

## 2017年6月定例会 五十嵐完二議員の一般質問

○副議長（阿部松雄） 次に、五十嵐完二議員に質問を許します。

〔五十嵐完二議員 登壇〕（拍手）

◆五十嵐完二 日本共産党の五十嵐完二です。私は、新幹線空港乗り入れについて、国民健康保険都道府県単位化等について、BRT専用走行路に関しての3点について質問します。

質問に入る前に、昨日の新聞報道で、共謀罪法案成立後の6月17・18日に共同通信社が実施した全国電話世論調査の結果が示されましたが、それによると、共謀罪について、法務委員会の採決を省略したことに67.7%がよくなかったとし、法改正について政府が十分に説明しているかとの問いには、思わないが実に81.2%となっています。自民党支持層の68%、公明党支持層の73%も十分説明しているとは思わないと答えたと報じています。まさに与党みずからが言論の府である国会の責任を放棄し、その役割を形骸化させて監視社会をつくる違憲立法を制定したことに強く抗議するものです。

最初に、1、新幹線空港乗り入れについて質問します。

26年前の1991年に金子県政のもとで策定されたにいがた21戦略プロジェクトに新幹線の空港直通化が明記されてから四半世紀の間、検討が繰り返されてきたものの、事業見込みが立たなかった新幹線空港乗り入れ問題で、この5月30日に米山県政のもと、関係機関のトップが公式に話し合う新潟空港アクセス改善協議会が開催されました。このときに提出された平成28年6月の新潟空港アクセス改善調査業務委託報告書では、公的主体がインフラの整備、保有の費用を負担し、交通事業者は交通事業のみを行う上下分離方式による新幹線乗り入れの場合、公的負担が422億円かかり、上の鉄道事業を担う鉄道事業者の採算可能性が出現する条件では、必要鉄道利用者数が176万人、全部が鉄道利用するわけでないことから、そのために新たに必要な航空利用者数が235万人としています。同じく上下分離方式の白新線延伸案の場合でも、公的負担は134億円、事業者の採算可能性は、必要鉄道利用者数が134万人、新たに必要な航空利用者数は179万人となっています。県に確認したところ、この利用者数は新たに必要な数であり、新幹線乗り入れの場合は現在の約100万人に加えて、235万人ですから、335万人必要ということでした。公的負担422億円で整備しても、新幹線乗り入れでは335万人、白新線延伸の場合でも279万人の航空利用者がいなければ事業者の採算はとれないという、現状の新潟空港利用者数から見れば遠く及ばず、天文学的とも言える内容の報告書です。

篠田市長は2017年2月の本会議で、空港アクセスについて、拠点性を高める上でも大きな意味を持つ社会基盤となるものであり、交流人口の拡大と地方経済の活性化にも資する重要な課題とし、まずは東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会までに大きな成果を県民、市民に届けられるよう、県と連携して取り組むと答弁しています。新幹線乗り入れには、公的負担が422億円かかる上、年間の利用者数が335

万人必要とのことに対し、(1)、新幹線空港乗り入れ実現の見通しについての市長の見解を伺います。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 五十嵐完二議員の御質問にお答えします。

これまで、空港アクセスなどの拠点性を高める広域的な交通施策については県が担い、市は都市内交通の整備を担うとした役割分担のもとに、本市では県の一部支援を受けて、新潟駅の連続立体交差事業などを推進してきました。新幹線を含む鉄軌道系交通による空港乗り入れについては、県が長期的なアクセス改善策について長年議論してきましたが、これまで大きな進展はなく、空港活性化の実も上げられない状況が続いてきた、これはまことに遺憾です。

このような中、昨年米山知事が就任し、新潟空港へのアクセス改善に係る県の方針を年内に決定することを打ち出され、今年度、新たに行政、経済界、交通事業者などで構成される新潟空港アクセス改善協議会が発足しました。協議会には私も参加しており、5月30日に第1回協議会が開催され、現状認識の共有と各委員との意見交換を行い、出席した委員からは、新幹線の空港乗り入れを実現すべきとの意見や、リムジンバスのさらなる利便性の向上を求める意見などが上がりました。

私としては、まずは短期的に東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたソフト事業などの施策に注力し、中長期的な施策については、これらの成果を見きわめて、改めて判断するのが望ましいと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 今の現状を考えるとほとんど厳しい、335万人の利用が必要だと。

次に(2)、篠田市長は、2014年の市長選挙でのマニフェストの中で、新潟駅—新潟空港間のアクセスについては、事務局役の県と連携しながら、鉄軌道系の乗り入れについて方向性を打ち出していくとしています。そして、ことしの2月定例会本会議では、拠点性を高める上でも大きな意味を持つ社会基盤となるものと述べました。

ちなみに、空港アクセスの比較、ターミナル駅と空港までの所要時間は、新潟空港が25分で、仙台空港が17分から25分、大阪伊丹空港が25分から33分、中部国際空港が28分、新千歳空港が37分、広島空港が45分であり、新潟空港の25分は、今のままでも他の空港アクセスと比べて決して遜色のないものです。この鉄軌道系乗り入れで拠点性はどう高まると考えているのでしょうか。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 新潟空港は、この10年間で利用者数が約2割減少し、国内線、国際線とも路線数が減るなど、拠点性の低下を招き、地域経済にとって厳しい状況が続いています。

鉄軌道系の空港乗り入れは、群馬県など近隣県との連携強化や、増加する訪日客に

対する首都圏空港の機能補完，本市が進める防災・救援首都など，拠点性を高める社会基盤の一つとなり得るものと認識していますが，今すぐ実現に向けて動き出すという土台は，私は余りないと思っています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 質問の（３），ことし２月定例会での答弁では，交流人口の拡大と地域経済の活性化にも資する重要な課題ともしています。アクセスが幾らよくなっても，需要がなければ人は来ない，このことは共通の認識です。先ほどの業務報告書には，昨年８月から１０月に鉄道会社，航空会社，学識経験者にヒアリングを行い，出された意見について書かれています。航空会社は，空港と駅という２地点間の交通アクセスがよくなったから需要が大きく生まれるわけではない，そもそもの需要，特にビジネスの需要が必要としています。鉄軌道系乗り入れで，交流人口の拡大と地域経済活性化がどのように図られると考えているのでしょうか。漠然としたものではなく，誰もが納得する根拠について伺いたいと思います。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 鉄軌道系の空港乗り入れは，アクセス面において他空港に比べて有利となりますが，アクセス面の改善だけで空港の活性化が実現するとは考えにくく，インバウンドとアウトバウンド双方に対し，さまざまな施策を組み合わせる必要があると必要であり，効果的と考えています。

また，アクセスの改善により，空港周辺地域への新たな産業の誘致や雇用の創出などができれば，地域経済の活性化に効果が出てくるものと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 質問の（４），新幹線乗り入れについての市民ニーズをどう把握されているのか，また，市民の皆さんへのメリットはどう考えているのかお伺いします。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 基本的には，新潟県が空港の活性化について責任を持っていくべきものと考えています。経済団体などから，新幹線の空港乗り入れについて長年にわたり強い要望が出されていますが，新幹線が直接空港に乗り入れるインパクトによる効果は一定程度期待されるものの，地方空港は今，生き残りをかけた競争の中で，さまざまな取り組みを行うことで路線の新規就航，増便に結びつけていくことが何より重要と考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 先ほどの航空会社の役員の方の発言にもありましたが、やはりそもそもの需要が必要だと。あの方は特にビジネスの需要とおっしゃっていて、そうした点では地域経済に力を入れると。私はそれとあわせて、新潟はせっかく柳都という町ですから、柳を初めとして、もっと緑豊かな町にして、市民の皆さんが住みよい町になると同時に、ほかから来た人も新潟はいい町だなという印象を持てるようなまちづくりを行って、そして需要につなげていくということがアクセスより前に必要だろうと。これは当然の話です。ですから、アクセスの問題をいつまでも引きずらないで、そういう新潟をつくっていくべきだということを主張しまして、次に2、国民健康保険都道府県単位化について質問します。

2018年度から、都道府県が国保の保険者となり、市町村の国保行政を総括、監督する仕組みが導入されます。国民健康保険は、加入者は貧困なのに保険料は高いという構造的矛盾が深刻となり、有識者が制度疲労を指摘する状況となっています。そうした国保の現状を如実にあらわしているのが、国保加入世帯の職業構成と平均所得の変化です。1960年代、国民皆保険のスタート当初、国保世帯主の多数派は農林水産業と自営業でしたが、現在は年金生活者などの無職と非正規労働者などが国保世帯主の8割近くを占めるようになっており、本市も同様です。国保加入世帯の平均所得は1990年代前半をピークに下がり続け、今や本市では、1人当たりの所得額は平成27年度で55万円ではしかありません。雇用破壊で非正規労働者が大量に国保に流入したことや、低所得の高齢者が被保険者の多数を占めるようになったことが大きな要因です。その一方、1人当たりの国保料は、1980年代の3万円から4万円、2000年代以降は8万円から9万円と上がり続け、本市の1人当たりの国保料は、2016年度で15万1,000円となっています。

現行の国保制度が始まった1960年代、政府は、無職者が加入し、保険料に事業主負担もない国保を保険制度として維持するには相当額の国庫負担が必要であると宣言していました。ところが自民党政権は、国保の定率国庫負担を引き下げた1984年の国保法改悪以来、国保財政に対する国の責任を後退させ続け、加入者の貧困化の中でも見直そうとせず、国保は財政難、保険料高騰、滞納増という悪循環から抜け出せなくなっています。

こうした国保制度の矛盾の深まりを、歴代政権は専ら滞納者の締め上げで乗り切ろうとし、1997年の国保法改悪で、国保料を1年以上滞納した世帯からの保険証取り上げを義務化しました。また、厚生労働省は2005年の通達で、国保料の徴収強化に向けた収納対策緊急プランの策定を自治体に指示し、その後、差し押さえが激増しています。こうして、住民の命と健康を守るはずの公的医療保険が、過重な保険料負担で住民を苦しめ、無慈悲な保険証取り上げや問答無用の差し押さえで、貧困に追い打ちをかける事態が拡大しています。

本市の国民健康保険料の料率を審議する新潟市国民健康保険運営協議会は、平成27年度答申で、平成29年度末には約37億9,000万円の収支不足が見込まれる。収支不足については本来、保険料で賄うべきものであるが、加入者の生活状況などを考慮すると大変厳しい現状がある。一般会計からの繰り入れについて、最大限の努力を払う

ことが妥当と考えるとなりました。

加入者の生活状況は、この2年前と比べてさらに悪くなっています。夫の給与収入が240万円の夫婦の世帯では、本市の国民健康保険料は26万4,000円となり、国民年金と所得税、住民税を払えば生活保護水準より低くなり、生存権をも脅かしています。こうした中で、平成27年度では滞納世帯が1万6,572世帯と、国保加入世帯11万132世帯の15%を占めています。保険料の滞納は、所得段階が低い人ほど滞納割合も多くなっています。

(1)、高い国民健康保険料は住民から所得を奪い、生存権をも脅かしていると考えますが、市の認識はどうか伺います。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 国民健康保険は、加入者に低所得者や高齢者が多く、医療費水準も高いため、財政基盤が脆弱であるという構造的課題を抱えており、国保加入者の保険料負担が重い現状も理解しています。

本市はこれまでも、保険料負担を軽減するため、一般会計からの繰り入れについて精いっぱい努力をしてきました。今後も加入者の現状をしっかりと把握するとともに、来年度予定されています新制度へ円滑に移行できるよう、県や県内市町村と連携し、制度の安定化に努めていこうと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 住民から所得を奪い、生存権をも脅かしていると考えますが、認識はいかがですかという質問通告をしていました。ではまた聞きますが、加入者の大きな部分を占めるのは年金生活者です。2年前の審議会の答申は先ほど申し上げたとおりで、2年前からさらに年金は削減されています。加入者の生活状況は、この2年前と比べてどうなっているかということについての認識はいかがでしょうか。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 国保加入者の収入等の状況については、議員おっしゃるように、特に年金生活者については、年金そのものが下げられたこともあり、収入そのものが減っている世帯もあるということは認識しています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 加入者の多くを占める年金生活者の生活は、2年前と比べてさらに厳しくなっているという福祉部長の答弁でした。

もう一つ伺いますが、先ほど述べた給与収入が240万円の夫婦世帯では、所得税と住民税、国民年金、そして国民健康保険料を払うと生活保護基準を下回ると申し上げました。国税徴収法基本通達では、差し押さえなどの滞納処分の執行を行わない

要件として、滞納処分すると生活困窮となる、生活を維持できなくなるとの規定があり、その具体的な金額は、国税徴収法施行令第34条では、1カ月納税者本人につき10万円、生計を一にする親族があるときはこれらの者1人について4万5,000円を加算する金額とされています。この世帯の場合は14万5,000円になります。ところが、この世帯は所得税、住民税、国民年金、そして国民健康保険料を払えば、1カ月当たりの収入は14万5,000円を割り込んで、国税徴収法の言うところの生活を著しく窮迫されるおそれになります。結局、国税徴収法にも反する高い国保料の賦課が行われていることになりましたが、こうしたことに対する認識はいかがですか。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 国民健康保険は加入者の相互扶助である医療保険であることから、低所得の方であっても負担能力に応じて一定の負担をしていただく必要があります。その上で、実際の徴収においては、国税徴収法の例により、滞納処分の停止の制度については適切に活用していきたいと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 2018年度からの都道府県単位化は、医療費抑制が最大の狙いです。市町村ごとに医療費水準が明示され、それを市から県に納付する納付金に直接反映させること、市町村の一般会計からの繰り入れをやめさせることにより、医療費がふえれば保険料負担にはね返るという給付と負担の関係を一層明確にし、医療費の抑制を図るものです。

（2）、2018年度からの都道府県単位化に伴って保険料は高くないのでしょうか。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 平成30年度の県単位化以降、市町村は、県へ納付金を納め、県からは保険給付費を賄うための交付金を受けるという新たな財政制度となります。本市は、この納付金などを賄うための保険料率を国保運営協議会への諮問、答申を経て設定することになります。国のスケジュールによれば、県は11月に仮の納付金額を市町村に提示し、1月に確定額を通知する予定であり、現在、県と市町村で納付金算定に向けた協議をしているところです。

このたびの制度改正では、財政の仕組みが大きく変わることから、納付金額がどの程度になるか、現時点では見通せない状況ですが、平成30年度の保険料率については、国保加入者の負担に十分配慮し検討していきたいと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 国民健康保険は、歴史的にも、国民健康保険法第1条に明記された社会保障及び国民保健の向上に寄与することを目的とすると、法的にも明確な社会保障制度であり、本市の民生費割合が政令市20市の中で最下位クラスにあることからして、一般会計からの繰り入れが行われたとしても、市政運営上何の問題もありません。本市の民生費割合は平成27年度決算で32.3%で、政令市20市の民生費の単純平均38.3%と6ポイントの開きがあります。政令市の平均にするだけで、本市の予算規模なら約200億円を福祉、暮らしに回すことができます。本市の加入世帯は11万世帯であり、1世帯1万円減額するには11億円でできます。200億円の一部を使えば、値上げになるところか、現在より引き下げること十分可能です。

昨年9月定例会で、我が党の倉茂政樹議員が一般会計からの繰り入れの継続を求めたことに対して、一律に削減するといったことは今現在考えていないという答弁がありました。国保運営協議会の答弁を踏まえることにはなりません。私は納付金等がどうなっても、加入者の生活状況を考慮すると、保険料を上げることは今現在考えていないという答弁をすべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 県単位化後については、保険者努力支援制度の創設など、さらなる公費の拡充が予定されているものの、納付金制度に移行することにより、保険料負担がどのようになるか、現段階では見通せない状況です。平成30年度の保険料率については、国保運営協議会の意見も踏まえ、国保加入者の負担に十分配慮し、検討していきます。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 次に、現行の国保制度には保険料や窓口負担の減免制度がありますが、それらは災害や失業などによる一時的な窮迫に対応した緊急措置にとどまっています。昨年9月定例会で我が党の飯塚孝子議員が、国民健康保険の窓口での一部負担金の減免の対象に恒常的な低所得者も加え、支援を拡充すべきと求めたことに対して、答弁は、国の制度の中で検討すべきとのことでした。

平成28年3月31日付、厚生労働省保険局長からの都道府県知事宛ての通知では、生活扶助基準の1.1倍以下であり、預貯金が基準額の3カ月相当額以下である世帯の入院療養を受ける被保険者に対して行った一部負担金の減免措置は、特別調整交付金による財政支援の対象にするとしていました。この運用をめぐって、厚生労働省は昨年11月に、恒常的な低所得者も減免対象になると考えている。望ましい基準と考えているのは特別な事情がある被保険者としているが、それに当てはまらない、それよりも広い範囲にするとかはその市町村によるもの。それを国として制限しているわけではないとの見解を示しました。したがって、恒常的な低所得者に対しても、一部負担金の減免を行った場合は、特別調整交付金の財政支援の対象となることとなります。

本市では、災害、廃業、失業などに限定していた国保の一部負担金減免要件に、恒常的な低所得者も加えることは当然だと考えますが、見解を伺います。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 国民健康保険の一部負担金の減免については、国の基準では、災害や失業などにより、収入が生活保護基準の110%以下になり、生活が一時的に困難になった場合に適用する規定となっており、本市においても国の基準に沿って減免の対象を定めています。減免に係る費用は、入院費の半額については国から財政支援がありますが、それ以外は保険者の負担となるため、減免対象者の拡大は、保険料や一般会計に影響を及ぼすおそれがあると考えています。

また、平成30年度からの県単位化に向けて、財政面や市町村間の公平性の観点から、一部負担金の減免基準についても整合性を図る必要があるため、当面、減免対象者の拡大は考えていません。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 従来、本市は失業とか災害、廃業を対象にしている、この五、六年間で対象になったのはせいぜい10件程度です。今度は、生活保護基準で保護を受けずに生活している人が入院して一部負担金減免した場合に、国は半分見ると言っているわけです。仮に恒常的な低所得者に枠を広げても、国保会計に影響を与えるほど影響を受けるのかと感じざるを得ません。何といたっても、本市の福祉や暮らしに使う予算はほかの政令市と比べて極端に低いです。そういうことであれば、しかも入院の場合には特別調整交付金で国から半分助成があるわけだから、来年度から都道府県単位化になろうがなるまいが、新潟市の制度として実施すべきだということで改めて求めますが、いかがでしょうか。

○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 繰り返しになりますが、減免に係る費用は保険者の負担となるため、減免対象者の拡大については、保険料や一般会計に影響を及ぼすおそれがあると考えています。

また、県単位化に伴いまして、県内市町村の公平性ということも今後考えていかなければならない段階ですので、見直すつもりは今のところありません。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 福祉部長、地方自治法第1条の2、「地方公共団体は、住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする」と。これ地方自治法です。国が入院した場合の半分、特別調整交付金で出そうと、本市はそれを受けないと、どうしてそんな選択があるのですか。



おかしいじゃないですか。地方自治体の役割にも反している。少なくとも国がそういうことを対象にしているのだから、対象にするために検討すべきだと。いかがですか。  
○副議長（阿部松雄） 佐藤福祉部長。

〔佐藤隆司福祉部長 登壇〕

◎福祉部長（佐藤隆司） 地方公共団体の責務という発言がありますが、それについては、国保のこの制度のみを考えるということではなくて、総合的な福祉施策を考えていく中で検討すべきものだと思います。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 BRTの時間がなくなりますので、次に3、BRT専用走行路に関して質問します。

連節バス4台は必要だったのかという点については、既に2月定例会で、朝のピーク時30分の萬代橋上の輸送能力2,670人に対して、利用者数は当初計画どおりの1,400人から1,500人であり、連節バス4台を導入しなくても対応できた、連節バスは不要だったとの質問に対し、答弁はまともなものではなく、事実上答弁不能という結果となり、決着がつかしました。したがって、今回は7億円の事業費をかけて予定している専用走行路に関しての質問を行います。

昨年11月5日から13日まで実施された路上バス停設置に係る社会実験、専用走行路の社会実験の検証結果がようやくこの5月に示されました。（資料を手に持って示す）最後のまとめの今後の方向性の記載は、「今回の社会実験で得られた確認事項に対する対応方針を踏まえ、道路の運用、交通の処理、バスの運行といったおのおのの課題を整理しながら、バスの走行性を高める手法を関係機関とともに引き続き検討していく」「今回の検討結果や新潟駅周辺整備事業などの関連事業の進捗状況も踏まえつつ、総合的に検討していく」との捉えどころのないものとなっています。進捗状況を踏まえつつとした新潟駅周辺整備事業は、駅の高架化が開業するのが平成33年ごろとされ、高架下交通広場の供用は平成34年度です。結局、今後の方向性で新潟駅周辺整備事業などの関連事業の進捗も踏まえつつなどとしなければならないことは、社会実験はやったが、専用走行路設置の見通しは開けなかったのではありませんか。当初計画どおり平成31年度までに設置するつもりなのか伺います。

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 本市が平成25年2月に公表した新潟市BRT第1期導入計画では、平成31年度ごろをめどに道路中央部への専用走行路の整備を目指すこととしています。一方で、本市のさらなる拠点性の強化に向け、新潟駅周辺整備事業において、平成30年には越後線の高架化と新幹線、在来線の同一ホーム乗りかえが可能となる第1期開業を迎え、さらに平成31年度には八千代橋と笹出線を結ぶ都市計画道路新潟鳥屋野線の供用など、都心部の交通が大きく変化することが見込まれます。

道路中央部への専用走行路の整備時期については、導入計画に基づいて関係機関と協議していく中で、これらの事業の進捗も含めて、整備効果をより発揮できるよう、総合的に検討していきたいと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 部長，わかったようなわからないような答弁しないで，当初予定の平成 31 年度までに設置するつもりかどうか，このことだけ聞いているのです。別に平成 31 年度にこだわっていないのか，平成 31 年度までにどうしてもつくるのか，どちらですか。

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 専用走行路の検討については，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。その中では，先ほどもお話ししましたように，新潟市 B R T 第 1 期導入計画で計画しています平成 31 年度ごろをめどに道路中央部への専用走行路の整備を目指す方向として，総合的に検討していこうとなっています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 国とかとの協議もあるから，本市の思惑どおりにはいかないだろうけど，結局，本市としては，この社会実験のまとめを見ても，当初の予定どおり平成 31 年度までにつくりたいという方向は揺るがないのですか，端的に教えてください。

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 現時点においては，平成 31 年度ごろをめどに検討を進めていきたいと考えています。

〔「するんでしょう，検討する」と呼ぶ者あり〕

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 導入計画で定めている平成 31 年度ごろをめどに，その実現を図るべく検討を進めていきたいと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 質問していることに答えて。平成 31 年度までに設置する方向なのか，検討して，つくるのは平成 32 年度，33 年度になるのか，その辺の本市の大方向があるでしょう，こうせねばだめだと，こうするつもりだと。そこを最後，語尾を濁さないで明確に教えてください。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 持続可能なバスの土台が皆様方のおかげで構築されつつあると。これをよりしっかりと効果を出していきたいと思っています。また、今回の社会実験の中で、障がい者の皆様方から、何度も交通のあり方が変わるのはなかなか大変だというような御意見も伺っており、私は市長としてそのことも十分頭に置いて、平成 31 年度開業ということを目標としてきましたが、その時期に余りこだわる必要はないと考えています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 市長は余りこだわらないと。

（２）は、専用走行路の設置目的について、２月定例会での代表質問の答弁で新潟駅、万代、古町を結ぶ軸として、よりわかりやすく、よりスムーズに結びつける。そのためにより早く、正確な時間に到着するシステムが求められるとこのことを受け、それでは新潟駅―古町間を今以上により早く、正確な時間に到着するというシステムは誰が求めているのかという質問の答弁は、目的地に向かっていつ着くかわからない乗り物と、早く確実に着ける乗り物があれば、恐らく多くの人々は早く着実に乗れる乗り物を選ぶと思いますと、市民の皆さんが聞いたらあきれられる答弁でした。とんでもない答弁です。新潟駅から古町までで、目的地に向かっていつ着くかわからない乗り物というのは一体何ですか。今、BRTは古町までなら定時性は全然問題ないのでしょうか。こんな答弁していると、新潟市のBRTは目的地にいつ着くかわからないと誤解されますよ。

改めて伺いますが、利用者、市民の皆さんは、７億円をかけてまで、新潟駅―古町間で今以上の速達性、定時性を望んでいると思っていますのでしょうか。そうなら、その根拠も含めて伺います。

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 基幹公共交通軸における公共交通の走行空間については、平成 14 年度から平成 16 年度に実施した第 3 回パーソントリップ調査の新潟都市圏の総合都市交通計画において、専用空間または専用レーンにするとともに、公共車両優先システムの導入により、運行速度の向上や定時性の確保、運行間隔の短縮を図ることが提案されました。

この基幹公共交通軸のうち、とりわけ本市の都心軸である新潟駅から古町までの区間における公共交通の大きな役割として、陸の玄関口である新潟駅・万代地区と、歴史に裏づけられた港町文化を有する古町・榎谷小路地区という 2 つの地区を結ぶ軸として、わかりやすくスムーズに結びつけ、人や物の動きを活性化させることが挙げられます。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 だから、質問に答えていないでしょう。ちゃんと通告しているのだから、新潟駅―古町間の速達性、定時性を利用者、市民の皆さんは望んでいるのかと、どう思われますかという、これに端的に答えてください。

○副議長（阿部松雄） 大勝都市政策部長。

〔大勝孝雄都市政策部長 登壇〕

◎都市政策部長（大勝孝雄） 本市が進める新バスシステムについては、持続可能なバス交通を実現することと、これから拠点化を目指す新潟市にとって、わかりやすい基幹軸をつくることです。その公共基幹軸がなし得る効果として挙げられるのが、定時性であり速達性、それからイメージ、それとまちづくりに与える影響です。現在、本市においては新潟駅連続立体交差事業を進めており、この効果を最大限に引き出し、町なかに新しいにぎわいをつくるためには、市民の皆様、利用者の方々の御意見も大切ですが、また町に大きな思いを持っている市民の皆様の御意見としても、当然そういう基幹公共交通軸に対して理解を示されている方もいると思っています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 私、ちゃんと通告しているのだから、これを利用者、市民の皆さんは望んでいるのかという角度では今のところ捉えていませんと、そう言えばいいだけでしょ。質問にちゃんと答えてください。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 現在のBRTでかなり速達性、定時性は前進したということです。私どもは、その上にさらにセンターレーンを目指す目標は立てていますが、それについて、より市民の皆様の御意見なども聞きながらやっていきたいと思っています。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 速達性、定時性については、利用者、市民の皆さんの声はつかんでいないと受けとめました。

最後の質問ですが、（3）として今後の方向性で、新潟駅周辺整備事業などの関連事業の進捗も踏まえつつなっていますが、この専用走行路設置と新潟駅周辺整備事業がどう関連するのか伺います。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） まず第1期開業で2つの踏切が除却されると。そうしますと、八千代橋方面から駅南方向へ行く車、今は三条小須戸線のほうへ回っている車が多いですが、それが相当、駅南方向へ行くだろうと思います。そのあたりの交通量調査など

も含めてやっていくということ言えば関連があるということです。

〔五十嵐完二議員 発言の許可を求む〕

○副議長（阿部松雄） 五十嵐完二議員。

〔五十嵐完二議員 登壇〕

◆五十嵐完二 差し当たってはそうです。しかし、本市が考えている、新潟駅が上がって高架下交通広場が開通したころには、当然バスの乗り場が下になりますから、今現在と比べて変わります。そして、一部路線が新潟駅の下を通過して、南口のほうに行ける直通バスができるということにもなります。ではそうだからといって、専用走行路設置の条件が生まれるのかと。先ほど市長が答弁された、八千代橋から真っすぐ行って笹口のほうに行く道路ができて、東大通の交通量がどうなるかと、これはやってみないとわかりませんが、そういったことも踏まえて、仮に新潟駅周辺整備事業をやったところで、専用走行路設置の大もととは変わらないと。今度、南口のほうに延ばそうというのだから、向こうに車が行けばそれだけ広がるわけですから、そういった意味で、専用走行路が本当に必要なのかどうか。連節バス4台も不要だったと、青山結節点も暫定のままと、こんなBRTはやめるべきだと申し上げて、時間が来ましたので、質問を終わりたいと思います。

○副議長（阿部松雄） 篠田市長。

〔篠田 昭市長 登壇〕

◎市長（篠田昭） 今の議員の御発言も踏まえまして、我々一番大事なものは持続可能なバスの土台をつくるということで、これは議員の皆様御協力でご実現しつつあると考えています。この4月、5月、前年のバス利用者をさらに大きく上回ってきたという状況もありますので、このバスの充実を第一に考えてやっていきます。（拍手）