

評価委員会委員と運営協議会との意見交換会

議事要旨

■日時：平成30年11月1日（木） 13：30～15：30

■場所：新潟市役所 分館6階 1-602会議室

■出席者（敬称略）

評価委員会 委員

谷口 守（筑波大学 教授）

大串 葉子（椋山女学園大学現代マネジメント学部 教授）

鈴木 文彦（交通ジャーナリスト）

近野 茂（公認会計士）

佐藤 俊輔（一般社団法人新潟青年会議所 副理事長）

岩脇 正之（新潟市区自治協議会会長会議 座長）

評価委員会 オブザーバー

小椋 康裕（国土交通省北陸信越運輸局交通政策部 部長）

平出 宏征（国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課 係長：代理出席）

真島 豊（新潟県警察本部交通部交通規制課 課長）

評価委員会 事務局

新潟市

運営協議会

新潟市

新潟交通株式会社

(1) 新バスシステム事業について

●地方都市の多くがバス路線の減便・廃止という課題への解決策が見通せていない現状において、乗り換えは伴うものの、バスの増便などのサービス向上を図り、利用者数が下げ止まっている現状から、持続可能なバス交通の確保にむけ、土台が出来上がりつつあるものと捉えている。

BRT・新バスシステムは持続可能な公共交通体系の構築に向けた重要且つ具体的な手法として取り組みを位置付けており、今後も基幹公共交通軸の形成に向け取り組んでいきたいと考えている。 【新潟市】

●従来のバス事業では減少する利用状況に応じて、減便や廃止を行い縮小均衡で事業継続を図ってきたが、新バスシステムでは、ゾーンバスシステムを用いて生じた余力を利用者の増加に向けた新規路線の開設や運行本数の増便を実施した。

また、乗り換えが必要にはなったが、路線を短くし幹線、支線、フィーダー線と、路線としての役割を明確化したことがポイントであったと捉えている。 【新潟交通】

●少子高齢社会や人口減少が進んでいる社会情勢も踏まえたなかで、現在のバス利用者だけでなく、将来にわたって交通体系がいかに維持できるかという視点を常にもって、将来のバス利用者も考え事業計画をしている。 【新潟交通】

●BRT について市民にもっと周知できたのではないかと。BRT イコール連節バスとなっている。本来、持続可能な公共交通体系の構築ということで路線の再編を行ったはず。もっと初期の目的を達成するために、将来のことを含めた理解といったところを PR 活動や啓蒙活動において取り組むべきだと思う。 【評価委員】

●一番の問題は乗り換え。システムとしては非常に良く出来ているが、もっと乗り換え抵抗を軽減する工夫をしてもらいたい。 【評価委員】

●市民が分かってくれていないことが一番の問題。新潟市は日本海側でも最大の都市で、格の高い都市であると思っているので、もう一步踏み出して、これに相応しい公共交通のサービスレベルについて新潟市も新潟交通も市民も、もっと考えてもらいたい。

【評価委員】

●専門家や他都市、他の交通事業者からみた客観的な評価としては、交通のシステムとして非常に良く出来ている。他都市、事業者でも同じようなことを考えているが、なかなか実現できていない。そのなかで、実現できたことは非常に良かったと思っている。そして、このシステムがネットワークの中で機能してきていると思っている。BRT・新バスシステムについては専門家の人ほど評価が高い。

課題があるとすれば、市民に浸透していないことが問題である。やはり BRT が目立っていない。そのことから BRT イコール連節バスという印象を持っている方も多いと思う。

今後としては、新潟市全体を見渡した時に基幹バスとしてどこを整備していくのか確立していくことが必要。 【評価委員】

●新潟市の立地適正化計画や8区の中心を守りつつ中心部の雇用を確保していくといった課題に対し、そこを踏まえての交通計画であることを強く打ち出すべき。そういった全体の交通体系を表現していく必要がある。 【評価委員】

●利用者数が増加に転じたことについては、新バスシステムの効果だけではなく、様々な要因があると考えます。中でも交通手段として選択してもらえるよう時間通りに走る取り組み、定時性率の向上に努めていることなどが利用者増加の下支えに繋がっていると考えています。 【新潟交通】

(2) これまでの振り返りと現状

●ダイレクト便増便に伴う運行効率への影響について、ゾーンバスシステムとダイレクト便の運行は相反するものとなっている。ただ、開業時は運行形態が大きく変わりすぎ、抵抗感もあり、現在は利用者からの声を反映させて、暫定的にダイレクト便を増やしている。 【新潟交通】

●運行事業者として実施してきた取り組みやサービスについては、

- ・かぼちゃ電車のラッピングを施したバスの導入
- ・ハピネスチケットやぶらバス乗車券など市内の一日乗車券の実施
- ・萬代橋ラインでの無料の貸し出し傘のサービス
- ・バス部門公式サイト（Twitter）をスタート
- ・夏休みに小学生を対象にしたスタンプラリーの実施
- ・小学生向けのバスマナーのリーフレット作成 など。 【新潟交通】

●昔のように直通便でも利用者が増えれば問題ないが、利用者の要望によってダイレクト便が日中に増えることは本来の姿ではないと思っている。今後は、ダイレクト便の運行に際して、「これだけ皆さんが乗っていればそのままダイレクト便として維持できる。この人数に達しなければ、乗り換え便に戻す。」など整理していくべきだと思う。 【評価委員】

●これまでのバス輸送はもともと乗り換えを前提に路線構築がされていないため、乗り換え抵抗感をいかに軽減できるか考えていく必要を感じている。その為にも、乗り換え拠点である青山はまだ暫定整備であり、乗り換えがスタンダードとなるような本格整備が必要と考えている。 【新潟交通】

●乗り換えについては、魅力的な乗り換え場所があって、そこで時間を費やすことができれば、乗り換え抵抗が少なくなる可能性が高い。いろいろな工夫で改善ができるのではないのか。 【評価委員】

(3) 今後について

●これから人口が減少していくなかで、今の路線を維持していくのは非常に難しい。そのなかで、ゾーンバスシステムで行った路線としての役割といった部分をもう少し広い意味で、タクシーなど別モードも含めた役割分担をしていかないと、人口が減少していくなかでネットワークを維持していくのは不可能だと思っている。 【新潟交通】

●課題である乗務員不足については、現在、乗務員は常に募集している状況であり、それだけ不足している。さらに、今後、働き方改革のなかでバス乗務員の労働体系も見直していかなければいけない情勢も想定すると、更なる乗務員不足が予想される。また、その解決策として話にあがる自動運転については、導入までかなりの時間を要するものと思っており、現状では根本的な解決策はない状況。

持続可能な交通体系を維持していくためにも、路線の役割分担に合わせて、新潟市の都市機能の集約や居住地誘導など、まちなかに人が集まるような施策を打ち出していだかないと厳しいと思っている。 【新潟交通】

●BRTの一般バスについて、実際に走っているバスがBRTなのかどうかはわかりにくい面がある。基幹交通としてBRT路線を位置付けている以上、見てすぐにわかる必要があると思う。BRT一般バスが識別性の低い状態であるのは好ましい状態ではないと思っており、現状のBRTロゴはフロントから識別は出来るが、バス全体を見たときに、もっと朱色のBRT車両だと分かる工夫が必要ではないか。 【評価委員】

●クロスセクターベネフィットという評価手法があるのでそういった観点で評価する部分もあればと思っている。 【評価委員】

●今後、新しい施策などをやっていただきたいなかで、制度を変えていく部分も必要となる。オブザーバーの方にもご協力いただいて取り組んでほしい。 【評価委員】

以上