

## 会 議 概 要

### ●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（有明台小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 9 日（土）午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	有明台小学校 1 階 プレイルーム
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	10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）

- ・連節バスを導入することによって経営改善が進んでいくのか。人口がどんどん減ってきており、連節バスを導入しても乗る人は増えないのではないのか。郊外路線というが、郊外に行っても、お年寄りがバスに乗っているのは見かけない。一人暮らしの人が、医者に行くくらい。私は農家に仕事で行っているのが、バスが走っているとか乗っているという風景をあまり見たことがない。それは新潟市だけではない。
- ・電鉄は、電車通りの交通量が増えてきて危険ではないかなど、いろいろな理由で廃止になったのだが、なぜ、そこにまた連節バスを通さなければならぬのか。連節バスをなぜ古町に通すのか。古町をよく知らない郊外の方は、古町という響きに対してあこがれのようなものがある。しかし、昨日も西堀ローサの地下を通ってきたが、今、ほとんど人は歩いていない。また、3分の2くらいはシャッターが閉じている。一つあった携帯電話の店も 10 月いっぱいまで閉鎖になり、ラブラ 2 に移っている。越路会館については、1 階、2 階にあった店舗も駅前に移転した。昔はそうかもしれないが、今、だれがバスで乗ってきてあそこで降りるのか。連節バスを古町から駅に通す必要を、地域としてあまり感じない。先週の土曜日の新聞にも出ていたが、二葉中学校は人数の多いときで 2,200 人くらいいた。今度の土曜日は閉校式である。最後は 61 名である。2,200 人いたのだが 61 人である。だから、連節バスうんぬんではない。もう人がいない。だれが古町にバスに乗って来るのか。駅やどこかに行くのに美術館の前から出ていたバスは、以前は午前中に 3 便あったが、全部なくなった。午後からしかない。古町や電車通りを連節バスが通る必要はない。鳥屋野潟の方面は必要なのかもしれないが、萬代橋よりも駅のほうが渋滞などで困っていることもたくさんある。橋を渡って西のほうに来れば道路は空いている。市のお金を出して新潟交通を応援するのであ

れば、こちらのほうは連節バスなどなくても、少々便を減らすなりしたほうがいい。結局、人口が減っているのである。これから、若い人も乗らない。なぜ古町なのか。もう古町は終わっている。

- ・一番困っているのは、買い物難民である。バスで困っているのではなく、コンビニができたから食堂がつぶれてしまって、小さなスーパーもなくなり、買い物に行くのに不便である。私も去年までは新潟交通のバスに乗っていた。どこかに行くにも駐車料金が高かった。今は、新潟交通のバスに乗っていくと、市内は往復 400 円である。700 円出せば 12 時間駐車できる。万代シティに何をしに行くのか。買い物に行くのである。その場合、重い物を持ってバス停まで行ってバスに乗るということは考えられない。
- ・連節バスが必要だと思っているかもしれないが、私たちは必要性を感じていない人が多い。今回、この会場に 11 人いらっしゃるが、私どものところで説明会があっても、実際にバスに乗っている人はだれも出てこない。アンケートや何かでいろいろ要望が出ているが、車に乗っている人が言っているのではないか。その辺はどうなのか回答していただきたい。

#### ○新潟市

- ・なぜ古町を通すのかについては、先ほど図面でもご紹介させていただいたが、古町は今でも人の流れは多い。例えば、1日に新潟駅から古町の間を通る方は、郊外から入る方も含めて3万人以上いる。まちなかを動く、新潟駅から市役所間をバスで動く方は、1万人近くいる。今、バスが郊外から集まりすぎている部分を整理して、効率的に結ぶことで、その効率化したものを郊外のバス路線の改善にあてていく。それができるところは、バスが集まってきている新潟駅から市役所で都心軸をしっかりとやることしかないと考えている。我々は検討委員会などを設け、外部の意見を聞きながら、まずは新潟駅から古町、市役所を通る都心軸に入れていこうということになった。
- ・電車通りを通すことについては、もともと電車が通っていたところであるが、8月末から9月の連節バスの試乗会で電車通りも走ったところである。また11月にも走るが、一般バスと幅は一緒である。先ほど、試験走行の結果の中で、騒音、振動もご覧いただいたが、一般バスと同じように走れるということである。電車のように真ん中を通るようなものではない。電車通りも十分通れると認識している。
- ・鳥屋野潟の方を先にやったら良いのではないかというご意見があった。鳥屋野潟も、市民病院やサッカースタジアムなどができてきている。ただ、新潟駅からそちらに行く弁天線という路線が、非常に渋滞している。1日に約3万6,000台が4車線のところに入っている。これに対して、榎谷小路、6車線のところで約2万台で、弁天線の環境のほうがよくない。まず、この弁天線の交通量を、例えば並走する国道49号に流すというようなことをしながら、できるだけ弁天線の負荷を下げたところにBRT、公共交通の環境を設けていきたいと考えている。かなり交通量が多いところから徐々にやっていかなければならないといったところで、先ほどもお話ししたが、まずは古町から新潟駅と市役所に入れて、新潟駅の高架化ができるとその下を通過でき

るようになる段階までに、弁天線の交通負荷を減らして、そちらに延ばしていくことを考えている。

- ・アンケートの話だが、車に乗っている人にやっているのではないかということであるが、アンケートの中身を分析すると、日ごろバスを利用されている方のほうの理解度が高い。逆に、バスを利用されていない方は理解度が低いということで、車ではなく、バスに乗っている方が必要としていると考えている。

★発言者1（男性）

- ・連節バスは大型バスなので、乗り残しが無いということが、一つの理由だったと思う。その点は乗ってみて理解できたが、費用対効果の点を考えると、今回、4億9,000万円という多額の金額を投資するわりには、現行のバスの運行を、例えば2分おきにしたら団子運転になってかえって困るというのだけれども、3分おきに、定時に、これだけの通信手段がしっかりしているので、現行バスで3分おきの間隔、定時運行ということをやれば、欠点である乗り継ぎが必要だとか、雪道の走行が問題になっている中で、もう一度よく考えていただけないかというのが私の意見である。最も重要なことは、だれもが乗りやすく利用できるバス運行、地下鉄並みの3分間隔の定時運行を十分考えていただくことで、新しいバス運行は十分やっていけるのではないかなと思うので、再考をお願いしたい。

○新潟市

- ・3分おきに一般のバスを走らせるといったことについては、いろいろなシミュレーションをやった中で、特に朝のピーク時で、新潟駅発といった方向で、一般のバスだけだとなかなか運ぶことができないという結果が出ている。そういった中でも、大型のBRT、連節バスといったところを我々は入れていきたいと考えている。
- ・費用対効果の話であるが、資料1の5ページをご覧ください。9の③、費用対効果をどのくらい見込んでいるかといったところであるが、一つポイントになるのが、連節バスを導入することで郊外のバス路線をどのくらい増便できるか新潟交通と計算した中では、一般バスで行う場合と比べて連節バス4台で125本増便ということになる。それを仮にやらずに、ほかの民間事業者に125本の増便を委託したときに、どのくらいの価格になるかというと、5年で約6億から9億円の費用が必要になってくるということが計算として出ている。そうすると、予算上、ここでは4億9,000万円入れるという形になるのだが、連節バスはだいたい12年から15年、あるいは20年走れるのに対し、5年で約6億から9億円以上の効果が得られると考えている。その点でも、物理的な必要性和併せて投資効果は高いと考えている。

★発言者2（女性）

- ・関屋大川前から駅に行くまでにBRTの大型バスは1時間に何本走らせる予定なのか。今まで、基本的に座れないということはなかった。ラッシュの時間帯だけ立っていることが多かった。BRTの大型バスを採算がとれるまで

人を乗せるためには、郊外線は3本分か4本分をそこで乗せなければならないので、その分だけ新潟島を走る便数が減るということかと思う。何時間おきに走らせるつもりでいるのか。

- ・白山通りの排雪の説明を聞いたが、ロータリー除雪車を新潟市で購入して排雪するという意味か。あそこは歩道もつけられない細い道。ブルドーザーで雪をよけただけだと、大型バスが通るとき、歩行者はいる、自転車はいる、普通乗用車はいるということで、ただでさえ渋滞を起こしているのにますます渋滞になると思う。そのためには、ロータリー除雪車が出動して排雪していく方式をとるほかないと思うが、その予算はあるのか。
- ・なぜみんな新潟駅に向かって行くのか。例えば、青山の海岸線から済生会病院に行きたい、しかし、バスがない。新潟市には流通センターからあちらは縦の便が全くない。ここから女池に行きたい、途中で駅まで行くか川岸町で乗り換えるか、しかも県庁のほうを回ることになる。縦の便がまるでない。市民病院にお見舞いに行きたい、ここも川岸町で乗り換えるか、駅まで行って駅南から回っていくか。それくらいなら車に乗っていくという人が結構いる。南のイオンに行きたいといってもバスがない。映画館に行きたいが、バスがないから行けない。縦の便のバスをやるか、外周を回るバスを何本か走らせたいと、そこにクロスするように普通のバスを走らせてもいいのではないかと思う。こういう話をすると、みんな大きなバスなどはいらないと言う。外周を回って、それにクロスするようにすればいいのではないか。別に皆さん新潟駅に行きたいわけではない。古町に行きたいという場合もあるかもしれないが、そこに行くのであれば、私は電車が近いから電車に乗ったほうがまだましだという人もいる。いちいち乗り換えるなら電車のほうがいいという方もいる。バスの路線を考えていただきたい。
- ・BRTが接触事故などを起こしたら代車は出せないと思う。先日、流通センター行きが1時間に1本しかないのに、接触事故を起こされて欠便になった。子どもが工業高校に行こうとしたが、危うく遅刻するところだった。これが電車であれば連絡が来る。ましてや大きなバスであるから、千歳大橋の手前などで事故を起こしたらそれこそ大迷惑である。長いからわたることもできない。そういうことはどのように考えているのか。

#### ○新潟市

- ・電車通りの排雪については、これは維持管理部局といろいろ検討している。その中でも、先ほど言ったロータリー除雪車についても、市内全体の除雪計画を立てる中での話になるが、導入も含めて、検討しているところである。

#### ●新潟交通株式会社

- ・関屋大川前の、今の新潟駅方向のバスの時間は、おおむね10分くらいの間隔で日中の時間は走っているが、時間帯によっては16分から20分くらい開いている時間もある。今後は関屋大川前を通る日中の時間帯においては10分間隔が基本になる。夕方の時間や朝の時間は3分から4分くらいの間隔で走る。夕方の時間も、第一高校の生徒などが乗るような時間帯は5分、通勤客の利用がある時間帯に古町を通るときは、古町から新潟駅の輸送もしな

ければならないので、3分から4分くらいの短い間隔で走る。8号や寺尾や大堀のほうから来たお客様を青山でまとめて運ぶという形になるが、朝夕のラッシュ時間帯については、直通便も運行する。

- ・日中については、関屋大川前に来るバスの乗車率は、25から30個の座席があるわけであるが、現行、関屋大川前を新潟駅方向に通っていくバスの座席占有率は40パーセント程度である。つまり、25席であると10人くらいしか乗っていない、15席空いている状態である。そういうところに集約をかけるということで、便によっては50パーセント程度になるだろうとは見ているが、実際は、関屋大川前においては、例えば19分や16分あいているようなところも、今後10分間隔で走っていくので、今までとそれほど大きな差はないのではないかと考えている。今まで、関屋大川前で乗ろうとすると、15席空いている状態であったのが、残り5席になっているという可能性はあるかもしれないが、青山から来るバスが全員立っているような状態で日中の時間帯も走るということは想定していない。
- ・縦の線ということについて、資料2-1をご覧ください。本川大橋と関谷大橋に中15というマークがついている。この路線は新規路線である。今回、集約をかけた結果、浮いた余力で新しく作る路線である。青山から出発し、関屋大川前、第一高校の前を通り、千歳大橋を渡り、県庁、美咲町合同庁舎に行く路線である。朝の時間帯は約15分に1本の間隔、日中の時間帯に30分に1本の間隔で運行する。こちらの路線を使っただき県庁で乗り換えにはなるが、市民病院行にご乗車いただくと女池・市民病院方面、あるいは鳥屋野線にお乗換えいただき鳥屋野方面へ移動ができる。運行本数がそれで足りるのかということはあるが、今後、BRT導入時から5年をかけて路線再編をし、強化していきたいと考えている。また、関屋大川前の方々はあまり利用されることがないかもしれないが、資料2-1をご覧ください。真ん中辺り、鳥屋野瀬から少し上にあがってきた辺りに中10という路線がある。この路線は、新しく上近江2丁目や新和周辺を通る新しい路線で、今までバスの走っていない地域を走る路線である。中央区においても、人口密度が高いにもかかわらずバスが走っていないようなところで、今回のスキームで路線を新設できているので、その点をご理解いただきたい。
- ・次に、資料2-3をご覧ください。連節バスが事故を起こしたときに代車はあるかということであるが、連節バスが事故を起こしたときに連節バスの代車はない。市が4台購入し、それをお借りして運行するわけだが、例えば、1台が事故に遭った場合や整備点検の場合は、一般バスをそこにあてていく。需要に合わせて台数を調整しあてていくという形をとりたいと考えている。
- ・流通センター線の話があった。今回、流通センター線であるが、資料2-3と、資料2-4を併せてご覧ください。大堀、流通センター、寺尾、西3と西4という路線番号をつけているが、現行、合わせると200本走っている。それを今回のスキームでは255本まで、55本増やすことが可能になった。流通センター線は現行で1時間に1本しか走っておらず、ラッシュ

の時間帯でも1時間に2本しか走っていないが、こちらラッシュの時間帯でも約15分に1本、日中の時間帯でも30分に1本の運行をしていきたいと考えている。これによって、乗り換えという手間が発生するが、例えば、関屋大川前から走っているBRT区間のバスに乗っていただいて青山まで行っていただくと。今まで1時間に1本しか走っていなかったが、日中の時間帯だと2本、朝のラッシュ時間帯だと2本しか走っていないものが4本という形になるので、選択肢が増える。乗り換えは確かに発生する。これはデメリットであることは間違いないと思っているが、その点をご理解いただきたい。

- ・また、資料2-3をご覧くださいと、越後線が関屋分水を渡る辺りに西8という水色の線が引いてある。併せて資料2-4を見ていただくと、浦山（仮称）となっている。こちらの路線は、新しく新設した路線である。青山から出発して青山2丁目を西大通のほうに上がり、有明大橋西詰めから浦山三区、浦山十区、上山、そして聖園病院のほうに坂を下りて聖園病院、帝石前、そして浦山町。堀割橋を渡り、文京町、信濃町、そしてまた青山に戻ってくるという、新しいお買い物の循環バスも設定することができた。まだ関屋分水より西側の西新潟エリアはこれで路線再編が完了だとは思っていない。新潟大学五十嵐キャンパス周辺に交通結節点を新しく整備されたり、JR内野駅が橋上化されたりする時期などにもう一度、青山より西側を整理して再編する。例えば、済生会第二病院から小針駅、そして国立西新潟病院を結ぶ路線や、亀貝から西区役所の横を通り、寺尾駅の横を通り、五十嵐中学校のほうに抜けるような縦の路線も設定していこうと考えている。
- ・今回、西のエリアにおいて縦の路線を新設することや増便することができなかったのは非常に申し訳ないが、今後の路線再編の中では、そのような計画でいるので、ご理解いただきたい。

★発言者3（男性）

- ・新潟駅から新潟市役所、青山までのバスのコースがあって、そこを要として、そこから一つ放射線状に各バスが出ていくのか。新潟駅から青山に行ったらそこにBRTの大型バスが着いて、そこを起点として放射線状に各市町村に走るのか。
- ・春夏秋で一番気候がいいときだけのテストで、冬のテスト計画が全く出ないが、新潟は雪が降るので、まず冬にやってみないと、実際のところは分からないのではないかと。ロータリー除雪車といっても、どういうロータリー除雪車か分からないが、普通のロータリー除雪車だと汲み上げた雪を前と後ろに乗せて走っていかなければならないようなロータリー除雪車なのか、雪を完全に溶かしていくロータリー除雪車なのか分からない。先ほど、電車通りの話があったが、融雪溝が何か掘るのかとも一瞬思ったが、バスのためにそこまで大きなお金をかけるのであれば、我々の町内の道の除雪などにも力を入れていただきたいと思った。
- ・新潟市の高齢者の自家用車が増えているという話をされたが、60歳から

65歳以上の方が増えたというのであるが、全体として、自家用車を持っているのは新潟市ではどのくらいなのか。その結果、65パーセントとか言っていたが、35パーセントのためのバスなのかということをお聞きしたい。

○新潟市

- ・新潟駅から青山までBRTを導入していくが、県庁、あるいは西でも小新や寺尾といったところに向かう路線について、交通結節点から放射状に出ていくという形になる。
- ・ロータリー除雪車を入れていくときに、トラックが並走して、トラックに雪を乗せて走っていくという形である。
- ・雪が降るときに実験すべきということで、連節バスを入れたときに雪は大丈夫か、きちんと走るのかという懸念の声をいただいている。できれば雪が降ったときに連節バスを持ってきて走らせたいのは山々ではあるが、実態として、ほかの事業者から借りてくるときにいろいろな手続きがあり、どうしても、長い場合は半年くらいの期間が必要になる。いつ雪が降るということが分からない段階で、事業者もフルに連節バスを使っている時期で、短期間しか借りられない。冬のそのタイミングに持ってきて走らせるということがなかなか難しい。なおかつ、冬の時期であると、向こうが年末年始ということもあるので、その時期に合わせて持ってくるというのは非常に辛いということがある。国内外いろいろな事例があり、特に、この前の冬、東京都や岐阜県でかなりの雪が降って凍結した路面があったといったところで、連節バスがどう走ったのかといったところも、特に問題なく走っているということを確認している。国外の事例もあるが、基本的には、今、連節バス自体は大丈夫だと思っている。我々としては冬期間でも十分運行できると考えている。

★発言者3（男性）

- ・年末年始ということとは、12月、1月ということになるが、新潟で一番厳しいのは2月ぐらいだと思う。前もって2月なら2月に設定しておけば、2月の一番厳しい時期に走らせることができるのではないかな。細い道のカーブなどで大きな車に何かあった場合、後ろの車が大変なことになるのではないかな。

○新潟市

- ・連節バス自体はスリップ防止機能などがある。連節バス自体が、北欧でも造られている。

★発言者3（男性）

- ・連節バスが事故を起こすということではなく、前の車が少し横になっただけでその大型バスが通れないということになると、大型バスがいるために全部後ろが引っかかるということが心配。

○新潟市

- ・できる限りそういうことにならないように、除雪体制などもしっかりしていきたいと考えている。
- ・高齢者の自家用車の保有台数自体は全体でどのくらいといったところについては、平成22年で49万台という数字が出ている。

★発言者3（男性）

- ・新潟市の人口が77万人であったか。

○新潟市

- ・80万人ちょっとなので、かなりの率で持っているということになると思う。

★発言者4（女性）

- ・関屋大川前1丁目に住んでおり、大野町のほうへ行っている。今は直通のバスがあるが、大型の連節バスの場合は、青山で乗り換えすることになるのか。直通のバスはなくなるのか。

●新潟交通株式会社

- ・資料2-4の一番の上、西1、大野、白根と書いてあり、西2が味方線になるが、月潟、味方に行くバスに関しては、直行便の設定はない。8号に行く路線は、西1の直行便の目安を見ていただきたいのだが、基準地点、夕方の青山出発というところで、16時から21時30分間に約6本から7本となっている。つまり、それ以外の時間帯は大野方面に直接走って行くバスは現時点では想定していないので、青山での乗り換えという形になる。関屋大川前1丁目から乗車していただいた場合は、イオンの東側にバスが着き、降りていただき、南側が大野仲町方面である。その間を歩いていただき、バス乗り場に行っていただくと、8号行きバス停があるのでここから8号方面へ行く形になる。

★発言者4（女性）

- ・関屋大川前のバス停はBRTが通ってもなくさないのをほしいのだけれどどうか。

●新潟交通株式会社

- ・関屋大川前、関屋大川前1丁目のバス停については現行どおりである。

★発言者5（男性）

- ・このバスは、電車通りを通るとのことだと理解している。電車通りではなく、西大通りのほうがよかったのではないかなと思う。大きいバスだと右折ができない場合もあるのではないかなと思うのだが、電車通りでなければならない理由を聞かせていただきたい。
- ・資料3の右下、騒音について。素人でよく分からないが、今までのバスと大した差異はないと思っている。最大の86デシベルと74デシベルでは算定で2倍になるわけであるから、大変負荷がある。ずっとこの騒音が続くわけがないと思うが、数字だけ見ると75、72ということで大したことがないが、75と72というのは、実際は大変な数字ではないかなと思うがどうか。

○新潟市

- ・電車通りを通す理由であるが、最初に検討委員会の報告を踏まえ、基本計画を平成24年2月に出しているが、その段階では、検討委員会で出された提言が、白山駅と新潟駅が古町を通過して結ばれるが一つの大きなポイントになっていた。今回、青山まで延伸したが、白山駅は、新潟駅の連絡立体交差事業に併せ、駅前広場の整備をこれから始める。これができると、連節バスも



十分入っていける形になる。そこで越後線利用者の乗り換えもやっていくということで、電車通りを通す計画としている。

- ・騒音、振動の目安ということだが、80 デシベルは大体地下鉄の車内くらい、70 デシベルであると、騒々しい事務所の中という目安である。電車通りは信号が何か所かあるわけだが、加速し始めるときに、エンジンが大きいということがあり、連節バスのほうが騒音の値が高くなってしまふ。誤差の部分もあるが、走行し出すと大体同じくらいで走れると理解している。

★発言者1（男性）

- ・これだけの金をかけてやるわけで、市の金といえども血税である。それを一番心配している。これを見ると、当初予算4億9,000万円、連節バス4台のほかに、バス停などを整備していくということで、それも含めかなりの金額になると思う。ここにはバラ色に書いてあるが、そんなに素晴らしいものであれば、日本全国悩みは同じだと思うのだが、一体いくつの自治体がBRTを導入しているのか。これを借りてきているバス会社は、これを導入することによって収支はあっているのか。

○新潟市

- ・連節バスを導入して、路線バスとして運行している都市は6市ある。例えば兵庫県三田市、岐阜市、関東では藤沢市、厚木市、町田市、千葉にもある。日本では結構走り始めている。その収支であるが、基本的にどこの都市も、できるだけ多くの人を効率的に運ぶ一つの方法として連節バスを導入しているということである。全体の中の収支がどうかというのは分からないが、効率的にやっている部分については、きちんとメリットが得られていると考えている。

★発言者1（男性）

- ・47都道府県の中の6ということか。

○新潟市

- ・47都道府県でいうと、千葉県、神奈川県、兵庫県、岐阜県、東京都である。

★発言者1（男性）

- ・しつこいようだが、2月は走るのか。

○新潟市

- ・今の段階では難しいと思っている。そこは、国内外の事例をきちんと把握したうえで、大丈夫であることを確認していきたいと考えている。

★発言者1（男性）

- ・五つの先進都市で、乗り換え方式を採用しているところはあるか。

○新潟市

- ・乗り換え方式を採用しているところもある。例えば岐阜。

★発言者6（女性）

- ・先ほど収支の質問が出ていたが、その答えがまだのように思う。先ほど先進的にやっているところの収支の話が出ていたが、その収支はどうなっているのか。

○新潟市

- ・全体の会社の収支というのは恐らく把握できていると思うが、先ほど言ったとおり、会社の中の一部だけということなので、その部分の収支がいくらかということについては、今の段階では私どもは把握していない。

※ 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

- ・説明会を聞いて、反対の意見が多いと思われた。
- ・資料 1 の代表的な箇所は説明した方がよいと思う。

○その他

- ・運賃は、乗り継ぎでも鉄道のように一路線として考えてほしい。(50 円の割引ではなく)
- ・冬季にバスを増便してほしい。(雨天時も)

以上