

令和元年度

新潟市新バスシステム事業評価委員会

事業評価書【最終評価】

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・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。



ステージごとの評価(最終評価)

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たことを確認した。  
 運行の効率化により増便が図られ、利用者数も増加した。今後も利用者数を確保し、バス交通を持続していくためにも、様々な交通施策に取り組むこと。
  - 計画値<sup>(注1)</sup>として定めた年間走行キロ数を毎年度確保。
  - 開業前以上の運行本数を確保。
  - 市内のバス利用者数は、開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加。

※評価委員会では市内のバス事業全体の収支を確認。

(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

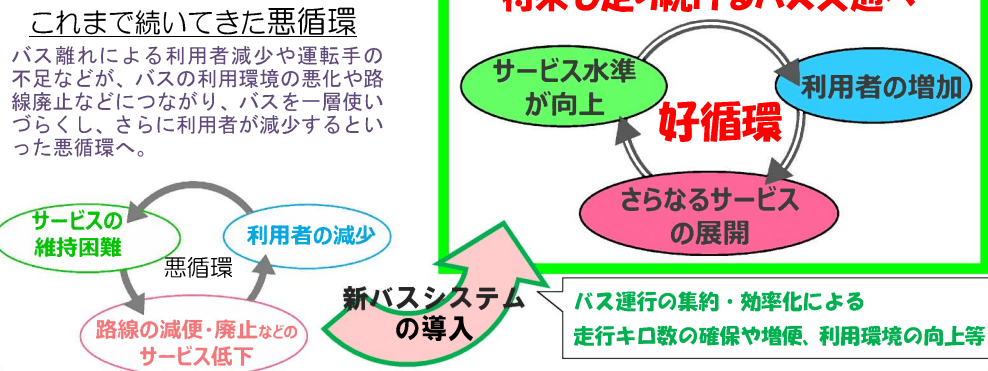
- BRTの事業運営状況は良好であることを確認した。  
 幹線路線に相応しい機能は発現されたが、BRTとして求められる走行環境の向上などの機能確保に努めること。
    - BRT区間のバス利用者数は、開業1年目を除き開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し3.8%増加。
    - 時差が3分未満の運行が概ね90%を超えており、基幹バスに相応しい高い定時性を確保。
    - 速達性に大幅な変化はなし。引き続き、走行環境の検討・改善に取り組むこと。
- ※評価委員会ではBRT区間の事業収支を確認。

バス路線再編

詳細は「バス路線再編(P.4)」資料に掲載

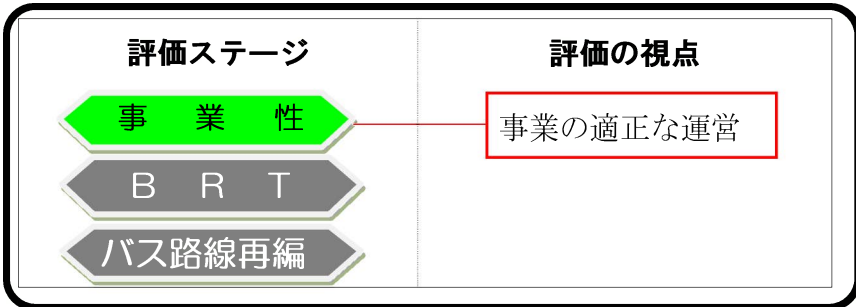
- 乗り換えを導入したバスシステムが確立されつつあることや、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加したことを確認した。  
 今後も利用環境の改善に取り組み、利用者の定着や増加を図ること。
  - 白山駅では平日のBRTと鉄道の乗り換えは待ち時間10分以内の便が80%以上を確保。
  - 青山結節点での平日のBRTと郊外線のダイヤ設定は、乗り換え待ち時間が10分以内の便が両方で98%以上を確保。
  - 郊外路線の利用者数は開業4年目では、1年目と比べ西新潟方面(W系統)、東新潟方面(E系統)は増加、南新潟(S系統)方面は減少。
  - 新設路線は利用者の定着を確認。
  - ダイレクト便と乗り換え便で利用者数の傾向に差異はなかった。

新バスシステムのねらい



全体評価(最終評価)

- 新潟市と新潟交通株式会社による運行事業協定の適正な履行を確認した。
- 新バスシステムによるバスサービスの維持・拡充が、バス利用者数の増加につながるという事業の効果を確認した。
- 今後も、バス利用者数の維持・増加に向けて、新バスシステムの改善を続けていくとともに、様々な交通施策に取り組みながら、持続可能なバス交通を構築していくこと。

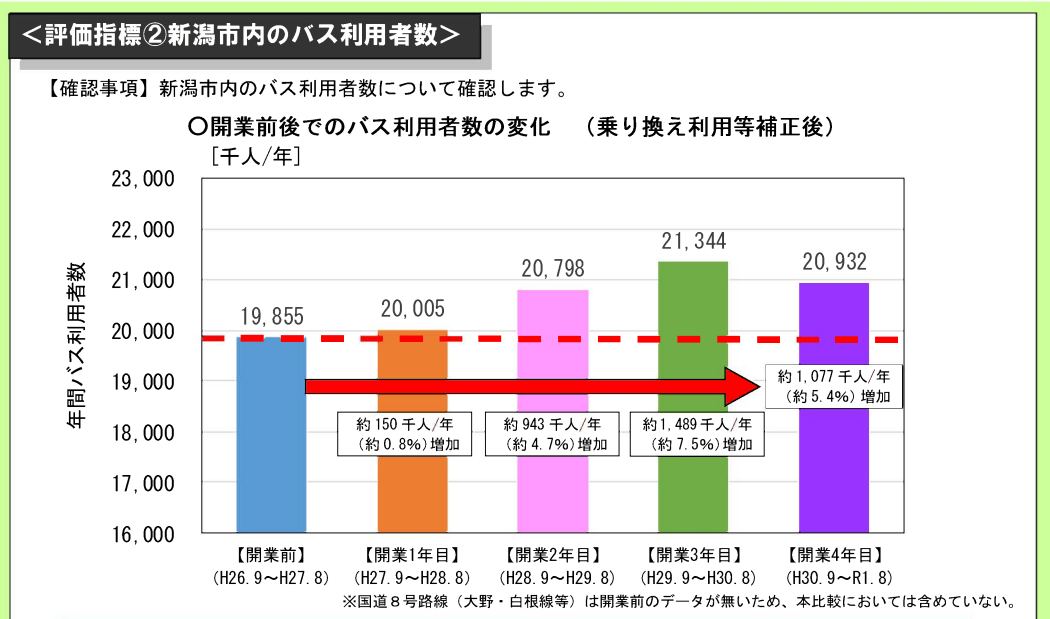
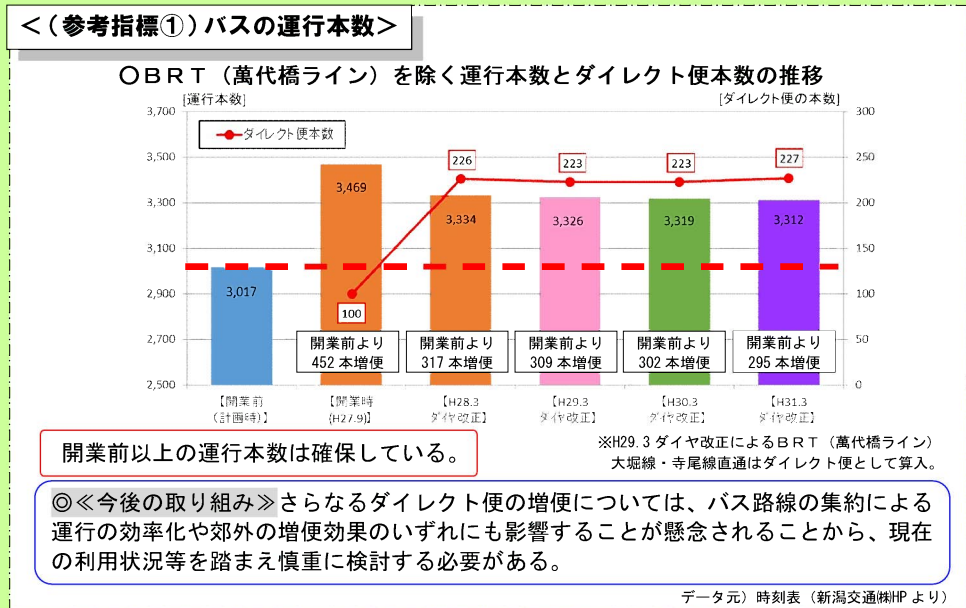
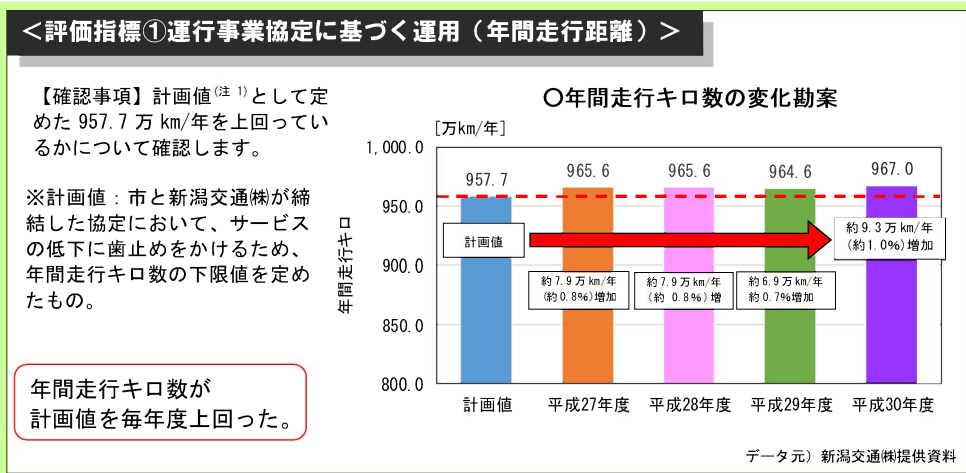


### 事業性に対する評価

■事業が適正に運営されたことを確認した。運行の効率化により増便が図られ、利用者数も増加した。今後も利用者数を確保し、バス交通を持続していくためにも、様々な交通施策に取り組むこと。

- 運行事業協定で計画値として定めた年間走行キロ数を毎年度確保している。(評価指標①より)
- 開業前以上の運行本数は確保している。(参考指標①より)
- 市内のバス利用者数は、開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加した。(評価指標②より)

※評価委員会において市内のバス事業全体の収支を確認した。



開業前以上の利用者数を維持している。開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し5.4%増加した。

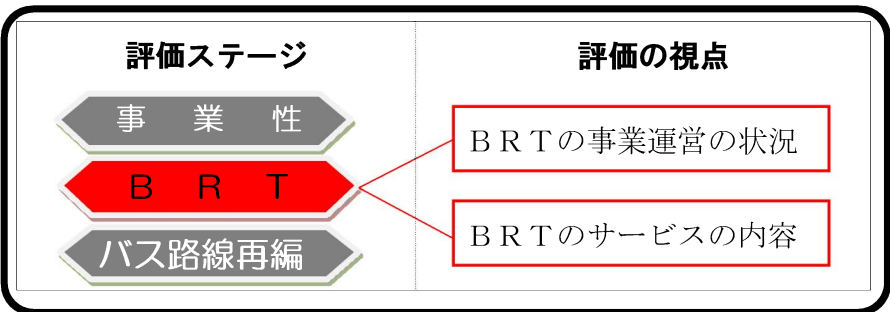
【参考】

○開業4年間の変化(乗り換え利用等の補正なし・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	開業3年目	開業4年目
年間バス利用者数	22,914千人	23,489千人	24,026千人	23,491千人
増減(前年との比較)	-	+575千人	+537千人	-534千人
伸率(前年との比較)	-	+2.5%	+2.3%	-2.2%

国道8号路線の利用者を含めて集計すると、開業4年目は前年比で減少したものの、1年目を上回っている。

データ元) 路線別利用者数(新潟交通HPより)



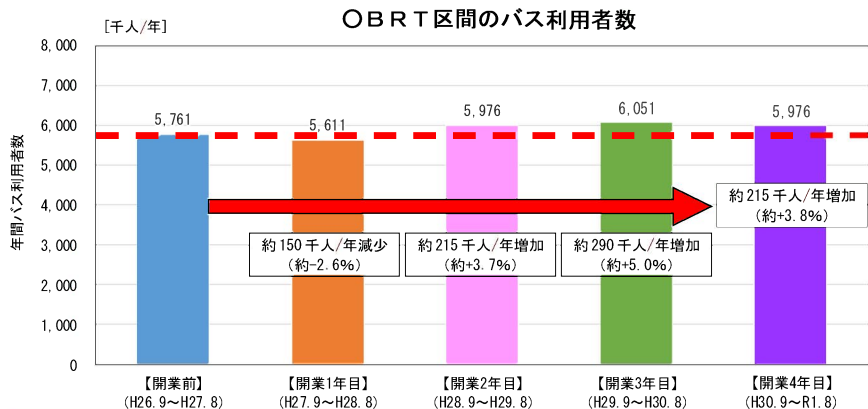
**BRTに対する評価**

■ BRTの事業運営状況は良好であることを確認した。  
 幹線路線に相応しい機能は発現されたが、BRTとして求められる走行環境の向上などの機能確保に努めること。

OBRT 区間のバス利用者数は、開業1年目を除き開業前以上の利用者数を維持しており、開業4年目は前年比で減少したものの、開業前と比較し3.8%増加した。(評価指標③より)  
 OBRTは時差が3分未満の運行が概ね90%を超えており、基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。(評価指標④より)  
 OBRTの速達性に大幅な変化はなし。走行環境について引き続き検討・改善に取り組むこと。(評価指標⑤より)  
 ※評価委員会において BRT 区間の事業収支を確認した。

**<評価指標③ 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確認します。  
 (バス乗り換え地点である新潟駅前、万代シテイ、市役所前、青山を除く)

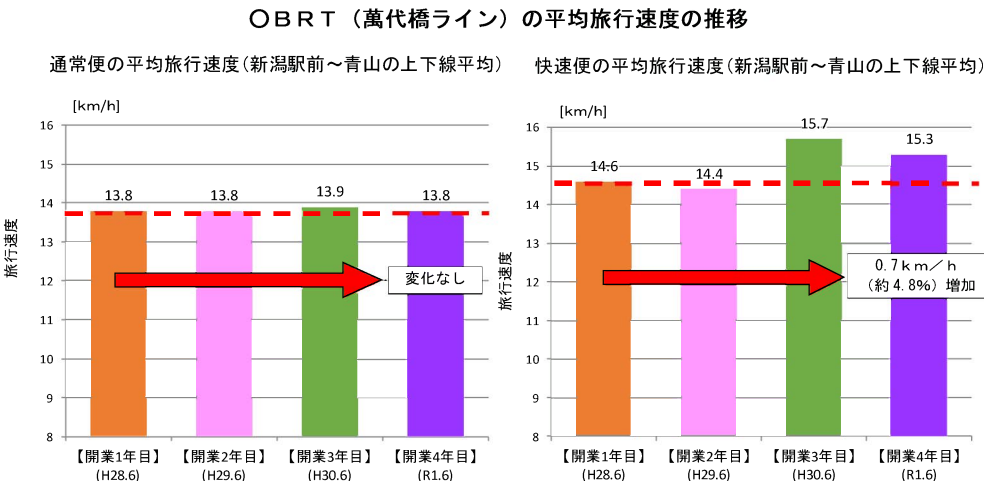


開業1年目を除いて開業前以上の利用者数を維持している。  
 開業4年目は開業前と比較し3.8%増加した。

データ元) 新潟交通機提供資料

**<評価指標⑤ BRT の速達性>**

【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。



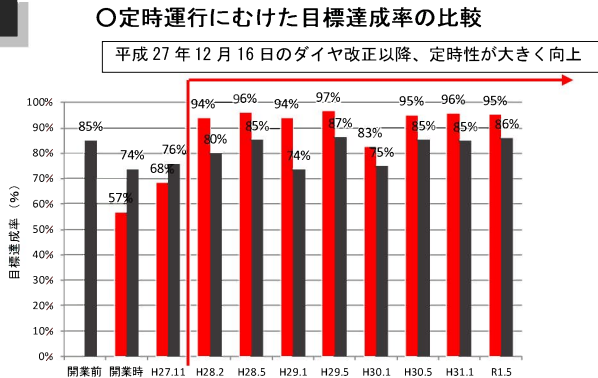
開業4年間で、速達性に大幅な変化はなし。

データ元) 新潟交通機提供資料

**<評価指標④ BRT 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) は基幹バスに相応しい高い定時性を確保している。



データ元) 「時間通りに走る」バスへの取り組み (新潟交通機HPより)

※比較は開業月及びダイヤ改正2ヶ月後  
 ※目標達成率: 新潟交通機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

**【参考】**

**〇定時性・速達性の向上に向けた他都市の事例**

優先・専用レーンやPTPSなどの導入による走行性の向上 (岐阜市の優先レーンの事例)

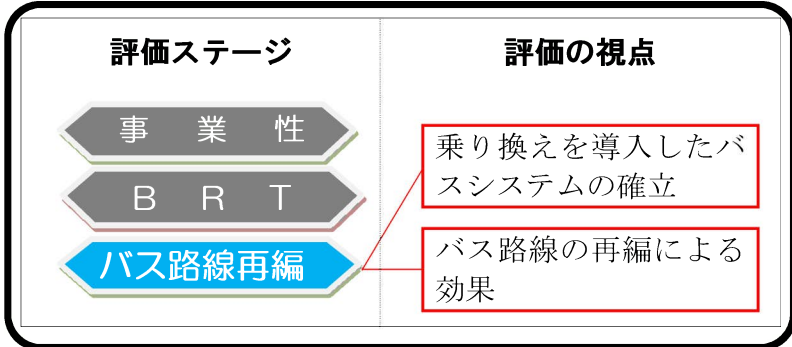


車外精算や連節バスの後扉降車などの導入による乗降時間の短縮 (名古屋市の車外精算の事例)



◎《今後の取り組み》BRTの走行環境については、引き続き検討・改善を進めることで、さらなる速達性の向上に取り組むこと。





**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、多くの郊外路線や新設路線で利用者数が増加したことを確認した。今後も利用環境の改善に取り組み、利用者の定着や増加を図ること。

- 白山駅前バス停では鉄道との乗り換え待ち時間に配慮しており、バス利用者数も増加した。(評価指標⑥より)
- 青山結節点におけるバス同士のダイヤ設定に配慮している。(評価指標⑦より)
- 郊外路線は開業4年目では1年目と比べ西新潟方面(W系統)、東新潟方面(E系統)は増加、南新潟方面(S系統)は減少した。(評価指標⑧より)
- 新設路線は、利用者の定着が確認された。(評価指標⑨より)
- ダイレクト便運行路線は、ダイレクト便と乗り換え便で利用者数の傾向に差異はなかった。(評価指標⑩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。

**○白山駅での JR 越後線とBRT (萬代橋ライン) の接続時間**

※乗り換え時間を5分と設定

JR 越後線(内野駅方面) → BRT (古町方面)

BRT (古町方面) → JR 越後線(内野駅方面)

接続時間 10 分以内の割合	平日	休日	接続時間 10 分以内の割合	平日	休日
1年目(H28.8)	86.8%	75.9%	1年目(H28.8)	80.4%	73.6%
2年目(H29.8)	86.8%	65.4%	2年目(H29.8)	80.4%	86.0%
3年目(H30.8)	84.9%	67.3%	3年目(H30.8)	80.4%	78.0%
4年目(R1.8)	84.9%	71.2%	4年目(R1.8)	80.4%	78.0%

平日は80%以上、休日は65%以上を確保

鉄道との乗り換え時間 10 分以内の便が平日は 80% 以上を確保しており、利用者数も増加した。

(参考)白山駅前バス停 年間利用者数  
 開業前 4.6 万人 → 開業1年目 21.5 万人 → 開業2年目 24.3 万人 → 開業3年目 27.7 万人 → 開業4年目 25.9 万人  
 データ元)新潟交通提供資料・時刻表(新潟交通・JR 東日本HPより)

**<評価指標⑦乗り換え地点におけるバス同士の接続性>**

【確認事項】青山結節点でのBRTと郊外路線の接続状況を確認します。

**○BRT (萬代橋ライン) と郊外路線の乗り換え時間【青山結節点・平日】**

「BRT→郊外路線」の乗り換え時間

乗り換え時間の割合	1~3分	4~5分	6~10分	11分~	最大乗り換え時間
1年目(H28.8)	12%	22%	65%	1%	16分
2年目(H29.8)	13%	20%	66%	1%	11分
3年目(H30.8)	8%	20%	69%	3%	12分
4年目(R1.8)	3%	28%	67%	2%	12分

10分以内は98%

-4分

乗り換え待ち時間が10分以内の便は両方向とも98%を確保している。

「郊外路線→BRT」の乗り換え時間

乗り換え時間の割合	1~3分	4~5分	6~10分	11分~	最大乗り換え時間
1年目(H28.8)	15%	18%	64%	3%	24分
2年目(H29.8)	18%	19%	61%	2%	13分
3年目(H30.8)	18%	19%	61%	2%	13分
4年目(R1.8)	18%	19%	61%	2%	13分

10分以内は98%

-11分

データ元)時刻表(新潟交通HPより)

**<評価指標⑧郊外路線のバス利用者数>**

【確認事項】郊外路線利用者数の変化について確認します。

開業4年目では、1年目と比べ西新潟方面、東新潟方面は増加、南新潟方面は減少した。



**○郊外路線の年間バス利用者数の推移**

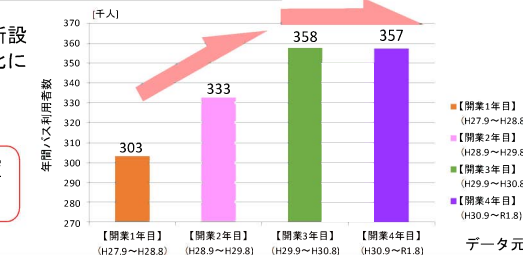
市中心部: C系統(県庁線、浜浦町線、八千代橋線等)  
 南新潟方面: S系統(長湯線、鳥屋野線、女池線等)  
 西新潟方面: W系統(西小針線、有明線、大野・白根線等)  
 東新潟方面: E系統(空港・松浜線、河渡線、大形線等)

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

**<評価指標⑨新設路線のバス利用者数>**

【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。

利用者の定着が確認された。



開業時に新設した路線: 5路線(柳都大橋線、新大病院線、千歳大橋線、青山循環線、芋黒線)

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

**<評価指標⑩ダイレクト便及び乗り換えが必要な便の平均乗車人数>**

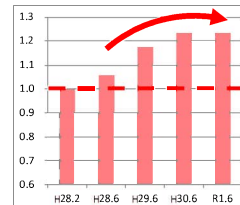
【確認事項】乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の状況を確認します。

乗り換え便とダイレクト便で利用者数の傾向に差異はなかった。

今後も動向を注視していく必要がある。

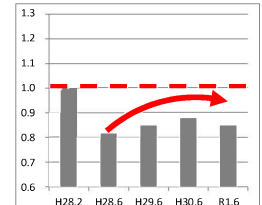
**○乗り換え便とダイレクト便の平均乗車人数の伸率**

【乗り換え便(便あたり)】



※H28.2を1.00としたとき

【ダイレクト便(便あたり)】



データ元)新潟交通提供資料