

推進会議及び検討委員会からの意見・助言を
踏まえた修正について

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]・[実施計画]

基本計画に関する修正

Q1:民間企業が企業活動の中で実施・協力できる観点を記載すべき(H30第1回検討委員会)

Q2:自動車分担率が増加した要因とその対策の考え方を記載すべき(H30第1回検討委員会)

修正前

修正後

A1:モビリティ・マネジメントとして、企業と連携したエコ通勤やノーマイカーデーなどの視点を記載するように修正
 A2:自動分担率の増加要因として、平成23年度調査時に生産年齢だった方たちが、平成28年度調査時に65歳以上になっても引き続き自家用車を利用している傾向が要因としてあげられることから、モビリティ・マネジメントやスマートウエルネスシティなどに取り組む旨を記載するように修正
 【⇒参考資料1 69P 参照】

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 —市民や関係者による協働—

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 —市民や関係者による協働—

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

①取り組みの方向性

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化します。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図ります。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図ります。

①取り組みの方向性

- 公共交通や自転車の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化します。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図ります。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通や自転車利用の意識啓発を図ります。

②取り組みの考え方

バスの利用者数は新バスシステム導入後、下げ止まったものの、自家用車の分担率は平成23年から5年間で1.7%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化を図ります。

これまで、公共交通利用に関する意識啓発として、各種イベントでの利用促進に関するPR活動などを実施してきたほか、今後もモビリティ・マネジメント推進しながら、公共交通の位置情報などを気軽にスマートフォンやwebページで確認できるICT技術などの活用を促進し、サービス提供を強化します。

また、ICT技術を活用し、移動することに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

さらに、官公庁が率先してエコ通勤、ノーマイカーデーの推進に取り組むほか、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち「スマートウエルネスシティ」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフの推進に組み、公共交通などの利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

②取り組みの考え方

バスの利用者数は新バスシステム導入後、下げ止まったものの、自家用車の分担率は平成23年から5年間で1.7%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化を図ります。

これまで、公共交通利用に関する意識啓発として、各種イベントでの利用促進に関するPR活動などを実施してきたほか、今後もモビリティ・マネジメント推進しながら、公共交通の位置情報などを気軽にスマートフォンやwebページで確認できるICT技術などの活用を促進し、サービス提供を強化します。

また、ICT技術を活用し、移動することに目的地の情報や乗り換え案内などの情報を得られるシステムなどの構築を検討します。

さらに、官公庁が率先しながら企業と連携してエコ通勤、ノーマイカーデーの推進に取り組めます。加えて、特に高齢者層においては、生産年齢だった方たちが65歳以上になっても自家用車を継続して利用する傾向が続いていることから、モビリティ・マネジメントを積極的に図るほか、自律的に「歩く」を基本とする「健幸」なまち「スマートウエルネスシティ」の構築に資する取り組みや、エコモビリティライフの推進に組み、公共交通などの利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

Q3:高齢者に配慮したバス停の上屋、ベンチ設置等の考え方を記載すべき(H30第1回検討委員会)

修正前

修正後

A3:バス停上屋整備、ベンチ設置の検討について記載するように修正【⇒参考資料1 P45 参照】

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 —都心アクセスの強化—

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 —都心アクセスの強化—

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 自動車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 自動車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験やなど様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率は平成 28 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度が低下しているほか、CO2 の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進します。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi などの質の向上に努め、利用促進を図ります。

特に、県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験やなど様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率は平成 28 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度が低下しているほか、CO2 の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進します。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi などの質の向上に努め、利用促進を図ります。**加えて、誰もが快適にバスを利用できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備などの環境改善を図ります。**

特に、県内都市間高速バスについては、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

Q4: 子育て世代に配慮したバスのベビーカー乗入れ等の考え方を記載すべき(H30第1回検討委員会)

修正前

修正後

A4: 誰もが安心、安全、快適に公共交通を利用できるように、ベビーカーや車椅子の乗入れ等の検討について記載するように修正【⇒参考資料1 P71 参照】

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 —市民や関係者による協働—

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 —市民や関係者による協働—

⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

① 取り組みの方向性

- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進します。

① 取り組みの方向性

- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進します。

② 取り組みの考え方

これまで、「新潟市交通バリアフリー基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅のバリアフリー化を進めてきましたが、平成 29 年度に実施した「市政世論調査」では、「移動しやすいまちを実感するために必要なこと」として、「バリアフリー化された歩道が整備されていること」が回答結果の上位に位置付けられていることから、引き続き、誰もが歩きやすい歩道確保やユニバーサルデザイン化を進めます。

また、可能な限りすべての人が安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ユニバーサルデザインタクシー・ノンステップバスなどの導入促進に努めるほか、先進的なバリアレス縁石の導入について、引き続き検討を進めます。

さらに、新たにインバウンド需要に応じた多言語化案内サインや、情報案内板の整備を促進します。

② 取り組みの考え方

これまで、「新潟市交通バリアフリー基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅のバリアフリー化を進めてきましたが、平成 29 年度に実施した「市政世論調査」では、「移動しやすいまちを実感するために必要なこと」として、「バリアフリー化された歩道が整備されていること」が回答結果の上位に位置付けられていることから、ユニバーサルデザイン化に向けて、引き続き、誰もが歩きやすい歩道確保などのバリアフリー化を進めます。

また、**誰もが安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ベビーカーや車椅子の乗り入れなども考慮し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーなどの導入促進に努める**ほか、先進的なバリアレス縁石の導入について、引き続き検討を進めます。

さらに、新たにインバウンド需要に応じた多言語化案内サインや、情報案内板の整備を促進します。

実施計画における個別施策に関する修正

Q5: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、施策をさらに充実させるべき(H30第3回推進協議会)

修正前

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	
交通手段間の役割分担	15 公共交通の役割分担を議論する会議の開催
	16 地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築
交通結節点の整備・利便性向上	17 【再掲】新駅設置調査
	18 鉄道駅前広場との結節強化
	19 【再掲】バス停上屋の設置
	20 パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進
	21 新潟駅周辺の駐輪場整備
22 交通結節点の駐輪場整備	
自転車走行空間ネットワークの整備	23 ネットワーク路線の自転車走行空間の確保

修正後

A5:既存鉄道駅との結節強化や放置自転車対策に関する施策等を追加するように修正【⇒参考資料2 5、6P 参照】

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	
交通手段間の役割分担	15 公共交通の役割分担を議論する会議の開催
	16 地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築
交通結節点の整備・利便性向上	17 【再掲】新駅設置調査
	18 鉄道駅前広場との結節強化
	19 既存鉄道駅との結節強化
	20 【再掲】バス停上屋の設置
	21 パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進
	22 新潟駅周辺の駐輪場整備
	23 交通結節点の駐輪場整備
自転車走行空間ネットワークの整備	24 ネットワーク路線の自転車走行空間の確保
路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減	25 放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去
	26 自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正
放置自転車の有効活用	27 撤去自転車のリサイクルの推進

Q6:ユニバーサルデザインタクシーの導入について施策として追加し目標導入台数を設定すべき(H30第3回協議会)

修正前

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
道路施設のバリアフリー化	107	歩行者空間のユニバーサルデザイン化
公共交通施設のバリアフリー化	108	鉄道駅のバリアフリー化
	109	ノンステップバスの導入
Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	110	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備

修正後

A6:施策を追加することに修正、目標導入台数は事業者と協議中
(ほか、タクシーに関する施策はH30年度第2回新潟交通圏特定地域協議会を踏まえて検討)

【⇒参考資料2 15P 参照】

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
道路施設のバリアフリー化	107	歩行者空間のユニバーサルデザイン化
公共交通施設のバリアフリー化	108	鉄道駅のバリアフリー化
	109	ノンステップバスの導入
	110	ユニバーサルデザインタクシーの導入
Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	111	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備

実施計画における成果指標に関する修正

Q7:実施計画における個別施策毎に指標設定が必要ではないか(H30第3回推進協議会)

修正前	修正後
—	A7:個別施策毎に指標(実施目標)を設定し、毎年度進捗状況を確認できるように修正【⇒参考資料2 5~14P 参照】

Q8:ストーリー性があり、メリハリのある成果指標を検討すべき(H30第1回検討委員会)

修正前	修正後
目標1、2に対して指標を設定	A8:基本方針毎に重点的に取り組む施策を選定し、効果・成果が基本方針毎の成果指標となるように修正【⇒参考資料2 3P 参照】

Q9:「路線バスにおける全国相互利用ICカードの利用者数の増加」について、東京オリンピック・パラリンピックを考慮して目標年次を早めるべき、またアプリ利用も併記すべき(H30第1回検討委員会)

修正前	修正後
324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2022年度)	A9:目標年次を2020年度に修正し、2021年度に最終年次の目標値を設定する【⇒参考資料2参照 17P 参照】 A9:アプリ利用も併記した文章に修正【⇒参考資料2 17P 参照】

実施計画における成果指標に関する修正

Q10:市民満足度の視点を検討すべき(H30第1回検討委員会)

修正前	修正後
—	A10:基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」の成果指標を「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合(市民満足度)に修正【⇒参考資料2 19P 参照】

Q11:現行の戦略プランの成果指標についても引き続き確認していくべき(H30第3回推進協議会)

修正前	修正後
—	A11:現行の戦略プランの成果指標について、引き続き確認するように修正【⇒参考資料2 19P 参照】