

平成 26 年 10 月 24 日

各位

にいがた環境交通研究会  
代表 藤 堂 史 明

新潟市長選立候補予定者の公共交通政策に関する回答について

拝啓

私たち「にいがた環境交通研究会」では、市民が公共交通にかかわる課題を一層深く理解していただきたいと願い、きたる新潟市長選挙に立候補予定の御三方（立候補表明順に、吉田孝志氏、篠田 昭氏、斎藤 裕氏）に公共交通政策に関する質問票を 10 月 14 日に送りました。この度、御三方からその回答をいただきましたので、ここにとりまとめて公表致します。

われわれの質問票は「BRT 計画の推進か白紙か」といった当面の問題だけではなく、将来の公共交通ネットワーク整備、事業者との連携、組織、都市計画、市民参加など、重要な課題を体系的に尋ねています。

立候補予定の御三方からは、真剣に取り組んでいただき充実したご回答を送っていただきました。ここに公表しますのは、御三方からいただいた回答をそのまま載せています。きたる市長選のみならず、今後の新潟市の公共交通政策を推進する上で重要な資料と考えますので、各位におかれましては是非活用していただきたいと存じます。

なお、私たちの研究会は、2005 年に結成して以来、延べ 148 回にわたり研究会を開催し、2 回の都市交通マップの発行やシンポジウム開催を含め、公共交通を活かした新潟のまちづくりについて研究と提案を重ねてきました。本公表について、質問等がございましたら、研究会メール：[niigataets2014@gmail.com](mailto:niigataets2014@gmail.com) までご連絡をいただくよう、お願い申し上げます。

敬具

公表資料：

- ① 研究会作成の質問票
- ② 御三方の回答（立候補表明順に、吉田孝志氏、篠田 昭氏、斎藤 裕氏）

## 質問票

### 1. 新潟市 BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムについて

新潟市は、BRT 第 1 期導入計画として、連節バスの導入とバス路線の再編成に取り組み、平成 27 年夏前の開業にむけて進めています。具体的には、新潟駅～市役所～白山駅～青山地区間に連節バス 4 台を運行し、それに併せて乗り換え拠点などを整備し、まちなかのバス路線を効率的に再編・集約し、生じた余力を郊外路線の維持・拡充にあてながら、全市民的なバス路線再編を図る「新バスシステム」に移行するものです。

まず、公共交通の本質的“要件”は何かについてご自身の見解を提示なさった上、その観点から、この BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムが実施されることによって、どのようなサービス改善、影響・効果が予測されるか、あるいはどんな問題点を持っているのか、お考えを聞かせて下さい。第 2 期以降の計画も含めて影響・効果を考える必要があるとお考えであれば、それについても聞かせて下さい。

### 2. 新潟市の公共交通将来ビジョン、公共交通の重要性について

新潟市の人々の移動に占める自家用車の割合は約 70%と大変高く、公共交通の分担率は 5%程度と低く、また、近年バスの利用者数が急速に減少しています。政令指定都市といえども正にクルマ依存都市であります。しかし、高齢社会の進展、環境問題の深刻化、ライフスタイルの変化等を考慮したとき、高水準の公共交通ネットワークを整備し、公共交通分担率を減少から増加に転じさせ、分担率を数十%程度に維持することが求められると考えます。

新潟市の公共交通の将来ビジョン（構想）、将来の望ましい公共交通の分担率などについて、お考えを聞かせて下さい。さらにそれに関連して、新潟市が抱える様々な政策課題の中で、公共交通の課題はどの程度・どのように重要であるか、他により重要な課題があり相対的に重要度が低いのであれば、より重要な課題と何か、その理由を含めて、お考えを聞かせて下さい。

### 3. 望ましい公共交通ネットワークのデザイン、および乗り換えのあり方について

都市の公共交通は、鉄道、地下鉄、LRT、バス、BRT、タクシー、さらには自転車、徒歩など多くの種類の交通手段・システムから構成されています。しかし、利用しやすい・わかりやすい公共交通とは、どんな手段・システムを導入するかが先ではなく、利用者（市民・来訪者）のニーズに合ったサービス水準の高い公共交通ネットワークを形成すること、そして利用者が自由にいろいろな所へ移動できるようにするために乗り換えは避けられないものであり、そのために利用者が喜んで乗り換えてくれるように環境を整える必要があると、考えます。

例えば、新潟市の現状の鉄道と路線バスは、ほとんどすべてが新潟駅・都心部からの放射状となっていますが、利用者の動きのパターンは放射状だけではないはずで、一方、新潟市の従来からの基本構想は日の字型の環状ラインのみです。そして、新潟交通案をそのまま受け入れた青山延伸の現行計画は日の字型ラインとの整合性が明瞭ではなく、第二期以降の計画と合わせると放射状とも環状ともいえない全体設計思想の見えにくいものです。

乗換えに関しては、不便になるという批判もありますが、ネットワークの効率性を考えると避けられないことです。一方、新潟市民の1日の歩行数は厚生労働省調査等で全国ワーストクラスであり、根本的な健康寿命重視、健幸都市構想の観点から日常生活において自転車や歩きによる移動を増やすべきです。現に「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」が制定されましたが、具体的な施策実施はこれからです。

新潟都市圏における将来の望ましい公共交通ネットワークのグランドデザイン、イメージを、都心部、各郊外部の方面別、放射状線と環状線などを考慮して、お聞かせて下さい。また、公共交通ネットワークの重要な要素である乗り換え（乗り継ぎ）のあり方について見解をお聞かせください。

#### 4. 都心部～南区方面における公共交通の改善整備の重要性と方法について

新潟駅・都心部から方面別の公共交通ネットワークを比較すると、特に軌道系公共交通が存在しない南区方面（白根方面）への公共交通が貧弱であり、サービス水準が低いと指摘されています。地域的には都心部よりも、南区方面のネットワーク問題にまず取り組むべきであるという意見があります。

新潟都市圏の公共交通ネットワークが抱える様々な課題と比較して、都心部～南区方面の公共交通の改善整備がどれほど重要であるとお考えですか。さらに、南区～都心部・新潟駅、南区～都心部以外のJR駅（新津駅、巻駅、田上駅など）のネットワークを改善整備する方法についてアイデア、お考えを聞かせて下さい。

#### 5. 新潟市と交通事業者との連携強化、および運営補助、ゾーン運賃制について

公共交通ネットワークの整備・運行の改善を図るためには、行政と交通事業者であるJR東日本、新潟交通等との現状以上の連携強化が必要であり、運賃収入だけで高水準のサービスを維持することはできないので行政による運営補助も必要となります。さらに、ヨーロッパの都市のように運輸連合によるゾーン運賃制（地域に一つの公共交通計画機関を設置した上で、地域を多くのゾーンに分けて、利用する交通機関・システムの違いにかかわらずゾーン間の運賃を統一し同じにする方法）が導入されれば、利用者にとって使いやすくなることは明らかです。

新潟市と交通事業者であるJR東日本、新潟交通等の連携をどこまで踏み込んで進めるか、

どのように進めるか、市のリーダーシップをいかに発揮するか、お考えや意気込みを聞かせて下さい。行政による運営補助やゾーン運賃制に取り組む考えをお持ちかどうか、聞かせて下さい。

#### 6. 区バス・住民バスなどの重要性と効果、および充実策について

路線バスの幹線・支線部分の改善ではなく、区バス・住民バスを充実させること、地域によってはデマンド型交通を導入することによって、買い物や通院の足を確保すれば、結果として路線バスの利用者数も増加するという指摘があります。現状では新潟市は区バス・住民バスを維持するために利用者による運賃負担率 30%以上（行政による分担率 70%以上）という基準を設けています。

区バス・住民バスやデマンド型交通の充実、公共交通空白地域の解消は、公共交通の様々な課題と比較して、どれほど重要であり、かつ新潟市のあるべき公共交通体系全体に対しどのような効果があるとお考えですか。区バス・住民バスやデマンド型交通をどこまでどのように充実すべきですか。さらに、区バス・住民バスの運賃負担率の基準は妥当であるとお考えですか、お聞かせて下さい。

#### 7. 新潟市が実施した市民参加に対する評価、および真の市民参加・市民合意について

新潟市は新たな交通システムの導入、BRT 導入、バス路線の再編成等を検討する段階で、パブリックコメントの実施、区単位での説明会、コミュニティ協議会単位の説明会の開催などを行い、市民参加を進めてきました。しかし、その内容はすでに新潟市が決定したことの繰り返しの説明であり、市民の理解を求めると言うことの繰り返しであり、反対意見に耳を傾けて問題点を再検討してみるという姿勢が見られない、という意見が多くあります。交通事業者任せではなく、現状以上に行政の関与が必要なだけに、真の意味の市民参加、市民合意が決定的に重要です。

新潟市が実施したパブリックコメントや説明会をどのように評価されていますか。もし問題があったと評価される場合、それらを改善して実効性のあるもの、市民が納得できるものにするためには、どうしたらよいとお考えですか、お聞かせ下さい。

#### 8. 脱クルマ依存の都市計画やコンパクトなまちづくりについて

新潟市のようなクルマ依存から脱却するためには、公共交通ネットワークの改善整備だけでは不十分であり、都市計画・土地利用計画の面からも取り組むことが必要であり、新潟市都市計画では「新潟らしいコンパクトなまちづくり」を長期的に目指しています。しかし、コンパクトシティ化の実施は極めて困難であり、まず少なくとも現状の郊外化・スプロール化を止める必要があります。例えば、郊外の土地区画事業を実施しないこと（既存駅周辺あるいは新駅設置など公共交通の利用前提を除く）、郊外の大型店立地を規制すること、郊外開発を誘発するような大規模な道路（例えば、新潟中央環状道路）の整備を見

直すことなどを、まず実施すべきと考えます。

脱クルマ依存を目指して、都市計画（土地利用計画）、コンパクトなまちづくりを推進することが重要であるとお考えですか。そのような計画の実効性を上げるために、具体的にどのような取り組みが必要であるとお考えですか、お聞かせ下さい。例えば区画整理事業、大型店の立地、大規模な道路整備などについて、お考えを聞かせて下さい。

#### 9. 公共交通分野での新潟市と新潟県の連携強化について

新潟県による朱鷺メッセ開発ではアクセスのための公共交通整備が路線バス以外で実現しなかったこと、新潟駅～新潟空港へのアクセスでは県によって新幹線延伸が調査されてきたが、新幹線延伸は市民の足とはなり得ないこと、等にみられるように、公共交通の分野での県と市の連携は順調ではなかったという印象を受けます。県と市が連携してトータルとしての効果が発揮されるように取り組んでいるとは言えません。

今後、公共交通の分野において、新潟市は県とどのような新たな連携を進めたらよいか、現状の停滞的な状況から脱するためにはどうしたらよいですか、お考えを聞かせて下さい。

#### 10. 公共交通分野での市長任期4年間における最重点課題について

今まで公共交通、都市計画、道路整備、市民参加などについて様々な質問をさせていただきました。改善のためにはハードな整備だけではなく、ソフト面である計画づくりの手法やプロセス、市民参加、市職員のマインドなども関係してきます。

最後の質問となりますが、市長に当選された場合、任期4年の間に特に力を入れて取り組み、成果を確実に出したいとお考えのことは何でしょうか。ハード、ソフト両面からお考えいただきたいと思います。

また、公共交通の改善に関して、この質問票には存在していない事柄についてお考えをお持ちであれば、最後に記述して下さい。

以上

## **吉田たかし氏からの回答**

### **1. 新潟市 BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムについて**

今後、高齢化が急速に進展する中、生活交通の確保、地域活性化（産業振興・観光振興）、環境問題への対応が急務であり、これらに対応するため地域公共交通は今後の重要な課題のひとつと考えます。

新潟都市圏は、広域に散在する多数の旧市町村をそれぞれのまちと就業地とを道路網の整備によりつなぎ発展してきました。就業地もかつての中心部から郊外へ広がり、ますます、自動車による移動への依存が高まっています。今後は、市民の暮らし、まちづくりを考えそれぞれの地域、都心部で利便性の向上を目指した移動手段（電車、バス、タクシー、新交通）を考えながら総合的な公共交通政策を考えるべきと思っております。

今回の計画は、①連結バス導入により今後 5 年間の新潟交通バス営業距離数の確保となっており、②マイカー依存から公共交通へシフトするものについては、効果は薄いと考えております。

現在、市がバス事業に関与する目的と市が期待する効果が殆ど市民と共有されておらず、行政のひとりよがりの事業となっています。目指すべきまちの姿と市民の暮らしの向上への期待が同じベクトルとして合っていないことから、まずは、政策決定におけるプロセスに大きな問題があります。また、当初目指していた大きな目的の専用軌道による定時性・速達性の実現、まちなか活性化については、ほとんど効果が得られないばかりか、まちなかへ行く人は減少すると思われます。

### **2. 新潟市の公共交通将来ビジョン、公共交通の重要性について**

広域にまちが散在する都市構造を持つ本市において、公共交通の将来ビジョンは、高齢化の進展、環境問題の深刻化、ライフスタイル変化などを考慮した本市発展のための都市計画の中に中長期的なグランドデザイン描き、総合交通政策と共に進めて行かなければならない重要な課題だと考えます。

### **3. 望ましい公共交通ネットワークのデザイン、および乗り換えのあり方について**

基本的には JR をマストラとした背骨を構成して、郊外エリアの各中心部を核とした機能集積（買い物、医療、行政サービス等）やまちづくりを考えたバス、タクシーによる公共交通ネットワークデザインの構築が必要と考えます。高齢者などの交通弱者の視点を踏まえ、暮らし向上と移動手段の充実による地域の活性化が期待されます。乗り継ぎ場所が生活利便性の向上につながるまちづくりをすすめ、乗り換えの不便さの解消・ネットワークの効率性を実現する施策が必要です。

さらに、郊外中心部から都心へのアクセスと都心部での移動と拠点と拠点との移動を新

交通を導入して実現することが望まれます。

#### 4. 都心部～南区方面における公共交通の改善整備の重要性と方法について

都心部～南区中心部～燕三条駅につなぐ幹線となる機能が必要と考えます。南区中心部に交通結節点を置き、周辺地域とのアクセスと周辺駅とのアクセス向上によるネットワーク構築が地域連携を高め地域のポテンシャル向上に寄与すると考えます。まちは繋がっており、隣接する市町村との連携も重要と考えます。

#### 5. 新潟市と交通事業者との連携強化、および運営補助、ゾーン運賃制について

新潟市の公共交通を移動手段の確保と生活向上、地域経済の発展を実現するための「移動するための社会資本」と捉え、市民の皆様から「社会資本整備」に対するための合意をいただき進めなければなりません。ゾーン運賃の導入は、公共交通を推進する上でとても有効な手段であると考えます。今後は、本市も積極的に加わり、主体的に取り組む必要があると考えます。

#### 6. 区バス・住民バスなどの重要性と効果、および充実策について

新潟市全体の交通政策を策定し、実施することは今後の暮らし、地域づくりを充実させる上でとても重要な課題だと考えています。更なる取り組みが必要です。わたし自身も、H17年から北区北地区においてコミュニティバスの取り組みと住民バスの運行に携わってきました。

分担率の設定と運用については、地域の特性もあり、一律に同じというものはないと考えます。全市的な基準を定め、その上で、各区による上乗せなど地域性を考慮した運用を考えていきます。

#### 7. 新潟市が実施した市民参加に対する評価、および真の市民参加・市民合意について

市の説明は、終始「導入ありき」であり、政策形成プロセスにおいて問題があったと思います。また、当初の事業の必要性、計画から縮小、暫定導入のメリットは、事業化するための方便のようになっていました。

#### 8. 脱クルマ依存の都市計画やコンパクトなまちづくりについて

暮らし、産業立地、商業施設立地、行政サービスなど、職住隣接や地域内移動、地域間移動を総合的に考えた将来に向けた都市計画・まちづくりが必要です。コンパクトなまちづくりとは、すべてを一部のところにまとめるのではなく、中心となるまち(エリア)を設定して、機能的なまちづくりを進めることと考えます。公共交通はこのエリア内での、エリアへの、エリア間でのアクセスの向上のために機能することが期待されます。

また、まちのなかに出てきたくなるようなソフト・ハードの整備が重要だと考えます。

#### **9. 公共交通分野での新潟市と新潟県の連携強化について**

新潟空港への新幹線乗り入れ、羽越本線の高速化については、早期に、市・県と実施に向けての方針を示すべきと考えます。そのためにも、更なる連携強化が必要であると考えます。

#### **10. 公共交通分野での市長任期4年間における最重点課題について**

- ・現在の新バスシステムを白紙に戻し、新たな全市の総合交通政策の策定。
- ・各地域での交通結節点を踏まえた拠点構想の検討。
- ・地域交通施策の充実、総合交通政策の策定、実施に向けた取り組み。
- ・新幹線の空港乗り入れ、羽越本線の高速化についての取り組み。



## しのだ昭氏からの回答

●はじめに「しのだ昭」の公共交通・バス交通への基本的考えた方を記載し、その前提で、具体的な設問に簡潔にお答えします。

これまで日本では「道路は税金で造るのが当たり前」なのに対し、公共交通に「税金を使うのはいかなものか」との風潮がありました。しかし、地方の公共交通が疲弊する一方、高齢化が進みマイカーを運転できなくなる方が増えている今、国・地方自治体が公共交通事業者を支援するのは当然のこととなってきました。

5月に「改正地域公共交通活性化再生法」が施行されたのを受け、国は具体策を打ち出し始めましたが、それを先取りしてきたのが国と新潟市の「公設民営方式」です。国と自治体力を合わせ、交通事業者を元気づけ、事業者にバス運行を最大限頑張らせる方式で、新潟方式は全国から注目されています。全国に先駆け、公共交通・バス交通強化を新潟から実現することが重要です。

新潟市では、バス利用者の大幅な減少とバス業路線の削減が続く「負の連鎖」を、来年度から国の大きな支援を受けて運行するBRT・新バスシステムでストップをかけます。国と新潟市、それと新潟交通が6年前から取り組んだバス支援事業で超低床バスやICカード（りゅーと）などが導入され、バス運行環境がかなり改善されました。その効果で昨年度のバス利用者は40数年ぶりに下げ止まりました。一方、本市と新潟交通が合意したBRT・新バスシステムの運行により、新潟交通はバス営業路線の走行キロ数を来年度から5年間、維持することが決まりました。負の連鎖はようやく止まることになり、利用者の反転増加も大きな可能性が出てきました。

新潟交通は「乗り継ぎ・乗り換えを活用しなければ持続可能なバス運行はできない」との立場であり、全国どこの都市でも乗り継ぎ・乗り換えなしにバス交通が発達している例はありません。新バスシステムは本市が乗り継ぎ・乗り換え環境を整備し、利用者の負担を少なくする方式です。連節バス4台と合わせ新バスシステムを導入することで1日400便以上の増便も実現します。

地方都市のバス事業を改善する先行事例として、本市の新バスシステムの成功を国も強く期待しており、そのために事業費の半額程度を国が支援します。来年7月ごろの新バスシステム運行までの事業費は約13億円で、市の負担はその半額、6億5千万円程度となります。連節バスや乗り継ぎ地点の整備は20年以上有効であり、仮に20年として1年で割り返すと毎年3、250万円程度となります。現在、市が区バス・住民バスの支援や営業路線の補助に充てている事業費は年間2億円以上で、新バスシステムの有効性がお分かりいただけると思います。

(BRT・新バスシステムを「白紙撤回」や「全面見直し」と主張している陣営もあるようですが、既に連節バスは契約を終えていますので、契約を破棄すれば当然、損害賠償請求が想定され、その金額は最低3億円台になると思われますし、国への事業費返還も数

千万円規模で迫られます。仮に連節バスを導入した上で新バスシステムを「全面見直し」とすれば、連節バスの効果を使わないので無駄使いになるだけでなく、「負の連鎖」を止める絶好の機会をみすみす失うこととなります。従って、この時点での公共交通施策推進・新バスシステム見直しは非現実的であり、まちづくりや市民の利便度を上げることを遅らせることとなります。)

## 1. 新潟市 BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムについて

1 期目は前述の通り。2 期目は新バスシステムの運行効果を見定めながら決定するが、できるだけ早く東区と駅南方面を強化したい。

## 2. 新潟市の公共交通将来ビジョン、公共交通の重要性について

本市のマイカー依存度はあまりに高すぎるが、すぐに分担率の目標を定めるより「歩いて楽しく、自転車や公共交通で便利に移動できる都市」とのまちづくりの考え方を市民にご理解いただきながら、健康づくりとまちづくりを徹底連携させる「スマートウエルネスシティ」（健幸都市づくり）を推進する。健幸都市づくりは健康寿命を延伸ことにつながり、本市の重要施策である。

## 3. 望ましい公共交通ネットワークのデザイン、および乗り換えのあり方について

基本的には第 1 期の BRT 路線と駅南の弁天船—公園線—新潟市民病院までを早期に基幹バス路線とし、市民病院から県庁—BRT 関屋までを準幹線とすることで環状化することの効果が大いと思う。乗り換えについてはできるだけ負担が少なくなるよう、既存店舗・施設を活用していく。

## 4. 都心部～南区方面における公共交通の改善整備の重要性と方法について

新潟交通が来年度から 5 年間、バス営業走行キロ数を減らさない協定を結んだことでさまざまな取り組みがやりやすくなった。今後は第 1 期の BRT・新バスシステムをスタートさせ、効果を検証しながら駅南方面を整備し、環状化を図ると共に。東区・北区方面を乗継・乗換方式に転換。次いで南区方面の基幹バスを検討する。その際、南区方面への新バスシステム効果を実感してもらうため、新潟駅—燕三条駅間をスムーズに乗り継ぎながら走行できるダイヤを優先的に整備する。その際の乗継・乗換地点は極力既存の店舗・施設を活用する。

質問 3 の答え以外では、南区白根にバス乗継・乗換の拠点を設け、そこから JR の最寄り駅・拠点駅への路線を順次整備する。これも新潟交通との運行事業協定があることで可能性が広がり、スピード感を持った整備が可能になる。

## 5. 新潟市と交通事業者との連携強化、および運営補助、ゾーン運賃制について

まずは新バスシステムをしっかりと運行し、IC カード「りゅーと」の普及を進め、JR との片乗り入れが可能なることを周知していく。行政の運営補助についてはまず、新バスシステムでドル箱路線を効率化することでバス利用者が増やせる実績を上げながら新潟交通の営

業努力を促していく。ゾーン運賃制はその次に課題。

## 6. 区バス・住民バスなどの重要性と効果、および充実策について

バス営業路線がどんどん削減され、区バス、住民バスに切り替えざるを得ない状況の中では区バスなどの充実が難しい課題だった。新バスシステムの運行により、今後5年間のバス営業路線走行キロ数が確保されるので、その機に区バス・住民バスの強化を図る。一律の収支率を見直し、人口密度や区バスなどがあることによってバス空白エリアの解消効果などを新たな指標として一律の収支率を見直していく。

## 7. 新潟市が実施した市民参加に対する評価、および真の市民参加・市民合意について

新バスシステム・BRTの全体像を一部マスコミが意図的と思えるほど全体像を報道しない中で、連節バスやBRTだけがクローズアップされた。その中での説明会は反対派が多く集まる形になり、肝心のバスを利用している方・利用しようとする方への説明が不足した点は反省すべき。大枠が明確になったいま、バス利用の意義を含めて市民に説明しやすい態勢が整ってきた。

## 8. 脱クルマ依存の都市計画やコンパクトなまちづくりについて

大合併をした新潟市は地域それぞれのまちなかを大切にする「多極連携型」まちづくりを進めることが重要です。一方で人口減少時代が始まっており、区画整理や大型店の立地などは特徴的なものに絞り込み、既存のまちなかを活かし新たな魅力をつけていくことが大切です。

## 9. 公共交通分野での新潟市と新潟県の連携強化について

これまで新潟市と新潟県は協調して新潟駅周辺連続立体交差事業などの大事業に取り組みできました。いまは連続立体交差と都市内交通は新潟市が、新潟駅—新潟空港間のアクセスは新潟県が考える一ことで役割分担をしてきました。北陸新幹線の開業を控えたいま。空港アクセスをどうするかは県全体の課題であり、新潟県市長会としても意見を述べる段階に入っています。新潟市も空港アクセスの実現に向けて県・県内市町村・経済界などと1つのテーブルをつくって具体検討し、詰めていきます。

## 10. 公共交通分野での市長任期4年間における最重点課題について

今後の4年間の最大課題は人口問題への対処です。人口問題は、高齢者の大変な増加、怖いほどの少子化、若者の首都圏などへの流出—といった3つの要素からなっています。特に超高齢社会での対応には地域包括ケアシステムの構築と共に、健康寿命の延伸が大きなポイントとなります。新潟市は、健康づくりとまちづくりを徹底連携させるスマートウェルネスシティ（健幸都市づくり）に取り組みしており、歩いて楽しく、自転車や公共交通で便利に移動できるまちを目指しています。ハード・ソフト両面で新潟の公共交通を強化することは健幸都市づくりにつながりますので、今後も最重要課題の1つとして取り組んでいきます。

## さいとう裕氏からの回答

### 1. 新潟市 BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムについて

交通は、時代を切り開き人々の交流と喜びを与えるものです。市民生活では、衣食住とともに交通が大きな役割を担い、人々の交流が豊かな社会を創造します。高齢化社会がますます進行するなか、買い物や通院、文化的行事への参加などの交通が困難となっています。

誰もが、いつでも、どこでも、自由に交通できる人権を保障した交通環境社会の実現は、住民参加とともに、地方自治体が果たすべき大きな責務と考えます。

日常生活における交通で、とりわけ重要なのは公共交通機関、自動車、歩行、自転車による交通です。

したがって、公共交通の本質的要件は、誰もが、いつでも、どこでも、自由に交通できる交通権を保障した交通環境社会実現のための中核をなすものと考えます。

現在新潟市が進める BRT 第 1 期導入計画、新バスシステムについて、

(1) BRT 計画の最大の理由である「負の連鎖」に歯止めがかかる根拠がないこと―新潟交通との運行事業協定で、営業路線は 5 年間は確保されるが、利用者減については不明であり、さらに 5 年後からは営業路線確保の保障もない。

(2) そして「まちなかのバスを効率化して余力を生み出して、郊外路線を増便・新設していくことで『網』のようにする」としていたが、その見通しも示せないこと―計画では連節バス 4 台導入で新設 3 路線、増便数 474 本、8 台導入で新設 3 路線、増便 539 本としている。例えば 4 台導入時の増便でもっとも多いのは寺尾・大堀の路線のプラス 55 本だが、ここは 7 系統あり、片道とすると 1 系統あたり 4 本程度の増便にしかない。

(3) まちづくりが後退する懸念があること―青山と万代シティーの乗り換えが発生し、乗り換えの煩わしさから市の中心部である古町から今以上に足が遠のく懸念があり、古町を中心としたまちづくりを進めるのであればいっそう困難になる可能性がある。

(4) この計画の「重要な要素」としている専用走行路の設置も見通せない。などの問題点をもっています。

また、仮に再編を前提としても、一般バスでも充分であり、連節バス導入の効果は、新潟駅一市役所間で一般バスとの運行時間は 18 秒しか変わらないものです。

「誰もが、いつでも、どこでも、自由に交通できる」との立場で、区バスや住民バスなどの地域生活交通の充実こそ進めるべきと考えます。

## 2. 新潟市の公共交通将来ビジョン、公共交通の重要性について

新潟市の自動車分担率は約70%と政令都市間比較で最高であり、公共交通分担率は5.4%と浜松市に次ぐ低さとなっています（都市政策研究所 2008 年度報告）。横浜市や神戸市の公共交通分担率は30%前後ありますが、これらの都市は「市営交通・3セク事業体が3つ以上」（都市政策研究所）あり、本市とは比較できません。しかし、この分担率は高いほうが望ましく、20%程度からさらに上をめざすべきと考えます。

公共交通の整備は単に移動困難者の解消をはかるという狭い意義だけでなく、まちづくりの土台としての役割が大きいと考えます。

自治体として福祉・医療・商工業の振興・観光・教育などはそれぞれ大事であり施策を展開し投資がおこなわれています。これらの効果をより発揮するには土台となる公共交通整備が必要であり、住民の交通権保障で高齢者が気軽に外出し健康増進になれば、自治体が負担する医療費が少なくなり、商業、観光等も活性化するという総合的な効果が生まれます。

公共交通整備はまちづくりの土台であり、その優先度は「高齢者福祉」「雇用の場の確保」とともにきわめて高いと考えます。

## 3. 望ましい公共交通ネットワークのデザイン、及び乗り換えのあり方について

高齢化社会の進展のもとで、「買い物や通院の足の確保」はますます重要となります。

新潟市の進める BRT 計画ではこのことになんら保障がありません。

私は、このことを第一に考え、現行の区バス、住民バスさらにデマンド交通など地域生活交通の充実を行い、そして区バスや住民バスは現行の新潟交通のバス乗り場につなげ都心部へのアクセスにすべきと考えます。

BRT 計画の第 1 期（5 年間）の事業費 30 億円は 1 年間では 6 億円となり、新潟市の説明では現計画の半分は国が支援としていますが、その考えに立ったとしても年間 3 億円になります。この費用を現行の区バスの費用と換算すれば市内で 37 路線増やすことができ、住民バスであれば 56 路線増やすことができます。これらは一区あたりにすると区バスだけなら 4～5 路線、住民バスだけなら 7 路線となり、これらを区の状況によって有効に組み合わせれば地域を網羅できるようになります。

人口 41 万人の岐阜市では 14 の地域で住民バス（岐阜市ではコミュニティバス）が走り、岐阜市バスの停留所とつなげることによって、岐阜市バスの減少も 2007 年から歯止めがかかり増加に転じるという取り組みを大いに参考にすべきです。

現在乗り換えをしなくてもよかったものが乗り換えが発生するがメリットはないという BRT 計画でなく、区バスや住民バスなどで地域の交通が便利になって、そこから都心へ向かうために新潟交通バスへの乗り換えが必要になったとしても市民の理解は得られるのではないかと考えます。

#### 4. 都心部～南区方面における公共交通の改善整備の重要性と方法について

私は、南区の交通問題も上記 3 でお示ししました区バスや住民バスの有効活用をはかるべきと考えます。

現在、各区で「地域公共交通検討会議」がすすめられ、2014 年度未までに「生活交通改善プラン」がまとめられようとしています。

このプランに対して、さらに区民や利用者の声を聞き、区バス・住民バスを充実させることが必要であり、南区の公共交通の現状からするとその配分を多くすることも考えられます。

#### 5. 新潟市と交通事業者との連携強化、および運営補助、ゾーン運賃制について

現在各区で開催されている「地域公共交通検討会議」は、2013 年の設置当初は BRT 計画を前提にしたものでしたが、そこから「地域公共交通のあり方」「新潟交通のバス路線再編」を基軸とした検討もすすめられています。

その構成には運輸局や新潟交通が入っているものの、住民代表である自治協委員はわずかであり、バスの利用者が入っているかどうかという問題もあります。

こうした各区での「地域公共交通検討会議」の継続・拡充をはかりながら、都市政策研究所が提案している、新潟市民、交通事業者、新潟市役所 3 者による「公共交通利用推進協働会議」を新潟市役所主導で創設し、新潟市の公共交通の問題を解決する総合的な交通政策を推進します。

また、都市政策研究所の「2010 年度報告書」でも「新潟市の交通政策は道路整備偏重型であり、公共交通については他の政令指定都市と比べて劣る内容となっている」「道路予算の充実に対し、新潟市の公共交通関連予算比率は大きくない」「公共交通を含む都市計画部門に従事する職員数が相対的に少ない」と指摘されている。運営補助の増額も含めてまちづくりの土台となる公共交通整備をはかる必要があると考えます。

新潟市民の公共交通に対する不満でとりわけ「定時性の低さ」「割高な料金」「わかりにくさ」があり、安い料金につながる方策としてゾーン運賃制が有効であれば前向きに検討したい。

#### 6. 区バス・住民バスなどの重要性と効果、及び充実策について

3 でお答えしたように、区バス・住民バスやデマンド交通の充実こそ新潟市がこれから本腰をいれて取り組むべき最重要課題だと考えます。そのことが新潟交通バスの利用者の減少に歯止めをかけることは岐阜市の取り組みでも明らかです。

区バス・住民バスやデマンド交通は、「最寄りのバス停に徒歩 5 分以内でアクセスできる」「最寄りの鉄道駅に徒歩 10 分以内でアクセスできる」などの原則を明確にして「交通空白地域」をなくすことを大前提に運行するようにします。

区バスや住民バスの運賃負担率は、10～30%（行政による分担率 90～70%）と地域性に

よって検討します。

#### 7. 新潟市が実施した市民参加に対する評価、および真の市民参加・市民合意について

新潟市が実施した説明会は各区毎で 1 か所であり、公共交通では参加できない場所での開催もあり、バス利用者が参加できないケースも多くみられました。

また、時間制的するなど市民の理解を求めるとの立場は弱いものだったと考えます。

市民参加・合意に多少時間がかかるとしても、コミュニティー協議会単位や必要なら白糖会単位での説明会開催も含め、ていねいに市民参加・合意がはかられるべきです。

#### 8. 脱クルマ依存の都市計画やコンパクトなまちづくりについて

(白紙)

#### 9. 公共交通分野での新潟市と新潟県の連携強化について

公共交通分野において県との連携が必要になった場合には、新潟市の足場をかためたうえで、「新潟県・新潟市調整会議」等の場で主張していきます。

なお、新潟駅～新潟空港の新幹線延伸構想は無駄遣いであることは明白であり反対を主張します。

#### 10. 公共交通分野での市長任期 4 年間における最重要課題について

ハード面では、BRT 計画は中止し、区バス・住民バス・デマンド交通など市民の買い物や通院の足を確保する地域公共交通の拡充を抜本的にすすめます。

ソフト面では、「新潟市交通基本条例」を制定します。その柱は、①住民の移動の確保を自治体の責務として位置づける、②「交通空白地域」を解消する、③高齢者や障がい者の交通安全対策を強める、ものとします。