

## 会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 万代地域コミュニティ協議会 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月20日 午後7時から午後8時30分
場 所	東新潟コミュニティセンター コミュニティルーム(206・207室)
出 席	新潟市都市政策部新交通推進課 新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	18名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて（新潟市説明）</p> <p>(2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 質疑・応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言</p> <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ずっと審議会の議事録を見ていたが、BRT 導入についての理由が当初より変わって来た。当初は都心部を迅速に移動するためのシステムであったが、今日の説明では、人口減少、公共交通の利用者の減少で、公共交通が維持できないことが理由になっている。これは、考え方によっては、非常にあいまいで、どうとでもとれる。理念ではないのではいか。これで以て BRT を導入して、何がどうなるのか。公共交通の維持は、BRT に直結する理由にはならない。</li> <li>・バスの利用者数が減って来た原因については、はっきりと言っていない。これは明確に、新潟市が分散型の都市をつくってきたから。新潟大学や、問屋街や、県庁や、国の施設も、郊外へ移っていた。郊外のスーパー、大店法の規制緩和によってつくった。新潟市民で買い物に行く75%以上の方が自家用車を使わざるをえない。その状況で、郊外から、中心部に勤めに来ている方は、自動車を使わずに勤務を続けることはできない。公共交通利用者が減った原因をしっかりと定めて、それへの対処をしっかりとしないで、公共交通の維持と抽象的にごまかしていると思えない。</li> <li>・以上二つの点、目的が外れている、バス利用者の減少は新潟市の都市政策の結果によって生じたということ。その結果、マイカー利用者をバスに乗れというのは無理ではないか。その状況でこれからどうするかは、真剣に議論すべき課題。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRT の導入は、高齢社会、環境問題、まちなか再生と言った、新潟市に求められる社会的な要請に対応して、公共交通をよくしようとしている。三つの柱で取り組んでおり、BRT だけ進めている訳ではない。新潟市は合併して区域が大きくなったが、合併する前から各地の拠点があり、その拠点へアクセスするための地域内の交通をまずしっかりする。地域の拠点から、高い都市機能を持った都心部へ快適に移動できるための都心アクセスの強化として、JRや幹線バスを強化。3つ目が、まちなかでは車を使わなくても移動できる、サービスレベルの高い交通</li> </ul>	

システムとして、BRTを導入をしたいと考えている。平成 22 年度に検討委員会を立ち上げ、進めており、導入理由は変わっていない。

- ・交通局が無い本市では、全市的に公共交通を担っている新潟交通に、優先的に運行事業の提案をして頂いた。そこで、バス利用の現状を見ると、利用者数の減少、運行便数削減が続き、この状況はまったなしであり、今の状況を改善したいと考えており、現状を強く説明している。
- ・理念としては、公共交通を全市的に良くしたいこと、着実に悪い状況を変えていきたいということでBRTを導入したいと思っている。
- ・郊外型の店舗や事業所が増えたことは事実で、それに併せた自動車利用、マイカーが便利であり、なかなか離れられないことも事実である。平成23年度に、ミニパーソントリップ調査で移動の実態を調べたが、高齢化の進展が、マイカー利用の分担率を押し上げている。高齢者の車利用が非常に伸びている。目的別にみても、私用、近くの買い物や通院で車をつかっている。また、14歳以上の車利用も増えている。これは、高齢者の送り迎えが増えていることを示している。さらに、病院のバス、スクールバス、スーパーの送り迎えと行った、目的バスも目立っている。
- ・土地利用や社会状況は変化しており、それが交通利用に転換していかないことも認識している。その中で、バスの利便性向上を図って利用者を増やそうという様々な実験をしており、りゅーとリンクは減少に歯止めがかかっている状況もあるので、利便性を向上させ、利用者の減少に歯止めをかけたいと思っている。
- ・BRTの導入により、新潟市の公共交通を全市的に良くしていきたいという思いがあり、抜本的にバス利用の環境を変えていくことの芽が、BRTの導入により出てきたので、利用者増に向けて取り組んでいきたい。

★発言者1（男性）

- ・その答えは良く分かるが、それとBRTがどう結びつくかが、見えてこない。BRTを導入すると、利便性がよくなって、バス利用者数が増えるということに結びつかない。新潟交通はBRTを導入してもバス利用者は増えないと、人口減少の中で横ばいなら実質的に増えると言っている。こういう現状の中で、BRTになったら、例えばバスの利用者数が増えるとか、そういうものなら分かる。今のBRTの導入区間については、今のサービスで充分ではないかと、新聞ではよく出ている。感覚的にはその通りと思うし、なおさら、BRTでいいという理由がわからない。

○新潟市

- ・BRTの導入と、それに併せて、バス路線を再編していく。まちなかのバス路線を集約して、その余力を郊外に充てていくことで、全市的にバス路線をよくしたい。今、まちなかへは郊外からの長大な路線がやや過剰に集中しており、若干多すぎるというのが実態。これを、BRTの導入と、乗り換え拠点の整備、バス路線の再編により、バス路線の形を、線から網に変えていきたい。郊外にまちなかの余力を振り分けて、郊外の利便性を高め、それを持続するものにしていきたい、というのが新バスシステムの狙い。今後、具体的なバス路線再編計画や、どこでど

う乗り換えるかなど、新バスシステムができるとうなりますということを、次回以降、具体的にお示しして、より分かりやすい説明をしていきたい。

★発言者2（男性）

- ・新潟日報に出た新潟大学の教授の記事では、BRT はありきだと、疑問を投じていた。BRT を持って来て、一石二鳥、三鳥というのは、説明の仕方として、みなさんの首を絞めるのでは。実際に運行したときに、市民から一層不便になった、話が違ふ、と文句が出るのではと懸念している。
- ・このことに関わって、岐阜市、杭州の事例について。岐阜市では、2年前の3月から、2台の連節バスが走っている。評判は悪くない。しかし岐阜市としては、それを基に、新潟市のようにBRT に持っていこうという考えはない。今後、連節バスを増やすようだが、BRT をバス路線に代替していこうとも思っていない。岐阜市も新潟市と似たところがあるので、そこをしっかりと調べないと、市民に間違った宣伝をしてしまい、皆さんの首を絞める。
- ・杭州のことをよく知っている友人は、新潟にBRT を入れることを反対していた。なぜなら、杭州は道路が大変広く、だから専用走行路ができる。道路真ん中のホームについても、杭州は地下道があるからホームへ行ける。それを見た友人は、新潟ではできないといっていた。
- ・皆さんの説明にはメリットもデメリットもある。萬代橋の上を一日2500台のバスが走っており、大半が空気を運んでいると。それを連節バスに置き換えて、500台くらいにするのは、確かに効率が良い。その分の運転手を郊外にまわすのは、確かに机上はそうだが、そのためには乗り換えというデメリットがある。そこを押さえて、デメリットはあるけどトータルでこうよくなるからぜひお願いしたいと言っていないと、実際動いた後に後で非難を浴びる。
- ・駅前で800人利用とあったが、これはラッシュのときで、大半は高校生では。800人全部が萬代橋を通るわけではなく、すぐ左の昭和大橋の方へ行く人もいれば、山の下へ行く人もおり、万代シティへ行く人については歩けばいい。そうすると、800人はわかったが、実際に萬代橋を通り、連節バスに乗る人はそういないのでは。
- ・岐阜では、ウィークデイは岐阜駅と岐阜大学病院を結ぶ線で2台使って、土日は、2台のうち1台はまちなかを周遊させている。そこも調べてほしい。
- ・岐阜市の例と一緒にナント市の例を見せているが、これは疑問。フランスの街と新潟は違うので、こんなにいいものと言ってナントの写真を見せると、全然違うといわれて、首を絞める。
- ・今の経済状況であっても、マイカーが一家1台、もしくは2台、3台、それだけ便利。そういう社会構造が生まれて来た。そこを分析してどうするか、しっかり考えないと、それがBRT で解決するんだといってしまうと、それは次元の違う話なので、そこは正確に説明してほしい。
- ・高齢化になるということは、行動範囲が狭まること。わざわざ豊栄や新津から、新潟駅や万代シティに来てくれということにはならない。周辺の1～2km 以内で

用が足りるようにしていかないと。行けば一通りのものが揃う大型スーパーのような場所が、新津近辺にも、豊栄近辺にも、西蒲近辺にもできている。万代や、古町などを、郊外の方に押し付けるようなことはない。

★発言者3（男性）

- ・BRT というのは連節バスではないと、システムであることが分かった。それから、冬はどこもやっているとおったが、新潟の雪のあるようなところに、事例はあるのか。今でも、雪が降ったらバスは動けない。新潟市では、除雪体制ができない。雪の捨て場がない中で、これがはいたら困るのでは。結論としては、東京の地下鉄のようになるんだというのが、雨が降っても雪が降っても大丈夫な地下鉄の例をあげるのは疑問がある。
- ・万代町通りに、車が通らなくなることは無い、減便は無いと言ったが、現実には、臨港病院行きは現在、東港線を走っている。減便は無いと言っても、マイカーが減らない中、万代町通りのバスは減っていくのではないかと。現にバスは減っている。

○新潟市

- ・私たちが岐阜市等、連節バスを導入している事例について、照会をかけて、情報交換をしている。そういったことを認識しながら、取り組みを進めたい。フランスのナント市も、風土などは異なると思うが、一つの交通システムとして、新潟との違いを見極めて、参考にしながら進めたい。
- ・除雪の話について、大雪が降ると機能しないのが現状。BRTを入れるからには、除雪についても、何が問題になるのか、退けられた雪をどうするのか、問題をしっかりと研究しながら、よりよいものを目指したい。導入した段階ですぐに完璧になるとはいかないかもしれないが、努力していきたい。大雪が降った状況は認識しているので、入れた後に不便になったと言われたいようにしたい。
- ・地下鉄の話が出たが、運行頻度の比較のイメージとして、地下鉄の例を出した。今回は地下鉄ではなくBRT だが、時刻表を気にせず乗れる、サービスレベルの高い交通システムとして、地下鉄を例えに出した。
- ・高齢者の行動範囲が狭くなり、郊外に行くと、巻や白根の中だけで完結することも理解している。BRT を導入して、全ての方にとってバスが便利になって、都心に来て頂くためのものではなく、3本柱の中の地域内交通の充実も併せて取り組まないと、システムとして成り立たないものと思っている。各区ごとで生活の交通は成り立っているのだから、住民バス、区バスを充実させ路線バスを組み合わせ、さらには鉄道と連携させることも大事であるので、BRT だけでうまくいくとは思っておらず、色んな施策を組み合わせたい。それだけでなく、自転車や徒歩も組み合わせることが大事と考えており、色んなモードで考えていくことは私たちに課せられた課題と考えている。

★発言者4（男性）

- ・説明があったのが、国道8号から青山の路線、それから白山通りということだっ

た。東区から万代町に入ってくる路線の説明、ゾーンバスシステムについて、新潟交通さんは商圈エリアとして大事と考えており、バスの運行は変わりないと言った。ラッシュ時は5分から10分、日中は10分から15分の運行は変わりないと言った。私たちの万代町通りが、バスのない過疎地域となるのではないかと考えている。バス路線が無いということは、コミュニティバスもなく、駅から近いからと言って何も対応しないと、バスの空白地帯が生まれる。高齢化が進んでいるのに、バスも無ければどう対応すればいいかわからない。非常に疑問。

- ・東区から東港線に入ってくるところに、中継点を作るが、どこに作って、どこで乗り換えて、私たちはどう新潟駅に向かえばいいかが、中継点からどっちにバスを走らせていくか、が見えてこない。
- ・今回の説明の中で、青山、古町、新潟駅を中心にやっていることが大変不満。次回、この説明の機会を作るなら、東区を中心としたバスの体系を新潟交通とよく検討して、示してほしい。

#### ★発言者3（男性）

- ・万代町通りのバスが減らないと今、明言してほしい。なぜ減便しないのかを説明してもらわないと。その辺が聞きたい。皆、東港線にバスを走らせるのではと思っている。新潟駅から沼垂までバスを走らせなくていいと思っているのでは。
- ・冬場の雪の体制について、今でも大変なのに、BRTを入れてから対応するような言い方では困る。今すぐやってほしい。連節バスが入ってから考える、というのではだめだ。現に今、除雪対策が無い。

#### ●新潟交通株式会社

- ・万代町通りのバスの本数については、支線という位置づけなので、ラッシュ時は5分から10分、日中は10分から15分、深夜早朝は10分から20分と予定している。現在、万代町通りから新潟駅へ直接行くバスは無い。その中で私たちは新潟駅にバス路線を集めることがよりよい選択と考えている。今後、皆様の意向を踏まえて経路が決まっていくが、新潟駅へ繋ぐ形を今は模索している。
- ・仮に新潟駅の方へ行ったときに、古町、市役所の方はどうするんだ、というところだが、新潟駅から万代シティ、古町、青山へと走るBRTがあり、それとどのようにつなげていくかということ、今後、関係機関と協議したい。
- ・万代町通りのバスは運行頻度については先のとおりで、運用時間帯についても、基本的には新潟駅に接続することになれば、新幹線の始発から、新幹線の最終まで、営業期間を拡大することが基本的な考え。ただし、どこで乗り換えるかは、今後、住民の意向を踏まえて検討していく。
- ・朝に走っているモーニングライナーについては、今後もこれまでどおり、万代町通りを通り、古町、市役所、学校町、あるいは江南高校へつながっていく予定。その運行本数は現在確定していないが、直通便という考え方は捨てきれないため、運行本数の調整を図っていきたい。

★発言者3（男性）

- ・東港線から新潟駅に行く人はそんなにいない。万代町通りから新潟駅に行くと思ったら大間違いだ。

★発言者1（男性）

- ・沼垂四つ角から万代町通りを、昼間に通るバスがなくなるという計画でしょ。

●新潟交通株式会社

- ・中央ふ頭から東港線に入ってくる交差点、そこから流作場五叉路までは、先の運行間隔で、必ず何かしらの系統がある。ただ、始発と終点をどうするか、そのバスが、中央ふ頭で始発になって、新潟駅に向かうのか、万代に向かうのかは、今後の検討課題だが、バスを運行する予定である。

★発言者1（男性）

- ・この地区に関して、最初に新潟市に出した計画から変えるか。

●新潟交通株式会社

- ・提案書を出した当初は明確に記載していなかったが、その後社内で検討していった中でそのような方向性で進んでいる。

※ 説明会で出していただいた意見の他、説明会終了後に提出していただきました意見提出用紙で、以下のようなご意見をいただきました。（意見欄は自由記載）

- ・従来からの話や今日の説明で、概ね導入は理解しているが、現状の道路事情を見る限りでは、BRT 導入は無理があるのではと危惧している。
- ・冬場の除雪との関係はどうなる。
- ・乗り換えによる時間の無駄や手間がかかりすぎて、想定のように便利にはなると思われない。結局はいろいろ理由はあげているけど、バス利用者減少のつけを高速大量輸送というシステムの導入によって乗り切ろうとしているようだが、余力ができても郊外にまわせる車はできない。
- ・新潟交通が独占化している県内のバス路線に、もっと別の会社の交通（バス、その他）を導入するか、高齢者用の特別バス、障害者その他の特別バスをもっとふやすようにする。メリットやデメリットが逆転するかもしれない。