

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 秋葉区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月31日 午後7時から午後8時45分
場 所	新津地区市民会館 第一会議室
説明者	新潟市副市長、技監、都市政策部長、新交通推進課、都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	20名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて（新潟市説明）</p> <p>(2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 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"> ・新潟駅から青山まで BRT を導入することのだが、乗り換え地点に集めると、なぜ BRT が必要となるのか。連節バスでなくても、既存バスでかなり大きいものもある。 ・朝の利用者を 800 人捌くことに BRT が必要と言っていた。新潟日報にも様々な人が投稿しているが、朝バスに乗れなかったから、BRT を早く導入して欲しいというような意見は見たことがない。この話は全くの机上の空論。これから人口が増える訳ではなく、むしろ減少していく時代。交通需要も減少してくる。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連節バスが必要な理由としては、1つはピーク時の需要に対応することと、2つ目は連節バス導入により生じる既存バスの余力を郊外に回し、郊外の充実を図ることができる。さらに、路線の再編を行う中で、古町のような分かりにくいバス停を集約するなどし、分かりやすくしていく。特に新潟駅を起点とする都心軸は、来訪者が多く利用するところであり、その部分に分かりやすいシステムを導入していきたいと考えている。 <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・答えになっていない。これまでにピーク時への対応を望む新潟日報への投稿などない。 ・中央で走っているバスを郊外に持っていき、走らせると言っているが、これも机上の空論。郊外に余ったバスをまわして乗る人がいるのか。新潟交通は民間企業。採算が取れなければ、新潟市におんぶに抱っこというのは見え見え。税金の無駄遣い。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高い部分でも公共交通空白域になっているところもある。長大路線を網目路線に変えることで、こうした公共交通空白地域へ新規路線を導入するなどし、バスの需要を高め、マイカー依存からの脱却を図るという提案を新潟交通からいただいた。市としても、過度なマイカー依存から公共交通 	

利用に転換してもらうため、導入を推進していきたい。

★発言者2（男性）

- ・秋葉区で運行している新潟交通観光のバスは、ほとんどが京ヶ瀬営業所から入ってきているが、このバスは時刻表を見ないとバス時間が分からない。85歳になり、免許証を返納したので、今は専らバスに頼っている。バス時刻も一定の間隔の時刻設定ならば覚えやすく、乗りやすいが、今はバスの時刻表設定がいい加減に感じる。以前、庄内交通に乗った際、廃止となった路線がたくさんあり、その経路も廻るために、バス料金がすごく高くなっていた。また、山形交通を利用した際、県庁に行こうと思ったのだが、朝・昼ごろ・夕方しかバスがなかった。これに比べると、新潟交通、新潟交通観光の取り組みははるかに良いのだが、さらにダイヤ設定をより良いものにしてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・なるべく多くの方に利用していただくためには、時刻も大切。ダイヤを分かりやすくすることで、今バスを利用していない方々にも利用してもらえらるきっかけとなる可能性もある。貴重なご意見として参考にさせていただきたい。

★発言者3（男性）

- ・岐阜、町田、中国広州の導入事例の説明があったが、BRT 導入によって、運行が改善され、利便性が向上し、住民の賛同もあった例なのか。これら都市では懸念されるデメリットはなかったのか。あったとすればどうやって改善されたのか、具体的な話を聞きたい。今後いずれは、車を手離し、公共交通を利用することになると思うので、その時には利用しやすい環境が整ってほしい。
- ・また、どんなに運行を改善しても運転士の接客が大事。普段は車を利用しており、めったにバスには乗らないのだが、コンサートがあった時、バス利用で目的地に手頃な料金で快適に着いた。しかし、コンサート終了後にバスはなく、公共施設なのに帰りのバスがないことの案内もなかった。コンサートに来た人たちは、タクシーを使うか、家族に迎えに来てもらっていた。バスで行けるなら、帰りもバスに乗れるものと思うもの。新潟市の中心部の公共施設での大きなイベントだったのに、施設からの説明もなく、バス停に案内もなかった。バスを探して市役所付近まで行ってバスに乗ったが、普段バスに乗りなれていなかったため整理券を取り忘れていたら、精算時に郊外料金の表示となってしまい、「バスに乗るなら勉強してもらわないと」などと運転士から不快な対応を受けた。あまりに不快だったため新潟交通へメールしたが、お詫びの返信メールを受けただけ。該当の運転士からの謝罪もなかったほか、新潟交通からは、「該当する運転士はいない」旨の報告まで受けた。その後、国体等もあったが、利用しやすいバスに改善された様子もない。同じような事例をネットなどで目にし、新潟交通の謝罪を見たことがない。このような態度を取られてしまうと、バスに乗りたくなくなってしまう。一人の運転士の態度でも全体に関わってくる。ぜひ改善していただき、苦情にはきちんと向き合ってほしい。

○新潟市

- ・岐阜では、連節バスの導入で利用者数が上向いた。地方都市の事例については、他の説明会でも紹介してほしいとの要望を受けているので、次回以降、整理して紹介させていただきたい。

●新潟交通株式会社

- ・これまでは、一度車両に乗ってしまうとなかなか乗客の様子等が運転士から見えない状況であったが、現在はバス車両にドライブレコーダー、オートガイドシステム、デジタルタコグラフなどを搭載し、車内の状況を音声や映像で確認できる環境を整えている。苦情対応ではなく、乗務員の接客の質の向上など運行対応改善にも活用していきたい。

★発言者4（男性）

- ・日報の記事を読んで、自分と同じ事を考えている人がいることを知った。【新聞投稿記事等を配布、読み上げた上で】これらの意見を如何に考えているのか。
- ・BRTの導入に反対であり、時期尚早。新潟交通を助けるために税金を投入する企業救済システム。この説明会前に担当者に聞いたところ、新潟交通は、208億円の資産のうち純利益は1億9,000万円で、毎年売り上げも減っている。従業員数は800人（グループで1,500人）で株価は5月31日で190円の大変厳しい会社である。市が肩入れすると、最終的にその責任を市がとることになる。時代と逆行している。新潟日報でも全て導入反対の意見ばかりで、賛成の記事は載っていない。市が新潟交通のテコ入れをすることは心配。何がBRTなのか。一民間会社のためになぜ肩入れするのか。必ず赤字になる。赤字の時の損失は市が持つことになる。税金が一民間企業の救済に使われる。

○新潟市

- ・バス交通には公共的な側面がある。日本では古くから、交通局を持っている自治体以外は民間事業者が公共的なサービスを担ってきた。かつては、バス事業の運営については、国の認可が必要だったが、11年前からバス事業への新規参入と撤退が容易になり、事業者の都合で路線廃止等が可能となった。こうした背景もあり、路線の減少が続いてきた中で自治体としてそれを止めるすべが無かったのが実態。これまでも様々な取り組みを市と新潟交通で行ってきたが、民間企業のサービスに口を出せるほどの根拠を持っていなかった。毎年便数が約2%ずつ減少し続けており、このままいくと減少を見ているだけで、気が付いたらどうしようもない状況になるのではないかとの危機感を持ってきた。市としては、バスを走らせ、乗り換える環境を整備していく。5年ごとに運行事業協定を結び、その中で、運行の効率化を図るための連節バスの貸与、BRTをどのように運行するか、バス路線再編の段階的な進め方などを盛り込んでいく。税金を投入する初期投資は市だが、5年間は料金収入をもって収支を報告いただき、確認していく。ランニングコストは事業者の提案に基づき、また地域の意見を聞きながら向上を図る。初期投資は市、運行については事業者収入でやっていただくのが、費用対効果が高い

方法だと考えている。

- ・平成 16 年からバス路線はどんどん縮小したが、何とかして欲しいという住民のニーズがあったため、予算付けを行ってきた。平成 16 年は 8,500 万円、今年度は 2 億 8,000 万円となっている。毎年増加している。毎年こうした予算を使っていく事は、純粋にいいとは思っていない。これからは新潟交通とともに抜本的に変え、未来への投資と考えている。

★発言者 4（男性）

- ・新潟交通の利益はいくらだと思っているのか。このままでは潰れてしまう。倒産が目に見えているのに、この事業に 33 億円の投資はドブ川に捨てることと同じ。行政が民間企業を助けると、後々大変なこととなる。新潟交通としては次期の利益はどの程度を見込んでいるのか。BRT は赤字は出ないのか。赤字が出た場合、それは誰が持つのか。

●新潟交通株式会社

- ・確かに経営は厳しい。路線バスでは直近 2 年間赤字となっている。新潟市民の足を担う企業の責務として、新潟市の交通を変えていかなければならないとの想いで、今回提案させていただいた。単独ではできない部分もあるが、市とともに新しい公共交通体系を作っていきたい。

★発言者 5（男性）

- ・今日の説明会は、市民の声を聞いて計画を作り上げる提案なのか。決まったことに対する説明としか聞こえない。上から決めた内容でおかしい。
- ・また、将来マイカーを市内に入れることが禁止となるのかどうか。

○新潟市

- ・今日は全体の考え方について説明させていただいたが、今後どのように再編していくかなどについては、皆様のご意見を踏まえ、拾い上げながら進めていきたいと考えている。
- ・頻繁にバスを走らせる路線については専用レーンを設置し、早く確実に走行できることが望ましい姿。段階的に見極め、道路管理者、警察などと協議しながら、マイカーの乗り入れについて検討していく。いきなりマイカー乗り入れの禁止はないが、都心軸ではなく、例えば柳都大橋への迂回を推進するなど、徐々に道路の使い方や役割分担を周知し、バスが流動するように検討していきたい。

★発言者 6（男性）

- ・当初連節バスを 4 台導入するとのことだが、この 4 台はどのように運用するのか。富山では 22 台の車両を確保しているため、利用しやすい。車両基地にも最低 2 台は待機している。4 台で何ができるのか。何分間隔で運行し、8 台の場合の運用区域はどう変わっていくのか。別の路線にも広げるということであれば、8 台では足りないのではないのか。最低 2 台は待機車両も必要なので。具体性を考えると、8 台揃ってからの方が良いのではないのか。
- ・新潟トランスなどの国内生産まで待てないのか。佐渡の外国製の飛行機は部

品が手に入らず運行停止などの例もある。市民に意見を聞いて、後は実施するだけでは不安である。

○新潟市

- ・連節と一般バスを組み合わせることを考えている。当初は4台だが、できるだけ早くサービスレベルを上げるため、早急に8台導入していきたい。ピーク時で3～5分間隔で運行していきたい。
- ・車両は最初の段階で国産連節バスの可能性を調べたが、現在製造しているところも、製造予定があるところもなかった。現在 BRT を運行している6都市も海外の車両。もちろん、外国産車両であっても部品やメンテナンスはしっかり行っていく。現在、国内でも連節バス導入の動きが多くあり、今後需要が高まれば国産車両の可能性も出てくるため、今後連節バスを増やしていく段階においては大きな可能性があるものと考えている。

※ 説明会で出していた意見の他、説明会終了後に提出していただきましたアンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・システムの詳細を説明し、それによって市民が可否を判断すべき。結論ありきの説明会では承服出来ない。
- ・新潟交通バスの運用には、まだ改善の余地あり。
- ・利用者の減には、周辺の商業地域の発展で新潟市中心部に行かなくともよいからという理由が大きいはず。
- ・説明会自体がセレモニ－的側面と行政側のアリバイ的要素があり、結論ありきの説明であり、おもしろくない。
- ・BRT 導入で収益 UP になるのか。
- ・秋葉区内の具体的路線案が提示されないと意見も言えない。
- ・区内のバスは利用者少ない。BRT でバス余っても赤字路線では廃止になるのではないか。
- ・BRT（連節バス）で走る区間はよいが、連節バスと秋葉区内のバスは関係ない。路線再編に住民意見はどこまで受け入れてもらえるのか。新潟交通と市の一方的提案路線を受け入れるしかない進め方と思う。（あと数回の説明しか行わないとは、そうとしか思えない。）
- ・区内のバスや区バスで廃止になるバスはあるのか。
- ・車両の数や専用レーンなしでスタートすることで、せっかくの BRT 計画が本来持つ機能を十分に発揮する事ができず、そのために市民からの評価が低くなってしまふ事が懸念される。市民合意も含め、実証実験など事前準備をしっかりとってから、事業をスタートさせるべき。事業そのものには賛成。
- ・新バスシステム自体はもちろん、このような説明会の情報が少ない。まずは説明ありき。曜日や時間を考慮し、バスを利用するであろう全ての人が情報を知るようにしてもらいたい。今回の説明会、区役所たよりになかった。ホームページだけでは分からない人はたくさんいる。一部の人だけで「はい、説明しました」はひどい。区役所たよりはもちろん、報道を利用した情報の拡大が必要。新潟市、新潟交通共に努力が足りない。あくまでも利用者である全ての市

民（特に障がい者や高齢者、乳幼児）がどうするのか考えてもらいたい。バスしか乗れない人もいる。皆がバスで良かったと思える方法をまだまだ考えられるはず。簡単に物事を決めるには早すぎる！！

- ・感情的な反対論ばかりで、BRT 計画自体への議論が深まらないのは残念。くり返しやっていくほかはない。政令市としては一刻も早く導入して欲しい。
- ・具体性が説明されていないので、どう効果があるか理解できない。当区で利用するメリットもまだ理解できないが、まだまだ説明会は開催していただき、理解を高めさせていただきたい。
- ・（デマンド交通だが）新津の市民病院への患者から、「JR 亀田駅から市民病院へのバスを、または、もっと本数を増やしてほしい」との強い要望あり。（新津駅で JR にのり、亀田駅で JR を降り、そこから市民病院へバスを使う。）