

資料7 新たな交通システムの導入パターン

<概要>

これまで行ってきた「システムの評価」及び「ルートの評価」をふまえ、

- ①優先整備区間(区間A)への新たな交通システム導入のパターン
- ②全区間(“日”の字全体)への新たな交通システム導入のパターン

について整理するとともに、各パターンの特徴について整理した。①②において各パターンの特徴についての議論し、導入に向けた「シナリオ」として整理する。

要旨



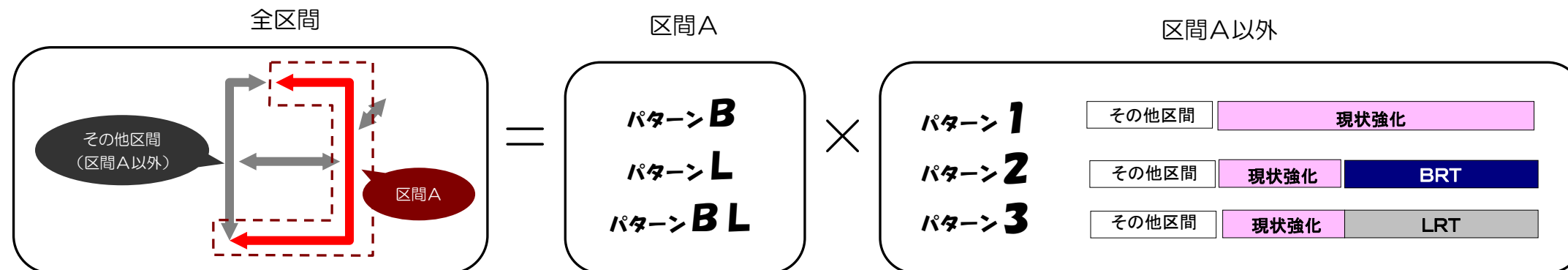
1) 区間Aにおける導入パターン

区間Aについて、『①継続的に単一システムを導入するパターン』と『②段階的にシステムを導入するパターン』の2パターンに分けて整理する



2) 全区間(区間A及びその他区間)における導入パターン

全区間(基幹公共交通軸)の導入パターンについては、区間A以外の導入パターンと区間Aの3つのパターンとの組み合わせのなかで整理する



【区間A】新たな交通システム導入に向けたシナリオ(案)

(テーマ)

優先整備区間への新たな交通システム導入のパターンについて評価し、シナリオとして整理する。

(前提)

これまでの評価結果から、次の事項が前提となる。

- 基幹公共交通軸全体(“日”の字全体)を対象として導入する交通システムについて評価した結果、概ね、**BRTとLRTが有力**と考えられた。
- 「**区間A**(白山駅～市役所～新潟駅～市民病院の区間)」を、**優先整備区間**とする。
- さらに、「**区間A**」のなかで、「**区間A①**(市役所～新潟駅の区間)」を**最優先整備区間**とする。

最優先整備区間：区間A①

優先整備区間：区間A

新たな交通システム導入パターンにおいて特に考慮すべき視点

視点1 関連事業との整合性(導入時期のタイミングへの影響)

:新潟駅連続立体交差事業の進捗(南北方向通過の制約)を考慮

視点2 導入時期の早期化(導入空間確保に要する期間の影響)

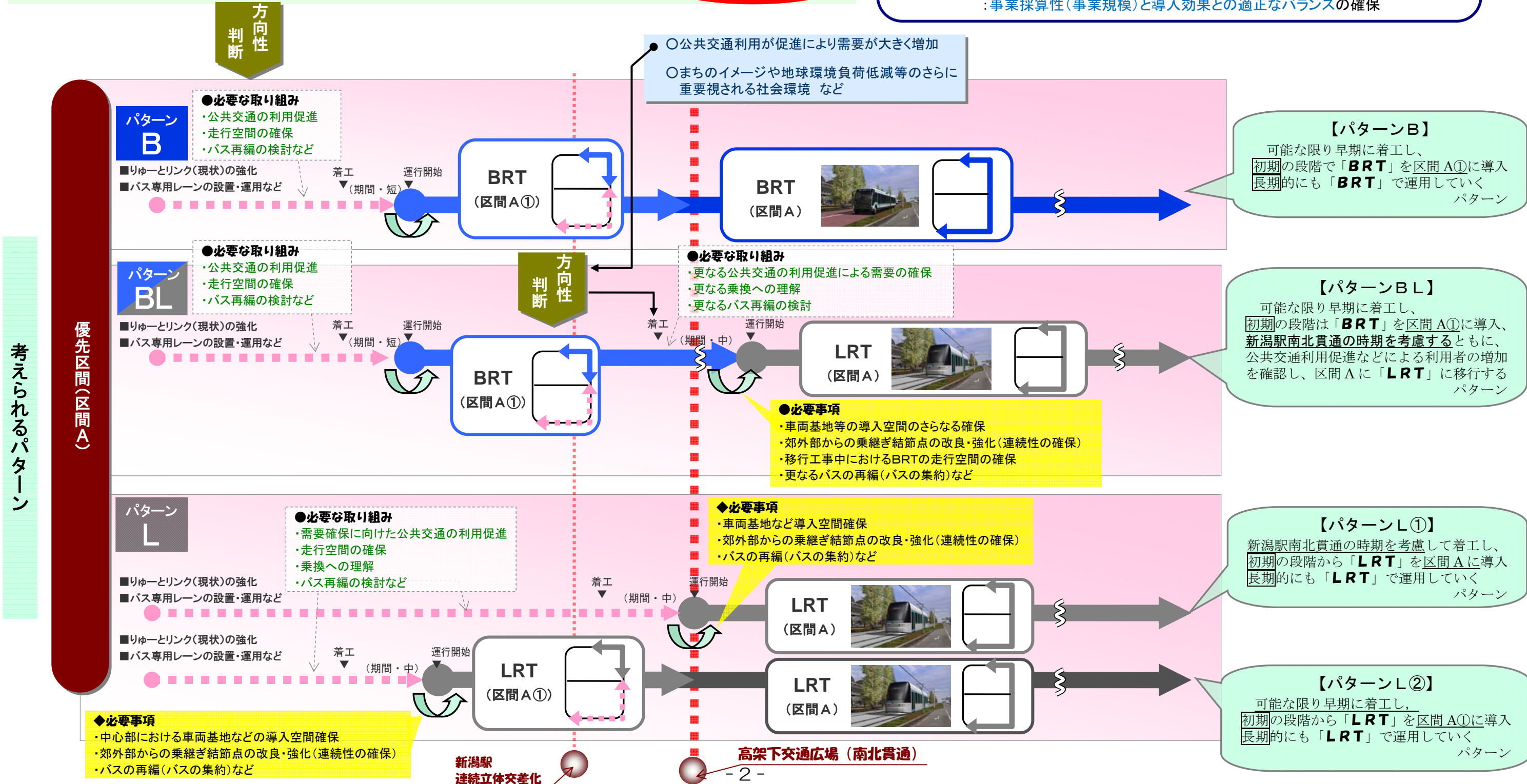
:可能な限り早期の導入を目指す場合の制約となる、**走行空間**のほか、**車庫・変電所等の路外スペース**の確保に要する期間を考慮

視点3 郊外からの利用者の利便性確保

:郊外(“日”の字の外)からの移動に対する**連続性**の確保

視点4 費用に対する導入効果

:事業採算性(事業規模)と導入効果との**適正なバランス**の確保



【区間A・その他区間】 新たな交通システム導入に向けたシナリオ(案)

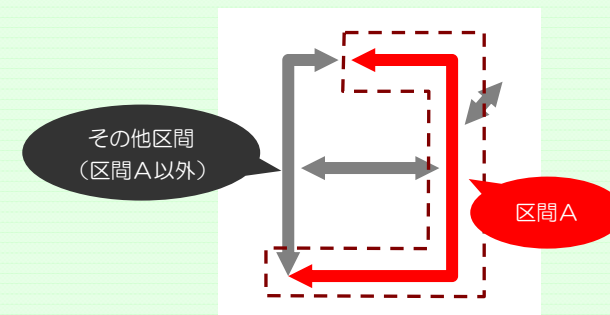
(テーマ)

基幹公共交通軸のうち、区間A(優先整備区間)と区間A以外の新たな交通システム導入の組み合わせについて、考えられるパターンを整理した。これらのパターン(案)を候補としておき、今後の状況(需要, 予算, 他プロジェクトの動向等)に注視しながら検討していくことが必要と考えられる。

(前提)

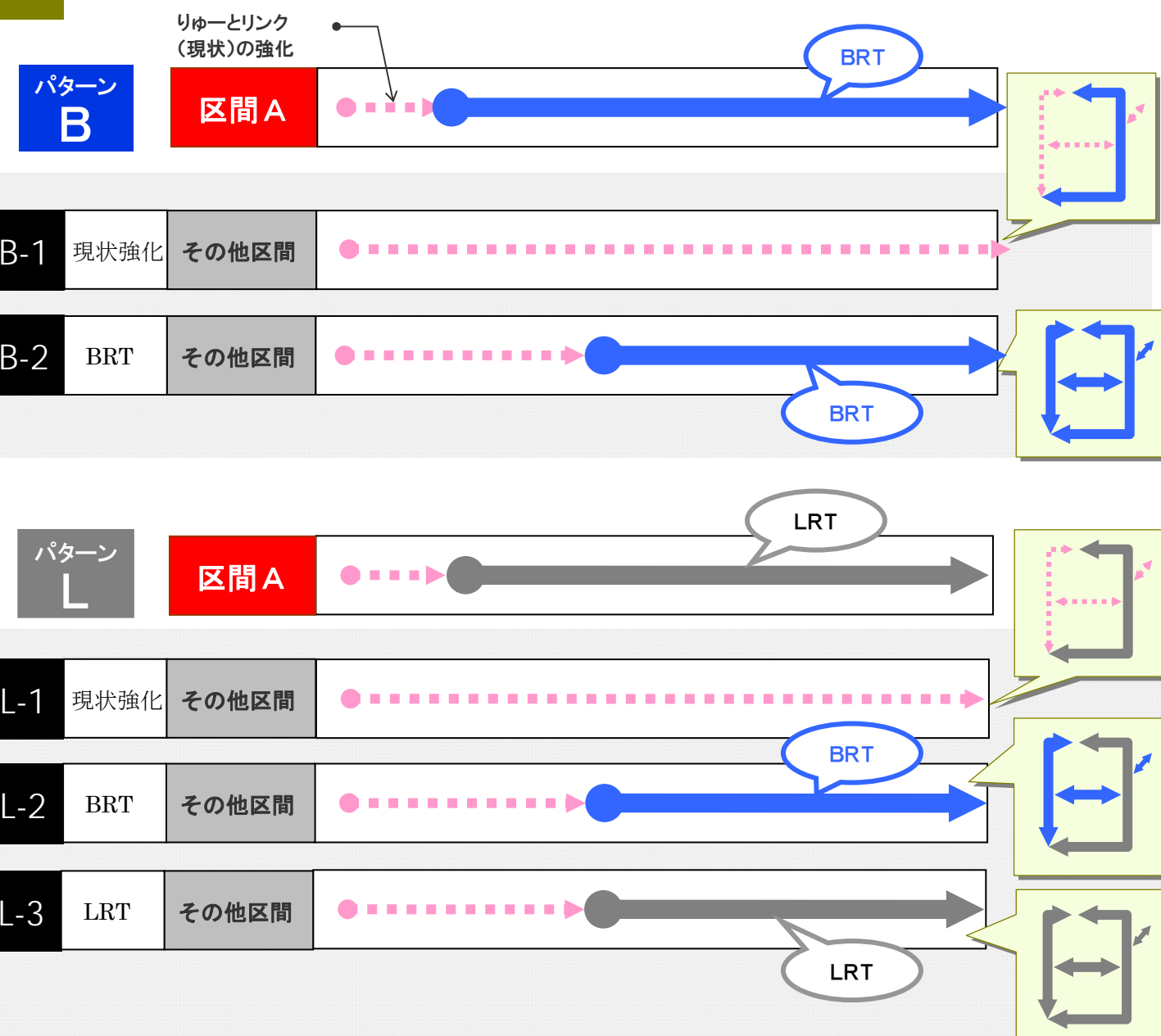
これまで行った評価結果から、次の事項が前提となる。

- 区間Aについては、「パターンB」、「パターンL」、「パターンBL」の、3つの導入パターンの候補がある。
- 基幹公共交通軸へ導入する交通システムとしては、「現状の強化」、「BRT」、「LRT」を候補とする。
- 区間A以外は区間Aよりも需要が少ないことを踏まえたシステムとする。

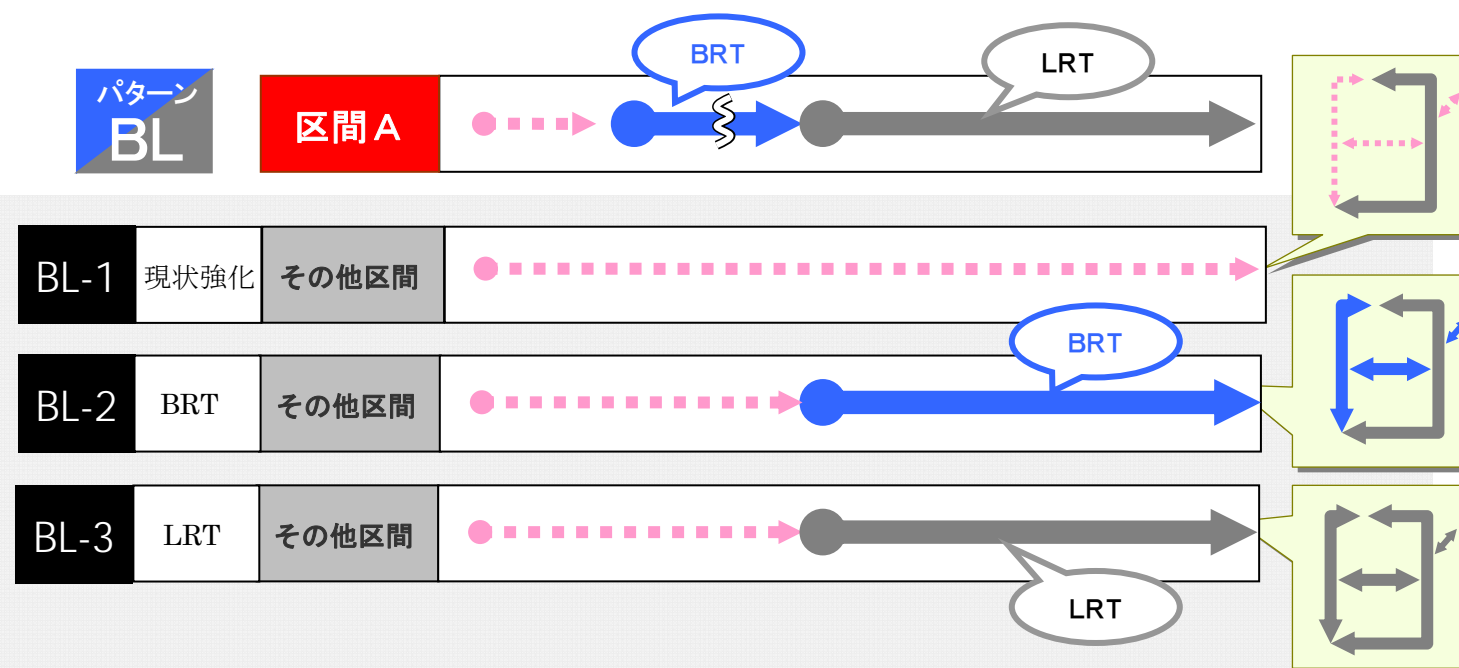


【全区間】 考えられる導入パターン(案)

I (区間A: 継続的に単一システムを導入)とする場合の、全体の導入パターン



II (区間A: 段階的にシステムを導入)とする場合の、全体の導入パターン



<区間Dについて>

区間Dについては、万代島の開発動向や新潟空港や港湾機能の強化など社会状況に応じて、空港への延伸や沿線土地利用との連携を視野に入れながら検討することが必要である

(注釈) 「BRT」について

- BRT: 単独の専用空間を構造的に確保し運行するハイグレードなバスシステム