

第4回委員会における主な質問・意見と市の考え方および対応方針

No.	質問・意見	対応	資料対応箇所
1	●モノレールについては、将来的に車線を確保する必要が出てきた場合など、状況を見ながら判断するうえで検討対象から外さないほうがよいのではないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・小型モノレールの導入に必要な道路幅員が確保できないことや事業費が高いこともあり、基幹公共交通軸での導入は問題が多いと考えられる。 ・モノレールの特性を生かしたルートや導入方法があれば別途検討する必要がある。 	
2	○BRTやLRTについては、導入により道路空間が減少し、渋滞が起こる可能性があり、課題であると思う。	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システムの導入による車線減少が自動車に及ぼす影響についても、十分な検討が必要であり、今後さらに検証を進めていく。 	資料5
3	●騒音や振動についてもまちづくりの指標であると思うが、どのように考えるのか。	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音については評価を検討したものの、各システムで共通した評価ができないが、騒音の影響について重要な指標として認識している。 	
4	○資料6の評価指標について、指標の設定の際の地域特性の考慮や、重要となる評価指標の選定について、もう少しプロセスが明確になるとよい。	<ul style="list-style-type: none"> ・評価指標の選定においては、新潟の交通特性を考慮している。また、「特に重要と考えられる評価項目」については、参考資料のとおり評価指標自体が地域特性を考慮したものであり、そのうちシステム間で大きく異なるものを表示している。 	参考資料2
5	○新たな交通システムの導入に合わせ、既存のバスとスムーズに乗換できるように結節点や乗り換えシステムなどを準備する期間が必要なので、導入時期の明確化にし、検討を進める必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、既存バスとの整合性を図るため、乗り換えシステム（施設、運賃など）について検討を進め、関係機関と協議していく。 	資料5
6	●新たな交通システムの導入事業は、平成24年度から開始でよいか。	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、バス専用レーン設置について関係機関との協議を進めており、平成23年度内に実施を目指すとともに、平成23年度に新たな交通システムの導入方向性を決定し、早期実現を目指すしていく。 	
7	○郊外からの利用者にとって、新たな交通システム導入後に不便とならないように、乗換施設（P&R）や運賃制度（乗換運賃）なども併せて検討していく必要がある。		
8	●郊外から市内に入ってくる高速バスなど郊外線についても専用走行路に入れるのか。	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外からのバスが専用走行路に乗り入れすることも視野に入れて考えていく必要があり、法制度面や安全面、技術面での課題を整理し、検討を進めていく。 	
9	○LRTに移行する場合、停留所の工事等で手戻りが発生する可能性がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・BRTからLRTにスムーズに移行できるよう工夫を行うが、詳細な精査は今後行う必要があり、今後技術面や安全面での課題について検討を進めていく。 	
10	●BRTとLRTの輸送力は変化しないのだが、BRTからLRTへ変更するメリットはどこにあるか。	<ul style="list-style-type: none"> ・LRTはBRTに比べ、「シンボル性」や「わかりやすさ」、「環境」、「乗り心地」の点で優れている。 	

11	○BRT から LRT への移行基準が必要だが、需要や環境以外に考えられることはあるか。	・LRT はコストが掛かるため、相当の利用者確保が先決である。また、導入により郊外からの乗換が発生するが、利用者が乗換を受け入れられるかが重要である。	資料 4
12	●BRT から LRT に移行するというケースでは、「まず BRT を導入し、先々で LRT へのステップアップについて判断していく」考え方の他に、「将来的な LRT の導入を前提とする」考え方もあるのではないか。	・パターン B L には、①先々判断する方法と、L 前提移行時の条件等について再度整理をする必要がある。(①L 前提, ②先々判断)	資料 4
13	●BRT から移行する場合には、導入時に双方のコストが掛かるのか。	・BRT に投資した部分を LRT に転用できることもあるため、コストは BRT, LRT の双方のコストを導入するより低廉になると考えられる。	資料 4
14	○車社会から人や公共交通を中心とする社会に転換するためには時間がかかるため、代替ルートに車がうまく流れ、自動車利用者がスムーズに生活できるということも視野に入れる必要がある。		
15	○今後の技術的な発展については、今の想像の範囲とは限らないので、将来的に様々な要素を勘案して判断することは賢い選択である。		
16	○いろいろな世代の人達が利用したくなるような魅力的なシステムとするべきである。		資料 5
17	○導入パターンによらず、現状の既存公共交通の強化は着実に取り組んでいくべきである	・現状の強化は喫緊の課題として取り組みを進めていく。	資料 5
18	●モノレールは上下移動があるから高齢者に使いにくいという意見もあるが、BRT, LRT は道路横断があるため安全面で課題があるのではないか。	・停留所の設置方法や停留所へのアクセスなどについて、安全面への十分な配慮が必要である。	