

## 会議概要

### ●開催概要

名称	第1回 南万代小学校区コミュニティ協議会 新バスシステム説明会
日時	平成25年5月15日 午後7時から午後8時30分
場所	総合福祉会館 1階 視聴覚室
出席	新潟市都市政策部新交通推進課, 都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	17名

### ●会議内容

- (1) 新バスシステムについて（新潟市説明）
- (2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）
- (3) 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）

・バスはどこに置くのか。バスの車庫のこと。これも市民の税金を使う。

#### ●新潟交通株式会社

・提案書の中で掲載しているが、今現在の計画では、西部営業所に格納して、配車する。

#### ★発言者1（男性）

・分かった。不満なのが、外国の車を買わなくても、国産の車ではどうか。外国車では、メンテナンスをするのが大変だと思うが。

#### ○新潟市

・日本のメーカーで作っているところを探したが、今の段階で製造している、もしくは予定しているところはない。他の連節バスを走らせている都市も同様に、海外から輸入している。ただ、今後、BRTの導入が日本で進めば、国内のメーカーでも開発することも考えられる。そうしたら国内メーカーからの購入が有力になる。

#### ●新潟交通株式会社

・運行するにあたっての最優先は安全性の確保。今後、様々な情報を新潟市とともに収集し、進めていく。

#### ★発言者1（男性）

・この計画は何年かけて調査し定めたものなのか。お客さんへのサービスを述べることは結構だが、高齢者が増えることは昔から分かっていた。一部の人が盛り上がってやっていることではないのか。

#### ○新潟市

・以前から新たな交通システムを都心軸に導入することを検討してきた。特に、平成14年から16年で新潟都市圏全体の交通を検討しており、その中でも都心軸への新たな交通システム導入の必要性が挙げられている。その後、具体的な検討

を進めた。

★発言者1（男性）

- ・郊外から来る車は競馬場で停めて、交通規制をしてバスの輸送を活性化させる方法もある。そこも考え、目を凝らす必要がある。今になって、まちなかに車が殺到しているというのは遅すぎる。

★発言者2（男性）

- ・このバスシステム導入によって、マイカー規制はあるのか。島式ホームを作るのは、道路の真ん中だと思うが、道路を横断するか、それとも高架をわたるのか。新潟交通に聞きたいが、水島町線や古町へ行く入船営業所行きバスなど、既存のバス路線についても今すぐに再編を検討されるのか。

○新潟市

- ・BRT導入によるマイカー規制について、平成26年度段階では行わず、既存の交通規制の中でやっていく。マイカー規制の対象は都心部の中に入る車だと思うが、新潟駅～青山のBRTは、新潟駅の連続立体交差事業が完了すると、駅の南北がつながって、鳥屋野湯方面にも延伸する。その段階で、鳥屋野湯南部では駐車するスペースも確保できるので、パークアンドライド施策も展開したい。
- ・島式ホームの渡り方についてだが、富山市で導入されているLRT（次世代型路面電車システム）のように、ホームは交差点のところに設置したいと考えており、信号が青の時に横断歩道を渡ってホームに入っていくかたちである。

●新潟交通株式会社

- ・路線網の再編について、最終的に完了するまでに、約5年かかると考えている。市は、連節バスを平成26年度末導入としているが、それまでの短期間の中ですべてを変えるのは難しい。26年度末にあわせてまずはできるところから路線再編を行う。そこから先、5年かけてさらに路線再編を進めていきたい。その際には今日のように、市民の意見を頂きながら、再編を進めていきたい。なお、水島町線は、今の計画では、26年度末段階では、基本はこれまで通りだが、その後についてはこれから検討していく。

★発言者3（男性）

- ・基本的なことだが、バス利用者数が40%減になったとあった。国が出したように、2040年に人口が60%に減少する時にどうするのか。それも動態調査の中に含まれているのか。
- ・市のスライドの27番で、800人の想定利用者数に対して、連節バスは4台だが、連節バス1台に対しどれくらい乗れるか。

○新潟市

- ・今後、さらに人口が減った上で、高齢化率が上がっていく。それにより、マイカーを運転できない方が増えていく。マイカーが運転できない方のため公共交通の展開を早めたい。

- ・ 2両連結のバスだが、1台で110人から120人くらい乗れる。

★発言者3（男性）

- ・ 連節バスは現在のバスと並行して走らせるのか。

○新潟市

- ・ そうなる。

★発言者3（男性）

- ・ 新潟交通さんに聞きたいが、本当にこのシステムは成り立つのか。バス運行は営利事業だが。

●新潟交通株式会社

- ・ 路線再編をする中で色々と調査をしているが、国土交通省の調査によると、人口密度が70人/ha以上の地域は公共交通利用者率が10%以上という結果がある。一方で、新潟のバスの現状は2.8%と低い。これからは、人口密度の多いところに路線を充実させたいと考えており、その場合の試算によれば、ある程度の利用者数は確保できると考えている。もちろんそれだけではなく、乗りやすくて分かりやすいといった要素を取り入れないといけないといけな。今後、新潟市と一緒に、最大限努力していく。

★発言者4（男性）

- ・ 連節バスの購入とか、乗降場の設置とか、30億くらい、完成するためには新潟市から金が出ると思うが、システム完成後、新潟市から新潟交通への補助金は無くなるか。

○新潟市

- ・ BRT導入には、平成26年度段階では13億、第1期完成形では30億となる。イニシャルコストは新潟市の負担となるが、それ以降、BRT路線で新潟交通が赤字になっても補助することは考えていない。

★発言者4（男性）

- ・ 運行するにあたって、新潟市から新潟交通へ、これ以上補助金という形でお金が出ないようにやっていただきたい。これだけ投資して、運賃が高くなって、しかも毎年補助金を支給することはあってはならないので、よろしく願いしたい。

★発言者5（男性）

- ・ バス車両について。映像のところ、自動ステップが出たが、超高齢化になって、お年寄りが多く、降りる時、乗る時に、このステップはどの停留所にも通用するものか。箇所によってはバスと乗り場とで段差が発生することもある。新幹線とかはどこも高さが同じだが、バスだと道路によっては高い低いがあり、お年寄りはつまづく。停留所によって差がある。ノンステップバスの導入で、かなり低くなっているが、それでもまちまちでつまづきやすく、怖い。そのステップ

が、どこでも同じように使えるか。そのようなバスを導入してほしい。

○新潟市

- ・ステップについて、停留所の部分は歩道側と高さの調整を行わなければいけない。それによって、つまづかなくなるよう、取り組んでいきたいと考えている。

★発言者1（男性）

- ・今走っているバスは低床式だが、新潟は雪国だ。今の新潟駅から市役所まで、雪の上を走っている時期があった。低床式の車を買ったって、動かなくなるんじゃないか。除雪にしても、効率が悪いところは行わない昨今、それを計算した計画なのか。

○新潟市

- ・導入ルートは国道が主で、中には市道、県道がある。市道、県道は新潟市が除雪するが、公共交通のサービスレベルを確保して、安全に走れるように、除雪についてもしっかりやる必要があると考えているし、その方向で関係機関とも連携しながら対応していく。

★発言者1（男性）

- ・しっかりやってほしい。いいシステムを入れたけど雪道では走れない、ということもある。そういうことは無いとは言えないから。

★発言者3（男性）

- ・新潟市のスライドの10番のところで、オムニバスタウンから得られた知見、効果とは何か。

○新潟市

- ・オムニバスタウン事業では、今のバスを、平成19年から24年の6年間で、バスの利便性を向上させるという計画。ノンステップバス110台やICカードの導入を行ってきた。アンケート調査によれば、利用者の満足度は高い評価を頂いた。ICカードも売り上げ5万枚強と、速いスピードで普及している。バス利用者数の減少傾向について、質を上げることで今の利用者の満足度を上げるにとどまり、新規のお客様を獲得するに至らなかったことは、グラフの通りと認識している。そういった状況を改善するには、バスの仕組みを抜本的に変えなければいけないと考えている。

※ 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意見提出用紙で、以下のようなご意見をいただきました。（意見欄は自由記載）

- ・高齢者時代でバスの乗降で段差が気になります。安心して乗降りできるバスの導入をお願いします。
- ・新バスシステムについては結構と思います。