

■ 令和5年度 第1回 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和5年7月21日（金）午前10時から

会場：古町ルフル 12階 集会室2

（司 会）

皆様お集まりですので、ただいまより「令和5年度第1回にいがた都市交通戦略推進会議」を開会させていただきます。

本日はご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、新潟市都市交通政策課の中澤と申します。私からは、次第2までを進行させていただき、次第3からは座長にお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

はじめに、当会議でのお願い事項を2点申し上げます。1点目です。本日の会議は公開とさせていただきます。また、会議の記録は後日、本市のホームページなどで公開いたしますので、ご了承くださいますようお願いいたします。2点目です。議事録作成のため本会議を録音させていただきます。以上、2点につきまして、よろしくお願いたします。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。はじめに、本会議の次第。続いて、出席者名簿と座席図。資料1「にいがた都市交通戦略推進会議 開催要綱」。続きまして、資料2「新潟市地域公共交通計画の策定手順」。資料3「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2022年度進行管理総括表」。続きまして、資料4「新潟市地域公共交通計画（公共交通の課題、基本方針、成果指標等）について」。続きまして、参考資料1「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2022年度進行管理一覧表」。続きまして、参考資料2「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画（2019～2022年）〕進行管理調書」。続きまして、参考資料3「新潟市内都市交通特性調査の結果〔概要版〕」。最後に、参考資料4「新潟市地域公共交通計画 第1～8章（素案）」。

以上が本日の会議資料となります。資料の不足等はありませんか。

よろしいでしょうか。もし、会議の途中で落丁などありましたら、その都度、事務局にお声がけください。配付資料の確認は以上です。

それでは、はじめに、本会議の座長である新潟市都市政策部長 武石よりごあいさつ申し上げます。

（都市政策部長）

皆さん、おはようございます。本日はお忙しいところ、本推進会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。座長を務めさせていただきます、武石と申します。どうぞよろ

しくお願いいたします。また、日ごろより、本市の都市交通政策に対しまして、多大なるご尽力とご協力をいただいておりますことを心より御礼申し上げます。

令和元年度に策定いたしました「にいがた都市交通戦略プラン」並びに「新潟市地域公共交通網形成計画」につきましては、令和2年度より委員の皆様から各施策の推進及び進行管理・評価へのご協力をいただきまして、大変ありがとうございます。本日は、令和4年度の取組みに対する評価と、昨年度より作成に着手しております「新潟市地域公共交通計画」の課題、基本方針と成果指標などにつきまして説明させていただきます。委員の皆様から活発なご意見などをいただきたいと思っております。

本市はもとより、公共交通のあり方が注目されている中、本市が目指す「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」の実現に向けまして、大変恐縮ですが、都市交通及び地域公共交通に対しまして、委員の皆様からお力添え、ご協力をお願い申し上げまして、開会のあいさつとさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

続きまして、次第2「にいがた都市交通戦略推進会議 開催要綱の改正について」です。資料1「にいがた都市交通戦略推進会議 開催要綱」をご覧ください。この度、改正点がありますので、ご説明させていただきます。裏面の要綱の別表、本会議の構成員についてです。

まず、昨年度までご参加いただいております島崎敬子先生についてです。先生は新潟県立大学をご退職されたことから、本会議を辞したい旨の申し入れがありました。これを受理させていただきます。構成員を1名減といたします。このほか、役職を交代された方、所属名や役職名に変更があった方がいらっしゃいますので、変更箇所を朱書きしております。

資料の表面に戻っていただきまして、本日の会議をもって皆様にご確認いただいたものとして、最下段の附則に「この要綱は令和5年7月21日から施行する」旨を付記させていただきました。

続きまして、出席者名簿をご覧ください。ここで委員の皆様を私からご紹介させていただきます。皆様は座ったままで結構です。

はじめに、長岡技術科学大学大学院 佐野様。

続きまして、志民委員会 木山様。

続きまして、新潟商工会議所 小沢様。

続きまして、新潟市消費者協会 和田様。

続きまして、有限会社ミカユニバーサルデザインオフィス 中村様。

続きまして、一般社団法人日本旅行業協会関東支部新潟県地区委員会 宮城様。

続きまして、東日本旅客鉄道株式会社新潟支社企画総務部経営戦略ユニット 吉田様。

続きまして、公益社団法人新潟県バス協会 橋本様。

続きまして、新潟交通株式会社乗合バス部 渡辺様。

続きまして、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 佐々木様。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課 吹抜様。なお、本日は代理出席として、飯田様よりご出席いただいております。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局道路部道路計画課 北出様。なお、本日は代理出席として、長谷川様よりご出席いただいております。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課 岡田様。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課 新倉様。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局 山田様。

続きまして、新潟県交通政策局交通政策課 斎藤様。なお、本日は代理出席として、古市様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟県警察本部交通部交通規制課 中川様。なお、本日は代理出席として、齋藤様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟市観光・国際交流部の関川ですが、本日、欠席です。

続きまして、新潟市土木部 鈴木です。

最後に、新潟市都市政策部 武石です。

構成員の皆様は、以上です。

次に、事務局についてご紹介させていただきます。

新潟市都市政策部都市交通政策課長 野坂です。

同じく、都市交通政策課係長の川又です。

同じく、担当の栗原です。

最後に、改めまして、都市交通政策課課長補佐の中澤です。皆様、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、この後の議事進行につきましては、座長であります武石都市政策部長よりお願いいたします。

(武石座長)

それでは、進行させていただきます。皆様、どうぞよろしくお願いたします。

会場が少し響いて聞きにくい状況になっておりますので、皆様、ご発言なさるときはマイクをお渡しいたしますので、マイクが来てからご発言いただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは、次第3の「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2022年度の進行管

理・評価及び前期全体評価について」に移ります。事務局より説明をお願いします。

(事務局)

よろしくお願いいたします。改めまして、都市交通政策課の川又です。

はじめに、資料2を用いて、本日の会議に諮る内容についてご説明いたします。資料2は前回の会議でお配りしたものと同じですが、資料の右側が現在作成している地域公共交通計画の章立てを表しており、左側に全4回の会議に係る内容を示しております。

本日は、右側の計画第4章から第8章に該当する部分として、左側のSTEP2に示す事項について、事務局より説明させていただいた後、委員の皆様よりご意見をいただきたいと考えております。

具体的には、「現計画の評価結果の確認」についてを資料3で説明し、「現状の把握②」から「成果指標の検討」までを資料4で説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。資料2の説明は以上です。

続きまして、資料3の説明に移ります。資料3「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2022年度進行管理総括表」をご覧ください。はじめに、進行管理・評価の進め方についてご説明いたします。ここでは、「にいがた都市交通戦略プラン」の着実な進行と効果の発現を図ることを目的として、5つの基本方針ごとに評価を行っております。具体的には、資料3を用いて、「成果指標の達成状況」、「取り組みの方針ごとの評価」、「2022年度の評価」をそれぞれの基本方針ごとにご説明させていただき、皆様のご意見を頂戴したうえで、2022年度の評価をとりまとめさせていただきたいと思っております。また、2022年度の評価の後に、「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画期間〕」の全体評価について説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、内容の説明に移ります。資料3の上側をご覧ください。2022年度の進行管理の対象期間は、2022年4月1日から2023年3月31日まででありまして、進行管理の対象施策数は116でした。

次に、評価方法についてです。資料上側の3つの表をご覧ください。評価方法は毎年変わらないのですが、おさらいになります。評価は点数で行うこととし、「(i) 成果指標」と「(ii) 個別施策」の達成状況とその程度に応じたそれぞれの配点の合計により、「(iii) 2022年度評価」を行います。具体的には、(i)と(ii)の合計点が3点以上の場合を「○」、1～2点の場合は「△」、0点の場合は「×」として評価いたします。

ここで、2022年度の評価についてですが、昨年度も新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受ける特異な状況であったことから、事務局としては、2021年度に引き続きまして、5つの基本方針ごとの年度評価をすべて「参考」扱いとしたいと考えています。

それでは、緑色の「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」からご説明させていただきます。まず成果指標についてですが、鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率を 6.2%から 6.6%に増加させる目標に対して、2022 年度の実績値は 6.4%であり、目標は達成できませんでした。

次に、真ん中の欄、取り組みの方針ごとの評価について説明いたします。①の「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」については、今年 6 月に駅名発表を行いました上所駅の詳細設計を実施したほか、バス停上屋整備に向けた調査・設計などを行いました。②の「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」では、昨年 10 月に北区長浦地区で「エリアバス×タク」の運行を開始しました。また、パークアンドライド駐車場整備事業は、JR 巻駅と新津駅で社会実験を継続しましたが、コロナ禍で落ち込んだ利用者の回復が図られず、目標であった今年度からの本格運用は延期することとなりました。③の「災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備」については、万代島ルート線や新潟中央環状道路の整備などを推進し、④の「地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携」については、サービス付高齢住宅の固定資産税の減税措置などにより、居住誘導区域への立地誘導を進めました。

右側の評価ですが、点数は、(i) の成果指標の項目が 0 点、(ii) の個別施策の評価は、「○」の割合が 77%で 1 点となります。この結果、合計点数は 1 点となり、年度評価は「△」としました。

次に、水色の「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」です。成果指標は、来訪者の路線バス利用者数であり、2024 年度に利用者数を年間 422 万人に増加させる目標です。2022 年度は、目標値である年間 359 万人に対して実績値が 442 万人であり、目標を達成しています。

次に、真ん中の欄の取り組みの方針ごとの評価です。⑤の「土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成」については、バス停上屋等整備事業補助制度を創設し、この制度を活用した情報案内機器の整備が行われました。⑥の「駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化」については、JR 新潟駅連続立体交差事業において、在来線の全線高架化切替が完了し、供用開始しました。また、アクセス強化については、空港リムジンバスの運行継続と、万代島地区へのアクセス向上を目的とした「みなと循環線」を延伸する社会実験が行われました。

右側の評価ですが、点数は、(i) の成果指標の項目が 1 点、(ii) の個別施策の評価は「○」の割合が 92%で 3 点となります。この結果、合計点数は 4 点となり、年度評価は「○」といたしました。

続いて、2ページをご覧ください。基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」です。成果指標は、まちなかの総トリップ数を、2016年度の15万4千トリップを維持または増加させるものですが、2022年度は13万トリップであり、目標は達成できませんでした。

続いて、紫色の「新潟市地域公共交通計画」の成果指標の確認です。成果指標は、まちなかにおける路線バスの定時性率の増加であり、2017年度の定時性率87.8%を向上させるものです。2022年度は定時性率が89.9%であり、目標を達成しました。

次に、取り組み方針ごとの評価です。⑦の「多様な手段による回遊性向上と結節強化」については、自転車走行空間ネットワークの整備を前進させました。一方、放置自転車対策については、駐輪場案内などのPR活動などにより放置自転車の台数自体は減少したものの、市政世論調査による放置自転車対策の市民満足度はわずかに低下しました。⑧の「都心部への通過交通抑制に資する道路の整備」については、万代島ルート線や出来島上木戸線などの整備を促進し、⑨の「道路空間の再構築・利活用」については、公共空間利活用社会実験「PLAY PUBLIC PLACE 旧新潟駅前通プレイ・ストリート」などを公民連携で実施し、効果の検証を行いました。

右側の評価ですが、点数は、(i)の成果指標の項目が0点、(ii)の個別施策の評価は「○」の割合が76%で1点となります。この結果、合計点数は1点となり、年度評価は「△」といたしました。

続いて、ピンク色の「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」です。成果指標は、区バス・住民バスの利用者数であり、2022年度は、目標値である年間38.6万人に対して、実績値は48.5万人と、目標を上回りました。

次に、取り組みの方針ごとの評価です。⑩の「地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成」については、路線バスの維持に向けた運行支援として、計27路線に対する補助を行ったほか、区バスでは地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更などを行いました。⑪の「多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用」については、「こどもりゅーと50円」や、新潟駅から万代シテイ間及び大学・高校周辺での「ワンコインバス」、高齢者を対象とした「シニア半わり」などを実施しました。また、新型コロナウイルス感染症の対応として、バス・タクシー事業者への緊急支援を実施しました。⑫の「地域主導による計画づくりや運営の支援」については、住民バスを運営している10団体に対して運営支援などを実施しました。

右側の評価ですが、点数は、(i)の成果指標の項目が1点、(ii)の個別施策の評価は「○」の割合が94%で3点となります。この結果、合計点数は4点となり、年度評価は「○」といたしました。

続いて、3ページをご覧ください。紫色の「みんなで築き上げる交通戦略」についてです。成果指標は、「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について、2017年度の78%より減少させるものですが、2022年度も78%であり、目標を達成できませんでした。

次に、取り組みの方針ごとの評価です。⑬の「公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化」については、ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、ビジネスパーソン向けオウンドメディア「デキはじ」を活用した公共交通の利用促進に向けた広報活動を行いました。⑭の「ユニバーサルデザインの積極的な導入」については、小新4丁目バス停、白山駅前バス停1番線、新潟駅南口バスロータリーなどにバリアレス縁石を整備したほか、ハイヤー・タクシー協会によるユニバーサルドライバー研修が行われました。⑮の「地域主導による計画づくりや運営の支援」については、施策が⑫とすべて重複しているため、説明は割愛いたします。⑯の「民間活力による新技術等の導入」については、「にいがた2kmシェアサイクル」のサービスを公設民営方式で昨年9月より開始しました。

右側の評価についてですが、点数は、(i)の成果指標の項目が0点、(ii)の個別施策の評価は「○」の割合が79%で1点となります。この結果、合計点数は1点となり、年度評価は「△」といたしました。

以上が2022年度の評価です。

続いて、4ページをご覧ください。前期実施計画期間である2019年度から2022年度までの全体評価です。大きく2つ、前期期間の全体評価を記載させていただきました。

1つ目は「地域の実情に合わせた運行により公共交通網の維持がなされた」ことです。コロナ禍により全国的にも公共交通の利用者が大きく減少しましたが、国・県・市の補助制度などを活用して路線バス網を維持できたことや、区バス・住民バスについてもダイヤ・ルート柔軟な変更や車両の感染対策などを実施し、路線を維持できたことは一定の評価ができると考えております。

2つ目は、「公共交通の利便性向上の施策が利用者の増加につながっていない」です。4年間の主な取り組みとして、バス待ち環境の改善、バスの乗り換え案内サイトの整備、都心部への通過交通抑制によるバス定時性率の向上など、公共交通の利便性向上施策を実施してきましたが、コロナ禍の影響により公共交通利用者数が減少し、需給調整等による公共交通機関の減便が行われるなど、サービスレベルを維持できない状況に至ったことは課題であると認識しています。

以上で、資料3の説明を終わります。2022年度の進行管理と評価や、今後取るべき方向

性などについて、委員の皆様より忌憚のないご意見・ご助言をいただきたいと思います。以上、よろしくお願いいいたします。

(武石座長)

それでは、今ほどの事務局の説明に対しまして、ご質問・ご意見などがありましたらお願いしたいと思います。

(和田委員)

2ページでしょうか、基本方針「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」ということで、生活交通の確保ということが挙げられています。そして、この評価が「○」ということに納得する市民がいるかどうかと私は感じています。まず、第一に、路線バスの運行支援という、⑩のところにあります。路線バスは本当に減便減便で多くの市民が非常に困っています。この間の消費生活審議会でも、新潟交通のバス値上げについて協議されましたが、そこで挙げられた市民の意見の中には、「病院に行くバスはあっても帰りのバスがなくて歩いて帰った」などという意見もあります。そのような生活をしている市民にとって、この評価が「○」というのは少し疑問だと思います。これは次の3ページの「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と一緒に、これが減っていないということとも関連すると思うのですが、この辺、どのようにお考えでしょうか。

(事務局)

事務局の川又です。

どのような形で評価するのがいいのかということはいろいろな議論があると思うのですが、ここの方針の中で実施している施策の数だとか、あとは、成果指標で挙げている区バス・住民バスの利用者数の目標値等の合計値で、「○」「×」というものを判断させてもらっているような形になっているのですけれども、いずれも「○」の割合が多くて、こういう形の点数づけをさせていただきました。

一方で、路線バスの減便の部分はいろいろあるかと思いますが、ここの指標の中で挙げさせてもらった区バス・住民バスについては、目標としている利用者数の増加については達成できているということから、このような評価にさせていただいているところです。

(和田委員)

区バス・住民バスについては確かにそうになっていますけれども、市民にとって一番大事なのは、やはり、普段の生活をする上で欠かせない路線バスなのです。路線バスが何回も減便して、先ほどの話のように、病院に行っても帰るバスはないというような現状が生活交通の維持・確保の評価にはとても思えないのです。そういう感覚はないのでしょうか。

(事務局)

4ページの「公共交通の利便性向上の施策が利用者の増加につながっていない」というところでも書かせてもらいましたが、コロナ禍において公共交通の利用者数がとても落ち込んで、その需給調整のバランスの中で減便がなされたというのはサービスレベルの低下につながっているという評価として、全体評価の中でその部分は記載させていただきました。

(佐野委員)

完べきな評価というものはないと思うのですが、あと、全員の皆さんが納得する評価というものはないと思うのですが、やはり、多数の人が少し違和感を覚えるような評価の方法ということであれば、少しその内容を変更するというか、皆さんの納得する感じになるように少し修正する必要がある、もしあるのだったらしていただければと思います。

(事務局)

ピンク色の「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」といった部分について、今ほど和田委員から説明があったことについては受け止めさせていただきました。これをどのような形で評価できるのかということは、もう一度事務局の方で考えてまいりたいと思っております。

一応、今のスタンスとしては、それぞれの方針ごとに成果指標とそれに向かって行われる個別の施策の両方で総合評価するというような方針で、今のところこのような評価をしているということだけご理解いただければと思います。

(佐野委員)

理解しますけれども、そこは問題づけなり何なりが、これが完べきというかベストとも限らないので、よりよく、少し改良が必要だったらしていただければと思います。

(武石座長)

当初の評価の基準を考えた部分とかなり社会状況が変わったりして、評価のずれも出てきている部分もあるのかなと思います。これはまた事務局の方で検討を加えながら、最終的な形を変更していただくということよろしいでしょうか。

他にご意見はありませんか。

(中村委員)

中村です。

2ページ目の「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の取り組みの方針ごとの評価の⑨の「道路空間の再構築・利活用」なので、こちらは、これと公共交通がどのように結びつくのかということがよく分からないところで、この「旧新潟駅前通プレイ・ストリート」に参加するために公共交通を使ったというような形で、そのときその瞬間でも非常に

人数が多かったというような裏づけなどがあれば記載が可能だと思われるのですが、そうではないのであれば、ここの記載をするというのは少し難しいのではないかという印象を持ちました。いかがでしょうか。

(事務局)

この社会実験の主目的としては、道路空間を含めた公共の空間の使い方をどのようにしていくのがいいのかというところなのです。そここのところで、例えば、車道を減らすということは、車の数であったりバスの数であったり、車両の数が同じであれば渋滞を引き起こすような形になるのですけれども、そういったものがどのように変わっていくのか、どのような状況になっていくのかというところを調べるための社会実験です。まずは、道路空間の再構築に向けた、利活用に向けた一つの取組みだということで、ここに記載させもらっているものです。

(中村委員)

であるとしたら、道路網の再編に向けた、道路空間の利活用という部分を補って記載した方が分かりやすいのではないかと思います。

それと、3ページ目の「みんなで築き上げる交通戦略」なのですけれども、全部に対してというのは難しいのですけれども、例えば、小新4丁目バス停にバリアレス縁石を整備した理由とか、そうしたものがないので、事実としてはそうだったのだなとは思っているのですけれども、その辺りを少し教えていただきたいということと、それから、M a a Sや交通関連のビッグデータの活用に関する取組みがなぜ進まなかったのかという点についてもご説明いただけるとありがたいです。

(事務局)

バリアレス縁石の整備の箇所ですけれども、いわゆる利用者数が多いようなところを中心に進めてきたという経緯があります。特に、ご質問のありました小新4丁目の部分については、路線バスや区バスについても停車するようなバス停ですので、その効果の確認だとかというところを目標にして、この場所を選定したところです。

続いて、M a a Sについてです。M a a Sについては、M a a Sに関する取組みが昨年度は積極的に行われませんでした。令和3年度までは、BIPROGY 株式会社とか、ここにいらっしゃいます新潟交通などの団体がM a a Sに関する社会実験を行っていたのですけれども、昨年度はその実験が行われなくて、今年度、また実施しているところなのですけれども、昨年度はそのベースの部分の検討みたいところで、具体的には進んでいなかったということです。

(木山委員)

1 ページ目の下の「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」ということで、2017 年、324 万人おられた路線バス利用者数が 422 万人に増加するという話なのですが、※印の全国相互利用 I C カード利用者数を来訪者数とするという定義づけになっていますが、来訪者という定義がよく分からなかったのが 1 つと、多分、全国相互利用 I C カードというのは Suica のことを代表すると思うのですが、Suica の普及とともに、多分、域内の人たちの数もきっと増えているのではないかと思うのです。そこに少し齟齬が生じているのではなからうかということで、どのようにカウントしているのか、その中身について議論がどの程度あるのかをお聞きしたいと思います。

あと、決済カードが実際に使われて、多分、正確なカウント数は分かるのかもしれませんが、他の都道府県へ行くバスアプリみたいなものがあったりして、新潟はホームページを見ないとバスの移動とかそういうものが分からない状況なので、そういったアプリ開発みたいなものを今、考えているのかどうか、その 2 点を質問したいと思います。

(事務局)

来訪者の路線バス利用者数の話です。今回といいますか、この計画の中では来訪者の路線バス利用者数をどのようにしてカウントしていくかということなのですけれども、いわゆる Suica 等の全国相互利用 I C カードの利用者数を来訪者数という形でカウントしているところです。今ほど木山委員からご指摘がありましたとおり、来訪者だけではなくて、近年、域内の人の利用なども増えているだろうということについては全くその通りなのかなと思っております。

それで、前回の会議のときに問題提起としてこのところを上げさせてもらいましたが、令和 3 年度のりゅーとのポイントの廃止以降、割と Suica の利用者数が増えてきたのです。この指標については、そのポイントの還元がある時点で設定していたものでありますので、いわゆるこれからの後期計画については、少しその辺を見直していかなければならないと考えています。

最後、バスアプリについてなのですが、一応、本市では、新潟市と新潟交通と共同で乗換案内サイトの開発等を行って提供しているところです。そのサイトを使うと、どこのバス停からどこのバス停まで、何時の便があるとか、正確なものが分かるような形になっております。

(木山委員)

サイトだとけっこう面倒くさいのです。今はアプリかなと思うので、サイトのデータをそのままアプリで読み返せばいいだけだと思うので、その辺、ぜひ早急に改善していただけるとありがたいと思っています。

あと、最初の質問の方なのですけれども、実際、私もバスは乗らないのですけれども、ほとんど Suica しか使わないので、域内で利用するという事も含めて Suica 利用者にカウントされる一人かなと私は思っています。ですので、今回の指標で見たときに、3 から 4 点という評価なのですけれども、実態としては多分、ほとんど成果の指標としては成り立っていないような気がするので、「△」でいいのではないかと思っています。

(武石座長)

他にご意見・ご質問などはありませんか。

では、次第 3 はよろしいでしょうか。また後ほどありましたら、いただければと思います。皆様からいただきましたご意見・ご助言など、また再点検した上で評価の取組みをしていくということにしたいと思っております。以上で、次第 3 を終了させていただきます。

それでは、次第 4 の「新潟市地域公共交通計画（公共交通の課題、基本方針、成果指標等）について」に移りたいと思っております。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課の栗原です。新潟市地域公共交通計画の内容について、資料 4 を用いて 15 分程度でご説明いたします。

2 ページをご覧ください。はじめに、「公共交通に関する現状把握」についてです。これは、昨年 11 月に市内で実施しました都市交通特性調査の結果をまとめたものです。都市交通特性調査とは、ある 1 日における市内の人の動きをアンケートにより把握し、市民の移動回数や外出率、移動目的、移動手段などを取りまとめたもので、概ね 5 年ごとに実施しております。

まず、「交通手段から見る人の動き」についてご説明いたします。代表交通手段構成については、自動車を利用した移動が最も多く、約 7 割となっており、2016 年との比較では、バスと自動車の分担率が微増し、自転車と徒歩がわずかに減少しております。他都市と比較しても自動車の割合が高く、二輪車や自転車の分担率が低い状況です。

3 ページをご覧ください。「代表交通手段構成の年齢別の比較」についてです。65 歳以上の自動車利用の割合が増加しており、免許返納後でも利用できる交通手段の確保が必要となっております。一方、15～24 歳については自動車と自転車の合計の割合が減少し、鉄道とバスの合計が増加しております。

4 ページをご覧ください。「都心部における人の動き」についてです。基幹公共交通軸沿線における人の動きは、「駅北・万代地区」と「駅南地区」の往来が最も多く、次いで「女池地区」と「県庁周辺地区」、並びに「古町地区」と「新潟駅北・万代地区」が多くなっています。「駅北・万代地区」と「駅南地区」の人の動きが最も多いことから、新潟駅の南北

をつなぐ移動手段の確保が必要となっております。

5ページをご覧ください。「公共交通の課題の整理」についてです。前回の会議を含め、これまでにまとめた公共交通に関する現状や市民ニーズなどを踏まえて、本市の公共交通の課題を5つに整理しました。

課題1は、「交通手段の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持」です。土地利用と連動し、また、デマンド交通や目的バス等の輸送資源を活用した公共交通ネットワークの確保維持が求められるほか、事業者間連携の強化や運転士の確保が必要となっております。

課題2は、「アフターコロナを見据えた広域交通拠点と二次交通間の連携強化」です。広域交通拠点と二次交通間の連携による来訪者への利便性強化や、市外の移動ニーズに対応した移動手段の確保が求められております。

課題3は、「多様な移動手段を選択できるウォークアブルなまちなか空間の創出」です。「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」と感じている市民や、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」が必要と感じている市民が多いことから、このようなニーズに対応した移動手段が求められているほか、まちなかの賑わい創出に資する移動手段の充実が必要となっております。

課題4は、「だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築」です。公共交通空白地や運行頻度の少ない地域における環境整備や、だれもが利用しやすい公共交通のほか、区バスや住民バスの利用者の増加が求められております。

課題5は、「カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成」です。本市は運輸部門におけるCO₂排出量が政令市の中で最も多く、また、自動車の分担率が高いことから、自家用車から公共交通への転換が求められております。

6ページをご覧ください。「地域公共交通計画の基本的な方針」についてです。今ほどご説明した5つの課題については、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」の5つの基本方針を推進することにより解決が図られると考えられることから、地域公共交通計画の基本方針はこれと同じにしたいと考えております。

次に、各基本方針の詳細についてご説明いたします。7ページをご覧ください。基本方針1の「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」については、都心方面を結ぶ公共交通のサービスをより強化し、利用促進を図るとともに、幹線的な交通とそれにアクセスする交通について、適切な交通手段の役割分担により結節強化を図ります。また、バス等の利用者の少ない地域では、移動方法の確保に向けてスクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討します。

8 ページをご覧ください。基本方針 2 の「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」については、市内外を結ぶ広域交通拠点と都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。また、新潟駅周辺整備事業の促進や、中・長距離バスターミナルの整備などにより、広域交通拠点の効果を最大限発揮させるとともに、各交通手段の結節を強化します。さらには、基幹公共交通軸の形成について、市民理解を得ながら望ましい整備のあり方を検討するほか、低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口として充実を図ります。

9 ページをご覧ください。基本方針 3 の「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」については、新潟駅周辺整備事業による駅南北を結ぶ道路整備や路線バス運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部開発地区などにおける回遊性の向上を図ります。また、まちなかにおいて、鉄道やバス、タクシー、自転車、徒歩などの結節を強化するとともに、シェアサイクルなど新たなサービスを導入することにより、多様な移動方法を選択できるウォークアブルなまちなか空間の創出を図ります。

10 ページをご覧ください。基本方針 4 の「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」については、路線バスの郊外線や区バス・住民バス等の生活交通は、区内の生活拠点や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して確保、維持、強化します。また、地域の移動ニーズや人口等の需要に応じ、適切な交通事業者や運行方法、運行車両等を活用し運行するほか、超高齢社会が進展する中、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ適切な移動手段の確保方法を検討いたします。さらには、移動ニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を支援いたします。

11 ページをご覧ください。基本方針 5 の「みんなで築き上げる交通戦略」については、公共交通の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化するとともに、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いたします。また、自治会等の地域主導による地域づくりや公共交通の運営の推進により、自発的な利用につなげるほか、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進いたします。さらには、ICT 技術等を活用した情報提供の充実や、新技術等の導入に向けた社会実験を支援いたします。

12 ページをご覧ください。「国補助制度を活用した事業」についてです。国の補助事業である地域公共交通確保維持事業は、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な路線について公共交通網の維持を図るもので、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、令和 6 年 10 月から地域公共交通計画への補助路線の位置づけが補助要件に

なったことから、本計画に記載するものです。補助対象路線は令和5年現在、図で示した10路線となっております。

13 ページをご覧ください。「成果指標の設定」についてです。現計画の「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕」及び「新潟市地域公共交通網形成計画」には、計6個の成果指標が設定されておりますが、これらの中には、計測や調査が4、5年に一度であるため毎年評価できないものや、実態と評価数値が伴っていないものがあつたため、これを踏まえた上で、地域公共交通計画の成果指標を設定することといたしました。中段に記載の標準指標とは、国土交通省資料「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、基本的にすべての計画において設定することが望ましいとされている指標です。このほか、検討段階において、下段の8個の数値が成果指標の候補に挙がりました。成果指標の設定基準としては、交通施策との関連性が高いもの、市民目線で分かりやすいもの、計測や調査における負担が小さいもの、データが毎年収集できるものを優先的に、基本方針ごとに指標を設定いたしました。

14 ページをご覧ください。基本方針「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」では、都心方面を結ぶ公共交通の利用促進や交通結節点の強化などにより、各交通手段の適切な役割分担が図られることから、成果指標は「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」といたしました。鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率は、新バスシステムや区バス・住民バスをはじめとするこれまでの取組みの成果として、過去6年間で増加傾向にあり、この傾向を維持できた場合の見込み値が6.5%となることから、公共交通網の維持と交通結節点の整備、都心方面を結ぶ公共交通のサービスの強化などを実施し、この数値を上回ることを目標値としております。

次の基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」では、広域交通拠点と都心部の連携強化や二次交通の充実などにより、広域交通の利便性向上が図られることから、成果指標は「広域的な交通インフラの利便性向上」といたしました。「広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合」については、市政世論調査で毎年確認することができ、新潟市総合計画と同じ目標値としております。

15 ページをご覧ください。基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」では、都心エリアにおける公共交通施策の推進が来街者の増加につながることから、成果指標は「都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加」といたしました。この数値についても、毎年実施される調査で確認することができ、新潟市総合計画と同じ目標値としております。

次の基本方針「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」では、地域のニーズや人口等の需要に応じた適切な移動手段の確保などにより、生活交通の利用促進が図られるこ

とから、成果指標は『「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加』といたしました。この数値も毎年確認することができますが、2022年度の実績値がすでに新潟市総合計画の2026年度の目標値を超えたため、地域公共交通計画の目標値については、今後、再精査いたします。

16 ページをご覧ください。基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」では、市民・行政・交通事業者の連携や協働による取組みが公共交通の利用促進や行動変容につながることから、成果指標は「自動車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加」とし、これも新潟市総合計画と同じ目標値としております。ただし、この数値については概ね4年ごとの調査であり、毎年評価することができないため、調査未実施の年度は、先ほどの成果指標と同じ『「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数』にて評価することといたします。

資料4の説明は以上です。なお、参考資料4として、これまで本会議に諮った範囲の地域公共交通計画の素案を付けさせていただきました。構成員の皆様には内容をご確認いただき、ご意見・ご助言などありましたら、メールにて都市交通政策課までお願いしたいと存じます。よろしくお願いたします。

(武石座長)

今ほどの事務局からの説明につきまして、ご質問・ご意見などありましたらお願いしたいと思います。少し内容が多いので、見ていただいてからでも構いませんが、何かありましたらお願いしたいと思います。

(小沢委員)

商工会議所の小沢です。

質問です。2ページ目なのですが、現状把握ということではいくつか載っていますが、北部九州圏とか山形広域都市圏とか、比較対象がぴんとこないのですけれども、これは何か指定があったのでしょうか。

それから、次の3ページですけれども、これは統計としては10歳刻みになっていると思うのですが、データとしてはあると思うのですが、例えば、15歳から24歳と非常に幅が広くて、高校生が含まれていることもあって、この属性を例えば5歳刻みにすると、もう少し変わるのかなということ、表現も見た中でやった方がいいのかなということなのですけれども、とりあえず、その2点をお聞きします。

(事務局)

1つ目の、2ページの他都市との比較の部分で、北部九州圏だとか山形だとか小山市だとかというものをピックアップしたのは、最近やられている自治体があまりなくて、同規模レ

ベルまではいかないのですけれども、比較の対象としてこういったものを載せざるを得なかったという状況をご理解ください。古いものだといろいろあるのですけれども、最近のデータとして示していきたかったので、こういう都市の選定になってしまったということであり
ます。

続いて、3 ページ目の部分について、もう一度教えていただけますか。

(小沢委員)

統計的には 10 歳刻みで出ていますけれども、統計は全部の年齢を取っていると思いますから、例えば、15 歳からのものを 5 歳刻みで表現した場合、高校生になられているはずなので、随分変わってくるのではないかと思うのです。この切り方を少し細分化してみたらどうなのかと。このように示してほしいというのではないのですけれども、高校生が一番多いような気もしますけれども、そういうものはできるのかなという質問です。対応をという訳ではありません。

(事務局)

分かりました。データとしては細かく切ることも可能ですので、やってみたいと思います。

(小沢委員)

2 ページ目については、表記を変えたといいますか、なぜそこになったという、変えたというと非常に違和感を覚えると思いますので、よろしくお願いします。

(事務局)

分かりました。では、最近の事例ということで記載させていただきます。

(小沢委員)

4 ページ目に入りますけれども、過去の調査ということではありますが、上の青い囲みの下の方なのですけれども、駅南と万代地区が非常に多いから移動手段の確保が必要と書いてあります。今年の 3 月に駅下の通路ができて、そういった要因を含めて、その意味で書いているのか、この調査時点ではこういう状態だったからこう書いているのかなというのはありますけれども、駅直下のバスの路線を作るべきという意図も含めてなのかもしれませんけれども、調査時点と状況が変わった点を含めて、ここに表現しろという意味ではないのですけれども、考えていただいた方がいいのかなと思います。

(事務局)

一応、ここのコメントなのですけれども、実際、昨年 11 月に行った結果の数値の生データであります。その生データの数値の大きさから、こういう移動のニーズが多いということを示したものです。

(和田委員)

14 ページの上の方ですが、指標で「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」とあります。これを一括りにして 6.4%から 6.5%となっていますけれども、この中で個々にバス、タクシー、鉄道をどのくらいということはできないのでしょうか。この中で、やはり、多くの市民にとって一番身近な交通手段はバスな訳ですが、これが今どのくらいで、将来どのくらいにしたいのかということに関心のあるところですし、バスについて、今後、値上げなども影響してくると思うのですが、どのくらいこれが伸びたということが今後の公共交通を考えていく上で非常に重要なことだと思います。できれば、そういうところを、可能であれば示していただければと思います。

(事務局)

ここの数値についてなのですけれども、これも都市交通特性調査で把握する数値になります。当然ながら、鉄道、バス、タクシーそれぞれの分担率を表現することはできるのですが、全体としてどうなのかと見たときに、公共交通という括り一つでまとめた方が、評価をする上ではそちらの方が適切なのかなということで、こういう全体で、6.4%を 6.5%にするというような設定にしているところです。当然ながら、その結果を分割したそれぞれごとをお見せすることはできますので、その評価と合わせて数値、実態がこうなのですということをお示しすることは可能です。

(和田委員)

できればそのようにしていただきたいと思います。

(佐野委員)

10 ページの「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」ということで、この図ですと、区バスとかエリアバスとか、指標で評価するものだけではなくて、既存のものも載っていました。暮らしを支えるモビリティといったところで、やはり、路線バスが指標になるというのはかなり、多分、数的には路線バスの方が圧倒的に多いと思うので、その辺で市民の感覚とずれているところが出てきているように思います。なので、路線バスの一部かどうか分かりませんが、そういったものも指標に入れていただいた方が、皆さんの感覚に合うような気がします。

(事務局)

佐野委員からは、路線バスの指標も入れた方がいいのではないかというお話をいただきました。路線バスの指標の部分ということなのですから。

(佐野委員)

いや、指標の中に路線バスの乗降者数も入れた方がいいのではないかということです。

(事務局)

はい。そこの部分についてなのですが、最初の緑色の部分の「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率」のところでは路線バスの部分を表現しているつもりでおります。路線バスと区バス、住民バスというものの乗客数の規模がとて大きく異なっていて、そういった意味で、区バス、住民バスなどの郊外部分と中心部を含めてやっている路線バスを合わせた指標というものは避けるべきではないかというところで、このピンク色の部分についてはそのように思っております。

(佐野委員)

分かりました。理解しましたけれども、暮らしを支えるモビリティと言われると、そこだけという感じはしないので、そこだけということが分かるような名前にしていただければ、誤解がないと思います。

(事務局)

検討してみます。

(木山委員)

5 ページ目の課題の整理のところなのですが、「交通手段間の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持」ということで、課題 1 になっています。その中で、最近よく言われる部分なのですが、四角の 3 番目の例、運転士の確保が求められるという部分があるのですが、参考資料 4 の 7 ページ目もしくは 11 ページ目。11 ページ目の方がいいでしょうか。ご覧になっていただきたいと思います。公共交通の運行本数というものが書いてありまして、これは路線バスということです。運行本数 200 本とか 20 本とか 8 本とか、そのように書いてありますけれども、目標設定、課題に対する目標数値の設定の仕方だと思うのですが、参考資料 4 の 11 ページの本数を維持するために運転士の確保が求められるのか、その辺、関連性というか相対性というのでしょうか、11 ページをゼロベースにとか、数値設定がよく分からないのです。それに対して運転士の確保が求められるのかどうかということが少しよく分からないので、タクシーを含めてなのですが、運転士の確保が非常に課題であるという理解をしているのですが、その目標設定というか、もともとのゼロベースがどこの数値を指しているのかが少しよく分からなかったということです。その辺をお示しいただけるとありがたいと思います。

(事務局)

私どもが課題 1 に書かせていただいている運転士の確保という部分については、ご指摘のとおり、バスのみならずタクシーを含めて、すべからく運転士の確保というのは課題だと考えております。11 ページの路線バスの運行本数につきましては、現状ということです。現状を維持するためにも運転士の確保が必要だと考えておりますので、まずは現状を維持する

ということが喫緊の課題ということになると思っております。それも今の状況の中ではなかなか厳しい状況があるというのが、今の我々の土台であると考えております。

(木山委員)

そうすると、やはり、課題というように明確に示されているので、その都度K P I的な数値も目標設定をすると、もしかしたらいいのかなと思ったのですが、その辺もご検討いただければと思います。

(武石座長)

よろしいでしょうか。では、検討するというところで。ありがとうございました。

(佐々木委員)

3ページなのですが、代表交通手段構成の年齢別の比較ということで、一番上のところで、「年齢構成別の代表交通手段構成は65歳以上の自動車利用割合の増加が目立っている」と。これは分かるのですが、この文章のところに「免許返納後でも利用できる交通手段の確保が必要です」という、この後段部分が前段部分とどう結びつけてくるのか、少し理解できません。

それから、「一方、64歳未満の年齢層で自動車の利用割合が減少しています」と言いますが、この下の方で25歳以上が80.6%から80.3%になったということが多分、言っていると思うのですが、それから、15～24歳の分担率が大きく変化していると。

「自動車や自転車の利用割合が減少し、鉄道とバスの合計が増加しています」と言っていますが、15～24歳を見てみると、鉄道利用割合が19.5%から17.9%に減少していて、バスが7.7%から10.5%に増加している。ここは増加しているのだけれども、そこは減少しているのではないですかと。この2つのところで、特に前段の、目指すところに「いつでも利用できる移動手段の確保が必要です」という後段のところ、少し落差があるような気がするのですが、例えば、自動車の利用減少に向けたというようにするか、そういう話だと分かるような気がするのですが、自動車の利用割合の減少とか。少しおかしいのかなと。それから、その下の図面、今の表現の下、数字が合わないような気がするところ。その2点です。

(事務局)

まず、「免許返納後でも利用できる交通手段の確保が必要です」という表現を使ったのは、前回調査から比べまして高齢者の自動車の分担率が増えているということから、なかなか免許を返納したくてもできない状況が、何か要因があるのではないかということから、こういった表現にさせていただいています。

そして、2つ目の自動車、自転車の利用割合が減少し、これは少し分かりにくい表現にな

っているのですが、こちらは、自動車、自転車の合計の利用割合が減少し、そして、鉄道とバスの合計の割合が増加していますということ在意図しておりまして、分かりにくい表現となっておりますので、こちらは修正させていただきます。

(佐々木委員)

ありがとうございます。ただ、上の方は、目指すところの後の免許返納に向けた取組みが必要ですか、そういうものが何となく文章がつながっていくのではないですか。そこに向けて、免許返納の取組みが抜けてしまって、急にこういう形で書かれてくると、これは何なのだろうかとなるので、少し一生懸命考えていただけますか。

(中村委員)

実際に、戦略として次世代型の電気車椅子の販売を始めている自動車メーカーもいくつか散見されるようになりましたので、そうした現状も少し触れながら、利用できる交通手段の確保につなげるような形が望ましいのではないかと思います。

(武石座長)

事務局、2つ整理してということで、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

(和田委員)

先ほどの質問、10 ページでしょうか、路線バスのところの質問とも少し重なるのですが、現状を維持するというようなお話でしたけれども、この現状というものが本数を減便したのが現状だとしたら、これは市民にとっては現状を維持ということ自体が非常に不便なのです。この不便なままこれを確保維持されても、市民にとってはちっとも便利にはなりません。この辺、どうお考えでしょうか。

(事務局)

コロナ禍の中で利用者数の減ということもあり、そして、昨今の運転士不足という状況の中で減便などが行われているという現状があるということです。現在の路線バスの乗客数を見ていきますと、やはり、コロナ禍前の8割程度くらいまでということで、以前の状態にはなかなか戻っていないという状況が続いているということです。これは公共交通全体に言えることかなと思っております。

そういった状況の中で、やはり、皆様の生活の様式もかなり変わってきているということも踏まえつつ、そして、先ほどお話しいたしました、運転士の不足という、喫緊に直面している課題です。2024 年問題と言われております、いわゆる働き方改革という流れの中で、運転士確保というものは各事業者の喫緊の課題ということになると思っております。そういった点を踏まえますと、人口減少社会の中で、我々がこの大事な公共交通を維持していくということがまずは大事だということだと思っております。そこに向けて、この計画の中でし

っかりと位置づけながら進めていくことが大事だと考えております。

(和田委員)

おっしゃることは分かりますが、市民にとって、先ほども言いましたように、現状というのは非常に不便なのです。その不便さを維持されたら、市民は本当に困りますということを私は申し上げています。それを、やはり、現状維持なのでしょう。特に、今後、値上げされますよね。その値上げの理由の中には運転士のことも入ってありました。しかし、本数を増やすということは入っていないのです。値上げしたら減便を戻すとかということは、新潟交通は確かおっしゃっていないと思います。そういうことも考えて、市民にとって不便な現状を維持されたら困るところを私はお伝えしていきたいと思います。

(中村委員)

コロナ禍前のものを基準にするのか、今、行われているところの運行を基準にして現状をという、それはどちらになりますか。

(事務局)

私どもとしては、コロナ禍前というものが戻ってくれば一番ですけれども、それは今後、皆様のご利用状況といったものが伸びてくれば、当然、状況も変わってくるということだと思っておりますけれども、現状におきましては、コロナ前の8割といった公共交通の利用状況になっているということが土台だと思っております。ここから何も変わらないということではなくて、皆様にご利用いただく中で、先ほどの公共交通の分担率といったものを上げていく、そういった取組みをしながら、それに伴ってサービスの向上といったものをしっかりやっていく、そして、それらが両輪で行われていくということが大事ではないかと考えております。

(武石座長)

よろしいでしょうか。なかなか、今のところが事務局側としても言いにくい部分かとは思っておりますけれども、そのためには、最初に自動車の分担率、やはり、新潟市では非常に自動車交通に頼っている部分がありますので、そこをいかに公共交通に移していくか。そのためには、賑わいづくりで公共交通にさせていただくとか、そういったものを進めるなりバリアフリーを進めるなり、そういったところをこの戦略の中でされていくということが重要なところかなと考えております。増やしていくというところが、今の段階ではなかなか計画に織り込むのは難しいのかなというのが、事務局サイドの今の考えかなと感じております。

(木山委員)

今の人手不足というか運転士不足、我々は商売なので、やはり、どの業界でも人手不足というのは当たり前のような社会になっています。前提として、現状の社会を維持管理してい

くということ自体が、私は将来的に、非常に有益な技術が出てこない、なかなか、今の人ですべて賄うということが、いろいろな技術によって賄われないと少し難しいのではないかと、何となく想像はしています。

そういう中で、7ページ目をご覧くださいますと、いろいろなバスの種類が載っているのですが、バスの運転士の資格要件は全部一緒なのでしょう。そこを聞いてみたいのです。例えば、実験でエリアバスとかそういうものを、区域のそういうところで動かす場合には、ある程度運転士の資格要件を緩和するとか、そういう社会実験をやってみるとか、そういうことも、「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」の中で、新潟が、例えば他に先んじてそういう事例を作っていけば、そういうことを考えてみてもいいのかなと思うのです。もしくは、国の方でそういう大型バスではない運行バスに対する資格要件の緩和措置みたいなものを検討されているかどうかをお尋ねしたいと思います。国の方のどなたがいいかわかりませんが。

(佐々木委員)

新潟県ハイヤー・タクシー協会です。ここに国の輸送関係の方が出ておられないので、私から簡単に今の取組みとして、タクシー関係なのですが説明します。

自家用有償運送という言葉をご存じでしょうか。本来、人を乗せて走る訳ですから、二種免許でなければいけないのです。これは、それを緩和する形で、自家用自動車を持っている方が報酬を受けた上で、二種免許なしで運送するものです。

それから、今、国が進められている大きな方針の中に、過疎地を含めた全体輸送をどう盛り返していこうかという話がありまして、その中に、交通空白地有償運送をどうしようかということが出てきています。交通空白地というのは、その定義が今、決められつつあるのですが、まだ検討段階で、これからあともう少しで明確に決まってくると思いますけれども、「頼んでから 30 分タクシーが来ない」、それから「バス停から 1 キロ離れている」、そういうものをまず、原則の交通空白地と位置づけて、そういうところであれば交通空白地有償運送ができると。そうすると、自家用自動車も地域業者の管理で使えるし、一種免許を持っている人も講習を受けたところまでできる、そういうような方向に変わりつつあります。ということで、今、警察の方で二種免許を管理されているから、なかなか言いがたい話なのでしょうけれども、有償運送というものを、事業者と似たようなことをやるけれども、議論した部分では、今言った免許の部分の緩和について取り組まれつつあると。

それと、今の質問の話と、ここで議論されていることの話とをさせていただくと、運転免許を持っている方、今、二種免許のドライバーが不足しているという話の中に、この中で議論している事例として、今、いろいろな事例で乗り合いバスを議論される、電車を走らせる

ということが起点の話なのですけれども、我々タクシー業者からすると、24時間のサービスの維持といったこともやっています。新潟中心部について言えば、タクシー事業者は24時間ほぼ動いています。ところが、秋葉区とかその周辺に行くと、タクシーはほとんど夜には動いていません。例えば、電車が来たときにいないということがあり得ます。ということで、今日、ここで議論されているのはあくまでも昼の話です。夜の話として、運転士不足と、それから、飲食店の関係も需要減少とか新型コロナウイルス感染症の関係が絡まってきて、お客様がいなくなったということもあって減っているのですけれども、しかし、例えば急に産気づいたから来てほしいとか、急に病気になったから救急車対応ではなく運んでほしいとか、用事ができたから運んでほしいという話に対応できない社会が出来つつあるのです。

ここの議論とは少し違う話なのですけれども、今の観点として、24時間社会と昔、言われたけれども、まだ脆弱なところがありますので、生活の満足度という話をしていった時に、こういう観点も少し入れていただいて、ただドライバー数がという話だけではなくて。バス事業者の話は一生懸命取り組んで市はやっているのですけれども、私たちタクシー業界に対してこういう点をどのような形で位置づけるか、敢えて言うのですけれども、何か一緒に取り組みましょうという話になる気がしますので、そういう過疎地での活動等、簡単でないところだけいろいろな話が出てきていますので、ここでの戦略を踏まえながらも、そういう現状を踏まえた会にするために取り組んでいただきたいと思います。

(木山委員)

正直、分からないのですけれども、私が聞きたいのは、ここにあるバスで、「今の免許制度で、全部共通の免許がないとダメなのではないでしょうか」という質問なのです。「ドライバーの緩和要件が今後必要になってくるのではないのでしょうか」ということに対して、「国はどう考えているのですか」という質問です。

(橋本委員)

私はバス協会の橋本です。

今ほどのバスの運転士の資格の関係については、今まで、21歳以上という年齢制限がありましたけれども、それが緩和されまして、一定の年齢以上で一定の教育研修を受ければ年齢は下げられるというような形で、警察の方で緩和していただきました。それで、実際には緩和していただいています。

それから、運転士確保のためには、バス協会としても、それから国としても、二種免許の取得に関しての支援等をしているところです。ただ、やはり、それをしてもなかなか運転士になる人がいないというのが現状です。それで、先ほどのバスの維持というものも、今の路線を維持するというだけでなく、例えば今、高速バスも維持できていない状態です

し、貸し切りバスもバスを動かすだけの運転士がいないという現状になっております。何とか運転士を入れてそういったものをしっかりやっていきたいと、これはタクシー協会も一緒なのですけれども、いろいろな施策をしているのですけれども、なかなか運転士が来ないというのが現状です。

(武石座長)

運転免許という部分なので、きちんとそれなりの訓練をしていただくということが必要な状況なのかなと思います。あと、やはり市としても、住民バスとかそういったものが届かないところに活用していただくようなことを地域の方と一緒にやってという手法もあるのかなと思いますので、このようなところも含めて、今後、法人がそういうことができるようになればと、またよく考えてみるころかなと思います。

(小沢委員)

11 ページになりますけれども、3つ目「自治会等の地域主導による地域づくりや公共交通の運営の推進により自発的な利用につなげていく」。少し理解できないのですけれども、かみ砕いて説明していただけますか。

(事務局)

私ども、今、公共交通の地域の中で取組みを進めている部分の中に、区バス、住民バス、エリアバス×タクということで3種類ご紹介させていただいております。その中の住民バスについては、いわゆる公共交通の空白域におきまして、住民の皆様の発意によって必要とする交通について、私どもの住民バスの補助制度を活用していただいて運行していただくという形です。具体的には、運行事業者と住民団体が、運行事業者が主体になるわけですが、その契約する中に市も三者契約という形で入っていきながら、一定の金額を補助し、いわゆる運賃収入と合わせて運営をしていただくという形です。そのための公共交通の運営の推進といった中での協議会の設立ですとか計画の策定といったものを我々も支援しながら、皆様に使っていただく住民の足としてのバスといいますか、タクシーの可能性もありますけれども、そういった取組みを進めていこうということをここで書かせていただいたものです。

(武石座長)

他にいかがでしょうか。

せっかくの機会ですので、今回の会議全体にわたりまして、何かご意見などがありましたらお願いします。

(和田委員)

今の 11 ページのところにも、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とありますけれども、これは本当に、地域というか、一部地域だけは非常に推進して

いただいているようなのですが、周辺というか、私も郊外の路線に住んでいるのですが、バス停に時刻表はありますけれども、紙の時刻表で非常に小さくて、もう読めなくなっているようなものが貼られているのです。そういうことをまず何とかしていただきたいし、そういうものは交通戦略の中には入らないのでしょうか。お年寄りには読めないような小さな文字で紙の時刻表が貼ってはあります。ただ貼ってあるだけです。

(事務局)

市の方で、この計画と並行してなのですけれども、市域全体のバリアフリー化に向けた移動等円滑化促進方針というものの策定に着手しているところです。それで、基本的には旅客施設を中心とする地域について、バリアフリー化のまちづくりを進めるというものですけれども、都心部だけではなくて、市域全体でこういう方向性に向かってやっていくのだというような計画を併せて作っているところです。あとは、具体的に、バス停に掲示されている時刻表等については、交通事業者とも調整させていただきたいと思っているところです。

ここで挙がっているのはあくまでも方向性の部分ですので、具体的な施策については、またこれから考えていくところです。

(佐野委員)

章立てを見ると、7章の「補助制度を活用する事業」というものが、少し浮いている感じがしています。当然、メインは補助制度を活用していない事業があって、補助制度を活用した事業が多分あると思うので、補助制度を活用していない、9章で出てくると思うのですが、そちらがメインで、章立てを少し考えていただければと思います。

(武石座長)

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。また何かありましたら、事務局なり、また、実際の計画につきましてもいろいろご意見をいただければと思います。

それでは、無いようですので、以上で議事を終了させていただきたいと思います。事務局に進行をお返しします。

(司 会)

ありがとうございました。

最後に、事務局からの連絡事項をお伝えさせていただきます。

(事務局)

事務局より、3つ連絡をさせていただきます。

1つ目は、地域公共交通計画の目標を達成するための施策についてです。資料2でお示したとおり、本計画には施策に関する内容を記載することとしております。「にいがた都市

交通戦略プラン〔前期実施計画〕」で進行管理をお願いしておりました事業主体の皆様につきましては、近日中に各施策のスケジュールや目標について資料作成を依頼させていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

2つ目は、次回の会議開催についてです。次回の会議は、来月下旬から9月上旬を予定しております。日程と会場が決まりしだいご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

3つ目は、本日お車で来られた方の駐車券についてです。来場時に受付でお預かりした駐車券は減免処理を済ませておりますので、お帰りの際に受付でお受け取りください。

連絡事項は以上です。

(司 会)

それでは、以上をもちまして、「令和5年度第1回にいがた都市交通戦略推進会議」を閉会させていただきます。

本日は、ありがとうございました。