

## 第1回 新たな交通システム導入検討委員会 議事録

日時：平成22年8月26日（木）15時30分～17時30分

場所：新潟市役所本館5階 全員協議会室

出席者：中村委員，大串委員，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，本間委員（代理 佐藤委員），吉田委員

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. 委嘱状の交付 (1) 委嘱状の交付について  (2) 市長挨拶  (3) 委員自己紹介 (各委員からの自己紹介)
中村委員長	3. 議事 (1) 要綱の承認と委員長の選出 (要綱について承認，中村委員を委員長に選出)  (2) 委員会の進め方 (事務局より資料2に基づき説明)  事務局から，同委員会のスケジュール案のご提案がございましたが，これから新潟市にふさわしい新たな交通システムの導入方向性について，議論していきますが，進め方は非常に重要な事項でございます。この説明あるいは提案に関して，ご質問やご意見がございましたら，お願いいたします。 特に，2回目ところで，いろいろな意見を発表してもらい，それを参考に議論していくことになります。 評価指標については後ほど説明がございましたが，いろいろな観点からそれぞれのモードについて評価指標をとりまとめていき，その検討の中である程度の方向性を出し，年度末に提言を出したいと思っております。この骨子で進めながら見直しをすることもございますが，現時点ではこれでよろしいでしょうか。 ありがとうございます。まずはこのような方向でいくということでございます。
中村委員長	(3) 新潟市における新たな交通システムに関するこれまでの検討内容 (事務局より資料3，4，5に基づき説明) (新たな交通システムの導入イメージ動画放映)  資料3から5まで説明がございましたが，3つのシステムについて，様々

<p>櫻井委員</p>	<p>な視点から検討を進めております。後半では、それらのシステムの詳細についての説明がございました。全体を通して、皆様からご質問やご意見がございましたらよろしくお願ひいたします。</p> <p>先程の説明をお聞きして意見もありますが、その意見は後にいたしまして、1つ質問をさせて頂きたいと思ひます。3つの交通システムのうち、モノレールは別のシステムであると思ひますが、残りの2つは基幹レーンに走らせるということは、現在郊外から走ってきているバスが随分たくさんあります。特に古町のあたりではたくさんの量のバスが入ってきていますが、郊外からのバスのほとんどが基幹軸上のどこかの駅でそこまでになり、中心部に入っていないということでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料5の3ページをお開きください。今回の需要予測の前提条件において、表にございます平行バス路線の部分で、骨格幹線バスと、その他幹線バスの2つのケースに分けています。骨格幹線バスについて、LRT、小型モノレールは、半数を途中で乗り換えるように設定をしています。つまり、基幹軸の入口まで来て、そこで乗り換えが発生するということとなります。残りの半分につきましては、今までどおりに基幹軸の目的地まで直通するというような設定です。</p> <p>実際に新たな交通システムを導入する場合の設定については、今後詳しく検討する必要があります。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>先程からBRT、LRTとかの話がございましたが、結論から言いますと、他の地区ではいろいろなやり方があります。オーストラリアのメルボルンでは、都心部では全て路面電車とし、郊外のバスはその手前で路線を切るようにしていますが、日本では広島などのように、路面電車のネットワークがあるが、郊外からのバスは都心方向まで乗り入れています。</p> <p>BRTも同様で、BRTに乗り継いで都心部まで来るというのもあれば、郊外部まで乗り入れてくるのもあり、郊外から大半のバスを専用レーンに入れる方法もある。いろいろなメニューがあり、採算性を出すうえで半分という条件設定でやっています。</p> <p>我々がこれから議論する上で、条件を検討していくということです。</p>
<p>櫻井委員</p>	<p>わかりました。その当りの案として出たということで、話し合いの中で条件が変わっていくということが理解できました。</p> <p>意見ということで述べさせて頂きたいのですが、やはり新潟市は郊外からの方が車で乗り入れするケースが多いわけですから、郊外からのバスはどのようにして便利に市内にそのような人達を入れていくかが大きな鍵となります。</p> <p>話の中でもありましたが、鉄道のない白根などの方からは、非常に高い料金で今は都心に入ってきているのですから、これらの運賃のことを考えて高齢者も乗り換えが大変ですから、どのようにしたら本当に便利で使いやすいシステムになるかをこれから議論していきたいと思っております。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>参考にさせていただきます。ありがとうございました。他の委員さんのご意見はございますか。</p>

村尾委員	<p>今回ご説明頂きました事業採算性の結果は、先程中村先生からもご指摘頂いたとおり、需要予測を行う上でのある一定の前提条件に基づき、採算性の可否を算出しているとして理解しています。</p> <p>ただ新潟市では、雪、雨、風等気候が悪いことも多いこともあるので、しっかりとした構造を持ち、利用者が悪天候の時でも安心して利用できる乗り物を導入すれば、利用者が増加する可能性もあるため、その辺をよろしくお願いたします。</p>
事務局	<p>ご意見を配慮しながら、また事業採算性については、あくまでケースですからまた検討していきたいと思っております。</p>
中村委員長	<p>今のお話の中で1つは、非常に魅力的な乗り物なのに需要の問題がいろいろあるということでそれだけに、需要予測というものが、ある程度一般的計算としてはやった結果です。ただし、これをどういう結果であるかということについて議論が必要となる。</p>
大串委員	<p>経緯を細かく把握していなかったのですが、新たな交通システムを整備するというハード面の整備が前提となった話ばかりだったので、前段として実際にソフトとして特定のターゲットに対するサービス向上等のようなことを実施し限界があり、それでハード面でこのようなことが必要であるという説明の方がありがたかったと思います。</p> <p>内容としては、基幹公共交通軸に新たな交通システムを整備した場合のターゲットとなる利用者について、例えば通勤で車を利用されている方を公共交通の利用に変えたいのか、それとも観光を便利にするためにこの公共交通を導入しようとしているのかが、なんとなくイメージがわかりにくいと思います。</p> <p>経営的な観点から言うと、小型モノレールはありえないと思います。ユニバーサルデザインの観点から言っても上下移動しなければいけないということで、まあ雪の多い新潟ではありえないかなと。そうすると、BRT、LRTとなるのだろうけれども、BRTとLRTではどの想定においても4倍から5倍程度、初期投資等が変わってくるということとなってくる。この5倍を正当化されるだけのLRTに何かがあるのかということ、例えばCO2の排出権を新潟が買わなくてもよく、そのお金がLRTの投資に回せるということであれば、LRTの方が良い。話題性もあるし良いのだろうなと思いますけれども、5倍の投資を許容するだけのLRTを選択肢に入れていることについてもご説明いただければと思います。</p>
事務局	<p>まず、ターゲットとなる利用者を想定しているかという質問ですが、メリハリをつけてこの移動目的のためにということは考えていません。先程も説明しましたように、都市の拠点や病院などの都市施設を結んでいるという特徴があり、それらに目的を持つ様々な人の利便性向上が目的のひとつであります。</p> <p>あと通勤の場合、基幹公共交通軸の外からの通勤トリップがどれだけあるかなどの資料は用意していませんが、3つのシステムのうち郊外からスルー運転できるBRT以外は乗換を余儀なくされるわけで、乗換抵抗を少なくすることがアクセス性を高くするために必要なことであると思っております。</p>

大串委員	<p>ご指摘のように他の視点からの評価もごさいますが、後ほど資料6にてその当たりを説明いたします。</p> <p>採算性はいかようにもとれると考えておりまして、通勤関係の方の移動を公共交通へ促したいのであれば、駐車場に課金をしてそのお金を回すという方法もあり、こういった方を主なターゲットとして考えるかということが、サステナビリティを支えるような交通にできるのかという点を考えてほしいです。</p>
中村委員長	<p>LRTとBRTの差が5倍であるという点でもう1つ質問があって、LRTの優位性についてどのように考えればよいのかという点の質問についてはいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>LRTの優位性についてのご質問ですが、LRTとBRTについては、輸送力などについてそう大きな差はなく、近づいていると思います。ナント市のLRTとBRTをみても機能面で大きく違いはないが、よく言われるのはLRTの方がレールがあり非常にわかりやすい交通システムであるというご意見を頂戴することがございます。</p> <p>それと、電気で走るため、車両からの排気ガスが排出されないという環境面や、静粛性、乗り心地の点で優位です。また、法律的にいうと軌道法という法律であり、かなり確固たる明確な法律でもって運用しているところもあると思っています。一方、BRTの場合ですと道路交通法に基づく専用空間の確保も1つあると思っています。</p>
中村委員長	<p>これまでの検討や市民などの意見をもとに3つのシステムを対象とし、今回実際計算してみるとコストが5倍であり、成立できるのかということが課題としてある。これらの課題について今年度検討していくということですね。</p>
事務局	<p>2回目以降そういった観点でいろいろな評価をやってまいりたいと思っています。</p>
中村委員長	<p>1個目のご意見については、去年12月のまちなか再生の議論の中で誰にどのようにしてまちに来てもらいたいのか。例えば都心アクセスの車を減らすとか、買物でまちなかに来てもらうとか、1人当たりCO2排出量ワースト3を改善するといった議論にするとわかりやすいと思います。</p> <p>他の委員の方からのご意見はございますか。</p> <p>まず資料6の説明をして、後ほどの時間をお願いします。資料6の説明をお願いします。</p>
中村委員長	<p><b>(4) 新たな交通システムの評価視点および指標</b> (事務局より資料6に基づき説明)</p> <p>今ご説明がございました、新潟市のいろいろな議論の中でできた乗り物があるが、それぞれ得意なところと不得意なところがあります。その次の段階として、資料6ではこれからの新潟の交通としてLRT、BRT、小型モノレールのどれがよいのかということを検討する必要があります。資料6、</p>

<p>佐野委員</p>	<p>あるいは前の資料についても、多くの方にご意見をいただきたいと思います。</p> <p>資料6の事業成立性ということで、これは小型モノレールまたはBRTだけの単体の採算性を考えているのですけれども、やはり他の交通機関についても考慮する必要があり、BRTでしたら普通のバスの需要を取っていただくという可能性もありますので、単にこの新たな交通システムの事業採算性だけではなく、他のバスとかJRさんなどに対する影響を含めて評価すべきかなと思います。</p> <p>また、6番の導入空間ですが、モノレールがいいんじゃないかという話で、CO2排出量が単に台キロだけで考えるという方法もありますし、混雑とかを考えてCO2を出す方法もあります。できれば渋滞等を考慮して頂くということは可能なのかということ。</p> <p>1番の公共交通のサービス向上ですが、これはあまり定量的な数字ではないので利用者の総所要時間や費用など定量的な数字をある一種の仮定状況ですが、出せるので出していただきたいと思います。</p> <p>全体を通してですが、費用便益を算出するにしても、バスとの兼ね合いをどうするかということが非常に重要であり、例えばモノレールが全然駄目ということですが、入口で全部止めてしまえばモノレールも可能になります。当然バスの運用の仕方が非常に重要ですので、そこを含めて評価していただかないと議論しにくいかなと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>とても大事な議論がでしたが、時間が限られていますので次のご意見をいただきたいと思います。</p>
<p>長谷川委員</p>	<p>2番の高齢社会への対応というところでは、少子高齢化ということで、ベビーカーでの利用が可能かということについて、単にバリアフリーということではなくて、ユニバーサルデザインの視点で考えていくことが必要と考えております。同時にそのときには道路の真ん中に軌道敷、乗り物が動くようになると考えると、安全に乗降することや、乗り降りの後に横断というようなことを含めて何となく乱横断が増えてしまうのではないかと考えて、どのように対策を取れるからよいということを考えていきたいと思っております。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>大事な視点です。道路横断にはいろいろな問題点がございますが考えていきたいと思っております。ほかにございますか。</p>
<p>村尾委員</p>	<p>高齢者という問題ですが、私の身近にも高齢者がおりまして、これから10年20年先を考えると、確かに今考えている年寄りよりはるかに年を寄った人にまちに出てもらうということ。また、その高齢者を見ているのも高齢者で60歳の方が70歳、80歳の人をみるということを考えて、そういう人達が安心して待っているところでよろめいたりすることもあるので、空間的に余裕があるという観点を入れてほしいということです。</p>
<p>櫻井委員</p>	<p>とりあえずは、今りゅーとリンクにあたる路線あたりで整備するということでしょうか、将来は郊外まで伸ばして同じシステムを考えていくのだろうと思いたいのですが、そうなるとこのシステムを考えるときに郊外まで伸び</p>

	<p>たときのことも頭に入れて考えていく必要があると思うのですが、それによろしいか伺います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>路線延長については考えているかどうか伺います。</p>
<p>事務局</p>	<p>現時点でこういった相当高額な費用を要するような新たな交通システムを外へ外へというところは、交通需要をみたときに、少し検討しなければならないと考えています。ただ、いずれにしても再三ご意見を頂戴しているように、郊外からこのシステムにどのようにリンクして有機的に結節して、スムーズな都心アクセスが可能となるかをいろいろと考えていかなければならないと思っています。</p>
<p>古舘委員</p>	<p>私たちが古町の中心市街地の活性化ということを考えたときに、これは公共交通システムが絶対必要であると考えています。これは10年先には郊外の大型店が果たしてあるのかということまで考えていかなければならない。そのためには、買物難民が出てくるというようなことがまさに起きつつあるということです。</p> <p>それからもう1つは、よくコンパクトシティという言葉を使っておりますが、新潟市があまりにも郊外に広がりすぎてしまい、これを中心地に戻してこなければならぬと思います。この場合でも公共交通機関ということでBRT、LRT、小型モノレールのどのシステムでもよろしいですが、要は公共交通機関を使いやすく、乗りやすくするというのを考える必要があり、それが中心地の活性化と10年、15年先の買物難民が出ないようなシステムが必要であると切実に中心市街地にいる者として考えておりますのでよろしくお願いいたします。</p>
<p>小池委員</p>	<p>BRT、LRT、小型モノレールの3つについて検討するということが、必ずしもこの中の1つにするということに進んでいるのでしょうか。というのは、BRTとLRTというものはミックスできるのではないかと思います。</p> <p>採算性の部分ではかなり低廉に抑えるということもあるでしょうし、先ほどシステムを整備した後に、郊外のシステムを整備するというのを睨んで、このとりまとめが終わった後に、一体どういう形であることが少しでも新潟市にふさわしいシステムを利用させていただくことにつながるかという点で、もうちょっと詳しい具体的な整備構想を、このとりまとめの後になると思いますが、そういうところを睨みながらお考えいただけるならそういうものをご検討いただきたいと思います。</p> <p>私の思いつきでございますが、新潟駅から市役所間位はLRTで他はBRTでとりあえずは進め、BRTから整備を図っていきつつLRTの完成を含めて日の字型のシステムを完成させ、それと合わせてモノレールのシステムを考えて簡潔な形で検討していきたいというようなことも視野に入れることはどうなのかということ、1つご検討お願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>この基幹公共交通軸は20kmありますが、必ずしも1つの単体のシステムでなくとも当然よいと考えています。区間毎にふさわしいシステムを検討することも必要であると考えております。ですから、この評価シートを作成する</p>

<p>中村委員長</p>	<p>際もそういった工夫が必要ですし、先ほどの評価視点あるいはその内容で、拡張性あるいは柔軟性という言葉を使わせてもらっていますが、そういった視点でこの3つのシステムについて検討していきたいと考えております。</p> <p>柔軟性を含めていろいろなシステムが考えられるということでございます。場所によって分けるためには3つの乗り物の特徴を理解しなければと思っております。他に何がございませうか。</p>
<p>大矢委員</p>	<p>導入空間もある程度決められているとは思いますが、今までの検討でこういった数字が出たと思いますが、やはり今後都市軸という呼び名で呼ばれていきますけれども、例えば美咲町の方に合同庁舎が整備されておりますので、それに対応するといった点も当然検討しなければいけないと思ひますし、新潟市は政令市ですから、例えば空港の問題や新幹線の問題も出ておりますが、そういうことを国や県と情報交換して、新潟の特性を活かせるような検討ができる余地を残すようにしたいという気がします。</p> <p>また、もし実際これが行われるとしたら、運営は市がやるのでしょうか。あるいは三セクでやるのかとも思いますが、やはり採算性というものが最も大事な点であると思ひます。今国でもそうですが、いつまでも借金を県民市民に負わせるという時代ではないというところを考えなくてはいけないと思ひます。</p> <p>先ほど大串先生からターゲットの話がございました。確かに高齢者に対しての優しさを商店街でも必要ですが、やはりそれだけに絞り込むのは危険だろうと思ひます。どういう形での絞りこみをしていくのか、その辺を一つやっていきたいと思ひました。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>ご意見ということで伺いたいと思ひます。</p> <p>それでは色々な視点からご意見いただきました。事務局もいろいろ大変だと思ひますが、よろしくお願ひいたします。一つだけ、資料に関して言うとお手伝いさせていただいた、にいがた交通戦略プランとの整合性について、似ているようで違う表現がございませう。まちなか再生の議論の中でも議論しましたし、新潟のまちを支える上で、このシステムがどのように貢献していけるのかということについてももう少し繋がりがほしいということをお願ひいたします。</p> <p>それでは、ご意見どうもありがとうございました。傍聴の方もいろいろとご意見があるとは思ひますが、誠に申し訳ないですが、是非意見提案書にご質問も含めてご記入していただきたいと思ひます。次回委員会までに、皆様からのご意見をまとめて対応していきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p><b>4. その他</b> (次回の委員会については10月下旬を予定)</p> <p><b>5. 閉会</b></p>

