

## Q & A 集

### 新バスシステム事業のわからないことや 反対する理由の各項目にお答えします

この資料3では、「新バスシステム事業（BRT 導入とバス路線再編）に関する意識調査 回答用紙」のうち、事業のわからないことや反対される理由の選択肢となっている各項目についてお答えします。

#### <調査の目的>

新バスシステムに関し、皆さんがどのような点に疑問や懸念を持っているかを把握し、それらの疑問等に答えるとともに、回答者へ同じ質問内容を繰り返し聞くことで、皆さんの新バスシステム事業に対する意識の変化を把握するべく、実施する調査です。

## 【 目 次 】

|  | ページ    |
|--|--------|
| <内容に関すること>   |        |
| 1. 新バスシステム事業そのものがわからない。                                    | ・・・ 1  |
| <まちづくりと公共交通に関すること>   |        |
| 2. 新バスシステム事業ではまちの活性化にならない。                                 | ・・・ 2  |
| 3. 利便性が高まるのは都心部だけであり、郊外に効果がない。                             | ・・・ 2  |
| <税金の使い方に関すること>   |        |
| 4. 新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。                               | ・・・ 3  |
| 5. 新バスシステム事業の効果に対してお金がかかりすぎる。                              | ・・・ 4  |
| <乗換えに関すること>  |        |
| 6. 乗換えによる手間が増え、不便になる。                                      | ・・・ 4  |
| 7. 乗換えで雨風にあたる。   | ・・・ 5  |
| 8. 自分が利用するバス路線が乗換えになる。                                     | ・・・ 6  |
| 9. どのバス路線が乗換えになるかわからない。                                    | ・・・ 6  |
| 10. 乗換えによって料金が上がってしまうのではないか。<br>(初乗り運賃を2回払わなければならないのではないか) | ・・・ 8  |
| <運行計画・効果に関すること>  |        |
| 11. ダイヤがわからないので不便になるのではないか。                                | ・・・ 8  |
| 12. 新バスシステム事業の効果がわからない。                                    | ・・・ 9  |
| 13. 自分が利用するバス路線への効果がわからない。                                 | ・・・ 9  |
| 14. 自分が乗っているバス路線が増便されない。                                   | ・・・ 10 |
| <連節バス・走行空間に関すること>  |        |
| 15. 連節バスの購入費が高すぎる。   | ・・・ 10 |
| 16. 連節バスの効果がわからない。   | ・・・ 11 |
| 17. 雪が降ったとき、連節バスが安全に走れるのかわからない。                            | ・・・ 12 |
| 18. 連節バスが渋滞の原因になる。   | ・・・ 12 |
| <区バス・住民バスに関すること>   |        |
| 19. 区バスや住民バスの充実が先。   | ・・・ 13 |
| <その他>  |        |
| 20. 新バスシステム事業の進め方に懸念・不満がある。                                | ・・・ 14 |

# 1. 新バスシステム事業そのものがわからない。

## A 都心部のバスをBRT導入で集約し、全市的なバス路線再編を行うことで郊外路線を維持・拡充します。

現在の新潟市民の移動は、約7割が車を使用する状況となっている一方で、バス利用者数は年々減少し、20年で3分の1となってきています。このことから、バス路線の減便や廃止などを招き、それによりさらに利用者が減るという「負の連鎖」が続いています。

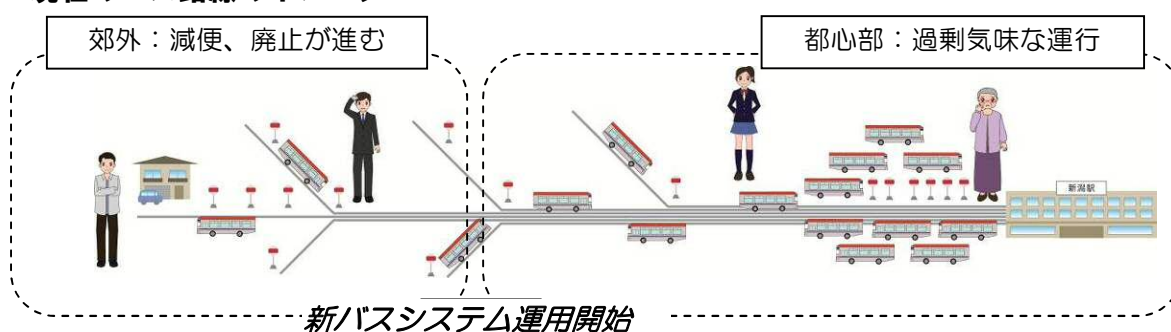
新バスシステムは、BRT（次世代型バスシステム）導入とあわせて全市的なバス路線の再編により、将来にも続くことができるバスシステムをつくるものです。

現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、特に新潟駅から青山までの区間では多くの路線が重複し、過剰気味に運行しています。その重複した路線をまとめてBRTという一つの路線にし、BRT路線に設置する乗り換え地点でまとめてBRT路線へご乗車いただくことで、今までより少ないバス台数と運転手で効率的にその区間を運行することができます。

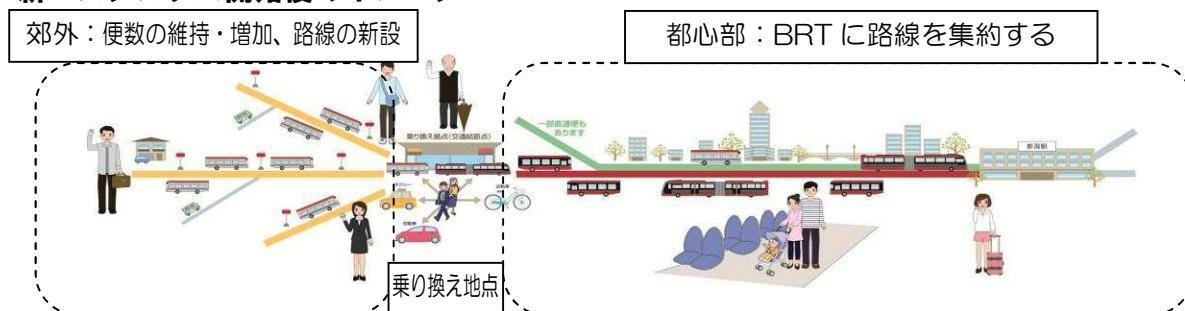
一方、郊外バス路線は、BRT路線と接続する乗り換え地点で折り返すことで、1回の走行距離が短くなります。距離が短くなれば、同じ時間で走ることができる本数が増える、つまり増便ということになります。

これが新バスシステムの考え方です。この実現のためには、一部のバス利用者の方において、郊外バス路線とBRT路線との乗り換えが必要となりますが、この取り組みにより、既存路線のサービス充実、新しい利用者の獲得につなげ、「負の連鎖」を脱却し、将来も続けていけるバスシステムにすることを目指しています。

### 現在のバス路線のイメージ



### 新バスシステム開始後のイメージ



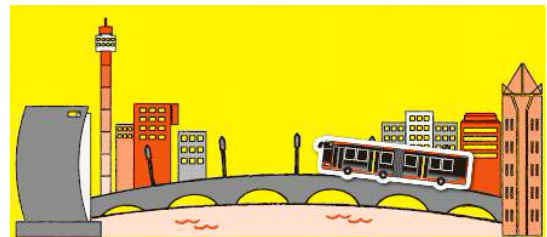
## 2. 新バスシステム事業ではまちの活性化にならない。

### A 再開発などのまちづくりと一体的に進めます。

新バスシステムにより、商店街、行政施設、文化施設、病院等へ行きやすくするとともに、都心部の再開発等も進めることで、さらにまちの魅力を高めます。

また、シンボル性の高い連節バスなどで快適に移動でき、バス停の位置が明確になり、都心部の利便性が向上します。また、お子様や若い学生の方にも、わくわく感を持ってバスを利用してもらえるようになるほか、本市に初めて訪れた方もわかりやすいバスシステムの導入で、安心してバスに乗れるようになり、連節バスの存在は新潟のイメージを向上させることにつながります。

この他にも、市のイベントへの参加などでバス専用ICカード「りゅーと」へポイントが付与できるようにしたり、高齢者の方には運賃を割り引く「シニア半わり」をご利用いただいたりして、多くの方から外出する機会を増やしていただけるよう、ソフト施策にも取り組んでいきます。



## 3. 利便性が高まるのは都心部だけであり、郊外に効果がない。

### A 郊外路線の便数が増えることに加え、各区内を運行する住民バスも支援します。

現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、特に新潟駅から青山までの区間では多くの路線が重複し、過剰気味に運行しています。その重複した路線をまとめてBRTという一つの路線にし、BRT路線に設置する乗り換え地点でまとめてBRT路線へご乗車いただくことで、今までより少ないバス台数と運転手で効率的にその区間を運行することができます。

一方、郊外バス路線は、BRT路線と接続する乗り換え地点で折り返すことで、1回の走行距離が短くなります。距離が短くなれば、同じ時間で走ることができる本数が多くなる、つまり増便ということになります。

新バスシステム運用開始時点では、1日あたり全市で約450本の増便が実現します。バスの便数は、これまで約10年間で約20パーセント減少してきており、このままではさらに減り続けると懸念されますが、平成26年4月に新潟交通と運行事業協定を結び、平成27年夏頃から約5年間バスの営業走行キロ数が確保することができました。これにより、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めがかかり、これを契機に区バス・住民バスなどの生活交通の充実を図ります。

BRTが生活交通かではなく、新バスシステムをスタートさせることで、生活交通を、より充実させることができるようになるということをご説明し、理解を求めていきます。

## 4. 新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。

### A 全市的な公共交通の利便性向上のため新バスシステム事業に取組みます。

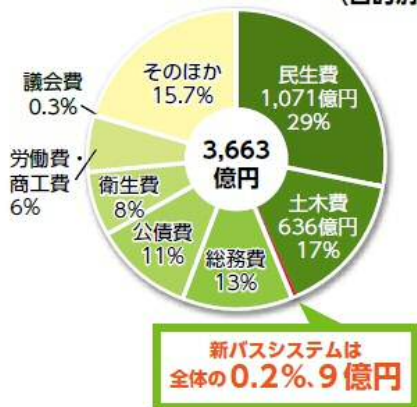
公共交通は、学生、高齢者などマイカーに頼れない皆さんにとって大切な交通手段であり、まちにとって大事な社会インフラです。しかし、JRと並び本市の公共交通の柱であるバスは、利用者が減ることで、バス路線の減便や廃止などを招き、それによりさらに利用者が減るといふ「負の連鎖」に陥っている状況です。もし、このまま何も手を打たず、バスが衰退すれば、学生、高齢者などもマイカーに頼らざるを得なくなり、将来的に自動車がないと移動しにくいまちになってしまいます。

特に、超高齢社会の急速な進展を見据えたなかで、新バスシステム事業により市全体の公共交通の利便性向上に取り組むことは喫緊の課題と考えています。

そのため、本市では新バスシステムの事業費として、平成27年夏の開業までに13億円、その後も5年間をかけて段階的に取り組む費用とあわせると約30億円を見込んでいます。

そのうちの今年度予算分は約9億円を計上しています。これは新潟市の「平成26年度一般会計当初予算の歳出総額」3,363億円の約0.2パーセントに当たります。これを市民一人当たりで割り返すと1,118円となります。なお福祉や医療などの民生費は133,124円であり、道路などの公共施設の維持・新設に対する土木費などは79,054円となっており、必要な事業の優先順位のバランスを考慮しながら、予算配分を行っています。

今年度の一般会計歳出当初予算  
(目的別)



## 5. 新バスシステム事業の効果に対してお金がかかりすぎる。

### A 長く使い続ける交通インフラへの投資であり、市全体の公共交通の利便性向上につながります。

公共交通は、学生や高齢者などマイカーに頼れない方の移動手段を確保するといった点から大事な社会インフラと考えています。

新バスシステム事業は平成27年夏の開業までに13億円、その後5年間をかけて第1期完成まで総額約30億円が必要と見込まれます。この事業費の半分程度は国の支援でまかなうことから、市の負担は半分程度となります。

この投資により、交通結節点と連節バスは財産として残るため、長く使い続けることができる交通インフラの仕組みを作ることが可能となります。

なお、例えば連節バスによる増便数を民間事業者に委託することで創出する場合、5年間で約6億円から9億円の経費が必要となり、その後の負担額もさらに大きくなる可能性があります。

そのため、新バスシステム事業への投資は、将来にわたり市全体の公共交通の利便性向上につながるものであり、投資効果が高いといえます。

## 6. 乗換えによる手間が増え、不便になる。

### A 天気に左右されず、快適な乗り換え拠点をつくります。

現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、特に新潟駅から青山までの区間では多くの路線が重複し、過剰気味に運行しています。その重複した路線をまとめてBRTという一つの路線にし、BRT路線に設置する乗り換え地点でまとまってBRT路線へご乗車いただくことで、今までより少ないバス台数と運転手で効率的にその区間を運行することができます。

一方、郊外バス路線は、BRT路線と接続する乗り換え地点で折り返すことで、1回の走行距離が短くなります。距離が短くなれば、同じ時間で走ることができる本数が増える、つまり増便ということになります。

このように将来的にバス交通を維持していくため、乗り換えの手間が生じることになる路線が発生してしまいましたが、乗り換えによるご負担を軽減するよう、スムーズに乗り換えが可能となるダイヤ編成や、乗り換えの移動距離をできるだけ短くすること、雨風をしのげる上屋や防風壁の設置、バスの運行情報を確認できる情報案内の充実などにより、乗り換えの手間をできるだけ軽減するよう努めます。

また、次ページの路線においては、朝夕の時間帯の一部ダイヤにて直行便を運行します。

- ・ 松浜・船江町線      ・ 河渡線              ・ 牡丹山線
  - ・ 竹尾線                ・ 長湯線              ・ 女池愛宕線
  - ・ 大野・白根線        ・ 大堀・流通線      ・ 寺尾線
- ※各方面のモーニングライナーは現行通り運行します。

## 7. 乗換えで雨風にあたる。

### A 上屋や防風壁を設け、乗り換えの負担をできるだけ少なくします。

新たに乗り換えが発生することになりますが、乗り換えの拠点には雨風をしのげる上屋や防風壁を設置し、乗り換えの負担を出来るだけ少なくします。

なお、乗り換え拠点の一つである（仮称）市役所ターミナルにおいては、新たに設置する待合所の中でお待ちいただけるような環境整備も進めていきます。

本館側



第一分館側

＜（仮称）市役所ターミナルの完成イメージ＞  
白山浦一丁目交差点から市役所前交差点を望む

＜（仮称）市役所ターミナル上屋内のイメージ＞



## 8. 自分が利用するバス路線が乗換えになる。

### A バス交通を将来にわたって維持していくためには効率化が必要です。

今回のバス路線再編により、一部路線におけるバス利用者の方には乗り換えの負担をしていただくこととなりますが、長大路線を短く切ることによって効率化を図り、増便や路線の新設、運行時間帯の延長をしたいと考えています。

このことにより、現在需要があるにもかかわらず、減便してきた路線において便数を維持・回復するなど、バス交通を将来にわたって維持していきます。

乗り換えという不便をおかけいたしますが、スムーズな乗り換えができるようなダイヤ編成や、乗り換えの移動距離をできるだけ短くすること、雨風をしのげる上屋や防風壁の設置、バスの運行情報を確認できる情報案内の充実などにより、乗り換えの手間をできるだけ軽減するよう努めます。

また、以下の路線においては、朝夕の時間帯の一部ダイヤにて直行便を運行します。

- ・ 松浜・船江町線      ・ 河渡線              ・ 牡丹山線      ・ 竹尾線              ・ 長湯線
  - ・ 女池愛宕線              ・ 大野・白根線      ・ 大堀・流通線              ・ 寺尾線
- ※各方面のモーニングライナーは現行通り運行します。

## 9. どのバス路線が乗換えになるかわからない。

### A 今回のバス路線再編のなかで、乗り換えの対象となる路線は次ページの表とおりです。

乗り換えになる路線は、以下のとおりです。なお、一部路線においては、朝夕の時間帯において約2～3割の直行便を運行します。詳細は、新潟交通(株)からダイヤとともに平成27年春以降に公表する予定です。

(次ページに乗り換えとなる路線一覧があります)



●乗り換えとなる路線一覧

| 乗り換え対象路線                                    | 区               | 主な乗り換え場所               |                          | 直行便 | 始終点の変更<br>(ルートなどの変更)                 |
|---|-----------------|------------------------|--------------------------|-----|--------------------------------------|
|   |                 | 郊外線からBRTへ乗換            | BRTから郊外線へ乗換              |     |                                      |
| 松浜線、船江町線                                    | 中央北東            | 万代地区新設バス停（ラブラ万代脇）、新潟駅前 | 万代地区新設バス停（メディアシップ前）、新潟駅前 | ○   | 新潟駅前に変更<br>(万代町通經由から国道113号經由に変更)     |
| 旧国道7号方面<br>(新発田線、豊栄線、競馬場線、一日市・大江山線、津島屋線)    | 中央北東            | 新潟駅前                   | 新潟駅前                     | ×   | 万代シティバスセンターに変更                       |
| 河渡線   | 中央東             | 万代地区新設バス停（ラブラ万代脇）、新潟駅前 | 万代地区新設バス停（メディアシップ前）、新潟駅前 | ○   | 新潟駅前に変更<br>(万代町通經由から国道113号經由に変更)     |
| 附船町線  | 中央東             | 古町、市役所前                | 古町、市役所前                  | ×   | 市役所前に変更（一部便は臨港病院まで運行）                |
| 牡丹山線、竹尾線                                    | 中央東             | 新潟駅前                   | 新潟駅前                     | ○   | 万代シティバスセンターに変更                       |
| 旧国道49号方面<br>(東明線、山ニツ線、京王線、水原線、沢海線、二本木線、早通線) | 中央東<br>江南<br>秋葉 | 駅前通                    | 新潟駅前                     | ×   | 万代シティバスセンターに変更                       |
| 湊町通線（昭和大橋線から名称変更）                           | 中央              | 古町、市役所前                | 古町、市役所前                  | ×   | 市役所前に変更                              |
| りゅーとリンク（中央循環線）                              | 中央              | 市役所前                   | 市役所前                     | ×   | 市役所前に変更                              |
| 長潟線（西跨線橋経由）                                 | 中央江南            | 市役所前                   | 市役所前                     | ○   | 市役所前に変更                              |
| 長潟線（東跨線橋経由）                                 | 中央              | 駅前通、新潟駅前               | 駅前通、新潟駅前                 | ×   | 万代シティバスセンターに変更                       |
| 女池愛宕線                                       | 中央              | 市役所前                   | 市役所前                     | ○   | 市役所前に変更                              |
| 大堀線、寺尾線、流通センター線                             | 中央西             | 青山                     | 青山                       | ○   | 青山に変更                                |
| 大野線、白根線                                     | 中央西             | 青山                     | 青山                       | ○   | 青山に変更                                |
| 白根線（急行）                                     | 中央西             | 市役所前                   | 市役所前                     | ×   | 市役所前に変更<br>(平成大橋～新潟小須戸三条線～昭和大橋經由に変更) |
| 味方線   | 中央西             | 青山                     | 青山                       | ×   | 青山に変更                                |

※バス停名など変更する場合があります

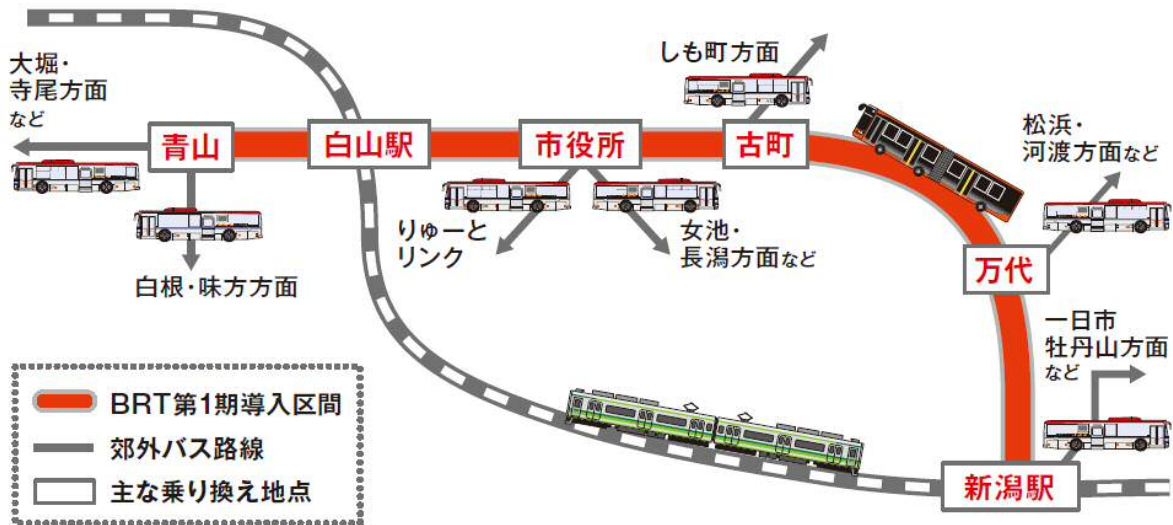
※直行便のなかには、モーニングライナーも含まれません。モーニングライナーは上記対象路線とは別に運行する予定です。

# BRT第1期導入区間での 乗り換えイメージ

乗り換え地点から  
いろいろな方面に  
行けます！



※一部路線では朝夕の時間帯にこれまで通り  
直通運行する便(直通便)を設定します。



## 10. 乗換えによって料金が上がってしまうのではないかな。 (初乗り運賃を2回払わなければならないのではないかな。)

### A ICカード「りゅーと」などをご利用いただければ、直通運賃と変わりません。

新たに乗り継ぎが発生する場合において、バス専用ICカード「りゅーと」を利用するか、または平成27年度に配布予定の乗車履歴確認専用カード※を用いて現金または鉄道系ICカード「Suica」などで支払えば、今までと変わらない運賃でご利用いただけます。

なお、ICカードは小銭をその都度出す必要がないので、お年寄りの方をはじめ多くの方には是非利用していただき、便利さを体験していただくよう交通事業者とともに啓発に努めます。

※ 乗車履歴確認専用カードとは

：現金や鉄道系ICカード「Suica」などを利用する方を対象に、どこから乗って、どこで降りたかの利用履歴を把握し、乗り継ぎ料金として精算するために必要なカードです。配布については、平成27年春以降に予定しています。なお、詳細は、市報にいがた等で事前にお知らせします。



ICカードでの運賃の精算は…

- 小銭いらずで簡単に精算できます
- カードの繰返し利用で、環境にも配慮します。
- バスの定時運行に繋がります。

## 11. ダイヤがわからないので不便になるのではないかな。

### A 平成27年春のJRダイヤ改正を踏まえて事業者が公表します。

バスの運行ダイヤはまだ決定していませんが、バスとバスの乗り換えだけではなく、JRとの乗り換えもスムーズなものとなるよう計画するため、平成27年春のJRダイヤ改正を踏まえて、まずは事業者である新潟交通(株)から公表される予定となっています。

また、開業に向け、時刻表の検索、乗り換えルートの検索と運賃表示、バスの接近情報を表示するためのホームページを開設する予定です。

それぞれ、ご利用いただける段階となりましたら、広報を行っていきます。

## 12. 新バスシステム事業の効果がわからない。

### A バスの減便がとまり、増便に転じる効果があります。

#### あわせて生活交通も充実します。

新バスシステムはBRT導入と全市的なバス路線再編からなります。現在のバス路線は、市内あるいは市外のさまざまな場所から新潟駅をはじめ都心部の拠点につながっていますが、特に新潟駅から青山までの区間では多くの路線が重複し、過剰気味に運行しています。その重複した路線をまとめてBRTという一つの路線にし、BRT路線に設置する乗り換え地点でまとめてBRT路線へご乗車いただくことで、今までより少ないバス台数と運転手で効率的にその区間を運行することができます。

一方、郊外バス路線は、BRT路線と接続する乗り換え地点で折り返すことで、1回の走行距離が短くなります。距離が短くなれば、同じ時間で走ることができる本数が多くなる、つまり増便ということになります。

新バスシステム運用開始時点では、1日あたり全市で約450本の増便が実現します。バスの便数は、これまで約10年間で約20パーセント減少してきており、このままではさらに減り続けると懸念されますが、平成26年4月に新潟交通と運行事業協定を結び、平成27年夏頃から約5年間バスの営業走行キロ数が確保することができました。これにより、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めがかかり、これを契機に区バス・住民バスなどの生活交通の充実を図ります。

BRTが生活交通かではなく、新バスシステムをスタートさせることで、生活交通を、より充実させることができるようになるということをご説明し、理解を求めています。

これらにより、持続可能な公共交通としていきます。

## 13. 自分が利用するバス路線への効果がわからない。

### A 郊外からのバスを乗り換え拠点や鉄道へ結び、増便や新規路線によって「網」のようにします。

現在、各地域から本市中心部へ、長い距離を一台のバスで走っている路線を、網の目状に再編し、交通結節点において短い路線の組み合わせに変えていきます。これにより、定時性を向上させ、多方面に行きやすくし、各路線の運行頻度を高め、より移動しやすい環境を整えていきます。

なお、お住まいの区における、BRT当初導入時点でのバス路線のすがたについては、ホームページなどで公開しており、今後もチラシ等を通じて説明していきます。

## 14. 自分が乗っているバス路線が増便されない。

### A 各区の地域内交通の実情や、市民の皆様のご意見を頂きながら、バス路線の再編を進めていきます。

新バスシステム開始時点のバス路線は、現在「新バスシステム運行計画」でお示ししているとおりですが、その後のバス路線再編については、平成26年度中に策定する「生活交通改善プラン」を踏まえ、地域の方々や利用者のご意見を聞きながら進めていきます。そのなかで、運行経路や便数については、需要を見極めながら検討していきます。

※生活交通改善プラン…各区の公共交通に関する取り組みを定める計画。

※新バスシステム運行計画は…新潟市ホームページのトップページ「注目情報」内にある「新バスシステム（BRT導入とバス路線再編）について」から「新たな交通システム」ページに移動します。そのページ内の「新バスシステム運行計画」の「バス路線再編計画（PDF）」からご覧ください。

また、市政情報室や新交通推進課でもご覧いただけます。

## 15. 連節バスの購入費が高すぎる。

### A 市の負担は、一般バス2台分よりも安価になります。

連節バスの価格は1台約8,000万円ですが、本市の新バスシステム事業は、国から事業費の約2分の1を支援していただくこととなっており、連節バス車両についても、本市の負担分は1台4,000万円程度となります。

普通の超低床バスは1台2,500万円程度です。連節バスは普通の超低床バス約2台分の輸送力がありますので、超低床バスの2台分、約5,000万円と比較すると市の負担は少なくて済みます。

## 16. 連節バスの効果がわからない。

### A 連節バス1台で一般バスの約2台分の輸送力があります。

本市が導入を目指している新バスシステムは、都心部に連節バスを核としたBRTを導入することで、バス路線を再編・集約し、効率的に運行を行うとともに、そこで生まれた余力（運転手、バス車両）を郊外路線の強化、運行本数の増加や新規路線に充当することで、これまでの負の連鎖を断ち切り、正の連鎖へ転換するものです。

都心部で重複しているバスを効率的に集約するためには、1台で一般バスの約2台分の輸送力のある連節バスの導入が有効です。

4台の連節バスを活用することで、現行の路線バスで再編する場合と比べて、125本の増便効果を生み出せます。それと同じ増便数を民間事業者に委託して創出する場合、5年間で6億円から9億円の費用が見込まれます。連節バス4台の購入費（約3.2億円）の方が安価に同等の効果を得られ、また車両も5年以上使用できるため、投資効果は高いと言えます。

また、連節バス車両をはじめ、BRT停留所などが高い明示性を持ち、利用者にとって分かりやすく、便利で快適な公共交通となるよう、統一したデザイン（トータルデザイン）を採用しています。朱色をBRTのシンボルカラーに用いて、まちなかにおける明示性や先進性を表現し、都心部のシンボルとしてイメージアップにつながるものと考えています。



<写真：新潟市に導入する連節バス車両(左)と一般バス車両(右)>

## 17. 雪が降ったとき、連節バスが安全に走れるのかわからない。

### A 連節バスは積雪時にも安全に走行できます。



＜写真：2014年2月14日 東京都町田市の雪道における連節バス走行中の写真＞

連節バス車両は、全てのタイヤにABS（アンチ・ロック・ブレーキシステム）を備えるとともに、車両の過度な屈曲を抑えるよう、車両の屈曲に応じたエンジンの出力規制を行う機能を備えており、一般バスと同様に雪道を走行できるものです。

連節バスが走行する東京都町田市では、平成26年2月上旬に発生した関東での豪雪時に約50cmの降雪がありましたが、連節バスが走行していたことを確認しています。

また、積雪時の運行については、これまでも除雪・排雪等、必要な措置を行っており、今後も本市においては運行に支障がないよう、さらに強化をしていきます。

## 18. 連節バスが渋滞の原因になる。

### A 連節バスは渋滞の原因にはなりません。

連節バス車両は、車両の中央部が屈曲することで、一般バスと同様に交差点を走行でき、他の車の走行を阻害しません。

また、本市に導入する連節バス車両は一般バス車両と車幅が同等（約2.5m）です。

車両延長は18mであり、一般バス（約11m）よりも長いですが、車幅が同等なため、追い越し時には一般バス車両を追い越す際と同様、対向車線や並行車線の状況を確認して追い越すことが可能です。また車両後面には、追い越し注意の注意喚起を記載しています。

このように、一般バスと同様他の車両の走行を阻害することがないため、渋滞の原因になりません。

なお、新潟駅や古町に集中する現在のバス路線では、バス停で2台、3台と連なることもあり、他の車両の走行を阻害している場合があります。これらのバスを新バスシステムの導入により集約することで運行台数を減らすことができますので、バスによる交通の阻害を解消することも想定されます。



<写真: 電車通りにおいて停車する連節バス車両を一般車が追い越す様子>



<写真: 電車通りにおいて停車する一般バス車両2台を一般車が追い越す様子>



<写真: 梶谷小路に停車する連節バス車両を追い越す様子>



<写真: 車両後面の追い越し注意喚起例(神奈川中央交通株式会社)>

## 19. 区バスや住民バスの充実が先。

### A 郊外（区バス・住民バス）も都心部も一体的に進めます。

誰もが移動しやすい新潟市をつくるために、各地域で引き続き区バス・住民バスの充実を進めるとともに、都心部へのBRTの導入、全市的なバス路線再編を一体的に進めます。

平成26年4月に新潟交通と運行事業協定を結び、平成27年夏頃から約5年間バスの営業走行キロ数が確保されることで、これまで続いていたバス路線の減便や廃止に歯止めがかかり、これを契機に区バス・住民バスなどの生活交通の充実を図ります。

BRTが生活交通かではなく、新バスシステムをスタートさせることで、生活交通を、より充実させることができるようになるということをご説明し、理解を求めています。

## 20. 新バスシステム事業の進め方に懸念・不満がある。

### A 将来的な公共交通をつくるため平成14年から検討を重ねてきました。今後もあらゆる機会積極的に情報をお届けします。

本市では、負の連鎖の一端であるバスサービスの低下を止め、誰もが移動しやすく、持続可能な公共交通体系をつくるため、平成14年から有識者らによる検討を進めてきました。

【以下の「新バスシステムの歩み」参照】

平成25年度は新バスシステムに関する説明会を実施しましたが、現金利用者の乗り換え対応など、細かい点などにおいて説明が不十分でした。

平成26年度には、運行事業者である新潟交通㈱と新バスシステム事業にかかる詳細な事項について協議が整い、運行事業協定に関する細目協定を締結したことにより、細かな点についても、説明できるようになりました。

今後は、さらにダイヤなど詳細な事項について決まり次第、逐次積極的に情報をお届けし、一人でも多くの方からご理解をいただくよう努めていきます。

### 新バスシステムの歩み

ここから始まった

●平成14～17年

第3回新潟都市圏パーソントリップ調査  
国や県、本市などからなる協議会が、新潟都市圏の人の動きを踏まえて、将来目指すべき新たな都市交通体系の在り方をまとめた

●平成20年

にいがた交通戦略プラン策定  
第3回新潟都市圏パーソントリップ調査を踏まえ、本市の交通施策の基本方針をまとめた。のちに新バスシステムの柱となる3つの視点Ⅱ1面下段参照Ⅱが決まる

●平成22・23年

新たな交通システム  
導入検討委員会開催(全5回)  
有識者らが本市にふさわしい新たな交通システムについて、小型モノレール、LRT、BRTの3システムで検討した。  
BRTを早期に導入すべきことや、優先的に導入する区間を新潟駅―市役所の都心軸とすることを提言した

●平成24年2月

新たな交通システム導入基本方針の公表  
平成26年度のBRT導入、導入区間は新潟駅―白山駅、事業方式は公設民営とすることを公表した

●平成25年2月

BRT第1期導入計画の公表  
段階的に連節バスや専用走行路を導入することや、事業費の概算などを公表した

●平成27年夏頃

BRTの導入とバス路線再編からなる新バスシステムの開始  
BRTは第1期暫定型として、新潟駅―青山間で既存の路線バスと連節バス4台で運行する

●平成31年頃まで

段階的な取り組み  
BRTの機能強化のため、段階的に連節バスを8台に増やし、新潟駅―古町間に専用走行路を設置

●平成34年頃

第2期に向け整備  
新潟駅高架化工事の進展や、乗り換え拠点の整備をみながら、新潟駅南口から鳥屋野潟南部地区方面までの第2期を整備する。また、社会環境を踏まえ、より定時性が確保され多くの人を運べるLRTへの移行を判断する

新たなバスシステムへ