

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（東青山小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 26 日（月）午後 7 時から午後 8 時 20 分
場 所	イオン新潟青山店 2階 東青山コミュニティスペース
説明者	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	37 名
●会議内容	
<p>(1) 市民説明会（1 巡目）開催結果の報告（新潟市）</p> <p>(2) BRT 運行計画（案）（BRT 当初導入時点）について（新潟市）</p> <p>(3) BRT 当初導入時点のバス路線再編計画（案）について（新潟交通株式会社）</p> <p>(4) 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">・今の説明の中で路線変更があるが、これは基本的な調査があつてのことか。それとも机上のプランか。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none">・現行のパーソントリップ調査、そして弊社が独自に行っている動態調査の情報を基にこのような再編案とさせていただいている。 <p>★発言者 2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・平島から青山で乗り換えて新潟駅に行く場合、乗車券は 1 回で済むのか。それとも 2 回で、乗り降りするたびに料金を精算しなければならないのか。平島から青山までの料金はどれくらいかかるのか。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none">・現行で IC カード「りゅーと」を使う場合は、整理券を取る必要はなく、乗るときにタッチしていただき、降りるときにタッチしていただく。そして次に乗るバスのところでタッチしていただく、降りるときにタッチしていただくという形になる。・現金でご利用される場合だが、整理券の扱いがどのようになるのかを含めて、現在、精算方法について新潟市と調整中である。 <p>★発言者 3（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・かなりの便がイオン新潟青山店あたりに集まってくる。そしてバスが非常に大きい。連節なのでかなり大きなバスになるが、今現在、イオンの周辺道路は非常に狭いが、そこに十何メートルのバスが、時間帯によってはいろいろな方面から集まってくるわけなので、あそこで人の乗り降りがかなり盛んになると思う。しかし、青山結節点のイメージ図がない。ほかの駅、白山駅とか、新潟駅とか市役所のところはイメージ図があるが、青山は大体上屋があるイメージしかない。人が集まったとき、雨が降った日とか雪の多いときに、あの辺は人がごった返すのではないかと懸念している。あるいはあの辺で渋滞を起こすので	

はないかという思いがある。どう対処していくか。

○新潟市

- ・ピーク時間帯にはバスがかなり来るということだが、交通量調査や道路の構造、周辺道路付近のあり方を含めて、大きな渋滞等が発生しないように、計画を作っている。また、ピーク時の時間帯については、先ほど新潟交通からも話があったように、直通便も何便か入ってくる。
- ・歩道の部分については、青山の部分だけイメージ図がなくて申し訳ないが、先ほどご覧いただいたように、上屋等をつけていきたい。青山の道路部分の整備については、今回の整備は暫定的なものと考えている。将来的には、きちんとしたターミナルを作りたいと考えているが、当面、暫定形として歩道上に整備するとしても、上屋なり、できるかぎり雨風が吹き込まないような設備を整え、乗り換えの利便性を確保していきたい。

★発言者 4（男性）

- ・バス路線再編案をみると、資料 2-1 の西 1 から西 4 までが青山で全部降りることになる。これのバス停はどこになるか。BRT の降り口になるのか。
- ・例えば、西 1 と西 2 であれば、南の方から 8 号線を上って青山に来るが、降り口はどこになるか。それから、大堀幹線から来たバスの結節点における降り口はどこか。BRT の乗降口を共用して使うのか。降りた場所と乗る場所が相当離れているという現象が起きるのでは。

○新潟市

- ・まず、8 号線方面からの降り場は、今の計画では、BRT が新潟駅方向から到着した降り場のすぐ北側に設定している。この 8 号線の降り場から BRT の新潟駅方面へ乗り換えて行く形になるが、この距離が直線距離で大体 60 メートルくらいとなる。
- ・西方面からのバスについては、BRT 乗り場のすぐ西側で降りていただき、BRT へ短い距離で乗り換えられる形となる。
- ・大堀や寺尾へ行くバスについては、BRT 降り場のすぐ北側に設定している。BRT が新潟駅方面から来て、そこで乗り換えて郊外の方に行っていただく。
- ・8 号線への出発については、BRT 乗り場のすぐ西側に設定している。BRT が新潟駅から着いたら、そこから移動して乗り換えていただきたい。

★発言者 5（男性）

- ・今の話だと西から東へ向かうとき、水道公園の交差点から右折して、青山あるいは青山本村の停留所は通らないということか。そして乗り場が移動することか。それと併せて、今運行している有明大橋経由信濃町行き、浜浦町行きの路線はどうなるのか。そこで打ち切られるのか。青山 2 丁目の停留所はなくなるか。

●新潟交通株式会社

- ・最初に、青山 2 丁目のバス停は変更せず、現行どおりとなる。
- ・大堀線について、現行では、西側から青山へ来るとき、コンビニを左折し、青山水道遊園の T 字路の交差点まで来て、そこを右折している。今後は、到着す

る便は一つ手前の東北電力関屋変電所のある交差点を右折して、ここのバス停（イオン新潟青山店の南側）につける。なので、西側から中央区方面へ向かう場合、青山水道遊園前、青山稻荷前、青山本村のバス停は、乗り場がイオン新潟青山店南側の道路に移る形となる。

- ・ただし、逆に青山から西側へ向かう場合は、イオンの東側からバスが出るので、現在の青山本村、そして青山稻荷前、青山水道遊園前のバス停に、順に停まっていって行く予定。
- ・寺尾線の場合は、現行では、西側から青山へ来るとき、西郵便局の方から来てまっすぐ行って来ているが、青山水道遊園の交差点で右折を1回して、すぐのあたりに青山水道遊園の新しいバス停を新設しようと思っている。そして次の交差点を左折したら、この周辺に約300メートルに1本くらいの間隔でバス停を置いていく予定。そして、BRT 乗り場のすぐ西側まで到着するという形になる。お帰りは、大堀線と同じで、イオンの東側からスタートして、現行のルートを通して抜けていくという形になる。
- ・流通センター線については、現行では、コンビニのある交差点を左の方から来て、大堀線のように左折はせずに、まっすぐ青山1丁目のバス停に行っている。今後、小針球場、これよりさらに下のところの道を通るので、このような経路を通して、とんかつ屋さんのある交差点のところに出てくる予定。
- ・その後、流通センター線については、乗り場と降り場が一緒であるので、お客様を降ろしたら、出発して右折をしていく。そして、平島の第四銀行の交差点から戻っていくという形になる。
- ・8号線については、南から上がってきて、ここ（イオン新潟青山店の東側）で終点である。バスは1回回送して、ここ（イオン新潟青山店の南側）につけなおして、再び8号線に戻っていくという形である。
- ・浜浦町線や信濃町線については、現行とおりであり、経路の変更は全くない。そのため、旧116号線より北の地域のエリア（青山新町など）に住まれている方は、旧116号沿いでバス等に乗っていただいていたことができたが、約150メートルほどイオン南側まで、南下していただかなければいけないということで、その点は申し訳なく思っている。スムーズな乗り換えという点では、今の時点で考えている案としてはベターではないかと考えている。
- ・また、現行、青山水道遊園から次の小針2丁目まで間隔が空いているので、この周辺にもバス停を1本立てる予定だが、道路管理者、警察、地先の方との調整がこれからあるので、本日時点で、どこに立つのかというのはご説明できないので、あらかじめご了承ください。

★発言者6（女性）

- ・この青山におけるBRTの回送ルートというのがありますが、BRTを回送路のどこかで、特に一番西側の浄水場、水道遊園前、現在のバス停あたりで停めるようなご計画はないのか。やはり、東北電力の変電所のあたりとか、浄水場の近辺、ここは、乗り換え地点に行くのに2、3の停留所しかなく、とても不便になると思う。その点については、BRTは回送ルートを持っているので、ここでどこかに停留所を作るといようなお考えは全くないのか。

★発言者5（男性）

- ・回送ルートのところの停留所をつくれればいいんじゃないか。

○新潟市

- ・子ども今の段階では青山始発着ということで考えているが、今いただいたご意見をもち帰り、検討してみたいと思う。

★発言者7（男性）

- ・今話を聞いていると、郊外からのバスがどんどん来るが、乗り換えたときに、次のバスはどこに停まっているのか。どんどん路線のバスが来るのだが、よく裁判所のところのバスが停まっているけれど、ここは1車線なので、どこに停まるのも勝手というのと、今、イオンのところの歩道が3.5メートルだが、そこにバス停をつけた場合、歩道がほとんどなくなってしまう。その場合どうするのか。

●新潟交通株式会社

- ・バス停のところの歩道については、ある程度、新潟市が歩道を最低限の幅を確保すると聞いている。
- ・バスの折返しについては、原則、新潟駅や市役所前等で長く待機するのとは考え方が少し違い、到着したらすぐに折り返して、内野方面、または大野仲町方面に走っていくという運行形態をとりたいと考えている。到着しお客さまが降りて、バス車内の忘れ物等を確認して、方向幕を変更し、料金箱の設定をして、次の運行という流れを、だいたい3分くらいを見込んでいるが、それで返していきたいと考えている。ただ、ラッシュ時間帯はいっぱいのバスが来るということで、直行便もあるので、すべてが折返しということにならないが、この場合もダイヤ編成上では3分ぐらいをめどに折り返していきたいと考えている。

★発言者7（男性）

- ・現時点では、あの辺の道路に止まって時間調整するということは絶対ないのか。

●新潟交通株式会社

- ・基本的に、道路上で時間調整する予定は全く考えていない。

○新潟市

- ・道路空間を使う中で、バスが止まったときにほかの車線に影響しないかについては、当然、一般車が通る車線を侵さないような形で、ベイ形式でイオン側に乗り場をつけていくという形になる。道路空間をうまく活用して、その中の配分を変えれば、車線については一般車の邪魔にならないようにできると考えている。降り場の部分、あるいは歩道部分をできる限り確保していくということで設計を進めている。3巡目のときに、そこら辺がどのような幅員構成になるかといったことについてお示しできると考えている。

★発言者8（女性）

- ・今のは分かったけれども、西小針線や有明線はそのままか。それで新潟駅まで行くのか。

●新潟交通株式会社

- ・BRT 当初導入時は、西小針線、有明線の変更は想定していない。運行本数、

運行経路に変更の予定はない。

★発言者9（男性）

- ・当初はイオン近辺という案だったと思うが、今のものは段階的な案だと思うが、青山の始発乗降の取り扱いについて、将来的に変更になる可能性はあるか。

○新潟市

- ・今回交通結節点を作るにあたり、この部分については、まず暫定的に道路空間を活用するということである。周辺の大規模な用地あるいは道路と一体になったような広場空間を見る中で、今後、恒久的なきちんとしたバスターミナルを作っていきたいと考えている。その際には、単純にバスだけではなく、例えば駐輪場、タクシーの乗り換えといったことなども考えた中で計画づくりを行っていきたいと考えている。

★発言者6（女性）

- ・今のご質問と多少かかわりがあると思うが、BRT は新幹線の始発と最終にあわせて運行するためとても便利だとおっしゃっていた。それに対する接続だが、新幹線とはつながるけれども、新幹線に乗る人たちはここまでどう来るのか。ここからバスは出るけれども、そこまではどうするのか。駐車場など、バス以外のものはないのかもしれないけれども、その接続はどうお考えになっているのか。

●新潟交通株式会社

- ・ご指摘のとおり、BRT が青山から新潟駅の区間で仮に 200 本走っていて、すべてに接続させようとする、8号線、大堀線、寺尾線すべてに 200 本ずつ走っていただかなければならないということになるが、実際は不可能である。できるだけ対応したいが、5時 10 分の始発便にどの路線を合わせるかというのは、経路が決まってからダイヤ編成をするものなので、これからになる。ただし、5時 10 分の次の便でも5時 25 分ごろを想定している、それでも新幹線の始発には間に合うということになっている。
- ・そのため、1 便目の BRT 区間のバスにつながらなくても、2 便目の BRT 区間のバスにつながるような編成、または3 便目につながるような編成をし、対応していきたいと考えている。全部つながれば間違いなく便利なのだが、そうもいかないものなので、その点をご理解をいただきたいと考えている。

★発言者6（女性）

- ・バスもそうだけれども、先ほどおっしゃったように、モータープールとか、そういうような市の計画が示されないと、乗る人は、近くまで送ってもらうとか、歩いて行くとかということになるのではないかと思い、先のことをどうお考えか伺いたかった。

○新潟市

- ・最終的には恒久的なバスターミナルを作るという中で、パークアンドライドという、自動車近くまで来て、そこで止めて公共交通に乗り換えてまちなかに行くということが、一つ大きな施策としてある。それはかなりの用地がいるこ

とであり、いろいろな問題はあるのだけれども、そういった可能性も含めて、恒久的なものをつくるときには検討してまいりたいと考えている。今回は暫定という形で、そこまでは至らないが、将来的にはそういったことも考えながら、検討を進めていきたいと思っている。

★発言者2（男性）

- ・車が非常に長いということで、交差点の整備をしなければならないと思う。今までのような右折、左折だけではできないと思う。中央線に乗り込みということになると、今までの地域性が下がるのではないかという懸念を持っている。
- ・それから少し外れるけれども、白山駅の中に車は入れるのか。そういう懸念を持っている。

○新潟市

- ・車が長いということだが、資料1の右上の車両イメージをご覧になっていただくと、真ん中で屈曲する形の車両になっている。実は回転半径はかなり小さく、急でも回れる。今、市内に大型観光バスが走っているけれども、連節バスというのは、それと同じか、若干小さいくらいの回転半径で回れる。ただ、円滑に走れるといった部分については、今回、8月30日から9月3日の間に走行空間の検証という形で、いろいろと走らせて検証したうえで、改良が必要な部分については改良を加えていくことにしている。大きな改良については、今の段階では必要がないのではないかと考えている。
- ・白山駅については、今、新潟駅の連続立体交差事業に合わせて白山駅の改良を行っている。駅の南北を結ぶ自由通路、がんセンター側にも抜けられるようになるが、そのときに、今の線路の下に駅舎ができることになる。そうすると、既存の駅舎を壊して広場を拡張する形になる。

★発言者5（男性）

- ・取り付けの道路から入ってきたところは。

○新潟市

- ・取り付けの道路のところも、拡幅する計画で、同じ時期に開業するというところで、スムーズに入ってこれるようになるということである。

★発言者5（男性）

- ・青山から来ると逆に入るわけで、こちら（白山駅前交差点）からは入れないということか。

○新潟市

- ・こちら（白山駅前交差点）側の拡幅というのも考えたのだが、交差点を一つに集約する形で考えている。かつ、駅から降りてきた高校生が、この道を通って新潟高校や新潟商業高校、あるいは青陵高校の方に行くということで、このルートは高校生がかなり多く通ることになるため、動線を分けた形で、今の段階では考えているところである。

★発言者4（男性）

- ・新潟は雪が多いのだけれども、冬の話が出ていないのだが、たしか2週間ほど前の新聞に、冬場はBRTを運行しないと書いてあったような気がするが、こ

れはいかがか。

○新潟市

- ・8月20日の新潟日報に、冬場は運行せずという記事が載っていたかと思うが、私どもはそういうことは考えていない。市長が言った意味は、連節バスはノンステップの低床バスであり、今もノンステップバスが走っているけれども、基本的にはそれと同じ形で走る。冬に弱いのではないかという記事が載っているが、造っているのは北欧の会社が多く、そもそも雪が降って凍結する路面でも対応できるような車両ということで造っているのだから、雪道の走行ということについては、除雪をしっかりとしていけば問題ないと考えている。
- ・報道記事では、市長が言った意味が、部分的に抜けていた。一般のノンステップバスでも、雪が急激に降ったりして除雪が追いつかないと、おなかをすったりという部分も出てきたりということになるので、我々としては除雪を強化してしっかりと対応していくが、例えば除雪が終わった直後に何十センチも積もるようなことがあると、一般のバスはおろか普通のマイカーでも走れなく、電車なども止まってしまうわけである。そういった状況になったときに、代替措置としてどのようなことが考えられるのかといったところを、新潟交通と検討していきたいという意味合いで、市長からお話しさせていただいたのだが、そのような記事になってしまったということである。基本的には除雪をしっかりと、走行環境を確保していきたい。

★発言者10（男性）

- ・一つは、BRT はイオン近辺で発着されるが、ここは朝晩、一般車の通行がものすごくある。そこにこういったバスが集中して発着すると大混乱を起こすと思う。その辺の実態は調べられているのだろうが、これは将来大変なことになると思っているのだから、それを念頭に置いていただきたいと思う。改善策を考えていただきたい。
- ・もう一つ、安全上の問題で新潟交通にお聞きしたい。これは一人運転で他に乗務員がつかないのか。児童の通学路が縦横無尽に走っているのだから、大型の長いバスで、児童の巻き込みがあったらとんでもないことになる。仮に一人運転とした場合に、後ろが見えるのか、児童の動きを把握できるのかについて、非常に心配している。一人運転かどうかをお聞きしたうえで、何か対処法があればお聞きしたい。

○新潟市

- ・1点目だが、交通量の調査などを踏まえて計画を作って、県警とよく相談したうえで、きちんとした安全策を講じていきたいと考えているし、大きな渋滞にならないように配慮していきたいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスの運行については、弊社においてはワンマン運行ということで、一人の運転手が運行するという考えで考えている。現在、日本で運行をしている他都市での連節バスについても、基本的にはワンマンでの運行ということになっている。車両の設備については、今後、新潟市と協議する部分もあるが、安全確保には当然努めていく。運行の部分についての回答としては、ワンマン運行

ということである。

★発言者10（男性）

- ・特に児童が走り回り、信号を守らない場合もあるため、安全運転で、十分ご注意くださいと思う。

●新潟交通株式会社

- ・弊社としても、バス事業において一番重要なことというのは、安全ということで、社内でも周知しているところである。今回頂戴した意見を肝に銘じて努めてまいりたいと考えている。

★発言者11（男性）

- ・回送ルートは1本しかないのか。例えば事故なりでこの線が塞がれた場合どうするのか。
- ・もう1点は、イオンからの始発の場合、専用もしくは優先レーンになると思うが、回送ルートというのは優先でも何でもないと思う。これは朝晩のラッシュ時の混雑時に、始発の遅れなどに影響はないのか。

○新潟市

- ・回送ルートについては、現段階ではこの1本となっている。例えば、事故が起こったらどうなるかといったところも含め、ほかの代替案について考えられるかを相談させていただきたいと思うが、今、暫定形で考えているけれども、基本的にはこの形でやりたいと考えている。
- ・渋滞等への影響については、先ほどお話しさせていただいたとおり、交通量の調査等を含めて調査したうえで計画を詰めているので、定時性の確保に問題はないのではないかと考えているが、さらに検証を重ねてまいりたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・連節の部分はジャバラ式か。例えば車いすの人とか、そういうような場合にも、バリアフリーの関係では問題はないのか。その場合、前のほうに乗ってくれとかといったことはあるのか。

○新潟市

- ・連節の部分が通れるようになっているかどうかということか。

★発言者5（男性）

- ・列車の接続部分だと絶えず動いていて、渡るのが大変である。

○新潟市

- ・連節バスの連結部は電車のような連結部ではないので、かなり大きな丸い連結部がつながっているような形になっており、普通の車いすでも、その部分は通ることができるくらいの幅がある。車いすの方もできる限り乗りやすいようにということは考えている。例えばステップなど、そういったことも考えている。前のほうに車いすの優先座席などもつくっていきたいと。できる限り乗り降りができるように整えていききたいと考えている。

※ 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書で、以下のようなご意見をいただきました。

OBRT の運行計画（案）とバス路線（案）について

- ・ 基本的には賛成である。BRT は全車 Suica が使えると助かる。
- ・ 榎谷小路～駅前間のバスの台数の多さを、解消する意味で効果的だと思う
- ・ 新大病院の駐車場にバスロータリーができると聞いている。BRT は通らないのか。一般バス使用なのか。
- ・ 青山新町西側地域（青山新町第一自治会）については、水道遊園前より 1～2 停留所で乗りかえとなり、かなり不便になる。せめて、BRT 回送ルートの西折返し地点付近で乗車あるいは下車ができるように考えていただけないか。

○その他

- ・ クルマ以外にも自転車によく乗るが、有明大橋や西小針のあたりは大変こわい（新潟交通さんの一部のドライバーによるバスの走行など）ので、旧電車通りを自転車でよく利用している。しかし、BRT が旧電車通りを走るようになると、こちらでも自転車で走りにくくなりそうで心配である。自転車も走りやすい道路づくり、もしくは BRT のドライバーさんの教育もお願いしたいと思う。
- ・ 個人的には、料金が安くなるのでうれしい。（今まで、関屋分水を超えるだけで、50 円高くなっていたので不満であった。）
- ・ 連節バスの運行にあたっては、安全性に配慮してほしい。
- ・ 縦のバス路線を増やすか、作ってほしい。聖園・西新潟病院へ行くのに区バスを使用しなければならないが、区バスは近くまで停留所がない。西区役所も離れた場所に停まるので困る。

以上