

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステム説明会（中央区）
日 時	平成25年8月27日（火） 午後7時から午後9時10分
場 所	万代市民会館 6階 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	68名
●会議内容	
(1) 市民説明会（1巡目）開催結果の報告（新潟市）	
(2) BRT運行計画（案）（BRT当初導入時点）について（新潟市）	
(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）	
(4) 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（男性）	
・新潟駅前の駐車場は何台駐車できる計画か。	
・新潟駅周辺整備事業について、駅前にオープンカフェやベンチを作る案があると聞いたが、あくまでBRT車両の動きやすさを最優先に整備してもらいたい。	
・市役所前のバス停が移転した場合はどこに移転するのか。	
・東港線を通るバスの本数を教えてほしい。	
○新潟市	
・駅前広場の駐車場は、現在の計画では約40台駐車できる。	
・市役所前のバス停について、現在は、新潟駅方面に向かうバス停として、東中通のお弁当屋さんの前と、セーブオン前の二か所にある。このうち、東中通のバス停は移転となり、市役所本館と分館の間に整備されるターミナルの中へ移る。西小針線等が停まるセーブオンの前のバス停はそのまま残る。	
●新潟交通株式会社	
・東港線を通るバス路線には松浜線と河渡線があるが、二路線の往路復路合計で380本以上のバスが走る予定。運行間隔で言うと、松浜線は日中12分～15分間隔、河渡線は現状は日中20分間隔だが、これを15分間隔に設定しなおそうと考えている。これらが均等に走ってくるとすると、7～8分間隔でバスが東港線を走るイメージとなる。	
★発言者1（男性）	
・東港線に380本もバスが走るのに、沼垂の方もバスが15分間隔で走るといふ。合わせて相当な台数が走ると思う。これはおかしい。バスがガラガラになる。東港線が混む。	
●新潟交通株式会社	
・現状、松浜線と河渡線を両方合わせても、350本以上走っている。東港線で増える本数は30本だが、これを6時ごろから23時ごろまでの運行時間に割り振って考えると、ご想像されるほどの増加ではない。	

★発言者 2 (男性)

- ・ BRT の「R」は速く走るという意味。以前、新潟交通の社長が今のバス並みの速さでしか走れないと言っていた。それが今回の計画の中で明確になってきていると思う。速く走れず、連節バスの運行だけなのならば、名称の変更をするべきではないか。
- ・ 雑誌によると、都市の内部で BRT が走行しているところはないとはっきり書いてあった。都市内部の移動では、速く走ることは不可能というのが現実だということに思う。BRT の意義付けをどのように考えているか。
- ・ 新潟交通の社長は BRT を導入してもバスの乗降客は増えないと言っていた。新潟市はバス運行の素人であり、バス運行のプロである新潟交通がそう明言する中で、バスの本数を増やしても、赤字を増やすだけでは。公共交通の持続的発展とは言うが、赤字が出れば市はその補てんをするのか。

○新潟市

- ・ BRT 導入当初は現行の優先レーン、専用レーンで運行するが、県警に対して、それらがうまく機能するよう新潟交通とともにお願いしていく。導入後は、新潟駅から古町間については基本方針に示すように、専用走行路の設置を目指しており、これにより、さらにしっかりとした BRT を実現したい。その際は交通に与える影響について、関係機関と検証を重ねながら、段階的に進めたい。
- ・ BRT という言葉の意味は幅が広く、岐阜市の例では、専用レーンや優先レーンを活用して走行性を高める、岐阜型 BRT という言葉が使われている。このように、都市の状況に合わせて効果を発現できるものが BRT と考えている。
- ・ 公共が整備し、民間が運営する公設民営方式であり、この方式で採算性を検証したが、赤字になることは想定していない。このため赤字になっても、市が補てんを行うことは考えていない。

★発言者 3 (男性)

- ・ 市がバスを購入し、新潟交通へ貸与すると思うが、それは無償なのか有償なのか。もし有償であれば、いくらなのか。

○新潟市

- ・ 初期投資を公共が負担することで、新潟交通から良いサービスを提供してもらおうことを考えているため、無償で貸与したいと考えている。

★発言者 3 (男性)

- ・ 無償とすると、バスは資産ではなくなるから、BRT 区間はまる儲けか。

●新潟交通株式会社

- ・ バス運行の経費はおおむね距離に比例する。バス路線の再編をして、運行距離を効率化できる。この効率化した距離、つまり経費を郊外の増便や、路線新設に充てる。経費としてはこれまでと変わらない中で、バス路線網全体でサービスを向上させ、新たな需要の掘り起こしを含め、利用増を目指す。

★発言者 4 (女性)

- ・ バスは住民の足となる交通機関。説明を聞くと、市は住民ではなく、企業の

効率化を優先していると思えない。乗り換えが発生することで足の不自由な人は大変不便になる。今までの方が便利。BRT が導入されると不便になることをどう考えるか。

- ・ BRT を導入して郊外路線を充実するというのはとんでもないこと。こんな理由で BRT を導入することは反対。
- ・ IC カードを利用すると運賃が増えることはないと説明しているが、現金の人はどうすればよいのか？

○新潟市

- ・ 長大な郊外路線が都心部に入り込んでいる現在、どうしても非効率な状況が出ており、バス利用者も減少している。今後、持続可能な交通確保のために、路線を網の目のように広げ、出来る限り公共交通を利用しやすい環境を整えなければいけない。そのため、今回の再編案が示された。このとき、乗り換えが生じるというのは事実としてあるが、乗り換えがスムーズで、負担にならないように、交通結節点をしっかりと整備していきたい。
- ・ BRT の目的は、中心部路線の効率化による余力を郊外へもっていき、郊外路線の充実を図ることだけでなく、まちなかでも新規の路線を設け、できるだけ多くの方にバスを利用していただくということも一つある。
- ・ 現金利用者の乗り換えについては、どこで乗ってどこで降りたかという乗降履歴を把握する必要がある、IC カード「りゅーと」のシステムをうまく活用できないかと、新潟交通とともに検討している。ただ、今後は IC カードがさらに普及すると考えられている中で、どのレベルまで整備するかも含めて検討する必要がある。

★発言者 5 (男性)

- ・ 意見交換の時間は最低でも 1 時間はほしい。
- ・ 初期投資に 13 億、もしくは 30 億円税金を使い、そのうち半分は国からの補助が出るとのこと。しかし市は導入後にも税金が使われることを説明していない。導入後は国からの補助はないはずなので、100%市の負担となる。これは提案だが、初期投資以外の費用は将来にわたって税金を投入しない方策を考えてほしい。
- ・ 連節バスの実証実験について。新潟駅から市役所のルートでは意味がない。電車通りは道路が狭く安全性が気になっている人は多いが、これに corres する実験ではない。市民を乗せて青山まで行って、安全性を実感することが大事。提案だが、連節バスは市民を乗せて青山まで行ってほしい。
- ・ 連節バスの導入を前提として再編案を計画しているが、連節バス導入がもしもダメになった場合、路線の再編もご破算になるのか。それとも、連節バスがなくても、バス路線再編だけでもやる気はあるのか。もしやる気があるなら、連節バスを導入しない場合の運行計画を提示していただきたい。そうすれば、連節バスを導入する場合の運行計画と、しない場合の運行計画が比較でき、一つの判断材料となる。

○新潟市

- ・ 公設民営方式を具体的にどのように運営していくか、役割分担については今

後、詳細について検討、調整し、説明していく。

- ・連節バスの試乗会は、多くの人に乘ってもらいたいので運行距離を短めに設定した。市役所から青山の間については、課題となるところに連節バスを実際に走らせ、まずは関係者で運行軌跡などを検証したい。BRT ルートの検証については、課題として考えられる箇所を全て検証し、データとして公表もする。今後、11月にも実証実験を予定しているので、どのように皆さんにご乗車いただけるか検討する。
- ・市としても冬場の実証実験を行えばいいと思うが、連節バスを借りる事業者との調整や、借りる手続きにかかる時間もあるので、ちょうど雪の降った日にバスを走らせられるかは確約できない。冬場の安全性については、国内外の事例を踏まえて大丈夫だと考えているが、さらに検証を深める。

●新潟交通株式会社

- ・新潟市の新バスシステム事業が仮に廃止となった場合、新潟交通単独では、バス路線再編はできない。弊社において、バス路線の将来形は常々検討事項であったが、今回市が掲げた新交通システム構想が、弊社の考える将来形と合致する部分があったため、今の場がある。市民の理解を得て新バスシステム事業を進めたい。

★発言者6（男性）

- ・旧電車通りの三つの停留所には、上屋も電気もないが、せっかくのBRTの停留所なのだから上屋と電気のあるものに変更してほしい。雨風雪よげがないと、利用者にとってつらいと思う。
- ・料金の支払いについて、全ての扉から乗降可能な方式とするべき。欧米圏で採用されている信用乗車方式がよいのでは。

○新潟市

- ・電車通りについては、地元のコミュニティ協議会が、整備に向けた検討を進めている。既存の幅員構成の中で、歩行者と車の安全をどう確保するか検討しており、BRTの停留所についてはその状況を踏まえ、沿線の方々の意見も聞きながら検討を進めていきたい。
- ・他都市の事例では、複数扉を使った信用乗車方式は、かなり多くの人数が降りるときに採用しているようだ。そのような他都市事例を参考にして、検討を進める。

★発言者7（男性）

- ・副市長に聞きたい。知っているか知らないかだけでよい。その後一つ意見を言う。①札幌の街がどのように形成されたかご存じか？②旧県庁は当初の計画では実際に建設された建物より2倍くらい大きい計画だったことをご存じか？③新潟駅万代口広場は今の倍の広さで計画されていたことをご存じか？④駅南から亀田工業団地へ繋がる道路で100m道路の構想があったことをご存じか？
- ・パンフレットにはバス利用者が3分の1になったと記載しているが、これは当然のことだ。新潟のバス交通は1社独裁であり、バス停の屋根も作らず、

改善もしなかった。今回、BRT だけ整備しても無理。都市づくりをすることが先決だ。新潟市は都市づくりが 50 年遅れている。

○新潟市

- ・ ①北海道開拓使が置かれてそこが基となり発展していったと理解している。
- ・ ③聞いたことはある。②④は知らない。
- ・ 新潟市は戦災を受けていないので、区割りが江戸時代から変わっていないというところもある。新潟市は、合併後のまちづくりの方針を、都市計画マスタープランという形でまとめており、それぞれの核となる市街地をつなぐ、多角連携型の田園都市を掲げている。その中で、交通と土地利用のリンクについても都市計画として定めており、その実現に向けて交通戦略を定め、少しずつではあるが取り組みを進めている。

★発言者 8 (男性)

- ・ 住民バスの「にこにこ号」に携わっているのだが、新潟交通から提案があり、にこにこ号を自社運行したいと言われた。現行では一日 5 本の運行だが、30 分間隔の 16 本まで増やすと提案を受けた。それを新潟交通が全額負担で行うと言っており、Qバスも自社運行すると言っているようだが、ものすごく経費がかかる。運行距離が変わらないから経費も変わらないと言うが、にこにこ号の運行へ充てるための経費はどこを削って行うのか。
- ・ 仮に今の案で行くとして、赤字が長期間にわたる場合、バス路線の廃止もあると言っていた。もしにこにこ号のルートがなくなれば、せっかく今まで苦勞して 10 年間続けてきた住民バスを無かったことになる。2 年、3 年で廃止しないという、根拠を市と交通は持っているのか。きちんと赤字にならないと納得させるためにも、BRT を運行した場合の、運行距離が、BRT はこう、路線バスはこう、区バスはこう、住民バスはこう、という数字を示してほしい。経費についても同じで、BRT を運行する前と後で経費がどう変わるか、そこまで示してから理解を得る必要がある。11 月の説明会では出してほしい。

●新潟交通株式会社

- ・ 新潟の上町、下町エリアについては、バス路線の網を張りたいと考えている。本来であれば現状より走行距離は増え、経費も上がるが、現在の運行距離のままで、網を張ることを可能にするのが、ゾーンバスシステムによる効率化。新潟駅から青山間は、市内各地からバス路線が集まり、この間を並走している。具体的には、寺尾線、大堀線、流通センター線、国道 8 号線方面の路線が、同じ走行路を重層して走っている。この部分を効率化することにより、余力が生まれる。ここで何もしなければ、弊社にとっては収支改善となるが、余力を他路線の充実や新規路線の開拓に充て、トータルとしてサービスの向上を図り、潜在的なバス需要を掘り起こしたい。
- ・ 新潟交通は民間企業なので、この先 20 年、30 年と必ず運行するとは約束できない。ただ、今説明したバス路線の網ができれば、単独路線の収支管理でなく、路線網全体としての収支管理を行っていききたい。

★発言者 9 (男性)

- ・バス交通の負の連鎖がパンフレットで描かれているが、BRTでそれが止まるのか。今の車社会から公共交通にどのように誘導するのか。

○新潟市

- ・新潟市のまちづくりとして多核連携型都市を掲げて、それに沿って交通戦略を立てており、その中で3つの柱で公共交通の構築を考えている。それは都心アクセスの強化、地域生活交通の強化、基幹公共交通軸の強化であり、その中の事業の一つとしてBRTを進めている。ただし、その中で一つの事業を行ったからと言って、負の連鎖が止まるとは考えていない。車から公共交通へ転換させるには、車を使わなくても不便でないような都市構造が重要になる。そのためにはコンパクトな市街地の形成が重要であり、また、鉄道やバスの利用環境の改善、アクセス性の向上など、いろいろな施策を組み合わせることが重要である。

★発言者 10 (男性)

- ・乗り換えについて、直通路線バスが西小針線、有明線、西循環線、鳥屋野線と4つ残るようだ。この路線も数年後には乗り換えが必要になると聞いたが、いつからそうなり、どこからが始発になるのか。個人的に乗り換えは必要かと思うが、なぜこの4路線だけが乗り換えなしの直通なのか、不公平に感じる。

●新潟交通株式会社

- ・本日の説明したバス路線再編案は、BRT導入当初の形であり、中央区の再編成は、これが完成形ではないと考えている。新潟交通としてはバス路線を幹線、支線、フィーダー線と再設定したいと考えており、幹線については、将来的には6つの幹線を設定したいと1巡目説明会で説明した。1つ目が新潟駅から青山、2つ目が新潟駅から新潟大学五十嵐キャンパス、3つ目が新潟駅から美咲町、4つ目が新潟駅南口から南部営業所、5つ目が新潟駅から大形本町ならびに県立大学、6つ目が新潟駅から空港ならびに松浜。それぞれの始終点に交通結節点が整備されることで今回の再編案が実現する。新潟駅から青山以外の幹線における交通結節点ができるときには、それに沿った再編を行うが、その期間として、BRT導入から約5年をかけて実施していきたいと考えている。交通結節点が出来たところから順々に再編を進めていきたい。
- ・直通便を設定する際の考え方については、人口集積度の高いところ、具体的には1ha当たり70人以上の地域を結んでいる路線を、優先的に直通便として残している。

★発言者 11 (男性)

- ・新潟から離れた人がなぜ戻らないか、そこに返って考える必要がある。東京には東京の、京都には京都の、住んでいるメリットがある。新潟へ他県の人を呼んでも、新潟に何のメリットがあるのか、と言われる。「これは」という魅力あるものがない。まちづくり政策として魅力を作ってほしい。そして

それは、BRTである必要はない。交通は、いろんな施設を細やかに結ぶバスであってもよい。

○新潟市

- ・魅力づくりのためには、あるもの探しが大事と考えている。新潟市は江戸の時代から360年近くの歴史がある街で、宝が多くある。旧齋藤家別邸、花街、萬代橋、鳥屋野湯、最近ではメディアシップなど、魅力的なものが多い。市民の皆さんがその魅力を共感できるよう施策を進めていきたいし、大和の跡地もあり方も急いで考えないといけない。そういった、まちなか再生を総合的に進めていく上で、それを結んでいく交通網として、いつでもバスで行ける、移動の選択肢を増やすまちづくりが大事だと考えている。

※ 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。

OBRTの運行計画（案）とバス路線（案）について

- ・利用者にとってのメリットが全く感じられない。連節バスの購入にもバス路線再編にも反対。この新バスシステムによりバス利用が増えるとは思えない。
- ・路線についての説明が長すぎます。バス停の場所は、資料を見れば分かること。意見交換の時間をもっと多くとるべき。具体性があるのは理解できますが、どうしてこの路線なのかだけに絞って、強く説明した方がよいと思いました。新バスシステム、期待しています。
- ・BRTを導入したら、ますますバス利用者が減ると思う。高齢者のことを考えているというが、負担が大きいだけ。毎日バスを利用しなければいけない者も、毎日、朝夕乗り換えをしなければいけない。市民の負担はとてつもなく大きい。バス通勤でなく、マイカー通勤が増えるのではないかと？ 負担以上の将来性を全く感じない。
- ・「りゅーとリンク」が市役所前で乗り換えになるのは、大変不便だと感じます。また、昭和橋線・附船町線の乗り換えも、大変不便になるような気がしてなりません。このままBRTを導入したら却って不便になります。
- ・古町の駅はBRTと郊外行きの乗り換えが一緒にできるようにした方がよい。狭いところで大変かもしれないが、役所前より拡充すべきではないかと？ 古町の商店街機能維持、人の誘導のためにも、お考えいただきたい。市役所前よりも、古町を整備してほしい。（駅、道路）
- ・連節バスは大勢乗れば、降りるのに時間がかかるはず。具体的な解消方法を示すべき。いつまでも検討中はないでしょう。
- ・BRTの導入に関して、今以上に乗車人数が増加するのでしょうか？人口減少の現在、今後も減少傾向をたどるでしょうか。赤字は覚悟で実施されるのでしょうか？（利用が増える見込みはないのに・・・）乗り換えは不便。高齢者が増える社会の中で。
- ・万代や古町も重要な交通結節点で、いわゆる「まちなか」なので、今回のタイプ3ではなく、別のタイプで提示して欲しい。
- ・白山駅前までの乗り入れは嬉しいのですが、時間がかかってしまうのではない

- でしょうか。ロータリー形式だと。道路も狭そうなので。
- ・イオン青山周辺の回送ルートは、自家用者の混雑や安全性をしっかりと考えていただきたい。買い物客や児童のことも。ルートの変更や道路の拡幅など。
 - ・BRTの本当の必要性がまだ理解できません。
 - ・運行計画(案)、バス路線再編(案)の改善をする前に、市民合意が得られていない。何故急ぐのか？分からない。1～2回説明会で市民的合意が得られると思っているのか？行政は市民の声を聞いて市民のためになる政策を実行すべきで、BRT導入は市民の考えではなく、行政側からの強制にしか見えない。
 - ・外国人にも利用しやすいように、英語表記や英語による放送も充実すべきだ。
 - ・計画案により礎町のバス停が有ったり無かったりするのには分かりにくい。(上下線のバス停はセットで、なるべく近くに配置してほしい)
 - ・タイプ1の上屋ではリアルタイムの電子情報提供システム(地下鉄並み?)が整備されるように見受けられるが、タイプ2、タイプ3についてはどうなのでしょう？
 - ・バス停により乗降方式が変わるという点は分かりにくい。
 - ・バス停では、各方面への乗換情報(リアルタイム)を充実させてほしい。
 - ・西小針線と有明線も、市役所前で乗り換えが出来ないのでしょうか？直通便はどのような基準で路線を決めているのでしょうか？
 - ・古町までの直通便をもう少し増やせないのでしょうか？(中央区に住んでいますが、旧49号線の路線を利用しています。万代で乗り換えとなりますと、正直古町には行きません。古町へ行く人は減ります。)
 - ・始終点を変更する路線は、乗り換えによって現行よりも値上がりしないようにしてほしい。
 - ・駅南に住んでおり、将来は長潟方面に住む予定があるが、曾野木NT方面が減便となるのが残念だ。
 - ・バス路線網の再編に連節バスは必要なのか？
 - ・長大路線からゾーンバスシステムへの変更なのに、長大路線も並走するのはなぜか？(西小針線他)
 - ・BRTは賛成です。反対の声もあるようですが頑張ってください。
 - ・怒りでいっぱいです。住民の足となるべき交通機関が、企業の効率化を優先させているということです。高齢化社会になる中で、乗り換えでいいのですか。万代～古町が本数が多くてもなんの解決にもなりません。
 - ・「市報」などを読み返して勉強したい。
 - ・旧電車通り(白山通り)のBRT停留場(白山浦1、高校通、宮前通)も上屋付き・ベンチ付きにすべき。BRT停留場でありながら、雨・風・雪よけが無いのはきつい。
 - ・BRT車両は、連節バス、一般バスすべて、複数の扉から乗降可能にしてほしい。BRT全車両、チケットキャンセル方式、信用乗車方式を導入すべきと考える。(例：欧米圏のLRT、BRT)
 - ・市の基幹公共交通軸(現在の「りゅーとリンク」の駅南・笹出線・新潟スタジアムの区間)についても、BRTといった新交通を整備すべし(市の基幹公共交通軸の原点に帰る)

- ・新潟市はバイパス中心に発展しています。JR沿線中心に発展しないと、BRT利用者増は見込めないと思います。
- ・アンケートのQ1～4については特に異論は無いです。

○その他

- ・交通さんの説明から「効率化」と「利便性」が分かったが、1点問題点を感じた。乗降時と料金精算の際の乗り降りに“不安”を感じとても心配である。満員時に前方から料金精算が可能だろうか。料金精算方法と降車場所（中・後ドア）の検討を是非考えてほしい。あらゆる市民（子供、高齢者、障害者等）を念頭に入れてほしい。
- ・新聞で、雪が降った時BRTを走らせないという記事を読んだが、BRT購入の意味があるのでしょうか。新バスシステムに関して、新潟市の説明を新聞で読んでいますが、デメリットが多すぎ。現行のままで良いと思います。意見にもでていましたが、先に都市づくりをしないと、バスシステムを導入したところでバスに乗る必要がない。説明会に出席してみて・・・こんなに市民が反対しているのに、何故強硬に計画を進めようとするのでしょうか。賛成意見なかったですが・・・。
- ・こんなにBRT導入について市民の反対意見が多い中で、BRTを強行導入したとしても、失敗するのは明らかだ。新潟市を「第二の夕張」にしないためにも、BRT導入はもう少し考え直すべきだ。
- ・路線図の説明が具体的なのは良かったとは思いますが、市民が説明して欲しい内容とは、少し違うような気がしました。新バスシステムにすることのメリットを、前面に出した説明が聞きたかったです。新潟交通さんの既存路線の説明が長すぎました。新バスシステム、個人的にはとても期待しています。日本でも数少ない新しい試みが、是非成功して欲しいと強く思います。マスコミを初め、市民はまだネガティブな印象ですが、近い将来に良かったと思えることを信じています。新しいことに挑戦するのは産みの苦しみだと思います。反発も多いと察します。説明会の回数を増やすしか、市民の理解が得られないと思います。説明会の様子をUstreamで生中継したり、質疑応答の様子をYouTubeに公開したり、インターネットをもっともっと活用した方が良いと思います。デジタルデバイドの問題を言うご年配の方がいらっしやると思いますが、地域の情報化はいつまでたっても進まないの、どんどんインターネットに公開するべきだと思います。また新潟市のホームページにあるBRTの説明が分かりにくいです。資料もたくさんありすぎて分かりづらいので、専用のサイトを構築した方が良いと思います。技術的にできないようでしたら、私が行っても良いと思うくらいです。最後に、BRT、本当に楽しみです。子供もたくさん乗るような、夢のある新バスシステムになることを、期待しています！！
- ・乗り換えで不便になることを、将来のためにどう理解してもらうかの説明が不足。そこが大事なポイントなので、時間をもっととって、ていねいに説明すべき。
- ・新潟駅や市役所の交通結節点のイメージがよくわかりました。

- ・新潟駅の計画は実現を知りたい。鳥屋野潟への延伸が大きな意見を持つので、その1部として、第1期のBRT計画であることをもっと説明してほしい。
- ・現バス網の効率の悪さ、「負の連鎖」は明白であり、地方小都市では民間交通会社のバス路線撤退がすでに進んでいる。新潟市のような大都市でも人口減少社会の中にあるわけで、将来の問題解決の先取りとして、しっかりと進めていただきたい。様々な意見のある中で、合意形成をはかる難しさはあると思いますが、強い意志、しっかりした考えを持って、計画を前に進めていただきたいと思います。「公共」に完璧なものは無理なので、反対意見も割り切って頑張ってください。
- ・旧市内に関しては運行されているので(今までも)良いと思うが、秋葉区、西蒲区、南区等の運行を増やさないのはどうしてか？
- ・中央区での説明会を時間を充実させ、参加しやすいように、土・日曜日に開催して欲しい。
- ・西小針線、有明線の全便新潟駅直通、絶対反対！！上記2路線の利用者に対しては、BRTは関係ないのですね。東新潟方面の利用者への差別としか思えません。人口が多いから内野へ行くバスには新しいバスが来て、自分がよく利用する秋葉区役所行のバスは古いバスしか来ないのですね。
- ・この度の説明では、BRTを導入しなければ便を増やす事が出来ないなら、何のメリットもないのではないか。
- ・個人的にはBRTは進めるべきと考えます。路線再編に連節バスやBRTが必要ならやるべき。反対は声を出す、賛成はあまり声が出ないと思う。
- ・新潟市において、現在公共交通を担っているのは新潟交通とJRである。そして、公共交通の生命線は専用走行空間である。現在専用走行空間をもっているJR抜きに、新潟市の公共交通全体は構想できない。JRを含めた公共交通網を考える必要がある。
- ・反対の人の意見が多いようですが、市の方ががんばってください。
- ・不便を感じます。2度バスに乗れと言ってるようなもの。バス代も2倍です。企業の効率化だということであれば、「市」と新潟交通の癒着です。「市」は住民の足を考える事が公僕なのでは。
- ・BRT沿道施設を、観光資源にできないか？(例：白山市場)
- ・空き地の穴をつく様な住宅開発を抑止できないか？たとえば、女池上山地区(上山小・中学校周辺地区)、鳥屋野・大島地区(中部下水道処理場北部地区)。この2地区は、公共交通を軽視した、自動車・マイカー利用者が便利な住宅開発だと言わざるを得ない。公共交通(鉄道、BRT、LRT)整備と住宅開発がセットになった都市整備、都市開発が必要ではないか？女池上山地区、鳥屋野・大島地区の新規住宅地にも、BRT、LRTを整備してほしい。
- ・コンパクトシティは重要ですが、具体的にどのエリア(〇〇を中心に半径〇〇キロ)。私は県庁(新光町)はコンパクトシティエリアから逸脱していると思いますが。
- ・BRT導入して現在のマイナス面を改善して、公共交通のより便利化を目標とする事に全面的に賛成です。多くの反対意見が出ている事を承知しております。ですが計画通りスピーディに実現して欲しい。全国の政令市の殆どで、市

営の公共交通を行っている通りです。新潟市に交通局を立ち上げて欲しい。市が公共交通を行う必要は無いと考える。BRT、各路線の路線計画と、路線ダイヤを考える事を、市交通局が主となって進めていく（新潟交通との協議を含む）事を実行して欲しい。進めているBRTを中心とした計画は、良い結果が出ると信じてOKです。実行して当初の計画の通りの成果が出なかったとした場合が出た場合には、責任を取る必要無しと考える。（失敗した時は、誰が責任を取るのか！の意見を聞いたので）多くの反対意見に振り回されない事。西区在住の私ですが、特に中央区だけが改善が必要で有る現実です。他の7区は単純にマイカーを使わないで済む様に成ればOKと考える。本日の説明通りに強力に進めてください！！

- ・新潟市にふさわしいシステムと施設を目指して下さい。（外国の例や他都市の例を参考にすることは支障ありませんが、良いところだけを市民に提供するのではなく、欠点をも指摘した上で、“新潟市はこうする”と具体的に説明して下さい）市民の疑問点を十分に拾い上げ、ていねいに説明して下さい。
- ・私は松浜線を利用しております。（北葉町のバス停から乗車）70代で、脊柱管狭窄症の首、腰を悪くして段差のあるバスでも握り棒につかまり乗車し、降りる時も同じ動作を取ります。週一回はコーラスで「クロスパル」を利用して本町に降りて、レッスンに來ます。その後古町、本町付近で昼食をとり、時折買い物（軽い物）して來ます。今度は駅かバスセンターで乗り換えをしなければならぬと言う事はコーラス辞めようかどうしようかと迷っております。途中乗り換えが不安です。私はそれでも古町（三越）、本町（イトーヨーカドー）又は昼食等は古町界隈でとって、少しでも古町の良さを知ろうと言うか、若者と違った町の懐かしさ等を感じる事があります。東区方面を駅、バスセンターを終点にすると、増々古町界隈が寂しくなり、ゴーストタウン状態になる事だろうと懸念しております。むしろ、駅かバスセンター発（郊外路線と切り離して）、古町界隈を巡回するバスにしたらいかがかと思ひます。我々年寄りには乗り換えは極力避けて頂きたい。若い方には解らない事なのです。又、市長さんの様な方は公用車を御利用される方には本当の意味で庶民（老人）の事は存じ上げないと思ひます。年老いた私は、マイカーもなし、足腰の弱くなった私共に乗り換えは極力避けてください。お願い致します。「山の下」住民は殆ど新方式に反対しております。今日は、新潟大学病院へ行った帰りに寄らせていただきました。1本の乗り換えもなく、とても良いです。これが乗り換えになる、うんざりどころか体が言う事を聞いてくれません。

以上