

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（鏡淵小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 22 日（木）午後 7 時から午後 8 時 40 分
場 所	白新コミュニティハウス 2 階 ホール
説明者	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	29名
●会議内容	
<p>(1) 市民説明会（1 巡目）開催結果の報告（新潟市）</p> <p>(2) BRT 運行計画（案）（BRT 当初導入時点）について（新潟市）</p> <p>(3) BRT 当初導入時点のバス路線再編計画（案）について（新潟交通株式会社）</p> <p>(4) 前回説明会での意見に対する回答について</p> <p>(5) 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"> ・ 何度聞いてもこの BRT 計画は、バスのみに偏った、バスの利便性を誇大に宣伝している話だけで、ほかの交通機関のことをまったく頭に入れておられないと思う。先ほど、車の利用がバス利用を減らしているというお話があった。ところが、JR については調べていない。JR 白山駅、新潟駅、関屋駅は乗車人数だけでも、JR の営業も新潟交通と同じように難儀なものだが、実際、JR は平成 18 年度 3,131 万 8,000 人から、平成 23 年度には 3,025 万 4,000 人と約 110 万人減った。ところが、その中で新潟駅の乗車人員は、平成 18 年は 1,342 万 1,000 人から、平成 23 年度は 1,343 万 7,000 人と増えている。白山駅は 186 万 9,000 人から 188 万 4,000 人に増えている。関屋駅も 60 万人から 68 万 6,000 人と増えている。信越線の亀田駅は 169 万 8,000 人から 189 万人と平成 23 年度は増えている。白新線の豊栄駅では 115 万 3,000 人から 135 万 5,000 人に増えている。越後線の巻駅は 87 万 4,000 人から 90 万 1,000 人に増えている。 ・ 路線再編というけれども、JR は新潟市全体から利用客を集めている。巻駅、豊栄駅、亀田駅は、結節点の役目をしている。連携なんて言わなくても、すでに駅でバスと JR の結節点を作っている。暖房もある、トイレもある、店もある、こんな立派な結節点はない。今後、全体的な計画を作るのだったら、他の交通機関との連携を考えてほしい。 ・ 次に、公共交通というのはバスだけではない。タクシーもそうである。タクシーはバスよりも赤字が多い。今、35 社あるはずだが、そのうち、バスの利益は 7.5 パーセントしか減っていない。ところが、タクシーの運送利益は 22 パーセント減っている。都市交通というのだったら、タクシーについても当然配慮しなければならないはず。先日、ある雑誌に、驚いたことに新潟駅は BRT しか高架下を通さないと出ていた。タクシーは通さないそうではないか。これは区長からお聞きしたことである。そのうえ、タクシーについては古町十字路や駅前などもっとも利用者が多いところからタクシーを追い出し、駅前では捨 	

ったお客を乗せて北口から南口へ行くことができない。BRTしか通さないと。これが新潟市の都市交通計画か。おかしい。税金を使って仕事をしている。タクシー35社の社員とその家族も税金を納めている。悪く言えば、ある者に対する便宜供与である。

- ・公共交通機関というのであれば、タクシーもJRもそうである。もっと広くいえば、航空機も船舶もそうである。新潟駅の大改修というのは、一般車両もタクシーもバスも通れるような大改修を考えになるのがあなた方の仕事ではないか。先ほどのようなきれいな図面で、バスだけの駐車場を描かれたのでは困る。訪れた人が、さすが新潟駅と思うような新潟駅をつくるのが大事なのではないか。そこら辺はもう一度お考え直してほしい。

○新潟市

- ・多くのデータを挙げていただいた。JRとの連携ということであるが、私どももバスとJRとは密接に関係しなければいけないと思っている。例えば巻では、まだバスとはうまく連携がとれていないが、そういったところで、広場の整備などを行う中で連携をとっていきたいと思っている。
- ・タクシーについては、新潟駅において現段階では検討が進んでいないが、いずれ整備が実現するときについては、それも考慮していかなければいけないと考えている。

★発言者2（男性）

- ・今ほどの質問の中で、本当にそうなのかという疑問が一つあるが、新潟駅が高架化されると、高架下の南北を結ぶものはBRTだけなのか。一般車両やタクシーなどは一切通れないのか。

○新潟市

- ・新潟駅の高架下交通広場というのは、現在、さまざまな公共交通を中心に考えているところである。基本的に一般車は通さないと考えている。ただ、新潟駅をほんさんと、東西のすぐ脇に、新潟駅東線と新潟駅西線という都市計画道路を計画している。100メートルくらいしか離れておらず、一般車はそちらを通っていただくということで計画している。
- ・タクシーについては今のところまだ検討中という部分があるので、できあがった後に、まったく通さないかというのは今の段階では決まっていないので、それは検討をさせていただきたいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・そういう状況の中で、公共交通ということから考えれば、特定のところに偏って計画が立てられているようであるけれども、新潟のタクシー企業の現状は非常に厳しいということが新聞にも出ている。それと新交通システムを併用しながら、相乗効果が出るような対策を考えないと、片方がよくなって、片方が沈没してしまうような、危機感を持っている。市からも、新潟駅に着いた乗りこぼしの乗降者に対し、タクシー会社に補助をし、停滞する乗降客の補助にできるような対策をしてほしい。
- ・朱鷺メッセや、りゅーとぴあ、佐渡汽船方面に行く方々が日中でもバスにまったく乗れなくて、佐渡汽船に乗るために時間がなく、タクシーに乗って佐渡汽

船まで行くのを見る。外の地区から来ていた人が、「これは何だ」と言っていたのを通りすがりに聞いた。今の状態では、外から来た人たちに不便を与えていると思う。そのようなことへの対応、タクシーと併用できるような新交通システムを検討されることも必要ではないかと思う。

- ・先日、新聞に出ていたが、95万人の人たちがマリンピア日本海に行かれたとのこと。目玉があれば、人たちはそちらへ行くわけである。新潟の中心部であった古町地区で現在何ができるか、どうなるかということは未知の状態であるわけだが、具体的に何ができるかによって、集客的なものが変わってくると思う。郊外ではマリンピア、スーパーセンター、アイススケートリンクなどいろいろなものが計画され、そういったところに人が流れている。ところが中心部にはそれだけの目玉がないから、人がなかなか集まらない。そこに新しい連節バスを導入して、中心市街地を活性化させようとしても、走っているだけで、本当に必要だったのかというのが、将来に疑問が出てこないようにすることも考えて、もう1回計画を練っていただきたい。
- ・この前の新聞に、降雪期はまったく運行されないという記事が出ていた。我々は雪が降ったり、雨が降ったりした場合には、否が応でも公共交通に乗らなければいけないが、必要なときに走れない。それは本当なのかどうかということも教えていただきたい。

○新潟市

- ・先ほどのお話のように、JRもバスもタクシーもそれぞれ公共交通と位置づけられている。いろいろな拠点施設もバスだけではなくてタクシーも使える環境を整えることは非常に大事だと思っており、新潟駅、白山駅、そのほかの駅もそうだが、いろいろなところへ行きたい場合には、バス路線が走っていないところには、当然タクシーを選んで、ドア・ツー・ドアで行けるような交通もあろうかと思う。それぞれの機能、役割を担うような交通が用意されていることが移動しやすいまちづくりだと考えており、当然バスだけではなく、いろいろな交通を利用できる環境というのはこれからも充実していかなければいけないと思う。
- ・中心部に商業施設があっても、交通がなければ活性化しないので、それはセットで考えていかなければいけないと思う。さらに、まちなかにも集客できる目的がないと人が行かないので、それと合わせた形で、交通的な手段ということと考えており、まちづくりと一体となった交通計画が必要になってくると考えている。
- ・降雪期の厳しいときに走らせないという記事が、先般新聞に出ていた。私どもはホームページにも掲載しているが、市長の記者会見の趣旨は、今走っているノンステップバスも、連節バスもノンステップの形になるわけだが、どちらにしても低床ということで、降雪のときには除雪をしっかりと、走行環境を確保していくことが必要だということである。ただし、あまりにも積雪が厳しい、例えば除雪した後から何十センチも降る形になってしまうと、バスだけではなくて、一般車も鉄道なども麻痺してしまうということがあり得るわけで、そういったときにどのような形でそういった機能を確保していくかということについて、今後代替方法を新潟交通と調整していきたいということが趣旨であ

る。降雪時に走らせないという話ではない。あくまでも降雪時は除雪をしっかりと、その中で公共交通の環境をきちんと確保していくように努力するということである。きちんと対応していくという考え方である。

★発言者3（男性）

- ・雪が降ったときは除雪するということだが、融雪剤を撒いてきれいに除雪してくださるのか。あそこは子どもが通る。バスばかりではない。その辺はきちんとやっていただけなのか。

○新潟市

- ・電車通りの部分もそうだが、基幹公共交通軸なので、そういったところの道路環境というのは総じてきちんとしていかなければいけないと考えている。そこから辺はきちんとやっていきたいと思う。

★発言者4（男性）

- ・BRTだけの問題ではなくて、全般的な部分で質問させていただきたい。
- ・負の連鎖ということで、現行バスの料金の値上げや路線の廃止、利用客数の減少、サービス、維持の困難ということで、新しい公共交通を持続するには新バスシステムが必要であると、5月27日の説明と、市報にいがた等で掲載されている。
- ・これまで提示された資料を見ると、昨年までの実績数字に基づいている資料である。これからの予想数値というものはまったく示されていない資料がほとんどである。ただ1点だけ、線から網になるという図面があるが、これは先行きこのように便利になるという考え方をすれば、先行きの資料となる。これから20年、30年先、県都新潟市はどのようなまちになるのか。
- ・将来のまちづくりによっては、マイカー依存がどうなっていくかによっても変わるし、最も大きなものは、急激な少子高齢化に伴い、バス利用者の動向が大きな影響を及ぼすのではないかと思うのだが、こういった長期の予測を見込んだ資料もまったく見当たらない。特に急激な少子高齢化は、人口が減りながら、さらに後期高齢者が増加するということは、人口の減少によってバスの利用者が減る、後期高齢者は外出を控えるようになり、バスの利用が減ることによって多大な影響を及ぼすにもかかわらず、そういった資料がまったく提示されていない。これから将来予測数値を見込む資料を示していただけないか。
- ・新バスシステムを導入すると、資料から10年そこそこで検討し直さなければならぬ状況にはならないのかと心配している。高額な予算が使われるシステムの導入で無駄にならないのかという心配もある。これから20年あるいは30年後の市内のバス交通が、この新バスシステムを導入したことによってこんなに便利になった、あるいはこんなにスムーズな移動が可能になったということが、数値で示せるようであれば、数値に基づいた資料の提示もあわせてお願いしたい。そういったものを参考にしながら、私どもとしては、新バスシステム導入を検討させていただければと思っている。
- ・先ほど、市長の発言について、紙面上からいけば、説明の方がおっしゃったとおりの受け取り方しかできないわけである。その辺を、市長の発言として、豪

雪の場合はきめ細かな除雪をして、連節バスの路線を確保して運行に差し支えないようにするという程度の発言にとどめておくべきではないかと思っている。一連の先回の説明会、市報にいがた、今日の説明会について、連節バス導入ありきという提案説明と見受けられるので、将来を見込んだ、あるいは時間をかけた慎重な検討をお願いしたいと思っている。

○新潟市

- ・今、バス交通を含めた公共交通自体がマイカー社会の中で落ち込みが激しく、それを何とか打開しなければいけないという形の説明から入っているの、長期的な話が少ない形の説明になってしまったのではないかと思う。我々、パーソントリップ調査などで10年、20年といった長期の予測をした中で検討している部分があるので、その部分は次回にご説明させていただきたい。
- ・市長の発言といったところについては、届けさせていきたい。

★発言者5（男性）

- ・まず1点は、現行のバス路線で走行するとおっしゃっているが、申し訳ないが、これで定時走行を維持できるとは思えない。特に平日の朝。BRTの路線として設定されている中で、一番渋滞が発生して、定時運行が困難になる区間はどこだと思っているか。千歳大橋から西側のほうである。ここの部分の道路は今でも朝は非常に渋滞が激しく、この区間こそむしろ今でも専用道が必要なくらいである。それを、このような状態でやっていると、とても定時運行を確保できるとは思えない。
- ・もう一つは、西区平島の直通バスにはときどき乗るのだが、BRT化され、乗り換えになるのは仕方がないとしても、運賃が上がるのと、今白根方面、味方方面のバスはステップのあるものがたくさん走っているが、それはなくなると言っていた。ということは、白根、味方方面線のバスはこれからもステップの残っているバスをそのまま捨て置くということなのか。

●新潟交通株式会社

- ・走行空間に関しては、新潟交通としても現行の千歳大橋の西詰に限らず、県庁サイドもそうだが、渋滞をしていて、昼間と比べると定時性の確保が難しいということは重々承知している。私どもとしては、現行バスの車体にドライブレコーダーという映像を記録する機械がついているので、今後はそちらの映像を道路管理者や、交通管理者や所轄の警察署に提出していくことによって、できるだけ定時性の確保に協力していただけるような連携をとっていきたいと考えている。
- ・白根方面への乗り換え料金について、白根方面、大堀線、寺尾線も原則乗り換えという形になるが、そちらについては、ICカード「りゅーと」を使ったところでは料金が現行どおりになるように考えている。そのほかの料金帯についても、導入時においては現行の料金帯をできるだけ維持するように関係各署と調整中である。
- ・ツーステップのバスについては、新潟駅・青山間においてはツーステップ、いわゆる段差が高いバスは比較的少なくなるだろうと考えている。そこから先、白根の方向、または寺尾の方向、大堀の方向というのは、すぐに変わるという

ことはないけれども、弊社が持っているバスは年々更新してしかなければならぬ。古いバスを新しいバスに入れ替える作業をするわけだが、そういう中で順々に更新していき、利便性の高い利用しやすいバスを目指していきたいと考えている。

★発言者1（男性）

- ・市長は、市報の2410号で、連節バス導入で郊外線474本の増便、3路線の新設と言っている。新潟交通さんは平成18年度に18億163万円の収入だったものは、平成23年度は16億6,481万円だった。7.6パーセントの減である。ところが、走行距離を見ると、33.5パーセント減っている。ということは、赤字になっている路線を縮小して、乗客の多い路線に車両を回したから運用利益が出て、路線減に対して運用利益の減は六点何パーセントにとどまっている。
- ・そこで市長が言われるように、新路線や新しくバスを配車した場合、新潟交通が赤字でやりきれないといって撤退したところに回すわけである。それは当然ながら採算がとれなくなる。その採算分はみんなカバーできるのか。もしできないとなれば、はじめから持続可能ではなくて持続不可能なのではないか。BRT計画の主な目的は、私たち市民の生活がよくなるということよりも、バスの乗車率を上げようとして、へんぴな地域へバスを回して、乗れない人がないようにするということが最初に書いてあったわけである。これは本当にペイできるものか。当初、30億円、次に40億円、合計70億円かかる。
- ・新潟交通の今の路線を維持するためには、毎年5,000万円ずつ市が補助すればできる。ということは、10年間で5億円あればいい。20年間で10億円あればいい。その経済性と、今のBRTの採算がとれない計画をお聞きすると、どうしても疑問が湧く。私たちの税金を使って、市民が暮らしよいまちになるのかどうか。
- ・もう一つは、持続可能なバス路線計画といいながら、バス路線はどこまで伸びていって、そのときの経費はいくらで、収支はどうなっているか。5年先、バス路線がどこまで伸びていって、そのとき、結節点やそのほかのバス停はどうなっているのか、そのときの経費はどうなっているかが分からない。この前、20年間かけて30億円を使えば、年間1億5,000万円だと言っていた。そのうち、半分は国から補助が出るから、7,500万円で済むとおっしゃっている。でも、私が実際に計算すると、今の新潟交通のバス路線を維持するためには、あのままの計算でいくと、年4,000万円を市が補填すれば済むことなのである。そういうことをもう1回お考えいただいて、これらの路線の補填や新しい路線を設けることなどを全部考え直すと、来年5月あたりのバスの計画なんていうのは出せないのではないか。もしお出しになるのだったら、今の計画についてペイできるかどうか、ご回答いただけないか。

●新潟交通株式会社

- ・まず、弊社の平成18年度、平成23年度の収支の数字をいただいたが、こちらについては連結決算での営業単体での数値ということだと思う。バス事業以外の事業の収支といったものも入っている。その中で、弊社のバス事業に係る

収入というところの一つの基準として、年間、お客さまをどれだけ運んだかというのが一つの指標になると思う。こちらについて、10年以上前だが、平成14年をベースにすると、30パーセント近い利用減という形になっている。直近の収支についても、高速を除くバス事業というところで、ここ2年間、平成23年度、平成24年度の営業単体での損失を出している。

- ・弊社としても、何とかこの状況を打開したいと常々考えていたところ、前回からご説明させていただいているバス路線の再編ということで、今まで各地から中心地に長く走っていたバスを短く切ることによって定時性を確保し、なおかつ中心部においては、併走している区間の輸送の効率化を図る。これによって生まれてきた部分を、増便や新たな路線の新設というところに充てていくというスキームが、弊社で考えているゾーンバスシステムという仕組みである。この中で、当然、効率化によって走行キロ、走る部分に余力が出てきたところを増便や新設といった部分に充てることによって、弊社のトータルの輸送コストの部分は変わらない中で、お客さまの増加を見込むというのがゾーンバスシステムの仕組みである。
- ・バス事業という部分については、走行するバスのキロ数によって経費という部分にはねかえってくるので、その部分を増便や新設に充てることで、トータルの輸送距離は今までと変わらない中で、経費は同じくして、新規の潜在需要を取り込むという考えである。

★発言者6（男性）

- ・種々の催し物等は朱鷺メッセであるが、こちらから朱鷺メッセへの直行便というのがないのか。どうしても新潟駅から佐渡汽船行きに乗らなければならない。市役所前あたりから朱鷺メッセに直行便をつくっていただきたい。

★発言者7（男性）

- ・新聞紙上で見たときに、連節バスの停留所は新潟駅から万代、古町、市役所、白山駅だと。郊外バスが止まる場所には全部連節バスが止まるということではよろしいか。
- ・現在はともかくとして、将来のことを考えた場合に、本当に連節バスが必要であったのかどうかという見直しの時期がくるのではないかというご意見があった。私もそう思う。そのような中で、先ほどの説明によると、連節バスは、3分から4分、5分から10分で走行できるという話だが、これが仮に連節バスではなくて、今までのバスをこのくらいの間隔で走らせた場合に、乗りこぼしが出てくるのか。
- ・北陸新幹線が2016年に開通するが、それによって新潟駅の乗降客が30パーセント減するという予測が立てられている。そうなった場合に、連節バスが本当に必要であったかどうかという問題も出てくるような気がする。先ほど、長期計画をもう1回立てて、その辺を見通した計画で次回に説明してほしいというお話があった。今は連節バスありきの話であるが、もう1回白紙に戻した状態で見直して、計画を練って、どうしても連節バスが必要だったということになれば、我々もある程度納得できるかと思う。今の時点では、毎日のように新

聞に、賛成の話はあまり出ていなくて、市の計画だけは出ている。我々市民からすると、これで本当にいいのかという疑問を持った人が7割くらいおられるのではないかと思います、新聞の切り抜きを見ている。もう1回冷静に考えてみたらいかががよいかなど。

○新潟市

- ・まずバス停だが、最初にお話させていただいたとおり、既存のバス停を参考にバス停を選定するというので、資料で説明させていただいた部分について止まるという計画にさせていただいている。
- ・乗りこぼしが出てくるかといったところについて、一般バスだけだと、やはり乗りこぼしが出てくるかといった中で、本来であれば、連節バスも8台程度あれば多少余裕が出てくる運行計画ができるのではないかと考えているが、当初4台という形で走らせていただくということである。将来的に、連節バスというものをご理解いただいた中で、我々としては残る4台を入れていきたいと考えている。
- ・BRT連節バス自体が本当に必要なのかということについて、先ほど新潟交通の言ったゾーンバスシステムのバス路線の再編ということで、乗り継ぎの環境を整えるときに、どれだけ乗り継ぎ先のバスの運行頻度、本数が確保できるのかということの一つ大きなポイントになってくる。それをより確保するためには、集約できるような効果があるものを入れて、それで郊外に回すといったことでは、連節バスは非常に大きな効果を持っていると考えている。このような形で、トータルとして持続可能でサービス向上につながるようなバス路線をやっていく計画を出させていただいた。

※ 説明会で出させていただいた意見の他、提出していただいた意見用紙で、以下のようなご意見をいただきました。

OBRTの運行計画(案)とバス路線(案)について

- ・ぜひ全体像を策定し、示していただきたい。公共交通全体、乗用車を含めて(自転車利用を含めて)。
- ・20年間でバス利用者数が1/3、10年間で運行便数が20%減少について、まちづくり(古町など)やマイカー規制(CO2削減や健康づくりのため)とセットで進めないと減少の歯止めにならないのではないかと。説明不足である。
- ・白山駅が交通結節点になっているが、公衆トイレも駐輪場も不足。市役所でなく白山駅前に整備すべきである。
- ・白山周辺には公共施設や病院、学校も多い。交通結節点として、白山駅から駅南方面など郊外線バスを計画して欲しい。当初はそのような説明があった。
- ・質問の中にもあったが、乗用車の乗り入れも含めた交通の全体像の検討がなければ定時性の確保は難しいと思われる。
- ・定時性の確保がなければ、交通の利便性や収益性の向上につながらず、結局は失敗に終わるのではないかと。
- ・白山浦の住民の大多数はBRT計画に反対している。何故電車を廃止したのか。

計画ほどの集客はないと思う。

- ・今日の説明によると、川岸町 2 丁目のバス路線は古町へ行くとき市役所で乗り換えをしなければならないと受け止めた。この理解のもとに意見がある。
- ・買い物難民のお年寄りは困る。三越や本町に行く予定で出かけても乗り換えとなると、もう出かけなくなる。がんセンターにくる方も困ると思う。

○その他

- ・現状では 2 車線道路上のバス停となる。後続車が追い越す場合もバス 2 台分の長さがあり危険。バスベイを設置しないと事故の発生が懸念される。

以上