



**新潟市BRT第1期導入区間運行事業者  
審査委員会結果報告**

**平成25年1月**

**新潟市BRT第1期導入区間  
運行事業者審査委員会**

## はじめに

新潟市では、過度に自動車に依存しなくても移動しやすい交通環境の実現に向けて、「地域内の生活交通の強化」、「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」という3つの柱で施策を推進している。

これらを組み合わせ、市全体で持続可能な公共交通体系を構築するため、BRTの導入とあわせてバス路線の抜本的な再編を行う必要があるとしている。

本委員会は24年2月に新潟市が公表した「新たな交通システム導入基本方針」に基づき、既存交通事業者であり第一提案権者である新潟交通株式会社の提案が、第1期導入区間におけるBRTの運行事業者としてふさわしいかを適正に審査するため設置された。

今回の審査報告は、24年9月から4回にわたり、市民意見等を取り入れながら、新潟交通株式会社の提案内容や運行事業者を決定するために必要な事項について審査を行い、その審査結果をとりまとめたものである。

なお、提案内容については課題も見受けられることから、本委員会では、市と新潟交通株式会社が今後、基本協定、運行事業協定締結に向けて協議を進めるに際し、現時点で想定できる範囲で留意すべき点について意見を附した。

今後は利用者に対し、より良いサービスが提供されるよう努力されたい。

平成25年1月29日

新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会

### 新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会

委員長	中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授
委員	西村 伸也	新潟大学工学部建設学科教授
委員	近野 茂	公認会計士・税理士
委員	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
委員	八子 迪子	新潟市消費者協会新潟支部 理事

オブザーバー 幸 美奈子 国土交通省北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長

オブザーバー 斎藤 芳久 国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官

## 新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会結果報告

このたび、新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会の審査を行いましたので、下記の通り報告します。

### I 審査結果について

#### 1 運行予定事業者としての適格性判定について

新潟市BRT第1期導入区間の運行予定事業者については、新潟交通株式会社（以下、「提案者」という。）に第一提案権を付与し、その提案内容について新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会（以下、「本委員会」という。）において審査した結果、以下に示す評価を得たので、意見を附した上で提案者について運行予定事業者として適格性を有すると判定する。

#### 2 提案の評価について

審査に先立ち、第1期導入区間として示した新潟駅～白山駅間に対し、提案者から出された青山延伸案に基づき審査に入って差し支えないことを確認したうえで、提案内容について評価項目（取り組み方針、運行サービス、経営）に基づく審査、事業実施に向けた意欲および姿勢の評価を行った。

##### (1) 青山延伸案について

当初、本委員会では「新潟市BRT第1期導入区間運行事業第一提案審査実施要領」に則し、BRTの第1期導入区間を新潟駅から白山駅までとして、事業全体、運行サービス、経営といった視点で運行予定事業者としての適格性を判定する予定としていた。

これに対し、提案者からは、白山駅からさらに青山まで延伸して運行する提案が示されたことから、この提案がBRT導入の大きな目的である、市全体の持続可能な公共交通体系構築につながるものであるか、また新潟駅～白山駅までとした基本方針に対する優位性、妥当性があるかについて確認することにより、提案の審査に入って差し支えないかを判断することとした。

この確認に必要な資料を求めるとともに、ヒアリングを行った結果、下記のとおり、提案者から白山駅までの案に対する優位性について説明がなされた。

- ① 白山駅までの案に対し、郊外と都心間を移動で乗り換えする利用者が少なく済む。
- ② BRT導入により生じるバスの余力が白山駅までの案に比べ大きく、それによって郊外路線の便数増や路線の新設など、導入効果が高く得られる。

- ③ 自家用車などからの乗り換えや、バスの集約により、関屋大橋を経て中心部に向かう交通量が減少し、関屋分水路断面での交通混雑の緩和につながる。

以上のことから、優位性、妥当性について確認し、本委員会では提案者からの提案内容に基づいて、運行予定事業者としての適格性を判定して差し支えないと判断し、審査に入ることとした。

ただし、青山まで延伸の可否については、審査の範囲ではないため、本委員会で判断したものではない。

## (2) 項目別の評価

本委員会の役割は、提案者の運行予定事業者としての適格性を判定することであることから、提案内容に対し、評価項目の中で、特に審査する上で重要な以下の3つの視点で評価を行うこととした。

その評価項目および評価の結果は次のとおりである。

### ① 本事業の目的を果たすことが出来る提案か。

- a まちなかにおける公共交通サービス向上（課題解消、質の高いサービス提供）  
運行頻度などについて、求められるサービス水準を満たす提案をしており、運行時間帯についても早朝から深夜まで運行を提案するなど利用者にとって利便性の高い提案を行っていることを確認できた。

一方、まちなかにおける運賃設定や現金利用者の乗り継ぎ運賃の対応について、さらなるサービスの向上を検討すべきである。また、特に青山における乗り継ぎ環境の確保については、市と協力して具体案を早期に作成すべきである。

### b 郊外路線の維持、拡充（持続可能性）

BRTの導入を契機として、バス網についてもこれまでの路線単位での評価、運行の見直しといった考え方を抜本的に見直し、幹線・支線・フィーダー線の組み合わせによる持続可能なものに再編し、かつ都心部におけるバスの集約による余力を郊外バス路線の増便にあてているなど、BRT導入の効果を適正に活用していることが確認できた。

一方、方面別の増便割合等について課題も見受けられることから、その改善方策も含め、市全体のバス路線再編の目指すかたちと、どう進めていくかについて、今後運行予定事業者として具体的に市民や利用者説明すべきである。

### ② 事業の透明性確保に向けたスキームを提案しているか。

BRT事業の透明性確保について、提案書では利用者数の定期報告のみとなっており、資金面での透明性確保の部分で課題はあるものの、透明性を確保していく姿勢があると確認できた。

### ③ 市民・地元との合意形成に向け、交通事業者としての責務を果たす姿勢はあるか。

BRT導入を契機として、持続可能なバス網の実現に向けた、バス路線の抜本的な再編への意欲や、市の公共交通強化にかかる施策に対して、協働で実現に向けた市民合意形成に取り組む姿勢があることが確認できた。

## II 附帯意見

上記のとおり、本委員会としては、提案者が運行予定事業者として適格性を有するものと判定したが、提案内容はあくまで提案者からのものであり、BRTの事業開始および市域全体のバス路線再編に向けては、関係機関との協議を経るとともに市民の合意形成を図る必要がある。

今後新潟市は、本委員会の意見を踏まえ、まず、運行事業協定締結に向けた交渉を行っていくにあたり、互いに協力していくことなどを定める基本協定を締結し、その後、BRT運行開始までに、事業の実施に必要な具体的内容についての合意事項を定める運行事業協定を締結することとしている。

これらを踏まえて、本委員会では、市と提案者が今後、基本協定、運行事業協定の締結に向けて協議を進めるに際し、現時点で想定できる範囲で以下の点に留意するよう意見を附す。

今後は市民に対して分かりやすい言葉と表現で示していくこととされたい。

### 1 基本協定の締結に向けた協議事項

#### (1) 新潟交通、新潟市双方に対する事項

- ① 青山延伸に伴い新たに必要となる整備内容と、平成26年度の運行開始までの全体行程を明らかにすること。
- ② BRTの需要や運賃収入、収支の考え方を適切な計算方法に基づいて再度整理し、採算性の予測を示すこと。
- ③ 事業の透明性確保の点から、公設民営により得た収益が、バスサービスを通して市民に還元されていることが分かるような手法を具体的に構築し、示すこと。

### 2 運行事業協定の締結に向けた協議事項

#### (1) 新潟交通、新潟市双方に対する事項

- ① 青山における平成26年度までの交通結節点整備の可能性を確認し、それに応じて開業のための対応方針を定め、公表すること。
- ② 青山延伸に伴う整備内容について具体的な計画を示すとともに、増加費用等を整理し、その対応方針（役割分担等）を示すこと。

- ③ 路線別の再編の具体案とそれによる利用者数の予測について定量的に示し、BRT事業の効果を明らかにすること。
- ④ 公共交通利用促進に向けた具体的な取り組みを示すこと。
- ⑤ 自家用車からの転換を含め、鉄道及び路線バス等の利用者を増やす目標値を設定すること。
- ⑥ BRT事業全体に対し、市がチェック出来る体制、スキームを具体的につくること。
- ⑦ BRT導入に伴う路線再編において発生する乗り継ぎについて、バリアフリー等施設整備や情報案内表示の設置などハードに係る整備や、運賃制度、ダイヤ設定などソフトに係る整備の両面から、あらゆる方法でその利便性の向上を図ること。

## (2) 新潟交通に対する事項

- ① バス路線再編により生じた輸送力をどの路線に配分するかについて、課題も見受けられることから、改善方策や運賃制度も含め、市全体のバス路線再編の目指すかたちと、その実現に向けた進め方を市民に対して具体的に示すこと。
- ② フィーダー線に位置づける路線について、コーディネート役としての具体的な取り組みの考え方を路線別に示すこと。
- ③ まちなかにおける運賃設定や乗り継ぎ運賃、深夜割増運賃などへの対応について、市民の理解を得られる運賃体系とするとともに、さらなるサービスの向上を図ること。

## (3) 新潟市に対する事項

- ① バス路線再編による公共交通利用促進を効果的に進めるため、乗り換えポイントにおける交通結節点やパークアンドライド施設の整備方針を示すとともに、再編の実施に合わせ事業者と連携して積極的に整備を推進すること。

## 3 事業化後も継続的に取り組むべき事項

### (1) 新潟交通、新潟市に対する事項

- ① BRTを整備してそれで終わりとならないよう持続可能な公共交通体系の構築に向け、PDCAサイクルでの検証、見直しを行い、市民に公開しながら進めていくこと。