

<基本計画（案）について>

発言 骨子	発言者	要旨	会議時事務局回答	対応（検討）状況
新 駅 設 置 検 討	新潟交通株式会社 乗合バス部	○（仮称）上所島と二本木駅の設置検討について、特に上所島駅を設置することによって、バス利用者の減少が考えられるため、バス運行事業者としては予測調査を実施したうえで減便も視野に入れ、路線再編を検討する必要があると考えている。	○（仮称）上所島駅については、現在需要予測調査を実施しており、その結果をもってバス運行事業者と協議を実施したいと考えている。	○今年度中に JR 東日本に対して収支報告を行い、新駅の必要性及び設置の可能性について協議する。
交 通 結 節 点 整 備	新潟交通株式会社 乗合バス部	○交通結節点の整備とは、青山結節点の本格整備のことを指しているのか。それとも他の箇所を指しているのか。	○多様なモードによる接続場所として、青山に限定せず、適切な整備を検討していく。	○適切な整備箇所を検討していく。また、青山結節点については、今年度から待合室の本格設置に向けて取り組む。
都 市 機 能 誘 導	新潟交通株式会社 乗合バス部	○各区中心部への居住誘導とは、各区の中心部なのか、中央区へ誘導しようとしているのか。 誘導の方向によっては、バス路線の編成にも影響がでてくると考えている。 ○都市機能誘導策として、具体的に取組んでいる施策などはあるのか。	○本市の立地適正化計画に示された居住誘導区域に緩やかに誘導を図っていくことを考えている。  ○考え方を示しており、さらなる具体的な取組みの検討を進めている。	○サ高住に係る固定資産税の減額措置について、居住誘導区域内外で減額割合にメリハリをつけるなど、居住誘導区域へ緩やかに誘導を図っていく。  ○具体的な取組みとして、古町通 7 番町市街地再開発の推進やミズベリングの展開などを進めている。

<p>万代島 ルート 線整備</p>	<p>新潟交通株式会社 乗合バス部</p>	<p>○万代島ルート線の整備に伴い、旧 49 号のバス停位置などが変わってくる可能性があるという、バス利用者が使いづらくなることを懸念している。</p>	<p>○バス停位置の変更については、今後道路管理者などと協議することになると思う。 万代島ルート線の整備に伴い、通過交通が抑制されることにより、まちなかのバスの利便性が向上されることを期待している。</p>	<p>○同左</p>
<p>空港の タクシー 乗降 場所  バリア フリー</p>	<p>新潟市ハイヤータクシー 協会</p>	<p>○実施主体が市ではないが、LCC の参入で新潟空港のタクシー乗降場所が不足している。  ○ユニバーサルデザインタクシーの乗降の際、縁石が障害となっており、タクシーも含めたバリアフリーの視点をもっていただきたい。 ○タクシー乗り場にも上屋を整備してほしい。</p>	<p>○今後さらに空港利用者が増加することを想定し、あらゆる手段で対応していく必要があると考えている。  ○バリアフリーについては、公共交通利用者全体への思想であることより、今後も幅広く検討していく。</p>	<p>○今後、「新潟空港利用者利便向上協議会」などで、情報展開をしていく。  ○同左</p>
<p>基本計 画の記 載文章</p>	<p>公益社団法人 新潟県 バス協会</p>	<p>○新潟駅高架化全面開業に伴い、駅南北が一体化されることにより、交通体系は大きく変化することから、もっと明確に記載したほうが良い。</p>	<p>○具体的な取り組みの部分で肉付けできることを検討していく。</p>	<p>○「広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と周遊促進」、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の具体的な取り組みで記載。</p>

<p>バス停の設置間隔</p>	<p>新潟県土木部都市局 都市政策課</p>	<p>○バス停間隔が狭いことが所要時間を要している理由ではないか。他都市に比べ、バス停間隔が狭い印象がある。</p>	<p>○半径 300m を目安にバス停を設置している。バス停の間隔が狭いことにより、高齢者にとっては利便性が高くなるメリットもある。</p> <p>一般的に路線ごとに、居住人口、交通量、車線数などが異なるため、地域の特性に沿ったバス停間隔になっていると考えている。</p>	<p>○BRT 区間のバス停間隔について、一般的に推奨される概ね半径 300m 圏域毎に設置されている。</p>
<p>リバーシブルレーン</p>	<p>新潟県土木部都市局 都市政策課</p> <p>新潟県警察本部 交通部 交通規制課</p>	<p>○西大通のリバーシブルレーンについて、市はどのように評価しているか。</p>	<p>○バス専用・優先レーンについては定時性の観点などから有効であると考えているが、実態は遵守されていない傾向にあると評価している。</p> <p>○西大通は、交通量調査などから、区間によっては必ずしもリバーシブルレーンでなければ交通量を捌けないわけではない。</p> <p>一般論として、昭和の時代の規制が多数あり、実情に合わせた見直しを行っている。</p>	<p>○今後も交通管理者と協議しながら検討する。参考に、西大通りの交通量は19,572台/日（H27 道路交通センサス）である。</p>
<p>高齢者への公共交通</p>	<p>国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課</p>	<p>○国の検討会で、高齢者の移動確保について提言していることから、高齢者のニーズを踏まえた計画となるよう策定を進めてほしい。</p>	<p>○本計画にも盛り込んでいく。</p>	<p>○「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」において多様なライフステージのニーズを踏まえた取り組みを記載。</p>

<p>バリアフリー</p>	<p>国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課</p>	<p>○このほか、情報提供として、バリアフリー法が改正され、10月から施行される予定だと聞いている。 遊覧船や貸切バス事業についてもバリアフリー化の対象となる。</p>	<p>○本計画に反映できる部分は修正していく。</p>	<p>○同左</p>
<p>グリーンスローモビリティ</p>	<p>国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課</p>	<p>○グリーンスローモビリティの実証実験を公募している。ご関心等あればお声がけ頂きたい。</p>	<p>○検討してみたい。</p>	<p>○応募させていただいた。</p>
<p>基本計画（案）の骨子</p>	<p>新潟県交通政策局 交通政策課</p>	<p>○基本計画の骨子について、将来像に拠点化の視点があり、横軸の繋がりにから考えると、基本方針の上から3つまでの具体的な取り組みの拠点化の欄には全て丸印が付くのではないかと。</p>	<p>○具体的な取り組みの縦軸の項目及び丸印の付け方については改めて検討させていただきたい。 縦軸にまちづくりの観点で具体的な取り組みを見ても新たな視点を増やすことを狙いに作成した。 今後も地域や施策を実施する場所などの視点をさらに増やし、発展させていきたいと考えている。</p>	<p>○事務局で検討した結果、基本方針「都心の活力と拠点性を強化する交通戦略」、「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の拠点化の欄に全て丸印を付けさせていただいた。</p>
<p>広域交通との連携強化</p>	<p>新潟市観光・国際交流部</p>	<p>○交流人口拡大にはインバウンドだけでなく、アウトバウンドの視点も必要である。 空港周辺の主要なバス停付近にパークアンドライド駐車場を整備し、より多くの方々をキャッチアップする視点が必要であると考えます。</p>	<p>○今まで不足していた観点である。 パークアンドライドについては、空港利用や居住者のニーズなども含めて引き続き検討していく。</p>	<p>○今後もパークアンドライド駐車場の整備を進めていく中で空港利用などの観点をもって検討を進める。参考に、平成28年度時点の新潟空港乗客人員数は、国内線については増加傾向にあるが、国際線については、路線便数の減少等から減少傾向にある。</p>

		○港は、定期船のほか、クルーズ船の運航があるが、具体的にどのようにアクセス連携を図っていくのか。	○クルーズ船については、定時定路線化は難しいため、タクシーなどで対応を検討する必要があると考える。	○引き続き検討を進める。参考に、近年のクルーズ船寄港回数推移は横ばいである。
新たな交流軸	新潟市観光・国際交流部	○本市の海岸・ビーチは訪日外国人拡大の政府への政策提言を行っているデイビットアトキンソン氏からの指摘からも評価が高いことが窺え、水上バスを海岸まで延伸させるほか、本市で一番の誘客施設であるマリンピア日本海も立地している海外地区を新たな交流軸として加えてはどうか。	○ニーズなどを的確に把握しながら、関係部署と検討していく必要があると考えている。	○同左

<その他>

発言 骨子	発現者	会議時事務局回答	対応（検討）状況	会議時事務局回答
推進会議の運営について	新潟県土木部都市局 都市政策課	○議論する対象が広すぎる。 資料についてはある程度、事務局に任せ、議論すべきポイントを絞るべき。	○次回から、対応できるよう検討したい。	○議論すべきポイントを示していく。