

- ◆期間 : 平成22年12月21日(金)
- ◆意見提案状況 : 意見提出者数16人 , 意見件数16件

No.	意見・提案(要旨)	市の考え方
1	<p>●BRTは、バス自体の停車時間が不規則であり、運行に遅れが生じるため、定時性が保たれないのではないかと。一方、LRTと小型モノレールは車両の停車時間が決められているので、遅延が生じにくい。イベントなど開始時刻があるものに使う移動手段としては、定時性が確保できるシステムが有効ではないかと。</p>	<p>本検討における新たな交通システムについては、専用走行路の設置や信号制御などにより定時性や速達性を確保することを想定しているため、運行管理によって発車時間を調整することで定時性を確保できると考えています。</p>
2	<p>●ユニバーサルデザインの評価について、BRTの車両の横にガイドローラーを装着するなど、対応できるのではないかと。</p>	<p>海外で事例がありますが、BRTを導入する場合は必要かどうかを含めて、今後の詳細検討における議論であると考えています。</p>
3	<p>●優先整備区間に市民病院が含まれているが、距離が飛躍しているのではないかと。白山駅～市役所～新潟駅間なら小型モノレールでも採算が取れるのではないかと。また、ルートとして新潟空港が入っていないのはなぜかと。</p>	<p>今回の新たな交通システムの導入検討にあたっては、人の移動が多く、医療・教育・商業・行政・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ています。</p> <p>区間Aの白山駅～市役所～古町～新潟駅～市民病院については需要が多く、需要が見込まれる都市施設が沿線に集積するとともに、交通拠点との連携が図られ、交通結節点が設定しやすいため、新たな交通システムの導入効果が高いと考えられます。</p> <p>また、空港アクセスについては、拠点性強化と交流人口の拡大を図るうえで重要な課題であることから、現在新潟駅南口と新潟空港をノンストップで結ぶ空港リムジンバスを運行するとともに、中長期改善施策については白線線や新幹線など既存鉄路の活用を基本に県が主体となって別途検討を進めています。早期に実現可能なものから段階的に改善を進めることで、空港利用者の着実な増加を図りながら、最終的に定時性の優れた軌道系アクセス整備につなげていく必要があると考えています。今後も社会・経済情勢を考慮しながら、空港アクセスの改善に向けて県と調整を図っていきます。</p>
	<p>●マイカーからBRT、LRT、小型モノレールに乗り換える人の割合はシステムによって異なるのではないかと。BRTについては、バスなので乗り換え率が低いのではないかと。</p>	<p>マイカーから新たな交通システムへの転換については、定時性や速達性などシステム性能や運賃制度による影響が大きいと考えられるが、シンボル性も含めて総合的に捉えていく必要があると考えています。なお、本検討においては、主に時間や運賃をもとに需</p>

		要量を算出しており、BRTとLRTとのイメージの違いを考慮したものではありません。
4	<p>●新潟市における新たな交通システムの議論は、LRTとモノレールで進んでいると思っていた。BRTについて広く市民に説明や提案していったほしい。</p> <p>●新潟市は新たな発想で展開していかなければ、どんどん沈んでいく地方都市ですので、モノレールの導入をお願いしたい。</p>	<p>新たな交通システムの導入に向けては、広く市民の皆様へ情報発信していき、ご意見をいただきながら進めてまいります。</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>
5	<p>●旧市内の中心部はようやくバスを維持しているのだから、既存のバスを活かすことを考えるべきである。多くの施設が分散しており、パークアンドライドやコンパクトシティなど企画倒れになっている。新たに多くの投資により公共交通を導入して、財政赤字になるだけである。</p>	<p>新たな交通システムについては将来的な導入を見据え検討を進めていますが、当面の間については鉄道やバスといった既存の公共交通を活用し、公共交通を利用する人の流れをしっかりと作り出すことが重要であると考え、基幹バス「りゅーとリンク」を運行するなどオムニバスタウン事業を推進するとともに、パークアンドライドやバスレーンの拡充等による利用環境の整備に努めています。これらの取り組みを進めることで、新たな交通システムの導入につなげていきます。</p> <p>公共交通を考える場合に、事業採算性だけでなく、まちづくりや福祉、社会全体への波及効果などとともに議論する必要がありますが、公的負担は大きな課題であるため、新潟市の財政状況を踏まえ、公共の関与のあり方について議論を深めてまいります。</p>
6	<p>●現在の公共交通利用状況に基づくプランも大切でありながら、近未来の10年後20年後、ひいては50年後の街のかたちをイメージしたうえで検討していく必要があるのではないか。また、都市部と周辺地域との連結をもっと考えていく必要がある。</p>	<p>本検討においては、超高齢社会や環境問題への対応とあわせ、拠点性の強化など、まちづくりの視点から考えていく必要があります。また、本市の公共交通ネットワークについては、新潟市全体で快適に移動できる交通環境の実現を目指し、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、有機的に連携した交通体系の構築に向け、取り組んでまいります。</p>
7	<p>●車線をつぶした時に発生する問題が心配である。また、LRTをJR線に乗り入れする考えはないのか。</p>	<p>新たな交通システムを導入することで、車線をつぶす必要があるため、自動車はその分通りにくくなりますが、市としては基幹公共交通軸を公共交通重視の路線として位置付けていますので、自動車の走行については別の代替ルートに転換してもらうことで自動車と公共交通とのバランスを取っていくことが必要であると考えています。</p> <p>なお、LRTのJR線乗り入れは、電源方式、架線の高さやホームの高さなどが異なると</p>

		<p>いった技術的課題が多いほか、白山駅においては現在周辺整備事業に着手しているため、新たに導入空間を確保することは難しいと考えられます。</p>
8	<p>●公共交通（BRT, LRT）を導入することで従来のバスや自動車等を減速せざるを得ないという意見があったが、場所によっては減速も大事なことであると思う。たとえば、区間 A で結節点が多いので自転車と併走することも必要かと思う。何のために公共交通を導入するかという点が大切である。BRT, LRT の導入により自転車走行空間は従来の道路幅だけでは利用できなくなり、はじき出されることになるのは課題である。</p>	<p>導入空間について、小型モノレールの場合には概ね 1 車線分を使用するのに対して、BRT・LRT の場合は概ね 2 車線分を使用するため自動車交通への影響が比較的大きいと考えられますが、市としては基幹公共交通軸において公共交通を重視したいと考えています。</p> <p>また、自転車の走行空間については、都心における限られた道路空間のなかで、歩行者・公共交通・自動車といった交通主体とともに、優先順位を考えながら総合的に道路空間の配分を考えていく必要があると考えています。</p>
9	<p>●新潟市全域を小型モノレールでカバーできるように、年次計画を立てて市民に将来の構想を明確にする。小型モノレールとの連絡は LRT, BRT をうまく組合せ、家からあまり歩かないで目的地に到着できるように配慮する。モノレールの車窓から夕日、あるいは日本海の荒波を見ながら楽しめるようにしてもらいたい。新潟駅から小型モノレールで空港や佐渡汽船を經由していけるルートもほしい。</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>なお、本検討では、人の移動が多く、医療・教育・商業・行政・文化など様々な機能が集積している基幹公共交通軸に、万代島へのアクセスを加えたルートを対象としています。</p>
10	<p>●現状の社会環境だけではなく、沿線のまちづくりや環境、高齢化についても併せて考え、公共交通の目的をしっかりと考えていく必要がある。また、環境のことを考えて、自家用車の乗り入れを抑えることも考えていく必要がある。</p> <p>●日の字型でもよいが、郊外からの接続がスムーズになるようにしてほしい。</p> <p>●中央区民が移動しやすい交通システムにしてほしい。</p>	<p>新たな交通システムの導入においては、超高齢社会や地球温暖化など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の実現に向け、検討を進めてまいります。また、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、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、有機的に連携した交通体系の構築に向け取り組んでまいります。</p>
11	<p>●開業目標年次を定め、5 年～7 年以内の開業を目指してほしい。LRT を新潟駅～市役所～白山駅を第一期とし、第二期として新潟駅～市民病院に導入する。</p> <p>●事業主体についての検討を早く進めてもらいたい。</p> <p>●市民のコンセンサスを得るためのアプローチが必要である。</p>	<p>来年度以降、導入方向性を受け具体的な検討を進めるなかで、市民合意形成を図りながら開業目標年次や事業主体を含めた基本計画を検討するほか、今後の導入スケジュールについても考えていきます。</p>
12	<p>●「政令市」という名の都市においては市民意識が大きくなり政令市に必要とされる大事業に対し、寛容になる傾向があるらしい。仙台地下鉄南北線開通で数千億円の</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>なお、本検討にあたって、事業採算性につ</p>

	<p>負債を抱えながら東西線建設には市民、議員ともに反対意見はほとんどなかったとのこと。ムードや夢、希望に流されやすい事には十分留意すべきである。</p> <p>●将来の人口減少についてですが、農村部を抱える新潟市にとっては減少率が高いものと思われる。加えて商用、観光、会議研修により交流人口は他都市より低く、新たな交通システムの利用者は人口減少が続く中での限定的と言わざるを得ないのではないかと。建設費償還・黒字の確保が難しいのであれば、現行バスの改善とBRTのレベルが妥当ではないか。実現優先の区間Aを枝線として亀田工業用地・鶯ノ子まで伸ばしてはどうか。スポーツゾーンと平休日の運行面で変化ある効果が望めると思う。モノレールの場合、高齢化、障がい者対応として全駅に昇降機が求められることになる。道路中心部にあるため除雪排雪の困難性、強風、吹雪等で運休が多いのではないかと。また、車両が軽く高架であるため風に弱い。</p>	<p>いては大きな課題ではありますが、採算性だけではなく、超高齢社会や環境問題への対応、交流人口の拡大による拠点性の強化などまちづくりの視点とあわせて考えていく必要があります。</p>
13	<p>●新潟の都市計画と基幹公共交通軸は整合性が取れているのか。</p>	<p>新たな交通システムの導入に向けては、新・新潟市総合計画及び都市計画マスタープラン、総合都市交通計画（第3回パーソントリップ調査）、にいがた交通戦略プランを上位計画とし都市計画との整合性を図りながら検討を進めています。</p> <p>人の移動が多く、医療・教育・商業・文化・業務など高次都市機能が集積している都心部において、誰もが快適に移動できる交通環境の実現を目指しサービスレベルの高い基幹公共交通軸を形成するとともに、公共交通と連動した土地利用の誘導を図っていきます。</p>
	<p>●新潟駅周辺整備事業や万代島ルート線事業など建設費用がかかるわけだが、それらの事業との整合性は図っているのか。</p>	<p>都市計画はもとより、その他関連事業との整合性を図りながら検討を進めてまいりますが、新潟市の財政的な計画も踏まえ整備スケジュールを立てていく必要があると考えています。</p>
	<p>●全市的に市民の意見を把握しているか。</p>	<p>新たな交通システムの導入検討については、広く市民の皆様へ情報発信をし、市民意見提案などによりご意見をいただいているところですが、今後も本検討も含め、全市的な交通環境の整備に向け、広く情報発信をすることで市民の皆様から考えていただき、ご意見をいただきながら検討を進めてまいります。</p>
	<p>●新たな交通システムの運営主体を既存のやり方だけでなく、新たな事業方式や運営方式を考えているのか。</p>	<p>本検討における事業シュミレーションでは、公設民営方式も検討していますが、具体的な事業方式や運営方式については、市の関わり方も含め持続可能な仕組みづくりにつ</p>

		いて今後とも研究してまいります。
14	<p>●モノレールは地盤の問題から全く不向きが多い。モノレールは他のシステムに比べ地盤の問題が大きい。モノレールは新潟市の新たな交通システムには最も向かない。直ちに調査を中止（ダメな理由の調査は必要）して他のシステムに力を入れてほしい。</p> <p>●旧新潟市内の交通を緩和するのが大きな目的と思うが、BRTは別としてLRTはフランス、ドイツのように郊外駐車場が必要である。マイカーを市内にどんどん入れては新たな交通システムの導入の一面から見て無駄である。地価の安いうちに郊外駐車場を用意したほうがよい。</p>	<p>ご意見として今後の検討の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、地盤の問題については、費用をかけた対策を講じることで対応できますが、費用に対する効果を踏まえ、本市にふさわしい交通システムを考えていく必要があると考えています。</p> <p>パークアンドライドについては、新たな交通システムのサービスを楽しむ地域の拡大や都心部における自動車交通の適正化の観点から非常に重要な施策であり、新たな交通システムの導入と一体的に検討していく必要があります。具体的に進めていくなかで、より効果的な場所を検討してまいります。</p>
15	<p>●新たに新たな交通システムを導入する目的を明確にする過程で、計画立案の方向性が言葉の語呂合わせのように、最初に新たな交通システムを掲げそれに資料作りとして周囲状況をあわすようにパズルを嵌め込んでいくような作り方に感じた。本来の新潟の交通体系の欠点克服とか50年後、100年後の新潟の都市づくりには何が必要かを考察することが先にあって、そのための交通システムとはなにか、その中で斬新な交通機関とはなにかと追っていくべきと思うが、会議内容と資料からは逆の進め方をしているとしか思えない。事業内容からは何の交通システムがあれば新潟を目立たせられるか、裏日本の政令指定都市の交通機関としてシンボリックに誇張できるかといった発想姿勢が見えて、その出発点がそもそも違うとを感じる。資料説明と発言の微妙さから何故このルート設定なのか、なぜバス運行にヘキヘキしている市民の声を反映させないでBRTを候補とし、考えるのかわからない。新潟駅・市役所間は各方面からバスが入ってくる一番バスの便がよい区間だが、そこに道路を狭くするバスレーンを作りBRTを走らせることに近代性は感じられない。BRTは郊外に延長できるとの答弁はBRT誘導とも思え、よいとは思えない。</p> <p>●LRTは少々デザインのよくなった市電であり、近代都市は電線を埋設する時代であるのに、逆行して景観も悪く、電線をわざわざ市内に張り巡らせ積雪時に車の交通往来に支障をきたすチンチン電車を狭い道路に走らせることが近代的と考えているのか理解できない。これらの交通システムは候補選定としてはナンセンスではない</p>	<p>○新たな交通システムの導入に向けては、新・新潟市総合計画及び都市計画マスタープラン、また総合都市交通計画（第3回パーソントリップ調査）、にいがた交通戦略プランを上位計画として検討を進めています。上位計画では、人の移動が多く、医療・教育・商業・行政・文化など様々な機能が集積している基幹公共交通軸について、公共交通を強化しサービスレベルの高い軸として政策的に位置付けています。</p> <p>○超高齢社会や地球温暖化など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の実現に向け、検討を進めています。そのために、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、有機的に連携した交通体系の構築に向け取り組んでまいります。</p> <p>○新たな交通システムの導入においては、車線をつぶし導入空間を確保する必要があるため、自動車はその分通りにくくなります。市としては基幹公共交通軸を公共交通重視の路線として位置付けていますので、自動車の走行については別の代替ルートに転換してもらうことで自動車と公共交通とのバラ</p>

か。インドネシアのジャカルタでは広い道路に使用している BRT がある。ジャカルタの BRT は一見スムーズだが、BRT があるため尚更レーン他の道路が混雑しているように思える。LRT はヨーロッパなどで見られますが、古くから市電が石造りの街を走っていて、もともと電線網が広い道路上にあって、そこに従来の市電から LRT に変えただけである。新潟の取り組みとは同じ土俵に載るような取り組みではないと思う。BRT, LRT はそこかしこで走っていて特にシンボリックな乗り物ではないと言える。

●なぜこの雪国に地下鉄がないのか。地下鉄が真剣に何故上がってこないのは不思議でならない。風があればすぐ止まる鉄道、大混雑のバイパス、雪が降れば大渋滞の市内、バスしかない交通網、これでは企業誘致などができるはずもない。産業の衰退、街の衰弱、雇用の貧困、街としての面白さの衰弱、若者の都会への脱出。今回の BRT, LRT, モノレールは郊外からの人口流入にはほとんど寄与しないのではないか。車で市街にきた人はわざわざ車を駐車場に預けて新規の乗り物に乗るか。最初のうちはモノレールの物珍しきで利用するかも知れない。多くの市民が切望している事は東京や大阪のようにいかに縦横無尽に渋滞もなく遠くまで乗り継ぎがスムーズに迅速にいける、郊外とも連絡がよい雪や風に関係ない交通機関網である。検討委員会でも地下鉄を検討案としてあげてほしい。

道路の拡幅工事、雪道の長期な交通規制での推進は大変市民に迷惑が掛かり、交通渋滞があちらこちらで起こるリスクも考えるべきである。50年後、100年後、新潟市のまちづくり未来設計としてどうあるべきかを考えて場合、やはり縦横無尽に張り巡らし郊外にも結びつける容易さの交通機関を考えなければならないと思う。地下は自由空間である。始に交通システムありの発想はしない頂きたい。未来に対して発想次第で大きな効果をもたらすか、その場その場での発案で終わらせてしまうかで、将来の街づくりに大きな差が生じる。郊外に地下鉄駅を造ることで、そこに新しい街ができて人が集まる。地下鉄の特徴でもある。企業も誘致されます。地下鉄は確かに費用がかかるがそれ以上に未来に富を呼び込む。是非今回の交通システムとして再考するようお願いしたい。

●一般の社会人から広く参加してもらうために土曜又は日曜に意見交換会を開催してほしい。やはり市民参加の会議を別のステップとして設けなければ本当の意味での市民討議にはならないのではないか。新たな発想を引き出して突き詰めていくためには別の視点から、市民意見を聞き取る場が必要と感じた。一般市民として感情論や少ない情報判断からの意見で、ともすれば偏った見方と

ンスを取っていくことが必要であると考えています。

○地下鉄については、大量の人を輸送することができ、気象や他の交通から影響を受けないことなどのメリットがある一方で、莫大な建設費、他都市における公営地下鉄事業の厳しい経営状況を考えると、本市の都市規模（需要量）での導入は難しいものと考えています。

○新たな交通システムの導入に先立ち、当面の間については鉄道やバスといった既存の公共交通を活用し、公共交通を利用する人の流れをしっかりと作り出すことが重要であると考え、基幹バス「りゅーとリンク」を運行するなどオムニバスタウン事業を推進するとともに、パークアンドライドやバスレーンの拡充等による利用環境の整備に努めています。これらの取り組みを進めることで、新たな交通システムの導入につなげていきます。

○公共交通の充実に向けては公共交通を支える利用者（需要）の確保が欠かせないことから、市民の皆様が自ら日常生活における過度なマイカー依存を脱却し、なるべく公共交通を利用したいという意識の変化が現れるように働きかける取り組み（モビリティマネジメント）も併せて推進してまいります。

新たな交通システムの導入に向けて、より広く市民の皆様から考えてもらい、ご意見をいただきながら検討を進めていますが、今後も市民の皆様とともに本市にふさわしい交通環境の実現に向けて考えていくため、「新潟の新公共交通をつくる市民の会」と連携を図りながら広く意見をいただけるような工

	<p>なり纏まりが悪い状況となるかもしれないが、将来のまちづくりに市民参加したという実績は得るものがある。その中からよい発想を拾い上げていくことこそ今回の委員会の存在意義があるのではないか。一般意見は編集せずに、生で挙げてほしい。</p>	<p>夫をしまります。</p>
<p>16</p>	<p>●検討委員の人選について、人選基準が不明確である。</p>	<p>本委員会の人選については広く様々な観点から意見をいただくとともに、効率的に情報を共有していくため、専門的な立場から学識経験者、市民の立場から市民の会や中央区自治協議会の代表、組織を包含している関係団体から新潟市消費者協会や新潟市商店街連盟の代表、また交通事業者、関係行政機関等で組織しています。</p>
	<p>●将来の高齢化社会を見据え先駆的な交通システムを是非新潟発で世界に発信したい。BRTやLRT、小型モノレールは旧市民の利便性のみを考えている。新潟市の新たな交通システムとしては、BRT&amp;ガイドウェイバスを提案したい。主要道路（日の字）にモノレール並みの高架を建設し、バッテリーバスを走行させる。高架運転中に急速充電をし、無人運転、無線連結、白線ガイドウェイとする。他の交通との接続点が非常に重要であり、JRとの問題及び郊外バスとの接続が重要になり、車より早く安く快適にしなければならない。どの接続点も問題ないと思われる。（そのまま郊外バッテリーバスになる。）</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>

## ＜その他の市民意見提案＞

◆期間 : 平成22年12月22日(水)～平成23年1月31日(月)

◆意見提案状況 : 意見提出者数21人 , 意見件数23件

No.	意見・提案内容(要旨)
1	●事業主体やシステムのメリット・デメリットの具体的な表示, 経営収支による運営計画, 事業(事前)評価, B/Cを検討する必要がある。
2	●交通のスムーズさを考えれば, モノレールがよい。ビッグスワンまで通してほしい。最近の観光客減少は交通の不便さに大きく起因していると思う。
3	●マイカー率の高い新潟では一度車に乗った人が公共交通に転換するには相当便利でないと難しいと思う。特に郊外から郊外への移動は車一択といっても過言ではないかと思う。問題は郊外から車を降りるタイミングを失ってそのまま中心市街地が車であふれかえっていることではないか。公共交通の整備と併せて, パークアンドライドの推進も行わなければ, 車に乗っている人が公共交通を利用することはないと思う。
4	●中央区にこれ以上お金をかけないほしい。別の区のためにお金をかけてほしい。
5	●他の地域にも路線を作してほしい。
6	●初めて公に新たな公共交通システムを導入する旨の発表があり, 期待が膨らむが BRT ありきで進んでいる感が否定できない。確かに BRT は他の交通システムより初期投資が低く抑えられるが, 新たな交通システムを導入するのが目的ではなく, まちづくりの再生手段として捉えられるべきである。また, 並行して西蒲区, 南区等に対しても大量輸送の公共交通ではなく, 少数の人員を運ぶ公共交通(ロープウェイを改良し地上を走らせるなど)を導入することによって市は地域間の不公平さが縮小される。そのまえに有識者等による公聴会を開催して大いに議論すべきだと思う。
7	●検討対象システムのなかでは BRT が適していると思う。理由として1つには低コストである。もう1つは既存バス路線が直通することで, 路線の拡張性があることである。 ●新たな交通システムと新幹線や高速道路との接続をよくする必要がある。新潟市あるいは新潟県が他の地方都市や他県に対して誇れる交通インフラは新幹線と高速道路である。新幹線との接続は在来線が高架になった新潟駅のホーム真下の乗換え至便なところにバス停を設置する。もし可能ならば新幹線車両センター内か隣地に新幹線ホームを設け, 同一平面で乗換えできるバス停を設けたらどうだろう。全国初の新幹線とバスの同一平面乗換えである。そこに BRT や高速バス, 路線バス, 団体・観光バス, 空港アクセスバスなどが乗り入れる。高速道路との接続は BRT なら相互直通可能でしょう。
8	●LRT を基軸とする案が望ましい。確かに BRT, 小型モノレールともに長所があるが, BRT は軌道系交通システムと比べるとエネルギー効率が悪く, インパクトに欠ける。既存バス路線を加えると, 今よりましてバス路線が複雑になる。これらの理由より, 自家用車から BRT へ利用者がシフトとするかはいささか疑問である。小型モノレールは建設費・維持費ともにかかる。駅間距離が長く, 上下移動があり不便である。また, 収支のバランスが取りづらく, 廃線になるリスクが一番高い。新潟には小型モノレールを建設するほどの需要はないものとする。一方, LRT は BRT よりコストはかかるものの, 細かに停留所を設けられ定時運行を確保することができる長所がある。また, LRT を導入すれば地場産業の活性化にもつながる。LRT は日本ではあまり普及していない交通システムなので, 新潟市が LRT を導入すれば LRT のモデル都市になり, 新たな見所のひとつになり得る。ある程度のインパクトがあり, 新潟市のシンボリック存在にはなり得る。 ●海外の先進都市では中心市街地へ自家用車の乗り入れを一切禁止し, 公共交通や自転車, 歩行者等のみの立ち入りを許可するとともに, パークアンドライドで LRT に乗換え中心地に向かうシステムを導入しているが, 新潟市でもこれくらいの思い切ったことを行わないといけなと思う。 ●古町地区の衰退の問題について, 大きな理由のひとつに古町をはじめとする中心地へのアクセスの



	不便さがあるとする。この問題にも LRT は解決策のひとつになると考えられる。LRT を基軸に今後の新潟市の交通政策を進めていくべきである。LRT の新設のみならず、既存のバス路線の整理等を交通事業者とともに進めていくことも必要事項である。LRT が走り移動に不自由がなく、道には人があふれ、商店街に活気が溢れる。新潟市がこのようなまちになることを望む。
9	●LRT や小型モノレールはもともと乗客が多いところで必要なものであり、年々人口が減り一時的に渋滞の多い新潟では向いていない。それよりも運転免許を返したお年寄りにバスのフリーパスを出すなどにより自動車も減らせ、事故も減らせ、道路費用も減らせると思う。レールは一部しか造れず、路線変更も一度造ると簡単ではない。不景気の時にはあるものを有効に使うのが基本で力がつくまで成長戦略をとらないほうが市民のためになる。
10	●渋滞緩和、利便性向上に関する提案は興味深い。一方で自転車専用道路の整備もあわせて検討してほしい。自転車利用が増えれば、渋滞緩和にもつながると思う。
11	●バスの利用者が少ないのは、古町行きの一方向しかないのどこに行くにもまず古町へ行ってから乗り換えなければならず、お金もかかるし時間も車の何倍もかかり急ぐときは使えないからである。また、東区のバスで石山方面までいけるようになったが、本数が少ないので不便であり、待つのが大変である。暑さや寒さが厳しい新潟には待つ場所が必要である。せめて屋根だけでもつけてほしい。冬場バスが遅れるのは仕方ないとしても、外で 30 分も待つのはつらい。新たな交通システムの前にまず今の状況を改善してほしい。
12	●20 年も前から話はあるものの立ち消えうんざりしている。札幌や仙台の交通体系を見習うべく、早急に対応しないと不便な街新潟ということで人口の流出が避けられないと思う。個人的には JR と連携すべく、白山～新潟の間を古町経由で結んで、万代～空港方面に路線を形成すべきだと思う。
13	●雪のことを考えると、地下鉄が一番良いと思う。
14	●小型モノレールに賛成である。他のシステムは普通の道路を利用するので交通渋滞の緩和にならない。お金がかかるかもしれないが百年の計でやるべきである。 ●事業主体についてはしっかり考えていく必要がある。
15	●BRT, LRT は道幅が狭くなり渋滞になると思う。新潟は風が強く雪が降るので、BRT, LRT, 小型モノレールは適さないと思う。それよりも 50 年後, 100 年後を見据えてお金はかかるでしょうが地下鉄の導入をお願いしたい。
16	●新たな交通システムの導入要件としては、1) 市内循環交通網であること, 2) 小中規模の輸送量をもつこと, 3) 無人運転ができる, 4) 既存公共交通と可能な限り共存すること, 5) 天候(雪や風)による影響を受けづらいこと, 6) 事故の発生確率が低いことなどがあげられる。路面系システムはコスト面で優位だが、乗降時の安全確保や積雪対策、交通事故の危険性などデメリットがある。また、高架系システムは、大きな施設整備のために道路上や住宅地、商業地内に用地を確保する必要であり、積雪や強風等の天候の影響を受けやすい。 以上より、1本の支柱をも内板上下線運行が可能で雪や風の影響を受けにくい構造で、最大定員を10～20人程度の小型の車両を運行させるようなシステムを提案したい。
17	●新たな交通システムは今年度中に決定と報道されていたが、2010年度中に決定するのか。いずれにしても、もっと市民の意見を聞く機会を持つなど市民全体の合意をある程度とる必要がある。そもそも今回の新たな交通システムについては、古町の商店街の人たちが声をあげているもので、市民全体が切望しているのか。新たな交通システムが整備されても古町に人が流れるとは思わない。 ●LRT を導入することで、郊外からの車が閉め出されたとしたら、古町の駐車場は困るのではないかと。また、中心部居住者の車も制限されたら困る。車との共存を考えるとしたらお金はかかるが、定時性や延伸性があり、雪害の影響もほとんどないと思われるモノレールがよいのではないかと。 採算がとれるのか、雪害の影響も心配である。新潟の新しい顔となるとしても莫大な税金を投入す

	るわけなのでもっとよく考えてもらいたい。
18	●モノレールによる“新潟空港～新潟西港～佐渡汽船～朱鷺メッセ～万代シティ～新潟駅～市民病院”の路線を提案する。今後の新潟市の方向を考えた場合、この路線が一番成長の可能性があるので、限られた資源を重点的に投入すべきである。中心市街地（古町地区）については、新たな交通システムを導入しても人の流れは古町へは向かわない。堀割の復活や商店街のリニューアル、大規模な公営駐車場の整備等を優先し、魅力あるふるまちを目指すべきである。モノレールはBRTやLRTより高価であるが、沖縄の事例を参考にコストカットに知恵を出して未来志向で是非実現をお願いしたい。
19	●だれをどこに運ぼうとしているのかが見えてこない。それによって導入するシステムが自ずと決まってくると思う。そのために、必要な検討資料を公表し議論したなかで方向性を見出してほしい。身近な都市の状況についても研究する必要がある、新潟に電車がほしいでは始まらない。
20	●検討対象の3システムについて一長一短があるが、小型モノレールについては次の視点で新潟市に適切とは思えない。1) 事業費が高い。2) 上下移動が必須なため、子供や高齢者、障がい者にやさしくない。3) 車両施設は大規模な高架上の車庫が必要であり、ポイント施設が複雑である。4) 導入空間について土地の立体運用面で優位だが、既存建築物を遮り景観を損なうことになる。5) 気候面では新潟のように低温、多雪地では凍結するとタイヤが空転し、冬季における定時性の確保が難しい。 以上より、BRT、LRTの導入が優位であると考えられる。ただし、BRTの動力源を既存の燃料に頼るものであれば、欧州や日本各地導入実績のあるLRTが新潟市に最もふさわしいと思う。
21	●新たな交通システムの導入については多くの時間と費用がかかる計画であるが、交通弱者を守る意味からも交通渋滞緩和や環境のためにも計画の推進をお願いしたい。新潟においては、風雪対策や土地利用の観点から駆動部分がすべてカバーされている懸垂式のモノレールが適切であると思う。跨座式に比べ、乗降地における路線の高度を下げることも容易であるため交通弱者への配慮もできる。ルートとしては弁天線～新潟駅～古町の路線を中心軸とし、新潟駅～鳥屋野潟南部（市民病院）～新潟大学～市役所～古町～新潟駅の路線と新潟駅～朱鷺メッセ～新潟空港～東港～豊栄駅～亀田～新潟駅を横八の字を描くようにしたルートを提案したい。できるだけ学校、病院を通すことが必要だと思う。
22	●費用対効果を再度考えてほしい。BRTとバスとでは大差ないので、専用レーンだけでもよいのではないか。赤字になっても新たな交通システムを導入するというのは違うのではないか。公共投資は発展の伸びしろのある地区に限定したほうがよい。
23	●雪に強い交通システムにしてほしい。個人的にはBRTがよいと思うが、消雪タイプやスプリンクラーの設置などの万全の雪対策により、上越新幹線のように降雪時でも時間通り動いているという安心感を持てるものが望ましい。また、停留所については、屋根の設置のほか壁やホームドア等の風除け仕切りなどの工夫により雪などの悪天候時を配慮したものにしていただきたい。