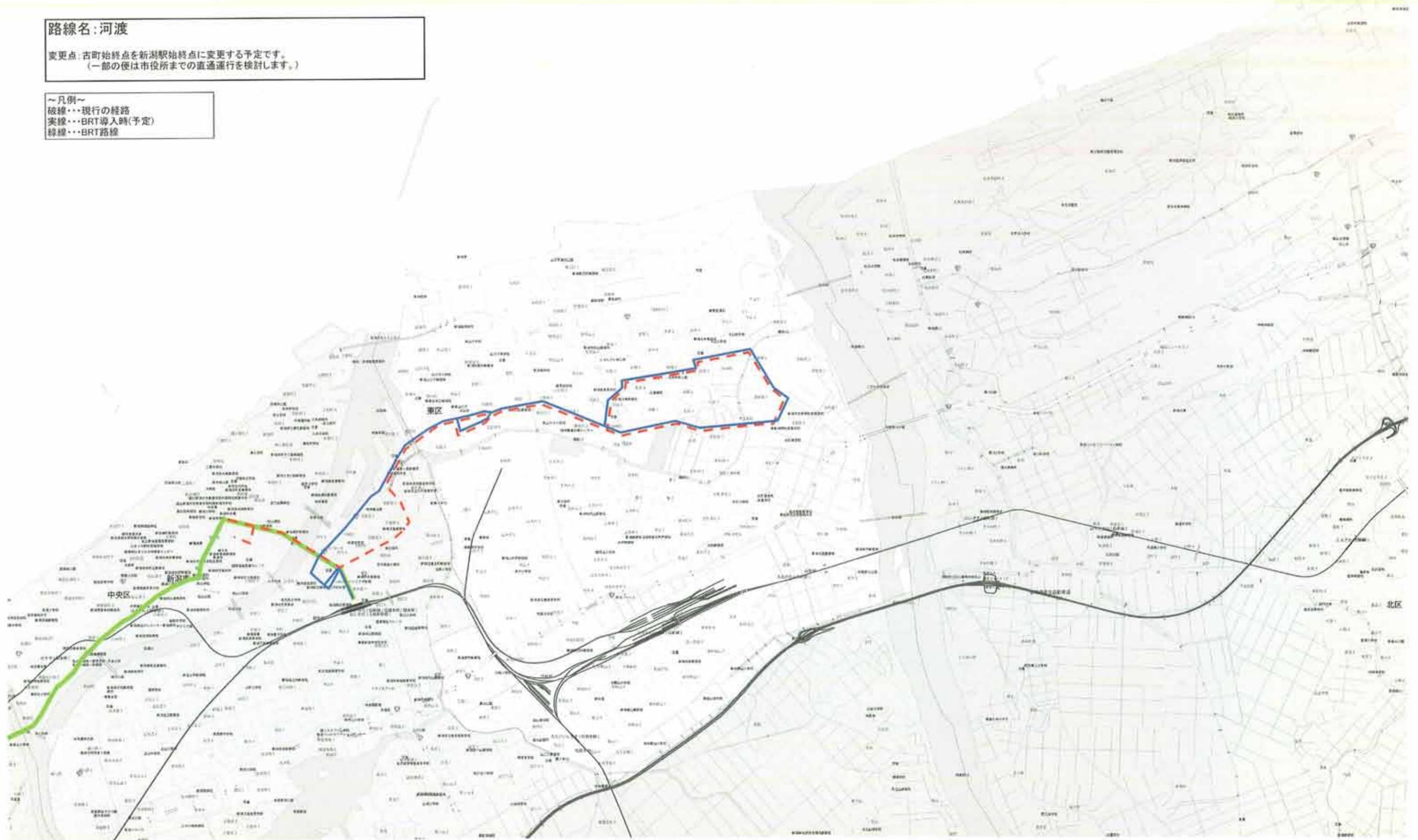
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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～

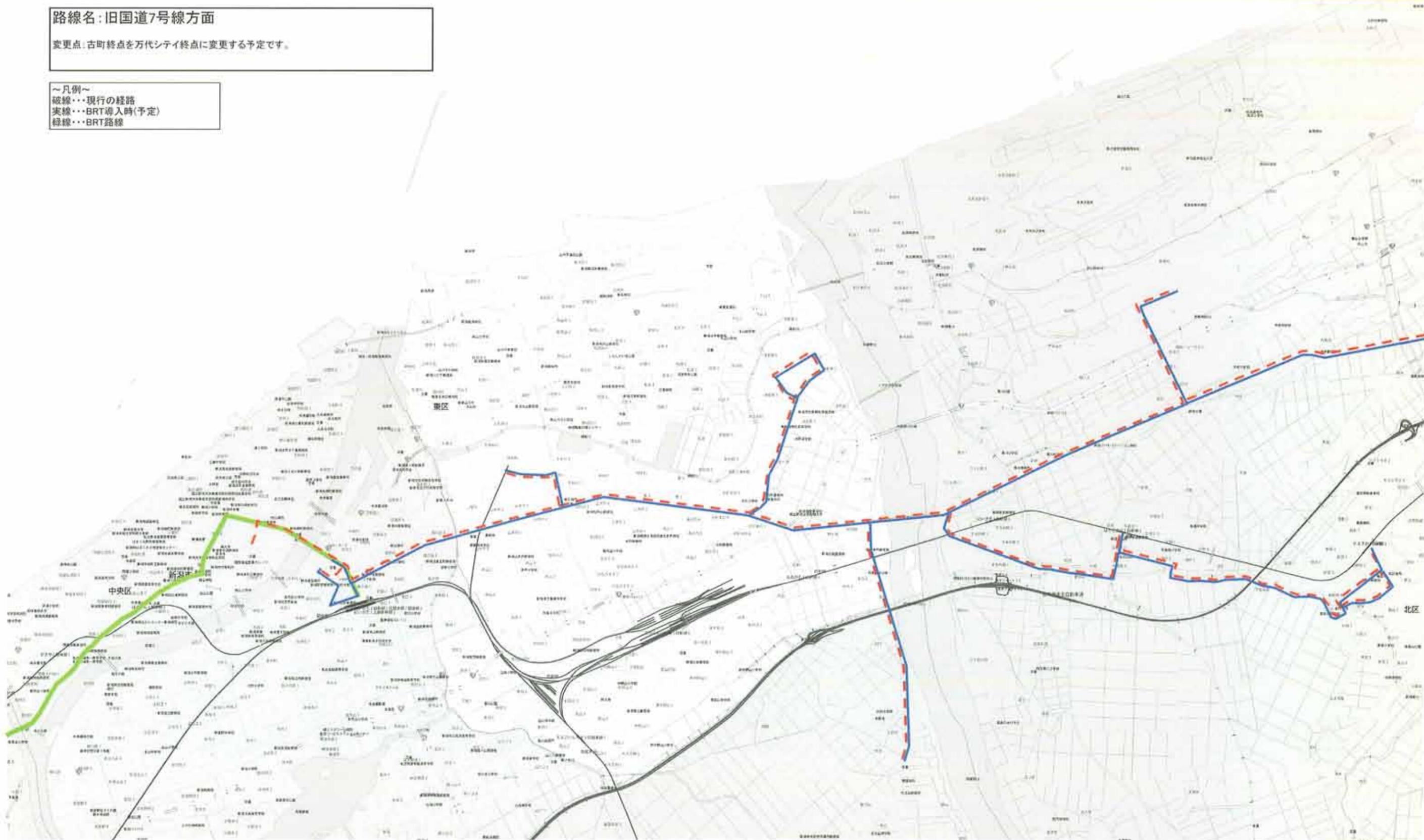
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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～

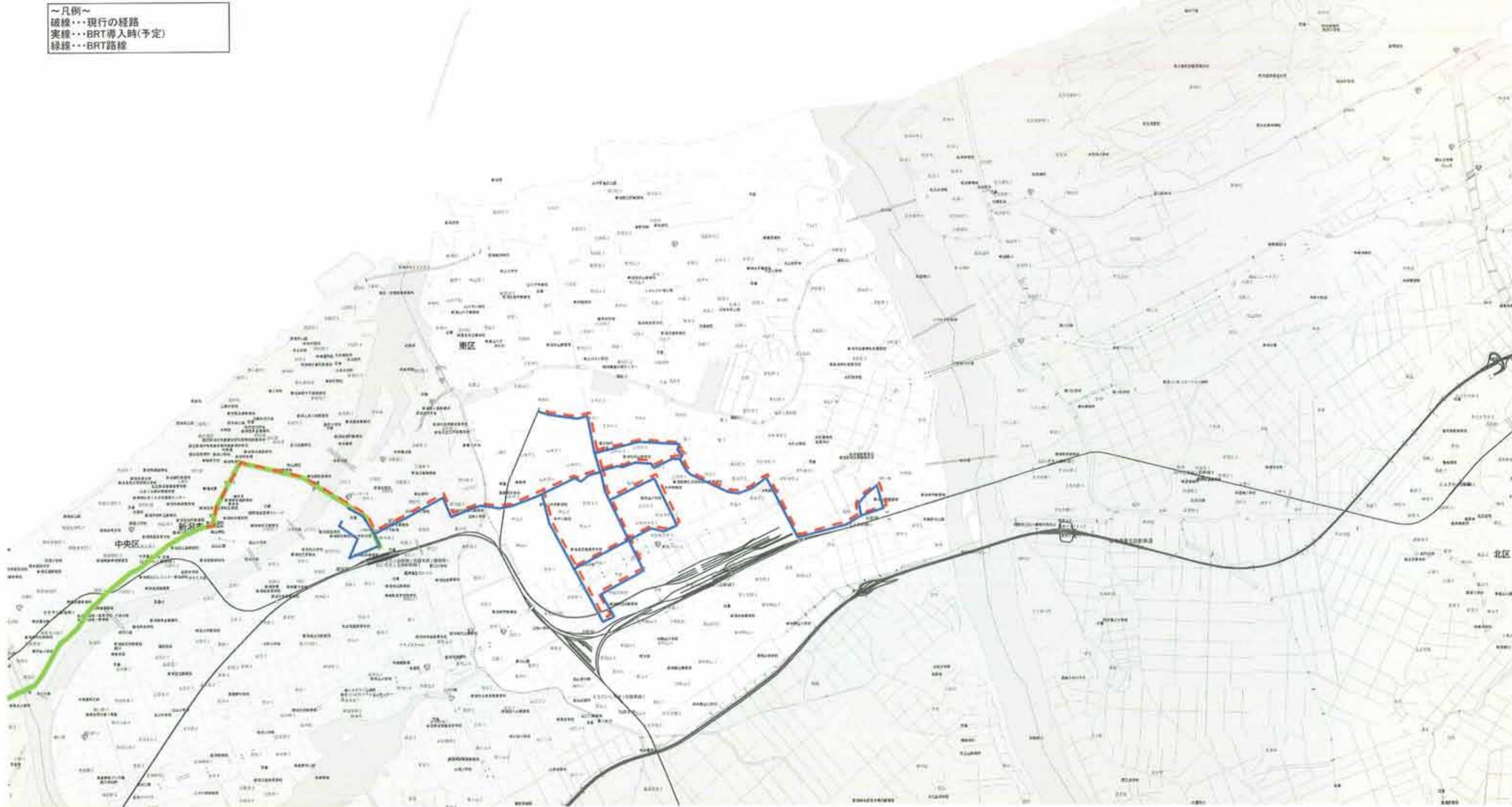
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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～

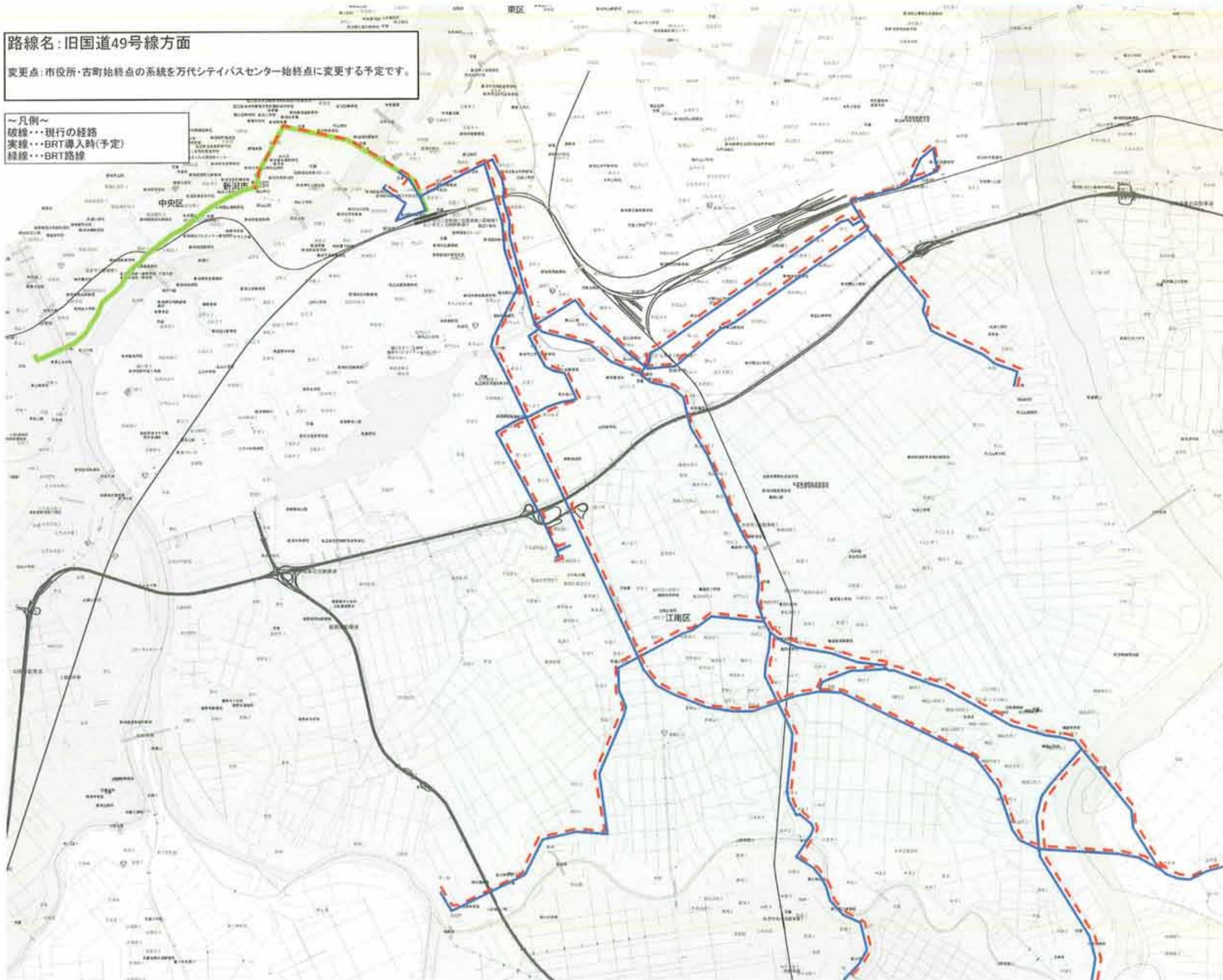
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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。

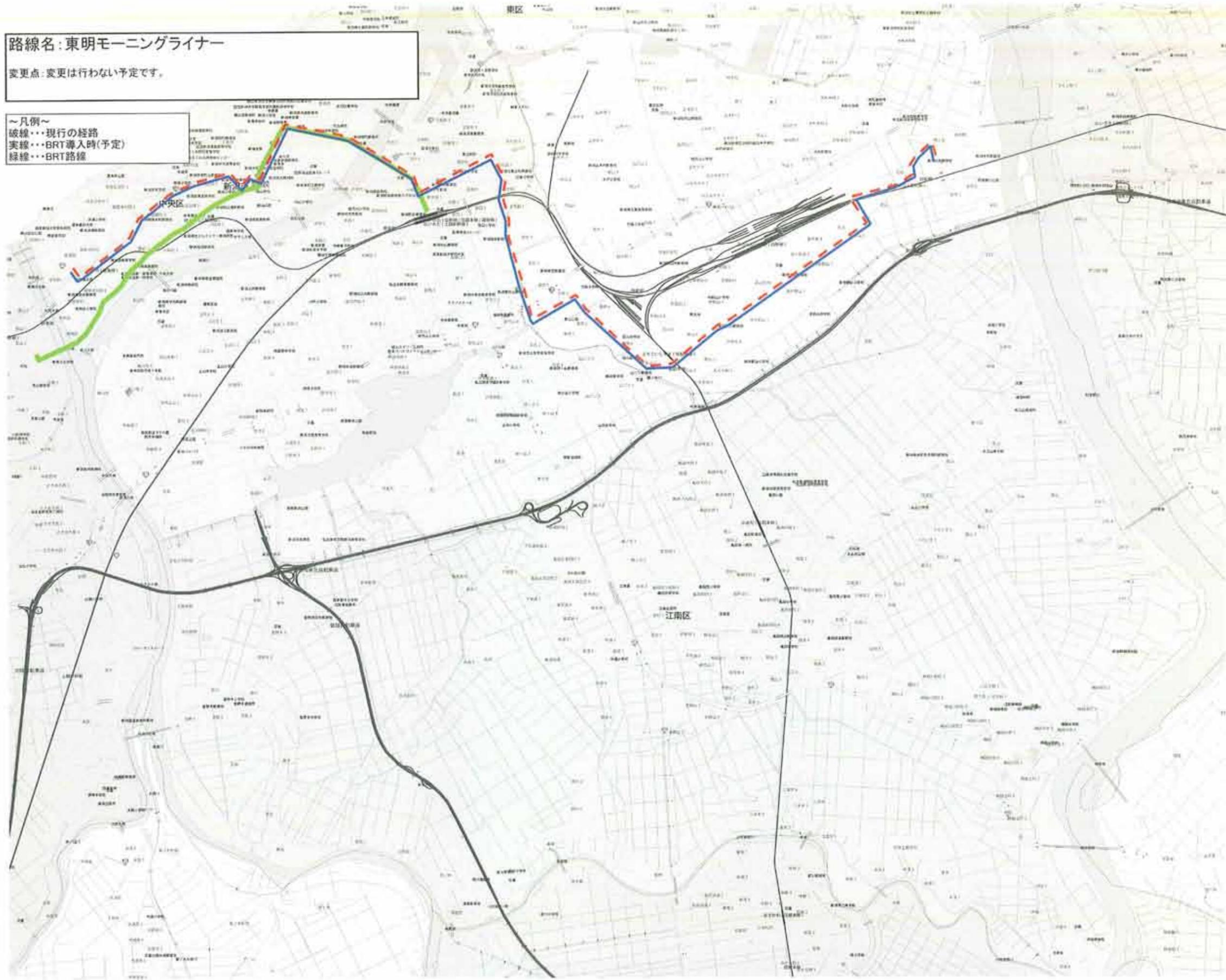
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

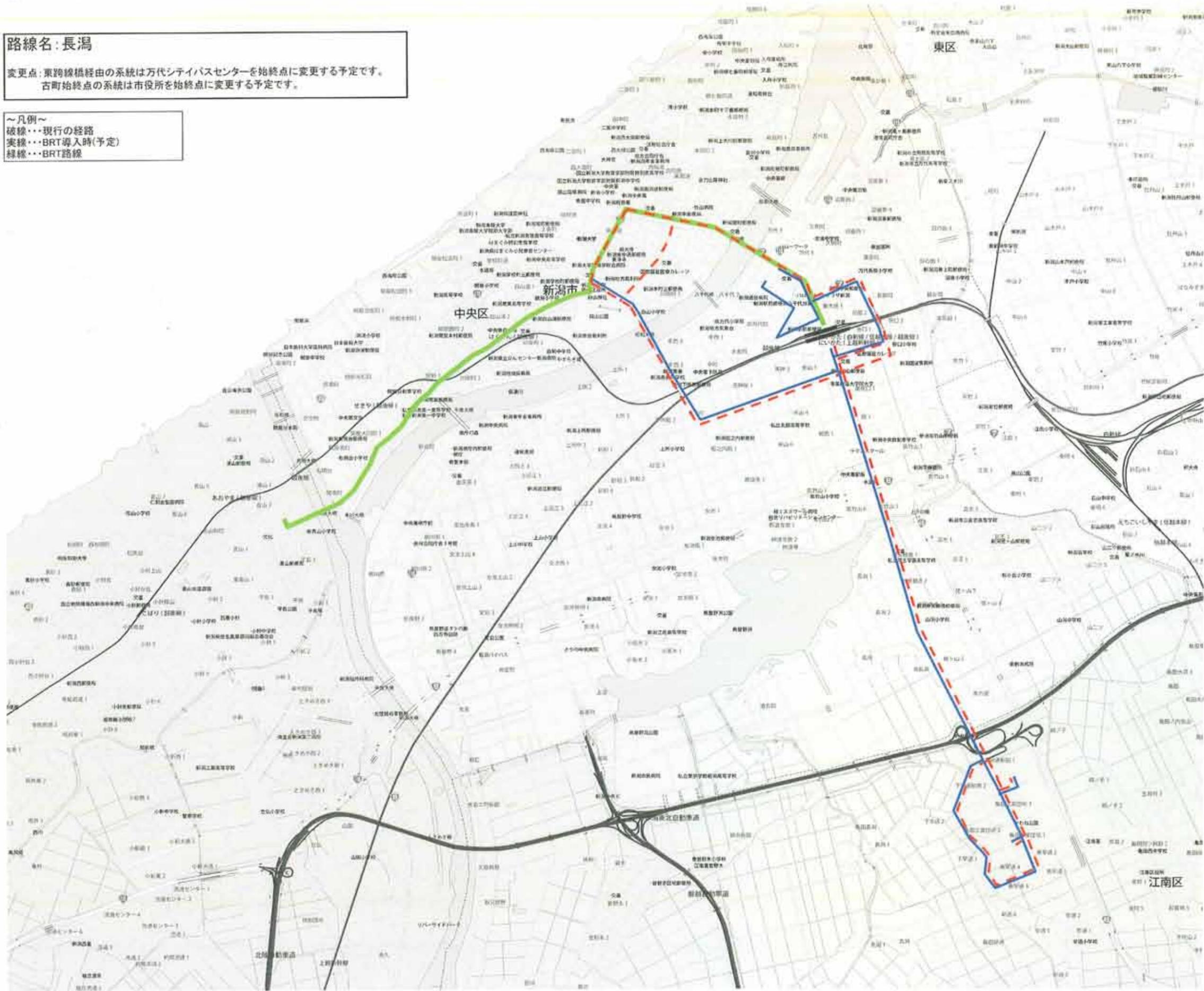
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



路線名:長湯

変更点:東跨線橋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。

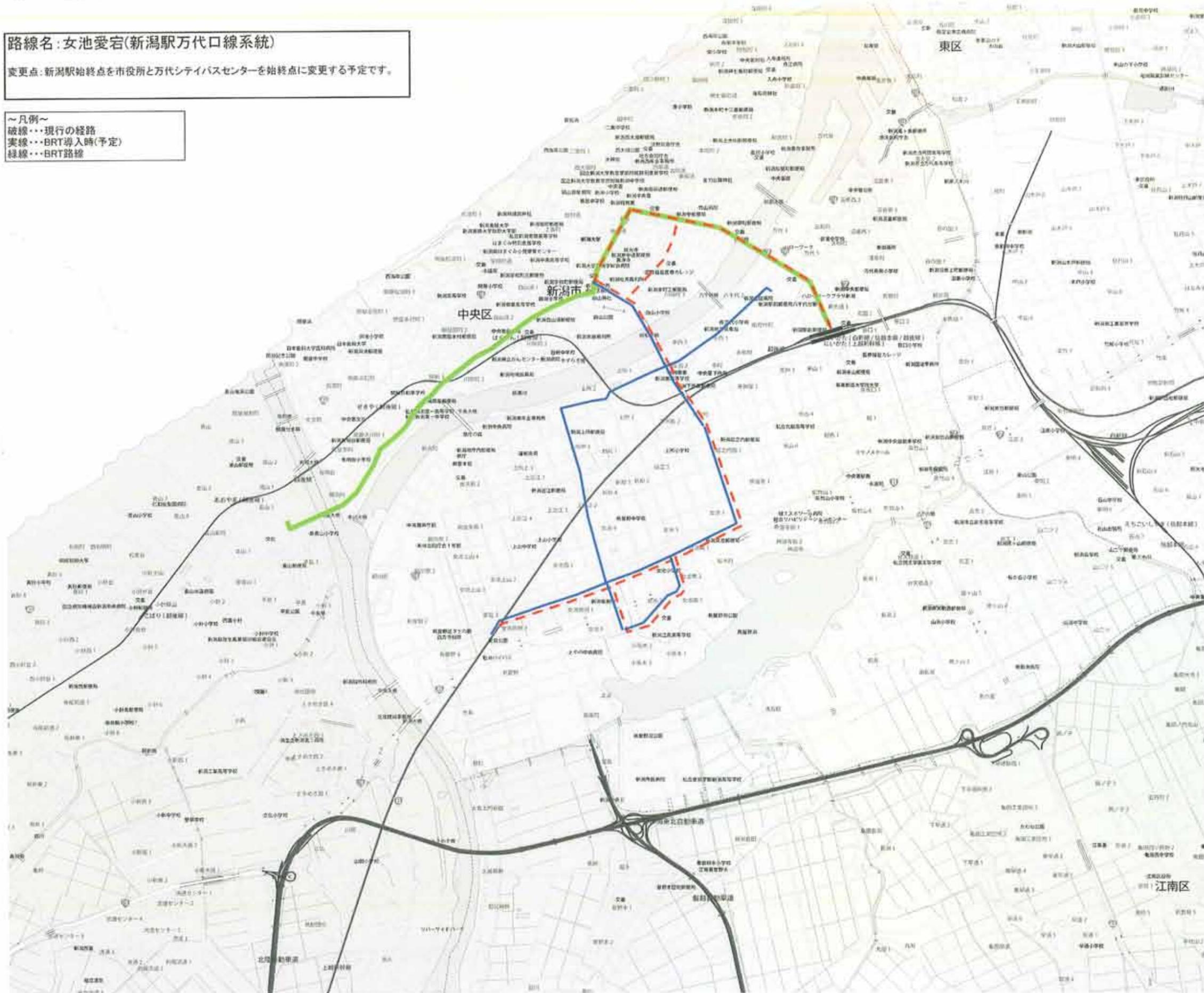
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

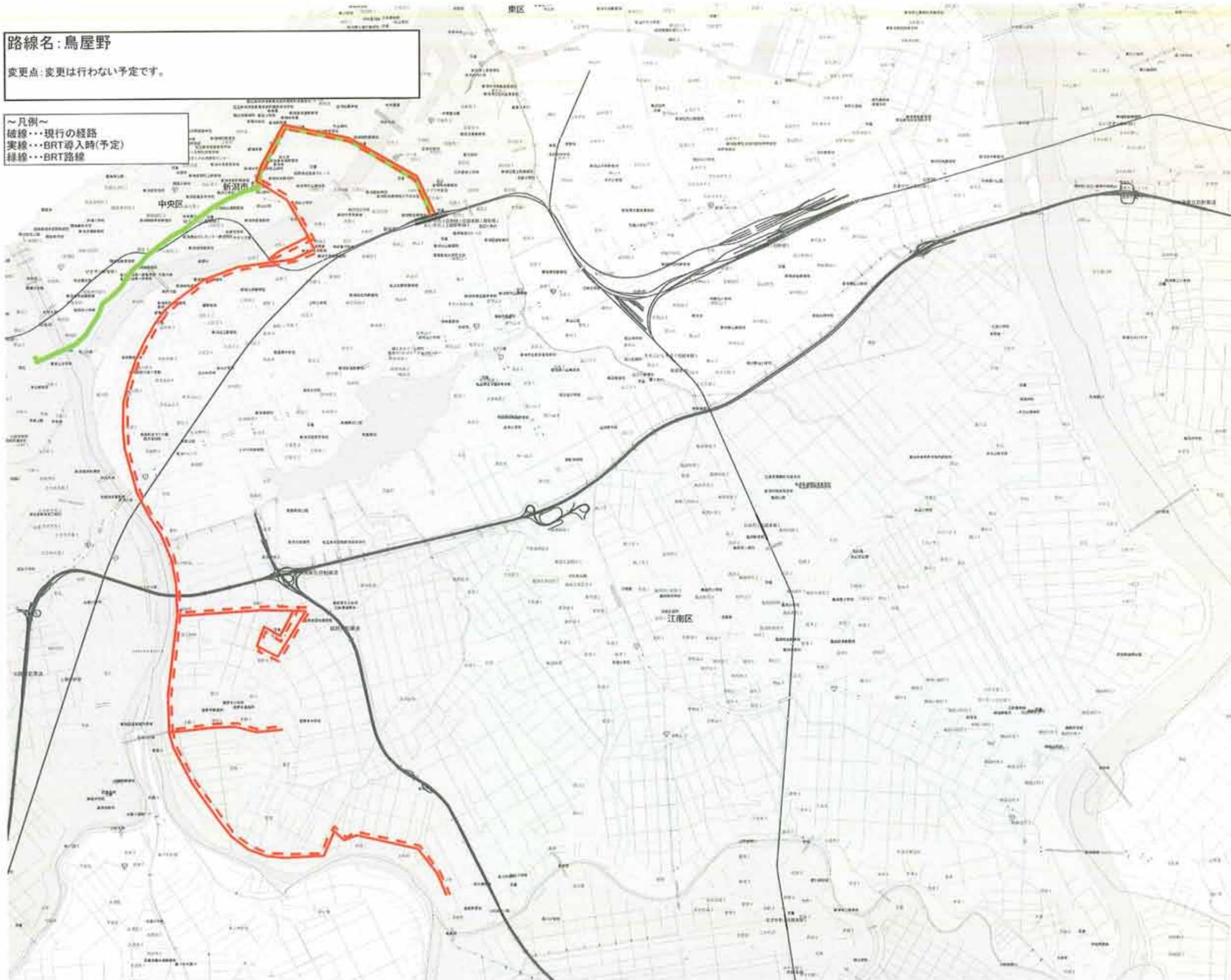
- ～凡例～
 破線・・・現行の経路
 実線・・・BRT導入時(予定)
 緑線・・・BRT路線



路線名: 鳥屋野

変更点: 変更は行わない予定です。

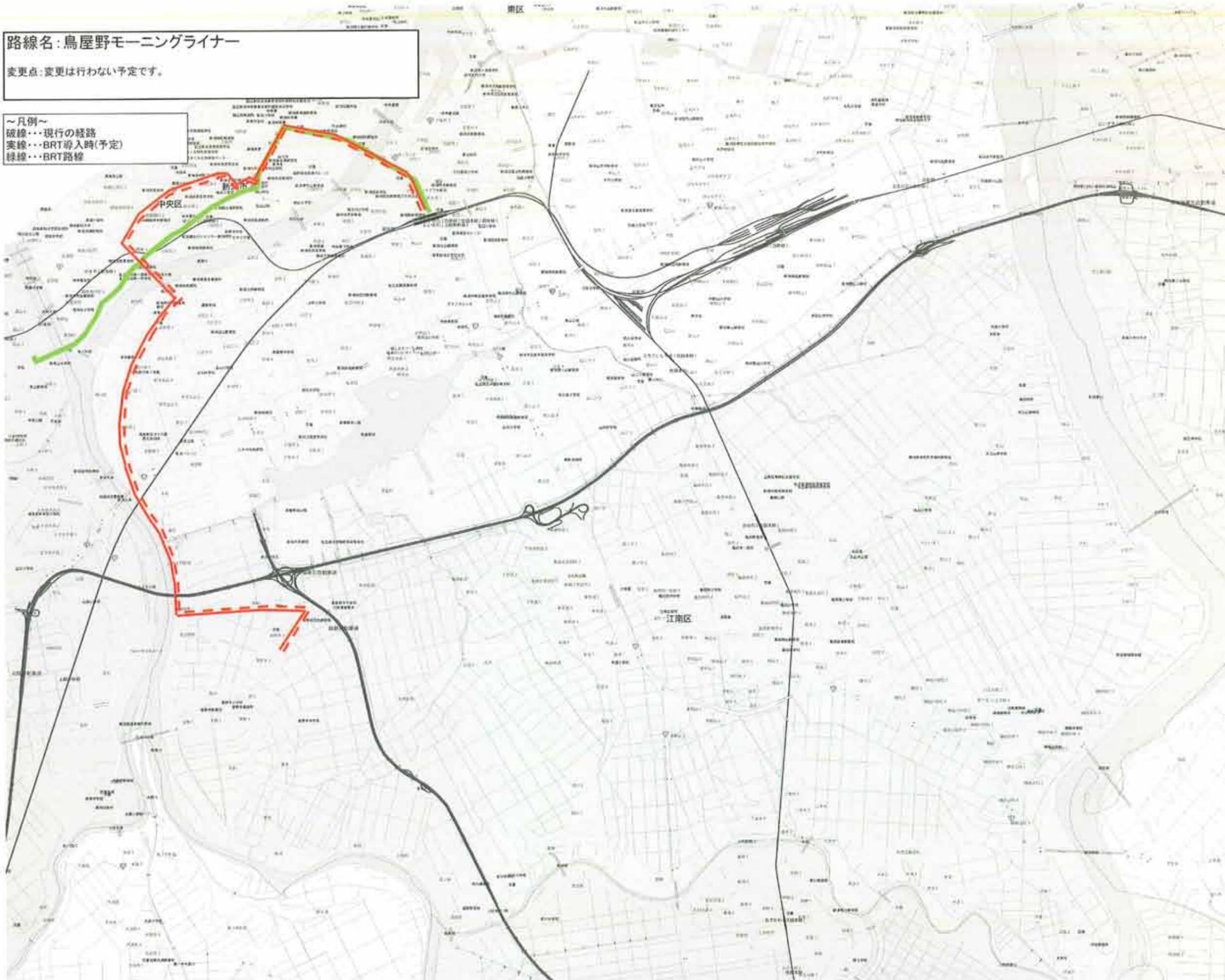
- ～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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

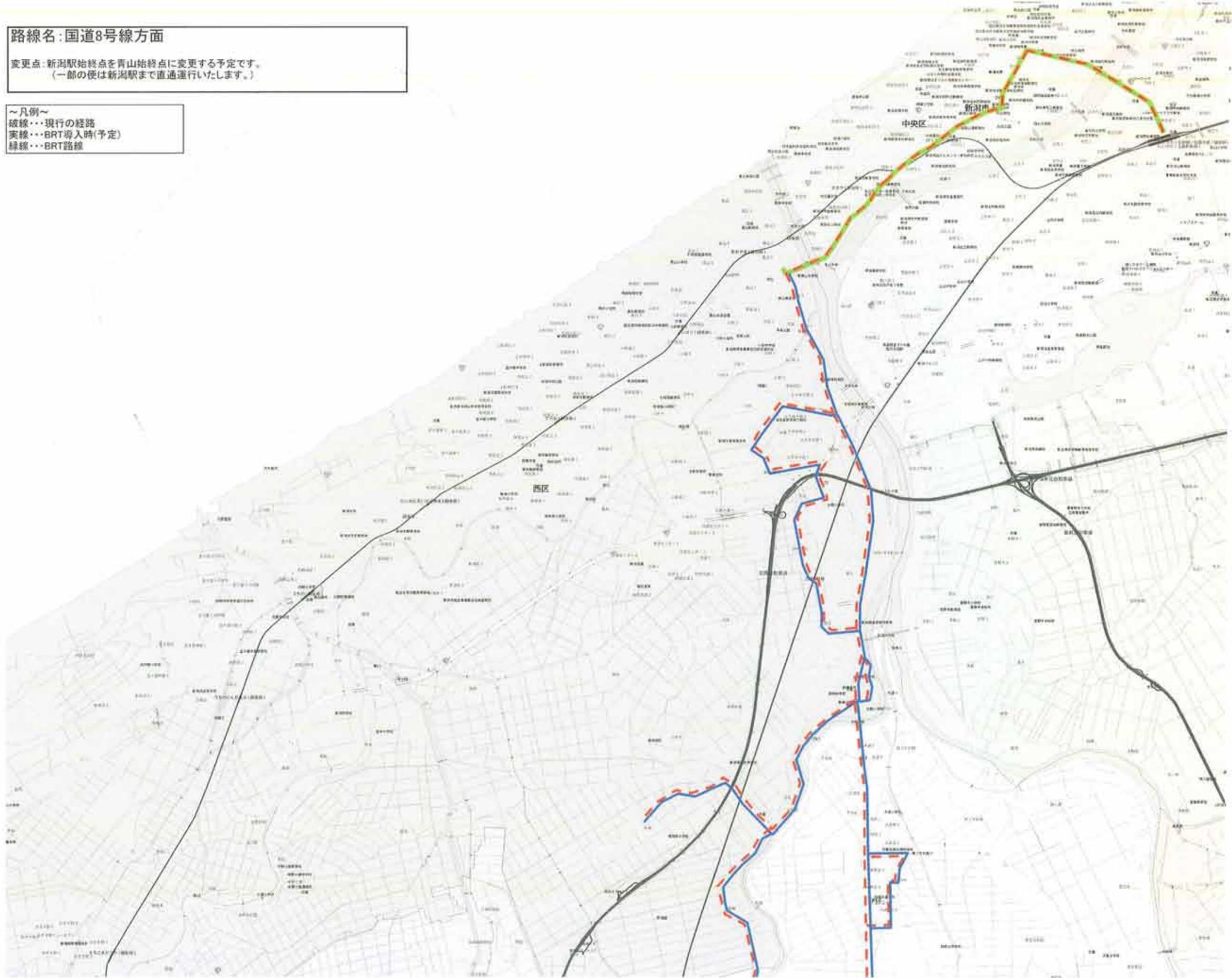


路線名:国道8号線方面

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~

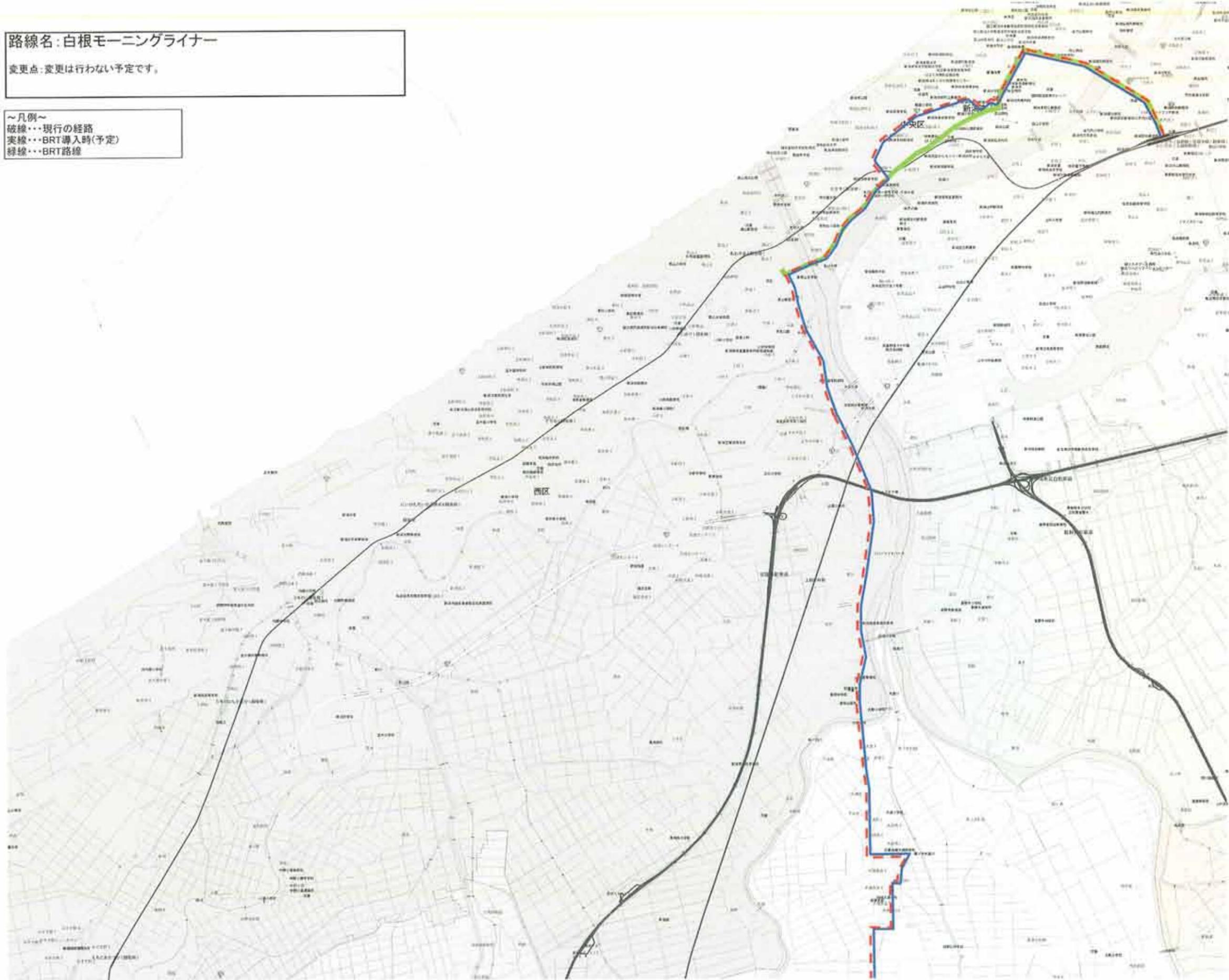
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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。

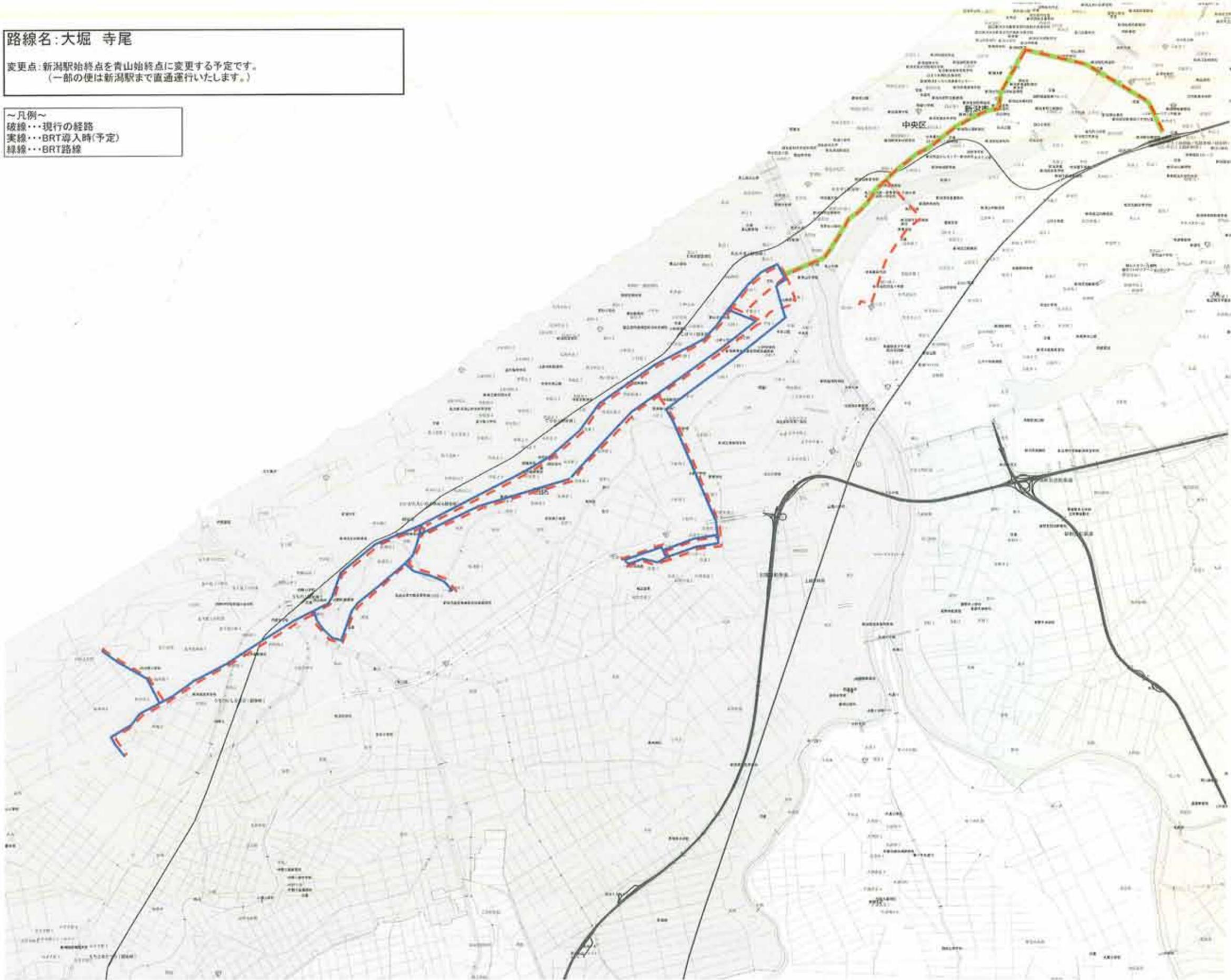
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。)

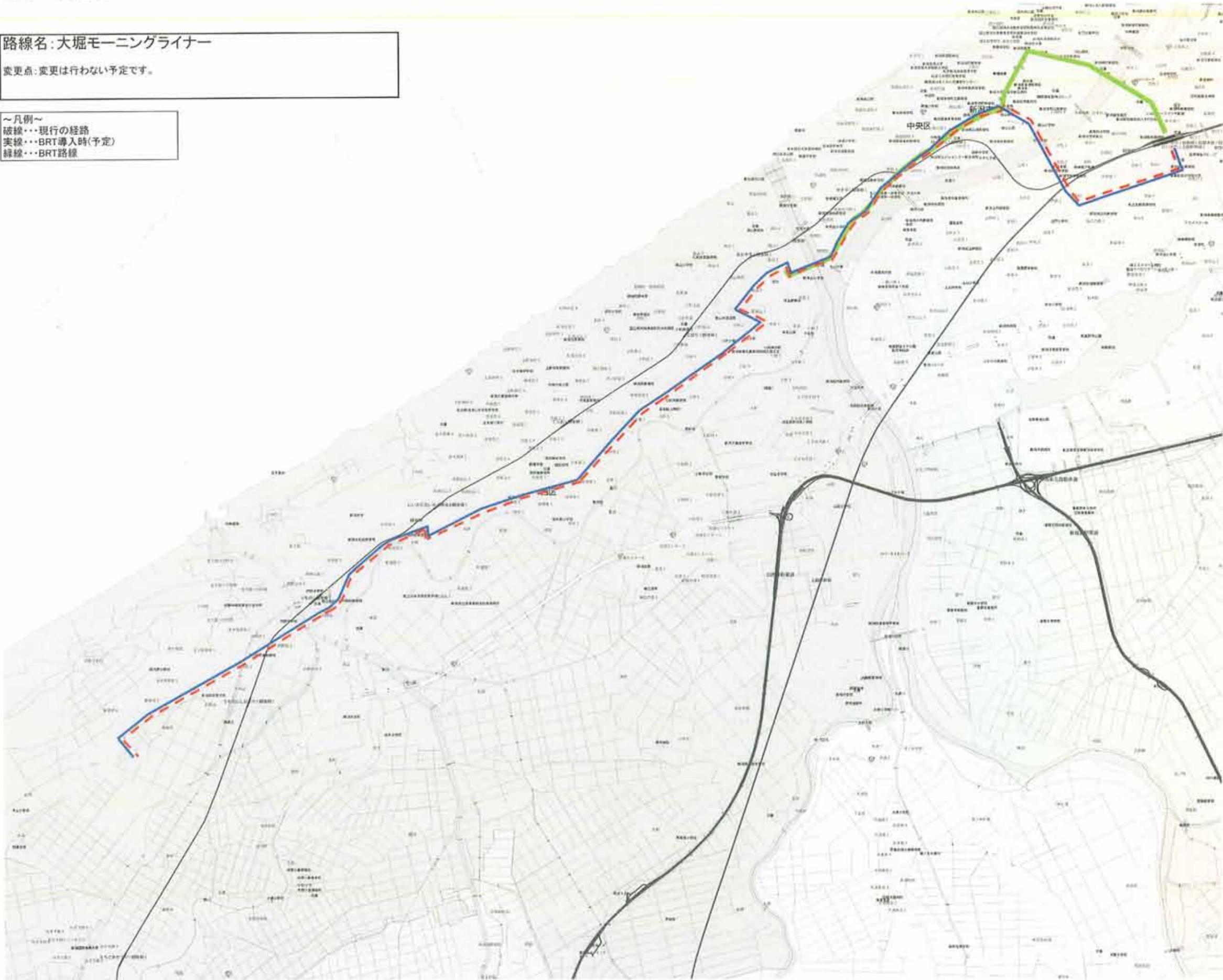
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

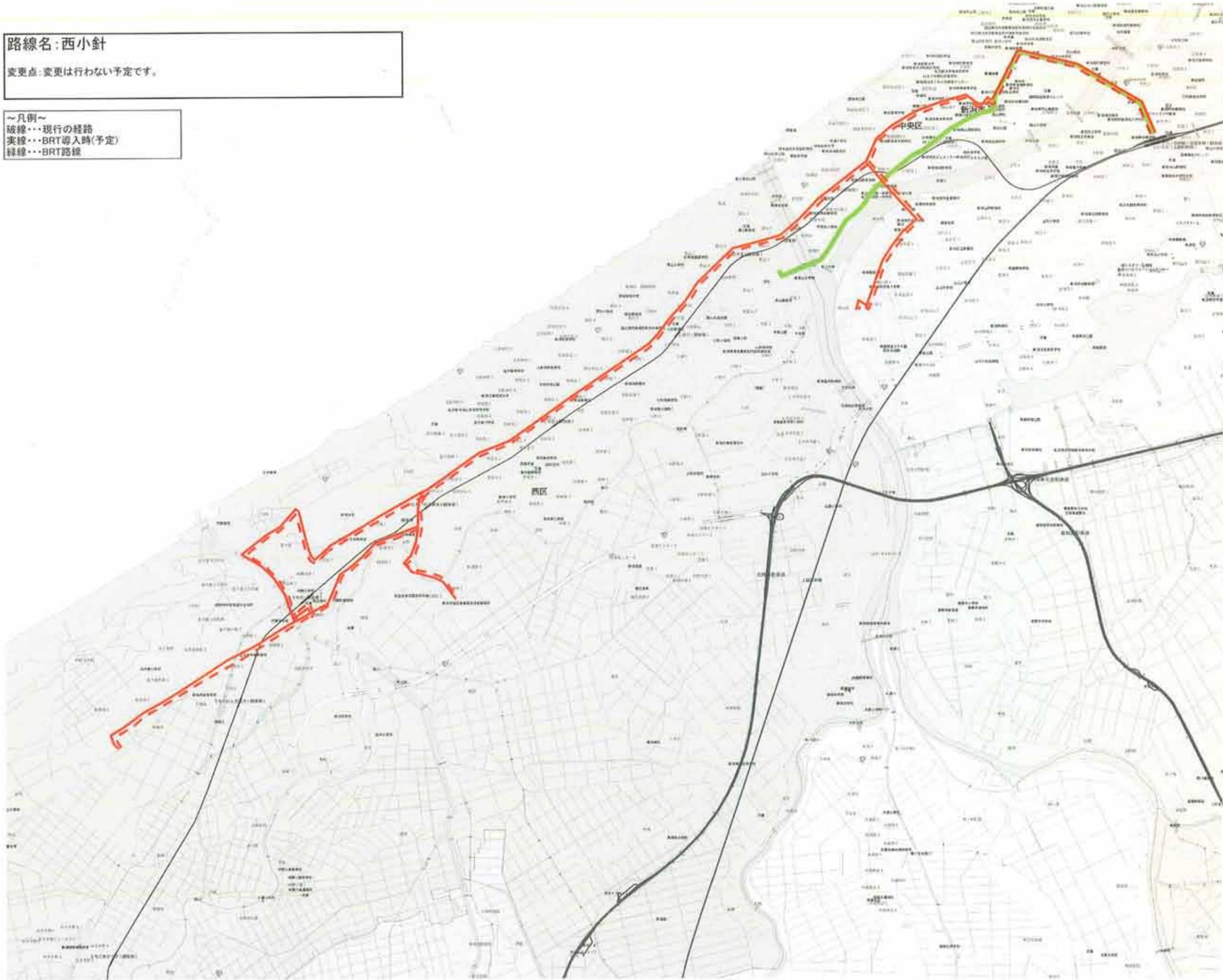
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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

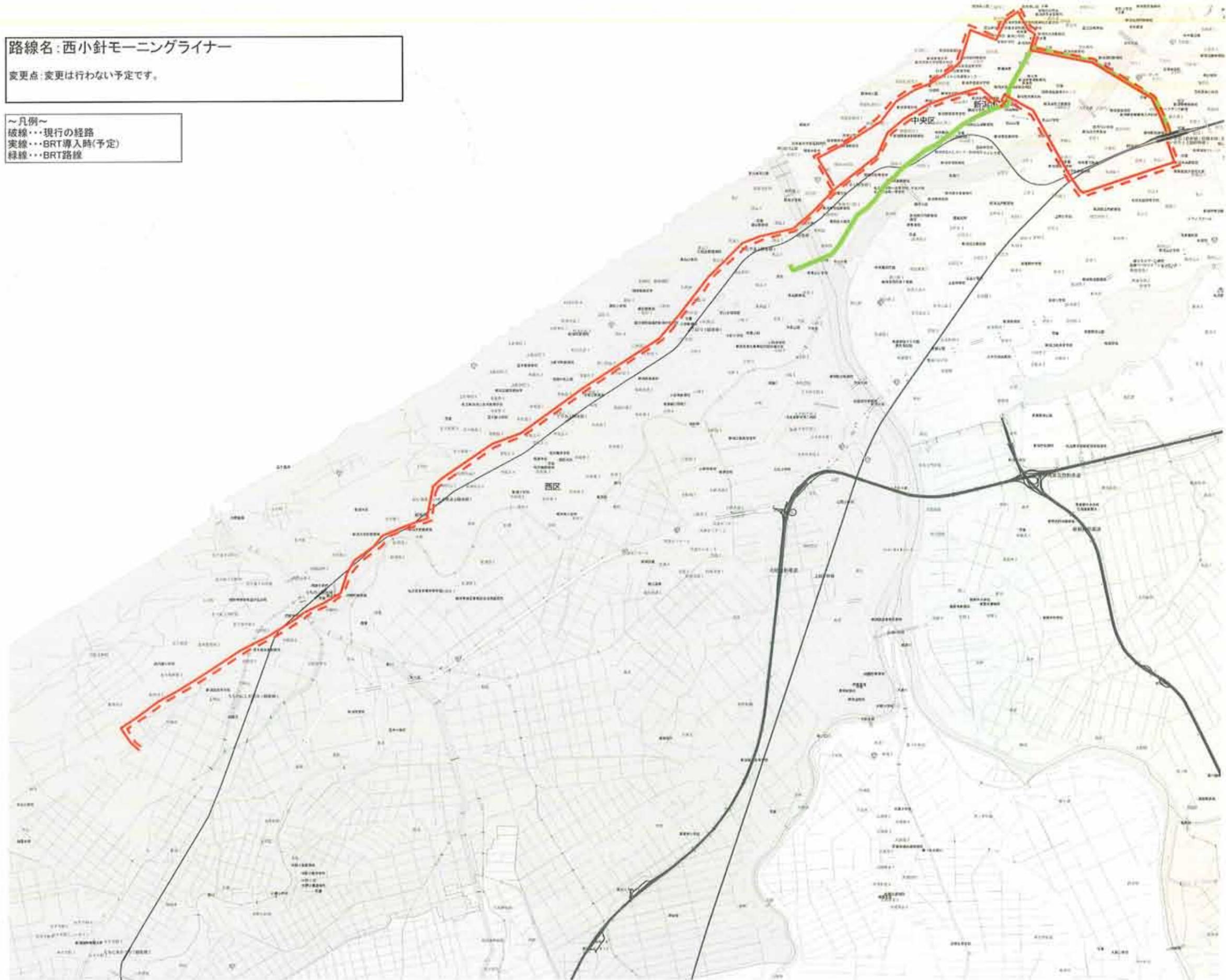


路線名: 西小針モーニングライナー

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

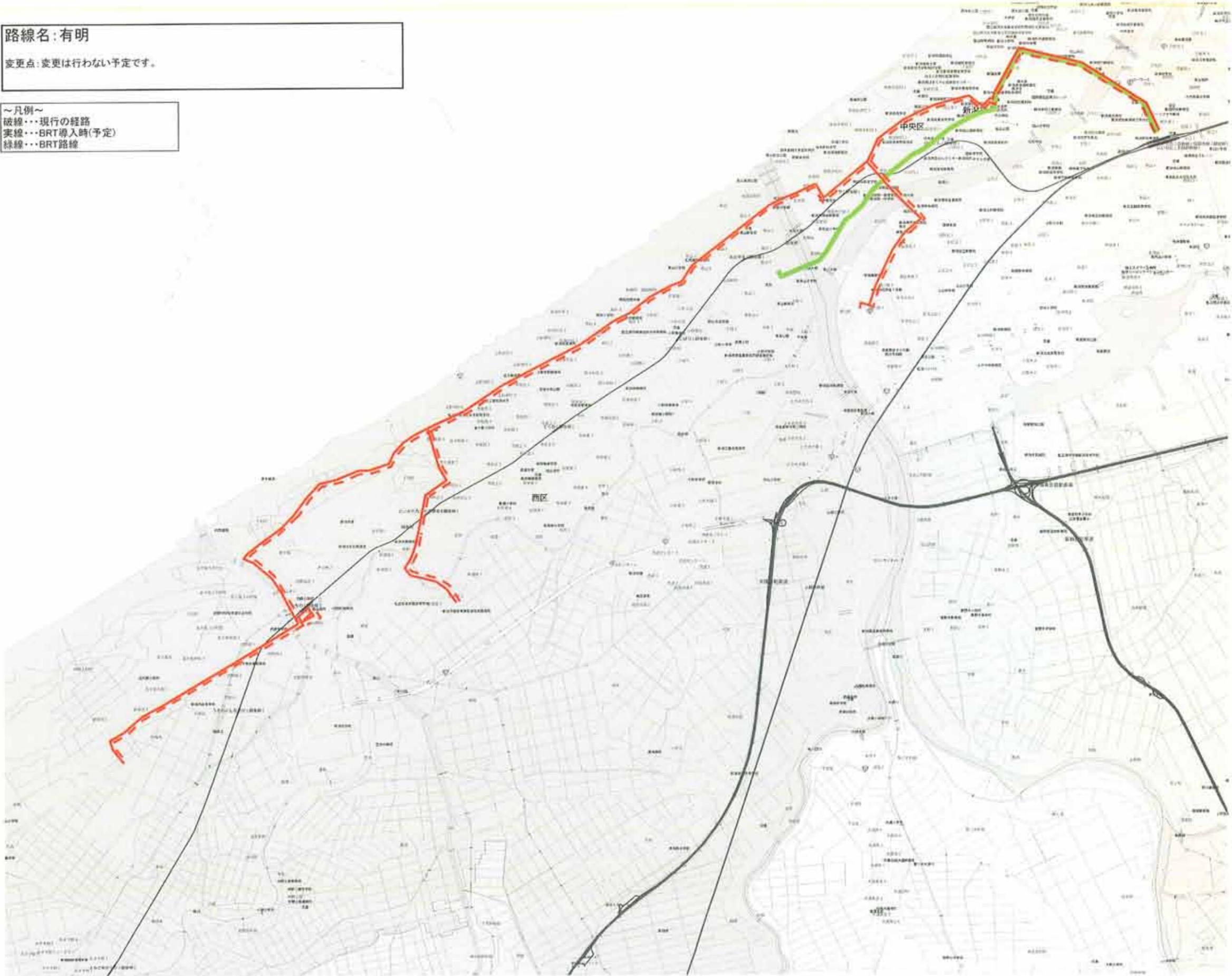


路線名:有明

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～

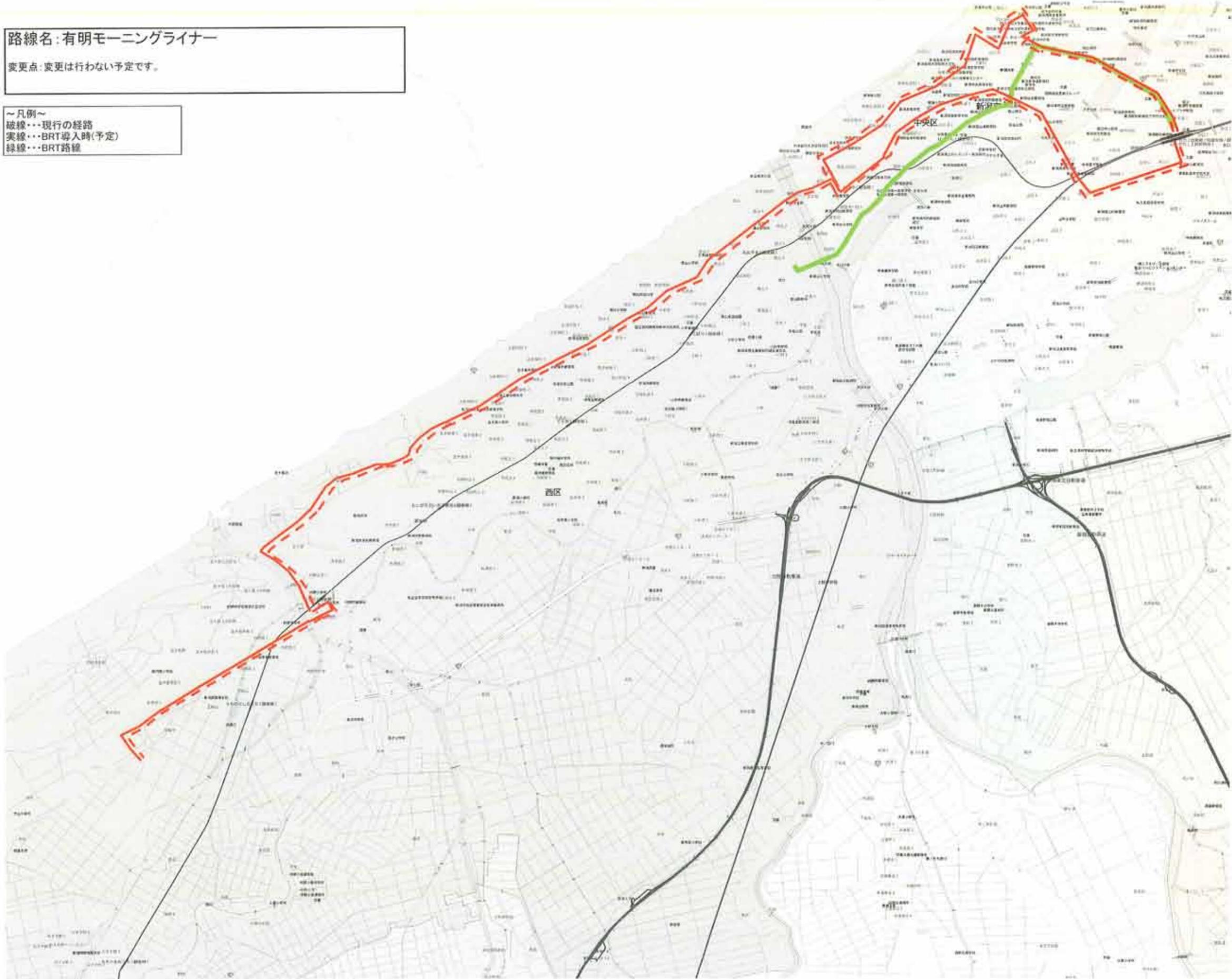
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



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。

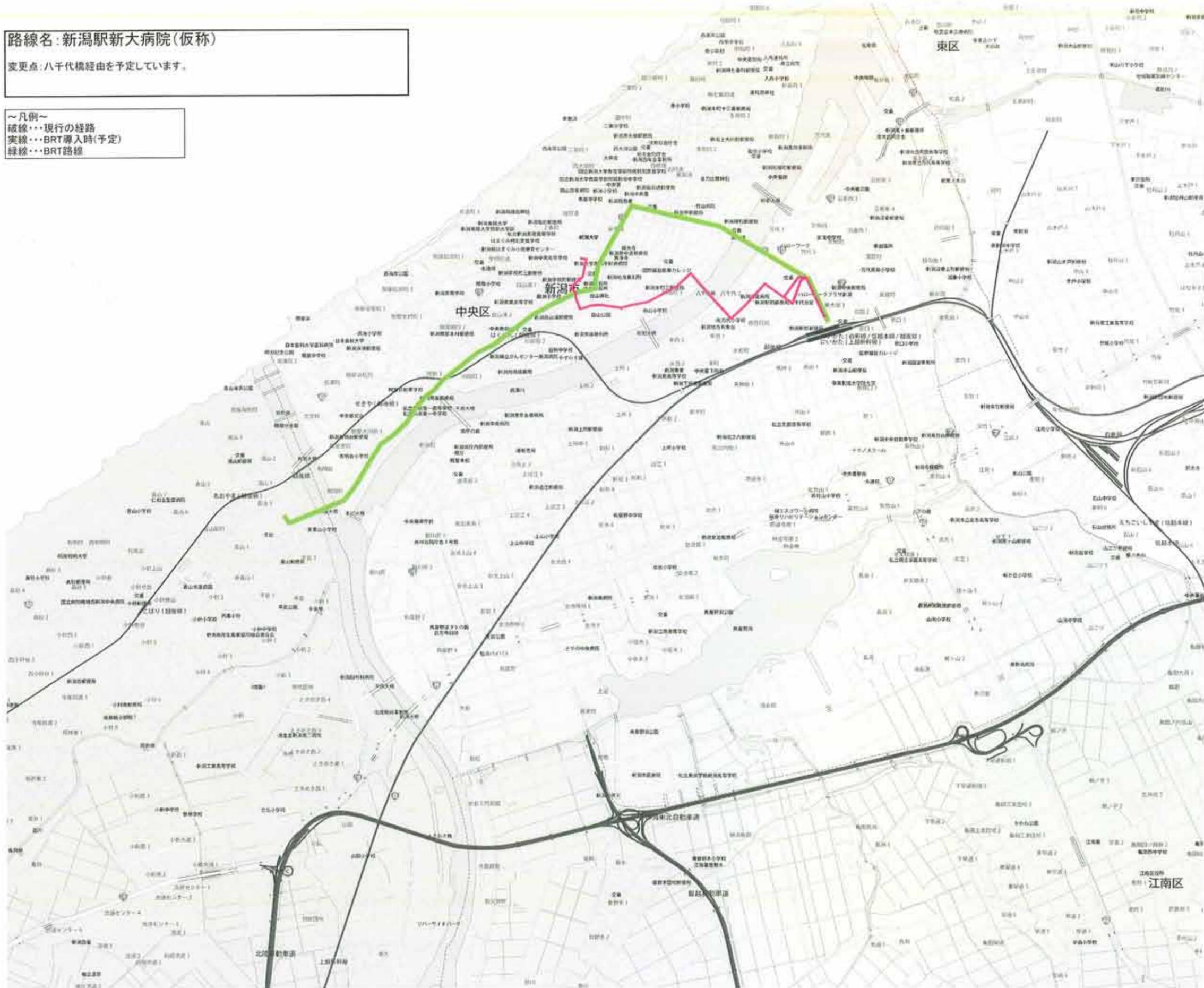
- ～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

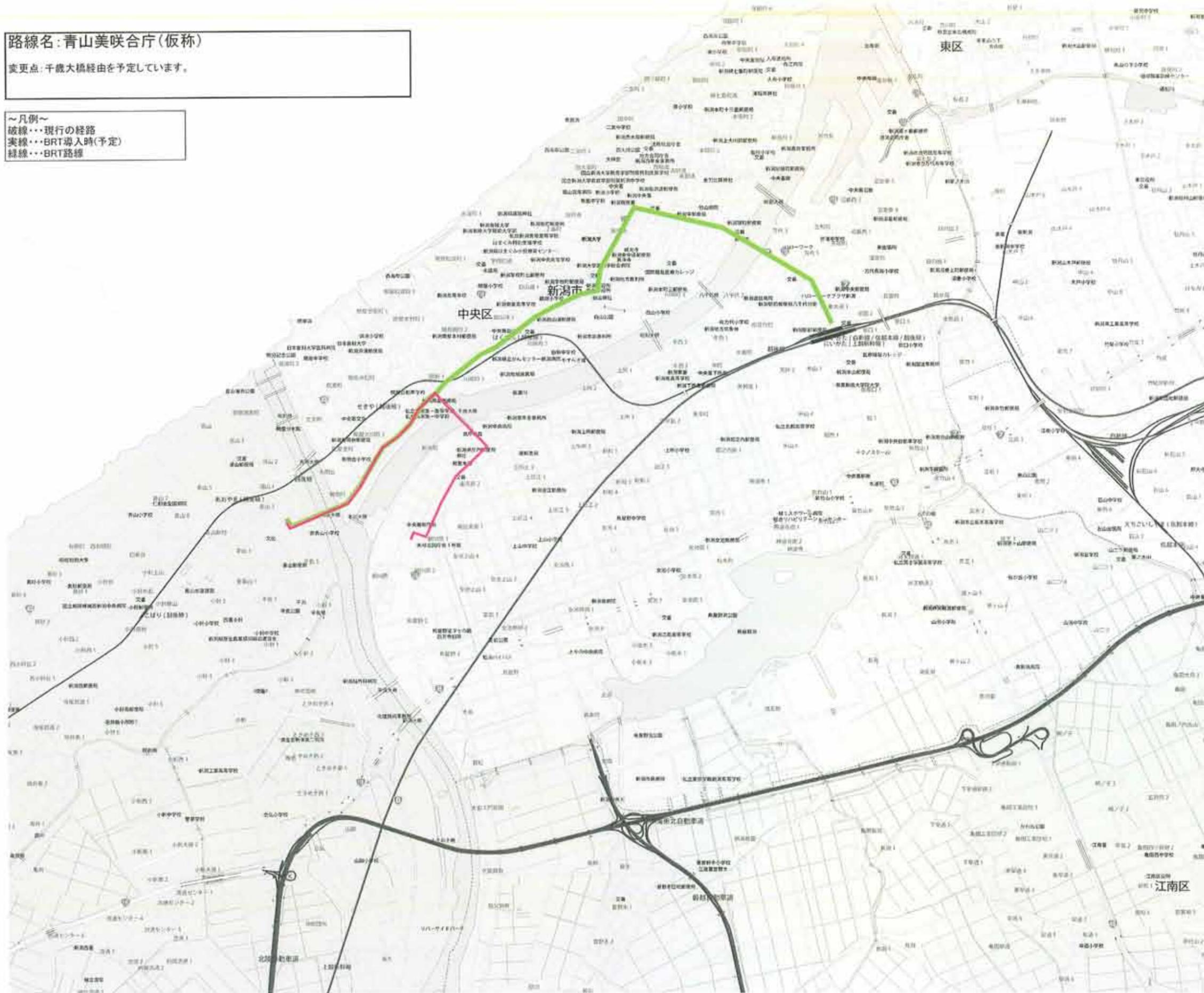
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



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。

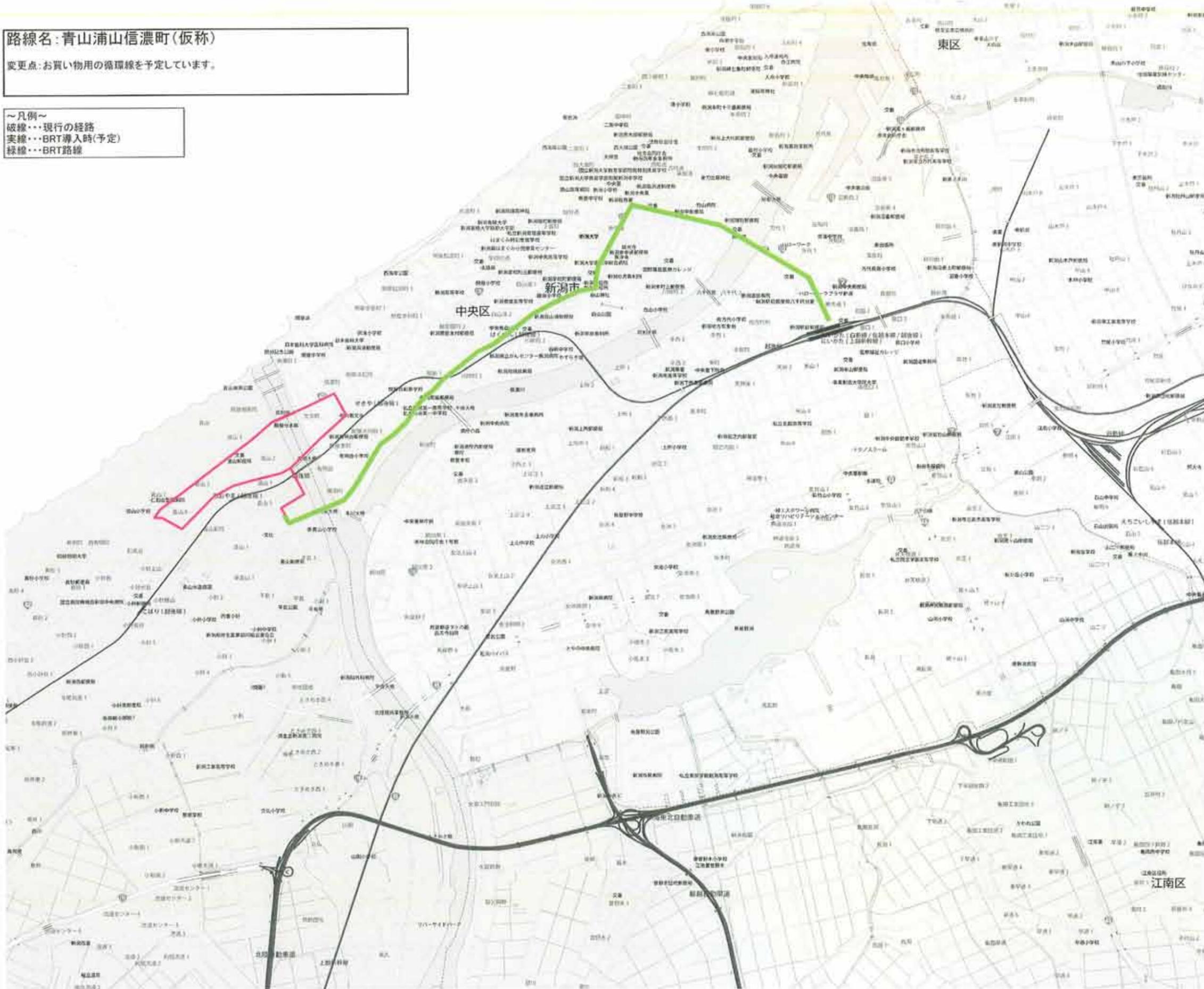
～凡例～
 破線・・・現行の経路
 実線・・・BRT導入時(予定)
 緑線・・・BRT路線



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。

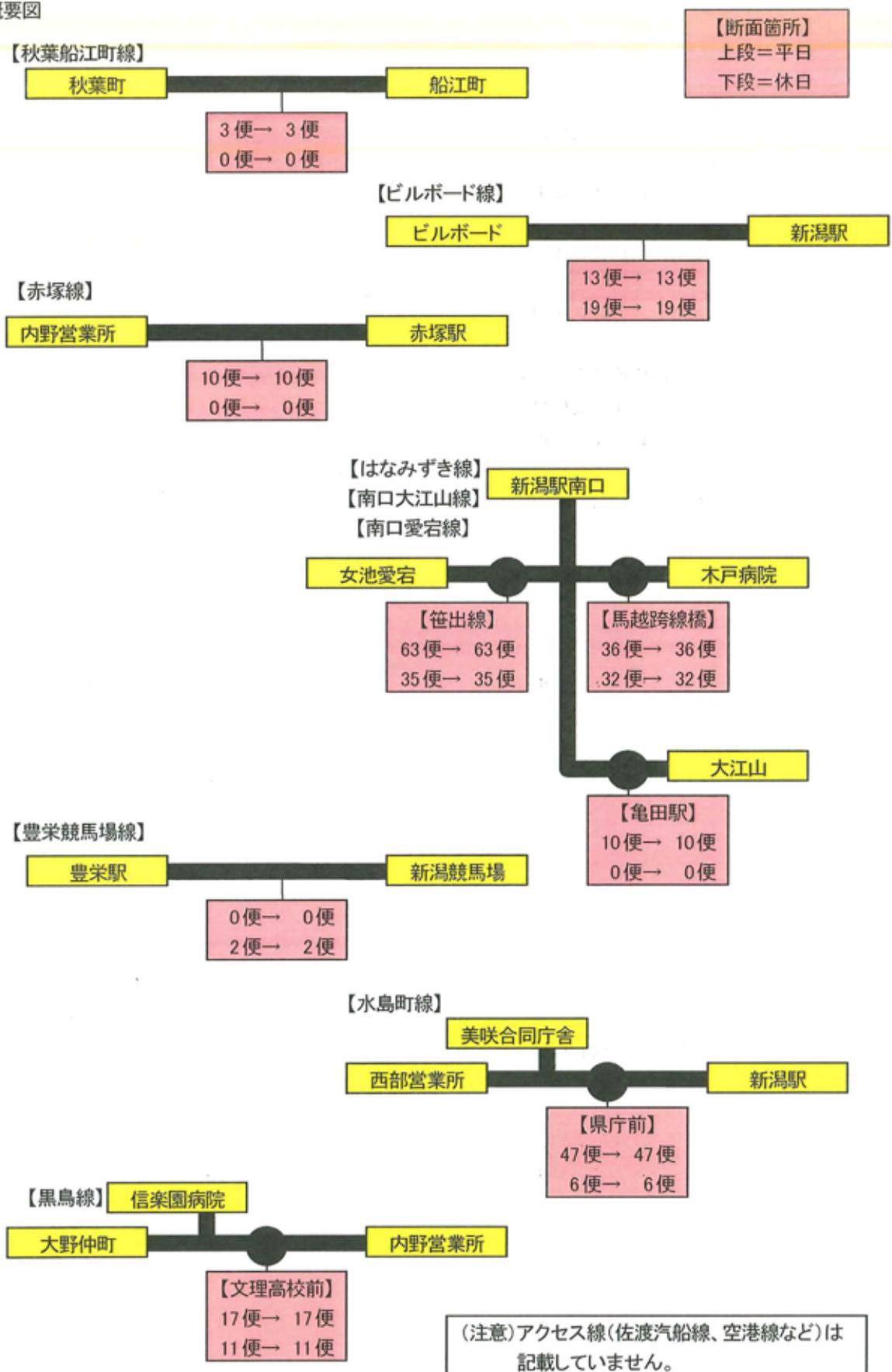
～凡例～
破線・・・現行の経路
実線・・・BRT導入時(予定)
緑線・・・BRT路線



□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	同左
	63,602.0	
	8,448.0	
利用者数(人/日)	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
	6	
総走行距離(km/年)	71,001.0	同左
	6,372.0	
利用者数(人/日)	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
	2	
総走行距離(km/年)	2,352.0	同左
	1,524.0	
利用者数(人/日)	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
	90	
総走行距離(km/年)	273,763.0	同左
	67,956.0	
利用者数(人/日)	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
	19	
総走行距離(km/年)	3,185	同左
	2,280	
利用者数(人/日)	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

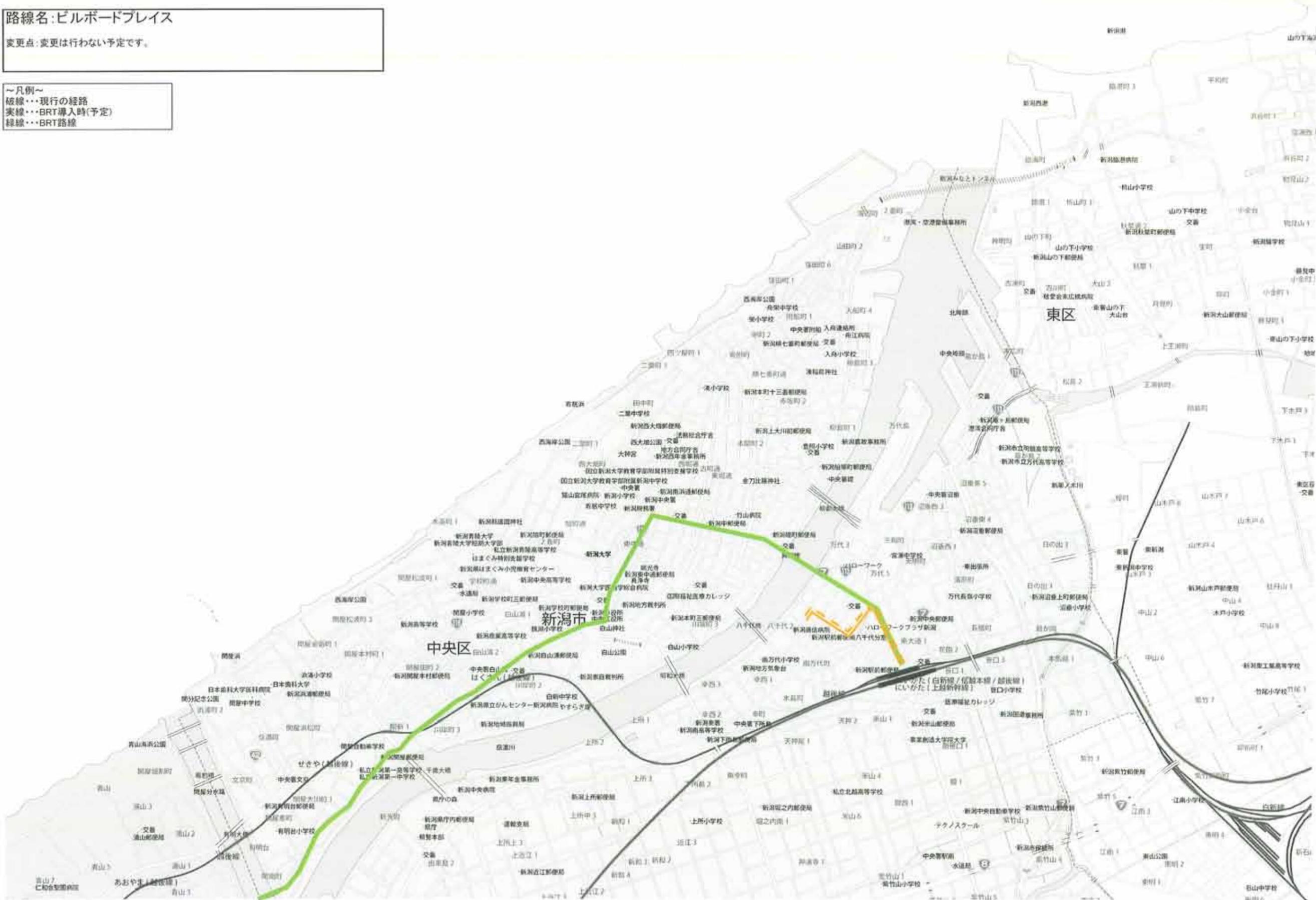
【様式6-2 g) バス路線網図】 (平成24年10月時点での予定です。)

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

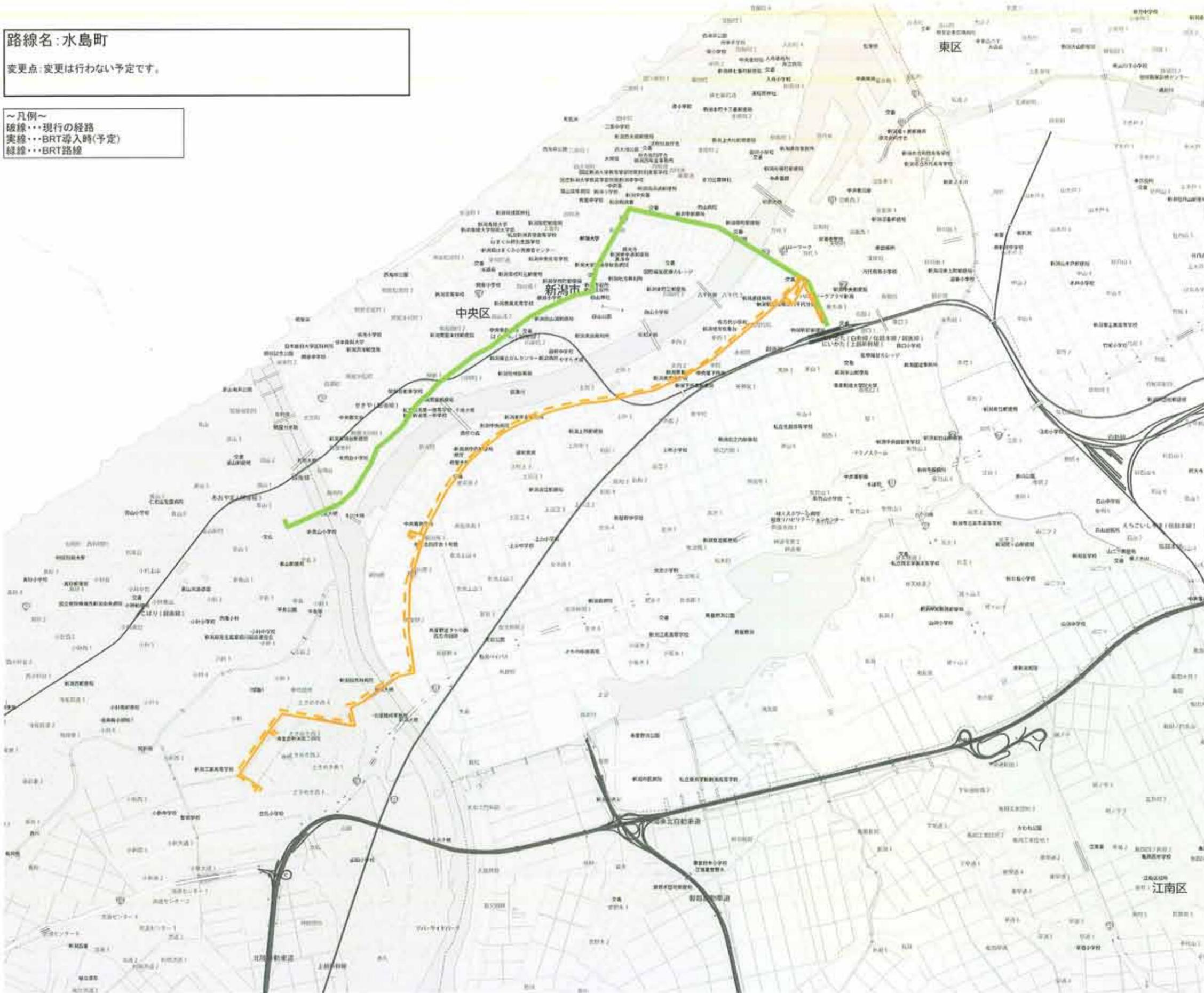


路線名:水島町

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

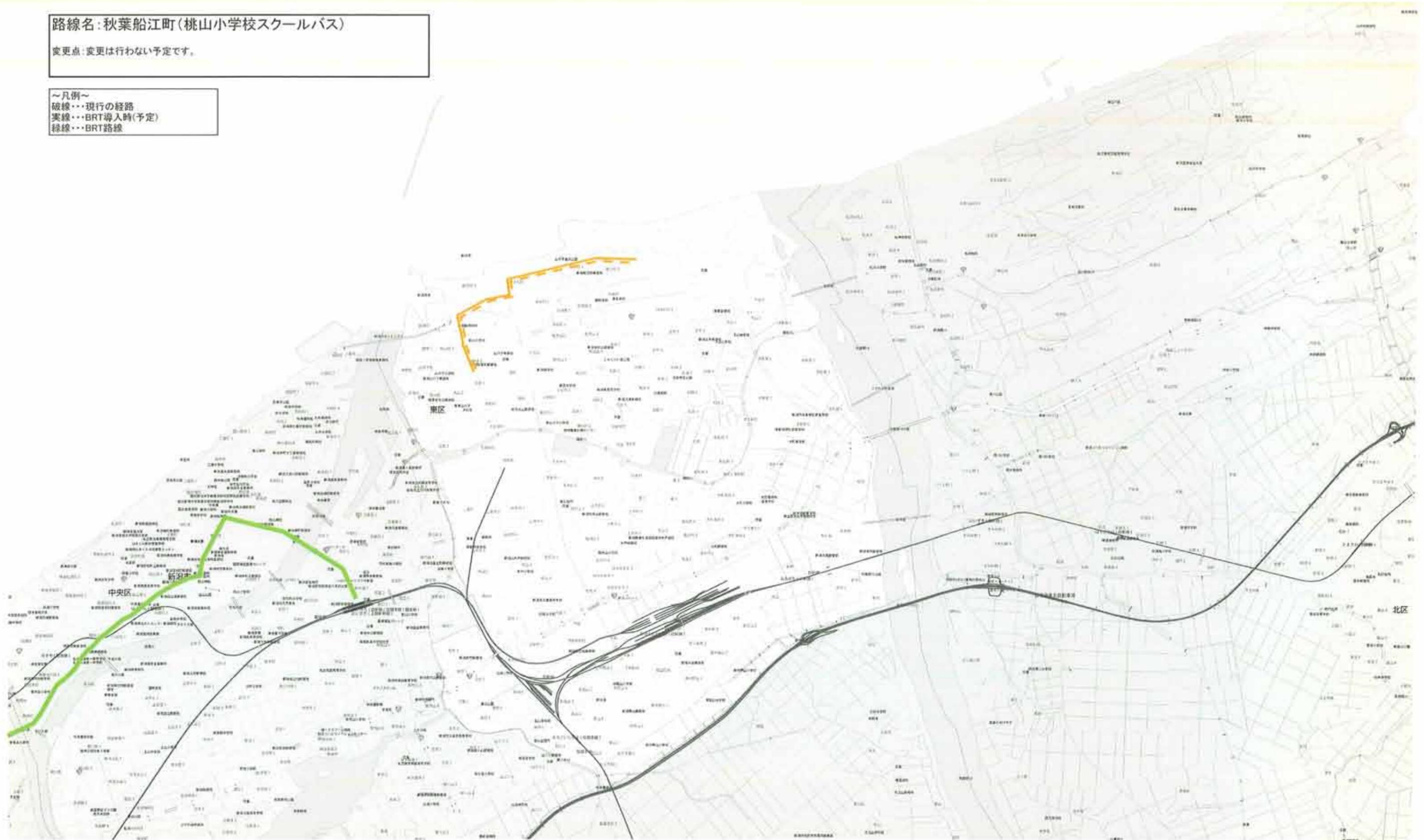


路線名:秋葉船江町(桃山小学校スクールバス)

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

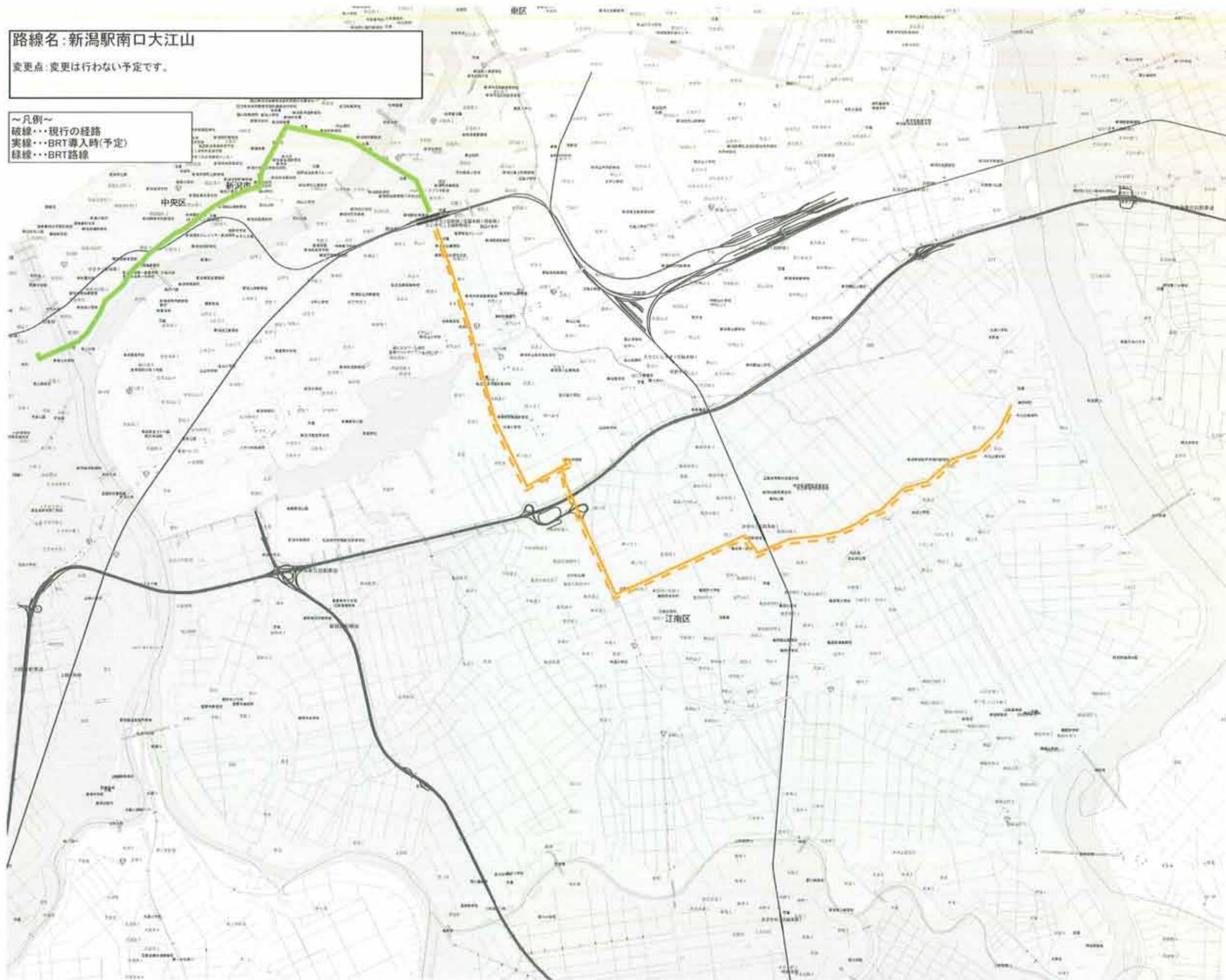


路線名:新潟駅南口大江山

変更点:変更は行わない予定です。

～凡例～

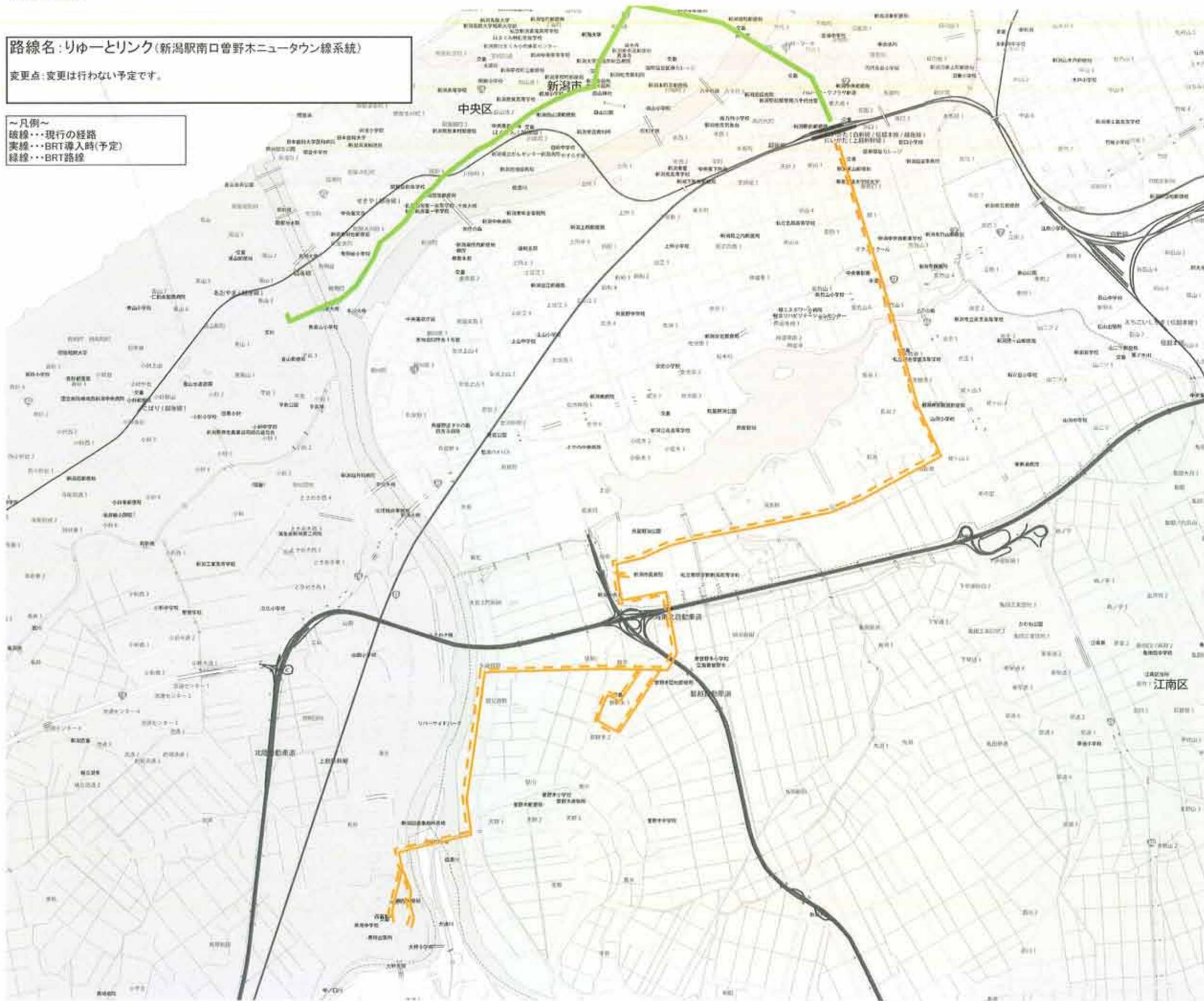
- 破線・・・現行の経路
- 実線・・・BRT導入時(予定)
- 緑線・・・BRT路線



路線名:りゅーとリンク(新潟駅南口魯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

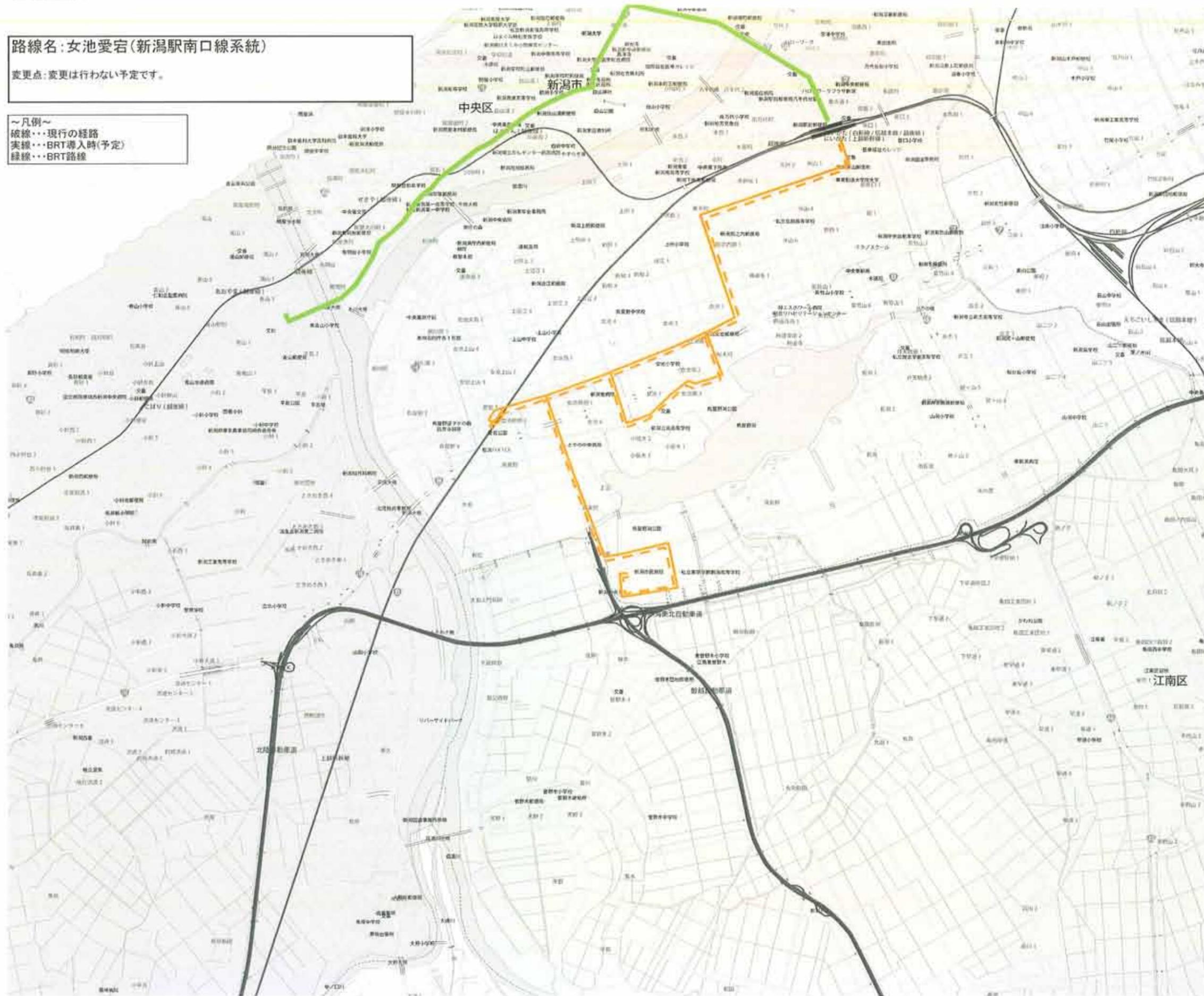


路線名:女池愛宕(新潟駅南口線系統)

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

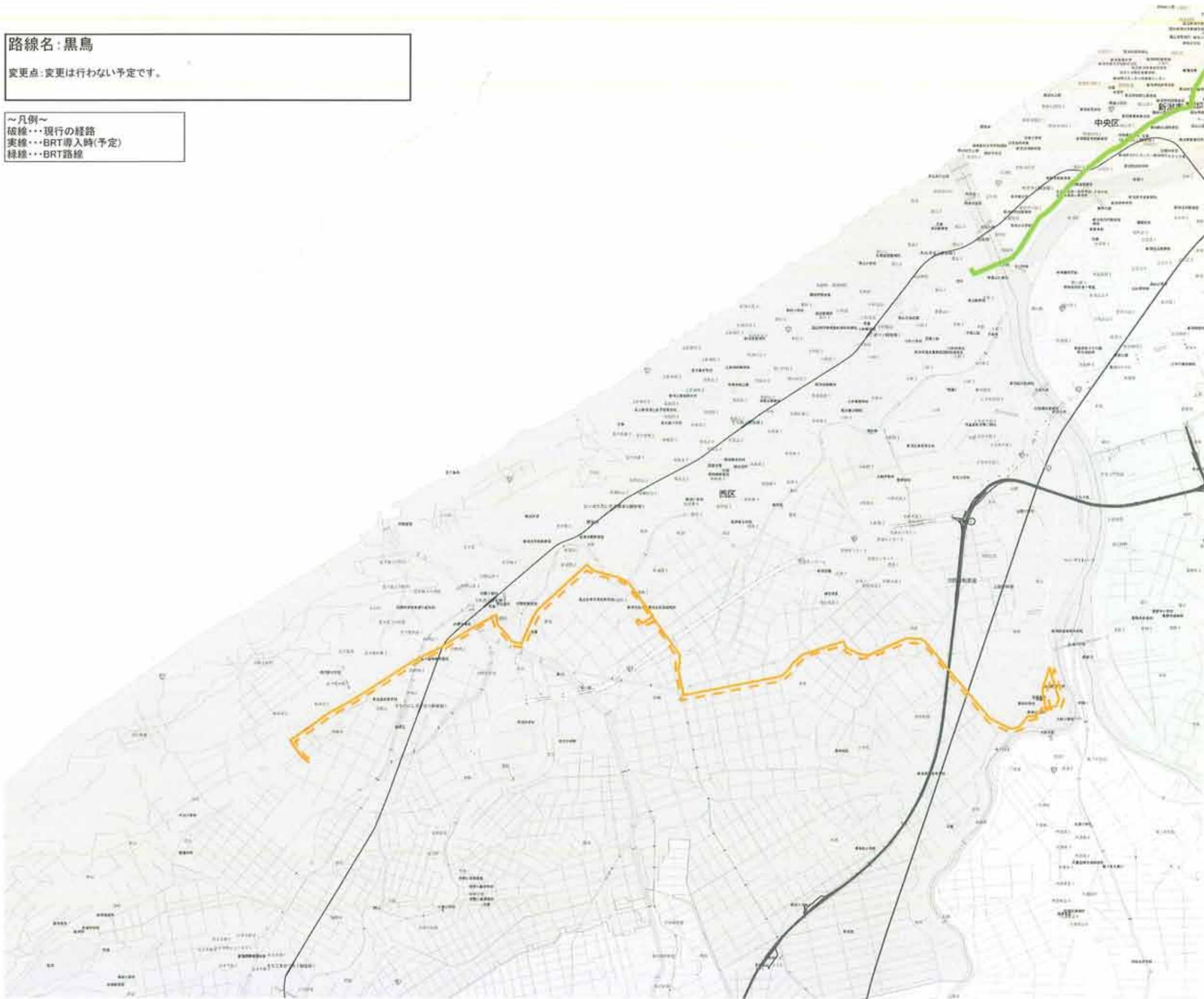


路線名:黒鳥

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。
■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 <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して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なります。支線は交通結節点より遠方で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)では豊富な先行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～白山駅の内内移動(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、内内移動(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れば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 番線の往来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来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来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さが生じる点は課題とされます。

- 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されます。
- 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。

★(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。

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 m²

(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圏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行先が設定されるため「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。

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 が稼動していますが、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ーと(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を希望します。

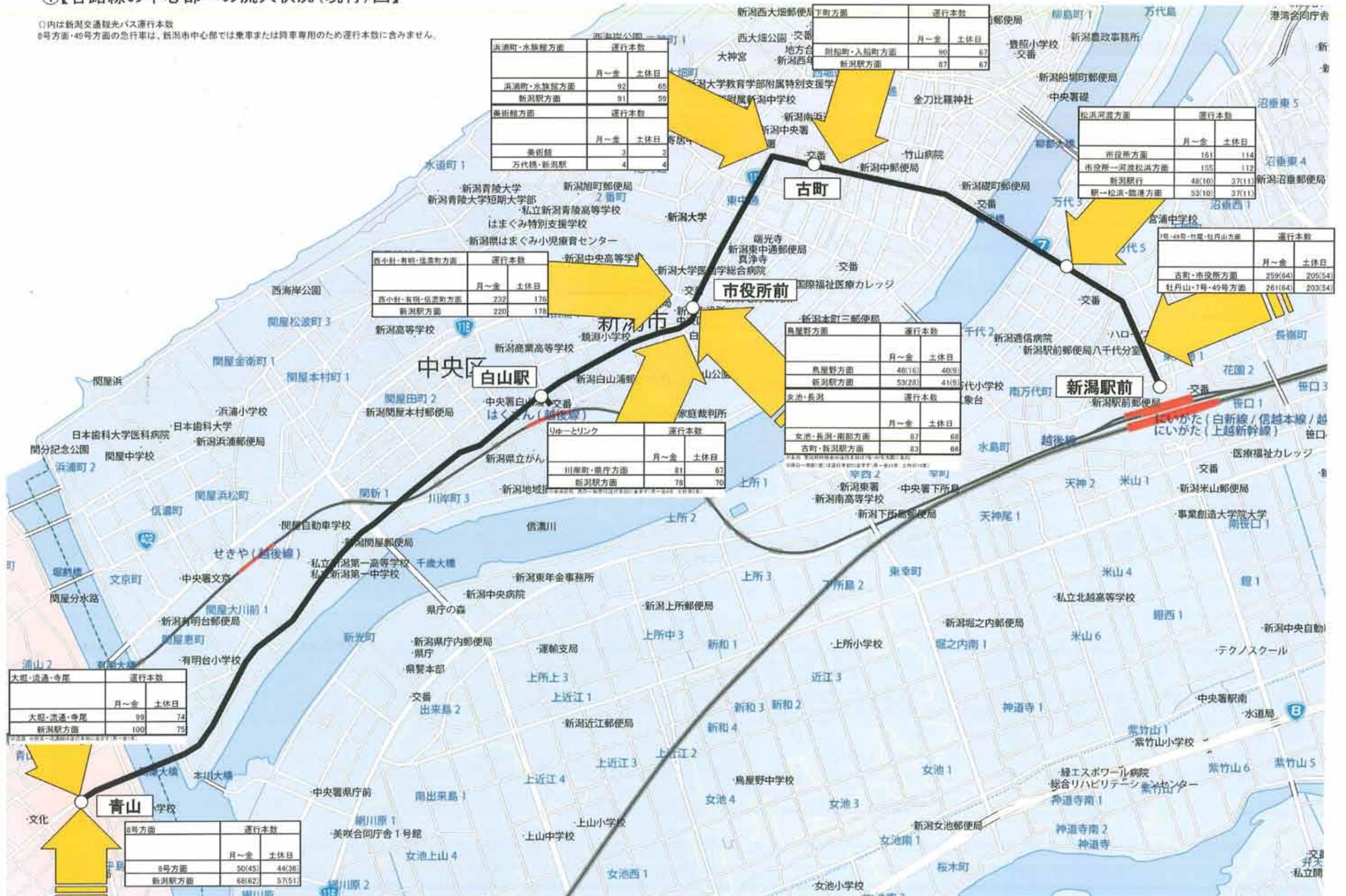
【参考資料集】

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

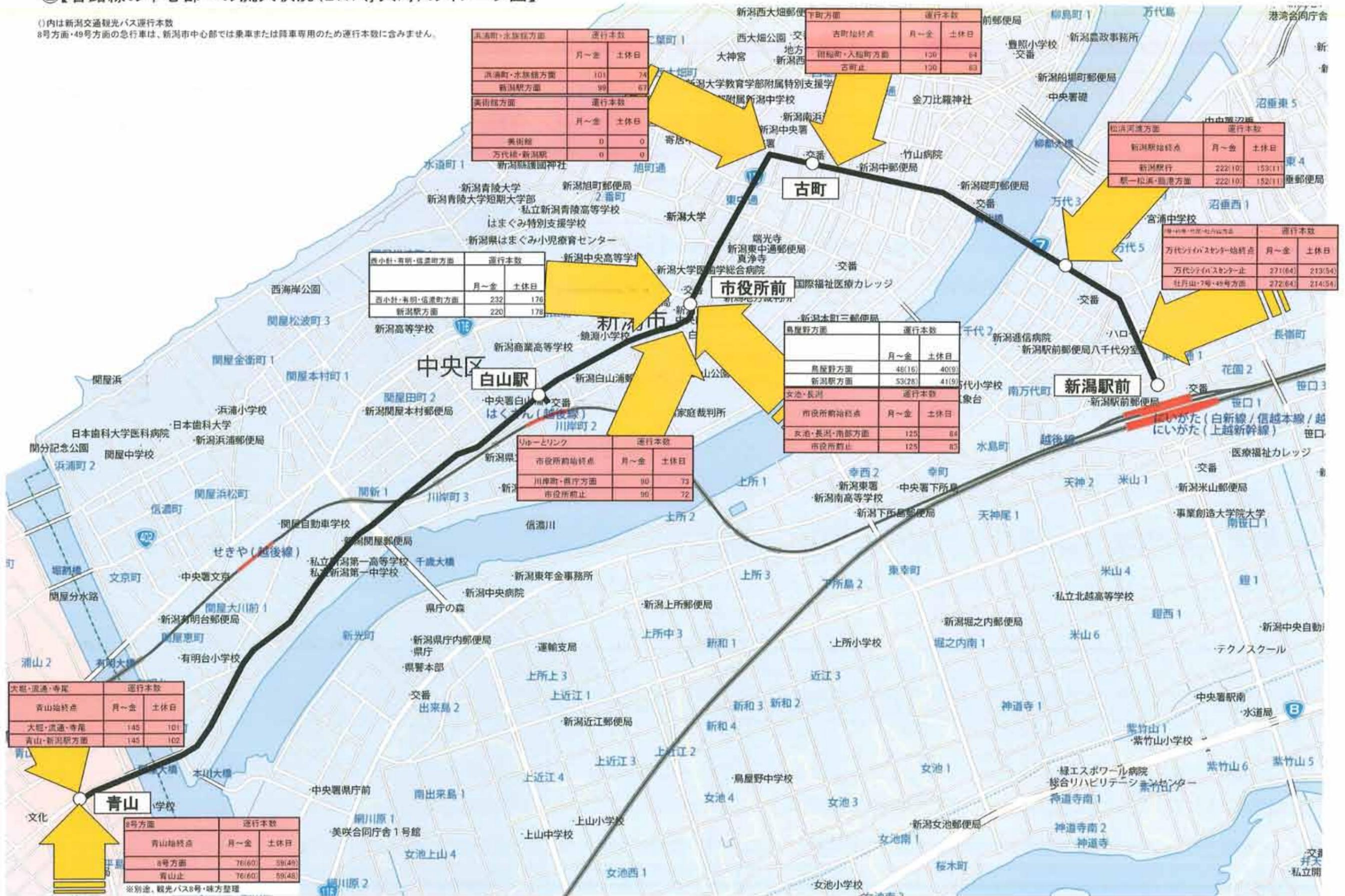
①【各路線の中心部への流入状況(現行)図】

○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みません。



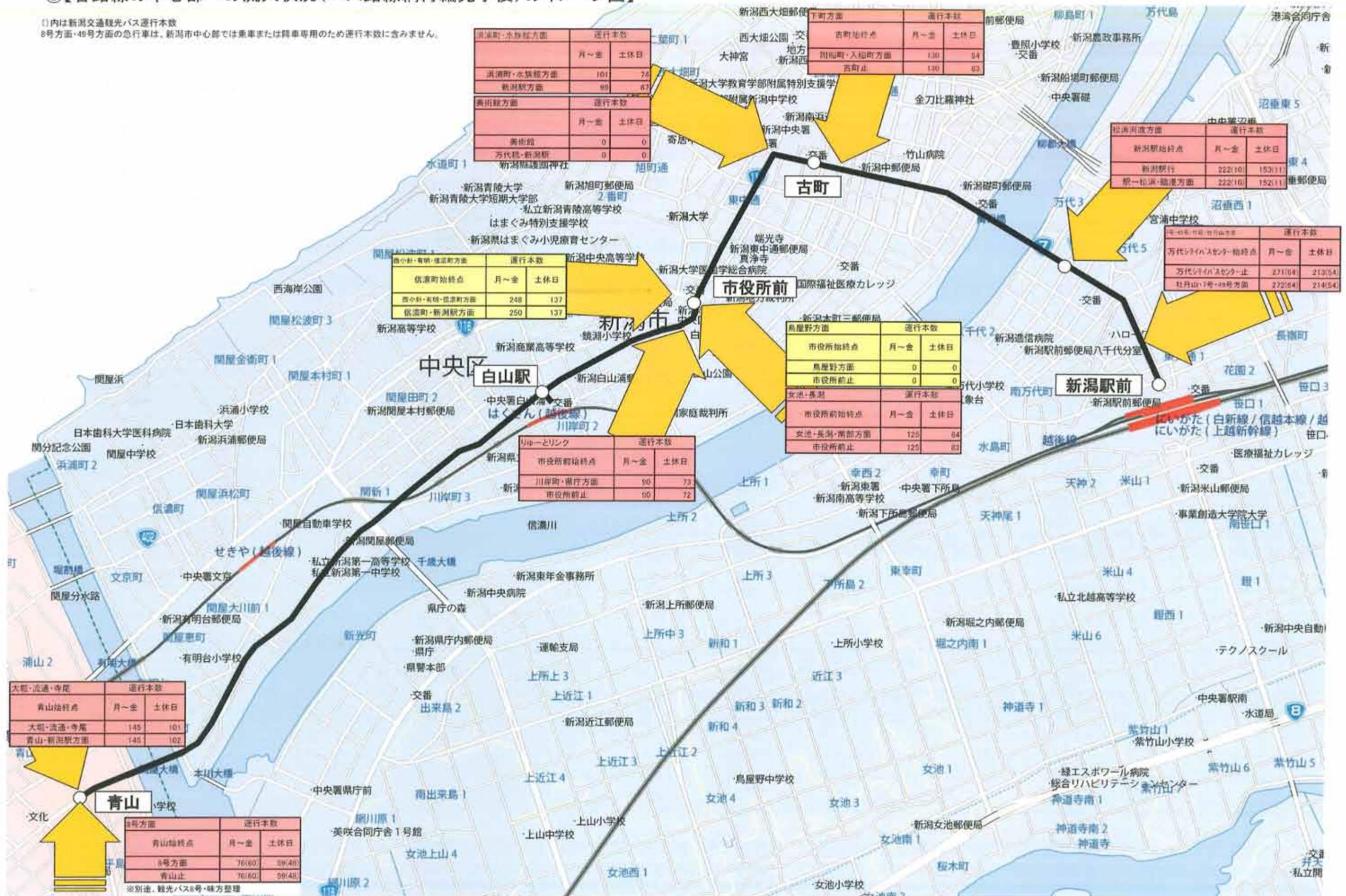
②【各路線の中心部への流入状況(BRT導入時)のイメージ図】

()内は新潟交通観光バス運行本数
8号方面・49号方面の急行バスは、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。



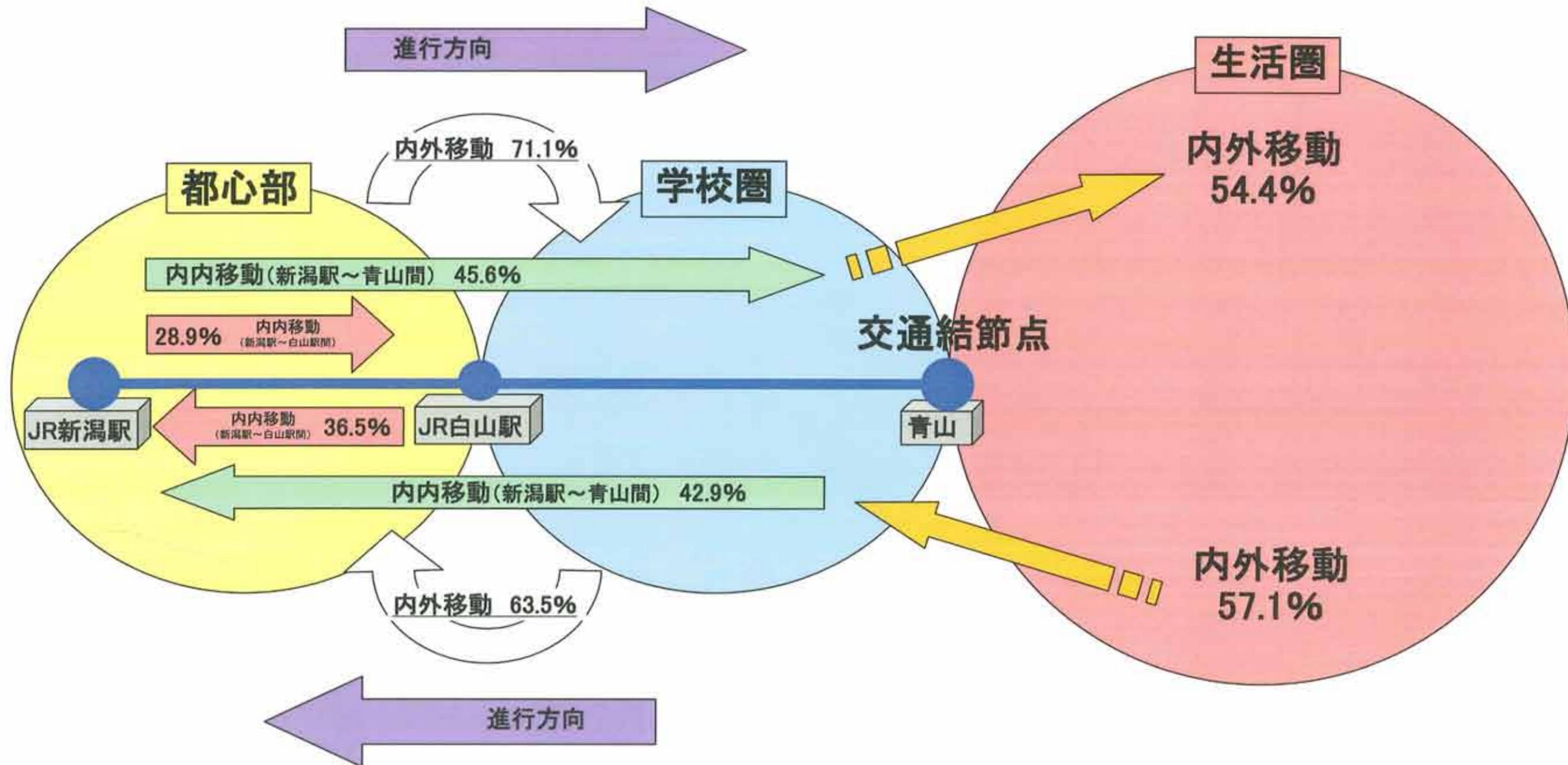
③【各路線の中心部への流入状況(バス路線網再編完了後)のイメージ図】

(1)内は新潟交通観光バス運行本数
8号方面・49号方面の急行バスは、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。



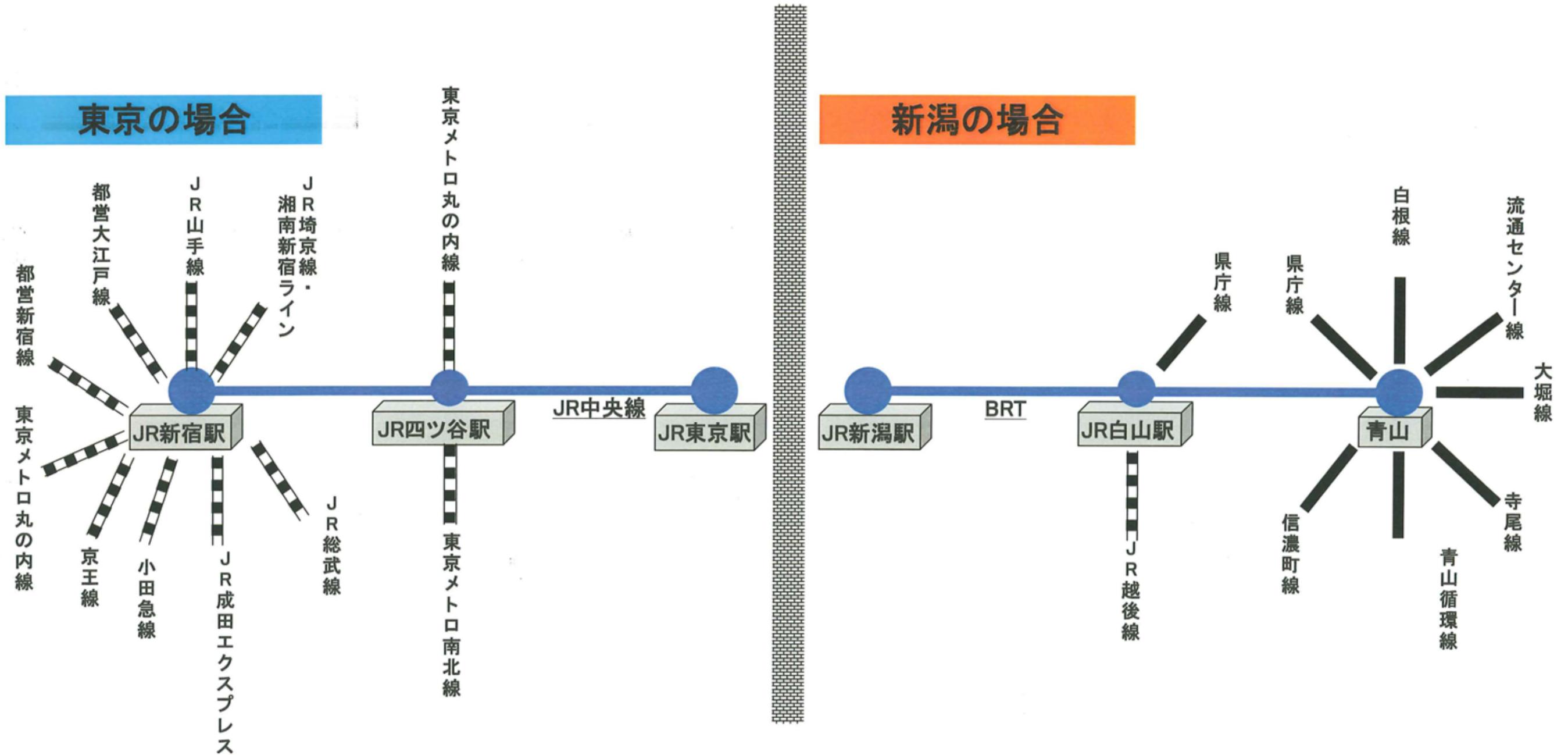
【新潟駅～白山駅～青山の現行バス利用者の移動分布について】

※平成23年度実績

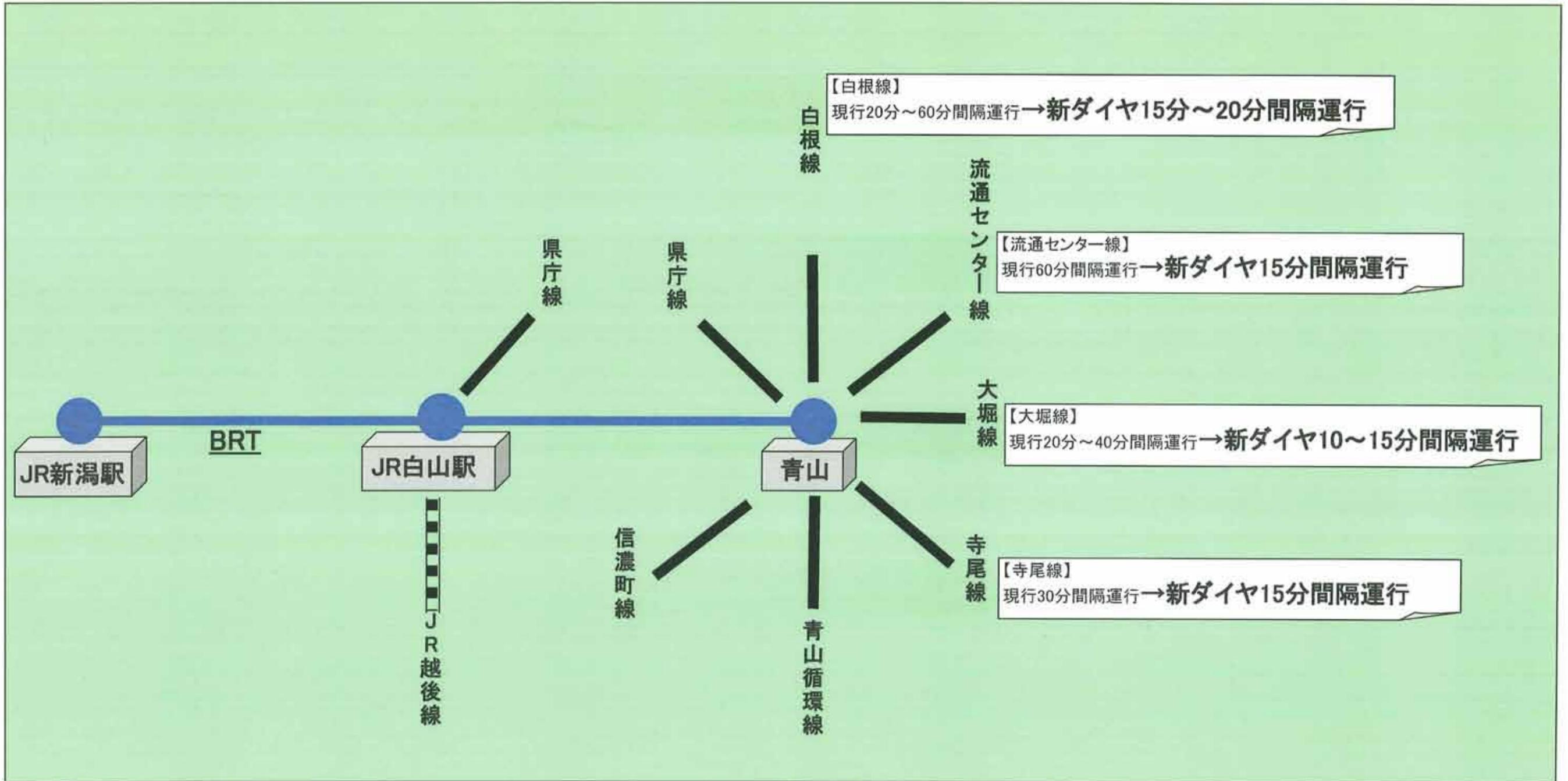


【交通結節点での行き先選択性のイメージについて】

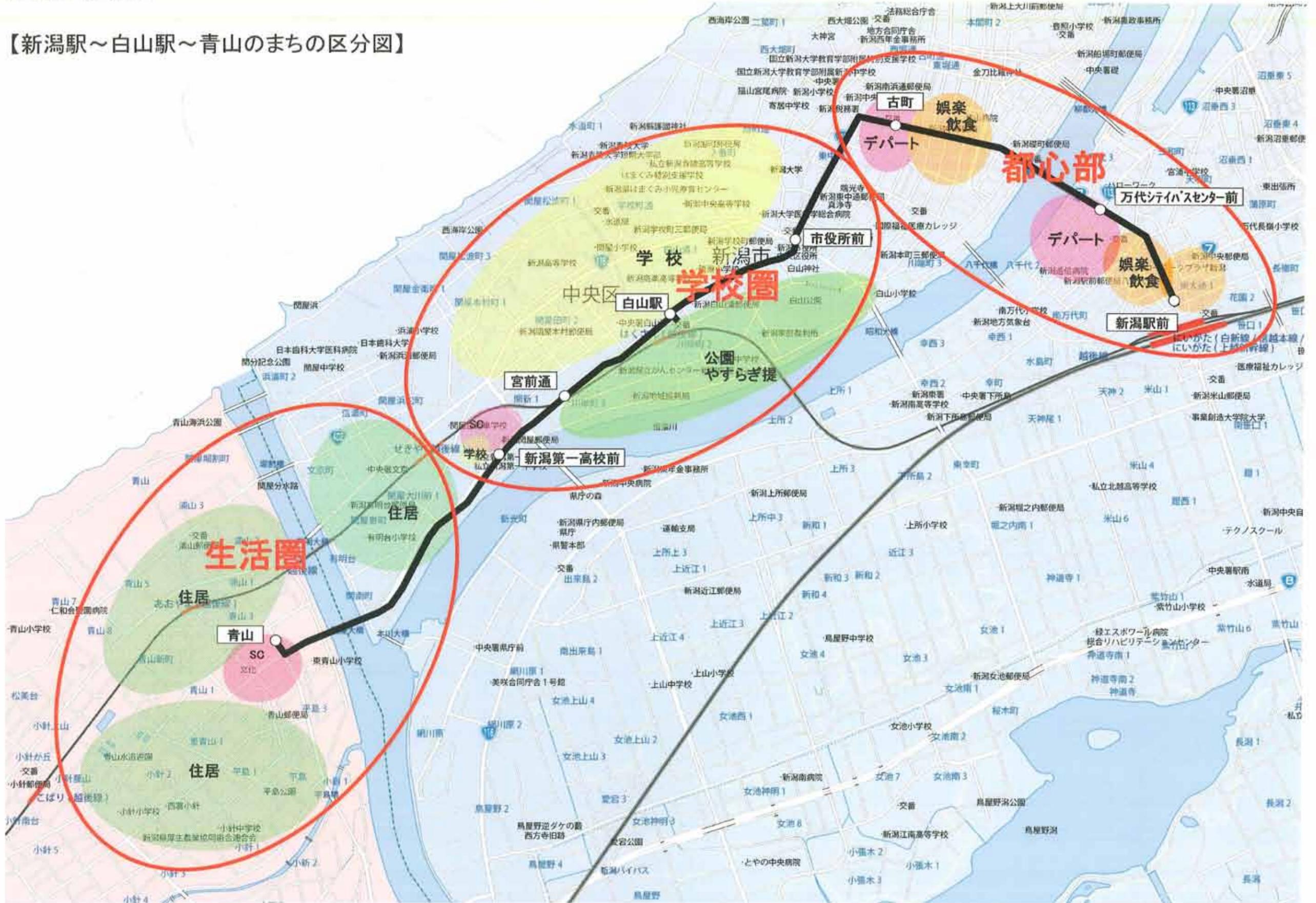
東京のJR中央線で東京駅を新潟駅にたとえると白山駅は四ツ谷駅と同じイメージです。
 四ツ谷駅では乗り換えの選択肢が少ないですが、新宿駅(弊社提案の青山)まで移動すると、
 行き先の選択肢が増えています。



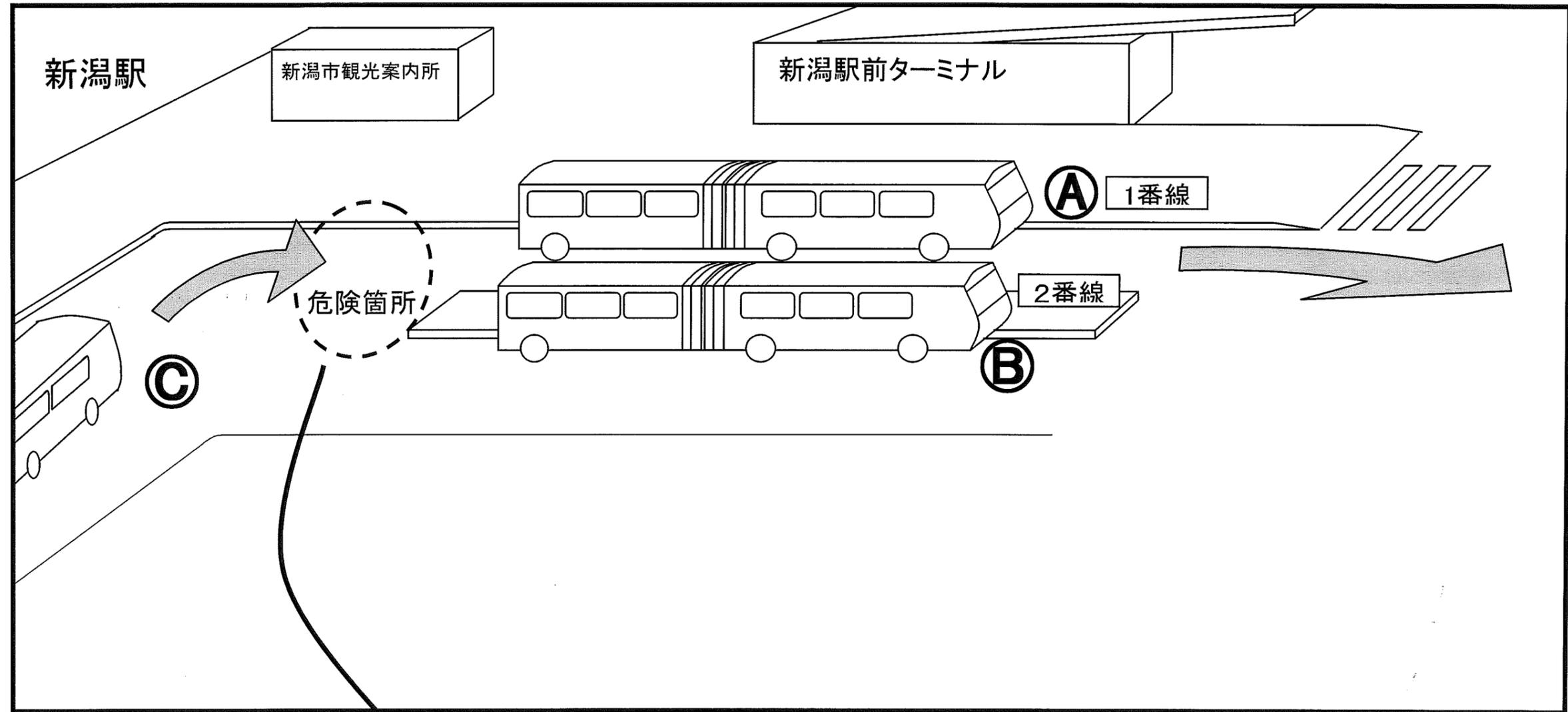
【運行の効率化による労働時間の分配について】



【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。

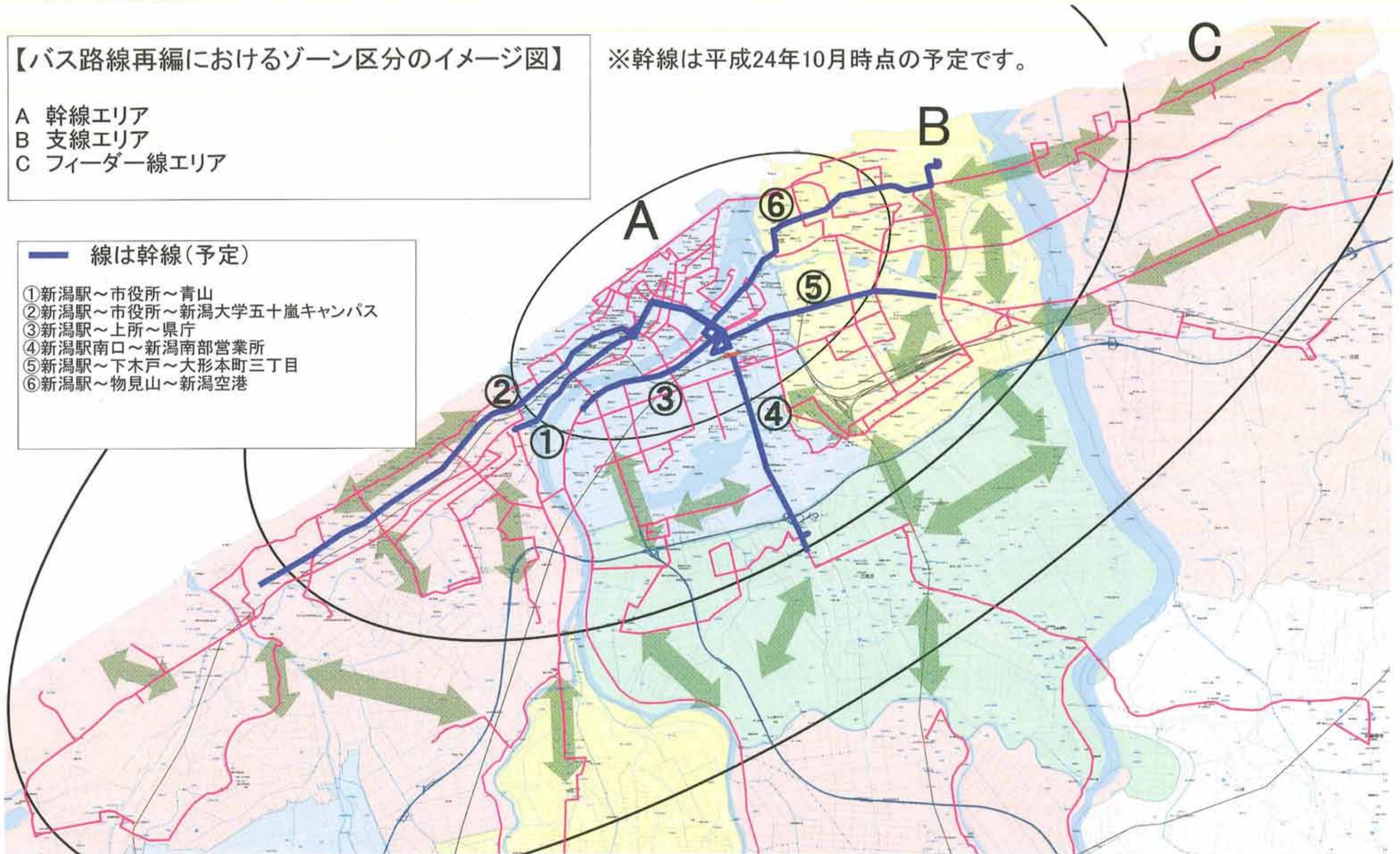
【バス路線再編におけるゾーン区分のイメージ図】

- A 幹線エリア
- B 支線エリア
- C フィーダー線エリア

※幹線は平成24年10月時点の予定です。

— 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。）

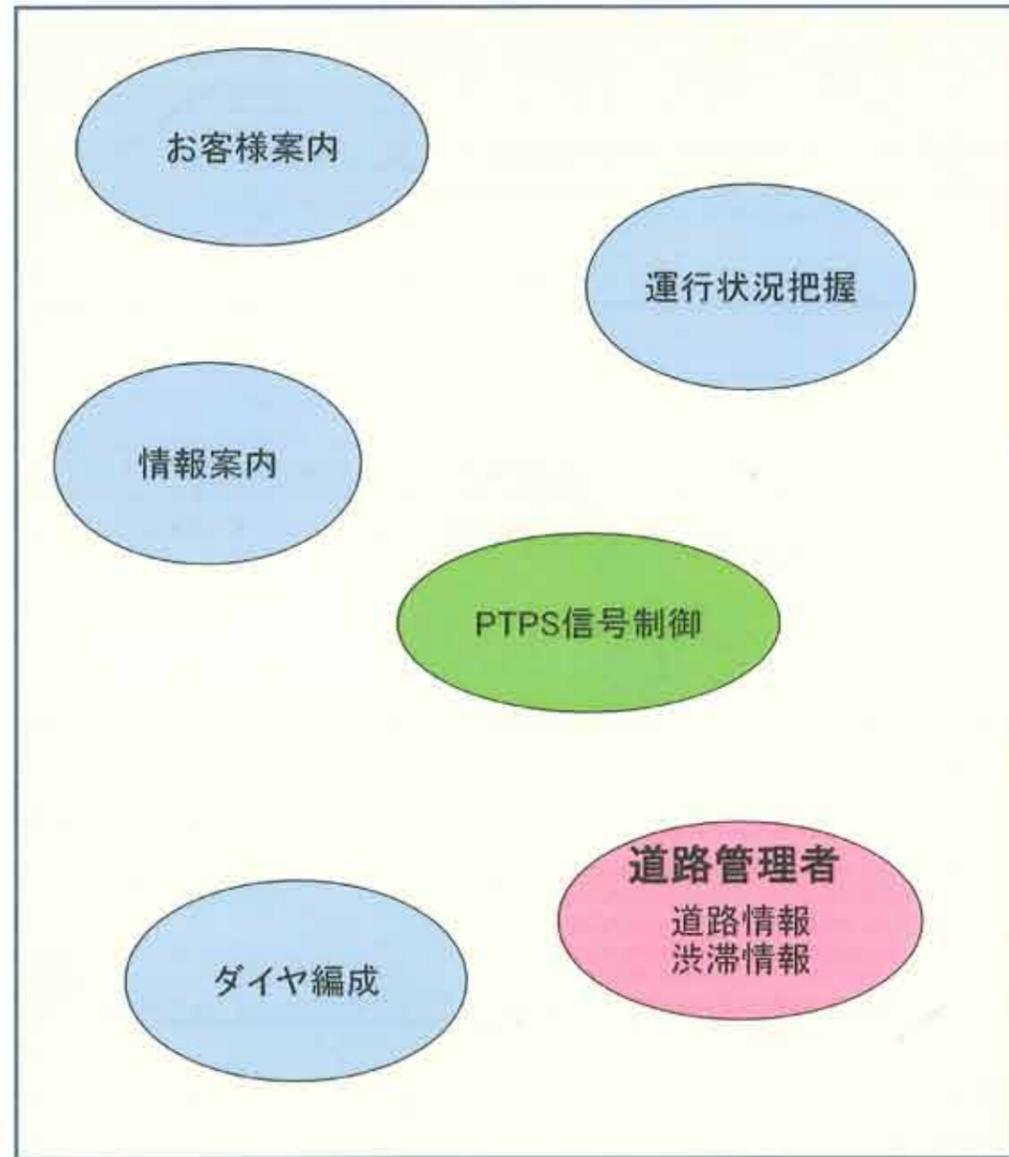
■は変更なし（本, Km）

	路線 名称	区分	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	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。)	
	長湯	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	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	
			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 名称(仮称)	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		変更内容	
			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。

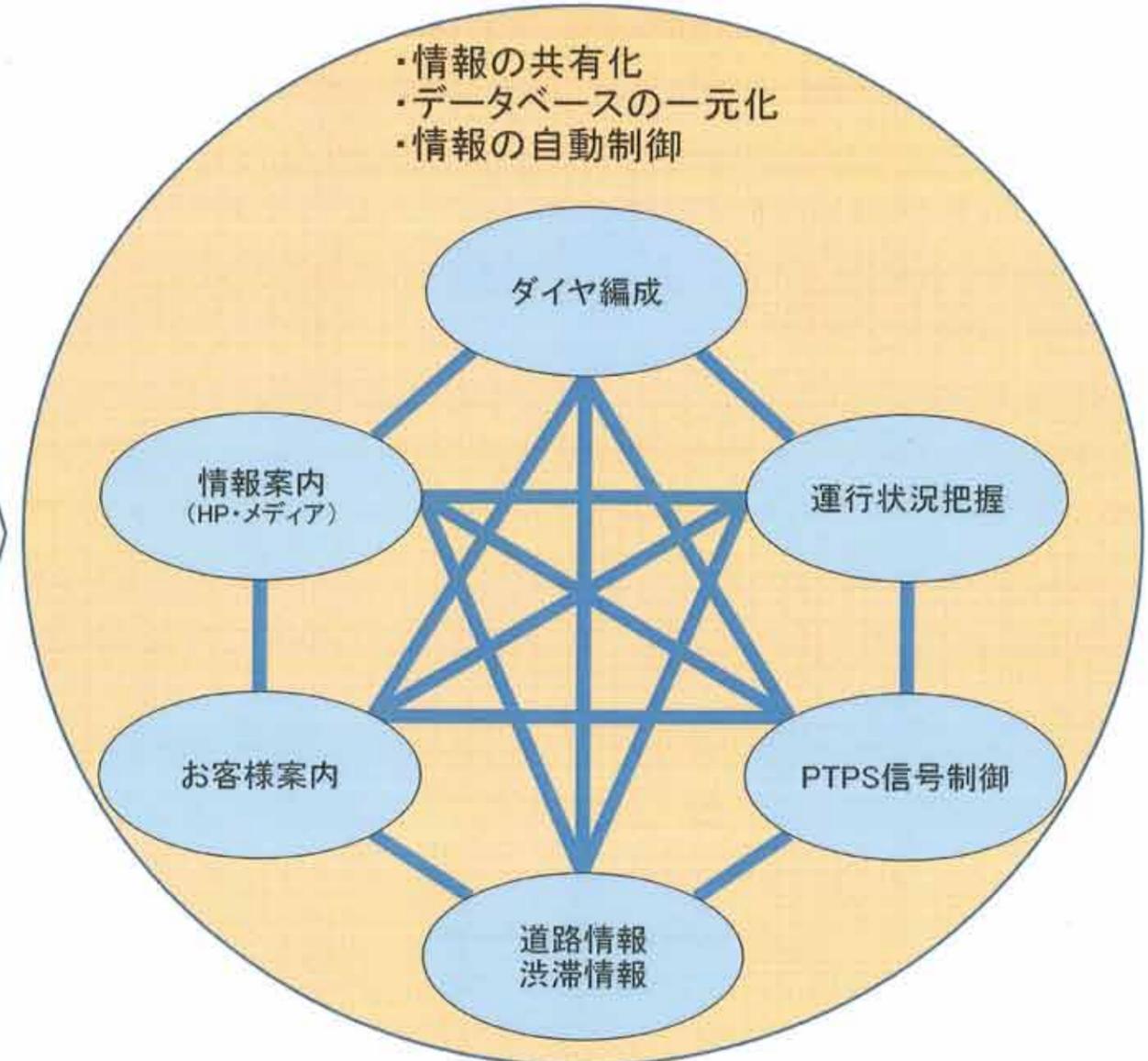
【定時性確保に関するシステム構築のイメージ図】

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。

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。人と道路と自動車の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。
マイレージ制度	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。