

令和元年度 交通対策調査特別委員会

地方都市行政視察調査報告書（案）

1 訪問先及び調査事項

調査日	訪問先	調査事項
令和2年1月22日	新潟県新潟市	BRTの導入と新バスシステムについて

2 調査内容

新潟県新潟市

(1) 市の概要

新潟市は東京から北北西約250kmの位置にあり、日本海、信濃・阿賀野の両大河、福島潟、鳥屋野潟、ラムサール条約登録湿地である佐潟など、多くの水辺空間と自然に恵まれている。

江戸時代から物流拠点「新潟湊」の機能を生かして賑わいを見せていた「新潟町」は、安政5(1858)年に、アメリカ・イギリスなど5カ国との修好通商条約によって、函館・横浜・神戸・長崎とともに開港5港の1つに指定され、世界に開かれた港町となる。

明治22(1889)年、市制を施行。以来、地震などにみまわれながらも、そのつど復興を成し遂げて発展。平成8(1996)年には中核市に指定され、平成17(2005)年には、近隣13市町村との合併により、歴史や文化財、郷土芸能、花や豊富な食材、豊かな自然など、さまざまな面でさらに魅力を加えた。平成19(2007)年には政令指定都市に移行し、国際空港や港湾、新幹線、高速道路網が整備された交通拠点であると同時に、国内最大の水田面積を持つ農業都市として大きく飛躍している。

面積 726,46 km²

人口 788,465人

世帯数 340,913世帯（令和元年12月末日現在）

平成31年度一般会計当初予算額 3,922億円

（2）視察経過

新潟市本庁舎を訪問し、新潟市議会事務局長からご挨拶をいただいた後、当区議会交通対策調査特別委員長挨拶、中野区議会議長挨拶、続いて調査事項について担当職員から説明を受け、質疑応答を行った。その後、新潟市役所前交通結節点の施設見学を行った。

（3）主な説明内容

視察テーマ：BRTの導入と新バスシステムについて

①移動手段の現状と背景

移動時の手段として、7割の人が自動車を使っており、マイカー依存度が非常に高い。超高齢社会の急速な進展を見据えたなかでは、高齢者に代表されるマイカーを運転しない人たちにとって、過度に自動車に依存しなくても暮らしやすい交通環境が必要である。また、マイカーによるCO₂排出量が全政令指定都市の中でも高く、環境負荷低減の面からもマイカーに依存しないことが必要である。

バスの利用者数は、平成2年から平成22年までの20年間で65%減少している。バスの運行便数は、平成13年と平成24年の比較で20%減少している。バス利用者の減少により維持が困難になった路線の減便や廃止が行われ、結果としてバスが不便となり利用者がさらに減少する悪循環が続いていた。

②BRTと新バスシステム

BRT（Bus Rapid Transit）とは、より早く、正確な時間に、多くの人を運べるシステムを目指し、従来のバスのイメージを一新する次世代のバスシステムである。まちなかで重複していたバス路線の区間を、BRTの導入により集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転手）を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指している。

新バスシステムにより、郊外路線で平日1日当たり約450本の増便が実現し、まち

なかで運行するバス台数は2000本から約1300台に集約された。年間のバス利用者数は開業前以上の利用者数を維持している。

③事業スキーム

BRTの連結バス車両や交通結節点、走行空間、BRT駅などの初期投資に関する施設整備は新潟市が担い、運行や運営といった事項は、運行事業者である新潟交通（株）が担う公設民営方式で進めており、それぞれの役割分担や責務は運行事業協定の中で明確にしている。

④新バスシステム・BRTの検討経緯

平成14年度 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査（平成17年3月まで）

平成21年度 新たな交通システム導入検討調査

→BRT・LRT・小型モノレールの3つのシステムについて、導入空間や概算事業費など技術的な比較検討を実施

平成22年度 新潟市新たな交通システム導入検討委員会（平成23年5月まで）

→上記3システムを導入効果や、事業規模、事業環境等の視点から比較し、BRTを早期導入すべきとの提言書を提出

平成23年度 新たな交通システム導入基本方針の公表

平成24年度 運行予定事業者の選定

→新潟交通（株）に決定

新潟市BRT第1期導入計画の公表

平成25年度 新潟交通（株）と基本協定締結

→連節バス製造、交通結節点等の施設整備に着手

平成26年度 新潟交通（株）と運行事業協定締結

平成27年度 新バスシステム・BRTの運行開始

【主な質疑応答】

(問) マイカー利用率が高いということだが、高齢化が進むなかで、乗り手が減り、マイカーも減っていくだろうと思う。そういう意識で市民の方に広報はしているの

か。

(答) 導入の直前に相当回数の地元説明会を開催している。若い方は公共交通がなくなっても困るという意識は少ないが、いずれは誰もが高齢者になる。自分自身で運転が出来なくなったときに皆さんどうするのか、このままの流れでいくと、将来バス交通がなくなってしまうという説明をした。問題点としては、説明会に来る方は、バス交通に興味がある方や、現在使っている方が多く、マイカー利用者はそもそも興味をもたない。市民全体への浸透は難しい課題である。

(問) バス利用率の目標はあるか。65歳以上の市民は半額とあるが、利用促進のための乗り換え料金のシステムはあるか。

(答) 数字的な目標はないが、バス利用者の維持はバス路線の維持につながるので、利用者数を維持していきたい。BRTの導入当初より、ICカードを使った場合限定になるが、乗り換えしても料金が増えない、従来と同じ運賃で精算されるようなシステムにはなっている。また、BRTのイメージアップ対策として、地域のイベント等に連節

バスを展示し、公共交通への関心を持ってもらう取り組みも行っている。

(問) 地球温暖化防止の観点から、マイカー利用抑制についての考えはあるか。

(答) マイカー利用の場合と公共交通とのコストを比較すると、マイカー利用の場合の方が高い。地球温暖化防止対策として、マイカー利用を控え、公共交通を使いましょうという普及啓発事業も行っている。すぐに成果がでるものではないので、今後の分析等を行っていきたい。

(問) 実際の初期投資はいくらかかったのか。また、年間の維持費は。

(答) 走行区間や駅の整備費、連節バス費、情報案内システム費、交通結節点整備費、連節バス車両基地費等合わせて15億円程度である。情報案内版の電気費等、年間の維持費は数百万円である。額は把握していないが、バスの部品等の損耗代など、基本的な維持費は新潟交通(株)が負担している。

(問) 運賃は市と事業者どちらの収益になるのか。

(答) 新潟交通(株)の収益となる。たとえ新潟交通(株)が赤字になったとしても、市が赤字補填をすることはない。

(問) 当初は専用走行路を設置する予定だったが、設置していない理由は。

(答) 数百メートルの区間で路上バス停を設置する社会実験を行ったが、周辺道路での交通渋滞が発生した。もっと車の台数が少なくなり、バスも集約しないと出来ないことが分かった。現状は、専用走行路を設置しなくても、それほど渋滞していない。

(問) タクシーとの住み分けは。

(答) タクシーも重要な公共交通の1つとしてとらえている。大量輸送できるバスを優先しているが、路線によっては採算がとれない所もあり、タクシー車両を使った小型輸送を一部実施している。タクシー事業者の参入、仕組み作りも必要と考えている。