

BRT 運行事業者選定に向けた 新潟交通株式会社の修正提案書への意見

No	住所	年齢	意見
1	新潟市西区	30代	<p>白山駅案が採用される事が交通体系の再構築の為に必要かと考えます。 現状 8 台の車両を有効に稼働させるには無理があると考えられます。 まず、白山駅までで第一期を実践し、その上で青山までのネットワークを具体化の方が良いと考えます。 新潟交通様のネットワークが現状広大過ぎている為です。</p>
2	新潟市北区	70代	<p>1. 事業における取組み方針 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とされています。 この事はこれまで長い歴史と経緯からして、市民生活も人の流れが変わる事で大きな影響が出てくる事は必定です。 全体系と個別地域機能体系の整合性と役割はプランニングでは策定は出来ても、現実的には乗継場所が確保したとしても想定以上の混乱が見込まれる。日中の利用者は高齢者や交通弱者が多い。 計画では人の流れは東西がスムーズになるとされていますが、むしろ信濃川を挟んで買い物客や医療関係の通院は分断されるのではないかと。 従って、これまでの始終点が変更されることによる乗り継ぎは、人の動態に大きな変化が予測されます。</p> <p>2. 路線の再編 現行路線の再編ではなく一からの路線の構築との方針の下で、運行回数の増加と定時性を確保して利便性の向上を目指すとの事であるが、既存路線の結節点(乗り継ぎ点)が同一場所か周辺となっているのではないかと。特に朝夕の混雑時は混乱を来します。従って計画にあるような利便性の確保にはなりません。</p> <p>3. 運賃と所要時間はこれまでどおり担保できるのか 私の場合を例にすると松浜線で島見浜から市役所までは運賃は 570 円。所要時間約 1 時間前後で乗り換えありません。(帰路も逆で同じ)これが新交通体系ではどうなるのか。</p> <p>4. 新体系を導入するに際して 前項などの試算をあらゆる面からの意見を聴取して下さい。そして導入時は全路線同一ではなく東西の路線を段階的に実施する等、可能な限り混雑を避けて下さい。それまでは何回でもシミュレーションをして完全なものにしてから実施して下さい。</p> <p>5. No.13 参考資料 3.4.5(東エリア)に関して BRT の導入によって、古町・市役所へのアクセスは万代シティで乗換えが必要。この事による各支線からの乗降客がこの地点に集中される事で混雑が予想されます。回答では導入から 5 年後に路線の再編と交通結節点が整備される事が条件となっている。本来であればこれらの諸条件が整備されてから本格導入となるのが至当と思われる。実際の運用に際し支線からの乗降車地点を万代シティ付近のどこを図示するのか、そこから BRT の乗降停留所まで乗客の移動の流れが示されていない。(シミュレーションを示して欲しい)</p> <p>6. その他 中央路線帯を運行する BRT の乗降停留所付近の安全策は、他の一般車帯等を横断して乗降せねばならないと思うが、乗降客の安全対策と他の車の流れをどのようにコントロールしてゆくのか。</p>

No	住所	年齢	意見
3	新潟市西区		<p>単純に中心商店街の相対的価値が落ちているとかバス会社の収益が低下してるとかの理由で無駄な労力を駆使して市民を巻き添えにするのは迷惑なのでやめて頂きたい。そもそもこの不況下BRT事業を始める動機・意義・必要性・経済効果が依然としてはっきりしない中、不透明さがこの段階で浮き彫りになってきており、市が主張する理屈が根底から覆され始めている。</p> <p>いくら市が強要しても車移動の方が俄然便利だからこちらを選択してるのであって、殆どが無関心だったり郊外を中心に反対意見が出始めてるのはこれが原因だと思う。路線変更・合理化をしたければ自力で現行のままやればいいのか。改めて検討してみたがこの事業にメリットはなくデメリットだけが思い浮かぶ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専用レーンが敷けるのは榎谷小路～新潟駅のわずか2km足らず、他が共有区間では定時性が今とさほど変わらない。 新潟市は”名ばかり”がよく目に付くが、これでは”名ばかり新交通”と揶揄されるでしょう。 ・連結バスが使用できなければ現行よりも輸送能力が落ちる。 ・乗り換えを強制することで従来の乗客が敬遠して収益が低下する。 ・車線を制限することで中心街の地盤沈下が加速度的に顕著になる。 ・瓦礫問題も同様だがろくに住民説明・意見交換会も開かないまま独自に進めている。HPの公開だけでは難解すぎて特に高齢者はアクセスすらできない方も大勢居られるでしょう。
4	新潟市江南区	30代	<p>①「提案書」「修正提案書」を熟読すると、路線網再編完了後にBRT区間を並行する一般路線は西小針線だけになると読み取れる。新潟交通が打ち出した幹線5路線(BRTの青山線を除く)の中でも、西小針線は従来どおり古町・新潟駅に直通することで大変優遇された扱いになっている。確かに、新潟交通は歴史的にも最新施策を西小針線に優先導入する傾向にあり(快速バス・冷房バス・都市新バスシステムなど)、社内でも西小針線に対して特別の扱いをもっていることがうかがえる。今回、BRT並行路線を将来的には西小針線のみとするに至った根拠(採算面・旅客流動面など)を新潟交通に求めたい。</p> <p>②乗り継ぎ制度について。「修正提案書」によれば、BRT路線から青山で大堀・8号線方面などに乗り換える際、現金精算では追加料金が発生するとあり、これを解消するにはデジタル整理券機の導入が必要だとしている。全国的には、よりシンプルな「乗り継ぎ券」の発行で対応するケースがコミュニティバスを中心にみられる。乗り継ぎ券が制限時間内の有効なものかその確認方法に課題がある。しかし、ローコストで現金精算時にも追加料金が不要となる利点は大きく、今回「乗り継ぎ券」式の導入を提案したい。</p> <p>③BRT導入後に順次実施を計画している路線網再編の具体像を示して欲しい。現有路線のうち、幹線区間を除く路線について「支線」「フィーダー」のどちらに位置づけられるのか、また駅前広場が整備された亀田や、今後整備予定の内野などでの対鉄道連携をどう考えているのか、明示願いたい。さらに幹線の郊外部末端バス停の設定根拠も示して欲しい。</p>

No	住所	年齢	意見
5	新潟市外	60代	<p>基本的に、BRT 白山駅まで導入よりも、新潟交通(株)提案の青山まで導入が優れていると考えています。しかし、新潟交通の修正提案書に疑問を持ちますので、意見を述べます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 青山の結節点における乗継環境(1-2、No.4)の回答が黒塗りされ、提案の極めて重要な部分が不明です。新潟交通は、公開出来る範囲に限ってでも説明すべきと考えます。 2. 前回提案書の様式 8、運行計画の詳細において、BRT 定時性の確保や速達性を高めるために、BRT 駅での追い越し車線、ホームドア、改札の設置が必要であり、中央専用車線の除雪を強く要望しています(なお、私はこれらの実現可能性は低いと考えます)。修正提案書では、BRT 表定速度(1-2、No.5)は最大 20 キロ/hとしていますが、どのような前提条件を見込んでいるのですか？前提条件を決めないで、安易に表定速度を提示するのは疑問であり、それは信用できないとみるべきです。 3. 参考資料 7、平成 26 年度末の流入状況を読むと、BRT 中央専用走行路以外の一般車線に平日 820~1,800 台/日の路線バスが運行します。このような流入状況では、特に朝ピーク時には、中央走行路が BRT によって専用されていて、多くの路線バスが一般車線をスムーズに走行できるのか、現状以上の団子運転にならないか、極めて疑問に思います。BRT 表定速度を上げるために、中央専用走行路の BRT 運行を優先信号とすれば、優先にすればするほど一般車線の路線バスのスムーズな運行が困難となります。すなわち、両方の速度を上げることはできません。この問題は、BRT 導入によってバス交通全体のサービス水準が向上したと感ずるかどうか、BRT 導入によって良くなったと感ずるかどうか、重要なポイントとなります。もちろん、ミクロな交通流シミュレーションをする必要がありますし、その結果を公表していただきたい。 4. 参考資料 8、BRT 導入 5 年後の流入状況を読むと、地点 C・B・A の西新潟エリアのバス本数が、平成 26 年度末より大きく減少しています。西新潟エリア(西小針線など)から流入するバスの利用者が、市役所ではない別の地点で乗り換えて、幹線バスに集約されると計画しているのですか？そうであれば、導入 5 年後の西新潟エリアの再編、幹線整備、結節点整備のあり方を説明する必要があります。 5. 新潟市が白山駅までの BRT 導入する基本方針を決定しているの、新潟交通(株)は青山まで延伸する BRT ルートを提案した、言い換えれば、基本方針に一番近い幹線である新潟駅～青山の BRT 導入を提案したと推測します。本来、白地の状態から幹線整備、BRT 導入を計画するならば、西新潟エリア(西小針線など、国道 116 号)の BRT 導入は、中央専用走行路を確保しやすく、最も導入効果が大いわけ、まず最初に取り組むべき事業です。この場合、一般車線に流入する路線バスの運行本数を最も減少させることができるので、前述した問題点を幾分でも解決出来る可能性があり、最も効果的な事業となります(平日では、青山の場合は 260 本/日減少、西新潟エリアの場合は 520 本/日減少)。 新潟交通(株)の BRT 青山延伸の提案に対して、新潟市は踏み込んだ提案であり、高く評価していると聞きました。BRT 導入を最も効果的な事業とするために、西新潟エリアの幹線の BRT 導入を、新潟交通が再提案することを薦めます。あるいは、新潟市が提案することもあり得ると考えます。 6. 新潟交通(株)の方針に基づいて、バス路線網再編と BRT 導入を白紙から検討すると、BRT 青山延伸が最適なプランとなるとは限りません。上述のように、西新潟エリアの BRT 導入の方がより効果的であるという見方がありえます。新潟交通(株)が提案してきた 6 路線の幹線と BRT 青山延伸について、新潟市が十分な理論的な検討をしないで、市の方針として決定するとは考えられません。新潟市と新潟交通(株)か、少なくとも BRT 青山延伸や西新潟エリアの BRT 導入を含めて、複数の導入案について中央専用走行路の整備、乗換施設の整備、利用者や路線バスに与える影響・効果などを比較検討した上で、長期的な視点にたつて新たな BRT 導入計画を決定する必要があると考えます。
6	新潟市西区	10代	<ul style="list-style-type: none"> ・大堀線や白根線など、BRT に接続する路線を大幅に増便したところで新たな利用者を生み出すことは困難ではないか。現行でも日中は空席が目立ち、ニーズは満たしているはずだ。 ・運行本数以外の利便性(速達性、定時性、運賃の安さ、分かりやすさ等)をより改善することが利用者のメリットとなり公共交通への意識を高め、新たな需要を生み出す手段であろう。BRT はバス再編の役割だけでなく、上記のような利便性をもってこそ整備する価値があると思う。利便性向上のひとつとして BRT 専用レーンの設置は必要ではないだろうか。市中心部で一般車道を走っているのは、速達性、定時性に欠け、BRT 導入の意味が失われる心配がある。 ・BRT は公共交通の魅力の創出としての位置づけもあるが、BRT として銀バスを走らせることは全くその役割を果たせないどころか、利用者の乗換増加に対する気分的な負担につながりかねない。連節バスでなくとも、信用乗車制を可能にして、前後共に乗降でき車内が広く快適な新車を導入してもらいたい。 ・本数の多い西小針や有明線が、一車線に削減される榎谷小路の一般車道を通行して、一般車両の通行の妨げにならないのか。また、榎谷小路において BRT と西小針他の停留所が別になることで、現在の「停留所が多すぎる」という利用者の混乱を存続してしまわないのか。 ・白山駅の交通結節点機能が不明でより明確な説明を求める。 BRT が整備されることで、バス利用者は市役所で県庁方面のバスに乗り換えることができるので、JR 利用者のための新設路線と BRT との乗換機能は必要無いように思える。 また、白山駅は学生の利用が多いが、多少学校から離れているため、BRT は西大通りを通るルートにすれば学生が新潟駅から JR を利用するより移動距離の少ない BRT を利用できてかなり利便性が高い。そのうえ学校から市役所・万代シテイの交通結節点への移動も容易であることから、より多くの学生がバスを利用しやすくなるはずである。 そのため白山駅を交通結節点にするのは疑問。 ・早期に BRT を女池や鳥屋野潟南部へ延伸し、交通結節点を整備して、1 度の乗り換えで多様な目的地へ行くことが可能なバス交通網にしてもらいたい。

No	住所	年齢	意見
7	新潟市中央区	50代	<p>『第一提案審査に係る指摘事項等への対応』に則したうえで、本件の核心事項についてのみ述べる。</p> <p>『第一提案審査に係る指摘事項等への対応』の質問および指摘事項のNo.33「○BRTおよび路線バスそれぞれの想定利用者数において、自動車からの転換をどのくらい見込んでいるか示すこと。」この最終指摘事項が本件の核心事項である。また、この質問内容は私自身初回市民意見で述べたことである。</p> <p>そもそも新潟市において新公共交通を実現しようとするのは、過度の車社会の是正にある。車分担率約70%、車がなければ自由に行動できない社会の是正にある。であれば、この問いこそ本件の核心である。</p> <p>それに対し、新潟交通の回答は、「人口密度と公共交通分担率から想定利用者数を算定しているため、自動車からの転換数は不明です。」というものである。だが、これは現状の一般統計を追認しただけのものである。公共交通分担率は三大都市圏に比べ地方都市は低く、新潟市は地方中枢都市平均より低い。かつ経年変化で見れば年々下がっている。</p> <p>「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てきました。」(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新潟交通発言)。このことは概ね事実であり、そのような重責を担ってこられたことには満腔の敬意を払う。しかし、この言葉を踏襲して考えれば、1970年ころピークであったバスの利用者数が2005年には1/4以下になった(新潟交通資料を出所とする新潟市パンフレット『いがた交通戦略プラン』)ということは、とりもなおさずその変化がそのまま新潟市の公共交通分担率の低下を意味する。こうした現状を変えるために、より魅力的な“新”公共交通を目指そうというのに、その現状をそのまま当てはめて想定利用者数を算定する、とはどういうことか？ 根本的になんのためにこの事業を推進しようとしているのか、わかっているのだろうか？</p> <p>現状の各都市の平均統計数字を当てはめたものが利用者数であるというなら、新潟交通の現行のバス交通でも既に達成されているはずではないか。あるいは本来、そうした個別集計の結果が国交省の平均統計である。もし新潟市において新潟交通の現行バス交通で統計上の人口密度別全国平均分担率が達成されていないなら、それはなぜか？ そしてBRTを含む今回の提案でその数字(前出、新潟交通発言「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%以上という結果が出ています。」から10%以上)になるというなら、その根拠を示すべきである。(現状の統計“結果”がそうであるなら、新潟市における現状の新潟交通のバス運行の結果もそれに織り込まれたものである。ところが、新潟市では10%以上でなく、今回の提案で10%以上になるというなら、それぞれ理由と根拠を示すべきである。)</p> <p>平たく言うなら、今回の提案で「車で移動するよりBRTに乗る方が快適で利便性が高いので車からBRTに乗り換える」という人が増えるのでなければ、あえて多額の投資をし、諸般の変化をしてこの提案を実行する意味はない。現行のバス利用者がそのままBRT含む新システムに乗り移るだけなら何のためにそのようなことをするのか？</p> <p>このNo.33の質問に誠実、真剣に答える気がないなら、本事業者として不適格と言うほかはない。</p> <p>蛇足ながら付け加えると、No.33は「自動車からの転換をどのくらい“見込んでいるか”」をきいているのであって、寸分狂いのない数字を求めているのではない。そのようなことは、将来のことなので不可能である。しかし、普通の民間企業でも、新規事業を行う時、新製品を発売する時、見込み不明でやるなどということは到底考えられない。より良い結果を見込むから、その事業に踏み切るのであり、その新製品を発売するのである。</p>
8	新潟市北区	70代	<p>新潟交通のBRT運行区間は新潟駅から小針方面になっており、松浜線等は新潟駅からの乗降になるようですが、古町方面へ行くために駅からBRTに乗り換えが必要になります。従って、問題点として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 乗換えのため、現在の運賃より高くないよう考慮していただきたい。 2. 乗換のため時間がかかるため、乗降者が不便にならないように考えていただきたい。 3. 松浜から新崎駅へ利用し、BRTに接続した方が便利になると思うので、現在の住民バス、若しくは新潟交通のバスが新崎駅を利用するために、増便又は新規に路線を作っていただきたい。高齢者に利用しやすい様にいただきたい。
9	新潟市東区	50代	<p>そもそも新潟市の「BRT事業」の目的は何なのか？「脱車社会」ということであれば、今回の提案位のようなことをしても「何も変わらない。」と考える。「何故、新潟市民は車に頼った生活をするのか？」その点からもう一度考え直した方が良い。市民が生活を送る時に「経済的」な事より「環境」の事を優先的に考えて行動するだろうか。極めて疑問である。では「何故、バスを利用しないのだろうか？」答えは明白で自家用車通勤より「料金が高く、不便だ。」からである。自宅の駐車場から会社の駐車場まで、いわゆる「ドアツウドア」の通勤環境にある新潟市民がバスを利用するからにはよほどの経済的メリットがなければ乗りかえることはないだろう。単純に比較はできないだろうが、通勤だけを考えるならば「自家用車通勤」の方が「バス通勤」より安い。「自家用車通勤」の場合、車の購入費用や維持費も考慮しなければならないかもしれないが、車の利用目的は通勤だけでなく、「新潟市」そのものが市民の生活から「車」を持たないことは考えにくい居住空間になってしまっている現状を考えると、今回提案された「BRT事業」を推し進めても今までバスを利用した人が、乗り換えるだけで何の変化もないだろう。それより車線を減らすことで生じる渋滞に対し不満の声が上がるであろう。今一度、「BRT事業」の本来の目的から、つまり一から考え直すべきである。それでもこの案で運行するというのであれば、全区役所職員、全小中学校教職員に対しアンケートでもやってから考慮してもいいのでは。現在の自家用車通勤者の何パーセントがバス通勤に変更するか。その結果を是非公開していただきたい。</p>

No	住所	年齢	意見
10	新潟市中央区	40代	<p>①そもそも BRT 計画は再考すべきで、市民投票をすべきであろう。さもないと、がれき問題のように後から問題に火がつく可能性のある案件である。一部の親しいグループ、企業によるプッシュがあり、それが再考をすることを止めているのか？中央区を中心に住み、バスの利用が短距離しかないようなグループの意見で主導されているとするならば大きな問題である。</p> <p>②新潟交通からの再提案、新潟市の基本計画の両者とも、将来の利用者数の上昇予測があつての計画と思われるが、どの機関(組織)がどのような仮説に基づき算出しているのか。比較対照されるべき需要予測の仮説、モデルは？そのシナリオの場合の予測は？</p> <p>③BRT をあたかも LRT などの軌道系の公共交通機関と同一視させるような「広報」や「言説」が強いのではないかと。BRT で使うものはバスに過ぎず、取り回しも悪い使い勝手の悪いものではないかと。キャンベラではどうでもいいような路線に、使い物にならなくなった(排ガスも多く、評判が悪い)この手のバスが走っているが、メインはより小型で加速の良いものである。</p> <p>④市民が求めているのは全く異なるバスサービスである。(高齢者無料・割引、乗り継ぎ無料、割引、ゾーン制、住宅地内を走るフィーダーバス、バスの高速化)</p> <p>⑤このような計画の勘違いはどこから来たのか？某研究所が新潟市役所内に出来て以来、大変評判が悪い。そこが関与しているかは不明であるが、榎谷小路の大渋滞、交通渋滞による街の衰退、長距離他路線の遅れなど全ての苦情は新潟交通に来ることになるが、そこまでの問題を新潟交通が引き受けるのも筋違いの話ではないだろうか。新潟交通がこの事業を辞退するというのも1つではないか。</p>
11	新潟市南区	50代	<p>意見を述べさせていただきます。</p> <p>南区から新潟市役所や新潟駅方面に行くときに、現在は直通バスが出ているが、高校生の通学を除いては始発からはあまり人は乗車せず、旧新潟市に入ってから乗車人数が増えていきます。これで収支が取れているのだと思いますが、提案では青山地区にBRTのターミナル駅を設け、既存バスから乗り換えて市中心部へ向かうことになっています。これでは収入の望める路線は全部BRTに持っていかれて、我が路線はたちまち赤字路線にされてしまう。その後整理統合減便路線にされ、現在よりもさらに不便になることは目に見えているし、通勤や所用でバスを使う人はますます少なくなります。</p> <p>自家用車を使つての通勤を減らし、環境を良くしたいのであれば、先に公共交通を便利にする必要があります。そのためのBRTなのでしょうが、市中心部以外に住んでいる人にとって不便になることから現状の新潟駅への直通路線を維持してもらいたい。</p>

No	住所	年齢	意見
12	新潟市中央区	60代	<p>(全体として)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 貴社が運行計画概要で示された①定時性の確保②利用促進に向けた取り組み③わかりやすさの確保等は、BRT 導入とは関係なく、本来、公共交通を担う事業者が積極的に取り組まなければならない事項であり(実施のため一部市の支援必要)その一環としての路線再編、始終点の変更、運行便の増減などであると理解するが、BRT 導入無しの運行計画では経営が成り立たず、実現は難しいのか、難しいとすれば、今回の提案が、ハード面を全て行政側負担とする公設民営方式を理由に、事業者側の負担軽減できるこの機会をとらえて(便乗的)運行計画を提案したと思われても仕方ない。 2. 公設民営方式の趣旨からすれば、民間事業者が運営する旅客事業全体収支に組み入れず、BRT 単独での採算制とすべきです。BRT 導入は採算も重要な要件として検討がなされた経緯がある。決算後の収益の取り扱いは、協定書で定めればよい(導入後も市税負担が継続されるので、少しでも負担を軽減し、又、料金改訂などに反映させるべきです→それが公設民営方式の趣旨と理解する)。公設民営事業と民間旅客運送事業とを同一事業者が運営することとなるため、貴社の考え方としては、全体を一つの事業体とみなし公設民営部門(BRT)は、その内の一運行路線と位置付け、全体で相互補完(営業実績等)するというが、これでは公設民営方式とは言えないのではないかと。貴社の論理では、行政側は初期投資のみでよく、BRT 導入以降は全体の収益の中で維持管理(車輛更新、諸施設の整備等)を貴社負担で行い運営することとなるが ※いまだに BRT の採算性についての数字が開示されないのは何故か。 3. バス路線再編、始終点の変更により、乗継ぎが大変多くなったことと、支線の増便での便利さなどにより、ピーク時以外は青山、万代、新潟駅の結節点に利用者が集中(周辺商業施設で用が足りる)し、魅力のない古町界隈へ乗り換えてまで移動する人は減少が予想される。BRT 導入の目的の一つに「街なか再生(活性化)」であるが、古町界隈は益々空洞化するのではないかと(ワンコインバスの低調でも明らか)。また、全体として乗継ぎによる徒歩移動の負担が多く(特に中央区利用路線)初期を除いて BRT 区間は利用者増とはならないのではないかと。 ※市が目指す「高齢者にもやさしい誰でも利用しやすい」公共交通には程遠いと言わざるを得ない。 4. 130 人乗り連節バスでは、1 日の想定利用者数と便数からすると、ピーク時以外はガラガラ状態が予想される。従って連節バスでなくとも工夫すれば国産バス(現行)でもよいのではないかと。(連節バス 1 台 1 億円、部品も外国産→見栄を張ってもしようがない) 段階的に低床式バスに切替える(市支援) 5. 現在の新潟駅～市役所間は、車の移動がスムーズで、東中通～青山間は現行の走行路を利用することから、BRT を導入しなくとも、ほぼ定時性は確保されるのではないかと。(現状は近、郊外からの乗り入れバスが遅れの要因)さらに、現行のバス優先レーンの厳守化、取締り強化、レーンの延長を行えば、BRT 専用レーンは不要と考える。市の検討資料では、現行と BRT 導入後の短縮時間は 4 分間であり、許容範囲と思う。さらに今回の始終点の変更により、乗り継ぎ徒歩移動を考えれば、逆転するのではないかと。 6. 結節点での BRT と路線バスの停車位置関係について <ol style="list-style-type: none"> (1)新潟駅、万代バスセンター、古町界隈、市役所前の各結節点における BRT と路線バス停の予定位置関係について、どういうデザインをイメージしているのか、図で説明が必要(乗継ぎ移動の関係で) (2)とくに新潟駅前、市役所前は現在より進入路線が多くなり混雑が予想される。限られたスペースでどう対応するのか。 (3)冬季の気象条件も考慮するなど、結節点での乗継ぎ移動に負担をかけるべきでない。 <p>(細部について)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新潟駅～榎谷小路間の走行(専用レーン) <ol style="list-style-type: none"> (1)新潟駅～榎谷小路間の一般車線に路線バスを走行させることは、一般車の走行の妨げとなり、渋滞も発生する(一車線)この区間は全てのバスを専用レーン走行とすべきで(乗降バスの拡張)そうでなければ市民の理解は得られない。 (2)新潟駅～榎谷小路間を走行する路線バス(一部区間だけ進入走行するバスも含)を専用レーンに走行させた場合、定時性にどう影響するのか。 (3)BRT の定時性か、一般車の優先走行かの選択となるが。 2. 運行計画通りとすれば、リ्यूーとリンクは(駅南も含め)名称変更すべき 3. 貴社資料によれば、連節バスの古町駅位置が三越前(交番前)と思われるが、鏡橋～古町間遠距離過ぎる。 4. 車長 18mの連節バスが榎谷小路(日銀前)専用レーンから東中通専用レーンへ左折する時(逆方向は右折)、一般車の走行の妨げにならないか(車線オーバーや交差進入など)→多面的信号が必要

No	住所	年齢	意見
13	新潟市中央区	40代	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟交通(株)の白山駅～青山地区延長案と新潟市の第1期導入区間(新潟駅～万代～古町～市役所前～JR白山駅)について青山地区まで延長するのであれば、新潟駅～古町～市役所前～学校町～関屋昭和町～千歳大橋西詰～関屋大川前～青山地区を基幹公共交通軸に設定し、BRTを導入したらよい(下記「BRT 運転系統案」参照) ・BRTを千歳大橋西詰まで延長するならば、県庁・美咲合同庁舎まで延長すればよい(下記「BRT 運転系統案」参照) ・学校町経由の国道116号線西大通りがバス利用客の動線を見て基幹公共交通軸に相応しい。よって学校町・関屋昭和町経由のBRTと将来構想のLRTを導入したらよい。 ・白山浦地区の旧電車通の沿道住民、商店主の中には、旧電車通を経由するBRT計画を知らない人が多い。 ・新潟交通(株)の白山駅～青山地区延長案は、新潟市の新潟駅～市役所～白山駅の構想を取ってつけた様なもの。電鉄線(新潟交通電車線)の再現に過ぎない。(単なる新潟交通電車線の再現≒復活に過ぎない) ・新潟交通(株)、新潟市が、なぜ旧電車通(白山浦地区)をBRT導入ルートに選ぶのか、説明するべきだ。市役所から白山駅への短絡ルートなのか、白山浦地区の活性化のためなのか。 ・旧電鉄線の路面電車区間に、なぜまた新交通(=BRT、将来計画のLRT)を同じ道路に通そうとするのか、疑問。 ・新潟交通(株)の白山駅～青山延長案は、廃止されたバス路線新潟駅～東関屋駅前(旧)と変わり映えしない。 ・一度線路(旧電鉄の路面電車区間)を、旧電車通の沿道住民が苦情を訴えたために廃止したのに、同じ道路に新交通を導入するのは、納得がいかない。 ・旧電車通へのBRT導入構想は、沿道の白山浦地区、関屋田町地区、関新地区住民に対して負い目があるのかと勘ぐってしまう。(一度苦情を訴えて電鉄線を廃止したのに、何でまた同じ道路に新交通=BRTなのか、と) ・旧電車通にBRTを、にこだわるのなら、旧電車通をBRT専用道路に改築してはいいかがか。 <p>【BRT 運転系統案(専用レーンを走行、連節バス使用。次構想のLRTに継承)】</p> <p>①号線:新潟駅～万代～古町～市役所前～昭和町～関屋大川前～青山(国道116号線 西大通り経由)</p> <p>②号線:新潟駅～古町～市役所前～昭和町～県庁前～美咲合同庁舎</p> <p>③号線:新潟駅～古町～市役所前～白山駅(白山浦地区・旧電車通り経由)</p> <p>※ 現行の路線バス 600 番代西小針線, 610 番代有明線, 800 番代白根線については BRT 開業後も継続運行する。 (有明線, 西小針線は学校町経由, 白根線は旧電車通り経由)</p>

No	住所	年齢	意見
14	新潟市中央区	60代	<p>新潟市のBRT導入に反対の立場で意見を述べます</p> <p>※交通弱者(高齢者・障害者・病人など)への配慮がなされていない 道路中央に停留所を作る案は、歩道から停留所への横断が必要であり危険性が増すなど、高齢者や障害者には負担が増える(降車後、歩行者信号が青にならないと横断できず、停留所に留まる必要がある。)また、現在乗り換えなしに行けている先の多く(含:病院)が乗り換え必要となり、負担が増大する。</p> <p>※2両連結のBRTで同時大量?輸送の必要性が見いだせない なぜBRTが必要なのか市も十分に説明しているとは言えない。 多くの乗客が一度に乗り降りすることにより、1停車場での乗降・改札に要する時間も長くなる。(2両連結BRTでどのような改札方法を考えているのか明示されていない)</p> <p>※BRT導入で逆に交通渋滞が起きるのではないか 道路中央に車線・停留所を設けることで車道は片側1車線に。タクシー・自家用車の乗降や、運送業者等の荷物積載で停車中の車があった場合、1車線になることで後続の車の渋滞が予測される。また市役所から先の路線については道幅も狭くBRTが走行することに疑問がある。 現在でも降雪時には渋滞が起きているが、降雪時の除雪はBRT路線・一般車線ともに完璧になされ、渋滞の心配はないと言い切れるのか疑問である。(責任は新潟市?)</p> <p>※2両連結のBRTを現在のバス運転者が安全に運行できるのか 2両連結という構造の車両を運転するにはどのような訓練が必要なのか。その期間は。 寄居町交差点の直角カーブは</p>
15	新潟市西区		<p>◎貴社提案書が、新たな交通システム導入検討委員会の報告や、本事業における与条件とあまりにかけ離れており非常に驚いている。新潟市の構想が唐突であったのならば話はわかるが、貴社は新たな交通システム導入検討委員会の1委員として参加している。なんのための委員だったのか?</p> <p>◎白山駅乗換案と青山駅乗換案の比較において、 青山以西以南～白山駅の乗換回数の比較がないのはなぜか?</p> <p>◎白山駅起点のBRT案の場合、青山、関新～新潟駅間が白山にて乗換必須の前提となっているが、 BRTとは違う路線を当該区間で運行する計画はないのか?</p>
16	新潟市中央区	20代	<p>1. 全体的に施策のスピードの遅さが目立ちます。これではBRT導入により不便になる期間が長くなり、BRTの導入が公共交通離れの要因になってしまいます。バス路線の再編・運賃改革を6か月程度(遅くとも1年以内)には完了する必要があります。(オムニバスタウンの際にも利便性向上に直接結びつくICカード化が遅れ車両ばかりが先行して置きかわるといふ失敗がありました。)</p> <p>2. 運賃についてみると、施策ではBRT導入で安くなることを目指しますとされていたが、ICカード:現状のまま/現金が値上げとなっている。せめて現金:現状/ICカード:値下げでスタートすべき。例として札幌でバス→地下鉄乗継ぎ時はバス運賃+120円を払い乗継券を受け取り地下鉄に乗るといふ制度がある(当日有効)。新潟に導入するならばBRT150円、バス150円～に設定し、降車時にプラス50円を支払うと乗継券発行とすれば負担増にならない。 ※ICカード利用促進のためにICカードはさらに50円引きとするのも手段のひとつ(富山で導入している)</p> <p>3. 1日乗車券やゾーン運賃制など利用者が増えそうな内容にかぎって検討するなど具体性に欠く。他都市ではバス1日券は500円(京都・東京など)、地下鉄バス共通1日券は700円(東京)等の水準が利用し易さの基準だと思います。</p> <p>4. バスの本数の変化について ①バスの運転間隔の最大値を記載していないため、日中・朝等、シーンによる利便性がわからない。 ②鳥屋野線について改変予定なしとなっているが、榎谷小路の本数が最終的にゼロになる。何故か。</p> <p>5. 路線について 他都市では利便性向上のため毎年路線改廃を行っている。新潟ではここまで大きな変化にもかかわらず現状を基本としている。もう少し施策のスピード感をあげてはどうか。 例・新潟駅南口～鏡～鳥屋野体育館入口～野球場・図書館～江南高校～ユニゾンプラザ～バスセンター～新潟駅(循環) ¥200 ・北高校(大形駅)～イオン新潟東～大平～空港～下山～大形駅 ラッシュ時渋滞にはまりにくい通勤・買い物向け循環便 ¥200</p> <p>6. 青山案と白山案の比較で 青山より西～白山(学校町・市役所)利用者についても検討すべき。(それぞれ利用者がどの程度いるかも含めて示すべき)</p> <p>7. 再編後のバス路線網イメージ(参考9)で各駅からのフィーダー線を設ける様な図になっているが計画内にはその様な文言(具体例)がない。案だけでも路線の例を示して欲しい。</p>

No	住所	年齢	意見
17	新潟市西区	30代	<p>先回も提出させていただきましたが、敢えて再度提出させていただきます。 修正提案書を含め拝見させていただきましたが、以下の点でかなり一市民として不満を感じているため書かせていただきます。</p> <p>①バス路線再編について</p> <p>一応案としているようではあるものの、利用者としての観点からしても、かなり疑問を持つ再編としか思えない。しかも、子会社である新潟交通観光バス担当分の路線再編案がほぼ小出し状態では、将来像がまったく読めないといわざるを得ない。</p> <p>本来、この部分ではあくまで利用者の意見を聞きつつ案を出すべきではあるものの、ワークショップ等で実施すればするほど難航しかりしないのは経験則で分かるので、新潟交通によるたたき台は正当とせざるを得ないものの、そのたたき台が素人目線からしても、果たして路線運営ネットワークからして責任運営でやっていけるのか、大変危惧している。このような再編案であるならば、むしろ一部の関心があり若干専門性のある利用者の方がよほどいい案が提示できるのではないかと思うくらいである。</p> <p>例えばである、重要路線を6路線提示した。そこまではよい。これらの路線だけは中心部 BRT レーンに載せるあるいは一般レーンでの運行として、うち BRT 化しない5路線は途中までは幹線として大量運行、それでもいいんじゃないか？(あくまで一例である)</p> <p>もし仮にも新潟交通(株)様から意見を求められたならば、はっきりと独自の再編案を主張する用意はあります。そのくらいの大きな問題です。単に BRT でお茶濁しで終わらさないためにも、もっと大きな疑念を全市民レベルで共有すべきところではあります。</p> <p>②青山か白山か</p> <p>市民の間には今回の新潟交通の提案によって、事業者が正しいのか市役所が正しいのかレベルの混乱が見られる。</p> <p>どれが正しいのか？というような問題ではない。市役所は白山駅発着の正しさを、事業者側は青山発着の正しさを、今回の文書だけではなく、説明会的場を設けて主張していくべきではないだろうか。</p> <p>個人的には路線複雑化の解消から、青山発着が好ましいと思っているが、もう少し検討していてもよいかと思う。</p> <p>③情報伝達</p> <p>今回の BRT に関して、市民への伝達が不足していることから、9月に NPO 法人まちづくり学校が中心となり、BRT きかく会議が立ち上がっているという状態である。これはまさに市役所・事業者が全く人員・時間が不足している故に市民への説明ができていない状況があるほか、市民に関心と呼ぼうとする努力ができないからではないか？</p> <p>民間頼みでいいのか？と思う。</p> <p>今回のこの問題は中心部や中央区、旧市内だけの問題ではなく、合併後の市内全体の問題と思わなければ、新潟市の公共交通は最悪の結末を迎えてしまうからではないだろうか。</p> <p>実際にクルマ情報は色々なところで充実しているが、公共交通の情報は充実していない。本当にいいのか？まずはそこからである。</p> <p>新潟市には時間的余裕をもってきちんと問題にあたってほしい。</p> <p>何事も決まってからでは遅い。不安定な時期こそ、市民全体の意見をきちんと吸収していただきたいと思います。</p>