

## 第1回委員会にける主な質問・意見と市の考え方

	質問・意見	市の考え方
まちづくりに関する視点	1 新たな交通システムのターゲット（利用対象者）をどのように考えているか。	新たな交通システムの導入検討にあたっては、超高齢社会への対応やマイカーからの転換、まちなか活性化などまちづくりの視点で考えていくものであるが、ターゲット（利用対象者）については、基幹公共交通軸における商業・行政・医療・文化など様々な機能を享受する市民や通勤・通学、来街者など多くのニーズに対応していく。
	2 新たな交通システム導入に伴う自動車走行空間の減少による走行速度への影響を考慮し、CO2排出量を算出することが望ましい。	CO2排出量の算出において、自動車走行空間の減少による走行速度への影響を考慮していく。
	3 将来的に、基幹公共交通軸以外の路線についても新たな交通システムの延伸を考えていくのか。	新たな交通システムについては、多額の整備費用を要するため、現在の人々の移動（需要量）を考えると、現時点では基幹公共交通軸における導入に向けて議論していく。 その際には、郊外から都心へアクセスする軸と基幹公共交通軸をどのようにして有機的に連携していくかという視点で検討を進めていく。
	4 少子高齢化社会を見据え、ユニバーサルデザインの視点で考えることが必要である。	停留所や車両など全ての点においてユニバーサルデザインの視点で「全ての人が利用しやすい交通環境」を考えていく。
	5 停留所において、高齢者をはじめすべての利用者が安心して安全に利用できるようにしていく必要がある。	
	6 新たな交通システムの導入にあたっては、複数のシステムを組み合わせることや将来的発展性を考慮して方向性を検討していくのか。	基幹公共交通軸において区間ごとにふさわしいシステムを検討し、複数のシステムを組み合わせることも視野に入れながら考えていく。 また、拡張性や柔軟性といったシステムの特性を含めて、総合的に評価していく。
	7 今後の中心市街地活性化を考えたときに、高齢者をはじめ買物等を目的とした来街者にとって公共交通機関を使いやすく、乗りやすくする必要はある。	新たな交通システムの導入にあたっては、中心市街地活性化への寄与を導入目的のひとつであると考えており、自動車を利用しなくても快適に移動できるサービスレベルが高い基幹公共交通軸の実現を目指します。
システムの性能に関する視点	1 BRT と LRT で約 5 倍の費用の差があるが、LRT には優位性があるのか。	LRT（、小型モノレール）の導入において、ある前提条件のもとで事業費や事業採算性を試算した場合に課題がある一方で、環境や乗り心地、わかりやすさなどの面では LRT（、小型モノレール）が優位である。今後、複数の評価指標において 3 つのシステムを総合的に評価していく。
事業規模等に関する視点	1 新たな交通システムの導入においては、事業採算性が最も大切である。	新たな交通システムの導入を検討するうえで、事業採算性は大変重要な視点であると考えている。まちづくり、福祉など社会全体への波及効果を勘案しながら、総合的に評価していく。
事業環境に関する視点	1 新たな交通システム単独で評価するだけではなく、既存の公共交通であるバス等への影響を含め評価するべきである。	新たな交通システムの導入に伴うバス路線への影響なども含めて評価していく。

