

■公設民営方式による実施

・BRT運行〔連節バス等〕＋バス路線再編

まちなかにおけるバスの運行状況の改善を図りながら、バス路線の集約によって生じた余力を郊外の増便に回し、市域全体で公共交通を改善する
⇒将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を実現する

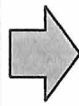
【メリット】

- ◎新潟交通(株)との協働体制の確立
- ◎バス交通への市の関与の強化
- サービスマネジメントを継続的に確保できる

【疑問点】連節バスの雪への対応、スムーズな乗降
メンテナンス、…
⇒対応可能

Step1. BRTの運行開始

- 連節バス4台での運行
- 交通結節点の整備
- 既存のバスレーンの活用
- 情報案内システムの整備等



Step2. BRTの機能強化

- 連節バス8台での運行
- センターレーン、島式ホームの整備等

■これまでの事業スキームによる実施

・バス路線再編のみの実施

【懸念】

- ・バス交通への市の関与が限定的
- サービスマネジメントの継続性の担保がとれない

連節バスを導入しないと…

1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分※1への対応 ※想定利用者数797人に3分間隔※2の運行で対応		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4		③平均乗車率 約76%	
連節バスの不足分を補う一般バス台数		2台		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
連節バス導入台数		8台 (当初想定)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
導入費用		9.4億円		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算)		◆新設路線数(本数) 3路線(240本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆郊外バス路線の増便分		539本		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		290本(45%増)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆新設路線数(本数)		3路線(240本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		290本(45%増)		①想定利用者数※3 797人 < 1,046人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	

1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分※1への対応 ※想定利用者数797人に3分間隔※2の運行(10台)で対応		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4		③平均乗車率 約95%	
連節バスの不足分を補う一般バス台数		6台		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
連節バス導入台数		4台		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
導入費用		4.9億円		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算)		◆新設路線数(本数) 3路線(220本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆郊外バス路線の増便分		474本		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		255本(28%増)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆新設路線数(本数)		3路線(220本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		255本(28%増)		①想定利用者数※3 797人 < 838人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	

1. 新潟駅万代口でのピーク時間帯30分※1への対応 ※想定利用者数797人に3分間隔の運行(10台)で対応		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4		③平均乗車率 -	
連節バスの不足分を補う一般バス台数		10台		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
連節バス導入台数		0台		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
導入費用		-		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
2. “バス路線再編の概要”と“代表的な路線の本数”(新潟交通(株)試算)		◆新設路線数(本数) 2路線(128本/日)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆郊外バス路線の増便分		349本		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		232本(16%増)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
◆新設路線数(本数)		2路線(128本/日)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
りゅーとリンク(中央循環)		寺尾・大堀 (現在 200本/日)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	
183本(4%増)		232本(16%増)		①想定利用者数※3 797人 > 630人		②ピーク時30分における最大輸送力※4	

※1 朝ピークの7時40分から8時10分までの30分間。
 ※2 100人当たりの乗車時間が約2分であり、2分間隔の運行では団子運転になりやすい。
 ※3 想定利用者数は、現在新潟駅で乗車している利用者数を前提としたもの。
 ※4 30分間に3分間隔で運行した場合、連節バスの導入台数分と、残りを一般バスで対応することを想定した場合。また、連節バスの最大乗車人員を115人/台とし、一般バスの最大乗車人員を63人/台「りゅーとリンク(中央循環)」とする。