

## 北区自治協議会から事前にいただいたご意見等

## 事前意見聴取

実施	北区自治協議会 地域づくり部会 (全 11 名うち出席者 10 名)
日時	令和元年 9 月 19 日 (木) 全体会終了後 (14:50~16:20)

## ご意見等

- ・市街地の葛塚地区でも、太田や横井等、公共交通の不便な地域がある。JR 黒山駅に白新線が通っているが、電車の発着本数が少ないため、通院や買い物に困難を感じる。市街地内部においても、デマンド型交通を含め、移動需要があることを理解してほしい。
- ・郊外においては自動車依存度が高い。都心部では徒歩圏とされる距離でも、郊外では自動車が求められることがある。地域によって交通への認識が異なる現状があると思う。
- ・目的バス (いわゆる白ナンバーバス) について、区内には病院送迎バス以外にも福祉施設が有するバス等もある。高齢者はじめ生活維持のための移動手段は不可欠なため、民間事業者の利益に影響があってはならないが、一方で目的バスにおける、より柔軟な運用について、検討余地があるように感じる。
- ・公共交通とは本来、誰でも利用できることが原則と思う。北区はじめ公共交通を使いたくても使えない区があるのは事実だ。生活交通の維持確保といった“守り”の側面が強調される傾向にあるが、それだけでは不足と思う。
- ・「新潟市地域公共交通網形成計画」では、政令指定都市としての拠点化を目指した基本方針が多く (特に「都心アクセスの強化」・「広域交通との連携強化」・「都心部での移動円滑化」の 3 方針)、郊外の区における生活交通に関する記述が少ないと思う。関連計画でも、生活交通についてもっと取り上げるべきではないか。
- ・公共交通施策においては、導入当初のコストが高いことは仕方のないことだが、それを重視するあまり中途半端な施策になっては本末転倒だ。初期コストを惜しむ必要はないと思う。
- ・区バスや住民バス等、市と密接に関係する事業が重点的に述べられているが、他方で、新潟交通の独自路線もある。他路線バスも含め、一体的な公共交通網という視点に立って、施策を検討してほしい。
- ・北区ではマイカー依存度が高いため、公共交通に対する問題意識が少し希薄と思う。
- ・資料 2 別紙において、デマンド交通社会実験の分析も加えたほうがよい。

以上