

会 議 概 要

●開催概要

名 称	第1回 新潟地区コミュニティ協議会 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月14日 午後7時から午後8時50分
場 所	大畑少年センター 202研修室
説明者	新潟市都市政策部新交通推進課, 都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	27名

●会議内容

- (1) 新バスシステムについて(新潟市説明)
- (2) 提案内容について(新潟交通株式会社説明)
- (3) 質疑・応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言

★発言者1(男性)

- ・計画段階から3~4か月で、計画を変更している。計画と予算の裏付けがあって議会にはかるのだろうか、議会との連携はどのようになっていたのか。

○新潟市

- ・平成21年から議会に対し、調整・報告・協議を重ねてきている。予算はいろいろ議論があったが、市議会に認めてもらえた。ただ市民に対しきちんと説明するよう要請があった。今後は、9月議会の車輛の契約の採決までに、丁寧に説明を行ない、皆様の意見を聞いていく。

★発言者1(男性)

- ・結節点は今にも整備されていない状況だが、そんなに早くできるのか。

○新潟市

- ・新潟駅万代口・市役所・白山・青山が主な交通結節点となる。新潟駅万代口における部分整備と白山駅の整備については連続立体交差事業とあわせて整備を行なう。市役所については関係機関と協議を進めているが、本館と第一分館との間を利用してミニターミナルを整備する計画。青山については既存空間を利用した暫定整備であるが、最終的にはバスターミナルとして整備したいと考えている。どちらも次回以降、絵を持って説明したい。

★発言者1(男性)

- ・古町のどこにどのようにバスを停めるのか。混乱は起きないのか。現状は同じ古町行きでもいろいろあり、東堀などに停まるものもある。

○新潟市

- ・平成26年度の導入時には、既存のバスレーンで運行する。場所については既存のバス停の位置を参考に整備を進めていくが、早めに示していきたい。

★発言者1(男性)

- ・JRとの連携、特に時刻表上での連携はどう考えているか。

○新潟市

- ・ JRとの連携はこれまでも取り組んできた。バス路線の再編においてもJR駅との連携をうたっており、今後は時刻の連携も考えていかないといけないし、バス路線を網状にすることで、定時性を確保し、乗り遅れのないように、JRのダイヤと整合をもったダイヤとされるべく、新潟交通とも協議していく。

★発言者1（男性）

- ・ バスセンターのようにロータリー型の整備をしないと機能しないのではないかな。

○新潟市

- ・ 結節点にも道路活用型やターミナルなどいろいろな形がある。次回以降提示していきたい。

★発言者2（男性）

- ・ 道路整備は市勢発展のもとであったが、現在は動脈硬化を起こしている。BRTについては反対の意見を多く聞く。まず、全8区の「現況」「30年後」「50年後」の交通状況を把握し、交通網のプラン・メリットなど、将来のビジョンをしっかりと見せてからBRTの導入ではないのか。中心部以外のメリットがない。順序が逆。でも二酸化炭素削減などの理念は理解できた。

○新潟市

- ・ 理念をご理解いただいたのはありがたい。今後は、より具体的に提示していきたい。それと、それぞれの区で地域の課題があるため、自治協議会などの委員からなる各区検討会議を設置し、地域の課題を話し合っていく。

★発言者2（男性）

- ・ 日本銀行の寄居町交差点付近は、雪が積もると、国土交通省新潟国道事務所が除雪をするが、歩道側の路肩に雪が1m近くたまる。そのような状況のなかで大丈夫なのか。

●新潟交通株式会社

- ・ 新潟市に示した提案書は積雪について問題がないものとして作成した。新潟交通としても連節バスの経験がないので心配はある。今は基本協定も結んだので、新潟市と連携し、道路管理者、交通管理者などと話し合いをしながら、ハードルをひとつずつクリアしていきたい。

★発言者3（男性）

- ・ 反対意見があったからと言って計画をやめることはないのだろうと思うが、他の都市から連節バスを運行しているところからバスを借りてきて、走らせ、どう影響があるのか実験してはどうか。できれば冬季が良いと思う。

○新潟市

- ・ 今年度、取り組みたいと考えているが、借りる先方がかなり密に運行しているため、夏休みなどの利用者が少ない時期になるだろう。平成20年度にも借りてきたことがあり、主要路線で走行し2000人くらいの方々に乗っていただき、

安全性などの性能を確かめることができた。

★発言者4（女性）

- ・いつどこを走ったのか。

○新潟市

- ・平成20年8月の1週間程度。新潟駅から朱鷺メッセや、ビッグスワンなどの鳥屋野潟南部方面への運行を行なった。

★発言者4（女性）

- ・広報が少ない。今回はちゃんと広報してほしい。

★発言者5（男性）

- ・二酸化炭素の排出量がワースト3であるグラフがあるが、排出量の少ない他都市の行政施策との違いは何か。手をこまねいて見ていただけか。
- ・萬代橋と信濃川の写真が出たが、今日の説明では地上の交通システムしかなかった。アナスタシア号の申請・認可のときは、ふるさと村に車を停めて、まちなかに船で入れるようにすることで、渋滞を減らすということだったが、水の交通はどう考えるのか。
- ・中国のBRTの写真が出たが、新潟市にはこんなに車線数の多い道路はないのではないか。現状の何車線を使えば同じようにできるのか。

以上、次回で良いので答えてほしい。

- ・浜浦町線はどこで乗り換えることになるのか。

●新潟交通株式会社

- ・平成26年度の導入時では浜浦線は新潟駅直通であり、路線の再編により、現在12～15分間隔であるものを10分間隔にできると考えている。その後、5年を目途にバス路線を再編していくことになるが、順次できるところから対応していきたい。

★発言者6（女性）

- ・バス料金はどうなるのか。

●新潟交通株式会社

- ・平成26年度の導入時点において浜浦線は現行の運賃体系を継続する。路線再編完了時は、分かりやすく利用しやすい運賃体系を検討していきたい。

★発言者6（女性）

- ・乗り換えしても料金は変わらないのか。

●新潟交通株式会社

- ・りゅーと（ICカード「りゅーと」）の場合は高くないようにしたい。

★発言者1（男性）

- ・現金の場合はどうなのか。

●新潟交通株式会社

- ・ご意向を踏まえながら検討していく。

★発言者7（女性）

- ・スイカ（ICカード「Suica」）の場合は。

●新潟交通株式会社

- ・ご意向を踏まえながら検討していく。

★発言者8（男性）

- ・なぜ平成26年度の導入にこだわるのか。ようやく具体的に説明を始めたばかりで、ようやく市民との意見交換が始まった。これから1年かけて意見を聞いていくというのに、9月にバス購入について決定され、来年2月に予算、そして協定を結ぶ予定となっていた。1年かけてといいながら、いろいろなことが先行して行なわれている。つじつまが合わない。

○新潟市

- ・できるだけ早くやりたいというのが新潟市の考え。下り坂の公共交通の状況を一刻も早く改善したい。それを最短で計画すると平成26年度ということで考えている。その中で良いものとしたいので、意見を聞かせていただきたい。

★発言者9（男性）

- ・バス路線再編と連節バス導入を一緒にやる必要があるのか。バス路線の再編は理解できる。しかし、バス専用レーンは守られていない。そこをきちんと取締りしていけば定時性は確保できるのではないか。バスレーンの取締りを行ない、バス路線を網状にしたのち、それでも足りないので連節バスを入れたいという話ならまだわかる。

○新潟市

- ・単純に規制すれば良いというわけではない。新潟駅万代口でのピーク時に対応するには連節バスが必要であるが、次回以降説明としたい。

★発言者8（男性）

- ・連節バスを導入しなくても、バス路線再編を行なえば、余剰が出るという説明だった。新潟交通がサービス向上のために、BRT導入に関係なくまずは積極的にやる義務があるのではないか。なぜ今までやらなかったのか。

●新潟交通株式会社

- ・既存のバスのシステムでは、各地域から中心部を直接結ぶ路線体系を維持してきたため、なかなか路線再編に転換できなかった。しかし、このまま現在のシステムを継続していくことは、結果的に新たな交通空白地を生むことになるので、今回、市の考えに賛同して、提案させていただいた。

★発言者8（男性）

- ・余剰が出たら郊外路線にまわすということだったが、1台に何人乗ったら採算が合うのか。まわした郊外路線の採算が合わなかった場合はどうなるのか。やめるのか、持続可能になるのか。

●新潟交通株式会社

- ・今までは路線ごとの収支で見えていたが、バス路線が再編されれば、バス路線網全体で見ると黒字であれば路線は継続可能。

★発言者8（男性）

- ・平成26年度に現行の路線のまま連節バスを導入すれば渋滞が起きるのではないのか。スムーズに動かすためにはどのように再編したら良いのか工程表はできているのか。5年かけて再編というが、工程表がない。ようやく市民の議論がはじまるところ。賛成、反対あると思うが目途がついた段階でBRTをやるべき。順序が逆。

※ 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意見提出用紙で、以下のようなご意見をいただきました。（意見欄は自由記載）

- ・総合的な話ばかりで、地区の利用についての具体的な話がなく、がっかりだった。もっと地域に沿った説明が欲しい。地区のバス路線（二葉町～新潟駅～美術館線）は減便になり、午前中は一本も走っていないため、大変不便。
- ・昔に比べ、バスが大きすぎるのでは？小型化してはどうか？道路空間も生まれ、経費（ガソリン等）も軽くなるのでは？
- ・絶対反対。新潟交通ではなく、別の交通会社を入れる。
- ・歩道からバス停まで、どのようにして渡るのか。
- ・新潟駅～青山間もしくは新潟駅～市役所間の毎10～15分に各停車場にて乗降可能なポンピング運行（乗り遅れてもすぐにまた来るというイメージ）に。
- ・夜0：30位までの深夜運行で、夜間に古町・万代などに来る人々の分母を増やしてはどうか。
- ・他の都市の地下鉄的な役割と若年層にインフォメーションしてはどうか。
- ・新潟駅～市役所間は1時間100円、4時間300円など、乗降自由の時間制にしてはどうか。（駅→ショッピング→ランチ→駅で3.5時間～4時間）