

陳 情 文 書 表

受 理 番 号	陳 情 第 6 号
件 名	B R T 構 想 について の 住 民 投 票 条 例 制 定 について
要 旨	<p>第 1 破綻した B R T ・ 連 節 バ ス 構 想</p> <p>1 新 潟 市 の 主 張</p> <p>新潟市は連節バスを導入することにより 10 年間で約 11 億円～17 億円の導入効果があると主張し、広報をしてきました。</p> <p>そのような効果があると言える根拠は、連節バスが通常のバスの 2 倍近い輸送力を持つことだと思われます。</p> <p>確かに、連節バスが現実に通常のバスの 2 倍近く乗客を輸送した場合、一定の導入効果があることは認められます（コストに見合うかどうかは別として）。</p> <p>しかし、連節バスが通常のバスでも輸送できる程度の乗客、すなわち 63 人以下の乗客しか輸送しない場合、連節バスの導入効果は皆無です。</p> <p>例えば、100 人乗客がいたとして、通常のバスでは 2 台運行させなければ乗客を運びきれませんが、連節バスであれば 1 台で運びきれることになります。この差が導入効果につながります。他方、乗客が 50 人しかいなければ、通常バスであろうが、連節バスであろうが、運ぶ乗客数も運行本数も変わりません。そこでは導入効果はないことになります。</p> <p>2 B R T ダ イ ヤ と 導 入 効 果</p> <p>私たちは、5 月 26 日に新潟駅万代口バス乗り場で、バス乗り場 7 番から 12 番のバスに乗り込む乗客を計測しました。</p> <p style="text-align: right;">（裏面につづく）</p>
付 託 年月日 委員会	<p>平成 27 年 6 月 18 日</p> <p style="text-align: center;">第 1 項 第 2 項</p> <p style="text-align: right;">} 環 境 建 設 常 任 委 員 会</p>
受 理	平成 27 年 6 月 10 日 第 1 3 6 号

この調査結果と萬代橋ラインの時刻表を踏まえ、時間帯別のバス1台当たり乗客を計算したものによると、萬代橋ラインに移行する現行9番乗り場、10番乗り場（他の乗り場の路線はそのまま存続する）のバスに乗る人の数は、ピーク時の7時40分から8時10分ですら1台当たり31.33人です。つまり、ピーク時でも、通常のバスが乗せることができる乗客数の半数程度でしかありません。ここで連節バスを走らせても何の意味もないことが明らかです。他の時間帯はより1台当たり人数が少ないので、より強い意味で連節バスの導入効果はありません。

以上より、すべての時間帯において連節バスの導入効果を見出すことができません。約11億円～17億円の導入効果などあるはずがありません。連節バスの導入はバスの購入費用分だけ無駄なのです。

3 団子運転、乗りこぼしなどについて

新潟市は、3分間隔で運行しないと団子運転が発生する、3分間隔では連節バスでないと乗りこぼしが発生すると主張し、連節バス導入に必要性があるとしてきました。

しかし、3分間隔の運行となっている萬代橋ラインのダイヤ（ピーク時）を前提としても、ピーク時の1台当たり乗客は31.33人なのです。3分間隔で運行した場合、通常のバスでも乗客は容量の半分程度です。連節バスでないと乗りこぼしが発生するなどあり得ないことが明らかです。

4 公金支出の必要性について

新潟市は、公共交通体系の実現のために公金を支出する必要があると主張しています。私たちもそのこと自体は否定しません。しかし、問題は不必要な公金を支出する必要はないということです。

上記したとおり、連節バスは新潟市の交通事情を前提とした場合、ただ高いだけで何ら効果がありません。

新潟交通側も連節バスの導入は希望していなかったものであり、新潟市の押しつけで導入することになったのです。

このように、経済的な意味もなく、また新潟交通も望んではいない連節バスを高い金をかけて購入し、新潟交通に貸し付けることに何ら必要性を見出すことはできません。

（次項につづく）

5 このように、B R T・連節バス構想が巨額の税金を使うだけの無駄遣いであることが明白になりつつあります。

第 2 市民の声

新潟市の行った新バスシステム事業に関する反復型意識調査の結果からは、市民の多くが B R T・連節バス構想に懸念を持っていることが明らかです。

第 1 回調査結果では、賛成 257、反対 1,101 となっています。第 2 回調査結果では、賛成 354、反対 476 となっています。第 2 回調査で、反対、どちらでもない、わからないと回答したか無回答の市民 689 人に調査票を発送した第 3 回調査では、賛成 54、反対 199 となっています。第 2 回調査で反対 476 から 54 が賛成に回ったと仮定しても（もともと「どちらでもない」だった可能性もあるので、このような前提は実際には成り立ちません）、賛成 408、反対 422 で反対が多いという結果となっています。

この調査の過程では、連節バス導入により経済的効果があるかの虚偽の宣伝もなされています。そのような虚偽の宣伝を経ても反対の方が多いのです。また、調査の対象となっていない大部分の市民において反対意見が多いことは第 1 回調査結果から優に推認されます。

第 3 B R T 住民投票条例を制定すべきこと

新潟市自治基本条例は、市民自治の確立を図ることを目的として制定されました（同条例第 1 条）

同条例第 4 条は市民主体の市政が推進されるべきこと、同条例第 5 条は市民の参画の下で市政の運営を行うこと、協働して公共的課題の解決に当たること、同条例第 6 条は市民が政策の形成などに参画できること、同条例第 13 条は市政運営に当たっては市民が広く参画のできる機会の確保に努め市民の意思を市政に反映させることを規定しています。

それらの理念を具体化するものとして、同条例第 18 条第 1 項は、「市長は、市政に関し特に重要な事案について、広く市民の意思を把握するため、事案ごとに条例で定めるところにより住民投票を実施することができます」としています。

(裏面につづく)

ここでは「実施することができます」としてありますが、上記した同条例の理念を定める規定からして、市長は特に重要な案件について住民投票を実施する義務を負うと解すべきです。

そして、上記したとおり、BRT・連節バス構想は市民の関心も高く、その問題点が明らかになりつつあり、反対意見が多数を占めるという状況にあります。

市民の意思を市政に反映させる義務を負う市長としては、BRT・連節バス構想の是非について住民投票を実施し、市民の意思を市政に反映させるべきと考え、下記のとおり陳情いたします。

記

- 1 BRT・連節バス構想について、今後の予算支出を凍結すること。
- 2 BRT・連節バス構想について、今後の予算支出などの是非について問う住民投票を実施することを定める条例を制定すること。