

2011年2月26日 土曜日

平成23年 第1回勉強会

● 行事結果概要

会場：クロスパル新潟 多目的ホール

主催：新潟の新公共交通をつくる市民の会

参加者数：51名

行事活動内容：1. 新潟市都市交通政策課松田課長による現状報告
2. ワークショップの開催

● 内容

■ 1. 市導入委員会の討議過程並びに現況の報告



2. 参加者を6グループに分かれて以下6つのテーマについて討論を行いました。

新潟の新公共交通をつくる市民の会

2月26日 ワークショップ

参加人数 A～Fの6班(各班9～10名)に分けて、ワークショップを実施

テーマ

- ①新たな交通システム検討の前提について
コンパクトシティづくり(まちづくり)と新公共交通の必要性
- ②日の字型ルートについて(基本形としてのあり方、他のルートは?)
- ③新たな公共交通のシステムの選定について(LRT,BRT,小型モノレール)
- ④3つの導入パターンについて
 - A. BRT
 - B. BRT→LRT
 - C. LRT
- ⑤事業主体について
 - A. 公設民営(3セク含む)
 - B. 民営
 - C. 市営
- ⑥その他
会の運動方針、事業の展開方法
23年度バス専用レーンについて 他



各班の討議風景

各班の発表内容

テーマ①

新たな交通システムの前提について コンパクトシティづくりと新公共交通の必要性

- A 将来人口に対応する計画づくりが必要、現実的には相当困難ではないか
環境問題、高齢化問題、まちなか再生、これらのキーワードを集約し、利便性を高めていく目的で、コンパクトシティを考えていくことは必要
- B 目的が見えない(手段の話が多い)
公共交通がバスのみでいいのか？
- C 県内外の人にとって有益であるとする
高齢者への対応
連立完成のタイミングで実施すべき
市民とのコンセンサスづくりをもっとすべきである
- D まちづくりの根本をなすものである→森市長の話にもあるように、論点の明確化が必要(新しい公共交通を作ったからと言って、良くなる訳ではない)
バスは不便である→改善が必要
- E 必要性→新しいものが必要である
- F 必要性→必要である。ただしビジョンが明確なものでなければならない



まとめ・・・都市像が不明確である。都市像を明確化し、その上で必要性を明確にすべきである。目的と手段を明確にすること

テーマ②

日の字型ルートについて(基本形としてのあり方、他のルートは?)

- A 日の字型・・・基本はOK 接続バスの問題、他区との連携をきちんと対応する必要がある
ルートの見直しが必要・・・駅→白山→県庁⇒ここから先はフィーダーバス
- B 現状での提案は無理がある
- C 果たして完成するのか疑問。 山の下方面、空港アクセスとの一体化を考えるべきである
- D 白根(南区)方面と空港アクセスとの連携が必要
- E 日の字型・・・基本形としてはOK
- F 日の字型・・・基本形としてはOK
ただし、新潟市全体像あつてのものである。港と空港との連携も考えるべきである。
日の字のA区間が優先となっているが、県庁→市民病院→弁天線のL字型の整備が先でもいいのではないか。



まとめ・・・日の字型に対しては、概ね良いと考えられるが、空港・港湾・他区との連携の姿が見えていない。この点に関してもう少し具体性が欲しい。

テーマ③

新たな公共交通のシステムの選定について(LRT,BRT,小型モノレール)

- A モノレールの議論が少ない。役割分担が必要。
- B LRTの意見が多い。BRTとLRTは高齢者にとっては使いやすいのではないか。
- C 時間軸(早急に)で捉えた場合、BRT→LRTの流れがいい。最終的にはLRTがベストである。
- D BRT3名、LRT3名⇒路線による使い分けが必要
- E BRT2名、BRT→LRT1名、LRT3名 LRT導入の効果として市民意識の変化を期待できる
- F LRT6名、BRT1名 LRTは小型で済むので、導入は比較的どの場所でもできる。
モノレールは空港アクセスなど、路線による使い分けが良い



まとめ・・・明確な結論はなく、全体像の中から目的に応じた使い分けが必要である。

テーマ④

3つの導入パターンについて A. BRT B. BRT→LRT C. LRT

- A BLもしくはL
- B LRTがベストだが、BRT→LRTでもOK
- C ?
- D 乗り継ぎの利便性が重要
- E BRT・・・安い、LRT・・・まちの活性化に貢献できるのか不明、赤字をどのように考えるのか、働く場や環境面での考察も必要
- F LRT6名 LRTありき⇒BRT→LRTのパターンはのぞましくない。最初からLRTでいくべきである。
BRT1名 BRT→LRTはOK



まとめ・・・明確な結論はないが、最終的にはLRTを望む声が大きいと考える。しかし採算面での強みはBRTであり、今後も検討が必要。

テーマ⑤

事業主体について A. 公設民営(3セク含む) B. 民営 C. 市営

- A 公設民営 (事業…市役所、運営…民間)
- B 公設民営
- C 公設民営 (県または市の運営とし、新潟交通の参画が不可欠)
- D 公設民営 (新潟交通の協力、参加が必要)
- E 公設民営 (新潟交通を入れた事業主体にすべきである)
- F 公設民営又は市営



まとめ…公設民営という意見がすべてであった。しかし事業主体を構築する場合に新潟交通の協力、参画などが必要との意見も多かった。

テーマ⑥

会の運動方針、事業の展開方法、23年度バス専用レーンについて 他

- A 会の運動は現状でOK、今回のようなプレーストリーミングの継続、フラットで誰もがものを言える会であるべき、税金の問題についても検討すべき
- B 改善、改良、改革は意味が違う。今こそ改革が必要。
- C 古町地区と公共交通の関連はないと考える。ナント市のようにLRT、BRT沿線は設備投資が増加することで活性化に繋がっている。
- D パークアンドライドの検討が必要。
男性参加者がほとんどのため、もう少し女性の目線や視点を付け加え、女性の利用者としての意見を出してもらえる場が必要。
- E 中央区の議論になっている。政令市新潟のコンセプトをもっと明確にしなければならない。
公共交通の議論だけではダメで、高齢化や全体論の中から議論をしてほしい。
- F バス専用レーンは必要である。
バス専用とバスレーンの区別をしっかりとやるべきである。バス専用とバスレーンの並行は幅員の問題があるのではないか。



各班の発表風景

新潟市吉田技監による総評

- ・自動車分担率の低下を目指す。
少なくとも3%減らし、公共交通のサービス充実を目指す
- ・拠点を中心とした、全体のサービス向上を目指す
- ・日の字型の区間ごとの考え方を再度整理検討する
- ・郊外との関係強化(特に南区)
- ・BRTまたはLRT導入に際し、乗り継ぎの利便性向上を図る
- ・市民のコンセンサス作りを努力する
- ・事業主体については、市がリードし成功する方法を検討する

