

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（新潟地区コミュニティ協議会）
日 時	平成 25 年 11 月 14 日（木）午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	寄居コミュニティハウス 3階 多目的ホール
説明者	新潟市都市政策部新交通推進課、都市交通政策課 新潟交通株式会社
参加者	12 名
●会議内容	
<p>(1) これまでの説明の概要について（新潟市）</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）</p> <p>(3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市）</p> <p>(4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市）</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"> ・新潟交通がBRTを入れろと言ったのか、市が丸投げで新潟交通に言っているのか、言い出したのはどちらか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の施策として、平成 14 年からパーソントリップ調査等の検討を積み重ね、平成 24 年 2 月に BRT 導入の基本方針を定めた。その運行をどうするかについては新潟交通に第一提案権を与え、その際に新潟交通から BRT の運行計画を含めた全市的なバス路線再編案をいただき、それを踏まえて新潟市と新潟交通が基本協定を結んだという流れになっている。 <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の方が依頼したということか。 ・当初、我々は、新潟交通を抜いて新たにやるという発想の下だと思い、賛成した。それがいつのまにか新潟交通に丸投げになったので、皆さん反対しているのだと思う。そういうところは、市はどのように考えているのか。新しいバス会社を作るという方向ではなかったのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丸投げという形では考えていない。公設民営方式なので、市がチェック体制を確立しながら、協定を結んだ上で新潟交通に任せていきたいと考えている。 <p>★発言者 1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チェックなんて関係ない。チェックなんてだれでもできる。 ・このバスは新潟交通に買ってもらえるのか。新潟交通が買って営業できるのか。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟交通が買うということではなく、公設民営方式なので、市が初期投資分を負担し、その分をきちんと新潟交通がサービスに変換する。市民サービスにその分を充てていくという考え方、これは富山の LRT でもそうだが、そういう形での運行を考えている。新潟市が施設を整備し、新潟交通が営業するところに関与していくということで、公設民営方式を導入した。 	

★発言者 1 (男性)

- ・新潟交通がその資金を丸々出すのか。出さないのだろう。
- ・新潟市が出すということは、我々の税金だろう。元が取れるのか。もし取れなかったら、だれが責任をとるのか。

○新潟市

- ・BRTを入れることによって、先ほど説明したように、まちなかで余力が出てくるので、それを郊外への運行に回していくという考え方で、今回提案させていただいている。

★発言者 1 (男性)

- ・では、新潟交通は、連節バスがなければダメなのか。

●新潟交通株式会社

- ・弊社が考えるバス路線の再編について、長い路線を短く切って効率化を図るという意味において、輸送力、効率的な輸送の確保という意味については、この連節バスは有用なシステムと思っている。

★発言者 1 (男性)

- ・今のバスで満員の状態で運行しているのか。

●新潟交通株式会社

- ・そうではなく、その集約を図るということ。

★発言者 1 (男性)

- ・連節バスを入れたら、満員の状態で運行できるのか。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスについては、1名のドライバーで今のバスの2台分乗せることができる。

★発言者 1 (男性)

- ・それだけのお客さんが毎日乗るのか。

●新潟交通株式会社

- ・毎日、満車ということにはならないが、今のバスの輸送力ではまかなえない輸送という部分をBRTでみる。

★発言者 1 (男性)

- ・今の単車のバスでも乗らないだろう。

●新潟交通株式会社

- ・今のバスの何台分も、青山から新潟駅は各地から来ているが、併走して走っている。併走して走っている部分を、乗り換えいただくことにより集約を図り、バスで運行する台数を減らすということである。

★発言者 2 (男性)

- ・この前、市長の講演を聞いたときに、現在でも1億何千万円かの補助金を新潟交通に出して、住民バスも含めて、区バスなども含めて運用してもらっている。それをこのシステムに変える。新バスシステムに投資するお金と比較しても、遜色はないのだと。むしろ、市としてはプラスになるというような言い方を市長はしたと思う。その詳しいことを、皆さんはどこまで把握して、この計画を進めようとしているのか。市長の口から聞いたことと、皆さんが知っているこ

とが違うのであれば、少しおかしいと感じるので、お聞きしたい。

- ・先ほど平成 14 年から計画されているという話をした。例えば積雪対策とか雨風対策も含めてこれから考えると。平成 14 年からやってきたのであれば、例えば古町のアーケードは去年新設したが、あの屋根の構造は、吹雪を考慮した屋根の形ではない。「どうぞ、吹雪さんいっぱい入ってください」といわんばかりの構造になっている。上から下に、中に滑り込むような構造になっている。平成 14 年からこのシステムを検討してきたのであれば、例えば商工会とかそういうところと、どれだけ連携をとって検討してきたのか、知りたい。
- ・先ほど、連節バス試行運転をやって、結果、これだけの改善を検討しますというものが幾つか出たが、例えば、どんなふうにするつもりで検討しているのか。一つや二つ例があると思うが、ただ改善を検討しますだけではうまくないので、教えてほしい。

○新潟市

- ・まず一つ目の、バス交通支援事業という、市で行っている事業について説明させていただく。市長がお話したのは、区バスあるいは住民バスについて、今の事業費としては1億 2,000 万円くらいを予算として計上しているということである。これは主に郊外部分で路線バスが不便な地域、あるいは空白区域において、区役所による委託、あるいは住民組織が自主的に組織を作って自分たちの生活交通を確保していくという事業を行っている。
- ・例えば区バスの場合は新潟市から委託をして行っている事業、それから住民バスの場合は住民バスの組織に対して補助している事業で、それらを合わせると1億 2,000 万円くらいということで、今、予算を執行している状況であるが、今回のBRTによって、それらが全くなくなるということではない。
- ・まずは、今まで続いてきた負の連鎖を止める。止めたうえで、こういった地域の足を強化していくという考え方なので、それに取って代わるということではない。市長はただ、比較するうえでの参考数値を出したということと思う。

★発言者 2 (男性)

- ・その補助金は減る予定はないということか。

○新潟市

- ・もちろん、将来的に減ることが一番いいと思うが、まだまだ市域が広くていろいろなニーズがあり、必要な部分については強化していくという考え方をしていく。
- ・二つ目の、商工会との連携をどうしてきたのかということだが、平成 14 年のパーソントリップ調査から検討を続けて、この事業を具体的に進めていこうといったのが平成 24 年2月からになる。その前、平成 21 年度ごろから榎谷小路の商店街、あるいは中心協とは調整をとらせていただいている。
- ・その中でアーケードについて、商工会のほうで、老朽化が著しく進んでおり、早期に直さなければいけないという話がある中で、今整備されている風よけのあるバス停とか、ベンチがあるバス停とかの活用を踏まえて、商工会が計画した形が、今のアーケードと考えている。
- ・交差点の改善について、資料3をご覧くださいですが、例えば寄居町の交差点、関新のガード下では並走車線へのはみ出しがあるが、この部分については、歩

道側のすみ切りを若干削ることで、バスの頭がはみ出さないで通れるだろうと考えている。

- ・青山水道遊園前の交差点については、現状の一般バスもかなりきつい状況で走っているが、ここは大きく改善する必要がある部分と考えており、用地取得をして、すみ切りを切っていくという形で対応していきたいと考えている。

★発言者 2（男性）

- ・関新ガード下はどうするのか。

○新潟市

- ・関新ガード下では、連節バスは電車通りから青山へ行く際に右折する。その時に交通島の脇を通るが、その交通島を数十センチ程度削る形と考えている。

★発言者 2（男性）

- ・今まで交通島をカットしなかったのはなぜか。今でもけっこう難儀なところだが、今までどうして市民のためにしてこなかったのか。今になってこんなことを急にやり出すというのであれば、話はそちらまで行く。

○新潟市

- ・これは今回調査する中であぶり出されてきた部分である。課題があると認識したので、その対応をしっかりとっていかねばいけない。

★発言者 2（男性）

- ・もう一つ、先ほど、新潟交通に物を渡して管理してもらおうとあった。相当の税金をつぎ込んでやる。実際に新潟交通がどれだけ儲かるのか損するのか分からないが、例えば市から新潟交通の方へ、常勤でなくても監査役を出すとか、そういう方法で税金が無駄になっていないかどうか、経営内容をチェックすることまでも考えているのか。

○新潟市

- ・チェック体制については、第三者機関でみるとか、いろいろな方法があると思う。どのような体制でいくか考えていかねばいけないが、今の段階では決まっていない。

★発言者 3（男性）

- ・先ほどの説明で、新潟交通のバスの利用者数が平成 22 年には 2,400 万人まで落ち込んだとあった。それでは大変だと、新潟交通としては、何としてもこれを回復しなければならない、別な方法を考えなければだめだということで、BRTを考えたのか。

●新潟交通株式会社

- ・弊社のバス事業について、直近の2か年、平成 24 年度と 23 年度においては、高速バスを除いた乗合バス事業は、営業段階での赤字を計上している。先ほど新潟市からも説明があったとおり、バスをご利用いただくお客様については、年々減少しているのは間違いのない事実である。その中で弊社としては、人口が減少していく、それから高齢化を迎えていくという局面において、今のシステムのまま維持していくのは難しいだろうと判断し、何とか打開する方策はないかと考えていた。今回説明させていただいているバス路線の再編ということで、お客様においては乗り換えということで負担をいただくが、そうすることによ

り生まれてくる効率化を、再度お客様に還元することで、よりバスを利用していただく環境を整えていくように方向転換をしていきたいということで、今回の案を提案させていただいた次第である。

★発言者3（男性）

- ・新潟交通には大変申し訳ないが、私ども下町に住んでいる方々はものすごく不満がある。御承知のように、以前、私どもは新潟交通に陳情書を出した。新潟市へも出したが、下町では高齢化が進んでいるので、何としてもノンステップバスを導入してほしいと。特に入船町線、附船町線にはお願いした。そのときには、皆さんのほうから2年ぐらい待ってくれないかと、バスを更新するときには、全部それをノンステップバスに切り替えと言った。今もまだそれができていない。我々をだますというか、そういうことでは、下町ではバスに乗れない。それをやると言ったのにやっていなかったというのでは、利用者数が減るのは当たり前だと思う。その辺についてはどうお考えか。陳情も出してあるわけだから。

●新潟交通株式会社

- ・低床のバスは歩道からバスへの移動が楽ということで、法律的にもバリアフリー車は地上高から65センチ以下ということで今法律が定められている。弊社のバスについては、その法律の適合車であるノンステップバスもしくはそれ以前だとワンステップバスになるが、その法律の適合車を毎年の車両更新時に投入している。
- ・現在の弊社が抱える車両は、この法律の適合車両が約66パーセントある。先般、国土交通省から、全国の24年度のバリアフリー法の適合車両数で統計が発表されたが、全国平均が50パーセント程度なので、全国平均よりは上回っている。弊社は今後の車両更新においても、車両のノンステップ化を進めていきたいと考えている。

★発言者3（男性）

- ・それは市内の立場ということであるかもしれないが、下町の人たちから陳情書を出して、すぐにやると言いながらできなかった。ワンステップもたまに入っているが、全部ノンステップに変えると言ったのが、できていないということに対しては、非常に我々としては不信感を持っている。改めて申し上げておきたい。
- ・先ほどのBRTのバス停について、本町と古町にバス停を設けると言ったが、古町でけっこうなので、具体的にバス停がどういうところにどのような形でできるのか。

○新潟市

- ・古町のバス停について、導入当初は、既存のバス優先レーンを使って運行するので、既存のバスと同様の形で停まることになる。古町の三越の脇にバス停があるが、そこに現在と同じような形でBRTが止まる。

★発言者3（男性）

- ・現在の新潟交通のバスの停留所と同じ場所にそれを設置するということか。道の真ん中につくるということではないのか。

○新潟市

- ・導入当初は今と同じような形で運行したいと考えている。

★発言者 3 (男性)

- ・今、地元では古町の活性化ということで、非常にいろいろな場所から、いろいろな団体の方から、古町の活性化を何としても頑張っていかなければならないと考えているわけだが、BRTを導入することによって、間違いなく古町の活性化の足しになるということは断言できるか。

○新潟市

- ・特に古町は、市内だけでなく市外からいろいろな方々が訪れるが、それらの方々の声の中で、新潟のバスがどこに行くのか分かりにくい、バス路線数が多すぎるとか、あるいはバス停が古町に多すぎるという話を聞く。そういった中で、分かりやすく使いやすいバスを設けることで、新潟の都心にはいろいろなところからお客様が来るが、そういった方たちが移動しやすい環境を作る。当然、単純にそれだけではなく、再開発や活性化をやっていかなければだめだが、それらと交通とが相まって、きちんと古町の活性化に寄与していくものになると考えている。

★発言者 2 (男性)

- ・本当にBRT導入は必要なのか。というのは、連節バスに4億 9,000 万円を計上していると書いてあるが、4億 9,000 万円あれば、今の形のバスと同じものを、例えば1回で運べる人数は連節バス1台で120人ぐらい、それであれば今のバスを3台並べたら、そのくらいカバーできる。今と同じバスを6台買って、連節バスと同じような運行方法をやったら、同じような結果が出るかと思うが、そうしたら金がすごく浮くと思うが、どうして不可能なのか。

○新潟市

- ・今回、連節バスを導入することについては、二つの大きな目的がある。まず一つは、新潟の都心軸に1日 2,000 台くらいバスが入ってきており、バス同士が交錯して走行性が落ちている。それを、バスを集約することで走行性を上げるというのが一つある。
- ・もう一つは、連節バスは1台で2台分のお客さまを運ぶことができるので、今2台で走っているものを1台にまとめると、運転手が1人浮く。それを郊外への運行に充てていくことができるので、今のある車両と運転手を活用して、効率的にバスのサービスを上げていくために、連節バスが有力なものだと考えている。

★発言者 2 (男性)

- ・今と同じバスを3台ずつ6台買って、連節バスを動かそうとしているコースで並べて走らせれば、郊外に出ていくバスとかを連節バスと同じ運用方法で出していけば、混み合うことはない。バスだけを考えれば。
- ・今ほど話した人件費というのは別な問題で、4億 9,000 万円の出費から考えたら、新潟交通の人件費を1人いくらでみているのか。同じ運用方法をすればバスを回せるわけだから、まだまだ郊外線に回す余力はあるのではないかと人間はいるわけで、解雇して、お前たち明日から来なくてもいいとは言わないだ

ろう。どうやって給料を出すわけで、すぐに人件費が減るわけではないだろう。運用方法が間違っているのではないかという気がするのだが。

○新潟市

- ・新潟交通としては人件費を減らすという話ではなく、まちなかを効率化して生まれた余力を、郊外線のバスの路線の強化に充てていくということをする。新潟市が連節バスを入れるという大きな部分は、そこでつくった余力をきちんと郊外の路線強化に充てていくというところを、市がきちんと確認をしながらやることができるという部分で、新潟市と新潟交通で基本協定を結んで、いろいろと調整をしたり、みなさまにも説明させていただいている。

★発言者 2 (男性)

- ・余力というのは人間もそうだし、バスも、今の運用方法をしたら余力が出るということだろう。郊外に回すのだから、すぐに人件費削減にはならないのだろう。徐々にというのは分かる。定年退職したら、その分新入社員をとらないというのであれば、それはいいと思うが、そういうことを一言も言っていないだろう。余力とばかり言っているが、それは新潟交通の問題であり、新潟市の問題ではない。新潟交通がバスを6台にして、今のシステムで運用することはできないのか、本当に。

●新潟交通株式会社

- ・弊社が考えているバス路線の再編ということで、余力を生み出してというお話は、現有の運転士数、それから現有の車両数、そこに連節バスが入った形での運用ということになるが、連節バスによって、それからバス路線の再編によって生まれた余力を郊外に回すということで、現有戦力ですべてお話をさせていただいている。
- ・連節バスの1台を一般バスにすることになると、新たに運転手が必要になってくる。バスの輸送については、おおむね距離数に応じて経費がかかってくるので、コストが上がることになる。それでは、今回の公設民営方式で弊社の中でコストを上げずにお客様へのサービス還元ができるというスキームが崩れてしまうと考えている。
- ・もう少し分かりやすくお話しすると、例えば今回連節バスを入れなくても、ゾーンバスシステムという形の増便は可能である。ただし増便の本数が、思ったほどの増便にいかない。それはどういうことかということ、先ほど附船町線の話があったが、10年前は日中の時間帯でも10分間隔、朝のラッシュ時間帯では5分から7分の間隔で走っていた。現行、朝の時間帯で8分から10分の間隔、そして日中の時間帯は15分間隔で走っている。これを、先ほどの余力をたくさん作ることによって、連節バス4台だけでは今回10年前と同じ本数には戻せないが、連節バスが8台入れば、間違いなく10年前と同じ運行本数に戻ることができる。今回は4台ということになったので、日中の時間帯で12分間隔、朝のラッシュ時間帯でも、できるだけ5分から7分の間隔で運行したいと考えている。

★発言者 2 (男性)

- ・連節バスとの比較ばかり言うが、駅から青山まで走るバスが相当減る。時間とか余力とか、何分というが、バスは無人で走っているわけではない。運転手が

走らせている。その運転手の時間の合計も計算しているのか。

●新潟交通株式会社

- ・すべて計算している。駅から市役所、または駅から青山で集約をかける。そのときに、連節バスを入れずに一般バスを用いて青山地点で乗り換えるというシステムをとって、余力が生まれるのかと言われれば、当然生まれる。生まれるが、連節バスを入れたほうが、その余力がさらに生まれる。
- ・なぜならば、連節バス1台の輸送力は110人程度である。一般バスで同じ110人の輸送力を提供しようとする、2台のバスが必要になる。一方で、連節バスに必要な運転士の数は1名となる。

★発言者1（男性）

- ・違う。運行区間があるのだから、連節バスになれば2名は2名になる。時間制限がある。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスの運転士は1名である。それと同じ輸送力を持つとすると、一般バス2台が必要である。そうすると運転士が2名必要になる。新潟駅から青山間で、連節バスであれば1名の運転士でいいが、一般バスであれば2名の運転士が必要になる。連節バスがいないということは、新潟駅から青山間で運転士が2名必要になる。連節バスで考えたときは1名なので、一般バスでということになると、バスと運転士をどこから連れて来なければいけない。そのときに、BRT区間ではないほかの路線から連れてこなければいけない。すなわちそこは増便にならないということになる。

★発言者2（男性）

- ・郊外から駅または古町へあちこちから来ているから、それをなくすわけで、時間のトータルや人間の労カトータルは、第1回から説明しているが、それとつじつまがあわないのではないか。

●新潟交通株式会社

- ・連節バスが1台のときは運転士1名、一般バス2台のときは運転士2名になるわけだが、不足する運転士1名はどこから連れてくればいいのか。

★発言者2（男性）

- ・どこから連れてきてもいいが、最後に言いたいことは、市の方に絡むが、お金の計算になる。4億9,000万円もかけて4台、8台であれば倍になる。今、一人か二人という話が出たが、一人年間いくら、何年でペイするのか。減価償却の時間をあわせたときに、本当にペイするのかどうか。そこまで考えてもいいのではないかと思うが、どうか。

○新潟市

- ・資料1の5ページの9番③の費用対効果に4億9,000万円とある。4億9,000万円は予算なので、実際にはもう少し安くなると考えているが、それを入れたときに、先ほど新潟交通から話があったが、余力が出た分で郊外バス路線の増便が125本可能となる。それをほかの民間事業者に委託する場合、5年で6億円から9億円の費用がかかる。それに比べれば、連節バスの予算4億9,000万円が安いということで、125本の増便分の効果は十分あると考えている。

★発言者 2 (男性)

- ・新潟交通に頼むほかに新しい会社を作るなどという法外なことを考えれば、もっとお金がかかるのは当たり前だが、新潟交通に委託してもそれだけかかる。それだけお金がかかって、市は区バスや住民バスを本当に残せるのか。

○新潟市

- ・区バス、住民バスについては必要があって運行している。生活の足として使っている人もいるので、そこをなくすということは全く考えていない。むしろもっと強化しなければいけないと考えている。

★発言者 4 (男性)

- ・新潟だけではなく、今、東北の田舎では高齢化、過疎で、一番困るのは運転手である。今、いろいろな人の意見を聞いた。人が余るのではないかという意見を聞いていたが、バスは朝5時から夜 11 時半くらいまで走っている。朝5時から来た人は何時に帰るのか。連節バスがいいかどうかは分からないが、乗り物というのは1回買ってしまえばいい。ところが、どこでも運転手が不足している。若い人に頼んでもいいのだが、賃金はそれほど上げられない。もし連節バスを導入しないで今のままにしておいて、逆に新潟市と新潟交通が運転手不足によりバスの便数を減らしたいと言ってきたら、やはり皆さんは反対すると思う。
- ・これを契機にして、今までバス路線がなかったところにバスを入れてもらう。この辺も昔は小さいバスが相互に乗り入れてきたが、大量輸送ということを考えてバスが大型化してきた。ところがここへきて、人が減ってきているので小さいバスで十分間に合うとなった。大型バス1台で運ぶところを、スニーカーバスのようなもので本数を増やすとすると、運転手が倍必要となるが、朝の5時から 11 時まで働く運転手がいらない。8時間勤務としても、多分、3交替から4交替でやっているのではないかと思うと、この現状でバスをこれだけ増やしてくれるのは堅調かと思っている。
- ・その中で、どうしてもっとバスを増やせるかということになると、勤務時間内で二人の仕事を一人でやるなどもあるかもしれない。よく田舎に行くと、バスはあっても運転手がいなかったということがあって、観光バスを出してもらえないところもある。しかし、新潟交通の場合は路線を持っているので、路線の運転ができる人ということで、補助的な役割で、バスを二名で運行する場合もあるのではないかと考えている。
- ・もし連節バスで二人が乗務ということになったら、一番時間がかかるのは精算の方法だから、お年寄りが「りゅーと」などは使えないし、観光バスで余っているバスガイドなどがやり取りすればいいのではないか。シーズン以外であれば、バスガイドも車掌の仕事をしてもいいのではないかと考えている。これを取り入れたほうがいいのか、悩んでいるのが現状である。
- ・どちらがいいか、みんなで考えたほうが良いと思う。

★発言者 1 (男性)

- ・第1回目のときは五、六十人集まっていたが、第3回目は十何名しかいない。

説明する方が八、九名もいる。この人数で、これだけの説明をよくできると思う。説明しても張り合いがないのではないか。

★発言者 4 (男性)

- ・考え方が違う。町内会でもそうだが、意見があれば出てくればいい。出てこないということは意見がないと私は考えている。

★発言者 1 (男性)

- ・逆に考えると、もう相手にしていないと思う。

★発言者 4 (男性)

- ・バスがなくても、どうなってもいいと思っているのか。意見があるのだったら出てくるべき。

★発言者 1 (男性)

- ・意見があろうがなかろうが、あきらめて出てこない。

○新潟市

- ・お忙しい中、出席していただいているので、一人でも多くの方に丁寧な説明をしたいと思います、このような形で説明させていただいている。

★発言者 5 (女性)

- ・毎回、いろいろなところの説明会に参加させていただいているが、人数的にはここより少ないところがほとんどだと言っている。張り合いがないとか、無関心など、あるいはどうでもいいとか、いろいろな人がいるかもしれないが、出てくる人の声はしっかり聞いていただきたい。出て来ない人の声は、どう扱っても、どのように進めてもいいなどと簡単に考えないでいただきたい。
- ・今、BRT、連節バスの話だけに終止しており、新潟交通の運行ダイヤなどを説明しているが、これは市民の要望から出たことではないと思う。新潟交通が会社内で努力する姿が見えないことが、市民にとっては不満。これから料金がきつと高くなりこそすれ、安くはならないだろう。このように税金をつぎ込んで、網の目のように広げていけば、安くはならないし、コミュニティバスなどもあり、税金はBRTに集中的に使われるから、あれもこれもよくしようという、八方美人的な税金の使い方がこういうところに表れているのではないかと思う。
- ・市民が生活の中の一部として車を使おうが、歩こうが、自転車に乗ろうが、バスに乗ろうが、もっと時間をかけるべき。有名な人ばかりを呼んでシンポジウムとか、行政と新潟交通だけで何だか分からずに契約を結んだということではなく、常日ごろから新潟交通と市民が、本当の意味でのワークショップ的なものを、公共交通について今までやってきたかどうか。平成 14 年にこの話が進められ始めたときに、それだって、市民だけが知らず、市民もこれについては問題があるが、市長の方針が市民参加型の市政であれば、市民参加型の活動を、小さいところでも、中くらいのところでも、いろいろな区域で重ねてきていけば、このようなことにはなっていないと思う。
- ・昨日の新聞に、利用者 2,000 人にアンケートをとるそうだが、その行方はどうなるのか。先日、市議会報告会である市議が、これから行政でアンケートをとると。そのアンケートは集計され市議会に届くはずなので、それを参考にし

たいと。どの程度参考にするかは具体的に聞かなかったが、そのアンケートは実際にここで私たちに示していただけるのか。

○新潟市

- ・アンケートについては 11 月中にあちこちのバス停等でバス利用者に対して配布していく。まとまり次第、公表していきたいと考えている。

★発言者 5（女性）

- ・市民に広く公表していただきたい。ホームページに出してあります、などということにはならないようお願いしたい。

以上