

資料7

新たな交通システムの導入パターン(案)

<概要>

各システムの特徴について整理するとともに、新たな交通システムの導入パターンを整理する。

新たな交通システムの導入パターン（案）

新たな交通システムについて、各システムの特徴を整理するとともに、新たな交通システム導入における特に考慮すべき事項と導入パターンを整理する。

<各システムの特徴>

BRT, LRT, 小型モノレールのメリット・デメリットを以下のとおり整理する。

	メリット	デメリット
BRT	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郊外から専用走行空間への乗り入れが可能 ○ 専用空間でなくても、一般道を走行可 ○ 事業費が比較的低廉 ○ 柔軟性がある(路線変更等) ○ 拡張性がある(将来的な) ○ 建設期間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> ● レールがなく路線がやや分かりにくい ● 現時点では、内燃機関による駆動のため車両からCO2を排出あり(将来的には燃料電池、電気自動車などの導入により解消)
LRT	<ul style="list-style-type: none"> ○ シンボル性が高い ○ レールがあるため路線がわかりやすい ○ 電気駆動のため、車両からCO2排出なし ○ 乗り心地がBRTに比べよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業費が比較的高価 ● 路線の自由度が比較的小さい ● 郊外バス路線との乗換あり ● 建設期間が比較的最長い <p>※ 導入空間の確保が一部区間で難しい</p>
小型モノレール	<ul style="list-style-type: none"> ○ シンボル性が高い ○ レールがあるため路線がわかりやすい ○ 電気駆動のため、車両からCO2排出なし ○ 高架構造物上を走行するため、一般交通の影響を受けにくく、一般交通への影響も少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業費が最も高価(他2システムに比べ) ● 路線の自由度が小さい ● 郊外バス路線との乗換あり ● 駅間が長く、上下移動がある ● 建設期間が長い <p>※ 導入空間の確保が難しい区間が多い(特に駅部)</p>

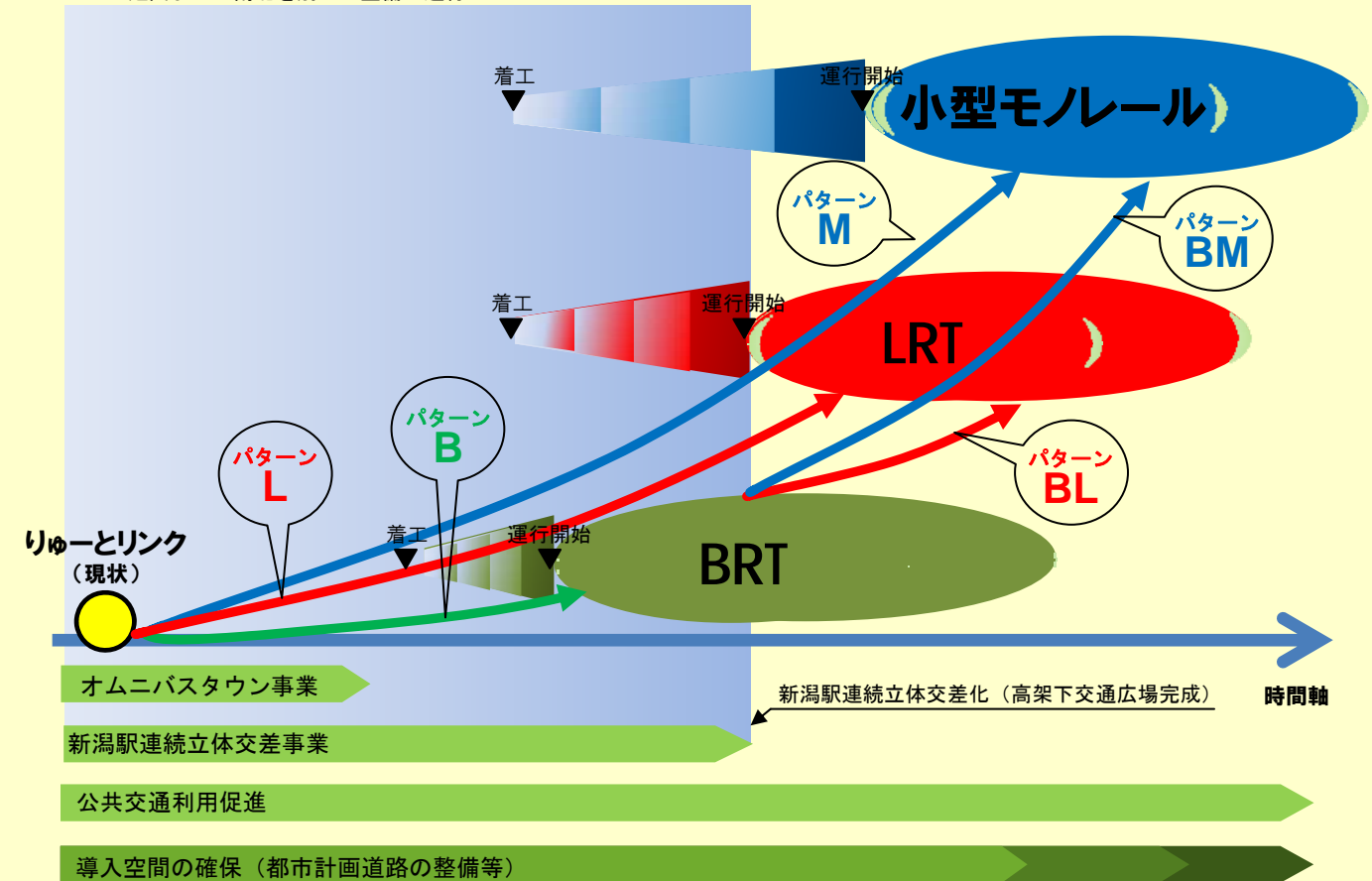
<導入パターン>【区間Aを想定】

- 区間A以外にも将来的に新たな交通システムを拡充していくことについて考慮する必要がある。
- 区間Aのなかでも、新潟駅～市役所（区間A①）、新潟駅～市民病院（区間A②）、市役所～白山駅（区間③）についても時系列的な整備パターンの可能性も考慮する必要がある。

- ・パターン B : 郊外との連続性を確保可能、事業規模が小さい、短期間で営業開始可能
(新潟駅連続立体交差化まで南北方向直通ができない)
- ・パターン L : 軌道や施設整備が必要、事業規模が比較的大きい、整備期間が比較的長い
郊外からの乗り継ぎが必要となり、シームレスな乗換拠点が必要
(新潟駅連続立体交差化まで南北方向直通ができないと、車庫確保等により制限される)
- ・パターン M : シナリオL1の内容に加え、導入空間確保や事業規模に対する導入効果に課題あり
- ・パターン BL : 【条件】駅連続立体交差化、需要の拡大、新たな施設整備による費用負担、工事期間における道路交通への影響の配慮
- ・パターン BM : 【条件】駅連続立体交差事業との連携、導入空間の整備、需要の拡大、新たな施設整備による費用負担、工事期間における道路交通への影響配慮

区間Aを想定した場合

新潟駅連続立体交差化（交通広場完成）までは新潟駅南北方向は直通不可
⇒迂回または南北を別々に整備・運行



新たな交通システム導入における特に考慮すべき事項

視点1 関連事業との整合性

: 新潟駅連続立体交差事業の進捗(南北方向通過の制約)を考慮、

視点2 導入空間の確保

: 走行空間のほか、車庫・変電所等の路外スペースの確保

視点3 郊外からの利用者の利便性確保

: 郊外からの移動に対する連続性の確保

視点4 事業規模に対する導入効果が適正

: 事業規模と導入効果との適正なバランスの確保