

会 議 速 報

●開催概要	
名 称	第1回 白山校区コミュニティ協議会 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月21日 午後7時から午後8時30分
場 所	市役所本庁舎 第一分館 1階 1-101会議室
出 席	新潟市都市政策部新交通推進課, 都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	11名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて(新潟市説明)</p> <p>(2) 提案内容について(新潟交通株式会社説明)</p> <p>(3) 質疑・応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言</p> <p>★発言者1(男性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成20年度の社会実験の際に、連節バスに乗ったが、吊り環の位置も高く、座席が少ない印象があった。ビックスワンから市役所まで立ちっぱなしで辛かった。今回導入するバスは、前回の社会実験時のものと同じものなのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> 導入するバスの車種・メーカーについては、まだ未定である。平成20年度の実験時のバスは、ドイツのメーカー。これから、車種等選定していくが、選定の経過についても透明性を持って、みなさんに伝えていきたい。 連節バスは超低床となっており、座席数が少ない印象があったかも知れないが、定員は、今の一般バスの倍近くの人を乗せることができ、また、車いす等にも対応が可能である。(現在の一般バス座席数→30もしくは31,メルセデス・ベンツ・シターロG→46)座席配置もカスタマイズが出来るため、求めるサービスに見合った配置を検討していきたい。 <p>★発言者1(男性)</p> <ul style="list-style-type: none"> BRT導入区間での自転車レーン整備等は考えているのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車も増加してきており、車道を走行するルールも浸透してきている。導入区間での自転車走行のルールについても考えなければならないが、導入区間での自転車レーン設置は、道路幅員や停留所も考慮すると、設置は難しい。商店街や萬代橋では、“おしチャリ”も浸透しており、徐々に浸透していけば良いとの思いもある。道路管理者等と連携し、自転車の走行の在り方についても、引き続き検討していきたい。 <p>★発言者2(男性)</p> <ul style="list-style-type: none"> BRTの運行についての話がメインの説明会と感じた。現在、市内に走っているバス路線はどうなるのか。青山で乗り換えるとのことだが、青山で満杯になり、 	

新潟島内の人が途中から乗れなくなったりするのではないか。

●新潟交通株式会社

- ・朝夕の乗車率の高い時間帯では、理論上、連節バスで対応できない時間帯も考えられるが、各地から市内へ直通運転も検討し、お客様が乗車できないことのないように対応していきたい。

★発言者2（男性）

- ・客が乗り換えるバスか、直通バスかを見分けるのは面倒だ。

●新潟交通株式会社

- ・使いやすく分かりやすいバスにしたいと考えている。色をつけたり、線を入れたりするなど視覚的に分かるように工夫したいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・新潟島から新潟駅に行く朝・夕のラッシュ時は、BRT以外の一般バスは走るのが。

●新潟交通株式会社

- ・朝・夕は駅まで直通運転となる路線も一部ある。

★発言者3（男性）

- ・当初市が提案していた日の字型が青山まで延びた。日の字であれば、ぐるっと回れる。りゅーとリンクはぐるっと回れるのに、なぜ青山まで延ばしたのか。
- ・今日初めて、「幹線」「支線」「フィーダー線」という言葉を聞いた。なぜこれまで、新潟交通は今回のような発想が出てこなかったのか。
- ・乗り換えという点で、パーク・アンド・ライドについてはどう考えるか。まちなかにマイカーを入れずに、いかに公共交通を使うかということが大事かと思うが。まちなか再生本部会議でも、この質問に対する回答はなかった。
- ・乗り換えが必要となるとのことだが、新潟市民は経験があまりない。10都県ではカード1枚で乗って行ける。乗り換え方法などをきちんと説明しないとけない。

○新潟市

- ・新潟市の目指す姿として、三本の柱①地域内の生活交通確保②都心アクセスの強化③都心部での移動円滑化をあげており、③都心部の移動円滑化の中で、自動車を使わなくても、誰でも快適に移動できるよう基幹公共交通軸（日の字）の公共交通を良くしてきた。その考えは、今も変わりはない。当初、第1期として新潟駅から白山駅、第2期として新潟駅南口から鳥屋野潟南部方面としていたが、新潟交通から提案のあった青山まで延伸する案の方が、基幹公共交通軸を活かしつつ、市全体の公共交通環境が良くできると判断したため、青山まで延ばすこととした。これで終わりではなく、今後は鳥屋野潟南部方面へも延ばしていき、残る基幹公共交通軸のサービスレベルも上げていきたいと考えている。
- ・郊外での公共交通との結節地点において、自動車をまちなかへ入れないためには

パーク・アンド・ライドは必要な施策であると考えている。現在市でも鉄道と車のパーク・アンド・ライドについては積極的に進めているところもある。新バスシステムでも、交通結節点に近い場所などについて、民間駐車場を借りるなどの工夫をしながら、重要な施策として推進していく。今日は示せなかったが、今後具体的な施策がお示しできるように検討していきたい。

●新潟交通株式会社

- ・これまで、バス路線の再編に取り組みなかったのは事実。今回の再編については、交通結節点、バス待ち環境の整備がカギと考えている。取り組みなかった理由としては、各地の交通結節点の環境整備が、新潟交通単独では実現困難だったということ。今回、市の公設民営という考えに賛同し、提案させていただいたところ。
- ・再編後は、乗り換えが発生したとしても、現在直通で払っている料金より高くなるないように、りゅーとを使って工夫をしていく。

★発言者3（男性）

- ・りゅーとリンクは、PRがなっていない。もっと詳しく色々な情報を発信しないと。これからは、公設民営でやるように要望をだした。これをしないとうまくいかない。バスに乗らなくなったのは、これまでユーザー目線じゃなかったということではないのか。1社独占だったから、こうなった。乗ってもらうには、新潟交通が本気にならないと。
- ・まちなか再生本部で、ワンコインバス（100円）の話がでたことがあった。オブザーバーで新潟交通も出ていたが、100円との差額の話しかしていなかった。バスの運営当日も、誘導等は全部行政で、新潟交通はバス停で切符を売っているだけ。行政からも、新潟交通に魂を入れて、この施策をやってもらうよう要望を出した方が良い。

★発言者4（男性）

- ・新潟市の人には乗り換え経験が少ない。例えば、寺尾に住んでいる高齢者が古町で買い物した際、青山で乗り換えた途端に、大きい荷物を持っているのに立ちっぱなしのような状況になったりしないか。
- ・運賃の高さも、バス利用者が減っている原因。新バスシステムになった際に、運賃を下げるくらいしないと。新潟駅から古町間で実施したワンコインバスは満杯だった。
- ・バス停前に一般車やタクシーが多く、バス運行の妨げになっている。対策は。

○新潟市

- ・市が目指す方向としては、長大路線を短区間にし、網目のバス路線網とすることで、定時性の確保と、まちなかのバスを集約し効率性を高め、その余力を郊外に振り分けることができる。これには青山などで乗り換えが必要となるが、その際も、移動距離を短くし、雨風をしのげる上屋を整備するなどしていく。
- ・タクシーや荷さばきの停車については、今からタクシー協会、商店街と意見交換を始めている。新潟駅から古町までは現行バス優先レーンがあるが、BRT開業

時には厳格に運用されるよう働きかけていく。

●新潟交通株式会社

- ・BRT導入時は、現行のバス料金と変わらない。しかし、各地の結節点整備、バス路線の再編を段階的に進め、概ね5年間でバス路線再編を完了させたいと考えている。完了後の料金体系については、根本から考え直すこととなるが、分かりやすい運賃体系としていきたい。料金については、意見をいただき、検討にいきたい。

★発言者3（男性）

- ・（新潟市資料P15 公設民営）運行事業者がサービスを提供するとあるが、具体的に何か。

●新潟交通株式会社

- ・主な点としては、交通結節点における手段の多量性である。路線再編により、新しい行き先の選択肢ができ、また既存路線の運行本数も増やしていく。この2つによりサービスレベルの向上につなげていきたい。

★発言者5（男性）

- ・乗り換えにより、新潟駅に到着した県外の人に分かりにくくなるのでは？どのバスに乗ればいいのかも、料金も分からず、タクシーを使ってしまう。県民市民も、県外の人に聞かれても答えられない。郊外から中心部方向だけでなく、新潟駅から外へも考えてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・現状、バスに乗って料金表を確認しないと、行き先までの料金が分からないのは問題。結節点での情報案内が重要となると考えており、市と協力し、環境を整えていきたい。
- ・今の古町バス停は、複数のバス停がどれも「古町」で、しかも間隔が開いており、利用客が行き先によって選択しているが、バス停を集約するなどし、利用しやすい環境を整えていきたい。

※ 説明会で出していただいた意見の他、説明会終了後に提出していただきました意見提出用紙で、以下のようなご意見をいただきました。（意見欄は自由記載）

- ・定刻の7時に集まった人は9人でした。市民が新バスシステムに関心がないのか、説明会のPRが足りなかったのかはわからないが、この人数で説明会を行っても意味がない。今後説明会はもっと多くの人数が集められる場所、時間、曜日などに変更しなければならないと思う。
- ・説明会の場所の都合上、20時30分に終了になったが、意見交換の時間が少なく、質疑応答があまりなされなかった。