

第3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	対応	資料対応箇所
1	所要時間算出における待ち時間は需要予測と整合性がとれているか。	・所要時間の算出と需要予測における設定とは整合性を取っている。	
2	区間別需要量はその区間のみを整備した場合の結果かそれとも全線整備した場合の結果か。	・資料では全区間整備の場合を表示している。そのほか、過年度の調査では区間Aを整備した場合についても分析している。	
3	BRT, LRT とモノレールでは、道路空間の使用方法が異なり、モノレールの方が道路交通に与える影響は少ない。	・BRTとLRTは概ね2車線分を使用するが、小型モノレールは概ね1車線分を使用するため、比較的自動車交通への影響が少ない。	資料6
4	パーソントリップ調査の集計で、新たな交通システムの対象となる範囲を沿線500mとしているが、徒歩で10分程度かかることということになる。	・基幹軸上の人の移動量を確認するために沿線500mを設定したが、新たな交通システムのサービス圏域については、今後の詳細検討をする際に設定していく必要がある。	
5	バスレーンの導入について検討を進めているようだが、新たな交通システムとバスレーンの関連性はどのようになるか。スムーズに移行するためにはシステムによって異なるのではないか。	・現在喫緊の課題として取り組みを進めているが、検討の目的は①既存バス優先レーンの現状改善と②新たな交通システムに向けた導入空間の確保にあり、将来の新たな交通システム導入においては、その時点で導入空間を改めて設定していくことも考えられる。	
6	区間Dは、佐渡汽船や朱鷺メッセがあり、交流人口を考える上で非常に重要である。新潟空港までの延伸を視野に入れる必要がある。	・区間Dの万代島へのアクセスについては、その位置付けを明記する。	資料7
7	輸送力の算出根拠を教えてください。また、ピクスワンでのイベント時における公共交通の需要はどの程度か。	・輸送力については別添のとおり算出している。また、イベント時の公共交通の需要については昨シーズンのデータをもとに示す。	参考資料1
8	評価項目におけるウェイトはどのように考えているか。	・評価項目のうち重要な項目については別添資料に示す。	資料6
9	評価は区間Aによるものか、または全区間によるものかを明確にしたほうがよい。	・前提条件は、資料ごとに明示する。	
10	停留所の設定方法によって、評価項目に影響してくるのではないか。	・停留所の設定方法について、別添のとおり、メリット・デメリットを整理する。本検討においては、中央走行を想定したなかでシステムの評価を行っている。	参考資料1, 2
11	本検討における前提条件を明確にする必要がある。また、評価にあたっては、前提条件による項目かどうか、さらにはそれによって評価が変わるのかも確認する必要がある。	・前提条件を示すとともに、システムの評価においては条件が変わったことによる影響や変化についても表示する。	参考資料2
12	新たな交通システムの導入パターンについて、それぞれでメリット・デメリットを整理する必要がある。特に段階的な整備をするケースについて。	・導入パターン別のメリット・デメリットとともに、段階的な整備パターンについても整備要件を整理する。	資料7