

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（南万代小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 6 日（水）午後 7 時から午後 8 時 10 分
場 所	総合福祉会館 1 階 視聴覚室
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	8 名
●会議内容	
<p>(1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）</p> <p>(2) これまでの意見等に基づいた対応・方針について（新潟市、新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）</p> <p>(4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）</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"> ・私は説明会に初めて来た。1点聞きたいのは、新潟市から連節バスを貸与し、運営は新潟交通がやるということか。 ・貸与は有償か、無償か。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市が購入し、貸与したバスを新潟交通が運行するという事。 ・基本的に無償貸与、市としては、その初期投資分を負担することで、それにかかる経費分をサービスの充実に回してもらおうという考え。 <p>★発言者1 （男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無償貸与というが、それは、新潟市がバスを無償であげることでは。 ・また、無償貸与で、新潟交通が維持管理して継続して使用していくが、物には耐用年数があり当然使えなくなる。その時に、また市が無償で貸与するのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あげるということではなく貸与。 ・通常の維持管理については、新潟交通が運賃収入で行うことになる。 ・連節バスの使用期間が 15 年から、長いものだと 20 年近くという事例もあるが、交換については、もし同じスキームで続けるのであれば次も新潟交通に無償貸与することになると考える。 <p>★発言者2 （男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排雪の方法を考えているという説明があったが、具体的にどのような方法か。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排雪の機材というのは、雪をトラックに積み上げるもので、市にも何機かあるが、さらに強化していきたいということ。 <p>★発言者3 （男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2点教えてほしい。高齢者の交通事故が多発している点が導入の一つの理由にもなっているが、連節バスがセンター走行すると、センターの車線を出入りす 	

るマイカーとの交通事故の懸念はないのか。

- ・もう一点は、(新バスシステムは)協定による公設民営方式であり、施設は公設で、経営は新潟交通に任せるということだが、安直に経営を新潟交通に任せると、減便や運賃値上げが自由にできると考えるが、市はそれにどのように対応するのか。

○新潟市

- ・まず、連節バスのセンター走行については、将来的にはそういう形を目指す、当面は優先レーンなど、既存の交通規制の中で運行していく。
- ・交通事故の懸念については、8月から9月の頭に国だとか県警を交えた中で試験走行をし、基本的にはスムーズに走れることを確認している。また、他の都市で、連節バスを導入したことによる、交通事故の増加はないという事実もある。
- ・当然、長いバスであり慎重に運転してもらう必要はあるが、市は、今の段階では、連節バスの導入による交通事故の増加について懸念は抱いていない。
- ・次に運賃の値上げや、減便への不安があるという点については、それを食い止め継続したサービスレベルを確保するために、今回の運行事業協定を新潟市と新潟交通との間で結ぶことを考えている。協定期間について市は5年程度と考えている。

★発言者4 (男性)

- ・初めて説明会に参加した。説明会に出る前から、新聞や市議員からの市政報告で関心は持っていたが、今日の説明では、導入することで利用者において、どれほど都合がよくなるのかが理解できない。
- ・例えば市役所に行く場合に、BRTは中心部を往復しており、郊外から来る人は乗り換えすることになると、郊外の人たちは、今まで直通だった路線が、乗り換えが必要になり不都合ではないか。
- ・もう一点、導入によって、新潟交通は郊外に路線を新設・増便できると説明があったが本当なのか。BRTが導入されても、新潟交通はそんなに簡単に、利用客がいない郊外に本数を増やせるのか疑問。きっと、私だけではなく聞いている大勢の人が、よく理解できないのではないか。
- ・BRTが導入され、我々の利便性が良くなり、新潟のまちなかの交通が非常にスムーズになるということを、端的に説明してほしい。
- ・もう一点、新聞やテレビで盛んにBRT導入反対署名運動が報道されているし、市議員もかなり大勢の人が反対しているのではないか。
- ・説明会を3回も行い、随分大勢の方々が説明を聞いて、どういのお気持ちか分からないが、市は、反対もあるが是が非でも実施するという強い考えで進めていくのかお聞きしたい。

●新潟交通株式会社

- ・初めてということで、改めてバス路線の再編について説明させていただきたい。
- ・今までは、市内各地から新潟の中心部を直接結ぶバス路線を運行していて、それぞれの便が、非常に長い距離を走行し定時性も失われていた。
- ・バス路線の再編ということで、長い路線を短く切ること、効率的な運行ができないかと常々考え、結果行き着いたのがゾーンバスシステムと呼ばれるもので、今回の提案した中身である。導入する青山を例にとると、今までは、青山

を經由して寺尾線、大堀線、国道8号線、味方線、流通センター線という多くの路線が、新潟駅まで結んでいた。

- ・そのため、まちなかのバスは、青山から新潟駅の間で各地から来たバスが並走することになる。すべてのバスに多くのお客様が乗車していたときは、それでよかった。しかし、バスを利用されるお客様が減少していくなかで、青山から新潟へ移動する間で、仮にそれぞれの路線のお客様が1台当たり10人とか15人であれば、青山から新潟駅間は50人とか75人のお客様を5台のバスで運ぶこととなる。
- ・今回、交通結節点でお客様には、新たに乗り換えを負担いただくが、それにより、この50人から75人のお客様は、60人程度の乗車人員である今の路線バスに乗り換えれば、5台のバスが、1台もしくは2台に削減できる。もし、乗車人員が100人を超える連節バスであれば1台で運行することができる。そうすると、今までのバスの台数を圧縮し運行の効率を上げられるこの仕組みをゾーンバスシステムと呼んでいる。
- ・ただ運行本数を効率化しただけであれば、コスト削減につながるが、その部分を、需要がある地域にもかかわらず減便した路線とか、新規需要が見込める地域に新規路線として還元することで、サービスレベルの、向上を図りたい。
- ・やはりバス交通はある程度の運行本数があって、利用しやすい環境となるので、収支改善というなかで減便して、利便性が悪化していた路線にバスを戻す。それから新しい需要をとらえて、新しい路線をひき、潜在的な需要を掘り起こしたいと考えている。
- ・このゾーンバスシステムを導入したときには、運行本数を増やしたり、直接行けなかったところを、交通結節点で乗り換えていけたりする。乗り換えという負担はいただくが、トータルとしてのサービス向上につなげていきたいと考え、今回の提案をさせていただいた。
- ・具体的にどのように便利になるのかというところで、今回、私どもはBRTをやるに当たり、導入から約5年をかけて路線再編を実施していきたい。
- ・どのような形になるのかというと、現在、県道1号線を通して幸町や水島町、総合福祉会館の前を通っている新潟駅と美咲合同庁舎を結ぶ路線においては、運行本数が非常に少ない状態。路線再編により日中の時間帯でも約10分の間隔で走らせたいと考えている。現行、幸町のバス停で新潟駅行きが9時22分、次が10時07分、10時30分、10時47分と、10時台に3本走っているのですけれども、9時台は9時22分しかない。
- ・国土交通省の調査によると、1ヘクタールあたり70人以上いるところは、公共交通の分担率が10パーセントを超えているが、私どものバスの利用率は今2.8パーセント程度。バスの分担率を約5パーセントまで上げたいと考えている。現状、この周辺は1ヘクタールあたり100人以上だが、この人口密度の高いところで、9時台に1本の運行では、移動できる環境にはないと弊社は考えており、先ほどのスキームにより増便していきたい。
- ・今後は、東港線を走る路線も検討していき、運行本数を増加させることで、新潟駅の方向または県庁の方向へのアクセスをやすくしたい。古町には直接行けなくなるが、万代シティバスセンター、新潟駅で高頻度運行のBRTをご利用いただきたい。これにより、バス停に行けばバスが動いていて、移動できるという形の構築を図りたい。

- ・直通便ではないが、乗り換えになる区間の路線の運行本数をかなり密にすることで、このゾーンバスシステムを構築していきたいと考えている。

○新潟市

- ・もう一点、BRTをまちなかに導入することで、まちなかで使い勝手がよくなるのかということについて。新潟駅から古町を通過して市役所といったところは都心軸と言われており、こちらは公共施設、就業施設などさまざまな施設が集積し、非常に人の出入りが多い。市内だけでなく市外からも多くの方が来られるが、そこで、今のバスの現状を見ると、同じ方向で同じ名前でたくさんのバス停がある、例えば古町であれば新潟駅から郊外方向に向かってのバス停が、300メートルくらい離れた中で九つもある。これが、市外だけでなく、市内の人にも非常に分かりにくい状況を生んでいるが、バス停も分かりやすく集約できる。
- ・それからもう一点は、都心でバスが並走することでバスが重なりすぎて走行性が落ちる。その部分も今回路線の集約を行うなかで、走行性を確保してより使いやすくスムーズなバスの環境を作りたいというのが、BRTを都心軸に入れる意味合い。
- ・それから最後のご質問で、導入反対という点、新聞などで、かなり批判的なご意見が多いが、私どもいろいろな会場で説明をするなかでは、必ずしもそうではないと理解している。市議会の中も賛否両論ある。私どもは、このままだとバスがなくなる、下手をすると、数年の間にサービスレベルがものすごい勢いで低下していく可能性も勘案し、抜本的に改善する必要があることを、できるかぎり多くの市民の皆さんから理解いただくため、いろいろな形で市民の皆様にご説明をさせていただいている。議会でも委員会も含めて説明させていただいている。
- ・このように抜本的に改善することで、先ほどの乗り換えの話などを中心に、いろいろな課題への対応、例えばできるかぎり乗り換え環境をよくするとか、乗り換えの手間の緩和や解消を図ることも含めて説明をさせていただいてきている。先ほど話したように、非常にバスの環境が悪く、早めに手を打たなければならない状況なので、完全な形ではないが早期に手を打ちバスの負の連鎖を止めていきたい。私どもは、平成27年夏前にBRTを開業したいと思っている。

★発言者5（男性）

- ・今、話を聞いていると、中心部のみにバス路線が集中している。駅出発、古町、関屋、この路線に集中しているが、逆に郊外に連節バスを走らせた方が、運賃でも、人の移動でも、効果があると思うがどうか。
- ・新潟交通の考えはどうか。

○新潟市

- ・先ほど少しお話したが、まちなかがバスも多く、移動する人も多い環境であることから、その部分を効率的に運行することにより集約し、多く生まれてきた余力の部分を郊外路線の増便に充てていく点でも、まちなかに走らせることが得策だと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・市からの回答と重複するが、やはり今回、説明させていただいたゾーンバスシ

システムについては、やはり輸送量の多いところに集約をかける効果があり、こうした部分で出る余力を、今まで需要があるのに減便してきた路線の運行本数増加や路線の新設などで還元し、トータルとしてのサービス水準を上げることができると考える。

★発言者6 (男性)

- ・何回か説明を聞いて、乗り換えることはよくわかるのだが、乗り換えることによる料金の説明を聞いたことがない。例えば私鉄は目的地まできっぷを買えば、どこで乗り換えようが良い。バスの乗り換え、例えば青山までの料金と、青山からの料金は別々なのか、どういう計画か、別々のきっぷか。

●新潟交通株式会社

- ・乗り換えに関する料金については、原則として、今まで直通運行していた部分については、乗り換えたとしても、基本的には今と変わらない料金を提示させていただきたい。
- ・ただ、そのときに、乗り換えた場所がどこで、どこで降りるかという情報がないと、今までの料金がいくら分からない。そこが分かる仕組みとして、今現在はICカードりゅうとを利用いただくと乗り継ぎの情報が、すべてカードの中に入るので、直通の運賃と変わらないようなサービスが提供できると考えている。

★発言者6 (男性)

- ・カードがなかったらどうなるのか、割高になるのか。

●新潟交通株式会社

- ・現状では、ICカードがなければ、お客様がどこで乗車したか、1回目の乗車で払った料金が把握できないため割高になる。その点は、市とも検討している。

★発言者1 (男性)

- ・連節バスは、大勢が乗車できるなどのメリットがあるというが、最初に、新バスシステムの説明の中であったが、乗る人が減少し、収支が合わなくなってきている現在、大きいバスを通すと一人か二人しか乗らず郊外まで行くことになる。
- ・また、今の路線の内容は、郊外や近郊からバスが都心部に入ってきており、古町とかでは運行本数は多くなっていると思うが、何でも一つに集約する必要はないのではないか。郊外は1時間に1本でもいいかもしれない。1時間に1本新潟駅まで向かい、人口密度が高いところにくれば、多くのバスが来るので、それを利用すればなにも連節バスは必要ないのではないか。
- ・また、連節バスを導入することで郊外路線を増やすという話もあるが、結局、どういう人たちがバスに乗るのか、バスに乗る目的など、そういう面で考えてもらわないと、今の状況だけをどうやって対応するかを考えるだけでは、すべて収まらないのではないか。
- ・あと、市は公共交通機関がなくなることを一番問題にしているが、新潟交通がいろいろ厳しい状況で、公共交通システムを維持するために同じ補助金を出すのであれば、もっといいシステムがあるのではないか。

○新潟市

- ・1点目について、先ほどお話があったように、1時間に1本郊外にバスを走ら

せれば、まちなかに入ってくればちょうどよくなるのではないかということだと思いますが、逆に1時間に1本ということが、果たして郊外の方にとってサービスが高いかどうか。昔は郊外の本数はかなり多かったが、今、それが減ってきている部分を増やそうということ。

★発言者1 (男性)

- ・人口密度で計算するんだろう。
- ・田舎まで10分とか、1時間に2本、3本運行しろとは誰も言っていない。利用する人が少ないから、田舎まで行く便は1時間に1本でいい。

○新潟市

- ・田舎だけではなく、例えば西大通り沿い、あるいは東の松浜の方については、人口密度の高い部分がある。そこからの利用者は、かなり多い。

★発言者1 (男性)

- ・例えば信濃町あたりは、あちこちからバスが集まってくるため、何本バスが通るかといえは1時間に4、5本通る。違うのか。

●新潟交通株式会社

- ・先ほども説明したが、国土交通省の調査では1ヘクタールあたり70人以上いる都市においては、公共交通分担率が10パーセントをおおむね超えている。今、私どもの路線は、指摘のとおり人口密度の低い地域のあちこちから中心部にバスが入って来ている状態。
- ・ところが、中心部においてもバス路線が全くない、人口密度が高いところでもバス路線がないところがある。この(南万代の)地域に関しても同じ。先ほど説明したように、平日の朝、新潟駅に向かうのに、9時22分のあとが10時7分、新潟駅に若い人が行くなれば、自転車や徒歩でも行けるかもしれないが、全世代のことを考えれば、この中心部においては約10分間隔、最低でも15分に1本はバスが運行していないと、全世代が移動しやすい環境とは言えない。
- ・ご指摘のとおり、弊社は利用者が減少し収支バランスが悪くなっている。経費をアップせず運行本数を増やすためには、バス路線の集約をかける必要がある。そのため、現在新潟市が考えているスキームと、私どもが考えている路線再編のスキームを合わせることで、公共交通の利用率を高めていくことが大事と考える。水島町線のように、9時22分のあとに10時7分であれば多分私もバスには乗らない。ただ、今のうちから、潜在需要のあるところで運行本数を増やし、中心部でバス路線がない空白地域にバスを運行することが全世代に対して、私どもが公共交通を利用してもらうための使命だと思っている。ご理解いただきたい。

○新潟市

- ・最初に新潟市の公共交通を将来どうしていくのか、どういう施策を持って組み立てていこうとしているのかを説明させていただいた。
- ・これは新潟市全域の方々が移動しやすい環境を作ることを目的にしており、大きく「それぞれの地域の中での移動」、「その地域から都心に来る移動の確保」、「都心の中での移動しやすさ」という、3本の柱で組み立てようとしている。それぞれがバランスのとれた形で整備されることが、新潟市全体の移動のしやすさにつながる。郊外の方が1時間に1本でよいと考えているわけではない。
- ・その郊外の方がいかに都心に早くアクセスするかでいえば、例えば鉄道駅まで

送る交通手段の設定、鉄道のない地域では基幹バスの設定で都心への移動を確保する。都心の中でも、今回のBRT路線に拠点を整備し、早くアクセスができることで、都心の中の移動が楽になるという、効率的なものが、今回のシステムである。

★発言者1 (男性)

- ・先ほども言ったが、どういう人たちがバスを必要としているのか。全世代が利用しようと思っていない。バスを利用したい人は、高齢者、高校生とか、ある程度限定されている。新潟市が区バスとかという形で住民サービスをしているが、高齢者は買い物にバスを利用したいだけ。古町に来るつもりでバスに乗りたくない。古町に行くとしても、遊びに1か月に1回くらいだけ。だから、どこにニーズがあるかもっと考えて、施策を行った方が良いのではないか。
- ・例えば年配の方に、これからは車に乗れないですねと話をする、買い物に行く私の大事な足を奪うのかと言われたことがある。確かに年配の人は買い物とか医者へ行くためにバスを利用している。すべてのことを満足させるような交通体系なんて、私は絶対に無理だと思う。

○新潟市

- ・確かに車は便利な手段、乗物だと思う。ただ自動車依存が続くことになると、公共交通が衰退する一途しかなく、公共交通を必要な時に利用できない社会になるおそれがある。そのため、ここで一度、公共交通の負の連鎖を止める必要があると考え、今回の計画を行うこととした。バスに乗られる方は高齢者だけではなく、通勤、通学でも使われており、公共交通というのは大事な手段である。それが高齢者の方だけを目指してシステムを作るのでは、これは絶対に立ちゆかなくなるのは目に見えている。

★発言者1 (男性)

- ・私は、全世代が必要としているものなのかという点を言いたかっただけ。若い人のためにいらぬなんて言っていない。この新潟市に公共交通手段がなくなるのはだめであり、それは私も理解している。

★発言者7 (女性)

- ・新潟交通の方が、昨日、西区のイオン青山から黒埼とか白根とか、そちらの方面のバスの話の際に、116号線の上の方のバスの路線は新潟交通のバス路線ではないと説明された。それは、新潟交通本社から直接の会社ではないのか、新潟交通と連携している会社なのか。
- ・今の新潟交通の路線というのが、グループ会社で分担しているのか、それが今後どういうふうに市民の納税とか、いわゆる予算に関係してくるのかが、つながらない。
- ・余剰となった車両を1ヘクタール70人などの地域・郊外に配車して網の目のごとく路線を再編というお話だが、その際、もし違う会社であればどのように連携していくのか。新潟市のバス路線を、新潟交通がどのように経営・運営しているのか分からない。例えば違う会社の路線が赤字になったときには、新潟交通が代表してそれを、市の方に廃止するとか、補助が必要とか、そういう交渉は全部やるのか、再編成について協定を結んでから問題になってくると、市民としては、今分からなかったことが協定により全く違う方向になると困るので、それを教えてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・ 昨日の説明が足りなかったが、新潟交通の子会社に、新潟交通観光バスという会社がある。こちらは 100 パーセント子会社で連結決算の対象会社である。佐渡を除く下越地域については、新潟交通と新潟交通観光バスで運行しているという状況。その中で大きく分けて、新潟市内に乗り入れている中心部の路線、それから新潟市の外でほかの市、例えば新発田市、村上、山北の方までの中での移動で完結している路線がある。
- ・ 主に新潟交通では中心部の路線、新潟市内の中だけの路線を運行しており、新潟交通観光バスでは、主には郊外、新潟市以外の広域地域で新潟市に入らない路線を運行しているが、一部には新潟市に入ってくる路線もある。

★発言者 7 (女性)

- ・ それは観光バスか。
- ・ 新潟交通観光バスは 100 パーセント子会社と考えていいか。

●新潟交通株式会社

- ・ 新潟交通観光バスという会社の路線バスが運行している。具体的には、新発田市から新潟に乗り入れている路線、それから、京ヶ瀬地域、水原地域から乗り入れている路線、それから南区、潟東、味方地域から乗り入れている路線について、新潟交通観光バスが運行している。今回、バス路線の再編ということで提案したのは、あくまで新潟市を中心としたバス路線の再編である。今現在は新潟交通と一部新潟交通観光バスの二つが併走している状態。
- ・ 新潟交通観光バス(株)は 100 パーセントの資本関係の子会社である。

※ 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書で、以下のようなご意見をいただきました。

- ・ 本日の説明を聞き、バス運行の不振が、市としての BRT 導入構想の基にあるなら、その点をもっと強調し PR する必要はないのか。

以上

