

【利用促進策とまちづくり】テーマ

(1班)F堀川、S佐藤、鶴間、阿部(山潟)小島、阿部(おらって)、残間

バス料金	バス無料デー	案内サイン	将来のIT技術	市民協創	行政・事業者へ	公共交通へ投資
料金の不均衡の是正	バスに親しむキッカケ作り→無料バスデー拡充	県外・市外からの人にわかりにくい	MaaSより先に ・オープンデータ ・googleのGTFS-jp(新潟交通は消極的)	交通事業者にできない理由は何か? ↓ 同じテーブルで意見を交換できたらいい	販売促進のための工夫が必要(プロモーション料金を)	道路にジャブジャブ投資 公共交通への投資は雀の涙変えないと!!
運賃を安くする	無料DAYを多く設定	路線によって停まる場所が違う古町バス停。(本町と礎町の問題も)	安くて使い勝手が良いりゅうとカード	交通事業者にできない理由は? 「三方よし」「win-win」 みんなで考える場を!!	JR駅との連携を	欧州の無料化はMaaSというより、PSO(契約的補助)があるから。(過去に宇都宮先生も話をしている)
新潟大学ー古町を安く	アプリ活用	新潟駅には大きなバス路線図、ポスターが無い。バス停案内板の整備も必要(6番線~9番線)	会津バスのスマートバス停などの先進は会津大あってこそ(情報工学系(新大・国情大)と新潟交通が組めるか)	本気でいどむなら行政はオープンカウンターで意見を集約せよ(市民含む官民合同で)	交通と行政タイアップ企画(古町までいったらプレミアム)	公共交通のサービス改善にしか使い道の限られた税金を(交通税とか)
自家用車 公共交通 どちらのコストが高いか	アプリの検索システムが便利	金沢のスマートバス停やバス車内デジタルサイネージはGTFS整備のためもの	AIで効率的な路線をつくる	私たちが「営業」しませんか? 私たちがチラシをつくりませんか?(十勝・和歌山)	一番理想は ・路線設計 ・サービス水準設計を市が管理すべき(世界標準)	
		松川氏はイラストレーターを使ってバスマップ作ってみろ!!	自動運転技術で運転手不足解決	初期投資があれば ・バスマップ、時刻表を市民がつくっても…	軌道は行政が管理、運行は民間で	

【都心軸と公共交通】テーマ

(1班)F堀川、S佐藤、鶴間、阿部(山潟)小島、阿部(おらって)、残間

主題・哲学	目的は？	課題	にいがた2km	路線	車両	交通事業者
何を優先するか？	優先順位 生活 町の活性化 観光	南北を貫く定期路線バスが少ない(折角高架になったのに)	古町をどんな街にしたい？私は「住むまち」「大人のまち」に	路線によって停まる場が違う古町バス停	本来は、LRT > BRTなのだが・・・	運転士不足に利用者はたえられるか？
都心軸とは？にいがた2kmか？ ・多くの市民にはバイパスか？ 変える仕掛けは？	人口減少 都心軸を集約の受け国にできるか？	新潟駅経由古町・市役所便の増(利便性)	古町のにぎわい復活	路線によってバス停が違う本町と礎町の問題	バス以外の公共交通はあった方がよい。ナント市のBRTのような	公共交通の担い手不足。日本人の生産年齢人口が減っている！
クルマから公共交通へ。鳥屋野潟南部アイデアは？	まちなか居住	弁天線渋滞の解消(万代島ルートが解消となるか)	三越跡の早期整備	大幹線の指定・設定	主軸は新交通を。ロープウェー	都心軸→新潟交通の屋台骨。いかに譲歩できるか？
	観光客が楽しめる仕組みづくり	新潟市と新潟交通と市民・利用者の思考の違いををどう乗り越えられるか？	榎谷小路をトランジットモール化	バスベイではなく、大阪のようなバステラスを。バスがじゃま×クルマがじゃま○	考える会がやりたいのは水素連接バス？現在札幌で問題に？	予算
		現在の萬代橋ライン・西小針線・長潟スポーツ公園線・松浜河渡線 途中までは土休日でも6本/hは確保すべきか				予算 政策予算と補助を ごちゃ混ぜに してはいけない

【利用促進策とまちづくり】テーマ

(2班) F松田、S内山、H齋藤、鈴木、本間、樋口、渡辺

観光イベント・まちとの連携	利用対象者別サービス	運賃・運行時間	バス待ち環境	情報	デザイン	教育と交通
公共交通+観光・飲食クーポン 公共交通利用者割引	高齢者・子ども・学生・主婦に対する魅力的なサービス	公共的取組みで運賃を下げる。(結果地域経済・健康に寄与)	バス待ち環境を良くして欲しい	(新潟交通のバスは)各種(交通系)ICカードが使えることをPRすべき。	カッコいいバス	子どもの部活は原則公共交通で
公共交通と食文化・水辺との連携	高齢者割引	100円単位で運賃を下げる。		マップが分かり易い	静かなバス	
公共交通とイベントとの連携(割引等)	定期券改革 学生・エリア内乗放題・年パス	均一運賃を下げる				
トランジットモール整備	アプリ利用半額月間	(飲んでも)12時頃まで使える公共交通				
	給料日週末運賃半額(減収分は負担)					

【都心軸と公共交通】テーマ

(2班) F松田、S内山、H齋藤、鈴木、本間、樋口、渡辺

まちづくりと交通

南北軸とバス路線

軸の形態

軸線と連携

軸の形態

JRとの連携

運賃

郊外から病院や商業施設へ乗換なしで

駅南北を(多く)縦貫してもらいたい

海岸への延伸等南北軸プラスα、

都市軸と郊外との連携

軸の見え方が重要
(LRTや地下鉄)

T字型のJR軸とバス路線

均一運賃エリアのあり方
西側・南側の運賃

病院や学校への公共交通のアクセス

現在のバス南北縦貫率は低い。それも万代シティ行が多い。

にいがた2km+横軸

パーク&ライドの強化

宇都宮LRTのように、企業・学校等人の流れを考慮した交通を

南北の流動性・回遊性が必要

基幹公共交通軸(口の字型)・環状線が必要

南北軸と基幹公共交通軸との連携

古町等のレトロ感
万代・駅ナカ・南イオン等の検証必要

南北軸から東区へのアクセス

鳥屋野潟公園の空間利用

【利用促進策とまちづくり】テーマ

(3班)F佐藤

情報①	情報②	価格①	価格②	利便性	運営①	運営②
わかりやすさ (時刻と路線)	アプリの使い勝手、 停車場入力が 出づらい	運賃は安く	バスを全て新潟 駅、万代、古町 まで直通させ、 深夜までワンコ インで乗車でき るようにした い。	接続ラインが分 からない。(萬 代橋ラインか ら?) 見えない 公共交通は優し い新潟とは言 えない。	市と交通でバス 停の利便性を上 げてほしい。 (現在はみすぼ らしい、キケ ン)	新潟交通の自社 優先の考えを変 えさせないと未 来は無い
乗り方を分かり やすく	アプリの使い勝手、 遅延が分か らない	サブスク等の サービス向上	基本はワンコ イン。県外客には 必要。	利便性の向上	新潟駅と市民 病院をLRT路 線で結び回遊 性向上	BRTの反省が全 然見えない。前 向きな意見が市 民にも無い。
駅・ローサ 時 刻表と遅延情報 が無い		均一運賃(市内 どこでも)	1日何回乗車し ても最大運賃の 設定。(700 円くらい?)	人が動けば金 が動く	市と交通と市 民が具体的対 策が無さすぎ	万代シティを中 心に交通の考え を変えろ。
平日と土曜、日 曜とダイヤが違 い、分かりにく い		乗換自由(乗り 換えても同一運 賃)			色とか見た目 をもっとカッコ よく	

【都心軸と公共交通】テーマ

(3班)F佐藤

路線①	路線②	走行路線	やさしさ	観光
ようやく環状線の計画が見えてきた	にいがた2km→ にいがた7km→ にいがた9km	将来的にはLRT (中央路線)	高齢者、障害者 には輸送機関は 親切でない	水辺都市には緑 のトンネルも必 要。歩いて良 し。
山手線のような 環状線が欲しい	区と区をつなげ てほしい	自動運転バス	バスも市民もマ ナー良しの新潟 市	観光と組み合わ せたカタチを
新大から空港を つなぐ東西線	ハイカラなルー ト名をつけま しょう。萬代橋 ラインのよう に、弁天橋ライ ン。		脱炭素	人々が街を歩く 姿が見えない。 道路は通過する 機能のみではな い。
主軸の環状線と 東西線を造り、 そこへローカル バスをつなげ る。				

【利用促進策とまちづくり】テーマ

(4班)F松川、笹川、藤岡、本田、山際、山倉、渡部

運賃	運賃	路線再編	バス停	専用レーン	アプリ	経営
均一料金の区間を見直す	時間帯別運賃体系を導入する。休日運賃制度も。	JR駅を拠点とした路線再編が必要(小針、内野、東新潟、亀田、大形、豊栄が候補)	バス停の整備(屋根、デザイン)が必要。乗りたくなる仕掛け。	コストコができる前にエコスタ、ビックスワタまで路面電車型バス専用レーンを作る必要がある。	操作性が重い。他のアプリと一つにできないか？	路線の細かな見直しとダイヤ変更で合理化とコスト削減を。
運行距離に応じた料金体系にできないか(初乗り運賃を安く)	恒常的に1日乗車券を販売できないか。	鉄道とバス路線が平行しているのはどうか？	古町、万代、沼垂テラスへの行先系統案内が新潟駅バスターミナルに欲しい			小型のバスを増やす。ガラガラのバスを走らせるのは勿体ない
ゾーン運賃制度にできないか、導入すると乗継利用が増える？	りゅうとカードの活用を。ポイントが貯まる。	バス路線を知らないと利用できない(普段使うルート以外使づらい)	同一名のバス停が多すぎる。			新潟交通は観光バスから撤退し乗務員を路線バスに配置。
郊外運賃が高い	ウォーターシャトルと同じ運賃	目的地の最寄りのバス停を知らないと利用しづらい	万代シティバス乗り場の整理が必要かと。			新潟交通は単発の実証実験ばかり
JRとバスの同一区間同一運賃						

【都心軸と公共交通】テーマ

(4班)F松川、笹川、藤岡、本田、山際、山倉、渡部

整備のあり方	専用レーン	路線	他の交通との連携	利便性	都心軸上の施設	検証
大動脈だけでなく地域内交通（毛細血管）の整備	新潟駅—古町に路面電車型バス専用レーンを設ける。基幹交通、バスの「見える化」の必要。	南北を貫く定期路線バスが少ない（S5, S6系統と萬代橋ライン）もっと直通を増やすべき	鉄道、空路、水上交通との連携	バスの経由地が分からない（バスセンターか蒲原町か）	都心軸にもっと利用したい施設を配置すべき 金沢とは比べられない	都市計画が先。現状の都市施設に合わせて都心軸を考えている。
外向き（市外客）と内向き（住民）のニーズを分けて考える		南北基幹公共バス軸（萬代橋ライン+長潟線、スポーツ公園線）の見える化が必要	バス停に自転車置き場があると使いやすい？	古町地区の停留所が分かりにくい	白山の陸上競技場再整備をはっきりさせるべき。萬代橋ラインの活性化も左右される。	BRTの失敗を分析し次に活かす必要性（作ることで終わっていないか？）
時刻表無しでバスに乗れるようダイヤを組んで欲しい		定時性を考えれば専用路線が必要（LRT等）		バス乗り場の一元化（駅）	都心軸が整備されても近隣の人口が増えないと利用しないのでは。	
		バスインフラの整備なくして古町の再生は無し。			行動範囲が狭いので実感、メリットが無い。市役所は窓口が無いので行かない。	競争の必要 メイン路線は2社で運行（運賃と利便性）