

「第12次新潟市交通安全計画(案)」に対する パブリックコメント手続きの実施結果について

「第12次新潟市交通安全計画(案)」について、貴重なご意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。

いただいたご意見に対する市の考え方をまとめましたので、結果を公表します。

なお、ご意見の一部については、趣旨を損なわない範囲で要約し掲載させていただきましたので、ご了承ください。

■意見募集期間

令和8年1月15日(木曜)～2月13日(金曜)

■結果公表日

令和8年4月24日(金曜)

■広報手段

- ・市ホームページに掲載
- ・市政情報室、市民生活課(担当課)、各区役所、各出張所、中央図書館にて資料配布

■ご意見の提出状況、案の修正

- ・意見提出者数：1名(提出方法：電子メール1件)
- ・意見数：12件
- ・案の修正：2件

■結果公表場所

結果は次の場所で閲覧できます。(閉庁日、休館日は除きます)

- ・市政情報室(市役所本館1階)
- ・市民生活課(市役所本館1階)
- ・各区役所(資料の設置場所は各区地域課・地域総務課へお問い合わせください)
- ・各出張所
- ・中央図書館(ほんぽーと)

■問い合わせ先

新潟市 市民生活部 市民生活課(市役所本庁舎 1階)

〒951-8550 新潟市中央区学校町通1-602-1

電話：025-226-1113 FAX：025-223-8775

E-mail：shiminseikatsu@city.niigata.lg.jp

第12次新潟市交通安全計画(案)に対するパブリックコメントの結果

No	ページ	部	章	該当箇所	ご意見	市の考え方	案の修正
1	2	第1部 総論	第1章 計画の考え方	2 計画の性格・期間等	本市の実状に合ったものとなるように配慮したとの記述があるが、具体的にどのデータ(8区の特性差、自家用車依存度、冬期特有の気象等)を実状として捉え、施策に反映させたのが不明確である。根拠となる実状が定義されなければ、施策の妥当性を評価できない。本市独自の課題と施策への具体的な反映プロセスを明記すべきです。	本市の実状については、「第2章交通事故の推移と現状」P3～P8に記述した本市の交通事故の発生傾向を踏まえ、「第3章交通安全計画における課題と目標」P9に実状を記述しています。	無
2	3～8	第1部 総論	第2章 交通事故の推移と現状	1 本市の交通事故の推移 2 本市の交通事故の現状	市全体の過去5年間の統計のみであり、区別の傾向や長期的な推移が見えない。また、全国平均や県全体と比較して、本市の人口あたり事故率や重傷者率にどのような特徴があるのかも不明である。 地域ごとの課題を抽出するために、区別の比較や長期トレンドの分析、および年代×状態別×地域別等のクロス分析を導入し、現状認識の解像度を高めるべきである。また、上記の分析や解像度について、第11次新潟市交通安全計画や令和7年度新潟市交通安全実施計画においても示されておらず、現状の本案は計画の体をなしていない。	本計画は、国及び県で制定される基本計画に基づき、本市の基本的な考え方や総合的施策を定めたものとなっております。 具体的な施策は単年度の交通安全計画で定めており、同計画策定に際しては、区別の発生状況や各種事故の発生状況、県全体の事故発生傾向などを示したうえで策定していることから、いただいたご意見については、実施計画に反映するよう努めてまいります。	無
3	4～9	第1部 総論	第2章 交通事故の推移と現状 第3章 交通安全計画における課題と目標	第2章 2 本市の交通事故の現状 第3章 本市の交通事故の特徴	発生場所の分析が「市全域」という粗い単位に留まっており、具体的な発生件数の明記もありません。例えば、交通量が密集する中央区の交差点事故と、見通しは良いが速度が出やすく夜間視認性が課題となる西蒲区の幹線道路では、事故のメカニズムも必要な対策も全く異なります。これらを「市全域」として一括りに分析することは、地域の実情を無視していると言わざるを得ません。8区それぞれの事故特性を明確に解明し、事故多発地点を地名・交差点名レベルで特定すべきです。場所の特定とそれに基づく優先順位付けがなされないままでは、実効性のある対策は不可能であり、本案はその意義を果たしていません。		無

No	ページ	部	章	該当箇所	ご意見	市の考え方	案の修正
4	3～14	第1部 総論	第2章 交通事故の推移と現状 第3章 交通安全計画における課題と目標	第2章、第3章全体	<p>看板の設置数や啓発回数といった「実施した作業量（アウトプット）」の計上のみを実績とすることは不適切です。一方で、死傷事故データは発生頻度が低く、単一地点・短期間での増減には偶然性が強く働くため、これのみを直接的な評価指標とすることには限界があります。したがって、特定の交差点や路線といった「点」での評価だけでなく、対策を重点実施した「エリア全体」での長期的な事故トレンドを分析すべきです。また、事故そのものの数だけでなく、「平均走行速度の低下」「一時停止率の向上」「歩行者の横断待ち時間の短縮」といった、事故リスクに直結する「中間指標（代替指標）」を用いた定量的評価を導入してください。こうした「対策が交通行動にどう影響を与えたか」という科学的な効果検証プロセスを明文化することを求めます。</p>	<p>国及び県の制定する交通安全計画では交通事故死傷者数を目標値として設定しており、本市においても同様に交通事故死傷者数を目標値に設定しております。</p> <p>ご意見を参考に、様々な角度から評価、検証を行えるよう各種データの収集に努めてまいります。</p>	無
5	16～23	第2部 分野別施策	第1章 道路交通環境の整備	第1章全体	<p>ハード整備の各項目について、本計画の期間内（5年間）で「いつ、どこを、どのように改善するのか」という具体的目標が抽象的な文言に終始しています。「詳細は単年度の実施計画で定める」という先送りは、上位計画である本計画のガバナンス放棄に他なりません。主要な整備予定箇所については、着手時期や目標とする完了時期の年次スケジュールを本計画内で明文化し、戦略的な投資計画として提示すべきです。</p>	<p>ご意見については、担当部局と情報共有し、今後の課題とさせていただきます。</p>	無

No	ページ	部	章	該当箇所	ご意見	市の考え方	案の修正
6	17～19	第2部 分野別施策	第1章 道路交通環境 の整備	2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進	ユニバーサルデザイン化、無電柱化、歩道整備、ゾーン30の推進等の項目について、現在どこで対策が完了しており、どこに課題が残っているのかという「現状の可視化」が全くなされていません。これらが地図上で示されない限り、市民は自らの生活圏の安全性を客観的に判断できません。これまでの実績および現状の課題地点を地図情報（マップ）として本計画内に整理して示し、市民への透明性を確保することを求めます。	ご意見を参考に、現状の可視化について担当部局との調整に努めます。	無
7	15～36	第2部 分野別施策	第1章～第4章	第1章～第4章全体	本案のP15からP36にわたる膨大な記述は、国の大綱や過去の計画、他自治体の計画から文言を機械的に転記しただけの「汎用的なテンプレート」の域を出ていません。記載されている内容は交通安全における一般論としては否定しませんが、「新潟市の、どの場所、いつ、誰が、何をするのか」という本市固有の具体性が完全に欠落しています。全国どこの市町村でも通用するような計画は、新潟市民の命を守るための実効的な戦略書とは呼べず、行政計画としての体をなしていません。文字の羅列を排し、本市の事故データに裏打ちされた独自の優先順位を構造化し、視覚的・体系的に再整理することを強く求めます。	本計画は、国及び県で制定される基本計画に基づき本市の基本的な考え方や総合的施策を定めたものとなっております。具体的な施策は単年度の交通安全計画で定めていることから、同計画においてご意見を反映するよう努めてまいります。	無
8	32	第2部 分野別施策	第2章 交通安全思想 の普及徹底	2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	「運転免許の自主返納」を促す記述がありますが、車なしでは生活できない「本市の実情（公共交通の脆弱さ）」に対する代替手段の提示が不十分です。移動手段の確保という根本的な課題を解決しないままの啓発は実効性を伴わないため、交通政策と連動した具体的な支援策を明記すべきです。	ご意見のとおり、現在本市で行っている免許返納者に対する支援について追記します。	有

No	ページ	部	章	該当箇所	ご意見	市の考え方	案の修正
9			計画全体		新潟市は、積雪、凍結、および全国的にも極端に少ない冬期の日照時間といった、極めて過酷な交通環境にあります。にもかかわらず、本案の記述は他自治体でも見られる一般的な啓発に留まっており、雪に関する項目の記載がなく、雪国・新潟市としての当事者意識が欠落しています。具体的には、積雪時の有効幅員減少による歩行者事故リスクや、凍結路面における制動距離の増大、およびグレーの空に同化する歩行者の視認性低下など、本市特有の「冬の死角」に対する分析と対策が不可欠です。消雪パイプ未整備路線の重点的な安全対策や、冬期の視認性を高める高輝度路面標示の導入など、雪国特有の気象・路面条件を前提としたハード・ソフト両面の独自施策を、他項目と切り離れた「最重要課題」として計画に盛り込むべきです。	ご意見のとおり、冬季間特有の安全確保についてハード・ソフト面の取り組みを記載します。	有
10			計画全体		本案が掲げる「交通事故死傷者数」は、事故が起きた後に集計される「結果指標（遅行指標）」に過ぎません。これら死傷事故データは発生頻度が（統計的には）低いため、有意なサンプル数が蓄積されるまでに対策が後手に回るという致命的な欠陥があります。命を守る計画であれば、事故が起きる予兆を捉える「先行指標」を導入すべきです。具体的には、プローブデータやドライブレコーダーの走行データから得られる「急ブレーキ多発地点」や、市民投稿による「危険箇所の指摘」などをデータ化・分析し、それらの改善率を指標に据えるべきです。数少ない「死傷事故」が発生してから動く後追いの行政ではなく、膨大な「ヒヤリハット（未然事故）データ」を分析して先手を打つ「予測型・予防型」の安全対策へパラダイムシフトすることを強く求めます。	国及び県の制定する交通安全計画では交通事故死傷者数を目標値として設定しており、本市においても同様に交通事故死傷者数を目標値に設定しております。ご意見については参考とさせていただき、各種データの収集、活用により安全対策を推進できるよう努めてまいります。	無

No	ページ	部	章	該当箇所	ご意見	市の考え方	案の修正
11			計画全体		<p>本計画に記された施策の多くは、道路整備計画や公共交通計画、福祉計画等と密接に関連していますが、それらとの具体的な連携体制や、予算配分の優先順位付けが示されていません。単なる部局間の「調整」に留まらず、交通安全の観点から他部局の施策に対して修正や優先順位の変更を促すような、強いガバナンス構造を本計画内に明記すべきです。</p>	<p>ご意見を参考に、関係する他の計画を推進する関係機関とより一層連携を図り、各種施策を推進してまいります。</p>	無
12			計画全体		<p>「詳細は実施計画で定める」という記述による実質的な先送りを禁止し、下位計画である実施計画が具備すべき「詳細なデータ分析」および「具体的な対策地点の特定」を必須要件として本計画内に明記すべきです。現状の実施計画が単なる活動件数のリスト（アウトプット管理）に留まっている実態に鑑みれば、上位計画である本計画において「評価・報告のフレームワーク」を厳格に確定させない限り、実施計画が実効性のあるアクションプランとして機能することはありません。上位計画が下位計画の質を保証する「ガバナンス」を機能させ、PDCAサイクルが回る実効的な計画体系へと再構築することを求めます。</p>	<p>本計画は、国及び県で制定される基本計画に基づき本市の基本的な考え方や総合的施策を定め、具体的な施策は単年度の交通安全計画で定めております。</p> <p>毎年度の交通安全対策会議において、各主管課の交通安全に資する取り組みについて、報告及び振り返りを行うなど、PDCAサイクルを機能させ、交通安全対策を推進していきます。</p>	無