

## 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11月19日（火）午後2時から午後3時15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	17名
●会議内容	
<p>(1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）</p> <p>(2) これまでの意見等に基づいた対応・方針について（新潟市、新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）</p> <p>(4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）</p> <p>(5) 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>・連節バスの運行にあたり、連節バスが運行する区（中央区、西区）とそうでない区（他6区）があるが、BRTを導入する意義や具体的な内容、説明に用いた資料に差があるのか。</li> <li>・国内で運行している神奈川や千葉の連節バスを借りて試験運行したが、既に連節バスが走っているこれらの地域において、利用者や住民の反応はどのようなものであったか。また、それらの地域では連節バスの導入により、バス事業者の経営にどのような波及効果があったのか。</li> <li>・これまでのBRTの説明で「駅」と「停留所」という2つの表現があるが、駅と停留所の表現を併記させるのか、これまで通りの停留所という表現にするのか、駅という表現に改めるのか、はっきりさせた方が良いと思う。</li> <li>・連節バスの運行に伴い、万代シティバスセンターを活用するという発想はあるか。バスセンターはバスの拠点であるので、活用について教えてほしい。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTが運行する区と、その他6区における説明や資料に差があったのかという質問については、2巡目の説明会では区ごとにバス路線の運行についての考えを示したため、各区で違う資料となっているが、それ以外の資料については同じものを使って説明している。</li> <li>・神奈川、千葉の地域の意見はどういったものであったか、経営実態にどのような効果があったかという質問については、経営実態の具体的な数字までは把握していないが、各会社に聞いたところ、非常に効率的に運行ができており、利用者の反応も良いとのこと。</li> <li>・「駅」と「停留所」とどちらの表現にするのかについては、今後さらに段階的にBRTの整備を進め、専用走行路を目指して行くにあたり、よりわかりやすく伝えるという意味でBRTについては「駅」という言葉を使っていきたい。</li> </ul>	

●新潟交通株式会社

- ・万代シティバスセンターについては、BRT第1期導入時においては、連節バスの車両がバスセンターの中に入るということはない。しかし、各地からの路線バスや高速バスの重要な交通の結節点であるという認識については変わらない。

★発言者2（男性）

- ・バスの運行事業協定について、例えば赤字になった際にその経費をどうするのかという内容は基本的事項の中に入るのか。
- ・区バスと住民バスについての問題点は運行している地区から既に出ていると思うので、これらについての結論を早く住民に示すということが大事ではないか。連節バスの導入を一生懸命に取り組む一方、非常に苦勞しながら運営している住民バスや区バスの問題点に対しては「検討する」と回答するだけでは、住民は納得できないのではないか。

○新潟市

- ・新潟市としては仮にBRT事業が赤字になった場合の負担はしないという考えで進めている。それらについては、運行事業協定の基本的な事項といったところに記載することになると考えている。
- ・区バスや住民バスが非常に苦勞している中で運行していただいているということについては、感謝申し上げる。生活交通の再構築において区バスや住民バスの制度について、地域ごとの課題や事情がそれぞれ違うため、現在検討している。できるだけ早く検討結果を示し、利便性の向上、利用促進を目指していきたい。

★発言者3（男性）

- ・北区から直接BRTバスに乗ることはできないが、BRTの運行に伴って地区の要望であった医療福祉大学から新潟交通の北部営業所までの回送を、太郎代経由のバス路線としてつなげる案が提示され、非常に期待している。
- ・新たに芋黒線という木崎地区の人が豊栄駅に行く便ができ、非常に前進していると思っている。
- ・松浜地区については、これまで市役所や古町に一本のバスで行けたものが、どうしても乗り換えが必要になる。また、さらにバス路線の再編が進むと東区でもう一回乗り換えが必要になるという案もあるというようで、2回乗り換えをしなければならなくなると、冬場のことが心配である。住民バスで松浜から新崎駅へ行った場合、新崎駅でJRに乗り換え、新潟駅からBRTの乗ることができるようになる。また、松浜2丁目からは古町まで410円で行けるが、JRと住民バスで行くと390円で行けるため、料金的に見ても有利であり、住民バスの強化が大切である。
- ・新崎駅にエレベーターが設置されるには乗降者数3,000名以上が必要ということであり、現時点では何百人単位で乗降者数が足りないということである。住民バスを活用してみんながJRに乗ることにより、乗降者数が増えればエレベーターがつく。そうなれば、我々高齢者にとっては非常に利便性

が増すのではないか。これらのことから、住民バスが一日10便で平日だけの運行となっているものを、住民バスの土日の運行と増便を強く要望する。また、これについての回答を早く出してほしいということも併せて要望する。

○新潟市

- ・新崎駅の北口の乗り入れについては、今年の冬に北区建設課が整備し、住民バスの乗り入れが可能になる。さらに、利便性が高まり3,000人の利用者となった場合には、市と国が補助をし、JRが駅にエレベーターを設置することとなる。
- ・バスの制度ついて、話をいただいたことについては現在検討しているところであり、できるだけ早く示したい。

★発言者4（男性）

- ・交通結節点でのバスの乗り換え場所が問題。松浜線の乗り換えが万代シティのどこか。説明ではメディアシップの前とのことだった。どこで降りてどこかの乗り換え場所に行けばよいか、乗客の歩く動線を詳細に説明してほしい。
- ・朝の時間帯はいくつかの割合で直行便があり、他は乗り換えが必要になるという説明だけではわかりにくいので、具体的に示してほしい。
- ・他自治体の流れとしてはバス事業の公営企業が赤字になるため、民間化を進める流れとなっている。今回の公設民営方式では、市がどこまで関わっていくのか線を引き必要がある。運行事業協定のなかで基本的な事項等を定めるとあったが、その具体的な内容については議会で話を詰めて欲しい。
- ・説明会ではBRTの賛成や反対といった議論をするのではなく、今後はバスの購入にむけて進んでいると認識したうえで今回の説明を聞いている。購入の可否の大きな判断は議会でないとできないと思われる。我々は賛成の立場として説明会に出席しているが、各区の説明会での受け止め方は全部違うと思う。特に真ん中のBRTの話だけが取り上げられているが、新バスシステムというくらいなので、全部の区で検討・見直して進めてほしい。

○新潟市

- ・松浜方面からは東港線を通して万代に来ることになる。古町方面へのBRTの乗り換えについては、松浜方面からのバスをラブラの東港線側に新しく設置される停留所で降り、ラブラ前にある（国道7号側の）BRT駅で乗り換えることになる。
- ・松浜方面への乗り換えについては、古町方面からのBRTをテレコムビル前の停留所で降りた後、東港線を横断し、メディアシップの東港線側にできる新しいバス停から松浜方面行きのバスに乗ることになる。

★発言者4（男性）

- ・松浜方面に行くには、東港線を横断しなければならない。雨に濡れずに乗り換えができると以前は説明していたが、ここではダメということだな。
- ・直行便の具体的話はどうなったのか。

○新潟市

- ・本日の説明会では、直行便の割合までを提示させていただき、詳細についてはまた後日とさせていただく。

●新潟交通株式会社

- ・補足説明だが、古町方面から松浜方面へ行く場合の乗り換えでは、少し距離は伸びるが、テレコムビル前でBRTを降車した後、万代クロッシングの地下歩道を通り、バスセンターへ行き、バスセンターから乗車するという雨に濡れない選択肢がある。
- ・本日、直行便と乗り換え便の割合について説明した。運行時間帯で直行便と乗り換え便とが混在するため、わかりやすい形での運用が必要だと考えており、今後も継続して検討していく。

★発言者4（男性）

- ・直行便の路線は（乗り換えが必要な便と）同じルートを走るのか。

●新潟交通株式会社

- ・直行便はこれまでと同じルートで運行する。

★発言者1（男性）

- ・BRTの導入に伴い、雪対策として除雪・排雪を丁寧に行うのであれば、除雪・排雪に要する時間がかかるのではないかと。
- ・BRTの路線で重大な事故が発生した際の迂回路は検討されているのか。

○新潟市

- ・現時点では具体的な迂回路は想定していない。
- ・事故が発生すれば他のバスも簡単に経路を変えることはできないため、対応について新潟交通と具体的な検討していきたい。

●新潟交通株式会社

- ・神奈川と千葉から借りた連節バスを使って迂回路の検証を行った。連節バスに限らず普通のバスにおいても、重大な事故等が発生した際の迂回路を設定している。手元に資料がないため、この場で示すことができないが、検討している旨ご報告する。

★発言者2（男性）

- ・住民バスの利用が30%を超えると補助金を切られると言われているが、若手職員にもう少し住民に対して親切な対応を取るよう指導してほしい。どうすれば住民バスの運営がうまくいくかという点でアドバイスをするように指導してほしい。利用率などの細かい基準で補助を決定するのではなく、島見のバスについてはいくら、松浜のバスについてはいくらといった定額の補助にしてはどうか。

○新潟市

- ・印象の良くない対応をしていたということについては、申し訳ない。
- ・補助の制度がある中では、それは守らなければならないが、バスの利用率を上げられるよう、皆さんの努力が報われるような制度の見直しを今後検討していきたい。
- ・区ごとに事情が違うということもあるため、定額制度ということも一つの方法として含め、制度の検討をしていきたい。

★発言者2（男性）

- ・区ごとに事情が違うのだから、補助金も新潟市で一つの制度ということではなく、区に対するそれぞれの考え方で補助をしていけば良いのではないかと。全部本庁でルールを作りそれに全てを当てはめるということは無理があるのではないかと。

○新潟市

- ・今後検討していく。

★発言者4（男性）

- ・BRTの専用走行路は今後どうなるのか。専用走行路を作った場合、日中の自動車の通行に支障をきたすのではないかと。

○新潟市

- ・5年の中で新潟駅から古町の間片側3車線以上の道路に専用走行路の整備を目指していきたいと考えている。シミュレーションを重ねて大丈夫であると判断しているが、実際に導入してみないとわからない部分もあるため、新バスシステムを導入開始後、現地での検証を重ね、交通流動の変化を見て、専用走行路の設置を目指していきたい。
- ・BRTの走行性を確保するという意味でもいろんな交通の状況をみながら実験を重ね専用走行路の設置を目指していきたい。

※ 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。

- ・運賃体系も乗降客を増加する意味で検討すべきではないかと（高校生の定期券の割引率だけでも）。
- ・バスの利用者は、松浜地区住民は減少する。
- ・連節バスは不要。
- ・郊外線については、新バスシステム不必要である。
- ・まちなかの乗り遅れを整備するためと思っているが、なぜBRTなのか。
- ・北区は直接BRTに乗車できないが、BRT運行による余ったバスを郊外路線に配車することに伴い、新たに芋黒線ができ、木崎地区から豊栄駅への利便性が増すことは良いと思う。
- ・併せて医療福祉大で回送されていたバスの一部が太郎代まで運行されることは、太郎代地区の皆さんにとっては利便性が良くなる。
- ・松浜地区からはBRT運行により乗り換えが増え不便になるが、住民バスの運行強化によって、新崎駅からJRで新潟駅へ行き、BRTを利用することに重点を置いて欲しい。
- ・松浜と新崎駅間の乗降客が増えると、新崎駅のエレベーター設置が可能となり、高齢者にとって便利になる。
- ・そこで、住民バスの本数の増便と、土日運行を実施していただきたい。今の市役所迄の直通が、乗り換えを行うのを避けられないのなら、JR新崎駅でバスからJRに乗り換えてBRTを利用したいと思う。

- ・大きな課題となって議論が進められてきた新バスシステムは実施後、絶対に後退させることは出来ない。その為にも計画の1路線だけでなく、鳥屋野線南部方面への路線延長を重ね合せて実施することが望まれる。
- ・乗務員の技術向上は勿論のこと、案内ガイドの言葉づかいには今迄以上の教育指導を徹底していただきたい。
- ・民意を問わず連節バスの話を進める事はおかしいし、税金の無駄遣い。茶番であり、時間を使って話しあう事ではなく、全く必要ないので購入すべき物ではない。試乗するまでもなく、高額を払い試乗もどうかと思う。昨日、障がい者の方が連節バスに試乗し、エンジン音が大きくうるさかったとのことだった。後の車は段差があり乗り降りする時に大変である事や、それほど多くの方が乗れるようではなかったし、横揺れも気持ち悪く、アップダウンがあり、気持ち悪かったとのことだった。乗り物の中で最悪最低だと思った。11/16(土)、11/17(日)の2日試乗した多くの方が必要ないと口々に言っていた。イベント市長の話にはついていけないし、もう二度と税金の無駄遣いはやめてもらいたい。税金は大切な市民のお金である。説明会で1回、2回目はとても良い紙を使用。もったいない事をしてきてこんな多くの用紙はもったいないと言ったら、3回目は安い用紙であったことから、1回、2回目も安い用紙で良かったとつくづく思う。試乗の時に何故、白山駅とイオン青山の周りを走ってくれなかったのか。大きな道路でも曲がる時にとっても大変そうにゆっくり曲がっていたし、相手車があった場合は迷惑をかける。試乗した市民と外から見ていた市民はちっとも嬉しそうな顔をしておらず、どなたも厳しい顔だった。市民のほとんどが全く必要ないと口にしていて。署名して下さる方々が「市長がこんなBRT連節バスの事をださなければ大切な時間を使ってこんなに紙を作って署名をしなくても良かったのにね。私達の為に署名活動をして下さってありがとう。」と感謝された。バス運転手の人でも今の大きなバスでさえ後ろの方が気になって居るのに、連節バスだともっと心配で不安だと言っていた。決して交通社の人とはいえ連節バスに賛成ではない。市職員の中でもほとんどが反対だと聞いている。市民の多くの方々が早く新しい市長になって頂いて、もっと誇れる新潟市づくりをお願いしたいものと思っている。もっと大人は子供達のお手本になる大人のあり方、大人の責任をしっかりと示して頂きたい。連節バスは必要ない。多くの方、高齢者の方が小さいバスを多く走らせて貰いたいと言っていた。人に優しくないバスは障がい者にも高齢者の人達にも優しくない。連節バスは必要ない。

以上