

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステム説明会（秋葉区）
日 時	平成25年8月28日（水） 午後7時から午後8時30分
場 所	新津地区市民会館 2階 第1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) 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"> ・24日から南区・西蒲区・北区・中央区と4会場で説明会を開催されているが、それぞれの区で様々な賛成・反対意見や質問等がでてきている。今日までの意見が、反映されて活かされている説明なのか。（意見が反映されている）手ごたえがあれば、たくさんの方が参加し、より充実した説明会になったはずである。 ・新潟市が発信する広報にもたくさんの意見がでたことを反映して欲しい。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明会で出された意見は議事録等でホームページ（以下、HP）にて公開しているが、色々な意見がどう反映されたかは、今のHPでは分かりにくいので改善したい。順番におこなっている区への説明会で、その都度、資料を修正していくのは難しいが、出来る限り意見を反映していきたい。今後、資料の作り方やHPの在り方を検討していきたい。 <p>★発言者2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「古町が寂れていく。」ことについてどうしたらいいのか？という話が出てくる。古町の中で満足にやっているのは、榎谷小路との交差点付近だけで、あとはどんどん廃業したりや移転したりしている。そこで、鉄道とバスができるだけ共存していけるか工夫してもらいたい。JR と新潟交通、新潟市が頻りに相談し、どうしたら新潟市が繁栄できるのかを考えてほしい。 ・白山駅が9月1日から大きく改修され、駅舎を半地下にし、駐車場が出来ると聞いている。新潟市は白山駅の利用について考えて欲しい。例えば、東堀から行って西堀で帰ってくる路線を作り、終点を白山駅にすると非常に古町の方が助かる。このように西堀と東堀のような元々の堀を利用して単線運行してはどうか。東堀は14番町まで行き、西堀は14番町から来るようにすると、今の交通を妨害することもない。 ・今後、新幹線と在来線が並行して設置され、新幹線の横に在来線が5本並ぶため、2本が鉄道の特急部快速のホーム、あとの3本は新潟を通り過ぎて白 	

山で乗り換えるとなると、信越線や羽越線は白山駅で折返し運転ができる。このように鉄道を関連させた事も提案して欲しい。

- ・将来、新潟駅の高架下に道路ができる噂がある。これがもし実現できれば、今は新潟駅南口（以下、駅南）の方は非常に地価が安いので、そこに大きな駐車場を作り、マイカーはそこでストップさせ、BRT を発車させてはどうか。

○新潟市

- ・鉄道とバス、市と協力して新潟市の全体の交通を考えていくことは、前向きに検討して進めていきたいと思っている。
- ・白山駅～東堀～西堀のバス路線は現在ない。しかし、白山駅をどう活かしていくのかは重要なテーマである。路線が出来るかどうかは、今約束は出来ないが、今後検討していく課題だと考えている。
- ・新潟駅は、かつて4つのプラットホームがあり7つの線路が敷かれていた。新潟駅連続立体交差事業により、将来は3つのプラットホームと5つの線路になる。その代わりに白山駅に1つのプラットホームと2つの線路を新設し運用していく計画をしている。今後、新潟駅の代替として白山駅を活用できると考えている。
- ・高架下に交通広場ができた所にBRTのスペースを作ることは、第1期後に駅南に計画している。それと合わせてパークアンドライドは重要なマイカーから公共交通への転換、都市部での渋滞緩和に重要なことと思っている。駅南のパークアンドライドは検討すべき大きな課題と思っている。

★発言者3（男性）

- ・秋葉区長が欠席している。秋葉区の市議会議員は1名を除いて欠席している。このことについて、どう思うか。この出席状況で説明会となるのか。

○新潟市

- ・区長に関しては他の業務があったため、欠席している。
- ・地元の議員に関しては、皆様それぞれのご事情があったのではないかと考えている。

★発言者3（男性）

- ・先日、南区の説明会に参加した際に、新潟交通はいい話しかしなかった。このような説明だから、市民はバカらしくてもう来ない。そのことは、どのように考えているか聞かせてほしい。お答えいただいてから本題に入りたいと思う。

○新潟市

- ・説明会にお越しにならない方の理由として、BRTが自身の生活に直接的に結びついていない方や、都合が合わなくて来られない方、市報にいがた・新聞を読んで程度理解されている方などそれぞれ、様々なご事情があると思う。

★発言者3（男性）

- ・今日の地方紙の記事に新潟市が2015年夏前に運行を開始すると載っていたが新潟市が事業主体なのか。

○新潟市

- ・新バスシステムは整備を新潟市が行い、運行を新潟交通が行う。

★発言者 3 (男性)

- ・公設民営の方式は、どの方式になるのか。

○新潟市

- ・市が会社を設置して運営を任たり、民間会社と共同出資して第3セクター方式とは違う。新潟市が乗換環境、核となる車輛を整備し事業者に貸与して、「運行事業協定」を結び、事業者が車輛を活用して運用していく。

★発言者 3 (男性)

- ・公設民営方式で、日本でやっている市町村が現在あるのか。

○新潟市

- ・車輛を事業者に5年間等の期間を限って貸与し、どう活用していくのか、そこで集約した路線を郊外路線でどうやって回していくのか、といった方式は現時点ではない。

★発言者 3 (男性)

- ・公設民営方式は日本で新潟市が初ということだが、なぜこうなったのか。

○新潟市

- ・本市には交通局がない。名古屋市とか横浜市は市が交通局をもっている。大正、戦前から民間事業で公共交通が提供されていなかった都市は、当時の公が提供してきた。戦後も継続していた都市は、政令市だと20ある都市の11の自治体である。

新潟市は戦前から民間事業者で提供されてきた。民間事業者が運営するとなると営利で運営していくしかなく、採算性が悪いと減便、廃止となってしまう。本市としてはこのままの状態を放置していたら、市民の足となる公共交通が将来的に担保されないのではといった問題意識がある。

このような背景として、現在は長大な路線のバスがすべて街の中に入ってきているため、非効率となっている。まちなかのバスを集約して、そこで生じた余力を民間事業者である新潟交通に地域全体を網目のような交通体系で運営できないか提案し、現在に至る。

★発言者 3 (男性)

- ・公設民営だと国からの補助金 1/2 が出るが、新潟交通の単独であると 1/3 しか出ない。補助金を国からもぎ取る為に公設民営をやるのではないか。
- ・新潟市はお金を出すので責任がある。新潟市の行政としての考えがはっきりしていない。

○新潟市

- ・BRT の運営形態に関して BRT 運行でどんな収支を見込んでいるのかやそこで生じた余剰を郊外路線へどのように配分するなど、今年度、新潟市と新潟交通の間で協議を進めて行く。その中で郊外便の増便のあり方など説明会を通じ

て、意見を聞きながら修正して、年度末に「運行事業協定」を結んでいく。

★発言者 3（男性）

- ・新潟交通の貸借対照表、損益計算書はどうなっているのか？

○新潟市

- ・今日は資料が手元にないため、わからない。

★発言者 1（男性）

- ・新潟交通の損益等は HP で見ることができる。その数字をどのように判断して、実際に公設民営で今以上に深くかかわった時にどうなるのか、新潟市はきちんと把握して事業を進めているのか。新潟交通の経営状態等を把握してから、いろいろな計画を進めて行って欲しい。
- ・古町に事務所がある「市民の会」のブログは、説明会での質問や意見、新潟市の回答が分かりやすく出ている。
- ・「意見、説明が、知りたかったら議事録を見て欲しい」ではおかしい。目に見える形（説明会や資料等）で生かしてもらいたい。

★発言者 2（男性）

- ・私は山形県によく行くのですが、酒田の駅から農業試験場までバス代が高い。海に沿ってお客さんを拾っていくから距離が長く料金が高いと考えられるが、新潟交通ならばここまで高くない。庄内交通は、山形交通は県庁に行くのに朝早い便と昼の便、夕方の便しかなく、県庁まで歩いた。新潟交通の県庁行は 10 分おき位にある。こんなに素晴らしい会社に、不平不満を並べて、文句ばかり言うのはおかしい。

※ 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 運行計画案、バス路線再編案について

- ・経費がかからないように運営したほうがよい。
- ・BRT やバス路線再編については賛成。ただし、事業の進め方について疑問が残る。当初の実施時期から遅れるそうですが、当初の実施時期にスタートすべきであるから、その時期を設定したのだと思うが、それがいとも簡単に先送りする。そうした事業者側の姿勢に”本気でやる気がないのか”と思わざるを得ない。まず断固して事業をやるという姿勢を示していただきたい。
- ・BRT 路線と一般車両の共存に問題はないのか？マイカーの規制について対策はあるのか？バス路線の全体像を示す資料はないのか？*運行計画と路線再編についてはおおむね理解できたが、秋葉区内のバス運行回数が増えない理由が分からない。
- ・乗り換え結節点には、新潟の気候からして、半年雨風、雪、吹雪をさけるための待合室必要と考える。防風壁だけでは不十分である。
- ・もう少し議論の場を（設けてほしい。）

○その他

- ・一部の質問者のために会議が台無しになった。
- ・BRTは中央区の方々にはいいと思う。私はよくJRよりバスを利用して新潟へ行くので、新潟交通へ希望する。49号線は万代シティが終点になるようであるが、やはり古町までお願いしたいと思う。万代シティ発も以前より終バスが早くなったし、沢海回りは時間がかかる。秋葉区からりゅうとぴあ、水族館、自然科学館、イオン南へ行けるバスがあるとよい。バスはJRより直接目的地に行けるので好きだが、BRTが始まると今よりもっと乗り換えが大変なような気がする。イオン南（行き）はやはり外せない。新潟へ出なくても行けるバスがあればもっとみんなが利用すると思う。これはJRの話になると思うが、BRTは新幹線の最終に合わせているそうだが、新津方面には絶対帰ってこられないことが残念である。新潟交通さん、頑張ってください。
- ・ほんの数日の走行試験、というべきか”走行イベント”の意味は何か？実験とは年間を通じ、冬の降雪時も含め綿密に行って、きちんとしたデータを取ることができるものを用いるのではないか？都市政策の要（かなめ）である交通政策について、気が抜けたような内容ではさみしい限りだ。気骨あるBRT事業であることを望む。
- ・質問に（対し）もう少し真摯に！

以上