

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステム説明会（西区）
日 時	平成 25 年 8 月 30 日（金）午後 7 時から午後 8 時 50 分
場 所	西新潟市民会館 2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	73名
●会議内容	
<p>(1) 市民説明会（1巡目）開催結果の報告（新潟市）</p> <p>(2) BRT運行計画（案）（BRT当初導入時点）について（新潟市）</p> <p>(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）</p> <p>(4) 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"> ・バス路線とバス停の改善案についての説明は理解できた。立派な案だと考えているが、連節バスの導入については時期尚早であり反対である。 ・説明では、バス利用者が減り、バスの便数が減るという負の連鎖が止まらないとあったが、その分析はどのようになっているのか。 ・昼間、現行のバスは空席が多い状況であるが、それらのバスを増便することで乗客が増えるのか。根拠を教えてください。 <p>○新潟市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の減少については、自動車の利便性向上により自動車利用者が増えたことが大きな要因と考えている。高齢者の自動車利用が続いていることも要因の一つ。また、自動車で利用しやすい郊外での商業施設立地も要因と考えている。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回、バス路線の再編によるゾーンバスシステムを導入し、これまで長大路線となっていたバス路線を整理することで生じる余力により、今までにない路線と時間帯の郊外路線増便を図る。さらに、わかりやすいダイヤ編成を考えており、それらによる潜在的な需要を掘り起こすことでバス利用者の増加を図っていきたいと考えている。 ・今回の再編は、人口密度が1ha 当たり 70 人以上の地区を商圏としている。国土交通省の調査では、人口密度が1ha 当たり 70 人以上ある地域では、公共交通の分担率が 10%を超えるという数値がでていますが、現在の新潟市のバスだけの公共交通分担率は 2.8%となっている。今回のバス路線の再編により、バス利用者の分担率を 5%まで引き上げたいと考えている。 <p>★発言者1（男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者になってもマイカーを利用する人が多い。 ・高齢者や車いす利用者にも利用しやすいバスの整備を進めると説明しているが、バスを利用していても実際に車いすの利用者を見たことがない。 ・要望であるが、連節バスの導入は様子見とし、バス路線の再編とバス停の整 	

備だけを進めたほうが良いのではないかと。BRT を導入しても、最初は目新しく乗ってみるかもしれないが、継続的に続くとは思えない。依然としてマイカーの利便性が高いことは変わらないため、マイカーを手放す人は介護が必要な人だと思う。連節バスの導入は再考していただきたい。

★発言者2（女性）

- ・私の利用している路線については変更がないとの説明だったため、心配していないが、BRT について連節バスは必要ないと思う。すべて一般バスを用いてバスの再編をしてほしい。
- ・先に一般バスをすべてノンステップバスにしてほしい。段差のあるバスでは、車いすの方や買い物カートを持った高齢者は、人の手を借りなければ乗車できない。連節バスの購入費を一般バスの購入費に回した方がよい。
- ・寺尾線のバスはノンステップバスの運行が少なく、後ろ乗りの前降りのバスが主体で、とても利用しにくい状況にある。病院に通う人はバスの乗り降りが厳しいため、自動車やタクシーを利用してしまふ。本当は遠くに出掛けたい人も、バスの乗り降りが厳しいので、家の近所でお茶を飲みに行くとか、どこにも出掛けずに閉じこもってしまうこともあると思う。高齢者の引きこもりの状況が進み、悪の連鎖がつくられてしまうと思う。
- ・高齢者は夜の時間帯の説明会に出席するのは億劫である。昼間の時間帯に説明会開催をお願いしたい。

○新潟市

- ・1 巡目説明会でも説明したが、連節バスを導入する理由は、まちなかのバスを集約化して走行性を高めるとともに、1 日 1 万人程度の利用者がいるまちなかの需要に対応すること、あわせて、より多くの余力を生み出し、それを活用することによって郊外バス路線の充実を図るものである。これを行うためには連節バスが必要となる。
- ・なお、導入する連節バスもノンステップバスを予定している。

★発言者3（男性）

- ・自分は車いす利用者として、週1 回程度バスを利用しているが、現在のバス時刻表には車いす対応バスの時刻表がなく、利用する際はメールか電話で確認しなければならない。今後は、BRT はもちろん車いすで乗れると思うが、他のバス路線は、時刻表で車いす対応バスがわかるように記入されるのか。
- ・車いす利用者の中には、乗務員の対応が悪いために利用しない人もいる。とても面倒そうな態度をとる乗務員や、スロープの出し方や固定方法がわからない乗務員、日々の点検整備が悪くスロープが出ない車両もある現状をどのように考えているのかお聞きしたい。

●新潟交通株式会社

- ・現在、オムニバスタウン事業の成果もあり、約3分の2 のバスは車いす対応が可能な状況になっているものの、時刻表に車いす対応バスを示すことはできていない。便数が限られてはいるが、今後、車いす対応バスを示せるような仕組みを考えていきたい。

- ・ これまでもスロープの出し入れや車いすの固定方法など乗務員の対応について指摘をいただいておりますが、改めて全営業所の乗務員に対して指導している。バスの運行状況をドライブレコーダーにより記録していることから、6月以降に車いす利用者の利用があったバスについては、その対応状況を担当営業所長が確認し、必要な指導を行っている。現在は1月当たり20回ほど車いすの方に利用されているが、その状況をビデオで確認しており、今後もサービスレベルの向上を図っていきたい。

★発言者4（男性）

- ・ 今回の説明会の説明の内容はよく分かったが、理解したうえでも連節バスの導入については時期尚早と考え、反対である。
- ・ 当初、バスの購入案を9月議会に提示しようとしたものを、12月議会へ提示するように変更したと説明があったが、現状のままで12月議会に購入案をあげることは議会の混乱をまねき、大変なことになる。もっと、計画を詰めてから進めてほしい。
- ・ 新潟交通も内部で計画をもっと検討すべきと思う。
- ・ 新バスシステムにより、バスの乗り換えが生じることについても、私は反対である。乗り換え時間や待ち時間が発生するため、時間短縮につながらないと思うし、バスの乗り換えもスムーズにできるとは思えない。青山から西の人はまちなかへ行くのにバスを利用できなくなると思う。
- ・ バスの利用者が減少したことを受け、公共交通の利用者の増加を図るようにと説明していたが、そのためにはマイカー利用者がバスを利用するようになければならない。しかし、政府はマイカー購入に対する補助金があり自家用車の購入に対する支援をしている。自家用車を購入したならば、運転せずに飾っているということはないと思う。マイカー利用者をバス利用へと転換させる意思はあるのか。
- ・ 私の意見に対する回答はいらないが、結論だけを言うと私は反対であり、もっと長い目で検討をしてから進めてほしい。

★発言者5（男性）

- ・ 公設民営方式について、新潟市が連節バスを購入し、新潟交通へ貸与とされているが、減価償却やBRTの採算性を計算しているのか。
- ・ イオン青山の周辺にバスがかなり集まるが、交通量が多い時間帯では、道路混雑を考えると、スムーズな乗り換えは難しいのではないかと。道路を改造するにしても、あのような細い道路をぐるぐる回って本当に大丈夫なのか。シミュレーションしてその結果を示してほしい。

○新潟市

- ・ 今回の公設民営方式は、市と交通事業者が運行事業協定を結び、市が購入した車両を交通事業者に貸与する。初期投資分を市が負担し、新潟交通には運賃収入をもってBRTを運営していただく。
- ・ 運営がどれくらいの見通しになるかは、今回のバス路線再編を踏まえた運行内容の見通しを含めて、今年度末の運行事業協定締結までの間に詰めてい

く。新潟交通の果たす役割や、BRT により生じた余力をどのように郊外へ充て、それを市としてどのように確認していくか、詰めていきたい。

- ・青山周辺の交通量やそこに入ってくるバスの台数については、今回は概略の説明を行ったが、数値的に大丈夫との説明は、3巡目の説明会で行いたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・公設民営方式による収支の説明ができないのに、連節バスの購入を12月議会に諮るのか。税金を投入するのであれば、投入した税金は回収できるようにしてほしい。

○新潟市

- ・今回の事業の特徴として、車両を貸与するとともに、市と新潟交通が協定を結び、どの路線をどのくらい運行するのかを担保することがある。
- ・これにより、毎年約2%の便数が減っていたバス路線の減少に歯止めをかけ、郊外のバス路線の増便を図れるということがこの事業の効果として挙げられる。
- ・費用対効果については、これを仮にゼロから運行する場合にかかる費用を、郊外バスの増便やサービスレベルの向上などから換算し、評価して示せるものと考えている。

★発言者6（男性）

- ・週に2、3回バスを利用しているが、潟東営業所からのバスは古いものばかりで、足が悪い人にとっては利用しにくい車両のため、何とかしてほしい。
- ・また、青山での乗り換えが発生すると、短い距離での乗り換えが生じて負担となる。今は自動車の運転ができていますが、今後10年程で自動車の運転をやめようと思っている。そのときはバスが頼りになるので、乗り換えが必要になることには負担を感じる。

★発言者1（男性）

- ・今の発言の気持ちはよくわかるので、関連した意見を言いたい。
- ・バスの各停留所にポリ製の椅子を設置していただきたい。京都市バスは3人掛けのものが設置されている。高齢者対策や障がい者対策というのであれば、まずバス停の環境整備を早急に実施してほしい。
- ・BRTはまだ早いのでは。新潟駅の高架化や市街地の整備に巨額の費用がかかるのであれば、それらが整ってからBRTの導入を検討すべきであり、拙速な話である。
- ・行政からご理解とご協力をお願いされるが、住民側の立場から逆にその言葉を言いたい。巨額の費用をかけて、外国産の車両を購入しなければならないなど、いろいろな問題がある。
- ・バス路線の再編、バス停の改善は認めるが、連節バスを購入することについては考えなおしてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・現時点での新潟交通が所有するノンステップバスは33%となっており、事業の収支にもよるが、車両の更新に合わせてノンステップバスの導入を進めて

いきたい。

- ・バス停の整備については、新潟市と行ったオムニバスタウン整備事業により、バス停の設置や環境整備を行ってきた。今回の新バスシステムの導入に合わせて、バス停での椅子設置についても相談しながら検討していきたい。

★発言者7（女性）

- ・バス利用者が20年間で3分の1まで減少し、バス便数も10年間では20%減少しており、このままでは負の連鎖が止まらないと説明があったが、私はモータリゼーション、車社会によるものであり、それを創出してきたのは行政だと思う。今でも土地区画整理事業により市街地を周辺部に増やしており、住民の足は確保されないまま車社会に依存している。
- ・住民の人口に対して公共交通がどのくらいの役割を果たしてきたのか、20年、10年で自動車の分担率はどのような推移になっているのか。
- ・新潟交通は、新バスシステムによりバスの分担率を2.8%から5%に引き上げたいとあったが、JRの分担率はどのような状況なのかを説明してほしい。公共交通を考えるうえでは、新バスシステムの説明だけでなくJR線との関連も説明してほしい。
- ・内野駅の橋上化を二十数億かけて実施されたが、その理由の一つにJR線とバスなどの連絡を可能とすることがあった。電車とバスの連絡は重要なものであり、西区は東西方向に基幹交通としてJRがある。新バスシステムによりJR線とどのように接続するようになるのか。
- ・公共交通を考える際に、まちづくりの視点からの説明も必要だと思う。採算性、費用の投資効果をきちんと市民に説明できるまでは進めないでほしい。

○新潟市

- ・マイカー依存度については、人が移動する際にどのような移動手段を用いているかを調べた調査があり、その中でマイカーの分担率として、昭和63年は52%、平成14年は69.6%、平成23年は69.3%となっている。鉄道の分担率については昭和63年が3.3%、平成14年は2.8%、平成23年は2.6%となっている。過去10年ほどでは自動車の分担率はあまり変化していないが、70%という高い水準で推移している状況である。
- ・JRとの連絡については、新潟市は公共交通の施策を3つの柱で考えており、その一つに都心アクセスがある。新潟市は新潟駅を中心として各地へ鉄道が繋がっており、各駅にバス、自動車、自転車、徒歩等でアクセスすることが重要である。駅前広場や駅を利用しやすい環境を整備するなど、利便性の向上が必要と考えている。新バスシステムの導入と併せてそれらの施策も引き続き進めていきたい。

★発言者8（女性）

- ・西区の男性が仕事の都合上、西区の説明会に参加できないため、万代の会場の説明会に出席した。また、秋葉区の女性も新潟駅周辺に職場があるため、万代の会場に行っていた。仕事上の都合もあるので、自分の住んでいる区の説明会に出席できない方が、他の区の説明会に出席しても法律上何の問題も

なく、他の区の方が発言しにくいのはとても理不尽だと思う。

- ・連節バスは絶対反対である。
- ・北区の説明会が昼間開催だったため、説明会に行きたくても行けない人がいたと思うが、それも理不尽なことではないか。

○新潟市

- ・他の区への説明会の出席については、お住まいの区だけでなく、勤め先の区も当然関係してくるので、そのような方のご意見はしっかりと聞いていくべきと考えている。
- ・北区の説明会については、北区の自治協議会など地元の方々と調整したうえで、昼間の時間帯が良いという判断があったので、昼間の時間に開催したものである。その他の区の時間帯についても、各区の都合を踏まえて時間帯を設定しているのでご理解をいただきたい。

★発言者9（女性）

- ・私はこの件について 3 回目の説明会になるが、私の身の回りではほとんどが反対している。30 億円も使って、いったい何を考えているのかと思う。
- ・市民一人一人に賛成か反対か聞いてみてはどうか。たぶん反対の人が多いのではないかと思う。
- ・以前話を聞いた時は、古町が閑散としているため、そこに人々を集めたいとの話があった。バスを格好の良いものにすれば人が集まるのか。
- ・昼間のバスはほとんどガラガラである。バスの収容能力が不足するのは、ラッシュ時だけではないか。市役所までの区間、ラッシュ時にもバスに乗ってみたが路線が多いので、そんなにバスが不足している状況でもなかった。
- ・25 分の区間を5分ごとに運行するのであれば、単純計算でも片側5台ずつ、計 10 台必要ではないのか。
- ・白山駅前の広場は駅のロータリーを回るようになるのか。
- ・新潟駅前の並木がなくなると聞いたのだが、本当か。新潟は、電車もなくなり、古い柳の木も細いものに変えられてしまうなど、古いものを大事にしないように思える。いろいろ発言したが、新潟駅前の並木のことだけ教えてほしい。

○新潟市

- ・古町が閑散とした中で、格好の良いバスを走らせれば人が集まるのかについてであるが、当然のことながら交通のというのは手段である。古町に人を集めるためにはまちづくりをきっちりやっつけていかなければいけない。市街地の開発を含めたまちづくりと公共交通とが一緒になって、拠点性やまちの魅力を高めることが必要と考えている。
- ・何台のバスが必要になるのかということについては、当初連節バスは4台、一般バス 20 台程度を組み合わせたままの運行を考えている。
- ・新潟駅前通りの中央分離帯の並木については、BRT の専用走行路を道路中央部に設置する場合でも、取り払う必要はないと考えている。

★発言者10（男性）

- ・有明線は今回変わらないと聞いているが、平日のダイヤで、15分間隔で来るはずが突然30分間隔になるなど、時間が空いてしまう部分があるので、利用しやすいダイヤに変えてほしい。
- ・有明線と並行して走っているコミュニティバスは、利用者数が少ない割に大きなバスを使っている。これを小さなバスに置き換えれば走りやすいと思うので、そのために新潟市は補助できないか。
- ・コミュニティバスを脅かしているのが、新潟交通が運行を受託するイオンの買い物無料バスである。これを交通手段として使おうとすれば、五十嵐から青山まで無料で行ける。青山から新潟駅まで200円になれば、五十嵐から新潟駅まで200円で行くことができってしまう。民間事業者同士での委託契約になっているので、そこに市が介入することは難しいとは思いますが、市の交通体系を考えた場合、このままでいいのか疑問に思う。新潟交通も自分たちの首を絞めているのではないかと心配になる。これについて考えを教えてください。

●新潟交通株式会社

- ・有明線の運行間隔については、複数の系統が本線で合流し、駅まで向かっているため、本線まで至る前の段階では同時運行ができていないが、今後検討して乗りやすい時刻、わかりやすい時間になるよう努めていきたい。
- ・イオンの行っている無料シャトルバスは、あくまで貸し切りバスでの運行である。バス路線の再編の結果、バス路線の網ができた時には、青山はより利用しやすい交通結節点になるため、その部分でのすみわけも必要と考えている。イオンの行っている貸し切りバスが必要にならないように、利用しやすいバス路線網を構築していきたい。

○新潟市

- ・コミュニティバスへの小さい車両の導入については、地域の需要に応じて小さい車両を利用しているところもある。市も需要に応じた車両の選択は必要と考えており、それが効率的な運営につながっていくと考えている。
- ・車両の大きさについては、交通事業者との車両調達の関係もあるため、運営組織や交通事業者と話をしたうえで、小さい車両の運行が可能かどうか確認させていただきたい。

※ 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

- ・将来的に費用対効果や、採算がとれるのか。利用者が増加する見込み（人口減少に対応して）、高齢者の増加に対応できるのか。
- ・特になし。運行計画どおり走らせ、問題点があれば、その都度改善すればよい。
- ・この計画で、古町地区が活性化する根拠は何も説明されていない。
- ・机上の論としては非常によくわかったが、実際の運行する時になってさまざま

- な事が出てくるのではないかと思う。計画通りに行くことを願う。一番心配することは財政面である。
- ・バス路線の再編については理解しましたが、BRT連節バスの導入については必要性を感じる事ができず、改善すべきと思います。青山を出て郊外へ向かうバス停の整備にも注目していただきたい（上屋やベンチ、車道と歩道の段差解消など）。
 - ・①バスターミナル計画（青山）だが、文化自動車学校と話し合えないか？文化自動車学校を3Fに上げて1Fをバスターミナルとした方が合理的（札幌の桑園自動車学校（JR北海道バス子会社）のケースがある。ここは自動車学校を5Fに上げ、下をイオン札幌桑園SCとしている）②西循環が今まで通りならば、BRTをせめて青山本村までのりばして乗りつぎしやすくできないか？また駅行も青山BRTのりばに接続できないか？③バス再編は乗換は仕方ないので、せめて路線だけでも5年かけてではなく、一発で再編できないか？④内野駅橋上化完成と今回の再編にタイムラグがなければ、内野周辺の再編もいっしょにできないか？（大学・信楽園・内野駅を核に）
 - ・BRTはいりません。今まで何回も説明を聞いていますが、既存のバスだけでもできる中身です。今、何故BRTなのか？理解に苦しみます。市民に借金を背負わせないでください。
 - ・今日は若い人があまりいなくて、意見も年輩の方が中心でしたが、20代の人たちと話をしている中では、BRTの運行に期待する声を聞いています。
 - ・青山結節点の整備はいつになるのか？提示の案では不安。
 - ・土曜、休日にはイオン青山に多くの自家用車が集まり、渋滞する中で連節バスがスムーズに走れるのか？
 - ・西区の特に亀貝附近の人などのメリットはあるのか。高校生（大野、黒埼）などは乗り換えでより不便になるのでは？白根などからの新潟駅への直通バスを通すべき。乗り換えの利便性は決して良いはずはない。雪、雨時は大変である。30億円の回収はできるのか。なぜ負の連鎖（新潟交通）を市が負担しなければならないのか。税の無駄である。BRTをやめてほしい。
 - ・結節点である青山のBRT乗降場の規模が小さい。本当にさばけるのか。ただ単に新潟交通の路線再編に市がつき合っているようにも見える。
 - ・超高齢社会をむかえ、できるだけ早くバス路線の再編を進めて欲しい。
 - ・新システム化について、今回初めて知った。これからいろいろと考え理解したい。計画には賛成。（今日、反対の意見もあったが、どの計画にも大体反対者はいる）マイカーを減少し、スムーズな交通網を確立するようお願いしたい。
 - ・車の車線が6車線の道路では問題がないと思うが、特に市役所～青山間は事故等が起こることが十分ありうると思いい問題がある。バスの路線の改善は良いと思う。（しかし増便を図っても乗車率が高まるかどうか疑問である）
 - ・私は青山結節点以西の住民です。乗換えがなんともわずらわしいのです。絶対にスムーズにはゆかないであろうから！！
 - ・99%の市民が反対しているのに、何故したたかにBRT、BRTと言い続けるのでしょうか。

○その他

- ・各区ごとの説明会も必要ですが、新潟市全体の交通体系も説明してほしい。青山のイオンが始発点ですが交通量、周辺環境への影響については問題ないのでしょうか。8号線、イオン側交差点の渋滞は（特に朝）混雑しています。BRTの定時運行が可能なのでしょうか。通勤車や通行車両が多く、BRT導入で改善するとは思えません。例…マイカー通勤を減らす対策を考えているのでしょうか。又、その効果はどの程度あると考えていますでしょうか。特に心配なこと…初期投資だけで終らず、必ずメンテナンスや補修入替等の予算が10年後、20年後にでてきます。その時採算がとれていれば良いですが、利用者が減少し現在の状態になると管理費が増加する、減便するなど現状の苦しさを味わうことになる。現時点で考える全体像を説明してほしい。負の連鎖の説明だけでは理解できません。事業者の採算がとれなくなれば、減便するか、コミュニティバスを増やす対策が必要になります。この機会に新潟市の姿を具体的に提案してみたいか。
- ・2回目の説明及び市報等でPR周知しているので、説明も限界がきている。意見の多数は反対の為の反対で、市政に対する苦情が意にあると思われる。
- ・質疑応答についての対応が適切、的確でないと思います。質問に対して答えをもう少し考えていただきたい。
- ・①アンケートQ4の設問は取り組みへの理解度ではなく、満足度や不満度とするべきだ。（できれば不満度で）②ソフト面は何でもITで…が市の考えだが、人間によるインフォメーションの少なさもある。充実できないか。（IT普及度は新潟は低い方）
- ・BRTの降り場、乗り場もわかりにくいです。BRTよりも、他に解決しなければならないバス路線がたくさんあります。まずはそこから解決してください。最初の頃の話とだいぶ変わってしまい、つけたし、つけたしで誰のためにやろうとしているのか見えなくなっています。バスの利用者が減ったのは、必要な時間帯にバスがないことと、バス路線が使いにくいことです。
- ・なぜBRTに連節バスを走らせる必要があるのか【疑問】連節バスを走らせるには道路がせますぎるのではないか。/バスと一般車の共存がうまくいくのか。/以前電車が現市役所前まで走っていたときも、じゃまあつかいされていたのではないか。/本来BRTは専用の道路（レーン）を走らせることで意味があるのではないか。/一般車と同じ道路を走るのでは現行システムとなんら変りがないと思う。/BRTと連節バスは切りはなして考えるべきではないか。/市中心部はマイカー規制はするのか。その点がなにもふれられていない。/いままで説明会で出た質問をネットなどで見ることができるようになってほしい。
- ・説明会で数多くの意見を聞いて、乗り換えについて、より徹底した周知が必要だと感じました。それによって、もっと考えるべきことが浮かびあがる気がしました。また、学生としてはBRTの導入によって黒埼から新大西門までバスで行けることは、バスと電車で利用していた私としては時間の有効活用になるのでありがたいと思いました。
- ・改革の基本/【街中の走行バス集約←→郊外バス増便】→定時性、速達性確保

できるか？（道路環境（狭隘、マイカー規制なし）、気象条件＝結節点のあり方問題（特に青山））→郊外バス増便しても集客増見込めない。（現在でも昼間はガラガラ）→この実現非常に困難。

- ・ 60歳代に入り、あと12～13年すると自分で車を運転するのはやめるつもりだ。その後はバスが頼りの中で乗り換えは負担だ。
- ・ 車社会における、BRTの運行は早すぎるのでは。市は新潟交通の利益を増すための行動か？増便はいい事だが、なぜBRTでなくてはならないのか。BRTは税金の無駄使いではないか。市が一企業に金（税金）を使わないでください。
- ・ アンケートの内容と意見と、それに対する回答を市民に公開してほしい。アンケートQ4の新バスシステムへの理解度について、理解度イコール賛成ではない。
- ・ BRTでSuicaは使えるようになるのか。
- ・ 当初から100%万全なものはない。当面連結バスは不要と思う。説明会の意見を参考にして、市議会でなお検討して頂きたい。建設的意見は参考（反対のための反対意見は無視）にして、計画を進められたい。コミュニティバスの小型化はいいと思う。次回の説明会には参加したい。
- ・ BRT車は外国産であり、故障時等で部品の調達などで時間がかかる場合もあり、不安がある。又、少し高額すぎる。
- ・ 一企業への補助、市はいつまで補助していくのか？明確に今後のこれらの事を細かく市民に説明してほしい。一企業への補助の在り方等についての行政としての考え方を。費用対効果？

以上