

## 資料5

新たな交通システムの評価視点および指標(案)

### <概要>

新たな交通システムを評価するうえでの評価視点を体系的に整理する。

# 新たな交通システムの評価視点および指標（案）

新たな交通システムの導入効果をわかりやすく把握するため、4つの評価視点に基づいて、以下のとおり体系的に整理する。

## ＜評価指標の設定＞

- ① 新たな交通システムの評価視点には、第1回検討委員会で示したとおり、公共交通としての適用性である「公共交通のサービス向上」や、「事業成立性」のほかに、今後新潟市のまちづくりを支えるシステムとして、「超高齢社会への対応」、「環境への配慮」、「まちづくりへの寄与」等があるが、評価視点について大きく「Ⅰまちづくりに関する視点」、「Ⅱシステムの性能に関する視点」、「Ⅲ事業規模等に関する視点」、「Ⅳ事業環境に関する視点」といった4つの視点で整理する。
- ② 上記の視点について、システム毎に各視点について可能な限り定量的な指標を設定し評価する。定量的に評価できない項目については定性的な指標を用いる。
- ③ 各システムがどの指標において優れているのかを整理するとともに、評価指標の重要度を検討し、新潟市における新たな交通システムの導入方向性を提示する。

## ■システム選定までの流れ

### ① 評価項目の整理

- Ⅰまちづくりに関する視点
- Ⅱシステムの性能に関する視点
- Ⅲ事業規模等に関する視点
- Ⅳ事業環境に関する視点

### ② 評価項目ごとのシステム評価

- BRT
- LRT
- 小型モノレール

### ③ 総合評価

評価項目の重要度を考慮した総合評価

④ システムの方向性  
新たな交通システム導入方向性の提示

## ■システム選定における評価視点と概要

評価視点		指標となる事項	評価指標（第1回委員会資料）		
大分類	小分類				
Ⅰまちづくりに関する視点	(1) まちのイメージへの寄与	新たな交通システムによる“まちに与える影響”（シンボル性、景観に与える影響、観光）	シンボル性(都市景観)		
	(2) 自動車利用者等への影響	新たな交通システム導入に伴う車線減少と自動車速度低下/歩行者・自転車などへの影響	自動車への影響	交通容量	
	(3) 環境負荷の低減	自家用車からの転換やバス路線の走行区間短縮によるCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量減少 新たな交通システムの運行によるCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量増加、自動車の速度低下によるCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量増加	CO2 排出量		
	(4) 需要変化への対応	都市形態の変化による柔軟な路線変更（経路変更、延伸）、イベントなどへの対応	柔軟性	拡張性	
	(5) バリアフリー対応	停留所での上下移動や道路横断/停留所待ち空間（ユニバーサルデザイン） 車両の乗り心地やバリアフリー対応	待ち空間	バリアフリー	乗り心地
	[補足1] 中心市街地の活性化	上位計画・関連計画との整合性等	中心市街地の活性化	関連計画との整合性	
Ⅱシステムの性能に関する視点	(6) 定時性確保	一般車両と新たな交通システムの走行空間の分離による定時性確保	定時性		
	(7) 停留所までのアクセス	新たな交通システムの停留所までのアクセス時間	アクセス性（停留所）		
	(8) 速達性向上	新たな交通システム導入による所要時間の変化（総所要時間の変化等）	速達性	頻度	
	(9) 乗換のしやすさ(連続性確保)	利用者の乗り換え有無（自家用車、バス等）、乗り換え施設の構造（上下移動）	乗換利便性	公共交通の連続性	
	(10) 新潟市の気候への配慮	降雪地域での導入実績の有無	気候面での対応		
	(11) わかりやすさ	新たな交通システムの走行場所・路線の存在などのわかりやすさ	シンボル性(わかりやすさ)		
Ⅲ事業規模等に関する視点	(12) 輸送力	新たな交通システムの時間当たり輸送力（輸送人員）	輸送力		
	(13) 採算性	新たな交通システムの収支額及び収支率	事業採算性		
	(14) 公的負担額	新たな交通システムの初期投資や維持管理に必要な公的負担額	公的負担額		
	[補足2] 事業費 (初期投資費・維持管理費)	新たな交通システム導入に要する初期投資費(建設費等)、維持管理費(運行費)(事業規模)	初期投資費	維持管理費	
Ⅳ事業環境に関する視点	(15) 導入空間の確保	新たな交通システムの導入空間確保の可否	導入空間の確保	道路幅員	
	(16) 運行開始までの年数	建設開始から運行開始までに要する期間			
	[補足3] 関連法令	新たな交通システムの事業開始に必要な法制度と課題	支援制度	関連法令	
	[補足4] 関連機関との調整事項	新たな交通システムの導入によるバス路線の変更、収支割合の変化などへの影響			

