

会 議 概 要

| ●開催概要 | |
|--|--|
| 名 称 | 新バスシステムに関する説明会（中央区） |
| 日 時 | 平成 25 年 1 1 月 2 1 日（木）午後 7 時から午後 9 時 |
| 場 所 | 万代市民会館 6F 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 | 66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">・連節バスに国からの補助がでるかでないか教えてほしい。・新潟交通さんに万が一が通った場合、増便したはいいが、人が思ったほど乗らなかったとって、勝手な減便はしないでほしい。・万が一ダメだった場合、住民バスをお願いすることになると思うが、住民バスだと7割が今のところ市役所が負担してくれて、あとの3割は町内とかコミュニティとか個人が払わなくてはならなくなるので、もし廃止する場合は、お金がない町内会もあると思うので、町内の人にも負担があるということで、遅くとも3か月前には早めに案内をしてほしい。・バス路線再編の件ですが、昨年12月末からコミュニティ協議会の方には、案内されているが、役員の方も莫大な量で案内できなかった。町内会の案内はコピー代もかかるわけなので、できたらこのような案内については、町内会に早く回せるようにもう少し配慮していただきたい。町内に回らないと、なおさら一般の人に回らない。去年の12月からやっていて、知らない人がまだいて、全然連絡が来ていないということが、今回反省点としてあがっていた。・自分としては、半分BRTに賛成で、半分はまだどうかなと考えている。2年間か3年間は実際走らせてみたらどうかと考えている。ダメだったらダメじゃないかなというのも考えている。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・一点目の連節バスについて、国からの交付金を充当していくことを考えている。今は55%の補助が出るということになっている。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none">・今回提案したゾーンバスシステムについては、人口密度を踏まえ新たに路線を引き直すという路線再編である。中央区については、人口密度の高いエリアということで、商圈として認識している。再編をした後については、 | |

効率化した部分をお客様に還元する。当然収支もあるが、バスをどれだけ走らせたかが大きなウェイトをしめており、提供する走行キロ数については、再編完了後についても当然維持していく考えである。

- ・住民バスについては、新潟市の制度ということなので、新潟交通が単独でどうということではない。現時点でもバス路線の廃止については、相応の早い時期での届出が必要となる。少なくとも6カ月前には届け出が必要であり、地域公共交通会議にそれ以前にお話ししなければいけないので、その機会にご案内できると思う。

★発言者2（男性）

- ・地域の交通事情の安心・安全の面で、住民としては不安を持っているということで意見を申し上げたい。
- ・メディアシップやラブラ2ができ、萬代橋橋詰の交通事情が非常に以前と変わった。変わるというのは、それなりにまちが発展するということからするとよいと思うが、近隣から入ってくる車も含めて、土日祝日の交差点で黄色信号に近い状態で無理やり突っ込んできたり、それによってバスが一回信号でストップしたりする状況が起きている。
- ・年寄りの送迎をする際に、生活道路として東大通や萬代橋、榎谷小路を利用している。どうしてもそこを走らなければならない。連節バスも、一般のバスも含めて、一般車との協調性があの道路にはない状況である。県外からの来訪者もナビを頼りにして来ている。連節バスだけではないが、歩行者も含めて事故の危険性が大きくなるのではないかと懸念される。安心安全の確保についてどのようにしてくのかを示していただきたい。
- ・東港線がバス路線として使われるようだが、地中化工事を含めて繰り返し地面を掘っているため、その度に地盤が非常に悪くなっている。住民として、周辺からも生まれて初めてののような振動を、寝ている状態でも感じる。連節バスを導入して交通体系を変えていくことはよいが、それによって周辺環境をどのように変えていくのかを含めて周辺との話し合いが必要になると思う。

○新潟市

- ・安心安全の確保が一番大事な部分だと考えている。今回、新潟駅から万代、古町を通過して、市役所に至るルートについて、公共交通の軸としていきたいと考えている。当然そこを通らなければいけない方については、車が通れる環境も大事であると考えている。例えば、郊外や遠方から入ってきた車両については、信号の現示や案内標識看板を改造しながら、周辺の柳都大橋等に誘導していきたい。車の道路と公共交通の優先の道路とをすみわけていくことで、安心安全の確保につながると考えている。この点については、今後も警察等と相談しながら進めていきたい。

★発言者3（男性）

- ・今回の取り組みは新潟の観光などにいいと思っているが、未だに電車のほうがいいように思っている。

- ・一番気になっているのが、定時性である。県警や国道管理者と一緒にやっていただけるとよいと思う。定時性が確保されなければ、これからの冬の時期に、次のバスにつながらないということのないようにしてほしい。新潟は運転マナーが非常に悪い。バスの運転手も怖い思いをしていると思う。ここは市が条例を作り、なんとしても専用レーンを作らないと成功しないと思う。

○新潟市

- ・今回のBRTは段階的にやっていく中で、しばらくは既存のバス優先レーン、専用レーンを使いながら運行していく。交通システムとしての定時性の確保は非常に大切であると考えている。その確保については、これまでも県警や国道事務所と連携していかなければいけないということで、いろいろと話をさせてもらっている。単純に国道だから市は何もしないではなく、しっかりとバスレーンが守られていくために、市も一緒になって様々な取り組みを進めていきたい。
- ・そのなかで、交通のマナーについても併せてやっていきたい。また、新潟のドライバーの皆さんにご協力いただいて、スムーズな運行や、定時性の確保に向けて取り組んでいきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・試験運行について、9月の結果をいただいているが、今後の試験運行の予定を聞かせてほしい。希望としては真冬のドカ雪が降ったときにスタッドレスタイヤを履いた連節バスを実車してほしい。
- ・駅南地区に住んでいる。一つはバスの定時性と利便性である。都市の発展のためには、中央のイメージアップとインフラの整備は必要なので、BRTの運行に対して反対ではない。ただ、駅南のバス路線の定時性を強化してもらうことが住民にとっては非常にメリットがある。BRTの推進と並行して検討してほしい。

○新潟市

- ・11月11日から20日までに千葉の京成バスから連節バスを借り、15・19日に試験走行、16・17日に試乗会を実施した。試験走行については、交差点を抜ける時間がどれだけかかるか、バスが停車したときに一般交通に与える影響がどうかというところを確認し、現在とりまとめに入っているところである。
- ・冬期に借りてきて、雪が積もったときに走らせられれば一番良いと考えているが、連節バスを他都市から借りてくるという点について手続きで4カ月から半年近くかかってしまう。雪が降るポイントでその日を設定して借りることがなかなか難しい状況がある。雪については国内で、関東の積雪の状況について各社に確認し、凍結や圧雪がある状況でもスタッドレスタイヤを装着して十分に走行できたということを確認している。また、国外でも北欧で走っているし、連節バスも製造している。そのような状況から雪については大丈夫だろうと考えている。雪についてはしっかりと除雪をしながら、対応していくのは当然だが、走行については通常のノンステップバスと同様に運

行できることと考えている。

★発言者5（男性）

- ・今回説明会に初めて来たが事前に勉強はしてきた。連節バスありきの導入という部分に疑問を感じた。個人的にブラジルのポルトアレグレに行き、そこでも連節バスは走っていたが、素晴らしく広い道路で、バスを待つ行列は新潟市の3倍から5倍の人数が並んでいた。東京のような都会でもあったが、スムーズに車が走行していた。新潟市は都心ではなく、地方都市である。連節バスが必要かどうかということについて、自分の目を見てきた結論としては、連節バスはいらない。新潟交通の大型バス2台で走行すればよいのではないかと。つながって走れば目的は達成可能ではないかと思う。
- ・一台1億2千万円で、全部で9億円、その他専用レーンの整備等に30億円と聞いている。BRTを10km整備すると70億円かかると聞く。20kmでは110億円かかるそうだ。新潟市の借金が現在8,800億円ある。この前の市報にも出ていたが、11月18日に20億円の市債を販売すると。これ以上借金を増やさないでほしい。国の補助金が55%出るそうだが、国であっても借金である。場合によっては、日本の国は財政破たんするかもしれない莫大な借金がある。今どうしても連節バスが必要かどうかをよく考えてほしい。

○新潟市

- ・今都心軸に2,000台のバスが入っているなかで、走行環境が落ちている部分がある。そこで、バスを集約し走行環境をよくすることと併せて、集約することで2台の輸送力がある連節バスを導入し、そこで生まれた余力を郊外路線の強化に充てていきたいと考えている。これが、連節バスが必要である理由である。
- ・他の都市で、例えばブラジルとかでもかなり大勢乗っているといった実態がある。ただ、日本のなかで、LRTなどの中量輸送を検討してきている自治体のなかでも、連節バスを含めたBRTの導入について、LRTに比べ1/3～1/4の事業費でできることから、検討を進めている自治体も出てきている。そのような実態を踏まえ、新潟市の輸送実態や財政を含めてBRTを導入してやっていきたいと考えている。
- ・財政については、今新しい総合計画を作成するなかで、併せて財政計画を作って発表していく。もとより新潟市の財政については、健全財政でやっている。単年度の予算組みや実施計画の作成の中で財政の裏付けを取りながら行政運営を行っている。
- ・連節バスについては、連節バスを導入しなければ、ピーク時に乗りこぼしが生じると考えている。2台のバスで運行すると、運転手が一人追加となる。また、2台のバスをぴったり一緒に走行することは不可能である。信号もあるし、事故の元であり、安全ではないと思う。

★発言者6（男性）

- ・生活を守るための生活交通に税金を使うことについては、理解している。ただし、それとBRTは別問題だと考えている。
- ・新潟交通に聞きたいのだが、バス事業全体が黒字であれば個別路線が赤字であっても減便はしないと説明をしてきているが、バス事業全体の範囲を教えてほしい。下越全体を含めて言っているのか。新潟市の路線網に限定してのことか。
- ・バス事業全体が黒字であれば個別路線が赤字であっても減便はしないと説明をしてきている。新潟交通の最終提案のなかにも、再編完了5年間までは減便をしないとある。その後5年後は、著しく利用者が減った場合は市と協議をするとある。これは減便について協議をするということだろうと思う。市は市で、8月の南区で説明された資料で、「5年や10年先では内容の変化などが出てくるので、5年間ごとにその都度計画をしていく」と説明している。見直しの中身は路線の減便や増便、再編成があるかもしれないと思うが、5年ごとに事業協定を結ぶわけなので、その計画を持って協定を結ぶということで理解していいのか。
- ・南区で新潟交通は次のように説明している。「再編後はバス路線全体で収支を見ていく。したがって、個別の路線に対応したバス路線の減少は考えていない」と説明している。つまり減便はしないということである。毎年が全体が黒字であれば、5年先10年先も減便ということはありませんと理解できる。5年後に見直しをするということと矛盾していると思うがどうか。

●新潟交通株式会社

- ・新潟交通グループについては、佐渡を含めた下越全体で事業をしているが、全体という部分については今回のバス路線再編の提案をしている新潟市を中心としたバス路線網であるので、村上や佐渡については入っていない。
- ・今回路線の考え方を大きく変えさせていただくなかで、長大路線を短くし、コンパクトにし、バス路線の網をはることを提案させてもらっている。ネットワークということなので、概ね5年間でバス路線の再編が完了した後については、個別の路線での収支ではなく、路線網全体での収支で判断をしていく。

★発言者6（男性）

- ・範囲は新潟エリアに絞って、全体として理解するということがだったので、新潟交通は全体のバス事業部門が赤字になっても、新潟エリアが黒字ならばどこの路線が赤字であろうと減便はしないということを新潟市はしっかり記録しておいてほしい。
- ・将来的に新潟エリアが黒字であれば、どこも減便路線は出てこないということなので、これも記録しておいてほしい。
- ・昨年まで23億円も投資してオムニバスタウン計画をやってきているが、その結果報告をみると、実際に失敗している。この結果について責任を誰も取っていない。今日は時間がないので、今後意見交換の必要性があるわけなので、丁寧に説明をして理解を求めると言っているのだから、是非意見交換の場を作ってほしい。オムニバスタウン計画からBRT問題が延長してくるの

で、この件についてもしっかりと説明をしてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・バス路線の再編によって網を張るエリアで、個々の路線の収支を見ずに、全体で見ていくということである。新潟市内の網を張ったエリアが黒字だったから、その他の村上や佐渡などに波及することではない。

★発言者7（男性）

- ・1回目から3回目まで出ているが、一回もトップの市長が顔を出さないのはおかしい。こんなに大きな問題に対してなぜ市長が顔を出して説明をしないのかについて納得がいかない。
- ・新バスシステムの3本柱は「基幹公共交通軸を作ること」「これに結びつくアクセスを作ること」「生活公共交通を充実させること」の3点で間違いな
いか。
- ・下町のにこにこ号を走らせる会だが、二葉町方面が空白だったということ
で新潟市と観光バスの協力を得て6年目になる。ようやく収支率が40%
にきている。これは地域住民の協力と、我々の努力もあって、ここまで来
ているし、土日運行も新潟市と観光バスの協力を得て、今パーセンテージ
があがってきて、良い方向に向かっている。新潟市の3本柱の一つである
生活交通を先取りしてやってきたにもかかわらず、今日の【資料1】で「な
ぜBRTの導入に至ったか教えてほしい」というなかで、新潟市は「空白エ
リアの公共交通を確保するために、補助金を充てることで、バス交通を維
持するやり方は、これまでもバス事業を行っているが、この対症療法的な
やり方で、負の連鎖に歯止めはできない」と書いてあるが、この「対症療
法」とは一体どういう意味かを詳しく説明してほしい。
- ・新潟市中央区を含めて空白地域があると聞いているが、新潟市は空白地域
を把握しているか。把握しているとすると、何か所くらい空白地域がある
のかを教えてほしい。
- ・新潟交通に聞きたい。10年間ボランティアで一生懸命に頑張っているにこに
こ号を走らせて40%くらいの収支にいったわけだが、そこになぜ新潟交通が
入ってくるのか。我々は住民主体でやると何回も言っているのに、それを撤
回しない。住民主体でやることに問題があるのかお聞きしたい。

○新潟市

- ・1点目の対症療法について、これまでバス路線の減便や廃止が続いてきた。
その維持をするために、あるいは空白地域の足を確保するなかで、住民バ
スや区バスがある。そのなかで地域の皆様が運行を確保してきたというこ
とが現在の住民バスの制度である。この維持の仕方については、路線の廃
止が原因となったものがある。このことで歯止めがかけられていないとい
うことでこのような表現をしている。今回は、この負の連鎖をなくしたい
ということで抜本的な取り組みが必要であると考えている。
- ・空白地域については、図面上で把握しているものがある。

●新潟交通株式会社

- ・住民主体で運行することについては問題あると考えていない。そのなかで、

弊社が考えている新潟島のバス路線網は、ゾーンバスシステムとしてバス路線を集約することによって、生まれてくる余力を今まで廃止してきた路線や、新規の路線といった部分に還元し、トータルとしてのバス交通網のサービス水準を引き上げたいと考えている。そのなかで、新潟島で運行している弊社の営業路線や、にこにこ号の住民バスの路線が有効に機能してネットワークを張ることが、利用者の皆様にとって便利になると考えている。区バス、住民バスは制度であるので、なかなか運行本数を確保していく、増やしていくことが難しいと思う。ある程度まとまった運行本数がないとバスは使い勝手がよくなると認識している。今回、バス路線再編のなかで、新潟島のなかでバス路線を増便することは、ネットワークを張るという意味合いで考えている。

★発言者7（男性）

- ・問題がなかったら、主体的に我々がやってもよいか。朝晩2便ずつ増便することはよいが、今までどおり我々が主体的にやらせてほしい。
- ・市長が残りの一年を市民の声を聞いて、臨みたいという新聞記事があったが、BRTについて市民的合意は得てないと考えている。そのお金があるのであれば、このような生活公共交通の方にお金を回して、もっと住民が暮らしやすくなるような方法を取ってほしい。

★発言者8（男性）

- ・初めて説明会に参加したが、沼垂四ツ角からバスを利用して、古町、市役所へよく行っているが、その路線が今後どうなるか教えてほしい。帰りはどこから乗って沼垂に帰ればよいのか。町内からも、代表して聞いてくるように言われている。
- ・当然乗り換えを伴うと思うが、高齢者にとっては非常に不便である。これから雨が降ったり、雪が降ったりすると、乗ったり降りたりするのは大変である。全体の説明で超高齢社会への対応と、まちの活性化という話があったが、それとは逆行して年配者に対して弱い者いじめをするようなシステムではないか。
- ・まちの活性化と言っているが、沼垂のまちにバス路線が半分になると聞いているが、どうなるのか。バスが減れば、沼垂のまちが当然衰退化していく。何がまちの活性化になるのかわからない。
- ・30億円も投資するわけなので、それに対する経済効果や、地域住民に対するメリット、デメリットについてどのように考えているのか。たとえば、新潟交通の収入が増え、法人税が増加するとか、市民に還元できるという見通しがあればよいが、はっきりしていないのであれば、効果を公表して皆さんからいいか悪いか聞いてほしい。
- ・ある団体が反対陳情したが、当然だと思う。一企業であれば、30億円も投資すれば、それに対する経済効果がどうなるのかを考えるとと思う。それを満足に検討しないで、こういう風になるとか、このようなメリットになるとかはどうでもよい。

★発言者3（男性）

- ・冬の試験運行をしないで車両の契約を進めようとするのは、安全と言っていることと全く合わないのではないかと。新潟の雪と、東京の雪と、北欧の雪は全然違う。北欧の雪はかえって、アスファルトよりタイヤが効く。そのことをわかっているのか。タイヤのそういうところをよく調べて、車両が国内のものではないので、タイヤも高いし、下手すると特注で作らないといけなかもしれないので、冬の試験運行は絶対やってほしい。
- ・借りる手続きに時間がかかるというのはふざけた理由だ。工事などで時間がかかることもあるが、本気で検討してほしい。
- ・新潟交通は、バス交通や、船、鉄道をやっているなかで、まちづくりや文化の意味でも、新潟交通しかないと思う。
- ・連節バスは長いので、事故を起こした時に交通渋滞が起きる可能性がある。

★発言者9（女性）

- ・市民団体が連節バスの導入を反対し、1万40筆を昨日市長宛に出した。とても反対意見が多いなかで、連節バスありきで進めている市の姿勢がとても不信に思う。こういう大きな事業は、市民の合意のもとでやっていただきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。
- ・これまで市がやることはダメなことが多いと言われた。西堀ローサやプラーカも負の財産を残して、市の税金をたくさん投入しないといけなくなったので、よく考えて市民の合意のもとでやってもらいたい。

★発言者10（女性）

- ・本来ならば、行政はともかく、新潟交通と市民で公共交通の再編成の話でずっと一年間続いて盛り上がっていたら、どんなに前進していたかと思う。市民合意のない状態なので、やはりこれはストップするとか、そういう方向もあると思う。これはストップであっても行政にとって後退ではなく前進である。
- ・駅前で7時半から八時半まで、一分二分ごとに写真を撮っていた。並んで、何分も待つということはない。これを証明してくれたのは、バスを整理している新潟交通の方からうまく流れができて話を伺っている。朱鷺メッセの中で一週間、萬代橋から流作場の五差路の方を見た方が、その時間の昼間に全然団子状態にはなっていないと発言されていた。市民の目で見て感じたことが、行政の方と二人三脚できると思うので、その一面を報告させていただく。是非ここで説明ありきではなく、一緒に考えていきましょう。最後までいいゴールがくると思っている。行政の方もよろしくお願ひしたい。

●新潟交通株式会社

- ・沼垂地区の路線については、【資料2-1】と【資料2-2】をご覧ください。中6の臨港町について、臨港病院を出発し、山の下地区を通り、中央埠頭まで来たら、沼垂地区に入り、沼垂四つ角、総合庁舎前、万代町

通りを通して、新潟駅につなぐ路線である。運行本数は、37本を63本増便し、100本とし、日中の運行間隔の目安については15分～20分を想定している。

- ・古町方向への乗り換えは、新潟駅のロータリー内が終点となるため、新潟駅でBRT区間の路線、西小針線、有明線等の路線に乗り換え古町方向に行っていただきたい。
- ・また、沼垂地区においては、現行の松浜線、河渡線の直行便を一部設定している。松浜線の直行便については、万代シティ到着予定時刻が朝の7時30分～10時に河渡線と合わせたなかで15～20本の運行。夕方に古町を出発する時点で15時30分～20時に河渡線と合わせて16～22本を予定している。時間が合うようであれば、こちらの直行便をご利用いただきたいと考えている。

○新潟市

- ・30億円のなかには、連節バスの購入だけではなく、交通結節点の整備として、乗り換える時に負担にならないような環境を作っていくことなどを含めている。
- ・連節バスの導入についての効果は、予算として4台で4億9千万円を計上しているわけだが、導入することにより導入しない時と比べて125本の増便の差として出てくる。この増便分を仮に他の事業者任せの場合を費用換算すると、5年間で6～9億円かかることになる。その他に経済効果については、産業連関といった効果の出し方がいろいろとあるわけだが、そのような副次的な効果も含めて、BRTの導入とバス路線再編のなかで、持続可能な公共交通をつくっていくということが一番大きな効果だと考えている。
- ・冬の運行については、事業者と時期の調整をしながら、交通管理者関係、道路管理者関係等の非常に複雑な手続きを経ていく形になる。実際に事業者さんの都合で計画を進めていたなかで振出しに戻ったりということもあった。そんな中で、なんとか2回開催することができたという状況である。冬の運行についても、いろいろと検討をしたところ、事業者との調整や、関係機関との協議を踏まえると、ピンポイントで借りてくることはなかなか難しいということである。仮に、複数やったとしても同じ手続きを同じように何回も行わなければならないという実態があり、正直難しいと考えている。ご理解をいただきたい。

★発言者3（男性）

- ・新潟市が初めてやってみたらどうだ。そうすると少し考え方を変わってくれるかもしれない。市と新潟交通の本気度を見せてほしい。だから、何度も説明をしても伝わってこない。

○新潟市

- ・高齢者は乗り換えが大変であるという点について、乗り換えというのは手間がかかる。乗り換える負担を少なくするために、乗り換えしやすいダイヤ編成とか、雨風をしのげる工夫を実施していく。
- ・このバスシステムは大きな意味で高齢者のためになる施策であると考えて

いる。住む地域ごとに異なると思うが、バスの減便が進み、一時間に1本、二時間に1本になりで、買い物には行けない。病院にも行けない。それを防ぎたいがための施策であることを是非ご理解いただきたい。

- ・連節バスはBRTのなかの一つの要素であるが、連節バスを導入することによって郊外便が125本の増便が可能となる。説明にあったとおり、125本を費用換算すると、5年間で6億円から9億円という試算が出ている。したがって、連節バスについては、実際に契約しないといくらになるかわからないが、予算上は4.9億円となっている。購入費と、6億円から9億円かを比較すれば、説明がつく金額であると考えている。

★発言者 11（男性）

- ・オムニバス計画はバス交通の環境整備をして、最終的には利用者の減少に歯止めをかけて、バス利用を増やそうという事業である。昨年まで5年で23億円かけて実施した。この結果がどうかというと、当初の計画通り減少したということである。5年間対策を取らなければ、どれくらい利用者が減少するかを市が推計している。事業をやったけど同じだけ減ったという報告書である。ということは、23億円の税金をかけてやったが、使っても使わなくても減少したということである。BRTとやり方は違うが、目的は一緒である。結果責任をだれもとらないで、BRTをやろうとしないでほしい。

○新潟市

- ・一番の根底は、この10年間で利用者が40%減り、便数が20%減っている事実があるわけである。このまま、10年、20年経つとどうなるかということである。それに歯止めをかけたいがために、新バスシステムを導入したい。これが本当の目的である。
- ・お話があったとおり、オムニバスタウン計画については、国と市と交通事業者が概ね3分の1ずつ出し合って事業を行った。その結果については、3月付けで報告書として、しっかり検証して発表している。

★発言者 11（男性）

- ・報告書を見ると全く検証がなっていないし、反省をしていない。
- ・なぜバス利用者が減少したかが書いてある。1つめが、バスを利用する若年層が減っていること。2つ目が、マイカー依存。3つ目が、大型商業施設の郊外化。あとは、無料送迎バスのことがある。これは今始まったことではなく、前から言われていることで、これからも続いていく。根本的な理由が続いていくわけなので、バス利用者が減少していくことは間違いのない。

○新潟市

- ・今おっしゃられたように、要因などについて真摯に記述されていると思う。そして、りゅーとリンクを導入した路線については、少なくとも維持あるいは若干の増ができたと考えている。

★発言者 11（男性）

- ・意見交換する場をもっと設けてほしい。

★発言者3（男性）

- ・朝から夕方まで体育館に各区で集まって話あってみてはどうだろうか。誰だ
ってまちを悪くしようという人はいないわけだから。

※ 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。

OBRTの運行計画（案）とバス路線（案）について

- ・早期に連節バス8台体制と、専用走行路を実現してほしい。（今のままでは不満
が出そう。）
- ・本説明会とは別に、初めて説明を受ける人向けの説明会も開催してほしい。
- ・地域住民から見ると安心・安全に大きな不安がある。
- ・システムについてと言うより、きちんとした説明が聞きたくて来ているのに、
最終的に単なる議論の場にしかなくなっていないのは残念である。
- ・道路混雑による不便の増大は間違いなく起きる。
- ・「改善」を前提とした提案自体がおかしいし、行政・役所が簡単に改善に向かう
とは思えない。
- ・運行開始後の苦情窓口はどこになるのか。ワンストップサービスでなければなら
ない。
- ・青山行き 万代～本町の駅間が長すぎる。礎町駅を設けた方がよい。
- ・快適な待合空間の整備と、スマートフォンで見られる『使いやすい』バスロケ
ーションシステムが必要。現在のものは検索しづらく使いにくい。（いまだにメ
ディアシップ前バス停の検索もできないのはなぜか。）
- ・中央環状線は、駅の立体化を見据えて円環状の運行を維持してほしい。（基幹バ
スのはずなのにBRTの枝線になるのは市の方針と合わないのでは。）
- ・第1回で新潟交通から7本の基幹幹線の話があったが、今回のBRTの話も将
来の完成形の市の交通体系（構想レベルでよい）の話が先に示されて、その中
でどのように位置づけているものか、説明してほしい。
- ・りゅーとリンクの形が数年で変わってしまうようだが、BRTも同じように将
来すぐが変わってしまうのではないかと不安を感じる。これでは沿線で積極的
な投資をしようとは思えない。市は沿線に公共施設を移転・集中させるなど、
不退転の姿勢を示してほしい。
- ・新潟交通は、BRT開業に合わせて市内各路線のカラーリングなどを導入する
など、劇的な変化を印象づける取り組みをしてはどうか。
- ・BRTの最終形の導入形態については非常によいが、不完全なものを徐々に導
入していく手法は市民の公共交通アレルギーを増加させてしまうのではないかと
非常に心配。
- ・早く形を示してほしい。新潟市民、新潟市のためになるから。早く示すために
は住民の意見もある程度は聞かないとダメとも思う。
- ・説明会なのか、意見交換会なのか。
- ・議論がかみ合っていない。市はBRTによって125本浮かして路線再編、住

- 民は125本浮いていると思っている。何回も説明しているように見えるが、かみ合わないのは説明の仕方に問題があるのか。理解をしようとならないのか。
- ・連節バスは高額である。必要性が全くわからない。今走っているバスでよいと思う。今のバスで公共交通の充実を図ってほしい。
 - ・朝のラッシュ時に連節バスを（導入する）ということであれば、バス本数を増やすなどしてスムーズな運行確保を希望する。
 - ・独占企業のために、高額な事業費を市税で投入することは、抜本的に間違っている。乗客の増加も見込めないのに連節バスは必要ない。西堀ローサやプラーカのような客の激減が予想され、多額の税金を使うのは絶対やめてほしい。
 - ・連節バス導入反対の人が多く、署名が1万人余りあり、その反対の人の声をよく聴き対処してほしい。
 - ・市民のことより新潟交通救済事業としか思えない。
 - ・バスの利用者が減っているのは、サービスや運行方法に問題があるからで、新潟交通は新バスシステム導入の前に現在のサービスや運行方法を見直すべき。
 - ・乗り換えでいったん外に出る限り、雨、風、雪が気にならないはずがないと思う。特に高齢者には厳しい。乗り換えは運用上ありえない！！時間も運賃も今よりかかったら、ますます利用者は減るはず。
 - ・BRT導入は税金のムダ使い！！
 - ・署名活動をしていたら多くの市民が「市長がBRT連節バスを出さなければ、皆さん大切な時間を使ってこれだけの紙を用意する必要もなく、とんでもない話でしたね。私たちのために署名活動をしてくださってありがとうございます。」とおっしゃっていた。多くの市民が強く憤っており、まったくBRT連節バスはいらない、必要ないとのこと。高額を払い、試乗を8月と11月にすることもなかったし、皆が必要ないと言い反対と言っているのになぜ急ぐのか。新潟のシンボルにしたいと言っているが、そうではない。市長のことを良くおっしゃる方はいらっしゃらない。市長リコールも多くの方からお聞きした。新潟の恥だ。説明会を1回、2回、3回とやっても時間の無駄である。すべてにおいて無駄。市長は、この11年間私たちの税金を湯水のように使ってきた分は返金して頂きたい。年収も私達から貰っているのだから、無駄遣いしてきた分を返金してほしい。市民のすべてに近い人が連節バスは必要ないと言っていた。こんな茶番なことはやめてほしい。新潟には必要ない、いらない、市長の欲のために高額を支払うことはない。市長がBRT連節バスが走っている所へ引っ越したらよいと思う。市民はいらない、必要ないと言っているのだからやめてほしい。私達の税金で市を支えてきたのに、なぜ市民の声を聴かないのか。お宅たちのお金・税金ではない。私達市民の税金なのですから大切にしてほしい。高齢者に優しいと言っているが高齢者いじめである。
 - ・現在のバス（のまま）でよい。高齢なのでバス停に椅子などを希望する。
 - ・今でも日中のバス乗車人数が少ない（バスが大きすぎる）ので、以前のように日中は小さいバスでいいのでは。よって連節バスは不要、不経済である。
 - ・新バスシステムだけの問題とは考えにくい。
 - ・老人社会となることの今後の問題も、新交通システムにどう活かすか。
 - ・説明会は連節バス購入を前提で話されたことに不満である。連節バス絶対反対。

- ・郊外路線の充実に期待している。
- ・経過を観察していきたい。
- ・公共交通インフラとしてのBRT投資には、事業としての採算性、メリット・デメリットのほかに、都市交通のあり方における外部性があると考えます。つまり、公共交通の信頼性、イメージ向上による公共交通分担率の向上と、郊外への拡散型都市経営からコンパクトシティ（新潟市の場合「多核連携」だが）への移行での財政、経済上のメリットである。そのためには効果の具体的な試算や、思い切った投資の必要性についての説明も必要と思う。
- ・BRTや連節バスの導入批判のご意見については、現実の誤認や思い込み、論理的な誤りもあるので、単にご意見を賜りという回答だけではなく、きちんと論破できるロジック（+データ）を用意したほうがよいと思う。（例えば、「自分が見て不要と思った」、「写真を撮ったら混んでいない」などの検証に耐えない意見に対して）
- ・不規則な発言はもう少し抑えられないか。初めて参加してびっくりした。市民の主権＝（イコール）自分が話し放題と勘違いされている方もおられるようである。
- ・BRT導入について市民の意見は賛成、反対の半々なので、資料の要望・意見に対する概要は理解できたが、単に連節バスの導入ではなく、まちづくり推進課などと連携しながら政令指定都市のあるべき姿を目指してほしい。決して富山市、高岡市、あるいは広島市のようにLRTに拘らなくてもよいと思う。私の最大の懸念は、今、新潟島の人口が急激に減少また高齢化が進んでいる。昭和40年代の活況あるまちづくりを！！思い切った都市政策を打ち出してほしい。
- ・そもそもこの説明会、数を重ねた者だけの意見だけでぶち壊されてはたまったものではない。所詮意見交換会なんてものは個人の不満のやり場ではない。きちんと説明を聞いた上で意見を言いたいが、これでは意見なんて言うどころの話ではない。不満をぶつけるだけだ。
- ・本町、古町のバス停案2について、集約案は朝のラッシュ時が思わしくないとされる。
- ・新バスシステムよりもバス路線再編の話をもっと聞きたかった。
- ・試験走行について、たった1台の運行なのか。2台同時運行（すれ違い）ということも想定される。この点の内容がまったく無いので不安がたくさんある。実用ともなると数台を同時に走らせることになるので、2台同時ですれ違いができるのかが検証されているのか非常に気になる。
- ・質疑応答は個人の不満をぶつけるためにある。（欲求を少しでも満たすためにある。）
- ・まったくのナンセンス。話がまとまったとは思えない。
- ・新バスシステムの構築も必要な課題であると認識しているが、現状のバスの改善も継続的に進めてもらいたい。オムニバスタウン事業の終了後、バス待合環境の改善、ノンステップバスの導入が滞っている。身近なバス環境の改善を積み重ねなければバス乗客の減少が抑えられない。
- ・バスダイヤの見直しも必要である。最近何度かダイヤ改正があったが、時刻の

修正であり利用者の観点での「改正」が進められていない。朝夕の新幹線接続も考慮してもらいたい。

- ・一部路線は従来どおり直通運転になっているが、BRTをやるのであれば徹底的にやるべきであり、乗り換え設備も充実していただきたい。
- ・サービス向上はもちろん、安全確保・定時性確保は誰が責任を持つのか？市は新潟交通に確約させられるのか？
- ・大変ですが、頑張ってください。
- ・BRTの専用レーンについて、第1期ルートの新潟駅万代口～寄居町交差点、関新ガード下交差点～青山道下交差点への中央レーンの前倒し（平成31年以前）導入を求む。
- ・新潟駅高架化が完成する前に、BRTの駅北、駅南（弁天線）方面への2面展開はできないか。駅南・弁天線方面へは、市の計画である鳥屋野潟地区、郊外展開としてイオン新潟南SC～県道16号線～JR亀田駅西口を提案したい。
- ・BRTの郊外展開について、「日の字ルート」の外への展開を求める。上記JR亀田駅方面、国道8号線白根地区中心部、藤見町・河渡方面、空港通り（国道113号線）方面への設定を提案する。
- ・市民の足として一人でも見捨てないでほしい。
- ・今まで何回も説明会を開いていただいて、話も何回も聞かせてもらいに行った。それにもかかわらず、いまだにまったく分かっていない方も多いのには少し残念に思った。自分の周りの知らない人との話だけに終わらないで、自分から耳を傾けてほしいと思った。企業努力となるとバス利用者の少ない場所は、さられてしまうことまで考えていただけたら、もう少し頭がやわらかくなって考える余地ができるかと思われる。いろいろな角度からバス運行をしてほしいと思っている。BRT連節バス走行については賛成したいと思っている。
- ・本当に必要なのか。
- ・もっと違う案で考えて連節バスでなくてよいのでは。
- ・もっと別のまちづくりを利用して考えてほしい。
- ・新潟市が良くなることは市民としては一番ですから。
- ・連節バスは不要。むしろ小型のバス（普通のバスでもよい）を2～3台ずっと使っていたほうがよいと思う。
- ・冬の運転に現段階では不安が大きい。
- ・りゅーとリンク県庁線や入船線・昭和橋線などが、市役所前で乗り換えが必要なのは不便である。
- ・オムニバスタウン事業の総括をしっかりとした上で、新バスシステムに引き継いでほしい。
- ・市内すべてのバスや鉄道を乗降できるフリー切符を導入してほしい。
- ・早期の整備を強く望む。専用レーンの早期整備も望む。
- ・交通結節点での施設を充実したものとし、雨風をしのげるようお願いする。
- ・バス交通だけでなく、バス、電車、マイカーなど交通全体を検討する必要がある。
- ・マイカー規制を以前市が考えたことがあったが、市民の足を交通全体として考え、検討すべき。

- ・高齢化が進むなかで、新潟市内でも交通弱者が多くなると思う。最近市内に転居した東区の女性が「夫の入院している市民病院へ行くのにバスの便が悪くタクシーで行かざるを得ない」と驚いているのを聞いたが、高齢化に対応した公共交通のあり方市民と話し合うことが、今必要なことだと思う。連節バス導入を前提とした市の現在の進め方には反対する。

以上