

## 会 議 概 要

### ●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（東青山小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 5 日（火）午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	イオン新潟青山店 2 階 東青山コミュニティ広場
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	28 名

### ●会議内容

- (1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）
- (2) これまでの意見等に基づいた対応・方針について（新潟市、新潟交通株式会社説明）
- (3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）
- (4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）
- (5) 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）

- ・ 新型のバスと従来のバスとの乗り継ぎで、中心街に向かう方向と逆の場合、今現在のバスの運行の時刻、本数と、それに BRT が導入された場合、乗り継ぎのときの時刻、本数を対比して見せてもらうようなところは現状ではまだ進んでいないのか。今回初めて出席したので、流れ的につかみかねているのだが、まだ準備段階のようなお話だが、そこまでいっているか。もしいっているのであれば、その辺のところを示してもらえば、イメージ的にかなりわかるのではないか。
- ・ もう一つは、それに合わせて、運賃が大体どういう形になるかとお示していただきたい。

#### ○新潟市

- ・ 先に運賃について、現行、青山から新潟駅まで、大体片道 250 円かかるが、BRT を入れた段階では、青山から新潟駅まで 200 円ということで、現在予定している。
- ・ 乗り継ぎで料金について、今のりゅーとカードを使っていただいて乗り継いでいただく分は、確実に今までと同じ料金の中で、初乗料金はかからずに乗っていただけると考えている。

#### ★発言者 1（男性）

- ・ 初乗り料金とはどういうことか。

#### ○新潟市

- ・ 例えば、乗り継ぐと、1 回リセットして高い金額となる。その部分が今まで例えば 280 円とか 300 円だったところが、乗り継いだときに、もう 1 回初乗りになって上がってしまうことがない形になるということである。

★発言者1（男性）

- ・今、実施している30分以内であれば、50円安くなるようになっていたと思うが、そういうやり方をするということか。BRTに乗り継いでも、同じようにできるのか。

●新潟交通株式会社

- ・その制度とはまた別である。今まで新潟駅から西方面に来られたときに、今は青山で止まることはなく、駅からご自宅近くまでのバス停の料金をお支払いいただいていたかと思うが、今後乗り換えということで1回バスを降りていただくと、新潟駅から青山までの運賃をまずお支払いいただき、次に青山からご自宅近くまでの運賃というものをお支払いいただくと、トータルで今まで乗り換えなしでお支払いいただいていた運賃よりも高くなる場合がある。それは初乗り運賃ということで、1回リセットしてしまうためである。そういう部分についてはりゅーとカードだと、どこから乗ってどこで1回降りられて、どこから乗られてという履歴がわかるので、今までのご自宅までお支払いいただいていた料金が高くないような仕組みを、現行の仕組みを使ってご提供させていただきたいということである。この制度とは別に、現行のりゅーとカードによる30分以内の乗り継ぎ50円割引というのは今までどおりとなる。
- ・乗り継ぎのダイヤについて、まだダイヤ編成が確定していないので、どの便がどのBRTとつながるかというのが公表できない状態である。ただ、例えば大堀線だと、新潟駅に向かう方向については、青山水道遊園で、現行だと運行間隔が26分空いているところもあるが、大堀線沿線から青山までは12分間隔、寺尾線沿線から青山まで20分から30分の間隔、8号線沿線から青山までも30分空いているが、約20分から30分の間隔で運行していきたい。それで青山に来ていただいて、今度はBRTの青山から新潟駅までの区間をご利用いただきたい。BRT区間は日中の時間帯でも5分から10分の間隔、ラッシュの時間帯でも3分から4分の間隔、直行便も併せているが、ラッシュの時間帯はかなり密な状態で運行することを想定している。

★発言者2（女性）

- ・今、古町あたりでも30億円もかけてこれをするのは反対だとかという運動が盛り上がっているが、市はどう考えているのかということも含めて伺いたい。
- ・新バスシステムの段階的なスケジュールを見てみると、平成26年度第1期暫定型、それから第1期完成型が平成31年度というような見通しである。平成34年度以降から第2期ということで、第2期に至るまでに10年近くかかるわけである。第1期の暫定型、完成型というのを見ても、結局ルートが新潟駅から青山までで、交通結節点を整備していくことになる。その間のお金が暫定型で13億円、完成型までで約30億円の事業費を見積られているわけだが、青山ルートを第一と考えるのかを教えてください。その間に30

億円かけて今までお話を伺った整備のほかに、連節バスをプラス 4 台導入とか、そのほかに 30 億円はどういうふうに予算立てしておられるのか。

- ・これはある意味では試行なのか。それとも、この路線でうまくいかせようと強く決心してくださっていると思うが、この辺についてもう一度大きな視点からこれからの計画をもう 1 回教えてほしい。

#### ○新潟市

- ・時期について、まず今第 1 期暫定型の開業は、平成 27 年夏頃を予定している。ここまでで交通結節点の整備、連節バスを 4 台導入、情報案内システムの整備などにかかるのが 13 億円ということである。
- ・区間については、今までお話しさせていただいた新潟駅から万代を通過して古町、そして市役所を通過して青山に至るといふ、新潟駅から青山までのルートを考えている。このルートについては、都心軸の新潟駅から市役所までを含む。そこでのバス集約の効果が大きいということで、まず都心軸を中心にやっていきたいと考え、新潟駅から青山までで検討を進めている。
- ・平成 27 年夏前までは 13 億円である。そこから第 1 期完成型ということで、新潟駅から青山の区間で、効率的で、かつサービス水準を高くするうえで、連節バスをもう 4 台を導入し、合計 8 台という体制がベストだろうと考えている。その連節バスの購入台数と専用走行路の整備については新潟駅から古町、榎谷小路まで、この部分については片側 3 車線以上あるわけだが、そちらに専用走行路の設置を目指していくということと合わせた、完成型までの 17 億円と先ほどの暫定型を合わせて 30 億円であり、平成 31 年度までを目指してやっていきたい。
- ・その後、現在連続立体交差事業をやっているが、それが整備されると、今度新潟駅の南側と北側が公共交通で結ばれる軸ができ、新潟駅の南側へ、弁天線を通して鳥屋野潟南部地区までを予定している。例えば市民病院あるいは野球場、サッカー場といった場所に延ばす検討を進めていきたいと考えている。
- ・また、そのときには、今 BRT というシステムを検討しているが、LRT という路面電車システムでの整備が可能かどうかといったところについて、その段階で併せて判断していきたいと考えている。

#### ★発言者 2（女性）

- ・平成 31 年第 1 期完成型までは、専用走行路などについては、立ち退きとかもあるのか。17 億円で計 30 億円をかけて、新潟、万代、古町、青山路線をしっかりとおさえる。その後、平成 34 年には新潟駅が立体化して、南側への通路が開通し、それに合わせて新潟駅から弁天線に整備される。今度はもしかしたらそこは連節バスを使わないかもしれないということか。LRT の検討をなさって、まだ 10 年先の話と言えはいいが、10 年しかないと言えは 10 年しかないわけである。ここで、第 1 期完成のときに何が見えるのか。今の段階では LRT に移行するという方針が強く打ち出されているのか。あるいは、例えばビッグスワンに行くときには、BRT みたいなものはいいか

もしれないなど、素人は思うわけだが、これをLRTにできればしたいという方針なのか。

- ・この10年間は、やはりある意味では一つの試行なのか。絶対に成功しなければいけないというのがあるのか。どのように理解してよろしいのか。

#### ○新潟市

- ・LRTを絶対に目指すということでない。というのは、LRTは整備費自体も、BRTと同じ輸送量だが3倍から4倍かかってしまう。ただ、LRTの良いところは、1回で運べる量を2両以上の編成で対応可能である。利用者が増えてくれば、それをより効率的に運ぶという点では、LRTが非常に有効だという部分がある。バスでは2両連結までが日本では限界である。海外だと3両というところがあるが、LRTでは広島の5両で走っている事例もあり、そのようなことができるようになる。今回BRTを入れてバス交通をより便利にしていく中で、公共交通の利用者を増やす。その先にLRTが可能かどうかという部分が出てくると考えている。我々としては、利用者が増えてくるのは非常にいいことだと考えているので、そういったものも視野に入れながら検討していく。LRTで絶対にいきたいということでは取り組むということではない。
- ・これが試行なのかということだが、我々としては、是非これを成功させるべく、例えばモビリティマネジメントといった、公共交通を使っていただくような様々な取組みも併せてやりながら、公共交通の利用者を増やしていきたいと考えている。また、他の同規模の都市で、BRT導入について一緒に取り組んでいるところである。そういったところで本市の動向も注視されている。その中では、本市が先陣を切ってやっており、その意味で一部試行という部分はあるかもしれないが、基本的には我々としてはこれを成功に導いていきたいと考えている。

#### ★発言者3（女性）

- ・突然出されたといってもいいくらいの、BRTは初期から市民とともに考えてきている企画ではないことと、ほとんどの方が承知しているわけだが、この企画について一生懸命市民の方も理解しようとしたり、驚いたと思っている人もいる。そんな中で半年くらいいろいろな会があって、説明会に参加している皆さんと、初めての方もいて、なかなか共通理解が揃わないというところもあるような気もしている。
- ・今、日本の先陣を切って、新潟市が試行という意味も含めて試されているというお話もあったが、ほかのところは、確かにまちなかにBRTが定着しているところは確かに一つもないと思う。また、国内でBRTも生産されていない。国外からということで、いろいろと不安がある。
- ・新潟市は最大に広くても東大通りの50メートル近くの幅で、100メートル幅にはなっていない。結構大きな都市は、駅前とかに100メートルの道路幅があるが、新潟は残念ながら50メートル幅で、真ん中に立派な街路樹が

通っている。BRTであれば、中央路線をわざわざ3車線、3.5車線くらい削って作らなくても可能だと考える。

- ・ BRTそのものが、どうなのか。例えば市長が説明したときに、旭川でもやっている、福島の白川でも運行されていると言っているが、中古車を買って部品がないので、旭川では3台の中古車を購入して、1台は部品がないので部品調達用に買ったということである。それくらいに部品は国外から入ってきているわけだから、なかなか大変である。そういう意味では、本当に新潟市の基幹交通の車両として、取り合いみたいな形であるから、本当に市民の生活交通として、これが最高だと、何年間も時間をかけて、新潟市の交通として選定された自信があるのかどうかをお聞きしたい。
- ・ いろいろと小さな課題はあるが、その辺で本当に市民が一番不安なのは、そのあたりもあるし、いろいろな試行錯誤をしながら、300万円で試乗会をまた開くけれども、一度も警察だとか国土交通省だとか、そういう関連した人たちの本当の意味での意見が聞こえてこない。そのあたりも含めてどうなのか。

#### ○新潟市

- ・ BRTで中央路線を削らなくてもいいのではないかということについて、それは東大通の中央分離帯の木のことかと思うのが、BRTを入れたとしても、削る考えも必要性もないと考えている。真ん中に専用走行路を持ってきても、その部分は削らずにできると考えている。

#### ★発言者3（女性）

- ・ LRTは違うと思うが。

#### ○新潟市

- ・ LRTでも問題ない。
- ・ 故障した場合についてだが、いろいろなバスがある中で、日本でも徐々に連節バスの台数が増えている。また、今回岐阜市で連節バスを2台入れるということである。そういった中で、連節バスの技術というの、年々強化されて、今もかなりいいものであるが、さらに強化されている。
- ・ 一つは、先ほど言った故障したらどうなるのかというエピソードについて、我々はもちろん導入するにあたっては、きちんとアフターサービスができる業者に入ってもらおうということ、今回連節バスを出す会社を募集し、きちんと仕様書に明記している。したがって、きちんとアフターサービスができる会社でないと入札できないようにしており、我々はちゃんとそこら辺のアフターサービスについて、導入してからでもできるように取り組んでいる。
- ・ 今ここでBRTを入れるのが本当に新潟市にとっていいのかということだが、そもそも基幹軸と言われる新潟の都心部は、平成2年から検討をしてきたところである。その中で、交通環境については柳都大橋ができたり、みなとトンネルができたりと変わっており、具体的に都心軸、特に公共交通の線を作っていくことができるのではないかといいながら、平成14年度からパーソントリップ調査を踏まえ、具体的に検討を進めてきた経緯がある。そして、その中で新潟市の規模だとどのくらいの輸送量があり、LRTや小型モノ

レールを含めたシステムのメリットやデメリットを整理し、その中から一番いいものは何かといったところを平成 22 年度に検討委員会を設けて、学識経験者や国、県など関係機関といったところも入れたなかで、検討したところ、まずは BRT というところに取り組むことが、新潟としてはいいだろうという検討結果をいただき、今 BRT の導入に向けて取り組んでいるという事実がある。

- ・したがって、私どもいろいろな調査をやってきたなかで、BRT が新潟の規模に合っていて、なおかつ効率性などを考えた場合にもメリットとなるシステムであるということで、今取り組んでいる。

★発言者 3 (女性)

- ・モノレールや BRT とおっしゃったが、もう一つあるのではないか。やはり新潟はバスがいいという選択肢もあったかと思うが、そのあたりを抜きにしてとにかく新バスシステムである。
- ・ましてや新潟は細い道、太い道、雪、風、いろいろな気象条件などについて、新潟は人にやさしい道、人にやさしい乗物と言いながらも、まだ低床バスが行き渡っていない。榎谷小路の道路真ん中に出る場合、車いすの方が歩道を操作して、ちょっとした段差があって、そこでつかえて前に進めないようなこともある。自転車と歩行者と車いすの人とかベビーカーの人とかでごちゃごちゃとしている。人にやさしい道をとという条例を作ったのであれば、それを段階的に、そういう方向に改善して行って、人にやさしいまち、人にやさしい乗り物というのが、ベビーカーも含めてだが、すみずみまで網の目のようにやるのであれば、そちらの方にお金をかけて、早期に少しでも郊外の人も乗りやすく、やさしいバスの方がずっと先ではないか。それで本当のオムニバスタウン計画が完結するのではないか。

★発言者 4 (女性)

- ・なぜ団子運転がいけないのか。初めて説明会に参加して、よくわからないのだが、郊外から駅に向かうバスは、どこの大きな都市でも必ず団子運転になると思うが、それがまたいいところでもあって、時間を考えなくてもすぐに乗れたりするのがすごくいいと思う。なぜ団子運転が悪いのか。

○新潟市

- ・団子運転がなぜ問題かということだが、団子運転は、3、4 台のバスが同時に連なってやって来る状況で、その後間隔が空いて、また団子になってバスが連なってやって来るというような形のことを団子運転と言っている。サービスについては、計算上で 1 分なり 1 分半に 1 台来る想定になっているところが、実際は 4 分、5 分といった間隔でバスが連なって来るので、サービスレベルとしても決して良い状況ではない。
- ・何よりも問題と考えているのは、実はほかの都市でも団子運転というのがあり、計画のなかで団子運転の解消というものがあるのだが、要は団子運転に

なることによって、バスがバスの走行自体を邪魔しているという状況がある。自分のバスの乗降が終了していたとしても、前のバスの乗降が終わらないと出発できない。そして、一つの停留所で重なって走るため、結局走行性が落ちてしまう。今新潟市の中でも、郊外から入ってくるバスの速度について、いわゆる停留所で止まる時間もみな含めての速度についてだが、大体 20 キロ前後である。20 キロというのはそんなに速くないと思うかもしれないが、公共交通として 20 キロは悪い値ではない。しかし、新潟のまちなか、市役所を過ぎてからになると、一気に半分くらいの、10 キロ前後まで落ちてしまう。そういった中で、まちなかの走行性を上げるということも一つ、課題としてある。それを解消するといったときに、まとめて走行できる環境を作るということで、我々としては団子運転の解消を図っていきたい。今回、連節バスを導入して、できる限り効率的に運んでいきたいというお話をさせていただいている。

★発言者1（男性）

- ・連節バスの故障に関する件で、何社かに問い合わせたアフターサービスができる場所を選びたいというお話だったが、その辺具体的にどういう国々があるのか。あるいはその国から何社ずつとか、その辺のところを差し支えない範囲でお聞かせいただきたい。

○新潟市

- ・連節バスについては、ヨーロッパ、それからオーストラリアといったところを中心に大きなメーカーで4社くらいあるが、細かいものも入れると60社くらいあるということである。その中で、新潟が示す条件であるアフターサービスも含めた対応が可能な会社といったところで手を挙げてきてもらいたいと考えている。会社も何社かあると思っている。これも実は今、募集中であるので、何社という話は申し上げることは今の段階ではできないが、問い合わせ等があったのは数社あるので、そういったところできちんとアフターサービスのできる会社から新潟に入れてもらうという形で考えている。

★発言者5（男性）

- ・2点ほどお話ししたいのだが、新潟市で導入を考えている連節バスの車両について、個人的に調べてみた。後部にエンジンのある車両だと、普通のバスよりもかなり内輪差が大きく、狭い通りで安全性がどうなのか。前の方にエンジンのあるタイプもあるそうだが、その車両だと同じくらいの内輪差らしく、最近では後部にエンジンのある車両の方が主流だそうである。新潟市が導入を考えている車両はどちらのタイプなのか。
- ・もう一つは、足の悪い者にとって、8号線ルートを走っている車両が困ったものである。ステップは高いし、乗降口は狭いし、乗り降りしにくくて大変である。最近ノンステップ車が1台増えたようだが、BRT導入時までにはノンステップ車に順次入れ替えるという話は聞いている。具体的にどういう予

定で入れ替えていくのか。BRT導入時まで、今現在の旧型車がほぼ入れ替えるのか。

○新潟市

- ・現在の連節バスは後部にエンジンがあるタイプが主流であり、その大きな理由の一つが、前にエンジンがあると、どうしても床下に設備を入れないといけないので、その分高くなる。そのため、今バリアフリーが注目されている中で、できる限り段差のない、ノンステップの部分を広くとるために、後ろにエンジンがあった方がよいということで、現在世界的に後部にエンジンがあるタイプが主流となっている。
- ・そのときに、内輪差がどうかといったことだが、最近のバスはかなりそこら辺が改善されてきている。例えば今、日本で走っているベンツのシターロというバスがあるが、そこら辺は、大型の観光バスとほぼ同じか、若干小さいくらいの回転半径で回れるようになってきている。そういったことも含めて、いろいろな技術が改善されるなかで、まずはバリアフリーの観点を踏まえ、世界的に今、一番後ろにあるタイプが主流になってきている。そのタイプが入ってくると望ましいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・ノンステップバスの件だが、法律にあるバリアフリー法の車両適合として、低床のバスは地上から65センチ以下と決まっているが、現在弊社で運行している路線バスは約350両ある。そのうち236両、約66パーセント程度がその法律の適合車両ということである。ただし、お話にあった8号ということになると、弊社のグループ会社の運行という部分も一部あり、それらを含めると率は当然下がってくるが、今後弊社が購入している車両の更新ということで、古い車から新しい車への入れ替えが発生してくる。今月新潟交通に5両、ノンステップ車両が入ってくるが、今後も経営状況を見ながら、順次車両更新を進めていって、利用していただきやすい環境というものを構築していきたいと考えているので、どうぞご理解をいただきたい。

★発言者2（女性）

- ・お話を伺っていると、このままでは現在のバスシステムが立ちゆかなくなる。簡単に言えばそういうことではないかと理解している。そのときに、経費削減による生き延び方とかはいろいろあるけれど、ここではもうそれどころではない。公共交通の死活を考えて大鉈を振るうところなのだろうと。
- ・それであれば、絶対に成功させなければいけない。成功の鍵は、マイカー族をバスに移すくらいの便利さと勢いだと思う。マイカー族がこのままマイカーを運転し、バスの路線を2連結のバスで作ったからといって、そう改善されるとは思えない。だから、マイカー族の多くをこのバスシステムに乗り換えてもらう。そのくらいのものを提供していただかないと、予算の面からも、公共交通の存続のうえからも大きな問題が残るわけで、是非成功してもらいたい。

- ・成功に導くためには、今ずっと伺っていても、導くための戦略が足りないのではないか。細かいことをとても親切にいろいろと答えていただいているが、コンパクトシティでない新潟で、公共交通をどう活かすかは、パブリシティというか広報を行い、皆さんの理解を得て実現してほしい。パブリシティの戦略を大いに考えて、みんなにわかりやすく、使いたくなる交通網を作っていただきたい。

※ 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書で、以下のようなご意見をいただきました。

#### ○これまでの説明について

- ・将来的に設置する“青山～信濃町循環線”は、小針十字路を経由しないか。青山交差点(青山 SS の角)で曲るように理解した。小針十字路経由とし、西新潟病院への便(小針駅への便)としていただきたい。
- ・BRT 導入時の 8 号線方面の車両は、ノンステップ車を導入していくと聞いているが、現在の車両は何と言ってもステップが高く乗り降りしにくい。乗り換えが発生するということで足の悪い者には大変である。車両入れ替えのペースをできるだけ早めてもらいたい。BRT 導入時には現在の旧型車が 1 台もない形を要望したい。
- ・潟東営業所車両の位置情報システムを早期に整備してほしい。

#### ○その他

- ・何年かけてシステムを完成する予定か。
- ・青山ルートは試行なのか。
- ・公設民営方式というが、BRT の事業主体は誰なのか。具体的に BRT の車体に「新潟交通」と書くのか。「新潟市」の文字を書くのか。
- ・青山から新潟駅までについて、平日の日中は乗客がガラガラになるのではないかと心配である。効率が悪い。

以上