

「新潟市都市計画基本方針(改定案)」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

「新潟市都市計画基本方針(改定案)」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4年3月22日(火曜)～4月21日(木曜)の30日間

■結果公表日

令和4年12月14日(水曜)

■広報手段

- ・市報にいがた、市ホームページに掲載
- ・市政情報室、都市計画課、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：4名(提出方法：電子メール4)
- ・意見数：36件
- ・案の修正：3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)
- ・都市計画課(市役所ふるまち庁舎5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 都市政策部 都市計画課(市役所ふるまち庁舎5階)

〒951-8554 新潟市中央区古町通7番町1010番地 古町ルフル5階

電話：025-226-2679 FAX：025-229-5150

E-mail：tokei@city.niigata.lg.jp

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
1	10	第2章 都市づくりの視点 2-1 新潟市の概要 (2)沿革や地域の個性 表 旧市町村のまちの特性・個性・成り立ちなど	<ul style="list-style-type: none"> 新潟市についての表記で、「まちの特性・個性・成り立ち」の掘り下げがとても浅く感じられます。 江戸時代の湊町・新潟町の成立から掘り下げた「新潟都心の都市デザイン」との整合性も感じられないため、整合性を取るべきではないでしょうか。まちの特性・個性・成り立ちは、まちづくりの最重要項目であると考えます。 (PS. 岩室村の項には北陸街道の宿場町、西川町の項には長岡藩代官所。と江戸期の記載が含まれています。北陸街道とあるのは北国街道でしょうか。) 	<ul style="list-style-type: none"> まちの特性・個性・成り立ちは、その都市のアイデンティティであり、まちづくりの重要な要素と考えていますが、都市計画基本方針は今後の本市の都市計画の基本的な方針を定めるものであることから、沿革・成り立ち等を踏まえながらも、その記載については概要のみとしています。 ご意見のとおり、「北陸街道」の記載は、「北国街道」に修正いたします。 	有
2	24	第2章 都市づくりの視点 2-2 都市づくりの視点 (2)持続可能な都市づくり 図 交通分担率の他都市圏との比較	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道バスに注視されていますが、自動車利用率の異常な高さ自転車と徒歩の低さが気になります。この問題点を掘り下げ、脱炭素社会へ向けて本気の取り組みをしていただきたいです。人口の多い都心や周辺部で比較的公共交通の便がよくても、自家用車で移動する人が多いのはなぜなのでしょう？23ページ上段図で利便性の高い道路ネットワークが構築されているから自家用車が便利なのでしょう。もし、公共商業施設が自家用車ありきの場所に点在しており本数の多いバス停も遠く、絶妙に不便なのだとしたら、17ページにあるゼロカーボンシティは実現しないと思います。市民の自動車依存からの脱却が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> 「方針1-5 環境や人にやさしい公共交通をつくる」(P65)において、意識啓発など、市民や事業者などと連携した公共交通の利用促進について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後も取り組みを進めていきます。 	無
3	37	第2章 都市づくりの視点 2-2 都市づくりの視点 (5)激甚化・頻発化する自然災害 (d)雨の降り方の変化	<ul style="list-style-type: none"> 激甚化頻発化する自然災害において、40ページに雨の降り方の変化についてのグラフがありますが、地球温暖化によっておこるのは、水害だけではなく、気温の上昇も懸念事項です。近年の夏は気温が高く40度を超える日も出てきました。51、52ページ都市の将来のイメージでは開放的な街並みですが、これでは5月から9月の暑い日には熱中症になりかねません。日除けの設置、地表面の遮熱化などされないと、天気の良いレジャー日和に外へは出られません。命にかかわります。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘を踏まえ、印刷・製本までに遮熱対策について配慮した形で、将来イメージを一部修正いたします。 	有
4	44	第2章 都市づくりの視点 2-2 都市づくりの視点 (7)今後の都市づくりの視点の整理 表 本市を取り巻く状況（現状と課題） (6)都心まちづくりの転機 本市を取り巻く状況（現状と課題）	<ul style="list-style-type: none"> (「新潟都心地域」について) 新潟駅周辺への公共投資の結果、既存の万代シティなどの入居者の、駅ビルやバススタビルへの移転が起これば、経済のパイは増えません。万代などの入居者とバッテリーせず、広域から人流を呼び込み都心経済のパイを増大する機能の入居を探っていただきたいと考えます。 にいがた2キロの具体策は、駅南への投資ばかり目立ち、駅北側ならびに都心軸の延長線にある白山地区とのバランスを逸していると考えます。「新潟都心地域」には新潟大学医学部・新大病院のある、白山地区が含まれるべきではないかと考えております。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心機能のバランスの考え方についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
5	44	第2章 都市づくりの視点 2-2 都市づくりの視点 (7) 今後の都市づくりの視点の整理 表 本市を取り巻く状況（現状と課題） (6) 都心まちづくりの転機 本市を取り巻く状況（現状と課題）	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年の新潟駅と万代広場の利用客鈍化予想を変更更新しないのか？民間の目線から見ると、にいがた2km実施時には、弱気の予想値は上方修正するべきではないかと感じる。 H26の鈍化予測は合併で郊外化を加速していた時のものであり、「南イオン」出店時に万代シティ・古町の通行者数が大幅減少した後は、駅前の通りの横断者数は下げ止まりして上昇に転じている。駅2階のメインフロアと街を結ぶペディストリアンデッキ建設も復活すべきではないか。 平成12年 駅前附属線の横断者数 10869+22072+9638+9338=51917人 平成22年 駅前附属線の横断者数 4977+13683+6963+8294=33917人 (-18000人、-34.6%) 平成28年 駅前附属線の横断者数 6326+8641+6485+6604+7288=35344人 (+1427人、+4.2%) 出典 <ul style="list-style-type: none"> 平成12年と平成22年 まちしんぶん6号 3ページ ②駅前広場利用者数の変化（14h調査） 平成28年 1. 駅前広場の利用状況(万代広場)平成28年5月(平日)7:00～19:00(12h)調査 	<ul style="list-style-type: none"> ペDESTリアンデッキの整備等についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
6	48	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-2 目指す都市の姿 及び 第4章 都市・地域づくりの方針 4-1 基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> 目指す都市の姿の構造(多核連携都市)の実現に向けた考え方(第3章3-2)、あるいは都市・地域づくりの基本的な方針(第4章4-1)に、「車社会から公共交通社会へのパラダイムシフトを促す都市構造の再構築」のような内容が盛り込めないか。 第2章2-2(2)(4)などでも示されているように、市民の高い自動車利用と公共交通の不便さは今後の都市づくりの課題である。本市においては新バスシステムの実施等で一定の改善をみた時期もあるが、車社会という現状を改善するには至らず、さらにコロナ禍で公共交通はより厳しい状況にある。 コンパクト&ネットワークがその処方箋として提唱されてから久しく、その実践において都市計画と公共交通政策との連携は不可欠であり、立地適正化計画等で政策反映が具体化された。しかし本市では、市民の車での移動ニーズが依然高く、新規の出店でも道路アクセスを考慮した立地や広い駐車場が目につき、中心市街地でも当座の土地活用で駐車場の整備が目立つ現状にある。これでは、いつまで経っても公共交通が存亡の危機にさらされるばかりである。 人口減少とそれに伴う税収減が都市経営上の負荷となる中、新たな市街地拡大は限定的であるべきだし、既成市街地も集約・再編を検討すべき時期にある。車がなくても快適に生活できるライフスタイルを普及させることはSDGsの実現に貢献することでもあり、そのため利便性の高い都心や幹線公共交通の沿線軸に都市機能・人口を集約し、公共交通の利便性向上に寄与するまちづくりへと旗幟を鮮明にすることが望ましいと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 「方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる」(P63～64)において、過度に車に頼らなくても暮らすことができる環境づくりについての考え方や公共交通と連携した土地利用について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後も取り組みを進めます。 「方針1-5 環境や人にやさしい公共交通をつくる」(P65)において、意識啓発など、市民や事業者などと連携した公共交通の利用促進について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後も取り組みを進めていきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
7	48	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-2 目指す都市の姿 「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市新潟」	<ul style="list-style-type: none"> 市街地・田園・自然はどんな政令都市にも存在するため、「市街地と田園」という表記は、無個性に感じられます。新潟市の魅力を伝え、魅力を受け留めて戴くためには、「こんな市街地です。」「こんな田園です。」と伝える表記が適しているのではないのでしょうか。 具体的には、湊町の景観と歴史、水田の景観と歴史、大河信濃川の景観と歴史、都心の景観と環境などを、目に見える形でしっかりと整備して伝える必要性を感じます。 	<ul style="list-style-type: none"> 新潟市の特徴や魅力を分かりやすく伝えるため、都市マス改定版の製本・印刷をする際においては、イラストや写真を活用するなど、分かりやすく伝えられるよう検討します。 	無
8	49	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-2 目指す都市の姿 ② 都市・地域の拠点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> 目指す「拠点機能」の具体的な提示が求められると感じました。例えば、「都心への集客施設」整備など、イメージしやすい表記があれば良いと思いました。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市マス改定版の製本・印刷をする際には、「図 拠点とネットワークによる都市構造のイメージ図」の建物描写の表現など、より分かりやすくなるように工夫します。 	有
9	49 62	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-2 目指す都市の姿 ② 都市・地域の拠点の機能強化 及び 第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> 市役所本庁舎に、新潟大学の3・4年次キャンパスを誘致すれば、都心軸のバス利用もパーソントリップも上がり、経済効果も高まり、若者の文化的なコミュニティも生まれてくる。数年経てば、白山界隈が学生街のようになって来る。郊外キャンパスの今よりも、優秀な学生が新潟大学を志望するようになるのではないか。 市役所本庁舎と市議会は、三越跡の再開発ビルに入居して、ふるまち庁舎と一体感を醸成して欲しい。図書館などの文化施設も一体でビルに入っているのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 大学機能の移転や市役所機能の集約についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
10	49 63 66	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-2 目指す都市の姿 ② 都市・地域の拠点の機能強化 及び 第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-1 都心の魅力と価値を高める 方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる 及び 第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-1 都心の魅力と価値を高める 方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる	<ul style="list-style-type: none"> 経済のパイを拡大させるパーソントリップの拡大などの施作を抜きに、ビル建設によるオフィス床や百貨店並みの商業床の増大が進んだ場合に、都心地区内でテナント移動が起こり、建設以外の総需要が拡大しないことも考えられる。万代シティ・古町・新潟駅周辺の位置付けを明確にして、交流・文化・行政などの公共施設を配置すべき。 交流施設としてのアリーナについて、長岡市は長岡駅と歩行者デッキで接続したビルに3000人収容のアリーナを整備、高崎市も高崎駅から徒歩8分に6000席の高崎アリーナを整備して、戦略的に首都圏からの誘客を志向している。 コンベンション施設の朱鷺メッセは平坦な床で、他都市のアリーナのような劇場型・スポーツ型の傾斜のある観客席を有していない。バスタ新潟などの都心軸の新施設において3000人以上の規模のアリーナ設置が行われることは都市間競争上、大変に望ましい。バス・JRの公共交通の利用拡大ならびに新潟都心軸への波及効果にも寄与すると思われる。 新潟都心軸の確立のために、人口、土地利用、主要施設等のあるべき姿を想定して適正に発展させるための、大学・病院・公園等の公共公益施設の配置計画や土地利用の規制に関する計画を、都市政策部都市計画課が専門家と共に進めるべきではないでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共公益施設の配置計画やそれらと連動した土地利用についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
11	51	第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿 3-3 都市の将来イメージ (1)都心の将来イメージ図	<ul style="list-style-type: none"> ・「新潟らしさ」が感じられない。この図は、横浜でも岡山でも福岡でもほぼ同じ将来イメージが適用できるのではないのでしょうか。 ・例えば「みなとまち」というならば、今、目に見える景色だけでなく、新潟湊がどうして作られたか紐解いてみる。その上で新潟らしい将来イメージを考える。遠回りでも、そのほうが外部に伝わる新潟の将来イメージが作られるのではないのでしょうか。萬代橋以外の湊町を伝える風景が必要だと感じます。道路空間の再構成を利用した「西堀の復元」と「周囲の修景」など努力すべき部分はまだ残っているのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「新潟らしさ」については地域やエリアによって、また、時代や個人個人によって多様であると考えています。 ・このたびの将来イメージは、この度いただいたご意見のように、市民の皆さんが「新潟らしさ」を考えるきっかけの一助になればと考え作成しました。 ・今後も「新潟らしさ」を市民の皆さまと一緒に考えながら、取り組みを進めていきます。 	無
12	58 62	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-1-1 都心軸を中心としたまちづくり 及び 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化	<p>（アリーナ施設の必要性について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・群馬県内には、「アリーナを囲む常設の座席」を備えた施設が「高崎アリーナ」「ぐんまアリーナ」「グリーンドーム前橋」の3箇所ある。固定座席数はそれぞれ3,021席、3,225席、7,594席、可動席を含めると合計でそれぞれ、6,015人、5,433人、12,596人の収容が可能。加えて新潟市の朱鷺メッセに匹敵する「Gメッセ群馬（群馬コンベンションセンター）」の会議場があり、固定座席は無いが移動座席の設置により約10,000人収容のコンサートが開催可能。 ・同じく上越新幹線沿線の長岡駅前の「アオーレ長岡」は、常設の座席がアリーナを囲む3方向に配置されており、通常ステージで4,442席または中央ステージ5,353席の配置が可能となっている。また新幹線駅と直結通路でアリーナと結び、首都圏からの誘客も意識されている。 ・朱鷺メッセはコンサートでの収容人数が7,000人～8,000人であり、「アリーナツアー」と呼ばれる10,000～20,000人のツアーの誘致には座席数が不足している状態です。コンベンション施設の朱鷺メッセは、展示会向けの平坦な床であり、傾斜のある観客席を都度設置しても一部分にしか設置できず、Gメッセ群馬同様コンサート会場としての使い勝手が良いとは言えず、首都圏から観客を誘致するコンサート会場としては見劣りする面があると考えられます。 ・新潟市体育館は、優れたデザインではありますが、新潟市体育館を「アリーナ」に更新することによって、都心軸にいがた2キロの延長線上に、常設の観客席を有した10,000人以上のアリーナを整備し、パーソントリップの増加により、都心軸の公共交通の安定化と、民間投資意欲を高めることができると考えます。また郊外ではなく都心にアリーナがあることで、来訪者の消費行動の増加を誘発することが考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アリーナの整備についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
13	58 62 63	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-1-1 都心軸を中心としたまちづくり 及び 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化 及び 方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる	<p>（白山地区への大学誘致と公共交通利用促進策）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市役所本庁舎の古町地区への移転と、跡地の新潟大学への売却。「新潟大学 白山校舎」の実現により、学生街としての文化的な都心づくり、都心におけるアルバイトなどの求人の確保、公共交通利用者の増加、などを図ることが出来るのではないかと考えます。 ・市役所本庁舎に、新潟大学の3・4年次キャンパスを誘致すれば、都心軸のバス利用もパーソントリップも上がり、経済効果も高まり、若者の文化的なコミュニティも生まれ、郊外キャンパスよりも優秀な学生が新潟大学を志望する効果も考えられます。 ・現・市役所本庁舎バス停から「新潟大学病院」への「屋根付き歩行者道」整備、市役所バス停名への「新潟大学病院」名の挿入など、都心軸の公共交通利用の促進策も同時に行うことが考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大学機能の移転と公共交通の連携についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
14	58 69 10	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-1-1 都心軸を中心としたまちづくり 及び 取組方針2-2-1 まちなか観光・広域観光の環境整備 及び 第2章 都市づくりの視点 2-1 新潟市の概要 (2) 沿革や地域の個性 表 旧市町村のまちの特性・個性・成り立ちなど	<p>にいがた2kmを白山地区まで延長してにいがた3kmに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白山地区は、古くは新潟県庁。現在は市役所本庁舎が所在する都心にとって欠くことのできない地区です。日本最初の都市公園「白山公園」が整備され、現在も白山神社が多く市民から親しまれています。新潟大学附属病院が所在することからも大きな拠点力を保持しています。市役所前に残る「夫婦松」も、新潟甚句に「新潟恋しや白山様の松が見えますほのぼのと」と歌われた情景を想起させます。 ・また、りゅうとびあが整備された当時は、全国的に、金沢市・富山市と比しても一頭抜け出した都市イメージを誇っていたと感じていました。新潟の強みを考えてみると、「開港五港」を主張すると、横浜、神戸、長崎、函館などよりも、弱い都市イメージのまちという印象を持たれがちですが、北前船が隆盛した江戸時代には、当時は漁村であった横浜と比べても遥かに繁栄した都市として繁栄を極めていました。江戸時代は日本有数の湊町であったというストロングポイントを活かして勝負をかけてもらいたいと念願しております。孫子の兵法ではありませんが、勝てる部分で勝負してもらいたいと感じています。 ・白山公園の価値を上げるための一方策の提案をしたいと思います。江戸期～明治期の白山公園には、各藩の米蔵が建ち並んでいました。河川水運で近郷から集積した「米」の流通を担った「米蔵」は、公園の建設時にすべて、立退きにより解体されました。現在は江戸期の絵図と明治期の写真が残るだけです。米蔵は、各藩の年貢の保管庫であり商人が管理を行うものもありましたが、米蔵に米を保管することにより、各藩も商人も、高値の時に売ることによって利益を上げることができました。新潟に米取所ができたのは、蔵に米が集積する水運の町であったからです。 ・提案 この、かつての白山公園にあった「米蔵」を復元整備することで、城下町ではない、みなとまち新潟の、商都としてのアイデンティティを全国に発信できる素材だと感じます。復元した米蔵を、ミニ博物館として利用することで、都市観光の「まちあるき」に適した施設になるのではないかと思います。今は地元民が、その重要性に気がついていなくても、「新潟らしさ」のルーツ、原点に直結する施策は、対外的に、瞬間的ではない息の長い力を持って来ると感じます。新潟の歴史を伝える、このようなミニ博物館が各所に立地することで、弱いと言われる新潟の歴史まちづくりが伸びて行くのではないかと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・米蔵の復元とそれをミニ博物館として利用すること、および本市の強みを活かした施策等についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
15	59	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-1-3 回遊性の向上と居心地のよいウォーカブルな空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・都心の自動車交通を転換させる取り組みとして、駐車場に関しては立地誘導だけでなく総量規制の検討も加えられないか。 ・都心では近年、当座の土地活用策としてなのか平面駐車場の整備が目につくように感じる。そうすると当然、都心への自動車乗り入れを誘発することになると同時に、公共交通の利用者減少につながる。過度な自家用車依存がさまざまな負の効果をもたらすことを考えれば決して望ましいことではなく、公共交通利用の誘導とあわせ総量規制を検討する必要があると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「取組方針1-1-3 回遊性の向上と居心地よいウォーカブルな空間づくり」（P59）において、公共交通施策とあわせ、駐車場施策について記載しており、いただいたご意見も参考とさせていただきます。 	無
16	61	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-2-1 地域の中心をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・取り組み例に「駅や拠点バス停の利便性向上に寄与するまちづくり」を加えてもいいのではないかと。 ・特に合併地域の中心市街地では、バイパスの周辺に商業機能が集積し商店街の衰退が顕著となっている。バスの利便性も決してよいとは言えない。駅や商店街の拠点バス停を中心に施策展開を進めることで、車に頼れない高齢者の買物難民解消や公共交通の利用促進に寄与できるのではないかと。合併地域に限らず、旧新潟市域でも郊外化が顕著な西区や東区でも検討対象になりうるかと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「取組方針1-4-2 持続可能な公共交通の実現」（P63）および「取組方針1-4-4 公共交通と連動した土地利用」（P64）において、交通結節点や公共交通と連動したまちづくり・土地利用の推進について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後も取り組みを進めていきます。 	無
17	62	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-3 機能別の拠点をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関や新潟県庁がある「新光町・美咲町地区」と「都心軸」を、白山地区を経由して「BRT」で直接接続することで、公共交通の持続性の改善と、都心軸のパーソナルトリップ増加による経済効果が得られるのではないのでしょうか。 ・また、白山地区に、スポーツの全国大会・世界大会・音楽アーティストのアリーナ誘致可能な、「アリーナ」を整備することで、交流人口の増加による経済効果をもたらす事ができると考えられるのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・白山地区を経由するBRTの直接接続やアリーナの整備についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
18	62	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-3 機能別の拠点をつくる	<p>（婦人・学生の文化施設について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心地区全体において、学生向けの学習室が慢性的に不足しているため、座席数の多い学習室の設置が望まれていると考えます。また、カルチャー教室などが開かれる婦人文化施設が他所へ移転し、古町に文化の学習拠点が存在しない現状となっています。古町地区への本格的な図書館の整備も含めた、婦人・学生の学習の拠点が必要だと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・文化施設・図書館などの婦人・学生が利用する学習拠点の整備についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
19	62	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化	<p>（市役所機能の集約）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市市役所本庁舎・まちなか庁舎・中央区役所・新潟市議会は集約するべきではないかと考えられます。集約を行う場所としては、古町地区が適当ではないかと考えます。本庁舎・市議会移転の候補地としては、旧新潟三越跡地を含めて、まちなか庁舎の近隣に求めることが適正ではないかと考えられます。市役所・市議会・区役所の近接により、さらにスムーズな市政運営を期待したいと考えます。 ・本庁舎跡地利用については、都心軸の更なる繁栄に与する機能の検討が望まれます。例えば昼間人口が増える施設、文化的な繁栄を生み出す施設などが考えられます。具体的には、繁栄に与する機能として「新潟大学」の誘致なども御検討頂きたいと考えます。「新潟大学 白山校舎」の実現により、学生街としての文化的な都心づくり、都心におけるアルバイトなどの求人の確保、公共交通利用者の増加、などを図ることが出来るのではないかと考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所機能の集約および大学機能の移転についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
20	62	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化	（トータルでの適正配置） ・新潟市の公共施設の配置検討においては、「新潟県」及び「国」の施設配置と併せて、公共交通の適正化を検討されることが望ましいと考えられます。特に大規模な施設である、美咲合同庁舎、新潟県庁、朱鷺メッセ、万代島美術館、などを、「BRT」などの公共交通で結び、利便性を高めることによって、都心軸の人流＝パーソントリップの増加、消費機会の増加、マンション建設促進などまちなか居住の増加、民間投資の拡大、などを図ることが出来るのではないかと考えられます。	・公共施設と公共交通の連携についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。	無
21	62 75	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-3-1 都心の機能を補完する拠点の機能強化 及び 取組方針3-1-1 市街地拡大の抑制と適正管理	・例示されている新光町・美咲町地区では、業務地としての集積が進んでおらず、駐車場として利用されている土地が多い現状にある。また鳥屋野潟南部地区では、開発計画の利用ゾーニングがこのほど見直され、倉庫型商業施設の誘致を念頭においた開発が進められることで出店後の渋滞悪化が懸念される。 ・両地区とも、過度な自家用車依存を促進し公共交通に悪影響を及ぼす可能性があり看過できない問題であり、公共交通利用への誘導に寄与する適切な土地利用を目指した取り組みの検討・着手を望みたい。	・「取組方針1-4-4 公共交通と連動した土地利用」（P64）において、交通結節点や公共交通と連動したまちづくり・土地利用の推進について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後取り組みを進めていきます。	無
22	63	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる	（BRTの抜本的な改革案） ・BRT新路線の設置。 ・BRTの北西方面への延伸により、都心軸との連携が弱く、公共交通の利便性が低い、新潟県庁・美咲合同庁舎と都心間の利便性を改善する。 ・県庁・合同庁舎への通勤者・訪問者が、①駅南から県庁・合同庁舎への直通の通勤、②古町・万代地区への買物・飲食需要の両面に対応できる公共交通路線として、都心軸での居住を選択しやすい交通環境の整備が考えられます。 ・公共交通の利用機会増加により、延伸沿線需要を含めた都心軸パーソントリップの増大を図ります。公共交通の整備は、合同庁舎・県庁を始めとする公共施設との接続が最優先と考えられるため、新路線のルートは、にいがた2キロの北端・古町から、白山地区（市役所・大学病院）～関屋～新潟県庁～美咲合同庁舎まで、BRTを延伸して新路線として、新潟駅～万代～古町～白山地区～県庁～合同庁舎間の利便性を増大させる。 ・新路線は、りゅーとリンク以来の「日の字ライン」の右大回り、左大回り路線を、新潟駅・万代・古町・白山地区・県庁・合同庁舎を含めたルートで運行し、駅南・鳥屋野方面の需要に対応しながら、新路線の運行本数を確保することが考えられます。	・BRTの改革案についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後の公共交通の取り組みの参考とさせていただきます。	無
23	63	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-4-1 放射・環状型道路網の形成と計画的な道路整備	・道路整備や都市計画道路の見直しに限らず、公共交通利用促進の観点から都心への自動車乗り入れを制約する交通セルの導入検討も盛り込む必要があると考える。	・都心においては、「取組方針1-1-3 回遊性の向上と居心地よいウォークブルな空間づくり」（P59）などにおいて、公共交通の環境整備など、人中心のまちづくりについて記載しており、いただいたご意見も参考に、今後取り組みを進めていきます。	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
24	63	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる	<p>（公共交通ネットワークによる、市民の利便性と経済効果の増大）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心軸が短くては、新たな流入が望めないため、都心の経済圏は広がらず都心経済のパイは増えません。都心軸を、白山～県庁～美咲合同庁舎まで延伸して（「日の字」交通ラインの利用）、速達性の高いバスのシャトル路線（またはLRT）で活性化して、都心軸に優良な住居とマンションを供給し、市民・庁舎利用者・関係職員による自然な形での都心居住を誘発できないでしょうか。 ・公共交通の整備は、合同庁舎・県庁を始めとする公共施設との接続が最優先だと考えます。駐車場完備のショッピングセンターへの公共交通接続の優先度は低いと考えます。 ・都心内の歩行環境や公園の整備、修景、観光施設、大学施設、文化施設、健康支援施設などの整備も、都心のグレードを高く伝えて、費用負担の大きい都心への流入を促進するために必要だと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの考え方や都心内の更なるインフラ整備についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
25	63 87	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-4-2 持続可能な公共交通の実現 及び 取組方針4-1-1 生活サービス機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・取組方針1-4-4に含まれる部分かもしれないが、駅や拠点バス停と一体化あるいは連結した公共施設や店舗・医療・オフィス・集合住宅等の整備をあえて検討に盛り込む必要があると考える。拠点性向上や公共交通利用促進に寄与する観点から。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「取組方針1-4-4 公共交通と連動した土地利用」（P64）において、公共交通と連動したまちづくり・土地利用の推進について記載しており、いただいたご意見も参考に、今後取り組みを進めていきます。 	無
26	65	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針1-5-1 交通手段の適切な役割分担の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・交通政策の分野でかつ実現困難かもしれないが、取り組み例に「ロードプライシングの検討」を加えてもいいように考える。信濃川や関屋分水などの橋、JR線高架下などの通過時に料金を徴収し都心への自動車乗り入れ抑制を図り、料金を公共交通の利便性向上等に活用するものである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングについていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
27	66	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 基本方針2 国内外とつながる活力あふれる産業・交流都市	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾があります。空港もあります。「あるものを利用します。」という発想から、（東アジアで止まらずに、）東南アジア、インド洋、などを展望すると、「このような港湾が求められる」「このような空港が求められる」という発想が求められるのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心と近接して港湾や空港が立地していることは新潟市の強みの一つと考えており、これまでも県などの関係機関と連携しながら、万代島地区将来ビジョンなどの策定やその具現化に向けた取り組みなどを進めてきました。 ・引き続き、公民連携により港湾や空港を活かしたまちづくりに取り組んでいきます。 	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
28	69	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針2-2-2 地域資源の磨き上げと連携	（「新潟らしさ」、歴史ブランディングについて） ・新潟2キロの終端である新潟島には、大和・ラフォーレ・三越が撤退したことに鑑み、旧市街地のアイデンティティとなる歴史的・文化的インフラを整備することにより、都心軸の継続的な利用者を増やす目標が重要だと考えられます。 ・歴史文化のインフラとしては、道路空間の再構築による、西堀の再生・復元。町屋と蔵を生かした湊町歴史街並みを形成などが考えられます。過去の調査では古町地区には町屋など戦前の建築物が3割程度現存する地区があり、また新潟島には約70棟の蔵（土蔵）が現存しています。「新潟島」の旧市街を生かしてブランディングを行うインフラ整備を行うことで、交流人口確保の長期的な戦略が描けるのではないかと考えます。	・歴史的・文化的インフラの整備についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。	無
29	72	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 取組方針2-4-2 新潟駅周辺整備の推進と広域交通機能の強化	・高速バス停の集約は、利用者の利便性の向上につながる施策ですが、バス停の集約そのものは、経済のパイを増やす働きは限定的です。JRと連携したパークアンドライドの実現などに対しても、熱意を持って社会実験を行なって戴きたいと感じております。	・パークアンドライドなどの社会実験についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。	無
30	82	第4章 都市・地域づくりの方針 4-2 都市・地域づくりの方針 方針3-5 個性ある美しい景観を形成する	・西堀の復元および再生と、周辺街区の修景を行なってほしい。みなとまちのルーツである「湊町新潟」の、「見える化」を行い、より判りやすく湊町新潟の歴史を都市景観として観せてほしい。	・西堀の復元や再生などの港町新潟の見える化についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。	無
31	103 ～	第5章 区別構想 5-2 区別構想 各区の区づくりの方向性	・地域拠点、生活拠点をより厳密化してもいいように思える。詳細は各区の区づくり都市計画プランで詰めると思われるが、具体的に踏み込んだ方向性を示してもよいと考える。例えば駅周辺であれば駅から半径500m以内。また江南区亀田地区では亀田大通り沿いの、南区白根地区では旧国道8号線東側の、それぞれロードサイド商業地域を含めるか否かを詰めてもよいのではないかと感じる。さらに東区では地区の範囲が漠然としており、より拠点の集約を明確化する必要があるように感じる。例えば石山地区なら東新潟駅周辺、河渡山の下地区なら山の下市場通り周辺など。	・ご意見のとおり、各区における具体的な取り組みについては、区ビジョンまちづくり計画など各区の計画の中で示すこととしており、いただいたご意見については、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。	無
32	114	第5章 区別構想 5-2 区別構想 (3)区づくりの方向性<まちづくりの将来像>	・中央区「歴史と文化の薫りただよう、うるおいと にぎわいのまち」とあるが、キャッチフレーズの「歴史と文化の薫り」というに留まり、新潟の歴史を伝えるには不十分であると感じる。 ・たとえ魅力的なイベントであっても、全国的に同類のイベントが各地で行われていれば、市外・県外・国外の方々に、他の政令都市と違う「新潟らしさ」は伝えられない。「新潟らしさ」を、多様性を持つ万人に伝えるには、「歴史・文化の、見える化」を進めることが効果的ではないか？	・キャッチフレーズのあり方や歴史・文化の見える化についていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。	無

「新潟市都市計画基本方針（改定案）」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見及び市の考え方

No	頁	該当箇所	ご意見	ご意見に対する市の考え方	修正の有無
33	139	第6章 実現に向けた取り組み 6-1 実現に向けた取り組み (1)都市づくり推進のための都市計画分野の制度 ②郊外土地利用の調整制度	<ul style="list-style-type: none"> ・「真に必要なかつ質の高い開発」となるが、具体的な条件を提示してもいいのではないかと。 ・特に宅地・商業地の開発においては、郊外化による自家用車通行量の増大や更なる公共交通の衰退を防ぐ観点から、「公共交通アクセスへの配慮」を明記するなどの縛りを具体化したほうがよいと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基本方針は市全体の基本的な方針を示すものとしていることから、具体的な要件などについては、時代背景やその時々合った市民ニーズを的確に捉えつつ、詳細な評価基準などを定めることとしています。 	無
34	—	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的に問題になっている「香害」は対岸の火事ではなく現在新潟市でも深刻な状態になっています。朝五時半頃から柔軟剤臭が近所の排水溝から立ち昇り、七時半頃からは通学の小学生の列から物凄い香料臭が漂ってきます。香料や抗菌剤、それらを包むマイクロカプセルによって香害被害を受けている人が子供から大人まで日本には100万人いると調査結果が出ており、学ぶ機会や仕事を奪われている人が増えています。私も同僚の柔軟剤で化学物質過敏症を発症し仕事や人生を奪われた一人です。 ・新潟市が学校や病院、市の管理下にある施設を無香料化した特区を制定してくれたら、今すぐにも移住したいという人が沢山います。香料や抗菌剤は化学物質過敏症の人にだけ悪影響を与えるではありません。今健康だと思っている人の体にも肺や皮膚から浸透し、発癌性やホルモン攪乱等の作用を与えているのです。田園都市新潟を謳うなら無農薬の田畑と安心安全な空気、そして医療や教育の現場を無添加にし、誰もが安全に暮らせる「特区」を作ってください。化学物質過敏症の人が自由に窓を開けられ、生存権や人権が守られる新潟市に作ってください。お願いいたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいたご意見については、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
35	—	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナが落ち着いたら、市の職員の方々に、金沢、富山、高崎、宇都宮、岡山、大宮、仙台、福岡などの都市へ視察へ行って、現地の方の話聞き、他都市の活力と工夫を肌で感じ取っていただきたいと強く願っております。 ・他の都市は必死に動いているように見えますが、新潟市は、広大な新潟県内にライバル都市が存在せず、少しのんびりしているように感じます。 ・姉妹都市の仏ナント市へは、市の職員が毎年一名留学するくらいでも良いと思います。欧州・アメリカ・アジアなど海外の活力ある諸都市のことを学ぶ時間も必要ではないかと思います。何れ必ず他都市をリードできると思います。 ・また、魅力のある都市の多くには、近代的な中心街と同時に、歴史的な旧市街地が存在しているように感じます。 ・他都市を数多く訪問して、謙虚な目線で他都市の秘密を観察・取材・調査して戴けたらと願っています。 ・都心軸に自慢できる「繁栄した都心」と「魅力ある旧市街地」を造り上げてほしいと願っています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・他都市の事例を踏まえた新旧の魅力がバランスよく存在する魅力づくりについていただいたご意見は、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無
36	—	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥屋野潟南部に倉庫型集客施設の出店と仄聞するが、大和新潟店・ラフォーレ原宿新潟・三越新潟店の撤退を、一体何の教訓としたのか。強く疑問を感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいたご意見については、関係部署と共有するとともに、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 	無