

平成30年度 第5回にいがた交通戦略推進会議 書面協議結果と対応について

	意見等	対応
【基本計画（概要版）P.4】	立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の連携を示すため、両計画を結ぶ矢印を追記いただきたい。	ご指摘のとおり、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の連携を示す矢印を追記いたしました。【別紙参照】
【基本計画（概要版）P.11、（本冊）P.41】	ライジングボラードの写真について、まちなかの回遊性に関する基本方針であるため、古町通6番町のライジングボラードの写真の方が良いのではないかと。	基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」における「通過交通の抑制」に資する取り組みをイメージしていただけるように、日和山地区のスクールゾーンにおけるライジングボラードの写真を掲載しています。
【基本計画（本冊）P.15】	タクシー利用者数の減少要因として「高齢者の自家用車利用が増加していること」と記載されているが根拠が乏しいほか、要因は一つではないと考える。	ご指摘のとおり、断定することができない事項は削除いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.16】	<p>・ 自転車交通の説明文章を「自転車走行空間は、比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）を推進したことで、ネットワークの形成が着実に進んでいます。また、万代・古町地区では、市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、駐輪場の収容台数が増加しています。」に修正いただきたい。</p> <p>・ ネットワーク路線の整備状況のグラフを下記の通り修正いただきたい。</p> <p>①最終目標154km→2022年目標150km（54%） ②2017年目標48km（31%）→2017年目標48km（17%） ③現況の延長 64.3km【143%】→74.6km【155%】 ④欄外に「※最終目標は279km」、「※【】は2017年目標に対する達成率」を追加</p>	ご指摘のとおり、文章及び数値を修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.18】	混雑の悪化を定量的に評価するためには、混雑時の旅行速度だけでなく、交通量の増減も確認した方がよいのではないかと。	ご指摘を踏まえ、交通量の増減について追記いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.19、36】	都市計画道路整備率が低い理由として、“用地取得の問題から規制市街地での整備率が向上しておらず”とは言い切れないので削除または修正いただきたい。	ご指摘のとおり、断定することができない事項は削除、修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.30】	3つの視点「生活交通の確保維持・強化」にデマンドタクシーの観点も入れるべき。	新たな戦略プランにはデマンドタクシーの観点は盛り込んでいます。

【基本計画（本冊）P.36】	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間 2017年度時点で64.3km→ 74.6kmに修正 ・自転車の②主要要因の記載を「比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）の推進による成果」に修正 ・まちなかの歩行者数が減少した主な理由として「自転車走行空間の不連続性」を挙げているが、直接的な理由にはならないため記述から削除いただきたい。 	ご指摘のとおり、文章及び数値を修正いたしました。また、断定することができない事項は削除いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.39】	取り組みの方向性「③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に…」→健全な社会経済活動ではないか。	ご指摘のとおり、「健全な社会経済活動」に修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.40】	駅・港・空港へ到着した来訪者の観点から、広域交通拠点間アクセス軸と基幹公共交通軸が「ひとつに繋がる」ものを想起できるように表現できないか。	ご指摘を踏まえ、来訪者の視点で、広域交通拠点間アクセス軸から基幹公共交通軸への繋がりが想起できるようにイメージ図を修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.44、47】 【前期実施計画P.3】	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な取り組み「路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減」について「路上や駐輪場内の放置自転車の削減」に集約いただきたい ・ネットワーク整備路線を64.3km→74.6kmに修正いただきたい ・まちなかの自転車駐輪場の整備台数を951台→2,497台（古町地区と万代地区を合計した値）に修正いただきたい。 	ご指摘のとおり、文章及び数値を修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.45】	乗り換え負担軽減について、待合空間の整備だけでなく、路線バスと鉄道、高速バス、空港リムジンバスなどとの乗り換え導線のあり方について追記すべき。	ご指摘のとおり、路線バスと鉄道や高速バス、空港リムジンバスとの乗り換え導線について、関係機関と検討していく旨を追記いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.67】	基本計画の取り組みの方向性⑫「地域主導による計画づくりや運営支援」に、デマンド交通（タクシー）を追記していただきたい	⑫で記載している「住民バス」という言葉の中には、デマンド交通（タクシー）も含まれていますが、誤解を生じない表現となるように修正いたしました。【別紙参照】
【基本計画（本冊）P.71】	縁石をバリアレス縁石で固められては、身体障がい者がタクシーを乗降する際に障害となるため、表現を修正できないか。	バリアレス縁石は、バスの乗降負担を軽減するため主にバスベイを中心に設置したいと考えており、全ての道路縁石をバリアフリー縁石に変更することは考えていません。

<p>【基本計画（本冊）P.110】</p>	<p>以下のとおり文章表現を修正いただきたい。 ・“旅行速度の低下が図られなかった” → 低下ではなく、向上ではないか ・国道7号 栗ノ木道路 → 国道7号 栗ノ木道路・紫竹山道路 ・国道403号 小須戸田上バイパス → 小須戸田上バイパス ・県道新潟中央環状線 → 新潟中央環状道路 ・新津スマートIC → 新津西スマートIC</p>	<p>ご指摘のとおり、文章を修正いたしました。【別紙参照】</p>
<p>【前期実施計画P.6】</p>	<p>施策No.47について、No.48との違いを明確にするとともに、当該取組については関係者との調整が未了の段階であることから、「事業概要」の記述について、「現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について関係者とともに考察する」を「～の向上について検討する」と修正いただきたい。合わせて、地域公共交通網形成計画も修正いただきたい</p>	<p>ご指摘を踏まえ、No.48と違いを明確にするため、No.47では「新潟西港へのアクセス性向上に向けて」、No.48では「新潟駅と空港、港のアクセス性改善・向上を踏まえ、広域交通拠点間のアクセス向上に向けて」と、それぞれ目的を記載いたしました。また、No.47の文章は、ご指摘のとおり修正いたしました。【別紙参照】</p>
<p>【前期実施計画P.6】</p>	<p>施策No.48の事業概要について、「新潟西港と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果等を踏まえ、（中略）検討を進める。」とあるが、新潟西港と新潟空港間のミニライナーについては社会実験の段階は終わっているため、当該部分を削除してはどうか。また、当該取組については関係者との調整が未了の段階であることから、「事業概要」の記述について、「現行の交通手段の『乗り継ぎやすさ』や『分かりやすさ』などの利用環境を向上させるため、関係者とともに考察するほか、」を「～などの利用環境の向上について検討する。」と修正いただきたい。合わせて、地域公共交通網形成計画も修正いただきたい</p>	<p>ご指摘のとおり、「社会実験の結果を踏まえ検討していく」旨の文章を削除し、「今後利用環境の向上について検討する」に修正いたしました。【別紙参照】</p>
<p>【前期実施計画P.7】</p>	<p>まちなかの回遊促進について、歩行者の導線を具体的にどこに想定しているのか示すべき。</p>	<p>まちなかにおける歩行者空間整備については、前期実施計画の施策No.65において、今後調査、検討を進めていきます。</p>
<p>【前期実施計画P.8】</p>	<p>西5-270号線（旧電鉄跡地）の整備のスケジュールを1年間先送りに修正いただきたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、スケジュールを1年修正いたしました。【別紙参照】</p>

【前期実施計画P.12】

成果指標1において、タクシーはどのような施策と関連しているのか。バスとタクシーは補完関係にあり、相互に成り立つ施策の展開が必要。

ご指摘のとおり、バスとタクシーは補完関係にある一方、近年、バスの運転士不足を背景に運行が困難となる路線については、タクシー会社への移行なども検討し、交通手段間の役割分担を図りながら、公共交通の分担率を増加させていきたいと考えています。