

第3回 新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会 会議録

日時：平成24年12月11日（火）午後6時～
場所：白山会館2階 蘭陵の間

1. 開会

(事務局)

定刻になりましたので、これより第3回「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会」を開催いたします。

はじめに、本日の委員会の出席状況をご報告させていただきます。本日は、委員全員の出席を事前にいただいていたところでございますが、急遽、西村委員から欠席との連絡をいただいております。西村委員が欠席となりましたが、委員の過半数の出席をいただいておりますので、「新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会」設置要綱第5条第2項の規定により、会議が成立しておりますことをご報告いたします。

また、本日は、次第2の(2)新潟交通株式会社からの説明まで報道機関の取材を許可しているところでございます。ここで、報道関係の皆様には、お願いがございます。お席を離れてのカメラ撮影など取材につきましては、審議の妨げにならないよう、ご協力をお願いいたします。また、その際、委員のお手元にある資料につきましては、非公開情報も含まれておりますので、撮影のほうはご遠慮ください。記者の方につきましても、同様に取材くださりますよう、お願いいたします。

なお、当会場につきましては、一般のお客様もいらっしゃいます。会場の管理者からも委員の方と一般の方とトラブルにならないよう、申し受けているところでございますので、退室後につきましては、報道用の控え室、1階の羽衣の間をご用意しておりますので、お待ちになる方は、そちらをご利用していただきたいと思います。

最後に本日の会議につきましては、20時30分ごろまでをめどに進めていきたいと思っております。限られた時間となりますが、委員の皆様には、活発な議論をお願いしたいと思います。

次に、本日の配付資料の確認を行いたいと思っております。まず、本日の次第、資料1「BRT運行事業者選定に向けた新潟交通株式会社の修正提案書への意見」についてとなります。

それでは、本日の会議次第に基づきまして、会議を進行させていただきます。

はじめに中村委員長より、ごあいさつをいただきまして、それ以後の会議の進行をお願いしたいと思います。

(中村委員長)

(中村委員長挨拶)

2. 議 題

(1) 市民意見の確認

それでは、委員会を進めさせていただきます。次第に沿って順次、進めていきます。議題(1)でございます。市民意見の確認ということで、事務局より報告ください。

(事務局)

(市民意見について報告)

(中村委員長)

ありがとうございました。

ただいま、事務局より今回の意見募集について報告をいただきました。市民の皆さんからの意見の募集というのは、今回が最後となっております。この会議の委員の皆様におかれましては、本日、この後、新潟交通のヒアリングがございます。そこでのご意見、あるいはサジェスチョンなどされるときの参考としていただければと思っております。

(2) 新潟交通株式会社からの説明

(中村委員長)

続きまして、議題(2)にいきます。新潟交通株式会社からのご説明についてです。第一提案審査に係る指摘事項への対応に沿って、説明をお願いしたいと思います。

(新潟交通株)

本日は、大変ありがとうございます。前回同様に、本日も5名で参加させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

第1回の提案説明、あるいは質疑、その後の委員の皆様のご検討会において出されました質問、確認、指摘事項、あるいはご教示という内容につきまして、33項目の宿題をいただきました。11月27日に、その回答を報告としてお出しさせていただいたところでございます。私どもの提案の与条件等、一部拡大した内容となったこと。あるいは、資料のまとめ方、記載方法、この辺がもう一つ分かりづらい点があったのかということも反映しているところでございますが、本日は、それらを踏まえまして、補足的な説明が主となろうかと存じますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の弊社説明概要につきまして、ご案内をさせていただきたいと思いますが、表紙タイトルにつきましては、修正提案書ということになっておりますが、中身につきましては、前回の提案内容から変更点はございません。いただきましたご指摘事項につきましては、より詳しく、より分かりやすくという視点でいただいたものと認識しておりまして、それに沿う形で対応させていただいたつもりでございます。内容につきましては、すでにご覧いただいているものと思いますが、本日は、提出させていただいた際に添付いたしました参考資料集。こちらの参考資料集は主に図面ということになっておりますので、切り口を替えまして、本日は参考資料に沿う形でご説明申し上げたいと思います。

併せまして、前回、ヒアリングの際にアドバイスをいただきまして、次回までに用意させていただくということになっておりました、榎谷小路上の時間帯別の運行予定本数につきましても、本日、追加資料として提出させていただいておりますので、こちらの資料と併せて、説明をさせていただきたいと思います。

参考資料に基づきまして、簡単にご説明させていただきます。すでに11月中旬に指摘事項にかかわる件を33件、それに伴う参考資料集といたしまして、11ページ分の資料を用意してございます。こちらの参考資料1のほうからご説明いたしますので、お手元にご用意くださいませ。

こちらにつきましては、指摘事項1-1のNo.1におきます、オムニバスタウン事業等で整備に取り組んできた基幹公共交通軸の強化との整合性をどのように考えているかということで、現況のオムニバスタウン計画における現状と推移というものを表で表しております。ピンク色の線で表しているところが基幹公共交通軸になりまして、いわゆるりゅーとリンクと呼ばれて

いるところがございます。

凡例を見ていただきますと、1番から5番まで振っておりまして、1番のところの①となっているのがバス停の1日の利用者が1,000人以上いるところを示しております。番号が大きくなるにつれて、1日の利用者数が少なくなっているという形になっております。私どもの考えといたしましては、俗に言われている日の字という形のところに、現状では外からお客様を運んでくる。利用者を運んできて、この中が評価されるということを将来系で望んでおります。現行では、新潟のまちの作り方がスプロール化されておりますので、なかなか私どもが今、作っている路線が、ここに人をうまく運び切れていないという点はありますけれども、今後、BRTの導入に伴い、この日の字のところに利用者を運んでくることによって、ここを強化していこうというように考えております。

私どもが考えている中で、この図の中の左下のほう、または底辺のほう、鳥屋野潟の西側、または鳥屋野潟の南側ですけれども、番号で言いますと4番、5番の停留所が多くなっております。現行では、利用者数がかなり低い状態にありまして、私どものバス停名で管理しております、644本中の順位の中でも379位ですとか、392位、400位以上のかかなり利用率の低いバス停となっております。今後、こちらのほうが大きく開発されていくということになり、TOD（公共交通指向型開発）等の形になっていくということであれば、私どもはここに力を入れていくつもりであります。ただし、現状での考え方としては、需要と供給のバランスを取りに行くという形を、まずは優先して、今後、開発されることが前提となれば、こちらのほうに力を入れていくという考え方でおります。参考資料1につきましては、説明は以上でございます。

めくっていただきまして、参考資料2になりますが、私どもの弊社の案では、当初から青山延伸案と与条件にあった白山駅という案ではなく、青山延伸案という形でご提案させていただいております。すでに提出しておりますので、すべての読み上げはいたしません、重要なポイントといたしまして、利用者へのサービス水準、まちなかへ向かう場合の乗り継ぎ回数というところで、新潟駅から白山駅と白山駅以西（白山駅を除く）から青山との間を移動する場合、白山駅案では白山駅、または市役所前で一回乗り換えが必要ですが、青山延伸案では乗り換えが不要であるというメリットがあると考えております。

また、弊社が一番重要視しているところですが、得られる効果といたしまして、郊外路線の強化、こちらは私どもの青山延伸案では現行より約19パーセントの運行本数の増加が見込まれております。新規路線に関しましても、現状ない路線を3路線設定することが可能と考えております。白山駅案では、現行より運行本数の強化は、約8パーセント増加程度でとどまってしまう、新規路線の新設に関しましては、ゼロ路線という予測となっております。

事業費、採算性、実現性、費用に関しましては、今後、運行予定事業者と認められた際には、この調整が必要になってくると考えております。参考資料2につきましては、説明は以上でございます。

めくっていただきまして、参考資料3と参考資料4でございますが、こちらに関しましては、弊社が提案している青山延伸案の場合と、与条件にあります白山駅案の場合でのBRTに接続するバス路線の変化を表しております。各エリアから接続する矢印を色分けしてありまして、接続する視点での色分けにしております。四角の中に関しましては路線、変更点、BRTとの乗換場所、メリット、デメリットを記述しております。大きな青山延伸案と白山駅案での違いは、図面を二つに並べて見ていただくと分かりますが、左下のほうの大堀エリア、南エリア、また図面の右下にあります路線の新設についてという中身が異なっております。

大堀エリアにつきましては、弊社の青山案で実施した場合が、メリットといたしまして、①青山までの運行本数が増加いたします。②青山循環バス・青山県庁線が新設されます。南エリ

アに関しましても、メリットは同じでございます。これが白山駅で実施した場合には、メリットといたしまして、記述しているとおりでございますが、白山駅までの運行本数が微増します。デメリットといたしまして、②と③のところが対比になりますが、白山駅から青山間で、南エリアの路線と重複して運行することで、BRTに接続する路線の運行本数が増加しないため、気軽にまちの移動ができないというデメリットが1点ございます。③の弊社が提案している青山案では、新設が可能である青山循環バスや青山区庁線という新規路線の新設が、こちらのほうではできないというように考えております。

右側の下のあずき色のところで囲われている路線の新設につきまして、路線1, 2, 3の路線が、私どもの青山案では新設することが可能と考えておりますが、白山駅案では、その3路線の新設は労働力の捻出が不可能と考えておりますので、新設できないというように考えております。参考資料3, 参考資料4につきましては、説明は以上です。

参考資料5につきましては、弊社が今回、青山案で提案したことにより、市民の中で東新潟エリアや南東エリアの利用者の方から運行本数が大きく増えないのではないかとのご指摘がございました。私どもの中では、現行のバス路線からBRT導入後、その後バス路線網を再編という、大きく2段階になりますが、その順番でやっていきますと、青色のところは現行の運行本数でございます。真ん中の赤色のところがBRT導入後の運行本数、右側の緑色のエリアがバス路線網再編後の運行本数となります。これを見ますと、東エリアや南東エリアですが、東エリアにつきましては、現行414本、バスの運行本数がございますが、BRT導入後、微増ではあります447本。それから、バス路線網再編によって、最大で860本程度まで運行本数を増加することが可能になっております。また、南東エリアにおきましても、同じような表の見方をさせていただきますと、現行の556本がBRT導入時は579本、バス路線網再編後には最大で910本の運行本数の増加が可能と考えております。これにより、郊外から気軽にバスを利用して、まちなかを移動できるのではないかと考えております。参考資料5につきましては、以上でございます。

めくっていただきまして、参考資料6, 参考資料7, 参考資料8につきましては、本日、追加で提出させていただきます。追加参考資料集も併せてご覧くださいませ。本日、追加で提出させていただきます。参考資料集は、前回、委員の方からご指摘がありました、榎谷小路上での運行本数が1時間あたり各路線でどの程度になるのかということシミュレーションしたものとっております。本日、提出させていただきます資料は、まず図面、表紙、目次がありまして、その後、参考資料A, B, Cとなっております。Aにつきましては、断面図、断面地点の萬代橋の図面が1点。参考資料Bにつきましては、その地点を通ります、時間帯別の運行本数を一番上から現行の運行本数、BRT導入時の運行本数をオレンジのエリアで、一番下段の緑色のエリアをバス路線網再編が完了したときの運行本数のイメージで表しております。参考資料Bにつきましては、月～金ダイヤ、参考資料Cにつきましては、同じ形で土休日ダイヤで1時間あたりの運行本数をシミュレーションしております。

すでに提出しております、参考資料6, 7, 8に戻っていただきまして、参考資料6が現行の各断面における運行本数の図面と表でございます。参考資料7につきましては、BRT導入時における各断面の運行本数の予定運行本数でございます。参考資料8につきましては、バス路線網再編の完了時、弊社ではBRT導入後約5年程度で、こちらを完了させたいと考えております。ただし、条件といたしましては、郊外における交通結節点の設置が重要だと考えております。交通結節点の設置が可能であれば、5年以内に③の参考資料8のような形に持っていくというように考えております。参考資料6, 7, 8に関しましては、説明は以上でございます。

運行本数に関しましては、申し訳ございません。例えば、萬代橋上の地点Bになりますが、路線バス合計が現在で月～金ダイヤで1,974本。BRT導入時は、BRTの運行本数を併せますと約1,100本、バス路線網再編後は1,100本がさらに減りまして、690本、約700本程度の運行本数まで減らすことができると考えております。

めくっていただきまして、参考資料9につきましては、弊社の考えております、バス路線網再編により、ライフスタイルに対してどのように効果があるのかというものを分かりやすくイメージ図に落とししたものでございます。現行のバス路線のイメージから、再編後は網を張った形のバス路線網として、まちを覆うことによって、気軽に移動できるまちづくりを目指しております。長大路線を短区間に分け、運行頻度を高めます。また、運行効率がそれによって上がり、結果として持続可能な路線網ができあがると考えております。持続可能な路線網ができあがることによって、利用者の方には時間を気にせずにバスを利用できるというライフスタイルが確立されていくと思っております。時刻表を見なくても、時間を気にせずにバスに乗れる生活空間ができることによって、下のほうに書いてあるような通勤のイライラや環境にやさしくなるライフスタイル。また、生活に余裕が生まれるライフスタイル、健康に生活ができるライフスタイルというものが可能になるのではないだろうかというように弊社では考えております。参考資料9につきましては、ご説明は以上でございます。

めくっていただきまして、参考資料10ですが、すでに何回か、一番最初の提案書のときに説明はさせていただいておりますが、現行の運行路線とBRT導入時の各路線が、運行本数がどのように変わるかという一覧表でございます。弊社では生活路線とアクセス線、新規路線というように大きく三つの区分に分け、それらがBRT導入時にどのような運行本数に変わるのかということを表で表しております。ここににつきましては、すでに提出しております、指摘事項の2-2の運行計画について、バス路線再編についてのNo.17でこの表を分かりやすく説明しております。

No.17の回答につきましては、例のところから読み上げさせていただきますと、BRTに接続する路線の1日当たりの運行本数比較(予定)ではございますが、各路線において次のようになっております、青山以西エリアの路線につきましては、平日現行210本運行しておりますが、BRT導入後は約2倍の442本。女池・出来島・長潟エリアの路線に関しましては、現行平日396本運行しておりますが、導入後は501本。古町下町エリアですが、こちらの路線は現行平日179本運行しておりますが、導入後は260本。東新潟エリア(松浜線ほか)になりますが、現行平日397本運行しておりますが、導入後は424本。南東エリア(旧国道49号線ほか)方面でございますが、現行平日392本運行しておりますが、導入後は415本。新規路線に関しましては、現行、走っておりませんが、導入後約120本の運行を予定しております。こちらが、参考資料10を要約した回答となっております。

参考資料10をめくっていただきますと、参考資料11でございますが、各交通結節点における各交通手段との結節機能ということで、図面のほうで表示させていただいております。指摘事項に新潟駅、市役所、白山駅の交通結節機能とはどのようなものかということのご指摘でございましたので、新潟駅におきましてはJRとバス、バスとバス、自転車・徒歩とバス。市役所におきましては、バスとバス、自転車・徒歩とバス。白山駅におきましては、JRとバス、バスとバス、自転車・徒歩とバスというような組み合わせがあるのではないかと考え、記述させていただいております。ただし、私どもの弊社の中で一番重要と考えている交通結節点は、今回、提案させていただきました路線の中で、新潟駅と青山という交通結節点が非常に重要であると考えております。

こちらの新潟駅青山という交通結節点におきましては、自動車やタクシー、自転車・徒歩、

すべてを組み合わせた、それとBRT、いわゆるバスを組み合わせたすべての交通手段のモードをつなげる機能が新潟駅と青山という交通結節点には必要というように考えております。逆に申し上げますと、すでにまちづくりという観点からいけば、新潟駅、青山というところでTODというような導入の考え方をを用いることによって、核になるところを作り上げると。そこで新潟駅と青山を結ぶことによって、人の移動が気軽にできるということを、私どもの考えの中では第一に狙っております。人の動きが活発化になることによって、今後、BRTがさらに向上していき、バス路線網の利用者も増えていくというように考えております。雑ぱくではございますが、弊社の説明は以上でございます。

(中村委員長)

ありがとうございました。短期間の間にやっていただきまして感謝しております。

それでは、報道機関の方は、これで退室となりますので、よろしくお願ひいたします。

(3) 新潟交通株式会社への質疑応答（これより非公開）

初めに、非公開情報に関連する部分で新潟交通株式会社より追加の説明があり、その後質疑応答に入りました。

質疑については、新潟交通株が、運行事業者としてふさわしいかどうかについて判断するうえで、特に重要な部分についてはある程度絞って、ヒアリングを行いました。

ヒアリングで確認する部分については、大きく二つに分け、一つが、今回の新潟交通株式会社から提出された青山延伸案について、新潟市の基本方針である白山駅までの案よりも、利用者から見て優位性があり、実現できそうかどうかという点の確認と、もう一つは、総合評価シートの中で運行事業者を決めるにあたって、必ずすり合わせなければならない部分として、例えば、市のBRT事業で、本事業の目的を果たすことができる提案であり、かつ新潟市の目指すまちづくりの実現に向け協働で取り組んでいく姿勢があるのかといった部分や、事業の透明性確保に向けたスキームを提案していけるのかという部分。また、市民、地元との合意形成に向けて、交通事業者としての責務を果たす姿勢があるのかという部分について確認をしました。

○新潟交通株に対する質問や意見等（非公開情報除く）は以下のとおりです。

(○委員 ●新潟交通)

○連節バスの速度について、当初15、6キロとのことだが、もう少し早めすることはできるのか。あまり遅いと、乗り継ぎとか、その辺の問題もあるが、利便性、速達性という点で逆になる可能性がでてくるが、その辺は基本的に自信を持って運行できるのか。

●導入当時は16.5キロ程度の表定速度を予定しているが、現時点で運行するにあたって、いわゆる予備運行等ができるのかということが不明瞭でありますので、いわゆる専用道路をテスト走行というものを何回も繰り返すことが可能なかどうかということは、与条件からは分からない。または信号も現示、いわゆる変わるタイミングが現行とどのように変わるのかが分からないということで、現時点での信号現示、いわゆる信号が変わるタイミングと同じであろうということを見ても、最低限に見て、表定速度を16.5キロとしている。それが、今後、調整によって信号の回転ですとか、専用道路における走行環境が極めていいと。連節バスでするので、利用者の乗降スピードも、通常より、かなり早まるということになっていけば、これは私どもが1年以内でできるだけ評定速度20キロ、最低の目標値が20キロなのだが、そのくらいになるだろうと。その後、ITSのような、いわゆるPTPSだとか、行政の力を借りて、スピードを上げるための環境が整っていけば、さらに上に上げられるのではないだろうかという考えでいるが、どのタイミングでどのようになるかということは、現時点ではお答えしかねる。

○今のところに関連して、少し細かいところを確認するが、本資料の中で、BRTの本数の確認だが、平日と休日は、追加参考資料BとCになるが、追加参考資料Cの土休日の運行本数が他の資料と一致しない理由は、

それと、どのバスが専用道路を走るかということだが、今の参考資料の例えば8ページなどを見ると、BRTが専用路を走り、ほかのバスは一般車線を走ると書いてある。問20に対する答えのところを見ると、少し違うことが書いてあるように思える。専用走行路があるのであれば、バス停や、また信号なりの工夫で、なるべく多くのバスが専用走行路を走るほうが、多分、お互いにプラスだと思うのだが、確認させてもらいたい。

●282本ではなく230本の誤りです。また御指摘の点に関しては、No.20のところでは、私も、BRT導入時専用走行路を走る路線は、幹線大堀、寺尾、8号各線の直通便ということで、原則的にBRTの運行本数に直通便の数を含んでいる。最終的には、西新潟エリアの西小針線の数と新潟島エリアの、浜浦町線、西循環線の運行本数とBRTが榎谷小路上を走ると。道路環境が整っているのであれば、当然、一般車線とBRTの専用路に分かれて走るといよりは、専用路にすべて走ったほうがいいと、当然、考えているが、現時点での与条件では、各駅に追い越しレーン等が設定されていないということを見ると、西小針線が一般車線でBRT専用路を今回、私どもが提案するのが、青山の路線ではなかろうかというように考えている。ただ、将来的には、1本でいけるのであれば、そちらのほうがベターであると考えている。

○新潟交通としては、理想的な榎谷小路上の中央走行のBRTというような形で道路整備がされて、そこに青山と駅を結ぶサービスや、小針のほう、あるいは浜浦町から来るバスがセンターレーンをはがが走るようなものが、理想的なBRT的なイメージだと思っているのか。

●そのとおりです。

○参考資料4, 5のところで、再編後の緑色の欄の本数の幅がどういう要因で幅ができるのかということと、心配なのが、南エリアは、幅のうちの一番低い値が現行の土休日より減るが、あるいは導入後に一旦減り、まだ減るのだが、なぜか。

●南エリアに関しましては、現行国道8号線を走っている路線だが、こちらの数字については、弊社単体、いわゆるグループ会社で運行しているが、8号線に関しましては、約9対1の割合で、子会社である新潟交通観光バス(株)が運行している。私どもの現行の98というところが、大体、新潟交通観光バス(株)のほうで運行本数が伸びてくるだろうと考えているので、こここのところはそのような考え方になる。

○全体に再編後の運行本数に幅があるのだが。

●全体に幅を持たせているところについては、今後、Bの凡例に書いてある、支線、フィーダーエリアが、どの程度、どのエリアの支線とフィーダーに力を入れるのかということが、今後いろいろな調整が必要になる。例えば、東エリアのほうが、幅で今、860という最大値をとっているが、その場合、現在新潟交通(株)が保有している運転手の数、いわゆる労働力の中でやれるとすると、南東エリアはもしかすると910ではなくて、850程度になってしまうかもしれない。ただ、この分配については、弊社が前回から申しあげているとおり、人口密度や利用者の動向等に基づき分配していく予定なので、あえて幅を持たせて、表記をしている。

○今後、条件によって、少し、再編後の運行本数の幅が動きうるかということを理解したが、条件で動きうるプロセスというのは、これから先、市役所と協議を進める中で、オープンにさせていただけると理解してよいか。

●これは、新潟市さんとは、当然オープンにやっていきたいのだが、スケジュール感で申しあげると、年度内に協定を結んでいくという中で、弊社の路線再編完了後の姿を年度内にお互いにオープンで示す。

○今後、見直していくときに、プロセスの透明性を確保していただけるかという意味でどうか。

●それは十分可能であり、そのつもりでいる。

○運賃に関して、現金利用者については、いろいろな意見が出ているが、日本や世界の事例を参考に工夫できる余地があるのかなのか。

●弊社としては、アジア等の事例でよくあります、いわゆる現金のユーザーを極力少なくするために、ICカードの普及に努めると。普及に努める中で、ソフトの部分やハードの部分の設備というものは必要だと思っている。ただ、なかなかICカードの普及がならなくて、現行の現金の利用者が弊社の場合は、全体の利用者の約32パーセント程度いるが、その利

用率があまり下がらないということであると、やはりいろいろなところのお力添えが必要だとは思っているが、例えばデジタル整理券等入れることによって、対応できると考えている。また、バス路線網自体を完全に再編した際には、料金体系を現行の距離に応じた料金体系からゾーン性における運賃体系に変更していこうと考えているので、その場合は、乗り継ぎにおいても、現金のお客様は、いわゆるデジタル整理券等の機器を用意しなくても、いわゆる100円だけ追加で払うという形ができると思うので、バス路線網再編が完了した際には、そういうことによって、対応も可能だとは思いますが、やはりバス路線網が1回で完了しないので、その間に何らかの対応をしなければならいだろうとは考えているが、具体的にはこれからの協議だと思っている。

○ICカードを普及させるための工夫について伺う。

●これは、事業者だけでやっても、なかなか難しいところがあるので、やはりまち全体でICカードが使える環境になっていくということによって普及していく。または弊社のICカードも、JRさんと今も連携しているが、今後、かなり連携していく形になっていくと思うので、そういう形で、いわゆる交通機関に対する支払い媒体だけでなく、まちの生活における支払い媒体の一部というようになっていけば、大きく普及していくのではと考えている。

F e l i c a ポケット機能というものがついているので、それを利用した形は、弊社でできる部分は提案していきたいと思っている。

○乗客の利用者予測について、連節バスの導入直後というのは、運行本数が増える分を見込んで出しているのか。

●予測としては、すでに提出しているとおおり、全体の利用者数というのは大きく増えないだろうと考えている。ただ、それは対象になる人口が減るというもとの計算しているので、実質は増加になっている。

○青山の延伸を評価するとすれば、白山で仮に結節とした場合に、どのみち青山から白山の間というのは、かなりの路線を輻輳させて従来どおりの走らせ方をさせなければならない。そういう中でいうと、結局、この間というのは、サービスアップにも、レベルアップにもならない。この部分を高度化していくことによって、逆に外的な走行環境がそれほど変わるわけではないけれども、非常にここを基本として位置づけることによって、走らせ方によって走行環境を改善することができるということが1点。

それから、関屋分水路の外側に結節点を持つてくることによって、川を越えるというのは、一般的にかなりのネックになるから、このネックを解消する。つまりトータルでの渋滞の緩和であるとか、あるいは交通量の送料の削減であるとか、そういうことをこの関屋分水の外側までバスを高度化させることによって実現できるのではないか。こういうことが、評価できるからと思っているのですけれども、今までの説明の中で、そういう観点からの説明はなかったが、いかにお考えか。

●そのとおりで考えている。

○新潟市の目指すまちづくりの実現に向けて協働で取り組んでいく姿勢が見られるかという辺りのところで、事業者と自治体とで一緒になって、とにかくお客さんをもっと引っ張ってこようという、そういう意気込みと同じ土俵に乗っていくという立場でいてほしいと思う。

そういった中で、お客さんが増えるということは新潟交通にとってもプラスだし、新潟市にとっても、車から移ってくれるということは社会的にもプラスだと思う。新潟市がそういう方向に行こうといているところに一緒にやって、もちろん民間企業ですからどんどん犠牲を払えということではなくて、その方向に乗っかっていながらつきあっていくぞという書き方がもう少しできないかと思うのだが、どうか。

●多少はそういうふうに書いたつもりですが。

○この先、PDCA的に回していくでもいいのだが、先ほど出てきたように、ここでアンバランスがあったら直していく、あるいは全体の様子を見ながらこちらが少なめだったらこちらを多めにするというプロセスの透明性の確保というものが少し字面では見えにくいのだが、透明性を担保していくということをごどこかに書き込んでいただけることは可能か。

●問題ありません。

○結節点整備の費用負担についてどう考えているか。

●これは、当初提案でもお願いしたとおり、弊社単独ではなかなか難しい案件だと考えているので、新潟市の協力をお願いしたいと考えている。

○バスの運行本数は出ているが、実際には、頻度なり本数のボリュームの他に、輸送力がどう変わるのかという辺りのところも、必要になってくると思う。つまり、実際にお客さんをどのくらい運べるのかという輸送力はどうなってくるのか。この辺が、一応想定される連節バスでBRTとして運行した場合にどのような変化になっていくのかという辺りの数字も必要というのが1点。

もう1点は、先ほどの説明の中で、最終的にはこれはBRTとして、一般バスを使っているものについても専用走行レーンでBRTと同じ位置づけで走らせたいといているが、最終的に交通ネットワークはこのように組んで、こういう走らせ方をしたいというものは新潟交通としての将来形というものを出したほうがこちらも市民も分かりやすいと思うし、その辺があいまいだと、結局、どのくらいが専用レーンを走ってどのくらいが一般車線を走るのか、その辺も不明確なままで、結局、BRTというもののイメージもなかなか一つにならないままいろいろな意見が出てくるということになってしまうのではないかと思う。やはり、目指すものは目指すものとしてきちんと上げたほうが良いと思う。

●次のときまでに用意する。

○輸送力に関しては、例えば、在来のバスについて、今は12メートル車はそれほど多く所有してないのか。

●12メートル車が標準な形です。

○12mバスの定員は80人くらいか。

●メーカー発表ですと80人くらいだが、実際は65人くらいが限界かなとは思っている。

○連節車両というのは定員は何人か。

●130人の定員と伺っているが、弊社のほうでは、他社の事例等を確認、実車の確認をさせていただいた中で、ラッシュ時で110名から120名程度かなと想定している。

○それで計算しても、萬代橋断面では輸送力は下がるが、今が供給過剰だということか。

●そうなのです。輸送力の点で示すと、多分、下がるのです。その中で、市民の方に輸送力が下がるという見せ方が弊社としていいのか悪いのかというのものもある。

○市民から、空バスが走っているというような意見も出るわけで、そういうことを考えたときに、どのくらいの輸送力、供給力に対してどのくらいの需要になっているかという辺りのところを、この再編によって容器をこのくらいにすることによって一番適切な需要と供給の関係になるのだということを見せることがやはり必要だろうと思うのだが。

●次のときまでに用意する。

○確認の意味で、最近の強風から豪雪、思わぬことでいつ何時どうなるか分からないということで、今はほとんどの方が携帯をお持ちなので、それに対応できる専用のセンターみたいなものがあるのかどうか。あるいはなかったら、これからどのようにお考えなのか。

駅の場合だと電光掲示板で出るので分かるのですがけれども、バス停に電光掲示板を配置することは難しいと思うので、そのためにも、やはり利用者が、どのくらい待たらいいだろうとか、今日は無理なのかとか、判断するところが必要なのではないかと思う。

●現時点において、運行状況はバスアイという新潟国道事務所さんのシステムを利用していただいて、運行状況のお知らせはやっているが、各バス停でお待ちのお客様にその辺のご案内をするということはなかなか難しいと思っている。

○現在は審査委員会の審査を受けている段階ということで、市民に対する説明などに関しては、この提案書の公表ということを除いては、新潟交通株が直接表に出るということは控えていて、一義的には新潟市のほうでやっていると思うのだが、今後もし、この運行予定事業者ということになれば、バスに乗ってもらうためによりアイデアを考えたり、市民に新潟市のまちづくりの観点からもBRT導入の必要性について、市民の前で説明して、理解を得ていき、バスにもっと乗ってもらうということが必要になっていくかと思うのだが、そういつ

た説明についても、今後は新潟市と新潟交通㈱の両者でやっていただく意志ということで考えてよいか。

●協調的な動き方をしないと、この後またワンステップあるので、その辺は市さんと協調した動きをとりたいと思う。またいろいろなところからの勉強会に説明会に来いというお話をいただいているが、まだこの段階なので、少しお待ちいただいている。

○新潟交通㈱はすべて新潟市の公共交通を担っているみたいなのところがあるのだが、今回の公設民営につて、バスは無料で使うことになっている。これは新潟市も当然そういう意向でやっているわけなので、先ほど言われたように、協働でやっているわけです。例えばそのバスを使用した場合に、どの程度の使用料を払うのか。これは機械原価の問題ですけども、その辺は考えたことはあるか。というのは、独立行政法人等では、行政コスト計算書というものを出している。市はよく知っていると思うが、実際は払っていないけれども、払えばこれくらいの費用を支払わなければだめだというコスト。その辺も考えてもらいたいと思う。

●仮に私どもが持った場合に、返還、どのくらいの経費がかかるかということでは、私どもなりの数字が出せるかと思う。

(4) 審議

○新潟交通からの説明及び質疑応答を経て、委員より以下のような意見等がありました。また審議は当審査委員会が運行事業者としての適格性を判断するうえでのポイントなどを確認したうえで審議しました。

- ・当委員会として特に判断する必要があるものについて以下のとおり確認した。
 - 1) 青山延伸案の、利用者から見た優位性実現、その実現可能性のある提案かという点。
 - 2) 総合評価シートの中でも特に審議する必要がある事項
 - ①本事業の目的を果たすことができる提案であり、かつ新潟市の目指すまちづくりの実現に向け協働で取り組んでいく姿勢があるのか。
 - ・まちなかにおける公共交通サービスの向上
 - ・郊外路線の維持拡充、将来のサービスの担保があるか。
 - ②事業の透明性確保に向けたスキームを提案しているか。
 - ③市民、地元との合意形成に向けて交通事業者と定期的に話す姿勢があるか。
- ・青山延伸に関する件で青山延伸案の利用者から見た優位性、実現可能性に関しては、この中では一応議論ができていますので、それをまとめた注文をすればよいと思う。
- ・BRTを走らせることでの新潟市と新潟交通(株)との相互関係、ここをきちんと強調していく。それから、関屋分水路を越えていくということの、その前に乗り継ぎ場を置くという優位性はきちんと述べるということ。それを端的に説明してほしいです。見通しに関しても、今の段階でのことは言ったほうが良い。
- ・新潟市の目指すまちづくりの実現に向け協働で取り組んでいく姿勢があるかどうかというところで一緒にやっていきたいというワンフレーズをきちんと書けば、そのところは大丈夫だと思う。協働で取り組む姿勢を示すつもりはあると思う。
- ・まちなかにおける公共交通サービス向上とか、郊外路線の維持拡充という具体的な議論としては、まちなかでの輸送力が過剰となっているのが確認でき、まちなかでのバスの本数を減らしても十分な輸送力があることが確認できた。
- ・最終提案書の様式について当初様式の最新版のものと、今回、一番最初の案からどこがどう変わったかは分かるような様式、今回の意見の対応と、この三つを提出してもらうことを確認した。
- ・参考資料集の中に、参考資料1というのがあって、各停留所ごとの乗降客数があるが、これは平日の利用者数となるが、土日になると一般の乗り合いバスが、例えばビッグスワンスタジアムなどに相当臨時便として出ているので、その利用者数が含まれていないことを注釈として記入してもらう。

3. その他

(事務局)

次回の最終の委員会になりますけれども、12月25日です。時間と場所は後ほどご連絡させていただきます。3時からを予定しております。

(中村委員長)

あとはよろしいですか。

では、進行をお返しします。

(事務局)

長時間にわたり活発な議論をありがとうございました。以上をもちまして、第3回の審査委員会を終了させていただきます。委員の皆様方につきましては、夜遅くまでありがとうございました。