

会 議 概 要

●開催概要

名 称	新バスシステムに関する説明会（秋葉区）
日 時	平成25年11月25日（月）午後7時から午後8時45分
場 所	会場 秋葉区役所 6階 601会議室
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	18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）

- ・前回、前々回の説明会での議事録の公開に対するお礼を言いたい。各区で2回行われた説明会における質疑・応答、出席者がきちんとホームページに載っていた。私が発言したものの、それに対する新潟市と新潟交通の答弁、他の方の質疑とそれに対する答弁、賛成・反対・疑問・苦情をすべて載せていただいて市民が情報を見ることができている状態にさせていただいたことは、とても良いことだと思う。今後は、市民や本日出席出来なかった人たちが、秋葉区や他の区でどんな意見・疑問が出され、それに対して新潟市や新潟交通がどんなことをしたのか知ってもらえるよう速やかに情報公開をしてもらいたい。それによって新潟市がやろうとしていること、新潟交通が目指そうとしていることにまず耳を傾け、それに対する疑問などがあれば、建設的な意見を出すといった土壌ができるのではないかなと思う。
- ・市職員の普段の通勤手段を聞きたい。BRTの仕事をして市民に説明しているが、それは机上で考えたことなのか、バスのユーザーとしての感性・問題意識を持っていることなのか。同じ感覚を持っている人たちと今日の出席者は相対しているのか。市民感覚と違う人と接しているとは思いたくない。そもそも話し合いをする土壌に立っているのか疑問を持ったので聞きたい。
- ・この説明会会場への交通手段は何か。前回、中央区から来られた方が、午後8時を過ぎると便が悪くて非常に困ったとの話を聞いた。BRTについては新潟市中心部の話が中心になっているが、秋葉区の中心で今改善できることはないのかといった感覚を持っているのか。

○新潟市

- ・情報公開については、更なる要望を頂いたと受け止めさせていただく。
- ・副市長は、朝は公用車、夕方は徒歩で帰宅している。土日になると古町へは徒歩、自転車、バス、新潟駅へ行くときはバスに乗っている。
- ・その他、前に座っている者について、技監と新交通推進課長は徒歩または自

転車、都市政策部長と都市交通政策課長はバス通勤。

- ・会場への交通手段は、JRと区バスを乗り継いで来た。帰りは夜で大変なので、駅まで送ってもらってJRで帰宅する。他の二人は日中業務があったため、バスとJRで移動した。基本的に、公共交通機関を利用できる場合は利用することを心がけている。

★発言者1（男性）

- ・新潟市の幹部、新潟交通が来られるわけなので、自分を体験したことを活かしていくことで信頼性が増すのではないかと思う。

○新潟市

- ・普段から公共交通を使いながら、良くするための取り組みを考えているということでご理解いただきたい。

★発言者2（男性）

- ・今後のスケジュールでLRT（次世代型路面電車システム）への移行とあるが、BRTを全部これに変えていく方向なのか。そうすると5年、10年でまたガラッと変わるということなのか。
- ・連節バスの構造に関して、中に入ってみると、立ち席が多いし、車両が長く精算までの時間がかかるだろうし、高齢者や障がい者にやさしくない。時間がかかって高速化ができないのではないか。また、乗り換えがあるため、今までより早く着くということはないのではないか。さらに、中心部では停留所に止まりながら走るため、今のバスとその区間でのスピードは変わらず、高速化にはつながらないのではないか。そもそも狭い道路を走るため、他都市の連節バスとは比較ができない。バスそのものはスイスイと行けるかもしれないが、停留所から普通の路線に出るときに、長い間2車線にまたがって停まると、他の車の邪魔になり、交通渋滞の原因にもなりかねない。
- ・お金がかかりすぎる。30億円もかけてやらなければならないことなのか。国保財政や介護財政が厳しいと市から言われた。一方で、こういうところにお金をかけるのはおかしいのではないか。連節バスではなく、今のバスをいろいろな地域の要望に応えた路線で運営することは可能ではないかと思う。したがって、連節バスの導入はやめていただきたいと思う。

○新潟市

- ・LRTへの移行については、平成34年に新潟駅の連続立体交差事業が完成し、南北の公共交通の軸ができた段階での経済状況や利用者がどれだけ増えているかが導入するかどうかの判断になる。LRTとBRTの大きな違いが、1回の輸送量。LRTでは、4輛や5輛編成が可能であるが、連節バスは2輛分で、利用者が増えてくればLRTも可能性があると考えている。
- ・構造上立ち席が多いというご指摘については、今回11月に借りてきた京成バスの車両は、座席を比較的前に多く配置している神奈川中央交通に比べて少ないため、立ち席が多かった。導入する車両については比較的座席を多く取っていきたいと考えている。これにはいろいろな意見をいただいているので、試乗会などの意見も踏まえて最終的に判断していきたい。
- ・精算時間や高齢者への対応については、優先座席・車いすの座席を車両の前

部に持ってくることで、高齢者や体の不自由な方には前車両に座っていただき、早く乗降できればと考えている。また、精算の方法については、後ろから乗って前から降りる形で考えているが、乗降の多い場所では、外に改札を設けることなども検討を進めていきたいと考えている。

- ・速度については、導入当初は現在の走行レーンを活用していきたいと考えているが、新潟駅から榎谷小路までの間は専用走行路の設置を目指しており、公共交通優先の道路と位置付けていくということで、速度の向上を図っていききたい。
- ・2車線をまたぐなど一般交通への影響については、8月と11月の試験走行により確認している。本日は8月に行った走行実験について紹介させていただいたが、11月も連節バスを停めたときの後続車への影響などの調査も行っており、情報がまとまり次第、結果をお示したい。
- ・30億円かけてやるだけの効果があるのかについては、連節バスの購入に限らず、バス路線の再編をやっていく中で、乗換拠点いわゆる交通結節点の整備や走行環境の改善などを含めて、第一期完成に向けて30億円を想定している。連節バスを導入するなかで、できるだけ乗り換え先の便数を増やすことが大きなポイントとなる。そのため、より多くの増便が可能な連節バスの導入効果は高いものと考えている。

★発言者3（女性）

- ・西区のまちづくりトークで篠田市長にバックマージンはどこへいくのかと質問したが、答えてもらえなかった。自分で調べたところ、ドイツ製の1億2000万円のバスを購入するとバックマージンが付く。1億2000万円なので相当な額がつく。それを4台購入すると相当な額になる。おそらく篠田市長はポケットマネーにし、そのお金を市議に「プールするから賛成しろ」と裏で話し合われたのではないかと考えた。
- ・連節バス試乗会で11月16日と17日の二日間試乗をしたが、バスの中ではほとんどのの方が険しい顔をして、文句・批判の声がずっと聞こえていた。横揺れ、縦揺れ。18日には、障がい者の方がニュースのインタビューに答えており、「エンジン音が大きく怖くて不安だった」と言っていた。女性の方は盲導犬を連れていたが、その盲導犬は怖くて目をクリクリさせていた。連れてきている方の不安が伝わっているようだった。そんな恐怖感を与えるバスがなぜ高齢者に優しい、障がい者に優しい乗り物なのか。

○新潟市

- ・行政が購入するわけなので、行政の契約手続きに則って公正に進めており、（バックマージンについては）決してそのようなことはない。
- ・二日間の試乗実験のアンケートを取りまとめているので、まとまったところで公表とさせていただく。

★発言者4（男性）

- ・BRT導入路線は朝夕に通勤ラッシュがあるが、今後、通勤ラッシュの時間帯に実験を行う予定はあるのか。

○新潟市

- ・今までの2回の実験では、夕方のラッシュ時に都心軸でバスを走行させた。そこでは特段、問題は生じなかったが、一般のバスを集約する中で影響があるかはしっかりと検証し公表していく。

★発言者5（男性）

- ・今日、自分の知人を差し引くと説明会の参加者は5人を下回る。このことについて、副市長・部長・新潟交通はいかに思っているのか。せっかく皆さんが説明に来られているのに5人を下回る聴衆では意味がない。
- ・公設民営だが、赤字になったときは誰が責任を持つのか。
- ・新津や小須戸から古町へ行くには今後どうしたらよいか。調べたところ、ここからバスに乗り、駅前でBRTに乗り換えなければならない。運賃が高くなる。
- ・東区のコミュニティ協議会が連節バスの導入をストップして欲しい旨の陳情書を提出した。そのことを副市長・部長はどのように考えているのか。新聞によると副市長は「関係ない。やるんだ。」ということを言われたとのこと。そのように地域コミュニティの考えを否定することは、将来において地域コミュニティとの信頼関係がなくなっていくのだろうと心配している。
- ・今回のBRTは新潟交通救済策であると認識している。新潟交通のバスはガソリンではなく、補助金で走っている。3年間で補助金が15億円出されている。また、支払利息は3年間で33億円。運んでいるのはお客でなく、33億円の借金だ。新潟市はそんな新潟交通となぜ手を携えるのか。

○新潟市

- ・各区共通に説明会を行っている。天候に左右される場合もあるし、BRTが直接通らない区もあることが影響しているのかもしれない。出席者の多い・少ないに関わらず説明している。
- ・公設民営についても様々な形態がある。私どもが目指すものは、連節バスを市が購入して、新潟交通に無償で貸す。交通結節点等については、市が整備して所有する。運行経費、具体的には運転手の人件費、燃料費、日常の点検費、タイヤやワイパーのゴムなど通常の消耗品といった運行経費については新潟交通が持つ。運行経費はBRT区間を含め、すべての路線について新潟交通が負担するので、赤字になっても市が補填することはない。
- ・小須戸から古町に行く方法については、現在、小須戸線が走っており資料2のバス路線網でいうと「(秋1)」となる。これを使うと小須戸神社前から県庁前を通って古町、新潟駅へ行くことができる。この路線は今回のバス路線の再編の中でも、運行経路、本数とも変更はない。新津の場合は、沢海線と二本木線の2経路「(秋2)」ある。終点が万代シティバスセンターに変更になる予定。新潟駅を経由して古町へ行くのであれば、新潟駅でBRTへの乗り換えが必要となる。ICカード「りゅーと」を使うことで乗り換えであっても料金は変わらないと考えている。現金の場合は現在検討中である。
- ・東区のコミュニティ協議会からは、陳情という形でいただいている。市長は各区におけるミーティングやまちづくりトークなどで、新バスシステム・B

R Tについて説明をし、質問に答えてきている。また、担当課においても、沿線コミュニティ協議会や要請にに応じていろいろなところに出かけて説明会を行った。これまで手順を踏んで説明をしてきているので、方針通り12月議会に上程し、論議・審議のうえ決定いただきたいと考えている。

★発言者5（男性）

- ・コミュニティの要請は門前払いするということか。

○新潟市

- ・今まで手順を踏んで1巡目、2巡目、3巡目と検討の段階に応じて説明をしてきた。そのようななかで、12月議会に上程させていただき、議会での論議・審議のうえご決定いただきたいと考えている。

★発言者6（男性）

- ・10月にブラジルのポルト・アレグシの連節バスを見てきた。人口は140万人で東京のような都会だった。連節バスが走っていた道路は歩道があって、4車線の車道、分離帯、4車線の車道、歩道の構成になっていた。別の道路では歩道、2車線の車道、分離帯、2車線分のBRT専用走行路、分離帯、2車線の車道、歩道となっていた。バス停に待っている人も古町の3倍から5倍はいた。それでも道路が広いためか渋滞することはなく走っていた。見てきた結論としては、こんな田舎の地方都市である新潟市に連節バスは必要ないということだ。
- ・昨日、市報にいがたに新バスシステムについての記事があった。段階的に導入すると書かれている。また、797人を運ぶのに、市は連節バスを使って3分ごとに運行すれば運べるとしている。普通のバスは63人乗れるので、2分30秒に1台走れば運べる計算なので、連節バスを1億2000万円も出して買う必要はない。4台で約5億円かかる。そのあとでまた4台買うと約10億円。市長は55%国から補助があるため、新潟市の負担は半分で済むと言っていた。
- ・新潟市の借金が8,800億円あり、市民1人あたり110万円となる。また更に市債を20億円募集するというがこれも借金である。借金返済の目処を市の担当に聞いたら、曖昧で、端的に言うとは返せるあてがないということだと思う。そこまでして、導入しなければならぬのか。新バスシステムを止めてくれと言っている訳ではない。ただ、連節バスの導入は止めて欲しい。説明会ではほとんどの方が反対。賛成の方はいない。1万人の反対署名のバックには、黙ってはいるが反対の方がほとんどではないかと思う。
- ・本日の説明会をセットした新交通推進課等に提案がある。説明会をやった結果、ほとんどが反対なので、BRT導入を12月議会にかけることはできないと市長に提言してもらいたい。
- ・市職員・市長・市会議員も納税者から給料をもらっている。納税者の立場に立って考えたら、こんな導入ありきのようなことや、東区のコミュニティ協議会を門前払いするようなことはできないはず。

★発言者7（男性）

- ・試乗会があることを試乗会の2、3日前に知って、締め切りは終わっていたが、当日、会場へ行ってお願いしてみたら断られた。なぜ乗りたい人を乗せないのか。興味のある人を飛び入りでもよいから乗せてくれないのか。そもそも試乗会の申し込みが分かりづらい。市報にいがたや新聞などで広報されたとは聞いたが、わかりにくい。今後は、市のホームページ・市報にいがた・新潟日報に大々的に掲載するなどして欲しい。
- ・これだけ反対意見が出ているのに押し通すのは本当に許せない。12月に反対意見を通してほしい。

★発言者5（男性）

- ・先ほど、バックマージンの話があったが、私はそんなことはないと思う。
- ・先ほど、配った資料を見ていただいてお訊ねしたい。11月23日の新潟日報「窓」欄に掲載された投書を読んだ部長の感想を聞かせて貰いたい。こういう記事を読んで市民がどのように考えているのかを考えてほしい。
- ・新潟交通の損益計算書を見て分かるとおり、平成22～24年度の3年間で補助金（我々の税金）が15億7600万円入っている。新潟交通のバスはガソリンではなく補助金で走っている。支払利息が32億900万円となっている。お客を乗せて走っているのではなく、借金を載せて走っている。こういう企業に公設民営化だと言って、おんぶに抱っこにミルクをさせるということは、新潟市が夕張市（の二の舞）になってしまう。BRTは子供たちからお叱りを受けるものだ。新潟市の将来を思うならば、勇気を持って庶民の声を聞き、取り入れてもらうことがこの説明会に参加した新潟市の皆さん及び新潟交通の良心だと思っている。

○新潟市

- ・ブラジルの例を紹介いただいたが、世界的に見ても、決して大都市のような広い道路環境でなくともBRT専用走行路を確保して走っている事例がある。フランスでも広くない道路環境のなかでも走っている事例はある。
- ・本数の計算について、2分30秒ごとの一般バス運行で良いのではないかという意見だったが、走行環境の向上と併せて、集約したバスを郊外にまわすことで、連節バスの導入効果があると考えている。
- ・試乗会の情報が伝わらなかったことに関しては、残念で申し訳なかったと思っている。今回、900人の募集定員に対して、1,100人を超える応募があった。その結果、抽選と言うことで、乗れなかった方が他にも大勢いたため、残念ながらお申し込みできなかった方には、お断りせざるを得ないことになってしまった。今後イベント等を行う際は、いろいろな手を使って、皆様にきちんと伝わるよう取り組んでいきたい。

●新潟交通株式会社

- ・運行補助金として市町村から補助金をいただいて運行している部分がある。これは、営業路線だったものが、利用者の減少で採算性を割っていくなかで減便・廃止となった。しかし、住民の声を各市町村が判断して、運行補助と

して補助金をもらって運行を継続している。補助金をもらおうと丸々利益になると思われるかもしれないが、あくまで欠損補助と言うことで赤字損失分を補助金としていただいているものなので、それによって利益が生まれるものではない。路線によっては、補助金をもらっても、まだ赤字が残る路線もあり、そうした路線も含めてトータルで運行を維持している。

- ・ 支払利息という部分で非常に大きな数値が計上してある。これらについては弊社グループをあげて有利子負債（借入金）の圧縮に努めているところである。支払利息の平成23-24年度比較において、1億1200万円のマイナスということで、前年度対比で支払利息の減少となっている。これは借入金の圧縮に努めた結果。一年間の営業成績の尺度を見る経常損益で、支払利息という経費を差し引いた状態での損益になるが、直近の平成24年度については、弊社連結の決算において、7億2500万円の利益を残している。支払利息を支払っても平成23年度と比較して利益が出ていることが分ると思う。

★発言者5（男性）

- ・ 平成24年度の借入金は長期・短期いくらあるのか。

●新潟交通株式会社

- ・ 弊社は株式を上場している企業なので、情報開示ということで有価証券報告書にも記載しているが、直近100期、平成25年度3月期の短期の借入金で192億円、長期の借入金で166億円、合計で358億円となっている。

※ 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。

- ・ 交通弱者のための交通は、確保しなければならないと思う。それを実現できるのは公共であり、民間では無理だ。多様な交通手段を提供することは、市民の活動を保障する基本となる。年齢や身体的な障がいを持つ人など、それぞれ多様な市民があり、目的もすべて違う。それぞれの選択が可能な状況を確保できることが市民福祉につながる。もし、バスを利用しにくい障がい者などには、別途福祉政策をもって交通手段を提供すればよい。新バスシステムを導入した方がよい。説明会に来るのは、反対派だけで、賛成者は来ない。議会が最終判断する。
- ・ 反対の意見が多いかと思う。何故反映されないのか。市民の意見があってこそその議会だと思う。連節バスの議論の時には、これらの意見をもとに討議をして頂きたいと感じている。
- ・ バス利用者だが、バスシステムの改善については、安全・安心で気軽に利用できるように、市民の意見を聞いて、是非、進めてもらいたい。高齢化社会、障がい者に、とってもしやすいものにする必要がある。しかし、連節バスは、異質なもので狭い道路の新潟市には、ふさわしくないと思う。空気を運んでいると言われるが、小型バスの利用とか、区バス、住民バスとの連携でコストを下げるとか。白紙に戻して、市がもっと新潟交通や市民と一緒に、今回のような路線、停留施設の改装も含めて、慎重に未来を考えて、検討し

て頂きたいと思う。交通権を守るためには、市からの新潟交通への援助をしてもいいだろう。BRTを使うなら、この構造にふさわしくビッグスワンや野球場などの本当の大量輸送に限定すべきではないか。

- ・3巡目の説明会、ご苦労様。新バスシステムの利点、メリットが、今一つ明確にならない点残念だった。
- ・公共交通全体の利用促進のために、JRとの接続を効果的に行えるような路線、便数を検討して頂きたい。
- ・市民の意識と行動を変えて、マイカーからバスに乗り換える気運を作りあげることが大切。新バスシステムの提案は、そのいい機会になったと思う。
- ・BRT連節バスは全く必要ない。1回、2回、3回と説明会があったが、茶番であり、説明会もする必要はない。市長が、とんでもない事を言い出した事で市民は、大変迷惑している。多くの市民が、篠田市政の身勝手さに憤っている。市長の欲だけで、市民を巻き込まないでもらいたい。白紙にし、今あるバスを走らせ検証すべき。中高年の方々、障がい者の方々は、もっと連節バスはいらぬと言っていた。誰も必要としていないものを購入するのはやめてもらいたい。私達の血税を好き勝手に使うのはやめてほしい。〈説明会で注意され良くなった事〉バスの運転手が前より親切になったと聞いている。バスの運転手が、今のバスでも後ろが心配なのに連節バスになると、もっと不安で心配と話を聞く事が出来た。他区の人達のお気持ちを知ることが出来た事。8区の人達、多数の人達がBRT連節バスは全く必要とせず、出来たら小さいバスを多く走らせて欲しいという事を知ることが出来た。市民のほとんどが連節バスは全く必要ではなく、いらぬという気持ちを強く知る事が出来た。
- ・一部の人の演説を聞かされるのはウンザリ。発言を司会がコントロールしてほしい。秋葉の出席者が少ないのは、区役所の掲示が足りないと思う。
- ・新津に住んでいる。新潟、万代、古町に行く時には、電車よりバスの方が時間はかかるけれど便利。乗り換えなく電車より100円高いが、駅からバスで万代方面へ行くことを考えれば、若くない身にとっては、とてもありがたい。新潟交通さんの努力に感謝ということか。なので、BRTが新潟で走っても、今度は乗換えがいるし、新津から行くには面倒になり運賃もドンと高くなる気がする。それなら電車で行こうということになる。BRTが導入されても高齢の方のマイカーは、なくならないと思う。車の方が便利のため。要するに中央区の人達だけが、便利になって他区には全然メリットがないのではないか。説明にもあったが、乗換ありきじゃ利用者は、本当大変。前回あったという要望に、新幹線の最終にバスが欲しいというのは、全くその通りと思う。以前のように万代からの最終バスを21時に戻してほしい。電車もないから、もう一度ご検討お願いしたい。新津って鉄道の町といわれるけど、JRは本数を減らしているので、これでバスも乗りにくくなったら、すごく不便な町だと思う。どうかしてほしい。去年を思えば、秋葉区の除雪にも力を入れて欲しい。電車は止まってもバスは動いてほしい。BRTだけ公設なのか。郊外路線バスはどうなるのか。それよりも100円で古町から駅まで行けるの、あれは良かった。りゅうとぴあや県民会館でイベントがあ

った時、終了時にバスがいてくれるのはとても助かる。イベントによって1台というのは、きつい時もあるが、そういうところは好き。バスががんばってるなと思うから、バスを利用するのヨ。またラフォルジュルネあるので、よろしくお願いします。

以上