

## 第4回 新潟市新たな交通システム導入検討委員会 議事録

日時:平成 23 年 2 月 10 日(木)15 時 00 分～17 時 00 分

場所:白山会館

出席者 : 中村委員長, 佐野委員, 長谷川委員, 遠藤委員, 村尾委員, 古館委員, 櫻井委員  
小池委員, 大矢委員, 西田委員, 古川委員, 井澤委員, 田中委員, 鈴木委員  
田村委員 (代理 金子委員), 本間委員 (代理 澁谷委員), 吉田委員

計 17 人

事務局 : 新潟市都市政策部都市交通政策課

事務局	1. 開会
事務局	2. 第 2 回委員会の主な質問・意見と市の考え方について (事務局より資料 2, 3, 参考資料 1 に基づき説明)
事務局	3. 議事 (1) 今後の進め方について (事務局より資料 4 に基づき説明)
中村委員長	事務局から今後の進め方について説明がございました。今回の委員会ではシステムの評価や導入パターンについて議論していきたいと思えます。導入の方向性については、ある程度今日まとめていきたいと思えます。次回には最終取りまとめに向けて詰めていくという段取りで進めていきたいと思えます。その後、この委員会として市に提言をしていく。それを元に来年度は市の方で内部検討, 市民合意形成, 関係機関との調整を進めていく。このような流れで進めていくという、ここまでのご説明に対してご意見ございますか。
	(なし)
	(2) 新たな交通システムの評価について (事務局より資料 5, 6, 参考資料 2 に基づき説明)
中村委員長	区間 A というのが優先整備区間として検討していくという確認と資料 6 の最後のページですが, BRT, LRT に絞っていき, ただし小型モノレールに関しても区間 D を含めた広域的な拠点を結ぶルートに適する可能性はあると考えられるということです。今の説明に関してご質問・ご意見がありましたらお願いします。
櫻井委員	最後のメリット・デメリットのところ, 3 つの交通システムはどれも前提条件で市内に入る自動車の数を減らすことが前提であるので, 渋滞についてはない, または減るといって入れるために記述されていないのかもしれないですが, やはり BRT や LRT は 2 車線を使うということを見ると, 将来の渋滞の可能性というのも否定できないのではないかなと思えます。記述がないということはそういうことが考えられないということも考えられますが, 郊外からの車を減らすためにはパークアンドライドとかその他いろんなシステムをかなり考えて効率よくしないと, この 2 つのシステムについては渋滞がデメリットとして挙がってくるのではないかなという気がしてなりません。
事務局	2 の (6) の定時性の確保の部分で, 新たな交通システムが導入されることで路面系の BRT, LRT については二車線分を占有すると考えられます。また, 小型モノ

<p>中村委員長</p>	<p>レールについては、概ね一車線分を占有するということになりますから、そういう意味では小型モノレールについては自動車への影響が少なく、かつ自動車から新たな交通が受ける影響というのも少ないわけです。</p> <p>BRTやLRT導入においてもご指摘のとおりパークアンドライドなどの取り組みによって自動車の流入を少なくなるよう努める必要があると思います。</p> <p>自動車の利用者への影響については3ページのところで、このあと議論のうえで扱われる「特に大きな差がある項目」としては挙げていないということです。</p> <p>前提として車利用の需要がどう変わったかということに関しては、いろいろ意見があるのはよく存じあげておりますが、今回公共交通によって車の利用を減らしていくということは責務ということなので、事務局としてはいずれにしてもシステムを決める時に車線数の変更による影響はきちんと評価しなければいけないわけですから、しっかり検討する必要があります。</p> <p>道路空間における占有についてのご指摘で、評価としてはその先のところでは、大きな差が出るという言い方はしていないということでしたが、ただ車線が減ることは事実なので、それに関してはしっかり検討していく必要があると思います。</p>
<p>村尾委員</p>	<p>今日は4回目ですので、結論を出していかなければならないということですが、少し唐突な感じがします。BRTはいろんな点において1番優れています。その次がLRTで、一番難しいのが小型モノレールということで最終的にまとめてもらうのはよろしいと思います。ここで、小型モノレールが検討対象から外されて次の資料ではなくなってしまいうわけですから、ここら辺が少し無理しているのではないかと思います。</p> <p>これまでのBRTという流れはよいと思いますが、将来的にLRTを入れてもいいのか、それともBRTと路線バスだけでいいのかを考えたときに、それによって新潟の交通がうまくいくのか、それとも郊外からどんどん車が入ってきて、車線確保する必要が出てきた場合を考えると、モノレールについての記述が必要ではないかと思えます。</p> <p>最終的に決めるのはBRTでいいと思いますが、時間軸の議論においてBRTを早く入れた後、6、7年ぐらいでLRTというパターンと、駅が高架化した後にモノレールというケースについても、長期間のスパンで考え状況をみながら判断していくことが大事であると思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>資料6のまとめ方についてのご意見ですが、今のタイミングで何を入れていくかというなかで、BRT、LRTだけでこの先議論していくのか、あるいは時間の経過とともにいろんな可能性を議論することがあり得るのかということからすると、書き方に少し工夫ができるのではないかと思います。いかがでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>時間軸の導入パターンについては後ほど資料7でご説明いたしますが、資料6でまとめたのは、まちなかにおいて今ほど説明したようないろいろな条件から小型モノレールについては他の2つのシステムに比べてやや問題があるのではないかと思います。例えば、導入空間についてですが、榎谷小路などの幅員の道路ではモノレールの駅部について問題があります。また、新潟駅連続立体交差事業が進んでいますが、新潟駅における導入空間についても問題があるということ、あるいは事業規模から判断して基幹公共交通軸でみた場合は、少し難しいのではないかと思います。</p> <p>その他モノレールの特性を活かして、将来的な話は改めてそういった時期もくるのかという気がしていますし、資料7でも若干その辺は触れさせていただきたいと思っております。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>資料6の時点では、基幹公共交通軸や区間Aをイメージしていると思いますが、</p>

<p>村尾委員</p>	<p>現時点で検討するシステムとしてはこの書き方でいきたいということです。資料7のなかでどうするかはその時議論します。資料6で4ページの左上のような現時点で我々が理解できるイメージの範囲ではこういうものであるということです。現時点の判断としては、モノレールにはこういう可能性があるということです、区間Aをベースとした基幹公共交通軸では、BRT, LRTのあたりからは始めるのがいいだろうということについては分けたいと思います。</p> <p>バスとか電車は道路のど真ん中を走るか、レールの真ん中を走るかということで議論すればいいのですが、モノレールは支柱を自由に設定できるわけです。例えば榎谷小路の話がありました、古町の映像でも、ど真ん中にモノレールを作ろうとするから視界が悪いとか、入らないという話になるわけです。例えば、沖縄のモノレールの場合は国際通りという繁華街の近くで止めて、まちなかに突っ込まないというケースもあります。突っ込んで視界が悪くなるとかではなく、古町の近くで降りてそこから歩くといったことは、古町をお客さんが歩くまちにしたいという流れからすれば、何も真ん中へ突っ込んでいくケースだけでなくもいいと思います。</p> <p>そういう考え方もあるので、今ここで議論するのではなく、残すべきものは残しておいて、将来的にはさらに突っ込んでいろんな話をしていけばよいのではないかと思います。対象外としてしまいますと後で見た人が、それはどうなったのかということになりますので、残すようにお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>将来的にモノレールの特性を活かせるようなルートがあれば、検討する必要はあると考えています。基幹公共交通軸と言われると少し問題がありますが、他の部分で可能性を残す余地はあるという気がしています。</p> <p>もう一点、榎谷小路を通らないで別のルートという意見については、前提としてやはりまちなかや市役所、白山駅の方までつなげなければいけないと思っていますので、導入空間をチェックすると、途中までは別ルートとして広い道路もありますが、その先は少し難しいと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>区間Aに関して、今この段階では異論ないが、先々新潟の都市交通を考えた上で、モノレールというものが全面的に消えることについては、何とかならないかということです。資料6では、モノレールを完全に消したわけじゃないということです。この表現をもう少し工夫していただくということでよろしいと思います。</p>
<p>長谷川委員</p>	<p>前回、佐藤委員から騒音や振動についてご意見があったと思います。評価内容に加えて、検討したほうがいいのかという意見が出てきているわけですが、やはり住宅街の脇を通るといっても部分的にはあると思いますので、そのあたりはまちづくりに関する指標だという認識があると思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>確かに騒音については重要な部分だと思いますので、しっかり考えていかなければならないと思います。今回騒音についていろいろ調べてみましたところ、バスについてはありますが、モノレールやLRTについてシステム間で評価できるような指標が見当たらなかったの、今回は資料としてお出ししていません。先の検討になるかも知れませんが、しっかり考えていく必要があると思います。評価項目のなかで明記し、しっかり議論していきたいと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>定量的な比較をするうえで耐えうるデータがなかったということですが、委員会として委員の方からご指摘があったわけですから、最終的に提言をまとめる上で、沿道への騒音についてはきちんと精査することが課題であるというフレーズは入れておくという対応をするべきであると思います。</p>
<p>田中委員</p>	<p>資料6についてですが、正直少し先走った感じがします。せっかく2ページ目で一般論としてまとめていただいているわけですから、その次に基幹公共交通軸の地</p>

	<p>域特性が何なのかというところをちゃんと整理してあてはめるという作業が必要です。また、3ページ目のタイトルで「特に重要と考えられる評価項目」とありますので、そもそもこの中でこれが重要であると至った判断の経緯をしっかりと示していただいて、だからこうであるという流れについて口頭ではありましたが、資料でもそのところをしっかりと整理していただくと議論がすっきりするかなと思います。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり、口頭だけの説明になってしまいましたが、ここでは2つポイントが挙げられ、一つは重要となるべき指標ということと、あとは3つのシステムで異なる点というところですね。一点目の重要と考えた根拠については、資料のなかで整理して最終的な報告をさせていただきたいと思います。</p>
中村委員長	<p>新潟で入れる時にどうだという話と、評価項目を絞り込むプロセスはどうかという話について、資料では見えていないということですが、一般的に3つの乗り物にはこういういろんな違いがあり、今回新潟でこの場所で考えるとすると、こういう見方をしている。その時に、指標のなかではこういうものを特に重視して考える。そうするとこういう優劣がでてくる。あくまで新潟の今の技術で、新潟を見たときはこうですよということを見るために検討しているわけですから、そこはやはり2つの視点がわかるようにして資料を整理してほしいと思います。</p>
中村委員長	<p>基幹公共交通軸を導入するシステムとして、4ページのまとめがあって、今日各委員からご指摘いただいたところを配慮したうえで、この方向でいくという形で整理させていただきます。資料のブラッシュアップは必ずやっていただきたいし、途中で申しあげましたように、最終的にまとめる上でご指摘いただいたご意見もごさいますから考慮していただければと思います。</p>
中村委員長	<p>(3) 新たな交通システムの導入パターンについて (事務局より資料7に基づき説明)</p> <p>区間Aに関してどうするかという話と、全区間に向けてどう展開していくかということで二段階になっています。時間が限られている中ではございますが、今日は少なくとも区間Aのところはきちんと議論をして、全区間についてはご意見をたくさんいただきたいと思いますので、分けて議論をした方が混乱が少なくていいのかなと思います。もちろん相互にリンクはしますが、区間Aにおける導入パターンということで、事務局から説明されたパターンB、パターンL、パターンBLというのがございます。区間Aに導入することについて、ご意見をいただきたいと思います。</p>
村尾委員	<p>新潟交通の古川委員にお聞きしたいのですが、区間Aは新潟交通のドル箱だと思います。そこで、この2つに絞られてきたわけですから、BRT、LRTに関してどのような感想をお持ちかをお聞かせいただきたいと思います。</p>
古川委員	<p>決まったものに感想はと言われるとなかなかお答えしづらいですが、私どもとしては、いかにバスとの共存を実現していくかがこれから新潟市さんと協議になるだろうと思っています。区間Aということに限ったことで、この表でもう少し具体的な年数として、何年に貫通するのかというイメージがあるともっとわかりやすいと思いました。仮に新潟駅の連続立体交差事業が27年ぐらいでしょうか。以前にBRTが運行するということになると、それまでに結節機能や乗り換えのシステムがきちんと決まらないといけないだろうと思っています。そういう意味では、バスとの共存ということについて整理していくための時間が限られていると思っております。</p> <p>私どもとして、スムーズな乗り換えということが実現できるのであれば、BRTであろうがLRTであろうが、うまくすり合わせができて、共存できていく環境さえ整っていけばいいだろうと思っています。</p>

西田委員	<p>2ページのところで、パターン BL とありますが、当面連続立体交差事業により開通するまでが BRT で、その後通れるようになってから LRT というお話がございましたが、輸送力とかその辺のところを見ると、BRT も LRT も基本的にはそんなに遜色がないなかで、ここで LRT に変える理由は何かあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>確かに、以前の委員会で輸送力はそれほど遜色がないというお話を申し上げました。ただ、資料6の4ページを見ていただくとわかりやすいと思います。左上のところにメリット・デメリットが記載されていますが、LRT のメリットとしてシンボル性が高く、わかりやすい交通というご意見を市民の皆さんからもいただいています。やはり、わかりやすいのは LRT の方ではないかということと、BRT も将来的に電気バスになることも十分予想されますが、現時点では LRT の方がクリーンであり、乗り心地について BRT も非常にバリアフリーになっていますが、やはりこの辺は LRT の方が勝っているのではないかとこのところがあります。このパターンでは、最初は BRT を導入しながらも、その辺が優れている LRT に移行してはどうかというパターンをお示ししているわけです。</p>
西田委員	<p>BRT から LRT に行くときに、道路的なものは多分そんなに手戻りはないとは思いますが、停留所に関する工事費で手戻りというものはあるのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>その辺については、整理しきれていませんので、もう少し詳細な検討をしないとイケないと思います。なるべく大きな手戻りがない工夫をしながら L R T に切り替えていければと思っております。</p>
中村委員長	<p>要するに、この B から L に変える時にそういう課題があるということが、このパターンの考えられる課題であると認識されているわけです。世界的に見ると、確かにあるときまではバスで、少し工事期間で休んで変えた事例がないこともないですが、そういう例も参考にしてどのようなことが必要かを考えることがこの選択肢が持つ課題だと思います。</p>
櫻井委員	<p>どれかに決まった場合に、その周辺の乗り換えのためのパークアンドライドの整備や、乗り換えをしても料金がキロによって決まっていて、乗り換えによって料金がまた発生することがないように、同時に開始するために整理をしていく考えだろうとは思いますが、区間 A をやる時に既に他の区間についても、それらについて取り組む予定なのかどうかをお聞かせいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおりパークアンドライドや交通結節点などがセットでないと機能しないと思っています。その辺は、同時にあるいはできるところからということになると思います。区間 A を優先的に整備してはどうかというところで、その辺のプログラムについていつごろどうやるかによって、交通結節点の整備の仕方も違ってくると思います。いずれにしてもよく見定めて整合性が取れるような形で結節点等を整備していかななくてはいけないと考えています。</p>
中村委員長	<p>施設としての乗り継ぎだけではなくて、運賃制度とか先々の IC カードなども含めて、今まで使っている人が新しいものが入ることによって不便になるということは絶対にあってはイケないし、かつ今まで自動車で移動されてきた人が乗り換えるだけの魅力を高めることはどの乗り物にするにせよ大前提だと思います。</p>
事務局	<p>物理的にスムーズな移動だけではなくて、運賃制度は難しいけれど重要な課題ですので、一緒に運賃、乗り継ぎ等の話も検討していかなければならないと思っています。</p>
村尾委員	<p>BRT と LRT は平面的に走っているわけですから非常に似ているわけですが、その</p>

	<p>中で金額についてはモノレールが高く難しいとされるわけです。似ているシステムなのになぜ高い方を選んだかということも乗り越えなければならないと思います。もしLRTにするなら、しっかり説明しないと市民は理解しにくいだろうと思います。</p> <p>また、BRTの専用レーンについてですが、高速バスのバス停の近くで広いパークアンドライド駐車場を作っているところがあります。他の区から高速バスに乗ってきた場合、高速バスが中央区に入ったときに専用レーンに入れるのはBRTだけで高速バスは入っていけないというのか、それとも高速バスも利用できるのか。そこら辺を含めて、他の区の方から中央区に向けた交通をいろいろと考えているわけですが、都心へのアクセスが乗り換えなくとも専用レーンに乗り入れすることも考えておく必要があると思います。</p>
事務局	<p>BRTの専用走行空間に、基幹公共交通軸以外の郊外からのバスが入ることは十分にイメージしていますし、前提の中でもBRTの場合は郊外から一定の乗り入れについて考慮しています。</p>
長谷川委員	<p>BRTからLRTに変わるという時の方向性判断の基準について、需要が大きくなることや地球環境負荷低減ということになってはいますが、この他に考えられることを教えてください。</p>
事務局	<p>大体主要なものはここに記載したつもりですが、その他には例えばLRTで少し問題なのは架線があることです。架線レスについても研究されていますが、まちとの調和を図れるうえで架線の問題が一つあるかと思います。</p> <p>ここでは、パターンが3つあることをお示ししているわけで、村尾委員もおっしゃったようにLRTは確かにBRTより事業費が高いので、メリットがどこにあるかということを考える必要があります。それだけの費用が掛かるわけですから、やはり公共交通利用の流れがどんどん膨らんでいき、費用に見合った利用が重要であると思います。</p>
吉田委員	<p>少しだけ補足ですが、資料7の2ページにおける切り換わる場所に必要な取り組みがあります。乗換に対する理解とかバス再編の検討などが非常に重要だと思います。これはBRTもLRTもほぼ同じですが、今バスがかなり多く団子運転しているという状況から、多少は集約化するということが非常に重要であると思います。そのためには必ず乗換えが出てくるわけですが、その集約や乗換えについてどの程度利用される方にご理解いただけるかということが大きいのではないかと考えています。BRTであれば、先ほど説明があったようにたぶん走行空間に普通のバスが走るということが許容されますので、乗換えや再編が現実的に対応できるかと思います。一方でLRTを導入するということになれば、より再編や乗換えが必要となりますので、そこら辺をちゃんと理解いただけて、公共交通では乗り換えることが当たり前だということがまさに新潟の中で受け入れられて、利用者からご理解いただけるということが一番大きいと思います。そういった点から考えると、BRTを運行し始めそういった点が定着するかどうかということがLRTにいくかどうかを判断するうえで重要だと思います。</p>
田中委員	<p>今日の議論でどこまで進むかということですが、どれがいいという判断なのか、こういう案がありますというのか。私は後者だと思っていますが、そういう意味で言うと最終的に判断するためには、その前のBRT、LRT、モノレールに関するメリデメ表のようにまとめていただくことをお願いしたいと思います。また、例えばBLパターンというのも、必要な取り組みができて、判断基準があつて変えるというのではなく、将来的にはLRTを導入したいが、一番下にありますように区間A①でやろうとすると、車両基地等の問題があつてすぐにはできないということがあり、まずはBRTで始めて車両基地等ができたならLRTにしますという言い方でもいいかな</p>

	とも思っています。
中村委員長	今日は事務局として区間 A に関しては、ある程度のところまで絞り込みたいという意向であると思います。今までの発言でどれがいいということもなく、BL に関してたくさん疑問がありました。BL に関して、BL は B で始めて、途中でいろいろ状況に応じて考えるという言い方なのか、それともライトレールをいれるのがゴールであるが、ライトレールをいれるには課題があるので、暫定的な意味で BRT をいれてタイミングを見て変えていくという言い方にするのか。ここら辺はだいぶイメージが変わりますし、評価の仕方も変わるかもしれませんので、そこは相当考えないといけないと思います。
事務局	確かに、BL パターンには二つあると思います。LRT ありきでの暫定 BRT と、BRT を入れておいて一定の基準を満たしたら LRT に変えるという二つの考え方があるわけですが、私どもはどちらかという、BRT をまず入れてみて、状況を見ながら先ほどの取り組みを行い、条件を満たしたならば LRT を導入するパターンを意図してこのラインを描いたわけです。委員がおっしゃるようなことも、パターンとしてあります。
中村委員長	現時点では、コストの違いは当然あって、機能的なところではこのパターンの中で圧倒的にこれがいいとか悪いとかまではないようです。ただ、B から L に換えるということはどうもいろいろ課題を議論する必要があります、今の段階でこの資料では議論できないということがわかってきました。それ以外のところでご質問があるようですが、この中から選ぶということに関してのご意見は特にありません。現時点では考えられるパターンの中で違いがあると思いますが、どれがどうということまではこの委員会で結論は出せないでしょうか。
村尾委員	本来ですと今日で一定の結論を出さなければならないわけですが、結局いろんなことでお金もかかることや、これまでいろいろと議論して絞られてきたことを考え、私の方からパターン B ということで提案します。それによって皆さんからいろいろとご意見をいただければと思います。
中村委員長	これまでの議論の中で、事業性やコスト、短期間で導入していくことが BRT の特徴であるので、まず BRT を入れるってところまでは議論されているのではないかとご提案がございました。この提案に関してのご意見はございませんか。
佐野委員	B から L へ短い期間で変えるのであれば最初から L でやった方がいいのではないかと思うが、BL でやった場合に新たに増える投資額は、BRT で増える投資額と違っていけばよろしいですか。
事務局	BRT を作ることによって、停留所と走行空間、または他の乗り換え施設も整備するわけですから、基本的には LRT を導入することで新たに発生するのは、レールや架線関連施設、車両であり、はじめから LRT を新設する事業費よりもかなりコストとしては安くなると考えられます。 BL の場合の初期費用と B の場合の初期費用は、どちらも最初に B を作るわけですから、ほぼ同額と思ってよいと思います。
中村委員長	まず B を入れた時に、先々それを L にするかしないかという判断はあり得ることです。
大矢委員	事業採算をみると、BRT の場合には従来型、公設民営型は両方とも○。LRT の場合従来型では×、公設民営では○ということになっているが、○の方向で検討しないとやっぱりお金をつぎ込むことに対して大変なことになっていくと思います。BL

	<p>兼用ということではなく、<b>B</b>か<b>L</b>かをはっきりした方がいいのではないかと思います。BLにしますと、その分コストがかかるわけですから、そういう面では途中からLに変えるということではなく、最初から<b>BRT</b>にするか<b>LRT</b>にするかについて方向をはっきり決めていくことが重要であると考えます。細かい乗り継ぎなどについては、乗り物が決まった時点で方法論の問題として対応すればよいと思います。この会の一番大きな問題は、<b>BRT</b>か<b>LRT</b>かという二者選択のなかで話を進めるべきではないかと思います。</p>
古舘委員	<p><b>BRT</b>で始めてライトレールに切り替えることについては、ナント市の例でみると両パターン走っているわけですから、<b>BRT</b>にするのか、<b>LRT</b>にするのかではなく、<b>BRT</b>も<b>LRT</b>もパターンとしては両方あっていいと思います。とりあえず<b>BRT</b>から始めて、新潟駅の高架化の時期で<b>LRT</b>に切り替えていく。<b>BRT</b>はそれでコストを掛けた分どうにかなるのかといったら、これは並行して走ることができるわけですから、別に路線を作るわけじゃなくて、バスと同じ区間を走るわけですから、その路線を考えていけばいいと思います。とりあえず<b>BRT</b>で始めて、そして<b>LRT</b>に切り替えていく。しかし、<b>BRT</b>も路線としては残していくという形がいいのではないかと思います。</p>
小池委員	<p>私も今のご意見に賛成です。やはり車社会から人や公共交通を中心とした社会に切り替えていくということは、すぐに判断できないと思います。資料に掲載されている方向性の判断という位置が少しよくわからないのですが、なぜそこに配置されているのかということをお教えください。最初のスタートの位置を24年度中と考えればいいのかという点についても併せて教えてください。</p>
事務局	<p>まず、この図のスタートラインは23年度をイメージしています。また、市としては関係機関と協議した上で、できれば来年度にバス専用レーンを設置していきたいと考えています。そして、方向性判断については、今年度に委員会のご意見を頂戴したうえで、内部検討して来年度中に方向性を判断していきたいと考えています。スタートラインは23年度をイメージしています。</p>
小池委員	<p>そうすると、23年度中にある意味では走るという考え方でいいわけですね。</p>
事務局	<p>基本的な方向性は来年度に明らかにして、24年度にスケジュールを明らかにし、それ以降具体的に実現に向けて取り組んでいくといったスケジュールになっています。</p>
小池委員	<p>先ほど<b>B</b>か<b>BL</b>かという部分についてですが、公共交通の利用促進という部分で他の区間の方に車がうまく流れていくことによって、一般の車利用者の方がスムーズに生活できるという部分を重視して、そういうこともにらみながら検討していく必要があると思います。</p>
中村委員長	<p>少し意見が分かれており、この議論を含めると、どうも<b>BL</b>にはいくつかパターンがあり得ると思います。整理すると、最初からライトレールだということで、ライトレールが行けるタイミングでライトレールにするというのが<b>L</b>の案。<b>B</b>の案というのは、今のスケジュールに<b>BRT</b>を入れる。ただ、そのまま<b>BRT</b>で全部行くということにする場合と、<b>BRT</b>を入れてどこかのタイミングで<b>LRT</b>が入るかどうかという判断をもう一段階して、入るようであれば進める。もしかしたら、入らないのであれば、<b>BRT</b>のままということもあり得ると思いますが、どうでしょうか。</p>
事務局	<p>委員長がおっしゃるとおり、2列目の<b>BL</b>パターンの矢印を見ていただくと、高架下交通広場の縦点線のところに波線があります。これは一定の条件が整わなければ、時期的にはもう少し延びる可能性が十分にあるということです。</p>



中村委員長	<p>最初から LRT を決めて、タイミングを見て LRT を入れるという案と、BRT を入れてそのときの状況によってその都度見直しがあるという案があり、少し別な案と考えられます。そういうふうを考える時に、先ほど古館さん、小池さんがおっしゃった話は、まず B を入れて、先々に LRT に変え得るというふうに理解していいのか、それとも田中さんがおっしゃったようにゴールは LRT だけれども当面 BRT だなというなのか。どっちに理解すればよろしいでしょうか。</p>
小池委員	<p>どちらかということであれば、LRT を前提とする後者の案です。</p>
古館委員	<p>BRT から始めて、様子を見て LRT に切り替えていくことが望ましいと考えています。また、将来的には、LRT の架線がいらいなくなることも考えられるので、そういう点ではスムーズに切り替えができるようになると思います。</p>
中村委員長	<p>先々の方向性の判断についてですが、BRT にしても LRT についても技術的な変化は我々の想像の範囲内であるとは思いません。だから、先々の方向性の判断をもう一度行うことはいろんな意味で賢いと思います。かえって無駄な投資になることは賢くないし、運営主体についても課題であり、仮に BRT の場合は A、仮に LRT の場合は B といったことでも大きく異なります。先々の方向性の判断のところ、我々が理解しているものとは異なるようなものもありうるかもしれないと思います。</p> <p>今までのなかで、最初からライトレールという強いご意見はこれまでにいただいていませんが、この委員会としてはそのように整理してよろしいですか。</p> <p>パターン B とパターン BL については、B から L の切り替えについて少しいろいろと整理をしなければならないということは委員会のなかで整理できたと思います。</p> <p>それでは、全区間に関するご意見等はいかがでしょう。</p>
村尾委員	<p>区間 D については抽象的ではなく、モノレールに関する記述を入れていただきたいと思います。</p>
遠藤委員	<p>最初の頃にラジオのリスナーにどのシステムがよいかを問いかけてみたことがありますが、一番人気があったのがモノレールでした。なぜかという、今公共交通を語るうえで、将来お年寄りが増えることについて注目されているが、これから街を作っていく、暮らしていくのは子供たちなんだという、お父さんお母さんの意見が非常に多かった。交通システムのなかで、一番夢を持てるもので、みんなが乗りたくワクワクできるものとして人気があったのがモノレールでした。今回の会議の内容を踏まえて、またリスナーの皆さんに問いかけてみたいと思います。B か BL かということになったわけですが、L やモノレールも含めてもう一度問いかけてみたいと思います。</p> <p>今回、将来の公共交通を決める会議ではあるわけですが、どのパターンを取るにしてもりゅーとリンクという現状の強化から来ていると思います。これは23年からでなくとも、明日からでも検討してできることですから、まずそれありきでそこから話が始まる議論でないとおかしいと思いました。</p>
中村委員長	<p>大切な点を2点いただきました。まずはりゅーとリンクをしっかりと取り組んで、やるべきところをすぐやるべきであること。また、バスやライトレール、モノレールのどのシステムでも、乗りたくない乗り物をわざわざ高いお金を出して作るのは絶対やってはいけないわけです。世界中の事例を勉強するなかでも、お年寄りや子供達などいろいろな年代の方がいろいろな使い方をするわけですから、魅力的であることは非常に大切です。</p> <p>この委員会のミッションはシステムを選ぶということですが、今日の議論はその大半がその大前提となる車の話やお金、環境、そして乗り物自体が魅力的であるこ</p>

	<p>とがご意見としてあったと思います。これらは共通の課題であると思っています。</p> <p>世界中の事例をみると、やり過ぎてはずした事例もあるし、やらなさ過ぎて全然かっよくない事例もある。また一方で、ナントもそうであると思いますが、一ひねり二ひねりするなかで人を引き付けている事例もあるということで、やるのであれば、詳細計画のなかで大事であると思いますので、しっかりまとめてください。</p>
<p>櫻井委員</p>	<p>高齢者のことを考えると、道路を横断するような BRT や LRT の方がむしろ心配であって、エレベーターやエスカレーターで安全に駅までアクセスできるモノレールの方がむしろ高齢者や弱者にやさしいのではないかという考えもあります。</p>
<p>古舘委員</p>	<p>沖縄のゆいレールに乗ってみるとわかりますが、身障者も車椅子も乗れます。ただ、駅と駅との間隔が長いということがあります。BRT も LRT も駅間隔が 500m ということでですから、駅に向かうには右か左に 250m 歩けばよいわけです。250m という商店街の 1 町内ですから、1 町内でどちらかに歩くと駅があるということです。駅と駅との間隔についても考えていかななくてはならないと思います。停留所まではどうしても歩かなければならなくなるわけですから、モノレールは使い道を考えていかなければならないと思います。理想は、朱鷺メッセを通過して空港へのアクセスについては、その間に 7 つくらい駅を作ると非常に使いやすいと思います。その使い道や路線を考えていくことも必要であると思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>モノレールも、今の加速能力の電気技術だけでなく、この先の技術革新を考慮すると、駅間間隔の議論はまだフレキシブルであると考えています。しかし、それは先々の話でありますから、将来いろいろと見直すタイミングにおいて、しっかり見直すということが大切であると思います。</p> <p>また、視点としては、委員の皆さんからご指摘いただいた技術面の切り口があるということも確認できたと思います。</p> <p>区間 A についてはある程度のところまでは絞れたが、資料の整理の仕方は的確に組み立てていくことについて課題がありました。また、共通の課題がいくつも指摘されましたが、この委員会のなかでは非常に大切な成果であると思いますので、きちんとまとめてください。</p> <p><b>4. その他</b>  (次回の委員会は平成 23 年 3 月 17 日午後開催予定)</p> <p><b>5. 閉会</b></p>