

# 平成24年度運行収支報告 (4月~1月)

平成24年4月~25年1月 坂井輪コミュニティバス運行収支表 (10便分)

月	収入/円 A	NPO券 B	収入合計/円 C=A+B	人員	日数	走行キロ D	キロ単価/円 E	経費額計/円 F=D×E	収支率/% G=C÷F×100
4	414,000	7,644	421,644	2,189	20	3,390.0	320.10	1,085,139	38.9
5	444,010	7,826	451,836	2,137	21	3,559.5	320.10	1,139,395	39.7
6	404,650	8,736	413,386	2,288	21	3,559.5	320.10	1,139,395	36.3
7	460,650	6,552	467,202	2,409	21	3,559.5	320.10	1,139,395	41.0
8	476,950	13,468	490,418	2,729	23	3,898.5	320.10	1,247,909	39.3
9	409,700	13,650	423,350	2,226	19	3,220.5	320.10	1,030,882	41.1
10	503,470	14,924	518,394	2,461	22	3,729.0	320.10	1,193,652	43.4
11	470,940	9,828	480,768	2,220	21	3,559.5	320.10	1,139,395	42.2
12	419,450	7,280	426,730	2,243	19	3,220.5	320.10	1,030,882	41.4
1	418,300	14,924	433,224	2,145	19	3,220.5	320.10	1,030,882	42.0
合計	4,422,120	104,832	4,526,952	23,047	206	34,917.0	320.10	11,176,926	40.5

平成24年4月~25年1月 坂井輪コミュニティバス運行収支表 (試験運行4便分)

月	収入/円 A	NPO券 B	収入合計/円 C=A+B	人員	日数	走行キロ D	キロ単価/円 E	経費額計/円 F=D×E	収支率/% G=C÷F×100
4	46,800	364	47,164	314	20	1,406.0	320.10	450,060	10.5
5	41,900	728	42,628	310	21	1,476.3	320.10	472,563	9.0
6	40,600	546	41,146	314	21	1,476.3	320.10	472,563	8.7
7	39,500	728	40,228	295	21	1,476.3	320.10	472,563	8.5
8	43,350	4,004	47,354	343	23	1,616.9	320.10	517,569	9.1
9	44,200	546	44,746	340	19	1,335.7	320.10	427,557	10.5
10	40,100	2,184	42,284	366	22	1,546.6	320.10	495,066	8.5
11	40,400	1,092	41,492	352	21	1,476.3	320.10	472,563	8.8
12	49,100	364	49,464	398	19	1,335.7	320.10	427,557	11.6
1	51,500	728	52,228	433	19	1,335.7	320.10	427,557	12.2
合計	437,450	11,284	448,734	3,465	206	14,481.8	320.10	4,635,618	9.7

今年度も多くの皆様のご利用をお願いします。

## 「走る美術館」 展示作品を募集します。

Qバス車内に皆様の絵画等作品展示する「走る美術館」では、個人・団体を問わず展示作品を募集いたします。お問い合わせは、電話269-7766事務局迄ご連絡下さい。



乗ってみようよ Qバス

## まだ乗ったことのない方へ 体験乗車してみませんか？

町内子供会、クラブ、部活単位等でバス体験ツアーを希望の方お申し込み下さい。(無料体験乗車券を差し上げます。電話269-7766事務局迄ご連絡下さい。)

※ 利用上の注意事項  
がございます。  
ご確認ください。



# BRTと新潟市の公共交通について

新潟市は新交通システムの導入の中で、BRTの導入を本格的に考えており、具体的に新潟交通に運行事業者について提案を求め、H26年度末から本格導入に向けて運行事業者の選定を進めています。

## 新潟交通の提案

- ・バスの網を作る(幹線、支線、フィードー線)。
- ・都心部内のバスの便数をBRTで集約して、人員、車両を幹線、支線、フィードー線に充当する。
- ・長大路線を短区間に分け、幹線、支線、フィードー線の運行頻度を高める。
- ・定時性確保、速達性を向上。
- ・ゾーン運賃制を導入する。
- ・市と協働して公共交通利用促進のための取り組みを推進する。

市全体で使いやすい公共交通ネットワークの構築



## 現状と問題点

- ◆マイカー依存の拡大
- ◆地球温暖化対策
- ◆超高齢社会の進展

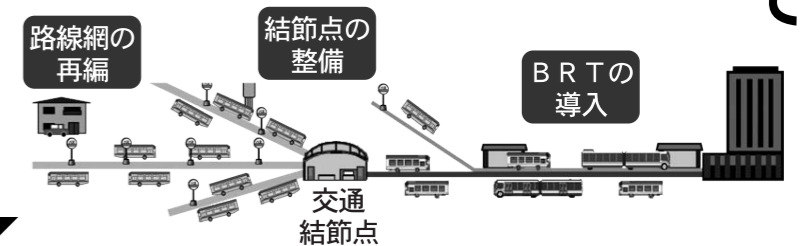
市全体の公共交通のサービスの向上が必要

## 公共交通の3つの視点

- ◆都心アクセスの強化
- ◆地域の公共交通の強化
- ◆基幹公共交通軸の強化

## BRT導入とバス路線再編(市の案)

- ・バス路線の再編は交通結节点整備や交通誘導、乗り換えの定着などを図りながら段階的に進める。
- ・運行区間は新潟駅~白山駅~青山で検討を進める。
- ・走行空間について、H26年度導入段階では専用走行路、島式ホームは設置せず、現在のバスレーンを活用。
- ・連節バスはH26年度導入段階で4台導入を視野に入れ、以後、性能や導入効果を確認し、残る台数の導入を検討。
- ・交通結节点(新潟駅万代広場、市役所、白山駅、青山)をH26導入に合わせて整備。
- ・事業費は第1期完成まで約30億円、内、H26年度までは約13億円を見込む。
- ・地域内交通、都心アクセス強化も連携して積極的に推進。



住民バス(Qバス)や区バスなどの地域内交通が、各地域で主要バス停や拠点駅へと接続し、地域の需要に応じて運行することにより、日常生活の足を確保し、地域内の移動を便利にします。

## 住民バス制度の改善

現在の住民バス・区バスの制度改正をBRT導入とそれに伴うバス路線再編とリンクさせ、公共交通利用促進のための取り組みとすることが重要です。

高齢化社会に向けた、脱クルマ社会に適応した、便利な公共交通網を引く事が大切であり、そういった見解では、BRTと住民バス・区バスを入れたネットワークづくり、多くの人がクルマをやめて公共交通を利用する、そういった新交通ネットワークを構築する事こそ、このBRTという制度が、有用になっていくと思われまます。

## Qバスの目指すところ

具体的には、渋滞の緩和やCO2削減のために、流通センターや小新の商業施設の従業員の方が、通勤手段として車をやめてまで乗れる公共交通を目指します。そのためには、BRTの導入との連携とバス路線再編のなかで、地域内交通・アクセス強化を図り、JR越後線の小針駅・寺尾駅・新大前駅の3つの駅とのネットワークを構築するよう強く行政に働きかけをしていきます。