

◆期間 : 平成22年8月26日(木)～平成22年10月8日(金)

◆意見提案状況 : 意見提出者数10人 , 意見件数10件

No.	市民意見提案(要旨)	市の考え方
1	●現状把握として、中央区、東区、西区等の人口密度の変化(過去、現在、将来)を把握する必要がある	<p>新たな交通システムの導入検討に向けて、新・新潟市総合計画及び都市計画マスタープラン、また総合都市交通計画(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検討を進めています。</p> <p>本検討における将来需要予測などはパーソントリップ調査をベースとして検討していますが、パーソントリップ調査では土地利用と交通政策との連携を図り、多核連携型の都市構造の形成を目標とし、メリハリを考慮した主要都市機能の配置や主要な開発計画などを勘案した将来土地利用の設定を行うとともに、土地利用の方向性を踏まえた人口を配置しています。</p> <p>今後の検討においても、人口構造の変化や経済情勢の変化などを勘案しながら、土地利用と連携した交通施策として展開していきます。</p>
	●都市計画を上位計画とするのであれば、用途地域などを考慮しながら検討する必要がある	
	●システムの選定をする前に、もっと調べる必要がある。(例えば公共交通の運営組織のあり方(ナント市等)など)	<p>今年度、本市にふさわしい新たな交通システムの検討を進めるとともに、運営のあり方を含めた持続可能な仕組みづくりについて新たな交通システムの導入に向けて研究してまいります。</p>
	●公共交通の運営組織のあり方について評価項目とする必要がある	
2	●委員会の委員選考はどのような基準で決められたのか。	<p>本委員会で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していくため、専門的な立場から学識経験者、市民の立場から新公共交通をつくる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>新たな交通システムの導入検討において、広く市民の皆様からご意見をいただきながら進めてまいります。本委員会では限られた時間の中で委員間の活発な議論を進めていくため、会議中での傍聴席からの発言等についてはご遠慮いただき、市民意見提案書によりいただいたご意見やご提案を委員会へ反映していくことにしています。</p> <p>なお、市民意見提案書については、委員会の傍聴の皆様にご配布させていただくとともに、ホームページなどを通じて広くご提案</p>
	●新潟市中心商店街協議会が委員に選ばれていないのはなぜか。	
	●榎谷小路は新たな交通システム(公共交通)の基幹となると思うが、榎谷小路商店街からも委員として選ばれるべきである。	
	●一般席からの発言、質問を認めるべきである。	

		いただけるように工夫してまいります。
3	●新潟の風土（特に冬場）を考え、交通結節点をどこに設けるかを考える必要がある。	交通結節点の設定においては、誰もが快適に利用できる環境を整える必要があり、新潟の風土についても重要な視点として考慮しながら、今後検討を進めてまいります。
	●小型モノレールについては、景観上の問題などがあり賛成できない。	新潟市にふさわしい新たな交通システムを検討していくうえで、景観や導入空間、環境の視点についても考慮して評価してまいります。
	●新潟市は緑地が少なく、環境面からも田園型政令市としてもまだまだ手をいれなくてはならない問題も残されている。	
	●BRTとLRTとの比較の面では、CO2排出量の少ないLRTが望まれるが、将来的にそのエネルギーをどこに求めていくかがあわせて考慮されていかなければならない。	
4	●BRTについて柘谷小路で骨格幹線軸の東方面行が混ざると、同一ホームで全く違う方面のバスが停車し利用者にとっては不便であるため、古町方面のバスとともに新潟駅発にしたほうがよい。	ご意見として今後の検討の参考とさせていただきます。 基幹公共交通軸と骨格幹線軸の連携のあり方については、新たな交通システム導入によるバス路線再編を具体的に検討していくなかで考慮してまいります。
	●複数のシステムを組み合わせるといった意見に賛成であり、旧116号線の白山浦庁舎前の道路をLRTとBRTとの結節点にするとわかりやすくなると思う。	ご意見として今後の検討の参考とさせていただきます。 なお、システムを区間ごとに評価していくなかで、複数のシステムの組み合わせも含めて検討していきますが、交通結節点の設置なども考慮してまいります。
5	●都市部へ行く際にはバスを利用しているが、LRTやモノレールとの結節点でバスを止めてしまう場合、運賃や手間の面で不便となると考えられる。たとえ半数を一般車線へ直通させるとしても、かえって渋滞を招く可能性もある。都心部の利便性は大事であるが、郊外から都市部への利用者の利便性も考えてほしい。	新たな交通システムの導入の検討においては、郊外からの利用者の利便性についても十分配慮しながら新潟市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指します。BRTは郊外バス路線の専用走行空間への乗り入れが可能であるが、LRTや小型モノレールは乗換が必要となるため、交通結節点の設定に十分配慮する必要があります。

	<p>●本当に新たな交通システムが必要であるのか。運賃が高い、遅れる、本数が少ないなどの公共交通の不満が多い。これらの課題が新たな交通システムによって解消されるかについてわかりやすい説明がほしい。</p>	<p>第1回委員会の資料4に示したとおり、新たな交通システムの導入により定時性が確保され、わかりやすい交通環境が整備されるなどサービスの向上が図られるが、運賃や運行本数については課題であり、今後具体的な検討を進めるなかで考えてまいります。</p>
6	<p>●新潟駅南口より弁天橋経由で、サッカー場、野球場、市民病院方面は地下鉄が最適と思うが、検討外なのか。</p>	<p>第1回委員会の資料5のP1で示したとおり、新潟市の都市規模に応じた新たな交通システムの事業規模や輸送力等を考慮し、3つのシステムを検討対象としました。</p> <p>地下鉄については、大量の人を輸送することができ、気象や他の交通から影響を受けないことなどのメリットがある一方で、莫大な建設費、大都市における公営地下鉄事業の厳しい経営状況を考えると、本市の都市規模（需要）での導入は難しいものと考えています。</p>
7	<p>●越後線の延伸と地下鉄化する案として、白山駅～古町では地下部分、広小路～柳都大橋東詰では地上部分、万代～新潟駅では地下部分に導入したらどうか。また、原案はあまりに付け焼刃的で市役所や古町のための乗り物に思える。</p>	<p>新たな交通システムの導入においては、超高齢社会への対応や過度な自動車依存からの脱却、まちなか活性化などまちづくりの視点から考えていくが、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ため、郊外から都心へアクセスする軸と基幹公共交通軸を有機的に連携し、全市的な交通環境の向上の観点から検討を進めていきます。</p> <p>地下鉄については、大量の人を輸送することができ、気象や他の交通から影響を受けないことなどのメリットがある一方で、莫大な建設費や大都市における公営地下鉄事業の厳しい経営状況をみると、本市の都市規模（需要）での導入は難しいものと考えています。</p>
8	<p>●新たな交通システムについては、会議を重ね、早期導入に向けて動いてほしい。気候などについて考え過ぎである。もちろん、安易に決定することはよくないが、モノレール、LRTともに必要である。</p>	<p>新たな交通システムの導入に向けて、来年度には導入方向性を受け、市民合意形成を図りながら基本計画調査に着手するなど早期実現を目指します。</p>
9	<p>●BRT, LRTに比べ、モノレールは建設費も高く、駅間も長い。また、乗降が不便であり、都市景観上も好ましくない。2回目からは、BRT, LRTに限定して議論したらどうか。</p>	<p>新たな交通システムについては各システムの特徴をしっかりと評価し、新潟市にふさわしいシステムを検討してまいります。</p>

	<p>●BRT,LRTともに駅間が500mなので、在来バスの代替はできない。例として、新潟駅から市役所間が4箇所くらいであり、駅間は150~200mくらいにしたらどうか。</p>	<p>ご意見として今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、駅間を短くすることで、利用圏域の拡大につながるメリットを有しますが、速達性の低下などが懸念されることから、基幹公共交通軸としての機能面などを勘案しながら、実施の段階で詳細に駅の設置位置を検討してまいります。</p> <p>ちなみに、新潟駅から市役所までの想定駅間距離は、現況のバスとほぼ同程度の設定としています。</p>
10	<p>●個人的に小型モノレール>BRT>LRTの優先順位である。</p> <p>小型モノレールのデメリットとしているコスト、駅空間の確保などは運営側の都合であり、市民には実感が湧かない。また、駅間が長い点については、交通結節点や駅においてレンタサイクルや既存バス路線と連携することで補完することができる。メリットの数で考えると、小型モノレールが優位である。特に、観光客・魅力的なまちづくりの視点で小型モノレールが優れていると思う。</p> <p>BRTとLRTを比較すると、BRTは郊外から都心に直接乗り入れることができる点で優位である。また、路線のわかりやすさについては、LRTの方が優位であるが、BRTも路面に着色し路線の位置をわかりやすくすることで対応できるのではないか。その点からもLRTよりBRTが優位であると思う。</p>	<p>ご意見として今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>システムごとにメリット、デメリットがありますが、本市の実状を踏まえ、市民が享受する便益や事業採算性、導入空間などの評価項目について重要度を考慮し、総合的に評価してまいります。</p>