

## 会 議 概 要

・ 開催概要	
名 称	新バスシステム説明会（東区）
日 時	平成25年8月29日（木）午後7時から午後8時40分
場 所	東区プラザ 2階 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	85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"> <li>・ 連節バス1台あたりの価格はいくらか。</li> <li>・ 何年で入れ替えになるのか。</li> <li>・ 連節バス運行に係る諸経費は市と新潟交通がどう負担するか。</li> <li>・ 仮に連節バス1台あたり1億2千万円として6年で入れ替える場合、償還するためには計算すると10万人は必要になるが、東区の路線の中で年間10万人の利用を見込めるのか。何台東区には予定しているのか分からない。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予算として1台1億2千万円計上しているが、国外からの輸入になり、為替の変動の影響を受けるので、予算は少々高く確保している。他都市では概ね7千万円から8千万円で購入している事例が多い。</li> <li>・ 何年で入れ替えかについて、走行距離によっても変わるが、把握している中ではつくば万博で購入したものが20年近く使われたという情報がある。</li> <li>・ 諸経費の負担は運賃収入の中で事業者が負担することになる。</li> <li>・ 入れ替えにより利用者がどれくらい増えるかの見込みについて、東区でという質問だったが、今回予定しているルートは新潟駅から古町を通過して、青山まで行く都心軸を中心とした路線である。都心軸上での現在のバス利用者が1日約1万人で、これを連節バスと一般バスを合わせた形で運行する。</li> </ul> <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1回説明会で、BRT路線だけで年間百万人以上運ばないと赤字になると説明していたが、赤字の場合、減便、廃止、補助金の上乗せが将来的にも発生するのか。また、トータルで現行の補助は今後増えるのか。また市がバスを購入し、その賃借料は発生しないのか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心軸上で運行する中で、赤字が出るとはシミュレーションの中では出していない。黒字になると理解している。郊外の余力に回していく中で、全体としての公共交通・バス交通の底上げを図っていくことを目指している。公設民営のイニシャルコストは市が負担する。BRTの運行で仮に赤字が出ても補</li> </ul>	

填は考えていない。運行事業者の負担となる。

★発言者1（男性）

- ・東京の電車は色で路線の違いを分けているが、そのようなことは考えていないのか。色で分けると乗り換えしやすい。今は同じ色なので分かりづらい。

●新潟交通株式会社

- ・東京・大阪の電車は同じ形だが、カラーラインを入れることで識別させている。弊社も路線再編していく中で、路線ごとにカラーライン化を整備していくことを考えている。

★発言者2（男性）

- ・20年間でバス利用者が3分の1に減った原因はどう認識しているのか。

○新潟市

- ・減少の原因として考えられることは、自動車の取得が手軽になったことや、エコカー、多機能車などの様々な種類の自動車が出始めたことで、広く自動車が普及してきたことが原因と思っている。
- ・これと併せて、中心市街地の求心力低下や少子高齢化社会のなかで高齢化しても自家用車から公共交通へ転換しないことも原因と思っている。

★発言者2（男性）

- ・今回の新バスシステムの導入で、これらの問題を解決できる自信があるので進めると理解して良いか。

○新潟市

- ・BRTの導入で全てが解決するわけではないと思う。他の施策として、都心アクセス、地域内交通の整備などと併せてやっていかないとバス利用の減少は止められないと考えている。

★発言者2（男性）

- ・連節バスの導入はひとつの解決方策であり、決定的な解決策ではないと理解せざるを得ない。連節バスを購入したことが重荷にならないか心配している。マイカーから見るとバスは利用勝手が悪いので、この流れは食い止めることはできないと思う。しかし、全員が車を運転できるわけではないので、福祉バスなどが普及していくことが考えられる。

○新潟市

- ・貴重なご意見として受けたい。

★発言者3（男性）

- ・LRTという話もあったと思うが、BRTに決まった理由を教えてください。
- ・乗り換えについて、運用している盛岡での状況をみると、寒く、不便なため、寒さを防げる工夫があってもよいのではないかと。
- ・乗り換えの料金について、「りゅーと」カードが優先されているようだが、カードを持ちにくいお年寄りや、現金で乗ると思う。値段の格差があるのは問題だと思う。

○新潟市

- ・BRTになった経緯について、平成の初めから、都心軸に基幹的な公共交通

システムを入れる検討がされてきた。萬代橋を中心に、河川を横断する交通量が多かったが、柳都大橋やみなとトンネルができたことで、交通が分散され、萬代橋は1日6万4千台あった交通量が3万台を切るくらいになってきたなかで、公共交通の軸をつくる具体的な検討がなされるようになった。平成21年度に基礎的な調査を行い、平成22年度にBRT、LRT、小型モノレールの導入について学識経験者、市民などが含まれる委員会を設け検討を進めてきた。平成23年5月に委員会の報告で、第1期区間で新潟の都心軸にBRTを導入し、新潟駅連続立体交差事業で新潟駅の高架下に南北を結ぶ空間ができた段階で、鳥屋野潟南部への延伸を図るが、その時にBRTからLRTへのシステムの変更の可能性を判断する報告が委員会から出された。それを受け、平成24年2月、基本方針でBRTを導入し、連続立体交差事業の動向を踏まえ、LRTへの判断をする方針を出した。

- ・ 乗り換えについて、新潟の冬は厳しい状況であるので、防風壁、上屋など、できる限り直接寒さを受けない形に、あるいは待合空間を整備し多少待つことがあっても快適に待てる環境をつくらなければならないと考えている。
- ・ 料金について、「りゅーと」カードでは、今までの料金と変わらない形で確実にできるが、現金についてはどこから乗って、どこで降りたのか履歴が分からないため乗り継ぎ料金が判断できない。このことについて、ICカードのシステムで履歴が確認できるのか新潟交通と検討している。ICカードは小銭をその都度出す必要がないので、お年寄りの方にも是非使っていただき、便利さを体験していただき、またそのことを啓発し広げていく必要がある。

★発言者4（女性）

- ・ 分かった部分もあるが、乗り換えが不安。車の運転ができないので、どこに行くにもバスに乗るが、市役所や三越に行く場合、今まで1本で行けたが、乗り換えをしなければならなくなるので不便だと思う。
- ・ 料金について、私もカードを使うが、お金と違い、カードは紛失する。
- ・ 料金が高く、県庁に行くときも、乗り換えで往復すると千円近くかかる。バスの利用を上げたいのなら他都市がやっているように高齢者の料金を安くする必要はある。
- ・ 昼間は1、2人しか乗っていないのに大きなバスが走ってもったいないので、小型バスを走らせて俟約してはどうか。先ほどの福祉バスは大歓迎。
- ・ もっと古町に頻繁に行けるよう、そのような方面に力を入れてほしかった。

●新潟交通株式会社

- ・ バス路線の再編は、お客様に乗り換えいただくことと、交通結節点の整備を公設していただくことで、増便、新規路線開設とトータルとしてサービスの向上を考えて提案したもの。乗り換えの不便が発生することは間違いないが、この部分の負担の軽減として乗り換え環境の整備に加え、弊社としても乗り換えのダイヤを、なるべくお待ちいただかないような接続となるよう考えている。
- ・ 「りゅーと」カードについて、現在のバスカードだとカードリーダーに差し込

み、取っていただくことを乗降時にしていただいているが、ICカードの場合、通さなくてもタッチで可能なので利用者からバスカードより良くなったという声ももらっている。

- ・全体のバスの運賃について、概ね5年間かけて段階的に新潟市全体のバス路線を再編し、再編が完了した後、分かりやすく、利用しやすい料金体系に検討していきたいと考えているのでご理解をお願いしたい。
- ・前方のスクリーンを使って、乗り換えのイメージを用意している。新潟駅で旧7号線、牡丹山線でBRT方向に乗り換えるイメージを示す。新潟駅のロータリーに着いたら、新潟駅の正面を右折すると、右手前方にタクシー乗り場が見えてくる。その先から右側が、BRTの乗り場になる予定である。。ここまで歩いていただくということは、バスを降りて、すぐ古町方向に走る次のバスがある環境をつくっていききたいと考えている。乗り換えることで、下木戸のバス停において古町方向は13時台15分、27分の2本しかない。その後、14時02分まで35分も開いている。今回のゾーンバスシステムという仕組みを使い、このような1時間に2本しか走っていないようなところに、15分から20分間隔のような本数に戻し、移動しやすいバス環境をつくりたいと考えている。乗り換えが不便なことも重々承知しているが、この考え方はご理解いただきたいと考えている。

#### ★発言者5（男性）

- ・連節バスの仕様について、ノンステップバスの床の高さを基準に設計しているのか。乗車人数に車椅子のスペースは入っているのか。車椅子は何台乗車可能なのか。全ての利用者に対して公平であるべき。
- ・乗り換えについて、冬はとにかく寒い。冬だけでもサイドを覆うとか、優しさがないと、モータリゼーションに対抗できない。なかなか、バスから離れたお客様は帰ってこないと思う。心を入れた施策にしていくつもりがあるのか、新潟市に聞きたい。新潟交通は、今までの施策をやってバス離れを起こした。
- ・阿賀野市は、新潟交通が捨てた路線を、市で、税金で運行してうまくいっている。近隣の例をもう少し検討してはどうか。

#### ○新潟市

- ・連節バスはノンステップバスと同じくらいの床の高さ。車椅子はスペースを確保していくが、どんな形になるかは、次回に細かく説明したいと思う。車椅子が乗れるようなスロープもつけていきたい。
- ・冬の寒さ対策について、人にやさしい交通のあり方など考えていく必要がある。交通結節点、普通のバス停も、道路の構造にもよるが、できる限り防風壁とか付け、風が直接当たらないようなバス停を整備していきたいと考えている。新潟なので、しっかりやっていきたいと思う。
- ・新潟交通がかつて走らせていた路線が廃止になって、空白区域になっているところは新潟市にもある。住民バス、区バスで対応せざるを得ない状況で、新潟市でも平成17年度から住民バスの制度を行っている。住民の方が苦労されて、新潟市も補助を出している。なかなか補助なしではいけない状態では

ないが、これ以上空白区域をつくらないということで、今回の新バスシステムを計画している。他の都市の事例を研究しながら、良い方向に進めていきたいと考えている。

★発言者6（女性）

- ・この計画はもう決まっていることなのか。何をやっても覆ることはないのか。

○新潟市

- ・連節バスの購入議案を12月議会に提案したいと思っている。議会の議決が最終的に得られなければ連節バスを購入することはできない。そのために、議員の皆様は、短・中・長期を考えつつ、市民の皆様がどう考えているのか考えつつ、判断されるので、私どもとしては一生懸命説明し、理解を得て、そういう環境を12月までにつくりたいと思っている。

★発言者6（女性）

- ・私は反対しているわけではないが、決まっていることなのに表面的に、ただ意見を聞いている気がする。巻原発のように署名運動が起きれば覆る可能性はあるのか。

○新潟市

- ・いろいろ運動はできると思うが、私どもとすれば、住民の皆さんに説明して、12月議会で賛成していただけるようにしていく。私は進めたいと思うが、そういう行政の仕組みにはなっていない。

★発言者7（男性）

- ・事業費について、30億円と記載があるが、第1期完成と括弧書きしてあるが、第2期でビッグスワンまで伸ばした場合、いくらかかるのか。
- ・公設民営とあるが、何で市がこんなことを言い始めたのか、皆が理解できていない。新潟交通が連節バスを買って、道路の改良で市に協力してくれというなら分かるが、今のやり方は納得できないので、どなたが発想して、ここにたどり着いたのか。

○新潟市

- ・第2期完成のビッグスワンまで伸ばすとどのくらいかかるかについて、新潟駅の北側が30億円に対し、南側は40億円くらいと想定している。
- ・公設民営について、バスの状況が悪化の一途をたどっている。このままだと、新潟市は交通局を持っているわけではなく、新潟交通に今までやってもらってきたが、新潟交通は非常に厳しい状況、新潟の公共交通の状況が厳しい状況ということで、このままだと、新潟市が抱える環境問題、高齢社会の問題に対応して、持続可能な公共交通を確保していくためには、改善に繋がる何かをやっていく必要があるだろうということから、まちなかの交通の整備と、より利便性の高い公共交通の構築と併せて、公共交通の改善を市が先導的にやっていくということにした。その中で、どういう風な形をやるかという時に、市が公共交通の整備をやって、それを使って新潟交通が運行する。これにより、新潟交通は初期投資がない中で、公共交通のサービス水準

を上げられるため、新バスシステムというものご提案させていただきました。

★発言者8（男性）

- ・新潟市は新潟交通の株を持っているのか。人も出していないのか。

○新潟市

- ・株は持っていない。人も出していない。

★発言者8（男性）

- ・そこが、他の地域と比べて弱いところかと思う。私は転勤族で10都市くらい回って、10社くらいバスに乗っているが、新潟交通の接客は最低。新潟に戻って来たのは5年くらい前。私は車を運転しないので、ほとんどバスに乗る。お年寄りと運転手が言い合いをしている。お年寄りもおかしいことを言っているが、言い争いすること自体がナンセンス。私は秋葉区にいたので、区バスは泉観光が運行しているが、接客はすばらしい。接客を訓練しているのだろう。新潟交通はそれができていない。私はここに来るときに、バスセンターから乗った。200円だと思い200円入れたら、240円だと言われた。その時に240円ですと言えば良いのに、運転手が泥棒を逃がさないというように、私の右腕をギュッと掴んだ。あんな接客はない。多分、新潟市の指導が弱いからだと思う。私は選挙で選ばれた市長だから新潟市の方を信用している。もっと強力に介入してもらわないと、失敗してしまう。出向を出しても良いと思っている。回りから撫でるようなやり方では、あの会社は治らない。
- ・市内を走る観光バスに良く乗るが、2分前に出発している時がある。ひとつひとつの対応が非常に緩い。私は、新潟市がお金を使うことも悪いとは思わないが、もっと市民にサービスするようなことをバス会社には強く指導してほしい。それが弱いから、皆さん反論がある。

※ 説明会で出されていた意見の他、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。

OBRT運行計画案、バス路線再編案について

- ・牡丹山竹尾線及びはなみずき線の増便や運行時間の拡大を望む。いくつかの区の説明会に出席して説明を聞いたが、この路線以外はほとんど増便もしくは運行時間の拡大がある。乗り換えが生じるのだから他と同じ扱いをしてほしい。沿線住民からのお願いであり、よろしくお願いします。
- ・駅中心になる乗り継ぎは、利便性が良くなると思う。連節バスで明るい街づくりを期待する。
- ・東区バスの路線について、マーケットシティ河渡前のバスを木戸病院まで行くようにしてもらいたい。年老いた親が木戸病院に通いづらくて困っている。
- ・連節バスの導入は反対。牡丹山線を利用しているが、新バスシステムになると新潟駅で乗り換えてから古町迄行くとの説明でしたが、今迄通り、直通便が良いと思う。非常に不便に感じる。
- ・バス路線の見直しは、必要と思うのでもっと市民の意見や要望を聞いたうえで

再編案を作成して欲しい。利用客が大幅に減少している中で、各路線を結節点で束ねて少し工夫をすることで、何億円もする連節バスの購入は必要ないと思う。既存バスで試行運転してから判断しても遅くはないと思う。結節点での接続はうまくいくのか疑問。特に冬期と悪天候時。

- ・連節バスの停車箇所が多すぎて効率が悪い。
- ・乗り継ぎを効率的にするためバス路線ごとの車両の色分けが必要。
- ・公設民営方式とは名ばかりで料金が安い。
- ・高齢社会に対応するため、細線ダイヤの新設や幹線路線網ダイヤの全面見直し
- ・目的別路線など最も有効とされる小型バスの巡回式ダイヤを設ける。
- ・BRT 導入により、東区の現行路線の運行回数を増やす予定のようだが、終着場所を新潟駅と万代シティバスセンターに集中しているため逆に、朝のラッシュ時は渋滞するのではないか？
- ・雪対策をもっと具体的に考えるべきではないか？併せて災害時等、緊急時への対策も十分に検討してほしい。
- ・運行計画（案）良いと思う。
- ・連節バスは必要ない。通勤時は直通、モーニングライナーを残すので、連節バスが必要なほどの乗員はいない。
- ・バス路線の再編はある程度理解できるが、連節バス導入の必要性は全く理解できない。一般バス 8 台を新規購入すれば対応できると思う。
- ・北東 9 路線も新潟駅へ入るように希望する。新潟駅に入っている他路線と比べて不公平である。
- ・動かして見なければ、なんとも言えない。
- ・BRT 駅の「情報案内」を充実してほしい。2次元バーコードを用意して専用サイト又は現在の「にいがたバス i」に接続できるようにすると同時に、案内センターの電話番号も表記してほしい。案内センターの回線および人員増も必要と考える。
- ・駅と青山間の為だけに連節バスを運行するのは税金のムダ使いである。そんな金があれば市民税や保険料を下げてほしい。
- ・BRT の導入効果とバス路線再編の根拠が説明されていない。
- ・バス利用者の減少はどうしようもない。公共交通も効率化、コンパクト化すべきであって BRT は論外。
- ・新バスシステム 1 日も早く実現してほしい。
- ・なぜ連節バスなのか。未だ理解できない。将来的に LRT へ移行するのならば、通常のバスで良いと思う。岐阜市では導入しているが、大学行きのバスですら利用者が少ないように思う。（岐阜出身なので）また海外在住時に北京市で連節バスを利用していた。乗降不便で満員時にどうするのかと思う。・新潟交通は一社独占で様々問題を感じる。今日の皆さんの意見を聞いて欲しい。
- ・仮に実施されると、大混乱が予想されるので、説明にあったような路線ごとの詳細説明資料を地区ごとに配布、理解を得る必要がある。
- ・北東 9 路線も新潟駅に往復乗り入れた方が便利でわかりやすいのではないか？
- ・分かりやすい説明でした。今日の説明を聞いての率直な感想は、乗り換えや交

通結節点の整備を前提とすれば、現行バスの路線を再編するだけである程度、冒頭で説明がありました目標は達成できるのではないかと。

- ・市は新潟交通にばかり肩入れしている。JR、タクシーは無視していると思う。レンタサイクルステーションを作り、自転車を沢山用意して市民や観光客に使ってもらえるように整備したのに、自転車のマナーが悪くとっても危険と感じる。バスばかりが交通手段でない。新潟交通からでなく市からの BRT は大変疑問に思い、不信感が募る。
- ・乗り換えの不便はあるが、便数も増えて、駅への乗入れ等、メリットもあると思った。
- ・ゾーンバスシステムは試行価値あり。連節バスの投資効果は不明確。市の財政への影響度はどの程度なのか。他の都市との比較データがあればよい。連節バスなしで一般バスのみで運用した場合の比較検証が必要。
- ・なぜ今、BRT なのか？もっと早く考えられたのではないかと。また現状のバスで対応できると思う。
- ・1 週間位前の新聞に載っていたが、「冬期間は連節バスの運休を考えている」の様な記事があったが、それでは BRT の意味をなさないのではないかと。
- ・中心部は良くなるかも（？）しれないけど、郊外線が良くなることが見えてこない。
- ・新潟駅迄の利用には、便利になり慣れてしまえば、利便性と思った。高齢者が利用しやすいようにしてほしい。乗り換えが、うまく進む様、道しるべなどあるといい（色などでも）。わかりやすい説明でした。
- ・地域の路線バス再編については、地域の意見を十分に聞くようにしてほしい。石山地区～東区役所までの東区を縦断する路線を新設してほしい。（例えば、石山地区→東区役所→新潟駅）高齢者、弱者にやさしい、きめ細かい路線を設定してほしい。BRT 停留所は、高齢者、雨風や寒さに耐えられるようにしてほしい。意見集約には、充分配慮してほしい。
- ・専用バスレーンや降雪時の対応について、当初の説明と現時点での説明が食い違い、計画のずさんさが目立つ。試験走行についても降雪時も含めるべき。
- ・説明した内容は、導入時の案であり、あまり説明の意味を感じない。BRT そのものの企画について交通面での都市計画のズサンさのみ伝わってくる。新潟交通の運行の説明を聞きにきた人はいない。「市民の道」が占領されるのは絶対反対。
- ・結局、万代や古町のバス停が、ゴチャゴチャしたままではないかと。
- ・運行開始時及び朝夕の通勤時間帯を除き、昔の駅南プラーカ同様珍しさから、ある時期までは乗客も期待出来ても、バスに乗らなければならない条件が、多少なりとも厳しくなることは明白。新バスシステムに変わっても乗客の増員には貢献できないと思う。乗車するための待ち時間及び乗換時間も含め、地区によっては、30 分以上と今までより待ち時間が必要となる。また、条件がいい地区でも 15 分以上となり、家庭の食生活のパターンが変わってしまう。通常時間帯のバスを多く利用される中高年にとっては大変な負担で、低料金化が進んできている駐車場制度を考えて、自家用車に切り替える乗客も居ると思う。市役所職員の説明では、運行後は新潟交通が全て対応するとのことだが、現状

以上に良くなる保証ない。発案は良いとしても、マイナス面になった場合、多額の税金を使った責任は誰が取るのか。プラーカの二の舞にならないければ良いが。月間で連節バス1台当たりの採算の合う乗客予定数及び導入案決定時の乗客予定数が公表されていない。導入について、観光面では賛成だが、路線化は疑問に感じる。

## ○その他

- ・新バスシステムの説明は、丁寧でわかりやすかったと思う。あとは、費用対効果の問題だと思う。新潟交通に対する不信感がきわめて大きいということがわかりました。交通さんもそのことをしっかりと意識して説明にあたるべきだと思う。
- ・ドアツードア-のマイカーの流れは止まらないと思う。まず市の職員全員のバス通勤から取り組まなければ、市民はこの取り組みには振り向いてくれないと思う。市が推進している高齢者の免許証返納者と同じ年齢くらいの人を新潟交通は運転させている。
- ・旧 7 号線の結節点で大形本町付近とありますが、古町へ行くののにの乗り換えが 2 回必要になる。年をとるとなお不便になる。降りる時に料金精算に時間がかかるのではないか。
- ・金銭的疑問への説明及び回答を拒む理由はなぜか。
- ・反対意見を持っている人を集めた説明会を別に設けるべきではないか。意見というより批判が多くて聞いていて嫌になる。
- ・利用率向上の為にバス利用の不便さをもっと理解すべきである。
- ・費用対効果がみえない。現行の路線バスへの補助金同様連節バスへも補助金の投入が発生するのか。将来的に総補助金額は増えるのか。需要過小により将来、減便、補助金等の諸問題が浮上すると思う。・精算システムについて携帯電話による精算ができるシステムの導入してほしい。信号制御システムの導入については現在すでに可動しているのか。BRT 運行効率向上の場合、信号システムとの連動は必須となりシミュレーションは済ませてあるか。
- ・停留所、沿線に立地する公共施設や商業施設の近くに設置される予定だが、施設が閉店した後（夜間）のことも考慮して治安面、安全面、快適性の配慮をしてほしい。
- ・新潟交通の HP を見ても BRT について載せられていない。本当にやる気があるのか。
- ・“BRT 問題に対する私の考え”なるチラシが配られたが配布を許可しているのか。
- ・バス料金を安くして乗車（利用者）人口をふやした方が良い。
- ・市がどこまで関与するのか（税の逐次投入にならないか）・市に交通に関する専門家がいますか。なんとかしなければならぬのは解るが、うまくいくのか。“とても心配”
- ・優先レーンを厳格に運用してほしい。路面塗装をぬり直して一目でわかるようにすることや警察の指導強化でマイカーをしめ出すことで高速移動かつ定刻運転ができるようにしてほしい。パーク&ライドの視点を入れて欲しい。終点の

- 青山はイオン青山店の前なので、イオンと提携して連節バス利用者に駐車場を解放すればよいと思う。
- ・石山地区等からのゾーンシステムの概要がわかって大変よかった。疑問・質問点が発生した時・どこに提出すればよいか。その際は、回答をもらえるのか。
  - ・「BRT とは」を最初に説明してもらえると誤解が減るのではかと思う。システムのことなのか。連節バスのことなのか。専用道路を作ることなのか。BRT って何をもってBRT というのでしょうか。電車は初めて行った土地でも行きたいところへ行きやすい。それは路線がはっきりしているからだと思う。バス路線は複雑で分かりにくい。そのような点から BRT は良いと思う。新しく電車の路線ができると思えば、良いのかなと思った。
  - ・BRT は絶対、反対である。東区住民は、まったく意味のない事でデメリットしかない。
  - ・特にお年寄りや移動が大変だと思ったので、一般バスと連節バスの乗りかえがスムーズにできるようにしてほしい。分かりやすいご説明ありがとうございました。
  - ・第2回目説明会なのに、1回目説明会の質問に答えていない。
  - ・中学・高校生、他の利用者に対して説明会はしているのか。メインの利用者の声を聞くべき。また中学・高校生へ公共交通の利便性を環境問題への啓発をすべき。その人達が将来の利用者になると思う。
  - ・執行権は市長にあり、いずれ任期中に実施され 4 選にそなえることでしょうか。市の大型事業はこれまで年数を経て、頓挫している現状にあるので、3 度目か 4 度目の正直としてそうならないようにしてほしい。仮にその時は、市長は変わっていると思う。新潟交通にこれまでどの位の資金援助しているのか。明らかにすべきでないか。これが追い付かなくなり（経営内容から）BRT となったのか。
  - ・新潟交通 1 社でなく、2 社 3 社と民間活力を導入したらどうか。例えば既存タクシーをバス並の編成と運賃で活性化していけたらどうか。小型バスで網を広げる方が良いのではないかと。福祉の視点が欠けている。新潟交通は殿様商法であったので自助努力をしたらどうか。税金投入はいかがなものか。
  - ・お年寄り、体の不自由な人のこと考えているのか。タクシーは前のようにすぐ乗れることができない。乗り換えは大変なことなど何回も言われているのに無視しているとしか思えない。市民が NO と言っているのに国も県も市も大きな赤字を抱えていることをよく考えて欲しい。増々、赤字を増やしている負の BRT はいらない。今まで通りのバスで、もしくは小さいバスを使って、市民に大きな負担を背負わせないでほしい。昼間のバスは空席が多い。BRT も必要ないと思う。細かい整備を付けると予算はもっと増えると思われる。バス交通はもっとシンプルでよい。
  - ・誰も、自分のことしか考えていない。市全体として、バス利用のあり方を理解する必要がある。交通弱者（高校生、車を運転しない人、高齢者。バス空白地域の住民）のために、多少の乗換えによる不便は、容認するしかない。新潟交通がここまで本気で考えることは初めてであろうと思う。
  - ・市も国も財政破たんしないという保障はない。バスを増やすより、どうしたら

市民に利用してもらうかが必要。今のままでは、空バスが増えるばかりでエネルギーの無駄。市民に理解されない BRT をなぜ市、新潟交通とも推進しているのか。市役所はそんなに暇なのか。今でも赤字なのに連節バスを購入して赤字でないと言えるのか。高いバスを走らせるより、市内いくら乗っても均一料金にしてみてもどうか。（100 円では安いと思うが）たくさんの市民が使ってくれると思う。自転車の乗っている人が、これからバスを使おうとは思えない。BRT は重荷になると思われて仕方ない。話をいくら聞いても説明して下さる市役所、交通の人にも本当に連節バスを必要なのか考えているように思える。神経をすり減らしてまで、BRT を走らせるのはなぜか。市への不信感が募るばかり。私は下肢不自由なので乗り換えがあると、本町や古町で買物を沢山出来ない。かえってバス離れが進むと思う。年を重ねると少しの荷物でも重荷に感じる。優しい心を持った市役所の方へ。一口に 30 億と 40 億といますが、原点に取り戻してもらいたい。戻る勇気も必要であると思う。

- ・臨港線の大幅増は。（利用者が少ないのでは）便数の配分基準が不明確。赤字のツケが市民にこないように。連節バスの試行は問題指摘されている冬期間での実施が必要。
- ・連節バスの必要性は理解できないので、オンブズマンの活動を注視している。BRT 導入に伴う他の車（タクシー、物品輸送車、マイカーetc）との調整についての説明が不足している。
- ・新潟駅立体交差事業完成後に BRT から LRT への移行を考えている話だったが、BRT は無駄になるのではないかと。最初 4 台、以降 8 台に増やす計画だと約 10 億の金がなくなるのでは。
- ・資料にどれだけのお金がかかっているのか。
- ・新潟交通のためにやる様な話しぶりですが、空港発、駅行きも、ほとんど空きが多く、経費の無駄の様。市→交通の補助金があるかと一本化する。南口は不用ではないでしょうか。もったいないです。ここを一線、廃線し、少しでも経費削減に。
- ・福祉政策としての高齢者への福祉無料又は大幅割引バス等による利用者増を考えるべき。超高齢者社会なのですから。
- ・万代シティが終点のバスがすごく増える事。乗場がさらに萬代橋のバス停に加えて、新潟交通のバス停留所だらけ（独占）された感があり。バス料金は、ともかく下げる事。（BRT にかかわらず）何十年もバスです。最近、ドライバーさんのサービスの向上が目に見える。今のバスで老若男女の乗りおり、また、個の対応に丁度、許容範囲ぎりぎり。BRT の必要を感じない。BRT に頼らない行政に頼らない「新潟交通の自立」と「市長との協同」が大きな期待です。必ず再構築できます。
- ・やるなら本気で、とことんやって頂きたいと思っています。
- ・①新潟県内のバス事業は、県内 3 地区 1 社独占で、新潟は新潟交通が独占となっているため、今迄 40 数年乗っているが、運転手は全員とは思いたくないが、乗客に対しての対応や、走行のマナーは殿様運行のため、全国でも最低ではないでしょうか。②マイカーブームの到来で、若年者から中高年者も含め、バス通勤離れが多くなり乗客が減り、路線バスの採算割れから減便・廃止にな

ったと思われます。③公共交通でない 1 社独占路線のため、減便・路線廃止は採算上自由にでき、今迄の乗客は自家用車の利便性に慣れ、BRT 運行により路線バスの復活や、増便になったとして、どれだけバス利用に変わるか疑問です。④BRT 運行のため、車両購入費・輸入品のため BRT 故障時の対応のための在庫用部品購入費・2 両編成のための車庫増改築費・BRT-路線バス乗換基地暴風雨対応造成費・停留所造成費等初期投資全体金額が公表されていないため、総体金額が不明。事業対効果だけが一部の業界での期待度か？⑤BRT1 台の採算ベースとなる月間乗員数は平均単価がいくらで何名で計算しているのでしょうか。公表されていないようですが。以上のことから、同じマイナスになったとしても、市民が納得する方法であれば。例えば、幹線は新潟交通がバスを運行し、新潟市郊外の各地区役所が主体となり、10 人乗り位の小型ボックス車（ハイエース・キャラバンクラス乗用車）で地区内の小回り運行（定時制・電話依頼制等）し、幹線バス停まで送迎し、利便性を高める。運転者は今後も増え続ける中高年雇用促進も考え、公安委員会と相談の上、シルバー人材センター等に相談依頼し、確保する。予算はその地区の運行距離等で変わるとは思われますが、新潟市で予算化する。又、新潟交通のバス料金も、新潟市が補助し、拠点場所までは一律百円（新潟市役所まで、新潟県庁まで、新潟市民病院まで、新潟水族館までなど他）にすることにより、乗客は増加すると思われる。

以上