

## にいがた都市交通戦略プラン [基本計画 (案)] パブリックコメントの結果・対応について

### ■意見募集期間

平成 31 年 4 月 8 日（月曜）～令和元年 5 月 7 日（火曜）の 30 日間

### ■広報手段

- ・市報にいがた
- ・市ホームページ
- ・平成 31 年 3 月各区自治協議会

### ■閲覧方法

- ・市政情報室、都市交通政策課、各区役所、各出張所、中央図書館
- ・市ホームページ

### ■その他

- ・市政さわやかトーク宅配便の実施（4 月 8 日）
- ・新潟日報に記事掲載（4 月 18 日号）

### ■ご意見の提出状況、案の修正

- ・ご意見提出者数：9 名  
（提出方法 郵送：1、FAX：2、電子メール：5、窓口へ持参：1）
- ・意見数：53 件

### ■ご意見を踏まえての案の修正

- ・案の修正：6 件

にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画（案）〕に対するご意見の概要と市の考え方・対応について

| No. | 項目                     | ご意見の概要   | 市の考え方   | 修正 |
|-----|------------------------|--|---|----|
| 1   | [全般]<br>利用促進に向けたサービス向上 | 一部の路線バスや区バス、住民バスにおいて交通系ICカード「りゅうと」が使用できない現状のなか、乗合タクシーなども含め、モード間に捉われないサービスのシームレス化に向けた議論の場が必要と考える。 | 75頁のとおり、ICT技術を活用した公共交通への取り組みにおいてモード間に捉われないサービスのシームレス化を考えており、今後交通事業者などと連携を図りながら検討を進めていきます。   | 無  |
| 2   | [全般]<br>運転士不足          | 公共交通の運転士不足により路線の減便が続いている現状とその対策を記載するべきである。   | 47頁のとおり、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、路線バスからデマンド交通、乗合タクシーへの転換や、路線バス運行区間と重複している目的バスとの統合を図るなど、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行っていきます。 | 無  |
| 3   | [全般]<br>BRT・新バスシステム    | BRT・新バスシステムについて、今後の方向性を示すべきではないか。  | BRT・新バスシステムをはじめとする具体の取り組みについては、それぞれの個別計画で示すこととなります。<br>なお、バス交通の方向性については、それぞれの基本方針において記載しています。   | 無  |
| 4   | [全般]<br>BRT・新バスシステム    | BRT・新バスシステムに反対である。   | 36頁の③まとめのとおり、バス利用者数の下げ止まりなど一定の効果は認められましたが、乗り換えに対する不満のご意見などをいただいています。今後も市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に向けた取り組みを推進していきます。  | 無  |
| 5   | [全般]<br>BRT・新バスシステム    | BRT・新バスシステムは失敗であったと考える。  |   |    |

|    |                     |  |   |   |
|----|---------------------|--|---|---|
| 6  | [全般]<br>BRT・新バスシステム | BRT計画については、JR新潟駅～白山駅間での運行が最も合理的であったと考える。鉄道事業者とも連携し、JR新潟駅～白山駅間で4～8分間隔のシャトル型路線を新設し、公共交通の核となる路線を設定することが必要ではないか。 | ご提案を参考にしながら今後も関係機関と検討を進めていきます。  | 無 |
| 7  | [全般]<br>実施計画        | 具体的な取り組みの記載がなく、今後10年における方向性だけの記載では意味がない。   | 具体的な取り組み、成果指標について、変化の激しい社会・経済状況に機敏に対応するため「にいがた都市交通戦略プラン [実施計画]」でとりまとめており、年度ごとに検証・評価を行いながら取り組んでいきます。             | 無 |
| 8  | [全般]<br>進捗管理        | 「万代島地区将来ビジョン」や「新潟空港アクセス改善の基本的な考え方」など関連計画について、今後、国や県とどのように調整を進めながら新たな戦略プランの進捗管理を行っていくのか。                      | ご指摘の関連計画の所管部署とともに策定を進めてきており、今後も「にいがた交通戦略推進会議」を活用し、国や県と連携を図っていきます。   | 無 |
| 9  | [全般]<br>成果指標        | 基本計画が10年後にどこまで達成できるのか。   | 計画の達成状況については、別に策定する「にいがた都市交通戦略プラン [実施計画]」において成果指標を設定し、年度ごとに取り組みの検証、評価を実施してまいります。                                | 無 |
| 10 | [全般]<br>ロードマップ      | 何をいつ頃までに達成するか、また必要な予算と財源確保について、短・中・長期に分けロードマップを明示すべきである。   | 新たな戦略プランでは、前期と後期に分けて「にいがた都市交通戦略プラン [実施計画]」を策定することとしており、それぞれの実施計画において指標やスケジュールを示していきます。また、必要な財源については確保に努めてまいります。 | 無 |
| 11 | [全般]<br>資料構成        | 図表が多く、こんなに必要だろうか。  | 基本計画を策定するうえで必要と考えています。  | 無 |

|    |                       |  |   |   |
|----|-----------------------|--|---|---|
| 12 | [2~3頁]<br>資料構成        | 「背景と目的」、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕の位置づけ」について、わかりやすく良い。                                 | —   | 無 |
| 13 | [7頁]<br>市街地面積の推移      | 市街地の拡大を展開していく昔の考えとは異なり、財政の健全化が求められる現在では、コンパクトな都市計画が求められると考える。                    | 基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略において、コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした考えを示しており、取り組みを推進していきます。   | 無 |
| 14 | [9,34,106頁]<br>CO2排出量 | 106頁のとおり、10年前に比べ自家用車のCO2排出量は減少しているが、自動車の燃費向上による影響が大きいと考える。また、9頁と34頁で数値が異なるのはなぜか。 | 過度に自家用車に依存しなくてもだれもが移動しやすい交通環境の実現により、環境負荷の低減にも寄与できるよう努めていきます。<br>また、9頁は自動車、鉄道、船舶など運輸部門、34頁は自動車のみを対象にCO2排出量をそれぞれ算出しています。                    | 無 |
| 15 | [9頁]<br>観光入込客数        | 全国的には2010年から2016年において、訪日外国人だけで約3倍に増加しており、本市はもっと危機感をもつべきである。                      | 今後もさらなる交流人口拡大にむけ、関係機関と協力し着実な誘客セールスなど施策展開を図っていきます。   | 無 |
| 16 | [10頁]<br>鉄道利用者数       | 鉄道利用者数について、10年前より路線数に変化がなく、運賃の引き下げもなかったなかで、微増した要因はなにか。                           | 10頁のとおり、鉄道利用者数は近年は増加していますが、10年間での推移は概ね横ばいであり、交通事業者の自助努力による成果であると考えています。   | 無 |
| 17 | [12頁]<br>バス利用者数       | バス利用者数のグラフについて、BRT・新バスシステムに伴う乗り換え利用等の補正を行った数値で整理すべきでないか。                         | 12頁のバス利用者数については、BRT・新バスシステム開業後におけるバス利用者数の推移を示しているため、補正を行っていない数値としています。ただし、BRT・新バスシステム導入前後のバス利用者数の比較については、付属資料90頁に乗り換え利用等の補正を行った数値を記載しました。 | 有 |

|    |                      |  |   |   |
|----|----------------------|--|---|---|
| 18 | [12頁]<br>バス利用者数      | BRT・新バスシステム開業後にバス利用者数が増加と記載されているが、具体的にどの路線でどれくらい増加したのか検証が必要である。                                    | 路線ごとの利用者数の推移については、新潟市新バスシステム事業評価委員会で確認していきます。   | 無 |
| 19 | [12頁]<br>バス利用者数      | バス利用者数の増加要因はシニア半わりによる影響も大きいと考えるが、財政負担が発生していることを自覚していただきたい。   | シニア半わりもバス利用者数増加の要因のひとつであると捉えており、今後も財政負担を考慮したうえで効果的な事業の推進に努めていきます。   | 無 |
| 20 | [17頁]<br>まちなかの歩行者交通量 | まちなかの歩行者交通量予測を減少傾向とした都市計画の立案では積極性が不足している。特に、新潟駅から古町間の都心軸においては、歩行者交通量の目標値を定め、増加させるための整備計画や施策が求められる。 | まちなかの歩行者交通量は減少傾向にありますが、今後も減少傾向が続く予測のもと施策展開を図ってはいません。<br>新たな戦略プランでは、新潟駅から古町間の回遊性向上などにより、官民連携しながら都心での取り組みを推進し、まちなかの賑わいを創出していくこととしています。<br>具体的な取り組みや成果指標については、別に策定する「にいがた交通戦略プラン【実施計画】」においてとりまとめていきます。 | 無 |
| 21 | [20頁]<br>交通手段分担率     | 20頁の交通手段分担率について、鉄道・バスが合算された数値で表記されているが、付属資料と同様にそれぞれの分担率を表記すべきである。                                  | 20頁の交通手段分担率について、鉄道・バスそれぞれの分担率を表記します。  | 有 |
| 22 | [20頁]<br>交通手段分担率     | 現行の戦略プランでは、自動車に頼らなくても徒歩や公共交通で移動できるまちを目指していたと認識するが、自動車分担率が増加し、徒歩分担率が減少しては意味がない。                     | ご指摘のとおり、10年前より自動車分担率は増加、徒歩分担率は減少しているものの、一方で、公共交通分担率が増加するなど一定の成果もあり、いまだ道半ばであると事後評価しています。<br>新たな戦略プランにおいても、過度に自家用車に依存しなくてもだれもが移動しやすい交通環境の実現に向けて、引き続き取り組んでいきます。  | 無 |

|    |                                     |  |  |   |
|----|-------------------------------------|--|--|---|
| 23 | [20頁]<br>交通手段分担率                    | 自転車走行空間ネットワーク路線や駐輪場の整備が進んできたことに反し、自転車分担率が減少した要因はなにか。   | 要因として、働く高齢者の増加により、自動車の分担率が増加し、相対的に自転車の分担率が減少しているものと考えられ、全国的にも自転車を含む二輪車の分担率は減少傾向となっています。今後も、ハード面の整備と併せ、自転車利用促進に資するソフト面での普及推進も引き続き行っていきます。 | 無 |
| 24 | [22頁]<br>インフラの維持管理・更新費用             | インフラ整備軽減の観点からもコンパクトシティを推進することが重要と考える。  | 基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略において、コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした考えを示しており、必要な取り組みを推進していきます。   | 無 |
| 25 | [24頁]<br>公共交通沿線の居住人口                | 公共交通沿線の居住人口割合が増加しているが、移動手段として多く利用されていない要因の分析が必要である。  | 区バス・住民バスの新規路線整備などを要因に公共交通沿線の居住人口割合は増加しています。35頁のとおり、バス利用者数は増加傾向にあり、今後も土地利用と連携し、公共交通の利用促進を図っていきます。   | 無 |
| 26 | [25頁]<br>パークアンドライド                  | パークアンドライドの整備について、鉄道駅に大規模駐車場の整備をさらに進め、鉄道事業者と利用者が共にメリットを受けることができるよう施策展開を行っていただきたい。   | 現状、鉄道駅周辺に大規模な用地を取得することは難しいと思われませんが、ご意見を参考に、今後も鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド駐車場の整備を推進していきます。  | 無 |
| 27 | [28,41頁]<br>基本方針3：まちなかの賑わいを創出する交通戦略 | 都心軸を含め、まちなかにおいては歩行者優先の思想と道路ごとの役割分担の明確化、新湧らしい景観の形成が求められる。特に古町地区においては、来街者が目的地にするに値する恒久的な賑わい創出・誘導策が求められる。例えば、西堀通と古町通に「堀と柳」を整備し歩行者優先のトランジットモールとし、東堀通りを自動車主体の道路として役割分担を図り、交流人口の拡大を図ることはどうか。 | ご提案の歩行者を優先としたトランジットモール化については、自動車の通過交通量を減らす取り組みが必要となります。新たな戦略プランでは、引き続き通過交通抑制に資する道路整備を進めるとともに、公共交通の利用を促す取り組みを推進していきます。                    | 無 |

|    |                             |  |  |   |
|----|-----------------------------|--|--|---|
| 28 | [30～35頁]<br>事後評価            | 事後評価において、未達成の指標が多かった理由は、市民への周知不足と、市民との協働が不足していた結果であり、さらには市役所全庁規模での推進体制が不足していたのではないか。   | 36頁のとおり、市民への周知不足もひとつの要因として捉えており、新たな戦略プランの視点では、「市民や関係者による協働」を加え、43頁のとおり、住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築きあげる交通戦略」を目指していきます。 | 無 |
| 29 | [32頁]<br>バスICカード<br>りゅーとの導入 | バスカードが廃止された際、バスカード利用者の内りゅーとカードに移行しなかった利用者の要因を検証したうえで今後の普及策を検討するとともに、郊外路線でも利用できるようにしてほしい。   | 今後も、りゅーとカードの普及推進に努めていくほか、郊外路線への導入についても交通事業者に働きかけていきます。   | 無 |
| 30 | [33頁]<br>事後評価               | 事後評価における「都心地区へのアクセス時間の短縮」について、指標①が自家用車について、指標②が公共交通を対象としているが、それぞれの起終点が異なるのであれば、自家用車と公共交通の所要時間を比較することができない。また、起終点が異なることを付属資料だけでなく、本編にも明示すべきである。 | ご指摘の成果指標①は、自家用車での都心地区へのアクセス時間の短縮を、成果指標②は、公共交通での都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持を目指していました。よって成果指標①と②は、それぞれ比較するため設定していたものではありません。また、ご指摘のとおり、それぞれの起終点については本編（33頁）にも記載します。 | 有 |
| 31 | [36頁]<br>資料構成               | 36頁の色が濃い（特に紫色）ため、文字が見づらい箇所がある。   | ご指摘を踏まえ、配色を修正します。  | 有 |
| 32 | [37頁]<br>交通の将来像<br>基本方針     | 現行の戦略プランに関する事後評価において、「未だ自家用車への依存が高い」と評価しているが、新たな交通の将来像や基本方針には「自家用車からの脱却」の視点が盛り込まれていない。   | 39頁のとおり、基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略において、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と併せ、自家用車からの転換を促進する考えを盛り込んでいきます。   | 無 |

|    |   |  |   |   |
|----|---|--|---|---|
| 33 | [39頁]<br>基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略                                  | 基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略について、実現性があるのか疑問である。   | 関係者と一丸となって、具体的な取り組みを、別に策定する「にいがた都市交通戦略プラン [実施計画]」にもとづき、着実に進めていきます。      | 無 |
| 34 | [40頁]<br>基本方針2：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略                                   | 広域交通拠点と二次交通の連携について、リムジンバス等の積み残しに対応するため、2階建バス・リフト付リムジンバスの導入、また、佐渡汽船乗り場と新潟空港直行ミニライナーの増便などを検討してほしい。 | いただいたご提案を参考とさせていただきます。  | 無 |
| 35 | [41,42頁]<br>基本方針3：まちなかの賑わいを創出する交通戦略<br>基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 | 中央区だけが「まちなか」であるかのような考え方は改めるべきである。  | 41頁では、全体的な視点から、古町～万代シティ～新潟駅周辺を「まちなか」としており、42頁では、地域のまちなかの目指す姿について記載しています | 無 |
| 36 | [42頁]<br>基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略                               | 基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略について、今後この視点の考え方が重要になってくる。  | ご指摘のとおり、地域主導による生活交通の確保維持・強化について、市民や関係者の皆さまと協働して取り組みを推進していきます。           | 無 |
| 37 | [42頁]<br>基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略                               | 運行補助を続ける郊外路線のバス運行に関する視点がない。  | 42頁のとおり、利用促進に向けたサービス強化や、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担を行いながら必要な支援を行っていきます。  | 無 |

|    |   |  |  |   |
|----|---|--|--|---|
| 38 | [42頁]<br>基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略       | 各区の予算編成が衰退傾向にあるなか、区バス・住民バスを充実させれば、財政負担はさらに増加していく。BRT・新バスシステムにより生じた余力を郊外にもっと充てるべきである。                                 | 63頁のとおり、区バス・住民バスの利用者数は毎年増加しています。<br>引き続き、区バス・住民バスなどの区内公共交通網の形成を図りながら、さらなる利用促進に向けた周知、啓発活動を進め、また、全市的にも持続可能なバス交通に向けて取り組みを進めていきます。 | 無 |
| 39 | [43頁]<br>基本方針5：みんなで築き上げる交通戦略                | 今まで事業者や行政に任せきりであったことが問題であり、今後は市民が知恵を出し、市民と協働して推進すべきである。  | 新たな戦略プランの視点では、「市民や関係者による協働」を加えており、必要な取り組みを推進していきます。  | 無 |
| 40 | [44頁]<br>資料構成                               | 44頁について、懲りすぎていて、色が濃く見づらい。  | ご指摘を踏まえ、わかりやすくなるように配色を修正しました。  | 有 |
| 41 | [49～50頁]<br>③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備 | 道路整備に伴い自家用車への依存が高まる可能性を考慮し、対応策を検討しながら道路整備を進めていただきたい。   | いただいたご意見については、今後の道路整備の参考とさせていただきます。  | 無 |
| 42 | [49～50頁]<br>③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備 | 仙台市では高速道路からバイパスを利用して直接青葉通りへ接続できるが、本市では、みなど大橋の整備計画が中止となり、また栗の木バイパスの慢性的な道路渋滞もあり、都心部の衰退を加速させたのではないだろうか。万代島ルート線の早期建設を望む。 | 万代島ルート線は、国道7号における都心地区の慢性的な交通渋滞の緩和及び、広域交通と都心地区の連携強化を図ることを目的とした道路であり、着実な整備促進を図っていきます。  | 無 |
| 43 | [51～52頁]<br>④地域のまちなか居住・施設立地誘導との連携           | 「地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携」について、居住誘導の視点でしか記載されていないが、立地適正化計画に基づき、公共施設や商業施設なども含め検討すべきである。                                 | 適正な土地利用を図るうえでは、ご指摘のとおり、居住誘導とともに、都市機能の誘導についても長期的、緩やかに進めていく必要があることから、引き続き立地適正化計画と連携しながら、コンパクト・プラス・ネットワークを基本としたまちづくりを進めていきます。     | 無 |

|    |                                   |  |   |   |
|----|-----------------------------------|--|---|---|
| 44 | [53～54頁]<br>⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成  | 美咲町合同庁舎、新潟県庁～白山駅～市役所～古町～万代シティ～新潟駅間を交通軸として整備を進めるべきである。特に、美咲町合同庁舎、新潟県庁エリアがターミナル化されれば、BRT区間を白根方面へ展開できるかもしれない。 | ご提案の区間は基幹公共交通軸内に含まれています。当該エリアのターミナル化を含めた、基幹公共交通軸の形成は、市民理解を得るとともに、交通事業者と連携して望ましいあり方を検討していきます。                    | 無 |
| 45 | [53～54頁]<br>⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成  | 基幹公共交通軸における笹出線については、現状の慢性的な交通渋滞を鑑みると、公共交通の軸となる可能性は低いと考える。ハード整備を含め対応が必要ではないか。                               | 笹出線は、現在、新潟鳥屋野線～明石紫竹山線の区間において、4車線化の工事を進めており、基幹公共交通軸の形成は、市民理解を得るとともに、交通事業者と連携して望ましいあり方を検討していきます。                  | 無 |
| 46 | [57～58頁]<br>⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化   | JR新潟駅の高架化に際して、高架下はバスだけでなく、タクシー、自転車の通行も可能にするべきである。  | 高架下交通広場はバス乗降場として整備するため、バス利用者の安全性を考慮し、自転車は降りて通行していただきます。また、タクシーの通行は、バスの運行がない時間帯について、関係機関の意見を聞きながら、検討していきます。      | 無 |
| 47 | [57～58頁]<br>⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化   | まちなかへの自家用車利用を抑制するため、まちなかの駐車場対策について施策検討すべきではないか。  | 57頁のとおり、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んでいきます。  | 無 |
| 48 | [59～60頁]<br>⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備 | 新潟駅周辺整備事業について、当初計画とおり4本の幹線道路の整備が望まれる。  | 立体交差道路は、鉄道で分断されている南北市街地の一体化を図る重要な道路であり、新たな人や車の流れの創出による波及効果も期待できることから、事業着手を見送っていた区間についても、整備の必要性について、今後も検討していきます。 | 無 |

|    |                                      |   |   |   |
|----|--------------------------------------|---|---|---|
| 49 | [63～64頁]<br>⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成 | 取り組みの方向性⑩：地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成について、方向性、考え方は良いので今後推進していただきたい。 | ご指摘のとおり、今後も取り組みを推進していきます。   | 無 |
| 50 | [75～76頁]<br>⑬民間技術による新技術等の導入          | ICT技術の活用について、MaaSやバスのQRコード決済などの導入に向けた検討について盛り込むべきである。           | MaaSやバスのQRコード決済など、ICT技術を活用した公共交通に関する取り組みについては、75～76頁のとおり、技術の進歩を注視しながら導入方法など検討していきます。      | 無 |
| 51 | [75～76頁]<br>⑬民間技術による新技術等の導入          | ICT技術について、オープンデータの活用やMaaSなどの導入に向けた検討について盛り込むべきである。              | オープンデータの活用やMaaSなどの導入など、ICT技術を活用した公共交通に関する取り組みについては、75～76頁のとおり、技術の進歩を注視しながら導入方法など検討していきます。 | 無 |
| 52 | [77～79頁]<br>用語集                      | 用語集について、一部、誤字脱字が見受けられたので修正いただきたい。                               | ご指摘のとおり、誤字脱字を修正します。   | 有 |
| 53 | [77～137頁]<br>付属資料                    | 用語集、会議開催要綱、委員名簿、新潟市の交通に関する現状など多くの付属資料が添付されており、担当者の配慮が見られて良い。    | —   | 無 |