

## 会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（礎地域コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 23 日（金）午後 7 時から午後 9 時 10 分
場 所	生涯学習センター 4 階 403 講座室
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	17 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) 前回説明会での意見に対する回答について</p> <p>(5) 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（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ナント市の BRT は全部専用走行路か。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全部ではない。郊外の道の細いところで、一般車と共用しているような形で走っているところもある。</li> </ul> <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その映像はないのか。専用道路しか見えないけれど。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その部分の映像は用意していない。</li> </ul> <p>★発言者 2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスが停まる場所に段差がすごくある。あれは合わせてそうしたのか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟だと歩道が上がっていて、車が寄ってくるが、ナント市では、逆にバスは下がっていて、脇にタイヤをすりつける形になっている。御影石が張ってあって、そこにタイヤをすりつけることで正着する。</li> </ul> <p>★発言者 2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が高くなっていて、そこでステップが出る。</li> </ul> <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の大きさはこれを想定しているのか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の大きさは、ほぼこれと一緒にだが、日本の基準だと横幅は 2.5 メートル。映像で走っている、シター口という車は、日本でも走っていて幅 2.55 m。5cm だけ大きい、大体そのくらいの幅の車両。長さは 18m。</li> </ul> <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今、新潟交通で走っているバスの幅はどのくらいか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・やはり 2.5m ぐらい。</li> </ul>	

★発言者1（男性）

- ・2.5mというと、一般走行路のラインのぎりぎりだ。

○新潟市

- ・通常の道路の幅員が3mか3.25m。

★発言者1（男性）

- ・大通りを走っていると、全部片側2車線、5車線、3車線だから、実際にはすでにぎりぎり。

○新潟市

- ・榎谷小路だと2.75mと少し狭いので、そこはぎりぎりだと思う。

★発言者3（男性）

- ・ナント市と新潟市は都市構造が全然違う。人口も違うし、車両も違う。ナント市は、せいぜい20~30万人。

○新潟市

- ・ナント市自体は小さくて、20~30万人だが、ナント市の都市圏人口が大体80万人で新潟と同じくらいとなっている。

★発言者1（男性）

- ・郊外を走るのはどうということないのだろうけれど、まちなかはどうなのかなというのが気になり、いろいろなビデオが見たいと前回言った。これでは新幹線に乗っているみたいだ。

★発言者3（男性）

- ・車がないところを悠々と走っている感じの画像しかないものだから、都市部の一般車両とどんな感じで走っているのか。

★発言者1（男性）

- ・こんなきれいにまとめてなくていいけれど、だれか素人が映したビデオだとかないのか。

○新潟市

- ・時間の関係でまとめてきた。それであれば、ほかに例えばLRTとの乗り換え部分の映像などもある。

★発言者1（男性）

- ・私は15分見せてくれと言った。

★発言者4（女性）

- ・ナント市と新潟市と比べてみても、先に進まない。幅員がどうだとか、今の新潟交通のバスが左右すれ違うときとか、そういった話にいくなら分かるが、今の映像を見てなんだかんだ言われていても、私は分からない。全然話が先に進むという感じがしない。

★発言者1（男性）

- ・この先に映像がないかと聞いている。

★発言者4（女性）

- ・この先を見てどうなるのか。

★発言者1（男性）

- ・こんな何も無いところを走っているだけの話だから。

★発言者3（男性）

- ・現状で、BRTを導入するにあたり、例えば新潟大学などの西方面から中心部に入ってくる便が何本くらいあるのか。そのうち、今の路線で直接的に乗り換えなしで、新潟駅まで行ける便が何本くらいあるのか。そういう具体的な話は一切聞かれてきていないということで、そこに住んでおられる方で、乗り換えてまでBRTを使う必要はないと、直接出ている便があるならば、それに乗って私は行くと。今の路線で十分間に合う。
- ・お年寄りにやさしいバス運送体系ということでお話を聞いているが、お年寄りには決してやさしくない。そもそも乗り換えというのは、お年寄りが荷物を持っていると大変。
- ・我々中央区に住んでいる者としては、どういう交通システムを使ってでも、例えば新潟駅とか、どこかに行くには近い。お金の面でも、タクシーに乗ってもそれほどかからない。だが、郊外線を利用している方は、バスに乗らなければけっこう負担がかかる。そうした場合に、より快適な方法として、皆さんがおっしゃるのは、その地域から直接的に中心部に乗って行けるバスを望んでいる。
- ・現状でも乗りこぼしというのはほとんど見られていない。前の説明のときには、時間帯によって乗りこぼしがあるということをおっしゃっていたが、その方たちが言われるには、現状ではほとんど乗りこぼしはないのだと。なぜ乗りこぼしがあるという説明をされているのかが理解できないということだった。直通で町の中に入る便と乗り換えの便と、どのくらいの割合でいこうとしているのか。前の説明では路線によっては古町の方へ直接入ってくる便もあると言っていた。そのBRTとの兼ね合いはどうなるのか。

●新潟交通株式会社

- ・現在、ダイヤ編成の基本的な考え方として、例えば青山では、寺尾線、大堀線、8号線のメインの路線が、青山から新潟へ向かう朝のラッシュの7時半前後では、それぞれのバスに50人以上乗っているような便もある。一方で10人程度しか乗っていない便もある。当然50人程度の便が重なるときに、皆さんに降りていただくというのは、非常に苦痛となる。そういう便に関しては直通便だと思っている。例えば新潟駅に向かう大堀線では日中の時間に、青山出発の時点で5人以下の新潟駅行きというのもたくさん走っている。8号線の方から来たのも5人くらい、寺尾線から来たのも5人くらいというような時間帯に関しては、乗り換えていただきたい。ただ、その代わり、大堀線であれば、1時間に2本程度、または、多くても日中の時間帯3本走っている程度のものを今回のスキームで約15分から20分の間隔、寺尾線においても、30分から1時間の間隔で走っているものを、20分から30分の間隔にして、運行本数を増やし、移動しやすい環境を作りたいと考えている。

★発言者3（男性）

- ・私が言いたいのはBRTの必要がないということ。例えば新潟大学から来たとして、そこでBRTに乗り換えるための待ち時間を作って、それで移動させる。それほどの質を市民が必要としているのか。要するに、そこに集結させるバスはたくさん来る。BRT大量輸送のために乗せると、例えば混雑する時間帯の30分、40分の間に、どういう路線がどの程度ここに集結して、お客さんをBRTで拾って、まちなかに入ってくるのかということになる。それであれば、直接まちの中に入ってくるバスで十分ではないか。
- ・先ほどのナント市のものもそうだが、マイカーのための駐車場がある。ところが新潟の場合、マイカーを停める場所はない。それをバスで代行するという方法をとるが、例えば青山地区、寺尾地区の市民にアンケートくらいとったらどうなのか。BRTの必要性を感じるか、バスに直接乗って中心部に行きたいか、乗り換えてでも中心部に行くかと。その辺の作業をする必要があるのではないか。混雑しているときの時間帯に、乗り換えをやって、どういう意義があるのか。ほかのバスは中心部に来ないけど、何十分で、現状だどの時間帯に、BRTに乗せるために何分待つような交通システムを作るのか。そういった発表がないから、住民が困っている

★発言者4（女性）

- ・関連して、この中にいらっしゃる方が、どれだけバスをご利用なさっているかというのが第1の質問。ほとんど今はマイカー、一家に1台どころか1人に1台という時代。まちなかの場合は駐車場とかいろいろな問題があって、割合は少ないかもしれないが、1人に1台に近いお宅も多いと思う。私は、全く車を持っていないが、まちの中に住んでいるので、バスに乗る必要がなく、もっぱら自転車で間に合っていた。だが、最近たまたま郊外に行く機会が多くなり、バスに乗っているが、乗っている方が非常に少ない。私は味方の方へ行くが、礎町から乗って往復2人、多くて3人。ところがこの前、たまたま寺尾から乗ったら、立っている人がいた。これには非常にびっくりした。そういうことで、連節バスというのは必要がない、絶対反対だと思っていた。市報を見ても、ほとんど決まっているような状態で、今日出てきても決まっているからしょうがないし、行くのをやめようかと思ったが、知らないで反対していても始まらないので、バスを利用する身として、決まっているなら決まっているように、どうなっているのかをしっかりと聞くために来た。

県庁なり青山へ乗ってきても、乗り換えるということになると、乗り換える時間は不便で、今の状態で乗る人数が本当に少ないのに、何も30億円もかけて作る必要がない。もったいないと思う。税金の無駄遣いもはなはだしいと思って聞いていた。新潟交通は何を考えているんだろうというのもあったが、本当に乗る人が少ないのに大丈夫なのか。

●新潟交通株式会社

- ・味方線については、ご指摘のとおり路線。ただ、味方線がそのような状況だからといって、味方線をやめるといえば、味方線を利用されているお客様の足がなくなるということ。先ほど寺尾線の話があったが、寺尾線、大堀線

に顕著な動きが見られるのは、買い物をしに行くのに、必ずしも新潟島の中に入って来られていないという動きがあるため。つまり、寺尾や坂井東2丁目の周辺から、青山のショッピングセンター、または逆方向の坂井周辺にあるスーパー等に行かれる動きがある。大堀線で 20 分から 40 分の間隔、寺尾線で 30 分から 1 時間の間隔、お買い物に青山まで行こうとしても、その間隔では行く気にならないということもある。そういう方々のためにも、大堀線や寺尾線、BRT の区間よりも先のところの運行本数を、生活の中で使える状態にするということが、私たち新潟交通としては必要であろうと考えている。

- ・新潟駅行きに 2 人とか、5 人とか 10 人とかというお客様を、青山のところで 1 台のバスに乗り換えていただくことで、新潟駅のほうに向かわなくても、寺尾なり内野なりで繰り返し折り返し運行することによって、寺尾から青山、または青山から大堀幹線沿線の運行本数を増やし、移動しやすくするというのが基本的な考え方。当然、お乗り換えをしていただくということになり、乗り換えの時間がかかるのは事実だが、乗り換え時間を 10 分も 20 分もするなどということは考えていない。当然、待ち時間を極力少なくする方向で、ダイヤ編成を今後してまいりたいと考えているので、ご理解いただきたい。

★発言者 4（女性）

- ・青山にイオンができたが、イオンがあのかの近くの方のためにバスを出しているのはご存知か。自分のところにお客さんをお呼びするために、お年寄りを運ぶために、無料だと思いがバスが出ている。そういう状態が緩和されたいのだろう。

●新潟交通株式会社

- ・イオンでは無料バスを運行している。なぜイオンがこのような手法をとったかということだが、弊社のバス路線網が編み目になっていないからである。つまり、青山から新潟駅までの間で、味方線とか寺尾線には人数乗っていない。ところが乗っていないところの区間で、新潟駅行きが併走して走っている。その一部の便を、例えば青山イオン周辺に走らせるということをしていけば、イオンが自主的にそういう運行をする必要も、今後はなくなってくる。つまり新潟交通の営業努力が不足していたということはあるかと思う。モータリゼーションだけでなく、私どもの企業努力が長年にわたって欠落していたということも否めない。ただ、今後は、減便をしてしまったところ、バスに乗って買い物に行くにも行けない方々のところにバスを走らせるようにするためには、現行の戦力、持っているバス、そして運転手の数で、いかに走らせる運行回数を多くとることができるかということ考えた結果、今回のようなゾーンバスシステム、乗り換えが必要なシステムが一番良いだろうと。

★発言者 5（男性）

- ・仮に 50 人いっぱい乗っていたら、私は青山で全部降ろして、連節バスに乗り換えるのかと思っていた。わざわざ前のバスの人間は降ろさないで、その

まま市内のほうに入ってくるのか。それで、5人とか10人とか乗っている人のところは降ろして、50人集まったらバスに乗せて新潟駅の方へ来ようという算段なのか。今の説明だと。

- ・連節バスを4台、一般バスを20台程度買ってきて走らせるという話だが、2台連なって走ってくるバスの話かと思って、一般バスの図面は初めて見るので。5人や10人乗ってくる人間を青山に降ろして、新しいバスを買わないで、新潟交通にバスあがるのだから、そういうバスに乗せたらどうかという、単純な疑問。

★発言者1（男性）

- ・関連して、まずBRTは、連節バスだけだと、8台買うつもりが、最初テストだから4台買うんだという話しか我々は分からない。それで突然、資料1に一般バス20台程度、色を同じにした連節ではないバスを走らせると書いてある。今度は何バスというのか。一般バスとは言わないだろう。一般バスというのは、今新潟交通が走らせている赤いバスのことを一般バスというのだろう。そのことを言っているんじゃないだろう。このパンフレットには、青山の交通結節点で集合させて、連節バスに乗せる。だけど赤い単純バスも書いてある。それから連節バスもある。その説明をきちんとしてもらいたい。だからみんな混乱している。

○新潟市

- ・先ほどの資料1の「2. BRT車両」という部分。当初、私どもとしましては、連節バス8台と一般バスを組み合わせで運行したいと考えていたが、まず連節バス4台と一般バスを20台程度使って運行していきたい。連節バスについては、国外から購入ということになるが、一般バスについては、今の新潟交通が持っているバスを、専用のカラーリングをして使うということで、それを組み合わせで運行していくということで考えている。

★発言者1（男性）

- ・それならば、連節バス4台とあるが、これの色を変えて、ほかのバスと違うというのであれば、一般バスと言わないではないか。3種類あるのではないか。それさえも分からない。

★発言者5（男性）

- ・一般バスも買ったものなのかなと思った。

●新潟交通株式会社

- ・こちらの表記だが、弊社としては、一般バスは、既存の今新潟市内を走っているバスで、こちらのBRT専用車両として活用するという意味だと思うが、その部分でのご説明が足りなかった。

★発言者1（男性）

- ・何を言っているのか分からない。その説明では、分からなかったら分からないと言えればいい。

○新潟市

- ・先ほどのパンフレットを開いた「路線の再編案」というところで、緑のラインのところを普通のバスが走っている。これは西小針線とか有明線などについては、今と同様の形で、そのまま新潟駅まで乗り入れる線があるというこ

とで、それを緑色で書いて、車両もこういう形になっているが、青山から新潟駅を結ぶBRTについては、専用のカラーで走りたいと考えている。

★発言者1（男性）

- ・だから3種類あるんじゃないのか。連節バスと、単独で色を塗り替えたものと、一般バスというのか。新潟交通が「うん」と言わないのに、市役所側が「うん」と言っても、新潟交通はだれも「うん」と言わない。どうなっているの。きちんと話し合いをしているのか。

○新潟市

- ・形としては連節バスの専用カラーリングのもの、それから一般バスの専用カラーリングのもの、それから通常の銀バスというのが直通便で入ってくる。この3種類がまちなかを走る形になる。

★発言者1（男性）

- ・まちなかを走る銀バスは、郊外から乗り換えなしで入ってくるバスだと思えばいいのか。

○新潟市

- ・そういうことである。

★発言者1（男性）

- ・連節バスというのは、乗り残しがないように、一度に乗れるようにつなげておくもの。だから2台つながっているのだろうが、つながっていない1台のバスを20台程度走らせようということですよ。これは名前を次に直してもらいたい。一般バスなんていったらおかしい。一連バスとか。一般バスというと我々は銀バスのことを思い浮かべる。この絵だって素人が描いたものじゃないのだろう。そのぐらい説明が足りないということ。新潟市と新潟交通がこれだけ1年もやっていて、まだこれだけギャップがある。新潟交通に対する認識がまだ徹底していない。

○新潟市

- ・連節と1連ということなので、一般という言葉の使い方が悪かったところは、調整したい。

★発言者6（男性）

- ・先般、市の担当者が事前の説明ということでおいでになった。そのときに、私がお願いしたのは、あなたがたはこうしてパンフレットを作る、作ったあなたがたは分かる。でも、私たちはいきなりぼんちと見せられて、さらに今日の市の説明は非常に口が早くて、私たちはやっと追いかけている。だからあなたがたは分かるけれど、私たちの目線で説明をしてもらわないと。だからこういうおかしい状態になって、これを説明するにも、こちらの方が分からない。まことに雑な説明だ。
- ・いちばん大事な信頼がとれていない。もっと信頼がないとこういう話は進まないし、仇を見るような感じになっているので、それは私たちも努力するが、新潟市も、新潟交通も、もう少しその辺、私たちが分かりやすいように説明をしてほしいと私はお願いしたのですが、全然それがなっていない。残念。

- ・私が一番心配しているのは、これをやるのかやらないのかよく分からないが、沿線の人たちを集めてやったときに、いいというのか悪いというのか、その辺の賛否というものをとってみてもいいのではないかと。私たちが見ていると、必要はない、もう少し努力する、考え方を変わると、連節バスとかという発想はいらぬのではないかと、みんなで言っているが、もう少し考えてみてもいいのではないかと。今言うように是非を簡単にとってみて、60%くらいの賛成があればそれはいいかなと思うが。
- ・新潟日報に書かれた投書の中で、これは拙速であると指摘されていた。拙速ということは、早いけれども雑だということ。この計画自体が非常に面倒で、大変なのは分かる。今のやり方でやって、これが本当に成功すればいいが、失敗したときにどうするのか。私ならそこまで考える。今までに市がやってきた事業はみんな失敗している。そうしたときに、では市長、市議員が謝るか。そんなことは絶対にない。それで血税だ血税だと言って垂れ流している。そんなことばかりしているから、これもその二の舞になるのではないかと考えている。最終的な責任、失敗したときの責任はだれがとるのか。

#### ○新潟市

- ・信頼不足で進まないというのは、全くそのとおりで、私どもの努力が足りなかったり、あるいは行き違いがあったり、我々の対応が悪かったところはお詫びしたい。説明についてはできる限り、決められた時間の中で効率的に説明をさせていただいて、意見交換の時間をとりたいと考え、今回、パンフレットの部分については、1巡目でご説明させていただいた内容をまとめたものであったため、細かい部分を中心にとということで、はしょりすぎてしまったかなと思っている。できるかぎり丁寧に説明していきたい。
- ・拙速、早すぎるのではないかと、雑なのではないかといったところだが、私どもとしては、かなり負の連鎖が進んできているので、これをとにかく何かしらの方法で止めなければいけない。その考え方をどうするかといったところを、市と新潟交通が考えて、この方法があるのではないかとということでご提案をさせていただいている。ただ、乗り換えが不便だとか、料金はどうなるのだとか、いろいろなご意見があるので、皆様のご意見をお聞きし、できる部分、改善できる部分はとにかく改善しながら計画づくりを進めていきたい。
- ・我々としては、失敗する、しないといった部分については、確かにいろいろな結果が出てくることは間違いないので、その部分は全くそのとおりだと思う。ただ、先ほど言ったとおり、かなり負の連鎖が進んできているところを、どうにか止められないかと考え、今回案を出させていただいている。ご意見をいただきながら、成功させるようにしていかなければいけないし、そのためにご意見をいただいている。

#### ★発言者1（男性）

- ・責任問題になる。そこが一番聞きたい。分かりませんでしたら分かりませんと言えばいい。何か答えがあるはず。

#### ○新潟市

- ・いろいろ予測を立てて、シミュレーションをやって計画を立てており、成功



するように努力していく。

★発言者1（男性）

- ・最初に、沿線コミュニティ協議会、各区での説明を49回で2千何百人やったと。これは実績づくりだから否定するものではないが、今日が礎地区でやっと2回目に入った。
- ・その前に、8月8日に中央区の自治協議会で説明があった。その席上に東警察署、中央警察署の方が5人、6人おられた。それから、国土交通省もいた。例えば、榎谷小路にBRTが走ったとして、我々の車は、右折ができるのか、できないのか。BRTは最優先になって、一般の我々の車は右折できるようになるのか、ならないのか。こういう具体的な質問が出た。そうしたら、警察が何て言ったか、覚えているか。「具体的な案を聞いていないのでお答えできない」と言っていた。国土交通省の人はこの次にこう言っていた。「右折、左折どうするのか。停留所はどうするのか。」これに対し「まだ決まっていないので、是非はお答えできない。」

○新潟市

- ・その会議では、専用走行路が真ん中にできたときに、どのようになるかといったところをお話しされていたと考えている。

★発言者1（男性）

- ・ばかを言わないでもらいたい。だから、責任問題だと言うのだ。テストだから、今のバスと同じで、専用走行路を設けなくて左側走らせると。我々、礎地区だから榎谷小路のことしか分からない。榎谷小路のことに最大の興味がある。とりあえず左側走ると言っている。今のバスと同じだから、そこも邪魔にならないかと思ったが、今度、本番で専用走行路のセンターラインを走る。真ん中のところに島ができる。そのときに、我々一般車両は、3車線目をそろそろ走って、左だったら曲がれるのだろうけれども、右折はどうするのか。曲がれるのかという質問をしている。テストで走らせるのは2年くらいとかと言っているが、一刻も早く真ん中を走らせたいと言っているではないか。そのときの警察の意見を聞いていない。国土交通省の意見も聞いていない。問い合わせがないからお答えできないと言っていた。

○新潟市

- ・今、私どもも議事録を持っているが、先ほど言ったとおり、専用走行路の部分については、平成27年度以降、段階的に進める中で実験をしながらと考えている。

★発言者1（男性）

- ・そんなことも分からないで、テストを始めるなど、そんなばかなことはない。2階建ての事務所を作ったが、これがよかったら、次に3階、4階と増築しますと言っているようなもの。初めから4階の基礎がなければ2階建ての家に3階、4階など建たない。きちんとシミュレーションしたうえで、警察、国土交通省にお伺いを立てて、3年後、4年後、本番ではこういう計画を立てているというなら分かるが。

○新潟市

- ・まず平成24年の2月に基本方針を出し、そこで将来的にBRTの導入とい

うことで、どういう形を持っていくかといったところを示した。その中で、新潟駅から古町の間については、道路の中央部の専用走行路を目指していくというように書かせていただいた。その後、市民の皆様のいろいろなご意見を聞く中でいろいろ調整していくと、交通のシミュレーションなどもやったが、実態として、現場でやってみないと、いろいろ状況的に分からない部分があるので、そこは第一段階として、既存のバスレーンを使っていくというようなこと。それから、開業段階で、まず既存のレーンを使っていくが、その後、段階的にいろいろな実験をしながら、専用走行路をセンターに目指していくというような形で、平成 25 年 2 月に当初計画というような形で、ステップバイステップで行くといったところを出させていただいた。

★発言者 1 (男性)

- ・市長はもっとどんどん先へ行っている。そのペースではない。少し 9 月を遅らせてなどと、みんなに「はいはい」分かったと言っておいて、もう 12 月に買おうというのではないか。だから、責任はだれが取るのかと聞いている。

○新潟市

- ・連節バスの購入については、先ほど BRT 当初導入段階で 4 台から始め、バス路線の再編を図っていくということで、この分については購入をしていきたい。ただ、それが議会にかけるとして、9 月議会であったものを 12 月議会にお諮りしていく。

★発言者 1 (男性)

- ・連節バスがないと、交通結節点は、全部一度にやってもできないのか。何とか線、何とか線、全部青山で乗り換えでというシステム、全部赤いバスに乗り換えろというのであれば簡単な話。でも、先ほど言ったように、満員に乗っているものはわざわざ降ろさないとっていた。人気路線は直線で通すべきなのだろう。そうしたら、わざわざ連節バスでなくても、この赤い色を塗って、乗り換えのバスがこの赤い色だよと。そうしないと料金が分からないのではないか。これで十分社会実験できるのではないか。

●新潟交通株式会社

- ・バス路線の再編だが、ゾーンバスシステムという仕組みを 1 巡目でご説明をさせていただいた。このゾーンバスシステムの乗り換えの仕組みについては、おっしゃるとおり、連節バスがなくても、一般のバスでも可能。事実、日本のほかの都市では、ゾーンバスシステムという仕組みを、今、新潟市で走っている通常のバスと同じバスで行っているところがある。ただ、輸送量の多いところについては、連節バスを導入し、1 台で 2 台の輸送力を活用している。

★発言者 1 (男性)

- ・そのことは百回聞いているから、私は分かっているが、部分的なところからできるのではないか。何も連節バスを使わなくても、ゾーンシステムというものはできるのではないか。一度にやれと言っているのではないから、順番であれば。
- ・私は、BRT は反対とか、賛成とかと言っている話ではなく、よく分からな

いから、よく説明してくれという話。冒頭に、そういう説明を簡単に1分で説明しなければ。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスを入れなかった場合と入れた場合と、どちらの場合もゾーンバスシステムなので、増便はできる。ただ、連節バスを入れたほうが、仮に100本増便できるとすると、連節バスを入れなかった場合は50本程度しか増便できないというようなことが発生する。あくまでも仮の話だが。
- ・逆に言うと、新潟駅から青山間で、資料1の運行間隔で出す場合、そこに青山から先でつながる路線も、同じくらいの運行間隔を持っていたほうが、当然利便性が高い。そのためにはどうするかというと、運行本数を確保する必要があるので、先ほど、例えばという話をしたが、新潟駅～青山間に連節バスを走らせたときに余るバスが100だとすると、普通のバスでは50くらいしか余りが出ず、青山から先の運行本数がそれほど増えないことになり、まだ利便性が高くなっていないということが言える。連節バスが入ってなくても、確かに50本増えるため、便利になるのではないかという見方もあるが、100本増便になれば、青山から先での移動が、全く同じということはあるが、新潟駅～青山間に近いような運行本数を確保できる。利用する方は利用しやすいということになると考えている。

★発言者3（男性）

- ・第1回目の説明会のときに、本町の信号から上大川前の信号の間は何メートルくらいあるか質問した。最近、私も本町から榎谷小路に出るときに、バスがつながった。本町から出るときに、バスが止まったゆえに信号が間に合わず、出られなかった。郊外線、市内線も全部本町に入る。そうすると、1台直通的運用をされているバスがそこに止まった場合、連節バスと重なった場合、本町から榎谷小路に抜けられない。その対応をどうするかお聞きしたい。連節バス以外の既存のバスも集まるので、そういう場合に本町と上大川前間で十分対応できるスペースがあるのか。
- ・大量輸送する時間帯に、何台の連節バスを必要として、その時間帯に利用者数何名くらいいるか、シミュレーションできているのか。その時間帯に、例えば、いろいろなところからかき集めてきた人間を乗り換え地点に行き乗せた場合に、何路線もそこに集まったバスが、どのような動きをして、分散して、またかき集めてくるのか。それによって、その地域の交通体系が変わってくる。バスを小型化するか、今までどおりの大きさのバスでいくのか。そうすると青山から南の方、その路線をどのように活用されるのかというようなお話がないから、そちらの方の人は疑問に思っている。
- ・東中通は、ものすごい地盤が悪い。バスと大型車両が来ると、あの辺の店舗の方に聞いたのだが、ものすごい揺れがあるとのこと。それで、大型バスや2連節バスが通った場合に、相当な振動が増えるだろうということを懸念していた。

○新潟市

- ・バスの振動についてだが、今回、バスを借りてきて、試験走行させるとき

に、振動が一般バスとどの程度異なるのかといったところについても、走行しているところを測って把握したいと考えている。もちろん、その値は調査後、お知らせしたい。

●新潟交通株式会社

- ・私どものほうで、今、萬代橋を新潟駅から古町に向かう方向の朝のラッシュ時間帯の約1時間、7時半から8時半くらいまでの間だが、利用者数が約3,000人程度いる。古町の方向に向かっているその時間帯のバスは130台以上走っている。連節バスを入れることによって、今後、130台以上のバスが100台以下になってくる。乗り換えをお願いすることにより、連節バスと合わせた中で、総台数というのは減ってくると考えている。
- ・ただし、時間帯がかぶるということは十分に想定されるため、今、各方面に向かう路線のバス停が、本町の前にもたくさん立っているが、その辺を集約し、空間的には広がることになるため、連節バスが停まるバス停の前後というのは、大きく開けることができる。重ならないように設定をしやすくなる。榎谷小路上で行き先が少なくなるため、対応は十分に可能であろうと考えている。資料1の2ページにも、礎町、本町、そして古町の停留所の案として、案1、案2とある。この辺については、ご指摘のような点を起こさないよう、関係機関と調整を進め、今後、調整がつき次第、皆様のほうにご説明させていただく。

★発言者3（男性）

- ・振動の問題は、地域の方が心配されているので、その地域の人に言ったほうがいいと思う。

★発言者1（男性）

- ・警察に一言聞くと、「聞いていませんからお答えできません。」と言う。新潟交通は、警察と話をしたことがあるか。新潟市は、例えば、礎町のバス停案を警察に見せたのか。これはOKと言ったのか。

○新潟市 米山課長

- ・今日、出した資料1については、出す前に県警本部、中央署、東署、西署、国土交通省新潟国道工事事務所、新潟市の関係機関、それから新潟交通といった関係機関で集まって見ていただいている。

★発言者6（男性）

- ・今日、初めて来た。どういう問題が出るのかということで、やっと分かった。ありがとうございます。
- ・パンフレットの最初の部分、新潟市のバス交通の現状ということで、3分の1になるとか、20%、最後に高齢化うんぬんで大変になるということは分かったが、本来これだけではない。要するにはっきり言えば、会社がつぶれてしまうから大変だよと。それで、新潟市が何とかしなければならぬような書き方。
- ・仮にこういうシステムを作れば、青山以降は、利便性が高くなるという話が出たが、会社として十分に経営できる、採算が合うという目的で語っている

話。この事業が失敗し、また、経費がかかり、また、行政が援助しなければならないとなったら大変。これはまず最初に、バスに乗る人口が減ってくるという考え方だが、そういうことであれば、連節バスではなく、ロンドンのような2階建てバスでも良いのではと思うが、こういう検討はしたのか。

- ・新潟交通が大変になるから、これを何とかしなければならないということで検討をして、出してきた案なのか。当面、第一段階では、とりあえずピーク時に連節バスが通るといっただけの話。そのように理解して良いのか。
- ・第2段階になり、道路中央に島式ホームを作るときには、また大きな問題になる。ただ、今の段階では全然触れないし、交通渋滞がどのように起きるかどうかなど、そういう検討も、まだ答えることができないというレベルで考えても良いか。

#### ○新潟市

- ・本筋はおっしゃるとおりである。基本的には、段階的にいろいろ試行錯誤をしながらよいものにしていくという中で、目標としては基本方針という形で、専用走行路を目指していくということで、いろいろなシミュレーションなども重ねてきている。しかし、実態として、現地でいろいろな作業をしながら、実験などを繰り返した中で、安全性や、交通に与える影響を把握しながら、次のステップに進んでいこうと考えている。
- ・先ほどお話ししたとおり、まず平成 27 年度の段階では、連節バスを今の交通規制の走行区間の中で走らせ、併せて西方面、東方面のバスを中心に再編を行い、その後、さらに機能を強化していく、あるいは、郊外のバス路線の再編を進めていくというような形で、段階的に進めていきたいというのが市の考え方。

#### ★発言者3（男性）

- ・資料2-2で、BRTを導入したときに、湊町通線、附船町線、りゅーとリンクが、かなり増便される。新潟交通の考えでは、増便して、道路をけっこう頻繁にかち合わせるつもりでいるのか。周辺の交通環境がかなり悪くなると見ているが。

#### ●新潟交通株式会社

- ・湊町通線というのは、現行の昭和大橋線のこと。かつては、運行本数も15分に1本の間隔だったが、現在は40分に1本という路線になっている。こういったところを、今回は昔ほどの台数を戻せていないところは申し訳ないが、もう一度昔のような使えるバス路線としたいと考えている。例えば40分に1本の間隔が、20分から30分に1本になると、1本から2本増便となる。バスしか移動できない、手段がないという方にとっては、1時間、40分に1本よりは20分、30分に1本出すというのが、バス会社の使命だと思っているので、その点をご理解いただきたい。

#### ★発言者3（男性）

- ・利用者数が少なくなったから減便したのでは？増便したら増えるのか。

#### ●新潟交通株式会社

- ・中央区というエリアでは、1ha 当たり 70 人以上の人口密度の地域が多くあ

る。これは何を意味しているかと言うと、国土交通省の調査では、の人口密度の都市においては、公共交通の利用率が10%を超えるという結果が出ている。今のバスの利用率は2.8%、JRが2.6%。合わせると、まだ5.4%程度にしかっていない。新潟交通としては、その2.8%を5%程度まで引き上げるという目標で、今回、スキームを組んでいる。下町（しもまち）のエリアでは、まだ1ha当たり70人以上の地域はたくさんある。しかし、そこでバスを利用しようとしているお客様に対して、私どもがバスを出していない、十分な本数を出していないということを考えれば、まず、今一度、人口集積度の高いところにバスを多く走らせて、利用者数を戻すということが必要であると考えているため、その点をご理解いただきたい。

★発言者3（男性）

- ・分かりました。下町は、道が狭くて大変なので、住民バスののにこにこ号のような形式は経費の節減にもなる。そうなった場合には小回りがきくバスの運行を求める。

★発言者1（男性）

- ・先ほど、一番最初に比較表を写したが、あの原稿を私に送ってほしい。私が質問したのだが、表を見ても何も分からない。
- ・いろいろな実験をやりたいと言うから、このまちなかでいろいろ実験をやるのはやめてくれ、南口のすっきりした大きな道路でやってくれと言ったら、交通量が多く、もっと混乱を起こすからできないと言われた。その比較表もろくに見せないで、見ただけで分かったかと言われても、分からない。
- ・これだけいろいろな人がいろいろなことを言うのだから、心配事は人によってみんな違う。今日は、雪の話が出ていないが、私も雪のことは心配なかったのだが、ナント市は雪降らないところ。新潟市の湿ったシャーベット状の雪の中で、ナント市のようなステップが出るバスが導入されて大丈夫なのか。

●新潟交通株式会社

- ・今、いわゆるノンステップバスを導入しているが、基本的には真冬であっても、当然、除雪体制については新潟市と冬場に入る前に打ち合わせをさせていただいて、進めている。基本的には、ノンステップバスも運行できているので、同様大丈夫だというように考えている。

★発言者1（男性）

- ・私はノンステップのことを言っているのではなくて、映像では10cmほどのベロが出てきて、穴を塞いでいる。こんなもの、新潟のまちでは大丈夫なのか。

●新潟交通株式会社

- ・このステップのタイプもいろいろあるので、これからの相談にはなってくると思うが、当然、歩道の状態などを見て、場所によっては、改良が必要なところもあるかとは思っている。

○新潟市

- ・段差を整える必要があるということはあるが、大きな改良はないと思ってい

る。それから、そもそも連節バスを作っているスウェーデンの会社やドイツの会社は、北欧の中でもけっこう雪の深いところで、いろいろな雪に対する対策がとられている。例えば、全車輪にABSというシステムを取ってあったり、あるいは滑っても屈折しないようなコンピュータ制御がなされていたりする。

★発言者1（男性）

- ・沿線コミュニティ協議会の1巡目説明会について、礎地域の質問だから礎地域に答えてくれるのは良いが、他のコミ協はどういう疑問があったのか。私は会議概要を全部読んだ。全部が全部でなくてもいいけれども、箇条書きにして、みんなリリースしてほしい。

○新潟市

- ・主な質問、ご意見については、今回、いろいろ計画の中で示させていただいた。個別にそれぞれの地区の課題が上がっている部分もあるが、何が大きくて、何が小さいというのは、なかなか判断できないところもあるし、質問を出していただいた方にも失礼だと考え、先ほど言ったとおり、全部の議事概要を公開するという形で対応させていただいている。

★発言者5（男性）

- ・これは青山に止まって、バスを5人や10人の方を降ろすと。そうすると、新潟交通の話では100台くらい余裕が出るので、これをほかのところへ振り分けてもらえると、みんな交通弱者を拾って運行しようというような考え。白根のほうへ行ったり、下町のほうへそれを振り分けるということだが、非常にいいことだが、BRTを入れると、そんなにたくさんのバスの余裕ができるかということが1点。
- ・それから、私の単純な情報源だが、このごろ関心があるので、ある地方紙の記事をずっと見ている。それから、市報にいがたのBRTの情報も見ているのだが、何となく地方紙と市報とちぐはぐになって、どちらのほうか正しいのかなということが判断しかねている。一般の記事地方紙を見ている人は、もうこの考えは廃案になって、棚上げだよというように思っているし、市報にいがたを見ている方は、なかなか話が早く、なぜこんなに早く進んでいるのかなというように思っている方が多いと思う。
- ・とりあえず新潟交通に聞きたいのは、余ったバスを全部走らせればガソリン代もいる。乗られなかったら、人の商売のことを心配してもしようがないが、大変なことになってやめたよということになったら、基本的には全部、今の話がうそになるので、そういうことのないように、営業努力をしてもらいたい。その辺の覚悟のほどを教えてください。

★発言者4（女性）

- ・関連して、ある地方紙には、これは絶対まだ決まっていないという話が載っており、ほっとしていたら、市報にいがたでは、進めている内容が入ってくる。本当にどちらがどうなのか。まだ反対すれば、廃案になるのか。いい案がないのに反対と言うのは嫌だから、反対とは言わないが、いい案がないからお話をよく聞いてと聞いていたうちに、これで賛成のほうにいこうかな

と思っていたのだが、バスの小型化とか、いろいろお話を聞いて、また反対のほうにいかうかなと思っている。

●新潟交通株式会社

- ・かつては、附船町線は 10 分に 1 本走っていた。そこから 10 年をかけて減便し、今は 15 分に 1 本となっている。西循環線の浜浦町線も、日中 10 分に 1 本、そしてラッシュ時間帯では、3分から6分または7分の間隔で運行していたが、今、ラッシュ時間帯でも 10 分の間隔で運行している。ここでゾーンバスシステムを導入し、附船町線は現行 15 分に 1 本を 12 分に 1 本、そして西循環線も日中 15 分に 1 本を 12 分に 1 本にます戻す。
- ・減便をすると、お客様はすぐに離れてしまう。増便をしたり、新設路線を作ったときに、お客さんが同じスピードで戻ってくるかということ、そういうことではなく、長い時間がかかると思っている。少なくとも、今の運行間隔よりは短くする、そして営業時間を拡大し、少しでも多くのお客様に、また戻ってきていただきたいということが、私どもの考え方である。

○新潟市

- ・私どもは、私どもの考え方を伝えさせていただいて、それから持っている資料で答えさせていただいている。ある地方紙は独自でいろいろな考え方の中で取材して、考えを出している。ある地方紙の記事もけっこうBRTの関係が載っているの、よくご覧になっていただき、私どもの市報にいがたについても、よくご覧いただき比較していただき、判断していただくしかないのかなと。
- ・一つお願いがあるのは、一社の記事だけで見ないで、いろいろなところを見て、いろいろな考え方を確認していただき、判断していただくようお願いしたい。

★発言者1（男性）

- ・意味が分からない。市報にいがたが一番正しいと言っているじゃないか。
- ・いろいろな意見は勝手だと思うが、新潟市が出している市報にいがたが一番正しいと、なぜ言わないのか。

○新潟市

- ・私どもは、市報が正しいと考えているが、ただ多角的な見方をいろいろな記事がやっているの、そういうところをご確認いただければと思っている。

※ 説明会で出していただいた意見の他、提出していただいた意見用紙で、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

- ・部分的な計画では将来が見えない。新潟駅立体交差工事、南口ビッグスワン廻りで環状線を考えてください。
- ・初めて出ましたが、やっと内容がわかりました。説明が少し早かったの、わかりにくかったです。



- ・BRT 車輛は外国より購入しないで、地元企業より購入しては？
- ・細かい検討が不足していると感じた。

#### ○その他

- ・新潟駅行きで、帝石ビル前で終点ではおかしい。全部駅前まで行くようにしてほしい。

以上