

平成 29 年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

開業 2 年目(H28.9～H29.8)
【資料編】

評価指標実績データ

本資料は新潟市と新潟交通(株)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や住民バスや、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おりません。なお、実績データについてはデータ元からの提供資料をもとに新潟市で算出しています。



NIIGATA CITY
BUS RAPID
TRANSIT

| | |
|---------------|---|
| 評価指標 実績データ | 運行事業協定に基づく運用 |
| | 【確認事項】運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数の下限値である 957.7 万 km/年を上回っているかについて確認します。 |

■データ等からの考察

○開業以降、2年目も年間走行キロ数が計画値※である 957.7 万 km/年を上回っている

(平成 27 年度 : 965.6499 万 km/年 平成 28 年度 : 965.6497 万 km/年)。

※計画値は、市と新潟交通㈱が締結した運行事業協定において、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。

■データ等

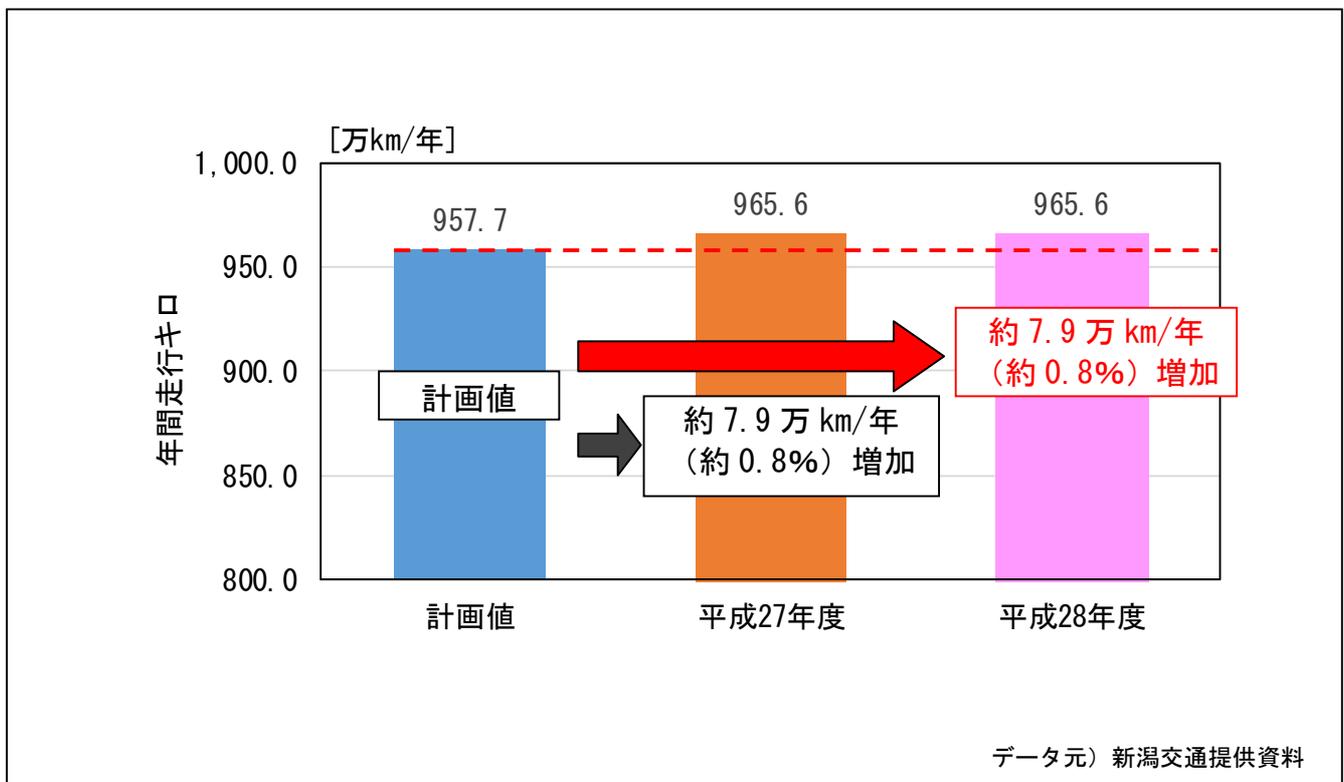


図 開業前後での年間走行キロ数の変化

【指標から見えること】

○本事業を取り組むにあたって市と新潟交通㈱で締結した「新バスシステム事業にかかる運行事業協定」において、年間走行キロ 957.7 万 km/年以上になっていることを確認しています。

※計画値として運行事業協定で定めた年間走行キロ数は、事業開始前年度のキロ数を確保することを前提としています。

| | |
|-------|-------------------------------|
| 評価指標 | 新潟市内のバス利用者 |
| 実績データ | 【確認事項】新潟市内の年間バス利用者数について確認します。 |

■データ等からの考察

○開業前のバス利用者数である 19,855 千人/年が、開業以降、2 年目においても増加傾向を維持している（開業 1 年目：20,005 千人/年 開業 2 年目：20,798 千人/年）。

■データ等

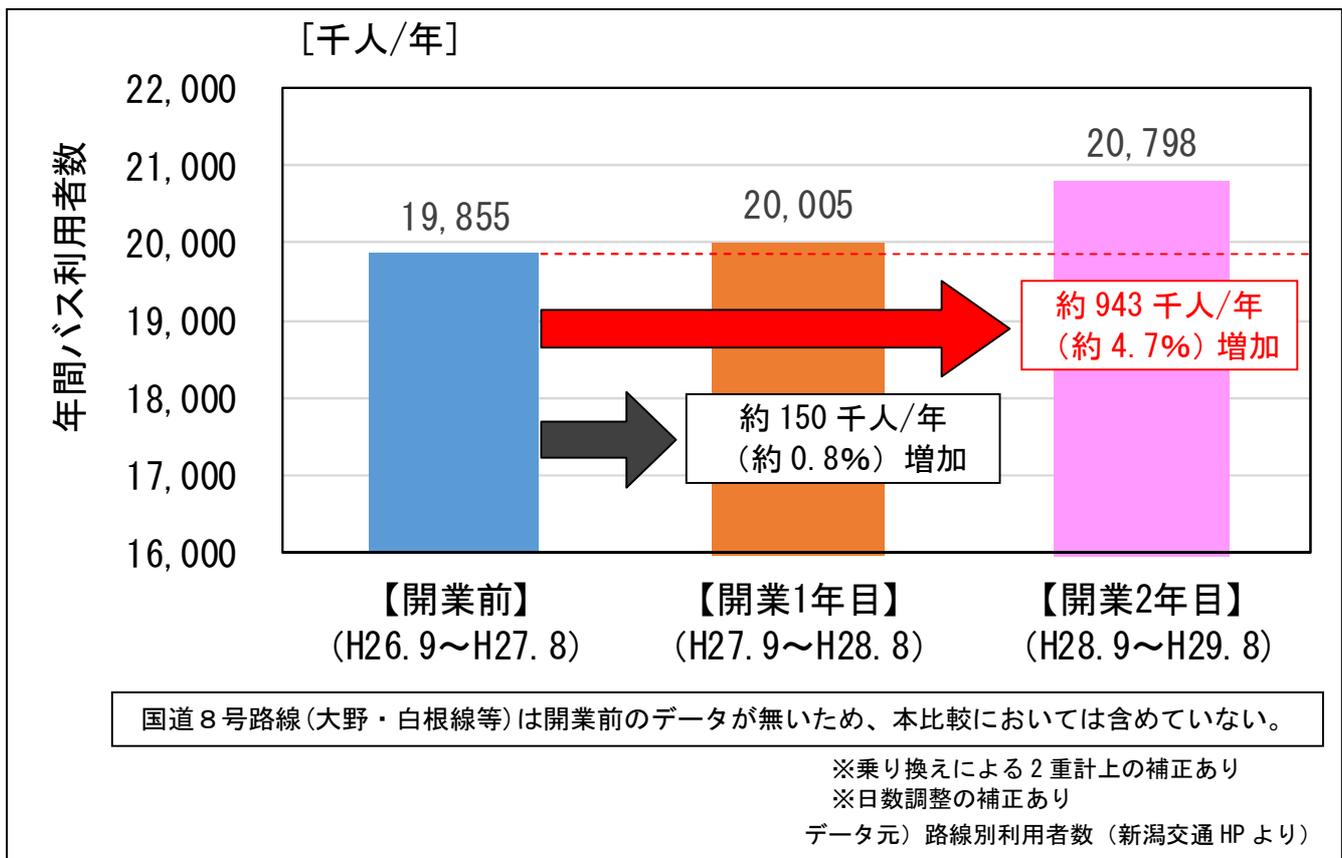


図 開業前後での年間バス利用者数の変化 (乗り換え利用等補正後)

| | 開業 1 年目 | 開業 2 年目 | 増減 | 2 年目伸率 |
|----------|-----------|-----------|---------|--------|
| 年間バス利用者数 | 22,914 千人 | 23,489 千人 | +575 千人 | +2.5% |

国道 8 号路線 (大野・白根線等) を含む

※日数調整による補正あり

データ元) 路線別利用者数 (新潟交通 HP より)

上表 開業 1 年目と 2 年目の比較 (国道 8 号路線 (大野・白根線等) を含む)

| | |
|---------------|--|
| 評価指標 実績データ | 萬代橋断面のバス乗車密度 |
| | 【確認事項】 萬代橋断面でのバスの乗客密度から、輸送効率の状況を確認します。 |

■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2年目においては開業前比で1便あたり約6.7人増加しており、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。

■データ等

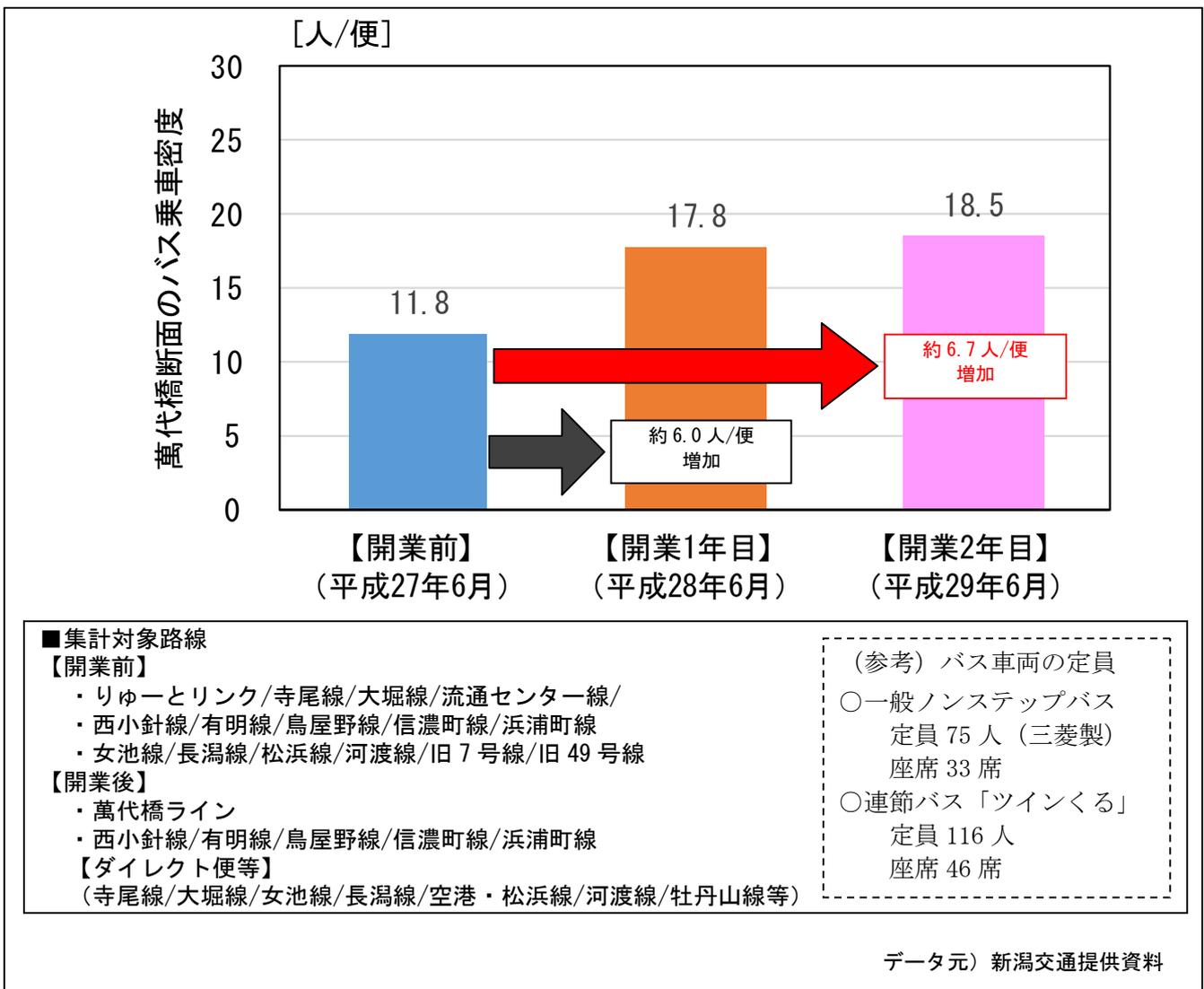


図 萬代橋断面のバス1台あたりの乗車密度 (平日)

【指標から見えること】
○まちなかで重複していた路線の集約を図ることによる運行の効率化を、1便当たりのバス乗車密度から輸送効率が適度に高まっていることで確認しています。

開業2年目の確認

| | |
|---------------|--|
| 評価指標 実績データ | BRT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、乗り換え利用者数の影響を除いて確認します。 |

■データ等からの考察

○開業前の5,761千人/年に対して、1年目は5,611千人/年と、約150千人/年（約2.6%）の減少となっていたが、2年目は5,976千人/年と、約215千人/年（約3.7%）の増加に転じている。

■データ等

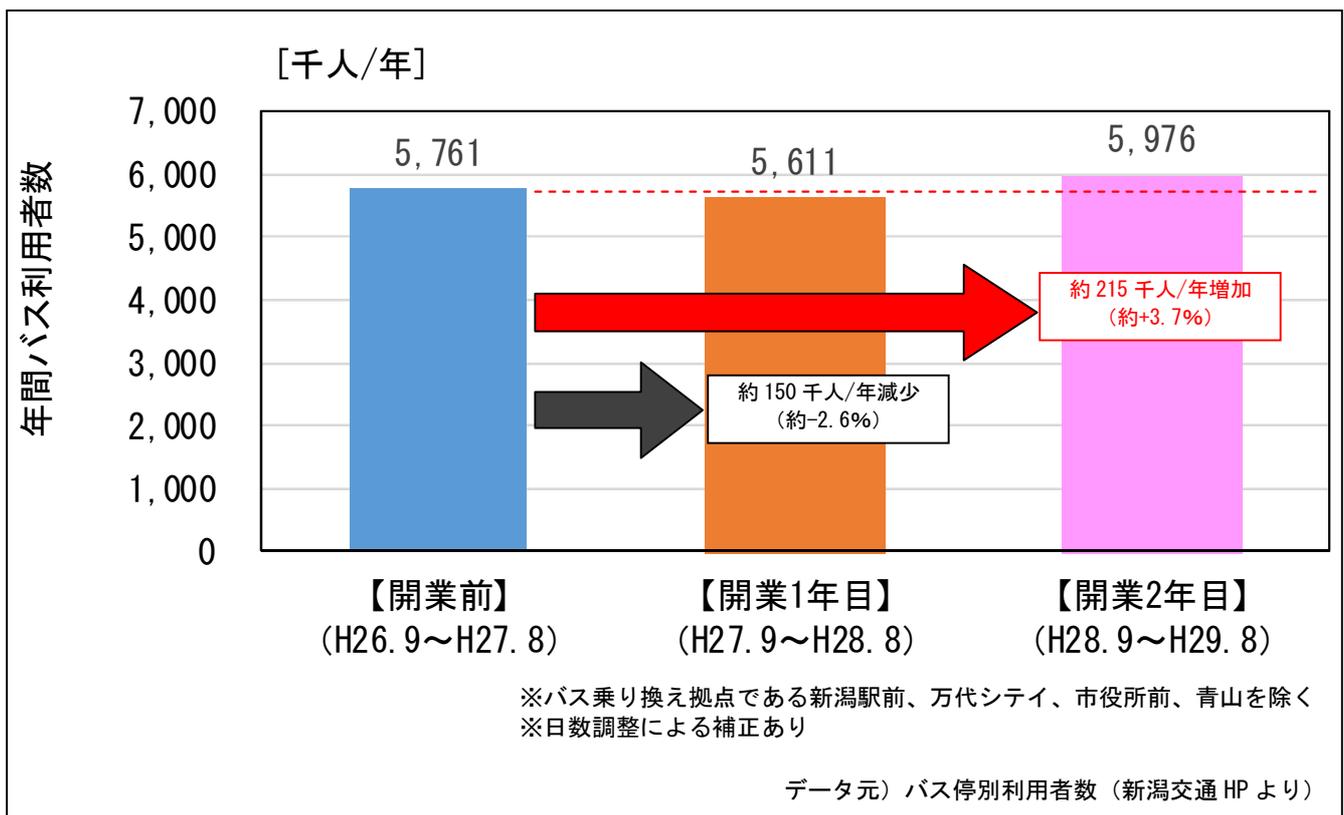


図 BRT区間のバス利用者数

| | |
|---------------|---|
| 評価指標 実績データ | BRT区間内におけるバス停別利用者数 |
| | 【確認事項】BRT区間における各バス停の利用者数の動向について、乗り換え利用者で大幅に増えたバス停を除いて確認します。 |

■データ等からの考察

○白山浦から関屋大川前間での、開業後におけるバス停利用者数の増加が確認されている。特に白山駅前、第一高校前のバス利用者が大幅な増加傾向にある。

○ほとんどの区間において、開業1年目と比較し、開業2年目は増加傾向にある。

■データ等

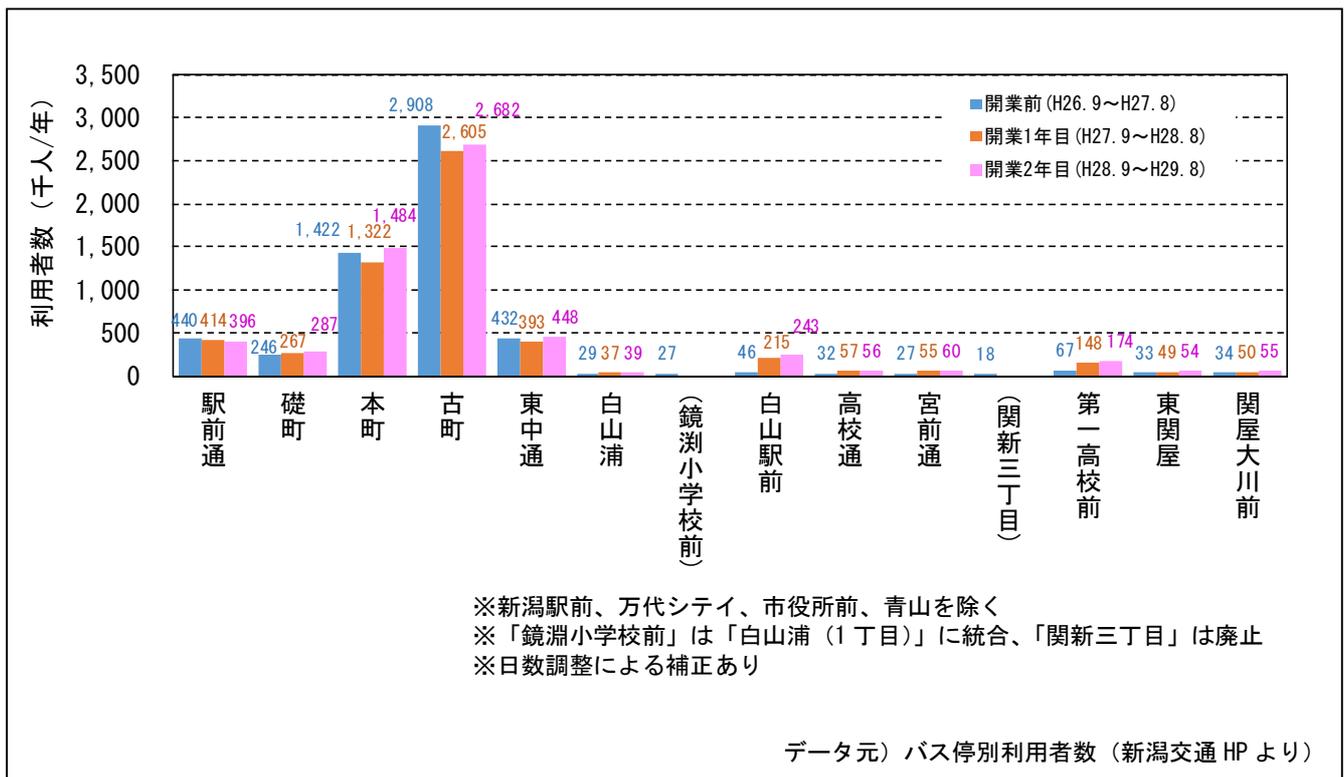


図 BRT区間内におけるバス停別利用者数

【指標から見えること】

○本事業によりBRT区間の各バス停別の利用者数の変化を確認することで、BRTによる変化についての基礎資料とします。

| | |
|-------|-----------------------------|
| 評価指標 | BRTの定時性 |
| 実績データ | 【確認事項】BRTの定時運行の状況について確認します。 |

■データ等からの考察

○BRT（萬代橋ライン）は幹線路線として求められる高い定時性を維持している。

■データ等

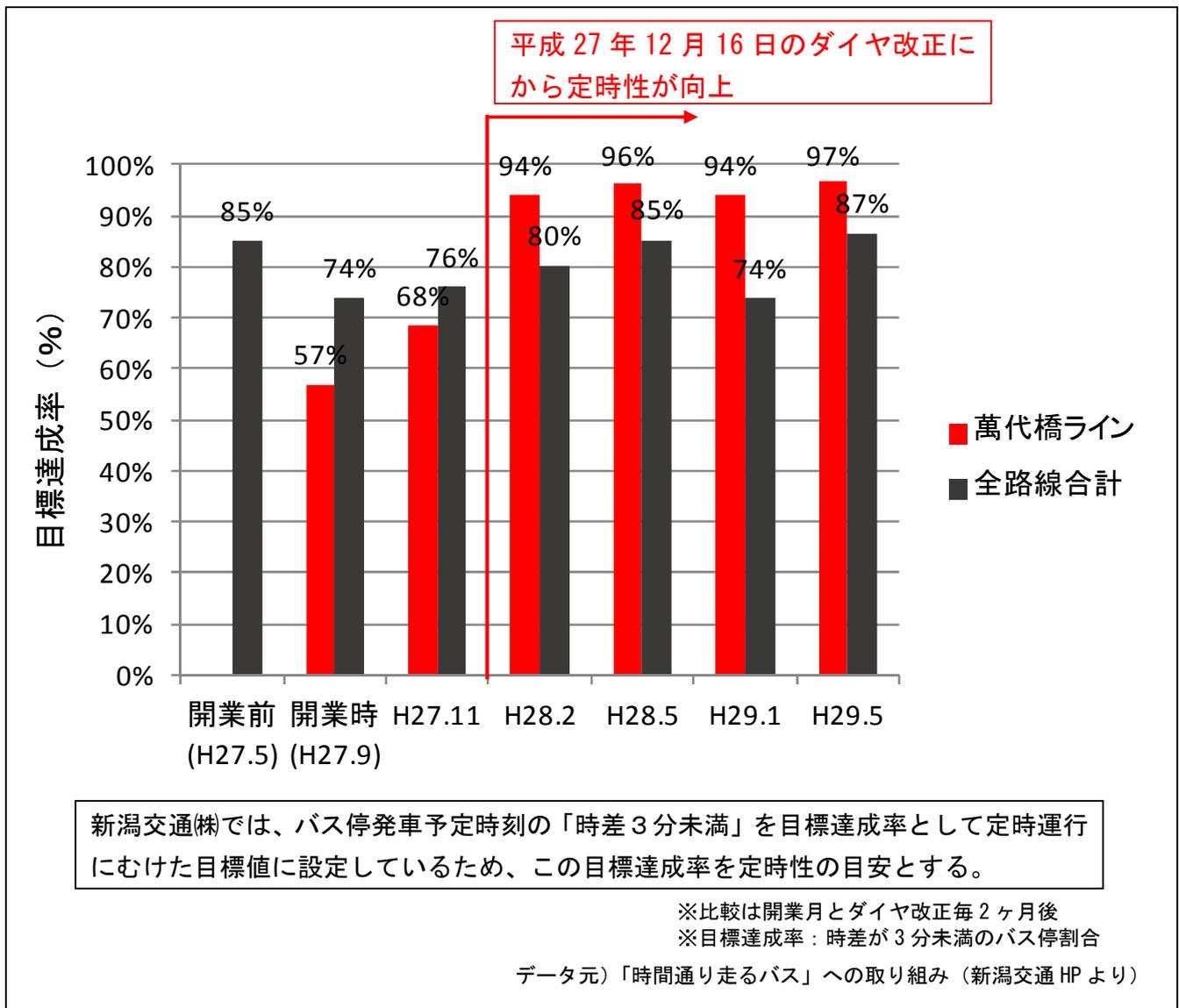


図 定時運行にむけた目標達成率の比較

【指標から見えること】

○BRTによるサービス強化の一つとなる信頼度につながる定時性について、全路線合計値と比較して確認します。

| | |
|-------|--------------------------------------|
| 評価指標 | BRTの速達性 |
| 実績データ | 【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。 |

■データ等からの考察

〇2年目は速達性向上に向けた取り組みとして、専用走行路の設置を目指し、路上バス停を設置した社会実験を実施した。

■データ等

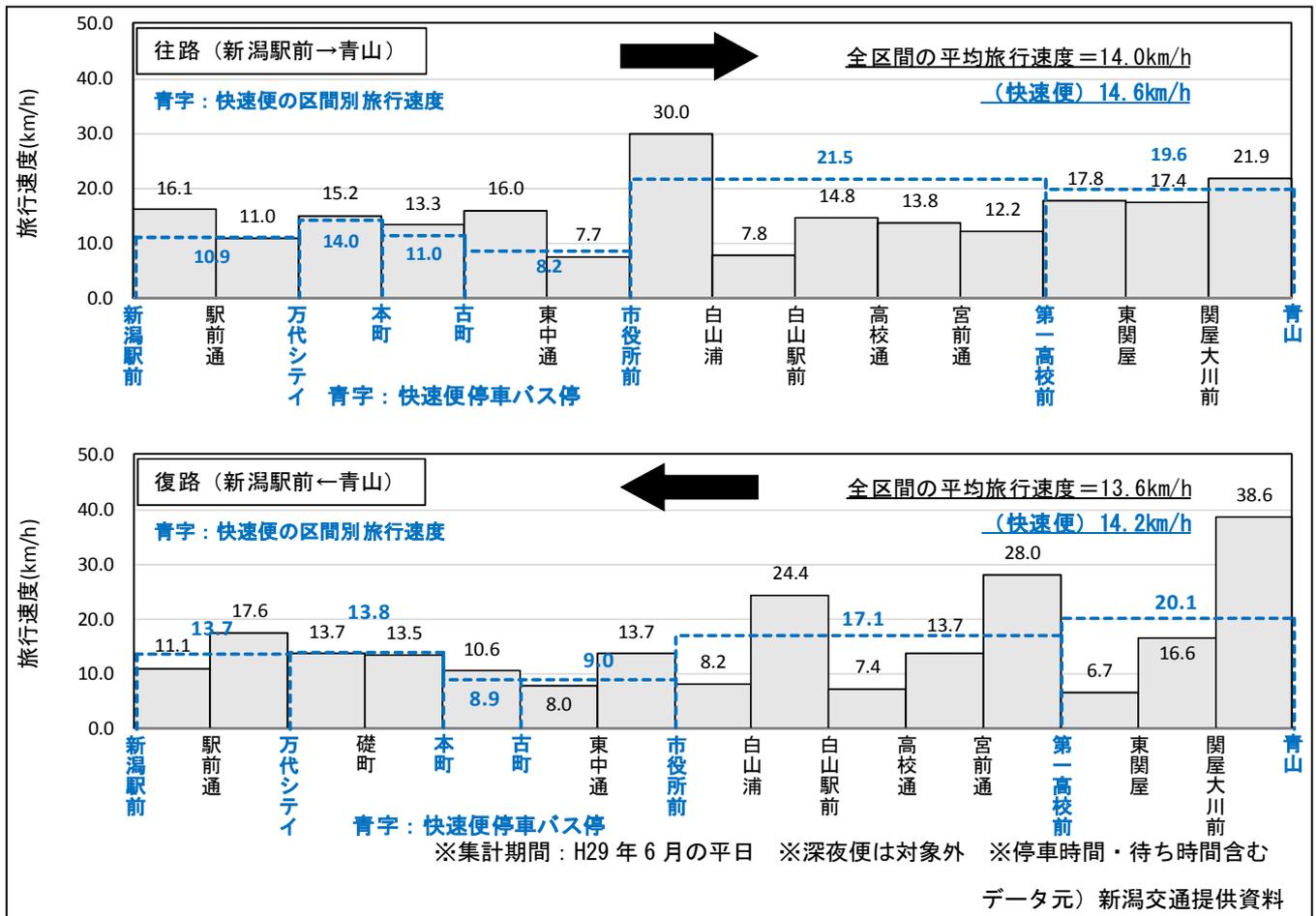


図 BRT (万代橋ライン) の区間別旅行速度

【指標から見えること】

〇BRTの公共交通としてのサービスの観点から、速達性についてバス停間の旅行速度を確認しています。

参考

《2年目の取り組み：路上バス停設置に係る社会実験の実施》



| | |
|---------------|--|
| 評価指標 実績データ | 連節バスの運賃收受の円滑性 |
| | 【確認事項】連節バスの2列降車の効果について、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。 |

- ・開業2年目は、事象変化がないため調査の必要がありませんでした。
- ・なお、1年目時点の検証と他都市で実施している取組事例を下記に紹介します。

■データ等からの考察

- 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）。

■データ等

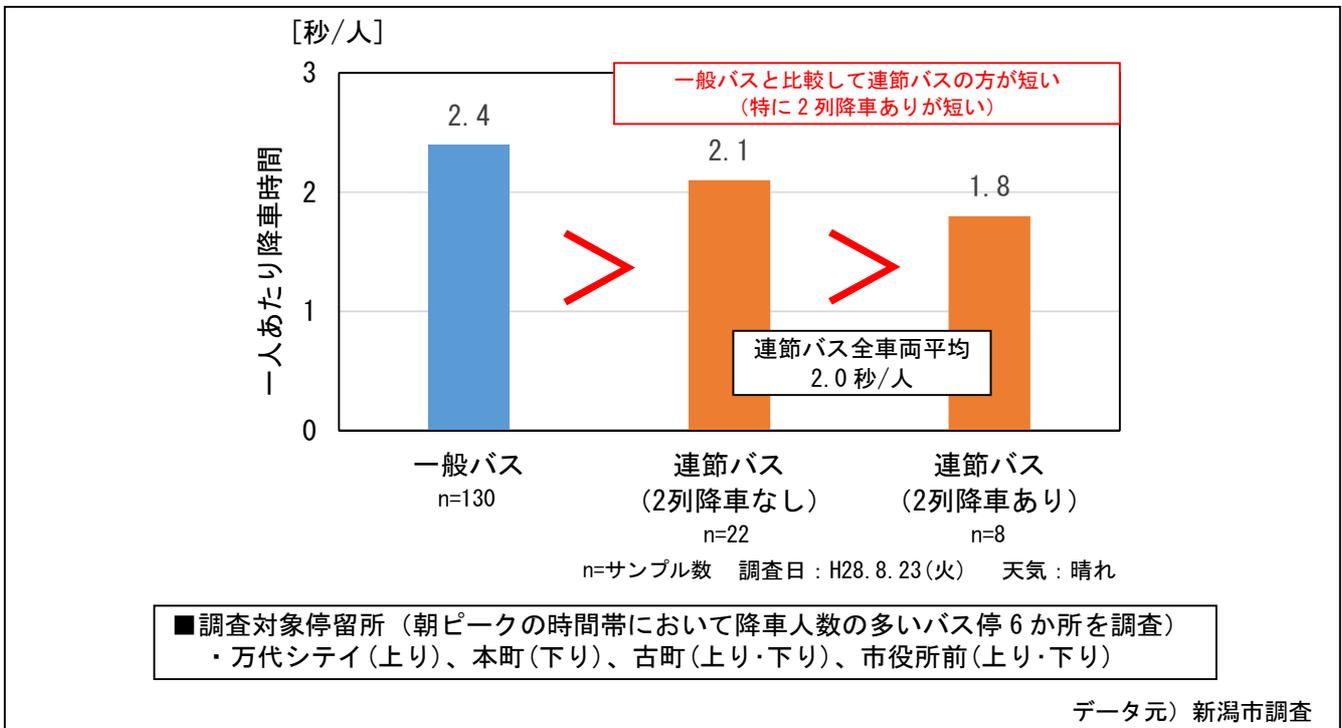


図 一人当たり降車時間の比較【一般バス×連節バス】

参考

《他都市の取組事例：西日本鉄道(株)連節バスの後扉降車》

ICカード(定期) 限定

| | |
|-------|---------------------------------|
| 評価指標 | 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） |
| 実績データ | 【確認事項】連節バス車両の走行性能について確認します。 |

■データ等からの考察

○開業2年目も開業1年目と変わらず、連節バスは天候等に関わらず、確実に走行し機能を発揮している。

○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できる。（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。）

○平成29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。

■データ等

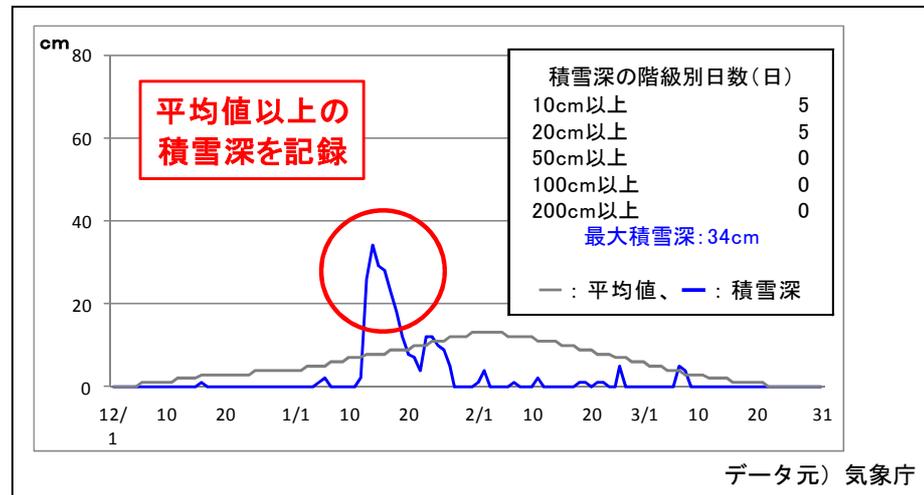


図 H28年12月～H29年3月の積雪深

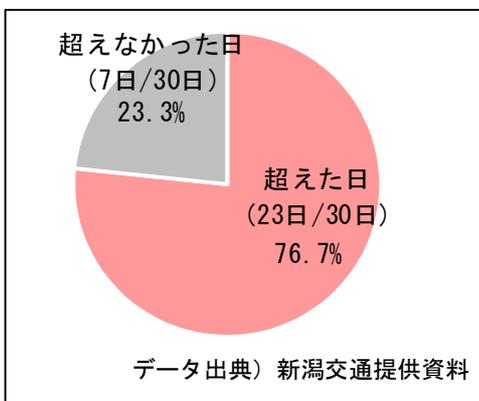


写真 積雪時期の連節バス走行状況 (H28.1撮影)

図 連節バスの最大乗車人数が一般バスの実質最大人員を超えた日数の割合(平成29年6月)

| | |
|---------------|--|
| 評価指標 実績データ | バス停（駅）や車両の分かりやすさ |
| | 【確認事項】バス利用者にとって分かりやすく、便利で快適な公共交通とするために導入した、高い明示性を発揮するトータルデザイン（一連の行動をデザインを通じて結びつけること）の効果を確認します。 |

■データ等からの考察

○新たに整備したバス停施設の評価は「良い」とする意見が多い。
 ○BRT（萬代橋ライン）の一般バスのわかりやすさ、快速便の停車バス停の情報などの改善点を確認した。

■データ等

| 施設 | 「良い」とする意見 | 「改善を要す」とする意見 |
|------------|---|---|
| 車両 | ・連節バスはシンボリックであり、朱色が際立つ。 | ・BRT（萬代橋ライン）を運行する一般バスは工夫されているが、他路線を運行するバスと瞬時に判別することが困難。 ・快速便と普通便の区別が難しい。 |
| 結節点 | ・BRTの「新潟駅前」は他のバス停と分離されており、特別感がある。 ・「市役所前」はしっかりと整備されている。 ・「青山」は商業施設と連携した良い例。 | ・「青山」は乗り換え距離が長くバス停としての統一感が少ない。 |
| BRT 駅（バス停） | ・朱色で統一されたバス停表示は分かりやすい。 | ・快速便と普通便が同デザインのバス停に停まるのが分かりづらい。 |
| 案内表示 | ・遠方から初めて来ても迷わずにバスを利用できた。 ・デザインに統一感がある。 | ・「青山」、「市役所前」、「新潟駅前」に限らず、BRT快速便が停車する停留所に運行情報があると良い。 ・BRTに比べ、その他路線が旧来のままで分かりづらい。 |

上表 新潟市を来訪した他県のバス事業者（4社）の意見

【指標から見えること】

○BRTの公共交通としてのサービスの観点のうち、“分かりやすさ”について、BRTに取り入れたトータルデザインの効果を確認しています。

参考

《2年目の取り組み：カラー式行先表示機（新型車両）の導入》



萬代橋ライン（BRT）一般バスのわかりやすさの向上

| | |
|-------|------------------------------|
| 評価指標 | バスの正着性 |
| 実績データ | 【確認事項】BRT区間のバス車両の正着状況を確認します。 |

- ・開業2年目は、事象変化がないため調査の必要がありませんでした。
- ・なお、1年目時点の検証と今後期待できる取り組みを下記に紹介します。

■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 69.8%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。

○バス停留所にバスを近づけることができる正着誘導縁石の普及も含め、更なる改善にむけた取り組みを進めていく。

■データ等

| 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) | 46 | 85 | 96.9% | 100.0% | 100.0% | — | 95.3% | — |
| 万代シティ(上り) | 35 | 125 | 48.1% | 50.0% | 0.0% | 73.9% | 34.9% | 51.2% |
| 万代シティ(下り) | 69 | 147 | 47.2% | 91.3% | 26.1% | 89.5% | 25.0% | 55.6% |
| 古町(下り) | 62 | 161 | 80.3% | 95.5% | 64.7% | 95.7% | 74.0% | 81.0% |
| 白山駅前(上り) | — | 119 | 67.2% | — | — | — | 55.8% | 88.1% |
| 白山駅前(下り) | — | 119 | 67.2% | — | — | — | 61.7% | 70.8% |
| 青山(乗車場) | 44 | 87 | 80.9% | 100.0% | 90.9% | — | 77.8% | 16.7% |
| 青山(降車場) | 22 | 80 | 84.3% | — | — | 95.5% | 100.0% | 81.0% |
| 8 停留所平均 | | | 69.8% | 93.8% | 65.9% | 88.5% | 62.6% | 69.6% |

正着率：離隔距離が 50cm 以下であったバスの割合

※サンプル数：計測した乗降口の数
 ※黄色着色は平均(69.8%)以上を示す。
 ※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車することができる距離として50cmを設定。

調査日：H28.9.1(木) 天気：晴
 H29.1.19(木) 天気：晴時々曇り
 データ元) 新潟市調査

上表 バスの正着率(50cm 以下)

参考

《今後期待できる取り組み：
 正着誘導縁石（バス停留所にバスを近づけることができる縁石）》



写真 秋葉区内に設置したバリアレス縁石

日本交通計画協会と連携し、バス停留所にバスを近づけることができる縁石を秋葉区役所前、程島 SC バス停に設置し、平成 29 年 3 月から秋葉区バスの路線内で供用開始。今後、詳細を検証しながら、取り組みを推進していきます。

| | |
|-------|--------------------------------------|
| 評価指標 | ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数 |
| 実績データ | 【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。 |

■データ等からの考察

○ダイレクト便運行路線において、乗り換え便の平均乗車人数が増加していることから、バス利用者に乗り換えへの抵抗が少なくなりつつある。

■データ等

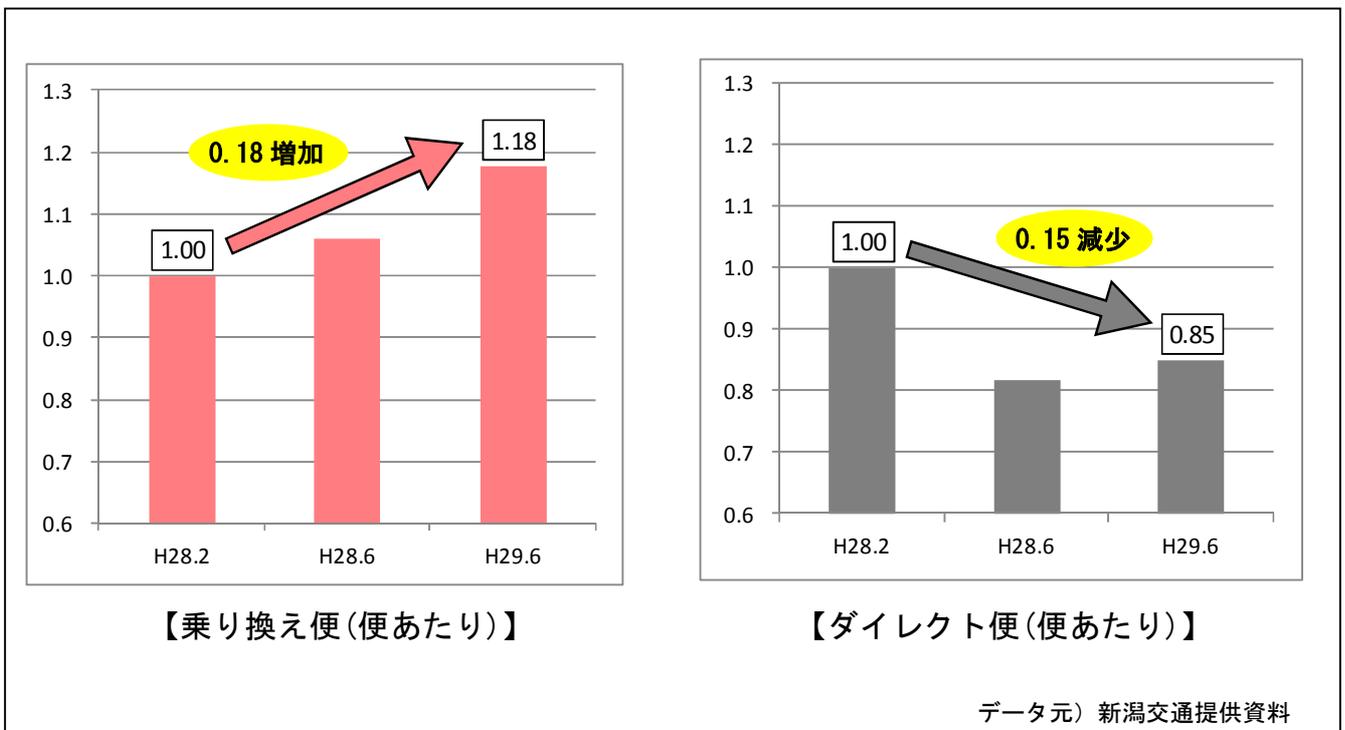


図 乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率
 ※H28.2を1.00としたとき

【指標から見えること】

○BRT開業により生じた乗り換への定着について、乗り換えが必要な乗り換え便と、乗り換えが不要なダイレクト便の1便あたりの平均乗車人数を、増減の伸率により確認します。

| | |
|-------|-----------------------------|
| 評価指標 | 鉄道との接続性 |
| 実績データ | 【確認事項】 鉄道と路線バスとの接続状況を確認します。 |

■データ等からの考察

○開業以降2駅の駅前広場に新たに路線バスが乗り入れるなど、鉄道との乗り換えやすさが向上している。

○白山駅においては、接続時間 10 分以内の割合が平日は 80%以上となっており、そのうち、通勤・通学時間帯及び帰宅時間帯はすべての便で確保されていることから、鉄道とバス(萬代橋ライン)の乗り換え時間が考慮され、結節点機能は高いといえる。

■データ等

| | | |
|---|--|--|
| <p>・白山駅(開業時～)</p>  <p>[乗入路線] BRT(萬代橋ライン) 大野・白根線・青陵ライナー</p> | <p>・内野駅(H29.3～)</p>  <p>[乗入路線] 大堀線・黒鳥線</p> | <p>・亀田駅(H29.3～)</p>  <p>[乗入路線] 亀田・横越線・長湯線</p> |
|---|--|--|

写真 新たに路線バスが乗り入れた駅前広場の状況

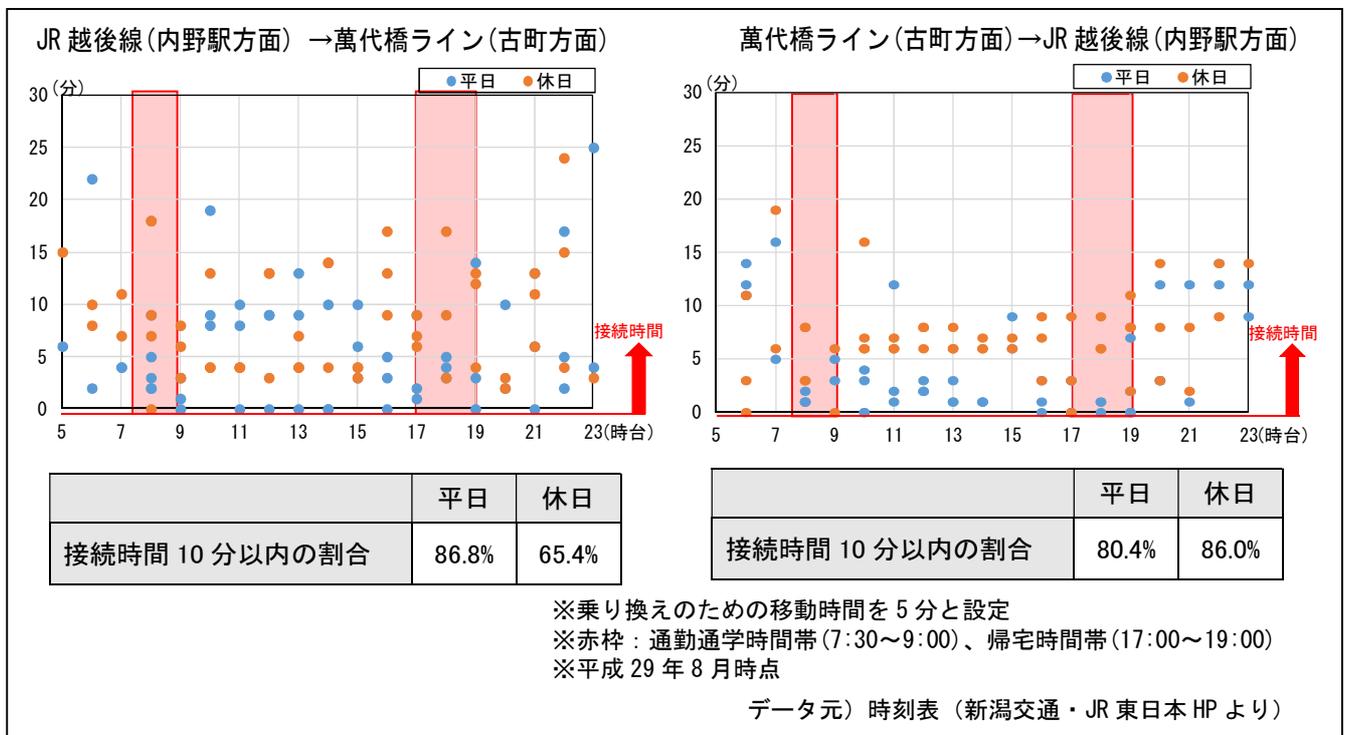


図 白山駅の JR 越後線と萬代橋ラインの乗り換え接続時間

参考 << 白山駅前バス停の利用者数 >>
 開業前1年間：4.6万人 開業1年目：21.5万人 開業2年目：24.3万人
 ※日数調整による補正を行っている。 データ出典) バス停別利用者数(新潟交通HPより)

| | |
|-------|---------------------------------------|
| 評価指標 | 乗り換え地点におけるバス同士の接続性 |
| 実績データ | 【確認事項】青山結節点でのBRTと郊外線のダイヤ上の接続状況を確認します。 |

■データ等からの考察

○青山結節点においては、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、特に、通勤・通学時間帯及び帰宅時間帯はすべての便で接続性が確保されており、バス相互での乗り換え時間が考慮されている。

○また、すべての便が15分以下の乗り換え時間となっている。

■データ等

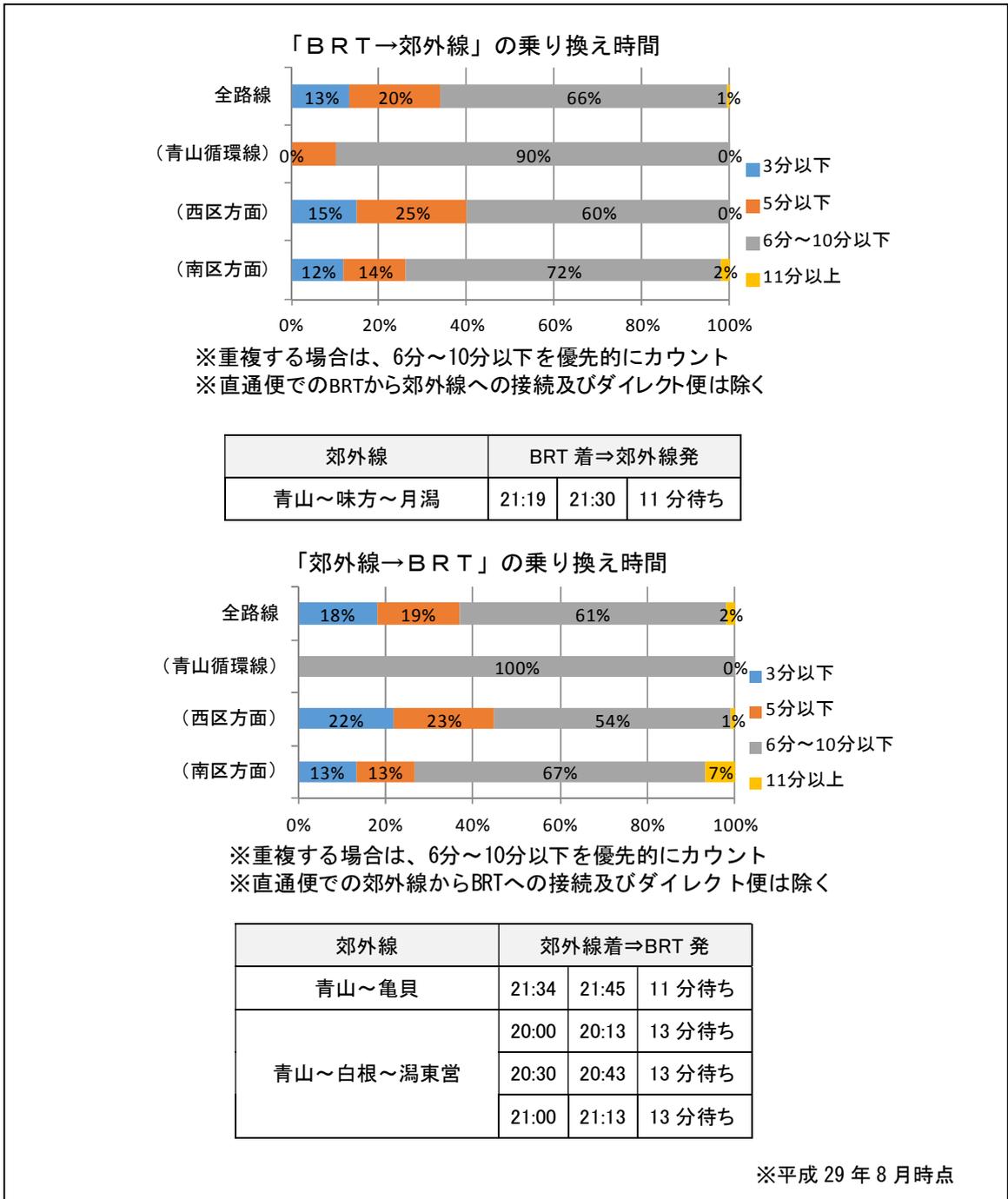


図 BRT（萬代橋ライン）と郊外線の乗り換え時間【青山・平日】

データ元）時刻表（新潟交通より）

| | |
|-------|--|
| 評価指標 | 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） |
| 実績データ | 【確認事項】 乗り換え人数について、まち割 60 の適用者数の推移を確認します。 |

■データ等からの考察

○2 年目以降も、適用者数・割合ともに下がっておらず、乗り換え利用は定着してきているといえる。
 ○H28.4 以降は、まち割 60 適用者数は 50,000 人/月程度（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され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。

■データ等

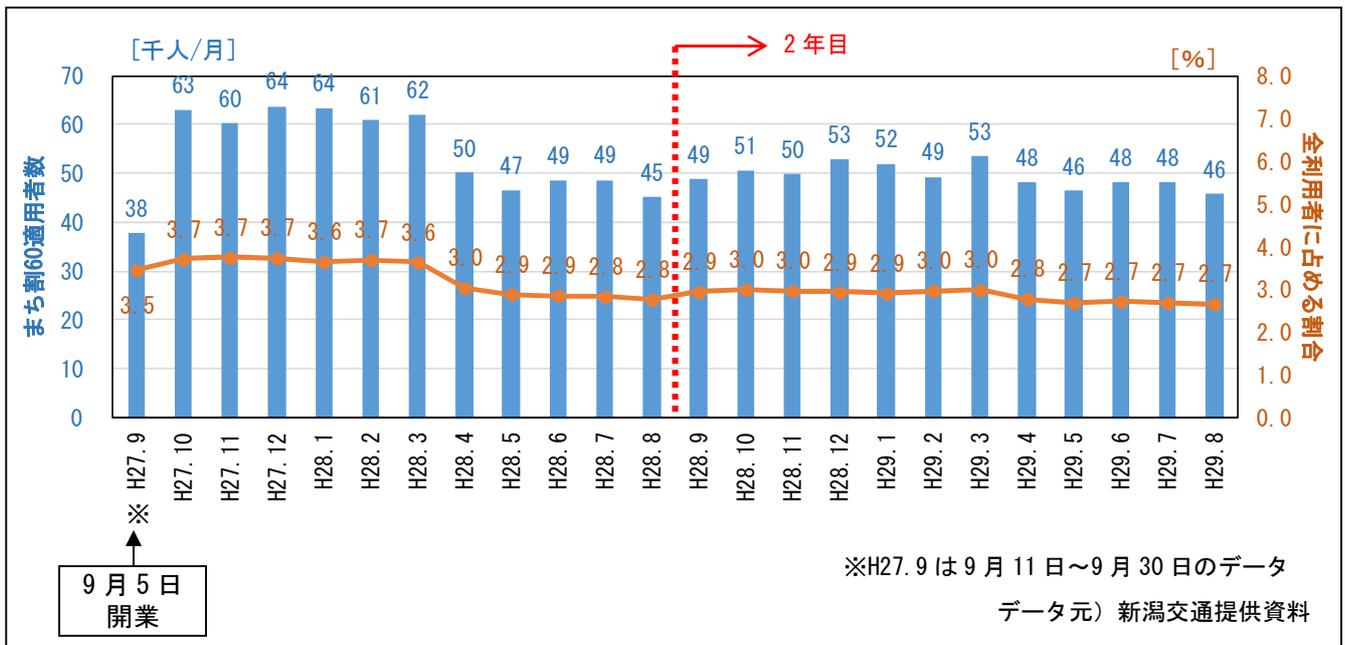


図 まち割 60 適用者数の推移 (全路線計)

【指標から見えること】

○BRT開業により生じた乗り換えの定着について、乗り換えが必要な乗り換え便に乗車し、まち割 60 が適用となった利用者数及び割合について確認しています。
 ※「まち割 60」とは、これまで直通で行けた路線で、新たに乗り換えになった路線について、一定条件のもとで乗り換えても開業前と同様の運賃となるよう 2 乗車目の精算時に割り引かれる新潟交通(株)のサービスの事。

| | |
|-------|---------------------------|
| 評価指標 | 乗り換え地点の課題 |
| 実績データ | 【確認事項】 乗り換え地点における課題を確認する。 |

■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、また、改善も図られている。

■データ等

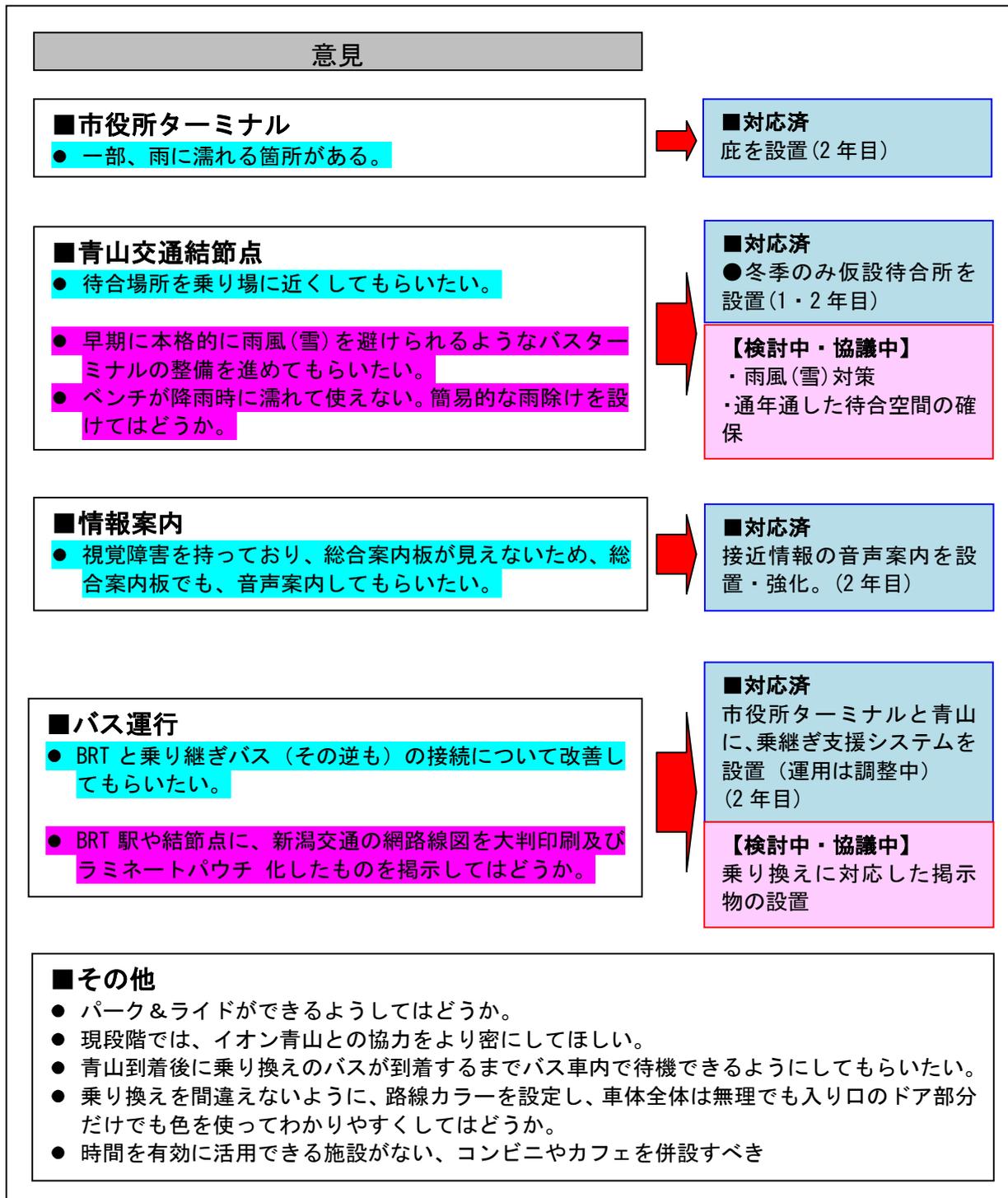


図 乗り換え地点の課題に関する意見(まとめ)と対応

| | |
|-------|----------------------------------|
| 評価指標 | 乗り換え地点での時間の使い方 |
| 実績データ | 【確認事項】 乗り換え地点における時間の使い方の状況を確認する。 |

・開業2年目に実施した取り組みを下記に紹介します。

■データ等からの考察

○開業2年目においては、市役所ターミナルでの乗り換え利用者に向け、周辺の散策マップを作成・配布し、新たな時間の使い方を提案。

■データ等

参考

《2年目の取り組み：市役所ターミナル周辺散策マップ》



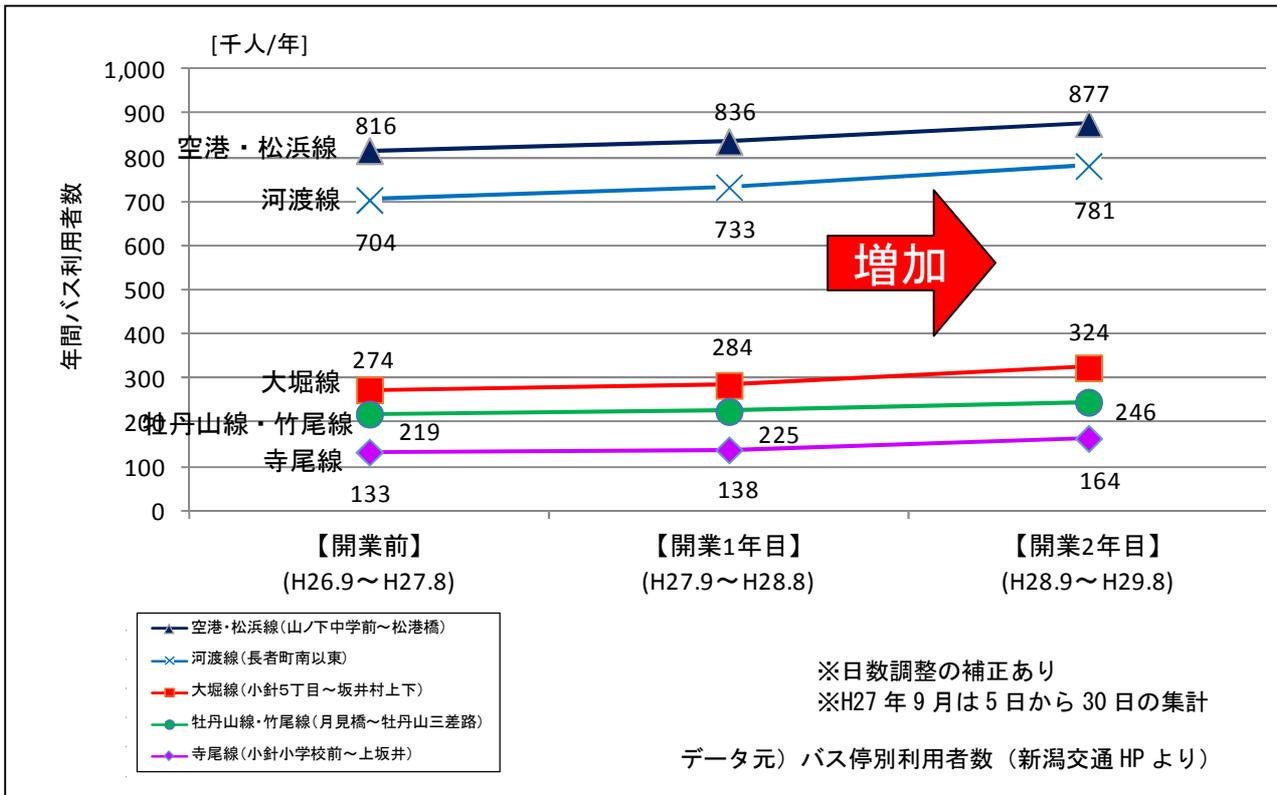
市役所ターミナル待合所に周辺の散策マップを掲示・配布
(配布枚数 8月10日～11月9日 240枚)

| | |
|-------|---|
| 評価指標 | 乗り換え路線のうち、開業前後で経路変更のない区間におけるバス利用者数 |
| 実績データ | / 新設路線におけるバス利用者数 【確認事項】 乗り換え路線のうち、新バスシステム開業前後で経路変更のない区間と新設路線の利用者数の変化について確認します。 |

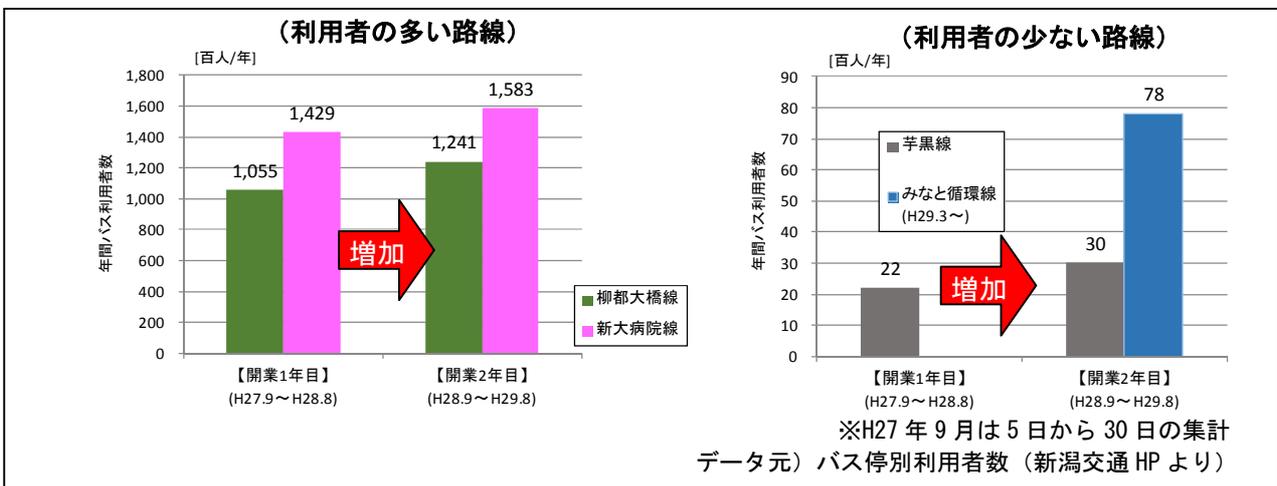
■データ等からの考察

- 開業以降、郊外路線の利用者数は堅調に増加傾向にある。
- 新設路線の利用者数は増加しているが、利用者が多い路線と少ない路線を確認。

■データ等



上表 郊外路線の年間バス利用者数の推移
(新バスシステム開業前後で経路変更がなく、且つ他の路線と重複運行がない区間)



上表 新設路線の年間バス利用者数の推移

| | |
|-------|-----------------------------|
| 評価指標 | 郊外のバス乗降者数の変化（BRT区間を除く上位30位） |
| 実績データ | 【確認事項】バス停利用者数の変化について、確認します。 |

■データ等からの考察

○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。**

■データ等

| バス停名 | 開業前 (H26.9～H27.8) | | 開業1年目 (H27.9～H28.8) | | 開業2年目 (H28.9～H29.8) | | 開業前と 開業2年目の変化 | |
|-------------|----------------------|-----|------------------------|-----|------------------------|-----|------------------|------|
| | 利用者数 (人/月) | 順位 | 利用者数 (人/月) | 順位 | 利用者数 (人/月) | 順位 | 利用者数の差 (人/月) | 変化率 |
| 新潟日報メディアシップ | 22,264 | 195 | 209,973 | 3 | 200,048 | 3 | 177,784 | 8.99 |
| 中央埠頭 | 53,713 | 88 | 108,406 | 19 | 113,518 | 20 | 59,805 | 2.11 |
| 万代町 | 263,006 | 3 | 37,138 | 130 | 44,132 | 123 | -218,874 | 0.17 |
| がんセンター前 | 134,136 | 10 | 58,709 | 66 | 58,282 | 82 | -75,854 | 0.43 |
| 東堀通六番町 | 126,863 | 14 | 35,173 | 135 | 18,928 | 224 | -107,935 | 0.15 |

※開業後の起終点を除く
 ※日数調整の補正あり
 ※H27年9月は5日から30日の集計

※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

データ元）バス停別利用者数（新潟交通 HP より）

上表 乗降者数がBRT区間を除く開業前後上位30位のバス停のうち、大きな変化があったバス停

■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設定されたため
- 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

| | |
|-------|---------------------------------------|
| 評価指標 | 運賃收受の円滑性（運賃支払い方法の内訳） |
| 実績データ | 【確認事項】 運賃支払いの円滑性について、運賃精算手法の動向を確認します。 |

■データ等からの考察

○H29.6時点で、現金精算に比べて精算時間が有利な ICカード（りゅーと、Suica等）の精算割合は8割を超えている。
 ○ICカードの精算割合は、開業前のH26年からH27年にかけては横ばいであったが、開業以降、増加傾向となっている。

■データ等

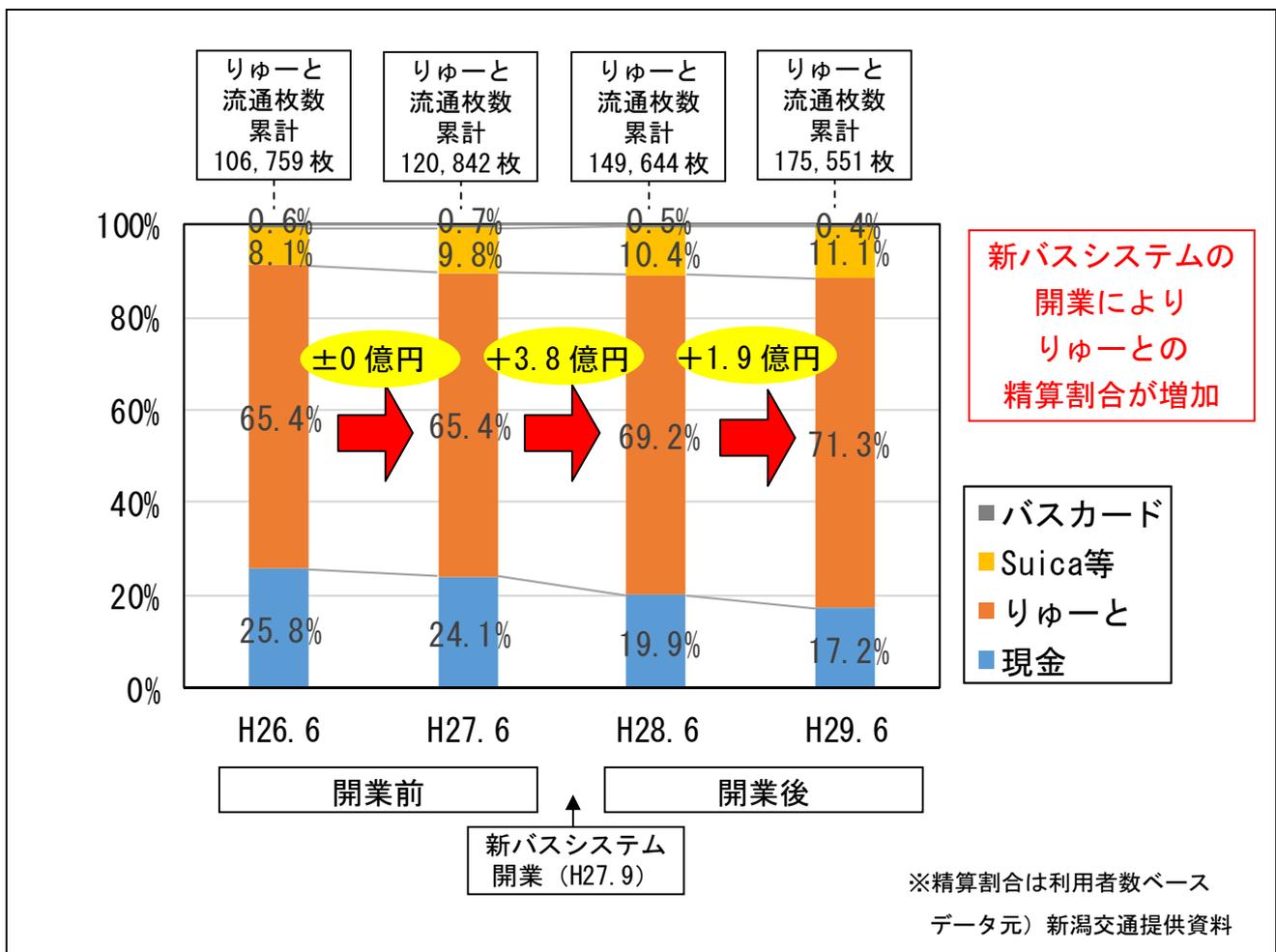


図 運賃支払いの精算割合の推移

【指標から見えること】

○定時性、速達性の観点から、円滑な運賃收受による乗降時間の短縮にむけ、ICカードの利用状況について確認しています。

| | |
|---------------|--|
| 評価指標 実績データ | 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 |
| | 【確認事項】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。 |

■データ等からの考察

◎乗り換え割引「まち割 60」適用のうち、降車時間の短縮化につながる IC カード「りゅーと」利用の割合が高い。

■データ等

| 月日 | まち割 60 適用者数(人) | のりかえ現金カード利用者数(人) | | りゅーと利用者数(人) | |
|-------------|----------------|------------------|------|-------------|-------|
| (参考)H27年11月 | — | — | 0.9% | — | 99.1% |
| H29年4月 | 48,153 | 433 | 0.9% | 47,720 | 99.1% |
| H29年5月 | 46,480 | 429 | 0.9% | 46,051 | 99.1% |
| H29年6月 | 48,190 | 442 | 0.9% | 47,748 | 99.1% |
| H29年7月 | 48,178 | 424 | 0.9% | 47,754 | 99.1% |
| H29年8月 | 45,772 | 330 | 0.7% | 45,442 | 99.3% |

※H27年11月は1日、12日、26日の3日間の推計値

IC「りゅーと」の割合が高まっている

データ元)新潟交通提供資料

上表 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

| | 開業前 (~H27.8) | 開業1年目 (H27.9~H28.8) | 開業2年目 (H28.9~H29.8) |
|---------|-----------------|------------------------|------------------------|
| 発行枚数(枚) | 1,267 | 3,164 | 112 |

データ出典)新潟市への申し込み状況

上表 のりかえ現金カード 発行枚数

【指標から見えること】

○定時性、速達性の観点から、円滑な運賃収受による乗降時間の短縮に資する、IC カード「りゅーと」の利用状況について確認しています。

※「まち割 60」とは、これまで直通で行けた路線で、新バスシステムの開業によって新たに乗り換えが必要となった路線について、一定条件のもとで乗り換えても開業前と同額の運賃で精算できるよう、割引かれる新潟交通株のサービスの事。

※サービス適用は、現金や他 IC カードの精算でも、市が発行する「のりかえ現金カード」を併用することで適用となるが、IC カード「りゅーと」が精算時に一回のカードタッチで降車が可能のため有利。

開業2年目の確認

| | |
|-------|---|
| 評価指標 | バスの運行本数 |
| 実績データ | 【確認事項】新バスシステムの取り組みの効果である、バスの運行本数を確認します。 |

■データ等からの考察

○開業前と比べてバスの運行本数の増加は維持されているが、ダイレクト便を増便したことで全体の運行本数は減少した。

■データ等

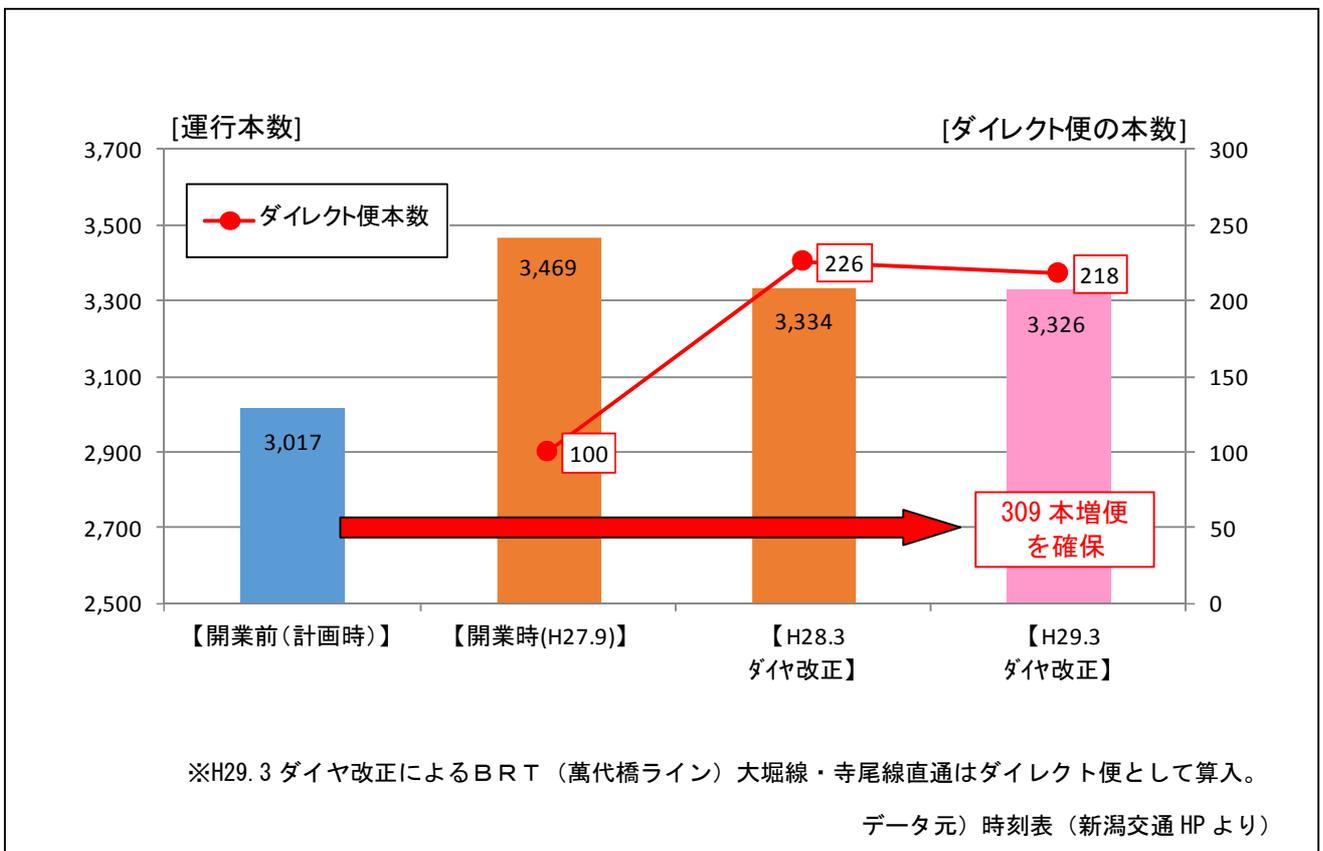


図 BRT（萬代橋ライン）を除く運行本数とダイレクト便本数の推移

開業2年目の確認

| | |
|-------|---------------------------------------|
| 評価指標 | まちなかの動向 |
| 実績データ | 【確認事項】まちなかのバス利用者数とまちなかへの影響の関連性を確認します。 |

■データ等からの考察

○歩行者通行量に大きな変化はみられないが、まちなかの開発等も控えていることから、今後も動向を注視していく必要がある。

■データ等

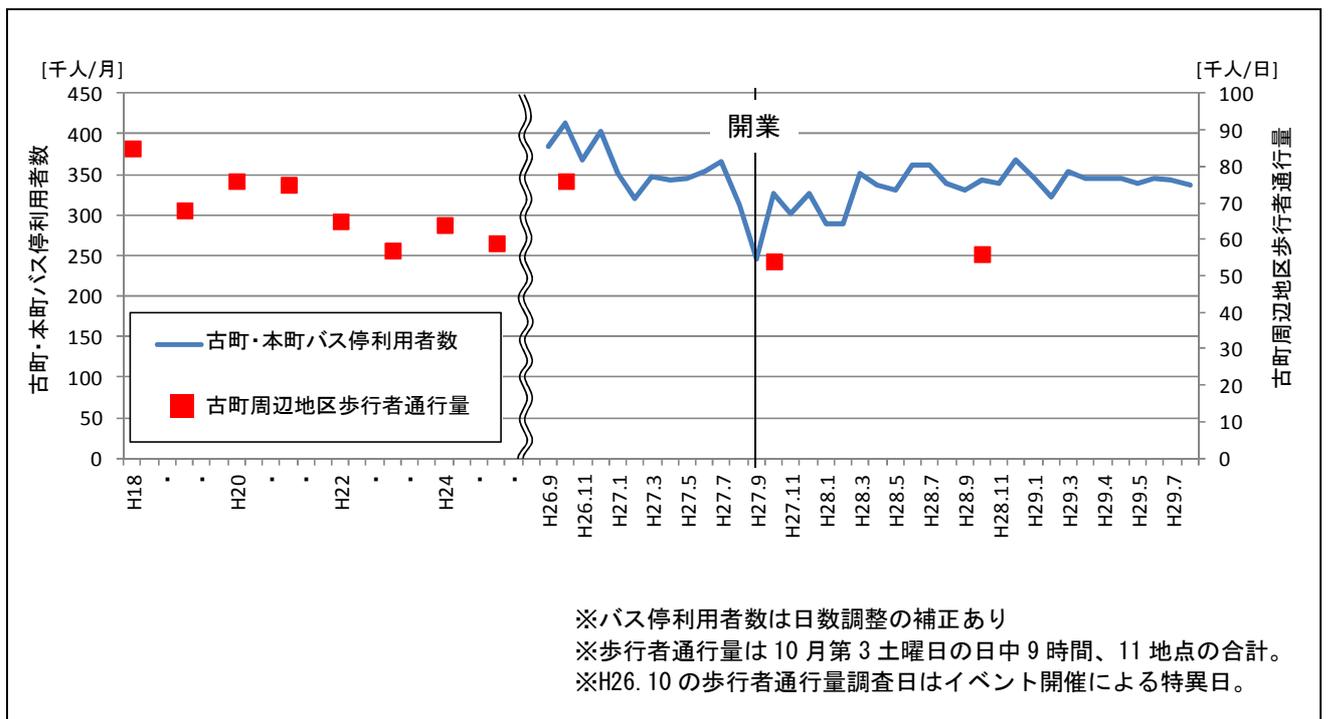


図 古町・本町バス停利用者数と古町周辺地区歩行者通行量の推移