

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（東区）
日 時	平成25年11月18日（月）午後7時から午後8時45分
場 所	東区プラザ 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	53名
●会議内容	
<p>(1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）</p> <p>(2) これまでの意見等に基づいた対応・方針について（新潟市、新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）</p> <p>(4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）</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">・公設民営方式なので税金が入るが事業費の説明が1回もない。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・1巡目の説明会で説明させていただいているが、平成27年度夏頃までにかかる事業費が、走行空間、連節バス、情報案内システム、交通結節点など合計で約13億円を見込んでいる。最終的に第1期完成までの事業費は、今ほどの平成27年度までの事業費を含め全体で30億円を想定している。 <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・30億円をかけてBRTを入れて本当に利用が増えるのか。根拠を教えてください。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・今、負の連鎖が続いているなかで、サービスレベルを効率的に改善し、新潟交通提案の新規路線を設け、網目のようなバスのネットワークをつくり、今まで利用していなかった方も利用しやすくなることで、負の連鎖を食い止めたい。 <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・バスレーンは今どうなっているのか。柳都大橋やみなとトンネルができたが、まちなかはそんなに混んでいるのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・バス専用レーン、バス優先レーンということで設けられている。まちなかは路線バスが1日約2,000台通っている状況。朝夕のピーク時はバスが塊って走っていて、走行性が落ちているので改善していきたい。 <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・古町や新潟駅に行くのに乗り換えが発生する。それでも利用者は増えるのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・乗り換えは出るが、バスの本数を増やし、乗り換え距離を短くすることで利	

便性を確保し、負担を軽減していきたい。また、朝夕のピーク時には一定の直通便を設け、ニーズに応えたい。

★発言者1（男性）

- ・BRT導入でまちなかのバスが減ると、逆にマイカーが増えるのではないか。

○新潟市

- ・柳都大橋やみなとトンネルができ、バイパスや高速道路からくるマイカーを柳都大橋などに誘導することで榎谷小路、萬代橋は公共交通優先の道路にしたい。

★発言者2（男性）

- ・新潟日報の「窓」欄などを見るとほとんどの方が賛成ではない。時期尚早、費用対効果がわからないなど。市民団体に署名運動もしている。議員に聞いても明確な賛成ではない。これによって市の観光、市民の利便性のどこがどう変わるのかの観点がわからない。東区には何の利便性もない。なぜ2015年夏に入れるのか。資料1の1ページの①を読んでもわからない。導入の目的がわからない。
- ・30億円のうち国から15億円出るとしても15億円が市の税金から出る。
- ・人口が増えない少子高齢化のなかで、このバスシステムがどう適合しているのか。市は導入ありき。
- ・BRTは雪の降るところで実際に走っているのか。5センチ10センチで除雪するというのが「ガワ雪（除雪で道路端にたまった雪）」を誰が処理するのか。冬になれば両側1車線ずつがなくなる。旧電車通りは昔雪が降ると一般車は止まりながらやっとで走っていた。

○新潟市

- ・負の連鎖を効率的に止め、バスのネットワークをつくる中で、効率的で利便性を上げる手段として新バスシステムを導入していきたい。その時期についても、バスの利用者数、運行本数がすごい勢いで落ちている状況をできるだけ早く止めたいと考えており、その最短の期間が平成27年の夏頃。
- ・関東の厚木、町田でも15センチ程度雪が降り凍結したが、特に問題がなかったと事業者である神奈川中央交通から聞いた。北海道では旭川の例があるが東北では事例はない。連節バスを作っているところは北欧に多くあるが、積雪も凍結も多くある。そういう状況であっても大きな問題もなく走っているので、それを踏まえ導入していきたい。

★発言者3（男性）

- ・市役所、大学病院、古町など乗り換えさせて200円、往復400円かかり、年金生活者は苦しい。松浜線、山の下線は新潟駅まで。古町や市役所に行くには新潟駅で乗り換えになる。高齢者を歩かせるのは絶対にダメ。
- ・今まで沼垂に行けたのが、沼垂に行けない。東港線からまたバスに乗るかタクシーに乗るか。こういうまちはもうダメ。絶対認められない。
- ・船江町線は、本数が少なく生活ができる状況ではない。長時間待つか国道113号まで出るしかない。高齢者にはつらい。増やす提案はないのか。ゴミ

の手数料をあげるときは地元の説明があったが、今回は全く来ない。こちらまで来て説明がないようでは同意はできない。

●新潟交通株式会社

- ・今まで直通で行けていた路線については、直通便でなければ乗り換えとなり2回料金を精算していただくこととなる。ICカード「りゅーと」を使った場合、現行直通で行けていた区間については高くない仕組みを考えている。
- ・東区の路線再編は、BRT導入から概ね5年をかけて市内で再編していく。東区内に交通結節点が設けられたときに、バスの増便や路線の新設を考えている。BRT当初導入時は、青山に交通結節点ができ、そちらでの余力の分配となるため、東区の増便はその後の再編になる。

★発言者3（男性）

- ・年金生活者が動けなくなるということ。
- ・船江町の路線は激減している。それを増やす予定はないのかの確認。

●新潟交通株式会社

- ・ICカード「りゅーと」を購入いただくときは、2,000円でカードを購入いただき、1,500円をご利用いただける。プリペイド式のカードと違い残金を積み増していただくことで何度でも使っていただける。ぜひご利用いただきたい。非接触型で読み取り機にかざしていただくだけで精算ができる。
- ・船江町線については、BRT当初導入時には増便の予定はない。

★発言者4（男性）

- ・市報にいがたは新発田市に入っていないため、（試乗会の）連節バスに乗りそびれた。「広報しばた」や近隣市町村でも案内してほしい。
- ・バス料金は高い。片道200円。運賃の乗り換え制度や乗り放題パスを出してほしい。乗り放題があるのは使いづらい（観光循環バスの）ドカベン号だけ。

●新潟交通株式会社

- ・ICカード「りゅーと」では、降車から30分以内で乗り継ぐと50円引きになるサービスをしている。1日乗車券は観光循環バスで利用できる。今現在お約束はできないが、前から検討していることではあるので、使いやすいエリアでの1日乗車券も今後検討したい。

★発言者5（女性）

- ・私はBRT反対署名運動をしている。
- ・国の借金が多い中で、これ以上負の遺産を残さないでほしい。子供たち孫たちが新潟に暮らして良かったと思えるのは、健全な財政のうえで成り立っていく。国のお金をもらってまで連節バスを導入しないでほしい。到底受け入れられない。たくさんお金を使わない方法で、安全・安心な乗り物にしたい。足りないところは小さいスニーカーバスを走らせていただきたい。安い料金で乗り換えのないバスでまちなかに出てきていただき、長生き

していただきたい。

★発言者6（男性）

- ・BRTの第1段階は青山までとなっているが、なぜ青山までなのか。BRTのような便利な交通機関ができれば、通勤の時に利用したいと思っている。本数も大事だし、料金も新潟交通は全国的にも安い部類だがもう少し頑張ってもらいたいと思う。通勤通学で一番大事なのは所要時間と定時性。朝の通勤時間帯はまちなかよりもバイパスを中心に周辺部の渋滞がすごい。それを考えると青山ではなく、大野くらいまで延ばしてはどうか。
- ・専用バスレーンをどこまでつくるのか。

●新潟交通株式会社

- ・新潟市からは、当初、白山駅を提案の要件とされていたが、青山までとした理由は2つ。新潟駅から市役所を経由して白山駅までの間で乗客の乗り降りの割合が概ね30%程度であるため、仮に白山駅を起終点とした場合には約7割の方が乗り換えすることになる。青山まで延伸した場合、新潟駅から青山までの乗り降りをする乗客が約45%となるため、乗り換えいただく割合が減る。
- ・もう1つの理由は、現状のバス路線の形態として、新潟駅から青山までは各地へ向かう路線が並走して走っていく状況になる。青山を過ぎると大堀線、寺尾線、8号線など各地へ放射線状にのびていくため、白山駅を起終点とした場合、青山までが並走区間となるため、その区間の効率化が図れない。青山まで延伸した場合は、より効率的な運用ができるため提案した。

○新潟市

- ・平成24年2月に出した基本方針で、新潟駅から古町までの片側3車線以上ある部分について、将来的に道路中央部に専用走行路の設置を目指していきたい。ただ、今の交通状況のなかで一般車に与える影響、島式ホームへの懸念の声をいただいているため、現地検証や社会実験を行いながら、可能性を判断していく。将来的には道路中央部での専用走行路の設置を目指しながらも段階的に取り組みを進めたい。専用走行路は、定時性・速達性には大変効果が大きいと考えている。

★発言者7（女性）

- ・負の連鎖を止めるために約30億円もかける必要はない。これだけの市民が反対しているのに、なぜ新潟市が推し進めようとするのかわからない。東区に将来連節バスが走ることはありえない。東区には何のメリットもない。説明を聞いても何の具体性もない。費用対効果も将来の新潟市の人口の構成を考えながら利用者を示してもらいたい。学校や会社にバスを利用するように働きかけるとか、もっとやり方があるのではないか。

○新潟市

- ・新潟市の公共交通の組み立ては、3本柱（①地域内の生活交通確保、②都心アクセスの強化、③都心部での移動円滑化）を推進している。併せて、公共交通の利用促進を呼びかけている。通勤通学の方々に、より利便性が高く乗

っていただけるようにする、関心を持っていただくことが一番大事なことだと考えている。これはセットで考えていかなければならないと認識している。

★発言者8（男性）

- ・新しいことをやろうとするときには、それに対する不安、わからないことがあって、どうしても反対意見が多く出てくるのだと思う。これを実施した場合に、当初見込んでいたものとの検証とその後の説明会をやってほしい。
- ・このシステムの導入で、新潟市全体で排気ガスの状況がどうなるのか示してもらいたい。
- ・反対意見があるなかで推し進める側としては、2020年オリンピックの来訪者のうちの何十万人かが新潟の古町に行ってみたいと言われるまちづくりの観点で進めてもらいたい。

○新潟市

- ・環境の先進的な取り組みをするため、中長期的に自動車の利用を減らす目標があるので、自動車を保有している方がこの取り組みを機にどれだけ公共交通に転換されるか、それによりCO₂削減がどれくらいになるのか、市のとして具体的な数字が見えてくる段階で示していきたい。
- ・公共交通への取り組みだけで全ての問題が改善することは難しいと考えており、まちなかにどれだけ来てもらえるか、まちなかをどれだけ魅力的なものにしていくのかは、行政だけではなく民間の事業者のみなさんと一緒に移動しやすいまちにすることで、多様な楽しみ方ができるようなまちづくりに取り組みたい。

★発言者9（男性）

- ・新潟駅前の新潟交通の看板は平成23年にできたものだと思うが、はなみずき行きのバス路線が書かれていないので、新潟市も観光案内所の看板をチェックしてもらいたいし、新潟交通も書くように要望する。

★発言者10（男性）

- ・環境の話をするなら、もっとしっかりとした答えで回答してほしい。BRTを入れたからと言って環境が良くなるわけがない。リッター1.5キロの燃費のバスを走らせて環境が良くなるのか。余ったバスは枝線で走り、バスの台数は減らない。
- ・予算のことは正直に話してほしい。第1期30億円、第2期40億円、合計70億円をかける事業だということをみなさんは知っているのか。正直に話さないと説明会にならない。
- ・この事業の責任は誰が取るのか。責任は誰がとるから進めさせてほしいというべきではないのか。

○新潟市

- ・第1期は平成27年から4台で、現行の規制の中で運行を開始し、段階を踏んで、1歩1歩検証しつつ進めたい。責任という話は、失敗したときの責任という話だと思うが、どの時点でどういう風にとらえるのかということもあ

る。今までいろいろな意見や懸念をお聞きしている。それらを検証しながらステップを上げようと考えている。

★発言者10（男性）

- ・だれが検証するのか。ステップごとに検証していくとのこと。それを皆さんにお知らせするのか。オムニバスタウンだってやりっ放し。

○新潟市

- ・具体的にどういう委員会、どういうメンバーかはこれからになるが、市職員その他、第三者が入って、数字等をあたって検証するのが普通だと思う。

★発言者10（男性）

- ・その数字。1回目と2回目の説明会、試乗会のアンケートをどう利用したか。「この説明会を理解できたか」という質問の答えを「BRT構想に賛成」が何パーセントというやり方をした。数字をうまく使い過ぎている。

○新潟市

- ・1回、2回、3回の説明会を通じて、その都度説明し、質問に答えてきた。市長はまちづくりトーク、その他区沿線コミ協の説明会をやってきた。8月の時点から、12月議会に提案したいと言ってきて、その方針通り、連節バス購入の議案を提出させてもらう。市長の提案を住民の代表である議会で、短中長期的に、高齢者のこと、若い人のこと、地域のこと、全体のこと、それらを総合的に勘案していただいた中で判断いただきたい。

○新潟市

- ・第1期は新潟駅から青山まで専用走行路を含めた完成形まで整備すると30億円、第2期で、新潟駅から鳥屋野潟南部までつなげると、想定で40億円、合計で70億円かかる。

※ 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アンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・「市民の足」としてのバスの運行は、マイカーのない人にとって不可避であり、多少の税金の投入は止むを得ないと思う。今、分からない→不安→反対の市民の姿であるが、この新システムの導入で、「便利になった、良かった」となる様頑張ってもらいたい。“魅力のある古町”の契機になる様、切に。
- ・新潟市民向けの説明会だけだったのは、納得ならん。
- ・新潟市民の理解が必要。再考すべき。2015年度は反対。
- ・連節バスは不要。東区内に住む者のメリットは何もない。30億円もかけて新バスシステムを導入する意味はない。乗り換えをする不便さ、年を取ればなおさらの事、連節バスは必要ない。負の連鎖の解消はBRTを導入しなくとも解消できる工夫を考えて欲しい。新バスシステムにはもっと時間をかけて費用対効果を良く考えて、お金をかけずに利用出来るようにしてほしい。
- ・連節バスのメンテナンスにも費用がかかると思うが何も説明がない。これからの利用者の事をどこまで考えているのか。新バスシステムを考える事と、連節バスを購入する事は、別ものと考えてほしい。
- ・新しいシステムを導入する際、100点満点なんてあり得ない。どれか、誰

かがガマンをする必要はでてくるので、より最小限になるよう努力してもらいたい。公共交通はバリアフリーと同様に採算性は2の次と思う。採算を取れるなら誰（民間）でもやっている。

- ・扱いにくい資料が多い。特に文字だけ、分かりづらい。今、バス乗らない人が利便性とか採算性とか言うな。
- ・現状バス利用は、月1～2回程度なので、カードを利用する必要はなく、現金で対応しているので、カードしか利用出来ないのでは不便である。中心地のみでのメリットであり、東区地区ではデメリットである。住民アンケートを実施してはどうか（市民の意向を把握する為にも）。※時期尚早。
- ・一日も早く実現させてほしい。
- ・問題山積。じっくりと審議していく必要あり。大きな事業なりにみなさん（市民）がYesと納得できるような動きをしていただきたい。まだ不明な点が多々ある状況を認識すべき段階と思う。
- ・東区にはメリットがない。バスだけでなく、市の全体像の中で交通は考えてほしいが、その姿が見えないので反対者が多い。町づくりを考えて欲しい。
- ・住民投票して決めよ。
- ・計画予定通り推進すべきである。計画通りの利便性を上げ、他にはないサービス向上に勢力して欲しい。先般の試乗バスに手荷物台が無かったが必要ではないか。11/16試乗したが問題なしと思う。
- ・石山、大形、木戸地域からの新潟空港へのバス路線を作ってもらいたい。空港が東区にあるのに、中央区経由でしか行けない不便。
- ・東区の路線は将来、区役所近くに結節点をもうけ、ここより山ノ下、大形、石山、中央区、北区、松浜、江南区等へ行ける様にすべきと思う。
- ・バス路線の再編成は賛成。連節バスは不要。
- ・ひとり暮らしの多いお年寄りには古町、本町での買物を楽しみにしている。「大きいバスいらねて」「乗り換えしてバス代高こうなれば町こらねて」「もっと別なところに税金使ってほしい」「新潟交通ばっか応援して市長どういんだろ」「金使いあらい市長だ」など多くの反対意見ばかり。「白紙にしてもらいたい」と大勢の方がそう思っている。農業県でガマン強く、つつましい県民性にまったく合わない。高いバスとそれに伴う工事費、人件費は市の大きな出費。今までどおりで結構。郊外の困っているところは小さいバスを走らせて。今でも空（から）バスが一杯走っている。17日試乗会に参加したが、ステップなどなれないせいか、怖く感じた。朝、駅からの混雑はほんの一瞬。連節バスでなくても大丈夫と思う。
- ・石山地区～区役所路線については、既存路線の牡丹山、竹尾線を延長して運行してはどうか（越後石山～東新潟駅などを）。再考をお願いしたい。地域の利便性を重視して。高齢者の要望など（生活の足として）に配慮してほしい。
- ・高齢者が自家用車を使うのは、基本的にバスの便の有無でなく買い物をした品物の運搬ができないからであり、バスが大型であろうが現在のバスの大きさであろうが全く問題でないと思う。BRTを確実に採用するという考えで、すべてを進めているように見えるが、5～10年経過すると失敗だったことを思われると思う。現在の新潟市の万代から西のつまり新潟島が過疎地にな

ってしまったのは、前任の新潟県新潟市の指導者の大きな失態だと思う。つまり新潟島に市役所又は県庁のどちらかを置いた都市計画を実施すればよかったと思う。新潟大学のキャンパスが西地区に行ったのは正しかったと思うが、市役所や県庁のどちらかを置くべきだったと思う。

- ・もっとサービスを充実してほしい。
- ・多額の投資を伴うので成功を祈る。
- ・連節バス運行道路、交差点の特に旧電車通りから白山駅への左折、出てくる時の左折は非常に不安のある所。反対車線へ大きくはみ出さねば左折不可と思われるが、どうか。何故、9月の走行実験で検証されていないのか。雪対策、北欧でも走ってOKというが、道路は広く、新潟の道路事情が、全く違うことを認識して説明すべき。
- ・11月11日の市長トーク、その前回のこのトークでのBRTの説明について疑問をもっていたが、今回参加して、とてもよい資料をいただいた。ありがとう。

以上