

平成 29 年度 第 1 回 にいがた交通戦略プラン検討委員会 質疑概要

日時：平成 29 年 8 月 3 日（木）

14：15～16：10

会場：分館 6 階 1-601 会議室

<これまでの取り組み・新潟市内都市交通特性調査の結果について>

発言骨子	構 成 員 発 言 要 旨	事 務 局 等 回 答 要 旨
事後評価	○この戦略プランを策定して 10 年間の取り組みに対する評価や総括が必要。	○現在、事後評価作業を行っており、次回の委員会で報告したい。
代表交通手段構成の考察	○代表交通手段構成について、結果だけでなく、どの手段からどの手段へ転換したかの考察が必要。	○今回の調査方法では転換までは把握できないが、ご指摘を踏まえつつ考察していく。
数字の見せ方	○数字をただ表記するのではなく、全体数や関連する数字などと一緒に表記しないと意味が伝わりにくい。	○ご指摘のとおり、今後、改善していく。
小型ノンステップバス車両	○小型ノンステップバスは座席の数が少ないという特徴があるため、その地域にあっていないか確認が必要。	○現状の利用者数や地域の道路事情、公共施設への乗り入れ等区バスの特性を踏まえた結果、小型ノンステップバスを選定している。

<新たな「にいがた交通戦略プラン」の策定について>

発言骨子	構 成 員 発 言 要 旨	事 務 局 等 回 答 要 旨
モードの考え方	○タクシーと自動車の中に（相乗りなど）新たなモードも想定しておく必要がある。	○新潟市内においてもデマンドタクシーといった施策を行っているため、ご指摘の視点も考慮して検討を進めていく。
市民の意識	○交通に関する市民の意識や満足度を踏まえて事後評価を行っていくべき。	○市政世論調査や地域でのアンケート調査の結果を示しつつ、必要な調査に関しては、できる範囲を検討しながら、策定を目指したい。
バスの利用環境	○この 10 年間で定時性の向上や乗り換え検索アプリなどによって、バス利用環境は向上された。	～意見として頂戴いたしました～
目指すべき交通イメージ	○新潟市の目指す交通のイメージを具体的に示すべき。	○ご指摘のとおり、まちづくりのなかで交通がどのような将来を描けるかを考えていきたい。
目標の指標	○どのような状態になると目標が達成されたのかという視点がほしい。	○事後評価作業にて、現行の戦略プランの成果目標値をとりまとめており、その結果を次回の委員会で報告しながら、次期戦略プランの目標設定を検討していくことで、ご助言をいただきたい。

発言骨子	構 成 員 発 言 要 旨	事 務 局 等 回 答 要 旨
分担率の目標	○代表交通分担率について、具体的な目標はあるのか。	○どのような割合が新潟にとって良いかといった視点も持ちつつ、今後、検討していきたい。
地域公共交通網形成計画	○地域公共交通網形成計画を策定する際には、具体的な目標数値まで設定する必要があるため、事務局と協力して進めていきたい。	～意見として頂戴いたしました～
基幹公共交通軸の計画	○基幹公共交通軸（日の字）を市民に示していくことが大切であり、その沿線の土地利用については立地適正化計画などと連携して計画づくりを進めてほしい。	○基幹公共交通軸の沿線には重要な公共施設が多く、新潟駅の高架化を契機にさらに強化することが可能となるため、ご意見を踏まえ、交通事業者とも連携しつつ計画を策定したい。
新潟駅の拠点化	○（国や県のオブザーバーに対し）新潟駅の拠点化についての考えを教えてください。	○新潟駅の高架化を契機とした新潟空港へのアクセス改善の検討、羽越本線の利便性向上による県北への展開、上越新幹線の活用推進などについて市と連携して取り組んでいく。（県回答）
基幹公共交通軸の計画	○基幹公共交通軸とは公共交通の運行頻度が高く、沿道に都市機能が集約されている空間を指すため、新潟の基幹公共交通軸の沿道を戦略的に活用する必要がある、現時点の整理の中でそれを示していくことが大切。	○ご指摘のとおり、今後、進めていく。
地域公共交通網形成計画	○地域公共交通網形成計画は公共交通だけについての計画ではなく、駅までの徒歩と自転車が入ってくるべきであるうえ、パークアンドライドなど自動車を利用する施策も考えられる。	○ご指摘のとおり、今後、進めていく。
高齢化対応	○高齢化が進んでいるなか、自動車の免許を返納し、公共交通に乗り換えることを考えている高齢者はたくさんいるため、ハード面もソフト面も含めて支援できるような計画としてほしい。	○本市でも免許返納を推進しており、返納の数は増加傾向にあるため、戦略プランの見直しにおいても高齢者の利用者視点も考えつつ策定していきたい。
周知不足	○現在の戦略プランは成果が上がっているにも関わらず、市民やオピニオン層への周知不足が原因となって、市民が交通施策の成果を実感できていないため、その反省点を新しい計画に活かしていくべき。	○周知不足を反省しつつ、関係機関と連携し、市民にとってわかりやすい計画の策定を目指したい。

発言骨子	構 成 員 発 言 要 旨	事 務 局 等 回 答 要 旨
政策への 市民満足 度の向上	<p>○少数派の市民の声も反映できるような手法を取り入れた計画とするべき。</p> <p>政策の妥当性を強調するのみでなく、個々の市民の声を反映させ、個人満足度を向上させようとする態度が必要。</p> <p>○未来の新潟市の交通計画なので、若い世代の意見を取り入れた計画とするべき。</p>	<p>～意見として頂戴いたしました～</p>
新バスシ ステム第 1期計画	<p>○BRTの走行空間について、専用走行路は平成31年度頃導入の前提で、新たな計画についての議論を進めるのか。</p>	<p>○昨年度に路上バス停設置に係る社会実験を実施し、現在、各々の課題を整理しながら、関係機関と協議をしている段階であり、新たな計画では、新潟駅の高架化を見据えた交通の方向性を議論していきたい。</p>
新たな計 画の質	<p>○新たな計画は市民に分かりやすいものにするとともに、基幹公共交通軸については、需要の少ない地区を通る公共交通の運行頻度は検討事項と思われるため、実現性のある計画の策定が求められている。</p>	<p>～意見として頂戴いたしました～</p>
鉄道の動 向	<p>○新潟30キロ圏での鉄道の利用者は近年微増傾向の駅も見受けられるが、線区の収支は依然厳しい状況にある。したがって観光流動を拡大しなければならない。</p> <p>○新型車両の導入や、運行情報アプリ、車内ビジョンなどにより、快適性のサービス向上を図っている。</p>	<p>～意見として頂戴いたしました～</p>
新潟市の 特徴	<p>○まちづくりの視点として、空き家対策は欠かせないとともに、施策の実施時期など戦略的な視点が必要。</p> <p>○新潟市の強みは通勤・通学の時間が短いことであり、その強みを生かす計画となると良い。</p>	<p>～意見として頂戴いたしました～</p>
評価方法	<p>○事後評価作業のまとめでは、交通事業者と協力して、ICデータなどを活用し、定量的なデータとして示せるようにするべき。</p>	<p>～意見として頂戴いたしました～</p>