

## 会 議 概 要

### ●開催概要

名 称	第1回 北区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年5月30日 午後7時から午後8時45分
場 所	北区役所北出張所 3階 大ホール
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	25名

### ●会議内容

- (1) 新バスシステムについて（新潟市説明）
- (2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）
- (3) 質疑・応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言

#### ★発言者1（女性）

- ・新潟交通、新潟市のみなさん、その家族のみなさんはバスを使っているか。
- ・BRT について水面下で進められているものを、説明しているだけ。納得を得られないという声を聞く。どこへ行ってもBRTには不満ばかり。

#### ○新潟市

- ・手順について不満ということだが、公共交通をどうしていこうかということについては、総合計画や都市計画マスタープランで示して取り組んできた。平成24年2月に新たな交通システム導入の基本方針を出して、都心軸に導入ということで、都心軸沿いの沿線コミュニティ協議会に説明をしてきた。そのときは市としては基本的方針だったので、具体的に事業者として基本方針にのってもらえるか提案してもらい、それを第三者委員会に諮った。まだ煮詰まっていない状況で説明会を開くことができなかった。本年4月に市と新潟交通で基本協定を結んだことを踏まえ、各地で説明会をさせてもらっている。しかし、予算関係については、毎年2パーセントのバス便数が減便され、負の連鎖が続いているなかで、できるだけ早く手を打たないといけないと考えており、平成26年度中になんとか導入したいことから予算計上をさせてもらった。
- ・バスに乗っているかということについては、今日も会場にバスで来だし、利用させてもらっている。

#### ★発言者2（男性）

- ・そもそも新潟交通が独占、中越は越後交通が独占。だから疑いを持たれる。これは全国的に見ても異常。市全体を見て、JRとも、空の便とも、フェリーとも連携も考えていかないといけない。
- ・尾山ニュータウンに住んでいるが、渋滞を苦にしている人が多い。バスは渋滞に巻き込まれる。電車は風ですぐ止まる。JRからバスに切り替えてもらうような企業努力をしていないのではないか。
- ・新潟交通は、新発田市でも走っており、新発田市と新潟市を結ぶ路線もある。新潟市は新発田市との連携を考えているのか。大きなビジョンを持って

いるのか。

- ・高齢化と言いながら通勤・通学を中心に考えた路線再編。フィーダー線ということで、ようやく高齢者のことも考えてもらえた。高齢者にとっては生活のための手段。フィーダー線はどうつくってもらえるのか。

○新潟市

- ・JR などとの連携については、区ごとに設置される公共交通検討会議でと考えている。メンバーを自治協議会と相談しながら考えているが、JR にも必要に応じて参画してもらえたい。運輸局にも声掛けをしている。
- ・通勤・通学中心ということだが、説明では朝・夕のピークのときの対応を中心に説明させてもらった。ピーク時に対応しながらそれをどうまわしていくかについて、意見を踏まえて2回目以降の説明会で説明させてもらいたい。
- ・広域的な点で、新発田市とどうつなぐのかというところについては、現時点において、隣の自治体までどうからめるのかをお答えできる状況にない。各区の公共交通検討会議などで課題が浮き彫りになったときは、隣の自治体に声掛けをしながらオブザーバーなどとして参加してもらいたいと考えている。

●新潟交通株式会社

- ・企業努力ということについては、今後の叱咤激励と受け止める。利用者を増やすことは死活問題。最大限の努力をしていく。

★発言者2（男性）

- ・具体的に、バイパス下り線、東港方面へ向かう車がすごく多い。大きな施策のなかで、市・県も国もからんで工業団地をつくった。通勤・物流でいつも混んでいるが、手を付けているようにも見えない。高校の学区も制限がなくなり、家族の送り迎えのマイカーも増えた。そういうところを見て、全体の交通体系をどう考えているのか。

○新潟市

- ・どう渋滞対策していくのかというところは、そこで働く人の行動パターンを、どう変えていただけるかというところを、モビリティマネジメントという手法で、ひとりひとりにアンケートを取りながら、例えば「こういうことだったらバスに乗っても良いかな」とか「こういう交通手段があれば転換しても良いかな」など需要を引き出しながら検討していくやり方がある。難しいとは思いますが、働く人とコミュニケーション型で時間をかけながらすこしずつ対応していきたい。

★発言者3（男性）

- ・資料1の20番。運行便数で、西小針線、有明線は乗り換えなしとなっている。北区や東区では乗り換えが強いられるわけで、不公平感が拭いきれない。
- ・オムニバスで、現行バスの改善をされてこられたが、まだ改善されていない部分があると思う。それをうやむやにして新バスシステムというのはどうかと思う。まずは総括をやって、できなかったことについて、なぜできなかったのかを検証し、それを新バスシステムに引き継ぐべきだ。

- ・交通結節点の案内の説明があったが、現在の新潟交通の案内はわかりにくいので、わかりやすくしてほしい。例えば、方向別で、この方向この時間ならこの路線などの案内があれば良いと思う。
- ・交通結節点のバリアフリーについてはどう考えているか。

#### ○新潟市

- ・西小針線と有明線の乗り換えなしについては、新潟交通の平成26年度開業時の提案。その後、結節点整備、バス路線再編を進めていくなかで、乗り換えが検討されていくこととなる。
- ・オムニバスの効果・評価についてはホームページに掲載している。バス停上屋は100か所を目指し70%の進捗状況。ICカードの導入については、6万枚が普及した。ノンステップバスについては110台が導入された。利用者アンケートにおいても満足度が高い結果が得られた。
- ・りゅーとリンクの区間は利用者が確保できたが、全体の下げ止まりには至らなかった。新バスシステムは公設民営ということで、スクラムを組んで取り組むこととなる。今から準備しないと、気がついた時には大変不便な新潟市になっているので、こうして歩み始めたところ。
- ・交通結節点の案内については、わかりやすいシステムにしていきたいと考えている。
- ・バリアフリーについては、公共交通だけではなく、いろいろなところで考えていかなければならないことで、これについてはきちんと意識して取り組んでいきたい。

#### ★発言者4（男性）

- ・メリットに納得しきれていない。古町などに今まで直通で行けた。それを2回も乗り換えて便利と言えるのか。高齢者にやさしいと言えるのか。バスカードもやめるといふ。これでは、将来は別の交通手段に頼るかもしれない。

#### ●新潟交通株式会社

- ・ケースによっては2回乗り換えが必要な場合も出てくるとは思う。交通結節点を設けて増便、新たな路線拡充を交通体系全体で実施するためには、利用者への乗り換えという部分の負担が必須となってくる。また、交通結節点を行政に整備してもらうことが、路線再編の重要なベースとなる。バス待ち環境の施設の整備でどれだけ負担を軽減できるかは、これからの検討となり、市とともに考えていきたい。
- ・朝の学校関係へのモーニングライナー、朝・夕の一部時間帯の直通は残すことを検討している。

#### ★発言者5（男性）

- ・BRTの説明会にはいろいろ出席した。1回目の説明会は全体的なことということで、これで良いだろうが、2回目は各区の具体的な説明会となるように回答を用意して欲しい。出された意見・質問を整理してわかりやすい説明会を期待する。
- ・不安な点としては、フィーダー線の拡充について、区バス・住民バスと併用

ができるのかどうかということ。もともと新潟交通の路線が廃止されたところに、住民からの要望があって区バス・住民バスが走るようになった。今やっと住民バスの想定利用者が平成 24 年度で年間1万 1,500 人のところ、1万 5,000 人くらいで、32%の収支があがったということだった。住民バスは1日 10 便が限度。フィーダー線を導入しても区バス・住民バスで今やっているからそれでということではなく、今度は市と協定を結んだのだから市が監視役となって新潟交通を監視して、北区の問題を整理して提案してもらいたい。

○新潟市

・ 2回目以降は各区の状況を踏まえてより具体的な案を説明させてもらう。

★発言者6（男性）

・ 全国で BRT はどのくらいの都市で導入されているのか。

○新潟市

・ 全国では、岐阜市、三田市、神奈川県で3市、幕張、かつては旭川など7市くらいある。今後の検討としては、相模原・堺・福岡で検討されているようである。

★発言者7（男性）

・ BRT に批判的な報道が多く、何が不安なのかわからず説明会に参加させてもらったら、乗り換えに不安を多いことがわかった。富山や広島では LRT が走っており、乗り換えのときにすぐ隣にバスが停まっており、屋根の下を3～4歩で乗り換えることができた。事例も少なく、国内では先進事例だと思うが、紹介することで議論が変わってくるのではないかなと思う。企業にとって利用者が減ってくるというのは本当にきついことだと思う。このままでは路線がなくなって今のサービスが享受できなくなるはず。なので、BRT 計画はきちんとやってもらいたい。ただ、初物のためいろんな不安があると思うが次回の説明会の際には資料を変えて説明をお願いしたい。

○新潟市

・ 富山など対面で乗り換えできるものについて、写真もあるので、そのような事例を用意して理解を得られるように説明していきたい。

★発言者8（男性）

・ 次回の説明会はいつ開くのか。議会が終わってからでは何にもならない。

○新潟市

・ 次回は7～9月の間、おそらく夏休みの頃に伺いたい。

★発言者9（男性）

・ 日経新聞に全国の路線が北海道から鹿児島まで年間 1,800 キロ廃止されているとあった。5割くらいのバス会社が5年も持たないとあった。BRT 導入により赤字が改善され、再編できると考えているのか。

●新潟交通株式会社

- ・国交省の平成 18 年度以降のデータ。毎年 2,000 キロ近く廃止されている。大都市圏をのぞく7割のバス事業は赤字。今まで兼業で不動産事業などをやって赤字のバス事業を補てんしてきた。BRT 導入でV字回復とは考えていない。このバス事業で市民の信頼を勝ち得て、その他の事業で多少なりとも利益をあげさせてもらえればと考えている。バス事業が大幅に改善して新潟交通が潤うということは考えていない。

★発言者10（男性）

- ・バスは料金が高い。JRは何年も料金を変えていない。

★発言者11（男性）

- ・苦情は運転手からあがってきているのか。

●新潟交通株式会社

- ・100 パーセントではないが、営業所から本部に届いている。今はドライブレコーダ、情報センサ、オートガイドシステムなど現場の映像なども確認できるようになっている。

※ 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。

- ・新潟交通、市職員の方々、ご家族はバスを利用しているか。BRT に高額を使うのであれば、世の中で生活が大変な方々に使った方が良い。無駄遣いとおっしゃる方も多く居た。
- ・私達の税金、血税を使ってまで、BRT を通す必要はない。もっとやらなくてはならない問題が、沢山ある。
- ・新交通システムでBRTに決まった理由、他になかったのか。
- ・次回の説明会は、参加しやすいように、休日の日中に開催して欲しい。
- ・市民にどういうメリットあるか見えてこない。
- ・みんなが新潟駅に行きたいのだろうか？マイカーを使用している人は仕事に行くのでは？東港や流通団地、卸団地へ行っているのでは。そこへつながる路線の提案があっても良いのでは？
- ・地区の説明が少なく良く分からない。
- ・次回は具体策を伺いたい（交通結節点、フィーダー線の内容など）。BRT の必要性は十分わかった。頑張ってください。
- ・デメリットを高齢者等の弱者負担が少なくなるように考えてほしい。（乗り換え距離を短く、天候、気候に左右されず容易に乗り換えできる。料金の値上げなし。現金乗車割引の検討。など）
- ・松浜-新崎間で現在住民バス運行している路線を新潟交通のバスにして、バス本数を増やしていただきたい。ただし交通のバスになった場合、再廃止路線にならないように、市と交通で連携してほしい。
- ・我々が利用せず、減便・廃止となったバスなのに、なぜ新潟交通や行政をせめるのか？理解に苦しむ。

- ・バスで行ける選択肢が増えることは良い事。むしろどのようなフィーダー線が示されるのか楽しみである。たまに乗るだけなのに、東京都の地下鉄みたいなレベルを望むのは、はじめから期待していない。乗り換えが多くなった分、料金や運行本数でカバーして欲しい。
- ・専業主婦なので、朝等のラッシュ時の様子はわからないが、幹線部の運行には賛成。フィーダー線の密度の充実、網のはられた移動が本当にできるのかがとても重要である。電車が風、雪で運休の場合、バスに変更する事が容易にできる方法もできるのか。
- ・説明はともかく、実効あるものにしてほしい。国、市の税金を無題にしない！新潟交通の独占にならないように！企業努力をもっと！市は、地域全体の交通体系を。バスのみではなく、鉄道、空、海とも組合せを！利用者が雪でも苦にならないように。
- ・説明は分ったが、個々の話になると説明通りにはならないのではと危惧している。乗継ぎを2回行う事が果して利便性の向上になるのか。次回の説明会は具体的な事例の提示を。