

第2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11月5日（月）午後3時～午後5時50分

場所：新潟市役所本館6階 議会第1委員会室

1. 開会

(事務局)

定刻になりましたので、これより第2回「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会」を開催いたします。

はじめに、本日の委員会の出席状況をご報告いたします。本日は、西村委員が所用のため欠席でございますが、委員5名中4名出席をいただいておりますので、「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会」設置要綱第5条第2項の規定によりまして、会議が成立しておりますことをご報告いたします。

また、本日は、次第2の(2)新潟交通株式会社からの説明まで報道機関の撮影を許可しているところでございます。なお、報道機関の方につきましては、新潟交通株式会社の説明が終わりましたら、ご退室くださいますようお願い申し上げます。

なお、会議録を作成する関係から、本会議を録音させていただきますので、発言する際には、お手元にありますマイクのスイッチを押してから発言くださいますようお願いいたします。マイクのスイッチを押しますと、赤いランプが点灯いたします。その点灯したことを確認されたうえでご発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、再度ボタンを押していただきまして、赤いランプが消えたことを確認していただきますよう、お願いいたします。

本日の会議につきましては、17時40分ごろをめどに進めていきたいと考えております。限られた時間となりますが、活発なご議論をお願いしたいと思います。

次に、配付資料の確認を行いたいと思います。まず、本日の次第です。その次に、資料1、BRT運行事業者選定に向けた新潟交通株式会社の提案書への意見。あと、新潟交通から、今回、資料が3部ほど出ておりますので、それがございます。以上になります。

それでは、本日の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、中村委員長よりご挨拶をいただきまして、それ以降の会議の進行をお願いしたいと思います。

(中村委員長挨拶)

2. 議 題

(1) 市民意見の確認

(中村委員長)

それでは、委員会を進めさせていただきます。次第に沿って順に進めていきます。議題1でございます。市民意見の確認ということで、事務局からご報告をお願いいたします。

(事務局)

(市民意見について報告)

(中村委員長)

ありがとうございました。

今、事務局から今回の意見募集について報告をいただきました。委員の皆様におかれましては、これから新潟交通のヒアリングがごございます。意見、先ほどございましたように、これから先の意見交換、助言等をする場合の参考としていただければと思います。

(2) 新潟交通株式会社からの説明

(中村委員長)

次に、議題2、新潟交通株式会社からのご説明をいただくわけですが、今回提出いただきました提案内容は、BRTの導入区間が新潟駅から青山までとなっております。このことも含め、委員会にて定めたところの新潟市BRT第1期導入区間運行事業第一提案審査実施要領及び第一提案に係る条件にはのっとっていない、即していない点が見られます。したがって、これからご説明いただくわけですが、ご説明に当たりましては、このたびご用意されたご提案が基幹公共交通軸の強化とどのようにつながっていくのか。そして、基本方針の目標を達成できるというところはどうか。例えば、まちなかでの定時制のあるサービスであるとか高いサービス水準の確保があるわけです。そして、第2期の展開を図っていくことをどう考えているか。そのうえで、ぜひ、この青山までの案、元々が白山駅でしたから、青山への延伸案ですけれども、この青山までの延伸案がもともと条件として出しておりました白山駅までの案よりも市民へのサービスとしてどのような点で優れているのか、優位性があるのか、そして、同時に実現可能性という点ではどうか。この辺りのところはぜひきちんとお伺いしたいと思います。

ということで、今申し上げたことの繰り返しになりますけれども、基幹公共軸の強化の点、それから基本的な目標の達成の点、それから第2期への展開の考え方、そして青山への延伸の優位性という点を含めてご説明をいただくということにしたいと思います。多分、説明のシナリオをご用意されていると思いますから、それにのっとってやっていただければいいのですが、今の4点を少し意識していただければと思います。その後、審査委員会でこの提案の審査をどうしていくのかということも議論していくわけでごございます。

それでは、早速ですが、新潟交通株式会社様からご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

(新潟交通株)

このたびはBRT第1期導入区間の運行事業につきまして、既存事業者としての第1提案権付与事業者にご指名いただいたことに感謝申し上げます。

以下、ご説明申し上げます。冒頭、委員長から何点かご指摘をいただいておりますが、私どもの用意した部分である程度触れているかと思いますが、必ずしもこのご質問等にぴったりお答えが、今の段階でお話しできるかどうか分かりませんので、その辺につきましては、また質疑応答でお話をさせていただければと思っております。まず、私から、弊社の企業概要等につきましても提案書に簡単に記載はさせていただきますが、やはり、新潟で長年交通事業をやってきたという立場から、その辺のわが社のスタンスといいますか、会社の状況並びに近年のバス事業の概況につきまして、若干冒頭お話をさせていただきたいと思っております。

簡単な履歴的に申し上げますと、弊社は昭和18年12月31日創立となっておりますが、実質的には、それまでの中小のバス会社が合併した新潟合同自動車という会社と、燕から旧新潟市

の県庁前、現在の市役所前でございますが、その間を結んでいた電鉄事業の新潟電鉄という会社が合併して設立したものでございます。バス事業につきましては、下越エリアのほぼ全域並びに佐渡が営業エリアでございました。電鉄事業につきましては、残念ながら平成 11 年で全線廃止をしております。

基幹でありますバス事業につきまして、この三、四十年間を若干振り返りますと、昭和 40 年代後半からモータリゼーションの進展などにより利用客の減少に影響し始めました。一方、高度成長を背景にした賃金水準の高騰が影響し、事業運営が徐々に厳しくなってきたというように判断をしております。そうしたことから、昭和末期には労働条件の見直しあるいは合理化策を進め、特に平成に入りましてからは大幅な賃金ダウンを実施するなど、労働コスト削減に努める一方、合理化策の一環として、地域の事業実態に即した地方エリアの分社化を進めてまいりました。その後も統廃合を実施し、現在では、新潟市中心部及び近郊エリアを弊社が運行し、新潟市郊外、下越エリアを子会社であります新潟交通観光バス株式会社、また、佐渡につきましては全域を新潟交通佐渡が運営をしております。弊社は本社や整備工場、あるいは車庫機能を以前は万代地区に集中しておりましたことから、新潟地震で壊滅的な被害を受けております。そうしたリスク軽減を図るために、工場やバス営業所を分散配置し、その跡地開発として万代シテイを開発するなど、まちづくりを中心とした不動産事業も弊社の重要な柱となっております。

私どもの関係グループ事業者としては、観光関連を中心にグループ企業は現在 9 社ございます。

それでは、近年のバス事業につきまして、若干申し上げます。長引く景気低迷、それから運輸業に取りましては燃料の高騰、さらには社会的には少子高齢化の進展という好材料の見えない事業環境になりまして、さらに主要エリアであります新潟市中心部では、商業施設の郊外展開が影響し、大和撤退に象徴される中心部の衰退がバス利用の動向にも大きく影響しております。こうした中でございますが、平成 19 年度から、国と新潟市の支援を受け、オムニバスタウン事業を展開しているところでございます。路線バスの利用促進を図るため、中心部幹線りゅーとリンクを設定し、ここを中心にノンステップバスの大量導入などサービス水準のアップを図るとともに、ICカード乗車券りゅーとを導入し、ポイント制や定期券への対応、そして今後はJR東日本のSuicaとの連携へと準備を進めているところでございます。弊社としましても、安全性、定時性、そして分かりやすさなどを目的に、デジタルタコグラフ、あるいはドライブレコーダーといったものをハード面の投資をしておりますし、また、運転手の資質向上に努めているところでございます。しかしながら、事業環境のマイナス要因の多くは簡単に解決できるものではなく、昨年度は東日本大震災の影響も否めませんが、残念ながら、高速バスを除くいわゆる路線バス事業では営業段階で赤字という結果に陥りました。こうした現況を踏まえますと、今後も路線バスが新潟における公共交通機関としての役割をしっかりと果たしていくためには、路線バス事業の抜本的な再構築、バス路線の再編が不可欠であると考え、早急に着手したいと考えております。

さて、このたびの運行事業の提案につきましてでございますが、与条件に示された運行区間により、先ほども委員長からご指摘がありましたように、条件とは違う区間を延伸をして提案させていただきましたことにつきましては、失礼かとも存じましたが、現況で述べましたように今後も持続可能な公共交通として更なる利用促進を目指した路線再編を考えるときにBRTをどう位置づけるかは、重要な部分であります。路線再編の私どもの基本的な考え方、あるいは利用動向と運行の効率性などの観点から、区間の延伸が必要と判断し、提案をさせていただきました。何とぞご理解とご了解を頂ければと存じます。路線再編の考え方につきましては、提案

書にも記載をしてありますが、このあと、その概要を述べさせていただきますが、若干触れますと、基本的には現行の中心部と各地域を放射状に結んでいる長大路線を見直し、これまでの利用実態や人口集積などを勘案した中で、主要となる幹線、そしてその幹線の先で何本かに分岐する支線、そしてこれらやJR各駅と郊外地域を結ぶフィーダー線という考えを基本にしております。また、この路線再編につきましても、一朝一夕でできるわけではございませんし、BRT計画と同様に交通結節点、乗換施設の整備が重要となってきます。これらにつきましては、私どもだけで単独でできることではないと考えており、新潟市をはじめ道路あるいは交通の関係機関などのご支援、ご協力なくして実現できるものではないということを申し添えさせていただきます。

なお、今回の提案に際しましては、長年バス事業に携わっているものとして、与条件だけではなかなか見えない部分もあります。特に弊社では、これまで使用経験のない、また国内メーカーに製造されていない連節車両を使用するということや、路面電車のように道路中央車線に乗降バスを設置されることなど、心配な部分がかなりございまして、これらに対しての情報収集や検討に時間を費やした部分がございます。そうしたこともあり、提案フォーマットをいただいてから取りまとめるまでの時間が必ずしも十分とはいきませんでした。何回もの見直しや再検討など、できる限りチェックをし、整理をいたしました。表現や字句、数値に誤りあるいは不適切な部分がありましたらご容赦いただきたいと存じます。

以上、私からはご挨拶を含めて終わらせていただきますが、このあと、引き続きこのたびの提案の基本的な考え方等について、別の者より説明させていただきます。

弊社提案の基本的な考え方について、ご説明させていただきます。提案書の様式3、4の繰り返しという形になろうかと思いますが、ご了承賜りたいと存じます。

テーマは新潟市BRT第1期導入区間運行事業ということですが、交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別のシステムの寄せ集めでは機能しません。たとえ、個々のシステムがよくできていたとしても、それは地域交通の機能の一部を改善したに過ぎません。全体の体系あつての個別地域の交通の役割であるということを念頭に置き、地域全体の交通をどのように構築するかという視点を持ちつつ、民間事業者としての役割を見据えることといたしました。

これまでの新潟市における地域公共交通は、おおむねすべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきました。弊社はその乗合バス輸送を本業とするバス事業者として来年で70年を迎えます。したがって、今回の提案は自分たちの本業であるバス事業、その根幹をなすバス路線をどう再編するかという考え方が起点となっております。それが新潟市全体の交通体系再構築につながると考えたことと、弊社事業活動の根本であり、かつ、弊社にしかできないことと考えたからです。

今回提案させていただいた路線再編案は、現行の路線に修正を加えるバス路線再編の手法ではなく、一から路線網を構築する考え方としています。バス路線再編において、線で結ぶ路線から網で覆うバス路線網に整備していきます。これは従来の各地点から新潟市中心部へ長大に結んでいた路線を幹線、支線、フィーダー線に役割分けし、運行距離が長大な路線を短くすることで定時性を向上させ、さらに運行頻度を高めて域内サービス向上に努めるものです。国土交通省の資料によれば、人口密度が1ヘクタール当たり70人以上の都市は公共交通利用率が10パーセント以上という結果が出ています。弊社は町名別人口密度1ヘクタール当たり70人以上のエリアを核となる商圈として位置づけ、幹線を設定します。さらに、支線とフィーダー線を効果的に組み合わせ、BRT導入時から順次路線再編を行い、数年で新しい路線網の再編

を完了することを目指します。

今後、その中において幹線区間を6路線設定する予定で、その中の1幹線、新潟駅・青山間が新潟市発表のBRT基本方針に一番近い幹線であるため、今回、弊社は新潟駅から市役所、白山駅経由の青山の区間でBRTの提案をさせていただきます。理由詳細につきましては、提案書様式8に記載しているところでございますが、平成23年度、この区間を運行するバス路線の利用実態、これは白山駅を交通結節点にすると約7割に近い利用者に乗り継ぎが発生し、不便さを感じることで理解が得られにくいところ、青山まで延伸することで約半数の利用者は直通で移動ができ、さらに連節バスを利用できることも相まって理解を得やすくなると思ったことが一つ。今ほどの理由にも関係しますが、現在、白山駅から先、青山までは大堀、寺尾、流通、白根、味方の各線が併走し、青山から先で各方面へ放射線状に運行しています。併走している途中で路線を切断しても利用者の行き先の選択肢が少ないうえに、運行の効率化が大きく図れません。弊社は、運行の効率化を大きく図り持続可能な路線網を構築するとともに、効率化により捻出した労働時間を新たな域内サービスの拡充に充て、需要を開発したいと考えたことが一つです。それから、新潟駅・青山間は移動目的によって新潟駅から古町の都心部、市役所から関屋の学校圏、関屋から青山の生活圏と区分ができ、この三つのエリアをBRTで結ぶことで気軽に快適に移動できるようになると考えたことが一つ。青山には大型商業施設があり、周辺にも多くの住居や大型マンションも多数存在するため、徒歩や自転車も多く利用者がBRT駅へ気軽にアクセスしていただくことが可能です。さらに、周辺施設にご協力をお願いしていくことで、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドが可能になると、パーク・アンド・ライドの用地確保が難しいと思われる白山駅より理想的な交通結節点になると考えます。また、青山でのパーク・アンド・ライドが可能になると、都市部への自家用車の流入が削減されるとともに、排出ガスも削減され、環境に優しいまちづくりが可能になると考えたことが一つ。以上の4点から、今時提案をさせていただくものであり、ぜひ、他のBRT駅同様に整備の検討をお願いしたいと考えております。

BRT導入時から順次各方面から伸ばす路線網を各交通結節点でスムーズに接続させ、BRT幹線と支線との乗換時間はピーク時約5分以内を目標としています。バス停とBRT駅との移動距離は約3分、300メートル以内で、BRTバスの待ち時間を約2分以内となるよう、BRT駅の位置と連動したバス停の再配置とダイヤ編成を行いたいと考えております。また、運賃に関しましては、バス路線網を整備完了後に現行の距離に応じた運賃体系から新潟市中心部を中心とした同心円状のゾーン運賃制など、利用しやすい運賃体系に見直していきます。路線網が整備完了するまでは現行の運賃体系を基本にしたうえで、乗換時の運賃負担が発生しないよう、りゅうとカードの普及を目指していきます。

終わりに、弊社といたしましては、バスの可能性と限界を見極め、より適切な配分をすることが重要であり、今回の新たな交通システムの導入を新潟市における地域交通体系の絶好の転換期としなければならないと考えております。言い換えれば、弊社はバス事業者として十分できる輸送分野と限界を超えている部分を明らかにしていくことが、事業存続の意味でも新潟市の交通体系再構築の意味でも必要と考えており、今後、弊社では新潟市全体の路線のあり方について新潟市と協議を進め、責任を持ってコーディネートしていきたいと考えております。いずれにいたしましても、本事業の導入区間は弊社の極めて重要な営業区間であるため、長年にわたり営業してきたノウハウを最大限に生かし、事業推進していく所存であり、今時提案をさせていただいた次第でございます。

弊社提案の基本的な考え方の説明については、以上でございます。

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、申し訳ございませんが、報道者の方、ここでご退席となりますので、よろしくお願いたします。

(3) 新潟交通株式会社への質疑応答

○質疑応答については以下のとおりです。(○委員：●新潟交通株)

○新潟市が提案している基幹公共交通軸をどのように扱っていく予定か。

●利用実態をみると必ずしも「日」の字の基幹公共交通軸で人が動いている訳ではない。しかし現在のサービス水準以上は確保するが、あくまで幹線という部分と基幹公共交通軸は必ずしも一致するものではないと思っている。網を張ったバス路線網でどういう移動、どういう利用実態が生まれるかというところから逆に基幹公共交通軸が新たに生まれるものではないかと考えている。また市民病院～長潟については非常に利用実態が低い。

○基幹公共交通軸は日の字をベースとしていろいろな開発を進めながら人口が集積していくことが期待されているが、現在利用実態が低い市民病院から長潟の区間について、成長度合いによって見なおすような考えはあるか。

●基幹公共交通軸に人が張り付き、多くの人移動されるニーズが出れば運行頻度を高めていきたい。

○BRTとその他の路線バスを比較した表では、数値の整合性が取れていない可能性がある。

●BRT利用者については平日で1日5,000人前後、土休日で3,000人程度を見込んでいる。利用者見込みについては内々移動者数(青山～新潟駅までで乗降が完了する人)内外利用者(郊外から新潟駅～青山間とその他区間等を行き来する人)も含めると平日で1万6,400人から2万人、土休日で5,900～7,200人。

○BRTはキロ当たりの利用者数が多くなるし、人件費も普通のバス2台分の人員を運転手1人で運ぶため、減ってくると思うがどうか。

●経費については運輸事業報告書で取りまとめている算出方法に基づきキロ当たり単価で算出している。

○経費の燃料費の部分で連節バスの軽油は通常バスの2倍かかるのか。

●連節バスの燃油費については、先行導入している他社に確認をとり、通常バスの1.6倍で計上している。

○修繕費の部分で連節バスは外車なので経費はかかるかとは思いますが、通常のバスの経費よりもBRTの経費の方が高くなっている。公設民営で行うため説明責任が求められるが、そのあたりの根拠を示していただきたい。

●修繕費についてはタイヤの本数の違いなどの比率を使い案分している。

○様式2の補助金について説明を求めたい。

●補助金については様式2では生活路線に伴うもののみ記載している。本日、追記という形でアクセス路線や社会実験、オムニバス事業に伴うものなど提出しました。

○キロ単価経費について22年度より年々上がっているが原油の高騰が原因か。

●燃料費の高騰が原因である。 [REDACTED]

○BRTは連節バスでの走行を想定しているが、通勤時間帯では乗降客が多いが、それ以外の時間帯では乗降客が少なくなるため、その時間帯にどのように乗降客を生み出すのか。

●BRTはバスを使った高速運行システムという認識であり連節車両イコールBRTということではないと考えている。

もう一点バスの運行頻度を高めることについては、自動車から公共交通へ転換を図りたいという思いからやっている。

○ナント市では乳母車、車いす自転車など簡単に乗ることができる。

●バリアフリーについては乗場が整備されていればある程度利用いただけると思っている。

○三菱瓦斯化学株式会社ではジェチルエーテルというクリーンな新しい燃料を製造しており、将来的にはそのような燃料を使うことも検討してもらいたい。

●クリーンエネルギーについてはディーゼルエンジンなので2両走るよりは燃費トータルをみれば低減されていると思うが、電気バス等も開発されてきており将来的にはこれに代わるものだと思う。

○連節バスの現時点での理解とBRTという乗り物がこういう点が新しくなるというイメージの出し方についての見解はいかがか。

○青山延伸案の件で新潟市は市役所に乗り継ぎ所を作る予定だが、有明、西小針線は市役所での乗り換えはしないということか。

●西小針、有明線については利用者が多くいずれも重要路線であり、西小針線は当社が考え

ている6幹線の一つである。しかしながら今回は、与条件に最も近い新潟駅～市役所～青山で提案した。

○白山駅～青山までの停留所についてどう考えているか。

●バス停の配置は300メートル3分以内での配置を予定している。まずBRTの駅の配置が決まってから、それを中心として考えていく。

○白山駅には乗り入れするのか。

●白山駅乗り入れには前向きに考えている。

○西小針線、有明線は一般車線を走るのか、センターレーンを走るのか。

●西小針、有明線については現行の与条件では一般車線を予定している。ただし、ホームの大きさや追い越し車線等条件を整えば中央車線を走らせたいと考えている。

○青山でのターミナルの計画はあるか。

●
[Redacted]

○青山延伸案だと車両は12両で足りないのではないか。

●12両で計算した根拠は、最短で4～5分間隔で走らせた場合となるが、システムということで考えれば連節バスか普通のバスかは大きな重要度ではないと思っている。

○新潟交通(株)の想定としては連節バスのみでなく、既存路線バスも含めた形でシステム化したいという考えなのか。

●連節バスにこだわっているかという部分については、設定そのものは連節バスでなくとも運行可能な設定状態だが、導入目的の部分で交通における運行だけではないとするなら、この辺は新潟市と協議だろうと考える。

○結節点について何らかのイメージは持っているのか。

●青山結節点については、イメージということで何パターンか想定している。

○BRTを導入したことによってどの部分が効率化され、その効率化はどのくらいなのであって、それをどの部分に資源を再投入してサービスアップを図っていくのか。

●
[Redacted]

○BRTのシステムを導入したことによって何が効率化できるのかという辺りの情報がないので数字の裏付けがあるとよい。

○西小針，有明線だが現行のままということだが，専用レーンの交通量は問題ないか。

●専用レーンの混雑度については別途弊社が参加している走行空間ワーキングで目標を定めており，十分それに耐えうるとは思っているが，弊社で交通シミュレーションした訳ではないため，詳細は申しあげかねる。

○BRTだけ部門を別にして事業部制とか部門を別にするとかの考えはあるのか。

●BRT単体の営業所や事業所などの開設は予定していない。

○西部営業所を一つの部門としてその中に入れるという考えか。

●第1期導入区間で考えた場合，一番最寄りのということで西部営業所を考えている。連節車両だけとっての一事業所というのは今のところ考えていない。

○新潟駅での乗降に要する時間は，どのような根拠で算出しているのか。

●新潟駅発車の際の乗車時間については，連節バス三つのドアの内，2つを乗車口に使い，1つを降車口として，現行のノンステップバスのお客様の乗降を実測した結果を鑑み，110名を乗せた場合で計算している。

○連節バスの導入により新たな投資はどのようなものがどれくらい必要と想定しているか。

●新たな投資としては整備工場については現在12mボディを標準としているため，18m対応の施設がない。また，ボディを持ち上げるリフトも専用の3柱リフトが必要になってくるのではないと思う。法定定期点検などを行うディーラーにも同様の施設が必要と考えている。

○車庫の一部が借地となっているが賃貸借期間は決まっているのか。

●賃貸借期間の期限は期限付きの借款ではない。急ぎょ立ち退けということはないと思う。

○車庫の面積はどのくらいか。

●提案書様式9に記述した通り，面積は西部営業所全体で11,000㎡。

○JRとの接続についても検討いただきたい。

●JRとの接続については新潟市にもご配慮いただいて、白新線や越後線のこれから手をつけられるという部分については駅にバスが乗り入れできるよう協議しているので、その辺は対応していきたい。

○榎谷小路上のピーク時に置いてセンターレーンは何台バスが走り、一般道には何台走るといような分かりやすい資料は用意してあるか。

●ピーク時に専用レーンに何台走り、一般車線に何台走るかという試算は、1日当たりの試算でしか出していない。BRT駅やバス停のポジションにもよると考えられる。榎谷小路のピーク時にバスが専用走行路及び一般走行路で何台走るとか、分かりやすい資料を準備する。

○先々の計画をどのように考えているのか、を分かりやすく示して欲しい。

●榎谷小路上は、まだ協議がつかっていないが、路線再編の完了形としてBRTと西小針の幹線2路線を予定している。

(4) 審議

○新潟交通からの説明及び質疑応答を経て、委員より以下のような意見等がありました。また審議は青山延伸に係る部分とそれ以外の部分に分けて審議しました。

- ・基本的な視点：BRTの提案については、高く評価している。交通網を考えていく上では、青山も悪くない。むしろ良さそうに聞こえた。(市の提案とは異なるが)
- ・どのような結節点を作っていくか、BRT運行区間を連節バスと既存バスの共存という提案をどうするか、などについて少しずつイメージが出てきている。ただし、必要な資料は不足しているので、その部分を明らかにしながら実現性を把握していきたい。
- ・青山までの延伸については、納得できる。しかし、BRTがどのように効率化され、それがどのように他の路線に還元されるか、疑問が残る。
- ・停留所や途中のバス停、白山駅のあたりの走行空間について心配である。
- ・営業所の管轄で進めていくのであれば、説明責任が伴うため、詳細な資料を提出していただきたい。
- ・BRTは連節バスだけではない、という新潟交通の提案がわかり、それを踏まえると青山までの延伸は不可能ではないと思う。ただし、パブコメへの意見から見ても、地域ごとの運行本数に差がみられるため、今後検討が必要になる。
- ・市民からのご意見で、手厳しい意見が並べられているのが気になる。BRTの導入に向けて、市民の理解をいただくことが重要であるため、BRTを導入されると、こんなにいいことがある、ということを示す必要がある。そういう中で、新潟交通からの修正提案を出してもらう機会があるため、そのような効果について理解を深めてもらえる場になればと思っている。
- ・青山までの延伸を理由に差し戻しをすることはしない(委員会了承)
- ・青山延伸案と白山案の長所・短所を比較したうえで、総合的にみて青山延伸案のほうがすぐれていると想定されるため青山案で出したという論理が市民に分かるよう作っていただきたい。

- ・全体の再編をする上でポイントがあり、その中で白山より青山にする方が市民に対してもう一段良いサービスが提供できるということが市民向けに分かる説明がある。
- ・現状と再編後にどうなるか、という点について、模式図は提出されているが、路線図などの縮尺図に、前後の比較をしたものを提出いただきたい。どの方面の路線がどの結節点で乗り継ぎを行うか、などが必要になる。
- ・青山案と白山案、事前と事後で比較が必要となる。これに、第一期導入段階と再編完了後で正縮尺での再編前後での変化がわかるような図をお願いします。
- ・様式5ではBRTの具体的な数値が記載されていて、収支の部分ではBRTと路線バスの運行経費が記載されているが、その算定根拠が不明なため、説明責任がとれていない。
- ・運行開始後、どの路線が効率化され、どの路線に還元されているか、その部分が整理されていないと評価できないと考えている。また、全体の姿も見えていないので、BRT導入時や契約終了時の5年後、再編完了時での姿を示していただく必要がある。
- ・事業者としての採用と継続の条件を具体的に示す必要があるのではないか。
- ・運行事業者が頑張れるための条件について、市民の理解や周知、また市としての覚悟が必要となる。その部分は付帯意見として、市はこれに合わせてこういうことをしてほしいとか、市民に対してはこういうことを理解してほしいなど出てくる。

(中村委員長)

実はお時間を超過しているのですがすけれども、およそ大体意見は出尽くしたと思いますので、仕上げはメール上でこの一兩日、3日くらいでやります。それでお返しして、それに関するご回答を頂いて、次回またお呼びいただくという方向で行きたいと思いますが、およそそういう流れでよろしいでしょうか。

そうしますと、これで一応討議は終わりました、まとめの言葉は今のものでいいと思います。では、その他についてですが、事務局何かございますか。

3. その他

(事務局)

次の開催ですけれども、12月11日、夕方の6時から、会場が決まり次第またご案内をさし上げます。

(中村委員長)

今度は1か月あるのですね。そうすると、早めに通知を出せばけっこう作業してもらえると

いう。逆にその次が割と近いのでしたか。

(事務局)

近いです。4回目が12月25日です。

(中村委員長)

25日ですね。そうすると、次回まで1か月ですから、今回のうちはかなり飛ばして、11日から25日に関しては2週間しか与えられていないので、逆にかなりピンポイントに絞ったところでさらにあればという感じでしょうか。分かりました。では、その点を踏まえて、我々で

少しまとめて、委員の方にも見てもらおうと。分かりました。

それでは、特になければ議事進行を事務局にお返しいたします。

4. 閉会

(事務局)

ありがとうございました。大変長時間にわたり、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございます。本日の委員会は以上で終了になります。次回は、先ほどご案内しましたとおり、12月11日火曜日に開催させていただきます。

本日は、大変ありがとうございました。