

第2回委員会における主な質問・意見に対する対応

1. 前提条件に対する考え方

利用者や採算性の前提条件となる都市内全体の移動量や利用者数は、人口の変化や開発動向を踏まえ設定している。

(1) 将来ODの設定について

・需要予測に使用したODについては、将来の開発状況を考慮し3ケースを設定しているが、本検討における需要予測の前提条件では将来ODのうちケース③を設定している。

※ OD：ある地域からある地域へ移動する交通量をいう。

表1 将来ODの設定

ケース	開発条件	人口比率 (パーソントリップ調査の全域)
① 現況 (H14)	平成14年度調査結果	106.3万人 (1.000)
② 低位 (H27)	開発計画は新潟明訓高校と市民病院の移転のみ	108.2万人 (1.018)
③ 中位 (H27)	・パーソントリップ調査で考慮されている開発計画は概ね考慮	
④ 高位 (H27)	パーソントリップ調査で考慮されている開発計画は全て考慮	

※ パーソントリップ調査の対象圏域は、新潟市、新発田市、五泉市、聖籠町、胎内市を含む圏域からなる

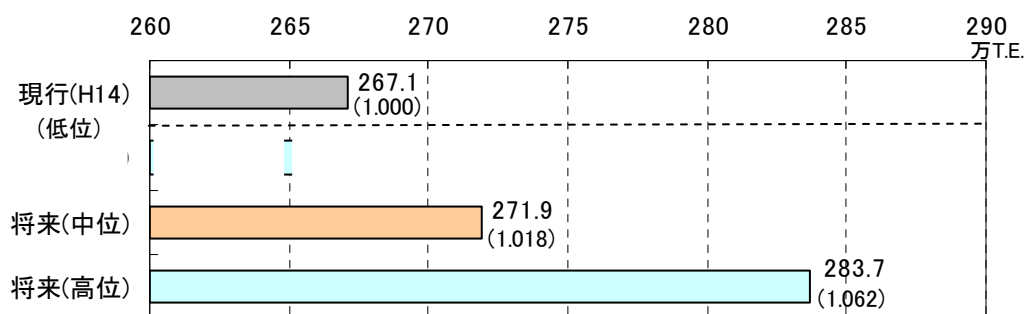


図1 現況および将来の人の移動(発生集中量)の変化 ()内は伸び率

(2) 新たな交通システム導入における採算ラインと利用者数について

- ・採算性を満たすための利用者数については、年間の維持管理費を賄うために必要な運賃収入とそれを得るために必要な利用者数(採算ライン利用者数)を求め、需要予測の結果と比較した。
- ・BRTは採算ラインより需要予測の結果が上回り、採算性が見込めるが、LRTの場合は採算性が見込める場合もあり、小型モノレールはどの場合でも採算性が見込めず、利用者数を確保するような工夫が必要となる。

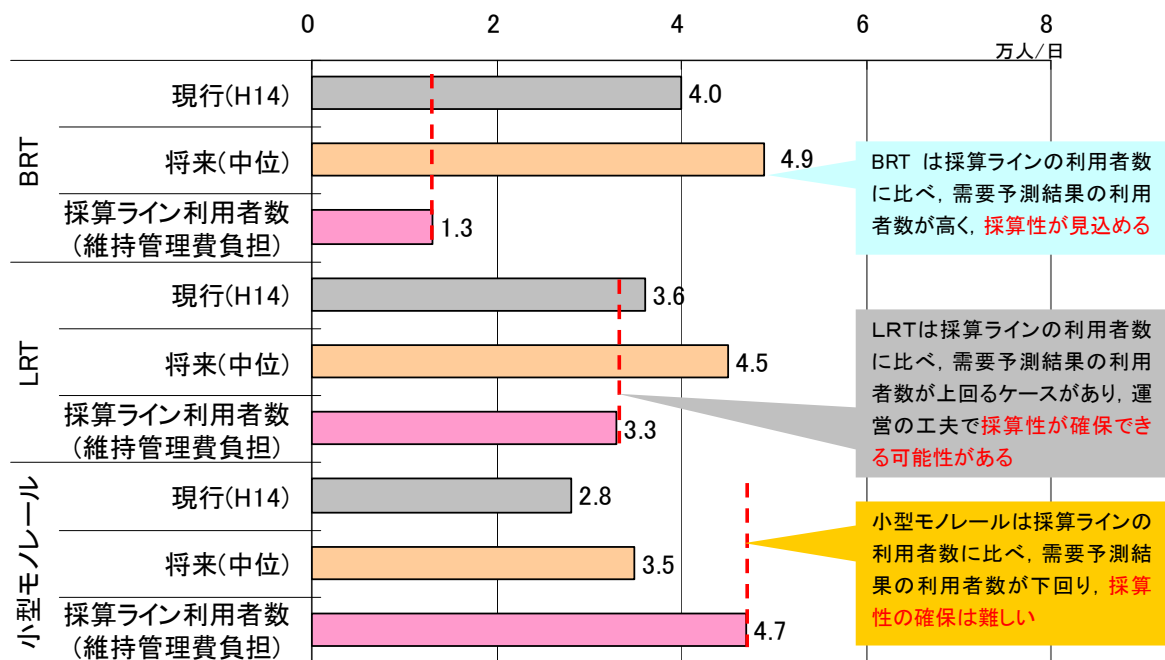


図2 将来需要予測における利用者数と採算ライン
【現行運賃(初乗 200 円)の場合】 ()内は伸び率

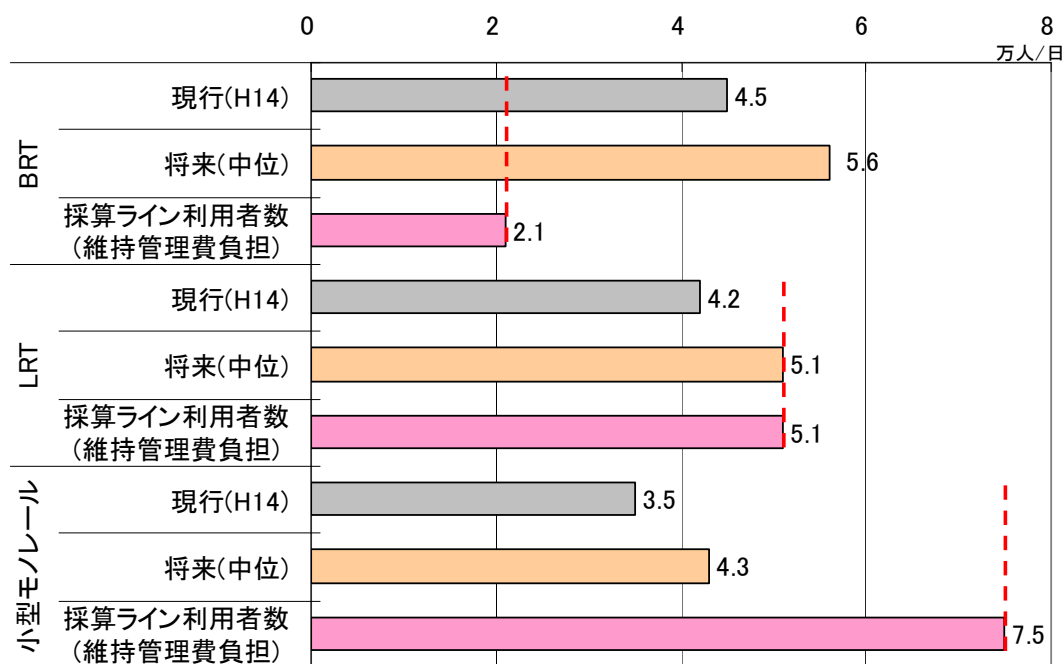


図3 (参考) 将来需要予測における利用者数と採算ライン
【政策運賃(初乗 100 円)の場合】 ()内は伸び率

2. 新たな交通システム導入による経済効果

新たな交通システムの導入効果については、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」を参考として、まちづくりやシステムの性能の評価指標による「市民生活に与える影響」と「地域経済に与える影響」について整理した。

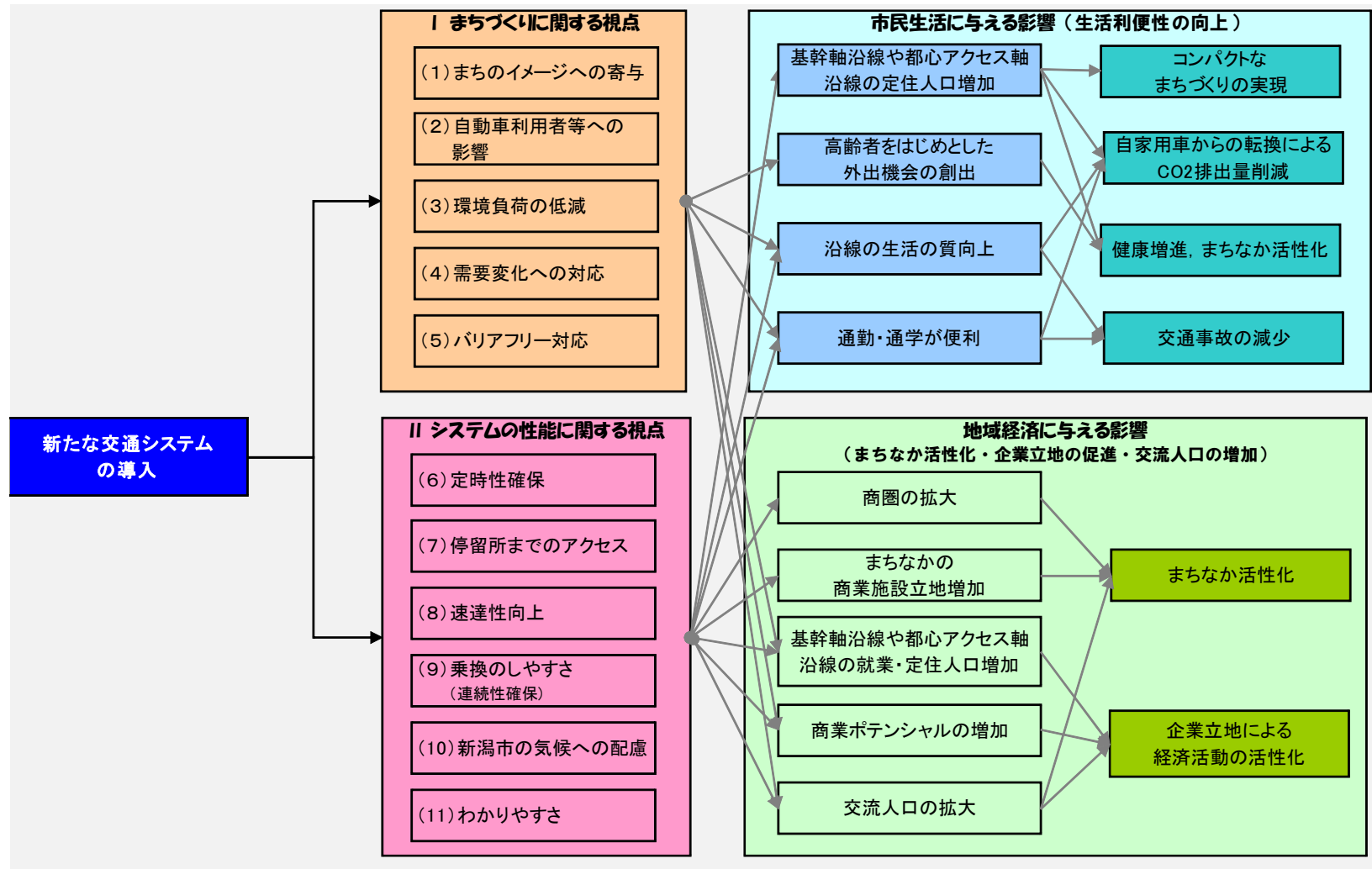


図4 新たな交通システムの評価項目と想定される経済効果(イメージ)