

- ◆期間 : 平成23年2月10日(木)
- ◆意見提案状況 : 意見提出者数8人 , 意見件数8件

No.	意見・提案(要旨)	市の考え方
1	<p>●公共交通の導入に向けて、次の3点について留意する必要がある。1点目は料金に関する点である。現状では郊外からのバス料金は大変高く、日中はガラガラ状態である。2点目はJRとの連携を視野に入れ、JRを巻き込んだ戦略も大きいのではないか。3点目はCO2排出削減やエネルギー削減、若者や中高年の健康増進のためにも自転車の走行空間も合わせて整備されていくことである。自動車については柳都大橋・八千代橋経由も視野に入れておられるということで今までよりかなり安心して利用できると思う。また、郊外からの乗降客について、パークアンドライド等の整備もあわせて充実してほしい。まちなか再生のポイントも大事である。そこへでかけていく必要性や魅力がなければ人は動かないと思う。</p> <p>●BRTとLRTを同時走行してもよいのではという点については、バスの時間制限を設けてはどうか。通勤時間帯が人の動きが最も大きく、それ以外ではLRTだけでも十分だと思う。</p>	<p>○運賃制度については、実現に向け郊外からの利用者が新たな交通システムに乗り換える際に、現状よりも使いやすいように、既存バス路線との整合性を考慮しながら交通事業者と調整していきます。</p> <p>○新たな交通システムの導入においては、既存の鉄道や路線バスとの連携を図る必要があると考えています。鉄道については、乗継ダイヤとの整合性や新潟駅・白山駅における乗継施設などを工夫し、利用者が乗り換えしやすい利用環境の整備に向け、検討を進めてまいります。</p> <p>○環境面については、新たな交通システムの導入に伴い、自動車から公共交通への転換施策と併せ、自転車など他の交通システムとの連携施策を展開することで、CO2排出量の削減を図る必要があります。</p> <p>○バスとLRTを同じ空間で走行させることについては、海外事例があることから可能性はありますが、法制度面や安全面、技術面での諸課題への対応などについて今後慎重に議論していく必要があると考えています。</p>
2	<p>●新たな交通システムを導入した時、在来の市内バスや郊外バスはどうなるのか。</p> <p>●駅間隔について、BRT、LRTが500m、モノレールが1000mとなっているが、この間隔では在来バス間隔より長くバスの代替になるかが不安である。</p> <p>●定時性を確保するためには、一般車両と新たな交通システムの信号をそれぞれ設置し、新たな交通システムを優先にするべきである。</p> <p>●モデルとなる先進都市を現地調査して新潟市にふさわしいシステムの情報を市民や検討委員に提供して広く意見を参考にすべきである。</p> <p>●モノレールは千葉市実施しているが、都市景観を著しく損ない、建設費も高く、また乗降に不便である。対象外にすべきであ</p>	<p>○基幹公共交通軸におけるサービスレベルの向上と併せ、郊外バスの利便性を向上させるため、運賃制度や乗継環境、専用走行路への一部乗り入れなどを視野に入れ、都心内の交通環境だけでなく、郊外から都心へのアクセス軸における公共交通の強化とともに連携を図り、全市的な交通環境の向上を目指してまいります。</p> <p>○本検討では、駅間の距離について一般的な数値を設定しており、新潟駅から市役所までの間は現況のバス停間隔とほぼ同程度の設定としていますが、実施の段階では基幹公共交通軸としての機能面も勘案しながら利用者の皆様にとって快適な利用環境の実現に向けて検討してまいります。</p> <p>○公共交通優先信号システムの導入については、定時性を確保するためにも重要であると考えていますが、具体的な手法については今後詳細に検討していきます。</p> <p>○LRTについては国外で導入している事例も多く、国内においても富山市の事例がありますが、BRTについては本市が想定している本格的なシステムに関する国内事例がないため、姉妹</p>

	<p>る。</p> <p>●在来の自動車の交通量を減少させる施策も平行して実施していくべきである。例えば、パークアンドライドシステムの採用や通勤者の相乗方式、自動車から自転車への転換施策、自転車専用レーンの新設など。</p>	<p>都市のナント市等の海外事例を研究し、市民の皆様にも広く情報提供してまいります。</p> <p>○小型モノレールは、定時性・速達性、まちのイメージへの寄与（シンボル性、眺望）や環境負荷の面で優れていますが、基幹公共交通軸における導入空間（特に駅部）の確保が困難な箇所が多く、道路拡幅や地価構造物・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あります。このような観点から、第4回委員会では小型モノレールについて、広域的な拠点を結ぶルートに適する可能性はあるが、基幹公共交通軸には適さないのではないかとご意見をいただいております。</p> <p>○新潟市では、公共交通の利便性向上に向けた取り組みに加え、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ため、ノーマイカーデーやパークアンドライドといった取り組み（モビリティマネジメント）を推進していますが、今後も取り組みの強化を進めてまいります。</p>
<p>3</p>	<p>●新たな交通システムの導入は新しい運営主体でとを考えていたが、新しい主体は必要ないようである。委員や事務局はそれでもよいという考え方なのか。新しい運営会社を市・県・JR・新潟交通で作らないのか。誰が中心になるのか。</p> <p>●新潟市の都市計画には公共交通との関係図式はないのか。</p>	<p>○事業手法や事業主体については、今後慎重に検討して決定すべきことであり、現段階で明確な方向性は決まっていません。実現に向けては、基幹公共交通として継続的・安定的な運行が可能な仕組みづくりが必要であり、事業方式や運営方式における市の関与のあり方を明確にし、市が主体となって関係機関と協議・検討してまいります。</p> <p>○新潟市の都市計画基本方針では、主要な公共交通機関の沿線や駅などの交通結節点の周辺において、生活サービス機能や業務機能、文化教育機能、公的サービス機能、居住機能など、様々な都市機能を集積させ、利便性の高い市街地形成を図るとともに、新たな市街地開発を行う際には、公共交通体系との位置関係を重視した誘導を図ることで、基盤整備の投資効率を高め、自動車に過度に依存しなくても生活でき、環境への負荷を軽減するような市街地形成を目指すこととしています。</p>
<p>4</p>	<p>●新潟の特徴や路線上の利益不利益を挙げてほしい。議論が先走りしている感が否めない。もっとまちの全体像とあわせて提案してほしい。</p> <p>●パークアンドライドやコンパクトシティが新潟で可能なのが疑問である。中心部を車で走っている人が、みな公共交通で移動できるわけではない。</p> <p>●市民の意見をどう取り入れるのか。1回の意見交換会やシンポジウムくらいで「市民の意見を取り入れた」「合意形成」とは言えないと思う。</p>	<p>○新潟市の目指す都市像や都市計画については、上位計画である新・新潟市総合計画や都市計画マスタープランで提示しており、本検討ではそれらを前提として進めております。今後、導入基本計画の策定に向けて、広く市民の皆様にはわかりやすい情報提供し、市民の皆様とビジョンの共有に努めてまいります。</p> <p>○本市では、都市計画マスタープランで提示しているとおおり、新潟らしいコンパクトなまちづくりとして、「田園・自然」に囲まれた市街地がまちなかを中心としたまとまりのあるコンパクトなまちを形成し区（生活圏）の自立性を高めるとともに、それぞれの区の連携を高めることにより、様々な個性と魅力を持つ連合体としての新潟市（多核連携型都市）を目指しています。また、本市の交通状況は、マイカー依存が約7割と非常に高く、マイカー利用者にとっては便利な都市ですが、マイカーを利用されない方にとっては、便利で安心して暮らせる都市とはいえないのが現状です。バスや鉄道など公共交通利用者は</p>

		<p>年々減少しており、バスの減便や路線の廃止といった悪循環により、公共交通の利用環境はさらに低下していく可能性があります。このような状況から、超高齢社会や環境問題への対応、まちなか再生、拠点性の強化といった現在の社会的な要請への対応とともに、本市が目指す将来的な都市像の実現を目指し、これまでの自動車中心のまちづくりから、歩行者・自転車・公共交通を重視したまちづくりへ少しずつシフトしていく必要があります。そのためには、市民の皆様からも人と環境にやさしいライフスタイルについて考えていただき、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ため、ノーマイカーデーやパークアンドライドといった取り組み(モビリティマネジメント)を推進していますが、今後も取り組みの強化を根気よく進めていく必要があると考えています。</p> <p>○新たな交通システムの実現に向けては、市民の皆様や関係者との合意形成が非常に重要であると考えていますので、今後も広く市民の皆様に対する情報提供とともに、機会を捉えた説明会などにより意向把握に努めながら、基本計画に反映してまいります。</p>
5	<p>●市民の切実な意見を当局がどの程度くみ取る考えがあるのか疑問を感じる。はじめにBRT・LRT・モノレールの3システムありきであり、委員会ではただ3システムの比較だけである。政令市新潟が置かれている客観情勢として、人口減少や所得減少など後退する社会を想定しなければならないと思う。夢のような考え、新しい交通システムがカッコよい位で市税を大量投入する考えは賛成でない。</p>	<p>○新潟市全体の都市像のビジョンについては、これまで新・新潟市総合計画や都市計画マスタープランの策定過程で議論してきており、「田園・自然」に囲まれた市街地がまちなかを中心としたまとまりのあるコンパクトなまちを形成し区(生活圏)の自立性を高めることと、それぞれの区の連携を高めることにより、様々な個性と魅力を持つ連合体としての新潟市(多核連携型都市)を目指すこととしています。特に基幹公共交通軸に接する地域には、生活サービス機能や業務機能、文化教育機能、公的サービス機能、居住機能など、様々な都市機能を集積させ、利便性の高い市街地形成を図ることで、効率的な都市経営につながります。本検討委員会では、このような考え方を踏まえ、都心部の基幹公共交通軸における交通環境の充実に向けて新たな交通システムの導入について検討することを目的としています。いずれにしましても、超高齢社会や環境問題への対応、まちなか再生、拠点性の強化といった現在の社会的な要請に対応するとともに、本市が目指す将来的な都市像の実現を目指し、全市的な公共交通ネットワークの充実に向け取り組みを進めてまいります。</p>
6	<p>●パーソントリップ調査を含め、将来(20～30年後)の国土計画・地域計画からみた新潟市の経済フレームを基本に、交通需要と都市計画の展望を考える必要がある。</p> <p>●新潟市の中央商店街の発展を工夫する反面に、周辺の合併市町村のまちなかも発展するには、まちなか周辺の農家が繁栄しないと政令市全体の発展が適わないので</p>	<p>○本検討においては、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て、都市計画との整合性を図っていますが、総合都市交通計画(第3回パーソントリップ調査)において想定している将来フレームを踏まえ進めています。交通需要予測の前提条件については不確定要素が多いため、過度な需要予測により導入後に維持運営が困難とならないように、幅を持たせた需要予測を行い、継続的・安定的な仕組みづくりに向けて検討していく必要があると考えています。</p>

<p>あり、そのことが中心街の繁栄に結び付いていることを新たな交通システムの基本にしてほしい。政令市の8区が互いに横の連携を密にする新たな交通システムが重要であり、決して中央区の環状路線だけであってはならない。</p> <p>●新たな交通システムの具体化に向けた課題として、①道路空間の法的な処理や②安全管理、③道路交通の安全性、④道路修繕工事における交通対策、⑤除雪の対応策が挙げられ、検討していく必要がある。</p> <p>●モノレールについては、設備投資に多額の費用がかかるため、経営上の課題を将来に持ち越さないようにしなければならない。特に、空港は国際交流の影響が大きいので、利用客の推測が難しい。新潟市は、環日本海の中核都市と宣言しているが、中央区を環状するモノレールは市民や県民、観光客を含めて採算が合うとは考えられない。</p> <p>●本検討委員会での委員の選定根拠を示してほしい。</p>	<p>○本市では、都市計画マスタープランにおいて新潟らしいコンパクトなまちづくりを目指すこととしており、「田園・自然」に囲まれた市街地がまちなかを中心としたまとまりのあるコンパクトなまちを形成し区(生活圏)の自立性を高めるとともに、それぞれの区の連携を高めることにより、様々な個性と魅力を持つ連合体としての新潟市(多核連携型都市)を目指していきます。新たな交通システムの導入に向けては、医療・教育・商業・文化・行政など高次な都市機能が集積している都心では、自動車を使わなくても誰もが快適に移動できる環境を整備すると併せて、都心と各区の交通拠点を結ぶ都心アクセス軸(鉄道・バス)を更に強化することで、全市的な公共交通ネットワークを構築していく必要があると考えています。</p> <p>○小型モノレールは、定時性・速達性、まちのイメージへの寄与(シンボル性、眺望)や環境負荷の面で優れていますが、基幹公共交通軸における導入空間(特に駅部)の確保が困難な箇所が多く、道路幅幅や地価構造物・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あります。このような観点から、第4回委員会では小型モノレールについて、広域的な拠点を結ぶルートに適する可能性はあるが、基幹公共交通軸には適さないのではないかというご意見をいただいております。</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するため、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>7 ●検討委員会の協議を経た計画構想は、単なるガス抜きの検討委員会結果に終わることなく、次の市民合意形成に向け、現状の把握、構想の目的、資金調達的手段、及び実行の手順を丁寧な内容の説明を期待したい。私を含めて、一般市民は素朴な意見はたくさん持っていると思う。確立した理論武装をし、オープンな問題提起に期待する。</p> <p>○一番便利と思われる榎谷小路のバス路線が何故、突然新たな公共交通なのか。古町商店街の皆様達は公設駐車場の後は、または新たな交通システムとはなぜか。</p> <p>・鳥屋野潟地区は、市民病院の突然の移転、周囲の乱開発を反省し、新たな四ゾーン構想をつくる。政令都市新潟の核となる、万代島の第二段階構想、新潟空港周辺構想、工業専用地域、新潟駅周辺構想等の都市像を示す必要がある。</p>	<p>○新たな交通システムの導入に向けては、市民の皆様との将来的なビジョンの共有が非常に重要であると考えています。今後も広く市民の皆様、情報提供や意向把握、機会を捉えた説明会などにより、市民の皆様とビジョンの共有に努めてまいります。</p> <p>○新潟市では、超高齢社会や環境問題への対応、政令市新潟としての拠点性の強化、まちなか活性化といった社会的な要請に対応し、これまでの自動車中心のまちづくりから歩行者・自転車・公共交通を重視したまちづくりへの転換を目指し取り組みを進めています。とりわけ、医療・教育・商業・文化・行政など高次な都市機能が集積している都心では、自動車を使わなくても誰もが快適に移動できる環境を整備すると併せて、都心と各区の交通拠点を結ぶ鉄道とバスを更に強化する必要があると考えています。特に、新潟駅～古町～市役所という都心軸において、基幹となる公共交通の強化は大切であることから、現在、平日2千便を超えるバスが往来している古町の榎谷小路では、運行情報案内やサイン類の設置、専用走行空間の明示などの改善を図るとともに、さらにサービスレベルの高い新たな交通システムの導入が必要であると考えています。</p>

	<p>・既存公共交通網（鉄道・バス）の調査（例えば GPS 調査）を徹底的に行い、循環型都心軸形成と基幹公共交通軸の交通の関連付けはできないものだろうか。</p> <p>・電気自動車の時代、自家用車利用は便利に使用させればよい。</p> <p>・高齢者の自立心を育てることが重要であり、公共交通軸周辺に高齢者賃貸住宅や介護施設の誘致が必要である。</p> <p>●新潟の現況、将来の成長力から考えたとき、基幹公共交通軸構想の認知が先のように思う。BRT の B パターンが現実的な案である。</p>	
8	<p>●あまりにも BRT, LRT にこだわり過ぎていると思う。萬代橋が 82 年過ぎても現代の橋に一步も引けをとらないような考えが必要だと思う。50 年, 100 年先を考えて取り組んでもらいたい。来県者に新潟に行ったら一度は乗らないと思われくらい新しい新潟の夢のあるものにしないと、時代遅れになると思う。私はモノレールの駅間隔 1000m はいくらでも調整ができると思う。思い切った構想立てていただきたい。</p>	<p>○新たな交通システムの導入に向けては、超高齢社会や環境問題への対応、まちなか再生、拠点性の強化といった現在の社会的な要請に対応するとともに、本市が目指す将来的な都市像の実現を目指し、誰もが都心部を含む基幹公共交通軸沿線に存在する高次都市機能をスムーズに享受するための交通環境を実現するとともに、来街者にとっても便利でわかりやすく、かつ本市のシンボルとなりうる新たな交通システムの導入を推進してまいります。</p> <p>○小型モノレールは、定時性・速達性、まちのイメージへの寄与（シンボル性、眺望）や環境負荷の面で優れていますが、基幹公共交通軸における導入空間（特に駅部）の確保が困難な箇所が多く、道路拡幅や地価構造物・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あります。このような観点から、当委員会では小型モノレールについて、広域的な拠点を結ぶルートに適する可能性はあるが、基幹公共交通軸には適さないのではないかという総合的に評価をいただいております。</p>

＜その他の市民意見提案＞

◆期間 : 平成23年2月1日(火)～平成23年3月31日(木)

◆意見提案状況 : 意見提出者数 18人 , 意見件数 20件

No.	意見・提案内容(要旨)
1	<p>●路面電車等公共交通を利用するよりも自家用車が便利だと考える。なぜ、このような公共交通が必要なのか、魅力は何か、路面電車を走らせるだけでなく、企業の誘致など中心街の発展が見えるようにならないと、民意はならないのではないかと。新たな交通システムを導入した後の「まちづくり」の構想がよいものでなければ、既存の公共交通のカスタマイズでよいのではないかと。</p>
2	<p>●地域によっては、バス路線が廃止となり、中心部に近いエリアであるが陸の孤島となっている。中心部に目を向けることも大切だが、市民一人一人が自由に動き回れるシステムを考えてほしい。</p>
3	<p>●公共交通機関は重要である。そのものだけで人を呼び込む力はあると思う。大胆にいつでもよいのではないかと。LRTは普通にかっこよいと思う。</p>
4	<p>●新潟市中心街(新潟駅～万代～古町～市役所前)への自家用車通行を抑えねばならない。中心街はあくまでバス、トラム(LRT)、タクシー専用の公共交通路とするべきである。</p> <p>●新潟市内の基幹公共交通軸(「日の字ルート」「新潟市内環状ルート」)には、BRTだけ、LRTだけ、小型モノレールだけ、といった1種類のモードに拘ってはいけない。各々のコースに適した交通モードを導入したらよい。</p> <p>●ルートA、Bのいわゆる「新潟市内環状ルート」には、LRTを強く希望する。ルートCの笹出線については、LRT、BRTのどちらかを希望または検討課題対象とする。ルートAの新潟市役所前～白山駅、ルートBの白山駅～新光町交差点(「県庁東」バス亭)については、旧電車通(はくさん通り)にLRT軌道を1センチメートルたりとも通してはならない。(新潟交通旧電車線が廃止、かつ道幅が狭い)西大通のR116号線区間に、LRT軌道を通したらいいのではないかと。「日の字ルート」「新潟市内環状ルート」の「南長湯」バス停から、亀田地区方面へ、LRT軌道を通してもいい。ルートDの新潟駅～万代島については、万代島地区のみならず、新潟西港地区(「中央埠頭」「北埠頭」バス停、R113)に延長し、更に、郊外の東区高人口密度(DID)地域を經由し、新潟空港および新潟競馬場方面へ連絡し、集客性を高めることも希望する。なお、東区DID地域については、東区長者町～藤見町～河渡～松崎地内に至る、都市計画道路経路を希望する。モードはLRT(高速運転タイプ)を希望する。現在新潟県が検討している臨港貨物船活用新潟空港アクセスルートの東区隣港町～船江町経路については、工業地区および倉庫地区であること、当ルートは人口密度があまりにも希薄なため反対である。</p> <p>●公共交通モードの選択については、新潟市、新潟県、新潟市民、新潟市の経済界等にとって、WIN-WINの関係を築いた上で設定する必要がある。「公共交通モードの地産地消」も希望する。この場合自ずと、新潟トランスが技術を持っているLRTが選択されるので、新潟市中心街及び郊外方面は、LRTを希望する。</p> <p>●小型モノレールについては新潟県内に工場がないので、新潟市、新潟県に(法人税、従業員の所得税といった)お金を落とすことができない。</p> <p>●基幹公共交通軸に導入する新たな交通システムは、LRTが相応しいと考える。</p> <p>●第4回委員会資料の『【区間A】新たな交通システム導入に向けたシナリオ(案)』について、①区間AにおいてはLRTを支持する。すなわち「パターンL」、もしくはこれに準じたパターンで整備するのがベストである。「パターンBL」には賛成しない。また、優先整備区間の中に最優先整備区間を“分割”するのはよくない。なぜなら、「パターンBL」の「BRTからLRT」では、軌道等のインフラ整備が二度手間になる。あくまで区間A(市役所～古町～新潟駅～新潟スタジアム～新潟市民病院)を一体化し、整備を進めるべきである。区間AにLRTを導入するプロセスについては新潟駅連続立体交差化事業のうち、高架下交通広場の完成・供用開始から逆算し、新潟駅高架下交通広場の完成・供用開始時に区間AでLRTを開業する。LRT導入決定から、新潟駅高架化完成及び後の新潟駅高架下交通広場となる南北貫通まではLRTを区間Aで市役所～古町～新潟駅万代口、新潟駅高架下交通広場区間、新潟駅南口～新潟スタジアム～新潟市民病院の3区間のLRT軌道の敷設工事を同時に行う。同時に、車庫、運転指令所、架線、変電所、信号設備、通信設備等のインフラ工事を行う。</p>

5	<p>●鳥屋野潟南部地区には、ビッグスワン、市民病院、野球場といった施設に100億円以上の投資が3箇所も行われている。その他、高速道路インター建設、市民病院開業に合わせて乗車率の低いバス路線の優先的整備や産業振興センター、鳥屋野潟公園なども既に整備されている。翻って固定資産税が高額な「古町地区」には、100億円規模の投資は一箇所もされていない。古町地区にも100億円規模の税金を投入すべきである。古町地区に100億円規模の投資をしたいならば、高額な血税を投入した鳥屋野潟南部地区には、都心並みあるいは自称副都心に相応した高額の固定資産税を課すべきである。低税負担の例外に、高額の税金を集中投入するのは行政の施策としても非合理的である。郊外優遇の施策で民間投資も郊外に向かい、将来固定資産の税収不足を招く可能性が大きい。</p> <p>●まちづくりについては、誰もが快適に利用できるか、まちの魅力を高めるか、環境負荷が低減できるか、一定の利用が見込まれるか、車優先の郊外に対して歩行者優先のマチナカをつくれるかを考える必要がある。</p> <p>●システムの機能については、定時性が高いか、速達性が高いか、日常利用（乗換・往復）の精算が簡便か、利用料金が安価か、既存の鉄道・路線バス・自動車・自転車との連携があるか、郊外からの利用者にとっても使いやすいかを考える必要がある。</p> <p>●運営主体については、歩行者・自転車・バス・鉄道・自家用車駐車場など、交通に関わるすべての施策について、姉妹都市ナントのセミタンをモデルに市・警察・民間交通事業社などが参加した新機構を設立して一括して整備運営する。</p> <p>●具体策として、①都心軸に高容量・高頻度の新基幹線（新潟駅～古町～白山駅～県庁）を追加、②新基幹線の末端付近は、既存JR線と接続ターミナルとして機能、③新基幹線の末端に、中容量・中頻度の接続路線（フィーダーバス）、④新基幹線と接続路線を含む内側のゾーンは乗換追加料金なしとし、一定時間以内（1日券、6h券、2h券等）は乗り降り自由の時間定期券を採用して、利便性を向上や乗車率の向上を図る。</p>
6	<p>●新潟市の中心街においては、無料でなくても200円～300円で開通区間（LRTを希望）を利用可能としてほしい。実現するためには目的税の支払いもOKである。国の予算で建設し、市の交通局で実行し、運行は新潟交通に委託する方法はどうか。早期実現を希望する。</p> <p>●自家用車の締め出しも実行できないだろうか。私自身いずれ自家用車をやめたく思っている。</p>
7	<p>●中心部付近は問題ないが、R116や県庁～女池・笹出線、弁天線は車線をつぶされるので渋滞が発生することが容易に想定できる。中心部のような代替ルートが整備できるのか。他都市では幅員が十分に確保されており、または都市の枝線に専用軌道があるケースがほとんどであり、新潟のように都市の骨格メインストリートをわざわざ潰してまで敷設する例はおそらく全国で初めてだろう。車両もある程度容易に流入できないと現在よりも更に中心部が衰退し、税金をかけたのに逆効果になってしまったと本末転倒の展開にならないようにしてもらいたい。新たな交通システムが本当に必要なのかという意見もよく聞くので自分も興味があるが、住民アンケートをとるなどして是非を明らかにしてみたいだろうか。</p> <p>代替ルートがないと現状のまま導入では都市機能がマヒする。現状だけでなく将来を見据えて欲しい。今後も中心部の拠点性が高まれば交通量は確実に増加する、いくら超高齢化社会といえども、これでは新たな交通システムの意味がない。笹出線は紫鳥線との間の都市計画道路が完成しないと確実にパンクする。県道116号線・弁天線は車線を拡幅するつもりなのか。いずれにしろ片道1車線では無理だろう。</p> <p>●新たな交通システムを導入したところで、現行の高運賃では誰も利用しない。住んでいる地区では、バスがJRの1.5倍する。京都のように乗り放題で200円台でないと厳しいだろう。古町商店街は交通アクセスが悪いから客が来ないと言っているそうだが、他地区に比べると充分過ぎるくらいにいいはずである。むしろ車両を締め出すことで益々客離れが進むのではないか。これらが中央区全体に及べば公共投資したのに経済損失したと最悪のシナリオも考えられる。新潟市は中央区、特に古町商店街の意見だけを汲んで進めているようだが、時流に流されることなく冷静な対処を望むところである。</p>
8	<p>●住まいを基準に考えて、歩いて日常生活が送れるに越したことはない。短距離、短時間の移動は理想型である。効率の良い移動手段の組合せでコンパクトな行動範囲が叶うことは、加齢と共に痛感することであろう。また、これからの超高齢社会を見据えて、自家用車の利用を控えた生活機能の配置を考えなければならない。現在自家用車を足にしている人もいつまでもマイカー依存の生活が送れるとは限らない。いつか運転を諦めざるを得ない日が来ることは想定すべきだ。郊外開発は抑制し、生活機能を中心市街地に集約させたまちづくりを推奨したい。将来的には交通結節点である新潟駅-万代バスセンターを中心に公共公益施設の再配置を展開し、バス、電車、自転車、自動車の連携整備が必要かと思う。</p>

9	<p>●高齢化社会、環境問題等への対応を考える上で、交通環境の整備は非常に有意義でこれからも積極的に押し進めていただきたい。ただし、新潟市においての現状は依然公共交通機関よりマイカーでの移動のほうが利便性に優れているというのが現状である。公共交通のサービスレベルの向上のために新たな交通システムの導入は必要だとは思いますが、マイカー規制等の徹底がなされていない現状のままではただのシンボリックな交通機関だけの存在になるのではないかと危惧する。あえて巨額の投資を行ってまでも新たな交通システムとしてBRT・LRTなどの導入に確執することは、慎重に検討していくべきだと思う。まず大事なのは、既存交通機関の改善、整備を徹底的に押し進め、市民生活へ定着するよう関係各所と共にご尽力いただきたい。</p>
10	<p>●全国はもとより、新潟市においても高齢化が急速に進展しつつある現在、誰もが使いやすい公共交通のより一層の充実が喫緊の課題だと思う。定時性が期待できる地下鉄やモノレール等の新たな交通システムの設置には長い時間と数百億円を優に超える費用が必要なことを考えると、当面充実すべきは「今有るバス交通」をより使いやすい環境に改革することだと思う。近年、バス車両側は「りゅーとリンク」を走行している車両のように超低床化（ノンステップ化）して、車椅子等も含めた乗降のし易さを図るとともに、バスロケーションやPTPS等の設置により定時性や速達性の確保にも努力している様子が見受けられる。しかし、肝心のバスが走行する道路やバス停、歩道等のインフラ整備が遅れているため、市の中心部や新潟駅周辺を除くと、ほとんどのバス停は「道端にポール1本」というのが現状である。雪や雨の日、朝晩沢山の人がバス停に並んでいる光景を見るが、何も風雨を遮る物がない場所で、「何時来るか分からないバスをじっと待っている」状態である。そして、この状態は全国ほとんどの都市で同じようなことになっている。政令指定都市としての新潟市をよりアピールするための「シンボリックな新交通システム」を望む気持ちはわからないではないが、まずは今あるバス交通を全国の政令市に先駆けて大幅に見直すことが必要である。そのために、例えば①市内への自家用車の原則乗り入れ禁止する（バスによるパークアンドライドの環境を強化する）、②すべてのバス停を建屋型とし、内部に路線や運行状況がわかる電光掲示板等を設置する、③車道や歩道等を整備して全線にバス専用レーンを設置し、幹線（大型バス）、支線（小型バス）別に路線を見直し、接続ターミナル等を各区毎に設置する等の対応に力（費用）を注ぐべきだと思う。</p>
11	<p>●新たな交通システムを導入していくにあたり、確かに将来の新潟の発展には必要不可欠な事項であることは間違いない。しかしながら、経費その他の事情を考慮すると、今すぐに取り掛からなければならない事項ではないように思う。導入する前に、今できるより必要なことを議論していかなければならないのではないかと考える。今現在、新潟交通のバス交通において、乗車人数の減少に歯止めがかからないでいる。バス利用に不便を感じる市民が多くいるという点が、理由のひとつだと考えられる。不便を感じる点というと、定時になってもバスが来ないことや、悪天候の日にはバス停に待たなければならないことなどが理由のひとつと思われる。確か金沢市では、バス専用レーンを自家用車が走らないよう、徹底した取締りが行われていたような気がする。それによりバスの定時運行につながる。バス停に関しては、新潟交通と連携しバス停の囲いを作っていくことなど、今できることはまだまだあるように思われる。</p>
12	<p>●人口減少・高齢化社会が確実な次世代を鑑みれば、新たな交通システムの必要は薄い。仮にやむなく必要な場合には、極めて最少の範囲、規模とすべきである。その主たる理由は、以下の点である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システムは、主に大量輸送や高速化を目指すのが、現在人口規模と密度の観点から巨額なインフラ整備費を支出した場合、成立する予測がたたない。現に多くの同様機関は巨額な赤字である。 ・現交通手段より乗降地間隔が大きくなり、高齢者、弱者へは非常に難のある移動環境となる。 ・既存の交通業者の収益が悪化し、雇用問題や路線廃止などが発生した場合に、相応の補償や支援が想定され、市としての活性および財政の弱体化を推進することとなる。 ・人口減でスプロール化する住居、ビジネス、行政機関等を集積、配置し、コンパクト化を図ることが移動手段の新構築より、効率かつ活力のある都市となる。また、排出ガスも抑制できる。
13	<p>●そもそも、なぜ新たな交通システムが必要なのかといった目的をもっと議論すべきと考えている。ともすると新たな交通システム導入自体が目的になっていないか。あくまでこれは手段でなければならない。新たな交通システムを導入することで、何がどうなるのかといった効果がはっきり見えてこない。どうしてもやらなければならない必要性を感じない。新潟市中心部の活性化には、新たな交通システムが本当に欠かせないのか。現行でも輸送の質はどうかかわからないが、量的には十分だと思う。新潟市における様々な負の減少を交通システムのせいにしてはいるようにしか見えない。問題の本質を履き違えているのではないか。新たな交通システムの導入には、多額の費用負担が見込まれている。今、何が問題となっていて、その解決のためには新たな交通システムの導入が最も効果的なのか、もっと慎重に議論をするべきではないか。</p>

14	<p>●「新たな交通システム導入」には反対である。なぜならそれを利用する市民がどれほどいるかはなだ疑問だからである。イメージムービーでは新潟駅から榎谷小路を通って市役所までいくシーンが描かれていたが、その新潟駅から乗車するという発想そのものが間違っていると思う。東京のようにJRの路線や地下鉄が網羅された大都市では移動手段としてそれらを十分に活用し車の必要性はないかもしれないが、新潟市（旧新潟市）の一部分に新交通システムを導入してもドアツードアの車生活に慣れた人がわざわざ路線バスを利用し新潟駅まで行ってからその交通システムに乗り換えることなどするであろうか。そもそも交通手段とは移動を目的とするもので乗車が第一の目的ではないと思う。よく古町・西堀・東堀の中央商店街の活性化が謳われ、新交通システムがあれば人がまた戻ってくるということが言われているが、その地区に行かなくなった理由は「品数が少ない店舗」「商品説明も出来ない店員」「販売価格が高い」などその町に魅力や特異性がないことにあるわけで交通手段が悪いからだけではないと思う。新交通システムが出来れば一時は物珍しさから客が増えるかもしれないが長続きはしないと思う。</p> <p>また、「パークアンドライド」の説明によると車で拠点に行き乗り換えるとある。この説明ではなぜか高速バスが例に出されているが、新交通システムとは事情が違うと思う。高速バスの利用者は自家用車で高速道路を利用するより一人で行くならバスを利用した時の方が「疲労がない」また「料金が安い」等の理由からそれらを利用するのであって、渋滞や環境を考慮して乗り換える訳ではない。新交通システムもその本数が多く待ち時間がほとんどなくまた料金も無料もしくははどれだけ乗車しても100円等の廉価であれば乗り換える人も少しは出るかもしれないが、乗り換えの時間のロスを考えるとわざわざ乗り換えることも考えにくい。これらを利用する人は今まで新潟駅から新潟交通の路線バスを利用していた人が乗り換えるだけで、車の利用者が新たに乗ることは考えにくいと思う。車の利用者が増えたのは既存のバスの料金が安く、また本数も少なく不便だったため、それらが解決されないうちは新交通システムが活用されることはないと思う。</p> <p>また、榎谷小路の中央の路線を走らせる構想のようだが、新潟の冬の寒い時期のことも考えているのだろうか。その時期に寒い停留所にわざわざ横断歩道を渡り降りをするお年寄りの姿を想像するだけでなぜこのような物を作ったのかと後悔するようになると思うのは私だけだろうか。</p>
15	<p>●初めに「新たな交通システム導入」ありきで議論が進められているような気がしているのは私だけだろうか。オムニバスタウン構想の最終年ということではありますが、まずは現状の「りゅーとリンク」と巨額な投資が必要な新システムとの効果検証が必要なのではないか。</p> <p>委員の意見の中には「りゅーとリンクの市民病院へのアクセスは非常に便利で次第に改善されている」というものや、市民意見の中にも、「メインストリート（新潟駅から榎谷小路～市役所に至る区間）では、以前に比べて通行量が減り渋滞もなく定時制が確保されている」「まちなかへの需要がないのになぜ新たな交通システムが必要なのか」「他都市と比較して公共交通がないことやCO2排出量が多いことだけでは、周辺区民や車社会に慣れた市民には説得力がない」という意見には大いに賛成である。エコカー売上が車販売を牽引している現状では、今の物差しでCO2排出量について論じるのは無理があると思う。</p> <p>また、大和撤退の影響もあり、まちなかの魅力が乏しくなっている現在、広域分散化し過ぎている市街地・公共施設をもう一度長い年月をかけて「コンパクトな都市」に再配置し、動かなくても良い社会を整備することのほうが優先度合いが高いように感じる。</p> <p>バスの乗客数はピーク時の25%、平成2年の50%まで落ち込み、更に「新交通」により1日約20,000人、年間7,300,000人が現状のバスシステムを利用しなくなるというデータがある。これはまさにバス路線の縮減や雇用の切り捨てなどの負のスパイラルが生じることは間違いない。</p> <p>もしどうしても政令市の目玉としての新システムが必要なのであれば、既存の交通システムと競合することなくD区間に特化・モノレールとし、国際観光都市として市内ホテル・コンベンション施設と融合し、将来空港まで延伸していく未来図を描くほうがよほど新潟市にとっては「宝」となり、全新潟市民の合意が得られやすいのではないか。</p>
16	<p>●新潟市が導入する新交通システムとして、私はモノレールか高架鉄道、または地下鉄が望ましいと考える。理由として、LRTやBRTのような道路交通との交差があるシステムと、モノレールなどの道路交通との交差がないシステムでは、異なる点が大きくあるからである。LRT、BRTでは、道路交通との交差にて事故が発生する可能性が非常に高く、時間が読めず信頼できないので乗客は増えない。事故が多発すれば運営にも影響する。乗客の乗降に時間がかかり、乗客が増えれば増えるほど正確な停車時間を維持できず、時間が正確ではなくなり信頼できないので乗客は増えない。道路の車線を2車線つぶすため、道路交通、経済活動への影響が大きい。自家用車やタクシーを使っている人たちが客離れする。商品の運搬などにも影響がある。LRTのように道路の中央に乗降場がある場合、横断歩道を渡るため、信号待ちの時間が読めず信頼できないので乗客は増えない。路面の横断は乗客にとって危険である。LRTは既存のバスよりも加速、減速に劣っており、バスよりも時間がかかり速達性に劣るため、乗客は増えない。LRTはバスより遅</p>

くなり、BRT はバスと速さが変わらないが、既存の並行している路線バスの本数を大幅に削減すれば、バスの乗客はLRT、BRTに移ると考えられる。高知では路面電車と、並行するバスの本数にあまり差がなく、路面電車のほうが頻繁に来る区間があるため、速達性に劣る路面電車にも乗客がある程度いるが、新潟では並行するバス路線に本数が多く、頻繁に来るバスに乗客が流れることが考えられる。駅間を短くしすぎると時短効果が失われ、乗客は離れると考えられる。駅は重要施設の前とし、駅間はある程度の距離(500m以上)をあげ速達性を保つべきである。LRTは白山駅、新潟駅などの既存のJR線に乗り入れることで、直接乗り入れや対面乗り換えなど乗換負担が軽減されれば、乗客増が望める。しかし、ダイヤが乱れやすいLRTをJRにうまくつなげることができるかが問題である。

モノレールのルートに、柳都大橋への迂回ルートが提案されていたが、迂回ルートは速達性に劣り乗客減を招くので、最短ルート、直線ルートにするべきである。モノレールも萬代橋のすぐ横や萬代橋上流橋など、萬代橋近辺を通すべきである。モノレールは乗降での停車時間を短くでき、萬代橋ルートにすることで速達性が保てれば、駅から多少遠くても速達性と信頼性によりに乗客を集めることが可能である。

信頼性と速達性のないLRT、BRTでは都市への投資が行われぬ。車線を潰すLRT、BRTではむしろ、今現在の都市集積を郊外へ分散させることを増長するだけである。

どの新交通システムであっても、駅待ち環境を良好なものにするべき。屋根、風よけ、ホームドア、ベンチなどを設けるべきである。

LRTは積雪に対して弱いので信頼性が低い。富山市の事例で明らかである。

モノレールはホームへの上り下りに対して、エレベーターやエスカレーターをつけなければ乗客は増えない。

17

●「古町近郊の活性化のために何かいい案はないか?」「政令指定都市として何かシンボリックな交通機関で街中に人を集めようではないか!」といった発想からこの計画が進んできている様に推測される。提案の交通システムと内容の進む方向性を見て、新潟市がどの様に発展すればよいかといった強く将来展望像に結びつくものが無いように思えるのは、大胆な未来を見据えた発想が感じられないからなのかもしれない。

新潟市の街作りは洗練された感性と、技術レベルが高く主要都市などで実績を積んだデザイナーにデザインをさせてみる発想が必要ではないか。今まで新潟市の色々な取り組みを見ていつも思う事は、イベントや施設造りをその場その場のやっつけ対応で片付けている様に思えてならない。長いスパンで捉えた街の有様を創作し、大きな視点からの広い街造りをするべきなのに、チマチマした地域感覚とその場対応で街を再生する事を考えていないだろうかと思えてくる。期待しすぎかもしれないが、美的で技術的な面を積み重ねた、実績がある専門のデザイナー達に街造りを公募し、一般公開し意見を求めデザインを積み重ねる事で市民のモチベーションを上げる。その意義は他人任せの意識改革としても必要な事と感じている。おそらく充実した大きく魅力ある大胆な発想が出てくるのではないかな。限られた感性のみで発想しても壁は越えられないと思う。

そもそも新交通システムの発想は誰の為にあらねばならないのだろうか。古町を救う為か。サッカー場、野球場ができた事でそこに近代的な交通機関を設けたいためか。不都合な言い方かもしれないが、古町がこのまま淘汰されてゆく町であればそれはそれで別の名所を作るくらいの発想が必要ではと思う。古町再生ばかりを重点に新交通システムを発想していたのでは、それこそ新潟市民を無視した展開にしかならない。単独バス一辺倒で考える町のあり方、思考もリセットすべき時だと思う。新しい交通網は企業誘致に繋がるのか、進交通網によってどのように町の広がりを作り、人口と街を膨らませ環境の良い市外住宅地や工業地、商業施設、運動施設、教育施設、図書館を配置させ通勤、通学や県内外からの訪問者が容易に新潟駅或いは市内各所から移動してくる事が可能であるのか。短時間で駅から空港に行けるのか。新交通網は果たして今現在の狭い道路を利用して作ってよいものか等を、厳しく精査する必要があるのではないかなと思う。

新潟市は雪国の街である。雪の振った道路の混雑、長い冬の北風による風雨、誰が好き好んで車を途中に乗り捨てて町に来ようとするだろうか。車を郊外に置いて魅力がない街(大和跡地にスカイツリーみたいな魅力ある物が有れば・・・)まで寒い北風の中、運賃の高い乗り物、時間の掛かる乗り物に乗って行きたいと思うだろうか。パークアンドライドその様なスペースを各地に設けられるだろうか。BRTであろうとLRTであろうとわざわざそれに乗る為に車を置いてまで寒い停留場まで歩き、街に出かけてくる為に待っていたと思うだろうか。自家用車で行く方が安く便利ならそちらにするだろう。BRT、LRTが魅力的な乗り物なのか。人は益々駐車場がある魅力を持った簡単に行け便利な郊外型の大型店に集まるだろう。BRT、LRT導入により道路幅を狭くして、郊外からの一般車両乗り入れをし難くする事は反比例するように、古町に行く機会がなくなり魅力のないゴーストタウン化に繋がることが見える様である。街を魅力的にすることより便利な交通機関が作られることによって人の流れを作り、街は変わり魅力

	<p>的に成っていくものと思っている。</p> <p>道が狭い、降雪時の対応、郊外からの車の規制有り無し、新たな交通網の為の道路工事による交通規制、バスとの連係、停留場の場所の在り方、新交通機関の街の視界の有り方、土地の買収などなど、さまざまな問題点がある。</p> <p>再度、地下鉄を提案したいと思う。上記問題点は地下鉄にすれば金額的なもの以外は全て悩む事のない解決できる問題であり、街の将来の交通網としては各拠点と簡潔、土地買収、金額トラブルも無く、安易に結びつく方向に行くのではないかと思う。空港であれ新潟駅からの郊外移動であれ、佐渡汽船港であれ、将来の環状帯の交通アクセスであれ、工業地、商業地へのアクセスであれ、いつでも縦横無尽に結び付けられる。もちろん古町へのアクセスも簡単となり地下街とも結びつき、気楽に郊外からも集客でき、街が至る所変わってくるだろう。想像以上に人の流れが変わると思う。地下鉄だからといって、地下ばかりを走るわけでない。名古屋であれ東京であれ地下から地上を走る軌道となっている路線があり、郊外においてはコストの削減化も可能である。地下鉄の出来た都市は大きく流れが変わって、ここかしこ街の活性化がされている様である。地下は無尽蔵な交通網が可能であり、大袈裟だが地下シェルターにもなりえる。先回の市民意見の事務局の回答には、地下鉄に関しては設備費用が大きく掛かるため眼中にないとの事でした。そのあっさりと言い切ってしまうことが将来展望を見据えた回答なのかと疑ってしまう。市民に広く意見を聞いての決定意見なのだろうか。地下鉄には確かに施工費用が掛かる。市民誰もが承知していることであろう。費用が掛かるものは全て考察対称から外し、未来に向け検討すべきこの大事な時に、大きくまちづくりが関わってくる案として本当に地下鉄を検討対象から外してよいものだろうか。市民に答申しなくて良いものかと強く思った。私の周りでも地下鉄の便利さと新潟市での設置切望の声を多くの意見として聞こえている。今を検討するのではなく、将来に投資すべき交通機関であり、その為の雪国新潟に相応しい、長期間かかっても十分市民が納得できる乗り物で、良いと思われる投資であるのかという事を十分検討と意見交換して頂きたい。</p> <p>今年も雪の為に交通機関、道路交通では悩まされた。毎年の除雪費用も甚大である。今現在の費用対効果ばかりが先行して交通機関を取り決めてよいとは思えない。100年先を見るべき時が今この委員会に掛かっていると思う。将来必要となり大きく発展していく街の為には何が必要か、未来に進展する基本となり得る交通機関になるのかと言った問いと見方で検討し、簡単に施工費が大きくなるといったことで地下鉄案を切り捨てないで頂きたいと切に思う次第である。</p>
18	<p>●モノレールの実施を強く望む。理由は、モノレールであれば高い位置からの景色を眺めることができるからである。石川県の北陸道からの景色、東京都の「ゆりかもめ」からの景色は地元の方なら誇りにできると思う。新潟市でも「バイパス紫竹IC」付近や「高速亀田IC」付近の景色は街並みを一望できて、日本海側初の政令都市として自慢できる観光資源に成りえるはずである。この高さからの景色が新潟市にもたらす財産はかけがえのないものになると思う。他県の生活の長かった私からすれば、どこに移動するにも車に乗らなければならない環境には、うんざりしている。おかげで、駐車料金は東京並みに高いし、繁華街も周りは駐車場だらけ。酒宴に出かけるのも帰りの心配をしなければいけないので、最近では飲酒者と同じくらいの方々がソフトドリンクを飲むありさまである。新潟市民として、他県からの知人に案内できる観光資源が皆無に等しいことは非常に情けない。古町のお堀の復活も期待しているが、いずれにしてもまずは新潟駅に到着した、土地勘のない他県の人でも駅名を見れば目的地にたどり着ける、そしてその間の交通手段で新潟市を好きになってもらえる可能性のある交通手段が「モノレール」だと思う。</p> <p>LR TやBR Tは初期コストが確かに低くいかもしれない。しかし、バス交通に依存している現状の新潟市にちょっと衣を着せただけのこれらの手段を採用すれば、結局はあまり利用価値のないものになってしまうことが、目に浮かぶ。この「モノレール導入」については市の明暗がかかっているはずなので、全市民からの意見を吸い上げたうえで、判断していただきたい。</p>