

市議団速報

e-mail:info@jcp-niigata-shigidan.com NO.173

2017年3月12日
日本共産党
新潟市議会議員団
電話 025-226-3450
FAX 025-223-7748

国家戦略特区（農業特区）、BRT連節バスと専用走行路について追及これに — 五十嵐完二議員が一般質問 —



五十嵐完二議員は3月7日、①国家戦略特区（農業特区）は農業の未来を開くのか、本市の農業をどう守り発展させるのか②BRT・連節バスの導入は必要だったのか、専用走行路の設置はなぜ必要か—の2項目について一般質問を行いました。

農業の国際競争力強化の拠点は形成されたのか

新潟市が農業特区に指定されて2年半たちました。五十嵐議員は、農業特区の「区域方針」は特区の目標を「農業の国際競争力強化のための拠点の形成」としているが、現状と今後の見通しはどうかと質問しました。篠田市長は、農業参入したローソンや新潟クボタが、農産加工品やコメの海外輸出に取り組みはじめたという答弁にとどまりました。

農業特区は一般農家にどんなメリットをもたらすのか

五十嵐議員は、農業特区は「自分たちには何のメリットもない」との声が多く出ているが、新潟市の一般農家にどんなメリットをもたらすのかと質問しました。市長は、「企業の活力を生かし、市内農産物の生産や販路の拡大、新たな雇用の拡大につなげるなど、本市農業・農村全体の活性化につなげたい」との願望を述べたとどまりました。

農産物の価格保障、所得補償を国に求め、市の独自対策も

政府は2018年にコメの生産数量目標を廃止し、戸別所得補償も廃止するとしていることから、市農業にも大きな影響が出ることは明らかです。

五十嵐議員は、安心して再生産できるように、農産物の価格保障、所得補償を国に求めるとともに、新潟市でも独自の対策をとるべきだと市の見解をたずねました。

農林水産部長は「再生産可能な農業所得の確保のためには、販路の確保、拡大が重要なことから、農業特区で参入した企業の売り切る力を活用…」などという答弁

に終了しました。

連節バス4台の導入は必要だったのか

「朝夕のピーク時に乗客のりこぼしをなくす」というのが連節バス導入の大きな理由でした。

導入前の市の説明では、BRT路線で「連節バスと一般バスを合わせて輸送力が概ね800人、並行する路線がその時間帯10本と想定するとプラス630人。合計すると輸送力は1500人ほど。万代橋では1400人ほどのお客様が乗ることになり、ギリギリに近い数字」というものでした。

しかし、現在、朝のピーク時の並行路線は17本、輸送力1071人で、BRT路線と合わせると1871人の輸送力があります。五十嵐議員は、仮にBRT路線をすべて一般バスで対応しても輸送力は1700人となり、平日朝のピーク時の乗客数1400〜1500人に十分対応できると指摘し、ピーク時の対応でも連節バス4台は不要だったということではないかと追及しました。

これに加えて、ピーク時に万代橋を通るダイレクト便、モーニングライナーの輸送力は約800人

あり、BRT路線と合わせると2670人となることから、連節バスを今後さらに4台導入することはまったく必要ないことを強調しました。

専用走行路の設置はなぜ必要か

専用走行路の設置目的について、代表質問への市長の答弁は「新潟駅・万代地区と古町を結ぶ軸として：より早く、正確な時間に到着するシステムが求められる」というものでした。

五十嵐議員は、利用者は市民の税金を7億2千万円もかけてまで、新潟駅から古町まで今よりも「より早く、正確な時間」を望んでいるのかどうか、専用走行路についてアンケートくらいはやってはどうかと市を追及しました。

2~3月議会の日程

3月13日(月)	各常任委員会
3月14日(火)	各常任委員会
3月15日(水)	各常任委員会(請願・陳情)
3月16日(木)	各常任委員会(採決)
3月17日(金)	各特別委員会
3月22日(火)	議会運営委員会 本会議(採決)