

平成 30 年度 第 2 回 にいがた交通戦略プラン検討委員会 対応（検討）状況一覧

＜基本計画（案）及び実施計画（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
基本方針 3 成果指標	佐野 委員	○基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」について、回遊性の向上や通過交通排除、自転車走行空間の創出などを方向性として示しているが、成果指標が路線バスの定時性では馴染まない。 ○成果指標は必ずしも 1 つである必要はないので、自転車走行空間ネットワーク整備延長や歩行者交通量などでも良いと考える。	○基本方針に対して直接的な成果指標ではないかもしれないが、通過交通を排除し、道路空間の再構築などによりバスの定時性が向上し、移動円滑化が図られ、賑わいの創出に繋がると考え設定した。 ○自転車走行空間ネットワーク整備など、それぞれの施策については、実施計画において指標を設定している。	○指摘を受け、成果指標を「まちなかへの総トリップ数増加」に変更。 ○同左
基本方針 3 成果指標	中村（文） 委員	○回遊性と言っているので、「都心部を歩いて周れる・自転車で動ける・バスを乗り回せる」その結果がわかるような指標でない、まちなかの賑わい創出に馴染まない。路線バスの定時性が向上すれば、まちなかが賑わうとは言いづらいので、「まちなかに人がたくさんいる」、「様々な交通手段が適度に使われている」などの指標が適しているのではないだろうか。 ○ただし、路線バスの定時性向上についても重要な視点なので、基本方針 1 や 2 の方が馴染んでいるかもしれない。	○複数の成果指標で対応することも含めて、改めて検討させていただきたい。	○指摘を受け、成果指標を「まちなかへの総トリップ数増加」に変更。 ○地域公共交通網形成計画における成果指標において、「路線バスの定時性向上」を設定。
成果指標 の考え方	木山 委員	○重点的に取り組む施策それぞれに指標設定が必要であり、これらを総合的に積み上げた指標が基本方針毎の成果指標となれば良いのではないだろうか。	○個別施策については、実施計画における施策一覧表にて指標を設定した。	○同左
成果指標 の目標値 設定について	佐野 委員	○基本方針 1、2、4 の指標は増加目標となっているが、基本方針 3 と 5 は、「現状のままで良い」と読めてしまう。数値の設定根拠はあるのか。	○基本方針 3 と 5 については、近年減少傾向にあるため、さらなる施策を展開し、これ以上減少させないことを成果指標としている。目標値の設定根拠については、実施計画の 17～19 頁に記載をしている。	○同左
重点的に 取り組む 主な施策	新潟県土木部都市局 オブザーバー	○重点的に取り組む主な施策は総花的であるため、市として 2022 年度までに特に力を入れるものを打ち出した方が良い。例えば、連続立体交差事業があり、計画期間内に全面高架化される予定なのだから、強く打ち出せば良い。	○実施計画における 119 個の個別施策の内、特に力を入れる施策については、概要版の重点的に取り組む主な施策として記載しており、本冊のなかでもわかりやすい表現となるように検討したい。	○同左のほか、市民にとってわかりやすい表現となるように資料 2-1 を作成。
路線バス の定時性 について	中村（文） 委員	○成果指標における路線バスの定時性について、バス停総数の内 3 分未満の遅れが生じたバス停の割合という考え方は市民にとってわかりづらい。	○新潟交通株式会社の目標達成率の考え方を反映させていただいた。	○同左

新潟駅全面高架化を契機とした公共交通	中村（文） 委員	○「自動車に頼らなくても良い」というのが一番やりたいことで、そのために基幹公共交通軸の整備や新潟駅の高架化をやっていると書けば良い。記載にはあるだろうが、新潟駅の高架化を契機に、公共交通が軸となってネットワークを構築していくことを、もう少し表現できれば良いと思う。新たな交通の将来像のところを、もう少しわかりやすく表現できれば良い。	○表現がわかりやすくなるよう検討させていただく。	○資料 3-1 の「新たな交通の将来像」において、表現がわかりやすくなるように修正。
BRTについて	井上 委員	○重点的に取り組む主な施策について、BRTを今後どのように改善していくのかは、どの施策となるのか。市民は今度BRTをどのように改善していくのか知りたいと思う。 ○まちなかの賑わいは、商店街の活性化と関係してくるので、BRTを改善した結果、商店街の方達の満足度が高まった、というように商店街を対象とした公共交通の満足度を指標としてみてはどうだろうか。	○BRTの整備については、「基幹公共交通軸の段階的整備」を施策としている。BRTの改善に関する今後の方向性については、新市長の意向を確認してからとなる。	○BRTの整備について、既定路線で推進していくことから、市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善することへ、基本計画レベルで改善の方向性を反映。
今後のBRTについて	中村（文） 委員	○計画のなかにBRTというキーワードが極めて少ないように感じた。BRTについては新市長の意向もあるだろうが、いずれは今後の方向性を示さなければならない。	○新市長の意向を確認した後、検討させていただきたい。	○BRTの整備について、既定路線で推進していくことから、市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善することへ、基本計画レベルで改善の方向性を反映。
要因分析	中村（美） 委員	○基本計画において、様々な視点で現状が語られているが、現状の結果だけで要因がわからない。例えば、「都市計画道路の整備率が他都市と比べ低い」と記載されているが、何故なのか。	○要因がわかるように記載したいと思う。	○それぞれの現状に対して要因を分析し記載。
情報案内・バス待ち環境	中村（美） 委員	○交通結節点にて、どの路線に乗れば目的地に辿り着くか、図面付の情報案内板などが求められていると考える。また、Wi-Fi や夏場の暑さ対策として上屋からミストが噴射されるなど、ワクワクするような施策を展開し、バス待ち環境の向上に繋げてもらいたい。	○利用者目線の情報案内や、ワクワクするようなバス待ち環境整備について、今後検討させていただきたい。	○同左
パブリックコメント後の対応	中村（美） 委員	○パブリックコメント後に次回委員会まで期間が空くので、情報提供を願いたい。	○対応させていただく。	○本日の会議を開催（平成 31 年 2 月 1 日）
重点的に取り組む主な施策	新潟県交通政策局 オブザーバー	○例えば、「今までこのような取り組みを行ってきたが、今後はこのような取り組みを進めていく」といったように、見せ方を工夫すれば施策間のメリハリも見えてくるかもしれない。	○基本計画のなかで「今後 10 年間で取り組む必要のある課題（P. 36）」を整理しているが、要因分析が不足しているという意見も頂戴したので、もう少し丁寧に整理させていただく。	○それぞれの現状に対して要因を分析し記載。

策定スケジュールについて	新潟県交通政策局 オブザーバー	○BRTなど、新市長の意向を反映させてからでないと、手戻りになる可能性があるため、策定までのスケジュールについて十分検討いただきたい。	○新市長の意向も盛り込んだ計画にするため、年度内の公表を目標としているが、年度内に捉われることなく、手戻りが生じないよう柔軟にスケジュール調整を図っていきたいと考える。	○調整の結果、次年度に公表となるようなスケジュールに修正。
市役所間の連携	山崎 委員	○環境の側面から環境政策課がエコモビ推進運動を実施しているほか、保健所健康増進課は健幸サポート倶楽部などを実施しているので、市役所間の連携をさらに図っていただきたい。	○各施策間の横串の観点からも連携を強化していきたい。	○エコモビ推進運動については実施計画に盛り込んでいます。今後も他部署との連携を強化していく。
基本方針5 成果指標	木山 委員	○5つ目の成果指標の「自家用車に頼らなければ移動しにくい」という言い回しは非常にわかりづらい。今までずっとこのような言い回しにしているのか、また表現をわかりやくす変えることは可能なのか。	○市政世論調査の問いが同様の表現になっている。わかりやすい表現について検討させていただく。	○わかりやすい表現となるように、「移動しにくい」と感じる市民の割合」という表題を追加した。
今後のスケジュール	木山 委員	○BRTに関する事など、新市長の意向を確認し、方向性を反映させた計画でないと議論が進まない。反映させた計画をもって、改めて本会議を設定していただきたい。	○新市長の意向を反映させた計画を委員の皆さまに諮らせていただくが、日程調整が困難であれば書面協議といった手法もあり得るかもしれない。	○本日の会議を開催（平成31年2月1日）
今後のスケジュール	中村（美） 委員	○本計画を様々な立場の方達と一緒につくっていきたくので、書面協議でなく委員会を開催していただきたい。	○できる限り会議が開催できるように日程調整をさせていただきたい。	○本日の会議を開催（平成31年2月1日）
パブリックコメント	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部オブザーバー	○パブリックコメントでは、計画をすべて読まないで理解できない資料では不親切なので、ポイントを絞ったわかりやすい資料づくりをお願いしたい。	○当日資料の概要版がポイントを絞った資料として考えていたが、ご指摘を踏まえ、さらにわかりやすい資料となるように修正させていただきたい。	○市民にとってわかりやすい表現となるよう、資料2-1を作成。
パブリックコメント	中村（文） 委員	○新たな戦略プランの「基本計画」、「実施計画」、「地域公共交通網形成計画」のすべてを、パブリックコメントに諮るのか。 ○パブリックコメントで実施計画を諮らないのであれば、当日資料の概要版における「6.実施計画」の部分はパブリックコメント資料としては削除されるのか。 ○パブリックコメント前に本会議はもう一度開催されるのか。	○本市の市民意見提出手続条例に基づき、新たな戦略プランの基本計画のみをパブリックコメントに諮る予定としている。 ○成果指標など実施計画に関する部分は削除する予定である。 ○本日の委員会をもってパブリックコメント案としたかったが、本日の会議内容を踏まえると、再度、会議の開催が必要であると考えている。	○同左 ○同左 ○本日の会議を開催（平成31年2月1日）
災害の視点	井上 委員	○災害の視点はどこかに盛り込まれているか。	○災害に関する事項については、別途地域防災計画で位置付けている。このほか、基本方針1において、地域防災計画などと連携を図り、緊急輸送道路の整備などを記載している。	○同左

<地域公共交通網形成計画（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
地域公共交通網形成計画の位置付け	中村（文） 委員	○地域公共交通網形成計画の位置付けがよくわからない。	○地域公共交通網形成計画は、新たな戦略プランから公共交通に関する部分を抽出し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け概ね 4 年間の基本的な方針と取り組みを示すものである。本会議では、要綱上、新たな戦略プランについてご意見・ご助言をいただくこととしているため、地域公共交通網形成計画は報告事項となる。	○同左
パブリックコメント	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部オブザーバー	○地域公共交通網形成計画については住民からの意見聴取を広く求めることとなっているので、是非パブリックコメントを諮っていただきたい。	○地域公共交通網形成計画は実施計画レベルまでの内容となっているので、新たな戦略プラン基本計画と一緒に諮るとレベル差が生じてしまう。対応については個別にご相談させていただきたい。	○新たな戦略プラン「基本計画」のみをパブリックコメントに諮るが、聴取した意見は、地域公共交通網形成計画にも反映させることとする。
成果指標の考え方	中村（文） 委員	○新たな戦略プランの基本方針 3 の成果指標を「歩行者交通量」や「自転車走行空間ネットワーク整備延長」などに変更した場合、地域公共交通網形成計画の成果指標には適さなくなってしまうのではないだろうか。	○地域公共交通網形成計画は公共交通に限定した計画なので、ご指摘のとおり歩行者交通量などは適さない指標となる。	○基本方針 3 の成果指標について、新たな戦略プランでは「まちなかへの総トリップ数」、地域公共交通網形成計画では「路線バスの定時性」に設定。
成果指標の考え方	佐野 委員	○新たな戦略プランが観光や道路整備などを含めた総合交通計画で、地域公共交通網形成計画が公共交通に限定した計画なのであれば、互いに成果指標は原則異なるのではないだろうか。	○両計画の指標は統一すべきというご意見も頂戴しているので、改めて検討させていただく。	○基本方針 3 のみ異なる成果指標に設定。
立地適正化計画との連携	中村（文） 委員	○立地適正化計画との連携について、30 ページで連携を示しているのだけれど、もう一段踏み込んだ部分が必要だろう。	○もう一段踏み込めるように検討させていただく。	○30 ページにおいて、立地適正化計画との連携部分を記載。