

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 江南区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年6月3日 午後7時から午後8時45分
場 所	江南区役所 3階 大ホール
説明者	新潟市副市長、技監、都市政策部長、新交通推進課、都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	31名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて（新潟市説明）</p> <p>(2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 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"> ・バス路線を増便するゾーンバスシステム、これを新潟市全域で組みあわせることで利用者を増やすと説明を受けた。果たしてバスの本数を増やただけで客が増えるかという、そう簡単ではないと思う。車が自由に使える、大概の目的地には広い駐車場がある中で、バスを増やしても、やっぱり車が便利という市民がほとんどだと思う。そこでまちづくりとして、郊外型の開発を見直して、中心部や駅前を重点的に開発して、できるだけ車ではなく公共交通を使っていこうというまちづくりが世界的なトレンド。 ・新潟市が新バスシステムを成功させるためには、マイカーをどうするかがポイント。説明にあったパーク・アンド・ライドで対応するとか、フランスのように道路の通行規制の活用によって中心部にできるだけ車を入れないとか、中心部の民間駐車場を規制して、亀田とかで駐車場設置を誘導するとか。さらには、住民の反対があるだろうが、バイパスでロードプライシングをするとか。新潟市は新バスシステムを推進するにあたって、マイカーを抑制するために、どういう方法を考えているのか。将来こうしたいというものがあるのか、あればぜひ説明をお願いしたい。 ・新潟交通に対してだが、車からバスを使ったほうがお得だという、アイデアや今後のサービスがあれば、教えて頂きたい。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカーの抑制ということで、確かに車は便利だし、必要な時に使うことは大切に思う。ただ、車を使わなくても移動できる都市構造は大事。郊外分散型の土地利用から、コンパクトな市街地への転換は当然やらなければいけない。鉄道とバスの接続を改善したり、駅そのものへのアクセス向上として駅前広場の整備をしたりして、公共交通の乗り換えの利便性を向上することも進めなければいけない。サービスの拡充ということで料金的な面でも低廉な形でうまくできないか、協議をしていきたいと考えている。 ・利用者の意識を変えるため、モビリティ・マネジメントによる意識啓発・キャンペーン、またニーズ調査を行い、それに合った形で転換を図るための取り組みはこれからも続ける。 	

- ・自転車や徒歩への転換も考え、例えば自転車道の整備や、自転車駐輪場の整備も総合的に考える。
- ・マイカーの抑制については、規制という形ではないと思うが、都心軸上から必要ところへの誘導は、今後考えるべき課題と捉えている。

●新潟交通株式会社

- ・マイカーからバスに乗ってもらうためのサービスだが、マイカーに乗ってバスに乗らない原因として、わかりにくさがあると思う。
- ・マイカーを使う人にとって、不安なくバスに乗っていただくことが重要。今後、考えていることとして、時刻表自体が分かりにくいので、わかりやすい時刻表を作りたい。
- ・ゾーンバスシステムでは、長い路線を短く切り、行き先がわかりやすくなる。今バス停で待っていても、来たバスはどこへ行くのか、乗ってからもバスがどこへ行くのか、不安があると思う。一路線一系統となれば、乗っていただければ行き先がわかり、また、行き先がわかる状態で乗っていただけるようにしていきたい。行き先の方向幕も現状は方向が別れていて分かりにくいところがあるので、これについても表示の仕方、またはバスの方に、例えば東京の電車のように、カラーラインを引いて、行き先が一目でわかるようにもしたい。営業時間についても、電車の始発から終発まで、営業時間を拡大して利便性を高めたい。

★発言者2（男性）

- ・ナント市に5回くらい行って、LRT は確かにいいと思って帰ってきたが、今は絶対反対の立場。
- ・そもそもナント市は若者が多いが、新潟市では高齢化が進み、乗り換えが大変になる。
- ・ナント市は商業都市圏が狭く、そういったところでは LRT はいいが、新潟市みたいな広いところには合わない。BRT も最初は古町までで、最初は LRT がいいと言っていたが、それがうまくないということで、BRT になった。それが白山駅まで行って、そして青山までになった。新潟交通も迷惑していると思う。短い距離であれば2両連結で乗れるかもしれないが、日銀の前の交差点は本当に曲がれるかどうか心配。第2期は駅南の方へ通る話となっているが、毎日車で市外まで通っているが、車がなければとても行けない。BRT に乗って新潟駅まで行ってから向かうようなことをすると、とても時間がかかる。
- ・交通規制をされるととても困る。規制をすると渋滞して、車が裏道に回ると思うが、それは危なくてしょうがない。今でもバイパスで事故があると、車は裏道の方へ周ってきて、危ない。BRT が通るとそれが起きるのでは。
- ・BRT を通しても古町にはいかない。連節バス4台では BRT は機能しない。もっと台数があればいいが、かなり待たないと BRT が来ない。
- ・毎日荷物が多いので、車がないと移動できない。
- ・そもそも BRT や LRT を発想した人はバスに乗らない。反対であり、税金の無駄。試しに乗るのはいいかもしれないが、無駄と思う。BRT 車両は内輪差

が大きくて、不安定で、ワンマンで運転できるかも心配。車両後部で何かあったらどうするのか。

- ・じゃあ LRT にするかといえば、島式ホームは無理で、駅南でもそれは無理。やるんだったらお金はかかるがモノレールがいい。地下鉄は新潟では絶対無理。

○新潟市

- ・日銀の角を曲がれるかについて、連節バスは、現行の大型の観光バスよりも回転半径は短く、真ん中で折れることで小回りができる。日銀角を観光バスは走っているし、平成 20 年の連節バス導入社会実験の時もきちんと走っていた。導入する車両のスペックが決まったらさらに詳細に検討するが、大きな交差点の改良は必要ないと考えている。
- ・交通規制による交通渋滞が困るとの話だが、平成 26 年度の段階では、既存の交通規制で、既存のバスレーンを活用する。将来的には専用走行路を目指す。その段階でも、平成 26 年度に BRT を走らせてから、現地で様々な検証を行いながら、安全性を確かめてから専用走行路の導入を目指したい。
- ・ワンマン運行の安全性については、他の都市でもワンマンで運行しており、大きな心配はないと考えている。
- ・モノレールについては、平成 22 年度に検討委員会を設け、BRT、LRT、小型モノレールの3つで比較検討をしたが、まちなかを走らせると、駅部が大きいことから、新潟の都心軸での導入は厳しいと考えている。委員会からは、小型モノレールは新潟駅から港、空港などの広域交通拠点を結ぶものとして導入可能性があるかと頂いている。空港アクセスについては新潟県で検討を進めているが、その状況を見ながら、今後、空港アクセスについても研究を進めていきたい。

★発言者3（女性）

- ・前回、新潟市と新潟交通の皆さまに、バスを利用しているかと聞いた時、2 名の方だけ利用していて、ほかの方は目線が下を向いた。職員のマイカー利用が多いのに、なぜこういう話になったのか。
- ・こういう説明会の前に、先に市民に回覧板でアンケートを取ることができたはず。それからこのような説明会をするべき。

○新潟市

- ・説明会を各地でやっており、他の区でも答えたが、去年の 2 月に、検討を重ねた結果、新たな交通システム導入基本方針を公表した。この時点では導入ルートの沿線を中心に説明した。その時は基本的な方針を出したところで、第一提案権を新潟交通に付与していたが、このやり方に交通事業者が乗っていただけかどうかわからなかった。交通をどう変えるか具体的話については、事業者と一緒に説明会をやるべきと考えていた。
- ・去年の秋から年明けにかけて、事業者からの提案を第三者を通じてチェックしてきた。その過程において、パブリックコメントという形で、市民の意見を頂いた。今年 4 月 8 日に、基本協定を締結し、市と民間事業者がパートナーとなり、説明を始めた。説明会が遅いという事情については、そういう事情も

ご容赦いただければと思う。

★発言者4（男性）

- ・モノレールについて、新潟市内は設置が難しいとあったが、沖縄空港から 20 kmくらい、あのような狭いところでもできるのだから、新潟でできないとは思えない。
- ・資料1でバス利用者が 20 年間で 65%、10 年で 40%減となっているが、それはあたりまえで、国のほうで車を買ってくださいと言っている。現状では、一人一台のような状況である。だからバスに乗るよりも、マイカーを利用して通勤したり、遊びに行ったりしているのが事実。私も車に乗るが、そういうところは一国民としては、なにもできず、自治体、国が一体になって、車を販売すると景気が良くなると言ってやっている。自治体も民間も駐車場がある。バスを増やしたから、簡単に利用が増えるのか。
- ・BRT の説明は、冬以外では机上で説明したようになるかもしれないが、新潟市内は少ないが雪が降る。そう簡単に BRT がうまく走行するのか。東京の地下鉄のような輸送を目指すのは結構だが、雪が降った時に、除雪ということで、路肩に雪が積もるが、その積もった雪の排雪に金がかかる。除雪プラス排雪ということでさらにお金がかかる。事業費として 29 億 5,000 万かかるがあるが、除雪にかかる金は微々たるものかもしれないが、除雪排雪にかかる運行の障害物が出てくる。そのお金がこの事業費に入っていない。いつも天気が良いわけではない。モノレールであれば、JR と同じように、確かな時間で各駅停車できる。BRT を導入ありきで説明しているが、原点に戻って、検討すべきではないか。

○新潟市

- ・国の流れの中では、車には利便性があることは事実だが、バス路線の減便や、それに伴う利用者の減少による負の連鎖があり、このままでいいのかと言われたらそうでなく、これは止めなければいけない。気が付いたらバスがなくなっているということがないようにしたい。BRT によるバス路線再編で便数を増やせば、自動的に利用が増えるものではないことは事実。パーク・アンド・ライドや公共交通同士の結節、といった施策を組み合わせると、バスには乗らないと考えている。意識啓発も重要であるので、あわせて行い、利用者の増加を目指したい。
- ・モノレールの件について、平成 22 年の段階で、検討委員会で検討した資料をホームページで公開しているが、単純にスペースだけでなく、維持管理を含めて比較検討し、モノレールは一定の距離を走れる環境で導入した方がより効果的であると提言された。北九州の小倉で走っており、話を聞いているが、雪が 30 cm 積もると走れなくなる。対策としては一晩中走らせることで雪を落とすしかない聞いた。
- ・BRT を入れていくところは、幹線のバスルートとなるので、除雪、排雪を組み合わせるとしっかりとやっていきたい。公共交通の利便性を上げる中ではそこは重要と考えており、取り組んでいく。

★発言者5（男性）

- ・今まで説明があった通り、その通りにうまく行けばそれに越したことはない。うまくいくために、市民の交通に関する意識の変革がどうしても必要。したがって、それに対する具体的な啓発の方策を聞きたい。
- ・もう一つは、根本的にこれがないと成功しないと思うが、ゾーンシステムで細かい路線について、本数を増やすとあった。今までは、経費が掛かるところは赤字路線で切ってきたが、それはいいのか。不便なところを網羅する覚悟があるのか。

○新潟市

- ・市民意識の変革ということで、乗ってもらおうと呼びかけることが一番いいと思うが、それだけでは乗ろうとする気持ちになれない。そこで、オムニバスタウン事業のなかで、定時性の向上とか、バリアフリー対応車両の導入、ICカードの導入をして、使いやすく、分かりやすくして、乗ってみようと思わせるようにしてきた。さらに多くの方に、便利になったと思ってもらうために、アンケート、モビリティ・マネジメント等、細かく色々な事をやっていくことが、変革になると考えている。

●新潟交通株式会社

- ・バス路線の再編の中で、どうしても必要なことは、利用者に乗り換えの不便さを負担して頂くこと、乗り換え拠点の整備を新潟市にお願いすること。これにより初めて、長い路線が短くなり、生まれた余力を郊外路線や、新規の路線にまわすことができる。
- ・これまで、弊社単独ではできなかったため、利用者が減った路線を廃止、減便してきた。つまり、これまでではなかった条件を整えば、バス路線の増便や新規路線の開設ができる。それにより、バスとバスのつながりから、バスとJR、バスとマイカー、バスと自転車、バスとデマンド交通などいろいろな交通手段を接続することで、トータルで利便性が向上することをもって、潜在的な需要を掘り起こしていきたい。
- ・路線再編後の収支は、これまでのバス路線は一本の線であり、路線ごとの収支が大前提となっていたが、再編後は網で覆うという形にして、トータルで持続可能な体系にしたい。バス以外の交通手段、デマンドという部分についてもコーディネートしたい。

○新潟市

- ・初期投資を市が負担をして、皆さまの理解が得られれば、具体的にBRTをどう走らせるか、集約したバスをどう振り分けるのかということを示した、運行事業協定を結ぶ。協定はおおむね5年ほどを予定している。5年間でどういう方向に増便を図るかということ、この一年をかけて合意をして、市と事業者で協定を結ぶ。運行事業協定が続く期間中は、BRTの投資により生じた余力を郊外へまわすことを担保したいと考えている。社会情勢が変わるかもしれないが、協定の中で、すぐやめるようなことがないよう、具体的に詰めていきたい。

★発言者6（男性）

- ・説明はよくわかったし、専門的な検討をしたというはわかったが、一番大事なことは、国とか市とか言っても、税金だということ。民間としては、赤字を出すわけにもいかず、投資効果とペイするかどうかが大事。市民の利便性を上げることは、裏を返せば、ペイするということ。雪とかカーブとか、ハードの部分の改善は物理的にできるが、ソフト的な面では、放射能の廃棄物のように、市民にろくな説明もなく方策だけを示したような、浮足立った計画で、もう一度踏みとどまって考えてほしい。
- ・事業者も、昭和 40 年からワンマンバスということで、長い間、収支に苦勞してきたわけだが、まだ底は見えない状況という中で、担当の部長がバスに乗って不安だと言うようでは困る。ただ乗りやすいバスを走らせれば、便を増やせば乗るということではない。今の時代、電気自動車とかが出てきて、環境がよく利便性の高い車社会に対応できるかどうか。高齢者がバスに乗って病院に行けるか。本当に市場性がつかめるかどうか、そこが見えてこない。
- ・この施策はストップできるか。

○新潟市

- ・この事業の費用は、第一期完成まで一通りやるにはおおむね 30 億円弱である。おおむね耐用年数が 20 年とすれば、30 億円でも 1 年あたりの費用は 1.5 億円となる。連節バスを 4 台入れた時に、1 日当たり 474 便増便でき、新規路線が 3 路線できる。毎日、この路線が運行される。一方で、交通関係で市の今年度の予算では、区バス、住民バスに 1 億 4,000 万円ほど投資している。また、郊外の採算性の悪い路線を維持するために、今年の予算で 8,500 万円ほど投資している。足しあげると、2 億 3,000 万円ほど投資しており、これは毎年かかる。住民バスの実験をしたいという要望もあり、これに 6,500 万ほどかかり、合わせると 2 億 9,000 万ほど交通関係に予算を投じている。これが毎年、何もしなければ続くし、これからも額は大きくなっていくだろうと思う。バス便数は毎年 2%ほど減っていく。こういった状況を放置するわけにはいかず、市として初期投資は負担するが、毎日 474 便ほど増便が図れるということで、費用対効果は大きいものと認識して進めている。
- ・単純に路線を増やして利用者が増えるかどうかだが、今までは新潟交通も各区でこのように説明会をして意見を聞いていく場は少なかったと思うが、どうすれば利用者が増えるか、どういう路線なら乗るのか、こういった場を通じて精緻に積み上げていき、より効果の高いところに路線を設定していきたい。
- ・負の連鎖を克服するかについての回答は重複のため、先程の説明にてご理解いただきたい。

●新潟交通株式会社

- ・マイカーに勝てるかということだが、自宅から目的地までダイレクトで行けるマイカーとの競争は厳しい。ただ、マイカーと競争するのではなく、接続するということで、交通結節点の中にパーク・アンド・ライド駐車場を整備していただければ、自動車でそこまで来て、そこからバスに乗ろうというお客様もいるかもしれない。
- ・もちろんその際も、利用促進のためには、今までよりも高頻度な運行が必要だし、今までは一度中心部に来て、そこから乗り換えていたのが、交通結節点か

らダイレクトに目的地に向かえるような路線設定も重要と考えている。

- ・病院も人口吸引力のあるランドマークなため、そこに路線を引くことも重要。また、交通結節点のバリアフリー整備も重要だと思うので、市と共同して検討していきたい。

※ 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アンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・市長は始めから BRT ありきの思いつき。原発のガレキ処理等も含めて、大風呂敷。最後は企業の責任で撤退か。
- ・冬の走行テストもせず、ただ思いつき。広島、富山のような最初よりの運行です。同上と比べないよう、同じように。
- ・BRT を考えるより、もう少し古町を何とか活性化していただきたい。古町が空洞化しているなかで、BRT を実行したら、もっともっと古町は素通りする。先にやって欲しい。大和デパートにも・・・北光社後に玉ネギ・竹の子が並んでいるのをバスの中から見ると、古町がますますすたれていく気がしている。
(このため、本町の方々は売り上げが少なくなったと困っている。) どうか古町をもう少し活性化していただきたい。BRT より先にやって欲しい。
- ・BRT は危ない乗り物である。絶対反対。自家用車が規制されては困る。新潟駅ー古町だけにしてもらえないか。駅南に来られても迷惑。郊外の人乗り換えは不便。マチナカへはますます人が行かず、郊外のショッピングセンターですますだろう。車の渋滞もひどく、裏通へ抜けると通学路も危ない。BRT は内輪差も大きく、ワンマンで大丈夫か。4台では定時性も確保できない。日銀前は曲がれるのか。わざわざ仏ナント市に似せる必要ない。ナントは若者多い。中心部は狭い。
- ・毎日荷物が多い者はどうしたらいいのか。BRT はいつもバスに乗らない人の発想である。
- ・すでに工事する事になっている事、説明会と言いながら、市民に反対意見を聞いておきながら、進めて行く事は、もはや市民を馬鹿にした話。
- ・ゾーンシステムはおおむね理解した。枝線の部分では、デマンドバス方式と合わせれば良いかもしれない。バスシステムの開始が、平成 34 年では遅い。
- ・全体が高齢化するるので、もっと早く一部で試行する必要あり。通勤・通学を主体とし、高齢者等を対象。
- ・両川地区住人。通勤、通学時間帯にバスがなく、たいへん苦勞している(子供の送迎等)。酒屋車庫といういいものがあるので、南部営業所から回送バスを曾野木団地へまわさず、酒屋車庫発にして欲しい。また、中心部へ入るのではなく、酒屋車庫発荻川駅行きを出していただくと助かる。
- ・交通政策とまちづくり。非常に難しい問題。各交通結節点に魅力ある公共施設の配置も考えないといけない。
- ・説明を聞いて不安が一杯。
- ・モノレール等、良い点が多くあると思う。
- ・路線の再編にあわせ、路線番号をわかりやすくして欲しい。特に百の位は方向

を発想しやすいように、北から時計廻りにつけたらどうか。【解説図付き】

- ・バス停にわかりやすい路線図を。略図的なものではなく、正確な地図をベースとしたもの。たしかオムニバスの1年目くらいに作成したと思う。
- ・新潟交通のホームページでの時刻表検索の路線図も来訪者でもわかるように、略図ではなく、正確な地図のものにしてもらいたい。
- ・バス路線の再編をするのであれば、関係自治体との協議・了解を経てからにして欲しい。公共交通を守るためには、新潟市が近隣市町村との連携・協議が必要である。公共交通のあり方については、市自ら近隣市町村との協議の場について働きかけて欲しい。
- ・費用の掛かる割には効果がない。高齢化により、乗り換えで利用者が減少するかも。
- ・郊外に余力のバスを走らせても利用者がなければ、いずれ廃止されるのでは。
- ・連節バスで乗客増は、はかれるのか。
- ・郊外バスが維持できる進め方としてもらいたい。
- ・実施して、より良い方向を探ったらどうか。
- ・年齢が高くなるとマイカーは無理。公共交通が必要。
- ・公共施設のあり方とコンパクトシティの徹底は、まあまあ理解できた。
- ・利用者の減少の原因は利便性だけではない。
- ・マイカーに慣れている交通手段から、いかにバスに切り替えられるか。多額の税金が投入される事業であるので、慎重に考えるべきではないだろうか。
- ・高齢者が病院へ行く場合、バス停まで、また、降りてから病院入口までの歩行などを考えると大廻りになり、戸口～戸口のマイカーまたはタクシーにはかなわない。