

【新バスシステムの評価】

▶新バスシステム事業の評価に当たっては、BRT のサービスに係る評価、バス路線再編のサービスに係る評価、事業全体の適正な運営に係る評価という、3つのステージで評価します。

事業性指標

BRT 指標

バス路線再編指標

▶今回の評価は運行事業協定期間中の時点評価となります（ここでは代表的な指標を記載しています）。

▶今後も、新バスシステム事業評価委員会からのご意見をいただきながら、**バスサービスの改善と更なる機能強化に向けて**取り組んでいきます。

事業性指標

<総走行距離の確保>

▶**運行事業協定に基づく 9,577,385km/年以上の実車走行キロ数が、開業後も確保**される見込み。【開業後：9,683,849km/年（見込値）】

<新潟市のバス利用者数>

▶**開業前のバス利用者数が、開業後においても確保**される見込み。

【開業前 19,784,533 人/年⇒開業後 20,197,000 人/年（見込値）】

[千人/年]

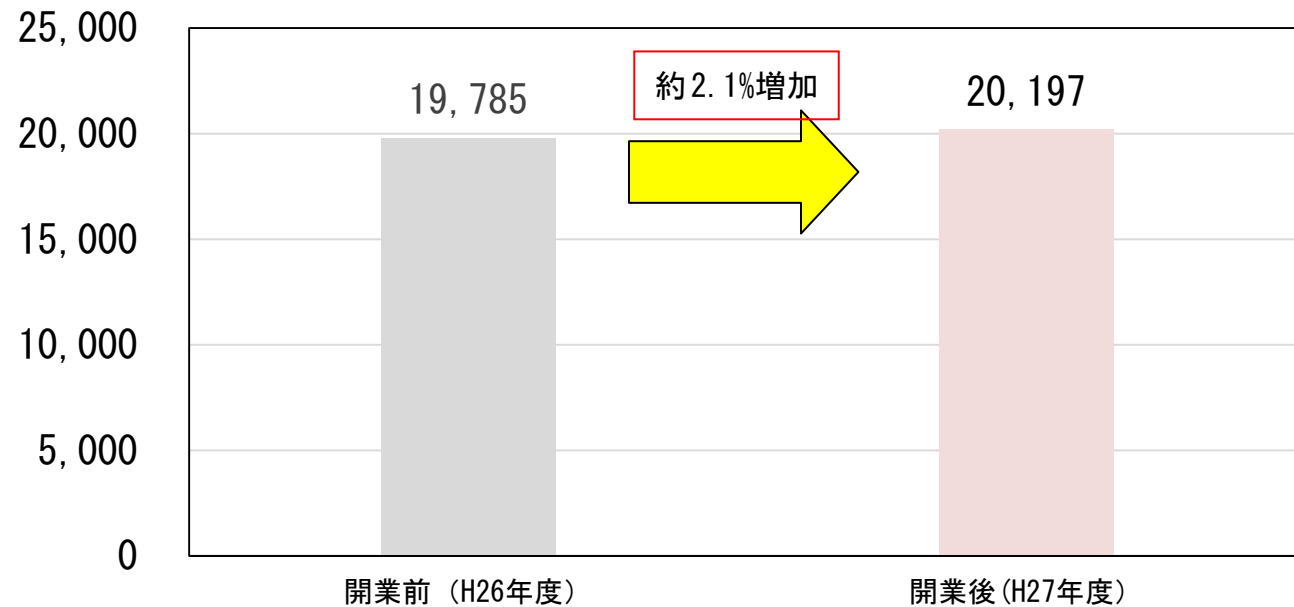


図 開業前後でのバス利用者数の変化

データ出典) 路線別利用者数 (新潟交通 HP より)
 ※8 号線 (大野・白根等) は新潟交通観光バス運行分のデータがないため含まれていない。
 ※開業後は、まち割 60 や定期券等、のりかえ利用者による 2 重計上の補正を行っている。

BRT 指標

<BRT 区間の利用者数>

▶開業後、**BRT 区間のバス利用者数が増加**。

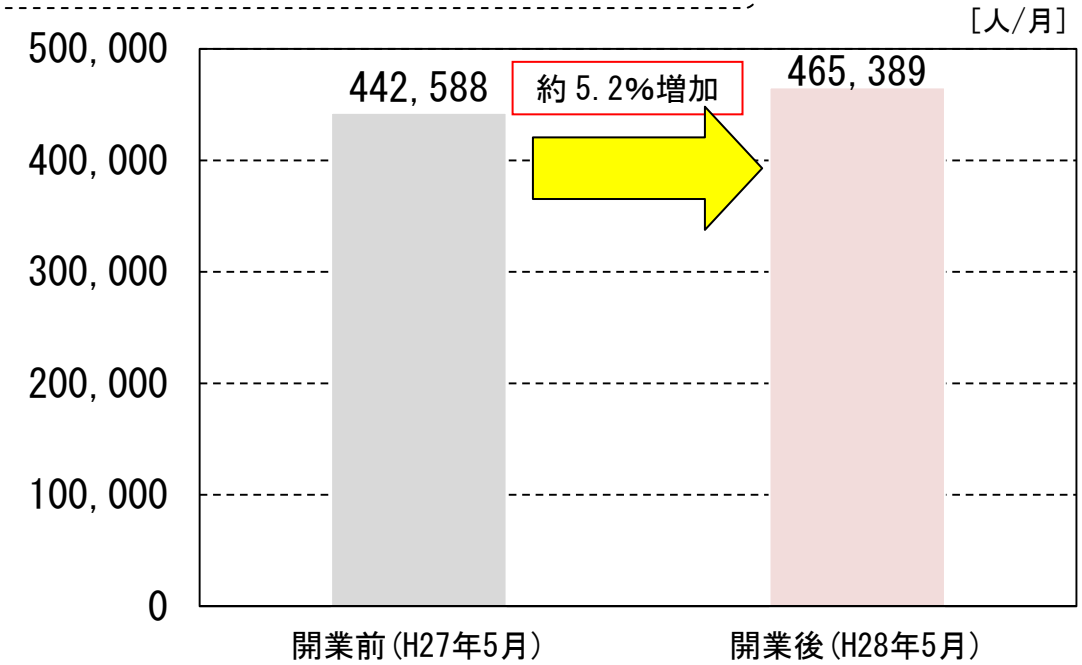


図 BRT 区間におけるバス利用者数

※利用者動態が大きく変化した新潟駅前、万代シテイ、市役所前、青山を除く
 ※データ出典) バス停別利用者数 (新潟交通 HP より)

<BRT の定時性>

▶開業時は、運賃收受システムのエラー、連節バスへの需要の集中により、定時性が低かったものの、**平成 27 年 12 月 16 日のダイヤ改正以降、定時性が向上**。

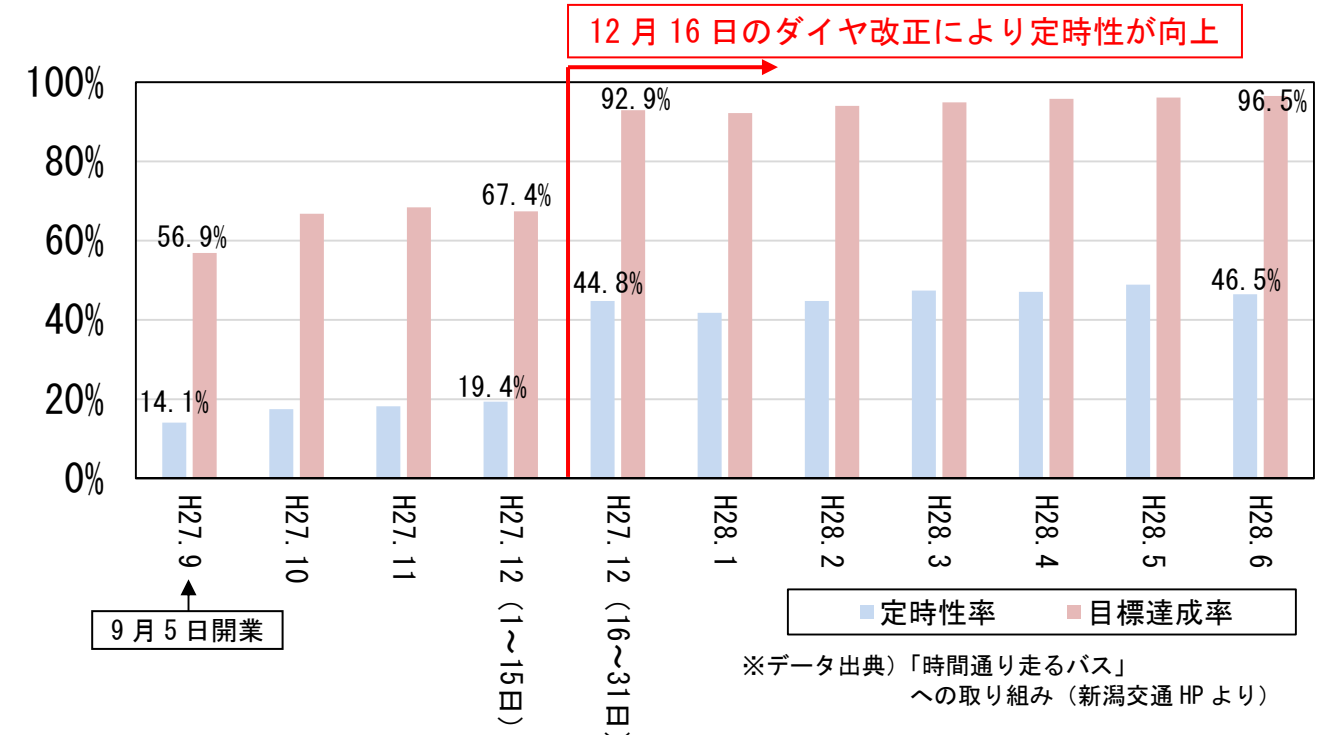


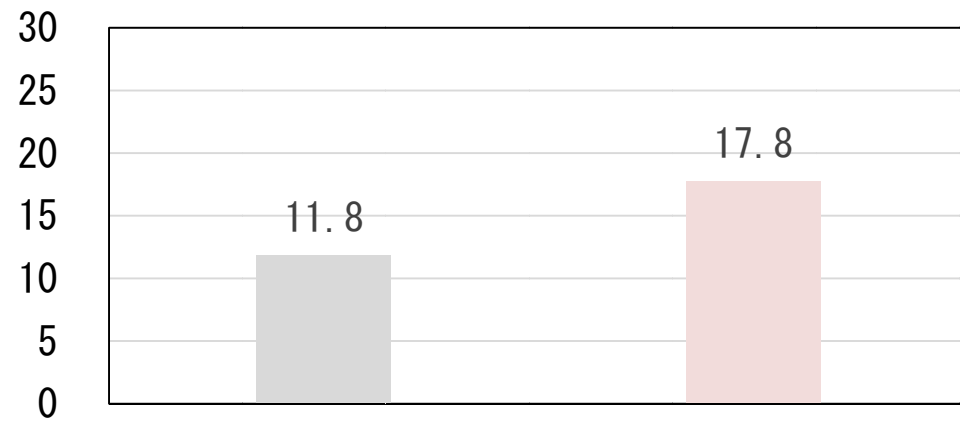
図 萬代橋ラインの定時性率および目標達成率

※データ出典) 「時間通り走るバス」への取り組み (新潟交通 HP より)

BRT 指標

< 萬代橋断面のバス乗車密度 >

▶バス路線の集約や連節バスの導入によって、**バス乗車密度（輸送効率）が高まっている。**



[人/便] 開業前 (H27年6月) 開業後 (H28年6月)

図 萬代橋断面のバス乗車密度

< 連節バス車両の走行性能 >

▶連節バスは、**安全性、雪道の走行性等において、一般バスと同等の走行環境で運行**が可能であると判断される。また、連節バス特有の集約能力を発揮している。



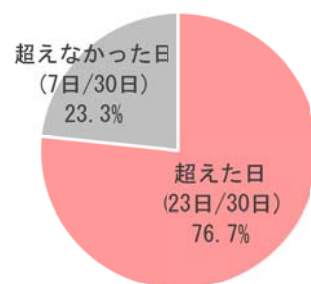
日時	H28.1.12(火)	H28.1.24(日)
気温	0.1℃ ※午前 10 時時点	-1.0℃ ※午後 3 時時点
積雪状況	8cm ※午前 10 時時点	36cm ※午後 3 時時点
除雪対応	中央区：朝 3 時に除雪完了 西区：朝 3 時 17 分に除雪完了	中央区：朝 9 時に除雪完了 西区：朝 5 時 40 分に除雪完了 ※25 日早朝にも中央区・西区ともに除雪を行った。
連節バス走行状況	 4%の勾配を有する関屋大橋において、連節バスは通常時と同様に走行	 路面に積雪が見られるものの、特に支障のある遅れはなかった



図 平成 27 年度の積雪深



データ) 新潟交通提供資料

図 連節バスの最大乗車人数が一般バスの実質最大乗車人員を超えた日数の割合(平成 28 年 6 月)

バス路線再編指標

< 経路・便数の変更によるバス利用者数の変化 >

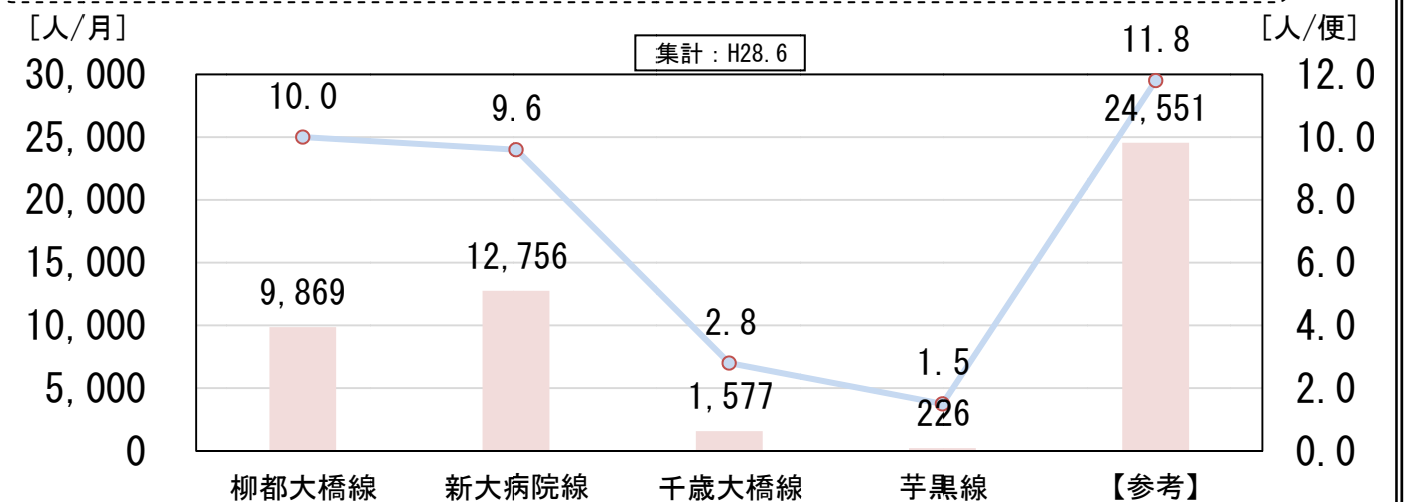
▶西方面の寺尾線・大堀線や東方面の松浜線・河渡線など、**増便した路線での利用者数の増が確認できる。**

路線名 (区間)		前年比利用者伸率 (H28/H27)				
		1月	2月	3月	4月	5月
西方面	寺尾線 (小針小学校前～上坂井)	-1.90%	0.10%	17.30%	12.20%	15.40%
	大堀線 (小針5丁目～坂井村上下)	-3.10%	-0.20%	13.50%	11.60%	8.90%
東方面	松浜線 (山ノ下中学前～松港橋)	-2.00%	5.50%	20.10%	12.30%	8.90%
	河渡線 (長者町南以東)	-0.70%	2.70%	11.60%	11.90%	10.60%
	牡丹山・竹尾線 (月見橋～牡丹山三差路)	-1.10%	4.90%	25.10%	8.90%	13.70%

利用者数が増加傾向となっている

< 新設路線におけるバス利用者数の変化 >

▶新設路線については、**利用者数が好調な路線とそうでない路線とに分かれている。**



※ データ出典) 路線別利用者数 (新潟交通 HP より) ※ 1 便平均利用者数が同程度である寺尾線を参考として掲載

【新バスシステム事業の評価 ～委員長の講評より抜粋～】

短期的な問題の多くは解消されており、中期的には旅客の増加など、指標面での改善が見られつつあり、概ね評価できるものである。

今後、客観的なデータの蓄積を重ね、長期的に専用路の導入や、さらに都市圏全体の公共交通システムの向上として改善を図っていく必要がある。