

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 南区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月24日 午後7時から午後8時50分
場 所	白根健康福祉センター 多目的ホール
説明者	新潟市副市長、技監、都市政策部長、新交通推進課、都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	32名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて（新潟市説明）</p> <p>(2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 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"> ・先日、旧新潟交通電鉄の月潟駅に行ったら、「電鉄開通 80 周年お祝い」と書いてあり、感慨を新たにしたところ。かぼちゃ電車保存会が電車を大切に保存している。これが廃止になるとき、電車廃止に対する取組みをさせてもらった。平成 11 年に月潟一東関屋が最終的に廃止となる前の2年間、電車の存続に向けた策を探っていた。当時の新潟市も当然そのメンバーだった。残念ながら、新潟市も存続する気はなく、沿線もそこまで力がなかったもので、新潟交通の要望通り廃止となった。 ・4月 18 日付けの新潟日報に新潟交通の社長インタビューが掲載されていた。「BRT 導入の狙いの一つである速達性をどう図っていくか」という質問に対し、「一般道を既存バスと一緒に走る予定のため、速達性は十分に達成できるとは明言しにくいですが、少しでもスムーズな運行となるよう検討していく」と答えている。また、平成 24 年度まで行ったオムニバスタウン計画についても、りゅーとリンクの利用者数がほぼ横ばいだったことに対して、「設備投資面では評価したいが、（りゅーとリンクの）利用者数が横ばいだったのは残念。BRT 構想とバス路線再編で利用者増を図りたい。」と言っていた。趣旨は良く分かる。 ・昨日の新潟日報に沿線コミュニティ協議会説明会の記事が載っていた。色々な意見や質問が出ていると思うが、そこで出た意見や質問等を知りたい。 ・BRT の導入が南区の交通にどのように関係してくるのか。南区からの路線は全て白根を通過して、青山で一旦乗り換えるという構想だと思う。旧新潟市は雪が少ないが、南区は多い。雪も多く、寒風も吹き荒れるのに、まだ乗り換え場所や施設の詳細が明確になっていないと聞いているが、もし決まっていたら聞かせてほしい。今バスを利用している人にとっては、乗り換えがあるだけで不便になる。 ・今日は時刻表を調べてきた。現在、白根から新潟駅に行くバス本数は1日 32 便、休日 23 便、加えて月潟から味方経由で新潟駅に行くバス本数は1日 13 便となっているが、これら全てが青山で乗り換えになる。これから高齢社会がどんどん進み、足の弱い方にも乗り換えが必要となってくる。これについ 	

て、どう考えるのかを聞かせてほしい。

- ・同じく4月18日付けの新潟日報にて、新潟大学の田村教授の談話が掲載されていた。「新潟市は導入ありきの姿勢しか見えない。説明責任を果たしていない。」と述べていたが、これに対して、どう答えるのか。
- ・南区の中心は白根。住民バスが1日往復1便しか走っていない。新潟市中心部に行く路線も欲しいが、あまり負担を大きくせず区の中心に結節する路線も増やしてほしい。これを区バス、住民バスに頼るようでは新潟市の姿勢としておかしいのではないか。

○新潟市

- ・沿線コミュニティ協議会説明会での質問、意見については、新潟日報の記事にも掲載されていたが、説明会開催後、早い段階で議事概要という形で、説明会で出た意見や、その他に紙で提出していただいた意見などをホームページにて公開している。ホームページを閲覧できる環境がない場合は、相談させていただき、近くに閲覧できる場所を設けるなどして対応したい。新聞で書かれていることが全てではなく、説明会で出た意見についても、全部載せているので、ぜひご覧いただきたい。
- ・青山での乗り換え場所については検討を進めているところ。青山延伸の提案が新潟交通から出され、その方向で行くことを決めたのが今年に入ってからであるため、平成26年度のBRT開業の段階では、既存の道路空間を活用し、乗り換えの結節機能を整備したいと考えている。将来的にはきちんとしたターミナルを作っていきたい。平成26年度時点においても暫定形とは言っても、雨や風を可能な限りしのげるような環境は、最低限整えていきたいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・南区への影響については、支線と考えている白根中心部－青山間の路線において、バス路線再編により便数の増強が図られると考えている。また、これまで、市内中心部まで入ってからでない行き先が選択出来なかったが、青山が結節点となることで、市内中心部より手前の青山で行き先を選択することができ、移動の選択の幅が広がることになる。現在は、区バス・住民バス等の運行事業者がそれぞれ異なっており、路線は若干ずれてはいるが、実質的に並走しているようなところについては、全体をコーディネートし、効率化を図っていききたいと考えており、働きかけていきたい。
- ・区の中心地へのアクセスについては、バスだけでなく、JRやタクシー、マイカー、自転車、徒歩など、交通手段を踏まえ、ベストな組み合わせを行うことにより、交通体系の網を張っていききたいと考えており、その中で、区の中心部へのアクセスについても考えていきたい。
- ・乗り換えのストレスを軽減する点でも環境整備が重要になってくる。新潟の気候等を踏まえた空間整備については、新潟市が整備する部分についても、働きかけをしながら、協働ですすめていきたい。
- ・朝・夕の一部の時間帯、特に需要が多く結節点での供給が困難な路線、モーニングライナーについては状況を見ながら直通とすることも考えている。

○新潟市

- ・説明責任について、市としては、公共交通は少しでも早く改善を図りたいと考え、取り組んできたところ。昨年度秋以降、市の方針に対する事業者の提案等を第三者機関にて検討を進めてもらっていたところであり、その間なかなか説明が出来なかったことは、ご容赦いただきたい。この4月ようやく、バスの運行について、市と交通事業者が一緒になって取り組んでいこうと基本協定を締結したところ。その後、段取りもあり5月の開催となってしまったが、今年度、複数回に渡り説明会を行いながら、導入にあたっては皆様の意見を伺いながら、少しでも良い計画となるように進めていきたいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・一刻も早く交通システムを実現させてほしい。
- ・乗り換え施設は新しく作らなくてもよい。既存の施設でも駐車場があり、そこでバスをぐるぐる回せばよいのではないか。屋根もあり、待合で雨や風も防げるのではないか。
- ・商業施設の駐車場では、自動車で来ているお客さんがたくさんいる。それらの人を吸収できないのか。それによって、交通渋滞も避けられるのではないか。
人が集まるところに、バスを回して、5分待てば来るとか、そういうシステムにしてほしい。

○新潟市

- ・既存の施設を使って整備していくことは非常に効率的ではあるので、交通結節点を各地域で検討するなかで参考にさせていただきたい。
- ・人が集まる商業施設に、公共交通で来てもらうために、商業施設等に働き掛け
ていく取り組みは、これからも継続して取り組んでいきたい。

★発言者3（男性）

- ・新潟交通のバスはよく利用している。これまでは、南区からのバスはバスセンターどまりだったが、長年の再三な要請によりようやく新潟駅に直結され、便利になった。また深夜便もでき、非常に便利になり喜んでいるところだが、今回の青山の結節点がバスセンターのような交通結節点になるのではないかと懸念している。交通結節点は、タクシー、パークアンドライド、鉄道といった様々な交通が集まっているものであると考えている。
- ・新潟市が今のままでは行けないというのは痛感しているが、将来的な交通体系をどのようにして整備していくのかといったところが見えていないという点で、見切り発車だと考えている。
- ・これを整備することで余力のバスを網のように巡らせるというのは、聞こえはいいが、今でもモーニングライナー、快速などといったことで、非常にわかりにくい路線になっている。
- ・高齢者になってこれから運転できなくなったときに、バスがわかりにくい路線になっており、そこを抜本的に改善していかないと、益々バス利用者の減

少につながるのではないかと心配している。

○新潟市

- ・青山の交通結節点については、仮に暫定版だとしても、雪や雨に対応し得ることや、移動距離を短くするなどし、パークアンドライドや駐輪場、タクシーとの連携については可能な限り計画のなかで配慮していきたい。最終的にはしっかりしたものを作っていきたい。そのために、継続して取り組んでいきたい。

●新潟交通株式会社

- ・乗り換えの結節点の整備は極めて重要であると考えている。結節点のなかには、ターミナル、ミニターミナル、サブターミナルといった乗換機能になるが、バスだけでなく、パークアンドライド、サイクルアンドライドなど他のモードとの連携が大切であると考えている。新潟市からも説明があったが、今後皆様からの意見をいただきながら、協議しながら整備していくことになる。
- ・現在の弊社のバス路線がわかりにくいというご意見をいただいているが、長大路線を短区間にすることで、短区間の幹線については各方面別に JR のようにカラーラインを付けたり、色で行き先がわかるようにしていきたいと考えている。わかりにくい原因は、長大路線ですべてを賄うため、同じ方面までは同じルートを走るが、その先枝でわかれるためだと認識している。それを解消するために、重複している路線や、バス停を集約していきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・色々なことがまだ決まっていない段階だと思うが、青山から旧電車通りは道が狭く、一般バスも並走するのか。その区間は一般車も走っているが、一般車を通行止めにしなないと高速で大量輸送、効率的な輸送はできないのではないかと。雪のことを考えるとさらに時間がかかるし、総論は大変結構だが、細かいところは絵に描いた餅のようなデザインでしかないのではないかと。
- ・116、大堀方面から走ってくるバスと、白根から走ってくるバス5台を集約して3台をあまらせ2台とする出ととしているが、2台分の連節バスに全員乗れるのか？青山から新潟駅まで2台のバスが走るということが、余るといよりは乗れるのかを心配している。
- ・少ない乗客数のところで、経営がうまくいかなかったという話があったが、大型バスが空気を乗せているような状態をみると、軽自動車がこれだけ普及しているなかで、経営のなかでそういうものが出てこないのか。連節バスはいいイメージだが、青山ターミナルについて、事業費が1.5億円ということだったが、できるのか。安いようにみえるが、予算オーバーにならないのか。税金を多く使うわけなので、10年後失敗ということにならないようにしてほしい。

○新潟市

- ・ルートとしては、青山から関屋大橋、第一高校の前を通過して、旧電車通りから市役所、東中通を通過して古町、萬代橋を通過して新潟駅まで。先程の岐阜市

の事例は、電車通りとほぼ同じ幅員のところを走っている映像。狭いなかでも、車両の幅は一般のバスと変わらないので、電車通りであっても、通常のバスと同様の走行ができると考えている。

- ・ 交通規制について、マイカーの通行止めと言ったことは今のところは考えていない。バスが集約されるため、今よりも本数が少なくなり、その分効率的になる。
- ・ 雪の問題だが、公共交通重視のうえで、しっかり維持管理をする必要があるため、道路管理者や交通管理者と連携して走行性を確保していきたい。
- ・ 乗りきれぬのか、乗りこぼし、空気を運んでいくといった運行計画に関する事柄については、今後新潟交通さんと一緒に検討し、具体的にお示ししたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・ 以前、インターネットで BRT について調べたところ、BRT 駅を道の真ん中に作るということだったが、車線が減ることにより渋滞が起こらないのか。また、その場合、連節バスを時間どおりに運行するのは難しいのではないか。

○新潟市

- ・ 基本方針で示していたのが、新潟駅から榎谷小路までの間の3車線のところにセンターに専用走行路をつくることを目指していくこととしていたが、当面平成 26 年度の段階では、既存のバスレーンや交通規制のなかで開業していく。その後、バス路線の集約と併せて、榎谷小路に入ってくる一般車を万代島ルートなどへ転換していくということを警察等と調整しながら進めていきたい。交通の状況をみながら現地での検証を重ねるなど、丁寧に検討を進めていきたい。

★発言者6（男性）

- ・ BRT を導入する前に、都市計画、交通計画を新潟市としてどうするのか。パークアンドライドについて、実験をしているところもある。その全体のなかで、BRT をどうするのが示されていない。見切り発車という雰囲気がある。
- ・ オムニバスタウン事業で乗客が横ばいということは、事業費を回収できなかったということ。説明のなかで、余った4台のバスを各路線の運行本数に還元したり、新規路線に充当するとあるが、一企業が余剰金を出せば、ストックすると思うのが当たり前である。市の方でなにか担保があるのかどうか。
- ・ 青山で乗り換えをするということは、明らかに既存のバスに比べて時間をかかるとのこと。なにかスムーズに行くことが得られるのか。
- ・ 2、3年前の雪のときに、白根の国道は除雪されているのでスムーズに行くが、青山に行った途端に車が動かなくなった。旧新潟市の除雪はなっていない。そのような状況下で、車両のステップが機能するのかといった心配がある。
- ・ 以上のことを踏まえると、歩きだすのが早いのではないか。税金を投入する

わけなので、しっかりした説明をいただきたい。

○新潟市

- ・都市計画、交通をどのように考えているのかということだが、新潟市は合併して都市計画区域が一つになり、平成 20 年度に都市計画の審議会等で議論をしたなかで新潟市の目指す姿を都市計画マスタープランという形でまとめている。その中に、8区の拠点を有機的にネットワークでつないでいくといった方針がある。交通体系を充実させて、地域間の結びつきを強化していきうということ、都市計画マスタープランでも認識している。その一環として、まちなかでりゅーとリンクを走らせてきた。
- ・乗り継ぎのなかで、移動する時間がかかるのではないかとということだが、乗り継ぎをするところは都心部で頻度が高く、朝夕3分ヘッド、昼間は5分から10分ヘッド。その間、バスが来るまではお待ちいただくことになるが、そこに至るまでの路線も頻度を高めていくということ。そこだけ見れば、乗り継ぎのところで時間はかかるが、総合的に一日の間に乗りやすくなる、その分そこにアクセスしやすくなるというメリットもある。

★発言者6（男性）

- ・今の人口比率をみると、45歳くらいまでが緩やかに減少している。人口が減少する中で、退職する人も増えてくる。10年後に通勤者が減り、道路がすく、車で通勤した方が楽で、乗り換えるバスはやだからと言う人が増えるのではないかと。新潟市と新潟交通の考え方は甘いのではないかと。税金を投入することはどうかなど考えざるを得ない。

●新潟交通株式会社

- ・乗り継ぎにより移動時間が増えるのではないかとということについて、乗り継ぎになる結節点における乗継時間の短縮が一つの大きな考え方となる。乗り継ぎを想定してダイヤを組むので、お待ちいただく時間なるべくかからないように配慮していく。
- ・既存の規制のなかでの導入となるが、専用レーンや PTPS などのシステムがあるため、道路管理者や交通管理者と連携しながら、トータルとしてなるべく移動時間がかからないように運行していきたい
- ・私企業ということで余力が出る部分をストックするのではないかとということについて、長大路線を短く切って出てくる部分については間違いなく路線の増便や新規路線の拡充にあてていく考え方。この根底には、トータルとしてバスの利便性を高めることで、これまでバスを利用しただけなかった潜在需要を取り込んでいきたいと考えている。高頻度の運行については生まれてきた余力を投下しなければ成立しないので、その部分は投下していきたいと考えている。

○新潟市

- ・今後の人口ピラミッドを踏まえどのように交通環境を考えるかということ、非常に難しい問題だと考えている。10年に1回の調査のなかで、10年前も自動車の分担率は7割だったが、昨年調査でも7割だった。高齢者の方は、自家用車をなかなか手放さない人もいるが、若年層が自動車に乗っていないという比率も出ている。新潟市の人口は減少の局面に来ているが、

BRT 導入に関して、新潟交通さんの提案のなかでは、市域全体の人口は減少するなかで、BRT 利用者については横ばい、結果として若干の増となるということ。実際にそうなるように、そして、皆さんから利便性を感じていただき、また乗ってもらうといったように、市民一人一人の行動に対しても、公共交通を利用してもらうための取り組みを進めながら、負の連鎖を止めさせていただきたいと考えている。

※ 説明会で出していただいた意見の他、当日提出していただきましたアンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・市、新潟交通ともに新システムの考え方をとてもわかりやすく説明されていたと思う。
- ・まず、幹線での成果、支線の充実が目に見えて出てくるかが成否のカギと考える。（交通のバス路線網は将来の目標に止めて・・・）
- ・専用路、交差点優先走行など不明確で、定時性が確保されるのか不安。警察当局からの交通規制等の説明はされないものか。抜きで交通の問題は語れるのかと思う。
- ・白根中心部へのアクセスは区バス、住民バスで便数が少なく、利用に不自由。この支線等をどう運行計画を立てるのか。
- ・現行の潟東・白根線では、急行バスは新潟バイパス経由で江南高校、南高校利用者が多いが、全て青山乗換となるのか。
- ・運賃の上昇があるのでは。
- ・通勤時間帯の渋滞が大野信濃川大橋、山田の新潟バイパスで渋滞が激しく、バス通勤では遅刻することがあるので、国・県と協力して渋滞を解消してほしい。
- ・南区から市内中心部へは現状、座ることができているが、青山乗り換えにより、長時間待つことになるのではないか。
- ・BRT のバスのノンステップ上は、冬期の凍結防止装置が付いているのか。
- ・交通結節点の望ましい形は、鉄道、バス、駐輪場、駐車場、タクシーなど多様な選択肢をもつものであり、そうなければ、今の新潟交通のバスセンターと全く同じ利便性に欠ける交通結節点となることが想定される。
- ・暫定見切り発車ではなく、公共交通網の再構築をしたうえでの将来ビジョンをもつ交通体系の整備を期待したい。網のはられた移動しやすいバス路線網となるとされているが、いまでもわかりづらい路線バスが一層高齢者にやさしくなわかりづらいものになるのではという不安がある。このシステムの構築により、利用者が増えると見ているなら見通しは甘いのではないか、と思う。
- ・具体的な説明になっていないため、理解することが出来なかった。今後の説明会は実施の姿が判るような内容を示して頂きたい（例えば南区内の網の姿）あまり連節バスの導入を急いでも「導入ありき」としか映らない。もっと具体的になってから説明会を開催して欲しい。
- ・ゾーン料金システムが必要（5ゾーン制）
- ・8号線「東青山」では乗換が遠いので「青山」に変更する。

- ・企業体で運営した方が良いのでは。
- ・中央区から通っているが、朝の通勤時間帯に1本しかないため利用できない。BRT 導入による郊外線の増便に期待。
- ・交通結節点では多くの人が乗り換えを行うことになるため、高齢者対策（シルバーシートを多くするなど）が重要。
- ・今回の説明会で以前から持っていた疑問点が少し解消した。しかし南区の現状は公共交通機関の不便さが目立っているため、中心街の方より郊外の方にもっと目を向けてほしい。BRT の拡大で、第2期導入までは計画しているようだが、いずれ郊外にも延びることはあるか。
- ・周辺のバスが便利になることは良い。高速バス、JRと直結してほしい。乗客の少ない路線・時間は小型等のバス走行で経費軽減をし、経営立て直し。これは中止すべき計画である。※納税者の多額な税金をかける※国費からの助成金といえども納税者の税金※これだけ反対者がいる中で、失敗したら責任はどうやってとる覚悟か。
- ・旧路線で BRT に変えることでバスが余る、余る台数を減らすことはできないのか。
- ・南区の待合施設はどんな環境になるのか。乗り換えは仕方がないと思う。ただし、路線の本数を増やせばよい。どれくらいの待ち時間になるのか。仮の時刻表とかがあれば示してもらいたい（南区のある停留所）。
- ・今のままでは、CO2の削減は無理。地球規模の大きな考えも入れて。
- ・南区の公共交通軸は、新潟市の都心軸方面だけでなく県央（燕三条駅）方面の利便性も重要である。今日の説明会では都心軸方面だけであり、これでは利便性や街の活性化において不十分である。
- ・BRT 専用走行路を確保しなければ、速達性は確保できないと思う。