

第3回 新潟市新たな交通システム導入検討委員会

日時:平成 22 年 12 月 21 日(火)14 時 30 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 : 中村委員長, 佐野委員, 遠藤委員, 村尾委員, 古館委員, 櫻井委員, 小池委員
大矢委員, 西田委員 (代理 奈良橋委員), 古川委員 (代理 島田委員), 井澤委員
田中委員, 鈴木委員, 田村委員, 本間委員 (代理 佐藤委員), 吉田委員 計 16 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 2 回委員会の主な質問・意見と市の考え方について (事務局より資料 2, 3 に基づき説明)
事務局	3. 議事 (1) 今後の進め方について (事務局より資料 4 に基づき説明)
中村委員長	本日が第 3 回ですが, 各システムの指標の評価について説明をいただき, 議論していきます。資料 2, 資料 3 をご覧になっても, 様々な視点からのご意見があります。年度内にすべて回答を出すのは不可能なことは最初からわかっていますし, やるべきことは 3 つのシステムについて, ある程度の整理をしていくことだと思いますが, 当初の予定として年度内にあと 2 回で, 第 1 回に市長がおっしゃった内容も含めて検討できるかを考えると, 少々心許ないところを感じます。 そこで提案ですが, 今回と次回の議論の進み具合によりますが, 今回と次回はまずたくさん議論をし, とりまとめを行うために第 5 回目の委員会をもう 1 回追加する覚悟を持ちたいということです。大事な話ですので, 慌てた議論はしたくないということで, 年度末にもう一度お時間をお取りいただくこととなりますが, 第 5 回まで実施し, そこで提言をまとめるということではいかがでしょうか。 逆にだらだらやりすぎるのも決してよくないので, 原則 5 回までとしておきます。その方向でスケジュールを想定しておきたいということが, 私の提案ですがいかがでしょうか。
中村委員長	(異議なし) では, 原則第 5 回まで委員会を開催し, 提言をまとめるという進め方でいきたいと思えます。
中村委員長	(2) 新たな交通システムのルート評価について (事務局より資料 5 に基づき説明)
佐野委員	質疑応答の時間を取りたいと思えます。 バスから BRT, LRT, 小型モノレールに転換することで, 待ち時間等が改善されサービスが向上するという話がありますが, 需要予測で考慮した運行頻度と資料 5 で提示している待ち時間は整合性が取れているのでしょうか。 もう一点, 区間ごとの需要量の結果については, 対象となる 1 区間だけを作った時にもこの需要があると考えていいのでしょうか。それとも, 全体区間を整備した場合における各区間の需要量なのでしょうか。

事務局	資料5で説明した待ち時間と需要予測で考慮した待ち時間は整合性をとっております。また、区間ごとの需要予測については、基本的に検討対象の全区間を整備した場合の需要予測と、区間Aだけを整備した場合の需要予測がありますが、資料に載せているのは全区間で予測した結果です。
中村委員長	段階的に議論していくため、ここでの議論の整理としては、区間を評価し選定していくことであり、これまでに実施できる範囲で計算した結果であるという理解でよろしいと思います。
佐藤委員	今回の検討では第3回パーソントリップ調査を基にした全交通の新潟市内のパーソントリップ数なのですが、これは平成14年に調査をしたもので、現在まで8年経っているわけです。その当たりで補正は行っているのでしょうか。そのままのデータでこの数字を出しているのでしょうか。
事務局	平成14年に実施したパーソントリップ調査において平成27年将来予測というものがあり、それをを用いて需要を計算しています。
中村委員長	パーソントリップ調査というものは、東京をはじめ大都市でも10年に1回行っております。その中でいろいろな補正をする場合もございます。新潟では平成27年の予測値が出ていまして、それをベースに計算したということです。その前提となる経済状況等を考慮して算出したものであり、今オープンされているいろいろな計画のベースとなっているデータと同じものを使っているということでご理解ください。
村尾委員	モノレールとLRTでは使う空間が異なると考えております。今の道路がいっぱいで動けないとか、自家用車やバスが入り込んで動けなくなるから、その上か下かの空間を使おうということで提案されているシステムであると思います。もし下の車を全部止めてモノレールだけで移動させようと考えているのであれば、それはおかしい話です。どういう形で乗る人を決めるのか、その当たりの決め方が使う空間が異なるという条件でどう考えて計算しているのでしょうか。
中村委員長	<p>今回の資料では、既存の道路空間におけるモノレールは、都市計画で言うモノレールですから、ある程度の道路幅がなければいけないことになり、また駅の構造を考えた時に導入できるかどうかを確認する必要があります。よって、おっしゃったように既存の道路空間のなかで、そもそも車のスペースを減らして導入するのかということは記述がないため、その説明をお願いいたします。</p> <p>また、道路空間の中を少し使いながら入れるシステムと、道路空間をあまり減らさずに入れるシステムの違いは、視点としてはあり得ます。</p> <p>もうひとつのお話で思ったのは、これはすごく難しい話なのですが、新しいシステムを入れることで、車から転換するというのをどう考えるのかということなんです。今みんなが車を使っているところに新しいシステムが入ると、こっちの方がいいから転換するというレベルか、もしくは車に対して何らかの制限をかけて入れるのかということです。その制限という意味が、規制的な制限なのか、空間的な制限なのかは先の議論であります。ただ、これを同時にやると混乱するので、これはあくまでも日の字のところをどうするかということの中で比べています。この段階でモノレールにはネガティブな表現がたくさんありますが、むしろシステムの議論をしていく上でどうかということなので、そこはご理解をいただきたいと思います。ただ記述の上では、そういう視点もあるとは思いますが、事務局としてはどのように考えていますか。</p>
事務局	モノレールの場合は1車線をつぶして高架構造物を建てますが、LRT・BRTは2車線をつぶして専用空間を設置するという設定にしています。したがっ

	<p>て、自動車交通への影響は、モノレールの方が小さく、一方でBRT・LRTは大きいため、そのあたりの議論が必要です。これから自動車交通から公共交通に転換するという前提のなかで、基幹軸において自動車交通に対する影響をどう評価するかは、議論になろうかと思えます。私どもとしては基幹公共交通軸は公共交通を重視したいと考えていますので、自動車はその分通りにくくなることはやむを得ないと考えます。しかし、都心へのアクセスにおける自動車を否定するわけではなく、自動車の走行については別のルートに転換してもらうことでバランスを取っていくことが必要ではないかと考えております。</p>
中村委員長	<p>この段階では、モノレールとBRT・LRTで空間の取り方が違ってくるということと、それに応じて自動車の扱いとの関係も議論が出てくるところがリマインドされていることが大事だと思います。</p>
井澤委員	<p>資料の2ページでパーソントリップの話がありましたが、これは基幹公共交通軸のエリア内でのトリップ数なのでしょうか。それともこれから活用していくと思われる範囲としてエリアを少し広げた形でのパーソントリップなのでしょうか。</p>
事務局	<p>具体的に言えば、2ページの左下図の61万トリップや右上図の187万トリップは基幹公共交通軸関連でなく、区と区の結び付きを説明したものです。右下図の59万トリップが基幹公共交通軸から500mのエリアを前提条件として設定し、パーソントリップのデータからその500m幅の関連交通量を拾ったものです。</p>
中村委員長	<p>日の字型の軸沿線を500mと定義し、そこが影響圏と設定したということです。500mということは追記をお願いいたします。</p>
井澤委員	<p>500mというと、歩くのに1分80mでしょうか。</p>
中村委員長	<p>おおよそ6～7分になります。ただし、80mというのは不動産広告での数字ですので、高齢の方を考慮すると、50mで考えた方がわかりやすいと思えます。</p>
井澤委員	<p>10分ぐらいのエリアを入れている中で、今回の基幹軸を設定しているという理解でよろしいですね。</p>
中村委員長	<p>計算上はそうなります。先々導入するシステムの徒歩圏をどれくらいで考えるかという点は、この委員会の先の先だろうと思えますが、駅・バス停について地区の中のまちづくりを市でどのようにやっていくかという話とセットになってきます。一般の計画では、10分というのは決して変な数字ではないと思えます。</p> <p>最後のページで確認に近いのですが、今後新たな交通システムの導入を議論する場所は、基幹公共交通軸を対象としたいということです。その上で、日の字を一気に全部整備するというのではなく、候補に挙がっている3つのシステムに関して議論する優先区間として区間Aを対象にし、それを今後の議論の中で、一応お約束ごとにしたというのが提案のベースだと思います。</p> <p>まず今の段階で確認したいのは、どういうものを入れるかという我々の議論を基幹公共交通軸を対象とするということです。また、その中で最初に考える区間は区間Aであるということが提案ですが、いかがでしょうか。</p>
大矢委員	<p>区間A1の部分ですが、今市長のマニフェストにありますようにバスレーンの設置の話が出ています。バスレーンと新たな交通の関連性はどうなるのでしょうか。</p>
事務局	<p>喫緊の課題としてご指摘のように、区間A1の新潟駅から市役所までには現在</p>

<p>大矢委員</p>	<p>バス優先レーンしかありませんので、是非バス専用レーンを設定すべきであるという考えに立っています。新交通との関連性ですが、新たな交通システムについては先程からいろいろ議論をされていますように、モノレールにしても1車線、LRT・BRTの場合は2車線の専用空間が必要となるわけですので、当面既存バスの専用レーンを設定することによって、将来の新たな交通システム導入にスムーズにつなげていくという考えが一つあります。</p> <p>また、新たな交通とは直接関係ないかもしれませんが、現在のバス優先レーンについてもいくつかの問題点がありますので、そちらのアプローチからもバスレーンの改善を行うことが必要であります。来年度のバス専用レーンの設置に向けて、関係機関と協議していきたいと考えています。</p> <p>バス専用レーンの取り方によって、新たに導入するシステムの種類がある程度区分けされるのではないかと思います、非常に関連性のある話なのだろうという気がします。バスレーンを設置することにより、新しい交通システムの導入に参考になるというのはわかりますが、例えばこれがモノレール、LRT、BRTによってレーンのとり方が変わってくるのではないかと思います。そのあたりの検討が必要かと思えます。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>区間A1にバスレーンを入れるというのは、今の優先レーンを専用の規制に変えて、路側かどこかの車線に入れていくのだと思います。空間の中で運用上の変更をしていくということだと思います。</p> <p>仮にBRTにしてもLRTにしてもモノレールにしても、その先の仕事であって、この先仮に協議がスムーズに進んでバスレーンが導入されたとして、おっしゃったようにバスから少し変わってくるところはあるけれども、その延長上に今3つのシステムがあり、1つのシステムしかないということにはならないと思うので、それは分けて考えていいだろうと思います。</p> <p>ただ、工事としてはレーンを塗り替えて、また何年かしたら塗り替えるということはある得ますが、それはやむを得ないことです。我々は5年、10年のオーダーできちんとした長持ちするものを持っていくという、やや長期的なことを踏まえて検討していきます。一方でバスレーンというのは、まずはとにかく今のバスを何とかしなければという考えもあると思いますので、そのつなぎのところは慎重に考えるべきだというご意見はそのとおりですが、我々の今の議論と矛盾するところではないと思います。</p>
<p>古舘委員</p>	<p>朱鷺メッセから佐渡汽船までの区間は、Dという表示になっていますが、ここは非常に大事な区間ではないかと考えます。新潟駅から朱鷺メッセや佐渡汽船に行くという目的の利用が考えられます。もしできれば、これが新潟空港に延長するというのも踏まえ重要な路線として考えています。メッセなど交流人口を考慮する必要があります。区間Dとなっていると忘れ去られるような感じがします。駅からここまでというのは非常に大事な区間ということを申し添えておきます。</p>
<p>中村委員長</p>	<p>決して大学の評価とは違って、区間BCDの順番に意味はなく、あくまでも区間Aを選び、残りの区間BCDはその次のレベルでということです。それぞれの区間で役割は違いますし、需要量も違いますが、区間BCDの順に優先順位という意味はありません。</p> <p>いずれにしても区間BCDの間の優劣はここでは付けていません。基幹公共交通軸を対象として議論していきますが、その上で第1段階にやるところが区間Aだということまでです。</p>
<p>田中委員</p>	<p>今の話の関連で、4ページから6ページに出てくる各区間の利用者数というのが、現実の話であると思います。これは各断面で差が出る範囲があるという理解</p>

事務局	<p>でよろしいでしょうか。</p> <p>また、区間Dは、200人とか400人ということで少ないのですが、まさにイベント対応という話をされていたので、その需要推計をやることはなかなか難しいとは思いますが、そのようなことがあるという点をきちんと明記していただければと思います。</p> <p>この需要量は平日の予測ですので、イベントなどに関するコメントは記載すべきだと考えています。</p>
中村委員長	<p>やはり資料は残るものですので、先程の500mもそうですが、少し説明を補足しておいた方がよいと思います。パーソントリップ調査自体は平日に実施していますので、そのデータで作業していくと当然そうなりますが、田中委員がおっしゃったように、平日以外の需要が大事なところもありますから、数字がないにしてもそういうものが想定されるということをわかりやすく書いておく必要があると思います。</p> <p>ここまで、ご異論はなかったと理解していますので、基幹公共交通軸を対象とし、区間Aを優先整備区間とするということに関しては、委員会としてこの段階でご同意いただいたということですのでよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>委員長がおっしゃるとおり区間Aを最優先に捉まえながらも、その他の区間についても将来を想定し並行して議論していただき、いろいろなご意見があれば別途頂戴したいと思います。</p>
中村委員長	<p>(3) 新たな交通システムの評価について (事務局より資料6に基づき説明)</p> <p>これまでの議論やいろいろなご意見等を踏まえ、区間に関する議論をベースとしながら、各システムの評価について説明がありましたが、ご意見・ご質問はいかがでしょうか。</p>
村尾委員	<p>LRTとモノレールを比べる場合、LRTを入れた時には、一般道で自家用車やバスをある程度規制するかどうかを考える必要があります。モノレールは今走っているバスや自家用車をそんなに規制はしません。例えば1日あたり5,000人が自家用車をやめてモノレールに転換したというデータもあります。そういうところで、自家用車や一般のバスを規制してLRTは成り立つというところの評価がありません。これではモノレールは素晴らしいシステムであっても、評価の中では悪くなってしまう可能性があります。規制するというをはっきり言ってもらいたいし、どのような規制をするのかも言ってもらった方がわかりやすいと思います。</p>
櫻井委員	<p>「IIシステムの性能」に関するところで、乗り換えのしやすさについて、郊外方面からの乗り換えでBRTが一番よいとなっていますが、これは郊外から都市部まで1本で来られるから一番となっています。果たして将来を考えた時、本当にそうだろうかと考えわけです。なぜなら、バスは電車よりはスピードが遅く、将来も郊外の方から基幹公共交通軸まではバスのままですので、もう少しスピードのある交通機関が取り入れられないのかと考えた時に、郊外からの乗り入れがいいからということでBRTが一番というのが、果たして将来もいいものなのかどうかを疑問に感じます。</p>
村尾委員	<p>上海万博でも電気バスが走っていたわけですが、バスがすべて電気になった場合、今のNOxとかCO2という話は全く変わってきます。これが出来上がるのが数年後だとすれば、当然新潟はバスのまちですから、電気になる可能性は十分に</p>

鈴木委員	<p>考えられます。そういう点については考えず、現在のことで考えるということによろしいのでしょうか。</p> <p>評価項目が15項目、補足が5項目ありますが、この中で事務局として重きを置く評価項目があるのかないのかをお聞かせいただきたいです。前回の議論でも、行政負担のことが出ていたと思うので、そのような部分で各評価項目を同列に扱われるのか、ある程度そこも加味しての結論なのか、少しお聞かせいただければと思っています。</p> <p>あと質問ですが、13ページのところで、輸送力の資料が出ていますが、この条件に制約を設けなければ、台数はいくらでもやれることになります。BRT・LRT・小型モノレールについて、この計算方法について詳しく教えてください。通勤の時間帯とか、アルビレックスの試合がある時の時間あたりの需要がどれくらいあるかも、参考までにお聞かせください。</p>
佐野委員	<p>「Iまちづくりに関する指標」のなかで停留所までのアクセスに関する評価項目がありますが、これはBRTなりLRTを道路の真ん中に作ったという前提の話となりますが、歩道側に作れば乗降時の道路横断がなくなり、待ち空間も確保できるはずです。</p>
小池委員	<p>先程のルートとシステムの間を総合的に考えていく必要があると思います。基幹公共交通軸の中で一番の重点ポイントである区間において、3つのシステムでステップアップしていくという考え方がどうも少し薄い気がします。また、先程来いろいろ意見が出ていますが、やはりマイカー利用者の視点に立った考えや、コストもさることながらハードの面の設置年数も当然加味していかなければならないと思います。</p> <p>つまり、まず何が重要なのかという視点や優先順位というものも、もう少し表に出していただければありがたいと思います。</p>
中村委員長	<p>今のご発言は次の議題に出てきますが、まずここでは3つのシステムを区間Aに入れた時のイメージを比較します。どのような順序で戦略的にやっていくかという話は非常に大事ですが、まず3つのシステムの理解が揃ったところに意味があるので、まずはそこから整理することが大事だと思います。</p>
佐藤委員	<p>環境負荷の低減についてですが、導入後時間が経つにしたがって、騒音や振動が出てくるのではないかと感じております。道路も直しながら使うわけですが、例えば東京モノレールなどモノレールが通ると相当な音がします。そのあたりも評価に入れた方がいいと思います。</p>
田中委員	<p>先程の区間Aを優先という話がありましたが、ここでは全体を説明していると思います。最後のまとめとしては全体の話をしているのか、どの区間の話をしているのかを分けて進めていった方がいいと思います。</p> <p>また、前提条件に何を設定しているのかが分からない点があります。BRTは中央に置くのが前提なのでしょうが、ハード的に道路から分けるのかということもありますので、そのあたりをどう考えているかが今一整理されていないように思います。例えば、BRTの場合、郊外からの乗り入れが可能ということですが、空間的に分離をするとバス停での乗降客の待ち行列等が発生するので、そこで定時性が落ちることも考えられます。あまりケース分けを増やすべきではないのかもしれませんが、どのような前提条件を設定しているのかをはっきりしていないと、イメージを共有できないという感じがします。</p> <p>また、モノレールは車線が減らないという話がありましたが、一応1車線減少するということや、支柱が道路上にありますので視界が悪くなるという事故の危険性もあるので、その点は考慮すべきだと思います。</p>

中村委員長	<p>ここまでいくつかご意見・ご注文・ご質問がありました。時間が限られているので事務局で答えられる範囲で答えてください。</p>
事務局	<p>村尾委員からマイカーを規制して公共交通に転換させることについてのお話がありましたが、私どものシミュレーションではマイカーを直接規制することは前提にしていません。ただ、時間やコストを考慮したモデル式を使ってシミュレーションをしています。</p> <p>それと電気バスのお話がありましたが、ここでの評価は現状のバスについて評価していますが、私共としては電気バスの開発に期待しています。それをどう評価のなかで位置付けるかは検討したいと思います。</p> <p>櫻井委員の郊外からの乗り入れに関して、将来的にみるとBRTよりもLRTなどが延伸され長い距離でみれば速いのではないかとのご指摘ですが、今回は基幹公共交通軸を前提に検討をしています。その中でBRTは基幹軸の外までスルー運転ができるという点を評価しているわけです。将来的には検討する時も場合によってはあると思いますが、今回は基幹軸における評価をしています。</p> <p>鈴木委員から評価項目の重み付けについて質問がありましたが、私共も同じ考えです。つまり、すべての指標が同じ重みではなく、かなり重要なものとそれ以外のものがあるわけです。その点については次回以降議論する必要があると思いますので、委員各位におかれましても考えていただければ幸いです。</p> <p>佐野委員から、前提としているLRT・BRTの停留所位置についてご意見がありましたが、この検討の中ではセンター方式を前提に設定しています。路側方式もメリットがありますが、私どもはデメリットの方がやや多いのではないかと考えています。</p> <p>小池委員からのルートとシステムをもう少し総合的に組み合わせるとどうかというご発言につきましては、ルート毎に評価しながら各ルートにふさわしいシステムを検討していかなければいけないと思っています。区間Aをとりあえず優先的という視点の中で議論を進めていくわけですが、先程担当からも説明があったように区間Aだけではなく、システムの順位付けは基幹公共交通の全体で評価しています。</p> <p>佐藤委員からは時間が経過するにつれ、振動・騒音がかなり大きくなるのではないかとありますが、まだそこまでは評価内容に加えていませんので、少し検討しなければいけないのかなという気はします。</p> <p>鈴木委員の輸送力の計算方法等については次回ご説明します。</p>
中村委員長	<p>ご質問された皆様方の共通点は、前提条件についての書き方が少し足りないということです。何回も聞いていればわかってきますが、実際にはいろいろな方が読むことを前提とした場合に、まずここで言うBRTとはこんなものだという前提が必要であり、またそれぞれのページで仮にその前提条件が変わった時にこの数字が少し変わり得るという説明が必要です。</p> <p>もちろん事務局がおっしゃったように、いろいろ考えて数字を設定していますが、仮に多少条件が変わった時に少し数字に幅が出て、場合によってはそれでも順位は変わらない場合や、順位も少し動き得る場合も考えられるので、そのようなコメントはもう少し記述してもよいと思います。</p> <p>今回の議論に関しては、そのように対応しないとかえって誤解を生むだろうというのが、皆さんの意見を聞いての印象です。大事な点はやはり書き方であり、それぞれのシステムについて各項目できちんと説明し、どこがそのシステムの強いところであり、弱いところかを整理する。それは、前提条件によるものなのか、前提条件が変わってもあまり変わらないのかが伝わるのが大事だと思います。そこが今日はだいぶ見えてきたのでよかったですと思います。その点を考慮した資料を作り込んでいただくと、より論点が明解になっていくのだろうという印象を持ちました。</p>

櫻井委員	<p>乗り降りについて、現時点での1位というのはそうだと思うのですが、将来のことを考え、本当にそうなのかどうかということが一つあります。</p> <p>それから、事務局の回答の中でBRTよりもLRTの方がいいということがありましたが、そうではなくBRTもLRTも時速は20kmで計算されているので、同じぐらいということですから、その点は郊外でもあまり変わらないと思います。むしろもっとスピードがあるモノレールや鉄道的なものが将来的に郊外の方に引かれる可能性があるのではないかと。その時に乗り降りのことがどうなるのか。本当に今この時点で1位だからそれでいいと言えるのだろうかという点をお聞きしたかったのです。</p>
中村委員長	<p>この資料では、まずBRTやLRTを入れたときにはこの順位がつくという点はいいいのですが、たぶんその議論はむしろ次の議題にあります。先々もBRTというなら順位に変化はないのですが、先々違うシステムになった時には、そこで評価が動くことをご懸念されているのだと思います。それはご意見のとおりで、次の議題で議論できると思います。</p> <p>ただし、BRTを入れている都市では、直行しているところと乗り継ぎをしているところがありますが、それは車両その他いろいろな事情で決まっています。全部が直行ならよいのですが、実際にはいろいろなことが起こり得ることは少し書いてもいいかなと感じております。</p> <p>ただ、バスにすべて夢をかけすぎるのも正しくないです。今回の委員会では、それぞれのシステムには強いところも弱いところもあるということを引きちんと整理するところです。BRTの場合どこもかしこも直行するとなると、連節バスを入れると片方と言っておきながら、それが西の郊外の狭い道をグルグル走るかと言えば走らないわけです。</p> <p>そう考えてくると、乗り継ぎは若干あり得ることとなり、すべてが直行だというのは過大評価になります。それも前提条件として乗り継ぎがないパターンではこのようにして行けますが、乗り継ぎがあるパターンではこうですということなどをうまく説明していただければ、あまり誤解が生じないと思いますので是非考えておいてほしいと思います。</p> <p>これに関しては、読み返すといろいろ出てくるとは思いますが、もしよろしければ年内ぐらいにもし何かあれば事務局に連絡していただいて、次回はこの資料をブラッシュアップすることは絶対に大事なことだと思いますので、委員の皆さんにもご協力いただきたいと思っております。</p>
	<p>(4) 新たな交通システムの導入パターンについて (事務局より資料7に基づき説明)</p>
中村委員長	<p>資料7の5つの整備パターンについて、もう少し細かい点や有利な点、困難な点については次回以降ということになりますが、とりあえずこの5つのパターンで検討したいというのが事務局の説明ということでしょうか。</p>
事務局	<p>今回はこの5つのパターンがあるというところまでをお示しし、各視点は記載したとおりでありますが、このような視点で本当によいのかというところを次回もう少し踏み込んでいければいいと思っています。</p>
中村委員長	<p>では、次回に向けて作業するにあたって注文も含め、残った時間でご意見をいただけますか。</p>
古館委員	<p>新潟駅の立体交差化というところに年月が表示されていませんが、皆さんご存知でしょうか。5年とか7年とか10年とかという期間があり、最低でも7年くらいはかかるわけです。そうしますと、我々中心市街地という古町にいる者にとっては、5年、10年という先に果たしてまちが残っているのかという緊急事態です。少しでも早く運行開始をしていただきたい。その駅の立体交差化というこ</p>

	<p>とで、どうしても駅を通らなければならないではなく、駅で分断されてもいいからBRTであろうとLRTであろうと着工時期をもっと早くしていただきたい。</p> <p>おそらく駅の立体交差化のところの一つのスタートラインみたいな感じになっています。BRTについてはもっと前からになりますが、中心地はそれまで本当にもつのかなというぐらい、現在深刻な状態です。この公共交通機関を走らせるということで、少しでもまちに来やすくするというのが公共交通機関の大事な役割ですので、そのあたりのところを考えていただきたい。</p> <p>それから、今はBRT・LRT・小型モノレールという形でお話をしていますが、ちょうどBRTとLRTを合わせたような1本レールをタイヤで走るトランスロールというシステムも今ヨーロッパや中国で走っています。これも皆さんにお示ししていただければありがたいと考えております。</p> <p>現時点で5年、7年先のことで、事務局から変電所の話もありましたが、近い将来電池で走行するというのも考えられますので、そのようなことを予測することも必要である気がします。</p>
中村委員長	<p>トランスロールについては、フランスに2種類ありゴムタイヤで走るのですが、線路から外には出られない問題があります。よって、技術的にゴムタイヤであるという以外は、LRTの変わりのものでありBRTとはだいぶ異なるもので、一般道には出られません。かつては出られるものもあったのですが、それは技術的に終了してしまいました。</p> <p>ただ、いろいろな技術の幅があって、それがコストその他に影響するという点では、トランスロールというシステムのご紹介もいいなとは思いますが、基本的にはLRTの仲間であるというのが正しい認識だと思います。</p>
井澤委員	<p>資料7の区間Aを想定した場合の模式図ですが、この中で小型モノレール・LRTの着工の時期がずれています。</p> <p>BRTが先に整備されるということは、BRTは先に整備することありきで今後整備していくのか。そうではなく着工はまだ決まっていない状況であれば、同じ時期から着工して調整に時間がかかり期間が長くなるとか、そういう模式図に表示した方がいいのではないかとというのが一つあります。</p> <p>次に、導入空間の確保ということで都市計画道路の整備等とありますが、これはどのようなことを言われているのかがわかりづらいと思います。例えば、整備するために都市計画決定をしなければいけないのであれば、着工前に都市計画決定をするという気がします。そこら辺をどうするのかについて教えていただきたいと思います。</p> <p>最後にりゅーとリンクからBRTやLRTのところに青い線なり赤い線が伸びていますが、これは何か予算的な伸びなのか、何も意味のない単なる表示なのか、表現をわかりやすくしてもらった方が誤解を招かないのではないかと思います。</p>
事務局	<p>この表の左右は時間軸ですが、上下には特段の意味はなく、デザイン的にこのように表示しています。</p> <p>工事着工についてですが、まず標準的なBRT・LRT・小型モノレールの工事期間については、他都市の事例を分析し期間を表示しています。着工時期はLRT・小型モノレールについては、先程申し上げましたように鳥屋野瀬南部方面に想定される車両基地や変電所との連動がひとつのポイントとなっていることから、新瀬駅の交差部の運行可能時期から逆算して想定しています。しかしながら準備は怠りなく早くからやっていく必要があるかとも思います。</p>
中村委員長	<p>デザインに走りすぎる必要はなく、この図が一人歩きしないようにしていく必要があります。ステップアップしていく意味合いが一瞬少しわかるけど、じっと見るとわかりにくい図なので、表現も含めて次回までに是非工夫していただきたい</p>

佐野委員	<p>と思います。</p> <p>段階的なメリットをもう少し書いていただかないと、普通に考えればBRTを先に整備し、次にLRTだという時にBRTが運行しているところは当然必要ですし、工事中にはもう一車線いるわけです。全部で4車線を必要とするわけで、結構大変だと感じます。これだとLRTのデメリットの方がすごく大きく感じるので、メリットをしっかり表示していただきたいと思います。</p>
中村委員長	<p>途中で1回工事のためのロスタイムやスペースなりが生じるけれども、それをしてでも最適なことにならなければ、ずっとBRT、あるいは最初からLRTの方がいいかもしれないということなのか、そういう議論ができるだけの資料が必要だと思います。</p> <p>それぞれの区間Aをベースとして、それぞれのシステムにはどういうメリットがあるかということについて整理が必要です。また、大きな切り口としては、自家用車をどうするかを含めたところの宿題が出ました。状況としてはステップアップのイメージは検討していくということになります。</p> <p>これまでご注文をいただいたように、だいぶ詰めなければいけないところがあります。ただ、このような議論をこういう形で進めていくということでこれまで来ましたし、今日の資料についてブラッシュアップのご注文をいただきましたので、それを反映していただき、次回じっくり議論ができればと思います。</p> <p>それぞれの善し悪しがきちんと整理できて、共通認識が出できること。また、そのうえでどういう順序で導入していくのか、またそのためにはどういう善し悪しがあるのかについても共通認識とすることが次回の目標だと思います。</p> <p>そこで多少資料が分厚くなってもいいですから何が前提条件なのか、どの辺が動く条件なのか、どういう前提だとどうなるのかという論理がわかるような資料にしていきたいと思います。基本的には3つのシステムの特質について、日の字型の区間Aにおいて最初に導入した時のイメージで整理することが必要です。</p> <p>あとは、立体交差化がいつかという話もありますが、計画予定年度はあるかもしれませんので、それはこの中で表現できていればいいと思いますので、今日の導入シナリオをもとに整理していただいて、次回議論ができればと思います。</p>
事務局	<p>4. その他 (次回の委員会は平成23年2月10日午後開催予定)</p>
事務局	<p>5. 閉会</p>