

会 議 概 要

●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（南区）
日 時	平成 25 年 1 月 22 日（金） 午後 7 時から午後 8 時 30 分
場 所	白根健康福祉センター 3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	24名

●会議内容

- (1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）
- (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）
- (3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）
- (4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）
- (5) 質疑応答 ★発言者 ○新潟市発言 ●新潟交通株式会社発言

★発言者 1（男性）

- ・本日この会場（白根健康福祉センター）までの、副市長の交通手段は。
- ・区交通結節点の整備は、整備する地域も含め十分に確認し、3年くらいを目途に整備してほしい。

○新潟市

- ・公用車を利用した。
- ・結節点については、各区の地域公共交通検討会議で意見交換しながら、その位置や路線の再編など、概ね5年間で段階的に取り組んでいく。

★発言者 2（男性）

- ・BRT 導入後、南区から古町へ行くにはどうすれば良いのか。
- ・東区のコミュニティ協議会から市に陳情書が提出されたことが新聞に掲載されていた。その内容は何か。陳情書を受け取った副市長から答えてほしい。
- ・公設民営方式は他市でも実施しているのか。実施していないならば新潟市が率先して実施するのはなぜか。
- ・公設民営方式は、倒産寸前の新潟交通の救済策ではないか。
- ・（今回出席の市議に対し）12月議会に BRT 関連の議案が上程された際に、賛成するか、反対するか、各議員の考えを伺う。

※市議の考えを問うのは会の趣旨に合わないことから、この質問は取り下げ

●新潟交通株式会社

- ・南区から古町へ行く場合、大野・白根線または味方線に乗り、青山で BRT に乗り換えて古町で下車することになる。
- ・大野・白根線については、朝 5～6 本、夕方 6～7 本の直行便を予定。これならば南区から乗り換えなしで古町まで行くことが出来る。
- ・モーニングライナーは現行どおり。

○新潟市

- ・東区の5つのコミュニティ協議会から陳情があった。内容は「(BRT 導入を) 拙速に進めるな」「季節単位のシミュレーションを行うべき」の2点。
- ・バス交通で、公設民営方式を実施している自治体は無い。
- ・富山市で、路面電車の車両を市が購入して、民間事業者に貸与して運行している例がある。
- ・市として交通環境を整え、その中で民間事業者の経営により効果的なバス路線の運行を提供するため、公設民営方式としたい。
- ・新潟交通の財務指標だが、自己資本比率が着実に改善されてきている。倒産寸前とは考えていない。

★発言者2 (男性)

- ・答えが違っている。新聞によれば、東区コミュニティ協議会からの陳情は、「連節バス議案 先送りを」とのこと。
- ・陳情を無視すると、地域コミュニティ協議会と市との信頼関係が失われる。
- ・新潟市が公設民営方式を実施するのは新潟交通の経営状態が悪いからだ。
- ・決算書を見ればわかる。新潟交通のバスは補助金で走っている。補助金は3年間で約15億7千6百万円。さらに支払利息が毎年約10億円ある。

●新潟交通株式会社

- ・新潟交通が多額の有利子負債を抱えているのは事実。平成24年度は約9億8千8百万円を計上。
- ・その支払利息を払った後でも、約7億2千5百万円の経常利益が出ている。

○新潟市

- ・陳情の内容は、BRT 導入を拙速に進めず、連節バスの購入議案は延期するように求めるものだった。

★発言者3 (男性)

- ・東区コミュニティ協議会の陳情や、配布資料にもあるとおり、拙速に進めず、多くの市民から理解が得られるよう努力するべき、100パーセントは無理でもそれなりの数の理解が得られるように。
- ・降雪時の対応について、「ととのえる」と言っているが、具体的な説明が無く納得できない。
- ・複数の議員から、新潟交通の経営者の資産について情報開示を求めたが、対応してもらえなかったと聞いている。公共交通機関に対し市町村や県が補助金を支出するのは間違いではないと思うが、まずは資産等の情報開示をして、さらに自助努力をして、そのうえで市民の多くの理解があって初めて補助すべきものではないか。

○新潟市

- ・除雪体制について、道路の維持管理の部門と調整している。
- ・BRT 運行予定ルートは、除雪の出動基準が積雪10センチメートルの区間と5センチメートルの区間が混在しているが、5センチメートルに統一する。
- ・ロータリーでの排雪など、機材も含めて強化していきたい。

●新潟交通株式会社

- ・補助金は欠損補助であり、これによる利益は無い。また、補助制度の仕組み上欠損の全てが補てんされるわけではない。
- ・情報開示はルールにのっとり行っているが、BRT 事業の情報開示については新潟市と協議したい。

★発言者3（男性）

- ・私が議員から聞いたこと（資産の情報開示の件）が間違っているということか。議員の名誉にかかわる問題なのではっきり答えてほしい。
- ・除雪体制を強化するには、今までより多くの人員が必要になる。除雪車のオペレーターが減っている中でどうやっていくのか、また、このように色々な要望を聞いていると BRT の事業費もその分膨らむことになるが、どのように対応するのか。

●新潟交通株式会社

- ・新潟交通の社長や親族の資産の公開はしていない。議員から情報開示を求める話があったかどうかは把握していない。

○新潟市

- ・除雪車のオペレーターの数が減っているのは事実。
- ・様々な業者が混在しているため、除雪事業者の担当割りなどを効率的に整えて対応する。
- ・BRT 第 1 期の事業費 30 億円はイニシャルコスト。ランニングコストは効率的な対応を行うことで、大きく膨らまないようにする。

★発言者2（男性）

- ・新潟交通のここ 3 年分の貸借対照表を持っているが、それによれば「役員退職慰労引当金」と「退職給付引当金」が同等の金額、つまり役員の退職金と一般の社員の退職金がいくらも変わらない。
- ・借入金はいくらあるのか。株価はいくらか。話にならない（状態だ）。
- ・経営が厳しいので公設民営方式にして運行しようとしている。
- ・新潟市はよく相手を精査しないといけない。
- ・副市長は、東区（コミュニティ協議会）の陳情を、どう考えているのか。

●新潟交通株式会社

- ・平成 24 年度の「役員退職慰労引当金」は約 2 億 3 千 5 百万円、「退職給付引当金」は約 3 億 3 千 4 百万円。
- ・長期の借入金は、平成 24 年度は約 1 6 5 億 9 千 8 百万円、平成 23 年度は約 202 億 6 千 2 百万円。借入金の額が大きいのは事実。
- ・毎年、有利子負債の圧縮に努めていて、この 3 か年、支払利息、借入金が順調に減少してきている。

○新潟市

- ・東区以外の地区からも同じ趣旨の話をいただいているが、市としては手順を踏んで説明してきたところであり、当初の方針どおり 12 月議会に上程し、議会での審議のうえ判断いただきたいと思っている。

★発言者2（男性）

- ・東区コミュニティ協議会の陳情を無視して、12月議会で議決すれば、コミュニティの方々は今後行政に協力しなくなる、コミュニティが疲弊する。他の区でもそうなるだろう。
- ・新潟交通は経営状況が危機的。支払利息を3年で約32億円も払う会社がどこにあるのか。売り上げは単年度で約200億円あるが、利益は約1億しかない。借入金も多い。お金が無いから公設民営方式なのだろう。

●新潟交通株式会社

- ・企業の毎期の成績は経常利益に現れる。
- ・キャッシュフロー計算書も見ていると思うが、毎年約26億円程度のキャッシュフローを計上している。

★発言者4（男性）

- ・最近10年でバス利用者の減少が約40パーセントとのことだが、新バスシステムが導入された場合、どのくらい改善されるのか。
- ・12月議会で可決された場合、連節バスはいつから運行するのか。

●新潟交通株式会社

- ・今現在、バスの分担率、バスを利用して移動する方の割合は2.8パーセント。1haあたり70名以上の人口密度がある地域は、国土交通省の調査ではる分担率は10パーセントとなっている。これはバスだけでなく鉄道も含んだ数字である。今回、弊社のバス路線の再編案はおおむね70名以上の人口密度のある地域を見て、このバス路線再編完了後にJRと合わせて分担率を10パーセントまで、バスだけで5パーセントまで引き上げたい。

○新潟市

- ・交通結節点の整備や、連節バスの製造の期間を踏まえ、平成27年の夏ごろの運行開始を考えている。

※ 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。

- ・賛成
- ・市民のほとんどがBRT連節バスは全く必要ないと言っています。民意を問う事が無く、勝手に決めるのはやめて下さい。1回、2回、3回と説明会を開いても、どこの会場でも必要ない、いらぬと言っているのに、何故したたかに同じ事ばかり、スライド説明もいらぬ。連節バスは、全く必要なくていらぬ。ですから試乗も必要なかったのです。強く憤っています。市民が必要ない、いらぬと言っているのですからいらぬ。連節バスは、絶対反対です。白紙です。分かりましたね。私達の税金を無駄にしないで下さい。
- ・大いに進めてほしい。
- ・乗り換えが不便。今までより時間がかかり、到着時間が読めなくなる。BRTになるなら、バスはなるべく利用しない様にしたいと思う。今までより料金が安くなるならわかるが、りゅーとを使わないと料金が高くなるのは困る。ただ

でさえ乗り換え時間がかかるのに。バスを利用しにくいのは、本数が少ないからではなく、料金が高い上、時間がかかるから。今の半額以下になるならば、もっともっと利用する。逆にバス利用者が減った場合は、どうするのか。何故一部の人の利便性の為に税金を使うのか。新潟交通の救済事業という話、そういう視点はなかったので、大変勉強になりました。全てわかった気がしました。BRTはやめていただきたい。やめて下さい。不便です。“公設民営”はもっと大々的に市民に伝えるべき。資料にあるように、住民投票をすべきです。BRTは不便です。

- ・ 連節バスは不要。
- ・ 説明会等をふまえ、かなり改善が加えられたことを評価します。バス路線再編成計画による導入時の増便により利便性が高まり、大変結構なことですが、将来推計からして利用者が減ることが予測されており、この増便は、BRT 導入時のアメ玉のような気がしてなりません。あまり時間が経たないうちに減便されるのではないかと懸念しているところです。青山駅について、ここを結節点に選んだ結果、やむを得ないのでしょうが、南区から行って、降りると近くにBRT の乗り場があるのが理想で、図では、乗りつぎが離れており、雨天時、降雪時不便になるのでは心配です。最後に1～2時間遅れる冬場の凍結時の不便さが、BRT 導入時により、定時制の確保がどれほど改善されるのか知りたいところです。
- ・ 基本的に将来的にどのような形で、動かしてゆくのか、そこが見えないです。そこから全体的に動かす事を考えないと、場当たりの進め方でないでしょうか？説明会では、BRT 構想は前向きだと思いますが、確かに基本的な事と思いますが、これでは、まったく後向きで前に進まないと思います。たしかに大事なことと思いますが、皆さんもっと前向きに考えないと思います。ただ一点、新潟交通さんは、三条、白根内の路線バスが一本もないです。それはどうなるんですか。
- ・ 司会者へ。質問の内容が大きくずれている内容について整理すべき。また、一般の区民全体の人達の意見が阻害されている。全体からの質問を受け付けるべき。

以上