

# 第1回 新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会 会議録

日時：平成24年9月21日（金） 午後3時～午後5時5分

場所：新潟市役所第1分館1-601会議室

※○は委員からの発言

## 1. 開会

(事務局)

これより「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会」を開催します。

私は本委員会の事務局を務めさせていただきます，新潟市都市政策部新交通推進課の山口でございます。よろしくお願いいたします。

次第に沿いまして進めていきます。まず委員会の設置の承認を行い，当委員会の委員長を選定することとしておりますが，それまでの間，私のほうで会議の進行役を務めさせていただきますので，どうぞよろしくお願いいたします。

なお，新潟市の技監及び都市政策部長につきましては，本日，議会開催中というところで，議会終了後，出席する予定となっております。

会場到着後，改めまして技監の相田よりごあいさついたしますので，よろしくお願いいたします。

また，会議は非公開となっておりますが，本日は会議の冒頭部分，具体的に申しますと次第2の委員の皆様のご自己紹介の部分まで報道機関の撮影を許可しております。

報道関係の皆様におかれましては，委員のあいさつ終了後に退室くださいますようお願いいたします。

また，議事録を作成する関係から，この会議を録音させていただきますので，あらかじめご了承ください。

それでは会議次第に基づきまして，会議を進行させていただきます。

はじめに，新潟市新交通推進課長よりごあいさつ申し上げます。

(新交通推進課長 挨拶)

## 2. 委員自己紹介

(委員自己紹介)

(事務局)

ありがとうございました。以上で，委員の自己紹介ということで終わります。

それでは，申し訳ございませんが，これから報道機関の方はここでご退室となります。ご協力，よろしくお願いいたします。

それでは，委員会を進行させていただきます。

まず，配付資料の確認をしたいと思います。本日配付いたしました審査委員会の会議次第があります。資料1「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会 設置要綱（案）」，資料2-1「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審

査委員会 審査体制及び全体の進め方（案）について」、資料２－２「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会 今年度の進め方（案）について」、資料３「新潟市BRT第1期導入区間運行事業第一提案審査実施要領（案）」、資料４「新潟市BRT第1期導入区間運行事業第一提案に係る与条件（案）」、資料５「新潟市BRT第1期導入区間運行事業第一提案書作成要領（案）」、参考資料といたしまして、参考資料１「新潟市にふさわしい交通環境の実現をめざして」という緑色のパンフレット。参考資料２「新潟市の公共交通が新たなステージへ」といった青色のパンフレット。参考資料３「新たな交通システム導入基本方針」といったA4の冊子。参考資料４「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」という条例を紹介するパンフレット。

以上、参考資料が四つございます。皆さん、過不足はございませんでしょうか。もし、資料が足りないようでしたら、事務局にお声かけいただきたいと思います。大丈夫でしょうか。ありがとうございます。

### 3. 議 題

（事務局）

続きまして、議題のほうに入らせていただきます。

まず、議題（１）委員会設置要綱の承認と委員長の選出といったことに入らせていただきます。

資料１の「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会 設置要綱（案）」について、説明申し上げます。

（事務局）

（資料１について事務局説明）

（事務局）

ただいま、事務局からご説明しました件で、委員の皆様、ご質問・ご意見ございますか。

（質問・意見なし）

では、この要綱（案）でいいということで、この要綱を本日付で施行させていただきますこととさせていただきます。

続きまして、会議次第にあります委員長の選出についてでございます。今ほど説明のありました、設置要綱第４条により、委員長の選出は互選となっております。委員長につきまして、皆様からご推薦などありますでしょうか。

- かなり専門的かつ重要な新潟市のBRTの運行事業者を決める形になりますので、都市交通の専門家でもあり、また今まで新潟市の交通施策に長年かかわってきております中村文彦先生を委員長に推薦したいと思います。

（事務局）

今ほど中村委員が適任ではないかというようなご推薦がありましたけれども、

いかがいたしましょうか。

【異議なし】の声

(事務局)

ありがとうございます。それでは、中村委員に当委員会の委員長をお願いすることに決定させていただきます。よろしく願いいたします。

ただいまから、委員長に選出されました中村委員より席を移動していただき、また一言ごあいさつをいただきまして、それ以降の会議の進行を中村委員長からお願いしたいと思います。よろしく願いします。

(中村委員長挨拶)

(中村委員長)

それでは委員会の進行をさせていただきます。次第に沿いまして進めたいと思います。

では、議題（２）審査の進め方について事務局から説明をお願いします。

(事務局)

(資料２－１，資料２－２について事務局説明)

(中村委員長)

ありがとうございました。事務局から審査委員会のスケジュール案のご提案がありました。これから新潟交通株式会社の提案内容を審査しています。そのうえで、進め方は非常に大事な部分でございます。

ただいま、説明のありました部分について、ご意見、ご質問等がありましたら、お願いいたします。

- 新潟交通(株)は運行事業者として決まらなかった場合の腹案みたいなものがあるのでしょうか。

(事務局)

今のところ具体的にどの事業者という腹案というのはございませんが、日本全国にはけっこういろいろな事業者がいらっしやって、意欲のあるところも出てくると考えておりますので、仮に新潟交通(株)がだめになったといった場合でも、公募をかければ出てくるのではないかというような期待は持っております。

- 確かに、もしだめだったら心配になりますよね。その時は必死に探すのでしょうか。そういう可能性がないわけではないけれども。

- 第２回以降について、新潟交通(株)の方が出席されて、説明なり、あるいはこち

らからの質問なりを受けていただけると考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

そのとおりでございます。2回目以降は新潟交通㈱が出席して、新潟交通㈱のほうから説明、あるいは新潟交通㈱と意見交換といったような形で進めさせていただきたいと思います。

- そうすると、この会議の場に最初からずっといるかどうかは運営に基づきますよね。実際にヒアリングして一回出てもらってから、ここで議論しなければいけないこともあるかもしれないので、普通の面接試験のように待っていてもらって、来てもらって、発表してもらって、議論して、出てもらって、ここで審議。そういった運営のアイデアも考えないといけません。いずれにしても来てもらってですね。

(中村委員長)

ほかに質問はございますか。

今、委員がおっしゃったように、2回目、3回目は新潟交通㈱のヒアリングを行うということが、一応、前提だということ。先ほどもありましたように、もし万が一のときは、その対応をしないといけないということです。そのほか、この段階でご質問はございますか。一応、このプロセスを進めていくということでご了解いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは特にご異存がないということで、資料2-1、2-2のプロセスを進めさせていただきます。ありがとうございました。

それでは次に議題(3)でございますが、審査実施要領等について事務局説明をお願いします。

(事務局)

すみません、技監がまいりましたので。

(技監挨拶)

(中村委員長)

では、議事に戻らせていただきます。議題(3)について、事務局説明をお願いします。

(事務局)

(資料3、資料4、資料5について事務局説明)

(事務局)

(すみません、)一度に多くの内容を話させていただいて、また行ったり来たりというような説明で申し訳なかったのですが、議論のポイントということでまとめてみますと、新潟交通㈱さんが本事業の運行を実施する事業者としてふさわし

いかといったところを審査するにあたって、事務局で先ほどありました審査の視点、資料3の4ページの評価項目といったところに審査の視点といったことを事務局なりに整理してみた部分がございますが、それを皆様、それぞれの視点で、例えば、こういった視点もあるのではないかとといったようなところでご意見をいただきまして、この審査の視点を固めるといったこととともに、その視点で見るときに、どういった項目が必要になってくるのか、どういった資料やデータというものが必要になってくるのかといったところを指摘いただきまして、それをもって新潟交通㈱のほうに資料の提供を求めていくというような形で進めてきたということがございます。その辺のところのご審議をよろしくお願いいたします。

(中村委員長)

分かりました。資料3、4、5をご説明いただきまして、今、最後に事務局がおっしゃったように、資料5の5ページ目になりますけれども、様式3と書いてありますが、このところはこれでいいかどうか。

では、どうやって進めてもいいのですけれども、せっかく作った資料の確認も含めていただいて、まず資料3の中身の記述について、どんなところでもご質問があれば、関連して資料4、5に飛ぶかもしれませんが、資料3について、ここは聞いておきたいというところがあればお願いします。

- 予算は現段階では未確定となっておりますけれども、8台導入したとすると、大体新潟交通は分かるのかもしれませんが、いくら程度というお話はされているのでしょうか。

(事務局)

この8台については、我々は公設民営ということで考えておりますので、新潟市として使うとすると、約8台で少し高めに見積もって10億円くらいです。

- 公設民営ですので、新潟交通㈱は関係ないかもしれませんが。

(事務局)

そうですね。大体10億円くらいという形では伝えております。

- 採算性のところで、どういう形態でやるかということは非常に問題だろうと思うのです。提案書には具体的に載っていないのですが、どういう形態で行うかについては公開できるものなのでしょうか。

(事務局)

今回、採算性をどのように見込んでいるかといったところについても、そのやり方も新潟交通㈱からこういうやり方をしたといったところの説明はいただきたいと考えております。

- こういった提案書には載せないけれどもということですね。

(事務局)

必要であれば提案書にも、その辺のところを記載して追加したいと思います。

- 修理やメンテナンスなどの細かいものについても、あちらから提案いただくということですか。

(事務局)

通常のメンテナンスの体制についても提案いただきたいと思います。

- すべてですね。

(事務局)

はい。

(中村委員長)

よろしいですか。採算性のところについては、今の資料の中にはないのですね。

- 採算性といった形態ですよね。どういうやり方でやるか。

(事務局)

もし、ここでもよろしければ、その辺を追加して、どういう採算性の出し方をしたかといったところについて追加して出していくようにしたいと思います。

- どんな考え方を持っているか、分かる範囲で書いてもらったほうがいいですね。それが、11 ページか 12 ページのどこかに関係があると思います。

(事務局)

分かりました。追加させていただきます。

- 書いていただくとありがたいですね。

(中村委員長)

今の点でもいいですし、ほかの点でもいいですが、いかがでしょうか。

- 分からないので教えていただきたいのですが、資料 3 の 7 ページの事業報告とモニタリングというところに関連してですけれども、今、採算性という質問があったのですが、私は、この前の晴れたときに、萬代橋を渡っていきまして、バスが数台ばっと通ったのです。乗客がほとんど乗っていない、全く乗っていないのが 2 台、1 人が 1 台、2 人が 1 台。こちらから来るのが四、五人乗っていたというくらいの状況だったわけです。そうすると BRT もバスの一つの変形ですよね。そうなった場合に、市民にどれだけ納得できるものが掲示できるの

かが、これから大きな課題になるかとも思いますし、いわゆる定時性という問題もうたっていますが、そうすると、定時性だからある一定の時間、2両連結のBRTが出る。でも、通勤時間帯の前後ですと乗客が多いけれども、私がたまたま歩いた時間が9時過ぎだったのです。その前後になるとびたっとなくなる可能性もあるのです。それでも、定時性を守っていくのか。だから今現在の乗降客の把握を新潟交通(株)がきちんとやっていて、そして案が通った後も定時性という問題を掲げてやっていけるのかどうか。その辺のところは、多分市民から質問も出てくるような気もするので、今から新潟交通(株)には、その辺のところを把握しているのかどうか。数値的なもので出せるものがあったら、出していただければありがたいと。判断材料にもなるかと思います。

(中村委員長)

市のほうから回答してもらいますがどうですか。

(事務局)

先ほど言ったように、実はBRTの一つの大きな目的は、バスが何台も走っていて、実態としてそれほど乗っていない。その辺を集約して、再編して、効率よくしていく。余った分を郊外路線の拡充に充てていくといったのが一つの目的になっていますので、そういった中で新潟交通(株)がピーク時、オフピーク時にどういったサービスを提供するのが効率的であり、例えばあまり待たなくていいというサービス内容もあるわけですので、そういったところを踏まえた中で運行計画といったものを立てて出してくるというような形になると思います。その辺の内容については、先ほどの資料5の作成要領のところ、6ページの本事業における運行計画概要、これはBRTの運行計画概要になるわけですが、この中で例えば運行時間、運行本数というのがb)というところに書いてございます。そちらのほうで、例えば平日のピーク時間であればこれくらいのレベル、休日であればこれくらいのレベルといったところを細かく具体的に、サービスレベルを出すといったとき、もちろん先ほど言った採算性といったものも含めて判断した中で、その辺の提案を出してくるということになるかと思いますが、そういったものを我々として妥当かどうかといったところをチェックしていくという形で、それを市民の方にお示ししていくという形になります。

- それに関連して、私は、前に市長さん、あるいは市から出ているいろいろな資料では、政令市の中ではCO<sub>2</sub>の排出が非常に多いわけですね。ですから、本当は普通の電車なり、JRみたいな形、LRTといったものが本当は理想なのだけれども、現在の予算などいろいろな面からすると、まだそこまでいかないということで、BRTに落ち着いたのだと思うのです。そうすると2両連結で乗客が乗っていないバスがしょっちゅう排ガスを出しながら通っているといった様は、関心を持つ人たちに納得を得られるのかといった側面も考えられるのです。その辺も説得力が欲しいと思います。
- まず、今バスがどれくらいの人を運んでいるのか。先々バスの本数は減るけれども、それが一体何人運ぶのか。それによって自家用車から移る人がいるのかい

ないのか。現状をちゃんと認識して計画を作り、その計画を動かしたときに、本当に動いているのかをチェックするところをちゃんと入れるということですね。

- 数値的なもので訴えれば、市民には一番理解が早いのではないかと思ったのです。

(中村委員長)

先ほどのご意見の中で、1か所だけ言葉の説明をしますが、定時性という言葉の意味は、ここでおっしゃっているのは、渋滞に巻き込まれず時間どおりにいくという言葉の意味ですから、運行間隔が、例えば朝は5分間隔で昼は10分間隔、それは決めればいいのだけれども、そこは多分問題ないと思います。むしろ問題は、今、がらがらのバスということを新潟交通(株)は分かっているはずなのだけれども、それをどう改善するのか。

二つ目のご発言がすごく象徴的ですが、がらがらのバスが相変わらず地区を回っているのではないかということや、市民はどう見るのかということに関して数字をどう使うか。最初に、資料3の7ページのモニタリングとおっしゃったのですけれども、このモニタリングを現状を認識していることと、その後のモニタリングをきちんとすることというのは、確かに資料の中に見えるのですが、例えば資料5の7ページを見ると、いろいろな区間で現在と比べてどう変わるかということが見えています。そのときに現在、この区間は大体これくらい的人数が乗っている。例えば1日当たり1,000人お客さんがいるところを500台のバスでいくと。それを200台まで下げて、一方でお客さんが1,300人に増えるということやしようとしているのかしていないのかということや、これを毎年ちゃんと評価していくのだということや、市民の方は心配してしまうだろうということなのかと。

- ありがとうございます。

(事務局)

分かりました。よろしいですか。

今、中村委員長から言っていたように7ページのところですが、便数は何便になりますよといったところが書いてあるわけですが、これは新潟交通(株)から、この便数でどれだけの乗客が乗るかを見込んでいるかといったような目標も新潟交通(株)のほうに台数だけではなくて、併せて人数はこのくらいを見込んでいるかといったところについても資料提供を求めています。それを見れば、大体、1台当たりこれでもちゃんと乗っているのだというようなことを目標にするのだなといったところが分かると思いますし、それがあれば、その後、モニタリングをやっている段階で、ちゃんと今日も乗っているかといったところも把握できると思いますので、その辺は出してもらいたいと思います。

- 少しだけ運営する側の弁護をすると、走り出したらず乗客が増えるわけではないので、徐々に増えていく訳だから、そこはよく需要予測で失敗するのだけ

ども、大体、例えば3年以内にここまでがんばるというやり方でいいかと思いません。私の家の前に地下鉄が通っていて、そういった問題が起きて、なかなか乗らない。ところが時間がたつと乗っていくわけで、そこは少し温かい目で見ると霧囲気があってもいいと。それでも、5年という契約でここまで持つていくのだという話です。

(中村委員長)

ほかにかがででしょうか。同じところでも、違うところでも、細かいところでも、細かいところはたくさんあるのですが、遠慮なく。

- では、資料3の2ページ目、3の(2)の四つ目で、【事業方式】新潟市等というのは、新潟市以外どこですか。

(事務局)

今の新潟市等といったところは、公共が車両走行空間というようになってございますが、この辺は新潟市に加えて例えば交通管理者ですとか、あるいは道路管理者の部分がございますので、その辺、今、関係機関で役割分担といったところをどうするかということを含めていく部分もございますので。

- 道路管理者とか、警察等ですね。  
それから、4ページ目のところで経営の採算性では本事業と第一提案権者の独自事業とを区分して評価するというのは、具体的には新潟交通株式会社が不動産業をやっているとかというところを分けるということですか。

(事務局)

本事業というのは、まさにBRTの導入に係る部分でございまして、それ以外にも新潟交通(株)としてバスの再編ですとか、あるいはサービスを上げていくといった独自の事業を展開するといったものが出てくるようであれば、その辺は区別して、BRTはBRTという形で表現をさせていただいています。

- もともとの趣旨のところBRTにすることによって余剰の車両をほかのところに回してがんばってもらいながら、採算性の評価のところはここだけで見るのか。こちらに頑張ってもらって上手くいけばこちらの稼ぎでこちらも回すとか、どちらにもがんばってもらうとか、いろいろパターンはあると思うのですが、こちらは見なくていいのですか。

(事務局)

見ないというわけではないのですが。

(事務局)

これは、例えば先ほどのご質問とも絡んでくるのですけれども、事業内容とか費用負担の範囲についても明確でないようなこととか、あるいは4.(4)で、与条件は変える要素がありますよというところとつながってくるのだと思うのですけれども、トータルパッケージとしてのサービスレベルをどうするかと見たときに、例えば無償で貸与していますよと言っても、それは無償でなくて有償にしたほうが分かりやすかったり、あるいは有償にしておいて、BRT事業はこれだけ儲かるから、それは有償にさせていただいて、その分を郊外バスに回しますよみたいなことの明確化みたいなことも、分けることによって議論がしやすくなるのだと思うのです。それぞれの評価をちゃんとしたうえでトータルの評価につなげていこうということです。

- 先ほど、JRとの関連が出ていましたけれども、BRTを運行すると、例えば、鉄道等の関連が出てきますよね。その場合はどのようなお考えなのですか。新潟交通(株)1社ではできないと思うのです。それは提案してもできるかどうか分からないですよね。もう少し本数を増やしてくれと言っても、できるかどうか分からないと思います。

(事務局)

今回のBRTの部分については、先ほど来お話しさせていただいたように、第一提案権者ということで新潟交通(株)さんをお願いしております、新潟交通(株)さんとしてはできるのではないかというもくろみで新潟交通(株)さんをお願いしているところがございます。鉄道との結節、乗換えといったような部分では、料金とかそういったものは別として、機能的なつながりというのは、例えば時刻を合わせるとか、そういったことはできるかと思えます。その辺の考え方を。

- それは質問書とか、そういうところに記載して頂くとか、そういうことですか。

(事務局)

もし出てくるようであれば、そういう形になってくるかと思えます。

今のご質問はJRと連携をとるにあたって、例えばJRのほうから資料を求められないかみたいなことが新潟交通(株)から出てくるとか。

- その辺は、新潟交通が主導を握るのか、市が握るのか分かりませんが、両方一緒におやりになるということですか。折衝とか、その辺のやり方はどのようにするのですか。これからの問題ですね。

(事務局)

新潟交通(株)から出てきた提案が、例えばJRに絡むものであれば、そういうものが出てくれば、新潟交通(株)と場合によっては新潟市も関わりながらJRと調整ということは出てくるかと思えます。

- メインのところはBRTに関わるからだからいいけど、それに併せて付随する

計画全体の中でどうするかとなるとそれは市も関わるということですね。

- (すみません,) これはあまり説得力あるかどうか分からないのですけれども、資料4の基本仕様の内燃機関というのでしょうか、ここで使われるのはディーゼルエンジンということなので、可能かどうか分かりませんが、一つ案としてバスの屋根にソーラーみたいなものを設置して、全部が可能かどうか分かりませんが、多少の対応はできないものか、そういう設計みたいなものがあるのか分かりませんが、そういったものはどうでしょうか。

(事務局)

与条件ということですね、今回、このパターンで提案してくださいといったところの条件づけであって、詳細は今後の話になってくるわけですが、車両の選定にあたってはいろいろな話がありまして、例えばハイブリッドみたいなものがあったりとか、最近はCNGみたいなものがありますけれども、それぞれメンテナンスで課題があったりとか、あるいはコストがものすごくかかるといったことがある中で、今後、車両購入については総合的に判断して必要があるとは思っておりますが、ここでの提案にあたっては通常のディーゼルエンジンを想定してやってもらいたいという形で出させていただいています。

(中村委員長)

車両を決めるのは市でしょう。だから、この審査委員会では、車両のことは検討しないのですね。

(事務局)

我々としての与条件としてはそうです。

(中村委員長)

車両はどうあるべきかという議論はすごく大事で、おっしゃった話も含めて、より環境にやさしいべきだと思うのですが、今回のこの委員会ではそこは決めない。そこは多分同時並行で市が持ってくる話でより環境にやさしいものにしないと多分市民も納得しないと思います。だけれども、この委員会では、これは決めないことになると思います。

せっかくですので資料4にいきたいのですが、資料4に関して何かありますか。

- まず、これだけたくさんこの仕事にかかわって、非常に無知な質問をするのですが、図にある新潟駅から白山駅の距離はどのくらいですか。

(事務局)

大体4キロくらいです。

- この8台という数字はどこから来たのか。

(事務局)

我々、これまで基本計画の検討をしている中で、大体、新潟駅から白山駅までの間、5分ヘッドくらいで回したときに、予備車を入れて大体8台くらい必要になるだろうといったところで8台というように想定させていただきました。

- そこと全く同じ質問ですが、専用走行路の15キロというものはどこから来たのか。新たな交通システムの委員会で決めたような、決めなかったような話ですね。

(事務局)

この部分は我々今、ワーキングで走行空間の検討を進めているところで、おそらくその中で確保される専用走行路の走行性といったところで表定速度ですと大体15キロくらいが確保されるかと。

- 正直に言いますと、名古屋の基幹バスは多分19キロです。それからあの種の中央走行は大抵18から20キロです。少し15キロは弱いかなと。一応、交通管理者と議論したうえでの数字なのですね。ましてやそれ以外の10キロというのは何ともいえずご遠慮されているなど。

(事務局)

この10キロについては、大体、現状がそのくらいです。

- 新潟のバスはそんなに遅いのですか。

(事務局)

交差点が多いということと、走行性が大分落ちているという実態があって、ならしてみると大体それくらいになっているということが大きいのです。

(事務局)

夕方のピークとかそういうときです。昼間は今現在すいているので、やはり15キロくらい出ているものも実はあるのです。ここから新潟駅まで約3キロあるのですけれども、だいたい12分くらいです。

- 多分、この先いろいろなものが出てくるときに、この数字はこういう根拠で出してやっていますということをおかないといけないと思います。

(中村委員長)

ほかにご質問等ございますか。

5分ピッチで来るであろうと。そうするとピーク時に5分ピッチで来るということね。

(事務局)

連節バスとしては大体そのくらいです。

- 同じ専用走行路は連節バス以外の車も走る前提だし、これはまだ特にグレーでしたか。

(事務局)

その辺がどのくらい入ってくるかと、恐らく一定は入れないといけないと思っておりますけれども、その辺は新潟交通(株)から、どういった路線をどのくらいの量を入れるかといったところを提案してもらえればと思います。

- 中央走行方式を入れて、そのときに昔からある路線が横をゴロゴロ走っている都市というのは、実は世界中にも知っている限りいくつかあるのですが、大抵うまくいっていません。割とそこのすみ分けをきちんとする、あるいは全体のネットワークをやる中でどうするのかというあたりは出てくるか、それは新潟交通の提案を待つ形ですね。どのように全体のネットワークを組んでせつかくいただけるであろう専用走行路をどう活かすというのは、むしろ新潟交通(株)の提案次第ということですね。

- 少しお伺いしたいのですが、BRT駅の停留所は全部信号といたしますか、横断歩道とつながっているのでしょうか。

(事務局)

我々の想定では交差点の横断歩道を使って、島のところに行くというような想定です。

- そうでないとおかしいですね。鏡橋のところも横断歩道がありますよね。

(事務局)

交差点がいくつかありますので。

(中村委員長)

今日、分からないところをクリアにしておかないと、次回はヒアリングですから、ぜひいろいろなこと、初歩的なことをどんどん聞いてください。

今の中から、一応標準的な平面図、名古屋の基幹バスイメージでいいと思うのですが、あるとわかりやすいかと思います。

そのほかいかがでしょうか。

- 先ほど、お話しがありました、ここが連節バスの専用になるのかどうかということも一つ確認したかったことなのですが、それは分かりました。もう一つは、専用走行路にしる、それ以外の区間にしる、想定されている表定速度があるが、これはおそらく交差点の信号の具合などによってもかなり変わる中身だと思います。この辺についても、例えば新潟交通(株)からこの交差点についてこういう対策をとることによってスムーズに走らせる。その辺も提案が先にあつて、では、どうするかというように進むのか、それともある程度このルートについて

は信号方式などをあらかじめスムーズに走れるような対策をとったうえでスタートさせるのが前提なのか、その辺はいかがですか。

(事務局)

我々、先ほども少しお話しさせていただきましたが、県警や国道事務所、それから新潟交通(株)も入って、走行空間の検討をワーキングで進めております。その中で、バスだけではなく、ある程度一般車の円滑な通行の確保といったところも含めて、いろいろトライアンドエラーでシミュレーションを重ねて、信号現示なども概ねこの方向かといったところが出つつあるというようなものを前提に、この辺を提案させていただくということになりますので、新潟交通(株)からこのところの交通をもっとこうしろということは想定しておりません。

(中村委員長)

すでに事前に調整されているところだから言わないのだろうということですね。

(事務局)

委員会の中で、ここはもっと工夫の余地があるよというような発言はぜひしていただいたほうがいいと思います。

- せっかく作る専用走行路について、本当にバス優先にしたいのであれば、この区間だけ車をいじめていいと僕は思います。そのときに全体のバランスをとって15キロというのはこの二、三年クリチバが学び進んだ道と同じ道なのです。つまりバスはダメだと。多分そういうことを次回ヒアリングの場で言うと思いますけど、ただ、せっかく合意がなったところを崩すのはすごく嫌なので言葉を選びますが、本来バスを大事にしたいと思うのであれば、もう一回言うけど15キロは弱い数字だし、少し遠慮気味におっしゃっていますけれども、本来的には信号制御、系統制御、少なくともお客さんが多い方向のバスだけの走行性をあげるのも理論的には可能だし、世界中には山ほどあると。ナントのバスというのは、行った方は分かると思うのですけれども、信号がポンポンポンと変わる。ラウンドアバウトなら全部止めてわっと来るのです。そういうのをご覧になっている市なのに、それはしないというように聞こえてしまうのです。それが本当にいいのだろうか。ここで言ってもしょうがないけど、道路と県警の間でどこまで議論をするかですよね。そういうことを私などは思ったりするのですが、それは、調整済みであると。

(事務局)

そうですね、正直、この部分が非常に微妙なところではあるのですが、これは与条件といったところで、この部分は先ほど言ったように、関係機関の指摘・助言を踏まえて変更する可能性もあるといったところもありますので、ここは我々としては、先ほど、中村委員長が言ったようにできれば上げていきたいという思いはありますけれども、とりあえず与条件としてはこのくらいでという形で整理させていただきたいと思います。

- 導入の趣旨ですが、先ほど、名古屋の話が出ましたけれども、名古屋と新潟は同じ趣旨で導入するのですか。

(事務局)

新潟は今バスの走行性、まちなかの走行性自体も郊外に比べると、新潟駅から市役所といった都心軸については半分くらい郊外から入ってくるといったところで、走行性を確保していくといったことと、もう一つは将来的に公共交通の利用が向上すればLRTといったところも見据えていきたいと考えている中で、真ん中のところに専用走行路を取って走行性を高めて、それを公共交通の利便性向上につなげて、公共交通の利用促進をして、さらに強化していくというような形で新潟としては考えて真ん中にしましょうというところを整理してございます。

- 名古屋市はそもそも地下鉄の導入の計画がある中で、地下鉄を作るには利用が少し少なく、時間がかかるという話で、中央走行路やってみようということをやっています。地下鉄になりきれないけども。

- 民間がやっているのですか。

- いえ、名古屋市交通局と名鉄と共同です。それぞれ理由は違うのですけれども、ただ今の議論で心配なのは、次に言おうと思ったのですけれども、このバスに沢山乗ってもらわなければいけないわけだから、このバスは少なくとも今のバスよりもいろいろな意味で魅力的でなければいけない。魅力的というのは、今バスを使っていない人にとって魅力と。今、バスを使っている人が魅力的かどうかはどうでもいいのですけれども、今、バスを使っていない人、出かけていない人とか、車で来たという人たちが乗ろうと思う。そのときの要件は何かと考えたときに、新車を買ってくればいいというだけではないだろう。そのときに何か。

そこで聞こうと思ったのは、資料5の11ページで、利用者を増やす工夫、自動車からの転換を促すための具体的な提案をされているかとありますが、新潟市では、これは新潟交通株の仕事だという話なのですか。

(事務局)

ここは逆に新潟交通株さんから市と一緒にやって取り組みたいという部分が出てきてもそれはいいわけです。我々として、例えばICカードを導入したり、今までいろいろな施策を進めてきているわけですが、その辺、新潟交通株さん独自で出てくる部分もあるでしょうし、市と協力してやりたいというような部分も我々からすれば期待したい。

- このままこう書いてあると、⑧というのは評価項目の大きな目標になっていて、提案がされていることをすごく重視して採点しないといけないように見えてしまうけれども、そういう気持ちを持ってもらいたいということであれば、けっこうですけども、今、答えたように、本来的には、行政とどうやって連携してやっていくかということだと思うのです。バス会社であればバス会社だけが

ばらなければいけないということではないだろうと思うのです。そこがうまく出てくるといいますか、だから提案の中身は独自でやれることと、行政と連携することという括弧書きで例示するとかしたらどうだろうか。

- これは新潟交通(株)にとって大変な事業だと思うのです。そうすると、詳細な数字も必要ですが、提案の一番最初に新潟交通(株)のこの事業に対する意気込みみたいなものをお書きいただくとありがたいですね。

(事務局)

希望的な考え方みたいな。

- 資料は前もって送っていただけるのでしょうか。

(事務局)

もちろん、そうさせていただきます。

- 最初にそういうことを書いていただくとありがたいです。

(事務局)

それは追加させていただきます。

- 資料5の5ページ目の1. BRTの運行というところとバス路線再編というところで、利用者に対する方針が示されていないような気がします。BRTを利用する中心部の人たちや、我々みたいに郊外に住んでいてBRTの導入によって影響を受ける人間に対して、利便性の向上が図れるのかを提示してもらうことが必要です。例えば、バス路線再編の②全市的に公共交通の改善につなげようとする方針とBRTの運行のまちなかにふさわしいサービス水準があげられていますが、まちなか以外のサービスはどのように改善されるのかという視点がありません。BRTの運行やバス路線の再編が、本市のバス利用者にとってプラスになるという利用者にとっての計画を提案書の中で示してもらえるようにしてほしいと思います。

(事務局)

今、利用者の視点に立って、サービスレベルのプラスになるかどうかといったところについて、それぞれBRTの運行でまちなかの部分、バス路線の再編、郊外部分、それぞれの視点が異なってくる部分があるのではないかと思いますので、それぞれのところに同じように利用者の視点でのコメントをお願いします。

- そのときに、バスの運行環境がとても大事だと思います。今、大学から駅前行くのに50分以上かかっています。電車で行くと20分で行けて料金は半額です。今回のBRT路線の導入においては1回乗り換えによる時間の延長をネットワークとしてどのように解消していくか、時間距離に対する改善が必要です。さらに言えば、BRTが導入されることに伴うまちなかの再生。まち全体がそれで活

性化して、まちなかに人が集まる仕組みがうまく計画されているということも、我々が都市を考えるときに極めて大切なことです。

(事務局)

そこまでバス会社に求めるということは果たしてどうかなという気がしていますが。

- まちなかに人が来ることをどれくらいと意識するかはあってもいいですね。でも、より大事なものは、郊外からまちなかに来ている人たちの、今、バスで来ている人たち、バスではないもので来ている人たちに対して、BRTと路線サービスを組み合わせてどれくらいいいサービスになるのか。
- 切符の利用や乗車・降車の手続、待ちの時間の使い方、運行の間隔の適合性など、いろいろなことでバスと人との関係は、まだまだ検討・開発する余地が沢山あると思います。高速道路のバスとの関係、電車や船との関係など、いろいろな交通網との関係がもっと仕組みれるともっと使いやすくなると思われませんが、それらについても提案が求められます。
- 特に5ページ2のバス路線再編で、結果として新潟のバスがどうよくなるのか。今よりも悪くならないということが大前提です。今よりもよくなる。おっしゃったように、前の委員会するときもその点がしょっちゅうありました。乗り換えが増えるとなるとかえって時間がかかるのではないかと。若干のマイナスがあっても、トータルでプラスになるのが最低、できれば絶対的にプラスになってほしいわけです。今例示してくださったように、いろいろな乗り物とのつながりというのがもっとうまくいくのだろうと。1と2のところは少しふくらましてみましょう。

(事務局)

今、委員がおっしゃった、例えば来街者のまちでの時間の使いようをどう想定して、今言った運行間隔だけではないということというのは、例えば郊外から古町に来る人がどういうまちの使い方をするから、それに対応してどういう公共交通のサービスをどう提供するかといったことを想定しろというような意味でしょうか。

(事務局)

そういったことも見据えたうえで、例えば乗り継ぐときの割引運賃制度はどのような時間に設定するのか。多分、そういうことも絡んでくるのだろうと思うのです。

- 結果的に、例えば内野のあたりから古町へ行くのは何分くらいで行けて、そのときどれくらいの手間がかかっている。それが今よりも短くなると。支払いなどがシンプルになると。利用者が、供給するいろいろな要素がこうだと。その結果

として市民が受けるイメージはどれくらいよくなるという表現をしておかないとうまくいかないでしょうね。

(事務局)

そこら辺で、1と2のところをもう少しふくらませて、今いただいたご意見を入れ込んでいきたいと思います。

○ ちなみに、乗り継ぎの料金というのは設定の方法があり得るのですか。

(事務局)

乗り継ぎをつくるかぎりは、例えば新潟交通株であれば、乗り継いだ瞬間に初乗り運賃になってしまうところがあるわけですが、乗り継ぎを前提にしたときにはそれは考えにくいのではないかとはいいます。

○ 直通で行っていた人が乗り継ぎをさせられるときには、少なくとも今と同じ運賃でないと絶対に納得しませんよね。そうすると、理想型は通しの距離で、ICカードなども出ていると思いますけれども、通しの距離の料率でやるとか何か工夫がいきますよね。日本でどれくらいそういう優れた例があるかは先生はおくわしいと思いますけれども、あるいは日本にはまだ例はないけれども、何とかやり繰りすればできるのかも含めてだと思いますが、前の議論のときの何人かの委員の意見を思い出したのですけれども、特に郊外の方が都心に行くときに、前よりも不便になったと思わせては負けだと思えます。いかに前よりも便利になったかと。

(事務局)

我々が新潟交通株から提案をもらうときには、もちろんそこら辺がどう示されているかといったところはきちんと確認する必要があると思います。

(中村委員長)

そのほか何かございますでしょうか。

○ どこまで公共の範囲か分かりませんが、いずれにしても新潟交通株からの提案に対して市民が意見を言う場もあるわけですね。ということは、今、どこがどのように変わるのか、何が便利になるのかがきちんと提案書の中で分かるような書き方をしてもらえるような仕様にしておかないと、はっきり言うと、事業者が通常書類づくりの中で書いた文書というのは、市民には非常に分かりにくい文書にしかならなくて、その辺をきちんと分かりやすく書けるような仕様にしておく必要があるのではないかと思います。

(中村委員長)

これは様式を作るのでしょうか。具体的には郊外から古町に行く人たちの交通が変わりますと。あるいはまちなかに住んでいる人たちの日常の交通がこう変わりますと。あるいは佐渡汽船、新潟空港、JR等などいろいろな乗り物を乗り継

ぐ人たちの交通はこう変わりますと。車を使っている人がバスに乗ってみようと思ってくれるきっかけはこうつくりますという提示があるといいのではないかと。新潟交通に対して市民はそれを知りたいのです。一番最初のは少し抽象的な表現なのかもしれませんね。

(事務局)

我々がこの様式を作るときに、少なくとも現実と将来どうなるかといったところはそれぞれ分かるような整理が必要だろうといったところで、例えば資料5の7ページの下の方で、こちらの方面からくる便数がどうなるとか、比較的なかたちで見せるというのは一つわかりやすいのではないかということで整理したのですけれども。

(事務局)

あとは時間と距離がどうなるとか、運賃傾向がどうなるとか。

- 今回、1週間市民に公開する機会がありますが、そのときに言ってもらうためにはどうするか。

(事務局)

ひょっとしたら、もっとシンプルに書いたほうがいいではないかと思います。先ほど言われたように、郊外からまちなかに来る人はこういうメリット、デメリットがありますよと。あるいはまちなかの人はこうなりますよと。先ほど言ったように車を使われている方はこういう形で転換を図っていけるといったようなところが、この計画によってどうなりますかといったところが示されるようにしたいと思います。

- その裏づけが示されればそれでいいですけれども。

(事務局)

そこら辺を少し加えて、新潟交通(株)に分かりやすく提案させたいと思います。

(中村委員長)

ほかにございますか。大筋は大体、重要なところは出たかと思います。細かいところは詰めていただければと思います。

(事務局)

一番最初に出ていた、採算性の問題というのはこの程度でよろしいですか。採算性をどうやってチェックしようかという話のときに、6ページの真ん中あたりのhのところ「収支」とあるのですけれども、BRTと路線バストータルでこんな収支になるという話と、4ページに出てくる「旅客自動車運送等報告規則に基づく事業報告書及び輸送実績報告書」と、これは過去10年間出してくださいという話になっているのだけれども、この辺について、委員の方々から知恵があればいただければありがたいのですけれども。

- 資料というのは今現在のということですか。

(事務局)

出していただく資料は、今現在もそうですが、将来にわたっても再編した結果として、これだけのサービスをするのですよという、極端なことを言うと、全体の話をするわけですから、例えば新潟交通さんにとってみれば赤字路線は切りたいという思いがあるわけです。そういったときに、赤字路線を切ることとトータルのバス事業に対する収支が、本当に切らないと新潟交通として大変なのかとか、そうだとすると、例えば我々の側がどのような支援をすると、今は赤字路線なのだけれども運行しなければいけない路線がどう維持できるのかとか、多分、そういったことがトータルのご判断をいただくうえで重要なポイントになってくると思うのです。

採算を議論するときに、新潟市はもっと頑張れというお話を委員の方々からいただいたときに、新潟市は頑張れよというときの根拠として、ここまで新潟交通(株)が頑張っているから、新潟市はこれをオンしなければだめでしょうみたいな話をすると、これだけの採算性をチェックするためにこれだけのデータでいいのかどうかということがひっかかるのです。

- 具体的に言われても、どういう資料があるかどうかどうかですけれども、どういう形態でやるかによって全然違ってくると思うのです。

(事務局)

追加資料でもいいと思うのですけれども、1回提案をいただいて、その中で見た結果として、この辺はどう考えているのかということで追加の資料を求めるということもありだと思えますので。

- この辺は全部分析しないとなかなか難しいと思います。妥当性の問題がありますので。
- 運行経費の算出根拠は妥当性としては。

(事務局)

そこら辺の妥当性はあります。

- 計算の基になった原単位などが出てくるのですよね。
- 新潟交通(株)の場合、地域によって別会社があるみたいな感じでしたが。

(事務局)

新潟交通(株)さんの子会社の話ですね。

- 実際にやった場合に、全体の収支がどうで、セグメントがどうで、その辺は、

決算書に沿って出していただくことと、あとは個別に出していただく資料がもしあればと思います。大変だろうと思うのですけれども。

(事務局)

今、新潟交通(株)が対外的に出している資料が新潟交通(株)グループとしてのものしか出していないのです。我々の今回の第一提案権者は新潟交通(株)になりますので、そこら辺の単体部分のデータというのは出していただかなければいけないと思っていて、ここら辺は今回の収支のデータが入れてありますけれども、新潟交通としてのものを出していただくことになります。

○ 交通さんでは予算も作っていますしね。

(事務局)

この部分が非公開条件にあたりまして、それは今回非公開になります。

○ 全体の路線再編の話になると、BRTのほうは新潟交通(株)本体ということで、多分、問題ないと思いますが、全体の再編ということになると、例えばこの部分は新潟交通観光バス(株)にやらせたいとかという中で、トータルで採算を考えるとということもあるのではないかと思うのですが、その場合、子会社の扱いということはどうなるのかということと、もう一つは、これは一番考えなければならないことだと思うのですけれども、人の問題です。今、全国的に乗務員が非常に足りない状況の中でやっている中で、乗務員の確保や、あるいは乗務員が確保しにくいがためにできること、できないことの差が出てきたりすることが出てくると思うのです。これは今どうこう言う話ではないかもしれないのですけれども、多分、そういう問題も出てくるだろうと思いますので、その辺も頭に入れておく必要があるのではないかと思います。

○ 私もそう思います。特に一般路線バスのほうは、ヒアリングの中でそういうことのない仕様書を出してくださいと。6ページに関して言うと収入を出そうと思うと需要を厚くしなければいけなくて、そこはそうそう当たるものでもないですし、むしろ大事なのはどれくらいのサービスをどれくらいのコストでやるかということと、どのような運賃設定をするかということを考えているか。そこに運賃の設定の方法によって需要がどう弾力的に動くかで収入が大体決まってきますから、そのメカニズムを理解したうえでやっていくことが大事なのだと思うのです。ということは、収入と運行経費算出根拠、あるいは分社化として人員配置するときの工夫ということをどのように考えているのかということが出てくれば、何とかかなと思います。

(事務局)

委員長、その辺は、例えば何年以内にこういう数字にもっていかとか、そういったこともあるのではないかといったご示唆があったのですけれども、こちらの書きぶりの留意事項に、再編後は例えば3年以内もしくは数年内に目指す場合は、その旨を記載することとか、そういった注意書きみたいな示唆は与えたほう

がいいでしょうか。

- いったん書いてもらって、向こうも書きにくいところがあるかもしれませんが、2回目のヒアリングでのやり取りでやればいいのですけれども、今のところは、一応5年契約であればその辺の間にここまでやるという目標値を書いていたことが望ましいと。

(事務局)

というくらいでお示しして、また出てきたところでヒアリング等で確認させていただくと。

(中村委員長)

ほかにございますか。よろしいでしょうか。

今日の、特に資料5というのは新潟交通(株)に渡すわけですね。修正はどうなっているのでしょうか。

(事務局)

今回、見ていただく中で、少し確認させていただきますと、資料1と資料2-1、資料2-2についてはこのままということなのですが、資料3、資料4、資料5についてはかなりご意見をいただいている部分がございますので、そこら辺は私どものほうでもう1回いただいた意見を整理して、それを様式に落とし込んだうえで、もしよろしければ一番最初にお話しさせていただいたように、委員長に1回ご確認いただいて、それから出したほうがいいのではないかと。

(中村委員長)

では、今日意見を承りましたので、事務局サイドと確認したうえで資料の様式を差し替えたいと思います。

では、議事はここまでということにさせていただきます。

それでは、事務局から連絡事項等があればお願いします。

#### 4. その他

(事務局)

次回の委員会の開催についてなのですが、11月5日(月)の午後3時から予定しております。会場については現在未定ですので、後日、連絡させていただきたいと思います。

(中村委員長)

では、進行を事務局にお返しします。

#### 5. 閉会

(事務局)

大変長時間にわたり、活発かつ密な議論をありがとうございました。本日の委員会につきましては以上で終了になります。次回は、11月5日に開催をさせてい

たゞきます。

本日は長時間にわたり、大変ありがとうございました。