

平成 30 年度 1 回 にいがた交通戦略プラン検討委員会 質疑概要一覧

<基本計画（案）及び実施計画（案）について>

発言骨子	要旨	回答
成果指標の考え方	○それぞれの施策に対して成果指標はないのか。すべての施策が、4つの成果指標で網羅され反映されていない。	○施策毎の成果指標の設定について検討する。
成果指標の考え方	○成果指標の設定根拠がわかりづらい。 例えば、①から⑨の具体的な取り組みを実施することによって、「路線バスにおける全国相互利用 IC カードの利用者数」が増加し、まちなかが賑わう、というストーリーが、この成果指標では見えてこない。 ○①から⑯の具体的な取り組みのなかでも並列でなく、戦略と言うくらいなのでメリハリをつけてもいい。最も大切な、まちなかの賑わい創出をメインに据え、⑦から⑨の具体的な取り組みを実施することによって IC カード利用者数が増加し（指標）、まちなかが賑わう、として、他の取り組みは付随するような構成でもいいかもしれない。	○メリハリをつけることも含めて、成果指標を改めて検討する。
事後評価	○事後評価について、何故バスの分担率が上がり、自家用車の依存度が増加したのか。理由として、例えば「新バスシステムなどからバスの分担率は向上したが、MM の取り組みは未だ市民に認知されておらず自動車分担率が上がっている」などが考えられる。この理由に対して、今後 10 年の取り組みを反映させていくといい。（「なので MM を強化していく。」など、ストーリーがあるといい。）	○基本計画のなかで、事後評価から取り組みの方向性を考えていたが、改めて検討する。

市民満足度に関する成果指標	<p>○市民ニーズと成果指標がある程度リンクしていないと、市民は成果を実感しにくいだろう。</p> <p>○アンケート調査などから、市民の満足度の観点も指標に盛り込んでみてはどうだろうか。</p>	○市民ニーズに関連した成果指標について、検討する。
成果指標 1	○成果指標 1 について、目標値の設定が甘い。東京オリンピック・パラリンピックがあるので、この成果指標を使用するのであれば目標年次を早めるべきである。	○過去の観光入込客数から目標値を定めていたが、理想的な値と現実的な値を考慮したうえで、改めて目標値について検討する。
事後評価	○事後評価のバス利用者数増加について、公共交通沿線の居住者人口割合増加が要因のひとつではなかろうか。	○居住者人口割合の増加はコミュニティバスの運行による影響が大きいと考える。対して、バス利用者数は、新バスシステムやシニア半わりなどによる影響が大きいと考えている。
成果指標 2	○拠点化という定義が曖昧であり新潟駅のように、多目的なモードの乗り換え機能を有することを言うのであれば、今後万代や古町にその機能を持たせることは可能なのだろうか。成果指標 2 では、その視点が見えてこない。	○交通政策においては、広域交通拠点と二次交通の連携が拠点化に資する重要なポイントと考えている。そのうえで、古町や万代が賑わうことが望まれるが、4 年間で新潟駅のように多目的なモードの乗り換え機能を万代、古町に有することは難しいので、4 年間で踏まえて検討することを考えたい。
成果指標の考え方	○仮に 4 つの成果指標が 100%達成されたとしても、5 つの基本方針と 16 の取り組みの方向性が満たされるとは言えない指標設定になっている。例えばユニバーサルデザインの導入など、どの成果指標にも関係していないので、具体的な取り組みそれぞれの指標から、大きい指標を設定するのがいい。	○指標設定については、改めて検討する。

企業活動の視点	○民間企業が企業活動として実施・協力できる取り組み、観点が弱いと感じた。	○公共交通への意識啓発等に関する企業活動の視点について、改めて検討したい。
新技術の活用	○随所に新技術の活用として記載があるが、ICT 政策課の方で ICT 戦略を実施プランとしてまとめ、先ずは行政プランとして進めていくということを伺っているので、連携が図られるといい。	○新技術の活用についてはすべての基本方針に関係があるとして記述している。
ICT を活用した高齢者のタクシー利用	○今後さらに増加する高齢者への対応について、高齢者のタクシー利用が増加しているなか、ICT を活用した配車システムや費用の一部補助が構築されると、市民生活の視点でいいと考えている。	○ICT などの新技術については、動向を注視しながら関係団体と連携を図っていきたい。
成果指標 1	○全国相互利用 IC カードとあるが、アプリ利用もあることから併記すべきである。	○併記する。
UD タクシーの導入	○UD タクシーについて、導入の目標台数があるようであれば記載すべきである。	○実施計画における施策毎の指標設定のなかで検討する。
成果指標 3	○成果指標 3 のバス停のサービス圏域に関する考え方について、一般的な人が抵抗を感じない距離として設定されているが、高齢者は 300m も歩くのは厳しいと思われる。	○高齢者の歩行速度であると概ね半分程度の圏域になるかと思われるが、改めて検討する。
バス利用環境の整備	○高齢者世代の視点でいえばバス停のベンチ設置など待合環境の整備、子育て世代の視点でいえばベビーカーをバスに乗車することができるなど、予算が大きくかからないところからでも利用者数は増加すると考えられるし、安心につながっていくと考える。	○利用者数増加に資する利用環境の向上について、着実に推進していく旨がわかるよう、表現を強調する。

成果指標 3	○2019年ラグビーワールドカップ、2020年東京オリンピック・パラリンピックにより、必然的に観光入込客数が増加するため、その後減少させないような取り組みが必要である。	○交通政策の観点でいえば、来訪者が移動しやすい環境づくりが大切であり、来訪者のさらなる増加につながっていくと考える。
健康寿命	○新潟県では健康寿命が全国10位に位置付けられていることから、新潟市も健康寿命が伸びるような交通施策を展開いただきたい。	○意見として頂戴いたしました
成果指標 の考え方	○すべての取り組みに全力を注ぐことは困難であることから、メリハリが必要になってくる。一番伸ばすところはどこなのか、そろそろ市として決めた方がよい。基幹公共交通と市街地内の一般車両の抑制を金沢市では立地適正化計画を使って取り組んでいる。	○意見として頂戴いたしました
インバウンド	○インバウンド来訪者はICカードを持っていないことが多いため、電子決済で一日乗車券を購入できるような仕組みづくりがインバウンドの観点では強みになる。	○意見として頂戴いたしました
バス利用 サービス	○新潟駅・万代区間は100円で路線バスが利用できるが、市民にあまり知られていない。こども50円についても、車内にしか広告されていないことから、そういった施策は積極的に宣伝していくべきである。	○新潟駅・万代区間については古くから100円としている。より一層の周知を図るよう努める。 ○こども50円については今年の夏休みから、こどもりゅーと50円としており、こどもの頃から公共交通、ICカードの利用に慣れてもらいたいと考えている。

<p>観光視点の交通網</p>	<p>○平日の交通需要と休日の交通需要は異なると思うので、休日は観光客が観光施設へアクセスしやすい交通網を形成すべきで、リムジンバスについても乗りこぼしがあると聞いているので、利用状況を把握したうえでの検討が必要である。</p> <p>○路線バスについて、目的地の表示、路線で異なる乗り場、不規則なダイヤなど観光客はもとより市民でも、わかりづらく利用しづらいので工夫した方がよい。</p>	<p>○リムジンバスについては、夏休み期間においてはピーチの時間に合わせ増便対応をしていたが、県と協議しながらダイヤ改正を検討していきたい。</p>
<p>多様なモードの検討</p>	<p>○成果指標についてバスに偏りがあるが、バスは小回りが利かないので、「住民バス団体の立ち上げ支援」についてもバスに拘らず多様なモードを検討すべきである。</p>	<p>○デマンド交通等も含めて、住民バスとしているが、わかりづらいようであれば表現を検討する。</p>
<p>区バス・住民バス</p>	<p>○区バスで2.5倍、住民バスで1.7倍の利用者数増とあるが、この内、路線バスが廃線となり区バス・住民バスに移行した路線はどれくらいあるのか。評価としては、このような路線は除いて考えるべきである。</p>	<p>○路線バスが廃線となって区バス・住民バスへ移行した路線もあれば、新たなニーズに対応した新設路線もある。</p>
<p>成果指標の考え方</p>	<p>○成果指標について、手元にあるデータで何とかしようとしていて、拠点化や賑わい創出であれば、単純に来訪者・交流人口の増加という指標が一般的であると思う。</p>	<p>○交通の視点で指標を設定していたが、現状でどのようなデータが採取でき、どのように活用できるか改めて検討する。</p>

まちづくり	<p>○人口減少が進むなか市街地が拡大していることは大きな疑問であり、公共交通を新たな居住エリアに延伸させていることがさらなる市街地の拡大へとつながっていったと推測される。目標 2 の視点でいえば、採算性を考えず、単純に市街地を拡大させ、区バス住民バスを延伸していけば指標の数値は増加してってしまう。まずは、市としてどのようにまちづくりを考えているのか、そのうえで交通戦略を検討しなければいけない。コンパクトプラスネットワークと謳いながら、まちづくりの観点、交通との連携が不足している。</p>	<p>○本市のまちづくりでは、多核連携型の都市を目指しており、新たな戦略プランでも公共交通施策とともに道路の整備など様々な施策を展開し、多核連携型都市を目指していきたいと考えている。</p>
-------	---	---

<地域公共交通網形成計画（案）について>

発言骨子	要旨	回答
交通結節点の整備	<p>○鉄道やバスなどの結節強化として、ハード面では駅前広場の整備においてモード間の結節がスムーズに行えるような整備、ソフト面ではモード間のダイヤ調整などを検討いただきたい。</p>	<p>○検討する。</p>
成果指標の考え方	<p>○基本的な方針で公共交通の利用促進とあるが、居住人口割合だけでは把握できないので、合わせて公共交通分担率を追うことなどが必要。また、基本的な方針で広域交通と都市内交通との連携とあるが、成果指標ではそのような観点が不足している。新たな戦略プランの成果指標の設定と合わせて検討いただきたい。</p>	<p>○新たな交通戦略プランと合わせて検討する。</p>
交通結節点	<p>○万代は交通結節点として考えていないのか。</p>	<p>○万代シティ全体を交通結節点として考えている。</p>

立地適正化計画との連携	○地域公共交通網形成計画と立地適正化計画が連携されている自治体は決して多くはないと認識している。連携と表現するだけでなく、具体的にどのように連携していくか例示でもいいので示していただきたい。	○意見として頂戴いたしました
持続可能な公共交通	○「持続可能な」という言葉の定義は、環境・経済・社会のバランスをとることで、そのうえで公共交通は何かできるか議論することであり、「持続可能」という言葉を使う限りその方針がずれないようにしていただきたい。	○意見として頂戴いたしました
新たな戦略プランとの関係	○新たな戦略プランと地域公共交通網形成計画で、目標、基本方針の数も内容も異なる。今後の進捗管理を考えると、揃えた方が良くと思われる。	○意見として頂戴いたしました