

## 会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（有明台小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 8 月 8 日（木）午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	有明台小学校 1 階 プレイルーム
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	9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"> <li>・話を色々聞いてだんだん分かってきた。公設民営化については承知したが、市が第 1 期に出すお金と新潟交通が使うお金のすみ分けの大体の総額がどのようになっているのか。</li> <li>・また、収益についてはどうか。</li> </ul> <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収支について、単純に BRT が黒字であればいいかということではないと考えている。BRT の黒字分を郊外のバス路線の強化に充てていくことが、今回の新バスシステムであり、今後具体的に BRT の運行計画をさらに煮詰めていく段階で、どのくらい黒字が出てくるのかを確認し、皆様にお示ししていきたいと考えている。</li> <li>・平成 27 年夏前ごろの BRT 運行開始時点での事業費は概ね 13 億円、そのうち社会資本整備総合交付金という国費が 6.3 億円ほどであり、残る 6.4 億円ほどが市の負担になってくる。新潟交通の負担はどのくらいなのかといったところについては、現在バス路線の再編案に対する皆様のご意見をお聞きしているところであり、ご意見を踏まえた修正等を行い、作業を進めていく中で把握されていく形になると考えている。</li> </ul> <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業の経費については、概ね、バスの走行距離によりコストが比例する形となっている。どの路線をどれだけ走るかというよりは、トータルでどれくらいの走行キロ数を走るかというところで、経費が変わってくる。</li> <li>・今回のバス路線の再編により、併走しているバスを集約することによって、走行キロを少なくすることができることとなる。その余力部分は新規路線の拡充や増便に充てることとしており、トータルの距離数を変えない中でのバス路線の再編ということも考えているため、コストは下げず、サービスレベルを上げていきたいと考えている。</li> </ul>	

★発言者2（男性）

- ・例えば、白根から新潟駅まで、従来のものとBRTを併用したときと、どのくらい差があるのか。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスについて、基本的には同じバスだが、燃費等が違う。また、BRT車両は外車等であり、弊社が使っているバスとは全く違う形になる。その辺の修繕費等も現在、車の形が決まっていないため不明だが、今より燃費は悪くなるので、仮に修繕費が同じだとすれば、少し経費が上がるという形にはなるのではないかと考えている。

★発言者2（男性）

- ・新潟駅から青山まで、所要時間が約25分と言っているが、これはどの時間帯を測定した場合なのか。先般、バスで市役所前から新潟駅まで行ったが、ラッシュ時に35分かかった。非常に時間がかかったなと思った。ちょうどラッシュ時だったこと、ほとんどの信号に引っかかったこと、あと、古町での乗り降りの時に、発車しようとする、前の信号が赤になり、またお客さんを乗せるためにドアを開ける。それから、信号が変わって出発しても、郵便局の前の信号で引っかかり、本町でまた停車して、信号で引っかかるといった運行で、大変時間がかかったなというように思っている。BRTになれば、そういうところはなくなるのか。榎谷小路は信号が多すぎるのではないかと思っている。時間帯によって25分というのは、本当に25分で行くのかどうかということがある。平均すると25分なのか、あるいはラッシュ時はどうなのか。
- ・BRTになると、既存のバス停をなくしていくのではないかと気がしていたが、既存のバス停もそのまま残していただいたということは、大変ありがたいと思っている。ただ、バスを待つ環境については、白山浦のあたりは歩道がなく、雨よけも何もできないと思うが、将来的にはどんな環境でも上屋を作っていたきたいというのが希望。

○新潟市

- ・電車通りの将来的な姿については、鏡淵小学校のコミュニティの皆さんが電車通りで歩道と車道の区別をどのようにしていくかなど、いろいろ検討を進めているところ。まだ、少し絞り切れていないという話で聞いている。ただ、敷地内への車の乗り入れなどがあるため、あまり段差をつけるような形は考えていないことは聞いている。こうした状況を踏まえ、バス停を立てるとすると、上屋というのが難しいと考えている。ただ、これから鏡淵小学校区コミュニティ協議会に説明するため、その辺のご意見をお聞きし、いろいろ検討を進めていきたいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・新潟駅から青山までの25分間というのは、ラッシュ時間帯ではなく、日中時間帯を想定している。ラッシュ時間帯については、青山ー新潟駅間が約30分程度を想定している。時間帯によっては、もう少しかかる場合もあるかもしれない。運行計画としては、市役所前から新潟駅前というのは、ラッシュ時間帯であっても、13分から14分程度を想定している。35分かかったということ

は、何らかのイレギュラーがあったのかとは思っているが、通常であれば、大体、ラッシュ時間帯でも市役所前から新潟駅前までは約 13 分から 14 分、古町から新潟駅については、約 8 分（※会議後確認したところ、10 分が正しい）で計算している。

- ・専用走行路の導入が見送られたため、高速化というところは難しいと思っている。仮に、新潟駅前から古町の寄居町交差点まで専用走行路ができ、運行がスムーズにいくようになれば、大体、新潟駅前から青山までを約 20 程度で結びたいと考えている。ただ、これは専用走行路だけではなく、千歳大橋たもとの交差点の信号の変わるタイミング、そして朝のラッシュ時のバスの専用レーンが厳格に運用されるということが条件となってくる。専用レーンの厳格運用については、今バスに搭載しているドライブレコーダー等のデータで、どのバス停がどのように、どの時間帯が混むのかということすべてを便で記録しており、こういったデータを道路管理者、警察、交通管理者に提出していくことによって、改善をお願いしていきたいと考えている。
- ・バス停については、基本的には 300m に一カ所ずつ置いていくという形。その中で、関新 1 丁目、そして鏡淵小学校前というバス停が、今回、なくなっている。関新 1 丁目は、通常のバスは停まれるが、連節バスを止められるスペースがないということ、鏡淵小学校前については、バス停距離が短く、何回もバスが停車する事となり、速達性が落ちるということで、白山浦 1 丁目と鏡淵小学校前は統一させていただいている。

★発言者 2（男性）

- ・今までの白山駅前というバス停は、白山駅から随分遠いところにあった。鏡淵小学校前は、さらに白山駅から降りて、そこまで歩いていかなければいけなかった。白山駅に停車するという事は、いいのかなという気がしている。
- ・関新 3 丁目というのはどこになるのか。前からあったか。

●新潟交通株式会社

- ・第一高校を出発し、千歳大橋を渡る前に左側にガストのあるところが関新 3 丁目となっている。

★発言者 2（男性）

- ・そのバス停に止められると、後ろが困るのだが、県庁職員はあのバス停で降りている。

●新潟交通株式会社

- ・代わりとして、青山～関屋大川前～千歳大橋～県庁～美咲合同庁舎線を新設するので、それをご利用いただきたいと考えている。

★発言者 2（男性）

- ・それは、ラッシュ時で何分間隔になるか。

●新潟交通株式会社

- ・ラッシュ時間帯は 15 分から 30 分おき。お客さんが多い時間帯には 15 分間隔で 1 時間に 4 本を考えている。夕方に関しても、同じようにそれで帰れるように設定したいと考えている。

★発言者 2（男性）

- ・ラッシュ時は千歳大橋も関屋大川前の通りも混んでいる。関屋大川前はバス専

用レーンがあるが、ほとんど機能していない状態。関屋大川前1丁目では、7時40分から8時半くらいまでの間は、乗用車の流れが非常に滞っている。そこにバスが絡んで来て、なかなか運行できない。説明では、通常時で約25分ということなので、ラッシュ時は、それよりもかかるというように考えておかなければいけないということ。

★発言者3（男性）

- ・運行情報、あるいは案内板だが、これは来るバスがどこを走ってきて、何分ごろに到着するということが、はっきりと電光掲示などで分かるのか。
- ・黒埼のほうへバスで通ったことがあり、真冬のひどさを経験した。1時間も原っぱで、バスが来るまで待っていた。雪のときは大変だということ、過去に遡ってしゃべることではなくて、BRTを入れ、そして新交通システムでマイカーから公共交通へ転換してもらい、ゆったりと安心して買い物あるいは移動してほしいということが最大の狙いであるはず。新バスシステムにより便利さが変わってくるということは1つあるが、まだ他に啓発はしていくのか。
- ・交通規制はせず、バス専用レーンなどの既存のルールの中で走行するという話だが、朝の関屋大川前周辺は、大変混雑している。“高速バス”などという名前をつけない方が良いのでは？“高速”などつけると、東京や柏崎、上越などへ行くバスを思い出すので、“新高速システム”などと言わない方がいい。これは、単なる感想だが、あまり“高速”と言うと高齢の方々は、早いと怖くて乗れないと思ってしまう。ノンステップといっても、バスの中身がどうなっているのか、みんな座れるのか、今の電車のような中になっているのか分からないが、年寄りが安心して乗るためにも、もう少し啓発していただき、お年寄りも安心して乗られるというイメージで、全体として利用者を増やしていくということが大切。そういう点で考えていることなどがあれば、教えてほしい。

○新潟市

- ・運行情報案内板については、だれでも分かりやすいような表示ということで、バスの接近表示などが視覚的に分かりやすいように、今のものよりも工夫をもっとしたいと考えている。既存の接近表示は小さく、遠くから分かりにくい部分もあるため、もう少し遠くからでも分かるようにするなど工夫していきたいと考えている。先発が13時10分新潟行きとか、次発が13時20分といったような表示の仕方もある。あとは実際にバス乗り場のランプがつくなど、表示の仕方は全国的にも色々やっているの、ご高齢の方、小さいお子さんでも分かりやすいよう工夫していきたいと考えているので、またご意見をいただきたい。
- ・啓発は非常に大事なこと。バスが便利だということも大事だが、バスで行った方がお得だと言うポイントというものも、大事になってくると思っている。例えば、最近、新聞に載った事例だが、市と新潟交通協働で、いくとびあ食花へ公共交通で行った方には、花の種をプレゼントしている。バスで動いた方がメリットがあるということ、公共施設や商業関係とタイアップしながら、進めていくことが、さらにバスだけでなく、公共交通の利用者増につながっていくと考えている。これは、ぜひこれからも全市的に取り組んでいかなければいけ

ないと思っている。

★発言者2（男性）

- ・鳥屋野潟方面は郊外線の料金を取られる路線になっている。関屋大川前から新潟駅まで行くと200円。それよりも距離的に短い、ビッグスワンまでだと郊外線料金を取られる。大変矛盾しているのではないかと。姥ヶ山周辺の人たちは、バスに乗っても高いということを行っている。市外料金と市内料金というようなものを検討した方がいいのではないかと。同じ中央区にいて、何となく料金的な差別を受けているのではないかと感じる。

●新潟交通株式会社

- ・料金については、ご指摘のとおりである。若干経緯をお話しすると、もともと鳥屋野潟方面の路線がどういう状態にあったのかというと、すべて古町を中心に走っていた路線の枝分かれ線という形で距離計算されているため、古町から昭和大橋、南高校、そして新潟駅南口に寄ってからイオン新潟南方面に行くという形になっている。古町からの始点で距離計算しているために、現状の料金となっている。現行、BRT導入時に鳥屋野潟部分の運賃だけを変更することは、まだ路線再編が完了していない地域での運賃との平等性もあり難しいため、市全域で路線再編が完了した際には、ゾーン運賃制というような新しい形の運賃体系も検討していきたいと思っている。
- ・例えば、Aゾーン、Bゾーン、Cゾーンとがあったときに、Aゾーン内は200円、Bゾーン内も200円、Cゾーン内も200円。AゾーンからCゾーンに渡るときはプラス100円、BゾーンからAゾーンに移動するときもプラス100円。ただ、ゾーン内で1回バスに乗ったときは200円というような運賃体系等も考えていかないといけないと考えている。このゾーン運賃と距離を合わせたような形でやっている運賃体系が鉄道各社である。東京の鉄道は、例えば、どういう経路で行こうとも、基本的にはそこまでの距離、最短で行けるような距離を計算している。乗り換えで行っても、皆さんが同じ距離を動いたら、同じ値段になるようなという運賃体系の構築の仕方もある。まだBRT導入時は、運賃体系のところまではメスを入れられないが、今後、やらなければいけないと考えているので、少しお時間をいただければと考えている。

★発言者2（男性）

- ・運賃体系の見直しとなると、大きな事業になる。一方で、新潟駅から古町までは、りゅーとカードを使えば100円になるという取り組みもある。これはかなり簡単に決まった印象がある。一方、田舎のお年寄りが病院まで行くのに新潟駅ー古町ほどの距離でない区間を乗って、なぜ100円にならないのだろうかということ。それから、二つのバスを乗り継いだときに、30分以内であれば50円割引とか、あるいは子供であれば30円割り引くというような制度をどんどん入れているのだから、全て路線を再編成した後で、見直すのではなく、市の公共機関のところに行くのであれば、これだけの料金で行けるよというようなPRも必要だろう。そのために市と新潟交通と一緒にやっていくわけだから、鳥屋野潟のほうはこれからいろいろな場所もできてくる。それから、市民病院へ行くときも、なぜあんなに高い料金を払うのか。市民病院へ行くの

だから、市のほうで補助くらい出してもいいのではないかと、患者さんは思っていると思う。いろいろな考え方があるとは思いますが、路線再編全部が終わった後で見直すのではなくて、部分的に見直しても良いのではないかと。それが親しまれる新潟交通という感じがする。市が、これだけいろいろなことを考えて、BRT導入ということを考えているわけだから、市と新潟交通がタイアップして、公共交通機関を利用すれば、市のところに行くときにはこうだよというような、料金体制を少しずつ変えていくことを考えてもいいと思う。

★発言者3（男性）

- ・連節バスの一番後ろから乗ったら、払うのは一番前で払うように聞こえた。私は足が健脚で、口も達者だから、押しのけて行けるかもしれないが、お年寄りが乗ったら、かなり長い距離歩くことになる。長い間検討してきた訳なので、乗車運賃の払い方はほかにいい方法はないのか。乗る前に精算するなど。

○新潟市

- ・料金の収受方法については、基本は、先ほどの説明のとおり、今のバスと同じやり方のほうが分かりやすいので、中扉と後扉から乗って、前扉で降りる形。混雑時については、他都市でもいろいろなことをやっている。車外に臨時の改札のような料金を取るところを設置している事例もあるので、運用の中で、新潟交通と考えていきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・新潟交通の路線図（資料2-1）だが、ここに記載されている路線が全てBRTになると考えて良いのか。
- ・新しいバスを導入する乗車率というのは、どのくらい見ているのか。

●新潟交通株式会社

- ・図面（資料2-1、資料2-2）については、現時点での案。これから、皆様からご意見をいただいく中で、変更もありうる。

★発言者4（男性）

- ・BRTに移行する、将来的に移行させたい、あるいは移行できる路線だということか。
- ・BRTにする一つの基準というのは何になるのか。

●新潟交通株式会社

- ・資料に載っている路線すべてが、BRTになるとは考えていない。
- ・1回目の説明会で説明したが、幹線、支線、フィーダー線でバス路線の網を作っていくのだが、幹線にあたる路線を新潟市内で6本ほど、BRTの提案書では提出させていただいた。

★発言者4（男性）

- ・なぜそこにこだわるかというと、新しい交通システムは、まちづくりの中で非常に効率のいい交通システムだろうという考えの中で、非常に大きな利点があると思っている。これが絶えず利用客の状況を見ながら変えていく必要があると。いわばまちづくりに直結する。その中で、BRTの路線が、支線、各路線についておのおの利用率、どこからどこまで、どういう客がどれくらい乗って

いるのかと、考えていたと思う。そういうものをベースにして、新しい交通システムを、絶えず状況に応じた形で作り変えていくということは、非常に大事なことではないかと思っている。

○新潟市

- ・市では、平成24年の2月に基本方針を出している。その後、まずBRTを入れる区間として、第1期ということで、現状で一番、人の移動が多く、バス移動の需要が多いところということで、新潟駅から青山までの区間について、計画を詰めている。その後、第2期として新潟駅連続立体交差事業で、鉄道が高架化された段階で、今度、新潟駅から鳥屋野潟南部方面に延ばし、鳥屋野潟の色々な施設に行けるようにしていく。南北を結ぶような形で、交通の太い軸ができる。ここにバスを入れていくということが、市の考え方として一つある。ただ、それにとどまらずに、例えば骨格幹線と言われているバス路線についても、いろいろ状況を見ながら、そういったシステムの導入を考えていくことは、十分あり得ると考えている。まさにおっしゃられたように、まちづくりの中で状況を見ながら、フレキシブルに対応していくことが大切であり、逆にそれを可能とするのが、このバスシステムであると考えている。おっしゃられた考え方は、まさに大事な部分と考えている。

★発言者4（男性）

- ・それで利用率をどれくらい見ているのか、どのくらいになっているか。

○新潟市

- ・乗車率だが、第1期に新潟駅から青山区間に導入したときは、ピーク時はかなりきつい状況に想定している。ただ、将来的に連節バスを8台入れた段階では、ピーク時でも75パーセントくらいで、余裕を持った運行ができると考えている。

★発言者4（男性）

- ・そういう意味ではなくて、ペイライン。

●新潟交通株式会社

- ・今、運行している路線それぞれの採算ラインについては、運行している距離、本数によって、それぞれ異なってくるが、これまではバスが車庫から出てしまうと、実際にはどこから乗車し、どれだけのお客様が車中に乗車していただいているかということは、なかなか実態が掴めなかった。今は、乗降口それぞれに赤外線を使ったセンサーを設けており、そこでバスの乗降数とお客様の利用数が把握できるようになった。また、先ほどご説明したとおり車内にドライブレコーダーが設置されており、バスの車外の様子ほかに、車内の様子もモニタリングすることができる状態になっている。それから、オムニバスタウン整備事業で搭載したIC運賃箱によって、お客様のICカードを使ったご利用履歴情報を蓄積することができ、それらを基に、今後、モニタリングをしながら、運行状況を変えていくというように努めていきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・ということは、データはないということか。
- ・目標ではなくて、ペイライン。今、この路線は、ここからここまでは10パーセントしか乗っていないが、ここから先は50パーセント乗っている。であれ

ばここから先は新しい交通システムを導入して、ここから先は支線として扱えばいいじゃないかということではないのか。そういうためのデータは、今のところまだ持っていないのか。

●新潟交通株式会社

- ・社内的には、当然、今、ご説明したシステムを使って、データは整理しているが、それを今回の説明の中では公開はしていない。

以上