

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 東区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年6月4日 午後7時から午後8時50分
場 所	東区プラザ（東区役所庁舎2階） ホール
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	69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">・資料 2-2 でゾーンバスシステムと説明があったが、流作場まで5台バスが来ていて、そこで乗り換えをすれば3台バスが浮くとあった。余ったバスと運転手は、例では新潟空港から木戸病院へまわすと話があったが、そこへ行くまでに時間がかかるのではないか。・24分、浮いた分がそっくり木戸病院へ行けるバスに充てることはできるのか。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none">・今回、バス路線再編の仕組みを理解していただくための例えとして説明した。ご指摘の通り、そこで運行を止めたバスと運転手がそのまま、先程の例では空港へ向かうということではない。そこで折り返し運転という形でバスを運行する。・今までと同じように古町や市役所へ行くのと比べると、車と運転手の余力が生まれる。その余力が直接木戸病院へ充てられるのではなく、余力をいろいろなところで回すことにより、生まれる時間がどれくらいかの例えとして、空港から木戸病院とした。その分が直接、木戸病院へ充てられるというわけではない。 <p>★発言者2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・トランスロール、IMTS というものをご存じの方はいるか。そういった交通システムは考えなかったか。BRT ありきの話で、30億の予算ならそれしかないのもわかるが、トヨタのIMTSなら、乗り換えなしでBRTの効果がほとんど得られるのでは。というのも、幹線部分は専用走行路を作るのなら、もう2、3年もすれば無人運転ができるはず。それを今、沖縄は検討しているはず。交通システムをバッテリー駆動にすることで、静かになり、幹線部分は無人で24時間運転ができるのでは。・BRTはバスで考えているか、鉄道で考えているか。日本の法律が難しいが、もし専用路線を作るのなら、BRTは鉄道になる。名古屋のガイドウェイバスは鉄道で運行している。	

- ・もっと夢のあるシステム、世界初のシステムを新潟でやってほしい。

○新潟市

- ・トランスロールや IMTS、ガイドウェイバスも最初の段階で参考にしてきた。トランスロールはタイヤで走るが、真ん中にガイドが入っており、取り扱い上は LRT に近いと考えている。名古屋のガイドウェイバスもそういう意味で軌道と整理されていると思う。トランスロールや IMTS についても、技術的に検討が進められていることは理解しているが、日本での導入はいろいろな課題があり、実験線もつくられてはいるが、まだまちなかへ入れることは厳しい状況。ただ、輸送力が大きいシステムなので、将来的には、利用者が増えていけば、可能性はあると思う。当面は、利用者が減っている中で、それを早急に改善し、併せて将来につながる交通という形で取り組むということで、まずは早期に BRT を導入したい。そして LRT への移行可能性を判断したい、というのが平成 22 年度の検討委員会の提言内容。市としても、まずは BRT を導入し、将来的な利用者増につなげるなかで、次のステップの可能性を捉えていきたい。その際には技術革新も進んでいると思うので、その中で確認をしていきたい。

★発言者3（女性）

- ・絶対反対という方もいるし、反対という方も多くいる。新潟市も新潟交通も通すという前提で説明会をやっているが、通っても乗らない、という方がほとんど。
- ・新潟市と新潟交通に、バスに乗るかと聞いたとき、乗るといったのは二人だった。であれば、BRT を計画する前から、マイカーは排気ガスが多いと言うなら、市も、新潟交通も、マイカーではなくバスを使って出勤するなり、買い物に行くなりすればいい。バスを利用して、状況をよく見てほしい。
- ・今、万代は車でいっぱい。それは魅力があるから。
- ・車でいっぱい買いものをして、駐車場に行って車に荷物を入れることができる、そういったまちづくりが何もされていない。市長はいつも税金の無駄遣いをずっとしてきた。

○新潟市

- ・市の説明で、最初に新潟市の交通の実態という資料があった。69.3%の方が普段移動するときに車を使っている。公共交通は、JR とバスを入れて 5.4%という数字で、大体の地方都市はそのような数字となっている。どうしても、仕事等があり、日常の中でまったくバスに乗らない、という方もいる。
- ・ただ、現時点では使わないかもしれないが、公共交通が良くなれば、年に数回、もしくは、通勤にバスを使ってもいいと思える方が数%でも増えれば、右肩下がりで減便し、それに伴ってバスに乗らなくなって、また減便するという、負の連鎖を断ち切るのではないかと、それを目指して新潟市は取り組みを進めている。
- ・公共交通に軸を移したまちづくりにしていこうというのは、日本だけでなく世界的な流れだが、どのヨーロッパの都市でも取り組みには賛否両論の状況。
- ・説明会を各地でやる中で、厳しいご意見を頂くことも多いが、何も手を打たな

い現状維持では、公共交通は右肩下がりで、今乗っている方はますます不便になり、これからバスに乗ろうと思う方も乗れなくなってしまう。そういう状況は避けなければいけない。

- ・そこで、新潟市は新潟交通と一緒に、まちづくりと交通に取り組んでいきたいということで、昨年度まで取り組みを進め、今般、説明会をさせていただいている。
- ・厳しいご意見もあるが、今後、具体的な話を進めていく中では、「こういうことならよりよいのでは」といった建設的なご意見をいただき、良い方向にバスの再編につなげたい。

★発言者4（女性）

- ・一年前から、バスを利用するようになった。一年前と今と比べると、運転手のマナーが変わってきた。
- ・バスには、ノンステップバスとか、車いすで乗れるとかあるが、その都度予約をしないと乗れない。運転手によっては、バスが傾くタイプの車があるようだが、そのやり方がわからない、スロープの出し方もわからない、ベルトのかけ方もわからない、という運転手がいる。
- ・臨港病院に行ったときに、夜にバスに乗ろうとしたが、予約をしていたにもかかわらず、運転手は気付かずに通り過ぎて、乗れなかったこともあった。

●新潟交通株式会社

- ・現時点でバスに乗っていない方も含めて、利用しやすいバスにすることが、今回のバス路線再編のカギと考えている。
- ・今までのバス事業は、バスが車庫から出てしまうと、その中の状態が確認できないという経緯があった。そこで、ハード面の設備投資として、ドライブレコーダーとか、オートガイドシステム、デジタルタコグラフといった設備投資を行っており、車内でどういう状況で、どれくらいのお客様が乗車しているか、確認できる状態となった。
- ・こうした IT 系の設備を活用し、運転手全体のサービスを向上し、バスを利用していただく環境づくりに努めていきたい。

★発言者5（男性）

- ・BRT はバス高速輸送システムとあるが、具体的に調べると、バス専用走行路を設けて、一般の道路を走る通常のバスよりも、高速に運行して定時性を確保すること、とある。連節バスが条件ではなくて、もっとも重要なのは専用走行路と考えている。
- ・新潟市の以前の資料では、専用走行路を都市施設と位置付けて、24 年度に都市計画決定をして、それを基に整備をして、26 年度から連節バスを運行すると文書が出ている。今日の説明で、都市計画決定の話が一つもなかったが、これは行っているのか。いないなら、なぜ行っていないのか、その原因を教えてください。
- ・26 年度から暫定的に BRT を開業するということだが、専用走行路がないのに、なぜ急いでやる必要があるのか。

- ・26年度から一般道路に連節バスを走らせるという説明だが、連節バスは大きくて小回りのきかないバスと思う。スライドではすいすい走っていたが、新潟市の場合は、マイカー規制をしない限りスムーズな運行は無理なのでは。
- ・連節バスは、輸送量が通常のバス2台分だから有効だと説明があった。量の問題であれば、2台ないしは3台連続してバスを走らせれば済むのでは。それでは団子運転になりうまくないという説明があったが、連節バスそのものが団子。通常のバスでいいのでは。

○新潟市

- ・専用走行路について、導入計画で示しているが、将来的な方向として、今までの基本方針で語ってきた、専用走行路を新潟駅から柁谷小路への導入を目指す方向は変わっていない。
- ・ただ、関係機関と調整してきた中で、導入に向けては現地で実験や検証をしながらでないと、想定外の事態が生じるということがあり、段階的に色んな検証をしながら進めていくということで、このたびの導入計画を示した。その段階で、専用走行路ができそうになれば、都市計画決定をするかどうかはあるが、走行路の整備を進めたい。
- ・なお、現在、都市計画決定は行っていない。
- ・BRTは、主に専用走行路を走るとあるが、岐阜などのように、バス専用レーンや優先レーンを加えながら、BRTという形で運行している都市も多くある。先程の中国の事例のようなものもあれば、段階的に進めながら、既存の交通環境を活用する事例もある。新潟市は、目指す方向は同じだが、それを段階的に、既存の交通環境を活用して進めたい。
- ・車両の小回りがきかないとあるが、現在、新潟市内では大型の観光バスが走っているが、それよりも連節バスの回転半径は小さい。連節部分があるから回転半径が小さくなっているが、導入する車両によってもスペックが変わってくるので、実際入れることになる車両を基に、様々な検証をしながら、導入していきたい。
- ・団子運転についてだが、一般バスを団子で運転すると、運転手が3人いるし、バスが重なると前のバスが出ないと後ろのバスが出られない。そういう状況が現在まちなかで生じている。それを連節バス1台でシンプルにまとめて、運行を効率化してまちなかの状況をよくするとともに、そこで出た余剰を郊外に充てたいと思い、取り組んでいる。細かい部分の計画は今後、形にして、説明したい。

★発言者6（男性）

- ・誤解を解いておきたい。新潟はマイカー依存と言っているが、実態は、年寄りが買い物に行こうにも、バスではだめだから、必死で車に乗っている。乗りたくて乗っているわけではない。そうしないと買い物にも病院にもいけないし、友達にも会えない。
- ・高齢者にバスで行けといっても、バスでは行けない。買い物をしたら荷物も持てないし、乗り換えも大変だから。好きでマイカーに乗っているわけではないということを、新潟市も新潟交通も認識してほしい。

- ・市の説明は理屈にこじつけが多く、聞くに堪えない。今回の話を聞いて分かったが、どんなにお金がかかってもしょうがないから、バス路線、便数の再編を真剣にやりましょう。
- ・BRT は関係ない。われわれが足をしっかり確保するために頑張ればいい。田舎の方に行けば乗る人が少ないんだから、バスが少なくなってもしょうがない。そこは皆でがまんして、やりあうしかない。
- ・30 億円のうち 15 億、国から補助金が出るというが、新潟市は 15 億円かもしれないが、私たち、市民、県民、国民は 30 億円。30 億円の費用で、本当にいいものなのかどうか、検討してほしい。15 億円で検討したら、詐欺。
- ・政令指定都市として、何か目新しいものをつくりたい、走らせたいということが目的なら、キャラクターバスでいいし、アルビレックス新潟のバスをいっぱい走らせてもいい。
- ・今回の話を聞いて、BRT の必要性は感じなくなった。新潟市とこれまでメールのやり取りなどをしたが、残念ながら新潟市は私からの具体的な質問に対して、真摯な回答は一つもなかった。全て BRT ありきの姿勢で、なぜ必要かをいうだけで、具体的な質問には何一つ答えていない。
- ・これは質問ではなく意見なので、回答は求めない。
- ・皆さんも、これは本当に必要なのか、そうでないのか、一つ一つ考えていかないと。今の国の借金が大変なことになっているのも、この方たちの、こういう発想から全てが発生した。

★発言者7（男性）

- ・説明を聞いたが、ピーク時間を中心にして考えているのではないか。
- ・最終バスが増えるということで、そこも説明してほしい。
- ・新潟県は歩行者数が少ないと言っているが、冬は雪が降り、高齢者は歩けるわけがなく、逆にバスに乗っている。なのに、新潟県は歩行が少ないと言われるのはおかしい。
- ・新潟交通も、JR とバスを連携して効率化を考えるというのは、なぜいまさら言うのか。補助金をもらえるからそんなことを言うのか。
- ・新潟交通に聞きたいが、万代町通りの路線について、市の方は走ると言うが、新潟交通が市長に提案した中では、便数ゼロとのことだった。モーニングライナーは走るが、あとは東港線を重点的に通ると。万代町を走っているバスが東港線を走るというのを、東区の皆さんには説明しているのか。みなさん、変更になって初めて沼垂と万代町の方にバスが来なくて、東港線を走るということを初めて聞く人が多いと思うが、本当に沼垂と万代町は、昼も夜も今まで通り走るのか、これだけ教えてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・沼垂と万代町は、説明をしたとおり、弊社として重要な商圈と位置付けている。
- ・具体的な系統については、今の段階ではお話しできないが、運行はする。
- ・以前提出した提案書からは変更となっている。

★発言者8（男性）

- ・連節バスは、大勢の人が乗る。車内の距離も長い。乗るときは問題ないと思うが、図をみるとドアから全員降りているが、降りるときはどう料金を精算するのか。普通に運転手一人で、何百人もの乗客をチェックしていたら、すごい時間がかかる。
- ・関東の野球場でも、大勢だった場合、一斉にドアを開けて、バスの外に係員がいて、料金精算を行っていたと思う。そんなことをやっていたら、かえって人件費もかかる。
- ・真ん中にホームを置いて、JRと同じように一斉に改札でするならわかるが、バス車内でこれだけの人数を料金精算しようとする、かえって時間がかかってしまう。人数をそれだけ輸送するというのは、うまくいかないのではないかな。

○新潟市

- ・BRT だけじゃなく、LRT、富山でも2両編成の車両で運行するとき、特にピーク時の料金の精算方法は、各社いろんな形で、それぞれのところに合った方法をとっている。車外清算で臨時に改札を設けて対応する事例もあるし、入り口で担当の方が待っていて、ピーク時だけ清算する方法もある。一部では信用乗車といって、特にピーク時は、IC カード利用者の方は、入口も出口も同じにして乗り降りをスムーズにしている事例もある。
- ・新潟はこれからどうするかだが、特に新潟駅は一斉に大量の人が動くので、どう効率的に乗降させるか、様々な事例を参考にして、もっとも良い形を、これから考えていく。

★発言者9（男性）

- ・高齢者になったときにマイカーが運転できなくなり、バスが必要になるという説明があった。確かにそうだが、逆に高齢者になった場合、乗り換えが非常に大変。フィーダー線から乗った場合は、乗り換えが2箇所になる可能性がある。
- ・そうすると、高齢者は朝晩のラッシュに移動することはほぼ考えられないので、日中であれば多少時間がかかっても、乗り換えがない方が高齢者にとって優しい交通になると思う。

●新潟交通株式会社

- ・今回のバス路線再編では、長い路線を短く切ることで、増便や新規路線開設といった、総合的なサービスレベルの向上を目指している。この再編の条件としては、やはり乗り換えて頂くということが発生する。乗り換え施設の環境整備も必要になる。
- ・その中で、高齢者を含めたバリアフリー対応が必要になる。先進的な首都圏の事例を参考にしながら、新潟市と協働で検討したい。また、一部の利用者の多い時間帯について、朝、夕、という形になるかとは思いますが、利用者の多いところは直行便で検討したい。

★発言者10（女性）

- ・今まで新発田方面に行くときは、バスセンターから出ていたが、バスセンターの乗り場が無くなって、バスは駅の方に向かっていくのか。
- ・新発田まで何回も乗り換えるのか。
- ・乗り換える場合、料金は上がらないか。
- ・ますます高齢化する中で、それだけ乗り換えをさせるのは大変だ。

●新潟交通株式会社

- ・始発場所については、具体的には今後になるが、駅からという部分もあるし、バスセンターは経由する部分もある。その意味では、無くなるということではない。
- ・現在の路線で新発田方面までいくということであれば、旧7号線の途中で、乗り換えが発生することになる。乗り換えを前提としたダイヤの構築をする。イメージだが、到着したバスの近くには、乗り換えるバスが待っている状態にして、乗り換えのストレスをできるだけ軽減する工夫を今後検討していく。
- ・運賃については、乗り換えが発生しても、現行のバス運賃を基本とする。ICカードの「りゅーと」を使って、現状よりも高くないように、工夫していく。バス料金については、わかりにくいという指摘が多い中で、バス路線の再編が完了した後は、もっとわかりやすく利用しやすい運賃体系も検討したい。
- ・乗り換えは利用者にとっては負担になるが、それ以外の部分で、バスの便数が増えるとか、今まで直通でなかなか行けなかった、一度まちなかへ入ってまた戻るような形でしか行けなかったところへ、説明にあった縦のラインのような新規路線を拡充することによって、バス交通全体として、利用者の皆様にバスサービスの向上を感じていただけるように、努力していく。

★発言者11（男性）

- ・色々批判の声はあるが、BRTとか軌道系交通はあって当たり前と思っている。新潟より遅く政令指定都市になった静岡、浜松、岡山などは、JR以外の軌道系交通をもっている。
- ・高速性と定時性を確保する専用レーンは絶対必要。専用レーンが遅くなることを危惧しているので、早急に整備を進めてほしい。それまでのつなぎとして、バスに乗ったことがない人は結構いるので、バスがよくなってきたと実感できる施策をBRTと並行して進めて頂きたい。
- ・オムニバスタウン計画では、ICカードの導入、快速バスの拡充、公共交通優先システムが挙げられているが、雨風を凌げる上屋の整備率がやっと7割で、主要バス停でも雨ざらしのところが多く、早急に直していただきたい。
- ・オムニバスタウン計画にはワンデイチケットの創設とあるが、各都市へ行くと必ずあるが、新潟はなぜか無い。これがあると、市役所で用事を済ませて、古町で買い物をして、駅前ですべて済ませて家へ帰っても一定額以上の負担は生じないのだが、これが未だに無い。去年、水と土の芸術祭の時に、限定で一回出たが、その後の導入の状況は無い。過去の計画で未完の部分があるので、早急に進めて、バスが使いやすくなったということで、市民の支持が広がる施策を着実に進めてほしい。

- ・富山では LRT 計画を進める段階で、市民参加が非常にうまくいっている。この前新聞で、連節バスのデザイン募集の記事があったが、富山の場合は4案で中から、最終的には市民投票でデザインが決定している。停留所では、地元のデザイナーにデザインを依頼して、デザイナーが自分の力を試す機会を与えられている。停留所によっては、地元の高校のデザイン部が担当をしたところもある。市民が関わる場が作られて、それが支持を広げていくという事実がある。これから計画が煮詰まる段階で、もっと市民参加の視点を重要視して、計画の中核に据えていただきたい。
- ・福井の鉄道の事例では、廃線になったところを引き取って、8年間で乗客が5割増した鉄道があるが、サポーター制度がある。年会費 1,000 円で各種特典がある。例えば居酒屋では飲み物を一杯サービス、食事は5%引きなど、いろんな割引があって、1,000 円はあっという間に回収できる。これをやると鉄道事業者は利用者が増えるというメリットがあり、食事どころもお客が増えるというメリットがある、ウィンウィンの関係ができあがっている。
- ・BRT を導入するにあたって、こういった例を取り入れていただいて、皆が身近に感じる公共交通、BRT、バス、そして新潟を作ってほしい。

★発言者12（男性）

- ・BRT のメリットで定時運行があるが、専用走行路がない中、どうするのか。欧州では、車両の中に信号があって、車両が近づくと信号が青になるようなものがあるのか。

○新潟市

- ・専用走行路について、市としても、走行性の確保、安全性ということを踏まえ、専用走行路を早期に実現したい。安全性を確認し、導入する。
- ・市民参加、町との連携は重要であるので、利用者に対してメリットにもなる。
- ・周辺の商店街と連携しながらやっていく必要があると考えている。
- ・市民参加も逐次意見をいただいて、みんなで作っていききたい。
- ・走行性については、将来的な専用走行路を目指す、まずは情報案内システムを通じ、移動するときに、様々な情報をとれるよう取り組んでいきたい。
- ・オムニバスタウン、上屋の整備が進んでいないことは事実。地先、埋設物、歩道の確保等、課題はあるが、評価が高いので、極力取り組んでいきたい。

●新潟交通株式会社

- ・ワンデイチケットは、バス路線再編後に、わかりやすい運賃体系の検討を進めるが、その中で考えていきたい。
- ・バスが変わったと思える施策を考えることで、非常に重要と考えている。昨年より定時性の確保、ハードな設備系の投資も整ったところで、そういう取り組みも進め、ご理解いただきたい。

※ 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アンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・全ての会場で絶対反対の意見の中、BRT を通す必要はない。通しても乗らない

と言う人ばかりの中、何故、精査しない内に、BRT を先に、新潟駅から青山に通すのか。

- ・ 駅南から先に通すべきである。
- ・ 補助金が国・市から出るから、新潟交通が乗ったのではないか。補助金を出してもうまく行かない。
- ・ バスの運転手のサービス・優しさが足りない。
- ・ 乗り換えが不便になる。
- ・ シャトルバス通勤・通学はどうなったのか。
- ・ BRT 導入理由について、バス利用減少をうたっているが、現状の乗車賃の高さが、利用していない私の理由。高齢化が進む中で、政令都市として、モノレールなど、循環型交通網を作ることが必要であろう。徐々に路線を増やすなどは遅すぎる。導入は大反対。
- ・ 大変困難が沢山あると思うが、強かに押し進めて欲しい。
- ・ 既に実施している地域の人達の意見を聞いてみたい。乗り換えは、1つの固まりが線になって動くことになる。時間が短くならず、長くなる。
- ・ ゾーンバスシステムの支線や、特にフィーダー線が構築できるのか疑問である。
- ・ 年寄りが利用しやすい方法をお願いします。
- ・ 郊外の便数が増加するようお願いしたい。
- ・ 縦の線の運行、是非実現を。
- ・ バス時間の正確性実現を。
- ・ JR との連携や、タクシーの利用なども BRT の計画を進める中で、各企業と一体となって進めてほしい。
- ・ 高額投資となるので、実施が多少遅れても充分検討して欲しい。
- ・ まちなかまで、乗り換えなしの便数も考慮して欲しい。
- ・ BRT 導入によるデメリットである乗り換えは、買い物など荷物を持って移動する年配の人にどの程度の負担となるか不安。
- ・ 区バスを1時間に1本（10時から15時頃まで）に増やしてほしい。
- ・ 交通結節点の計画は進んでいるのか。「バスの駅」として重点的に整備し、場合によっては商業施設を巻き込んで、快適な、待っていて楽しい場所にすると思う。
- ・ 総体的には BRT は理解できるし、実施して、さらに満足のいくものにしていかなければならないと考えている。だが、市の大事業はこれまで失速している（プラーカ、地下駐車場など）。今回は新潟交通とともにということは理解できるから、これまで市議会で「市長がかわった時の新市長はどうなる？」等の質問に、市長は「BRT に反対の市長であれば、中止になる」やの答弁があり、報道されているが、そんな簡単な答えでなく、「それでも継続される事業とする」との答弁に・・・これには失望した。そうならないよう、やるからには、きちんとした事業として欲しい。税金のムダ使いにならないことを願っている。
- ・ 高齢化で運転不能となる事は避けられない。私の地域は、もともとバス路線から遠く、マイカーに頼らざるを得ないので、新システムで過疎が進む農村集落

のバス路線の増便や廃止路線の復活を期待しているが、恐らく両川地区（江南区）のように区バスの試験運行も中止せざるを得ない地域に波及効果は出ないのではないかと不安。

- ・便数を増やせば、客は増えるのか。利便性だけではないか。
- ・定時性は、最近、すごく良くなった。
- ・説明会は、市民のストレス発散の場ではない。バスゾーンシステムは画期的。いつからの構想ですか。いつひらめいたの。
- ・趣旨については理解できたが、どうしても、時間を気にせず、バスに乗る事がなぜできるのかがわからなかった。すべての人が幹線のみ利用しているのではないので、支線、フィーダー線の間隔で、そのような体感時間が可能なのか。導入に反対しているのではない。
- ・過大な表現は避けてもらいたい。ピーク時以外のバスの活用や、また、これまで鉄道と並行した路線に力を入れて、網目にしなかったのは何故なのか、次回の説明会に期待する。
- ・よく理解できた。
- ・乗り換えの不便さを感じて参加したが、将来を考えると、必要なかもとも改めて認識する。しかし、古町活性化にはつながらないと思うし、郊外の大型ショッピングの買い物、映画鑑賞など、便利は増している。高額な計画案に、まだ疑問が残る。新潟旧市街には、全国に誇れる観光スポットが少ない。他県・外国からの観光客の増も望めない現状である。
- ・このままつづけて。
- ・計画通り進めてもらいたい。
- ・早期にエリア拡大を図ってもらいたい。
- ・特に、合同庁舎が今後増棟するようなので、こちらも早期に計画してもらいたい（県庁周辺が交通量多い）。
- ・新潟交通を助ける施策ではないか。
- ・総論賛成、各論反対にならないか。廃止（整理）される路線があると思われる。
- ・乗換設備、場所の具体性がないので、意見が言えない。その点からいえば、このシステムは反対。
- ・人口が減って、路線廃止になるのは目に見えているが、責任は誰がとるのか。税金のムダ使いではないか。
- ・言葉だけでは、心もとない。文書による質疑応答を可能にして欲しい。
- ・乗り換えが多く、高齢者の利用者には不便になるのではないか。
- ・バスの通過交通の時間の明示を、どこのバス停でも出来る様にしてもらいたい。
- ・昼間のバスには、連節バスは必要ないと思う。
- ・BRT について、あまり期待してないが、もっと現行体制を充実して欲しい。サービスなど、予約なしで乗り降りできないだろうか。
- ・10年で利用者が40%も減ったのであれば、現状のバスで対応可能と思う。よく検討すべき。
- ・質問に対する回答が具体的でなかった。

- ・やはり地域のバスが「こうなる」と具体像が必要。
- ・東区では JR 駅前広場の整備が急務です。東新潟駅はともかく、越後石山駅、大形駅は大型バスが乗り入れられるよう整備してもらいたい。駅のバリアフリー化がすすむよう、JR 側と協議を。資料にも JR 駅を「主な乗換場所」に指定しているが、それにふさわしい内容として欲しい。乗り換えの距離をできるだけ縮める事も重要。市全体の公共交通改善のためには、JR の参画が不可欠。BRT 計画の進展段階において、定期的に協議の場を設けてもらいたい。
- ・具体的事例（路線/結節点のイメージ）で説明しないものだから、説得力がうすい理解しがたい。どうして必要かというステージではないはず。
- ・新潟市はもっと強かに、（BRT・路面電車等）の市民の夢を実現すべく努力が必要。新潟市は夢が無い。すばらしい港、空港、田園、大河がありながら生かしていない。夢多き都市計画のプランニングが明確でない。これでは今後新幹線が開通する金沢・富山・福井に負ける。実際負けている。富山のライトレール、高岡市の低床電車（路面）、福井の福井鉄道等。新潟は BRT で決まったが、個人として路面電車。新潟市も参考にして、もっと研究する必要がある。早く BRT の計画を進めて下さい。テーマを決める（多くのテーマが必要）。人口の流れ（通勤・通学）もそうであるが、楽しく乗れる観光的立場でも考える必要があると考える。
- ・持続可能なシステムの構築を希望する。
- ・マイカーからの転換を促すような、時間、運賃、快適性を望む。
- ・行政をはじめ、まちなかの各施設が連携し、例えば、駐車場が無料になると同じように、バス運賃が無料になるなどの施策ができないものか。