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)
事業評価書

本資料は新潟市と新潟交通㈱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いません。

NIIGATA CITY BRT
NIIGATA CITY
BUS RAPID
TRANSIT

新潟市新バスシステム事業の２年目評価（全体評価）

ステージごとの評価(開業２年目)

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ていることを確認した。
運行の効率化による増便が、利用者数の増加などにつながっており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

○計画値(注1)として定めた年間走行キロ数を確保。（⇒サービス低下に歯止め）
○市内のバス利用者数は2.5%増加し、1年目に引き続き堅調に増加傾向を維持。（⇒利用者減に歯止め）
○市内のバス事業の収支は評価委員会で確認。（⇒サービスの維持が困難となる収益悪化に歯止め）
○さらなるダイレクト便の増便については、利用状況を踏まえるなど慎重に検討すること。

（注1）計画値：市と新潟交通㈱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、幹線路線としての機能を確認した。引き続き機能向上を図ること。

○BRT区間の事業収支は評価委員会で確認。
○BRT区間のバス利用者数は開業前より増加。
○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が、走行空間も含めさらなる機能向上に取り組むこと。
○開業時に整備したバス停などの施設は「良い」とする意見も多いが、さらなる工夫を検討すること。

バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

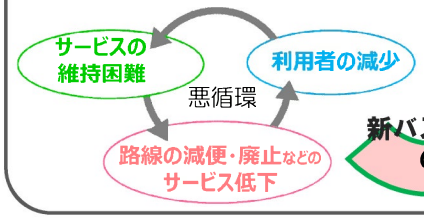
■乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、バス路線再編により増便した路線の利用者数が増加するなどの効果を確認した。
引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。

○鉄道との乗り換えやすさは向上。
○乗り換え便の乗車人数が増加し、乗り換えへの抵抗が少なくなりつつあるが、引き続き改善に取り組むこと。
○郊外路線の利用者数は堅調に増加傾向。
○新設路線の利用者数は増加。

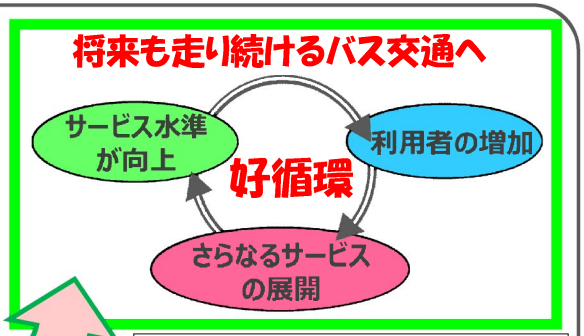
新バスシステムのねらい

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。



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(開業２年目)

■バス利用者数が２年目も増加するなど、事業の方向性が成果として表れており、“好循環”に向かいつつある。

■3 年目についても、この方向性を継続しながら改善に努めるとともに、以下の点についても検討を進めること。

● BRT（萬代橋ライン）の一般バスをさらに分かりやすくする手法の検討。
● 全国的な乗務員不足が進むなか、運行をより効率的に行う手法の検討。

２年目の取り組み例

H28 年 11 月　路上バス停設置に係る社会実験

「ツインくる」の車両基地見学会

※「ツインくる」は新潟市連節バスの愛称です

新潟市新バスシステム事業の２年目評価　（本ページは 事業性 の評価）

評価ステージ	評価の視点
事　業　性	事業の適正な運営
ＢＲＴ	
バス路線再編	

事業性に対する評価

■事業が適正に運営されていることを確認した。
運行の効率化による増便が、利用者数の増加などにつながっており、引き続きこの方向性を継続していくこと。

○運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数を確保。（評価指標①より）
○市内のバス利用者数は 2.5%増加しており、1 年目に引き続き堅調に増加傾向を維持している。（評価指標②より）
○市内の乗合バス事業全体の収支は評価委員会で確認した。
○開業前に比べて増加したバス便数は確保されているが、さらなるダイレクト便の増便については、現在の利用状況等を踏まえ慎重に検討すること。（参考指標①より）

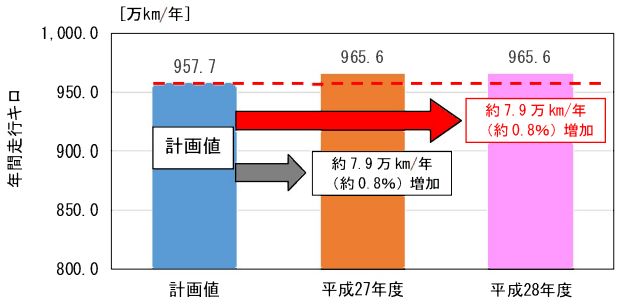
＜評価指標①運行事業協定に基づく運用（年間走行距離）＞

【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。

（注 1）計画値：市と新潟交通㈱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上回っている。

○開業前後での年間走行キロ数の変化



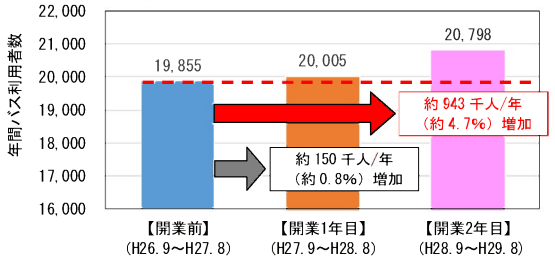
データ元）新潟交通提供資料

＜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。

開業以降、2 年目においても増加傾向にある。

○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）



※国道８号路線（大野・白根線等）は開業前のデータが無いため、本比較においては含めていない。

国道 8 号路線の利用者を含めても、2 年目は増加している。

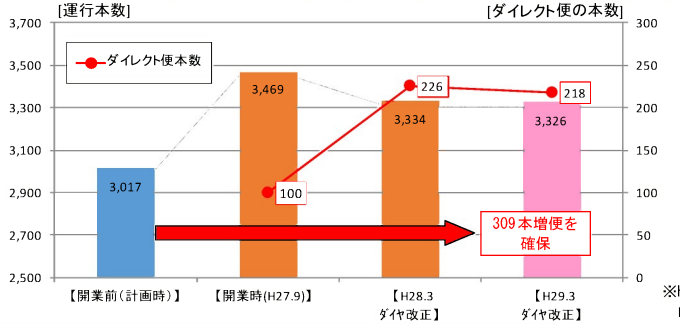
○開業１年目と２年目の比較（国道８号路線（大野・白根線等）を含む）

	開業１年目	開業２年目	増減	２年目伸率
利用者数	22,914 千人	23,489 千人	+575 千人	+2.5%

データ元）路線別利用者数（新潟交通 HP より）

＜（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



※H29.3 ダイヤ改正によるＢＲＴ（萬代橋ライン）大堀線・寺尾線直通はダイレクト便として算入。

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。

◎≪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 HP より）

＜（写真）交通結節点での乗り換え状況＞

郊外線とＢＲＴ（萬代橋ライン）の乗り換え状況

鉄道とＢＲＴ（萬代橋ライン）の乗り換え状況

新潟市新バスシステム事業の２年目評価　（本ページは BRT の評価）

評価ステージ	評価の視点
事　業　性	
ＢＲＴ	ＢＲＴの事業運営の状況 ＢＲＴのサービスの内容
バス路線再編	

ＢＲＴに対する評価

■ＢＲＴの事業運営状況は良好で、幹線路線としての機能を確認した。引き続き機能向上を図ること。

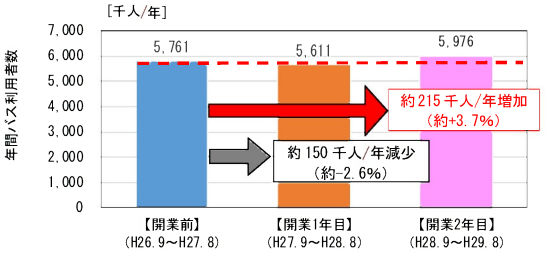
○BRT 区間の事業収支は評価委員会で確認した。
○BRT 区間のバス利用者数は、開業前に対し２年目は増加に転じている。（評価指標③より）
○BRT（萬代橋ライン）は、幹線道路として求められる高い定時性を維持しているが、走行空間も含めさらなる機能向上に取り組むこと。（評価指標④より）
○新たに整備したバス停施設は「良い」とする意見も多いが、分かりやすさや運行案内などにおいて、さらなる工夫を検討すること。（評価指標⑤より）

＜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。
（バス乗り換え拠点である新潟駅前、万代シテイ、市役所前、青山を除く）

開業前に比べ、１年目は減少したが、２年目は増加に転じている。

○ＢＲＴ区間のバス利用者数



データ元）バス停別利用者数（新潟交通 HP より）

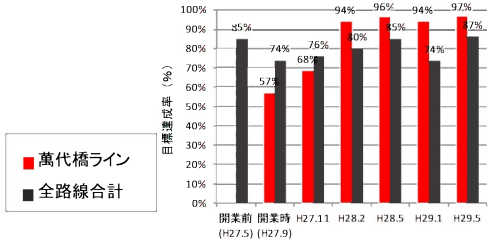
＜評価指標④ＢＲＴの定時性＞

【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）は幹線路線に求められる高い定時性を維持している。

※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㈱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

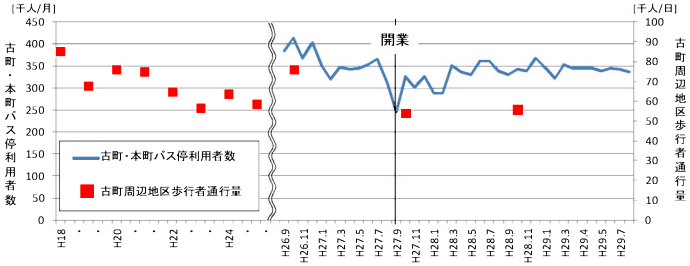


◎≪今後の取り組み≫ＢＲＴの走行空間の確保など、さらなる機能向上を検討すること。

データ元）「時間通り走るバス」への取り組み（新潟交通 HP より）

＜（参考指標②）まちなかの動向＞

○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



≪古町周辺地区の主な動き≫
H29.8　古町地区への中央区役所移転
H31 年度　再開発ビルへの本庁機能の一部移転（予定）

※歩行者通行量は 10 月第３土曜日の日中９時間、11 地点の合計。
※H26.10 の歩行者通行量調査日はイベント開催による特異日。

歩行者通行量に大きな変化はみられないが、今後も動向を注視していく必要がある。

◎≪今後の取り組み≫まちなかの動向については、大きな変化はないが、中央区役所移転の影響や今後のまちなかの変化を踏まえ、引き続き注視していく必要がある。

データ元）バス停別利用者数（新潟交通 HP より）
歩行者通行量調査（新潟市商店街連盟）

＜評価指標⑤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。

○新潟市を来訪した県外のバス事業者（４社）の意見

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車両の判別が困難。 ・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ことが分かりづらい。
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。

新たに整備したバス停施設の評価は「良い」とする意見も多いが、一般バスも含めたＢＲＴの分かりやすさや快速便などの運行案内については、さらなる工夫が必要。

◎≪今後の取り組み≫ＢＲＴ（萬代橋ライン）を運行する一般バスをさらに分かりやすくする手法や、暫定的な取り組みである快速運行のあり方について事業者と検討する必要がある。

新潟市新バスシステム事業の２年目評価　（本ページは バス路線再編 の評価）

評価ステージ	評価の視点
事　業　性	乗り換えを導入したバスシステムの確立
ＢＲＴ	
バス路線再編	バス路線の再編による効果

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、バス路線再編により増便した路線の利用者数が増加するなどの効果を確認した。
引き続き利用状況等を踏まえた改善に取り組むこと。

○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は向上している。（評価指標⑥より）
○ダイレクト便運行路線において、乗り換え便の乗車人数が増加し、ダイレクト便との乗車人数の差が縮小していることから、乗り換えへの抵抗が少なくなりつつあるが、引き続き改善に取り組むこと。（評価指標⑦より）
○郊外路線の利用者数は堅調に増加傾向を維持している。（評価指標⑧より）
○新設路線の利用者数は増加しているが、多い路線と少ない路線に分かれている。（評価指標⑨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。

○新たに路線バスが乗り入れた駅前広場の状況

・白山駅（開業時）

［乗入路線］
BRT（萬代橋ライン）
大野・白根線、青陵ライナー

・内野駅（H29.3～）

［乗入路線］
大堀線，黒鳥線

・亀田駅（H29.3～）

［乗入路線］
亀田・横越線、長潟線

鉄道との乗り換えのしやすさが向上している。

（参考）白山駅前バス停　年間利用者数
開業前　　開業２年目
4.6 万人 → 24.3 万人

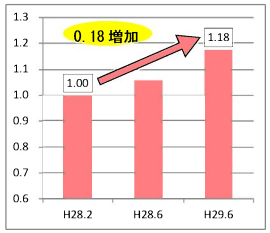
◎≪今後の取り組み≫駅前広場への新たな乗り入れや、乗り入れる路線を増やすことで、公共交通全体としての利便性向上を図っていく必要がある。

＜評価指標⑦ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数＞

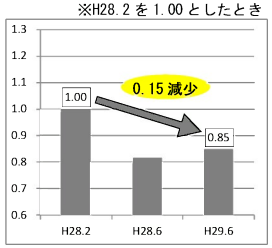
【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率

※H28.2 を 1.00 としたとき



【乗り換え便（便あたり）】



【ダイレクト便（便あたり）】

乗り換え便の乗車人数が増えている。

◎≪今後の取り組み≫現在運行しているダイレクト便については、バス路線の集約による運行の効率化や郊外の増便効果といった事業の方向性に影響することから、現在の利用状況等を踏まえ効果を確認していく必要がある。

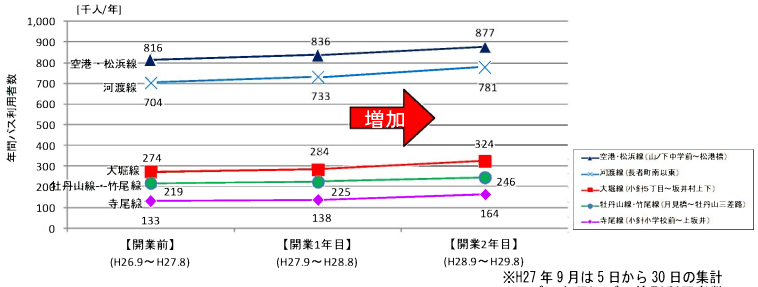
データ元）新潟交通提供資料

＜評価指標⑧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＞

【確認事項】経路や本数の変更に伴う利用者数の変化について確認します。

○郊外路線の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）



開業以降、２年目においても増加傾向にある。

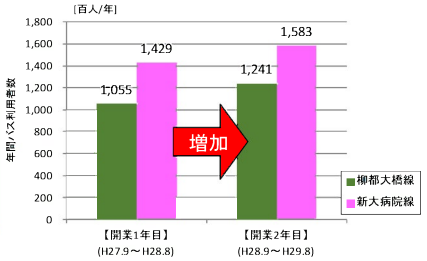
※H27 年 9 月は 5 日から 30 日の集計
データ元）バス停別利用者数
（新潟交通 HP より）

＜評価指標⑨新設路線におけるバス利用者数＞

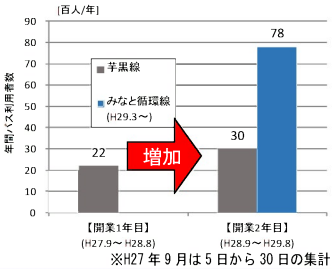
【確認事項】路線の新設に伴う利用者数の変化について確認します。

○新設路線のバス利用者数の推移

（利用者の多い路線）



（利用者の少ない路線）



開業２年目は増加しているが、利用者が多い路線と少ない路線を確認。

※H27 年 9 月は 5 日から 30 日の集計

◎≪今後の取り組み≫利用者の少ない新設路線について、利用拡大に向けた取り組みと利用状況等に応じた見直しを検討する必要がある。

データ元）路線別利用者数（新潟交通 HP より）