

## 会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（関屋小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 21 日（水）午後 7 時から午後 8 時 10 分
場 所	関屋コミュニティハウス 3 階 多目的ホール
説明者	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	10 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（女性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ BRT の正式名を教えてください。</li> <li>・ このままではバス利用者数が減少していくとあるが、今後、老人社会になれば車には乗らない。その際、バスに乗ると思うが、老人の方は、乗り換えは多分できない。そういう不便さはどう考えているのか。</li> <li>・ 今説明している方の中で、バスに乗って通勤している方はどれくらいいるのか。あと、BRT に乗る予定の方も教えてください。</li> <li>・ BRT の発案者は誰なのか。新潟市が発案者なのか、新潟交通が発案者なのか。</li> <li>・ 予算の件が全く出なかったなので、そのことも教えてください。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ BRT の略について、これは英語でバス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）というが、そのまま訳すとバス高速輸送システムとなる。</li> <li>・ 乗り換えの不便さ、お年寄りが乗り換える場合に不便になるということ、どう捉えているのかについてだが、公共交通をできる限り持続可能なものにするためには、これからの時代、効率性を求めなければいけない。ここで乗り換えがどうしても必要になるが、できるかぎり乗り換えの距離や環境、先ほど交通結節点の例を説明したが、例えば雨に濡れないということ、乗り換えのポイントで確保できるように、上屋を動線上に設置するなど取り組みたい。距離を短くするという部分は、例えば BRT から他のバスに乗るときに、BRT が停まった歩道をはさんで反対側にバスが停まっているとか、あるいは前後に乗り換えのバスが来ているような形で、できるかぎり乗り換えの不便さを抑えていきたい。</li> <li>・ 現在出席している者の通勤方法については、徒歩あるいはバス通勤をしている。</li> </ul> <p>★発言者 1（女性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス通勤の皆さんは、賛成なのか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ できるだけいいものをつくりたいと思い、ユーザーとしての面も持って取り組</li> </ul>	

みたいと考えている。

★発言者 1（女性）

- ・皆さんは BRT に実際に乗ることになる方々なのか。

○新潟市

- ・市役所の職員は、異動で他の区に行くとか、あるいは仕事場が変わることがあるので、BRT の駅に近い職場になれば、当然乗る機会は出てくると考えている。
- ・発案者について、BRT を導入して公共交通の効率化を図っていくことの発案者は、新潟市。その中で、今、新潟交通が新潟市内のバス事業を一手に引き受けているので、新潟交通からの提案を新潟市の発案に含めた上で、調整を行い、今回の提案となっている。
- ・予算については、第 1 期区間の新潟駅から青山までで、平成 27 年度夏前の導入を予定しているが、そこまでの費用が約 13 億円で、うち国費が半分くらい入る。その後、交通結節点をさらに整備し、連節バスを増やし、走行空間としては専用走行路を新潟駅から古町の間を設置していきたい。これらは交通状況を見ながらになるが、これらのトータルで、先ほどの約 13 億円を含めて、合計約 30 億円と考えている。

★発言者 1（女性）

- ・老人は乗り降りそのものが大変。今のバスは特に高いので、それを昇ってまた降りて、降りるときに、運転手も非常に気をつけているが、一人にすごく時間がかかる。そういうこともちゃんと考えているのか。

○新潟市

- ・BRT の新しい車両は、低床のノンステップバスを考えている。今はまだツーステップのバスが走っているが、乗り降りはそれよりずっと楽になる。

★発言者 1（女性）

- ・そうではなくて、乗り降り自体が大変。乗り換えがなければ、寝ていれば時間がかかっても着くが、乗り換えがあるとそれができなくなる。老人の方は、わざわざ目を覚まして降りなければいけない。その苦勞はご存じか。

○新潟市

- ・乗り換えで、そういう不便さは出てきてしまうところは、おっしゃるとおりと捉えている。先ほど言ったとおり、我々は持続可能な公共交通環境をつくる必要があり、その中で不便な部分は出てくる。その部分を極力抑えるような形で計画を作っていくたいというのが、私どもの趣旨。

★発言者 1（女性）

- ・古町の日本銀行前の道路は直角だが、曲がれるのか。例えば、ほかの車が曲がるときに、ほかの急いでいるタクシーや救急車、車線が 3 車線から 2 車線しかないのに、どうやって曲がるのか、事故はないのか。
- ・早期にしてほしいという意見があったとのことだが、どこからの発言なのか、具体的に知りたい。早期にやっていただきたい方が本当にいるのか。乗り換え

が生じる方からもそのような声が出ているのか。

- ・旧大和脇ではバスがたまることになると思うが、あそこをステーションにする考えはあるか。
- ・新潟交通に聞きたい。有明線、西小針線に毎日乗っているが、快速がたくさんある。あれはほとんど乗っていない、半分乗ればいい方。それであれば、快速を1本減らせば、今までのバスを1台増やせるのではないか。30億円などかけなくてもと思う。
- ・バス停が汚いところがある。そういうところの掃除はどうされるのか。いろいろな施設を作れば、ゴミは増えると思うが、そのゴミの環境問題はどうか考えているか。
- ・新潟駅で降りて市役所前に行きたい場合に、BRTには乗らないと思う。計画している市役所前ターミナルは、新潟大学病院にも遠いので、市役所の手前で降りる方の方が多いと思う。BRTに乗らなければ、あまり収益はないのではないか。
- ・今、バスの降り口の話が出なかったが、例えば古町で朝などは皆さん降りると思うけれども、BRTのバスがいるために、ほかの急いでいるお客さんが降りられない。そういうことはどう解消していくのか。
- ・バスの中身について、今のバスは、老人とかのために横座りの優先席がある。あれは大変座りにくい。縦に行くのに対して横に座っていると、横揺れで本当に疲れる。なおかつ、横に座っている人の前には立てない。今のバスも改良してほしいけれども、もしBRTが横座りを考えているならば、空間の無駄だと思う。

#### ○新潟市

- ・古町日銀前の角を曲がれるかということだが、BRTの回転半径は、車両が屈曲する形になるので、小回りがきく。今、走っている大型の観光バスがあるが、それよりも少し回転半径が小さいくらいなので、現状で大型の観光バスが通っていることから、大きな心配はないと思う。ほかにも何か所か課題になってくる可能性がある部分についても、今度、連節バスをもってきて走行試験を行うので、そのような箇所でもどのように通るか、あるいは改良が必要なのか、きちんとチェックしていきたいと考えている。ただ、大きな改良というのは必要ないと、我々としては認識している。
- ・早期に導入してほしいとの発言が、どこから出ているかということについて、新交通推進課ができる前から、新潟の新公共交通をつくる市民の会で早期実現という話があり、あるいは商店街からも、早期の要望という形で、榎谷小路商店街振興組合、新潟中心商店街協同組合からも出ている。それから市民への説明会においても、例えば乗り換える路線がある南区などで、市民の方から早くしてほしいというような声をいただき、それがニュースに出たということもあった。説明会の議事録、議事内容については、ホームページで全区および沿線コミュニティ協議会分を載せているので、そちらのほうをご確認いただければと思う。
- ・それから、旧大和のところをステーションにするのかということだが、現在、大和再開発について、いろいろな計画が地元で行われている。あそこは乗り換

えのポイントになる部分であると思うので、計画を作る際には、そのこともできるだけ加味した形でやっていただきたいと思います。

- ・新大病院の方に行く人が多いのではないかというお話だが、今回、市役所前にターミナルをつくり、そこを起点として、例えば女池の方面とか県庁、小須戸方面といったところにバスが走るという形になるので、乗り換えのポイントとして、ターミナルが非常に有効に使われるということで、利用者は多く出てくると私どもは考えている。もちろん、いろいろな目的でそれぞれのバスを使われる方はいると思うが、ターミナルとして、乗り換えの利便性などを考えたときに、市役所を乗り換えの拠点とすることで、そこでの乗降が出てくると考えている。
- ・古町で停まったとき、例えば BRT が停まっていたら、バスが詰まってしまうのではないかということだが、先ほど言ったように、BRT を入れる際にはバスの集約を行う。具体的に言うと、今、榎谷小路には 2,000 本くらいバスが走っているが、それが集約される結果 1,200 本くらいになる。バスの集約が図られることによって、停留所での混雑も、今より解消されると思っている。
- ・これから細かい計画を詰めていく中で、時間帯によってどうするか、再度、新潟交通と詰めながら、きちんとスムーズに乗降ができるような計画づくりをやりたいと考えている。

#### ●新潟交通株式会社

- ・西小針線で快速を運行しているが、こちらは過去5年間で何回か快速を減らして、お客様のご指摘のとおりにしてきた部分もある。一方で、新潟交通に多く寄せられる声としては、西区からご乗車される方で、速達性を早めてほしいということでお話もいただいている。
- ・快速に乗られている多くのお客様が、私どもの調査によると小針より西側からご利用いただいている。便にもよるが、そのうちさらに7割程度のお客様は内野周辺からご利用をいただいている。内野から来る場合に、快速バスは、新潟駅到着が各停のバスと比べても10分以上差がついているので、速達性という意味で、弊社がJRと対抗するためにもやっている部分もあるので、ご理解をいただきたい。
- ・バス停が汚いということだが、弊社の方でもバス停をきれいにする係はいるが、追いついていないというのが現状かもしれない。ご指摘があったということは、私どもで持ち帰り、もう一度、担当の係が定期的に回数を増やすというような仕組みを作って、対処していきたい。
- ・バスの中の横椅子の問題については、基本的には全国各地、このトレンドになってきている部分がある。一つの理由としては、横にしたほうがスペースを多くとることができるということ。進行方向に対して椅子を1つ置くと、お客様が進行方向に座ったときに、足を置かれる部分のスペースが、座ることができなくなるということで、座席数も横にした方が増やすことができるというメリットがある。ただ、今ご指摘があったとおり、進行方向に対して重力のかかり方が違うということなので、その辺は再度持ち帰り、運転保安課という、運転手の運転技術を監督している課があるので、そういうような部署に、極力お客様に負荷のかからないようにするための検証を、車両の担当等と含めて検討し

ていき、車両メーカーにフィードバックできるところはフィードバックしていきたいと考えているので、ご理解いただきたい。

★発言者 1（女性）

- ・市役所の方にお聞きしたいが、どうして反対意見が多いのにやめる方向に考えないのか。今も、分かってくさいという感じで、やさしく語りかけているのは分かるが、こんなに反対意見があるのだから、やめたらどうだろうとはどうして考えないのか。

○新潟市

- ・現在、バスの利用者と運行本数が、急速に減少している状況。それを何らかの形で抜本的に改善しなければ、公共交通自体がかなり疲弊して、続けられないような状況に、もうなってきた。その改善策として、今回、市と新潟交通で計画を提案させていただいた。我々からすると、急速にバスの利用者とか本数が減ってきている中で、それを他都市の事例等を踏まえながら、どうやったら変えることができるか、持続可能になるかというところを考えた中で、計画を公表した。
- ・最終的にそれが認められるかどうかは、予算の措置を含め、議会の判断になってくるが、我々としては、この考え方でやるのが最善だと考えている。先ほど言ったとおり、いろいろ不便な部分は出てくるが、それをできるかぎり解消するように努力しながら、計画を進めさせていただきたいというのが私どもの考え方。

★発言者 1（女性）

- ・バスの横座りの件だが、縦に座っていると椅子の背もたれのところに手をかけられる。背の低い人やおじいさん、おばあさんは、大体こういうところにつかまる。横座りになっていると、それができなくて、荷物も持てないし、足が前に立っている人にぶつかって、お互いに迷惑になっている。つり革につかまれないので、立っている方は横座りの席の前では立たない。

●新潟交通株式会社

- ・ご指摘のことは理解した。車のほうも、決してメーカーがバリアフリー法を無視して自由につくっているわけではなくて、バリアフリー法の基準に基づいてつくられている。それを私どもがメーカーから買っているのだから、その点も踏まえて車両の担当と協議し、メーカーにフィードバックできるところはフィードバックしていきたい。

★発言者 1（女性）

- ・横座りの場合、立った状態で乗っている人数は多分少ないと思う。少ないというか、ぎゅうぎゅう詰め程度合いが大きい。朝のラッシュに乗っていないから分からないと思うが、雪の日とかは本当に大変。晴れている日はまだ荷物も、傘などを使ったりしないのでまだいいが、横座りが疲れるというのも、皆さんご存じないかもしれない。運転技術ではなく、どうしても疲れると思う。

●新潟交通株式会社

- ・その点は、そういうご意見があったということも踏まえて、メーカーのほうに

フィードバックしていきたいと思っているので、それでご理解いただきたい。私どもの方では、椅子の向きをどうするかということが、すぐできるものではないので、そのあたりはご理解いただきたい。

★発言者 1（女性）

- ・快速の件だが、一つ困るのは朝のラッシュ。昼はそんなにラッシュにならないので、多分座っている方も多いと思うが、朝のラッシュのとき、快速のバスは、例えば何々高校とか、市役所の前まで停まらない。あれだけ半分以上ガラガラの快速バスがあるのに、ものすごくぎゅうぎゅう詰め、快速ではないバスに乗らなければいけない。快速が停まらないので。だから例えば、空いていたら停まってあげるとか、お客さんがいたら停まってあげるといような、そういうことはだめなのか。そうすれば、ほかのバスもあんなに混まなくていいと思う。

●新潟交通株式会社

- ・私どもは快速の停まる停留所に対しては、国土交通省に認可をいただいて、この順番で停まっていくという申請をして、それで了解をいただいて運行している。それ以外の運行形態をとってしまうと約束違反となるので、そういうことはできない。ただ、各停バスの方が混んでいるということで、私どもは一便あたり、毎日どのような人数の方が乗られているかは、すべて把握している。ドライブレコーダーという映像の記録機械がついているので、車内にどういうお客様の方、いわゆる男性なのか女性なのか、子供なのか大人なのか、学生なのか、女子高生なのか男子高生なのかというのがすべて分かる。そういうところを踏まえて、今後増便するところ等は、そのような対応をしていきたいと考えているので、ご理解いただきたい。

★発言者 2（男性）

- ・資料 1 を見ると、2 連結バスになると相当の人が乗ると思う、120 人。そうすると老人関係が乗ると、今のバスもそうだが、体の悪い人が後ろに乗った場合には、混んでいた場合、降りるときになかなか前までたどり着かない。そのときに、急いでいる人は白い目で見るとか、早くしろとか、言葉では言わないけれども、そういうことを見受ける。2 連結バスの BRT にした場合には、資料を見ると、複数の扉から乗り降り可能ということ、これを検討中とのことだけれども、この辺は検討中ではなく、実行としてほしい。多分このままでは、体の不自由な人がくると、相当時間のロスが出ると思う。このときに、運転手が一人でもいいのか、中間にだれがいるのか。そういう老人関係にすぐ対応できるような人に乗ってもらわないと、バスの運転手一人で、大勢のときには 120 人が乗ったときに、万が一のときに対応できるのか。
- ・また、夏場での女子へのわいせつ行為とか、電車に乗っている人もあるけれども、ものすごく出る。だから電車の方は、男性は必ず手を挙げて乗っている。手を下に下げると何言われるか分からない。このバスになったときに、110 人、120 人になると、運転手でその対応ができるのか。その辺は検討してもらいたい。これは前から、後ろから、複数の扉による乗降を、検討ではなくて実行す

るような方向としなければ、多分、痴漢などの問題が出てくると思う。

○新潟市

- ・乗降方法について、ほかの都市でもいろいろな工夫をしており、例えば名古屋では、通常はそんなに混んでいないので後ろから乗って前から降りる形なのだけれど、ピーク時にはかなり混むので、後ろからも降りられるように臨時の改札の機械を持ってきて、そこで改札してもらうことで、どちらからも降りられるというような形をとっているところもある。乗降という部分は一つポイントになってくると思うので、そういった事例を参考にしながら、特にピーク時の対応ではきちんとやっていきたいと考えている。
- ・車内でのわいせつな行為については、先ほど言ったように、車内をずっと監視するようなカメラを設置して対応するということも出てきているので、そういったシステムなども入れながら、犯罪の防止を図っていく必要がある。

※ 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書で、以下のようなご意見をいただきました。

OBRT の運行計画（案）とバス路線（案）について

- ・西大通り沿いに住んでおり、BRT の運行には現在のところ余り関係がないようで、具体的なイメージが持てません。

以上