

2010年2月13日 土曜日

「新潟の公共交通戦略について」シンポジウム



新潟市中央図書館 ほんぽーと 多目的ホールで掲題シンポジウムを開催しました。

参加者67名、残雪で足場の悪い中お集まりいただきました。

■視察報告



沖縄都市モノレール(愛称:ゆいレール)視察報告

菅原 正憲 氏 当会幹事

企画から開業まで30年かかったという沖縄都市モノレールの経過と沖縄の現状について。

■講演



①地域公共交通の発展の可能性について:

環境・社会福祉・都市運営への効果の観点から

藤堂史明 氏

新潟大学大学院現社研・経済学部 准教授

にいがた環境交通研究会 代表

(<http://www.decltd.co.jp/koutu/index.html>)

当会副会長

1. 地域の公共交通という共有資源

□前提となるシステム

□共有資源の性質と問題

2. 環境・効率性・社会福祉上の問題:新潟市の事例

□システム構造を変える

3. 地域公共交通将来のために出来ること

□市民活動と政策

□インフラ、料金・制度、情報基盤整備、財源確保、法制度

□それらの形成への市民参加を

補足:インフラ整備、情報基盤整備の事例



②「新潟市の分散ネットワーク型都市構造と都市交通の現況評価」の報告から

長崎忍 氏

新潟市都市政策研究所 研究員

H20 年度研究「新潟市の分散ネットワーク型都市構造と

都市交通の現況評価」担当

新潟市の分散ネットワーク型都市構造と都市交通の現況評価について

⑦都心部交通の基本要件(4)

一般的にはLRTとフィーダーバスを組み合わせたシステムが有利であり、新潟市においても検討の軸となることが好ましい。

都心部での交通モード簡易評価

	カバーレッジ 住民の生活に必要な基礎施設をシステムでカバー	時間利便性 計画してから目的地到着までが十分に早いこと(30~60分以内)	利用コスト 十分に安いコストで利用できること(往復で300~400円程度) 【ここは建設運用コスト評価】	バリアフリー ストレスフリー 全行程において物理的、精神的に十分楽であり、むしろ移動が楽しいこと	エネルギーと環境 エネルギー効率が高く、環境コンシャスであること
モジュール型交通システム	△ 高層専用軌道での都心部カバーは駅用地などで問題が生じる	○ 定時性、速達性ともに優れる	△ 都心部の高層度運転には大きな設備投資が必要	△/× 上下移動の形態や精神的ストレスがある。都心部高層は眺めが悪い	○/△ 軌道系でエネルギー効率は高いが構造物が多い
LRT (+フィーダーバス)	○ 道路の一部利用による基本路線設置は可能	○ 定時性の問題はPTPSでカバー可能	○/△ 十分に高層度であればコストは安い	○ ストレスフリーで路線も分かりやすく、シンボル性も	○ エネルギー効率、環境負荷の低さなどで優れる
BRT (+フィーダーバス)	○ 専用レーンを作るため、LRTと同等	○ 定時性の問題は専用レーン+PTPSでカバー可能	○ 設備コストが低い	○ 工夫によりかなりよくなる。バスの乗り心地に類似	△(○) ハイブリッドや電気自動車により改善可能

13

