

令和3年度 第2回新潟市新バスシステム事業評価委員会

令和4年2月2日（水）午後2時
オンライン開催

1. 開会

2. 委員紹介

3. 議事

（1）前回の振り返りと本日の開催趣旨

（2）現運行事業協定の評価指標

（3）コロナ禍における市民意見について（新バスシステム改善目安箱）

（4）令和元年以降の新バスシステムに関する取組状況について

前回の振り返りと本日の開催趣旨

新バスシステム事業評価委員会（～令和5年度）の位置づけ

- ・ 協定満了を迎える運行事業協定のあり方について、ご意見をいただく
- ・ 令和5年度以降の新バスシステムのあり方について、ご意見をいただく

第1回 事業評価委員会（前回）

● 開催目的

議論を進める上で、これまでの事業評価委員会についてお伝えする

● 内容

- ① 新バスシステムのこれまで
 - ・ 新バスシステムとは
 - ・ 事業評価委員会とは
- ② コロナ禍の対応
- ③ 評価委員会の今後の進め方

● 意見交換

バス交通に関して、普段から感じていることなど

第2回 事業評価委員会（今回）

● 開催目的

運行事業協定の現状をお伝えし、意見をいただく

● 内容

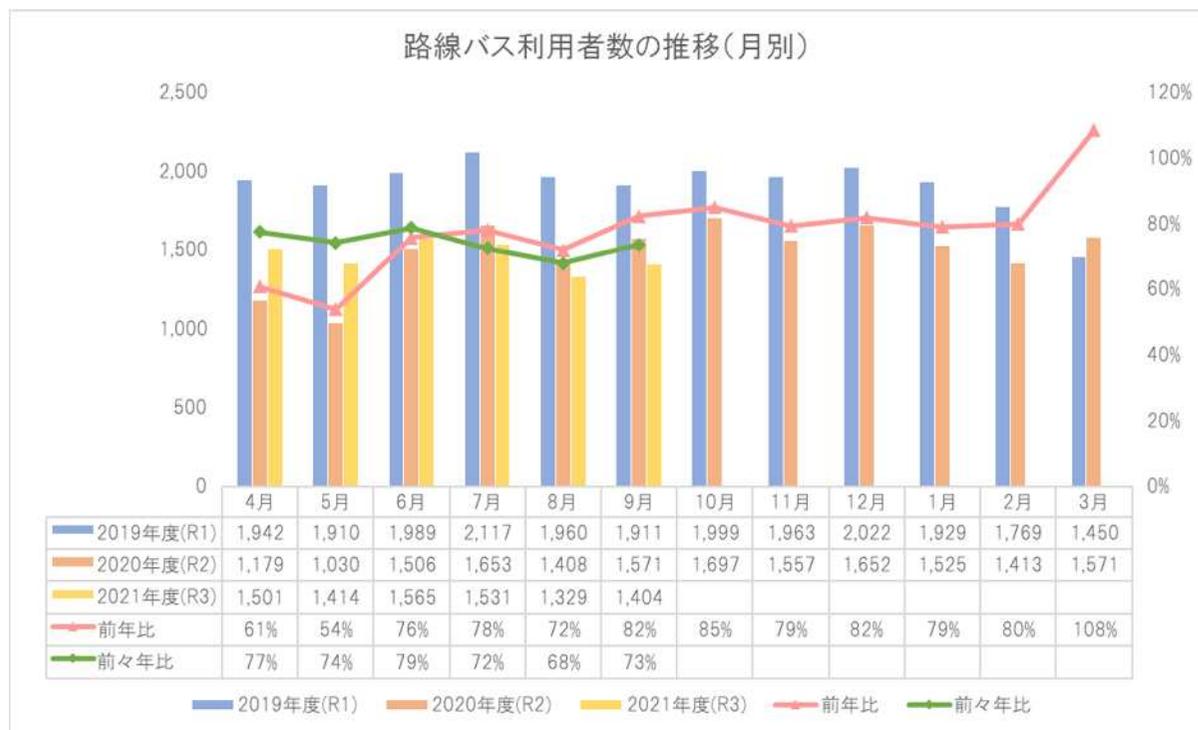
- ① 現運行事業協定の評価指標
- ② コロナ禍における市民意見について
- ③ 令和元年以降の新バスシステムの取組状況

● 意見交換

コロナ禍における新潟交通との連携のあり方について

コロナ禍における状況（概況）

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、バス利用者が約5割～8割減少。
- バス事業の売上も大幅に減少し、経営状況は悪化。



※ 路線バスは新潟交通（株）が運行する路線バスの利用者数（新潟交通株HPより）
 ※ 路線バスの利用者数には、佐渡汽船線、空港リムジンバス線、免許センター線、観光循環線、イベント臨時バスは含まない

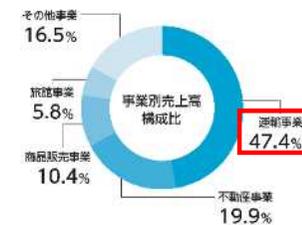
- 売上高は全体で**27%減**（約50億円の減）
- 運輸事業は売上高の5割弱を占め、**29%減**（約26億円の減）

事業報告（令和2年4月1日から令和3年3月31日まで）

1 | 企業集団の現況に関する事項 |

	第108期 (令和3年3月期)	前期比
売上高	136億30百万円	27.0%減
営業損失	△9億12百万円	— %
経常損失	△8億79百万円	— %
親会社株主に帰属する当期純損失	△9億72百万円	— %

約△50億円



運輸事業

売上高構成比

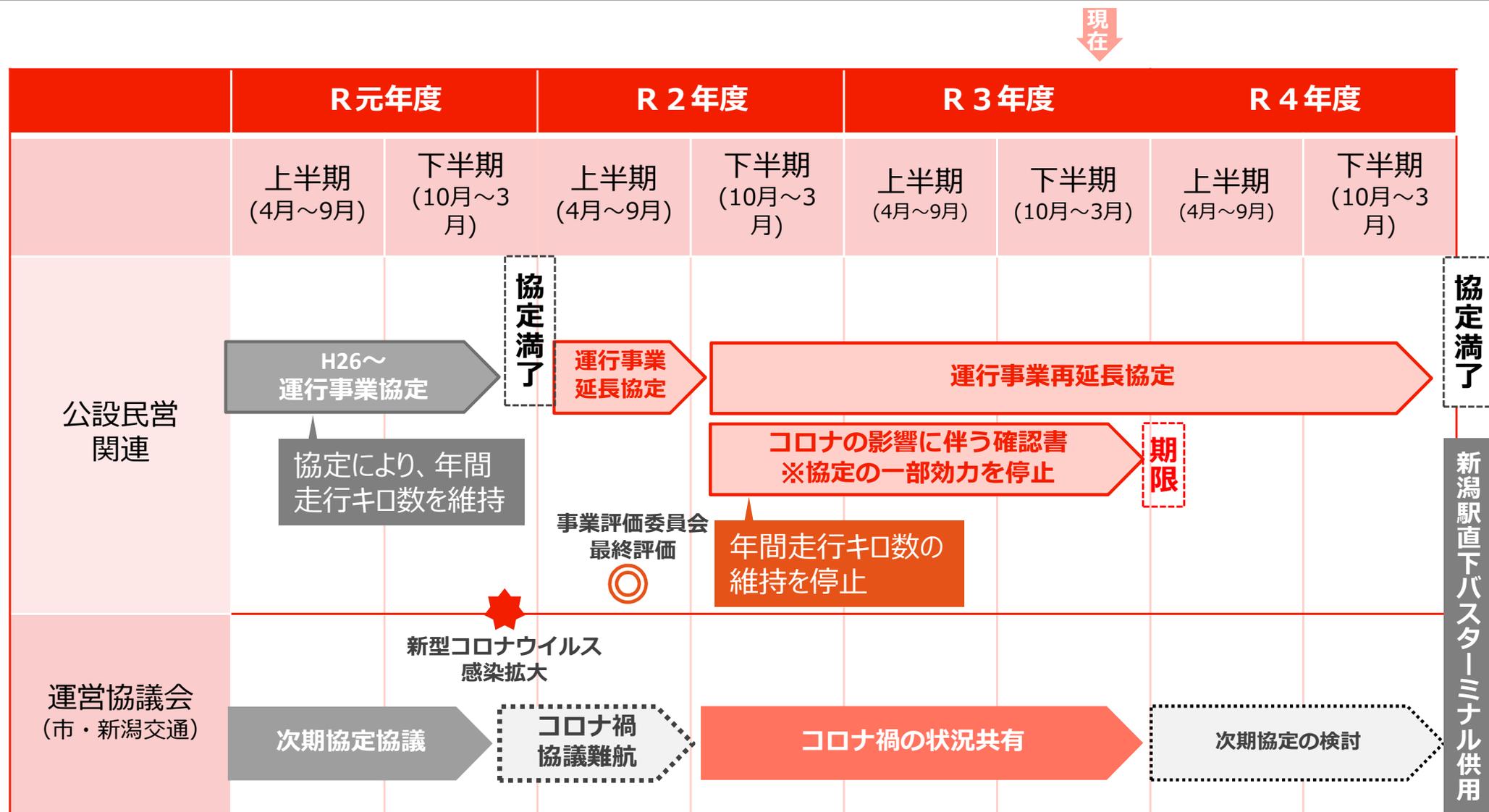
売上高（単位：百万円）



※「第108回 定時株主総会（令和3年6月29日）」資料に赤字加筆

運行事業協定について（概要）

- 開業後に結んだ運行事業協定により、バスの年間走行キロ数の維持が確保されていた。
- コロナ禍により、利用者が大幅に減少し、悪化した経営状況を踏まえ、確認書を締結し、効力を停止。



現運行事業協定の評価指標 (最終評価～コロナ禍における数値)

運行事業協定に基づく運用（年間走行キロ数）

- 開業以降5年間すべての年度において、※計画値（957.7万km／年）を上回っていた。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による需給調整で、令和2年度以降、計画値を下回っている状況。
※計画値は、市と新潟交通(株)が締結した運行事業協定において、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。

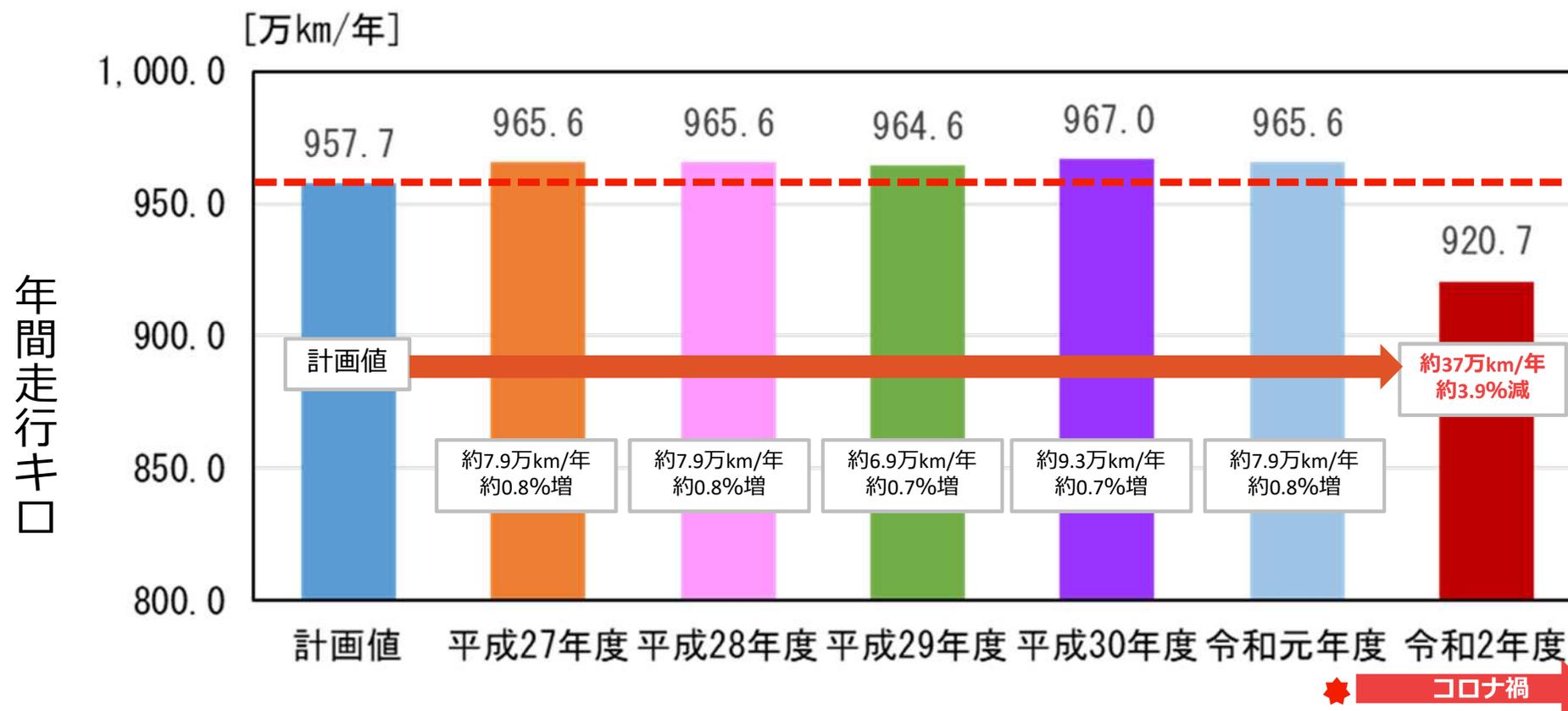


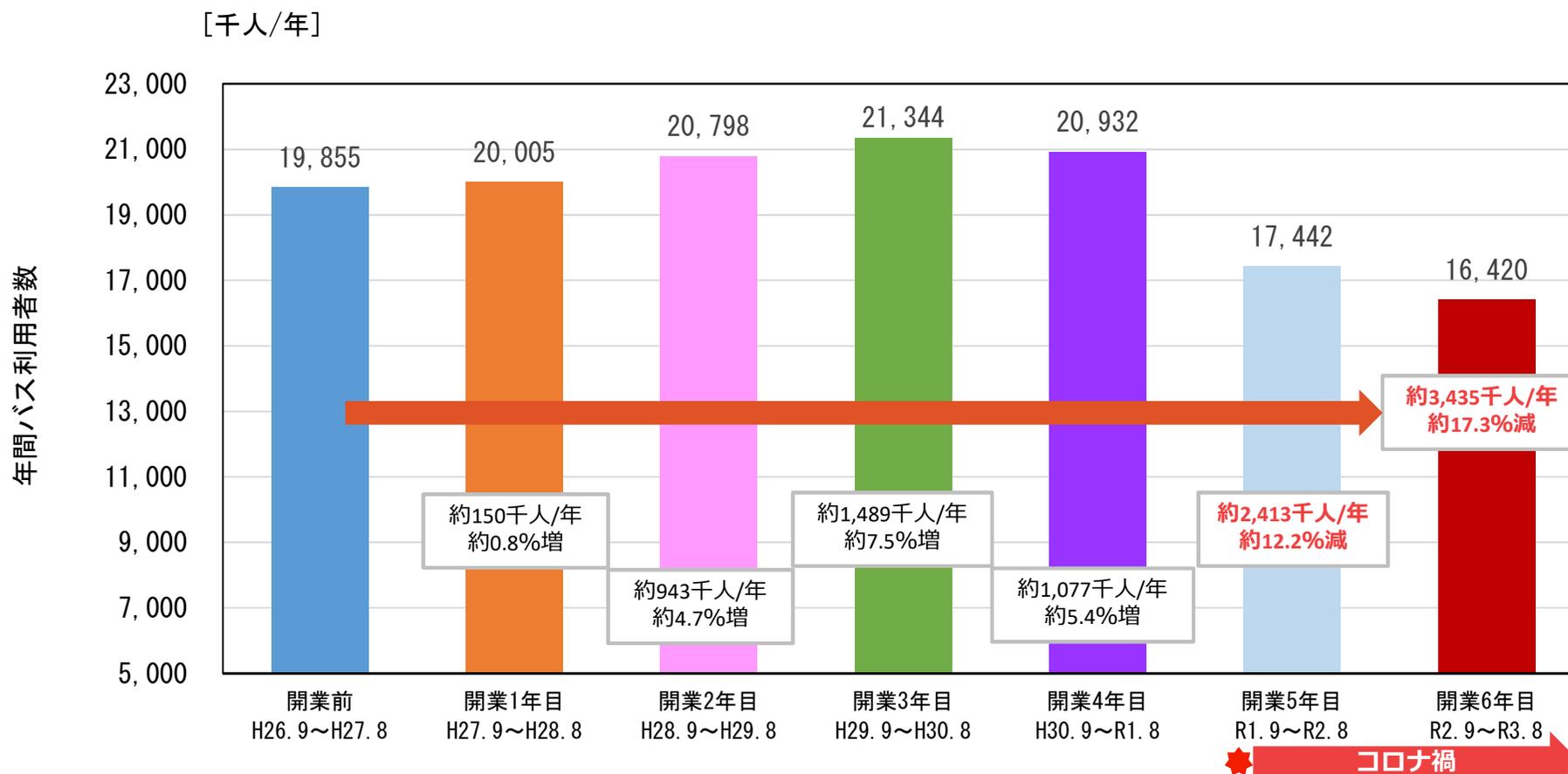
図 年間走行キロ数の変化

出典：新潟交通(株)提供資料

新潟市内のバス利用者数

- コロナ禍以前は、開業以降、開業前以上の利用者数を維持していた。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、**開業前と比べても、大幅に利用者数は減少している。**

※開業月の9月を基準としているため、9月～翌年8月のデータを年別に算出しています。



出典：路線別利用者数（新潟交通(株)HPより）

図 年間バス利用者数の変化（乗換利用等補正後）

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

- コロナ禍以前は、開業前以上の運行本数を確保していた。
- コロナ禍における減便により、開業前に比べて、**165便の減少**となった。
- ダイレクト便は、全体の減便に比べ、減便数は抑えられている。

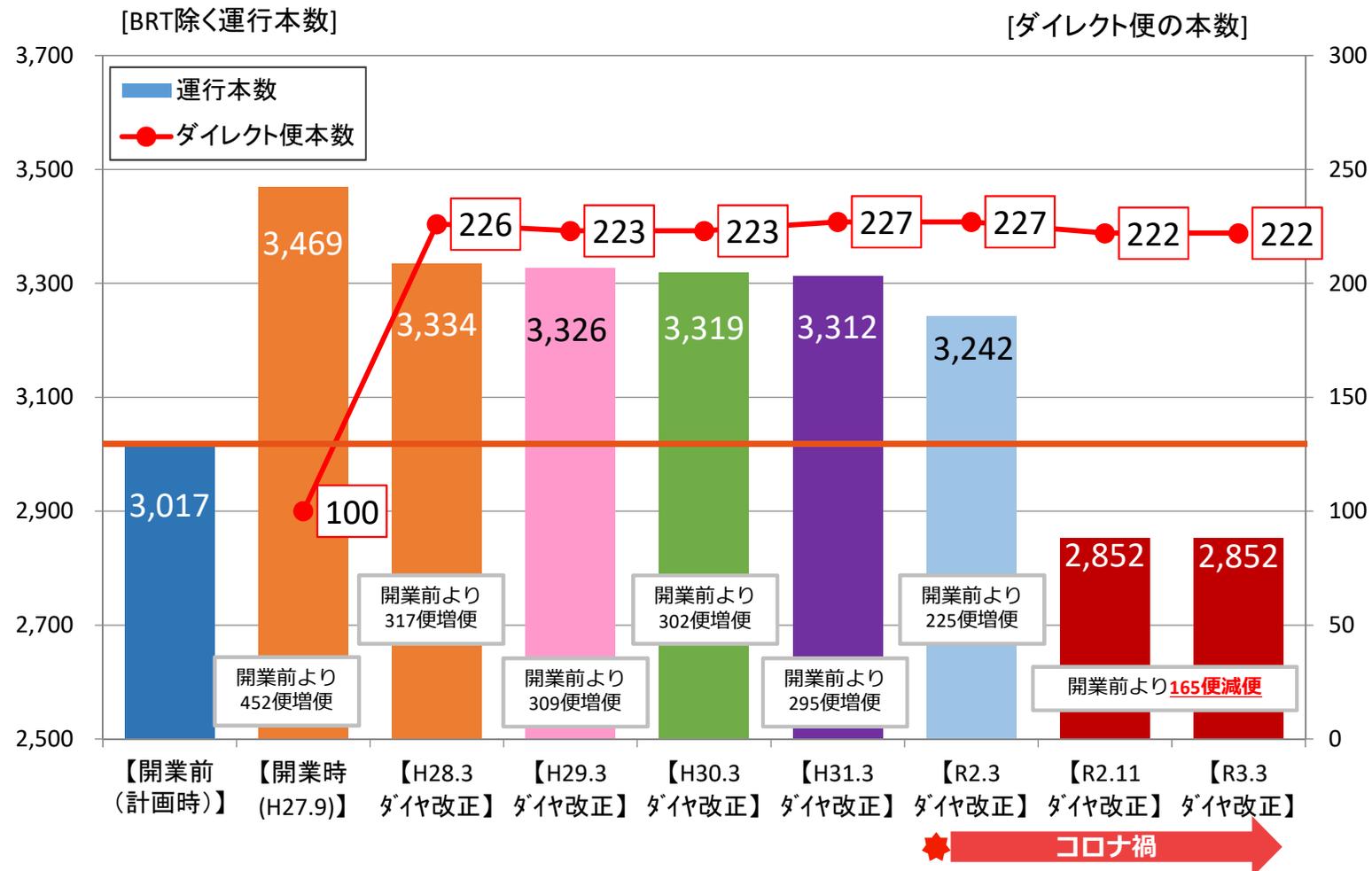


図 BRTを除く運行本数とダイレクト便本数の推移

BRT区間におけるバス利用者数

- 開業1年目を除き、開業前以上の利用者数を維持していた。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、**開業前と比べ、利用者数が減少**している。

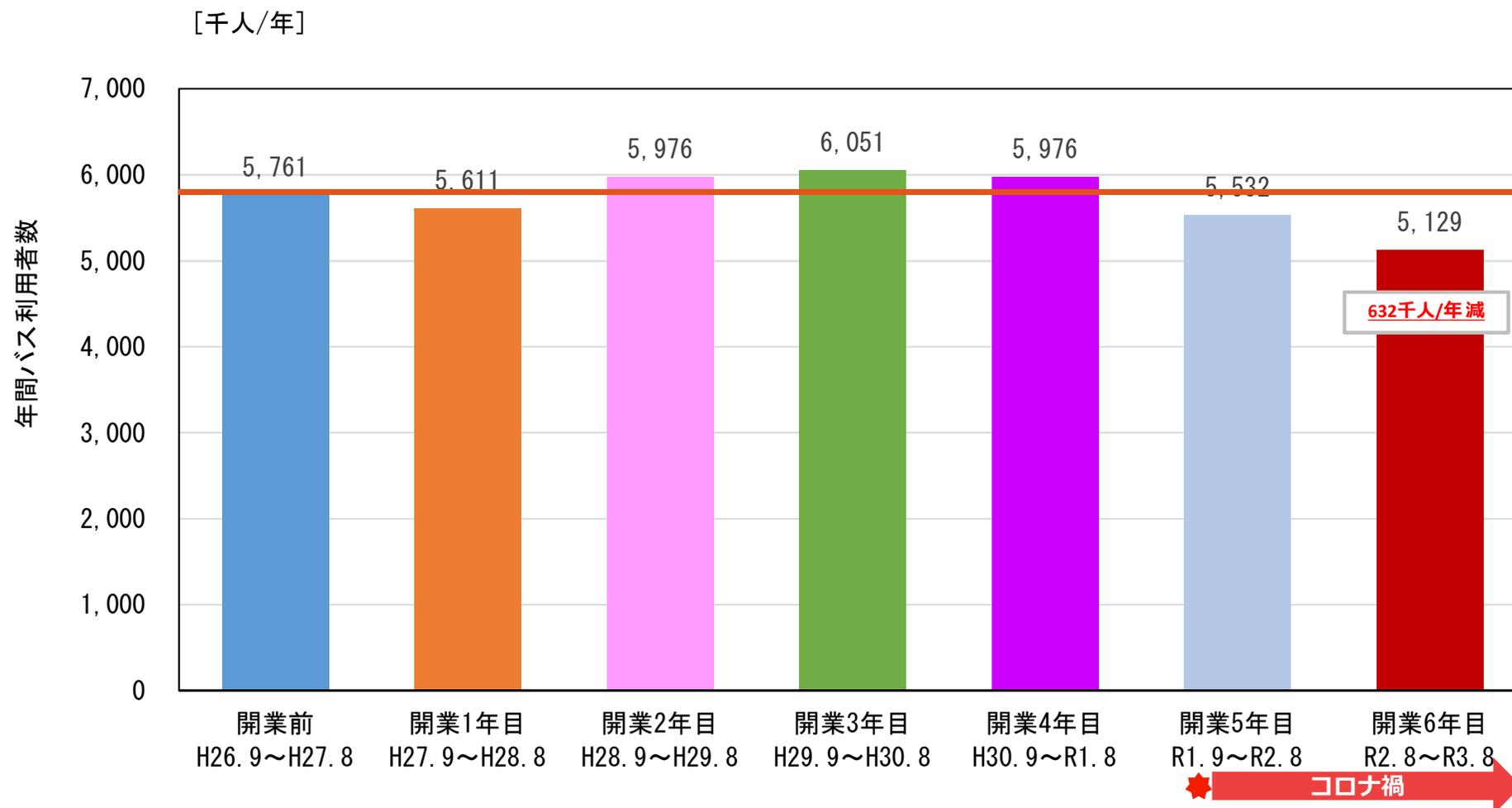


図 BRT区間のバス利用者数

BRTの定時性

- BRT（萬代橋ライン）は基幹バスとして高い定時性を確保している。
- コロナ禍において、特に**定時性に変化は見られなかった**。

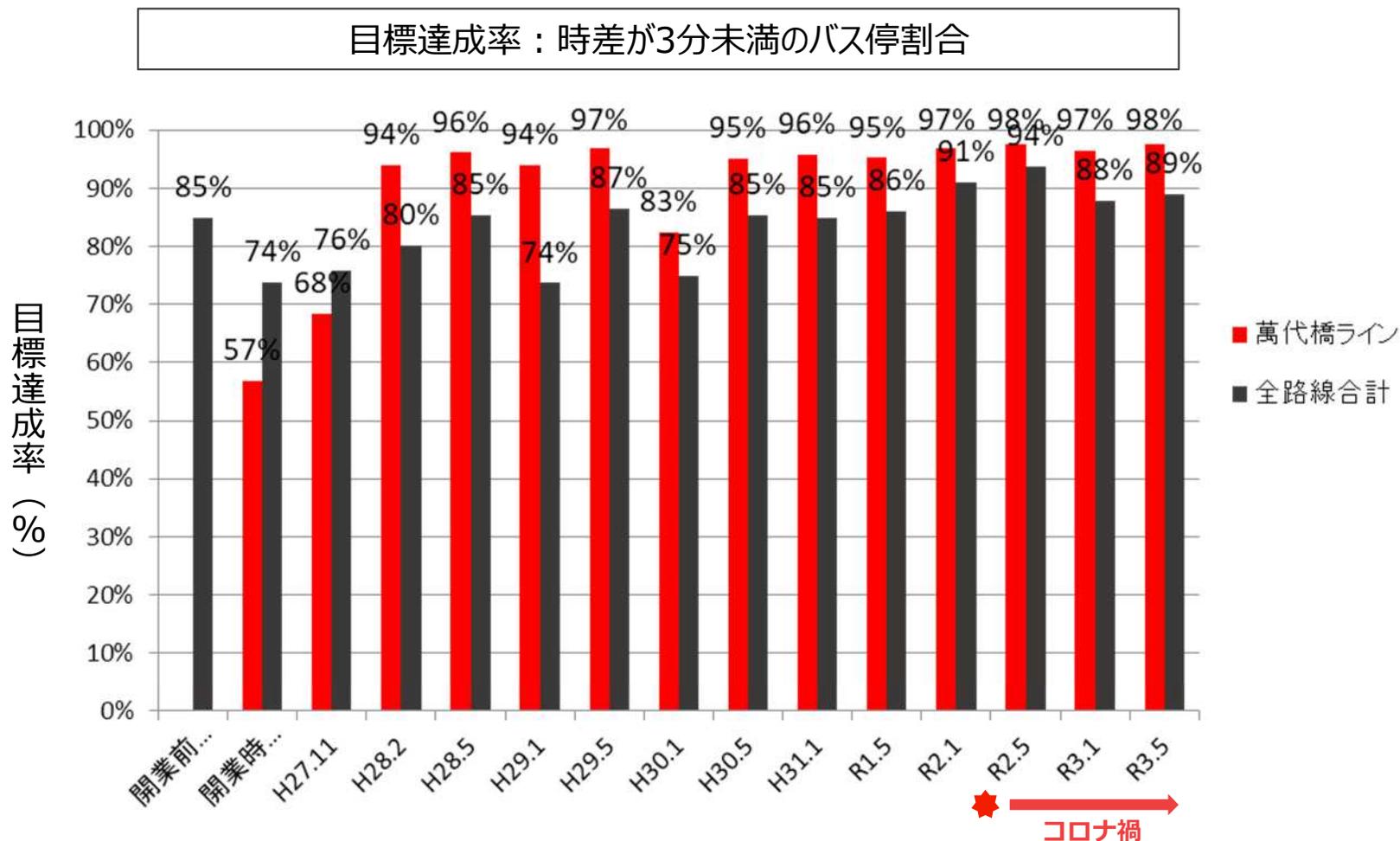


図 定時運行にむけた目標達成率の比較

BRTの速達性

- 開業5年間で、区間時分の見直しにより快速便の※平均旅行速度は微増したものの、大きな変化はなかった。
- コロナ禍において、特に速達性に変化は見られなかった。

※ 区間の延長の総和を区間の旅行速度の総和で割ったもの。

通常便の平均旅行速度(新潟駅前～青山の上下線平均)

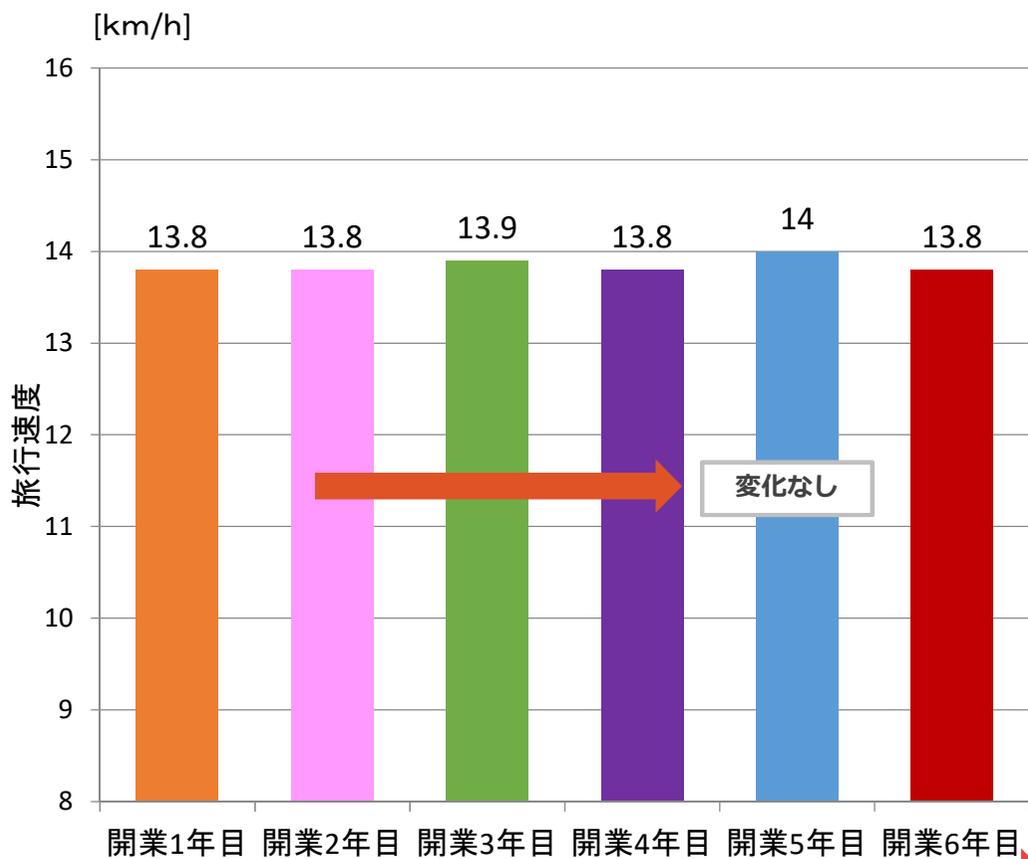


図1 BRT通常便の平均旅行速度

快速便の平均旅行速度(新潟駅前～青山の上下線平均)

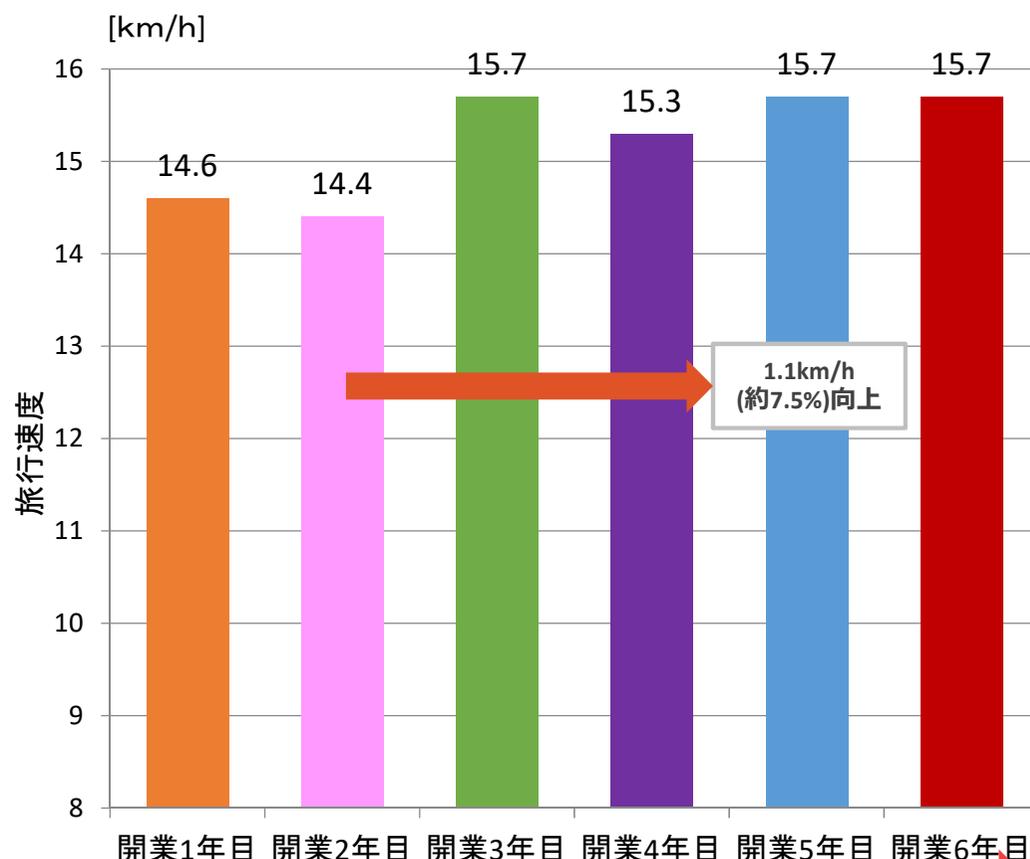


図2 BRT快速便の平均旅行速度

鉄道との接続性

- 白山駅において、電車とバスの接続時間が10分以内の割合は、平日80%以上、休日65%以上であった。
- コロナ禍において、**特に接続性に変化は見られなかった。**

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%
4年目 (R1.8)	84.9%	71.2%
5年目 (R2.8)	86.8%	71.2%
6年目 (R3.8)	84.3%	68.0%



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%
4年目 (R1.8)	80.4%	78.0%
5年目 (R2.8)	80.4%	76.0%
6年目 (R3.8)	82.4%	80.0%



図 白山駅のJR越後線とBRT(萬代橋ライン)の乗り換え接続時間

乗換地点におけるバス同士の接続性

- 青山結節点での平日のBRTと郊外線のダイヤ設定は、乗り換え待ち時間が10分以内の便は両方向とも98%以上を確保していた。
- コロナ禍による**バスの減便による影響は見られなかった**。

「BRT→郊外線」の乗り換え時間

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年目(R1.8)	3%	28%	67%	2%	12分
5年目(R2.8)	3%	29%	66%	2%	12分
6年目(R3.8)	3%	38%	56%	2%	12分



「郊外線→BRT」の乗り換え時間

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年目(R1.8)	3%	28%	67%	2%	12分
5年目(R2.8)	18%	19%	61%	2%	13分
6年目(R3.8)	18%	19%	61%	2%	19分



図 BRT（萬代橋ライン）と郊外線の乗り換え時間【青山・平日】

郊外路線におけるバス利用者数

- コロナ禍前は西新潟方面、東新潟方面が増加、南新潟方面は減少した。
- コロナ禍では、利用者全体が減少したことにより、**全方面で大幅に減少している**。

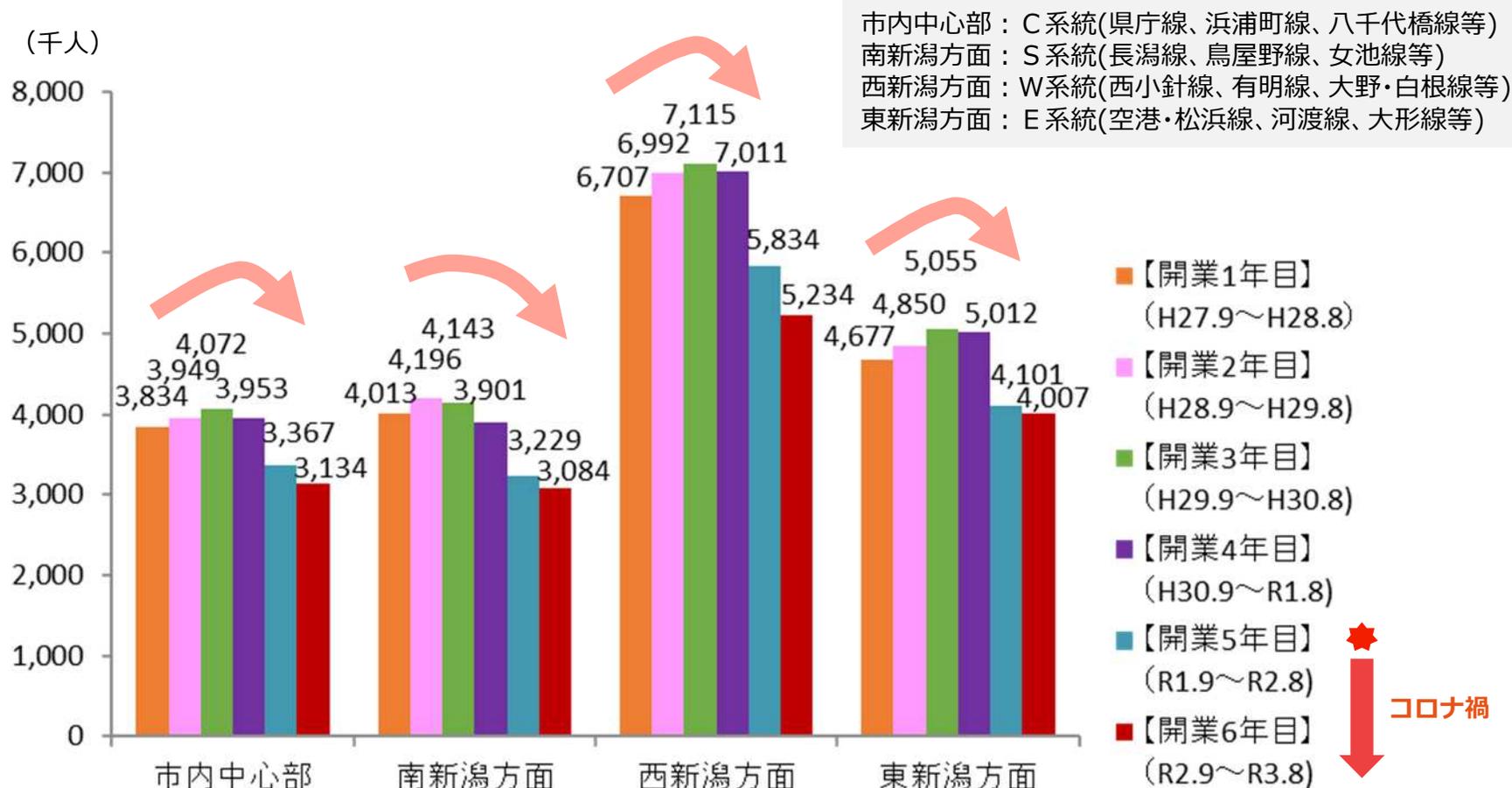


図 方面別年間バス利用者数の推移

新設路線におけるバス利用者数

- 開業時に新設した路線は、開業3年で利用者の定着が図られた。
- コロナ禍では、利用者全体が減少したことにより、**大幅に減少している**。

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

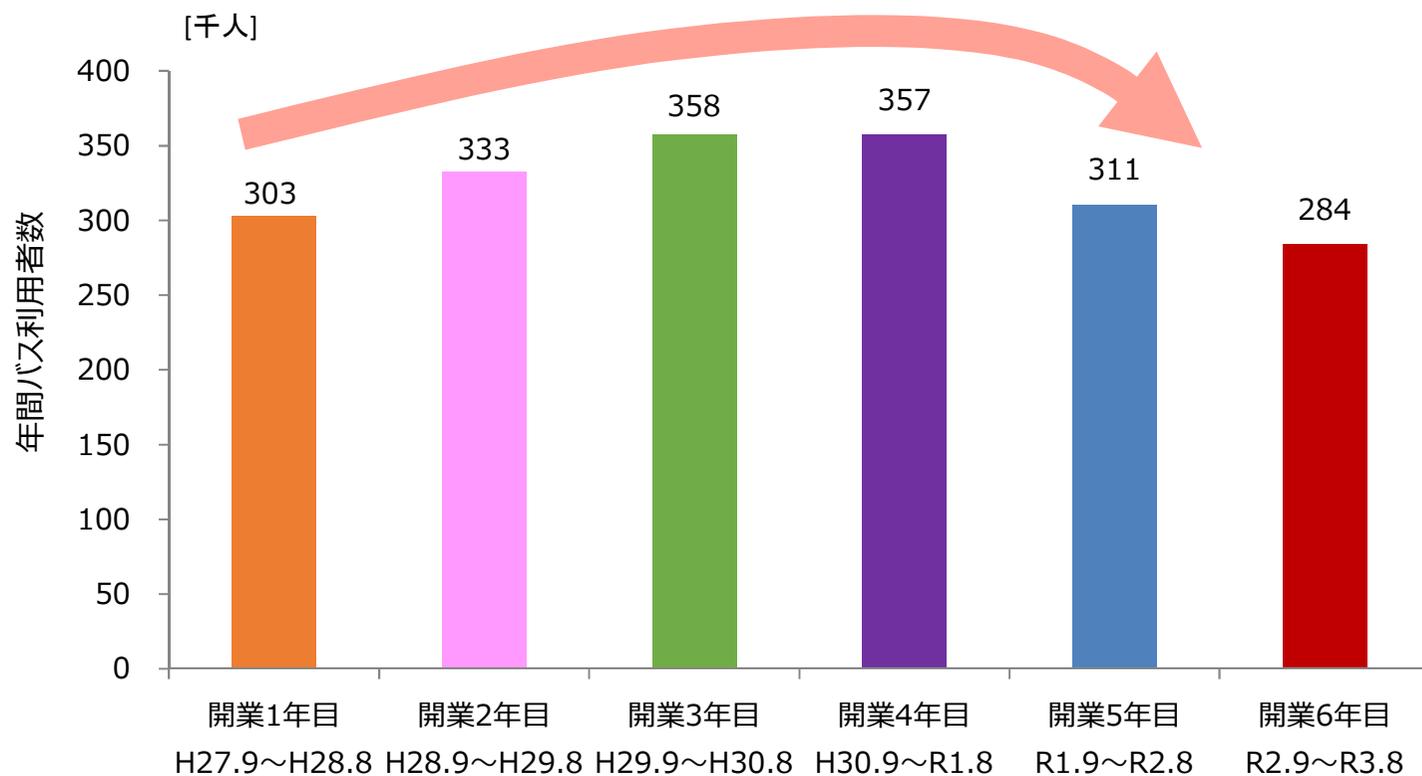


図 開業時に新設した路線のバス利用者数推移

ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数

- ダイレクト便と乗換便で利用者数の傾向に大きな差異はなかった。
- コロナ禍において、利用者が減少したことにより、**平均乗車人数も大幅に減少した。**

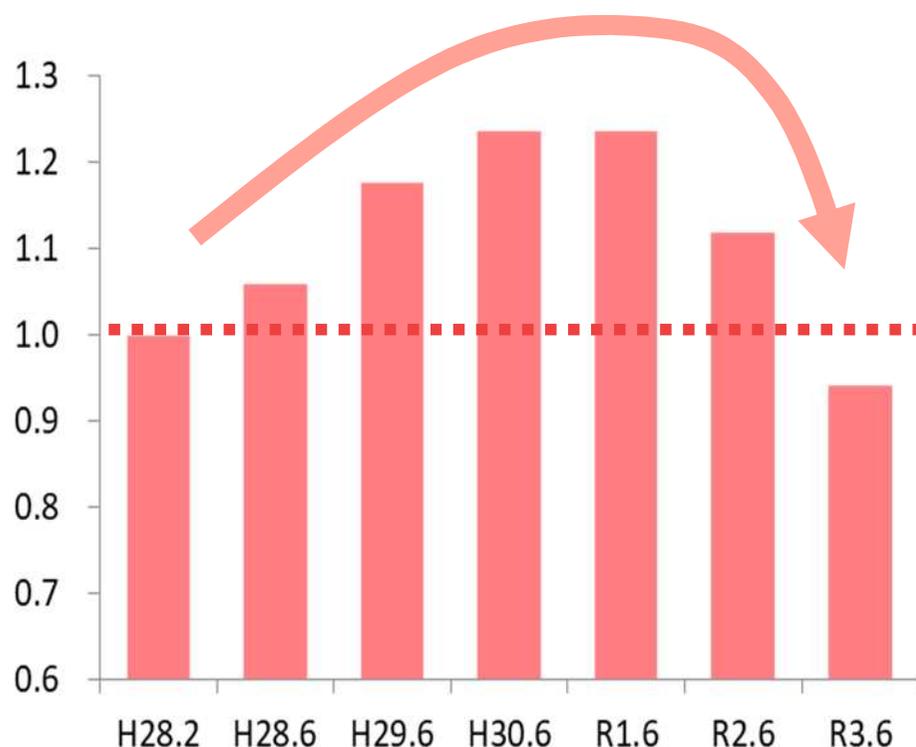


図1 乗換便（便あたり）の平均乗車人数の比

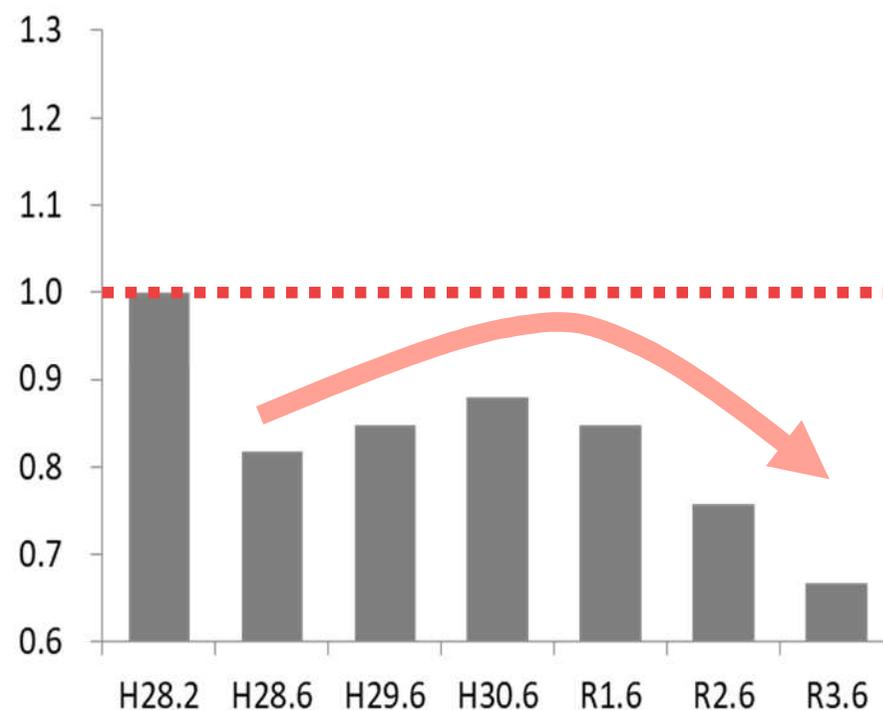


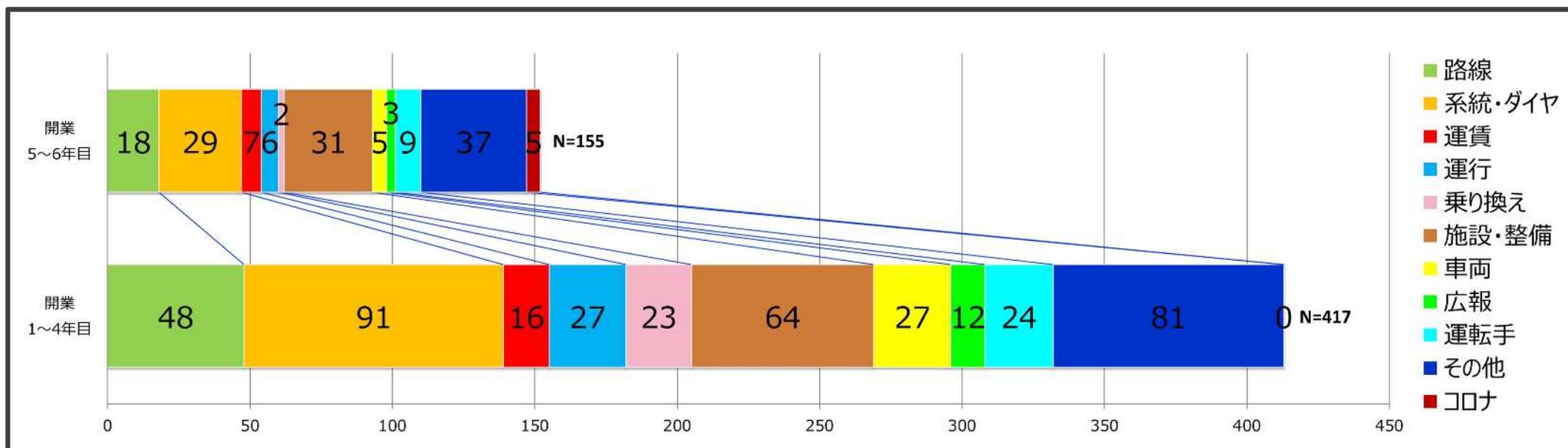
図2 ダイレクト便（便あたり）の平均乗車人数の比

※ H28.2を1.0とした場合の比率

コロナ禍での市民意見について (新バスシステム改善目安箱)

新バスシステム改善目安箱の市民意見

- コロナ禍（開業5～6年目）においては、**意見数が減少**（年間平均417件⇒155件）
- 減便に対する意見の増加が想定されたが、関連する「系統・ダイヤ」に対する意見数には大きな変化がなかった
- 開業5～6年目では「乗り換え」に対する意見が減少した
- コロナ対策に関する意見があったものの、数としては少数であった



※平均値は端数処理により、分類した意見の合計値とは合致しない。

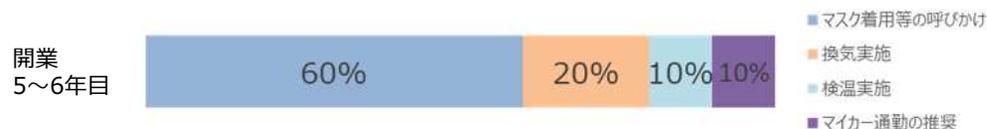
図 新バス改善目安箱集計結果（コロナ前後の比較）

コロナ禍における主な意見の内訳について

- 新たにコロナ対策に関する意見があり、マスク着用等の感染対策に関する意見が主であった。
- コロナ改善に比べ大きく変化があったのは、「系統・ダイヤ」。増便要望の意見が減り、ダイヤ見直しが増えた。
- その他意見については、意見数自体は減っているものの、内訳については、特徴的な変化はなかった。

コロナ対策

コロナ対策の意見内訳



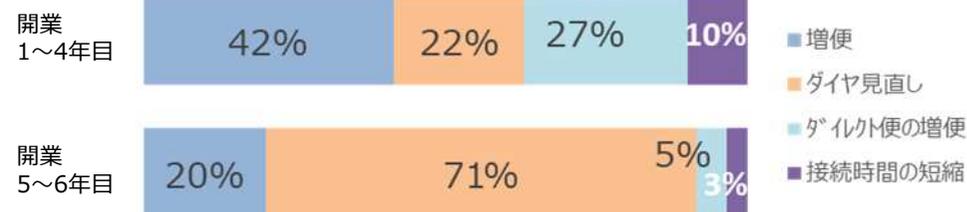
⇒マスク着用等の呼びかけに関する意見が多い。

○主な意見

- ・マスク着用等の呼びかけの要望
- ・バス内の換気の要望
- ・検温実施の要望
- ・マイカー通勤の推奨

系統・ダイヤ

コロナ禍の意見内訳（系統・ダイヤ）



⇒ダイヤ見直しに関する意見が多い。

○主な意見

- ・具体的な路線バスの増便の要望
- ・具体的なダイヤの見直しの要望
- ・ダイレクト便の増便の要望
- ・バスと鉄道の接続時間について

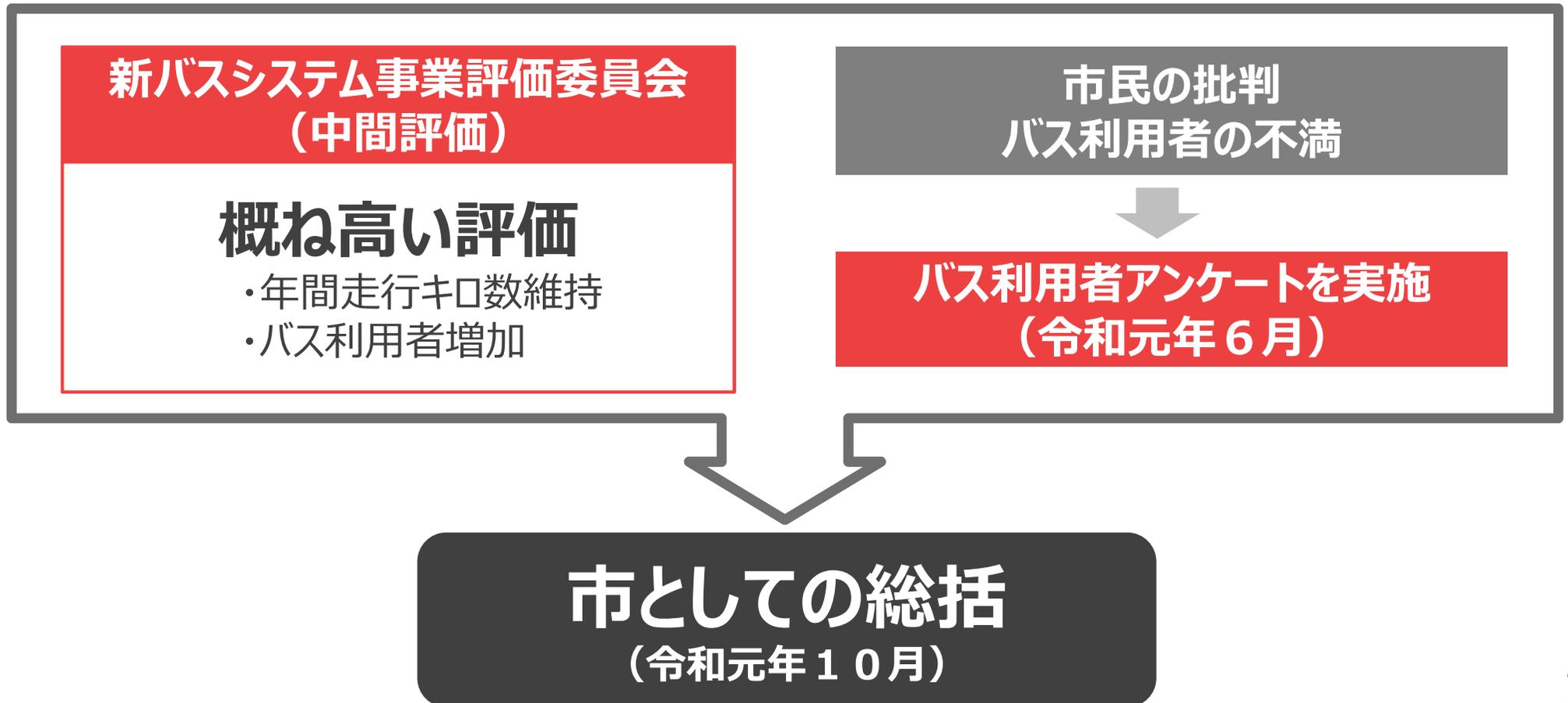
令和元年以降の新バスシステムに 関する取組状況について

総括の位置づけ

- ・運行事業協定更新に向けて、これまでの4年間を検証
- ・今後の方向性を検討し、総括としてまとめた

【新バスシステム・BRT】

- ・公設民営方式で平成27年9月スタート
- ・令和2年3月に新潟交通(株)との運行事業協定が期限を迎える



総括 (5) 新潟市としてのバス交通の方向性①

- ・直行便を中心とした運行形態に戻せば、再び市内バス交通網の維持が困難に
- ・新バスシステム・BRTは、利用者目線で改善を積み重ねていく

(ア) バス事業の現状と地方都市の取り組み

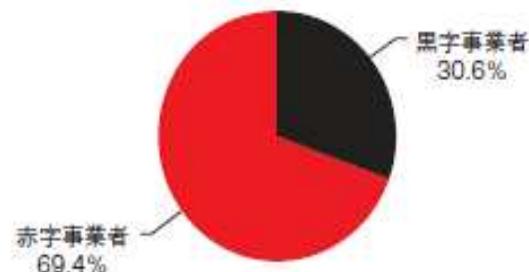
バス運行事業者の経営環境は大変に厳しい

利用者減 路線廃止 便数減少

運転士不足

バス交通の維持・確保は
全国の地方都市で深刻な問題

乗合バス事業者の収支状況 (2017年度)



資料：国土交通省自動車局作成

路線バスの廃止キロの推移

年度	廃止路線キロ
2010年度	1,720km
2011年度	842km
2012年度	902km
2013年度	1,143km
2014年度	1,590km
2015年度	1,312km
2016年度	883km
2017年度	1,090km
計	9,482km

(イ) バス交通に対する基本的な考え方

- ・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と・・・
- ・郊外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・・・
- ・まちづくりを展望すれば、市内バス交通網の衰退はこれ以上許されない

新バスシステム・BRTは、今後とも改善を丁寧に積み重ねていく

総括 (5) 新潟市としてのバス交通の方向性②

- ・既存のバス路線の改善と新潟駅南北をつなぐ基幹公共交通軸の効果の最大化
- ・市民理解の醸成に力を注ぐ

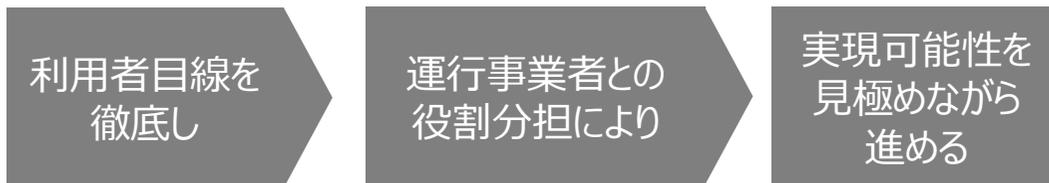
(ウ) 今後の進め方

新潟駅の南北が直接結ばれる、まちづくりの大きな転換期に臨んで・・・

まずは

【BRT路線をはじめとした現行路線の改善】

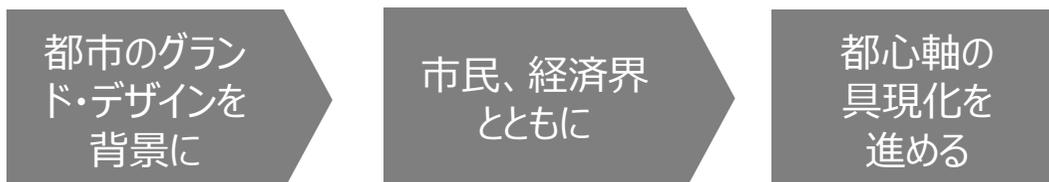
- ・バス待ち環境の向上
- ・乗り換え時の負担軽減



つぎに

【新潟駅南北を結ぶ基幹公共交通軸の効果の最大化】

- ・市として十分に検討し、運行事業者と協議



さらに

【市民理解の醸成】

- ・市が目指すバス交通
- ・バス事業を取り巻く状況
- ・到達点や問題点



課題抽出・改善

- ・全国に先駆けてバス交通に、運行事業協定による「公設民営方式」を採用
- ・施設整備などの初期投資は市が担い、新潟交通は市域全体の年間走行距離を維持
⇒これらを持続可能なものとするため、運行事業協定を締結

行政
新潟市

運行事業者
新潟交通株式会社



施設を整備/連節バス車両を購入



全市的にバスの年間走行距離
(バスサービス) を維持・確保

運行事業
協定



連節バス車両



交通結節点



BRT路線の運行

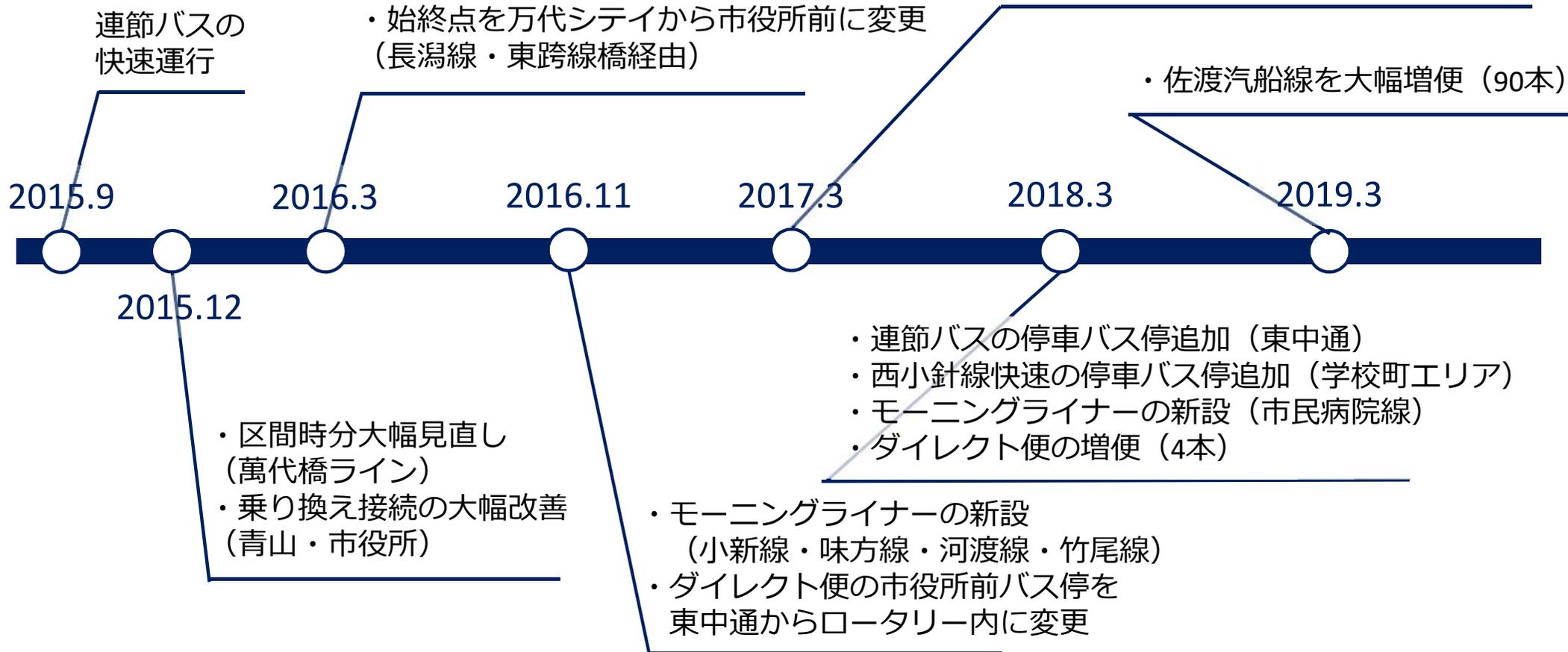
これまでの取組（新バスシステム・BRTに関わる改善）

定時性・速達性の向上、乗り換え待ち時間の短縮
乗り換え負担の軽減、新たなバス路線の設定など

運行に関する改善 新潟交通株式会社

- ・ダイレクト便の増便（126本）
- ・連節バスの停車バス停追加（本町・第一高校前）
- ・複数路線の最終便をダイレクト便に変更
- ・始終点を市役所前から新潟駅前に変更（大野白根線急行）
- ・始終点を万代シティから市役所前に変更（長潟線・東跨線橋経由）

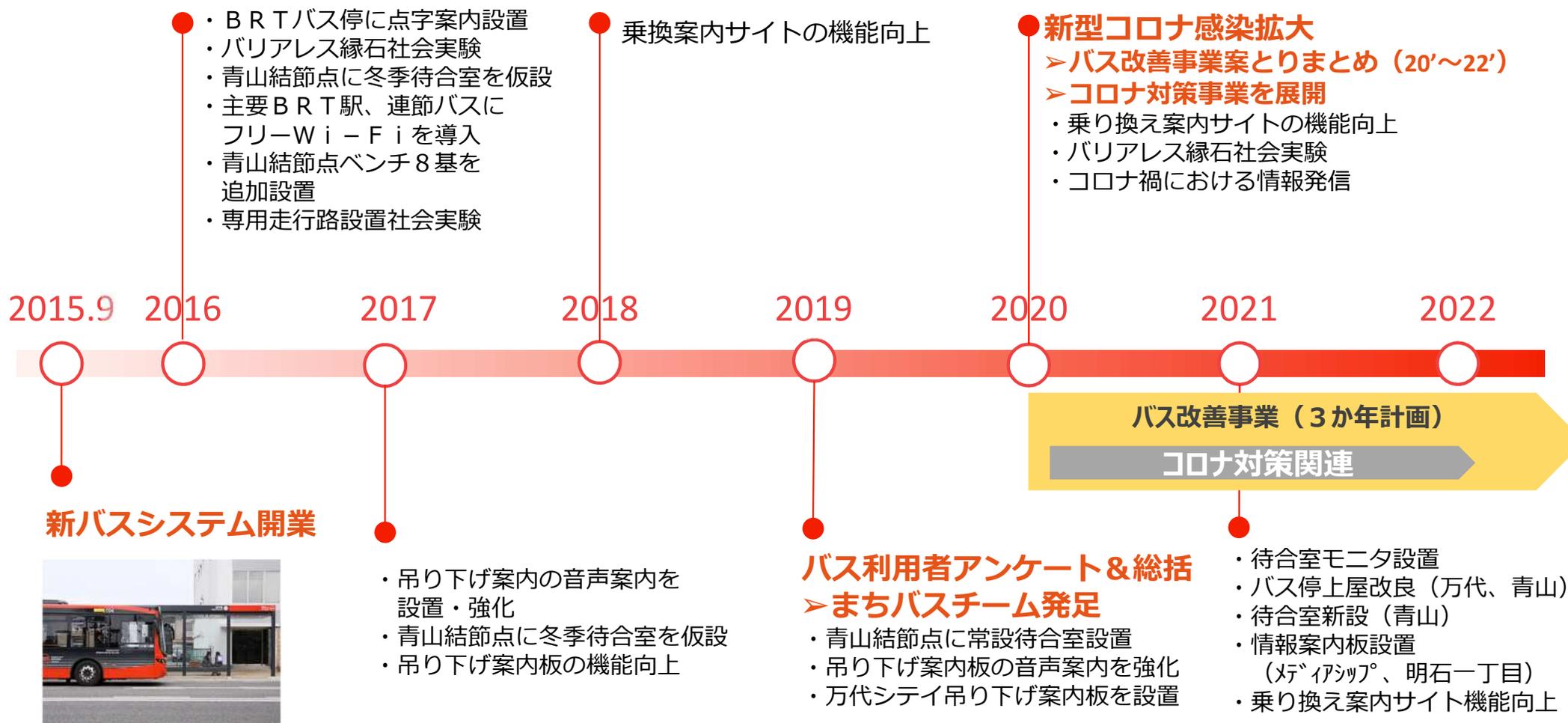
- ・路線の新設（みなと循環線・青陵ライナー）
- ・駅前広場への乗り入れ開始（JR亀田駅・JR内野駅）
- ・ダイレクト便のバス停を萬代橋ラインのバス停に統一（寺尾線・大堀線）



これまでの取組（新バスシステム・BRTに関わる改善）

- 開業後、バス待ち環境向上、利便性向上、バリアフリーなどの改善を順次実施
- 総括、コロナ対策により**取り組みが加速**

施設等に関する改善 新潟市



最終評価後の取組（新バスシステム・BRTに関わる改善）

にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画（R1～R4）



【バス関連施策】

- ・路線バスの都心アクセス強化
- ・Wi-Fiや多言語化サイトの整備
- ・バス停環境の改善
- ・交通結節点の整備・利便性向上
- ・基幹公共交通軸の形成
- ・モビリティマネジメントの実施
- ・公共交通施設のバリアフリー化

交通政策を基盤に
市民の声を受け止め
迅速に改善を行う

市民の声（バス利用者アンケートを受けて）

【不満が多い項目】

- ・バスダイヤ
- ・バス待ち環境
- ・乗り換え負担（待ち時間、移動距離）
- ・連節バス必要性*

※アンケート自由意見の分析により追加

項目	満足	やや満足	やや不満	不満	回答数
バスダイヤ	16%	27%	29%	28%	(2,845)
所要時間	20%	39%	19%	22%	(2,733)
定時性	19%	41%	12%	28%	(2,835)
バス待ち環境	11%	25%	34%	30%	(2,759)
情報案内	26%	39%	17%	18%	(2,365)
乗り換え待ち時間	30%	23%	37%	10%	(2,245)
乗り換え移動距離	26%	28%	33%	13%	(2,214)

改善事業案（R2～R4）

わかりやすく利用しやすい、満足度の高いバス交通の実現

乗り換え負担軽減（結節点など）

- ・防風壁増設（青山）
- ・総合案内の設置（古町・万代）
- ・路面標示によるルート明示化
- ・運行案内板の設置（明石一丁目）
- ・待合室整備（青山）
- ・バス停上屋整備（メディアシップ）
- ・待合環境整備（メディアシップ）



バス待ち環境の充実

- ・バス停上屋の整備（駅前通り・郊外）
- ・待合施設整備支援制度の創設
- ・近隣民間施設や自治会との連携



交通バリアフリー

- ・バス待ち施設でのバリアフリー啓発
- ・運行検索サイトの多言語対応等の機能強化
- ・バリアレス緑石の設置



各交通手段間の結節強化

- ・バス停付近での駐輪場の確保や支援制度の創設



意識啓発の強化

- ・新しい生活様式での利用
- ・公共交通の利用促進（モビリティマネジメント）



令和2年9月議会補正（追加提案）

改善事業案のうち、**コロナ対策にも資する事業**を先行実施

待合環境の密集緩和



新しい生活様式での利用



新しい生活様式での利用広報イメージ

令和3年度 改善の取り組み一覧

改善事業案をベースに、様々な改善を実施。

乗換負担の軽減



待合室モニタ設置
令和3年4月



新潟日報メディアシップ
バス停上屋増設
令和3年11月



青山結節点上屋改良
令和3年12月



青山結節点バス待合室
令和4年1月

情報案内機器整備



新潟日報メディアシップ内
情報案内機器整備
令和3年4月



明石一丁目バス停
情報案内機器整備
令和3年12月

交通バリアフリー



バス乗換案内サイト機能拡充
令和3年10月,令和4年3月



白山駅のバリアレス縁石
令和4年1月

西区方面からの乗り換え拠点の青山バス停において、官民連携により待合室を新設。

●利用者の声・改善前の状況

ピーク時間帯には、6番線乗場付近が非常に混雑し、歩道上に長い列ができていた。



●改善内容

イオン新潟青山店の協力により、敷地を無償でお借りし、待合室を新設。冷暖房完備で夏や冬でも快適にお待ちいただけるようになった。待合室と広場ができたことにより歩道上の長い列も緩和。



郵便局と連携し、乗り換え拠点のバス停付近に、情報案内機器を整備。

●利用者の声・改善前の状況

バス停が3つ並んでおり、バス停の時刻表を見比べて、丁度よい時刻の便や乗り場を探す必要がありました。



●改善内容

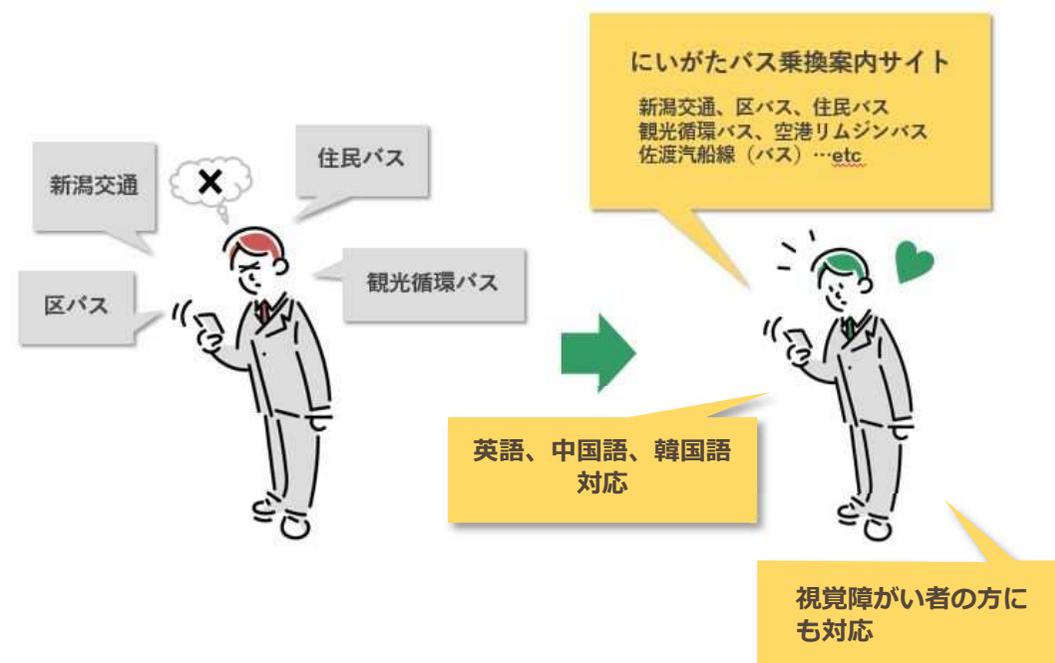
バス停前の中央郵便局の建物内の敷地を無償でお借りし、情報案内機器を整備。
情報案内機器の設置により、乗り継ぎに丁度よい便や乗り場が一目でわかるようになった。



視覚障がい者の方に向け、にいがたバス乗換案内サイトの読み上げ機能を追加。

●利用者の声・改善前の状況

にいがたバス乗換案内サイトは、外国人の方や、視覚障がい者の方に対応しておらず利用しづらい状況であった。



●改善内容

●第1弾（令和3年1月）

多言語対応

（英語、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語）

●第2弾（令和3年10月）

区バス・住民バス・観光循環バス等も検索可能に

●第3弾（令和4年3月予定）

障がい者対応として、文字の読み上げや拡大、文字色と背景色の色反転等に対応予定

市民理解醸成の取り組み

市民理解醸成の取り組み

○ 新バスシステム事業の理解醸成を検討していたが、コロナ禍における情報発信を集中的に実施

ビジネスマンとバス利用者に向けた広報（バス交通改善事業）

① WEBサイト、Youtube、twitterの開設とサポーター企業の募集

ターゲット

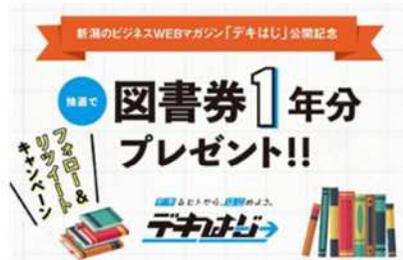
公共交通にシフトしやすいまちなかの若手ビジネスパーソン・新社会人

目的

公共交通による通勤のメリットを実際に利用している人の声と共に伝え若いビジネスマンの行動変容を促す。

発信媒体

- ・ twitterキャンペーンによる拡散
- ・ WEB広告 (Google,SNS等)
- ・ タウン誌での掲載



② 公共交通利用者に向けた日頃の感謝を伝える動画

ターゲット

公共交通利用者（主にバス）

目的

公共交通は利用者のおかげで存続していることを伝え、利用を促す。

発信媒体

TVCM、待合室のモニター



若者に向けた広報（バスタクシーチケット業務関連広報）

バスの乗り方・活用方法を伝える動画の制作とWEB広告

ターゲット

市内の若者（中学生～大学生年齢相当）

目的

バスを使ったことのない人向けに乗り方や活用方法を伝え、利用を増やす

発信媒体

- ・ 新潟市シティチャンネル
- ・ 左記、新設WEBサイト
- ・ Youtube広告
- ・ 各種SNS広告 (twitter,Instagram)



※県の取り組み⇒新潟プロレスを起用した動画・ポスター

ターゲット

公共交通利用に不安がある方

目的

公共交通事業者が行う感染症対策や安全利用について伝え、安心感を高める

発信媒体

Youtube、ポスター（公共交通車内）



市民理解醸成の取り組み

- 中学校、高校の総合学習の時間で、新バスシステム事業や公共交通利用について授業を実施しています。
- 新潟市報でバス交通に関する特集記事で啓発。⇒WEBニュースでも転載され、幅広い年齢層へ届いた。

中学校・高校の総合学習（モビリティ・マネジメント）

□実施校

- ・ 白新中学校
- ・ 下山中学校
- ・ 高志中等高校
- ・ 新潟南高校

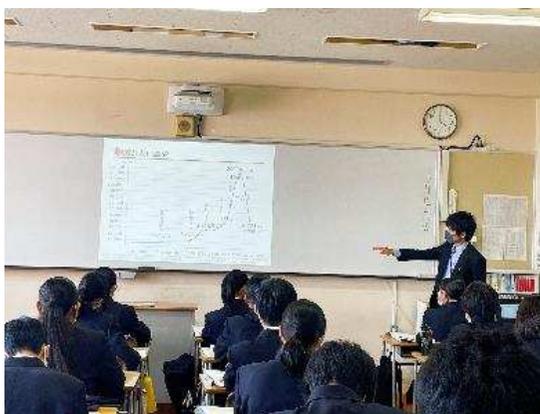


□実施内容

以下について職員が講義

- ・ 公共交通の必要性
- ・ 新バスシステム事業
- ・ バスの利用促進

白新中学校や、万代高校では、生徒が自主学習を行い、市へ利用促進などのアイディアを提案する。



市報にいがたでの啓発

□市報 1/16号

1面で特集
記事を掲載

【内容】

- ・ 公共交通の課題
- ・ 民間と連携したバス待ち環境改善事例
- ・ 利用促進事業のPR



エコ通勤事業者の認定・登録



□ 新潟市役所がエコ通勤事業者として認定
(令和4年1月31日付)

※エコ通勤とは…望ましい通勤交通のあり方を考える取組

協定について

現行の運行事業協定に記載されている主な事項

新バスシステム事業にかかる運行事業協定

- 協定の期間……………協定の有効期限は、本協定を締結した日から**令和2年3月31日まで**とする。
- 市と新潟交通の役割分担……………市の役割は、連節バス車両、走行空間、B R T 駅などを整備、所有する。新潟交通の役割は、新潟交通は新バスシステム対象路線に関する**年間走行キロ数を維持**するものとする。
- 外部評価委員会と運営協議会の設置……………**新バスシステム事業評価委員会を設置**する。また、市及び新潟交通からなる運営協議会を設置する。

整備に関する細目協定

- B R T 車両……………第1期B R T に用いるB R T 車両は、連節バス4台、一般バス20台とし、連節バスは市が、一般バスは新潟交通がそれぞれ用意する。
- B R T 駅……………市は第1期B R T に用いるB R T 駅を設置する。
- 交通結節点……………交通結節点のうち、新潟駅万代広場、新潟市役所、白山駅前広場、青山地区に交通結節点を整備する。

運営に関する細目協定

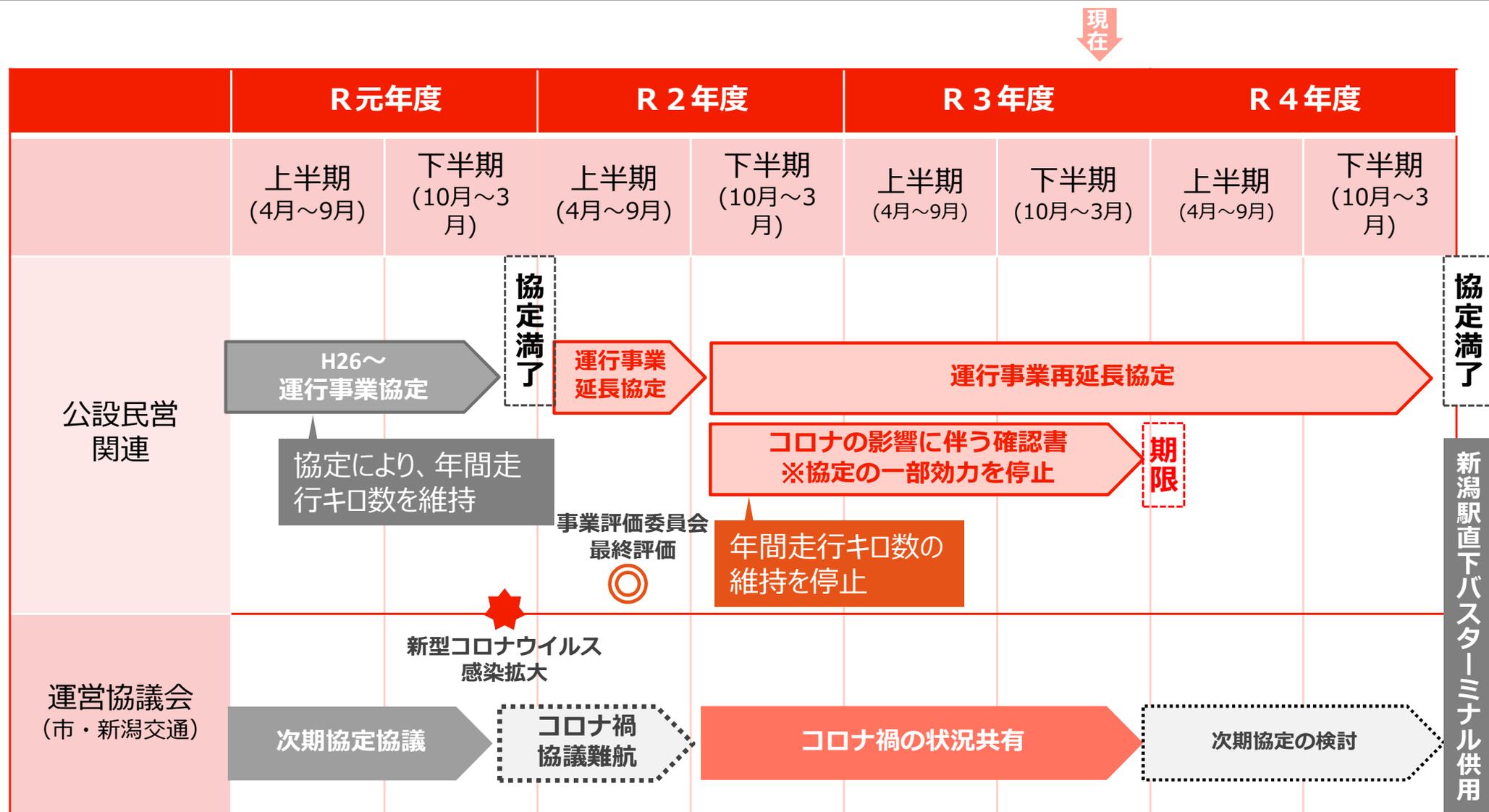
- 年間走行キロ数の維持……………新潟交通の平成26年3月16日のダイヤ改正における年間走行キロ数の計画値である**9,577,385.5キロを、維持**する。
- 新潟交通が自主運行していない路線……………新潟交通は自主運行していない路線について、地域公共交通検討会議や運行会社と連携し、地域の実情に合わせた運行形態を検討しながら、その確保に努めるものとする。
- B R T 区間の通常運賃……………第1期B R T 運行期間におけるB R T 区間の通常運賃は210円とする。

覚書「新バスシステム事業の段階的整備、利便性向上」

- B R T 車両の追加導入……………連節バスの追加導入を行うにあたっては、その時期等について市が決定し、その費用を負担する。
- 青山交通結節点の段階的整備……………青山交通結節点の本格整備にあたっては、用地の確保及び整備費については、市が負担する。
- 利用しやすい運賃の検討……………分かりやすく、利用しやすい運賃の実現に向け、市及び新潟交通は検討するものとする。

運行事業協定の今後の対応について

- 確認書の期限が令和4年3月末となっており、新潟交通の意向等を確認しながら検討。
- 次期協定のあり方について、新潟交通を取り巻く事業環境等を注視し、新潟交通と協議を進める。



(参考)

**次期事業評価指標設定に向けた
利用状況分析について**

バス利用状況分析（新型コロナウイルス感染症影響）

- 新潟交通と意見交換を行いながら、バス利用状況分析を実施。
- コロナ禍において、安定期の状況を把握することで、今後の傾向と対策を探る。

○現在想定している分析項目

- (1) **減少要因**の整理（緊急事態宣言や休校などとの関連）
- (2) **年齢・性別**利用者数の推移と傾向
- (3) **時間帯別**利用者数の推移と傾向
- (4) **路線別**利用者数の推移と傾向
- (5) **停留所別**利用者数の推移と傾向
- (6) **平日・休日別**(必要に応じて土曜・休日も分ける)の推移と傾向

⇒令和4年3月末まで、I Cカードデータなどを参考に分析実施。

コロナ禍における新潟交通との連携のあり方について

- まずは新潟交通には、危機的状況を乗り切っていただく。
- 市は、市民や利用者の意見をもとに、着実に改善を重ね、利用促進を図る。
- 新潟駅直下バスターミナルの供用に向け新潟交通と連携し、駅南北が直結する効果の最大化を目指す。