

## 8. 「新潟市新バスシステム事業の改善に向けた意見書」についての協議会の考え方

～ 持続可能な公共交通体系の構築に向けて ～

## 1. 運行全般に関することについて

番号	委員からの意見	時期	協議会の考え
①	新潟市と新潟交通株式会社は、連携を密にして事業に取り組んで欲しい。	—	バス利用者の皆さまからのご意見やご要望、新バスシステム事業評価委員会からの評価や提言を、新潟市と新潟交通株式会社でしっかりと受け止め共有しながら、ダイヤ改正やさらなるサービス向上策の実施に向けて、定期的に打ち合わせの場を設けるなど、連携を密にして取り組んでいきます。
②	評価委員会はデータを論拠に議論をすることから、有意義な議論・評価ができるよう、運行データなどの迅速な提出を求める。	—	事業の検証においては、短期的なデータで判断できるものと、長期的なデータを元に分析するものがあると捉えています。評価委員会の意見を踏まえ可能な限りすみやかに提示できるよう改善を検討していきます。
③	現状の課題の多くは、BRT がきちんと機能すれば解決できる事象が多いため、専用走行路導入による定時性の確保や、輸送力確保のための連節バス追加導入を検討することも必要。	平成 28 年度～	幹線と支線による新バスシステムについては、幹線である BRT の機能の確保さらに拡充が必要であることは認識しています。 まずは、BRT のダイヤについて、発着時刻や乗降数のデータを検証しながら、定時性向上とゆとりある乗り換え時間の確保が重要と考え、12 月 16 日にダイヤ改正を行ったところです。 今後、機能拡充を図るため、平成 28 年度に専用走行路の導入を目指した社会実験に向けて、関係機関と連携して実施していくとともに、青山結節点や新潟駅前のさらなる整備も検討していきます。 連節バスについては、開業後の運行実態を評価するとともに、追加導入による効果を検証したうえで、平成 29 年度以降の購入に向けた具体的な検討を進めます。
④	BRT に対するイメージが弱い。短期的には走行する一般バスの BRT パネルを大きくするなどの対策をとることが望ましい。(BRT=連節バスと誤解している市民が多い) 長期的に可能なら、走行するバスを固定化し、ラッピングを行うなどして BRT イメージを強調することが望ましい。	中長期	BRT 一般バスは、複数の車種で運行しているため、車種ごとに取り付けられるパネルの最大サイズには違いがあります。現在 BRT パネルは、わかりやすさのために共通のサイズとしていますが、現在のサイズがどの車種にも取り付け可能な最大サイズとなっています。 そのため、BRT パネルのサイズ変更のみに限らず、各種広報でロゴを積極的に展開するなどして、BRT に対するイメージを強化していきます。 長期的には、連節バスの追加導入とあわせて、走行する一般バスの固定化が可能となった場合、専用ラッピングについても検討するべきと考えています。
⑤	もっと多くの人に利用してもらうために、利便性などを広報すること。新規路線についても同様。 現在の路線図は地域ごとに分けられているが、都心接続をイメージさせるため、各地域と BRT を同一図とすると効果的。	平成 28 年度	配布物やホームページなどで、のりば案内図や時刻表を広報していますが、ダイヤ改正などの機会を捉え、利便性の向上について分かりやすくポイントを整理し、PR していきます。 運賃サービスである「まち割 60」については、詳しく記載したチラシの作成を予定しており、新バスシステム開始前と変わらない運賃でバス利用が可能であることなどを広報していきます。 また、今後予定する専用走行路設置の社会実験や、連節バスを活用したイベントなどあらゆる機会をとらえて、これからも新バスシステムの PR を行っていきます。

## 2. ダイヤ改正や施設などに関することについて

番号	委員からの意見	時期	考え方
①	ゆとりを持ったダイヤ設定とし、確実な運行を定着させること。そのうえで徐々に見直し、効率化・速達性の向上を目指すことが望ましい。	平成 27 年 12 月～	12 月 16 日に、萬代橋ラインの定時性向上および乗換えに余裕を持たせることを企図したダイヤ改正を行いました。改正以降、萬代橋ラインについては、積雪時においてもほぼ定刻運行が出来ており、夜間の青山での乗換えにおいて、萬代橋ラインが若干遅れても、郊外線への乗り継ぎにも支障がなくなるなど、改正前から大幅に改善できたものと考えています。 今後もより利用しやすいバスを目指して、ダイヤや待合い環境の改善など、様々な点について工夫していきたいと考えています。
②	BRT への乗継について、特に青山においては青山が始発となる便がほとんどであるため、乗継に安心感を出すためにも、バスベイに常にバスが待機していただけるようなダイヤ構成にするという。運行側が乗り継ぎを意識していない節が見受けられる。乗り継ぎ先（郊外線）が到着の遅れる BRT を待つなどの配慮が必要。	平成 27 年 12 月～	冬期間は極力早く停留所に着けるようバス乗務員向けに通達して運用することとしています。まずはダイヤにゆとりをもたせた運用により、早めの始発停留所の到着と定刻発車を行っていきます。 バス情報案内システムを活用した連絡便（乗務員）への接近情報の提供について、検討を進めていきます。 また、新潟駅前や青山の結節点においては、ゆとりをもったバス運行が可能となるよう、本整備も視野に入れながら検討を進めていきます。
③	中心市街地への集客について、春ダイヤ改正に合わせた前向きな対策が必要ではないか。	平成 28 年 3 月予定	3 月ダイヤ改正において、快速便（連節バス）の停車バス停を「本町」を追加することが可能か検討中です。 また、日中の通院や買い物による高齢者や土休日の学生からのご意見を踏まえ、現在朝夕の運行となっているダイレクト便路線について、平日昼間、土休日にも設定可能か検討中です。
④	特に朝夕の利用者が多い主要なバス停において、乗降時間の短縮を図ることが必要。	順次	まずは、ダイヤ等の工夫に加え、乗降時間の短縮には IC カードを利用して頂くことが効果的と考えていますので、IC カードの更なる普及に向け、広報や利便性の強化に努めていくとともに、短縮化につながるような乗降方法について、検討を進めていきます。
⑤	青山などの乗換拠点の環境改善（特に風雨対策）が望まれる。	平成 28 年度	青山結節点においては、本年 1 月 8 日より、冬季限定ではありますが、エアコンやベンチを有する待合所を設置し、風雪に対する対策を強化しました。利用状況等を確認しながら、継続運用の必要性を検討していきます。 また今後、周辺の土地利用の動向なども踏まえ、青山結節点の本格整備に向けた検討を進めていきます。 市役所ターミナルにおいても、待合所の扉や庇の機能向上など、風雨に対応した環境改善に取り組んでいきます。
⑥	バス停によって取扱情報の格差があるため改善が必要と感じる。	平成 27 年 9 月～	バス停ごとの情報案内設備や内容については、利用者数や乗り入れる路線の数などを考慮し決定してきました。利用者にとって分かりやすい情報の提供に今後も努めていきますが、すでに運用されている携帯電話やスマートフォン向けの乗り換え情報サイトを PR するなどの取組みを進めていきます。

## 3. 開業直後のトラブルに関することについて

番号	委員からの意見	時期	考え方
①	運賃収受のトラブルは重大ミス。よく検証し、記録に残すこと。	平成 27 年 10 月	開業後の一連のトラブルについては、遅延、事故等も含め、10 月 23 日に北陸信越運輸局に報告書を提出しました。報告書では、これまで以上に複数人でのチェック体制およびデータの確認の強化・徹底を図り、再発防止に努めていきます。
②	この度の連節バスの事故については、連節バスに起因する事故ではないため、誤解の無いように周知等をする事が必要。	—	事故の事実関係を整理し、国に報告をしていますが、誤解に基づく問い合わせ等を受けた場合には、それを解くよう適切な説明に尽くしていきます。