

1. 新バスシステム事業評価委員会で設定する評価指標について（案） ～ 持続可能な公共交通体系の構築に向けて ～

新バスシステム事業の評価指標の考え方

- 第1回の評価委員会を踏まえ、新たに評価指標を追加します。
- BRT指標のうち、BRTのサービス内容の評価について、バスの正着性に係る指標を追加します。
⇒バスの正着性については、まずはBRTにおける正着性改善を優先目標とし、長期的には新潟市全域の目標とします。

評価 ステージ	評価の視点	評価指標	期待される方向性
事業性指標	事業の適正な 運営の確認	運行事業協定に基づく運用	運行事業協定に基づく運行事業者の責務（年間実車走行キロの確保等）を果たしたことが確認できること。 【評価の基準】 9, 577, 385km/年以上の実車走行キロ数が確保されていること。
		BRT導入のうち、新潟市が連節バス車両及び関連施設に投資した減価償却費用相当額（仮想減価償却費）が、バスサービスへ還元されているか。	仮想減価償却費以上のサービス提供（年間実車走行キロ数の提供）を行っていることが確認できること。 【評価の基準】 9, 577, 385km/年を上回る実車走行キロ数を費用換算した場合、仮想減価償却費以上の費用が投資されていること
		新潟市内のバス利用者数	新バスシステム事業の取り組みが、新潟市内のバス利用者に対してバス離れを起こす等の影響を及ぼしていないことを確認できること。 【評価の基準】 平成26年度のバス利用者数である27,730,789人/年のバス利用者が維持されていること。
		乗合バス事業全体の収支	バス事業全体の収支を確認する。 【評価の基準】 乗合バス事業が黒字を維持していること。
BRT指標	BRTの 事業運営状況 の確認	BRT区間の事業収支	公設民営により実施したBRTの取り組みについて、その事業収支が適正に確保されているかを確認できること。 【評価の基準】 BRT区間の事業収支が黒字であること。
		萬代橋断面のバス乗車密度	バス路線や車両を集約したことにより輸送効率が高まっていること。 【評価の基準】 萬代橋断面におけるバスの乗車密度が、新バスシステム運用開始前と比較して、高まっていること。
		BRT区間におけるバス利用者数	BRTの取り組みにより、BRT区間におけるバス利用者数が増加方向に転じ、その因果関係を確認できること。 【評価の基準】 BRT区間のバス利用者数が、新バスシステム運用開始前と比較して増加していること。
		BRT区間内におけるバス停別利用者数	BRTの取り組みにより、BRT区間におけるバス利用者数が増加方向に転じ、その因果関係を確認できること。 【評価の基準】 BRT区間のバス利用者数が、新バスシステム運用開始前と比較して増加していること。
	BRTの サービス内容 の評価	BRTの定時性	BRTのダイヤに対する遅延時間を確認し、適切に定時性が確保されているかを確認できること。 【評価の基準】 新潟交通が公表する定時性率が高まっていること。
		BRTの速達性	BRTの区間時分・区間別旅行速度等により、更なる速達性確保に向けた課題となる個所が確認できること。 【評価の基準】 把握する区間ごとに速達性が高まること。
		連節バスの運賃収受の円滑性	連節バスに対して新たに導入した2列降車の手法が、適正に機能しているかが確認できること。 【評価の基準】 バス利用者の降車時間を測定した際に、一人当たり降車時間が、一般バスと比較して連節バスの方が短いこと。
		連節バス車両の走行性能（安全性、集約能力、雪道の走行性等含む）	連節バスの運行状況、積雪時の走行実態等を把握し、連節バスが問題なく走行していることが確認できること。 【評価の基準】 一般バスと同等の走行環境で運行が可能なこと。
		バス停（駅）や車両の分かりやすさ	トータルデザインの取り組みにより、利用したいバス停や車両が認識でき、利用者が不安なくバスサービスを利用できること。 【評価の基準】 アンケート調査等を通して、分かりやすさの指標が上昇していること。
		バスの正着性	バスがバス停に停車した際、バスの車体と歩道の離隔が小さく、バス利用者が車道に降りることなくバスに乗降できること。 【評価の基準】 サンプル調査を実施し、離隔距離を計測した場合に、離隔距離が小さいこと（目安は50cmを設定）。

評価 ステージ	評価の視点	評価指標	期待される方向性
バス路線 再編指標	乗り換え導入 に関する評価	ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の、バス乗車率	ダイレクト便と乗り換え便の利用者の推移を把握し、徐々に乗り換え便の利用が定着していることが確認できること。 【評価の基準】 乗り換え便とダイレクト便のバス乗車率を比較した結果、乗り換え便のバス乗車率が高まっていること。
		鉄道との接続性	鉄道との接続ダイヤが連携し、公共交通利用者にとって不要な待ち時間を生じることなく使えるサービスとなっていること。 【評価の基準】 鉄道の発着時間とバスの発着時間をダイヤにより確認し、乗り換え時間を踏まえて接続が考慮されていること。
		乗り換え地点におけるバス同士の接続性	乗り換え地点における接続ダイヤが連携し、バス利用者にとって不要な待ち時間を生じることなく使えるサービスとなっていること。 【評価の基準】 バス同士の発着時間をダイヤにより確認し、乗り換え時間を踏まえて接続が考慮されていること。
		乗り換え地点における各方面別の乗り換え人数（まち割60適用者数）	各方面からの乗り換え人数を把握し、運用開始前と比較することにより、利用者の利用動態と乗り換え環境等の因果関係を把握すること。 【評価の基準】 各方面のまち割60の適用者数が全体として増加傾向にあり、また乗り換え環境等との相関関係が一定程度把握できること。
		乗り換え地点の課題	バス利用者がバスを乗り換えるに当たり、課題となる個所や事柄を把握すること。 【評価の基準】 乗り換え地点の課題等について、改善方策が検討できるようにその内容が把握できること。
		乗り換え地点での時間の使い方	新たに乗り換え地点を設けたことにより、新たな時間の使い方が生まれたことが確認できること。 【評価の基準】 乗り換えがデメリットではなく、新たな時間の使い方を提供するきっかけであること。
	バス路線再編による サービス内容 の評価	経路・便数の変更／新設路線におけるバス利用者数	経路・便数の変更、新設路線について、その変化に応じて需要が追随していることを確認すること。 【評価の基準】 サービスレベルの変更があった部分におけるバス利用者数の変動が、その変更に見合った変動であること。
		郊外のバス乗降者数の変化（BRT区間を除く上位30位）	乗り換への導入による需要の変化を確認できること。 【評価の基準】 新たに乗り換えが定着したことにより、乗り換え需要の変動が生じ、新たな交通行動が確認できること。
		運賃収受の円滑性（運賃支払い方法の内訳）	運賃支払いの円滑性確保に向けて、運賃精算法（ICカード（りゅーと、Suica等）、現金、定期券）の内訳の変化を把握すること。 【評価の基準】 りゅーとの精算割合が高まること。
		まち割60適用者数のうち、りゅーと利用者とのりかえ現金カード利用者の内訳	りゅーと利用者数が増加し、りゅーとの使用について定着していることが確認できること。 【評価の基準】 りゅーとの精算割合が高まること。

新バスシステム事業の参考指標の考え方

■医療や福祉といった幅広い分野に対する波及効果について、新バスシステム事業の参考指標として、新潟市民の1日当たり平均歩数を設定し、歩行量の上昇による医療費削減効果を期待される効果として見込みます。

評価 ステージ	評価の視点	評価指標	期待される方向性
参考指標	影響に期待ができる指標	まちなかへの来訪頻度	まちなかへ来訪する頻度が高まること。
		まちなかにおける歩行者交通量	まちなかの歩行者交通量が増えること。
		各区／各町丁目の人口の変遷	バスサービスのより高いところへ、人口集約が図られること。
		外出頻度	特に自動車に依存できない若者や高齢者の外出頻度が高まること。
		自動車からの転換	自動車に大きく依存せずに生活できること。
		新潟市民の1日当たり平均歩数	バスの利用が高まることにより、新潟市民の1日当たり平均歩数が高まること。また、結果として医療費削減にもつながること。