

第2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10月26日（火）15時00分～17時00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（代理 井上委員），大矢委員，西田委員，古川委員，井澤委員，田中委員，鈴木委員（代理 佐藤委員），田村委員，本間委員（代理 佐藤委員），吉田委員 計 18人

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. 第1回委員会の主な質問・意見と市の考え方 (事務局より市説明資料，資料2，3に基づき，市の考え方を説明) ＜以下，事務局の説明要旨＞ ○新潟市の目指すまちづくりの方向性については，超高齢社会や環境問題といった社会的な要請に対応するとともに，拠点性やまちなかの活性化が求められているなか，将来の姿として田園文化都市，日本海拠点都市といった都市像を描いている。また，基礎自治体として一番重要な市民の安心・快適な暮らしを実現していく必要がある。 ○都市計画マスタープランの都市構想では，新潟らしいコンパクトなまちづくりを目指し，各地域の拠点を交通で連携し，その緊密性を高めながら，全体として新潟市を発展させていくこととしている。特に，放射方向で都心へ向かう交通を強化し，新潟市全体で連携が取れたまちを目指していく。 ○交通については，過度に自動車に依存しなくても誰もが快適に移動しやすい交通環境（多様な交通手段を選択できるまちづくり）の実現を目指し，公共交通・歩行者・自転車重視する方向に大きくシフトしていく必要がある。 ○新潟市交通戦略において，①地域内の生活交通の確保，②都心へのアクセスの強化，③都心内の円滑な移動を図る都心部の移動の円滑化（基幹公共交通軸の強化）を3つの柱として，新潟市全体の交通ネットワークを構築していくこととしている。 ○基幹公共交通軸においては，その沿線に商業・業務・文化・医療・スポーツ・行政といった様々な高次都市機能が張り付いており，その機能をすべての市民が享受しやすいように，都心部において自動車を使わなくても誰もが快適に移動できる交通環境を考えていかなければいけない。 ○現在新潟市では，オムニバスタウンの指定を受け，既存公共交通であるバス・鉄道を中心に交通環境の整備に努めているが，更に利便性向上を図る必要があることから，新たな交通システムを今から検討していく必要がある。 ○新たな交通システムには，定時性・速達性の確保や誰もが乗りやすく

	<p>快適であること（ユニバーサルデザイン）、わかりやすく魅力的であること（シンボル性）、そして環境に優しいことなどが求められ、鉄道や骨格幹線バス、パークアンドライド等による都心アクセスとの連携については、必須要件であると考えている。</p> <p>○新たな交通システムのターゲットについて、居住地ベースでは基幹軸内の居住者、郊外居住者、来訪者、市外・県外の方などすべてを対象とするが、超高齢社会を迎え高齢者の利用は特に配慮しなければならない。また、移動目的では通勤、通学、私用、業務の一部を考慮していくべきと考えている。</p> <p>○ルートについては基幹公共交通軸を基本とし、区間ごとの特性を考慮しながらシステムを考えていくとともに、時系列的な要素も含めて評価をしていかなければならない。</p> <p>○本委員会では、ルートやシステムについての方向性を提案していただくものである。</p> <p>○今後の研究課題として、交通結節点や都心アクセスとの連携、サービスレベル（運賃・頻度など）、既存の公共交通との調整、事業手法・事業主体・運営手法などについて、これから詳細に検討していく。</p>
中村委員長	<p>事務局から説明がありました。ここまでの内容でご質問・ご意見がありましたらお願いします。</p>
大串委員	<p>事業規模等に関する視点のところ、採算性が重要であるという説明があったと思います。最近、交通基本法など交通が注目され、交通に関しては言葉通りの意味ではなくて、赤字になるのはもう仕方ない。赤字であろうことも踏まえてお話しするのですが、どこまで許容できるかということが非常に重要であり、いくらかの財政支援であったり、もしくは基本的な財源の部分に市の関与があるというのは当たり前だと思います。でも、耐えられないほど突っ込んではいけなないと考えて頂きたいと思います。</p>
中村委員長	<p>採算性にはいろいろな解釈がありますし、読み方があると思いますが、単純にいうと運賃収入が100%ないと全部ダメであるという議論ではなく、どうやって合意を取って負担をしていくかというところの議論をしなければなりません。もちろん運賃でカバーできれば、それに越したことはないのですが。</p>
中村委員長	<p>3. 新たな交通システムに関する意見発表</p> <p>今日のメインですが、次第の3. 新たな交通システムに関する意見発表です。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上で、日頃から調査研究されている3名の方にそれぞれのシステム、BRT・LRT・小型モノレールについて意見発表をしていただきます。事務局よりご紹介をお願いします。</p>
事務局	<p>資料として、お手元の意見発表資料をごらん下さい。順番は記載のとおり瀬古様から本間様、渡辺様という順番でお願いしたいと思います。簡単に3名の方の経歴をご紹介します。</p>

<p>中村委員長</p>	<p>まず、鉄道友の会参与、瀬古龍雄様です。瀬古様におかれましては、交通史研究会、また鉄道史学会元理事として幅広く活躍されるとともに、BRTを始め交通分野において新聞に投稿されるなど、日頃より新潟市の公共交通について研究されています。</p> <p>次に、新潟・フランス協会事務局長の本間彊様です。本間様におかれましては、新潟・フランス協会としまして、本市の姉妹都市であるフランスのナント市との交流を深めるとともに、とりわけナント市をはじめ公共交通の先進事例に大変精通されており、LRTなど本市の交通政策について日頃より研究されています。</p> <p>次に、財団法人亀田郷地域センターのプロジェクトマネージャーの渡辺徹様です。渡辺様におかれましては、国際都市として新潟市のあるべき都市像やモノレールについてご研究なされ、これまでに多くのご講演もされています。</p> <p>本日は3名の方からそれぞれの視点でご意見を頂戴いたしまして、今後の検討の参考にさせていただきたいと考えています。</p> <p>では瀬古様、お願いします。</p>
<p>瀬古 氏</p>	<p><以下、瀬古龍雄氏の意見発表要旨></p> <p>○新潟のバス交通について、市民病院を中心とするバス（りゅーとリンク）は、10分ぐらいの間隔は非常に便利で次第に改善されている。</p> <p>○皆さんが協議されている将来のことも重要であるが、今すぐできることもお話ししたい。</p> <p>○バス交通の改善として、国電駅を起点とする東京のバスのように、鉄道との連携を図る必要がある。例えば、白山駅の改良をきっかけとして駅の構内からバスを発着させることで古町の活性化に寄与するはずである。</p> <p>○入舟町と附船町を循環型にすることで、高齢者や観光需要に対応することができる。</p> <p>○新潟市のこれからの交通システムについてですが、小型モノレールについて新潟市は地盤の悪い場所が多いことを考えると非常に問題があり、安全性を確保するためには頑丈な支柱を立てなくてはならず、不経済である。千葉市モノレールのように、懸垂式は下が薄暗くなるので絶対に困る。</p> <p>○LRTは機能面では賛成であるが、経費が非常にかかり、また郊外の駐車場が必要である。経費が確保できれば大変結構である。</p> <p>○BRTに賛成だが、新潟交通が多くのバスを持っているので、郊外バスも入れられれば良いと思う。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>BRTがいいとおっしゃった時に、新潟交通の郊外のバスも入れればというのは、今の郊外路線も都心軸のバスの専用道路等に全部入れるようなネットワークを作ればという意味でしょうか。</p>
<p>瀬古 氏</p>	<p>そうです。例えば、JRの市内駅に連絡するバスステーションを作って、亀田など大江山に行く方と、それから西に行く方の両方が既に出ています。ですから、それはやはりどちらかといえばつながぎでして、もし市内にBRTをやるには、新たにBRTの路線を整理しなければいけない。しかし、軌道式よりはるかに安く出来ます。それからバス車両を少し細くするだけで、郊外</p>

<p>中村委員長</p>	<p>バスが直接乗り入れできます。郊外の権利は新潟交通さんがこの辺全部と言 っていいぐらい持っているわけですから、それを上手に使うって市内に入れる。 現在非常に不便なのは、市外行きと市内行きのバスが全然違うところから発 車している点で、こういうところも改善されていくと思います。</p>
<p>本間(彊) 氏</p>	<p>では続いて本間様、お願いします。</p> <p><以下、本間彊氏の意見発表要旨></p> <p>○現状のことも大事であるが、新潟市の将来像を考えていかなければなら ない。田園都市構想の実現のために、都心部と各周辺拠点とのつながりを公共 交通によって作っていかねばならない。それが新潟市の活性化に寄与すると 考えている。</p> <p>○高齢社会に向けて環境と調和したLRTの導入が適切であると考えてい る。</p> <p>○都心軸（白山駅～新潟駅～市民病院）を背骨とし、LRTの第1号として 白山駅から新潟駅までを建設し、新潟駅の連続立体交差が完成すれば、駅下 を通して市民病院まで延伸することを私案として提示する。</p> <p>○超高齢社会を迎え、医療問題が非常に大きくなるが、この都心軸には県立 がんセンター、新潟大学病院、新潟市救急センター、更に市民病院という大 病院があり、医療機関へのアクセスがよい。</p> <p>○また、都心軸の沿線には高速道路の中央ICや亀田ICがあるので、パー クアンドライド駐車場を整備し、自家用車と公共交通の結節機能を高め、車 から公共交通に乗り換える仕組みを作っていくことが求められている。</p> <p>○臨港貨物線を活用した新潟空港までのLRT延伸や、白山から白根方面へ のLRT（BRT）整備なども考えられる。</p> <p>○LRTとBRTと路線バス、それから自動車との調和が図れる交通体系を 是非検討してもらいたい。</p> <p>○昨年1月に姉妹都市締結を交わしたナント市は、非常に公共交通の優れた 都市であり、交通政策の成功の秘訣は、やはり一元的にすべてを管理運営し たことである。</p> <p>○ナントの市町村が集まって作っている共同体（ナント・メトロポール）が 出資し、公共交通を一元的に管理運営するセミタンという会社を設立してい る。そこがすべてLRTやBRT、路線バス、駐車場などすべて管理運営し ている。</p> <p>○新潟の場合も、そういう事業主体をまず作っていただきたい。これからの 将来を考えて、計画と同時に事業主体を作る、一元的に管理運営をする会社 を新潟市が中心となって交通事業者、あるいは一般市民・企業を含めてぜひ 作っていただきたい。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>ご質問がありましたらお願いします。</p>
<p>櫻井委員</p>	<p>今ほどナントで実際に行われているLRTなどを通してご提案がありまし たが、私もナント市の方法はいいところが多くあるなと思っています。一つ だけちょっと気掛かりなのは、乗り降りの時に実際にナントではどのように しているのかをお聞きします。乗り降りをする時に、道路を渡っての乗り降 りになるのではないかと思います。そのあたりで何か工夫されているので</p>

本間(彊) 氏	しょうか。
中村委員長	これはまず超低床であるということです。これはプラットフォームと車両の高さは5 cmしかありません。つまり、ほとんどフラットに車椅子が乗り降りできる状況です。それでこのプラットフォームの高さもそんなに高くないのですが、ここから道路に歩いていくと、信号が近くにあります。横断歩道を渡って歩道まで歩くということが考えられます。また、歩行者優先ですから、この道路の横断についても、危険はないと思います。その危険を防ぐ方法はいろいろありますし、実際に事故はあまり起きていないと聞いています。
中村委員長	L R Tが走っている道路というのは、例えば車線が多くて普通の車が多いところなのか、そうではなくて自動車交通量が少ないところを走っているのか、どちらですか。
本間(彊) 氏	大きい通りを走っているのが基本です。郊外に行きますと、例えば電車だけ走っているところもあります。それから、プラットフォームは左右に分かれていて、片方はL R T、片方はバスという共存もしっかりできていますので、非常に使い勝手がいいと思います。
中村委員長	では続きまして、渡辺様からお願いします。
渡辺 氏	<p><以下、渡辺徹氏の意見発表要旨></p> <p>○まず新潟市の置かれている状況を把握しなければならない。2014年に北陸新幹線が金沢まで開通する。これが大阪まで延伸すると、東海道新幹線と繋がり、関東・関西大経済圏が誕生する。観光・ビジネス・産業もここで完結することが予想され、新潟は取り残される可能性が大きくなる。</p> <p>○そもそも新潟市は、国際都市として発展するために政令指定都市を目指した。危機が迫る今こそ、国際都市になるためのグランドデザインを描くべきである。</p> <p>○地方における都市計画は、都市の地政学的利点と国が整備したインフラを活かすことから始まる。</p> <p>○新潟においては、国が整備した空港、港、新幹線駅、高速道路を公共交通でつなぐこと。これが新潟における交通政策の基本であり、その沿線に交流・集客拠点を建設することが、都市計画の基本となる。</p> <p>○空港、港、新幹線駅、高速道路を繋ぐ沿線には、新潟の宝である日本海、信濃川、鳥屋野潟の絶景が広がる。これをモノレールで上から見せることにより、来訪者に「水の都新潟」をPRできる。この路線は、世界に新潟の魅力を発信する国際都市の顔となり、日本海側における日本の玄関口となる。</p> <p>○また、集客施設の代表として、経済効果が極めて高い国際展示場等を鳥屋野潟南部につくることを提言する。</p> <p>○大量に集客が可能な輝かしい施設を鳥屋野潟南部につくり、空港、港、新幹線駅、高速道路をつないで集客し、りゅーとリンクで中心市街地へも誘導する。そして古町の情緒ある街並みや芸術文化、そして新潟が誇る食文化を堪能していただく。これが(財)亀田郷地域センターが提唱す</p>

中村委員長	<p>る「新潟ネックレス計画」である。 ○新潟の衰退を止めるため、今こそ世界的視野のグランドデザインを描くべきである。交通拠点と水の景観を活かせば、新潟は必ず発展する。 ○まちづくりの基本は、夢とロマンと遊び心。我々には日本一のまちをつくる義務がある。なぜならば日本一の景観を預かっているからである。</p> <p>ご質問がありましたらお願いします。</p>
村尾委員	<p>先ほど地盤の話が出ました。新潟のこのあたりは、砂丘がどんどん発達してきて、砂丘と砂丘の間が粘土層になっています。しっかりしているかどうかというのは、調査をすればわかることです。耐震設計で作られているモノレールの支柱はしっかりしていますから、問題は地震の時でもありません。今高いところは別にして、低いところは0m地帯です。半分以上が0m地帯ですから、信濃川の決壊、もしくは奄美大島級の雨が降ると、水はすぐに2～3mになります。耐震設計や水没から免れることも含めて、安全・安心ということを考えていければいいと思います。</p>
中村委員長	<p>これで3名の方の発表が終わりました。お忙しい中、プレゼンテーションしていただき、ありがとうございました。非常に勉強になったと思います。視点がそれぞれ独特であり、安全を考えると、やらなければいけない問題と先々の話、あるいはJRがこれから先変わっていく話との組み合わせ、さらにはそもそも事業主体が非常に大事であること。これは私も全くそのとおりだと思うのですが、どのようにやっていくのだという話です。一番最後の発表について言えば、国際化の戦略という視点からみた時に、確かに新潟と福岡は空港・港・新幹線・高速道路がまとまっている。これを活かすということだと思います。最後の夢とロマンと遊びがそうかと思って聞いていました。</p> <p>それを含めて先々どのように向かっていくのかということで、それぞれご提案いただいた乗り物が一番良くて、残りが駄目だということではなく、むしろこれからの新潟の都市交通を考えた時に、いろんな切り口があるのだということだと思います。しかもそれぞれの良さをうまく組み合わせた案がいくつも出てきていました。この先の我々の検討の中で、いろんなヒントを与えていただいたと思っています。委員会を代表して感謝申し上げます。</p> <p>4. 議事</p> <p>(1) 今後の考え方 (事務局より資料4に基づき説明)</p> <p>(2) 新たな交通システム評価視点及び指標(案) (事務局より資料5, 6に基づき説明)</p>
中村委員長	<p>資料4, 5, 6について説明がありましたが、そのプロセスと考え方のところではいくつか説明がありました。まず今のことでご質問・ご意見がありましたらお願いします。</p>
村尾委員	<p>この分類で満足です。まちづくりに関する視点における「まちのイメージ</p>

	<p>への寄与」という点について、先ほどの渡辺さんのように大きく捉え、新たな交通システムの導入によりみんなが期待しているようなところを担わなければならない、どれだけの経済効果があるか、またこの交通により非常にプラスになるとかという考え方も入っているのかどうかお聞きします。</p> <p>もう一つは採算性の問題ですが、例えばモノレールの場合、モノレールに何人乗れば採算が取れるかという見方をしてほしいです。例えば、沖縄の場合、1日3万7,000人が乗れば採算が合うと言われているわけです。そうした時に、4万も5万も乗るのかとか、その辺をしっかりと何人ぐらい乗ればいいのかを比較してもらえるとわかりやすいと思います。</p> <p>また、新潟は水の都だけあって、0m地帯なので、災害に強いという点についても比較に入れていただければありがたいと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>村尾委員に対する答えをお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>採算性について逆算をして、どれぐらい乗れば採算が取れるかについては、計算することは可能ですのでトライしたいと思います。また、災害の強さについても、他都市の事例でその辺把握できれば、定性的にはなりますが、参考にしたいと思います。まちづくりへの寄与ということで、広域的な経済効果についてですが、視点を整理する必要がありますので、その辺を整理させていただいたなかで、次回回答したいと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>指標となる事項にどのように書き込んでいくかだと思うのですが、数字を持ってこなければいけないというのが先にあり、それで指標を探そうとするとなつらくなると思います。やはり手順としては、まちづくりという点でいろいろ視点をあげてみて、そのうちこれはこういう指標で対応できる。これはちょっと指標としては難しいので定性的なコメントにするとか、そこまではまず事務局で次回までに用意してください。そのうえで、やっぱりこれはなかなか議論がきつと思った外していけばいいので、まずは幅広く拾うという努力をしてほしいと思います。</p> <p>それから過去に地震が起きてから今に至るまで耐震技術はすごく進んでいて、地盤が非常に悪いところでもものを作っている例もあれば、やっぱりものすごく苦労している例もある。ここに関しては、特にコストのところの検討の中で反映する。これは計算のなかの対応を事務局にお願いします。そこは十分に配慮した設計であり、あるいは逆にコストを算出する際に採算に配慮していることがわかるように作業してほしいと思います。</p>
<p>田中委員</p>	<p>この委員会の使命がよくわからなくなってきました。先ほどプレゼンしていただいた資料を見ると、この委員会というのは方向性を提示するということが、12ページを見ると、システムやルートなどということで、結構いろいろ幅広いものがあります。それに対して、今提出された資料もそうですが、完全にシステムの話だけに特化しているように感じます。要するに、ルートの話をするべきなのかということも含めて、この委員会でそもそも何を議論するのか、何が前提条件なのかというところを整理しないと、おそらくいろいろ議論が出てくるでしょう。今日プレゼンいただいたものもまさにそうなのですが、どうも相反する意見を言っている部分もあれば、全然違うという部分もあります。多分うまく整理すれば本当にうまくまとまると思っ</p>

<p>中村委員長</p>	<p>ていますので、是非その整理をして頂きたいというのがまず1点です。</p> <p>もう1つ、そういったことを整理していただいたことを前提にして、今日プレゼンいただいた話には是非追加していただきたいのですが、資料5について1の(2)に含まれているかもしれませんが、交通容量という話だけではなく、交差する交通をどう処理するかという観点も当然必要だと思います。そういったことも含まれていればいいのですが、そういうことも含めて検討していただきたいと思います。</p> <p>システムを選ぶだけに見えているところは、私も不安を感じています。資料を見ている、4番ぐらいまでシステムの比較であり、あとトントントンという導入方向性の提示となっているのですが、もう少し全体に総合評価から導入目的のフェーズについてきちんとやらないと。今日の3人の発表は、そういうことではいいものだったと感じています。進め方について後ほど申し上げます。</p> <p>もう一つ、道路交通の中で交差交通に関する扱いについて、事務局お願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>ご指摘いただいた交差点の話については、すべての交差ではないですが、主要交差点について評価していきたいと考えています。</p>
<p>古館委員</p>	<p>公共交通機関というのが最初に示されたのが、基幹公共交通軸だけという形になっていますが、本来は周辺部から市街地に入りやすい、来やすいということが一番大事であると思います。例えば、内野からとか、大野からとか、そういうところからどのように交通を使って中心地に入ってこられるのかということをもう少し触れてもいいのかなと思います。確かにこれはやるとはおっしゃっていますが、どういう機関を使ってということがあると思います。</p> <p>ナント市に私も行ってきましたが、郊外から来やすくなっている、あるいはパークアンドライドなどは、例えばイオン新潟南ショッピングセンターに車を置いて、まちに入ってくるというルートがナント市では整備されているので、大いにそういうものは利用していかなければいけないと思います。</p> <p>それと櫻井委員からお話がありました、道路の真ん中に停留所というお話ですが、これは本間さんからお話がありましたように、一番はまちの中に入る車を少なくすることが大前提です。ナントにおいては車が中心地に1車線しかありません。また、ゾーン30ということで30km/h制限になっています。交通信号がほとんどありません。これは新潟の場合には、新潟駅から市役所までいくつか交差点があるのかと思うほど綺麗に信号がありますが、横断の交通も考えて、いかに交通の流入を少なくするかを考えることによって、道路の真ん中に移動しやすくなってくると思います。道路の真ん中に停留所を作ることによって定時性を保つということと、交差点を少なくすることや信号をなくすことによって電車がスムーズに走れるとか、バスがスムーズに走れるといったことがあります。そういった細かい部分ももう少し議論しなければいけないと思います。</p> <p>今、新潟の場合には、駅に入る道路の2車線目をバスが走って、停留所では端に寄って、また2車線目に戻って走っている。また、タクシー乗り場も歩道側の方にあります。こういったことを含め、交通体系を変えていかないとなりません。公共交通を走らせた時にスムーズに定時性を保って走れるこ</p>

	<p>とや遠くから入りやすくするという事も考えていかなければいけないと思います。</p>
<p>櫻井委員</p>	<p>1 回目の時に、このシステムを考える時にどこまで広がりを考えていったらいいかという質問をさせていただいた時に、中心部だけが限定だという話がありました。今日もいろいろな方の発表を聞いていて、もうちょっと柔軟に中心部の交通を考えていく必要があるのでは。先ほどの発表にもありましたが、郊外に伸びるものも一つの中に入れた考え方をしていく必要があると感じています。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>郊外・周辺地区からのアクセスというのが、この指標の中でどうなっているか説明してください。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず資料 5 です。大分類の 2、システムの性能に関する視点の(9)、乗り換えのしやすさ、連続性の担保という小分類があります。ここで利用者の乗り換えの有無と乗り換え施設の構造があります。次回以降データに基づいてまたご説明をする予定ですが、私ども 3 つのシステムがある中で、BRT だけはこの連続性が確保されるシステムではあると考えています。他の 2 つは乗り換えポイントの交通結節点でどのように乗り換えのしやすさを確保できるかというところがこのポイントになります。</p> <p>ここでの評価はそうなのですが、日の字型との乗り換えについてご質問が随分出ていますが、私どもは一定のまちづくり、目指すべきまちづくりがあって、交通に求めるものがあります。そのような考え方の中で、定量的なものを加えながら、優先順位を考えた場合に基幹公共交通軸における公共交通の利便性強化が必要であると考えています。ただ、それをもう少し定量的な分析によって、実際に郊外から今どれぐらい都心に来ていて、将来こういうまちづくりを目指すので、それがどのぐらい変化するかという材料をお示ししながら、もう少しこの事務局案としての日の字型の妥当性をお話しした上で、ご議論をいただきたいと思います。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>ご発言の中のイメージは、周辺に住んでいる方が都心にアクセスする際の時間ということであれば、Ⅱの 8 のところで少しブレークダウンし、周辺から都心へのアクセスというのは、LRT でもバスでもモノレールでも大きな差は出ないと思いますが、それでも現在よりどれぐらい向上するかを出していただきたいと思います。その時に次のステップで乗り継ぎを考慮する必要があり、直通する場合と、直通はしないけどスムーズな接続がある場合において、乗継が所要時間にどのくらい利いているかという点はそれぞれの乗り物の特徴を理解する上で大事ですので、その作業をしてください。</p>
<p>事務局</p>	<p>一定の条件の中でお出しします。</p>
<p>古川委員</p>	<p>それぞれの小分類の中では、やはりそれぞれの項目で前提条件があると思います。例えば、環境負荷の低減における自家用車からの転換について、現行の自動車台数で行ったとしても、将来的にはハイブリッドカーなどの技術革新が増えてくると思います。その辺の将来的な自家用車の CO2 の排出量と比較するのか、あくまでも現状の体制と比較するのかといった前提条件につ</p>

	<p>いて、環境負荷にかかわらず、他の項目でも示していただくとありがたいです。</p> <p>それから、バス会社としてお話をすると、現行の交通体系と比較する際の比較対象が、バスであったり鉄道であったりするので、現行と比較をした時の指標も1つあるといいと思います。そのための資料提供については可能な限り対応したいと思います。</p>
中村委員長	<p>車の普及条件に関しては、環境省がいろいろな前提を出しますので、人によって意見が分かれる時は、公の設定でいいと思います。</p>
大矢委員	<p>今回渡辺さんのご提案について私も感銘を受けました。時代的には相当厳しいなという感じは当然ですが。ただ、言いたいことは“新潟らしさ”というものをどこかでやっぱり残して欲しいと思います。新しいものの導入は時代の流れですからあるとは思いますが、昔からの新潟の良さについて全くなくすのではなく、やはりそれは必ずどこかに残してほしいと思いました。</p> <p>それとモノレールの話、地盤の話もありましたが、まちが水没してもモノレールだけ残っていてもこれはまた具合が悪いですから、あまり極端な意見が出ないように、分相応のことでやった方がいいと思います。</p>
中村委員長	<p>思ったこととお願い、その他まとめをさせていただきます。</p> <p>今日は市の考えもわかったのですが、その中で日の字の半分ぐらい赤く塗ってあり、日の字の議論をしているのか、赤い部分の議論をするのかちょっとわかりにくくなります。それは日の字の緑と赤いところで分けて議論するのか、一緒に議論するのかを前提条件ですから整理していただければと思いますのでご配慮ください。</p> <p>次に、傍聴されている方々からとても熱心にご意見をいただき、それもすごく大事にしたいと思っています。前提の人口とか経済状況の設定のところは、本来的には最終的なレポートで付くと思うのですが、イギリスではこの種のレポートを見ていると、大体経済状況に関しては台風の進路みたいにこういう場合とこういう場合と二つぐらい、あるいはその真ん中ぐらいに設定し、その範囲の中ではそれほど大きくないということを確認する作業があるので、考えてほしいと思います。これから先の経済人口動向に関する多少の幅というものを見た方がいいかなと思います。</p> <p>次に、今日運営方法に関しての提案がありました。市民のご意見の中では、本数や運賃の話もありました。そこは、企画の前提だと思いますが、運営の前提があればそれを提示すればいいし、またそこにも少しオプションがあれば提示してください。</p> <p>次に、駅間隔についてご意見がありました。LRTを勉強した立場からいうと、実は駅間隔はかなり事例によって差があります。標準的な駅間隔はわからないと思うので、乗り降りの多い都心地区で、例えば駅前通から東中通ぐらいは、LRTでも駅間隔が短くていいと思うし、逆にそうでないところは長くていいと思います。どれぐらいの駅間隔だったらどういう違いがあるのかということが出てくるとと思いますので、少しテクニカルですが、システムの比較といううえでは前提条件がいろいろ動き得るという時にその影響の有無を見なければ誤解を招くので、作業してほしいと思います。</p> <p>最後に、今日の資料の作り方と説明を聞いていると、定量的にしようと努</p>

<p>事務局</p> <p>事務局</p>	<p>力している印象を受けます。1980年代ぐらいのイギリスの道路計画の比較の時にももちろん定量的な計算をするが、定性的なものに関しては無理に定量化しすぎるとするのが本当によいのか、それはケースバイケースであるとしている。実際にここで大事なことは、それぞれの乗り物の入れ方によって、非常に強いところ、弱いところ、あるいは得意なところ、苦手なところがあり、どれがベストっていう話でもなく、それぞれの良さがあります。今日の話聞いていても、組み合わせもいろいろあると思います。その時に、どうしても定量化することにこだわりすぎるよりは、これだとかこういう良さがあるということが伝わる表現をまずきちんと整理することが大事だろうと思います。</p> <p>そして、見るべき視点があって、そのうちこれはこうやって計算できるが、これは計算できないけれども明らかにこういう論点があるといったまとめをいったん出していただきたい。最終的に指標を全部数字にして、それで指標間で重み付けをし、最終的に合計点が何点かを出すことが本当にいるんだろうかと思います。</p> <p>つまり、システムによる点数がどうだということではなく、計算ができるところは当然ながらすればいいのですが、何が皆さんにとって関心事なのかというところの記述をきちんとする作業をしていただきたいと思います。</p> <p>それから、検討フローについて、計算のところは早めにやり、総合評価のところをじっくりやる必要があると思います。資料4ですが、3、4ぐらいを早めにやって、4と5と黒地に白抜きあたりをゆっくりやるというペースの方が、議論としてもいいと思います。</p> <p>重み付け計算の仕方や、評価の計算の仕方のところだけで委員会を開くのもいいのですが、それよりも限られた時間でやるのであれば、評価の全体枠であるとか、いろんな切り口で議論になっていく方がいいと思います。下の施策に時間をかけるように全体の構成を考えてもらいたいと思います。</p> <p>以上を考えて、結果を次回までにご報告いただければと思います。</p> <p>5. その他 (次回の委員会については12月21日午後2時に開催予定)</p> <p>6. 閉会</p>
-----------------------	--