

新バスシステム説明会（2巡目）でいただいた主な意見・要望等の内容とそれについての基本的な考え方

<1. 新バスシステムの考え方、進め方について>

番号	質問・要望など	考え方	
①	なぜBRTの導入に至ったのかを教えてください。	<p>本市のバス輸送の実態は、マイカーの普及などにより、昭和45年ごろをピークに利用者の減少の一途をたどり、最近10年で40%も減少しました。また、バスの利用者数の減少はバス路線の減便・廃止を招き、ここ10年でバス便数が約20%も減少するといった悪循環が続いています。これらの状況に対して、平成19年度から平成24年度までに、国、市、交通事業者の三者が3分の1ずつ事業費を負担し、ノンステップバスの導入、バス停の改善、ICカードの導入などオムニバスタウン事業に取り組んできました。その結果、各種施策の満足度が向上し、基幹バス”りゅーとリンク”の利用者数は横ばい、もしくは上向きで推移しています。しかし、バス全体の利用者数の増加、つまり、新規利用者もしくは利用回数の増加にまでは至りませんでした。</p> <p>新潟市における公共交通、とりわけ、バス路線の状況がこのまま負の連鎖を続けられれば、利用者の少ない路線については、更なる減便や廃止の可能性があります。そのことで空白エリアが広がります。そのエリアの公共交通を確保するために補助金を充てることで、バス交通を維持するやり方は、これまでもバス交通支援事業で行っていますが、このような対症療法的なやり方では、全市的なバス交通の負の連鎖に歯止めをかけることはできないと考えています。</p> <p>そのため、本市としては公設民営方式を採用することとしました。これは、行政が連節バスや交通結節点を用意することで、交通事業者が利用環境を整備するために係る初期投資費を軽減することができ、その分をサービスの向上に充てることが可能となります。</p> <p>現在、まちなかのバス路線が抱えている「乗客が少ないバスが団子運転し効率が悪い」、「多くのバス停が並び複雑で分かりにくい」といった課題を解消し、まちなかにおける質の高いサービスレベルを提供するとともに、バスの効率化による余力を多く生み出し、郊外路線を増便・新設していくことで、将来も持続していく公共交通体系を実現するため、BRTを導入することとしました。</p>	新潟市
②	都市計画・まちづくりと一体で公共交通を考えるべきではないか。	<p>本市では、都市計画マスタープランにおいて新潟らしいコンパクトなまちづくり「田園に包まれた多核連携型都市」を目指すこととしています。これは、まちなかを中心としたまとまりのあるまちを形成し、各区（生活圏）の自立性を高め、それぞれの区の連携を高めることにより、様々な個性と魅力をもつ都市を目指すものです。そのうえでは、各区を結ぶ交通ネットワークを構築し、誰も移動しやすい交通環境を実現することで、全市的な連携と一体感を高めることができると考えています。</p> <p>今後も、まちづくりと交通が一体的に取り組んでいかなければならないと考えており、その取り組みの一つとして、新バスシステムの構築に取り組みます。</p> <p>また、まちなかでは、医療・教育・商業・文化・業務など高次都市機能が集積しているため、BRTの導入により利便性や回遊性を高め、快適に移動できる交通環境を整えることで、民間による市街地再生やまちづくり活動の活発化、居住人口の増加などの土地利用の誘導を図ります。</p>	新潟市
③	なぜ急いで進めるのか。もっと時間をかけて計画を詰めながら、進めるべきではないか。	<p>本市のバス輸送の実態はマイカーの普及などにより、昭和45年ごろをピークに利用者の減少の一途をたどり、最近10年で約40%も減少しました。利用者数の減少はバス路線の減便・廃止を招き、ここ10年でバス便数が約20%も減少するといった悪循環が続いています。</p> <p>現状の悪循環を打開するためには、今の状態で足踏みしているだけでなく、本市でほとんどのバス路線の運行を担っている新潟交通から持続可能なバス路線の実現に向けた再編案など前向きな提案が出された今、この機を逃さずに着実な一歩を踏み出し、段階的に進めていくことが必要であると考えています。そのなかでは、PDCA（計画⇒実行⇒評価⇒改善）を繰り返しながら、改善すべき点は改善していきながら、市民の皆様が将来にわたっても公共交通で移動しやすい交通環境を整備、維持していくことが、</p>	新潟市

		行政が担っている役割であると考えています。	
④	きちんと民意を反映してほしい。住民投票やアンケートなどで声を拾うべきではないか。	新バスシステムを進める中では、説明会やアンケートなどでいただいたご意見の中で、計画に反映できる部分については、可能な限り反映できるよう検討を進め、調整が整ったものから皆さまに順次お示ししています。また、「時間をかけて議論をつくし、市民合意を得たうえで取り組みを進めるべき」「住民投票やアンケートでBRT導入の賛否を問うべきではないか。」とのご意見もありますが、本市としては、平成24年7月に「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を制定し、これまでの自動車重視のまちづくりから、公共交通・自転車・歩行者を重視したまちづくりに大きく舵を切り、バス交通についてはバス利用者の減少と路線バスの減便に一刻も早く歯止めをかけることが必要であると考え、今回の取り組みを進めています。	新潟市

## <2. 連節バスの必要性について>

番号	質問・要望など	考え方	
①	連節バスは不要。まずは普通のバスで、バス路線の再編を進めるべき。	従来のバスを活用したバス路線の再編では都心軸で集約できるバス本数が減少し、郊外のバス路線の維持・拡充に充てる便数が減少するため乗換の待ち時間が増加するなど利便性の低下が予想されます。また、団子運転が生じ、走行性の低下につながるような適切な運行間隔を確保すると、新潟駅万代口でピーク時に乗りこぼしが発生するなど効果が限定的なものとなると考えられます。 そのため、まちなかで集約した余力により、最大限効果を発揮するためには、ピーク時にも対応可能で、都心軸での余力を少しでも多く生み出すことができる連節バスの活用が必要と考えます。	新潟市
②	BRTの導入により、バス利用者が増加し、負の連鎖を止めることができるのか。	BRTを導入することで、都心軸で重複しているバス路線を集約し、生じた余力（人員・車両）で郊外路線の再編・充実することで今までにないバス路線の新設や、運行時間帯の延長、郊外路線の増便を図るとともに、わかりやすいダイヤ編成などサービスレベルを向上していきます。それにより、潜在的な需要を掘り起こし、バス利用者の増加を図り、公共交通の利用促進に取り組みながら、まずは負の連鎖を止めたいと考えています。さらに、網の目状のバス路線網の構築に向け段階的なバス路線の再編等を進め、公共交通で移動しやすい交通環境を整備することで、正の連鎖に転換させていきたいと考えています。	新潟市

## <3. 連節バスの車両に関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	連節バスの仕様はどのようになっているのか。車いす利用者なども座れるようなバリアフリー対応になっているのか。	連節バスには、誰もが利用しやすいよう乗降口の幅員を十分に確保するほか、車いす席を2席設ける予定です。	新潟市
②	連節バスが外国製ということだが、故障時等で部品の調達などで時間がかかる場合もあり、不安がある。また、維持管理にも税金を投入するのか。	部品調達の遅延により連節バスが走行できない環境が長期化しないよう、連節バスの納入者には、補修部品等について早期対応が可能となるような配送体制を敷くよう、求めています。 また、BRTについては、公設民営方式により事業実施を予定しており、連節バス車両の維持管理については、基本的に交通事業者により負担していただくこととなります。	新潟市

## <4. 乗り換えに関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	乗り換えは高齢者にとって、とても負担であること を理解したうえで考えてほしい。	今回のバス路線の再編により、利用者の方には乗り換えという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 で効率化を図り、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	新潟市 新潟交通

	乗り換えの手間がかかることにより、逆にバス利用者が減少するのではないか。	<p>ず減便した路線に還元することなどで、将来にわたって公共交通の利用環境を維持していきたいと考えています。</p> <p>乗換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の編成や、乗り換え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、バスの運行情報が確認できる案内表示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。ご理解くださいますようお願いいたします。</p>	
--	--------------------------------------	---	--

<5. 運行区間について>

番号	質問・要望など	考え方	
①	青山における回送ルート上に既存のバス停があるが、そこにBRTを停車することはできないのか。	現在、回送ルート上での実車運用に変更する方向です。なお、今回の回送ルートは、青山の交通結節点が暫定整備であることから発生するため、今後、青山の交通結節点が本格整備されるまでの暫定的な運用となることが考えられます。	新潟交通
②	道路幅員やイベントの開催状況、市の施設の立地状況などを考えると、駅南方面に先に導入した方がよいのではないか。	<p>BRTの第1期導入区間は、都市機能が高度に集積し、人の移動が多く、バス路線の集約効果も大きいことから、新潟駅から青山地区までの区間を計画しています。</p> <p>鳥屋野潟南部地区については、いくとびあ食花など、多様な施設の整備が進んでおり、今後も食と花の交流センターや、アイスアリーナなどの施設が順次、オープンする予定です。今後も、子供からお年寄りまで幅広い層の方々の来訪が期待され、公共交通を利用される方もさらに増えていくことが想定されます。このことから、都心軸と結ばれた公共交通の軸を強化する必要があり、新たな交通システムの第2期導入区間として計画しています。</p> <p>そのうえで、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日交通量が約3万6,000台と多いため、専用走行路の設置に向けて、土日のイベント開催時における連節バスの運行などにより、連節バスの有効性を発現しながら、マイカーからの転換を図り、段階的に公共交通の導入空間を確保し、第2期導入につなげていきます。</p>	新潟市

<6. 走行環境、交通規制、バスレーン、除雪などに関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	連節バスの全長は一般バスより長いため、交差点をきちんと曲がれるのか（寄居町交差点など）。また、停車中の連節バスを追越す場合、危険に思える。	連節バス車両を活用した走行空間検証を行った結果、ほぼ一般バスと同等の走行軌跡を描き、走行することができました。また、停車中のバスを一般車が追い越すような状況は現在でもあることですが、連節バスは全長が長いため、車体の後部に全長18mにつき追い越し注意という旨の表示を行うことで、後続車への注意喚起を行うなど、安全面での啓発を図ります。	新潟市
②	専用走行路を設置しなければ、速達性、定時性を確保できないのではないか。	<p>公共交通が提供するサービスのうち定時性、速達性の確保は重要な要素であり、そのためには公共交通の走行空間をしっかりと確保するが重要であると考えています。平成27年夏前に目指すBRTの開業段階では、既存の交通規制のもとで走行しますが、開業後は交通状況の検証を行いつつ、まずは早期に東大通りにて道路中央部への島式ホーム設置を目指します。その後、島式ホームの利用状況も踏まえつつ、将来的には新潟駅～古町間で道路中央部の専用走行路設置を目指します。</p> <p>なお、BRTの当初導入時点では、現行のバスレーンを活用することとしておりますが、BRT導入とバス路線再編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を減らすことで都心における走行性を向上させるとともに、関係機関とともに周知・PRなどを行いつつ、バスレーンの強化に努め、定時性・速達性の確保を目指します。</p>	新潟市
③	マイカーをどのように他の道路へ誘導していくのか。	一般車に対する誘導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などについて交通管理者と道路管理者と協議しながら、並行する道路へ一般車を誘導していきたいと考えています。	新潟市
④	除雪や排雪をどのように行っていくのか。体制をどのように強化するのか。	本市の車道除雪の出動基準は、日交通量が概ね2万台以上を有する市管理道路は直轄国道並みの5cm以上の積雪、それ以外の市管理道路は10cm以上の積雪で除雪出動することになっております。BRT運行予定ルートのうち、市管理道路では、現在この2つの路線が混在していますが、出動基準を統一するなど除雪体制の見直しを行い、より安全な冬期間の走行環境の確保に努	新潟市

		めます。また、大雪の際には迅速に排雪を行えるよう体制を整えていきたいと考えています。	
⑤	降雪時には「BRTは走行しない」との報道があったが、それでは導入する意味がないのではないか。	降雪時に「BRTは走行しない」というような考えはありません。現行のバスも連節バスも同じノンステップバスであり、降雪時はしっかり除雪を行うことで対応していきます。ただし、あまりにも厳しい降雪があり、一般乗用車も走行できず、鉄道も止まるような場合は、連節バスも同様の状況になりますので、その際の措置について新潟交通㈱と検討していきたいと考えています。	新潟市

#### <7. 交通結節点、BRT駅に関する事>

番号	質問・要望など	考え方	
①	イオン新潟青山店周辺は、今でもバスや自家用車が集まっているが、本当に大丈夫なのか。	ピーク時間帯には自家用車やバスが集中することになりますが、交通量調査や道路構造、周辺道路付近のあり方を含めて、大きな渋滞等が発生しないように、検討を行っています。なお、ピーク時の時間帯においては、青山の交通結節点に停車しない直通便を設定していきます。	新潟市 新潟交通
②	交通結節点には、駐車場が確保されるのか。	本市では、パークアンドライドについてJR駅周辺や高速道路バス停周辺、大規模商業施設などに駐車場を確保するなどして推進しています。 第1期導入区間である新潟駅～青山までの区間は、既存バス停を生かした暫定整備であり、パークアンドライド用駐車場の用地確保が困難なため、BRT当初導入時は設置できませんが、導入後や新潟駅から鳥屋野湯南部地区方面の第2期導入区間に導入する際には、各地区の駐車場の活用に向けて検討を進め、公共交通を利用しやすい環境を整えたいと考えています。	新潟市
③	BRTと郊外線の乗り換えは、同じ場所で行ってほしい。	BRTと郊外線の乗り換えについては、乗り換え距離を短くするとともに、情報案内の充実、乗継しやすいダイヤの設定などを行うことで、乗り換えの負担をできるだけ少なくしたいと考えています。	新潟市 新潟交通
④	BRT駅の数が多過ぎる。	都心軸上のバス停は、新潟市内のバス停の中で、ベスト10に入るくらいの乗降客数の多いバス停が並んでいます。そのため、バス利用者の利便性を十分に考慮し、現在のバス停の位置を基本としながら約300Mの間隔でBRT駅の位置を設定しています。運行開始後、利用者の声をお聞きしながら、利用しやすいようにその都度改善していきます。	新潟市 新潟交通

#### <8. 料金、乗降方法に関する事>

番号	質問・要望など	考え方	
①	現金利用者への対応はどうか。 乗り換えしても、料金は変わらないようにしてほしい。 運賃が高いと利用者は増えない。	新たに乗り継ぎが発生する場合において、りゅーとカードでは、今までの料金と変わらない形で利用できますが、現金については、現在のシステムにおいて、どこから乗って、どこで降りたかの利用履歴を把握できないため、乗り継ぎ料金を運用するためには、新たな工夫が必要になります。そのため、このことについては引き続き検討していきます。一方では、ICカードは小銭をその都度出す必要がないので、お年寄りの方にも是非使っていただき、便利さを体験していただくよう啓発に努めます。 利用者の増加を図るためには、公共交通を利用しやすい環境を整備することで、自動車からの転換や、まちなかの回遊性の向上、居住人口の増加などにつなげるとともに、今後、利用者にとってより使いやすい料金設定となるよう、協議を進めていきます。	新潟市 新潟交通
②	ICカードは「りゅーと」だけでなく、他のカードにも対応してほしい。	現在、新潟交通のバスにおいては、りゅーとカードとともに、Suicaのご利用が可能です。BRTでもりゅーとカードおよびSuicaが利用できるよう調整していますが、乗り継ぎにあたってはりゅーとカード利用者は通し運賃の適用が可能と考えていますが、現時点でSuicaへの対応は難しいと考えています。	新潟交通
③	高齢者を対象とした割引サービスをやってほしい。	昨年、高齢者を対象とした社会実験として「シニア半わりモニター」を実施しており、成果を検証し今後の施策を検討していきます。新潟交通ではおでかけ定期券「おでかけ65」「おでかけ70」を発売しています。一部の地域は除かれますが広く新潟市内のバスに何回でもご乗車いただけます。	新潟市 新潟交通

		また、高齢者の交通事故が増加していることから、免許返納者に対する制度拡充などを検討していきたいと考えています。	
④	連節バスの乗降について、中扉・後扉から乗車し、前扉から降車する方法としているが、降車時にかなり混雑するのではないか。 乗降時間短縮のため、複数の扉から乗降できる方法（車外精算制など）を導入してほしい。	料金の収受方法については、現在のバスと同じように、中扉と後扉から乗車し、一番前の扉で精算して降車することを基本として考えています。混雑時については、他都市における車外精算による他扉降車を実施している事例がありますので、新潟交通とともに車外精算を含め、効率的な運賃収受が可能となるよう検討していきます。 また、車両が長い降車しにくいのではないかとのご心配の声をいただいておりますが、利用者の多い停留所や時間帯において、利用者の皆様に対して、乗車する際に行き先別に乗車位置を変えていただくようご協力いただくことで、車内での動線を確保し、よりスムーズに降車いただけるような方法についても検討しています。	新潟市

#### <9. 公設民営方式、費用対効果、採算性に関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	新潟市に交通局を作り、市が実施した方がよいのではないか。 公設民営方式は、一民間企業の救済事業ではないか。	他都市で交通局を持っているところがありますが、実態を見てみると、東京以外は年間10億円単位での赤字を抱えて運行しているケースも多いようです。その赤字を税金を使って運営している状況になっていることから、交通局を民間に譲渡し、民間の活力を活用して交通を確保することが、全国の趨勢になっています。これらを踏まえ本市としても、現在市内のバス運行を担っている新潟交通のノウハウを活用しながら、公設民営方式という形でバス交通の改善に向けて一緒に取り組んでいくこととしました。これまでの運行方法が続くことは、赤字路線への補助金なども増え続けることにつながるため、今回公設民営方式を導入することにより、バス交通を抜本的に改善し、持続可能な公共交通体系を構築することができると考えています。 なお、BRTの運行について、公設民営方式を採用することから、運行事業者が運行経費などサービスに関する経費を負担し、運行することとなりますので、仮に赤字となった場合でも本市が補てんすることはありません。	新潟市
②	市と新潟交通との役割・費用の分担はどのようになっているのか。料金などのサービスをしっかり担保できるのか。	本市と新潟交通の役割分担・費用負担割合につきましては、公設民営方式を採用するため、基本的には、必要となる交通結節点や連節バス車両などを市が整備し、それを活用して新潟交通が運行する形となります。これにより、バス運行に必要な初期投資が軽減され、その分の余力をサービスレベルの向上にあてることができます。 詳細な役割分担や費用負担割合、またBRT及びバス路線のサービス水準については、今後締結予定の運行事業協定のなかで5年程度の期間において担保していきます。	新潟市
③	費用対効果はどのくらいを見込んでいるのか。	連節バス4台の導入費として、予算上約4億9000万円を計上していますが、既存の一般バスのみで運行する場合と比較して郊外バス路線で平日125本の増便が可能となります。それと同じ効果を民間事業者へ委託することで創出する場合、5年で6億円から9億円の費用が見込まれます。 一般バスのみで5年間運行する場合よりも、連節バス4台分の購入予算の方が安価となる計算になりますので、投資効果は高いと認識しています。	新潟市
④	収支のシミュレーションはどうなっているのか。	BRTの収支の見込みについては、新潟交通(株)が運行予定事業者としてふさわしいかを審査する委員会からの指摘を受け、新潟交通(株)と基本協定を締結する際に、その時点でのシミュレーションを行いました。そのなかで、単年度の収支バランスが黒字となる可能性が高いということを確認しました。現在、説明会等でいただいた市民の皆様からのご意見を踏まえ、BRT運行計画とバス路線再編計画を調整しているところですが、今後のダイヤ設定など各計画の詳細を決定し、それらを踏まえたなかで再度収支計画の確認を行っていきます。	新潟市 新潟交通

#### <10. バス路線の再編に関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	バス路線再編案は基本的な調査をもとにしているのか。	パーソントリップ調査などで10年、20年といった長期的な視点に立った交通計画を検討しており、新潟交通が独自に行っ	新潟交通

		ている動態調査の情報を基にバス路線再編案を作成しています。	
②	直行便と乗り換え便はどのように設定されるのか。	直行便は、朝夕のラッシュ時、ピーク時において運行することを予定しています。オフピーク、中間時間帯については原則乗り換えということで考えています。一般的に交通結節点で支線から幹線に乗り換えるお客様に対応する幹線の輸送力を計算したうえで支線からの乗換人数とのバランスをみながら設定することとなります。支線における直通便の順位付けは、人口密度の多い丁町を運行している路線が上位になります。	新潟交通
③	現行のバスは空席が多い状況であるが、それらのバスを増便することで乗客が増えるのか。	今後、網の目状にバス路線を整え、これまで長大路線となっていたバス路線を整理することで生じる余力により、潜在需要があるにもかかわらずバスが運行していないエリアに路線を新設したり、運行時間帯の延長、需要があるのに過去に減便された路線の増便をしたりします。また、わかりやすいダイヤ編成により潜在的な需要を掘り起こし、バス利用者の増加を図っていきたいと考えています。国土交通省の調査によると、人口密度が70人/ヘクタール以上の地域では公共交通分担率が10%以上です。路線再編完了後、鉄道とあわせた中で10%、バスの分担率は5%（現在2.8%）を目指していきます。	新潟交通
④	今後、バス路線の再編をどのように進めていくのか。	バス路線の再編については、各地域から本市中心部へ放射状に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ることで、定時性の向上や多方面に行きやすくすること、各路線の運行頻度を高めることで、より移動しやすい環境を整えていきたいと考えています。 平成27年度のBRT当初導入時点でのバス路線再編案については、現在お示ししているとおりでありますが、その後のバス路線再編については、現在新潟交通から提案されている幹線、支線、フィーダー線の組み合わせでバス路線を再編する案をベースとしながら、各区において地域公共交通検討会議を設置して、地域内の公共交通のあり方について議論を進めています。今後、市民の皆様からご意見をいただきながら、交通結節点の整備およびバス路線の再編に向けて取り組んでいきます。持続可能なまちづくりを支える全市的な公共交通ネットワークをできるだけ早期に作り上げ、将来にわたって持続可能なまちづくりを目指していきます。	新潟市 新潟交通
⑤	地域の課題や要望に沿った、公共交通の確立に努めていただきたい。高齢者の移動手段はバスに依存するしかないので、空白地域や廃止されたバス路線の復活等で住民の足の確保をお願いしたい。	生活交通確保策については、現在各区の地域公共交通検討会議において議論を進めており、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、交通事業者や地域の方々との協働し、地域の実情やニーズに応じた交通環境の整備に努めていきたくと考えています。	新潟市

#### <11. 地域内交通（区バス・住民バス等）に関すること>

番号	質問・要望など	考え方	
①	住民バスに対する財政支援は現行の70%を改善してもう少し手厚く支援してほしい。	地域の実情は様々であり、本市としても地域の生活交通の維持確保の観点から、運行するうえでの問題点や課題を踏まえ、制度の見直しを検討しています。	新潟市
②	区バス・住民バスの負担が増えているということだが、BRTを導入しても区バス・住民バスへの負担は何も変わらないのではないか。	今回の新バスシステムの大きなねらいは、これまで続いてきた負の連鎖に歯止めをかけることにあります。公共交通の空白区域をこれ以上増やさないとすることを土台として、各区の生活交通の充実に取り組みます。	新潟市
③	区バス、住民バスの便数を増やし、土日の運行もしてほしい。	区バス・住民バスの増便及び土日運行については、今年度実施している社会実験の結果等を踏まえ、制度の見直しも含め検討しています。	新潟市