

陳 情 文 書 表

受 理 番 号	陳 情 第 6 9 号
件 名	新バスシステム及び連節バスに関することについて
要 旨	<p>公共交通のシステムとはかけ離れた新バスシステムは、市民にとって利用しにくいいため利用者の減少がみられる。新バスシステムの変更が必要である。追加する連節バスの必要性が認められない。</p> <p>①専用レーンについて</p> <p>連節バス及び一般バスは、左右両方の扉があかないため、島式ホームを上下線で共用することができない。そのため、片側2車線ずつ必要である。片側3車線ではバスだけで2車線塞ぐため、乗用車の利用路線が1車線では、交通渋滞、交通事故が予測される。</p> <p>乗用車を制限した場合、バスが不便で乗用車に切りかえた人たちの不満が増す。また乗降時、上下線で島式ホームを共有し交差させる方法も時間がかかる。特に連節バスは18メートルと長いいためお互いの接触事故が考えられ、時間もかかるため定時性もとれない。専用レーンの必要性は認められない。</p> <p>②スポーツ公園線の新潟駅南口ー南長潟ー市民病院間について</p> <p>南口にBRTを伸ばしても、採算に見合った乗客数は乗らない。今でさえ、連節バスはがらあきの状態である。田畑がほとんどで人家がわずか、バスが走っているのかと思わせるほどバスを見かけることがない。</p> <p style="text-align: right;">(裏面につづく)</p>
付 託 年月日 委員会	平成 28 年 6 月 20 日 環境建設常任委員会
受 理	平成 28 年 6 月 14 日 第 1 2 2 号

新交通推進課は、現在、南口からビッグスワンを經由する路線の乗客数を把握しているのか。

新潟市と新潟交通は5年間（平成32年3月31日まで）、現在の年間走行キロ数の計画値である957万7,385.4キロを維持することの協定を結んでいる。

ところが、新バスシステム、BRTバスダイヤでは郊外路線が減らされている。当初、新潟交通と市長は余剰バスを郊外路線にふやすのが目的、減便、廃線はないと強調していたが、実際は全く逆である。切り捨ての方向にかじを切る不親切な路線である。

一例として内野営業所－青山間の寺尾線は、実質的に坂井停留所発着の便が中心となり、内野営業所発の上り（片道）だけで16便から11便に減り、その中身も午前9時出発の便から夜20時20分発の便まで1便も出ない。寺尾線は坂井から西の地区の住民にとって西区役所に行くための唯一といってもいい公共交通機関である。利用者の視点でダイヤが組まれているわけではなく、新潟交通の都合のいいようにダイヤが組まれている。他の路線についても、減便、乗りかえで路線がふえたように見えるが減らされている。利用者も不便になったため乗用車に切りかえ、道路が混雑している。第一期工事のバスダイヤを鑑みるに、亀田、曾野木からの路線も乗りかえにし、減便すると思える。このことから言えることは、5年経過後の協定書更新時、新潟交通は収入減少を理由に、新潟市の税金で運営する公共交通にさせるのではないか。

### ③国からの補助金について

国も国債発行が危ぶまれる昨今、国からの補助金を当てにすることはできない。市の予算も負債の割合が大きい。市民にとって不便なバスシステム事業を進めることはやめるべきである。

以上のことから、新バスシステムの変更及び連節バスの追加購入を中止することを求め、陳情する。