

新バスシステム (BRT・バス路線再編) に関する主な質問への回答

※ 本資料は、平成25年2月から3月にかけて市議会より
いただいた主な質問に対する回答をまとめたものです。

平成25年3月

新潟市 都市政策部

— 目 次 —

A 事業に関する事項（効果・必要性・緊急性・事業方式・費用・透明性）

・・・P 1

- 1 新たな交通システム導入により、本市の交通体系をどう変革していくか。
- 2 市民への浸透度が低いのではないか。事業を急ぐ理由は何か。
- 3 BRTにおける収支の透明性をどう確保していくのか。
- 4 4台の連節バス導入によってどれだけの効果が得られるのか。
- 5 バス路線再編のみでの、郊外線拡充の可能性はないのか。
- 6 本市がバスを購入して新潟交通へ貸与する理由は何か。
- 7 車両などのコストを回収すべきでないか。
- 8 BRTの収支、運行経費は。
- 9 BRTの収支が赤字になったときの、本市としての対応方針は。
- 10 バス再編に係る新潟交通と本市の役割分担は。
- 11 「まちなかにふさわしい、質の高いサービス提供」の中身とは。
- 12 BRTにシンボル性はあるのか。
- 13 BRT導入の目的は何か。（中心市街地活性化？公共交通再編？）
- 14 自動車分担率低下への具体的な取り組み方針は。（モビリティ・マネジメントの実施、都心部へのマイカー乗り入れ規制、パークアンドライド、区バス、住民バスとの連携 など）

B バス路線再編・地域内交通

・・・P 7

- 15 市全体の交通ネットワークのグランドデザインは。
- 16 地域内交通（区バス、住民バス）改善への取り組みをどのように行っていくか。
- 17 再編後の本数維持をどう担保する考えか。
- 18 新潟交通の提案における地域格差（西高東低）をどのように捉えるか、また改善する考えはあるか。
- 19 乗り換えの抵抗をどう緩和していくのか。
- 20 りゅーとカード以外の乗継料金への対応は。
- 21 郊外路線復活の可能性はあるか。
- 22 全市的なバス路線再編の方針は。

C 連節バス車両（性能・台数）

・・・P10

- 23 連節バスは必要か。（一般バスでの対応の可能性）
- 24 連節バス1～2台による効果検証の可能性はないのか。
- 25 4台の連節バス導入によってどれだけの効果が得られるのか
- 26 なぜ8台から4台に減らしたのか。
- 27 4台で大丈夫か。（輸送力、サービス水準）
- 28 外国産車両は、故障しやすすくないのか。
- 29 メンテナンス体制など、きちんと確保出来るのか。
- 30 日本製の連節バスの可能性は無いのか。
- 31 連節バスについて、ハイブリッド車両の導入は検討したか？
- 32 連節バスの円滑な乗降をどのように確保するのか。
- 33 昼間の連節バスの乗車率は少ないのでは。
- 34 連節バスの購入契約までの流れは。

D 走行空間・駅・交通結節点

・・・P15

- 35 烏屋野・駅南方面の公共交通をどのように強化していくのか。
（そちらに先に連節バスを導入すべきではないか）
- 36 障がい者や高齢者などへの安全性確保に向けた対策は。
- 37 積雪への対策をどう考えているか。
- 38 定時性や速達性はどのように確保される考えか。
- 39 関係機関との協議状況は？
- 40 交通規制の順守や渋滞対策など、交通管理上の懸念にどう対応する考えか。
- 41 連節バスの走行に関する関係機関との調整方針は。
- 42 段階的な導入は本当に可能なのか。

E その他

・・・P19

- 43 BRTの全体事業費は。
- 44 将来のLRT導入の可能性について。
- 45 全市的に利便性の高い交通システムをどのように構築していくか。
- 46 BRTの利用者はどのくらいを見込んでいるのか。

A 事業に関する事項（効果・必要性・緊急性・事業方式・費用・透明性）

	質 問	回 答
1	<p>新たな交通システム導入により、本市の交通体系をどう変革していくか。</p>	<p>○ バス利用者数は昭和 45 年頃をピークに、マイカーの普及により減少の一途をたどってきました。その後、2002 年の規制緩和によってバス事業の参入と撤退が簡素化され、事業者が国へ届け出るだけで、一定の期間をおけば撤退も可能となりました。このことでさらに、採算性の悪い路線では廃止や減便が加速し、ここ 10 年でバス便数が約 700 便、18%も減少しました。</p> <p>○ 現在運行している路線でも、採算性の悪いものは国庫補助や市の補助で維持され、事業者がバスを運行しない地域では、住民バスなどの運行に頼っているのが現状です。このままでは、今後もバス便数の減少が続くことが見込まれます。</p> <p>○ 本市では、この流れを断ち切って、マイナスからプラスに転じさせるために、都心部の多くの人移動する路線に公設民営で輸送力の大きいバス車両を貸与し、効率化を図り、それによって生じた余力（車両や人員）を郊外の路線の増便や拡充にあて、市全体で市民の足を確保していきます。</p> <p>○ また、新潟交通は本市の考え方を踏まえ、BRTの運行とバス路線の再編方針を提案しました。そのなかでは、各区の地域内交通についても責任を持ってコーディネートしていくとする姿勢も示されました。</p> <p>○ 本市では、バスの利便性を向上させるため、事業者と運行事業協定を結ぶことにより、バス運行や路線の再編に関わり、事業者と協働してまちづくりと一体となった持続可能な公共交通にしていきます。</p>
2	<p>市民への浸透度が低いのではないかと。事業を急ぐ理由は何か。</p>	<p>○ 本市のバス輸送は、利用者の減少が路線の減便・廃止を招き、さらに利用者が減るなど、悪化の一途をたどっており、この流れを断ち切って、全市的な持続可能な公共交通体系を作り上げていくことが喫緊の課題です。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ 本市の公共交通を支えてきた新潟交通は、バス路線の抜本的な改善を行えない状態が長く続いてきました。このため、平成 19 年から国、県警、新潟交通と連携しながら、超低床型バス車両の導入や上屋の整備、ＩＣカードの導入などの利便性向上を目指したオムニバスタウン事業に取り組んできました。その結果、バス利用者が総じて減少する中、基幹公共交通軸の「リ्यूとリンク」路線では、利用者数の減少に歯止めがかかるなどの効果が出ています。 ○ この取り組みにより、本市と新潟交通が連携して公共交通の改善を行う土台ができたことから、このたび、新潟交通から平成 26 年度中のＢＲＴの運行と併せた、抜本的なバス路線の再編案が提案されました。 ○ これまでの本市の説明は、新潟交通からの具体の提案が出される前で、基本方針といった抽象的な内容にとどまり、路線再編やサービスレベルなどの具体案について示せなかったため、市民の皆さまから不安や懸念をいただいていた。 ○ 今回、具体的な再編案が提案されましたので、本市としては、この機を逃すことなく新バスシステムを実現して、持続可能な公共交通体系の構築に向けて取り組みます。 ○ 今年度末に、運行予定事業者である新潟交通と基本協定を締結し、来年度 1 年間をかけて新潟交通とともに個々の路線や運行本数などの具体的な案を、市民の皆さまに丁寧に説明し、意見をいただきながらより利便性の高いものとして、来年度末の運行事業協定に盛り込み、平成 26 年度中の運用開始を目指します。 ○ 運用開始後も、市民に使っていただきながら育て上げ、将来も持続していく公共交通体系を目指していきます。
3	<p>ＢＲＴにおける収支の透明性をどう確保していくのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 独立行政法人において、公費の投入を納税者に対してわかりやすく説明する観点から毎年度作成される決算書、いわゆる行政サービス実施コスト計算書の会計方式を活用し、例えば車両のリース料を仮の経費として計上することで、公費でまかなわれている部分を明確にする手法を考えています。

		<p>○ さらに、新潟交通と協議の上、BRT事業を監査・検証する委員会を設置し、これらの会計方式を用いた決算書や利用者数の報告について確認していく体制を整えます。</p>
4	4台の連節バス導入によってどれだけの効果を得られるのか。	<p>○ 新潟交通によると、連節バスを4台導入した場合は、474本のバス路線の増便と、新規路線3路線の設定が可能となります。</p> <p>○ ピーク時には連節バスに一般バスを組み合わせる必要があります。連節バス4台は、バスの走行性を確保しながら、現在の需要に対応するための最低限の台数です。快適性を確保するためには8台の導入が必要ですが、残る4台の連節バスについては、実際に利用していただき、その性能や導入効果などを確認しながら早期に導入し、段階的かつ着実にさらなる利便性の向上を図ります。</p>
5	バス路線再編のみでの、郊外線拡充の可能性はないのか。	<p>○ 新潟交通によると、連節バスを導入せずに、一般バスのみを用いてバス路線の集約だけを行う場合は、まちなかで集約できるバスの便数が少なく、郊外バス路線は349便の増、新規路線は2路線にとどまるとのことです。利便性の向上は限定されます。</p> <p>○ 路線毎の増便の割合も、例えば寺尾・大堀線では連節バス8台の場合が45%、90本であるのに対し、全く導入しない場合は16%、32本と大きく減少します。</p> <p>○ また、朝のピーク時間帯では大量の利用者を輸送するため、運行本数を多く設定することとなり、団子運転が生じやすくなることで、まちなかでのバスの運行状況の改善を図ることができません。</p> <p>○ 最も重要なことは、今ある一般的なバスで路線再編を行うのであれば、本市がバスの運行に関わることにならず、事業者の判断で再編が行われ、縮小・廃止するような再編となっても、本市が歯止めをかけることができません。また、再編で一旦増便しても、赤字ならすぐ減便・廃止となる可能性もあります。これでは、これまで続いてきたバス路線の減便・廃止の負の連鎖が今後も続き、持続可能な交通体系とはなりません。</p>

		<p>○ 本市が輸送力の大きい連節バスを貸与し、郊外路線も含めた運行計画について、事業者と運行事業協定を結び、その中に、増便やサービスレベルの維持を明記して、運行を担保することで、負の連鎖から正の連鎖へと転換を図ります。</p>
6	本市がバスを購入して新潟交通へ貸与する理由は何か。	<p>○ 本市では、バスの利便性を向上させるため、事業者と運行事業協定を結ぶことにより、バス運行や路線の設定に関わり、事業者と協働してまちづくりと一体となった公共交通を目指しています。</p> <p>○ 連節バスや乗り換え施設などを本市が整備し、運行事業者がそれらを利用しながら運営する公設民営方式をとることで、バス路線の再編や料金システム、そのサービスレベル維持について運行事業協定のなかにしっかりと明記でき、本市も新潟交通とともに積極的に関わって、持続可能な公共交通体系づくりに取り組みます。</p>
7	車両などのコストを回収すべきでないか。	<p>○ バスは本市が購入しますが、事業者がこのバスを活用し、生じた余力を郊外のバス路線の増便にあてるなど、少しでも良いサービスを提供することで、市全体の公共交通の利便性を向上し、かつ持続可能な交通体系の構築につなげることが公設民営方式で実施することの大きな目的の一つです。</p> <p>○ バスの購入費用など公設で負担する部分は、持続可能なまちづくりのために必要な経費であると考えており、車両などのコストを回収する必要はないと考えています。</p>
8	BRTの収支、運行経費は。	<p>○ 今年度末に新潟交通と基本協定を締結し、その後、運行事業協定の締結に向けた来年度1年の協議の中で、収支や運行経費について市民の皆さまへお示ししていきます。</p>
9	BRTの収支が赤字になったときの、本市としての対応方針は。	<p>○ 公共が車両や走行空間などを整備、所有し、運行事業者が運行及び維持管理などを行う公設民営方式で行います。運行事業者が運行経費を負担しますので、仮に赤字となった場合でも本市が補填することはありません。</p>

10	バス再編に係る新潟交通と本市の役割分担は。	<p>○ 本市の新たな交通システムは、本市が大量輸送可能なバス購入の初期投資費用と結節点などのインフラ整備を負担し、事業者はバス路線の再編を行うとともに、本来は事業者が負担することとなる車両の購入費用等を活用して、郊外の路線数を増大させることで、市全体でのサービス改善を図ります。</p> <p>○ 本市は、車両の初期投資と乗り換え施設などのインフラ部分を負担しますが、車両が使用される長い期間にわたって、バス路線の増便を市民に還元できるというメリットがあり、事業者としては、投資のリスクを抑えて、運営サービスの向上に専念できます。</p>
11	「まちなかにふさわしい、質の高いサービス提供」の中身とは。	<p>○ まちなかを訪れる方にわかりやすく、時刻表を気にしない頻度で、バスを運行することです。</p> <p>○ バス路線を集約することで、数が多く、自分の乗りたい乗り場が分かりにくいといったバス停も集約され、利用者にとって分かりやすくなります。</p> <p>○ 連節バスは車内空間が広いことから、多くの利用者がスムーズにかつ効率的に移動できます。</p> <p>○ バスの団子運転が解消されることで、まちなかのバスの走行性も改善されます。</p>
12	BRTにシンボル性はあるのか。	<p>○ 日本国内には、まちなかでの本格的な連節バスの導入事例は少ないため、そのインパクトは大きいと考えています。</p> <p>○ 車両や駅、表示などのデザインも統一して、新たな交通システムが、本市の公共交通のシンボルとなるよう取り組みます。</p>
13	BRT導入の目的は何か。(中心市街地活性化？公共交通再編？)	<p>○ BRTの導入は、バス路線の集約によって生じた余力を郊外路線の増便に回し、市域全体で公共交通を改善し、持続可能な交通にしていこうというものです。</p>

		<p>○ 中心市街地が活性化していくためには、まず商業をはじめとする多様な人々の活動により、まちの魅力が高められることが重要ですが、BRTの導入によるまちなかの移動のわかりやすさ、移動のしやすさが向上することも、まちの魅力を高めていくことにつながると考えています。</p>
14	<p>自動車分担率低下への具体的な取り組み方針は。(モビリティ・マネジメントの実施、都心部へのマイカー乗り入れ規制、パークアンドライド、区バス、住民バスとの連携など)</p>	<p>○ 人が移動する際の交通手段における自動車の割合、いわゆる自動車分担率は、平成14年に69.6%に達し、平成23年の調査でも69.3%と、ほぼ横ばいで推移しました。自動車は社会経済活動に大きな役割を果たしているもので、その分担率の減少は容易なことではありません。</p> <p>○ 今回の、BRTの導入に併せた全市的なバス路線の再編では、区バスや住民バスの制度改正や、鉄道駅での乗り継ぎなどの改善を進めていくことで、公共交通全体の改善を図り、市民一人ひとりの公共交通への利用転換を、継続的に呼び掛けます。</p> <p>○ どうしてもマイカーに頼らざるを得ない場面では、これまでどおりマイカーを利用させていただくものの、公共交通などを利用して移動が可能な場面では、マイカー利用を控えていただくことで、過度なマイカー依存からの脱却を図ります。</p> <p>○ また、パークアンドライドについてはこれまでも、亀田駅や矢代田駅などの鉄道駅や鳥原や巻湊東など高速バス停、大規模商業店舗の駐車場を活用するなどして進めてきましたが、BRTの第2期導入区間である鳥屋野湊南部地区での導入なども含め、今後も整備場所を検討しながら、継続的に充実していきます。</p> <p>○ 都心部へのマイカー乗り入れ規制は、現状では課題が多いものの、混雑の大きい場所では、周辺を迂回するような誘導を進めます。</p> <p>○ 以上のように、公共交通を利用できる環境を整えるとともに、公共交通を自発的に利用いただけるよう(モビリティ・マネジメント)取り組み、総合的に公共交通を利用促進します。</p>

B バス路線再編・地域内交通

	質 問	回 答
15	市全体の交通ネットワークのグランドデザインは。	<p>○ 本市が田園型政令市としてさらに発展していくためには、都心と都心周辺部、各地域拠点の結びつきを強化し、一体的な多核連携型の都市を創り上げていく必要があり、公共交通の充実は欠かせないものです。</p> <p>○ このため、平成 20 年に本市の交通施策の基本方針として「にいがた交通戦略」を策定し、過度に自動車に依存しなくても移動しやすい交通環境の実現に向けた方針を示しています。</p> <p>○ この中で「地域内の生活交通の充実」、「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」の 3 つの柱からなる施策を一体で進め、バランスのとれた交通体系を実現することとしています。</p>
16	地域内交通（区バス、住民バス）改善への取り組みをどのように行っていくか。	<p>○ 平成 25 年度は、1 年間をかけ、新潟交通とともに個々の路線や運行本数などの具体的な案を市民の皆さまに丁寧説明し、意見をいただきながらより利便性の高いものとし、運行事業協定に盛り込みます。</p> <p>○ 運行事業協定の締結にあたっては、これまでの事業者任せであったバス路線のサービス内容について、連節バスを新潟交通へ貸与することで、本市が一定の主導権を持つことができ、地域交通の強化と継続性を担保していくことができます。</p> <p>○ これによって、段階的かつ着実なバスサービスの向上に努めることが可能となり、継続的に市民の皆さまから意見をいただき、改善しながら、さらに多くの方に利用していただくことで、正の連鎖を継続し、持続可能な公共交通体系を構築していきます。</p>
17	再編後の本数維持をどう担保する考えか。	<p>○ 運行事業協定の締結のなかで、バス路線の集約など、効率化することによりできた余裕を、郊外のバス路線の増便や拡充にあてることなどバス路線のサービス内容についても、その強化と継続性を担保します。</p>

18	新潟交通の提案における地域格差(西高東低)をどのように捉えるか、また改善する考えはあるか。	<p>○ 提案は、新潟交通が運行事業者としてふさわしいかどうかを判断するための提案であり、内容を決定したものではありません。</p> <p>○ 提案は、西方面に比べ、東方面の増便割合が低いなど、検討すべき事項が見られますが、来年度1年間をかけて、新潟交通とともに各区の公共交通の検討会などの場で地域の皆さまや関係者と検討・協議し、意見をいただきながらより利便性の高いものとし、運行事業協定に盛り込み、平成26年度中の運用開始を目指します。</p> <p>○ 平成26年度の運用開始は第一歩であり、運用開始後も、交通結節点の整備やバス路線再編に交通事業者と組みながら段階的かつ着実にバスサービスの向上に努め、市民に使っていただきながら育て上げ、将来も持続していく公共交通体系を目指していきます。</p>
19	乗り換えの抵抗をどう緩和していくのか。	<p>○ 高齢者をはじめ、市民の皆さまからスムーズに乗り換えていただけるよう、移動距離はできるだけ短くし、雨風をしのげるように上屋や防風壁を設けるなど待合環境を整えます。</p> <p>○ また、運行情報の案内を充実させます。</p>
20	りゅーとカード以外の乗継料金への対応は。	<p>○ 新潟交通からの提案では、りゅーとカード利用者については乗り換えが生じてても、現行料金を適用するとしていますので、乗り換えにより料金が高くなることはありません。現金利用者には、乗り継ぎ券を発行するなど、料金が高くないよう対応策を検討していきます。</p>
21	郊外路線復活の可能性はあるか。	<p>○ 郊外部の地域内交通の充実については、利用者のニーズの把握に努めながら、新潟交通とともに各区の公共交通の検討会などの場を活用し、地域の皆さまや関係者と検討、協議しながら、BRT導入と併せた地域内交通の改善が進むよう取り組みます。</p>
22	全市的なバス路線再編の方針は。	<p>○ 新潟交通より「市全体の路線の在り方について、責任を持ってコーディネート」とすると提案がありました。</p>

		<ul style="list-style-type: none">○ 基本協定の締結後に、各区で新潟交通を交えた場を設けて、地域のバス路線の再編と区バス・住民バスとの役割分担などについて協議していきます。 ○ 本市が進めている「地域内の生活交通の充実」、「都心アクセスの強化」、「都心部の移動円滑化」の3つの柱を一体的に進め、また有機的に繋げて利便性の向上に資するよう、さらにはそれが持続的なものとなるよう取り組みます。
--	--	--

C 連節バス車両（性能・台数）

	質 問	回 答
23	<p>連節バスは必要か。 （一般バスでの対応の可能性）</p>	<p>○ 導入を計画している連節バスは、一般バスの概ね2台分の乗客を運べるものであり、バス1台、すなわち運転手1人あたりの輸送力を高め、都心における大量の利用者をスムーズかつ効率的に輸送することができます。</p> <p>○ 新潟交通によると、都心部の1日あたりの運行本数は、連節バスを8台導入した場合は、萬代橋上において現行の1,974本から1,102本、4台導入した場合は1,173本になるなど、過剰ぎみのバス運行の効率化が図られ、このことで団子運転の解消、定時走行の確保が可能になります。</p> <p>○ また、連節バス導入により生まれた輸送力の余力を、郊外のバス路線の増便や拡充にあてることが可能になります。</p> <p>○ 増便数については、新潟交通によると、連節バスを8台導入した場合は539本の郊外バス路線の増便、新規路線を3路線設定することが可能であり、また連節バスを4台導入した場合は、474本の郊外バス路線の増便、新規路線の3路線設定が可能となります。</p> <p>○ 連節バスの導入により、これまで負の連鎖により減少し続けていたバス路線について、初めて増便や拡充に転じさせ、正の連鎖を生み出すものであり、利便性を向上させることで、利用者の増加にも繋がるものと考えています。</p> <p>○ 一方、連節バスを全く導入しない場合には、一般バスのみでバス路線の集約を行うことになるため、郊外バス路線の増便は349便、新規路線は2路線にとどまります。</p> <p>○ また、路線ごとの増便の割合も、例えば寺尾・大堀線では連節バス8台であれば45%、90本、4台の場合は28%、55本の増便となるのに対し、全く導入しない場合には、16%、32本と大きく減少します。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ さらに、朝のピーク時間帯では大量の利用者を輸送するため、運行本数を多く設定することとなり、団子運転が生じやすくなることで、まちなかでのバスの運行状況の改善を図ることができません。 ○ 最も重要なことは、今ある一般的なバスで路線再編を行うのであれば、本市がバスの運行に関わることにならず、事業者の判断で再編が行われ、縮小・廃止するような再編となっても、本市が歯止めをかけることができません。また、再編で一旦増便しても、赤字ならすぐ減便・廃止となる可能性もあります。これでは、これまで続けてきたバス路線の減便・廃止の負の連鎖が今後も続き、持続可能な交通体系とはなりません。 ○ 本市が輸送力の大きい連節バスを貸与し、郊外路線も含めた運行計画について、事業者と運行事業協定を結び、その中に、増便やサービスレベルの維持を明記して、運行を担保することで、負の連鎖から正の連鎖へと転換を図ります。
24	連節バス 1~2 台による効果検証の可能性はないのか。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 連節バスを 1~2 台とした場合、団子運転とならないよう適切な運行間隔を確保すると、都心部のピーク時に必要な輸送量を確保することが出来ません。 ○ また、まちなかで集約するバスの便数が少なくなるため、これに伴う郊外のバス路線への維持拡充にあてる便数が少なくなることから、便利で使いやすいバスシステムになるとは言えず、負の連鎖から、正の連鎖へと転換することは難しくなります。
25	4 台の連節バス導入によってどれだけの効果が得られるのか。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 連節バスを 4 台導入した場合の効果について、新潟交通によると、474 本のバス路線の増便、新規路線を 3 路線の設定が可能であり、BRT の導入により、都心部のバス運行の効率化を図ることで生じる余力を、郊外のバス路線維持拡充にあて、持続可能な新バスシステムの実現に向けてスタートすることができるとともに、都心軸上で発生している団子運転を緩和し、走行性を向上させることが期待できます。

		<p>○ ただし 4 台ではピーク時に必要な輸送量に対して余裕が少ないため、雨天による乗客の増加や、ダイヤの乱れなどが起きた場合、乗り残しが発生することも想定されます。</p>
26	なぜ8台から4台に減らしたのか。	<p>○ 連節バスに対して様々な懸念の声をいただいていることを踏まえ、当初予定していた8台を一気に導入するのではなく、まずは平成26年度中にBRTの効果が最低限享受できる4台を導入します。</p> <p>○ これにより着実に第一歩を踏み出すとともに、実際に利用していただき便利さを実感してもらい、性能や導入効果の確認などを行った上で、目指すサービスレベルを確保するため、速やかに残る台数を導入していきます。</p>
27	4台で大丈夫か。(輸送力、サービス水準)	<p>○ 一般バスと組み合わせての運行にはなりますが、ピーク時に必要な輸送量に極力対応しつつ、団子運転を極力起こさないかたちで運行頻度を確保することが出来ます。</p> <p>○ ただし 4 台ではピーク時に必要な輸送量に対して余裕が少ないため、雨天による乗客の増加や、ダイヤの乱れなどが起きた場合、乗り残しが発生することも想定されます。</p>
28	外国産車両は、故障しやすくないのか。	<p>○ 連節バスについては海外での走行実績が多くあることや、国内において既に導入された連節バスの運用状況を見ても、外国産であるがゆえに特別故障しやすい車両であるとは考えていません。</p> <p>○ まずは、連節バスを4台導入後、性能についても確認を行ったうえで、残る4台についても導入していきます。</p>
29	メンテナンス体制など、きちんと確保出来るのか。	<p>○ 車両の選定にあたっては、価格や規格など車両本体に係る評価だけでなく、運行開始後に必要となる、メンテナンスや部品ストック体制などアフターサービスについても評価項目として盛り込み、運行予定事業者となる新潟交通にもメンテナンス体制を確認してもらいながら進めていきます。</p>

30	日本製の連節バスの可能性は無いのか。	<p>○ 現時点で連節バスを製造している国内メーカーがないため、平成26年度中に納車できると見込まれる国内メーカーはない状況です。</p> <p>○ ただし将来的に、日本国内で製造された連節バスが導入できる見込みがある場合には、有力な候補となると考えます。</p>
31	連節バスについて、ハイブリッド車両の導入は検討したか？	<p>○ ハイブリッド仕様の連節バスについては、世界的な導入実績はあるものの、通常のディーゼルバスに比べて導入コストが割高であることや、電気系統が複雑で故障した際のリスクが大きいといった課題があります。</p> <p>○ 一方、通常のディーゼルエンジン仕様の連節バスについては、現行の厳しい環境基準をクリアしたものが導入されることとなり、環境の改善に十分寄与するものであり、メンテナンスも比較的容易であるといった優位性があります。</p>
32	連節バスの円滑な乗降をどのように確保するのか。	<p>○ 連節バスは、一般的に扉が3つあることから、この扉を最大限活用することが望ましいと考えています。</p> <p>○ 乗降の方法としては、例えば、乗務員がいない扉でも精算し自由に乗降する信用乗車方式や、利用者の多い駅においては車外改札方式などがあり、他都市の事例でもそれぞれの路線やバスの乗降客数などの特性に合わせて工夫がなされています。</p> <p>○ 本市でも新潟駅など、多くの利用者が見込まれる場所をはじめとして、スムーズな乗降ができるよう、その最適な方法について新潟交通と協議していきます。</p>
33	昼間の連節バスの乗車率は少ないのでは。	<p>○ 現在は、萬代橋上で1日当たり約2,000本の路線バス(高速バス除く)が運行していますが、平均してみると多くの車両で定員を大きく下回っており、まさに空気を輸送している状況です。</p> <p>○ 連節バスの導入とバス路線の再編により、都心部のバス路線を効率化することで、郊外バス路線のサービス向上につなげるとともに、萬代橋上を運行するバスを約6割に減少させ、現在の団子運転の解消とまちなかにおける走行性の向上に繋がります。</p>

		<p>○ なお、連節バスをピーク時以外にリューとリンク路線と同じ 10 分間隔で運行した場合、1 便あたりの乗車人数は約 70 人、乗車率は 60%程度（立っている乗客が少し出る状態）と想定しています。</p>
34	連節バスの購入契約までの流れは。	<p>○ 平成 25 年度の早い時期に、実現可能な車両の設計ができる者をプロポーザル方式により選定し、連節バスの仕様の確定や、公道を走行するために必要な手続きについて、関係機関と事前協議を行います。</p> <p>○ 連節バスの仕様の確定を経て、9 月議会を目途に車両の調達に係る議案を提出し、議決の後に契約を締結、4 台の製造に着手します。</p> <p>○ プロポーザルから仕様の確定までに約 6 カ月、製造から輸入、登録、試走も含め約 15 カ月、合計で約 21 カ月の期間を見込んでいます。</p>

D 走行空間・駅・交通結節点

	質 問	回 答
35	<p>鳥屋野・駅南方面の公共交通をどのように強化していくのか。 （そちらに先に連節バスを導入すべきではないか）</p>	<p>○ 鳥屋野・駅南方面に向けては、都心軸と結ばれた公共交通の軸を強化する必要があると考えており、新たな交通システムの第2期導入区間に位置付けています。</p> <p>○ また鳥屋野潟南部地区では、民間施設も含め、多様な施設の整備が進んでおり、今後も、こども創造センターや、アイスアリーナなどの施設が順次、オープンすることから、子供からお年寄りまで幅広い層の方々が来訪することとなり、公共交通を利用される方もさらに増えていくものと考えています。</p> <p>○ しかしながら、新潟駅から鳥屋野潟南部地区までを結ぶ主要動線である弁天線の現状は、1日の交通量が約3万6,000台と多く、専用走行路を設置することは難しい状況です。</p> <p>○ そのため、弁天線を通過する自家用車は、並行する国道49号などへの誘導を図るとともに、鳥屋野潟南部地区の施設に、より多くの方から公共交通で来場してもらうための施策を講じるなどの取り組みや、イベント開催時における連節バスの運行などによりマイカーからの転換を促すことで、徐々に公共交通の導入空間を確保し、新たな交通システムの第2期導入に繋げていきたいと考えています。</p>
36	<p>障がい者や高齢者などへの安全性確保に向けた対策は。</p>	<p>○ 本市の場合、これまで道路中央部における停留所(島式ホーム)設置の事例がないため、実際にどのようなものかイメージできず安全性への懸念を持たれる方もいます。</p> <p>○ このことから、障がい者や高齢者の方をはじめ、誰もが安心して利用できる環境を段階的に整えていくこととしました。</p> <p>○ 具体的には、平成26年度中のBRT開業後に、東大通りにおいて、道路中央部に停留所を先行的に整備し、多くの方から実際にどのようなものかを体験してもらい、懸念の払しょくに努めるとともに、利用者からの意見をいただきながら、より良いものにして、他のBRT駅に展開していきます。</p>

		<p>○ また、BRT車両および駅など、施設のバリアフリー対応だけでなく、わかりやすい案内情報の提供や丁寧な接客対応に努めるなど、システム全体でユニバーサルデザインに配慮した利用環境について、関係団体のご意見を伺いながら整えていきます。</p>
37	積雪への対策をどう考えているか。	<p>○ 雪への対応のうち、車両については国内外の事例などを調査し、一般のバスと同様に、運行への大きな支障はないものと捉えています。</p> <p>○ また、走行空間については、当面、専用走行路を設けず、現行のバスレーンを活用して運行するため、現在と同様に通常の除雪や排雪により対応できると認識していますが、公共交通に求められる定時性が確保されるよう、榎谷小路など本市が管理している道路以外においても、道路管理者である国に対し除雪や排雪をしっかりと対応していただくよう要望していきます。</p> <p>○ 道路中央部の専用走行路の設置に向けた雪対策についても、これまでも道路管理者と検討していますが、積雪時においても快適に島式ホームを利用でき、BRTの定時性が確保されるよう、引き続き、よりよい方法を検討していきます。</p>
38	定時性や速達性はどのように確保される考えか。	<p>○ 平成26年度の運用開始後、段階的な取り組みを進めていく中で、定時性、速達性の確保に向け、案内板やPRにより並行する道路への一般交通の誘導や、交通規制の在り方など、他都市の事例も参考にしつつ、地域の皆さまや関係機関と連携しながら、その機能を確保し、高めていきます。</p> <p>○ 新潟駅から古町の間については、専用走行路の設置により、定時性や速達性の確保が見込まれることから、平成26年度のBRT導入後の交通流動の変化を踏まえ、例えば車線の制限を試行するなど現地での検証を行いながら、専用走行路の設置に向けて取り組みます。</p>
39	関係機関との協議状況は？	<p>○ 交通管理者である県警や道路管理者である国などとは、これまで、交通処理など走行空間に関する技術的な意見交換を中心に調整を行ってきました。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ その中で、シミュレーション上では把握しきれない事象が発生する可能性や、安全性などについて、市民の皆さまからの理解をより深める必要があるといった指摘がありました。 ○ これらのことを踏まえ、平成 26 年度末の運用開始時点では、現行の交通規制やバスレーンを活用することとし、その後の交通流動の変化を踏まえ、例えば車線の制限を試行するなど現地での検証を行いながら、専用走行路の設置に向けて取り組むこととしました。 ○ 検証にあたってはその手法から実施、評価に至るまで、関係機関と連携しながら行っていきます。
40	<p>交通規制の順守や渋滞対策など、交通管理上の懸念にどう対応する考えか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成 26 年度末の運用開始時点では、現行の交通規制、バスレーンを活用することから、道路交通への影響は少なく、渋滞などの懸念はないものと考えています。 ○ むしろ、連節バスの導入によりバス路線が集約され、都心軸を走行するバスの本数が減ることから、一般車も含め、特に都心における走行性は、向上すると考えています。 ○ さらに、BRTの走行性を高めるため、県警と積極的に連携しながら、バスレーンの厳格運用を図るほか、案内看板の表示や信号の切り替えのタイミングを変更することなどにより、並行する道路へ一般交通を誘導し、BRT導入区間の自動車交通量の削減を図っていきます。 ○ 専用走行空間の確保に向けては、平成 26 年度のBRT導入後の交通流動の変化を踏まえ、例えば車線の制限を試行するなど現地での検証を行いながら、専用走行路の設置に向けて取り組みます。
41	<p>連節バスの走行に関する関係機関との調整方針は。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通管理者である県警や道路管理者である国などとは、これまで、交通処理など走行空間に関する技術的な意見交換を中心に調整を行ってきました。 ○ 今後は、導入することとなる連節バス車両の仕様をベースに、交差点部やバス停付近などにおいて安全・円滑な運行を確保するよう、それら関係機関と調整していきます。

		○ なお、平成 20 年に連節バス走行の社会実験を行った際にも関係機関と調整を重ね、実施につなげています。
42	段階的な導入は本当に可能なのか。	○ 平成 26 年度の B R T 導入後の交通流動の変化を踏まえ、車線の制限を試行するなど現地での検証を行いながら、専用走行路の設置に向けて取り組んでいきたいと考えています。

E その他

	質 問	回 答
43	B R T の全体事業費は。	<p>○ 新潟駅～青山間のB R T第 1 期の完成型に要する費用は、走行空間、駅、連節バス、情報案内システム、交通結節点（市役所、青山）など約 30 億円を見込んでいます。</p> <p>○ そのうち平成 26 年度のB R T導入までに要する費用は約 13 億円を見込んでいます。</p> <p>※ 第 1 期の事業費内訳（括弧内は H26 年度開業まで）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行空間・駅 約 7.2 億円（1.5） ・ 連節バス 約 9.4 億円（4.9） ・ 情報案内システム 約 0.7 億円（0.7） ・ 交通結節点 約 6.7 億円（3.9） ・ その他 約 5.5 億円（1.7） <p>○ 事業実施にあたっては、費用の概ね半分について国からの補助の活用を見込んでいます。</p> <p>○ その他、関係がある事業として、交通結節点となる新潟駅万代広場の部分整備（事業費：約 1.9 億円）、新潟駅連続立体交差事業の一環として整備を進めている白山駅の駅前広場整備（事業費：約 1.8 億円）があります。</p>
44	将来のL R T導入の可能性について。	<p>○ L R Tは、B R Tに比べ 1 編成当たりの輸送力を大きく設定でき、一度により多くの利用者を運べるため、B R T導入後、公共交通利用者の増加が進めば、導入の可能性があると考えています。</p> <p>○ 一方で軌道や架線が必要となり、B R Tに比べ大きな整備費用がかかるなど課題もあるため、国の補助制度や他都市の導入事例、車両の開発などの動向なども踏まえ、判断していきます。</p>

45	<p>全市的に利便性の高い交通システムをどのように構築していくか。</p>	<p>○ 今回、新潟交通から、幹線、支線、フィーダー線を組み合わせ、網、ネットワークで覆うバス路線に再編し、持続可能なバスシステムとする前向きな提案が出されました。</p> <p>○ これは平成24年2月に公表した「新たな交通システム導入基本方針」の目標である「持続可能なまちづくりへの寄与」に則したものであり、これをたたき台に、今年度末に、運行予定事業者である新潟交通と基本協定を締結し、来年度1年間をかけて新潟交通とともに個々の路線や運行本数などの具体的な案を、市民の皆さまに丁寧に説明し、意見をいただきながらより利便性の高いものとして、来年度末の運行事業協定に盛り込み、平成26年度中の運用開始を目指します。</p>
46	<p>BRTの利用者はどのくらいを見込んでいるのか。</p>	<p>○ 新潟交通によると、新潟駅～青山間の中での利用者数は平日1日あたり4,500～5,500人、土休日1日あたり2,700～3,300人と想定しているとのことです。</p> <p>○ 青山から郊外路線へ乗り換える利用者数を含めると、平日1日あたり16,400～20,000人、土休日1日あたり5,900～7,200人と想定しているとのことです。</p>