

評価ステージ	評価の視点	No.	評価指標	期待される方向性	評価の総括
事業性指標	事業の適正な運営の確認	①	運行事業協定に基づく運用	<p>○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。</p>	<p>○<u>開業後においても、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確保される見込み</u>である（開業後：9,683,849km/年）。 ※開業後の総走行距離は、平成27年度輸送実績報告書に基づき、1年分の総走行距離に拡大処理しているため、今後、開業後のデータが1年分そろった時点で実績を確認する。</p>
		②	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	<p>○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。</p>	<p>○仮想減価償却費に対して、サービス提供の費用換算額が上回り、<u>仮想減価償却費以上の費用が投資される見込み</u>である。 ※開業後の総走行距離は、平成27年度輸送実績報告書に基づき、1年分の総走行距離に拡大処理しているため、今後、開業後のデータが1年分そろった時点で実績を確認する。</p>
		③	新潟市内のバス利用者数	<p>○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19,784,533人/年のバス利用者が維持されていること。</p>	<p>○<u>開業前のバス利用者数である19,784,533人/年が、開業後においても確保されている</u>（開業後：20,197,000人/年）。 ※ただし、開業後の利用者数は2重計上の補正を行った平成27年9月から平成28年5月までのデータを1年分に拡大処理していることから、今後、開業後の1年分のデータがそろった時点で実績を確認する。</p>
		④	乗合バス事業全体の収支	<p>○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。</p>	<p>○乗合バス事業全体の収支は、<u>開業後（平成27年度）にわずかに黒字</u>となっている。 ※ただし、開業後は参考値であるため、今後、開業後のデータが1年分そろった時点で正式な値を算出し、再度検証するものとする。</p>
BRT指標	BRTの事業運営状況の確認	⑤	BRT区間の事業収支	<p>○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。</p>	<p>○BRT区間の事業収支は黒字であり、公設民営により実施した<u>BRTの取り組みについて、その事業収支は適正に確保されている</u>と判断される。</p>
		⑥	萬代橋断面のバス乗車密度	<p>○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。</p>	<p>○萬代橋断面におけるバス乗車密度は、開業後において約6.0人/便（約50%）増加しており、<u>バス路線の集約や連節バスの導入によって、輸送効率が高まっている。</u></p>
		⑦	BRT区間におけるバス利用者数	<p>○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。</p>	<p>○<u>開業後において、BRT区間のバス利用者数が増加</u>している（約23,000人/月（約5.2%）の増加）。</p>
		⑧	BRT区間内におけるバス停別利用者数	<p>○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。</p>	<p>○白山駅前バス停や、第一高校前バス停において、開業後におけるバス停利用者数の増が確認されていることから、<u>特に西区、西蒲区方面の公共交通利用動態に変化がある可能性</u>がある。白山駅前バス利用者数については、「資料4」を参照。 ○古町、本町バス停の利用者数については、「資料3」を参照。</p>

評価ステージ	評価の視点	No.	評価指標	期待される方向性	評価の総括
BRT指標	BRTのサービス内容の評価	⑨	BRTの定時性	<p>○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。</p> <p>【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。</p>	<p>○9月5日の開業時は、定時性率（時差が1分未満のバス停割合）・目標達成率（時差が3分未満のバス停割合）ともに低い値となっていたが、<u>12月16日のダイヤ改正により定時性が向上</u>し、定時性率が5割弱、目標達成率が9割以上の値で推移している。</p> <p>○郊外線との接続を良くするために12月16日にダイヤ改正が行われ、定時性が向上している。</p>
		⑩	BRTの速達性	<p>○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。</p> <p>【評価の基準】把握する区間ごとに速達性が高まること。</p>	<p>○全区間の平均旅行速度は、<u>他の地方中枢都市における基幹的なバスの表定速度と比較してやや遅い速度</u>となっており、旅行速度が10km/hを下回る区間もみられる。</p> <p>○<u>ハード（専用走行路の整備等）とソフト（ICカードの普及促進等）の両面から、萬代橋ラインの速達性を高めるための施策を検討</u>する必要がある。</p>
		⑪	連節バスの運賃収受の円滑性	<p>○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。</p> <p>【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。</p>	<p>○<u>一人あたり降車時間は、一般バスと比較して連節バスの方が短い</u>（一般バス2.4秒/人、連節バス2.0秒/人）。</p> <p>○<u>特に、連節バス（2列降車あり）の一人あたり降車時間が短い</u>（1.8秒/人）。</p> <p>○連節バスの車内通路の広さや2列降車の取り組みが、調査結果に好影響を及ぼした可能性もあり、今後も定期的に調査を行い、その傾向を確認する。</p>
		⑫	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）	<p>○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。</p> <p>【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。</p>	<p>○連節バスは、<u>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</u>であると判断される。また、<u>連節バス特有の集約能力を発揮</u>している。</p>
		⑬	バス停（駅）や車両の分かりやすさ	<p>○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。</p> <p>【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。</p>	<p>○新バスシステム改善目安箱では、<u>連節バスのデザインを評価する意見</u>が得られた一方で、<u>デザインを他路線の停留所や一般バスへ拡大して欲しい</u>との要望が得られた。</p> <p>○<u>今後、さらに利用者の意向を確認する手法を検討</u>するものとする。</p>
⑭	バスの正着性	<p>○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。</p> <p>【評価の基準】サンプリング調査を実施し、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）。</p>	<p>○8 停留所平均で正着率（離隔距離が50cm以下であったバスの割合）は75.9%（約4分の3）となっており、<u>一定程度の正着性は確保されている</u>と判断される。</p>		

評価ステージ	評価の視点	No.	評価指標	期待される方向性	評価の総括
バス路線再編 指標	乗り換え導入 に関する評価	⑮	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。	○ダイレクト便運行路線の乗り換え便とダイレクト便の利用人数割合は、 <u>春ダイヤ改正によるダイレクト便の増便に応じた利用者の増とはなっていない</u> 。 ○本年9月12日からシニア半割の本格導入により日中の高齢者の利用者数増が想定されることから、 <u>引き続きデータの推移を注視</u> するものとする。
		⑯	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。	○白山駅においては、 <u>鉄道とバス(萬代橋ライン)の接続は一定程度確保されている</u> ものと判断される。
		⑰	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。	○青山においては、BRTから郊外線への乗り換えおよび郊外線からBRTへの乗り換えともに、待ち時間はほとんどの便で10分以下となっており、 <u>乗り換え時間を踏まえた接続が確保されている</u> ものと判断される。
		⑱	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。	○開業から平成28年5月まで、 <u>まち割60適用者数は増加傾向にない</u> 。
		⑲	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。	○新バスシステム改善目安箱では、 <u>各乗り換え地点の課題に関する意見が得られており、一部については改善が実施</u> されている。 ○今後も、利用者の意見等を踏まえ改善方策の検討・実施を続ける。
		⑳	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。	○新バスシステム改善目安箱では、 <u>乗り換え拠点整備により待ち時間が楽になった</u> との意見が得られた一方で、 <u>時間潰しをする施設がない、コンビニやカフェを併設すべき</u> との要望が得られた。 ○今後、さらなる <u>意見収集の手法の検討を含めて、検討・評価を行う</u> 。

評価ステージ	評価の視点	No.	評価指標	期待される方向性	評価の総括
バス路線再編 指標	バス路線再編 によるサービ ス内容の評価	⑳	経路・便数の変更/新設路線におけるバス利用者数	<p>○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。</p> <p>【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。</p>	<p>○西方面の寺尾線・大堀線や東方面の松浜線・河渡線等で、3月以降、前年度を上回る利用者数で推移しており、<u>増便した路線での利用者数の増が確認できる。</u></p> <p>○新設路線については、<u>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。</u></p>
		㉑	郊外のバス停乗降者数の変化（BRT区間を除く上位30位）	<p>○乗り換えの導入による需要の変化を確認できること。</p> <p>【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。</p>	<p>○BRTの開業によって、一部のバス停において利用者数が減少している一方で、利用者数が増加しているバス停もあり、<u>需要の変動が生じていることが確認できる。</u></p>
		㉒	運賃収受の円滑性（運賃支払い方法の内訳）	<p>○運賃支払いの円滑性確保に向けて、運賃精算手法（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。</p> <p>【評価の基準】りゅーとの精算割合が高まること。</p>	<p>○H28.6時点で、<u>ICカード（りゅーと、Suica等）の精算割合は約8割</u>を占めている。</p> <p>○<u>りゅーとの精算割合</u>は、H26年からH27年にかけては横ばいであったが、<u>新バスシステムの開業によりH27年からH28年にかけては増加</u>している。</p>
		㉓	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	<p>○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。</p> <p>【評価の基準】りゅーとの精算割合が高まること。</p>	<p>○<u>ほぼ全てのバス利用者が、りゅーとによる精算を実施しており、のりかえ現金カードの利用者は限定的である。</u></p>

評価指標①	<b>運行事業協定に基づく運用</b>
	【解説】運行事業協定で定めた総走行距離の下限値を上回っているかについて確認します。

■評価の総括

○**開業後においても、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確保される見込み**である（開業後：9,683,849km/年）。

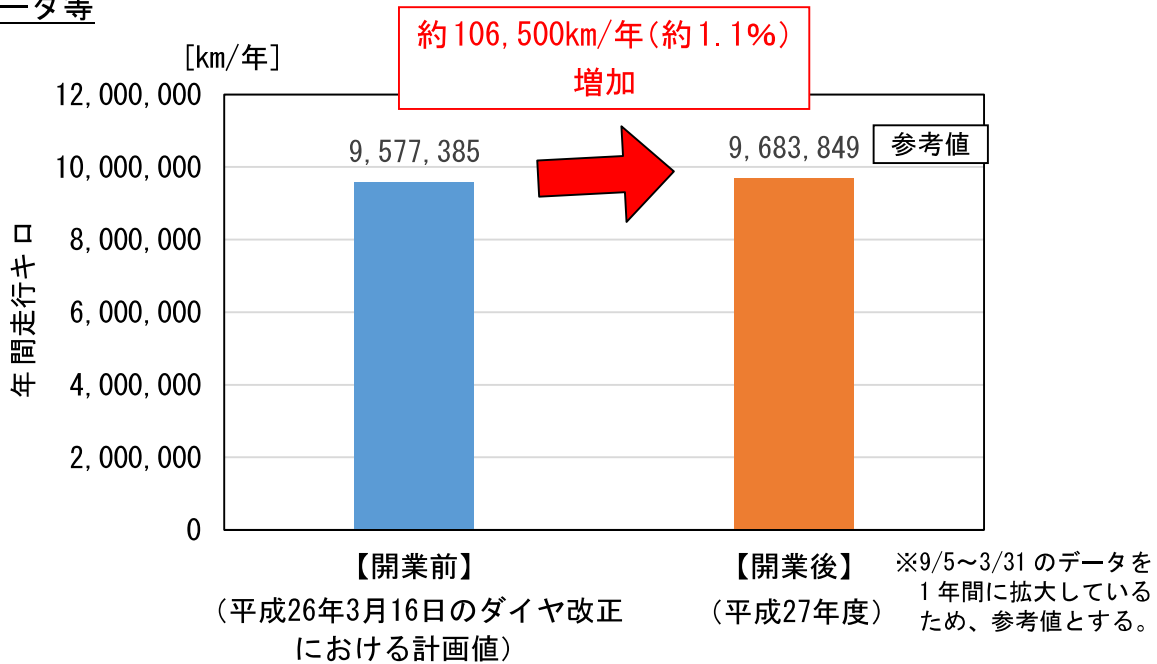
※開業後の総走行距離は、平成 27 年度輸送実績報告書に基づき、1 年分の総走行距離に拡大処理しているため、今後、開業後のデータが 1 年分そろった時点で実績を確認する。

■期待される方向性

○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】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確保されていること。

■データ等



データ出典) 新潟交通提供資料

図 開業前後での年間走行キロの変化

■データ等からの考察

○運行事業協定に基づく 9,577,385km/年（平成 26 年 3 月 16 日のダイヤ改正における計画値）に対して、開業後（平成 27 年度）は 9,683,849km/年と、約 106,500km/年（約 1.1%）の増加となっており、開業後においても、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確保されている。

○開業後の総走行距離は、平成 27 年度輸送実績報告書に基づき、1 年分の総走行距離に拡大処理しているため、今後、開業後のデータが 1 年分そろった時点で実績を確認する。

評価指標③	<b>新潟市内のバス利用者</b>
	【解説】新潟市内のバス利用者数が維持されているかを確認します。

### ■評価の総括

- 開業前のバス利用者数である 19,784,533 人/年が、開業後においても確保されている  
(開業後：20,197,000 人/年)。

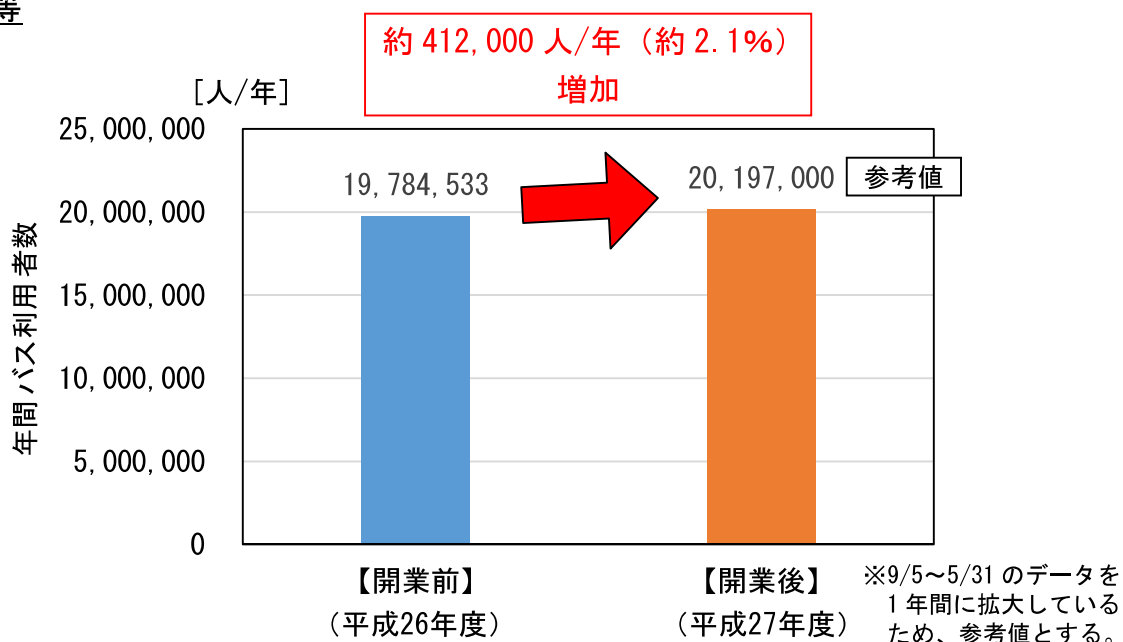
※ただし、開業後の利用者数は2重計上の補正を行った平成27年9月から平成28年5月までのデータを1年分に拡大処理していることから、今後、開業後の1年分のデータがそろった時点で実績を確認する。

### ■期待される方向性

- 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19,784,533人/年のバス利用者が維持されていること。

### ■データ等



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(株)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。

図 開業前後でのバス利用者数の変化

### ■データ等からの考察

- 開業前の19,784,533人/年(平成26年度)に対して、開業後(平成27年度)は20,197,000人/年と、約412,000人/年(約2.1%)の増加となっており、開業後においても、バス利用者が維持される見込みである。

○ただし、開業後の利用者数は2重計上の補正を行った平成27年9月から平成28年5月までのデータを1年分に拡大処理していることから、今後、開業後の1年分のデータがそろった時点で実績を確認する。

評価指標⑥	<b>萬代橋断面のバス乗車密度</b>
	【解説】 萬代橋断面のバス一台当たりの乗客数を確認します。

### ■評価の総括

○萬代橋断面におけるバス乗車密度は、開業後において約 6.0 人/便（約 50%）増加しており、バス路線の集約や連節バスの導入によって、輸送効率が高まっている。

### ■期待される方向性

○バス路線や車両を集約したことにより輸送効率が高くなっていること。

【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。

### ■データ等

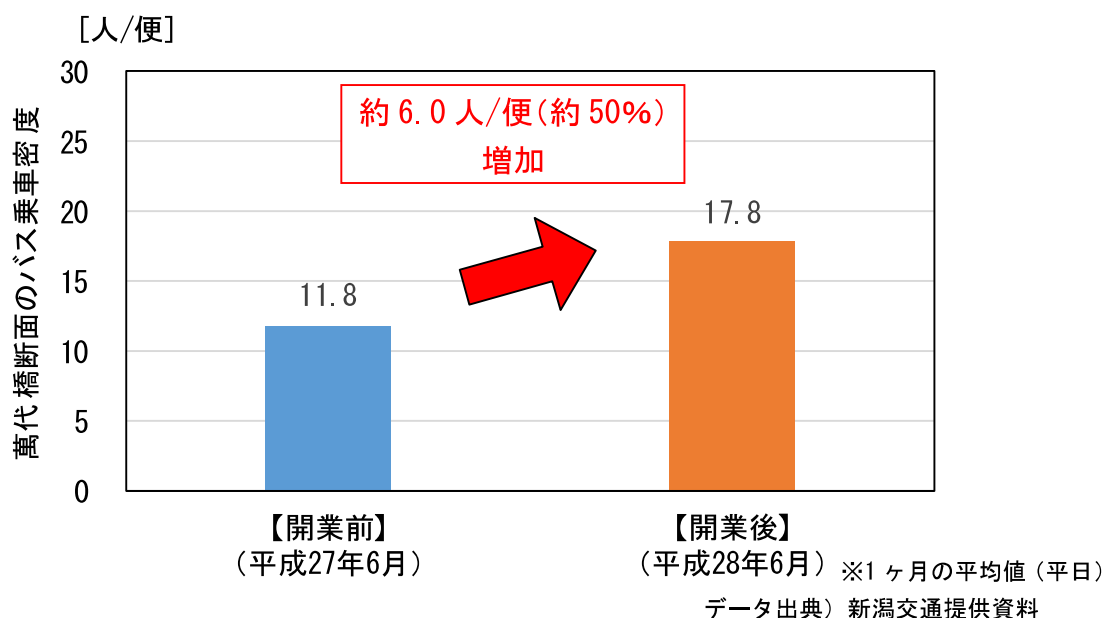


図 萬代橋断面のバス乗車密度

#### ■集計対象路線

##### 【開業前】

- ・りゅーとリンク/寺尾線/大堀線/流通センター線/
- ・西小針線/有明線/鳥屋野線/信濃町線/浜浦町線
- ・女池線/長潟線/松浜線/河渡線/旧7号線/旧49号線

##### 【開業後】

- ・萬代橋ライン
- ・西小針線/有明線/鳥屋野線/信濃町線/浜浦町線

##### 【ダイレクト便等】

(寺尾線/大堀線/女池線/長潟線/松浜線/河渡線/牡丹山線)

### ■データ等からの考察

○萬代橋断面におけるバス乗車密度は、開業後において 6.0 人/便（約 50%）増加している。

○バス路線の集約や連節バスの導入によって、輸送効率が高まっている。

評価指標⑦	<b>BRT区間におけるバス利用者数</b>
	【解説】BRT区間におけるバス利用者数の動向について、乗り換え利用者数の影響を除いて確認します（BRT区間における新潟駅～青山までの全路線のバス停利用者数のうち、新潟駅、万代シティ、市役所前、青山を除くバス停利用者数により確認）。

### ■評価の総括

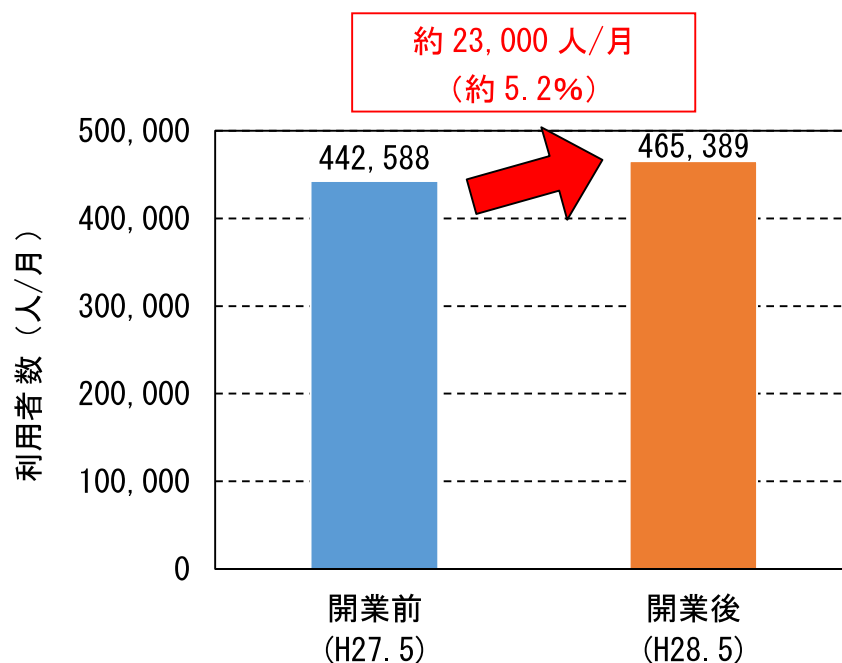
- 開業後において、BRT区間のバス利用者数が増加している（約 23,000 人/月（約 5.2%）の増加）。

### ■期待される方向性

- 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。

### ■データ等



※乗換利用者が大きく変化した新潟駅前、万代シティ、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)

図 BRT区間におけるバス利用者数

### ■データ等からの考察

- 開業前 (H27.5) の 442,588 人/月に対して、開業後 (H28.5) は 465,389 人/月と、約 23,000 人/月（約 5.2%）の増加となっており、開業後において、BRT区間のバス利用者数が増加している。



評価指標⑧	<b>BRT区間内におけるバス停別利用者数</b>
	【解説】BRT区間における各バス停の利用者数の動向について、乗り換え利用者が大幅に増えたバス停を除いて確認します。

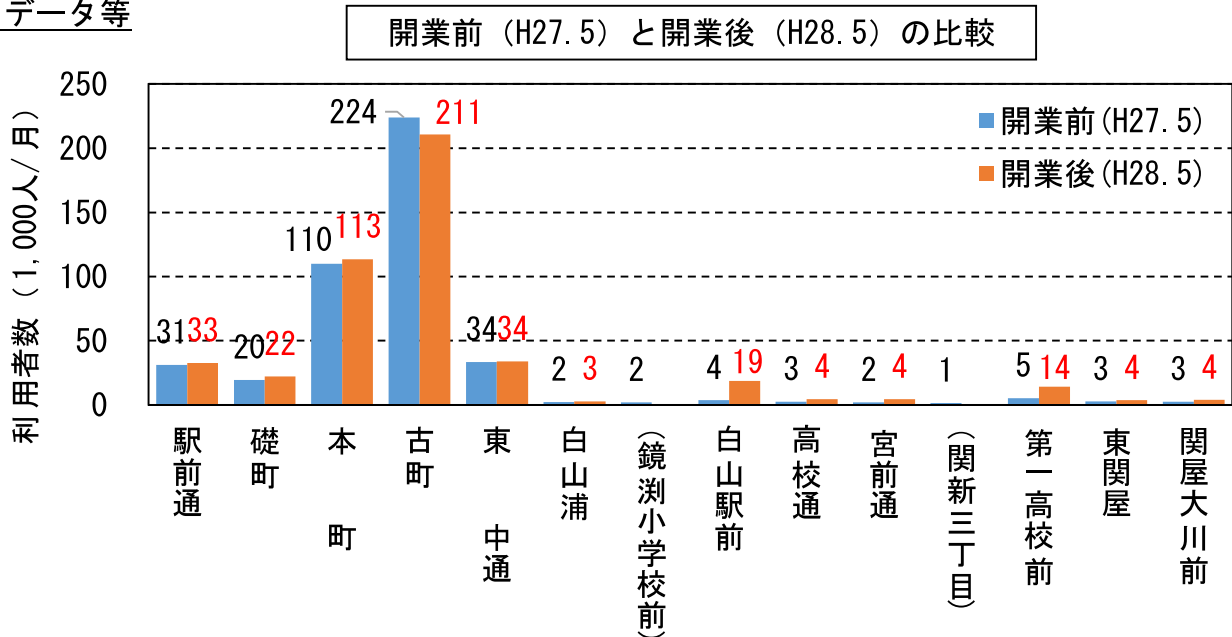
■評価の総括

- 白山駅前バス停や、第一高校前バス停において、開業後におけるバス停利用者数の増が確認されていることから、**特に西区、西蒲区方面の公共交通利用動態に変化がある可能性**がある。白山駅前バス利用者数については、「資料4」を参照。
- 古町、本町バス停の利用者数については、「資料3」を参照。

■期待される方向性

- 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。

■データ等



※乗換利用者が大きく変化した新潟駅前、万代シティ、市役所前、青山を除く  
 ※「鏡淵小学校前」は「白山浦（1丁目）」に統合、「関新三丁目」は廃止

データ出典）バス停別利用者数（新潟交通 HP より）

図 BRT区間内におけるバス停別利用者数

■データ等からの考察

- 白山駅前バス停の利用者数の変化については、並走する道路を走行するバス路線のバス停（がんセンター前、BSN 前）利用者数が若干の減少を示している。これは、白山駅舎が半地下化され、駅の南北が歩道で接続したことにより、バス利用者の動態に変化が現れたことが可能性の一つと想定される。ただし、白山駅前バス利用者数の増加量は、がんセンター前、BSN 前バス停の利用者減少量を大きく上回っている（資料4）。

評価指標⑨	<b>BRTの定時性</b>
	【解説】BRTの定時運行の状況について確認します。

### ■評価の総括

○9月5日の開業時は、定時性率（時差が1分未満のバス停割合）・目標達成率（時差が3分未満のバス停割合）ともに低い値となっていたが、**12月16日のダイヤ改正により定時性が向上**し、定時性率が5割弱、目標達成率が9割以上の値で推移している。  
○郊外線との接続を良くするために12月16日にダイヤ改正が行われ、定時性が向上している。

### ■期待される方向性

○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。

### ■データ等

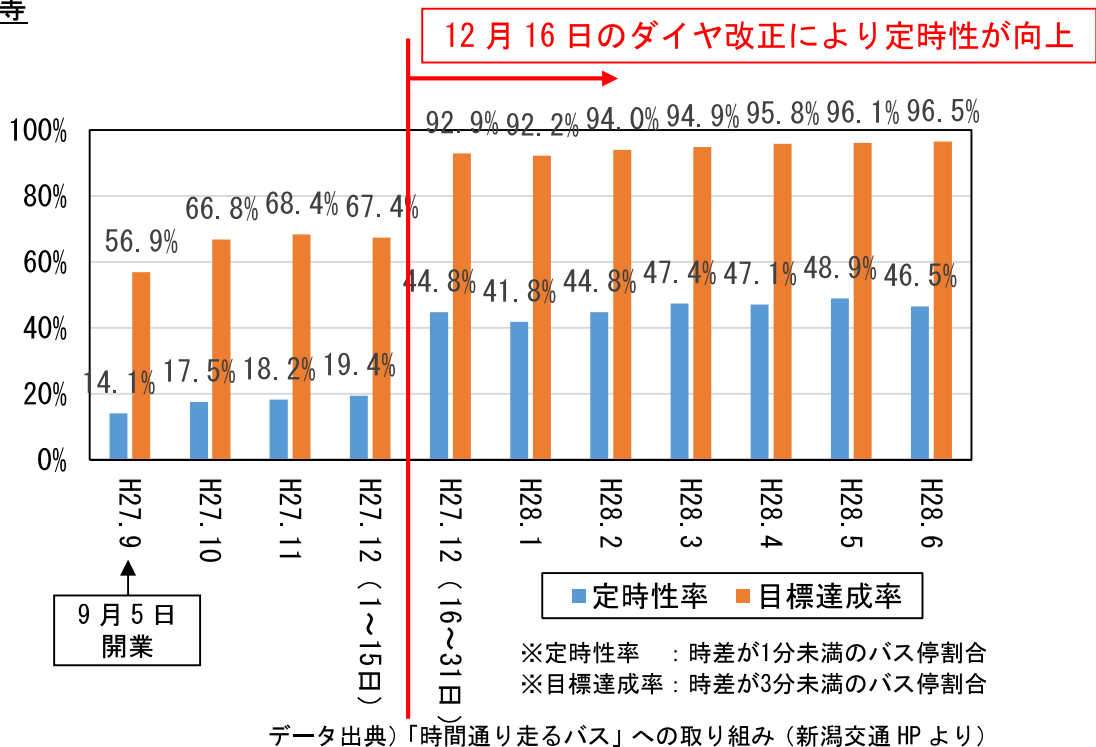


図 萬代橋ラインの定時性率および目標達成率

### ■データ等からの考察

- 9月5日の開業時は、定時性率14.1%、目標達成率56.9%と低い値となっていた。
- 開業後は微増したが、12月ダイヤ改正前時点で、定時性率19.4%、目標達成率67.4%にとどまっていた。
- 12月16日のダイヤ改正により定時性が向上し、定時性率が5割弱、目標達成率が9割以上の値で推移している。
- 郊外線との接続を良くするために12月16日にダイヤ改正が行われ、定時性が向上している。

評価指標⑩	<b>BRTの速達性</b>
	【解説】BRTのバス停区間別の旅行速度について確認します。

■評価の総括

- 全区間の平均旅行速度は、他の地方中枢都市における基幹的なバスの表定速度と比較してやや遅い速度となっており、旅行速度が10km/hを下回る区間もみられる。
- ハード（専用走行路の整備等）とソフト（ICカードの普及促進等）の両面から、萬代橋ラインの速達性を高めるための施策を検討する必要がある。

■期待される方向性

- 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。

■データ等

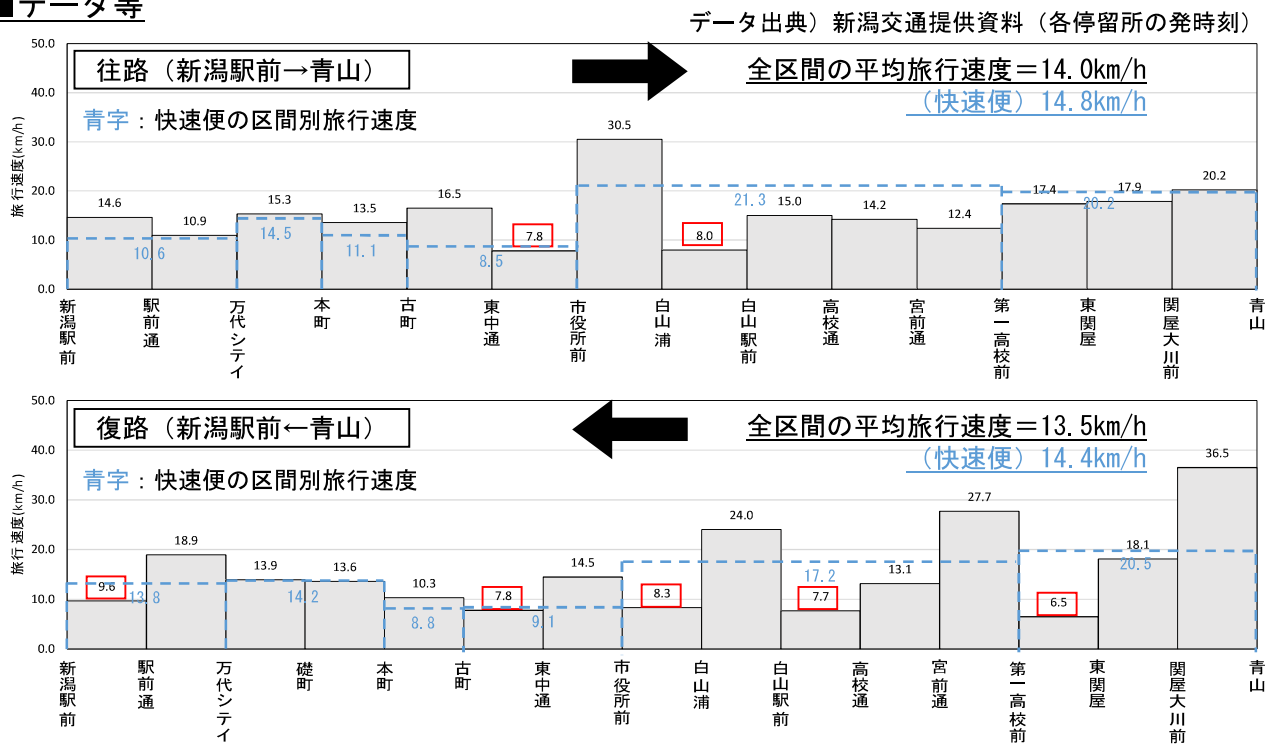


図 萬代橋ラインの区間別旅行速度 ※集計期間：H28年6月の平日 ※深夜便は対象外

■データ等からの考察

- 全区間の平均旅行速度は、往路（新潟駅前→青山）が14.0km/h、復路（新潟駅前←青山）が13.5km/hとなっており、他の地方中枢都市における基幹的なバスの表定速度（例：金沢市基幹バス15.0km/h、盛岡市基幹バス17.5km/h 出典：社会資本整備審議会 都市交通・市街地整備小委員会 第9回 資料）と比較してやや遅い速度となっている。
- 新潟駅前、古町、市役所前、白山駅前等の乗降客数が多いバス停を含む区間において、旅行速度が10km/hを下回る傾向にある。
- ハード（専用走行路の整備等）とソフト（ICカードの普及促進等）の両面から、萬代橋ラインの速達性を高めるための施策を検討する必要がある。
- 快速便では、全区間の旅行速度で約1km/h程度の向上がみられる。

評価指標⑪	<b>連節バスの運賃收受の円滑性</b>
	【解説】連節バスで新たに導入した2列降車の手法について、連節バス及び一般バスの降車時間の比較により確認します。

### ■評価の総括

- 一人あたり降車時間は、一般バスと比較して連節バスの方が短い（一般バス 2.4 秒/人、連節バス 2.0 秒/人）。
- 特に、連節バス(2列降車あり)の一人あたり降車時間が短い（1.8 秒/人）。
- 連節バスの車内通路の広さや2列降車の取り組みが、調査結果に好影響を及ぼした可能性もあり、今後も定期的に調査を行い、その傾向を確認する。

### ■期待される方向性

○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。

### ■データ等

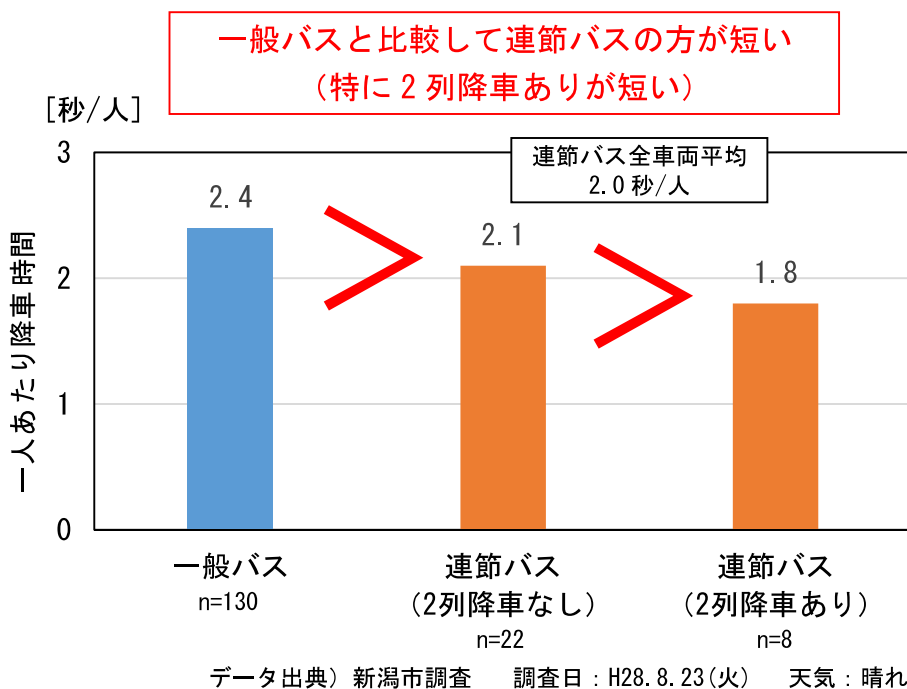


図 一人あたり降車時間の比較【一般バス×連節バス】

■調査対象停留所（朝ピークの時間帯において降車人数の多いバス停6か所を調査）  
・万代シテイ(上り)、本町(下り)、古町(上り・下り)、市役所前(上り・下り)

### ■データ等からの考察

- 一人あたり降車時間は、一般バスが2.4 秒/人、連節バス(2列降車なし)が2.1 秒/人、連節バス(2列降車あり)が1.8 秒/人となっており、一般バスと比較して連節バスの方が短い。
- 特に、連節バス(2列降車あり)の一人あたり降車時間が短い（1.8 秒/人）。

評価指標⑫	<b>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）</b>
	【解説】連節バス車両の走行性能について確認します。

■評価の総括



○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。

■期待される方向性

○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。

■データ等 表 積雪時の連節バスの走行状況

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

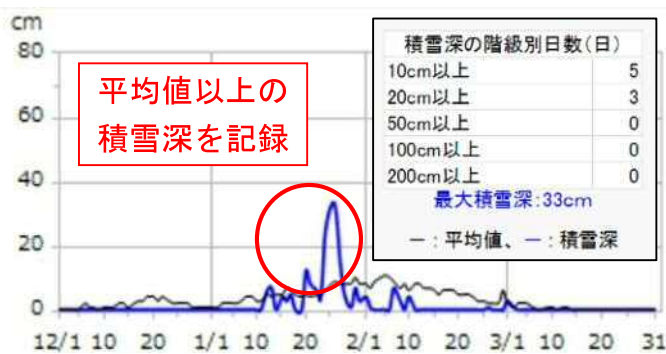
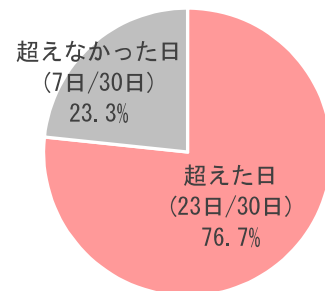


図 平成 27 年度の積雪深 (データ) 新潟県



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)

■データ等からの考察

- 平均値以上の積雪深を記録した平成 27 年度においても、円滑な走行が行われており、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（積雪が起因の連節バスから一般バスへの変更は 1 度もなし）。
- 開業後において、連節バスの構造に起因する事故は発生しておらず、安全性は一般バスと同等であると判断される。
- 平成 28 年 6 月における、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は 76.7%であり、連節バス特有の集約能力を発揮している。

評価指標⑬	バス停（駅）や車両の分かりやすさ
	【解説】 トータルデザインの導入に係る効果を確認します。

### ■評価の総括

- 新バスシステム改善目安箱では、連節バスのデザインを評価する意見が得られた一方で、デザインを他路線の停留所や一般バスへ拡大して欲しいとの要望が得られた。
- 今後、さらに利用者の意向を確認する手法を検討するものとする。

### ■期待される方向性

- 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。

### ■データ等

表 新バスシステム改善目安箱に寄せられた意見（デザインに係る意見を全て抽出）

No.	年月日	意見
1	2015年9月26日	新潟市中心部のバス停は萬代橋ラインのバス停ばかり斬新なデザインが使われていて、他の路線のバス停の整備が全く行き届いていない。（中略） 中心部のバス停ぐらい、全て萬代橋ラインと同じデザイン（色違い）にして、バスロケ搭載にしてくれないと困る。この整備は新潟市の仕事であるはず。しっかりやってくれ！！
2	2015年10月14日	イメージアップとして、良くなった点をもっと大々的に広報した方がいい。 一般バスも連節バスに準じたカラーリングに変更できないか。 連節バスの季節に応じたラッピング。富山市のLRTはよくラッピングされた車両が走っています。 ツインくるのロゴを車体に入れるとのことでしたが。。
3	2016年2月19日	連節バスが新しい新潟のシンボルの一つになった。
4	2016年7月8日	連節バスのファンである。朱色のデザインが素晴らしい。

### ■データ等からの考察

- 新バスシステム改善目安箱では、連節バスのデザインを評価する意見が得られた一方で、デザインを他路線の停留所や一般バスへ拡大して欲しいとの要望が得られた。
- 今後、さらに利用者の意向を確認する手法を検討するものとする。

評価指標⑭	<b>バスの正着性</b>
	【解説】BRT区間のバス車両の正着状況を確認します。

### ■評価の総括

○8 停留所平均で正着率（離隔距離が 50cm 以下であったバスの割合）は 75.9%（約 4 分の 3）となっており、一定程度の正着性は確保されていると判断される。

### ■期待される方向性

○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】サンプリング調査を実施し、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）。※新潟市のバス利用者の 90%以上が路面に足が着くことなく乗降することができる距離として 50cm を設定。

### ■データ等

表 バスの正着率(50cm 以下)

正着率：離隔距離が 50cm 以下であったバスの割合

調査停留所	サンプル数		正着率 (全体)	連節バス正着率			一般バス正着率	
	連節	一般		乗車		降車	乗車	降車
				中扉	後扉			
新潟駅前(乗車場)	4	12	95.0%	100.0%	100.0%	—	91.7%	—
万代シティ(上り)	4	15	50.0%	25.0%	25.0%	75.0%	46.7%	60.0%
万代シティ(下り)	3	4	76.5%	100.0%	33.3%	100.0%	50.0%	100.0%
古町(下り)	3	7	73.9%	66.7%	66.7%	100.0%	71.4%	71.4%
白山駅前(上り)	—	14	67.9%	—	—	—	64.3%	71.4%
白山駅前(下り)	—	12	62.5%	—	—	—	58.3%	66.7%
青山(乗車場)	3	5	81.8%	100.0%	100.0%	—	60.0%	—
青山(降車場)	3	4	100.0%	—	—	100.0%	100.0%	100.0%
8 停留所平均			75.9%	78.3%	65.0%	93.8%	67.8%	78.3%

※黄色着色は平均(75.9%)以上を示す。

データ出典)新潟市調査

調査日:H28.9.1(木)

天気:晴れ



正着性が確保できているケース



正着性が確保できていないケース

写真 バスの正着性

#### 参考

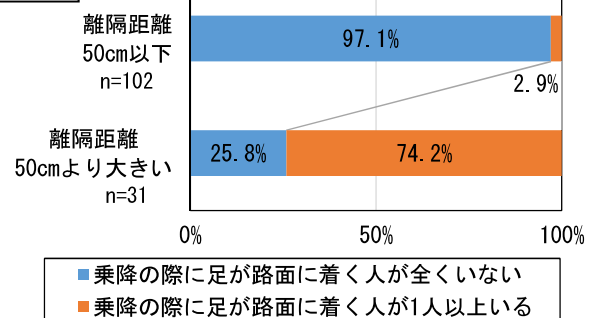


図 離隔距離と足に路面が着く人の関係

### ■データ等からの考察

○8 停留所平均で正着率（離隔距離が 50cm 以下であったバスの割合）は 75.9%（約 4 分の 3）となっており、一定程度の正着性は確保されていると判断される。

○ただし、一部で正着性のあまり高くない個所もあることから、まずはソフト改善策を優先して改善方策を検討する。

評価指標⑮	<b>ダイレクト便及び乗り換えが必要な便のバス乗車率</b>
【解説】乗り換え便とダイレクト便の利用者数、それぞれの乗車率の状況を確認します。	

■評価の総括

- ダイレクト便運行路線の乗り換え便とダイレクト便の利用人数割合は、春ダイヤ改正によるダイレクト便の増便に応じた利用者の増とはなっていない。
- 本年9月12日からシニア半割の本格導入により日中の高齢者の利用者数増が想定されることから、引き続きデータの推移を注視するものとする。

■期待される方向性

- 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。

■データ等

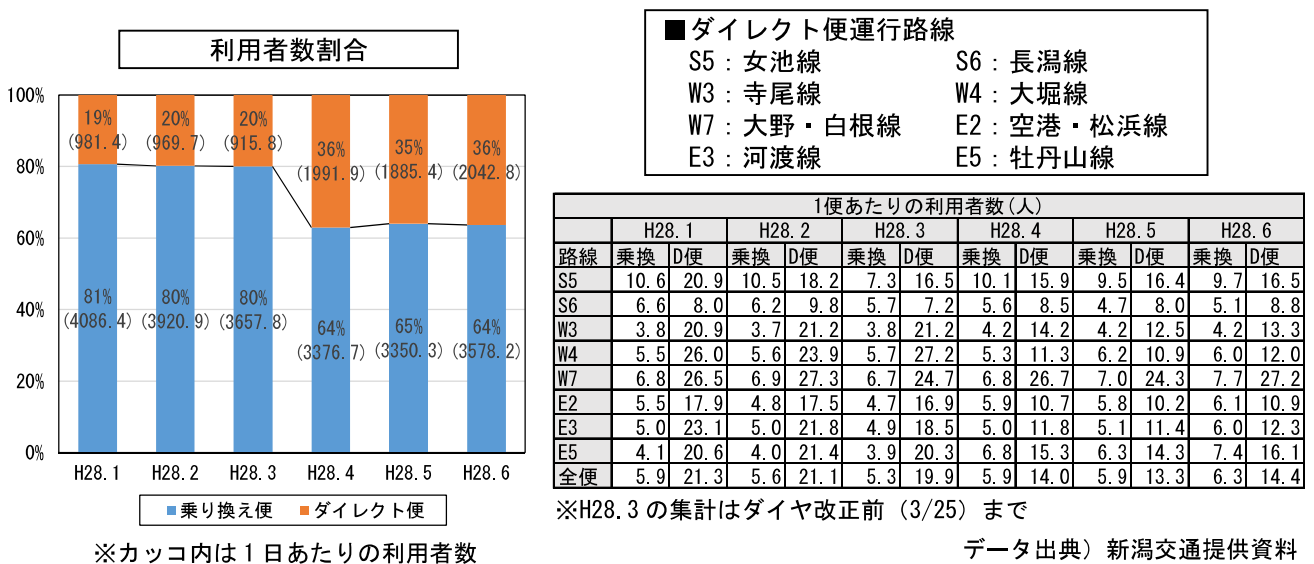


図 ダイレクト便運行路線における、乗り換え便とダイレクト便の利用人数割合

■データ等からの考察

- ダイレクト便運行路線における、乗り換え便とダイレクト便の利用人数割合は、H28.3.26のダイヤ改正後にダイレクト便の割合が高くなっている(約20%→約35%)。これは、H28.3.26のダイヤ改正により、ダイレクト便が増便されたことが要因であると考えられる。ダイヤ改正を除けば、利用人数割合の推移はほぼ横ばいである。
- 1日あたりの利用者数に着目すると、H28.3.26のダイヤ改正後にダイレクト便が約1,000人増加しているのに対して乗り換え便は約500人の減少にとどまっており、ダイレクト便の増便が新規利用者を誘発したことが伺える。
- 一方で、1便あたりの利用者数については、H28.3.26のダイヤ改正後にダイレクト便の値が低くなっている(約21人/便→約14人/便)。



評価指標⑯

鉄道との接続性

【解説】 鉄道とBRTとのダイヤ上の接続状況を確認します。

■評価の総括

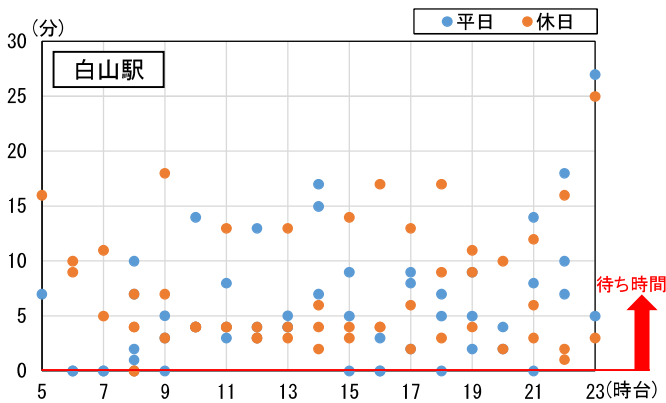
○白山駅においては、鉄道とバス(萬代橋ライン)の接続は一定程度確保されているものと判断される。

■期待される方向性

○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。

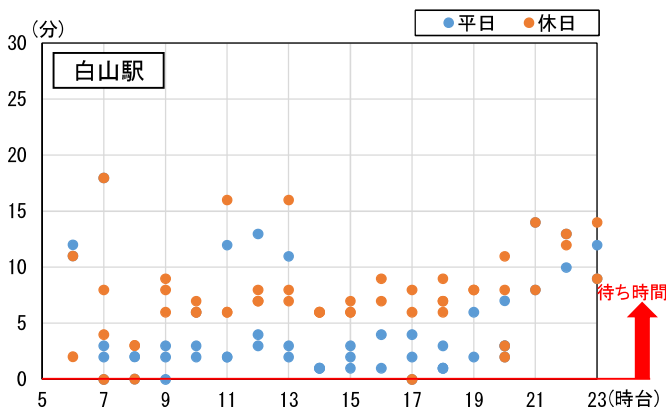
■データ等



	平日	休日
平均待ち時間	5.7	6.9
標準偏差	5.5	5.4
待ち時間 5分以内の割合	62.3%	57.4%
待ち時間 10分以内の割合	86.8%	75.9%

※乗り換えのための移動時間を5分と設定して待ち時間を算出  
 ※平成28年8月時点の時刻表をベースに算出

図 JR 越後線(内野駅方面)から萬代橋ライン(古町方面)への乗り換え待ち時間【白山駅】



	平日	休日
平均待ち時間	4.6	7.1
標準偏差	4.2	3.8
待ち時間 5分以内の割合	70.6%	23.6%
待ち時間 10分以内の割合	80.4%	83.6%

※乗り換えのための移動時間を5分と設定して待ち時間を算出  
 ※平成28年8月時点の時刻表をベースに算出

図 萬代橋ライン(古町方面)からJR 越後線(内野駅方面)への乗り換え待ち時間【白山駅】

■データ等からの考察

○待ち時間10分以内の割合は、平日が80%以上、休日が75%以上となっており、白山駅においては、鉄道とバス(萬代橋ライン)の接続は考慮されているものと判断される。

※待ち時間10分：バスサービスハンドブック(土木学会)では運行間隔が10~20分とされているほか、他の地方中枢都市における基幹的なバスの運行間隔をみても、概ね10分程度となっている(例：熊本市10~15分、金沢市基幹バス5~10分 出典：社会資本整備審議会 都市交通・市街地整備小委員会 第9回 資料)。

**評価指標⑰** **乗り換え地点におけるバス同士の接続性**  
 【解説】バスとBRTのダイヤ上の接続状況を確認します。

■評価の総括

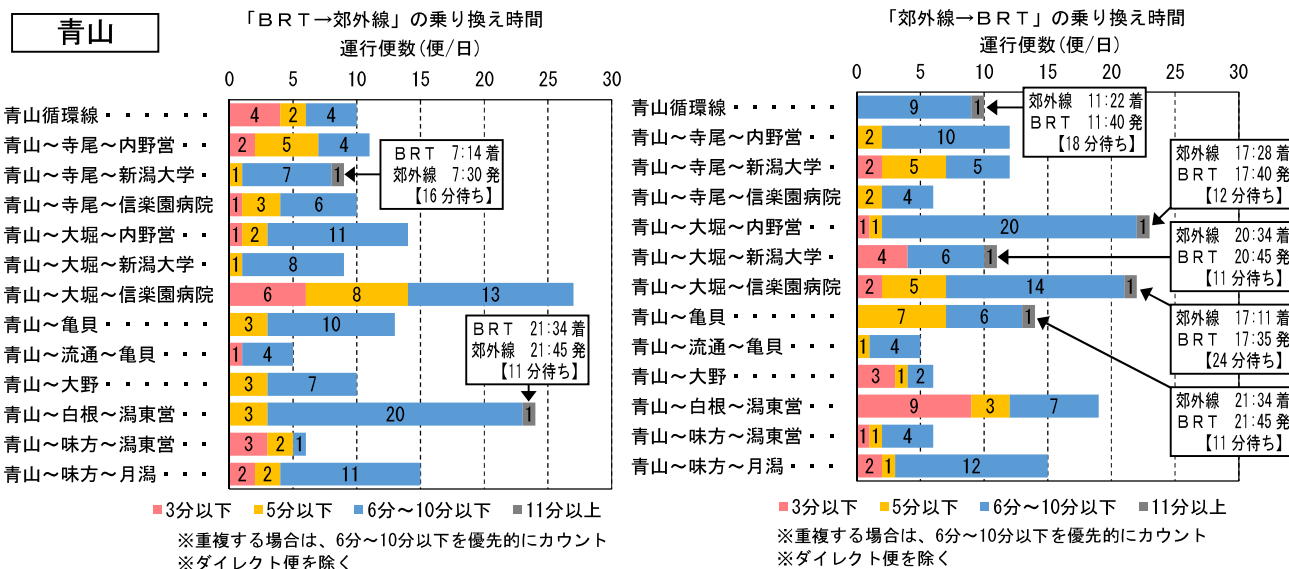
○青山においては、BRTから郊外線への乗り換えおよび郊外線からBRTへの乗り換えともに、待ち時間はほとんどの便で10分以下となっており、**乗り換え時間を踏まえた接続が確保されている**ものと判断される。

■期待される方向性

○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。

■データ等



※平成28年8月時点の時刻表をベースに算出  
 ※補完路線があり、運行頻度が高い新潟駅および万代シテイは対象外

図 萬代橋ライン（BRT）と郊外線の乗り換え時間【青山】

■データ等からの考察

○青山においては、BRTから郊外線への乗り換えおよび郊外線からBRTへの乗り換えともに、待ち時間はほとんどの便で10分以下となっており、乗り換え時間を踏まえた接続が考慮されているものと判断される。

○乗り換え時間が11分以上の便についても、ほとんどが20分以下の待ち時間である。

○一方で、BRT→郊外線の信楽園病院(W42・43)や郊外線→BRTの潟東白根(W70)等は、乗り換え時間3分以下の便が比較的多くなっており、ダイヤの遅れにより接続できないことも想定される。

※待ち時間10分：バスサービスハンドブック(土木学会)では運行間隔が10～20分とされているほか、他の地方中枢都市における基幹的なバスの運行間隔をみても、概ね10分程度となっている(例：熊本市10～15分、金沢市基幹バス5～10分 出典：社会資本整備審議会 都市交通・市街地整備小委員会 第9回 資料)。

評価指標⑱	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）
	【解説】 まち割 60 の適用者数の推移について確認します。

■評価の総括

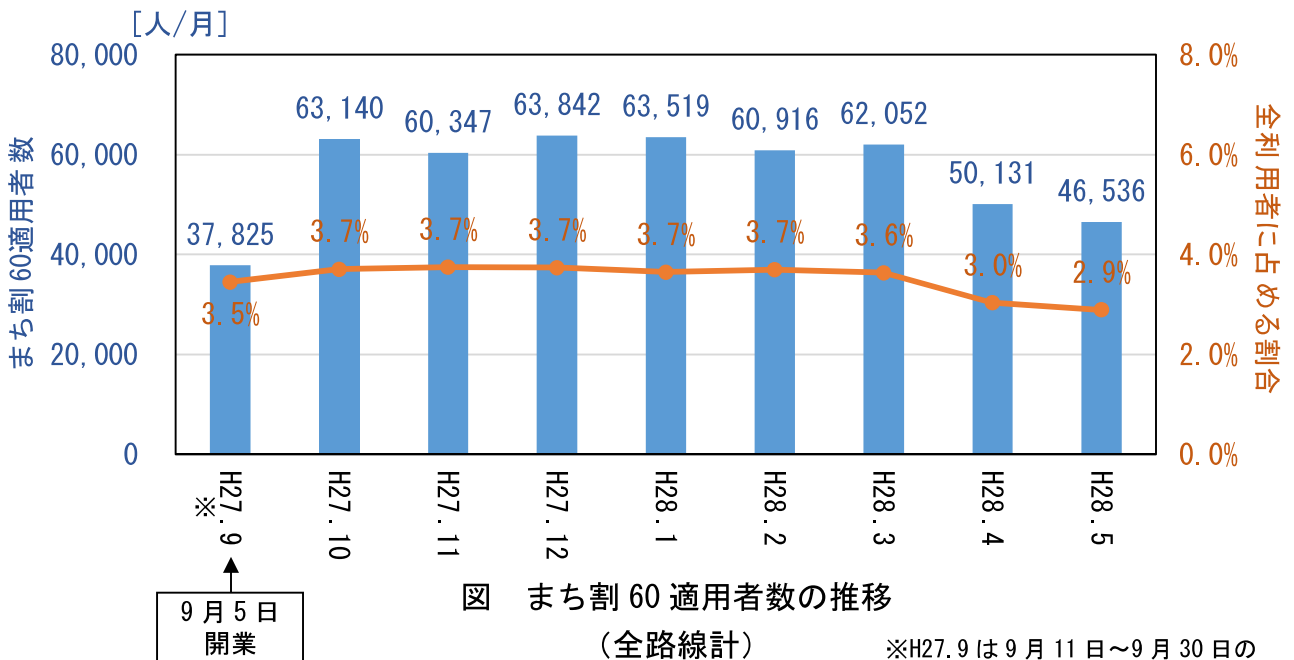
○開業から平成 28 年 5 月まで、まち割 60 適用者数は増加傾向にない。

■期待される方向性

○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。

■データ等



※H27.9は9月11日～9月30日のデータである。  
データ出典)新潟交通提供資料

■データ等からの考察

○開業後から H28.3 までは、まち割 60 適用者数は 60,000 人程度（全利用者に占める割合約 3.7%）で推移している。

○H28.4 以降は、まち割 60 適用者数は 50,000 人程度（全利用者に占める割合約 3%）に低下しているが、これは H28.3.26 のダイヤ改正により、ダイレクト便が増便となり乗り換え便を利用する人が減少したことが要因として考えられる。

評価指標⑱	<b>乗り換え地点の課題</b> 【解説】 乗り換え地点における課題を確認する。
-------	---

■評価の総括

- 新バスシステム改善目安箱では、各乗り換え地点の課題に関する意見が得られており、一部については改善が実施されている。
- 今後も、利用者の意見等を踏まえ改善方策の検討・実施を続ける。

■期待される方向性

- 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。

■データ等

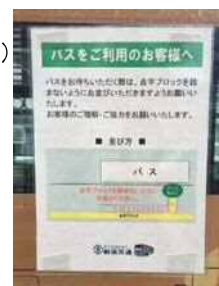
青山
<b>【未対応の課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・待合所をバス乗降場の近い場所に移動してほしい。</li> <li>・防風壁をつけてほしい。</li> <li>・列が長く、雨に濡れた。</li> <li>・乗り換えにより、バス停が混雑している。</li> <li>・情報案内板の位置が高く、道路に平行で設置されているため、見えづらい。</li> <li>・バス停の通路を拡大してほしい。</li> <li>・イオンと青山バス停を結ぶ通路に屋根を常設してほしい。</li> <li>・アテンダントを増員し、常設していただきたい。</li> <li>・トイレを設置してほしい。</li> <li>・冬季の待合所を通年で設置してほしい。</li> </ul>
<b>【対応済みの課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチがほしい。</li> <li>・バス待ちの列により、視覚障がい者ブロックを防いでいる。</li> </ul>

- ・仮設バス待合所を設置。(H28. 1～H28. 3)
- ・ベンチ 8 基設置。(H28. 5)
- ・待機列へ注意書きを掲示。



市役所前
<b>【未対応の課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・9 番線に手すりやいすがほしい。</li> <li>・市役所の西側バス停にベンチを設置してほしい。</li> <li>・時間つぶしをする施設がない。</li> <li>・1 番線が雨にぬれる。</li> <li>・風の吹きさらしがすごい。</li> <li>・BRT降車後、電光掲示板の時刻表が見えず、不便。</li> <li>・コンビニやカフェを併設してほしい。</li> <li>・待合所の入り口と椅子の向きを本館側に向けてほしい。</li> </ul>
<b>【対応済みの課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス待ちの列により、視覚障がい者ブロックを防いでいる。</li> <li>・トイレがどこにあるのかわからない。</li> </ul>

- ・待機列へ注意書きを掲示。
- ・トイレの案内板を設置。(H28. 8)



【市役所】注意書き

万代シティ
<b>【未対応の課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萬代橋付近は、寒い。</li> <li>・萬代橋の入口に待合室をつくってほしい。</li> </ul>

新潟駅前
<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRとBRTの乗換えが楽。</li> </ul> <b>【未対応の課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・待合室を設置してほしい。</li> </ul>

図 新バスシステム改善目安箱に寄せられた乗り換え地点の課題に関する意見(まとめ)

■データ等からの考察

- 新バスシステム改善目安箱では、各乗り換え地点の課題に関する意見が得られており、改善方策の検討に活用されている他、一部については改善が実施されている。

評価指標⑳	<b>乗り換え地点での時間の使い方</b>
	【解説】 乗り換え地点における時間の使い方の状況を確認する。

### ■評価の総括

- 新バスシステム改善目安箱では、乗り換え拠点整備により待ち時間が楽になったとの意見が得られた一方で、時間潰しをする施設がない、コンビニやカフェを併設すべきとの要望が得られた。
- 今後、さらなる意見収集の手法の検討を含めて、検討・評価を行う。

### ■期待される方向性

- 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。

### ■データ等

表 新バスシステム改善目安箱に寄せられた意見（時間の使い方に係る意見を全て抽出）

No.	年月日	意見
1	2015年9月27日	乗り換への待ち時間が長すぎる。 1時間に1本のバスに乗り遅れると、 <u>市役所前では時間潰しをする施設もない</u> 。（後略）
2	2015年10月5日	（前略） <u>コンビニやカフェなど併設し県外高速バス停にも利用すべき</u> 。日中の込み合いが心配なら早朝、夜間便限定だけでも利用すれば良いのでは。
3	2016年1月4日	◆良くなった点 全く無い。いいえ、一つだけよくなった点があります。 <u>歩く事が多くなり自分が健康となった</u> 。（ダイエットには良い）（後略）
4	2016年2月23日	◆良かった点 <u>乗り換え拠点が整備され、待ち時間が楽になった</u> 。 路線の説明が多くなり、以前よりわかりやすくなった。（後略）

### ■データ等からの考察

- 新バスシステム改善目安箱では、乗り換え拠点整備により待ち時間が楽になったとの意見が得られた一方で、時間潰しをする施設がない、コンビニやカフェを併設すべきとの要望が得られた。
- 今後、さらなる意見収集の手法の検討を含めて、検討・評価を行う。

評価指標⑳	<b>経路・便数の変更/新設路線におけるバス利用者数</b>
	【解説】経路や便数の変更に伴う利用者数の変化について確認します。

■評価の総括

- 西方面の寺尾線・大堀線や東方面の松浜線・河渡線等で、3月以降、前年度を上回る利用者数で推移しており、**増便した路線での利用者数の増が確認できる。**
- 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。**

■期待される方向性

- 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。

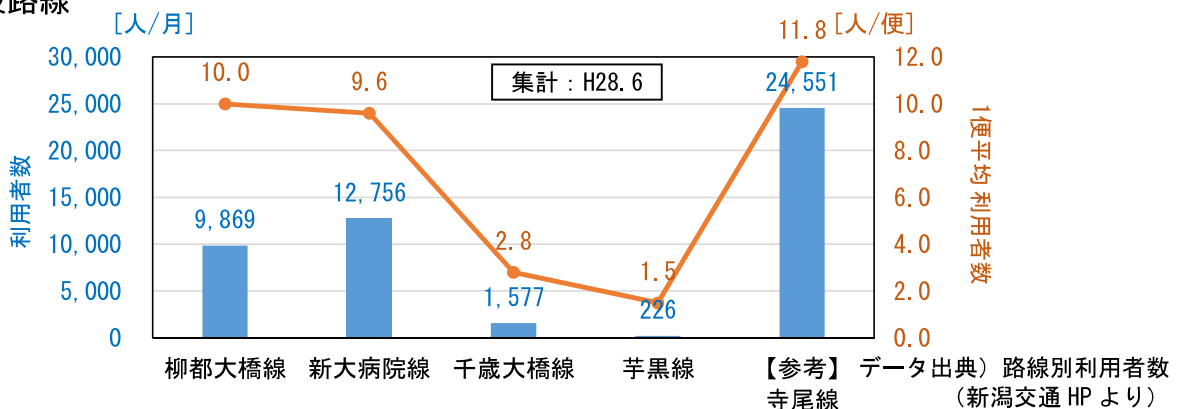
■データ等

①経路・便数の変更があった路線（他の路線と干渉しない区間を設定）

	路線名(区間)	開業前の利用者数(人)						開業後の利用者数(人)						前年度比伸率					
		H26年		H27年				H27年		H28年									
		11月	1月	2月	3月	4月	5月	11月	1月	2月	3月	4月	5月	11月	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)	11,101	10,587	10,054	11,195	11,409	10,440	9,677	10,389	10,064	13,134	12,806	12,048	-12.8%	-1.9%	0.1%	17.3%	12.2%	15.4%
	大堀線 (小針5丁目～坂井村上下)	23,624	22,497	21,291	23,618	22,458	22,939	20,448	21,798	21,255	26,802	25,054	24,977	-13.4%	-3.1%	-0.2%	13.5%	11.6%	8.9%
東方面	松浜線※ (山下ノ下中学前～松港橋)	73,017	64,409	57,021	63,523	66,264	65,791	63,091	63,113	60,151	76,297	74,444	71,661	-13.6%	-2.0%	5.5%	20.1%	12.3%	8.9%
	河渡線 (長者町南以東)	58,562	58,086	53,334	57,454	57,969	56,718	56,778	57,667	54,800	64,116	64,878	62,728	-3.0%	-0.7%	2.7%	11.6%	11.9%	10.6%
	牡丹山・竹尾線 (月見橋～牡丹山三差路)	18,938	17,942	16,457	17,340	18,214	16,736	16,297	17,748	17,257	21,692	19,830	19,033	-13.9%	-1.1%	4.9%	25.1%	8.9%	13.7%

※開業前の松浜線は、新潟観光株が運行する「新潟駅～新潟空港」の利用者数分を補正。(H26.6月の7日間の計測をベース) データ出典) バス停別利用者数(新潟交通 HP より)

②新設路線



※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

■データ等からの考察

- 経路・便数の変更があった路線については、西方面の寺尾線・大堀線や東方面の松浜線・河渡線等で、3月以降、前年度を上回る利用者数で推移している。要因としては、増便したこと、新大西門行きが新設されたこと(西方面)、新潟駅経由となったこと(東方面)等が考えられる。
- 新設路線については、柳都大橋線・新大病院線が約10人/便と、寺尾線と同程度である。一方で、千歳大橋線・芋黒線は利用者数が著しく少ない。



評価指標②②	<b>郊外のバス乗降者数の変化（BRT区間を除く上位30位）</b>
	【解説】バス停利用者数の変化について、確認します。

■評価の総括

○BRTの開業によって、一部のバス停において利用者数が減少している一方で、利用者数が増加しているバス停もあり、**需要の変動が生じていることが確認できる。**

■期待される方向性

○乗り換え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。

■データ等

バス停名	開業後(H28.4)		開業前(H27.4)		開業前後の変化	
	利用者数	順位	利用者数	順位	利用者数の差	変化率
県庁前	27,445	1	24,727	1	2,718	1.11
イオンモール新潟南	19,020	2	15,196	4	3,824	1.25
新潟日報メディアシップ	16,549	3	1,724	200	14,825	9.60
明石一丁目	14,972	4	23,227	2	-8,255	0.64
上近江	14,647	5	14,634	6	13	1.00
江南高校前	14,588	6	14,859	5	-271	0.98
南高校前	13,548	7	12,008	8	1,540	1.13
新潟高校前	13,236	8	10,591	12	2,645	1.25
笹口二丁目	12,683	9	11,293	9	1,390	1.12
物見山	12,114	10	10,300	14	1,814	1.18
新潟中央高校前	12,066	11	無し	無し	-	-
北葉町	11,841	12	11,004	10	837	1.08
上山	10,991	13	8,954	19	2,037	1.23
北谷内	10,818	14	10,247	15	571	1.06
鳥屋野十字路	10,645	15	9,639	17	1,006	1.10
小針十字路	10,005	16	9,777	16	228	1.02
中央埠頭	9,846	17	4,949	70	4,897	1.99
宮本橋	9,702	18	7,873	22	1,829	1.23
堀の内	9,553	19	8,931	20	622	1.07
朝鮮学校前	9,476	20	7,516	30	1,960	1.26
浜松町	8,851	21	8,092	21	759	1.09
昭和町	8,569	22	7,810	26	759	1.10
原の台	8,486	23	12,026	7	-3,540	0.71
新大入口	8,382	24	7,496	31	886	1.12
弁天橋	8,378	25	6,866	38	1,512	1.22
関屋本村	8,131	26	7,326	32	805	1.11
寺尾公園前	8,075	27	7,835	23	240	1.03
学校町三番町	8,053	28	9,597	18	-1,544	0.84
日和が丘	7,987	29	7,086	35	901	1.13
秋葉一丁目	7,825	30	5,962	53	1,863	1.31
万代町	3,937	105	20,663	3	-16,726	0.19
がんセンター前	4,908	77	10,660	11	-5,752	0.46
東堀通六番町	1,297	248	10,538	13	-9,241	0.12
附船町一丁目	6,095	51	7,827	24	-1,732	0.78
学校町一番町	廃止	廃止	7,812	25	-	-
鳥屋野中学入口	6,837	37	7,775	27	-938	0.88
大形本町三丁目	7,572	32	7,553	28	19	1.00
新潟商業高校前	7,824	31	7,548	29	276	1.04

■データ等からの考察

■バス停利用者増加の要因

○新潟日報メディアシップ  
新たに乗り換え地点として整備されたため

○中央埠頭  
乗り換え地点として設定されるとともに、東新潟方面の郊外線から万代高校前まで行けなくなった高校生が利用している可能性がある

■バス停利用者減少の要因

○万代町  
経由する路線が減少したため

○がんセンター前  
バス利用者が並行する萬代橋ラインの白山駅前バス停へシフトした可能性がある

○東堀通六番町  
女池線、長潟線の起終点ではなくなったため

※BRT区間を除く上位30位  
※起終点を除く

※赤字：開業後に利用客数が1.5倍以上となったバス停  
※青字：開業後に利用客数が0.5倍以下となったバス停

データ出典）バス停別利用者数（新潟交通 HP より）



評価指標⑳	<b>運賃收受の円滑性（運賃支払い方法の内訳）</b>
	【解説】 運賃精算手法の変化について、その動向を確認します。

■評価の総括

○H28.6時点で、ICカード（りゅーと、Suica等）の精算割合は約8割を占めている。  
 ○りゅーとの精算割合は、H26年からH27年にかけては横ばいであったが、新バスシステムの開業によりH27年からH28年にかけては増加している。

■期待される方向性

○運賃支払いの円滑性確保に向けて、運賃精算手法（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。

■データ等

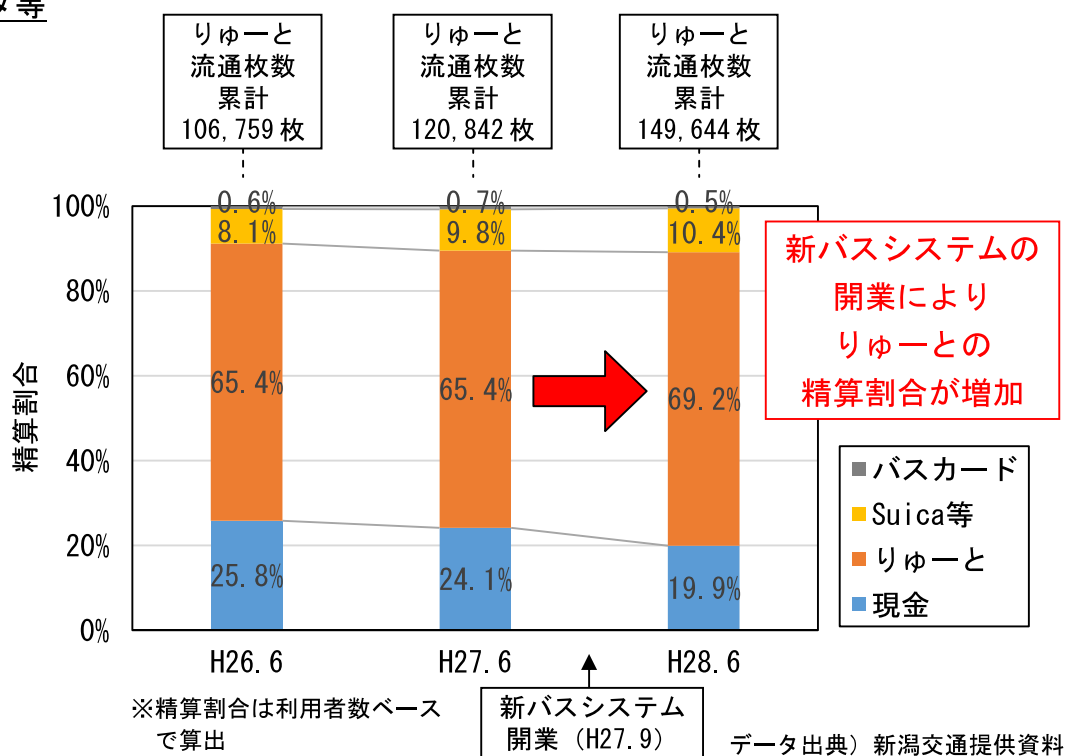


図 運賃支払いの精算割合の推移

■データ等からの考察

- H28.6時点で、ICカード（りゅーと、Suica等）の精算割合は約8割を占めているが、依然として、約2割は現金による精算である。
- りゅーとの精算割合は、H26年からH27年にかけては横ばいであったが、新バスシステムの開業によりH27年からH28年にかけては増加している。
- Suicaの精算割合は、微増傾向である。
- シニア半割の導入により、りゅーとの精算割合が更に増える可能性がある（9月5日現在のシニア半わり受付人数：約5,100人、うち、新規りゅーと購入者数：813人）。

評価指標⑭	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
	【解説】まち割 60 の適用者数と、そのうちのりかえ現金カードの適用者数の状況を確認します。

■評価の総括

○ほぼ全てのバス利用者が、りゅーとによる精算を実施しており、のりかえ現金カードの利用者は限定的である。

■期待される方向性

○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。

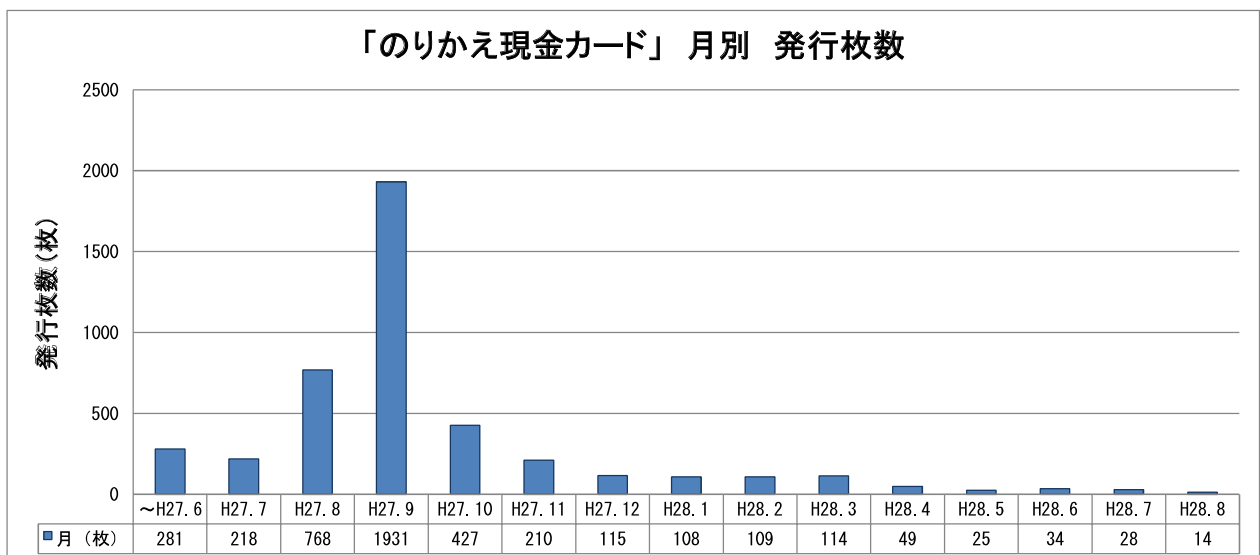
■データ等

表 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

月日	①まち割60適用者数	②のりかえ現金カード利用者数 (推計値)		③りゅーと利用者数 (①-②)	
H27年 11月1日(日)	1,183	12	1.0%	1,171	99.0%
H27年 11月12日(木)	2,302	13	0.6%	2,289	99.4%
H27年 11月26日(木)	2,634	29	1.1%	2,605	98.9%

データ出典)新潟交通提供資料

※のりかえ現金カードの利用者数は、新潟駅前、駅前通り、万代シティ、本町、古町、市役所前、青山における集計値



データ)新潟市への申し込み状況(平成28年8月末時点)

■データ等からの考察

- 各日とも、まち割 60 適用者数に占めるのりかえ現金カード利用者数の割合は約 1%と、非常に少ない値となっている。
- まち割 60 適用者のほとんどは、りゅーとによる精算を行っている。
- のりかえ現金カードの発行枚数は、開業時(H27.9)は2,000枚/月程度であったが、H28.8は14枚/月と、ごくわずかとなっている。