

平成 30 年度 3 回 にいがた交通戦略推進会議 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 |
|-------------------|--|---|
| ユニバーサルデザインタクシーの導入 | ○ユニバーサルデザインタクシーの導入について、基本計画の中の文章及び写真でしか記載されておらず、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会としても積極的に導入を進める方針であることから、実施計画でも盛り込んでいただきたい。 | ○バリアフリーの観点から、実施計画に盛り込むことを検討する。 |
| 成果指標 3 | ○公共交通沿線とは、鉄道、路線バスに加え、区バス・住民バスも含めた考え方か。 | ○区バス・住民バスも含めた考え方である。 |
| 成果指標 4 | ○区バス・住民バスの利用者数の増加について、生活交通の確保の観点からも、デマンド交通の利用者数も加えていただきたい。 | ○現在社会実験中のデマンド交通が本格運用になった場合、成果指標の見直しを検討させていただく。 |
| コンパクトプラスネットワーク | ○コンパクトプラスネットワークという新しい視点が出てきているので、成果指標の中に入れることはできないだろうか。 | ○本市は、平成 20 年度より新潟市都市計画基本方針で多核連携都市を目指して施策展開していることから、コンパクトプラスネットワークは新たな考え方ではなく、継続して取り組んでいく。 |
| 基幹公共交通軸の考え方 | ○基幹公共交通軸について、バスだけの整備計画になっており、鉄道も合わせて盛り込まないと基幹公共交通軸という名称は適当でないのではないか。都心部での基幹公共交通軸については、「基幹公共バス軸」などの名称が適当かと思われる。 | ○都心部での基幹公共交通軸整備は、BRT・LRT・小型モノレールの中から、BRT（バス）を導入して整備していく提言を受け、これまで取り組んできた。今後も、鉄道も含めた他のモードとのアクセスなど連携して進めていく。名称については、今後検討していく。 |

| | | |
|-----------------|---|--|
| 交通手段間の役割分担と結節強化 | ○取り組みの方向性、「②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化」について、ソフト対策も含めて具体的に充実していく必要があると考える。 | ○パークアンドライドや駅前広場の整備などを施策として整理しているが、役割分担と結節強化の部分がみえるように、標記内容を検討する。 |
| 目標 1 | ○目標 1 で新潟駅連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させると記載されているが、その成果を計る指標が必要ではないか。 | ○基本計画は 10 年であり、実施計画は 4 年である。前期実施計画の指標の対象期間では、新潟駅連続立体交差事業が完了しないことから、その目標を図る指標は後期実施計画となる。 |
| 成果指標の考え方 | ○全体の評価指標設定では全個別施策の効果を確認できないため、施策毎に評価指標を設定するか、事後評価において確認できるようにはできないだろうか。また、現行の戦略プランの指標である二酸化炭素排出量や公共交通分担率についても引き続き把握をしてはどうか。 | ○検討させていただく。 |
| 成果指標 3 | ○公共交通沿線は、他エリアに比べ人口減少の影響は小さいと考えられるため、極端に言えば、施策を実施しなくても居住者人口割合は維持するのではないか。また、現時点で高い割合を示していることから、本指標はすでに一定の成果をあげているものであり、これからの指標設定としては、古いものではないだろうか。 | ○本指標については、居住誘導の視点とともに、公共交通の路線を減少させないという視点もあり、路線バスだけでなく、区バス、住民バスなども含めた公共交通を維持していく、という観点から設定した指標である。 |
| 新技術の活用 | ○新技術、ICT の活用について、4 年間で取り組む具体的な事業などはあるか。国土交通省では、自動運転の取り組みを進めており、2020 年に社会実装を目標として掲げていることから、市の方でも積極的に導入促進をお願いしたい。 | ○現時点で具体的な事業はないが、今後積極的に導入を考えていきたい。 |

<地域公共交通網形成計画（案）について>

| 発言骨子 | 要旨 | 回答 |
|-----------------------|--|---|
| 背景と目的、計画の位置付け | <p>○法律番号は西暦でなく平成 26 年と和暦で記載するほうが正確。</p> <p>○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画制度は2つあることから、誤解のないよう地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定める地域公共交通網形成計画として策定するもの、と記載していただきたい。</p> | <p>○修正する。</p> |
| 戦略プランと地域公共交通網形成計画の関係性 | <p>○新たな戦略プランと地域公共交通網形成計画の基本方針の関係性について説明いただきたい。</p> | <p>○新たな戦略プランは、総合交通政策戦略であり、地域公共交通網形成計画は、公共交通政策の実行（実施）計画として、公共交通ネットワークを形成するための基本方針を設定している。</p> |
| 目標を達成するための事業 | <p>○網形成計画は国の基本方針に基づき作成することとなっている。このため、新たな戦略プランの実施計画と同様、基本方針に記載のある「モビリティマネジメント」や「バリアフリー化」の推進等についても、網形成計画案に盛り込んでいただきたい。</p> | <p>○盛り込む方向でとりまとめる。</p> |
| 成果指標の考え方 | <p>○実施計画と同様に、施策毎に評価指標を設定するか、事後評価において確認できるようにお願いしたい。</p> | <p>○検討させていただく。</p> |
| 目標 1 に対する成果指標 | <p>○公共交通沿線の居住者人口 90.5%は他都市と比較して高い数値なのか。また、鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m の設定圏域については、全国的に同一の設定であるのか。</p> | <p>○算出の定義等は地域によって異なっていると思うため、他都市との単純比較は難しいが、高い数値ではあるかと思う。また、本市では、一般的な人が抵抗を感じないと言われる鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m としている。</p> |
| まちなかの歩行者交通量の推移 | <p>○まちなかの歩行者交通量の推移について、ピーク時の 2000 年から 5 割程度と記載があるが 7 割程度であるかと思う。</p> | <p>○再確認する。</p> |