

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（新潟地区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 20 日（火）午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	寄居コミュニティハウス 3階 多目的ホール
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	12 名
●会議内容	
<p>(1) 市民説明会（1 巡目）開催結果の報告（新潟市）</p> <p>(2) BRT 運行計画（案）（BRT 当初導入時点）について（新潟市）</p> <p>(3) BRT 当初導入時点のバス路線再編計画（案）について（新潟交通株式会社）</p> <p>(4) 前回説明会での意見に対する回答について</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">・ 今日初めて説明会に参加した。BRT の導入は決まったのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・ 今、BRT の導入に向けて計画づくりを進めている状況である。 <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none">・ BRT の導入に至った経緯を聞きたい。具体的な背景があって、新たな交通システムを組まないとはだめだという結論になったはず。新たなシステムを組むとしても、いろいろ案もあったのだと思う。私が反対するうんぬんではないが、BRT を導入しなくても、初めはバスシステムだけでもいいのではないかと。まずそこからやってみたらどうか。・ これはずっと、お金がかかることになると思う。新潟交通が運行、金を出すのは市だということだが、市の税金をけっこう使うことになる。確かに我々としては、新しいものはうれしいが、費用の問題が気になる。・ 新潟交通は今も、にこにこ号だとか、いろいろサービスをしていると思うが、赤字なのか、黒字なのか。なぜ BRT に至ったのかということと、BRT というのは何の略なのか聞きたい。BRT でなくても、まずは試験的にバスを連ねただけでもいいのではないかと感じる感覚を誰でも持つのではないかと。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none">・ 環境問題、それからバスの利用者が減っているなどいろいろな問題がある。その中で、なぜ公設民営なのかといったときに、負の連鎖でかなり利用者が減っている。利用者が減ることによって、バスのサービスの維持ができなくなる。バスサービスが悪くなる。バスサービスが悪くなり、さらにまた利用者が減少するという負の連鎖を抜本的に変えていきたいと考えている。公設民営は、公が設置して、それを民が活用して運行する仕組み。公が負担する初期投資分を、民側できちんとサービスの還元で充ててもらおうことが、今回の公設民営でやる意味合いの大きな部分。こういった内容も 1 巡目説明会で説明させていただいた。	

●新潟交通株式会社

- ・一般の路線バスのバス事業については、平成23年度、平成24年度の営業段階で損失を出している。今回のバス路線再編については、お客様に乗り換えを負担していただくこと、交通結節点を含めて新潟市に整備していただくということで、今までの運行経費を変えずに、運行本数を増やすという再編を考えている。

★発言者1（男性）

- ・それは、今、できないのか。

●新潟交通株式会社

- ・今は、各地からバスがまちなかへ入ってきている。中心地になればなるほど、バスが多く併走するような形になっている。乗り換えをご負担いただき、この部分の輸送の効率化をすることで、必要なバスの台数を圧縮することができ、それを別な路線の増便、または新規路線に拡充するという考えが、弊社のバス路線の再編ということである。

★発言者2（男性）

- ・BRTを導入すると負の連鎖が止まるのか。数字的な見込みを教えてください。もし止まらなかった場合、ただ税金の垂れ流しになる。誰が責任を取るのか。
- ・今後、ますます自分の自治会を見ても、子供の人数が減っている。人口が減っている。空き家だらけ。負の連鎖は止まらないと思う。そこに税金を投入しても、みんなの税金をどぶに捨てるようなもの。BRTを入れたことによって明るい将来が見えるのか、どういう見込みをしているのか、教えてください。

○新潟市

- ・負の連鎖が今続いているのは、バスが減便し、バスのサービスレベルが低くなり、利用者が減る。利用者が減ることによって、またサービスの維持ができなくなるという負の連鎖を繰り返しているのが今の状況。BRT導入とバス路線再編によって、集約できるところを集約し、その余力を郊外のサービスの向上につなげていく。サービスの低下がさらに利用者の減につながっているので、負の連鎖を逆転させることを目標とすることと、郊外からの都心アクセスなど、それぞれのニーズに応じたサービスレベルを確保していくことで、公共交通を持続可能なものにしていきたいと考えている。いきなりプラスの方向に転換できるかという厳しい部分もあるかもしれないが、まず負の連鎖を止め、段階的にバス路線の再編等を進め、将来的にプラスとなるよう取り組んでいきたい。
- ・誰が責任を取るのかといった点について、市としては、今の状況をそのまま放っておくと、バス利用者、運行便数がどんどん減っていくことを止めることができない。それを何とか止めなければいけない。そして、持続可能なものにしていかなければいけないため、示した提案である。

★発言者2（男性）

- ・責任の所在は曖昧ということか。
- ・BRTの燃費と維持管理費、現行の銀バスの燃費と維持費がどのくらいかかる

のか教えてほしい。

○新潟市

- ・先ほど言ったとおり、負の連鎖を止めるべく、いろいろな計画を検討した中で、この案がいいだろうと考えており、それをさらに良いものにしていくために、今、進めているということをご理解いただきたい。

●新潟交通株式会社

- ・数値的な目標についてだが、国土交通省が発表している数値だと、人口が1ha当たり70人以上いる地域では、公共交通の利用率が10%以上という傾向が出ている。新潟市内のこういった地域にバス路線の網を張ることで、BRT導入時ではなく、バス路線の再編が全て完了した時点で、新潟交通とJRで10%、その内バスの利用率を5%とすることを目標としている。現在のバスの利用率は、2.8%となっており、5%に上げるのはかなり難しいが、人口密度の高い地域にバス路線の網を張っていくことで、2.2%の増加を見込んでいる。
- ・下町（しもまち）エリアでは、人口の減少が大きくなっているが、他の区と比べると、まだ人口密度の高いエリアであるため、昭和大橋線のように、かつて何本も走っていたのに、現行は40分間隔で、しかも最終バスが18時40分というような路線を、今回再び使えるようにし、バス路線の網を張ってチャレンジしてみたいというのが、弊社の考えである。
- ・バスの運行経費については、車両がまだ決まっていないため、具体的には次回以降説明させていただきたいが、連節バスの燃費だけで言うと、現在、他都市で導入している車両については、弊社の普通の路線バスよりも悪い。一般の普通の路線バスが約1ℓあたり3km、神奈川県や千葉県で導入している連節バスは、1ℓあたり1.6kmくらいで、燃費だけを単純に比較すると費用が増えるように思えるが、連節バスは普通のバスの2台分の輸送力があるため、普通のバス2台だと2人の運転士が必要だが、1人の運転士で運ぶことができる。

★発言者2（男性）

- ・新潟市がバスを買うということだが、維持管理費も市の税金で払うのか。
- ・バス貸与により、新潟交通からレンタル料みたいなものを市のほうに戻してもらえるのかどうか。
- ・外国製のバスなので、壊れたときの経費が相当かかると思うが、それも全て税金で補てんするのか。

○新潟市

- ・維持管理費については、公設民営方式で進めるため、通常の維持管理費というのは、料金収入の中でまかなっていただく形になる。それから、レンタル料等については、公設民営で、できる限り事業者の初期投資を減らし、それをサービスに還元してもらおうという考え方でやっているため、今のところ、レンタル料をいただくような考え方ではない。
- ・修繕について、今、連節バスが走っている他の都市でも、大きな故障等はないと聞いている。事故や大きな損傷があったときには、色々調整していく部分はあるかもしれないが、基本的には、大きくは生じないだろうと考えている。消耗品類については、先ほど同様、維持管理費の中でまかなっていただくように

考えている。

★発言者3（男性）

- ・各停留所を作る段階で、警察や国土交通省などと、どの辺まで打ち合わせしているのか。予定どおりに進むことは、間違いないのか。
- ・公設民営方式だが、今、新潟交通が説明されて、ルートが新しくなるとか、増便されるとか、非常にいい話ではあると思うが、今はバスの路線を増減や、ルートを変えるという場合、国土交通省が承認する権限を持っているはず。そこに市が、「これはだめだ」とか言えるような、承認権のようなものを市は持てるのかどうか。
- ・大雪が降ったら運行しないと、今日の新聞に出ていたが、今のバスは真冬でも走っている。そうすると、あえて連節バスがなくてもいいのではないかという発想にもなるかと思う。今日の新聞記事について、市長が言わんとすることはどういうことなのか、市長に代わって、もし答えられたらお答えいただきたい。

○新潟市

- ・警察、国土交通省との打ち合わせについては、今回の説明会の資料を出す前に、関係機関でワーキングを開催しており、そこで資料の内容を確認していただいている。ただ、実際に工事するときには、地下埋設物があったり、交差点からどのくらい離さなければいけないといったことがあったりするので、さらに細かい部分を、これから実施に向けて詰めていく。

★発言者3（男性）

- ・今月の7日に、自治協議会と警察、国土交通省、タクシー業界代表と対話があったのだが、その席で、東警察の署長は、一切検討していませんという答えだった。その後、打ち合わせしたということか。

○新潟市

- ・あの場では、将来的に島式ホーム、中央に専用走行路を作ったときに、島式ホームがどこにできるのかということについて調整しているのかという質問に対し、そこはまだこれから、平成31年までに社会実験などをしながら作っていくということで、その部分の検討は、これからだという意味での回答と思う。今回のこの資料については、中央警察署にもご確認いただいたうえで出している。
- ・バス利用のサービス水準が担保されるのかという点については、今考えているのは5年くらいのスパンで協定を結んで、その中で基本的に提案した路線などサービス水準については、担保していきたいと考えている。
- ・大雪が降ったときの運行について、昨日の市長記者会見の記事だと思うが、今の低床バスも、雪の激しい時期だと、おなかをすったりするので、なかなか走行が難しい。ただ、それも除雪を一生懸命することによって走らせると。今回、BRTにしる、普通のノンステップバスにしる、きちんと幹線の部分というのは、除雪強化していく必要があると思う。除雪した瞬間にすぐまた10センチも積もるような、普通の車も走るのになかなか厳しいときにどうするか、その辺の代替的な手段について、新潟交通と考えていかなければいけないということコメントとして言われたと聞いている。

★発言者3（男性）

- ・言わんとすることは分かるが、古町あたりの商店街のことも考えなければだめだと思って聞いていた。雪が降ったら屋根ができると書いてあるが、今の古町のアーケードは、昨年10月ころから今年の3月、4月までかけて改装した。しかし、10年くらい前に新発田市のアーケード街が、作ってから市民から総スカンを食っているはず。今の古町と同じく、屋根の形が吹雪や雨が入り込みやすい形で、上から内側へ反っている。昔のアーケードは、ちゃんと昔でいう雁木という形で屋根の形になっていた。
- ・今回の連節バスを導入するにあたって、5年くらい前に計画が発表されて、今日まできているが、この計画を考えたアーケード街を作っていない。工事を進める上で横の連絡を取っていない。雪がいっぱい降ったときに、バスを通さないと市長は軽々しく言っているが、今、新潟交通は普通のバスもノンステップバスも、きちんと動かしているのが現実なのだから、少し軽率な発言ではないかと思っていた。市民が納得できるような解説を市長にしてもらえるように、チャンスがあったらお願いしたい。

★発言者4（男性）

- ・運賃については、乗り換えても現行の料金より増えないことを配慮すると言っていたが、公設民営方式では、新潟交通が一生懸命やって、その結果、値上げしなくて済めばそれで良いが、やはりこれではとてもやれませんかということで、簡単に値上げされてしまうと、運行計画概要が根底から崩れるので、運賃200円は、何としてもキープしていくような公設民営方式をしっかりとやっていただきたい。
- ・乗降方法・運賃収受について、先日のテレビ番組で、どこかの駅で1分間に4台、5台のバスが来るため、それを解消するためにBRTが導入されたとやっていた。新潟もそういうことになるだろうと思って、非常に期待しているのだが、問題は、乗車口が中扉と後ろ扉で、降車口が前扉の運転手のところ一つとなっている。この方式だと、降りるために10分以上かかる。バスが10分以上止まっているということになる。特に白山駅のあたりは、高校生がたくさん降りるため、運転手の脇の収受方式だけだと、当然混雑が予測されるので、昼間であればこの方法が良いと思うが、朝のラッシュ時などの方法は、もう少し工夫していただきたい。
- ・連節バス体験乗車について、これは多分、早めに配られたことだろうと思う。もう少し市民の手にチラシが届く方法を工夫してもらいたい。

○新潟市

- ・運賃などをキープすることについては、運行事業協定の中に、きちんと定めていきたいと思っている。
- ・料金の収受方式については、全国色々な形でやっている。例えば、名古屋市だと、基幹バスというバスが、名古屋市の市役所前で6台くらい連なっていたため、これを何とか解消するために、臨時の改札の機械を持ってきて、その機械を使って乗る、後ろのドアからもその駅だけは降りられるような形でピーク時に対応している事例がある。そういったものも含めて、収受方式の工夫という

のはきちんとしていく必要があると考えている。

- ・体験乗車については、市報にいがたの8月11日号で募集の記事を載せており、募集期間についても、市報等でお知らせさせていただいている。できる限り周知期間、募集期間を取ることは大事だと思う。11月にまた、連節バスを他社から借りて走らせることも検討しているので、その際はきちんと期間が取れるように改善していきたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・試乗会のバスは神奈川県から来るそうだが、神奈川あたりの車が新潟のべちゃべちゃ雪の状態で動くのか。1月に持ってきて走らせるのであれば良いが、この時期にいくら走らせたところでどうにもならないのではないかなと思う。市が、除雪は何とかすると言っても、今はただ押していくだけ。押して行って、たまった雪をどこかに廃棄するということは、ほとんどやらない。今年程度の雪であればいいが、来年の1月は今年のようなわけにはいかないと思う。せめて1月の雪の多いときに借りてきて走らせてみるのが、一番有利なのではないかと。私も年寄りで、3.8（さんぱち）豪雪のころ、そりを引っ張った人間だから、雪のつらさというのがよく分かる。

○新潟市

- ・神奈川県では、今年の1月にけっこう雪が降り、15cmくらいの圧雪で凍結状態になったといったときがあった。藤沢市、厚木市や、東京都の町田市などで走っている車両なのだが、基本的に厚木市などの平坦な部分は、通常通り運行し、その他の都市についても、スタッドレスタイヤに履き替えて、きちんと運行できたという話は聞いている。
- ・それから雪の多いとき、例えば1月に借りてくるのは、市としてもやってみたい部分である。ただ、連節バスを借りて走らせるために、いろいろな手続きが必要となり、今回もかなり短い方ではあるが、2か月くらいかかった。手続き後、たまたま雪が降ってくれば良いが、降らないことも想定される。しかも、長期間借りることがなかなか難しい。連節バスは各事業者とも、かなりハードに使っているのだから、今回は5日間お借りできたが、なかなか難しいところがある。なおかつ、例えば12月、1月だと、年末年始になり、かなり人の移動が多くなるため、相手方の事業者の都合からも難しい部分がある。走行させ、証明してみたいと思っているが、それがなかなかできない状況の中で、国内外の事例を踏まえ、市としては大丈夫だと判断をしているが、その辺の情報収集は引き続き、しっかりやっていきたい。

★発言者6（男性）

- ・BRTには車いすが乗れるのか。車両に入れるのか。

○新潟市

- ・もちろん車いす対応のノンステップ車両を導入する予定。車両の中も、車いすが入れるような形にする。

★発言者2（男性）

- ・説明を聞いていると、税金を投入し、冬の状態も分からずにバスを買うということ。冬の状態がだめだった場合どうするのか。その責任を誰が取るのか教えてほしい。先ほども、責任を誰が取るのかといたら、曖昧模糊として結局分からなかった。冬に走らなかった場合の責任ははっきりしてほしい。

○新潟市

- ・先ほどお話したように、国内外の事例、例えば、岐阜でも同じように、今年雪が20cm近く降ったが、連節バスの走行状態も確認している。国外では、スウェーデン、スイス、ドイツなどでも雪が降ったときも、きちんと連節バスが走っている状況を把握している。また、いろいろな業者から、積雪時の運行について、再三確認した中で、市としては判断している。

※ 説明会で出していただいた意見の他、提出していただいた意見用紙で、以下のようなお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

- ・本計画は見方によっては、新潟バイパスを計画した時と同じ位に遠大な計画だと思います。市担当部署だけでなく警察や総務省、国交省など又、タクシー業界等の意見を十分聞き、検討して、現在の新潟バイパスが県民に喜ばれているようなすばらしい形に仕上がるようよろしくお願い致します。

○その他

- ・現在のバスの前後の長さの2倍近いのが走る訳ですから、事故のないよう最大の配慮計画をお願いします。
- ・学識者の意見を聞いて計画に問題がないか十分考えて下さい。

以上