

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 西区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月28日 午後7時から午後9時
場 所	西新潟市民会館 多目的ホール
説明者	新潟市副市長、技監、都市政策部長、新交通推進課、都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	69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"> ・大堀幹線の利用者だが、青山の接続点の場所の見通しはたっているのか。 ・話を聞いていると、BRT そのものを現状のコストで賄うと言う話だが、今私は新潟駅へ行くまでに360円かかっている。他のまちと比較すると高いと感じる。現状よりも下げてもらいたい。 ・定時性の問題だが、新潟市の場合は雪が多い。今年の冬の場合、小針駅まで歩いていくと、JR が満杯、バスは来ないという状態だった。BRT を導入して果たしてこの点に対応できるのか疑問に思っている。 ・これだけの高い金額を要するバス、この購入の際には入札にしていだきたい。むしろ国内産、地場産、新潟市内でもバスを作っているところがあるのだから、そういう対応によって導入に係る費用をできる限り削減をしていだきたい。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青山の接続点についてどこになるのかという点だが、当初平成26年度の段階では、暫定形となり、既存の道路空間の中で、乗換の環境の整備をしていきたい。接続のポイントとしては、関屋大橋の西詰交差点、ここが国道8号から来るバスと、西方面から来るバスの接続の場所となるので、その周辺の道路の空間を活用して、暫定的に整備したいと考えている。ただし、暫定といっても雨風吹く場所であるため、その点の環境整備はしっかり図っていきたいと考えている。また、最終的にはしっかりしたバスのターミナルを整備していきたいと考えている。 ・雪の対策については、道路を管理している国や新潟市の道路管理者としっかりと連携し、除雪、或いは雪をどかすということに可能な限り対応していきたいと考えている。この点については関係機関としっかりと連携していきたいと考えている。 ・バスをどこから購入するか、国内でできないのかという意見だが、我々もまずは国内で、ということで国内の業者に打診をしたところ。残念ながら今の段階では作るメーカーはなく、また作る予定もないということだった。他都市とも同様に海外からの輸入に頼らざるを得ないという状況である。ただ 	

し、現在、他都市でも BRT の需要が高まっているところでもあり、それに
じて国内でメーカーが製造するという環境となる可能性もある。今後サー
ス向上の面からさらなる追加導入をするよう取り組んでいきたいと考えてお
り、その段階では当然のことながら国内のメーカーが有力になってくるであ
ろうと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・バスの運賃についてご回答させていただく。バス路線の再編を実施する段階
においては、現行の運賃体系をそのまま継続するという考えでいる。バス路
線の再編については概ね5年間をかけて段階的に、交通結節点の整備に併せ
て順次各地で行っていくが、市内全域の路線再編が完了した段階において
は、バス運賃について非常にわかりづらいというお話もたくさんいただい
ているため、もう少しシンプルな、分かりやすい料金体系について、将来的
に検討していくということで、今日いただいたご意見についても併せて検討し
ていきたいと考えている。

★発言者2（女性）

- ・どうして先に BRT の話が出て、着々と進んでいるのか、疑問である。まちづ
くりがちっとも進んでいない。毎週古町に行くが、お客さんはいない。いら
っしゃいませの言葉にも温かみがない。ローサには、月曜から金曜はほとん
ど人は通らない。そのような中、通路でお客さんを待っている人たちは、時
間が過ぎていくばかりで収入がない。まちづくりをしていないところで、ど
うして BRT の話が先に進んだのか、不思議でならない。まちづくりが一番大
事。
- ・青山まで延伸するなら、電車で十分。安い、早い、あつという間に青山まで
到着する。なぜ BRT なのか。
- ・通勤通学の方が使うというが、電車も使う。バスの方が高い。電車では通勤
時に白山駅で下車する人がたくさんおり、ニュースでも白山駅が映る。その
ような中、昼間空気を運んでいる大きいバスを小さなお買い物バスにすれ
ば、排気ガスの問題も解消すると思う。

○新潟市

- ・まちづくりと交通の関係だが、新潟市が合併をした際、どういうまちにして
いくか、都市計画において議論を重ねた。都市全体をどのようにしていくか
という点については、都市計画基本方針を平成 20 年にまとめさせていただ
き、その中で合併し大きくなった田園型政令市である新潟市は、自然と田
園、広くなった市域の拠点を連携させ、有機的に接続していこうというこ
とが基本的な考え方である。
- ・そういった中で都心においては、万代・古町、それぞれの活性化、都市の中
に核を作りながら、併せて別の施策として交通体系、人の移動のしやすさ
というものに取り組んでいくことをあわせて掲げている。まちづくりと交通を
一体的にやっっていこうと、これが平成 20 年の都市計画基本方針を定めた
ときに、掲げさせていただいたことである。
- ・そういう内容を、先ほどの説明に加えていなかった点は、申し訳なく思う

が、まちづくりと交通は一連の流れの中で取り組んでいるということをご理解いただきたい。

- ・また、西区、東区でバスと並走している JR については、競合関係で動いており、料金についてもそれぞれ違う料金体系の中で有利・不利の実情もあるところだが、今回の新潟交通からの提案では、一つ一つの路線ではなく、網を形成していくという方針が出されたことに関して、各地区でバスだけではなく、JR 駅にどのように結び付け、有機的に機能させていくのか、そういったことを各区でも議論を始めているところであり、そういう中で、バスと JR をどのように有機的に結び付けていくかを検討し、地域の皆さまの足を増やしていきたいと考えている。

★発言者3（男性）

- ・うちのすぐ裏にバス停がある。バスは大変便がいい。行政からの説明については分かったが、結論として連節バスについては理解ができない。なぜ必要なのか。単に市長が言ったことについて、事務局がつじつまの合わない理屈付けをしていると考えているため、さっぱり理解ができない。今年の9月頃に連節バスの契約をするつもりはないと考えていいのか。
- ・新潟交通さんにお聞きしたいが、私が現役時代に、バスに立って乗るということにはなかった。団子状になっているバスが旧態依然として新潟の北の方、月岡から村上、新発田、横越、水原、すべて古町三越前へ行く。これらについては古町に乗り入れること自体を考え直した方がいいのでは。例えば新発田方面から新潟駅まで、新潟駅からは100円バスを出す、そういう考えであれば、大通りの車の団子状態は解消されるのではないか。そういう検討はされたことがあるのか。あるいは私が申し上げた案はダメだということなのか。
- ・結論としては時期尚早であり、市民の意見を聞かなければ走りださないほうがいいと思っており、関連して質問を申し上げたところ。

○新潟市

- ・連節バスの説明を先ほどさせていただいた。まずはピーク時の対応、それからまちなかを走るバスが2,000台と多いことにより、走行性の低下を招いている、これらについてバス路線を集約していくといったこと、そして連節バスを導入することによって余力を出して、郊外の増便に充てたいと、言うことで説明をさせていただいた。
- ・本年度予算として連節バス導入の一部をあげさせていただいている。これについては、9月に契約の案件ということで、市議会の議決が必要となり、市議会のご理解を得て、という手続きとなる。議決をいただければ契約は出来ないが、契約の案件としてはあげさせていただきたいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・ご指摘いただいた路線の再編について、本日は西区ということでご説明をさせていただいたが、段階的に各地の路線再編について結節点の整備に併せて行っていくこととなる。ご指摘いただいたとおりで、現在の運行路線について長大路線を切ることにより、運行本数の増便という対応をしていきたいと

考えている。東方面からの乗り入れについては、古町までという既存の長大路線について、途中で切ることによって榎谷小路の交通量を減らせると考えている。お配りした【資料 2-3】の地図に、運行本数のイメージを付しており、そういった形で再編を行うことで、運行本数の増便を考えている。

★発言者4（男性）

- ・先ほどの質問に関連して、この取り組みの目的意識について、昨年3月に万代市民会館で開催されたシンポジウムも参加したが、ころころ変わるようだ。一番最初は古町活性化ということでBRT導入、そのルートが新潟駅～白山駅だったものが、それが今度は青山まで延伸となった。延伸になった途端に、CO2（二酸化炭素）の問題、公共交通体系の見直し、全市的にと言いつつ、さらに市長は最近、連節バスを導入するのは新潟市のイメージのためだと言っており、抽象論である。基本方針、コンセプトができていないからこういうことになる。50年先、100年先の新潟市をどうするんだという意気込みでやってもらいたい。子どもが高齢化してどういうものが必要になるかと言えば、病院に直通で行けるものはないか、こちらが優先。この中で連節バスにはどういう役目があるのかということになる。もう少しコンセプトをしっかりとっていただきたい。

○新潟市

- ・昨年の2月に、新たな交通システム導入基本方針を公表させていただいた。今手元にそれがあつたため、ご紹介をさせていただきたい。そこでは目標を掲げており、1つは「まちなかを訪れるすべての人が、気軽で快適に移動できる利用環境を実現します」ということ。現在分かりにくくなつていふバス路線を分かりやすくし、定時性も確保していく、バリアフリーにも対応していく。2つめには、新しい交通システムということもあり、今ご意見をいただいたような「新潟市の顔である都心の魅力向上に寄与します」ということを掲げている。3つ目が「快適な都市環境を目指します」ということで、公共交通に転換することで環境負荷を低減していき、人と公共交通優先の空間に段階的にしていこうということも掲げている。4つ目として、「持続可能なまちづくりに寄与します」ということで、公共交通体系の再構築、それと並列してまちなかの活性化について公共交通を整えることによって実現していくのではないかとすることも、掲げている。今4点読み上げさせてもらったが、これらについて、この取り組みをはじめた当初、昨年の基本方針を出したときに掲げさせていただいたところである。

★発言者5（男性）

- ・1つは増便について、連節バスを導入することによりバスが浮いて、増便が図れるということも丁寧にご説明いただいたが、冒頭、既存路線が廃止になつたという説明があつたが、廃止にしたのは新潟交通さん自身であり、その根拠は乗る人が少ないこと。ではこの連節バス導入によって利用者が増える見込みがあるのか。広さとか住民の数で割りだされたような資料も見たが、それは本当に根拠と裏づけがあるものなのか、お聞きしたい。今まで廃止して

いるのに連節バスが導入されるから利用者が増えるのか、増えない場合でも廃止はないのか。

- ・ 2点目として、マイカーは非常に便利。けどもそれよりも暑い夏や滑る冬でもバス停に行って、バスを利用する方がいいという実感を皆さんが持たなければ、いくら連節バスを導入してもだめなのでは。いずれにしてもこれらによって利用者が増えるという根拠のある試算をしているのか。
- ・ 3つ目は第三者機関で審査したということだが、どういう人で構成されているのか。公正公平な構成メンバーでなければ、正しい評価はできない。

●新潟交通株式会社

- ・ 運行本数の増便について、今回弊社が考えるバス路線の再編については、長大路線を短く切ることによって運行効率を高め、定時性を高め、余力が生まれる。これがなぜ実現できるかと言えば、乗換の結節点を新潟市に整備いただくことと、利用者により乗換えという負担をいただくことによって実現する。
- ・ 弊社が幹線として位置づけているところは、1 ha あたり 70 人という人口密度を一つの商圈として考えている。これについて、国土交通省の調査によれば、この商圈での公共交通分担率は 10%というところとなっている。新潟市における公共交通分担率は 5.4%、バス分担率は 2.8%というのが現状であり、弊社が目指しているのはバス分担率が5%、鉄道が5%である。この分担率になるような公共交通体系が弊社の目指すものである。新潟市における町丁別の人口密度とバス停までの距離 300m というバス勢圏率という考え方をリンクさせた場合、新規路線の新設といった対応により、新規需要の掘り起こしが可能と考えている。

○新潟市

- ・ 第三者機関については、新潟交通さんの提案をもとに、適格性を審査したものになるが、学識経験者2名、経営の関係もあるため、市内の公認会計士1名、全国のバス会社との比較ということで交通ジャーナリストの方1名、消費者の観点から消費者協会の方1名に入っただき、審査委員会として構成した。公募委員は含めていない。

今後新潟交通さんと協議を進めていく過程で、その協議内容について審査委員会で審査いただき、確認をしていただきながら進めたいと考えているし、市民の方にも逐次公表をさせていただき、ご意見をいただきながら計画を作っていくと考えている。

★発言者6（男性）

- ・ 市からの説明内容については5月 18 日黒崎市民会館で開催された市長のまちづくりトークでも聞いた。今日の資料とほぼ同じ内容だったが、今日の説明をきいて更に理解できた。皆さんの反対意見はごもっともだが、新しいことを始めるときは最初から反対するのではなく真摯に聞くべき。私は賛成だが、やり方として、もっと市民の理解を得るべきである。私は 30 年から 50 年を見据えた腹をくくった施策だと思っている。

★発言者7（男性）

- ・新潟交通は BRT をバス高速大量輸送システムと言っている。一方、市は次世代型バスシステムと言っている。BRT の定義とは。
- ・5月5日の市報にいがたの「ひこうき雲」で、市長は BRT について、ラッシュ時は3分、それ以外でも5、6分間隔で、待ち時間は首都圏の地下鉄並みの運行を実現すると言っているが、バスが何台あればできるのか。

○新潟市

- ・高速大量輸送システムに加え、情報案内システムといったソフト面も含め次世代に繋がるようなシステムにするという意味から次世代型バスシステムと言っている。
- ・どのくらいの台数でやるのかについては具体的なダイヤ等を新潟交通と調整したうえで次回以降説明させていただく。

★発言者8（男性）

- ・都市計画の中核は公共交通体系の整備である。そういう意味では負の連鎖を断ち切るということには賛成であり、何らかの手を打つべき。ただ、BRT の基本的な考えが理解できない。高速輸送は実現できるのか。
- ・青山の結節点はどうなるのか。どこでやるのか。既存の道路空間でできるとは思えない。

○新潟市

- ・まちなかを走るバスの団子運転を整理・解消してバスの台数を集約することに加え、最終的には専用走行路を設けて高速輸送を実現したい。それについては段階的に取り組んでいく。平成 26 年度の段階では既存のバスレーンや交通規制で取り組んでいくが、5年を目処に専用走行路の設置を目指す。専用走行路を設けられない区間もあるが、BRT の強みは線路をひかなくても既存の道路空間でもできるところである。そういったメリットを最大限活かして取り組んでいきたい。

★発言者9（男性）

- ・連節バスは国内で造っているところがないのに設計する会社を国内で公募するのはおかしいのではないか。
- ・新潟には列車を造っている企業もあるが、本当に連節バスは造れないのか。

○新潟市

- ・仕様を設計する会社の公募は国内に限定せず、募集している。
- ・当該企業も含め、国内の業者に声はかけたが、残念ながら現時点では対応できないとのことである。

★発言者10（男性）

- ・BRT の場合は中心街への説明が多様化しているが、西区・東区の方々はまちに出るだけでなく自分たちの（地域内を移動する）足の確保・充実を求めている。各地域へ説明していくのか。

○新潟市

- ・各区の説明会とあわせて要望のある地域に説明していく。

※ 説明会で出していただいた意見の他、当日提出していただきましたアンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・導入後の乗客の確保（マイカーから BRT へ）
- ・企業との連携が重要
- ・JR との連携強化
- ・市民の健康の増進に重要である。
- ・新潟市発展のため、ご努力願いたい。
- ・通勤通学時にバスを利用する人の為にバスは大きい物でいいと思うが、昼間は、ほとんど乗らないので、小さいバスを走らせる。郊外も大きいバスに乗っている人はほとんど居ないので、小さいバスを走らせる事で、高齢の方は助かると思う。
- ・市の説明資料のトップがシステム導入の目標ではなく、利用者の減（推移）から始まるのはなぜ？利用者が何のために、いつ（時間帯）どこへ、どの程度の頻度で利用しているのか、リサーチされているのか。
- ・街なかの活性化と一体で考えないと、空気を乗せて走ることになる。小型のバスを細かく廻すべき。
- ・中心部（駅～青山）の内容が先行しすぎている。全体のシステムを構想してもらいたい。
- ・青山のどこが拠点になるのか。バスはどこで、ターンするのか。白山～青山まで、あの狭い通り（電車をとりはずした）を「ラピッド」が通るのでしょいか。まず、なぜ、それが必要かがわからない。
- ・公設民営、バス路線再編によるメリット、地域内交通のサービス向上のそれぞれと BRT 導入の関連不明。交通体系を公共交通で再編しようとするのは良いが、BRT にする必要は全くない！
- ・今後利用する者として期待している。
- ・交通結節点（青山イオン付近）というが、設置場所が確定を示されないで、賛同出来ないし、不安である。このイオン付近の道路事情では出来ない。
- ・コスト面の問題、現在は整備にかかるイニシャルコスト（特に連節バス）に目が向いているが、ランニングコストはどうなのか。イニシャルコストを 20 年で割り返して年間 1.5 億円とのことだが、20 年で割ることによどのような意味があるのか？連節バスの耐用年数が 20 年未満であれば、これらの見込みは成立しないのではないかと？議会に対しては、より詳細な説明が必要。
- ・黒崎市民会館の市長との懇談会に出席し、方針・施策等は議論としては理解出来た。ただ、新システム導入ありきの施策については、住民理解に欠け、沿線住民以外は関心がうすい。最近市報、新聞等で具体的に周知しているが、手法に対して市・新潟交通への不安がある。全ての年齢層に解り易い方法を取るべきである。日報等のメディアで理解や、周知する等の方法が考えられる。理解出来ない参加者が多いので、住民説明会が絶対必要である。
- ・全てが抽象的、仮定の上の構想。BRT を導入しても利用者増になる確証がない

中で、周辺の増便、運行時間の長時間化などできないのではないか。BRT 導入後の雪対策について、国・市が連携をしっかりとやっていくことにより対応すると言っているが、今はしっかり連携していないということか。雪による支障がなくなるとは思えない。

- ・今、BRT が導入されている地域と新潟市との条件の違いで成功できるのか。その具体的事例、その地域の住民の意見などを聞かせてもらいたい。
- ・今の構想で BRT 専用路線を計画しているのはどこか。小針線などではバス専用レーンがあるが、実質守られていないのが現状で、一般車が渋滞する。
- ・連節バスは長潟方向を早急に整備すべき。
- ・市長の意向に後付けした理由の域をでない。もっと詳細につめてから走り出すべき。新たなシステムになると乗客が増えるとは思えない。
- ・連節バス設計案の公募を開始したが、費用の無駄使いは止めて。設計変更等を行う場合、その都度、伺いをたてないと、事が進まない欠点があるので賛成出来ない。