

## 「新潟市地域公共交通計画(素案)」に対するパブリックコメントで頂いた市民からのご意見および市の考え方と対応方針

○『新潟市地域公共交通計画(素案)』のパブリックコメントを、3月27日～4月25日(30日間)実施し、17件の意見を受理

○いただいた意見の概要、意見に対する市の考え方、計画案における対応などを整理

No.	項目	意見内容	意見に対する市の考え方	意見に対する対応方針	
				対応箇所	対応する文章
1	第3章 公共交通に関する現状把握 2.社会状況の現状 (7)環境への配慮	新潟市は、自家用車利用の利便性が高いことが強みであるため、中心市街地の無料駐車場整備など、無理に公共交通機関を使わせるという発想ではなく、自家用車との使い分けを意識したほうが良いのではないかと。	本市は自家用車利用の割合が高く、CO2排出量も政令指定都市で最も高い状況であり、自家用車を持たない人や運転ができない世代に対しても移動が円滑にでき、かつ環境に配慮した都市を目指す必要があると考えています。このため、本計画においても本市の総合計画の指標としている自家用車に頼らなくても移動しやすいまちの実現を目指す取り組みを行ってまいります。	—	—
2	香害について	公共交通の無香料化を目指し、香害に対する正しい情報をこの計画に組み込んでほしい。	本市では、市民の皆様へ香害に関する情報をホームページに掲載など周知・啓発の取り組みを行っています。交通に関する個別計画である本計画内への位置づけは行いませんが、引き続き周知・啓発に努めていきたいと考えています。	—	—
3	第3章 公共交通に関する現状把握 1.都市交通の現状 (8)公共交通の運行の維持 1)運行経費の補助対象路線	補助対象路線を図にまとめてあるが区バス・住民バス・デマンド・エリアバスタクの路線網が記載されていない。これらの路線も政策上必要な路線であり、追加で記載してほしい。	P27の図は路線バスの補助対象路線を示すものとし、これ以外の路線(区バス、住民バス、デマンド交通、エリアバス×タク)は次頁に追加で図を掲載します。	P28 1)-2	区バス・住民バス等の路線(2023年度)を追加
4	第3章 公共交通に関する現状把握 1.都市交通の現状 (8)公共交通の運行の維持 2)運行経費の補助額の推移	①P29の説明において2022年度は31路線で1.2億円/年と記載があるがP27では2023年度の補助対象は30路線のうち28路線行つたと記載がある。注釈などで路線廃止の表記などをわかりやすくしてほしい。 ②区バス、住民バスの補助額・路線数のグラフがないので記載してほしい。	①P29に注釈として廃止になった路線を追記します。 ②P29に区バス、住民バス、エリアバス×タクなどの経費がわかるものを追加します。	①P29 2)-1 ②P29 2)-2	①※廃止されたバス路線 2020年:新津～秋葉区役所・総合庁舎～薬科大学 2023年:燕駅前～新飯田新町 ②2)-2として、「区バス運行費および住民バス等の補助額の推移」を追加
5	第8章 目標を達成するために行う施策	MaaSやキャッシュレスにつながるためオープンデータ(GTFS等)の推進、発展に関しての追記を求める。	オープンデータ(GTFS)の推進・発展についてP79⑮-4の新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の検討項目の一つとします。	—	—
6	第8章 目標を達成するために行う施策	エコ通勤、ノーマイカーデーの取り組みを市役所の職員は取り組んでいると思うので成果を市報などで広報してほしい。	本市では、職員のノーマイカーデーの取り組みを実施しており、取り組み結果についてホームページで公開してまいります。	—	—

No.	項目	意見内容	意見に対する市の考え方	意見に対する対応方針	
				対応箇所	対応する文章
7	第8章 目標を達成するために行う施策	スマートウエルネスシティの推進についてウォーキングチャレンジはあるが今後サイクリングチャレンジは検討しているのか。 また、自転車(サイクリング)を普及させるにはどうしたらよいか。	サイクリングチャレンジの実施については現在のところ予定していませんが、本計画内に「シェアサイクルの安定的な運用」や、「自転車走行空間ネットワークの構築及び駐輪場整備」などを位置付けており、これらの取り組みを推進することで、今後も環境にやさしい交通手段として、自転車を使いやすいまちづくりを進めます。	—	—
8	第8章 目標を達成するために行う施策	ユニバーサルデザインを積極的に導入してほしい。信号のない交差点づくりとしてラウンドアバウトなどをまちなかに増やしてほしい。	ユニバーサルデザインについては、歩行者空間のバリアフリー化に係る計画を策定し、整備を促進します。 ラウンドアバウト交差点の導入については、公共交通計画である本計画内への位置付けは行いませんが、個別の道路設計において、適用条件や地域の特性、導入効果等を踏まえながら採用を検討しています。	—	—
9	第8章 目標を達成するために行う施策	新潟駅高架下駐輪場を整備すると聞いているがアンケート調査などで利用者の意見を聞いて整備しているのか。	新潟駅高架下駐輪場は新潟市自転車利用環境計画に基づき整備を進めており、計画策定の際にパブリックコメントで意見募集を行ったところです。	—	—
10	第6章 基本的な方針 (1)多核連携型のまちづくりを支える交通戦略	運転手不足の対策として待遇改善はもちろんだが財政的な対策として交通税も計画に含めた方がよい。 また、それぞれの地域に適した交通体系を効率的に配置し、運賃やダイヤで継ぎ目を感じさせないネットワークづくりを政策に反映してほしい。	公共交通の財源の確保は全国的に大きな課題であり、指定都市市長会などを通じて国の補助制度の拡充などの要望を行っているところです。交通税の導入もその手法の一つの考え方ですが、導入に向けた議論に至っておらず、本計画に記載できる状況にはなっていません。 また、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担については、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態について検討していくほか、本市にふさわしいMaaSのあり方や導入方法を検討していきます。	—	—
11	第6章 基本的な方針 (2)都市の活力と拠点性を強化する交通戦略	鳥屋野潟南部方面の公共交通をより高度化させ、自家用車がなくても生活できる街にしていくことが必要不可欠。 BRT,LRTの議論を望みたい。	鳥屋野潟南部方面などへの基幹公共交通軸の整備については、市民の移動ニーズや土地利用と連携しながら段階的に実施していく方針とします。	—	—
12	第6章 基本的な方針 (3)まちなかの賑わいを創出する交通戦略	都心部でシェアサイクルの導入を進めており今後新しいシェアリング交通サービスも展開されていくと思うが、歩行者の安全配慮だけでなくバスの利用者減少が促進することがないようMaaSを活用してバス利用につなげる取り組みが必要。また、にいがた2kmエリアのトランジットモール化についても検討してほしい。	本計画内に、P79⑮-4の新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の設置を位置付け、導入の方向性を検討していきます。 また、にいがた2kmエリアにおいて賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査を行い既存の道路空間の再編に向けた検討を行っていきます。	—	—

No.	項目	意見内容	意見に対する市の考え方	意見に対する対応方針	
				対応箇所	対応する文章
13	第6章 基本的な方針 (4)暮らしを支えるモビリティを地域ではぐくむ交通戦略	自動車学校やスクールバスなど自家用送迎バスが、公共交通に加わることへの期待は大きいですが、業務の合間に行うため職員の負担が増えることから、地域や行政、各事業者との綿密な調整が必要であり、鉄道やバス路線との連携を意識し運行システムを構築することを計画に盛り込んだらどうか。	様々なライフステージに応じた生活交通を充実させるためには、地域の移動ニーズや需要に応じ、鉄道・路線バスなどの幹線系統にアクセスするフィーダー交通として、区バスや住民バス、タクシー、自転車、自家用車等の役割分担を考慮する必要があります。そのため、郊外における路線バスからエリアバス×タクなどへの転換や、これまでの社会実験として取り組んできたデマンド交通の検証を行うなど、実状を踏まえながら生活交通の確保維持に地域とともに取り組みます。また、移動手段の確保に向けて、バスやタクシーだけでなく、スクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討していきます。	—	—
14	第6章 基本的な方針 (5)みんなで築き上げる交通戦略	エコ通勤やノーマイカーデー、モビリティ・マネジメントを積極的に行えるよう、今後の補正予算を大幅に増額するぐらいの力の入った取り組みをしてほしい。	公共交通の利用増加に向けて、エコ通勤やノーマイカーデー、モビリティ・マネジメントの取り組みは重要であると考えており、モビリティ・マネジメントとして「未来に向けたバス利用促進事業」や「バスでおでかけキャンペーン事業」などの新たな施策を実施していきます。また、本市職員を対象としたエコ通勤、ノーマイカーデーや、出前講座等の取り組みは引き続き推進していきます。	—	—
15	第6章 (1)多核連携型のまちづくりを支える交通戦略	公共交通については市の責務も大きく、民間事業者との連携をさらに深めるほか、財政面における国の補助制度の拡充を要望するとともに、市の独自財源の検討や投資的考えも取り入れた予算配分が必要である。	バス交通を取り巻く環境が大変厳しいことを背景として、本市と交通事業者間で、令和5年12月にバス交通に関する連携協定を締結しており、その連携事項に関連する新たな取り組みを本計画に記載しています。また、公共交通の財源確保は全国的に大きな課題となっており、地域交通の確保・維持に向けた国の補助制度の拡充について、指定都市市長会などを通じて引き続き要望していきます。	—	—
16	第6章 (3)まちなかの賑わいを創出する交通戦略	新潟駅バスターミナルの完成により、にいがた2kmと駅南地区、鳥屋野潟・同南部開発地区を結ぶ軸線が繋がったことを契機として、公民連携によるハイレベルな基幹的バス路線の設定が急がれる。また、将来を見据え新技術も視野に入れた次世代型の交通システムの導入も検討するのが望ましい。	新潟駅バスターミナルの供用開始を契機として、市民ニーズや土地利用状況を踏まえうえて、限られたリソースを最大限生かし、駅南北市街地の一体化に資するバス交通等の実現に向けた調査・検討を進めていきます。また、自動車で活用されるICTなどの新技術は、CO2削減などの環境問題や、運転手不足をはじめとする社会問題など、交通部門に関する各種課題の解決に期待されていることから、他都市の事例なども注視しながら研究を進めていきます。	—	—
17	第6章 (5)みんなで築き上げる交通戦略	持続可能な公共交通の実現に向けて市民の利用啓発が重要なため、公共交通のメリットのPR、かっこいい公共交通利用のイメージ戦略、利用を促進する新たなポイントなど、行動変容につなげるための公民連携の施策が必要でないか。	公共交通の利用啓発や利用促進は、持続可能な公共交通の実現に向けて重要であると考えています。このため、多様な世代を対象とした新たな取り組みとして、「未来に向けたバス利用促進事業」や「バスでおでかけキャンペーン事業」などモビリティ・マネジメントの施策を交通事業者と連携しながら実施していきます。また、公共交通のメリットのPRや公共交通利用のイメージ戦略については、出前講座やwebマガジンなどを通じて引き続き取り組んでいきます。	—	—