

◆期間 : 平成22年10月9日(土)～平成22年11月30日(火)

◆意見提案状況 : 意見提出者数8人 , 意見件数9件

No.	市民意見提案(要旨)	市の考え方
1	<p>●那覇市のモノレールや、鹿児島市や長崎市の市電をよく利用するが、大変便利であり、新潟市にも早く新たな交通システムの導入を実現してほしい。特に九州の市電は運賃が安く、乗換えをしても運転手に行き先を告げれば160円、120円の料金で証明書をもらえばどこまで行くことができる。新潟市は見習わねばならない。</p> <p>鹿児島市内のバスは、市バスも含めて4社が競って運行しているが、新潟市は一社のみにもかかわらず料金も大変高い。これでは新潟市民は外出しない。まちなかは活性化できない。</p> <p>新潟市は降雪があるので新たな交通システムは難しいという意見もあるが、現状でも降雪により大混乱が起きている。新システムがシステムの実情に合わないとは言えないのではないか。</p>	<p>運賃制度については、新たな交通システムによる交通環境を実現していくうえで重要な要素であり、本検討の想定の中かでは複数の料金を設定しておりますが、来年度以降、導入方向性を受け、既存交通事業者と調整しながら具体的な検討を進め、新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指してまいります。</p> <p>また、耐候性ととりわけ耐雪性は、本市において重要な視点であり、今後本市にふさわしい交通システムを検討するなかで考慮してまいります。</p>
2	<p>●運営主体、整備主体を誰が担うかといった事業手法やそのための法令をどのように考えているか。</p>	<p>従来型の独立採算方式や公設民営方式といった事業方式についてシミュレーションのなかで考慮していますが、具体的な事業方式やそれに伴う法令については、今後事業化に向けて基幹公共交通として継続的・安定的な運行が可能な仕組みづくりが必要であり、市の関わり方も含め事業や運営のあり方について国の動向を注視しながら、来年度以降、導入方向性を受け具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>また、既存バス路線との役割分担を図り、郊外からの利用者の利便性についても十分考慮しながら新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指します。</p>
3	<p>●3つのシステムに関して、現行の費用、便益比較では適切なルート、運送力の規模の違いが考慮されていない。それぞれの交通システムにあったルートの違いも前提として検討してほしい。特にLRTに関しては放射状に郊外から市中心部に人を運ぶ機能や結節点の形成に優れていることにとりわけ配慮し検討すべきである。</p> <p>上述の論点に関して日の字型の基幹公共交通軸はBRT、バスあるいは旧来の路面電車がカバーするのに適</p>	<p>新たな交通システムの導入については、人の移動が多く、商業・行政・医療・文化など様々な機能が集積している基幹公共交通軸を基本として検討を進めることとしています。</p> <p>本市では、鉄道と骨格幹線バス路線といった既存公共交通によって、放射方向に郊外から都心へアクセスする4つの軸を形成</p>

<p>したルートであり、LRT,モノレール等の郊外から中心部への移動に適したシステムは、中心部から放射状のネットワークを想定して検討すべきである。</p>	<p>しています。これらの都心アクセス軸については既存の公共交通の強化に努めるとともに、基幹公共交通軸と有機的に連携させることで、全市的に基幹軸上における都市機能を享受しやすい交通環境の実現に向け検討を進めています。</p>
<p>●既存バス事業との関係は、エリア料金、目的地までの通し料金などの料金制度的な整備が新しい交通の利用しやすさの為に大切であり、この面で単に売り上げへの影響だけでなく統一的な料金システムの導入も含めて検討すべきである。</p>	<p>運賃制度や運営方法については、新潟市全体として快適に移動できる交通環境を実現していくうえで重要な要素であり、来年度導入方向性を受け、具体的な検討をするなかで既存交通事業者と調整しながら検討を進めてまいります。</p>
<p>●ある一定の条件設定による比較は、新潟市におけるシステム導入による影響とどう違うのかについて比較検討が必要である。大きな利便性の向上とイメージ刷新、バス経営の見直しがなければ、自家用車に慣れた市民は関心を寄せないのではないか。</p>	<p>本市にふさわしい新たな交通システムの検討においては、基幹公共交通軸にサービスレベルの高い新たな交通システムを導入するとともに、放射方向に郊外から都心へアクセスする軸を強化し、有機的に連携することで新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指しています。</p> <p>前提条件については、各システムの特徴を比較するために需要予測や事業採算性等を算出するうえで設定していますが、来年度導入方向性を受け、実現に向けた検討のなかでサービスレベルや運営方法、事業方法などを詳細検討してまいります。</p>
<p>●議事録の作成公開が遅い。市民の議論を盛り上げるためにも公開を早くしてほしい。</p>	<p>市民への情報提供については、できる限り迅速に実施してまいります。</p>
<p>●本委員会では市民公募委員がいないが、検討継続の際にはするべきである。</p>	<p>本委員会では、より広く市民の皆様から市民提案書でご意見をいただき、委員会に反映していきながら検討を進めておりますが、今後具体的な検討を進めていくなかでも市民の皆様から広く意見をいただけるような工夫をしてまいります。</p>
<p>●本間氏の提案のシステムごとの適したルートの組合せ、事業主体の設立など、総合的に優れた提案であると思う。</p>	<p>委員会では、意見発表者の方々をはじめ、市民の皆様からいただいたご意見・ご提案について、今後の検討で参考とさせていただきます。</p>
<p>●交通システムの評価項目には、ネガティブな要素の評価だけでなく、導入にプラスの便益をもたらすシステム上の要因、とりわけシステム導入による自家用車からの新たな交通システムへの乗り換えや自動車の渋滞減少、</p>	<p>評価項目においては、各システムのメリットとデメリットを明確にし、本市の実状を踏まえ総合的に評価し本市にふさわしい交通システムを検討してまいります。</p>

	<p>速度向上，既存バス路線の利便性向上による収益改善も入れるべきである。</p>	
<p>4</p>	<p>●メインストリートでは，以前と比べて通行量が減り，渋滞もなく定時性が確保されているはずである。また，中心市街地は衰退し魅力がなく駐車料金やバス運賃が高いため，郊外の無料駐車場がある大型スーパーが便利となり，中止市街地に来街する人は少ない。</p> <p>このように，まちなかへの需要がないのに，なぜ新たな交通システムが必要なのか。他都市と比較して公共交通がないことやCO₂排出量が多いことだけでは周辺区民・車社会の市民は納得いかないのではないか。</p> <p>新潟市は市街地が広域分散化しすぎているので公共交通は成り立たないと思う。</p>	<p>市では，新たな交通システムの導入検討において，人の移動が多く，商業・行政・医療・文化など様々な機能を集積している基幹公共交通軸を基本として検討を進めています。</p> <p>また，本市では鉄道と骨格幹線バス路線といった既存公共交通によって，郊外から都心への放射方向に都心アクセス軸を形成しています。これらの都心アクセス軸を強化するとともに，基幹公共交通軸と有機的に連携させることで，全市的に基幹公共交通軸上における都市機能を享受しやすくし，都心部では自動車を使わなくても快適に移動できるサービスレベルが高い交通環境の実現に向けて検討を進めていきます。さらには，超高齢社会や地球温暖化などの環境問題への対応とあわせ，まちなか活性化といった社会的要請にも対応し，過度に自動車に依存しなくても誰もが移動しやすい交通環境を目指します。</p>
	<p>●LRTやBRTについて，専用走行路を歩道側に設置すれば，以前から課題であったタクシー駐停車を一掃できるとともに，既存の車線をそのままフル活用できるという大きなメリットがある。停留所の島設置では車線が潰れてしまうので渋滞が発生する。</p>	<p>ご意見とし今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>なお，新たな交通システムの専用走行路の設定については，来年度導入方向性を受け，具体的に沿線地域の道路空間の活用方法を考えていくなかで検討を進めてまいります。</p>
<p>5</p>	<p>●現状で通すことができるルートや新潟駅からの距離によって必然的にあるべき駅について大まかな場所があると思う。また，ルートの議論も不可欠である。</p>	<p>本年度，本市にふさわしい新たな交通システムについて検討するなかで，需要量や都市拠点，交通拠点，導入空間等を考慮しながらルートについても検討を進めてまいります。</p> <p>また，駅の位置については，来年度導入方向性を受け，具体的に沿線地域の特性を踏まえ検討します。</p>

	<p>●BRT, LRT, 小型モノレールの輸送可能人数は, 連結可能な車両数によってかなり異なる。最低限必要な交差点を踏まえ, その交差点間 (信号) の距離から, システム別に車両数を想定し, 例示してはどうか。2 両固定では比較できないのではないかと。</p>	<p>システムごとに連結可能な車両数によって最大輸送力はそれぞれ異なり, システムの特徴ではありますが, 本検討における需要予測では各システムともにピーク時の需要量に対して 2 両 1 編成により概ね 3 分間隔で運行することで対応できることから, 各システムとも前提条件として 2 両 1 編成で設定しています。車両数を増やすことで 1 編成あたりの輸送力を増大することも考えられますが, それによってオフピーク時に輸送過多となる可能性もあり, 停留所の規模や運賃收受方法の工夫などが必要であると考えられます。</p> <p>いずれにしても, 来年度以降, 導入方向性を受け, 具体的な検討を進めていくなかで運行コストに加え, 利用者の意向などを総合的に考慮しながら運行頻度や編成車両数などの諸条件を設定してまいります。</p>
6	<p>●観光という視点も大切であると思うが, 新たな交通システムがなぜ必要なのかをしっかりと踏まえる必要がある。モノレールは採算的に厳しいので, 既存の施設をさらに有効利用することで「水の都」をPRすることができると思う。</p> <p>既存バスと連携できるシステムとしてはLRTが優れていると思うが, P&Rの活用や自転車の活用, 鉄道とのアクセスの強化など既存のものを活かしていくような環境に配慮した都市のあり方も考えていく必要がある。</p>	<p>ご意見として今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>本市では, 都心部の主要拠点間を連絡する基幹公共交通軸におけるサービスレベルの高い新たな交通システムを導入するとともに, 鉄道や骨格幹線バス路線といった既存公共交通を活用することで郊外から都心へアクセスする軸を強化し, 公共交通や自動車, 自転車との乗り継ぎの便利な交通結節点 (駅やパークアンドライド駐車場など) で連携を図ることにより新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指してまいります。</p>
7	<p>●新たな交通システムの導入ルートについては, 新幹線, 空港といった物流だけを考えた路線ではなく, 知識創造の観点から都市機能として重要な大学等を繋ぐ路線は不可欠である。</p>	<p>新たな交通システムの導入検討にあたっては, 超高齢社会や環境問題への対応, まちなか活性化, 安心安全な暮らしなどの社会的要請に対応するとともに, 都心部には商業・行政・医療・文化・教育など様々な機能が集積しており, それらの拠点を結ぶ基幹公共交通軸において, 通勤・通学, 来訪者など多くのニーズに対応できるよう都心アクセス軸と連携した新たな交通システムの導入を目指してまいります。</p>

8 ●採算性について全く触れておらず，新たな交通システムを導入するというのであれば，車を手放せるくらい画期的なシステムでなければ，誰も納得しないと思う。また，導入検討ルートを見る限り，ごく一部の対象者の利便性だけしか考えておらず，ほとんどの新潟市民は，導入検討ルートの近辺に用がなく，バスで十分である。

新たな交通システムの導入を検討するうえで，事業採算性は大変重要な視点であると考えており，本市にふさわしいシステムの導入方向性を検討していくなかでも十分考慮してまいります。

また，本市では，新たな交通システムの導入検討において商業・行政・医療・文化など様々な機能を集積している基幹公共交通軸を基本として検討を進めることとしていますが，鉄道と骨格幹線バス路線といった既存公共交通によって，郊外から都心への放射方向に都心アクセス軸を形成してまいります。これらの都心アクセス軸を強化するとともに，基幹公共交通軸と有機的に連携させることで，都心部では自動車を使わなくても快適に移動でき，全市的に基幹公共交通軸上の都市機能を享受しやすいサービスレベルが高い交通環境の実現に向け検討を進めてまいります。

＜その他の市民意見提案＞

◆期間 : 平成22年12月1日(水)～平成22年12月15日(水)

◆意見提案状況 : 意見提出者数12人 , 意見件数12件

No.	意見・提案内容
1	モノレールは高架構造のため、横揺れに弱そうに感じる。
2	現在の検討ルートは、現行バス路線「りゅーとリンク」と同様のルートであり、現況としてサッカーなどのイベント開催時や平日の通勤・通学の時間帯以外は需要がなく、採算が採れるのか。また、3システムともに停留所を道路中央部に設置した場合、道路横断が伴うことや冬場や雨風時の待合いを考えると、高齢者をはじめとした乗降客にとって安全で快適な構造を考える必要がある。
3	LRTを支持する。昔の路面電車と違い、近代的が進み、低床化されイメージもよい。ただし、車道に導入するため、自動車交通への配慮が必要である。また、100円の料金設定をすれば、お年寄りも気軽に外出できるのではないかな。
4	基本的にはLRTまたは小型モノレールの導入に賛成である。地下鉄が検討対象でないのはなぜか。また、競馬場への移動手段としても、土日限定でもいいから少し考えられないか。
5	新たな交通システム導入に賛成である。導入においては、シンボリックということよりも住んでいる人にとって便利なものを目指してほしい。また、普通免許を返納した高齢者への運賃割引やシステムを利用した来街者に対する特典、市街地は乗り放題にするなど自家用車よりも魅力的なものが必要である。
6	西区でもモノレールを導入してほしい。西小針線に連節バスを導入してほしい。
7	新たな交通システムのルートとして、新潟バイパスの海老ヶ瀬ICから黒崎ICまでに整備し、インターチェンジ周辺に駐車場や接続バスを整備することで、朝夕の渋滞を減らすことができるのではないかな。
8	BRTは事業費が最も安く、実現しやすいと思う。将来的には、電気バスが導入されれば環境的にもよいのではないかな。
9	新たな交通システムの件だけではないが、地域活性化についてはなぜ万代や古町を中心に議論されているのか。まちを活性化するには、楽しく歩けるまちを目指し、お金をかけずに市民が中心となった活動で盛り上げていくべきである。
10	市外からの来訪者にとって、利便性がよくなるようにお願いしたい。
11	新たな交通システム導入の第一期では、白山駅に接続するように整備すべきである。既存の交通機関を大切にすることがある。朝のラッシュ時の計画を大切にすべきである。既存交通機関の定期券を使用できるようにすべきである。定期券以外の運賃協力をすべきではない。赤字になる可能性について、十分市民に説明する必要がある。全体構想では白山駅における新たな交通システムの発着時間をJRの発着時間と合わせるべきである。
12	BRTでは環境面やインパクト面で現行のバスと大差がなく、小型モノレールは高価すぎるため、LRTがよいのではないかな。区間別には、区間Aを先行開業し、自動車依存からの転換への呼び水とする。区間Bは、区間Aと繋げ、環状化する意義はあるが、それほど早期に整備する必要はない。区間Cは必要性が低い。区間Dは2番目に整備すべき区間であり、万代島より先に延伸し、新潟空港を終着点にする。また、既存の路線バスとLRTを乗り継いだ場合に運賃割引が適用できるシステムが必要である。