

## 会 議 概 要

### ●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（西区）
日 時	平成 25 年 11 月 28 日（木）午後 7 時から午後 9 時
場 所	西新潟市民会館 2 階多目的ホール
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	51名

### ●会議内容

- (1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）
- (2) これまでの意見等に基づいた対応・方針について（新潟市、新潟交通株式会社説明）
- (3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）
- (4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）
- (5) 質疑応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言

#### ★発言者 1（男性）

- ・ BRT 構想はいい。関屋大橋から第一高校前まで、朝、バス専用レーンになっているが、一般車両が多くてバスが時間通りに走れない。時間通りに走れるようになればバスを利用したいという方が結構いる。このあたりは警察の管轄になるので、管轄でないと言われるかもしれないが、その点についてどう考えているか。

#### ○新潟市

- ・ 関屋大橋から新潟駅方面に向かってバス専用レーンがあるところで、あまり守られていないことは認識している。
- ・ 平成 27 年の夏前に開業する段階では、現行のバス優先レーン、バス専用レーンの中で運行するが、その際きちんと守られることが大事であると考えている。県警の管轄だが、新潟市としても、例えば啓蒙など色々な形で協力しながらバス優先レーン、バス専用レーンが守られるように取り組んでいきたいと考えている。

#### ★発言者 2（男性）

- ・ 平成 22 年度に新たな交通システム検討委員会が開かれていたが、講演会があり、委員長が「大切な議論はシステムの選定ではなく、古町など中心市街地の機能をどうするか、自動車交通の役割をどうするかをしっかりと考えることが重要」と述べていた。中心市街地のまちづくりをきちんとしなかったり、自動車交通をきちんと処理せずに流入をそのままにしていた場合、多くのところで失敗していますという指摘だった。
- ・ 中心市街地活性化の問題について、平成 25 年 3 月まで中心市街地活性化基本計画の報告が行われたが、歩行者通行量が減っている。若干活性化が進展されたとなっているが、通行人が減っている。大和、北光社がやめ、ウィズビルもなくなって活性化が進展したとは思えない。何の計画もない。中心市街地の計

画がなければ失敗しますよという指摘をしているが、なぜこのままにするのか。

- ・車の流入の問題について、パークアンドライドをしないと駄目である。仕事で古町に車で通っているが、駐車場がたくさんあるため駐車に困ることはない。車の処理を全くしないでバスを通すということで良くなるのか。
- ・直通便と乗り換えがあるのであれば、特にお年寄りには直通便を選ぶ。車に乗っている人間は、乗り換えをしてまでバスで行くなら車で行こうと思う。結果としてBRTに乗る方が非常に少なくなる可能性がある。計画に甘さがあるのではないか。
- ・委員会で日の字型の路線を前提とし、当初は白山駅までだったが、なぜ青山までの路線に変わったのか。実際やる段階になったら路線が違うというのは、西区の方の意見を聞かずに路線が決まったということではないか。西区は青山で乗り換えがあるのでこの点聞かせてほしい。

#### ○新潟市

- ・指摘のとおり、交通だけを整えても、まちに用事や魅力がなければ行く人はいない。中心市街地活性化の計画のなかでは、これまでの事業の成果として居住、雇用が増えたが、交通量が思うようにいかなかったということがある。
- ・大きな原因としては、郊外の大型店の進展と、大和の撤退ということがあったからである。
- ・まちなか再生のひとつとして、古町の魅力を高めるために古町花街、萬代橋周辺の環境整備を行い、都心軸の魅力を高める取り組みを行っている。旧大和の再開発についても、まずは民間の活力を活かしながら、動き出すときにはしっかり行政として支援するかたちの中で、まちなか再生を併せて進めていきたい。
- ・パークアンドライドについて、計画の第一段階ということで結節点については少し不十分な点もあるが、今後より利便性を高めていくなかで、郊外の結節点については、パークアンドライドは必要な施設であると思う。
- ・バスだけでなく、鉄道、高速道路でもパークアンドライドの施策も行っているので、車をできるだけまちなかに入らないようにしていきたい。今後も充実させていきたい。

#### ★発言者2（男性）

- ・この導入のときに計画がなくても、導入を先行するということがいいのか。

#### ○新潟市

- ・段階的に進める。当初は青山でパークアンドライドについての計画はない。

#### ★発言者2（男性）

- ・イオンの屋上を使うのはどうか。

#### ○新潟市

- ・そういった駐車場も使えるようには協議していきたい。
- ・乗り換えについても、結節点の乗り換えの利便性が向上していくことで、乗り換えに対する抵抗感を少なくする努力はBRT開業後も続けていきたい。
- ・日の字型について、当時まず新潟駅から白山駅を結ぶということを基本方針のなかで掲げた。その後新潟交通から、新潟駅から白山駅を通過して青山まで行くという提案があったが、この理由は青山で乗り換え、集約することで、その先の西方面、南方面の路線の増便に、より余力がでるということだった。新たに

意見がでてきたところで、審査委員会や市の検討する場で報告をしながら色々なご意見を聞いて、導入計画というかたちで平成 25 年 2 月に新潟駅から青山駅までを第一段階ということで整理した。

★発言者 2（男性）

- ・導入検討委員会的时候は、新潟交通に相談なしに路線を決めたのか。

○新潟市

- ・導入検討委員会の段階では、新潟交通は事業者といった立場ではなく、交通をよくしていくバス事業者というような立場でご意見をいただくために入っていた。

★発言者 2（男性）

- ・相談せずに日の字型に考えたということか。

○新潟市

- ・日の字型について、第 3 回パーソントリップ調査が平成 14 年から平成 16 年に行われ、その段階では関係機関として交通事業者はもちろんのこと、総合的にかたちとして考える中で日の字型が提案され、それを踏まえて色々な施策を進めてきた。

★発言者 3（男性）

- ・三井物産プラントシステムが落札したという記事が出ていたが、仮に新バスシステムが完成した後 L R T の議論があった場合、三井物産プラントシステムはトランスロールをプッシュしているが、その影響が大きくなるのではないかと懸念している。
- ・連節バスをスカニアという北欧のメーカーから調達すると載っていたが、メンテナンスはどこでやるのか。部品はどのように調達するのか。東京か国外なのか。
- ・大堀線、流通線、寺尾線のラッシュ時の直通本数を、まとめた本数ではなく、それぞれの本数を答えてもらいたい。
- ・前回の西区の説明会で白根からの急行の市役所前行という直行便の話があったが、その本数は何本か。
- ・高速バスは別に扱われているが、白根や巻からの高速バスも路線再編の対象に入れるべきではないか。
- ・信濃町線、浜浦町線は従前のまらしいが、大堀線の一部ということを見ると、青山地内については他の路線と同様に、一方通行的な運行をしたほうがよいのではないか。そのほうが乗り継ぎしやすいのではないか。
- ・回送の実車化の話があったが、大堀線、流通センター線で青山 1 丁目というバス停があると思うが、そこも停留所としてもらいたい。
- ・青山バスターミナル計画の現在の進捗度は、何%位進んでいるのか教えてほしい。
- ・増発に対して、既存の路線の一部をデマンド社会実験に入れれば増発できると新潟交通が発言しているが、区バス、住民バス、福祉バスなど新潟交通以外の事業者がいる中で、そのバス路線を新潟交通がコーディネートしていくときに、全てデマンドでしたいという考えなのか。

○新潟市

- ・三井物産がLRTの派生的なもので、LRTのゴムタイヤ版のトランスロールをいろいろと研究してきた。新潟駅が高架化され、駅の南北が結ぶかたちになった段階でLRTの可能性について判断していく。その中でトランスロールに引っ張られるという考えはない。その段階での経済状況や、LRTがBRTに比べて、2～3倍の事業費が高いということ、LRTが何両編成までできるということ踏まえ、それだけ大量の利用者が出てくるという動向があった場合は、その辺を踏まえ、判断していきたい。
- ・スカニアについての今回の提案の中で、国内の工場に部品を多くストックしておくことと、新潟のメンテナンス工場に部品をストックしておくというものが出てきている。ストックの内容はこういうものをここに何か所というものが出ているので心配ないと認識している。

★発言者3（男性）

- ・メンテナンスする会社は決まっているのか。

○新潟市

- ・会社の中ではあると理解しているが、私どもでは認識していない。

★発言者3（男性）

- ・新潟交通にも伝わっているのか。

○新潟市

- ・まだ入札結果が出たばかりなので、伝わっていない。

●新潟交通株式会社

- ・直行便の目安を今回出したが、大堀幹線が何本、寺尾線が何本というのは今ダイヤ編成の中でさらに精度を高めて決めていくため、本日時点での公表はできない。
- ・8号線の急行の本数は、現時点では現行走っている本数と同程度を想定している。今後のダイヤ編成や地域からのご意見、ご要望によって変わる場合もあるのでご了承いただきたい。
- ・高速バスについては、BRTの事業とは関係なく新潟交通の事業施策に基づき、今後もダイヤ編成や運行経路の変更を実施していく。
- ・浜浦町線、信濃町線の西部営業所から出てくる路線について、一つの道を両方向走るのか、行き帰りで違う道を走るのかということについて、BRT当初導入時においては現行通りである。
- ・今回大堀線、寺尾線の行き帰りで道が違うのは、青山の交通結節点が暫定運用である故である。交通結節点がしっかりと整備されたときには行き帰り同じ道を走る。これが利用者にとってわかりやすい路線であると考えている。行きのバス停の反対側に、帰りのバス停があることを原則に考えていきたい。
- ・流通センター線の青山1丁目のバス停について、今回新しく流通センター線の経路を変更して提案している。現時点では本日配布した【資料2-1】のとおり経路としたい。
- ・コーディネートについて、1巡目と2巡目の説明会で基本的な考え方を説明申し上げているが、新潟交通や、他の事業者が独自に決めて、独自に走らせていく今までの形ではなく、住民、行政、交通事業者が三位一体となったかたちで

地域交通体系を作りあげなければならないと考えている。バス会社だけでなく、タクシー会社等も合わせたなかで、各地域の特性に合わせた形で住民の方のご意向、ご要望にあわせて取り組んでいくというのが目指すところである。そのため、コミュニティ協議会、行政、我々で連携して交通網を作っていくのがいい方向だろうと考えている。

○新潟市

- ・青山のターミナル計画については、既存の道路空間を活用して、暫定的な形でバスの乗り換え施設を整備していきたいと考えている。最終的にはきちんとしたターミナルを作るのが望ましいと考えている。
- ・現在、暫定型の方に重点を置いて検討を進めているが、単純に敷地の大きさだけでなく、周辺の交差点を含めた道路空間のとりあいの話や、交通の流動状況も含めて調べた上でどこがいいか決めるため、データ収集をしている。

★発言者3（男性）

- ・今、進捗は何%か。

○新潟市

- ・何%というような進捗という意味ではお答えできない。

★発言者4（女性）

- ・直行便の考え方について、始終点は従来の始終点と変わらないということによってよろしいか。

●新潟交通株式会社

- ・直行便について、例えば寺尾線の場合、内野営業所から出発して新潟駅に行く便、上新町から出発して新潟駅に行く便、信楽園病院から出発して新潟駅に行く便の計3系統がある。どの系統が何本になるということは本日時点で申し上げられないが、経路は現行と変わらない。バス停の位置が変わる場合があることについては、ご了承願いたい。

★発言者4（女性）

- ・先ほどの説明で、直行便の目安がだいたい時間帯でどのくらいかということで、西1・2・3・4で30%～35%の割合で直行便を走らせるという理解でよろしいか。

●新潟交通株式会社

- ・例えば、大堀線と寺尾線をあわせて、7：30～10：00に8本～10本とあるが、内野のほうから来て7：30～10：00の間に青山を通過便（直通便）、到着する便があるが、その全体の中の22%～27%が8本～10本という数字である。

★発言者4（女性）

- ・直行便が従来のバス路線と変わらないで、この時間帯でみれば30%～35%の割合で直行便が走る、ラッシュの時間帯もあるため、ラッシュ時の混雑を解消するという目的の一つからみれば、BRTを導入する目的がこれによって少しはなくなるのではないか。直行便をこれだけ入れるということは主旨が既にずれており、反対である。
- ・BRTを導入して余力を郊外線に回すということだが、郊外線をどこにどれだ

けダイヤや路線を増やすのを具体的に明らかにするのはいつ頃か。

- ・先ほどの新潟市の説明では、新潟市全体の持続可能な公共交通体系の整備が目的で、その中の新バスシステムと承った。まちづくりの点で中心市街地の活性化について、まちづくりの失敗であった。越後線の増便実験で今年の3月からダイヤを6本増やしたが、高校の定員の減少や通勤客の減少等でこの計画そのものでも乗降客が減っている。
- ・そういう意味では、新潟市の持続可能な交通体系を構築するのなら、JR、バス、自動車の問題を全般的に議論していくなかで、どれがベストなのかを導き出すために計画を練り直して、改めて市民に問うというやり方をしてはいかがか。

●新潟交通株式会社

- ・直行便について、青山の断面で見ればご指摘のような運行割合になるが、青山から新潟までのBRTの運行区間で走るバスに乗り換えてくるお客様は、8号線、寺尾線、大堀線、りゅーとリンク、女池線、長潟線、附船町線、昭和大橋線などから乗り合わせてくる。また、新潟駅から青山に向かう場合で朝の時間帯だと、東新潟方面の松浜線、河渡線、旧49号線、旧7号線から乗り換えになる。両方向に人が動いているので、有用に機能すると考えている。
- ・郊外線ダイヤの発表時期については本日時点で何月何日に発表するとは言えないが、今までのダイヤ改正の時期よりは少し早い段階で公表していく方向になると考えている。

○新潟市

- ・持続可能な公共交通体系ということだが、交通のマスタープランは、第3回のパーソントリップ調査がもとになり、その後新潟交通戦略プランをつくり3本柱をつくった。これにより総合的に施策を推進していくことで交通体系をつくっていくという方針を持っている。今回の計画もその中の一つである。
- ・越後線の増便については、都心アクセス強化の施策だが、乗客数が少し厳しい。これは皆様からのご要望からのものだが、JRに乗っていただくためのPRを強化しながら実現していきたい。
- ・オムニバスタウン事業はバスの利便性向上の施策を行うことで、利用者数が横ばいということもあるので、利便性を高めることで乗っていただける公共交通をつくることは可能であると思っている。しかし、新潟市全体の利用者の減少をそういったことでは止めることはできなかったのもので、抜本的に変えていく必要があることから。今回のバスシステムを計画しているということなので、ご理解いただき、乗っていただく方からも持続可能な公共交通にご支援をいただきたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・今回の連節バスを購入してのBRT、新バスシステム導入の一番の目的は、団子状態等々のまちなかのバスを整理して郊外に回し、負の連鎖における減便や路線がなくなったことをカバーするということが主目的であることを理解した上で、どれだけ郊外のバスが増えるのかということをお聞きしたい。
- ・連節バスでなく一般のバスでも一定の増便、路線の拡充もできるというのが、

費用対効果を含めそれが選択肢として一番いいと思っている。西区に住んでいる人間として、修正案の中で、大堀、流通、寺尾線が一番増便される。導入時点では、200が255になって55回増える。回数というのは往復が入っているので、7系統あると思うので一つの路線で1日増えるのは2回とか3回になる。これで郊外線が増えたという評価になるのか。焼石に水とは言いたくはないが、その程度の増便なら、相当な税金を使う連節バスを購入しなくても、余っている一般バスで再編したほうがいいのではないかと。

- ・ 乗り換えの問題である。皆さんにご不便をおかけするとか、デメリットの克服で屋根をつけたり、乗り換えの距離を短くしたり改善を凶るといふが、乗り換えは致命傷の問題である。今でも乗り換えをしているが、乗り換えの回数が増えることも含めて、乗り換えというのはバスの利用者にとしてみると、何物にも替えられない、避けてしまう決定打になるのではないかと危惧している。市報にいがたにも宣伝していた、盛岡市の実態調査でも8割近くが乗り換えが不満だということで利用者が減少したり、3つのゾーンのうち2つを廃止したという実態がある。新潟において乗り換えを強行するならば、青山や万代で用事を済ませてまちなかに行かないということで、狙いの一つであるBRTの導入によって、まちなかを賑わせるということにマイナスの効果を与えるのではないかと。乗り換えというのは盛岡でも先行しているわけなので、もっと真剣に考えるべき。これはデメリットを克服するというレベルの話ではないのではないかと。ということで、税金を使ってBRTを導入することについて、先々を考えると、もう一度考えていく必要があるのではないかと提議したい。

★発言者6（女性）

- ・ まちなかの活性化については、どんなにやっても何年経っても活性化が進まない。お年寄りと子供、若い人が古町に行こうというまちづくりがされていない。付け足し、付け足しの思い付きで、毎年毎年やっているということで、新潟市は根本的なまちづくりを何もしてこなかったと言われても仕方ない。
- ・ BRTのお金について、BRTが1台いくらという話ばかりで、30億円についてもう1回説明していただきたい。
- ・ 西区は乗り換えの起点となり、説明会ではそれが中心となっている。他の地域の、東区や江南区の人たちにとって一番聞きたいことは、増便や郊外にバスをまわすと言っているが、具体的にどのくらい回るのかという説明が何も無い。バスを増やしたからといって、郊外の乗られる方が増えないような気がする。わざわざ高いお金を使って導入しなくても、現行にあるバスでできるのではないかと。具体的に郊外にどのくらいバスが増えて、どういう計画なのか今でも教えてほしい。

★発言者7（男性）

- ・ 今回で5回目の説明会である。皆さんに聞いて欲しいということで来た。新バスシステムが駄目であるということではなく、連節バスが必要かどうかということについて話をしたい。
- ・ 10月にブラジルのポルト・アレグレで2週間生活した。人口が140万人。

日本でいう軽自動車は走っていない。中型バス、大型バス、超大型バスが走っていて、運転席、真ん中、後ろからも乗降できる。連節バスも走っている。片道4車線、中央分離帯があり、さらに4車線もある広い道路で走っている。連節バス専用のレーンもあった。

- ・新潟市は道路が狭く、バスに乗るのを待っている人も非常に少ない。結論は新潟に連節バスはいらない。
- ・市報にいがたに載っていたが、767人を3分おきの連節バスで運行すると書いてあるが、2分30秒おきに普通のバスで運行すれば、同じ人数を運べる。
- ・市の借金が、8,800億円ある。1人あたり110万円である。返済の目途がないそうだ。そのような財政状況にありながら、11月18日にまた20億円の市債の販売をやっている。そのような財政状況で普通のバスで運行できるものを、1億2,000万円の4台で約5億円するが、どうして無理にやるのか。

#### ●新潟交通株式会社

- ・55便の増便について、ご指摘のとおり大堀線、流通センター線、寺尾線を合わせるといろいろな行き先がある。現行、寺尾線は新潟駅から青山を通過して、その先で行き先が3つある。大堀線は、新潟駅から出ている系統が4つある。その他、モーニングライナーや県庁・美咲合同庁舎からの系統がある。それぞれの系統に55本を均等にふるとあまり増強したようにみえないが、寺尾線の3系統が青山から坂井の間では、同じ区間を走っている。坂井から先は効果が小さいが、青山から坂井は同じ道を走っているため、運行本数が増えていく。大堀線だと、現行青山から坂井の間の運行間隔は日中20分～40分だが、路線再編では、日中15分に1本走るイメージでいる。流通センター線は、現在1時間に1本だが、1時間に2本、30分おきに走ることを想定している。日中の時間帯にこのように充てていくと、深夜や早朝の時間帯はあまり増えない時間帯もあるが、お客様が多い時間帯に55本を効果的に割り振っていききたい。
- ・増便については、新潟市全域で470本程度の増便を考えている。路線のダイヤ編成の中で前後する場合があるが、少なくともその位は確保していききたい。それによって潜在需要がありながらも運行間隔が広がっているところを縮めていくようにしていきたい。

#### ○新潟市

- ・盛岡市の事例について、3つターミナルを設けてそれぞれゾーンバスシステムで集約していったという話だが、その中で2つ失敗しているというところで、2つについては集約する路線とは別に中心市街地に向かう路線がそのまま残っており、結果的に分散してしまっとうまくいかなかったという話は聞いている。しかし、1か所の大規模な団地造成をしたなかにゾーンバスを組んで、そこからまちなかに行くというシステムについては一定成功したと聞いている。ただ、利用者が上がったけれども落ちてきたという原因について、団地自体が1970年代から80年代前半にかけて造成されており、団塊の世代の人が多く住んでいると聞いており、その方々が定年退職したため、通勤で使わなくなり、利用者が落ちてきていたと聞いている。現在のところ、概ね横ばいで推移し、逆に若干上向きになっているということで、システムというよりはそのようなことが大



きな要因であると理解している。

- ・ 30億円の内容について、連節バスがそのうちの約9億円程度、併せて走行空間が7億円、交通結節点が7億円、その他車両基地などで6億円程度といったものが組み合わさり、30億円と考えている。
- ・ この30億円の効果についてだが、連節バス導入だけでなく、市内のバス路線を再編して効率的に運行して続けていくというのに必要となる施設と理解している。30億円を使ってできる限り持続的にやっていけるシステムをつくっていきたい。
- ・ ポルト・アレグレの話があったが、国内外の事例をみているが、決して広い道路ばかりでBRT、連節バスが走っている状況ではない。4車線、あるいは6車線の道路でもBRTの導入事例があり、専用走行路を作ってやっている事例もある。
- ・ 待っている人が少ないということだが、新潟市の中心、市役所から新潟駅については、内々や外から入ってくる人を合わせて、1日3万人以上の利用者がいる。そういう方たちを効率的に運ぶという部分では力があると考えている。
- ・ 2分30秒おきに走らせる件について、バスのダイヤについては30秒単位でダイヤ編成できないし、行っていない。JRもダイヤの段階では15秒単位でしているが、時刻表は何分発ということになる。それについても分単位の設定しかできない状況はご理解いただきたい。
- ・ まちなか再生について、高度経済成長の中で日本全体として拡大し、30年かけて拡大して、まちなかからスプロール化が続き、行政機能や都市機能が郊外にいった。残った商業施設や、商店街だけで古町を取り戻すのは難しいと思う。全市的な知恵を結集し、みんなで古町をなんとかしよう盛り上げよう、バスを皆で使ってなんとかしようということで、まちなかの再生をみなさんと一緒に取り組んでいきたい。

★発言者7（男性）

- ・ 買わなくても今あるバスでやればできる。
- ・ 新潟交通は毎年5億円の補助金を税金からもらっている。新潟交通は努力して連節バスを買わないでやってください。

※ 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アンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・ 本当は十数項目あったが言えなかった。かなり残念。区民とはいえ、もう少し時間を頂きたかった。今まで全区間かせていただいているが、他区より荒れなかったのは驚いた。司会の職員は、名司会者である。
- ・ 結節点(青山イオン周辺)の整備の具体的な内容が知りたい。郊外バスも増発されるが、この周辺での交通混雑が予想される。西区から新潟へ行くのに、この部分(イオン前の道路)での混雑が発生する。説明会の回答(市)、何回聞いても同じ。もっと具体的内容を開示してほしい。計画は強行するのでしょうか!?
- ・ BRTの活用は、ビックスワン⇄新潟駅のように拠点と拠点を結び大量輸送の

役割は大いにあると思う。しかし、今回の新バスシステムは時代に逆行するものと思う。持続可能な公共交通体系の整備が目的とするなら、市域全体計画を明確にして、軌道・バス・自転車・歩行者のあり方を含め、計画を見直していただきたい。盛岡市でも、3地区計画が1地区しか運行していない。しかも、市民からの不満も多いと伺った。役所の方、大変だと思うが、市民に喜ばれるいい仕事をしていただきたい。

- ・ 3巡目の検討会で、より具体的な説明で尚一層理解できた。この種の説明会は、反対意見の人が多く出席しているので、意見は意見として聞き、アンケート、世論等の意見を大切にして、導入をより具体的に進めてほしい。11/24市報にいがたでの、BRT 関連説明で十分である。
- ・ 負の連鎖の根本原因「少子高齢化、マイカー社会」が直らないのに、BRT 導入で負の連鎖は断ち切れるか疑問？
- ・ 税金の無駄遣い！
- ・ 先日連節バスに試乗させてもらい、大変良いものだと思う。あと問題は、乗継となる8号線ルートを走る古いバスを何とかしてもらいたい。そして、バスレーンを走る一般車を取り締まるべきである。
- ・ 郊外のバス、区バスを増やせば良い。お金は、バス停のイス・屋根などに使ってほしい。高齢化になるのに必要性が全くない。誰も乗らないし、年寄りには危険である。
- ・ 学生だと車を持っていないので、バスの料金が下がることを望む。しかし、まだ計画が不明な点もあるので、具体的な説明を今後も願う。
- ・ 貴重な財政を今現在のバス路線に投入して、充実した内容にしてほしい。老人のバス利用は、無料にしてほしい。
- ・ BRT 連節バスは、全く必要ない。市民のほとんどが必要ないと言っているのに、何故したたかに続けて説明会をするのか。1回、2回、3回とどの会場でも反対意見がほとんどなのに、今もまだ説明会でBRT 連節バスを買入れするあり様は、市民に対しての嫌がらせである。説明会もバス試乗も必要ないことはしないでほしい。アンケートを書かせても、自分たちの都合の悪いところは出さないアンケートは、かえって市民に失礼だし、紙の無駄である。この茶番な、BRT 連節バスの内容は理解しているが、納得してるわけではないのに、賛成と同じにするのは止めてほしい。もっと理解力ある頭を持って頂きたいものである。理解と納得は違う。
- ・ 説明会で理解が進んでいないように思える。
- ・ 1. BRT にこれだけ税金や労力を集中することに「ムダ」としかいいようがない。2. 約6ヶ月の新潟の冬の気候から新潟方式としてはふさわしくない。3. 新潟交通との協力度が大変低く、住民生活にサービス面も含めて、利便性が効果とは考えられない。新潟交通の利益のみの運用になりかねない、公共交通とは名ばかりと考える。4. 全て暫定的、初期の段階でのスタート案で、先がますます見えてない。◎新潟では乗換は要注意◎新たな交通システム導入基本方針の中の目標が、今の方向(説明)と違う。◎ BRT 先にありきで、どんなに住民が悩んでいるか、大変な計画である。※ 今まで通りからスタートに新潟交通さん、本気で住民の中に入って努力してほしい！行政さんの企画

は行き違いがあると考え。古町は不死鳥！必ずよみがえるのでやはり本気で「歴史が宝」を共有して努力してほしい。

- ・なぜ、利用者が20年間で3分の1に減ったのか。利用者の声を収集し、分析されたのか？JALの再生がなぜできたのかを研究すべきでは？住宅開発のあり方や住民の年金構成等地域分析をされているか？BRT路線の決め方に問題があるのでは、利用希望される方の分析をすれば、路線の見直しも必要と思う。事業計画を立てない投資はいかがなものか。中心市街地の活性化が進んでいない中で、郊外の開発ばかり進めている。タテワリ行政の問題

以上