

BRT効果は、市内全域に、市民すべてに、届きます

「無駄遣い」はどちらでしょうか？「一目瞭然です」

26日に告示される新潟市長選挙の争点が{BRTの是非}である、という方がおります。ある方は「BRT計画は中止する」と言い、ある方は「白紙撤回」と言います。しかし、その方々は「中止」「撤回」の後のシナリオについて明言していません。これで争点になるのでしょうか。「乗り換えになるとバスの初乗り料金が2回取られる」「バス料金が倍になる」との悪宣伝を繰り返しているグループもいます。悪意の中傷を繰り返し、誤ったBRT像を植え付けようとしている勢力と、私たちは断固戦います。新バスシステム・BRTの正しい姿を知ってもらうために、このHPをぜひお読みください。「無駄遣い」をしようとしているのはどちらか、お分かりいただけると幸いです。

*はじめに：国と新潟市は、オムニバスタウン事業で新潟交通と協力して、低床バスやICカードの導入などで、新潟の基幹的公共交通であるバスの利便性向上に取り組み、バス路線の長年続いてきた減少に歯止めをかけ、新バスシステム・BRTに取り組むことで、来年度から5年間、バスの営業走行キロ数を維持することを協定で確認しました。利用者とバス路線の減少が続いてきた「負の連鎖」が止まることとなります。

この度の新バスシステム：BRT事業における国と新潟市が連節バスや乗継・乗換地点の整備などで支出する額は、来年度の運行開始までに約13億円です。これを連節バスの耐用年数、約20年で割り返すと1年の支出額は6500万円。国が半額程度補助しますので市の支出は3250万円程度です。

今年度、市が区バス・住民バスの運行と営業路線バスへの補助に3億円以上計上していることと比較すると、新バスシステム・BRTの事業効果がいかに大きいかお分かりいただけると幸いです。このBRT効果は、下記の通り市内全域、すべての市民に及びます。

*まちなかへの効果：BRTで中心部のバスが集約され運行がスムーズになり、連節バスなどで快適に移動でき、バス停の位置が明確になります。まちなかの活性化が図られます。

*郊外への効果：まちなかで集約される1日約470便は、郊外路線に増便され、利便度が大きく向上します。国・市の支援で乗換地点を整備し、支出は最小限で済み、減り続けてきた郊外バス路線が持続可能となります。

*区バス・住民バスへの効果：新潟交通が営業バスの走行キロ数を確保しますので、これを契機に区バス・住民バスとの連携を充実させます。来年度は住民バスの助成規定（一律の収支率30%）を見直し、人口密度やバス空白エリアの解消効果などを加味し、「小さいところ」「遠いところ」の支援を強化します。そのシンボルとして新潟駅—白根バ

ス乗継点—三条方向へ国道8号線を走るバス路線の新設を検討します。

- *交通弱者の方への効果：まちなかに多く走る超低床バスが集約されて郊外に振り向けられることで郊外を走る超低床バスの本数が増え、お年寄りや障がい者が乗りやすいバス路線が増加します。今年度拡充した「シニア半わり」をさらに充実し、お年寄りの外出機会を増やし、健康寿命延伸にもつなげます。
- *子どもたち・若者への効果：シンボル性の高い連節バスが導入され、子どもや若者たちにバス利用にワクワク感をもってもらえ、高校生らには通学の利便性が向上します。
- *バスに乗らない方への効果：バスへの支援が効率的になり、市民が必要とされる分野でしっかりと仕事ができる原資が確保されます。

一方、新潟市議会で承認され、事業として確立しているBRTを中止すると、連節バスの契約破棄に対し損害賠償（最低3億円台の想定）が請求され、国からの事業補助金の返済も迫られます。新潟交通との運行協定も破棄され、バスの運行を5年間確保する機会が失われます。

過去10年でバス路線は約20%減少しており、BRT第1期の5年間で10%前後の削減が想定されます。これを営業路線バス継続支援や区バス・住民バスの運行に置き換えると5年間で20億円程度、10年間では延べ70億円程度に膨れ上がります。BRT・新バスシステムの1年間の支出は約3250万円です。今後追加投資をする場合の市の支出も同じように算定すると、その額は5年で計2億円前後、10年でも最大で延べ10億円以下と想定され、これと比較すると大変「大きな無駄遣い」です。

ある方は「BRTで70億円も使う」と宣伝しています。これはBRTの2期事業までの15年間のことを言っていると推察されます。この場合も国の支援が得られますので市の支出は最大で31億円程度となりますし、事業効果は30年間ほど続きます。BRTを中止した場合は15年間で100億円前後と大変重い負担が想定されます。

- *新潟を訪れた方への効果：シンボル性の高いBRTが新潟駅前から運行されることで、新潟を初めて訪れた方も安心してバスに乗れるようになります。連節バスの存在は新潟の先進性を示し、新潟のイメージを向上させるでしょう。
- *ワンポイントチェック「連節バスはお買い得」：連節バスは1台約8000万円で契約しました。これを「無駄遣い」という方がいます。しかし、連節バスは普通のバスの2台分の乗客を運べます。普通の超低床バスは1台2500—3000万円ですので、2台で5000—6000万円になります。国は新潟の先進的なBRTを支援し2分の1を補助しますので本市の持ち出しは1台4000万円程度です。この負担で、シンボル性が高く、ワクワク感を持っていただける連節バスをまちなかに運行できます。お得な選択はどちらでしょう？