

第4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25日（火）午後3時30分～

場所：新潟市役所 本館6階 議会第1委員会室

流れ

1. 開会

(事務局)

定刻になりましたので、これより第4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いたします。本日は、委員全員から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、会議が成立していることをご報告いたします。

また、本日は、次第2の(1)新潟交通株式会社様の最終提案書の説明と、説明後に委員長より趣旨の確認をいたします。その部分まで報道機関の取材を許可しております。ここで、報道関係の皆様にご覧いただけます。まず、カメラ撮影などの取材につきましては、委員の審議の妨げになりませんよう、決められた場所での撮影をお願いしたいと思います。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いるということでございますので、撮影のほうはご遠慮いただきたいと思います。新潟交通株式会社さんと委員長の趣旨確認が完了しましたら、報道機関の方につきましては、ご退席くださいますようお願いいたします。

最後に本日の会議は、17時30分ごろまでをめぐり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でございますが、本日の配付資料は次第のみということになります。

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。よろしくお願いいたします。

(中村委員長)

中村でございます。年末の忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。一応予定では最終回となっておりますので、本日もご審議よろしく願いいたします。

2. 議 事

(1) 新潟交通株式会社からの説明

それでは、委員会を進めます。座ったままで失礼いたしますが、新潟交通株式会社からのご説明についてです。説明は最終提案書を用いて、これまで特に委員会が中心になりますが、この委員会で出されてきた指摘事項を踏まえて、ご説明いただければと思います。では、よろしく願いいたします。

(新潟交通㈱)

新潟交通でございます。今回最終ということで、先般ご指摘あるいはご意見をいただきました事項を踏まえまして、最終提案書を出させていただきました。それではご説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

(新潟交通㈱)

それではご説明をさせていただきます。今ほど説明させていただいたとおり、弊社の説明もこれで都合3回目になります。都度ご指摘をいただいた部分にご回答するという形で進めさせていただいておりましたので、今回最終ということで、前回ご指摘をいただいた部分の中で、私のほうからは、新潟交通としての会社としての取組方針という部分で、前回、前々回とご指摘をいただいた部分の項目が3項目ほどございますので、そちらに触れさせていただいて、私の後に具体的な項目の説明を別の者よりさせていただきたいと思っております。

今回提出をさせていただきました、指摘事項に対する回答、特に会社の取組方針という部分について、抜粋でご説明させていただきたいと思っておりますが、ご指摘をいただきました事項の6番、こちらは前回、前々回とも新潟市と進めていくまちづくりという中で、弊社の取組方針、姿勢といったあたりについて、もう少し詳しくというご指摘をいただいております。今般最終ということで、今回これにつきましては、指摘事項の回答に加えて、本編、弊社の取組方針、様式3に追記をさせていただいた項目になります。指摘事項6番の回答ということになりますが、新潟市が進めているまちづくり、とりわけ基幹公共交通軸については、さまざまな都市機能が集積し、多くの人が移動する地域であると認識しており、これまでオムニバスタウン事業等で、バス交通の利便性向上に努めてきました。しかし、基幹公共交通軸の一部では、平常時の利用者が多くない箇所があるのも事実です。持続可能なバス路線網の構築には、需給バランスの調整が不可欠と考えていますが、一方で、潜在的な需要が見込まれる地域をいち早く見極め、バス交通を投入し、公共交通至便の地域として開発していくことも必要と認識しております。弊社としましては、モビリティ・マネジメントなどにより、戦略的に土地利用と連動した利用促進については、新潟市と協力しながら取り組み、持続可能な公共交通体系の構築を目指していく所存です。こちらを本編の様式3、弊社の取り組み方針に追記をさせていただいております。

それから、今回ご指摘をいただきましたNo.8、これは事業収支の透明性ということで、前回、前々回ご指摘をいただいております。これも本編様式10に追記をさせていただいております。本事業は公設民営方式で実施されることから、運行事業者として事業収支の透明性や、事業効果について、市民や新潟市に対して説明責任を果たしていかなければならないと考えています。BRTとそれに接続するバス路線は、お互いが需要の発生源であり、補完関係にあるため、収入の

とらえ方が難しいと考えていますが、利用者数の報告などをしっかり行っていきます。説明方法については、今後、基本協定を締結させていただければ、運行事業協定に向けて、新潟市とともに具体的な方法を検討していきたいと考えていますが、弊社としては、ご提案いただいた手法（行政サービス実施コスト計算書）も一つの選択肢としてとらえ、事業の透明性確保については、しっかり責任を持って取り組みます。こちらを様式 12 に追記をさせていただいております。

それから、前回のご指摘事項、11 番の 3) 施設整備についてという部分においてですが、こちらにつきましても、本編の様式 4 に追記をさせていただいております。バス路線再編では、お客様に乗り継ぎというご不便をおかけすることから、乗り継ぎのストレスをどれだけ軽減できるかが非常に重要であると考えています。交通結節点の施設整備においては、新潟の気候を十分に配慮した上屋や暴風壁の設置が必要であり、乗り継ぎのお客様ができるだけシームレスかつ安全に乗り継ぎができるよう、道路横断せずに快適に待つことができる待合所や売店、トイレなどが設置されることが望ましいと考えています。これらの施設整備、とりわけ幹線の始終点は複数の交通手段の結節点として整備する必要があり、新潟市を始め、関係機関にもご協力をいただきながら、お客様が快適に移動できる施設整備に向けて、交通事業者の役割を踏まえ、努めていきます。こちらを様式 4 の本編のほうに追記をさせていただいております。

前回ご指摘いただいた 12 点のうち、弊社の取組姿勢、取組方針といった部分につきましては、この 3 点を本編に追記をさせていただいております。

引き続きまして、前回ご指摘の中での具体的運行計画等について、別の者より説明をさせていただきます。

(新潟交通株)

私からご説明させていただきます点は、榎谷小路都心軸における輸送力に関する点、それと、ご指摘事項 12 番にごございます公共交通機関軸における人数についてのご説明をさせていただきます。

まず始めに、ご指摘事項にありました 4 番にごございました、運行本数における専用走行路と一般車線に走行する台数について示すことというご指摘でございましたので、回答に基準としてあるように試算しております。こちらの榎谷小路における都心軸に関しましては、運行本数を萬代橋断面上で集計しております。榎谷小路上に流入してきましてから運行系統によって走るところが若干異なっておりますので、萬代橋を通る運行本数を断面集計として、この本数を榎谷小路上に走っているバスの運行本数として弊社ではカウントしております。月～金ダイヤにおきましては、一般車線を現行 1,974 本、専用走行路は現在設定されておりませんので 0 本でございまして、平成 26 年度に B R T 導入時は一般車線に走るバスが 820 本、B R T の専用走行路には 282 本を予定しております。弊社ではバス路線網を再編後、それをさらに一般車線 412 本、専用走行路におきましては 282 本を予定しております。休日ダイヤに関しましては、記述しているとおりでございまして、現行 1,512 本走っているバスを、B R T 導入時は一般車線に 604 本、専用走行路には 230 本、バス路線網再編後は一般車線 225 本、専用走行路には 230 本を予定しております。専用走行路に追い越しレーンの設置や、利用者数に対応したキャパシティを持つホームを B R T 駅に確保できれば、一般車線をバスが走行する必要はなくなるであろうと弊社では試算しております。この割合につきましても、現行の月～金ダイヤで B R T 導入時は 55.8 パーセント、バス路線網再編後では 35.2 パーセントまで下げることが可能と考えております。土休日ダイヤにおきましては、B R T 導入時 1,512 本を 55.2 パーセントまで、バス路線網再編後は 30.1 パーセントまで下げることが可能であると考えております。

ご指摘事項 5 番におきまして、輸送力が運行本数とどのような関係にあるのかというご指摘を

前回いただきました。弊社のほうで試算している輸送力につきましては、5番の回答に記述しております。5番のほうに3項目ございまして、一番上の丸の柗谷小路の代表断面における運行本数の変化について、すでに示されているが併せて輸送力がどのように変わるかを示すことということで、弊社では連節バスを実質乗車数110人、12メートル現行使用している銀バスを60人で計算しております。実際のメーカーが発表している数に関しましては、連節バス約130名、銀バスに関しましては約78名程度ではございますが、実際にお客様がご利用する際のスペースを弊社での経験則的に計算して行きますと、連節バスにおきましては110名、12メートル銀バスに関しましては約60名程度であろうというふうに試算し今回計算しております。それに基づきますと、月～金ダイヤ1日当たりの柗谷小路上の代表断面の輸送力ですが、現行11万8,440人運べる輸送力がございます。BRT導入時は月～金ダイヤ7万7,320人、バス路線網再編後は5万2,840人を試算しております。土休日ダイヤにおきましては、同じように考えておきまして、9万720人がBRT導入時6万1,540人、バス路線網再編後には3万8,800人の輸送力を見込んでおります。単純にこの数字をご覧いただきますと、輸送力が大きく減少しているように見えますが、現行の輸送力の供給は、供給過多となっているため、BRT導入時の輸送力に対する利用者数は半分程度で、十分に余裕がある設定であると考えております。ただし、ピーク時におきましては、供給輸送力にほぼ近い利用が見込まれると考えております。この輸送力に対する利用率がどのくらいであるのかということでございますけれども、5番のご指摘事項の丸が3つございますが、一番下の丸のところの、上記内容のうち、都心軸におけるバス路線網の効率化によって、バスの運行本数は少なくなるが、需要と供給のバランスを考慮した場合、サービスレベルを確保しながらも想定需要に対して十分に対応可能であり、かつ、効率的な運行になるかどうかを具体的な数値を用いて示すことということでございますので、こちらの回答を見ていただきますと、都心軸における現行の輸送力に対する利用者数割合とBRT導入時の輸送力に対する利用者数割合は、下記のとおりでございます。月～金ダイヤにおきましては、先ほどの11万8,440人の輸送力に対して、現行利用者数は約37.5パーセントでございます。BRT導入時は輸送力が7万7,320人ですが、想定の利用者は57.4パーセント、輸送力に対する利用率は57.4パーセント程度であると見込んでおります。土休日ダイヤも同じように計算いたしまして、現行が24.5パーセント程度のご利用しかございませんが、導入時は37パーセント程度まで上がると見込んでおります。現行では輸送力に対して、37.5パーセントの利用しかありませんが、BRT導入時は57.4パーセントまで高くなります。しかし、これに関しましては、輸送力に42.6パーセントの余裕があることを示しておりますので、十分に利用者数に対して対応できる輸送力であると考えております。ただし、ピーク時におきましては、供給輸送力にほぼ近い利用が見込まれると考えております。このように効率化を図りました運行本数をどのように展開していくかということで、5番の②の指摘事項に対して回答しております。運行本数の変化とともに、輸送力の変化についても方向別で示すことと、どのようにサービスの維持拡充に寄与しているかということで、回答してくださいということでしたので、弊社のほうでは記述のとおり回答しております。現行の運行、都心軸における1日あたりの運行本数は現行の運行本数対比で、BRT導入時は55.6パーセント、バス路線網再編後は33.8パーセントで計算しております。こちらの数字は先ほどの数字と若干違うように思われるのですが、365日計算いたしまして245日を月～金ダイヤで運行、120日を土休日ダイヤで運行した場合のパーセンテージになっております。それぞれ55.6パーセント、33.8パーセントまで都心軸で運行本数下げた分、下記に示してあるとおり、各エリアでBRT導入時、バス路線網再編後それぞれのタームの完了時に、それぞれのエリアの運行本数が記述のとおり上がる形になっております。中央エリアにおきましては、BRT導入時53.3パーセント増加の153.3パーセント、バス路線網再編後は223.4パーセントと現行に対して運行本数を増やすことが可能と考

えております。南東エリアや東エリアに関しましては、BRT導入時は4.2パーセント、6.2パーセント程度の運行本数の増加に過ぎませんが、バス路線網の再編後は31.9パーセント、76.9パーセントそれぞれ運行本数を現行より増加することが可能になると考えております。輸送力と運行本数の効率化による輸送力の変化につきます説明は以上でございます。

指摘事項の12番におきまして、基幹公共軸における各バス停の1日の利用者数における経過実態を前回の審査委員会で提出させていただきましたけれども、丸の二つめ、基幹公共軸の鳥屋野潟南部地域における利用実態を把握するためには、イベント時におけるシャトルバスの輸送人員の実績も考慮する必要があるため、追加で示すことということでしたので、弊社のほうで回答しております。平成24年1月から12月の間、ビッグスワン、エコスタジアム、新潟テルサ、新潟市産業振興センターでイベントが開催された際に、運行した臨時バスの運行本数は4,420本でございます。輸送人員はトータルで15万5,958人でございます。イベント開催時においては、特定日の短時間に直行での大量輸送が必要となるため、特殊な運行形態で運営しております。よって、基幹公共軸の一部を臨時便として運行していますが、定期便の利用実績として弊社としては考慮すべきではないだろうというふうに考えております。ここでそのように考えている理由は、ビッグスワンですとか新潟テルサへ運ぶ臨時便に関しましては、原則として新潟駅南口から出発いたしますと、ビッグスワン、エコスタジアム、テルサへ直行便でございます。途中での乗り降りがまったくできないクローズドな路線として扱っておりますので、その臨時便に関する運航便の利用実態は生活とは若干違いうだろうというふうに弊社としては考えておりますので、前回提出いたしました各バス停の基幹公共軸における各バス停の利用者数には反映させてはおりません。

今回の指摘事項に関する回答の主な弊社としての考え方は以上でございます。

(中村委員長)

ご説明ありがとうございました。

これまでの委員会のやり取り、それから、ただいまいただきました最終提案書の要点のご説明、事前に我々委員はこの回答書も手にしておりますけれども、そこも含めて、新潟交通さんの見解を承ったということに認識しております。

今のご説明の中で、重要な点を幾つかピックアップしておりましたが、新潟市がこの10年以上くらい、まちづくりの中でやるとする公共交通軸、専門的には公共交通指向型開発TOD、そこに関する位置づけに関して、事業者としてどこまでどうすべきかという点が論点となっていたのですが、そこに関してのご見解をいただきました。

それから、収支に関する透明性というところに関しても、出てくる資料が、我々もなかなか理解するのに時間がかかったり、いろいろやりとりございましたけれども、具体的な説明をしていただいたと思います。

それから、結節点の基本的な考え方に関しても、どういうものを目指していくのかということをも具体的に言っていただけたというふうに理解しております。榎谷小路のところ中央走行の車線を用意するというような当初案で、それをベースにBRTという考え方でここまで議論しているわけですが、このBRTという形になったときの輸送力、それに伴って全体の輸送能力をどのように再配分していくのか。どういうストーリーになっているのかというところの概略に関しても数字をいただいております。

また、最後のご説明で鳥屋野潟南部のところでのイベントに関するデータも数字を出していただきまして、これを通常ネタと分けているというところのご説明も頂きました。そこをどう考えるかは、幾つか議論はあるのかもしれませんが、データをきちんと出していただいて、そこで議

論をするというアプローチに関して、姿勢を示していただいたものというふうに理解しております。

今、ご説明にはなかったのですが、指摘事項で9番目のところです。減便あるいはルートの変更、その判断に至った基本的な考え方を説明してくださいということで、これについては、一応回答の文書の中で、一部のところでそういうことが起きているということに関する考え方、そして、そこに関してはきちんと説明をしていくということを書いてらっしゃるので、そこに関してもご回答はいただいているものだろうというふうに認識されております。

前回までの委員会で、特に委員の先生方、あるいは、関係する方々の中で、懸念されている点に関しては、一定のところの議論は出てきているかと思えます。最後の点は少しまだ確認していないけれど、今の私の解釈でよろしいですか。減っていくということに関してはちゃんと論理的に説明をしていただくし、そこは新潟市と一緒にやっていくということで。

それで、今日のやり方としては、報道機関がいっらしやる時間の間に、私のほうから確認しなくてはいけないことがもしあればということで時間をいただいておりますが、結節点の基本的な考え方とか理解としまして、青山地区前の優先化に関しても、今日いちいちここで繰り返しませんが、追加のご説明をいただいております。ここで確認なのですが、平成26年ということで予定されてはいるのですが、その段階で、どれくらいまで結節点の整備ができていくかというところは、若干不透明なように思っております。それについて、今どのようなあり得るシナリオをお考えでいらっしゃるのか、これは基本的な考え方は先ほどご説明いただきましたが、それにのっかって、どこらへんくらいまでをやらうとするのか。あるいは、平成26年厳しいときには、一時的な対策も含めてどのように考えていくのか、少しそこらへんの考えを口頭で追加でお話しただけでないでしょうか。

(新潟交通株)

非常にそこはご指摘のとおりで、具体的に本当にどうできるのかというのは、まさにこれからだと思っております。基本的な施設の考え方とかは、弊社内でも具備をしておるのですが、すべて相手行き先さんとお話し合いの中で整備をされていくものでございますので、現時点でまだ運行予定事業者にもなっていない弊社で具体的な動きというのはとれないものですから、すべてはこの後、もし適格性を良と判断されたときに、新潟市さんとともに動いていくということしか申し上げられませんので、今、委員長のお話にありましてとおおり、二の矢、三の矢という部分はお示しをさせていただいたと思っておりますので、その中でこれから交渉していったときに、どういった動きになるのかというのが、ようやく見えてくるのだと思っております。

(中村委員長)

今、ご回答の中で、新潟市と一緒にやっていくというお話しでございますけれども、その方向でやっていただけという理解でよろしいでしょうか。はい。了解いたしました。

私のほうで、今一番心配したところはその辺りですけれども、具体的にどうしてもこうしなくてはいけないということではなくて、基本的なスタンスとして新潟市と一緒にやっていくということの姿勢、そここのところでの、なかなか思ったとおりにいかないときの対策をする、戦略などですけれども、やりとりの仕方のところ、ご意思が確認できたということで理解をします。ありがとうございました。

では、報道機関の皆様、ここで退出となります。よろしく願いいたします。

(2) 新潟交通株式会社への質疑応答（これより非公開）

質疑応答については運行予定事業者としての適格性を判断するうえで、確認が必要な部分に限り行いました。

○新潟交通㈱に対する主な質問や意見等は以下のとおりです。

(○委員 ●新潟交通㈱)

○BRT導入時とそれから再編完了時ではどの程度違うのか。同じバスの台数でBRTの本数もそれほど違っていないなかで、がらっと変えることできるのか。

●それは提案書にもあるとおり、路線全体の再編を考えている。スパンとしては、記載のとおりBRT導入から、もちろん新潟市さんと相談しながらとなるものの、ただらとやっているというのは逆によくないと思うので、5年以内には全路線の再建を完了したいと思っている。

○かなり減便するところも出てくるのか。

●その辺は先ほどご説明したとおり、エリアで言うと、逆に中心部のほうが薄くなって、郊外のほうを厚くするという考え方です。

○同じ車両数と人員で、それでそんなにできるのか。

●計算上はできる。ただそれは、何度も申し上げたとおり、今回のBRTと同じように、弊社が設定した6幹線の始終点に結節点という部分を整備するということが前提になる。

○その場合、断面の輸送人員や時間別の本数の面から、乗客に不便をかけないようにやっていくということもできるのですよね。

●基本的には結節点の施設整備とダイヤの作り込みによって、乗り継ぎのストレスを軽減するという事は可能だと考えている。

○これと関係するのですが、例えば流通センター線は現行60分が15分間隔になるとか、いろいろございますね。ただ、寺尾・大堀幹線を見ると現行平日200本から290本、90本くらいしか増えていない。そういうことは、一番ラッシュ時に増えた本数を集中的に配分して、日中はそんなに本数が増えていないということも考えられるのか。

●イメージ的には、中心部におけるところを緩和すると。この緩和度合いが朝のラッシュ時間帯が、新潟市民の方にとってはかなり混んでいるように思われるが、それを運行している時間帯というのは、せいぜい7時半から9時の約1時間半です。そこに一気に集中していると。逆に申し上げますと、次、夕方のラッシュが始まるまでは、約5時以降、最近では6時以降と形になってきている。ということは、朝の9時から18時、9時間あるわけだが、その運行本数が極めて有り余っている状態です。都心軸において。それをそれぞれの地域に分配していくという形になりますので、朝の時間帯に流通センター線が増えるとかではなくて、均一的に昼間余っているものがそのまま行くと。

○それは再編後の話ですね。

●そうです。弊社ではバス路線網再編の一部のパーツとしてBRTを導入するということを考えている。いわゆるBRTと導入とバス路線網再編が別々ではなくて、バス路線網という編み目を作る。その中で、いわゆる弊社が考えている幹線のところに輸送システムを入れるという考え方なので、トータルで考えていきますと、弊社が計算しているとおりにはいくだろうというふうに考えている。

○新潟駅の結節点の様子がまだ非常に不透明ですし、バスセンターのところもまだはっきりしていないが、新潟駅とバスセンターのところは非常に距離的には短く、またそれぞれが非常に乗降客が多いが、これがうまく機能するのか、どんなふうに動けるのかというのが、少し心配な感じがしました。その辺のところ、どのように今時点で考えているか。

●基本的に先ほど説明したが、いわゆる駅とバス停のつながりによる利用者人数に対応するところで、ある程度の限界があるところに関しましては、運行の仕方でやり方を対応するしかないであろうと考えている。

提案書の中で、交互出発の考え方を以前に説明したが、これに関しましては、基本的にJRさんも同じ考え方を取っている手法です。これに関しましては、山手線におきまして例えば交互出発としまして、新宿駅というところが有名なのですけれども、例えば田端ですとか巣鴨とか、それほど利用者のいないところに関しましては、1ホームで対応できる。新宿駅や東京駅、品川駅のように利用者数の多いところに関しましては、運行の間隔を縮めて輸送力を上げる。運行の間隔を縮めて輸送力を上げるのですけれども、ホームが1つでは対応できないので、交互出発をするというような手法を取っている。そういうような運行上で対応できるものは、十分にたくさんあると考えている。また、朝のラッシュ時間帯に関しましては、直行便等の設定も予定しているので、そういうところで対応していけば、十二分に対応できるだろうと考えております。

○確認したいことが一つと、それから、少し小さいことで指摘があります。

確認したいことは、これまでの委員会でも申し上げてるが、結節点を青山に持って行って、BRTを青山にするということを非常に評価したいと思っているが、当初のいわゆる与条件の中であった白山までのBRTとしてのインフラ整備をするという範囲の中で、青山へBRTを延長し、やり方によってきちんとBRTとしての運行はできると。もちろん足りないところがあれば順次関係各所と相談をしながら、協力をしながら、将来的には完ぺきなBRTとしての形に持っていくつもりであると、そういうふう理解してよろしいでしょうか。それが確認です。

●はい。

○それと指摘事項なのですが、もっと早いうちに言えば良かったのですが、バスの場合は連節バスの節という字は節（ふし）という字を書くのが通常ですので、接するという字で書かれているのですが。電車の場合は複数の車両が接しつながらという意味で接続の接は接するという字を書くのですが、バスの場合は一つの車両の中に節があるという考え方で、連節の節は節（ふし）という字を書くので、これを直していただきたいと思う。

具体的に言うと、電車の場合は、路面電車であれ、例えば小田急ロマンスカーの古い車両みたいな連接車であっても、それぞれが1両です。つまりそれぞれに車号がちゃんとついている。つまり、小田急ロマンスカー11両連接というのは、小田急の保有車両数は11両になるわけです。ところがバスの場合は、2車体連節の、これが一つのナンバープレートを持って1両という考え方をします。この考え方は実は電車とバスでは全然違いますので、連節バスの節が接するという字になっているのは、ぜひ直していただきたいと思ったので。それだけ。

(3) 審議

○初めに、審査報告の案、構成、及び、評価シートの作り方について確認しました。

○次に基本方針で示した白山駅までの区間に対し、青山まで延伸した場合の基本方針に対する優位性、妥当性について以下の点から優位性を確認しました。

- ①白山駅までの案に対して、郊外と都心間を移動する利用者の乗り換えが少なく済む。
- ②BRT導入により生じる余力が白山駅までの案に比べて大きく、それによって郊外路線の便数増や路線の新設など、導入効果が高く得られる。
- ③自家用車などからの乗り換えや、バスの集約により、関屋大橋を経て中心部に向かう交通量が減少し、関屋分水路断面での交通混雑が緩和につながる。

○次に基本協定，運行事業協定を締結していくにあたって，留意すべき点など附帯意見としてまとめました。主な意見，質問等は以下のとおりです。

- ・附帯意見に関連する部分で，基本協定と運行事業協定でそれぞれ何を締結するのかという質問があり，事務局からは基本協定は運行事業協定を締結するにあたり，互いに誠意をもって協力していくことや，主な方向についての合意事項を定めるなどが基本協定で，事業実施に必要な具体的内容についての合意事項が運行事業協定と説明がありました。

- ・新潟交通株が新潟市と協働で取り組む姿勢は委員会で確認できたので，それをどのようにBRT事業に展開していくか，具体的に考えてもらいたい。

- ・BRT事業全体がきちんと遂行されているかどうかをチェックしながら先に進めていく必要がある。具体的なチェック方法やチェック体制などは運行事業協定までと思う。

- ・BRT事業の効果について検証していくために指標となる目標値を設定する必要がある。

- ・運賃体系について市民など利用者からの理解が得られるような運賃体系となるよう検討が必要と思う。特に現金利用者の方についてデジタル精算機等整備されないと乗り継ぎ運賃が発生するようなので，それを不満に思う方への理解を深めることが大事だと思う。

深夜割増料金についても小針線の増便実験に比べ料金が上がったと思う方もいると思うので明示した方がよい。

- ・公設民営でやっているのでも，新潟市がいろいろな形で応援してくれている部分がきちんとバスのサービスを市民に還元されているというメカニズムがお金の流れを含め分かるようにしてもらいたい。

○次に提案の評価について審議しました。審議の内容は以下のとおりです。

- ・評価の項目に関して課題もあるため，その部分についても評価のところで申し上げた方がよいのではないか。

- ・評価の部分で若干課題はあるが，全体としては本事業の目的を達成できるというような書き方が望ましいのではないか。

- ・青山延伸案の可否については，本委員会で決められない，範囲を超えたものであるなのでそこは書き込む必要がある。

- ・附帯意見について基本協定と運行事業協定で整理しているが，基本協定も出来ていない時点で運行事業協定の締結に向けてまでの附帯意見を附するのは難しい。あまり具体化されていない時点で来年度末までの課題をピックアップするのは一定程度リスクがある。これらを踏まえて書き出しのところにでも現時点で想定できるものを書いていただく方がよいのではないかと思います。

(司 会)

長時間にわたり、ご審議ありがとうございました。9月から委員会をやってきましたが、今回、一つの節目を迎えるということで、最後に、新潟市技監より一言ごあいさつさせていただきます。よろしく申し上げます。

(技監挨拶)

(司 会)

以上をもちまして、第4回の委員会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。