

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

No	住 所	年 齢	意 見
1	新潟市江南区	30 代	<p>運行路線案を新潟駅～白山駅～青山間とした根拠・理由については十分理解したのですが、市のこれまでの交通政策・計画(にいがた交通戦略プラン・オムニバスタウン計画)と整合しない感があります。</p> <p>市は「リ्यूとリンク」を基幹軸に位置づけていますが、再編案で「リ्यूとリンク」は支線扱い。この辺が今後利用者に混乱を及ぼしかねないと考えます。</p> <p>できれば「リ्यूとリンク」を BRT 路線に含めるか、または現状どおりとするよう再考を求めたいです。</p> <p>再編案については、系統番号[300][400][700][900]グループの各路線が新潟駅・バスセンター発着となるのに対し、[600]グループの西小針・有明線は現状維持です。</p> <p>西区方面では現状通り乗換えなく新潟駅に直通できるのに、東区方面から古町・市役所方面へは原則として乗換えが生じます。</p> <p>特に足腰の弱い高齢の方や障がいのある方からすれば、東西の路線で不公平感を強く抱く人は多いのではないのでしょうか？</p> <p>朝夕だけでなく、昼間も数本だけでいいので東区方面から古町・市役所への直通便を残してくれるのなら、そうした方々に大変重宝がられると思うのですが。</p> <p>また、沼垂四ツ角バス停などでは再編後の本数が激減します。</p> <p>そうした地域では活力低下につながる恐れがありますので、なんらかの対応策を示して欲しいところです。</p>
2	新潟市北区	40 代	<p>貴社の提案する BRT の青山延長は、青山に新設の余裕のある結節点を建設することを想定したものと受け取られます。</p> <p>快適な乗り換え施設が用意されるならば、それは貴社がかつて運営していた電車線のより高度化した復活として、西区・南区方面では歓迎されることでしょう。</p> <p>しかしその一方で、他の乗り換え地点で快適な待ち合わせは担保されていないと存じます。</p> <p>あらゆる交通手段で、乗り換えが最も嫌われることはよくご承知のことと存じます。</p> <p>この状態で、附船町、美術館、がんセンター線など、バスが得意とするニッチな路線を削減するのは、利用者の利便性を損ない、公共性には逆行するものと感じます。</p> <p>どうしても廃止したいならば、系列外でも他の事業者に路線の移譲を考えるべきではないでしょうか。</p> <p>また、北・東区方面からだ、バスセンターと東大通の間のアクセスは現在でも非常に悪いです。</p> <p>これを BRT 連携とするならば、ラブラ万代の外側を一直線で通過する立体通路(屋根つき)があるべきで、これは万代シテイ開発の一環としてある程度御社が負担してでも実現すべきです。</p>
3	新潟市西蒲区	30 代	<p>青山の拠点化について→×(必要な整備がされるのであれば◎)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青山の拠点とする趣旨は理解した。 ・ただし、拠点とするのは「青山駅」であり、同駅まで専用レーンを走行するものとし、同駅で定時性に優れる JR 線との接続が可能とする必要がある ・新イオン周辺を拠点として、一般道路を走るようでは、定時性は確保できず、JR 線からの乗換も期待できず、利用は減るだけだろう。 <p>(新イオンに BRT の途中駅を作るのは必要)</p> <p>→市役所前まであった電車線を部分廃止し、東関屋駅において、定時性に乏しいバスへの乗換が発生した結果、さらに利用が減り、最終的には全線廃止としてしまった反省を決して忘れてはならない。同じ轍は踏まないこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記の実現には、狭隘な青山駅周辺を再開発する必要があるが、莫大なコストが発生する点や専用レーンとするための公安委員会との協議に時間を要するという点から、これはかなりハードルが高いと思う。 <p>白山駅の拠点化について→○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現実的なのは、白山駅からの放射状のバス路線を再構築すること(市役所前は不可) <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 線との接続を軽視してはならない。 <p>→例えば青山駅へバスが乗り入れられれば、黒埼方面から内野方面の需要の獲得も期待できる。電車 to バスはいいが、バス to バスは基本的に NG</p> <p>ぜひ後世に誇れるいいものを作ってほしい。また、BRT 路線について、JTB 及び JR 時刻表の索引地図には私鉄表示してもらえるよう交渉すべき(JR 気仙沼線が BRT になっても JR 線表示のままなので、同じ考え方で取り扱ってもらう)。市外、県外の人にも利用を促しやすくなる。(基本的に私もそうだが、知らない町のバスには乗りたくないしそう言う人は結構聞く)</p>

No	住 所	年齢	意 見
4	新潟市西区		<p>机上の空論で済ませた市のプランよりも現場を把握してる交通の方がより具体的・現実的・合理的・実用的であると断言できよう。</p> <p>青山駅を終着と設定したのは納得できる, その要因としては</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両基地から至近距離にある, 白山では無駄な距離が発生する。 ・路線集約のためには白山より青山の方が合理的である。 ・新交通というのは都心～郊外を結ぶのでないと全く意味がない, 都心だけでは古町振興のためだけという誤解も生じかねない。 ・関屋駅の設置で県庁・女池・鳥屋野・鳥屋野潟以南方面に都心を経由しなくても誘導できる。東西の交流がより円滑にできる。 ・パーク&ライドを活用できることで郊外からの車両流入抑制が期待できる, バスターミナルを併設することを考えても敷地の狭い白山ではとても無理だろう。 <p>幸いにもイオン青山店が建設前なので, 市はこの提言通りに青山駅のバスターミナル・大型駐車場の整備に早急に取り組むべきだろう。 開業時期はずれ込むだろうが多くの市民はこちらの方を望んでいるのではないだろうか。</p>

No	住 所	年齢	意 見
5	新潟市中央区	40代	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟駅～青山間を、東京の私鉄沿線のような都会的な雰囲気のある沿線に育ててほしい。 ・日本一便利だと言われる東京では、どこへ行くのも電車で乗り換えは当たり前。 ・郊外拡散しかなかった新潟の街造りに、始めて都会的な視点が見いだせた。 ・公共交通での移動が当たり前の新潟駅～青山間にして欲しい。 ・ドア前からドア前まで車で移動して、歩かない・乗り換もしない、ドア・ツー・ドアの考え方から脱却しない限りは、公共交通で移動する街造りの実現は不可能。 ・官も民も、自動車依存、大駐車場依存で思考停止する中、移動手段率がわずか2.8%となった公共交通を次代の基盤として都市を持続させるために、抜本的な交通ネットワークの変更は当然のこと。青山までの延伸を支持します。 ・2.8%まで下がった公共交通占有率の現状から這い上がり飛び立つには、新潟交通の提案するような網羅的な転換が必要だと感じた。 ・個性と風土を感じる街路づくりのため、民業を圧迫して街路を衰退させるエキナカとかネクステーションなどは古町地区では止めて欲しい。 ・BRT整備によって健幸都市の実現を。 ・提案全体の思想は評価したいが、エキナカ開発が数カ所で強調されており、歩行者が街路を回遊する「歩いて楽しい街づくり」の視点が無い点は要改善。 ・意欲的な提案だと思うが、駅の中に人を囲い込み、市街地を閑散とさせるエキナカの提案は衰退する地方都市中心街には不向き。 札幌はJRタワー開業の影響で商店街が衰退したと聞いた。 ・エキナカ開発はほぼ大型店しかなく既存型商店街のない青山に限るべき。古町地区では街路の歩行者が減少して商店街が更に衰退する。 中心市街地域内でのエキナカへの利用者囲い込みはBRTの目的に反するため禁ずべき。 ・提案全体を見て、新潟交通のBRT運営脳力に期待を感じたが、「一般旅客自動車運送事業の概要」にあった補助金額は補助金の一部だけなのではないでしょうか。 鳴り物入りで話題になったオムニバスタウン関係補助金が5年間で5億円と報道されていたのは誤報だったのでしょうか。 ・2012.10.26付の日経新聞朝刊に「新潟交通側は乗客の利便性向上を狙い、市の方針よりも3キロメートルほど長い運行区間を提案した。」とありました。 今回の新潟交通の提案は、市の発表した路線を人口密度の高い方向に延伸したものであり、市が最初に発表した、新潟駅から万代～古町市役所～白山駅方面へと人口密度の高い西方面にBRT整備を行う方向性は間違っていないと思います。 ・辛口の意見も書きましたが、BRT実現のため何とかやり通して頂きたいと思います。 お忙しくなるとは思いますが、中心街も公共交通も存続はここが正念場だと期待しております。 ・古町から下町～東方面(山の下～空港)への幹線バス整備(古町のターミナル化) ・古町への市役所・ホール・美術館・公民館・図書館など文化施設の整備。歴史的な名所としての堀の整備。 古町への必然集客施設の整備によってBRTが有効利用される。 ・公共交通で訪れて、健康に歩いて楽しめる街造りのために、みなとまちの名物・象徴として堀や歩行者用公園道路の整備(みなとまち新潟を伝える歴史施設と街路) ・BRT整備を機に、外へばかり拡げる街造りと決別し、駐車場が無い都心への公共施設の集中整備をして他都市との差別化を進めて欲しい。 ・BRTは都市計画にとって有効な手段だと思うが、手段だけでは魅力的な都心は作れない。 他の都市よりも魅力的な都心作りには、手段だけでなくそこに来なければならないと言う「目的」が必要。 市役所本館やホール、文化施設、旧跡を活かした名所。などの整備を手段の整備と併せて行わなければBRT利用者・来街者は増えず、継続的な交流を生む魅力的な都心作りは出来ない。 ・新潟駅と青山にターミナルが出来て両端が発展するだけでは、BRTの機能を活かしたことにはならない。 新潟市の発祥の地であり歴史的な建物が残る古町地区を新旧MIXの文化の中心として更に魅力を高めるために、湊町の堀が巡り交易と交流の要であった来歴を活かして、BRTの縦線に対して、T字型に東方面(下町～山の下・空港方面)に横線を伸ばし、T字の縦横が接する新交通ターミナルとして古町を整備して歴史と風格と賑わいのある街を後世に伝えて行って欲しい。

No	住所	年齢	意見
6	新潟市西区	10代	<p>①様式 11 にある安全性の確保について、「BRT駅のホームにホームドアや、ホームと車道が接するところにガードレールを設置する」とあるが、BRTの走行区間(駅部を除く)も、同じく分離帯など構造物で車道と走行路を区切るべきだと思う。新交通システム導入基本方針(1)走行空間についてにある「BRTの走行性やわかりやすさ」や「まちのシンボル性」を高めることを実現するためにもこれは重要ではないか。</p> <p>②様式 11 にある連節バスについて、「連節バス8台と一般路線バス車両の組み合わせで対応できる」とあるが新潟交通(株)からの試算の通り、すべてを連節バスでまかなうことが必要であると思う。専用走行路は接続バスだけでない、「BRTが走っている」というわかりやすさに欠ける。普段街中に走っているバスは乗り心地もいいとは言えない。よって「銀バス」を走行路に走らせるのはやめていただきたい。</p>
7	新潟市外	60代	<p>1. 提案書全体について 新潟市は、基幹公共交通軸を設定し、そこに限定して新交通システムの導入を検討することを進めてきたが、この方法は合理的でないと私は意見を述べてきた。地域全体の交通、公共輸送網を検討した上での、新潟駅～白山駅～青山区間の BRT を導入する計画案は合理的、効率的であり、基本的に賛成である。ただし、南区(白根)方面にも幹線が必要である。しかし、新潟市が提案する新潟駅～白山駅区間の BRT 導入案に対しては、バス路線網再編を全く提案していない。白山駅までの BRT 導入段階においては、部分的なバス路線網再編を行うのか、どのような再編を行うのかを提案書に追加してオープンにして頂きたい。</p> <p>2. 提案書の個別問題について</p> <p>①BRT 走行の中央レーンに、BRT 車両(新潟駅～青山間走行)以外の路線バスが走行するのかが不明である。平日ピーク時・オフピーク時、休日別に回答して頂きたい。</p> <p>②様式5と様式6-1に示された利用者数と総走行距離が整合していないと思われる。再度チェックをして(誤りがあれば)修正して頂きたい。</p> <p>③様式6-1、e)路線概要図に示された便数には、BRT 車両は含まないと思われるが、いかがか。都心軸の路線概要図において、各方面の流入便数と断面地点(A, B, C, D)の便数がどのような関係になっているかを説明して頂きたい。さらに、平日ピーク時とオフピーク時別に同様な便数を提示して頂きたい。</p> <p>④青山駅の乗り換え施設のイメージ図を提示して頂きたい。また、市役所前駅にも乗り換え施設が整備されることが望ましいと思うが、その必要性をどう考えるか</p> <p>⑤BRT 車両(接続バス)の降雪時の円滑な走行について、かなり疑問を持たれていると伺える。BRT 中央レーンの道路舗装、消雪施設の設置など具体的な整備方法を提案して頂きたい。</p> <p>⑥中央車線を走行する BRT の優先信号システムが提案されている。しかし、BRT 車両を優先走行させれば、返ってそれだけ一般レーンを走行する路線バスの運行速度が低下してしまうことが懸念される。中央レーン、一般レーン両方をバスが走行するとき、優先信号システムの設置について効果をどう判断されるか。</p>
8	新潟市西区		<p>民間企業として、自社の利益を第一に考えねばならない、新潟交通の立場もわかる。が、多額の税金を投入する事業であり、また「新たな交通システム導入検討委員会」の1委員であった新潟交通が、導入基本方針や与条件から逸脱した案を提出するのはいかがなものかと思う。更にはユーザーの視点からみても、より便利な案とはいえないと感じる。提出された案では、BRT 区間の青山延伸により、主に西新潟や8号線方面での青山での乗換が生じる事になる。これでは今まで白山駅近辺の学校街まで直接アクセスできた多くの学生等に、乗り換えを強いる事になる。また白山駅を結節点としないことにより、JR との連携が不便になる。更には、専用部ではない区間が長大になることにより、定時制を確保できるのだろうか。車両についても、同一路線において BRT 車両と既存のバス車両の混在は、不必要な混乱を生むのではないだろうか。多くの疑問が生じてならない。中・長期的に見ても「都市計画マスタープラン」や「にいがた交通戦略プラン」で示されたまちづくりの方向性や公共交通の大計と整合性の取れるものではないと感じる。私個人の意見となりますが、税金が投入される事業である以上、上記の長期的なプランと整合性を取りながら計画を策定すべきであると考えます。付け加えて、公共交通がとりわけ不便とされる8号線方面の路線は、BRT 路線乗り入れ等により乗換なしで中心部まで結ぶべきであると考えます。最後になりますが、新潟市も新潟交通もしっかりとよく話し合って、多くの市民が利便性を享受し、他の都市から羨ましがられるような、街づくりを行って欲しいと切に願っております。</p>

No	住所	年齢	意見
9	新潟市西区	40代	<p>ルートに関して: 青山まで延伸という案には賛成です。(白山までというのは余りに中途半端)</p> <p>将来的には青山から川を渡って県庁まで延伸すると駅～中心部～市役所～美咲町～県庁が1本のルートで結ばれて良いと思います。(青山や美咲町あたりならP&R拠点も作れる)</p> <p>バスの再編について: 青山で乗り換えになる路線が増えるのはやむを得ないと思いますが、以下の点についても考慮して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のラッシュ時以外の日中も最低でも1時間に1本は中心部直通を設けて欲しい。 ・直通バスは青山から中心部までの間は快速運行とし、バスもカラーリングを変えるなど、違いをハッキリだして欲しい。 <p>BRT駅、特に乗り換え起点となる市役所、白山、青山はそれなりの設備を設けた駅にして欲しい。(間違っても寒空の中、バス待ちするような事がないように)</p> <p>BRT路線だけでなく他の幹線(西小針線等)の運行時間も深夜対応して欲しい。</p> <p>定時運行を実現する為の具体的対策を示して欲しい。</p>
10	新潟市中央区	20代	<p>(1)運行区間について</p> <p>青山までとするのであれば、新潟駅～市役所～学校町～関屋駅にすべき</p> <p>理由①白山駅前の通り・関新ガード下等細く複雑な道交差点の通過をするよりも渋滞の影響が小さい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ②西大通の方がバスの本数が多いため運行効率化が大きい。 ③モーニングライナー等直通需要のある区間である。 ④8号線他～青山～有明台～信濃町～関屋駅と乗入れを行えばJR利用者がバス～BRT～JRと2度乗り換える必要がなくなる。 ⑤現状の千歳大橋～西新潟方面の利便性向上。 <p>以下運行区間は変更しない前提で</p> <p>(2)運賃について</p> <p>200円を税金増前としているが200円は利用しやすさの境界になる現在可能性の高い消費税10%までは200円とすべきである。</p> <p>またこの項目だけ概念しか記載していない。具体的な金額をバスを含め記載しなければ賛否も語れない。</p> <p>乗換という不便になる事項より先に運賃を改革すべきで路線再編後というのは遅すぎる。</p> <p>(3)回送について</p> <p>回送はせっかくの車両を無駄にしてしまう。回送ルートを1つにしぼり、回送兼路線として運行した方が良い。</p> <p>(4)様式8にある乗継停留所について</p> <p>現状でも活用できるものが活用されていない。例として市民病院(鳥屋野～曾野木線乗入)、県庁バスターミナル・美咲庁舎バス停(鳥屋野線・水島町線)、亀田駅前(水原方面・鶉ノ子線)などがある。まずあるものを利用すべき。</p> <p>(5)記載の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線図の大堀モーニングライナー 変更なしにもかかわらず青実線の理由 ・様式6-1参考資料3において鳥屋野方面の本数が0の理由 ・様式10参考資料9で路線網でふれていない箇所が変わっている理由 ・様式8参考資料5で総武線は中央・総武(緩行)のことだと思うがこの路線は四ツ谷～新宿を併走している。また成田エクスプレスも東京で乗れる。誇張ではないか。 <p>(6)路線網について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①長潟線の重複区間は復路の市役所～古町のみ、一方西小針・有明は市役所～駅が重複にもかかわらずなぜ西小針は変更なしで長潟は市役所止まりなのか。 ②市役所始発の停留所は全て西向きで東・南方面の場合次停留所まで5分以上かかる。JRとの乗継もかねて白山駅始発にして欲しい。 ③7号・49号方面のバスはどちらにしる乗換が必要になるので新潟駅発着にして欲しい。 ④長潟線(東跨線橋)の駅南～バスセンターは最も渋滞の激しい区間なのでここだけ残すくらいなら本数増にあてるべき ⑤本数増が西新潟に偏っており、東・南東方面は乗換えが増えるだけでメリットがない。

No	住所	年齢	意見
11	新潟市中央区	50代	<p>BRT第1期導入区間を青山まで延伸することに以下の理由で反対します。</p> <p>理由1: 1バス路線における部分最適にしかない 新潟交通は区間内々移動の増加を理由に青山までの延伸を提案しているが、それでは1バス路線の問題解決にしかない。 断面交通量で見れば、青山～関屋は新潟～白山の二分の一から三分の一に減少し、関屋～青山は更に減少する。明らかに輸送段差を無視している。</p> <p>理由2: 事業収支の改悪となる 青山までの延伸は、距離が2倍となるのに利用者はそれほど増えない。当然、初期投資は増えるし、事業収支も悪化する。</p> <p>理由3: 将来計画との整合がとれない 青山までの延伸は、基幹公共交通軸において、段階的にBRTを導入していくという新潟市の描いているBRT導入シナリオとの整合がとれない。 延長線上にあるのは、新潟交通の幹線区間である6路線のBRTへの置換えでしかない。</p>
12	新潟市西区	50代	<p>今回の提案書に賛成致します。提案区間は、現在、行き先の異なる多くのバスが同時帯に運行されていて、かつ、一つのバス停を複数の行き先のバスが共有して停車しています。このため、特に中心部では、何台ものバスが数珠つなぎりとなって道路をふさいでいることも多々見受けられ、そのことが交通渋滞やバスの運行遅延の原因となっている場合もあります。それが解消され、運行の更なる定時性が確保されるのみならず、運行頻度が多くなり、運賃も安くなること等、利用者にとっては、とてもありがたいことです。</p> <p>白山から青山に延伸の案は大賛成です。賛成の理由は、新潟交通さんの提案理由と重なる点が多いですが、下記に列挙致します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 白山が結節点となると、青山の場合と比べて、乗り換えを必要とする人が大量発生してしまい、不便感が否めません。 利用者にとっては、BRT区間が長いほうが歓迎です。 2. 白山駅周辺は高校が多く、特に平日朝夕は多くの高校生で、ごったがえしています。 にもかかわらず、周辺は古い住宅地が続き、広いスペースが確保できないことで、さらに人があふれ、混乱は必至と考えられます。 また、乗り換え時に、ついでに買い物をしたり、周辺を散策したりしたいと思っても、白山駅周辺には商業施設や公園等がありません。 待ち合わせ等の時間つぶしも有効に行うことができません。その点について、青山はクリアできます。 3. 現在のバス運行体系は、中央区が運賃(均一料金)も運行頻度(多い)も優遇されているように感じます。 今回の提案のように区をまたいで(中央区→西区)のBRT運行がモデル事例となって、他区への導入の見本ともなり、郊外地区の不便さを解消していただきたいです。 4. 最近、バスの定時運行のためと称し、バス停で長く止まっている時間調整の時間が多くなりました。 その時間調整となるバス停は、中央区と他区の境目当たりで特に多い気がします。 BRTにより青山までは定時性が確保され、その先の運行距離が短くなることで、その先の定時性確保も容易になることでしょう。 5. BRT運行業者は、長年のノウハウを蓄積されている新潟交通さんが良いと思います。 万一、BRTとそれに接続するバスが異なる業者になるという事態があるとすると、運行体系や運賃体系の統一性が欠け、不便となると考えられますので、避けていただきたいと思います。
13	新潟市西区	30代	<p>国道8号線路線を通勤で利用している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結接点を白山から青山に延伸した理由が、そうすることで乗換え者が減り理解が得やすいからとあるが、青山で乗り換える人も相当数だと思うので、理由としての納得はいかないが、そもそも白山はナンセンス。 ・確かに寺尾線・大堀線・流通センター線・8号線は、青山～新潟駅間が重複していることのムダは分かる。 ラッシュ時は今後も一部と言わず原則直通運転でお願いしたい。 ・既に業者選考の段階ではあるが、BRT導入そのものに現実味を感じない。 果たして乗り換えがスムーズにいくのか？BRT駅に人があふれて混乱しないのか？BRT駅はどこにつくるのか？不安ばかりだ。 国道8号線のラッシュ時の渋滞は慢性的。現存するラッシュ時のバス優先車線さえ守られていない。 ・新潟市に言いたい。ならばなぜ新潟交通の電鉄に財政支援をして存続させなかったのか？かつては新潟駅に接続しようとの話もあった。 そういう既存のものを活かしてもせずBRT導入とはそもそも寝耳に水。 ・新潟交通の提案の仕方は経営の効率化のために利用者へ乗り換えの不便を強いているように感じる。

No	住 所	年 齢	意 見
14	新潟県外	20代	<p>私は将来新潟市へ住みながら、お仕事をしたいと考えています。</p> <p>そうなりますと、今後の環境問題や未来などのことを考えると、やはり車依存より(マイカー依存)新潟市で今、運行している JR 線や貴社の路線バス、そして約 3 年後に導入そして新潟市中央区と西区などを運行予定のBRT利用が一番大事だと思っております。</p> <p>さて、全部ではありませんが、新潟市HPに掲載されておりますBRTバスの実施事項や計画事項(新潟交通と組み合わせによる)を拝見させていただきました。</p> <p>今後、BRTが導入されれば、人にもそして環境にもやさしいのが重点として新潟交通の路線バスでの選択肢や複数のバス停車解消、通勤や通学、子育て、高齢者や障がい者の方々にはもちろん、県内外の方々にもこれから大いに期待がかかることに違いありません！</p> <p>あと、今段階のBRTの運行計画路線では、新潟駅前万代口～市役所・白山～青山までですが、青山と黒埼方面にもBRTを運行延伸してみたいかでしょうか？</p> <p>なぜなら、黒埼大野方面の「黒埼病院」には、公共交通機関で行ける方法があまりなく、アクセス方法が非常に不十分となっているからです。</p> <p>この病院のアクセスを見ましたら、万代シティバスセンター発⇄木場学校前ゆきに乗「木場下組」降車後、この病院まではなんと 30 分も歩くことになりそうなんです、通院の方々を思うと夏や冬の季節を考えると、とてもつらい環境を強いられていると思います。</p> <p>黒埼地域は、西区のバスがあるみたいですが、バスの乗降客や本数などが少ないのも現状です。</p> <p>ただ、黒埼地域は田園地帯に囲まれていることのもそうなんです、私は青山から黒埼方面のBRT延伸も必要ではないのでしょうか。</p> <p>以上のことから、私のご意見も参考にさせていただきますよう、よろしくお願い申し上げます。</p>

No	住 所	年齢	意 見
15	新潟市中央区	40代	<p>1.私がバスに乗らない理由</p> <p>私は子供の頃からバスを利用することを諦めた。それにはいくつかの理由がある。公共交通機関を考える上で外せない点があると思うので、以下に紹介する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・どのバスを選べばよいか分からない <ul style="list-style-type: none"> 一般に、利用者目線でバスに乗ることを考えると、以下のような過程をたどると考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> a)利用者は地図を見たり目的地の住所をもとに、目的地(の近く)にあるバス停と、そこを通るバス路線を探す。 b)バス路線に対応するバスの番号を確認する。 c)目的のバスを待つ。 この過程をスムーズに進めるために必要なものが、現在のバス停の多くには備わっていない。すなわち、地図が無い、バス路線が図示されていない、したがって乗るべきバスが分からない。これではバスに乗れるはずがない。 ・料金がいくらかかるか不安 <ul style="list-style-type: none"> 従量制のバスの課金システムは、だんだんと料金メーターが増えていき、乗客に不安を覚えさせる。これは IC カードでも同様である。できれば 1 乗車いくらといった定額制が望ましい。 ・排気ガスが汚い <ul style="list-style-type: none"> バスの一部でまだ古いディーゼルエンジンを使っており、排気ガスは汚く、黒煙をまき散らしている。21 世紀にもなって、こういう乗り物に乗りたいたとは思わない。 排ガスの汚いバスを見るにつけ、「バスは排ガスも少なく環境にやさしい」という PR が空しく聞こえてくる。 バス等は排ガス濃度に対して寛大にされてきたようだが、運行業者はそれに甘え、「新しい乗り物をいち早く用意し、環境に優しいという姿勢を見せる」ことを怠ってきたと思う。 これらがすべて BRT に当てはまるわけではないが、今回の提案書では公共交通のハードウェア・ソフトウェアの刷新を図りたいという気持ちが見えたので、この機会にぜひ原点から考えなおしてほしいという思いから冒頭に整理してみた。 <p>2.提案書全体を通して感じたこと</p> <p>BRT 導入によって「新しい利便性をどう打ち出していくのか」が不明確である。</p> <p>利用者の増加をどうやって実現するのか具体的に示してほしいし、「新潟交通にはこういう展望があるから関係機関には協力してほしい」、という姿勢が必要ではないか。たとえば「こうすればこうなります」的な、事例や願望を書いただけでは提案とは言えない。それをどうするかまで書いてこそ提案といえる。</p> <p>私が提案として示してほしいのは、大きく以下の 3 つである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)どうやって自動車(自家用車)偏重からの交通の転換を促し、利用者を増加させるか 2)所要時間をどうやって短縮するか 3)他の交通機関との折り合いをどうするか <p>以下、この 3 点を主な論点とし、提案書に対して意見を述べる。</p> <p>3.各論</p> <p>(1)自動車偏重の交通の転換と利用者の増加に対する具体策を提案してほしい</p> <p>バスの交通分担率が低い現在、BRT を導入するだけでは交通の転換は進まないと思われる。</p> <p>新しい路線網がメリットをもたらすというのなら、それをもっと利用者目線で説明するべきである。</p> <p>自家用車交通の利用者メリットと社会的デメリット、および公共交通のそれらを比較して、新潟市での交通のあり方を展望し、それに BRT をどうやって寄与させていくかを述べてほしい。既存バスの再編だけで実現できるのなら、BRT の導入は不要である。その点にも注意されたい。</p> <p>以下、項目ごとに意見を述べる。</p> <p>(様式 5)の、「利用者想定数」が、現在と比較して増なのか減なのかが、提案書からは読み取れなかった。比較資料を追加してほしい</p>

No	住所	年齢	意見
			<p>「利用促進に向けた創意工夫」については、運行速度の向上や、渋滞回避策(車道よりも優遇)、交差点での停止時間の短縮(車道よりも優遇)などの工夫の提案が必要ではないか。「わかりやすさの確保の工夫」が不足している。停車場施設には市内地図および運行路線図、料金表などを掲示するなど、今まで怠ってきたサービスを実施・徹底すべきと考える。また、日本語以外での併記も必要であろう。</p> <p>ゾーン運賃制は、土地勘のない人にはゾーンが分かりにくいので、好ましくないと考える。</p> <p>「環境対策」が不足している。BRT は「環境にやさしい」ことを強調するため、クリーンなエンジンを使うべきと考える。</p> <p>また既存の古いディーゼルエンジンのバスはすべて LNG 車やクリーンディーゼル車に入れ替えるなど、都市の空気を汚さない努力が必要と考える。</p> <p>今後 EV が自家用車として浸透してしまった場合、黒煙をまき散らすディーゼルでは交通の転換を図る動機付け(乗ってみたいという気持ち)にはならないだろう。</p> <p>(様式 7)の「自動車利用者に公共交通を利用してもらうための取り組み」が弱い。また論旨に飛躍がみられる。</p> <p>「バス時間に合わせる必要がないこと」と、「利用が増える」ことは一意的ではない。</p> <p>費用的または時間的なメリットがあることを説明する必要がある。</p> <p>とくに費用的メリットについては、パーク&ライドの場合などについて、「パーク代+運賃」が、自家用車利用よりもメリットが高いこと(あるいはそうなるための施策や具体例)を示す必要があると思う。可能性だけを並べ、それが実現困難ならば提案とは言えない。</p> <p>(様式 8)の「乗り換えによる料金の追加負担が発生しないよう～」について、具体例を示す。</p> <p>たとえば、“30 分以内のバス乗り継ぎには課金しない”，など。</p> <p>(様式 8)「青山まで BRT を延伸する提案について(理由 1)」内内区間を長くすれば内内移動が増えるのは自明で、これは数字のトリックであり、適切な説明とはいえない。区間を長くすると BRT の発車サイクルが 低下する。「バス路線は運行距離を短くすることで増便し、利便性を増す」と言っていることと矛盾していないか。</p> <p>具体的に、BRT は白山往復と青山往復では運行頻度はそれぞれ何分おきの発車になるが、それでも青山往復がよいとする理由を述べるべきである。</p> <p>青山以西からの通勤・通学者にとっては、支線バスの到着地が白山駅(学校に最寄り)であるほうが、青山での乗り換えなしで利用できるため便利ではないか。</p> <p>(理由 2)の、「生み出される労働時間」の意味が分からない。</p> <p>「労働時間の効率化により、バス運転者の労働時間が減る」であろうか?バス会社の都合よりも、BRT の往復頻度の増加に努力すべきだと考えるがどうか。</p> <p>(理由 3)は、理由 1 と同様、数字のトリックに思える。</p> <p>(理由 4)の、「パーク&ライドなどの用地的に青山周辺のほうが有利」という点は同意できる。</p> <p>イオン青山店(改築中)などと用地、サービスについてタイアップできないか。</p> <p>(様式 8)の「利用促進やわかりやすさ」については、バス停と BRT 駅(これはターミナル駅以外についてだと思うが)との移動距離が 300m というのは、遠すぎる。</p> <p>この距離は市街地ではバス停 2 つに相当する。50m 以内(可能ならば 30m 以内)に設置すべきであると思う。</p> <p>(様式 8)公共交通への利用促進について、時間短縮、家計負担の軽減、環境負荷の軽減、ポイントメリット等をうたっているが、項目の列挙だけで、具体案が出ていない。時間短縮には速達性について努力が必要であるし、運賃はどれくらいメリットがあるのか。項目の列挙だけでは評価できないので具体的な説明が必要と思う。</p> <p>BRT 路線区間では車線が減少し交通容量が減少する。</p> <p>これを機に自家用車をもっと減らし、転換させる努力が必要ではないか。(たとえばゾーニング、駐車場割引の廃止、信号機の優先なしなど)</p> <p>「運賃の深夜割増」は無いほうが好ましい。</p> <p>とくに(根拠はなく、感覚的なものだが)深夜までの勤務の人は自家用車を利用する率が高い傾向にあると思われるが、これらの人の交通転換を図るためには、深夜割り増しはせず、利用者サービスとして強調する方がよいと思う。</p> <p>(2)所要時間の短縮について</p> <p>定時性や所要時間の短縮には、専用レーンの利用のほか、交差点などの通行を BRT に優遇させるシステムの導入、車外での決済システムの導入などを図る必要があると思う。</p> <p>(様式 5)の「定額料金」は評価できる。定額制ならば切符(および IC カード)を導入することで、車内での小銭の取り扱いを無くし、時間短縮につながる。また事前に切符を購入することで、運賃に対する不安感も無くなる。</p> <p>(様式 8)の「定時性の確保」については、利用者としては定時性も大事だが、速達性のほうがより重要である。</p> <p>速達性の実現方法として、ITS の一元化とシステム向上しか挙げていないのは問題で、交差点信号機の優先措置(BRT が通過するに合わせて青信号に切り替わる)、切符や IC カードの導入など、表定速度を上げる工夫や方法はほかにもあると思う。</p>

No	住所	年齢	意見
			<p>(様式 8)の「現時点における運行の課題」については、もっと現実的で詳しい解決案を提案すべきである。</p> <p>提案書では課題を列挙しているだけで、解決案の提案をしていない。</p> <p>青山往復は試算では片道 22 分で、ピーク時 2 分間隔での発着をすると、片道 10 台ずつが必要だが、後述では「青山往復の場合、12 台が必要」とされており、2 分間隔の運行はできないと考えるがどうか。12 台では 4 分間隔程度と思われ、2 分間隔の運行が BRT の台数不足で不可能であるのに対し、2 ホームシステムの議論は空論ではないか。</p> <p>指摘の通り、与条件(新潟駅～古町間は片側最大 3 車線。うち 1 車線はタクシープールにも利用)から、BRT 駅にホームを並列 2 列設置するのは不可能。</p> <p>縦列配置にした場合、ホームおよび専用レーンでの追い越しが頻繁に発生するが、車道が(6 車線の榎谷小路でも)片側 1 車線しか無いことから、BRT 同士の追い越しは原則しないほうが良いと考える。</p> <p>BRT 専用レーンの設置により自動車の交通容量がかなり減ると予想されるので、BRT 路線区間では自家用車の通行を禁止または大きく制限するなどの措置が必要ではないか。</p> <p>改札については、切符や IC カードを用いた前払い制にすれば、改札は BRT の乗車口で対応可能で、ホームへの設置は不要と思われる。</p> <p>ホーム幅 2m での改札やホームドア等の設置は困難と思われる。</p> <p>(3)他の交通機関との協調、交通の分担</p> <p>(様式 4)パーク&ライドやサイクル&ライドはハードウェア整備と捉え、市がやるものと割り切っているのは疑問。</p> <p>パーク&ライドなどの施策における運賃メリットなど、「ソフトウェア対応」について、もっと積極的な提案がほしい。</p> <p>両側 6 車線の榎谷小路でも、BRT 専用レーンと駅の設置で車道は 2 車線に絞られる。(外側 1 車線はタクシープールとなっている。)</p> <p>タクシープールの移設などの提案と、自動車交通量自体を減らし、転換を図るような提案があるべき。</p> <p>自転車は BRT やバスとともに、都市部での自動車交通を減らす一翼を担っていると考えられる。</p> <p>このため、自転車の走行空間を確保し、共存していくことが望まれる。</p> <p>自転車の走行空間は、平成 19 年度に警察庁から「原則車道通行」と再確認された。</p> <p>BRT 専用レーンは(バスが併用しない場合は)最短 2 分おきにしか使われないことから、ここを自転車に開放するとは交通メリットになると思う。</p> <p>環境にやさしい乗り物同士として、走行空間をシェアできないか検討してほしい。</p> <p>また、雨天時には BRT に自転車を積み込み可、などのサービスも検討してほしい。</p> <p>(4)その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チケットの工夫として、「新潟市内一日フリーパス」などがあると、観光客向けや週末利用者には喜ばれると思う。 ・BRT はバス路線再編に加え、交通量の多い区間に定時性の高い大量輸送を実現するのが狙いと思うが、BRT 同士の追い越しができない、ピーク時の台数が不足、ホームの不足など、バスと比較してデメリットが目立つ印象を受けた。BRT でなくとも、新型バスに更新し再編すれば良いのではないかという印象を受けた。利用者の便益を追求するため、VE 手法などを取り入れてはどうか。

No	住所	年齢	意見
16	新潟市中央区	60代	<p>1. 新潟市ホームページ上の「提案書作成要領」と新潟交通の「提案書」だけでは本事業を理解できない。もっとわかりやすい説明を求める。</p> <p>2. 新潟市側と新潟交通側では乗換施設に考え方の大きな違いがある。新潟市側と新潟交通の本事業への取り組み方法について公開討論会をするよう求める。</p> <p>3. 上記2について「第一提案書作成要領」6 ページ(2)3の乗換施設の設置<確認事項>について、市の方針となった理由を明示すべきである。(新潟駅・市役所ターミナル・白山駅)</p> <p>4. 市内を放射状に路線再編する(第一段階として)ことは、今回の新潟交通の提案書を支持する。</p> <p>5. 路線上の BRT 駅や改札方法, 乗換方法, 他の交通(タクシーや運送業者)との関係について。 今回の提案書作成要領でも新潟交通の提案書でも触れていない。 市民への公共交通サービス向上を目指すなら BRT 駅の場所は路線再編と併せて最初に示すべきではないか。</p>
17	新潟市中央区	60代	<p>1. 近郊路線の再編及び始終点の変更は概ね妥当(但し, 現行優先バスレーンの延長及び厳守徹底により BRT 導入せずとも可能)</p> <p>2. 様式5の運行計画 K,L,M も同様に導入せずとも可能</p> <p>3. 市内線の始終点が変更になり, 乗り換えが必要で, 不便, 負担増となる</p> <p>4. 経営について貴社考え方は理解できるが, 多額の市税を投入する以上(導入後も負担継続)BRT 単独の収支(当初見込みも含む)を開示すべきである</p> <p>5. 提案の BRT 区間は妥当と思うが市の方針と異なるので, 提案条件が違う以上, 市の方針に沿った計数や路線の再編, 変更なども併記すべきと思う(比較できる)</p> <p>6. 市の方針と異なる貴社の方針でなければ BRT 導入は無視か(個人的には貴社方針がよい, 但し, BRT 導入の事業全体の賛否は別) 貴社も導入検討委員会のメンバーであり, 方針決定(提言)前に何とかならなかったのか</p> <p>7. 想定利用者数→市は1日1万人見込み, 貴社は路線延長で1日4000人→この大きい違いは何故か</p>
18	新潟市西区	10代	<p>提案書を拝見して, 私自信や周囲の声を反映した問題点と意見を述べさせていただきます。</p> <p>1つ目として, BRT の専用走行路を設けるにも関わらず西小針線など少なからず専用走行路上に乗り入れるバスがあるかと思いますが, BRT の定時性, 速達性や高頻度運行を確保するために, BRT は専用走行路区間のみで運行すべきであり, 郊外バスが専用路に乗り入れるとダイヤを乱し, 定時性や速達性を損ねる可能性があるのではないのでしょうか。 モーニングライナー等のニーズに合わせた路線以外は乗り入れを極力控え, 市役所前等での交通結節点機能を強化して待ち時間の短い乗換を推進すべきです。 榎谷小路において停留所を一元化しないのであればそれはまた問題で, 一般車両の走行の妨げになるほか, バス利用者のさらなる混乱を引き起こすためやめてください。また, 一部直通の路線がまちなかを通る際は降車専用やまちなかノンストップとするのが分かりやすく良いと思います。</p> <p>2つ目として, 青山まで BRT を延伸することは非常に利点が多くよいのですが, それであれば BRT はあえて道幅の狭い白山駅前通を通るよりはむしろ西大通りを通った方が学生にも便利で需要が見込めると思います。 JR 越後線利用者でも白山駅からは BRT を利用せず, 新潟駅で BRT に乗り換えてまちなかに行く人が大半ではないのでしょうか。</p> <p>3つ目の意見として, バス再編案でもまだ重複や長大路線が存続しているところが少なくないように思われます。 また, まちなかばかりでなく市郊外への交通の充実を求める声も多いです。バス路線の統合を増やしたり, BRT や基幹バス機能をより拡大して, また交通結節点を新設することでフィーダーバスの概念を取り入れ, 全市的にきめ細やかで無駄の無い交通体系を作り上げることが必要です。 交通結節点の例として, 亀田駅周辺に整備して横越・水原方面や酒屋・亀田早通方面に向かうバスをフィーダーさせるなどはどうでしょうか。 検討宜しくお願いします。</p>

No	住所	年齢	意見
19	新潟市中央区	40代	<p>・私は、BRT第1期導入区間運行事業に対する、新潟交通の提案に賛成いたします。主な理由は、以下のとおりです。</p> <p>【理由1】 関屋大橋西詰めは、西新潟の住民にとって商業拠点かつ区内の交通結節点です。 ここから都心部へのわかりやすく高頻度な公共交通ルートを確認することは、日常の動線と一致し違和感がない(白山駅乗換えは違和感有り)とともに、域内公共交通の充実が図られることから、乗り換えの不安以上の利便性を感じます。また、ルートの単純・明確化は、高齢化が進展する西新潟地区において、高齢者のバス利用に適しているものと考えます。</p> <p>【理由2】 BRTの基点を青山地区にすることで、青山から白山の重複路線の解消が図られます。 これは、BRTの導入目的であった、ルートの明確化や環境負荷低減を図る場所(距離)が増えることとなります。すなわち、BRTの最適化がより進むものと考えます。</p> <p>【理由3】 青山地区の接続点と路線が枝分かれする地域イメージとして、仙台市の泉中央地区や京都市の北大路バスターミナル周辺地区があげられます。 これらは、いずれも周辺住宅地の拠点として機能し、同地域の他地域と比べて良質で資産価値の高い住宅地が形成されています。 BRT導入に伴う資産価値向上は、行政施策による住民サービス向上の、よい実例になるものと考えます (※東区他の提案への評価は、土地勘がないのでご迷惑をおかけしないよう記載しておりません。)</p> <p>【理由4】 今回初めてバス乗車客の推移を知りましたが、過去10年間で利用者が約3割減少している現状は、バス路線の維持そのものに不安を感じます。 その点、今回の提案は「乗り合い化」との言葉で表現されていますが、最大限の効率的な運用を図ろうとの提案者の意気込みが見られます。 路線維持とサービス向上は相反するテーマですが、本提案は何とかその双方を達成するための、バランスのよい提案と思います。 (※逆にこれ以上のサービスは個別のニーズ毎の行政支援が必要かと思えます)</p> <p>・あわせて、今回の提案に対して、より実現の可能性を高めるため考慮してほしい点を、以下のとおり提案いたします。</p> <p>①現実的に車社会の新潟において、バスに乗った経験がない市民も多く存在します。 まずは便利で快適なBRTに乗車してもらうことが、将来的な利用者増加に繋がると考えます。 そのため、短距離低運賃制度を導入してはいかがでしょうか。 具体的には、BRT全線200円均一ではなく、接続点から接続点(例:市役所から古町等)は日中と土日祝日は100円としてはいかがでしょうか。</p> <p>②青山地区での乗り換えの利便性は、BRT全体の収益や評価に大きく影響すると思われます。 ここでの接続には、どのバス停よりも配慮が必要です。その際、人は上下移動や傘差し等の新たなアクションを、より負担に感じるようです。 低床バスを集めること、屋根をかけて隣接もしくは同一バス停での乗り換えが必要と考えます。</p> <p>③朱鷺メッセ行きのBRTを運行してほしいと考えます。同施設では様々な学会等、全国規模のイベントが開催されています。 これらの参加者はSNS等で発信力のある人も多いことから、効果的な新潟市のPR効果が図られると思います。 富山のLRT、新潟のBRTとの評価が定着すると思います。(東港線北行きを1車線を双方向に行き来可能なバス専用レーンにしてはどうでしょう)</p> <p>・その他として、新潟交通の運行状況を初めて拝見しましたが、毎年多くの人員を輸送しながら、死亡事故はもとより重大事故の発生も1件と、その安全運行に対する努力に感心しました。 安全・安心な交通機関が身近にあるということは、それ自体が大きな住民サービスの要素であると考えます。 この場をお借りし、新潟交通に感謝の意をお伝えいたします。</p>

No	住所	年齢	意見
20	新潟市東区	40代	<p>東方面のバスは新潟駅が主な始終点として提案され、日中は古町、市役所方面への乗り入れが原則としてなくなる。</p> <p>また、バスセンター周辺の迂回ルートによりBRTとの乗り継ぎには非常に長い距離を歩く必要があるため、東新潟住民の一層の「古町離れ」が懸念される。</p> <p>東港線経由のバスとBRTとの乗り継ぎの利便性向上のため、以下について提案をしたい。</p> <p>1(仮称)バスセンター(北)停留所の整備 郊外方向の職業安定所前停留所を(仮称)バスセンター(北)に名称変更し、新潟日報新社屋前に屋根付き停留所を整備、BRTと松浜線、臨港線、河渡線との乗り継ぎの利便性向上を図る。また、新潟駅方向へはテレコムビル前の新潟駅行停留所を使用、職業安定所前停留所は廃止する。</p> <p>2迂回ルートの見直し 経路が万代シティ周辺で迂回しているのは、新潟駅から直進し東港線十字路で右折する場合、万代シティバスセンター前停留所で乗降できないことが理由と考えられる。上記1の整備により迂回せず東港線十字路で左折しても、利便性を確保した上で運行時間の短縮が図れる。</p> <p>最後に、沼垂東5丁目～万代町間の沿線住民の利便性確保についても十分留意願いたい。</p>
21	新潟市西区	50代	<p>利用者の視点では、乗り継ぎが直通運転より利便性で劣ることは確かですので、その短所を最小限に抑えるように工夫していただきたいと考えています。</p> <p>その意味で、フィーダーバスの運行本数を増やすことは評価します。</p> <p>私がお願いしたいのは、BRTと鉄道やフィーダーバスとの乗降位置を近接させて、利用者により乗り継ぎ時の負担を軽減して欲しいということです。</p> <p>具体的には、まず白山駅前のBRT駅は、旧電車通りの上ではなく、必ず駅前ロータリーの中に置いていただきたいという点があります。</p> <p>駅を出たところにBRTがあることが重要です。</p> <p>青山では、現在改築中のイオンとの協議を進めるなどして、BRT駅と郊外線のバス停留所を対面の位置かロータリー状にして、ぜひ乗り継ぎが容易で分かり易いターミナルを作っていただきたいと思います。例えば新潟駅で計画の中の新幹線と在来特急の対面乗換えのイメージです。</p> <p>提案書では乗り継ぎの移動を300m、3分以内としています。これは新潟駅クラスの巨大なターミナルなら許容できますが、バス停間の乗り換えとしては離れすぎています。BRTで降りた場所で乗り換えるバスが見えることが肝要と思います。</p>
22	新潟市中央区	40代	<p>今回の提案では、BRT路線も幹線の1路線としているが、提案のBRTの区間が新潟交通(株)においての最大のマーケットであるので、そしてBRTそのものを強調させるために、他の幹線の路線と明確に区別をして、「BRT」「幹線」「支線」「フィーダー」の4区分で設定すべきではないだろうか。</p> <p>その上でバス路線網の再編について、西循環線・鳥屋野線・西小針線・有明線では、変更の予定がないためBRTの区間と重複する区間があるが、この区間の過密ダイヤを避け、且つ交通結節点で乗り換えが必要となる他の路線との公平性を保つために、ラッシュ時の直通運転を除いて、その4路線も交通結節点で乗り換えをするように変更し、この区間はBRT単独の区間とすべきではないだろうか。</p> <p>深夜割増運賃については、公共交通の観点から同じ区間で時間別に運賃が異なるのは違和感があり、ひいては運賃体系に複雑さを増幅させるだけなので、賛成できない。</p> <p>オムニバスタウン計画について、BRTの事業推進に伴い、当計画における取り組みの見直す点と引き継ぐ点を、新潟市と共同で整理して提示した上で、計画そのものは継続するよう願いたい。</p> <p>通年で利用できる「BRT・路線バス1日乗車券」の販売を検討願いたい。</p>

No	住所	年齢	意見
23	新潟市西区	30代	<p>8号線方面について</p> <p>8号白根線については、現状新潟方面は午前中一杯・白根方面は夕方から最終まで常に立ち客が出ている状況で、しかも長距離利用が多いという中、市街地まであと一歩(またはその逆)のところでも乗り換えが生じるというのは、乗客にとってかえって難儀なのではないでしょうか。</p> <p>特に学生の登下校の時間帯についてはバス1台に乗り切れるかどうかの瀬戸際になる位(100人弱程度)の乗車がある時間帯もあります。</p> <p>それを乗り換えで対応するには乗降に時間がかかり、更に利用の多い大堀線方面の乗客とバッティングした場合は接続バスと言えども乗せ残しの心配もあります。乗せ切れない乗客を数分後の後発に誘導したとしても、接続予定のバスに乗れなかったというケースも考えられ、結果、乗り換えが生じた上に到着時間が遅くなったという事にはならないのでしょうか。</p> <p>又、バスにやっと乗れる位の脳外科病院通いのお年寄り方の利用も見逃す事は出来ず、白根線のBRT乗り換えは賛成しかねます。</p> <p>せめて利用の多い8号白根線だけでも全時間帯直通運転を望みます。</p> <p>上記の乗りきれない程の乗車率がある時間帯には輸送力のあるBRT用連節バスを白根まで直通させては如何でしょうか。</p> <p>BRT車の白根直通については、BRT車全体のうち予備車含む3台を潟東営業所配置とし、潟東営業所→通勤通学時間帯8号白根線で新潟へ→昼間帯はBRT区間新潟駅⇄青山(?)往復→通勤通学時間帯8号白根線で潟東営業所へという運行パターンであれば連節バスがBRTと白根線の輸送力輸送の両面を受け持てる運用が出来、回送も殆どなくなるという効率運用が出来ると思います。</p> <p>全体について</p> <p>素人目からみても、この路線はここで終了・乗り換えが良いのかという路線が多々見受けられます。</p> <p>一例で言えば東地区は万代で滞留・西地区は新設青山イオンで買い物は事が済んだ・乗り換えは面倒だから車で郊外店へ・・医者通いのお年寄りは乗り換える体力がなく・・結局町には人が出なくなったなんて事も無くはないと思います。</p> <p>一度調査会社を使用する等、色々な項目を盛り込んだ大規模な乗降調査を行なって乗客の動向を精査し、乗り換え路線・直通据え置き路線・再編路線を考えてみた方が良いと思います。</p>
24	新潟市西区		<p>かなり思い切った提案だったと思います。</p> <p>白山駅までの路線では正直BRT運行としての価値はなく、失敗に終わると思っているので、もっと先まで伸ばすのはいいと思います。</p> <p>ただ、青山まで延長するのであれば、「新潟ふるさと村」付近か「JR小針駅」付近まで延長することでもっと利便性が高くなると思います。</p> <p>青山のBRTバス停予定地と思われる場所も見てきましたが、正直パークアンドライドなどは、期待できず、またJR青山駅からの乗継は期待できないかと思っています。新潟ふるさと村まで延長する場合、観光客の利用もかなり期待ができるのではないのでしょうか。</p> <p>国道8号線という幹線を使うことになるといういろいろと大変なので、現在自転車道として整備中ですが、新潟交通電車線跡をBRT専用道路として活用するのもありかもしれません。</p> <p>JR小針駅付近を終点にする場合はJRからの乗継客もかなり期待できると思います。</p> <p>白根方面からのバスは市道小針線(大堀幹線-旧116号間の拡幅が必須ですが)を通り、小針駅付近に路線バス用ターミナルも整備することにより青山よりはターミナル性が高まると思います。</p>
25	新潟市中央区	30代	<p>市役所や白山駅などの結節点となる場所のインフラ整備をしっかりとやってほしいです。</p> <p>提案書の中に「乗り換えまでの距離が3分以内300m以内」と書いてありますが、真冬の新潟市で吹雪が吹く中、3分300mも歩いたら、利用者は全身びしょ濡れで凍えてしまいます。</p> <p>特に老人や子供が乗り換えをする際には大変な負担となります。</p> <p>結節点の道路整備、除雪、夜間の照明、車道との分離による安全確保、雨よけ、風よけを万全にし、最も気候の悪い時期を前提とし、老人や子供が真冬や薄暗い時間帯も安心して利用できるよう最大限配慮をお願いします。</p>

No	住所	年齢	意見
26	新潟市西区	30代	<p>(疑問・確認)</p> <p>1・現行の新潟市中心部～青山各地(青山・東青山・青山一丁目)は250円であるが、この提案書の通りであれば値下げになるが、その方向で良いのか確認したい</p> <p>2・市に対しての疑問であるが、この提案書ではりゅーとリンクが市役所前で分断されることになってはいるが、市が定めている基幹公共交通軸としての考えは現在も変わっていないのかお伺いしたい。</p> <p>3・白根方面への急行バスに関しての記述がない。また、グループ会社運行の市内乗り入れ本数に関しての記述を敢えてなくしているが、この理由について説明して欲しい。</p> <p>(要望・提案としての意見)</p> <p>1・昭和大橋・附船町</p> <p>1・内容では両路線とも東堀12番町交差点で右左折するため、タイムロスが生じる可能性がある。 できれば直進させるために、西堀東堀運行ルートを入れ替えさせてネックを解消してはいかがか？ なお、本数減少となる西堀には、西堀9番町交差点までをBRTレーン負担解消目的とした西小針・有明・信濃町各線で補完させるべき。</p> <p>2・平日通院帯のみでよいが、みなとトンネル～臨港2～臨港病院の乗り入れがあってもいいのでは？(5系統代替)</p> <p>2・西循環</p> <p>1・ラッシュ・早朝・深夜の出入庫時間帯を除き、原則青山BRT結節点で分断すべき</p> <p>2・信濃町線は西小針・有明各線とともに、BRTの機能分担・負担軽減のために、新潟駅～万代～柳都大橋～西堀～市役所前の運行にすべき (入れ替えた昭和大橋線の補完もある)</p> <p>3・臨港町・松浜・河渡</p> <p>単車による準BRT化(専用レーンを設けない)し、系統を以下に集約すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線 白山駅～沼垂～新日本海フェリー結節点～物見山～新潟空港結節点 白山駅～沼垂～新日本海フェリー結節点～河渡～向陽三丁目～新潟空港結節点 新潟駅～万代～新日本海フェリー結節点～物見山～新潟空港結節点 ・支線 新日本海フェリーと空港各結節点からのフィーダー <p>4・旧7号・49号・牡丹山</p> <p>万代発着にしても、新潟駅は必ず通るようにして欲しい(BRT乗換負担軽減のため)</p> <p>5・長潟, 大江山</p> <p>西跨線橋一本化がいいのでは？</p> <p>6・りゅーとりんく(南)</p> <p>東跨線橋経由でBRT乗入れ→白山駅にすべき(新潟市基幹公共交通軸アピールのため)</p> <p>7・鳥屋野</p> <p>BRTレーン軽減のため、水島町経由シフトも考えるべき</p> <p>曾野木ニュータウン行きを西部営業所に切り替えるのも一つ(りゅーとリンク(南)誘導のため)</p> <p>8・市役所発着とされた路線は白山駅までのりいれるべき</p>

No	住 所	年 齢	意 見
27	新潟市西区	40代	<p>BRT のための青山～新潟駅間の郊外線バス乗り換え構想に強く反対します。 (乗り換えが白山～新潟駅間になっても同じく、子供から高齢者まですべての乗客を途中乗り換えせざるを得なくすることに反対します。)</p> <p>新潟の交通事情、気候等を踏まえると現在提示されている BRT 構想に無理があるのは明らかです。 交通が便利になるのではなく、不便になることになるのなら BRT 構想は市民には本当に受け入れがたいものです。 BRT を走らせる予定の青山～新潟駅間で交通を便利にしてほしいと思っている人がどれだけいるのでしょうか？ 交通が不便で困っているのはそれ以外の地域に住んでいる市民です。</p> <p>2007 年に市町村合併し、政令指定都市になったことで、新潟市はより広い範囲で大きく発展していくと思っていましたが、このたびの BRT 構想は旧市内、中心市街地のことのみを考えて作られているように感じます。</p> <p>市民に BRT を利用させるために青山で乗り換えせざるを得ない状況にする構想だと多くの人が感じたはずです。</p> <p>たとえば南区地区から中心市街地には、自家用車以外、国道 8 号線を通るバスを利用するしかなく、新潟交通のバスが多くの通勤客や通学客の足となっており、ピーク時は満員状態です。高齢者が病院へ向かうために乗っていることも多く、ほとんどが青山より駅寄りの中心市街地へ向かう客ですが、これをすべて青山で降車させ、乗り換えさせる構想なのでしょうか？</p> <p>南区地区から新潟中心市街地への所要時間は現在の乗り換え無しでも 1 時間強、降雨時や降雪時には 1 時間半から 3 時間半かかることもあります。</p> <p>南区からの通勤、通学客はこの所要時間を考慮し、冬季には通常の 3 時間前に自宅を出ることもあります。</p> <p>この間にさらに乗り換え時間が入り、寒い中 BRT を待つ列に並ぶとなると、遠距離を安心して通学、通勤できる環境には無くなると切実に考えている市民も多くいることを考慮していただきたいです。</p> <p>BRT の本数を増やせばいいという問題ではありません。</p> <p>旧市内の市民も、BRT を走らせることで中心市街地に常に渋滞が起こることを懸念している市民が多くいます。</p> <p>新潟交通が謳う「誰もが気軽に快適にかつすぐ移動できる環境の街づくり」を目指すバスとは程遠いように思います。</p> <p>BRT を走らせることが現在よりも交通が不便になると心配している市民が圧倒的に多いのです。</p> <p>古町に客足が減り続けているのは交通事情の理由ではありません。</p> <p>現在の古町には多くの人を集客する魅力がなく、BRT を走らせたところで集客効果はどれほど上げられるものではないと思います。</p> <p>そもそも多くの税金を投入し BRT を走らせることにどれだけ市民が疑問を抱いているか、BRT を走らせることを決定してしまったのであれば、このような現実を直視し、出来るだけ多くの市民のためになるよう最善の策を考えてほしいと思います。</p> <p>(※この意見募集も告知から締め切りの期間が短すぎると思います。これでは意見が出したくても出せない人もいます。)</p>

No	住所	年齢	意見
28	新潟市西区	20代	<p>1. BRT等の導入の主な目的は、JR駅のない古町への交通整備であると思われます。そこで、まずそれぞれの区域から古町への交通手段という観点から述べます。新潟駅や白山駅から古町は歩くことは可能だが、少し遠いという歩行者感覚が多い。そこで、BRTの導入は利用者増加の効果があり得る。しかし、それぞれの駅まですでに電車料金を払っていることからすると、さらにバス運賃を払わせるには配慮が必要である。学生にヒアリングしていると、たいていは白山駅から古町まで歩き、さらに新潟駅まで歩くという者が多い。これを実際にやってみると、なかなか時間がかかるし、疲れる。すると、天気の良い日や時間が多くとれる日に限られ、古町を利用する機会は限定的になる。学生は金がない。交通費をなるべく節約したいと考えてる。以上からすると、古町～新潟駅にかけては100円が限界である。提案書にはないが、一律200円ということになると、現在使っている人の利用は維持されるか増加する見込みはあります。しかし、新規の若年層が大きく増えるとは思えない。若者は街にいて自体に意味がある。特に総合大学である新潟大学は数千人の学生がいる。しかし、JR駅まで遠いことなどから、市街地に手軽にいける状態にあるとは現状思えない。数千人の若者の労働力・消費が古町や万代に流れれば、上の世代の飲食店などの利用も増える。現状400円～460円ほどかかる運賃を300円前後に抑えることができれば、利用者の増加さらなる需要の拡大につながると考えます。(大学前から手軽に乗車できれば、JR駅まで歩かず、door to doorに近いものが実現できる。)</p> <p>2. 次に、既存のバス利用者の観点から述べます。</p> <p>(1)今回は白山駅ではなく、青山を発着点とし、白山駅をハブとして使うとしている。これは現在市内のバス交通を担う新潟交通社としては合理性がある。もっとも、これから公的機関が集約される予定の美咲町への配慮は必要である。美咲町へ行くのに乗りかえを要求するのは好ましくない。新潟駅などからは通常のバスも運転するのであるが、やはり公的機関が集中する場所にはメインとなるBRTで利用しやすくなるのが望ましい。後になって路線を増やせるのであればよいが、美咲町へはJR駅が遠く、自家用車かバスに交通手段が限定されてる。美咲町への路線は軽視できない。</p> <p>(2)また、乗換のある乗り場を3分以内の距離に設置するとしている。乗換があるのは仕方ないが、乗換時に雨に濡れないなど屋根を付けるといった配慮がほしい。雨の多い新潟において乗換するために傘を開閉させる手間を利用者にかけさせないようにするためである。</p> <p>(3)さらに、青山駅でのパーク＆ライドを可能にするためには、料金設定がポイントになるのではないかと。車で市街地に行き駐車するのにかかる費用と比較して魅力的なものでなければ、自家用車でそのまま行く方がラクである。また、環境配慮を目標に掲げるのであれば、市も協力して具体的な目標数値や現在数値を更新するなどして、利用者が環境問題に貢献していると思わせる仕掛けづくりが必要です。</p> <p>3. 最後に、他市や県外、さらにはバスに慣れてない利用者の観点から述べます。</p> <p>(1)まず、BRTがバス交通の一部でありうることを説明することが必要である。他のバスへの乗り換えは追加料金がかからないことなどの説明である。新潟県内に限らず、現在日本で走っているバスは、はっきり言って利用しづらい。初めてバスを乗る者の気持ちになって、利用方法の説明から表記してもらいたい、顧客志向の基本的なことである。簡単に言えば・・・</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地に着くまで料金がいくらかわからない。そのためお金が足りるのか、両替をすべきか不安になる。 ・車内に入ると、停留所の順番がわからない。地図がない。あっても、一枚だと混んでき移動して見れない。よって、降りるまでどのくらいかわからない。 ・そもそも、先払いか後払いかわからない。(一律料金だと先払いの場合がある。) <p>常識だと考えていると思うが、新規利用者にとって「乗るときに乗車券を取ることは常識ではない場合がある。」「始発の場合は乗車券が出ない」「定期利用者は乗車券を取らない」から周りの客をみても参考にならない。</p>

No	住所	年齢	意見
			<p>「乗車券とお金を箱に入れること」、「お釣りがないように払うこと」など、いつも使う人にとっては常識だが、あまり使わない人にとっては常識ではないことがある。上記は私だけの例えに過ぎず、内容は間違ってるかもしれない。</p> <p>言いたいことは、県外の人を基準としても読みやすい位置に、分かりやすい説明が必要ということです。</p> <p>全体としてサービス精神が大事ということです。</p> <p>(2)また、レンタサイクルについてですが、これを停留所から利用しやすく整備するというのは良いと思います。</p> <p>しかし、レンタサイクルを利用する利用者は、自転車を近くに持ってない人、つまり観光客だったりすることが多いと思います。</p> <p>とすると、「りゅーと」といったローカルなカードよりもスイカやイコカなど既に流通している IC カードが使える方が利用者にとっては利用しやすいと思います。(もつとも、「りゅーと」を利用できること自体は意味のあることだと思いますが。)</p> <p>(3)最後に BRT と関係ないですけど、試しにレンタサイクル乗ったときに、エンブレムがカゴの正面にあってちょっと恥ずかしいです。</p> <p>カゴの横とかに付けてほしいです。</p> <p>4, 以上, 提案書を手に入れてから締め切りまで数時間しかなかったので, つれづれな意見となってしまいましたが, ぱっと思いつく意見を書かせていただきました。</p>
29	新潟市東区	70代	<p>新潟交通はこの段階で出せる的確な意見を出したと思う</p> <p>BRT 区間に新潟駅—青山を選んだこともバス路線網の再編案も乗り換え料金の処理の仕方も最善の方法を提案したと思う。</p> <p>今まで市は外国の BRT の例を多く紹介をして理解を求めてきたが国内にも多くの成功例はあると思う。</p> <p>大都市での私鉄線の延長時にやって来たこと最近では広島市での新交通アストロムラインの成功例などある, 新潟交通はこれらの例を良く調べたうえで新潟に適した内容にして提案してきたものと思う</p> <p>このシステムでは欠点として</p> <p>①乗り換えが多くなり年寄りに負担がかかるがさらなる工夫をすれば解決できるだろう</p> <p>②BRT が通る道路に一般車を制限するのはつらいが車を運転する者は工夫をして解決してくれるだろう。</p> <p>新潟交通が主張している排ガス対策など取り組みが重要である。</p>
30	新潟市西区	30代	<p>1. 路線の終点位置について</p> <p>乗り換えの利便性を考えると, 白山駅よりも青山が望ましい。</p> <p>但し, 白山駅案よりも費用がかかるので, 開業時は専用走行路を新潟駅～白山駅まで整備し, 白山駅～青山は一般道を走行することとする。</p> <p>そして, 開業後の状況を見て専用走行路の延伸の意思決定をするのが望ましい。</p> <p>2. 参考事例について(カナダ・アルバータ州・エドモントン市)</p> <p>世界で初めて LRT を導入したエドモントンは, 新潟とほぼ同じ人口であることから, 新潟市で LRT や BRT を導入する際に大いに参考になる。</p> <p>同市の LRT は 1 路線であるが, 路線バス網が優れている。</p> <p>また, 結節点を駅だけではなく, 複数のショッピング・センターに設けていることも特徴である。新潟市でもイオン新潟南が既に結節点であるとともに, 本案でもイオン青山(改築中)を意図している。</p> <p>3. 運賃について</p> <p>低運賃であることは, 利用者が交通機関を選択する際に重要な要素である。</p> <p>したがって, 複数の交通機関での通し運賃や均一運賃の導入が不可欠である。</p> <p>また, 頻繁に利用する者を厚遇する策として, IC カードポイントの他に, 割引率の高い回数券や定期券の導入も必要である。</p> <p>運賃政策については, 欧米の事例が参考になる。</p>

No	住所	年齢	意見
31	新潟市外	40代	<p>「5系統(がんセンター線)の廃止, 1(昭和大橋線)・16系統(附船町線)への統合について」</p> <p>【意見趣旨】</p> <p>1系統・16系統について, 一部の便を入船営業所・みなとトンネル経由で山の下方面(臨港病院・桑名病院前)に延伸して, 5系統の廃止代替としてはどうか。</p> <p>【理由】</p> <p>提案書によれば, 5系統「がんセンター」線は廃止し, 昭和大橋線・附船町線へ統合となっていますが, 提案書では入船営業所から山の下方面の路線の記述がありません。このままでは折角みなとトンネル開通で生活流動が出来た中央区の下町エリアと東区との間を結ぶ路線が消滅することと理解しています(この機に不採算路線の整理??)。</p> <p>現在, 下町には「病院」が無く, 半径3キロ程度に広げても救急病院は新大病院と山の下の臨港病院しかありません。</p> <p>実際, 下町から東区の病院(臨港や桑名)への救急車搬送もしばしばです。</p> <p>5系統は下町住民の通院等の足にもなっており, もし路線廃止となりますと, 1・16系統→古町でBRTに乗り換え→万代または新潟駅で臨港町線・松浜線などに乗換え, と2回乗換えが必要となり, かなりの負担増を求めることとなります。</p>
32	新潟市中央区	50代	<p>①新潟市BRT『第1期』導入区間運行事業の『第1期』とは, 本来の市の構想は白山駅以降, 千歳大橋をわたって県庁脇をとおり鳥屋野潟南部の市民病院, ビッグスワン前を通過し, 弁天線経由で新潟駅南口, 新潟駅立体交差化と合わせ環状線にする, その先行工事としての第1期という意味であるはずである。(さらに, 鳥屋野潟北部にもう1本東西ラインを入れる「日の字」線, 新潟駅立体交差点で, 再度LRT, モノレールもあらためて検討する, ということになっている)。</p> <p>新潟交通案では, 白山駅以降ずっと西進し青山までとしている。</p> <p>第2期以降は千歳大橋西詰近辺で千歳大橋へわたるラインを増設して二又のBRTラインにする構想か?</p> <p>その場合, 全体の交通体系はどうするのか示していただきたい。</p> <p>この事業は今回だけの単発のものではない。</p> <p>あくまでも全体構想の第1着手であり, それが『第1期』の意味である。</p> <p>そうである以上, 全体構想との整合性を明示する必要がある。</p> <p>②中央2車線をバスが占有した場合の他の交通に対する影響についてシミュレーションを示していただきたい。</p> <p>他の交通とは車のみではない。</p> <p>『新潟市公共交通および自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例』(2012.7 制定)下, 中央2車線から排除された車が他の道路に流れた場合, 自転車や人にとって上記条例に反する状況にならないか, 提示する必要がある。</p> <p>本来, 新潟に新しい公共交通が求められる理由は, 過度の車社会を是正する必要があるからである。</p> <p>したがって, このBRTもその魅力によって現状の2車線分の車の移動をすべてBRTに移行させるものならば問題はない。</p> <p>だが, はたしてそうか?</p> <p>新潟交通提案書で2011(H.23)年度実施の「古町ワンコインバス」の社会実験の結果の紹介がある。</p> <p>約17%の自家用車利用者がバスを利用していたとのことである。この場合はワンコインという価格面の魅力もあるだろうが, こうした結果やさまざまなデータをもとに, どの程度の車がどの道路に迂回路を求めて移動するのか, その場合, 人や自転車の交通にどのような影響が出るかのシミュレーションが必要である。</p> <p>たとえば, 仮に17%がBRTに移行するとすると, 残り83%の車は他の諸条件も合わせどう動く可能性があるか, それによる徒歩, 自転車に与える影響など。</p> <p>提案書中1-(1)本事業における基本的な取り組み方針で「徒歩・自転車・鉄道・自動車などの交通手段と連携し」とあるが, その具体論・具体像を示していただきたい。それは, パーク&ライドや結節点, 乗換だけの問題ではない。</p> <p>それ以前の基本的なことがまず重要である。そこまで考慮することが新潟市における公共交通を担う企業の社会的責任であり, 事業戦略および存続の必須要件である。</p> <p>そして本来, 新潟市における新公共交通問題が困難なのはまさにこの点, 既存の車交通との相互排除関係にある。</p> <p>富山市のLRTが全く参考にならないのは, 富山市は既存鉄道の廃線予定空間のLRTへのリニューアルにすぎず, 既存の車交通と直接のバッティングはほとんどないからである。</p> <p>新潟市にあっては, 新潟市民の車による過度の移動習慣を大胆に下げる施策である一方, 東京圏ほどの人口密度のない新潟では交通体系全体で車による移動は避けられない事情を考慮しなければならない。</p> <p>この両面に配慮した立案をすることが, 新潟市における新公共交通の現実化の要諦である。</p>

No	住所	年齢	意見
			<p>③この提案によりどの程度、車による移動から本提案の BRT 含むバスシステムに新潟市民の移動が移行するか根拠のある試算を示してほしい。</p> <p>②と結果的に同じ内容となるが、②の視点は他の交通に対するマイナスの影響シミュレーションだが、ここで知りたいのは、積極的に車による移動からどの程度本提案の BRT&バスシステムに市民の移動が移りうるか、ということである。</p> <p>既存のバスシステム利用者がそのまま新システムに移る(もしくはそれに毛の生えた程度)だけなら敢えてこのような投資、変化をする必要はない。</p> <p>このことは、新潟市の公共交通にとっても、一民間企業である新潟交通にとっても同じであろう。</p> <p>この数十年車に取られ続けた交通需要をどの程度取り返せるのか、という能動的な戦略としての目算である。</p> <p>●附</p> <p>私は根本的には、新潟市新たな交通システム検討委員会報告書の内容、およびそれに沿った新潟市の方針が新潟市 100 年の計に耐えうるものとは思っていない。</p> <p>ある意味では今回の新潟交通案が委員会報告書の導入ルートとは一部重なるとはいうものの別案の青山までの延伸ルートで提案しているのも、新潟の交通事情に精通した業者として別の見解があるからに他ならない。</p> <p>それは、青山案の理由や幹線 6 路線の設定に表れている。</p> <p>しかしまた、新潟交通案も既存の新潟交通のバス路線や私企業としてのバス事業者の考え方の範囲に限定されている。</p> <p>モータリゼーション一辺倒でできあがってしまった新潟の交通体系を刷新するには、既存の交通網の有効利用、すなわち各 JR 線の潜在力の効力化をもっと考える必要がある。新潟交通提案書 1-(1)にある「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。」は至言だが、単に既存の JR ダイヤにバスダイヤを合わせるだけなら、「個別のシステムの寄せ集め」である。</p> <p>また、人口密度の制約から車による移動も不可避である。パーソントリップ調査では車による移動が 70%超であったかと思うが、これを 50%以下にするような数値目標をたてるにしても、車による移動も含めた全体の交通体系の整合性が必要である。</p> <p>徒歩や自転車による移動も含めこうした考えは総じてモビリティ・マネジメント(MM)というが、そうした観点で考えるべきであろう。</p> <p>さらにいうと、交通は都市の部分的 1 課題なのではなく、都市の構造や性格そのものの根本的な決定因となる。</p> <p>これはトランジット・オリエンテッド・デザイン(TOD=交通による都市デザイン)という考え方である。</p> <p>横文字路号を並べることが本意ではない。しかし、新潟市に必要なのはこうした高い視野からの交通施策である。</p>
33	新潟市東区		<p>意見1・・・3XX系統は7XX系統や9XX系統と同じ明石通り経由にした方がわかりやすい</p> <p>意見2・・・40X系統は馬越、東SP、大形郵便局経由の方が往復順路が同じで7XX系統と分離出来るので利便性の向上になると思います</p> <p>41Xは変更なし、450系統は重なる部分が多いため廃止南口から木戸病院は東区バスの日中便の経路変更で対応</p>
34	新潟市江南区	40代	<ul style="list-style-type: none"> ・(様式 4)などで示されている「バス路線再編」の考え方には賛成です。 ・BRT を「新潟駅～白山駅」ではなく、「新潟駅～青山」とする判断は合理的だと思います。 ・ただし、青山にどれだけ有効な交通結節点(乗換拠点)が整備できるかが大きなカギを握ると考えます。 ・本提案は、中央車線への専用レーン設置をしなくても実現可能だと思われます。 ・市役所本庁舎敷地内に高機能結節点(乗換拠点)を(市が)整備すべきだと思います。 ・西循環、西小針線、有明線を再編して、一部を市役所発着にできるのではないのでしょうか？ ・長期的には(市が)青山地区において街路網整備を進めて、アクセスを向上すべきと考えます。 ・再編後の万代発着路線の多くが新潟駅前経由となるのは、速達性・定時性の面から疑問です。 ・大堀、寺尾、西小針、有明の各路線と越後線との補完強化による再編は考えられませんか？ ・新潟駅では、新潟駅高架化までの間は、平面交差(横断)もやむを得ないと考えます。
35	新潟市中央区	30代	<p>終点を青山まで延ばすというのは、基本的には賛成です。</p> <p>ただバスだけでなく、JR など他交通機関との連携を強めるには、BRT ターミナルと駅との距離が離れていては効果が半減してしまう為、可能であれば青山駅前スペースの拡張や、それが難しければ区バスのような小型化の車両でピストン輸送を行うといった施策を講じて頂ければと思います。</p> <p>また、せっかく青山まで延ばすのであれば、朝ラッシュ時の交通量が多い黒埼・大野・南区方面(BRT 専用道から一般道に乗り入れ)への直通も、アイデアとして提案させていただきます。</p>

No	住 所	年 齢	意 見
36	新潟市中央区	40代	<p>青山延伸を含め新潟市の当初の計画より、はるかに現実的な案であり、かつ中央区以外の市民の利便性、メリットを考えた案である。当初の新潟市の計画の稚拙さ、また現実を知らない構想は、このような経済情勢の下では噴飯ものであったが、新潟交通の提案によって現実との接点があった。</p> <p>しかしながら、幾つかの問題点、課題は残る。</p> <p>第一の懸念は(これは市民に市のずさんな構想のため広く共有されているが)東中通、榎谷小路の車線減による交通渋滞である。</p> <p>バス路線が完全に整理されない中で、バスの本数減が十分なのかという問題がある。</p> <p>また、より根本的な問題は地元紙などで繰り返し報道されているよう、片側1車線で慢性的に交通渋滞が起きる点である。</p> <p>これは、中心市街地活性化どころか、逆に古町の商業に更なる大打撃を与えてしまう可能性も指摘できよう。</p> <p>この道幅での導入例など検証すべき課題は多い。この点は市の作業と思われる。中心市街地の衰退に拍車をかけたBRTの導入という愚策になりえる構想である。</p> <p>第二の点は、新潟交通案の発展検証に関することであるが、青山延伸の場合、旧電車通りをBRTが走ることになるが、道路幅上、いかなる状況になるかという点である。</p> <p>きわめて狭い道路であるので、安全面なども課題が残りそうである。</p> <p>あえて、市の思惑とは異なりJRからの乗り換え客の少なそうな白山駅を回避し、西大通りで青山方面に向かい。</p> <p>昭和町交差点を左折するルートもあるのではないだろうか。高校の多いこのルートは、利用者増も大きく期待できる。</p> <p>旧電車通りでは途中の乗降客は広いにくい。</p> <p>第三の点は、西地区への平行路線の整理である。</p> <p>西地区は平行するバス路線が長く伸び、高齢化社会並びにスピードが求められる現代社会において、従来のバス運行では適さない環境にある。</p> <p>この点での既存のバス路線の整理が現行案であると思えていないし、不可能になってしまう。</p> <p>青山を拠点に現行の西小針線、有明線などの整理や、昭和町経由案で、昭和町での2線との接続を考える必要があるのではないか。</p> <p>西地区にとってこの2路線の改良なければ、多くの市税を投入してのBRT計画に大きなメリットは見えない。</p> <p>西地区での区役所設置の課題も含め、青山を中心とした街づくりにも貢献できる部分もあるのではないか。</p>
37	新潟市中央区		<p>① 新潟駅・青山間の停留所数が不明。</p> <p>所要時間約25分を確保するため、同区間の停留所数が削減されるようであれば、沿線住民の利便性や沿道サービスの著しい低下を招く。</p> <p>② 提案では青山付近に交通結節点を設けることとしているが、JR青山駅との関係も明確には記載されておらず、新たな用地の確保も難しいと思われる。</p> <p>又、新たな交通結節点や停留所等の整備に多額の費用と時間がかかるため、早急な効果が発現できず、現実的ではない。(BRTのメリットが生かされていない。)</p> <p>③ 提案ではBRT、西小針線、JR越後線の3路線が並走することになり、二重投資に繋がる可能性がある。それぞれの役割分担が不明確である。</p>
38	新潟市江南区	60代	<p>○安全対策について</p> <p>交通結節部の乗換えの必要で駅から歩道、歩道から車道と事故との危険は高くなると考えられます。</p> <p>従来乗り換えなしで目的まで行ける場所は存続できるのでしょうか(一本で中心地までの運行経路)</p> <p>乗換えする対象者が高齢者であることから、体力、理解力、移動時間などが提示されていない。さらに障がい、子供の明記がない。</p> <p>○環境対策について</p> <p>環境にやさしい街づくりが可能になりますと明記されていますが、2分間隔で運行予定のバスと自家用車数が排出するガスとの比較は時間帯で数値されての結果でしょうか</p> <p>○冬の気候条件について</p> <p>現行の運行時間においても雪による支障大きく影響を与えています。あらかじめ計画された時間は不可能ですか(現在運行時間を参考にした上で)</p>

No	住所	年齢	意見
39	新潟市西区	60代	<p>基本的な取り組み方針</p> <p>読んでみると、BRT の導入を機に、提案事業者にとって、採算が取れる路線は増便するが、その他は減便し、他の交通手段を利用して下さいの提案になっているように取れる。また、導入により、バス利用者が増え、自家用車利用者が減少しますとあるが、郊外の住民は乗継で不便を強いられ、乗用車利用が増えるのではないのか？</p> <p>4つの施策に関する取り組み方針</p> <p>①BRTの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スムーズな移動・・・一部の区間だけの話でないのか ・環境にやさしく・・・乗継が多くなり、自家用車利用が増えるのではないのか？ ・まちなか活性化・・・BRTの導入で中心部が活性化するとは考えられない <p>②バス路線再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の対象地域の住民は便が良くなるが、そのしわよせが郊外に及ぶのではないのか？ <p>③乗換施設の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市は、大金を注込まなくてはならない。・・・全市的な税金投入ならまだしも、一部地域と民間事業者の救済的な事業は如何なものか?と思うが、民間事業者が倒産すれば、市民が困る事になるので、地域公共交通を維持して行く為、今回の事業を考え出したのか？ 何のために導入するのかがはっきりしていない。・・・本当に全市民が恩恵を受ける事業なのか?・・・本事業は止めるべきと考える。 この後、有識者が審議するとしているが、適任者が選出されているのかも疑問。
40	新潟市西区	60代	<p>運行区間が駅から青山では、その先の区域はどうつながるのか不明です。</p> <p>西区は、全然関係もなく、古町再生だけの目的のようで不平等です。</p> <p>この事業に莫大な予算をつぎ込み、採算がとれるのか疑問。</p> <p>採算性にふれていない市民の税金が不足しているといわれながら(法人税の徴収がすくなくなっているため、法人税は減税されているから)新潟全体にかかわらない事業ではバランスがとれていない。</p> <p>古町は、人気なくなっている。ここに予算を投入しても新潟は再生しない。</p>
41	新潟市東区	30代	<p>○新潟市の案よりも現実的で利用者の目線で考えられた提案だと思う。</p> <p>○「様式10に関する参考資料9」にある幹線を「りゅーとリンク」と同じ規格の基幹バスにしてほしい。(将来はBRTに)</p> <p>○新潟市中心部の自家用車の流入を減らすためには、「中央区、東区、西区の郊外から市中心部への路線」の整備だけでなく「北区、江南区、秋葉区、南区、西蒲区のバス路線」の充実のための整備も重要なのではないのか？新潟市のどの区に住んでも、車なしで生活できるように公共交通の路線網を整備してほしい。</p> <p>○新潟交通のホームページに「ICカード“りゅーと”を使わない場合のバス料金の支払い方法」など、路線バスの乗り方の案内がないので作ってほしい。</p> <p>○「公共交通主体の通勤・通学・買い物の生活」と「自動車主体の通勤・通学・買い物の生活」の交通費の比較が必要なのではないのか？</p> <p>○新潟市内のバス路線が一目でわかる地図がほしい。</p>
42	新潟市東区	60代	<p>BRTは必要ありません。</p> <p>2両連結の長いバスが一般の道路を走ることは、どうかと思う。</p> <p>一度にたくさんの人を乗せることにより、便数を多くしてほしい。また、今、運行している路線の見直しもしてほしい。</p> <p>駅や病院へ行くにも利用しやすいように住宅地の近くを通過してほしいと思うと2両連結にバスはいりません。</p> <p>東区にはなにもよいことはないように思います。</p> <p>中央区ばかり重点をおいて、他の区では、バスの利用がしづらくなっています。駅で乗り継ぎ病院など行くには料金がかかり高くなってしまいます。</p> <p>BRTに高い投資をするより、交通網を整理して、料金も低くして、市民全体が利用しやすいようにしてほしい。</p> <p>政令都市で地下鉄や路面電車などが無いのは新潟市だけとか。政令都市の体面のために導入を計画するのか。</p> <p>時代に逆行するガソリン車。冬の雪道は?と疑問だらけです。</p> <p>26年に計画しているとか、市民にはまだまだ説明不足だし。市民(特にお年寄り)が利用しやすいものを作ってほしい。</p>

No	住 所	年 齢	意 見
43	新潟市東区	60代	<p>提案書では、第1期導入計画として新潟駅北口から市役所方面を考えられていますが、当初計画としては、新潟市全域を考えて(新潟駅北口～新潟空港方面、新潟駅南口～ビッグスワン、エコスタジアム～新潟市民病院方面)提案書を作成された方がよいと思います。</p> <p>新潟市の現状の都市交通システム(バス交通)は新潟交通が行っていることから、新交通システムも新潟交通にお願いせざるを得ないのですから、新潟市のバックアップがなくては当システムは成り立たないと思いますので十分に考慮していただくことを願います。</p>