

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	新バスシステムに関する説明会（江南区）
日 時	平成 25 年 1 1 月 2 6 日（火）午後 7 時から午後 9 時 10 分
場 所	江南区役所 3 階 大ホール
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	28 名
●会議内容	
<p>(1) これまでの説明の概要について（新潟市説明）</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、新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 9月に実施した試験走行の結果について（新潟市説明）</p> <p>(4) 運行事業協定の組み立てについて（新潟市説明）</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"> ・新潟交通に言いたい。新潟駅をつくる時に、なぜ郊外バス路線を広場構内に乗り入れさせなかったのか。県都新潟市の一番いいところである、新潟駅前のバス路線で金儲けをしているのに、赤字というのはとんでもない話。 ・説明なんて聞きたくない、金の出所が税金なんてもってのほか。金を何年で回収して、どう儲けるかを説明しなければだめ。 ・長岡から引っ越してきたが、新潟市の道路は悪く、新潟市民の運転マナーも悪い。一時停止はしない、方向指示器は出さない。バスがまずはマナーを守れば、みんな良くなる。路線再編はそれから。 ・副市長は名誉がほしいのか。古町の人、古町は活性化できないと言った。電車通りも昔走っていた電車がやっとなくなったと思ったら、BRT が走って苦情ばかりだ。中央区ばかり莫大な資金を投入している。 ・新潟市は岩室から豊栄まで合併し、新潟交通のバスはそれらの郊外からすべて古町までつなげている。水原から来るバスは新津で止めて JR に乗せればいい。巻からなら内野駅へ運べばいい。まちなかだけじゃなくて、どうすればうまくいくか考えるべき。 ・江南区のカナリア号は走っているが、客がほとんど乗っていない。もっと小さいバスを走らせればいい。 ・金ではなく頭を使うべき。賛成か反対か選挙をすればよい。 ・白根は電車がなくなって困っている。もっと昔に県庁前から新潟駅までつないでいればもっとよくなったはずだ。新潟交通は経営の下手さをみなに押し付けている。税金を使ってもらっては困る。 ・この前タクシーにひかれそうになった。新潟交通が率先して交通マナーをよくしてほしい。交通マナーが良くなれば、BRT が走っても、新潟市さすがだな、と文句がなくなる。時期尚早だ。 	

●新潟交通株式会社

- ・交通マナーについては、ドライバーの指導にさらに努め、他の模範となるよう一層向上に努めていく。
- ・JRとの連携については、バス路線再編の中で、バス輸送のメリットを享受できるようにしていく。
- ・バス輸送はある程度の乗客がいて成立するもので、まとまった需要が必要である。これまで弊社のバス路線は、市内各地から中心部への長い路線で運行しており、バス輸送という形が限界に近い地域もある。これからのバス路線再編の中では、バスとあらゆる交通モード、たとえばJR、マイカー、徒歩や自転車との連携を考えていく。

○新潟市

- ・これまでの公共交通施策に力不足があったかもしれない。いろいろな取り組みは行ってきたが、モータリゼーションの進展によりバス交通の状況は厳しくなった。
- ・他都市で公営交通を持つところも厳しい状況だが、新潟市の場合は、新潟交通がバスの運行を一手に引き受けてきた。今あるものとの連携を図り、さらに強化することが、新潟市として良い方法と考えている。公共交通はこれからの高齢社会に必要なインフラであり、新潟市と新潟交通で協力してバス交通の強化を行いたいと考え、今回の提案を行った。

★発言者2（男性）

- ・連節バスのドライバーはどのような運転訓練をすることになるのか。

●新潟交通株式会社

- ・この11月には京成バスの連節バスを借りて試乗会を行ったが、その際、新潟交通のドライバーが運転を行った。そのドライバーを事前に千葉に派遣し、3泊4日で現地研修を行った。
- ・連節バスが新潟市に来てからは、試乗会の前に、新潟市が許可を得た道路上で当社の運転手が習熟運転を行った。連節バスは一般のバスの軌道に近く、連節バスに限った特別な訓練は設けないため、実際に運行しながら習熟していく。

★発言者2（男性）

- ・連節バスは長い。1回目の試験走行で縁石に乗り上げたと聞いている。新潟の道路は狭いので、そうあってはいけないと思う。今後、練習することはないのか。

○新潟市

- ・連節バスの長さは約18m、幅は約2.5mだが、現在新潟市を走っている観光バスよりも内輪差は若干小さい。また、前輪の軌跡を後輪が追いかけるので、大きな内輪差はないと認識している。
- ・8月の試験走行は神奈川中央交通の運転手が運行したが、新潟市の道路に不慣れだったこともあり、市役所ロータリーの入口で縁石に若干乗り上げた。2回目の試験走行では、新潟交通の運転手が運転し、特に問題はなかった。
- ・今後、連節バスが運行する区間での安全運行に努めていく。

★発言者3（男性）

- ・説明会を繰り返しているが、この取り組みは、新潟市は公共交通事業に負い目があり、政令市の公共交通が団子バスでは貧弱と考え、立ち上げた事業に見える。
- ・新潟交通の乗客減少は底が見えない。数十年も運営に苦慮している。連節バスで浮いたバスを郊外に走らせ、乗客増につなげるとのこと。たとえ乗客が増えるとしても、10人を1人ずつ乗せて10回走ると、1回で10人乗せるのとでは収益性が違う。この車社会でバスの市場性を見たときに、BRTを走らせてペイできるのか。市が連節バス導入を進める理由がここにあるが、専門家が何十年も苦労しているのに、そのノウハウが市側にしっかりあって投資するのか。
- ・指定管理者制度は決していい制度ではなく、施設だけをつくり一番大事なノウハウを民間に投げ、赤字が出たら民間に負担させるもの。結論ありきで進んでいるので、そのあたりの理論が見えない。時期尚早ではないか。反対の陳情も出ている。少なくとも駅の立体化まで待った方がよいのではないか。市民がいくら言っても中止しないのか。

○新潟市

- ・今回考えているバス路線の再編は、バス路線の網をつくるもので、長大な路線をいくつかに分け、幹線、支線、フィーダー線と設定しなおし、利便性を向上するもの。
- ・併せて、公共交通利用促進の取り組みとして、パークアンドライドの充実や市民への啓発活動を続け、利用者増を図っていく。

★発言者3（男性）

- ・東関屋でパークアンドライドをしたが結局やめた。自家用車からバスや電車へ乗りかえることで、乗客が増えて収支がとれる状態に、はたしてなるのか。

○新潟市

- ・都心部のバス路線をBRTで集約し、余力を郊外へ回す提案をした。現在、郊外では乗客が少ない便もあるかもしれないが、今回のバス路線再編は運行距離延長が現在と同程度のまま行うものであり、運行コスト的には今と変わらないままバスの増便をすることができる。
- ・昨年度の新潟交通からの提案では、新規に乗客を誘発できそうなバス路線を設置するなどし、BRT第1期導入時点から5年間は現状の乗客を維持することとしている。
- ・バス利用者の主な不満は運行本数が少ないこと。路線再編で一部は乗り継ぎが発生するが、郊外線を増やしていくことで不満を解消し、移動しやすい環境を整え新たな乗客を増やしていく。
- ・新潟市の公設民営方式では、市が連節バスを購入し交通結節点の整備も進める。BRTや郊外のバスも含め運行経費、たとえば人件費や燃料費は新潟交通の負担となる。BRT区間は、計算上、赤字になると考えていない。
- ・反対意見を含めいろいろな意見があるなかで、連節バス購入の議案を9月議会に提案しようとしていたが、その場合、8月の連節バス試験運行の結果を市民や議会にお伝えできないまま9月議会に入るため、12月議会で提案するこ

ととした。

- ・市長はまちづくりトークでいろいろな意見にお答えしている。同じく担当部署は、これまでの3巡にわたる説明会などで手順を踏んで説明している。したがって当初の方針どおり、連節バス購入については12月議会で提案し、議会での論議のうえ、ご決定いただきたいと考えている。

★発言者4（男性）

- ・これまでの説明に出席したが、副市長の答弁に納得できず、今日来た。
- ・今回の進め方は、市民を馬鹿にしている。
- ・なぜ今日の説明会の参加者が少ないのか、その理由について、考えを聞かせてほしい。

○新潟市

- ・BRTの運行やバス路線の再編に関して影響が大きい区は参加者が多いが、効果・影響が少ないところは出席者が少ない状況である。

★発言者4（男性）

- ・理由にならない。明日27日、バスの入札がある。明日が入札でその前日にBRTの説明会では、市民が来ない。やり方が悪い。購入が決まっています説明会をやることはおかしい。

○新潟市

- ・明日の入札により仮契約をし、12月議会で購入の承認について議論をしていただく。設計や連節バス購入に必要な手続きは、説明会と並行して進めているが、どのようなスケジュールで今年度の取り組みを進めるかについては、今年5月以降の各区の説明会で順次お伝えしている。

★発言者4（男性）

- ・順序が逆。こんな議案が上程されたら議員はみんな反対する。

○新潟市

- ・今年度の予算は昨年度の議会で議決をいただいた。設計や手続きは、その予算を用いて、行政に必要な手続きとして進めている。

★発言者4（男性）

- ・議会ですでに決めておいて市民に説明したところで市民は何もできない。議会のシステムはわかっているが、市のやり方はあべこべ、市民は呆れている。だから説明会に市民は来ない。市民が悪いのではない。

○新潟市

- ・予算はすでに議会をとっている。予算の執行の一つとして、連節バスの購入がある。バスの購入などの契約は金額により議案となる。議案にするためには、仮契約をして、その内容を12月議会に提案し、議会の承認を得る必要があり、今はその手続きをしている。
- ・市では、春、夏の説明会をしている。また、行政としては、予算を具体的に執行するときには、市民の意見を聞くという仕事もある。

★発言者4（男性）

- ・この公設民営方式は日本で初めて。自分が調べた結果、この公設民営でやると新潟市には補助金が2分の1あたる。新潟交通単独であれば、補助金は3分

の1になる。

- ・この方法は、必ず会計検査で指摘される。補助金を、ごまかしてもらおうための仕組み。補助金を返せと言われることになる。こういうやり方は政令市新潟として恥ずかしい。
- ・今日の説明会では、新潟交通はなぜ来ているのか。この事業は新潟市がすべてやる。新潟市が丸抱え。税金の無駄遣いだ。
- ・他都市のバス会社では連節バスを7200万円で購入している。新潟市は1億2千万円かかるといい、今になって1億円以下で買えるとはどういうことか。

○新潟市

- ・新潟市の考えている、バス事業において車両を市から事業者へ貸与するような公設民営方式は全国で初めて。しかし、富山の路面電車など軌道系のシステムを公設民営方式でやっている事例もある。また、国では、交通政策基本法を審議しており、事業者、国、地方の役割分担を考えているなかでは、公設民営方式も選択肢であるという議論もなされている。
- ・この取り組みを進めるにあたり、補助金ではなく交付金を活用したいと思っている。これは地方公共団体がインフラ整備に際し、高い自由度で活用できるもの。
- ・連節バス本体の価格は為替レートによって変動するため、7千万円台前半で購入したところがあることは承知している。本市の予算編成にあたっては、非常に為替変動の大きな時期であり、そのリスクを考慮した予算となったが、実際の購入価格は、競争入札結果を通じて、予算額以下になると考えている。

★発言者5（男性）

- ・説明の中では、資料2-2にある旧49号系統の路線は、亀田駅への乗り入れを検討しているとあった。
- ・自分はこの路線を使って亀田駅近くの病院に通っているが、今の亀田駅前のバス停から亀田駅まで徒歩で10分かかる。区バスはすでに亀田駅に乗り入れているが、駅にはトイレもあり、よく整備されているため、路線バスも早く乗り入れてほしいと思っている。今になって検討するというのでは、対応が後手。みなさんのこの事業への反感は、こういった後手の対応へのしわ寄せと思う。
- ・大江山線はコメリ前のバス停で止まるため、交通事故が起きることもあるようだ。
- ・今日の会場である江南区役所は区バスでしかいけない。新しくできた文化会館も同様。こんなにバスの便が悪い江南区なのに、BRTで再編した後に増便するのは南口線のみ。旧49号を便も増やさない路線再編では、江南区には何もメリットがない。これでは区民の理解は得られない。各区に目に見える形でメリットがないと、中央区だけの事業と思われる。空いたバスで区内のバスを増やしてほしい。
- ・全市的にバスをよくするというのであれば、せめて江南区役所に新潟交通のバスを乗り入れしてほしい。住民票を取りに行くにも大変。区役所にバスの乗り入れがないのは恥ずべきこと。

●新潟交通株式会社

- ・弊社の提案では、BRT 導入後からおおむね 5 年間で全市的にバス路線の再編をしたいと考えている。その第一弾が今回の説明。今までの長い路線を短くするゾーンバスシステムの導入により、新潟市を俯瞰し真っ白な状態から路線を引きなおし、バス路線の網をつくりたい。その際、乗り換えを負担していただくが、乗り換えは交通結節点で行われるため、この結節点ができただけから順次、バス路線の再編をしていく。
- ・江南区では、弊社の南部営業所周辺を交通結節点とすることで、路線集約と効率化が図られる。ご指摘いただいた亀田駅への乗り入れ路線についても、そのタイミングで増便ができると考えている。
- ・今回は西区青山エリアでの交通結節点整備のため、そこでの効率化による余力は、基本的にそのエリアへ配分した。今後、路線の再編を進めるにあたっては、結節点整備されるエリアの効率化を行い、そのエリアを中心にサービスを還元したい。

★発言者6（男性）

- ・合併に伴い、江南区バスが曾野木の各地区を回ってくれる。利用者も多く、ありがたく思っている。
- ・前に、市全体で区バスに 7 千万円の経費がかかると聞いた。区バスの運行で 7 千万円は理解できるが、この BRT は失敗すると思っており、その事業のために、他では考えられないほど高いお金を使うのはどうかと思う。
- ・区バスのように、市民のニーズにあった形でやれば、もっと安い価格で住民の足になるバス路線がつかれる。この事業は市の無駄遣いではないか。
- ・連節バスがセンターラインからはみ出すという問題があったが、雪が降れば道路が狭くなる。冬季の試験運行が必要。冬季の狭い道路では、自家用車の追い越しが困難になり、交通事故の危険性が高まる。
- ・この事業は新潟交通の考えではなく、市の勝手な考えだと思う。目に見えて税金の無駄遣い。冬の試験運転を踏まえ、計画の再検討を求める。

★発言者7（男性）

- ・冬季の凍結路面、アイスバーンの状態で、安全な走行ができるか検証をしてほしい。連節バスは外国製であり、後ろの車両のエンジンを駆動軸として走行している。心配しているのは、アイスバーンの発進でジャックナイフ現象が起きるのではないか。降雪や路面凍結にはならないかもしれないが、1 月下旬から 2 月初旬にかけて試験走行ができないものか。仮に路面凍結が公道で発生しなくても、例えば市の管理している施設でアイスバーンを再現して、検証できないものか。
- ・新潟交通も、すでに連節バスを導入したバス会社と、おそらく意見交換をしていると思うが、路面凍結時に連節バスを運行できる自信はあるのか。

○新潟市

- ・冬場に検証したいという思いはあるが、連節バスを借りるためには数カ月から長くて半年の時間が必要であり、本当に借りる時期に雪が降るかという点も含

め、調整が難しい。ただし連節バスは北欧でも製造しており、国内外の導入事例をみると、アイスバーンや圧雪の状況でも、通常通り走っているという実態がある。これらを踏まえ市としては、冬場の運行が可能と判断しており、車両自体もジャックナイフ防止機能や、ABSによるスリップ防止機能などを備えている。

●新潟交通株式会社

- ・11月の試験走行では、弊社の運転士4名が連節バスを運転した。社内での情報はまだ少ないが、先行事例や市の情報を踏まえながら、安全な運行を最優先とする姿勢を持って、今後も同業他社からの情報収集と安全確保に努める。

○発言者8（男性）

- ・これまでに3区の説明会に参加している。皆さんに聞いてほしいことがあり、今回も参加した。11月24日市報にいがたに新バスシステムの記事が掲載されていた。そこでは、3分おきに連節バスを走らせると797人を運べるとあるが、普通のバスでも2分30秒ごとに走らせると同じ人数を運べる。普通のバスで充分だ。
- ・新潟市の借金は8800億円、一人あたり110万。市の担当部署に聞いても「借金は返すあてがない」と言っていた。子、孫に送るしかない。財政が厳しいのになぜBRTを導入するのか。
- ・ブラジルのポルト・アレグレという都市は、人口140万人で、道路が広く、榎谷小路の3倍から5倍のバス待客がいる。中型バス、大型バスに加え、超大型バスも走っており、運転席、真ん中、そして後ろから乗り降りができる。連節バスも走っていた。
- ・新潟市は地方の小都市で、道路は狭い。新潟市では連節バスは不要であることを訴えたい。
- ・秋葉区の説明会で聞いたが、毎年、新潟市から新潟交通への補助金は5億円出ているとのこと。新潟交通はバスを補助金で走らせ、乗客は借金だとのこと。市民の税金で新潟交通は商売している。従業員の給料も出ている。本当の市民の立場で考えれば、これ以上の負担は不要。連節バスは買わなくていい。無駄遣いはするな。

○新潟市

- ・ヨーロッパでは新潟と同じような規模の街や道路の構造でも連節バスを走らせているし、場合によっては専用走行路を設けている。現在、新潟駅から古町、市役所の区間では1日3万人を超えるバス利用者がいる。連節バスを活用して、まちなかでの輸送効率化を図り、その余力を郊外へ充て、全市的なバスの利便性向上につなげたい。

★発言者8（男性）

- ・普通のバスを2分30秒で走らせれば十分に効率化ができる。

○新潟市

- ・新潟の交通状況を再現したシミュレーションの結果、2分間隔では団子運転になり走行性が落ち、3分であれば走行性が確保できる結果となった。2分から3分の間でも、駐停車車両が発生すると、さらに時間が遅れる。新潟の道路、

信号や交通量などの条件を踏まえてシミュレーションを行っているが、3 分間隔が必要と考えている。

★発言者 4（男性）

- ・新潟交通の、直近 3 か年の支払利息はいくらか。同じく補助金はいくらか。なぜ、公設民営方式にしたか。それは、新潟交通が新潟市にお願いしないと経営できない状況だから。新潟交通はバスを買うお金はない。売上が約 200 億だが、純利は 1 億。数字を聞かせてほしい。

●新潟交通株式会社

- ・弊社は東証 2 部上場企業で金融庁に財務状況を提出しており、インターネットで閲覧は可能。毎期の事業活動の結果を株主に説明し、了承を得て活動している。

★発言者 4（男性）

- ・支払利息、補助金、長短借入金の数字をはっきりと言ってほしい。

●新潟交通株式会社

- ・弊社の財務諸表を含め、新潟市が設置した第 3 者審査委員会に過去 10 年間の事業報告を提出し、承認をいただいた上で、今この場に来ている。
- ・本日はバス路線再編の内容についての説明にきている。

★発言者 4（男性）

- ・経営に関わる状況を説明できないのはおかしい。経営状況が理由の公設民営方式だ。税金を使わず、自分の金でやればいい。

★参加者 複数名より

- ・市長が悪い。
- ・副市長が悪い。
- ・バックマージンがほしくてやっている。
- ・名誉がほしくてやっている。
- ・普通のバスでやればいい。
- ・贅沢を言うな。
- ・市議会議員がだめだ。
- ・賛成反対の選挙をやれ。
- ・市民は反対なのだから、説明会はいらぬ。
- ・もっとあちこち行って説明しろ。

○新潟市

- ・私どもが新バスシステムに取り組む原点は、10 年間で 40% もバス利用者が減っている状況を改善したいということ。
- ・12 月議会でバスの購入の議案があがるため、そこで審議していただきたい。本市としてはこのような説明会は必要と考えている。市民の代表たる議会の審議で結論を得たい。
- ・本市は、公共交通をこのまま放置することを問題と捉え、この事業を提案した。先ほど亀田駅へ乗り入れる路線の話があったが、新バスシステムは平成 27 年の夏からスタートしても、ずっとそのままの形ではない。第 1 期の完成は平成 31 年ごろを予定している。それに向けては、市民の意見を聞きつつ、路線

の再編、結節点の整備をこれから行っていく。

★発言者4（男性）

- ・支払利息、補助金、長短借入金の数字を聞いていない。いくらなのか。

●新潟交通株式会社

- ・支払利息については、平成 24 年度は9億8836万9千円、平成 23 年度は 11 億79万3千円、平成 22 年度は 1 億2004万5千円。補助金については、平成 24 年度は3億7466万2千円、平成 23 年度は 5 億 2538 万3千円、平成 22 年度は 6 億 7689 万 6 千円。

★発言者4（男性）

- ・新潟交通のバスは補助金で走っている。

●新潟交通株式会社

- ・新潟交通グループとして、バスを運行している会社が 3 社あり、補助金はその合計額。この補助金は、もともと自主路線で営業していたが、採算が合わなくなり廃止をしようとした路線について、地域の住民の方々の声に基づく各市町村の要請により、路線運行の補助のために受けているもの。補助金は会社の利益ではなく欠損補助であり、赤字が出た部分を補助していただくもの。路線の中には、定められた要件に基づき補助金をいただいても欠損が生じるものもある。

★発言者4（男性）

- ・新潟交通単独で BRT 導入はできないということ。すべて市の負担。

○新潟市

- ・これまで申し上げた通り、交通結節点等の整備、連節バス購入は新潟市が負担する。運行経費は交通の負担となる公設民営方式。新潟交通の負担が無いわけでない。

★発言者4（男性）

- ・BRT の導入後、区バスはどうなるのか。区バスの補助はどうなるのか。

○新潟市

- ・BRT が導入されても、必要な区バスは維持していく。

※ 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。

- ・早く整備してほしい。
- ・連節バスを買う必要は全くないと思う。BRT システムそのものは否定はしないが、連節バスは必要ない。
- ・道路を先に修繕した方が良いと思う。予算が決まってからの説明はサギ、ではないのか？ニーズに合わせろ。日本国会と同じく出来上がってから、説明会つまらないね。
- ・必要なし、中止して下さい。
- ・BRT 連節バスは全く必要はないです。今あるバスを利用しバスゾーンで検証すべきであり、高額を出費してまで新潟交通に市の税金で買入、与えるのはおかしいですし、絶対反対です。

・「連節バス導入反対の件」

標記の件につきまして端的に申し述べ、経済市場原理から経年、時代的に衰退する新潟島に限り、又こだわらぬ拙速な施策の中止と高所から展望し市全体の交通体系につながる施策を要望します。

【導入反対の主な理由】

1. 市都市政策部は、バス事業の経営に関しどれ程のノウハウと手腕を持っているか。連節バスを導入し、余ったバスを地方で走らせればバス利用者が増える？そんなに簡単であれば新潟交通はすでにやっています。未だ底を突かない乗客減少に苦慮して来て久しい今、親方日の丸の自治体が、これで改善すると言えば新潟交通の経営者は腹が煮えくりかえっているでしょう。余談になりますが、市はいわゆる箱物を作り指定管理者制度で事業運営の提案から実施まで落札民間業者まかせとしている。（箱物を作れば発想から始めた優秀な公務員が当初のコンセプトどおり運営すれば良い）ハードを作ればスタンドプレイで見かけは良い。しかし問題はその運営で住民が100パーセント利用していれば投資効果はあるがどこの施設を見てもそれ程度のものでなく施設の人件費、維持経費で市税が無駄になる。この連節バス運営も同じこと。新潟交通は、市のゴーを前提で地元の雄として他の業者にやらせる訳にはいかなく手を挙げた。補助金が出るので収入はある程度担保されるでしょうが、（そうなれば良いが）儲ければ市に吸い取られ従業員の賞与とまでとはならない。
2. パークアンドライドで自家用車から降りて連節バスがペイする程利用するか？又駐車場はどうするのか。有料か？ご承知とは思いますが、過去に新潟交通の電車が東関屋駅でバスに乗り換え運行したが面倒で電車を含め利用者は減少した。廃線となった。
3. 経済市場原理から経年、時代的に衰退する新潟島になぜ限り、又こだわって狭い視野で考えるのか。新潟島は薄く向こうは海。又住民は減少し通勤や商売ではバスの利用は無いでしょう。歴史的に新潟島は海の港の地として新潟を背負って来た重みは有るが、政令市となった現在そして将来は過去の栄光に浸ることなく新時代に向けた市政が必要。それには経済市場原理から伸びる駅南地区と北区、秋葉区、江南区、南区など広域となった市を高所から展望した交通体系の施策構築が必要。
4. 新潟市民オンブズマンも反対表明。市長は裁量権を逸脱又は乱用でないとやっているが、市民説明会でも反対意見が多く賛成の少ないこの事業を何で強行するのか。裁量権まで持ち出し何か悪い事でもするのかの様だ。他の政令市は何かやっているからと市民向けの窮策か、なぜ止められない。挙げた手のプライドか。そんな事由で市民の巨額な血税を使ってはならない。投資した金は返らない。時間をかけて調査し長い低床バスより先ず今のバスの必要性や運行形態を工夫することが先だ。

以上