

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（北区）
日 時	平成25年8月27日（火） 午後2時から午後3時30分
場 所	北区役所北出張所 3階 大ホール
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	20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"> ・なぜ北区では平日の昼間に説明会を行うのか。BRTによって一番不便になるが北区。反対意見をもらいたくないから集まりにくい日時に設定したのではないか。 ・乗り換えの手間のせいで逆にバスの利用者が減ったらどうするのか。結節点に上屋などを造って乗り換えは便利だと言っているが、吹雪や暴風は防げず、全く快適ではない。 ・連節バスの運転手は大型2種の牽引免許が必要で、その分人件費、経費がアップすると思うが、どう考えているのか。 ・連節バスが1億2千万円で、補助金で半額の6千万円だと言っているがそれは市の負担が半額であるだけで、市民・国民の負担は何ら変わらない。補助金ありきの考え方はやめていただきたい。消防のはしご車はポンプやはしごなどがついて1億8千万円で、ただ人を乗せるだけの連節バスが1億2千万円というのは高すぎる。 ・区バス・住民バスの負担が増えている、という話だが、BRTを導入しても区バス・住民バスへの負担は何も変わらないのではないか。 ・BRTで一番大事なのは連節バスではなく専用車路。連節バスでないと乗車能力が足りないのは朝のピーク時だけで、昼間は空気を運ぶことになる。 ・青山の結節点の場所はいつも渋滞している。渋滞の温床にするつもりなのか。 ・連節バスが必要かどうかは民意を問うべきではないか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明会の日時設定については、地元と相談をさせていただいてこの時間が集まりやすいということで決めた。 ・車両費については、海外から輸入するバスのため為替の変動を見込んだ予算設定をしている。予算なので、結果的には入札によって金額が変わってくる。 ・青山の結節点について、暫定的な整備で対応していくが、上屋だけではな 	

く、雨風をしのげる暴風壁も整備していくことで考えている。また、交通量調査などを踏まえ、渋滞が発生しないよう県警とも連携しながら計画を詰めている。

- ・今回の新バスシステムの大きなねらいは、これまで続けてきた負の連鎖にストップをかけるということ。バスの空白区域をこれ以上増やさないということをも土台として、各区の生活交通の安定に取り組んでいきたい。

●新潟交通株式会社

- ・今回のバス路線の再編により、お客様には乗り換えという負担をしていただくことになるが、長い路線を短く切ることによって効率化を図り、バス路線の増便、新規の開設をする。乗り換えの負担がなるべく軽減されるように、新潟市との共同で乗り換え施設の環境整備、新潟交通としてはスムーズに乗り換えが出来るようなダイヤの編成に努めていきたい。
- ・連節バスは後ろの車両にエンジンがあるので、牽引ではなく普通の大型2種免許で運転が可能である。

★発言者2（男性）

- ・中心部への直行便と乗り換え便はどのような基準で分けているのか。

●新潟交通株式会社

- ・判断の基準として、交通結節点での輸送量がある。支線の区間での利用度の高いところ、お乗りいただいている方が多い時間帯については、全員におりていただいてBRTに乗り換えいただくことが想定されるので、朝夕のラッシュ時間帯については、利用度が高いので直行便ということで設定していきたいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・今までの説明会の中で、乗り換えが不便だ、頻繁だという意見があるが、そんなことはない。電車でも、飛行機でも、私鉄でも、乗り換えはある。「課題である」と言い過ぎている。慣れればどうということはない。
- ・万代シティに松浜線、高速バス、連節バスが停まる。ラブラ万代の前のスペースだけでは賄いきれないのでは。
- ・新規路線の（仮称）芋黒線について、新潟医療福祉大学は今（学生数が）3千人弱だが、これが5千人くらいになると聞いている。朝1往復、夕方1往復では意味をなさないので。今時点から医療福祉大学と連携をとって、尾山ニュータウンの需要も加味すれば、本数を増加しても良いのでは。

●新潟交通株式会社

- ・万代バス停について、新潟交通の現行案は、BRTの乗り場を今のラブラ万代の入口、高速バス等が停まっているところに設けたいと考えているが、新潟駅から市役所までの全て利用者をBRTで運ぶのは難しいので、直行便・西小針線・有明線を使って対応したい。直行便や西小針線・有明線もラブラ万代のところに停車させたいと考えているので、ご指摘の通り高速バスが（ラブラ万代の前に）停めにくくなると考えている。高速バスの乗り場を、萬代橋東詰、コスミックビルのところに現在バス停が7本あるので、そのどこかに再配置したいと考えている。

- ・（仮称）芋黒線については、ご指摘の通り2往復ではバス路線網としては機能しないことは承知している。今回、東区・北区においては資料2-2のとおり、松浜線で17本の増。西方面ではそれに比べてかなりの本数が増えている。青山に交通結節点を設けることで、（西方面バス路線の）集約をかけることができたためである。東区、北区向けに交通結節点が設置されることになれば、（東、北方面の）バス路線の集約をかけることができるので、（仮称）芋黒線についても運行本数を大幅に増やすことが出来ると考えている。BRT当初導入時で2往復では役に立たないという意見もあると思うが、これが限界だと思っている。以降の路線再編の時に本数を増やしていきたい。医療福祉大学の生徒が増えることが見込まれている。豊栄駅、尾山ニュータウン、医療福祉大学を結ぶことは、新潟交通としても十分商圏であると考えているが、今回のBRT導入当初は運行本数を設定できないことはご了承いただきたい。

★発言者3（男性）

- ・基本的にはBRTに賛成する立場だが、自分なりの条件がいくつかある。
- ・北区はBRTと直接関係がないと、我々北区に住んでいる者は思っている。
- ・乗り換えが増えることで不便が増すと当初は思っていた。
- ・既設バス路線のほかに、住民バス、JRを利用して新潟駅でBRTに乗り換えるルートを拡充するほうがより良いのではないかと。市として力を入れてほしい。
- ・オフピークの直行便は確実に実施してほしい。高齢者はなるべく乗り換えが少ないとありがたい。
- ・松浜からの路線バスの始発は新幹線に合わせる、というのはいいことだが、帰りの便も考えてもらいたい。
- ・BRTの料金は、来年の4月から消費税が上がった場合でも、200円で大丈夫か。
- ・例えば松浜から「りゅーと」を使って、万代で降りて、BRTに乗って市役所へ行ったときに、運賃がどうなるのか具体的に聞かせていただきたい。

○新潟市

- ・JRを利用した都心アクセスは非常に重要な施策だと思っている。当地区では新崎駅が住民バスの起点になっていて、今新崎駅北口への乗り入れの検討も進んでいる。それらも踏まえJRとの結節、利便性を高めていければ良いと思っている。
- ・住民バスの制度については、今回の路線再編を土台とし、生活交通の充実に向けて取り組んでいきたいと考えているなかで、制度の見直しも現在行っている。実際「おらってのバス」については土日の増便実験を現在行っている。これらを検証する中で、制度の見直しなど皆様方とお話をさせていただいて、利便性が高まるよう進めていきたいので、ご協力をお願いしたい。

●新潟交通株式会社

- ・モーニングライナーは運行に変更なし。

- ・直行便は、朝夕のラッシュ時、ピーク時について考えている。オフピーク、中間時間帯については原則乗り換えということで考えている。
- ・現時点で終発のバスが何時ということとは言えないが、時刻の繰り下げは検討しているところである。
- ・料金について、BRT区間は200円と説明させていただいたが、消費税については現段階で確定していないため考慮していない。消費税の引き上げが確定すれば検討したい。
- ・料金の例だが、今現在松浜から市役所前まで乗車すると運賃は片道450円。これがBRTになり、ICカードを利用した場合、松浜から乗車し万代で下車する際にタッチし万代までの料金をいただく。万代でBRTに乗車の際に同じカードでタッチ、市役所で下車する際にタッチすると、運賃総額が松浜から万代までの料金と、万代から市役所前までの料金を合わせて450円になるように、残額のみをいただく。仮に、万代の時点で450円になっていれば追加の料金は発生しない。

★発言者4（男性）

- ・カードを持たない人はもう200円（BRT乗車分）を払う必要があるのか。

●新潟交通株式会社

- ・現在のバスに搭載しているカード機器設備を使うと、ICカードの方は変わらないが、それ以外の方は現行システムでは追加料金が発生する。この対応については新潟市と協議、検討中である。

★発言者4（男性）

- ・青山も含めて、西側のラッシュはかなりひどいが、こちらは昔の泰平橋がなかったころのラッシュと比べれば流れていると思う。
- ・BRTについてはいろいろな問題がある。お金とか、雪が降ったらどうするとか。
- ・今のままの道路環境ではBRTを利用しない人にとっては邪魔かもしれない。
- ・これを造ったからといって試算通りに自家用車が減るのか。
- ・バス通りの沿線に住んでいる人はいいが、多少離れたところに住んでいるとバス路線まで歩かないといけない。結局、車を使う。
- ・車の便利さは、時間に制限されないこと。私は長い間車を使っている。
- ・北区から都心方面へ行くには橋を渡らないといけない。旧国道7号のバスは、昼間の時間は大体時刻表通りに来るが、朝晩はいつ来るかわからないうえ、泰平橋や都心で渋滞するので、バスの利用は増えない。
- ・この何年かで、身近なバス路線がどんどん廃止されている。例えば旧国道7号から松浜へ行くバス。以前は松浜から下山まで行っていたのに松浜で停まり、今は旧国道7号から松浜へ行くバスがない。住民バスはあるが。
- ・今日示されたバス路線の計画も、中央へ向かっていく計画はあるが、例えば北区役所と北出張所を結ぶ路線がひとつもない。
- ・医療福祉大学はこれから学生が増える予定だが、今医療福祉大学は朝晩、ある

いは中間に自分でバスを借り上げて運行している。

- ・BRTはお金がかかるが、長い目で見れば必要。
- ・市報等で懸命にPRしていることは評価する。導入によるメリットが具体的にわかるようにしてほしい。
- ・もしかしたら根本的に（阿賀野川を渡る）橋の数が足りないのかもしれない。
- ・気楽に使えるような交通システムを、市も新潟交通も考えてほしい。
- ・1巡目説明会のアンケート結果が、今日配布されていない（スクリーンで紹介したが）。情報開示としていかなものか。
- ・新潟市は広く、地区ごとの条件が異なる。ただ住人が少ないとか、バスの乗車率が少ないとかで判断されると、北区のバス路線がほとんど切り捨てられる。考えていただきたい。

★発言者5（男性）

- ・北区の交通事情（不便さ）にみんな苦労している。新潟方面に向かう路線はいいが、区バス、住民バス等、一番不便なのは土日の運行が無いこと。
- ・朝の時間帯は直通便を考慮してほしい。
- ・（新潟方面からの）バスの多くが医療福祉大学で終点だが、回送で北部営業所に行くので、1、2本くらいは北部営業所行きにしてほしい。
- ・もともとこの（新バスシステム）問題は2年前くらいから、各区の自治協議会やコミュニティ協議会などいろいろな所で議論を重ねてきたが、いつまでも反対意見があれば取り入れますよ、賛成であればそうですか、とばかりやってきている。市の態度がはっきりしていない。
- ・バス路線の再編で不便が生じることはしょうがないと思っていたが、それについて説明がないままバスの価格だとか、乗降口だとか、それはそれで整理しないといけない課題だが、「新潟市のまちづくり、交通システムとしてこの方法しかない」ということを市が説明する必要がある。
- ・12月議会に諮るために、市長は「市民の理解を得られた」と説明をするのかしないのか、その判断が迫られている。
- ・市報等で、広報活動に経費と時間を費やし、ここまで説明を重ねてきたのだから、もう市の態度を決めるべき。

●新潟交通株式会社

- ・医療福祉大学終点のバスを北部営業所まで運行する件は持ち帰り検討し、次回以降の説明会等でお知らせしたい。

○新潟市

- ・現実問題として、バスの利用者が20年で65%減っている。バスの運行便数は10年間で20%減っている。これを放っておくとマイカーに乗れない人にとっては本当に不便な新潟市になってしまうので、この状況に歯止めをかけたい。
- ・市がバスを購入して、新潟交通に貸与するというのが珍しいスタイルで、なかなか理解いただくことが出来ていない、ということで、春に説明をさせていただき、今また説明をさせていただいている。そして12月前にも説明をさせていただきたいと思っている。

- ・新バスシステムの導入に向け、市としても理解を得るべく努力をしているということをご理解いただきたい。実施する、しないを決めかねて何回も説明をしているのではない。平成27年の夏前に新バスシステムの運用を開始したい、という考え方に変わりはない。

★発言者6（男性）

- ・私も賛成する立場。中央区と西区以外の区にはいまひとつ真剣さが足りないのではないか。市をあげて実施する事業であり、中央区、西区以外でどういいう協力、支援をしたらよいのか市のほうから打ち出してほしい。

★発言者3（男性）

- ・タイプ1からタイプ3の待合所のイメージがあるが、通常の路線バスにタイプ3の普及を進めてほしい。バスがどこにいるかわからない停留所がいっぱいある。

●新潟交通株式会社

- ・バスが今どこを走っているのか、乗車する予定のバスが行ってしまったのか、まだ来ていないのかが不確定で、バスの信頼を損ねている部分があると思う。BRT事業の中でも情報案内システムの話があったが、それと連携していくことで導入を拡大していくよう、市と相談したい。

※ 説明会で出していた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。

○BRT運行計画案、バス路線再編案について

- ・BRTの収支は、本当に黒字になるのか確かな数値を示してほしい。
- ・1日も早く実行できることを願っている。当局の尽力を切望する。
- ・BRTにより余剰となった車両や乗務員を赤字の地域に振り向けるのはリップサービスではないか。また会社が赤字に陥るのではないか。
- ・古町方面よりも駅南、弁天線方面の運行を急ぐべき。
- ・他区の人が他区に出向くことや発言を禁止するような発言があったが、自宅地区以外に勤めているなどで、他区の説明会に出席しても何の問題もないはずだ。BRTを望んでいる市民はほとんどいないので必要ない。首長はどの会場でも特定の新聞社の批判ばかりして、時間を押していた。

○その他

- ・乗務員こそ成功の可否を左右する。指導、教育の徹底を。
- ・利用者増を目指すにはJR線の利便性拡大が不可避。JR線のサービス改善を目指してほしい。
- ・現市街地の活性化はBRTと運命共同の関係と思う。市としてどうかかわるのか。
- ・中央区、西区以外の市民はどのように協力、支援をするべきなのか、市当局からの希望、要望があってもいいのではないか。

- ・北区の区バス、住民バスを増便し、土日の運行も行ってほしい。
- ・乗り換え箇所をこれ以上増やさないでほしい。
- ・冬場の乗り換えに不便がないように配慮してほしい。
- ・通常のバス停に情報案内を増やしてほしい。

以上