

第3回 新潟市新バスシステム事業評価委員会 議事要旨

■日時:平成 28 年 1 月 22 日 (金) 10:00～

■場所:新潟市役所 本館 6 階 第 4 委員会室

■出席者(敬称略)

委員

谷口守 (筑波大学教授)、鈴木文彦 (交通ジャーナリスト)、近野茂 (公認会計士)、遠藤修司 (新潟商工会議所専務理事)、井川聡 (新潟青年会議所副理事長)、豊岡克 (新潟市区自治協議会会長会議座長)、菊野麻子 (NPO 法人 WWA 副理事長)

オブザーバー

瀬井威公 (国土交通省北陸信越運輸局交通政策部長)、太田峰誉 (国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所調査課長)、伴孝之 (新潟県警察本部交通規制課長)

■議事概要

評価指標と運行状況の確認について

- 実車走行キロを費用換算する場合には、燃料費などの物価変動を考慮することも検討してもらいたい。
- バスの正着性は、道路形状によっても左右されるため、その点も考慮して評価する必要がある。
- 1 便当たりの利用者数を見ると、新潟市は大都市圏を除く都市の中でもバス利用者数が多い。また、おおよそ 1 便当たり 30 人を超えると立って乗車する可能性が高い。萬代橋ラインは、1 便当たり 40 人を超えており、それだけ輸送力を必要とされ、期待されているということの表れ。
- 1 便当たりの利用者数の数字が他都市と比較して多いことについて、マスコミを通じて新潟のいいところとして発信していくべき。
- (IC カード利用率が 70%を超えているということで) IC カード利用者が 60%を超えると、IC カードの利用データが信頼性の高いデータとなり、データに基づいた OD、利用形態、ルートの把握等の分析が可能となる。
→事務局:IC カード「りゅうと」は現在 14 万枚発行しており、新バスシステム導入前の利用率 58.3% に対し、導入後は 67.4%まで伸びている。スイカ等他の IC カードも含めると 70%を超えていると考えられる。
- 指標として追加された「新潟市民 1 日当たりの平均歩数」について、これまでの研究は公共交通利用者にターゲットを絞って行われており、自動車利用者も含めた市民一人当たりの場合、効果が薄まってしまい、ほとんど生じないことが予想される。この場合、交通手段転換をされた人のみに特定して行わないと効果が出ない。評価指標については、各委員への確認方法も含め委員長と相談する。

春ダイヤの改正について

- 新潟日報の記事によると、萬代橋ラインの利用者数が、11月は10月より5万人も減ったとのことであるが、要因を精査して、春ダイヤに反映してほしい。
→事務局：月日数、平日と休日の日数なども影響しており、単純に利用者数が減少したとは言えない。例年でも11月の利用者数は10月より少ない。一方で、快速便を本町に停車させるなど、利用者増に向けた可能な対策は実施していく。
- （春ダイヤからの導入予定の）日中のダイレクト便はまずは実験という形でやってはどうか。利用されない場合、全体の効率性が低下し、サービス低下に繋がる。要望があれば何でもやるのではなく、利用されなければ止めることを市民に予め示していくことも重要と考える。実際に使ってもらうことを前提としなければ続かない。
- 鉄道とBRTの乗換地点として白山駅の活用が重要であると考えている。西区の多くの住民は10分も歩けば鉄道もバスも使える。ダイレクト便を増やさなくても、鉄道とBRTの組み合わせをPRするなど、より良い運用を考えてはどうか。

その他の意見

- BRT路線を走っている一般バス車両は、他の路線の車両と変わらないため、市民からBRTとしてイメージされていない。トータルデザインとして連節バスと同じ朱色のイメージカラーにするだけで路線としてのイメージアップが期待される。運行車両の調整などでBRT車両を一般路線で使えば利用者はお得感を感じる。一般路線と同じ車両がBRTとして走っている限り市民意識は薄いままで、萬代橋ラインのブランド価値を下げている。

以上