会　議　概　要

●開催概要	
名　称	第１回　鏡淵小学校区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２１日　午後7時から午後８時５０分
場　所	白新コミュニティハウス　多目的ホール
出　席	新潟市都市政策部新交通推進課，都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	４７名

●会議内容

（１）新バスシステムについて（新潟市説明）
（２）提案内容について（新潟交通株式会社説明）
（３）質疑・応答　★発言者　○新潟市発言　●新潟交通株式会社発言

★発言者１（男性）
・スライド２９，３０，３１で，岐阜や町田の例が出ているが，電車通りは歩道も何も無いが，雪が降ったときに１５cm くらい積もると，グレーダーなどで雪除けしてくれるわけだが，これは除けるだけなのか，きちんと全部片付けてくれるか。
・電車通りは，マイカーについて交通規制をかけるのか。

○新潟市
・除雪については，幹線のバス区間ということで，強化していかなければいけないので，除雪，排雪いう形でできる限り対応していく。
・交通規制については，平成２６年度開始段階では，現在の交通規制で行う予定である。

★発言者２（女性）
・白山浦１丁目に住んでいる。５分間隔でＢＲＴが通ったり，その間に乗用車が来たりすると，家が電車通りに面しており，駐車場の出入りができるのか心配している。

○新潟市
・ＢＲＴ導入に伴うバス路線再編により，まちなかのバス路線を効率化し，逆にバスの本数は減る。今も出入りをしていると思うが，逆に今よりも集約されるため，心配は不要と思う。

★発言者３（男性）
・説明に数値がさっぱり上がっていない。バス利用者減は自家用車増のためという，負の連鎖と言った。平成１８年度に新潟市には５６万３７３８台の乗用車がある。平成２３年度は５７万５６１６台の乗用車がある。詳しくは，貨物自動車が6万７７３台あって平成２３年度には５６０５台減った。バスは，平成１８年度１６３１台運行していたのが平成２３年度１６０１台と３０台減った。乗用車は３０万１４４０台，これが２９万２４５２台に減った。たった一つ増えたのは軽四輪

自動車で，平成１８年度に１２万５４４３台が１５万４８２１台になった。軽自動車は南区，秋葉区，福島潟周辺とかの人が使っている。そこにＢＲＴ導入でバスをまわしたところで，余計なお世話。そこに新潟交通のバスを走らせても赤字になる。これはおかしい。

・新潟交通は平成１８年度，営業走行距離が２２３万５０００キロだった。それが平成２３年度は１４８万７０００キロだった。しかし営業利益はどうかといえば，平成１８年度が１８億１６３万，平成２３年度が１６億６４８１万あった。5年間で１億３６８２万しか損していない。ということは，市から2億円もらえば，この５年間分の損はなくなるということ。私はコミュニティ協議会の会計をやっているので数字には厳しい。それをこれから４０億も何十億も払って，これ以上どうしようと言うのか。これは新潟市の統計から持ってきた数字。

●新潟交通株式会社

・収入が落ちていることについては，我々の努力不足もあろうが，今回の提案は，バス路線網を再編していき，客の利便性を高めたいと思い提案した。

・運行本数の展開について，平成１８年頃，浜浦町線は日中１０分間隔，朝３～５分間隔，夕方６～８分間隔で運行していた。５年間で減便を繰り返し，日中は１２～１５分間隔，朝のラッシュ時は５分間隔，朝７時４０分から８時までの間は，モーニングライナーが補完する形で走っている。浜浦町発の路線が減っており，そこから新潟駅に向かう客は今まで座れていた方が座れなくなったり，ご年配の方に迷惑をおかけしたりして，客離れにつながっている。今まで減便したところに還元するのを含め，再編により増便できるところは増便する方向性で対応したい。

★発言者４（男性）

・いい計画と思う反面，新潟交通のバスを優先して走らせるように受け取った。

・関屋大川前線（電車通り）の路幅は非常に狭い。そこに連節バスが通った場合に，歩行者，自転車，障害者用自動車が無視されているのではないか。降雪時に連節バスが我がもの顔で走るのはどうなるのか。

・連節バスは振動が大きく，沿線の商店街，住民は迷惑を被るのでは。

・マイカーが駐停車できないし，宅配も駐停車できないのでは。今まで時速２０キロメートルで走っていたのが，時速３０キロメートルで走るのはどうか。バスが優先される交通体系はいかがなものか。

・バスが停車しているところに，後ろから連節バスが来たら，どうやってすれ違うのか。考慮されていない。

・郊外のバスに乗る時に，白山駅から青山まで郊外バスの停留所が無くなる場合，青山まで行くか，白山駅まで行くか，かなり歩くことになり大変不便。大きく変えるときなので，少しくらいの不便は我慢したいとは思うが。

・デメリットの部分をメリットに変えているように見えるが，今後，デメリットの部分はしっかり見ていく。

・５月に連節バスの購入手続きをしているようだが，説明会を開催する一方で話を

先に進めているようなので，冷静に考えてはどうか。

〇新潟市

・電車通りの専用走行路は当初から考えていない。新潟駅から柾谷小路までを検討している。ＬＲＴなどの路面電車に比べて，専用走行路だけでなく普通の道路も走れるのがメリットということからＢＲＴが選ばれた。電車通りは，今と同じようなかたちで運行したい。

・振動は今のバスはそれほど大きく変わらないだろうと見ている。細かいデータも提示したい。

・バス優先の取組みはいかがなものかということについてだが，車が運転できなくなる人が増えてくるため，公共交通の強化はご理解いただきたいと考える。

・５月から購入手続きに入っているではないかということであるが，今やっているのは連節バスの仕様を固める手続き。それが決まってこないと具体的な金額などが示せない。バスの製造の契約については，９月議会の議決を得た上で行う。

●新潟交通株式会社

・停留所は現行を基本とするが，停留所の間隔が短いところもあり，そこは均等にしたい。連節バスは長いので，カーブの前後にかかっていると危険なため，交通管理者の方々や新潟市と調整していきたい。

★発言者５（男性）

・片道３０分くらいと見て，連節バスは片道１本くらいか。その後，一般バスが走るのだろうが，時刻表を気にしなくてもすむというのは本当だろうか。

・停留所の間隔が空くのは確か。不便になる。

・青山のターミナルはスムーズに行くような話だが，どこにターミナルを作るか。郊外からたくさんバスが来るが，きちんと乗り換えができるようなスペースがあるのか。

・新潟交通は，ＢＲＴを導入したら余剰が出て，郊外路線を充実させるということだが，バスに１人しか乗らない状態でも採算度外視で走らせるのか。

●新潟交通株式会社

・停留所の考え方だが，関係各所と調整するが，約３００メートルに一本ずつ置いていきたいと考えている。道路環境があるし，そうはできない箇所もある。運行の間隔が片道３０分に一本だが，基本はその通りで，その間は一般バスを走らせる。ＢＲＴイコール連節バスではなく，ＢＲＴはシステムなので，連節バスと一般バスを混合させて運行する。

・これまでは，各路線がまちなかに走って来て，運行間隔もまばらであったが，今後は均等な間隔で運行できるように計画していきたい。

★発言者５（男性）

・３分間隔でいいのか。

●新潟交通株式会社

・運行計画に示したことが目安。需要が少ない可能性がある夜に１０分間隔で走らせては，逆に振動・騒音などで迷惑かもしれない。そこは需要と供給のバランス

を見ながら検討していきたい。日中は１０分間隔では走る方向性でいる。また、現段階では正確に言えないが，直行便を何本か運行し需要に対応したい。ＢＲＴ，直行バスを何分間隔で走らせるかは，今後の意見を踏まえながら，最終的に決定していきたい。

〇新潟市

・青山のバスターミナルについては，既存の道路空間で暫定的に整備していこうと考えている。位置的には，西の方から来るバスと，８号のバスが交差する，関屋大橋西詰の交差点を想定している。暫定的とはいっても，雨風をしのげるような形にしていきたい。

●新潟交通株式会社

・余剰バスを郊外に持っていくことについては，バス台数は今と同じ状況で，採算度外視でいいのかということだが，採算度外視では走れない。今までは，長い路線がまちなかに入って来て，路線ごとに，赤字，黒字と判断して来た。今回は市全体の路線網再編をすることで，線から網へ，各路線というよりもバス路線全体で収支管理をしたい。

★発言者６（男性）

・新交通システムについて，現行より利用しやすい料金体系にしたいとあるが，ワンコインで移動できるのか。

〇新潟市

・新潟交通からも提案というかたちでいただいているが，バス路線の再編が終わった段階で，抜本的な見直しがある。ソーン運賃ということで，前よりもわかりやすくすると聞いている。

★発言者７（男性）

・利用者が減少している中で，魅力のない運営をしているのでは。何を持ってサービスというのか。

・公共の足ということで，公設民営というが，民間としてリスクのない方法論で理解に苦しむ。みなさんに浸透されて初めてサービスであり，噛み砕いた説明もサービス。机上でサービスをしているのではない。現場で働く方が，サービスを提供する。新潟交通の運転手は非常に悪い。赤信号を無視する，無理な進路変更するなど，運転手さんに対してどう思うか。

〇新潟市

・公設民営というかたちでやっているが，われわれは，このスライドの１５番で書いているが，新潟市が公設民営でやっていくことによって，バスの運行に対する関与が強まると考えている。それを使って，いいサービスを提供していきたいと考えている。公的に関与して，サービス体制をチェックしたい。それが公設民営。

●新潟交通株式会社

・乗務員のことについては，この場を借りてお詫びする。マナーについては，お客様から声もあり，相当教育に力を入れている。ドライブレコーダーを入れて，お

客様から指摘があれば，どういう運転をしていたのか，必ずチェックをしている。レコーダーをチェックして，運転・接客の悪い部分を改善している。サービスは一方的なものでなく，お客様に応えるかたちのものだと認識している。質を高めていきたい。

★発言者８（男性）
・自家用車は今までと同じように走れるのか。縛りは何もないか。
〇新潟市
・現行の交通規制で運用したい。
★発言者８（男性）
・スライド３９番に西小針と有明は乗り換え無しとあるが，従来通り，市役所から新潟駅まで行くか。
●新潟交通株式会社
・平成２６度末の時点では，今まで通りとしている。
★発言者８（男性）
・朝，団子になってやってくるが，それでも同じとするのか。
●新潟交通株式会社
・平成２６度で全路線の再編が完了できればいいが，それは難しい。約５年かけて，バス路線網を再編していきたい。運行本数としては本日の資料に地図がついており，現行は平日が６４０本，土日祝が４７４本，平成２６年度ＢＲＴ導入直後が平日８５０本，土日祝５９３本，再編後は平日９２０～１２５０本，土日祝６２６～８５０本と計画している。西小針線，有明線を含めて，西新潟全体で増やしたいと考えている。
★発言者８（男性）
・従来よりも増えるのか。
●新潟交通株式会社
・西小針は幹線なので，ラッシュ時間帯は 2 分から５分間隔で走る。時間帯によっては現行より増える場合もある。

★発言者９（男性）
・新潟駅から青山まで３０分としているが，３分間隔だと，往復で 20 台必要となる。連節バス４台以外はほとんど一般バス。連節バスを使う意味が全くない。
・大量輸送は専用走行路。でも電車通りはできない。これは矛盾。
・ナント市の停留所は高くなっている。これは柾谷小路では乗降ステップが利用できても電車通りでは不可能。
〇新潟市
・将来的にはどうなるかだが，今後，連節バス４台，８台など，具体的なダイヤを詰めて示していきたい。
・柾谷小路では専用走行路，電車通りでは専用走行路とならないのは矛盾しているということだが，既存の交通環境のなかで，柔軟性を持って走らせられるのがＢ

ＲＴの特徴。逆に路面電車なら，必ず線路を敷かなければいけないし，その上は，通れないが，ＢＲＴならそうではないため，それを活用したい。

※　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）

・公共輸送手段の必要性はわかる。他都市・外国の例を見ても，道路の役割分担が出来上がったうえでのことである。しかし，新潟市の場合は，都市道路整備が遅れており，前提条件に不備がある。新潟市の場合，都市計画道路である寄居浜女池線（白山駅前広場をふくむ），柾谷小路青山線，万代橋上流橋等の整備事業化が前提となるべき。
・問題が多い提案に対して質問時間が短すぎる。納得いく説明を得られるよう，時間設定すべき。
・交通システムの改変とＢＲＴ導入は本来切り離せること。現在のバスだけでもシステムを改善することは可能。それはあまり費用をかけずにやれることではないか。
・ＢＲＴ導入後のスピードアップは，バス停間隔を広げることと同義である。これは不便になることにもなる。
・実施ありきの説明会は，する意味がないのでは。
・ＢＲＴシステムとしての考えは良いが，実行となった場合の想定・反省を市と交通だけで行なうのか，市民参加を考えているのか，第三者の活用を実施してもらえるのか。計画の段階での市民への説明が無かった事が問題だと思う。
・今意見交換をしても遅いと思うし，意見を取り入れてもらえるのか。
・新聞，テレビ，市報にいがたなどによって「新バスシステム」のことについて知り得る程度で，詳細については全く把握していない。新潟日報の投書欄には反対意見が数多く掲載されている。それに対して賛成意見も当然あるはずであるが，それに関してはあまり載せていない。市当局としても「反対意見」が圧倒的多数を占めており，なかなか進めにくく，頭の痛いところであろう。そうかといって「それでは撤回します」という訳にはいかないであろう。今後いろいろな方面からの意見を聴取して，市当局として「譲歩する点」があったら修正を加えて，「基本方針」を貫くべきだと思う。推進に向かって努力して欲しい。（「反対のための反対」という風潮があるのが現状だ。）