

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（西蒲区）
日 時	平成 25 年 11 月 29 日（金）午後 7 時から午後 8 時 20 分
場 所	巻地域保健福祉センター 1 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	16 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"> ・ 11 月 24 日の市報にいがたに新バスシステムに関して詳しく掲載されていた。見ていない人もいるだろうが、わかりやすく記載されており、結構なことだと思う。 ・ 11 月中旬の西蒲区まちづくりトークに市長が来た際、私の質問に対し、15～20 分も新バスシステムに関して説明してくれたので、概ね理解している。 ・ 私が一番懸念している交通規制について、市長はまちづくりトークにて現行の交通規制で行うと明言されているが、11 月 24 日の市報にいがたには何も記載されていない。現行のままだから記載していないのか、市として問題がありこれから検討を行うために隠しているのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通規制については、導入当初は現行の交通規制、現在のバス優先レーンなどの環境の中で行い、その後の 5 年程度で、現地での検証や交通流動の実態などを踏まえながら、段階的に専用走行路を新潟駅から古町まで設けることを目標に取り組んでいく。したがって、導入時点では現在の交通規制と変わることはない。 <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ この説明会に来て、今の説明を聞いた人はわかるが、市報にいがたには記載されていない。隠さずにありのまま記載してほしい。また、説明会の資料も来た人でなければわからない。きめ細かく周知を図るべきである。 ・ そもそも問題点があるから、市長や副市長、市担当者が何度も説明会を開いているのであって、問題なく全市民が賛成していれば行われていないはず。しっかりと周知してほしい。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 11 月 24 日の市報にいがたには、なぜ BRT 導入段階で専用走行路を設けないかということについて、利用者の声を聴きながら状況を踏まえて段階的に 	

目指していきたいと記載させていただいている。

- ・また、説明会の資料については、説明会開催後、速やかに市ホームページに掲載させていただくとともに、ホームページをご覧いただけない方についても何らかの方法で対応したいと考えている。

★発言者2（男性）

- ・一つ目は、資料や説明では、市中心部のバスが団子状態になっているので、これを解消し、その余力を郊外路線に展開することのだが、中心部は人が乗るので採算性が良い路線であり、郊外部は人が乗らず採算性が悪い路線だと思う。それを考えると新潟交通は採算が取れるのか。郊外路線の維持が可能なのか。
- ・二つ目は、新潟駅から青山までの区間に連節バスを導入すると計画されているが、連節バスは特殊な車両であり、走る場所にはある程度の制限があるということは理解しているが、例えば青山から内野方面などへの区間延長はあるのか。また、新潟駅から青山まで各駅停車ということだが、将来的に快速や急行などで駅をとばした運行は想定されているのか。

●新潟交通株式会社

- ・今回ご提案させていただいているバス路線の再編については、ゾーンバスシステムという考えに基づくものである。これまでのバス路線は、それぞれが各地から市内中心部へ向けて長い路線で運行されており、その弊害があったが、ゾーンバスシステムにより各路線を短く切ることによって効率化を図っていくものである。
- ・現行の路線を一度リセットしてまっさらな状態にしたところで、各路線については、新潟駅から青山間などもその一つである幹線、主に幹線に乗り換える交通結節点へお客様を輸送する支線、JR 駅などにお客様を輸送するフィーダー線という3つの役割分担をしたうえで、路線の網を張っていきたいと考えている。
- ・国土交通省による人口密度と交通分担率の相関に関する調査では、概ね人口密度が70人/ha以上の地域は公共交通分担率が高く、10%という結果が出ている。現在の新潟市の公共交通分担率は5.4%、うちバスは2.8%となっていることから、人口密度を俯瞰した中でバス路線を再配置し効率化を図る、また、効率化によって増便や新規路線の開拓を行うことで更なる利用増を図り、公共交通分担率を上げていきたいと考えている。
- ・また、バス輸送は、お客様に乗り合っていただくことではじめて成立するものであるが、なかなか成立し得ないエリアも存在する。そういったところでは、バスとともに、徒歩や自転車、自動車、JRなどと組み合わせることにより移動しやすい交通体系をつくっていきたいと考えている。
- ・このバス路線の再編は、第1期導入である平成27年夏前から概ね5年をかけて進めていき、再編完了後には、これまで路線ごとに見ていた収支を、ネットワークとしてのバス路線網のなかで見たいと考えている。

○新潟市

- ・平成22年に設けた検討委員会の中で、今後どのように進めていくかのシナ

リオが検討されたが、第2段階としては、新潟駅が高架化されると、新潟駅の南北を結ぶ公共交通の軸が出来ることから、大きな施設のある鳥屋野潟南部方向に伸ばしていく（青山から新潟駅を通過して鳥屋野潟南部へ結んでいく軸をつくっていく）という提案がなされているため、これを踏まえて、進めていきたいと考えている。このため、今の段階では内野方面への延長は考えていない。

- ・また、快速などの駅をとばした運行という点については、現状において新潟駅から市役所の区間は、全市の中でもトップ 10 に入るほど利用者の多いバス停であるため、現段階では今のバス停を踏まえて停車する方向で考えているが、その後利用していく中で、快速などの効果が確認された場合は、市民の皆様のご意見を伺ったうえで検討する可能性はあるものと考えている。

★発言者3（男性）

- ・私は、基本的には新潟市の公共交通の充実は必要だと思っている。しかし、この新バスシステムでそれができるのかという点で疑問がある。
- ・一つ聞きたいのは、ゾーンバスシステムの有効性についてである。これまでの長大路線ではなく網をかけるということだが、私も公共交通のネットワークとして様々な場所に自在に行けるようにすることは必要だと考える。
- ・しかし、ネットワークとして機能するためには、乗り換えが確実に担保されることが重要であり、そのためには、発着時間（定時性）がきちんとしている必要があるが、それは専用走行路があってはじめて確保できることだと思っている。
- ・ゾーンバスシステムとした場合に、ゾーンとゾーンの結節点で確実に乗り換えができるか。一般車が混在する走行路を走っていた場合に定時性が確保され確実な乗換が可能なのか。ダイヤを机上の空論のように組むことは出来ても、現実にそれができるのか。
- ・また、青山の交通結節点は単純な停留所ではなく、新潟駅から青山の幹線と郊外路線をつなぐ結節点となるが、現実的には青山の普通の道路にバス停を設けることになる。当初青山まで延伸する案が出たときは、イオンとの連携などにより万代のバスセンターとまでは言わなくとも、ある程度のバスの乗り換えゾーンが出来ると思っていたが、イオンは既に新店舗が完成し営業している。イオン周辺の狭い道路において、周回や停車などによる時間調整が本当にうまくいくのか疑問である。
- ・これらの状況の中で、ゾーンバスシステムの定時性が確保され、ネットワークとして機能するのか聞きたい。

○新潟市

- ・確かに最初の段階では完全なものではないが、市としては、早期に新バスシステムを導入し、利用していただきながら段階的に良くしていこうという考え方で進めている。
- ・専用走行路については、定時性、速達性に有効であるため、現地での検証などをしながら目指していくこととしているが、当面は、優先レーンなどがあるものの、あまり守られていないことが課題であることから、交通管理者で

ある新潟県警と連携しながら、出来る限りその機能が確保されるよう新潟交通と共に努めていきたい。

- ・青山の交通結節点については、暫定的なものとして道路空間を活用した整備を考えている。当初は青山までの延伸を考えていなかったため、若干検討が遅れている部分はあったが、暫定的なままで良いとは考えていない。最終的には交通結節点としての機能が確保されるよう検討を進めていきたい。

★発言者4（男性）

- ・障がい者割引ができるのか。また、乗り換え時はその都度料金支払いが必要なのか。

●新潟交通株式会社

- ・今回ご提案させていただいている BRT 区間については、現行の料金制度と特段の変更はないため、現在もご利用いただいている各種割引、障がい者割引についても、現行とおりにご利用いただける。
- ・乗り換えの料金については、それぞれのバスで精算いただくことになる。ただし、IC カードのりゅーとをご利用いただければ、バスごとの精算は必要ではあるが、現金での精算は不要となる。また、障がい者割引の IC カードも発行しているので、併せてご利用いただきたい。

★発言者2（男性）

- ・資料には、りゅーとカードを用いた場合は乗り継ぎ精算が可能になるが、Suica を使った場合は乗り継ぎ対応ができないと記載されている。
- ・現在は、Suica を利用することは出来るが、りゅーとカードでは JR に乗ることは出来ず、Suica が新潟交通に片乗り入れしている状態にある。鉄道では Suica などの相互乗り入れが進められているが、りゅーとカードは新潟交通だけしか使用できない。
- ・今後もりゅーとカードを使いたいと思っているが、JR など他の交通機関でも使用できるようにするといった構想はあるのか。

●新潟交通株式会社

- ・ご質問のとおり、現状では、りゅーとカードは新潟交通のバスのみで使用でき、JR での料金精算はできない。
- ・今後の Suica の相互乗り入れについては、相当のシステム構築や環境整備が必要となってくるため、現時点で新潟交通単独で進めると明言することはできない。
- ・りゅーとカードの利用価値からすれば、JR でも使えるようになることで利便性の向上につながることは認識しているが、システム構築や期間などが必要となるため難しいと考えている。

★発言者1（男性）

- ・今回で説明会は最後であり、市長は 12 月議会に向けて自信をもっていると言っていたが、市議会議員に聞くとまだ白黒ついていないと言っていた。
- ・市が3回も説明会をしているのは、問題点があるからこそ行っているはず。

様々な意見があるので、それを十分踏まえた上で、なし崩し的に進めるのではなく、しっかりと方針を示して進めて欲しい。

※ 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アンケートで、以下のようなご意見をいただきました。

- ・現在のバス交通で支障もないし、問題もないので、現行をきめ細かく行えば十分である。新潟の道路事業、冬の交通策を考えると連節バスは導入する必要はない。他市に入れてあると言うが、道路事情も気候も違うのではないか。北海道や雪国で入れて評判が良いのなら別だが、どこも入れていないし、話もない。市長が何回もPRし、市で3回も説明会をもって理解を求めるような事業は、問題があるからしているのではあろうが。真に市民が必要とするならば、自然に声が出て、説明会などしなくてよいだろう。
- ・市民が望んでいる動物園建設を年次計画で立てて欲しい。行政予算で毎年5%減予算をくむ財政難と聞くと、さしあたって不要な事業は急ぐ必要はないと思う。
- ・名古屋の真似でもなさそうだし、しっくりこない。結節点の利便性が全ての肝だと思う。全天候型結節点の早期設置を望む。
- ・あと、この会合はバスだけだが、総合交通政策的にはJR東日本なども絡んでないとおかしいように思う。バスと電車の相互アクセス（Ride to ride）やPark and rideの話をもっと出て来ないとおかしいと思う。タクシーも公共交通機関の1つ。もっとざっくばらんに語り合える場もあっていいと思う。

以上