

会 議 概 要

●開催概要	
名 称	第1回 中央区 新バスシステム説明会
日 時	平成25年6月6日 午後7時から午後9時10分
場 所	万代市民会館 6階 多目的ホール
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	82名
●会議内容	
<p>(1) 新バスシステムについて（新潟市説明）</p> <p>(2) 提案内容について（新潟交通株式会社説明）</p> <p>(3) 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"> ・先ほどの説明で、万代町通りにはバスが走るとのことだった。町内を助けるため1本でも多く走らせてほしい。 ・この線はフィーダー線か？支線？位置付けはどうなるのか。 ・朝はモーニングライナーがあるため、郊外・市内から古町までバスが走っている。夕方のピーク時間（17時半から18時半くらい）にも、モーニングライナーの夕方版を運行してほしい。新潟島内で買い物をした方にとって便利になる。新潟市も関わるのであれば、松浜等の郊外への直通路線を走らせても良いのでは？本町での買い物客は平日の夕方がほとんどである。 ・お年寄りや子供をいじめるような路線は止めてほしい。 ・新潟市からは副市長が出席したが、新潟交通からも社長が出席するものと思っていた。出席されず、残念。 <p>●新潟交通株式会社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沼垂・万代町通りの路線は、支線としての位置付けとなるので、ラッシュ時間帯は5～10分、その他の時間帯は10～15分間隔の運行を目指していきたいと考えている。 ・モーニングライナーの夕方版（古町から郊外等へ向かう路線）は、ご意見をいただく中で、今後検討していきたい。 ・松浜線・河渡線等については、東港線を通して新潟駅に向かうこととして提案させていただいた。この理由としては、現在万代町通りの路線を利用している人の約80%が北区・東区から乗車しており、そのうち22%が万代シティバスセンター前、43%が古町方向、合計65%が古町・万代で下車、約28%が新潟駅に向かっている。利用者の多い万代・古町方面へより早く運ぶことを考え、東港線経由を提案させていただいた。中央埠頭から東港線十字路まで、東港線を使う場合は6分、万代町通りを使う場合は10分となり、4分短縮できる。また、万代町通りで下車し、仮に新潟駅まで歩いて向かうとした場合は19分、東港線－万代シティ－新潟駅までバスで行くとすると13分となり、6分短縮できる。 ・営業時間については、幹線は新幹線の始発から終着に合わせたダイヤを組む予 	

定。運行本数は変わらなくとも、どの時間帯も等時間隔でわかりやすいダイヤにすることで使いやすくしていく。幹線と支線の違いはその間隔が密かどうかの違いである。

★発言者2（男性）

- ・信楽園病院から新潟まで現行1時間1分かかっている。青山での乗り換えには何分かかることになるのか？今までは青山から新潟駅まで30分かかっていたが、BRTの導入により何分になるのか。15分になるとの話であれば賛成だが。
- ・デメリットがあると言っているが、具体的な数値は全く示されない。乗り継ぎ実験を1年くらいしてから、このような提案をするべきではないか。
- ・BRTよりもJR越後線の強化として、複線化を考えたことがあるのか。越後線沿線は駅前がものすごく貧弱である。越後線を複線化し、そこに串刺し状にバスが整備されれば、人もうまく流れる。新潟交通のバスだけでは考えるべきでない。
- ・バス利用者が減少した理由は、高い（バス料金）、遅い（時間）、寒い（冬期）から。これをなんとかしないと難しいのでは。

●新潟交通株式会社

- ・極力負担を少なくしていきたいが、ターミナルに到着したら、次に乗るバスが待っているようなダイヤにし、できるだけストレスをなくしていきたいと考えている。路線によっては一部直行便も検討している。乗り換える時間分はどうしても余計にかかってしまうことは事実だが、運行頻度もあげ、乗るバスの選択肢を増やすこともできるなどして、自宅を出てから、駅に到着するまでのトータルでの移動時間を短くできるようにしていきたい。ダイヤの細かい編成はまだしていないことから、今後、お示ししていきたい。

○新潟市

- ・越後線は都心アクセスを担う路線として非常に重要。全線を複線化する計画はないが、白山駅―新潟駅間について、一部橋梁区間を除き、複線化工事を行っており、また、新潟駅―内野駅間以西の増便実験などで利便性の向上は図っている。小針駅や寺尾駅の広場整備を実現するには、用地の問題など、まだ課題が多い。JRとバスでのダイヤの接続など連携して選択肢を増やす努力をしていきたい。

★発言者3（男性）

- ・沼垂・万代町のバスで、新潟駅や古町方面へのバスについてはわかったが、反対方面である山の下・松浜方面へ行くバスはどうなるのか。山の下・松浜方面へ行く人も結構いる。もし東港線に出ないと、その方面のバスに乗れないということであれば、不便になることについてもきめ細かく説明すべき。

●新潟交通株式会社

- ・基本的には万代町通りを通るバスは、東港線などの交差点で松浜方面へ行くバスと接続する予定。その乗り換えポイントは検討中だが、松浜方面への幹線に乗り換えてもらうことになる。

★発言者4（男性）

- ・新潟交通の各バスには無線がついている。バスが数珠つなぎになっていて、1台目が満車で、2・3台目はガラガラという状況を見た事があると思う。こういった場合、無線で連絡し合い乗客を後ろ車両に回すなどの対応はできないのか。伊豆急行、富士急行などはこのような方法を取っている。
- ・東方面からのモーニングライナーは、終着となる信濃町で折り返し運転をしているが、回送となってそのまま車庫に入っていく。こういった回送車両を有効活用できないのか。
- ・1人1車制だが、車両を有効利用することを考えないのか。バスがターミナル等に到着したときに運転手さえ交替すれば、24時間走らせることもできる。現在は、車庫に何十台のバスが停車したままであり、これを活用すれば、BRTを無理に走らせる必要もない。
- ・高速車両を活用した特急バスなどの工夫を増やせないのか。運転手の勤務形態を変えるだけで、もっと利用しやすいバスになると思う。
- ・こういった企業努力もせず、BRTをやっても効果はない。BRTを入れるから、市が新潟交通にものを言えるという説明にしか聞こえない。BRTを入れずとも、市は今でも補助金を入れているのだから、交通へものを言えるのではないのか。

●新潟交通株式会社

- ・無線は非常時用であり、全車両に同じ音声が流れてしまい、特定の車両での使用はできない。伊豆急行などとは、元々の用途が違う。ご指摘いただいた課題について、問題意識は持っている。今後は情報案内システムなどで運行の状況を整えていきたい。
- ・1人1車制は、社内でも検討中であり、共同運行している他のバス事業者とも情報交換をしているところである。ある事業者は、エリアごとに1人1車制と、運転手交替制を併用している会社もある。他社の様子も参考にしているが、交替制をとると車両の劣化が早まることになる。車両の更新頻度、空いている車両の乗務員の確保などへの費用対効果も含め検討していきたい。
- ・回送車両については、今回のバス路線再編により、効率よく運用し、回送ではなく実車とできるよう検討していきたい。

★発言者5（男性）

- ・便数を集約すると、1台のバスの乗車人数が増えるので座れなくなる。便数が減る。松浜方面は万代シティで乗り換え、旧7号方面は新潟駅で乗り換えとなると、駅前通りのバス停がなくなるということか。不便になる。
- ・今、便利な所には、全体としては良くなるが、不便になる部分をしっかり説明すべき。
- ・萬代橋上はラッシュ時は混んでいるが、他の時間帯はそうでもない。道路は混むかもしれないが、バスの中はがらがら。
- ・フランスの都市を例にあげるのではなく、国内他都市の事例をきちんと調べて、営業努力するべきではないのか。

●新潟交通株式会社

- ・ 萬代橋上のバスの1台あたりの平均輸送力は、平日 37.5%、土休日 24.5%、これが BRT 導入後は、57.4%、37%となると想定しており、混むことになるが、まだ余力はあると考えている。

○新潟市

- ・ 駅前通りのバス停はなくなる。

★発言者6（男性）

- ・ 住民バスの運営に携わっている。BRT の導入により、住民バスがどうなっていくのかを懸念している。5月 28 日の新潟日報の記事に、市長の発言として「区バス・住民バスは展望がない」と書かれていた。住民バスの今後はどうなるのか。

住民バスにここにこ号は、本格運行開始から6年経過しているが、当初の収支率 11%から、昨年は 34%まで伸びている。これには、行政、交通会社、地元が協力したからこそ、ここまでやってこれたと思っている。7月6日からは社会実験として土日も含め、毎日運行することとなっているのに、なぜこのような発言となったのか。

○新潟市

- ・ 路線廃止が進んでいくと、そこへ区バス・住民バスをあてがうだけのことになる。たちごっこが続くという意味の発言。そうすると、制度改善などに制限がかかり展望がなくなってしまう。負の連鎖が続いていくことを止める手立てとしてだけの区バス・住民バスであると、展望が見いだせないということ。

負の連鎖を止めたいと、充実していきたい。という意味で市長はお話した。

★発言者7（男性）

- ・ 附船町線、入船・昭和大橋線は駅までいなくなるのか。市役所、古町で乗り換えないといけないという話を聞いた。
- ・ 連節バスは低床バスということだが、新潟市のように除雪が上手くないところでも、除雪対応は大丈夫なのか。定時通り運行できるのか。

●新潟交通

- ・ 附船町線、入船・昭和大橋線は古町・市役所での乗り換えを提案しているが、支線として考えているので、運行本数は多くなる予定。

○新潟市

- ・ 今のりゅーとリンク車両と同じような低床バスであるので、走行はできると考えている。除雪体制について、幹線として走行性を確保していく必要があると考えており、国・道路管理者としっかり組んでいきたい。

★発言者8（男性）

- ・ BRT 単独での採算ではなく、個別の路線が赤字になったとしても、バス事業全体として黒字なら減便しないと聞いた。それを担保するかたちで将来運行

協定を結ぶことになると思うが、その中に明記する気があるかないか。

○新潟市

- ・新潟交通と新潟市で、どういったサービス水準でやっていくんだというところを運行事業協定で明記していきたいと考えている。

●新潟交通

- ・路線網再編では、長大路線を短くしていく。長い路線で繋がっていたものを網で覆っていくかたちで考えている。需要と供給のバランスをみて配置することになるが、1本1本の路線というよりは、それぞれの路線がリンクしているということになるので、収支についても網全体で考えていきたい。運行事業協定の内容については、新潟市と協議をして進めていきたい。

★発言者9（男性）

- ・全体事業費が30億としているが、維持費については示されていない。公設民営方式で、誰が払って、誰が維持するのか。全体でいくらとなるのか。また、費用対効果についてはどう考えているのか。
- ・バスの中に路線図を付けて欲しい。バスの時間、何分くらいで着くかということも書いておいてもらいたい。

○新潟市

- ・維持費については2～3億と想定しているが、公設民営なので、公がイニシャルを設置して、ランニングは事業者が収入の中から負担することとなる。

★発言者10（女性）

- ・前回の説明会の際、車いすで言語が不自由な方の質問に対し耳を傾けたのか。あの方のお話では新潟交通の運転手は不親切だが、BRTになったら親切になるのか、また、乗り換えが大変になるとの話をされた。年寄りに優しいと言っているが、障がい者に対してはやさしくないのはいかがなものか。

★発言者11（女性）

- ・新潟交通の説明8ページ「規制緩和による自由な市場競争の中で民間事業者にできることは自ずと限界があります。」とあるが、新潟交通は独占企業なのだから、こういう言い方はあてはまらないのではないか。バスを利用しないのは値段が高いから。BRTを導入して赤字負担がかぶさってくるという疑問がある。
- ・白山駅周辺など一車線で狭いところがあるが、車は海岸線へ行けば渋滞しないからバス路線が空いてBRTが走行しやすくなると新聞での市長発言をみた。このBRTをやるために、車を海岸線に走らせるという発想はどうか。
- ・韓国は2002年に取り入れたが交通環境が悪化したのでBRTをやめたそうだ。新潟でそうなった場合、誰が責任をとるのか。

○新潟市

- ・車を電車通りではなく海岸線を走らせると新聞記事があったことについて、市長の発言としては、例えば車をうまく走らせるときに、他の都市の事例と

して、そういう方法もありますよという言い方をしたものが、新聞報道で交通規制をやるという事で書かれた。平成 26 年度の開業時点では、現行の交通規制とバスレーンでの運行としていく。

- ・ 今回、基本的な方針を示した。これから具体的な再編の計画を立て、今年度に運行事業協定を結ぶ。5 年間の見込みを立て、詰めていき、確実に実現可能な事業を考え、運行事業協定を締結し、運行していく。将来的にどの程度公共交通を使ってもらえるかにかかってくるが、やめざるを得ないような赤字が出るとは想定していない。
- ・ 5 年ごとの運行事業協定の中で担保しながらやっていく。段階的に着実に進んでいこうと考えている。平成 26 年度は連節バス 4 台でスタートして、みなさんに乗ってもらって、思った通りのバスだと確かめたうえで 8 台にしていきたい。島式ホームについては平成 27 年度に駅前通りで作って、みなさんに使っていただいて理解を得たうえで拡大していきたい。専用走行路についても同じ。そのように着実に、見方によっては、どうせやるならさっさとやれという意見もあるが、平成 26 年度スタートさせてもらって、一步一步進んでいこうというのがスタンス。

●新潟交通株式会社

- ・ 弊社は民間であるので、赤字で会社が存続することはあり得ない。今までどおりの路線で、今までどおりの運行で全ての路線を維持し続けるということも限界に近いということも事実。独占企業という言い方をよくされる。それも事実だが、現実的には 2002 年に規制が緩和され、参入事業者がいれば自由に参入して競争しなさいという施策ではあるが、日本全国で見ても新規参入事業者はなく、撤退する事業者が後を絶たない状況。公営で運行している自治体バスが、次々と民間へ譲渡し撤退している。そのような中で、市が地域公共交通を考えてくれて、今回このような話となった。70 年間弊社を支えてきてくれたのは新潟の人であり、地域貢献、社会貢献が社業を発展させると考えておるので、新潟市と協働してバス路線を維持して踏ん張ろうということと提案させていただいた。

★発言者 12 (男性)

- ・ スムーズな乗り換えという話があったが、それには専用走行路が必要だと思っている。専用走行路があって初めて、定時性、速達性が確保できる。専用走行路がないのに乗り換えがスムーズになる根拠は何か。
- ・ JR との関連について。新潟市は新潟市なりに公共交通について考えて来たと思うが、現状は新潟交通のみのプランであるように思える。市全体の公共交通を考えるなら、JR の潜在力も発揮させるべきであるし、それによって結節点の仕方や交通体系も変わってくる。新潟は東京と違って密な交通網は組めないのだから、車への配慮も必要である。これらも含め、市の交通全体を考えるべきであり、今回の計画は全体の整合性があるものだと考えているのか。

○新潟市

- ・ スムーズな乗り換えについては、主要な交通結節点で、できるだけ雨風にあ

たらず短距離で移動できるよう整備していくことで、スムーズな乗り換え環境を整えていきたいと考えている。

- ・新潟市の交通体系については、多核連携型都市ということで各地域拠点を結びつけながら公共交通と一体で作り上げていきたい。そのためには先ほど説明した3本柱が交通の基本となる。バス交通だけではなく、JR などともあわせバランスのとれた交通体系を実現していきたいと考えている。その中で、今回は、バス交通について、新潟交通と協定を結んだものと理解してほしい。

※ 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。

- ・説明が長すぎる。もっと端的に。市・交通それぞれ 10 分以内でまとめよ。質疑応答は1時間以上設定せよ。
- ・ふるさと村へいく場合、JR 新潟—JR—白山—BRT—青山—バスと2度の乗り換えが必要。JR 青山駅の再開発とバスとの接合が必要。
- ・新潟にふさわしい交通システムの早期実現を希望する。
- ・観光ポイントへのアクセスを考慮したバス停の設定を配慮願う。
- ・他から来られた方へわかりやすい交通案内づくりを。
- ・古町地区へは車が入ってこないスロータウン構想を明示してもらいたい。
- ・連節バスの車重は 28 トンとの事。白山の電車通りにその様な重量のバスを走らせて道路は大丈夫なのか。車重 28 トンであれば、総重量はそれ以上になる。道路のメンテナンスはどの程度をみているのか。
- ・金沢の様に導入前にテスト運行をする予定はあるのか。金沢は 10 日間実車運行している。平成 16 年 11 月 13 日～28 日。金沢市都市交通課に確認済。有料での運行だった。
- ・バスシステムの概要には、ほぼ納得した。週に3回古町方面へ通っている（趣味の教室）。沼垂東5丁目から乗車しているが、現行の本数は通らないにしても、せめて30分に1本はバスが通ってほしい。
- ・晴れの日ばかりではない。高齢者にとって乗替えは苦勞。
- ・島式ホームは高齢者にとって道路を横断しなければならずモタモタが予想される。
- ・ナントのバスは確かに素晴らしいものだが地場にも優秀なバス製造会社がある。高額な外車は不要。
- ・乗り替えステーションにできる場所が現状あるのか。
- ・BRT 導入ありきでの市の体制は納得できない。もっと新潟交通は営業努力としなければ市民は納得しない。
- ・亀田の男性も新潟交通に不満があり、何度も文句を言ったが、一度も返事がないとの事。私もバスに乗った時、バスカードを使い番号の付いた小さな紙を取った時運転手にきつい言い方をされ、今はバスに一切乗らない。サービス業でありながら、態度が悪すぎる。市職員もサービス業。優しさ、温かさ、豊かさを大切にして。

- ・高齢者に優しいとは言っているが、障害者に対して優しくないのではないか。口先だけのBRTは今通す必要はない。
- ・BRT 導入にバス路線変更により乗り換え、乗り継ぎが多くなるが、乗り継ぎ場所の環境整備を確実にこなしてもらいたい。雨や雪の当たらない場所、夏場涼しく待てる場所にしてもらいたい。
- ・なぜ今ころになって、新交通システムなのか。これは 20~25 年前から試験的やらなければならない。新潟市はなにをやるにしても 10 年、20 年遅れてものを考える。
- ・具体的な内容で説明してもらいたい。細かいところの説明求めても「今後検討する」では理解できない。
- ・連節バスのルートは西堀の地下と萬代橋上を通過するが、西堀ローサ上を毎日通過して荷重に耐えることができるのだろうか。萬代橋も古くなって重圧に耐えられないと思う。走れば良いというものではないのでどのように荷重に対し安全性を考えているのか心配。便利さのみ追求でなく安全性の追求も。
- ・新潟市も新潟交通も真剣さが無い。おっとりしてやる気すら感じない。町をいじり廻しているだけと思われる。そんなに新潟は裕福なのか。市も何かを残したいのかもしれませんが、知恵を出して欲しい。
- ・今後、乗客の減少は避けられないと思う。大型連節バスの導入に疑問を感じる。市長が将来免許を返納した例を挙げたが、乗り換える事が高齢者にやさしい交通システムなのか。東地区事務所から古町・市役所行きは新潟駅経由ではとても不便になる。
- ・バスを利用するメリットは「目的地へ早くて便利」だということだが、課題は多いと思う。将来市民病院へ行くとしても大型連節バスでは入口までは入れず、病人にはつらいと考えられる。
- ・一度立ち止まることを考えて。説明会より説得会の印象。
- ・将来の人口減少に対してのバス利用状況や旧市街地中心のバス利用について検討したのか。人の流れは変化する。
- ・余ったバスの利用は限定的になり、郊外線まで増便が可能か疑問である。
- ・一時的に増便が可能でも、赤字を解消しない限り減便となり、交通の利便性格差は拡大することとならないか（中心部と郊外）。
- ・BRT でなく、今のバスで有効活用できないか。
- ・机上プランが先行している感あり。
- ・実態人数はどうだったのか。利用者人数がこれで良好になるのか。利用者は通勤者とその他の人をどのように調査したのか。高齢者などのことを考えているのか。
- ・日中の小型車の導入はどのように考えているのか。
- ・私は、東港線まで行くのに大変。歩行が困難。よくバスを利用している。沼垂線を今までのように。
- ・まちづくりトークの時も参加したが、その時より理解が深まった。料金、乗り換えの不便さの懸念がなくなった。多方面へ気軽に行くことができるのは嬉しい。
- ・従来の基幹公共交通軸（いわゆる「日の字」）の将来像を示して（特に、市役

所～県庁のりゅうとリンクがなくなる事との整合について）。

- ・古町の衰退に繋がるのではないかと（新潟島の交通弱者が青山イオンに向かう「流れ」が心配。美咲町、新光町のオフィス街の就業者が乗り換えの必要な古町に住まなくなる&飲食に出かけなくなる。）。
- ・乗り換えとバス待ちの時間増と BRT の高速走行による時間短縮のどちらの影響が大きいか示して欲しい。
- ・社会実験（車線規制、島ホーム）をやってはどうか。
- ・島式ホームという言葉は、上下線同じホームととらえられかねないので使用に注意が必要。
- ・この交通システム（BRT）はメリットのみの話で、デメリットがない。運行実験をやってデメリットを調べて。
- ・新潟交通の独占企業としての今までのあまりにも鈍感な市民への対応が、公設民営として再スタートしても、また公共という傘下で市民サービスにほど遠い運営しかできない。さらに不安・不満でいっぱい。
- ・イメージのみ、机上の計算で情けない。頭でっかちのスタッフで現実性に多いに疑問。将来的に、また、市民を無視した行政と新潟交通との不釣り合いな競合では不具合だらけ。すべてを市民が被ることになるだろう。BRT はまず立ち止まろう。
- ・課題山積。冷静に課題の立場に立ち、今の交通網を（線路、基幹道路、他の道路、自転車、歩道等）トータルとして再構築を進めてほしい。バランスのとれた企画をじっくり進めてもらいたい。
- ・入船線、附船町線について、BRT が導入された場合、現在駅まで 200 円で行っているが、乗換の場合はその運賃はなるのか。倍の運賃がかかるのでは市民に理解されないと思う。
- ・弱者切り捨てにならないように願う。
- ・たくさんの意見が聞けて良かった。よい方向に向かうことを期待している。
- ・韓国・ソウルの BRT が廃止になったというのは本当か。ソウルの場合は連節バスの導入に失敗したくらいしか聞いていないが。
- ・新潟の BRT の場合、信用乗車方式⇆チケットキャンセル方式の導入を求む。
- ・BRT の必要性はあまり感じられない。BRT より別の方向に進めた方がよいのではないかと。便利というより不便さを感じる。道路を使用するのはバスだけではない。
- ・交差点での直角での右折・左折時のバスの状態がわからない。トレーラー等はコーナーを回る時はかなりの幅を取って回っているが、その対策はあるのかどうか。安全面での不安がある。
- ・かつて、白山まで路面電車が通っていたが、自家用車等との接触事故が多発し、廃止されたように記憶している。道幅の狭い、日本国内の、新潟市の、しかも、車の数量の多い、道路での運行で、バス以外の車両との間で安全が保たれるのか不安。
- ・バスは時刻表より、5分遅れるのは常のことと感じている。乗り換え場所への到着の遅れが、負の連鎖になることはないのか。
- ・三条小須戸線を走るバスの中で、旧型バスについてエアコンのせい、古いせ

いか、極端に空気の汚れたバスに乗ることがよくある。常にマスクをするようにしているが、気管支炎が心配。新しいバスはまず西新潟を走るといふ噂を聞いたことがあるが本当か。

- ・寒いなかで、立ったままいつ来るかわからないバスを待つのは身体的にきつい。以前は椅子もあり、三方が囲まれた待合があったのに、きれいになって、イスもなくなり、もろに風があたるようになった。
- ・着実に進めるといふが、やれそうなところだけ場当たりのやるということの言い換えである。これだけ重大な変更をするのにもっと徹底的かつ総合的に詰めた計画をもって、実行すべきである。
- ・BRT 導入の時、できれば電光文字盤を待合室ではなくて BRT の中に取り組んでほしい。
- ・難しい理想論だけだった。新潟市と新潟交通が机上論で、素晴らしい絵に描いた新システムを一時間余りたっぷり聴かせていただいたが、現実には厳しいと思う。市民の声、利用者、学生等多くの市民の声を反映しながら、30 年後、50 年後のことを考えながら、良いシステムを作りあげてもらいたい。
- ・1 億円を超えるバスを4台は反対します。新潟交通のバスでも検討できるはず。雪の問題もおろそかにはできない。
- ・抽象的で具体性がない。短縮できるタイムスケジュール。値段の細かい算定など。
- ・新潟交通は全体的に高姿勢。「やってやる」という感じで、赤字は市民が負担するということはやめて欲しい。
- ・ゾーンバスシステムについて、次回具体的実施例をパネルで説明して欲しい。
- ・採算性がブラックボックス（黒塗り）では市民は納得しない。
- ・事業は成功・失敗があることを、協定の中で明確にすべき。
- ・8区での説明会では多くの意見（特に反対の）が出るはず。しかし、新潟市と新潟交通の提案に従って、計画通り確信を持って実行してもらいたい。今回の資料の内容で OK。計画日程も資料のとおり、予算も、多くの反対にまどわされずに。BRT の専用レーンも早ければ早い程 OK と考える。納めている税金を使って下さい。→運行間隔を短くするために赤字になる場合に税金を使うなど。責任を問う必要ない。