

事業費

第1期BRTの運行開始までに要した事業費は約12億円。(ただし、新潟駅万代広場と白山駅前広場の整備に係る費用は含まない。)
 国の支援制度は社会資本整備総合交付金を活用した。
 専用走行路の整備や連節バスの追加導入を含んだBRT第1期導入区間の完成には上記の額を含め約30億円を見込んでいる。

走行空間・駅	約0.9億円
連節バス	約3.5億円
情報案内システム	約1.2億円
交通結節点	約5.1億円
その他*	約1.0億円
合計	約11.7億円

*: デザイン、プロモーション、案内サイン等の事業費

新バスシステム開業による増便効果

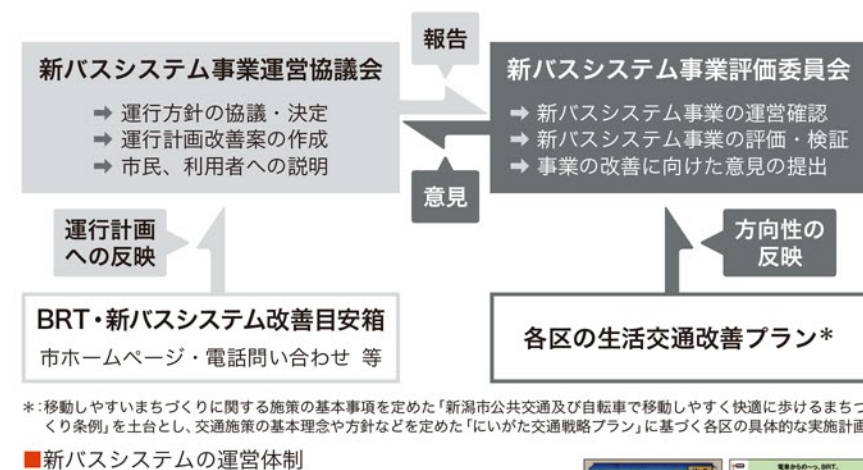
BRTの導入と全市的なバス路線再編からなる「新バスシステム」の開業により、BRTを除いた郊外線で平日1日当たり約450本の増便が実現した(平成24年新潟交通(株)提案時点と開業時点(平成27年9月5日)の比較)。
 また、萬代橋断面のバス運行本数は、開業前の約2,000本(新潟交通(株)運行)から開業後には約1,100本に集約された。



■平成24年の審査委員会で新潟交通(株)が提案した時点と平成27年9月5日時点における主要路線の運行本数比較(平日)

新バスシステムの改善に向けた体制

バス利用者の意見や、学識経験者・有識者等からなる新バスシステム事業評価委員会の指摘を踏まえて、より便利で使いやすいようになるように、新潟交通(株)と新潟市からなる新バスシステム事業運営協議会で改善を図っていく。



BRT導入の経緯

年月	できごと	概要
H14	第3回パーソントリップ調査(H17年3月まで)	基幹公共交通軸の形成方針が提案(一般のバスよりも質の高いサービスレベルを確保)
H19	オムニバスタウン事業(H25年3月まで)	国・県・事業者とともに基幹バス「りゅーとリンク」の運行やICカード「りゅーと」の普及、バス停上屋の整備などを実施
H21	新たな交通システム導入検討調査	基幹公共交通軸を基本としたルートを対象に、BRT・LRT・小型モノレールの3つのシステムについて、導入空間や概算事業費など技術的な比較検討を実施
H22 8	新潟市新たな交通システム導入検討委員会(～H23年5月)	国、県警、関係者等により、上記3システムを導入効果や事業規模、事業環境等の視点から比較し、BRTを早期導入すべきとの提言書を提出
H24 2	新たな交通システム導入基本方針を公表	「新潟駅～白山駅を第1期導入区間としてBRTを早期に導入し、将来的にLRTへの移行を判断」
H24 9	新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会(～H25年1月)	新潟交通(株)による、BRTを青山まで延伸して全市的にバス路線を再編する提案を審査し、同社が運行事業者としての適格性を有すると判断
H25 2	新潟市BRT第1期導入計画を公表	「新潟駅～青山間を導入区間として、連節バスの導入や専用走行路・交通結節点の整備を段階的に行う」
4	新潟市BRT第1期導入区間運行事業の基本協定締結 市民説明会、連節バス試乗会(～11月)	新潟交通(株)と基本協定を締結し、BRT第1期導入とバス路線再編に関する市民説明を実施(計112回、4,738人参加) 8月と11月に他都市で運行中の連節バスを借用し試乗会を実施
12	連節バス4台の製造に着手(H27年6月納入完了)	連節バス製造業務の契約締結が新潟市議会12月定例会本会議において可決
H26 4	新バスシステム事業にかかる運行事業協定締結	BRT導入と全市的なバス路線再編からなる新バスシステム事業の実施に関する協定を新潟交通(株)と締結
9	新バスシステム事業の運行事業協定に関する細目協定締結 BRT運行計画、バス路線再編計画を公表	運行事業協定の詳細な事項について本市と新潟交通(株)の役割分担を明確にする細目協定を締結 あわせて、BRTの運行、駅の位置、交通結節点整備の概要および全市的なバス路線再編の概要を公表(H25年に説明したもの)
10	交通結節点等各施設の整備着手(～開業まで)	BRT駅、市役所ターミナル、青山結節点、情報案内システム等の運行に必要な施設の整備に着手
11	BRT導入とバス路線再編に関する反復型意識調査(～H27年4月)	対象とした市民の疑問・懸念を質問に対する回答で把握し、説明資料の送付と併せ、同じ質問を繰り返すことで意識の変化を把握し、効果的な説明につなげるための調査を実施(計3回)
H27 5	各種プロモーション・説明会(～8月)	フォーラム、連節バス試乗会、PRポスター、開業式典 BRT導入とバス路線再編について市長による市民説明(区単位計11回)、障がい者向け個別説明会、高齢者向けICカード説明会
9	BRT第1期区間運行開始	9月5日、運行開始

