

## 資料5

### これまでの検討整理

<概要>

これまで議論を行ってきた「検討区間」及び「システムの評価」についての  
結果を再確認します。

## 新たな交通システムの導入ルート評価（案）

基幹公共交通軸において区間別に、需要量や沿線における都市施設・交通拠点の状況、導入空間などの観点から導入可能性や課題を整理した。ここでは、区間別の特性と課題より、新たな交通システムの導入ルートについて優先的に整備する区間に設定する。

### 前提条件：新たな交通システム導入に向けた検討対象ルートの確認

ポイント：利用者が多く公共交通の必要性や導入効果が高い

- ・人の移動が多く、都市拠点・交通拠点を結ぶ区間を抽出・選定

■検討対象ルート： **基幹公共交通軸** を対象とする  
(都心アクセスとの連携を図り、全市的なネットワークを形成する)

### POINT1：新たな交通システムの優先すべき整備区間の選定

ポイント：新たな交通システムの導入による効果が高い(需要が多い・需要が見込める区間を選定)

- ・需要量：区間別の利用者数が多い
- ・需要が見込まれる都市施設が沿線に配置されている
- ・交通拠点との連携が図られ、交通結節点の設定がしやすい

■導入区間：**白山駅～市役所～新潟駅～市民病院(区間A)**を優先整備区間とする

### POINT2：各システムの検討対象区間における支障物の確認

ポイント：新たな交通システムの単路部、駅部における導入空間確保の可否

道路幅員の整理：現行道路幅員での導入空間確保の可否  
対象路線道路上部・地下構造物の支障可能性の整理

●モノレールは、区間A2を除き駅設置が困難なことや上下の支障物が多く、システムを整備するには全線において道路拡幅のほか、地下埋設物・上部構造物を考慮した構造設計が必要であるため、初期投資費がさらに増える可能性が高い。特に新潟駅との交差について十分な配慮が必要である

●一方で、BRTとLRTについては、課題が比較的少ない。

### 〔補足事項：区間A以外の考え方〕

ポイント：新たな交通システムを整備した場合に、新潟市全体への効果が期待できるようにする。

将来的な新たな交通システムの拡充を想定しながら、当面は需要に応じたサービスの検討を図る

- ・区間B～区間Dと基幹公共交通軸と連携した公共交通ネットワークの形成
- ⇒交通結節点における区間Aとの連携を図る

### 〔優先整備区間〕

白山駅～市役所～新潟駅～市民病院【区間A】  
を優先的に整備する区間として設定する



【区間A以外】  
基幹公共交通軸としてネットワークを形成するため、区間B・C・Dについても区間Aとの連携を図る。

ルート	運行区間	区間概要
区間A1 区間A3	新潟駅～古町～白山駅【都心軸】	●都心軸沿線の地域や拠点施設、鉄道駅を相互に接続することで、来訪者や高齢者にも分かりやすく、魅力と賑わいのある都市環境の創出を図る区間
区間A2	新潟駅～鳥屋野湯南部	●ビッグスワンや市民病院等へのアクセス機能を有するとともに鳥屋野湯南部開発を誘導する区間
区間B1 区間B2	白山駅～県庁～鳥屋野湯南部	●需要は比較的少ないが沿線土地利用の促進が期待できる区間 ●北陸・磐越自動車道からアクセスしやすく、パーク&ライド等の乗継拠点の整備可能性が高い区間
区間C	新潟駅～県庁	●新潟駅～県庁周辺との間を最短で結ぶ交通軸として、利便性の高い移動手段の確保を図る区間
区間D	新潟駅～万代島	●都心軸と佐渡汽船・朱鷺メッセを結ぶ交通軸としてアクセス強化を図る区間 ●需要は比較的少ないが、万代島における今後の開発動向やイベントの開催時などへの対応を考慮すべき区間

基幹公共交通軸について ●区間Aを優先整備区間とする ●全区間を対象として公共交通ネットワークについて議論する

大分類	まとめ
<p><b>I まちづくりに関する指標</b></p>	<p>各システムにより、優位となる点にばらつきがあり、各システムとも一長一短がある</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTは、特に「(1)まちづくりへの寄与(景観への配慮)」「(4)需要変化への対応」の点で優位である</li> <li>・LRTは、特に「(1)まちづくりへの寄与(シンボル性)」「(3)環境負荷の低減」「(5)ユニバーサルデザインへの配慮(乗り心地)」の点で優位である</li> <li>・小型モノレールは、特に「(1)まちづくりへの寄与(シンボル性, 眺望)」「(3)自動車利用者等への影響」「(5)ユニバーサルデザインへの配慮(道路横断, 待ち空間)」の点で優位である</li> </ul>
<p><b>II システムの性能に関する指標</b></p>	<p>各システムにより、優位となる点にばらつきがあるが、BRTが他のシステムに比べてやや優位である</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTは、特に「(8)停留所までのアクセス」「(9)乗り換えのしやすさ(郊外方面からの連続性確保)」の点で優位である</li> <li>・LRTは、特に「(8)停留所までのアクセス」の点で優位である</li> <li>・小型モノレールは、特に「(6)移動手段としての定時性確保」「(11)わかりやすさ」の点で優位である</li> </ul>
<p><b>III 事業規模等に関する指標</b></p>	<p>BRTが他のシステムに比べ優位である (小型モノレール &lt; LRT &lt; BRT)</p>
<p><b>IV 事業環境に関する視点</b></p>	<p>BRTが他のシステムに比べ優位である (小型モノレール &lt; LRT &lt; BRT)</p>

※個々の指標の詳細については、前回資料参照