

## 会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステム説明会（南区）
日 時	平成25年8月24日（土） 午後7時から午後8時50分
場 所	白根健康福祉センター 3階 多目的ホール
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	32名
●会議内容	
<p>(1) 市民説明会（1巡目）開催結果の報告（新潟市）</p> <p>(2) BRT運行計画（案）（BRT当初導入時点）について（新潟市）</p> <p>(3) BRT当初導入時点のバス路線再編計画（案）について（新潟交通株式会社）</p> <p>(4) 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"> <li>・当初、BRT を導入する時には専用レーンを作るという話があったが、最長 5 年程延長される予定である。特に旧電車通りは道路が狭く、2、3年前のような雪が降ると、連節バスの乗降中は追い越しができないのではないかと。</li> <li>・新潟駅から青山へ向かうとき、関新のガード下は、連節バスが曲がれないのではないかと。</li> <li>・折角これだけいいものをつくるのだから、当初の計画の通り、専用レーンを設けてから運用してもらいたい。もし事故があった場合、当事者同士の責任となると思われるが、BRT の計画を性急に進めた新潟市の責任も問われるのではないかと。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・雪の対策については除雪、排雪など強化していきたいと考えている。今の電車通りの実態では、バスが 2 台連なってバス停に停まっているところを自家用車が追い抜くという状態がみられる。このとき、連節バスより長い距離を、ドライバーの判断で追い抜いているという実態はあるが、連節バスの一番後ろには、他都市の事例を踏まえ、「このバスは 18mあるので追い越しは注意して下さい」という表示をつけ、追い越しをするドライバーに注意を促していく。</li> <li>・関新のガード下は、8 月 31 日からの走行実験において、どの程度改良が必要なのか把握して対応していきたい。</li> <li>・専用レーンは 3 車線以上ないと設置が難しいが、将来的には新潟駅から榎谷小路まで専用走行路を設置したいと考えている。それまでの間は、既存の交通規制のままで運用し、県警、新潟交通と連携して可能な限り走行の円滑性を確保していきたいと考えている。</li> </ul> <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2、3 年前の大雪が降った場合のことを聞いている。BRT が運行した場合、かなりの交通渋滞となるのではないかと。その説明をお願いしたい。通勤で市役所前まで通っているが、雪が降るとすごい渋滞で、30 分、1 時間前に出な</li> </ul>	

いと間に合わない。

○新潟市

- ・通常、5センチから10センチの雪が降った場合は除雪をして、バスに限らず一般の交通の円滑性を確保する。ただ、例えば除雪をした後にも多量の雪が降るような場合、連節バスに限らず一般バスや他の交通手段の走行性もかなり悪くなる。その場合どうするのかは、これからの検討となるが、連節バス自体は、一般のノンステップバスと走行性能では変わらない。なので、連節バスの機能自体に問題はなく、むしろ一回に多くの人を運べるので、バスの運行本数が制約される冬季にも効果を出すとおり、連節バスの導入そのものが渋滞を引き起こすとは考えていない。

★発言者1（男性）

- ・2、3年前の大雪の場合にどう対応するかを聞いている。白根などの郊外は除雪がそれなりに行われているが、青山ジャスコから先は除雪がままならない。オペレーターも高齢化して数が減っており、これからどんどん減っていく。これから検討するなど悠長な話をしているのは困る。今日できないなら後でもいいので答えてほしい。

○新潟市

- ・除雪の体制については、次回ご説明したい。

★発言者2（男性）

- ・現状、南区役所に月潟から来るバスがほとんどなく、そのため、1日1往復だが、住民バスを、住民がお金を出し合って維持している。なのに、白根からの増便が37便もあるが、私たちが白根に行く場合はどうしたらいいのか。
- ・資料2-2で、南2の路線は8便増便になるが、このうち月潟からの発は何便か。また、現行、月潟からは何便出ているか。
- ・増便後46便すべて青山で乗換をするということだが、これから高齢化が進み、足腰が弱くなった方が主にバスを利用する。暑い日、寒い日、豪雪の日もある。すべてが青山で乗換では酷ではないか。朝の通勤時間帯もしくは買い物に出る良い時間の1、2便でもでもかまわないので直行便を強く要望する。
- ・8月11日付「市報にいがた」掲載の連節バス試乗募集について、その応募状況を教えて欲しい。社会実験でやるならば、条件の悪い季節にやってもらいたい。交通量が少ない陽気のいい時期の土曜、日曜に実験を行って、社会実験となるのか。ぜひ降雪時に走らせて頂きたい。
- ・連節バスの購入契約について、まだ認識が得られていないことから9月から12月に延期すると説明があったが、12月ありきではなく、もう少し先送りをして、しっかりと説明をしてほしい。まだお願いしたいこと、要望したいことがある。

●新潟交通株式会社

- ・南区役所付近の白根中心部エリアから月潟エリアに向かう便については、BRT当初導入時は、今回提示した案でお願いしたい。南区の路線再編についてはこれが終わりでない。住民、行政、事業者の三位一体で検討して良い方

向に進めたいと考えている。

- ・南 2 の味方線、増便 8 本について、ダイヤ編成はこれからなので、月湯から何本出るのか現在は答えられない。
- ・直行便については、味方線を 8 本増便するために青山での乗り継ぎとしている。ゾーンバスシステムの肝である乗り換えを、ご利用する皆様にご理解いただきたいと考えている。

#### ○新潟市

- ・試乗会の応募状況について、1305人の応募があった。現在、便によっては抽選する予定である。
- ・降雪時でのバスの走行実験について、市としても、そうできれば一番いいと考えているが、事業者が連節バスをフルに活用して運行している中で、日程的に期間を長く取れない。その中でも運行の少ない時期に、無理を言ってお願いし、借りている状況である。年末年始は忙しい時期と聞いており、また連節バスを持って来る際には、色々な手続きが必要で、最低でも 2 か月かかると見込んでいる。仮に持ってきても、雪が降っているかは確約できない。雪の事例については、国内では今年 1 月の大雪時における他都市の状況、また海外の事例も踏まえている。連節バスは、欧州で作られているものなので雪に強いものであると理解している。冬季の運行については、こういった事柄を踏まえると、安心して走行できると考えている。
- ・連節バスの購入契約については、12 月議会での提案を考えている。その前に 3 回目の説明会を行いたいと思っている。試験走行も再度行っていきたいと思っている。運行の詳細についてまだ決まっていない部分はあるが、それを説明できるような 3 回目の説明会とし、徐々に理解を得ていきたい。

#### ★発言者 3 (女性)

- ・高校生、中学生の子供がいる。学校へ通うのに 1 人は急行バス、1 人は快速バスで湯東から通っている。急行はバイパスを通らず平成大橋を通過していくようだが、説明のように経路を変えた場合、かかる時間は増えるのか。減るのか。
- ・モーニングライナーは直行便だが、朝の時間帯の快速は全部青山で乗り換えとなるのか。

#### ●新潟交通株式会社

- ・急行の所要時間について、現行は黒崎インターチェンジから乗り、女池インターチェンジを降りる形で運行しており、黒崎インターチェンジに乗るまでの時間と女池インターチェンジを降りるまでの時間が、ラッシュ時は大幅にかかっている。青山を経由して各停で新潟駅まで行くバスの方が新潟駅に到着する時刻が早くなっている。
- ・また、平成大橋は 2 車線になっており、2 車線のまま県道 1 号線に左折できるようになっている。西区の済生会第 2 病院近くにある西部営業所から出ている水島町経由新潟駅行きのバスは、県庁の前を通過しているが、道路が改良されているので速くなっている。今後ダイヤ編成をしていくが、現行の急行より若干早くなると考えている。

- ・モーニングライナーについては、学校町経由は現行通りとなる。快速の乗り換えについて、例えば青山の結節点に、南区からの利用者だけでなく、寺尾線や大堀線の利用者も集中した場合、利用者数が非常に多ければ、全ての方に BRT へ乗り継いでもらうことは難しい。その場合には、これまでどおりの直行便を運行したいと考えているが、現時点でどれぐらいの本数となるかというのは、ダイヤ編成を行ってからの報告となる。ダイヤの編成は、今回説明した計画案が路線として問題ないと確定した場合に順次行っていく。

★発言者 4 (男性)

- ・新潟駅から青山間の所要時間は 25 分設定となっているが、本当に 25 分で行けるのか。
- ・現在、白根線は交差点を右折して関屋大橋を通るルートとなっているが、BRT の新しいバス停に停まるために、コースは変更となるのか。
- ・朝の直通運転バスが設定されると、その直通バスを目掛けて乗る方が多くなり、乗りこぼしが起こるのではないか。
- ・急行バスは観光バスのような座席配置で、定員は 60 名となっているが、万が一一定員がオーバーした場合は、立って乗車させるのか。あるいは、乗車を遠慮してもらうのか。
- ・庄瀬から白根に向かうバスの時間が、朝の通勤には必ず間に合わない時間の設定になっている。9 時過ぎが白根方面への最初の時間になっていると思うが、それを 7 時ぐらいに変更できないか。
- ・ローカル線はバスが古い。まちなかのような新しいバスがいつ頃までに入るのか。

●新潟交通株式会社

- ・BRT 導入区間の所要時間について、ラッシュ時間帯の場合は、現行も BRT 当初導入時についても概ね 30 分程度かかる。
- ・直通便は乗りこぼしのないように、臨時便等で対応していきたい。また、その時間帯で日常的に乗りこぼしがあるようなら、前後の便を直通便とするなど適宜改善していきたい。
- ・庄瀬～白根間の朝の通勤時間帯のバスについては、今後検討していきたい。
- ・車両の年式について、適宜、古い車両から新しい車両に更新していきたいと考えている。ただ、更新のスピードについては、経営状況を勘案しながら行う部分もあるのでご理解頂きたい。
- ・経路について、直通便の停留所はイオンの南側の BRT 乗り場と同じ所にしたいと考えている。ここにバスをつける為には、平島の交差点を一回左折し、すぐ信号を右折してこのポジションに付けることを想定している。細かい部分は、現在関係各所と検討中である。

★発言者 5 (男性)

- ・BRT を導入するにあたって、南区だけでこれだけの増便があり、ほか区でも増便すると考えられる。路線や運行回数が増えるという事は、バスおよび運転手の増加になると思う。BRT を導入することで新潟交通は利益が上がるの

か、下るのか。継続して続けられるのか。もし赤字になった場合、新潟市は赤字を補てんし続けるのか。

●新潟交通株式会社

- ・バスの増便はゾーンバスシステムというものを導入したときに可能となるもので、このためには、交通結節点においてお客様に乗り換えの負担をしてもらう必要がある。乗り換えの負担を軽減するための交通結節点は、新潟市に整備してもらう必要がある。
- ・交通結節点で、今まで長く走っていた路線を短く切ることができ、これにより、バスと乗務員に余力を持たせられる。バス事業の運行経費は、概ねバスの距離に比例するので、今回のバス路線の再編では、今まで走っていた距離数を概ね変えないで増便が可能になる。新潟交通は平成 23 年度、24 年度の高速バス事業を除くバス事業では、営業段階で損失を出している状況であるが、今回は走行距離を変えない中で増便を行うので、かかる運送費用は増加しない。つまり、新潟交通が払うコストを変えないで増便を行う。これによって、営業段階の損失は収支改善されると考えている。

○新潟市

- ・新潟市は新潟交通と 5 年間の「運行事業協定」を締結する予定である。協定を締結する前に、BRT 路線でどれくらい経費がかかるか、生まれた余剰を郊外部の増便にどれくらい充てるかを出してもらう。また、5 年の間、その状況を毎年度確認する。
- ・5 年単位で、今後バスをどのように運行していくか、その都度計画していくことになる。その中で新潟交通は、BRT を運賃収入に基づき運行していく役割を担っていくが、新潟市は運行に関して赤字を補てんする考えはない。

★発言者 5 (男性)

- ・増便したものの収支が合わなくなった場合は、減便する可能性があるのか。

●新潟交通株式会社

- ・路線再編は、BRT 導入から概ね 5 年をかけて、新潟市全域で完了したいと考えている。路線再編を完了した後は、幹線バス、支線バスが交通結節点で結びつくので、その需要は、それぞれが補完しあう形になる。これまでは単独の路線ごとに収支を見ていたが、再編後はバス路線網全体で収支をみていく。よって、個別の路線のバス需要に対応した減少は考えていない。

★発言者 5 (男性)

- ・利用者が少なくなれば経費がかかるので減便する。そうならないように BRT を導入するのだと思うが、新潟交通は民間会社である。利用者が減れば減便するのは仕方ないことと思うので、減便しませんという話ではなく、極力しない様にする、というスタンスであることを皆が理解したうえで BRT を導入するべきと思う。
- ・今まで南区には新潟交通の電鉄があったが、赤字になり、なくなった経緯がある。南区は電車がなくバスにしか頼れない区であるので、充実した交通網が必要である。南区は赤字でもバス本数を減らさないという考えでやって頂きたい。

★発言者2（男性）

- ・月潟から味方経由で行く直行便はなく、運行してから状況を見て変更するという回答であった。新潟の方向へ通学している私立高校生は、ほとんどが高校側に南区まで迎えにきてもらっている。バスを利用しているのは、県立高校の生徒で、彼らは直行便を利用している。BRT 計画により青山で乗り換えになると、時間のロスがでてくる。BRT は「バス高速輸送システム」であるが、南区からは「低速」になるのではないか。1 本も直行便がないのは納得できない。当初導入時点から、高校生、会社員の為に朝一便でも直行便をお願いしたい。

★発言者6（男性）

- ・先日の「市報にいがた」の中で、新バスシステムの事業形態は公設民営方式と書いてあった。公設民営は新潟市がお金を出すので、お金を出した新潟市にも責任がある。赤字になった場合、新潟市は責任を持たないといけない。どのように考えているか。
- ・公設にした場合は、建物の固定資産税、バスの固定資産税等は新潟市に入っていないのではないか。税法上どうなっているのか。
- ・新潟交通はいい話しかしないが、実際は180° 違うのではないか。郊外線を充実させると言っているが、充実すれば赤字になり実現できないと思う。
- ・BRT 計画は新潟交通を助けるための方法ではないか。だから新潟交通は熱心に取り組む。なぜ新潟市が熱心に取り組むのか理解できない。このバスシステムが有効であるならば、各地で採用しているはずであるが、実際はわずかの市でしか採用されていない。
- ・日本の公共機関がドイツ製の車を購入するのは、世界経済、マクロ的にみるといかがかと思う。
- ・車いすなどの方は、BRT 計画を導入されては、行動範囲が狭まる。どうやって乗り換えればよいのか。
- ・これは新潟交通救済の事業である。なぜ新潟市がこれほど肩入れするのか。赤字になれば補てんが必要となる。本当に新潟市のためになるのか。

○新潟市

- ・新潟市が考えている公設民営は、連節バスを新潟市が購入し、それを新潟交通に貸与する。また、交通結節点も新潟市が整備し、それをバス会社が利用する。交通結節点における表示機器等も新潟市が整備する。
- ・新潟市は新潟交通の株を買うわけではない。したがって支出に対する赤字の責任は生じてこない。新潟交通は初期投資が不要になり、効率化した部分を郊外部の充実にあてるため、新たな費用の増加はない。
- ・5 年ごとに、各地域の路線の在り方について、互いに確認しあいながら、進めて行く。5 年10年と経過していく中で確認する内容に変化が出てくると考えられるが、その都度、新潟市は新潟交通と一緒に説明をして理解してもらいつつ、第二期区間への延伸や新たな交通結節点の整備などにより、公共交通の充実を図っていこうと考えている。
- ・新潟市が新潟交通の赤字を補てんする考えは持っていない。新潟市は交通局

を持っていないため、JR と新潟交通が主に公共交通を担っている。彼らは営利企業ではあるが、公共交通を担っているという自負のもとで働いている。新潟市には、新潟交通という運転や整備のノウハウを持っている民間企業があるので、協働して取り組んでいく。

★発言者 6 (男性)

- ・公設民営でやっているのは、市町村は日本で何市あるか。無いのではないかな。

○新潟市

- ・公共団体が民間企業とあわせて出資する、第三セクターとしてやっているところはある。金沢市のバスの例では、市が路線を設定し、民間に運営を委託しており、金沢市以外にも民間に運営を委託している例は複数ある。ただ、新潟市のように、市が環境を整え、事業者にそれを活用するための知恵を出してもらい、その案に対して、この説明会のように、意見をいただきながらより良いものにしていくと取り組んでいる自治体は今のところはない。今後の公共交通について、自治体が何らかの関わりを持っていく必要がある中で、新潟市の取組みは、むしろ進んでいる取組みであると認識されている。

★発言者 6 (男性)

- ・公設民営だと国からの補助金 1/2 が出るが、新潟交通の単独で行うと 1/3 しか出ない。新潟交通を助けるために新潟市は公設民営をやる。民間企業に 33 億も金をやって何のメリットがあるのか。全国的にバス会社は右肩下がりである。その中で新潟市が関与しては、夕張市のように新潟市が破たんする。

★発言者 1 (男性)

- ・BRT 導入ありきではなく、住民の言葉を聞き、賛成となってから進めるべきで、進め方が逆ではないか。皆さんの質問の内容を検証するために全てのデータを見せてほしい。最悪の事態を想定し、天候の一番悪い時に連節バスの試験運行をしてデータをとるべき。

※ 説明会で出していただいた意見の他、当日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。

OBRT の運行計画 (案) とバス路線 (案) について

- ・〈ルート〉古町通り、西堀通りを通るルートも検討願いたい。特に古町通りをトランジットモール化できるとベストと考える。→理由・・上記ストリートに店が多いため。
- ・〈乗降方法・運賃収受〉IC カードの普及により前払いにすべき。→理由・・降車時の混雑状況では降車しづらい。
- ・月潟地区ですが、乗換が白根・味方で 1 回、青山で 2 回の乗換であり、直行便を朝 2 便位もうけてもらいたい。
- ・急行バス (定員 60 名) をオーバーした場合は、無理矢理に立ち乗車しますか？それとも絶対にダメとして、乗車をことわりますか？

- ・実際の運行の場合、交通渋滞等の対策がないと予定通りの運行がむずかしいと思う。対策を万全に。交通結節点のスムーズな乗換えが出来るよう、又時間待ちの時に建屋等が完全であるように願いたい。
- ・今のままでは村部のバス路線は廃線や減便となり、ますます利用できなくなる。補助金を活用した、市の取り組みを進めるべき。
- ・雪対策の意見が出ましたが、強化するとのお考えでしたが、どう強化されるのか。市の除雪業者をあてにしているのか全く別の方をもう予定しているのか、疑問です。雪が降り降雪する時は皆一緒です。業者も保有機械も減少しているのにどう対応するのか。今のままでは無理だと思います。一般の業者は降ってみなければ、わからない雪のためだけに機械を所有はしませんし、できません。どなたが機械とオペレーターを用意するのですか。除雪は降り始めが大事です。一般車両が動く前に出勤しないと踏み固められ圧雪となり出ても取れなくなり、無意味となります。雪を甘く見すぎです。
- ・多額の経費をかけるので、早急に連節バス導入するのではなく、専用レーン確立してからでよいと思う。費用の一部をバス導入補助、運賃をもっと安くして利用者増を図った方がよい。乗り換え方式は不便になり、利用者減になると思う。
- ・BRT の運行計画（案）とバス路線再編（案）の説明会について、日時の周知徹底がされていない。
- ・月潟（潟東）→味方コース→駅の全便青山の乗換は困る。ラッシュ時 1~2 便（通学・通勤）は直行便でお願いしたい。冬期間の走行実験（試乗も）行っから、方針を出すことが重要と思われる。連節バスありきの BRT 計画はおかしい。1 から考え直すことが必要。
- ・BRT は止めるべきです。新潟交通に税金で買い与え、運行し、新潟交通が甘えて居るだけであり、BRT になったとしても、ほとんどの市民が反対している中、乗る人はほとんど居ないと思います。大型バスをラッシュ時に数多く走らせバスゾーンに他の車を走らせない事をやってみる事も必要です。何も検証せずに、BRT の話は、場当たりの賛成できません。

## ○その他

- ・BRT 計画と合わせて、土地利用や開発もセットで取組んでほしい。大変だと思いますが、ぜひ頑張ってください。
- ・新潟市は郊外バスにおいても中心部と同じバスで運行するとの事だったのでないでしょうか。
- ・室内の空調が何度だったのででしょうか？冷えすぎです。庁舎内のように 28℃では会議を開催できないのですか？
- ・住民バスに対する財政支援は現行の 70%を改善してもう少し手厚く支援して欲しい。
- ・新潟交通も市職員もサービス業です。市民に対して、もっと相手の身になって、相手（市民）の気持ちを一番に考えるべきです。新潟交通社員も市職員も市民に対して、お客様に対して優しさ、温かさに欠けています。



- ・今の気象状況ですと、通常より多く雪が降る可能性があります。そうなると連節バスは、交通の障害になるように思われるので、連節バス導入には反対します。

以上