

## 会 議 概 要

### ●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（白山校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 25 日（月） 午後 2 時から午後 3 時 30 分
場 所	市役所本庁舎本館 3 階 対策室 2
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	17 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）

- ・なぜ昼間に説明会を実施するのか。ここへ来ている人もそうだが、勤めている人がたくさん出られる夜 7 時からやったらどうなのか。
- ・新潟駅から日銀前交差点まではバス停が決まっていたが、そこから先、例えば電車通りのどこに停留所があるのか不明である。先ほどから騒音、振動と言っているが、電車通りに止まった場合、あれだけ長いバスをどのように追い越すのか。全部つながれということか。そこは検証したのか。
- ・電車通りではバス停がいくつかあるようだが、ラッシュ時に連節バスを止めて、実験してみないと分からない。バスの乗り降りだけでなく、脇に自転車も通り、人も通る。降りる人、乗る人が避ければ、自転車、歩行者は車道側に出ていくと思う。その場合、後ろから来た車はどうするのか。全部待てということなのか。電車通りのような細い道に通さず 116 号線に通したどうなのか。
- ・【資料 1】 2 ページの④に「公共交通・自転車・歩行者を重視したまちづくりに大きく舵を切り」とあるが、歩く人を重視していない感じがする。やすらぎ堤は歩道も自転車道もあるのに、早朝などは街灯があるのに点灯されていない。そのことを新潟市に言うと、それは新潟港湾事務所の管轄であると。そういったことが当然出てくると思うが、その辺は新潟市に言ったら即解決されるのか。電話も入れたし、面会もして検討しているということだったが改善されていない。それすらできないのに、新潟交通と新潟市が交通局をつくるというって、何か不具合があった場合、簡単に解決できるのか。

#### ○新潟市

- ・説明会の日時については、コミュニティ協議会と相談させていただき、この時間がいいということで決定させていただいた。
- ・電車通りでのバス停車時での車が追い越しをかけるといった検証はしたかというところだが、今回、11月に連節バスを持ってきて試験走行した中で、電

車通りで連節バスが停車したときに他の車がどのように挙動するか、追い越しかけたりといったことについて検証した。

★発言者1（男性）

- ・ラッシュ時に実施したのか。

○新潟市

- ・時間帯的には、午前 10 時前後と午後 2 時前後の 2 回である。これは、基本的に今もバスが運行しているので、そのバスの運行に支障にならない時間帯で設定した。その結果については、今取りまとめているが、それぞれのドライバーの判断で、対向車などを確認した中で、安全に走行するような形を取っていたというところがある。ただ、この部分については、今まさに実験結果の検証をやっているところなので、この辺の部分も含め、後日、しっかりと公表していきたい。

★発言者1（男性）

- ・それは乗り降りがあるわけだから、ラッシュ時にやっていただきたい。

○新潟市

- ・乗り降りの時間を想定して、通常であれば、ラッシュ時は 20 秒くらい乗り降りですべて時間がかかるが、それ以上、1.5 倍の 30 秒停車し、それによってどうなるかといったところを今回、検証している。

★発言者1（男性）

- ・車の通りが違う。ラッシュ時は、どちらの車線からも一般車両がたくさん来る。20 秒、30 秒も停車するという事は、そこに乗り降りする人がいれば、自転車や歩いている人は、当然、車道に出てくる。そうすれば、追い越しの車がつながるのではないか。

○新潟市

- ・電車通りの現状も確認しているが、2 台並んでバスが走行している状況は、ピーク時間帯でも何回も見られている。それが停まっていたときに、ほかの車がどのように挙動しているかについても確認しているが、ほぼその状況と同じような形で、連節バスは 18 メートルであるが、一般バスが 2 台並んだときは 25 メートルから 24 メートルくらいの長さであり、そこでも追い越しをかけている車がある。それによって、事故が発生しているかについても、事故が発生していない状況である。ただ、今回は、きちんと連節バスでやってみようということで、連節バスを停めて、実験をさせていただいたところだが、既存のバスとほぼ変わらない形で、ほかの車への影響もあまり見られなかったということを確認できた。
- ・電車通りは歩く人を重視していないのではということについては、今、地元コミュニティ協議会で、路肩の歩行空間の活用について、検討を進めているところである。検討の中では、何案もあり、今、2 案ほどに絞り込まれていると聞いているが、その辺は地元コミュニティ協議会と連携を取って、きちんと安全が確保できるようにしていきたいと考えている。
- ・やすらぎ堤の港湾区域の部分は、把握していないので申し訳ないが、我々としては維持管理に対する部分について、先ほど【資料 4】でもお話しさせていただいたが、「運営に関する事項」として、施設の維持管理のすみわけにつ

いては、きちんと協定の中に明記していきたいと考えている。何かトラブルがあったときに、どっちだというような話にならないように、その辺はしっかりと明記していきたいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・まず、基本的な質問だが、なぜ連節バスなのか。高いお金で連節バスを借りてくるよりも、同時発車で2、3台つながって、途中で車を割り込みさせないという方式でテストができるはずだ。それをラッシュ時でなぜ実施しないのか。これさえ分かれば、先ほどの質問でもあったように、ほかの乗用車等への影響はどうなのかということが一目瞭然で分かるかと思う。
- ・BRTに関しては、年間の維持費がどの程度かかるか。また、青山・新潟駅間1往復で一般のバスとどの程度、維持費が違うのだろうか。通常のバスが青山から新潟駅まで50パーセントくらいの乗車率を考えて、大体いくらなのだろうか。これがBRTの50パーセント、大体、2台分になるのだろうか。これとの比較はどの程度なのか。この辺、試算しているはずなのでご回答いただきたい。
- ・それから、曲がれない、歩道等を確保しなければいけないというような問題で、付帯工事費がかなりかかるかと思う。大体の試算はどのくらいかかるのか。連節バス本体を外国製にするということを新聞で見したが、ジェットフォイルや佐渡空港の飛行機の部品がないということで、特に飛行機は数か月、運航しなかったケースが過去にあったかと思う。ジェットフォイルもスクリューが飛んで、なかなか復帰できなかったという事例がある。この辺の管理はどのようにされるのか。
- ・それから、超高齢社会に向かって、今一番重要なのは、高齢者が免許証を返納しにくいということではないかと思う。つまり、車がないとどこにも行けない。病院にも、買い物にも行けないという状況。だから、新潟交通が切り捨てる路線は、すべてそういう路線ではないか。それを思うと、BRTの導入でまちが活性化されるとは思わない。むしろBRTの導入よりも、小型バスを運行できるような公設民営化のほうに走るべきではないか。
- ・最後に、新潟交通のノウハウを利用してということだが、ノウハウがあったら、新潟交通は今の姿になっていないと思う。乗客が40数%減少するというのは、それを乗り切るノウハウがないからだ。小型バスを運行して、ある程度の待ち時間で自由に乗れるといったシステムがあれば、どんどんバスの利用者が多くなると思う。要するに初期投資と維持管理費を使えば、市で小型バスを運営する会社ができるじゃないかという考えである。
- ・それからもう一つ、現在も新潟駅を經由し、乗り換えてビッグスワンのほうへ行こうとすると、運賃が2倍になる。市役所前から新潟駅が200円で、歩いて南口まで行って、ビッグスワンへ行くと、やはり200円はかかるはずだ。ノウハウがあれば、東堀の県政記念会館の前から、南口経由で280円で行くのだが、それが400円かかる。この辺に関して、新潟交通のPR度はゼロに近いのではないかと思う。そういうところと市が結託するBRT方式がうまくいくとは思えない。

○新潟市

- ・まず、試験走行だが、2台並べて、途中で割り込みさせないで実験をすればよかったのではないかというご意見があった。

★発言者2（男性）

- ・「よかった」ではなく、これからでもいいからすべきだと思う。

○新潟市

- ・2台並べるには、信号で片方が引っかかったりするため、現実的ではないかと思う。

★発言者2（男性）

- ・並べるのではなく、つなげれば良い。1号車と2号車を走らせ、2号車は1号車を追い越していかないというシステムで走らせたらいいのではないかと。そうすると連節バスと一緒に走る。要するに後ろがついているのだということであれば、信号で1号車は向こうへいくはずだ。信号で2台とまるわけだ。そのテストをやったらいいのではないかと。

○新潟市

- ・そういったご意見をいただいているが、2台並べて、安全上の話も含めて、果たして本当にそういうことができるのか。かなりくっついていないと、横から車が割り込むことも考えられる。私どもとしては、それよりもちゃんと1台、本物を借りて来て、走らせて実験したいということで、取り組ませていただいた。
- ・なぜBRTなのか、連節バスなのかといったところについては、普通のバス2台で運ぶ分を、連節バス1台で乗客をまかなえるということで、ドライバーや車両について、余力が生まれる。それを使って、まちなかのバスを集約し、効率的に運行することで、余ったバスを郊外の増便や新規路線に充てていきたいといったことから、連節バスを含めたBRTの導入をやっていきたいと考えている。
- ・それから維持費だが、今回、連節バス4台で始めたいと考えているが、サービス水準から考えて、将来的には8台の体制を目指していきたいと考えている。その8台体制のときに、人件費、それから車両修繕費も含めてメンテナンスコストとして、年間2億円から3億円程度かかると考えている。ただ、2億円から3億円程度については、事業者が運賃収入でまかなうということなので、その部分に対する市の負担が出てくるということはない。
- ・付帯工事としてかなりかかってくるのではないかとということについて、開業時点で約13億円、それから完成型として、5年以内に専用走行路の整備、連節バスを8台体制にすることを含めて、その段階までに30億円と見込んでいるが、その中で工事についても、一定のものを見込んで積み上げてはいる。ただ、今回、連節バスを借りてきて、走行実験をした中では、そう大きな改造は必要ないと確認している。一番大きな改修だと、先ほどの【資料3】の水道遊園前の交差点について、交差点のすみ切りについては用地を取得して拡張するが、それでも、何千万円もかかるような大きな事業費にはなっていないと考えている。
- ・外国製の車両のメンテナンスやアフターサービス体制について、いろいろな

ご意見をいただいた。今回、連節バス導入の事業者を募集するにあたって、その部分についても、きちんとアフターサービス体制が確保できること、要は何かあったときに、そこまで長い期間かからずに確実に部品等の調達ができるということを条件に業者を募集している。逆にいうと、そういった業者でなければ選べないということであり、ほかの都市で走っている連節バスも、そういう体制ができているわけだが、我々としてもそういった形でとらえていきたい。

- ・それから、小型バスの運行も組み合わせてやっていったらどうかということだが、小型バスというのは大変細いところに入っていくことができ、効果があるが、実際の運行コストでは、大型とそれほど変わらないと聞いている。小型バスを入れることについては、新潟交通といろいろ調整しながら、さらに利便性を増していくことが必要になってくるかと思うが、効率的に運行していくことを考え、大型バスも含めて、組み合わせて運行していきたいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・新潟市と新潟交通がどういう関係かということが分からないので、いろいろな質問をさせてもらおう。小型のバスを運行するにあたって、市が主体になれば、そこで雇用状態がよくなる。そういったものまで新潟交通に任せて、雇用が増えるとは決して思えない。ある程度、新潟交通と一線を引いて、新潟交通にはもうかるところだけどんどんバスを出していただきたい。それ以外は、新潟市で運営するというくらいの意気込みがなければ、新潟交通のサービスなどとても信用できない。大体、今も停留所のすぐ前に赤信号がある。バスに乗ろうとして走ってくる人がいるのに、信号が赤にもかかわらずスタートしてしまうじゃないか。そういう細かいところまで配慮できないような会社と、なぜ結ばなければいけないのか。私は、市と新潟交通の関係が全然分からないので、その辺をまず正していただきたい。
- ・それから、なぜ新潟交通の肩を持って発言されるのか。新潟交通は一企業で、利益追求型は当たり前である。利益も出ないところになぜバスを走らせるのか。それを市がカバーするのは当たり前じゃないかというような意見を持っている。
- ・もう一つ、これから車よりも自転車が増えるというようなことが言われている。自転車専用レーンを作ったり、消したり、いろいろな形で市も大変だと思うが、BRTを走らせるよりも、新潟駅から青山まで道路を1車線減らして自転車レーンを作ったらどうか。こちらのほうがもっと古町の活性化になるし、集客力も出てくるかと思う。

★発言者3（女性）

- ・新潟交通に話したいのだが、新潟島管内での回送バスの多さというのは異常である。私の友達は、3分の1は走っていると言っているが、私は、固く見ても4分の1は走っていると思う。女池愛宕線を3年半利用したが、そのときにはっきり分かった。それから、東中通から鍛冶小路までの往復も、全部回送バスである。あれだけバスが多いと大変。それから、広小路で入船町線

のバスを待っていたわずかな間に、向こう側もこちら側も回送バスが何台も通る。そして、見ていたら東中通はあまり通らないのである。

- ・女池線だが、女池方面へ行くときは東堀通6番町から乗れるのだが、帰りはどうして東中通を通るのか。附船町線も、駅からは西堀通4番町で下りるが、下（しも）のほうからくると東堀を通り、八千代橋を渡る。なぜ往復の路線が違うのだろうか。帰りのことを考えると乗れない。
- ・市外の人が言っていたが、特に県外の人から、新潟は不親切だという声を非常に多く聞く。なぜかと聞いたら、交通がめちゃくちゃだと。バス路線は、何行きに乗っていいのか分からない。バス停に立っても、どこをどう通っていくのか全然分からない。料金が安い、それから各施設に行くバスが、どれに乗ればいいのか分からないし、第一、近くまで行かない。観光バスに乗ったが、美術館の前に止まらない。少し手前で止まる。降りた人がみんなきょろきょろしていた。時刻表をもらってきても、このバスはどこをどう通っていくのか印刷がない。空欄でも、裏にでもいいから、通過する停留所の名前を挙げていただきたい。
- ・どの路線も、日中は、なるべく低床バスを多くしてほしい。そして、私の友達が実際に見たそうだが、バスに乗るときに、ドアが開いたらもう一段、下からステップが出てきたそうだ。今、送迎バスは当たり前である。それと同じことが、なぜできないのか。そして、日中はなるべく、3段も上がるようなステップのバスは通さないようにしてほしい。昼間は大体年寄りが多いから。そして、ステップが高すぎて、バスに乗りたくても乗れない。私も利用したが、両手でつかまって「よっこらしょっ」と声を出さなければ上れない。降りるときには、後ろ向きになって降りていく人がいる。なるべくなら、低床バスを多くしてほしい。それでも、なかなか乗れないという人が多い。私も今、86歳だが、80代の人には、割合に元気だから、その人たちが乗るだけでも大変違うと思う。3年半、毎日女池線を利用して、これだけははっきりと分かった。

●新潟交通株式会社

- ・ご指摘いただいた点については、ほぼ事実であるかと思う。なぜ、そのようなことになったのかということの説明させていただきたい。

★発言者3（女性）

- ・終点が市の中央部に集中している。そういったことも関係あるのではないかと思う。

●新潟交通株式会社

- ・ご指摘のとおり、かつての新潟交通の路線というのは、昭和40年代から路線網を引いていく中で、古町十字路というものが中心にあった。ところが、古町の榎谷小路にすべての路線バスを止めることができないことにより、東堀や新津屋小路、または西堀にバスを止めると。当時、西堀上でも、NEXT21の横から東新潟の方面へ行く路線があったり、今の山下家具があるあたりからもバスが出ていたりして、古町に着いて、次の始発場所にすぐ始発地に着けるように回送路を古町内に設けていたということが、回送バスが多いという理由である。

- ・もう一点は、弊社の入船営業所というものが、新潟の下（しも）町にあるが、運転手を法律上、休ませる義務があるので、そこで休ませるために回送で戻しているところがある。今回の路線再編では、そのような無駄な回送と言われているところは、お客様を乗せて走るように変更していきたいと考えているので、その点はご了承いただきたい。
- ・女池線については、東堀通をスタートして、帰りは東中通を通る。こちらの路線は、かつて東堀通、西堀通が一方通行だったことによるもので、弊社としても、同じ道を両方向走るということが当然ながら大原則だと思っている。ただ、一方通行等でままならなかった。そして、一方通行が解除になったものの、すでに昭和 40 年代から走っている中で、お客様に混乱を与えないように、今まであまり変更して来なかったということは事実である。実際に、今、女池線についても、何点かご要望はいただいているが、「両方向で東堀通または西堀通を走っていただきたい。」「両方向、東中通を走っていただきたい。」という声はある。正直、皆様の声をすべてかなえることというのは、なかなか難しいが、できるだけ皆様の声を聞いて、路線再編をしていきたいと考えている。附船町線に関しても、今ほど申し上げたとおりである。
- ・新潟交通は、昭和 40 年代にかなりの路線を持っていた。今では、本数は減っているが、その路線数の多さによる複雑さというものが残っている。新潟駅から出発して古町へ行くときに、現行もいろいろな系統のバスが走っている。いろいろな方向幕が出て、新潟駅から古町へ行くのにも、方向幕をぱっと見ただけでは、どれが古町に行くのか分からないということになっている。今回、BRTを含めた新バスシステムの計画の中では、できるだけ行き先の方向幕の集約をかけ、いわゆる系統の集約をしていくという狙いが一つある。例えば、BRTの区間を走るバスに関しては、直行便を除くすべての便が青山行という行き先になる。今そこに走っている寺尾線、大堀線、8号線、味方線、流通センター線である。それぞれの路線の中に、またいろいろな行き先があり、3個ずつくらい行き先があり、15個くらいの行き先の方向幕を青山一つにまとめることができたというのは、ある意味、分かりやすくなるのではないかと考えている。
- ・観光循環バスや路線のダイヤ表における路線図がついていないという点について、ご指摘の点は社に持ち帰り、分かりやすい路線図、そして時刻表を作成していきたいと考えている。
- ・低床バスについては、ご指摘のとおり、すべてのバスが低床バスであればよいかと思う。弊社では、今、所有しているバスの約 66%がノンステップバスなどのいわゆる低床バスというものである。全国平均は 55%程度なので、弊社はどちらかというとな全国的にも低床バスを持っている率は高い部類の会社である。ただ、100%にはまだ3割ほど必要になるので、その辺は、バスの車両更新時にあわせて、今後ノンステップバスという低床バスを導入していき、皆様に提供していきたいと考えているので、ご理解いただきたい。

★発言者3（女性）

- ・低床バスも歩道のところへちゃんと着けてくれば、すぐ乗れる年寄りが大分いる。ところが、歩道から離れると、若い人はひよっと乗るが、年寄りは

一旦下へ下りてから乗らなければならない。そうすると低床バスには乗れない。そういう人がけっこういる。そして、行きはそれに乗っていても、帰りはちゃんと歩道のところで止めてくれないと降りられないという人がけっこう何人もいる。

★発言者4（男性）

- ・初めてこういう会に出た。まだ、低床バス、BRTのバスに乗ったことがないが、なぜこんなに急ぐのか。12月になると議会で決めてしまう。先ほど除雪のことが出たが、除雪を考えると、道路の端のほうへ積んでいくという考えだが、白山地域はそういったことをしないで、どんどんトラックが来て、みんな上に積んでどこかへ運ぶのだろう。下（しも）は狭いが、西堀は広い。その辺、どうなっているのだろうか。冬場の走行をやっていないのに、試行錯誤で考えてやられたらどうだろうか。
- ・それと青信号でこの議論が出てきて、今、ちょうど赤、オレンジ、中止信号が出たわけだ。これは果たして後で走るかどうかとなると、この辺が考えどころである。突っ走ってやるのか。将来のために使うのかもしれないが、果たしてこの事業がうまくいくのか。ましてやBRTが走ることによって、新潟交通がどんどん不便になってくる。言っても新潟島はほとんど老人だけが乗る。郊外でも年寄りが乗る。新潟交通のほうでノウハウを使って、余力のバスを運営できるのだろうか。そういったことが気になったので、先の短い人間はそういった恩恵を受けられないかもしれないが、将来を考えれば、このほうが確かにいいかもしれないが、新潟市はもう少し、今、黄色信号だと思っていいのではないかと。突っ走ってしまわないで、もう一回、ここで考えて、何年かかってもいいか分からないが、2巡目の説明会で870人の方が参加されたとおっしゃっていたが、それでも結論は出なかった。今日、おいでになった方も、皆さん、賛成か反対か分からないが、私からすれば、血税なのでもう少し考えて欲しい。新潟市が将来、その費用で発展するかどうか、それはまだ分からない。では、だれが責任を持つか。そういったことを老婆心ながら聞いた。

★発言者5（男性）

- ・新潟交通にお尋ねする。先ほど、路線図などで、バスの利用者が減っているという意見が出ている。過去、どこからどういう線がどのように走っているかということは、皆さんに周知されたのだろうか。今までどういうことをやられたか、少しお聞かせ願えるか。例えば、ものを作っていれば、買ってもらうために何をしなければならないのかということが基本である。新潟交通の場合は、乗っていただくと収益が上がる。では、乗っていただくために、今までこの辺はどういったことをしたのかお聞かせいただきたい。これから乗ってもらうために、どうしようと思っているのか。BRTの路線以外の路線に乗ってもらうためには、新潟交通としてどういったことを考えているのか。具体的にお答えいただけないか。

★発言者2（男性）

- ・先ほどの新潟交通の回答だと、BRTがどうなるから、今後、こういうことをするというような回答だったと思う。今の質問と同じように、BRTが導入されなくても、今、できるものがある。その辺を先取りというような形で、市民に与えたらどうだろうか。そういったことも含めて、今の質問に答えていただけないか。

●新潟交通株式会社

- ・弊社としては、昭和初期から時刻表、昭和40年代、50年代は1冊の本のような時刻表、そして路線図というものを作っている時代もあった。時代の流れとともに、そういうものよりは、紙1枚のものを折り込んで鞆やお財布の中に入れられるようなタイプに変遷してきて、そして今の時代になるとホームページといったパソコンや携帯電話などの媒体を使った情報を発信してきている。また最近、私どもがご好評をいただいているもので時刻表に関して申し上げますと、今まで、時刻表というのは、何個かの始発の停留所、途中の停留所、そして終点の停留所があって、途中すべての停留所に関する時刻表は作成していなかった。各停留所では発表しているのだが、お客様が手持ちで持つものにはなかったが、今は、ホームページを通してだが出している。
- ・ほかにホームページ上では、バス停の位置を地図上に示したり、目的地の到着時刻から逆算して出発時刻が調べられたりする情報も提供している。ただ、実際に皆様の中で、パソコン等の媒体は使わないということになると、弊社でさらに課題として検討していきたい。また、運行に関しては、今まで、各停留所の時刻というものが、運転士のほうでしっかり把握できない部分もあったが、昨年度より専用の機器を用意して、すべての停留所の時刻や今運行が何分遅れているのかということが、分かるようになっている。運転士は、それにあわせて運行する。当然、時間が早い場合は、停留所で停車させていただく。今後についても、定時性という部分は、弊社の中で重要なポイントとなると考えているので、今後さらに精度を高めてお客様がバスを待つ時間を極力少なくしていきたいと考えている。
- ・また、バスの車内には、全車両が新潟交通所有の車両に限るが、こちらにはドライブレコーダーという機器がついている。これは、バスの車内、またはバスの車外で起こっていることを、運転座席も含めてだが、すべて分かるようになっている。

★発言者5（男性）

- ・そういう視点ではない。あなたが今話しているのは、新潟交通の勝手である。我々が知りたいのは、私が乗るバスが、今、どの辺に来ているのかである。
- ・バスを乗る方はどういう方だろうか。交通弱者と言われるような方だろう。その方が、今、あなたの言う最先端のことを調べられるのか。私が言いたいのは、あなたたちが、そういう人たちの目線に立っていないということをお願いするのである。だから、乗れないのではないか。ここをあなたたちが、本当に考えていないということだ。そういう人に、新潟市が運行を任せること自体おかしいし、今度、それを走らせることによって、ほかの路線の人たちが、本当に乗り換えをしてもらわなければだめなのだろう。では、その人たちが本当に乗りやすいようにするには、どうすればいいのか。今、あなたた

ちの発想であれば、乗る人はいなくなるのではないか。そこが分かっていない。バスの利用がこれだけ落ち込んでいる。乗らない。マイカー依存だ。ただ、確かにマイカーの問題もある。でも、すべてマイカーで用が足りるわけがない。バスに乗らなければならない。その人たちに対して、あなたたちは、このようにすればこう行けるということをやっていない。だから、批判ばかりである。

- ・実は、昨日もある会合に行ってきた。そこで、広島大学の教授を辞められた方が、集まった人たちに何をやってたかといったら、反対の署名活動をやっているのである。私は、その方に「あなたはBRTに乗られたか。」と聞いた。そうしたら、「乗っていない。」と。周りに反対があまりにも多いからやっているというのである。ということは、あなたたちがそうやって市民のための公共交通という意識で今までやってこなかったから、そうになっている。あなたたちが、今までの認識を反省していると言うのであればいいが、今、こうしているというのは、若い人のレベルの話をしていて、交通弱者である年寄りの話を何もしていない。

#### ●新潟交通株式会社

- ・弊社としては、これだけは皆様にお伝えしたいが、すぐやれるものに関しては当然ながらすぐやっていく。加えて今回の新バスシステムの路線再編を機に、さらに利便性が向上するようにしていきたい。過去を反省し、進んでいきたいと考えているので、その点だけご理解いただきたいと思う。まだ交通弱者の方に対してサービスが弱い部分もある。そういうところをさらに改善していくということが、私どもの使命だとも思っているので、ご指摘の点についても、真摯に受け止めて、対応してまいりたいと思うので、ご理解いただきたいと思う。
- ・なお、交通弱者の方が、できるだけバスをドア・ツー・ドアで使えるようにということで、今回の路線再編においては、古町、上町、下町地区においては、バス停の間隔が現行300メートルから500メートル離れているものを、150メートルくらいの間隔を目安に再配置していきたいとも考えている。例えば、東堀通四番町のバス停から東堀通一番町のバス停の間に1本バス停が追加になるなど、そういうところを少しずつ改善していきたいと思っているので、ご理解いただきたいと思う。

#### ★発言者6（男性）

- ・今、皆さんから話があった高齢者のこと。私も高齢者だが、今まで乗っていた方が、今度、乗り換えになると、乗った後にどこへ行ったらいいか分からなくなる。そういう場合、車掌を乗せて、みんなにこうだと何か月間か説明して、乗っている方に、まずどうやったらいいかということを見せてから切り替えるのはどうか。市報に載せたといっても見ない。新聞に載せたといっても見ない。現実に乗っている方に、丁寧に、「こうだから、今度はこのように乗っていただきたい。ここで降りたら、こういうバスに乗るのだ。」と。ひとりひとり丁寧にやってあげれば、その方がまたお客さんになる。ところが、今度はバスに乗ったら、市役所で降ろされ、どこへ行けばいいのだというこ

とになる。そうしたら、バスなどこわくて乗れなくなる。逆にバスを利用する方がどんどん減って、BRTどころではなくなるのではないか。今、皆さんが言った不親切だということは、乗っているお客さんに親切にすることが、まず今からのスタートではないだろうか。それから始まると思うので、ひとつご検討いただきたいと思う。

※ 説明会で出していた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

- ・市役所と新潟交通はBRT導入をしようとする事がみえみえの説明としか思えない。
- ・担当者は原稿を読むだけであって、説明会に出席した人達に理解してもらおうと云う気持ちが全く無い。したがって、必要性が何回説明をうけても理解出来ない。担当課長としては、自分達の考えをあくまで押し通すと云う態度である。例えば、116号線を利用しない事になった説明がとうとう無かった。これを利用するデメリットがある説明があってしかるべきである。

#### ○その他

- ・合理性に乏しく、全体でマイナス面の顕著なこの事業を許容するのは、住民自治の危機ではなろうか。税金の無駄遣いとしか思われない。
- ・BRTの必要性、目下のところ感じられない。もっと手直して渋滞を解消する方法はあると考えられる。もっといろいろな方策、例えば専用レーンを設置など、早急に検討すべきである。相手目線に徹する事。

以上