

第 1 回中央区地域公共交通検討会議 会議要旨

日時	平成 25 年 8 月 8 日 (木) 午後 2 時～午後 4 時 15 分	会場	市役所本館 5 階全員協議会室
説明	<p>○都市交通政策課及び中央区地域課から、この会議の位置付けや進め方などについて説明</p> <p>○中央区地域課から区内の公共交通の現状と課題について説明</p> <p>○新交通推進課から BRT 当初導入時点の BRT 運行計画について説明</p> <p>○新潟交通から BRT 当初導入時点のバス路線再編計画について説明</p>		
意見・ 質疑等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央区のことだけ考えていいのか。新潟市全体を考えなければならないのでは。 ・ 現行のバスを活用して良い方法を考えた方がいいのではないか。 ・ 段階的なバス路線の再編ということだが、各路線の採算性はあるのか。今回の路線再編で今後 10 年路線を維持できるのか。 ・ 新バスシステムを本当にやるべきかどうかの議論をもっとするべき。 ・ 自家用車を減らして公共交通に乗り換えようということだが、目標として自家用車からの転換をどのくらい見込んでいるのか。 ・ 万代、長嶺、沼垂の地域では古町方面に向かう場合、沼垂四ツ角や万代町等の路線と沼垂白山や蒲原町の路線になるが、この案では直接古町方面に行けず新潟駅まで戻って乗り換えなければならない、不便になる。 ・ 月曜日から金曜日まで 5 日間、メディアシップの 20 階から朝 7 時半から 9 時くらいまでバスの走行状況を確認した。ラッシュ時にも関わらず渋滞は全くなかった。念のために万代橋たもとの交番にも確認したが渋滞にはなっていないということであった。国土交通省の予算は渋滞を解消するための新交通システムに対して補助するものであり、厳密に言うと今回の計画については補助対象にならないのでは。 ・ 信号機や横断歩道のある物理的な状況から、LRT や BRT の高速システムの機能を発揮できないのでは。 ・ 現在赤字になっている路線は、もっと赤字になるのでは。 ・ 乗り換えが必要となる場合、運賃が高くないように考慮してほしい。 ・ 車椅子を使っている人、杖をついている高齢者にとって乗り換えは大変。 ・ 専用路線になった時の交通規制など、どうなるのか。 ・ 賛否は別にして、説明会に理解を頂けたかというアンケートを取ったところ 70% 位の方が理解したとの報道があるが、理解ができたイコール OK という、都合のいい解釈だけはしていただきたくない。 ・ BRT の青山の乗り換えは、乗り換えるための移動距離が数百メートルあると聞いているがどのくらいなのか。 ・ 白山駅前入口は曲がり角が鋭角になっているが、土地を買うなどの考えはあるのか。 ・ 新潟駅はバスが入りすぎてパンクすると思うので駐車場を例えば地下に持っているかどうか。 ・ 電車通りは通勤通学の歩行者がたくさんいるが、ガードレールを設置するなどの安全対策の計画はあるのか。 ・ 礎町の BRT 駅について、案 2 で礎町に BRT 駅を作れない理由は。 ・ 通常のバスと連節バスを比べた場合に降雪に対する安全面でどれだけ違うのか。 ・ 専用走行路について中央区警察署の見解は。 ・ 8 月から東京行の高速バスが運行を若干変えてきている。五月雨式にこのようなも 		

	<p>のを変えてきて気がついたときには、高速をご利用の方は新潟駅まで来て下さいよという事にならないかという心配を持っている。これらが BRT の形でどうなっていくのか明確にしていきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 岐阜では 7 千万くらいで車両を買ったというが、なぜ価格が違うのか。また、検証試験の実施主体と第一期暫定期の事業費内訳を教えてください。
意見・質疑等に対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまで周辺部を中心に路線の減便・廃止が進み、利用者が減少し、またサービスが低下するといった状況が続いていたが、まずはこれを食い止めて現在のバス路線を維持するとともに BRT 導入とバス路線再編により乗客を増やしていくというのが新バスシステムの計画である。 ・ 各区の生活交通については区バスや住民バスをうまく連携させていく。それについては新潟交通にコーディネートして頂くということを決めたこととしている。 ・ 地元の方々に乗っていただかなければいけないし、それに対応するのが行政及び交通事業者と考えているのでご理解を頂きたい。 ・ 少なくとも 5 年間の協定の中では今回ご説明させていただいた形で継続していきたいと考えている。 ・ メディアシップの上からご覧になって、万代橋上については、信号や交差点、止まる車もなく、渋滞なくスムーズに流れているという状況ということだが、万代シテイの前、旧大和の前などでは団子運転が確認できている。 ・ LRT、BRT は物理的に交差点を通らなければならない、信号で必ず止まるといった状況はあるが、大量輸送、いかに効率的に輸送するかといった観点で、導入を進めている都市が多く出てきている。BRT は幅広いシステムの捉え方になっているので、それらを段階的に組み合わせ強化できるところが特徴であり、私どもも出来るところから段階的に進めていきたいと考えている。 ・ 平成 27 年度の段階では既存のバスレーンなどを活用して運行を開始し、その後段階的に専用走行路の設置を目指す。まず先行的に幅員が一番広い東大通りで整備しながら検証し、万代、古町への設置を目指していく。 ・ 新潟市では平成 23 年度バス交通の分担率が 2.8%となっている。今回のバス路線再編により、バスの公共交通分担率約 5%を目指したい。 ・ 旧 7 号線、牡丹山線等から来るバスは一部の便を除き、基本的には駅前通りまたは新潟駅で乗り換えとなり古町への直接アクセスが難しくなるが、運行本数、女池の辺りの空白地帯へのバスを増やすためには、乗り換えをしていただくというご理解が必要になってくる。 ・ 乗り換えのポイントについては、出来るだけ距離を短くすることで、歩きにくい方にも出来る限りの配慮をしていきたい。 ・ 青山での乗り換えの距離は長くても数十メートル単位としていきたい。 ・ 白山駅前入口については拡幅工事を予定している。 ・ 新潟駅に入ってくるバスを集約し、パンクしない形での計画を作っていく。新潟駅の万代広場については連続立体交差事業で鉄道の高架化が終わると、広場全体を拡幅し、高架下が南北につながる公共交通の空間を作っていく計画になっている。 ・ 電車通りについては、地元のコミュニティ協議会で電車通りの舗装方法や歩行者空間をどのようにするかといった勉強会を重ねてきている。連携を図って、安全な空間を確保していきたい。 ・ 礎町の古町に向かうバスベイは基本的にバス 1 台が止まれる程度のスペースになっている。また、BRT 路線だけで新潟駅から市役所間のお客様をすべて運ぶことは不可能であることから、西小針や有明、鳥屋野、西循環線といったバスで補完する必要がある。一方、BRT 路線は礎町に止まるが、補完する路線が止まらないと

	<p>なると、お客様に分かりにくく、全ての路線を止めてしまうと今度はパンクしてしまうためBRT 駅を設置できないという判断に至った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国内外における降雪時の状況を確認したところ、ABS をつけたり、車両の屈折点に過度に負荷がかからないようにコンピュータで制御してコントロールするというようなシステムがあったりと、対応はとれる状況である。 一般のノンステップバスと同じような感覚で走ることになるが、雪があまり積もりすぎるとお腹を擦るというような状況が出てくると思うので除雪等をしっかりとしていきたい。 ・ 基本的にどこの部分を専用走行路にするとか、そういった具体的なことはまだ聞こえていないため、現段階では説明できない。現行で言うとジャスコの青山から第一高校の前あたりがバス専用レーンとなっているが、ああいった状態になれば、バスはバスレーンを走る、一般車両はそれ以外のレーンを走るというような状況になる。市役所前は優先レーンになっており、万代橋の西詰めまでであれば一般車両が走っていても問題ない。ただバスが来たら譲って下さいよというような形になっている。今後どうなるかはまだ具体的に示されていないため検討していない。 ・ 東京行の高速バスについては、共同運行会社と協議して、出発地点から高速に乗るまでの間の速達性を高めるため、8月1日から、街回りをカットして、万代シティバスセンターから新潟駅を通り、亀田バイパスから高速にアクセスするという運行経路に変更した。今回のバス路線の再編という部分との関係性はない。 ・ 車両調達は欧州やオーストラリアといった海外からになる。海外から輸入すると、為替の変動が大きく金額に響くため、円高円安といった時期でかなり変わってきてしまう。 ・ 走行試験の実施主体は市。事業費13億円の内訳は、走行空間や駅整備で1億5千万くらい、連節バスで4億9千万、その他交通結節点で約4億円、情報案内などを含めて約13億円を想定している。
傍聴者	4名