

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（鏡淵小学校区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 13 日（水）午後 7 時から午後 8 時 10 分
場 所	白新コミュニティハウス 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	20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"> ・試乗会で連節バスに乗らせてもらったが乗り心地も良く、ベンツ製で車体が頑丈であることはよく分かった。しかし、中を見ると網棚や優先座席がなく、お年寄りに冷たい感じがした。年金受給者は、年金も目減りし、収入が減っている中、広告で1円でも安い郊外のスーパーへ軽自動車を使って買い物に行っている。今度、バスを利用するのであれば、荷物を置く網棚がないと非常に不便だと思うがどうか。 ・また、現在、住民監査請求が出ているが、どのように進展しているのかお聞きしたい。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・試乗会で車内や設備など色々ご覧になられたかもしれないが、優先座席は、真ん中の入口から入った左側に確保していた。網棚は確かになかったが、各所に荷物を置くスペースはあったと認識している。いずれにしても、使い勝手の良いバス設備となるよう考えていかなければいけないので、いただいたご意見については、これから詳細を詰めていく中で参考にさせていただきたい。 ・住民監査請求については、棄却という形で扱われた。それに対し、10月24日にオンブズマンから住民訴訟が起こされており、今後、裁判になるという状況である。 <p>★発言者2（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初めて説明会に出席したが、資料等で多少納得した。 ・大堀・流通線または寺尾線の一般バスの直行便について、資料2-4で朝便は7時半から10時まで、夕便は16時から21時30分までとなっているが、これ以外の時間帯には、一般バスは電車通りを通らず、連節バスだけと考えて 	

よいか。

●新潟交通株式会社

- ・直行便の一般バスは、これ以外の時間帯でも、連節バスと組み合わせて電車通りを走行する予定である。資料2-4に記載がある直行便は、青山のところで乗り換えが発生する寺尾線、大堀線の運行本数の割合を示している。イメージ的には大野線も含め、朝7時から10時の間、連節バスと一般バスが新潟駅に向かって走行しており、そのうち、一般バスは大堀線で8本から10本ということである。これは、内野方面から青山へ入ってきて、直接新潟駅に走っていく現行の「大堀経由の新潟駅行き」や「寺尾経由の新潟駅行き」と同じイメージである。帰りも同様に連節バスと一般バスの組み合わせの中で、基本的にはすべて青山へ行く。地域の皆様が古町や駅から乗る場合は、青山行きに乗っていただくことになるが、そのうち寺尾線では11本から13本が、「大堀経由の内野行き」や「寺尾経由の信楽園病院行き」などとなる。

★発言者3（男性）

- ・白根方面から来るバスは、すべて青山で乗り換えではなく、駅まで直行するものもあるのか。

●新潟交通株式会社

- ・今までどおり白根発新潟駅行きのような運行をする便が何本かある。基本的にBRT区間は、新潟駅と青山間の単純往復をしているが、そのうちの何本かは白根から青山に来て、そのまま乗り換えなしで新潟駅へ向かうことになる。

★発言者3（男性）

- ・乗り換え場所の青山の駅にも防風壁や上屋を作るということだが、あんなに狭いところのどこにどのようにして作るのか。

○新潟市

- ・今の道路の幅員の中で、歩道に上屋をつけていく。また、バス停の乗降口以外のところで、防風壁をできる限りつけていくように考えている。

★発言者3（男性）

- ・机上のようにいけるだろうか。便数が多く、あんなに狭いところではできないと思う。

★発言者4（男性）

- ・新潟市は一般会計と企業会計と特別会計を合計すると、平成18年度から平成22年度で毎年100億円近くの赤字、平成23年度にようやく90億円くらいになったと思うが、財政が厳しい中、BRTを導入した場合に、初年度の経費、収益、赤字はどのくらいになるのか。また2年目はどうなるのか。
- ・10月30日の市長との懇談会で、公共交通だから、多少の補てんはやむを得ないと言っていたが、市は新潟交通にどれくらいの補てんをする予定なのか。
- ・もう一つ、平成37年度までに自家用車の分担率が1.何パーセントか増えると説明があったが、新潟市は、いろいろな地区を急遽集めて作ったわけであり、

市の中心部に来るには、どうしても車が必要だ。なぜなら、バス路線をなくした南区と秋葉区の境のあたりの方々は、朝、農作業などひと仕事して来る。それから、豊栄方面の若い方々は、保育所や学校へ子供を送ってから来る。いくらBRTが便利と言っても、それで来たのでは遅れてしまう。

情報化、多様化、個別化する時代で、生活パターンもそれぞれ多様である。したがって、自家用車を選ぶ人もいれば、JRを選ぶ人もいて、そしてバスを選ぶ人もいる。市が作るバスシステムが、非常にいいものでなければ乗客は増えない。

- ・人口が減っている中で新潟市に要求することは、観光客を増やして、企業をいっぱい誘致することで、利用者が増え、新潟交通は赤字にならないで済むということ。
- ・横浜市鶴見区では1時間に68本のバスが団子状態などというものではなく、隊列を組んで来る。それでも人はスムーズに乗り降りして、渋滞することがない。団子状態は、利用者の乗り降りの時間により生じる。横浜市は300万都市、新潟市は80万都市であるのに、どうしてそんなにいっぱい乗せるバスが必要なのか分からない。

○新潟市

- ・BRTについて、当初、第1期暫定型で平成27年夏前に開業する段階では、車両の購入、交通結節点の整備、情報案内システムの構築で、約13億円かかると考えている。これを使って公設民営という形で交通事業者が運行していく。基本的にBRT自体については、一番人が多く移動する部分を走るのだから、収支的には黒字になることはほぼ間違いないと考えている。ただ、BRTがよくなったからといって、それで良いというわけではなく、そこで出た利益あるいは余力といったものがきちんと郊外路線に回って、市全体としてバスの事業が成り立っていくようにしなければいけないという考えで進めている。BRTだけではなく、バス全体が黒字になるように、新潟交通と一緒に取り組んでいく必要があると考えている。新潟交通のバス事業は、こここのところ2年赤字となっており、負のスパイラルが続くと、サービスの低下に繋がるので、その部分を変えるために実施していきたいと考えている。
- ・BRTを公設民営で新潟交通に任せるという形になるが、BRTに関する部分で赤字が出たとしても、市が赤字の補てんをすることはないと考えている。
- ・自動車の分担率の増加について、いろいろなライフスタイルや場面により、自動車で移動しなければいけない方もいるが、一方で、自動車で移動できない方が多くなってきている。そのような中で公共交通という基盤は作っていかねばいけない。しかし、自動車で移動できない方だけで、公共交通を支えられる状況ではないため、例えば週に1回、月に1回でも公共交通を使われる場面があれば利用していただき、市民みんなで支える公共交通を作っていきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・新潟に来る自家用車は乗用車だけではなく、バンやトラックやダンプもある。

これらの車は、一日中走り回って仕事をし、稼いだお金により税金を払っている。単に車の数が多いから、バスに乗らない人が多いからという議論だけでは成り立たない。乗用車が多いといったことを目の敵にするようではだめだ。新潟市は乗用車もバスもタクシーもJRも自家用車も、すべて調和を保った都市でなければ、発展することはないと思う。そのあたりをどう考えているか。

○新潟市

- ・すべて公共交通ということではなく、自動車と公共交通のバランスの取れた移動しやすいまちにしていきたいということが大きな方針にある。お示した自動車分担率には、配達などの仕事で使われているものも全て含めて約7割という数字となっている。仕事で必要とされるものに対して否定するものではなく、使われすぎている部分について見直していきたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・白山駅の改修工事をしており、新潟駅周辺整備事務所にも話をしているが、BRTの結節点となるのにトイレがない。白山駅構内にトイレがあるが、料金を払って半地下の駅まで下りるのもおかしな話であり、新潟市は福祉都市なのだから、トイレを設けてほしい。
- ・もう一つは、新潟市は乗用車の進入が多いという話を聞いているが、今、本当にバスの利用者を増やすのであれば、ある程度乗用車の規制をしなければだめだと思うが、それについてはどうか。

○新潟市

- ・白山駅前広場の整備は新潟駅周辺整備事務所が行っており、トイレについては手元に資料がないので確認して回答させていただきたい。仮につけるという話であれば、スペースの問題の他、地元の皆さんからの理解を得られることが条件になってくると思う。スペースの問題などを含め新潟駅周辺整備事務所と確認し、対応を考えていきたい。
- ・バス利用者を増やすために、マイカーの乗り入れ規制などをするというやり方も一つあるが、現時点では、まず新バスシステムとして、公共交通を使いやすくすることに精力を注いでいきたい。規制については、現時点では考えていない。
- ・ただ、現在も一部実施されている区間があるが、バスレーンなど車線運用上、車を通りにくくするという形式は、警察などと連携しながら、取り組んでいきたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・除雪について、電車通りに住んでいるから分かるが、今までの経緯を見ていると、排雪が一番問題になっている。それをどのように頻繁にやって、バスの路線を確保できるのか非常に心配している。一昨年のような大雪が降った場合は、排雪ができず歩行者がほとんど車道に出てくるというのが実態だが、それについてはどう考えているか。

○新潟市

- ・除雪については、今、維持管理部局と綿密に調整をさせていただいている。現状、出動基準が電車通りは異なっており、その辺はきちんと統一して、強化していきたい。それから、排雪については、全体の計画の中で調整が必要な部分も出てくるが、機材の確保についても併せて検討を進めていくという状況である。綿密に維持管理対策の計画を作っていきたいと考えているので、ご理解いただきたい。

★発言者6（男性）

- ・グレーダーで雪をのけたままにしておくと、玄関口のところに雪が溜まってくる。残っているのは70歳、80歳以上の高齢者ばかりでなかなかのけられない。絶対に守っていただかないと本当に困る。また、小学校、中学校の通学路になっているわけだから、滑ってけがしたりすると大変なので、きちんとやっていたきたい。

以上