

令和元年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

事業評価書【最終評価】

本資料は新潟市と新潟交通圏による運行事業協定に基づいた事業が対象の内容です。  
新潟市が取り組む区バス・住民バスや、それ以外の乗合バス事業を営む会社の事業は  
対象となっていません。

ステージごとの評価(最終評価)

事業性

詳細は「事業性(P.2)」資料に掲載

- 事業が適正に運営されたことを確認した。  
 運行の効率化により増便が図られ、利用者数も増加した。今後も利用者数を確保し、バス交通を持続していくためにも、様々な交通施策に取り組むこと。
  - 計画値<sup>(注1)</sup>として定めた年間走行キロ数を毎年度確保。
  - 開業前以上の運行本数を確保。
  - 市内のバス利用者数は、開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加。
- ※評価委員会では市内のバス事業全体の収支を確認。

(注1) 計画値：市と新潟交通株が締結した協定において、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

BRT

詳細は「BRT(P.3)」資料に掲載

- BRTの事業運営状況は良好であることを確認した。  
 幹線路線に相応しい機能は発現されたが、BRTとして求められる走行環境の向上などの機能確保に努めること。
  - BRT区間のバス利用者数は、開業1年目を除き開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し3.8%増加。
  - 時差が3分未満の運行が概ね90%を超えており、基幹バスに相応しい高い定時性を確保。
  - 速達性に大幅な変化はなし。引き続き、走行環境の検討・改善に取り組むこと。
- ※評価委員会ではBRT区間の事業収支を確認。

バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

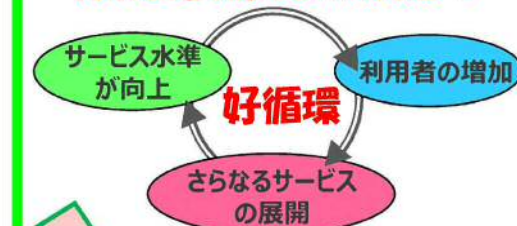
- 乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加したことを確認した。  
 今後も利用環境の改善に取り組み、利用者の定着や増加を図ること。
- 白山駅では平日のBRTと鉄道の乗り換えは待ち時間10分以内の便が80%以上を確保。
- 青山結節点での平日のBRTと郊外線のダイヤ設定は、乗り換え待ち時間が10分以内の便が両方で98%以上を確保。
- 郊外路線の利用者数は開業4年目では、1年目と比べ西新潟方面(W系統)、東新潟方面(E系統)は増加、南新潟(S系統)方面は減少。
- 新設路線は利用者の定着を確認。
- ダイレクト便と乗り換え便で利用者数の傾向に差異はなかった。

新バスシステムのねらい

これまで続いてきた悪循環  
 バス離れによる利用者減少や運転手の不足などが、バスの利用環境の悪化や路線廃止などにつながり、バスを一層使いづらくし、さらに利用者が減少するといった悪循環へ。



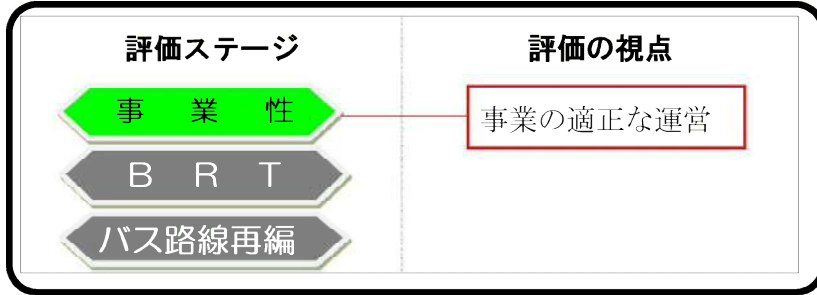
将来も走り続けるバス交通へ



新バスシステムの導入  
 バス運行の集約・効率化による走行キロ数の確保や増便、利用環境の向上等

全体評価(最終評価)

- 新潟市と新潟交通株式会社による運行事業協定の適正な履行を確認した。
- 新バスシステムによるバスサービスの維持・拡充が、バス利用者数の増加につながるという事業の効果を確認した。
- 今後も、バス利用者数の維持・増加に向けて、新バスシステムの改善を続けていくとともに、様々な交通施策に取り組みながら、持続可能なバス交通を構築していくこと。



事業性に対する評価

■事業が適正に運営されたことを確認した。運行の効率化により増便が図られ、利用者数も増加した。今後も利用者数を確保し、バス交通を持続していくためにも、様々な交通施策に取り組むこと。

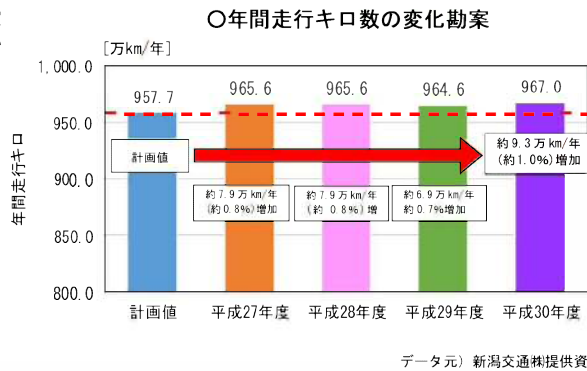
- 運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数を毎年度確保している。(評価指標①より)
  - 開業前以上の運行本数は確保している。(参考指標①より)
  - 市内のバス利用者数は、開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加した。(評価指標②より)
- ※評価委員会において市内のバス事業全体の収支を確認した。

<評価指標①運行事業協定に基づく運用(年間走行距離)>

【確認事項】計画値(注1)として定めた957.7万km/年を上回っているかについて確認します。

※計画値：市と新潟交通株が締結した協定において、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。

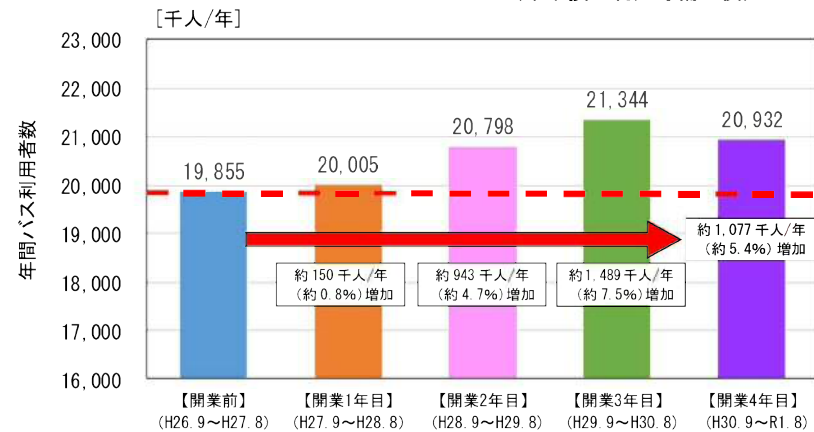
年間走行キロ数が計画値を毎年度上回った。



<評価指標②新潟市内のバス利用者数>

【確認事項】新潟市内のバス利用者数について確認します。

○開業前後でのバス利用者数の変化 (乗り換え利用等補正後)



開業前以上の利用者数を維持している。開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加した。

【参考】

○開業4年間の変化(乗り換え利用等の補正なし・国道8号路線(大野・白根線等)を含む)

	開業1年目	開業2年目	開業3年目	開業4年目
年間バス利用者数	22,914千人	23,489千人	24,026千人	23,491千人
増減(前年との比較)	-	+575千人	+537千人	-534千人
伸率(前年との比較)	-	+2.5%	+2.3%	-2.2%

国道8号路線の利用者を含めて集計すると、開業4年目は前年比で減少したものの、1年目を上回っている。

<(参考指標①)バスの運行本数>

○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

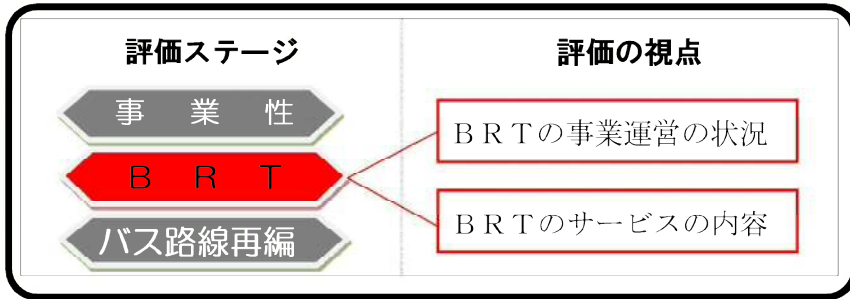


開業前以上の運行本数は確保している。

◎「今後の取り組み」さらなるダイレクト便の増便については、バス路線の集約による運行の効率化や郊外の増便効果のいずれにも影響することが懸念されることから、現在の利用状況等を踏まえ慎重に検討する必要がある。

データ元) 時刻表(新潟交通株HPより)

データ元) 路線別利用者数(新潟交通株HPより)



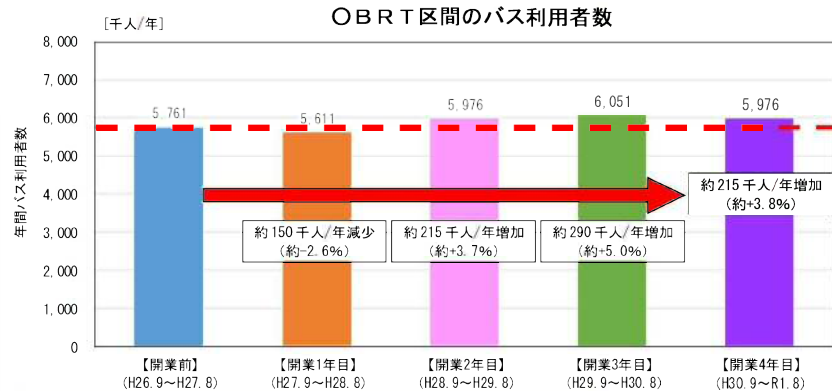
**BRTに対する評価**

■ BRTの事業運営状況は良好であることを確認した。  
 幹線路線に相応しい機能は発現されたが、BRTとして求められる走行環境の向上などの機能確保に努めること。

OBRT 区間のバス利用者数は、開業 1 年目を除き開業前以上の利用者数を維持しており、開業 4 年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し 3.8%増加した。(評価指標③より)  
 OBRT は時差が 3 分未満の運行が概ね 90%を超えており、基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。(評価指標④より)  
 OBRT の速達性に大幅な変化はなし。走行環境について引き続き検討・改善に取り組むこと。(評価指標⑤より)  
 ※評価委員会において BRT 区間の事業収支を確認した。

**<評価指標③BRT区間におけるバス利用者数>**

【確認事項】 BRT 区間におけるバス利用者数の動向について確認します。  
 (バス乗り換え地点である新潟駅前、万代シティ、市役所前、青山を除く)



開業 1 年目を除いて開業前以上の利用者数を維持している。  
 開業 4 年目は開業前と比較し 3.8%増加した。

データ元) 新潟交通株提供資料

**<評価指標④BRTの定時性>**

【確認事項】 BRT の定時運行の状況について確認します。

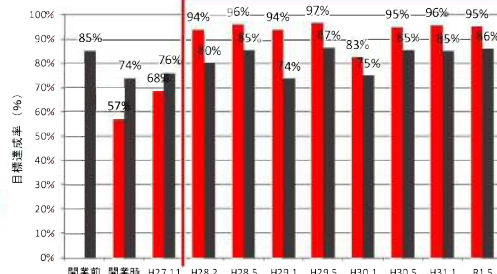
BRT (萬代橋ライン) は基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。

■ 萬代橋ライン  
 ■ 全路線合計

※比較は開業月及びダイヤ改正 2 ヶ月後  
 ※目標達成率: 新潟交通株で定時運行の目標値に設定している「時差が 3 分未満」のバス停割合

**○定時運行にむけた目標達成率の比較**

平成 27 年 12 月 16 日のダイヤ改正以降、定時性が大きく向上



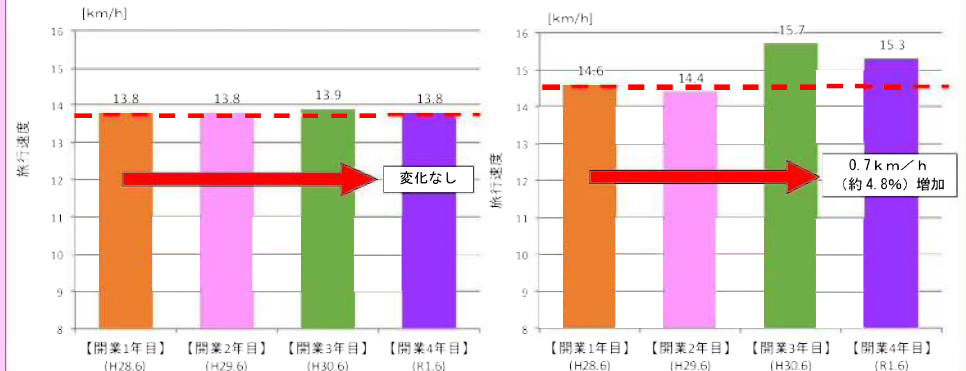
データ元) 「時間通りに走る」バスへの取り組み (新潟交通株HP より)

**<評価指標⑤BRTの速達性>**

【確認事項】 BRT の速達性について、バス停区間別の旅行速度を確認します。

**OBRT (萬代橋ライン) の平均旅行速度の推移**

通常便の平均旅行速度 (新潟駅前~青山の上下線平均)    快速便の平均旅行速度 (新潟駅前~青山の上下線平均)



開業 4 年間で、速達性に大幅な変化はなし。

データ元) 新潟交通株提供資料

**【参考】**

**○定時性・速達性の向上に向けた他都市の事例**

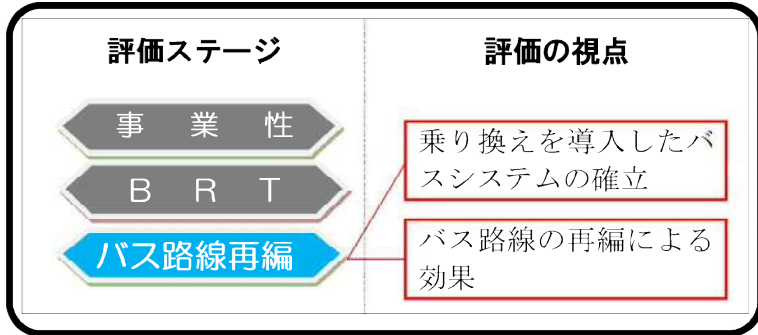
優先・専用レーンや PTPS などの導入による走行性の向上 (岐阜市の優先レーンの事例)



車外積算や連動バスの後扉降車などの導入による乗降時間の短縮 (名古屋市車外積算の事例)



◎「今後の取り組み」 BRT の走行環境については、引き続き検討・改善を進めることで、さらなる速達性の向上に取り組むこと。



**バス路線再編  
に対する評価**

■乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加したことを確認した。今後も利用環境の改善に取り組み、利用者の定着や増加を図ること。

- 白山駅前バス停では鉄道との乗り換え待ち時間に配慮しており、バス利用者数も増加した。(評価指標⑥より)
- 青山結節点におけるバス同士のダイヤ設定に配慮している。(評価指標⑦より)
- 郊外路線は開業4年目では1年目と比べ西新潟方面(W系統)、東新潟方面(E系統)は増加、南新潟方面(S系統)は減少した。(評価指標⑧より)
- 新設路線は、利用者の定着が確認された。(評価指標⑨より)
- ダイレクト便運行路線は、ダイレクト便と乗り換え便で利用者数の傾向に差異はなかった。(評価指標⑩より)

**<評価指標⑥鉄道との接続性>**

【確認事項】鉄道と路線バスとの接続状況を確認します。

○白山駅でのJR越後線とBRT(萬代橋ライン)の接続時間 ※乗り換え時間を5分と設定

接続時間10分以内の割合	JR越後線(内野駅方面)→BRT(古町方面)		BRT(古町方面)→JR越後線(内野駅方面)	
	平日	休日	平日	休日
1年目(H28.8)	86.8%	75.9%	80.4%	73.6%
2年目(H29.8)	86.8%	65.4%	80.4%	86.0%
3年目(H30.8)	84.9%	67.3%	80.4%	78.0%
4年目(R1.8)	84.9%	71.2%	80.4%	78.0%

平日は80%以上、休日は65%以上を確保

鉄道との乗り換え時間10分以内の便が平日は80%以上を確保しており、利用者数も増加した。

(参考)白山駅前バス停 年間利用者数  
 開業前 4.6万人 → 開業1年目 21.5万人 → 開業2年目 24.3万人 → 開業3年目 27.7万人 → 開業4年目 25.9万人  
 データ元)新潟交通機提供資料・時刻表(新潟交通機・JR東日本HPより)

**<評価指標⑦乗り換え地点におけるバス同士の接続性>**

【確認事項】青山結節点でのBRTと郊外路線の接続状況を確認します。

○BRT(萬代橋ライン)と郊外路線の乗り換え時間【青山結節点・平日】

「BRT→郊外路線」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

10分以内は98% ↓ -4分

乗り換え待ち時間が10分以内の便は両方向とも98%を確保している。

「郊外路線→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)	15%	18%	64%	3%	24分
2年目(H29.8)	18%	19%	61%	2%	13分
3年目(H30.8)	18%	19%	61%	2%	13分
4年目(R1.8)	18%	19%	61%	2%	13分

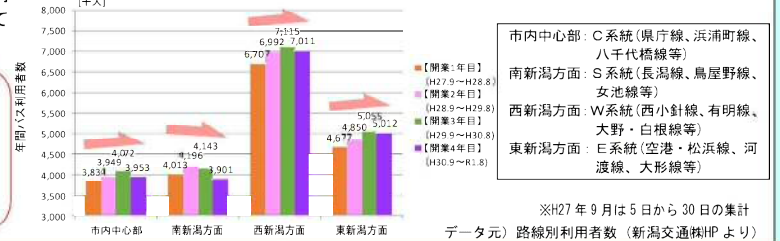
10分以内は98% ↓ -11分

データ元)時刻表(新潟交通機HPより)

**<評価指標⑧郊外路線のバス利用者数>**

【確認事項】郊外路線利用者数の変化について確認します。

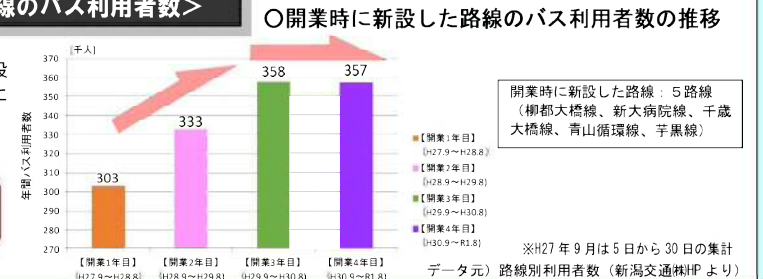
開業4年目では、1年目と比べ西新潟方面、東新潟方面は増加、南新潟方面は減少した。



**<評価指標⑨新設路線のバス利用者数>**

【確認事項】路線の新設に伴う利用者数の変化について確認します。

利用者の定着が確認された。

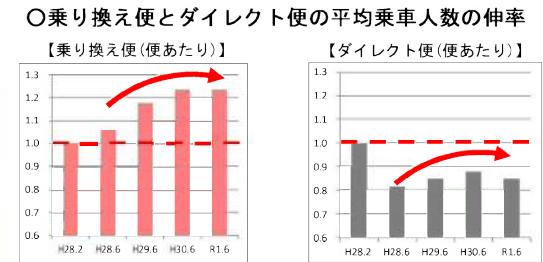


**<評価指標⑩ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数>**

【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

乗り換え便とダイレクト便で利用者数の傾向に差異はなかった。

今後も動向を注視していく必要がある。



## 最終評価（開業４年間）の附帯意見

最終評価（開業４年間）を踏まえて、運営協議会が新バスシステム事業の改善に向けた取り組みを進めることに際し、以下の意見を附す。

### 《システムについて》

- 乗り換え抵抗の要因を分析し、低減に向けて的確な取り組みや改善を進めること。
- さらなる改善に向け、利用者の意見を聞くことができる目安箱等を有効に活用しながら取り組むこと。
- BRT車両のシンボル性向上など、BRT路線が利用者にとって分かりやすく、基幹バス路線として認知されるよう取り組むこと。

### 《市民理解・利用促進について》

- 市民から理解してもらえるよう、事業の必要性や効果等のPR活動や啓発活動に取り組むこと。
- 路線や便数の設定には、利用状況が大きく関与していることを市民に示していくこと。
- ダイレクト便を含めた路線や便数の設定・存続については、利用状況が大きく関与することから、あらかじめ具体的な基準や目安を示し、市民理解や利用促進につなげていくこと。

### 《運行について》

- 乗務員不足という全国的な課題など、絶えず現状を把握し、これらを踏まえ、さらなるサービスの維持・拡充に向けた改善に取り組むこと。
- 効率的な運行に向け、細かな利用者の行動分析が可能となるビッグデータを活用しながら取り組むこと。
- 人口減少などの社会情勢や利用目的の変化を踏まえながら、路線の確保に取り組むこと。

### 《交通施策について》

- 駅前広場への路線バスの乗り入れによる鉄道との接続性向上など、他の交通手段との連携をさらに強化していくこと。
- 地域の生活交通施策や公共交通不便地域の意見にも配慮すること。

●：速やかな改善を要する事項