

第7回 新潟市新バスシステム事業評価委員会 議事要旨

■日時：令和元年12月17日（火） 13：30～15：30

■場所：新潟市役所 本館3階 対策室1

■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）

早福 弘（新潟商工会議所 専務理事）

河端 浩通（一般社団法人新潟青年会議所 専務理事）

小田 信雄（新潟市区自治協議会会長会議 座長）

菊野 麻子（NPO 法人ワーキングウイメンズアソシエーション 副理事長）

横尾 文子（NPO 法人まちづくり学校 副代表理事）

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）

吉澤 覚（国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課 課長）

桜井 智晃（新潟県警察本部交通部交通規制課 企画管理補佐：代理出席）

■議事要旨

【委員】

○公表する資料はどれか。また、今回の評価と「新バスシステム・BRTの総括」との関係性は。

【事務局】

○資料3(事業評価書)が中心だが、非公開部分以外の会議資料については公表予定。

「新バスシステム・BRTの総括」は、前回の評価委員会での中間評価と今年度実施したバス利用者アンケート調査の結果を基に、新潟市としての今後の方針を整理したものであるため、今回の評価委員会とは切り離して考えてほしい。

【委員】

○開業4年目に、特に南新潟方面の利用者が減少した理由は何か。

【事務局】

○例えば、味方線は平行している区間の別路線の利用者数が増加しているため、そちらに利用者が流れている可能性や、市民病院線は新潟市民病院で紹介状の無い外来受付をしなくなったことが可能性として考えられるが、細かな分析までは至っていない。

【委員】

○目安箱に寄せられた意見について、「その他」の項目があり回答割合が増加しているが、これはどのような内容が増えているのか。

【事務局】

○その他については、既存の項目に含みにくいような改善要望や意見などであり、近年このような意見が増えている。

【委員】

○病院は発生集中交通量が多いため、バスの利用者数にかなり影響があると思われる。また、新潟駅の高架化によって交通広場が整備されることにより、南新潟方面の利便性が向上すると考えられるため、このようなことも含めて検討していく必要がある。

【委員】

○地域の声として、新バスシステムに対する不満の声があるのは主に、西新潟方面、信濃川沿いの地域、阿賀野川から東側の地域。しかし、利用者数が減少している南新潟方面の秋葉区や江南区からは不満の声は聞こえてこない。要因としては、新潟市民病院が外来受付を制約したことと同時に、JR 信越本線のダイヤが変わってきていることや新駅新設の動きがあることが考えられる。

○乗り換えについては、市民は乗り換えがなぜ不便だと考えているかといった視点での検討も必要ではないか。例えば、新潟市は他の大都市のように乗り換えが当たり前という認識・文化がないことも要因として考えられ、このような詳細な分析をするべきではないか。

○高齢者の数や免許の返納者の数は増加しているものの、バスの利用者は増加していない。ICカード「りゅーと」の普及も、郊外部では進んでいない。このような状況についてどのように考えているか。

【事務局】

○平成 28 年度に交通特性調査を実施したが、バスの利用者は約 3%で、マイカーの利用者は約 70%。平成 23 年度の調査結果と比較すると、バスとマイカーは共に微増、自転車が増加。これが高齢化による影響だと考えられる。現在、バス利用者の年齢階層の把握までは現状では至っていないが、今後、さらなる分析が必要と考えられる。

【委員】

○次の交通動態調査では、これまでの傾向よりも大幅に変わり、公共交通分担率が向上するのではないかと考える一方、高齢化が進んでいる状況での、公共交通の対応が遅れているように感じる。

【事務局】

○公共交通の分担率は今後増加すると予想しているが、人口減少により利用者数としては減少してしまう可能性があるため、楽観視はできないと考えている。

【委員】

○これまで利用者数が減少しているような状況から新バスシステムを導入したことによって、持ち直すことができていると認識している。

○他の政令指定都市では、行きたいところへ乗り換えせずにダイレクトに行くことは考えないものだが、新潟市にはこのような文化がないため、今後丁寧に説明していく必要がある。

【委員】

○乗り換えについて、アンケート調査で半数程度が乗り換えに抵抗があることを示しているが、もっと丁寧にみていく必要がある。乗り換えは無い方が良いのは当然だが、現実的にはバス交通を維持する

ために必要となる。そのため、乗り換えがどうあっても嫌なのか、それとも乗り換えのほうが便利になれば乗り換えをしてもいいのかなどを分析する必要があると考えている。

○また、これまで乗り換え抵抗を軽減するための対策を実施してきているが、その対策の何が足りていなかったかを整理し、今後の取り組みにつなげていく必要がある。

【委員】

○青山交通結節点について、これまでかなり改善を進めてきていると思うが、同じような意見があるため、まだ何かが不足していると考えられる。

【事務局】

○冬の待合環境が良くないとの意見の対応として、待合室を供用したが、対策としてはまだ不足していると認識している。今後バス待ち環境の改善のため、防風壁の整備や屋根の形状の改良などを検討している。

【委員】

○バス待ち環境について、バス停の待合環境をよくするために、地域住民や小中学生と協力した取り組みはしているか。

【事務局】

○そのような取り組みは実施していない。今後の検討の材料とさせて頂きたい。市役所ターミナルでは、障がい者アートということで掲示している。バス待ちの時間が退屈になってしまうことは認識しており、この時間を有効に使って頂けるような取り組みを今後検討したい。

【委員】

○人口減少が進んでいる状況で、地域のことに関するアンケート調査を実施した際に、中学生などに困っていることはなにかと聞くと「移動」という項目が上がるものの、そこまで高い数値ではない。一方で、買い物に困っているという意見が多く、このような利用目的に合ったバス路線になっているかにも注視する必要がある。

【委員】

○バス待ち環境の事例として、福岡の堀川バスでは、バス停の地元の小学生がいろいろな作品を掲示しているような例がある。また、民間会社の協力で、バス停を整備するような事例もあるため、沿線の色々な組織と協力するようなことも検討していただきたい。

【委員】

○鳥取県の倉吉市の事例では、バス停の前に銀行が立地しており、敷地内の駐車場 2 台分をバスの待合所とした例がある。色々な組織と話をすれば、このようにバス利用者を大切にしてくれる可能性もあるのではないかと考えている。

【委員】

○事業評価書について、それぞれの指標では高評価となっているが、路線別の利用状況の図を見ると、地域によって格差があるように見える。今回の評価結果は、どちらを見て判断すればよいか。

【事務局】

○バス路線の維持が重要であることを踏まえて、路線毎よりは全体をみて4年間を評価して頂きたい。ただし、利用者数が減っている路線をそのままにしておけば、いずれは減便・廃止されてしまうため、その対策なども含めて議論する必要があると考えている。

【委員】

○BRTの速達性の取り組みについては、課題や改善策をもっと具体化させる必要があるのではないかと。

【事務局】

○BRTの速達性について、対策として専用走行路が考えられる。しかし、設置に向けて課題をすぐに解決できる状態ではなく、まずは何ができるか検討を進めている状況。また、連節バスでは、信用降車を導入することで、後ろの扉からも降りられるようにすることができれば、速達性を向上させられる可能性はあるが、この点についても事業者と協議が必要であり、現時点での具体化は難しい。

【委員】

○この点については、新潟市だけの問題だけではなく、オブザーバーの皆様へもお願いしたい。
○ドバイの例だとLRT線路の工事を9月に実施しており、11月には開業予定となっていた。海外ではこのようなペースで取り組みを進めている。専用走行路や少しでも良いのでできることを協力して進めていくべきだと考えている。

【委員】

○年間走行キロの指標について、開業4年間で学生は5,000人近く減り、これらの子供たちが、200日公共交通を利用していたものと仮定したとき、利用者数は、10万人減少する。このように毎日公共交通を利用する層が減ると数値に大きな影響が出てしまう。また、南新潟方面の私立高校では、郊外部は大半がスクールバスを利用して通学しているような状況で、これは、路線バスだけではなく住民バス・区バスにも影響する可能性がある。今後は、年間走行キロ数だけの判断だけではなく利用目的に応じた路線を確保できているかなどを評価する必要があるのではないかと。

【事務局】

○高齢者の増加はバス利用者が増える要素となるものの、利用者の大部分を占める生産年齢、学生が減っていくことによって、総利用者数は減少してしまう。新バスシステムの取り組みだけでは、いずれ頭打ちになり限界が来ることを認識している。これを踏まえ、ターゲットとなる利用者を意識しながら様々な交通施策を実施していく必要があると考えている。

【委員】

○年間走行キロ数を指標とする例は、少ないと思うが全国的にはどのような状況か。

【委員】

○他の自治体にはないような特徴的な指標だと思われる。利用状況が悪くなって路線の撤退することに伴う悪循環を止めるためには有効な指標だと考えられるが、この走行キロ数の内訳については精査する必要があると考えられる。

【委員】

○バスの運行本数が年々若干減少しているようだが、ドライバー不足の状況など新潟交通からの意見は何か聞いているか。

【事務局】

○新潟交通も、全国的な例に漏れず、ドライバーの確保については、数年先はさらに厳しい状況が見込まれると聞いている。

以上