

## 第2回委員会における主な質問・意見と市の考え方および対応方針

No.	質問・意見	市の考え方	資料対応箇所
1	採算性は重要ではあるが、公共交通においては採算性が取れない場合における公共関与も踏まえて、財政的にどこまで許容できるかということが重要であり、しっかり議論しいかなければならない。	・採算性においては、行政の関わり方として、どこまで財政的に関与していくのかについて十分に検討していく必要がある。事業化に向けては、事業や運営のあり方についても考えていく必要がある。	資料6 p.14
2	事業方法、交通サービスの考え方を示すことも必要である	・事業方法について、従来型と公設民営型で分類し、事業採算性を検討している	
3	評価指標に関する資料がシステム中心となっているので、ルートに関する評価の考え方について整理が必要である。	・新たな交通システム導入における検討対象区間として、基幹公共交通軸の位置付けを再度整理する。	資料5 p.1
4	基幹公共交通軸を基本として新たな交通システムの導入検討をしているが、どのようにして郊外からの都心への移動するのかについても考慮していく必要がある。	・基幹公共交通軸における区間ごとに評価項目を整理し、評価を行う。 ・システムの評価において、速達性や乗換のしやすさ（連続性の確保）といった項目のなかで郊外から都心への移動について検討する。	資料6 p.10, 11
5	郊外からの乗り入れについても検討してほしい。		
6	前提条件は、人口や新潟市の経済状況などを反映した上で幅を持たせていく必要がある。	・需要量に幅を持たせていく形で作業をしているので、参考資料2で提示する。	参考資料2の1-(1)
7	停留所間隔は、標準的なもののみではなく、根拠を示した方がよい。	・資料6で新潟市の現況を考慮した停留所配置イメージを提示する。	資料6 p.9
8	停留所利用時の道路横断についても考慮してほしい。	・資料6の「ユニバーサルデザインへの配慮」の項目で考慮する。	資料6 p.7
9	災害についても考慮してほしい。	・建設費用について新潟市の地盤条件を考慮し算出している。	資料6 p.14
10	新潟の地盤を踏まえた建設費の算定が必要である		
11	まちのイメージへの寄与として経済効果の考え方はあるのか。	・定量的に算出するのは困難であり、定性的に新たな交通システムの導入によるまちづくりへの効果を示す。	参考資料2 3
12	本日の3人のプレゼンの内容を、委員会での議論に反映させて欲しい。	・今後、委員会のなかで反映させていただきます。	資料2 p.2
13	どの程度の人数ができれば採算性を確保できるかを提示してほしい。	・維持管理費を確保するために必要利用者数を提示する。	参考資料2 1-(2)
14	交通容量だけでなく、交差する交通の処理を検討すべきである。	・主要交差点における新たな交通システム導入による混雑状況を提示する。	資料6 p.4
15	環境負荷軽減に関する指標について、技術革新による環境負荷の削減を考慮してほしい。	・環境省の資料などをもとに、環境負荷の影響を整理した。	資料6 p.5
16	評価指標を無理に定量的に算出しようとせずに関心事項を反映し定性的な評価を行い、メリット・デメリットを明確にする。	・資料全体で定量的に評価することが可能な部分については行うが、その他については定性的な評価を中心に行う。	資料全体で対応
17	評価指標の算出を早く終わらせ、システムの総合評価について時間をかけて行うべきである。	・各評価指標の評価について、第3回でシステムおよびルートの議論を行う。	

◆第2回委員会での意見に対する対応状況

第2回委員会での指標に関する意見への対応状況を以下に示す。

表1 評価指標への対応状況

大分類	評価視点		指標となる事項	評価指標(第1回委員会資料)			第2回委員会指摘事項
	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)	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や事故可能性	自動車への影響	交通容量		・交差点処理 ・CO2 排出量
	(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	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	・乗降時における自動車との錯綜
	[補足1] 中心市街地の活性化			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)			・停留所間隔
	(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		・鉄道・バスとの連携 ・パークアンドライド・交通拠点 ・郊外からの都心へのアクセス性
	(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)			
	[補足2] 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			
III 事業規模等に関する視点	(12) 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			・事業方法・採算性
	(13) 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3] 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		・地盤条件
IV 事業環境に関する視点	(14) 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		・導入空間
	(15) 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4] 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5] 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				

《新たな視点が必要な項目》

- ①・時系列的な整理[資料7で整理] ②マクロ的な視点、経済効果[参考資料2の3で整理]