

2018年9月議会 一般質問

日本共産党 五十嵐 完二

日本共産党の五十嵐完二です。私は、BRT・新バスシステムについて、万代島ルート線について、工事中の新潟駅の安全対策等についての3点で質問を行います。

質問の前に、このたびの台風21号、そして北海道胆振地方を震源とする地震で犠牲になられた方々に哀悼の意を表し、被害にあわれた方々に心からお見舞いを申し述べたいと思います。

1 BRT・新バスシステムについて

(1)開業後3年が経過したBRT・新バスシステムの評価について

最初にBRT・新バスシステムについて質問いたします。

平成27年9月にBRT・新バスシステムがスタートして、この9月でちょうど3年となりました。そして、この10月には新潟市の新しいリーダーを決める市長選挙がおこなわれます。

市長選挙投票日まで2か月となった、8月28日付け地元紙は、市長選挙に名乗りをあげている4氏の「主な訴え」として、「篠田市政の評価」「財政再建・行財政改革」「BRT」の3点を表にまとめました。

4氏のBRTに対する主張は、それぞれ「市民不在のBRTは止める」「市民の声を聞きながら、全体像を見直し、再検討」「利用者目線で徹底的に見直し、改善」「利便性の観点から改善」となっており、端的に言えば「廃止」「見直し」「改善」というものです。

開業後すでに3年が経過したBRT・新バスシステムに対して、市長選挙に立候補を予定している4氏がともにこうした主張を述べざるを得ないということは明らかであり、市民の中にBRT・新バスシステムに対する不満や批判が多いことのあらわれです。

開業3年目のこの9月5日付け地元紙は、「再編途上、批判は根強く」との見出しをたて、「BRTをめぐるっては計画段階から疑問の声があり、乗り換えの不便さや見えにくい導入効果などに対して、今も批判は根強い」としています。

市長肝いりですすめてきたBRT・新バスシステムは開業後3年が経過しましたが、その評価についてどう考えているのか伺うものです。

(2) BRT・新バスシステムで負の連鎖を断ち切り、持続可能な公共交通の見通しは開けたか

次の質問ですが、市長は8月21日の記者会見で、「BRT・新バスシステムによって微減から増加に明確に転じている。3年目もまだ途中ですけれども、おそらく2年目を上回る数字が出てくると思うので、それをやめるということは理解できません」と述べました。

開業1年目の平成27年9月から28年8月までの利用者は開業前1年前との比較で0.8パーセント増、開業2年目の平成28年9月から29年8月までの利用者は2.5パーセント増、3年目も6月までの比較で前年比2.7パーセント増となっています。実数では1年目が開業前1年間との比較で15万人増、2年目が前年比57万人増、3年目が途中までの10ヶ月の比較ですが53万人増と確かに増加はしており、持続可能な公共交通という点で見れば喜ばしいことですが、年間の利用者数約2300万人からみれば、50万人増というのは誤差の範囲とも言えます。

そして、1年目の15万人増に対して、シニア半割が始まった2年目からは50万人増となっていることは、この増加はシニア半割が貢献していると考えるのが自然な見方ではないでしょうか。

今年3月議会で、このことを問われ、当時の都市政策部長は「シニア半割の参加者は、導入以前は現金を利用していた方が相当数おり、履歴が確認できないため、事業開始前後における利用者数の増減を正確に計算することは難しい状況」だとしつつも、「現在、新潟交通から報告を受けている1年間の利用状況や、新潟交通の運賃収入の推移から大まかに試算しますと、バス利用者全員の増加数2.5パーセントに占めるシニア半割による増加数は約2割、0.5パーセント程度と推察しています」と答弁しました。

2年目の2.5パーセント増というのは実数では57万人で、その2割の11万人がシニア半割による1年間の増加分だと推察しているとのことになります。

ちょうど2年目の平成28年9月から始めたシニア半割の利用者は1か月で20万人を超え、年間では約240万人の利用となります。

年間約240万人も利用するシニア半割の利用者のうち11万人しか利用者増にならないというのはあまりにも過少評価といわざるを得ないものです。私はこのシニア半割を含めて利用者に利便をはかることこそ、負の連鎖を断ち切り、持続可能な公共交通の見通しを開くものだと考えます。質問は、BRTで持続可能な公共交通の見通しは開けたのかどうか伺うものです。

(3) 専用走行路と島式ホームの設置について

次の質問は専用走行路と島式ホームについてです。

この専用走行路についての、答弁の到達は、昨年、平成29年6月議会で篠田市長の「平成31年度開業ということを目標にしてきましたが、その時期に余りこだわる必要はないと考えている」という答弁です。

この議会での当時の都市政策部長は、「国、それから交通管理者である新潟県警、これらの皆様と一緒に協議を進めています」と答弁しています。

それから1年以上がたち、平成31年度にはこだわらないにしても、国や新潟県警と協議を進めてきて、専用走行路設置の見通しは開けたのでしょうか。

□9月3日の会見 「来年八千代橋からまっすぐ駅南方向にいけるようになる。その時に、三条小須戸線の交通量がどうなるか。相当大きく減ると思いますが、そういう状況を見ながら、東大通りあるいは万代橋までやるかどうかということをしつかりデータを示しながら、市民の意見を聞いて決めていけばいい」

※専用走行路がなければBRTと言えません。結局新潟市の取り組みはバス路線の再編だったといえるのではありませんか。

(4) 連節バスをさらに4台購入することについて

次の質問は連節バスをさらに4台購入することに関してです。

この点での答弁の到達は、昨年、平成29年9月議会です。篠田市長は、「4台導入したときの国の制度が今はなくなっていますので、今後東京オリンピック・パラリンピックに向けて東京都がどうされていくか、あるいは各地域でも連節バス導入の事例がふえていますので、そういう部分も含めて、効果をより確認して、市民のご納得をいただけるように総合的に判断」というものです。

現時点では、第1期計画の平成31年度までに導入することは無理ということになりますが、そうした理解でいいのでしょうか。

◆パネル

※BRT・新バスシステムの当初出された整備スケジュールで、平成31年度の第1期完成型までの計画は、バス路線再編、市役所・白山駅前・青山の乗り換え拠点の整備と各区の乗り換え拠点の検討整備、連節バス8台導入、専用走行路設置、情報案内システムの整備です。

このうち平成31年度までにできそうにないのが、網で覆うバス路線になる再編、各区の乗り換え拠点の検討整備、連節バスあと4台導入、専用走行路と島

式ホーム設置です。当初目指したBRT・新バスシステムに必要なものの多くができていないか、中途半端です。

こうしたことになった理由についてはどのように考えているのでしょうか。

(5) 持続可能な公共交通に向けて

次の質問ですが、BRT・新バスシステムについて、利用者、市民のみなさんの立場にたってどうしていくのかということが問われています。

「BRTはやめる」というのも一つの選択肢になります。「やめる」といった場合、専用走行路設置や南口方面への2期計画は当然やめる。そして今のバス路線の再編を元に戻すために事業者との協議を行っていくことになります。

また、バス路線の再編で不便になったのは乗り換えです。この不便を緩和するためにダイレクト便を現状より大幅に増やすことも選択肢になります。「見直し」「改善」です。そうした場合に、いずれも、事業者の現状を考えると、バス車両と運転手の確保等が課題になってきます。

バス車両について、自治体が購入する場合の国の補助制度は無くなっていますが、事業者が購入する際の国の補助制度はあり、それも活用して事業者に対して本市が助成することも考えられます。

区バス・住民バスの充実も含め、公共交通に対する市民の願いを実現するために、バス車両購入と運転手確保のために事業者に必要な支援をおこなうことこそ持続可能な公共交通の道ではないでしょうか。そうした方向を新潟市として検討すべきと考えますがいかがでしょうか。

2 万代島ルート線について

(1) 人口減少社会や本市の財政状況から見た事業の必要性について

次に、万代島ルート線について質問します。

万代島ルート線について、昨年(平成29年)12月議会でも一定の質問を行いましたので、簡潔に質問します。

万代島ルート線については、すでに終了した柳都大橋と西堀までの道路拡幅は548億円が投入されました。現在工事中の栗の木道路と紫竹山道路の2つの道路の事業費は425億円で、平成29年度末までの執行済額は253億円となっています。

全体で1500億円の事業費のうち、終了した事業と栗の木道路、紫竹山道路で973億円になり、万代島ルート線の残事業である明石通りから柳都大橋までの高架化と秣川岸通交差点の立体交差化などを約500億円かけて完成させることとなります。

この事業の県と本市の直轄負担金は、29年度末で267億円となり、今後新潟市は233億円も負担しなければなりません。

さらに万代島ルート線の直轄事業負担金は、これだけでは終わりません。

平成26年度から3年たって、昨年、平成29年12月に行われた北陸地方整備局事業評価監視委員会では、現在事業中の栗の木道路と紫竹山道路の2つの事業について、事業費の見直しの報告があり、栗の木道路は、軟弱地盤対策の工法変更、栗の木川の油・廃材対策費で約40億円増、紫竹山道路は栗の木川付け替え区間の延伸と油・廃材対策で15億円増の合計55億円の事業費の増高がありました。425億円の事業費のところ55億円のプラスです。三分の1となる直轄負担金は新たに18億3千万円が財政不足にあえぐ本市の負担増になります。

こうした公共事業で事業費が途中で増高することはよくあることで未着手の残事業である明石通りから柳都大橋までの高架化や秣川岸通り交差点の立体交差化なども事業費が膨らむことが想定されます。工事中の区間もそうですが、とりわけ未着手の区間について、人口減少をはじめとする社会経済情勢の変化や本市の財政状況からみて本当に必要かどうか、国直轄事業であるものの本市独自でもキチンと検証する必要があると考えますがどうでしょうか。

3 工事中の新潟駅の安全対策等について

次に新潟駅連続立体交差事業に関わり工事中の新潟駅について、不便になった、危険との声があがっていることに関して質問いたします。

この工事に関して、越後線、信越本線、白新線の1日60本が発着する2番線はとりわけ不便になっています。新潟駅の改札をってから2番線ホームにたどり着くまで階段2か所で87段も登らなくてはなりません。

今年の4月半ばからこうした状態になりましたが、駅構内には、「ご不便をおかけします」との案内板はあるものの、このような状態がいつまで続くのか不明です。

質問の第1に、2番線はいつまでこのような不便な状態が続くのか、そしてその間の適切な対応策はないのか伺います。

質問の第2に、この2番線ホームは大変狭いものになっています。混雑時には電車を待つスペースが狭いことから線路に転落の危険も危惧されます。

転落防止のための適切な対応をJRに求めるべきではないのか伺うものです。