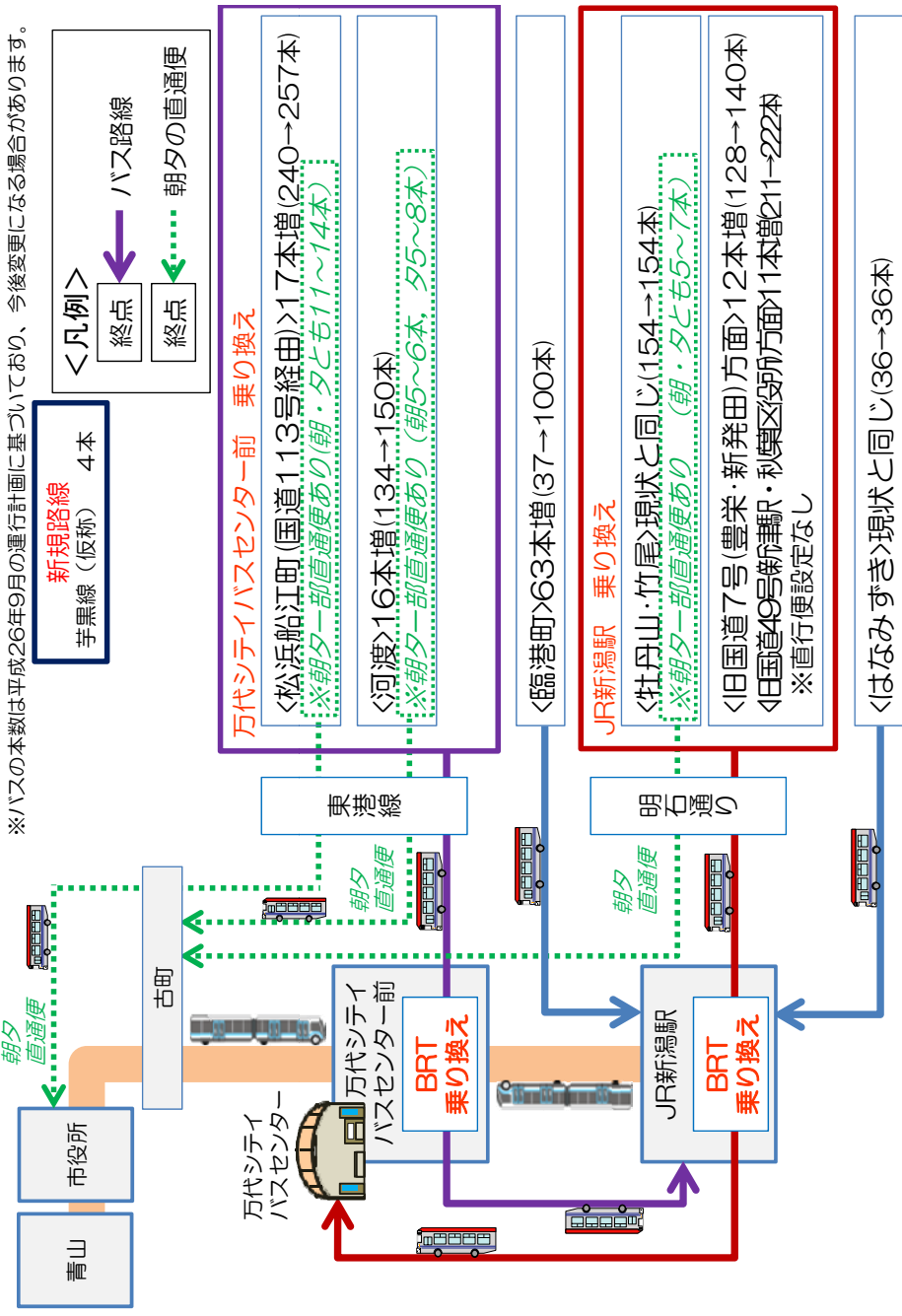


- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6~9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6~9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

北・東方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

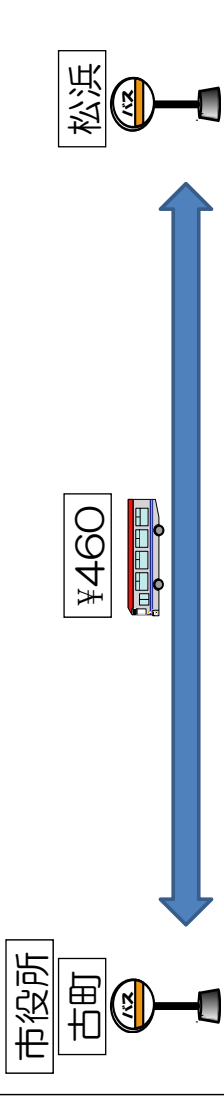
北年版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



乗り換えによって料金はどうなる？

●現在「古町・市役所」に行く場合

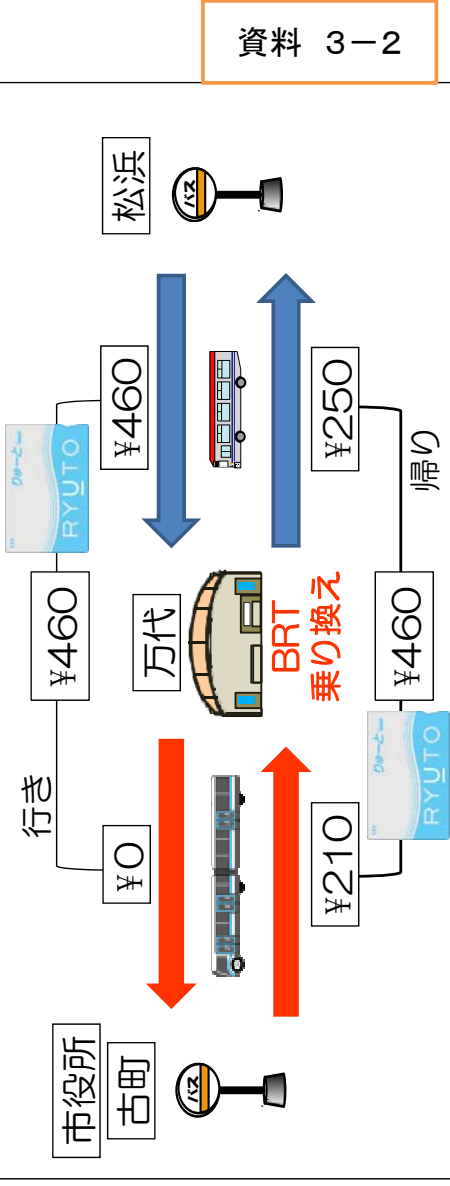


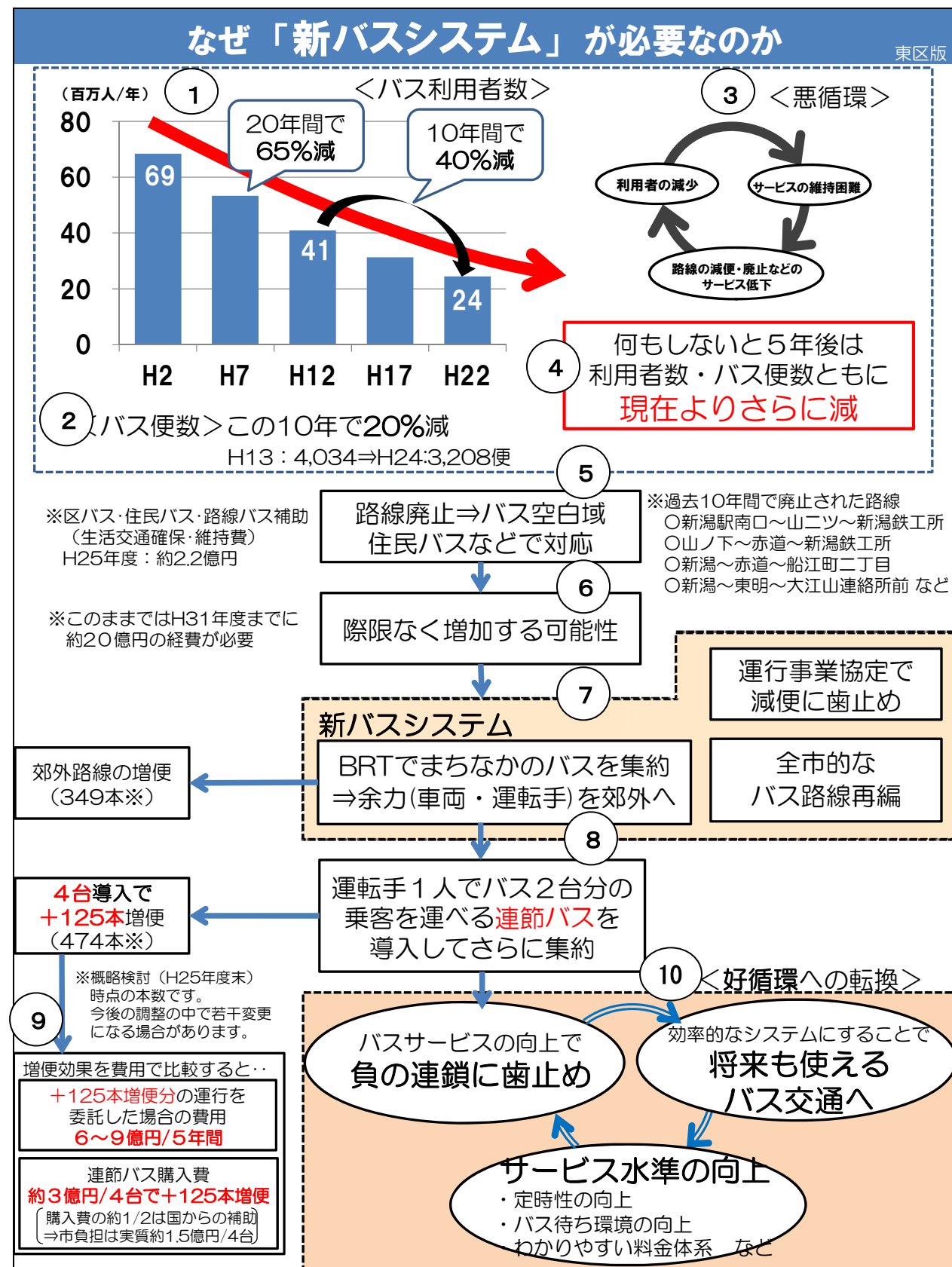
同じ料金！(注)

(注)ICカード「りゅーと」を利用する場合、または「乗車履歴確認専用カード※」を用いて現金などで支払う場合に限る

※H27春以降配布予定

●同じ「古町・市役所」に乗り換えて行く場合

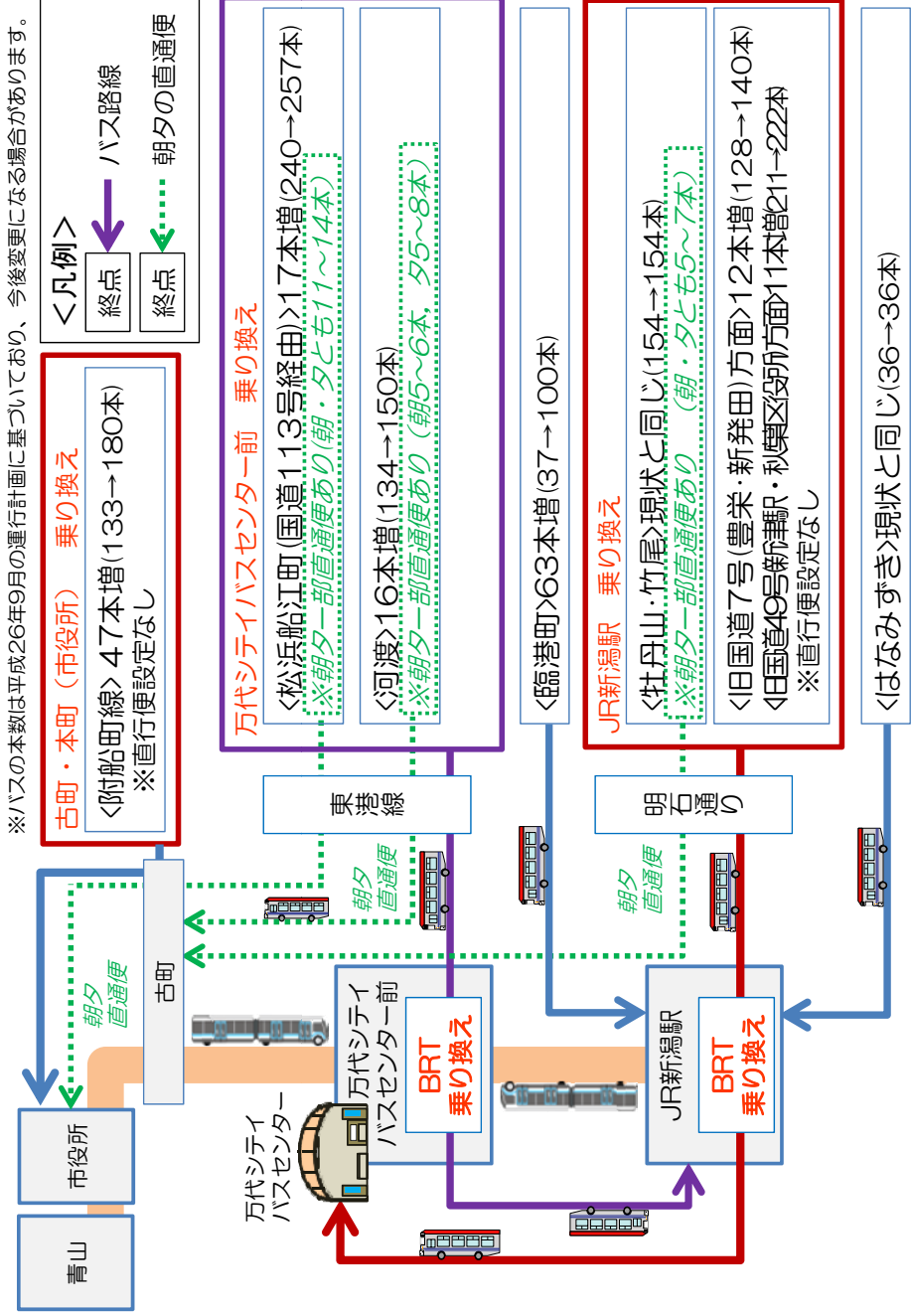




- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6~9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6~9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

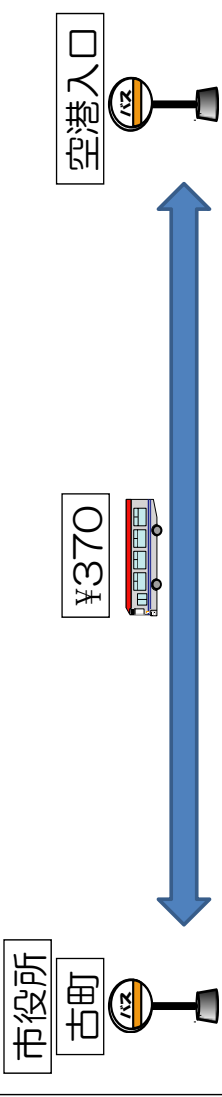
北・東方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

東区版



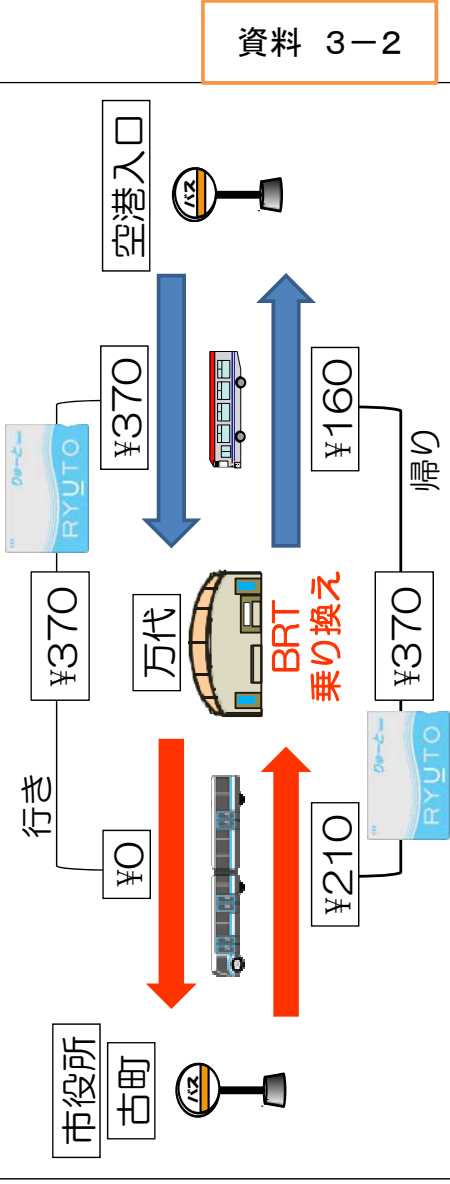
乗り換えによって料金はどうなる？

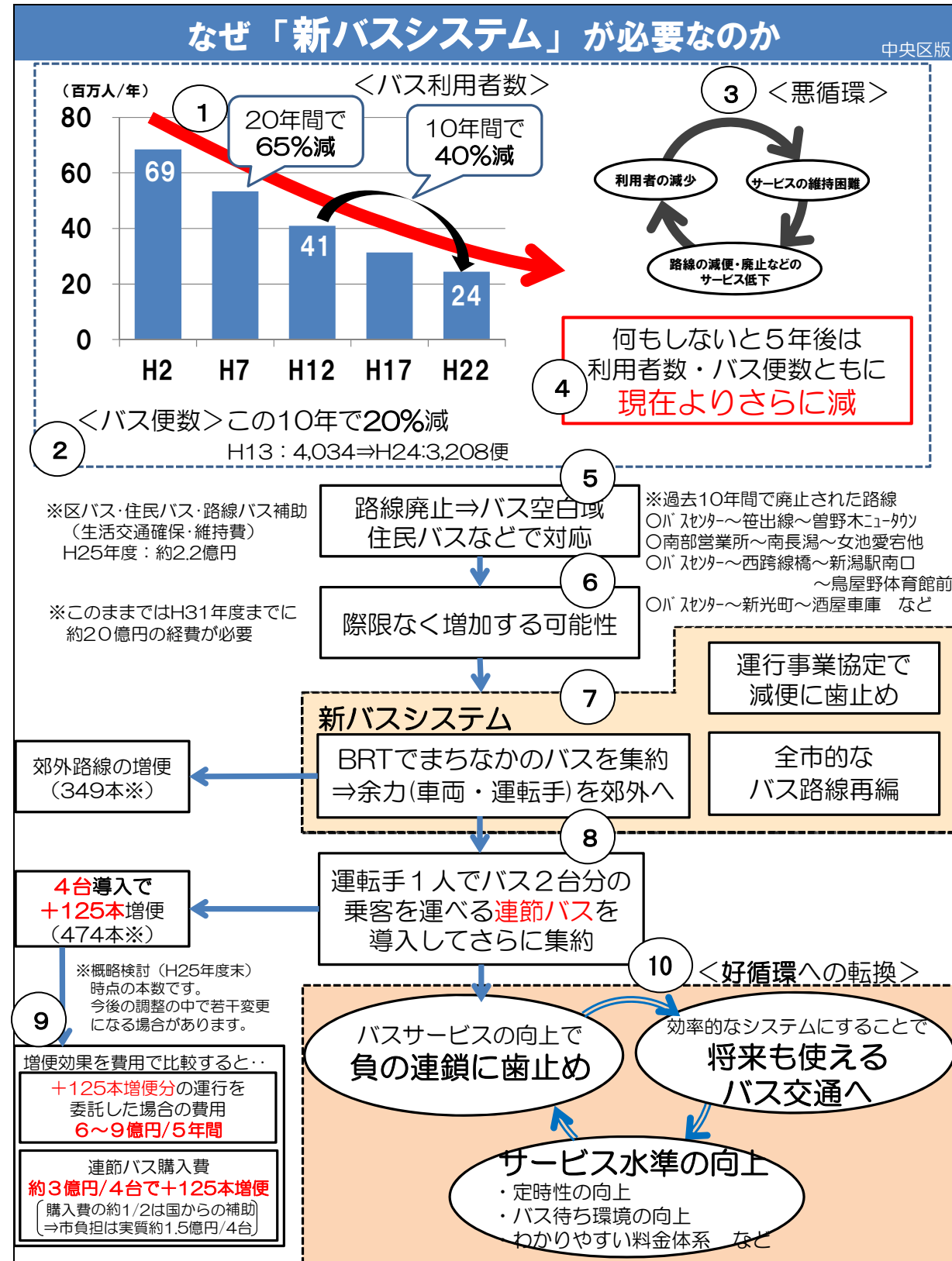
●現在「古町・市役所」に行く場合



同じ料金！（注）
 (注)ICカード「りゅーと」を利用する場合、または「乗車履歴確認専用カード※」を用いて現金などで支払う場合に限る
 ※H27春以降配布予定

●同じ「古町・市役所」に乗り換えて行く場合





- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしていないと、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6～9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6～9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

中央区内の路線とBRTとの乗りかえは？

中央区版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。

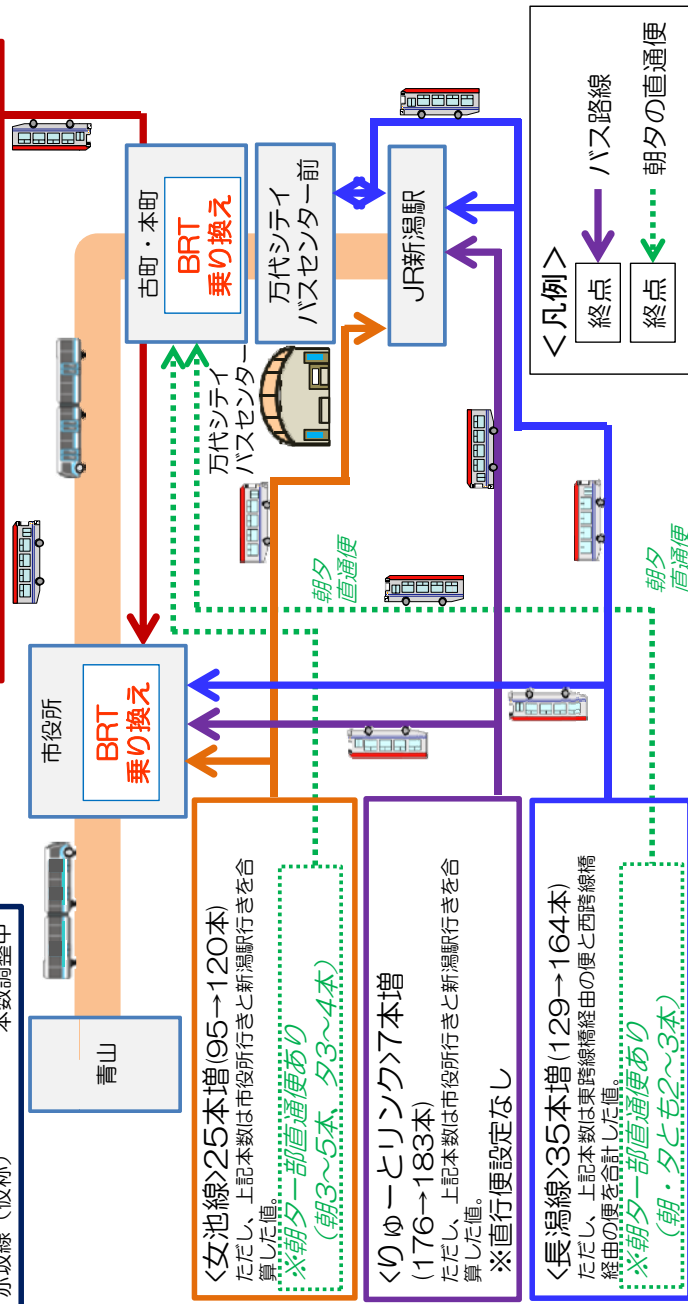
新規路線

新潟駅新大病院（仮称） 84本
 青山美咲台庁（仮称） 62本
 青山浦山信濃町（仮称） 20本
 鍛冶小路線（仮称） 本数調整中
 赤坂線（仮称） 本数調整中

古町・本町（市役所） 乗り換え

＜湊町通線（旧昭和大桥）＞43本増（37→80本）
 ※直行便設定なし

＜附船町線＞47本増（133→180本）
 ※直行便設定なし



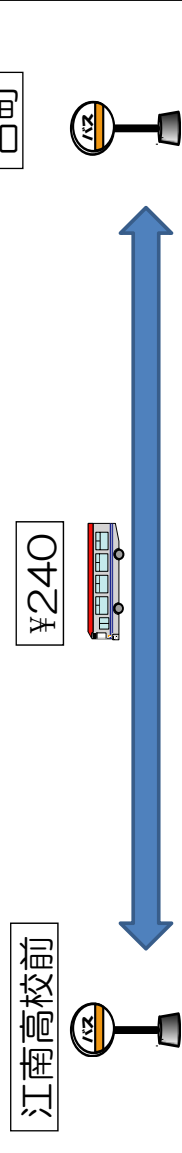
＜女池線＞25本増（95→120本）
 ただし、上記本数は市役所行きと新潟駅行きを合算した値。
 ※朝夕一部直通便あり（朝3～5本、夕3～4本）

＜りゅーとリンク＞7本増（176→183本）
 ただし、上記本数は市役所行きと新潟駅行きを合算した値。
 ※直行便設定なし

＜長潟線＞35本増（129→164本）
 ただし、上記本数は東跨線橋経由の便と西跨線橋経由の便を合計した値。
 ※朝夕一部直通便あり（朝・夕とも2～3本）

乗り換えによって料金はどうなる？

●現在「古町・新潟駅」に行く場合

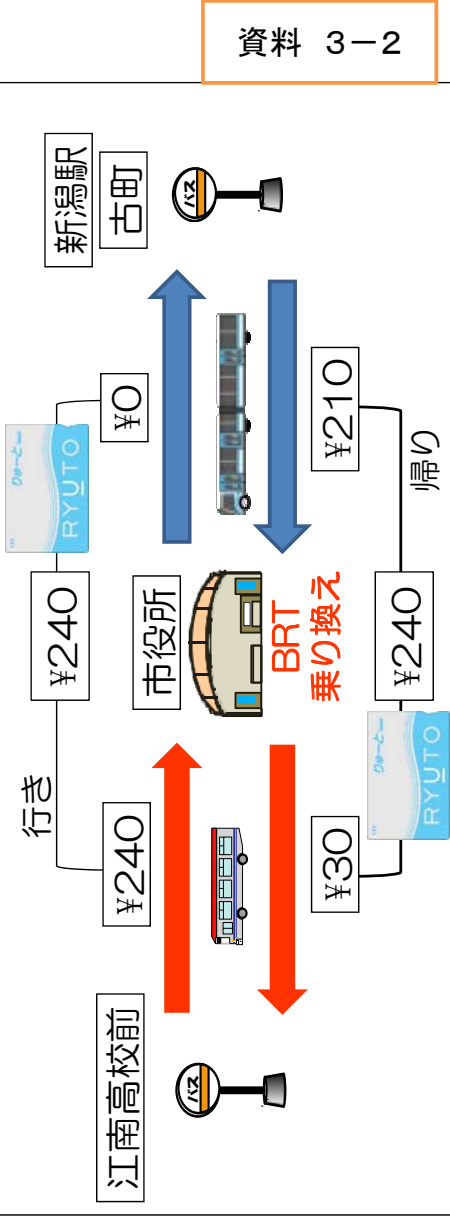


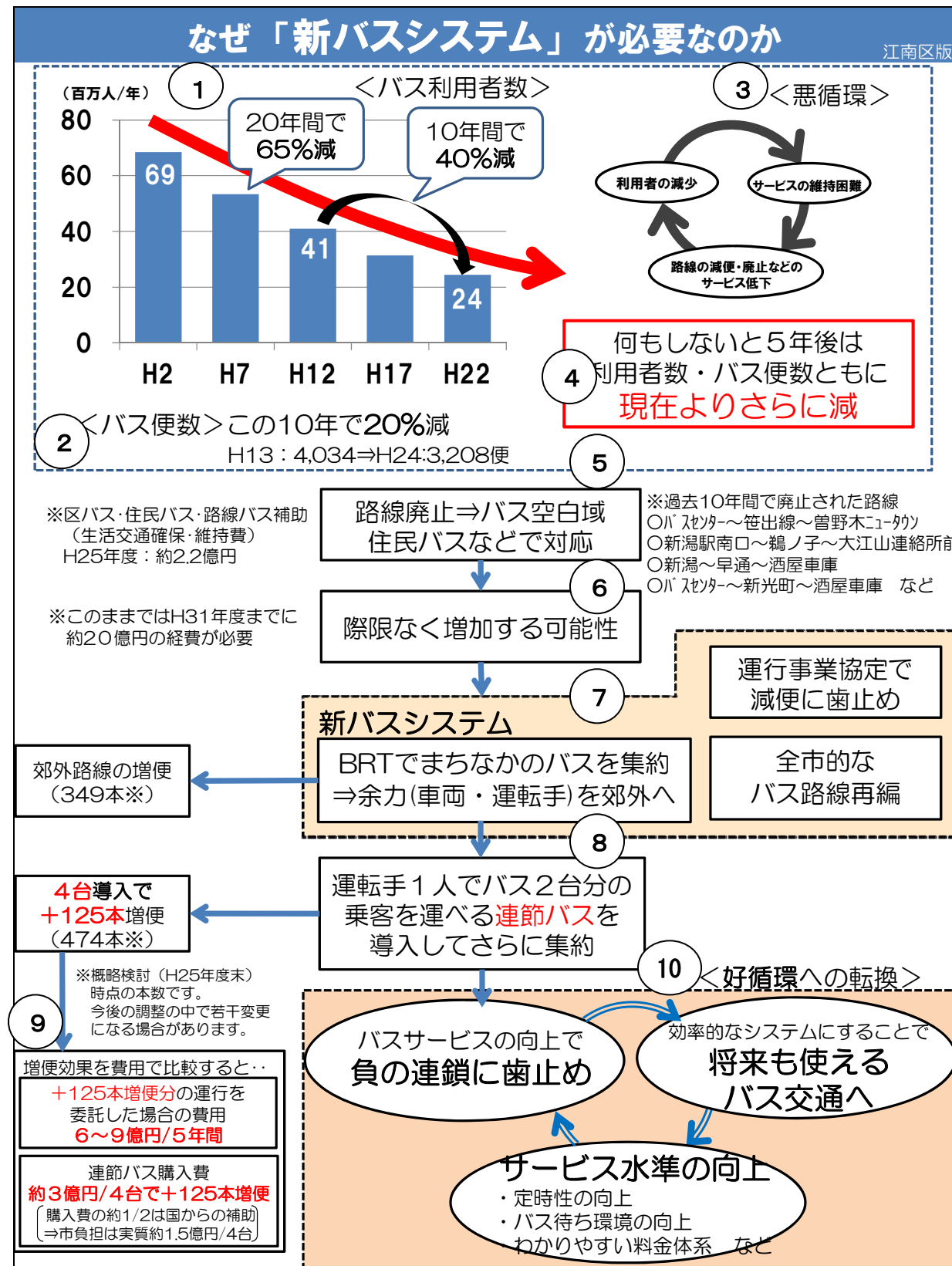
同じ料金！（注）

（注）ICカード「りゅーと」を利用する場合、または「乗車履歴確認専用カード※」を用いて現金などで支払う場合に限る

※H27春以降配布予定

●同じ「古町・新潟駅」に乗り換えで行く場合



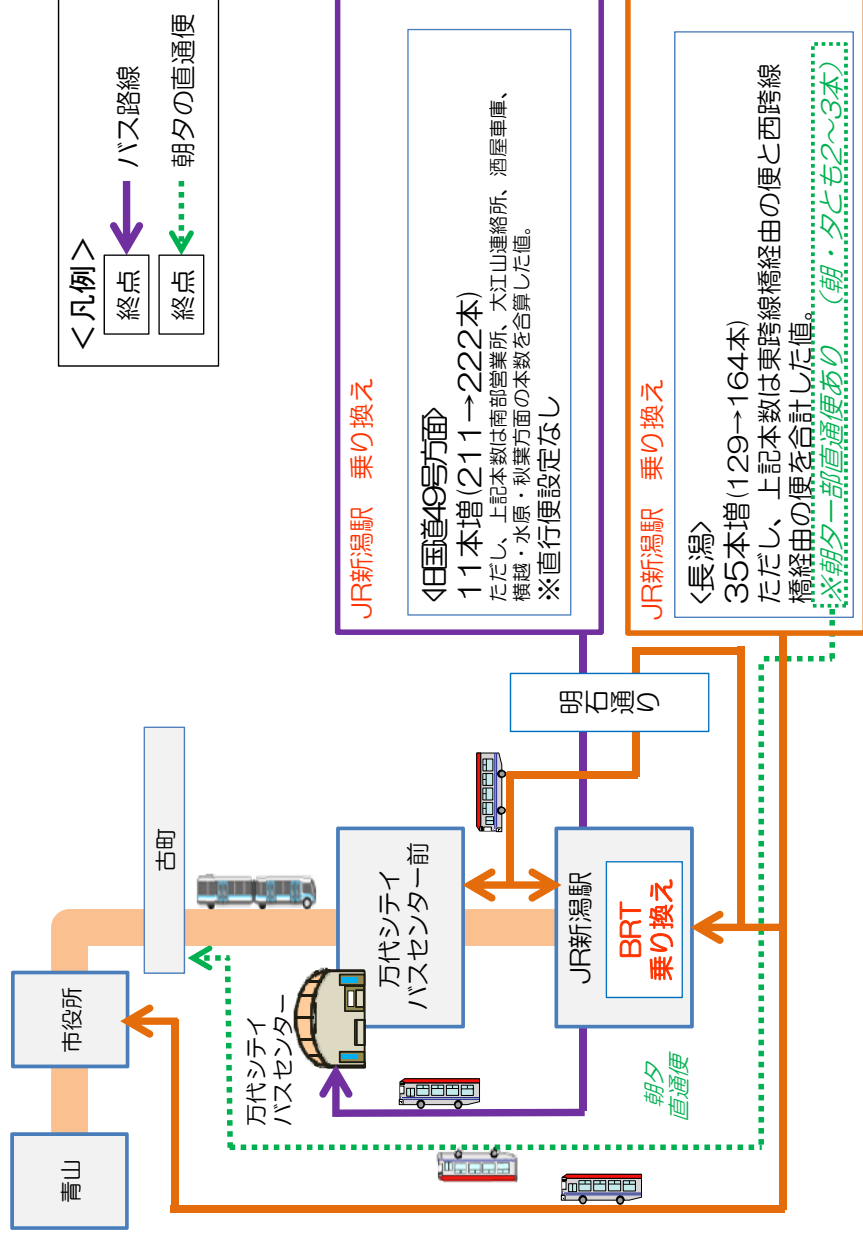


- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・ 平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・ 現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・ あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6～9億円の費用が必要となります。
 - ・ これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6～9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

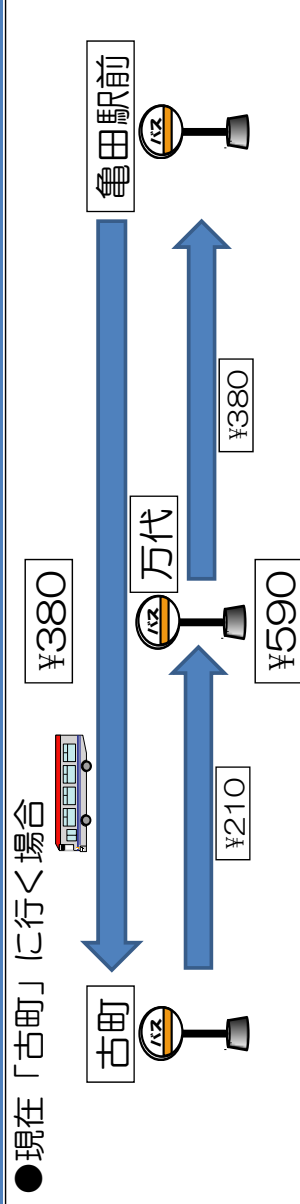
江南・秋葉方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

江南区版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



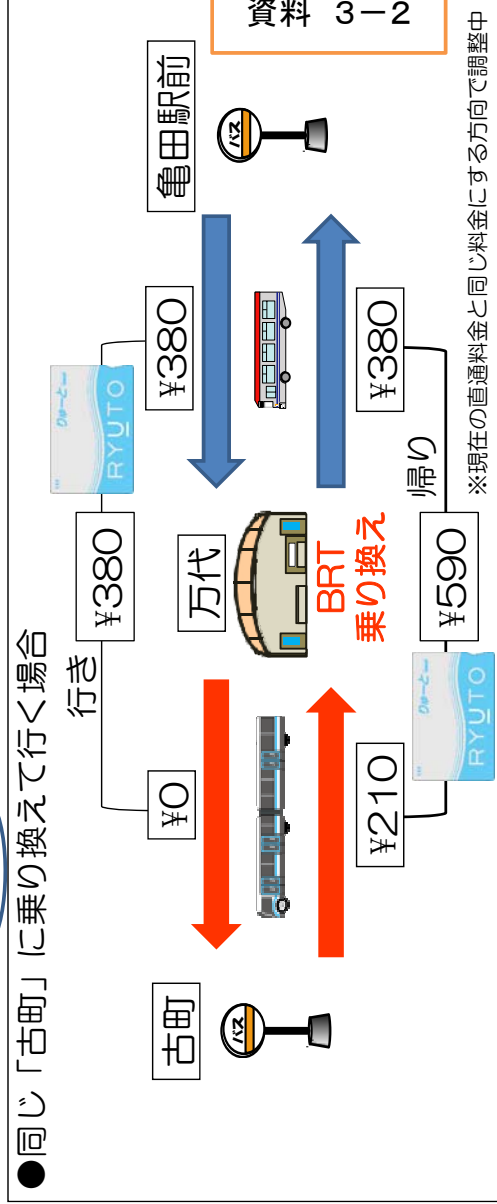
乗り換えによって料金はどうなる？



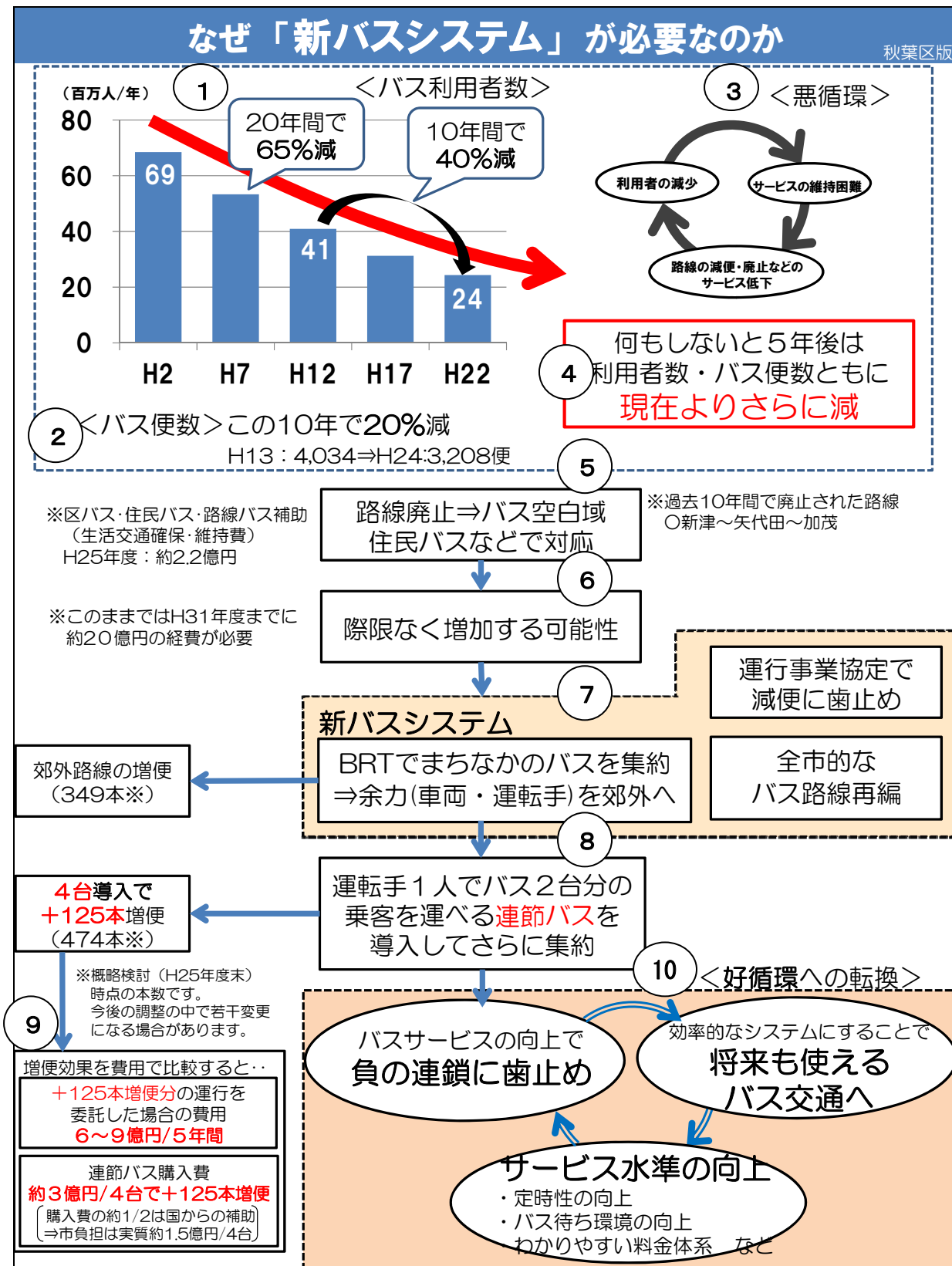
(注)ICカード「りゅーと」を利用する場合、または「乗車履歴確認専用カード※」を用いて現金などで支払う場合に限る

同じ料金！(注)

※H27春以降配布予定



※現在の直通料金と同じ料金にする方向で調整中

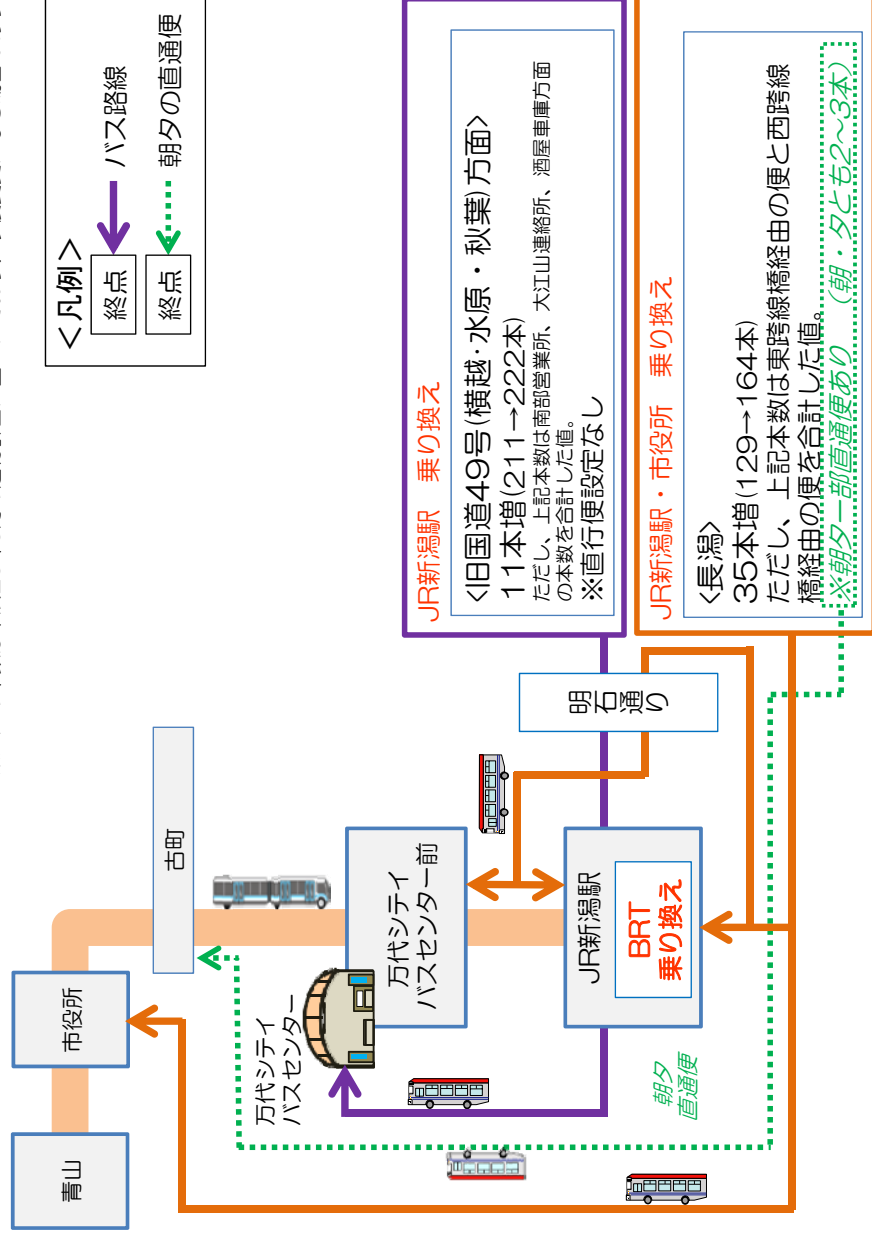


- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6～9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6～9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

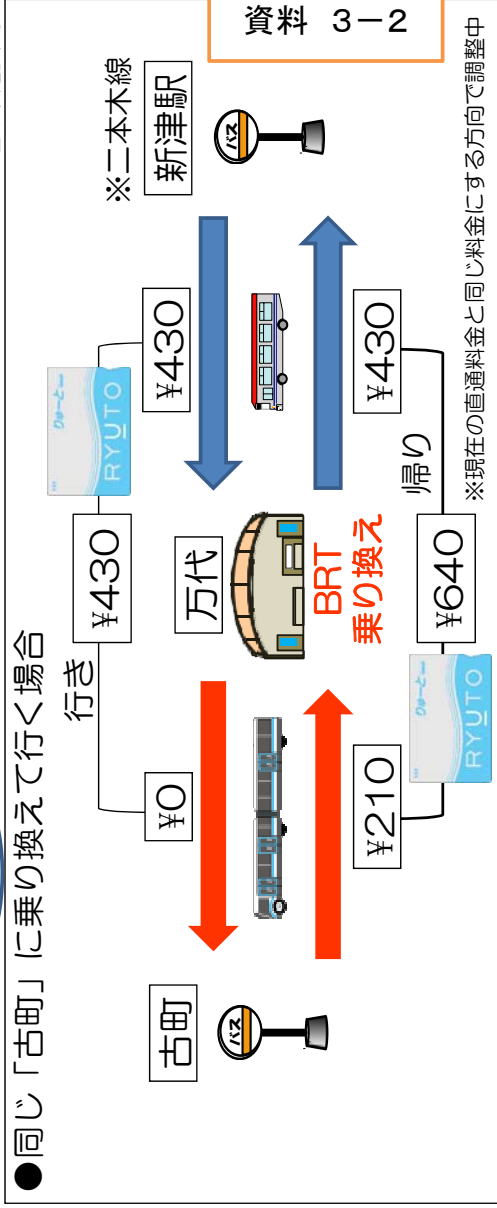
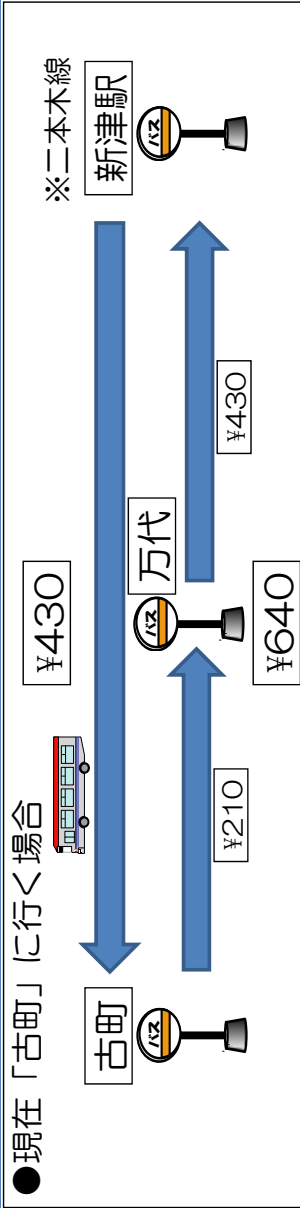
江南・秋葉方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

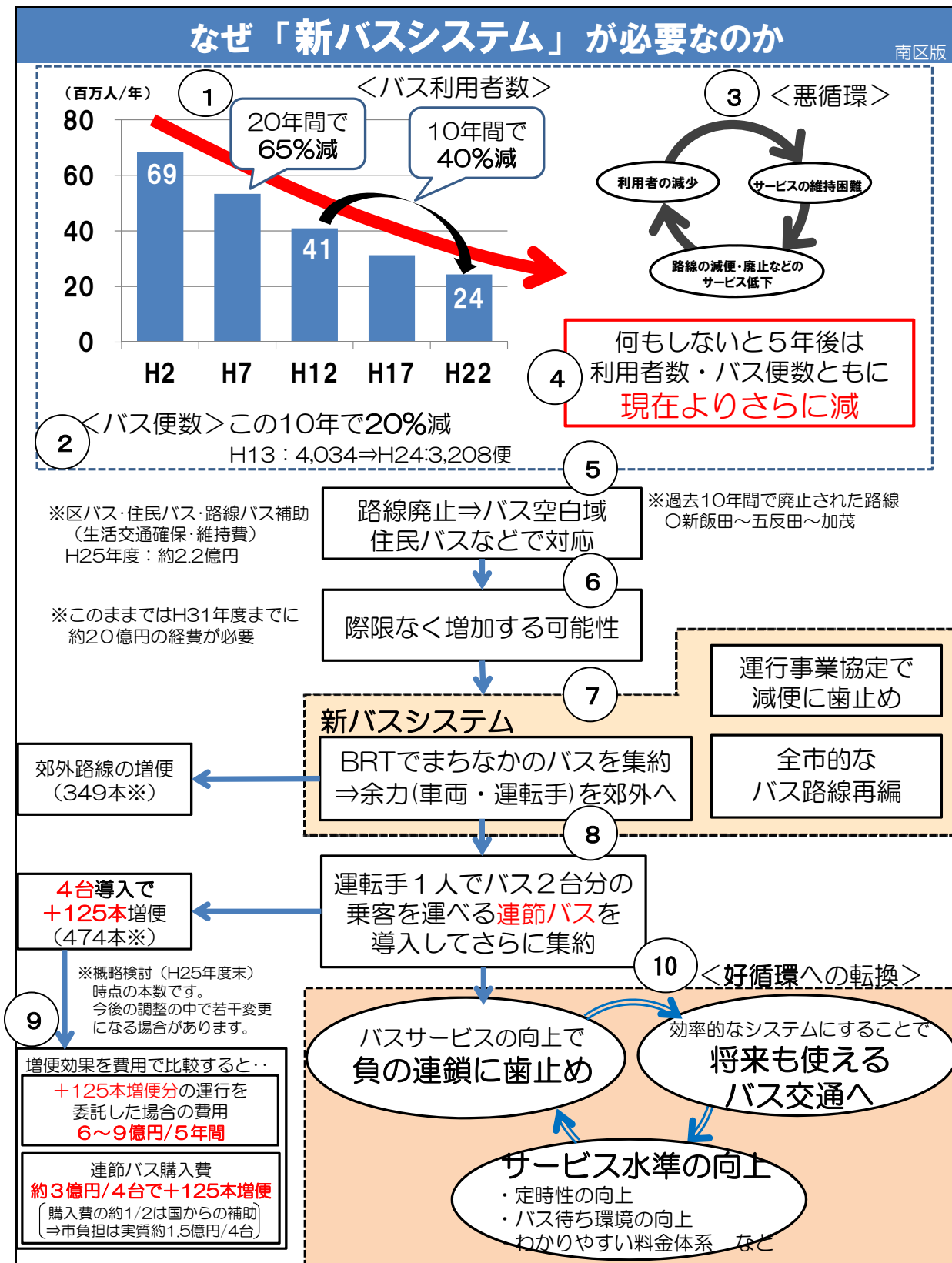
秋葉区版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



乗り換えによって料金はどうなる？



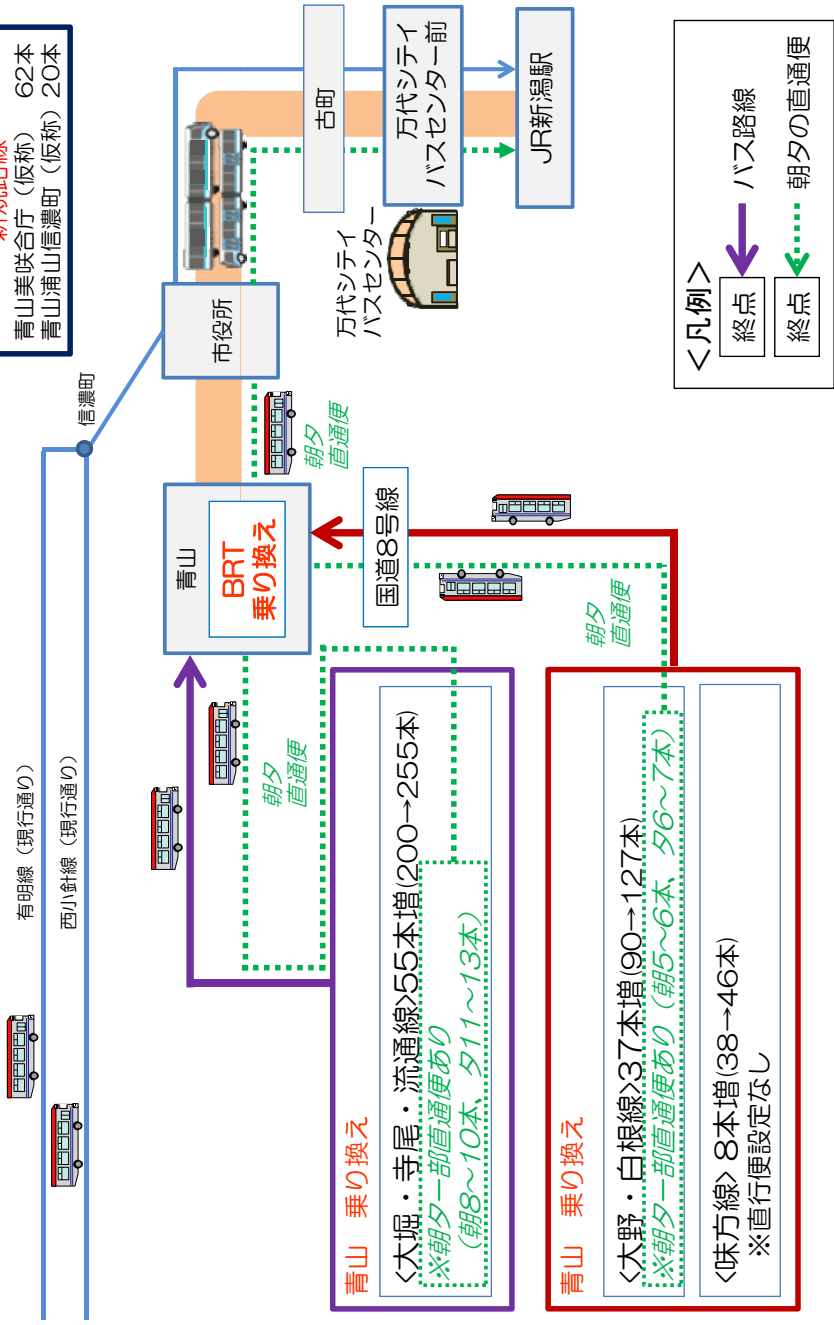


- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6～9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6～9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

西・南方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

南区版

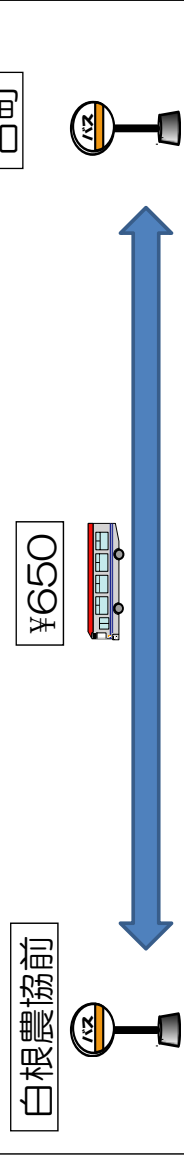
※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



新規路線
 青山美咲合庁 (仮称) 62本
 青山浦山信濃町 (仮称) 20本

乗り換えによって料金はようになる？

●現在「古町・新潟駅」に行く場合

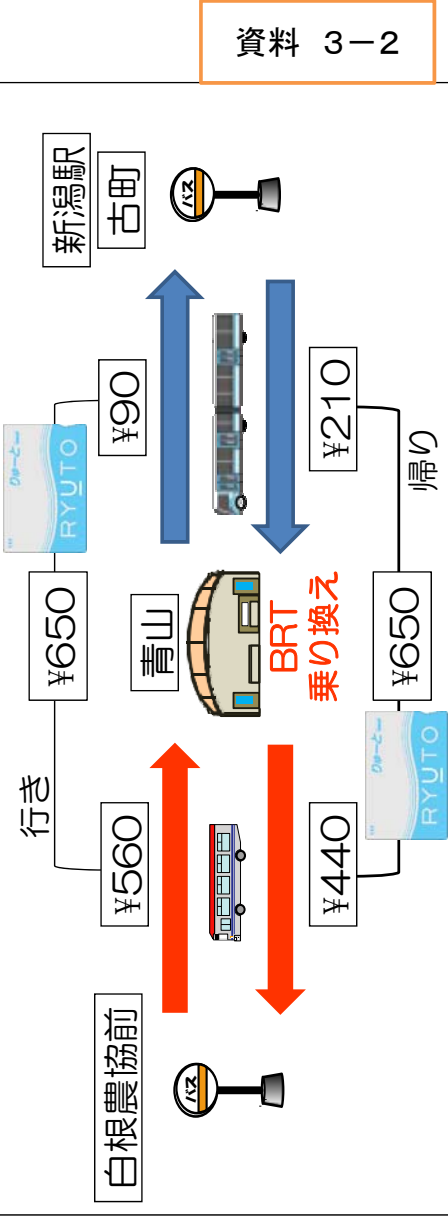


同じ料金！(注)

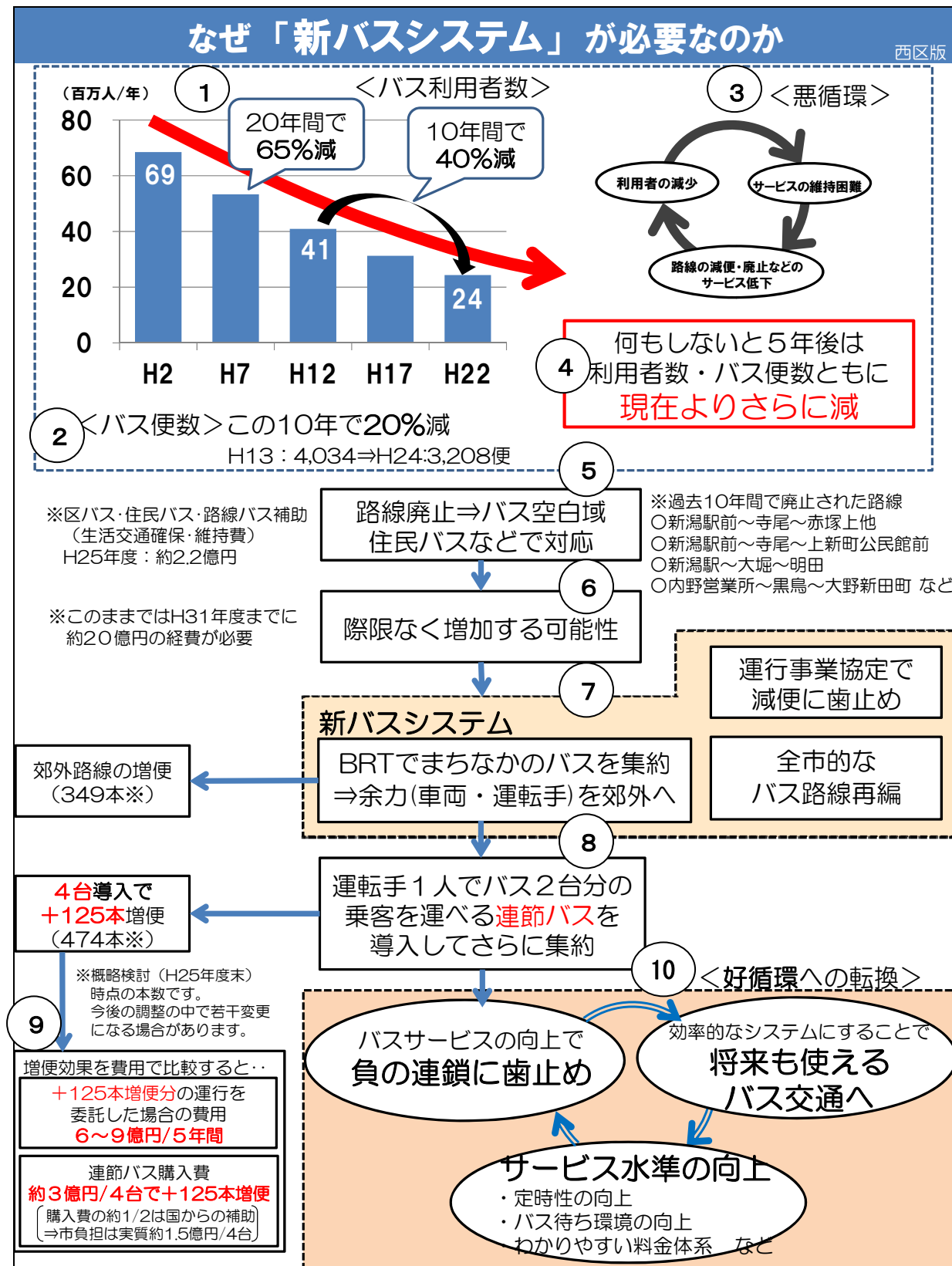
(注)ICカード「りゅーと」を利用する場合、
 または「乗車履歴確認専用カード※」を
 用いて現金などで支払う場合に限る

※H27春以降配布予定

●同じ「古町・新潟駅」に乗り換えで行く場合



資料 3-2

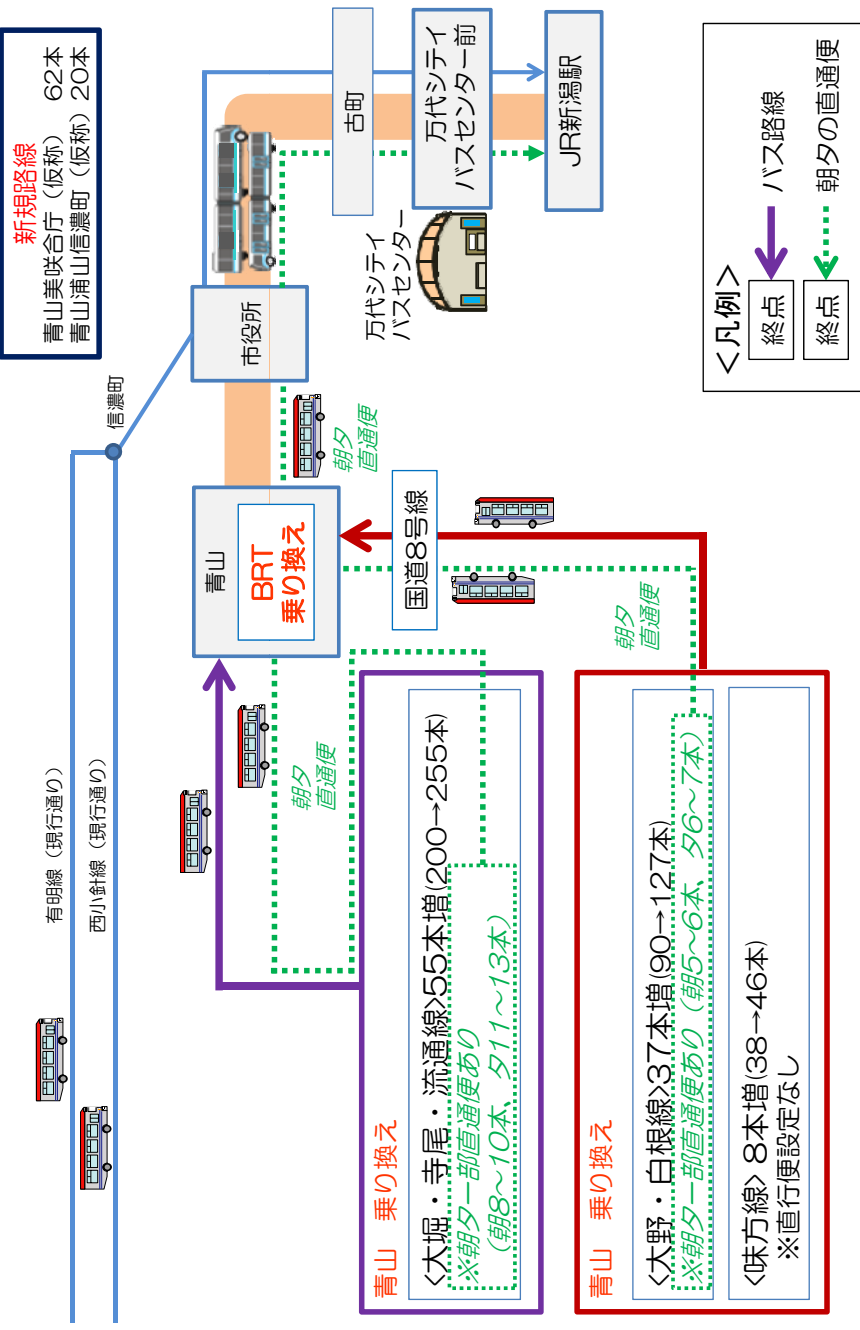


- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしていないと、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6~9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6~9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

西・南方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

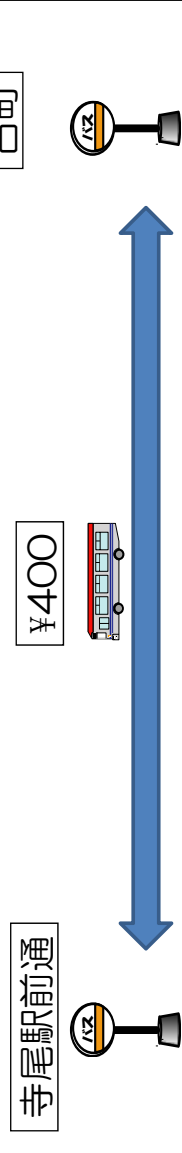
西区版

※バスの本数は平成26年9月の運行計画に基づいており、今後変更になる場合があります。



乗り換えによって料金はどうなる？

●現在「古町・新湊駅」に行く場合

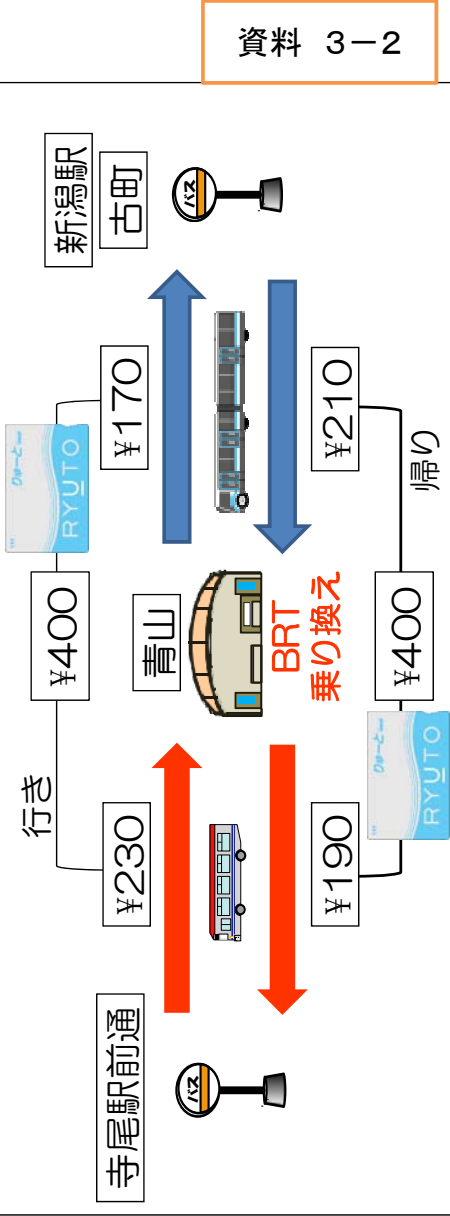


(注)ICカード「りゅーと」を利用する場合、
 または「乗車履歴確認専用カード※」を
 用いて現金などで支払う場合に限る

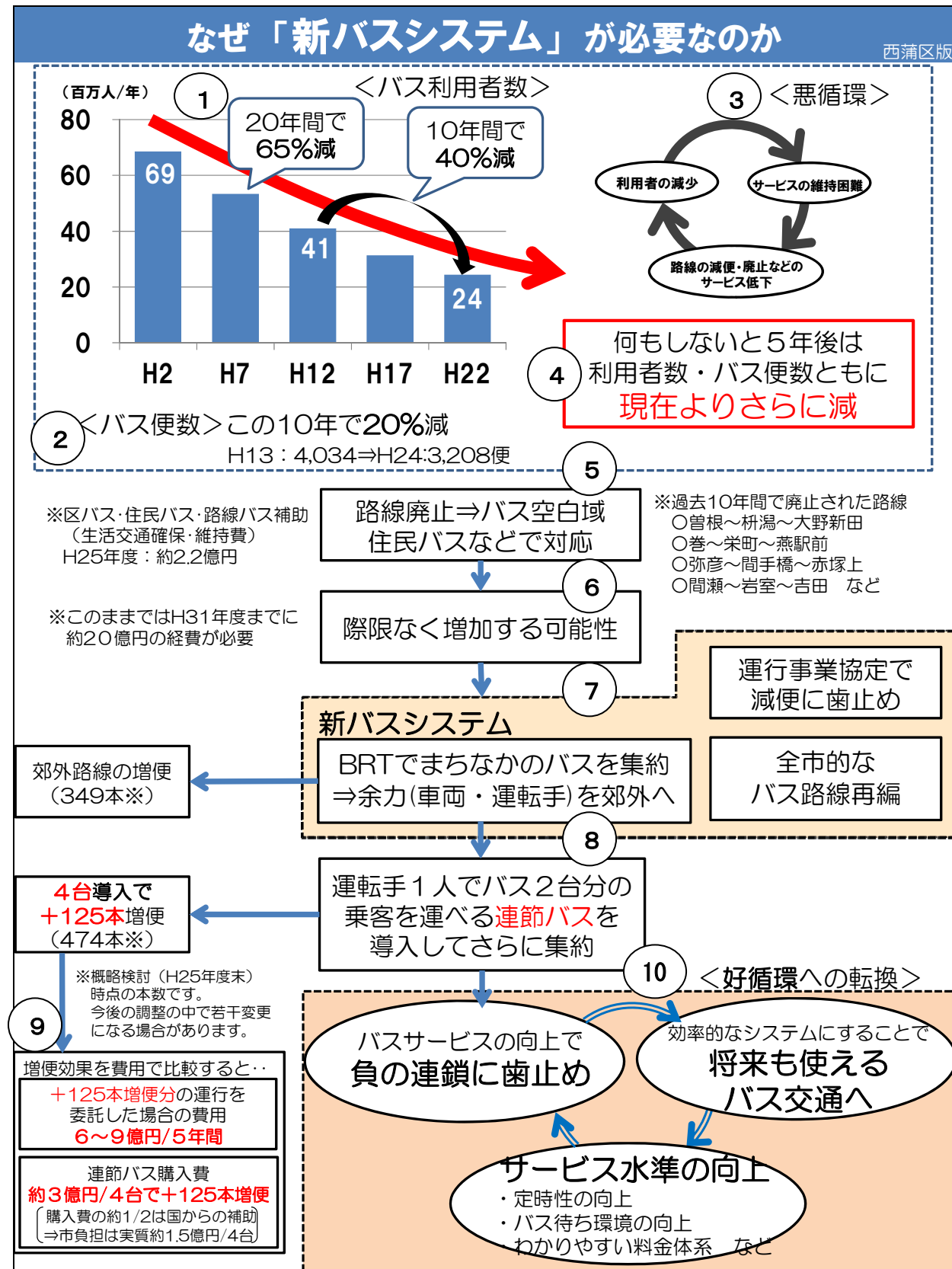
同じ料金！(注)

※H27春以降配布予定

●同じ「古町・新湊駅」に乗り換えで行く場合



資料 3-2



- ① バス利用者はこの20年間で3分の1にまで減り、この10年間でも40%減っている大変な状況です。
- ② バスの便数も不採算路線の廃止、減便からこの10年間で20%減っています。
- ③ バス利用者が減ることで、バスの便数などサービスの維持が困難となり、路線の減便・廃止などのサービスの低下を招き、そのことが原因でまた利用者が減るといった悪循環、負の連鎖に陥っています。
- ④ もしこのまま何もしないでいると、利用者やバス便数はさらに減ってしまい、場合によっては廃止される路線が出てくることも懸念されます。
- ⑤ これまでバス路線が廃止された際には、市が運行経費の最大7割を負担する住民バスの運行などで補ってきました。
- ⑥ しかしながら悪循環が続くなかでバス路線の減便・廃止が進むことが予想されることから、住民バス路線などの代替手段による地域の足の確保するために、市の負担が際限なく増加していく可能性があります。
- ⑦ この悪循環をストップさせ、バス交通を将来も続けていけるものにするのが、この新バスシステムを導入する大きな目的です。
 - ・平成26年4月に新潟交通(株)と運行事業協定を結び、平成27年の開業から約5年間、路線バスの営業キロ数を確保することとなり、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めをかけました。
 - ・現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から、新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、新バスシステムでは、特に多くの路線が重複する新潟駅から青山までの区間のバス路線をまとめてBRTという一つの路線に集約し、効率的に運行します。
 - ・あわせて、全市的にバス路線を再編することで、そこで生まれた余力(車両・運転手)により、主に郊外路線で349本の増便を実現します。
- ⑧ さらに運転手1人で一般バス2台分の乗客を運べる連節バスの導入でさらに集約をかけ、それにより+125本の増便が可能となり、再編による349本の増便とあわせて474本の郊外路線の増便が実現します。
- ⑨ 仮にこの+125本の増便を民間会社に別途、委託して運行してもらおうとすると、5年間で6~9億円の費用が必要となります。
 - ・これに対し連節バスの購入費は4台で約3億円であり、さらにその半分は国からの補助が見込めます。このことと、連節バスの効果である125本の増便分の経費、5年で6~9億円とを比較すれば、その効果は極めて高いものと捉える事が出来ます。
- ⑩ これらの手法により、バスの増便や新規路線の実現など、全市的なバスサービスの向上を図ることで、まずは悪循環に歯止めをかけ、利用者増によりさらなるサービス向上を進め、好循環に転換させていきます。

西蒲区方面からの路線とBRTとの乗りかえは？

西蒲区版

